

中国文献珍本丛书

伪满洲国史料



伪满洲国史料目录(二十二)

北满概观	·····	一
满洲铁路志	·····	四三九
蒙古古迹考	·····	四八五





哈爾濱滿鐵事務所編  
湯爾和譯

北滿概觀

商務印書館發行

哈爾濱滿鐵事務所編  
湯爾和譯

北

滿

概

觀

商務印書館發行

# 目次

北滿發展略史·····	一
境域及人口·····	一
政治的發展略史·····	三
中東路附屬地內之行政·····	七
鐵路附屬地之司法權·····	一五
俄國革命·····	一七
附屬地政權收回後中國之設施·····	一九
中東鐵路略史·····	三三
營業開始以後·····	三五
中國收回利權（俄國革命後）·····	四三
北滿經濟發達略史·····	四七

中東鐵路閉通.....四七

歐戰.....四八

東省事變前.....四九

東省事變後.....五一

北滿之交通.....五四

第一項 概說.....五四

(一) 滿洲鐵路之發達.....五四

(二) 東省各路之滿鐵委任經營.....五五

第二項 陸運.....五七

(一) 既成鐵路.....五七

(1) 中東鐵路.....六三

(2) 呼海路.....七九

(8) 洮昂鐵路.....九一

(4) 齊克鐵路.....九七

(5) 洮索路.....	一〇三
(6) 齊昂輕便鐵路.....	一〇七
(7) 穆稜鐵路.....	一〇八
(8) 鶴立鐵路.....	一〇八
(二) 未成鐵路.....	一〇八
(三) 馬車運送.....	一〇九
第三項 水運.....	一一三
(一) 概說.....	一一三
(二) 松花江.....	一一四
(三) 嫩江.....	一一三
(四) 牡丹江.....	一一五
(五) 呼蘭河.....	一一六
(六) 烏蘇里河.....	一一七
(七) 黑龍江.....	一一九

(八) 結論.....	一四一
第四項 北滿之輸出入貿易與其輸送徑路及將來.....	一四一
(一) 特產輸出.....	一四一
(1) 概說.....	一四一
(2) 中東路沿線.....	一四二
(3) 呼海路沿線.....	一四九
(4) 齊克路沿線.....	一五一
(5) 海克路沿線.....	一五二
(6) 松花江地方.....	一五三
(二) 北滿特產之交易.....	一五四
(1) 概說.....	一五四
(2) 交易市場.....	一五五
(8) 經紀人.....	一五七
(4) 交易之順序.....	一六〇

(5) 交易之種類·····	一六一
(6) 交易習慣及交易通貨·····	一六三
(三) 北滿輸入貨物之現狀·····	一六三
(1) 北滿入口貿易及數量·····	一六三
(2) 輸入徑路·····	一六七
(3) 輸入新徑路·····	一六八
(4) 北滿輸入市場在蘇聯之傾銷·····	一六九
(四) 最近滿鐵與東路烏路及其他各路之關係·····	一七〇
(1) 中東路與滿鐵之關係·····	一七〇
(2) 烏鐵與滿鐵之關係·····	一七一
(3) 數量協定·····	一七二
(4) 中國鐵路之威脅·····	一七四
(5) 中國鐵路與中東路·····	一七四
(6) 中國鐵路與烏鐵·····	一七五

(7) 偽國鐵路與北滿……………一七六

(五) 北滿輸出入徑路之將來及其影響……………一七六

(1) 北滿輸出入徑路之將來……………一七六

(2) 新輸送徑路及於北滿市場之影響……………一七八

北滿混合保管之實施及其成績……………一八〇

一 大豆混合保管制之實施……………一八〇

二 混合保管審查大豆之機關……………一八二

三 中東線大豆混合保管開始寄存後之成績……………一八二

北滿之農林……………一八五

第一項 北滿之氣候……………一八五

(1) 特殊點……………一八五

(2) 氣溫……………一八六

(3) 溼度……………一八六

(4) 風……………一八六



(5) 降水·····	一八七
(6) 蒸發量·····	一八七
(7) 日照時數·····	一八七
第二項 北滿農業·····	一八八
(1) 土地利用狀態·····	一八八
(2) 重要作物之收量·····	一八八
(3) 適宜作物之品種·····	一九〇
(4) 重要作物之農期·····	一九一
(5) 當地人之農業經營·····	一九二
第三項 北滿林業·····	一九五
(1) 林地之分布·····	一九五
(2) 林相及樹種·····	一九五
(3) 林產物大要·····	一九六
第四項 日本移民·····	二〇二

(1) 日本人移民……………二〇二

(2) 朝鮮人移民……………二〇八

北滿之畜產……………二〇九

第一項 概說……………二〇九

第二項 家畜……………二一一

(1) 馬匹……………二一一

(2) 牛……………二一二

(3) 綿羊……………二一四

(4) 豚……………二一五

(5) 家禽……………二一五

第三項 獸疫……………二一六

(1) 鼻疽 炭疽……………二一六

(2) 牛疫 牛肺疫……………二一八

(3) 口蹄疫 氣腫疽……………二一八

(4) 豚霍亂 豚疫 豚丹毒	二一九
(5) 羊痘 雞黑死病 雞霍亂 寄生蟲病及其他	二一九
第四項 畜產改良設施	二二〇
(1) 農事試驗場畜產科	二二〇
(2) 獸疫研究所	二二〇
(3) 種羊 種豚 種雞場及種乳牛育成所	二二一
第五項 畜產工業	二二二
(1) 製酪工業	二二三
(2) 皮革工業	二二四
(3) 骨粉工業	二二五
(4) 食肉用牲畜之肥育	二二六
(5) 開設家畜市場	二二六
(6) 家畜運往日本	二二六
北滿之水產	二二八

第一章 北滿漁業沿革	二二八
第二章 淡水魚種類	二三〇
第三章 漁業地與漁獲額	二三五
第一節 漁業地	二三五
(1) 呼倫池水系	二三五
(2) 額爾古納河及黑龍江水系	二三六
(3) 松花江水系	二三七
(4) 烏蘇里江水系	二三八
第二節 漁獲量	二三八
北滿之鑛產	二四〇
第一項 概說	二四〇
第二項 金額	二四一
第一 概說	二四一
第二 產地	二四二

第三項 鐵礦	二四七
第四項 煤	二四九
第一 概要	二四九
第二 產地並煤礦概要	二五〇
(一) 穆稜煤礦	二五〇
(二) 密山煤田	二五一
(三) 東寧煤礦	二五一
(四) 鶴立崗煤礦	二五二
(五) 富樺 富安煤礦	二五三
(六) 札賴諾爾煤礦	二五四
第五項 城及鹽	二五六
(一) 城(曹遠)	二五六
(二) 食鹽	二五七
北滿之工業	二五八

第一項 概說	二五八
第二項 電氣	二六〇
第三項 油房	二七一
第四項 麪粉	二八〇
第五項 釀造	二八七
(1) 酒精	二八八
(2) 火酒	二九二
(3) 燒酒	二九三
(4) 啤酒	二九四
第六項 甜菜糖	二九五
第七項 煙草	二九七
第八項 雜工業	二九九
(1) 畜產加工業	二九九
(2) 毛織工業	三〇一

(3) 清涼飲料·····	三〇二
(4) 製材加工業·····	三〇六
(5) 罐頭工業·····	三〇三
(6) 肥皂業·····	三〇三
(7) 蠟燭工業·····	三〇四
第九項 北滿工業之將來·····	三〇五
北滿之商業·····	三一〇
第一項 北滿之貿易概況·····	三一〇
一 貿易出入之大勢·····	三一〇
二 貿易之徑路·····	三一二
第二項 北滿進出口之貿易·····	三一三
一 出口貿易·····	三一四
二 進口貿易·····	三一八
第三項 北滿之金融 通貨·····	三二三

一 金融·····	三二三
二 貨幣·····	三二六
第四項 北滿商業·····	三二八
一 日人之商業·····	三二八
(甲) 北滿日商之現狀·····	三二八
(乙) 北滿日商從前不振之理由·····	三二九
(丙) 由交易商品類別之北滿主要日商·····	三三〇
(丁) 日本方面之商業機關·····	三三七
二 當地人之商業·····	三四〇
(甲) 北滿商人之特殊經營狀態·····	三四〇
(乙) 北滿華商之困苦·····	三四一
(丙) 中國商業機關·····	三四三
三 外人之商業·····	三五六
(甲) 各國在北滿經濟勢力推移之概觀·····	三五六



(乙) 俄商勢力之推移並現狀	三五七
(丙) 英商勢力之推移並現狀	三六一
(丁) 美商勢力之推移並現狀	三六七
(戊) 德商勢力之推移並現狀	三七二
(己) 法商勢力之推移並現狀	三七五
(庚) 其他外商勢力之推移並現狀	三七九
(辛) 外國方面商業機關	三七九
四 商業補助機關	三八三
(甲) 交易所	三八三
(一) 濱江貨幣交易所股份有限公司	三八三
(二) 濱江糧食交易所股份有限公司	三八六
(三) 蘇俄商會附屬交易所	三九一
(乙) 倉庫	三九三
五 北滿之日貨交易系統	三九六

(甲) 哈爾濱與日本內地之關係.....	三九六
(乙) 哈爾濱與背後地之關係.....	三九九
六 北滿貨物進出之交易習慣.....	四〇〇
(甲) 北滿日商經手進口貨之交易習慣.....	四〇〇
(乙) 北滿特產以哈爾濱爲中心之交易習慣.....	四〇四
(丙) 北滿特產向日本輸出之交易習慣.....	四〇六
(丁) 北滿特產向歐美輸出之交易習慣.....	四〇九
(戊) 北滿特產之輸出地及比例.....	四〇九
(己) 日貨進口交易手續.....	四一〇
七 北滿貿易館.....	四一一
(甲) 貿易館創設之旨趣.....	四一二
(乙) 貿易館之機構.....	四一二
(丙) 北滿貿易館之現狀.....	四一三
(丁) 北滿貿易館網之組成與腹地交易.....	四一六

# 北滿概觀

## 北滿發展略史

### 境域及人口

南、北滿之稱，起於日俄戰役，別無確然之區劃。關於此事，有爲種種說法者，要之南滿指日本勢力圈，而北滿則指俄國，故以長春及吉林一線爲日本勢力範圍時，以第二松花江線視爲境界，可稱妥當。北滿爲黑龍江全省（內含呼倫貝爾）並包有吉林省之大部分，其境界，西南始於蒙古之哈拉哈，北接俄領後貝加爾州，從瑗瑊河以黑龍江，烏蘇里江爲界。更南至綏芬河及東寧縣國境。其南方境界，如前所述，不甚的確。

試觀其面積時，江省爲五二〇、五〇〇平方杆，呼倫貝爾爲一五五、六〇〇平方杆，吉林省二八八、一〇〇杆，合計九六四、二〇〇平方杆，其中北滿爲六六四、〇〇〇平方杆（東鐵調查），據滿鐵會社計算，北滿面積爲四八、四六三日本方里。

地勢 以山脈爲南北行之關係，故嫩江、松花江、牡丹江等主要河流，皆貫通南北。西方與安嶺，由南至北，縱斷北滿全體，自黑龍江走向西伯利亞。小興安嶺自其北部分歧卽爲東南向。入吉林省，則有長白山支脈之張廣才嶺、老爺嶺及太平嶺。

北滿跨北緯四五度之南北，自其位置言，與庫頁北部同一緯度。爲大陸氣候，寒暑之差特甚，一年平均溫度，爲三度一分，較學理的溫度，低六度五分（參照後文北滿之農林）。民國二十一年哈爾濱市之最高溫度爲三五·二度（六月），最低零下二八·二度（一月）。在國境之滿州里驛，一九二八年中，最高爲三一·四度（七月），最低零下三九·一度（一月）。

人口 東省人口無確實統計，中國官廳之調查，亦係推定。本無所謂北滿之行政區域，故於人口，當然不能有確切之數字。

據一九三〇年中東鐵路經濟調查局報告

吉林省	九、二五〇、〇〇〇人	每平方千米之密度爲	三三·一人
黑龍江省	五、八二〇、〇〇〇人	每平方千米之密度爲	一一·二人
呼倫貝爾省	六〇〇、〇〇〇人	每平方千米之密度爲	〇·四人
合計	一五、一三〇、〇〇〇人	每平方千米之密度爲	一五·七人

中東路接壤地方

(一) 呼倫貝爾	六〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	三·九人
(二) 齊齊哈爾	一,〇〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	四·八人
(三) 安通	一,八〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	六二·五人
(四) 哈爾濱	二,五〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	三七·一人
(五) 松花江下游	一,四〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	一六·三人
(六) 南滿	二,五〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	七八·六人
(七) 東滿	一,六〇〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	一八·六人
計	一〇,八六〇,〇〇〇人	每平方杆之密度爲	一六·七人

以故北滿面積約爲四八、四六三日里，人口一〇、八八三、〇〇〇人（去年續編四覽）。

政治的發展略史

行政組織 日俄戰後之滿洲，曾布行政軍政。時北京政府，因滿洲善後，同時整理軍備，於光緒三十二年，任張錫鑾爲奉天巡防營務處總辦，與將軍趙爾巽一同整頓軍政。

時滿洲之清朝陸軍，爲烏合之衆，無秩序而極不統一，張錫鑾以奉天爲中心，擴張作霖、吳俊陞、馬占海等。

等爲統領，創設前後左右中五路巡防營，（宣統元年）使分駐各省。而各省將軍之下，復副都統。

副都統吉林六人（吉林、寧古塔、三姓、阿勒楚喀、琿春）黑龍江省五人（瑯玕、墨爾根、齊齊哈爾、呼蘭、海拉爾）。

一九〇七年改正行政制度，同時廢止向來之地方官廳，奉天設總督，統轄東三省，任徐世昌爲總督（一九〇八年轉任，其後任爲錫良），各省置巡撫，任朱家寶爲吉撫，段芝貴爲江省巡撫。同時廢副都統制，設道臺，歸巡撫直轄，其下有府廳州縣。吉林省，在長春有西路兵備道，哈爾濱（傅家甸）有濱江關道及其他。江省有興東道及其他。此外有吉省鐵路交涉局及江省鐵路交涉局，爲巡撫直屬，均在哈爾濱。各道之長官爲道臺（濱江道常兼充吉省鐵路交涉局總辦），除監督地方各府縣外，尙有軍界上之權限。

巡撫衙門之官制，爲民政使司、度支使司、交涉使司、提法使司、提學使司、巡警道、勸業道等。此外有旗務使司、蒙務使司、承宣廳、諮議廳等官制，亦有不能全部實行之省分。

當時之地方行政部如次。

吉林省內有吉林府、敦化府、伊通州、磐石縣、長春府、農安縣、依蘭府、大通府、臨江州、湯源縣、雙城廳、新城府、榆樹縣、濱江廳、延吉廳、綏芬廳、五常廳、賓州廳、長壽縣。

黑龍江省內有呼蘭府、巴彥州、蘭西縣、木蘭縣、綏化府、餘慶縣、海倫縣、青岡縣、拜泉縣、黑水廳（齊齊哈爾）、大寶廳、肇州廳、安遠廳。

宣統三年五月錫良辭職清廷以前盛京將軍趙爾巽爲東三省總督兼三省將軍。趙於就任後，圖振肅紀綱，鞭策地方官吏，破除成例，巡視北滿。時武昌革命，奉天省城亦有捲入漩渦之慮，趙急遽回奉，鎮定人心，欲度難關，於九月組織國民保安會，趙督被推爲會長，以獨立之形式，收拾政權，十一月巡防統領張作霖率兵移駐奉天省城，兼保安會軍政副部長。

一九一二年，中華民國成立後，東三省廢總督，各省置都督（武官）及民政使，冀分文武官之權限。時以趙爾巽爲奉天都督，陳昭常爲吉林都督，宋小濂（翌年爲畢桂芳）爲黑龍江都督，黃龍旗遂爲五色之民國旗所代替矣。

隨同改易者，於民政使署內置內務、財政、實業、教育四司，道臺削除軍權，改稱觀察使（在外國人居住地，道臺兼外交部交涉員），廢府廳州而統一於縣，其首長爲縣知事。

次在民國三年省制變更之結果，其首長改稱巡按使，道之長官曰道尹，十七年改爲交涉員。巡按使於民國五年，改爲省長。地方縣知事，自十七年以來，改爲縣長。軍權方面，於民國三年以都督爲將軍，五年改爲督軍（時黑龍江督軍爲吳俊陞，吉林爲孫烈臣）更有用護軍使之名稱者，但職責無所變化。統轄省內之軍衛，當軍隊指揮之任。文武官之名稱，雖區分若此，但以督軍兼省長之關係，在實際上，其區別有名無實。此等督軍，由東三省巡閱使（民八制定）兼奉天督軍之張作霖上將所統率。



民國六年（一九一七年）三月，俄國革命以後，北滿之俄國勢力，遂爾失墜，各地有俄國過激派之宣傳，秩序維持不易，北京政府命吉督孟恩遠調兵取締過激派，同時駐哈混成十八旅長陶祥貴發出布告如次。

「中東鐵路附屬地，山中、俄兩國特別協約，受中國委託，俄國管理附屬地行政，經營鐵路，今有某種團體，意圖奪取該團體之行動，既係侵犯中國主權，中國乃派兵討罰，保護中外人民，並維持附屬地治安，各地區兵額，均已配置就緒，望各國僑民，勿生誤解。」云云。

同時高士濱之第四旅，從吉林派往哈爾濱（第十八旅開入哈埠，為六年十二月十日，至是月二十六日，遂將駐紮市內俄國國民軍兩營，解除武裝），其後分駐於中東線一帶，是為中國收回附屬地利權之第一步。

次為聯合國之西伯利出兵，日本出兵北滿，為民國七年（一九一八年）七月，所派為第七師團，向滿洲里方面。

因西伯利鐵路及中東路運輸管理之故，聯合國組織技術部，亦在是年，先是本年夏美國鐵路技術家約百名，行抵哈爾濱，各就部署。

東省鐵路護路軍，係民八所設置。當時中國方面乘中東路南線有罷工之舉，任命吉督鮑貴卿為東路督辦，兼護路軍總司令，其司令部在哈爾濱，於滿洲里設哈滿司令部，於一面設哈綏司令部，於哈爾濱設哈長司令部，全線配置約二師兵力，沿線守備之實權，收入掌握。



其後督軍改稱督辦，民十八年二月，改督辦爲主席委員，張作相爲吉林省主席，萬福麟爲黑龍江省主席。同時於省政府設五廳，卽民政、財政、教育、農礦、建設是也。

北滿之外國領事館 創始中東路之際，外國領事館，在東省尙未編設，惟營口有日、俄兩領事館，係一八九九年五月開設。至光緒三十三年二月，日本在哈爾濱設總領事館，次爲法國（是年四月）、俄國（十一月）、陸續有美、德、比等領事館。齊齊哈爾設俄國領事館，亦在光緒三十三年冬月，其後在海拉爾，亦設領事館。

#### 中東路附屬地內之行政

一切政策苟非與實力相隨，不能見其效果。外交上之抗議，必有實力在後，始能奏功。俄之出入東省，卽由實力之後援（在齊齊哈爾，俄領事館密探，爲中國逮捕，俄國要求引渡，中國不聽，其時守備隊司令官，進兵齊齊哈爾城外，加以威嚇，而中國方面，忽容納其要求，督軍宋小濂出而轉圜，問題遂告解決之類，其適例也）。故述附屬地行政之前，須就鐵道守備，紀其梗概。

警備隊 路工開始，同時必須守備，但正規軍開入東省，爲條約所不許，於是編制特殊警備隊，其勤務性質上，以哥薩克騎兵爲適當，由俄國陸軍部命令蓋倫格羅司大佐，從歐俄各哥薩克兵團豫備兵中，募集志願者。該警備隊，先以騎兵五中隊（人員七五〇名），隸屬於俄國財政部，以蓋大佐爲司令官，一八九七年十二月在海參崴上岸，開往現地。

工事進展，益覺警備隊不敷分配，在一八九八年，於沿黑龍江管區，編成步兵一中隊（二五〇名）在歐俄編成步兵七中隊，前一種於同年末到哈爾濱，後一種於翌年春在海參崴及旅順登陸，在一八九九年又增加兵力，至一九〇〇年春，其兵額爲步兵八中隊（二千名）騎兵十九個中隊（二五二七名）是年六月即以當羣匪之亂。

後黑龍軍區 其後以庚子之變，兵力益感不足，一九〇一年正月，向來之警備隊，改編入獨立護境團後黑龍軍區（護境軍團屬於財政部，以歐俄各方面國境警備及防止秘密輸入爲任務）。其編制於是年五月，經俄皇勅許，計步兵五十五個中隊，騎兵亦然，砲兵六中隊，下士養成所二十五，編爲八個戰列枝隊（即聯隊），四豫備枝隊（聯隊），分枝隊爲四旅，在哈爾濱之黑龍軍區司令部統率之（兵員，將校以下爲二五、〇〇〇名），齊齊耶戈夫中將任爲司令官。

日俄戰後，規定每百里駐兵十五之結果，一九〇七年，軍區內之部隊數，減爲步兵五十四中隊，騎兵四十二中隊，砲兵四中隊，下士養成所二十五。一九一〇年正月，更編爲步兵六聯隊（六〇中隊），騎兵六聯隊（三六中隊），下士養成所七，砲兵四中隊，工兵一中隊，而成三枝隊（旅改編者），其兵數，將校五八六，下士以次二一、一一〇名，此種編制，直繼續至歐戰爲止。

改稱軍區之後，以現役兵編成，名稱爲護境軍，與正規兵有別。至一九一一年則使正規兵（西伯利步兵第十五聯隊）駐於富拉爾基站。

後黑龍軍區諸部開赴歐戰（一九一五年八月、九月），同時到有歐俄及西伯利國民軍十二大隊與後黑龍騎兵聯隊留守之六個中隊協力，在派來威耳塞夫少將指揮之下，當守備鐵路之任。延至一九一七年十一月，布爾維克革命，在此等國民軍內，行種種宣傳，軍律紊亂，中國軍乘機於十二月二十六日，在哈爾濱，將國民軍二營包圍攻擊，解除武裝。次年正月，依次將此等俄軍之一部，送往西伯利，此外任意歸國，於是帝政時代之俄軍，不復見於東省矣。（俄軍撤退後，在一九一八年，中東路曾編成備兵制度之警備隊，其中雜有賽爾維亞兵中隊及朝鮮人中隊，但大勢已不利於俄國，未幾只得解散，而鐵路守備，由中國軍當之。）

後黑龍護路旅 本旅與前記守備軍不同，純為技術兵。創於一九〇三年，最初由六中隊（各中隊之兵員為三二五名）編制之四營構成。其任務為鐵路運行之實施，同時在緊急之際，任鐵路守備，期運行之安全，並養成鐵路職員（旅之教導營）。戰時當然為實施前線之軍事輸送。日俄戰時，該旅除任前線軍用車運行外，俄軍退卻時，司軍隊之收容輸送，及鐵路營造物之破壞工作，頗著功績。

該旅初屬伊爾庫茲克軍區，後隸關東軍司令部（旅順口），僅於技術上之關係，受路局指揮。比及日俄開戰，同時為路局所直轄。其後變為三個聯隊制，設模範教導營（足可稱為鐵路專門學校）及俄國革命，遂於一九一八年七月解散。

行政警察 基於東清路約第六條，鐵路有附屬地內之行政權，據定款第八條，當然設警察制度。在築路之初，

諸事均未整備，故建設部技師長，使警備隊將校，代行警官職務，而使哥薩克中尉加沙耳金氏當其任，當時尙無法庭設置，故中尉既爲警察署長，同時且兼判檢事之職焉。

鐵路開始營業後，始正式成立警察制度，一九〇三年十月一日，查來巴中佐爲警察部長，置於鐵路民政部長管下，由守備隊選將校八名，下士卒七一四名爲警察部。本部在哈爾濱，沿線配置警察，共分沿線爲四區，則設哈爾濱警察署。據一九〇九年規定之沿線區分如左。

第一區 自滿洲里至依爾克站；

第二區 自依爾克站至沙敦站（哈爾濱之西隣）；

第三區 自哈爾濱新市街線至寬城子站；

第四區 自哈爾濱站東部信號柱地點至綏芬河站。

此外哈爾濱警察署，分轄於舊埠頭區、新埠頭區、新市街及舊哈爾濱四分署（以上制度，實行至俄國革命爲止）。

阿法納中將爲民政部長（一九〇八年十月），米得祿法奴大佐爲警察部長，阿奴爾特大佐爲哈爾濱警察署長（一九〇七年）以來，附屬地警察事務，亦漸發展。一九〇八年，哈爾濱又新設偵探局，機能益整。

服務警察諸人，均爲後黑龍軍區（守備隊）人員，以故警察常受該軍區威壓，議使完全獨立，一九一六年已

照此方針定案，以革命而消滅。

其後有主張附屬地警察，與路局分離，歸地方自治團管轄者，霍瓦特局長以爲俄國權益，不免有所侵害，警察且有略帶國際性之虞，於一九〇九年末，向俄京總局申明反對意見，故此問題亦未實現。

一九一七年革命後，俄國警察，變爲民團式，離開路局，屬於執行委員會及其他機關，漸次軟化，至一九二〇年，遂爲中國官廳收回。

鐵路警察 行政警察之外，尙設有路警，此爲日俄戰役中亞歷格塞夫氏之創議，一九〇四年設置與俄國鐵路相同之憲兵隊（在獨立憲兵團管轄之下，不歸內務部），戰後因憲兵隊之名不妥，自一九〇八年以降，改稱路警。服裝爲護境軍式，內容與憲兵同。

路警配置亦分沿線爲五區，限於車站，機關車及接近工場與其他線路之處，執行職務，主要爲取締思想關係。附屬地行政 附屬地之俄國行政權，前時雖有抗議，但俄國以條約（一八九六年關於鐵路敷設及經營條約第六條）爲後盾，強詞奪理，遂完全取得政權。

民政部之設置 中東路設民政部（一九〇六年一月），以管理局民政部副部長爲其部長，整備民政機關之陣容。欲使俄國在附屬地行政，必先知民政部之組織。

關於民政部所管者有八課如次：

(一) 民政課 統轄警察事務，關於附屬地內自治之監督，及未設自治制市街之管理並其他行政事項。課內有行政股、刑事監獄股、建築股（關於建築之監督）、哈爾濱警署偵探股、沿線警察股、警察醫務股等八股。

(二) 土地課 專管土地區劃及整理，土地租借事項，收納地價，自治制地方以外之課金徵收，鐵路所屬林區管理及經營。

(三) 中俄交涉課 與中國地方官交涉事務，因管理鐵路及駐在極東之俄領事、外交官、北京公所並外人利益保護，駐在各地代表團之交涉文書，並參加附屬地內之會審公堂（審判中國人被告之處）及其分署之公判等。

(四) 教育課 管理附屬地內之鐵路技術並一般學校，兼管測候所。

(五) 寺院課 附屬地內鐵路直轄俄國教會之事務。

(六) 衛生課 關於病院及診療所事務，對於路局員工及家族、軍區兵員及鐵路旅團兵員並家族，又因鐵路事故而受傷或患病之公衆，加以醫治，以及關於附屬地內衛生狀態並防疫及消毒事務等。

(七) 獸醫課 鐵路運送及輸入附屬地家畜及生肉之檢查，以動物皮骨（皮革、獸毛、蹄角、獸骨及其他）之輸送監視，屠獸所之監督（除市營屠宰場），家族之豫防注射等。

(八) 新聞發行所 俄文報漢文報及遠東報等發行（參照鐵路附帶事業欄）。



以上述組織，實施附屬地行政之當時，其結果良否，自當別論，而帝俄之勢，誠有不可當者。以下就行政各部記述之。

附屬地內之自治制 隨鐵路建設工事進步，各地有市街出現，但除哈爾濱以外，無足觀者，故自治制亦無人提及。當時俄人汲汲於謀利，亦無提倡自治之餘暇也。

附屬地居民參與市政之濫觴，始於一九〇三年十一月四日，路局方面，招集重要俄僑數人至路局，討論哈埠區內車道建設問題。列席者鐵路方面五名（警察署長亦復參加），市民方面七名。鐵路方面務使市民方面擔任道路費，市民方面則力避其實（當時市民稱此會為道路委員會而敬遠之）。其時車道建設費，有歸地主（長期租借者）負擔之議，而列席代表咸謂本身非由市民選出，無決議之權。於是管理局長於是十四日下一通令，凡家主及地主每二十人選舉代表一人，會議於是成立，其後並議及路燈問題，此即哈爾濱市會之前身也。

日俄戰後，沿線街市居民增加，在哈爾濱革命運動之時，尤有主張必須設置自治制度者，漸露塵上，鐵道部局亦認為必要，遂組織哈市自治實施審議會。以財政部提案為本，使樞東軍總司令伊凡諾夫為委員長。哈爾濱自治制，大體以一九〇二年公布之俄國市制為準繩。附屬地內，除俄人外，因有各國人居住，認此等外人，亦須使之服從市政。

然使外人承認市政，必緩和俄人獨占之勢，外人於附屬地之權利，亦必須承認。對於外人，許其長期租借土地，

於商工營業，不為差別待遇。無論何種國籍，與以市會議員之選舉權及被選舉權。

前記委員會之決議事項，一九〇六年由財政部長提議之俄京特別會議（外交海軍兩部長亦參加）制成「中東路附屬地自治制一般原則」，此即哈爾濱及沿線市街自治制之根本也。

哈爾濱自治制 哈爾濱市政規程，於一九〇七年一月十八日，經中東路本局認可。土地課着手自治會組織準備，編造選舉人名簿。一九〇八年二月執行市會議員選舉，三月選舉市參事會，選貝爾格為第一任市長。承受由鐵路移交市府之土地建築等財產，哈爾濱市政，於焉成立。

市會議員之數為六十名，候補十二名，規定由全部市民選舉。市參事會由五人組織之，內三名由市會議員互選，一名由外國領事推薦，餘一名由路局長指定。議員及市參事會所有重要之市會決議事項，規定必經路局長認可，然後實施。

選舉權及被選舉權，不問國籍如何（外人以參加市政之國民為限），限於在市內住滿一年以上，交納一定標準額以上之市稅者。

第一回市會議員，未選出日本人，第二回以降，有市會議員（夏秋龜一），以後占二名，更增至三名。一九一四年，由領事團認定，自日本人中產出市參事會員（庄司鍾五郎）。

對於附屬地之市政，中國居首，各國均有反對。日本以滿鐵附屬地之關係，率先承認。中國以一九〇九年附屬



地行政權問題之協約，表示容納，英國由一九一四年英俄協約，始承認之。大勢如此，美國及他國，亦遂無反對態度，採取默認之形式。

沿線市街之自治制 沿線市街地中，設簡易自治制者，滿洲里之一九〇八年四月，海拉爾之一九〇七年十二月，昂昂溪之一九〇八年五月，博克圖之同年九月，橫道河子之同年八月，綏芬河之一九一八年五月等是也。其餘沿線市街地，歸路局土地課統治。

#### 鐵路附屬地之司法權

俄國因條約而有治外法權，當然於中國法權，不能服從，時東省對於外人無開墾地，故領事館亦無從開辦。加以鐵路建設地帶中，俄人陸續增加（一八九九年哈爾濱有一萬四千人），爭鬪事件及犯罪，接踵而起，只有警察無論如何，難於處理，益覺司法機關之必要。

司法關係委員會 一八九七年六月由財政部長之意，以路馬諾夫為委員長，駐華俄領事為委員，以審議司法問題，在東省開特別委員會。其結果以為西伯利法庭之權限，若使及於東省，在距離上實多不便，若設領事館，外國亦必仿行，於俄國有不利之點。結局使特別法官駐紮中東路沿線，辦理次要事件，此等法官，雖屬亦塔及海參崴法院管轄，但至鐵路開始營業時，即行派遣，鐵路工程期間，使技師長猶戈維區氏兼任司法事務，此其建議也。

一八九九年五月營口設俄國領事館，其管轄以遼寧為限。是年七月，即派遣前記之特別法官，管理一般俄人

事件，於鐵路建設方面，並無關係。當時在哈爾濱，猶戈維區氏組織之警署，兼理司法事務，沿線則使各工區主任技師當之。較重要之案件，由鐵路守備隊司令官指定之將校豫審，送交沿海州及沿黑龍州之法院審理（時關東州內特別辦理，正規法院在旅順）。

東省司法會議，附屬地之司法機關，不完全如此，故猶戈維區技師長，再三要求設立正式機關，其結果於一九〇一年由財政、外交、司法三部關係者成立東省司法會議，在俄京開會（六月），以該會之決議為基礎，是年八月，遂發布「關於中東路附屬地法權之勅令」。

勅令之結果，於哈爾濱置檢察官，哈爾濱及海拉爾兩地，設初審庭。附屬地中，哈爾濱及其遼東屬海參崴地方廳，西部線屬赤塔地方廳，南部支線，屬旅順地方廳管轄。

國境地方法庭，自俄戰開始，同時旅順地方廳，移至哈爾濱（一九〇四年四月），以房屋不敷，暫時遷往赤塔，至六月移至哈爾濱。至戰後，該廳雖在哈爾濱而冠以旅順之名，於義不順，一九〇六年以勅令改稱為國境地方法庭，直至俄國革命為止。

初審庭之數，其後凡十一處（哈爾濱七，沿線四），其中四處，專管豫審，其他處理初級案件（刑事至四年徒刑為止，民事至罰金五百盧布為止），皆為國境地方廳管轄。

以上專審俄人相互間案件，若與外國人發生案件，俄人為被告，或為犯罪人時，歸領事裁判（重犯移歸地

方法庭。

會審 附屬地內中、俄人間所有案件，華人爲被告時，依據鐵路交涉局章程，在會審公堂，俄國法官蒞場（其實皆照俄人之意）之上，由中國法官判決。

交涉局章程者，先於一八九九年五月，與吉林當局間，定有吉林省鐵路交涉局章程，是年九月，又締結黑龍江省鐵路交涉局章程（更有遼寧省交涉局），兩局均設於哈爾濱。觀交涉局章程，幾僅有裁判華人之條文，此亦是見中國尊重名目，而俄國取得實益矣。

俄國郵局 鐵路建設當時，北滿無郵局設備，俄人增加，從而感覺郵政之不可缺，由中東路總局陳請，一八九九年在哈爾濱，開設小規模之郵局。

嗣於一九〇〇年義和團事起，俄國出兵滿洲，即設野戰郵局，俄人稱以爲便。撤兵後，試立正式郵局之議甚盛，在俄京討論此事，適日俄戰起，此事遂遭頓挫，於各地再設野戰郵局。

日俄戰既終，俄軍撤退後，於一九〇八年一月，哈爾濱及沿線十二大站，正式開辦俄國郵局，至革命後，於一九二二年一月，俄國郵局，由中國官廳以兵力收回（電報、電話於別項鐵路條下略述之）。

### 俄國革命

俄國革命之報達於哈爾濱，爲一九一七年三月十四日。其後自哈爾濱至沿線各地，爲繼續而來之革命消息。

所刺激，俄僑人心動搖，大都不知去就。俄國革命在哈爾濱公表，為三月十六日，各種團體，在上市示威運動，到處開會。哈爾濱市會，以烏曼司基參事會長為中心，討論結果，仿俄國各地之例，決設哈爾濱執行委員會，十九日選出委員十二名，以律師亞歷山大路夫為會長，組織委員會。

其次有兵卒委員會（會長為候補少尉劉珍）、勞工委員會（六月後二者合併為勞兵會）、將校委員會（會長為尼耳司大佐）、鐵路職員委員會（多爾古母之前身）、哈爾濱革命委員會、軍事革命委員會、祖國及憲法會議、擁護極東委員會等，續起如雨後之筍，分為急進、穩健、保守三派，以論爭度日。

其中哈爾濱執行委員會，屬於穩健派，由各階級各團體（最初約十七）代表四十六名組成，因異派分子過多，團結力薄弱，以較勞兵會中之過激派及軍事革命委員會等，缺少實力，結局附屬地內之爭霸，行於勞兵會與中東路幹部（保守派）之間。

執行委員會，起初向霍爾瓦特會長要求任中東路民政長官，哈爾濱警察署長及二三鐵路幹部等，為各種活動，收司法、警察、行政權於手中，將來大有期待，但克倫斯基臨時政府沒落，十一月初列寧之過激派掌握政權，哈爾濱勞兵會，驕形得勢。十一月七日，勞兵會開會，組織臨時革命委員會，以執委會為始，從各團體選出委員。於是白執委以及其他穩健派，均為過激派所壓倒。

其間自霍爾瓦特將軍為始，保守溫和各派之策勵成功，十二月二十五日過激派領袖劉珍出走，二十六日，解

除駐哈第六一八及五五九大隊之武裝，抑制過激派之勢力，迎合奧姆斯克之哥薩克政府。但至一九一九年末，奧姆斯克政府顛覆後，中東附屬地，成爲孤立狀態，俄耳瓦特驟起，爲附屬地最高長官，執行軍政大權，但當時實權，乃在中國人之手，其名實不能相副也。

要之革命後之附屬地政權，始終在俄人內閣之中，於是爲中國人收回。

#### 附屬地政權收回後中國之設施

中國見附屬地內俄國過激派之跋扈，同時秩序紊亂，遂動收回之念，乃以哈爾濱爲始，向附屬地出兵，適英人在哈有被掠奪者，乃以此爲口實，於民國六年十二月，先派兵入埠頭區，維持治安，次及全市，更以過激思想傳播，有不穩之象，十二月二十六日，解除駐哈俄軍二營武裝。七年一月一日，斷然解除富拉爾基俄國守備隊之武裝，沿線配置中國軍隊，逐次收回一切利權。

護路軍之編制 民國七年八月以大總統令，於哈爾濱設護路軍司令部，吉林督軍鮑貴卿兼總司令，其下置哈、滿（哈爾濱、滿洲里間）、哈、綏（哈爾濱至綏芬河）、及哈、長（哈爾濱至長春）司令，各於滿洲里、一面坡、哈爾濱設司令部，約以二師兵力，配置於全線，事實上收回中東路之守備權。

收回警察權 民國八年三月，於中東路附屬地內設臨時警察局，與俄國民警（革命後警察改稱民警）併行，維持治安，漸圖收回警察權。先於哈爾濱設警察局，分全市爲四區，次及沿線。西部線分滿洲里、海拉爾、札蘭屯、昂昂

溪及安邊五區，東線分綫芬河、穆稜、海林、橫河、道子及一面坡五區，南線分雙城堡、陶賴昭及審門三區，配置警察隊，此即東省特別區警察之前身，至民國九年三月，繼續不變。

東省特別區警察 民國九年三月中東路員罷工，中國乘機占領俄國警察機關，解除民警武裝，是年十二月公布東省特區警察編制大綱，十年十一月公布東省特警總管理處章程，組織新警察機關，於哈爾濱置總管理處，分五區，定哈爾濱爲第一區（分埠頭區、第八區、三十六棚，即鐵路工廠附近，新市街、馬家溝、舊哈爾濱、顧鄉屯各署），由哈至長春爲第二區，由哈至綏芬河爲第三區，由哈至免渡河爲第四區，由免渡河至滿洲里爲第五區，直至僞國成立爲止，施行此制。

路警處 俄國時代之鐵路警察（憲兵隊），於一九一七年六月，自然消滅，直至一九二〇年，無此種警察。一九二〇年中東附屬地俄國系各種軍隊（國民大隊開拔後編成者，內並有賽爾德亞中隊）撤械後，由東路理事會決議，設立路警處。

路警處最初與俄國時代之鐵路警察相同，管理鐵路沿線及站台內外，同時保護鐵路財產，初隸屬於鐵路管理局長，漸次移歸中國官廳直轄。

路警處設於哈爾濱，直隸於行政長官，分全線爲六段如左。

第一段 哈爾濱——安邊分署

第二段 博克圖——昂昂溪分署



第三段 滿洲里——海拉爾分署；

第四段 一面坡——海林分署；

第五段 綏芬河——穆稜分署；

第六段 長春——密門分署。

路警處與中國其他鐵道路警處組織相同，僑國成立後，現尚存在。

東省特別區行政長官公署 東省特別區，指舊中東路附屬地，其名稱始於一九二〇年設東省特別區審判廳之時。行政長官公署，由民國十一年十二月八日所布東省特別區行政長官辦事條例大綱開設，其條文如左：

(一) 行政長官所轄區域，為沿中東路各特別區。

(二) 凡特別區內之行政、司法、外交、軍警機關，均受護路總司令東省特別區行政長官之指揮監督。

(三) 行政長官辦公署，在護路軍總司令部內，其組織及所需人員，由行政長官酌定。

(四) 行政長官辦公處經費，由護路軍經費內支給。

(五) 凡特別區內之行政、外交、司法、軍警之經費，均照舊辦理。

(六) 護路軍及特別區警察之訓練，人員之升降轉補，均由護路軍總司令行政長官處理。

(七) 行政長官之權限，對於區域內各機關，以命令行之，對於吉、黑二省督軍及東三省省長用咨，對於東

三省保安總司令用呈（以下二項略）。

當時護路軍總司令朱慶瀾上將，兼任行政長官，民國十二年五月一日，就行政長官職，同時公布行政長官並



長官公署權限之規則如左：

- (一) 行政長官於長官公署設政務廳長。
- (二) 政務廳長，直屬於行政長官，指揮長官公署各科股，奉行長官之命令指示。
- (三) 長官之下，設直屬秘書三至四名，秘書直接奉長官之指示，進行極秘密之重要事項，且制定必要之訓令規則等。

(四) 公署設左列三科，科長以下設職員。

(1) 總務科； (2) 行政科； (8) 教育實業科。

(五) 總務科設二股：

第一股 掌管外交、軍事、司法、財政租稅、監查、升降、服裝規則，並公署之來往文書。

第二股 (原文脫漏)。

(六) 行政科設二股：

第一股 掌管警察、交通、各種社會團體及其承認、選舉、宗教、並國家祭典、慈善事業、衛生事務。

第二股 市鎮村管理事項，集會俱樂部之許可，定期出版物及各種契約事項之監督，建築土地測量事務，水路之建設維持，並管理官舍建築物設施之計算維持事項。

(七) 教育實業科設二股：

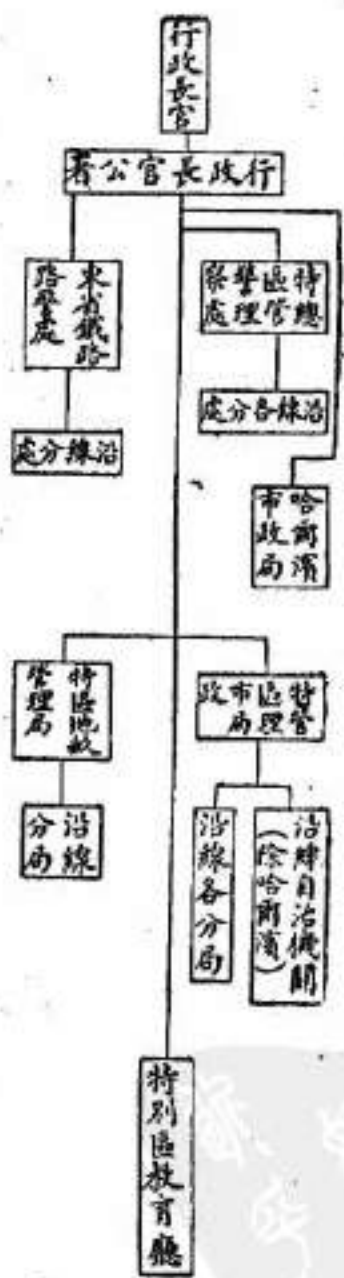
第一股 掌學校之管理、監視言論、社會事業及國民教育之監視事項。

第二股 掌農務、商業、工場組織、礦山開採、森林、漁業、牧畜、船舶、電氣事項。

(八) 政務廳長之下，設議報部、掌新聞雜誌之取締及與之相關事務。

最初之長官公署，以組織言，如上所記，長官兼任護路軍總司令，民國十四年朱將軍辭職，同時護路軍總司令與行政長官分離。任命王樹翰為行政長官。護路軍總司令，由吉督張作相兼任。其後長官公署組織一部分變更，廢議報部。民國十五年一月，新設財政處，掌地畝管理局，警察總管理處，市政管理局之收入。改行政科為內務科。同年六月，新設外交科。

行政長官，王樹翰之後經于冲漢（兼東路理事長），張煥相而至現在之張景惠。  
長官公署之直轄機關，以圖表示之，則如左。



東省特別區市政管理局 俄國在東省享有之各種權利，既經收回之中國，於一九二〇年十月，與道勝銀行續約，取消中東路帶有政治性質之權能，純然化為商業公司，則向來鐵路所有之市政監督權，使之失效，自屬當然。市政管理局，繼承鐵路民政部所管事務，更從而擴張之。

中國以一九二一年二月五日設東省特別區市政管理局，任命濱江道尹董士恩為局長，以漸實行。此事與俄人以外各國人之利害相關，難於強制收回，故採漸進主義，首先干涉市會，脅迫市會議員中之俄人，市會決議加以妨害或強制（例如哈市電車救股權，界于北滿電氣會社之決議，即予取消之類），要求市參事會增加華人一名等（此案因領事團抗議，未能成功），常在紛爭狀態之中，終於一九二六年三月二十六日之市會，因市會用語問題（中國人堅持用中國語，其他則主張中俄兩國語並用），中國方面對日、俄、英議員間，發生爭執，本問題一經

否決，中國方面議員退席，惹起停止市會之紛爭。

中國方面當日發出宣言書，訴其不平，三月二十七日，行政長官張煥相自清回哈，即與市政管理局長儲鎮等屢次討論，遂於三月三十日發出一〇九二號市政管理局布告，痛詆向來市政組織之不法，以改革哈爾濱自治會之故，公表組織臨時委員會。是日儲局長李紹京副局長等均往市政局，召集臨時自治委員長傅閣成以下委員，立卽命其交代市會之文件什器資產金錢等，實行新舊機關交代，等於強制。

於是中東路自治制整督權，中國完全收回，哈爾濱市政，盡入掌握，遂統制特區全權之市政。市政管理局於民國十年二月開辦，是年十二月，發布東省特區市政管理局章程，僅有七條，甚爲簡單，與收回天津德租界後所頒者幾於一致。卽照章市政管理局，屬於內務部重要事項，由局長呈請內務總長，經批准後施行，但實際則隸屬於行政長官。又關於市政管理局之組織及服務，公布執務規則，今示其組織如左：

#### 第一科

- (一) 文書收發保存並與局印
- (二) 會員之出納及豫算決算
- (三) 職員進退
- (四) 不屬於庶務及各科事項。

第二科

- (一) 起草公文，審查市會及村會議案；
- (二) 交議市會及村會事項；
- (三) 市會村會議案，及翻譯，及其他文書事項；
- (四) 編纂統計報告；
- (五) 鐵路沿線各村會增設準備事項。

第三科

- (一) 監理交通、勸業、衛生、救濟事項；
- (二) 監理市財政及營業；
- (三) 關於市政收益事項；
- (四) 關於建築之監理。

哈爾濱市政局 如上所述，市政管理局，收回哈爾濱市廳後，設市政局，規定直接受行政長官監督，但市政管理局長常兼任市政局長（市長），故歸屬之點，實際上不甚明確。

市政局成於市自治會（市會）及市參事會。市會議員四十名，議員以中國人爲限，三年選舉一次。所有外國

人雖負納稅義務，但不與以選舉及被選舉權。市參事會定額十名，內六名由議員互選，四名由監督官廳任命，市長爲參事會會長。參事會爲市行政事務執行之補助機關，會員任期三年。以其爲常設機關，執行事務之關係，會員爲有給職。

然以對於外國人過於差別，爲緩和之故，由市內所住外人（俄人除外）中，選代表七名，經監督官廳承認，加入市會議員（但無決議權），且可於其中選舉一名爲市參事會員。俄人照外國人例，可以選舉，但人數不得超過外人代表者之半數，內一名參加市參事會，與其他外人無異。

如上情形，故外國領事團對於收回市政，及中國所制定之辦法，大有抗議，中國置之不理，積極繼續計畫，如英、法、美等，若拒絕納稅，以有種種不便，故以捐助之形式繳納稅金。日本方面，則由總領事與行政長官協商，暫行承認市政。民國十七年四月一日以降，日本僑民所應擔負市稅之義務，履行交納，以前所欠者，日本領事館酌量徵收，充日本方面慈善事業（實與豁免無異）。以此結果，市參事會及市會中，各加入日人一名，中國方面於是同意。

市政局之管轄區域，僅哈爾濱新市街及埠頭區，此外之近郊，皆屬市政管理局。

東省特別區地畝管理局 於民國十二年（一九二三年）八月一日由行政長官朱慶瀾布告第六號開辦，任命張煥相（時爲讓路軍參謀長）爲局長。

張局長在前數日至管理局土地課，宣告封閉該課，迫令交代，課長貫達基拒絕之，更向管理局長奧司脫請示。

夫氏要求，而東路方面，不允其請。日、英、美、法領事，恐東路關於土地之重要文件，為中國沒收，商議結果，同至東路管理局時，正值張局長與奧氏談判中，領事團代表者，於張煥相責其不當後，將重要文件藏入保險箱，此外加以封印而返。

於是土地問題，相當糾紛，中國官廳與領事團之間，各不相下，至奉俄協定成立，於一九二四年九月二十九日，領事團始將重要文件啓封。

奉俄協定，就共營中東路，只定大綱，未及土地等詳細問題，此等問題，皆俟中俄開協定細目解決。

中俄協定之結果，中東路純然變為商業機關，蘇俄方面，於鐵路用地外，所有附屬土地，默認中國收回，其後則鐵道用地，以何者為範圍之解釋，仍為疑問。如哈爾濱八區之土地，蘇俄方面主張係鐵路用地，中國方面不以為然，抗辯終未解決。

中國方面收回鐵路用地以外之附屬地外，同時取禁止外人租地之方針，對於無治外法權之國民，因能強制執行，故許可之。而日本人於土地問題，相當受窘矣。

地畝管理局之組織，局長以下有副局長。本局設總務、經租、調查三科。總務管理分局之統轄，弁選、預算、決算、扶助農業、植林保林、文書收發及保管，作成統計報告及庶務。經租科掌土地管理及租借、移轉借地權、借地租金地區之登記及官地管理等。調查科掌土地調查及測量，土地之區劃、繪圖及審查，並房屋建築等。其沿線分局如次：



第一分局 哈市以外各郊，南至顧鄉屯，西至沙墩，東至成高子岔道（第一分局於一九二五年撤消，本局直接執行事務）

第二分局 密門（五家、寬城子間）

第三分局 一而坡（阿什河、橫河道子間）

第四分局 綏芬河（三大窩集、綏芬河間）

第五分局 安達（對青山、札蘭屯間）

第六分局 海拉爾（哈拉蘇、滿洲里間）

地畝管理局所屬土地，與中東路用地之區別，不甚明確，但大體如次（單位為 Desyatina）

計	哈 爾 濱		作 為 中 東 路 用 地 者	認 為 地 畝 管 理 局 所 屬 者 總	面 積
	市 街 地	及 其 他			
	一四,〇〇〇	一一,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一一,〇〇〇
			一六,〇〇〇	五二,〇〇〇	三〇,〇〇〇
					六四,〇〇〇
計		二七,〇〇〇		七八,〇〇〇	一〇五,〇〇〇

東省特別區教育廳 中國久欲從中東路收回教育機關，擬擬漸次成熟，張煥相於民國十三年（一九二四

年八月十六日，設置特別區教育管理局（後改爲教育廳），同時任李紹庚爲局長。二十一日對於中東鐵路發命令如左：

准奉俄協定第一條第一項，此後中東路之學務課應即裁撤，所有事務移歸教育局管理，向來中東路支付之教育費，此後即由該管理局管理。

同時教育管理局長，要求中東路學務課辦理交代，路局方面，當然反對，但蘇俄並無實力，無可如何。中國方面，益見強硬，李紹庚局長遂於九月四日，率同警官至東路學務課，強迫停止業務，封閉該課。行政長官張煥相發一布告，謂此後管下各校，均由教育管理局管轄，命各校呈報狀況及職員履歷云。

蘇俄方面反對，毫無效果，故鐵路所立各校，均認教育管理局之監督，鐵路支出之教育費（時每年爲百六十萬盧布）提歸教育管理局，蘇俄認爲不合情理，久持不放，經過種種波瀾，至一九二七年十二月一日在理事會協定簽字後，始告解決。

協定成於五條，以東鐵經營之蘇俄國民教育學校豫算及計劃實施，於教育廳設第四科。從東路支出之學校經費，分爲兩股，中國方面應得一股，交行政長官公署，蘇俄方面學校費，保管於東路金庫，由第四科長署名請求時，在豫算範圍內支給。第四科長由東路管理局長推薦蘇俄國籍者，廳長加以任命。此外鐵路經營各校之監督人，除華人視學之外，由路局長所推薦俄國人中，任爲視學（教育管理局，於一九二七年十月十三日改稱教育廳，以備

調成爲廳長。

教育廳區分三學區：第一學區管理哈爾濱及寬城子間各校；第二區爲哈爾濱、滿洲里；第三區爲哈爾濱、芬河間各校。

司法機關 附屬地之俄國法庭，俄國革命後，受駐哈俄總領事館監督，一九二〇年大總統令停止俄國代表禮遇，俄國所有領事裁判權，卽行消滅。附屬地之俄國法庭，當然不能存在（鐵路交涉局之會審裁判制度，於一九二〇年四月廢止），時僑哈俄人，向北京政府派出代表，請願保存俄國法庭，但無效，於是年十月一日，俄國法庭實行閉鎖。同時中國官廳以該法庭經手事務，移歸濱江地方審判廳。十月三十一日公布東省特別法院編制條例，並公布與之關聯之條例，於是正式設置法庭。

特別區司法機關 哈爾濱設東省特別區高等審判廳及地方廳，地方廳於哈爾濱設簡易庭（民事），第一分庭設於橫河道子，第二分庭設於海拉爾，設第三分庭於滿洲里。分庭大體與日本之區裁判所相當，凡訴訟物價值在一千元以內，輕易之民事訴訟，歸其管理。

然以地方所在之分庭，距哈爾濱過遠，關於地審廳掌管事項，非至哈爾濱不可，欲去此不便，於民國十一年五月，由一變通東省特別區地方分庭事務管轄範圍文，擴張地方三分庭之權限，許其受理地方應辦第一審案件。

同時增分庭爲六處，一、二、三分庭，設於哈爾濱（與簡易庭同樣受理民事），橫河道子改稱第四分庭，海拉爾

稱第五分庭，滿洲里稱第六分庭。

公證人役場 據民國九年十二月司法部訓令第九〇七號，俄國公證人，照舊俄國公證法許可之，隸屬於地方審判廳，辦理契約履行，證明等公證事務。

以上為特別區內各機關之解說，此後應述區外一般中國行政機關，但其組織與南滿各地無異，不似特別區內之多波折，故從略。

## 中東鐵路略史

中東鐵路之根莖，爲西伯利鐵路，毋待煩言。

羅馬諾夫王家經營東方表徵之西伯利鐵路建設，於一八五〇年已登廟議，其見諸事實者，則爲亞歷山大三世晚年，羅馬諾夫王朝全盛時代。西自樞利亞賓司克東至海參崴，延長七千四百餘公里之西伯利鐵路，於一八九一年三月十七日詔令建築，適當時皇儲尼古拉自東方巡遊將歸，遂於是年五月十九日，在海參崴舉行起工式。

此路劃爲七區，分三期建設，迂回之阿穆爾線（史來丁司克至伯力）屬於最後第三期之工事，定於一九〇一年着手。

建築迂回線之前，其直線即今中東路，以一八九七年動工，此直線之計劃，果自何時爲俄國當局所注意，徵諸當時俄國財長維德氏之回想錄，則至遲亦在西方建設工事既遂貝加爾湖東岸，即一八九四年，正當中日甲午戰爭之前，已計及橫貫滿洲之直線，易而言之，是時已懷有建設中東路之野心矣。

以中、白之役中國大敗爲奇貨，由三國干涉及中國善後借款斡旋，示惠於清廷之俄政府，究而首之，維德氏已有成算，使中國主張平和且夙主親俄之李鴻章，指名爲尼古拉二世加冕式參贊特使，始往莫斯科，而謂「無鐵路

則無同盟，吾人之結論在此一語。於是此最富常識之大政治家，竟爲所動，而以獲得中東路經營建設權爲第一義之中俄密約（第四條），遂於一八九六年五月中旬，在加冕式前數日，於莫斯科外相康邸換印。

起初，此偉大之政治家，不願以貫通本國領土之鐵道建設經營權，直接送與俄國政府，故決不答應。俄政府不得已，選定前年創辦之道勝銀行爲名義人，李鴻章始允諾，關於鐵路建設經營，締結協定細目，使駐俄公使許景澄當之，李乃回國。

俄政府不使時機稍逝，立派財政次長羅馬諾夫，道勝銀行代表烏篤司基及羅修登至柏林許公使處，當時許公使駐德公使，即以許景澄之名義，於一八九六年八月十七日，締結中東路合同（全文十二條）。若以中俄密約爲中東路之種子，則合同即其萌芽矣。

合同既訂，在是年十二月十六日（俄歷），依照俄國公司律，公布中東鐵路公司條件，中東路於是完全開始。一方面，當時列強對華權利戰落後之德國，爲俄國新在北滿獲得路權所刺激，虎視眈眈，以待機會，一八九七年十一月十日，偶有德國傳教人二名，在山東被害，於是月十七日忽派巡洋艦四艘，占據膠州灣。

德國占據膠州灣之報，又登勳甫經即位之尼古拉二世，以俄人夙願獲得不凍港之目的，立遣陸軍在旅大岸，同時經駐華代使鮑洛夫氏，要求割讓關東州。西太后初則斷然拒絕，俄人無理要求，但據維德氏回想錄，俄和德，起初反對占據旅大，諫止幼帝，至於辭職，但以幼帝力求協助，遂翻前意，命駐北京財務官鮑洛夫，密附李

鴻章五十萬盧布，張蔭桓二十四萬，託其斡旋俄國提議，是否因此，不得而知，而俄國要求，終為容納，於一八九八年三月十五日，施洛夫氏與總理各國事務大臣李鴻章及戶部左侍郎張蔭桓，締結遼東半島租約（全文九條），俄國更依租約第八條，於是年七月六日訂中東路南支線建設經營之約（全文七條），其明年即一八九八年二月十七日（俄歷），公布中東路公司第一追加條例，中東路遂伸一新枝葉矣。

先是一八九七年四月十五日希爾考夫氏所率中東路建設隊，自履台沙灣啓旋，是月二十五日，技師長猶戈維區氏一行，向陸路出發，至一八九八年五月，各員行抵哈爾濱，由松花江運送建築材料，立即動工。

建設中在一九〇〇年五月至十月，忽遇拳亂，受其襲擊，既設線路千三百俄里以內，免於被害之部分，僅四百俄里，雖遇此極大障礙，而建設隊員之工作，不因此而稍挫，實際工事期間不過三年，完成含有南滿支線共長千七百俄里之線路。於一九〇三年七月一日，以俄爾瓦德為長官之中東鐵路公司，開始營業。

### 營業開始以後

**組織** 中東鐵路，為股份公司，實則純為俄國之國有鐵路。惟以在外國敷設經營之關係，期與條約無所抵觸，故屬於俄國財政部管下。總公司（理事會）設於俄京，於哈爾濱置管理局，重要事項（運費變更，定價以上之物品材料購入及損害賠償，工事投標等），規定須經總公司認可。於是總公司之組織，宛如管理局之縮圖，具備技術



上及經理上各部門，乍觀之似近疊牀架屋，但事務執行上，非此不可。

鐵路開始營業，如前所記，爲一九〇三年七月一日，據建設部所交代之文牘，其全長爲二、三七四俄里，資產估價爲三七四、九五五、五九八盧布，未完工事估價爲五七、五六九、二五五盧布。任命霍爾瓦德將軍爲管理局長，其任期直至一九一八年。

管理局之職制，局長（當時譯爲長官）之下，有副局長二（一爲技術長，一爲民政長），有秘書。與數處有關之問題，由管理局各該所長會議，決定後實施。管理局開辦時，其各部署之名義如次。

庶務課、法律課、經理課、商業部（含收入審查事務）、衛生課、用度課、線路課、營業課（含電信事務）、汽車課、行政課（含土地管理、衛生、教育事務）、軍事部（掌鐵路在籍軍人事務及鐵路旅團關係事務）等十一處。此外如土地劃定部，在建設時代有之，附屬地收用畢後，由新設之土地課，繼續其職務。

此後管理局，新設船舶課、礦業部、恩給課、中俄交涉課、新聞發行所、寺院課、獸醫課等，而收入審查課、教育課、電信課等均獨立。

民政部（一九〇七年設立）所管，爲行政警察、鐵路警察、警察幹部，用現役將校及俄國警官，其警官採用現役陸軍及豫備兵曾施特別教育者（哈爾濱有警官學校）。鐵路警察，任站台內之管理，採用俄國憲兵，兼任思想上之取締，與俄國內相同。

此外，鐵路旅團（最初四營，後編爲三聯隊）隸屬於管理局長，有事之際，計劃野戰鐵路之運行，平時兼鐵路守備，且少數兵員混在一般鐵路員工內，從事工作。

中東路於日俄戰役中，所獻於俄軍者有莫大之功績。試觀當時之輸送能力，一九〇四年之初，中東路一晝夜，能運行各種列車七，是年一月詔勅，命除普通車外，須運行軍用車七，於南線須運行十四列車。在急行站間設岔道，擴張站台線，增進輸送力。但以鐵路而論，除軍用車外，必須客車，公司用車及其他臨時車三四次，故本線以運十列車爲目標，南部線須運十六列車。在實際上，竟運至十八列車，當時雖日本軍部亦未能豫料。時以兵車空車放回之困難，破車無從修繕之故，哈爾濱停有無數空車，此則當然之理也。

日俄戰告畢之明年春，哈爾濱起俄國革命，時鐵道亦陷入混亂狀態，漸次鎮靜，在滿俄軍輸送回國。一九〇七年以降，中東路始脫離野戰鐵路氣息，謀積極發展。戰後北滿殖民漸形進步，腹地日見開墾，戰役中以供給俄軍物資之故，證明北滿穀類之豐富。由三井物產運往歐洲之大豆，揚名於世界，後爲中東路所運貨物之大宗。

營業開始時之貨率，係臨時貨率規則，一九〇五年七月一日，實施新貨率（貨物等級十級制）是年七月，實行中俄旅客聯絡，九月實行中俄貨物聯運。

俄政府本視中東路爲國有鐵道之一部，其運貨政策，爲殖民政策之反映，故運費之前提，不在營利。一方面由中東路以經濟的征服滿洲市場，他方面所以策極東俄領之繁榮。故由俄國輸出之綿織物運價，一布度每俄里爲

四十分之一哥（地方的爲七分之一哥），來自烏拉爾方面之織物，竟爲五十分一哥（地方的爲八分之一哥）之低率。

後於一九〇八年改正貨率規則，長春以南鐵路，割讓與日本之俄國，出入貨均採極端之海參崴繁榮策，並排日與排滿鐵路政策，南部線上，設運費障礙，使貨物不能南運，同時從南方輸入者，與以障礙（由大阪經大連至長春之運費，不若長春、哈爾濱間之昂貴者甚多）。嗣於一九一四年雖改正貨率規則（爲三五級制），但依然不脫保護政策。一九二二年第七回長春會議後，由哈南行大豆外四種運費，雖稍緩和，自蘇俄幹部購入東路以後，又施其不利南行之運貨政策。

現行之地方的貨率規則，係一九二七年一月以來所實施者，貨物等差，減爲十九級。南北行均改正爲同一貨率，但對於南部線，適用與本線不同之率，及特定貨率之二十三種無號特定貨率，原料運送貨率及其雜種特別貨率有十一種。結局多量貨物，適用特定或特種貨率，普通貨率，幾於有名無實。且中東之貨率，以市上通用之金盧布爲本位，照美金圓與英磅市價而定換算率之關係，以致高率之運貨因近來圓貨及地方大洋價跌落，其結果增加二倍。中東路全盛時代，爲日俄戰後至一九一七年俄國革命時代。日本方面，即以鐵路而論，與中東開始聯運之際，車詞低者與中東當局交涉。聯運開始之前提，爲長春、寬城子兩站之聯絡。清光緒三十四年（明治四十一年），兩方客車，運行至兩站中央交界處換車，至清宣統元年，始與長春站聯絡如現制。

中東與滿鐵客車聯運，始於清宣統元年（明治四十二年）四月，貨物聯絡，於民國元年（明治四十五年）五月開始。經滿鐵而中東與朝鮮鐵路及日本國有鐵路間之客運，始於清宣統二年四月，貨物聯絡，在民國三年一月，日俄旅客聯運，由海參崴、大連、釜山三路者，始於民國四年（大正四年）三月，於是日俄主要都市間，經西伯利亞之旅客，實行聯絡，俄國革命後，又復中斷，至一九二六年，始改爲歐亞旅客聯絡而實現。

行政權 中東路民政部，除有警察權外，並行使市街地行政監督權。即監督哈爾濱市政、滿洲里、海拉爾、一面坡、橫河道子等簡易自治制，在自治制公布地以外沿線各地，行公賣之徵收，更經教育課統制附屬地內教育。

衛生課沿線有病院及診療所，除醫治路員外，傳染病流行時，行使極廣泛之權限，爲防疫上之活動。例如一九〇二年之霍亂，一九〇九年及一九一〇年鼠疫時之活動，尤足特記。

全盛時代之東路，以俄國遂行國策之故，不能作爲營利事業計算，以故每年從俄政府受七百萬至八百萬金盧布之補助（鐵路守備隊之經費，年約八百萬盧布，政府即作爲補助此費之形式）。

烏蘇里鐵路之委任經營 此案自梅東俄領發展及海參崴繁榮策觀之，從中東路開始營業時，當局開業經營及中央部亦有相當調查，而日俄戰役，愈使此案從速解決。即戰役結果，失卻不凍港大連之中東路，在經營海參崴與大連對抗上，烏鐵已非委任經營不可，其機既熟，遂於一九〇六年六月二十九日以勅令裁可，是年十月四日，由兩鐵路通令公表。

本案據政府與中東路之協定，當時烏鐵全長為八三六俄里，委任經營之期間，至一九三一年一月一日為止，在期滿以前，政府認為必要時，中東路即須交還，烏鐵營業上之欠缺，由政府賠償中東路。

其後中東路於海參崴埃格雪埠及海參崴站內線路改築，並築港工事，費鉅萬資金（數年間投九百二十萬盧布）埠頭之起卸貨物能力，提高至三百萬噸。一九二二年沿海州為蘇俄政權所統一，同時烏鐵由中東分離，成為蘇俄國營鐵路。是年末，埃格雪埠頭，亦為蘇俄政府所收回。

鐵路附屬地面積 一九一四年附屬地之面積如左

西部線（除哈爾濱對岸船舶各營地）	六八、〇六七・〇六（以 Daryas 日為單位）
東部線（除哈爾濱）	二〇、一三三・九七
南部線	六、二〇六・九七
哈爾濱	一一、一〇二・三三
內分為松花江右岸	五、七〇一・二二
內分為松花江左岸	五、四〇一・〇一
合計	一〇五、五二〇・三三

其中除鐵路用地外，如後所示，悉被中國官廳收回。

電信及電話 俄國在築路之際，爲軍事上之必要所迫，在鐵路預定線外之要隘，亦架設電線。日俄戰時，中國政府要求撤去附屬地以外電線。一九〇七年，中東路除齊齊哈爾、黑河縣、哈爾濱、*Vihelosemenovo* 線、海林站、寧古塔線、陶賴昭、吉林線外，尤以六線交與中國。

其後中東路於一九〇七年十月，按照與中國電報總局所定協約，辦理公衆電報。後以一九二二年十一月之協定，爲關於收費及其他之約束。電話在鐵路管理局，於一九〇三年設小規模之電話交換所（加入數一七八），是爲起點，沿線大站，亦設小電話所。

哈爾濱之交換局，漸次擴張，一九二二年，設自動電話局，加入者三千戶。後於埠頭區設分局，益謀擴充，至一九二九年，爲中國強制收回。

附帶事業 作爲鐵路之附帶事業者，應數松花江航業、煤礦及森林採伐。

松花江航權 俄國於一八五八年之璦琿條約，一八六〇年之北京條約，及一八八一年之俄京條約，均作有利於俄國之解釋，使汽船航行於松花江，搬運鐵路材料。

最初中東路以黑龍江商船公司之船隻，從伯力搬運鐵路材料，但運費不能合算，於是自行經營航路，先向英國定造四百馬力之汽船十五隻，更從他國及本國諸工場，陸續定造四十隻（載重各三萬布度）。

中國方面解釋，以爲鐵路造成，俄船即應退出，而事實不然。一九〇四年，管理局中設船舶課，積極行使航權。中



國官憲，百方反抗，俄國充耳不聞，終由一九一〇年松花江航行議定書，取得航行權。

**煤礦事業** 據一九〇七年八月之探煤契約，中東路於線路兩側三十華里以內，得有掘煤之權利，三十華里以外，規定須呈請各該省巡撫批准。於是中東路經營撫順、煙臺及札蘭諾爾煤礦，日俄戰役之結果，前二者劃與日本，僅繼續經營札蘭諾爾煤礦。該礦於一九〇三年開始採掘，日俄戰役中，每年出煤約十二萬噸，其後至一九一四年爲止，出煤十萬至十六萬噸上下。一九二〇年進至三十萬噸，一九二五年，又爲十萬五千噸，二六年爲十五萬五千噸。一九二九年，中蘇紛爭之際，蘇聯方面以輸入本國煤之目的，加以爆炸，使不能採掘。

**森林探伐事業** 築路時代，公司與中國官廳，關於本件未立契約，便宜上可於路線附近伐木，採取必須之薪木，但線路附近，未幾即已伐盡，以鐵路而論必須取得林區，一九〇四年乃與黑龍江省委員，成立該省林區契約，但不能得北京政府許可，其後屢經交涉，費若干時日，於吉、黑二省締結租借林區契約如次：

吉林省內之林區伐木契約，係一九〇七年八月締結，其地段爲

一 石頭河子及高嶺子站附近

面積約六八〇平方俄里

二 一面坡站附近

面積約一六〇平方俄里

黑龍江省內之林區，除前記契約外，由一九一二年追加契約訂明如左：

一 西部線鶴立、高河、谷林區

面積約 三〇〇華方里



## 二 巴里木站附近

面積約 三〇〇華方里

## 三 岔林河（向松花江左岸合流）河谷

面積約 一、七五〇華方里

鶴立高及巴里木林區，距鐵路甚遠，以林區論，不甚適當，故根據追加契約第一及第二條，與以大興安嶺南方斡爾河谷之林區（面積約一、五〇〇華方里）。

以上林區中，吉林省二區，均由鐵路經營，其中石頭河子林區，現在尙積極經營。黑龍江省內斡爾林區，僅爲伐木準備，不甚製材，若建設支線，則爲有望之林區。岔林河林區，完全未曾着手也。

新聞發行 作爲鐵路機關報，自一九〇三年發行俄文報，明年又發行漢文遠東報（現在滿鐵病院舊館爲遠東報社），日俄戰役，發行蒙文報，出版無定期，頒布於蒙古人。其他附帶事業，則海拉爾之羊毛洗淨所，曾以相當資本經營，中蘇紛爭後即行閉鎖。哈爾濱之亞麻精選工場，操作數年，旋亦關閉。

土地課附屬事業之農事試驗場，在哈爾濱郊外，最近以經費節減之故，僅能維持，也河站之試驗場則關閉。此外有Tractor而承領荒地開墾者，現亦中止。此外有商業課出張所之運輸營業所，各地均有之，茲略不記。

## 中國收回利權（俄國革命後）

北滿之俄國勢力，本屬不可動搖，但遇革命狂瀾，一朝瓦解。中國乘機努力於驅逐俄人勢力與收回權利。

中國收回東路附屬地權利，以一九一七年十二月，因駐哈俄國守備隊宣傳亦化為機會，中國軍隊開入哈爾濱維持秩序為始，次即解除俄軍武裝，送往俄領以內，在附屬地內漸得實力之中國，於一九一七年十二月二十九日，任吉林省長郭宗熙（現任督辦公署顧問）為中東路督辦，雖據東路合同第一條，向來僅有空名者使之實現，但為中國掌握東路之第一步。

中東路總局（理事會），本規定設在聖彼得堡，但俄國革命後，在一九一七年底，連絡斷絕，勉強存在至一九一八年底，終為蘇俄政府所封閉，理事以下均下獄，總局保管之文件，以偷盜火災均歸消滅。哈爾濱之鐵路管理局，遇重要問題，以行使鐵路最高權之故，在一九一八年之始，已感最高機關組織之必要矣。

中東路之大股東，本為道勝銀行，實際上並未發行股票，銀行以股票交俄國財政部，從部取得存儲股票之證明而止，外間無論何人，未見股票，固當然之理也。

一九一八年初，道勝銀行總裁，前中東路理事普季羅夫氏，經由法國至哈爾濱，時鐵路幹部，因普氏之意見，決定開臨時股東大會，是年四月，以郭督辦之名義，在中外各報，編登股東大會廣告。

開股東大會之根據，不過一點，即道勝銀行，為東路之大股東。時北京政府，要求提示股票，雖一枚亦可，其說則謂因革命之故，股票未能帶出，且以法國外相畢相氏發與普氏之電報為證，電文為「道勝銀行，確係中東鐵路大股東」云云，北京政府亦復諒解，遂承認開股東大會。（普季羅夫在逃出俄京時，將財政部收存股票之回執，帶

法巴黎，提示法國當局。

於是臨時股東會，四月二十七日在道勝銀行北京分行開會，由郭督辦提議，選舉理事八名，其結果霍爾瓦德局長，高札克提督（時在哈爾濱），烏司脫果夫技師（凱倫司基政府交通次長，現任哈爾濱工科大學教授），埃賽司基（道勝銀行東方總經理），可奴瓦羅夫（前哈爾濱中國稅務司），顏世清（前吉長道尹），施路邊（中東路商業部長），普季羅夫（道勝銀行總裁）八名為理事。以溫采里氏為副總裁，霍爾瓦德局長為專務理事。所以設專務理事者，因副總裁尚留俄京故。顏世清之為理事，可見中國勢力伸入中東路之一端。

四月二十八日，新幹部開第一次理事會，溫采里副總裁未到任前，由霍爾瓦德理事代理副總裁職務，任命拉季諾夫技師代理局長，霍爾瓦德專管民政部事務，此外並決議其他重要事項。

其後於一九一八年九月，鐵路員工同盟罷業（由俄國員工要求承認職業組合），俄國方面及捷克軍司令官加達將軍從而鎮壓，中國方面未曾干涉。次於一九一九年七八月之同盟罷工，以盧布跌價之故，鐵路工人為其中心，發端於經濟的要求，中國亦未干涉而告鎮定。

中國之干涉東路，始於一九二〇年，吉林督軍鮑貴卿來哈提出收回東城利權案。時鮑督對於霍爾瓦德，以強硬態度，要求中東路局變更組織，交出行政、警察權等。行政及警察權之交出，以俄方刁持異議，遂未成功。路局變更組織，霍爾瓦德謂關於股東權利，非用合法手續，不許變更，中國方面則謂上年理事出缺時，經理事同意，補缺後由

股東會追認，事有先例，舉以辨駁，俄國於是屈服，於是旬日間會議之結果，遂容納中國之要求如次：

(一) 總局移至哈爾濱，總裁之下，設俄人理事五名，華人理事四名。(總局雖在北京，又俄理事六名中，季羅夫已經辭職，繼者為皮美奴夫氏，高札克之後，缺額未補。) 華理事除顏世清外，加入王景春 (聯合國技術部中國代表) 董士恩 (濱江道尹) 何守人 (東路併辦公署參贊)。

(二) 中國於鐵路沿線設警察，援助俄國警察。

(三) 鐵路運費收中國大洋以代俄幣。

一九二〇年三月之鐵路同盟罷工，由於沿海州方面過激派之煽動，完全為政治色彩，對於霍爾瓦德最後通牒謂「限至十三日午前十一時，以政權交與海參崴政府」，霍氏答稱：「聯合國如承認海參崴過激派政府，余立即讓出一切權能」。於是罷工。而此次罷工，適與中國以收回利權之機會，而成為哈綏哈長鐵路軍司令張煥相之活動，於是占領俄警，讓境軍司令部及其他，如別項「北滿發展略史」所記。

## 北滿經濟發達略史

北滿經濟發達之跡，經過變遷，爲（一）因中東路開通，俄人擔任經濟開發之責，其發揮勢力時代起，經（二）歐洲大戰時，日本獨霸經濟界之時代，至（三）中國官民熱中於收回權利，遂有所謂「九一八」的東省事變之時代，次則（四）東省變起，迄於現在之變遷，茲就各時代述其概況如次。

### 一 中東鐵路開通

一八九六年（清光緒二十二年，日本明治二十九年）五月，中俄締結同盟密約，使道勝銀行敷設經過吉黑兩省，連接西伯利亞海參崴之鐵路，一八九八年（清光緒二十四年，日本明治三十一年）七月，關於中東路南支線之敷設經營，得中國政府承諾。

俄國着手中東路工事，爲一八九八年五月，至一九〇二年末（清光緒二十八年，日本明治三十五年），滿洲里綏芬河間之幹線，哈爾濱至旅順之南滿支線及撫順、大連、煙臺、營口等支線，共約長二千六百公里之鐵路完工，全線開始假營業。其築路費，據稱實達四億金盧布。

俄在東省表現政治經濟上之實力，始於清光緒二十七八年（日本明治三十四五年），以中東路為根據，逞其極東侵略之野心，其勢將威脅朝鮮及日本，遂有日俄之戰。俄因戰役慘敗，不得已，將寬城子迤南之支線，及關東州租借權，割與日本，其勢力非退至北滿不可。但北滿之俄國勢力，其後依然隆盛，直繼續至民國六年（日本大正六年）。俄國所謂十月革命勃發為止。時日本在滿洲之勢力，雖日俄戰後，不出關東州及滿鐵沿線，中國亦為俄之勢力壓倒，無足觀者，北滿之經濟界，徹底為俄人所獨霸。俄國儼然以東路為領土之延長，在鐵路附屬地，掌握行政、司法、警察、教育、通信諸權，於主要地置守軍，努力擴張其國勢。而經濟上利用東路，取繁榮海參崴政策，於南部線，以世界無比之高率運價，阻遏南路出入貨物之交易，謀輸入本國生產品，同時使出口貨集中於海參崴，以助俄人之企業營商。又締結中俄陸路通商章程，定中俄國境五十俄里地帶為無稅區域，促國境地方生產工業之發達。或於章程中，制定多數俄國貨為無稅品，為倘若無人之行動，中日二國，均屬無法抵抗。時北滿之通行貨幣，鐵道沿線，固不待論，即離鐵道較遠之處，亦僅流通俄幣，一切物價，均以俄幣為標準。由此觀之，亦可知俄國勢力之如何膠膜矣。

## 二 歐戰

民國三年歐洲大戰勃發後，俄國傾其國力於西部地方，漸次不暇顧及遠東，以民國五年七月所締結之日俄



密約，得有日本保障之故，極東俄領賴以保全，北滿之俄國權益，毫無不安。一方面，日本依據該約，於極東俄領與夫北滿，示其威力，同時得以謀政治勢力之北進。在經濟上，俄本國之生產工業，均爲戰時動員，日用物資，異常缺乏，雖屬暫時，而日本貨物，與美國貨同時運往歐俄，哈爾濱及長春，化爲日貨運俄之中心市場。向來稱雄北滿之俄國及德國製品，銷聲匿跡，日本貨品，竟可起而代之。次則民國七年八月日本出兵西伯利，日人從而移住北滿者激增，金融貿易企業等，皆大形活動。朝鮮銀行票，流通於哈爾濱市場，亦起於是時。惜日本在北滿橫行之時代，未能長久，民國十年，日軍由北滿及西伯利撤退時，其勢力漸衰，當是時，中國方面，謀壓迫在北滿之俄國勢力，得美國之援助，自民國六七年起，漸有潛行運動之勢。又北滿之通貨，久爲俄幣所壟斷，歐俄革命勃發以來，盧布暴落，中國卽以此爲機會，從而利用，且爲朝鮮銀行票普及所刺激，欲使本國貨幣，流行於北滿經濟界，乃於民國八年九月，使中交兩行發行匯兌券（可向津滬匯銀，但在哈爾濱，則爲不兌換之國幣券），票面加印哈爾濱字樣，是卽所謂哈大洋票。此幣在北滿作爲通貨發揮其機能，因民國九年海關開始收受，且從是年五月，中東路折合盧布，通貨改收哈大洋，以後遂在北滿替代俄幣，保持勢力。

### 三 東省事變前

本節所欲述者，爲民九至二十年，東邊勃發爲止，約十年間北滿之政治、經濟變遷。



中國欲收回俄國在北滿之利權，秘密策動，已如前述，一九二〇年（民國九年）三月，以哈爾濱為中心，發生同盟罷工，中國即以此為機會，用實力收回東路，後經許多曲折，掌握該路實權，東路附屬地之行政、司法、警察、土地管理，逐次收回。更曠遂守備鐵路之俄兵，而以中國兵代之。其後奉俄協定成立，中東路完全為中俄合辦之商業機關，其他一切權利，均由俄國交還中國。

乘俄方勢力失墜，日本勢力減退之際，中國方面自民國八九年，起，津滬巨商往來於此，示其資本的勢力，本地之華商，亦漸發展，向來經哈埠日商之日本貿易，直接與日本交易，來自日本之貨物，十分之七，均由華商包辦。日商之輸入貿易，甚為衰微，輸出方面，除日本所需豆餅，由日商經手外，一概不振。

中國方面收回東路利權之狀況，大體如上。中國當局對於路局之用人行政，既復任意行事，對於俄國所辦理之哈爾濱電報局及教育機關等，亦復乘機收回。至民國十八年七月中，俄抗爭事件勃發，兩國軍隊，在中俄國境戰爭至半年之久，結局中國失敗，於是東路問題，移作莫斯科外交案件，時日荏苒，未見進展之中，忽有九一八之變，中國代表，離去俄京，而本案乃葬送於若有若無之中矣。

中國在此時代，於北滿之政治經濟上，對俄國所施之政策，既如前述，而於日本取何行動，亦復如是。但中國懼日本之國力，尚無如對俄之躊躇行動，惟民十五年強制解散哈爾濱市會問題，十五至十六年之金圓排斥問題，十六年十二月，東省特區地畝管理局所布告，外人於特區租地，不能變更名義，即所謂土地問題等，咸使僑居北滿之

日人直接間接，受有影響。

凡此十年間北滿經濟界之推移，概括言之，俄、日之經濟勢力，漸次衰微，中國方面，則在政治、經濟上，日有增進，中國官民，熱中於收回權利，因此遂發生東省事變。再問財界之景況如何，則北滿地方，亦以民九受世界恐慌之影響，大致凋敝，尤以民十八年七月起，約有半年為中，俄事變所苦，自民二十年一月以降，適逢銀價暴落，至是年九月東變突發，始終在慘澹之中。

#### 四 東省事變後

北滿經濟界，如前所述，既在極端不振之狀態，事變以後，時局不定，人心惶惶，金融逼迫，交易束手，毫無生氣。二十一年二月五日，日本軍隊開入哈爾濱，當時經濟界雖不振，然在舊歷正月以前，頗有活潑之象，以哈爾濱事變突發，有如煙消火滅，商賈完全停止。日軍入哈之次日，即二月六日，適為舊歷新正，日俄商家均開門買賣，舊正過後，稍見活動，三月一日偽國成立，其後數月，僅稱平穩，至八月忽遇未有之北滿水災，其損害額如左（據哈爾濱之日本商工會議所調查）

日本人方面

金 一、八三八・七二七圓

朝鮮人方面

金 三〇・五〇〇圓

俄國人方面

金 二、五二六·二七四圓

中國人方面

金 二〇、三六一·七〇一圓

合計

金 二四、七五七·二〇二圓

所示數字如此，哈市在水害時，埠頭區方面，一月以內，交易全停，傅家甸方面，二月有餘，大部分商號，亦均歇業。故水災實與北滿經濟界以極大影響，深覺不易恢復。

九一八以後，北滿經濟界，異常銷沈，因哈爾濱事變，一時陷於假死狀態，日軍入哈後，已僅餘一息，又受水害，其後雖稍能蘇息，然較之九一八以前，所以著明衰落者，實因義軍之逼地，丁超、李杜、馬占山、蘇炳文、及王德林輩，雖均敗退，然北滿各地，數十名或數百名一團之義軍，仍隨在皆有。

試概括一觀北滿財界，以地方秩序未能恢復，企業不能振興，商賈僅以日人為主顧之日商，頗見繁盛，至於進出口貿易及以俄人為顧客之商家，其交易較事變前皆大減。

北滿進出口貿易額，自民十五年以來，凡七年，表示如左：

年	次	輸	移	出	輸	移	入	合	計
民國十五年			二二〇	位百 位元			一三〇		三五〇
民國十六年			二二〇				一九〇		四一〇

民國十七年	二〇五	二二二	四一七
民國十八年	二二六	二二〇	四四六
民國十九年	一五〇	一六〇	三一〇
民國二十年	一四五	一五五	三〇〇

民國十九年以降貿易額之激減，由於農產跌價，銀價暴落，中俄紛爭，東省事變，匪賊跳梁等。輸出之主要者為大豆、豆餅、小麥、麵粉等及穀類製品，其輸出額占輸出全額約九〇%，輸入之重要者為棉、絲、布、麻袋、糖、礦油、絹毛織物及雜貨。因關係除特種貨物外，日貨已驅逐歐美商品，逐日增其勢力矣。

## 北滿之交通

### 第一項 概說

凡近代國家之文化開發，經濟發展，與交通機關之整備普及，有密切關係，故滿洲開發之第一階梯當然在交通機關之整備。

欲認識滿洲者，必先知其交通狀況，自無待論，交通機關中，尤以鐵道所負之意義，較之道路江河及其他更為重大。

#### (一) 滿洲鐵路之發達

滿蒙受近代物質文明鐵道之洗禮，實為英國資本北軍路之關外線，及俄國資本之中東路，於一九〇三年同時開通。此即滿蒙鐵路之起源，以較一八七六年滬甯鐵路之一部分，行駛車頭，遲二十六年，更視日本在一八七二年東京橫濱間鐵路開通，約在三十年以後。易而言之，滿洲之鐵路敷設，乃由自北侵入之俄國勢力，與自南伸展之英國勢力促進之。南北勢力之接近，遂惹起日俄戰爭，其結果，日本亦得參加滿洲鐵路。

中東路與北寧路之建設，並其初期之經營時代，可爲滿蒙鐵路發達之第一期。其後漸入發達過程之滿蒙鐵路，以日俄戰役結果，中東路南部線之一段，爲日本所有，設立南滿鐵路公司，經營得宜，貢獻於滿洲之經濟發展者甚大，是爲一轉機。向來專爲俄國極東政策之機關，以發揮軍事及政治機能爲目的之中東路，及與之抗衡，保持英國經濟優越，及由中國軍事上所必要之北寧路，以漸償諸經濟本位之經營，與鐵路本來之使命，日形接近。嗣又由日本援助而建設之吉長、四洮及其餘各路，皆爲滿蒙經濟活動之機械，遂使第二期在滿洲鐵路發達史上爲有意義之時期。

歐戰既終，而世界怒潮之國際平等，及民族解放之聲勢，亦復波及於滿洲，各地中國民族解放之呼聲，遂爲收回國權之狂熱。以收回鐵路爲中心，其後轉而爲自辦鐵路之願望，於是發生鐵路救國熱與第三期，以中國自身之資本技術爲主，各地有紛紛築路之情勢。

一九三二年三月一日偽國既成，而東省鐵路情勢，亦同時大變，各路均編入偽國國有。以一九三三年三月一日爲期，其經營委託於滿鐵。於是建設發達，有許多波瀾曲折之東省各路，囊括於滿鐵經營之下，增進其經濟的技術的能率，別一方面則建設國道，發展水運，開拓空路，與其他交通機關之整備相俟，有資於治安維持，實業發達，文化開發者，蓋甚大也。

### (二) 東省各路之滿鐵委任經營

(1) 委任經營之主旨

滿鐵以一九三三年三月一日，爲偽國所委託，經營東省各路。蓋於確保治安發達實業，非整備交通不可，以鐵路爲尤要。現在則不但鐵路網未能充分普及，而各小鐵路分立，各別經營，不利甚大，故必統一現存各路，爲合理的經營，俾舉經濟的及技術的能率。欲達此旨，使多年在東省，於經營鐵路號稱熟練之滿鐵，當統一經營之任，最稱適當。加以東省各路於滿鐵在處理巨額債務上，雙方均屬便利。此即偽國所以舉所有各路委託滿鐵之故，以滿鐵論，當然毫無異議而欣然承諾也。

(2) 委任經營契約之要旨

「以吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海（包含松花江水運事業之一部）、瀋海、奉山（含打通線及附屬港灣）等已成鐵路，所負滿鐵債務約一億三千萬金圓爲借款總額，並以上列各路所屬一切財產及收入爲擔保，委託滿鐵經營。」

與滿鐵外第三者間所有鐵路之債權債務，偽國與滿鐵間協商後，由滿鐵處理，其須支付者，及奉山線對於中英公司之償還資金，由鐵路委託經營之收入中支給。又奉山線內與中英公司借款有關係者，至該借款解決爲止，從借款擔保中削除之。

更使滿鐵承造敦化——阿們江鐵路，拉法——哈爾濱鐵路，泰東——海倫鐵路。共築路費合計一億金圓。



與建築開門江鐵路關聯，偽國必須收買天圖輕便鐵路，故偽國向滿鐵借資約六百萬金圓，而輕鐵之經營，仍委託滿鐵。

第二項 陸運

(一) 既成鐵路

東省既成之鐵路如左表：

東省鐵路一覽表（一九三三年三月末爲止）

鐵路名稱	區間（轉請建設）	延長（公里）	軌	寬	起工	年	月	開	通	年	月	經營關係
中東	滿洲里—綏芬河 哈爾濱—寬城子及支線	一、七二六·五	軌	寬	一八九八年五月	一九〇三年七月	中俄合辦					
錦奉	奉天—山海關及各支線	八七三·四	軌	中	一八七八年	一九〇三年	委任滿鐵					
滿鐵	大連—長春 蘇家屯—安東及支線	一、一一二·四	軌	中	一八九八年五月	一九〇三年七月	日本					
吉長	吉林—長春	一、二八·四	軌	中	一九一〇年四月	一九二二年一月	委任滿鐵					
吉敦	吉林—敦化	二一一·四	軌	中	一九二六年六月	一九二八年一月	委任滿鐵					
四洮	四平街—洮南 鄭家屯—榆家	四二六·四	軌	中	一九一七年四月	一九二三年一月	委任滿鐵					
洮昂	洮南—昂昂溪	二二四·四	軌	中	一九二五年六月	一九二六年七月	委任滿鐵					

金	額金州—威子燈	一〇二	四呎八寸半	一九二六年四月	一九二七年一〇月	日本
潘	海 龍—朝陽鎮 河 安	三二六	四呎八寸半	一九二五年七月	一九二八年八月	委任滿鐵
吉	海 龍陽鎮—吉林	一八三	四呎八寸半	一九二七年五月	一九二九年八月	委任滿鐵
呼	海 興舒口—海倫	二二一	四呎八寸半	一九二六年五月	一九二八年二月	委任滿鐵
齊	克 昂昂溪—克山及支線	二五八	四呎八寸半	一九二八年六月	—	委任滿鐵
沈	末 沈安—德惠鎮	八四	四呎八寸半	一九二九年八月	—	委任滿鐵
穆	稔 小娥子—梨樹溝	六三五	呎	一九二四年五月	一九二五年三月	中俄商辦
龍	立 蓮花口—興山鎮	五六五	呎	一九二六年七月	一九二六年一月	中國官商合辦
齊	昂昂溪—齊齊哈爾	二九一	米	一九〇八年	一九〇九年一〇月	中國商辦
滿	本溪湖—牛心嶺及支線	二六二	呎六寸	一九一三年一〇月	一九一四年二月	中日合辦
天	圖們江—老頭溝 圖們川—延吉	一一二	呎六寸	一九二二年八月	一九二四年一〇月	中日合辦
開	柳河—開原—洮安	六四一	米	一九二五年四月	一九二六年五月	中國商辦
梅	克 海倫—克山	一六八	四呎八寸	一九三一年七月	假營業	
計		六、三九二				

(註) 據滿鐵調查資料一五三編以下開。

即東省鐵路現在之延長爲六・三九二公里(含海克線在內)對於一九〇三年中東北寧兩路通車時之

二、九二八公里（除去北寧線關內一段），經三十年之久，延長不過二倍。其增加率甚遲，自一九〇三年至一九二三年二十年之間，僅增一、二〇〇公里，每年平均延長，不過六〇公里，但自一九二三年以後，迅速進步，其後十年約增二、三〇〇公里，茲表示如左：

東省鐵路累年延長表（一九三三年三月末爲止）

年	度廣軌	鐵路	總	計
一九〇三年	二、九二八（公里）	—（公里）	—	二、九二八（公里）
一九〇八年	三、〇〇〇	三六三	三六三	三、三六三
一九一三年	三、四八〇	二九	二九	三、五〇九
一九一八年	三、五八七	五五	五五	三、六四二
一九二三年	四、〇〇〇	一一三	一一三	四、一一三
一九二四年	四、〇七二	一六六	一六六	四、二三八
一九二五年	四、一三五	一九一	一九一	四、三二六
一九二六年	四、六〇四	二三〇	二三〇	四、八三四
一九二七年	五、一八一	二三〇	二三〇	五、四一一
一九二八年	五、五五七	二三〇	二三〇	五、七八七
一九二九年	五、八〇八	二三〇	二三〇	六、〇三八

北平之交通

五九

北滿鐵道

一九三〇年	五、九三六	二三〇	六、一六六
一九三一年	五、九九四	二三〇	六、二二四
一九三二年	五、九九四	二三〇	六、二二四
一九三三年	六、一六二	二三〇	六、三九二

(註) 除北滿鐵道內段。

上揭各路，由資金關係分類，示其金額如左（資金額，示各路之公稱資本金，無公稱資本金者，示資本債務，資本債務不明者，計算築路費）。

東省鐵路資金關係內容表（一九三二年十二月為止）

種別	別鐵路名	稱延	長安	金額	日本關係	
					計	日本投資（借款及墊款承辦）
	日本經營	鐵	一、一一二	四四〇、〇〇〇、〇〇〇圓		
	中日合辦	金福 滿城及天圖輕便	二四〇	四、五七〇、〇〇〇圓	八〇、四二〇、〇〇〇圓	一、二三四、九六三元
	日本投資（借款及墊款承辦）	吉長 四洮 吉敦 洮昂	九八九	一、二三四、九六三元		
	計		二、三四一	五二四、九九〇、〇〇〇圓		五、二三四、九六三元

合 計	中國自辦			蘇俄關係		英國關係		
	計	官辦 官商合辦 滬海 鶴立	別辦 齊岳 周便及明豐 恆便	官辦 吉敦 鶴奉山線 吉海 呼海 齊克	計	中俄合辦 中東 穆綏	計 英國投資(借款) 鶴奉山線(本綫爲北平至新 民及營口支綫)	
六、五二三		三八二	九三	一、〇四五	一、七八九	一、七八九	八七三	
二二〇、〇〇〇 七四〇、〇〇〇 五〇〇、〇〇〇 七〇〇、〇〇〇 三〇〇、〇〇〇 一〇〇、〇〇〇 元 (奉大綫) (吉大綫) (哈大綫)	五二五、〇〇〇 二〇〇、〇〇〇 五〇〇、〇〇〇 一〇〇、〇〇〇 一八七、〇〇〇 元 (奉大綫) (吉大綫) (哈大綫)	二〇〇、〇〇〇 三〇〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 元 (奉大綫)	三、四七〇、〇〇〇 元	二二〇、〇〇〇 四四〇、〇〇〇 五〇〇、〇〇〇 三〇〇、〇〇〇 一〇〇、〇〇〇 元 (哈大綫) (吉大綫)	六五〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 元	六五〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 〇〇〇、〇〇〇 元	二二〇、〇〇〇 三三〇、〇〇〇 九〇〇、〇〇〇 三九二、〇〇〇 元	二二〇、〇〇〇 三三〇、〇〇〇 九〇〇、〇〇〇 三九二、〇〇〇 元

(註)(1)金圓爲日本投資額,現洋爲中國資本。

英鎊爲英國投資額,盧布爲俄國投資額。

(2)僅以鶴崗山統計,英國投資額不明,故擬宜上,過北寧綏統計,與合計公里不符。

僞國除熱河省,即東三省之面積,及人口與既成鐵路延長之比率,如左表:

東三省面積人口與鐵路之比例(一九三二年末爲止)

年	度(路長(北寧綏除津山段))	面積	積人	口	每百平方公里路長	每人口萬人當路長
	(公里)	(平方公里)	人	(公里)	(公里)	(公里)
一九〇三年	二,九二八	一,〇一四,〇五〇	一五,二九〇,〇〇〇	〇,二八九	一,九一五	
一九〇八年	三,五六三	一,〇一四,〇五〇	一七,一五六,二〇〇	〇,三三二	一,九六〇	
一九一三年	三,五〇九	一,〇一四,〇五〇	一九,二〇七,八〇〇	〇,三四六	一,八二七	
一九一八年	三,六四二	一,〇一四,〇五〇	二一,五六八,五〇〇	〇,三五九	一,六八九	
一九二三年	四,一一三	一,〇一四,〇五〇	二四,二九四,六〇〇	〇,四〇六	一,六九三	
一九二四年	四,二三八	一,〇一四,〇五〇	二四,八八九,五〇〇	〇,四一八	一,七〇三	
一九二五年	四,三二六	一,〇一四,〇五〇	二五,五〇二,三〇〇	〇,四二七	一,六九六	
一九二六年	四,八三四	一,〇一四,〇五〇	二六,一三三,六〇〇	〇,四七七	一,八五〇	
一九二七年	五,四一一	一,〇一四,〇五〇	二六,七八四,六〇〇	〇,五三四	二,〇二〇	

一九二八年	五、七八七	一、〇一四、〇五〇	二八、〇三四、四〇〇	〇、五七一	二、〇六四
一九二九年	六、〇三八	一、〇一四、〇五〇	二九、一九七、九二〇	〇、五九五	二、〇六八
一九三〇年	六、一六六	一、〇一四、〇五〇	二九、五九七、四九〇	〇、五九五	二、〇四〇
一九三一年	六、二二四	一、〇一四、〇五〇	二九、九六二、〇〇〇	〇、六一三	二、〇七七
一九三二年	六、二二四	一、〇一四、〇五〇	三〇、三五五、五一〇	〇、六一三	二、〇五〇

(註)一九三一年及一九三二年度人口，來往增加之數，未曾算入。

即一九〇三年，面積百平方公里之鐵路延長，爲二八九米，三十年後之今日，漸增至六一三米。較諸中國之比率僅二百米者，約延長三倍而強，不過美國六公里強之十分一，與澳洲六〇〇米，幾於同一密度。

然以人口每萬人當鐵路之延長，在一九〇三年爲一、九三公里，至一九〇八年雖已爲一、九六公里，但其後人口之增加，與路線延長率，不能相並，自一九一八年至一九二五年，降至一、六九公里內外。自一九二六年漸次增加，一九二七年超過二公里，有二、〇五公里。較之三十年前，不過增加〇、一四公里。此雖由於人口之急增，但東省鐵路，在過去歲月中，不能有特筆大書之發達。以下就各既成路言之。

### 1 中東鐵路

#### (甲) 沿革

北滿之交通

六五



中東路（舊名東清鐵路）爲俄國極東政策上最重要之機關，同時又爲北滿交通動脈，連絡歐亞之國際鐵路。

此路之所以敷設，由一八九六年參列俄皇加冕之李鴻章與俄財相維德所定之喀西尼密，即對於日本之攻守同盟，與規定築路根本之密約，又由是年八月，關於此路之建設經營，駐俄中國公使與道勝銀行所定合同，俄國獲得橫貫吉黑兩省築路權之故。其內容自西伯利鐵路貝加爾線一端之赤塔附近南下，經滿洲里入中國境，橫斷黑省，與烏蘇里鐵路連絡，達俄國東洋根據港海參崴之鐵路敷設。俄國於締約後，立即草成東清鐵路公司條例，於是年十二月得俄皇裁可，條約上之權利義務，均移交公司，次年一八九七年三月舉行東清鐵路公司創立式，總公司在俄都，分公司在北京，路局設於哈爾濱，漸次着手敷設工事。

一八九七年四月，俄國派遣大規模之鐵路工程隊，時德國有占領膠州事件，甲午戰後由三國干涉，使日本交還之遼東半島，俄即乘機占據，使中國締結伯力條約（一八九八年三月），以二十五年爲期，租借大連、旅順，同時以與東路建設相同之條件，取得由東路幹線某地點至大連之支線敷設權，又遇必要時，有從本線至營口、鴨綠江沿岸之支線敷設權。

於是一八九七年一月任命猶戈維區氏爲技師長，自一八九八年五月二十八日開工。以哈爾濱爲中心，工事急速進步，一八九九年二月，哈爾濱阿什河間，開臨時列車。至一九〇〇年五月，開始松花江第一鐵橋之架橋工事，

時以受俄和國之影響，妨礙工作，而完工之鐵路，亦不少損壞。然修復及尙未鑄成之處，迅再開工，於一九〇一年七月，南滿支線已與本線連續，是年十月西線繼續開通，於是全線二千五百公里之東清鐵路，全部落成，一九〇三年七月，開始全線營業。

一九〇五年朴資茅斯條約之結果，中東路以寬城子為南，割讓於日本。此後之中東路，變為西起滿洲里，東至綏芬河，南至寬城子，共長一、七二六公里之鐵路。

中東路由東清鐵路合同，及南滿支線條約等，取得築路權，附屬地收用權，採礦權，伐木權，電報，電話經營敷設權，郵政權，關稅減額權，司法權，附屬地行政權，教育權，警察權，鐵路守備權，松花江航權等。一九一七年俄國第一次革命，其影響遠及北滿，東路附屬地內，先起政爭，對於中國之收回東路利權，與以導火線。總此而起之鐵路組織變更，一九一八年九月鐵路之同盟罷工，列國之共管，一九一九年七八月之罷工及烏姆斯克政變等，均與中國以收回之口實，於是收回利權，遂次實現。

勞農俄國革命後，中俄交涉，經波瀾曲折，於一九二四年，締結奉俄協定，以東路為中心，規定中俄權利，其大要如次：

- (一) 聲明中東路純為商業機關，屬於中國主權之行政，司法，土地等，歸中國管理。
- (二) 中國對於東路之無償收回期，改八十年為六十年。

(三) 明定東路之組織，取兩國平等之原則。

(四) 關於東路問題，由兩國間解決，不許第三國干涉。

後於一九二九年，東三省既受國民政府支配，對俄態度，大為硬化，以搜查哈爾濱俄領事館發端，罷免東路幹部，加以逮捕，自局長以次，鐵路幹部及路員，代以華人及白俄，遂於國境以干戈相見。結果俄國戰勝，不得已，在伯力簽定屈辱的草約，本約在俄京商議，然遲遲不進，南北滿問題，毫未解決。然此戰之結局，亦俄勢力，在東路內復活。

一九三二年偽國成立，中國所有東路權利，遂為偽國所得。於是國家主義不同之俄偽兩國，以東路為中心，今後當不免深刻之爭執也。

(乙) 組織

現在東路之組織，由一九二四年奉俄協定，決定大綱，成於理事會、監事會及管理局。

理事會為有最高權限之決議機關，由俄偽政府各派理事五名，為經營鐵路之樞紐，管理局歸其指揮監督，一切決議，須六名以上之同意，而俄偽理事各占五名，故利害相反之重大問題，每致不能決定。

監事會為蘇俄三名，華人二名組成之監督機關，預算決算問題，與理事會開聯合會議審定之，但監事五名中，蘇俄占三名，故聯合會議，蘇俄常占多數。

管理局為鐵路全體業務之執行機關，局長一名為蘇俄籍，副局長華俄各一人，其任免由理事會定之。最高決

續機關理事會之組織，既如上述，故管理局之權限，自然增大，現在之管理局長，在鐵路經營上，有莫大之權限，由其專斷之事項甚多。

由協定明文規定本國人爲管理局長之蘇俄立場，當然較僞國方面爲優越。僞國方面副局長之權限範圍，不過收入審查課、電信課、恩給課、繙譯課及印刷所爲止，關與鐵路業務樞機之重要部分，或直隸於局長，或由蘇俄副局長統括之。

現在僞國方面所派主管人之部分，爲理事會之總務課、技術課、奉天分公司、監事會之監查局、管理局之法律課、線路課、繙譯課、衛生課、舍宅課、印刷所，計十處，此外經濟調查局及土地課，由俄僞兩方派同等資格者主管之，其他均爲蘇俄獨占。

(丙) 路員

東路員司，據協定，以中、俄兩國人均等任用爲原則，按之實際，在數目上兩國人雖匹敵，而在性質上，則蘇聯確占優勢，高級人員之大部分，均爲蘇聯所占。一九三二年之初，全體人員國籍如左表：

職 員	格 蘇 聯 籍	僞 國		計	合 計
		僞 國 人 籍 化 俄 人 小	僞 國 人 籍 化 俄 人 小		
六、三二一人	三、四四〇人	五二四人	三、九六四人	一〇、二八五人	

臨時職員	九七一	一、〇二五	八四	一、一〇八	二、〇七九
每日雇工	二、〇〇二	四、五七四	一六七	四、七四一	六、七四三
計	九、二九四	九、〇三九	七七四	九、八一三	一九、一〇七

## (丁) 資本及建設資金

據一八九六年十二月之東清鐵路條例，及一八九九年之續約，東清鐵路公司為中俄合辦之股份公司，資本定為由股票及債票構成，據該條例之規定，股本總額，不過五百萬盧布，在形式上，股票之大部分，由道勝銀行購買，存於俄國之國立銀行，國立銀行給予道勝以存儲股票證書，事實則中東路之股票，雖一紙亦未發行。社債則俄政府與以保證，道勝銀行當金融機關之任，但當時中東路財政之伸縮，全在俄國財政大臣之手中，至一九〇三年中東路開始營業為止，俄國庫投入該路之建設資金，為四億四千六百七十四萬二千八百八十三盧布，其中可視為道勝銀行出資者，僅第一回債券，為數極少。事實上中東路之建設及其他資金，全部由俄國庫支出。

## (一) 總建設費

四四六、七四二、八八三盧布

現在止已經償還額

七七、八七八

由朴資茅斯條約與日本之鐵路價值

八一、〇一五、四六三

△除去二者，現存鐵路建設費

三五五、六四九、五四一

- (二) 自一九〇六年至一九一七年之改良建設費 五、四六二、一〇五
- (三) 自一九一八年至一九三一年之改良建設費 四六、九九四、二五三
- 即(一)之△及(二)(三)項總計，為現在之建設費。
- (四) 據右列，則現在之建設費 四一二、一〇五、八九九盧布

(戊) 運輸

(a) 線路

營業公里

東部幹線	五四九、〇六公里
西部幹線	九三四、七二公里
南部幹線	二三八、四六公里
其他	四、二七公里
計	一、七二六、五一公里

軌 闊	五呎
線 數	單線
北端之支線	六九

北滿鐵路

七〇

勾配

百十分一以上，但有六十六分之一處。

曲半徑

五三五米以上，但有三二〇米處。

(b) 列車運行

列車運轉回數(一九三三年三月止)

總	別區	間	車	車	噸
部	部	次	量	牽	數
南	綏 哈市—長春	每日兩地各開二次	同上各三次	—	七二〇噸
東	綏 哈市—綏芬河	每日兩地各開一次	同上各二次	—	六五五噸
西	綏 哈市—昂昂溪	每日兩地各開三次	每日兩地各一次	—	一一〇〇噸

(o) 車站有效延長

各站均為五八〇米以上。

(d) 機關車牽引定數

機關車牽引定數，以列車總重量噸數定之。例如寬城子、密門間，用蓋卡朴脫型機車時，可牽引積重一六·五噸貨車九一輛，但為有效延長所限，故只能牽引七五輛。



(己)車輛(一九三三年三月止)

種類	主要使用	中預備及修理中	廢棄	總計
機關車	二九二輛	一一七輛	九二輛	五〇一輛
客車	二五二	五七三	一〇九	七三四
貨車	二,三三八	二,三三七	三,三三〇	八,〇〇五
計	二,八八二	二,七二七	三,五三一	九,一四〇

(庚)營業

舊俄帝國，敷設本路之目的，在實現其東方政策，鐵路之營業狀態如何，不甚注重，但以帝國崩壞之結果，鐵路非自立自營不可，故營業狀況，於鐵路存在，有重大意義。

其後蘇聯繼承中東路之利權，據一九二四年奉俄協定，此路為中蘇合辦純粹經濟機關。自時厥後，雖多內部抗爭，然隨地方經濟之發展，鐵路營業亦日臻發達，至一九二九年為止，輸送貨客之數，漸次增加。但以一九二九年後半勃發之中俄紛爭，受創不少。加以沿線一帶，受世界彫敝之餘波，陷於不振，出入貨物遽然減少，於是中東路之運送數量，為之大減。且北滿交通機關之發達，而輸送徑路，因而稍有變化，西線運出之糧食，大抵為齊克、洮原二線所奪，南部線，則受馬車運送之威脅，其營業成績，近頗衰落。加以東省事變後，地方不靖，營業自益形不振矣。

(a) 旅客營業

中東路之旅客輸送，建設以來漸示增加之勢。旅客等級，其輸送數九〇%以上，屬於三四等，東省事變前，南滿及山東、河北之移民為其重要者。今後客車仍有增加之勢。最近五年旅客輸送及收入，大致如次：

年	份	旅	客	數	運	收	入
一	九	二	七	年	四、五三二、〇六四人	一二、五九三、六二八金盧布	
一	九	二	八	年	五、一四七、三一四	一四、〇八八、八八一	
一	九	二	九	年	四、九九三、三六五	一三、八四三、〇三一	
一	九	三	〇	年	三、五三九、〇五九	九、一六二、三四六	
一	九	三	一	年	一、九六二、四九七	五、一二九、六六一	

(b) 貨物營業

中東路開始營業後數年，在臨時通轉之際，即雖在築路時代，已略有貨物運送，在一九〇三年，其運貨數量，已達四十二萬噸。但一九〇四年日、俄戰爭既起，鐵路為軍事運輸所占，至一九〇六年，始漸復常態。其後北滿農產之輸出增加，在一九一一年，視一九〇八年運送六十萬噸之數，增至二倍以上，其後以中國革命內亂，加以沿線凶荒，運送數量減少，至一九一四年為止，繼續不振。是年歐戰勃發，戰時材料及他物品運往歐、俄者，雖一時增加，至一

九一七年俄國革命，與歐俄交通杜絕，車輛不足，又以盧布市場暴落之結果，運費漲落無定，且示異常高率，故馬車運送，反較鐵路為有利。一九二〇年及一九二一年之運出期，馬車運送，成為正當之交通手段，鐵路效能著明低降，故運貨收入大減。嗣於一九二一年，以減輕運費為對策，又使鐵路技術及營業改良，以當此難局。於是鐵路運送，復大增加，輸送數量，顯然進步，一九二九年之輸送數量，較一九二一年增至三倍焉。

一九二九年之中，俄紛爭，未幾即生東省事變，重以世界經濟不振之故，其輸送數量，雖有日趨下落之勢，但能謀運費政策之合理化，以鐵路本來目的之故，與東省各路及滿鐵協調，而努力於北滿產業發達時，將來正不必悲觀也。

最近五年運貨數量及收入，列表如次：

年	份數	量收	入
一九二七年	四、九二〇、三四三噸	四四、七七四、二六二金盧布	
一九二八年	五、四七四、一四〇	四六、五八八、四三八	
一九二九年	五、七四九、七五六	五五、五七二、七三〇	
一九三〇年	四、三一九、五四〇	四〇、七五九、一五七	
一九三一年	三、九三〇、五〇八	三五、四一一、九五四	

## (o) 貨物吸收策

中東路運費，大則爲(1)締結朴資茅斯條約前，(2)自朴資茅斯條約後至一九一四年歐戰爲止，(3)自歐戰至俄國革命，(4)一九二二年第六回長春會議迄現在，大要可分四期。向來中東路之運費政策，係帝政時侵略的極東政策之反應，此種傳統政策，始終一貫及於今日。抑中東路之目的，在乎建設自歐俄至極東俄領之大道，連結西伯利亞線與烏蘇里地方太平洋之不凍港，觀鐵路當時之運費政策，以極端保護俄貨與排斥外貨爲基礎，而北滿所產糧食之輸出，顯然取集中大連主義。朴資茅斯條約之結果，既失大連，不得已依據唯一海港海參崴。營業方針，亦根本變化，基於一九〇七年運費政策之原則，東西兩線及南部線，均制定差別運費，極其複雜，蓋出於阻止南部線貨物往來之意。其後一九一二年南北滿開始連絡，而上述不合理之運費，依然存在，故於北滿貨物之南下，不能有何期待也。

一九一四年歐戰勃發，與俄國革命洪潮，及於遠東，中東路之輸送狀態，著明混亂，以故北滿貨物之大部，天然南下，比及一九二一年，極東政情，租告小康，加以埃該里與勞工賃銀低下，或以中東路累次減低東行運費，於是北滿貨物之歸趨，促其變化，有增加東行之勢，於是滿鐵對於中東，關於南部線公平減價，開始交涉，俾中東當局與滿鐵之核算運費，有圓滿解決之機會，一九二一年於長春開第六次會議，明年又開第七次會議，迄於今日，然中東運費，尙有許多不合條理之處。今試就中東路東線（哈爾濱至綏芬河）及南線輸出入運費觀之：

輸出（單位爲噸及磅）

貨物	東部線（五五〇公里）		南部線（二四〇公里）	
	運費	噸	運費	噸
大豆	一、〇七三・二四	一・九五	五三一・〇〇	二・二一
豆油	二、四二九・五八	四・四二	一、七〇六・七〇	七・一一
高粱	七二六・四一	一・三〇	九二七・〇〇	三・九六

輸入

貨物	東部線（五五〇公里）		南部線（二四〇公里）	
	運費	噸	運費	噸
麻	一、五八七・二六	二・八九	二、〇〇〇・〇〇	八・三五
糖	一、九八六・一九	三・六一	三、〇一〇・五〇	一二・五四
棉布	二、四四〇・九一	四・四四	四、〇一四・〇〇	一六・七三

輸入品如綿布之類，東線五五〇公里之噸公里運費，約與南線二四〇公里運費四分之一相當，定爲此等差別運費，可起其不合理之一端；此實剝奪北滿出口商選擇徑路之自由，阻害北滿實業之發達，與滿鐵有利害相反之結果。

然中東路之出口貨吸收策，於出口貨適用油房原料大豆之特定運費，或爲 Export 弗來李或與外商結託，謀減低鐵路運費等，吸收經海參崴之出口貨，幾無寧日，且 Wol 弗來李使於花江下游之川豆，經伯力出口，豆餅大豆或由陸路運往歐洲，於北滿生產貨物之輸出，劃一極大之新期，可以特記也。

