

第 20 辑

中国社会科学院近代史研究所
《国外中国近代史研究》编辑部编

国外中国近代史研究

中国社会科学出版社

国外中国近代史研究

第二十辑

中国社会科学院近代史研究所
《国外中国近代史研究》编辑部编

中国社会科学出版社

DJ97/13
(京)新登字030号

责任编辑: 丁如筠

责任校对: 丁如筠

封面设计: 王彦平

版式设计: 王丹丹

国外中国近代史研究

Guowai Zhongguo Jindaishi Yanjiu

第二十辑

中国社会科学出版社 出版
发行

经 售 处 经 销

太阳宫印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 12.625印张 321千字

1992年1月第1版 1992年1月第1次印刷

印数 1—1 250 册

ISBN 7-5004-1027-1/K·143 定价: 7.20元

目 录

- 1 满洲的铁路建筑和铁路冲突
(1900—1928) A. Я. 坎托罗维奇
王惠敏 戴舒华译 吴永清校
- 41 抗日战争时期的鸦片侵略(续) 江口圭一
王玉平 唐克俊译
- 70 新疆战场 约翰·加弗
王 静译
- 107 红色工会国际与中国职工运动
(相互关系史简介) A. И. 卡尔图诺娃
杨继东译
- 122 1918—1920年中东铁路的罢工
斗争 B. Ф. 索洛维约夫
吴永清译
- 130 廖仲恺与工农运动 山田辰雄
马 宁译
- 153 商民协会的瓦解与党治的
失败 约瑟夫·弗史密斯
朱 华译
- 181 19世纪新马华人社会的分化与冲突 颜清湟
秉明鲜译
- 218 19世纪马来亚华人契约移民的特点 田川一已
承 毅译
- 236 穿越大兴安岭 И. И. 柳德尼科夫
黄纪莲译 薛衍天校

- 249 关于芦沟桥事变的一点考察
——“一名士兵失踪”问题……………安井三吉

其 祎 筱 群译

• 书刊评介 •

- 272 《近代世界的孙文学说》导言……………郑竹园
王 静 刘学侠译
- 285 评《革命使者——苏联顾问与民族主义的
中国（1920—1927）》……………J.E.谢里登
万 燕译

• 学术动态 •

- 288 法国中国近现代史研究……………黄庆华
- 333 日苏等国对中国工人阶级与工人运动的
研究……………王玉平
- 347 外国在华机关公团名汇（五）……………黄光域辑

满洲的铁路建设和铁路冲突

(1900—1928)

A. Я. 坎托罗维奇

我们在两年前出版的一部专著中^①对铁路建设和铁路营运在中国现代史上的巨大作用作了评价。我们曾指出：“中国的铁路史，就是帝国主义对它的包围史；反之也一样，中国的对外关系史，在颇大程度上就是它的铁路史。”

上述著作问世以来的短暂两年时间，是中国历史上内容特别丰富的时期。当然，综述这一时期，势必越出本文和文题的范围。但有一个客观事实与本题直接关联，即不管中国国内政治形势如何变化，不管中国革命高潮和低潮时期如何更迭，国际帝国主义在反对要求民族解放的中国人民的斗争战线上，不得不进一步退却。这是近几年事态发展的客观结果。世界大战后，帝国主义在中国被迫由攻势转入守势，近几年由守势转入退却。尽管这种退却曾一度有点惊慌失措，但这是暂时的，只是迫于中国国内政治形势的发展而采取的一种手段。总的说，帝国主义无论在华的契约特权方面，还是在对中国的经济渗透方面，无疑都处于不得不放弃自己阵地的时期。

这一总的趋势相当明显地反映在诸如关税问题以及外国租界的命运问题上，这是与中国群众性革命运动蓬勃发展紧密关联的。这一趋势在华南和华中特别明显，而北方，尤其是满洲，表面上似仍未被后来发展成为群众性平民革命的民族革命浪潮所触及。这些年来，北方一直掌握在真正的中国军阀手中，即掌握在被帝

