

满洲交通史稿

解学诗 主编

第五卷



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

满洲交通史稿

第五卷

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

辛亥革命后，尤其是第一次世界大战前后，日本以其提出对华廿一条无理要求为标志，开始了灭亡中国的全方位深层次的侵华活动。在铁路方面，进入了攫取成批路权的新阶段。列强侵华也显现出新特点、新格局，特别是美国推出了联合行动的新策略。但不管列强侵华关系如何，日本强化、扩大侵华，归根结底都是出于其一贯的侵华路线和政策。

众所周知，辛亥革命成果被军阀买办所篡夺。本卷所述之『满蒙五路』就日本帝国主义侵华脏品和袁世凯的贡品。日本决定夺取中国成批路权，刚当上大总统的袁世凯急需外国撑腰，双方一拍即合，达成政治交易，并不偶然。本卷史稿声称，一九一三年『满蒙五路』换文之先确有日本驻华公使的对华『秘密外交』，内幕如何却称不知。史稿不惜篇幅的是：哈里曼收买南满铁路、新法铁路、锦瑗铁路、美国满洲铁路中立化计划，国际银团、日俄日英同盟以及清政府的以夷制夷政策，等等。其用意无非是要说明，当时的日本是被动的甚至是『受难』的，但因上述历程，不仅从消极方面摆脱了『受难时代』，而且在积极方面赢得了『在满蒙确立铁路利权和建立铁路网的时机』。这在很大程度上淡化了日本的侵略目的与手段，混淆了因果关系之主从，难得人们的认同。

『满蒙五路』即：（一）四洮铁路（四平街经郑家屯至洮南，三二〇·九公里）；（二）开海铁路（开原至海龙，二二二·二公里）；（三）长洮铁路（长春至洮南，三三二·六公里）；（四）洮热铁路（洮南至热河，八八八公里）；（五）海吉铁路（吉林至海龙，一七三·六公里）。这批铁路的经营价值、目标指向和政策计划意

义，不言而喻。本卷文中声称：『日本通过这批铁路便具有了可能性，即掌握满铁为中心的从南满到外蒙之铁路支配网实权。』

只可惜满铁形迹丑恶，中国嫌忌，致使正金银行取代了满铁。一九一六年袁世凯要当『洪宪皇帝』，正金的小田切称『恰好选择中国政府改变国体重视我国意向的时候』，四郑铁路借款交涉『取得了预期的效果』。四郑铁路契约以浦信铁路借款条件为基准，对债权方日本特别有利。问题是，四郑铁路只是四洮铁路的局部，能否按既得优惠连续实现四郑延长线郑洮铁路和支线郑通线，不无疑问。满铁急欲排除正金，但活动无果。当时之日本靠大战发财，『黄金海啸』滚滚，正热衷于图谋通过大规模的『西原借款』，实现梦寐以求的吉会铁路和山东铁路。不过，满铁也很快于一九一九年乘四郑铁路通车但经营困难之机，又取代正金，与中方达成四千五百万元的四洮铁路借款协议。

从结果看，似乎除四洮铁路，『满蒙五路』中的其他各路无一实现，实际上是日本在路权扩张的赛场上重新起跑。就在上述四洮铁路借款契约签署前，一九一八年九月日方又迫使中国北洋政府与其签订了新的『满蒙四路』借款预备契约，契约并未否定前此的『满蒙五路』，却又有新的路权，包括水陆通连的大动脉落于日方囊中。这就是：开原经海龙至吉林线、长春至洮南线、洮南至热河线、洮热线之一点至某海港区。以『五四』运动为转机中国人民掀起的空前反帝爱国新高潮，使攫取路权之类的帝国主义侵华行径终难得逞，但是他们的行径确乎暴露了其勃勃野心。所谓『满蒙五路』和『满蒙四路』，是接踵而至的日本更大规模的『满蒙』铁路扩张计划的前奏。

所以，本卷史稿最后特以孙文十万哩铁路计划为题进行论说，与其说是赞赏孙中山先生的伟大计划，莫如说是寓意表白日本『满蒙』铁路政策与计划的合理性。的确，史稿并未公然否定孙中山的计划，但却着力结论性地指责孙中山的『排日思想』。对此，无须进行理论批判，稍略指出相关史实，便可佐证孙中山先生言论主张的正当与必要。一九二五年，满铁在日本政府指使下，编制了二十年内修筑三十五条线总长八千八百公里的『满蒙铁路网计划』。此后，满铁在谋求实现其铁路计划的同时，干涉、打击和破坏中国铁路建设与经营的行为变本加厉，有增无减。例如：一九

二六年六月闻知中国已修筑打通线（打虎山至通辽），便照会中国政府『不能漠视』，要求『停止现在进行中的工程』；同年十一月，将中国自行修筑吉海铁路说成是『擅自实施我们（日本）特别重视的铁路计划』，故表示『抗议』。也就是：在中国领土内和主权下，只许我们外来的日本人任意侵略扩张，就是不准你们中国人进行建设。此种逻辑，中国人民理所当然是不能接受的。