一面於輸入貨物，使商業部分局嘗之，對於麻袋及糖等主要入口貨，與以運費折扣，或設保稅倉庫，出庫時交納運費等，講一切方法，努力招徠，經由海參崴入口；他方面，於蘇聯商品之滿洲輸出，盡力設法，其結果，經滿洲里而進出於北滿者日增，如紙煙、洋酒、紙張、毛織物等，南滿市場亦見之。尤可刮目者，爲蘇聯國營火油聯合公司，開始活動，驅逐向來在東三省獨占販路之英、美油是也。

以上不過中東路現行之運費及吸貨政策之一端，北滿土地，廣大而肥沃，與移民增大相俟，隨耕地而積增大，其供求之進展，貨運增多，爲必然之理，當此滿蒙改造時期，中東路亦應採用合理的運價，有所貢獻於地方之開發，及與其他鐵路之共存共榮也。

#### (辛) 營業收支

中東路開始營業之時，其成績不能如預期之良好，僅日俄戰前之損失，據稱約達九千萬盧布。戰後所失南滿之勢力範圍，當時幾盡爲荒蕪之地，只限商業貨物輸出極少之北滿，除去因特別企業之缺損總賬，本路營業成績，至一九〇九年爲止，尙示虧蝕狀態。俄政府之補助額，每年平均近二千萬盧布。自一九一〇年以後，營業漸入佳境，



支出著明減少，是年營業，純益百萬盧布。其後數年繼續良好，至歐戰為止，收益逐次增加，歐戰一經勃發，此路亦大為發展。但大戰終結，隨革命（一九一七年）而來之國內秩序紛亂，破壞經濟基礎，以故盧布價值暴落。鐵路收入，遂數值虛，一九一八年之純益，賬面數字，為一億三千七百萬盧布，但以紙幣失其價值，事實上，在此期間，竟無收益。時沿線治安，完全墜地，運輸混滯，運費收入減少。且以擾亂之結果，中日、英、美、法、意共同出兵西伯利，其軍事運費，等於分文未收。俄國補助金既中絕，鐵路經濟，益陷於困窮，以一九二一年尤為困難。

但自一九二〇年該路組織變更後，新任管理局長奧司脫洛甫夫氏經營方針得宜，由減輕運費，圖商業輸送之增加，別一方面由改良技術，謀輸送之增加，其面目漸次改變，營業大見成效。自一九二二年起，收益著明增進，更於一九二四年歸中俄共管，財政又行整理，一九二六年之營業純益，達二千八百十萬盧布。所運送之大部分，均為商貨及旅客所占，此路完全成為獲利之鐵路。今以參考之故，示最近五年之營業收支如左：

中東路營業收支表（其一）（單位為金盧布）

年	份	營業收入	營業支出	相抵所餘收入	新事業費	純收入
一九二七年	六〇、〇四三、二四七	三五、二二九、九六九	二四、八一三、二七八	五、七三六、〇七二	一九、〇七七、二〇六	
一九二八年	六四、七一、〇三〇	四〇、二三九、二四一	二四、四七一、七八九	七、三八三、三八四	一七、〇八八、四〇五	
一九二九年	六四、四一五、七六一	三三、七六〇、八三二	三六、六五四、九二九	四、四一六、四〇三	三三、二三八、五二六	



一九三〇年	六九、九二一、五〇二	二八、六二九、一八七	二一、二九二、三一五	一、二五二、九七一	二〇、〇三九、三四四
一九三一年	四〇、五四一、六一二	二二、四一五、九〇六	一八、一二五、七〇六	四七二、〇三一	一七、六五三、六七五

中東路營業收支表（其二）（收支內容，單位爲金盧布）

年 份	總 路		公 司		百 噸		公 司	
	收 入	支 出	收 入	支 出	收 入	支 出	收 入	支 出
一九二七年	三四、七七七	二〇、七〇五	一四、三七二	三、〇八	一、四六	一、六二		
一九二八年	三七、四八一	二三、三〇七	一四、一七四	二、六二	一、五四	一、〇八		
一九二九年	四〇、二〇六	一八、九七五	二一、二三一	二、六五	一、六五	一、〇〇		
一九三〇年	二八、九一五	一六、五八二	一二、三三三	二、八六	一、三五	一、五一		
一九三一年	二三、四八一	一二、九八三	一〇、四九八	二、五六	一、四七	一、〇九		

（壬）附帶事業

中東路除主體之鐵路營業外，兼營各種附帶事業。其主要者，以號稱埋藏量三億噸之札蘭諾爾煤礦爲始，東西二線，有廣大之林區。商業部更營運送、保險、金融、倉庫、報關、委託販賣等業務。其派出機關，各地均有商業分部。此外於海拉爾有染毛工場，水原捆包工場，哈爾濱及其他十二處有發電所，營電氣事業。

以地方經營而論，有衛生施設，教育施設，圖書館，測候所，農事試驗場等，其他亦歸管理。

## 2 呼海路

### (甲) 沿革

呼海路迄於實際動工，當然中國方面爲自行築路之熱情所刺激，但至動工爲止，有甚長之歷史。即日俄戰後宋幾，在一九〇七年，始有計劃，其後屢次成爲黑龍江省議會之問題。一九〇九年，創辦官民合同之海關鐵路有限公司，因資金拮据及其他事情，未能實現。一九一一年，設黑龍江鐵路籌備所，擬着手馬船口至海倫之鐵路，是年爲辛亥革命，遂遭阻挫。後於一九一六年三月，中國政府與道勝銀行，訂演黑鐵路借款合同，呼海路之計劃線路，包含於其中，而中國方面，旋又主張自辦，謂應廢止演黑路借款成約，由省及中央政府出資敷設，但目的不達，又以俄國革命，演黑路終不能實現。其後經幾多曲折，至一九二五年，黑督吳俊陞計劃築成此路，設立呼海鐵路公司，爲黑省官商合辦，資本一千萬元，始有具體辦法。一九二五年九月於松浦設工程局，十月即行開工，由前任中東路局長奧司脫洛車夫氏有關係之如意公司，承攬工程。

一九二六年七月，行松浦、呼蘭間試運轉，是年八月十日，開始客運，松浦馬船口支線，於十月完工。明年即一九二七年一月，呼蘭、綏化間工程告竣，開始試辦馬船口、綏化間之假營業。然此區間之建設，需預算以上之鉅款，以籌資不易，綏化、海倫間，不得已暫時停工。至一九二八年五月，屬於呼海工程局之直接經營，開始工事，至十月土工完

竣，但以奉天時局之影響，定購外國之軌條運到，工程不能進展。直至是年十二月六日，始完成延長至海倫之工事，十二月十五年，開始假營業，一九二九年七月，舉行開通式。於是本路遂南北貫通呼蘭河流域，起於哈爾濱對岸馬船口，經綏化至海倫，而為具有營業公里二二一、一三一之鐵路。其後為偽國所沒收，編入所開國有鐵路，自一九三三年三月一日起，與其他各路同為滿鐵委任經營。

(乙)組織

本路公司成立之初，在一九二五年，為官民合辦之股份有限公司，一九二八年八月，以省政府令解散呼海鐵路有限公司，於省城新設呼海齊克兩路總辦公署，為工程局之監督機關，呼海路在事實上變為省有鐵路。但廣信公司之投資股本，依然照舊。

一九二九年，復以省政府令廢止呼辦公署，於省城再設呼海鐵路公司，是年又據省府及東北交通委員會之指令，工程局改稱管理局。一九三〇年，管理局亦編入公司組織，名實均為股份公司，繼續至偽國沒收為止。

(丙)路員

本路上年度（一九三二年）之員工，計職員六三四人，工役二、一八二人，合計二、八一六人，每年所費，職員五九八、八二八元，工役六一一、一七九元，合計一、二一〇、〇〇〇元。

最近五年員役增減及薪俸等，表示如左：

年 度	給 要		工		計 每 一 年 總 水
	月	日	給	者	
一九二八年	四八八八		九二〇人		一、四〇八八
一九二九年	九一〇		一、七一九		二、六二九
一九三〇年	九六六		二、四三〇		三、三九六
一九三一年	八八五		二、三〇〇		三、一八五
一九三二年	六三四		二、一八二		二、八一六
					一、二一〇、〇〇〇

(丁) 資本

本路資金，至開始營業為止，由黑龍江省財政廳及廣信公司（各半數）投資，合計現大洋八百六十六萬八千九十二元四角六分，其後民國十六年度全部官利，及十六年度丙丁紅利並其他，合計一百六萬五千二十元五角三分，亦歸併算入資本之內。又十六年度十七年度紅利一百六十八萬三千八百二十四元九分，充作建設資金，償還借款，加算入資本之內。更有十八十九年度官利紅利及股票額面不足之數，共現金二百九十五萬九千七百三十二元四角四分，加入民間投資十五萬元，至民國二十年度末，總股本額為一千四百四十四萬六千六百六十九元五角二分。

(戊) 運轉

北滿之交通

北滿鐵道

(A) 線路

營業公里

線路全長

軌 間

線 數

八二

二二一、一三一公里

三〇九、三一五公里

四呎八寸半

單線

(b) 列車運行

列車運轉次數(一九三三年四月二十五日止)

本路無旅客列車而為混合列車。其次數為馬船口、綏化間一往復，馬船口、海倫間一往復，貨車為馬船口、海倫間一往復，工事列車，為馬船口、海倫間四往復。不定期工事列車，在此外有三往復。

分區各列車速度

貨物列車	混合列車	混合列車	區 間		馬船口—松浦	松浦—呼蘭	呼蘭—泥河	泥河—綏化	綏化—克齊河	克齊河—海倫
			每時速度公里	列 車 數						
三〇	四〇	四〇	三〇	三〇	三〇	五〇	四〇	四〇	三〇	三〇
三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇

最長最短短區間運轉所需時間

最長區間（張維屯——克音河）

三、一六公里

混合列車

四一分

貨物列車

四五分

最短短區間（高發屯——泥河）

五、四公里

混合列車

九分

貨物列車

一一分

馬船口至海倫運轉所需時間

混合列車

五時四十九分

上 行

五時五十分

貨物列車

七時四十五分

上 行

七時四十分

（○）車站有效延長

各站均分上下本線，管理列車，本線有效延長之全部在六百米以上。

北滿之交匯

八三

(d) 機關車牽引定數

機關車種類	混合列車	車輪	興	興	綏	綏	奉	奉	克	開	克	海	蘭
米卡型	—	二六·三	—	二二·三	—	二〇·三	—	二六·三	—	二〇·三	—	—	—
梭里型	三·三	二二·三	—	一八·三	—	一八·三	—	二二·三	—	一七·三	—	—	—
總部型	—	一四·三	—	一〇·三	—	一〇·三	—	一四·三	—	六·三	—	—	—
其加型	八·三	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(e) 給煤水設備

給水設備 給水站為松浦、呼蘭、康金井、興隆鎮、綏化、四方臺、克音河、海倫八處。

給水槽之容量，以松浦之六萬加倫為最大，呼蘭之五千加倫為最小，此外皆為二萬加倫。

水塔之高，以松浦之六·七米為最低，四方臺一〇·四米為最高。

給水柱之個數，松浦、海倫各一根，綏化三根，其他二根。

水管直徑，全部為一五〇耗。

給煤設備 機關車所在地，為松浦、綏化、海倫三站，給煤方法，由人力搬入機關車，於轉向，各機關車均無轉車

臺，使用三角線。所用煤斤，為鶴立煤、穆稜煤及撫順煤。



(已)車輛

(a) 機關車

種	類	使用	中	者	能	用	或	修	中	者	計
米	卡	型	七	輛	六	輛					一三輛
綾	星	型	二	輛	二	輛					四輛
總	部	型	六	輛	一	輛					七輛
萬	加	型	二	輛	三	輛					五輛
計			一七	輛	一二	輛					二九輛

(b) 客車

種	類	使用	中	者	能	用	或	修	中	者	計
一	二	等	合	造	車	二	輛	一	輛		三輛
二	三	等	合	造	車	一	輛	二	輛		三輛
三	等	車	一	四	輛	六	輛				二〇輛
三	等	貨	物	合	造	車	三	輛	一	輛	四輛
計			二〇	輛	一〇	輛					三〇輛

北滿鐵道

( ) 貨車

種	類	使用	中	不能	修理	中	計
有蓋	四〇噸車	二七輛		五輛			三二輛
有蓋	三〇噸車	四九輛		八輛			五七輛
煤車	四〇噸車	七〇輛		三〇輛			一〇〇輛
煤車	三〇噸車	八一輛		一二輛			九三輛
煤車	三〇噸車	一九輛		一〇輛			二九輛
煤車	二〇噸車	一八輛		六輛			二四輛
煤車	一五噸車	二一輛		一一輛			三二輛
礦車	三〇噸車	三輛		五輛			八輛
礦車	四〇噸車	二〇輛		一〇輛			三〇輛
礦車	三〇噸車	三九輛		一一輛			五〇輛
渣車	二〇噸車	五輛		二輛			七輛
渣車	一五噸車	九輛		九輛			一八輛
雜	三〇噸車			一輛			一輛
計		三六一輛		一二〇輛			四八一輛

八六

(庚) 工務

(a) 用地

三八、七九七、三三畝

購地費

二五一、二三六、七五元(現洋)

(b) 路盤及其他

路盤闊(最大者) 六米

最高盛土 一〇米

法之勾配 一比二米

最急勾配 百分之一

最小曲線 五八二米

(o) 軌道及其他

軌條爲八〇磅六五磅及六四磅。

道床 沿線無石山,故用砂。

枕木  $23 \times 16 \times 2.60$

(d) 橋梁

主要橋梁,爲第一呼關河、泥河,第二呼關河、努敏河,其長共一、四九八、七五〇米。

北滿之交通

八七

(辛) 營業

呼海路沿線之背後，皆豐饒地，素有穀倉之稱，東省事變前，主要豐收物之耕種面積，爲一、二〇二、八七〇陌，生產收穫量，爲一、三八九、六一〇噸。本地消費數爲八五三、八六〇噸，剩餘之數，即呼海沿線背後地輸出可飽之數，爲八、五三五、七五〇噸。

然觀背後地之狀態，未耕地有六〇四、六九〇陌，輸出可能之量，約有四五萬噸，但九一八前三年之穀物輸送額，平均約三九萬噸。故呼海路不僅自背後地向有充分吸貨之餘地，且獎勵移民，開墾未耕地時，其營業益加有望。加以海克、拉濱線完成之日，可見其營業之發展，不難想像也。

(a) 旅客營業

呼海路之客運，自營業開始以來，日見成績，一九二九年，乘客九〇六、五八八人，收入達一、二三二、五九四元，示最高紀錄。其後漸減，一九三一年減爲四二四、二六五人，收入爲五九九、二一七元。不過二年之間，其運送額及收入，均減少一半。此因世界蕭條而九一八事變，亦大受影響，自不待論，且以貨物營業過於順利，而旅客營業，當事者亦有付諸等閒之勢。故能講相當對策時，將來決不悲觀也。

呼海路客運成績表

年	份	乘	人	收	入	
一	九	二	八	年	七九一、四〇三	八五五、六二四、〇四
一	九	二	九	年	九〇六、五八八	一、二三二、五九三、七九
一	九	三	〇	年	六四〇、一八四	九二六、三二八、〇〇
一	九	三	一	年	四二四、二六五	五九九、二一七、一五
一	九	三	二	年	三五三、二〇五	五二六、一三五、六二

(註)小包等運費不在收入之內。

(b) 貨物營業

呼海路之營業，以貨運為主，蒙世界彫敝之餘波，北滿特產不振之故，本路收入，亦漸減少。一九三〇年，財政最為困難。一九三一年，設運輸事務所，積極行貨物吸收策，努力挽回頹運，但以九一八事變勃發，哈大洋暴落，市況蕭條之故，特產物輸出停頓，故營業項下，較豫算減收三十三萬元有餘。但貨物營業，較前年度增十三萬噸，收入增收六十四萬元，蓋以貨物吸收策得宜之故。

呼海路之主要貨物，以特產物居首，雜貨次之。特產物為上行貨物，即輸入貨物，數量甚多。但雜貨為下行貨物，即輸入貨物，數量極少，難保運輸之平衡，運輸上甚不經濟。以故對於下行貨物，運價特別折扣，行吸收輸入貨之政策焉。

一九三二年一月，與中東路訂臨時聯絡協定，雖不完全，但已開始聯運。

呼海路貨運成績表

年	份	運	貨	噸	數	收	入
一	九	二	八	年	六二九、九九三	一、五九五、五二二·二七	
一	九	二	九	年	六一八、七七一	三、一四八、四九六·六五	
一	九	三	〇	年	一、〇三八、一二八	二、七七九、四四七·五五	
一	九	三	一	年	九九七、一九八	三、四五一、五一七·五五	
一	九	三	二	年	四三三、三二二	二、八一五、四七五·四八	

(註)(1)自一九二八年至一九三一年止，此輸送數量及收入，包含局用品運送量及收入。

(2)收入中不含貨物營業諸款。

(〇)營業收支

最近五年呼海路之營業收支，如左表：

呼海路營業收支表(會計年度至二月末止)

年	份	營	業	收	入	營	業	支	出	餘	利	益
一	九	二	七	年	二、五〇九、三九四·〇三	一、二六三、三七七·六九				一、二四六、〇一六·三四		

一九二八年	三、七二一、五〇四・〇二	二、〇五五、七七三・五八	一、六六五、七三〇・四四
一九二九年	四、七二八、三三六・八八	三、七三七、一三二・一二	九九一、二〇四・八六
一九三〇年	四、一七一、七一一・四六	二、八九三、四〇二・五八	一、二七八、三一四・八八
一九三一年	二、三一七、三五九・五一	一、六五〇、一二一・六九	六六七、二三七・八二

(壬) 附帶事業

呼海路之附帶事業，有電報、電話、電燈營業、鐵路工廠、土地房屋租借業、經營醫院及渡船業務等；其成績無足觀者，備渡船可有餘利而已。

8 洮昂鐵路

(甲) 沿革

洮昂路與四洮路之一部，均通過錦瓊鐵路豫定地，自與齊克路連絡完成以來，其能力大進，齊齊哈爾及其背後地與南方海港之交通運輸，以視經中東路可縮短距離，有充分之經濟價值。若經齊克路延至黑河時，國防上有重大之使命。

一九二四年奉天官憲與滿鐵訂定承造契約，資金一千二百萬圓，一九二五年，由滿鐵經手動工，一九二六年七月十五日，洮南至昂昂溪間，二二四、二公里全線完工，偽國成立後，沒收為國有鐵路，為滿鐵委託經營各路



之一。

(乙) 鐵路員工

最近五年間洮昂路員工增減及薪工，表示如左。

年 份	從		變		計	凡	每 年 薪 工 費
	月	給 者 日	給 者 日	者 合			
一九二八年		四〇六	一、一九〇	一、五九六			五四四、三六八・〇〇
一九二九年		三七九	一、四五二	一、八三一			五一三、六八六・〇〇
一九三〇年		三九〇	一、九四六	二、三三六			五九九、三六五・〇〇
一九三一年		五二九	一、九七七	二、五〇六	(一三〇)		八一三、〇三六・〇〇
一九三二年		四四七	二、二四九	二、六九六	(一〇二)		六一四、四八〇・〇〇

(註) 括弧內為齊克局員缺額事務。

(丙) 費不金

承造總額為一、二九二、〇〇〇圓。

(丁) 運轉

(八) 線路

營業公里

軌 闊

線 數

二三四、二公里

四呎八寸半

單線

(b) 列車運行

列車運轉次數及列車運轉所要時間如左表。

區 間 距 離 (公里)	客 車 次 數		貨 車 次 數		最 急 列 車 最 短 時 間	
	上	下	上	下	下上	下上
洮南——龍江	二	二	四	四	一〇時四五分	九時一五分

(註) 上為洮江發 下為洮南發。

備考 洮昂鐵路為洮南、昂昂溪之間，擬立上稱為洮南、龍江間。

(c) 車站有效延長

車站有效延長，各站為四〇〇米以上。

車站之長度

北橋樹頭

九四

(d) 供給煤水設備

給水站爲洮南、白城子、鎮東、東屏、街基、江橋、昂昂溪七處。  
惟洮南爲機關車所在站。

(戊) 車輛

名	輛	可用	修理	中	不良	車	入能路者(北軍)	合	計
機關車	12			1			1		12
客車	34			1			1		34
貨車	204			1			8		212

(註) 客車三四輛中，含有東軍車一四輛。

(己) 工務

(a) 用地

123、500、574、97平方米

購地費

348、218、86元

(b) 路盤及其他

路盤圍

5.5米

最高盛土

8.45米



法之勾配

一比一·五

最急勾配

千分之七

最小曲線半徑

四百米

(o) 軌道及其他

軌條——八〇磅 路床——碎沙石 枕木 23 X 16 X 2.60

(d) 橋梁 最大者為嫩江橋，長七六七、三四米。

橋梁總延長一五九九、七四米。

(庚) 營業

本路與齊克達格，故齊齊哈爾背後肥沃之克山、拜泉方面特產物，使之南下，將來因此有望。

(a) 旅客營業成績

年 份	旅 客	
	人 數	收 入
一 九 二 七 年	二一四、五二七	四四〇、二九三、九〇
一 九 二 八 年	二七八、九八六	五七六、六四二、九一
一 九 二 九 年	四四四、〇九二	八七六、五二五、〇三

北滿之交通

九五

北滿概觀

九六

一九三〇年	五〇二、〇八七	九六〇、九〇七・〇六
一九三一年	三二九、四四四	六四四、五五一・五九

(b) 貨物營業成績

年 份	噸 數		物 入
	噸	數	
一九二七年	七七二、三〇二	七〇四、三九一・〇五	
一九二八年	三五五、四七八	五六三、五六四・五五	
一九二九年	五七三、九三一	一、二〇二、七八八・八七	
一九三〇年	六五三、八八七	一、四五三、六五四・五五	
一九三一年	八五九、八五一	三、七二九、五九七・九九	

(c) 洮昂鐵路營業收支(單位現大洋一、〇〇〇元)

年 份	營業 收入	營業 支出	出 納	盈 餘
一九二七年	六三二・七	三八八・二	十	二四四・五
一九二八年	一、一四〇・七	一九〇八・四	一	七六七・七
一九二九年	二、一四七・五	二、一二六・六	十	二〇・九

一九三〇年	二、四九〇・〇	二、四一四・三	十	七五・七
一九三一年	四、四二四・九	二、五二八・九	十	一、八九六・〇
一九三二年	二、九七五・〇	一、二一九・〇	十	一、七六〇・〇

(註) 一九二七年(自七月至十二月)

一九三二年(自一月至六月)

(4) 齊克鐵路

(甲) 沿革

現在之洮昂路，最初作為洮南、齊齊哈爾間鐵路而計劃者，關於橫斷中東路，未能得中東方面諒解，不得已至昂昂溪為止，以一九二六年七月完成洮昂鐵路。

該路之齊齊哈爾延長，此時已喧騰於人口，中東、洮昂兩路當局者之間，許久作為懸案，屢經交涉，中國勢力既日見增進，頗欲不顧一切，進行延長工事，實際上解決中東橫斷問題，一九二八年六月，漸次着手，在中東方面，於體面上難於默認，種種交涉之結果，入七月後，兩當事間，成立協定，結局在中東線交叉地點，洮昂方面，考慮中東將來之複線計劃，成為架設跨橋之計劃，中國乃以此條件，繼續動工。一九二八年十二月七日，完成齊昂間三〇公里四之路線，自十四日起，試辦營業。

齊昂路最初似洮昂線之延長，其所屬不明，既而敷設齊克路，即齊齊哈爾至克山之鐵路，而此路遂為齊克路

之齊昂支線。

齊克路之幹線延長約二百四十公里，與齊昂支線同在一九二八年六月開工，齊齊哈爾至泰安之一二七公里，於一九三〇年三月二十五日開始營業，其枝線自寧年至訥河六十公里之中，至拉哈爲止之四十八公里，於一九三〇年十一月開通，立即營業，自榆樹屯至中東站之五公里，於一九二九年十月二十三日已開始營業矣。此路亦與其他各路相同，沒收爲僑國鐵路，一九三三年三月一日以後，變爲滿鐵委任經營。

(乙) 組織

建設之初，本爲中國官辦，由黑龍江省及北寧路出資，但無的款。

齊克鐵路員工表

年 份	員		工		每 年 薪 工
	給 者 日	給 者 合 計	給 者 日	給 者 合 計	
一九二八年	三六四(一八四)	八〇	四四四(一八四)	三七、五〇六・〇〇	
一九二九年	五〇二(一八六)	六九八	一、三〇〇(一八六)	二〇七、七九六・〇〇	
一九三〇年	六二五(一七七)	二、六〇九	三、二三四(一七七)	四八九、九二二・〇〇	
一九三一年	六〇五(一八三)	二、六一九	三、三二四(一八三)	七六五、二八〇・〇〇	
一九三二年	四九〇(一七四)	二、七三五	三、三二五(一七四)	八三四、四三二・〇〇	



(丙) 資本

無可目為公稱資本者，自一九二八年至一九三一年之間，從北寧鐵路，吳大興堂，交通部，江省崑山縣農商會，廣信公司，泰安鎮農商會，納河縣等，合計不過支出六、五三六、〇〇〇元，實際總建設費，達一一、〇〇〇、〇〇〇元。不敷之數，用其他方法支出。

(丁) 運轉

(a) 線路

營業公里

軌 闊

線 數

二五八公里

四呎八寸半

單線

(b) 列車運行

列車運轉次數及列車運轉所需時間如次：

區	間 距 (公里)	客 車 次 數			所 需 時 間 換	要
		客 車 次 數	貨 車 次 數	客 車 次 數		
龍江克山	二〇四·六	—	—	—	上行五時 下行五時	

北滿之交通

九九

北滿鐵路

龍江克山		二〇四・六				一	一			
中間列車	—	—	—	—	二	二	二			

上行六時四十五分  
下行六時二十七分

100

(註) 上行 克山發。  
下行 龍江發。

(o) 車站有效延長

車站有效延長, 各站均為四〇〇米以上。

(d) 供給煤水設備

給水站為龍江、寧年、拉哈、泰安、克山五站。機關車所在站, 為龍江、寧年、泰安。

(戊) 車輛

名	稱	可	用	車	修	理	中	不	良	車	關	入	他	路	者	(	北	寧)	分	計		
客	車			五三																	五三	
貨	車			四九八																	八一三	四一六

(註) 客車中含有車掌車三四輛。

(己)工務

(a) 用地

一六、七一九、一九一、三三三平方米

購地費

一六一、〇四二、三二二

(b) 路盤及其他

路盤闊

五·五米

最高盤土

一〇·八米

法之勾配

一比一·五米

最小曲線半徑

四〇〇米

最急勾配

一千分之七

(c) 道床及其他

軌條八〇及六〇磅

道床

碎砂石

枕木 25x16x260

(d) 橋梁 擺渡河橋梁最大長五九米,橋梁總延長為三、五八五、三米。

(庚) 營業

(a) 旅客營業成績

(b) 貨物營業成績

年	份	人		貨	
		收	入	收	入
一九二八年		三、二八八			
一九二九年		一四六、九七八			
一九三〇年		三三四、六一七			
一九三一年		二四五、七五五			
				三八〇、四六二・三五	

(c) 齊克鐵路營業收支

年	份	噸		貨	
		收	入	收	入
一九二八年		一、五一五			一、一〇一・一五
一九二九年		九二、二三九			九六、九〇六・四五
一九三〇年		三八一、〇六〇			九七九、三六八・七〇
一九三一年		八九七、四五五			二、三六七、九二三・二七

年	份	營業	收入	營業	支出	餘額
一九三一年			二、八二五・三二		一、三七〇・四	十 一、四五四・八

(註) 一九三二年(自一月至六月止)

一九三二年	一、六六五·三	一、二一四·八	十	四五〇·五
計	四、四九〇·五	二、五八五·二	十	一、九〇五·三

(5) 洮索路

(甲) 沿革

洮南、索倫間之鐵路，自一九二六年來，中國官廳已熱心主張敷設，一九二八年六月，因蟲姑屯事件，出兵關內之奉軍，在整理上，以洮兒、綽爾兩河流域之開發為目的，所組織之興安區屯墾公署督辦鄒作華，提倡向該地之鐵路建設，於是具體化。最初鄒氏提議，以洮南為起點之計劃，其後以洮南商民無力繳股，故以洮安為起點，可縮短距離二十餘公里，節省資金，遂決定以洮安為起點。

工事於一九二九年四月，包定土工，但遲至八月始開工，九月九日，得東北交通委員會之許可，正式成立洮索鐵路局。於是本路有認真建設之勢。

在一九二九年中，洮南懷遠鎮間八四公里四之土工，大體告竣。一九三一年開始敷設線路，至平安鎮之二九公里一六八，於是年六月十七日開通，至葛根廟之二五公里，於是月二十八日開通，至懷遠鎮之三〇公里，於一九三一年二月二十日開通，全線二〇〇公里中，有八五公里，業已開通矣。

北滿概況

其後亦為偽國沒收，自一九三三年三月一日起，統一於滿鐵委任經營之下。

(乙)組織

純為官辦。

(丙)資本金

三三〇萬元，已收一六〇萬元。

(丁)運轉

(a)線路

營業公里

軌間

線數

(b)車站

車站有效延長，各站共計四〇〇米以上。

(c)供給煤水設備

給水站為白城子、葛根廟二站。

八四、四公里

四呎八寸半

單線

101



無機關車設備。

(戊)車輛

名	種	可	用	車	總	理	中	不	良	車	關	入	他	踏	者	合	計
貨	車			二四六													二四六
客	車			一二													一二
機	車			三													三

(註)客車內包含車掌車九輛,行李車二輛。

(己)工務

(a)用地

一三、二〇五、三三七平方米

購地費

未付濟

(b)路盤及其他

路盤闊

五·五米

最高盤土

一〇·八米

法之勾配

一比一·五米

最急勾配

千分之七

北滿之交匯

一〇五



北滿概數

最小曲線半徑

四〇〇米

(c) 軌道及其他

軌條六四磅, 道床碎砂石, 枕木 23x16x2.60

(d) 橋梁 歸流河木橋最大, 全橋梁總延長四〇五米。

(庚) 營業

(a) 旅客營業歷年成績

年	份	旅 客		入 票 (現大洋)
		人 數	收 入	
一 九 三 〇 年		二八、八〇一		三八、八九八・〇〇
一 九 三 一 年		一四、七六九		一八、四八五・四二

(b) 貨物營業歷年成績

年	份	貨 物		入 票 (現大洋)
		噸 數	收 入	
一 九 三 〇 年		二八、〇六四		二五、五九三・八〇
一 九 三 一 年		一一、九九五		二六、三七〇・二七

10\*



(○) 營業收支 (單位現大洋 10000 元)

年	份	營業	收入	營業	支出	損	餘
一九三一年		六四·五		八〇·七	—	一六·二	
一九三二年		一九·二		四〇·九	—	一二·七	
計		八三·七		一二一·六	—	三七·九	

(註) 一九三一年 (自三月至十二月) 一九三二年 (自一月至六月)

(6) 濟昂輕便鐵路

(甲) 沿革

濟昂輕便鐵路，為一九〇七年八月，黑龍江巡撫程德全以救濟旗人生活為目的，用省內旗地之買價，充資本之一部，自為總辦，盡心計劃，自中東路齊齊哈爾站至省城西南一公里七，凡二九公里，軌闊一米之輕便鐵道，資本三十五萬兩，建設費加材料及購地，共三十二萬兩，分五十兩（整股）五兩（零股）兩種股票，計六千四百股。一九〇七年由德商泰來洋行承包工程及車輛一切，依照合同，應於一九〇八年夏完工，以大水故，工事不能進行，較原定遲至一九〇九年九月二十七日完竣，交工後立即通車。

初中國既擬築成此路，有俄技師漢江羅夫者，提出較泰來洋行有利於中國之條件，屢次運動承包，自當時尚

有俄軍駐在齊齊哈爾城內，北滿完全在俄人勢力之內，不知何故，中國排斥俄商，舉全部工程使德商承辦，大有害於俄國感情，故輕便鐵路與中東不能連絡。

本路之營業，以距離之短，與運價之高，不能與馬車輸送競爭，加以創辦以來，會計不善，收支常不相抵，齊克線開通後，益陷入悲境。

(7) 穆稜鐵路

本路爲中東路東部線小城子站煤礦間之運煤鐵路，一九二四年一月，俄商斯克裏里司基氏與吉省當局所訂中、俄官商合辦，梨樹溝、小城場溝煤礦合同而成立者，資本六百萬元（中、俄各半），爲穆稜煤礦所經營，一九二四年秋開工，軌條及運轉材料，仰給於東路，一九二五年三月全線五九公里五軌闕五呎，完全開通。一九二六年四月開始一般旅客營業，是年六月，開始貨物營業。

(8) 鶴立鐵路

本路爲資本三百萬元設立之官商合辦鶴立煤礦公司所敷設，築路資本爲百二十萬元，線路材料及車輛等，主要由東路購入，一九二六年夏動工，十一月完工，由松花江岸蓮花口，經鶴立礦至煤礦所在地之興山鎮，軌闕五呎，路長五五·五公里，開始運轉。

(二) 未成鐵路

東省所計劃之鐵路，自昔由日、俄、英、美等國所計議者頗多，如錦瓊路，或濱黑路，在歷史均甚著名。至於中國方面之計劃線，更難悉數。如東北軍人之三幹線計劃，實為雄大之圖。即：

(一) 東大幹線 葫蘆島——瀋陽——海龍——吉林——依蘭——同江——綏遠  
(二) 西大幹線 葫蘆島——大虎山——通遼——洮南——齊齊哈爾——寧年——撫爾根——黑河

(三) 南大幹線 葫蘆島——朝陽——赤峰——多倫

完成以上三大幹線，數設滿鐵平行線路，蔑視日本權益，使滿鐵枯死之東北當局計劃，今則成爲空想，日本人蓋志得意滿也。

現在北滿較有實現性之未成鐵路，大抵如次。但以種種牽制，不能有詳述之自由，俟諸來日可也。

(1) 海克線 爲呼海線終端海倫與齊克線最前站克山連結，計長一六八公里之鐵路，線路已通，本年二月十五日，已試辦營業。於將來北滿特產運輸徑路，必大變化。

(2) 拉濱線爲二六八公里之鐵路，連結哈爾濱與吉敦線之拉哈，現正動工。

(8) 其餘向訥河、黑河、松花江川下、崑山、大營等各方面延伸之鐵路，有依次建築之豫定。

(三) 馬車運送

## (1) 概況

對於北滿廣漠之七十五萬平方公里，鐵路總延長，不過二千七百公里，自動車運送，近年雖漸發達，但尙以運送旅客爲主，貨運以道路關係，僅限於一部。水運除松花、花水系外，無足觀者，在此現狀之下，以交通機關言，馬車有偉大之勢力，不能否認。吉、黑二省之馬車，估計約有十七萬輛，更以移民之農家爲比例，其數日漸增加。

馬車運送最主要之對象爲穀類，自十月至翌年三月末之冬期，農家收成既畢，入於農閑時期，自身之勞力及馬匹，除搬運自家所有糧食入市，或租賃之外，幾無用途，又在此期內，路面、河川、沼澤，一概冰凍，化爲由馬車到處可以通行之大路。其數與夫價值之廉，作爲東省特別之輸送機關，不許自動車輸送加以侵蝕也。

最通用之所謂大車，在北滿多爲四、五馬或八馬所拉，在結冰期，每車載重噸半至二噸之糧食，一日平均行程六〇——八〇華里（每華里合日本里約六町）。冬季輸送旺盛地方，一日可見數十輛至數百輛之馬車，往來於路上，絡繹不斷。

## (2) 作爲鐵路對抗機關之馬車

通南北滿，馬車爲鐵路之補助機關，有偉大勢力，而在北滿，則以鐵路運費之昂，又鐵路不能圓滿輸送之際，馬車直爲極可畏之競爭者。極遠之距離，用馬車運送，往往威脅鐵路，實足注目。北滿洲鐵路之獨占利潤，由此言之，不得不有所限制。試舉二三例觀之，歐戰當時，中東路因莫大之軍事運輸，應接不暇，而運轉材料又嫌不足，且未計及

輸送特產物，加以中東路南行之運價極高，故與鐵路平行之長距離馬車輸送，大為活動，自哈爾濱、安達、齊齊哈爾等沿線各站，遂自拜泉等腹地市場，陸續向長春南下，為著名之事實。同期中最盛之一九一九年，僅長、哈間參加運送之馬車，已多至十五萬輛，運送數量實為三十萬疋。

一九二〇年秋，軍事輸送雖終結，而鐵路運費仍甚昂，故馬車依然與鐵路抗衡。遂使東路不得已於一九二一年十一月，大減運價，凡地方運糧，發自陶賴昭以北各站者減四成七分三釐，寧門以南減七成一分三釐，與滿鐵之運格運費，亦不得不運類低減。

東路雖在目下，以對抗馬車之故，對於南線之地方貨運，每年設定冬季運價，自一九三〇年末，銀價暴落，馬車運費，較鐵路冬季減價，更為低廉，以放在一九三〇——三一年度（出運期），從路奪去糧食約二十萬噸。一九三一——三二年度，自南線範圍以內，由馬車運至長春、吉林之糧食約有十五萬噸。一九三二——三三年度（三月末為止），因北滿大水，農產大減之時，由南線各地，尚有七萬七千噸，由馬車南運者。

又在一九三〇——三一年之出運期，呼海路以運費較貴，在該路勢力圈內之拜泉縣一部，及從三道鎮、望奎地方至中東路西線之滿溝、對青山，及哈爾濱之馬車運送甚多，故呼海路於望奎、三道鎮兩處，設運輸事務所，規定與鐵路運格之特價，始漸能補救。鐵路與馬車之競爭，多為鐵路方面敗北，即減低運價而馬車亦告終結。

### （3）作為鐵路補助機關之馬車

與鐵路競爭之馬車輸送，因鐵路設定對抗運費及其他吸貨政策等，雖時有盛衰，而作為鐵路補助機關之馬車運送，依然占有極大勢力，以此意味之馬車運送，可分為兩種，即農家舉自行生產之糧食，搬往市場，與農家作為副業而從事運輸是也。前一種在農暇期，各家餘剩之糧食，以自有之馬車，搬往附近市場（有腹地市場，亦有沿線市場），以賣貨所得之錢，購買需用之雜貨，積載而歸。後一種則農暇期一地方之農夫，集為一團，以馬車頭為首領，與糧棧式運送店訂約承攬，作為一種行業而從事運送。大抵馬車數十輛，結隊進行，以老練者為隊長，指揮一切，在馬賊危險地方，有時攜帶鎗械。近自百華里內外，遠達四百華里，為大量輸送，例如安達拜泉三百華里之間，拜泉向為有數之腹地市場，在齊克線完成前，拜泉縣克山縣之糧食，殆均搬往安達，故兩地間冬期馬車運送，頗為旺盛，出運至安達站者，一日多至數千輛。由此意義之馬車運送，可知馬車價成立之故，馬車運送，為農暇期農夫之副業，對於自身勞苦之貨銀，初不考慮，即對馬匹，僅取馬料之程度，可以低減馬車運費，由此以言，與其他交通機關之競爭，力自屬不小。運費所得之車價，雖盡用諸車店食宿馬糧，一無所得，尚希望歸途裝載雜貨焉。

#### （4）馬車運送之將來

近年自動車數目增加，完成自動車道路網之努力，在最近將來，必侵及作為鐵路補助機關馬車之努力，雖可想而知，但今後因移民而農戶日增，馬匹車輛亦必增多。且如上述有農家副業之意義，故馬車為超越近代的原價計算之輸送機關，仍保有一大勢力也。



### 第三項 水運

#### (一) 概況

北滿開發較後於他處，敷設鐵路，爲期極晚，故至最近爲止，除水運及馬車外，無交通之便，近時各地雖築鐵路，其長亦不過三千公里，故水運在北滿，今尙爲重要交通機關之一。

濶澤湖北大平原，於產額莫大之農產物舟運與以便利之大小河川，全部屬於黑龍江系，大部縱橫大興安以東之平野，紆徐曲折，成爲黑龍江額爾克納河（興安嶺西），松花江及其支流之嫩江，呼蘭河，牡丹江等。其全長爲一五、〇〇〇公里，可以通航之區域爲一〇、〇〇〇公里。諸水中，黑龍江，烏蘇里江，額爾克納河三者，流經中國界，流域較多未耕之地，故農產甚少，且以介在國境之故，與主要工商中心地隔絕，不過爲人口稀薄之邊境。在目下，自交通方面觀之，亦覺大損其真正價值，但松花江及其支流，縱橫流貫北滿中心之寶庫，其於舟航灌溉，在北滿均有顯著之供獻。

但滿蒙之河川，與中國南方異趣，其位置偏北，故爲冬期結冰所苦，自十一月中旬至來年四月中旬，約五閱月之間，航行完全杜絕，故沿岸之商業都市，冬期與鐵路沿線市場，有停止交易之現象。且北滿諸水，視其延長及河幅之大，而河身均較淺，文化又不及南方，以故船舶業，不能如揚子江等之繁榮也。

## (二) 松花江

## (1) 概論

松花江發源於與朝鮮相近長白山頂之白山湖，經狹隘山谷北流，合併許多支流，從吉林東南而向西北，在扶餘北三三公里處，與嫩江合，右折而劃吉、黑兩省之境界，遠過哈爾濱迤北，在中、蘇國境哈拉蘇蘇附近，注入黑龍江。其延長實達一、九二七公里，貫流吉林省二十六縣，其流域多為沃壤，稱為北滿之穀倉。

## (2) 航行沿革

歷史上所見松花江航行之起原，以一八五八年七月，俄國極東總督卑拉伯，既訂璦琿條約而歸，乘黑龍江號溯行松花、黑龍兩江合流點上游約二十一公里處，由此易小舟至三姓為止，觀察水路，是為嚆矢。其後屢有個人為水路及其他調查，未得效果，俄政府屢次組織遠征隊，在中國官憲壓迫之下，調查水路狀況及船舶可以通行之區域，於是沿岸富源，漸聞於世，貿易亦順次推行。俄國既在松花江下游振其勢力，比及建設西伯利鐵路，多數勞工及軍人食糧之小麥，可求之松花江沿岸，以故於一九八七年，以黑龍江汽船公司所屬之船及個人汽船，駛入松花江，開一航路而營業焉。

明年一八九八年，中東路敷設材料由伯力經水路運至哈爾濱，以此目的，設船舶部，得中國政府承認，高揚俄國旗，航行於江上，輸送雖大半告終，而江上之船舶不撤，從事運送旅客及貨物。偶以一九〇〇年庚子之變，即乘虛

蹂躪北滿，松花江流域爲俄軍所占，而松花江航權亦歸其掌握矣。

一九〇七年中國與之對抗，欲挽回江上勢力，東三省總督徐世昌，於傅家甸，設松黑郵船總局，購汽船五艘，來多四隻，意將活躍，但與具有多年經驗及知識之俄人，終不相及，式微不振，一九〇八年，更收回水路管理權，但於俄人毫無痛苦，其經費轉爲中國增加負擔。一九〇九年突然布告設松花江稅關，遂遭俄國抗議，結局在是年八月，中俄兩國成立松花江航行之議定書，其結果爲中國允許俄國在松花江上之航權。

一九一七年俄既革命，繼以內政紊亂，西伯利地方亦失其統制，俄國商船隊四分五裂，松花江上之俄人船主，亦感不安，陸續將船賣出，日本及其他外國汽船公司，乘此接頭，其中如中國之交通公司，廣信公司，船船部，東亞輪船公司等，繼續發生，松花江上之中國努力遂著明增大。於是與中國以收回江權之機會，一九二〇年六月，禁止第二松花江俄船航行，一九二四年全松花江禁止外國船舶航行。

中東路船舶部並俄國個人船主，雖與中國當局嚴重交涉，但均無效，個人船主，漸次以船舶賣與中國，中東路船舶部，所有船舶，亦只能繫留於江岸。至一九二六年八月，亦爲中國強制沒收，於是江上之俄國勢力，完全驅逐，無復當年之面目矣。

就其後中國方面之航運狀態觀之，俄國革命後督軍鮑貴卿投資二百萬元外，更由交通銀行出資百五十萬元，成立官民合辦之交通公司，營業不得其宜，創立以來，常屬虧蝕，一九二五年自行宣告破產。東三省政府繼承其

後，改稱東北航務局，作為官辦事業，從事經營，翌年自中東船舶部收回之船，亦由該局受委任經營，而成績依然不振，是年十二月，於營業上以避卻與個人船主競爭之不利，運動奉天政府組織聯合團，所謂東北聯合航務局，以東北航務局為盟主，糾合東北江防艦隊、航運部、東亞輪船公司、奉天航業公司、濱江貯蓄會、江防艦隊辦公署等，於一定運價之下，開始營業，仍不能與個人船主抗爭，於是再藉奉天政府之力，恫嚇個人船主，使哈爾濱航業公會提倡，於一九三〇年二月，開三十六船主聯合大會，一舉組織哈爾濱官商航業聯合局。然此局起初從組織上即有許多不合條理，加以發表高率運費，較前年度航業公司所定者，約貴四分之一，於是助成水運商團體之反對運動，抗爭頗烈，調停無效，遂於一九三一年八月，由東北交通委員會之命，解散聯合團體。其後至結冰為止，僅依個人船舶之活動，勉強完結貨運。其後船舶業雖有合同，而形勢混沌，未至統制航業之機運。至一九三三年之始，以偽交通部之幹江，成五十餘船主之大合同，聞滿鐵以此委任經營。松花江航業，今後完全有所統制，當能制定理想的運價，或改善設備，及老朽船之廢航等，松花江航運之前途，尚堪刮目也。

### (3) 航運

松花江分四航區如次，可由其天然形勢考察航行狀態。

由水源地至吉林

五九五公里

由吉林至嫩江合流點

三九二公里

由嫩江合流點至哈爾濱

二四五公里

由哈爾濱至河口（拉哈蘇蘇）

六九五公里

合計 一、九二七公里

自水源至吉林五九五公里，稱爲上游山岳區，水量不多，到處爲淺灘急流，航行力甚薄，汽船之定期航路等，當然不行，僅自吉林溯江五十公里，吃水極淺之船可在江中心通航而已。

在此區間，雖舢板溯航，亦復困難，惟本地特別之平底船，由各埠至吉林爲止，運載薪煤枯枝農產物而已。

松花江河口至吉林凡一、三三二公里，大小汽船可以通航，自吉林至嫩江匯合處，名爲上游航區，大體汽船航行，以吉林爲終點。

此區自吉林至松花江站一九二公里，名山前區，由此至嫩江匯合處曰平地區，山前區在平均水深，河幅三二〇米，減水時一七〇米，洪水時自五〇〇米達一、〇〇〇米，水深尋常爲一〇至十四呎，淺灘水最小時爲一、五——二呎，平均水深爲三呎之譜。開凍期間，小汽船及舢板往來頻繁，所以資助地方開發者不少。

平地區之河幅，愈往下游愈闊，松花江鐵橋附近，在增水時約一公里，減水時三〇〇——三五〇米，但在伯都訥附近，增水時爲四公里至五公里，或以上者有之。水深不及二呎，河床年有變更，故此區汽船航行不易。

自嫩江匯流處至哈爾濱，曰中游航區，流經廣漠之平原，故亦名草原江區。其特徵，蜿蜒而曲折。河幅，水路爲三五〇——八五〇米，加算分流，可及五公里。深處七呎，淺灘有深三呎至四呎者數處。哈市附近有灘，稱爲哈爾濱淺灘。附近兩岸及島上，柳樹繁茂。哈市之河幅，平水時超過一公里，減水時在五〇〇以下，哈市鐵橋下之河幅，不過六

五〇米。在此區間，平水時航行無甚困難，但設備不如下游地方之完全。

自哈市至河口之區間曰下游航區，農產豐富，亦為大消費地，如哈爾濱，且控有交通中心之中樞港，故汽船帆船往來頻數，航路標識亦完備，航行安全。

自哈市至三姓為止（牡丹江口）凡三四〇公里，稱為高原航區，水面勾配甚急，是其特徵，雖普通地方亦為百分之二至百分之五，淺灘則為百分之二·五至百分二〇之勾配。

在此區間淺灘與淀（淀字見魏都賦，所謂掘鯉之淀，蓋淵之淺者，譯者註。）依次排列，淀接連六公里至十二公里時，非沙洲即為淺灘。水深在淀，普通七呎至十四呎，最高三〇呎，洲或淺灘，低二呎至六呎。河幅，無分流之部分，平水時三七五米，兩岸之幅員，約五三〇米。所謂三姓淺灘，離哈市約三一五至三四二公里，長二十七公里，為有名之淺灘。水深平均三——四呎。航行雖無危險，但水小時，有一呎半地方，航行者視為危險地段云。

三姓下游，稱為下游山岳區，長一一〇公里，自三姓至土班村河床移動較少，水深較大，於船舶航行極利。水深自五呎——二〇呎，或在其上，假有四呎以下之淺灘。河幅上游三二〇米，下游約八五〇米。

土班村以下至匯流處之最下游區，所謂草原區，長二四五公里，分流如網眼，成多數島洲及淺灘。河岸平坦，可以展望，蔽以雜草低楊，成為草原。

本區自船舶航行觀之，水量充分，其河床多所移動故不能絕對稱為安全航區。水深大致在五呎以上，幅在一



〇〇——三〇〇米內外，下游最短者有六〇米之處。

松花江上下船舶之航行，與以極大限制者，為跨冬春二期約半年之結冰。松花江之結冰，即所謂封江，因氣溫高低，緯度相差等類，視年歲或地方，不免略有遲早，在哈爾濱附近，松花江結冰，自十月二十七日至十一月末之間，以十一月中旬為通例，解凍自四月一日至二十四日，以四月十三至十五為普通。吉林附近，自三月二十三日至四月三日解凍。拉哈蘇蘇，四月末始見解凍。故松花江之航期，平均為二百日至二百十日，即約為七個月。松花江又因水量如何，往往左右航運。水量山冬季上游降雪多寡而不同。大致在解凍期（四月中旬）長水，此後漸減，由六月下旬至七月，上游水量即告不足，雨季水量豐富，偶或汎濫如一九三二年夏，成為洪水，但天候恢復，則水量隨而日減，至十一月終航期前後，減水最甚，雖航行亦復不易。

綜上所述，松花江自河口至吉林，可以航行，而航行狀態，由各區而不同。即下游航區，完全可以通航，中區雖可航行，但以設備不全，夜航有不安之慮，較下游航區，多費日數。次則平地航區，航行困難，減水時全不可能。山前區，較平地航區，航行略易。

各區在航行最便利而重要者，為下游航區。本區船舶可航水路之幅，為二〇〇至三〇〇米，惟到處有幅員在百米下者。水量多之年份，航行全期，船舶通行無阻，即在水少年份，航期四分之一，吃水四——五呎之船，航行安全。減水最甚時期，為一航期四分之一以下，在此時，僅容吃水三呎以下之船舶通行。假有吃水二·五呎以上之船，



亦不能航行者，但爲期極短。航行水路之水流，一時間不過三至六公里，彎曲處之半徑，在二〇〇至三〇〇米以上。水路既如此良好，加以全航路設立標燈，揭示水深，故汽船帆船，航行安穩，一日可行二十小時以上，拖船亦甚自由，一回可拖三隻以上，雖二三列並行，亦無甚危險，若使三姓淺灘浚深完成，則下游地方之航行者，可謂爲全無限制矣。

根據上述情形，可得結論，即松花江爲水路交通上北滿之大動脈是也。

#### (4) 船舶

航行於松花江及支流之船舶，其數爲三、〇〇〇隻，積載噸數約及一六〇、〇〇〇噸，大別爲汽船帆船二種。各船之六〇%皆在哈市北之下游區，汽船之大部分，尤在此區往來。

#### (甲) 汽船

汽船細別爲載客船，載客拖船及拖船三種。載客船以運客爲主目的，甲板設船室，船艙置行李貨物，與其他貨客船無異。

貨客拖船，搭載旅客及貨物，更牽引帆船或來多。

拖船單拖載貨之帆船及來多。

來多普通又稱巴爾基，多爲鐵製，間有木造者，無自航能力。

松花江初見汽船通行，其事不及百年，俄人尤以東路船舶課之活動，江上汽船，漸有今日之繁盛。現在江上汽船之數，計客貨船四八，客貨拖船二八，拖船四五，合爲一二一隻，（一九三二年航期開始之調查）其中留於黑龍江者八隻，破損不能航行者二隻，故在松花江上之汽船，可估計爲百十一隻。來多船有一三五隻。

(乙) 帆船

帆船分爲舢板及對子二種，運送糧食木材及其他。

(a) 舢板爲吃水淺之木造帆船，積載量自一二噸至百噸。航行速度，因風力及水速而不同，下水一晝夜二五至三〇公里，上水二〇至二五公里。此船專運貨物，但近距離，有時亦載旅客。

松花江上舢板之數，並來往於支流者統計之，號稱二、〇〇〇隻，積載量約及六萬噸。在哈爾濱有舢板組合，加入者二一四隻，其積載力爲一〇、八〇〇噸。內容如次。

積載力	隻數	積載力	隻數
二〇噸以下	一四	五噸至七〇噸	一〇五
二一噸至四五噸	一〇三	七〇噸以上	五

除此以外，在哈爾濱附近，積載量一五至二〇噸者尚有多數。

(b) 對子多在上游淺水處航行，其數合支流本流共爲六百七十餘隻。

## (5) 貨客輸送狀況

貨客輸送辦理之數量，均以下游航區爲第一。其主要原因，爲(甲)下游航路，括有未設鐵道之廣大地域。(乙)航行區域，具有宜於航行之自然條件。(丙)本航區以天然資源(沃野森林礦產等)所加惠之關係，殖民事業著明發達。(丁)中心市場之哈爾濱，在本區有船埠等皆是。

自一九二七年至一九三〇年，經手貨物之平均數量，略如下表。在下游航區，其數及九二七、五四一噸，其他河川之經運數，不過二五、〇二四噸。下游航區運貨之數量，可當四大河川總數之九七% (僅以松花江船舶之經運數量爲限)。

經運貨物數量表 (以松花江船舶之經運數爲限)

年	份	松花江下游航區 (自哈爾濱至拉哈蘇蘇) 第二松花江及嫩江	松花江上游航區 黑龍江及烏蘇里江	合計
一九二七年		八五〇、四〇三	一三、六二一	八七〇、二五八
一九二八年		八三一、八四〇	二六、七九三	八六〇、二四八
一九二九年		九七九、四四〇	五、六九二	一、〇一〇、一一一
一九三〇年		八七三、七三五	四、二六四	八九二、九三六
一九三一年		一、一〇一、二九六	三、五九一	一、一二八、二六七
平均		九二七、五四一	一〇、七九二	九五二、五六四

去年度（一九三二年）下游區域各貨之運送額，爲五〇〇、〇〇〇噸，不過往年之五五%，其主要原因，爲松花江沿岸屢次變亂及其他事故，船舶營業，只有五個月，又以呼海沿線事變及因水災而破壞路綫，經呼海線運入馬船口之貨物減少，加以沿江大水，糧食及其他貨物漂沒等，可視爲特別現象。今後貨物運送之數，苟沿岸腹地不設競爭線，其趨勢可超過一九三一年以前，實非過言。

一九三一年度，由水運之貨物總數，爲一、一〇一、二八六噸，主要貨物爲糧食，尤爲大豆，據松花江商船隊所運各貨，示其品類，則糧食占如何重要地位，可以知之。

品名	數量（以噸爲單位）	百分數
糧食	四七〇、八六七	六三·五
煤斤	一七七、一五二	二三·八
木材	一八、二七二	二·五
大樺子	一二、八九七	一·七
薪	一一、〇七三	一·五
石料	八、三四九	一·一
其他	二、八四四	〇·四
輸出	四〇、〇九九	五·五
輸入		一三·三

北滿之交通

合計

七四一、五五三

一〇〇・〇

右表中，輸送薪木大部分之帆船輸送量，不含在內，假定其亦成爲糧食以外之貨物時，則

由帆船之輸送額

三五九、七三三噸

內糧食

一四三、八九三噸

其他

二一五、八四〇噸

可知糧食占總輸送量一、一〇一、二八六噸之五六%。

以故糧食之輸送額，在平均，亦因年歲有七、八萬噸之變，查視輸出大豆之趨勢如何，若哈市大豆市價暴落時，商人不願出賣，屯至明年，或山東部線運費政策之價目如何，在東線方面用馬車搬出故也。

糧食之次，輸送最多者爲煤斤。煤在鶴立崗煤礦開採，從達江口埠頭輸出，此地去哈爾濱約四五〇公里，煤礦之埋藏量，據滿鐵技師推定，有一四四、〇〇〇、〇〇〇噸。若可採量爲六〇%，則有八六、〇〇〇、〇〇〇噸可以開採。苟非敷設通至海林之鐵路，則每年採煤量中，除本地消費之外，殆可推定其全部均由水路輸送也。茲以參考之故，示最近五年鶴立崗煤斤發送額如左：

一九二七年

一四〇、五七〇噸

一九二八年

一一〇、八三〇

煤之次爲木材，而木材輸送額，逐年減少。最近五年松花江下游之輸送額，大致如左：

一九二九年	一八七、一九八
一九三〇年	一九八、二〇〇
一九三一年	二四五、六四〇
一九二七年	一〇二、九四七噸
一九二八年	一一九、五一七
一九二九年	九三、三〇四
一九三〇年	八八、四七六
一九三一年	七八、五七八

由上記運貨量及汽船帆船之積載量，算出船腹之利用效率時，汽船積載力每一噸之輸送貨物，約爲七・七噸，在帆船與積載力一噸相當之輸送貨物，爲六・五至七噸。

在旅客輸送，以哈爾濱爲中心之上下客數，據哈爾濱船主公會所發表，最多者爲航行上半期，尤爲四五月之間，蓋每年向北滿之集團移民及家業勞動者，均於此時移住也。

(6) 沿岸主要埠頭

(甲) 吉林

雖無大船交通而由帆船之輸出入，實爲頻繁，地方物產爲糊紙、火柴、蠟燭、木材、木器。從上游輸出者爲燧菜、藥草、木材。自下游輸出者爲大豆、小麥、雜糧、土器。

(乙) 五棵樹 (距吉林一六〇公里)

糧食雜貨由帆船出入者，多少有之。

(丙) 松花江 (距吉林一九二公里)

由老燒鍋改名者，多由帆船自扶餘或大賚等運到糧食。出貨主要向伯都訥或大賚，計土器三、〇〇〇噸，雜貨二、〇〇〇噸。糧食之大部分，常由此處南下，或由南部線南運。

(丁) 伯都訥 (扶餘) (距松花江一六五公里)

埠頭來往貨物，爲雜貨糧食之類。

距哈爾濱二二〇公里，上水須四〇時，下水二七時。

(戊) 肇州

在本流右岸之埠頭，自埠至街市約一里。

運出糧食

哈市

五、〇〇〇噸



運入雜貨

由松花江、哈爾濱方面

五〇〇噸

距哈爾濱一五五公里，上水二四時，下水一八時。

(己) 哈爾濱

爲沿岸第一大埠，經此之額最多，由鐵路來者，以船送入腹地，或由水路上岸者，從中東路輸送。其重要埠頭及出入數量，列表如次。

		一九三一年		一九三二年	
考夫夏	發	二〇、七五四	一五、五〇二	合計	
	到	六一二、一六二	三六六、一一一	發	到
博家甸	發	二二、一六二	八、二〇〇	鐵橋上游埠頭	
	到	二五二、四三二噸	九三、四〇〇噸	發	到
				四、五二五	六五、九四六噸
				四八三、二三七	二五、七二六噸
				二七、三二四	

哈爾濱設有稅關，管理由松花江輸入品之課稅。

(庚) 滿打咀 (左岸爲巴彥縣)

埠頭有若干民家、馬店及倉庫。本埠距北十華里地方有巴彥縣，故增加本埠出入貨物。

出口糧食

年產約 一〇、〇〇〇噸

北滿之交運

一二七

入口雜貨 年額約 三五〇噸

(幸) 新甸 (右岸為賓縣)

一日製造麵粉八九噸, 充地方之需。

本埠家畜野菜魚類極廉, 為船舶採辦食物之地。夏季由擺渡河泡子沿岸, 用帆船搬入薪柴約三千至四千苦北, 主要為船舶之燃料。

出口糧食 年產 二〇,〇〇〇噸上下

進口雜貨 年額 一,五〇〇噸 (麻袋、鹽、洋油、雜貨)

進口煤斤 年額 二,〇〇〇噸

進口薪柴 年額 三,五〇〇噸 (三千苦北)

(壬) 木蘭 (右岸為木蘭縣)

運至埠頭之薪, 年約七千噸內外, 皆出自背後之青山嶺者。煤斤年出一、五〇〇噸, 為朝陽煤。

出口糧食 年產 一〇,〇〇〇噸上下

進口雜貨 年額 八〇〇噸

(癸) 南天門 (右岸)

出口糧食	年產	一〇、〇〇〇噸上下
進口貨物	年約	八〇〇噸

(子) 通河(左岸)

有製材工場、油房、肥皂工場、鐵工廠等。現在從益林河谷採伐之木材，年產三〇、〇〇〇株，材種為松柏等。滑費地為哈爾濱、佳木斯、富錦、大柁子年產似亦有一二〇、〇〇〇根之譜。

出口糧食	年產	一〇、〇〇〇噸內外
------	----	-----------

進口貨	平均	三、三〇〇噸
-----	----	--------

(丑) 伊漢通(右岸為方正縣)

出口糧食	年產	九、〇〇〇噸
------	----	--------

進口貨	年約	一、五〇〇噸
-----	----	--------

方正縣東方約四三公里有國家林場。

本埠除運出糧食外，更產圓木二、〇〇〇根(一二〇、〇〇〇呎)薪約二〇、〇〇〇苞，主要充船船燃料。

(寅) 三姓(右岸)

距埠頭四、二七公里，沿牡丹江有街市。其與埠頭之間，有自動車之便。

有火磨工場二，每日出麪三、〇〇〇布度

埠頭約有十家糧棧，並有海關航業聯合局等。輸出貨物以糧食為第一，木材次之。

本埠船貨之起卸，從前因埠頭窄狹，船隻非依次停泊不可，前黑龍江官憲欲去此不便，左岸亦許使用，建設倉庫，構造補助埠頭，今已完成矣。

出口糧食

年產約

九〇、〇〇〇噸

進口雜貨

年約

五、八〇〇噸（除麻袋、鹽、洋油外）

進口煤斤

二、二〇〇噸

除此以外，尚有麵粉若干出口。

（卯）佳木斯（右岸）

可視為工業者，燒鍋四、油房二、瓦礫一、皮革工場一、麵粉廠六（內二廠用機器），一日磨麵約三〇噸內外。

出口糧食

九〇、〇〇〇——一〇〇、〇〇〇噸

進口貨

年約

七、四〇〇噸（雜貨、鹽、洋油、麻袋）

此外由運江口移入煤斤六七、〇〇〇噸。

(屢)蘇蘇屯(樺川埠頭)

最近之糧食移出額，有漸增之勢(因移民增加，最近三年已有一一五、〇〇〇人)，糧棧三五埠頭有倉庫六十五所。

出口糧食

三〇、〇〇〇噸以上

進口貨

二、五〇〇噸

進口煤斤

二、五〇〇噸

(已)富錦(右岸)

出入貨物，不僅與哈爾濱有交易關係，與黑龍江、烏蘇里江方面，亦有關聯，為下游大都市。

自本埠運往黑龍江及烏蘇里沿岸之麪粉及小麥，年額二、〇〇〇噸之譜。

出口糧食

年約 一〇〇、〇〇〇噸

進口貨

年 一〇、〇〇〇噸(除麻袋、鹽、洋油外)

進口煤斤

一〇、〇〇〇噸

進口木材

一二〇、〇〇〇呎

進口薪柴

二〇、〇〇〇普北

北滿之交通

一三一

(午)同江(拉哈蘇蘇)(右岸)

有海關分卡。

出口糧食 年約 一、〇〇〇噸內外

進口貨 年 一、〇〇〇噸內外

(三)嫩江

嫩江發源於東經一二五·五度，北緯五二度勒呼里山嶺南腹，比及甘河來匯，即轉向西南，至齊齊哈爾，更向東南曲折，遠入松花江。其延長自水源起，及一、一七〇公里，各航區距離如左：

從上游至甘河合流點止 一三五公里

自齊齊哈爾至第二松花江合流點 四三五公里

自甘河合流點至墨爾根 三五〇公里

自墨爾根至齊齊哈爾 二五〇公里

計 一、一七〇公里

墨爾根附近，水深普通五呎至六呎，增水時為一四呎或以上，水速每秒一〇呎之急流，故不適於船舶航行，僅專川流筏而已。



墨爾根、齊齊哈爾間，河幅有一五〇至四二〇米，水速水深，均宜於通航，帆船往來，水運之利甚大。自齊齊哈爾至松花江合流點，船舶自由通航，可航河幅，達三八〇——九〇〇米。水深於淺為三〇呎，淺灘四——六呎，水速一時間二至三·五公里，冰凍在十一月前半，解凍在四月前半。此河之水運發達，實屬微末，無定期性質之航路，汽船入本航區者極罕見。其主要原因，則以流域之經濟發達，較為落後，且使此水無利用其航區之必要者，則以齊克線之敷設為主，齊克線背後地之糧食餘額約四二〇、〇〇〇噸，大部分由齊克線南下，利用東流者甚少。

然用船運送時，則諸費均廉，計算上有利，故沿岸都市，即向訥河、拉哈、東陽鎮運出之糧食，多少利用嫩江，向下游即齊齊哈爾或江橋方面輸送。其數量普通為五、〇〇〇噸至八、〇〇〇噸。訥河、江橋間約三六〇哩，航行所需日程，當然因天候、風向、水流，不能一定，平時順利時則如左：

往（下行） 復（上行）

自訥河（西江沿）至齊齊哈爾（胡蘆頭）	三日	五日
自訥河至中東、昂昂溪（榆樹威子）富拉爾基	四日	六日
自訥河至江橋	七日	十日
自拉哈（西江沿）至齊齊哈爾（胡蘆頭）	二日	四日
自拉哈（西江沿）至中東、昂昂溪（榆樹威子）富拉爾基	三日	五日

北河之交通

二三三



自拉哈(西江沿)至江橋

六日

自東陽鎮(江沿)至齊齊哈爾(胡蘆頭)

二日

九日

三日

航行訥河、江橋間之帆船數據云約五百隻，其積載量約三〇——九〇噸程度。船運價如次表：

(大豆一石(二四布度)之運費，以江帖計算)

貨地	運到地	哈齊齊哈爾	中東昂昂溪	綏化	爾基江	橋
訥河	哈	一〇〇	二七〇	三〇〇	三〇〇	三・六〇
拉哈	哈	二二〇	二四〇	二五〇	三〇〇	三・〇〇
東陽鎮	哈	一五〇	一八〇	一九〇	二五〇	二・五〇

更由齊克鐵路與由嫩江運費之比較，在拉哈、中東(昂昂溪)間，大豆一車，鐵路須百二十五元三角一分，船運則在楊樹威子上貨，至中東或昂昂溪之運費諸費，為百零二元九角六分，故船運可省二十二元三角。

自哈爾濱至嫩江流域之主要港，無定期船，或履船運送，或訂約包運。哈爾濱航業公會，於一九三二年四月，規定運費，自哈爾濱至下開各處之運費如左：

雜糧

大費

每布度

九分

江橋站

每布度

一角五分三釐

齊齊哈爾 每布度 二角二分五釐

雜貨二等運費

大費 每布度 一角八分九釐

齊齊哈爾 每布度 四角二分五釐

旅客運費(三等)

大費 每布度 三元六角

齊齊哈爾 每布度 八元

由哈爾濱至各地所需時間

距離

上行

下行

大費 六三〇華里

三二時

二四時

江橋站 一、二、三〇華里

七二時

五一時

意謂長大線(二一二公里)敷設之日,嫩江利用,雖不能與洮昂線競爭,彼船主之活動,可為相當重要之水路,運送齊克及洮昂線背後地之貨物。

(四)牡丹江

北滿之交通

一三五

牡丹江爲松花江大支流之次於嫩江者，亦曰寧古塔河，長四七五公里。發源於長白山脈之北斜面，成爲鏡泊湖而北流，越中東路東線，遠在三姓附近，注入松花江。

河幅在寧古塔附近，約一五〇米，在河口爲七二〇米，平水時水深，在寧古塔附近，三至五呎。牡丹江爲理想的流徑巨河，水流甚急，又多岩石，船舶雖可航行，然非常困難。

結冰自十一月十七日至十二月一日，大體在十一月二十日前後，解凍期自三月二十七日至四月十九日之間，大體在四月十日前後。流域多森林，木材流下者甚多，輸出港爲東部線之牡丹江及三姓。

輸出三姓之木材如左：

圓木及方木	二五、〇〇〇根	小圓木	三〇、〇〇〇根
中等圓木	七、〇〇〇根	棺木	二〇〇口
電線桿	五、〇〇〇根	薪	二〇、〇〇〇苦北

更有輸出於寧古塔附近之糧食，由牡丹河出牡丹江站者不少。牡丹江站航行期之發送額，因年歲而有變化，大致達一五、〇〇〇噸。其大部分可視爲從寧古塔方面用牡丹江航運也。

(五) 呼蘭河

呼蘭河爲水流遲緩之平原河川，發源於佛倫山之南斜面，取東南方，在哈市下游二三公里地點，注入松花江。

左岸長約三七五公里，河床爲砂底，相當固定，分流極少。河幅在呼蘭附近，減水時爲一二五米，增水時達三二〇米，自呼蘭向上游，其河幅變爲百米，有狹至三〇米者。水深普通三呎至八呎，自河口至呼蘭，吃水三——三·五呎之汽船及帆船，均可通行。在航期，關西輸出之糧食，多少運往呼蘭，其數量約爲一〇、〇〇〇噸。海克線敷設以前，呼蘭河之利用，頗有效果，敷設後，除關西呼蘭區間，土船不過爲一地方之航行而已。

(六) 烏蘇里河

烏蘇里河，合支流烏拉河計之，長九〇五公里。上游爲密林山間地帶，中下游則氣候甚佳，宜於農產。水深在最小時以〇·七米處爲至淺，增水時達一五呎。虎林以北，船底四呎之貨船，自由航行。其支流爲撈力河、穆稜河等，帆船及小汽船均可通。結冰始於十一月中旬，至四月中旬解凍，故航期約二百日。哈爾濱、虎林間，有汽船航路之便，所需時間，大體如次：

埠	順	名	航	行	時	間	停	泊	時	間	計							
哈	市	至	虎	林	一	二	三	四	〇	分	二	四	三	時	四	五	分	
虎	林	至	哈	市	一	八	四	時	一	五	分	一	〇	八	時	三	〇	分
北	濱	至	復		三	〇	七	時	五	五	分	二	二	八	時	三	五	分
												五	三	六	時	三	〇	分

主要停泊地及其區間之距離如次：

埠頭名	距離	離埠頭相互距離
加沙	三三七公里	五三公里
鳳泉	三〇四公里	九八公里
沃泥	二〇六公里	六七公里
鏡河	一三九公里	一三九公里
虎林	—	—

烏蘇里河沿岸地方，合綏遠、饒河、虎林三縣，為二、七五八、八〇〇海格，饒河、虎林，尤適於農耕，而人口稀少，未曾開發，故耕作地對於農耕適地之比例，不過三·三%。今後隨此等未耕地之開發，烏蘇里江之航運，亦必日趨發達也。

茲以參考之故，示該地方之人口密度時，則可知其如何稀薄矣。

埠頭名	人口	面積	積地平方公里	人口
綏遠	六、〇三三人	七、四四四平方公里	〇·八人	
饒河	一六、九六八	九、九三〇	一·七人	
虎林	二八、六四七	一〇、二一一	二·八人	
全烏蘇里江平均	五一、六四八	二七、六八八	一·八人	

(七) 黑龍江

黑龍江始於額爾克納河與西爾加河之合流點，東流經中、蘇國境，合於花江及烏蘇里河，遠至薩穆海峽北端，在尼古拉司克，注入大海，可以航行之距離，為二千里。

一六四三年，俄國哥薩克初乘獨木舟入黑龍江，翌年達於河口，其成為正確之水運基礎者，始於一八五四年。俄政府派軍沿黑龍江而下之時，一八五八年，璦琿條約締結後，俄人乘船入於花江，其後航行之重要性，有移於松花江之威。黑龍江流域船舶之數，除與松花江有關係者及帆船，合計六八七隻。內作為商船而航行者五二三隻，其他一六四隻，為艦隊及水路局所用船隻。商船積載量，大略如次：

船	名隻		載	量
	汽	帆		
汽	船	二四六隻	一、一七八、八三〇布度	
帆	船	二七七隻	五、九四九、一〇〇布度	
合	計	五二三隻	七、一七九、九三〇布度	

黑龍江解凍期，自四月下旬至五月上旬，結冰自十月三十日至十一月二十日前後，航行日數，約自一五五日至二百日。一八二七年，黑龍江汽船公司，得補助金，於黑龍江及西爾加河開定期航路，其後有幾多改革，至一九一一年，黑龍江船舶商業公司，於新契約之下，增加補助金，定航路回數為三十二回，運費，一等客每俄里為二哥半，二

等一哥半，三等爲三分之一哥，貨物運價，每俄里一布度爲十分之一哥，直通史萊頓司克，尼古拉司克之貨運，全線爲每度七五哥，回航一布度，爲一盧五〇哥。觀黑龍江貨客之數，且有逐次增加之勢。貨物在一九一一年度，爲一、三二六、七八〇噸，旅客在同年度，各埠上下人數，達四五四、〇〇〇八人。今觀僞國方面黑龍江沿岸之狀況，則文化開發特別落後，人口稀少，既耕地面積，且及羅北、佛山、烏雲、齊克、遊河、瑗瑗、呼瑪、鳴浦、漠河諸縣爲四一八、四一八畝，而可耕未墾地之面積爲一七、六九九、五七六畝，雖農業之進步，亦微末至於此極。以故僞國方面之黑龍江沿岸埠頭，除黑河外，無可觀者。自哈爾濱至黑河，已設定期航路，其運價及距離如左：

旅客運價

自哈市起三等價目

距離（俄里爲一〇、六六八公里）

哥克

一元七角

一、〇九八俄里

瑗瑗

一元九角

一、三一八俄里

黑河

一三元

一、三五二俄里

貨物運價

糧食

由黑河至羅北

二角一分七釐

雜貨（二等貨）



哥克

五角五分五釐

瓊瑋

五角五分四釐

大黑河

五角四分四釐

(八) 結論

北滿河川，其特質上於航運發展，與以極大障礙，故除松花江下游區域，水運甚微，無足觀者。將來依流域地方未耕地開發，而糧產加增，人口隨之增殖，加以文化發達經濟生活向上等，貨客航行日盛，為必要所迫，浚深河底，改造埠頭，新造船隻等，而船舶業者之營業方法，一同改善，則各河之水運，可致殷盛，夫如是則北滿何川，於最近將來，或增其重要性歟。

但自偽國成立以來，以滿鐵為中心之鐵路政策，如海克線、敦圖線或拉濱線，皆計劃雄大，建設敏捷而嶄新，今後逐年鐵路網之完成，勢必侵及船舶業者之範圍，利害背馳，殆為必然之理，故船業須速謀有利之低廉運價，與夫堅固團結及完全之設備，將來由鐵路之當然威脅，非有及今避免之覺悟不可也。

第四項 北滿之輸出入貿易與其輸送徑路及將來

(一) 特產輸出

(1) 概說

北滿之交通

121

每年餘剩額，爲鐵路運輸對象之三百萬噸糧食，爲北滿經濟與世界結合之契機，故其輸出及鐵路運送以及交易，於北滿均有重要性也。

出口糧食之輸送徑路，較諸南滿，歧途甚多，是其特色。或東經烏鐵而出海參崴，或南由滿鐵而至大連或營口安東，或西經西伯利，直接由陸路而向歐洲，或下松花江，經伯力而入烏鐵，或由洮昂、四洮、北寧諸路而至河北或葫蘆島，除此以外，又由最近開通之拉濱線、敦圖線，與朝鮮北部直接連結，而更增一新開途徑。凡此種種輸出徑路，各有其國家之背景，以其輸送競爭激烈之故，視鐵路政策如何，匯兌市價之高低，沿線馬車價及市場價格高下等種種要素之變化，而各徑路之輸送數量，其變動頗爲敏速也。

北滿之農耕地帶，大體上爲松花江水系之流域，其爲交通網之各路各線各水路，於糧食輸出，各有其勢力圈。然爲鐵路補助機關之馬車，則毫無一定軌道，不受方向距離等何等拘束，視鐵路沿線市場之高低如何，有到處可去之勢，其流動性頗大，故鐵路各線雖各有其獨自來往之勢力圈，然範圍一定，有交錯之勢力圈存在。鐵路發達，則此等交錯之勢力圈，必從而益見增大也。以下於各鐵路線觀其運行之狀。

### (2) 中東路沿線

北滿之鐵路運輸，向爲中東路所獨占，逐年增加生產之糧食輸送，亦由一手承攬，但以洮昂、齊克路之完成，輸移出發生新徑路，及接連不斷之世界廢條，歐洲所需大豆、豆油減少，以故自一九三〇年度，輸送量著明減退。左列

輸移出之糧食數計即所以示此中之情況也。(次表)

中東路輸移出之糧食數計(不含地方輸送)

輸 出 年 度	輸 送 數 量 (單 位 噸)	增 加 指 數
一九二一至二二年	一、〇九三、六四三	一〇〇
一九二二至二三年	一、六八七、〇一〇	一五四
一九二三至二四年	一、三〇二、五九三	一一九
一九二四至二五年	二、〇三一、七七九	一八六
一九二五至二六年	二、五〇六、九七四	二二九
一九二六至二七年	三、〇〇四、八五四	二七四
一九二七至二八年	二、七八八、七二六	二五五
一九二八至二九年	二、八七七、八一二	二六三
一九二九至三〇年	二、七〇三、六六七	二四七
一九三〇至三一年	二、〇七五、六七三	一八八
一九三一至三二年	二、〇〇〇、八〇七	一八二

今更觀各線別如左:

(甲) 西部線

北滿之交通

西部線，北部控有秦稱北滿穀倉之關西、青崗、拜泉、克山、明水、林甸、望奎、綏化、海倫，其背後地廣大，輸出數量，與此等腹地開發同時激進。自一九二七年至二九年，所送糧食，超過百二十萬噸。但自一九二六年呼海線建設以來，綏化、海倫、望奎等，變為呼海線之勢力圈，至近年，拜泉縣之一部，又為所奪。嗣於一九二九年因齊克路開始營業，而拜泉、克山、克東、訥河、嫩江、依安、明水、龍江各縣之輸出，為所吸收，故近年輸出數量大減。向來中東路作為糧食集散驛，最為主要之安達、滿溝，其發送數量，亦著明減少，不復見往時之盛。茲舉滿溝、安達及西部線糧食發送數量，以示其間之消息。

西部線糧食發送數量（歷年度，單位噸）

年 度	名 安	滿 溝	濟 其	他 四	總 計
一九一二年	一一、二六六	四八、六九八	一三一、〇九二	一九二、〇五六	
一九一七年	一七九、〇一五	五七、五〇六	七四、八四六	三一、三六七	
一九二二年	二三四、一〇五	一五四、九二八	一〇六、二四八	四九五、二八一	
一九二六年	四九二、八三六	二五四、四六九	二六二、五四八	一、〇〇九、八五三	
一九二七年	五九三、四九六	二八三、九三九	四一一、三五三	一、二八八、七八八	
一九二八年	五二四、九九九	二八〇、三〇六	四七五、四六〇	一、二七〇、七六五	
一九二九年	五〇五、三五六	二三五、〇八三	五三九、一八四	一、二七九、六二三	

一九三〇年	三〇八、五〇三	一六三、二六一	四二〇、三七一	八九二、一三六
一九三一年	二七一、〇三六	一四七、七〇一	二九〇、四五七	七〇九、一九四

(註) 不含豆油。

九一八以來，西部線被兵特甚，且如安遜者，幾於毀滅。在一九三二年度，向西部線之輸出激減，總計不過二十萬噸。中東路誇為輸出最盛之地方，今則衰微至不能見當日之面影矣。

(乙) 東部線

東部線，以該地為山林地帶之故，向來特產物輸出不多，至數年前止，不過二十萬噸內外。最近由移民居住，新拓地之增加，禁止栽種鴉片等，耕作面積增大，其輸出數量，亦著明增長。茲示東線所運糧食如左：

歷年	年度噸	數	歷年	年度噸	數
一九〇七年	年	三〇、一四九	一九二六年	年	三五五、八一三
一九一二年	年	八一、七二〇	一九三〇年	年	四九三、九一七
一九一七年	年	一二六、八一四	一九三一年	年	六五五、一九〇
一九二二年	年	一四四、八四四			

主要輸出糧，為吉密河、一面坡、海林、由牡丹江、小城子連結之稷稷線、梨樹鎮等，茲示各驛過去三年糧食輸送

額如左：

站名	年度	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
烏吉密河		七〇、九三八	一〇三、六六七	一二七、六七七
一區	坡	九三、三四〇	七五、三九二	一四〇、〇八七
德林		三七、五四二	四四、一八三	四五、二一七
牡丹江		五一、九五〇	四三、二四九	五四、六八五
小城子		五八、六三三	九一、九二九	一一五、五六四
其他		一一五、一八三	一三五、四九七	一七一、九六〇
東線共計		四二七、五八六	四九三、九一七	六五五、一九〇

東部線，南以河城、五常、雙城三縣為與南線之共通輸出圈，北與濱縣、同賓、方正、勃利、寶清等松花江流域及背後地錯綜，向索方、密山、東寧縣地方，為東部線之背後地，國境接壤地方，冬期由馬車運往俄領者亦不少。一九三一年度，冬期自密山向俄領滋里羅格、字拉脫奴夫加，或從虎林地方，搬往烏蘇里站者，約可算為七萬噸。

(丙) 南部線

南線各地，為中東路沿線中開拓最早之地方，盛時輸出約六十餘萬噸。其背後地如五常、扶餘、榆樹等縣之南部，有滿鐵、吉長鐵路，與其勢力範圍交錯，故視各鐵路之運輸政策如何，於其輸出系統，每生極大變動。一九三〇年

因銀價暴落，馬車運費及銀本位之吉長路運費，實質上價格低廉，故南部線勢力圈內，由馬車搬至長春或吉長綫者不少。左表所示一九三〇年以降之減少數量，大略可視為相當也。

歷年	度發	送	噸	數	歷年	度發	送	噸	數
一九二七年		五二七、一八二	一九三〇年		三三三、〇九三				
一九二八年		六一五、四六九	一九三一年		三五五、五五七				
一九二九年		五五〇、一九〇							

左所示者為南線主要站發送之糧食額。

站名	歷年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
雙城	糧	一四五、四〇五	八二、八三八	一四九、八八二
三岔河	糧	二二八、八二一	一四一、一五〇	八八、五九八
陶賴昭	糧	二九、五三二	二四、五〇三	二三、六九五
松花江	糧	一八、二九八	一〇、二四四	六、九六六
營門	糧	六六、六二八	三六、一五六	一七、九五八
其他	糧	六六、五〇六	二八、二〇二	六四、四七七
計	糧	五五〇、一九〇	三三三、〇九三	三五五、五五七



向南線之輸運，更以近可完工之拉濱線實現時，可豫料其尙有極大變化也。

(丁) 哈爾濱

哈爾濱爲北滿製油製麵工業之中心，爲糧食之大集散地，同時又爲大消費地，向來各工廠，年約消費四十萬噸大豆，與二十萬噸小麥。近以麵粉廠有分立之趨勢，及匯兌關係，又以日本需要豆餅減少，油房不振，故最近兩工業，其活動著明縮小，而該市仍不失爲北滿特產交易之中心市場，此處所集散之糧食，每年自百萬噸至百二十萬噸。松花江下游沿岸，呼海線地方，爲其背後地，白西線各站山地方輸送而搬入者，每年亦在四十萬噸上下。茲示近三年之徑路別及輸出額如左：

運到哈爾濱糧食之路別及數量（以噸爲單位）

年度	徑路別	中東鐵路	山呼海鐵路	山松花江	火車運送	計
一九二九年		五五九、九二〇	四〇六、四五一	四五九、〇〇〇		五〇〇、〇〇〇
一九三〇年		四三八、四七八	三〇八、〇二六	四六五、七〇〇		五〇〇、〇〇〇
一九三一年		二七六、九六五	一九三、五一八	五二一、〇〇〇		五〇〇、〇〇〇

(註) 爲取運送，爲近程物，不易得正確數字，故所指定概數。

哈爾濱所集中之糧食，除當地消費外，大部分，向海參崴或大連發送，其類別如左：

哈爾濱管區之糧食由中東路之發著數量(歷年度 單位噸)

品名	年度	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
大豆		七三四,三九九	四四八,四二四	七〇九,七四五
小豆		三六二,三七一	三七〇,五六〇	四〇二,九五二
小麥		九七,九四八	四五,六四七	一一,九九〇
麵粉		一五五,〇九六	九二,九八四	一〇二,六五三
高粱		五一,五三三	二六,一四三	二四,二一九
高粱		一,六一四	六〇一	一一三
小米		二,九三四	六二〇	四九
玉米		一九六	一四六	五
其他		三,八一五	四,三二二	二,三七三
計		九,三二四	七,八七二	六,八二八
此外有豆油		一,四一九,二六〇	九九七,二二五	一,二六〇,九三七
		三五,八九九	三八,二八七	三八,四七五

(3) 呼海路沿線

呼海鐵路自呼蘭、綏化、望奎、海倫、巴彥、慶城、鐵嶺、綏化、通北諸縣遠至以蘭西、肯綮、拜泉縣之東部為其背後地，

北滿之交匯

其輸出量，約可至五十萬噸。該地方之糧食，在呼海鐵路建設以前，由馬車或水路，搬出於哈爾濱或西部線安達、滿洲、對青山等處。

此等糧食，除極少數之地方輸送外，大部分，由馬船口搬入哈爾濱，或自松浦由吸入線向中東路西線、喇蘇子站，作為中東、呼海連絡貨物而發送。茲示運到馬船口及松浦之糧食數量如左：（歷年度 單位噸）

年 度	到 站 馬 船		浦 維		站 計
	馬 船	日 松	浦 維	站	
一九二九年	四〇六、四五一・〇		三九、七六二・八	一六、三七四・九	四六二、五八八・七
一九三〇年	三〇八、〇二六・〇		二三、二二二・〇	一、六六五・五	三四七、九〇三・〇
一九三一年	二九三、五一七・九		五五、二八六・一	四、八〇〇・〇	三五三、六〇〇・四

主要輸出站為綏化、海倫、呼蘭、康金井、與隆鎮、四方臺次之。茲示各站發送糧食數如左：

呼海線發送糧食數量（歷年度 單位噸）

站 名	年 度				
	一 九 二 九 年	一 九 三 〇 年	一 九 三 一 年	一 九 三 二 年	一 九 三 三 年
呼 蘭	一七、九五〇・〇	一三、五五六	一一、四一九・七		
康 金 井	一七、二四〇・五	一四、〇八九	一三、一一〇・五		
興 隆 鎮	三九、三二六・〇	二九、九八三	二二、〇六九・三		

綏	化	一三〇、三六一・〇	九五、一八八	一一三、三〇一・九
西	方	二六、〇一〇・二	一九、五四六	二九、九一九・二
克	音	五二、五一一・三	三三、八八四	三〇、八〇六・七
海	倫	一二三、七二五・五	一〇三、二八二	一一三、三〇五・〇
北	倫	五五、四六四・二	三〇、九五三	一九、六三八・一
計		四六二、五八八・七	三四七、七三一	三五三、六〇〇・四

(4) 齊克路沿線

由呼海鐵路出口糧食之發送，從哈爾濱或廟臺子上中東路，故東路所受影響較少，及齊克路告成，乃與中東路以一大打擊。齊克鐵路最大之意義，本為開拓鐵路，北部克山、龍鎮及西部訥河、嫩江、布西諸縣，留有豐沃之未墾地極多，均待今後開拓，但向來為中東路西線勢力範圍之龍江、林甸、甘南、依安等縣，及東部拜泉、明水、克東縣地方之特產，均被吸收，經洮昂路而至北車線運往河北，或經四洮而入滿鐵等，完全不由東路輸送。尤以一九三〇年以降，銀賤之故，銀本位價值之中國鐵路，運費低廉，加以東北交通委員會積極為本國鐵路吸收貨物，遂由中東路奪去著明數量，齊克線最重要之糧食發送驛，為泰安鎮、拉哈及最近完工之克山，而龍江次之。若示過去三年主要驛之糧食發送數量，則如左表：

輸出年度	站名		安拉	哈龍	江中	東其	他	計
	向滿鐵	經郵通						
一九二九至三〇年	向滿鐵	經郵通	三三,〇〇〇	九〇〇	八三四	一四	—	三四,七三四
	計		三三,〇〇〇	九〇〇	八四八	—	—	三四,七四八
	向滿鐵	經郵通	二〇八,九四四	三五,一〇〇	二一二	三二,〇八八	—	二七三,七九四
一九三〇至三一年	向滿鐵	經郵通	五一,七三〇	五,四〇〇	一〇,三四九	四八,六三一	一,三四〇	九七,四五〇
	計		二六〇,六七四	五〇,五〇〇	一〇,五六一	六〇,七一九	—	三七三,七九四
	向滿鐵	經郵通	二〇三,七〇〇	四七,〇一〇	二〇,三六六	一一,二七七	—	二八二,三五六
一九三一至三二年	向滿鐵	經郵通	—	—	—	—	—	—
	計		二〇三,七〇〇	四七,〇一〇	二〇,三六六	一一,二七七	—	二八二,三五六
	向滿鐵	經郵通	—	—	—	—	—	—

(註一) 地方輸送及洗馬輪停止之糧食,不在本表之內。

(註二) 經由繞山者經郵道及打道線運往河北、察哈爾等處之糧。

本表更明示一九三〇——三一年,中國方面努力欲送往本國勢力下之港口,自一九三一年度以降,因東省事變,打通線中斷,而該路之輸送,於是杜絕。

(5) 海克路沿線

一九三三年開通，爲日尙淺，輸出無足觀者。其背後地之克東、通北、龍鎮及德都設治局，未墾地尙多，有待於今後者甚大。

(8) 松花江地方

松花江沿岸，尤以哈爾濱下游，土地肥沃，尙多未耕地，以歲有開拓之故，糧食產額漸增。本來該地餘剩糧食，冬期用馬車搬往沿岸市鎮，至開凍期，幾全數運至哈爾濱。一九二五年，自沿岸各埠運入哈爾濱者，約三十七萬噸，至一九三一年激增爲五十二萬噸，觀此可知其情實。哈爾濱上游，冬期殆盡搬往鐵路沿線，故開凍後，雖有由第二松花江，自們都納向中東路南線松花江站，自大齊向洮昂線江橋站，亦有自大齊附近肇州方面向哈爾濱者，但爲數極少。運至哈爾濱之糧食，其大部分，均下游所產，而三姓所出產者，約占全體七·八成，其中以三姓、佳木斯、富錦爲最盛。茲示其數量於左：

運至哈爾濱之河物數量（單位噸）

年 度	品 名		姓 住	木 斯 富	佳 木 斯	上 計	計到哈市總數
	大 豆	小 麥					
一九三一年	五七、七五〇	一三、二〇〇	七四、二五〇	八二、五〇〇	二一四、五〇〇	四三〇、〇〇〇	
			一六、五〇〇	一九、八〇〇	四九、五〇〇	八三、〇〇〇	
	計	七〇、九五〇	九〇、七五〇	一〇二、三〇〇	二六四、一〇〇	五二一、〇〇〇	

一九三二年	大豆	
	大	小
計	五六、一〇〇	五八、四〇七
小	四、一七三	一四、四一五
計	六〇、二七三	六五、八二二
	七七、三七五	二〇三、四七〇
	一六二、一二二	二八六、一〇三
	四一、三四八	六二、三三三
	三四八、四二六	

(註一) 一九三二年度，至十月上旬為止。

(註二) 一九三二年度，因松花江水災，河上糧食之現貨，被害極大。最甚者如三姓，大豆約四萬三千噸，小麥約一萬噸，均歸烏有。

河物運出可以注目者，更有一九三一年夏季由 White 非米字之手，以富錦為中心，買進大豆約二萬二千噸，而發往伯力。向來河物殆均往哈爾濱，而向下游黑龍江之輸送，以運費低廉之故，循該路輸出，恐將激增，但事變以來，土匪橫行，下游船舶禁止航行，遂於今日。

### (二) 北滿特產之交易

#### (1) 概說

北滿糧食內部市場之需要，由建設東路而人口激增，一同增加，日俄戰爭之際，集中滿洲之俄國大軍，需空前大量之糧食，其於大豆及小麥之栽培，與以極大之刺激。嗣於一九〇八年由三井物產開始運往歐洲之大豆，作為油房原料，聲價漸次增高，一躍而上世界商品舞臺。一方面在日本內地，以肥料論亦認識豆餅之價值，其需要亦漸增加。更以一九一四——一九一八年之歐戰，於大豆生產及製油工業，益復與以刺激，於豆油之需要，尤為急切，故



在北滿，大豆之生產，亦急激增加，在今日，北滿農產之出口貨中，大豆及其製品，實占八成五分。大豆在今日，向歐洲、日本、華南及南洋方面，輸出極廣，供食料或油脂原料，其中如歐洲之大豆需要額，約在百五十萬噸上下。以故倫敦市價，為大豆交易之重要指針，歐洲之大豆需要狀態，影響於當地交易者甚大。日本之需要豆餅，年約百二十萬噸，北滿所產豆餅，大部分輸出於日本，故日本需要豆餅如何，蓋握有北滿油房盛衰之鍵也。

北滿特產，尤以占其大部分之大豆及製品，為國際交易之對象，從事此業之外商，日商、華商，帶有國際色彩，但其輸送機關，有各異之國家背景，故北滿特產交易，較之南滿，多具特質。以下分項略窺交易之大體。

## (2) 交易市場

交易市場，從地域上分為鐵路沿線市場與腹地市場。

### (甲) 腹地市場

北滿自開墾之初迄於今日，以馬賊橫行之故，在防衛上，人家天然集結而成市街，尤以警備完全之縣城所在地，商賈雲集，自然成為特產交易市場。

從前鐵道網較未完全，自產地至鐵路沿線，要相距數百華里，且在腹地與沿線大市場通信機關不備時，腹地市場發達，為必然之勢。近來以各鐵道建設之迅速，產地至鐵路之距離，到處均見短縮，農家又漸次通曉交易情，其所生產，樂於搬至鐵路附近，廉價出售，較為有利，加以通信機關發達，腹地市場，沿線市場及大市場間之時價，為同

一水準化，腹地交易之所謂趣味，日漸減少，使需要者止於安全率較大之沿線交易，諸如此類，皆是使腹地市場之繁榮，漸次移至沿線市場焉。

### (乙) 沿線市場

對於腹地市場，所謂沿線市場之特徵，於某種意味，實在輸出市場之一點。即沿線市場之貨車積載，及混合保件物爲證券化之糧食，由輸出商購買，送往需要地之歐洲、日本、中國各地及南洋等處。而交易方法之合理化，通信機關之發達，又足使沿線市場由大市場主義轉向分散市場主義。例如東部線小站近年糧運之增加，即是證此中消息也。

沿線市場分散之傾向，在別一方面，又需統制此等之一大市場，哈爾濱之於北滿，即演此劇目者也。

### (丙) 哈爾濱

哈爾濱在地理上，爲北滿交通之中心，係中東路各線及呼海線之樞紐，掌握松花江水運，有油房四十家，麪粉廠十三家，糧食集積額，年達百二三十萬噸，交易金融諸機關整備，主要之交易業者，殆皆於此處置有根據，實爲北滿特產交易之唯一市場。

哈爾濱對於大連之輸出市場，實爲腹地市場。在東路經滿鐵與大連互相連絡之意味，哈爾濱之市價，直接影響大連市價，歐洲市價，不過由此徑路而受間接影響。但一方面經中東路及烏蘇里鐵路而有東向海參崴之出路，

惟海參崴不能爲輸出市場，故歐洲市價由此徑路直接反映於當地市價。鐵路運費競爭劇烈，東行最盛之際，哈爾濱市場，自大連市場觀之，要見逆轉狀態，可知此中情實。由此以言，則哈爾濱爲輸出市場，哈爾濱之市價，蓋爲東路沿線及腹地交易之南針焉。

由現在呼海，中東路之連絡，及近可完工之拉濱線與呼海之連絡，更由西部齊克、洗昂、四洮、滿鐵線而有齊克線糧食運向大連之徑路，向爲糧食集散市場之哈爾濱，雖不無減少其意義，而一方面，則如上述之交易法合理化，與夫通信機關之發達，其爲交易中心市場之意義，亦益形繁重矣。

### (3) 經紀人

經紀人可分二種，即普通及官商方面糧棧油房等內地經紀人，與外商及日商之營出口貨者，茲舉主要之經紀人種類如左。

#### (甲) 糧棧

由農家買進糧食，搬至沿線，賣與其他糧棧或出口商人，以此爲業之華人糧商，是曰糧棧。在經濟發展較爲幼稚之東省，此種商業資本家，現在尙占勢力，介在與農村經濟關係極深之農家與出口商人之間，不可缺也。

此等糧棧，在地方與中心交易市場，規模各異。在地方小市場，三五人合資之小資本，多數存在，但在同一地方，得爲富豪者，擁有數萬元資本，兼營糧棧雜貨油房麪粉釀酒等種種事業者甚多，中心市場之糧棧，資本雄厚，多與

地方糧棧有密切關係，對於地方糧棧，且立於金融業者之地位焉。

### (乙) 車店

農夫搬其所產之糧食入市，宿車店中，以求買主之際，在農夫糧棧間，為介紹之車店，在比較的新開地，農家與糧棧之間，無密切關係之北滿，於糧食交易上，其地位頗為重要。

### (丙) 官商

北滿特產交易，成爲一大特色者，所謂官商之強暴，即黑龍江官銀號系，吉林、水衡官銀號系，及奉天系之利達、東濟、東興、慶泰祥及其他特產購運事務所是也。凡此官商，各依其省政府發券銀行之背景，自由周轉資金，壟斷特產。且黑龍江官銀號及水衡官銀號，在北滿自己之勢力圈內，各自濫發官帖，使其支配下之糧棧買進，於特產交易，肆其橫暴，彼等以重價收買時，足使其餘特產商人，不能不袖手以待。其所收糧食，買諸沿線大市場，或在海港轉賣與出口商人，獲得金銀，博不當之鉅利。以紙幣濫發之結果，紙幣跌價，故彼等獲得厚利之反面，由農家及一般居民，取得一種間接稅，別一方面則以其獨家資本，於一般交易商人有加以重壓之意味。官商即東北政權，利用古來之封建制度，又爲最高度之近代式金融資本形態。東北舊政權瓦解，新政權樹立，此等官商之橫暴，一時已銷聲匿跡，但所謂「滿洲國」者，今後是否能放棄此等高度之金融資本，實爲有興味之問題也。

### (丁) 日商

北滿之特產物經營，自一九〇七年至一九一九年前後，可謂爲日商獨占時代，以正金、朝鮮、正隆等銀行爲金融機關，大爲活動，但一九二〇年之恐慌，使許多小特產商，大都倒閉，雖三井、三菱、鈴木等巨賈，亦與以痛苦，其營業幾爲消極。洋商利用此機，大爲活動，擴其範圍，漸次增其勢力，日商遂爲外商任意壓迫，今之日本出口業，惟有三井、三菱，向歐洲或日本輸出，二者於日本及大連，均有製油工場。

(戊) 洋商

北滿之洋商，在一九一八及一九年前後，僅注力於豆油之對歐輸出，交易上勢力極少，一九二〇年以後，乘日商衰落，以匯豐銀行、國際銀行等爲背景，大事活動，而有洋商全盛時代。今所存在之主要者，有寶隆洋行、華英公司、利豐公司、遠東出口公司等。專收大豆及豆油，運往歐洲，其實力有不可拔者。

(a) 寶隆洋行

爲丹麥人所經營，有五千萬克龍之大資本，總行在丹麥京城，分行除哈爾濱外，於盤石、新加坡、上海、青島、史拉巴亞、香港、巴拉拍拉、衣梭、舊金山、紐約等處，設分行，哈爾濱行，於一九〇七年創辦，在北滿各處活動，以收買大豆爲本國製油原料爲主，其收買額，每年超過三十萬噸，出口數量在洋商中首屈一指，豆油經理之數亦不少。

(b) 華英公司

資本十七萬鎊，英人與猶太人合股，總行在倫敦，哈爾濱支行爲滿洲全體交易之指揮，其營業較爲堅實，除交

易以下，在舊哈爾濱有新式油房，生產板粉及粉和，爲世所知。

(c) 利豐公司

資本十億法郎，爲法國系統，德來字兄弟所經營，店號遍於世界，爲出口商之巨擘，總行在巴黎，世界各地，有許多分行及派出所。北滿之交易額，次於前列二家。

(d) 遼東出口公司

北滿近有蘇俄出口貿易機關，所謂遼東出口公司，於中東鐵路外，爲烏蘇里鐵路之吸貨機關，其活動每出人意表，有席捲其他出口商之概。一則由東路西部線及哈爾濱方面，循陸路經西伯利亞向歐洲，開一新徑路，一九三一年三月開始運送以來，至一九三二年末爲止，大豆及豆餅之輸送額，已達二十二萬餘噸，現仍隆盛。他方面則向松花江下游之糧食，幾全部運至哈爾濱者，今則經伯力而搬至烏蘇里鐵路，樹立送往海參崴之計劃，一九三一年開江期中，由富錦及其附近向伯力運送者，二萬二千噸，結冰期中，自同一方面，由馬車運入俄領者，達三萬三千噸，加以自密山、虎林方面以馬車送往俄領者，達十萬噸，其政策常爲意料所不及，有難以逆睹者。

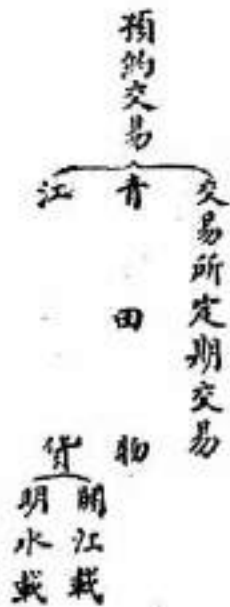
(4) 交易之順序

交易之公式順序，以略圖概示如左：

如左：

交易由地域上可分腹地交易、沿線交易、及江貨交易，又可因時期分爲現貨交易及預約交易。茲舉其主要者

(5) 交易之種類



北滿之交通

一六一



茲將北滿交易形式之特有著舉二三如左：

(甲) 青田交易

北滿新開地較多於南滿，農家金融尙未圓滑，與夫大農較多，需極大資本。故耕作之際，在金融必要上，作為一種預約交易，向來由官商或由洋商而糧棧，由糧棧而農家，以此順序，訂立青田買賣契約，自來頗為盛行，而自農家言之，常因契約之於己不利，彼等經濟一見充裕，即不樂為此，而以出口為業之官商方面，亦因有不能交貨之危險，且大豆之需要日減，因而買主間之競爭不烈，皆足使青田交易日形減少也。

(乙) 江貨交易

松花江沿岸市場之糧食交易，以預約買賣為主，占全額之七八成。而預約交易，有開江載及明水載。開江載自七月開始，平年至翌年舊曆六月初一，閏年至五月初一為止，必須交割清楚之舊豆及小麥交易。明水載自五月開始，至本年最後通航為止，交割清楚之新穀交易。大豆交易，以開江載為主，上游地方，雖有明水載，而下游多不通用。小麥在輸出關係上，明水開江並行。

(丙) 由現貨交易轉為假貨兩交主義

向來出口商，雖現貨交易，亦須先付貨價，然後交貨。此在買主有不能交貨之危險及資本運轉上之不利。適逢去年北滿水災，而有大豆不能交貨之問題，於是去年底，出口商之間遂有假貨兩交之議。此可視為近年市面不振

之影響，買主勢力強大之現象。

(6) 交易習慣及交易通貨

腹地交易及在沿線，馬車物之買賣，其容量大致以斗石為單位，本位為官弔，一石或一斗值若干弔。但同一石斗，而各地大小不同，官弔市價漲落無定，故交易不能圓滑。一九三二年六月制定流通各種貨幣之換算率，加以十二月濱江糧食交易所，開始國幣本位，故交易貨幣，化為單純，而度量衡復為世界標準化，即制定米突法之努力，在最近將來，或可一掃交易上從來之陋習乎。

鐵路沿線之出口商，油房與糧棧間，或糧棧相互之間，大量交易，以一車（一千布度，即十六噸半，但運往滿鐵之連絡物，主要為三十噸車）為單位，以俄國重量布度論價。向來在東路沿線為哈大洋，吉林省內為吉林、永衡大洋，黑龍江省內為江大洋，而現在則以偽國幣為本位，交易漸次增加。

(三) 北滿輸入貨物之現狀

(1) 北滿入口貿易及數值

哈爾濱為北滿物質集散之中心都市，故北滿之輸移出貿易，殆皆以哈爾濱為中心行之。

(甲) 北滿輸入貿易額，約稱二億圓，每年輸入貨物六、七十萬噸，其中八成消費於哈爾濱附近及松花江沿岸，二成消費於中東路沿線。

今示最近年度北滿輸入貿易額如左（單位日本圓）

年	次全	滿北	滿
一九二五年	四九九、二三一、八七〇	一四六、三六九、三三八	
一九二六年	四三七、四〇八、一七八	一八二、五三二、五三〇	
一九二七年	三八七、二三五、五六四	一七八、一九六、五七八	
一九二八年	四六三、五二二、五三三	二一〇、三四〇、二二〇	
一九二九年	四五四、七五三、三三九	二〇四、四九一、〇〇六	
一九三〇年	二八二、四三九、四八二	九九、九九六、四〇八	
一九三一年	一五一、〇七四、七九一	五二、〇五五、七八七	

（註）一九三〇年以降，貿易額之減少，當然由於北滿輸入市場之不振，亦以兩對面換價低落之故。

如右表可見北滿輸入貿易，幾達全滿輸入額之半數，則輸入貿易，於北滿交易如何重大，可以窺知矣。

更據中東路年報，觀最近五年北滿輸入數量，如左所記，年在六十萬噸至七十萬噸以上。此外冬季亦有由馬車輸入者，主要為長春、哈爾濱之馬車輸送，因輸入商及運送店，以東路運價太昂，故求廉價運入法之結果，而有此畸形輸送，其數量不能確知，平均年約五、六千噸。

（乙）北滿輸入數量（單位噸）

品	類	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
(1) 煤		二五二、八七一	二九六、八〇三	二六四、九三八	一九九、四七四	一一四、四五二
(2) 鹽		六五、一三六	六九、一一〇	八〇、四一一	七一、五九二	四一、六九一
(3) 蒜	袋	三〇、一六六	三一、七二八	三一、五九二	一九、七二〇	二四、〇〇一
(4) 洋	油	二三、九二五	五二、二五三	四一、九九三	三九、六五三	八、一三五
(5) 雜	物	二九、四〇一	二九、二六三	二六、四〇四	二〇、七八六	九、五九八
(6) 鮮	魚	二八、八四二	三一、九〇一	一八、七八八	一七、八七四	八、六一九
(7) 糖	及 糧 粒 糖	二五、三一六	二〇、九九〇	二一、六七四	二〇、〇九八	七、一一〇
(8) 鐵、鋼、銅、鉛、鋅、鋁、錫、鎳、鎘、鎘、加工者		一七、二八〇	二二、二九六	二〇、八三八	一九、三七三	六、七九七
(9) 洋	灰	六、五〇四	二〇、八二七	一六、六七九	一六、三七三	九、三四〇
(10) 紙、厚紙及其製品		一三、三三四	一四、七九二	一二、八一三	一〇、八七九	四、七一七
(11) 揮	發 油	四、八四三	一一、一五八	一二、〇九六	一〇、八二七	三、二九八
(12) 織	物 類	九、〇一五	八、一三一	一三、一七七	八、六一三	三、九〇二
(13) 糧	食 類	三、二二三	一七、二六八	七、四五四	一、九一〇	一、六八四
(14) 煙草及煙草製品		七、〇二二	七、六六四	八、八一三	七、三三八	四、〇九九
(15) 糖、紙、藥、錫、棉織製品 (除上述類別用者)		七、三六四	六、六八六	九、七五六	四、〇八五	一、〇四六
(16) 魚	類 及 蝦	八、二一七	五、九五八	四、六九一	二、五七一	二、〇七二

北滿之交通

一六五

(17) 建築用鐵、鐵葉、鋼、鐵模製品	五、六〇一	八、八五二	八、一五六	六、四八六	二、六六五
(18) 粘土、陶磁製食器類	四、二〇〇	三、六八八	六、三七一	四、一五一	一、四四二
(19) 原木及建築用材料 (除Barrel板)	四、八二一	八、三一〇	二、八二四	八、四二八	二、四三七
(20) 其他	九三、二七〇	一〇七、五七七	一〇二、六四〇	七二、四七〇	三六、二二六
計	六四〇、三五二	七七五、二五五	七一二、一一二	五六二、七五一	二九三、三三〇

(註) 一九三一年度之輸入減少，因輸入界之不振，及受滿洲事變之禍。

以右列數量爲基，除去例外之一九三一年度，過去四年之平均數量，從品類觀之，如次所示，以鹽爲第一，占北滿全部輸入三分之一。第二爲煤，第三爲洋油，第四麻袋，第五織物類，第六鮮魚，第七糖，及粗粒糖，第八鐵、鐵葉、鋼、鐵，第九洋灰，第十紙張，此十種可代表北滿輸入數量之多者。

過去四年平均輸入數量（自一九二七至一九三〇年）

次序一品	名稱	數量	次序一品	名稱	數量
一	煤	二五三、五二二	七	糖及粗粒糖	二二、〇二〇
二	鹽	七十一、五六二	八	鐵、鐵葉、鋼、鋼鐵（不加工者）	一九、九四七
三	油	三九、四五七	九	洋灰	一五、〇九六
四	麻袋	二八、三〇一	一〇	紙、厚紙及其製品	一二、九五五

五	續	物	類	二六、四六四	其	他
六	鮮	魚	類	二四、三五一	計	

(註) 揮發油占十一位，輸入量爲九、七三一噸

(2) 輸入徑路

以哈爾濱爲中心之北滿，所消費之貨物，由鐵路、陸路、水路三者輸入，其徑路別，輸入比率及主要品，大體如次：

甲 鐵路

輸入成分

大連徑路(經寬城子)

八·四成

鹽、煤、洋油、揮發油、織物、麻袋、鐵類

海參崴(經綏芬河)

一·三成

洋灰、糖、紙張、雜貨

滿洲里

〇·二成

煤、織物

乙 陸路(馬車輸送)

寬城子徑路

〇·一成

糖、紙、麻袋、建築材料

丙 水路

吉林——哈市(經松花江)

糖、麻袋、建築材料

大賚——江橋——哈市(經松花江)

同

北滿之交通

一六七

由水路輸入之數量甚微，尚在試驗中。

更示原產地之輸入徑路時，則如次：

原產地	輸入徑路	原產地	輸入徑路
日本	經大連、安東、海參崴	歐美諸國	經大連、海參崴、綏芬河
南滿	經長春或寬城子	蘇聯	經滿洲里、綏芬河（經過伯力者）海參崴
中國各地	經大連、營口		

尤有趣味之現象，為由諸外國經西伯利輸入者，不由滿洲里，僅少數由伯力、綏芬河輸入，大多數遠繞海程經大連或海參崴輸入。

(3) 輸入新徑路

向以哈爾濱及昂昂溪為中心之北滿市場，所輸入之貨物，有二大徑路：

- (a) 大連——長春——哈爾濱（九四五公里）——昂昂溪（一、二一五公里）
- (b) 海參崴——綏芬河——哈爾濱（七八五公里）——昂昂溪（一、〇五五公里）

但自一九三〇年度齊克鐵路開通，同時以昂昂溪為中心之市場，向來經由哈市者，一部分改由四平街輸入，變更舊來徑路，自一九三三年二月海倫、克山間所謂海克線開通，同時以哈市為中心之北滿輸入徑路，忽然劃一



新轉期即大連——四平街之滿鐵線，與四洮、洮昂、齊克海克、呼海五路，連絡而成一七二六公里之新徑路。在距離上，較向來之二大徑路，遠至二倍，但運價係銀本位，且中東路尤為南部線之運費昂貴，本徑路之運費，反較低廉，故綽然可與舊來二大徑路競爭，而為有力之新路徑。他方面則對於中東路為一大脅威焉。

(4) 北滿輸入市場在蘇聯之傾銷

在一九三〇年度之輸入市場，日本占第一位，中、美兩國勢力相伯仲，為第二位，次為英、德、法、蘇聯之順序，至最近年度，因滿洲事變，與日幣跌落，於是日貨完全獨占市場，為最顯著之事實。更可注意者，為蘇聯之傾銷，蘇聯以五年計劃進步之結果，生產力發展，更於完全實施上，籌備必要之資金，故力求開拓輸出市場，將本國商品之國際市場進出方策，以宜想外之廉價，實現於各國市場，煽動世界之蕭條，對於生產過剩之各國市面，起一大振盪焉。

蘇聯在此形勢之下，又經政治經濟發展最為有力之東路，其經濟力向北滿進出，自屬當然，第一次五年計劃結果，第二次五年計劃進步，此種趨勢，同時當益加激進也。

為蘇聯商品主要之供給機關者，在哈爾濱，有蘇聯通商代表部，織物組合，洋油組合等，皆有相當多量之Stock，從事活動。通商代表部，監督北滿輸出入貿易，及北滿之蘇聯商品機關，其販賣貨物，除織物及礦油外，殆無所不賤，使許多代售店及工廠，為之販賣。

出入北滿之蘇聯商品，大致不能免品質粗劣之評，但價值之廉，在算計以外，加以與東路之特殊關係，可利用

各種特定運價，以傾銷式，且探信用制，陸續販賣，故他國商品所蒙影響，相當巨大。

一方面觀蘇聯之社會主義的經濟建設，日漸擴大之際，蘇聯在滿之經濟活動，將來未可限量，設使偽國果能確立基礎，交通經濟均有統制時，在北滿市場，蘇聯之傾銷的進出，於列國商品之競爭，必有尖銳化之一日也。

(四) 最近滿鐵與東路烏路及其他各路之關係

(1) 中東路與滿鐵之關係

俄國建設東路之目的，有二大別，蓋即爲軍事與經濟二大野心而播種者。軍事方面，姑置不談，其經濟上之目的，由中央俄羅斯與極東聯絡，俄國之經濟勢力，扶植於滿、蒙、中國本部及朝鮮，更經海運而爲歐、亞連絡線，運輸歐、俄與日本、歐、俄與中國、朝鮮之貨客，不借此也，且欲使爲北滿穀倉與海港接續之幹道。