^① A. Я. 坎托罗维奇 (A. Я. Канторович)：《外国资本和中国铁路》，莫斯科1926年，计划经济出版社出版。

国主义的阴谋团团围住的公开的反革命分子手中。在这里，外国帝国主义似乎保住了自己的阵地，但事实上并非如此。在北方，如同在南方一样，发生了，并且正在发生最终会导致同样结果的经济的和社会的变化。正是最近两年帝国主义者在华北的地位，特别是日本在满洲的地位严重动摇，而满洲不久前还是日本的堡垒。在满洲，我们亲眼看到中国强大的民族资本和日本的经济渗透之间的冲突日益加剧。因此，日本在满洲不但没有向前推进，而且像所有帝国主义国家一样，被迫转入守势。

形成上述情势的标志之一，是近两年来边区的铁路建筑事业发生了崭新的、令人震惊的变化。这就要求我们回到我们的论题上来。我所指的是满洲的铁路建筑的布局和近几个月来突然发生的日奉铁路冲突。铁路问题再度反映出有时被人忽视的经济和政治发展的总趋势。

一、满洲铁路建筑的

经济前提和铁路的作用

在任何经济制度下，铁路总是经济生活的重要调节器。在殖民地半殖民地国家，铁路对经济生活来说，乃是宗主国推行其经济政策和总政策以及外国资本渗入这些国家的首要工具。尤其是满洲，它本身拥有许多特殊条件，而正是这些条件使得这里的铁路企业不仅是边区既有经济的重要成分，也是整个经济体系的枢纽，即重要的“经济命脉”，经济发展进程本身离不开铁路，必须依赖铁路。现将这些条件归纳如下：

1. 满洲仍然是人烟稀少，但正在加紧垦殖的地区。据《中国年鉴》统计，满洲的总面积为363,000平方英里，^①如果加上东蒙和内蒙（热河和呼伦贝尔地区），总计达500,000平方英里。至于这片土地上的人口，统计不一，约有3000万至3500万，平均

^① 金尼 (H. Kinney) 引用的日本资料说是382,627平方英里。参见H. 金尼：《满洲和南满铁道株式会社》，1927年4月。

每平方英里为40至70人。这些居民大部分住在南满。（据邮政部门1928年测算：奉天省的人口为2690万）。至于北满，据中东铁路经济调查局的权威资料称，在黑龙江和吉林两省以及呼伦贝尔这块1,008,000平方公里的土地上，总计人口为1290万，人口密度每平方公里达12.79人。就是在中东铁路路区这一704,000平方公里的土地上，总计人口为930万，人口密度每平方公里为13.21人。从下面的对照表中不难了解上述数字的意义。

每平方英里的人口密度：

山东 552	湖北 380	浙江 601
直隶 295	江苏 875	河南 454
整个满洲 40—70		北满 33

地价的差别甚大，与上述数字成正比。在山东、直隶，每10亩土地（合2／3俄亩）平均价为150—300银元；然而在北满，一块150亩的土地，一等价为1,000元，二等价为800元，三等价为400元。①

很明显，农业人口分布的极度不均必然会造成严重的移民现象。近25年来，边区人口增长了10—20倍，这说明边区垦殖的速度。说明边区垦殖速度的另一情况是，中东铁路的粮食运输量不断增长：由1903年的1.13亿公斤增至1913年的5.79亿公斤；1923年为17.71亿公斤，1926—1927年为33亿公斤。近三年来粮食运输量年平均增长38.9%，

在南满，垦殖的进程从某种程度上讲已达到顶点。比如据某些夸张的日本资料称：奉天地区，熟地已占可耕地的95.9%；辽阳地区，占95.6%；新民地区，占96.6%；安东地区，占83.3%；等等。②而在毗邻朝鲜北部边境的地区，熟地只占可耕地的40%，北满的大片土地只是刚刚开始垦殖。足以说明问题的是，在中东铁路区，种植面积1926年仅有760万公顷，占总面积（5,010公顷）的15.2%，而在许多地区，种植面积却低到10%乃至20%

