

满洲交通史稿

解学诗 主编

第三卷

满洲交通史稿

第三卷

解学诗

主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

本卷编辑前言

日俄战后，胜方日本攫得的诸多权益中，最为重要的权益是关东州租借地和南满铁路。对于前者设立了关东都督府进行殖民统治；对于后者则设立了南满洲铁道株式会社（简称满铁）承担经营。本卷即主要叙述满铁设立之始末及随之而起的列强对『满蒙』路权愈演愈烈的争夺情景。叙述中囿于政治立场不无局限之处，但在总体上还是努力于着重史实的实证方法，并收录了大量历史文献与资料。

设立满铁是日本政治顶层所采取的重大国策之举。始作俑者儿玉源太郎原为日俄战争时的日军参谋长，当时即曾命令属下调查东印度公司，战后又以满铁设立委员长身份推出『满洲经营策梗概』，公然主张『战后经营满洲唯一要诀在于：表面上假装经营铁路，背地里进行百般施設』。实际上这已成为满铁近四十年间的行动指南。而由伊藤博文等元老们组成的满洲问题协议会，根据当时国际形势，最后拍板决定满铁实行『民营』。但是，满铁并非是一般商法制的普通商事会社，而是依据敕令和『三大臣命令书』设立与经营的特殊会社。

本卷『二、满铁会社的本质论』，便是评介满铁理事、法学权威冈松参太郎在满铁设立伊始提出的关于满铁性质的论稿，他从法理角度把满铁定位为国策会社，首先是推行殖民国策的殖民会社，是具有国家性质的商事会社。满铁既从事营利事业，又要完成『国策性经营』的要求。国家通过半额出资、任免会社首脑、实施监督权、进行经营活动指挥等，与满铁形成特殊的权力与义务关系。满铁不仅不同于一般商事会社，甚至也有别于其他国策会社。

本卷『三、俄国移交铁路港湾的继承』，反映满铁设立和开业前后接管铁路交通设施的情况，许多都是属于事务性、程序性的问题，同时也涵括不少具有实质意义的事实与情节，例如：

满铁设立后开业时经营的铁路交通设施，大部分原属俄国经营，也有一部分是战时和战后对中国权益的强行霸占，满铁接管这些设施，主要与军方机关特别是日军野战铁道提理部办理交接手续。因为满铁初期的二亿元出资中，规定其中的一亿元为日本政府『现物出资』，而『现物』即因战争所获得的铁路交通设施等财物。因此这些财物既是满铁经营的基础，当然也是日本政府以满铁为工具，扩大侵华的物质条件。

满铁基本上是在日军野战铁道提理部的基础上建立起来的，因此也可以说满铁设立是日军铁道部队的改头换面。满铁不仅源于侵略战争，在组织上也是对日军部队很大程度上的继承，另外在事业经营方面许多更是战时军事侵略行为的继续。日俄战争时期，日军在修筑朝鲜铁路和中国安奉铁路的同时，即积极准备架设中朝之间的鸭绿江铁桥。战后因其计划架设铁桥位置有碍于帆船通行，违背机会均等原则，英美两国提出抗议；清政府也抗议日本『无通知』擅自架桥和偷偷架桥的行为。但是，在满铁强制改筑安奉铁路的同时，他们采用暴力手段，迫使清政府妥协就范。营口支线为俄国修筑东清铁路南满支线时的临时运输材料线路，日俄战争时日军占领使用，战后满铁拒绝按规定拆除，最后也是在满洲五案交涉中迫使清政府退让妥协。可是，这些使中国丧权辱国的史实，在这里却只作为一般铁路交通设施的交接事项来处理，更没有直言不讳地道出当时日本为迫使清政府屈服而剑拔弩张准备动武的那种严峻局面。

日俄战争和满铁设立等加剧了帝国主义列强争夺中国东北势力范围的斗争。日俄战争前，因为一八九九年四月英俄签订了关于铁路利益的协议，英国承认长城以外包括全东北属于沙俄势力范围，故俄国在中国东北称霸，只是在关内外铁路（即北宁铁路）的关外段上，即所谓辽西走廊，英国拥有某些权益。日俄战后改变了这种格局，日俄两国瓜分了东北，南北分霸。与此同时，英国之强调其辽西利益，特别是美国妄图全面侵入，致使列强的矛盾与争夺更加尖锐与复杂。本卷的第四、五两项即从美国资本谋划获取满铁及东清两铁路事件切入，叙述满铁设立后列强争夺的具体情景。美国是日俄媾和的斡旋者，也是妄图坐收战争渔利者。一九〇五年七月，日俄两国尚在朴次茅斯进行媾和谈判