然俄國所採輸送政策，極其惡辣，以利己排他爲主腦，以本國商工業保護發達爲基，使滿、蒙、中國、朝鮮爲俄國經濟化之運價政策。地方經濟之發達，初不在其念中。一九〇三年哈爾濱、大連間支線完工，同時即施大連集中主義之運價政策，益加猛進。以此現象，當然爲日、俄正面衝突之理由。一九〇五年，日、俄戰爭之結果，由朴資茅斯條約，寬城子以南歸於日本，故大連集中主義，變形爲海參崴集中主義。所採運費政策，輸出入均獎勵經由海參崴，力阻經由大連、安東，於南北行貨物，設爲差別運價。

由此等畸形之運價政策，中東路執北滿輸送之牛耳者約十年，當然惹起滿鐵競爭，其中滿鐵以欲行合理的

運送，有種種會議，促東路之反省，然無一能圓滿解決者。一九一四年以世界大戰開始之故，海參崴爲軍需品唯一之輸入港，軍需品激增，貨車不能供給，向來經海參崴之出入，變爲經由大連，一九一七年俄國革命，中國以聯合國之要求，封鎖國境，貨物悉爲南下北上，中東路之輸送，遂成混亂狀態。此後雖有多少波瀾，然大連經由（南北行）終爲優勢，顛倒革命前之狀態，直至今日。

要之，滿鐵始終於俄國不合理之運價政策，及與之相隨的弊害，欲根本修正，改爲公平，不得謂之過言。有時由協定，有時訴諸競爭手段，努力成其目的。自一九二一年至次年，前後二次所謂長春會議之結果，中東路承認滿鐵年來主張之公平，第一步改善其運價政策，以哈爾濱爲中心之東南行兩路輸出糧食，略保其運價之均衡，同時承認南線對於同一貨物南北運價不同，尤爲改正，此等讓步，爲東路因與滿鐵競爭而陷於窮境，不得已稍改其傳統的侵略運價，稍予緩和，尙有許多不合理者存在，中東路運費政策，苟非根本變革，不能真正保持兩鐵路之協調也。

#### （2）烏鐵與滿鐵之關係

連接鐵路之此種狀態，無論自鐵路本身利害言之，或自開發北滿之見地上，皆非所望。有何方法，可以打開局面，關於北滿輸出貨物之數，量，確定公平分野，增進鐵路相互之利益，舉所有努力與犧牲，用諸競爭者，轉向地方產業開發以及滿蒙鐵路網之擴張，此種努力，成爲一九二五年及一九二九年與烏鐵間北滿貨物輸送數量之分配協定。此在複雜之國際關係間，其包含意義，於世界之鐵路史上，有足誇者。

此約須介在兩締約路中間之中東路參加，始能充分發揮其機能，滿鐵雖為多年之希望，而中東路不願參加，而在協定之外，但一九二九年二月所簽印之第二回滿烏數量協定，使中東路在北滿無弄其收貨政策之必要。

(3) 數量協定

一九二五年所訂第一次協約，北滿生產輸出貨中，大豆、豆餅、豆油、小麥、麵粉及麩糠量之分配率，定為南行五五%，東行四五%，訂約鐵路，運送分配量以上之貨物時，對方鐵路因輸送減少所受損失，由訂約鐵路補償，以一定賠補金交與對方鐵路。此種分配率，係慎重考慮過去數年實踐之結果，認為妥當，而介在兩路間之中東路，其不公平之運價政策，遂使東行數量，超過協定，烏鐵非出補償金不可，尤以一九二八年十月以降「智慮」貨幣暴落，烏鐵當局不求救濟之策，在運費關係上，東行者價賤，而東行遂占優勢，烏鐵至擔負莫大償金，於是對於滿鐵，屢次要求改正協定，一九二九年二月締結第二次協定，迄於今日。

該協定與第一次協定所異之點，為：

- (一) 以貫徹協定之主旨，其協定範圍，推及穀類及種子類，並其製品及副產物等，北滿發達貨物之大半。
- (二) 送貨數量分配比率，東南行各定為五〇%。
- (三) 超過定額之鐵路，對於相手方鐵路之償還金，兩路一率。
- (四) 舊協定之有效期間，以輸出一年為期，在新協定則以三次輸出年度為一期。

(五) 輸送實績，務使與協定分配之比例符合，以此目的，設定調節費，並規定用其他方法調節輸送之規則，就輸送貨物之數量實行調節。

然為關於數量協約履行上最重要之調節機關，並不設置，故迄今細則尚未決定。  
滿、烏兩鐵路間，自締結數量協約以來，由中東路發往東南之糧食數量，約舉如次（單位噸）

輸 出 年 度 南	行 東	行 南		行 東	比
		百	分		
一九二五至二六年	一、二〇八、七二九	一、一九五、八二〇	五〇・二七	四九・七三	
一九二六至二七年	一、三八一、三一〇	一、三八〇、五四三	五〇・〇一	四九・九九	
一九二七至二八年	九五八、七九五	一、五〇四、五一八	三八・九二	六一・〇八	
一九二八至二九年	一、六四〇、二一四	一、二一四、八七三	五七・四五	四二・五五	
一九二九至三〇年	一、七六二、三五五	九四一、三一六	六五・一八	三四・八二	
一九三〇至三一年	九二九、九六四	一、三一六、二九二	四一・四〇	五八・六〇	
一九三一至三二年	一、一五九、〇七〇	八四一、七三〇	五七・九〇	四二・一〇	

備考 一九二七至一九二八年度以前各年分寬城子為止者，不算在內。

一九二七——二八年度之東行增加，由於「智慮」暴落，一九二八——二九年及一九二九——三〇年度

之南行優勢，因中俄紛爭之故，東行一時杜絕。在一九三〇——三一年度，數量協約正在改訂期中，欲於其次之新協定中，取得較佳之比率，烏鐵、東鐵互相結合，努力於東行策之故，獲得五八%，一九三一——三二年度，以滿洲事變，東行一時入於杜絕狀態。

一方面中國鐵路之活動，於兩鐵路亦與以威脅，但滿洲事變之後，中國鐵路，已由偽政府統制，故今後糧食數量分配協定，不惟滿、烏兩路之問題，而成爲一般問題矣。

#### (4) 中國鐵路之威脅

中國鐵路，於北滿輸送上，成爲威脅者，係一九三〇年度齊克路完成以後之事。其先，北滿輸出糧食，幾悉由滿鐵、中東及烏蘇里鐵路（以後簡稱烏鐵）東行或南行，送往港口，中國鐵路不過爲滿鐵利用，作爲培養線，於滿鐵、中東、烏鐵之輸送成績，無甚影響，惟自一九二七年打通線開始營業後，加以一九三〇年度齊克路開通，中國方面探積極的鐵路政策。北京、四洮、漢昂、齊克四線連絡，爲滿鐵西方之並行線。吉海、滄海、北寧三線連絡，爲東側之並行線，爲包圍滿鐵之計劃。時適以銀塊暴落，校諸金本位之滿鐵及中東運費，則銀本位之中國鐵路，著明有利，更行減價以至折扣，由葫蘆島築港，竭力吸收南北貨物。滿鐵及中東，力謀對付，於是北滿三鐵路之集貨競爭激化，北滿貨物之輸送史上，劃一新轉期焉。

#### (5) 中國鐵路與中東路



中國鐵路之出入北滿，由於中國之熱心築路，不特煩費，其鐵路熱發端於俄國革命之時，其氣候化為東路利權收回運動，中國君透赤衛軍之實力，遂取積極行動。即一九二〇年，中國收回東路之守備權、警察權、司法權，一九二一年，封閉俄國郵局，更收回附屬地行政權。一九二三年，欲收回東路附屬地，但未成功。一九二四年，中東路由奉俄協定，變為中俄合辦，其後兩國之紛爭，至民國十八年而極，遂有中、俄紛爭，國交斷絕至年餘之久，中東路與俄國鐵路中止連結。

中東路雖變為商業機關，中俄合辦，路員各半，但蘇聯幹部，依然握有權力，仍繼續海參崴集中主義，中國方面之東路收回運動，以不能達其目的之結果，而變為中國鐵路之北滿進出。今觀中東路因此所受之影響，向來均由東路運送之克山、拜泉地方輸出糧食，齊克路一經閉通，忽變其輸送徑路，在一九三〇年度，經濟克、洮昂而南下之數量，約為三〇萬噸。此實由中國鐵路進出，東路所受直接打擊，至東路南部線地方，商民避免高價運費之鐵路輸送，利用銀賤，向吉長線或長春，用極大距離之馬車輸送，南部線因此減少貨物二〇萬噸。

以此結果，中東路以世界蕭條，一般貨物自然減退，財政之窮，達於極點，若不講求對策，打開局面，則東路經營漸於破產，可以豫想。於是東路深覺與滿鐵有關運費會議之必要。

#### (6) 中國鐵路與烏鐵

試觀烏鐵因中國鐵路出入北滿，受如何打擊，經由西線並東線國境，按芬河之大豆，逐年有減退之勢，而西線



及南線貨物之大宗，均爲中國鐵路及馬車所奪，其南下者，不能算入協約上滿、烏之分配數量。當然由東行之東部線貨物，陷於配分數量之窮地，而鉅額之補償金，不能不付與滿鐵。此種輸送狀況之變化，遂使烏鐵提議協約內容之部分的改訂。於是一九三一年滿鐵對中東及烏鐵之會議，分別在哈爾濱開會，適遇滿洲事變，會議停頓至於今日。

(7) 偽國鐵路與北滿

舊東北政權，因滿洲事變而消滅，偽新政府統制中國鐵路，而爲偽國固有鐵路，與滿鐵完全協調，共同貢獻於滿、蒙開發，此東省交通史上可以特書者也。

烏鐵及東路，今已非採取利己排他主義之時代，窮乏之結果，捨其向來態度欲求妥協之今日，過去北滿中日之鐵路三角戰爭，將來當以完全提攜代之，滿鐵、中東及中國各路，當有成爲一片之數量協定，或運價協定發生，於是鐵路爲地方開發之公共機關，充分發揮其能力，於滿洲樂土之實現，當大有貢獻乎。

(五) 北滿輸出入徑路之將來及其影響

(1) 北滿輸出入徑路之將來

一九三三年三月一日，滿鐵由偽政府委以鐵路經營，即吉長、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海、滿海、偽奉山（包含打通線及附屬諸港灣）之既成各路，及目下由滿鐵承造中之敦圖、拉濱（拉法、哈爾濱鐵路）、海克（克山至

海倫) 諸路, 均屬委任經營。

東省各路之貨物, 大部分均為輸出入貨物, 既有豐腴之背後地, 及優勢之吞吐港, 且與輸出入港之連絡得宜, 而運價低廉之輸送徑路, 成為輸出入幹線, 更不待言。試觀新築港灣完成之日, 即民國二十七年以後各港之吞吐能力, 大致如左:

大連	一、一〇〇萬噸	安東	五〇萬噸
旅順	五〇萬噸	葫蘆島	二〇〇萬噸
營口	二〇〇萬噸	清津、雄基	一〇〇萬噸
羅津	三〇〇萬噸	計	二、三〇〇萬噸
海參崴	三〇〇萬噸		

內中優越之吞吐港, 為大連、羅津、海參崴三處, 自其吞吐力觀之, 意將為北滿市場出入徑路之幹線。更從距離上比較北滿市場與三港內之輸送徑路, 則如次:

羅津	七三八公里 (據運價計算公里)
(一) 哈爾濱	
大連	(經由長春) 九四五公里
海參崴	七八五公里

北滿之交通

一七七



三路中，羅津徑路較之大連、海參崴幹線，為絕對有利，以日滿交通線論，大有望於羅津徑路者，非無理也。

更由運輸諸費上觀各路，現在之新徑路，其率未明，故三路難於比較，但假定新徑路為銀本位，與中國向來鐵路運率相同時，則羅津徑路絕對有利也。

故以羅津為吞吐港之圖們、北滿鐵路及圖們鐵路、吉敦、吉長、拉濱諸路，互相連絡，遂生直通呼海、海克線之一大幹路，此路完工之日，東滿自不待言，北滿輸送徑路，亦有一大變化，不僅此也，由是而及於地方經濟發展，其影響蓋亦莫大焉。

(2) 新輸送徑路及於北滿市場之影響

新輸送路即羅津徑路，其距離之近，加以運費為銀本位，蓋不下於既成二大徑路，即大連、海參崴二者之競爭

線。然哈爾濱由此成爲北滿經濟界之中心，一切以哈市爲中心計劃之。

現在日本經濟勢力，已伸入哈市，有各種貿易機關，比及銀行之金融圓活時，已有積極開始活動之機運，前途實無限量。

由新徑路開通所及之根本利益，迄今爲止，由高率之中東路南線運費所輸入者，可代以較低之費用，以哈市爲中心北滿市場之物價低落，增進農民購買力，輸出特產，可以較前便宜之費用，送往海港，卽照其數可賣得高價，又迄今以運價太高，不能交易之貨，當然亦可見於市場，其中北鮮北海道裏日本貨物之進出最有勢力，北滿因此入於日本經濟支配之下。

## 北滿混合保管之實施及其成績

### 一 大豆混合保管制之實施

北滿糧食運輸，一手包辦完全掌握國際鐵路地位之中東路，一九一七年遇俄國革命，陷於不可收拾之紊亂狀態，列車運行，極度不良。其後至一九一九年五月，英、法、日各國共同管理，其業績始漸次改革，加以中東新幹部之異常努力，遂恢復革命前之原狀，與隣接鐵路之親善關係，亦著明改善。

中東路之運輸並營業狀態，雖已恢復，而海參崴之秩序，依然不能維持，交易機關，完全破壞，故能使南北滿於經濟上接近，北滿所產大豆之南行數量，常然增進。然於逐年增加生產之北滿大豆，中東路輸送力，每不能相副，以故滯運者甚多，交易大欠圓滑。

他方面，自一九一九年十二月一日起，滿鐵線實施大豆混合保管制度，影響於運輸及交易者甚大，此所以示制度之普及發達也。

該社考慮兩地方之經濟狀態，首先對於大豆，依南滿、中東聯絡運送之「著後寄託混合保管」，與東路交涉，

開始辦理，與混保制同時實施，但以指導宣傳不能完善，故未能如當初所期待。於是在一九二一年六月，於哈爾濱，由滿鐵開設運輸營業所，使檢查人轉屬，專門對於日商，總通其利用此制，於華商及洋商，積極宣傳，遂見成效。

若後寄託混保制度之普及，為聯絡混保制實施之要望，兩鐵路當局，亦感其必要，一九二一年九月二十六日，在長春開第六次南滿中東聯絡會議，有「大連及他站到著之大豆及豆餅，在哈爾濱、安達開始混合保管制度」之議案，排入日程議決。

根據以上決議，兩路當局，屢次折衝，於一九二二年二月，協商完全成立，初為承攬制，考瓦爾斯基與東路，訂定混合保管承攬合同，又與該社訂檢查人貸與契約。自一九二二年十月二十日，依該社混合保管之條件，實施業務。其後至一九二四年末，東路與考瓦爾斯基解除契約，由東路直接經營，其後在兩路共同作業之下實施，迄於現在。

開始當時之寄存站，僅哈爾濱八區及安達二站，一九二二年十二月，加入滿溝，翌年加入三岔河、陶賴昭、對青山、雙城堡、密門。一九二四年四月，加入松花江；一九二六年，加入宋及蔡家溝；一九二七年四月，加入廟臺子。一九三〇年十月，加入達家溝。現在寄存站數，自西線安達至南線密門，共有十三站。此外在一九二九年七月十日，因中俄糾紛，遂於東西兩線，作為暫存驛，自十一月五日起，西線富拉爾基及昂昂溪二處，東線阿什河、烏吉密河、一面坡、海林、牡丹江五處，開始混保寄存，為貨主計便利者不少，至翌年一月十日中午，俄恢復平和，東部國境開通，乃撤廢暫存驛。

## 二 混合保管審查大豆之機關

向來之再審查制度，在滿鐵線及吉長線，有二種審查即現在樣本及貨到後抽查，但對於北滿大豆，僅抽查到貨。

滿鐵設定此制之時（一九二七年之輸出期）貨樣之中東線內免費運送，再三與東路交涉，但東路於主義雖贊同，而在實施案，則以見解各異，交涉停頓，以故僅抽查貨到後之樣本。然此種審查，以中東貨車積載量之相差，長春中繼並中東線內貨棧情形均須考慮，先交之貨樣與到後之貨，難於一致，若長此放任，則審查效果極少，審查機關不能完其機能也。

更自一九二九年度之輸出大豆，實施混合保管大豆五級制，各級間之幅甚為狹隘，於是管內審查，益形重要，自一九二九年十二月二十五日開始業務。

## 三 中東線大豆混合保管開始寄存後之成績

該社混合保管大豆之總合格數與中東線合格數之比較，舉示如左（以三十噸車為單位）



年 度 ( 歷 年 )	混 保 總 合 格 數 中 東 之 合 格 數 百 分
一 九 二 二 年	四六、二二七
一 九 二 三 年	四九、九二一
一 九 二 四 年	三八、一三九
一 九 二 五 年	四二、〇三〇
一 九 二 六 年	四九、二一七
一 九 二 七 年	四五、七五五
一 九 二 八 年	三二、八〇九
一 九 二 九 年	三九、九四八
一 九 三 〇 年	三六、〇三九
一 九 三 一 年	五二、五六二

由中東線輸出大豆總數中(包含至連絡驛為止者)混保大豆數量及比例如左(米噸單位)

歷 年 度 輸 出 純 數 混 保 寄 存 數 百 分 比	
一 九 二 二 年	九七二、九〇〇
一 九 二 三 年	一、〇八〇、六四八
一 九 二 四 年	一、二五一、七九七

北滿混合保寄之實施及其成績

一九二五年	一、五二四、二四六	五九七、〇五八	三九・二
一九二六年	一、七〇四、〇六七	六三三、五九八	三七・二
一九二七年	一、九〇八、一六八	七二四、三八八	三八・〇
一九二八年	一、八三一、一八五	三〇五、九二六	一六・七
一九二九年	二、二六六、六三七	五四七、八五八	二四・二
一九三〇年	一、五三三、四〇二	二九三、三七〇	一九・一
一九三一年	一、八四六、八六三	一七七、一四四	九・六

備考 一九二二年度混保之寄在爲兩個月。

混保大豆之寄存數，雖以年歲豐凶而有增減，但右二表所示，中東沿線之寄存數，自開始以來，有逐年增加之勢。一九二四年及二八年，合格數甚少者，因二四年係北滿全體，二八年係雙城堡以北，乾燥不良大豆輸出之故。

一九三〇年以降，混保合格數漸減者，因中東路直接經營以後，對於寄存大豆，課以不正當之檢查費，貨主以免除費用之故，作爲普通大豆發送，在滿鐵線到著站寄存混保之故。

## 北滿之農林

### 第一項 北滿之氣候

#### (1) 特殊點

北滿之氣象狀態與日本較，略記其著明不同者如次：

- (一) 雨季以外，大概空氣乾燥，多晴，居其地者心身爽快。
- (二) 一年雨量甚少，形成所謂乾燥農業地帶，農耕時，特須注意耕種法，努力保持土中水溼，使農作物善於利用之。
- (三) 北滿夏期之熱與冬季之寒相差特甚，備有大陸氣象之特性。極暑時炎威如灼，而朝夕較涼，且時有暴雨，較易消受，酷寒期，在零下四十度以下，亦有所謂三寒四溫，多少可以緩和。
- (四) 每年五六月，有所謂蒙古風，黃塵蔽天，勢不可當者往往有之。
- (五) 綜合北滿重要地點氣溫降水量之觀測結果，試繪等溫線及雨量分布之類似線，於各月察其方向，

大概以戈壁沙漠爲中心，呈南北縱走之奇觀。

(2) 氣溫

氣溫，就其升降徑路概觀之，表示大陸氣候之特性，春秋二季甚短，冬夏則較長。冬季酷寒，氣溫著明低降，地凍至數尺。至四月左右，氣溫急激高升，然高低無常，相差甚大。自七月中、下旬至八月上、中旬，氣溫達最高點，自八月下旬起，漸低降，至九月下旬，忽見低下，在鐵嶺以北，即見初霜。見雪早在十月中旬，至十月下旬，氣溫降至冰點下。寒季中最寒者自一月中、下旬至二月上旬，一年最低溫之紀錄，大都在此期中。

極暑時，最高溫在三十五度以上，極寒時可見最低溫四十度內外之極數。最近之極低溫度，在民國二十年一月十日，曾至零下四十度二分，以較日本之紀錄，以明治四十二年八月六日新瀉縣之三十九度一分爲最高，明治三十五年一月二十五日，旭川之零下四十一度爲最低。由此觀之，北滿實爲日本高低溫度之破悶域。且在以黑河爲中心之地區，極暑之最高溫，達四十度以上，其高溫可比亞熱帶也。

(3) 溼度

溼度，且滿洲全體，較日本遠遜，空氣乾燥。雖在雨期，除降雨日及陰天外，日中以五〇%內外爲通例，最乾季節爲三、四、五月，最乾在二〇%以下者常有之。累年平均溼度爲六五%。

(4) 風

以有大陸氣候特徵之故，一年中變化較少，冬季大概爲西北風，風速較日本略甚，春季西北風漸少，多爲南風及其他方向。夏季風向失其特性，各方向不一定。平均風速稍頹廢，而暴風日數，一年中以此季爲最多。秋季風向及速力，與春天相似。如日本所謂農家厄日，二百十日二十日前後之暴風雨，於滿洲向無此事也。

#### (5) 降水

降雨以六、七、八月爲最多，北滿雨季之降水量，一年總計爲六〇〇耗，中東路東線一面坡附近，在八〇〇耗內，外，入黑龍江省，則在五〇〇耗內外。以較東京一年量二、六〇〇耗，不過三分之一稍強，北滿雨量之少，可以想見。降雨日數每年爲百二十日內外。

民國二十一年七月北滿之大雨，爲有史以來之例外，當時僅七月中之雨量，已達五〇〇耗，近四年中之總降水量爲一〇一五耗。

就每月觀之，一、二月最少，至四、五月漸次增加，以七、八月爲最多（約占每年降水量之四〇%），至九、十月復減少，十一、二月最少。雖在六、七、八月之雨期，連綿降雨數日者甚少見。

#### (6) 蒸發量

蒸發量較日本各地，均甚多，一、二月最少，至三、四月漸增，五月至九月最多，十一、二月最少。

#### (7) 日照時數

在滿洲較日本各地，日照時數極多。一則以地形多平原，無適蔽物之故，而日照時數之多，所以示陰雨之少。每年平均可視作六〇%以上。

### 第二項 北滿農業

#### (1) 土地利用狀態

北滿松花江岸之高燥平地，形成沃野，從高句麗時，已事農耕，低地以江水時有氾濫，今尚棄置為草原。散在東路西線之草原，為城地，以農耕地而論，生產力不佳，若能有多量清水洗刷之法，則土地有改良之望，但現在則水源及排水方法，均覺困難。

概言之，北滿之土壤，較之南滿，富於養分之天然含有量，但作物生育期間極短，是其缺點。

#### (2) 重要作物之收量

北滿各地重要穀類之平年收量，每段以日本斗計，每陌以公升計之，則如左：

(甲) 每段收量

糧食名	南	線哈爾濱地方	東	線松花江下游	呼	海	線西	線
大豆	〇.九八	石	〇.九五	石	〇.九五	石	〇.九七	石
								〇.九五

糧食名	哈爾濱	齊齊哈爾	海拉爾	滿洲里	綏芬河	海東	綏化	綏芬
高粱	一·一五	一·一〇	一·一〇	一·一〇	一·〇〇	一·〇〇	一·〇〇	一·〇〇
小米	一·二〇	一·二〇	一·二〇	一·二〇	一·一五	一·一〇	一·一五	一·一五
包米	一·二五	一·二五	一·二五	一·二五	一·一五	一·二〇	一·一五	一·一五
小麥	〇·九五	〇·九五	〇·九五	〇·九五	〇·九五	〇·九八	〇·九五	〇·九五
水稻	二·二〇	二·二〇	二·三〇	二·三〇	二·〇〇	二·二〇	二·〇〇	二·〇〇
雜糧	一·六〇	一·五〇	一·五〇	一·五〇	一·四〇	一·五〇	一·四〇	一·四〇

(乙) 每陌收量

糧食名	哈爾濱	齊齊哈爾	海拉爾	滿洲里	綏芬河	海東	綏化	綏芬
高粱	一·四三九	一·三七六	一·三七六	一·二五一	一·二五一	一·二五一	一·二五一	一·二五一
小米	一·三九八	一·三九八	一·二八二	一·三四〇	一·二八二	一·二八二	一·二八二	一·三四〇
包米	一·六三八	一·六三八	一·六三八	一·五〇七	一·五〇七	一·五七二	一·五〇七	一·五〇七
小麥	一·二五四	一·二五四	一·二九六	一·二五四	一·二五四	一·二九六	一·二五四	一·二五四
水稻	二·一二二	二·一二二	二·二〇八	一·九二〇	二·一二二	二·一二二	二·一二二	一·九二〇
雜糧	一·四〇	一·三二	一·三二	一·二二七	一·三二	一·三二	一·三二	一·二二七

北滿之農林



北滿植圖

(8) 適宜作物之品種

北滿之普通作物及特別作物最普通栽培者，其種類如次：

(甲) 普通作物

- |    |                      |
|----|----------------------|
| 大豆 | 一窩蜂、四粒黃、小黑臍、鐵莢青豆、貓眼。 |
| 高粱 | 瞎子翻白眼、蛇眼、黑高粱。        |
| 小米 | 黃黏穀、黃谷子、刀把齊、白砂。      |
| 包米 | 黃包米、紅包米、老來嫩。         |
| 小麥 | 火麥子、花腰麥子。            |
| 水稻 | 北海、田泰、青盛、京租、天落租。     |
| 陸稻 | 紅毛粳子、白毛稻子、光頭兒粳子。     |
| 黍  | 黑糜子、白粒糜子、黃糜子。        |
| 稗  | 鎮鏈稗子、蛤蟆頭稗子、黑頭稗子。     |
| 火麥 | 海參崴、牽天白、細麥。          |

(乙) 特別作物

忽布 亞麻 烟葉 甜菜

大黃金、胡把線、大陸黃。

(4) 重要作物之農期

(甲) 普通作物

作物名稱	播種期	第一回拔草	第二回拔草	第三回拔草	第一回培土	第二回培土	收穫期
大豆	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
高粱	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
小米	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
包米	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月中旬
小麥	四月中旬	五月中旬	六月上旬	—	五月下旬	六月中旬	八月上旬
大麥	四月中旬	五月中旬	六月上旬	—	五月下旬	六月中旬	七月下旬
黍	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月中旬
稗	四月下旬	五月下旬	六月中旬	六月下旬	六月上旬	七月上旬	九月中旬
水稻	五月中旬	六月下旬	七月中旬	八月上旬	—	—	九月下旬

北滿之農林



(乙) 特別作物

伊 物 名 稱	種 類	期 第一	次 拔 草	第 二 次 拔 草	第 三 次 拔 草	成 熟 期
夏 麻		五月上旬	六月上旬	六月中旬		七月下旬
大 麻		五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	九月下旬
忽 布		—	五月下旬	六月下旬	七月中旬	九月中旬
甜 菜		五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	九月中旬

地方農民，今尙牢記陰歷之二十四節七十二候，以候鳥之來，淡水魚之游泳，野草發芽開花等爲規準，與是年之氣象狀態相應，不誤時期而施耕種焉。

(5) 當地人之農業經營

(甲) 耕種法

乾燥農業地帶之北滿耕種法，由作物種類及勞動分配上，及可以使用牲畜之程度，稍有不同，大概多用向來方法所謂翻地或墾地，小麥在甫經解凍後，地表僅一〇釐內外融和時，用二心子墾把，於畦之兩斜面，種下兩條。

在翻地時須充分鎮壓，使直至種子之土壤毛細管發達，而促其發芽，但地表面若失之過滑，則地面蒸發旺盛，結果徒費水分，故須稍稍攪亂地表，在種子上層，中斷毛細管，力求減少地面蒸發之方法。

秋耕因勞力及其他關係，不多實行。

(乙) 輪作

北滿農家之輪作觀念，除作物本來之吸肥性與土壤養分之關係外，常注重於經濟的考慮，應市場所需糧食之程度，每年耕作成分不同，在大體上，各地方之輪作，均有一定。

北滿較之南滿，多種小麥，在交通便利處，或有麵粉廠之都會附近，尤多種植。今示輪作之一例如次，雖同一地方，屢有變更如前所述。

地 方	別 第	一	二	三	年 第
哈爾濱附近	大	豆	米、包	米、小	第 一 年
東部	大	豆	米、小	米、小	第 二 年
四部	大	豆	米、包	米、小	第 三 年
南部	大	豆	米、包	米、小	第 四 年
呼海	大	豆	米、小	米、小	第 五 年
松花江下	大	豆	米、小	米、小	第 六 年

(丙) 施肥

以言肥料種類，多為土糞。許多地方均於播種大豆之年施肥。施肥之法，所謂律糞，其施肥量，視土地肥瘠，不一

定。

在新墾地，四年至十年不施肥，地力亦不甚減耗，但數百年來之熟地，則每畝施肥七百斤至千四百斤。

(丁) 開墾

高燥草地之開墾，於早春縱火，以大犁或鐵鋤墾之。在喬林地，伐木後，早春縱火，根株不動，從事耕作，數年後根株朽腐時，除去之。在矮林，於上年秋砍去林木，早春縱火開墾，其通例也。

北滿溼地之特徵，以甸子爲多，同一水系之溼地，亦到處有凹地，各凹地間初無連絡，排水頗爲費事，但若由精密之水準測量，掘成連絡各處之有效排水溝，除極端不良之處，多可由天然排水而謀理學性之向上也。

朝鮮人於溼地開設水田法，造成不規則之畦，播入稻種，普通乾燥地自生之雜草，沒入水中，使永停呼吸作用，自然死滅。但係由溢流灌溉法，一旦發生 *Feetings ovina* (牛芒草?)，則除去甚爲不易。

(戊) 經營面積

北滿農家每月之耕作面積，種種不同，難得平均數字。如都市附近之菜園，經營不滿一天地之小面積，已足謀生，腹地新開墾之處，則大族之一戶，自耕七十天地以上者不少。

至於土地所有面積，更屬不等。一小地主遺產之耕地，分與許多弟兄時，每人僅得數畦，其面積之微末如此，亦有一人擁有豐饒熟地二百天以上，招佃耕種者。

由個人或合股經營荒地之面積，更爲廣大。

第三項 北滿林業

(1) 林地之分布

現在所推定林地之分布，大要如下：

林名	面積	樹種	樹齡	樹合	計
大興安嶺森林	四五二萬町	四五、一四九萬石	九〇、二九九萬石	一三五、四四八萬石	
小興安嶺森林	七三二	七二、二三九	一四四、四七八	二一六、七一七	
伊勒呼里山脈森林	六三二	六三、二〇九	一二六、四一八	一八九、六二七	
三姓地方森林	五四二	四三、八八七	九五、六七四	一三九、五六一	
東部嶺森林	二三四	二四、四一五	五五、七八七	八〇、二〇二	
北滿總計	二、五八二	二四八、八九九	五一二、六五六	七六一、五五五	

四者按我一里當日本五、二八町，我一石(擔)合日本一六一餘貫，以者即換算之煩，故照原文直譯。

(2) 林相及樹種

(甲) 大興安嶺森林

北滿之森林

大興安嶺之西斜面多黃花松，低地混生白樺，高地則雜生榛、柞等。東斜西，以白樺、榛、柞等闊葉樹為較多。至北部，漸成密林，最多者為黃花松，其他如白樺、榛、柞、白楊等，或為單純林，或為混生林。南部地方，愈近索倫，漸多黃花松。

(乙) 小興安嶺森林

概多針葉樹，大部分為紅松，至南方則漸次雜有闊葉樹。

(丙) 伊勒呼里山脈森林

大概多黃花松，針葉樅次之，亦雜有白樺之類。

(丁) 三姓地方森林

係夾在松花江、黑龍江、烏蘇里江間之林地，以有水運之便，早為世人所注目。以主要樹種言，為楸、蝦夷松、楓、野榆、白楊、科木等。

(戊) 東部線地方森林

巨材產量豐富，且樹種甚多，為有名之地。以紅松為最多，除蝦夷松、黃花松等針葉樹外，更產白樺、榆、科木、楸、黃櫨、白楊等闊葉樹。

(3) 林產物大要



建築材料、薪材、木炭、木材半加工料及其他木器，除由中東、呼海、齊克、洮昂等路輸送外，更由松花江水運爲參  
考計，示最近五年中東路輸送統計如左：

(甲) 自線內發送作爲普通貨物之林產物

(1) 西線發送額 (單位噸)

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	四〇、三三一	五一、八〇一	四七、一六七	二四、九九六	六、二一九
板材	—	—	—	—	—
枕木	九九	一六七	七五九	三、〇五六	五五五
木製物品	四二三	四七七	四三〇	四三四	二〇三
中加工品	四五	五二	二一	二〇	二五
木炭	四、六三四	五、五三三	五、五五八	三、一〇五	二、三九一
薪	二一、六六八	二四、四一五	二四、九九五	二二、六六〇	八、三五九

(2) 東部線發送額

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	一七七、〇三七	二二九、八一三	二二六、五四五	一一八、五三〇	五六、七六九

薪	木	中加工品	木製物品	枕	板	紙	紙	紙	紙
	炭			木	材	材	材	材	材
一四九、八七〇	一九、六五二	三六七	一、〇九〇	—	一、二一三	二一、九七八	二一、九七八	二一、九七八	二一、九七八
一七一、四五九	一九、〇三二	四五九	二、四四一	三〇	一、二九一	一六、二三六	一六、二三六	一六、二三六	一六、二三六
一七七、五一八	一七、八七三	一四三	一、四七一	三一七	二、一〇六	一四、二九〇	一四、二九〇	一四、二九〇	一四、二九〇
一五六、四九七	一九、二八八	二七六	一、三二四	三四	一、三二九	一一、二八四	一一、二八四	一一、二八四	一一、二八四
一一一、一五五	一一、九五二	六二四	三三九	—	九五一	一九、六五〇	一九、六五〇	一九、六五〇	一九、六五〇

(3) 哈爾濱管區發送額

薪	木	中加工品	木製物品	枕	板	紙	紙	紙	紙
	炭			木	材	材	材	材	材
八二二	三四	一二六	五二八	—	一、二一三	二一、九七八	二一、九七八	二一、九七八	二一、九七八
一、一六二	八〇	一七三	六五三	三〇	一、二九一	一六、二三六	一六、二三六	一六、二三六	一六、二三六
五七三	四四	二一一	六一二	三一七	二、一〇六	一四、二九〇	一四、二九〇	一四、二九〇	一四、二九〇
三三八	三七	二〇四	四六三	三四	一、三二九	一一、二八四	一一、二八四	一一、二八四	一一、二八四
一八一	一二	一〇二	一三一	—	九五一	一九、六五〇	一九、六五〇	一九、六五〇	一九、六五〇

(4) 南線發送額

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	一八、九八四	三一、四七八	三三、七一四	一八、六一六	六、八〇一
板	—	七一	五六四	—	—
枕	—	四九	—	—	—
木製物品	一、二七三	六六四	七一五	四八五	八四
中加工品	一二八	一七二	四一一	六〇三	五一〇
木	六六	二六	九	五	七
薪	三六	一七	六〇	一九	一五

(乙) 運往連綿鐵路作為普通貨辦理之林產物

(1) 運往烏蘇里鐵路之數額(單位噸)

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	三一、九七四	三三、七九三	四、七〇七	二、五四二	一、一三二
板	九七五	一、一八八	八六七	五〇六	一〇二
枕	—	—	—	—	—
木製物品	一六	—	—	—	—
中加工品	—	—	—	—	—

(2) 運往南滿鐵路之數額

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
木	—	—	—	—	—
炭	—	—	—	—	—

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	七八,〇二六	八〇,四二三	五四,五三三	二二,八四三	二六,四三一
板	—	—	—	—	—
枕	—	—	—	—	—
木製物品	—	—	—	—	—
中加工品	—	—	—	—	—
木	—	—	—	—	—
薪	—	—	—	—	—

(丙) 由迎絡鐵路輸入之林產物

(1) 經綏芬河之輸入額(單位噸)

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	九二	三八六	二〇二	九四	七八

(2) 經寬城子之輸入額

	品	名	氏	十	六	年	氏	十	七	年	氏	十	八	年	氏	十	九	年	氏	二	十	年		
板	材																							
枕	木																							
木製物品						六																		
半加工品																								
水	炭																							
薪																								

第四項 日本移民

(1) 日本人移民

偽國成立後，日本移民於滿洲者，僅佳木斯腹地、永豐城之自衛移民團，此後如能確保治安，計劃得宜，資本豐富，經營又得其人，則一般移民亦可積至，有歸農土著之機運，但無論如何，當地人之農業生產費極低，後來者與之對抗，歸農於素不熟悉之地，而使成功，則移民之爲物，必選其素質良好者，專收勤勉之農家，選定有利位置，經營農場，考慮日本人之習性，種植品種良好而有利之作物，飼養家畜，家禽，從事於農暇時之農畜加工及一般家庭手工業，且行漁獵，而生產貯藏販賣，加以合理的統制，以農家自身論，竭力爲多角式經營，以移民團而論，盡所產業組合之長處，實施就地經營時，雖大有成功之望，但先決問題，即素質良好之移民及優秀適宜之指導者，甚感困難，加以治安尙不完全，商租地內之本來居民，固滿敬活，使其遷讓，實爲不易也。

以移民言，不必純農，半工或半商，亦無妨礙。此處假定爲純農，豫想哈爾濱附近之農家收入，大致如次：

(甲) 農產收入

旱田收入

普通作物

(大豆、小豆、小麥、小米其他糧食及棉)

特別作物 (煙葉、甜菜、亞麻、薄荷、大麻、忽布、高麗參)

園藝作物 (白菜、馬鈴薯、甘藍菜、蔥、蒜頭、蘿蔔、草楊梅、花卉及一般隨時栽培物)

水田收入

水稻穀及稻草

(乙) 畜產收入

役畜收入

勞銀 (出租牛馬之勞銀)

糞尿 (土糞用)

仔畜 (役畜所產者)

用畜收入

生肉 (牛、豚、綿羊、山羊、兔)

仔畜 (豚及其他家畜所產)

生乳 (牛、山羊)

糞尿 (土糞用)

羊毛 (綿羊)

家禽收入

鳥肉 (雞、家鴨、火雞)

鳥糞 (土糞用)

北國之森林

11011



北 滿 州 製

鳥卵（鷄卵、鴨卵）

（丙）加工收入

農產加工收入

精穀（白米、小米）

製麩（小麥麩、馬鈴薯粉）

乾燥（煙葉、帆布）

精製（甜菜、薄荷）

畜產加工品

肉製品（燻肉、香腸）

（丁）家庭手工業收入

製造農場用具

蓆包（糧食及其他用）

草繩（繫縛包裝用）

製造一般用品

110E

製油（大豆、亞麻）

釀造（酒、醬油、醬）

製線（亞麻、大麻）

製藥（高麗參）

乳製品（牛酪、乾酪）

馬具（乘馬具及駕馬具）



造花（裝飾用）

麻繩（粗細種種）

網篋（柳木箱及手提籃）

（戊）漁獵收入

捕野獸

獸肉（野兔野鹿及其他）

獸皮

捕禽

鳥肉（雁、野鴨、野鷄、白鳥、山鷄及其他）

鳥禽類

羽毛（填充椅子及墊褥用）

捕魚

一般淡水魚

（己）貯藏販賣收入

蔬菜及其他市場物品不足時，價值有暴騰者，故此等農產物，須貯入地窖，或適當之處，待昂貴時，直接售與消費者，謀增加收益。

（庚）雜項收入

光緒之農林

1104

採冰收入

夏季所需多量之冷藏用冰塊，在冬日農暇時，從松花江或他處採取販賣。

牧草收入

自刈草地所收良質之飼料牧草，從而販賣之。

臨時收入

土工受雇及其他臨時收入。

農家由此種種所得收入總額，視其場圃管理狀態，耕種面積，加工畜產之程度，副業如何，勞力之過不足，及向來之經驗、技術、勤惰如何，縱使同一農地，經營同一面積，而各家收入不同，無待論也。

北滿各地，現在仍有小股之義勇軍充斥，故在萬一之際，縱可得日軍之援救，然開至現地，總須相當時間，故向腹地移民，仍以自衛移民團為適當。大都市附近，去日軍駐紮處不遠，易以低價獲得耕地，俟日軍小部分駐該地後，一般移民，始可遷入，縱曰如此，而對於乘虛狙擊之暴客，常須深加考慮，如建築物者，以警備之故，須特別構造，注意增壁等側防，須參入築城法之程度，實為必要也。

若使自衛移民團，繼續向腹地各處移殖，特須置重統制，在日本內地之豫備教育期間，作為五個月以上，使通曉現在殖民上必需之事項，充分實施移民之訓練，移殖後不致有患病、除名、送還等事，在日本出發以前，制定罰則

等，於不良分子，不與以策勵之餘地，務使團體健全發達，須充分注意。

對於移民本身之素質，須嚴格調查其家世，例如精神上，有缺陷之人物，常累及鄉黨者，不許入選。市町村長，或在鄉軍人分會長，對於下記事項，非能保證不可。

(甲) 身體強健，思想堅實，充分有自立之覺悟者。

(乙) 農村出身，多年從事於水田旱地家畜飼養，經驗豐富者。

(丙) 務求已受教育之在鄉軍人，在營時成績優秀者。

(丁) 系累不多，其所扶養之家族，除妻子外，如弟甥等，專歡迎勞力旺盛之青年。

(戊) 能受困苦艱難，作為萬一之備，在移民補助金外，其款百圓以上者。

(己) 為農戶主者，係次子三子以下而非養嗣子者。

(庚) 品行方正，不好飲酒者。

自衛移民團之數，一團約五百戶為宜，作為精神方面之指導員，須注意下記各點，極欲得少數理想的人物焉。

(子) 意氣活潑之現役將校。

(丑) 對於殖民有極深興味與充分熱心。

(寅) 人格高潔，充滿堅忍不拔之精神。

(卯) 特需理解現代思潮者。

(2) 朝鮮人移民

北滿在北緯四十八度以南，相當有日照時數，無水害而可隨時得有豐富灌溉水之地方，只須選擇得宜，無給何處，均可栽培水稻，故此等地方，均宜於朝鮮人之移住，但朝鮮人之歸農，特須注意次列各項：

(甲) 交通便利，與米消費地方相近之土地。

(乙) 官稅由經營土地者負擔，地方稅由各農戶負擔。

(丙) 由日本總領事館警察署，使相當數之警官駐在該地，加以保護。

(丁) 防遏不逞鮮人闖入，不與以策勵之餘地。

(戊) 倚賴親戚，徒知坐食之朝鮮人，禁止入鄉。

(己) 防衛匪賊，維持鄉內治安，須充分考慮。

(庚) 統制產穀之摺白及販賣。

(辛) 須防鮮人於收成後竊取潛逃。

(壬) 加工畜產，獎勵副業，謀增加鮮農收入。

(癸) 必要時亦可貸與春耕資本或食糧。

## 北滿之畜產

### 第一項 概說

廣漠之滿蒙，尤如北滿地方，為天賦之畜產地，將來為偽國唯一家畜生產地，易而言之，不但具有家畜供給地之素質，日偽兩國努力改良家畜素質而謀增加產額時，充兩國畜產品之需要，且有餘剩。試一思及日本之現狀，於狹隘土地內，包容過剩之人口，如農業者，已變為極度集約，粗疏產業之一般畜產發達，到底在不能容許之狀態也。至於日本之家畜及畜產品需要，隨文化之急進，而高速度增加。如能由生產費低廉，僅隔一水之滿洲，取得優良牲畜並其生產品時，何苦求諸生產費高昂而遠隔之歐美，或自澳洲輸入。舉其大畜產輸入全部，仰給於滿洲，蓋不期而至也。

滿鐵自昔已着眼於此大綱，與夫由此而生日偽兩國之福祉，於公主嶺創農事試驗場畜產科，二十年如一日，專研究滿蒙家畜之改良，羊豕之改良試驗，業已完美成功，目下已逐漸收其效果。自民十六年度起，又以哈克尼，盎格魯，腦門，技特蘭，盎格魯，阿拉伯系種，改良蒙古馬，主要以屯朋種，新門塔種改良畜牛，並肥育試驗，及關於雞之改

良試驗，飼料作物之栽培試驗，牧草野草之適否，價值試驗等，專心邁進，近來已確信為同樣之成功。夫如是，滿鐵既示以的確之途徑，倘日、偽二國，能不問官民，同心協力，向家畜之改良增殖猛進時，深信上述理想，不難較速完成也。

然於理想之實驗，有一最難之障礙，不能付諸等閑者，即滿鐵地方，不幸為各種獸疫之巢窟。從前南滿地方之日本企業家，成功即在目前而遭挫折者，皆不外輕視獸疫之結果。對於獸疫抵抗力最強之本地種，年年所產莫大之頭數，尚為獸疫所奪，則其損害，可想而知。以故在此等地方，於獸疫初未考慮而從事企業者，如以策羅盛水，無非蹈前人之覆轍，況能力進化之改良種，其抵抗力低減，又為不可動搖之原則乎。

本此見地，以助長滿、蒙畜業而負保護之使命者，為奉天之獸疫研究所。自民十四年創立以來，銳意製造獸疫之免疫血清及豫防液、診斷液等，且努力於各種獸疫之調查研究，逐年見其成績，所補於滿蒙畜產者極大。以上所述，滿蒙畜產改良上，可稱雙璧之二機關，為滿鐵二十年來，每年不惜數十萬金，繼續研求之施設，官民當局，竭力利用此種機關，從事於畜產資源之開發，蓋當務之急也。

然地面雖稱遼闊，試繪滿蒙地圖，今日尚純然為牧畜地帶而遺留者，唯有西北地帶，即呼倫貝爾及內蒙而已。且所謂蒙古遊牧之民，與家畜悠然逐水草而生者，尤為呼倫貝爾地方，無愧為東省全部之畜產代表地。東以興安嶺之山險為垣，西由額爾古納河與俄領為界，農業之侵略，以興安嶺為境，不及此地。北滿各處，往昔之遊牧時期，雖完全一變，惟有呼倫貝爾，尚為古來之曠野。中東鐵路，雖已橫斷此地，呼倫貝爾之經濟價值，早經向上，而當地之蒙



古人民，尙沈迷於從來之夢境。此外如松花江下游，海倫、克山諸地，亦多產家畜，頭數亦頗不少，但既成爲耕地，則於畜產，無大意義。故論北滿畜產者，其基礎宜置於呼倫貝爾也。

呼倫貝爾之家畜，爲牛、馬、綿羊、山羊、豚、駝及家禽，以下自畜產價值上，主要就牛、馬、羊、豚、家禽及其生產工業，畫一理想線觀之。

北滿一帶，果飼養若干家畜，爲基礎問題，而各統計所示資料，種種不同，實際從地理上交通上觀之，完全之基本調查，在目前尚不可能。爲參考計，據當地車務所之推測，北滿之家畜總數，約有八百三十萬頭，其中有牛九十四萬，馬匹（不含驢、騾）百六十萬，綿羊二百十萬頭，豚三百三十萬口，其他估計三十萬頭。

次則以畜產爲主體之企業，一言蔽之，可謂有稟。卽土地豐饒，地價低廉，各種飼料價廉而豐富，勞工廉價，在生產工業上，畜產品原料之低廉豐富，且易於購買等，備有許多良好要素，以下逐項概論之。

## 第二項 家畜

### (1) 馬匹

北滿馬匹，大約可算作百六十萬頭，合之驢騾三十餘萬頭，約爲二百萬頭。俄北滿一地，已淪爲日本所畜全部頭數矣。

馬匹除鐵路沿線市街有少數俄國馬之外，幾全屬於蒙古馬。毛片以青馬爲最多，桃花馬次之，栗騾最少。體格矮小，普通高一·二二——一·四〇米，其中以一·二五——一·三〇米者，占大部分。體重二五〇——二七〇公斤者爲大多數，而胸幅胸深較大，四肢骨格粗大，一見知其粗野，不上品格，感覺大抵遲鈍，然性質溫順，富於耐力，體質強健，能受那寒酷暑，且能甘粗惡之飼養管理，是其特徵。產地以呼倫貝爾爲中心之遊牧地帶，應北滿一帶農耕搬運之需要，亦有爲南滿東三省之軍馬，移出相當頭數者。雖在目下，呼倫貝爾放牧地帶，貧戶亦各有馬三數匹，富家畜數百頭至數千頭者不少。

於上述現狀之呼倫貝爾，移入宜於滿洲之馬種，改良蒙古馬之缺點，助長其天賦之長，不但於經濟上有利，微諸今日事變，殆亦爲有國者之緊急問題也。

騾無繁殖力，驢過於矮小，不足勝於能卒，但騾用於搬運，騾可乘可曳，均溫順而甘粗食，飼料儉省之農家，多樂用之。

### (2) 牛

牛自用途上大別爲(1)擠乳用(2)食肉用(3)役使，自體格上，可別爲滿洲牛、蒙古牛及洋種牛(主要爲斯門塔種系)。

北滿一帶畜牛總數，無確實資料，只能推測，大約視作九十四萬頭內外，當無大差。其中主要爲俄人所飼乳牛，

分布於中東沿線及三河地方，據云其數約五萬內外。在中東沿線者，大部分爲路員所飼養，在哈爾濱，路員約三〇%，在沿線約四〇——五〇%飼養乳牛。擠乳之大部分，爲自家飲用，所餘供給市場或製酪工場，而爲家族之主要副業。三河爲肥沃之地，以農業爲主之俄人，早多移住，此爲彼等之食料，或作爲副業，一同移入，故既爲主要食料，又爲唯一之副業也。

食肉用牛，主要爲呼倫貝爾所產蒙古牛，及其他農耕地之老牛。作爲食肉用而出於市場之牛，年約二——三萬頭，所謂蒙古牛七〇%，農耕地之滿洲牛，爲三〇%之比。呼倫產蒙古牛之移動，幾盡爲閩牛，牝牛以蕃殖之故，而呼倫貝爾之蒙古人，自不肯以牝牛傳諸市場。市上所賣閩牛，普通爲五——八歲之幼牛，故其肉質，在北滿市場，可居第一。蒙古牛本無人工保護，又不給以濃厚之飼料，所謂草牛，自然長成者，故肌肉之間，缺少脂肪，以較他處所產，不能謂爲優良。若此種小牛，能利用北滿之肥碩飼料，以科學的肥育之，決不亞於青島朝鮮牛肉。雖在現今，觀其屠宰之多，亦足證肥碩事業之有效也。

力役牛之分布，限於興安嶺以東，大概僅足自給。體格較小於呼倫貝爾所產，爲滿洲牛與蒙古牛之雜種。牽引力雖不大，然能受粗惡之飼養管理，性質溫順，與居民巧妙之駕馭法相俟，數頭連繫，使之耕耘，或從事運搬，與馬同爲農家經濟之基本。

在呼倫貝爾，畜牛之於蒙古人，爲主要財產之一，彼等以此爲日常食物，除供給牛乳及肉，以役使而論，亦不可

缺。彼等夏季逐水草而居，冬季遷入丘陵間之盆地，運搬一切家財，供給飲水，或作為燃料之牛糞，又如搬運畜產物入市，皆非牛不可。雖非農耕地之呼倫貝爾，亦為不可或缺之物，故無論如何貧乏，必有牛車數輛，牛數頭或數十頭也。

### (3) 綿羊

飼養綿羊，除與安徽西，即呼倫貝爾以外，無足觀者。呼倫為全滿產羊地之首位，故以呼倫貝爾之綿羊為基礎而概論之。

呼倫貝爾雖為邊陲，然地味之肥沃，水草之豐饒，非南滿或內蒙可比。故畜產為當地人民生活之全部，飼養頭數最多者為綿羊。一戶至少數十頭，多至數千。該地總數或謂百五十萬，或稱二百萬頭云。

以種類言，原有種所謂蒙古羊，占大部分，此外飼養少數後貝加爾羊及其雜種。蒙古人向以蒙古羊為主，食肉或搾乳。羊毛製氈 (Wool) 為貴重之家財，或賣作生活費。羊皮鞋成衣服，或賣作收入，善於利用。故為支持生活之重要家畜，其飼養之數所以多於牛馬也。

稱為後貝加爾羊者，以黑色羊為主，移住於北部呼倫貝爾之俄人飼養之，專為防禦毛皮之用，其數不多。此外有極少數西洋種，即美利奴種，羅格尼馬修種，以改良蒙古羊毛而飼養，尚不足置議。蒙古種之毛質，頗為不良，不堪為製絨之用。蓋不但有許多粗硬之毛，且毛質脆弱，夾雜死毛，其用途僅限於下等毛織物 (Carpet Felt) 下等毛毯

之類，肉質比較優良，以覓食之故，每日爲長距離運動，肌骨發育佳良，頗稱頑健，生體量普通化爲二五——三五公斤或五〇公斤，屠體爲四〇——五〇%，故蒙古羊可稱爲食肉用皮之種。產毛量少，爲一大缺點。以用皮之立場言，固不願毛之過密，在氣候上非羊皮不可，此須與地理關係一同計及也。

#### (4) 豚

豚算作三百萬頭，農耕地皆備飼畜，爲農家主要副業，與南滿無大相差。農戶各飼數頭至數十頭，均自由放牧，絕無例外。北滿農家所畜者，與南滿同，均爲黑色之中國種，毫無改良。此外中東沿線俄人所飼俄國種與育克西亞雜種之白豬，頭數不多，體格大小亦不等，體型大概與育克西亞種相似。

要之北滿之豚，僅能自給，農家所餘，鬻諸市場，供北滿各都市之需要。

#### (5) 家禽

北滿家禽爲鷄、鴨、火雞及鵝，占大部分者爲鷄，此外數目不能與鷄相比。鷄及鴨，農家多有，火雞惟沿中東線俄人畜之。飼養家禽，在飼料關係上，隨屬於農耕地帶，農家必養家禽，與飼豚同爲主要副業。北滿近以耕地面積激增，家禽飼養，亦著明增加，但不易明其具體數目，亦毫無人工改良，全部均爲原有之中國鷄。

試舉現在飼養家禽（以鷄爲主）最盛之縣如左：

南 線 雙城、榆樹、五常、德惠、農安、長春。

北滿之畜產

北滿樞紐

東線 阿城、濱、珠河、齊河、海安。

呼海線 呼蘭、蘭西、綏化、巴彥、望奎、青岡、海倫、拜泉。

西線 安達、明水、林甸、龍江。

第三項 獸疫

獸疫發生，不限於北滿，南滿及內蒙，疫種亦復相同，但作為畜產地北滿之重要性，必須慎重考慮。以下就主要獸疫之限於東省者分項述之。

(1) 鼻疽炭疽

鼻疽主要為蔓延於人馬之疾病，普通稱為馬鼻疽。自細菌學言之，由屬於桿菌之不動性鼻疽菌感染。滿蒙一帶，蔓延於馬屬，被害甚大。自公衆衛生上言之，東省居民，到處均暴露於此種危險之下。最近在大連及瀋陽曾見感染本病而死亡之數例，皆非接近家畜之人。在日本病院，始究明其細菌，故直接與家畜相親之多數鄉民，雖犯此病，不知病名而死者，為數意必不少。年來在奉天獸疫研究所檢出者，舉其數例以供參考。

年	區	別	檢	查	頭	數	鼻	疽	下	出	數	檢	嬰
民十	九	年	一	次	奉	天	省	各	縣	共	計	一	一
奉天省各縣(瀋陽) 七七八一 四一八 血清反應病理解剖應用													





民二十一年	市上客馬車(大通)	一、三七〇	二八	血清反應,病理解剖並用
民二十一年	軍馬車。牧之土產馬(全滿)	一、五〇七	二二一	血清反應,病理解剖並用
民二十一年	日本軍馬(全滿)	二、三一〇	三一	血清反應,病理解剖並用

以上不過一例，而蔓延於全滿者已如此。在感染初期，雖專家亦難診斷，惟特血清學、病理學、及細菌學檢查，病勢漸進，次第瘦削，皮毛失其光澤，大抵全無生氣，鼻內生有潰瘍，流出膿汁，或身體生有潰瘍狀如噴火口，黏稠膿汁，漏出不止。其鼻涕、唾液、膿汁中，含無數鼻疽菌，為傳染原因。此病人馬均能感染，以現今之醫學，尚無治法，感染與受死刑宣告無異。

其次可怖者為炭疽，與鼻疽同，常散在全滿，由不動性鏈桿菌，即炭疽菌發病，為人畜共通之傳染病。人類自不待言，除鳥類外，所有家畜，均能感染，罹病後之經過，非常急性。此病最可厭者，為病菌之抵抗力強大，在地表醃寒、酷暑，暴露於雨雪中，經二十餘年，尚證明其不死。傳染徑路，或直接或由病畜或由畜產物之二者。人類感染，似多由於後一種。在中、日畜產品交易關係上，最感危險者，為全無衛生施設之滿洲腹地，所收集之畜產物，尤為獸皮、獸骨、獸毛類之輸入日本內地。如獸骨者，大半均為野間倒斃之獸。昔年以炭疽感染之故，歐、美諸國禁止日本製之毛刷入境，在日本內地，亦以毛骨加工中，或用骨粉，而人畜有感染炭疽之例。此事至少亦為原料地滿洲所不能不負之責任也。



本病一經發生，病毒甚不易中絕，但與鼻疽等不同，苟措置得宜，可完全預防，且可治療也。

(2) 牛疫 牛肺疫

自經濟上言之，不能不以牛疫為最重要之獸疫。牛疫與豚霍亂相同，非細菌性病原而由於濾過性病原體。緻密之無絨濾過管，普通細菌不能濾過，而此病原體，能透過管壁，反除去夾雜物質，變為純粹，毒力更猛，現在之顯微鏡，當然不能見之。此病徧伏於滿蒙各地，東西南北，隨牛之移動，常威脅滿蒙之畜產界。如關東州滿鐵附屬地之牧場，往往受其沈禮，陷於全滅者，不止一再。數年前在呼倫貝爾及外蒙，牛疫流行，東路當局曾以一千萬元之免疫血清，並召集數百名技術家，努力防遏。此等大流行，數年或十數年一見。至於數十頭程度之小流行，則每年各地均有之。診斷雖常人亦較易知，即忽發三九——四二度高熱，經一——二日，乳頭部，齒齦部及舌等處，生特異潰瘍，學術上現所謂白喉變狀，經三五日，以猛烈下痢或血便而斃。其次為牛肺疫，此由么微之肺疫菌感染，與牛疫不同，主要為慢性經過，故流行狀態，不如牛疫之峻烈，但亦如鼻疽，確實之豫防治療，均不可能。加以慢性病之故，病毒存積較久。診斷在生前除專家用血清反應檢查外，難於確認，病勢進行者，頻發咳嗽，毛無光澤，營養不良。

(3) 口蹄疫 氣腫疽

口蹄疫數年來幸未大行，但腹地豈成不免。十餘年前以從東省侵入本區之故，朝鮮之產牛界，曾受一大打擊。由此思之，吉林省，沿海州方面，或有病毒存在，未可知也。

氣厥症在東省尙無發生之報告，但朝鮮國境地方，似有相當被害，不過技術者未曾遭遇，意必多少有之。

(4) 豚霍亂 豚疫 豚丹毒

豚霍亂與牛疫，其流行狀態及病毒性狀，完全相似。故養豚極盛之東省，豚霍亂之爲物，合全境計之，有如何莫大之損害，不能想像也。

此外在東省，豚疫亦與以相當之被害，惟本病主要感染仔豚，數年來關東州及滿鐵附屬地等，由當局之努力，似已大爲輕減。

豚丹毒僅在關東州，有少數發生之報，全體上不甚重要。

(5) 羊痘 鷄黑死病 鷄霍亂 寄生蟲病及其他

羊痘蔓延於北滿及內外蒙羊羣，時侵入鐵路沿線。上年會與蒙古羊一同輸入日本、朝鮮，大起恐慌。本痘之死亡率雖不甚高，而於最要之羊毛產生上，有莫大影響，故視爲重大傳染狀況，屬於緩慢之部。

次爲家禽傳染病，流行最廣者，爲鷄黑死病，如數年以前，東省到處猖獗，如某地方者，一時不見鷄影。其次危險者爲鷄霍亂。此與鷄黑死病不同，有免疫血清，措置得宜，在某程度爲止，有預防之道。

寄生蟲症，在北滿尤要者爲寄生於豚之旋毛蟲。現在東路經營之沿線屠場，宰豚總數之二五%，哈市屠場有一·五%，檢出寄生蟲。本症不僅豚類相傳，以豚肉之故，人體亦能感染，變爲營養障礙及麻痹性疾患，爲必死之症，

故諸外國，於豚肉檢查，特別嚴厲。寄生於腸內之母蟲，所產卵而成之仔蟲，經淋巴管血管而入肌間，遂石灰化，起前述障礙，奪其生命，無臨床診斷法，因無治法，蓋極危險之寄生蟲疾病也。

#### 第四項 畜產改良設施

##### (1) 農事試驗場畜產科

畜產科如第一項所述，自民十六年創始以來，以改良滿蒙各種原有家畜為目的，用美利奴、莎司頓、西魯白沙種配蒙古原來之綿羊，為改良毛質及肥碩試驗，用加拉克耳種為改良皮張試驗等，開拓綿羊資源，又以巴克西亞種為改良豚肉試驗，用泰格魯、腦門、技特蘭、哈克尼、阿拉伯系種改良產馬，由屯朋種為畜牛改良試驗等，使各專門技術家，努力於各種試驗研究之結果，綿羊毛質改良，肥碩試驗，大體已達所期之目的，最近當可實行。此外每年亦有貴重之成績公表，期其為滿蒙畜產改良上唯一之指針也。

##### (2) 獸疫研究所

滿蒙之地，最適於生產家畜，其數實有二千數百萬頭，以滿蒙主要產物之一，占極重要之經濟地位，與支配滿蒙經濟界之農產物，尤有密切不離之關係。且如牛、馬者，與鐵路同為滿蒙輸送機關之一大因子。然向來對於滿蒙家畜，毫無衛生設備，故滿蒙之地，當然為各種獸疫之巢窟；於畜產經濟上，有可以寒心之影響。各種寄

生蟲亦頗多，每年因此所受損失，可推定爲一千萬至二千萬圓。

滿鐵有鑑於此，乃作滿蒙獸疫之調查研究，並製造各種免疫血清，豫防疫及診斷液等，以徹底防止滿蒙獸疫爲目的，自民十三年度起，作爲兩年繼續事業，在瀋陽設獸疫研究所，民十四年成立，開始各種事業，如前所述，漸有可觀之成績，迄於今日。

本所分爲事業科與研究科，事業科別爲八部，即牛疫、豚霍亂、炭疽、狂犬病、家禽霍亂、Tuberculin, Valain, 大動物並培養基。本所開始，同時着手製造各種血清豫防疫及診斷液，成績均在豫期以上，較之農林省或朝鮮總督府之製品，有過無不及。其所製品，如有希望者，不論社內社外，均可分給，即於實際應用，亦復懇切指導也。

研究科成於獸疫之研究，調查、原蟲、寄生蟲、病理、試驗動物、圖書、講習八部，爲滿蒙家畜發生各種傳染病、寄生蟲病之研究調查，又不時舉行講話或實習，開發一般獸醫及畜產業者之知識，與所外互相提攜，努力於滿蒙家畜之防疫焉。

此外研究科不問內外，凡請求家畜家禽並畜產物之衛生的檢查並鑑定者，均可應之。

### (3) 種羊 種豚 種鷄場及種乳牛育成所

農事試驗場畜產科，綿羊改良試驗之結果，既確知可以技術使之改良，於是以改良增殖滿蒙數百萬綿羊爲目的，於是開設數處種羊場，在育成分配優種羊方針之下，於公主嶺、黑山屯、沙里，各設種羊場一處，實施所產種羊

之分配。但黑山屯、沙里兩處，以現在事變之故，形同關閉矣。

滿洲原有豚之改良，自民十六年以來，於公主嶺農場畜產科，試驗研究之結果，由巴克西亞種豚而改良，確知其成績良好，乃以改良八百萬滿洲豚之目的，於鐵嶺、鞍山、撫順、瓦房店及鄭家屯，開設種豚場，為巴克西亞種豚之繁育，而分配於各地，同時以其壯種豚，與地方原有之牝豚為餘勞下種。又在民二十年度，於大石橋、遼陽、開原、四平街、大屯、本溪湖、鳳凰城、洮南、海龍九處之苗圃試作場及其他會社之農事機關，各飼養壯種豚二頭，與附近原有之牝接種。對於僑居南滿之日人，獎勵其養雞，與以優良種禽及種卵，故於民十九年，在瓦房店設種雞場。種雞為白色之來格烘，及羅特亞蘭二種，再分配優良種卵。

又以滿鐵沿線之乳牛改良為目的，於公主嶺農場內，設種乳牛育成所，生產優良種乳牛，並可出售，且有沿線牛乳業者優良種受託育成之計劃。自民十七年末，從日本運來附帶司登種牝牛六，牡一頭，作為基本牛種，目下尙專心在繁殖育成中。

## 第五項 畜產工業

### (1) 製酪工業

北滿出產牛酪，在俄人移住以後，即中東路敷設後是也。

中東路工程開始，沿線陸續見俄人移住，彼等生活所必須之乳牛，亦同時運到，加以飼養。逐年移住者增加，乳牛之數，亦當然與之並進。餘剩乳之處分方法，遂以家庭工業，製成牛酪。其後感覺製品之統一，品質之向上，批發法之合理化等，必有專門製造工場，而各地遂有牛酪製造組成，如海拉爾、札蘭屯、昂昂溪、安達等地是也。此等組合員，主要為中東路員，故房屋機器，鐵路當局雖與以援助，而各地成績，均不能謂為良好。

其後俄國革命，從俄國逃出，越額爾古納河，向呼倫貝爾之吉拉林一帶，避難之後，貝加爾白俄，見蘇維埃政府成立，知歸國無望，自一九二一年起，即移住於牙克石、根河、特爾布勒河、哈布爾及羅爾格勒河流域，形成部落，以牧畜為務。最可注目者，為當時已住在海拉爾之伏龍巢夫。當中俄國境閉鎖，西伯利牛酪不能輸入之際，已着眼於牙克石背後地及三河地方（前記根河、特爾布勒、哈布爾河流域）之牛酪工業，一九二四年，在牙克石及前記地方之大部落三處，設立工場。其後工場數日增，僅北部呼倫貝爾，已有十八工場。其後逐年以潤澤之資本，自牙克石至該地，每日運行廢託車，往路滿載日用雜貨，歸途從各工場蒐集製品，獨占二重利益，乃一九二九年之中，俄紛爭，及此次呼倫貝爾事變，受有相當打擊，加以住民於其壟斷厚利，發生反感，遂使彼等成為聯合組織之牛酪工場。伏龍巢夫工場，今已不復見昔日之隆盛。現在該地方產額之六七成屬於組合工場，伏龍巢夫所產者三四成而已。

中東沿線，今仍為伏龍巢夫所獨占，除牙克石外，於免渡河、札賚諾爾、海拉爾、興安、博克圖、巴里木、札蘭屯、安達、哈爾濱、一面坡等，均有工場，本部設於哈爾濱，司製品之統一及販賣。



北滿之製酪現狀，大體如右，計其將來，則青草豐饒之西線及呼倫貝爾，大約最為有望。如哈爾濱者，乳牛雖多，而鮮乳之需要亦廣，故購入價廉之原料乳不易，企業上不甚合算。轉就呼倫貝爾察之，夏季青草繁茂，可省乳牛飼養之勞費，冬期刈作乾草，藏之過冬，飼養費之少，出乎意外，故原料乳之價廉，自可不論，且以乳牛體質不甚優良之故，脂肪含量較高，於牛酪製造業，可謂完備一切重要條件。故將來呼倫貝爾地方，可謂為北滿製酪工業最宜之地。取當地蒙古人、白俄人所產原料乳，擁有充足資金，而經營方法又能合理時，該地之製酪工業，有異常進展之可能性也。

## (2) 皮革工業

皮革工業，以畜產地廣大之北滿論，當然豫料其發達，但以地理的條件，與夫文化落後之故，幾無可視為科學的工場者。哈爾濱之雙合盛，亦不過維持科學工場之面目（參照第七章第八項皮革工業）。蓋北滿之嚴寒，於毛皮或皮革為絕對必要，其需用莫大。以充此需要之故，向來家庭的鞣皮業雖發達，然僅沿製幼稚成法，初無進步，其質地，無足言者。若以科學的技術，具有資金，則北滿之皮革工業，尙為有望，而企業的價值，亦復充分。加以原料之豐，物價之廉，勞力之便宜，均為有力之條件也。

哈爾濱市之唯一工場，約占全市產額七〇%之雙合盛工廠，舉其一年之生產額及價格之概要，大致如次：

雙合盛工廠（一九三一年以前二三年間之平均數量）



其他所謂家庭工業之主要者，約四十戶，每年平均約賣出一百萬元。

附考 元爲哈爾濱大幣。

(8) 骨粉工業

北滿到處出產獸骨，主要之集散地，以哈爾濱爲第一，次爲海拉爾、阿什河、安達、滿洲地方。哈爾濱人口算作四十萬，食肉需要多量，故獸骨集散亦鉅，更由呼海沿線及松花江岸集合者，亦達相當數量。

海拉爾爲北滿第一家畜集散市場，且以獸肉爲主食之蒙古人特多，所產獸骨，亦多於人口之比例。阿什河爲中東路東線第一大市，人口六萬，安達、滿洲、爲拜泉、克山方面來貨集散地。然今之北滿，無可視爲骨粉工場者，農家除自用之外，大部分爲大連有工場之滿蒙殖產會社所收買。至數年前爲止，有相當數量，爲海參崴俄人工場所收，但其工場，近年已有關閉之狀。滿蒙殖產會社，僅哈爾濱之輸送量，每年約爲一千至二千噸。最近以骨粉價值下落，

種類	數量	別名	產量	賣價 (以布度計)	備註
羊皮			100,000布度	100—150元	各種合計
克魯姆皮 (藍色)			30,000布度	200—1000元	
克		脫	3,000布度	800—1500元	每枚數約爲七五,000枚
克魯姆皮 (中國鞋適用)			30,000布度	28—35元	
紅皮			18,000布度	25—50元	

東路運費太昂，收支不能相抵，在休止狀態之中。

(4) 食肉用牲畜之肥育

哈爾濱及其附近，為北滿之油房、製糖、釀造工業之中心地。以其副產物而論，豆餅、糠及酒精，豐富而價廉，不儘此也，左近控有滿洲、安達、小蘆子等牧草產地，於飼養家畜，具有優秀技術之俄人甚多，故呼倫貝爾所產牲畜，在哈爾濱肥育，意為最有望事業之一。且冬期呼倫貝爾地方，飼料難得，家畜瘦瘠，管理喂養大為不易，乘市價跌落之際，大量收買，運入哈爾濱，以謀肥育，不僅大有利於企業，從呼倫畜產資源開發上觀之，其裨益亦不少也。

惟有最大障礙，足以阻止事業之發達者，為中東路之高率運費，但一般日人於畜產事業，缺乏經驗，與夫當地人缺少科學的肥育知識等，亦其一因也。

(5) 開設家畜市場

北滿家畜集散市場之哈爾濱、海拉爾等，以欲使其集散圓滑之故，開設集散市場，誠為急務，自不待論，現在當局亦承認其必要，在最近將來，當可實現也。

市場不獨在營利上有望，於人畜衛生上，亦有重大意義，亦不待言，徵諸日本事實，即可明瞭矣。

(6) 家畜運往日本

以家畜論，運往日本最多可能性者，為肉用牛。如前所述，哈爾濱及其附近呼倫貝爾地產牛，如能肥碩，而又能

實施預防檢疫法時，輸出日本，蓋相當有望也。

北滿產牛，較之南滿，自不待言，即較之青島、朝鮮牛，如能施合理的肥育法，則以食肉用牛而論，任何方面，決無遜色，蓋一般之定評也。

## 北滿之水產

### 第一章 北滿漁業沿革

北滿有松花江之大水系，幾集合北滿全體之水流，故松花江本流，水量極足，魚類亦頗豐富。然以人煙稀少，無大規模之捕魚，任其自然繁殖，儼然有養魚場之感。其程度可以稱為漁業之捕魚，為近三十年以來之事。

在呼倫貝爾及外蒙境界之貝爾池，古稱捕魚地，足證捕魚自古行之。又據文獻考之，相傳湖沱湖之鮑，為渤海國名產，鮑亦名鮑，為紅嘴、紅翅、紅鱗、紅尾，異於他處所產。渤海國以牡丹江流域之事安驛為中心，為北滿曾經繁榮之古國。湖沱湖云者，意殆指今之鏡泊湖及附近之泡而言。降至契丹（遼）隆盛時代，國王每歲在松花江畔舉行頭魚宴，據諸典籍。頭魚宴者，在結冰期，鑿冰而得大魚，奉國王臨幸，既畢乃張盛宴之謂也。

據寧安縣志，後漢書東沃沮傳其租稅魚，松漢紀開，每春冰始泮，遼王必臨江州，鑿冰釣魚，疑即前述頭魚宴。然此宴是否在第二松花江舉行，或在牡丹江流域，則無可考證，自遼之版圖思之，或在第二松花江乎。

清代吉林名產之白魚，每年朝貢，頗有名。在東京城附近，注入牡丹江之馬連河之口，稱為三道亮子，自清代即

於此捕魚。

北滿任何水系，皆產魚類，以故自古以來，凡民居之地，嘗皆有規模之捕魚。但北滿捕魚，成爲經濟的企業者，以呼倫池水系之企畫爲最早。

呼倫及貝爾池，橫亘於蒙古草原之中，阿爾順河蜿蜒於草原之中，爲兩湖之連繫。水量豐富，人煙稀少，加以蒙古人因宗教關係，未嘗捕魚，自太初以來，爲魚類孳生之地。其後中東路敷設，同時闖入此地之俄人，卽注意及此，彼等夙嗜淡水魚，捕魚遂爲企業化。呼倫池水系之漁業，始於阿爾順河。因河幅狹小，故易於漁獲。時當春季解凍，水量增加，自呼倫及貝爾池以產卵故，游集於阿爾順河之魚類，實爲至夥。自一九一〇年至一九一四年，阿爾順河之漁業，極其盛大，魚場之數，超過三十。一夏之捕魚期，據云可獲三十萬布度（約四五〇〇噸）。然以河床變化之故，自一九一五年起，水量漸減，至一九一七年前後，以水量大減之故，魚類來集者忽減，各漁場遂至倒閉。漁業家不得已，漁場移至呼倫池，然以亂捕之結果，魚既不大而漁獲額亦漸減少。最初呼倫池之魚類，運往西伯利及歐俄，但與俄國革命，同時轉其方向，販路乃在北滿洲，一時（一九二一年——一九二八年）銷售於長春市場者，占全產額之半。阿爾順河之水量，自一九二三年左右，又漸加增，河上之漁場，同時復活，然以一九二九年中，俄事件，漁業受非常打擊，不能再起。而松花江本流之漁業，代之而興，以其與銷售市場之關係，急激發展，成爲北滿漁場之中心焉。

## 第二章 淡水魚種類

棲息於北滿江湖河沼之魚類，種族繁多，普通所捕獲而有經濟的價值者，大致如次：

鯉 *Cyprinus Carpio* (Linne)

東省人稱鯉魚或曰鯉子，北滿河川湖沼，產生最多，爲東北人及俄人最嗜之魚。尋常捕得者，多爲一尺上下，在松花江等處，則多二尺以上者。據呼蘭府志，有云金鱗赤尾，爲飲食上品，江產者大而肥，重十數觔，其小者俗稱鯉拐子。背部蒼黑，腹面黃白色，鱗帶黃色。尾及臀鰭之端，每有帶赤色者。

鱒 *Carassius Carassius* (Linne)

與鯉同，北滿各地最多，大者及一尺五寸。呼倫池、鏡泊湖等處所產，最稱美味。據呼蘭府志，青白色，扁身多刺，巨者尺餘，味美云云。又據寧安縣志，載稱新唐書渤海傳，俗所貴者涇沱河之鱒，以時入貢，寧古塔、鏡泊湖、南湖頭產者最佳。按鏡泊湖鱒，紅嘴紅翅，紅鱗紅尾，與其他江湖所產者特異，此爲寧安特產云云。涇沱湖亦書作涇沱河。

鱖 *Siniperca Chua-tsi* (Basilewsky)

亦名鱖花魚。巨口扁身，脊鱗甚大，有刺，尾亦甚大。細鱗，灰色而帶黃，有大黑斑。黑斑明瞭者爲雄，淡者爲雌。普通長七八寸，亦有尺餘者。肉白味美。嫩江、松花江、牡丹江水系中最多。據寧安縣志，扁形闊腹巨口，細鱗有斑，采明者

爲雄，雌者爲雌，一名藍花，又名鱖魚。

北滿日僑稱之爲由羅西，意猶俄人俗稱埃爾西之轉語歟。

白魚 *Culter Mongolicus* (Basilewsky)

松花江並呼倫池之水系，所產甚多，自古有名爲松花江之特產。出自松花江者有二尺以上，此魚爲尖頭扁身而白色，細鱗，雖多小骨，然其味淡泊，甚美。據呼蘭府志，鱗微銳，脊身扁腹，首尾上曲，多光刺，大者長六七尺，肉肥而味美，爲松花江特產。據寧安縣志，鱗細，形窄腹扁，頭尾向上，亦曰白魚。

鱖條魚 *Elopichthys Bambusa* (Richardson)

圓身小鱗，脊稍青，腹部微帶黃色。大者在一·五米以上。肉淡紅色，味頗美。松花江水系中甚豐富。俄人稱爲俄爾脫休加。據呼蘭府志，謂頭銳額黃，身類木棒，重至六七十觔，恆破網而走，漁家稱爲金頭大王。以松花江所產魚類言，此與大門（見後）及鱖魚均稱美味。

草根魚 *Otenopharyngodon Idella* (Valenciennes)

北滿稱爲草根魚者，最爲普通，狀頗似鱈，無鬚，鱗稍大。其巨者至一·五米以上，俄人稱爲阿姆烏。以松花江水系較多。據呼蘭府志，謂其似鯉，身微圓，肉腴而白，巨者長四五尺，江冰初泮，此魚正肥，可生啖。據寧安縣志，謂鮐似鱈而大，肉圓厚有青白二色，俗呼草哨魚。草根魚一名鮐，意爲所記者確係草根魚。但稱其似鱈，意或作者未知草根魚



之實相而下筆者也。

鱸 *Hypophthalmichthys Moritrix* (Valenciennes)

俗名鱸頭魚或胖頭魚，體稍圓而闊，鱗細，頭較小，肉白色。於松花江水系頗多，漁獲亦富，但味不佳，價亦廉，普通長〇·七至一米。據呼蘭府志，此魚面部甚寬，大者長二三尺，味厚，出水便死，小者名苦連子，亦曰胖頭連子。據寧安縣志，鱸魚之稱，見於山海經，以鯢大首，今有至四五十斤者，俗呼鱸頭魚。又名曰鱸，似魴而弱，細鱗，頭銳形扁，俗稱連子魚。所謂鱸頭魚似鯉云者，與實物不相合，亦名為鱸云者，當為異名同種，然鱸實為別一魚類，作者蓋完全不知魚類也。

暹蓴魚 *Parrhamis Terminalis* (Richardson)

此魚闊而扁平，鱗帶黑色，味淡而多穴骨。松花江水系中，甚為豐富。古名為魴。據呼蘭府志，土人名鱸花魚，扁身闊腹，白色如銀，大者二、三斤，肉薄多刺，味腴美。又寧安縣志，魴縮項窮脊，身有細鱗，俗呼鱸花，語云：居就粗，梁水魴，其珍重蓋次於白魚也。

狗魚 *Esox Reicheri* (Dykowski)

體長，為圓筒狀，脊鱗向後附着，與尾鱗接近。脊黑色，腹側有灰色或淡青黑斑點。肉白而軟。俄人嗜食其卵。產松花江並呼倫水系。俄名西梯烏加，據呼蘭府志，謂銳喙長身有黑斑，巨者長二三尺，黃白色。

Parasilurus Asotus (Linne)

即鱧，北滿各河川湖沼，到處與鯉鮒並產。松花江本流中，有長及丈餘者，俄名阿姆烏爾司基梭。呼蘭府志中有云：大頭扁口，口旁有二肉鬚，色青白，春時味最美之說。寧安縣志謂即時經之鱧，身圓性僵無鱗，生流水者色青白，生止水者色青黃云。

黑魚 *Ophicephalus Argus* Warpachowski (Berg)

體圓黑紫色，有黑斑。脊鰭及背鰭附着面積頗廣，中國南方稱為烏魚。性貪食凶暴，繁殖力極強。肉白而味美。即朝鮮之加爾謨季，臺灣之滑魚是也。松花江水系中，相當豐富。據呼蘭府志，長身而圓，鱗黑肉白，逐浪而行，其聲嗚嗚然。露時恆近水草地，以頭拄地倒植之（疑即杜父魚），能游行草地，失水一二日不死。巨者重二三十斤，其行甚疾，不易捕。寧安縣志謂鱧圓而長，鱗細色黑，首有七點，作犯年狀，俗呼黑首肥而巨，蓋即鱧也。

鱧魚 *Acipenser*

日名曰鱧，華名鱧魚，亦曰鱧魚。產松花江及黑龍江。體有三稜，扁平，脊背黑色，腹部白色。鼻端突出如吻，口在下部。口之前，左右各有二肉鬚，普通在三十斤內外，大者達數百斤。肉美極珍貴。卵黑色，為外人所嗜。松花江水系所產者有 *Acipenser Schrenckii* 及 *Acipenser dauricus* 二種。呼蘭府志稱俗名鱧魚，亦曰鱧魚，頭粗與身等，其長半於身長，鼻上昂如袋，伸則長出鼻外，縮則近於頷下。鱗黃色，身多橫斷痕如人脊，脊間骨肉白多脂，骨柔而脆，為

飲食上品，巨者長二三丈，重千數百觔，漁人以繩繫其脊，掉船疾行，待其僵乃出之，金史所謂牛魚是也。又寧安縣志稱金史地理志，上京歲貢秦王魚，按鱈鯢一名鮮鯢，鼻長巔口近頰下，雖鱗色不同，而形體相類，俗統稱鮮鯢，又名阿金魚。以上諸色魚，清時歲各入貢，民國三年伊蘭崗地方經漁人得鱈魚一條，重三百餘斤。

(註) 伊蘭崗爲蒙古塔爾東京城中間之村落。

### 鮭

華名汀發哈魚，產於烏蘇里江及松花江。捕鮭在九月下旬，以產卵故，在逆流時期行之。在牡丹江，直至寧古塔附近，有所謂秋鮭。二三年來，哈爾濱附近，亦有漁獲。呼蘭府志稱爲達布哈魚，記述如下。卽齒利鱗膩，灰黑色，腭下有紫紋，腹多子，大如黃豆粒，肉肥美，行必逆流，每歲由海入江，由江入河，秋末在大木關達河左右極多，水淺則止不行，或騰踔岸上如積薪，然無一尾順流退回者，巨者重十數斤。寧安縣志謂寧古塔江河有之，腹中子大如玉蜀黍云。

### 太門魚 *Hucho Taimen* (Pallas)

俄名太門，圓身細鱗，暗黑色，有黑斑。頭大，肉酒紅色，富於脂肪，味頗美，屬於鮭科，產松花江本流及海拉爾河上游，但漁獲額不多。

### 來奴克魚 *Brachymystax Lenok* (Pallas)

俄名來奴克，體型似太門而小，鱗帶淡紅色，黑斑較太門大而明顯。產於松花江本支流上游地方，又棲息於東

部線之溪流中。漁獲頗不多，與太門同。

奈爾馬魚 *Stenodus leucichthys Nelma* (Pallas)

俄名奈爾馬，有銀光細鱗，肉白色，味美。

實昂子魚 *Pseudobagrus Fulvidraeo* (Richardson)

形似鮎，色黃，各時有刺，大者在一尺前後。

前記之外，屬鯉科者尚有數種。此外各科魚屬之種類極多。

### 第三章 漁業地與漁獲額

#### 第一節 漁業地

北滿漁業地，大別之爲呼倫池水系，額爾古諾河及黑龍江水系，松花江水系，烏蘇里江水系之四大區。其中經濟價值最大者，爲呼倫池及松花江二水系，額爾古諾河及烏蘇里江水系，遠不及此。茲就四水系概說如左：

##### (1) 呼倫池水系

本系包含二湖三河，即呼倫及貝池兩池，以及連絡兩池之阿爾順河，又注入呼倫池之克魯圖河，注入貝爾池之哈拉哈河。

呼倫池在滿洲里南四十公里，短徑四十公里，長徑八十公里。容納克魯倫河及阿爾順河兩水，不甚深，漁場二十餘處，打漁主要在各期行之。

阿爾順河連絡貝爾池及呼倫池，春期產卵之際，兩池之魚均集於此，漁獲即於此期行之。河不闊而水量豐富。目下存在河沿之漁場，約二十處。

貝爾池，目下不捕魚，為天然之養魚池，成為呼倫水系魚族之繁殖地。注入此池之哈拉哈河，以產太門魚著名。克魯倫河，發源於庫倫東北肯特山脈，東走車臣汗部之曠野而入呼倫池。全長雖及一千公里，而水量不多。春夏兩期在河口捕魚。目下有漁場五處。

呼倫池水系之漁業，如前所述，一方面以松花江漁業日盛，加以過去十年亂捕之故，魚形漸小，又以運送困難，漸有衰微之勢。

(2) 額爾古納河及黑龍江水系

額爾古納河，自呼倫貝爾引導海拉爾河根河及其他諸小流，北走俄領後貝加爾與呼倫貝爾之國境，注入黑龍江。為國境之河流。未行漁業。

海拉爾河，集呼倫貝爾諸支流，魚類亦多，有小規模捕魚者。諸支流發源於興安嶺山脈，水清，水量增減稍少，多魚族，太門魚尤多。夏秋兩季，居民捕魚，主要供給海拉爾市民。

根河亦爲發源於興安嶺之清流，水多而流急。河中雖多棲息太門之類，但附近居民，不過釣魚之程度而已。額爾古納河在札來諾爾北方，容納車脫奴希河，往時此河連絡呼倫池與額爾古納河，現在平常無水，增水時漸能聯繫。故呼倫湖水系與額爾古納河，現在可視爲絕緣矣。

黑龍江除額爾古納河外，自俄領容納懷俄河，爲中、俄國境之大水。流域未開闢，人煙稀少，以漁業論，無足觀者。

### (3) 松花江水系

松花江集合北滿諸水，爲流經吉、黑二省之大江，包含極廣大之地域。

松花江發源於大小興安嶺，集合黑省中部廣大地域諸水，流而爲嫩江，與東部發源於長白山，東西貫通吉省之第二松花江合流，且在下游，合拉林河、呼蘭河、牡丹江北走，在國境上，注入黑龍江本流。自水產上區別之，則爲：

甲、嫩江 集合發源於興安嶺山脈諸水，其水最甚富，魚類亦多棲息。行漁業者，主要自齊齊哈爾附近至大賚之流域。其所漁獲，主要不過光地方之需，在冬期，從大賚方面，運往長春市場。自內蒙流注嫩江之洮兒河，亦富魚類，其河口之月亮泡，自古有名爲漁業地。嫩江漁業，所以不能發展者，以流域附近，無極大之需要地，將來必有發達之餘裕也。

乙、第二松花江 極早已有漁業。往昔卽爲吉林名產，入貢於北京之白魚及花蘭，卽爲第二松花江所產，而白魚尤有名。漁場主要在吉林下游，漁獲物，供給省城市場。

丙、松花江本流 其流域實爲廣大，漁場各處均有之。其中最盛者，爲哈爾濱附近，下游地方，如新甸、三姓、佳木斯、富錦等附近，亦相當繁盛。松花江本流之漁業，大體以哈爾濱下游地方爲主。

丁、牡丹江 牡丹江之漁業，在上游，即鏡泊湖及東京城附近，以小規模行之。以河流較小，視松花江本流，缺乏大魚，僅有鯉、鯽、白魚、花鰱等，充附近居民之需要而已。

戊、其他支流 卽注入松花江之支流，行漁業者，有雙城堡附近之拉林河及呼蘭河二流。水量充足，春期解冰時，以產卵故，魚類溯流者甚多。漁業在此期，相當繁盛。

(4) 烏蘇里江水系

烏蘇里江中，主要漁獲鮭、鱒之類，所獲者均爲秋季產卵，溯流而上之鮭、鱒，以俄領居民爲主，吉林省內居民之漁獲量，不過充附近之需要而已。

第二節 漁獲量

北滿各水系每年之漁獲量，概算之約如左數：

呼倫油水系

三、〇〇〇噸

額爾古納河及黑龍江水系

五〇〇噸

松花江水系

一、二、〇〇〇噸



烏蘇里江水系

五〇〇噸

計

一六、〇〇〇噸

呼倫池水系之漁獲量，至一九二八年止，已超過六、〇〇〇噸，自一九二九年中，俄紛爭後，忽大減少，滿洲里、札來諾爾兩站所獲魚類，在一九二七年，合計爲七、四三三噸，二八年爲六、一八八噸。

額爾古諾河及烏蘇里江，漁獲量甚少，僅充附近居民之需要而已。

松花江水系之漁獲量，近來激增，其中嫩江產額約三、二〇〇噸，松花江本支流（含第二松花江及牡丹江）產八、八〇〇噸。

前記一六、〇〇〇噸之價格，每噸以三〇〇元計之，爲四八〇萬元，大約算作五百萬元，當相差無幾。

## 北滿之鑛產

### 第一項 概說

北滿地域廣大，富有山川，各種有用鑛物，隨處皆是。現為世人所知者，僅金及煤與夫其他二三種，此外尚有許多有用鑛物，為世人所不知，萬古埋沒於地中者，不知凡幾也。

現在北滿鑛業中最著者，唯金（砂金）及煤，此實北滿二大鑛業，亞於此者，尚有岩鹽、曹達及石材等，以事業而論，現多不振。

要之在北滿，將來有望之鑛產資源不少，匪管調查未能充分，雖現在開採中者，其規模方法，均甚幼稚，尙未出試驗時期之狀態。

以故今後之開發，益覺非由完全之試掘探鑛，大資本及近代的技術不可。

茲將北滿鑛源中之重要者及將來有望者列舉如次：

#### 一 金屬

1 金 鑽

2. 方鉛鑽

3. 鐵 鑽

4. 銅 鑽

二 非金屬

1. 煤

5. 土材 (黏土、白土、赭土)

2. 曹達

6. 建築材料

3. 食鹽

7. 石墨

4. 炭酸鹽、岩類 (石灰石、白雲石)

第二項 金鑽

第一 概說

砂金為北滿礦業之先驅，在一千年前，於江河水淺處，已用原始方法採集。以採金業而論，啓開發之端緒者，為中東路開通以後之事，由來華俄人指導，僅二十年間，始有急激之發展。其採集額，只黑河地方，已占全中國約五七% (東省全體八五%)，一時至有北滿黃金時代焉。

然近年以地方交通之不便，地方之欠靖，捐稅之苛重，經營方法，又不得其宜，故斯業極為衰落，民國十八年之中俄事件，更受打擊，幾乎破滅。現在停工者，作廢者，皆不少。昔曾翊為黃金時代之北滿採金業，今已有秋風落葉之

感矣。

北滿之砂金，皆專選優良區域，川土法開採，不出原始之範圍。今後若用大資本與近代技術，行大規模採集時，其產額當更增數倍，北滿金礦之將來，誠大有光輝也。

## 第二 產地

北滿之金，主要為砂金，產於呼倫貝爾，黑龍江省及吉林省各地。

古來出產最多者，為黑龍江岸大小河川之河谷地帶，（大興安嶺西部及東北部斜面）其中最著名者，為大黑河上游約二千里之呼瑪縣，而漠河瑗瑯兩縣次之。

### 一 額爾古納河右岸（呼倫貝爾）

（1）奇乾河金廠 本廠與吉林同著名於歷史，現屬廣信公司管理。在民二最盛期，年額出金一七、〇〇兩（合日本一七〇貫）。勞働績出，為奇乾河，神仙洞河及伊穆河各流域。

（2）吉林金廠 本廠現為遼源金廠租借經營，採金地域，主要為吉林河流域。

（3）三河地方 本地砂金雖豐富，而人煙稀少，有盜匪危險，尙未開正規之探查工作。

### 二 黑龍江右岸流域（興安嶺東北部）

（1）漠河金廠 本廠為清同治年間開採，北滿金礦中最早者。該地砂金最富，其產額為全中國第一，光緒

八、九年期之採集額，達二一九、〇〇〇兩（合日本二、一九〇貫）。

(2) 呼瑪金廠 本廠之轄區，爲呼瑪河流域附近之地質，成於花崗岩，河岸之砂金床，含有十萬分四之金。又金之純度在八〇%以上。民九之產金額，爲一、〇〇〇兩，十三年約八百七十兩。

(3) 蓬源金廠（商辦） 本公司爲民國八年設立，現於黑河及三河地方，有絕大勢力。主要額區，在法別拉河支流一帶，即豬肚子河、三道溝、四道溝、五道溝、七道溝等處，自民十二至民十四極盛之三年，其採金額爲一七〇、八五六兩，發起人優先紅利二〇萬元，普通分紅爲六〇〇成。但現在則採金夫千名，一日產金不過二十兩，徒留往日之虛名而已。

(4) 法別拉河北岸 有小金廠十餘，但受民十八年中，俄事變之影響，現在陷於休止狀態。本地之產金記錄如次：

裕邊金廠	四、七八〇兩	（民十五——十七年）
德源金廠	二、〇四〇兩	（民十三——十五年）
豐誠金廠	一、四〇〇兩	（民十三——十六年）
振興金廠	一、二七〇兩	（民十三——十五年）
大成金廠	三、〇〇〇兩	（民十三——十五年）

北滿之礦產

二四三

宏業金廠

八〇兩 (民十三—十四年)

古溪金廠

七〇兩 (民十三—十五年)

(5) 伊肯肯金廠 本廠營業近來較良，現有採金夫二〇〇—三〇〇名，每日產金四五十兩云。

(6) 窩拉汗金廠 本廠現為廣信公司所經營，目下採金夫七〇名，金之純度為八〇%。

(7) 瓊瑯附近金廠 瓊瑯附近各處，有小規模之金產地，然成績皆不佳。各河川隨處有砂金積床分布，此以小規模而砂金缺少濃集之故云。

(8) 觀都金嶺 (太平金嶺) 本廠至最近，始以太平金嶺之名，為世所知，現係廣信公司經營。嶺區在太平溝、金滿溝、都魯河等地方，占有廣泛地域。

本嶺最盛期在民六以前，自民四至十七年之總產額，約六萬兩 (合日本六〇〇〇貫)。將來本地方有由試鑛而行探鑛之價值。

三 松花江左岸流域 (黑龍江省)

(1) 梧桐河砂金場 梧桐河金嶺，係民三所發見，四年作為農商部直轄，置金嶺試驗場第一局。嶺區在梧桐河及湯旺河流域，延長達三十五華里，以松花江沿岸砂金地而論，民國六七年左右，最稱殷盛。至民國八年，鑛業權移歸在北京之蔣廷梓，及於今日。最近以資本及時局關係，事業不振。採金夫入山者約五〇〇名，每日產金額，不

過十兩至二十兩而已。

本地方現在尙未開拓之部分極廣，今後如能由有力之投資，行探鑛及企業，將來在北滿，必爲最有望之砂金場也。

(2) 林金河流域 本金場在梧桐河與湯旺河之中間，屬於湯源縣。

開原金廠，係民國二十年開辦，現在探金夫約七百名，每日產金八兩至十兩。

#### 四 嫩江流域（黑龍江省）

興安金廠（官辦） 本廠係民國十二年開辦，探金地爲黑龍江上游餘慶溝五道溝及嫩江上游門龍河流域。現有探金夫七百名，日產達二十兩。

嫩江流域及其支流，着手探金，爲日尙淺，將來爲探鑛有價值之地方。

#### 五 吉林省（北部及東部）

依蘭道之砂金 本地之主要鑛區，爲牡丹江流域（尤爲媽挺河流域）及富錦方面，三姓爲其中心地。吉林北部金場之有名者，有柳川縣之東溝，依蘭縣之黑背。本地原富於金鑛，埋藏量亦不少。向來以經營不得其宜，而匪禍極烈，故現已均成廢鑛，其現狀僅有盜掘而已。

#### 第三 埋藏量及產額

北滿之鑛產

1151



一 埋藏量

北滿金之埋藏量，約可估為三、七七九噸。

二 產額

關於北滿地方之產金額，無完全統計，詳細不明。據當地日本商品陳列館發行之俄亞時報所載，推定年產五七〇〇噸。又滿洲鑛產統計表（滿洲地質調查所）所計算者，大略如次：

北滿洲砂金採集額表（一兩合日本一〇匁或合作三七、五匁）

黑龍江省

產	地	年	產	年	產	年	產	年
遼	源	二六、四八六	一五、五〇〇	一〇、〇〇〇	五、〇〇〇	一〇、〇〇〇	四、三八二	
總	源	八六五	一三〇	一〇〇	—	一〇〇	三〇	
古	源	七二	五九	五〇	—	一〇〇	二八	
源	利	—	一、〇〇〇	—	—	一〇〇	一六一	
利	源	—	三六二	—	—	一〇〇	一〇〇	
大	皮	—	六〇	—	—	一〇〇	一〇〇	
裕	邊	三、九二六	八六〇	一〇〇	—	—	一〇三	

第三項 鐵礦

(註) 本表中之產額，凡利用農暇時不定之探掘及盜掘等，不含有內，故實際產額，恐必相當增加。

計	四三、六九二兩	三四、六六三	二五、六五〇	八、〇〇〇	二八、四〇〇	一八、八九〇
赫金河	—	—	—	—	二、五〇〇	二、五〇〇
柘柘河	—	—	—	—	一、〇〇〇	一、〇〇〇
太平	—	九〇〇	二、四〇〇	—	—	六四
吉拉林	—	四、〇二〇	四、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇
奇乾	一、〇〇〇	一、〇〇〇	—	—	—	—
富拉	—	—	—	—	九〇〇	九〇〇
伊魯	—	二、〇〇〇	二、〇〇〇	—	一、五〇〇	一、五〇〇
呼瑪	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	—	—	一、〇〇〇
興安	一〇、〇〇〇	七、七〇〇	六、〇〇〇	二、〇〇〇	一〇、〇〇〇	六、〇七五
煥興	一九九	—	—	—	—	四七
宏業	—	—	—	—	—	—
米城	一四四	七二	—	—	—	—

北滿鐵礦，產於左列各地，目下尙未開採，蓋均爲貧礦，無企業之價值故也。茲揭主要鐵礦產地如左：

- (一) 中東路東部線之小嶺地方（磁鐵礦、赤鐵礦）
- (二) 穆稜河流域小穆稜河地方（磁鐵礦）
- (三) 富祿煤礦附近（磁鐵礦）
- (四) 二龍江煤礦附近（磁鐵礦）
- (五) 盤石地方（磁鐵礦）

一 小嶺地方

本礦區，以中東路東部線小嶺站爲起點，至南方三〇公里一帶，自古著名爲產鐵之地。迄今尙有古昔採礦之跡，及疑是熔鐵爐之遺址。

最近新有三處，於二疊石炭紀層石灰石與花崗岩接觸部，發見赤鐵礦露出者，觀礦脈之賦存狀態，據云埋藏量相當豐富云。

二 小穆稜河

本礦在穆稜縣內小穆稜河上游，爲磁鐵礦，大部與橫斷二疊石炭紀層之綠岩石相接近，時亦有露出於地表者。但埋藏量少，以鐵質言，似無多價值。

### 三 富樫煤礦附近

此爲松花江下游，富錦南方，約一八〇華里之富樫煤礦附近存在之磁鐵礦。鐵脈大概介在花崗岩之間。埋藏量頗富，但爲貧鐵（含鐵分在四〇%以下）無企業價值。

### 四 二龍江

本鐵區在索倫鐵路北四〇公里地點，產磁鐵礦。鐵脈介在花崗岩之間，多露出於地表。鐵脈甚薄，而鐵質亦不良。

### 五 磐石

鐵區在吉省磐石縣北五華里之鐵銅子，爲磁鐵礦，品質略佳，而鐵量不多。民四前後，興亞鐵礦公司在該地探礦製鐵，但未幾即失敗，目下已停工矣。

## 第四項 煤

### 第一 概要

煤與金，爲北滿鐵業之雙璧，鐵產資源極富。各地有無數大小煤田，現探掘者不過左記數礦。北滿所產煤，爲褐煤與泥青煤二種，札蘭諾爾煤田，察汗諾爾煤田（滿洲里西方十一公里），烏吉寧煤田（哈爾濱東方二四八公

里)屬於前一種,其屬於後一種者為穆稜煤、密山煤、東寧煤、鶴立崗煤及富樫煤。

第二 產地並煤礦概要

一 穆稜煤礦

(1) 位置 在穆稜縣、梨樹溝、小城場溝、當中東路小城子站北方六十三公里之地。

(2) 礦區並埋藏量 全礦區面積有二十八華方里,總埋藏量約千四百萬噸(穆稜煤區發表)然現在

開採地域確定之埋藏量約五百萬噸,其中事業上可以算計之探掘量,不過四百萬噸云(阿涅耳博士說)。

(3) 煤質 為侏羅紀生成之滌青煤,燃燒稍緩,但火力有持久之特長。

(4) 出煤額及販路

(甲) 最近五年之出煤額如左(單位為噸)

一九二八年	二八一、〇〇〇	一九三一年	二二一、四〇〇
一九二九年	三一三、七〇〇	一九三二年	一三四、八〇〇
一九三〇年	三二二、六〇〇		

(乙) 販路 穆稜煤之最大用戶,為中東鐵路,約占全數之六成,其次為油房及麵粉廠。一般家庭燃料所

需亦不少。

(5) 經營者 本礦爲穆稜煤礦公司所經營。該公司創於一九二四年，資本六百萬元。吉林省政府與俄商史基迭耳合辦。

## 二 密山煤田

(1) 位置 在密山縣黃泥河子及鷓冠山一帶，穆稜煤礦東北三十五公里。

(2) 礦區並埋藏量 密山煤田，成自五區，極爲廣大。全體尙未充分調查，僅在小黃泥河（第二區）及小黃泥河（第一區）試採而已。全礦區的確之埋藏量，當然不明，據滿鐵地質調查所發表，合穆稜煤田大約爲四千五百萬噸。

更據地質學者阿涅耳氏所發表，小黃泥河之埋藏量爲二千萬噸，小黃泥河爲四百萬噸。

(3) 煤質 爲侏羅紀生成之瀝青煤，品質極良，熱度亦高，適於製造骨炭。

(4) 經營者 小黃泥河區，爲哈市企業家徐鵬志所有，曾用小規模開採，現已中止。其他礦區，屬於吉林省官有地，尙未試掘。

## 三 東寧煤礦

(1) 位置 礦區在東寧縣城附近綏芬河流域自中東路東線小綏芬河西南約九〇公里，東寧西南約四五公里地點。

(2) 鑛區並埋藏量 鑛區面積約五百平方公里，成於三個煤層。埋藏量或謂九千八百萬噸（中國地質協會王理事），或謂五千萬噸（滿鐵地質調查所），現尙無一定。阿涅耳氏謂企業上可能之採煤量，估計爲三百萬噸。

(3) 煤質 參照列表第二號。

(4) 出煤並販賣 本礦係東邊煤礦股份有限公司經營，嘗以相當之大規模探掘，試向哈爾濱出入，以運費過高，不能合算，漸次消滅。現在程度，僅能供本地所需。每年出煤僅二萬五千噸而已。

#### 四 鶴立崗煤礦

本礦爲鶴立崗煤礦股份有限公司（資本三百萬元）所經營。

(1) 位置 煤礦在松花江下游左岸湯源縣城東北一六〇華里地點，在鶴立河畔，與煤斤運出港遜江口埠頭，以鐵路連絡之。

(2) 鑛區並埋藏量 鑛區之總面積爲一五·五方里，現開採者六方里。

本礦煤層存在，較近於地表，適於露天採掘。現開鑛區（六平方華里）之埋藏量，約可算作八千萬噸。

公司在民十九年，於現鑛區隣近，行實地探查，其結果發見六層新煤層，埋藏量謂有三億三千萬噸，其中可由



露天探掘之量，已達三千萬噸，每日雖探掘千噸，亦須八十餘年。

此外未探查之隣接地域，埋藏量亦似豐富，民二十年，公司再行探礦之結果，該礦之埋藏量，估計為六億三千五百萬噸。

(3) 煤質 為上侏羅紀生成之瀟青煤，品質甚佳，火力強大，市場之聲價甚高。

(4) 出煤額並販路 最近三年間本山之採煤額如次：

一九二九年 一九九、五〇〇噸 一九三一年 三〇〇、五〇〇噸

一九三〇年 一九一、七〇〇噸

鶴立崗煤之販路，以哈爾濱為最，松花江沿岸次之。其大宗買主，為松花江航行船舶、呼海鐵路、哈市油房、麵粉廠及哈爾濱電業局，而一般零售之量亦不少。

#### 五 富樺 富安煤礦

(1) 位置 本礦位於松花江右岸，橫亘富錦縣第五區安邦河上游兩流域，在河西者曰富樺煤礦，在河東者曰富安煤礦。

(2) 礦區並埋藏量 現有礦區面積，兩礦各為十平方華里（五千四百畝）。

現已判明之埋藏量，富樺為一八〇萬噸，富安為一九〇萬噸，實際上更不止此數。

(3) 煤質 屬於瀝青煤，品質優良，且有黏結性，適於煉鐵之用。

(4) 出煤並販賣 富樫富安由小資本之股份公司經營，富樫創於一九二八年，富安設於一九三〇年。兩礦開採以來，爲日尚淺，均由舊式土法採掘，出煤量每年不過三至四萬噸。其銷路限於當地及富錦地方一帶。

## 六 札賴諾爾煤礦

(1) 位置 札賴諾爾煤礦，在中東鐵路西部線之南方，距滿洲里東南在二九公里之地點。

(2) 礦區並埋藏量 礦區南自達賴諾爾湖，北至瓊瑯河，地域極爲廣大，總面積計達八〇〇平方公里，埋藏量甚多。僅目下所判明者，大約已可估作二億二千萬噸，但實際有價值者，可估作七千萬噸云（阿涅耳博士說）。更據滿鐵地質調查所發表，謂其埋藏量有一億六千萬噸至三億噸。

(3) 煤質 煤質屬於褐煤，品質惡劣，不但火力甚低，在空氣中之風化速度亦復甚大，變爲煤塵飛散，不適於久貯。又多含水分，亦其缺點。以故札賴諾爾煤，今後以進出北滿市場之故，必須煉煤也。

(4) 出煤並販賣 本礦係中東路直接經營，爲北滿煤礦中規模最大者，但以民十八年中，俄紛爭之際，爲俄軍徹底破壞，其後掘煤中止，不過極小規模之露天採掘。最近在中東理事會，已決議大規模之復興矣。其銷場，大部分爲東路，因品質惡劣，地方需要不多。

最近五年出煤額及販賣額如次：

年	出煤額	販賣額		計
		中東路用地	地方用	
一九二七年	二二四、四〇〇噸	一五〇、二〇〇噸	五二、五〇〇	二〇二、七〇〇
一九二八年	二五四、三〇〇噸	一七九、八〇〇噸	四九、三〇〇	二二九、一〇〇
一九二九年	一八六、五〇〇噸	一六四、〇〇〇噸	四、三〇〇	一六八、三〇〇
一九三〇年	二二、八〇〇噸	二二、四〇〇噸	四	二二、四〇四
一九三一年	二〇、三七三噸	一九、四〇〇噸	〇	一九、四〇〇

附錄

第一表 北滿各煤礦至哈爾濱之距離並埋藏量

煤礦名稱	至哈爾濱之距離	地質的埋藏量	合算之埋藏量	備考
札爾圖	九〇〇公里	二二〇、〇〇〇千噸	七〇、〇〇〇千噸	
富安	七四〇公里	一、八〇〇千噸	—	
富安	七四〇公里	一、九〇〇千噸	—	
密山(小貨泥河)	五五〇公里	二四、〇〇〇千噸	—	

北滿之煤產

二五五

北濱煤田

二五六

東	事	六〇〇公里	九八、〇〇〇千噸	三、〇〇〇千噸
種	校	五一六公里	一四、〇〇〇千噸	四、〇〇〇千噸
站	立	五二〇公里	六三五、〇〇〇千噸	三、〇〇〇千噸 (露天採)

備考 至哈爾濱之距離為陸路距離。

第二表 分析表

煤礦名	水	分灰	分揮	發	分	固	定	炭	素	成	黃	發	熱	量	分	析	機	組	
化	額	四四·〇〇	一二·二〇	二四·五〇	二八·〇〇	〇·三〇	五、三五〇	中東路											
富	安	一·二一	一〇·五四	三〇·三二	六八·四六	〇·四三	七、六〇〇	中東路											
富	安	一·七〇	九·六〇	三一·三四	五七·三六	〇·四六	七、六〇〇	滿鐵											
密	山	五·六七	八·七八	二四·六三	六〇·九二	〇·六九	六、九一〇	中東路											
東	寧	五·一四	一三·二一	二〇·一五	六一·五〇	〇·〇七	六、六三〇	中東路											
種	校	四四·九二	一四·三二	二四·五〇	五五·六九	〇·五七	六、四二八	中東路											
站	立	六·八二	一〇·九二	三二·二六	五〇·〇〇	〇·二〇	六、一八四	中東路											

第五項 煤及鹽

一 城(曹達)

北滿之鹽，主要產於乾湖，其主要產地，爲（1）呼倫貝爾地方，（2）中東路西線喇嘛甸子及勒圖一帶，（3）伯都訥及洮南，共三處。

現在呼倫貝爾取城，在海拉爾南一六〇公里之天然咸湖，名爲查司諾爾處行之。其採集額年約二、五〇〇噸。

在東路西部線，產於喇嘛甸子及散在勒圖附近之乾湖中，其量年達六千噸。附近有製鹽工場四十處（華人經營）。

北滿產城，品質良好，含碳酸鈉三八·九%，比諸英國結晶城（二〇%），美國加州城（三〇%），毫無遜色。但其採集及精製，尙爲原始的方法，混入不純物甚多，不甚清潔，是其缺點。此所以在本地市場，漸爲外貨驅逐之原因也。職是之故，今後如能改其採集及精製方法，用科學的經營時，北滿製城工業之將來，以爲相當有望也。

## 二 食鹽

北滿之鹽與城相並，產於各地，其著名者爲蒙古之巴音察爾湖及塔白司諾爾。北滿所產均爲粒鹽，品質既不良，又多夾雜物，是其缺點，但主要則以採集法及精製法幼稚之故。本地所產，銷行於北滿一帶及俄領貝加爾地方。又呼倫貝爾及東蒙一帶之砂礫及黏土中，常含鹽分，以及所到之處，皆見咸地，蓋可證明在太古時，該地爲海水所淹，地質學上爲饒有興味之問題也。

## 北滿之工業

### 第一項 概說

爲北滿工業大宗者，首推油房、麵粉、釀造三種，以此等重要工業爲中心。北滿洲之工業發達，大體可分爲三個時代。

其發生時代，爲一八九八年，即決定建設東路起，至日俄戰爭爲止，主要於地方原料加以人工，以供給軍隊及其他市場爲目的，而有磨麵及釀造等企業。時俄國以路工及開發沿線之故，放出莫大資金，故沿線地方，均多蓄積，遂爲促進工業發達之一大原因。

北滿水運幹線之松花江，與中東路之交叉點，即正當水陸要衝，而具有地理條件最佳之哈爾濱，成爲商工業中心，本屬自然之理。一九〇〇年已設麵粉工場，其製品直移大連方面。以第二時代而論，爲自日俄戰後至歐戰勃發之期間。日俄戰時，哈爾濱爲俄軍之後方根據地，俄軍之兵站本部，即設於哈市，單線之西伯利亞鐵路，於百萬俄軍，不能盡運必需之物，所輸送者，不過武器被服之類。此外日用所需，非在現地購買不可。以故俄人兵站部，於本地

採買多數樹林及他物，其莫大之需求，與夫法外之重價，遂使鐵路沿線，勃興多數生產企業。哈爾濱及其郊外，爲此等工業之中心地，自無待論。卽自一九〇四年至五年，有新式蒸汽機關之麵粉工場、酒精、啤酒釀造工場、皮革工場、玻璃工場、通心粉工場、製絨工場及其他，在哈爾濱如雨後之筍，不但此也，從前所有各工場，亦各擴張其生產力數倍，而仍能獲莫大之利益焉。

試舉一例，每月僅能製造二千布皮內外之製皂小工場，一年之中，所得利益，至投資總額五六十倍以至百倍。哈爾濱假使以普通狀態進行，則卽此已恐須數十年之久，而工業能於短期間長足進步如此。然日俄戰一經告終，卽有變態的興隆之反動，該地經濟界，有極大恐慌。於是各工場減少產額，以圖持久。但如通心粉、麵粉、胰皂、皮革工場，相繼歇業。所餘工場，努力於改善生產方法，節省經費等，但戰敗之俄國，創痕甚深，於北滿工業之發達維持，不能與以援助，事業繼續，益形困難，遂不能不讓諸第三者（主要爲華人）之手。哈爾濱一切企業，自創立以來，始終由一人經營者，極爲少數，職是故也。

第三時代，爲歐戰勃發迄於現在，歐戰既開，各先進工業國，專於本國軍需品之生產，發揮全力，故從國際市場，斂其競爭之手。於是北滿工業方面，又復乘時踴躍。然其繁榮，在大戰息後，亦不能永續。一旦恢復平時狀態，則北滿不能具有使工業充分發達之條件，亦遂判明。卽各國既歸平和狀態，乃各從事於其特有之製造工業，比及交通狀態亦經恢復時，使彼等自覺其生產品，遠過平時市場之需要。而今日北滿工業界，正努力於如何可以脫離窮境。視



工業種類如何，或開拓新生面，已告成功者有之，但大多數之工業會社，今正苦於發見販路也。

## 第二項 電氣

### (一) 哈爾濱

#### (A) 北滿電氣株式會社

常務管理

高橋貫一

資本金

百二十萬日金

該社爲民國七年三數日人相謀，收買俄人所辦發電所二處，在東拓援助之下，以資金百二十萬圓（實收二分之一）創立者。其時哈爾濱正在異常膨脹之際，公司急於擴張，建設大規模新發電所，可備六千瓩之發電機者，同時購入二千瓩之發電機，於民十一年九月，裝置完畢。其先該公司謀擴張電燈，電力之供給範圍，並兼營電鐵事業，欲取得哈市電業權，遂向市會及其他方面運動。

當時對於哈市電業權，尙有中外人數名競爭，其運動頗烈，哈爾濱市會利用此機，謀使市會有利，從而解決，一方面對於中東路，關於哈市及郊外之電燈、電鐵經營許可權之讓渡，進行交涉，而此問題，忽化爲中日俄三國之利權爭奪戰。