① 引自1927年8月20日《中国经济简报》。

② 希之亮（Kinosuke），《满洲》，纽约1925年。

(如齐齐哈尔地区)。黑龙江和吉林两省的种植面积,1925年为933万公顷,占总面积的11—12%,可是在册的待垦土地却有1650万公顷(占总面积的20%强)。其余65%的土地,部分为丛林所覆盖(3300万公顷),有待开垦;部分也适于种植的土地,由于远离中心城市,至今未能进行专门的统计。总之,据中东铁路经济调查局的精确统计,北满现有直接待垦土地总数超过现有耕地面积的两倍。最近的日本资料称,整个满洲的待垦土地总计为1250万垧(每垧约一公顷),而现有种植面积为1320万垧。①接近土地贫瘠地区山东、直隶的大片未开垦沃地,在今后10年内肯定会被开垦。著名满洲农业研究家E.E.亚什诺夫也预言:50年后满洲的人口将增至7000万,仅中东铁路路区即可提供820万吨余粮。②我们宁愿作过低的估计,也不作过高的估计。

正是在最近一年来加快了垦殖的速度。1923和1924年,迁入满洲的移民计40万,1925年为50万,1926年为60万,1927年竟达一百万。关于移民的确切统计数字还没有,但在1927年1至9月间,仅经大连港迁入的移民就有44.6万人,可过去几年的平均数只有22万人。即使在秋季和冬季,仍有大量移民涌入,而往年此时已停止迁移。特别值得注意的是,近一两年来迁入满洲的移民中妇女和儿童的比例明显超过往年。此外,在过去,季节工一到秋天即返回内地,如今返回内地的却大为减少。近年来移民的激增,说明山东和直隶两省农民因战争、军阀的横征暴敛,以及一些地区的严重欠收,经济上破产了。不管怎样,今年的移民数字还会增大。满洲的人口年均增长为5%,而种植面积年均增长为3—4%。

中国的移民与俄国有很大不同。“俄国垦殖者由于本国经济的天然特点,完全不受任何工商业基地的制约。中国的垦殖者则不仅在日常生活上,而且在根深蒂固的经营习惯上均受内地的制

① 引自1927年9月17日《中国经济简报》。

② E.E.亚什诺夫(E.E.Яшнов):《北满的农业》,哈尔滨1926年。

约，市场挨得不近不行。中国垦殖者开垦新土地，往往受到代表城市手工业者利益的人和有组织的商业机构的控制。”^①由此可见，垦殖业，特别是下面将要提到的满洲垦殖业，肯定是沿着通商的道路，具体地说就是沿铁路线进行的。铁路建筑的实际情况表明，由于拥有大量可耕地，满洲的任何一条铁路新支线都会直接送来大批新移民。随着铁路支线的修建，附近地区的居民势必会增多。可见，现在和25年前一样，即和中东铁路第一次为人们敞开北满这块广袤田野的大门时一样，铁路建筑仍推动并引导着垦殖业，同时促进了边区的经济发展。

2. 满洲是面积广大的粗放耕作区，能提供大量的农产品。满洲不但土壤肥沃，而且雨雪量比较稳定。甚至在土壤较为贫瘠的南部地区，据日本农业站的试验证明，其收成大大高于日本和朝鲜，由此足见满洲的农业生产条件。例如，在四平地区，0.245英亩的一趟地可产大豆115.2公斤，日本虽有无与伦比的耕作条件，但平均收成不超过108.8公斤，而在朝鲜只有80.75公斤。^②

