

金士宣編

中國東北鐵路問題彙論

天津大公報館發行

編者自序

近六七年來，我東北三省當局，內察開發地方移民殖邊之緊要，外怵強鄰之日肆壓迫與侵略，對於鐵路建設，進行極爲努力。舉其大且著有成效者，一爲籌築東西兩大幹線也，築大通（北寧支線）洮昂齊克以聯四洮，是爲西大幹線，築瀋海吉海吉敦，是爲東大幹線。一爲開辦東西四路客貨聯運也，以北寧爲主體，以北寧沿線之營口爲出口，使南北滿物產，得由本國路線輸出外洋。一爲提倡移民也，低減票價，添開移民小工車，使內地各省過剩人口出關謀生，藉闢荒萊而固邊疆。一爲建設葫蘆島海港也，東西兩大幹線雖已完成，而出口仍苦乏良港，故就葫蘆島築港，以爲貨運之尾閭。凡此曄曄大端，國人蓋均早已耳熟能詳矣。

惟是我國鐵路建設，雖略具有規模，而強鄰之覬覦與侵略，則日以加甚，東北形勢更見危殆。蓋歐戰而還，日俄兩國在南北滿之勢力，失其均衡，日本勢力大爲擴充，逐漸插足於北滿，幾有獨霸之概。於是其前之僅以南滿線及大連一隅爲根據地者，自時厥後，日肆外拓，不斷爲借款築路之要求，以添設南滿之培養線。既攫四洮洮昂，以爲伸入北滿之捷徑。又攘吉長吉敦，以冀兩路兩港政策之成功：兩路者，南滿與要求未遂之吉會也，兩港者，大連與朝鮮之清津也。且其所投資之各路，建築時，既多不實不盡之處，開始營業後，率因債務奇重，無能負擔。用意所在，無非欲遂其久佔之私，永不使得歸於我耳。日本在東北要求數築之路線，除前述已建築完成各路外，又有所謂五路者，有所謂

四路者，又有所謂新五路者。時時任意變更，苟充其所極，勢不至囊括滿州之全部地方必不止，狡焉思啓之深計，誠可謂至毒而且很矣。

不寧惟是，日本之滿蒙鐵路政策，實爲一獨佔的政策，不特他國投資築路，如英之新民庫法門，英美之錦州環琿等線，在所反對；且亦不准中國本國有任何鐵路計畫之設施，其彰彰在人耳目者，如拆毀北寧路之北陵支線也，阻止吉海吉敦之聯軌也，反對北寧路大通支線與吉海路之建築也，破壞北寧與瀋海在瀋陽之聯站與聯運，以及北寧與四洮在通遼之聯運也。種種無理行動，均以一九〇五年北京善後條約之會議錄中不設與南滿平行線之一語爲藉口。然而此項會議錄，并非兩方正式簽字批准之條約，實

毫無法律上之根據也。

以上各節，均九一八日本佔領東北三省以前，我國東北鐵路問題上之要點。當此國難臨頭，凡我國人咸有澈底明了之必要。茲承天津大公報之囑，爰自忘謫陋，將平日舊作及散見各雜誌有關於此問題之論文，彙編成冊，即由該館刊印發行，用便觀覽。第率爾操觚，難免挂漏，倘得大雅君子進而教之，正其紕繆，俾全國皆得藉是了然於本問題之原委，則受賜者豈僅編者一人而已。

金士宣序於天津民國二十一年一月一日

中國東北鐵路問題彙論目錄

第一章

東北鐵路現勢及我國鐵路政策

金士宣

第二章

東北鐵路三大統系——中國各路

中東南滿——運輸競爭問題

金士宣

第三章

東北東西四路聯運政策之成功

金士宣

第四章

東北鐵路移民運輸之回顧

金士宣

第五章

葫蘆島築港問題

(北寧鐵路葫蘆島築港開工紀念冊)

第六章

一、東北四路之危機

傅連珍

二、吉敦鐵路借款建築舞弊之真相

東北交通委員會報告書

第七章 東北五路權問題

(東北年鑑)

第八章 所謂滿鐵平行線問題之法律根據何在 金士宣譯

第九章 一、日本滿蒙鐵路政策 楊亦周

二、對華鐵路交涉 木村理事

第十章 中東鐵路問題 王景春

附錄 東北鐵路問題研究資料 金士宣

第一章 東北鐵路現勢及我國鐵路政策

(轉載東方雜誌十九年十月十日)

金士宣

一、東北鐵路網

東北三省地大物博，蘊藏之富，甲於全國，舉凡森林，牧畜，農業，礦產，種種利源，無不包含鉅量。而且地勢北與俄羅斯毗連，南接高麗日本，自來為邊防之要地，軍事之重鎮，更當外交之要衝。若不有密佈之鐵路縱橫經緯於其間，則膏腴之區，且淪荒漠，雄富物產，委棄於地，更啓強鄰覬覦，悔慢藏誨盜。故居今日而論經營東北之策，舍鐵路莫之或先。