在此期中北滿電氣會社能勝中、俄之競爭壓迫，一時制伏市會之大勢，電業權幾入該社之手。然民九三月中東路大罷工忽起，中國官憲以實力彈壓，取得該路之行政管理權，乘其餘威，謀收回所有權利，當時在競爭中之電業權，亦欲收歸中國，事態忽變而糾紛急迫。即陶濱江道尹，聲稱此案除中日俄三國外，無法解決，藉以牽制市會，該案瀕於決裂之際，一夜之間，組織哈爾濱電業公司，壓迫市會，市委員會已經可決。賦與日人電業之權，完全推翻，無異強奪，委諸電業公司之手。日人之電業會社，立即抗議，直至九一八事變為止，關於電業權之有無，尙與電業公司繼續其深刻之外交的抗爭也。

兩者在此期間，表面上當然屢謀妥協，而電業公司方面，正在謀獨占哈市電業之際，毫無成立妥協之誠意，在進行妥協談判之外，專心於事業建設，以吉林永衡官銀號及其他之投資，逐次進行發電所及電鐵之建設。

電業公司既完成較優之設備，一面收買在哈之小發電所，一面則以實力壓倒北滿電氣會社，與北電肉搏，於是北電不得已取實力對抗之方針，於電燈、電力，屢次減價，再三苦鬪，直至九一八事變。但九一八以後，兩社之抗爭，忽見和緩，協調之狀，日見濃厚，在最近將來，爲國政府在電業統制方針之下，兩社必可合併也。

當北滿電氣會社與電業公司抗爭之際，滿鐵以該社爲日人在北滿唯一之電氣經營，且從國家見地，保持日人工業勢力，故有形無形之間，對於該社，曾與以莫大之援助。

該社現在供給電燈數，爲九萬九千盞（以二十五燭換算），其電費自民十六年改正以來，爲超越計算之低

率。

北滿指圖

計量燈KWH

哈大洋一角七分

動力KW

同 一角三分

約束燈

二五燭光以下

哈大洋一元八角

三二燭光

同 二元一角

五〇燭光

同 三元

一〇〇燭光

同 五元一角

發電所(一處)

發電機

出力

四、五四五KW

容量

二、三〇〇KW 一臺 (德國製AG)  
 一、五〇〇KW 一臺 (美國製GE)  
 四〇〇KW 一臺 (瑞士製)  
 三四五KW 一臺 (比利時製)

二六二



電 壓

三、三〇〇

周 波 數

五〇

原 動 力

汽 力

電 壓

低 壓

一〇〇V

三、三〇〇V

電 燈 數

九七、一〇〇盞（以二五燭換算）

電 力 容 量

四、二六三、三九〇KW時

（B）哈爾濱電業局（現為偽國中央銀行附屬事業）

該局於民國九年五月，東北官商以收回權利之熱心，操縱市會委員，加以壓迫，僅一夜之間造成名義，所謂哈爾濱電業公司之化身。

當時主持公司之徐鵬志，以驗資之故，曾以百萬元提出於市會。

中國方面，既取得哈市電業權，於是使僅有名稱之公司，實質上謀其存在，於民十之春，設電氣籌備處，任徐鵬志為處長。氏於籌集公司資本，或與美商訂建設工事合同，或與市會關於電業權之確認，百般努力，然以資本不足之故，萬事不能如意，遂於十二年十一月，向吉林省長提出辭呈。吉省許其辭職，同時改公司為官督商辦股份公司。



任章哲槐爲總辦。

章總辦蒞任後，仍爲資本所苦，與美商所訂工程合同之紛爭不能解決，工事毫無進步，十三年八月，章遂毅然與美商解約，在永衡官銀號資金援助之下，與德商西門子訂約，購入機器，從事建設，於十四年十二月，正式簽字。

於是於十六年四月，開工，十月完成二、〇〇〇KW發電機二臺之建設，且敷設電軌一三·五公里，立即正式開始電車、電燈、電力之營業。

在民十六年六月，章氏升任依蘭道尹，後任崇配山於民十七年三月因病辭職，由李樹滋繼任。公司既開始營業，由統一哈爾濱電業之見解，於民十七年，首先收買生加利麵粉公司，嗣於民十八年，以半強制之形式，收買秋林及東路兩發電所，十九年合併傅家甸耀濱電燈公司，除北滿電氣會社外，全哈電業悉歸統制矣。

初徐鵬志創辦公司之時，募集一般商民投資，但應募成績不良，純屬民股者，不過十六萬元，徐氏不得已或自行投資或以墊款，或從永衡官銀號及其他借款，以敷衍一時之急而已。

其後因業績改善及事業發展，永衡官銀號增加資本，不再收受民間資本，運用資金既經增加，官銀號努力愈大，實質上完全爲附屬事業，至民國二十年，吉省政府，退還徐氏及一切民股，改稱爲哈爾濱電業局，在永衡官銀號支配之下，成爲純粹之官辦事業。

至民國二十一年，永衡官銀號，既爲偽中央銀行所合併，該局得歸該銀行中央實業局支配。現在電燈約十五

萬五千瓩，供給電力約三千五百馬力，且運轉電車三十輛，民國二十一年之營業利益，約達一百萬元。

總辦 高文垣

資本 吉林大洋 一、四〇〇萬元

馬家溝發電所 出力 一〇、〇〇〇KW

發電機

容量 二、〇〇〇KW 二臺 (西門子製)  
六、〇〇〇KW (德國 AEG 製)

電壓 六、六〇〇V

周波數 五〇

傅家甸發電所 (閉鎖中) 出力 三、九五〇KW

六〇〇KW (美國 GE 製) 二臺

一、二五〇KW (美國 GE 製) 一臺

一、五〇〇KW (美國 GE 製) 一臺

二、三〇〇V

容量

電壓

北滿之工礦

二八五

汽 機 數

周 波 數

原 動 力

電 壓  
高 壓  
低 壓

電 燈 數

電 力 容 量

電 鐵 軌 道  
直 長  
延 長

客 車 輛 數

(C) 中東路工場內發電所

發電所在鐵路中央工場內，晝間為工場用之動力，夜間供給外部，尤為鐵路關係之處所及學校。發電所之位  
置，在哈市外松花江岸。

發 電 量

內 分

六〇

汽 力

六、六〇〇 V

一 一〇 V

一五五、〇〇〇 瓩

三、五〇〇 馬力

一 二、八五二 米

二 五、四〇〇 米

三〇 輛

一 八、〇〇〇 K W

一 一、〇〇〇 K W (供給市內用)

二六六



最大電力

七、〇〇〇KW (工場用)

電燈數

一、〇〇〇KW

三〇、〇〇〇盞

(二) 雙城嶺

麗雙電燈公司

該公司於民十七年一月，招集五百股，每股票面一百盧布，但投資方面，認為將來不能有利，多違約者，實收不過五千二百盧布，發起人蔣雅堂，賣去自身之不動產，投入二萬六千五百盧布，尙嫌不足，結局以各種機器為擔保，由殖產銀行借得四千盧布，是年四月開始營業。其後，資本金改為現洋二十萬元，目下設備七十五KW (西門子製) 一臺，供給電燈約三千盞。

(三) 一面坡

(A) 約翰果伯公司

民國八年俄人加賴夫氏以四萬五千盧布開辦，民十由英人約翰收買，運轉容量五十KW (日本奧村電氣製) 三十五KW 及十五KW (均為德國西門子製) 各一臺之直流電機，於車站及從事員宿舍，供給電燈約三千盞。

北滿鐵道

管理人

特米脫里夫

發電容量

100KW

原動力

汽力

電壓

低壓

220V

電燈數

2,000盞

(B) 昌隆電燈公司

該公司為中國官民發動，於民十七年以哈大洋二十萬元（實收八萬元）開辦，為商辦股份公司，以英國製煤氣引擎運轉發電機一臺，容量八十KW，供給附屬地及中國街一帶電燈約二千五百盞。

代表人

郭某

資金

哈洋

二十萬元

發電容量

80KW

電壓

低壓

電燈數

2,500盞

(四) 齊齊哈爾

二六八



齊齊哈爾電燈廠

當地電燈為清宣統元年以合資組織開辦，最初具有直流小發電機，隨需要戶數增加，添置四十KW直流發電機一臺。民國十年更添百五十KW交流發電機（美國GE製）二臺，十二年又添百十五KW交流發電機（德國西門子製）一臺，而需要激增，供求不能相應，電力益告不足。民十六年向德國西門子定購最新式六百四十KW二臺，自十七年十一月，即用此機開始送電。現在供給燈數約二萬四千，電力約四百馬力，此外尙向昂昂溪送電。

經理

趙某

資金

哈洋

一一〇萬元

發電容量

一、六九五KW

原動力

馬力

一一、〇〇〇V

五、二五〇V

二二〇V

五〇

電壓  
 特高  
 高壓  
 低壓

周波數

電燈數

二四、〇〇〇盞

光電之工廠

二六九

電力容量

四〇〇馬力

此外北滿各重要都市之電氣事業舉示之則如左：

地	名	公	司	名	稱	理	人	容	量	電	燈	數	供	給	電	力
三	德	河	三	岔	河	電	燈	公	司	(直流)	五二KW	一,〇〇〇				
五	常	五	常	電	燈	公	司			(直流)	五〇	一,〇〇〇				
阿	城	東	定	電	燈	公	司	限	人	(直流)	一五	五〇〇				
橫	道	河	子	白	馬	金	德	人			五二	二,〇〇〇				
橫	道	河	子	松	道	河	子	電	燈	公	司	—	五〇〇			
綠	接	接	接	電	燈	公	司				二二	二五〇				
五	站	寶	成	電	燈	公	司				七八	二,五〇〇				
富	錦	東	興	大	磨	公	司				二〇	一五〇				
安	達	馬	夫	拉	司	德	繼	太	人	(直流)	七〇	一,八〇〇				
昂	孫	齊	齊	哈	爾	分	廠				—	一,七〇〇	一八〇(馬力)			
海	爾	海	拉	爾	電	燈	廠				一六〇	四,〇〇〇				
滿	里	滿	洲	里	電	燈	廠	市	自	治	會	代	表			
呼	蘭	呼	蘭	電	燈	廠					三三〇	一,一〇〇〇				
呼	蘭	呼	蘭	電	燈	廠					二三	八五〇				

此外如佳木斯、滿洲、望奎、拜泉，亦有電氣事業，其內容不明。

級	化級化電燈廠	一五四	五、一〇〇
海	倫海倫電燈廠	一〇〇	三、〇〇〇
克	山克山益泰電燈廠 守權	一二七	七五〇 最近歸南滿路支配

### 第三項 油房

北滿近代式工業中，首屈一指者為油房。

工業中心哈爾濱之油房，合新舊大小計之，無慮五十餘處。約三倍於麵粉工場。即此而論，油房業在北滿一般經濟，有如何重要位置，從可證矣。

北滿榨油之起源，無可信之記錄，但與栽培大豆相同，有極古之歷史，向來專用楔式壓榨法。新式油房，其設立為期較近，在一九一二年，始設螺旋式水壓機。新式工場，在埠頭區有一處，八區有一處。

北滿油房業之大發展，實自歐戰以後，主要為大量豆油輸出歐、美，豆餅運銷日本，而東路亦復助成之。即歐洲因大戰而物資缺乏，歐、美各國，求補給於遠東，豆油為馬加林之原料及各種製造工業用，忽有極大之需要。其內面之理由，則以戰時各生產工場，化為軍需品製造，裝載又須極端經濟，所以舍大豆而用豆油也。

更有大戰暴富，而國富頓增之日本，為北滿豆餅之最大顧客，需要莫大。

夫如是，確保豆油豆餅銷路之北滿油房，更以原料大豆之廉價，與東路之扶助，因此二重便利，遂為長足之進步焉。

當時中東路貨物暢暢，運送大豆之貨車，不敷周轉，故本地大豆之價暴落，油房在購進原料上，立於有利之地位。

更於一九一九年，東路根據各油房工作中之壓榨器數目，所測定之生產能率，實施分配貨車於各工場之規定。當貨車缺乏之際，企業家計算由分配車輛所得之利益，於是爭先增設壓榨器，且新設工場。但以年來世界之蕭條，德國油房業之發達，日本需要豆餅之減少，與夫大連營口油房之進展，均為昔日繁榮之反動，陷於不振，其前途有甚為暗淡者。

北滿油房，除加巴金之板渣工場外，其餘均為球渣工場，以故機器無須重價，房屋亦無須宏敞，工場雖有多數，而投資額之少，出乎意外，全部估價不過一千萬元上下。

以北滿油房之特徵言之，經營者殆全屬華人，按季節而工作，為原始的簡易工業，資金薄弱，及事業缺少彈力。工場所以全部為華人經營者，主要以購買原料及出品販賣之技巧，華人具有特長之故。藍油房業，不過使大豆分為油及油渣而已，為極簡單之工業，其工資又甚低廉，不及原料十分之一，工業技術及工場經營之巧拙，於事業盛

衰，無大關係，最要者在買進原料及製品販賣時，操縱商情，卽市價如何，最足以左右工場之出入也。

職是之故，在公共經營組織之下，與各方面有企業的連絡，最易操縱商情之華人，非常有利，且華人營業費極爲低廉，選擇原料之技能，有他國人所不能及者，此皆華人爲斯業霸主之要素，不可輕易看過也。

次則油房應季節而工作，其操業期間，視農產物收成期及成績如何而定，向例工作開始，常與新豆上市期相同。卽自九月至十月，大豆收穫既終，農民打穀亦經告畢，道路可行，大豆沿鐵路向哈爾濱搬運，油房工作，漸次隆盛。比及交春，大豆貯藏減少，道路又復泥濘，農事開始，而油房工作，亦從而減少，至松花江解凍，航行開始，河豆運出，於是操業又復活潑，其常例也。

由松花江運輸之河豆，入於哈爾濱者，相當多量。自七月至九月，生產完全休止，在此期間，工場休業，從事修繕粉飾，爲新季節之準備。

復次則油房純爲原始的簡易工業，其加工甚爲簡單，不僅此也，原料與生產品之價值，相差極少，故工資極廉，尋常不過在原料價值十分之一內外，原料與生產品價既相等，純利勢必不多，此與流動資本不足互相關聯，市價低落之際，使工場失其彈力，不能有何抵抗力也。

在哈爾濱，每布度之大豆，製成豆餅及油之工資，普通市價，用英國式之壓榨器，約計爲六七分至一角。以此計之，中等工場，每大豆一布度之加工，場主所得純利，大體爲三四分內外。近年因種種情形，併此亦不能合算矣。



北滿大豆，平均含油一四——一七%，依普通油房之水壓式機器，僅能抽出一〇——一一%而止。惟加巴金工場之新式壓榨器，可出油分一二——一二·五%，不盡之油即留在豆渣中，不僅為場主之直接損失，同時且使豆渣之價值與品質低下。

豆渣及油有各種用途。即豆渣在生產地方，作為家畜飼料及燃料消費之。在日本，主要用作肥料。最近作為家畜飼料，需有增加之勢。在德國凡抽出酒精及揮發油之豆渣，作為食料，摻入麩粉之中。

豆油用途極多，中國直接作為食品及點燈，在歐、美為馬加林之原料，且用於各種製造工業。北滿豆渣之市價，主要視日本作為肥料用，所需多寡而定。近來日本多用硫酸及其他化學肥料，豆渣之需要，因而日減，為北滿油房計，實堪憂慮，目下滿鐵竭力獎勵以滿洲球渣為家畜飼料，已有相當之效果。

現在哈爾濱管區，有近代式油房五十餘家，其大多數皆集中於八區，舊哈爾濱及傅家甸，以中國方面工場之大部分（三十餘家），組成哈爾濱油房公會，擁護同業之利益。

本公會有代表哈市油房之性質，團結相當堅固，近來漸有轉為組合之勢。例如會員之售賣豆渣，即在此團體監督之下，且該會如傅家甸之糧食交易所，保證履行交易。

又該會當銀行放款之際，與會員以援助，故普通凡公司仰給於銀行之時，必須股實商家二家擔保，本會員則有免除此種擔保之特典。

滿鐵以該會之盡力於哈爾濱之豆渣混合保管，加以承認而實施焉（油房公會參看第八章第四項滿洲商  
業）茲舉哈市及東路沿線主要油房如次：

油房名	開張年份	壓榨器種類	機器廠數	每器一四 品大能力	一日製造豆餅力 日夜工作五次	同	豆	油	一九三〇年 豆餅產額	
										（庫）
東和	一九二二年	水	壓	二八	一五	特	二、一〇〇	度	三六八	市
同發	一九一三年	煤	旋	六〇	五		一、五〇〇		二六〇	二五九
恆隆	一九一三年	煤	旋	六〇	五		一、五〇〇		二六〇	七八
永和	一九一〇年	煤	旋	六八	五		一、七〇〇		二九八	二四六
同聚	一九一四年	水	壓	五六	一五		四、二〇〇		七三五	一、一〇六
同成	一九一四年	水	壓	四〇	一五		三、〇〇〇		五二五	—
義昌	一九一三年	煤	旋	八〇	五		二、〇〇〇		三五〇	七六八
裕大	一九一二年	水	壓	六三	—		四、三九〇		七六八	一、六三七
恆順	一九一四年	水	壓	三二	一五		二、四〇〇		四二〇	六六六
元孚	一九一七年	水	壓	四〇	一五		三、〇〇〇		五二五	九三五

通	記	一九二一年水	壓	三〇	一四	二、一〇〇	三六八	六三二		
東	濟	北	樞	一九二三年水	壓	二八	一三	一、八二〇	三一九	五九九
東	濟	南	樞	一九二四年水	壓	六八	一五	五、一〇〇	八九三	五七六
豐	泰	信	一九二三年	樞	旋	一〇〇	五	二、五〇〇	四三八	四六七
東	興	昌	一九二〇年水	壓	四二	一五	三、一五〇	五五一	五六九	
廣	泰	神	一九二二年水	開	四五	一三	二、九七〇	五二〇		
泰	記	一九二二年水	壓	二〇	一三	一、三〇〇	二二〇			
( 博 家 留 )										
雙	興	一九二七年	樞	旋	四〇	五	一、〇〇〇	一七五	七二二	
德	豐	一九二二年	樞	旋	二〇	五	五〇〇	八五	二六九	
瑞	和	裕	一九二〇年	樞	旋	三〇	五	七五〇	一三一	四五四
( 松 油 錄 )										
廣	信	昌	一九二五年水	壓	三六	一四	二、五二〇	四四〇	八四一	
( 巴 慶 )										
毅	合	隆	一九二五年	樞	旋	四八	五	一、二〇〇	二〇〇	
( 舊 哈 爾 濱 )										
廣	信	豐	一九一九年水	壓	四〇	一三	三、六〇〇	四五〇	七六七	

		（ 阿 什 河 ）				（ 順 澤 屯 ）			
永	街	道	一九一九年水	歷	四〇	一五	三、〇〇〇	五三〇	二九六
宿	興	徒	一九一七年水	歷	三〇	一三	一、九五〇	三四〇	四五八
雙	合	盛	一九一九年水	歷	四〇	一三	二、六〇〇	四五〇	三八五
源	興	義	一九一九年水	歷	二六	一三	一、六九〇	三〇〇	四八八
和	泉	公	一九一八年水	歷	二六	一三	一、六九〇	三〇〇	六二五
恆	祥	東	一九二五年水	歷	九〇	五	二、二五〇	三九四	五一〇
津		源	一九二五年水	歷	三六	—	二、五五〇	四四六	七六二
東		清	一九二五年水	歷	八八	五	二、二〇〇	三八五	七一四
加	巴	金	一九一四年水	歷	三五	一六	六、四五一	一、〇〇九	四二
協	昌	永	一九二二年水	歷	六四	一五	四、八〇〇	八四〇	五一五
德	順	福	一九一八年水	歷	四〇	一五	三、〇〇〇	五二五	八五一
寶		大	一九二五年水	歷	三二	一四	二、二四〇	三九二	四四六
元	盛	和	一九二〇年水	歷	二〇	一四	一、四〇〇	二五〇	—
元	泉	祥	一九二二年水	歷	二四	一四	一、六八〇	三〇〇	四五二

大興	昌	一九二〇年	煤	旋	三二	五	八〇〇	一四〇	三四〇
義盛	源	一九二二年	煤	旋	二四	五	六〇〇	一〇〇	一四〇
開興	源	一九二五年	煤	旋	二四	五	六〇〇	一〇〇	一〇七
( 柳 兒 山 )									
市興	魁	一九二五年	煤	旋	八	五	二〇〇	三五	—
同濟	濟	一九二五年	煤	旋	五	五	一三五	二〇	—
( 一 西 坡 )									
天和	祥	一九二二年	煤	旋	五〇	五	一二六〇	二二〇	—
萬隆	泉	一九二五年	煤	旋	九	五	二二五	四〇	—
錦成	泉	一九二三年	煤	旋	一六	五	四〇〇	七〇	—
( 杜 丹 江 )									
復合	成		煤	旋	三三	五	八〇〇	一四〇	八九
( 安 成 )									
元巨	祥	一九二一年	水	膠	五三	一三	三四四五	六〇〇	二七四
元成	水	一九二四年	水	膠	二四	一五	一、八〇〇	三一五	一〇九
養生	厚	一九二四年	水	膠	二六	一五	一、九五〇	三四二	一五七
北精製油		一九一九年	煤	旋	五〇	五	一、二五〇	二二〇	七九

萬興號	一九二四年水	四〇	一五	三〇〇	五二五	一九二
天興號	一九二五年水	七二	一五	五、四〇〇	九四五	四六一
興合公	一九二一年水	六	五	一五〇	二六一	
( 瀋 海 )						
廣通	一九一六年水	三〇	一五	二、二五〇	三九四	二七九
申通	一九二四年水	二〇	一三	一、三〇〇	二三〇	一七八
( 昂 島 溪 )						
義增永	一九一一年水	一六	五	四〇〇	七九	六八
德增	一九一九年水	六四	五	一、六〇〇	二八〇	六九
義豐祥	一九二四年水	八二	五	二、〇五〇	三六〇	一五九
源祥東	一九二五年水	三六	五	九〇〇	一六〇	一四八
成信和	一九二五年水	二四	一四	一、六八〇	二九四	一三八
永豐源	一九二五年水	一六	五	四〇〇	七〇	五四
( 富 拉 爾 基 )						
廣記	一九二四年水	三〇	一五	二、二五〇	三九〇	一四九
總計工場六二	水	二、四五四	五九二	一、二〇、一九五	二一、八五五	二二、一二〇

備考 中東電報一、〇〇〇布度

北滿之工廠

二七九

## 第四項 麵粉

磨粉爲北滿重要工業，與油房稱爲雙璧，工場數雖遜於油房，而投資額遠過之。在北滿最初創設西式工場者，在一千九百年，尙在中東路開始營業以前。即哈爾濱之磨麵合名會社，以三十萬盧布開辦，此廠其後轉入華人之手，改爲廣源盛麵粉工場。未幾於一九〇二年，哈爾濱設中東路麵粉工場，次有施羅廷工場，一面設有磨麵工場。

北滿之新舊麵粉工場，其目的本在供給居民之需要，日俄戰起，俄國軍隊需用極鉅，以故北滿麵粉供求之均衡爲之破壞，市價暴騰。

職是之故，以哈爾濱爲始，如雙城堡、傅家甸、海林、阿什河等，建設許多工場，一時稱盛，但戰爭既息，軍隊復員，歸於常態，一時繁榮之反動，各工場皆陷於生產過剩，接踵破產，惟資本雄厚者與夫經營合理者，得以繼續，結局有大工場十四家，僅能逃出危機（哈爾濱九沿線五）。

此等工場，終須保其在大戰中之生產機能，故非推廣銷路不可，於是着眼於南滿，一九〇八年，已開拓新市場矣。

北滿麵粉業發展之第二期，爲歐洲大戰，自一九〇七年至一九二三年，尤爲黃金時代。

北滿麵粉業所投之資本，其總數約爲一千四五百萬元，較其他工業，可謂鉅款，蓋以麵粉工場，必須重價之機



器，及建築設施之故。

北滿麵粉業之特徵，爲起初雖由俄人創辦，而其後幾全部歸華人經營，各工場之機器設備，及經營狀態，極不統一。此業所以由華人獨占者，其原因與油房大同小異。即本業爲操作較簡之加工業，純利不多，經營工場，以節減經費爲第一義。俄人於此，已非華人之比。又收支上最重要之購買原料，販賣出品時之利用時價，其投機之巧拙，完全可左右工場之收支，較諸原料製品集散地，有運絡機關而見機取銳之華人，遠非俄人所及也。

俄人更有不利者，即所投資本及經費，主要爲金盧布，而日常買賣，全爲地方通用貨幣，通貨之上落愈甚，則華人方面，愈有活動之機會，而於俄人更增危險。

原料小麥市價長落懸殊，爲麵粉業者最大之苦痛，其原因複雜，難以測度，此爲俄人業此者失敗之主因。向來俄人工場之大部分，於裝載站及埠頭，置採辦處，購買原料，現在則大概就直徑買入工場者買之，或經糧商之手，或利用傅家甸濱江交易所，從事採買。

次則在麵粉價格決定上，次於原料之重要條件，爲生產費用，北滿麵粉工場之機器設備，種類不同，如前所述，生產費亦不能一律，普通中等工場，每布度，約算作三角五六分，以百分比示其內容則如次：

工	類	別數	量類	別數	量
實			三三·四	級	一六·一

各 種 材 料	二·七二	一八·九
修 繕 費	二·五	一一·二
稅 金 及 保 險 費	一四·二	一〇〇·〇
計		

據上所列，支配生產費之主要項目為工資、燃料、口袋、稅金及保險費，全百分之八十三，較之南滿市場競爭之日、美製品，在費用自身之單價，平均全體，雖無遜色，然以生產過剩或原料不足等情，工場能力，不能完全發揮，全體之比率，著明膨脹，而有成本過多之不利。

北滿各工場之麵粉，無論原料或磨工，大概良好，茲分析哈埠某工場之製品，別其等級如左：

等 級	麵 粉 之 百 分 率				
	水 分	灰 分	蛋白質	纖維	灰 分
一 等	一三·三〇	一〇·一六	〇·九〇	二·四〇	三·三四
二 等	一三·五一	一〇·一八	一·三〇	二·三五	三·二七
三 等	一三·三五	九·九七	一·一六	二·三八	三·三八
四 等	一二·六六	一一·二六	一·二八	一·七八	四·二二
五 等	一三·三五	一一·〇六	一·一九	一·八四	四·一六

次則從充分磨細小麥之一定量，示其所得分量之百分比時，雖大致如左，然各工場未必一致，不過一種標準

而已。

類	別數	量	類	別數	量
一 等	麵	四·〇二	等	麵	二·〇一
二 等	麵	二·三五二	等	麵	二二·五九
三 等	麵	三四·七八	等	麵	三·八七
四 等	麵	九·二一	計		一〇〇·〇〇

北滿所產小麥，較南滿日本、美國所產，含有多量 Gluten，作為麵包原料，最稱適當，茲比較各國產品含量時，則如左：

北滿產麵粉 四五—五〇% 日本產麵粉 三三%  
 坎拿大麵粉 四〇% 美國麵粉 二七%

北滿麵粉廠現有數如次：

工場名	創立年份	一日夜磨碎原料最大能力	一日夜製麵最大能力	一九三〇年之產製額
( 八 區 )				
裕昌	一九二〇年	一、五〇〇布度	一、〇五〇布度	二一〇、〇〇〇布度
第四天興	一九一九年	四、五〇〇	三、〇五〇	五二一、五五〇

北滿之工廠

二八三

義昌泰	一九一八年	二、五〇〇	一、七五〇	三三〇、七五〇
第一東興	一九一三年	四、〇〇〇	二、八〇〇	四五六、四〇〇
忠興福	一九一八年	五、〇〇〇	三、五〇〇	七三一、五〇〇
廣信通	一九一八年	一、〇〇〇	七〇〇	一五六、八〇〇
萬福興	一九一七年	三、〇〇〇	二、一〇〇	三四〇、二〇〇
慶泰祥	一九一三年	三、五〇〇	二、四五〇	五四一、四五〇
( 埠 頭 區 )				
雙合盛	一九〇三年	四、〇〇〇	二、八〇〇	六三五、六〇〇
永勝第一	一九〇四年	四、二六〇	二、九八三	五一三、〇七六
永勝第二	一九〇四年	五、〇〇〇	三、五〇〇	五七七、五〇〇
永勝第三	一九〇四年	四、五〇〇	二、四五〇	三七四、八五〇
( 傳 家 旬 )				
政記	一九〇八年	一、〇〇〇	七〇〇	四二八、四〇〇
安裕	一九一八年	一、〇〇〇	七〇〇	六八、六〇〇
( 舊 哈 爾 濱 )				
第四天興福	一九二〇年	一五、〇〇〇	一〇五〇〇	一、八九〇、〇〇〇
第三天興福	一九二〇年	七、〇〇〇	四、九〇〇	五二一、五五〇

吉	祥	一九一八年	九〇〇	六三〇	二二二、九〇〇
(安 通)					
德	增		五〇〇	三五〇	一七一、五〇〇
(齊 齊 哈 爾)					
振	萬	一九二二年	八、〇〇〇	五、六〇〇	一、四六七、二〇〇
(昂 昂 匯)					
廣	記		一、〇〇〇	七〇〇	—
(富 拉 爾 基)					
成	泰	一九〇八年	一、〇〇〇	七〇〇	一三七、九〇〇
(松 浦 鎮)					
奉	天	一九二〇年	二、〇〇〇	一、四五〇	一八二、七〇〇
協	豐	一九一一年	一、五〇〇	一、〇五〇	八七、一五〇
(順 德 屯)					
福	恆	一九二一年	四、五〇〇	三、〇五〇	四〇八、七〇〇
第	三、東	一九一九年	二、一〇〇	一、八五〇	三二二、九〇〇
第	二、東	一九一九年	一、〇〇〇	七〇〇	—
第	二、天	一九二〇年	四、五〇〇	三、〇五〇	五三九、〇〇〇

裕	進	一九二七年	一、五〇〇	一、〇五〇	一六三、二五〇
( 阿 什 河 )					
水	源	一九〇八年	一、三〇〇	九一〇	二七七、五〇〇
( 一 一 西 坡 )					
公	和	利	一、三〇〇	九一〇	二七一、一八〇
( 海 林 )					
鐵	順	合	一九一〇年	一、八三〇	一、二八一
( 寧 安 )					
增	興	隆	一九〇四年	三、〇〇〇	二、一〇〇
新	華	東	一九〇八年	六三〇	四四一
裕	東	東	一九〇八年	一、三〇〇	九一〇
( 拜 泉 )					
第	一	永	發	成	一、三〇〇
第	二	永	發	成	一、三〇〇
( 綏 化 )					
車	通	通	一、〇〇〇	七〇〇	一七七、一〇〇
廣	信	升	一、〇〇〇	七〇〇	一八八、三〇〇

第五項 釀造

北滿之工業

廣泰和	(呼)	一九二〇年	五〇〇	三五〇	—
雙合盛	(雙城堡)	一九一一年	三,〇〇〇	二,一〇〇	五二〇,八〇〇
運達火磨	(三)	一九二九年	—	一,五〇〇	—
依蘭商會火磨	(佳木斯新)	一九二九年	—	一,五〇〇	—
德祥東	(富錦)		—	二,〇〇〇	—
同瑞昌			—	一,五〇〇	—
東興德			—	一,二〇〇	—
德祥東			—	二,〇〇〇	—
普昌			—	三,〇〇〇	—
合計工場	四七		一一一,七二〇	九〇,四〇五	—

二八七



北滿工業中，油房及麵粉之次，有重要性質者，釀造業是也。

北滿直至俄國方面釀造工場發展爲止，向來之釀造業稱爲燒鍋者，爲斯業之新。燒鍋以燒酒工場爲中心，兼營麵粉、油房、雜貨、糧棧、金融（放款，在數年以前，並可發行紙幣，名曰帖）等，其所營事業，形態頗爲複雜，向來爲軍閥官商之附屬營業。

現在北滿尙有多數燒酒工場，每年用原料六七百萬布度（以高粱、玉米爲主）製造高粱酒，近來爲新高粱酒（以酒精爲原料者）所壓迫，加以附帶事業不振，顯然有中落之象焉。

### （1）酒精

西式酒精工業之勃興，與麵粉業相同，均在東路建設以後，由俄人企業家，樹立基礎。即在一九〇〇年，西里尼可夫氏及克茲奈奧夫氏在寧古塔，又是年卡友可夫司基氏在舊哈爾濱各建設酒精工廠，即其濫觴也。

其後經三十餘年迄於今日，觀其發達之跡，實不免有過週之感。舉其根本原因，第一爲生產過剩，第二爲稅金過重。今示北滿酒精工場及其生產狀態如左：

工場名	地址	日產製造能力	經營者	考
昭和酒精公司	哈爾濱	一、五〇〇威特日	人 加入滿洲酒精組合	
廣記酒廠	哈爾濱	一、一〇〇	人 加入滿洲酒精組合	

上	高	酒	廠	哈爾濱	三五〇	俄	人	以遠省吉黑兩省酒精專利權而停業		
亞	洲	酒	廠	傅家甸	四五〇	華	人	加入滿洲酒精組合		
東	三	省	酒	廠	傅家甸	華	人	加入滿洲酒精組合		
呼	蘭	精	酒	精	工場	傅家甸	華	人	加入滿洲酒精組合	
阿	什	河	精	酒	精	工場	阿什河	英	人	為花旗銀行係英商國慶會社經營但停止營業
一	面	坡	酒	廠	一面坡	俄	人	為酒精組合買收		
海	拉	爾	酒	廠	海拉爾	華俄合辦	獨立營業			
馬	橋	河	酒	廠	馬橋河	華	人	為酒精組合買收		
東	三	省	酒	廠	三叉口	俄	人	加入酒精組合		
組	合	三	叉	口	二〇〇	俄	人	為酒精組合買收		
候	邊	酒	廠	黑河	六五〇	華	人	獨立營業		
計	十	三	工	場						

上記各工場投資，合計約為五百萬元內外，其全部生產能力，一日夜約六千威特，一年達二百萬威特，但現在北滿實際所購，約不過十分之一而已。

北滿酒精最大銷場，為極東俄國，有以專銷俄境為目的而設工場者，自一九二二年俄國頒布全土禁酒令之

故，忽陷於生產過剩，各工廠於處分生產品，皆入窮境，而經營遂覺困難。

其次於北滿酒精工廠之打擊，為苛稅與不平等，舉其著明之例，如鐵路附屬地內外工場中，哈爾濱與傅家甸工廠之課稅，完全不同，即前一種，初為俄國方面之消費稅，後變為中國稅金，非納所謂賦特稅不可，後一種則免除此稅。

酒精生產過剩與夫課稅苛重不均，遂使主要之酒精工廠，以擁護公司利益之故，甚覺須有強力之統制機關，經幾多周折之後，於一九二三年，在滿洲釀造業股份公司名稱之下，聯為組合，行生產制限及販賣統制。

前列十三工場中，海拉爾及黑河兩處，以僻遠之關係，故未加入組合，又上高酒廠及阿什河酒精工場，以遼吉、黑二省酒精專利權，新設工場或擴張之故，久已停止營業。一面坡、馬橋河、三叉口之三廠，為組合所收買，故其結果加盟於組合者，為昭和酒精及廣記等六廠。

在組合方面，其所收買之三廠，自不待言，即於加盟諸廠，亦與以一定之補償金，使全部工場休止，僅所留數量之酒精，委託昭和、廣記或其他工場製造，而詳潤節供求之法。

至前年為止，委託昭和製造，但其間忽生糾紛，昭和以違背定章之名義，被除名以後，委託廣記製造。而昭和地方，亦計劃單獨製造販賣，其後昭和對於組合，成立妥協，現於統制振興北滿酒精業目的之下，滿洲酒精組合之改造擴充策，正在進行之中。

移往南滿。

現在組合之販賣數量，大約二十五萬噸，消費地以哈爾濱為主，及於中東沿線，松花江流域一帶，亦有少量。製造酒精原料，用北滿所產糧食，主要為包米及高粱，補助原料為大麥、茶藨。酒精工場自始至終之操作，以時間別之則如左：

- (甲) 發芽工程 二——一四晝夜
  - (乙) 蒸餾工程 約四五分——五五分
  - (丙) 糖化工程 一五分
  - (丁) 莫洛米酸工程 二晝夜(四八小時)
  - (戊) 蒸餾工程 一二小時
- 即自乙至戊之工程，需三日。

酒精之主要用途有二，為飲料及燃料。以飲料言，為製造火酒及新高粱酒之原料。以燃料論，其高級者，為Benzolite製造用，又可為普通燃料，家庭一般用之。Benzolite 係混合酒精八〇%，依的兒一〇%，Benzol 一〇%內外而成，作為汽油代用品，開拓新生面，且自補充國防資源之見地上，其將來尤多期望也。

此外又可作為醫用，而其副產物之酒精，為家畜飼料(牛及豚)，宮藥兒油，為塗料之溶劑，例如拉加，人造真

殊等之加工用之。

(2) 火酒

火酒為純酒精五〇至四〇%，純良水五〇至六〇%合成，其製造多為酒精工場之附帶事業，工場甚至有因製造火酒為遺酒精者。

北滿火酒之釀造額，年有增減，平均約十萬維特，大部分在哈爾濱及其附近製造。  
北滿火酒工場中，舉其主要者則如左：

工場名	所在地	日夜生產能力	經營者
尼奇丁哈爾濱	哈爾濱	一五〇維特	俄人
廣記酒廠哈爾濱	哈爾濱	一五〇	日人
昭和酒精公司哈爾濱	哈爾濱	一五〇	日人
安梯拜司哈爾濱	哈爾濱	四五	日人
拉沙里哈爾濱	哈爾濱	二二	俄人
謝米諾夫哈爾濱	哈爾濱	一〇	俄人
亞台修來哈爾濱	哈爾濱	一二	俄人
西風考夫哈爾濱	哈爾濱	七	俄人

計	毛	克	脫	萬	快	上
十	格	里	里	福	、	高
四	索	里	亞	興		酒
工	索	茅	土	酒		廠
場	夫	夫	司	廠	林	哈
	夫	夫	滿	宮	哈	爾
	五	橫	洲	拉	爾	爾
		道	河	爾	濱	濱
	姑	子	里	基		
	三〇	二〇	三〇	一〇〇	四三	三二
	俄	希	希	華	俄	俄
		羅	羅			
	人	人	人	人	人	人

(3) 燒酒

北滿之燒酒製造廠，無慮數百家，即所謂燒鍋，其原料消費量，據云年約十萬噸至十五萬噸，所用者主要為黍、高粱、玉米。

燒酒即未經精製之酒精，強度約達六十度，多含穀酒油，故具有之香氣，飲之易醉。

燒鍋因設備極不完全，未脫原始之域，以及細菌作用，不能完全利用之故，其生產能率，較之洋式之酒精工場，不過一半。即在洋式工場，用高粱或玉米一布度，可製四五——四六布度酒精者，燒鍋自同量之材料中，不過造成二二——二三布度之酒精而已。

近來各燒鍋，通行製造新酒，稱為新高粱酒，混入酒精，故價廉，向來之燒酒製造業有衰退之傾向矣。

## (4) 啤酒

北滿之啤酒工場，計哈爾濱五（內俄人經營者三，華人經營者二），一面坡、橫道河子、五站、滿洲里各一，合計九家。

一九三一年度各廠產額，約推定爲十萬維特。消場以哈爾濱爲主，此外限於東路沿線及北滿腹地一帶。北滿之啤酒工場如左表：

工場名	所在地	創立年份	資本	一年製造能力	經營者
巴巴	利埠頭區	一九〇三年	十萬	六至七萬維特	愛莫理(捷克人)
坡忌	奴埠頭區	一九〇五年	八萬	六萬	高考夫曼(俄人)
谷顯	亞南崗	一九〇八年	三萬	二萬三萬	烏克洛夫(俄人)
東三省啤酒廠	濱江縣正陽	一九一四年	哈幣二十五萬元	一百五十萬瓶	呼蘭製糖廠
五洲啤酒汽水公司	八區	一九一四年	哈幣十萬元	百萬	王立堂外三名
中東啤酒公司	一面坡	一九〇四年	哈幣十五萬元	五十萬瓶	遠三
馬來啤酒公司	橫道河子	一九三〇年	哈幣二萬元	約二千石	石島
烏耳班啤酒會	五站	一九一〇年	哈幣八萬元	三百	石島
東來啤酒廠	滿洲里	一九三〇年	五千元	六千維特	遠三



## 第六項 甜菜糖

北滿之甜菜製糖廠有二，爲阿什河及呼蘭糖廠。

阿什河糖廠，係一九〇八年，波蘭人柴瓦德夫氏，以資本百萬盧布創辦者。以營業成績不振，於一九二三年，讓與松花江製麵廠。惟工場經營，仍由創辦人繼續擔任。一九二六年創辦人回國，遂爲經營松花江麵廠之猶太人剛氏管理。

花旗銀行於一九三一年正月，與美籍猶太人楷克曼訂約，每年借給一萬元自三二年起以三年爲限，楷克曼氏自一九三二年春，栽培甜菜，是年秋，重新製糖，其出品已供給市場矣。

該廠之粗糖工場，創自一九〇八年，一日夜約產三、〇〇〇磅。

珈琲糖廠爲一九一五年創辦，一日夜能產一、二五〇磅。創辦時爲遠東及西伯利地方唯一之糖廠，銷行極廣。該廠以氣候原料等關係，普通自十月底至三月，停工約五個月，每年約有九個月可以操作。

原料以甜菜爲主，此外可用爪哇原糖加以精製。甜菜自十數年來於阿什河附近及中東沿線獎勵種植而用之。其含糖率，遠不及俄國產，約十二%內外，普通八磅半之甜菜，僅能採取一磅砂糖，以改良之目的，試驗栽培，租借中東地面如下：

阿什河

成高子

大亞河

其他

該廠自一九一六至二六，凡十年之間，消化甜菜約十五萬美噸，每年平均有一、七〇〇美噸之糖，供給市面。呼蘭糖廠，爲宣統元年（一九一〇年）創辦，爲清候補道李席珍所發起，係股份公司，機器於是年買自德國，建設均爲德國專家。然李氏以資金不足，借用巨額官款，又向德國借債，以公司不動產擔保，時李以濫用交涉局印信，從事借款，後被查辦。其後有人欲改爲中德法合辦，然亦失敗。一九一二年，奉天省政府出面，還清德國借款，改爲官辦。

公司之投資額，雖未公表，合工場、機器、原料、地畝等，約在三百萬元內外。

工場之甜菜栽培地，以安達、滿洲、呼蘭及哈爾濱近郊爲主，民十二三之面積，爲五千畝內外，其收穫量爲百萬至二百萬磅。

公司自開辦以來，因經費不足，經營者無經驗，工場附近甜菜之試種，完全失敗，不得不取諸遠方如滿洲、安達等處，職是之故，成績不良，數年之間，大受虧耗，於一九一九年遂至停工，一九二一年易人開辦，復支持數年，終以外糖之壓迫，與夫資金困難，終於停業。

其後以糖之進口稅增加，於一九三一年，再行續辦，又以經營不易，自一九三二年三月完全歇業，上年北滿大水時，工場全部浸入水中者約二月之久，以迄今日。

第七項 煙草

稱銷於滿洲煙草界之英美煙公司（B. A. T.）其製品自日俄戰前，即輸入北滿，一九〇四年，又在哈爾濱設支店以後，販路更加擴張。一方面則俄國煙捲，自中東路開工以來，同時進入北滿，羅巴德父子商會，亦自莫斯科出入哈爾濱，相當活動，至一九一四年為止，俄國紙煙勢力，與年俱進，有壟斷北滿煙草界之觀。然至一九一四年，歐戰勃發，俄國之全部產業，轉而製造軍需，無暇顧及遠東市場，故俄國煙捲，一落千丈，舊有地盤，均被侵蝕。

羅巴德商會及在哈各種煙公司，乘機擴大製造力，其中如羅巴德商會，在B. A. T.援助之下，增加資本，新資本一百萬元之內，英美煙公司一派之英國煙公司（B. C. C.）取得總股之六成，其餘四成，為羅巴德父子所有，裝頓陣容，於一九二一年，擴張工場設備。

秋林公司之捲煙工廠，於一九一四年，完成設備，乘歐戰勃發，俄國煙捲斷絕之際，擴張銷路，尤以一九二二年，為羅巴德工廠所刺激，力圖改良品質，增加生產，與羅並立，以地方工廠而論，示其極大勢力，而最近一二年，頓形不振。今示哈爾濱主要之煙工場如左：

工廠	名代	表	者資	本
拉沙里	記位沙里	肥(猶太人)	不	詳

北滿之工業

二九七

租	價租	爾(俄太人)一	萬	元	租	度
秋	林加	沙	馬(俄人)一八	十	萬	元
來	特來	匪	特(俄人)不			元
羅	巴	德(波蘭)一	萬			元

英美煙公司(B. A. T.)自一九〇四年哈爾濱設立分號以後，專門販賣該公司及(B. C. C.)出品，與哈市煙廠及俄國捲煙競爭，雖有相當成績，但自歐戰勃發以來，俄國煙輸入激減，同時在哈煙工場取而代之，其中以羅巴德父子商會為尤著，B. A. T.一系，早已洞見此情，遂以各種努力，掌握羅巴德商會之實權，於是基礎確定，即羅氏商會，增加資本，改為百萬元之股份公司而所得其全部股份之六成是也。

一九一七年俄國革命，極東政權，繼之成立，不僅俄國製品完全杜絕，在西伯利地方，從歐俄之供給，亦復杜絕，煙草極度缺乏，補充之道非轉而求諸北滿不可。於是B. A. T.乃得絕好之機會，一九二一年，羅巴德工廠遂爾擴張，機器設備，均改為最新式。其後以極東政權崩壞，向西伯利之輸出，完全杜絕，但該廠向來注重於俄人者，轉而注重於華人，故未受何打擊，且華人之需要增加，更形發展。至一九三〇年，新設濟王煙草有限公司，繼承B. A. T.北滿之事業及羅巴德工場之販賣部，濟通會社，販賣B. A. T.及B. C. C.與夫羅巴德工場之出品，羅巴德專司製造，而事業益臻合理化矣。

B、A、T系壓倒在哈爾濱小工場，北滿市場，為所獨占，逐年發展，一九三〇年度之買賣，超過一千萬元。其後以北滿財界之不振，地方通貨之暴漲，苛捐雜稅，時局不安，故買賣不免減少，但一九三一年，尚有八百萬元。北滿各地，有發賣部及倉庫四十所，從事活動焉。

## 第八項 雜工業

### (1) 畜產加工業

農產加工業，主要在中東線中部，以哈爾濱為中心，見其發達，畜產物加工業，其大半均在中東路西部，如海拉爾及滿洲里方面發展。

#### (一) 羊毛洗滌所

洗淨羊毛，為海拉爾之主要產業，該地有洗毛廠五處如下：(一) 中東路洗毛廠；(二) 加爾岡及瓦耳謝夫斯基廠；(三) 李祖商會廠；(四) 比嘉曼廠；(五) 脫林格廠是也。

海拉爾之洗毛所，設於伊敏河畔，由人工洗滌羊毛，以色分類，且從事壓榨粗毛。

五廠中規模最大者，為中東路洗毛所，每年洗刷六——七萬布度（約一、〇〇〇——一、一五〇美噸）羊毛，其餘四廠，每年各洗一萬至三萬布度。

(二) 獸腸工廠

海拉爾有德商查姆商會經營羊腸廠，有相當規模，製造輸出品，此外雖規模甚小，然可名為羊腸工廠者有四處，滿洲里亦有一處。

(三) 皮革工業

皮廠以哈爾濱為始，北滿各地，無數存在，規模稍整者，海拉爾二家，滿洲里及哈爾濱各一處。

哈爾濱之雙合盛皮廠，以設備完全及新式之點而言，為全滿首屈一指之大工場，創於一九二一年，製造美國式及俄國式皮革，以用於中國皮鞋為主。一年產額，羊皮約七五、〇〇〇張，原料由青島、上海、張家口及北滿一帶買進。生產品之銷路，哈爾濱附近為六六%，吉、黑二省各一〇%，其餘各地為四%。

該廠於一九三一年失火全燒，翌年雖略復舊觀，又以大水之故，受害不淺，今尙休業。

滿洲里之加多夫工場，每年製革三——四千張，羊皮稱是，又製毛皮外套。

海拉爾之屈克烏洛夫工場，每年加工製成羊皮一五、〇〇〇張，牛皮一〇、〇〇〇張，並製造馬具及皮靴等。

此外傅家甸，有多數家庭工業，專做皮革，大抵均係製成中國鞋底及冬令所用長靴等。

(四) 牛酪製造業

北滿之畜產加工業中，製造牛酪，占相當重要地位。

北滿乳牛，向來估計爲九萬至十萬頭，內約七萬五千頭爲蒙古牛，現在無酪農價值，用作酪農工業（以黃油爲主）者，現在約爲一五、〇〇〇頭，其分布狀態如左：

(A) 哈爾濱及附近之乳牛 約四、〇〇〇頭

(B) 中東路西線各地 約四、八〇〇頭

(C) 北部呼倫貝爾三河地方 約六、〇〇〇頭

(D) 東及南部線及其他各處 約八、〇〇〇頭

由以上乳牛供給製酪用之原料乳，年額二十萬布度內外。

牛酪工場，均在飼育乳牛之地，以西線爲中心，尤爲興安嶺西、呼倫貝爾各地，如牙克石、海拉爾、三河等處，均有工場，然大體因資金缺乏，無大發展。近來從事最盛者，爲牙克石站及三河附近之烏龍工廠，但亦以銷行地上海、天津市面不佳，又以地方農民之小工場紛起，故成績近來不良。

### (2) 毛織工業

北滿之毛織工業，僅有格慶毛織廠。係民十三年哈市巨商張用廷、呂金等發起，因奉天官商之後援，以六十五萬元創辦，工廠機器等固定資產，達百七十餘萬元。織毛毯及一般毛織物，以防止洋貨爲目的。



開辦以來，注重於厚絨及毛毯，每年可出毯十五萬至十六萬張，軍用絨，向以奉天及齊齊哈爾被服廠定製爲主。該廠開設以來，成績不振，債權銀行，減輕利息，又向南京政府請求特別補助等，百計設法，在民二十年度之決算，有純益十四萬元之譜。

(3) 清涼飲料

哈爾濱之清涼飲料工場，有中東路工場、聯合工廠公司、格羅利亞、五洲啤酒汽水公司等。

(甲) 中東路工場，每年生產三百六十萬瓶（各種合計）內外，起初僅供給鐵路員司及其家族，現在則以供給一般市場爲主。

(乙) 聯合工廠公司，資本十萬元，經營者爲路昂生及考夫曼，其生產能力，每年約二百五十萬瓶（各種合計）。

(丙) 格羅利亞資本三萬元，經營者爲烏瓦路夫，產額每年百五十萬瓶（各種合計）。

此外傅家甸有五洲啤酒汽水公司（資本哈大洋十萬元），裕興湧、新華公司等，年產額，約爲二百萬瓶（各種合計）。

(4) 製材加工業

北滿之製材業，集中於中東路東部沿線。最大者爲牙不力站之密瓦利司基工場，年產三百萬立方英尺。魯格

學甫及烏橋河兩工場，每年各為百萬立方英尺。

此外有北滿海林公司之製材場，牡丹江之華人工場，已停工多年矣。

哈爾濱製材工場之大者，有東路機器工場之木工部及東路製板工場，此外在傅家甸有華人經營之小工場，目下停業。又有日人經營之哈爾濱製材株式會社，目下亦在休止狀態。

拜尼亞板工廠，在哈爾濱本有壳瓦利司基所經營之工場，嗣以債權關係，歸美商管理。一年生產能力，普通為五百萬平方英尺，包裝用（闊八十四吋，長六十吋）年產一千萬平方英尺，但業績不振，目下在停止中。

#### （5）罐頭工業

現在哈爾濱較大之罐頭工場，為「W、G、D、」義盛同、義順成、義盛四家。

「W、G、D、」創於一九一三年，在一九二六——二七年前後，每年有二十萬罐之野菜、魚、牛肉，供給市場，現在產額，不過十分之一二而已。

義盛開設於一九二九年，各種罐頭，年約三百箱之譜。義盛同每年約產二百箱至二百五十箱，義順成年約二百箱。

上記三工場之罐頭物，皆為西紅柿、青豌豆、牛肉、雞肉等。

#### （6）肥皂業

北滿尤爲哈爾濱之肥皂業，爲一九一八年輸出西伯利之盛況所刺激，大爲發展。

在哈爾濱，以一九〇七年所開設之代代涅夫商會爲始，如安八字商會、克來夫商會、加常梯商會等，均爲規模較大之工場，但雖以極大馬力，仍不能應當時西伯利之需要，故哈爾濱、傅家甸及東路沿線，一時有許多肥皂工場。然至一九二〇年，以極東政權崩潰，西伯利之需要肥皂，全然杜絕，此等新設工場，大都不得已而停業。

現在北滿，化粧用及洗濯用皂，已經普及，洗濯用皂，以價值關係，多用價廉之當地貨。化粧用皂，除本地貨外，法國、日本、上海製品，互相競爭，最近以日本貨占優勢。

本地之肥皂工場，以洗濯用皂爲主，有青、黃二種，黃者需要較多。現在沿線之肥皂廠有七家，即滿洲里、海拉爾、免渡河、五站各一家。

目下哈爾濱重要之肥皂廠，爲（一）秋林商會；（二）名格來；（三）司路翁商會；（四）安八字商會，四家之平均總生產能力，約一、五〇〇美噸。華人工場，幾全在傅家甸，其總生產力，年約二百五十至三百五十美噸，沿線之肥皂工場，年產額合計不滿二百美噸。

#### （7）蠟燭工業

哈爾濱之蠟燭工場，幾全數兼營製皂，約共有十數家。

有小規模之家庭工場，自春至夏造肥皂，自秋至冬造蠟燭，其原料用價廉之地蠟，製成質地不良之蠟燭。

## 第九項 北滿工業之將來

綜覽北滿將來之工業，第一爲油房及麵粉業，若照現時狀態，則悲觀材料極多，以爲必至不可收拾。蓋北滿油房，以東路之極端運貨政策，變態的一時隆盛，政策之保護，一經解除，則不免衰落，此乃自然之理，加以北滿油房，僅爲舊式之豆餅工場，豆餅需要減少，亦不能不陷入衰頹運命，不待言也。

在哈爾濱區域內五十餘工場，除加巴金板粕工場外，全部爲水壓式或槓式之豆餅工場，除當地需要一部分之外，幾全以運往日本、華南、臺灣爲目的，今則在各路堵塞之窮境矣。

以日本之肥料而論，豆餅之前途，以農村極度彫敝，廉價之硫酸及其他科學肥料之故，日漸蕭索，前途完全暗淡，滿鐵雖主張以豆餅爲家畜飼料，豆餅之新用途，於此方面，雖有相當期待，然將來必有專用之豆粕出現，故豆餅之前途，無大希望。運向華南者，亦以硫酸及其他肥料之普及，與夫占有地利之營口，大連各油房競爭，故不能有所發展。臺灣爲豆餅消費地，雖有希望，然亦以受大連之影響，難於期待。

加以滿鐵計劃豆油、酒精抽出法，以豆粕之食料化爲中心，漸向食料及飼料方面進行，並拉賓、吉會線之開通，此等操作簡單之原始工業，自然移向海港，以此關係，北鮮之終端港，當然產生油房工業，職是之故，皆足使北滿油房趨於沒落也。

惟以北滿鐵路網之完成，松花江水運之統制，以及哈爾濱設立有力之特產交易所，則哈爾濱於北滿大豆之集散，其位置更爲重要，但現在之舊式油房，則前途無發展之望也。

麵粉業，以北滿人口增加，文化向上，原料小麥耕種增加，因新線建設之故，向南滿之運費減輕等，前途似頗有望，惟向來在南滿市場進出上，可謂爲最大障礙之特殊高率運費，實爲防止外貨侵入北滿之堅壘，若由新線建設而打破此種壁壘時，試問北麵可以南進，抑外貨（尤爲經吉會線之日本麵粉）可以北上，則以經營方法及機械設施，後一種大有可能性也。

北滿麵粉工場，除一、二家外，其餘全部均屬資本既極貧弱，且爲舊式設備，經營方法，亦無科學合理者，終不能與日、美、澳各國最新式之大工場相抗，前途唯有悲觀。現在之哈市麵粉廠，已明示此種消息。但北滿麵粉事業之本身，決無悲觀之理，假如日本之日清製粉，日本製粉等業者，以豐富之資金，最新之設備，與夫科學的經營法，在北滿小麥集散地，或水陸要衝如哈市者經營工場，利用新線之低廉運費，向南、北滿發展時，可有充分成算也。

要之事業之本質，與油房不同，可謂有望，但若以現狀爲推移，則前途可慮，此麵粉業之將來觀也。

電氣工業，在今後北滿，爲最確實有利事業之一，但滿洲以電氣工業爲國家統制工業，所有全滿電業，行將在特定電業公司之下，統制經營，自由企業，不可能也。

酒精工業，以販路狹隘，生產過多之故，現今在極可悲觀之狀態，然在滿洲酒精 Syndicate 所有吉、黑酒精專

利權之下，謀斯業之大同團結，因其基礎，俾經營合理化，因新線完成，向南滿擴張販路，於向來之飲料用，家事用以外，研究其高級燃料化，而擴大用途時，其前途洋洋，至可信也。

甜菜製糖工業，在現今高率關稅之下，甚為有望，且如日本糖業家，利用既存工場，於甜菜製糖以外，兼營爪哇糖之精製時，則於輸入糖有極大之威脅，以本事業而論，相當有望。又栽培甜菜，為日本移民最有望栽培作物之一，大須注意。

煙草工業目下在英美煙公司絕對優越之下，今後北滿治安恢復，文化向上，經濟發展，人口增加，則此業甚為有望，但攻破英美煙公司之金城鐵壁，事屬至難，且將來恐有收回國有之舉，日本人之新規企業，甚少希望也。

製材加工業，今後東部線方面之森林地帶，新線完成時，鑑於日本及南滿製紙界及木材界之趨勢，以積材之富與夫利用鏡泊湖水電之低廉電力，甚為有望，設如王子製紙等，在豐富資本與科學的經營法之下，從事經營，必有極佳之成績，可以期待也。

牛酪，罐頭乳等酪農工場，今後以滿洲之獎勵畜產，日滿之酪農製品需要增加，苟以豐富資本，最新技術與夫科學的經營法臨之，前途有望。

織布工業，沒大小工業，肥皂工業，搪瓷（Enamel）工業等，以現在之高率輸入稅，生產規模，不能為不相當之擴大，若以地方需要為目標，質實經營時，隨北滿人口增加，文化向上，腹地交通發達，相當有望，惟一至此時，須知傳



家向有家庭小工場存在，雖極原始而幼稚，然生產費極度低廉，不可忽視也。

毛織業，以今後之滿蒙羊毛改良增產，且現行高率關稅繼續不改，則隨北滿文化向上，前途益為有望，惟以現在之工場施設，經營方法，則多難期待耳。

更有現雖未開或略有從事之工業，將來大有希望者，為製麻工業、絮布加工業、絮業機械工業。以製麻工業論，有亞麻加工業及青麻與夫麻袋工業。

試考慮滿洲大豆在歐需要之趨勢，與夫隨北滿開發而大豆之生產增加，今後北滿偏重大豆，甚為危險，且非得策，耕種特殊作物，蓋甚覺其必要也。

亞麻適於北滿之地味，在日本每年亞麻之耕作率減少，而亞麻工業在軍需上占重要位置，北滿之亞麻作，其利遠厚於大豆，按照此等事實，以北滿之特殊作物而論，於亞麻大有期待，若能與甜菜製糖工業相同，自栽培以至加工，始終一貫而起亞麻工業時，則大有可望矣。

加工之程度，在當地僅以製線為止，在朝鮮（朝鮮人常用之麻布，每年自中國輸入者約五百萬元，此亦抵制之一道）或日本製織，則於日滿經濟統制上，亦為理想的辦法。又自工業經營地觀之，亦屬安全有利。麻袋工業，若能與亞麻同一方法，自栽培青麻起，在一貫方針之下，以合理的經營時，製品之為物，其需要殆屬無限，販路上絕不擔心，相當有望也。



青麻袋之製織及使用，在奉天製麻會社，於滿鐵援助之下，研究多年，與印度產麻袋，毫無遜色，其試驗蓋已完畢矣。

忽布加工業，亦自栽培忽布至加工爲止，一貫作業時，必可有利。即經營者亦行試驗的栽培，同時於附近農家，爲之指導獎勵，凡有收穫，悉數買之，從事加工，與德國忽布加工會社取同一方法時，在農民較大豆利厚，而在不產忽布之日本啤酒界，亦爲莫大之福音，加工者同時亦有相當成績，徵諸各種試驗之結果，已毫無疑義矣。

鑛業，專指三合土及磚瓦工業而言。磚瓦業，將來新線完成及哈爾濱大都市計劃實施之際，當有莫大之需要，不難豫斷。三合土，在哈市附近，可採取適當之原料，哈爾濱大都市計劃實行，於花江流域埠頭護岸工事，北滿之鐵路橋梁，以及腹地各都市之建設，有莫大之需要，可以想像，故將來甚爲有望。且鑛業在北滿占勝之點，爲原價低廉而品質笨重，鐵路之遠方運送，極爲不利，故外貨競爭之脅威，極爲薄弱。

機械鐵工業，隨哈市諸工業之勃興，並水陸各種運送機關之活動，當然繁盛，不待多言。

要之，在北滿，隨今後人口之增加，文化之向上，經濟的充實，各種工業，當然勃興，惟販路狹隘（但能輸出蘇聯時，則販路亦甚可觀，惟以現狀言，則難於期待），又工業條件較之日本及南滿，不免遜色，故與其爲精製工業，毋寧注重北滿特有之農林畜產加工，大有發展成功之望也。

北滿之商業

第一項 北滿之貿易概況

一 貿易出入之大勢

北滿出入之貿易額，蒐集確實之統計資料，甚為不易，故難舉確數，據哈爾濱日本商會之推算，大略如左：

年	次輸		入輸		計
	移	出輸	移	入合	
民國十年	一七、〇〇〇萬元		八、〇〇〇萬元		二五、〇〇〇萬元
民國十一年	一七、九〇〇		八、六〇〇		二六、五〇〇
民國十二年	一九、〇〇〇		九、〇〇〇		二八、〇〇〇
民國十三年	一八、七〇〇		一〇、八〇〇		二九、五〇〇
民國十四年	一八、〇〇〇		一二、〇〇〇		三〇、〇〇〇
民國十五年	二二、〇〇〇		一三、〇〇〇		三五、〇〇〇
民國十六年	二二、〇〇〇		一九、〇〇〇		四一、〇〇〇

民國十七年	二〇、五〇〇	二一、二〇〇	四一、七〇〇
民國十八年	二二、六〇〇	二二、〇〇〇	四四、六〇〇
民國十九年	一五、〇〇〇	一六、〇〇〇	三一、〇〇〇
民國二十年	一四、五〇〇	一五、五〇〇	三〇、〇〇〇

北滿爲農業地，故輸出之大宗，爲農產物，全部輸出貿易額之九成內外，均爲穀類及其加工品所占。其次於輸入貿易，總數之七成內外，均係住民占九八%以上之華人所需要，以出品區別分之，大略如左：  
 (哈爾濱日本商會所推定)

來貨地	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
日本	五一百萬元	六一百萬元	五三百萬元	四〇百萬元	五五百萬元
英國	二八	一一一	二三	一八	一五
美國	二六	三一	三〇	二五	二〇
法國	六	六	七	五	四
德國	一一	一一	一三	八	七
韓國	二	四	六	四	三
蘇俄	六	八	八	八	七

南	滿	三〇	二二二	二二	一七	一五
中	國	一八	一九	三七	二五	二〇
其	他	一四	一五	二〇	一〇	九
計		一九二	四〇一	二二〇	一六〇	一五五

輸入北滿之日本商品，在最近五年間，為四千萬元至六千萬元之間，以較日本之全輸出額，不過百分之五內外（民國二十年日本輸出總額為十二億元，北滿輸入額為五、五千萬元）以退出國聯為機會，漸陷於閉塞之日，本輸出貿易趨勢，與今後隨人口增加，文化向上，益發發達之北滿貿易大勢，合而觀之，則北滿市場，作為日貨輸出地，蓋有重大意義也。

### 二 貿易之徑路

北滿之輸移出入貿易徑路，宜鐵道、水路、陸路之方面，其主要移動口如次：

- (1) 中東鐵路  
哈爾濱、滿洲里、綏芬河、長春；
- (2) 呼海、海克、齊克、洮昂鐵路  
洮南、泰來、昂昂溪、龍山、克山、拉哈、海倫、馬船口；
- (3) 水路  
哈爾濱、三姓、佳木斯、富錦、同江、黑河；
- (4) 陸路  
長春、敦化、東寧、其他。

其對外貿易徑路有山中東路、東線、海參崴、山西線、西伯利鐵路、由南線及洮昂鐵路、經大連、營口、安東、經松花江等數種，最近以實施鐵道新計劃為基，新線竣工時，則滿洲對外貿易之徑路，將有極大變革。即因吉會、拉賓、海克各路完工，自北鮮海港可直通南滿諸港，向來不合理不自然之中東路高率運費，因而萎靡之北滿貿易，以輸送徑路之變革，宜可上蘇生復活之途矣。

## 第二項 北滿進出口之貿易

已往之北滿貿易，大體經過三階級。即第一時代，至日俄戰爭止，為輸入本位時代，當時北滿尚未開發，輸出物資甚少，而輸入反是，中東路之材料，及人口之激增，生活必須品之輸入甚多。第二為中繼貿易時代，日俄戰後至歐戰終了為止，與俄國之貿易，最為暢旺，哈爾濱，尤為日、英及滿洲對俄貿易之策源地。加以歐戰勃發之時，俄國物資極形缺乏，哈爾濱在供給資源上，尤屬重要。當地所產大豆，亦於此時開始輸出，使北滿貿易前途，有莫大希望。第三則為輸出時代。歐戰既終，對俄貿易極為不振，中繼貿易，幾於杜絕，一方面北滿物資之生產，以大豆為中心，異常發展，尤以人口之自然增加，山東、河北方面之集團移民，更足助長此趨勢，遂有輸出貿易躍進時代。輸出貿易既盛，輸入亦從而增長，乃成以北滿為中心之獨立貿易形態矣。

據以上之推移，北滿之進出貿易額，以大體言至民十八年為止，遂年在躍進過程之中，但民十八年後半期以

降，中俄發生紛爭，世界蕭條之深刻化，滿洲事變勃發，許多最惡材料，後先聚集，故自民十九年度起，貿易額不能不為之減少矣。

一 出口貿易

北滿之輸移出貿易，主要因世界形勢之深刻化，而當地物產輸出衰微，故以民十八為轉機減退如左表：

品名	計	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
大豆	計	一、六一九、七七〇	二、〇一一、七六七	一、三五二、四四三	一、六五九、七五三
豆餅		四八七、九二四	四〇八、六二一	五〇八、七三八	五四三、七二九
小麥		一〇六、九一三	四九、九二三	六八九	七、一四四
麵粉		七三、一三三	二九、三四三	一五、二五九	八、三六二
雜糧		二四三、〇二三	七五、二六八	六九、五三五	五六、〇五五
豆油		二八、九五五	四〇、一五九	四六、三二三	四九、六六九
木材		一一三、二一六	五九、二三九	二六、三八四	二七、五六三
其他		一三、三三三	一一、二一三	六、六九一	六、九六一
計		二、六八六、二七七	二、七八六、七三三	二、〇二六、〇六二	二、三五九、二三六

即右表所明示，北滿之輸移出，大抵為穀類及其加工品，至其他貨物，除木材外，無可注目者，穀類既為輸移出

貿易之主體，故北滿糧產之消長，立可制輸移出貿易之死活，對於輸移入貿易，亦有極大影響，無待言矣。今就重要輸移出品而示輸移出概狀如左：

(甲) 豆大

北滿大豆之輸出，始於清光緒三十三年（明治四十年），其數量逐年增加，至民國十八年度最盛之時，達二百一萬噸。其輸出旺盛之原因，主要由於歐洲歡迎植物性油脂原料之故，油作為馬加林之原料及其他製造工業用，豆粕大部分為家畜飼料，皆愛用之。今示最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向		計
	向 南	行 東	
一九二九年	一、五二五、八二三噸	四八六、一四四噸	二、〇一一、九六九噸
一九三〇年	五八三、一七九	七六九、二六四	一、三五二、四四三
一九三一年	八四七、一三一	八一二、六二二	一、六五九、七五三

(乙) 豆粕

北滿豆粕之最大銷場為日本。

日本之需要豆粕每年約五千萬餅，內一千萬餅為日本所生產，餘四千萬餅則由滿洲供給。北滿之油房計七十家，一日夜能出豆餅約一三九、〇〇〇枚，最近三年之生產數量，民十八為一、六六一萬枚，十九年為一、九



○九萬枚，二十年爲一、七九六萬枚，今示最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向	行 東	行 合	計
一九二九年	向南	二〇九、二九一噸	二七一、三三〇噸	四〇八、六二一噸
一九三〇年	向南	三〇、五二一	四七八、二一七	五〇八、七三八
一九三一年	向南	一六、四一三	五二七、三一六	五四三、七二九

(丙) 豆油

北滿產豆油之重要輸出地，爲歐洲及中國，北滿製造豆油之能力，每日夜達六九五、〇四五斤。向來滿洲豆油之大部分，向歐、美各國輸出，在歐戰時，尤多運入美國，其後以關稅增壁之故，遂至杜絕，在歐市場，亦以德國大豆工業發達之結果，原料大豆輸出旺盛，於是豆油輸出，乃呈激減之勢，最近向華輸出激增，與運往歐洲者，有併視之觀。今示最近三年滿洲豆油輸出額如左：

年 度	方 向	行 東	行 合	計
一九二九年	向南	三八、三一九噸	一、八四〇噸	四〇、一五九噸
一九三〇年	向南	三七、二四一	九、〇八二	四六、三二三
一九三一年	向南	三九、四一四	一〇、二五五	四九、六六九

(丁) 木材

北滿富於林產資源，但爲中東路之高率運價所苦，不能輸出海外，與沿海洲及美國競爭，而以當地消費爲第一，其次亦不過供給南滿、朝鮮而止。最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向		行 東	行 合	計
	南 滿	東 北			
一 九 二 九 年	五四、五三二噸	四、七〇七噸			五九、二三九噸
一 九 三 〇 年	二三、八四二	二、五四二			二六、三八四
一 九 三 一 年	二六、四三一	一、一三二			二七、五六三

(戊) 麥麵

北滿之麵粉業，歐戰以來，有長足進步，一時與其爲當地消費，毋寧以運往南滿及他處爲主，後以日、英及上海等麵粉入口，爲所壓迫，逐漸退步，不得已再以當地消費爲中心。今示其最近三年輸出額如左：

年 度	方 向		行 東	行 合	計
	南 滿	東 北			
一 九 二 九 年	二九、二四四噸	九九噸			二九、三四三噸
一 九 三 〇 年	一五、二〇六	五三			一五、二五九
一 九 三 一 年	八、三六二	—			八、三六二

二 進口貿易

北滿之輸入貿易，因移民來住，人口增加，農田開拓，交通發達等，逐年有增長之勢，然自民十八年，因世界蕭條之出入貿易不振，中俄紛爭，九一八事變之打擊，又腹地以兵匪水災等種種緣故，日就衰落，近以掃除稅政，維持腹地治安，新線完工，腹地因而開發等，又有復興之趨向焉。

最近四年輸入之貿易額如左：（東鐵輸送年報之東南行數量）

品名	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
織物類	二三、二七〇噸	一八、四二九噸	一四、二九九噸	五、七六八噸
糖	一七、四六四	一〇、四三八	一一、九五三	五、七四八
麻	二七、六七七	一八、三一二	一六、七六九	二二、七一〇
煤	二六六、七三一	二二八、三二八	一五八、一二九	六七、七九〇
紙張	一〇、二一九	五、三四九	六、三三二	二、一七一
鮮果	二五、一四七	一五、七八二	一三、六二三	七、九八五
其他	二四六、四一三	二一五、四五一	一七七、〇五八	八四、五八七
合計	六六六、八二一	五二二、〇八九	三九八、一六五	一九六、七五七

(甲) 織物類

輸入北滿之綿絲布，算作四、五千萬，日本內地及在上海、南滿之日本紡織廠，示壓倒的優勢，有確實之地盤。惟洋紗，則蘇聯製品極富且價值極低，日本及他國貨，完全不能與爭。

絲、人造絲及交織物之輸入全額，估計為二千萬元內外，中國人所銷者，大都為中國貨，上年偽政府對於中國製品，課以正規之輸入關稅，日本以斯業之猛進及金價崩落，漸壓倒中國貨而侵蝕其地盤焉。

毛織物及毛製品之輸入總額，約二千萬元內外，英國貨有絕對優勢，法、德、美、捷等次之，最近日本以斯業之猛進與夫金價大跌，日本製品急激進出，威脅英國貨之堅城焉。

由中東路運入北滿之織物，其數量如左：

年次	方向	南	北	者	東	西	者	計
一九二九年	年		一八、三三六噸				九三噸	一八、四二九噸
一九三〇年	年		一四、一〇八				一九一	一四、二九九
一九三一年	年		五、六九三				七五	五、七六八

(乙) 糖

北滿所消費之糖，其中車糖一項，大部分為日本製造（明治及日本製糖會社），香港之太古製糖，多少亦有輸入者，但遠遜於日糖。粗糖為爪哇貨所獨占，民國二十一年十一月阿什河糖廠，從甜菜製造糖，爪哇糖乃大受威

會，將來以探算關係，爪哇糖恐被驅出市場之外，角糖為香港、日本、波蘭製品互戰，冰糖則香港、日本糖競爭。最近三年由東路輸入北滿之糖類如左：

年次	方向	南經	南線	者經	東線	者合	計
一九二九年	南經		三、〇〇〇噸		七、四三八噸		一〇、四三八噸
一九三〇年	南經		六、八四五		五、一〇八		一一、九五三
一九三一年	南經		一八八		五、五六〇		五、七四八

(丙) 麻袋

輸入北滿之麻袋，每年大約二千五百萬至三千萬枚，主要為裝大豆、小麥及雜糧之用。輸入徑路，東為海參崴，南為大連、營口。今示最近三年由東路輸入北滿之麻袋如左：

年次	方向	南經	南線	者經	東線	者合	計
一九二九年	南經		一四、六七四噸		三、六三八噸		一八、三一二噸
一九三〇年	南經		一一、六六三		五、一〇六		一六、七六九
一九三一年	南經		一〇、八四八		一一、八六二		二二、七一〇

(丁) 煤

北滿消費之煤年額不定，平均算作八十萬噸內外。需要之大宗為中東路，占總額之四成至五成。其次為家用、油房、麵粉諸工業，呼海、齊克諸路，電氣、汽船、燃料等。炭種有穩稜、蘭立崗、札賴諾爾等。北滿當地煤，撫順、蛟河、蘇城、橫倫布等輸入煤。

煤類	年別		
	十	九	十
札賴諾爾	一八九、八九八噸	五、八一五噸	三、二〇〇噸
穩稜	二一五、〇一七	二六八、九五二	一五三、二四五
蘭立崗	七一、〇〇七	一三〇、一二七	一五二、三三二
撫順	二二〇、六三三	一〇九、九五六	一〇六、五八二
蛟河	—	六、八九九	一一、一二一
蘇城	八〇、二三五	二〇二、〇七五	三三、四六一
橫倫布	—	一〇八、九九六	一一、五八五
合計	七七四、七九〇	八三二、九一〇	四七一、五一六

(戊) 紙類

北滿消費之紙張，以日貨為最多，瑞典貨次之，其餘諸國甚少。輸入紙之種別，為粗紙（總額之四成）、印刷紙（總額約三成）、顏色紙（約一成五）、捲煙用紙及其他（約全體百分之五）。日本貨捲筒紙及報紙占八〇%

以上，印刷紙占七〇%以上，極為優勢，因金價日落，輸入價廉，日貨益為有利，今有獨占市場之概。由東路輸入紙張及製品之數量，舉示如左：

年次	南方		東方		總計
	南	東	南	東	
一九二九年	四、七五五噸	五、九四噸	五、八四二	四、九〇	五、三九九噸
一九三〇年	五、八四二	四、九〇	五、八四二	四、九〇	六、三三二
一九三一年	一、五八一	五九〇	一、五八一	五九〇	二、一七一

(己) 鮮果

輸入北滿之鮮果有各種，如蘋果、蜜柑、桃、梨、杏、香蕉等，其中最重要者為蘋果及蜜柑。蘋果為朝鮮、南滿、日本產所獨占，其中南滿所產，以占有地利，最稱優勢，日本品最劣。蜜柑為日本品所獨占。今

示由東路輸入各種鮮果額如左：

年次	南方		東方		總計
	南	東	南	東	
一九二九年	一四、七一三噸	一、〇六九噸	一四、七一三噸	一、〇六九噸	一五、七八二噸
一九三〇年	一一、九七六	一、六四七	一一、九七六	一、六四七	一三、六二三
一九三一年	七、〇七七	九〇六	七、〇七七	九〇六	七、九八三



### 第三項 北滿之金融 通貨

哈爾濱爲北滿經濟界之總樞，亦爲中樞，所有腹地，均爲附屬關係，故本項以哈爾濱爲主眼而說述之。

#### 一 金融

北滿之金融機關，有向來之舊式及外來之新式二種，舊式機關，主要由中國人經營，外來新式機關，由日、英、美、法、俄及華人運用之。

北滿金融機關中，就其地位重要者，以國籍別之，大概如左：

#### (甲) 日本

日人在北滿之金融機關，有橫濱正金銀行、朝鮮銀行、正隆銀行、哈爾濱銀行、哈爾濱貯金信託會社、哈爾濱輸入組合、東洋拓殖會社、國際運輸會社、北滿興業會社等。

其中正金、朝鮮二行，主要業務爲匯兌，正隆、哈爾濱兩行，偏重於普通銀行業務，貯金信託，則以日僑之貯金信託業務爲主，輸入組合，則對於組合員放款及保證，國際運輸，則以本社倉庫證券爲擔保而放款，餘如東拓及北興，以不動產金融爲主。

正金於清宣統元年開辦，利息較輕，取堅實主義，曾大活動，其後傾於消極，以輸出日本之匯兌業務爲主，凡匯

對日本之三五%至四〇%皆所承辦，於滿商亦略有融通。

朝鮮銀行，設於民國五年，發行鈔幣，執行匯兌及放款業務。注重於日本匯劃，自四〇%至四五%，歸其管理。在傳家旬有支行，管理放款，對於華商放款，在哈爾濱外國銀行中，當占首席。又於俄商及蘇聯機關，付放鉅款，日下因時局而收縮。

正隆設於民十三年，息重，取便利主義，日本匯兌額，約為二〇%，向來於哈市及腹地華商，積極融通，自民十八年中，俄紛爭以後，傾向消極。又於外國商人方面，亦略有放款。

(乙) 英國

英國系銀行，有匯豐及加塔特二家。匯豐自民十二開始，利息低廉為堅實主義，主業為匯兌，而以輸出歐洲之匯劃為主，歐美輸入之匯劃為從，近年稍趨積極，抵押貨單，收付期票等，於華人方面，幾無往來。

加塔特銀行，設於民十七年，主要在對歐輸出匯兌，歐美輸入品金融，亦稍處理，業務不得稱為隆盛，於華人方面，亦幾無交易。

(丙) 美國

美國銀行，有花旗及信濟兩家。花旗於民八設立，利息較輕，極為活動，曾為北滿金融界之霸主，歸以美國經濟不振，稍示頹喪，本行以進出口匯劃為本，凡能獲利者，無不從事，吸收存款，地方金融，與華商銀行往來，買賣大洋等，

有無孔不入之觀。

信濟設本店於哈市，資本十萬美金，與花旗及極東銀行，有特別關係，主要為地方金融，近來業務不振，頗有萎靡。海拉爾有支店，營業亦不振。

(丁) 俄國

俄有極東銀行、遠東借款銀行、猶太國民銀行、遠東猶太商業銀行、俄人家主組合銀行、基爾西銀行等，共六家。極東銀行，形式上為中國籍，實則等於蘇聯國立銀行之支店。其使命為在北滿扶植蘇聯之經濟勢力。對於蘇聯機關之金融雖屬主要，但有時於中國油房及進口商人，為政策的放款，曾有相當巨額。運轉資金之大部分，為東路存款，最近傳聞與鮮銀往來，尚在交涉中。以中俄紛爭之故，民十八年曾停業清賬，事竣後未幾即復舊。

(戊) 法國

法國系銀行有法亞銀行及甲必丹薩二家。法亞在民十八開設，尚在調查準備時代，目下以辦理地方零款金融為主，利息較高。據創設時經理人之聲明，該行將來於普通銀行業務外，兼營各種事業，故法國資本在北滿事業之投資，或為其真正目的。該行經理權限甚小，活動亦欠靈敏。

(己) 中國

中國系銀行，向有東三省官銀號、遼業、中國、交通、黑龍江官銀號、吉林永衡官銀號、奉天儲蓄會、奉天商業、中國

實業、益發、益通商業、華豐、大中、金城諸行。自民二十一年滿洲創設中央銀行、東三省官銀號、吉林永衡、黑龍江官銀號及邊業等四行，與中央銀行合併，成爲中央銀行哈分行。

東三省官銀號、永衡、黑龍江官銀號、邊業、中、交六行，有哈大洋票發行權，爲金融界之中心勢力，君臨哈市，自中央銀行成立及偽政府之幣制統一以來，民二十一年六月後，停止發行權，現發行紙幣每百元爲哈大洋一二五元之公定換算率，至民二十三年六月末止，悉數收回，故中、交兩行在哈市金融界之勢力，急轉直下，完全失墜，東三省官銀號，本以統一東三省紙幣而設，其後離去原來之目的，變爲軍閥之御廚房，併用政權與發行權，包辦特產大豆，甚有流弊。吉、黑兩官銀號，各爲其省政府之機關銀行，供兩省軍閥之誅求，其政權與發行權亦極端濫用，爲包辦特產，經營附屬營業，流弊甚深。

邊業爲張學良設立，辦法與官銀號相同。

交通銀行，代收關鹽兩稅，有獨占地位，行不動產金融，素爲該業推重，自中央銀行成立後，僅爲普通銀行，前途不無悲觀。

中國銀行，主要爲南北匯兌，哈市中國方面銀行中，最堅實而爲重鎮，但亦以中央銀行成立，中、滿之阻隔，哈大洋發行權停止等，不復如往年之盛矣。

## 二 貨幣

北滿貨幣分爲原有與外來二種。原有者爲吉林官帖、永衡大洋票、黑龍江官帖、哈大洋票、江大洋票、奉天現大洋票及最近發行之中央銀行紙幣等。外來者有俄幣及日幣。吉林官帖總發行額爲九五億吊（民二十調查），永衡大洋票爲三、一〇〇萬元，黑龍江官帖一〇七億吊（民二十年十二月調查），江省大洋票爲二、〇八〇萬元（調查同上），哈大洋票六千萬元（民二十一年正月調查），現尙爲北滿金融界所周轉。現大洋票從前通行於國有鐵路及齊齊哈爾方面，自國幣發行後，已絕跡矣。

國幣在北滿流通額尙不多（除哈分行管區內約五百萬元之外，北滿各地約一百萬，共計六百萬元之譜），豫定至民二十三年六月爲止，與全部舊有幣交換，爲北滿唯一之通貨，其與向來通貨之換算率如左：

每國幣百元	現大洋票	一〇〇元	永衡大洋票	一三〇元
每國幣百元	哈大洋票	一二五元	江省大洋票	一四〇元
每國幣一元	吉林官帖	五〇〇吊	黑龍江官帖	一、六八〇吊

舊俄幣爲帝政時代之俄國通貨，至民十一二年爲止，硬貨與紙幣同一流通，其後則硬貨中，惟金盧布流通，至民十五年亦復停止，以後則僅東路運費及其他收受貨幣，存此名目，故目下金盧布非流通貨幣，然尙有相當重要性焉。

日本貨幣之內，日銀券及硬幣，流通甚少，大部分爲鮮銀發行券，向來以哈市爲主，此外在一面坡、海拉爾、滿洲

里、齊齊哈爾等日人之間，時見通用，自九一八以後，腹地均駐日軍，故流通範圍及金額，驟然擴大。現在東部線如海林、軍安方面，日常交易時，其歡迎在向來通貨之上。

#### 第四項 北滿商業

哈爾濱不僅在金融上而已，交通上亦當水陸要衝，且商業機關完備，名實均占北滿商業之中樞，故本項以哈爾濱爲主腦而縷述之。

#### 一 日人之商業

##### (甲) 北滿日商之現狀

民十八年中，俄紛爭以來，北滿經濟界，逐日惡化，尤以民十九、二十年銀價暴落，中國官商之跋扈，東北軍閥之經濟壓迫，與特產界之輸出不振，因而購買力減退等，商情慘澹，一般進口商，以銀行方面放款警戒，金融滯滯，遂陷於窮境，出口商亦除拱手旁觀，官商方面之跳梁外，別無他法，故哈市日商，茹苦含辛，僅求敷衍，而日進於破滅之深淵矣。

民二十年九月滿洲事變勃發，瀕死之日商，遂有回生之概，加以是年十二月，日本禁金出口，二十一年二月，日軍入哈，於是益形活動，雖以腹地義勇軍出沒，因而交通運輸杜絕，與夫北滿水災，更生之機運，著明阻害，但以日本

對美國兌之跌落，日本商品原價低廉，又因滿洲關稅自主，謀中國商品以正式關稅，於是使日本貨物之立場，大為有利，日本進口商人，遂大形活動焉。

論者或謂此種現象，非由實需關係，乃由日金跌價，為假然之投機盛況，其永續性，大有可疑，實際上北滿經濟界，依然故我，並無改進之風，惟以退出國聯之故，四方阻礙之日本製造業，輸出業，與在滿進口日商協力，以全副精神，注重於滿洲市場之保持開發，作為唯一安全市場，又日本對外匯價，一時難以恢復，加以最稱強敵之中國製品，以銀貴，及入口關稅等，無復從前之威力，以農為本之北滿經濟，以新穀登場，每年均有生意，北滿腹地，生活物資，根本缺乏，在豫期以上，據此種種，惟有日商，其前途不但毋用悲觀，且大有樂觀之勢也。

#### (乙) 北滿日商從前不振之理由

從前在滿日商，何以陷於窮境，主要為世界蕭條之根本原因，自無待論，此外以滿洲特有之政情及經濟組織，為禍甚烈，具如左記，不能不加以認識，故為今後在滿日商之振興發展計，必須改善而深加考慮也。

#### (一) 經濟的原因

- (a) 中國商人依所謂聯號制度，在全滿構成連鎖組織，於進貨販賣上，確保優越地位。
- (b) 中國商人生活較低，加以勤勉，且富於忍耐，縱對細微利益，不惜勞苦。
- (c) 滿洲文化尚低，購買力亦缺乏。



敏挺。  
(d) 中日間貨幣本位不同，通貨又劇雜，市價多所變動，向無此習之日商，遂覺手足無措，而華商則最爲

(e) 民十八以來銀價大落，日本商品價格從而增高，故日商在中國方面之交易梗塞。

(f) 中國之提倡國貨。

(g) 中國官場之壟斷特產。

(h) 日商因金融梗塞而難活動。

(i) 中國鐵路之中日商品差別運價。

(二) 政治的原因

(a) 滿洲政情不定，時有動搖。

(b) 日人經濟發展基礎之商租權，仍未解決。

(c) 舊東北軍閥對於日人之經濟壓迫。

(d) 稅局之不當課稅，因而紛爭之商機遷延。

以有諸因，交相爲患，日商爲慘澹之前途所脅，日趨破滅，此九一八以前之實相也。

(丙) 由交易商品類別之北滿主要日商

時局既變，齊齊哈爾、海拉爾、海倫、寧安、三姓等日軍所在之地，日人陸續前往，大抵為軍用商人、飯館、雜貨商之類，與華人交易之有力商人寥寥無幾。有之亦不過為哈爾濱之支店，故哈市日商現尙為北滿日商之代表。哈市以交易商品區別之主要日商如左：

(1) 綿絲布

店名	地址	備考
東洋棉花會社	哈爾濱道裏水道街	
伊藤忠商事會社	同 地段街	
不破商店	同 石頭道街	加盟於哈爾濱輸入組合。
西原商店	同	
光武商店	同 田地街	同
橫田商店	同	同
(2) 糖		
三井物產會社	同 水道街	加入哈爾濱輸入組合。
三菱商事會社	同	

北滿之商號

光武商店

同

田地街

同前

高岡號

同

透籠街

同前

(3) 麻袋

光武商店

同

田地街

加入哈爾濱輸入組合。

(4) 洋紙

近澤洋行

同

透籠街

加入哈爾濱輸入組合。

萩原紙店

同

石頭道街

同

北原洋紙店

同

道外南三道街

同

(5) 鮮果

哈爾濱鮮果共同受貨組合

同

透籠街

以高岡號、南海洋行、三隆洋行、協和商會、新矢商店、盛倉洋行組成。

(6) 玻璃

松島商店

同

舊八雜市

加入哈爾濱輸入組合。

(7) 棉花

高岡號

(8) 建築材料及五金

大信號

新城大街

加入組合。

松島商店

舊八雜市

同

三井物產

水道街

同

中和洋行

石頭道街

同

(9) 煙草

東亞煙草會社

地段街

(10) 電話電氣材料

和登洋行

地段街

加入組合。

大島商店

石頭道街

同

東京電氣會社

地段街

古河電氣會社

透龍街

北滿電氣營業部

透龍街

北滿之商號

三三三



北約地圖

(11) 煤

國際運輸會社

竹內商會

新隆號

大成洋行

得昌號

松茂洋行

(12) 橡皮鞋

太陽貿易公司

三菱商會社

(13) 食物雜貨

盛昌洋行

丸平洋行

錦江商店

同

同

同

同

同

同

同

同

同

同

同

地段街

石頭道街

八站煤廠胡同

地段街

八站煤廠胡同

道外承德街

道裏水道街

透龍街

石頭道街

撫順煤代理店。

煤骨炭 Benzol。

日本足袋會社北滿代理店。

支奇亞足袋會社北滿代理店。

加入組合。

同

同

三五四



加藤伊商店

同

地段街

同

(14) 和洋雜貨

松浦洋行

同

道裏中國大街

(百貨店) 加入組合。

岩田商店

同

道裏短街

(俄商批發) 同

川路洋行

同

石頭道街

(華商批發) 同

熊津洋行

同

中國大街

(華商批發) 同

中村商店

同

石頭道街

(零躉批發) 同

中島支店

同

(零賣) 同

(15) 一般輸入商

三井物產會社

同

水道街

三菱商事會社

同

松浦洋行

同

中國大街

支店在齊齊哈爾、海拉爾。

高岡號

同

透帽街

支店在寧安、海林、牡丹江、綏芬河。

南海洋行

同

支店在海倫。

北滿之關稅

三三五

北 滿 鐵 道

大信號

光武商店

松島商店

藤井洋行

(18) 特産輸出商

三井物産會社

三菱商事會社

佐賀商店

成發東

同順利

東儀七商店

高岡號

福田商店

吉田四郎商店

新城大街

田地街

舊八雜市

水道街

水道街

同

地段街

五道街

石頭道街

承德街

透籠街

工廠街

地段街

支店在三姓、佳木斯、富錦。

支店在齊齊哈爾。

三三六

大豆、豆油、豆餅、雜糧。

大豆、豆餅、雜糧。

大豆。

大豆、豆餅。

雜糧。

大豆、豆餅、雜糧。

雜糧。

豆餅、雜糧。



北滿製油會社

同

同

日清製油會社

同

田地街

大豆、豆餅、豆油、雜糧。

(丁) 日本方面之商業機關

(1) 哈爾濱日本商會

民國十年十月八日成立，現有會員一四九名，民二十一年度之收支豫算，各三萬元，正副會長之下，有四部委員，即商事、產業、理財、交通，為北滿唯一之日本商會，於保護北滿日人之商權，增進日商利益，多年以來，甚為努力，且使日本朝野，認識北滿之重要性，貢獻亦復不少。

(2) 哈爾濱輸入組合

滿洲輸入組合，在滿鐵援助之下（以五百萬元為度之資金，不取利息，且補助經費及理事費），謀日本商品輸入之增進及在滿日商之振興而設者，其業務為對於組合員之借貸進貨資本及保證，改良商店經營，及商習慣，進貨之斡旋，委託販賣之介紹，擴張販路，低減運價諸費。全滿十七處，創設各地組合聯合會，九一八前後，滿洲政財兩界動搖之際，極能努力於日商之維持振作，大有功績。

哈爾濱組合，創自民十七年八月，現在員數六十八名，出資金十七萬二千元，各積公積金七萬一千元，滿鐵融通金二十七萬一千元，成績甚佳。理事橫田氏自創辦以來，繼續在職，其人熱誠而經營得法，該組合遂有今日，滿鐵

及組合員，均深加信任焉。

今以適應北滿新興之情勢，欲更發揮創辦組合之主旨，故有種種擴充案，今後日商在北滿發展上，該組合之任務，當然日益重大，其前途極可屬目也。

(8) 金融組合

滿洲金融組合，以援助在滿中下日商之零星貸款，在關東州及滿鐵附屬地金融組合命令下組成者，計有借款一百萬元，內出自國庫者七十五萬元，出自關東廳地方費者二十五萬元，滿鐵沿線附屬地及關東州內，有十五都市之金融組合，及五處村落組合，在聯合統制之下，發揮金融之職責，大有成績。

哈爾濱組合，因在關東州及滿鐵附屬地以外，故經許多曲折，由關東廳外務省及哈爾濱日本商會加以援助，始於長春設立組合分所，民國二十一年十二月正式成立。現在創始期中，尚無業績，有待於今後之活動焉。組合員數，現在四十五名，出資金一萬二千五百元，組合員融通額五千八百元，理事爲服部齊一氏。

(4) 哈爾濱商品陳列館

設於民國二十一年五月，在商工省補助之下，日俄協會當經營之任。

該館謀日俄及北滿貿易之發展，且欲使有益事業勃興之故，以經營左列各項爲旨，過去十五年於俄、滿、蒙貿易之振興，大有貢獻。

- (1) 日、俄及地方商品參考品之展示並說明。
  - (2) 一般交易之介紹及商工業者之調查。
  - (3) 銷往俄國及北滿商品之改良指導。
  - (4) 指導巡回販賣。
  - (5) 發行俄、滿、蒙時報及陳列品目錄，並供覽圖書。
  - (6) 關於商工之機關與本館之通信，交換刊物並借貸陳列品或贈與。
  - (7) 關於貿易及企業之紹介及居間。
  - (8) 一般企業之紹介及居間。
  - (9) 其他關於促進貿易之施設。
- 現館長爲川角忠雄氏，外務省出身，精通俄事，爲內外所推重。

(5) 大阪貿易調查所

爲大阪市政府產業部之駐外機關，於民二十一年六月開始，以岡本一雄氏爲主任而活動。大體以大阪爲對象，凡交易之介紹，斡旋，關於商事之調查，一般北滿經濟及商情之調查報告，均爲主要業務，雖爲日尙淺，然已有相當成績。



## 二 當地人之商業

### (甲) 北滿商人之特殊經營狀態

北滿華商之商業組織，其特殊現象，與南滿同，共同經營之數，遠過於單獨經營，共同經營之典型的特色，為聯號組織。

聯號為在滿華商最大之利器，於進貨及販賣，發揮所有機能，日商多年受其壓迫，日人務須研究其機構，採其特長為今後在腹地發展之資。

聯號云者，為一人或其以上之出資人，同一人或加入其他出資者，經營二處或以上之同種或異種商工業，有各自獨立會計及分配利益之制度，蓋商店之連鎖也。蓋自聯號之字義而言，即連結字號之意，同一字號之商店，於同一區域或其他區域開設時，與先開之本店有連鎖關係之意。若由資本關係區別之：

(1) 大體如日本之支店關係者曰聯東聯財。

(2) 出資者同數且縱為同一人，其會計獨立，各自經營者，通稱為聯東聯財之聯號，此蓋最普遍之形式也。

(3) 以同一出資者為中心，依同數或異數加入其他出資者而開設時，運用上與(1)(2)兩種，實質殆無不同，惟加入其他資本家，共同經營之點，是其特色耳。

(4) 聯號各財東(出資者)或經營者,更與其他出資者一人或數人共同開設,由經營者所屬商店之後援而營業時(前者曰老賬,後者曰二賬),所謂旁系會社組織是也。

夫如是,聯號者,以合資共同經營為主眼人而生,依中國商人固有之團結力,對於商敵,防護共同利益,抑制同行之競爭,貨物出入在協力精神之下,發榮華長,可謂中國特有之商店經營法。向來北滿在商工業上,又在隸屬於南滿之關係上,或以營口、大連,或以奉天、長春,或以哈爾濱為根據,有各種形態之聯號,於北滿腹地各主要都市,今尙有多數存在。

全滿洲由聯號組織之主要商店,大體如左(據民二十年滿蒙年鑑)

大連	六七家	遼陽	四家	奉天	一八一家
營口	四五家	安東	八六家	開原	一家
四平街	四〇家	公主嶺	四一家	長春	五四家
哈爾濱	一二八家				

要之聯號組織之最大特長,除資財之連鎖外,且保持人的連鎖關係而行信義誠實之交易是也。

#### (乙) 北滿華商之困苦

北滿華商,至民十八為止,狀態較為順利,自十八年夏中,俄事起以後,接連發生變故,於是日見窮迫,即

(1) 中俄紛爭之發生。

(2) 銀價暴落。

(3) 舊日軍閥以籌軍費爲目的，所濫發地方紙幣之暴落。

(4) 因世界蕭條深刻化，而特產物木材等主要出口貨交易不振及市價暴跌。

(5) 舊軍閥濫發紙幣包辦物產之二重榨取。

(6) 同上之苛徵誅求。

(7) 九一八事變，地方及財政狀態因而動搖不安。

(8) 地方治安紊亂，兵匪橫行。

(9) 腹地交通狀況不能因循。

(10) 金融逼迫，利息昂騰。

等，均其重要原因，尤以貨幣及特產物崩落，而腹地農民購買力極度減少，於左記連鎖關係下之華商，與以最大之打擊。

(1) 在腹地鎮店與農村關係上

腹地農民主要之金融機關，厥惟當舖，每年以秋收爲擔保，以地方通貨（官吊）爲長期放款，在民十九年收

回成本之秋季，官吊價值，較春季暴落至三分之一以下（對哈大洋而言），故於地方中心城市或哈爾濱之金融業者，償還借款（哈大洋）時，無不破產。職是之故，地方中心城市或哈爾濱之財東，亦大受損失。腹地農民對手之雜貨店，亦與當舖發生同一現象，絕無例外（當舖借入哈大洋，照時價合成官吊，以重利貸與農民）。

以故自翌年起，農民由春耕資本以至秋季生活費之融通機關，忽告斷絕，於是中外商家之訂貨中止，與特產物價及地方通貨暴落，兩兩相俟，遂使農民生計，極度困難矣。

### （2）腹地鎮店與地方中心城市之關係

腹地之當舖及雜貨店既陷於困窮，而農民異常窘迫，皆是使地方中心城市銷行腹地之商品，極端阻遏，同時使收回先付之定金，陷於困難。加以通貨跌價，特產物暴落，輸入商品亦跌價，地方官又從而苛徵賦求，遂使地方中心城市商店之經營，歸於絕望，接連倒閉。

### （3）地方中心城市與哈市之關係

亦與前者受同一之因果，且地方都市之有力商店，大抵與哈市商店有聯號關係，地方之聯號倒閉，於哈市商店，更與以甚大之打擊，其理至明。近年哈市，每逢季節，自大商家起以及多數商店，不得已清理賬目，或竟倒閉，皆足以證明此等事實也。

## （丙）中國商業機關



(一) 濱江市商會

(一) 業務

闡商工業及對外貿易之發展，以增進公共福利為目的，其業務如次：

- (1) 關於商工業改善及發展；
- (2) 關於商工業之諮詢及通知；
- (3) 國際貿易之紹介及指導；
- (4) 商工業之仲裁及裁決；
- (5) 商工業之證明及鑑定；
- (6) 商工業統計之調查編纂；
- (7) 遇市場恐慌時，設法維持，且有向政府請求維持之責；
- (8) 關於商工業，得向中央或地方行政官署建議；
- (9) 合於第一條主旨（本會之目的）之其他事項。

(二) 組織

本會為濱江市轄內之各公會會員及商店，在本會登記，獲有會員資格者組織之。

(三) 委員

本會設執行委員十五名，監察委員七名，執委中互選常委五名，從常委中互選主席一名。

(四) 會員

六百七十六名（民二十一年二月）

(五) 等級及會費

照營業稅之等級，月收會費如左：

等 級

自一等一級至十三級

會 費

自十元至六角

(六) 決算

(甲) 經常收支

民二十年度（自一月一日至十二月三十一日）之收支決算如左，故本會無豫算。

收 入

大洋十三萬五千五百七十五元五角

支 出

大洋十三萬七千二百二十三元六角四分

收支兩抵不足大洋一千六百四十八元一角四分

(乙) 特別會計

收 入

十八萬九千八百九十一元六角四分

支 出

十八萬九千八百九十一元六角四分

(七) 財產狀態

所有房屋

十四萬三千四百元

(八) 現在職員之姓名籍貫及營業(民國二十一年十一月末爲止)

(譯者按名單略,計共二十二名,內吉林一人,餘均爲山東、河北籍)

(二) 哈爾濱市商會(哈爾濱埠頭區田地街)

(一) 業務

據現行商會法之規定,其目的業務,與濱江市商會同。本會管理公證事務。

(二) 組織

以東省特別區管轄之哈爾濱市及在附近居住之各公會員及商店,加入本會之會員組織之。欲加入本會者,須本會會員二人之介紹。在馬家溝、新安埠街、顯卿屯,設有分會。

(三) 委員

於總會選舉執委十五名,候補執委七名,監委七名,候補監委三名,從執委中互選常委五名,從常委中互選主

席一名。

(四) 會員

二十一年一月末日之會員數如左：

哈爾濱市商會

一千九百三十餘名

哈爾濱馬家溝分會

一百十餘名

哈爾濱新安埠分會

二百八十餘名

哈爾濱顧鄉屯分會

八十餘名

合計

二千四百餘名

(五) 等級及會費

等級

自第一級至第十五級

會費

自五十元至四角

(六) 豫算及決算

民國二十年度(自一月一日至十二月三十一日)之豫算及決算如左：

(甲) 豫算

光緒之開報



歲入 四萬七千一百元

歲出 四萬〇二百四十元

(乙) 決算

歲入 五萬七千九百十七元

歲出 五萬五千二百二十六元

收支相抵下存 二千六百九十一元

(七) 財產狀態

市商會土地建築(民國二十一年七月)時價 九萬六千元

(八) 現在職員之姓名籍貫及營業

(名單同前略,計共二十八,全體皆山東人)

(三) 哈爾濱油房公會(哈市 八站)

(一) 業務

維持油房之公共利益,矯正營業上弊害,謀對外發展為目的,執行一切業務。

(二) 組織

中華民國人民於哈爾濱市區域內經營油坊加入本會者組織之。

(三) 委員

選舉執委十名、監委五名、由執委中選常委五名、由常委中選主席一名。

(四) 會員

二十一 名

(五) 等級及會費

本會賦牌金無等級，每用榨油機一台，月繳會費哈大洋三角。

(六) 決算

收 入

哈 大 洋

三萬九千三百四十四元八角六分

日 金

三圓零五分

支 出

哈 大 洋

一千七百二十一元一角三分

日 金

三圓零五分

(七) 財產狀態

光緒之商標

三四九

公會事務所土地房屋（民國二十一年二月）時價

六萬元

（八）現在職員之姓名籍貫及營業（略）

譯者按共計十三名內奉天籍二人餘皆山東人。

（四）吉林哈爾濱麵粉火磨同業公會（埠頭區田地街總商會內）

（一）業務

本會業務如左：

（1）研究製麵業之各種事項，以資發展；

（2）講改良製造之法；

（3）檢查不衛生之原料；

（4）防止市價騰貴之弊。

（二）組織

本會以哈埠全市之機械製麵業，經委員會審查合格之會員組織之。

（三）委員

本會選舉執委七名及候補執委三名，由執委中選舉常務執委三名，由常委中選主席一名。



(四) 會員 二名

(五) 等級及會費

無等級，一晝夜用製麵原料（小麥）一千普特或未滿者月徵哈洋五元，一千普特以上至一千五百普特者七元五角，一千五百以上至二千普特者十元。

(六) 決算

民二十年度之收支決算如左：

收 入	二萬六千二百九十八元四角九分
支 出	三千四百七十元
淨 存	二萬二千八百二十八元四角九分

(七) 財產狀態

民二十年十二月之財產如左：

存 款	二萬二千八百二十八元四角九分
-----	----------------

(八) 現在職員之姓名籍貫營業（民二十一年十一月末）（略）  
按共五人，金州二人，山東三人。

(五) 濱江市錢業公會

(一) 業務

本會以維持同業之公共利益，矯正營業上之弊害為目的。

(二) 組織

以濱江市區域內之錢鈔業，加入本會之會員組織之。

(三) 委員

本會選舉執委十二名，由執委中選常務執委五名，由常委中互選主席一名。

(四) 會員

十八名

(五) 等級及會費

無等級，會員每人月捐哈大洋二元。

(六) 決算

民國二十年度之收支決算如左：

收 入	三千二百六十八元八角
支 出	三千二百六十元三角

淨存 八元五角

(七) 財產狀態

民國二十年十二月末之財產如左：

存款 一萬八千八百元

(八) 職員

主席一人，河北籍，年四七歲，順恆、升恆錢莊經理。

(六) 濱江市糧業公會

(一) 業務

本會以謀同業之利益，矯正營業弊害為目的。其業務如左：

- (1) 研究業務之改善及發展；
  - (2) 關於同業者業務上之爭執調停；
  - (3) 調查同行之營業狀況，關於成績報告及編纂統計事項；
  - (4) 市場恐慌，影響於糧商時，請求地方官廳各事項；
- 本會更辦理左列事項：

北商之商會

三三四

(1) 代收糧食附加之濱江縣教育費。

(2) 代收附加之水上公安局警備費(此稅僅夏季徵收,冬季不徵收,稅率自松花江上下游輸入哈爾濱者,從價千分之三,由對岸渡松花江入哈爾濱者,為從價千分之一·五)。

(3) 代收對岸松浦鎮市政局糧食附加之警察補助費。

(二) 組織

以濱江市管轄區之糧商曾經入會者組織之。

(三) 委員

執委十五名,候補執委五名,由執委中互選常委三名,更由此互選主席。

會員至最近為止有二十二名,舊歷年關,倒閉積出,故至二月十五日之委員數,減為執委十一名,候補執委三名,不常設監委。

(四) 會員

十四名(民二十一年二月)

(五) 等級及會費

無等級,每人月徵哈大洋三元。

(六) 決算

民國二十年度之收支決算如左：

收 入	二萬七千八百元
支 出	二萬五千三百九十一元
淨 存	二千四百〇九元

(七) 財產狀態：

公會地址及三層樓會所 (民國二十一年二月) 時價

五萬元

(八) 職員

主席一人，河北籍，五二歲，東合洪糧商經理。

(七) 其他各同業公會

除上列之外，哈爾濱、濱江市之各同業公會之會名，代表者姓名，具列如左：(民國二十一年十一月末)

按會名四十六，代表人同數，內吉林二人，雙城堡、錦縣、瀋陽、蓋平、福山、奉天、濱江各一人，餘均河北、山東籍，內有浙江鄞縣一人。

通覽以上各商業機關以及同業公會，最著明者不獨哈市，凡北滿商工界，河北、山東兩省把持歷慣的勢力而有壟斷之概，本地之東省人，幾可謂絕無勢力。今後於北滿之經濟的進行上，至有關係，即國民政府與滿洲繼續抗

爭時，北滿商工界中心勢力之羶魯人心中，不能免除不安之念，若如向來以滿洲為第二家鄉，埋頭經營事業之心，必因而減色，其最著之例，為滿洲事變以來，山東、河北及南方之資本家、事業家，均離開北滿，或一時避往大連、天津是也。

### 三 外人之商業

哈爾濱為國際都市，可稱為滿洲之上海，各國之經濟勢力，集中而錯綜，相互競爭。凡哈市一國經濟勢力之消長，立致該國在北滿經濟勢力之盛衰，其性質重要如此，本項以哈爾濱為主約略言之。

#### (甲) 各國在北滿經濟勢力推移之概觀

曾在北滿最活動而最有力者為俄商，但今非昔比。例如歐戰前至歐戰開始，俄國紡織品握市場之霸權，洋油等亦為獨占，非各國所能企及。俄國貨之大部分，當然由俄商輸入，易言之，即俄國資本於此處盡曾為有力之活動也。

然此種情形，與歐戰勃發同時大變，俄國不但國內生產品絕無餘剩，且所有工場，均化為軍需製造，其結果，國內物資異常缺乏，對於外國市場之生產品供給，不得已完全放棄。於是向孤立自由之北滿市場，首先出入者，即占有天時地利之日本經濟勢力也。

日本經濟勢力，急激進展，日本商品有洪水之觀，但歐戰告終而形勢又為之一變。即戰爭結束，在戰時極度膨

服之歐、美軍需製造廠，復爲商品製造工場，其生產品以奪回大戰時喪失之北滿市場，輸入貶價，互相混戰。於是英、法、德、美諸國之生產品，漸次驅逐日貨，各自取得地盤，一方面以歐戰及革命，完全減退之蘇聯產業，以第一次五年計劃之完成，與夫第二次五年計劃之進步，加以外資吸集政策，蘇聯生產品，重見於北滿市場，以急速之勢扶植其新勢力焉。

更有以上海、天津爲主體之中國生產品，受銀賤之賜，乘提倡國貨之潮流，忽向北滿侵入，國民政府之高率出口稅，與夫北滿特產物及地方貨幣價格大跌，頓使重價物品之需要激減，而低級價廉物品之需要激增，壓迫日本及外國貨物，促中國生產品之銷行。

以上爲九一八前後之大勢，然至民二十年十二月，日本二次禁金出口，因而金價跌落，及偽政府之關稅自主（於中國生產品正式課以進口稅）與夫日本朝野之協力，遂使前記之形勢三變。今則日本經濟勢力，在北滿復活，猶如天馬行空，日本商品舉各國商品驅逐而壓倒之，爲日本貨物獨占時代。

以下據主要國別，概論各國在北滿之經濟力推移及現勢。

#### （乙）俄商勢力之推移並現狀

俄國之出入滿洲，依喀西尼條約所得中東路之建設權，路工開始之一九〇〇年前後。

滿洲之氣候風土，較宜於俄人，生活亦復類似，故於俄人發展，極爲相宜，以故路工大略完成，當日俄戰爭以前，



俄人卜居於北滿者，相當多數，有力之競爭者亦不少，已成堅固之經濟勢力。在歐戰勃發之前後，北滿之俄國經濟實力，為最高時期，但以大戰之故，無暇顧及滿洲市場，加以日本經濟力急激相侵，稍見陵逼之俄國勢力，又遇勞農革命，於是一落千丈，遂自北滿經濟界之寶座墜落矣。

蘇聯政府成立之結果，北滿之俄人，分為二種，即不肯歸服蘇聯之白俄及蘇聯國人是也。

白系俄人，其人數在北滿，與各國人較，最占優勢，但以多年之亡命生活，喪其實力，在經濟上不足重視，僅少數有力之小商人存在哈市而已。

赤俄僑居滿洲者亦不少，以人數論，次於白俄，亦占優勢，但以產業國營之前提，不如其他各國有個人企業家存在，故全數為東路及蘇聯國營機關之職員，自經濟上觀之，殊非有力。

蘇聯國營之商業機關，有駐哈蘇聯代表通商部、達利銀行、糧食輸出部、洋油組合、國營保險部、國營商船隊等，其中有力者，為代表部及洋油組合。代表部設於一九二五年，兼管極東林業托辣司、極東棉織托辣司、蘇聯紡績組合之代理店，蘇聯在北滿之經濟機關，全部歸其統制。內部組織分十部，曰魚肉鮪頭輸出部、果物輸出部、煙草輸出部、工業品輸出部、藥品原料部、鑛物及硅石部、技術部、技術品輸出部、木材輸出部、鑛物性燃料部。凡洋油組合所掌管之洋油及此外蘇聯所產全部之輸出販賣，此為最高機關，從事活動。九一八前後，利用其與東路之特殊關係，又利用達利銀行、東鐵職員之消費組合等，大施其傾銷政策，為蘇聯生產品擴張販路及外資吸集政策之先鋒，大為

活動，一九三一年度該部賣出之額，全滿洲有三千萬云。

在北滿，該部於滿洲里、海拉爾、齊齊哈爾、綏芬河各地，均有出張所（在南滿、蒙古、中國本部，則分設於奉天、長春、大連、上海、庫倫各地），與蘇聯各機關，保持密切聯絡，齊齊哈爾、海拉爾、滿洲里之出張所，亦買進地方物產。

遼利銀行，於一九二三年，依中國法規，設本行於哈市，於滿洲里、上海、天津、北平、張家口設分行。其主要業務，為扶助北滿特產經海參崴運往日本、歐洲、中國本部之金融，扶助北滿及蘇聯間輸出貿易之金融，又助長地方商工發展之金融，其活動源泉，乃利用東路之存款。根據以上方針，最多受其援助者，當然為蘇聯各商業機關，自無待論，而有關係之華商，直接間接，在促進上述之目的，亦行其政策上之金融焉。

一九二九年以中，俄紛爭之故，暫時停閉，至一九三〇年再開，依從前之根本方針而活動。

糧食輸出部，其設立之主眼，在補給沿海洲、貝加爾湖等接壤蘇俄地之糧食，並培養烏蘇里鐵路及海參崴港、遼利銀行及烏蘇里鐵路等，為其背後勢力，享受金融及運輸上一切利益，構成獨占地步，不許其他追隨，與舊日東北官商，有雙壁之目，一九三一年度之交易總額，無慮二千數百萬元。北滿大豆循陸路送往歐洲之壯舉，非該部決無人能之。但九一八以後，尤以偽國成立，日本勢力向北伸展，遂有種種策動，而其力漸減，終於不振，一九三二年度之交易額，忽減至五百萬元內外。

洋油組合支部，自一九二五年前後，出入滿洲市場，以蘇聯一派之傾銷策，利用其與東路之關係，大與英、美競

爭，品質雖日稍次，而英、美大受壓迫，一九三一年度滿交易之總數，垂四百萬元，一九三二年度，更積極向南滿及上海方面擴張。

作為蘇聯商業機關之旁系，不可忽視者，有東路職員之消費組合。其方針專銷蘇聯商品，外國貨竭力排斥，東路全線，有十餘支部，無數販賣部及巡回沿線之車輛店舖，使東路職員，強制購入所需商品，一九三一年度之總額，達二百萬元云。秋林商會，為哈市最大之百貨店，極有聲價信用，近雖稍形頹敗，然尙藉往日之餘威，君臨斯界。該商會雖非蘇聯國營機關，但已入蘇聯國籍，又嘗與東路及通商代表部，有特殊關係，且最高幹部為蘇聯有力人士，故視為蘇聯商業機關，亦無不可。現在尙與通商代表部交易多額之蘇聯商品，惟以欠匯豐三百萬元之關係，財政均由匯豐管理，故目下與其謂為蘇聯系統，實則英國色彩，轉較濃厚也。