同时，满洲是一个外向型经济的农业区。换言之，它必须把很大一部分农产品投入外部市场。关于这方面的情况，中东铁路路区的资料^③是很能说明问题的。在四个经济年度中（从1922/3到1925/26年度），所有粮食作物的年均产量为9,362,000吨，除当地消费6,388,000吨外，还剩下2,974,000吨（占31.4%），而23%剩余农产品必须销往外埠。1926日历年度的粮食产量为10,531,000吨、当地消费量为7,289,000吨，剩余量为3,213,800吨，即占31%，而且个别地区的输出率高达40%。根据中东铁路的货载能力，输出、输入和当地货运三者的比例如下：1925/26年度是66.4%、12.0%和21.6%；1926/27年度是63.7%、11.1%和25.2%。^④

① 《北满指南》，中东铁路经济调查局出版，1927年。

② 希之亮：《满洲》，第151页。

③ 中东铁路经济调查局资料。

④ 《东省杂志》，1927年第10期。

在毗邻朝鲜的地区（如和龙和珲春县），农产品出口率为30%，即2.03亿公斤农产品中将近有6,800公斤出口。至于整个满洲，我们没有统计数字，但值得注意的是，这一人烟稀少的地区，在中国出口额中占很大比重——27%（其中北满占11.5%），而在中国进口额中仅占17.3%（北满占6.2%）。尽管中国的贸易差额总的讲呈逆差（1924年进口超过出口4.09亿哈尔滨元），但满洲却大大超额出口（9350万哈尔滨元，其中北满为2620万哈尔滨元）。①满洲的人均进出口额超过全国人均进出口额的数倍。

这些数字说明，关于与世界市场联系的问题，对于满洲的农业具有非常重大的意义。由此可以清楚地看到一个事实：边区的垦殖是沿着通商的道路，具体地说是沿铁路线进行的，因为在铁路附近进行垦殖活动是发展满洲农业的必要条件；这些铁路线不仅是调节器，而且是发展边区农业的组织者。

3. 满洲除拥有肥沃的土地外，还拥有其它丰富的天然资源。该地区将近1/5的土地为森林所覆盖，据日本资料称：森林面积达4500万英亩，木材积蓄量为1500亿立方英尺。北满的森林面积为38至39万平方英里（占总面积的40%），木材积蓄量为70亿立方米。

从矿藏方面讲，满洲也应列入资源相当丰富的地区。据托尔加舍夫统计，在满洲已发现并开采的矿产有38种之多，其中包括煤、铁、铜、金、银、铅、石棉、铝、铂，等等。②南满拥有大量油页岩，计55亿吨，从理论上推算可产石油3亿吨。现在满洲生产的矿产品总额已达5450万美元，人均2.83美元，而全中国人均只有0.93美元。然而满洲的矿藏才刚刚勘探，随着边区人口的增多和铁路的扩建，矿产品将不断迅速增长。

4. 满洲与江河纵横的中国内地不同，水路交通不太发达。但满洲南部有两条大河，一条是辽河，通航里程为880公里，船只

① 《北满指南》，中东铁路1927年出版，第230—231页。

② Б.П.托尔加舍夫（Б.П.Тарашев）：《矿产品和远东的资源》，哈尔滨1927年，第23、34等页。

可抵达郑家屯，加上两条支流，总计通航里程可达1,333公里。不过这条河太浅，只能走帆船，而且河床不平，只宜白天行船，速度且很慢，500英里的航程，帆船顺流而下须15天，溯流而上则须19天。辽河一年封冻4个月。另一条大河是南满的鸭绿江，这条河航行更为不便，每年也封冻数月，仅有270英里可通航。在北满这块辽阔的土地上，实际上只有一条水路交通干线，这就是冬季封冻的松花江，长1,500多公里，帆船可通航1,400公里，轮船通常通航90公里；其支流中唯独嫩江河可走轮船，通航里程约400公里，而其余的支流只走帆船。关键在于，松花江作为环绕满洲边界的黑龙江水系（边界河额尔古纳河、包括兴凯湖在内的乌苏里江也属这一水系）的一部分，并没有使满洲直接通向边区经济所需的外部市场。众所周知，黑龙江的下游实际上往北拐得很远，与海洋的交通不便。可见，在满洲连一条既贯穿整个满洲，又垦殖和发展边区经济的水路交通干线都没有。过去，中国内地的少量商品均经营口港输入。在营口，商品转装到帆船上，由帆船沿辽河上运至郑家屯，尔后改用兽力车运（120公里）到松花江支流伊通河，再用船沿松花江及其各支流运往各地。随着第一批铁路的建成，这一交通线路已不再使用，所以，现在水路交通在满洲只起辅助作用。