由此看来，本卷史稿所提供的史实与史论，都是值得学习和研究的历史教材。

本卷目录

一 满蒙五路问题之经过

(一) 绪言	五
(二) 获取修筑权的动机	一三
(三) 获得的修筑权内容及其交通网	四一
(四) 获得修筑权之后的经过	六五
(五) 至四洮铁路(四郑、郑洮、郑通)修筑为止的经过概要	一三六
(六) 结言	一七九
附录	

关于满蒙五铁路问题条约集别册	一九八
关于满蒙五铁路换文(一九一三年十月五日)	二〇二
中国政府五分利之浦信铁路借款协定(一九一三年十一月十四日)	二〇七

四邦铁路借款契约及附件（一九一五年十二月十七日）	二一〇
四邦铁路借款契约往返文书（日文，大正四年十二月十七日）	二六九
四邦铁路短期借款契约及关系公文（大正七年二月七日）	二八一
四洮铁路借款契约（一九一九年九月八日）	二九六
关于山东省条约及附件（一九一五年五月二十五日）	三四三
四洮铁路短期借款契约（第一次）（一九二〇年三月五日）	三五一
四洮铁路短期借款契约（第二次）（一九二一年五月三十一日）	三五九
四洮铁路短期借款契约（第三次）（一九二二年五月三十一日）	三七〇
第一次郑洮线工程速成借款契约（一九二二年十月二日）	三八一
四洮铁路短期借款契约（第四次）（一九二三年五月三十一日）	三九一
第二次郑洮线工程速成借款契约（一九二三年十一月十五日）	四〇二
四洮铁路短期借款契约（第五次）（一九二四年五月三十一日）	四一一
四洮铁路短期借款契约（第六次）（一九二五年五月三十一日）	四二二

二 孙文十万哩铁路计划与满蒙 四三四

(一) 概说	四三九
(二) 各铁路系统的意义与使命	四五七
西北铁路系统	四五八

西南铁路系统	·····	四六三
中央铁路系统	·····	四六八
东南铁路系统	·····	四七三
西北铁路系统（第四计划）	·····	四七七
东北铁路系统（第四计划）	·····	四八一
高原铁路系统	·····	五三〇
车辆制造厂的设立	·····	五三七
（三）孙文满蒙铁路计划对满蒙的影响	·····	五四〇
一九一九年当时的满蒙铁路	·····	五四一
一九二一年以后的铁路情势	·····	五四九
东北铁路系统与满蒙既成铁路及计划线的对照	·····	五六〇
计划书中表现的排日思想	·····	五七九

一
滿蒙五路問題之經過

滿蒙五鐵道問題之經緯

No. 1

— 滿蒙五路問題之經過 —

第八章

第二節

滿蒙五路問題の経緯

20.

三

コ-0022 B列5 292×10

南滿洲鐵道株式會社

1935. 5. 10. 292×10

滿蒙五鉄道問題の経緯

目次

第一章

緒言

二頁

第二章

敷設權獲得の動機

九

第三章

敷設權獲得の内容と其の交通網支配

三十一

第四章

敷設権獲得後の経緯

五九

第五章

四兆鉄道（四鄭、鄭滬、鄭通）建設に至る迄の

二九

経過概要

一七

第六章

結言

一七一

附録

参考文献目録
滿蒙五鉄道問題ニ関スル條約集別冊

N. 1 1-1

20

10

(一) 緒言

第一章

緒言

所謂滿蒙五鐵道とは、

一、南滿鐵道

(南原、海龍間)

二、四洮鐵道

(四平街、洮南間)

三、長洮鐵道

(長春、洮南間)

四、海吉鐵道

(吉林、海龍間)

五、洮熱鐵道

(洮南、熱河間)

No. 2

20.

20

の五鉄道を稱するものであつて、本鉄道は一九一三年十月五日
 締結され日支間の「滿蒙鉄道借款修築ニ関スル大綱規定」に
 依つて日本の鉄道利権となつたものである。而して右の中、南
 海、四兆、長兆の三鉄道は、日本よりの借款を以つて敷設する
 所謂日本の借款鉄道であり、海青、兆熱の二鉄道については日

本が單に借款の優先權を握つたに過ぎないのであつた。

而して五線の内滿洲事變迄に實現されたものは、僅に四洮鉄

道の一線のみであつた。同線は一九一五年十二月十七日に中國

政府と横濱正金銀行との間に、その一部四平街、鄭家屯間の「

四鄭鉄道借款契約」が締結せられ、一九一七年四月起工して同

その他の四鐵道については、其後永らく日支間の懸案となり、

翌年十一月に竣工し、斯くて全線の開通成つたのであつたが

結了後、數次の更改を経て、鄭通線は一九二二年九月に着工し

の間に、鄭家屯、通遼間支線を合む「四洮鐵道借款契約」が締

年末に竣工開通し、更に一九一九年九月には滿鉄と~~支那~~政府と