此外可目為蘇聯系者有糖商捷克曼商會。店東捷克曼氏，為蘇聯籍猶太人，為糖及麻袋巨商，在北滿可首屈一指。與東路有破格之特約運價，經海參崴為大規模輸入，競爭者如三井、三菱，皆瞠乎在後。目下租得花旗銀行之阿什河糖廠，行甜菜製糖，與北滿糖業，頗有震動。

綜合蘇聯在北滿之經濟勢力，其所有活動之根源，皆在東路。即達利銀行之活動原素，為東鐵存款，A、F之活躍，由於達利銀行之資金，與北滿之特殊運價（包含烏鐵及蘇聯國鐵），通商代表部及洋油支部，所以能斷行廉賈政策者，亦大有關於東路之特殊運費。故東鐵內之蘇聯勢力，若有變動，則北滿全體之蘇聯經濟，必蒙極大影響。

不難想像，九一八以後，日滿勢力對於東路之進展，此種現象乃日形顯著矣。

(丙) 英商勢力之推移並現狀

英商勢力之出入北滿，開始於一九〇四年，即日俄開戰之始。蓋經由西伯利鐵路，由本國運來食物雜貨而售諸俄軍是也。至歐戰前後，因北滿市場之開發，與特產物輸出歐洲之有利，故以本國產物如布疋、毛織物、機器、五金、洋油、煙草等輸入北滿，而運出特產物，大形活動。尤以歐戰中及戰後，食料輸出公司之生肉及其他食物之對歐輸出，更足注目。可為北滿英商之代表者，列如左：

(一) 產業

(1) 食料品輸出公司（一九一三年創辦，一九一六年開始營業，地址在八區）

為北滿英商產業中投資最鉅（資本雖為十萬磅，而實收管超過五十萬磅）買賣最大之公司，本行在哈爾濱，與南非、南美、中國、澳洲、歐洲等之英國食品公司，成為傍系，以北滿及蒙古家畜之屠殺冷藏並凍肉，卵之輸出為主業。歐戰中及戰後營業最盛時，工人至二千名以上，一年屠宰數，羊十五萬頭，牛一萬二千頭，雞四十萬隻，雞卵一千萬個，目下以世界蕭條及地方的原因，工場關閉而停業焉。

(2) 中英遠東製油公司（一九〇九年創立，埠頭區中國大街）

以購買大豆及輸出其他特產物並油房為主業，在前記公司之次，為北滿英人之鉅產，資本十七萬磅。

其油房爲豆餅製造工場，與大連之日清油房，可稱雙璧，製品向美國市場輸出，爲家畜飼料，更有精製豆油工場，造肥皂及菜油，於北滿油房界，築有獨步之基。

(3) 羅巴德父子商會 (一九一四年創立，南崗山街)

本爲俄人現有波蘭籍之羅氏父子商會，與英美煙公司合辦，繼承其哈爾濱之工場而創設者，爲紙煙工場，資金百萬元。因世界蕭條及時局關係，雖未能隆盛，但在英美煙公司支配之下，有相當成績。

(4) 李德爾兄弟商會 (齊哈爾濱)

因對於古瓦列司基氏經營之板廠，有多額債權，故於借款形式之下，取而代之，製造拜尼亞板，目下休業中。

(二) 煙草輸入商

英美煙公司 (一九〇四年開設，八區許公路)

其中包含四公司，即英美煙公司、英國雪茄公司、濟通煙公司、羅巴德父子商會，大體以英美煙公司等三家之製品，由濟通販賣，最盛之一九三〇年，售款約一千萬元，其後以時局關係，腹地貧困及日、蘇、中國製品之競爭，漸次減少。

(三) 機械輸入商

(1) 加巴金商會(一九二五年開設,埠頭區中國大街)

本行在哈爾濱,於大連有分行,販賣汽車及其零件,又事務所用具並分配映畫等,以販賣汽車為主,自用車,貨車均有之,又有專管汽車零件部及修理工場。

(2) 加典機器組合(一九二三年開設,埠頭區水道街)

此為英、德、瑞各國著名工場六十餘之代理店,以販賣各種工場,煤礦埠頭所用機器為主,鶴立崗煤礦之機器設備,松花江渡漂機東路所用器械之購買,曾大為活動。

(3) 貝古司有限公司(一九二四年開設,埠頭區斜紋街)

英國百餘工場,該公司以股東之關係,營各工場所出機器之輸入販賣,尤以動力用機械器具,闊帶,製麵機器,鐵管,汽罐為主要商品。

(4) 英國極東貿易股份公司(一九二三年,哈爾濱本行,以資金二十五萬元設立,埠頭區中國大街)

以鐵路用具及工場機械之供給為主業,更輸入鐵、紙、織物,並抵押不動產。自一九二五年至二八年,該公司大形活動,即二五、六兩年,以建設呼海路之故,通融資約二百萬元,又以哈爾濱奉天間架設長距離電話(總工費約百五十萬元),亦與通融,在二八年,於呼海路供給鋼軌約八十萬元。

(四) 洋油化學工業製品輸入商



(1) 亞細亞公司 (一九二三年設立，埠頭區水道街)  
以販賣洋油、機器油、揮發油、地蠟、蠟燭、土瀝青等洋油製品為主，第二松花江以北，北滿一帶為其營業範圍。

(2) 帝國化學工業中國有限公司 (一九一四年設立，埠頭區新城大街)  
此為白朗那公司之後身，主要營業為輸入重化學工業製品，如韃皮之越幾斯，各種曹達、亞尼林色，各種化學藥品之類。

(五) 一般輸入商

(1) 巴塔維及史路維商會 (埠頭區水道街)

除大宗輸入麻袋及糖之外，為英國八大保險公司之代理店，營保險業。

(2) 滿洲股份公司 (一九〇八年設立，埠頭區新城大街)

機器油及其他洋油製品、餅乾、肥皂、化粧品、醫療器械，為各大公司之代理店，輸入販賣，此外更為桑來生命保險、亞脫拉、羅生兩火災保險之代理店，兼營保險業。

(3) 約翰漢塔商會 (一九二〇年設立，埠頭區透龍街)  
販賣洋油製品、建築材料、便利瓦、土瀝青、織物、罐頭等。



(4) 坡伊頓商會（一九一四年設立，埠頭區史脫拉霍街）

爲出版業，輸入品販賣業，店主坡伊頓氏爲「哈爾濱與白沙」新聞之出版人。

(5) 喬治白蘭商會（一九二三年開設，埠頭區）

販賣文具、肥皂、度量衡、書籍等。

(六) 銀行

(1) 匯豐銀行（一九一五年開設，埠頭區水道街）

爲北滿英國經濟勢力之中樞，外觀內容，均有堂堂之狀。

本行以匯兌銀行而論，又爲英商北滿輸出入貿易上之中樞，除此種活動外，於秋林商店及其他俄商，亦大爲放款（放款額達四百萬元），與花旗銀行爲哈市金融界之雙璧焉。

(2) 印奧華察塔銀行（一九二八年開設，埠頭區新城大街）

本行取堅實主義，以定期證券、匯兌交易爲主（主要爲法商特來司商會之匯劃），爲日尙淺，未聞活動。

(3) 英滿投資交易公司（一九二六年設立，資本十萬，埠頭區新城大街）

除不動產抵押外，兼管銀行一切業務。

(七) 保險業

英國系保險公司出入於北滿者凡二十六家，爲斯界之翬，但大概以代理店行其業務，直接經營者甚少。

(1) 巴塔非耳及史瓦衣商會；

爲英國八大保險公司之代表（八大保險公司名略）。

(2) 孔曼西有限公司出張所（埠頭區水道街）；

(3) 哈哇特、福特（埠頭區）；

(4) 伊百順商會（丹麥商埠頭區）；

(5) 拉以脫商會（埠頭區）；

(6) 馬得生商會（水道街）；

(7) 克利孟商會（荷蘭商新城大街）；

(8) 國際保險事務所（埠頭區中國大街）；

(9) 白路戈香商會（埠頭區馬街）；

(10) 奈維爾商會（埠頭區中國十一道街）；

(11) 滿洲股份公司（埠頭區新城大街，參照一般輸入商項下）；

(12) 白理諾商會。

(右均爲代理店，其本店名從略)。

(八) 其他

中國投資公司 (一九二二年開設支店，埠頭區馬街)

以收買北滿毛皮，輸出歐美，並輸入外國毛皮爲主業，一九二七、八年之際，相當殷盛，今已不振矣。

綜合言之，英國在北滿之經濟勢力，自一九二七年前後至一九三〇年爲最盛期，其後以世界蕭條，並地方特殊事情爲祟，漸形下落，於九一八前後尤爲不振，但英人以不撓之精神，仍爲復興之計。試就各種商品言之，洋油爲蘇聯所制，布、機器、化學工業藥品、染料、五金，爲日、美、德所壓，糖亦不振，更有英國對滿貿易之樞軸，自誇爲金城湯池之紙煙，亦由日、蘇、蘇俄物品之出入，侵蝕其既得地盤，而有悲鳴之態。至若食料品之輸出，其工場久陷於停止，特產輸出，較之日、蘇、法、丹麥等，亦遜一籌，從而銀行業，亦不復見當年之盛矣。

(丁) 美商勢力之推移並現狀

北滿市場，在從前卽爲美國一部分實業家所注目，二十年以來，尤爲顯著，卽德商因歐戰而歸國，俄商亦不暇顧及國外市場，美國乘此間隙，商品急激發展，一時有壟斷南北滿商權之概。但大戰既終，其商敵英、德爲首，各國商品有捲土重來之勢，而美之鋒銳，忽遭頹挫。

北滿美商有三十八家 (民二十一年三月止)，自其貨物觀之，實有種種，自交易金額之多寡言之，以汽車洋

油爲主位，其他重要者，如機關車、車輛、機器、縫機、打字機、電氣材料、化學製品、皮革、橡皮製品、綿織物、人絹製品、化妝品、紙煙、罐頭雜貨等。

北滿美商之代表，以所處理商品類別之則如左：

(一) 銀行業

(1) 紐約花旗銀行（一九二〇年開始）

在哈市埠頭區中國十二道街，營一般銀行業務，爲哈市金融界之領袖。

(2) 信濟銀行（一九二七年開始，在埠頭區中國大街，上海及海拉爾有支店）

營一般銀行業務，於俄商存款及放款，尤爲重要。

(二) 洋油及其製品輸入商

(1) 紐約斯丹達油公司（一九一五年開設，埠頭區沙漫街）

其營業區域南至長春，北至黑龍江，東至綏芬河，西及滿洲里。

(2) 中國帝克沙司有限公司（一九二七年開始，埠頭區中國大街）

一九二二年在哈市設代理店，二十七年設支店，商品除汽油、揮發油等石油製品外，亦賣便利瓦及土磚

磚。

(三) 汽車及其附屬品輸入商

(1) 東西汽車組合 (一九二八年開始，埠頭區新城大街)

福特汽車公司出品，北滿歸其一家經理，此外有修理汽車工場。

(2) 弗特拉聯合 (一九二七年開業，埠頭區斜紋街)

白拉薩及加意司兩種汽車並附屬品，北滿一家經理，為主要業務，有汽車裝設工場。

(3) 巴克西洛夫商會 (一九二〇年開業，埠頭區水道街與透籠街角上)

烏白龍牌汽車常司普裝貨汽車，北滿歸其販賣，此外又代理阿穆爾公司各種化學製品，人造皮革，史帶生飛行公司及李古明船用發動機，亦由販賣。更兼營大規模之汽車及各種機器修繕工場，及電氣冶金工場。

(4) 英國農具會社 (一九二一年開業，埠頭區斜紋街)

為販賣英國裝貨汽車，Tractor發動機及農具之總部，全滿各地，有代理店出張所六十餘處，最為活動。

(四) 一般輸入商

(1) 西利洛兄弟商會 (一九二二年開業，埠頭區石頭道街)

其主業為輸入販賣毛皮、毛織物、絹織物、皮革製品、橡皮製品及西洋雜貨等，曾經大為活動，最近已近破

滅矣。

(2) 弗特拉聯合 (一九二七年開設，埠頭區中國大街)

皮革製品、橡皮製品、旅行用具、照相機等輸入販賣之外，於東路東部線，有林場，於黑河有製材工場，哈爾濱有木材倉庫。

(3) 烏爾孫中國公司 (一九一九年開設，埠頭區石頭道街)

營進出口業，進口以織物及雜貨為主，出口以毛皮為主。

(4) 安達生公司 (一九二五年開設，埠頭區沙漫街)

兼為保特溫車輛，一般電氣公司之電器機械，魯埃耳紡織機，華盛頓唧筒等著名工場之代理，凡鐵路用附屬品、軌道、車頭、客貨車、唧筒、電氣機械、旋盤、紡織機，一切工場用機械之輸入販賣。

(五) 毛皮輸出商

(1) 烏爾孫中國公司 (見前)

(2) 古里曼組合 (一九一九年開始)

收買北滿毛皮及向美國輸出。

(3) 華北產物組合

全上

(六) 保險業

(1) 萬國保險會社聯合

代表美國保險公司八家。

(2) 美國保險會社聯合

(七) 鑛業

中美工鑛組合(一九三一年在哈爾濱創設,中美合辦,資本十萬美金)

開采一般鑛山,尤為白金,金及煤炭,黑龍江占大部分,吉、寧二省有少數鑛區。

(八) 工業

美國產業股份公司(一九三二年開設)

花旗銀行,以債權關係而管理之,因欲整頓松花江麵粉公司及阿什河製糖廠,以故創設者,為花旗之傍系企業會社。

美國與北滿相互貿易上,為重大之缺陷者,即片面貿易,蓋美國除自北滿買入獸毛及皮張外,幾無一物輸入也。

美國商品,在一九二八年至二九年為最盛,後乃漸降,滿洲事變勃發後,尤為衰落,即主要商品之洋油及其製品,為蘇聯所壓迫,汽車及附屬品,自中俄紛爭後,以外蒙貿易之杜絕,地方通貨之低落,內地治安之欠佳,各種税金



之苛重等，買賣一落千丈。營斯業者，雖有待於將來之復振，但獨擅天時地利之日本商品活動，不能不與此同一消長者，自電氣機械織物以及一般商品，美國輸入商之代表西利洛兄弟商會，雖有花旗之積極援助，而目下已瀕於危殆，以此推測美國輸入北滿之貿易，當無大差也。

(戊) 德商勢力之推移並現狀

德商爲北滿外商之先驅者，東路建路之時（一八九八年），已有維納商會，開始經濟活動，其後至歐戰勃發之前，有力之商社，相繼開張，其數超過二十。然以當時北滿市場，極爲狹小，與夫俄商勢力方強，故雖充分活動，因歐戰勃發，北滿之德商，受致命打擊，大抵回國，或與閉鎖相同，大戰四年之間，德國商品中最能確保地盤之各種機器染料等，且爲日、美及各國商品所攘奪矣。

歐戰既終，不爲戰爭之創痕所阻，以維納商會爲首，漸次復興，有捲土重來之勢，一九二九年之際，爲全盛時代，商社計有三十家，其交易額亦年有增加。例如荷斯坦商會，在一九二八年，交易爲百五十萬元，又如一九二一年開設之德亞商會，自一九二七至二九計三年間，對於北滿各地二十二處麵粉廠，所供給之機器，年額達四百萬元云。然一九二九年以後，與其他外商相同，因中俄紛爭及世界蕭條之故，同受打擊而趨向衰落，交易驟減，或停業或破綻者續出，至民二十一年三月僅剩二十三家矣。

德商毅力之強，雖處此時會，而最近二年，尙有新開者數家，其中向在中國內地活動之永和洋行，東西兩洋歐

羅巴貿易股份公司等亦包含在內。

德國雖為滿洲特產之主要消費國，而德商無營輸入者。幾全部為輸入商，以德為主體之德滿貿易，乃為偏重輸入之片面關係，大可注意也。

北滿之代表的德商，以商品類別之則如左：

(一) 機械器具輸入商

(1) 德亞商會(一九二一年開設，埠頭區石頭道街)

代表德國第一流大工場，如克虜伯廠、埃司堆等，山海關以東全部滿洲，為其營業範圍，自油房麵粉廠啤酒起以及各工場所用機器之輸入，為主要業務，曾極盛一時。

(2) 西門修凱會社(一九二二年開設，新市街新買賣街)

為西門子公司軌道公司等代理店，販賣電氣機械附屬品，鋼軌及承攬發電所之設計設備工事，一九二七、八年，承辦哈爾濱電業局之電車敷設工事，一九二三年至二九年之間，完成發電所十二處之工事。

(3) 新民投資有限公司(一九三一年開設，埠頭區學堂街)

在漢堡與哈蓋公司有密切關係，以販賣各工場鐵路鑄山之機器為主，他如磁、電氣附屬品，人造絲等亦可辦理。

該公司與齊克鐵路總理萬某訂有日金約五百萬元之契約，供給鐵軌客貨車、機關車等，以九一八事變，不能實行。

(4) 尼古刺公司（一九二〇年開設，埠頭區中國大街）

為包爾西公司之代理店，以販賣鐵、建築材料、五金、工場機器為主業，傅家甸之裕慶德毛織工場、雙合盛皮革工場、雙合盛麵粉廠之設備，即成於該公司之手。

(二) 一般輸入商

(1) 荷斯坦商會（一九二一年開設）

販賣紡績品、鐘錶、鐵、鋼及其製品、機械、化粧品、藥品等，兼營保險公司之代理店。

(2) 亞路培商會（一九九四年開設，一九一五年因歐戰而閉鎖，一九二一年再開，在埠頭區商務街）

販賣機器、五金、靴、皮革、醫科器械、燉房器具、打字機、汽車、農具。黑河有支店。

(3) 東西洋歐洲貿易股份公司（一九三〇年開設，埠頭區六道街）

販賣機器、蒸汽汽罐、瓦斯汽罐、輸管、汽車、醫科器械製材工場用機器（以上為德國品）膠（由蘇聯通商代表委託其一家經理）、寧天有代理店。

(4) 永和洋行（一九三〇年開設，埠頭區）

爲加爾發司及蔡司伊貢之代理店，專辦照相器、眼鏡、玻片、創業之日尙淺，無甚成績。大連、奉天有支店。在哈市有創辦三合土工場，特產物對歐輸出，毛皮輸出等大計劃，以時局關係而中止。

(三) 顏料 化學藥品輸入商

讓信洋行（一九三一年開設，埠頭區）

爲格路曼顏料工場之代理者，販賣亞尼林色素，及醫科器械，照相機，創業日淺，尙無大成績。

(四) 保險公司及其他

(1) 佛涅克及亨斯忒商會（一九三〇年開設，埠頭區）

德國保險公司阿里生司之代理店，此外並輸入五金。

(2) 荷斯坦公司（一九二一年開設，埠頭區中國六道街）

爲荷蘭及其他外國之保險公司代理店，辦理保險（參看一般輸入商）。

九一八以後之新情勢，大抵趨於不振，於將來多抱悲觀，但亦有謂貨幣價格確定，民心安固，機會均等，門戶開放果能嚴正履行，則有充分發展之餘地，在此見解之下，而樹立積極方針者有之。最近二三年，數家之有力德商，雖在蕭條之時，而新開店舖，較諸英、美之退縮現狀，大堪注目也。

(己) 法商勢力之推移並現狀

法國經濟勢力之出入北滿，與英國相前後，在一九〇四年日俄戰之後，主要經由伯利鐵路，自法國輸入食料雜貨，供給駐滿之俄軍。

法國在北滿輸入貿易，其後不能如英、美、德之飛躍，但經道勝銀行於東路及北滿金融界所示之金融勢力，與夫巨商特賴夫氏之活動於特產市場，足以動一時之觀聽。今列舉北滿法商之足以代表者如左：

(一) 特產輸出商

特賴夫商會（一九二七年開設，埠頭區）

無論在投資額或交易額，均足為北滿法商之代表，以北滿雜報特產額之輸入商而論，為斯界大宗買貨之一人。其巴黎本店，兼營銀行及船舶業。

(二) 產業

(1) 松花江麵粉公司（資本十七萬六千金盧布，埠頭區警察街）

為法國籍猶太人賈幹氏創辦，哈市屈指之大工場，一時曾大發展，後以競爭者輩出，販路梗塞，地方特殊事情，經營不振，一九二三年以來，前後從花旗借款二百萬元，努力恢復，但依然不能起色，最近花旗以整頓債權之目的，遂掌握其經營之實權，改名為美國產業股份有限公司，但仍虧耗，前途大為悲觀。要之該公司現已變為美商矣。

(2) 法蘭西國際電話公司 (本社在上海，哈支店係一九二四年所設)

資本五萬元之匿名組合，經營有線無線一般關於電信電話之事業。

(三) 一般輸入商

(1) 法國工業幹旋公司 (一九二六年創自巴黎)

以法國工業產品於極東開拓販路為目的，資本百二十萬法郎之匿名組合，除哈爾濱外，於長春、奉天、上海均有支店。

(2) 對滿商工業公司

有法國多數工業會社之代理權，目的在對滿輸出合金及各製品，為匿名組合，資金二百三十五萬法郎，本店在巴黎，支店除哈市外，奉天亦有之。

(3) 在華法國商會社

以輸入巴黎所出織物為目的，資本百二十萬法郎之匿名組合，本店在巴黎，支店除哈市外，上海亦有之。

(4) 白郎西公司 (一九〇〇年開設)

販賣法國所出化粧品及雜貨。

(5) 佛涅耳公司

爲各種法國酒、食料品藥品之輸入商。

(四) 特殊企業

(1) 梯浦諾夫司基公司 (一九二六年創於哈爾濱)

承辦各種衛生及暖房裝置工程。

(2) 萬國臥車公司 (埠頭區)

營國際旅行嚮導及國際運輸業，爲世界著名之公司。

(五) 金融業

(1) 法亞銀行 (一九二八年在哈設支店)

處理一般銀行業務，資本二千五百萬法郎，爲聯名組合，支店爲日尙淺，未曾活動。

(2) 萬國儲蓄會

以儲金及動產不動產抵押借款爲業務，資本八百萬法郎，及一百萬上海兩，爲聯名組合，本部設於上海，在滿洲金融界，樹立一種金融機構及勢力，即儲蓄會是也。

綜合言之，法國在北滿之經濟勢力，較其他列強，不及遠甚，惟特賴夫商會儼然存在，然亦不過爲昔會飛躍之痕跡而已，至於輸入商品，多爲高等昂貴物，奢侈品，其外觀品質意匠，嶄新上級，駕乎他國，然北滿財界，以世界難條



深刻之影響，地方貨幣之跌價，與夫治安欠佳，極度疲弊，故價廉適於實用之日本貨急激侵入，以此之故與其他列強相等，九一八事變後，難免不振。今後事情安定，則貿易以外，於企業投資方面，可見相當之活動也。

(庚) 其他外商勢力之推移並現狀

外商除上述英、俄、美、法外，尚有瑞典、丹麥、瑞士、荷蘭等，在輸入貿易，以較前者，國家既多遜色，個人亦無傑出者。惟輸入貿易，丹麥之東亞公司，甚為偉大而可驚，蘇聯之輸出部，英之中英遠東投資公司，法之特賴夫可與日本之三井、三菱頡頏，或且駕而上之，蓋北滿特產界之霸王也。

鐵國商品，人造絲及美術的高等織物，誠為優秀，但以北滿貧困，日趨深刻，上等貴重物之需要銳減，與夫價廉之日貨急進，遂為壓迫而不免於不振。

此外如瑞典、瑞士、波蘭、荷蘭、捷克等商品，亦各有其特徵及地盤，然均以世界蕭條，腹地治安欠佳，特產物跌價，華商信用低落等，購買力銳減，與夫金價大跌之日貨急進等，故皆陷於頹勢，處理之商店，亦皆取消極方針。

(辛) 外國方面商業機關

(A) 俄國商會

(一) 所在地

埠頭區中國大街四十號。

(二) 創

立 一九〇六年十一月三十日。

(三) 會員數 為會員組織，現在會員數約百名。

(四) 職員 會長 加巴金氏

代理 巴奔措夫

秘書 道白路滔夫

(五) 經營交易所 經營附屬商會之交易所，川公定經紀人，幹旋糧食、麪粉、牛油、糖、肉類、毛皮、木材，其他一般出口貨並股票錢鈔之交易，其組織雖若是，但自一九二〇年以降，機能停止，完全有名無實。經紀人定額二名，內一名病故，目下僅包脫曼氏一人。

(六) 目的 (甲) 助成哈市批發商業之發達，為各種商工業之輔助。

(乙) 助長同上事業之調查研究。

(丙) 各種交通費之輕減及其實現。

(七) 會員資格 納定額之會費者為會員，不納者喪失資格。納金分等如次：

一級 年額 一〇〇元 (主要為股份公司東路等)

二級 年額 五〇元

三級 年額 二五元



四級 年額 一五元（主要為經紀人及個人商店）

該會尚發行哈爾濱週刊。

(B) 英國商會（一九一六年創立）

(一) 會長 巴耳生

(二) 書記 瓦德生

(三) 會員數 十五名

該會係在哈英商工業者，其代表以英國籍為限，始能入會為會員，故如中英東方投資公司，雖為哈市有數之英國商業，其代表人加巴金氏以非英籍，不得入會，目下該會無積極之活動。

(O) 美國商會

(一) 會長 畢亭格

(二) 名譽書記 亞忒

該會以保持擴張北滿之美國商權為目的，現在無活動，僅名義上存在而已。

(D) 德國商會（一九二五年設立）

(一) 會長 曹理培克

北滿之商會

三八一

(二) 副會長 賈山

(三) 目的 自市政府起凡公共團體及德商間之連絡交涉，皆此會當之。是其主要目的。會員數所以極少者，因會費年須百元云。

(E) 波蘭商會（一九三一年設立，新市街）

(一) 會長 拉特溫

(二) 副會長 蓋白塔

(三) 副會長 亞耳金

(四) 秘書 克羅姆

(五) 會員數 三〇名

(六) 目的 以宣傳波蘭商品並販路之擴張援助為主，且為各種調查報告。

(七) 組織 所屬會員年課會費二十四元。

(F) 法國商會（法國領事館內）

(一) 目的 助長法國在北滿貿易之發達，且謀產業之保護。

(二) 組織 為在上海法國商會之分會。

(三) 會長 白賴

(四) 祕書 史典

(五) 會員數 八名

#### 四 商業補助機關

##### (甲) 交易所

哈爾濱現在之交易所，爲華人經營之濱江貨幣交易所及糧食交易所共二處，均爲股份有限公司，此外俄國商會有附屬交易所，但今則徒有其名。貨幣及糧食二交易所，不獨哈市，在北滿經濟界，占有重要位置，但資本半數向爲東北舊軍閥及官商所占，且股東經紀人之資格，一切以華人爲限，故於北滿之錢鈔及特產界有重大關係之日本及外商，均擯諸門外，而爲軍閥獨占之機關。現行制度內容如左：

##### (一) 濱江貨幣交易所股份有限公司

所在地 哈爾濱道外南三道街

創立 民國十一年四月一日

交易物 哈大洋、金票、吉林官帖、江帖、奉票。

近年哈大洋對金票、吉林官帖、江帖之交易爲主體，二十一年七月，自滿洲中央銀行成立以來，哈大洋對

吉、黑官帖等，統限於二年內收回，一律作廢，同時在收回猶豫期內，發表公定換算率，更爲流通國幣計，哈大洋對金票之交易，亦復停止，故現在僅有金票對國幣交易，金票對哈洋之市價，由金票對國幣之價，按公定換算率而算出之。以故近來在市中錢莊間，動輒有哈洋對金票之暗盤，交易所之交易衰退，無復當時之盛矣。

資本金 國幣八萬元（哈大洋十萬元）

交易人保證金 國幣四〇〇元

證 據 金 國幣八〇〇元

佣 費 每萬元爲國幣〇・六四元

職 員 有理事長及副理事長

交 易 額 自民二十一年一月起至十二月末止，一年間之交易額如左（以哈洋換算）

二〇〇,三四一,〇〇〇元

民國二十二年該所之貸借對照表及損益表如左：

民國二十二年度貸借對照表（自一月至十二月）

實 收	損 失
公 積 金	項
四七,六〇〇,〇〇〇	一,一四六,〇一一

計		計		計		計		計		計		計		計		計		計														
定期存款	活期存款	各戶欠款	生財	現金	暫記欠款	貸款利息	營業損失	計	實債	股本	前債紅利	各期股東紅利	各戶存款	股東公積	股東利息	計	印花	薪金伙食費	房租	職員車馬費	薪炭費	郵電費	紙張費	兩抵純利息	計	股東公積金	發起人酬勞金	董事監察酬勞	辦事人分紅	股東紅利	博下期淨存	計
二八,〇〇〇.〇〇	六四,〇〇〇.〇〇	四,七七一.二〇	二,一九三.三二	五六八.九四	一一六.〇〇	四七七.八六	一〇,七〇四.九八	一五八,四三三.三〇		八〇,〇〇〇.〇〇	二一,四七	四,七〇〇.八六	三九,二〇〇.〇〇	八,八一.四五	一五八,四三三.三〇		三二.〇〇	四,七〇八.六四	五,七六〇.〇〇	五,一七二.〇〇	一,一八三.三九	六六〇.九八	一九三.九八	二四,八〇三.五四	一,二四〇.一八	一,八六〇.二六	三,一〇〇.四四	一,二四〇.一八	一七,二八〇.〇〇	八二,四八	二四,八〇三.五四	



(二) 濱江糧食交易所股份有限公司

所在地 哈爾濱道外北三道街

設立 民國十一年四月一日

交易物 大豆、小麥、豆油、豆餅、麵粉、雜糧。

但實際交易者，僅大豆及小麥二者。

證據金 時價十分之一

資本金 實收六十四萬元

交易人保證金 國幣二、四〇〇元（一級）、二、〇〇〇元（二級）、一、六〇〇元（三級）。

佣金 時價千分之一

交易額 上半期（民二十二年度）大豆二、〇三二三中東車 下半年 大豆二三、五四一車  
小麥一、四三九〇車 小麥 七、六七九車

職員 理事長副理事長各一人、常務理事四人、理事五人、監察三人。

資產負債，最近該所之資產及負債表如左：

濱江糧食交易所第十一年度上半期決算報告表（自四月一日至九月三十日）

(甲) 資產負債表



資產類

一 銀行定期存款	大洋六十四萬元正
一 銀行號往來存款	大洋十四萬八千四百四十六元九角三分
一 定期放款	大洋十五萬六千三百三十八元九角
一 押租房產	大洋十萬元正
一 墊付益金	大洋二十三萬六千二百八十元正
一 營業用器具	大洋七千九百三十六元七分
一 營業用房產	大洋五萬九千八百六十二元五角六分
一 暫記欠帳	大洋九十一萬六千二百七十二元八角八分
一 應收未收利息	大洋三萬四千四百十五元四角七分
一 存入銀行紅利	大洋四百七十三元六角二分
一 所庫往來	大洋十四萬三千七百十八元七角六分
一 現金	大洋二百五十七元八角五分
合計	大洋二百四十三萬六千九百九十三元四分

北滿之商號

三八七

負債類

一 股本	大洋八十萬元正
一 公債金	大洋十三萬七十九元五角八分
一 總價金	大洋六萬三千三百五十元正
一 保證金	大洋十五萬三千元正
一 證據金	大洋三十五萬五千三百四十九元
一 續交證據金	大洋十三萬八千二百九十元正
一 代收損金	大洋二十萬六千七百三十元正
一 股東未領紅利	大洋五萬九千四百七十三元六角二分
一 發起人特別利益金	大洋三千五百九十元七角四分
一 職員酬勞金	大洋二千三百四十四元四角二分
一 暫時存款	大洋四十四萬五千三十九元一角六分
一 應付未付利息	大洋六千四百二十三元七角一分
一 所員儲金	大洋四千三百九十九元



一 本期純益 大洋七萬二千六百三十一元八角四分  
合計 大洋二百四十三萬六千九百九十三元四分

(乙) 損失利益表

損失類

一 營業費 大洋五萬九千五百六十八元九角七分  
一 正稅 大洋二萬六千四百十元六角三分  
一 攤提營業用器具 大洋二百三元四角九分  
一 攤提營業用房產 大洋千五百三十四元九角四分  
一 本期純益 大洋七萬二千六百三十一元八角四分  
合計 大洋十六萬三千四百四十九元八角七分

利益類

一 佣金 大洋八萬八千三十五元八角四分  
一 附加佣金 大洋八千八百零八元一分  
一 利息 大洋六萬二千二百七十九元九角三分

北滿之開發

三八九

七 滿 鐵 額

三九〇

一 雜 益

大洋千二百八十一元正

一 前 期 餘 尾

大洋七元九分

合 計

大洋十六萬三千四十九元八角七分

(丙) 純益分配表

一 公 債 金

大洋三千六百三十一元五角九分

一 發 起 人 特 別 利 益 金

大洋三千六百三十元五角五分

一 職 員 酬 勞 金

大洋一萬一千二百五十七元九角

一 所 員 獎 勵 金

大洋六千九百元

一 股 東 紅 利

大洋四萬六千元

一 結 轉 下 期 餘 尾

大洋千二百一十二元八角

合 計

大洋七萬二千六百三十一元八角四分

每 股 紅 利

一元一角五分

公共的商業補助機關，長此委諸特殊關係者所壟斷，爲滿洲政治所不許，自民二十一年日軍入哈以後，由日滿當局者研究種種改造方案，最近以偽實業部爲中心，與關係者協議之後，略定綱領，先改組濱江糧食交易所。即

現糧食交易所，於去年春間，得吉林政府許可，其營業年限，許其延長十年，故現交易所，使之存續，新交易所，以現交易所增資之形式擴充，同時變更定款之一部，改組為日偽合辦之股份公司。近已將改組準備委員會矣。

日滿輸出商頭主張貨幣交易所，與新糧食交易所合併，或在新糧食交易所為鈔鈔交易，任採一途，以便先交國幣大洋，但國幣為交易貨物，乃用作投機之具，多價格動搖之慮，故偽財部及中央銀行均有難色，急難實現。

近以新線完成，交通徑路變革，北滿洲經濟上，至某程度為止，可脫卻南滿羈絆，直趨與南滿對立之地位，有必然之勢，彼時新交易所於滿洲特產界之地位機能，較之現在，其重要當增數倍，與大連交易所互相對立，可為公正之市價決定，而行健全之買賣交易，且發揮價格之平準作用，與夫保險作用，以資滿洲經濟界之圓滿發達及安定。或有謂哈爾濱新交易所之機能擴大，不免威脅大連交易所之現在勢力者，但兩交易所果能運用得宜，則不僅兩所交易盛行，可得相互繁榮，而特產界所受利益，亦復甚大，不難豫想也。

### (三) 蘇俄商會附屬交易所

其名目現為商會之附屬機關，本來為商會之主體，交易所即商會，故雖名為交易所，但並無交易所之實，蓋係日本之商會事業與各種同業組合事務混合之交易機關，觀其公表之事業目的，亦可瞭然。現在交易所之內容如左：

設立 一九〇七年

交易所委員長

交易所副委員長

評 議 員

經 紀 人

組 織

職員及經紀人之任期各為三年

二名

為會員組織，會員無限制，自百名至三百名內外，現在約百名。

即商會會員同時為交易所會員。

會員資格 納本所規定之金額者為會員，不納者喪失資格。金額分四等如左：

一 級 年額 一〇〇元（以股份公司及東路為主）

二 級 年額 五〇元

三 級 年額 二五元

四 級 年額 一五元（主要為經紀人及個人商店）

交 易 物 一般商品股票錢鈔

本所至一九二〇年為止，頗活動，其後則幾於停止，現在會員有買賣時，僅使公定經紀人為之介紹，完全有名無實矣。



(乙) 倉庫

哈爾濱之倉庫（營業用及個人用）主要在八區，華商所有，最占多數。其中以倉庫營業為目的者，主要係日本國際運輸會社與東路之倉庫。華商所有者，多為自用。茲就日、華及外商主要倉庫分別述其概略如次：

(1) 日本人方面倉庫

所有者及倉庫名稱	所在地	面積	積倉庫面積	構造	積載量	貨物	備考
國際運輸第一號A庫	道裏	—	—	磚	—	紙	庫容力 二〇〇噸
國際運輸第一號B庫	道裏	—	一〇〇·三	鉛頂鉛板	—	紙及雜貨	二七〇
國際運輸第一號C庫	道裏	—	二七	鉛頂鉛板	—	家具	七五
國際運輸第一號D庫	道裏	—	一二四	鉛頂鉛板	—	雜貨	三五〇
國際運輸第一號EFG庫	道裏	—	三六六	鉛頂鉛板	—	布及雜貨	一一〇〇
國際運輸第一號倉庫院內空地	道裏	二六〇	—	—	—	露地雜糧	八〇〇
國際運輸第三號D庫	八區	—	二一八	鉛頂圓平	—	雜貨	五〇〇
國際運輸第三號KJ庫	八區	—	二七〇	鉛頂磚圍	—	雜貨	六〇〇
國際運輸第三號L庫	八區	—	七五	鉛頂鉛圍	—	雜貨	二〇〇
國際運輸第三號L庫	八區	院內空地一、三六一·六	—	—	—	雜糧	三、〇〇〇

國際運輸第四倉庫	八區		五八九			一	露地雜糧	七,〇〇〇
國際運輸第五棧庫	遼寧地 段對			五九	鋪頂板房	一	雜貨	五〇〇
國際運輸保溫庫	南滿鐵 州路			一九九	地窖	一	鮮果	一三〇
國際齊齊哈爾倉庫				五〇	鋪頂板房 磚輪平頂	一	雜貨	一五〇
國際齊齊哈爾倉庫		院內空地	一〇〇			一	露地雜糧	二〇〇
國際齊齊哈爾倉庫	廠子		四〇〇				露地雜糧	三,二〇〇
國際昂昂溪倉庫				三二	鋪頂瓦平	一	雜糧	一〇〇
國際昂昂溪倉庫		院內空地	一五〇			一	露地雜糧	二〇〇
國際昂昂溪倉庫	廠子		二〇〇				露地雜糧	一,六〇〇
哈爾濱銀行倉庫	南滿鐵 地段		二五〇	一三〇	鋪頂磚圓	二	絲布雜貨	最容木行辦保品
中興完二	八區		四〇〇	三五〇		一	一般貨物	最容力約十五萬元 貨主託存現作軍用
三井物產會社	八區		三〇〇	二,八四五		一	雜貨及特產	自家用

(2) 華人倉庫

所有者及倉庫名稱	所在地	基面	積倉庫面積	構造	被取貨物	備考
東北江區處	八區 江沿壁入		一,〇〇〇 俄畝	一,〇〇〇	二 川豆及下游 雜貨	庫址倉庫無空地及 露地地

濱江糧食交易所	八區	一五〇	一、一五〇	一	特產物	物主寄存
中央銀行(原東三省官 銀號)	八區	一八	一、〇〇八	一	特產物	以收存擔保品為主
興業銀行	八區	一二〇	八〇〇	二	特產物	以收存擔保品為主
廣和盛	八區	一〇五	六〇〇	一	以上兩貨為 主	物主寄存
萬發德	八區	一五〇	六〇〇	一	一般貨物	物主寄存
萬泰店	八區	二五〇	一、四〇〇	二	一般貨物	物主寄存
大有百貨廠	八區	二六〇	二、四三九	四	一般貨物	物主寄存

除上述外自雙合盛至世合棧等皆自備倉庫其收容以大豆、小麥、豆餅、麪粉等特產物為主，地盤多甚大，而倉庫面積則甚狹。尤如糧棧倉庫，幾全部為露堆用地。

(3) 外人方面倉庫

所 有 者 所 在 地 地 面 耕 數 倉 庫 坪 數 儲 藏 主 要 保 管 貨 物 備 考	八 區	八·六畝	二二·五	二	特產物	自用
亞沙爾特	八 區	八·六畝	二二·五	二	特產物	自用
羅巴德父子商會	南 崗	一、八〇〇	一、二七〇	三	紙煙及其原料	自用

上述之外，中英東方投資公司及特賴夫等，皆有自用之特產露堆倉庫。

(4) 中東路倉庫

所 有 者	所在地	面積	積倉庫	面積	積	造	棟數	主要保管貨物
東俄哈爾濱中央站庫	南崗站內	二、九六〇	二、三〇〇	鋪頂房及鋪頂鋪	三	三	主要係到貨及運貨	
商務代辦處貨站庫	八 區	七、八九〇	一、八二〇	板房架鋪	四	四	八區檢卸站代辦庫	
商務代辦處貨站庫	八 區	四、〇〇〇	二、九一四	板房架鋪	五	五	第一號庫爲保用 現不屬	
商務代辦處貨倉(棉花 江沿岸)	埠頭區	五、〇〇〇	一、五九〇	板房架鋪	三	三	木材貯藏貨等到貨	
商務代辦處保管庫	八區中馬路	五四〇	二〇〇	鋪頂鋪圍	四	四	到貨及金融貨物	

東路於上述外，於哈爾濱司基、滿洲里、昂昂溪、安達、滿洲、對青山、阿什河、一面坡、海林、雙城堡、三岔河、密門各地，皆有營業倉庫。

五 北滿之日貨交易系統

(甲) 哈爾濱與日本內地之關係

向來輸入北滿之日貨，主要由華商及日商經理，自二十年日本二次禁金出口後，金價跌落，日貨運入之原價較廉，歐美商品在價值上，無競爭之餘地，日本貨物之整價，又漸爲一般所認識，諸外商之中，向不關心日本貨物者，如俄國商人，立即注目於日貨，直接間接從事輸入之傾向，頓然顯著。茲概論日、華、俄各商之日貨輸入系統如左：

(一) 由日商輸入時

由日商輸入者，有由哈市輸入日商直接從日本內地生產者，或經輸出商而購入，又有由日本內地生產者或輸出商人之哈市出張員購入（即當地購入）及特約關係店，由大連、奉天購入諸種。

（二）由華商輸入時

華商之日貨輸入系統，有數種如次：

（1）經常駐大阪、川口之出張員者。

（2）與日本內地輸出棧房或工場直接交易者。

（3）經哈市日人之營輸入業者。

（4）從日本內地之出張販賣，或利用樺本市者。

在哈市華商之主要輸入業者，向來公同派員常駐大阪、川口，直接輸入日貨，為日貨輸入之重要腳色，民二十年春銀價為空前之低落，中國貨來價較廉，加以提倡國貨之運動，川口出張員之大部分，轉向上海、天津，或折回哈市，留者無幾，但一至二十一年，時局告一段落，金低銀漲，偽國於中國貨又課以賦稅，故川口購入於以復活，今則大宗輸入矣。

於川口雖不派員，但有資金之輸入業者，大抵與日本內地輸出棧房或工場間，開直接交易之路。

日本輸出商之出張販賣或利用樺本市者，以相互信用不足，及交易方法之不慣，大抵少永續性。

華商輸入業者，輸入日貨之際，若經川口駐員，自不待論，即哈市與日本直接交易時，亦以種種方法，謀費用及運金之輕減，故一切用費較在哈日本輸入商為廉，最近顯著之現象，為利用郵便小包，為合法的免去關稅，大阪川口郵局所處理之滿洲小包，其中百分之七五，係遞與華商者。

(三) 由俄商輸入時

近年日貨之聲價遞高，俄商輸入日貨，亦漸有增加之勢，尤以民二十一年金圓崩落，日商之輸入，達於高潮，無不爭先承攬。向來專賣歐、美貨之俄人商店，如埃司金商會、秋林公司等，亦非購入日貨不可，亦是證日貨之威力與進出北滿之良機矣。俄商購日貨之系統，大略如次：

(1) 與日本內地輸出棧房及工場直接交易。

(2) 經在哈日本輸入商及集團。

(3) 店主或店員至日本購買。

(4) 日本內地輸出商之出張販賣或利用樣本市。

在哈俄商與日本內地輸出商及工場之直接交易，以相互之信用狀態不詳，為最大原因，支付條件每多不合，交易圓滑之進行，終有阻礙之勢。

近以圓價低落，日貨急進，彼等為所刺激，店主或店員往日本內地直接購入之勢，又復增加，又與此同一旨趣，

利用日本內地棧房之出張販賣及樣本市或樣本展示會而行交易者，亦日見增加焉。

(乙) 哈爾濱與背後地之關係

哈爾濱與背後地之交易，向殆為華商所獨占，惟英美煙公司及史坦達與夫亞細亞洋油公司，萬國器具會社之英、美巨商，在腹地張有販賣網，不許他人追隨而已。日人之輸入額，大抵在傅家甸與華商交易而止，出入腹地者，殆可謂為絕無其例。惟自民十六年以來，在滿鐵援助下，所產生之北滿貿易館，為日商出入腹地之劃期的計畫，尤以九一八事件勃發，環境變遷，貿易館益增重要，其機構及活動之狀，遂大為世人所注目矣。

今舉日華商人在背後地交易之狀態如左：

(一) 日商關係

日人輸入業者之腹地交易，如上所言，僅限於在哈（主要為傅家甸）華商之間接，其能直接輸出腹地或吸收內地顧客而直接交易者，為數極微。滿鐵所援助之北滿貿易館，於促進日商之腹地交易，大有效果，滿洲事變後，更促成日商出入腹地之運矣。

貿易館名	地址	營業者
齊齊哈爾貿易館、明和祥滿龍江省齊齊哈爾市	松浦	行
海拉爾貿易館、昭和盛興安北分省海拉爾市	松浦	行



海倫貿易館、益昌盛	黑龍江省海倫市	南洋行
三姓貿易館、大信	吉林省三姓(依蘭)市	大信
寧安貿易館、高爾	吉林省寧安(寧古塔)市	高爾

(二) 華商關係

哈市華商之主要輸入業者，為聯號關係，多在腹地設分號或派員常駐，或設代理店，以組成販賣網。腹地主要市鎮之重要店家，每逢季節，亦派人往哈爾濱辦貨，其人名曰老客兒，向來在哈爾濱與腹地交易上，有重要關係，來哈數最多時，無慮數千人。老客兒來哈數之多寡與購入狀況如何，至某程度為止，可支配哈市財界之盛衰也。

六 北滿貨物進出之交易習慣

以哈市為中心進出貨之日商外商對於華商，及在哈華商對於腹地華商之交易習慣如左：

(甲) 北滿日商經手進口貨之交易習慣 (民二十一年六月調查)

商 品 名	自 賣 出 地		輸 入 地		時 在 哈 爾 濱 與 華 商 時		輸 入 國 別 比 (推 定)
	計 算 單 位	交 易 單 位	計 算 單 位	交 易 單 位	計 算 單 位	交 易 單 位	
紗	計 担	每 担 二〇 至 四〇	日 貨 在 哈 爾 濱 對 於 上 海 青 島 之 銀 本 位 幣 為 主	計 担	同	上 有 現 金 有 期 貨	日 本 三 等 國 八 八 等
生 地 及 加 工 特 進 品	計 担	每 担 二〇 至 四〇	日 貨 在 哈 爾 濱 對 於 上 海 青 島 之 銀 本 位 幣 為 主	計 担	同	上 有 現 金 有 期 貨	日 本 三 等 國 八 八 等
加 工 高 級 品	計 担	每 担 二〇 至 四〇	日 貨 在 哈 爾 濱 對 於 上 海 青 島 之 銀 本 位 幣 為 主	計 担	同	上 有 現 金 有 期 貨	日 本 三 等 國 八 八 等





附屬品及一切材料	照相機	橡皮鞋襪		礦油		皮革		玻璃	
		運動鞋	方口鞋	機器油	煤油	厚	薄	玻璃器	玻璃瓶
以備箱打杖 計	圓	每箱百六十雙	每箱八十雙	以特拉姆計	每特為百斤	估斤	以六方尺計	箱	箱
圓	圓	每箱三十雙	每箱三十雙	各社均為直營 故詳情不明	每箱二桶	圓	圓	一箱(百平方尺)	二月
大連現貨交易 或期貨 三月	大連現貨交易 或期貨 一月至三月	日本大連公 司以及各 埠代理店	北滿各代 理店	計	元及圓	以布特計	以六方尺	大連貨大連交	大連貨大連交
多由小包郵 輸入北滿 外商多在哈 爾濱	輪個	同	同	以特拉姆上	元	計	計	輪箱	輪箱
及備箱打 桶板櫃	圓	同	同	元	圓	同	同	圓	圓
現金交易金本 位合哈埠收帳	現金交易金本 位合哈埠收帳	現金交易金本 位合哈埠收帳	現金交易金本 位合哈埠收帳	現金交易為主 亦有期貨 三月	現金交易為主 亦有期貨 三月	期貨 二月	期貨 二月	現金或期貨 三月	現金或期貨 三月
八〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英	八〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英	日本貨	日本貨	八〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英	八〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英 六〇%日英	日二五%外 國 五〇%當 地	日二五%外 國 五〇%當 地	滿五〇%中 國三〇%其 他	滿五〇%中 國三〇%其 他



品名	主要產地	單位	交易	交易上之標準物	期貨及價值決算法	包類	特市之市價	備要
大豆	北滿農林一帶	布特 (二七·三斤) 以哈洋計	一車 向大連 向三河 向一千布特	(一) 洗保 (二) 普通 (三) 普通 路運年大 品院內	(一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 河岸 新	打約即全 盤新新 一四三斤	洗保二等 元一·〇〇	洗保一等 價之差不 需輪關係不 一特一分至 一分中
豆餅	哈市及其附近一帶	一車 向大連 向海參 向一千布特	向大連 向海參 向一千布特	合辦檢貨 (一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 路運年大 品院內	(一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 河岸 新	打約即全 盤新新 一四三斤	洗保二等 元一·〇〇	洗保一等 價之差不 需輪關係不 一特一分至 一分中
豆油	同上	一車 向大連 向海參 向一千布特	向大連 向海參 向一千布特	合辦檢貨 (一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 路運年大 品院內	(一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 河岸 新	打約即全 盤新新 一四三斤	洗保二等 元一·〇〇	洗保一等 價之差不 需輪關係不 一特一分至 一分中
小麥	呼海綏綏 花江下流	一車 往長春 往大連 往海參 往一千布特	往長春 往大連 往海參 往一千布特	三〇樓 一〇樓 一〇樓 易者無交	江河特則 內船爲 一〇樓	打約即全 盤新新 一四三斤	元一·三五	因價出外 無輪出外 者每棧一 特爲哈洋 五分
高粱	北滿農林一帶	一車 向大連 向三河 向一千布特	向大連 向三河 向一千布特	(一) 洗保 (二) 普通 (三) 普通 路運年大 品院內	(一) 洗保 (二) 洗保 (三) 洗保 河岸 新	打約即全 盤新新 一四三斤	元一·三五	因價出外 無輪出外 者每棧一 特爲哈洋 五分

款	小麻子 (原料)	粟	包米 東部綽 南綽綽	小豆 同
北滿各製 地粉廠所 在	同	北滿綽綽 地一帶	同	同
以哈洋計	同	同	同	同
一車 二向三向 七海○大 五○大 發○大 五○大	一車 ○一海二向 布○海五向 特○特○大 ○大	一車 ○一海二向 布○海五向 特○特○大 ○大	同	一車 二往三往 ○海○大 五○大 發○大
三等 有 中 同	三等 有 中 同	品檢 查 合 格 輸	同	同
同	同	同	同	發車交貨
一至二成 同	同	本由南 委無綽 屋經綽 向日海代 者	同	一至二成 換車掛車 款以貨
同	同	同	同	發車交貨
箱裝	一守鐵箱 裝	箱裝或青 箱裝	一守麻袋 一四二斤	鐵箱新麻 袋
斤(一)一百 斤(二)九十	斤(一)一百 斤(二)九十	斤(一)一百 斤(二)九十	斤(一)一百 斤(二)九十	斤(一)一百 斤(二)九十
元一九 元一九	元二一 元二一	元二一 元二一	元二一 元二一	元二一 元二一
九斤 九斤	八○分	九○分	四五分	八○分
同	夾雜物在八 格以內為合	以運往朝鮮 為主	以價廉關保 不出口	同

(丙)北滿特產向日本輸出之交易習慣





鉄	小麻子同	粟	包米同	小豆	高粱	小麥
一〇〇〇斤 Net 圓本位	同	同	同	一〇〇斤 Net 圓	一〇〇斤 Net 圓	一〇〇斤 Net 圓
大連海參崴均 為一車	同	同	同	(一)向大連一 (二)向海參崴 以英噸計		特一、〇〇〇布
	經大連者混保 製油原料檢查 經海參崴者國 原製油原料檢 查等級	經大連國際檢 查合格品				一二〇拔羅
CI內地各港	CI內地各港	CI內地各港 朝鮮各站上車交貨	同	CI內地各港		CI內地各港
同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同
					同特	與大豆同 因價值驟降近年日 本內地無交易

(丁) 北滿特產向歐美輸出之交易習慣

品名	價值(單位)	交易上之單位	交易及結算		匯兌	日期	方法
			貨地	金種			
大豆 歐行 Colog 英噸磅本位	英噸	英噸	歐洲各港 COT 大連或海參崴	銀行信用證 定	依貨價匯兌	六十日	Banking order
豆餅	同	同	同	同	同	九十日	同
豆油 (一) 向歐洲 Net 英噸磅本位 (二) 向美國 Net 美噸金圓本位	(一) 英噸 (二) 美噸	同	歐美各港 COT 歐洲各港	同	同	六十日	同
小麻子 Gross 英噸磅本位	英噸	同	歐洲各港 COT 歐洲各港	同	同	九十日	同

(戊) 北滿特產之輸出地及比例

品名	本埠	南洋		歐美	
		南	北	洋	美
大豆	五〇%	一五%	五%	七五%	同

北滿之商賈

四〇九

小 麻 子	豆 餅	豆 油	高小 粟麥	包 米	粟 日 鮮水	小 豆
	朝日 日本內地 鮮水		從當地交易		朝日 鮮水	
四〇%	一七九 五五〇〇 % % % %	五〇%		一〇〇%	八二〇 % %	一〇〇%
	一〇%					
六〇%		八〇%				
		一五%				

(己) 日貨進口交易手續

日貨輸入交易上一般商慣手續詳述如次：

(一) 契約決定法

與日本內地輸出貨棧或工廠間，有代理店或特約店等關係之哈市進口商，及平時不斷有交易者，契約規定，極爲簡單，電報或書信即足。若係新主顧，而又爲華俄商人，其信用不明者，大概須現金取貨，或銀行信用證，或哈市輸入組合之推薦始可。

### (二) 定價法

輸入大宗貨物時，罕有在哈爾濱交貨者，多爲大連、海參崴、大連倉庫、大連上市交貨，日內地而交日本諸港等種種不一，日本內地貨棧或工廠，於輸出事務不熟悉者，多希望產地而交，以輸出貿易爲業者或船公司，轉運公司與運費棧費等有特約者，則希望尼福比以及 O.T. 價值當然爲國本位。

### (三) 貨價結帳之時期及方法

有代理店、特約店關係者及平素交易之輸入商，其結帳方法，概有 *cash* 依貨價匯兌行之，而 *credit* 之期限，常爲一個月以至一個半月，最長無過三個月者。近來日本內地輸出貨棧及製造業者，因金融關係，有希望見貨付款或現金取貨者，於小包及其他小宗交易尤然。

### (四) 其他

以上之商習慣，係就一般商品而言，惟鮮果蔬菜等，運送中以腐敗凍傷等，而有壓傷，不能久貯，及時價高低過甚等關係，多用委託販賣制度，運送中之腐敗壓傷等，歸貨主負擔，運費及賦稅等費，雖亦由貨主擔負，但輸入商暫時代墊，由賣價中扣除，輸入商得佣銀一成或百分之七，蓋有此種特殊習慣。又日本內地之輸出貿易商或製造業者之哈市支店出張所，從內地本店進貨時，則是本支店交易，不由上述之習慣，毋俟論矣。

## 七 北滿貿易館

(甲) 貿易館創設之旨趣

北滿貿易館，謀北滿腹地開拓日貨銷場同時扶助日商出入腹地，由滿鐵發起援助，因而創設者。

(乙) 貿易館之機構

貿易館之經營主體，為從滿鐵承攬經營之商人，滿鐵於一定期間，給以補助金，且立於監督指導之關係。

貿易館以獨立會計組織為原則，設日人主任及調查囑託員，作為營業形式，設批發及零售部。零售部專門實地研究實物廣告，與需要者之趣味嗜好習慣等，謀開拓販路，故不以獲利為主，蓋即充分發揮實際的商品陳列館之機能是也。該部除門市外，並臨機舉行商販及零售之貨樣會。

行商販賣擇日人或華人使充其任，所需貨物，貿易館批發部以有利條件供給之，此亦以日貨之實物宣傳為主，收益為第二義。

零售標本會之舉行，以宣傳方法，最有效果，或以內地交易之商品，或哈市所有中央批發機關之貨物，或自己所有商貨，或在哈日商所有貨品，悉予陳列而展示宣傳是也。

批發部之開設，專在日貨販路之開拓支持，於腹地需要區域，可由此鑄成日貨之堅固地盤。該部除門市交易外，開批發貨樣會，擇適當之貨物及時期方法，展示華商。

貿易館之營業及專業種類，各地不一，大體分數種如次：

(1) 日貨之零整批發

貨物種類，以工商部輸出組合法所定品種為主，即加工棉布以下各種雜貨之販賣，最屬繁重。

(2) 日貨之委託販賣

(3) 日貨之紹介宣傳

(4) 地方產物之買賣

作為防止幣價變動危險之法，或作為貨物交換而助長其購入日貨之方法，有從事相當土產之買賣者

(5) 其他適切之事項

例如謀營業之圓滑及發展，設茶館式俱樂部，於此處供以集會娛樂便利，或為顧客吸收方策，開各種營業上之集會是也。

(丙) 北滿貿易館之現狀

北滿在齊齊哈爾、海拉爾、海倫、三姓、寧安，共設貿易館五處，各為所在地之代表日商而活動。

(一) 齊齊哈爾貿易館 昭和祥

本館為北滿各館中最先設立者，始於民十六年十二月，經營者為主管松浦洋行，第一等哈市貿易商水上市，該行可與秋林洋行及其他洋商相匹。



本館爲各館中最得地利，且經營狀態，亦完善可爲典型，管理方法亦稱優越。如零售部者，內容外觀，均可與哈市第一等之雜貨店比美。

本館以齊克路沿線及齊齊哈爾背後一帶地方爲營業範圍，從事活動。開設以來，凡舊東北政權之營業壓迫，中俄紛爭，世界蕭條日本之金解禁，及再禁出口，滿洲事變物發，及義勇軍充斥等幾多障礙，均曾遭遇，但以經營得法，能打開難局，經過較爲順利，今則爲齊齊哈爾之日商代表，大形活動，前途洋洋，可以慰目也。

(二) 海拉爾貿易館 昭和盛

本館於民十八年六月開設，經營者與齊齊哈爾同爲一人。

本館在呼倫貝爾，即與安北分省首府之海拉爾，有促進對蒙貿易之特殊使命，開設匆匆，即投入中俄紛爭之渦中，滿洲里支店，即蒙戰禍，又主要之背後地，即外蒙封禁，其所受打擊，可立致命，以後復繼續遭遇許多障礙，其存在瀕於危險者不知凡幾，幸賴當事人不屈不撓之努力，與夫滿洲事變，環境因而變化，今則前途已見光明矣。

本館對於財政窮乏不堪之蒙人，爲擴張日貨銷路計，除貨物交換或極長期之賒欠外，別無他道，近來待時局安定，有由喀喇隊派遣行商之計劃。

(三) 海倫貿易館 益昌盛

本館爲民十八年七月開辦，經營者爲哈市一等紳商谷口氏。

本館在海倫，爲呼海路終點，海克路起點之處，於所謂北滿穀倉之呼海，海克兩鐵路沿線，有擴張日本商權之使命。

本館開設時，背後地較爲狹隘，且以貧弱之關係，尤努力擴充零售部，以故自開辦以來，至去年爲止，因其爲未開放地，日人之正式居住營業，絕對禁止，僅能用華人名義並使華人代爲經營，然以中國式百貨店而論，外觀內容，均有堂堂之美，今則海倫全市雜貨店中，無足與本館比肩者矣。

本館開設以來，亦經許多障礙，經營得宜，近來基礎已漸確立，前途活躍，可立待也。

#### (四) 寧安貿易館 高岡號

本館開設於民十七年十二月，經營者爲哈市第一等輸出商相見氏。

本館在吉林省寧安縣（距中東路東線海林站東南六十華里），更於海林、牡丹江設有分館，以東路東部線一帶爲商團，將來可北至密山，南至間島，前途無限，可豫期也。

本館成立以來，亦經許多障礙，尤以民國二十一年，可謂爲本店之厄歲，新年開始，以兵匪故，店鋪、倉庫，一物不留，盡爲所掠，繼又遭北滿未有之水災，一年過半，在休養狀態之中，以經營者不屈之精神，與夫館員一同爲獻身的奮鬥，結果乃轉禍爲福，不僅能救本館當時之窘迫，且於寧安、海林、牡丹江方面，本館爲華日人民供給物資

之中心機關，近更擴充零售部事業，爲日本新鐵道開拓販路焉。

(五) 三姓貿易館 大信號

本館爲北滿五館中最後設立者，始於民十九年一月，經營者爲島崎氏，係在哈市經營大信號之少壯實業家。

本館在吉林省依蘭（卽三姓），松花江沿岸豐饒之地域，可稱北滿寶庫者，爲其背後地帶，將來甚有希望。開辦以來，迄於今日，亦復遭連患難。卽開設之初，受中俄紛爭之餘毒，二十一年六月，又受軍事影響，復活未幾，乃遇北滿未有之水災，三姓全市淹沒水中，本館瀕於全滅，更於十月，松花江終航之前，以警備關係，一時竟致停業遷移，再起幾至困難，但以經營者之努力，督屬館員，今春俟松花江開凍後，捲土重來，三姓本館，首先開始，佳木斯以及富錦兩分館，亦一同開業焉。

(丁) 北滿貿易館網之組成與腹地交易

因退出國聯而陷於國際孤立之地位，受世界各國經濟的壓迫排斥之憂，日加濃厚。故自日本言之，經濟的自由發展之新天地，獨有滿洲而已。

現在滿洲所含重要性，非往年東三省之比。由商業貿易方面觀之，滿洲市場，在世界之中，日本商品，安然可以獨占之唯一市場，故任何犧牲努力，爲日本商品之故，非確保而開拓之不可。所可惜者，向來在滿洲，尤於北滿腹地，

日商之出入，動遭阻害，日商亦無開拓腹地市場之雄才霸氣，僅在鐵道沿線，苟安姑息，以故腹地商權，悉爲河北山東人所掌握。向來華商行動，惟知依照算盤所指示，於商品初無執着，任何提倡國貨，倘無利可圖，雖國貨亦所不顧。如有利益，則雖仇貨，亦必排萬難從事。習性如此之華商，而欲以日本商品確定不損之商權，託其在腹地創設保持較之緣木求魚，其難尤甚，抑亦甚爲危險也。

於是由日本人之手，奪回腹地市場而確保之，爲絕對必要，滿洲市場，欲使永遠爲日貨所獨占，信此外別無他道。

以此觀之，北滿貿易館所負使命，可知其如何重大，且由退出國聯，滿洲事變等，其重要性不知增加幾倍，此亦任人皆知者也。

但欲使北滿貿易館，完成其使命，僅照現在之施設，自不充分，故滿鐵當局，正考慮計劃如次：

(一) 於哈爾濱造成中央統制機關

使北滿各地貿易館，爲最有效之活動時，須加統制，使行動變爲機體而成連鎖，最爲重要。以故在北滿中樞，且爲各貿易館經營者根據地之哈爾濱，非設中央統制機關不可。於此旨趣之下，由滿鐵當局之斡旋，北滿貿易館經營者，已於民二十一年十月，設立太陽貿易公司之新機關矣。

太陽貿易公司爲股份公司，目下公稱資本五十萬日金，各館經營者均等投資創辦，各館經營者，即爲重要職

員，以各貿易館之共同進貨爲主體事業。公司與普通營利會社不同之點，對於北滿各貿易館，爲其共同進貨機關，同時對於日本國內製造業、輸出業，則爲其共同販賣機關而從事活動，決不使獨占一二種特殊之物，其營業亦不僅以牟利爲主眼。該公司將來隨事業之發展，當然增加資本，彼時務使日本內地之交易，公開出賣，使成生產販賣之協同機關焉。

太陽貿易公司，近與南滿各貿易館之共同進貨機關，保其連絡，將來歸大連（或奉天）創辦之全滿貿易館中央統制機關所轄。

### （二）謀北滿貿易館網之擴充

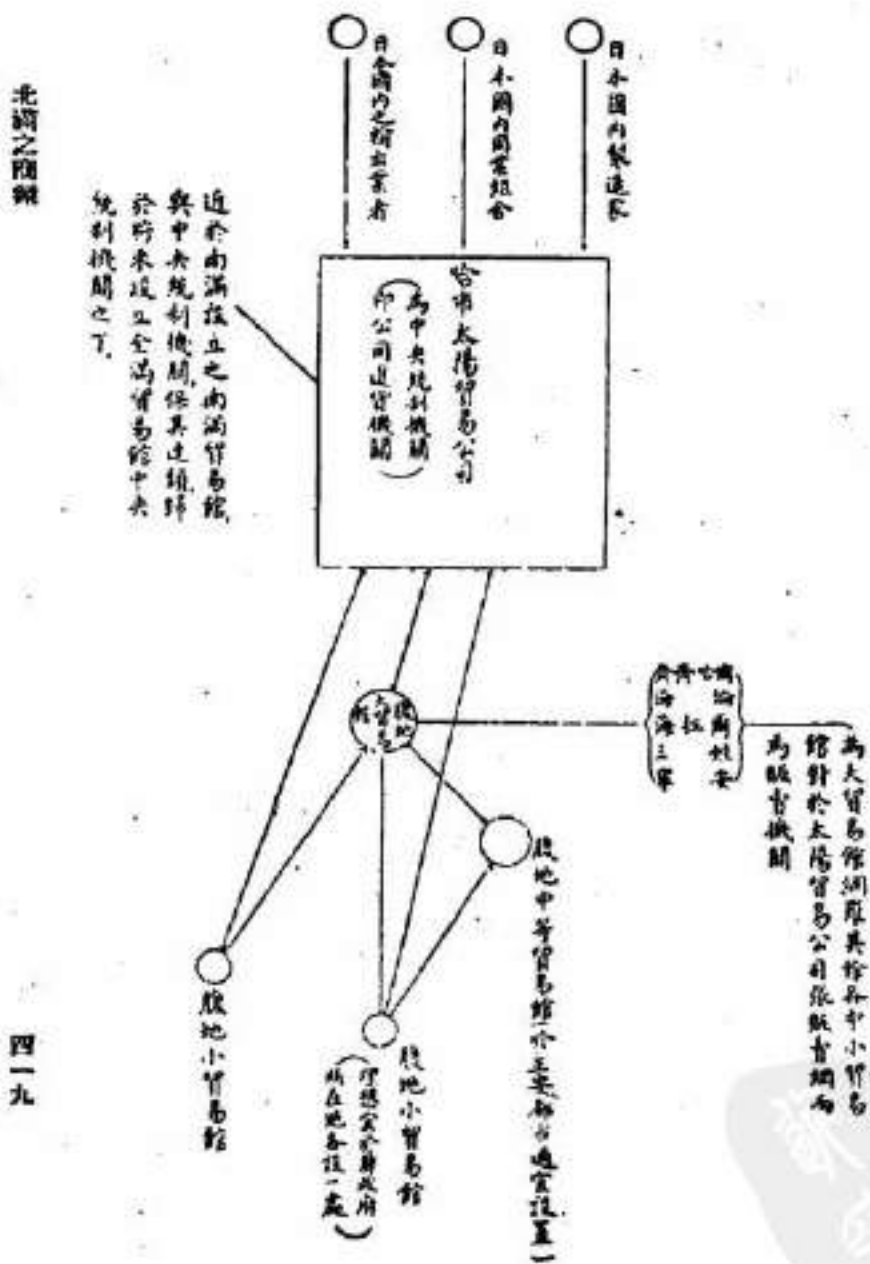
滿洲新築鐵路之竣工，向來北滿之貿易徑路，必起革命，最近發表商租權之確認，日人在腹地居住營業之自由，日人今後必陸續向腹地往來，蓋可豫料也。

當是時，腹地各樞要都市，更增設許多大小貿易館，則不獨貿易館之機能發揮上，甚爲重要，使後繼日人，造成腹地久居之機運上，亦爲重要節目。以理想言之，各縣政府所在地，必設一處貿易館始可。

以上之組織完成，而運用得宜時，始自哈市共同進貨機關，及其麾下之各地大小貿易館，爲有機的連鎖的活動，則日本內地之製造家輸出業者，可不勞而使之商品，於北滿腹地，開拓販路而支持之，在此完整之組織，資本與夫威力之下，華商之人自爲戰，終屬不能抗衡，其理至爲明顯，腹地市場，自然歸順於此種機關之下，則日貨流入

滿洲之鴻溝，乃告厥成矣。

以參考故，圖解北滿貿易館之機構如次：



中華民國二十六年五月初版

北滿概觀一冊

◆(31321)

每冊實價國幣貳元

外埠酌加運費函費

原編者 哈爾濱滿鐵事務所

譯述者 湯爾和

發行人 王盤五

印刷所 上海河南路商務印書館

發行所 上海及各埠商務印書館

\*\*\*\*\*  
版 翻  
權 印  
所 必  
有 究  
\*\*\*\*\*

五四四上(分)

(本館校對者編瑞文)



滿洲鐵路誌



# 滿洲鐵路誌

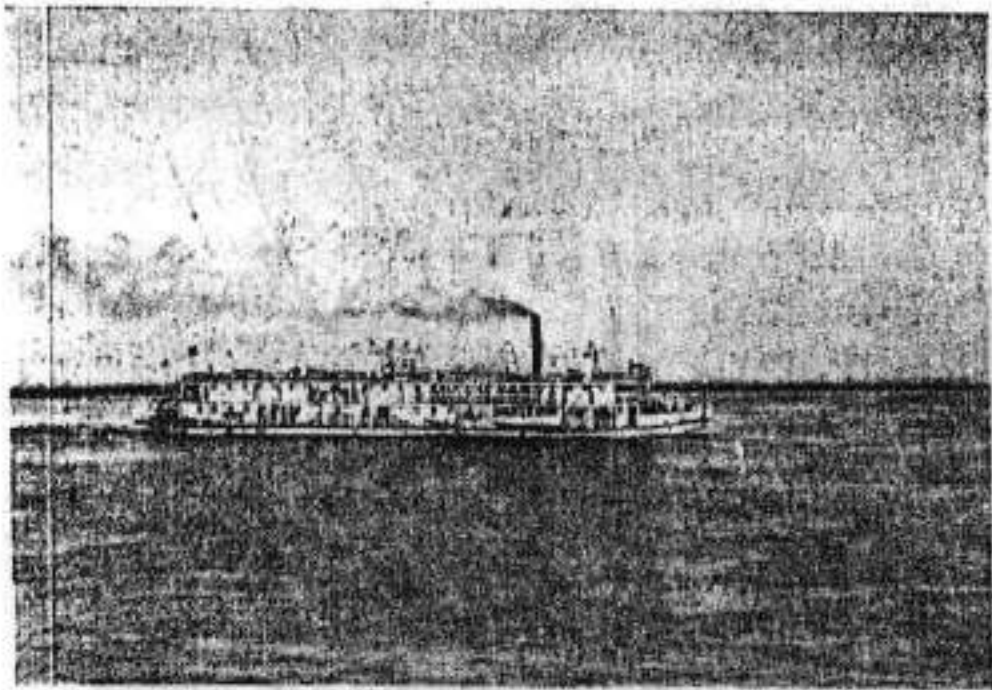
## 目次

滿鐵概觀	.....	一頁
交通部門	.....	四頁
炭礦部門	.....	七頁
附帶事業	.....	十一頁
文化事業	.....	十四頁

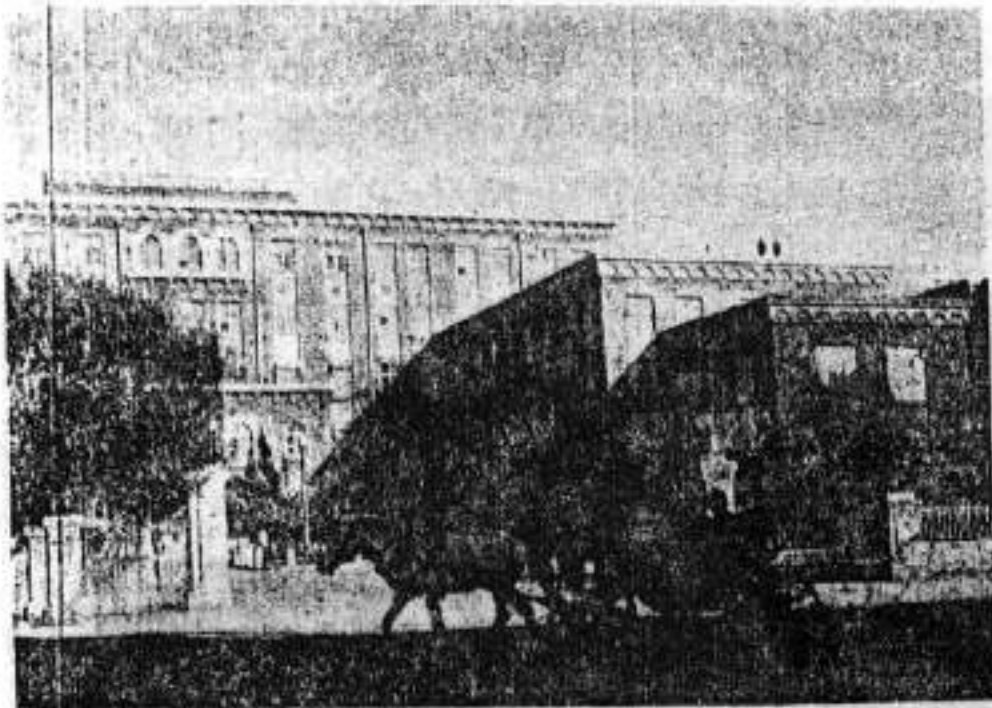


躍進滿洲之主要都市

遼陽市	齊齊哈爾市	錦州市	阜新市	鞍山市	撫順市	哈爾濱市	新京特別市
大連市	佳木斯市	本溪湖市	營口市	牡丹江市	吉林市	安東市	奉天市



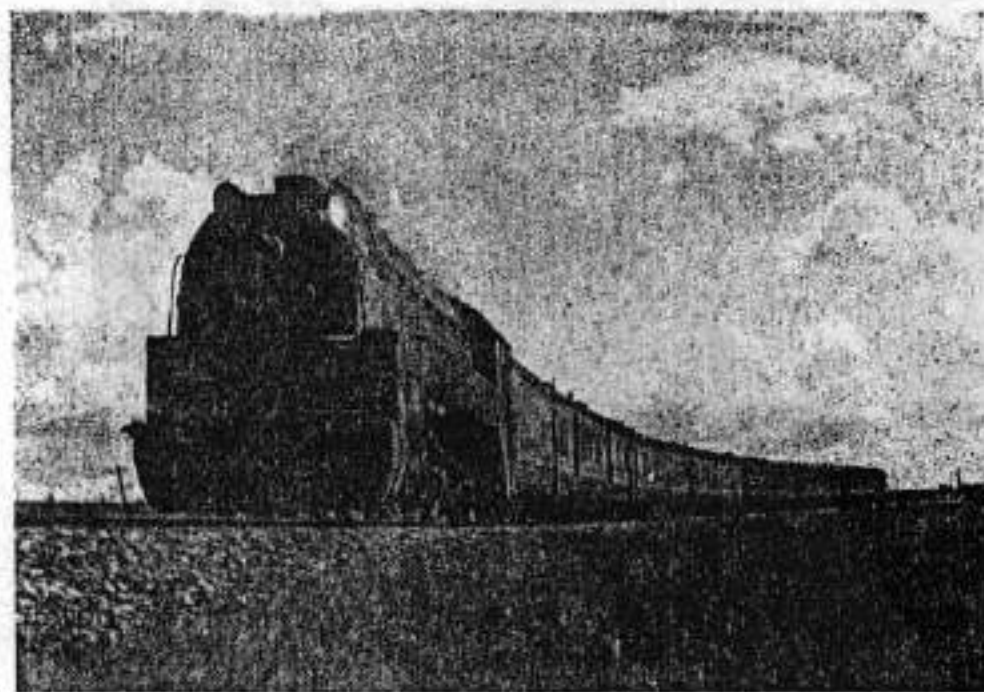
北滿江運之利器・江船



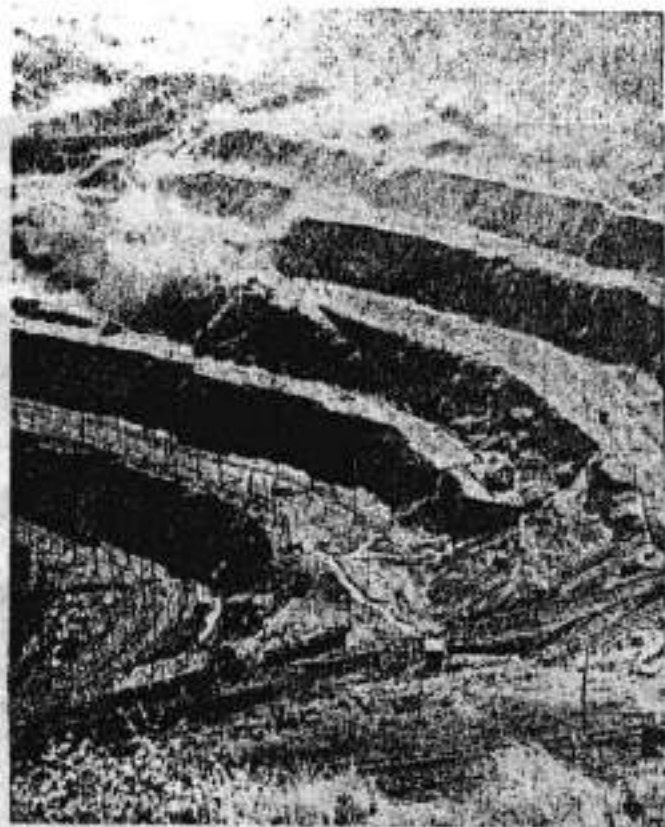
大陸醫院界最高學府・滿洲醫科大學



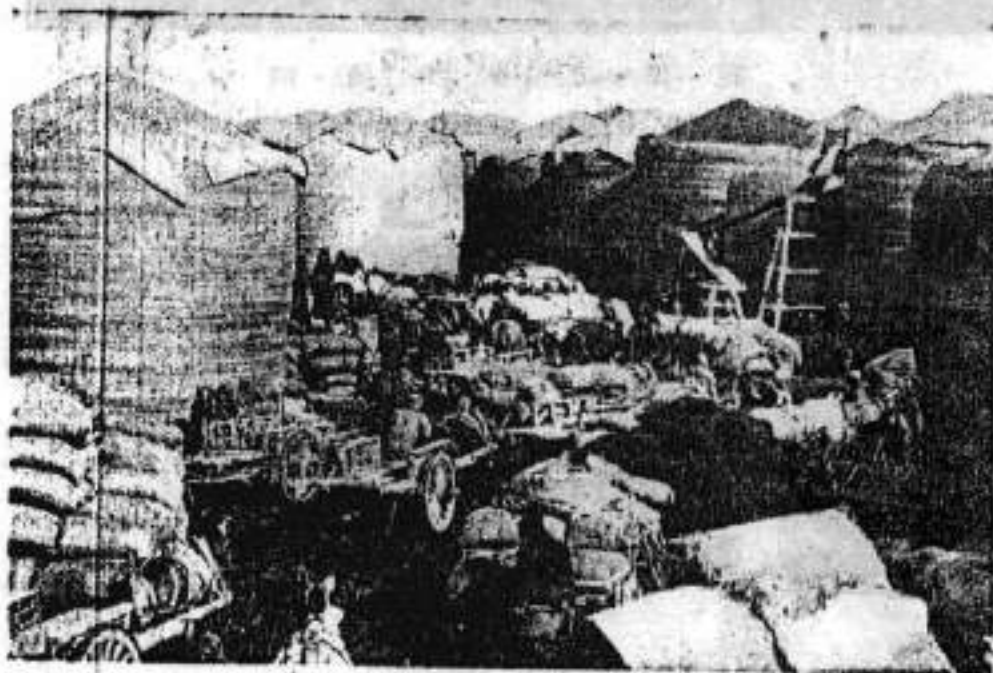
滿洲交通運輸之總樞紐・鐵道總局



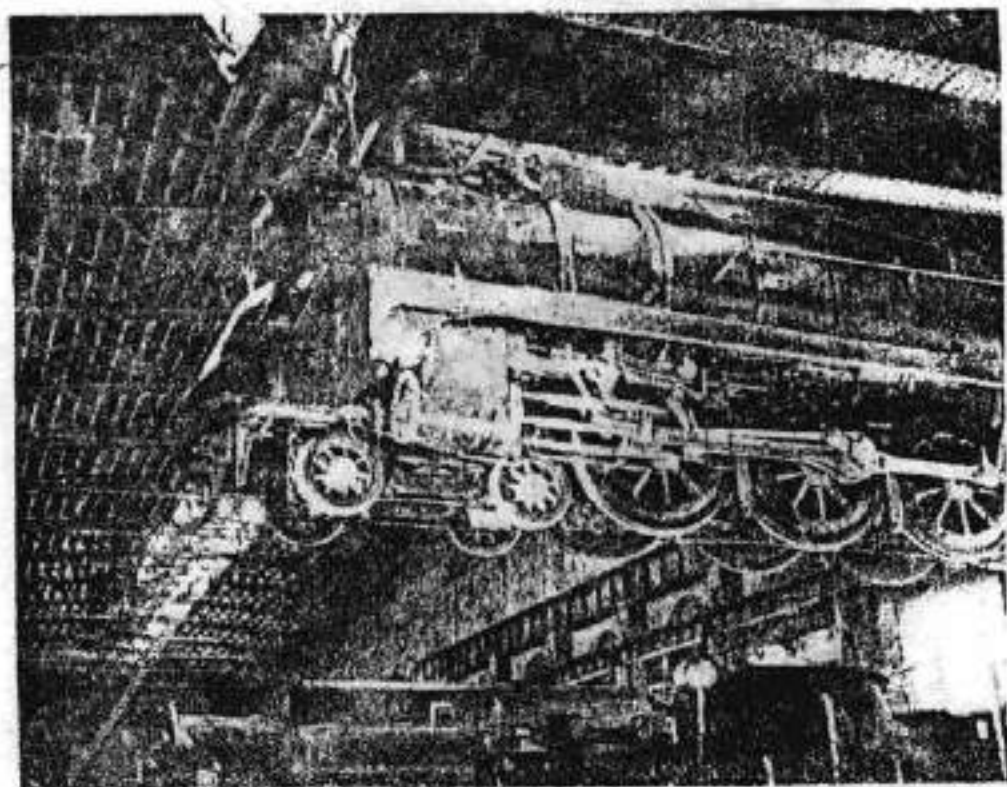
疾馳於大陸之特急亞細亞L號



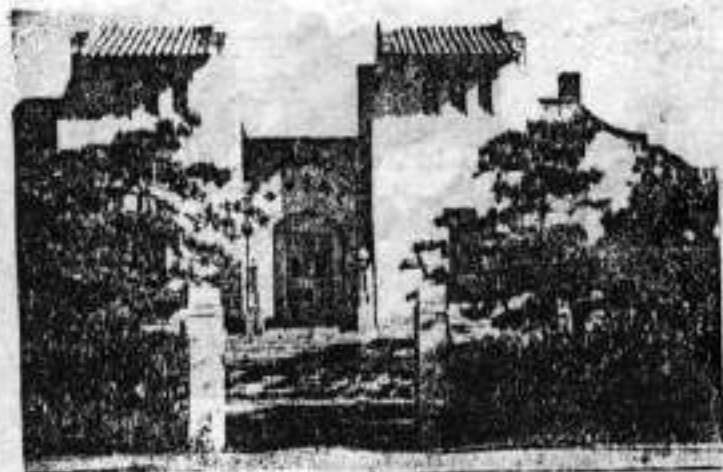
世界之最大露天坑・撫順



佔滿洲特產物之首位  
的大豆向鐵道集散情形

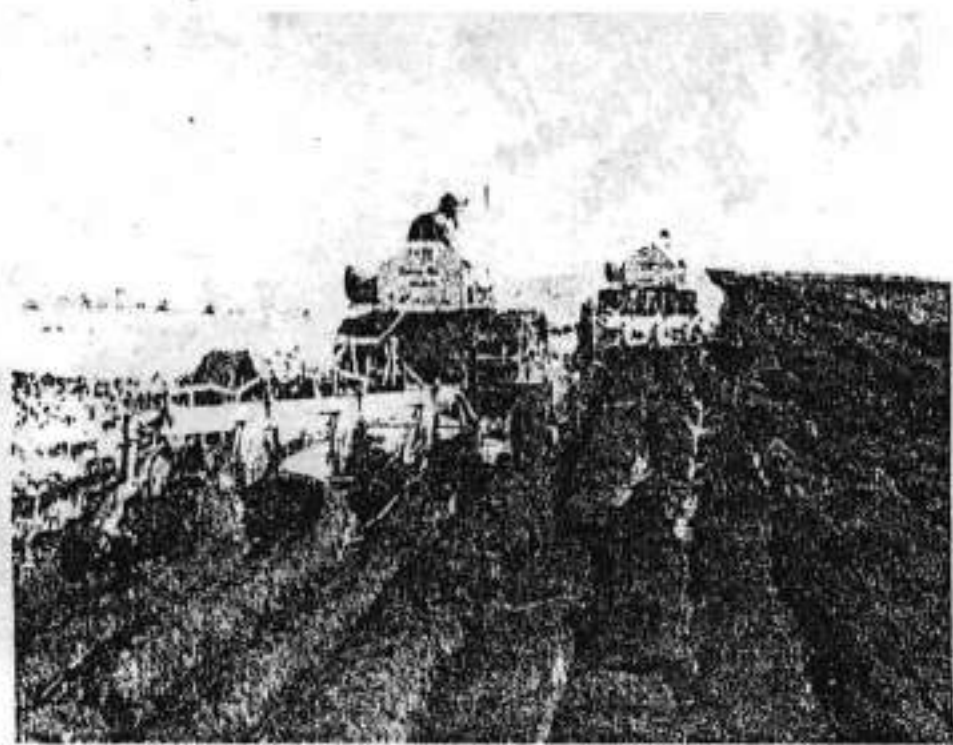


觀 偉 之 場 工 道 鐵 ·

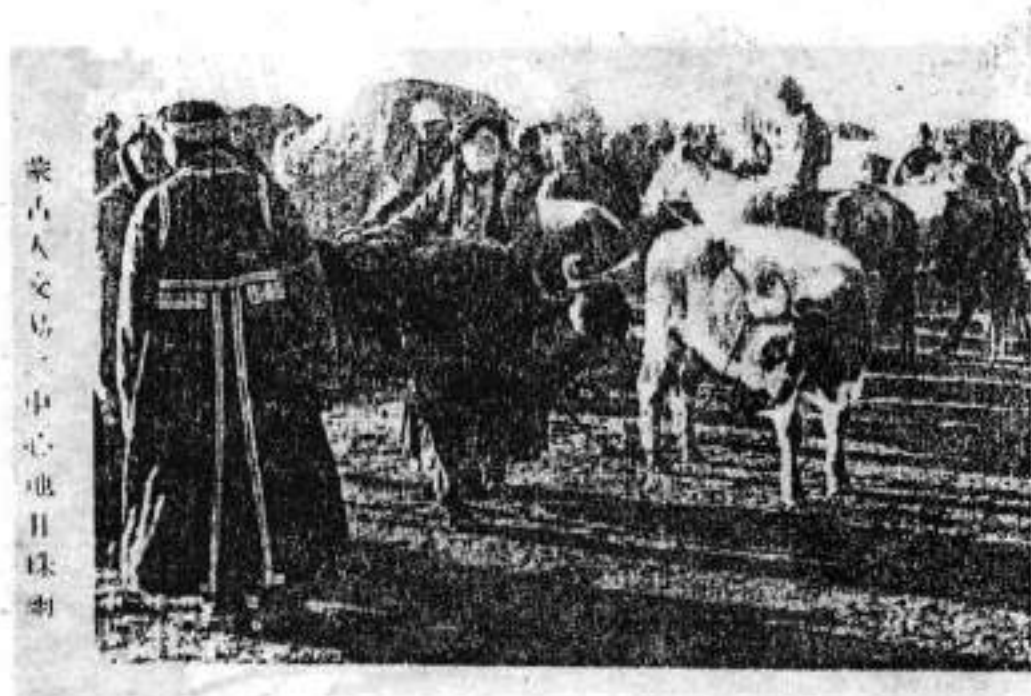


儲 藏 世 界 著 名 書 籍  
十 五 萬 冊 之 奉 天 圖 書 館





摩托化的滿洲農耕



蒙古人交易之中心地日珠湖



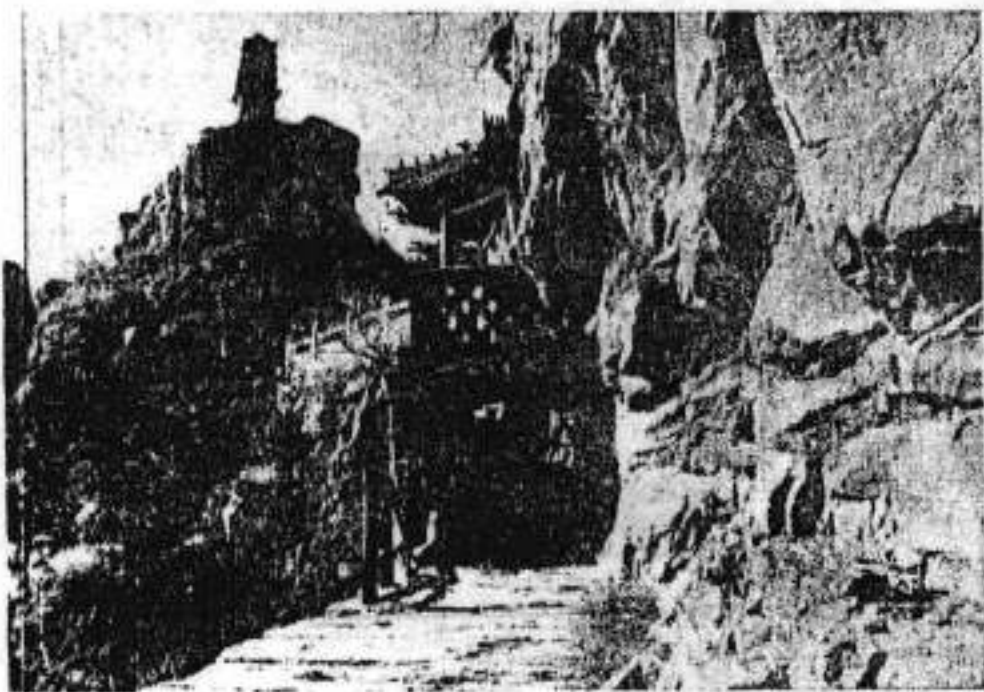
滿洲政治中心之新北京特別市



天津·都市經濟



哈爾濱市之股販



仙  
境  
關  
山



祭上水濱爾哈



# 滿洲鐵路誌

## 滿鐵概觀

南滿洲鐵道株式會社並非單純的營利會社。如一覽滿鐵創業以來三十六年的歷史，則其為滿洲的發展曾盡有莫大犧牲的貢獻還是任何人都容易首肯的。滿鐵是俄羅斯，擬將東亞收於其魔手中的野心而使其受到挫折的日俄戰爭的結果，根據朴資茅斯條約，即日俄媾和條約日本帝國政府以得之於俄國的南滿洲鐵道及其接壤地域之經營為中心為鞏固東亞永遠和平的基礎遵照日本政府的命令，而設立的會社，其當初是以二億圓的資本金（日本政府出資半額）六千四百名的從事員，一千零九十一公里的狹



軌鐵道和日產三百六十噸的撫順炭礦等事業而開始的，爾來克服許多艱難困苦事業遂大見進展，迄至現在資本金已增至十四億圓，日滿從事員數已達三十萬人，並接受有滿洲國鐵道及北朝鮮鐵道的委託經營，其所管路線定已不下一萬一千餘公里。滿洲建國已竟十年，在其間對於治安之維持，產業之助成，尤其關於開拓事業會盡全力的滿鐵將營業上的利益完全置之度外而一意建設僻地之開拓新鐵道線其總延長已達四千餘公里。滿鐵的使命在於「王道始自鐵路」。然此等不生產的鐵道，終因經過相當的歲月，僻遠地帶得以生出產業，而新的產業又能對交通逐漸加以助成如是而鐵道遂以達到收支相抵。滿鐵創業以來亘三十年之久，擔當鐵道附屬地的土木、教育、衛生等一切的地方行政，對於滿洲文化向上尤多貢獻在滿洲建國不久，即將施設總計二億圓、和每年投下二千萬圓築成的施設，舉其大部，移讓與滿洲國，更於滿洲重工業會社創立同時，將關係會社中的昭和製鋼所以下五社在手的股票，讓渡與滿洲國，而將業務集中於以鐵道為中心的交通、炭礦、調查之三部門。當中國事變時滿鐵曾擔任鐵道、自動車之運輸，鑛山之經營，宜撫工作等，於東北交通會社設立時更供給以多數之人的，物的資材和資金。

滿鐵創業以來為開發滿蒙起見曾投資於多數的傍系會社，其投資會社可分為：(一)為社業之延長或其補助機關 (二)使其與社業分離而獨立者 (三)由於滿鐵試驗研究之結果成為獨立企業化者 (四)為

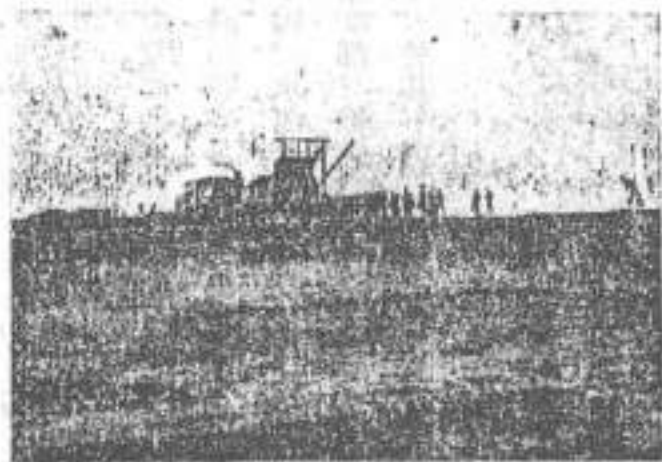
助成地方產業者（五）由於國策的立場而投資者的五種類，總計六十有餘的係系會社中，如大連汽船、日滿倉庫、大連都市交通、國際運輸、福昌華工、大連船渠等，於交通運輸上有直接關係者則均保有其全股而置重點於大陸交通一貫的運營焉。

滿鐵設本於大連，於接受國有鐵道及北鮮線委託經營之同時復設鐵道總局於奉天，舉凡社線、自動車線、水運等交通業務，均於此處為一元的統轄。在現行體制，直屬於總裁者，有總裁室、經理部、用度部、鐵道總局、調查部、撫順炭礦、中央試驗所、東京新京兩支社、上海事務所、參與、監察役等，於其下復設有局、課、事務所等以分掌各種的業務。



## 交通部門

滿洲最初敷設的鐵道，為山現在起，



鐵道建設

四十七年前，通到綏中的京奉鐵路（北京—奉天）關外延長線，及在此三年後著手建設，而於日俄戰爭的前一年，全線開始營業的東清鐵路，爾來四十餘年，關於滿洲鐵道之發達的過程，大別之，約可分為舊東清鐵路及京奉鐵路之創設的初期經營時代、南滿洲鐵道株式會社之創設及其以後增設線的建設時代、由於中國方面之利權回收並建設平行線之際迫滿鐵時代、及滿洲國成立後、新線建設時代的四個時期。由現在起十一年前，在奉天的北方、柳條湖附近、由於中國兵的炸壞滿鐵線，遂成爲使東三省政權毀滅的直接原因。即以此爲開端，滿洲事變，遂亦因此而勃發，在其翌年，以王道樂土爲國是的新興滿洲國，遂光輝的步入建設的第一步，同時久爲開發滿洲的病根，舊東北政權的排日政策亦於此而告終熄，其向來惡用排日政策的階

鐵道，亦立還其本來的使命，並舉滿洲國之有鐵道，完全委託於滿鐵經營，由此始將於過去屢成爲中日國交的禍根的鐵道問題，而告全面的解決焉。

滿鐵之鐵道事業，是以二十數萬的從事員，和不下十億圓的投資，一萬餘公里的鐵道，一年間輸送四千萬人的人員，和五千萬噸內外的貨物。滿洲是人口比較的稀薄之原始產業國，現正在新興產業的建設途上。其主要物產爲農產品及礦產物。以此等物產爲主要輸出品，而以工業製品爲主要輸入品。因之鐵道收入，以旅客收入來比較，仍多依存於貨物收入，貨物輸送，則以將重量貨物的農礦產品，由內地輸送到海港，將輕量貨物的工業製品，或建設材料等，由海港輸送到內地爲其特色。因全滿鐵道，由滿鐵一元的經營統轄。滿鐵鑑於鐵道運價政策。左右滿洲開發之成否將如何之大而特將重點，置於農產物增產促進一事忍受多大的犧牲，實施運價政策，尤堪特記。又將來坐火車通學之日滿學童等的票價完全豁免，此事於一面觀之雖爲些小問題，但由此亦可知滿鐵之如何爲民衆謀福利矣。

滿鐵之交通部門，不僅止於鐵道，並經營汽車路、水運、港灣等事業。滿洲國政府，將此等事業，作爲國有鐵道之附帶而將其經營，完全委託於滿鐵。茲就汽車路之經營言之，因其於產業之開發，治安之維持，及國防之確保等，均有重大的關係，故而一元的委託於滿鐵。現在鐵道總局運營之汽車路線之延長約已達二萬公里。

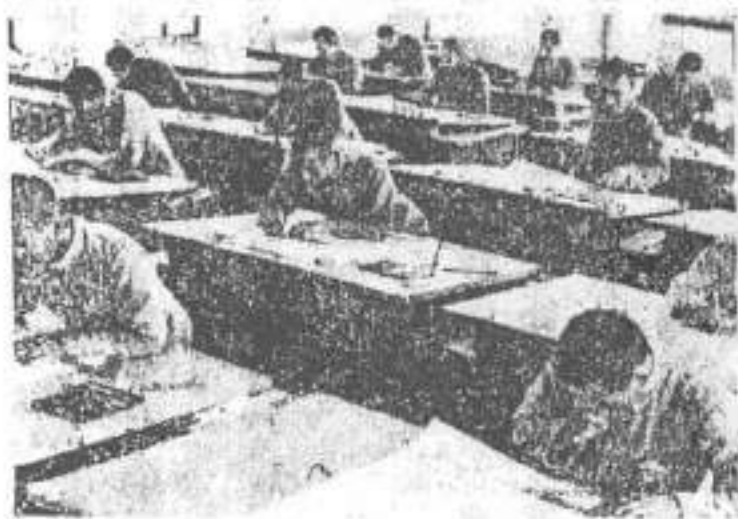
港灣及水運事業，與鐵道有不可分之關係，亦為滿鐵運輸營業之一翼，隨同鐵道事業之一元化，港灣及水運事業，遂亦統歸鐵道總局統轄。即以大連港為首旗順，營口、河北、安東、遼瀋島、北鮮之羅津、雄基等之碼頭營業及松花江、黑龍江、烏蘇里江等之水運事業，統歸鐵道總局掌管焉。又因煤炭、鑄鐵、硫安及其他滿洲輸出物資之故在大連之甘井子、上海及日本之大阪、川崎等各港亦均經營碼頭焉。

擬對鐵道旅行者，供以低廉且舒適之宿泊，滿鐵於沿線各主要地，均設有旅館。西式旅館除有大連、Yamato Hotel 星浦別館、黃金崑別館（在旅順）、奉天、新京、哈爾濱、牡丹江、羅津 Yamato Hotel 等一統旅館外，其他各地並設有鐵道旅館以便行旅。以日本式為主之直營旅館則有五龍背溫泉、登瀛島、興城溫泉、阿爾山等各旅館。

## 炭 礦 部 門

滿洲之炭礦數，且全滿計達有五十餘處，埋藏量概算亦有一百億噸，煤與鐵共稱爲滿洲礦業之大宗。滿鐵自日俄戰後，由政府接受之炭礦，有撫順、煙臺及瓦房店之三礦，連同此等礦外現在復經營蛟河、老頭溝炭礦，此等礦之全礦區面積，計有八千八百平方公里，煤炭埋藏量有十五億噸，煤種爲瀝青炭。滿洲事變後，對舊政權及其他滿鐵以外之炭礦爲一括經營起見乃創立滿洲炭礦會社，由滿鐵經營者則僅限於前記各炭礦而已。

滿鐵經營之炭礦中，其值得特筆記出者厥爲撫順炭礦，其露天採掘堪稱爲世界第一。撫順炭礦，位居奉天東方之渾河平原礦區東西約十七公里，面積爲六千零十六萬平方公里，煤層之厚平均約爲三十六公尺，最厚部達一百二十五公尺，埋藏量號



奉天·鐵道學院

稱十億噸，可採煤量有六億噸。

滿鐵撫順炭礦，不僅採掘煤炭，為求煤炭原價低廉，自給自足，且以營利為目的，使其經營各種附帶事業。即如經營發電所，瓦斯工場，臭油蒸溜工場，燧子工場，煤炭乾餾工場，硫酸工場，酸水素工場，機械工場，火藥工場，土木，水道，電氣，鐵道，電燈，電話等事業供給奉天及鞍山之電力均由撫順送電。此外有滿鐵中央試驗所，銳意研究之低溫直接還元製鐵法，已成工業化之製鐵工場，以滿洲出產之富鐵礦撫順煤作原料生產純鐵乃至特殊鋼。

滿鐵撫順炭礦，其塔薩羅於世界者，除露天採掘外，復有大規模之製油工場，並石炭液化工場。製油原料之油母頁岩，知其為燃燒之石，乃在距今三十五年以前，始被發現。燃料油為國防上不可或缺之物，自勿庸論，因之各方面均爭相研究，滿鐵亦於十七年前，作出熱瓦斯循環內熱式即撫順式之考案。遂於撫順建設油母頁岩製油工場。現在之製造工場擁有甚大之施設，實令觀者瞠目。油母頁岩在撫順煤田之最上層，普遍分布，厚約一百三十公尺，總量據云有五十餘億噸，可充本工業之原料者，於露天採掘經制離者之中，含油量多之部分，取其上層三分之二，則平均含有油量百分之六。

關於液體燃料之對策，自被重視為國策上之問題後，滿鐵更圖石炭液化之企業化，乃命滿鐵中央試驗所，對此加以必要之試驗與研究，同時更得日本海軍燃料廠之助力，遂得完成研究，於撫順設立大

規模之石炭液化工場，企業化之成功，則已於三年前公表，由來對於人造石油製造法中之煤炭直接液化法，均視為極感困難之技術，例如以德國產褐煤作原料之直接液化法，若以今日之技術而論，雖不稱為難事，若即令使用與德國產褐煤性質不同之日滿產褐煤時，尚加一層的困難，況撫順煤乃屬於瀝青煤之範圍，即在德國，至今猶未聞其有完全成功者。

撫順炭礦及工業方面有數萬工人工作，撫順炭礦事務所，為謀彼等之生活向上，力講萬全之對策，茲就工人管理言之，先將關於支付工銀，相沿多年，成為陋習之把頭制度，加以是正，以保護工人之利益。對於工人之厚生施設，有工人社宅。收容數萬之工人。

工人社宅中，有獨身，帶家眷者之區別，對於家眷之工人特別優待，為獎勵結婚，以使其能長久居在撫順，而賣與獨身工人以結婚獎勵彩票，對於得彩者於結婚之際，支給予結婚費用，並且優先的貸與社宅。此外並設有供給工人以比市價低廉的日用雜貨的小賣店，遇有疾病，死亡之際復定有給與治療及支與現金之扶助方法。即如因傷病受會社醫院治療時所需治療費完全由炭礦負擔。又因傷病依醫師之指示休勤，領取不到受領工銀時在休勤期間中支給公傷津貼，再有因業務傷病死亡時，支給所定之弔慰津貼及殯葬費。炭礦從來對於私傷者，亦會豫以施療，惟因傷病者中，有需要食費者，又或有因患重症希望歸鄉而旅費感覺窘困者，為救助此等工人，以相互扶助為目的設有工人共濟會。即如



常傭工等、於炭礦採用同時、均有加入共濟會之義務、每月必須按照所定金額贖出、炭礦方面則亦於每月贖出、與此同額以內之補助金、作爲共濟基金、於共濟規程內、明示救濟之標準、至於辦理、則由炭礦負責、以期萬無遺漏焉。

再有因業務而傷病、不堪工作而退職者、或被辭退之殘疾工人、其留於現地、而希望就職者、則豫以收容、並教授以手藝、習熟後、支給相當之工銀、與以自活之路、使彼等不至窮於糊口、故有此救養工廠之設。使役此等殘廢工人故其作業範圍、亦然亦受有限制。

現在彼等從事製作條筐、麻繩、絨毯類、火藥袋等工作、收容人數、常在七十名左右。

撫順市街之四部、有繁華之歡樂園、園內規模宏大、並有壯麗之廟宇、廟內供奉工人最尊崇之老君、關帝、財神、火神、娘等諸神。又廟前之廣大劇場常時開演、其中之一部、爲工人免費公開、炭礦之設此等種々娛樂機關、可謂工人之一大慰安處所。



## 附帶事業

伴隨滿洲國行政機關及其他國策進行機關之發達整備，滿鐵雖不認為如從來，其產業全部面有關與的必需，然對開拓鐵道之產業開發，則認為仍有積極的協力的必要，同時一面爲使受委託之國有鐵道之經營經濟化，復經營各種附帶事業，而此附帶事業更以鐵道自營村、同訓練所並一般開拓團及鐵道愛護團等爲對象實施營農指導、農畜林產之改良增殖，並爲資北滿營農形態之確立，復實施大規模機械農業之試驗乃至邊疆地帶食料品之增產貯藏等事業，現已著々收有成效。

先就農產關係言之，施行優良農產種子之普及分配，並舉辦農產品評會等，以圖品質之改良增殖，而寄與農村之振興，另一方面，更協助未開地之開墾，行特種農產物之試驗獎勵並農家經濟之調查等，並與滿洲國當該農業增殖計劃相呼應，爲期其目的之達成，進而豫以協力，且爲此等經營上於鐵路沿線的十六處經營採種場以使其充當優良種子之增殖，並營農指導外，更於哈爾濱設農事育成所從專農畜產物之育成，又以養成產業技術員爲目的於奉天熊岳城富拉爾基等處設置農業修練所，以資修練農業技術並營農方法。更對大陸農業劃一新機軸爲目的，於綏神線五楊地方設立機械化農場。

關於畜產方面，滿鐵亦注以多大之努力，一面對於防疫之防遏協力援助外並圖飼料農產物之增產，

依對於鐵道愛護團地區家畜之分配、貨與及品質會之舉辦、對於此項增殖普及、傾注全力。滿鐵直營之種畜場有十數處、其他為指導獎勵飼料農產物之栽培設有採種場、為肉製品研究並製造販賣、經營有畜產加工所。其他除對林產水產均傾注全力外、並擔任鐵道沿線農村之副業獎勵助長並指導。即如農產加工的大醬、醬油之釀造、鹹菜製造、山葡萄之加工等、無不豫以指導。

滿鐵附帶事業中、其值得特記者、為鐵道愛護指導。鐵道原為國防上及產業開發上之動脈、國家之安泰興隆、國民之和樂繁榮、惟有鐵道之確保、方得期待、對此重大的鐵道之安全性、欲期其確保者、僅依鐵道從事員之力、則到底不可能、軍隊與鐵道警護總隊、雖盡凡有之努力、然料滿洲國內一萬有餘公里之鐵道保護監視仍感十分困難。故對沿線居民、使其協力擔任鐵道防護、以期運行之萬全、此乃愛路運動之主旨。即所謂以「民路合作」、「以民護路」、「愛路報國」的精神、完成鐵道之防禦、兼於王道建國有所貢獻焉。

鐵道總局、於鐵道兩旁、各五公里以內之村落、設鐵道愛護團、委託村長為團長、以居民全體八百三十萬人為團員、實行愛路運動、除對團員施行施療、施藥、救郵外、並施行產業上之福社工作焉。為求愛路運動之效果擴大、使團員等更為組織化、編有鐵道愛護團協和少年團(十歲—十五歲)、同青年團(十六歲—十九歲)、愛路義勇隊(二十歲—三十五歲)及國防婦人會等。最近由於愛路團員

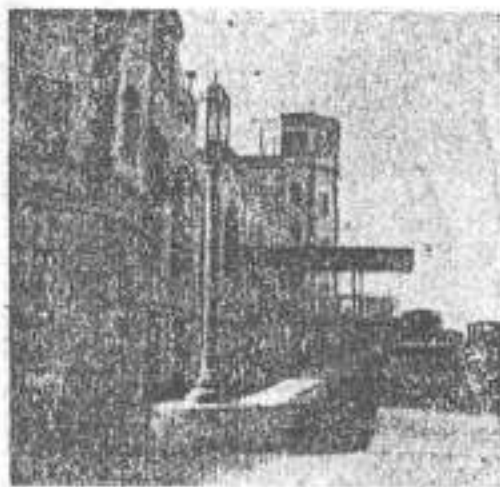
之活動，如因水災之鐵道復舊工事，使其按照豫定縮短數日，又或脫軌事故復舊工作較豫定時間，縮短數小時，爲例尤夥。

## 文化事業

滿鐵於創業同時、開始鐵路附屬地之文化的經營以來、迄至康德四年十二月一日將附屬地之行政權及各種地方施設移讓與滿洲國政府爲止、在此三十年間、爲文化之經營、曾投下一億八千二百萬圓之事業費、與二億六千三百萬圓之經費。雖扣除由經營附屬地所得之一億六百餘萬圓、然爲開發附屬地之文化仍負擔有一億五千七百餘萬圓之巨費、其支出額、占每年總支出額之六成、可謂巨大之金額矣。

凡對滿洲、想像爲匪賊橫行之荒野的人、試先一睹、大連碼頭之近代的滿鐵港灣設備、再一乘遊藝盡美且具有高速度的流線型列車「亞細亞」、最後再到高層西式建築、栴比林立的舊滿鐵附屬地之市街、卽任何人對滿鐵如此偉大的文化貢獻、亦不禁生有崇敬之念也。

積三十年間、於滿鐵沿線附屬地、經營之教育事業、如學校、圖書館等曾經耗費二千萬圓、滿鐵不止單對於小學教育、卽自男



奉天 Yashima Hotel

女中等學校、商業、農業、工業學校以至工業專門學校、醫科大學亦均經營之、且爲朝鮮人設置公學校十校、爲滿人設置南滿中學校及日語學堂。於行政權之移讓同時滿鐵將其大部分移讓與政府、然現在在大連尚經營有南滿洲工業專門學校、在奉天經營有充爲滿洲國人之中等學校的南滿中學校、及滿洲醫科大學、同大學特爲造就滿洲國人之醫師、收容滿人學生達二百餘名、此外職業教育機關有南滿洲工業專門學校附屬工業實務學校、本溪湖工業、營口商業之各實習所及大連、奉天、哈爾濱各地之鐵路學院。

如談及滿洲之鐵路與文化時、不可忽略者有滿鐵自製之流線型特別快列車「亞細亞」。亞細亞、乃滿鐵在滿洲、以多年在大陸上所得之經驗爲基礎、自行設計、而於滿鐵鐵路工場製造者、最高速度每小時可達一百三十公里、爲有冷氣裝置之豪華列車、大連—哈爾濱間、僅以十三小時半之時間即可馳駛。

在滿洲能製造、運轉如斯比較世界一流列車並無遜色之列車、則滿洲文化之如何向上、不難察知。滿鐵自認爲僻遠地之文化廣播者、運行厚生列車、厚生船及厚生汽車。此舉不僅單爲滿鐵從車員、並亦以一般住民爲對象、舉國有電影、戲劇、音樂會、展覽會等、爲彼等之慰安、且可圖文化之向上、同時除廉價出售各種日用品外、且對於受不到醫療之惠的地方住民、施行免費治療。

文化之向上，與保健事業，有密切之關係。滿鐵創業以來，於鐵路沿線，及其他各地，設有多數醫院及保養院，對於社員自不必論，並擔任一般住民之醫療與保健，此外並設立衛生研究所及多數保健所，留意於防疫，對於滿洲之保健衛生上負有重大之使命。至衛生研究所及獸疫研究所等，現雖均移管於滿洲國政府之同種研究機關，然歸社費經營之醫院，其大部分仍保留於會社。現在滿鐵之醫療施設，於全滿設有百餘處，置有醫院、分院、診療所及出診所等，而廣向一般開放，並無社內社外之差別，而豫診療焉。

在此醫院之中，稱為滿洲結核對策之重要機關，所設之保養院（結核養成所）亦包含在內。醫師養成機關，在奉天滿鐵經營有滿洲醫科大學及附屬病院，對於滿人醫師之養成，特盡全力。衛生研究所現雖已移管與滿洲國政府，如克服流行病、風土病等事業，除對滿洲國政府方面，出以人的、財政的協力、圖謀間接的協力外，並對於社業運營上，有必要之衛生保健之研究，由鐵道總局保健課繼續辦理焉。

試舉其一例即百斯篤防疫是也。自今三十二、三年前百斯篤大流行以來對於此種調查、研究及其防疫對策，曾經出以絕大之努力，於今日賴此三十年之經驗，得獲有滿洲百斯篤防疫之指導的地位。又於百斯篤常在地帶之各線，除有鐵路貨物及包裹消毒之施設外，且於最近，頗成各國尚無其先例，施

設最稱完備之防疫列車，雖於僻遠地域，一旦遇百斯篤發生，即能迅速出動，對於病源之決定。

消毒、防疫工作，可期毫無遺憾，因此近年的百斯篤，概能防遏使其不出於局地焉。

最後，對於滿洲之文化向上，有多大之貢獻者，當首推滿鐵之大調查機關。

互東亞全域，為經濟、文化、自然及其他之徹底的調查研究，而為大東亞繁榮之基礎，故對此調查研究，滿鐵仍繼續盡其絕大之貢獻。

滿鐵之調查部門，僅居鐵路、煤礦事業之次，持有龐大的豫算並網羅多數之人材，以大連本社為中心，總攬鐵路總局調查局、新京支社、上海事務所、東京支社之各調查室並東亞經濟調查局、北滿經濟調查所、北支經濟調查所、中央試驗所（大連）滿洲資源館（大連）及大連圖書館等。