至于兽力车运输也是如此。昔日的兽力车运输线有：1.自奉天至吉林，再由吉林分别通往宁古塔、海龙和伯都讷；2.沿辽河至齐齐哈尔和爱辉；3.自承德、西丰至齐齐哈尔。这些旧线路早已废弃。东满的山区行车极为不便。然而，在边区的中部和西部，兽力车运输相当发达：无雪的冬天，土地封冻，原野上兽力车川流不息。但很明显，兽力车只运送笨重的货物，如粮食、木材和煤，而且运送距离很有限。如果说，在满洲兽力车运输有时也可与铁路相比，那兽力车也只不过是將货物运到另一铁路系统的主要车站而已。比如兽力车将中东铁路路区内的货物运到南满铁路的长春站，它只是辅助性的交通工具。而且，兽力车运输经常遭到日益猖獗的土匪（红胡子）的抢劫，为此不得不以高昂的代

价组建护车队。再说，兽力车运输在经济效益上也受到限制。总之，边区的经济发展只有靠修筑铁路。

5. 满洲比任何地方更能反映出落后国家的铁路企业状况的特点：铁路企业以其庞大的规模压倒整个经济界。中国的经济生活尚未摆脱小生产和小商业占优势的阶段。在中国内地人口稠密的地区，铁路只运输大量日用小工商用品，致使它独特的威力有一部分已经消失了。在满洲，由于人口密度低和经济比较落后，铁路这个庞然大物以其大规模的经济活动影响着周围的一切。这一情况在中东铁路在哈尔滨及其它路区经济生活中的作用方面得到明显的反映。

6. 上述关于铁路在边区生活和边区未来的经济作用的一切情况足以说明铁路的政治作用。在全中国，特别是在满洲，政界至今仍很腐败，比较容易受依靠一定的经济利益和势力的外来因素的影响。

从上述情况可以得出明确的结论：满洲具有宏大的经济前景，它正以飞快的速度实现这一前景；决定其经济发展速度、方向和自身特点的，主要是边区的铁路建筑和铁路政策；无论是过去还是将来，这个边区的主人就是边区铁路业企的所有者和领导者。由此可见，在满洲，铁路问题之所以不仅在经济上，而且在近10年的政治史上比之东方任何地区更为重要，其原因就在于此。

二、本世纪头25年满洲的铁路建筑

满洲的铁路建筑本身反映了几个不同历史时期的政治倾向：俄国帝国主义在远东的扩张；俄国与英国的冲突；俄国在同日本较量中的失败；俄、英、日共同对付美国的干涉；第一次世界大战期间和战后日本对中国的进攻；俄国帝国主义的复灭和日本对亚洲大陆北部的侵略政策。了解这些往事对于理解我们感兴趣的最近发生的这方面的事件是完全必要的。详谈满洲铁路的历史势

必超出本文的范围，我们只能扼要地谈谈其重要发展阶段。^①

俄国通过修筑铁路走上了“开放”满洲边区的道路。关于修筑和经营中东铁路的1896年合同，是中国与冒充俄国政府的俄亚银行（即道胜银行）的代表签订的。中东铁路干线（满洲里—哈尔滨—绥芬河）似乎是（有关这方面的资料说法不一）于1903年建成，后来又补建了从哈尔滨至俄国向中国租借的大连和旅顺的南线。

