

中国边疆研究资料文库·边疆史地文献初编

東北邊疆

第一輯

中国边疆研究资料文库·边疆史地文献初编

東北邊疆

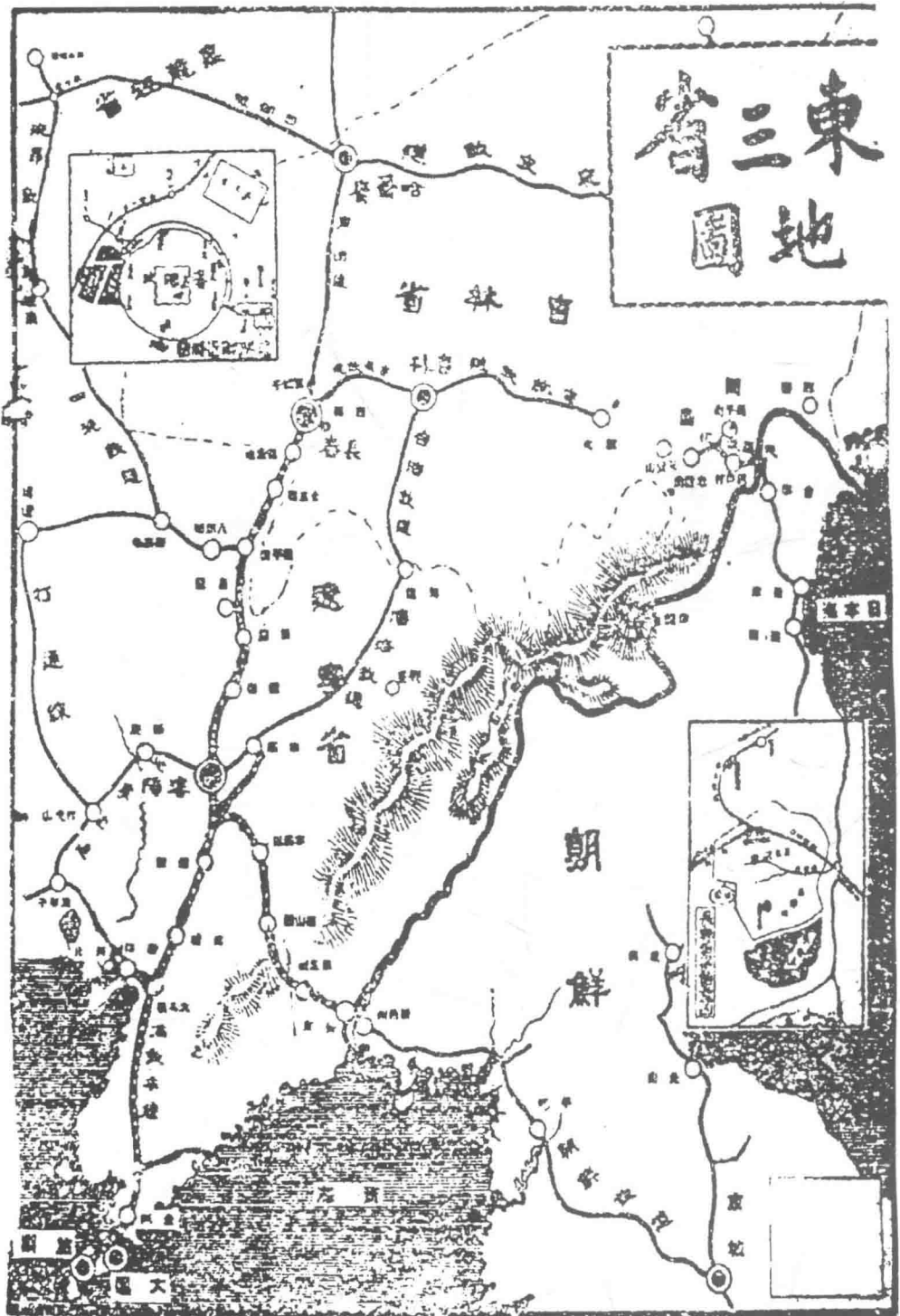
第一輯

東北抗日的鐵路政策

東北抗日的鐵路政策

張恪惟博士著





目 錄

- 一 引言
- 二 東北鐵路之現勢
- 三 南滿鐵路與其培養線
- 四 日人之圖謀吉會鐵路與其國防政策
- 五 中國在東三省之鐵路設施與英美之態度
- 六 中國自辦鐵路之復活
- 七 葫蘆島之築港與東北鐵道網計劃
- 八 日人破壞之陰謀
- 九 結語

一 引言

——東北抗日的鐵路政策——

鐵路，是勾通文化的血管，是開發富源的先鋒，是培植政治力量的利器，是樹立國防策略的首要工具。謀國者，或爲自衛着想，或爲侵略他人，均須從鐵路上着手。戰前德國有三B政策，欲自柏林築一鐵路經過波斯以達印度，而英國則有三C政策，自好望角城築成鐵路經過開羅以迄印度都城。結果兩相競爭，莫由解決，卒出于一戰。這是最顯著的例子。其次列強侵略我國，政治經濟各方面，固然是無微不至，而于鐵路之操縱，則亦未曾放鬆一步。我國各鐵路中，如京漢鐵路，京奉鐵路（今改名北寧鐵路）

，正太鐵路，滬寧鐵路，汴洛鐵路，道清鐵路，廣九鐵路，津浦鐵路，粵漢川鐵路，隴海鐵路，同成鐵路，浦信鐵路，欽淪鐵路，甯湘鐵路，沙興鐵路，濱黑鐵路，膠濟鐵路等，無論已成未成，均有外人投資，均受外人監督。其目的固不但在于資本之利息，乃爲政治勢力之侵入，及軍事控制之便利。