的时候，美国铁道大王哈里曼即首途赴日，同日本政界首脑谈判收买南满铁路的问题，以便『把美国的运输体系与远东地区联系起来』，以实现其环球铁路体系计划。哈里曼企图首先说服日本，然后再动员俄国出让东清铁路。一九〇七年美国驻奉天总领事、哈里曼的女婿司戴德与清政府制定了修筑新法（新民至法库）铁路和设立东三省总银行的计划，这一计划后来又与英国保令公司发生了联系。一九〇九年美国又先后提出了锦瑗铁路计划和满洲铁路中立化计划，前者是计划修筑一条与满铁、东清两铁路对抗的南起锦州北至黑龙江岸瑗瑗的大干线；后者则是一项更为庞大的计划，即『由国际共同经营满洲各铁路』，『把这些铁路归并到一个经济、科学而又公正的管理体系计划之下』。美国的这些计划，因日俄两国的坚决反对，无一实现，却促进了日俄两国的妥协与勾结。至中国辛亥革命发生时为止，日俄两国三次签订密约，划分势力范围，彼此承认在各自势力范围内采取一切措施。可是，日俄之间也进行着微妙复杂的斗争。例如，俄国为取代锦瑗铁路计划，曾提出一项从张家口经库伦然后再北达恰克图的铁路计划。而日本既不反对俄国的计划，又不改变原定对锦瑗铁路的立场，但保留将来修筑由南满铁路某站至张恰克图的线路之权利。一九一一年俄国还同英国资本家策划修筑齐齐哈尔至墨尔根铁路和从齐齐哈尔经洮南府到北京的铁路，对此，日本严重关注。不仅如此，一九一三年十月日本迫使中国北洋政府与之签署了对抗俄国并使美国震惊的取得所谓『满蒙五路』的协约，从而开启了日本攫取『满蒙』路权和西方列强争夺势力范围的新阶段。

综观本卷，内容相对重要，它有益于了解满铁本质、东北铁路交通历史沿革和以『满蒙』为中心的帝国主义列强争霸史。论述上基本翔实可信，但有些问题，诸如满铁股份募集，与垄断资本即财阀的关系，中国对满铁设立的抗议，战后的日俄勾结，以及美国诺克斯满洲铁路中立化计划等，至少是论述过于简单。这种情况与考虑繁简有关，但是，思想政治倾向和史观问题，恐怕还是重要问题因素。

本卷目录

一	满铁会社设立经过	一
---	----------	---

(一)	满铁会社设立的动机与准备	九
-----	--------------	---

(二)	满铁会社设立经过	二四
-----	----------	----

关于设立的敕令与命令	二五
------------	----

设立事务处理的指示	三一
-----------	----

设立委员的任命与活动	三二
------------	----

关于设立的敕令及关于帝国会社在外国修筑铁路的法律关系	四六
----------------------------	----

满铁会社设立的时期	五〇
-----------	----

股份募集状况	五二
--------	----

首脑就任情况及赴满	五四
-----------	----

清政府对设立的抗议	六七
-----------	----

(三) 对满铁会社的监督	七
--------------	---

满铁会社监督官厅的变迁	七二
-------------	----

满铁会社监督规定	八一
----------	----

二 满铁会社的本质论	八五
------------	----

(一) 国策会社	九一
----------	----

殖民会社	九二
------	----

具有国家机关性质的商事会社	九四
---------------	----

(二) 满铁在国策会社中的地位	一〇二
-----------------	-----

国策会社的形式特点	一〇六
-----------	-----

国策会社的实质特点	一一〇
-----------	-----

附录 南满洲铁道株式会社的性质(明治四十年三月二十四日冈松博士稿)	一四
-----------------------------------	----

三 俄国移交铁路港湾的继承	一四六
---------------	-----

(一) 关于接管政府出资物件的命令	一五三
-------------------	-----

概说	一五四
----	-----

政府出资财产的评价	一五五
(二) 关于接管政府出资物件的手续	一五八
接管实施要领	一五九
各机关与满铁会社间的交接手续与实地交接	一七三
(三) 满铁开业及其后的接管	一八二
满铁的开业与野战铁道提理部的解散	一八三
铁道最北端的接管	一八四
附录 三大臣命令书(明治三十九年十一月十一日)等	一八五
(四) 接管铁路的标准轨改筑	二四四
标准轨改筑	二四八
复线工程	二五九
(五) 鸭绿江架桥问题及其年表	二六一
鸭绿江架桥问题	二六三
鸭绿江架桥问题年表	三一〇
(六) 与邻近铁路的联络	三二二
满铁与东清的联络	三二九
满铁与中国铁路及伪满线的联络	三七五