在满洲业已立足的俄国，想方设法使各列强承认其在满洲乃至整个华北的特殊权益和势力范围。因此，俄国与英国发生了冲突，这一冲突最后以签订1899年英俄协定而得以解决。按照协定，英国保证不谋求长城以北的铁路租让权，以换取俄国在长江流域所承担的类似义务。

日俄战争急剧改变了俄国在满洲的地位。俄国的失败结束了它在整个满洲的特殊权益，并把满洲分为南北两个部分，南部为日本势力范围，北部为俄国势力范围。

根据1905年9月5日朴次茅斯条约，俄国将旅顺、大连租借地和中东铁路南段，即长春至旅大段，转让给了日本，从此这段铁路称南满铁路。1905年12月22日中日条约以及随后保障日本在南满统治的各项协定，肯定了日本所取得的上述侵略特权。必须指出的是，在这些侵略特权中具体规定，中国保证不在南满铁路附近修筑平行干线及有损该铁路利益的支线。下面我们还会多次见到这种承诺。

朴次茅斯和约签订初期，俄日关系十分紧张。但很快发现，无论是中国还是其他列强（包括美国），都不愿容忍日本在南满拥有特殊地位，列强这种态度同样威胁着俄国在北满的利益。

1907年，中国打算兴建新民屯（在京奉线上）至法库门（在南满）铁路，决定由一家英国公司筹资修筑。这件事向日本表明，它面临着的是必须保住自己在满洲的阵地。日本根据上述

① 详见《外国资本与中国铁路》一书文献部分。

1905年12月22日条约的秘密附件的补充说明，不费多大力气就否定了兴建法新铁路的计划；而不希望英日同盟遭受威胁的英国帮了日本的忙。根据1909年9月4日中日协定，英国答应未经日本政府同意决不修筑法新铁路。但1907年事件深使美国不满，因为当时美国在满洲贸易中居重要地位，而且对这一边区表现出了极大的兴趣。美国竭力使满洲铁路系统置于国际监督之下。

当时，大名鼎鼎的美国驻奉天领事司戴德是这一企图的策动者，是美国各界主张在中国推行积极侵略政策的代表。按照司戴德的倡议，英美一伙资本家就修筑贯穿整个满洲的锦州（在沿海岸的京奉线上）至爱辉（在黑龙江岸上）铁路同中国进行了谈判。1909年5月2日初步达成协议，1910年1月21日签订协定。这条铁路可贯穿日俄势力范围；它同样是将南北满货物输往海岸的独立通道。所以，修筑这条铁路可以很有效地结束对南满铁路和中东铁路的垄断。

很明显，无论是俄国还是日本都惊恐不安。与此同时，即1909—1910年冬，美国国务卿诺克斯先向英国，尔后向日本和俄国提出必择其一的建议：要么支持并参与修筑上述铁路，要么同意整个满洲铁路中立化并实行“公正管理”。后一方案就是让中国赎回整个满洲铁路（包括南满铁路和中东铁路），为此，美国政府建议向中国政府提供国际贷款，贷款期间，满洲铁路将由国际机构监督管理。这些方案一旦实施，势必使日俄丧失在满洲的整个特殊地位，因此这两个强国坚决反对美国的建议。关于修筑锦州至爱辉的铁路和经济上国际共管满洲的问题，都是与当时司戴德所组织的银行团密切关联的，所以，这个银行团（当时由英、法、德、美组成）同俄国在比、法、英各国独立银行帮助下建立起来的竞争性辛迪加之间的斗争变得异常复杂。最后，四国银团不得不让俄、日参加自己的组织，美国的两套方案均告失败。如上所述，其结果只能使俄日进一步靠拢。