考東北之有鐵路也，實始自甲午而後，俄人之建築中東。日俄戰後，自長春以南，劃歸日有，改名南滿鐵路，而益之以安奉。本國鐵路，除北寧外，無可言者。民國十年以後，東北地方當局為圖三省之聯貫及軍事之便利，乃以瀋陽為中心點，而有各聯絡綫之興築。東北直達吉林者，有瀋海吉海兩綫，西北直達龍江者，有北寧之大通支綫，及四洮，洮昂，齊克諸綫。雖各綫路甚短，起初於軍事，而卒成千百里之鐵路，使政治經濟外交軍事，均暗受莫大之利賴，以視關內各地二十年以來，竟無尺寸鐵路之進展者，誠足多焉。再觀於日人邇來對此等路綫之言論，時露其嫉妬之色，而策破壞之陰謀，益足反證此千百里路綫之可貴也。

論以現勢而言，東北境內所有鐵路，已漸見發達，而論勢力範圍，則可分爲中日俄三大統系，除計畫而未興築者不論外，其已成之路如左。（參考附表一）

（1）中國統系 北寧鐵路及其支綫，與東北部之瀋海，吉海，吉敦，吉長，四路，及西北部之洮洮，洮昂，齊克三路，以及呼海，洮索兩路等，共計二千七百公里。

（2）日本統系 南滿鐵道及其支綫，與金福，天圖，溪嶮三路，共計一千四百公里。

（3）俄國統系 由滿洲里至綏芬河，及其支綫，接連西伯利亞鐵路之中東鐵路，有一千七百公里。

以上三系，路綫共長六千公里，較之全國國有民有及外人自辦鐵路之長一萬三千公里（民國十三年統計），不啻占其半數，可見東北鐵路之發達矣。

一、東北鐵路與外交國防及經濟開發

東北三省固純屬我之版圖，鐵路事業，本爲一國之內政，豈有領土之內，而可任人經營鐵路者哉。無如自前清失政，國勢凌夷，外交失敗，遂使狼子野心之強鄰，爲封豕長蛇之侵食。甲午而後，俄人作俑，首築中東。日俄戰後，日本侵入，繼爲南滿。於是東北三省，雖名則屬我，而實爲日俄角逐之場，由鐵路統系，成爲兩大勢力之抗衡，而知經濟政治外交國防之不可收拾矣。幸而民國建立十載以後，始漸有所謂我國鐵路之統系，主人覺悟，乃得與暴客抗衡，差堪解嘲，

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

引爲自慰。此後主人是否能成完全之主人，則純視主人之勢力如何耳。今撮略其經過之大要如左，不復詳爲說明。

附表(1)東北鐵路里數表—民國十九年

經營類別鐵路名稱	區	間	路線	(公里)	總長	(公里)
國 有 北 寧	山海關—瀋陽			421		
	錦縣—北票			112		
	溝帮子—營口			91		
	大虎山—通遼			251		875
四 洮	四平街—洮南			312		
	鄭家屯—通遼			114		426
吉 長	吉 林—長 春			128		128
吉 敦	吉 林—敦 化			202		202

(1) 國有鐵路共長				1631
省	有	逃	昂	逃
齊	克	昂	昂	溪
青	海	青	林	朝
呼	海	呼	蘭	海
(2) 省有鐵路共長				750
省	商	濟	海	濟
陽	朝	陽	梅	河
西	安	梅	河	西
(3) 省商鐵路共長				352
中	俄	中	東	滿洲里
綏	芬	哈爾濱	綏	芬
長	春	哈爾濱	長	春
(4) 中俄合辦鐵路共長				1720

東 北 鐵 路 問 題 論 蒙

中 日	金 福	金 州一坡子驢	1 2 6	
	天 圖	天寶山一圖們江	1 1 5	
	溪 驗	本 溪一驗 廠	9 6	
(5)中日合辦鐵路共長 3 3 7				
日 本	南 滿	長 春一大 連	7 0 5	
		大 連一旅 順	5 0	
		瀋 陽一安 東	2 6 0	
		蘇家屯一撫 順	5 3	
		大石橋一營 口	2 2	
(6)日本經營鐵路共長				1 0 9 0