關於東亞共榮圈建設上必要之政治、經濟、法制、文化、自然等施以基礎的調查研究，並為即應東亞再建之新階段，舉全力蒐集積極的活動資料。

復於中央試驗所分設無機化學有機化學、燃料、農產化學等各科，以理化學工業及一般理化學的試驗研究、機械及材料之試驗研究為始，依社內外之請求，辦理各種資料之分析試驗，及機械器具之試驗焉。



(附錄) 躍進滿洲之主要都市



## 躍進滿洲之主要都市

建國以來，十年時之滿洲國躍進情形，到處均可見到，在建國前，滿洲三千萬之人口，於今則已膨脹至四千數百萬之多，是為最顯而易見者。由於此種莫大之發展，乃使建國前後，為數達三十萬之匪賊，悉被討伐，僻遠地帶之治安，已付確保，旋以五族協和為理想，宣布王道政治，完成人民之安居樂業，究其模山，實不外乎各種新事業之層層發展，而有如斯之勃興也。

對滿洲大發展之現狀，由各主要都市之繁盛情形觀之概可知矣。

擁有人口五十萬以上稱為大都市者，有政治中心地之新京，工業都市之奉天，商業觀光都市之哈爾濱，擁有十萬人以上都市如安東、撫順、吉林、鞍山、牡丹江、營口、阜新、本溪湖、齊齊哈爾、佳木斯、遼陽等各市。

新京特別市 稱政治都市之新京，所以定為國都者，乃於山民國廿一年二月依東北行政委員會發表之新國家組織大綱，大同元年四月一日國務院佈告第一號乃至第二號尊國都於長春，命名曰新京，顯

來經多次之變革，於政治、經濟、文化、軍事所有分野，成爲滿洲國之心臟部，僅僅數年間，而市勢遂達於飛躍的繁榮。

人口亦由建國前之九萬人，膨脹幾至七倍的六十萬人，其間更於大同二年四月，實行特別市制，直接受政府之監督，自康德四年十二月，撤廢治外法權接收鐵道附屬地之一切行政權，市政遂愈形膨脹。又市街爲大放射線，道路縱橫行之，官衙會社及商舖，櫛比比築，俱備輪奐之美，而以理想的近代的都市飛躍的向前伸展焉。

**奉天市** 本市有奉山、錦古兩線銜接中華民國，連京線通關東州，安奉線達朝鮮，又有梅輯線之便爲鐵礦資源地帶之東邊道相聯，同時更企畫於奉天、營口間開鑿運河，如此愈益增加其爲東亞經濟基點之重要性矣。以往稱爲經濟都市之特質者，今到東部爲重工業地帶，鐵西爲工業地帶，西北爲輕工業地帶，鼎立相互發展，遂一變而爲新興生產都市之面貌矣。

且此等工場地帶，既得有工業築地條件之完，復與於使用水豐富，鐵鋼、煤炭出產地之鞍山、本溪湖、撫順等地隣接享有所謂添鞍重工業區域之基點的好條件享有，今後之發展，定可括目前待。建國

前人口僅不過三十萬前後之奉天，今則擁有一百五十萬，而爲滿洲國第一大都市，且爲南滿商業界資本之傳統的基地，故商業發展頗稱固焉。

古昔於此卜地築城，建都遠自渤海時代，以迄於金、元、明、清時代，地名曾有濬州、瀋陽、盛京、奉天等的變遷，在滿洲事變又復瀋陽之故稱，乃張學良掌握東北四省霸權之地也。包含有清一代興亡歷史之奉天城，以金碧輝煌之故宮爲中心，由方形之內城，與其周圍之邊城，爲滿洲第一之平城，城內道路，四通八達，商業殷繁，人馬往來如織。

山城內起，往東方約十四公里之地點，有清太祖高皇帝安葬之東陵，又北方約六公里之處，有爲清朝第二代太宗文皇帝陵寢之北陵，均屬稜矍日，佳氣葱蘢，其中石獸雕表，皆彫裝絕工，此外支撐寶龕碧瓦之絳色畫棟，精彩奪目之斗拱，虹梁，其鑲嵌彫刻遶均，盡配合之妙，至石門、石階、石欄及彫壁之彫彩，更堪驚嘆，其中如牌樓之凸彫，壯麗恢宏，頗可回憶清朝之全盛期也。而今則於其附近一帶，劃爲公園地，而爲奉天人士之遊樂地，又於北陵附近設立有國立賽馬場焉。

哈爾濱市 本市之建設，乃於自今四十四年前，東清鐵道建設局設立之同時而開始者。當時固不過

爲松花江沿岸蘆葦蒼鬱之一塞村，然帝政俄國，企圖以本市爲東方經略之據點，而進行東洋的莫斯科之大都市計劃，其後迄至俄蘇斯革命止，二十年間所投之資金，稱爲二億六千萬金盧布。嗣經日俄戰爭，世界大戰，俄蘇斯大革命，中俄角逐等多彩的變遷，及滿洲國之誕生，遂包圍於王道協和之慈光中，以產業振興計畫，開拓民政策爲樞軸，而成爲農畜產物之配給加工，並往背後地之物資供給等的北滿之據點，繼續完成其重大使命，故其將來已被的定爲交通，商業上之繁榮都市矣。該市爲僅次於上海、東洋之國際都市，各國人寄住者甚多。哈爾濱又爲北滿江運之中心地，千噸級之江船，黑煙綠纜浮動巨體而爲客貨之輸送。在夏季，沿岸更可爲絕好消夏地帶。

**安東市** 本市地臨鮮滿國境之鴨綠江，勢當水陸交通之要衝，從來依木料、柞蠶絲、豆餅、米穀等之集散交易，雖示相當之繁榮，然因安奉沿線之阻滯，迄至五六年前止其發展之進程，曾受有相當程度之阻礙。然現在則因治安之確立，東邊道之資源開發，東邊道縱橫鐵路之敷設，並鴨綠江水電工事之完成，復發現不凍港之大東溝，而進行築港計畫，是既得有臨海工業地帶之動力，用水、土地之豐富，復獲有低廉之供給餘力，相提並進，至三十年後，將一躍而變爲擁人口二百萬之大工業都市殊

不難想像，現於之人口爲三十餘萬。

**撫順市** 據一說，謂撫順之沿革，遠於漢時代，曾爲玄菟郡治之設區地，於明時代與瀋陽（奉天）同其興隆已成爲一郡邑矣。自今四十六年前，當時之清國，曾着手於豐富的撫順煤之開採，當時之戶數，僅不滿百戶，嗣不其久其實權，即被汲汲南下政策之俄羅斯所掌握，以日俄戰爭爲機因，更將其實權，移於日本，而由滿鐵之手，繼續開發，遂成重工業都市，異常發展。現在之人口，約有三十餘萬。

**吉林市** 水都吉林，乃與松花江之水相共而有今日之繁榮也。在建國前，第二松花江流域一帶雖曾爲政治、文教、產業、經濟之中樞地，繼續其隆盛，迨建國後，則僅爲一觀光都市，以保其餘命，但自中國事變勃發以來，木材界趨呈活潑，如之於市外二十四公里之大豐滿，有堪與世界一二位爭衡之大規模水力發電工程開工，遂一變其面貌。而唯向隆盛之一途邁進，且以吉林人造油，滿洲化學爲始，已見大多數會社工場之進出，更擁有一小白山，北山，龍潭山之風景地帶，而爲滿洲產鹽觀光都市

中、屈指之大都會。將來連同水力電氣發電之完成、各會社、工場、且正式開始操業之際、定能出現、爲國內屈指之大工業都市、頗惹人注目。現在之人口約有二十三萬。

**鞍山市** 本市乃自今二十三年前、與滿鐵鞍山製鐵所之設立同時、乃完全以日本人之力、而創設之特異都市。其後伴隨第一次歐洲大戰後、財界之不振、鐵價之暴落、增產計畫之挫折、因而惹起製鐵所之遷移問題等、踏入幾多荆棘之途境。

迨滿洲事變動務、國際政局之不安、遂使各國均急於組織準戰時體制、總招斯業之興隆、在今九年前、與昭和製鋼所設立同時、製鐵所遂亦合併爲一起、因之鑄鋼遂見一貫作業之完成、更隨同此次中國事變並大東亞戰爭之進展、而爲日滿兩國物動計畫之一大支柱、而愈鞏固不拔之地步矣。

鞍山之歷史、遠於唐時代太宗(約一千三百年前)遠征高麗之時、傳說於當地、曾有造鐵之舉、其遺跡今已於昭和製鋼所鑛區內發現矣。然至滿鐵地質調查所、發現鐵山爲止之千三百年間長時間、對其經過、則完全不得而知。現在之人口已超過二十萬矣。



**牡丹江市** 本市乃距今三十九年前，以帝政俄羅斯在東清鐵路設置之小站，名黃花甸子爲起始，於其後因愈牡丹江之名而改稱者。當初僅不過爲一漁火寒村，嗣因滿商及山東勞工之繼續移住及來墾者之增加，四圍沃野之開拓，密林地帶之採伐等因而使大豆、小麥之年產，亦達到多量。且經滿洲事變，以至滿洲建國，遂至治安恢復，圖佳線又復開通，並以北鮮三港之完成，而形成爲日滿經濟圈之一基點，故牡丹江市，於茲將愈形飛躍的發展，滿洲事變前，僅持有三千人之人口，而今則突破二十萬人，而成爲東滿唯一都會矣。

**阜新市** 卽至最近，尙默默無聞，僅爲一邊僻未開地之阜新市，近來因阜新煤田之故，遽爲著名之新興煤都矣。由於背後地，豐富之地下資源，與企業條件之適合，不但可以廣爲促成礦工業之勃發，且位居盆地之中央。

四面曠有平坦之耕地，又得交通之惠，將來得爲物資集散地之發展不難想像，更推翻在來滿洲無石油的賦存之定說，於二年前，已於阜新，發現大油脈矣。且因基於產業開發計畫之東亞的需要，致技

二六

術與資材，驟然大量流入，更與爲大陸物資之吞吐港，目下正在積極築港之嶺南島相銜接，一旦綜合經濟圈確立時，則將爲燃料資源之一大寶庫，本市將來發展寔堪期待，今則本市之人口，早已突破十五萬人矣。

**營口市** 本市位臨渤海灣，爲遼河之河口港，於未設鐵路時代，曾利用遼河之河運，爲南滿唯一之滿洲特產物對外輸出口港，又爲此等特產物之加工業地，經日清、日俄兩役遂愈所繁盛矣。然而自滿鐵創設極盡繁榮之大連港，遂漸奪其貿易，致一向沉滯而不振，但自滿洲建國後，由於急速的近代國家體制之移進，致使本市再應臨海工業都市之需要，年來成爲懸案築港地帶之建設，現已正在進行，將來之再度光輝亦被注定。現在之人口約有二十萬。

**錦州市** 本市位居奉天、天津、北京之中間，爲熱河、蒙疆之中樞商業都市，自古卽甚繁盛。近來更爲新興工業都市，其發展之迅速，實堪驚異。

又本地氣候溫和，工業用水既質良豐富，又爲全滿勞動力之供給地，背後接連阜新、北票之火煤田，前擁遼瀋島之良港，交通則四通八達，連同農產礦產之豐富等，是工業發展之諸條件，極其完備，如合成燃料、東棉、日滿製粉、東亞煙草、滿洲瓦斯、滿洲畜產、同和汽車之諸工業相繼建設，今後之繁盛，更可拭目以待。

三、本市之起源遠自四千年前之昔，始於舜禹時代，同遼東之遼陽，與遼西之錦州，共爲知名之古邑。現在之人口約有十四萬。

**本溪湖市** 本市地下資源以煤鐵爲首，並因石灰、耐火粘土、滑石、礬土頁岩等重要礦產，均埋藏於同一處之關係，故堪爲滿洲屈指之重工業根據地，煤鐵公司之名，夙即膾炙人口。但向來除煤鐵公司事業，及石灰業外，迄至近年，概未脫離手工業之範圍，然自中國事變勃發，與戰局之擴大，本市擔負產業國策的責任，遽形加重，以洋灰、白雲石工業公司爲首，特殊鋼會社、宮原機械製作所及窯業會社等，逐次設立，遂現出顯著的隆昌，又因市內地之膨脹，處於山谷之狹隘地點的同市，遂遽達於飽和點矣。是以應其發展之對象，以新市區城之宮原驛爲中心，擇選平坦地帶，於此處着手，實現本溪湖近代的一大重工業都邑計畫，更圍繞於此都邑計畫，政務導各項工業之勃興，則同市將來頗可

期待愈益鞏固也。現在之人口有十二萬餘。

**齊齊哈爾市** 本市山來即以西北滿地帶之政治、經濟、軍事、交通之要衝而發達，爲於嫩江左岸、豐沃之大平原上建設之郡邑，以前擁有人口十三萬，爲北方推進之根據地。近來以本市爲中心，依背後地之開發、農產物之增產、而脫離向來之哈爾濱經濟力圈，得以保有獨自之性格，今後大可期待強有力之發展也。且背後地接續倉地帶、齊齊哈爾農產物交易市場、亦因而爲設立，將來實大有望也，現在之人口約有十八萬。

**佳木斯市** 本市周圍有十萬平方公里廣大之沃野，成爲開拓團開墾之根據地。此地域一帶享有林礦各種資源之惠，尤其地接松花江對岸，號稱有埋藏量五十億噸之煤礦，是工業都市之條件，俱已完備。國策組織會社並大發電所即已着手設立，鑄紡、北海道農器器具製造所等日本資本，亦見進出，僅着手三年都市計劃而人口早已突破十萬，現在趨向於新興工業都市，而強力發展中。

遼陽市 遼陽市爲滿洲最古之郡邑，富有多數之史蹟，且孤影沉寂屹立於市中之白塔，似尙不明其建築時代，故本市攸久興亡之跡似亦未得其詳。

而且伴隨近年來交通之整備，及附近經濟圈之變遷，略感藉於衰弱之一途，而世人往往漠不關心，實則久已嘆其不運矣，然現在則因得產業經濟之舉國的伸張，又因附近各都市之綜合的大工業地帶之建設，當市亦由長久之冬眠覺醒，亦逐次趨向新興都市發展之機運，既得爲背後農村物資之集散地，更爲消費都市而漸漸得見其活潑之動態矣。現在之人口有十萬餘。

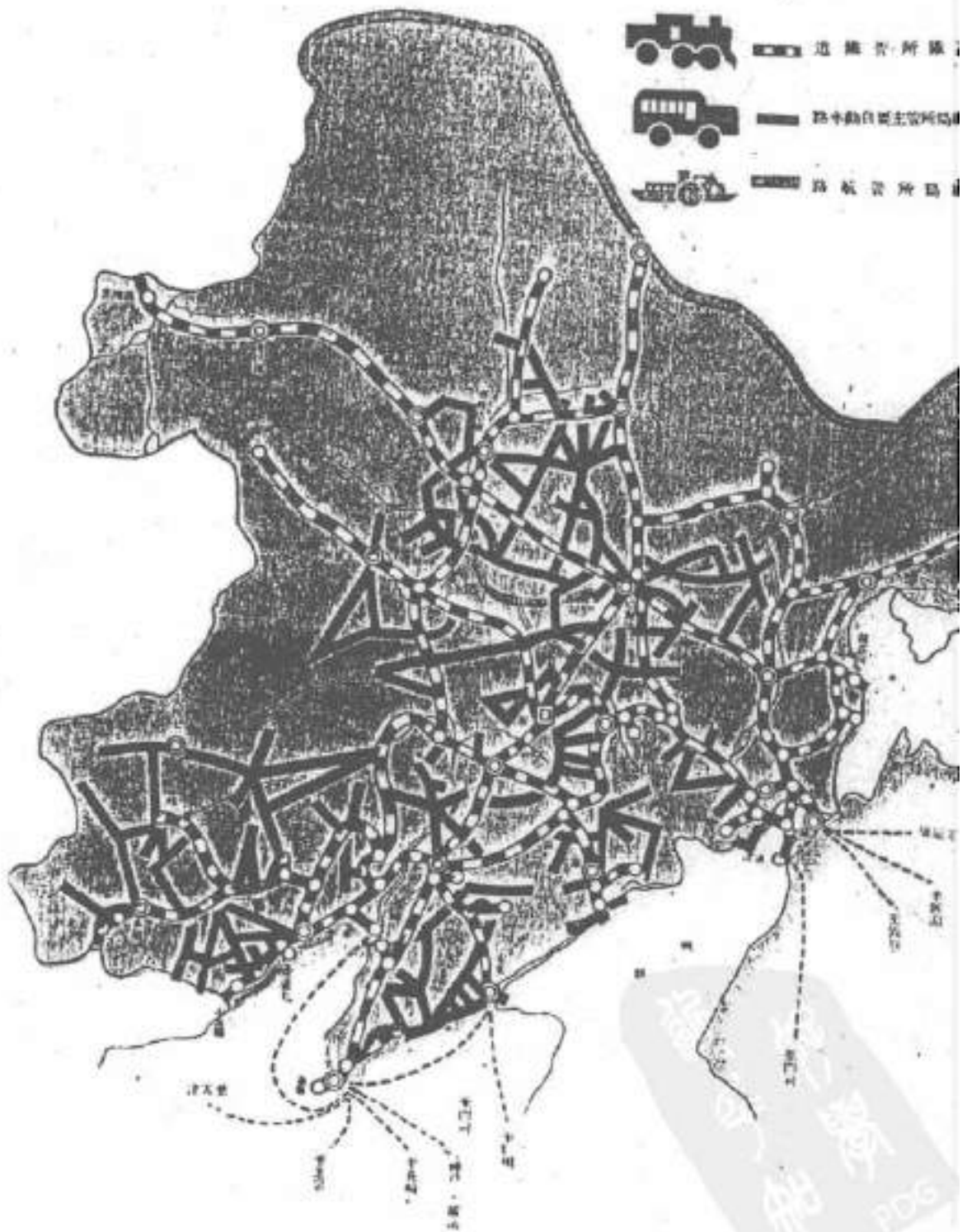
大連市 關東州之大連市，昔時呼名青泥窪，僅爲人口寂寥之一寒村。自今八十四年前，英法聯合艦隊，侵入北京之際，曾爲其根據地，日清戰爭前，李鴻章築造砲台及機橋並置水師營，遂稱大連灣矣。日清戰役之結果，曾一度歸日本之掌中，旋因三國之干涉，遂復交還中國。其後俄國租借關東州作爲極東進出之據點，更計畫不凍港旅順軍港之計劃，並企圖於大連建設一大商港，迨日俄戰爭之

際，復被日軍占領，日本復繼承俄國之關東州租借權，設立南滿洲鐵道株式會社，兼設鐵路，並擔大連港經營之任。爾來三十餘有年，大連爲日本海外唯一之自由港，又爲滿洲之門戶，遂愈爲繁華矣。

自由港的大連，當歐亞連絡之要衝，不但爲滿洲國之門戶，同時亦即大陸之咽喉。經此不凍港向外輸出之滿洲特產大豆、豆餅、豆油、小麥、煤、鐵及鐵製品、炸蠶絲同原料不下數百萬噸，而更有麥粉、棉紡物、麻袋、木材、機械器具及各種建設材料之輸入，與龐大貨物之吞吐，乘降船客之數，年亦達百餘萬人。由此碼頭乘降船旅客，無論何人均要驚異滿鐵，投以巨資所建築之能收容五千人之車船連絡待候所也。

又在此碼頭每日可見平均約有一萬人出動之勞工，此均歸滿昌華工株式會社所承攬，其搬運勞作之狀態，與豆餅混合保管倉庫及同大豆之露天堆積場，頗爲大連碼頭呈一異彩。再滿昌華工株式會社，爲勞工福利設想，而有勞動團體合成組織之編成，以保證彼等之生活，而資其向上發展之施設，例如嶧山莊華工收容所，乃此等華工之安樂塲，亦爲大連之一名所也。

寫眞ハスベテ軍許可





昭和十七年八月十五日 印刷  
昭和十七年八月二十日 發行

總發行人 千田萬三  
奉天市朝日區朝日街二段二七ノ四

發行人 數村吉之助  
奉天市大和區松島町九番地一ノ二〇九

印刷人 新井長治郎  
奉天市大和區彌生町三一

印刷所 興亞印刷株式會社  
奉天市鐵西區宮上街三段一號

發行所 南滿洲鐵道株式會社弘報課

史地小叢書

滿蒙古蹟考

烏居龍藏著  
陳念本譯

商務印書館發行

烏居龍藏著  
陳念本譯

史地叢書  
滿蒙古蹟考

商務印書館發行

## 序

余之研究滿蒙（或朝鮮）殆費半生心血矣。此次出版「滿蒙古蹟考」乃昭和二年第八次探查之概要也。此書注重於歷史考古學。就中對於渤海遼金三國，尤爲注意。

日本之先史考古學（又名原史考古學）雖已盛行，惟尙無歷史考古學。今余專以歷史考古學之文化史的考古學爲立腳點，而觀察，而記述之。

昔人以爲滿洲東蒙古，只朔風撲面之荒涼地帶耳；無何等文化史的關係。然一觀彼等民族之遺跡遺物，乃知此等見解，實根本錯誤。據余之研究，彼等有一種獨特文化，爲東方西方兩文化雜合而成者。故余對於此點，有發表介紹之大任務。

滿洲東蒙古（包含朝鮮）之人類學考古學，以外國文發表者多；日文之著作較少。此書在日文中，實爲創作。此後仍思繼續發表滿洲東蒙（朝鮮）人類學考古學之論文、報告、旅行記等。

此書雖爲普通讀者而作，然斯學之專門家，亦不妨讀之。並希望諸君，將從來之研究態度，更進一步以發展之。

本書之末，多報告第三次探查時所得之漢民族在滿洲之遺跡遺物。余以爲此乃今日最重要之資料；蓋可供朝鮮之樂浪郡帶方郡，及日本原史時代之參考也。

此次滿蒙之探查，與南滿洲鐵道株式會社，關係最大。所以得如此好果者，皆該會社之賜也。此外受關東廳領事館及各地諸君之厚意亦多，同深感謝。昭和三年一月三日，鳥居龍藏識於鳥居人類學研究所。

# 滿蒙古蹟考

## 目錄

緒言	一
第一章 自大連至奉天	一六
第二章 由安東至長春	一九
第三章 數日之哈爾濱	二三
第四章 渤海古城	二六
第五章 綏芬河與哈爾濱	三四
第六章 哈爾濱之俄羅斯學者	三六
目錄	一

第七章	金之上京·····	四〇
第八章	齊齊哈爾洮南間·····	四五
第九章	至洮南之蒙古平野·····	四七
第十章	古城之探查·····	五〇
第十一章	洮南至鄭家屯間之蒙古平野·····	五四
第十二章	鄭家屯至通遼間之蒙古平野·····	五六
第十三章	莫林廟·····	五八
第十四章	鄂博山麓之遺跡·····	六二
第十五章	自鄭家屯至四平街·····	六四
第十六章	八面城之探查·····	六六
第十七章	長春與吉林·····	六八
第十八章	奉天及漢代古墳·····	七一



第十九章	畫像石與惜爾恩（圓錐之石堆）	七五
第二十章	鳳城附近之探查	八〇
第二十一章	析木城附近之探查	八四
第二十二章	普蘭店附近之探查	九一
第二十三章	由大連至東京	九七
第二十四章	滿蒙民族及狀態	九八
第二十五章	多爾門與門希爾	一一七
第二十六章	滿洲歷史順序	一二三
第二十七章	滿洲東蒙古三大遺跡	一二九
第二十八章	可念之多爾門	一四三
第二十九章	彫刻獵獅圖樣之石	一四六
第三十章	畫像石之種類	一五二

滿蒙古蹟考

第三十一章 遼代之塔與其信仰……………一六二

第三十二章 北滿東蒙與基督教……………一七〇

第三十三章 漢代遺跡與漢族歷史……………一七六

四

# 滿蒙古蹟考

## 緒言

余在北方，與滿洲、朝鮮、蒙古（在朝鮮亦研究調查十年餘，今暫不錄）關係甚深，不能一日忘懷。蓋余半生之一部分，殆可謂全費於此等地方也。

余欲記此次之探查，先當略敘前數次之經過。一將此等地方大概介紹於讀者諸君；一欲諸君知予之探查次序也。

一

余最初之探查旅行，在明治二十八年。是時因余之宗旨與東京人類學會相合，受該會之囑託而赴滿洲。自是年八月至十二月，凡費五個月時間。當時滿洲尙無南滿鐵道；大連旅順亦不似今日

之整齊美麗，故無一完全道路。旅行者只用車馬或徒步耳。時余年方少，計步行五閱月。然是時之滿洲，誠天然之滿洲，地理學人類學方面，皆極有趣味。

時中日之戰將終，適當清日兩國講和之際，故為良好時期。當時日人能旅行之地域，惟有占領地之遼東半島，北方則以海城至營口為限。遼陽奉天則不能涉足一步。

當時余方二十歲外，乃一未經事之書生也。乘船初到柳樹屯（今之大連）時，由甲板上遠望大陸，見廣漠之土地，不覺大驚。自思此等大地，將如何徒步而探查之耶？又自思一小島國之一貧弱年少之我，自是將負此大任矣。此時之感想，至今不能忘之。

翌日在柳樹屯上陸，為遍植柳樹之一漁村。附近有小土城，兵隊集合處也。當時金州為遼東半島之中心地，晝間往來行人，絡繹不絕。

余由柳樹屯先至金州，辦理軍司令部之交涉，與旅行之準備。徒步往今日旅順之水師營。此時之水師營，為由山東來之中國船舶輻湊地，且為當時中國軍艦根據地，故稍繁華。然究不及日俄戰爭時之旅順也。

余由旅順乘海軍用船，赴山東劉公島，調查中國人士俗。復由水師營歸金州，在金州亦有種種調查。由此又向北。當時旅行，惟恃車馬或徒步，困難殊甚。余探察時則多徒步。由此道經普蘭店，其間有墳築之明代墩臺，在其墳中，發見有幾何學的花紋之古磚。由此經復州熊岳城，蓋平等而至海城。在此等經過地方，發見古磚與石器及磚塔等。在海城作種種探察，就中以在該城墻下部，發見波斯薩山朝獵獅式之臺石，最爲愉快。

由海城至岫巖間，在析木城附近之姑嫂石發見 *Dolman*（多爾門，狀如石屋之墳，亦譯支石）在析木城發見鐵塔金塔銀塔等，頗堪記念。

自此經鳳凰城至九連城，以獨木舟渡鴨綠江，往朝鮮之義州後，復歸九連城。經鴨綠江畔，至沙河鎮，當時尙未設安東縣也。又由沙河鎮歸鳳凰城。由此至黃海沿岸之大孤山，在此等地方，作最有興味之調查。

由大孤山專行黃海沿岸，途中在貔子窩調查紅水城，探石器時代之遺跡。

由貔子窩經行普蘭店大道，途中探高句麗時代之古城跡，與石器時代之跡。於是平安歸金州。

五個月之探查遼竣。

余在此五個月間，始知大陸調查之趣味。曾作滿洲人、漢人人類學的調查，並作石器時代、高句麗時代、遼金時代、明代等之調查。在普蘭店、熊岳城附近等處，又發見漢碑。但此碑在當時疑係高句麗物。余於途中與滿洲旗人交接，學習滿洲文字，此行頗得其用。

在金州時，其附近有一大洞窟，發見古佛像彫刻。余正在精細調查時，適將開船，不得已捨之而回日本；至今思之，猶有遺憾。

此行承日本陸軍占領地之司令官及其他各地兵站部諸君之優待，頗深感激。

二

第二次探查，在明治三十八年，東京帝國大學所派遣者。自秋至冬，凡數閱月。是次較第一次情形大異，俄人所築之南滿鐵道已成，（後割讓於南滿鐵道株式會社）旅行者極其便利。

第二次探查，初到大連時，覺與明治二十八年之漁村、柳樹不同，殊深驚異。復至旅順，亦與二十八年之水師營不同。俄人防備之嚴整，與街市之整齊，殊可驚嘆。

乘火車由大連往金州，此處與第一次無甚變化。惟當時正在裝修之關帝廟前文武神像，今則異常莊嚴矣。余見之不覺回憶十年前之事。自此到普蘭店附近之鍋底山，作石器時代之調查。余於第一次曾採集石器類，不料土器尚有若干種類，予彼時完全不知，此次始知爲石器時代之土器。此事在滿洲石器時代研究史上，有大書特書之價值。

自此至奉天，由總軍司令部招待，着手調查宮殿寶物；親見乾隆帝清寧宮內之薩滿教祭具（自大鼓腰鈴等以至神杆等物），曾撮一影，最可寶貴。復見許多古銅器，與阜清職貢圖原圖及四庫全書，惜不能詳行研究。復往東陵，北陵，及喇嘛廟。

奉天之調查，先告一段落，乃再探鴨綠江方面。先溯渾河而行，清流紅葉，風景甚美，頗似大和之瀧田川。途次見薩爾滸城之跡，沿途測定滿洲舊家各人之身體，並調查土俗而至興京。

興京又名永陵，即奉天北陵東陵以前之滿廷陵墓所在地也。余在此處，詳行調查；知此等陵墓，與奉天不同。蓋彼等民族固有之古風，尙完全存在也。各陵皆爲土墳，用朝鮮紙作成若干冥用幣帛，樹於其上。其墳類似日本墳墓，尤以所樹幣帛，爲有趣味。此等陵墓，最爲質朴；而其周圍則有中國式



之廣大美麗建築物。小而質朴之土墳之周圍，有此等建築物，殊不相稱。以永陵之陵墓，與奉天二陵比較，則知滿洲人文化與土俗之變化發達之次序矣。

由此處越長柵而向通化，途中爲馬賊之巢窟。通過此處，頗屬不易。既至通化，又攀山越嶺而入輯安，終達高句麗之古墳羣。古墳有一萬以上，其間並列高句麗各代陵墓。附近有寺院之遺跡，又有有名之好太王古碑。余在此數日，調查極其詳盡。此處濱鴨綠江，爲高句麗之古都，研究古跡者最要之地也。此爲新學史上可特筆記載之事，而余實爲其先驅，殊堪自喜。

以上之調查告竣，又由原路歸奉天，再作宮殿內之調查。復由此往昌圖法庫門，測定其附近之滿洲人往公主嶺觀公主陵。復至康平。由此更赴極東蒙古賓圖土王府。又赴溥王作蒙古人類學之調查。由此又歸奉天，復往遼陽。

在遼陽得見磚塔。而最有趣味者，則在當時遼陽兵站病院地，發見漢代磚墓，發掘數個，得有鏡及土器裝飾品等。此等遺跡，實在漢代遼東郡治。乃余發見中，最足誇耀者也。

某博士謂平壤古墳（今日所謂樂浪漢墓）經精密發掘調查之結果，認爲高句麗物。余以

爲不然。某博士調查之古墳，實漢人之墓，卽樂浪郡帶方郡之物。乃某博士一派，不以余言爲然，謂「明明爲高句麗物。」然某博士之所謂高句麗墳墓，從無贊成之者。終依余之主張，認爲漢墓。此余足誇先見之明者。今余又謂此爲漢墓者，實因調查輯安之高句麗墳墓，又調查遼陽之漢墓，互相比較考證，斷爲人類學上考古學上歷史上之漢墓。此又極東漢墓調查史上，有特筆記載之價值者也。

總之中日日俄戰爭以前，日本學者不喜言朝鮮有四郡。卽歷史上謂漢民族之入朝鮮，亦由政略上否定之。所以某博士對於余之朝鮮之漢代漢墓說，不願採用，而有高句麗說也。

又某學者至今對於余說，仍度外置之，又不着手平壤及其附近漢墓之發掘調查。余以爲日本朝鮮學界未免有學閥黨派之偏見。

第二次探査既竣，余信爲於斯學上極有所得。此次探査，極承陸軍當局之扶助，尤深感激。

### 三

第三次，在東蒙古探査。余與妻君子同行。先是余曾一至昌圖康平以西之賓圖王溝王等科爾

沁蒙古之地，頗喚起對於東蒙古之興味。因思此等東胡土地，在學問方面向無人知，無論如何，極思一往，作人類學上之探查。於是自明治三十八年春，至四十年冬，探查三年之久。

此次調查，頗承服部博士及其夫人，與市村博士安井光太郎氏之贊助。

三十八年，留居陰山喀喇沁蒙古王府，其時間作旅行，每日就蒙古先生名博者，學蒙古語言文字。是時並測定蒙古人身體，調查其土俗古跡。

三十九年，在西中喀喇沁西翁牛特一帶，作考古學的調查。四十年開春，余與妻及幼女幸子，由赤峯出發，調查東翁牛特一帶。渡西喇木倫河而入巴林，由遼之上京及行宮等地，調查石器時代，由此入阿魯科爾沁，更越興安嶺往西烏珠穆沁。在此處詳觀內蒙古人之土俗，是亦最切要之事也。此處有 Stone Circle（斯通沙克爾，謂以石繞墳作環形）等遺跡。

由西烏珠穆沁入外蒙古之車臣汗部，至貝爾池湖畔。自此入巴爾虎蒙古，沿哈爾哈河，至外蒙古之鐵塔柏興。由是入興安嶺而至東烏珠穆沁，其間作種種有趣之調查。所謂成吉思汗夫爾木長壁即在此處。

由東烏珠穆沁，往阿魯科爾沁。由此至巴林。在是處渡西喇木倫河，回東翁牛特，復歸赤峯。此次調查，屢獲有益之發見。歸時在赤峯稍住，始調查附近一帶。發見石器時代之遺跡遺物甚多。

翁赤峯時，經東喀喇沁，往朝陽觀古塔。沿途探石器時代遺跡而往錦州。其處有遼時磚塔。經山海關抵北京，寓服部博士之宅。

因欲由北京調查蒙古中未經過之地，先往張家口。是時尙無汽車，余夫妻及女孩，乘馬車由居庸關至八達嶺。乘馬上下，觀萬里長城，與居庸關之建築圖畫，各民族之文字等。由此經懷來縣到張家口。

由張家口更北上，至多倫諾爾，由此處沿上都河，調查元朝最後之上都城，觀察察哈爾蒙古。由經棚經克什克騰阿巴噶等處，至西喇木倫河上源地。其間曾往達里泊湖畔，觀元代遺跡。

由西喇木倫河上源地，沿河到巴林之潢水石橋。（遼代之物）渡橋至巴林之大板，更東進渡老哈河，往奈曼，復往敖漢。途中關於考古學上，多有益之發見。

由敖漢往東翁牛特赤峯，更向東經喀喇沁往朝陽。（蒙古人名三座塔）觀古塔。由此渡大凌

河小渡河而至錦州。錦州有磚塔。以上途中，曾探得石器時代之遺物。

由錦州過山海關達北京。又投服部博士之邸。東蒙古之探察，於此告竣。

此行殆足三年，與妻女同行，作東蒙古之人類學考古學上之調查。幸平安而得良好之結果。此乃極堪記念者也。

#### 四

第四次在明治四十三年，先是關東都督府之吉田理學士，訪余於東京帝國大學理學部人類學教室。謂近頃旅順老鐵山麓一帶，有貝塚與古墓穴居之跡。（此即後老鐵山上之愷爾恩 Cairn）由是處掘得種種遺物，請往調查云云。余乃與教室主任坪井正五郎先生相商，請往是地。其費用則謀諸滿鐵道會社之清野理事，乞該會社稍為援助。是時原在教室之大野延太郎，亦欲來旅順附近，作第一期之調查。

當時先從事旅順老鐵山麓一帶之調查，所謂古墓者，明為漢代之墓。此中有磚墓，有貝殼之墓。由其中掘得土器（瓦器）古錢金屬類裝飾品等，皆不知為何時之遺跡。但據余之調查，證明確係

漢代墳墓。因此茲與第二次調查時在遼陽發見之漢代磚墓相同也。又在旅順發見漢代土城牧羊城。

發見石器時代遺跡甚多，貝塚亦多，掘之得許多石器骨器土器等。余自第一第二次以至是次，調查滿洲石器時代之遺跡遺物，愈覺明瞭，頗爲愉快。

又發掘老鐵山上所謂穴居之跡，其爲愷爾恩（Calli）圓錐形石堆之塚，無疑。由其中發見石製短劍，與土器類。此等遺跡，最宜注意。

又自老鐵山麓至大連灣沿途調查，由此往熊岳，遼陽，奉天，撫順，鐵嶺，開原等處。在熊岳發掘漢代遺跡，在遼陽亦大發掘。此處自第二次檢查時發見漢墓後，此次又繼續行之。又在此處發見石棺，磚棺，石槨等，而大有所得。以此與自熊岳至旅順方面所得者比較而研究之，益覺充分明瞭。於是滿洲漢代之考古學之研究，始有基礎。余既得此等結果，遂得與山東省孝堂山，武梁祠等之遺跡，沙畹（Chavannes）氏之支那考古學圖譜與勞費（Taule）氏之漢代土器論比較參考矣。

在撫順數日，發掘金代之陶器。忽接予父死耗，倉猝而返日本。

余最初計畫擬俟撫順手續告竣，再往旅順發掘前未及掘之大磚墓（該墳墓後爲濱田耕作氏發掘）仍擬自此乘海軍小船調查山東旅順間之廟島列島。惜因父死，未能實行，殊爲遺憾。因該列島至山東岬角間，余見有愷爾恩與石器時代遺跡及漢代遺跡也。

第四次調查，雖未完畢，但余之收穫亦甚大。

### 五

第五次在明治四十四年，其時受朝鮮總督府之囑託調查朝鮮咸鏡道，乃越圖們江調查滿洲延吉方面。此行先在圖們江岸，發見石器時代豎穴之遺跡，復往龍井研究高句麗古墳羣，由此往局子街觀銅佛寺古碑。

在局子街附近丘陵上，調查石器時代遺跡，此處有豎穴，與前比較，尤有興味。

由局子街至琿春，沿途調查古城等，迤邐至俄國境地，此行發見甚多。又調查此處滿洲人之古土俗，與薩滿儀式之祭具。

### 六



第六次自大正元年至二年受朝鮮總督府囑託調查滿鮮。佐藤醇吉澤俊一兩氏同行。先調查鐵嶺開原附近。鐵嶺帽子上，有倭塞的遺跡。在其山麓一帶，大有所獲。鐵嶺之塔，亦堪注意。

探查開原附近長柵之跡，並採集石器時代之遺物。自此至長春，作考古學調查，再歸開原。由此溯柳河至掏鹿，在此間採集遼金時代之石人等。由掏鹿往海龍，途中見燒斷森林之跡中，有高句麗古墳一小羣。此處附近無此種古墳，尤堪注意。

由海龍城前進，則有馬賊之危險。予冒險訪輝發之山城跡而至柳河。在森林中發見女真石碑，碑上僅女真文而無漢字。此女真碑，乃此次始發見者。

自柳河越老爺嶺至鴨綠江流域，登通化之山城數次。又至輯安，因高句麗之陵墓古墳，以此處為中心也。乃就此古城詳行調查，得見好太王之古碑。

又往帽兒山附近之臨江，在此處調查土城等，不料武裝護衛之日本官憲，與中國官憲衝突，未能調查完全而歸。

此後又調查寬甸，懷仁，由朝鮮回國。

此行自大正元年十月至二年二月，作五個月間之大探查。

七

第七次在大正八年自五月至十二月，調查東部西伯利亞。當時本以沿海州黑龍州後貝加爾，及伊爾庫次克等地爲主，但因調查上之必要，並着手於北滿洲方面。

先探滿洲里，在達呼利亞測定蒙古人（布利雅特及巴爾虎）達呼爾人等。由此至海拉爾注意清朝初期之古城跡，與昔之海拉爾市街，及蒙古人方面之商品。

海拉爾有呼倫貝爾政廳，爲某意味之獨立國，由民族自決。此政廳管轄之地，東至興安嶺，西至滿洲里附近，西北至額爾古納河，南至與外蒙古接界之哈爾哈河畔之內部。此處主要住民，爲達呼爾、索倫、奧洛甸（鄂倫春）、巴爾虎。另有由他處來之布利雅特與厄魯特之蒙古人。該政廳實由以上諸民族組織者。彼等最初受舊俄羅斯之援助，建設此國，脫離中國而獨立。及舊俄羅斯政府滅亡，中國漸加干涉，已非復舊觀，然尙爲有趣味之組織也。彼等公式語用滿洲語，與滿洲字。因此處仍用滿洲語也。

余訪該政廳，又承該廳之招待，測定達呼爾與索倫人，更得該政廳引導，游覽居住海拉爾河畔索倫人與巴爾虎人部落，作人類學上之調查。

以上事務既竣，乃登興安嶺作數日之鄂倫春人探察，終至齊齊哈爾，調查滿洲人與達呼爾人，而至哈爾濱。

又由西伯利亞海蘭泡渡黑龍江，由黑河至愛瑯，調查種種。又由海參崴乘火車，通過中東鐵道。第七次之調查，專注意於北滿洲，亦大有所得。

## 八

以上滿蒙之探察凡七次，乃余在該地最緊要之調查，又余平生最得意之工作也。

除此七次外，又曾由朝鮮方面入滿洲三四次，但不過小旅行耳，故略而不記。

要之余對於滿洲之基礎的知識，皆得自上數次之探察。其知識亦皆由極力思索極力體驗而來。既有朝鮮全體之調查，與東部西伯利亞調查之收穫，加以滿蒙之知識，故在東北方人類學考古學的位置，日臻完固。

此下記述第八次之滿蒙探查。

自去年以來，南滿洲鐵道會社庶務部長木部守一氏通知該會社之東京支社，請余於本年夏期來滿洲，對各會社社員講演。余因可以利用此機會，調查前七次之未竟者，喜而允之。於是開始作第八次之探查。

此行與帝大經濟學士方博士同講，八月十七日，由神戶港，與氏同乘貝加爾丸船航行玄海，黃海，天氣清明，非常愉快。

## 第一章 自大連至奉天

貝加爾丸於八月二十日午前十時到大連，由鐵道會社社會課長小倉鐸二來迎，投宿於大和旅館。是日乘汽車觀覽市街與星浦。夜由新任松岡副社長介紹，會見滿鐵各部長，暢談甚歡。

八月二十一日，訪兒玉關東長官，觀覽旅順博物館及戰跡。應藤原鐵太郎氏之請，在民政署講

濱夜與關東廳祕書官初田純一藤田侯次兩課長細談一夕，夜間由旅順走新道歸大連。

自二十二日至二十四日講演，其間往觀滿蒙博物館，與圖書館。圖書館中有上田氏發見之鞍山畫像石，由圖書館長柿內介氏示余，閱之甚喜。

其間與舊友八木獎三郎氏及其他各人會談，又與生國阿波人會見，最爲洽懷。又訪求書籍，亦甚愉快。

八月二十四日午後九時二十分，與土方博士由大連出發，二十五日午前九時二十分到撫順。在此兩日，俱夜間講演。余利用此時間，觀覽各處。此處爲舊遊之地，前在此發掘古陶器時，忽接吾父死耗，此吾所最不能忘懷者也。二十六日正午，與山崎元幹山西恆郎床山鶴次郎三氏會談，得聞現今撫順情形。

二十七日與土方博士乘午前九時二十分火車出撫順，一時三十分到奉天。稻葉好延佐藤清太郎兩氏來迎，投宿於大和旅館。余自本日至二十九日作三日之夜間講演。此三日間可謂費於有用之地。觀覽藏有四庫全書之奉天圖書館（鎌田彌助氏引導）滿洲太宗陵墓。復觀覽市街及中

國劇場。在書店亦稍有所得。在此曾與高柳將軍面談，又與實地視察蒙古之鳥井讓吉氏面談頗久。奉天之中國街市，較余前次來時已有進步，尤以滿鐵經營之新市街爲甚。惟奉天宮殿，非復前狀，且與街市相雜，良可惜也。

奉天此後爲滿洲之中心地，南滿洲鐵道會社之地方部，特移於此。將來滿鐵之本社，對於此處，亦較大連爲緊要。

二十八日，在奉天因欲觀鞍山中學校所藏之畫像石，乘午前七時四十分火車，通過遼陽到鞍山驛。直赴該校。值校長他出，由管理畫像石之梅本俊次小野久七兩氏招待。關於畫像石作種種談論。該校又陳列在附近掘得之種種漢鏡及土器等物。此等標本，有梅本氏採集者，亦有生徒採集者。生徒採來此種陳列品極多。

此處除運往大連之畫像石外，仍有藏於各校者。此等石中，又有作風俗畫者。多房屋與車及植物動物等彫刻。且其上必有雲，周圍亦有加藤蔓之紋者。

此等物，原立於古墓之周圍，學校曾將此等畫像石，照樣排立而撮一影。又鞍山之舊兵營，真言

日蓮兩寺院，與千山驛長之家，及千山神社，觀音堂等處，亦藏有畫像石。予亦擬調查之。

要之畫像石之存在地，以鞍山爲中心，最堪注意。余於明治二十八年，在海城城壁之下部，發見綠泥片岩上彫刻之獅子圖樣，當時曾載入「東京地學協會報」，「考古學雜誌」，「太陽」等。該圖樣明爲波斯薩山朝之特種圖樣。此彫刻石與鞍山畫像石，相似之處頗多，應將二石列於一處，而互相比較之。余於畫像石曾拓數本，余對於此等畫像石，有若干意見，他日倘更有所見，再行發表。事畢於午後一時二十分，由鞍山乘特別快車歸奉天。

## 第二章 由安東至長春

二十九日之夜，奉天之講演既竣，乘十時二十分火車，由安奉線往安東。稻葉氏同行。三十日午前七時十五分到安東。山本憲一、芝崎路可同其夫人子女來迎，投宿安東旅館。由山本稻葉兩氏及清水貞次氏引導，登鎮江山，遊禪宗妙心寺。（住職飯塚江嶽氏）此處樹木甚多，亦有山門，頗似日



本寺院氣象。由此下視，知安東市街，原近鴨綠江，其附近一帶狀態，一目了然。

又遊覽中國市街，搜求中國書籍，因時近中秋，滿街皆賣月餅，以花紙包之，頗可愛喜。翌日，山本氏引導，渡鴨綠江，遊覽朝鮮新義州，復歸安東市街。清水氏亦同出安東市街，渡一小橋至沙河鎮。此處爲舊日之市街，余明治二十八年曾來此地，現狀仍舊。當時安東市街未成，以此處爲商業地。在此買中國土產少許。

三十三十一兩日，余在安東作兩夕之講演，晝間由安東領事安田氏與其夫人及芝崎路可太田雅夫諸氏招待，在安東得作種種遊覽，頗深感謝。

此處工作既畢，三十一日午後八時三十五分，由安東向長春。山本氏同行。九月一日午後二時到長春。高橋忠泉顯藏兩氏來迎，投滿鐵宿舍。由兩君引導，乘馬車觀覽長春之中國市街及公園等。余在此處，自九月一日至三日，作三夕講演。晝間余極力作個人事務。

長春之位置，在流入松花江之伊通河畔，與西蒙古連絡，平野廣大，郭爾羅斯蒙古之地也。車站附近之長春市街，爲俄羅斯人所設，日本滿鐵，又加以擴張者也。中國街自乾隆五十六年，蒙古王由

山東省招致農民，開墾其附近，後中國人漸多，自然成立市街。爲防禦馬賊及其他變故計，周圍有一磚造城壁，城內戶數一萬八千餘，人口八萬七千三百餘人，商業繁盛之地也。

鐵道附屬地，自日人敷設鐵道後，現成良好市街，徒步觀之，心胸爲之一快。公園之設備亦良。此處日本人九千四百人，（戶數二千二百九十五）中國人戶數六百三十餘，人口三萬二千餘人。亦有俄羅斯人居此。商店有俄文招牌，一切皆帶北地風味。亦有小番菜館。長春不僅爲南滿鐵道之最終點，其位置亦頗重要，將來必有大發展之日。

余在長春時，極力訪求中國書店與古董店，書籍殆皆上海本，余擇其有趣者購買少許。古董店種類甚多，無論何物，觀之均有興趣。余原非欲買古董玩物也，唯欲藉此以供參考耳。此處亦有專供游樂之市街，觀之亦有趣味。

該市中有西洋景，有木偶人戲，中國人觀者甚多。又有占卦者，相面者，算命者，賣藥者，此乃保存中國古俗之地，可名爲古風之縮圖。

余於長春附屬地與中國市街，極留最深之印象。蓋觀覽此處，則知日本如何發展於北方，中俄

有如何關係矣。此處之一進一退，皆足知日本勢力之消長也。

余在長春時，又與泉氏乘馬車往遊附近之寬城子，先由長春乘馬車，途次見有波狀之丘陵。

寬城子爲中東鐵道之最初車站，俄政府開設之時，鐵道附屬地，規模頗大，當時必有相當之繁盛，現已異常寂寞矣。地域甚廣，各處有俄人房屋，有學校及俱樂部。

學校爲小學中學（亦有女學校）程度，其狀爲近時新築者，校內規模，頗有可觀。余至此時，正值夏期休假，不能見校中授業之狀，幸一先生（俄人）引導，得觀其內部。俱樂部頗汗穢，其中亦有音樂室，圖書館，演劇舞臺等。寬城子車站附屬地內，俄人之娛樂場可謂完備矣。余與泉氏在驛內食堂午餐。此處爲俄人經營，處處有俄國風味。房屋櫛比，亦俄羅斯式。離長春而至此處，覺別有一世界之感。至長春之人，必遊是處以助其興。

遊畢仍乘馬車歸長春。

三日夜之講演既畢，滿鐵社會課之事務亦告竣，更由該會社鐵道部長宇佐美寬爾氏囑託調查鐵道沿線，因與予之希望相合，由是再事此工作。

關於此事，去年該部長託營業課畫家真山孝治氏，特意入京訪予，商議調查旅行事務，後又擱置，今復提起，故余彌欲實行。

宇佐美氏云，在滿洲（日本內地亦然）從事鐵道事務，及他事，對於地理歷史土俗記述，皆徒爲乾燥無味之統計書，不知用何法，方能有趣味，故通知真山氏與余相商也。氏謂此次旅行範圍與調查事項，皆可隨意。余本欲補行以前數次調查之不足，正合余懷，不覺諾諾連聲矣。

自此作探查旅行。同行者兼補助者，有滿鐵鐵道部營業課囑託西洋畫家真山孝治、亞細亞寫真大觀技師島崎役治、日本畫家石田吟松、三氏皆斯道之專門家，對於此次之探查旅行，頗得其助。三氏於本月三日各由大連到長春，與余會合，整理種種旅行必要物品。乘是夜午後十一時四十分火車出長春向哈爾濱，着手於此次之探查。滿洲長春地方部各人前來送別，泉顯藏氏同往哈爾濱。

### 第三章 數日之哈爾濱

火車於九月四日晨到哈爾濱，滿鐵公所與日本領事館同人來迎，投北滿旅館，五六七三日在此調查。

先往松花江之對岸，觀覽俄國博物館，與俄國學者會談，並與滿鐵及領事館往來，觀覽哈爾濱商品陳列館，訪求書籍，此皆主要工作也。

哈爾濱市街，在松花江畔，中東鐵道築後新興者，原不過一小村落，今日則非常繁盛，極東頗堪注目之市街，俄人今日之樂園也。近來中國人多集於此，故中國市街日形發展，有凌駕俄人之勢，此後將成中國人之哈爾濱矣。

雖然，哈爾濱與極東之海參崴相同，實俄人集合地點，有良好之俄國市街，一入彼等市街，自然感覺俄國氣味。

哈爾濱名雖俄人市街，但猶太人實較斯拉夫夫人爲多，自昔已然，舉目即見有猶太人往來於街市中。此處又爲赤派與白派集合之處，其互相往來市街之狀態，乃哈爾濱之外所不能見者。

又如赤派白派，同入一飲食店，同入一劇場，亦爲哈爾濱之外所不能見者。兩者之間，各在其政

治的色彩之下，自營生活。彼此見如未見。由余等外人之眼光視之，實深怪異。

今日之哈爾濱，中國勢力漸次發達，雖中東鐵道，亦得任意措置。俄國帝政時代之勢力，已全消失矣。中國人之戶數，人數逐漸增加，彼等不獨在中國街發展，即純粹俄人之街，亦占勢力。市街中之重要地點，已爲華人所占矣。

日本人亦在此極力經營，惟人數太少，較中國人與俄人實遠不及。余深望政府及其他當局，加以助力，尤願我同胞更勉力活動焉。

領事館當扶助我同胞，固無待言。即滿鐵公所，亦應派遣大人物，方可差強人意。商品陳列所之森御蔭氏等，常盡力於此，頗深欽佩。商業會議所日本人會等之共愛共榮，亦甚可喜。日俄協會之學校，成績最佳。

余在哈爾濱時所最盡力者，爲與學者往來，觀覽博物館，搜求書籍等事。余又往俄羅斯書店、秋林洋行，亦大概一觀。凡余所認爲必要之書，無論新舊，皆買之，至積成一擔之多。

俄國新出亦黨書籍，因中國搜查甚嚴，殆無由俄羅斯本國運到者。余僅在秋林洋行，買得哥費

羅夫氏一九二三年之作與馬以斯革氏之「現在蒙古」等。此外地理歷史等大概哈爾濱出版者。此因俄國領事向中國政府抗議，謂此種無關政治之書，請勿禁止云。書籍與帝政時代不同，紙質，表紙，圖畫，異常惡劣，此乃時代上之變化所不得已者。又地理歷史及他書，自蘇維埃政府成立後，皆冠以某某經濟之名，內容亦專從經濟上方面立論，此亦因採用馬克斯學派上不得已之舉也。

由哈爾濱商品陳列所出版之小冊子，頗爲適於時代之作，此等出版物，余對於所長森氏大爲欽佩，願將此種出版物，多出數種。滿鐵出版物亦佳。滿鐵公所中北海道堀內作次郎之著述，尤當一讀。

余此行，各事直接間接受滿鐵與領事館及諸同胞輔助頗多，實深感謝。

#### 第四章 渤海古城

在北滿洲組織之王朝渤海國，當日本奈良平安兩朝，曾與日本正式交通，與日本關係最深。此



渤海國之王城故都，在今日滿洲何處乎？

渤海古都，實在寧安（寧古塔）之南牡丹江畔。昔名東京城，其故址今仍存在。余前此屢欲往觀未果，此次乃決行之。

余與真山石田島崎三氏，及哈爾濱滿鐵公所之坂本直道堀內作次郎二氏，於九月六日，乘午後九時四十五分火車，由哈爾濱出發。七日午前十時許，到中東鐵道之海林站。在站前僱馬車一輛，由海林材木公司，雇兵四人護衛。午後一時，先向寧安。未幾渡海林河，由此上下許多丘陵，其間只有小小村落。是處爲馬賊出沒之地，屢害商旅，同人皆甚注意。行三日至雙橋附近，乃入平地。前面遠見寧安市街，自雙橋行三、四里許，安抵寧安縣城之北門，居住該地之小栗橫池兩氏出迎。午後七時頃，入此市街，寄宿於中國旅館積興順字號。

翌日親覽市街，訪知事溫文氏，及教育會長兼農會長孫彥卿氏。寧安卽寧古塔，南控牡丹江，市街在平野之中。清康熙五年由舊街移來此處，十五年又移於吉林省城。今市街爲其遺物，現尙繁盛，則當日之繁盛可知。

九日午前六時四十分，由此處乘馬車出發，探查渤海古城。同行者除同伴外，由縣派馬勇八名隨行。本日所行爲最危險之地，馬賊常於此擾害行旅。

先渡牡丹江，牡丹江畔遍植柳樹，有西關廟。江東巖明似火，頗堪悅目。時值仲秋，平野之中，展望遠山，有如淡墨。是日氣候融和，寧安一帶，山河狀態，頗似日本風景。

道路由平地而上丘陵，由此專行丘上。左方下有水流，附近散布小村落，點點如星。行五十華里，至胡家溝，滿洲人村落也。房屋與門，仍保存彼等固有之式樣，屋內懸搖籃，內坐小兒，此乃彼等固有之風俗也。但非彼等民族之家，則不能見之。

寧安附近一帶，多滿洲人，名家亦多，但今日已非清代氣象矣。彼等亦務農，然由中國人觀之，則以滿人力田爲可羞之事也。此外女子頭髮及房屋等，仍保存古風，頗可爲研究滿人風俗之資料，但其固有之滿洲語，已完全忘卻，而用普通之中國語。彼等忘卻滿洲語而使用中國語，殆已百餘年矣。未幾達牡丹江，此處有舟可渡。（午後三時半）前面見有高臺，此卽渤海故都之存在處也。此處江岸巖石與地盤上，露出玄武巖，頗呈奇觀。岸巖映於水面，視之如兩層焉。

同人登至丘上，此丘爲平坦之高地，丘下爲牡丹江，四圍開朗，惟遠望有山。同行於高地粟田中而達東門，由此門入城內，城內亦多旱田。有石臼與古瓦，散亂於田道之間。余調查之後，往觀北門附近之五層樓故址。

五層樓故址，在高地之上，石礎仍存，古瓦古磚亦不少。今應用此石礎，建設美麗之廟宇，然不損其遺址，而巧作新建築，此吾人之所宜學者也。

自此處更北望，又有高臺基址，余往調查，知爲壯大殿堂之址，其石礎仍存，其旁有無數古瓦，余發掘此處得古瓦甚多。此瓦與西伯利亞沿海州尼哥里斯克古城中之古瓦最相似，有刻有文字者，亦有綠色者。

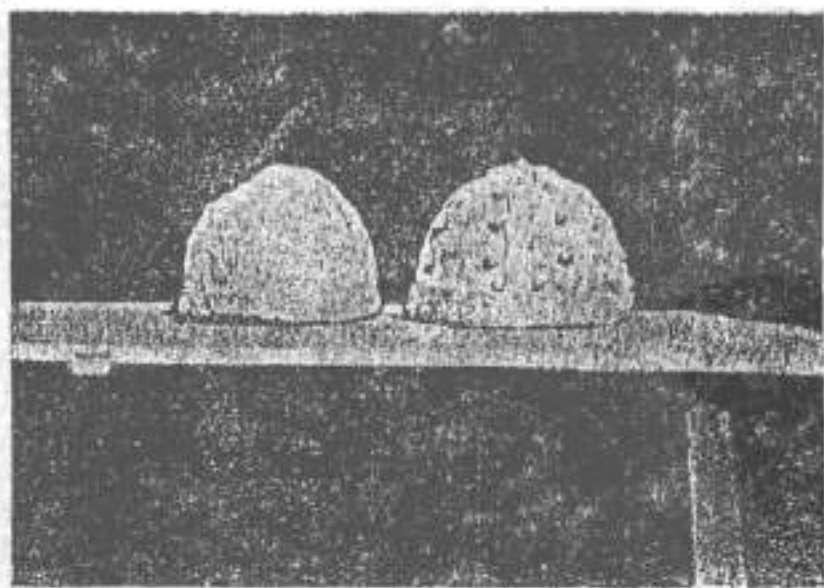
五層樓之下，今有一小廟，其旁有一小學堂，學堂中藏有由附近古墳中掘出之鐵盃二個，大有參考之價值。

同人復繼續調查，未幾太陽西下，由此處至城之中央，通過新東京城一條市街，再出北門，寄宿於公益合大酒店。此酒店爲寧安孫氏開設，即由孫氏介紹者。是夜皓月當空，高照渤海古城，令人有

今昔之感。

十日晨起，午前七時十分，同人乘馬車而出，調查渤海古城，亦由北門而入，今日之目的，務必探昨日以外之地，迴繞各處以調查之。

本日先往南門附近之處，有大小石臼與造車之輦，瓢形石具一對，散在地上，人家牆壁，亦多以此等石與城隍之石築之，此處爲古寺院之故址，有如大石燈籠狀之物，（石塔）彫刻極精巧，此當時藝術品之可觀者。此外仍有二三破損者。此處亦有石礎。清同治年間，滿洲旗人在此處建設廟宇，利用古寺院之石礎與石燈籠而建築之，調和新舊，頗能適宜，此乃日本內務省地理課管理名勝史蹟之職官所應學者也。



發掘之鐵器二枚

此古址附近，設有矮隄，有一大直路之跡，與隄平行，向北直至昨日所見之五層樓附近。余由此路再至五層樓地，精細調查其附近一帶，見此處小廟中，有小鍍金觀音菩薩首部之殘片，與三四小泥佛，此亦當時遺跡中之好材料也。

同人調查既畢，出城向北而歸，稍離城之處，有低地，在昔此處似有水槽，作城外之自然之防禦者。城外沿牡丹江處，皆露出玄武巖石，宛似火山之熔巖流狀，乃一大奇觀也。渤海古都，實設於一小臺地之上。



渤海城內之石塔

渤海城據「滿洲源流考」所記，城周三十華里，四面有七門，內城周圍五里，東西南各有一門，

宮殿舊址依然存在。「屬從東巡錄」張寅之「東京記」吳兆騫之「秋笈集」對於渤海古城，亦有記述，近時出版之「寧安縣志」亦曾記之，余親觀此城，有以下之感想。

該古城設於玄武巖一臺地之上，城壁先用土築，於其表面，用玄武巖石，打作磚狀砌之，城壁完全處，仍能認其累積狀態，僅城門處用磚砌，要之城壁多用石塊砌成，由外部觀之，宛似石城。然今日此等石，殆完全運至東京城市街，城上已不能多見矣。市街及房屋之壁等，使用此石者頗夥，其石壁之狀態，仍沿前式。

城內之中心地在北門，其地有高臺基址，西邊有池跡，由此處至南門通一大路，近南門處有寺院之跡，此等爲當時之王宮及寺院也。此外爲臣下居處，因有大小石臼散亂於其間也。以上北部有關係王室之綠瓦存焉。

王宮舊址，尙有石礎（古瓦古城）寺院舊址，尙有石塔，此皆最緊要之資料也。

渤海爲興於北滿之王國，實絕無僅有之平和國也。雖屬東北方民族，殆絕不與他族戰爭。彼等既爲酷好平和之民族，故當時採用唐代有光彩之文化，其制度文物，均極力模仿，遂於朔風驚沙之



北滿地域，造成平和之王國，其都城之位置，不依山，不依丘，在四面開朗之臺地上，其城絕似唐之都城。東夷之營堡塞式之城之民族，實不多見。試觀高句麗靺鞨之都城自明。又如遼之上京（東蒙古巴林）亦後控小山，居要害之處，渤海都城，殊不然也。

據唐書渤海傳及日本記述渤海國之書，及此處所存之考古學上遺物推斷之，其國與唐交通頗盛，其文物制度皆仿唐制。

上流社會，亦效唐人，喜作詩文。當日本奈良平安兩朝時，與日本通使，使臣皆善詩文，其態度文雅風流，不似通古斯族靺鞨人之粗莽也。日本亦以公式遣使，其交通往來，亦為平和之國交。由此觀之，渤海古城，當時亦曾有日本人往來，日本之製品，亦曾運往其地。據「唐書」所載，日本女子亦曾往渤海云。然則此牡丹江畔之渤海城，實日本人最親睦和愛之地也。其山河之形勝，亦有與日本類似者。

當時之日本海，由渤海人觀之，實如池如湖。日本越前之敦賀，亦彼等常遊之地。其船開赴日本之起點，即在朝鮮清津之北與海參崴之間，日本人亦來此處。數百年後之今日，歷史循環，吉會鐵道



全通，古代之往來復活，此最愉快事也。

後渤海爲遼所滅，其後金興，此古城復歸於金，現今城內之遺物凡二種：一渤海之物，一卽金代之物也。金人只入渤海都城，其大概狀態，則仍如舊。

同人在此處調查既竣，乃往紅河滿洲旗人家赴宴，更渡牡丹江畔，月夜循原道乘馬車而進，時值中秋佳節，皓月當空，一輪皎潔，馬車騎兵，馳驟於月光之下，誠快事也。此處爲馬賊出沒之所，然我等戴月而歸，滿懷詩意，樂而忘懼矣。

未幾渡牡丹江到寧安，投宿中國旅館，時已午後十一時二十分矣。

## 第五章 綏芬河與哈爾濱

九月十一日午前十一時五十分出寧安，乘馬車循原道到海林驛投宿，十二日晨，由海林驛乘火車出發，車向東進，通過各驛，及至稷稜，地勢一變，河水流入沿海州烏蘇里河，自此入烏蘇里河流

域矣。是夜七時十分到中俄國境綏芬河，當地有滿鐵派出所之市瀨亮中澤一雄稻垣甚兵衛三君出迎，是夜投宿於俄人旅館。

十二日由三君引導，觀覽各處，登滿洲國境高處，遠望西伯利亞烏蘇里方面之哥爾代科地方等，復由稻垣氏引導觀覽其他俄羅斯街，入俄羅斯書店，購得俄文之極東地理書等。

綏芬河爲中俄國境上之北滿市街，俄人所建設者。市街係利用山腹造成，純粹俄羅斯式，有俄人二千，中國人一萬，朝鮮人六百餘。

是夕在市街公園內，觀活動影戲。

午後十時四十分，往哈爾濱之火車來，同人乘之，向哈爾濱，滿鐵三君，至車站歡送。

火車由綏芬河開行後，十四日到海林驛，起身盥沐，火車通過各站時，降小雨，北滿山川，呈一片秋色，木葉皆黃，野葡萄作正紅色，尤爲美觀，氣候亦稍寒。

至阿什河驛，此地多小高邱，此高地即金之上京也。附近有阿什河，流入松花江本流，金時政治上之中心地也。今日之哈爾濱，亦在阿什河旁，東邊爲松花江，與金之上京位置相同，由此觀之，今日

哈爾濱之興盛，乃回復金代之舊狀者。夜十時餘到哈爾濱，投宿北滿旅館。

## 第六章 哈爾濱之俄羅斯學者

自九月四日始，留哈爾濱數日，其時留最有興味之印象者，爲俄國學者之一團。該集團乃自然科學人文科學等學者，以滿洲某處爲中心，而從事研究者。會名東省文物研究會。該集團名雖爲會，實有壯大研究室與大學組織，各自分部，設壯大之博物館，各部之有益報告及論文出版頗多。

余到哈爾濱時，該會敖特斯哥氏云，若欲觀覽博物館，余當通知該會學者招待，故余於九月五日往觀其博物館。

博物館爲二層建築，陳列有滿洲之地質礦物動植物人類土俗古物及農商物品，又一附有地圖與圖畫，以供觀覽者之便。故一入此館，觀其陳列，即可得滿洲一切知識，法至良也。

又有備余等專門家觀覽而陳列者，其主要者，爲滿漢人之風俗模型，與宗教上之器具。其中有

滿人身甲冑而手弓箭之模型，最爲有益。喇嘛之佛像，陳列甚多。又有滿洲各時代民族分布地圖，乃由中國書中揭出者。外人研究滿洲之沿革與民族史者，最爲便利。又有海拉爾嘉來淖爾及金上京之古瓦古鏡，與八面城之梵文尊勝陀羅尼等。又烏拉地方發見之金屬類，亦堪注意。

其最可貴者，爲由嘉來淖爾砂下深二十尺處，掘出三個鹿骨。有一鹿骨，較馴鹿爲大，長六二公厘，中央有深四公厘闊一三公厘剖開之溝狀，此爲人剖者無疑。此鹿之角，據多爾馬秋夫氏云，學名爲 *Cervus elephas*。又有一鹿骨，中有孔，似石斧嵌入者（長九十公厘闊一百公厘）孔作長方形，長二十五公厘，闊十八公厘，此亦人所使用之物。其鹿較馴鹿大，據多氏云，學名爲 *Cervus megaceros*。此等事實，與歐羅巴舊石器時代之器具相似，亦似古達列尼安時代之物，此可爲滿洲有舊石器時代之好材料。但仍有進一步考查之必要。此等材料，由中東鐵道門第尤利阿姑驛附近之嘉來淖爾方面偶然掘得者，該館多氏謂其結論殊不易定云。多氏誠學者中之重視責任者也。

余觀博物館之陳列品，一一注意，該會學者諸君，有懷疑者，有欲參考者，均熱心求余批評，余就所知之範圍內答之。

余觀覽陳列室一過，該館主任引導余至別室，博物館長及哈爾濱之自然人文等科學者，羣集於此，饗余以茶點，交換種種學術上之談話。又贈予以該會出版之論文報告等。余據談話及出版物，得知俄國學者之以哈爾濱為中心，從事滿洲研究之狀況。

該會之歷史——人類學部有何等學者，作何等事務，茲稍記之如下：

考古學者，為多爾馬秋夫氏，多氏原在烏拉爾大學，對於烏拉爾地方之考古學，有偉大論文。數年前至哈爾濱，專研究北滿洲之考古學，就中對於哈爾濱以東阿什河之金上京，大有研究，結果對於其城，作有論文二冊。多氏不僅研究哈爾濱也，又為貝加爾湖以東極東俄土之考古學者中有數人物。其次為祁特夫氏，祁氏為伊爾庫次克大學之土俗學者，近頃至哈爾濱，專調查黑龍江土人。祁氏又告余以伊爾庫次克方面學者現今之研究，又以其地人類學考古學之論文數冊贈余，此外有年少考古學家泡諾邵夫氏，泡氏方作八面城之論文，與余有所商榷。會中又有館愛羅爾庫斯格氏，莫斯科大學地理學人類學教授也。敖特斯哥氏善操日本語，讀日本書甚多，其年尚少，前途極有望之人也。

其中又有修克爾金氏者，其年已老，然元氣旺盛，究不可及。修氏能自由讀中國書，俄羅斯之中國文學家中重要人物也。修氏對於中國歷史地理，一一皆有卓說，其人爲卓識家，且爲眼光銳利之批評家，日本學者敬之如神。修氏對於在北京之安徒生氏塗朱土器之說，付之一笑，謂安氏未曾讀中國書，又不知中國歷史，而人多信其說，最堪慨嘆云。修氏著述甚多，其「蒙古遊牧記」中無烏梁海之記述，曾以其故告余，聞之起敬。現今哈爾濱之歷史——人類——考古等之俄國學者，以上各人爲中心，皆懇切熱心之學者。我日本學者極宜學之。余與以上各人互換知識，乃余此次旅行中之最獲益者。

十六日，該會各人囑余講演「日本之有史以前」問題，余乃與朝鮮滿洲西伯利亞蒙古中國南方諸島比較而講演之。是日在哈爾濱之斯道學者，與知識階級來者甚衆，許多女學生亦側耳靜聽焉。講演後招待員多爾馬秋夫氏，對余極表謝意，且謂日本學界與俄羅斯學者間得學術的接觸，實極東斯學上之大幸云。余亦爲祝斯學之發展。

## 第七章 金之上京

通古斯民族之女真（女直）滅遼而建王朝於滿洲，國號金，逐漸南侵，與宋接觸，捕虜宋帝，囚於滿洲，彼等勢力之優，可想而知。

金之興也，其中心地爲上京，上京之地，卽在今日哈爾濱之東，中東鐵道阿什河站之南方。因此處有土城，其中有當時之遺物也。白鳥博士曾探查其地，又川上氏三井物產會社之中山氏等，亦探得其城內之古鏡。余前此旅行西伯利亞及北滿，而未能實踐金之上京，故此次特往其地調查。

余到哈爾濱與俄國學者會而時，談及不日將探查金之上京，研究斯學家之多爾馬秋夫氏，自請爲余嚮導，余極欣喜。遂與多氏同往。十五日午後三時半乘火車向阿什河出發。

同行者多氏之外，俄國有敖特斯青哥氏，日本有真山孝治氏，鳥崎役治氏，哈爾濱滿鐵公所之關根正德氏，日俄協會學校森重豐氏等。



四時三十五分火車到阿什城站，一同下車，是夜承俄人製糖公司之厚意，招待余等，投宿於合同宿舍。是夕與公司經理及重要人員，一同聚飲，寢前與多爾馬秋夫氏作種種新學上之談話，多氏又告余烏拉爾地方之骨器與祭塚之話，尤爲愉快。

十八日，同人早起，赴金之上京，同乘馬車三輛出發，因昨夜降雨，道路極其難行，入阿城縣東門，清宣統元年始設此縣，城在阿什河畔，位置較城外稍高，有磚城，有繁盛市街，然車馬往來於泥濘之中，污泥飛濺，令人不快。市中商店櫛比，諸種賣買頗盛，街地以由金上京內運來之柱礎及他石鋪之，實爲奇觀，其中有彫刻蓮花者，最堪珍貴。

未幾出南門，城外爲平原，南方不遠有金代古城壁，由其北門入城，城內殆全爲耕地，農家散居各處，渤海古城內有宮殿寺院石礎等跡，此處則無之，僅遠望有稍高處，料想其地以前當有何種建築物，破瓦等較渤海古城尤爲散亂。

城內盡成耕地，不備無丘上的建築物，即所有之石亦大概運往阿城市街，（據聞明治四十年頃將此地之石送往日本內地作庭石者甚多，今竟不留一石礎，僅能見石臼之破片，殊屬可惜，故城

之內，一無所見，白鳥博士當時發見之碑文亦已運往他處，當時曾掘得許多之古鏡，今殆完全取去，已無可尋矣。

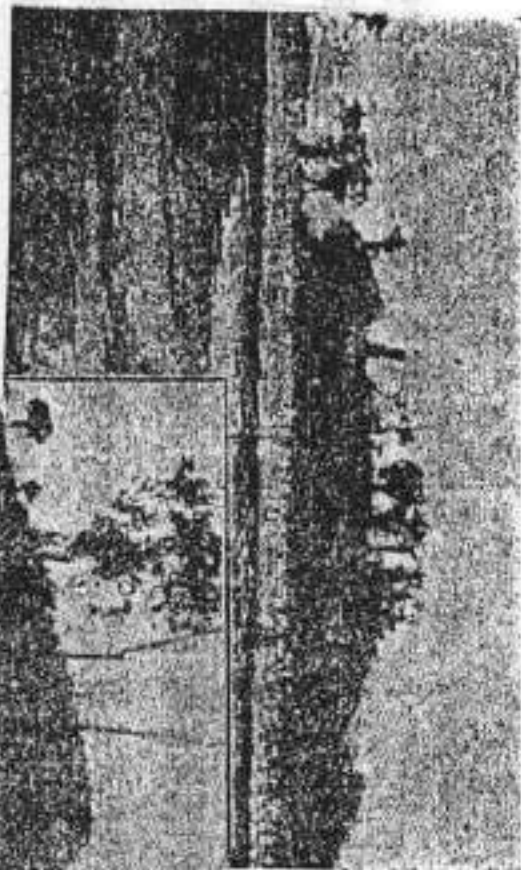
然磚與瓦之破片，仍有出自土中者，又有薩滿教之銅人，此外裝飾品，鐵製食器，農具，刀劍，陶器之破片等亦有所見，其中有耶穌教十字架，尤堪注意。此皆可為金史之資料，余買此等遺物少許而回。

金上京在阿什河畔高地上，有南北二城，北城為古城，南城為新城，余因多爾馬秋夫氏所示意，僅調查北城，城壁砌以太陽曝乾之土磚，僅城門處砌以燒磚，外部城壁多作凸出狀，城外有大濠城，內無塔跡，亦無可以確認為皇室與寺院之跡，唯稍高之處，有黃綠瓦破片，此處似係高貴人之居址。城內自明治四十年左右以來，由城內採集遺物甚多，雖礎石亦運往他處，可知當金上京時必甚盛大，試觀金時之書籍，與以後此處人之記事，更可為其確證也。

城內之石製品，尚有石臼，又有一對製車時所用之輦型石，可知當時盛行製車矣。

此城內所出之瓦，與渤海古城之瓦，完全不同，極宜注意。

蒙古之外城金



蒙古之金



新  
東  
和  
PDF

多氏就其所作論文，爲余一一對照說明，余又由多氏引導，觀包含厝之跡，與多古瓦處，實最有  
益之研究也。氏數年研究之事項，余於一日內即得知之，對於多氏，殊深感謝。

余等調查之際，忽然降雨，余等乃乘車入小廟傍之農家，暫行避雨，小廟壁磚，皆金代之物，多氏  
見其中一枚刻有一「文」字。

余極力調查既畢，乘馬車出西門，多氏見相去不遠，有較高之地，有似土墳，因欲探其究竟，乃往  
其處，見露出平地上有人造圓形之物，其爲古墳明矣。登其上觀之，見有某時曾在此處作堡之際，然  
堡爲以後之物，其前固古墳也。又此處有綠色之瓦，與有花紋之磚，似此處曾有寺院。寺院設於古墳  
上，係第二期之事，掘壕爲堡，則又第三期之事也。第二期爲金代之物，古墳爲金以前之物，似係韃靼  
渤海時代之物。此種古墳，附近仍有一個。

余等沿西門而進，途次調查所謂「蒙古墓」之石棺，又通過阿城市街，而至阿什站。余等入車  
站食堂，等候火車，交換種種學術上之談話。

## 第八章 齊齊哈爾洮南間

### 一 至齊齊哈爾

黃昏時，乘自海參崴來之火車，由此處出發，在哈爾濱站與真山島崎兩氏以外諸君分手，余與兩氏仍由中東鐵道往齊齊哈爾，滿鐵公所古澤幸吉氏坂本直道氏前來送行，同人中之石田吟松氏，因職務關係，暫留哈爾濱。

### 二 由齊齊哈爾至洮南

火車出哈爾濱，忽燈火消滅，暗中進行，十九日午前二時半到昂昂溪站，余等下車，因時間尚早，乃投日本旅店，與旅店主人井杉氏作二時間之談話，非常愉快。井杉氏亦曾往蒙古，當地情形，甚為熟悉。午前八時頃睡起，余與真山島崎兩氏乘汽車向黑龍江省省城齊齊哈爾前進，途次數里皆沙地，惟生小草，頗為荒涼，稱為蒙古連續地可也。途中觀察滿洲人（亦有達呼爾人）二三村落之土

俗，適值彼等舉行葬禮，乃撮一影，並攝關於彼等風俗之影，此皆黑龍江省八旗駐防之旗人也。

午前十一時頃，到齊齊哈爾，先訪滿鐵公所與領事館，由早川正雄氏引導，乘汽車觀察市街，余至齊齊哈爾，此爲第二次矣。此地因爲省城，日形繁盛，市街光景，與第一次來時已不同，賣時新物品之店甚多，往來人物，亦大變化。

余因欲觀滿洲人之生活狀態，出北門至八華里之三家子，調查一切，此處仍保存滿洲人之古風，其房與神堂，仍係昔時材料，屋頂用葦及草作之，門上作牌坊之形，余在此村得一石斧，此處在嫩江河畔之稍高處，自昔爲人家居住之所。

總之齊齊哈爾及其一帶之地，爲達呼爾人之住地，今日彼等之赫旗籍者，仍多居此，但達呼爾語已遺忘殆盡，易之以滿洲語矣。其風俗，與滿洲人完全一致。

余調查此處既畢，黃昏時乘汽車歸昂昂溪站之旅館，在此一宿，晚間觀平野氏之採集品。

## 第九章 至洮南之蒙古平野

二十日晨，由井杉氏引導乘汽車游覽新興之昂昂溪市街，其地離余宿處二里餘，蒙古廣闊土地中唯一之站也。齊齊哈爾附近之地，屬蒙古札賚特旗。

自此至洮南之鐵道，乃最近開通者，此鐵道線所占之土地，大半屬札賚特（鎮東以東）札薩克圖（自鎮東至洮南）等蒙古土地，雖屬蒙古，但近年中國內地人繼續前來，中國政府又在此間設縣，今已為漢蒙兩族雜居之地。由齊齊哈爾方面言之，鐵道線之左為中國人住地，右面為蒙古人住地。

其他為沙或沙土交混之地，生有雜草，原為蒙古人遊牧地，地上多白礫。余見此處乘馬之蒙古人，追逐羊馬牛羣頗覺奇異。然此等荒地，近頃已多開闢，種植粟與高粱矣。此等地方，不久殆將完全變為農地矣。



新移住之中國人皆山東省人，其房屋皆山東式。蒙古人亦與內蒙古土俗不同，住中國式之房屋，繞以土壁。其衣服頭髮為滿洲式，亦有漢式者。官語為蒙古語，然多數已善操中國語。其風俗音語方面，由外人驀觀之，一時難決其孰為蒙古人孰為中國人也。蒙古人原屬蒙古王府管轄，但各處已設有中國之縣，故又當從中國之法令。

各處皆有中國人，其地既已置縣，將來當以其縣為中心而益形發達。現如秦來縣有中國人二萬九千三百餘，今後有更發展之趨勢。

鐵道沿路附近為廣漠之平野，人家極稀，其地有金沙者，有沙土夾雜者，全沙地只生短草而無樹木，柳樹僅接近洮南之地。丘陵上或村落中有之，粟與高粱之田已不多見。地上常有白碱露出，時有水澤之處，沙上常有鴻雁飛來，草地上牛羊馬等成羣而遊，到處皆帶蒙古風味。

火車過大興站後，途中渡嫩江本流，到江橋站，嫩江自此處會合伯都納等地之水而合於松花江，此河中有小船往來，最應注目。

渡嫩江後，未幾到秦來，距站里餘，卽至縣，縣在矮地之上，傍水澤而居，市街繁盛，火車到時，有馬

車二十餘輛，在此待客，在蒙古遊牧地見此，實可喜也。

在車中觀之，愈近洮南，土地愈肥，人家亦愈多。人家附近亦有樹木，田中多種菜蔬，此種光景，乃自然與人文之變化最顯著者。

在接近洮南之處，渡洮兒河，其河流於洮南之前方，而與嫩江會合，歷史上最有名之河也。在人文史上亦有注意之價值。

午後五時，火車到洮南站，滿鐵公所之森脇國男氏乘馬車來迎，余等乘馬車投滿鐵公所，是夕與公所長森田熊三森脇國男諸氏暢談竟夕，後聞有雨聲而寢。

洮南市街臨洮兒河，土質土中夾沙，因馬車常往其間，黃塵萬丈，市街圍以土壁，人口有四萬三千一百餘人，戶數七千另三十，極繁之商業地也。距今二十四五年以前，只爲蒙古人之小村落，當時此一帶之地，蒙古人稱爲喜鵲木，即有一棵樹木喜鵲來集之意，與日本地名烏之森鶴之森者無以異也。夫以昔日荒僻之處，忽變爲今日之盛者，人爲之變化，自然之變化，兩者均受其賜也。

此處人口（中國人）日見增加，日本滿鐵公所森田氏等熱心設立滿鐵公所之鐵道事務所，

有許多日本人從事職務，蒙古人已漸離此地而移往他處，鐵道線路將以此爲中心而通達各處，故洮南實最緊要之地，將來滿蒙物產將全在此地集散矣。

## 第十章 古城之探查

洮南以東，有遼金時代之古城，余於九月二十一日午前九時乘馬車出發，探查古城，同行有山島崎雨氏，與滿鐵公所森脇加藤，蒙古人漢恩慶等先出東門，向東行，塵沙撲面，行八華里許，至雲幾岡交（譯音）村，村內有街一條，皆係土屋，原爲蒙古人住地，今皆中國人，蒙古人只存一家矣。自此行十華里，遂洮兒河。

此地蒙古女子，梳兩把頭，戴耳環，男子與一般中國人無異，其言語用蒙古語者少，用中國語者多，男女均不潔，令人厭惡。

此處之洮兒河，河身甚狹而淺，水甚少，因上遊有稻田，由此河取水故也。蒙古人有用網取魚者，

又有小船二三艘，河中產大鯉甚多。

余等乘馬車渡河，前岸有富來賴爾（譯音）村，爲蒙古人村落，富來賴爾卽「葫蘆村」之意，現今蒙古人有十五六家，中國人五家，房屋形狀相同，各家均畜猛惡之蒙古犬，余在此處，調查彼等風俗。

是時洮南鐵道事務所長住吉氏方待余，於是從事調查，住吉氏對於余之調查，多所補助，頗爲感激。

接近葫蘆村有古城，蒙古人稱此古城爲庫衣爾合得，卽「高麗人城」之意，與安徽以東之蒙古人，每見古城古址，皆以爲高麗人之物，然不足信，此必成自遼人之手之物也。

此古城以太陽曝乾之土磚砌成，高二十五公尺，其城南壁半部與西壁全部，正接洮兒河，西側之北部已被河水浸壞，北壁東壁南壁之某部分之外，皆掘有壕，蓋昔時引洮兒河河水之舊跡也，城壁外面多作突出狀，各面設立城門，城門有二重者。

城內已化爲農田，西壁之北有小高邱，其處似曾有建築物者，有瓦與陶器破片散亂其間，似係

被火焚毀者，余熱心與同伴諸君調查，略有採集，余在此發見鞍鐙破片。

在城內極力調查，採集瓦磚陶器古錢及他物，村內蒙古人又以得自古城中之種種物品來賣，此處最有趣味者爲瓦，尤以鬼瓦最佳，鬼瓦有新舊二種，據此可知其各時代相，新者爲金代之物，古者爲遼時之物，古者式樣尤佳，彷彿唐代之形。

又得一薩滿教之銅人，與在金上京所得者同，又有金屬十字架，此若爲元代之物，則已有其事，實若爲遼金時代之物，則當與景教有關係，金上京亦有此物，余對此有許多見解。

要之此古城爲遼時之物，後至金時又利用之者。

遼之中心地，究在何處乎？其先在巴林，巴林以東蒙古之興安嶺爲背景，而居遼河之源西喇木倫河畔，其上京之城，今仍存在，又其附近察罕木倫河上流，亦有行宮之址，東蒙古各地，亦有同時代之古城，今余所記之洮南古城，亦其一也。自此至遼河一帶（滿洲）之物，亦遼時之物也。遼陽鐵嶺等古塔，亦遼時寺院之遺址。

遼之上京，爲用曬磚造成之土城，其中有宮殿寺院之址，城內有觀音菩薩大石像，並存有臣下

之住址，城外亦有塔，宮殿與寺院故址中亦有塔，遼代因自稱皇帝，故城與城內建築物，規模極大，現存綠色黃色之磚瓦甚多。

行宮在巴林之察罕木倫

河（入西喇木倫河）之上流，周圍築以土磚，城內有皇帝住所及寺院之址，又有碑文斷片，碑之基石上彫刻，仍有可見者。其位置在近興安嶺之山中，以爲山莊，頗爲適宜，蓋與清朝熱河行宮同。

中京爲老哈河之支流，朝陽之東略喇沁蒙古，周圍亦有

第十章 古城之探賈

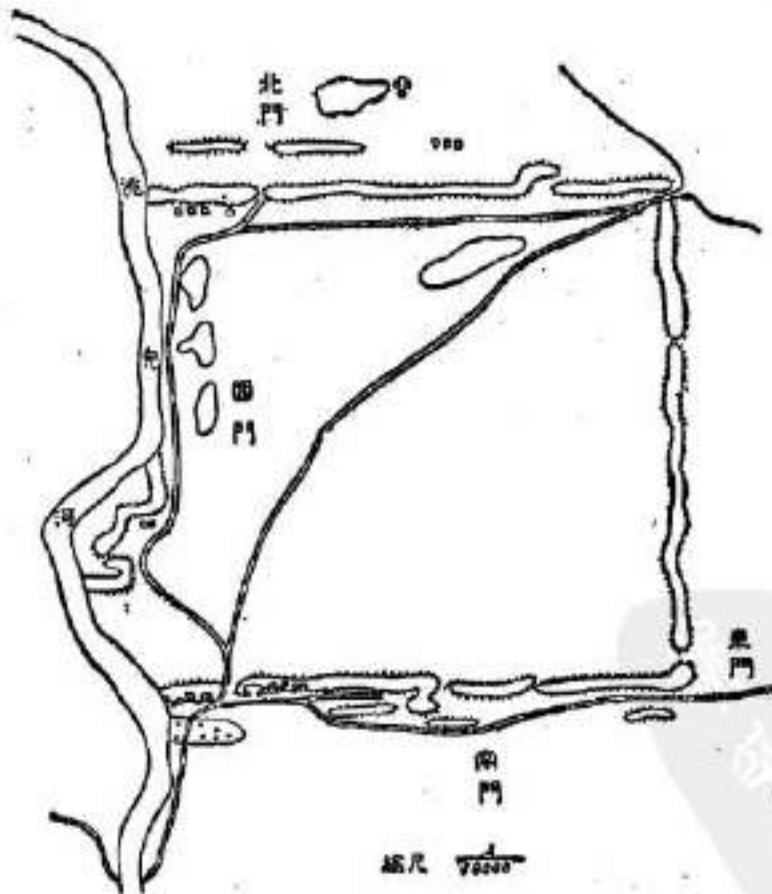


圖 城 古 南 遼

五二

土城城外有碑塔，城內已成耕地，然仍能採得古瓦古陶器古錢等，其附近有同時代之墳墓與石人石虎等。

以上之上京及行宮位置，在蒙古人住地，其遺物仍有存者，今日仍能窺見當時之歷史與其文化，則在遼時如何盛大，可想而知。

## 第十一章 洮南至鄭家屯間之蒙古平野

九月二十二日，洮南方面調查既竣，是日離此處往鄭家屯，午前九時在洮南站乘火車出發，森脇住吉兩氏來站歡送。

今日火車線路，亦皆行於蒙古之地，沿道光景，與昨日無異。草地之中，有蒙古人與新來之中國人種植之高梁粟等，牛馬羊羣遊牧於其間，頗有趣味。土地全屬砂土夾雜者，各處有白碱露出，中國人已在此地各處設縣，不久當以縣為中心點而大發展矣。



先自洮南站出發至黑水驛，其間見有羣鳥集於高粱上，啄食其實，蒙古地之狀況，已漸變化，呈一種新現象，然亦有牧人騎馬追馬仍如蒙古者。

經過雙岡鴻興開通等處，此等地上皆有白碱，其間有牧畜草地，有旱田，山東式之房屋，散處其間，時有小林，林傍多有小村。

以上之土地屬札薩克圖蒙古，及至邊昭，則為與達爾罕蒙古南郭爾羅斯蒙古三旗交界之地，火車自此專向達爾罕蒙古之地而行，邊昭一帶地上生有榆狀小樹，小丘陵亦多，將達太平川時，降小雨，遠見廣漠之間，羣雁高飛，頗現北方荒涼之象，通過豐庫金山至三林站附近，有人家四五十家，其中有二三大商店，途中有草地旱田，中有粟高粱玉蜀黍豆等，又見茂林，林中戶數較多，有市街，望見紅色商品招牌，沿途皆有村落，村落中亦有樹木，又有矮丘及小林，此處一帶草色黃綠相和，現一種美色，其中亦有野菊，觀之殊有興味。

車至前甸站，附近戶數約五六十，過此遠望右面，有富士山狀之邱陵，是名玻璃山，獨立於平野之中，此今日所僅見者，途中見草原之間，野花爭放，益增興趣，及至臥虎屯，望玻璃山更屬明顯，山形

如饅頭，其一方延作堤狀。

自臥虎屯起，土地非常肥沃，農村與樹木甚多，亦有菜畦，有真正農村氣象。車益前行，土地形勢亦益活潑，此即鄭家屯也。滿鐵公所長小川清氏出迎，投宿於鄭家屯旅館。是夜與領事、中野、高一、小川氏等同席，暢談其地情形。

鄭家屯為遼源縣所在地，位置在遼河右岸，屬遼寧省。土質為沙土夾雜之沖積土，蓋古昔之水澤地也。此處原僅蒙古人一小居住地，清同治年間始有中國人移住，漸成今日之狀態。此地與滿洲蒙古皆有關係，故兩方之農產、毛皮商品等皆在此處集散，商業上頗為繁盛。近時勢力稍被洮南所奪，然仍甚興盛。將來蒙古內地開發時，此亦大堪注目之地也。據滿鐵公所調查，此地人口約六萬人左右，皆中國人也。日本人居此者，百七十六人。

## 第十一章 鄭家屯至通遼間之蒙古平野

二十六日，將由鄭家屯往通遼，於火車未到時，訪蒙古研究家菊竹寅藏氏，適他出，由其看守人引導，覽其採集品。菊竹氏爲此處少見之研究家，惜不得與之會談，抱憾何似。

火車午前九時餘到此處，小川氏來送。幸得與通遼之滿鐵出張所長勢多章康氏同行，快何如之。鐵道線路殆與其北之遼河平行，地質爲沙土，各處見有砂丘，蒙古人謂之曼哈台。鄭家屯鄰站爲白市，此處亦有旱田。自此向西，則無耕作物，盡爲沙地。沙地延長至大林，此開放地與未開放地之別也。所謂開放地者，蒙古王允許中國人開墾之地。所謂未開放地者，即蒙古人之遊牧地，尙未開放者。此兩者之區別，在土俗學上頗有興味。凡有中國人農耕者，則爲開放地。惟見蒙古人牧放牛馬者，則爲未開放地。

如上所述，自白市至大林間，一望而知其爲蒙古人之地甚明矣。自大林前進，又爲農耕地。繼至錢家店，則中國人商業地也。火車午後一時十八分到通遼站，由勢多氏引導，乘馬車登喇嘛之鄂博小丘上，撮一影。在此望市街及附近一帶之地形，瞭如指掌。自此遠眺，四方皆平坦廣漠之土地，蒙古地帶之廣大，令人可驚。此小邱爲此一帶最高之地，故自古設鄂博於此。現此市街，已無一蒙古人，僅

存此鄂博以爲紀念耳。

下丘後，復由勢多氏引導，觀覽市街。此地自民國元年及六年，兩次由蒙古王開放於中國人。七年在此處設通遼縣。十年鐵道開通，益形繁盛。今蒙古鐵道，方將延長，此地將來在商業上甚緊要。現今人口，中國人三萬左右。日本人三四十人。有農產物家畜獸毛皮骨甘草等交易。由他處運來之日本品亦多。日本商品，運往蒙古各地者頗盛，有專門業此之店。蒙古人往來市街之狀態，頗有趣味。達爾罕蒙旗莫林廟之活佛，在此間設有別院；余由勢多氏引導，會見活佛。別院表面爲蒙古建築物，其中書有西藏蒙古文字。余與活佛用不完全之蒙語晤談，言將往莫林廟，請其給一介紹書。是夜勢多氏招飲，在座有富田勇治及瀧口松岡兩氏，席間暢談滿蒙情形，頗爲愉快。

### 第十三章 莫林廟

二十四日，余等於午前七時，乘馬車往莫林廟。富田勇治氏爲余引導，余甚感激。復由活佛派蒙古馬勇一名爲護衛。

行四五華里，達遼河，乘渡船渡河。此處有中國人之一小村落，與種高粱粟玉蜀黍等之田。馬車行於田間之路。據真山氏云，七八年以前，此處爲寥無居人之地，今日因中國人移來，乃見農田及農家，不勝今昔之感。要之蒙古土地，已由中國人逐次開墾矣。

中國村落間，種有柳樹，牆上牽牛花盛開，房屋之傍，種有荏胡麻葱馬鈴薯辣椒白菜等。

一路道頗平坦，農村散在田野之間。農作物中有蒙古糖之原料，乃蒙人所嗜者。行過三家子，胡家園子，車力華等地。此間爲傾斜甚緩之邱陵。未幾至廟，此間已無耕地，而爲蒙古草地矣。草地中馬蘭甚多，五六月間當盛開紫色之花，競秀於蒙古之野也。此時則有撫子（粟麥）紫菀等草花，余等採集之。小水溝旁，羣雁來集，見余等驚飛四散，亦奇觀也。牛馬之羣，緩步而遊，真蒙古景象也。此處夏季雨水較多，有大水澤。

通過以上草地，至一大土圍，作長方形城壁之狀，（長十六町，寬六町左右，每町約合我三十四丈有零。）其中約有十五六家，蒙古人中國人夾居。此處爲莫林廟所有地，據聞將在此土圍之內，充滿房屋，求其繁盛云。蓋北方人煙稀少，北人每用此手段招集人民，故得此結果。過此土圍，直達莫林

喇嘛廟時已午前十二時矣。通遼至此六十華里。

至廟交出活佛介紹書，由僧侶引導余等，至別室，饗余等以中國風味之餚饌。食畢，親覽廟中各處。又登廟之屋頂，展望四周。此廟建於蒙古平野中，周圍廣闊，西南方面爲沙漠，不見何物。

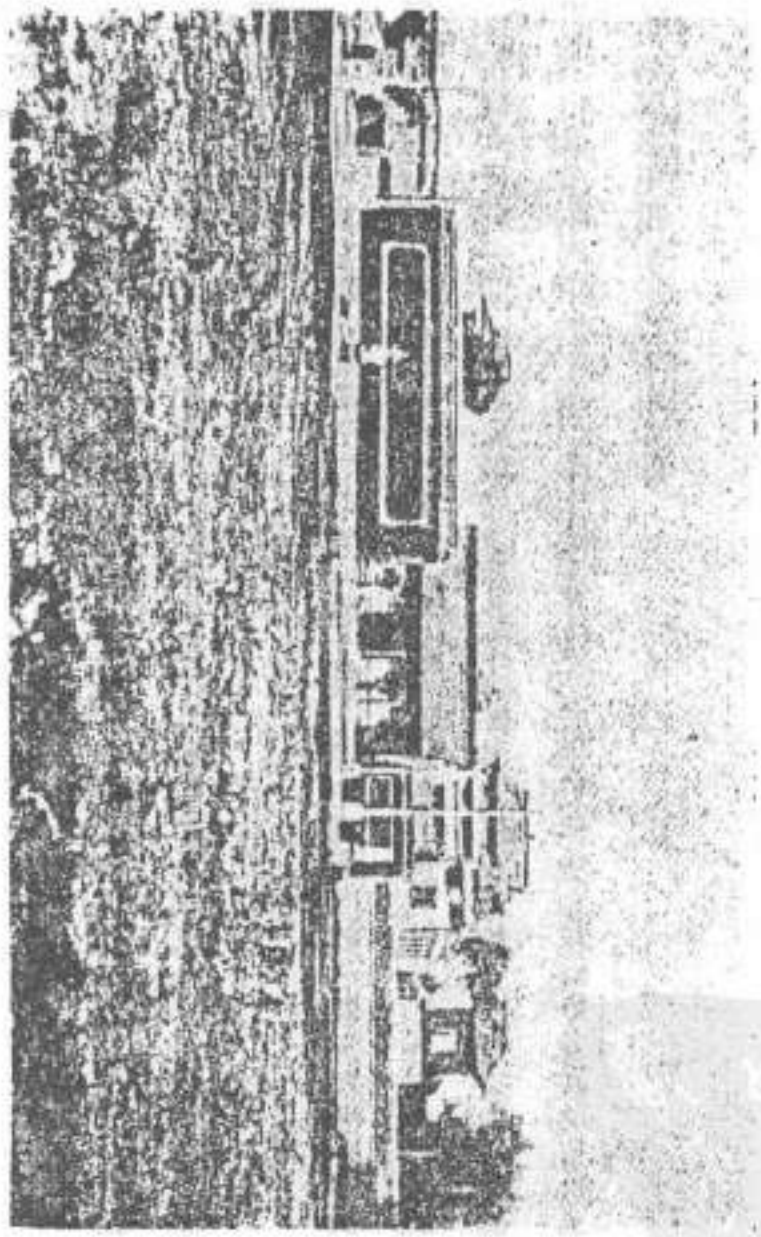
喇嘛廟在達爾罕蒙古附近各旗中爲最大之寺院，卽活佛居所也。僧侶一千餘人（今日六七百人左右）廟爲參入西藏式之建築物。活佛及各僧侶居室，爲中國式。佛殿分前廟後廟，皆勅建之寺。前廟名集寧寺，建於乾隆年間。（現今之鐘銘爲同治四年）後廟名隆裕寺，建於嘉慶年間。各安置佛菩薩像。此外尙有小廟宇，散在附近。寺頗廣大，四周圍以廣大之土圍，寺院周圍各處安置半肉彫之諸佛菩薩，寺院土圍之各方面，設有鄂博。莫林廟始建於順治年間，極東蒙古最有名之寺也。

余與寺內喇嘛僧，用蒙古語會話，彼等不知中國語，專用蒙古語談話，余就所知而言，彼等聞之，甚爲愉快。

寺內有鐵鍋，以手把之，可容六手，蒙古人稱爲古鍋，由西方六十華里之沙丘中掘出者。其物極古，蓋遼金時代之物也。



余又出寺內之西而一門，登沙漠中沙邱上之鄂博，此處蒙人名曰曼哈臺，完全沙漠也。其地形



第十三章 其林別

鄂博之圖

六一



爲東戈壁沙漠之連續地。由曼哈臺歸寺，太陽已沒於地平線之下，作銅色而照蒙古廣漠之土地，極呈矜嚴氣象。

晚餐因予要求蒙古式食物，故用純蒙古風之筵席。余與富田氏繼續談話至十二時後始寢。

二十五日晨，聞許多朝鳥之聲，開目視之，紅日已昇，無數之鳥鴉，喜此陽光，羣集榆樹而鳴，驟見之，宛如日本之旭鳥繪圖。

余等於蒙古式早膳後，回繞寺之內外一週。午前七時半與喇嘛僧告別，乘馬車出寺。行昨日原路。途中有牛車十數輛，蒙古男女乘之，實如一幅繪圖。既達遼河，因昨夜降雨，水勢甚急，河闊僅十二間。（日本以六尺爲一間。）乘渡船漸達彼岸。此處有許多人馬及車集合於此，以備渡河，實蒙古所不常見者。自此急驅馬車，於午後二時至通遼。午後三時四分乘火車出發，勢多氏及其餘各人來送。是日再到鄭家屯，投宿於鄭家屯旅館。

## 第十四章 鄂博山麓之遺跡

二十六日，因熱暈達旦，元氣回復。午前七時起身，書寫信札。九時頃訪前次未晤之菊竹氏，就其二三採集品攝影而回。方滿鐵公所之高野宗太郎氏，同往西方六華里許之鄂博山。

鄂博山爲沙漠起伏地帶中獨有之一小山，形如富士山。鄂博山（係玄武岩）之下爲高地，此高地凸凹不平，凹處有石器時代之遺跡。

想係當時民衆，在沙邱凹處居住，此種住地，此處似仍有多數存在。鄂博山乃防禦此地之堡寨也。

遺物中存有石器土器等，其石斧卽以此處玄武岩石爲原料者，其他石器亦然，石鏃則用瑪瑙。土器無釉，其形狀花紋，頗似遼河上源，西喇木倫河畔之物。由此等事實觀之，當石器時代，有史以前之時，彼此已互通往來矣。

其後遼金又利用此處，其中存有磚與陶器等破片。又有鍛冶店，其鐵屑現仍存在。現此等事實，可知遼時之人，亦住此處。沙邱之高地，亦應注意。高地之周圍，作自然城壁之形狀，此乃稍加人工之大城壁也。此爲遼代前後之城。由來鄭家屯無城壁，誠爲異事，但有其他防禦物代之。

鄂博山露出玄武岩石，其高地，即稍突起處上蓋土沙者。（其下原有許多小層）一種有趣之地形也。鄂博山爲達爾罕蒙古與溥王蒙古交界處，即以鄂博爲中心而分兩旗。

鄂博山及其山麓之城壁的地形，位置較高，一出此處，土地忽低，直至鄭家屯皆然。此等低地，蓋古之水澤湖沼之跡也。當時人民居住地，以鄂博山一帶高地最爲適宜，故其處多各時代之遺物。由此言之，此處遺跡，可謂人類學考古學上最重要之地。鄂博山麓，有史以前之遺物，與蒙古與安嶺方面西喇木倫河畔之物，頗相類似。調查既畢，復回鄭家屯。

## 第十五章 自鄭家屯至四平街

余等乘午後三時四分之火車，由鄭家屯往四平街，小川氏來站相送。

火車出發後，沿道光景與齊齊哈爾洮南及他地不同，田中高梁，大半已割，因去年洪水侵人，與遼河近流之關係，柳樹異常繁茂。自一棵樹至三江口，地在遼河沿岸，架有鐵橋。

此處河身雖高，但以前此處有遼河舟航之便，自此處下行三百七十華里，達通江口，一千四百三十五華里，達營口。火車未通時，河水亦深，遼河之舟，上水凡十五日餘，下水八日餘已足。自此處至鄭家屯亦可乘舟，路程八十華里，東遼河與西遼河在鐵橋附近會合，故有三江之名。近時在此掘出巨象及其他化石，頗爲著名。

自此經傅家屯、曲家屯，到八面城。此處有遼金時代之八面城。市街中商業繁盛，及至泉溝、四洮鐵道管理局會計課長由利吉氏，特乘車至此來迎。午後五時四十分到四平街。是夜由由利氏招待，會食暢談。在此方面活動之吉田善信氏亦來談話，余即在此一宿。

四平街爲溥王蒙古地，原爲遊牧地，自中國人來後，遂成繁盛市街。滿鐵本線成時，蒙古西方亦有鐵道，此處更成繁盛市街。中日商店櫛比，總局住有一千九百人，附屬地九千人。

## 第十六章 八面城之探查

二十七日，因探查八面城，朝乘火車由四平街出發，由利氏（中國通譯李德新一人夫役二名）代爲照料一切。未幾到八面城站，余等下車步行入八面城市街。先訪領事館，派出所林弘氏，所中之吉川與吉氏亦加入，同向八面城而行。

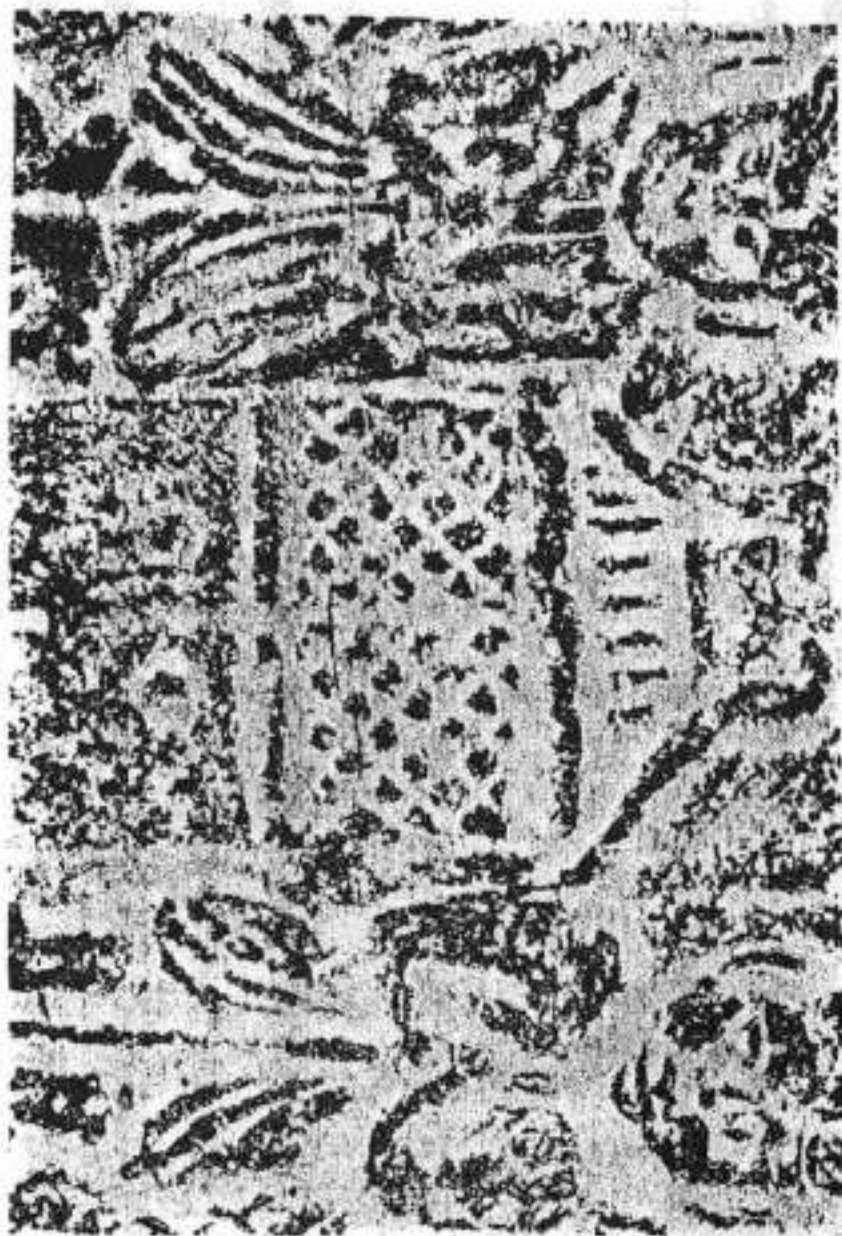
其城爲乾磚所砌之土城，西壁之磚，已被人竊取而崩頽矣。今僅存一部分，幸東壁尙保存完好。據此可明認八面城之形狀。城外有掘壕之跡，城壁外部，多突出處。

城內各處，僅認有高臺之址，中央有稍高之處，人民卽以此處爲中心而居住。當時此處殆建有廟，因有瓦陶器等之破片，散亂於其附近也。此等遺物，乃緊要之資料。由此等遺物觀之，遼代之特色頗濃。

東門之外有小高邱，此處有女尼居住之廟。在其廟中掘出石棺，似納火葬之人骨而埋葬者。石棺作正方形，寬各一尺三寸九分，高一尺一寸，深五寸，石棺正面刻有直立二人，中央彫有房屋，由此石棺觀之，此處邱陵，殆城外之墓地也。

石棺之圖，殆佛教上冥府之入口也。其旁二人，殆鬼或邏卒也。其中央房屋，殆入地獄之門也。

探覽之終 不在所外城 圖八



此圖之解釋，乃由鞍山之畫像石想出者，與現今大連圖書館所存之地獄避卒持鞭打人之圖，無何等關係。由此觀之，此亦畫像石中之一亞系也。

余調查八面城既畢，閉市街關帝廟內保存八面石碑，余思拓本，特往一觀。其石作八面形，彫有尊勝陀羅尼。今其文字已消滅不能見矣。此石碑與陳列於哈爾濱俄羅斯博物館者相同。

余等儘量調查八面城後，復乘車回四平街。是夜又乘火車由四平街向長春。由利氏吉田氏到站相送。火車午後八時餘到長春站，泉氏等來迎，投宿於藤井旅館。

## 第十七章 長春與吉林

二十八日因欲探查吉林省城附近，晨起出宿舍，先訪西脇清六氏，觀其由八面城與通遼附近掘出之象、牛、犀等化石。於是直往長春車站，乘午前九時餘之火車出長春，同行者有眞山島崎兩氏及泉顯藏氏。



火車通過各地，與以前所行之蒙古地方大異。彼處爲一望無盡之平野地帶，此處爲長白山系延長之山岳地帶。今日行於山谷中，自出長春後，邱陵頗多，由土們嶺一帶始行於山間。

此間有滿洲人草屋，又紅葉甚美，恰如行於日本內地山中情形，與長春以西大異。及下土們嶺，又作山間村景之狀。野葡萄之紅葉尤美，木葉紅黃相間，山村間已現秋色矣。

渡松花江後，至吉林平野，地形與前行之山間不同。土地平坦而廣，周圍見遠山，色如淡墨，松花江徐流於其間。此盆地之形勝，宛似日本西京。昔滿人重視此處，誠非無故也。中國人謂其風景如蘇州，此實滿洲之樂園也。

十二時到吉林，與此鐵道有關係之日本人均來迎迓。此處吉會線吉林至敦化一段將成，來年春間，可以通車，故氣象頗活潑。站中特爲余備有汽車，以備余等由此處渡松花江往龍潭山附近也。余等遂乘車前往。

汽車達松花江畔，見江流洋洋，河寬水多，沿岸植柳樹甚遠，一望無盡。河中有吉林特有之小船，此等風景與土地之廣闊，周圍之狀態相應，余行其間，有不可言喻之愉快。此處原有渡船往來，自鐵

道成後，已架鐵橋矣。

汽車渡松花江鐵橋，向彼岸進行。自吉林至鐵橋一帶土地，皆為良好耕地。各處有小村農家，其中多滿洲旗人，亦有闢大房屋，殆旗人中之富家也。又有祭祖先之小廟。未幾達目的地之龍潭山山麓。

余等捨車上龍潭山，山上有美麗佛閣，正殿安置觀音菩薩。滿山皆樹，紅葉綠葉黃葉相調，實一幅天孫雲錦也。就中楓葉尤美，不料余至滿洲，得見紅葉，甚為愉快。

經楓葉之隧道，達山上，途中有門，入此則直達佛閣。觀音堂在最高處，設有石級，往來便利。觀音閣上掛乾隆勅額「福佑大東」四字。登此廟閣，視周圍地形與紅葉，殆如入仙鄉矣。

由觀音閣望下方，松花江蜿蜒屈曲於廣漠平野之中。欲知吉林之形勝者，應登此處。況龍潭山又為名勝地乎。

下觀音閣不遠，右而有龍潭池，山名即因池名而得者。其池雖小，因在山中，亦堪珍貴。周圍覆以樹木，紅葉映於水面，益成美麗世界。

此山不僅足供遊覽也，其濼址等亦有堪研究者。此又余等所應注目之地也。

余於山上儘量遊覽，由此再下紅葉隧道，達山麓，由此乘汽車而回。見松花江岸有一獨立小邱，停車調查，確係堡寨之跡。於其下田中，發見石器土器等。此小邱乃與石器土器有關係之堡寨也。此處之石器時代遺跡頗多。又自此地發見高句麗時代（或名渤海）之古瓦。此等小邱濱松花江，殆自古爲緊要之地。余此種發見，自信於斯學上爲有益者。

## 第十八章 奉天及漢代古墳

### 一 至奉天

調查畢，渡松花江鐵橋，到吉林驛。驛長三浦嘉七氏由長春乘火車來迎，余復回長春。余乘是夜火車向奉天出發。是際泉氏及其他諸氏前來相送。

二十九日乘午前七時四分火車到奉天。佐藤清太郎稻葉好延中山東一郎三氏出迎，同行之。

興山島崎兩氏，因為照相乾版及其他事務，暫回大連，約兩三日後再來。余定明日在鞍山發掘古墳。先與佐藤氏聚餐，食畢乘馬車往喇嘛廟，觀覽市中，及探查書籍等。

奉天喇嘛廟，清時格式尊嚴，係順治年間創立，碑文仍在。又有當時之佛像繪等。此處原來遠離市街，現已完全入市街之中。寺內老松仍為故物。此處喇嘛僧，全為達爾罕蒙古之蒙古人。

余自奉天乘夜車出發，在遼陽以下之鞍山驛下車。是夜投宿鞍山旅館。鞍山中學校長矢島氏來訪。

## 二 發掘漢代古墳

九月三十日晨，鞍山中學校教諭梅本俊次與小野久七市村康次三氏來訪。自此發掘上石橋子之古墳。出宿舍，先乘午前六時火車往大孤山，先至事務所，出卜口，達千山麓之上石橋子。此處有小村，邱陵異常發達。其旁有一小溪流，丘陵之上有古墳。

該古墳最初由梅本市村二氏所發見。梅本氏先余推定為多爾門，現與余商議，須用學術的方法下掘。余先來此處詳視古墳，不在地上而在地平之下，其頂板石，一端露出，先去頂板石上之土，觀

之頂板非一枚，係三枚，分置如石橋。於三枚中取去一枚，投於其旁。俯而視之，積土充滿，認有石壁存。在於是知該古墳非多爾門（dolmen）確爲石槨式古墳，而知其爲漢代之墳墓。

余等乃雇人夫開始發掘，今日先出石槨內之土。

翌日（十月一日）從事古墳之發掘。十月二日天雨停止發掘，而調查鞍山市街及其附近之畫像石。十月三日發掘古墳，此事遂完全告竣。以上三日間發掘之結果，得有新學上最有益之事實。茲特略記之如左：