其他与满铁的联络	三九〇
----------	-----

附录 长春站附近示意图等	三九五
--------------	-----

(七) 接管后各支线的修筑及其他	四〇九
------------------	-----

浑榆联络线	四一五
-------	-----

甘井子线	四二三
------	-----

吾妻线	四二四
-----	-----

旅顺线的支线化	四二四
---------	-----

柳树屯线	四二六
------	-----

(八) 营口线的确定	四二八
------------	-----

概说	四三三
----	-----

交涉经过	四三九
------	-----

四 美国获取满蒙铁路计划	四三八
--------------	-----

(一) 概说	四四三
--------	-----

(二) 哈里曼之环球交通计划	四五五
----------------	-----

(三) 哈里曼之收买满铁计划	四六六
----------------	-----

(四) 东清铁路收买计划	四九七
--------------	-----

(五) 法库门铁路问题	五一二
-------------	-----

(六) 美国之齐齐哈尔瑗珲铁路修筑计划与法库门铁路的关系	五七四
------------------------------	-----

五 锦瑗铁路修筑计划与各国的态度 : : : : : 五八六

(一) 锦瑗铁路修筑计划及其内容 : : : : : 五八九

(二) 各国的态度 : : : : : 六一二

日本的态度 : : : : : 六二三

俄国的态度 : : : : : 六二二

英国的态度 : : : : : 六四六

法国的态度 : : : : : 六五四

(三) 锦瑗铁路问题的结束 : : : : : 六五九

一 满铁会社设立经过



才五章才五節才一項

滿鉄會社設立経緯

滿洲交通史編纂室

川本久雄

第五章 第五節 第一項

滿鐵實社設立ノ経緯

滿洲交通史編纂室
川本久

雄

第五章 第五節 第一項

滿鐵會社設立ノ経緯

一頁

第一

滿鐵會社設立ノ勸機並準備

一五

第二

滿鐵會社設立ノ経緯

一五

イ

設立ニ關スル勅令ト命令

一五

ロ

設立事務處理示達

二一

ハ

設立委員ノ任命ト活動

二二

ニ

設立ニ關スル勅令ト外國ニ於テ鐵道ヲ敷設スル帝國會社

三六

ニ關スル法律トノ關係

四〇

ホ

設立ノ時期

四二

ヘ

株式募集ノ狀況

四四

ト

重役ノ就任事情ト渡滿

五六

チ

設立ニ關スル清國ノ抗議

六〇

第三

滿鐵會社ノ監督

六〇

イ

滿鐵會社監督官廳ノ委達

六九

ロ

滿鐵會社監督規定

六九

五

一四	南滿洲鐵道株式會社業務監督規程（昭和一二、六三〇、滿洲	二
第二〇〇號）	：：	二
一五	南滿洲鐵道株式會社監理官廳務規程（大正二、六二二、拓殖	二
發第二號）	：：	二
一六	滿鐵會社ヲ公法上ノ財團法人ト爲スノ議	二
一七	滿鐵會社ヲ公法上ノ財團法人ト爲スノ法律の解釋	二
一八	職員ニ對スル總裁ノ訓諭	二
一九	關東都督府官吏ノ性質	二
二〇	滿洲問題協議會ニ於ケル伊藤博文ノ演說	二
二一	尚松理事選拔ニ關スル後藤新平ノ論文	二
二二	後藤新平ノ最高拓植機關設置案	二
二三	後藤新平ノ都督府制度改革案	二
二四	後藤新平ノ帝國國民政策上南滿洲鐵道會社ノ本分如何ノ認	二
明ニ關スル請問	：：	二
二五	滿鐵創立總會ニ於ケル後藤總裁ノ挨拶	二
二六	滿鐵會社設立ニ關スル勅令第一四二號及三大臣命令書改正	二
一覽表	：：	二

資料

一 滿鐵文書

甲二四一一、陸海軍引繼書寫

甲三一五七七、滿鐵設立ニ關スル勅令及命令書改變一覽表

甲一

甲一四一八

A 一一二、會社創立委員ヨリ引繼書類ノ內設立委員會議事要錄

一 東京支社文書

會社創立事務關係書類

秘稿イ一三一

一 滿鐵法制班文書

附屬地關係 其二

滿鐵本社ノ移轉ニ關スル法律問題

一 滿鐵關係法令

一 滿鐵規定類集中滿鐵監督官廳

一 滿鐵營業報告書（自第三九回）中監督官廳ノ變遷

一 帝國議會說明資料（第七五回、第七六回）