日本之侵略我東北，處心積慮，明謀暗算，其念念在茲者，已數十載于茲矣。東北，自中俄間之尼布楚條約成立後，迄一九〇五年之日俄戰爭，其中皆爲俄國勢力之逐步伸張，日本方自保之不暇，恨侵略之無方，故不惜以小敵大，與俄人作殊死戰，一戰而勝，從俄人手中租到旅順

——東北抗日的鐵路政策——

大連，及南滿之一切既得權利，而所謂東清鐵路，亦將長春旅順間之幹枝線，無條件讓與日本，成爲南滿鐵路，由是基礎以立，銳意經營，既奪得安奉線，促成吉長四洮等線，阻止美人之國際化計劃，錦璦路之修築，及英人所擬之新法——自新民至法庫門——鐵路之實現；復採兩線政策，完成吉敦路，天圖路，而爲一氣呵成吉會路之準備。其於富源之掠取，國策之籌劃，凡屬日本國民，自然踴躍塵埃，感激政府當道之努力，而願爲國家効死。惟東北乃中國之領土，日人要我東北，不過是爲擴充國勢，增加國富，以遂其國民既已提高之慾望。而中國之于東北，乃係保全領土，以維持國民之最低生活，此等爭執，如何可以解決

中國內地人民固然是大家醉生夢死，如燕雀處堂，不知大廈之將墜，東北方面亦然，人民是純粹自私自利，不識不知的，政治是貴族式的，官吏是逢迎長官，壟斷政權，欺壓平民，習以爲常的。且普遍有排斥外省人之風氣。所以政事之混亂有加無已，大家只是做官，那裏顧到做事。乃于毫無工作，毫無建設之中，對於鐵路，却修建不已，且有一貫方針，竟演成抗日之政策。如令完全成功，南滿鐵路，將受包圍，等于虛設，吉會鐵路，亦無從修成，亦未始不足保障國權于萬一。惜鐵路政策雖已確定，而無外交政策與國防政策以領導之，以保障之，致日人破壞一

感失手，卽以武力摧殘，莫可誰何，徒演成『無抵抗主義』之一時笑話，成千秋之恨事耳。

今者日人在我國洪水滔天，赤匪徧地，內憂外患交相煎迫的重重患難中，突然的實施暴力發動，不宜而戰。我整個東北，陷于暴軍蹂躪之下，東北所有各鐵路，十之八九，遭其破壞，或且被佔領。日人將長久佔領我東北，駐兵有加無已耶？抑或粉飾昇平，兵退鐵路附屬地與我爲城下之盟耶？我如果與之交涉，則以鐵路問題爲中心，而且據各方消息，日人已積極修吉會路，我將何以對付，將完全拋棄我原有之鐵路政策耶？則東北有等于無！倘以我無法抵抗之故，日人竟視東北爲其所有，整個劃入彼之版圖

，則過去之鐵路政策，亦值得我四萬萬同胞唏噓憑弔，俟機會到來收回失地，重新估價以實現之也。爰將東北鐵路之現勢，日本所具之野心，暨我方之對策，略述之于左。

二 東北鐵路之現勢

日俄戰後，日本軍隊實行佔據南滿兩年，東北各鐵路善後問題，至一九〇七年末始大體解決，彼時東三省境內各種鐵路（狹軌及輕便路均在內）總計約三，二〇二公里，若按管理權分類則有三種：

（一）日本管理者，約九百六十四公里，占全數百分之

三〇

(二)俄國管理者，約一千七百二十七公里，占全數百

分之五十四

(三)中國管理者，約五百一十一公里占全數百分之十六

。

現時則形勢稍變，俄國管理之鐵路（即中東路），原則上變成中俄共管，但大半實權仍在俄手，此外則另有第四種鐵路之產生，即中日共管之鐵路是也。現時東北各種鐵路總計有六千二百四十餘公里：（一）日本經營者占全數百分之十八，（二）中日共辦者占全數百分之十九，（三）中國自辦者占全數百分之三十四（四）中俄共管者占全數百分之二九。中國自辦鐵路之增加，是民國十四年後之現象，

總里數雖是最長，然經濟勢力，遠不及日本經營之南滿路與中俄共管之中東路，根本的原因，則在中國各路向來缺乏系統，而又無海港作吞吐的尾閭，近來略見改進，亦且開始築港，日本即不惜以武力摧毀之，良可慨已。茲為讀者方便起見，作一九〇七年與現時之東北鐵路表如下

(甲)一九〇七年東三省鐵路一覽表

路名區	間	公里數	軌寬英呎	備攷	百分比
南滿路	長春至旅順	七〇四	三呎六吋	日本管理	30%
安奉路		二六〇	二呎六吋		

(乙)東三省目前之既成鐵路表

總計	三,二〇二				100%
中東路	一,七二七	五呎	俄國管理		54%
新奉路	新民至瀋陽	六—三呎六吋	中國管理		16%
關外路	民,溝幫子	四五〇呎八吋五			
	至營口				
山海關至新					

鐵路名	區間	公里數	竣工年月
南滿鐵路		一,二〇九	

18% 營 經 本 日

榆樹線 榆樹至渾河	撫順線 撫順至蘇家屯	煙台線 煙台至煙台煤礦	營口線 營口至大石橋	旅順線 旅順至周水子	安奉線 蘇家屯至安東	本線 長春至大連
四	五二	一六	二二	五一	二六〇	七〇四

吉長路吉林至長春

一二四 一九二二竣工