古墳在邱陵之中央，石室（石槨）設於地下，壁用石砌。石室長十尺六寸，作平面圖，其形如船，下部一方之先端三尺八寸五分，又一方之先端五尺一寸五分，腹部稍長，五尺四寸，高度自下至頂板五尺三寸五分。壁如弓形。石室分前室與後室二部，於其分界處置小石於下。前室以土設高床，上多土器。後室砌磚於地上，其上有五寸左右高之土床。其上置有二人體，人體埋於石灰（中有木炭）之中，此處原來當有木棺。二人之中，一爲男子，一爲女子，男子身體稍大，女子骨盤甚大。各處均呈柔軟之狀，發掘之際，原欲得其完全者，然因久存土中，取出已碎矣。女子手指戴指環二隻。

二人體之頭部，並列數個酒壺形之土器。接近男子之頭部，置一個有蓋土器。此土器中有土棹一個，土製盆一個，作胡桃形者三個。此種土製品，即所謂桃形盆也。此外男體與壁之間，有土盆一個。其附近又置有五銖錢四枚。另於人體之上部，得青銅環形及鐵刀破片。

以上乃發掘之概略也。由石室發掘品上考之，明爲漢代之物。然僅五銖錢，值一小泉與貨泉一無所有，故又知其爲前漢者。又此處應有鏡而竟無之，殊爲奇事。要之此爲在滿洲完全發掘漢代石槨式古墳之始。

此古墳無論何處，無入口之跡。最初於土中設石室，於其中葬人。然後在頂上置三枚石板，（蓋石）其上更加以土，即土饅頭也。該土饅頭之土，今僅存棺上之土矣。

古墳之前，有許多小古墓，現已大概被掘。其石磚亦多被持去，僅存十之二三耳。發掘其中一墓，係以磚砌成者。其中葬有二人，人體一爲女子，戴指環一個，復加種種土製副葬品。此等小古墓，似前述大墳墓之陪塚。

此等主墳陪塚，埋葬於小丘之上。余發掘主墳之主人，在漢代前後，似係有相當身分之人物。

滿洲在漢代爲遼東郡，郡之中心地爲遼陽。自此設縣於滿洲各地。當時所謂郡縣，郡較縣大。是時朝鮮西部爲樂浪郡。滿洲自遼陽附近至其南部，同時代之古墳，多有存在者。余是次發掘者，乃當時之遺跡也。

余山主墳上部墳土之中，發見石器時代繩之垂石一個。此物較古墳時代又古，蓋最初築造古墳之際，發掘其土，現於地上，復以其土爲墳土時，又混入於其中者。故該垂石爲漢代以前之物，有史以前之時，居住此處者之遺物也。

余前此數次，雖已在滿洲發掘漢代古墳，是次又繼續調查，余皆欲以論文發表。余此次調查，得矢澤邦彥、梅本俊次、小野久七、蘆田治雄、市村廉次諸氏之助力，頗爲感激。

## 第十九章 畫像石與愷爾恩（圓錐之石堆）

畫像石，卽在綠泥片岩之石面，以半肉雕（*Bas-relief*，淺雕）式刻種種圖畫者。饒有趣味之



風俗畫也。此等畫像石，以鞍山附近爲中心。現今或運往大連圖書館，或由鞍山中學校保存。當地及千山驛附近，亦有保存者。余在上石橋子發掘漢墓，因天雨中止，十月二日小雨，余與矢澤邦彥梅本俊次兩氏調查前所未知之畫像石。

先由鞍山驛至千山驛下車，最初在日本兵營內見畫像石一個（A），此爲綠泥片岩之板石，雕作半肉式。其圖爲挂毛氈之車，傍有駱駝，均示朔北狀態者。稍離此處，有同樣之石（B），久被兵營內用爲門口踏石，最爲可惜。表面消磨殆盡，不見何等文字。其文字僅能認「E」之字體，此似畏吾兒文字以前之魯尼賚克文字，果然則定爲古突厥時代文字，最爲適當。

後在千山神社，又見一個（C），此爲雕刻人物之風俗畫。石質同一。又千山驛長戶井田繁彌氏宿舍前，有石一個（D），石質同一。其中男女各一，其上搖籃中坐一小孩。

又離此數町之某觀音堂，有畫像石二個。其一個（E）與在驛長室所見者確有關係。亦有前石（D）中之三人，其時搖籃中之小孩已長，有一女子抱之。此外又有一石（F）雕有天幕（Tent）狀之房屋，其旁有**人物**，與E石質同一。

調查畢，由千山驛乘車至鞍山驛，余在鞍山市街之真言宗寺院內，見一畫像石（G），有乘馬二人，下馬參拜持錫杖之僧，石質同一。

又在日蓮宗寺院，見一畫像石（H），一人如王者，坐於中央，其左右臣下，向王之杯中斟酒，石質亦同。

以上爲鞍山及其附近所存之畫像石。此等石與今日大連滿鐵圖書館數個，鞍山中學數個，爲畫像石之全體。此等石質，悉屬綠泥片岩。

本日所見之畫像石中，有覆毛氈之車，天幕，略駝等帶，乃朔北之風俗也。又人物之衣服與長靴，亦爲胡式。其冠亦似朔北胡人之冠，搖籃更爲胡人之式。

畫像石所現之人物，多似其地之貴族社會式，帝王王妃，王者坐於中央之態度，頗似朝鮮高句麗古墳壁畫中之大王持錫杖之佛僧形狀，亦似高句麗壁畫中之物。

坐小兒之搖籃圖，及其生長圖，殆表示一種故事者。又如大王飲酒處，下馬拜佛僧處，殆皆故事之圖樣。



雲之槍所上畫斯波紀世六十

以上各圖，大概皆飾以一種雲。其雲形似波斯後代之物，與薩拉森藝術中所見者同。周圍之紋樣，亦為薩拉森式。

文字為畏吾兒文字以前之魯尼賚克文字，尤須注意。

據放風中之見所中區圖森拉在



此等畫像石作何用乎？其石大小不一，周圍不正。如某石有與他石接續之痕，此等石蓋與葉尼塞河畔、鄂爾昆河畔、敖嫩河畔等處，立於庫爾岡（Kurgan 一種古墳）之周圍，所謂斯登沙克爾（圍墳之石）式者相同。由其圖樣花紋言之，或為遼之初期，或遼以後物。畫像圖樣，亦有稍新者。畫像石原受漢族之影響。然余事謂為高句麗（或渤海）與突厥物，受波斯薩拉森之文化的影響者。余對於此等畫像石，與高句麗突厥波斯薩拉森等時代物，正在比較研究中。欲於短期間發表論文，茲姑先記其大概焉。

余與梅本氏見鞍山背部有石塚數個，完全發掘其一，其中古物不甚多。然其位置與積石之狀態，稍與旅順老鐵山上者類似，蓋亦有史以前之物也。

雖然，對於石塚，今後仍須調查之。

## 第二十章 鳳城附近之探查

真山氏後余二日到鞍山，與余同事工作。先於該方面調查畢，乘四日午後七時五分火車，由鞍山驛出發，向鳳凰城。矢島小野梅本諸氏來迎。余在鞍山居數日，均居梅本氏宅。氏及其夫人非常優待，頗爲感激。

火車直達奉天，佐藤清太郎山下泰藏兩氏出迎。因待同行鳥崎氏，余亦稍有私事，是夜在奉天一宿。五日晨，鳥崎氏來後，乃與真山氏乘安奉線午前九時餘之火車，向鳳凰城。

火車至蘇家屯，自此漸走入溪谷間。安奉線景色甚佳。自本溪湖一帶，渡太子河，風景尤爲美麗。就中自橋頭之釣魚臺至分水嶺，頗有美景，有奇岩懸崖碧潭。時樹葉漸紅，風景一如日本九州之耶馬溪。現中國人於岩上設立廟宇，益與此處天然之景色相調和。

自連山關次第到分水嶺，最高處達一千二百六十餘尺，自此處下走山間之溪谷。午後三時二十五分到鳳凰城。

鳳凰城爲山間縣城，後控鳳凰山，濱草河，古來政治上之要地也。圍以磚壁。此處爲余曾遊之地。安奉線雖此不遠。



余存放行李於驛前日本旅館。自鳳凰城驛乘車至次驛高麗門下車，承此處驛長之盛意，派人爲余引導，稍行調查。余先至距站五六町許之小山之麓，見此處有石槨式古墳，已被發掘而崩頽矣。其石散亂地上，余對此詳細調查，此地古墳似原有五十餘座，其天花板與石槨之形有可認者。古墳皆小，觀其形式，明爲高句麗時代之物。自此處前進，見有高句麗時代石壁之跡，此與以上古墳互有關係，有研究之必要。

未幾火車來，余乘之，於五時四十五分出發，回鳳凰城一宿。

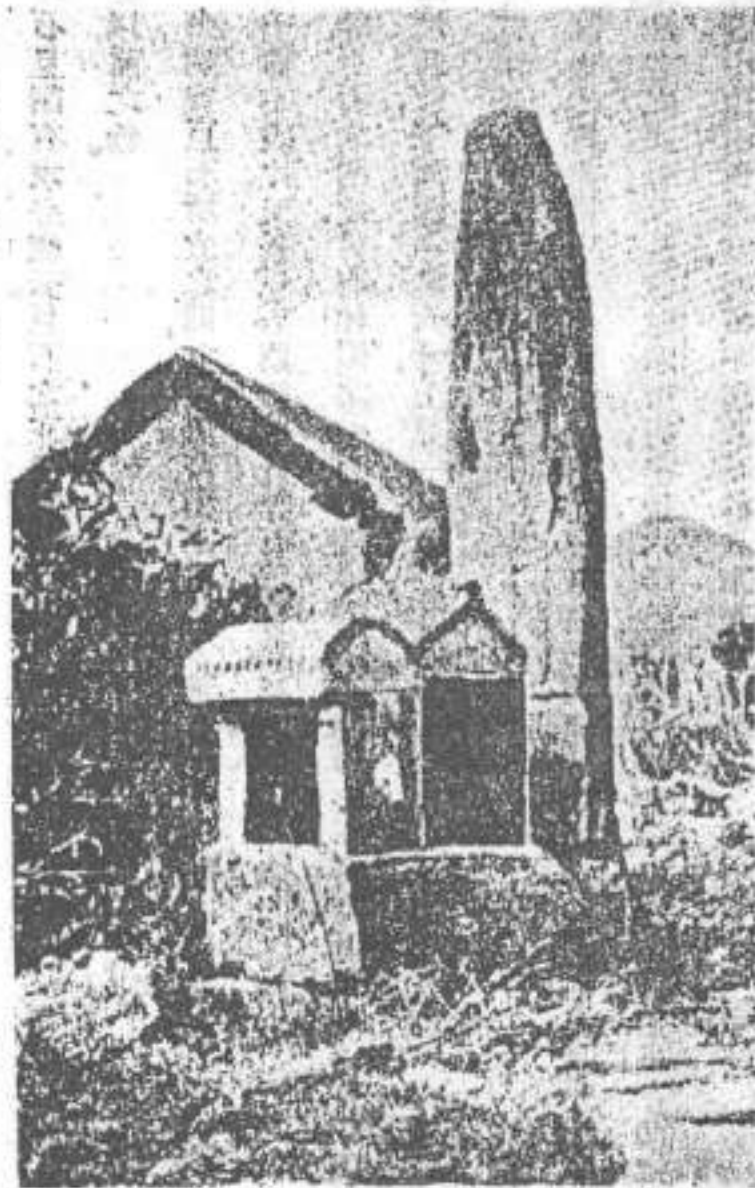
六日午前九時，乘馬車兩輛，往觀巨石遺跡。有巡警一人爲引導。八木獎三郎氏所著滿洲沿線古蹟中曾記此石。

馬車沿溪前進，未幾至門道，道上走馬車，極爲合宜。此道爲山道，行三十華里餘，有嶺，嶺上有山神廟。既下此處，右方有三義廟。自此更下溪，沿行十五華里許，始到十主子村。此處爲山間之小村，一方有溪水，一方有小邱。村中不僅中國人，亦有朝鮮移住民甚多。

巨石立處，在小邱老爺廟之前。石材爲花崗岩，高出地上八尺五寸五分，中央正而寬一尺七寸，



橫寬八寸。據當地某飲食店主人云，某時有人曾掘此石，觀其究至地下何處，其時下部尚有七尺五寸左右云。果爾，則其石之全長當在十六尺餘。據土人言，該石以前頗小，後逐年增大云。村人每年必



石子虫十  
(Menhir)

第二十章 鳳城附近之探古

八三

祭此石，且謂有求必應云。巨石之正面刻十主子三字。此十主子與石柱子發音相同。八木氏云，此爲有史以前之物。

余調查巨石所立之邱，其位置在稍高之地。正面有溪水向陽之處也。後面爲田。余由巨石脚部，掘出土器小破片。又發見石器數個。此等石器，皆與巨石有關係者。

此巨石之附近，另有相似之一石，已經後人修過。其形略小。其表面刻有「秦山石敢當」五字，高四尺八寸，下部闊一尺六寸，上部一尺，厚四寸八分，似於刻「秦山石敢當」之時，取去後面，使作扁平式者。然與前之巨石無異。

調查畢，再乘馬車，急由原道馳回。途中略觀三義廟，又調查滿洲人之古風房屋倉庫等。倉庫爲草屋，最古之式也。又遊鳳城市街。午後六時回旅館，乘由安東來之火車，七日午前六時至奉天。下午，佐藤中山兩氏來迎，復乘午後八時餘火車至海城驛。

## 第二十一章 析木城附近之探查

海城爲余舊遊之地。先與同伴乘馬車觀覽市街。此城係明代建築，尙能見當時大磚。市街在城內。城外亦有市街。人口城內一萬二千，城外一萬三千。城內只孔子廟附近露出岩石，作邱狀。城內有知縣衙門，有學堂，市街異常繁盛。余上城壁一行，又遊公園。

海城內城壁之下部，用明朝以前之碑石及臺石（皆綠泥片岩）砌成，最堪注目。余於中日戰爭時，在此處發見刻有狩獅圖樣之臺石，此乃波斯薩山朝式也。余當時於太陽雜誌中發表遼東半島一文，詳記其事。鞍山之畫像石，亦類此。

是夜投宿於海城驛之日本旅館。

十月八日，余往析木城附近調查多爾門，同人乘馬車兩輛，於午前七時，由海城出發。此行有海城華商會長賈廣學同行。出城門至沙河之岸，沙河河身淺，河底有沙土之河也。以原木數根作橋，牛馬與車，則涉河水，至沙河前岸。因前日降雨，道路泥濘，車馬不易行走。余之馬車，轉輾良久，始能前進。十五華里至英城子，此處爲高句麗時代之古城。余在此探得古瓦土器等。據島崎氏與滿洲歷史地理通之島田好氏云，此地名安市城云。自此通過沙城店，碑樓屯，楊家店等，有一小嶺。此邊爲燒

陶器之處，土中常見其跡。下嶺卽有燒陶器之人家。奉天宮殿廟宇之瓦，亦在此處燒者。自此前進，午後一時頃，到析木城。

析木城在沙河河畔，周圍皆山，位置當岫巖與海城之往來大道。（此處亦余曾遊之地）市街爲直條形，入口一千二百五十人，此處雖爲僻村，以前亦爲相當繁盛之地。街之西側，有號爲鐵塔之古磚塔，其下有寺院，古瓦存焉。同人在此處午膳，二時頃復乘馬車往觀多爾門。

先渡沙河，行於前岸邱陵之下，來至距析木城東南八華里，所謂姑嫂石之地，此處有多爾門，乃下車調查之。

此處有二個多爾門，皆花崗岩所作，其一在丘陵之低處，又一個在離此稍遠一邱陵之前端。在低處之多爾門，因欲改做大石臼（被牛馬等所曳）已破壞矣。相傳某石工欲做石臼而破壞之，忽覺頭痛，故中止云。

余測定多爾門之頂板與其壁，其中一枚頂板石，長二丈一尺，闊九尺四寸，厚一尺九寸。又有壁石一枚，長九尺二寸，高五尺五寸，厚一尺六寸。此多爾門若完全存在，當必甚大。又有一個，其中完全

者僅壁石一枚，由其半腰剖割，恰如窗狀。此多爾門之高，自下至頂板八尺三寸。石壁以四枚組成者，作長方形。位置稍向南北延長。南北方面內部長七尺一寸五分，東西六尺三寸。其下鋪石一枚，以爲基址。自下至頂板裏面高八尺五分。壁厚八寸五分。南方之石壁半已破壞，驟觀之，似作窗形。（窗石高四尺五寸）頂板長二十尺四寸，闊十九尺五寸，石壁之上有出簷，南長六尺三寸，北長四尺八寸，東四尺九寸，西八尺五寸，頂板厚一尺一寸。

多爾門在邱陵之前端，其位置距邱陵最前端二百四十尺，距其左右約四十尺至六十二尺，在此處下望沙河，景色絕佳。

余在以上二個多爾門之旁，探得大石斧及其他石器土器破片等，知此二個多爾門，爲石器時代之物。

此處地名，所以稱姑嫂石者，全自以上二個多爾門之傳說而起。相傳太古此地有姑嫂二人，長者任邱上不下，少者在邱下不上，遂成爲石。今所見之多爾門，卽此二人云。因此傳說，遂成爲地名。

以上二個多爾門，乃余於明治二十八年十月十日由小孤山往析木城時途次發見者。當時爲

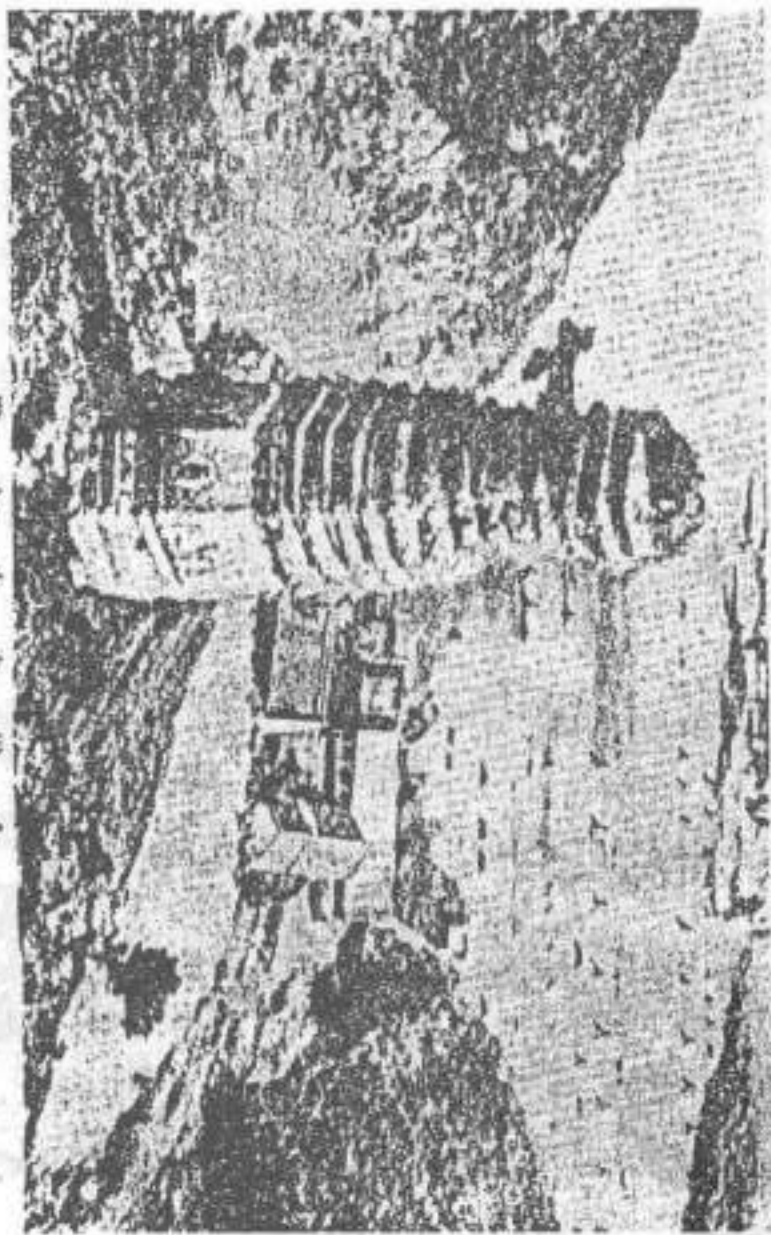
此等調查，費去時間三日，對於此事之記載，曾發表於明治二十九年太陽雜誌第二卷第十二號，題爲遼東半島之石室，而斷言其爲多爾門。今再來此處，觀其狀態，全與前同，一無變化。

析木城多爾門之形式，與在朝鮮者完全相似，時代亦同。故滿洲朝鮮多爾門之有連續也明甚。朝鮮之多爾門，可分爲南北二部：在析木城者屬北部，朝鮮南部之形式作碁盤形，在全羅南道及其諸島（珍島、莞島、南海島等）者屬之。北部之形式爲桌形，在冬道以北者屬之。滿洲全爲桌形，故屬北式。

多爾門調查已畢，再由原道渡沙河，午後十五分回析木城，今夜同人宿於日本人藍原氏家。九日晨起，在沙河畔洗而觀市街中之鐵塔，自此出析木城，乘馬車渡沙河，至北方七華里之金塔子，山腹有碑塔，其下有寺院，寺院與塔，皆明代之物也。余觀碑文始知之。自析木城至此，見三碑塔，在析木城者爲鐵塔，此處爲金塔，其他尚有銀塔。此等三塔，余曾於明治二十八年調查之。當時曾載入太陽雜誌。該塔刻有天人舞樂，余曾拾其碎塊一枚持回，今見其缺處之殘跡，恰如他鄉遇故知也。金塔中有佛菩薩天人與金剛力士之像，異常壯大，恐在全滿洲中爲第一大塔。其年代當在唐

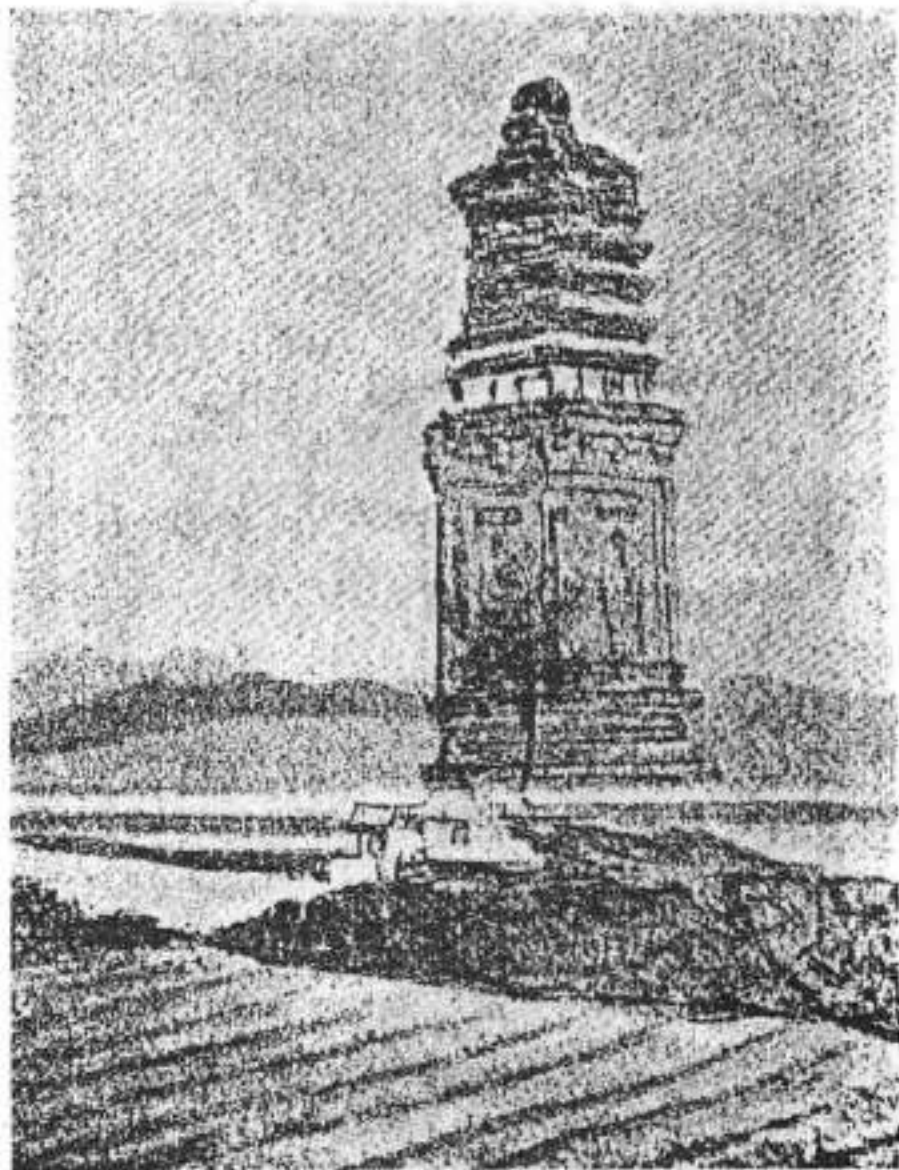


或遼之初期。位置在邱陵之上，其下爲沙河，景色絕佳。此處又建此塔，真如一幅美麗圖畫。



第二十一章 析木城附近之探査





析木城之鐵塔

下金塔子之邱陵，又渡沙河，沿河畔而行，越石門嶺，午後三時頃回海城，乘三時四十餘分特別快車出發，八時五十分安抵大連，投宿大和旅館。

在大連二日，整理筆記及其他工作。

## 第二十二章 普蘭店附近之探查

今日欲探普蘭店附近之多爾門，晨由旅館出，與島崎氏到停車場，等候午前八時由大連出發之火車。真山氏至站相送。原約歷史地理學家島田好氏同行，不知何故不來，不獲已與島崎氏由此處火車到普蘭店驛。余等下車，直往關東廳普蘭店民政支署，支署長藤原鐵太郎君，與支署員秋吉勸三君出迎，得聞其管域內之狀況。

與支署之樓相近之邱陵上有古墳，余與秋吉氏同往觀之，邱上遠觀其狀頗大，及調查之，下爲岩石，其上墳土不多，此墳土之中，有石器與磚之破片，似近時有人發掘者。其形式如朝鮮圖們江畔

會寧附近之所謂皇帝塚云。此殆高句麗渤海時代之古墳也。自此處稍下，其處稍為平坦，此處有組合石棺之跡，又附近發見一漢碑，由此等考之，此又知一小邱陵為漢墓。余又在此處發見石器一個。據秋吉氏言，曾由此邱陵拾得石器云。故此處又為石器時代之遺跡地。



門爾多之石燒站（下） 門爾多之店藥善（上）

余等先歸支署午饋，烏田氏亦自大連來，余等三人由秋吉氏引導向多爾門所在地而行，午後一時乘汽車出發，近頃由關東廳在田中開設大道，道傍植柳，汽車行於其間，胸襟爲之一快。行五里半到石棚子，此間一帶，有土堤式長邱陵，其上有多爾門存在，余與兩氏，由大道登丘陵調查之。

以上延長之丘陵，在此附近，佔最高位置。自此展望附近一帶之地形，瞭如指掌。近頃自大連（金州）至貔子窩開通金福線，望之如在目前。此丘陵乃此處之中心點也。此丘陵上諸處有岩石露出，覆以少許之土，成凸起之形，各處皆如是。

此種小凸起，爲人民居住之地，有適宜之大，故爲石器時代遺跡所在地。余詳爲調查發掘，見其中多包含有土器破片，時於其中得石器，余由此等事實觀之，確知其爲石器時代住居之遺跡。

此凸起之小臺，其周圍利用天然與人爲之石，恰如斯通沙克爾（Stonecircle）而於中央矗立一個巨石。凸起之臺高五尺，作長方形，向東西延長，南北各長一百〇二尺，東西二面一爲五十一尺，一爲六十六尺，中央巨石高五尺八寸，闊處上三尺六寸半，下四尺二寸，厚二尺餘。

此中央之一巨石，卽門希爾（Menhir）石華表之類，亦譯柱石，亦卽斯通沙克爾也。自其周圍

之石之狀態，加以推測，而知其爲門希爾兼取材於斯通沙克爾也。且因在此處發見舊石器破片，而知其亦石器時代之物也。

此種斯通沙克爾，今番始於滿洲發見之，余與島田氏秋吉氏島崎氏非常欣喜，此式之遺跡，在歐洲新石器時代則不足爲奇矣。與去年日本九州豐後別府附近之木綿嶽下盆地（宇佐川之上流）塚原所發見者最相似。

自斯通沙克爾之處前行，見一邱陵，上有多爾門，已破壞。僅存一壁，高出地上七尺六寸，闊七尺二寸。此壁上所架頂板，長十二尺，闊十三尺，厚自一尺至二尺一寸許。其傍又有闊十三尺之頂板石，其後面已破壞。其餘已爲人取盡。此多爾門若完全，當必甚大。余在多爾門之傍發見凹石，與完全石斧及石器破片等。

距以上多爾門不遠，又有一多爾門，雖已破壞，尙能認出其形狀，茲說明之如左：

此多爾門之壁，由四枚組成，位置向正南北，南北較短，東西較長，東西九尺五寸，南北六尺五寸，高自地上至頂板之內五尺，頂板石厚一尺三寸，自外觀之，高六尺三寸，頂板石高十四尺，自壁上出

牆，出簷今尙完全，東面出四尺，北面出二尺六寸，壁之組合處已不完全，北石壁之角與西相接，西角出五寸餘。

此多爾門完全時，有石壁四枚，其上置一大頂板石。余在此處亦發見石器與土器破片。此處多爾門，又確知其爲石器時代之遺跡。

多爾門之附近，有一小廟，其臺石石壁等，乃用多爾門之石料所造者，由此等考之，前此邱陵一帶，多爾門當必甚多。

以上二個多爾門（其他爲余以前所發見之多爾門亦然）殆與門希爾爲同一時代之物，大體有多爾門之處，亦有門希爾也。

此處邱陵較其他位置爲高，遠望頗便。古代用爲民衆居住地，爲最適宜。當時四周森林甚多，不似現在爲無樹木之地。（包含遺物之土壤帶黑色）故此處有多爾門與門希爾也。

此處多爾門與門希爾與在柞木城、鳳凰城附近者相同，可知有史以前之石器時代，滿洲已行巨石文化矣。



此地一帶，凡多爾門存在之處，其地名謂之石棚子，石棚子名稱，實自多爾門形狀得來。蓋中國人在其旁居住者，咸呼多爾門爲石棚，與歐羅巴名桌者同意，多爾門乃克爾特語耳。在滿洲若欲探查多爾門，卽問石棚可也。

查調既畢，又下丘陵，由原道更乘馬車前進，行三里許，至一小村，名望海嶼城。

此處近海岸露出城垣狀之自然岩石，蓋自古已利用作城壁矣。此處於露出之岩石上，又積石以成石城。然此處亦有磚等混在其中，似在昔亦有磚城時代。要之此處自高句麗至遼金元明等朝，均曾使用之。此附近地有明代防倭寇之碑文，故知此處卽明代防備倭寇之地也。

此城址原爲石器時代之遺跡，此處有石斧石刀石鏃石製短劍及土器破片等。可知此處自有史以前至歷史時代均用爲要地。余於明治二十八年由大孤山方面沿海岸通過此處赴金州時，發見此古城而調查之。今復見此城，有忽逢故交之感，當時石壁，今仍存在。

未幾夕陽西下，黑闇之幕遂閉，余急乘馬車由原路到普蘭店，本日行程往復十五日里，余與田島崎兩氏乘大連特別快車，由此出發，民政支署長與秋吉氏到站相送，回至大連，投宿於大和旅



館。

## 第二十三章 由大連至東京

十月十三日在大連，書寫日記，整理調查書，訪問故舊，購買書籍。

余於八月二十日在滿洲上陸，至今僅六十二日，在此短期間第七次調查完全告竣，此次極力利用火車汽車馬車等，故時間全無空費，而成此次極良之調查。

此次調查之目的，在繼續以前未竟之手續，限於考古學與滿洲土俗學二事，幸達充分之目的，余所極喜。

十四日乘哈爾濱丸啓行，午前十時出大連，滿鐵鐵道部長宇佐美及真山孝治島崎役治石田吟秋橋詰定喜河野惠諸氏及其他各人前來相送。

船開之後，天氣清明，爲航行最良時期，余浴身後，靜坐讀書，樂可知矣。

十五日在海上繼續讀書。

十六日午前七時船抵門司港，余曾在下關上陸一次，往龜山神社與亦間神社，復回船，船於正午出發，十七日七時到神戶港上陸，自三宮驛乘車到京都，投荒井氏處，自此日有市原弘中氏引導，由金關寺遊覽北野一帶，是夜仍投宿荒井氏處。

十八日乘午前十時餘火車出發，午後八時二十七分到東京驛，柳原氏及其母中島夫人、淺川女士等與國學院大學生各人及余妻等來迎，於是第七次滿蒙調查旅行告竣。

## 第二十四章 滿蒙民族及狀態

### 一 現今之滿蒙民族

余是次調查係第七次，此調查之順序，已記於前章，此等調查得如何結果，茲概括而記之如左：余此次調查，專由歷史考古學上觀察，故在各處工作，完全注意於此，因而本書之記事，強半爲

此等事項，余於此概括記載以前，先在現今滿洲人類學方面，下一觀察，以便後方所記事項之參考。現今滿洲，由人類學上言之，乃完全與中國山東省聯絡者，今日居住滿洲者，非以前居住之民族，乃近代由山東省移來之漢族也。前住此處之土著民，今往何處，已不明瞭。由此等狀態觀之，今日之滿洲，爲漢族之滿洲，在地圖上塗作與山東省同色可也。不明此事實者，視現今居民，爲自古此處之土著民，則大誤矣。滿洲之觀光團，謂滿洲以前之狀態，即今日居住滿洲之人之狀態者亦誤。

此處在漢族未來之前，係何種民族住此乎？其主人翁即通古斯民族也。因彼等住此極久之故。彼等與居住西北部之蒙古民族，及西南部之漢族等，屢屢衝突，以前朝鮮之各部與滿洲，全爲同一民族之居住地；即通古斯民族之根本地也。前肅慎、穢貊、扶餘、高句麗、靺鞨、渤海、女真（金）等，及近頃存在之滿洲人，均屬通古斯民族。

滿洲雖爲通古斯民族原住地，但自蒙古民族之遼（契丹）侵入，乃受其支配。又漢族中之燕人與漢人等，領有此地，設置郡縣，亦成爲根本地。然長時間之主人翁，無論如何，皆爲以上之通古斯民族。

通古斯民族，在政治史文化史方面大放光輝者，為高句麗、渤海、金及滿洲人勃興之時。此等時代，乃彼等最足誇耀之時代也。

茲先敘滿洲人物興時之狀態。彼等自宋末以至明初，在今日滿洲鐵道線之東北部，造成根據地。此等地方，為松花江長白山以南之土地。女真各部割居其處，而能一一統一之者，乃滿洲人之祖先也。故滿洲人遂在此建成一大舞臺。於是自北而南，又在奉天之東，渾河上流之興京，造成中心地。在此根本地，以較長的時間，養成其潛勢力。當時彼等之武力，在於多馬、跨馬張弓而放箭，異常嫻熟。加以其地為森林地帶，有材木，有藥草，尤以人參為彼之富源。又產貂、狐、貉、獺等貴重之獸，其毛皮價值極昂，常以此等物資，與漢族貿易，獲利頗厚。彼等武力與富力相合，遂造成不可輕侮之機運。自明太祖統一中國後，極力在南滿鐵道線以西一帶，扶植勢力。故南滿洲為明人佔用。後漸次向北，至鐵嶺開原附近。此處因滿洲人南下與漢族北進，而相衝突，乃早晚所必有之事。不過遇機勃發之在何時，在先不可預必耳。其時漢族與滿人之境界，設有長柵，禁止互相侵犯。貿易時置有一定場所。然至滿洲太祖，則以受漢人侮辱為名，出兵渾河流域，攻移住滿洲之明人，而開始戰鬪。先是明人在薩爾

游城設防，忽爲所敗。自此滿人得勢，而至今日之奉天遼陽，征服明人。未幾卽到山海關。後又得北京。明廷傾覆，遂組織滿洲朝廷。然中國土地廣大，治理需人，若以征服之明人，派遣於中國各省，異常危險；不得不以同民族任之。加之滿廷領土，較明尤大，南及福建雲南等，西及甘肅新疆，土地愈廣，統治愈覺困難，於是極力招集同族，以治中國人民。招集之時，不論何人，皆可入選；仍患不足，又遠及於松花江黑龍江嫩江方面民族，使入中國內地。滿廷又以滿洲人組織八旗兵，於是滿人殆完全入於八旗之中。

因此關係，滿洲人故鄉之地，殆成無人之地。不數年間，雜草叢生，樹木繁盛，而成森林地帶。滿洲朝廷以爲此等土地，寧可任其荒廢，不可令漢族移入。蓋滿洲人以此土地爲其祖先之土，神聖不可侵犯之地，乃稱此處爲禁地，或封地，不許漢族前進一步。然眼光銳敏之山東漢族，已於不知不覺之中，竊入此禁地，採人參，獵毛皮，伐材木，又燒森林地之一部分，建築小屋，從事農業。北京滿洲朝廷，初尙不知，及移住開墾者日多，異常驚恐，雖欲悉行逐出，而移住民之勢已大，無可如何，不得已解放禁地，或限定某地，許其移住開墾。此令既下，山東移民，固不待言；山西人亦陸續移來；於是滿洲遂變爲

漢族土地矣。而先來之移住民，遂成土著民之狀態。

如是者，漢族由鐵嶺、開原及其以北，與鐵道線以東，滔滔流入。今日調查漢族之移住史，乃甚有興味之事也。移住者有先後，先入為主之土著民益多。今日日本人多以此第二移住者之漢族，目爲土著民，雖非無理；但由人類學上言之，則不可不敘明以上之關係。

漢族之勢力，不僅侵入滿洲也；又侵入住其西部之蒙古民族土地。最初極東蒙古某王，曾招漢族前往，開墾不毛之土地，給山東農民以土地，使從事農業。由經濟上觀之，北方原來爲荒涼之地，爲聊慰寂寞之計，故招人民，亦未可知。然因此漸漸增多，及至中華民國移民益入滿洲，現今已成無可如何之狀態矣。由此觀之，蒙古亦將變爲漢族之土地，何時成爲高粱粟豆等田地，不過遲早問題耳。又鐵道之敷設，亦有以促之。關於此點，由歷史民族上熟爲考察其事情之變化，殊足可驚。在人類學方面，觀滿洲之人，不可不知是等事實也。近來歐美之人，盛行研究苦力之移住及其繁殖問題，其著書已盛行於世。中國苦力，山東省最多，山東省與移住者間，大須研究。移住滿洲之漢人，即山東人也。欲研究之，不可不知山東省移住者之狀態。移住滿洲之漢人，有來已甚久者，有近頃始來者。今之當



裕者，乃早來者也。彼等原係貧乏家族，今因勤勉之故，為大地主有之，大富裕者亦有之。彼等之勤勉力，令人欣佩。最初彼等來時，大概賣去房屋與田地，或如乞丐之狀，乘小船至滿洲，或耕地，或燒去森林地帶，蒔種以從事農耕。彼等常云，狼與熊等，時時出沒於小屋附近，以驚恐彼等云。是乃開拓史中可資參考者也。

近時中國政府獎勵民衆移住，於是山東省來者，絡繹不絕。然良好之地，已被最初移住者所得，今日不得不入於內地。余是次調查時，在鳳凰城，有與鄉村移住民之談話，可供參考。

其地與海城間，有岫岩要道，此不過鄉僻小道。當鐵道未成時，乃大道也。余在此處遇山東移住民，彼等買得日用之物，不乘車，徒步通過此道。其中有夫婦二人，同一女（十五六歲左右）一男（十二三歲左右），着破衣，肩挑背負，踉蹌徒步而行，其婦疲乏尤甚。此家族四人，全係貧民，在故鄉賣去一切以為旅費，而來至此處者。彼等頻頻視我，頗現驚異之色。據彼等云，徒步數日，行於鴨綠江上流帽兒山附近，賴居於其處之友人力，得在其地業農。昔時漢族只移住滿洲，今日一家族，不得不往北邊或蒙古方面矣。今日之移住者，如何困難，亦可想見。南方良好方面，已為前移住者佔領。彼等所



得工資，僅足沐浴，然一度住於其地，由友人招待，得有鋤鋤，建小屋而住，從事農業，則不久即成一農家。數年後雖不能富裕，亦可不困於相當生活矣。此乃漢族經濟上最優美之點也。十二三歲之小孩，若來帽兒山，將來即為相當之成功者。

何故山東省移住民，慣於如是生活乎？亦大堪研究之問題也。按山東土地，雖云山少而平地多，但村落中人口甚衆，農作地之中，村落與墓地佔四分之一。蓋中國人不喜火葬，均築土饅頭之塚；漢族又極崇拜祖先，不許壞墓，故墓地日增。若欲整理荒地，竟無法可以整理。人口既多，村落自多，繁殖力日益加強，當然發生人口問題，與生活問題，於是不得已向他方移住。余調查鳳凰城時，引導者係青州府安邱縣西江家溝人。數年前由山東省來者。據此人之語，知山東人生活異常困難，同人皆嘆人口過剩而無耕地云。據言，該縣西江家溝附近之狀態如下：該地附近之村落，普通在二百戶左右，相距不足一里，則有七百戶之村落。相距四里左右，則僅有四十戶；又行四里，又有四百戶之村落。繼續往東，有六十戶之村落。又其南方四里弱，有二千戶之村落。又稍南七八里，有二百戶之村落。此種村落又稍南七八里，有二百戶之村落。此種村落頗多，戶數人口亦多，故人口過剩，欲耕作而無餘地。

因而不得不移住他方。此雖僅青州附近之語，其實山東全省皆然。無論如何，不能居住，故向滿洲移住。此華工問題，所以發生也。

由此觀之，由山東省研究滿蒙問題，亦饒有興味也。

## 二 呼倫貝爾民族

滿洲又有應注意者，爲呼倫貝爾政廳。東至興安嶺，西至滿洲里附近，南接外蒙古之喀爾喀河。該政廳由人類學上觀之，極饒興趣。屬於該廳管下之民族，有達呼爾人，索倫人，鄂倫春人，巴爾虎人，及移住此處之布里雅特，蒙古，厄魯特，蒙古等。要之該政廳當舊俄羅斯帝政時代之末期，由俄羅斯人煽動，及彼等民族之自奮，公然脫離中國政府羈絆而獨立。由彼等民族，建一種國，卽此政廳也。最初由彼等反對中國，自執政權，竟能發行紙幣。及中華民國成立，中國勢力又盛，俄羅斯政府又倒，於是此政廳之勢力日替，今日殆受黑龍江省支配矣。雖然，彼等集團依然存在。今日在政治上之特色，雖不如前，然在人類學上，仍有充分價值。今日東亞之北滿洲，有一種特別民族集團之國存在，不可謂非異事也。

政廳存在之地點，在滿洲蒙古西伯利亞之三角地點，由人文地理學上觀之，爲最有趣之現象。由此政廳所有之民族觀察之，在人類學上，頗難研究。即如達呼爾人，乃以蒙古人爲主，而雜以通古斯民族之血者。由來達呼爾人爲契丹之遺民。組織遼朝者，即彼等也。達呼爾人爲契丹遺民，滿洲人已知之。乾隆帝以後之「三史語解」云，遼爲達呼爾，因其官語用達呼爾語也。是說余認爲適當。原來達呼爾在東北方民族中，文化早開。不僅造成遼朝，及其滅亡，仍提攜金朝之文化事業。又仕於成吉思汗之元。彼等雖被金滅，其殘民又奔走西方，造成後遼。歷史本循環者，故今日又立呼倫貝爾政廳，以執政權。蓋彼等文化歷史上已甚古也。滿洲之人類學上歷史學上第一當研究者，爲達呼爾人。

第二索倫人。住居於同政廳管地之下。其人種的位置，以通古斯民族爲主，而雜以蒙古民族之血者。彼等受其附近巴爾虎人之壓迫，其風俗習慣，亦受彼等感化。然其性質朴，不信喇嘛教，而信固有之薩滿教。今日僅能完成部落。哥薩克人侵入北滿時，効力滿洲朝廷者，即此索倫人也。索倫人古來以悍勇著名，康熙帝時尼布楚條約，清國得勝，皆此與索倫人之活動使然。索倫人在清朝曾編入

八旗。大正九年，余調查海拉爾河之索倫人部落，其性質極剛直，仍存古風。

第三鄂倫春人，居興安嶺之中，純然通古斯民族也。鄂倫春之士俗，以馴鹿爲家畜，逐水草而居，早歸服清朝。於興安嶺中作部落生活，最質朴溫和之民族也。後黑龍江省設將軍，蒙古滿洲西伯利亞三角地點之海拉爾，又設滿洲官吏，於是南方之漢族，陸續移住此處，或嫩江之畔，忽與鄂倫春人衝突。彼等之水草地點，逐漸失去，生活上乃受壓迫，馴鹿又漸少，乃代之以馬。鄂倫春人既以馬爲家畜，於是與漢族間，常以馬爲中心而行掠奪。兩民族乃成仇敵。以上鄂倫春人與今日居住東部西伯利亞黑龍江及烏蘇里河流域等之通古斯民族，爲同一種族。彼等乃越西伯利亞而來滿洲，實非常有興味之事。滿洲鄂倫春之研究，仍無人着手，今日若不調查，將來更無可如何矣。東部西伯利亞通古斯民族，以馴鹿爲家畜，鄂倫春與沿海州山中之民，亦以馴鹿爲家畜，居住樺太北部之人亦同，由此點觀之，殊饒興味。

第四，巴爾虎，爲此政廳管轄內之主要民族也。其分布之地北至海拉爾河，南達外蒙古之哈爾哈河畔。彼等爲純粹之蒙古民族，與內外蒙古同一，然彼等雖與內外蒙古人同族，但自昔卽不屬之。

而尉海拉爾之滿洲官管轄。故彼等不在蒙古遊牧記之內，恰與居於多倫附近之蒙古人，與察哈爾 蒙古人別居者相同。是因以前與滿洲人關係較深，故遂編入蒙古八旗之中。巴爾虎人，性質質朴而強悍，彼等家畜頗多，因此關係，不可與鄂倫春等同日而語。且彼等南進至外蒙古地域，在貝爾湖附近車臣汗部之喀爾喀王與鐵塔柏興等地北部，張營帳居之，因此屢與外蒙古王衝突。巴爾虎人多家畜，故極富厚，有傍若無人之概，不置其他民族於眼內，此即呼倫貝爾政廳最基礎之民族，最應注意者。余曾在其部落中調查二次，對外國人頗多無禮舉動，性質上頗可非議，然異常勇敢而爽直，彼等若信用其人，則一見如故。余信將來此等巴爾虎人，必有成功之一日。

第五布里雅特人，即住於西伯利亞貝加爾湖東西及敖嫩河畔之蒙古民族也。彼等雖居西伯利亞，實與內外蒙古人為同一民族。及俄羅斯人東進，滿洲朝廷西進而相衝突，各佔領土時，外蒙古隸屬於清，其北之布里雅特，則隸屬於俄羅斯。由政治上言之，雖有區別；由人類學上言之，則同一色采。今日敖嫩河雖屬俄羅斯，實與外蒙古接續，成吉思汗時，蒙古人之活躍也，實在此敖嫩河畔。住在此處之布里雅特人，有私逃而投入呼倫貝爾政廳者，然其人數，較他族為少。

第六厄魯特蒙古人。在內外蒙古以外之西部，所謂喀爾馬克蒙古也。彼等之在此處，一如布里雅特由其地逃出者，其人數亦少。

該政廳所有之民族如上，若由人類學方面分類，則爲通古斯人與蒙古人之集團也。此民族之自決團，在興安嶺之西，滿洲里之東，黑龍江之南，滿西蒙三角地點。由其地點思之，頗有興味。由政治上學術上觀之，亦最堪注意。況是等民族爲學問上尙爲研究未熟之民族，更饒興味。

呼倫貝爾政廳，實成自此等民族。由其言語方面論，雖同爲蒙古語通古斯語之民族，然用其言語交談，則甚困難。在此處有不得不用交際語之概。文書本用中國文字，然彼等爲反對漢族而立之政廳，故彼等諸民族間之公式言語，用滿洲文字。滿洲語在滿洲已絕滅，滿洲人已不能用其言語會話矣。況文字乎？乃此處竟用已死之滿洲語，豈非奇事。余最初於滿洲里部外，訪該政廳派出所，其入口及壁上等處，多書滿洲語。余初欲疑爲蒙古文字，讀之乃非常駭異，知其爲滿洲文字。詢之派出所員，據云我政廳皆用滿洲文字云。在海拉爾政廳所見亦同。要之彼等各民族中之滿洲語及滿洲文字之位置，與歐羅巴之法蘭西語位置相同。滿洲文字，今雖已死，然在呼倫貝爾政廳則仍生也。滿洲



朝廷初期之思想，在此處保存，頗饒興味。

余於大正九年，訪問海參崴東洋學院時，作種種調查。最有興味者，爲此處生徒之高等語學校教授法，其學科中有中國語，日本語，朝鮮語，蒙古語，滿洲語等，極東語。而學之之生徒均幼年男女。是等學科中，學滿洲語之青年少女，亦有相當人數。余甚不明何故仍學已死無用之滿洲語，繼知呼倫貝爾政廳用之，故爲必要也。此處勤務之人員，概用滿洲語，滿洲文字也。俄羅斯政府，如何注意於此些細之點，可想而知。此乃大可供我等參考者也。

### 三 滿洲人狀態

前記之滿洲人，今在滿洲狀態如何乎？南滿殆變爲漢人居住地，不見彼等蹤跡。在奉天以北，吉林省，黑龍江省，仍能見之。在北滿仍有彼等之村落房屋。此等人亦非最初之土著民，乃清朝派遣爲八旗駐防者之子孫。彼等言語，雖已滅亡，而用漢語，然其固有之房屋衣服之形狀等，依然存在。彼等房屋與漢族大不相同，今略一言之。屋頂蓋以草，屋頂之上置千木，將於正面入口之處塗之。房屋周圍繞以木柵，此種古風，今仍可見。而正面之入口，作門如日本之鳥居式。亦有歷時既久，木柵已壞，惟



鳥居之門尙存者，此種景象，在北滿屢見之。此等與日本神社之鳥居及本殿或有關係，觀其草屋上之千木，與繞屋之柵，鳥居之門，令人想及伊勢神宮之建築焉。又滿洲古風之房，入門之處於正面立有神杆，乃宗教上之信仰也。自此觀鳳凰城僻村之滿洲人村落，某家設高倉，屋頂覆草，置千木於頂，地板甚高，此之謂校倉式。此爲彼等更古舊之土俗。（參照鳳凰城）

此外婦人之頭髮與衣服及大足之狀態，濃塗胭脂之風俗，皆彼等所固有者。又屋內天花板上，吊有搖籃，放小孩其中而眠，亦非漢族風尚也。該搖籃以薄曲木片造之，表面塗以紅色，其上描金畫有弓矢等。搖籃上所以描弓矢者，蓋欲小孩成人後，善用弓矢也。此乃滿洲人古來尚武之遺風，後來雖漸廢棄，而古滿洲以此爲教訓的儀式，尙可知也。滿洲人之宗教，以前爲薩滿教，其風今仍存在，如前記之神杆卽是也。又人死後，於其處豎長竿，竿之尖端，挂紙片一束，久則積塵焉。蓋示人爲喪家，且便於持咒念經也。此外住於東北方山中者，則行薩滿儀式，擊大鼓以祈禱。

滿洲人今雖漢化，不復有昔日之勢力，然住滿洲北部者尙多，研究上最爲適宜。

滿洲人在渾河流域甚多，滿洲人之中心地爲奉天，其上流地方有興京，此處一名永陵，有滿洲

人祖先墳墓。此墓中有太祖太宗以前數墓，爲質素之土墳，有一束紙片，挂於墓地。此爲滿洲之發祥地，其祖先墳墓所在，周圍設有美麗之殿堂。清季於春秋之際，在此處舉行祭禮。故其附近有滿洲人居住，其中有愛新覺羅之裔在焉。

滿洲人之文化，與漢族之文化如何關係，亦有良好之材料存焉，卽前記之墓是也。相傳此爲彼等古墓之形，後太祖之墓設於奉天，太宗之墓亦設於奉天。太祖之墓卽東陵，太宗之墓卽北陵也。觀東陵之墓形，較永陵之墓稍有中國化，太宗之墓益中國化矣。是等事實，滿洲人如何中國化，由歷史上觀之，實爲良好材料。

要之彼等爲第二入來者，今尙居住彼方。欲知滿洲者，宜對此滿洲人加以注意。余對於滿洲人研究，頗有興味。測定彼等身體，察其結果，已發表於東京帝國大學理學部紀要題爲滿洲人之體質，其論文歐美學者多引用之。

滿洲又有須注意者，爲哥利特人。彼等今日仍居松花江流域之三姓附近，已中國化矣。以前哥利特多住此流域，後爲移住之漢族驅逐，今僅三姓附近有之。元來哥利特爲通古斯民族，彼等同族

亦存在於黑龍江流域烏蘇里河流域。在黑龍江者，仍保有固有之土俗。在松花江以上哥利特之殘存者，卽以前之韃靼也。在歷史上亦甚緊要，彼等至今日，已在可憐狀態中矣。

哥利特人自昔居住之地，爲自松花江流域至黑龍江烏蘇里一帶。由體質言語風俗上言之，似與滿洲人同族，蓋出自同祖也。故欲知滿洲人之事者，又不可不注意哥利特之事。

#### 四 東蒙古狀態

茲又有當記者爲東蒙古。蓋由某意義以論滿洲，今日已加入蒙古之一部，卽長春昌圖法庫門康平等之地，原爲蒙古地也。繼因漢族之侵入，蒙古王招民之結果，滿洲土地，漸變爲漢族之勢力地。南方之朝陽亦然。則欲知滿洲之事者，又不可不知蒙古之事。茲稍記之於左：

蒙古民族，可分爲三，一喀爾木克，一布里雅特也。喀爾木克及布里雅特，居住於極遠之地，與滿洲無直接關係，暫置不論。茲僅就內外蒙古記之。外蒙古距離亦稍遠，而最有關係者，爲內蒙古。茲故對於內蒙古事實記載稍詳。

內蒙古自中華民國成立後，漢族已在各處設縣，但當未設縣以前，則專爲蒙古人自身組織之

盟。盟有六，即（一）哲里木盟（二）卓索圖盟（三）昭烏達盟（四）錫林郭勒盟（五）烏魯  
 察布盟（六）伊克昭盟是也。

此等盟中有各旗，今將此等之盟與旗之關係錄之如左：

			( 2 )		( 1 )				
┌───┐			┌──┐		┌───┐				
巴林	奈曼	敖漢	喀喇沁	土默特	科爾沁	札賚特	郭爾羅斯	杜爾伯特	
2	1	1	8	2	6	1	2	1	

		(4)					(8)																
茂明安	1	四子部落	1	阿巴哈納爾	2	阿巴喀	2	蘇尼特	2	浩齊特	2	烏珠穆沁	2	喀爾喀左翼	1	克什克騰	1	翁牛特	2	阿魯科爾沁	1	札嚕特	2



(5) 烏喇特 8

喀爾喀右翼 1

(6) 鄂爾多斯 6

以上各盟中，日本稱爲勢力範圍之蒙古，卽一二三三盟也。其中哲里木盟最近滿洲，早有漢人移住及招民等關係，已中國化矣。近因洮南至通遼鐵道線設後，益受漢族之影響，其勢今已及於昭烏達盟地方。又卓索圖盟，自古已中國化矣。

因有以上狀態，在接近滿洲之蒙古中，欲見純粹蒙古之風俗習慣，非常困難。若欲觀彼等古風，不得不往第二盟之阿魯科爾沁及其西部第四盟之烏珠穆沁等。

滿洲附近之蒙古人，以前依幕帳作牧畜生活之風全絕。今已達於住屋而從事農業之城矣。而是等地方時有漢族侵入甚衆，將來此地必爲漢族化之土地矣。此等事乃爲政者及學者最應注意者也。

最後必一言者，卽滿洲與蒙古之境界。就此境界以求人類學上區別非常困難。然謂南滿鐵道

線爲稍沿其境界引成之線亦可。卽此線以西，爲蒙古地帶也。以前其東部亦爲蒙古地帶，例如今日長春之土地，卽第一盟之郭爾羅斯之地也。故其境界欲由人類學上區別，則立於困難位置。又由政治上言之，亦非常混雜。蓋蒙古民族，由歷史言之，乃東胡也，如匈奴，鮮卑，烏丸，奚，契丹，（遼）元等種族，皆與此蒙古人有關係者也。此等民族雄飛活動之地，卽蒙古也。此等民族以前有相當之文化，以之與東方之肅慎，穢貊及其下之通古斯民族對照，頗饒興味。且彼等古來亦曾互相接觸而衝突。故欲知滿洲之事，又不可不知蒙古之事。滿蒙並稱，實有意義存於其中也。

## 第二十五章 多爾門與門希爾

此下總括是次考古學的調查而記之，而先自巨石遺跡始。

滿洲有史以前石器時代之遺跡，余已於三十年前有所研究；曾於東京帝國大學理學部記要中，發表南滿洲石器時代遺跡一文（法文）又於有史以前之日本中亦略記之。故今對於石器時



代之遺跡遺物，無庸再記；茲所欲記者，惟巨石遺跡（Megalithic monuments）耳。

所謂巨石遺跡者，卽古代民族所遺種種巨石建築物也。歐羅巴於新石器時代，亦曾盛行此等巨石建築物。如多爾門、門希爾、斯通沙克爾、斯通亨基（Stonehenge）、丟密拉斯（Tumulus）等是。

此巨石遺跡中之多爾門，余於明治二十八年曾在滿洲發見之。其時自南滿洲海城往岫巖途中，在析木城附近，沙河河畔之姑嫂石，發見二個。當時異常珍重，因在滿洲發見之多爾門，此爲最初也。余此次欲就多爾門有所研究，乃就明治二十八年所發見之析木城附近之多爾門，再行調查。此二個多爾門，與前見時略無變化；別由其旁，發見石器土器等。其地在沙河邱陵之上，爲當時民族生活上最良之地，此處之有多爾門，固其宜也。該多爾門之下有墳墓，是處有如是之大建築物存留，殆當時酋長之墳墓也。

此種多爾門，在金州之北普蘭店附近石棚子，亦有二個。其構造與析木城附近者同。由其處亦發見石器土器。此等多爾門，在該地較高之邱陵上。今日只有二個，昔時當不止此。附近有廟，其石材卽用多爾門之石材。此附近之地形，因爲多爾門存在之處，成更高而長之邱陵。登臨四望，周圍一帶

甚低，附近一目了然。謂爲古代最良位置，誰曰不宜。多爾門駢列於此等高處，乃斯學上最應注意者也。

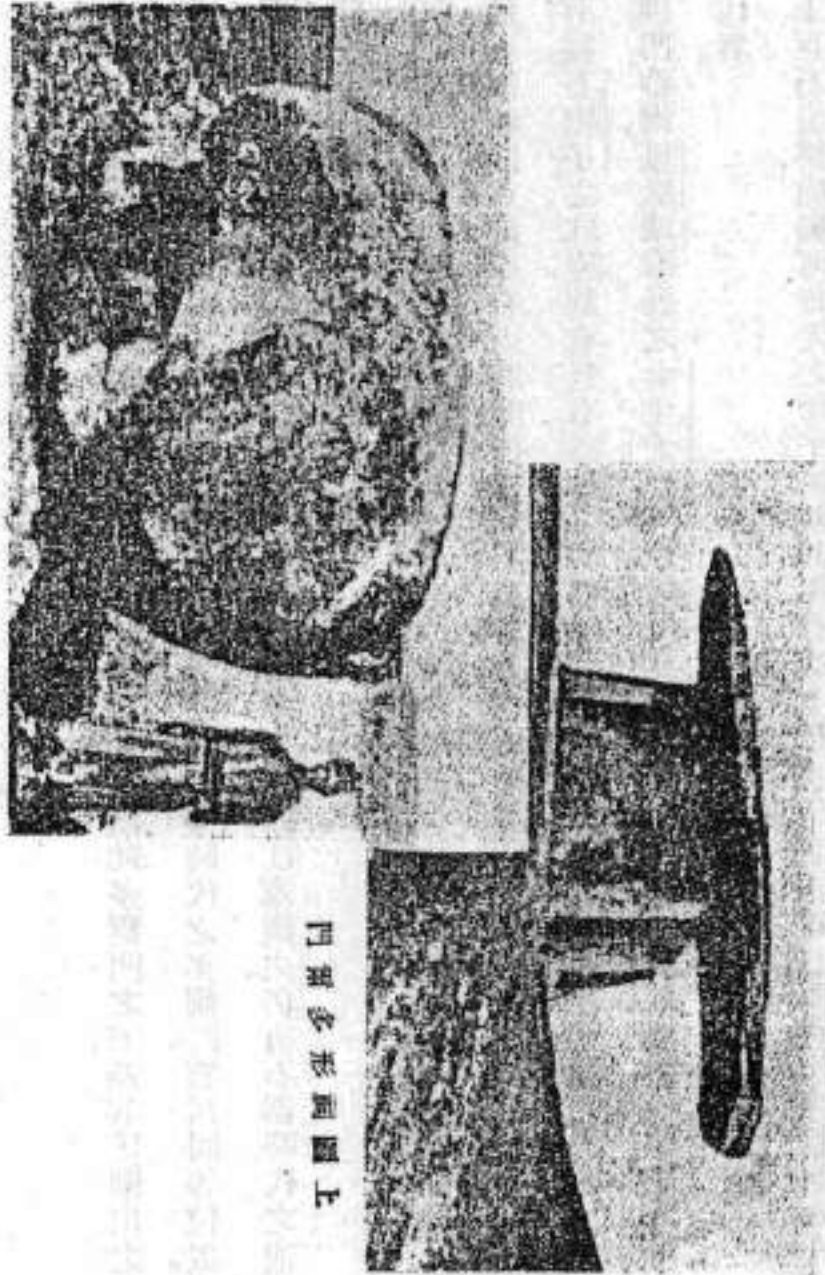
以上多爾門，與前記析木城附近之多爾門，同用作墳墓者。由此多爾門之下，及其傍掘出之石器，正屬石器時代之物。此等滿洲之多爾門，與歐羅巴新石器時代之多爾門，實居同等位置。

在普蘭店石棚子之邱陵上，詳細觀察，各處有小高之突起處。注意觀之，仍有石器時代之遺跡。余在此邱陵上，發見一個門希爾。

所謂門希爾者，乃直立之一根細長巨石也。有門希爾處，地盤作小突起形。其周圍每利用天然之岩石，造成斯通沙克爾。亦有由別處持來岩石，置於其周圍，而於中央立一岩石者。此等發見，余以爲異常有益。石棚子之邱陵，爲有巨石遺跡之所，即滿洲有巨石文化之處，乃最緊要之地也。

此種門希爾，鳳凰城附近之十主子亦其類。係豎立一長巨石，由該石附近，掘出石器，可知爲同時代者。

以上石遺跡，究屬何時代之物乎？試觀其與石器，石器同存，則其爲石器時代之物明矣。今日



圖下 門爾多形盤

圖上 門爾多形

150

有此等巨石遺跡之地，北方以析木城附近爲其最北之處，再北則不聞有發見者矣。

對於巨石遺跡，有應注意者，卽朝鮮亦有許多多爾門也。今日朝鮮所存多爾門，實異常之多。自全羅南道慶尙南道，巨於朝鮮陸地一帶，其最盛之處，爲平安南道與黃海道。朝鮮之多爾門，亦屬石器時代之物。是等多爾門，由其形式觀之，可分爲二種：一卽朝鮮南部之多爾門，一卽北部之多爾門。南部多爾門，構造最簡單，用頂板一枚，以四本或三本稍細長之石，由脚部支持之，余稱之爲蒜盤形多爾門。北部多爾門，形式與此不同，稍爲複雜，以四枚板石相合，其上載一枚大石，因其形似祠，故名之爲祠形多爾門。全羅南道慶尙南北道等之多爾門，皆祠形多爾門也。

今觀滿洲之多爾門，其形式明爲祠形，其形狀構造，與朝鮮較，不見有不同處。況其土地連接滿洲沿岸，兩者互有關係明矣。而兩者時代，均屬石器時代。

綜合以上事實考之，多爾門之分布，朝鮮與南滿洲互有關係，似成自同一民族之手。

其次爲門希爾，門希爾在全羅南道之順天附近。元來門希爾與多爾門在同一場所之事，歐羅巴亦甚顯明。朝鮮順天之例，亦復如是。又余是次在石棚子之多爾門附近，見有門希爾存在，仍與前

同也。

滿洲朝鮮之巨石遺跡，同爲有史以前之物，已無可疑。則此民族與朝鮮民族亦同矣。但何故不存於滿洲北部乎？今後當研究之。又朝鮮在近於鴨綠江圖們江流域，亦無此物，極應注意。

鴨綠江上流，滿洲輯安縣洞溝建有有名之好太王古碑。由其形言之，正門希爾也。此物若欲用爲好太王時代之碑，則不得不稍加人工。此碑之巨石，頗似門希爾。余疑原係門希爾，後代用爲碑者。山東省泰山絕頂，以前有稱爲無字碑之巨石，古來對此議論紛紜，余疑亦係門希爾。

綜合以上事實觀之，滿洲當石器時代，有造巨石遺跡者，有不造巨石遺跡者，是等事，將來亦須研究之。

此巨石遺跡，現今日本九州亦有見之者。別府附近，發見朝鮮蒜盤形之多爾門。又在日向豐後豐前筑前等處，曾發見門希爾。尤以豐後木綿嶽之麓，宇佐川之上流塚原之盆地，有無數門希爾，存於塚上。其周圍設斯通沙克爾，狀與滿洲石棚子之斯通沙克爾極相似。此等物將來亦有比較研究之價值。

此等多爾門，在日本之周圍觀之，實與朝鮮南部碁盤形之多爾門完全相同。又與緬甸阿薩姆地方之多爾門，印度之南部德干半島之多爾門最相似。是等亦可互相比較研究者。

## 第二十六章 滿洲歷史順序

滿洲若依歷史順序觀之，能知至如何程度之古乎？據中國周代之文獻，稱滿洲爲穢貊民族，亦一斷片的記載也。此爲文獻中之最古事實。至以前爲如何民族居住，則完全不知。在文獻方面，已不能追述以上。若由考古學上觀之，尙能知其以前石器時代之狀態。故由今日之學術上觀之，滿洲最古之研究，可自此石器時代始。

以上之穢貊，經過周代，卽爲扶餘高句麗。此乃通古斯民族，早住於滿洲者也。通古斯民族，住於滿洲時，西方漢族始漸侵入，最先來此者爲燕人。

燕國與趙國，在北方爲有名之漢族國。尤以彼等因接近朔北之關係上，與他漢族性質大異。據



司馬遷史記云，有任俠之風，多慷慨悲歌之士，蓋以接觸朔北民族，故氣質粗魯，行爲疏暴也。

彼等在遼西，每以個人而冒危險，往來於東方之遼東，入今日滿洲之地。彼等所以冒危險侵入胡地者，其故安在乎？是因滿洲天然物產豐富，而欲取得其利益也。彼等爲此事，犧牲極大，惟因忍耐心與營利慾，終達於成功之域；不知不識之間，在遼東造成殖民地。是時燕國甚注意於是等殖民地，於是此殖民地，遂爲燕國之公式勢力地帶。在今日之遼陽附近，設立燕國之遼東。自此燕國在滿洲得扶殖一大勢力。是乃漢族在滿洲開始表現政治的色彩之時也。當時燕在滿洲之勢力，以遼陽附近爲中心，而稍張勢力於其南。燕之遼東，更東漸至鴨綠江邊，在今日朝鮮之平安道，設立燕人之朝鮮。當時燕之勢力，大有不可侮之氣概。故研究當時事實者，不得不研究彼等之活動。

當燕在滿洲大張勢力時，更有侵入滿洲之南端者，卽山東省之齊也。齊國雖不如燕趙人之武勇，而因其地土關係上，農業之外，海上航業及漁業等，着着發達。齊國北方，以廟島列島，與滿洲南端旅順之岬角相接，故彼等常掉小舟，由此列島以往來於南滿洲之南端，此其所以移民於南滿洲也。於是齊國亦在滿洲之南端，造成齊國殖民地。滿洲南端與山東之關係，至明代依然如是，此由地理



上之關係而成者。

滿洲北與燕國有關係，南與齊國有關係，土著民族之通古斯族，遂受此二大勢力所打擊。不惟滿洲爲然也，卽朝鮮西部之民族，亦受同一打擊。當時燕國之勢力，自滿洲接於黃海沿岸，直至朝鮮平安道；此爲最得意之時期。彼等又在其本國北方，築造長城，卽燕之長城也。後秦始皇曾增補之；秦之長城，不過燕之長城之延長者耳。南方齊人，不僅往來滿洲南端也，且自黃海之沿岸，直至燕國朝鮮之地。於此應注意者，山東人在黃海沿岸之漁業，有勞若無人之概，至今仍如是也。

燕人當時在滿洲殖民地居住，考古學上有何等證據乎？卽彼等使用之通貨爲明刀，今日滿洲各地有掘出者。余第五次調查之際，在大石橋盤龍山發見之。

燕人雖領滿洲，及秦始皇帝統一中國，燕亦被併；其王遁於燕之殖民地滿洲之遼陽。秦兵復包圍之，燕王遂自刃於遼東，遼東歸於秦。秦亡，漢之勢力亦及於滿洲。漢於是地組織遼東郡，其郡治仍在遼陽。復於各地設縣。郡縣分布滿洲期間既長，勢力遂扶植於滿洲。

當時滿洲遼東郡下各縣之戶數人口，記於漢書地理志。其時戶口較南部嶺南爲多。蓋嶺南各



刀 明

地，漢族移住者尙少也。

彼等更越鴨綠江，移朝鮮西北部，扶殖其勢力。最初在朝鮮置四郡，因與土著民族不能相安，終設樂浪郡於今日之平安黃海等處，各縣屬之。當時自滿洲至朝鮮西部，漢人有不可侮之勢力，不僅於滿韓民族接觸往來也。日本亦與之屢屢接觸，日本之移入漢族文化，即自此始。

漢代勢力及於滿洲之遺跡，今日尙得由考古學上見之，即山滿洲旅順之岬角，北至遼陽之北。

常見有當時之遺跡物也。

此次余在遼陽附近、鞍山附近發見漢墓，大有所得。漢代遺跡，余當第五次調查時，曾在滿洲各地盛行發掘。今日在朝鮮平壤附近發掘之樂浪古墓，亦屬此時代之物。漢之遼東郡，雖經長期間之內亂，統治者屢易，然漢族勢力終能扶殖。

漢在遼東及朝鮮造成殖民地時，不料北方起一大敵，即高句麗也。高句麗爲通古斯民族中扶餘族之一，夙以鴨綠江北岸今日之通化輯安附近爲中心，而漸興起；至好太王時，勢力大振，征服其附近，復乘勢征服漢人殖民地。漢人或投誠高句麗，或被殺戮，或逃回本國，又有許多歸化日本者；日本史所謂率百二十縣之民來日本者，皆此時亡命者也。好太王旣悉奪彼等之地，至其次王長壽王時，移鴨綠江北之王都於平壤，於是彼等在北部朝鮮，有一大勢力。後高句麗又南進，征服漢族殖民地，直至滿洲之遼東郡，漢族勢力，至是掃地盡矣。由來滿洲爲通古斯民族之土著地，久爲燕漢所奪；及高句麗勃興，再爲通古斯民族支配地。自此高句麗在朝鮮北部及滿洲，張其勢力者甚久。此時代之遺跡，朝鮮固多，即滿洲亦有城跡墳墓等可認。

余此次在鳳凰城，又發見高句麗之古墳城跡等。

高句麗既爲此處之主人翁，及隋代興起，勢力及於滿洲，又欲征服高句麗，反爲所敗。繼起之唐太宗，亦曾征高句麗。朝鮮南方新羅國，亦欲滅北方之高句麗，乃於唐聯合夾攻之。新羅由南向平壤，唐太宗親自出馬，由遼西進向遼東，征服遼東之高句麗，迫平壤王城，高句麗遂亡。高句麗之亡命者，多數逃入日本。

高句麗滅亡之際，北部滿洲，有渤海王朝興起。渤海爲通古斯民族，與高句麗爲同族。渤海王國雖成自靺鞨人，其中實雜有許多高句麗亡命者，最宜注意。渤海王國，盛行與唐交通，其文化制度，悉模唐風，在滿洲中爲文化最高之國。其都城築於今日寧安縣寧古塔之南牡丹江畔。彼等又屢與日本往來，日本之使節，亦常往此處。余今日訪此遺跡，大有所得。

當渤海統治滿洲時，東蒙古有一大有力之民族興起，卽契丹也。其太祖阿保機，滅渤海，服滿洲，更征服其附近一帶，遂設遼國於今日東蒙古巴林之地西喇木倫河畔。滿洲及東蒙古一帶之地，亦爲彼之領土；後中國北部亦入其範圍，其勢力又及於東方。今日在滿洲所見遼陽鐵嶺復州析木城

等之碑塔，皆遼之遺物也。當時滿洲可謂全受東蒙古之支配者。

余此次對於是等城跡古塔及其他遺物，亦曾調查之。

其時松花江流域之女真人，亦隸屬於遼。後女真中有名阿骨打者興起，征服附近，遂滅遼稱帝，組織金國，其勢力漸及於中國，宋之皇帝后妃等，均被捕至北滿洲，且崩於此。滿洲到處有金之遺跡。金之王都，即在今日哈爾濱之東阿什河附近。余於是等之王城及其城跡等，亦曾調查之。

滿洲受金之支配後，又受元之支配。元人最初之活動場，在外蒙古敖嫩河流域；然元人之遺跡遺物，滿洲極少。

余在滿洲觀察民族史之概案，已如上述；而對於各時代之物，此次亦調查之。

## 第二十七章 滿洲東蒙古三大遺跡

由人類學上民族史上，調查滿洲與東蒙古時，有一最便利之中心點，即南滿鐵道線與中東鐵

道線相合成丁字形線之地也。以此丁字形線爲中心，其東，其西，由人類學民族學史上言之，殆全爲民族之區界。東部地方爲通古斯民族 (Tunguses) 居住地；西部地方爲蒙古民族 (Mongols) 居住地；此亦奇異之歷史地理學的區別也。同線之東部，爲通古斯民族之肅慎、挹婁、勿吉、靺鞨、(渤海)、女真、(金)、滿洲、或穢貊、扶餘、高句麗等活動之地。西部爲蒙古民族之東胡、匈奴、鮮卑、烏丸、奚、契丹、(遼)、蒙古 (元) 等，及現今之蒙古人活動之地。以上鐵道線，可謂區劃兩民族生活居住之舞臺者也。

該鐵道線，不僅爲民族之區界線，更由自然地理學上觀之，又有大異之意義。即其東部長白山系玄武岩之山岳重疊，或造成玄武岩式一種特別高地。西部則反是，而爲平坦之蒙古平野，形成東戈壁 (Gobi) 沙漠地帶，延長至興安嶺，又遠及西戈壁 (Gobi) 此等二大地理學的變化，又可以鐵道線區界之，可謂奇矣。

地理方面，既不相同矣；民族方面，亦復不同。即東部山岳地帶，爲通古斯民族古來演劇之舞臺；西部沙漠地帶，爲古來蒙古民族演劇之舞臺也。此種地理學的環境，影響於兩民族之氣質及風俗



習慣上者甚大，因而兩者之士俗學 (Ethnography) 各有特別之現象。一則以狩獵爲主，一則以牧畜爲主。

又由考古學 (Archaeology) 上觀以上兩民族，亦頗有興味。兩者之遺跡遺物不同，兩者互相接觸混合之狀態亦有可認者。此自有史以前，入於原史時代，復通過歷史時代，皆有有趣之事實。

今先就彼等歷史時代之代表的三大遺跡言之，卽北滿洲渤海之上京、金之上京、東蒙古遼之上京（或行宮）也。余試就以上三代表遺蹟，在考古學上文化史上記述之。

高句麗之王都，原在鴨綠江北岸滿洲之地，此處亦其代表之地也；今暫置不論，他日當另行記述之。

### 一 渤海之上京遺蹟

古來以長白山爲中心，而居住於松花江、圖們江、鴨綠江等流域一帶之通古斯民族，不僅吸收漢族及其他之文化也，且有政治的能力，自古在東北方建有優勢之王朝。如高句麗、渤海、金、近代之滿洲，卽其例也。又如百濟、新羅，亦其例也。余試就其中之渤海，由考古學文化史上記述之如左：



所謂渤海者，卽生活於長白山北部與松花江上流地方通古斯民族之靺鞨，與自鴨綠江間族高句麗之遺民，集合而成之王朝也。此等靺鞨人，已吸收隋唐之文化，達於某程度，又與採用隋唐以前漢族文化等之高句麗結合，於是在長白山之北，松花江之上流地，建設所謂渤海王朝。

渤海文化，本身既已達於高程度，又採用漢族之文化，且其文化中，又似包含西方土耳其民族（Turks）之突厥分子。此係據余之意見研究所得者。當時突厥王朝之居城，在流入貝加爾湖之鄂爾昆河畔之和林；彼等之政治與文化，當時已及於東蒙古一帶。渤海最初亦與和林王朝，互相往來；然自東蒙古契丹得勢，阻礙兩者之交通，於是兩者間交通遂絕。現今可以證明渤海與突厥關係之材料頗多。彼等因隣近朝鮮，因又接日本奈良朝平安朝之文化，社會更呈極良好之狀態。

渤海靺鞨，性格亦長於弓箭而好戰鬪；彼等所以不如是者，乃專以當時隋唐之柔弱文人自任也。彼等中流以上之人，皆賦詩玩文，其至日本之使臣，均能詩能文，常與日本文人唱和。渤海最初亦稍征服其附近，其後絕無征服之事。以此觀之，可知當時爲何等文化之民族矣。而彼等之地，在松花江之上流，又最足引起興味者。

彼等當時之政治的組織，爲五京，十四府，六十六州，一郡，一寨，百三十八縣，幅員五千餘里。其區域自松花江上流地點及於朝鮮江原道北部，更自全平安道迄於南滿洲，其都城上京，在今日吉林省寧安縣（寧古塔）下之牡丹江畔。

渤海上京，在寧安縣治（寧古塔）南七里許，今日稱此處爲東京城，位置在牡丹江畔，玄武岩造成之極廣高地上。展望四周，只能遠見山影，而周圍無山岳。僅恃江水與城下之低地，爲守備。此廣大土地之中，渤海上京，有單獨存在之狀態。由此可聯想洛陽與長安附庸帝都之地形。

此故都殆爲方形，近頃據吉林陸軍將弁學堂教員傅明鏡之測量，東西長九華里，南北九華里弱，其城壁由今日觀之，恰如土城；及詳細觀察，築土之外面，爲磚形玄武岩岩石砌成，其原形仍有存留者。城門設於各處。宮殿之跡，稍近北壁，位置甚高，今尚有石礎及建物之跡與池沼之跡。近南門處有寺院之址。

城內某部分稍中央處，現今有田舍式小市街，其外皆田也。田中有石臼石礎瓦片等散亂存在，此乃當時城內生活上所用者，即當時臣下人民之住址也。

城內古瓦散亂土中，尤以宮殿故址附近爲多。余發掘此處，稍有所得。其瓦呈綠黃色，刻有文字。其全瓦最有趣味。近北門處之宮殿下，今設一小廟與一小學堂，在此處掘得佛像及兜等。此外近於南門古寺院故址，有石造物。

渤海及內城之狀態如此，此乃推測當時狀況之緊要資料也。如是文化之花，放於松花江之上流地，誠堪驚異。當日本奈良朝，常遣使臣至日本。日本使臣亦往此處，異常親善。

## 二 遼之上京遺蹟

遼卽契丹人立國時之名稱，彼等爲今日蒙古人之祖先，自古居住興安嶺附近西喇木倫河老哈河等地。太祖阿保機得勢，征服附近一帶，於是創立遼之王國。（彼等稱爲皇帝）渤海王朝遂爲所滅。彼等先於唐明宗天成元年（西九二六）改扶餘城，二年拔取之，更進圍渤海上京，亡之。當時渤海流於文弱，究非契丹人之敵。契丹人大捕渤海人至遼之上京附近，使從事鍛冶與造車等業。契丹人愛渤海人文化，故移之於己地也。

遼之興也，實有咄咄逼人之勢。其附近民族，殆皆被吞併。因此西方之突厥，南方之漢族，東方之

朝鮮，皆立於可憐地位。而遼之文化，實受此等國之影響。政治上與軍閥上之組織，實甚美善。因各國亡命者與不平之漢人，投入其中，扶助其事業也。契丹人以己之武力，與漢人之智力相合，遂形成優勢之遼國。其勢力所及之地帶，決非渤海所能比擬。

遼太祖與其後之王之居城，究何在？即今日之東蒙古巴林蒙古地是也。其地西控興安嶺之山脈，東南而西喇木倫河，詳細言之，上京後控邱陵狀之小山，左右各有一河，會合於此，其合流入西喇木倫，頗佔要害，決非牡丹江畔之渤海城之所能及。左右前面三方有水，後負邱山，契丹人之根深蒂固，固其宜也。

遼上京之城壁，以太陽曝乾之土磚砌成，各處有城門，規模頗大，且城門有二重。

城內後方設高臺，皇帝之居住地也。今有黃綠之瓦，散亂土中。城內各處，有宮殿寺院之址。臣下居住地，有大石曰與石曰等殘存，又立有大石觀音菩薩像。城外左右，各建磚塔，今僅存其中之一座。其塔爲磚造，又於赤色花崗岩片上，彫刻佛菩薩天人力士等像，用半肉彫式，而以漆黏於磚上，後因其自身重量，落於地上，於今尙能認之。

遼之上京，今已變爲無人之境，僅城外蒙古人，張設二三天幕而已。余來此處，追想遼時之勢力，實有今昔之感。英雄之作用，人類之事業，何異一場之夢。流入西喇木倫河之白河上流，有遼代行宮遺址，圍以土磚大城壁。其中有宮殿寺院之殘物，有碑文破片，有臺石。此處有大磚塔一座，塗以白色，其地卽名白塔子。東蒙古一帶，以上京與行宮爲中心，多遼代之小城與居住地址。遼之中京在東喀喇沁蒙古，其地亦有土磚之城與磚塔。自錦州之塔始，以及遼陽鐵嶺等地之磚塔，皆遼代寺院之址也。又滿洲之古城，亦皆遼時之物。觀於此等遺址，則東蒙古之遼之上京，當時如何盛大，可想見矣。

遼之上京之盛大及其繁盛，觀於遼史、契丹國志及宋人之紀行文等，已可知其大概。而考古學上，更可證明其事實。

左：遼之文化，爲漢人文化，固不待言。然由各方面以觀其文化，饒有興味者仍不少。今舉其一二如

滿洲各地遼時之遺址，每有多角形石柱，其面彫刻尊勝陀羅尼。其行宮中亦有此物。又有大日如來像。余探查此處時，在上京之塔之赤色花崗石彫刻中，發見大日如來首部之破片；頭戴五智寶

冠。觀於此尊之像，則知當時之遼，曾行真言宗密教。

契丹人固有之宗教，與其他東北民族，同爲薩滿教。然因與中國、突厥、渤海、朝鮮接觸，亦輸入佛教。尤以密教之輸入，最堪注意。其人最注重於加持祈禱，因此點與其固有之薩滿教相似也。遼代既已如是，可知蒙古人之元，由西藏輸入喇嘛教者，實其同族之遼，爲其先驅也。

又余在同塔之下，得赤色花崗石之天人彫刻，天人身生羽翼。余曾參考中國、日本之天人經典等（參考法苑珠林之天人部）及其有形美術，雖表現一種輕柔之美，然於迦陵嘯伽之外，實未見有羽翼之天人，而遼之天人，乃生羽翼，此與弗賽氏等所圖之岡達傘式天人，似有何等關係。此外斯坦因氏曾於中國、土耳其斯坦，發見生羽之畫形之像，亦可參考。據愛的兒氏與路闊克氏等云，北部佛教肖像之有羽翼者，多受波斯之影響，殆果然歟。今者遼之天人，亦有此形式，殊堪研究。

以上所記遼代初期之文化，不僅有中國文化也，實參有西方文化。余以爲與突厥有影響。

又近頃於滿洲鞍山附近綠泥片岩表面，發見半肉彫式之人物風俗鼻像石，其圖樣亦似遼之初期者，類似所謂 Mohamedan-persian period 範圍之圖樣，余於此等關係，他日當更詳考之。



三 金上京之遺跡

遼在東北方，立於優勝之位置，且異常活動；不意與遼對抗之大敵，突然興起，即金人也。金爲通古斯民族女真人（女真）建設之王國，其太祖爲生女真之阿骨打。

女真當渤海時，曾附屬之。及遼滅渤海，又附屬於遼。然生女真之完顏部阿骨打，頗有雄略武力，遂統一松花江一帶，自稱皇帝，拔遼之各城，更入東蒙古，攻遼之上京，遼遂滅亡。金人遂代遼而君臨蒙古滿洲。後又吞併中國北部。

金太祖建設金朝時，其都城（上京）究何在？即北滿洲阿什河畔之東京城也。其上京地，在哈爾濱之東阿什河驛之南，居阿什河畔平坦邱陵上。此河流於哈爾濱之東，合於松花江。由金之古都存在此處上考察之，今日哈爾濱之繁盛，亦當然之事也。

自阿什河驛稍西南行，今有阿城縣市街；通過市街，出南門，郊外有道路；由此路南行，則見邱陵狀之地，即金之上京也。

上京在平坦高地上，其形狀稍延長於南北，其西壁之外接近邱陵，東壁外阿什河，略與城壁平



行。此城之位置，可謂居於適當之地，因有以上之邱陵，阿什河流入其間，作幾多小溝，亦可爲險要之川。城內亦有邱陵間流來之一小溝。

城壁形狀如圖，

北

南

據哈爾濱考古學者多爾馬秋夫氏之意見，謂在北者爲古城，在南

者爲新城。金代之城，似在北方，土人稱北方曰敗城，可知爲古城矣。南方係新築之城，而北附於城壁者，其後蓋專用南城。北方既附以敗城之名，其爲不用可知。中國人對於前朝使用之城，迷信上有不復用之習慣，此與明朝捨元代之城而新築者，同一意義。此種不用之城，視爲敗城，而任其荒蕪者，中國各地，多能見之。

合南北二城，周圍十八里餘，今若認北城爲金之上京城，則其周圍約十二里，金時代之上京，卽如是大。

今再就金之上京言之，城壁爲土磚築造，各方面有門，在一定之距離處，作突出於外之形。城門以普通之燒磚築之，以示美觀。外城設濠，其近於西門之東壁，有濠存焉。其中有水。由此觀之，當時防

觀之嚴重可知。

城之內部已闢爲田，農家散處其中，而不見有皇宮與寺院之址，殆皆化爲平地矣。石礎亦無一存留者，大概持往阿城市街，用爲市街踏石及石礎之用。又城內農家之壁，有雜以城門之磚者。其傍有石臼與製車之石具等，農人耕地時，常掘出薩滿教之銅人，磚瓦，陶器之破片，古錢等。

明治四十年前後，由此處掘出古鏡甚多，今已難得。此等鏡，非照面化粧器，乃專懸於薩滿教巫人之腰間者，所謂腰鏡，祭時用之。與此最有關係之薩滿教銅製人形，仍常掘出，余購得二個。由此觀之，當時盛行此教可知。

白鳥博士在此處發見之碑文，現已運往他處，不復存在矣。其碑文乃記寺院佛僧之事者，其僧爲東蒙古臨潢府之遼人（契丹人）云。有瓦之地，即寺院之址也。又有石礎，亦大有關係。惟城內城外，無一磚塔。

此處又發見金屬十字架，在洮南附近之古城內，亦曾得之。據此考之，暗示當時有耶穌教分子，景教已行於松花江流域金人之間矣。

余調查城內後，復調查城外各處，城外亦有古墳寺院遺址。

以上乃金上京古城之狀態也。以此與渤海之上京、遼之上京比較觀之，余之意見如左：

先與渤海比較觀之，渤海之城壁，以玄武岩石切作磚形者築之；而此處則爲土磚。渤海城在平地，此處則控邱陵；此乃大不相同之點也。再以兩者之瓦比較之，亦難認有互似之點。渤海之瓦頗似西伯利亞沿海州尼哥拉斯克古城之瓦。

更以此與遼之上京比較之，則略有類似之點；卽城之位置，依傍邱陵，築以土磚，皆屬相似。此因時代上金較渤海接近於遼也。且金人滅遼後，亦多使用遼人之物，採遼人文化。彼女真文字，固用漢文字，然取自契丹文字者不少。佛教亦用遼之東蒙古僧侶；觀當時碑文自明。由是考之，金人之文化，固模仿漢族文化，而更受遼之文化者，已無疑義。

金之上京，規模及城內狀態，不特不能出遼之上，且在其下。遼之上京，實可謂堂皇盛大也。由此事實考之，金人未用此上京時代，其文化與規模，遠不及遼也可知。與於松花江上流之金之女真，較與於西喇木倫河上流之遼之契丹，文化程度更低，兩相對照，殊有興味。

東蒙古滿洲多古城址，一般人多目爲遼金時代之物。然遼金時代一語，實太含糊。此兩時代，年數既不同，民族亦大異，一爲通古斯，一爲蒙古，其文化之性質程度又不同，一爲進步的，一爲不進步的。由金之上京與遼之上京比較之，大略可知矣。余觀東蒙古滿洲之古城及其發掘品，遼物較多，尤以瓦最能證明，就中如鬼瓦之圖樣，尤爲顯著。

余在東蒙古洮南附近之古城，對於兩代之鬼瓦，曾加參考。此城在流入嫩江之洮兒河畔，遼金時代皆用之。由此處所得之鬼瓦觀之，遼瓦頗能發現遼之特色與其氣性，有最良之藝術。至金則退步，其作品竟不能與遼比較。由此等觀之，可判兩代之優劣矣。

以余觀之，所謂遼金之居城者，最初實遼人所築之城，金人不過入居其地耳。此可由築城法與其他各點窺之。

東蒙古遼西地方滿洲等處，所有磚塔，多遼代物，金代絕少。尤以遼代初期者能傳遼之而彰。遼之上京中京行宮等處，皆有壯大之磚塔。且以上各地之塔，多相類似。金之上京，則無磚塔。據其碑文，其僧侶仍爲遼人。由此等事實觀之，遼之文化，最初已較金爲盛。

滿洲東蒙古歷史時代之三大遺址，已如上述。此三者實爲該地之代表物。渤海遼金等之民族，有何等文化，曾作何等事業，皆可以此三大遺址窺之。

## 第二十八章 可念之多爾門

朝鮮既有表現巨石文化之多爾門(Dolmen)，南滿洲亦有之。余在滿洲最初發見多爾門者，在明治二十八年。其地卽在海城與岫巖間析木城附近姑嫂石之地。多爾門有二。余在此處發見此二個多爾門，爲是年十月十日。余由小孤山方面，向析木城時，在此處作二日餘之調查。

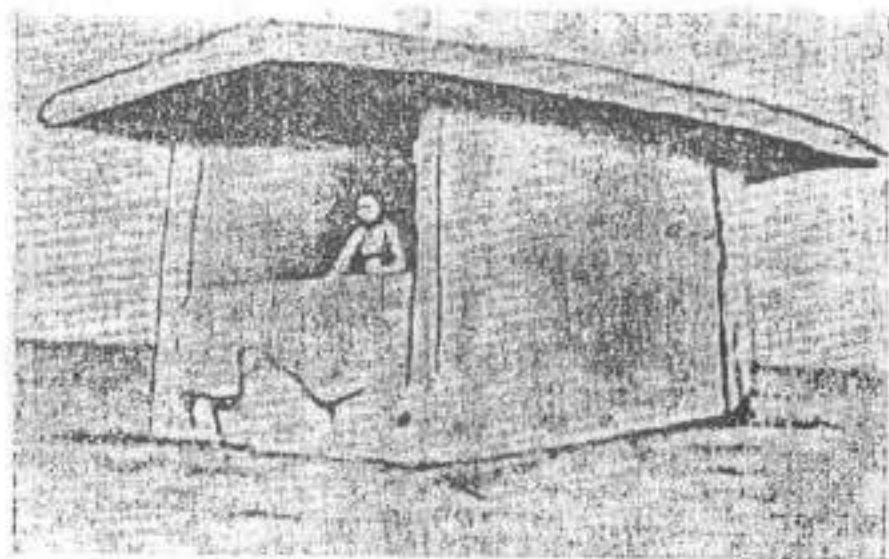
當時余受東京人類學會之囑托，作南滿洲人類學上之調查時，余僅二十歲。發見此二多爾門，何等愉快。余曾於翌年之太陽雜誌第十五號，發表遼東半島一文，稱之爲多爾門，並附以圖。

余此次探查南滿洲，念及少時發見姑嫂石之多爾門，十月八日，再往其地訪之。此二多爾門，依然存在，略無變化。余見之大有他鄉遇故知之感。對此無情之多爾門，不覺下淚。此二多爾門爲余在

大陸人類學上貴重發見之一，又爲最初發現最大之物，故余對此二多爾門，終不能忘懷也。今余來此處見此二多爾門，雖遭嚴寒酷暑，疾風暴雨，仍不改其常態。余見之，恰如自身之守護神，不覺氣爲之壯也。

此二多爾門，一向完全，僅一方之壁，破壞其半。其高離地八尺三寸，頂板之長，在二十尺四寸與十九尺五寸之間。他一多爾門，相傳曾被石工破壞，將以石材作大石臼，而石工忽病，故至今無論何人不敢着手云。其石材皆爲花崗岩。

破壞之多爾門，在小高邱上，完全之多爾門，在較此稍高之邱陵上，佔景色絕佳之地，沙河靜流於其下。土人對此多爾門，相傳前有姑嫂二人，長者登邱上不



姑嫂石之多爾門



歸化爲多爾門；少者往探，又在其下變爲多爾門，今日殘存者，卽兩人之化身；因此關係，故稱爲姑嫂石，因此並稱其地爲姑嫂石云。

余此次調查多爾門，較前尤爲精密。由其下附近發見石器土器破片。此多爾門係有史以前爲石器時代民族所築，已無疑義。

朝鮮多爾門甚多，自南方諸島嶼至北方皆有之。東京馬利遜文庫紀要第一冊中，有余所撰朝鮮之多爾門 (*Les Dolmens de la Corée*) 一文，以法文發表之。關於此項研究，曾予以相當之注意，又開設之萬國人類學世界聯盟會，亦發表此事。朝鮮之多爾門，形式上有南北二派，南派作碁盤形，北派作桌形，今見於滿洲者爲桌形，與朝鮮北方者完全有連絡，故知滿洲多爾門，在朝鮮北部之連續地帶矣。

余在柞木城附近，發見二多爾門後，又見昔蘭店附近及他處亦有之。由此可知滿洲有史以前石器時代已行巨石文化 (*Megalithic culture*) 矣。



## 第二十九章 彫刻獵獅圖樣之石

海城城壁，築於明代，清朝又重修之。予對此城壁，極覺有興味者，爲城壁最下部，有明代最初或其以前之碑文臺石等。讀者諸君，若有餘暇，不妨一調查之，必見該城壁下部，爲種種碑石與臺石築成者。其中已有持往海城市街者。此等石材，殆悉綠泥片岩。

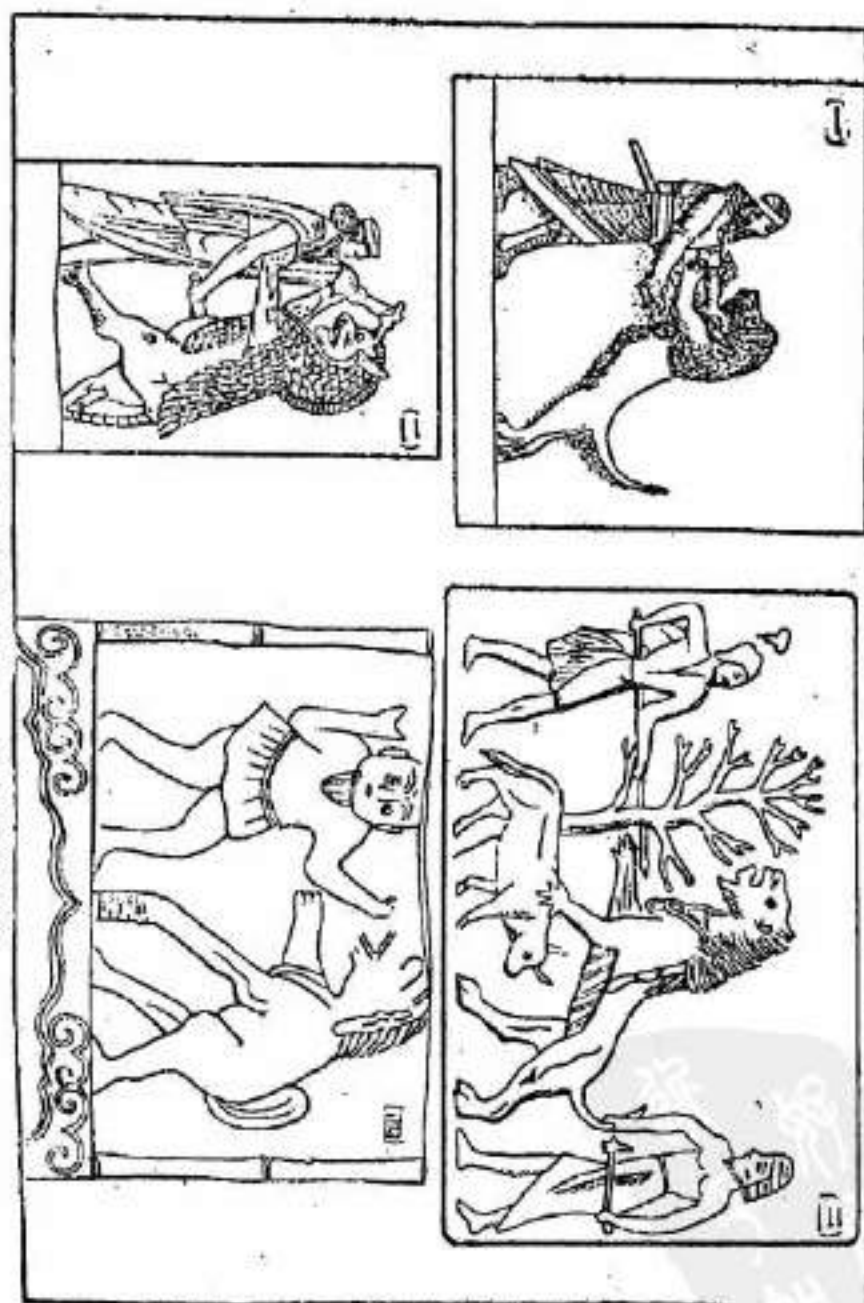
余明治二十八年第一次探查滿洲時，來至海城，在此城壁，見有此物，進而研究之，結果由其中發現獵獅圖樣之臺石。其石長凡二尺八寸，高一尺五寸，闊一尺七寸。

臺石之圖如左，此圖中央有樹一株，人與獅子在其左右，左方之人團而長鬚，舉兩手，張足而向獅子，腰間束有如短裙之物。此外，全爲裸體，就其長鬚及其習俗觀之，與漢族通古斯族蒙古族，皆大不相同。

右方之獅子，舉前脚之一，據樹而立，開口向人，作躍躍欲飛撲之勢。

第二十九章 彫刻獵獅團柱之石

(一)(二)(三) 敘波斯圖畫 (四) 敘維風圖畫



一四七

此圖爲人與獅互相奮鬪之狀，其下所繪之圖，雖不巧妙，然稍帶野趣，與彫刻之手法相對，亦稍有可愛之處。

獵獅之圖，有人謂純粹中國圖樣，極堪珍貴者。余則以爲此波斯薩山朝 (Sassanian periods) 普通常有之獵獅 (Lion-hunting) 圖也。無論何人，一見此石，皆有此見解。

薩山朝彫刻及織物中，作獵獅圖樣者頗多；因而各種花紋上，亦習用之；尤以用於織物者爲多。獵獅之圖，古代曾行於亞述，降至波斯復古期之薩山朝，又盛行使用。

薩山朝乃自西元二二六年至六四一年之王朝也。此朝極盛時代，爲波斯文物最發達之時代。其文化傳於波斯附近一帶，而其影響，遠延於中央亞細亞及中國本土；即絕東之日本，當推古帝以來，奈良朝亦受其影響，今在日本正倉院與法隆寺猶能認之。其獵獅圖樣，在正倉院與法隆寺等織物上，亦能見之。

薩山朝文化之影響，在日本原史時代，已有所見。其時馬具甲冑金具類等，常有此花紋。筑後磐井墳墓上獅子頭上，亦有帕斯列利布彫刻，最堪注意。

薩山王朝之發達，正如曉日東升之時，不幸阿剌伯薩拉森王朝勃興，遂被征服而亡。然薩拉森帝國，仍能繼續薩山朝之文化，且加入阿剌伯式，造成所謂伊斯蘭 (Islamic) 文化。是故其時代，又呼爲 Mohamedan-persian Period。

伊斯蘭文化藝術，亦有獵獅式之圖樣，可於織物上見之。

海城發現之獵獅圖樣，余深加研究，非薩山朝盛時之物，係後薩拉森時代伊斯蘭藝術中之圖樣也。其圖樣已大退化，僅存中央之樹木與人物及獅子之面影。但人面有鬚，仍能表示胡人之性格。波斯系統之獵獅圖，存於滿洲，可謂極饒興味。

此臺石爲何時代之物乎？余由其圖樣、畫風、彫刻法等，考察之，當屬唐代中期至遼代初期之物。獵獅圖樣，發源於古亞述，傳統於波斯，尤以中興之薩山王朝藝術品中最多。此朝亡後，入伊斯蘭之阿剌伯政治時代，仍沿用之；於是此種圖樣，更入埃及，入拜占廷 (Byzantium) 朝，復經中央亞細亞入中國，由中國復入日本之奈良朝。

獵獅圖樣，又有稱爲阿西阿的克新潑爾者，乃薩山色彩最強者也。此等圖樣，種類甚多，大別之

可分爲二：即一（甲）爲馬上獵獅式，一（乙）爲個人直接與獅搏鬥式。今海城所見者，屬於乙種。

茲爲便於比較參考計，將乙種獵獅圖樣，與海城石相似者列左。左圖爲自埃及安第諾愛發見之織物，受薩山朝之影響最多者。布面上之花紋，作甲乙兩種獵獅式，其中有與海城石甚相似者，最堪注意。其式，上爲裸體，下束圍裙，作由一方躍向獅子之狀。又布面輪廓上之花紋，在中央配置樹木，亦爲薩山式。



埃及安第諾愛發見之獅獵圖



拜占廷發見之獅獵圖

石。

次圖爲薩山式之織物（六——七世紀）中央配置樹木，其左右作人獵獅子之畫，亦似海城。此例若求之於拜占廷與伊斯蘭時代，不勝枚舉。茲姑從略。要之海城之圖樣，爲薩山式獵獅之圖可知。

余於明治二十八年，在海城發見此臺石，商之於駐屯海城之陸軍當局云：若用多數人力，由城壁下掘出，作爲公家運物，用御用船運送至東京帝國大學如何乎？相商之下，終恐途中危險，不能到大學。至今未曾着手。在學術方面，最爲遺憾。

余於大正三年，當朝鮮慶尙北道慶州拆城時，由廢石中發見獵獅圖樣之石一個，作長方形，似用於墳墓礎石之一隅者。二面施以彫刻，其他二面則否。其一而有一長鬚胡人，他一面有獅子作欲躍之勢，較海城石尤古，乃新羅王朝之物也。余對於此彫刻石及朝鮮瓦之圖樣等，他日當另行發表意見。（以上彫刻石，今爲本山彦一氏所藏。）

### 第三十章 畫像石之種種

前章所記海城獵獅崗之臺石外，近時又有與之相似之畫像石，在接近遼陽之鞍山及千山驛附近發見者。余對於此畫像石，前已大概記之，茲更詳述余之意見。

茲先述大連圖書館保管之畫像石。其石皆由鞍山送來者，總數約十數枚。茲僅將其中畫像明顯者，紹介於下。此等石材，概爲綠泥片岩之板石，不僅此圖書館保管者如是，凡在鞍山畫像石，皆此種石也。

大連圖書館保管之畫像石，其大小不定，形式不同。有長方形者，有稍正方形者。此等石究作何用乎？由其形扁平，一方彫刻畫像觀之，則畫像之面，當爲正面。據聞是等石，概由一處掘得者。但是否排列於一處，抑個個分離，則不得而知矣。此種畫像石，皆立於墳墓之某方，則不難想像也。余疑是等畫像石，爲立於墳墓之周圍，覆石棺之外部者。類似西伯利亞後貝加爾州與外蒙古等處所謂康爾岡



(Kurgan) 者。余今就畫像石之圖樣詳行說明之如下：

畫像石上之風俗，乃人類學上文化史上最應注意者。

第一圖 爲筒袖戴冠之一男子，坐於雲端。其傍描有雲形。其右方稍離之處，有似人面之物。（彫刻面高九寸。）

第二圖 上畫大雲形，其下蓮花盛開。（同一尺二寸三分）蓮花下部，畫有二線。

第三圖 上作雲形，下有一樹，樹有一花，旁有大葉，植物之下畫二線。雲形與植物間，坐一男子，男子頭上戴冠，身着長袖之衣，襟向右掩。（彫刻面高



第一圖

二寸一分。

第四圖 上亦有雲，其下蓮花正開，蓮花下部，畫二線，線內描幾何學花紋。由蓮花中現一男子，頭戴頭巾，着長衣，手持蓮實之幹。（畫面高二尺五寸。）



圖 二 第

第五圖 上亦有雲，下置大鉢，其中蓮花正開；上有一人，戴頭巾，着長衣，合掌作祈禱狀。左方有物似井，其中有動物如龍，露首於外，龍有角，首作蛇形。其旁有雲。（圖面高二尺四寸。）

第六圖 有一人，頭部殘缺，筒袖長衣，腰前結紐，兩手插入衣中。足下履靴，足下鋪有毛氈，其上

一小兒仰臥，以布懸之，如北方之搖籃。（圖面高一尺二寸五分。）

第七圖 高二尺一寸，較前圖大。當橫觀之。圖樣似馬劇場，最上處似雷神，背列大鼓。又後方有如鬼之男子，作可怖之狀，而臨下界。其下描寫雷神所睨之右方，倒一男子，頭戴頭巾，胸際縱橫二線，又有四橫線，交叉其上，由此人狀態觀之，似被雷神擊殺者。其人之下，畫有大鯉魚，蓋表示因雷之震驚，由水中躍上者。最初余疑此人臥於冰上，冰下有水而鯉遊其中者。然雷鳴於上，知爲夏期而非冬季矣。雷之直下有一人，頭戴朔北民族所用之帽，下方垂布，身上着鎧，似縫於布上之札鎧（所謂布甲）。武者作翻身狀，腰間掛有一物，而以手扶之之狀，又似椅子，雖迅雷震驚，人倒魚躍，此武者傲然不動，睨其一方，似表英雄氣概者。觀此圖，似暗示當時一種傳說者。其鎧與蒙古人通古斯人朝鮮人之甲冑同。又雷神背負大鼓之形態，與中國所說之雷神同。

第八圖 高二尺一寸，亦橫而長者，圖樣甚奇，殆所謂冥府佛教地獄之狀也。先由下方言之，右邊下方有彎腰之人，手持衣服。此人結髮，衣服作筒袖，似婦人狀，由其彎腰狀態觀之，亦似婦人。左方立一人，亦爲女性。衣筒袖，膝下着裳，其左而有一馬，似有人乘之。其人已缺損，不甚分明。又有一老女，

手持其衣。其上一方描髮，其傍有一男裸體胡坐。其少上之左方，有一男子裸體橫臥其上，有如鬼者。此卽地獄之鬼，責罰人類者。此全爲佛教地獄之狀。

第九圖 上部損壞，但其畫像，仍可充分明認。上面置車，駱駝休息其下。又有一獸休息車下。此等奇獸，屢於北方發掘品中見之。此車爲駱駝所牽，乃傳北方之面影者也。

以上爲出自鞍山之畫像石，現今大連圖書館保管之。今日鞍山仍常掘得此種畫像石，由鞍山中學保管之。茲說明於左：

第十圖 高十一尺六寸五分。其上張幕而下垂。幕之左右作附藤蔓狀之柱，亦有額，惟僅存一面，他一面已不能見。幕下有四人，其中二人並坐，左右二人直立。坐者二人中，左一人坐於牀上，由其人態度觀之，威嚴如王者。坐於右方者，較左方稍小。由其姿勢觀之，爲女性態度，蓋女王也。胸前抱一小兒。立於男傍之從者，着筒袖履靴，手持一棒。王妃之傍，亦女子狀，蓋侍王妃之女官也。此圖樣與大連圖書館之畫像石大異，能引起壯嚴之感，亦表示何等傳說者，有劇的性質。

第十一圖 高二尺，此圖周圍描輪廓，下方無之。輪廓上作藤蔓狀，頗似薩拉森式。輪廓內之圖，

設於毛氈製成之車上，乃移動式房屋也。前有車輪，其上建天幕狀房屋。驟觀之，如造在車上之毛氈之屋。此形與現今鞍山舊兵營內所存之圖比較觀之，益信。其後有樹木，以其葉與花觀之，乃牡丹也。牡丹乃北方野生唯一之草花。該圖明傳朔北之狀。

第十二圖 高一尺九寸，周圍施輪廓，一方有瓦頂之屋。屋邊吊鐸。其下有男女二人出迎，一男子乘馬而來，訪問此處，馬前有馬夫，手附馬韁而駐馬焉。此圖亦似表示劇場者。

第十三圖 高二尺一分。周圍有輪廓，其中有樹，有人物，其下有馬。或係一男子騎馬，或繫馬於木者。一方似有執杖之人，已磨滅不明矣。

第十四圖 高一尺七寸，該圖與前同，一男子騎馬，似往某處，一方似有人立者，已不甚清晰，然作稍屈膝狀，似對前馬上人，表示敬意者。

以上為鞍山中學校保管之畫像石，此等石出處皆同。

畫像石以鞍山及千山驛為中心，散在各地。今將余所調查者，略記於下：余與鞍山中學矢澤校長梅本教諭，曾同行調查，先自鞍山驛乘車，至千山驛下車，調查日本舊兵營，在其處見一畫像石。

第十五圖 高三尺。此畫像石圖樣最良，與鞍山中學校保管之第九圖相同。有一大車輪，其上用毛氈造成移動房屋。上設天幕，中央設大房屋，中坐一男子，車後又坐一着筒袖如從者之男子。車上垂下一本傾斜之線，以結毛氈，似馬毛絢成之繩。車前伸出一木，車下有駱駝，其背有二峯，似駱駝牽車而暫停之狀。此圖明示朔北風俗者。此畫像石上亦有彩雲。

兵營內又有一可注意之石片，（第十六圖）其表面雖無何等畫像，然刻有一種有趣味之文字，惜被兵營造鞋者磨滅其表面，僅能認有文字之跡耳。石爲綠泥片岩，明與畫像石爲同一時代之物。其石而文字，余固不能斷定，似係畏吾兒以前所謂魯尼賚克之字體。

第十七圖 以上調查畢，復往車站附近之千山神社，其境內立有一畫像石。石之中央描有男女二人，男傍立一男從者，女傍立一女從者。中央之人，腰間垂巾，二人皆着筒袖之衣。中央之女，似係王妃。王及王妃之後，有一樹，鳥飛其傍。

第十八圖 千山神社附近，有千山驛長官舍。其前立一畫像石，一男子居於中央，其傍立一人，仍似王及王妃。其傍又跪一人，狀如侍女。王及王妃納手於袖，王之左上部，有長方形物，似育小兒之



搖籃。此種搖籃，今日蒙古人土耳其人間仍有之，明爲朔北之風。

此處有觀音堂，堂內有二畫像石，其一如左：

第十九圖 男女二人對立，一人着簡袖之衣，履長靴。一爲女子，手抱小兒，似與前十八圖有關係；卽第十八圖搖籃內之小兒，此時已長，其母抱之，而向其父。此圖卽前圖之續，殆以小兒爲中心之戲劇也。

第二十圖 寺內又有一畫像石，圖上描雲，其下坐一着簡袖，戴冠冠，如蒙古人之男子。其傍有如鳥籠之物，此正表示天幕者。此圖極力表示朔北之狀態。

第二十一圖 余與矢澤梅本二氏，由千山驛出發，又至鞍山驛下車，調查市街內之畫像石。先觀真言宗寺院保存之畫像石，此圖畫有輪廓，乃唐系之唐式者。輪廓內有如寺院之房屋。一而立有持錫杖之僧侶，其前有着簡袖之男子，下馬作禮拜狀。其男子一手牽馬，牽馬禮拜之狀態，爲今日蒙古人土耳其人間所常見者。寺院爲瓦葺，亦須注意。僧侶之服裝及錫杖之狀，頗似朝鮮所存高句麗之壁畫。此等人物及寺院之上，多描有雲。



第二十二圖 由右處復往其附近之日蓮宗寺院，亦有一畫像石。此畫中央有如王者，執盃而坐，傍有一從者爲之斟酒，其傍復立有一人，亦似從者。

以上係余所知畫像石之總數。以上畫像石中，包含風俗畫宗教畫二種。然此等畫像中，除持錫杖之僧侶外，無一刻有佛菩薩者。僅寺院、地獄、蓮花等，稍帶佛教的色彩而已。又如雷神，明屬中國之傳說。此確爲漢族之物。尤以背負大鼓之狀態，非他民族所能想像。就大體言之，此畫像石可認有漢族之影響，及佛教之關係。然由他一方面言之，亦別含一種特別現象。

先由風俗言之，畫像中，襟合於前，有長袖者，可認爲漢風。然多數着有筒袖之長衣，則胡服也。頭戴一種之冠，足履長靴，又確爲朔北之風。而乘馬狀，牽馬狀，駱駝，毛氈所製移動車，搖籃等，亦明爲朔北之俗。由此等風俗狀態及畫像石之存在地觀之，皆北方民族之物也。

又有應注意者，其圖樣已明受漢族之感化。然又有最堪珍貴者，爲畫像石上，大概描一種如焰之雲；爲薩拉森人圖畫上所常有者。乃現於鞍山畫像石中，極當注意。又畫像石周圍之藤莖，亦薩拉森式。其圖樣亦似波斯阿剌伯之傳說。又置小兒於搖籃，及長成而其母抱之之狀態，則混入基督教

的傳說矣。

又衣甲冑之武者，狀態頗似突厥，韃靼，遼，金，元之人。而持錫杖之僧侶，執盃之人物，又頗似朝鮮高句麗之壁畫。

綜合以上諸事實觀之，此畫像石，成自蒙古族或通古斯族之手。其時代似在遼之初期。今存於鞍山中學者稍古。在大連者稍新。其文字與圖畫，所以帶波斯阿剌伯之風者，因當時已雜有西方突厥之文化也。