在朴次茅斯和约签订后的头十年间，日本为武装占领南满做

了大量准备工作，如，拨款修建长春—吉林这一新铁路；开通南满铁路的一系列专用支线；攫取重要矿井的开采权。

世界大战的爆发为日本对包括满洲在内的整个中国的扩张政策创造了新的条件。由于日本提出21条要求并随后发出最后通牒，1915年5月中日签订了一个条约。该条约使日本在满洲获得了一系列极为重要的经济特权和其它特权。至于铁路问题，条约规定，延长南满、安奉两铁路的租借期限，东北地区的租借期延长到99年；甚至重新修订吉长铁路合同，完全由日本监督管理（新合同于1917年10月12日正式签订，规定该铁路直接交南满铁路公司经营。）。1915年日本强行攫取的权益，后因日本的对美外交政策取得辉煌胜利而得以巩固。在1917年11月2日的兰辛石井换文即兰辛石井协定中，美国承认日本在华的特殊权益。实际上，这意味着美国对满洲事务的干涉。

早在1913年，中国在10月15日的照会中答应利用日本资金在满洲修筑以下铁路：1.四平（在南满线上）—洮南铁路；2.开原（在南满线上）—海龙铁路；3.长春—洮南铁路。此外，如果有必要，日本享有修建海龙—吉林和承德（热河）—洮南两铁路的借款优先权。关于这一照会直到1915年才为人所知，当时日本横滨正金银行已签订关于贷款500万日元修建四平—洮南铁路第一路段（四平至郑家屯）的合同。该段铁路于当年开建，1917年公开营运。1919年，这笔借款为新接替管理的南满铁道株式会社（南满铁路公司）所侵吞，所以这条铁路只修到洮南（距四平312.5公里）。

随后，日本利用臭名昭著的安福集团当局愿为其效劳这一局面，于1918年与三家日本银行（朝鲜、台湾及兴业银行）签订了两项新合同：1918年6月18日关于修建吉林—会宁（在朝鲜境内）铁路的借款和1918年9月28日关于修建满蒙四路的借款。满蒙四路即：1.察哈尔（热河）—洮南；2.长春—洮南；3.开原—海龙—吉林；4.热河—海岸。日本银行集团为上述两项借款分别

预付日元1000万和2000万。这就是所谓“尼希哈罗夫式借款”。这两笔款从没有被正经使用，纯粹是安福集团的日常津贴。后来这两笔款几乎被替代安福分子的直系军阀政府所否认，至今尚未保证偿还。合同中所提到的铁路也未能建成，但日本坚持它所攫取的筑路权。所以，1920年签订新银行团合同时，日本顺利地使各铁路摆脱了该银行团的制约（南满铁路系统除外），比如，业已建成的四平—郑家屯—洮南铁路，以及拟建中的吉林—会宁、长春—洮南、吉林—长春和开原—吉林铁路，就是这样。其实，这个银行团已完全成为不起作用的企业，比如在满洲，它的成立对满洲事态不起任何作用。

这一筑路纲要因故很快失效，未能实现，主要原因是日本缺乏游资，但从下面可以看出，日本后来的筑路计划部分地重复了十年前所拟定的做法。

由于战争，俄国帝国主义在自己的北满这块世袭领地上还来不及表现出特别的积极性。中东铁路的运输量由1909年的732,000吨增至1913年的1,164,000吨和1916年的20,868,000吨；粮食输出也有所增加。然而，到1915年为止，铁路仍然亏损。假如不算运输木材的短线，根本没有兴建一条新支线。1916年，俄亚银行与中国政府签订了关于修建哈尔滨—爱辉和墨尔根—齐齐哈尔铁路干线的协定，但此方案也未付诸实施。西伯利亚和俄国远东的白色政府无论如何也无力维持俄国帝国主义在满洲的威望。而苏维埃俄国基于对中国民族主权的尊重，一开始即采取了同中国友好的坚定方针。

日本考虑到这一客观形势，认为这是它向北满扩展势力的有利时机。吉宁铁路规划已明显地破坏了过去日俄协定所划定的这两个列强“权益范围”的界线。日本借口同布尔什维主义进行斗争，于1918年8月与自己的中国代理人结为联盟，共同对付满洲的布尔什维主义。据说，这个时期日本的极端分子曾认真考虑过占领中东铁路的问题。但后来北满连同远东一起被列入国际干涉