總 計

(1) 國有鐵路 1 6 3 1

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

(2)	省有鐵路	750
(3)	省商鐵路	352
(4)	中俄合辦鐵路	1720
(5)	中日合辦鐵路	337
(6)	日本經營鐵路	1090
		5880

(1) 俄之中東鐵路統系貫通南北滿

一八九六年 東省鐵路合同與道勝銀行

一八九八年 租借旅大及展築自哈爾濱至大連支線

一九一六年 濱黑借款合同

一九二〇年 中東鐵路由中國管理俟中國承認蘇俄彼此商定為止

一九二四年 成立中俄奉俄中俄共管中東之協定

(2) 日本勢力之侵入

一九〇四年 日俄戰後南滿鐵道成立

一九〇五年 中日滿蒙善後條約及附屬協定中國承認博資茅斯條約並規定改

築安奉線

一九〇七年 訂立新奉及吉長合同

一九〇九年 錦陵鐵路由英美投資經日本之反對而中止

一九〇九年 間島協約訂立吉會鐵路

一九一五年 關於南滿洲及東部內蒙之中日新條約展長旅順大連原有之租借期二十五年至一九九七年，又南滿鐵路交還期限展至民國九十一年即二〇〇二年，原爲三十六年贖回，八十年無價交還。

一九一三年 滿蒙五路換文（一）四洮（四平街至洮南）（二）開海（開原至海龍）

（三）長洮（長春至洮南）以上三路須用日本資本建築，（四）吉海（海龍至吉林）（五）洮熱（洮南至熱河）此兩路如須借外款時，儘先借用日資。

一九一五年 四洮路開工

一九一八年 滿蒙四路借款預備合同成立，又吉會鐵路借款預備合同成立，天圖輕便鐵路之建築。

一九二五年 金福路之建築由金州至城子驢

（3）中國鐵路之猛進

自民國十一年，即一九二二年，奉直戰後，東北三省，宣布自治，由奉天省長王永江等創議建築鐵路網，遂有自辦各路之發軔。而東北三省，始有鐵路政策之雛形，實爲將來東北三省發展之始基，最可紀念而佔歷史之重要一頁者也。各路如下：

瀋海路(由瀋陽至海龍)吉海路(由吉林至海龍)洮昂路(由洮南至昂昂溪)齊克路(由齊齊哈爾至克山)呼海路(由呼蘭至海倫)大通支線(由北寧之大虎山至通遼)

再從經濟開發方面言之，鐵路之使命，不特供給人民以改良的運輸，且開闢地方以調劑人口，接濟糧食，發展商業。自東北三省建築鐵路以來，歷年土地人口及貿易三項之發展，實足驚人。一九〇八年有鐵路二千一百英里，至一九二八年，則有三千四百英里，路線之增加，不及百分之五十，而上述三項之增加，有如左述。(參閱附表(2)(3)(4)(5))

(1)開闢荒地 東北三省共有已墾地畝，從一九〇八年至一九二七年，每五年統計觀察，無不遞逐增加，以最初與最後比較，大約增加百分之六十四。

(2)人口增繁 一九〇八年共有人口一千七百十五萬，迨至一九二八年，則達二千七百五十一萬，最初與最後之比較，亦增加百分之六十。

附表(2)東北鐵路之發展

(以下四表轉載遠東時報十八年八月前滿鐵副總裁松岡氏論文)

年 份	主要鐵路開 始營業者	營業 標準軌 間之線	里 程 輕便路線	(英里) 共 長	每英里 人口	每百英里所佔英 里路線
-----	---------------	------------------	----------------	-------------	-----------	----------------

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

1908	南滿中 東奉 及其他	1912	202	2114	8116	3.29
1915	連上並加入 吉長路大客 溝線及其他	2182	32	2214	9084	3.44
1923	連上並加入 四排路天圖 路及其他	2540	109	2649	9171	4.12
1928	連上並加入 呼海大通洮 昂審海金福 及其他	3306	141	3447	7982	5.36

附表(3)開墾地畝之發展

年 份	遼 寧	吉 林	黑 龍 江	共 計	百分率
1908	4,125,600町	2,817,360	1,104,840	8,047,800	100
1913	4,338,400	3,408,840	1,602,000	9,399,240	118
1918	4,651,200	4,000,320	2,099,150	10,750,680	134

附 表 (4) 人 口 之 增 繁

1923	4,914,000	4,591,800	2,596,320	12,102,120	150
1927	5,124,240	5,064,980	2,994,050	13,183,270	164

附 表 (5) 國 際 貿 易 之 發 展

年 份	遼 寧	吉 林	黑 龍 江	共 計	百 分 率
1908	10,769,000	4,553,300	1,806,900	17,156,200	100
1913	11,628,000	5,304,600	2,274,600	19,207,800	112
1918	12,526,600	6,179,507	2,862,400	21,568,500	126
1923	13,494,700	7,198,500	3,601,400	24,294,600	142
1928	13,591,100	8,766,800	5,154,900	27,512,800	160

年 份	輸 入	輸 出	共 計
-----	-----	-----	-----