以上畫像石，似屬遼物。又東蒙古巴林白河上流與安嶺內之遼行宮內，有寺院之跡，其中有彫刻佛像之石。此佛像亦別無他異，但其象之上及左右有雲。此雲與鞍山畫像石稍相類似，似與遼代關係最多。此圖殆使蒙古畫家描畫者，彼等亦照舊描雲。則此畫似蒙古人古來傳統之畫，亦可供參考者也。

今觀蒙古人之畫，其畫上亦描有雲，作對卷形。彼等與契丹同族，有血脈的關係，故此畫風今日仍有存者，亦大有研究之價值。

### 第三十一章 遼代之塔與其信仰

#### 一 遼之磚塔

滿蒙之文化史上，最應注意者，爲遼之文化。今日可認爲遼之遺跡者，在東蒙古各地，有寺院遺跡，及磚塔，土城等。若探查其附近，即可得遼代遺物。遼之文化，本遠勝於金，故在斯學上亦最有研究之價值。茲試就磚塔述其一例於左：

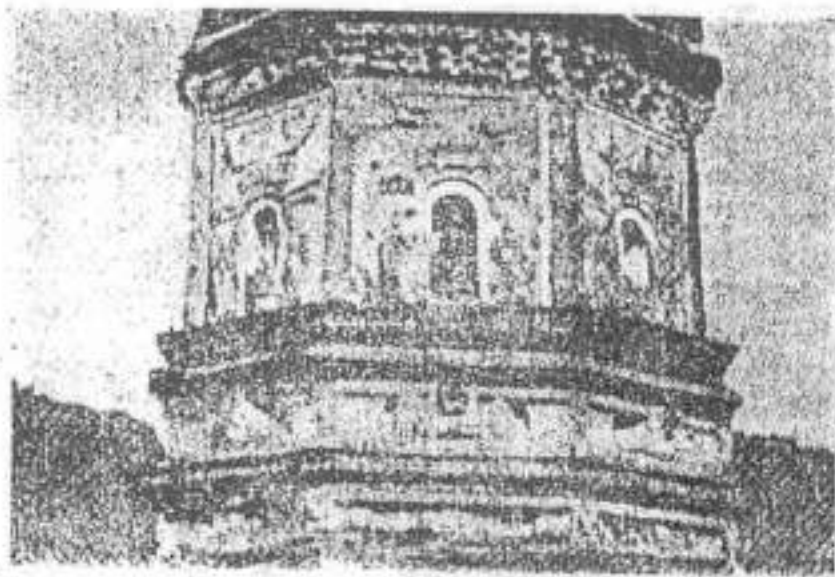
先就滿洲言之，滿洲各地，是等磚塔，皆遼時物也。觀此可知當時佛教，如何之盛，及其藝術如何發達矣。茲對於柝木城附近之磚塔述之如下。

柝木城附近有古塔，稱爲鐵塔。又離此稍遠之地，亦有稱爲鐵塔及金塔者。余第一次探查時，已發見此三塔。余當時曾在太陽雜誌中發表論文，當時認是塔爲唐代之物。余此次往柝木城再探多爾門時，復往此等塔之所在地一調查之。余此次專就金塔加以注意，其狀如下圖。是塔由磚砌成，其

下各面皆有佛菩薩像，其上附華蓋，其上又有相對之天人，手捧飲食之鉢。佛菩薩之下設蓮華座，其下以獅子支之。其下更有金剛力士，以肩承其臺座。金剛力士之周圍，有技藝天女奏樂之圖。且有種種之樂器，表示天人種種舞蹈之狀。是等天人之姿勢，大有研究之價值。

以上之塔，爲今日滿洲磚塔中最可觀者。此種佛教藝術的作品，他處已不能見。其他磚塔雖多，但無如是複雜之佛教藝術。故此塔在斯學上大有價值。

此古塔較諸中國洛陽長安等磚塔，殆無遜色。今日滿洲廣漠之土地中，遺有此等藝術的作品，最可喜也。金塔附近有廟，立有明代古碑。據此碑文，此塔自元代已有之。然觀此塔之式樣，似爲唐代之物。余



金塔寺影刻

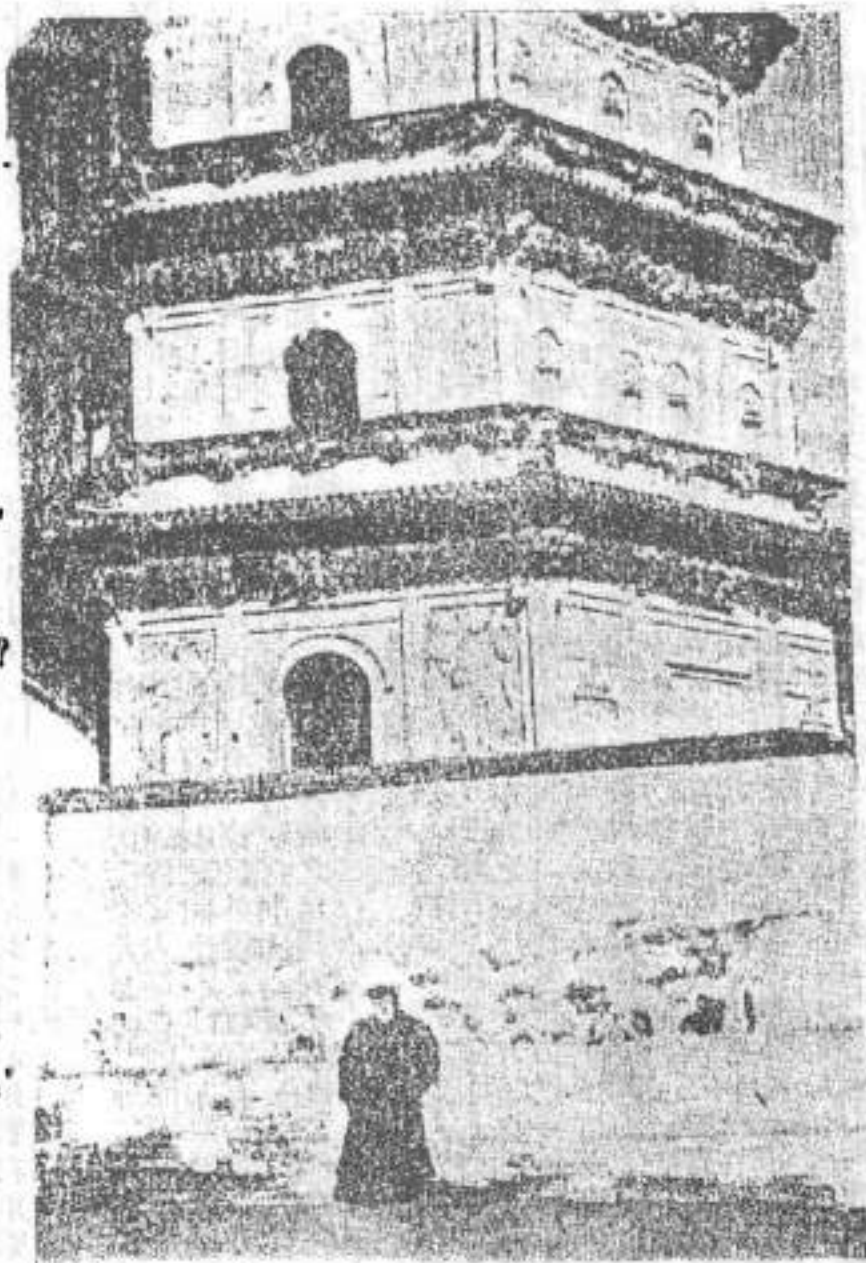
在太陽雜誌中發表時雖曾視作唐代之物，然由今日觀之，又似遼物。有種種理由，容後述之。此處之塔，余當時所以認為唐物者，蓋因佛菩薩之像，明為唐式，技藝天人及他物亦然。大約中唐以後之物，保存至遼初期者。

此塔據滿洲一般人言，唐太宗征高句麗時，殺戮過多，因弔死者而建是塔云。此等傳說雖不足據，但滿洲原為高句麗居住之土地，太宗曾由滿洲進兵征朝鮮，卽此說所由起也。而由以上塔式觀之，其年代亦略一致。

余對於此塔，認為遼代最初之物。然遼太祖時，是否建有此塔，亦一疑問。然則渤海之物乎？抑唐征高句麗後，唐之勢力及於斯土時所建乎？關於此點，余頗懷疑。據余今日考察，此塔至少為唐太宗以後所建，其後一再重修者。重修時又加入各時代之式樣。要之此塔實為滿洲最古之塔。（蒙古之朝陽有唐代四角形之塔）予對於此事他日當另以一論文發表之。

以上之塔，由佛教藝術上觀之，其式樣與中國佛教之式樣無少異，與中國本土之塔，殆全相同。自遼西以至東蒙古一帶，皆有此種塔。由此等事實觀之，當時佛教如何盛行，亦可知矣。

滿洲遼西東蒙古等磚塔之中心地，究何在？乎遼河上流東蒙古巴林之地，實爲其根本地。此處



塔磚宮行遼林巴



有遼上京及行宮，然則滿洲之塔，又可視為與巴林上京連成一線者。塔之中心地，實在東蒙古。遼之盛時，滿洲為東蒙古之領地故也。

遼上京之位置，前臨遼河，上流西喇木倫河，後接與安嶺，遼代之大都也。因而寺院亦多，並建有塔。上京原為多塔之地，但今日已多破壞，其中稍完全，只有一座。此外遼之行宮，有一完全碑塔。此塔因塗白色，故一名白塔子。此塔可與滿洲及遼西之碑塔比較觀之，足為表示時代之標準。

## 二 密教

此外尤有可記者，為東蒙古上京之碑塔。其累成線狀，與他塔稍異。佛菩薩天人金剛力士等像，用紅花崗岩板石，雕作半身，而嵌入於碑塔內。其板石經長期間之風化及重力，已多落於地上。余曾拾取二三，持回東京帝國大學。余對於此佛菩薩天人之像，在佛教考古學上，亦稍有意見。

余所疑者，佛天人等之式樣，與他處不同也。就佛之方面言之，余所採取者之中，有大日如來一像（高一尺一寸）此像今日已成破片，僅存頭部。細視之，頭戴五智寶冠，後負光，其為大日如來明甚。今日滿洲蒙古等所遺碑塔，皆不見有大日如來之像。今此碑塔獨有之，乃極有興味之事也。大



日如來爲密教眞言宗之本尊，他宗佛教，皆無此像；可知密教當遼時已入蒙古矣。此乃歷史上最應注意之事也。

密教眞言宗，而唐初新興於唐京之宗教，逐漸傳播於中國各地，日本弘法大師，亦在唐京受此教。又天台宗中亦有加入密教者。遼既有大日如來之尊像，卽知當時得新勢之密教，已行於東蒙古方面。又自滿洲爲始以及東蒙古，皆有尊勝陀羅尼石，余曾在遼之行宮發見之。尊勝陀羅尼與密教關係甚深，亦可知盛行密教矣。

密教與其他佛教各宗不同，乃行加持祈禱者；此點有易投一般人民信仰之性質。如日本平安朝時，宮中亦專行加持祈禱。凡求子，安產，求福，退魔，治疾等，皆用密教之法。此因與日本固有宗教薩滿教取一致行動也。薩滿教原爲遼人固有之宗教，眞言宗加持祈禱又類似之，故密教爲契丹人所喜。當時俗人對於密教，與薩滿教殆同一信仰之。遼之王宮貴族等亦然。要之薩滿教與密教之加持祈禱，由民衆之目觀之，固同一也。總之當時新宗教之密教入契丹地，實有興味之事。乃朔北佛教史上有大書特書之價值者也。

喇嘛教當元代自西藏入蒙古，遂佔國教之勢力，今仍繼續有此信仰。揆其原因，亦以彼等固有之宗教爲薩滿教也。彼等今日雖信仰喇嘛教，然彼等一般俗人之所以信仰者，以其一如薩滿教，以充現世之希望爲主也。此點與契丹人之信仰密教，同一狀態。契丹人之密教，與蒙古人之喇嘛教，不獨信仰上有相似之點；且因此兩民族人類學上亦屬於同一民族也。然則蒙古人之奉行喇嘛教，不得不云契丹之密教爲其先驅者。有學識之僧侶，固當別論；由一般人觀之，密教與喇嘛教，固一而二，二而一也。

### 三 天人之像

更有應注意者，爲天人之式樣。大學校中余所採集之天人，（高七寸）殆保存全形天人之狀，兩手捧飲食之鉢。而最應注意者，天人肩際生有羽翼也。中國本土及日本之天人肖像，無附羽翼者；僅於肩上附有似薄蟬之物，示飛於空中輕柔活動之狀。（唯伽陵頻伽有羽翼）遼之天人，乃有羽翼，實有意味之事也。

滿洲遼西等處磚塔中之天人，均中國式。獨此處有羽翼，究何理由，極當研究。



羽翼童子之像

法蘭西佛教考古學者佛賽氏發表印度北部健馱羅之天人附有羽翼；又德國格利尤艾得爾氏謂北印度佛教藝術中附有羽翼者，係受波斯之影響。印度北部健馱羅佛教藝術品生有羽翼之事，極應注意。又近時斯坦因氏在中國及土耳其斯坦發見有羽翼之童子像，亦受健馱羅式之影響，不待言矣。由來與於印度北部健馱羅之佛教藝術，受希臘波斯之影響，次第進至中央亞細亞方面，是等事實，乃今日佛教考古學上所明認者。

遼之上京，有有羽翼之天人，其與以上有關係也明甚。可知遼之文化中，已有西方文化參入矣。由此點觀之，遼之文化分子，固非常複雜。此在文化史上所應深加考慮者。

### 第三十二章 北滿東蒙與基督教

由金之古城中發掘之物，其中最有趣味者，為薩滿教之銅製人形。小者其上有穴，穴處殆便於結紐，作為護符而掛於首者。又有以布類皮類敬謹包之作爲神像者。現今蒙古人中，每藏有與此相

同（發掘品）之薩滿教巫女之銅人，呼爲翁哥特，與鏡同尊崇之。余在東蒙古扎嚕特，曾見有此事。金之遺跡地，常掘出此等翁哥特，余此次買得三個。

又金之上京，昔常掘出古鏡，今取之殆盡矣。余此次探查之際，欲得一枚，亦不可得。金之居住地，何故有許多之鏡乎？此等鏡非化裝之用，均用於宗教上之儀式者。金時代薩滿教之巫女，在神前祈禱，則有神或鬼附於巫女之身，作狂亂之狀，謂可以逐去邪神惡鬼。行此儀式時，一人在傍敲大鼓，巫女手中持鈴，舞蹈於神前。其時腰際挂鏡五六枚，稱爲腰鏡。其腰間又懸有舊式的鈴，謂爲神所賦與者。巫女狂亂時則舞蹈，腰鏡發光，且鈴鏡相觸發出一種音響，彼等視爲最尊嚴之事而崇拜之，謂此法可以退邪驅鬼云。因此關係，此鏡之所以多也。此風今日自黑龍江方面之通古斯至西伯利亞一帶之民族內仍行之。又日本古代，亦有此風。埴輪土偶等腰間，常見附有鈴鏡也。

由以上翁哥特及鏡等觀之，則知金人當時宗教上盛用此等物。據此可窺彼等固有宗教之薩滿教，信奉甚深矣。

彼等固有之宗教，雖爲薩滿教；然當時佛教已入此土，上流社會至中流社會，已盛行之。由考古

學上觀之，古城內有寺院之跡，又有佛教，及關於寺院之碑文。史籍上亦有可徵者。彼等當時一方信仰薩滿教，同時又信仰新來之佛教。

彼等似又信基督教。余在金之上京，發掘有金屬十字架。又在洮南附近洮兒河畔之遼金古城內，掘得一個金屬十字架。以上十字架，均在金（遼）之古城內，與薩滿教之翁哥特同掘得者。由此事實觀之，此十字架至少為金代之物。果然，則基督教之影響，當金代已及於北方矣。

元代基督教，行於北方民族蒙古人間。據今日考古學上之研究，常由蒙古各地掘得基督教之墓碑等，可以知之。蒙古初期，無論如何宗教，皆默許其行於蒙古領地，不稍干涉。今日蒙古人只信喇嘛教，不許信仰他宗教，實因喇嘛勢力，強制的壓迫民衆之故。元之初期，決無是事。

基督教何時侵入蒙古乎？西元一千二百五十三年，中國宋理宗寶祐元年（日本後深草建長五年），法王路易九世，曾派基督教僧侶魯布奎（Rubruquis）至蒙古王朝。此時王都在外蒙古之和林，其時成吉思汗已亡，拔都汗（校者按當作蒙哥汗）在位。其時十字軍遠征，路易九世出兵巴力斯坦，故遣基督教僧侶，持書請蒙古王由東方攻敵，為十字軍之助也。蒙古王回復法王之書，今仍



存在。其書原爲畏吾兒文字，一千六百二十九年，用拉丁文譯出者。

此次使節，雖未達目的而還；但爲歷史上緊要事實。魯布奎長途旅行，達蒙古王都，覺所見所聞，無不新奇；歸國時，詳記其一路人情風俗，及當時蒙古狀態，發表於世。此報告書，今日尙非常緊要，則當時在歐羅巴何等奇異，可想而知。尤以路易王託蒙古王助其擊敵，實爲世界的事實。

此次乃基督教僧侶公式入蒙古之始，彼時當必持十字架等物而來，置於途中各處也。

魯布奎之後，一千二百八十九年，路易第九世時，（按者按恐誤，羅馬教皇曾派基督教布教師赴此，爲基督教布於蒙古之始。其時僧侶，最初七名，其中有至半途而歸者，有死者，除哥爾文教師（Monk-Corvin）外，僅餘二人。一千三百〇八年始達當時元都 *Khanbaliq* 卽今之北京也。由是熱心傳布基督教。現今蒙古所存該教之遺物，皆是時所遺者。由此觀之，元時已流入基督教也明甚。關於當時基督教遺物，北京之 *Favier* 曾圖記此事實，發表於世。又載於近來出版之支那藝術史中。

元之初期，基督教之入北方，已不能否定。然則現在滿洲之松花江上流金之上京及東蒙古之



洗兒河河畔，認爲金時代基督教之影響者，應如何解釋乎？金代更在元之初期以前，此乃極應研究者也。

茲又有應注意者，即唐代基督教之一派景教（Nestorian）是也。景教當西元四百二十八年至三十一年間，在東羅馬首都君士坦丁堡，以東方教會總管長聶斯託利爲始祖。因被正統基督教會驅逐出教，乃傳教於東方。一派入波斯，布教於波斯王勢力之下。復入阿剌伯，與回教發生關係。於是由西亞細亞入唐，來至長安，賴唐帝保護，許其布教。今日所存唐建中二年景教碑文，謂景教之初來長安，在唐太宗貞觀年間。歷高宗、玄宗、肅宗、代宗，皆加以保護，使其布教。關於高宗，有「高宗大帝克恭繼祖，潤色真宗，而於諸州各置景寺，仍崇阿羅本爲鎮國大法主」等語可證。景教會取佛教之分子，又取儒教之崇拜祖先，在唐時採最民族化之宗教形式，因而於不知不識間，大爲流行。此教與當時特興之密教以微妙之點相結合，如日本弘法大師之密教，亦加入此景教之分子者。景教當唐廢佛以前，似盛行於中國內地。

景教在中國既有不可侮之勢力，其擴行各地，當不難也。景教之擴行於蒙古，據今日學者之研

究，知十二世紀時，已有景教信徒。蒙古乞拉忒部 (Karaites) 之會長土魯干汗 (Togroni-Cung-Khan) 曾與其部族同受景教洗禮，法名布特列照 (Prestre-Jean)。此會長與成吉思汗 大汗，為同時代之人，最初與成吉思汗 同盟，至千二百三年與彼反對而被殺。其為景教信徒之事，與路易第九世 派至蒙古王廷之基督教僧侶魯布奎 及若安布爾 之記載，實相一致。由此觀之，景教當魯布奎 至蒙古以前，已擴行矣。景教之擴行狀態，據景教碑文，已知擴行於中國各省。其後馬哥孛羅 旅行記中，亦載中國西南部盛行之狀態。

景教既與金有影響，則不難解釋十字架矣。余就以上事實考之，景教之流傳，似由東蒙古至滿洲者，與金人固有關係，即契丹人中，似亦曾傳佈者。此說若確，則金時傳布基督教者，必景教中人。

斯圖為金屬十字架，由洮南附近古城掘得者。長一寸三分，寬一寸一分。其上似曾鍍金。上部有穴，似為嵌真珠之用，或於穴



洮南附近掘得之金屬十字架

中繫紐以便掛於首者。殆視此十字架式爲 *rois Aux branches enterrineks* 一類者。此物出自東蒙古洮兒河城及北滿洲之松花江上流。則當時其地除固有之薩滿教與佛教外。又有基督教分子存在矣。是等事實。在亞細亞東北方宗教史文化史上。最應注意者。

### 第三十三章 漢代遺跡與漢族歷史

此篇乃余明治四十二年。將滿洲調查所得。在南滿洲鐵道株式會社發表之人類學報告中一部分。關於漢族遺跡（當時命名漢末——三國——晉時代漢族之遺跡）之文也。其時僅印一百份。未能廣公於世。故特載之於此。此爲十九年以前關於滿洲漢代遺跡大計畫發掘調查之報告（論文）實屬創作。且此等事實。極爲緊要。附記於此。似無不合。但此之記錄在十九年前。當時余對於滿洲漢族之智識尙屬幼稚耳。

#### 一 遼東之漢族歷史

南滿洲卽遼東，自古爲漢族侵入移住之地，與北滿狀態不同。周初，漢族呼此地爲幽州，然僅附以此名耳。漢族以此爲根據地者尙少。降至戰國，遼河左右屬於燕。秦時分此地爲遼東、遼西二郡，南滿洲屬遼東郡。滿洲漢族勢力之可認者，實始於此。漢代襲用秦制，至武帝時，勢力尤爲鞏固。開拓朝鮮，兼併遼東屬邑，置樂浪、玄菟、真番、臨屯四郡。昭帝時裁減臨屯、真番二郡。後漢因之。後爲公孫度所據，自稱平州牧，傳四世。魏景初二年（西紀二三七）司馬懿討滅之。置東夷校尉，治襄平，而分爲遼東、遼西、遼南、遼北四郡。東昌黎、玄菟、樂浪、帶方五郡，置平州統之。晉改遼東郡爲國，仍隸平州。又據通典，魏因公孫度之舊，分遼東爲五郡，置平州。後又合於幽州。東夷校尉居襄平治之。晉咸寧二年（西紀二七六）仍置平州，以慕容廆爲刺史，治昌黎。後因永嘉之亂，晉人不能終有其地。

大興三年（西紀三二〇）爲慕容廆所據。大和五年（西紀三七〇）屬苻秦，後又屬後燕。晉太元十年（西紀三八五）高句麗寇遼東，燕王將兵討之，爲高句麗所敗。遼東、玄菟遂爲高句麗所陷。是年慕容廆復取之。後魏仍爲遼東、昌黎等郡。尋又爲高句麗所據。唐征高句麗，初置遼蓋二州，後置都督府，又置安東都護統轄之。

以上爲周後之滿洲歷史。依此等事實觀之，漢族自古代已侵入南滿，在此地設遼東郡，又於其東置玄菟郡。至晉末南滿洲爲高句麗佔領，至唐初爲太宗所征，高句麗乃離南滿洲。當高句麗統治以前，大半爲漢族支配之土地，以玄菟郡與朝鮮西部之樂浪帶方等郡連絡，故視爲東方漢族之重鎮。

由文獻史上觀之，漢民族與南滿洲之關係，大略如上。若文獻史上之事實果確，則由考古學上觀之，南滿洲常有以上之遺跡遺物，現據余之調查南滿洲，果有晉末以前之資料甚多，今略述之於下。

## 二 漢族之遺跡

南滿洲之前漢末以後之遺跡，各處有之。若發掘此等遺跡，則可得玉、裝飾品、銅器、劍、鐵、鉞、矛、無釉土器、貨幣等，此皆學問上最應注目者。不獨可知前漢末以後之滿洲，即在學術上亦應研究之。

前記之遺跡，可大別爲二：即一墓所，一住所也。而墓所又可細別爲石槨石棺磚棺貝墓（貝槨棺）四種。余先就此等各棺，加以說明，次及居住跡，並及其中之遺物，最後對於此等各項加以概論。

### 甲 墓所

(子)石棺 石棺多在遼陽之太子河畔，此河畔石棺，余所發掘者及已發掘者，皆露於地上，其數凡三十許。合之破壞者及埋沒地中者，其數更不知幾許。此等石棺，係由太子河上流地方採集石材，來此組成者。不似日本石棺，列一大石而成者。石棺使用之石，雖均以大板石組成，然其壁亦有小石砌成者。其形狀不一。據余實際調查，大概限於以下四種：

(1)式石棺(圖內甲)存於土中，其狀作長方形，長一丈，(內部)闊四尺三寸，北部設高七寸許之臺，底鋪扁平之石，自底至上，深三尺四寸。

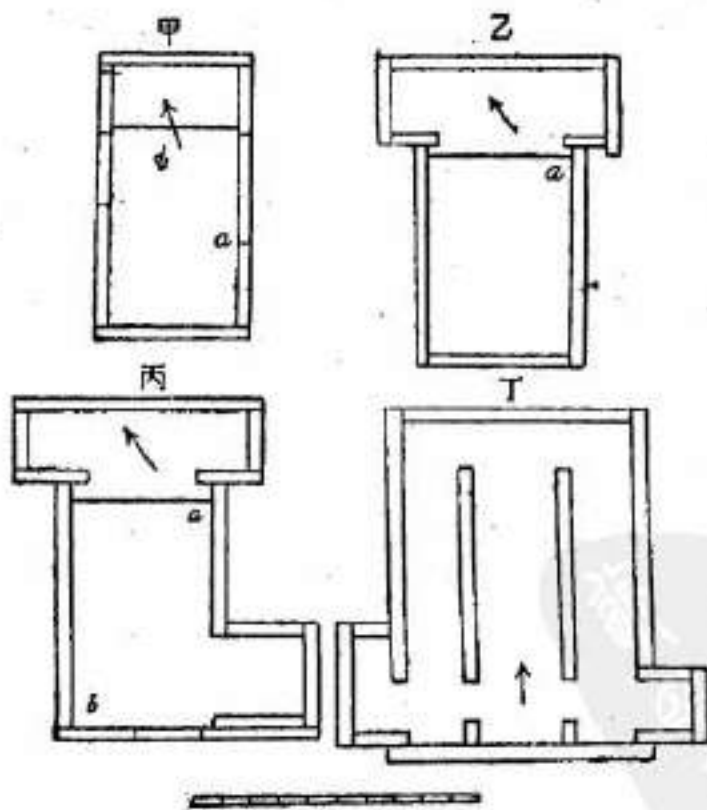
外壁南北二部，各以一石作成。左右各以三石合作之。石厚五寸五分。此石棺已被發掘，其蓋石已不存。余所發掘者，a處有面西之頭蓋骨，b處有下肢骨之斷片。在頭蓋骨之西，發見酒壺形土器。此石棺構造最簡單。

(2)之石棺(圖內乙)較1稍大，北部設稍高之臺，更向左右延長，狀作T字形，棺長一丈一尺許。(內部)中央四尺九寸，臺高七尺六寸。此石棺前此已被發掘過半矣。余精密調查其內部，

見接近臺之右方石壁邊（a處）土製桌上有魚之模造品。

（3）之石棺較2'更大，（圖內丙）北部設左右等長高一尺三寸五分之臺，南部僅東方延長，棺長一丈一尺七分，（內部）闊中央五尺，北部七尺四寸，南部八尺，底深五尺五寸。此石棺似亦曾被人着手者。余使人夫發掘其跡，a處有土製扁平箱，中畫有魚，b處得如酒壺高杯等無釉土器。

（4）之石棺（圖內丁）構造最發達，作凸字形。且於中央設壁，各區劃中均有室。此石棺長



石棺之平面圖



十二尺（內部）闊中央八尺，南部延長處一丈一尺餘，中央之三室，各闊三尺，石厚七寸餘。

以上爲石棺之形狀。其存在位置，均在地面下二三尺之土中。除曾被發掘者外，不露於地。而此等石棺，專在太子河畔。其存在狀態，每成爲羣。蓋此處爲當時之墓場，其最可爲標本者，在由遼陽渡太子河，行十四五町，鐵道線路之右方。此處石棺，已被發掘而露出者頗多。

當日俄戰爭時，余在遼陽西門外鐵道線路附近，發掘磚棺時，見有二三石棺，已被發掘。其中一個，內部有土器，又有五銖錢。據在遼陽之石川末松氏云，去年曾發掘之石棺，內部有三室，其中各有骨一具，共三具。中央人骨之頭部，有打缺圓瓦，上有花紋。又頭傍有銀簪（即在靈傍）而向右面之人骨，似手嵌指環者。（瓦傍有指環）頭部之傍，置四瓣花形之銅製頭飾（靈傍有花瓣形）向左方之人骨，則無何物。此等人骨，胸邊皆置五銖錢。左右二人骨傍最多。三具人骨頭部上方，又有一小室。右隅有土製皿五個，左隅有大壺二個。由此人骨之狀態考之，殆非合葬，實殉死者。中央人骨，殆其主人也。此主人似男子，左右似女子。

附言 普蘭店附近，亦有石棺，唯年代甚不能與遼陽石棺比，今不加入此中。

(丑)石槨 石槨在遼陽南門外，余跋涉南滿洲各地，見如是石槨，惟此地有之，他處無石槨。余到此地，聞石川末松氏云，遼陽南門外有一大石槨在土中。余即實地調查。明治四十二年四月二十一日，由石川氏引導至是處，石槨全部不露地上。地上惟見有僅容一人出入之穴。余與石川氏入此穴中，見內部構造最大。由其形狀觀之，決非石棺，寧稱爲石槨，故余今呼之爲石槨。然由其構造觀之，則類似34，可謂巨矣。

石槨不在地上，全在地下；若不除去其上之土，則不能認其全形。余用南滿洲鐵道株式會社之人夫五十餘，使先除去上部之土，後發掘其內部，調查凡二日之久。

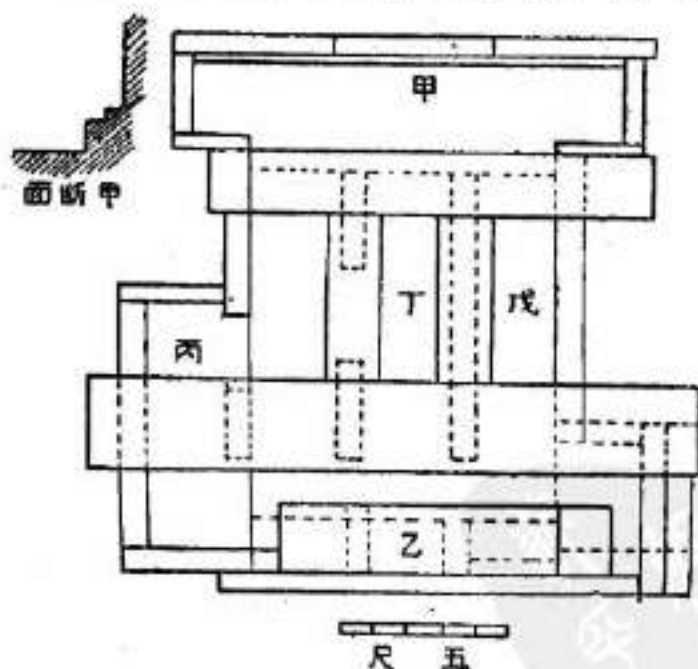
石槨在土中，上部覆以土，別無高墳；故人雖步行其上，全不知其下有石槨。與石棺磚棺貝墓等同一狀態。在作此石槨時，地上當有一種墓標或墓碑，亦未可知；今已毫無所睹矣。

余先使人夫除去上部之土，厚約三尺。其下架大頂板石十數枚。此等石質，均如砥石，明爲切取太子河上流地之岩石，運來此處者。

其後取去頂板，始得見內部之構造。如下圖。

檯長一丈四尺，闊北部一丈二尺餘，南部一丈四尺，中央九尺。而其構造，似於前後各各設室，由中間廊部連結者。檯底鋪扁平之石。其中A B C D E等部分，設稍高之臺，（臺高一尺餘）自此至頂板四尺七寸許。D E處至頂板，高六尺七寸許。而以B臺處為最複雜，各設小室三個。其前D E處，亦設有三長室。此等各室之上，置細長頂板。最初現出之頂板，即架於此小頂板上者。

檯之石壁，除A之北部外，悉為一枚石板。最厚者五寸餘。而室內之石材與頂板石均為砥石質。此石檯之構造如上。余由其形狀推之，信為模仿當時之住家者。內室走廊頂板等形狀，最能證



(一) 石檯平面圖

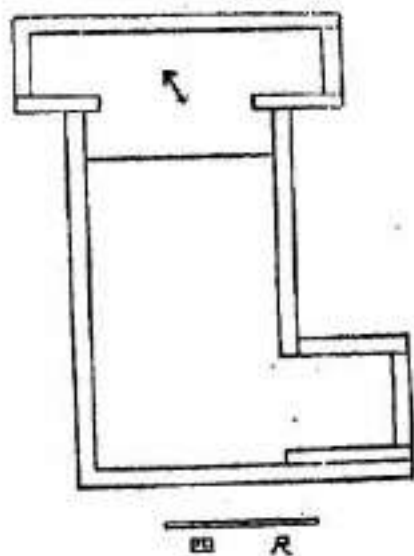
甲(A)  
 乙(B)  
 丙(C)  
 丁(D)  
 戊(E)

明。又石棺亦作簡單住家之形狀。尤應注意者，此石槨各處無入口，畢竟非住家而爲石槨也。如是大規模之古墓，南滿洲他處，實未曾見。余由其構造莊嚴之點觀之，信爲當時一大貴族之墓。此石槨前此已被土民發見，發掘其內部，取去埋葬品，形迹甚明。其上部所開一小穴，卽當時所穿者。

余與石川井上諸氏，共役人夫，發掘內部所埋之土，內無一完全遺物，蓋遺品已爲土民取去矣。復精密檢查之，在C處發見人骨破片。（頭蓋及四肢骨斷片）另由其傍得一枚五銖錢破片，又於各室得無釉土器一小破片。

由此石槨之構造，人骨及其他石棺磚棺貝墓等推之，此墓亦以主人爲中心，而行殉死的埋葬法（或合葬）者，各室卽安置各人死體之處。

余發掘調查此石槨時，又於其傍掘得一石槨，在先已被發掘，其石材已搬運他處。其地在離余所調查前記石槨西方十四五町左右之處。頂板石及置於內



(二)圖 而 平 槨 石

部中央之石，已被取去，原來完全形狀，已不能知。其平面圖如上。其形狀作長方形，三方之端各作突出狀。北方設高一尺三寸五分之臺，中央部及南方，似有何等設備，然石材已被取去，無一存者。梯長一丈一尺七寸，其闊中央部五尺，北方突出處七尺四寸，南方突出處七尺九寸。其底悉鋪扁平之石。自底至頂板之高，中央部有五尺五寸。上部頂板石，已被取去，其上所覆之土，凡三尺許。可知與前之石梯，同一形式。且與石棺形狀亦頗類似。余與石川氏又同發掘此處，在接近西南壁之部分，得無釉之完好土器數個。發掘之際，得可愛之完全土器甚多。余請於所有者，得其中三四個攜回大學。此處所出之土器，有小橢圓形皿壺及長櫃、櫛子等模造品。

(寅) 磚棺 磚棺，係以磚作棺，即中國人所謂「甌墓」也。此種古墓，分布最廣。南自旅順之岬角，以至普蘭店復州熊岳城遼陽附近等處多有之；尤以向渤海灣方面爲多。他處尙未發見。此乃最應注意者。南滿洲磚棺分布地方中，最可觀者，在遼陽方面。余先就遼陽附近之磚棺記述之，其他附記於後。

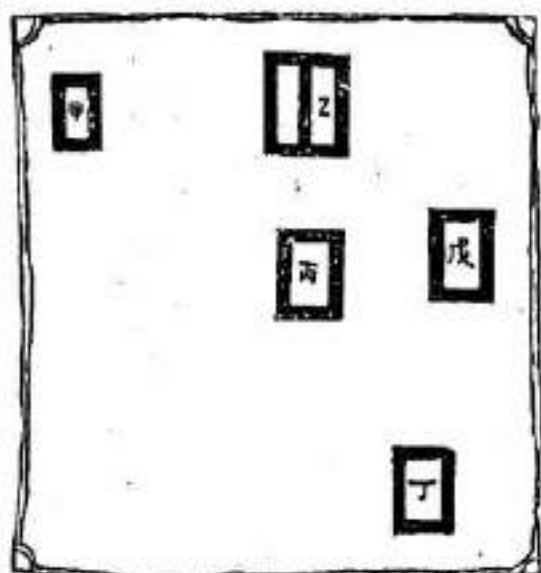
余在遼陽發見此磚棺，實自日俄戰爭時，調查日本陸軍病院地始。此次調查，得當時陸軍一等

軍醫正賀古鶴所氏及當時陸軍三等軍醫伊藤壽氏之補助最多，予深感之。

余當時所調查之遺跡，在距遼陽西門西方約十四五町鐵道線路左側（大連方面）。此遺跡乃因俄人設鐵道時，取去其附近之土而露出者。余初到時，僅見其上部現於地上，驟觀之不易知為何物。當時多謂為往古房屋故址之碑。余欲考察其下埋藏何物，與賀古氏協議，使病院人夫發掘之。此處之土，因被取去，成為凹地，雨水停滯，如一小池；先排去其水，然後發掘，始知其為以磚砌成之磚棺（磚墓）。俄人僅掘取其上之土，對於磚棺似未曾知者。

磚棺多成羣而存在，統計完全及破損者，凡二三十。今為參考便利起見，將磚棺所在之狀態表示一例如下圖。

下圖為磚棺之一羣，觀其形狀及存在之狀



(一) 狀原之在所棺磚

- 甲(A)
- 乙(B)
- 丙(C)
- 丁(D)
- 戊(E)

態，已略可了解。今余對此稍詳細說明於左：

余最初除去圖內A（即甲）磚棺之土，其棺以組作穹窿形之同式之磚蓋覆之。

余更取去其蓋，內部空洞，長一丈一尺，闊三尺，周圍磚厚各六寸，深二尺六寸，其底亦鋪磚如下圖。

棺中僅能認爲有人骨存在，骨質多成細末，唯齒之某部

完全耳。人骨頭部（東北）與足部之傍，安置土器。

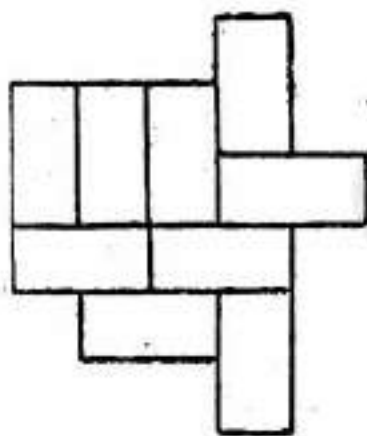
次B棺（即乙）爲二中國人之棺，二棺相並，其形狀如

圖。二棺大小不同，左方較右方稍大。左棺長一丈，闊三尺五寸，

右棺長與左棺等，闊三尺，深各一尺八寸五分。周圍之磚各厚

六寸，底與上同。左右二棺中皆有人骨，各頭部皆有土器。左棺上部之中央，有壺一個。右棺上部左壁上有酒壺形土器二個，下部有壺一個。

C棺（即丙）形狀，內部長一丈一尺四寸，闊五尺七寸，深二尺八寸，周圍之磚厚七寸餘。中央



式之磚鋪底棺



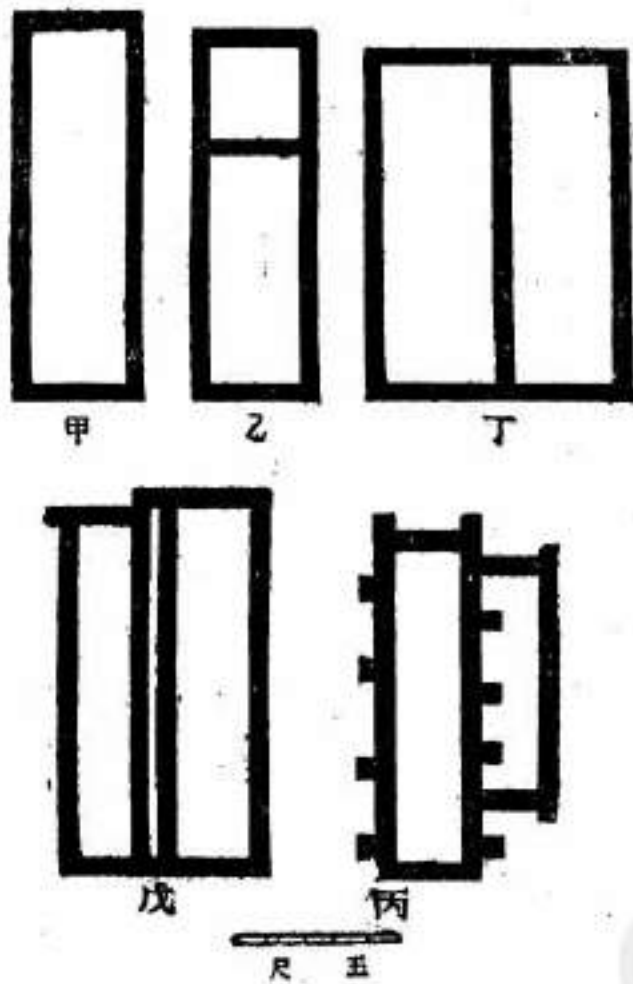
部稍上接右壁處有人齒。有齒處之上方，有土製物。其底開一孔。其傍置大泉五十五個，小泉直一者二個。又鏡一面。左方準此。在同一位置，接左壁處，有頭蓋骨及齒。齒色白。由此等事實觀之，此棺中原有二人死體，殆殉死者也。由其右鏡推之，右方蓋女子，左方殆男子。右方齒呈綠色，殆因饑之腐蝕浸染使然。由此觀之，其饑當時蓋置於接近面部者。

D棺（卽丁）所在處，距O E兩棺，約一丈餘。此棺形狀亦同前，內部長九尺七寸，闊四尺二寸，深一尺四寸，周圍磚厚各六寸。此棺上部西北隅有一壺，壺上加釉之皿，皿上有不完全黃褐色釉，非土器也；卽土器與陶器過渡時代之物。蓋屬於陶器史上最初期者，頗堪注目。

E棺（卽戊）因其上多土，驟觀之，似甚高者。及發掘後，仍與前同。內部長一丈一尺八寸，闊五尺六寸，深四尺。在此處未獲何物，其積磚之法，與他處稍異。

以上A B C D E等磚棺，成爲一羣，殆互有關係者。前文已繪有一羣之圖矣。今更就其他磚棺記述之。

F（卽甲）上方設一小區劃，其區劃之境界，僅以磚二枚並立耳。棺之內部，長一丈五寸，闊三



(二) 狀原之在所棺磚

甲 (P)  
乙 (G)  
丙 (H)  
丁 (I)  
戊 (J)

尺六寸。小區劃處，長三尺，深二尺八寸，周圍磚厚六寸。此處有一具人骨，下顎骨附少許之齒，橫而向上，蓋埋葬時使死體仰臥者，又下顎骨之下邊有五銖錢二個，殆含於口中，或置於顎邊者。小區劃之右側，有許多土器。

G (即乙)形長一丈一尺六寸，闊四尺七寸，周圍厚七寸，深一尺八寸。此處未掘得何物。其積磚方法，與他處形式不同，狀與F棺同。

H (即丙)棺面東北，其構造較爲複雜。此棺乃二棺互相附着者。左者較右者大。左棺長一丈，闊二尺，深一尺七寸。右棺長六尺五寸，闊一尺三寸，深一尺七寸。此二棺四隅之前端皆凸起。又左方之棺，周圍皆多凸起，與日本古墳中有凸起之石棺，多類似處。以上二棺，上方各有人齒。右棺左側有上肢破片。又二棺頭部上方，各置有土器。

I (即丁)棺形狀，長七尺七寸五分，闊四尺四寸五分，深二尺，周圍磚厚六寸。亦係二棺相附着者。其內僅有貨泉二個，無他物。

J (即戊)亦有二棺。此二棺中右棺內部長一丈餘，闊二尺一寸五分，深二尺，左棺長一丈，闊一尺六寸，周圍兩棺磚厚皆六寸。兩棺相附着處，磚厚一尺三寸。此處磚成二列。左棺內無何物。右棺接近上方之右側，有三個土器並列。

此外余在遼陽調查發掘之磚棺，多已破壞，茲不復記。其形狀及內部狀態，與上記自A至J諸

棺無大異。據在遼陽之石川氏云，曾發掘磚棺一個，人骨各各相對，似有尸體二具。副葬品之土器，在頭之上方，右方人骨處，磚稍高。其附近多五銖錢。他一方人骨有銅指環三個，似在其手處。以上乃遼陽附近太子河畔磚棺之大概也。茲再記述熊岳河畔之磚棺以供參考。

熊岳河畔，亦有許多磚棺，其存在狀態，與遼陽同，均在地下。余所發掘者，內部長一丈弱，闊二尺，深三尺。人骨破損，不能確認。由其頭蓋骨之小片檢之，頭部似向東。據該地形田幾次郎氏云，去年十一月設輕便鐵道時，曾掘得一磚棺，周圍以磚組成，其中更有似木棺之物，內部塗朱，有鏡一面，銅製腕輪六個，（一方三個）銀筭一個，無釉土器一個。形田氏又掘得他一磚棺，其中有土製之壺，五銖錢充滿其中。

余發掘距離右磚棺數町之地，（當時溫泉宿附近）得銅鏡，銅製腕輪，與五銖錢數枚，中有貨泉一個。

更就旅順之磚棺記之，余在旅順，掘得最完全磚棺三個。一棺四角形，前後左右各長八尺，深僅六寸，中央以一系列磚爲區劃。棺之位置向東西，二室中各有一個頭蓋骨破片，向右之頭蓋骨，在區劃

中央之磚與西部磚間一隅之近傍，左方頭蓋骨，接近中央區劃而在東方。頭蓋骨近傍，有土器一個，此磚棺甚淺。

他一磚棺，一方設高臺，上有土器數個。又一棺，其半已被發掘，其完全時之長，當在八尺許，闊三尺許。中央之上方有頭蓋骨，其傍有數個土器並列，屍右置鐵刀一，刀鋒向上。

以上乃關於磚棺之存在位置，形狀及其內部之遺物人骨等之事實也。此等物給與吾人以何等知識乎？先由其形狀言之，各地雖稍不同，然大體尚屬無異。其間內部人骨有尚存者，上部及下部多置有土器及其他副葬品。死體雖有時爲一人，然數人者最多。時代亦似在一時期，相距不遠。

又磚棺之磚，亦有應注意者。精密區別之，可分二種：一爲有紋磚，一爲無紋磚。有紋磚磚之一面，現出圓角，線等幾何學花紋，及魚，金銀（有字曰五十）等紋。無紋磚磚面無紋。

遼陽一切磚棺，及旅順方面之磚棺，余所發掘者，及已發掘者，均屬無紋磚，不見一有紋磚。以上無紋之磚棺，其年代與有紋磚亦稍有不同。磚帶鼠色，無釉，質不甚堅，一方有齋紋，蓋製造時置於蔭上者。此棺組成時，磚與磚間有用漆連合者，有用土者。遼陽方面多用漆，旅順方面多用土。此等磚與

土器，殆同一燒法，其土質燒色亦互相類似。

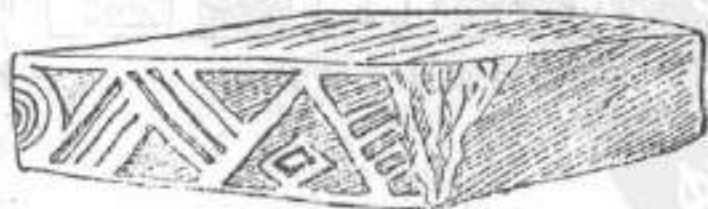
有紋磚 有紋磚如下圖，磚面用模型製出花紋。其紋凸出，色帶赤褐色，質亦堅。然其中亦有不用火燒而曝乾者，與無紋磚有不同之點。

有紋磚所在處，專在遼東半島，即旅順之各村落北三十里堡，石河驛，復州，永寧城，槐書房，熊岳城等處，他處一無所見。此等磚與無紋磚不在一處，各自分離。如旅順爲多磚棺貝墓之所，亦無一相混者。遼陽遺跡中，未嘗見之。

據余所知，現今有紋磚遺跡之可觀者，在石河驛附近與熊岳河畔，此處遺跡，亦非完全者，今僅見散亂之磚耳。余惟在熊岳河畔，見棺槨之一面，有磚壁之殘部。此種棺槨之調查，當俟諸後日。

熊岳河畔，石河驛地上，此等磚僅有一二個，或於中國人石壁部外中見之。

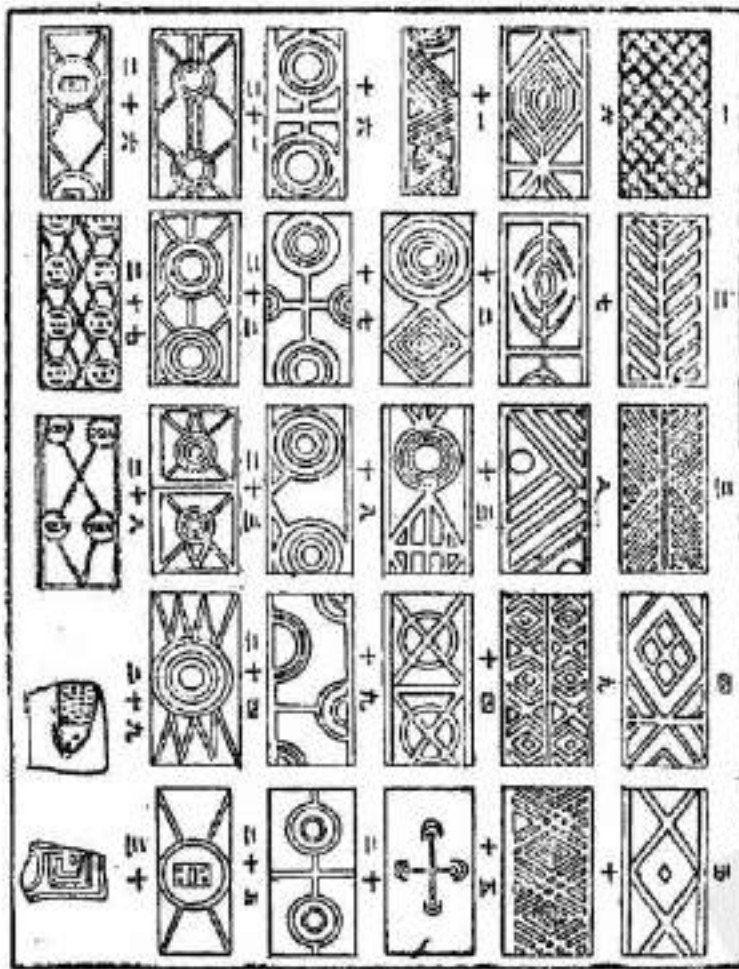
有紋磚之砌法，由熊岳河畔事實推之，有紋之部，似爲磚槨內部之壁。此等磚中，磚面有彎曲者，



有紋磚

因棺槨內部之隅稍呈圓形也。砌磚時其間似用漆者。

有紋磚之最堪研究者，為磚面之花紋。其紋大別之可分三種：一為幾何學的花紋，一為叢紋，一



有紋磚之各式樣



爲字紋。此三種紋如上圖。

幾何學花紋，乃集合線角圓等而成者，更區別之如左：

A 由單線構成者

B 四角菱形者

C 由角、線、圓等成者

D 由角與圓成者

E 由圓與線成者

其紋觀圖之1至24自明。

繪畫之紋，如29，作魚形；28作繫五銖錢狀；25 26 27變形，立於幾何學紋與繪畫紋之中間。

30爲字紋，蓋刻漢文字於裏方者。此例於中國古代墳墓磚上屢見之。

用以上有紋磚於棺槨內者，乃精美之墳也。其碑壁之裝飾花紋，蓋用當時一般人家之壁上花紋者。

右圖之紋，全異於余所採集之物。此等花紋中應注目者，皆爲線角圓等幾何學之紋，而不見一曲線紋，其餘皆繪畫也。

可與以上之紋比較者，爲石窠中之漢孝堂山畫像石及武梁祠壁畫。其中房屋之壁，車馬之裝飾中，每有幾何學之紋，與繫錢之紋，全與滿洲所見者同。蓋有紋磚，爲其時所作，故亦作如是形狀也。此外又有可與滿洲之有紋磚比較者，爲中國內地墓之磚。此等磚表面均附花紋，與滿洲同。余曾對此二者比較觀之。

中國內地之有紋磚，石窠及陸心源著千甃亭古磚圖釋中有之，尤以後者爲多。余曾由此二書中選出與滿洲相等之紋，故余專就古磚圖釋之磚紋記述之。

讀者試以滿洲之古磚紋，與中國內地之磚紋比較，即可知二者之互相類似。中國之古磚，幸一附有一年號，其磚爲何時之物，一望而知，故根據其年號以研究磚面之紋之年代，乃最有興味之事也。

此處之中國古磚，可區別爲漢吳晉三代。此三代又各附記年號。今順其年號以表之，則可知其



花紋與時代之關係。

後漢（孝堂山及武梁祠碑亦在其中）

磚之年號	帝	王	西曆 自元年至其年 號之末	自今上溯之年	記	事
延光	安帝		一二二—一二五	一八八五		

與

磚之年號	帝	王	西曆 自元年至其年 號之末	自今上溯之年	記	事
赤烏			二三八—二三九	一六〇一	此年號時司馬懿擊公孫度斬之魏之景初—正始	
大元			二五一	一六五九	司馬懿卒魏之嘉平	
太平			二五六—二五七	一六五三	魏之甘露	
永安			二五八—二五九	一六五一	魏之甘露	
甘露			二六五	一六四五	晉武帝太始元年是歲魏亡	

寶鼎	二六六—二六八	一六四二	晉太始二年
天紀	二七七—二七九	一六三一	晉武帝咸寧

晉

磚之年號	帝王	西曆自元年至其年號之末	自今上溯其前之年	記	事
太康	武帝	二八〇—二八九	一六二一	晉于太康元年統一天下	
元康	惠帝	二九一—二九九	一六一一		
永寧	同	三〇一	一六五九		

由此觀之，右磚乃自後漢經三國至晉者。有紋磚之幾何學花紋，正此時代之物。以此與滿洲有紋磚比較，花紋相等。故知滿洲之磚，亦此時代之物，而頗饒興味者。當時司馬懿擊公孫度之事實，紋中亦有之。故滿洲之有紋磚，至晚亦不在晉以後；蓋以晉代為最終，或其以前者。

近時漸知朝鮮平壤大同江南岸，有以有紋磚砌成之古墳，全與本文之有紋磚相同，殆互有關

係者。

(卯) 貝墓 (貝殼棺)

貝墓者，於土中穿穴以埋死體，其上覆以貝殼者也。此種墓專在自旅順老鐵山下至大連一帶之地，此外未聞發見者。

貝墓，據余觀之，全爲石棺碑棺等之略式；由其存在之位置，及形狀，遺物之關係上，可證明之。此墓不在地上，均在地下數尺處穿穴，其穴普通作長方形，其長及闊，與碑棺無異，長自八尺至一丈五尺左右，闊自六尺至一丈二尺左右，深度在地下二尺至一丈左右。其底爲平均之土，上橫死體，多於其頭部與肩之近旁置副葬品，其上覆貝殼，更覆土於其上。死體之旁有土蓋，當時以土覆死體，其上部及周圍覆以貝殼者，然死體之下，亦間有鋪貝殼者。貝殼主要爲蠔殼 (*Ostrea gigas* Thunberg) 殆由其地之海岸取來者。

當時掘穴之際，有偶值地下之岩石者，是時乃以人工平其岩石，於其上置死體。

余發掘此種墓甚多，死體皆一人，亦有不止一人者，則殉死者埋葬之處。此處遺物有無釉土器，

玉類，銅器，鏡，銅劍，銅鉞，銅鉞，錢等。錢爲五銖錢，半兩，貨泉等。與出自磚棺石棺等者相等，明爲同一民族同一時期者。

## 乙 住所

余已對於石櫛，石棺，磚棺，貝棺等，記載如上。此皆墓地也，其可以窺見當時民族之生活狀態，只其中之稍特別者，在南滿洲除特別之墓地外，是否可以窺見當時之生活狀態，仍應研究。

有可稱爲墓場以外之遺跡者，卽住居跡也。由此遺跡，大可窺見當時之生活狀態。余跋陟南滿洲各地，終在熊岳城外熊岳河畔，得發見此住居跡。

熊岳河北岸多磚棺，由此棺中掘得種種遺物，故知此處當時實爲墓地。然北岸最近於河之地，有住居跡。此二者殆互有關係。

此河北岸因雨水等作用而崩壞，河崖成九十度角度。此崩壞作用，乃示吾人以最緊要最貴重之事實，卽此斷面中包含當時之遺物也。

此處包含之遺物，乃可窺見當時之生活狀態之住居跡也。此遺物在離地面二尺不足之處，其



包含狀態，遺物互相密接而存在。遺物層之厚凡二尺許，其上覆以不足二尺之土，此上部尺餘之土，即自當時至今日之間，自然覆於其上者。換言之，即自當時至現在，逐年在此遺跡上覆土至尺餘也。因此可知此遺跡為住居跡。

此断面中，時見有石並列，時見有不完全之甕，時見有三尺許無釉大瓶，時見有木炭灰等散亂其間。又有動物之角骨等，此動物殆當時供食料者。又有有紋磚無紋磚破片及土器破片等。

此種遺跡，不僅河崖有之，溫泉宿附近丘陵崩壞處亦有之。在包含遺跡層之中央，有有紋磚破片，其紋於重圓之周圍作張線之狀。其附近有土器破片，石片，骨片等。余發掘時得無數土器破片，又得漢五銖錢三枚，銅鏃一個，銅指環一個。

住居跡中遺物，與出自墓地者完全相同，兩者為同一時代同一民族之物，明甚。

據熊岳河畔溫泉宿主人云，三四年前，在此附近掘出一無釉大瓶，其中充滿五銖錢，無一別種錢。余復視今存之五銖錢，實為漢之五銖。

旅順老鐵山下有一崩壞不堪之土城，名牧羊城，附近有丘陵，可遙望山東方面之海，風景絕佳。

其地有許多散亂之土器及瓦等，余稍加注意，得有五銖半兩，及銅鏃等，此地亦明爲住居跡也。大概與其附近之磚棺、貝墓，有關係者。如是則此古城，似石器時代民衆之所居，故有同時代之土器石器等也。再注意牧羊城之土壁，其中混有許多土器石片骨片等，是等均屬石器時代遺物，無一新物混入者，由此大略可知築此城之年代。

據以上之事實考之，墓地所葬之民族，即住於此地者，故欲研究石槨、石棺、磚棺、貝墓等墓地者，不可不注意於此種住居跡。

### 丙 古墓及他處之器物

墓地及通常住居跡，既如上述，所應注意者，由此等遺跡中所得之遺物也。此爲考古學、史學、人類學上，最有價值之好材料無疑。此等遺跡中之遺物，大概爲土製物、金屬器類、古錢等，尤以土製物爲多。今就此等遺物詳之於左。

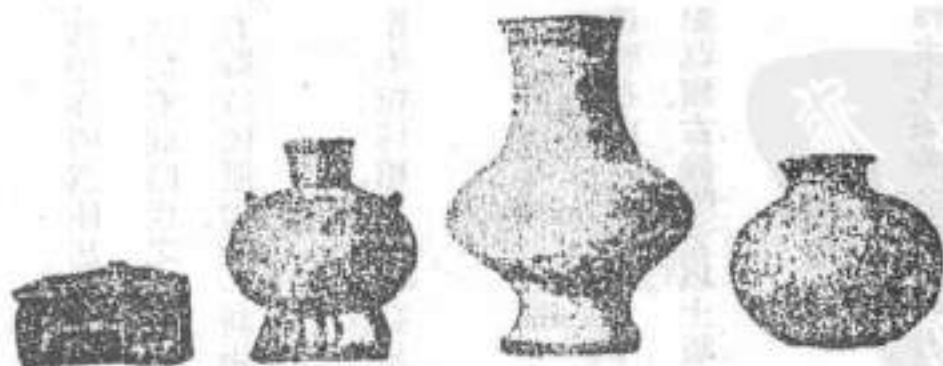
#### (子) 土製物

土製物皆無釉，其質不甚堅，色帶鼠色。製造法，非以手捏，已使用轆轤矣。土製物之種類，普通爲

壺、瓶、酒壺、德利形土器等物，及皿、碗、盆、高杯等，又有人形、屋形、窠、榭、傢具、雞窠等小模造品。此等物多出自墓地，皆副葬品，與死體共納者。然住居跡處亦有此種土製品，除特別之物及小形模造品外，可以窺見當時一般所用之日用器具形狀。

以上土製物形狀，與中國古銅器全相似，唯土與銅之異耳。由此觀之，當時土銅二者並行，普通使用土製物，上流社會或行大典時，使用銅製品。古來學者僅留意於古銅器，絕不注意於土製品，可謂迂遠矣。

近頃由中國內地洛陽、長安附近之古墓中，亦多發見土器。勞弗氏 (B. Laufer) 對於此事，曾著有 (Chinese Pottery of the Han Dynasty, 1909.) 公於世。據其論文觀之，其發見土器，全與滿洲發見之土器相同，毫無差異。由此點言之，滿洲遺物，為成自漢族之



洛陽所出之土器

手者。

羅振玉氏曾由洛陽得此種土器，其一部分曾納於東京帝室博物館，亦與滿洲土器類似。

長安附近常掘出土器，自古已然，古玩部雜錄曰：

伯機云，長安中有耕者，得陶器於古墓中，形如臥藏，口與足出，膾腹之上下，其色黝黑，勻細若石，光潤如玉，呼為葫。大者容數斗，小者僅容數合，養花成實。或云，三代秦以前物，若漢物，則苟簡不足觀也。

據此觀之，土器之存在狀態，又與滿洲類似也。

(A) 獸鈕 旅順貝墓中物，有所謂獸鈕者，即表面二處附獸面，獸面各附一環，獸面塗朱。此種物為古銅器中特有之形式，二獸完全相同。古銅器之獸鈕可參考上圖。此



動物之名，余以爲卽蟠夔。因古銅器附此獸面者，一名蟠夔壺也。蟠夔，據說文，「神虺也，如龍一足。」魯辭曰，「木石之怪曰夔。」此乃漢族間自古流行一種傳說中之獸類也。此漢族傳說的獸類，亦有土製物，視其照片，卽不難鑑別其是否爲銅器。此種物由滿洲發見，實極應注意之事也。

據勞弗氏云，土製獸環出自長安漢族古墓中者甚多，而滿洲所出乃完全相同。

松村工學士藏土製獸環，又有與此同類之物藏於大連南滿洲鐵道會社，後者亦出自旅順貝墓。

(B) 壺瓶類 壺如蟠夔壺，上部較長，有有輪者，有無輪者，皆無花紋，所謂素壺也。有時下部附網目者，有



蟠夔壺

輪者之中，最多者三輪（除口邊），此外有二輪一輪者。此有輪壺在古銅器中，亦見之。壺類中，時於表面附線角等幾何學的花紋，可與有紋磚之花紋比較。此卽漢族土器中形式最古者，是等土器，均帶赤褐色而有光澤，與無釉灰白色之土器形式相同，其爲同系明矣。所得二個土器，均出自旅順貝墓。



也 甕 卽 者 央 中 在



(形 利 德) 器 土

甕 可 由 其 形 狀 分 類 如 左：

- (一) 最 普 通 者 爲 有 輪 無 輪 二 種。
- (二) 時 附 幾 何 學 之 紋。
- (三) 口 部 長 頸 部 有 耳 二 個。
- (四) 上 部 有 通 紐 之 孔，此 乃 便 於 通 紐 擔 帶 者。
- (二) 與 (三) 之 土 器，非 鼠 色，常 呈 赤 褐 色，而 有

光澤。

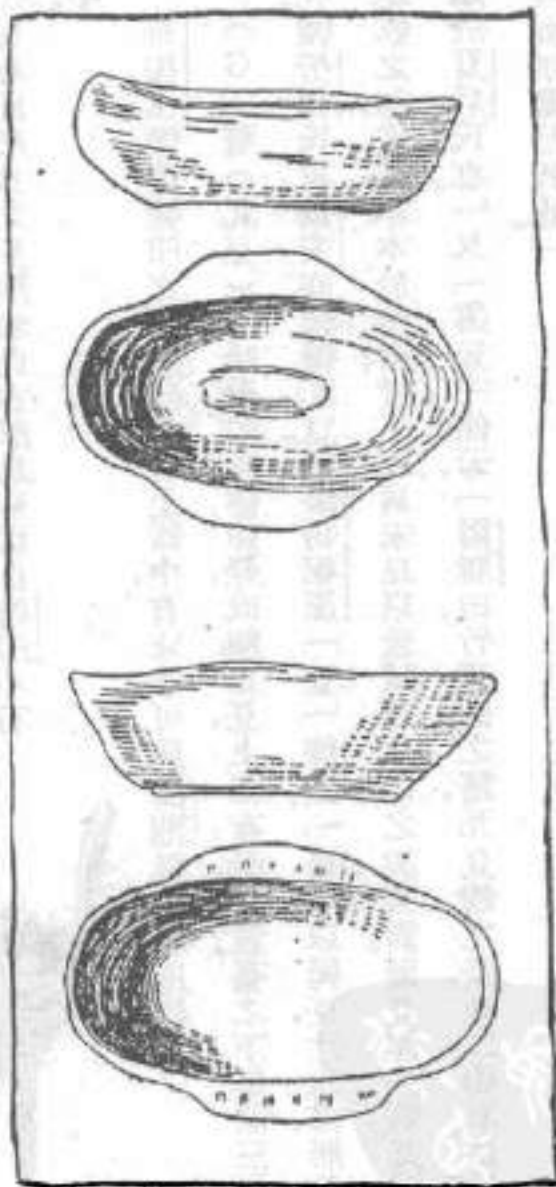
瓶 大半如圖之上段中央部之形狀，乃土器中最大者。外面時有網紋之跡，此種瓶形及所印網紋，與出自日本古墳中之朝鮮土器，稱爲大瓶者相似。此種土器又有出自蒙古西翁牛特英金河畔（老哈河上流）鮮卑民族之遺跡中者，亦應注意。

瓶類腹部最膨脹，無花紋，亦有附網紋者。

(C) 德利形 上部極細長，如圖（惟在中央者爲皿）。上部與胴部附線紋，胴部各處通小孔，殆因供給葬禮之用，乃如是乎。此種德利形土器之形狀，亦曾於古銅器中見之。山東省石壁畫中亦存此德利形之圖。滿洲出此土器處，專在遼陽方面，而旅順則未聞有掘出者。此器墓中皆二個相對，置於死者頭部附近。

(D) 皿、鉢、碗、盆類。土製品有皿（德利形土器圖中央之物）、碗等，均盛飲食者也。盆有圓形者，四角形者，鉢有附脚者，皿有作錠形者，及兩側附柄者。此器內部表面附鳥獸魚等花紋，又有大吉二字，以是知爲漢式。武梁祠及其他石壁畫中，有在盆中並置此小皿數枚者。又據勞弗氏云，長安古





皿小形錠之柄有

墓中有與此相同者。按錠形皿中畫有鳥類，明爲鳳鳥，此與山東古石壁圖中所畫者完全相同。

再觀附脚之鉢，其脚乃由熊之形狀變化者，此種在古銅器類中亦見之。

(E) 鼎 土製之鼎，左右附兩耳，胴部之下，有細長脚三枚承之。無花紋，形與古銅鼎同。此物出自旅順貝墓，又遼陽棺中亦有一個，與古銅器同式。武氏石室祥瑞圖中亦有鼎，亦屬同形。山東古

石壁畫中亦有此圖，試觀之，即可知其如何類似矣。

(F) 扁壺 此爲扁平之壺，此土器與他物不同，表面研磨而帶光澤，亦有附◎紋者，此紋見於西清古鑑，爲扁壺所特有。今扁壺底部有座，昔時無之；日本之保止支，殆保存此形狀之原形者。此古形扁壺出自遼陽小石櫛中。

羅振玉贈博物館之洛陽發見古土器中，有此器，可與滿洲發見者比較之。

(G) 登(瓦豆) 此土製高杯，即登，或稱瓦豆，上部有臺，有蓋，臺之下部開三角形或圓形之孔。據勞弗氏言，長安亦掘得瓦豆。據事物紀原「豆」條云，「夏后以樹豆，注云，樹，無異物之飾也。凡造物之初，未始不本於樸素，後王以爲未足，以致誠敬，故因之加文焉。則豆無異飾，爲其初器也。豆疑始於夏后氏也。」又「籩登」條云，「爾雅曰，竹豆謂之籩，瓦豆謂之登。蓋二物取法於豆而製也，豆疑始於夏后氏也。」



鼎(器士)

此種瓦豆，日本及朝鮮之古墳亦有之，殆自漢族傳入者，勞弗氏發表論文，與余意見相同。

(H) 豚形陶器 一見即知與日本所行之燻蚊器同形，僅一處有口，其胴部有四腳，其把手似尾，由此觀之，似模仿豚類者。由此考之，此土器本模仿實際之豚形，其後逐漸變化者。

(I) 博山爐 如下圖。

土製品，即所謂博山爐，出自旅順貝墓，此種土器，遼陽亦出一個。



豚形陶器



所製博山爐(土器)

此器之臺甚高，其蓋有作山形者，然注意觀之，非山形，乃全模植物之花實也。蓋上有孔，似焚香之物。銅製博山爐，乃由中國內地發掘者。西清古鑑對於此器記載如左：

漢博山爐，右通蓋高六寸八分，深二寸七分，口徑三寸四分，腹圍一尺二寸九分，重四十六兩。

周禮天官冢宰之屬宮人，「凡寢中，共鑪炭。」乃三代之製，而其器弗傳。按東宮故事，洞天清錄，西京雜記，諸書，博山鑪始於漢。今詳此器分三層，蓋爲山形，下爲承盤。此劉向所銘「上貫大華承銅盤」者是也。補筆謂「防鑪熱灼席，則爲盤薦水以漸其跡。」今按盤底有孔，非可貯湯，使潤氣蒸香，以象海之回環者，不然也。

據事物紀原題爲博山，其說如左：

黃帝內傳有博山鑪，蓋王母遺帝者，蓋其名起於此爾。漢晉以來盛用於此。

石索之武梁祠壁畫中，有祥瑞圖，其中有蓮臺，正與發掘之博山鑪相似。其次附記云，「神鼎不炊而沸，五味自生。」有鼎之形。此鼎之形亦與發掘品同。果爾則此博山鑪，殆亦當時祥瑞品之一歟。見於武梁祠畫中者，石索附記云，「浪井下有缺文。」按宋書符瑞志，「浪井不鑿自成，王者清靜則應。」此井下缺文，或卽此也。其上一人執物如鉞，足履方石，俱磨泐，未一辨井所在也。滿洲發見者與此最相似，然則滿洲發見之物，非博山鑪，乃模仿此物而作者。

武梁祠畫有畫樹木形之物，此器亦如滿洲發見土器之形狀，滿洲土器現草花之形，有似蓮花。

形變化而成。

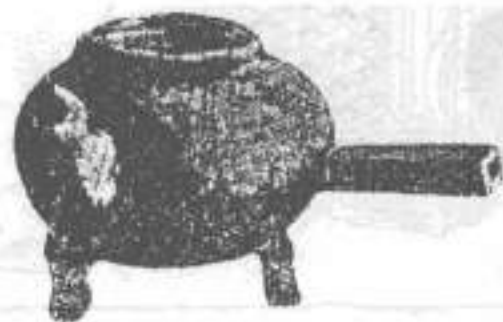
(J) 鏞斗 卽當時之斗也。此乃古銅器中常見者。三脚殆由熊

(K) 銑子 土器也。把手之表面附幾何學之紋。此形狀亦曾見於古銅器中。事物紀原「銑」條云：「廣雅曰：『銷謂之銑。』說文云：『温器也。』曹操上獻帝表曰：『臣祖騰有順帝賜純銀粉銑。』疑漢人始爲之也。」

(L) 模造品 古墓土製物中，有種種模造品，多屬模仿日用品。有製飾器房屋等者。又有人形、鳥、魚等，是等模造品形狀皆小。

茲詳述模造品之種類，先自人形始。此處所印之人形，出自旅順貝墓，僅存首部，他處已破壞無存。頭髮形狀爲漢式，髮束於頭，以如笄之物插之。與山東武梁祠等石壁畫中人物之頭髮有相似處。

房屋模造品，有房屋、門、壁、垣、屏、鸞窠等。出自遼陽者，壁上置有鳥類，有客廳，有寢，寢上有銅釜，飯



(器土)形子銑

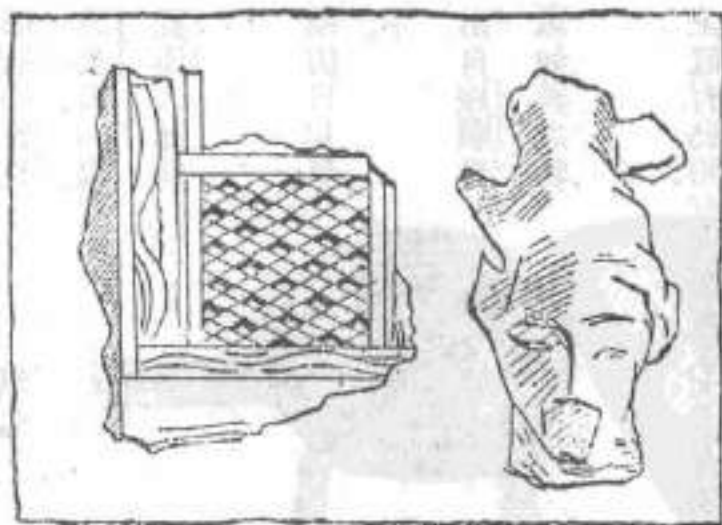


(脚三有)斗鏞

等，乃出自旅順遼陽者。房屋窳場之模造品，可以窺見當時一般風俗。據勞弗氏言，此種模造品，長安古墓中亦曾發見，形式全同。近頃東京帝室博物館有羅振玉氏所贈由洛陽發見土製窳場之模型，與滿洲發見者完全相同。以上模型品，與見於武梁祠畫中者形式亦相同，全係模仿其形者。

二脚之桌上，置有魚之模造品，此種畫魚器具之形狀，與古銅器及武梁祠畫中所見者同。此種風習，殆因實際以魚供死者，遂代用以此種模型也。此二個模造品，均出自遼陽石棺中，桌上所供之魚，乃余親自發掘石棺而得者。

又有開口之鷄窠模型，及酒杯鳳杯模造品，出自遼陽古墓中，如圖，把手之前



窠鷄

屏土

頭之偶土

端，均附龍鳳，此龍鳳之形，殆卽當時所行之式也。其後漸於不知不識之間，省略變化。今取是等比較之，可窺其變化之跡。此形狀銅器中亦有之，武梁祠畫中亦有之，此種龍杯鳳杯，現今河北省山村中仍使用木製者，果爾，則土俗學上之生命，依然存在也。

滿洲龍杓之龍首，類似魏漢之形，今將漢魏龍首之形式與此比較，則可見二者之類似矣。據事物紀原「三勺」條曰：

「勺，夏后以龍勺，商以疏勺，周以蒲勺，蓋龍，疏，蒲，勺飾也，後王加文耳。然則勺之興，當有虞始創之，故無飾也，至夏后加龍以飾之。」

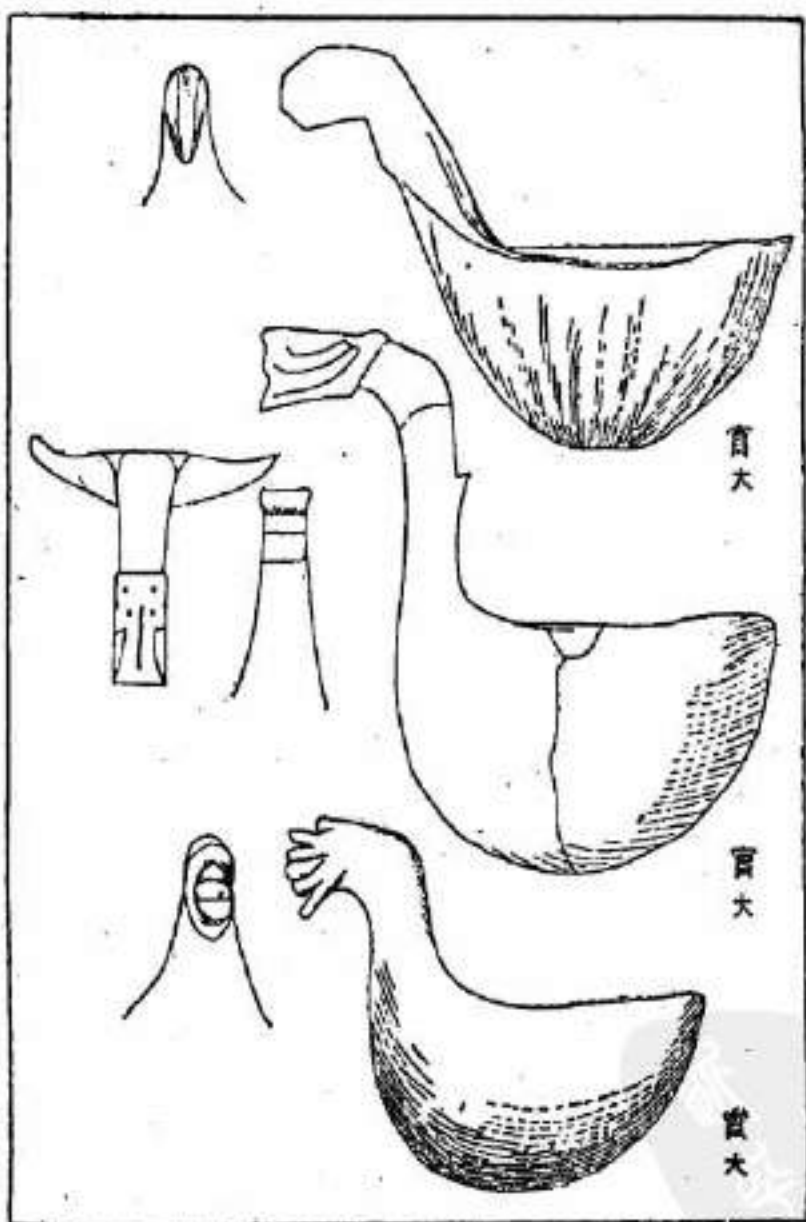
又同書「杓」條曰：

第三十三章 漢代遺跡與漢族歷史



(圖氏碗沙繪) 首龍之代時魏漢





龍勺 鳳勺 龍勺

「禮明堂位曰：『勺，夏后氏以龍勺。』推此以考，蓋前有制矣。有夏始以龍飾杓，即勺也。祭祀曰

勺，民用曰杓，其實一也。或以勺之所容不過升，勺命之，而杓則加廣其所受，皆取酌焉，遂異其名，制也。」

此外有櫛，長櫃，燈明臺等。櫛作長方形，有二枚，開戶。長櫃亦長方形，有蓋，其底打入數根鐵釘。燈明臺爲高杯形，與武梁祠畫中所見者同。又有四角形土盆，其上載有小器物數個。此外極小之器具頗多，皆爲供死者而造者。

車形出自旅順之貝墓，現屬大連南滿洲鐵道會社所藏。勞弗氏亦由長安古墓中得此物，此明爲當時小兒玩具之模型也。又武梁祠等畫中亦有之，可知當時通行。

其他有種種形狀之物，均實物之模造品，與死



荆 軻 刺 秦 王

體同埋葬。是等模造品，即當時所用器物之一般形狀，故可見其風俗之大體，足供吾人參考者也。

又有各種土製物，其一爲扁平圓形土器，不知模造何物。此器中央有小孔，以之爲中心，周圍飾以四花瓣，更於其餘白處附點點花紋。此花紋與一種首飾之狀，及一種耳環上綴之花瓣相同。勞弗氏言，長安古墓中亦有此物。此器不知模仿何物，亦不明何用。但山東古石壁中，繪有人相爭鬪狀，一人手持圓環欲投擲他方之人。假使石壁中藏有一圓相如趙臣也，奉璧於秦，及荆柯刺秦王，一等。則所繪即屬於後者，其所持與滿洲發見之物，頗相類似。

(M)瓦當 棺中發見有花紋而打缺之瓦，如圖，遼陽旅順二處，共有二個。由遼陽出者，瓦在死者頭部之傍。茲所揭者，即遼陽物，然二者花紋實同，何故納瓦於棺中，頗堪注意。

此瓦全爲漢魏式，其花紋先設四區劃，其中各各相對，前端有卷曲線。石索卷六有「大宮」字「萬有喜心」字等古瓦，亦屬此形式。



當瓦

旅順牧羊城附近之古住居跡處，亦見有瓦，但正面皆無紋。就其完全者言之，色作鼠色，無釉，長四尺七寸五分，闊六寸七分，厚五分，裏面有布紋。此瓦又曾在撫順邱陵上得之，其爲當時納於棺中者之他部分無疑。以此瓦與高句麗之瓦比較，此輕且薄，高句麗質重而厚，二者不同可知。

(N) 陶器 出自南滿洲棺槨中之器物，多爲土器（瓦器），然亦略有陶器。遼陽旅順亦然，此等陶器，形狀俱有一定，有作壺形者，有形似茶碗者，其上通常有蓋，壺形陶器，外部呈黃色底釉，上復塗以少混綠色之釉，塗法甚不規則，此種陶器，當屬最初期之製造。而使用茶碗形陶器之有蓋者，亦塗有不完全之釉，釉作褐色，此茶碗形陶器內部，俱作○形，而不施釉。

以上陶器，均出自棺槨中，屬於同一狀態，壺及形似茶碗者，上必有端正之蓋。除此二種外，未見有陶器，蓋此種陶器，當時爲最貴重品，埋葬上無論如何，皆必用之。壺胴部開小孔（多者三個），不知何用。此種陶器殆係漢族或東亞最古之物，又屬於製陶史上最古時代者。以上陶器，出自滿洲棺槨中，實斯學上饒有興味之問題也。

武氏石壁畫中，有與以上之壺同形者，可供參考。

(北) 銅器

滿洲棺槨中又出有銅器，多屬銅鉢、鏡、裝飾物、劍、鉞、鉞等，今對於以上銅器，說明於左。

(A) 銅鉢 出自旅順老鐵山下貝墓中，其形狀下部狹，愈上愈廣，由其形狀觀之，乃與鉢同類之物。

(B) 鏡 余所見之鏡凡三面，其一面出自旅順老鐵山下貝墓中，其他二面出自遼陽棺中。出自老鐵山下貝墓者，其形狀大小花紋爲漢鏡式，想與墓中死體同葬者，故爲下等品。

其一爲余親由遼陽碑墓中掘得者，其鏡卽金索卷六鏡鑑圖所謂照心鏡。據石索云，其中央有「而日而月而內而至而清而照而心」等文字。又附記云，「此種偽造者甚多，皆不能成句，惟此鏡語句尙明晰，故錄之。」余今以石索圖中之鏡，與余發掘者比較，完全相同。其圖紋與文字亦有同一意義。又有一鏡出自遼陽棺中，裏面畫五銖錢形，古鏡圖中亦有之。

(C) 金具裝飾物 金具裝飾品有二，出自旅順貝墓，原爲二對，附於壺式物之左右者，明爲蟠變形，卽所謂獸環也。此獸環古銅器中多見之，又與前記之土製蟠變形同形。此獸環爲古銅器所特

有武梁祠畫中亦常見之。可見爲當時廣用之物。亦有專附於門扉者。與今日門上附獅子頭者相同。蓋昔日蟠夔後漸變爲獅子頭也。

獸銀金具之下右方有四花瓣之環。蓋附於木箱者。古鏡中央之處。附於鈕旁之紋樣及古鏡輪廓中用此形式者尙多。漢魏圖畫中亦有之。又有金具二個。乃旅順貝墓中發見之鳳凰形。此種裝飾。蓋各部分均可用之。此形式亦屬於漢魏。

其次有三個金具。爲旅順貝墓中發見之熊形。此物原用之於脚部者。此爲漢魏特有之形狀。頗存古雅之趣。此形狀又在古器中常見之。博古圖鑑斗條附記云：「足飾以熊者。秦漢以來奩具印鈕。每作此狀。蓋熊男子之祥。取其有能故也。」云云。卽此銅製之熊也。

(C) 身首裝飾品 由遼陽石棺掘出一個。由旅順貝墓中掘出二個。殆係頭部裝飾品。皆銅製。其出自遼陽者。直徑二寸七分。版極薄。周圍有四花瓣。中央及各花瓣中有孔。孔中似曾嵌入扁平圓式之無色琉璃珠者。其在棺中置於頭部。由此考之。殆用爲頭飾。而出自旅順之頭飾。與遼陽所出者。形式殆同。直徑二寸七分強。中央突起作四花而鍍金。但中央及花瓣中無孔。此種形狀。日本國內

古墳中亦常見之。

遼陽石棺中，又出有銀製(?)長針狀之物，長三寸五分，此物在棺中之位置，亦似在死者頭部。余由其所在形狀思之，蓋用以插髮者，但爲男子所用。由此觀之，葬於此處之人之頭髮，係作漢族裝束者，武梁祠等圖中人物之頭髮，亦與此同。

(E)腕環指環等 腕環無裝飾，唯以細銅環套入手腕耳。(直徑二寸二分，闊一釐弱。)指環有二種，一僅以單銅線約指。(闊一釐弱。)一以銀製，闊三寸許，表面附點點花紋。以上腕環及指環，出自遼陽石棺中。今略言當時發掘之狀態，一磚棺內死體有二，左人骨，右手方面有細小銅製指環三個。此外石棺內設三室，其中各有一人之骨，中央者頭部有銀製之筭，右人骨右手處有銀製指環，左人骨右手處有細銅製指環。

事物紀原對於「指環」有說如左：

春秋繁露曰：「紂刑鬼侯，取其指環。」五經要義曰：「古者后妃薨，妾御於君所，當御者以銀環進之，媵則以金環退之，進者著右手，退者著左手。」今有指環，此其遺事，本三代之制也。



又「釧」條曰：

通俗文曰：「環臂謂之釧。」後漢孫程十九人立順帝有功，各各賜金釧指環，則釧之起，漢已有之也。

由此文觀之，指環自古已有之。遼陽棺中爲製銀者，蓋無姬女子也，加以棺中指環在右手處，又爲「進者著右手」之證。此等事實，乃吾人最應注意者。

腕環爲環爲釧，未敢斷言。據前載事物紀原「釧」條之文，則出自滿洲之物，似爲「釧」。與指環對照，及由其時代考之，亦當爲釧。

(F) 革帶之插垂頭 插垂頭出自旅順貝墓，附於腰帶之金具也。狀如大餗，在革帶前端曲處之下而向前者，其下掛有刀劍及各種物等。事物紀原「腰帶」條曰：

實錄曰：「自古皆有革帶，及插垂頭，至秦二世始名腰帶。唐高祖令向下插垂頭，取下義名鉞尾。上元元年，自三品官至庶人，各有等制，以金、玉、犀、銀、鎗、銅、鐵爲飾，自十三銜至六銜。筆談曰：自北齊全用胡服，鞵鞞帶所垂，蓋欲以佩帶弓劍粉稅算囊刀礪之類。後去鞵鞞，猶存其環，環所以銜鞵

鞵，如馬鞵，卽今帶鐙也。天子必以十三環爲節。唐開元之後，帶鉤尙穿，帶本爲孔，本朝加順折也。是旅順所出之插垂頭，屬於古者。

(G) 武器類 棺槨中又出有銅製劍、鉞、鉞等。

劍長七寸，最廣處九寸，中央部自上向下有凸起處，類於所謂周劍之狀，出旅順貝墓。

鉞長六寸七分，共有二部，一方爲尖端，一方爲附柄者，出旅順貝墓。

鉞形種種不同，乃附着於箭之前端者，出旅順貝墓。

鉞作斧形，長一寸七分，前端最廣處闊一寸四分許，出旅順貝墓。此鉞之形長，爲漢魏式，武梁

祠及漢齋祠畫中亦有之。

(寅) 鐵器

銅器與鐵器掘出甚少，一爲長七寸之鐵鉞，此外有刀一柄，斧鉞三柄。

鐵刀出自旅順磚棺，已破損矣。長八寸，闊二寸五分，單口刀也。非鑄成之物，乃鍛冶而成者，下部

附有麻布片，此形狀之鐵刀，與武梁祠孝堂山等畫中人手持（多一手持楯）之刀，形狀類似。

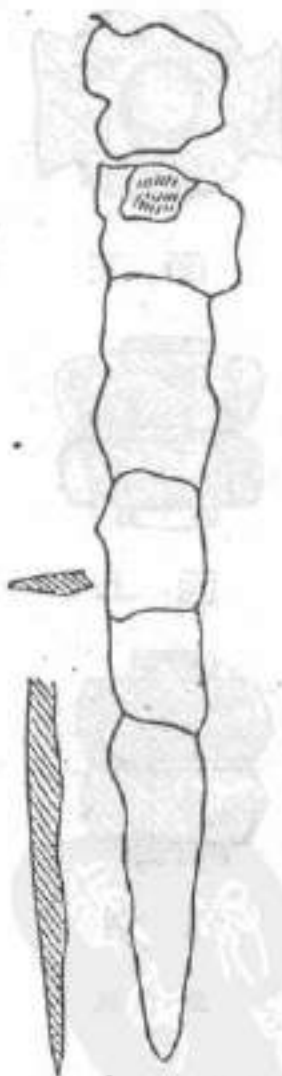
石壁畫中此等刀形狀，得分二種，一直刀，一刀身稍曲。二者皆於柄之前端附一大環，垂二條細長布片，滿洲鐵刀亦如是。

鐵鉞出自旅順貝墓，形狀與銅製者略同。

鐵器出自南滿洲棺槨中，較銅器爲少，此吾人最應注意者。

(卯) 玉飾

(A) 玉製裝飾品 棺中亦有玉製裝飾品，余所見者共二種，一種在遼陽棺中，其實爲瑪瑙，



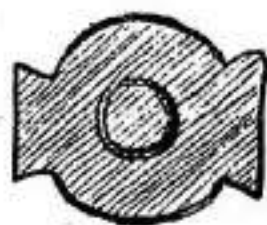
刀鐵之損破



畫壁石之刀持

稍扁平之五角形小圓球也。表面直徑三分，厚二分五釐。此種只一個。他一種爲瑠璃色透明之玉所成者，其狀作喇叭形，一方大，（直徑四分五釐），一方小，而中央通最小之孔，長一寸一分。余自遼陽磚棺旅順磚棺中各得一個。其所在位置，均在棺中頭部旁，蓋用爲頭部或頸部之裝飾者。若爲塞耳之用者，似不應僅有一個。

（B）琉璃製裝飾品 自遼陽棺中發掘圓玉一枚，乃不透明無光澤之琉璃料珠一類之物，而與照心鏡同時獲得者。但此琉璃製之裝飾品，僅得一枚耳。考此裝飾品，乃鑲於花瓣形銅器首飾中者。此花瓣形之物，即在遼陽發見而爲前所列記者，而此扁平無色之琉璃珠即鑲於各孔間。此在鑲玉器物中，可謂爲好材料也。



正 面



上 面



側 面  
玩 具

(辰)骨製玩具

遼陽棺中發見四角形骰子骨片，而有棋盤形之絲紋在各面。此物之用法，不可得而知。自其形狀大小等考之，蓋屬一種玩具也。

(巳)朱及紙(?)

余發掘旅順貝墓時，由其中掘出一土製壺，壺中充滿烏骨。蓋當時以烏類供死者而同葬者也。余注意壺之上部，有似小薄紙之物，紙上有赤色彩紋，因經過長久歲月，已折斷破損，僅存一細片。余由其形狀及其所在之狀態推之，此一薄片，如厚紙呈被燻之色，其上似塗赤色者，此赤色似爲朱，即最初於厚紙狀之物上塗朱爲彩，覆於壺上，因年代已久，遂成一薄片，僅於壺之上部留其形跡耳。以上確爲朱之存在之事實。又土製蟠壺之表面上，亦塗有上等之朱，兩相對照，尤爲用朱之確據。又此薄片若果爲紙，則當時有紙，已可由考古學上證明矣。紙在文獻史上始自何時乎？據事物紀原所記如左：

後漢書蔡倫傳曰：「自古書契多編以竹簡，其用縑帛者謂之紙。帛貴而簡重，並不便於人。倫

乃造意，用樹膚、麻頭、及弊布、魚網，以爲紙。元興元年上之，和帝善其能，自是天下莫不從用，咸稱蔡侯紙。」盛洪之荊州記曰：「漢順帝時，蔡倫始以魚網造紙。」東觀漢記曰：「倫典尙方，作紙用故麻名麻紙，用木皮名殺紙，用故魚網名網紙。」

王隱晉書曰：「魏太和六年張揖云：古之素帛，依書長短隨事裁縹，枚數重沓，名番紙，故從絲。後漢和帝元和中，蔡倫以故布搗剉作之，故字從之。」（按蔡倫典上方作納用之說，上方乃朝廷造作之所，納用，獻納用使用之物也。）

蔡倫於元興元年（西曆 105）作蔡侯紙，獻於和帝。紙之起原若在此時，則在一千八百〇五年以前。余由旅順貝墓中發見之紙，殆與蔡侯紙無關係乎？然至少亦似爲當時流行之物，茲姑記之，以待後日研究。（以上之紙片，似係漆塗而脫落者。）

（午）古錢

又由以上遺跡中發見古錢，此等古錢，因可確證其時代，實貴重之材料也。茲特記之於左：

日本古錢家，每以古錢作古玩之用，歐洲學者每就以成爲一種學問，卽古錢學（Numismata）。

ology) 是也。古錢學上之研究，用爲確定時代之方法，最爲有益。如在印度中央亞細亞等之研究，乃其最著者。以古錢爲確定時代之標準，與地質學家以化石推知地層之年代，有同一之價值。而古錢上，一一記載其製作之年代，故在證明時代上，尤爲合宜。然有不得不注意者，例如掘得古錢數十個，其時代各各不同，而互相混入。在古錢學上之定則，當依最新之古錢定其時代，卽年代最新之古錢，至少爲當時流通者。故吾人極應注意，換言之，卽以年代新之古錢爲其時代之標準也。今由南滿洲遺跡中掘出之古錢，爲如何種類，其存在之狀態又如何乎？此等古錢，每有數枚存在棺槨中，或住居跡中。其在通常遺跡者，卽當時流通之通貨，其在棺槨中者，乃用爲埋葬品。而余在此等地方所見古錢之種類，有五銖泉、半兩、大泉五十、小泉直一、貨泉等，就中以五銖泉爲最多。

(A) 五銖泉 此處所出之五銖泉，係漢武帝元狩五年（卽西曆紀元前百十八年）鑄造。或在棺槨內發見，或在普通住居跡發見。在遼陽石棺石槨中掘得者皆五銖錢，不與其他古錢相混。又在熊岳城附近，掘得一個無釉甕，甕中充滿五銖泉，不混他錢。但五銖泉在南滿洲遺跡中，多所發見。



(B) 半兩 漢文帝五年(紀元前百七十五年)鑄造者。余所發見，不若五銖泉之多，僅旅順棺中見有二三枚，與五銖泉混合存在。

(C) 大泉五十 前漢末王莽攝政二年(紀元前七年)鑄造。余在遼陽磚棺中得之。又熊岳河畔有紋磚之花紋，作繁「大泉五十」之狀。此錢不僅藏於墓中，磚上亦有附此錢紋，不亦異歟。

(D) 小泉直一 此錢乃最小者。王莽始建國二年(紀元十一年)鑄造。余由遼陽磚棺中得二三枚。

(E) 貨泉 貨泉乃王莽天鳳元年(紀元十四年)鑄造。較大泉五十、小泉直一爲多。在遼陽磚棺中發見者。以上古錢，皆得自南滿遺跡中。余研究至今以前之古錢，及以後之古錢，未見一個。此乃吾人最應注意者。今由古錢學上觀之，許多古錢中，最新者爲貨泉，而貨泉則如前述爲王莽天鳳元年即距今殆近二千年前鑄造者。僅由古錢學上論之，南滿洲之遺跡，爲王莽天鳳年間之物，而大泉五十、小泉直一，又係王莽鑄造者。吾人不特對此須加注意，一面於此事實上，可視爲王莽勢力已及於此地之證。然王莽刀布之類，此處無發見，此亦當注意者。

以上係余所實見者，速水一孔氏曾於滿洲俱樂部雜誌中，登載「襄平古都私考」論文。其文中有一……其三爲古錢，卽各種五銖錢及王莽製錢，以布泉、大泉五十、小泉直一爲最近。頃聞在首山附近掘得破損刀錢（稱爲明刀）及數個五銖錢，此五銖錢內有可認爲公孫制錢者，以發掘地並刀錢有若干疑義，今尙在探訪中……」由此觀之，亦有公孫五銖錢，但余發掘至今，未能見此事實，仍待參考。

#### （丁）人骨

余自旅順貝墓掘出稍完全之頭蓋骨一個，自其頭部縫合線（Suture）及齒之磨擦面等諸點推之，知爲中年之人。

就其頭蓋觀之，頭部縫合線不甚簡單，齒頗發達，且排列齊整，其上部之面呈美麕擦形，無一齒，唯上顎最末之臼齒一枚不在，或於少時缺損脫落乎？

余今測定此頭蓋得如下之結果。

#### （一）頭最大廣

一二八密理米突

- |                          |     |
|--------------------------|-----|
| (二) 頭最大長                 | 一七〇 |
| (三) 前額廣(測前頭骨顳顬之狹陸者)      | 一二九 |
| (四) 額骨弓距離                | 一二六 |
| (五) 顏面廣(測左右額骨與上顎縫合之下端間者) | 一〇五 |
| (六) 眼窩最大廣                | 二八  |
| (七) 眼窩最大高                | 三一  |
| (八) 眼窩最大廣(根據 Virchow氏)   | 三八  |
| (九) 眼窩最大高                | 三三  |
| (十) 鼻最大廣                 | 二八  |
| (十一) 鼻最大高                | 四九  |
| (十二) 口蓋廣                 | 三九  |
| (十三) 口蓋長                 | 五八  |

求右之指示數，最長廣頭指示數 (Cephalic Index) 爲 75.2，即中頭 (Mesocephalic) 也。鼻指示數 (Nasal Index) 得 57.1，則爲 *Platyrrhine*。

據維爾卻氏之測定法，求眼窩指示數 (Orbital Index) 爲 86.8，則爲 *Mesosemic*。

又據 (六) 與 (七) 求眼窩指示數得 60.3，則爲 *Megasèmes*。

以上頭蓋與其附近民族比較，此頭蓋頭形爲中頭 (*Mesoticephalic*)，數爲 75.2，類似漢民族。其指示數據戴尼愷爾氏 (J. Deniker. *Les races et les peuples de la terre*, 1900) 之法，其頭形爲一般漢民族之中頭，指示數爲 78.3。又據小金井博士 (*Kurze Mitteilung über Messungen der Männlichen Chinesen-Schädeln*, 1902) 之說，北方中國人類皆中頭，爲 78.3。而小金井博士於同論文中，又附記云：「漢族之頭形，平均可屬於中頭。」

若以上頭蓋骨，非漢民族，爲通古斯民族，或蒙古民族，其頭形當爲廣頭 (*Brachycephalic*)，或過廣頭 (*Hyperbrachy-cephalic*)。然其頭蓋爲中頭，而其指示數則接近長頭 (*Dolichocephalic*) 者。

余據此事實，斷定此頭蓋骨爲漢族，且與此同存在之遺物遺跡，亦漢族之物也。

結論

余對於南滿洲之古墓住居跡，及所出遺物之種類，已記載如上。此等遺跡爲何時代之物，其民族屬於何種，大宜研究。

觀古墓中埋葬之人骨，具備漢族之性格，加以與之同存之遺物，亦爲彼等固有者。古銅器之形式，有紋磚之花紋等，亦足證明之。再與孝堂山武梁祠石壁畫比較觀之，亦相類似。

由古錢觀之，此處存在者爲半兩、五銖泉、大泉五十、小泉直一、貨泉等。余雖未見有以後古錢，然據遼水一孔氏之襄平古郡私考，謂在遼陽附近首山地方，掘得古錢，中有可認爲公孫制錢者，乃南滿掘得古錢中時代最新者，此以後則無之，吾人極應注意。

由古墓之存在狀態，遺物之種類考之，其時代皆相去不遠，其中石槨石棺最古，磚棺貝墓次之。據遼陽附近之事實觀之，石棺石槨互相成羣，磚棺則獨立而不成羣，此二者似互無關係，蓋因年代相異故也。然觀旅順附近之事實，磚棺與貝墓互相集合，如某處皆在同一距離之地，可證明屬於同

一年代者。有紋磚墓無完全保存者。由其花紋性質言之。可屬於無紋磚棺貝墓等。

滿洲古墓中多王莽錢。乃應注意者。仍須煩歷史家之考察。滿洲王莽錢悉屬價賤之小錢。不見有一價昂之刀布類。

由漢族文化史言之。可區別爲二大時期。一爲晉代以前。一爲晉代以後。南北朝時代是也。前者爲漢族固有文化之發現時代。後者爲受西域文化影響時代。晉末可謂其過渡期。

近頃沙畹教授著有 *Mission Archéologique dans la Chine septentrionale*, 1909. 公於世。將考古學上漢族之遺物在古代之部中區別爲二種。一爲 *La sculpture a l'époque des Han* 一爲 *La Sculpture bouddhique du cinquième au huitième Siècle de Notre ère.*

前者相當於晉代以前。後者爲第五世紀——第八世紀佛教文化極盛時期。即屬於受西域影響之時代者。由考古學上事實觀之。屬漢族固有文化時代。如孝堂山武梁祠等畫是也。屬於受西域文化之影響時代者。如雲岡龍門等佛教遺跡是也。

今以以上中國考古學上之事實。與滿洲古墓及其遺物對照。滿洲遺跡。明屬晉以前物。與受西

域文化之時代無關。因滿洲遺物中，無一為佛教輸入後具備西域式之事實。試舉其一例，即如花紋為漢族之幾何學花紋，而忍冬 Honey-suckle 與 Acanthus 等之變形花紋，無一存在。其房屋器具等式樣，亦漢族固有之形狀。由此點觀之，滿洲遺跡與龍門雲岡等無何等關係，而與武梁祠孝堂山等關係甚密也。

近頃發掘中國西安附近之古墓，其中多土器類，勞弗教授 (B. Laufer) 有 Chinese Pottery of the Han dynasty, 1909. 論文公於世。謂此土器類為漢代之物，(余對於勞氏所謂漢代事，仍稍有異見。) 余讀其論文，見由西安附近掘出之土器，與南滿洲者全相似，且有完全同一者。以此考之，滿洲遺物確為漢族之物，其時代亦無大差。此二者，今後仍當互相比較。

再以山東之孝堂山武梁祠等漢式石壁畫，與滿洲之遺物比較研究之，乃為最緊要之材料。蓋二者之遺物，時代相等，加以土地之上廟島列島，可使遼東與山東互相連綴，亦應注意。故余特比較二者將如何類似之處，記之於左。

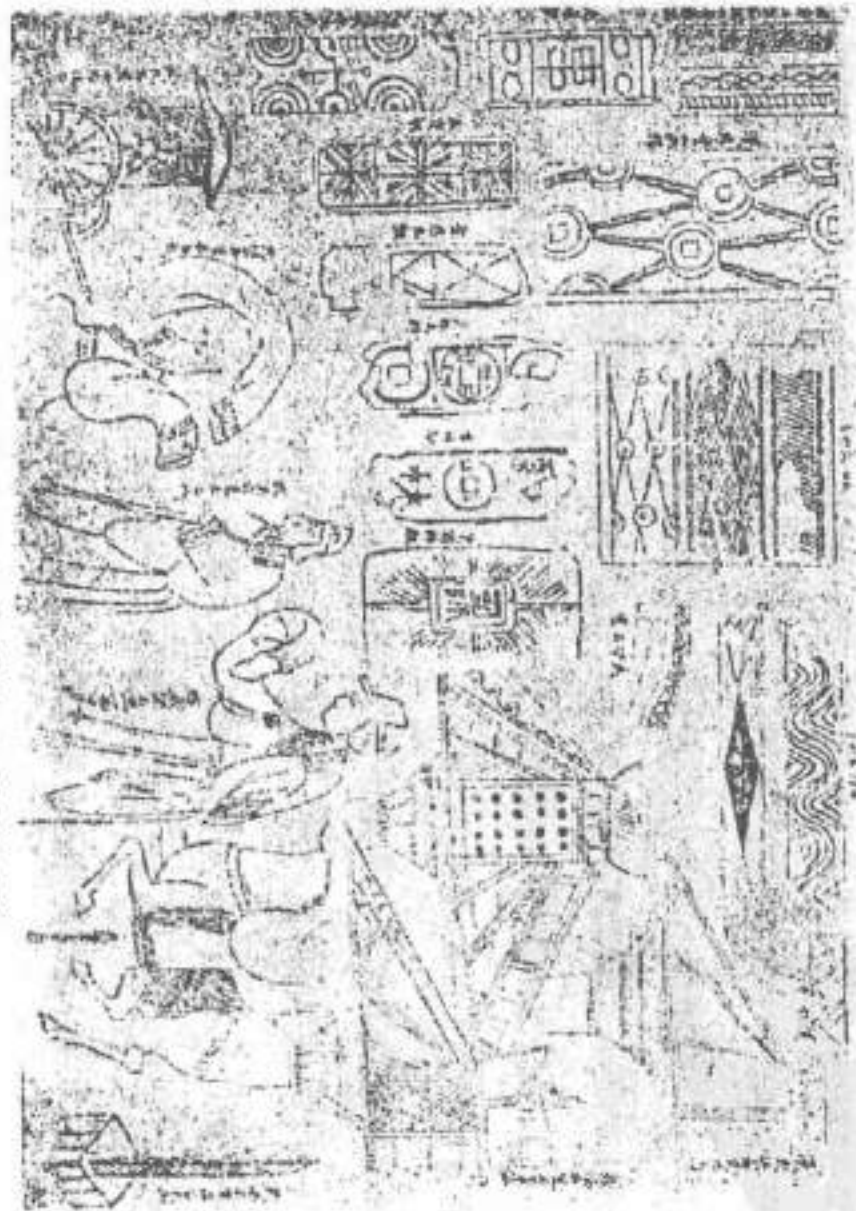
孝堂山與武梁祠等石壁畫，石索中有之，近時沙畹氏又圖記於 Mission Archéologique



dans la Chine Septentrionale, 1909 中。後者之圖較前者爲正，故後者最可據。

孝堂山石壁畫，在山東肥城縣西北六十里。其石壁上刻有來此遊覽者之年月日。由此可推知其年代。而附於此石壁之年月日之最古者，有「平原濕陰邵善君以永建四年四月二十四日過此堂叩頭謝賢明。」永建四年在後漢順帝（西曆 129）時，即距今一千七百八十一年以前也。可知當時已有此畫，則刻此畫之年代，必在此以前。又刻有「泰山高分明，永康元年十月二十一日，故來觀記之。」等字，此在後漢桓帝（西曆 167）時，即距今一千七百四十八年以前也。降至南北朝來，此參觀者益多，其年號有北魏太和二十三年十二月二十五日（西曆 499），延昌元年四月二十七日（西曆 512），武定二年等。據此，知孝堂山石畫約自前漢末至後漢最初之物。

武梁祠石畫在山東嘉祥縣南二十八里紫雲山下，作之之年代爲後漢桓帝建和元年（西曆 147）即距今一千七百六十三年以前也。作於建和元年之證，有「建和元年大歲在丁亥，三月庚戌朔，四日癸丑，孝子武始公，弟綏宗，景興，閻明，使工孟孚，李弟卯造此闕，直錢十五萬，孫宗作師子，直四萬。閻明子宣，張仕濟，陰年二十五，曹府君察舉孝廉，除敦煌長史，被病天沒，苗秀不遂，嗚呼哀哉，士女



從紋地其及服衣與紋氈中國(樂石)



「願傷」之文而知之。

由以上觀之，山東石壁畫，乃表示漢魏風俗之一斑者。故此石壁畫，可謂考古學上最貴重之材料。

山東石壁畫，最足說明滿洲遺物，即其房屋形狀，竈器具，金具，花紋等，頗相類似也。其房屋形狀，可與遼陽石櫛之構造，模造之房屋土器等，比較而知之。又煮飲食竈釜等之形狀，亦似土器之模造品，杯、鼎、皿、德利形等物之土器等，類似者亦多。又壁之花紋，衣服之花紋，亦屬幾何學的。

右圖乃由石索及沙碗圖版中選出者，可與滿洲遺物比較觀之，則知其如何類似矣。

次應注意者，長安附近古墓亦掘得土器及他物，勞弗氏曾加研究，已發表論文。吾人又得知其古墓狀態及發掘品形狀，與滿洲相等。由此事實觀之，滿洲之遺跡遺物，決非遼東所獨有者，實當時廣行於漢族間之一般風俗也。又可知此種遺跡遺物，不僅以上諸地有之，中國各省必皆有之。今後尙應精密研究。

余據以上理由，斷定在滿洲留此等遺跡遺物者，乃漢族也。其年代當在自前漢末至後漢及魏

之間，決不在晉代以後。果爾，則此等材料，乃滿洲漢族之研究上，最有價值者也。此等遺跡，似與遼東郡治有關係，尙希歷史家一考之。

以中國學著名之前遼東副領事速水一孔氏，於明治四十一年十月，在「滿洲俱樂部」第一號中發表「襄平古都私考」，實有益之論文也。其文對於遼陽之石棺及遺物，推考如左。

東京陵附近之石棺埋藏區域，決非狹隘，想像當時狀態，太子河兩岸，或其附近，必有一大都市。石棺發見之位置，不僅在東京陵下市，其東西北三面，現今鐵道線路一帶，及渡太子河遼陽城西方，約及一哩之地，（此外之地，尙未研究）約及日本三里（二十華里餘），而石棺之年代，亦略有一定，可見當時繁盛之程度。由石棺內發見種種物品，其內有可證明不可移之時代者，略有三種：其一，各種土器內有雙魚模樣，又有小篆大吉二字，此皆與漢代之雙魚盤及大吉並大吉軍相同者。其二爲古錢（？），全爲漢代物，其製造屬於下等，（未見有上等品）其三爲古錢，即各種五銖錢，及王莽制錢，而以貨泉、大泉五十、小泉直一爲最多。近頃首山附近掘得破損刀錢一個，（名爲明刀）及五銖錢數個。此五銖錢內有可認爲公孫制錢者，（發掘場所，並刀錢稍有疑義）

今尙在探訪中。

以上發掘品中，爲漢代下等品，不見王莽制錢中價昂之刀布類，僅見下等通用貨之貨泉、大泉五十、小泉直一之錢，蓋當時住民生活程度，不及漢土也。然已襲用漢土之文明矣。其時代爲自東漢至三國間，可以確定，而發見古棺之地，如是之廣，可知後漢時代遼陽地方，有大都府，然則漢之所謂襄平城（即遼東郡首府）或即在今之遼陽地方歟。

顧亭林謂襄平古城在遼陽北方七十華里，即煙臺方面（煙臺方面，未聞有掘得古物事）也。然當時煙臺地方既有大都會，而遼陽又有大都會，不能無疑。史稱「魏司馬懿伐公孫淵，襄平會大霖雨，遼水暴漲，運搬自遼口竟至城下，平地有水數尺。」想遼河當流於遼陽地方，由海城方面入海，而公孫四代不能長保遼陽也。

速水氏之說實具卓見。（氏僅舉石棺，不及磚棺，殆包含石棺中歟。）余在考古學方面意見略同，前已述之矣。

當時滿洲（遼東）漢族，既有如是文化，當不惟滿洲地方爲然。其生活狀態，他處當有相同者。



試以山東之古壁畫及長安等所出古物等，比較觀之自明。果爾，則滿洲之遺跡遺物，實當時漢族之普通風俗狀態也。茲有應注意者，長安（據勞弗氏）之說，古物與滿洲比較為同一形式，然二者之製作品，有精粗之異。長安之物精巧，滿洲之物質素而簡略，此由本地，與遠地之殊而生者。然則滿洲之古物遺跡，頗有所謂田舍氣，然已可窺見當時遼東生活狀態之一班矣。

滿洲遺跡中，遺物以土器（瓦器）為最多，古銅器甚少，土器中有鼎，有扁壺，有博山爐（？），有鏝斗，有銚子，有獸銀壺等。由此考之，則有是等形式之銅器明甚。然滿洲遺跡中銅器少，蓋銅器貴土器賤也。長安遺跡亦與此同，由是等事實推之，古墓中之銅器，皆少於土器。

土器之形狀全與銅器相同，至今考古學家皆云，土器為模仿銅器之形狀者。余不以為然，余以為當時土器木器銅器三者並用，故土銅二者作同一形式。果爾則不能謂土器為模仿銅器者。惟經濟上，土器較銅器價廉而易得，故土器較多。因此，當時土器較銅器使用為廣，明矣。銅器當時為貴族富豪或宗教及儀式上使用之物，一般人民殆專用土器木器革器等，是等事實，乃據滿洲及長安調查之結果而得者。



觀滿洲古墓及棺槨中所葬人數，一人極少，多係二人或三人，此乃合葬或殉葬也。此等事實，與文獻史有何等關係乎？余記其事實如左。

漢族所謂合葬者，據事物紀原「合葬」條云。

禮記曰：「檀弓云，季武子曰，合葬非古也，自周公以來，未之有改。」又云：「舜葬蒼梧之野，蓋二妃未之從也。」註謂古不合葬。又「季武子曰，周公蓋附。」註云，附謂合葬，自周公以來，是則周公初制此禮也。故周桓王詩曰：「死則同穴。」

滿洲古墓中之事實，乃行「死則同穴」之精神者。茲有可疑者，不知有殉死者否？據石槨石棺等棺觀之，雖可謂爲合葬。至其墓則不易解釋，然則殉死者乎？若爲殉死者，漢族文獻上當有其事實，此亦大堪研究也。

據玉篇有「用人送死也。」禮檀弓「子亢曰，以殉葬，非禮也。」左傳文六年「秦伯任好卒，以子車氏之三子爲殉，國人哀之，爲之賦黃鳥。」是雖知其行非禮，而仍行之，果爾則滿洲埋葬中，亦有此風矣。

要之，滿洲之埋葬法，或爲合葬，或爲殉死，而一人埋葬則甚少也。

余對於居住滿洲之漢族，既如前述。是等考古學的遺跡遺物，若能在土俗學上見之，則與山東之孝堂山及武梁祠等石壁畫有同一狀態，此讀者最應注意者也。

中国文献珍本丛书

# 伪满洲国史料(二五二)

全国图书馆文献缩微复制中心



