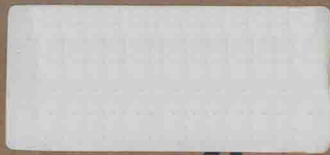


東北鑄道要

祁仍奚編



東北鐵道要覽

第一章 東三省鐵路修築先後之時期

東三省之有鐵路，始自一九〇三年一月。東省鐵路工竣，由該路建設局移交營業部開始行車，是爲東北鐵路運載客貨之先聲。是年秋，關內外鐵路由山海關至新民府一段，及營口支路工成，關內外鐵路連絡，於是始通。擬諸淞滬鐵路之成於一八七六年，則後於淞滬已二十六年；而距日本東京橫濱間之通車於一八七二年，則又後三十年矣。

若以東省鐵路及關內外鐵路通車時代爲第一期，則南滿鐵路之移歸日本承辦，及日款築成之吉長、四洮各路出現時代，可稱爲第二期。此期較前

期之差異，在一爲軍事的，而一爲經濟的；然皆藉外人之力而成，尙非吾人自建自辦也。及歐洲大戰告終，民族自決之聲浪甚囂塵上，東省人士，咸欲收回已失之鐵路利權，自行建設管理一切鐵路。此種築路運動，一時勃然興起，如瀋海也，吉海也，呼海也，洮昂也，齊克也，大通也，各路相繼築成；此時代可稱爲第三期。茲將東北鐵路之敷設時代，列舉如左：

第一期 東省、關內外兩路之敷設期。

第二期 南滿鐵路之創始，及其培養線之敷設時期。

第三期 中國自建鐵路之敷設期。

第二章 東三省及關內外二路之敷設

一 東省鐵路

東省鐵路（即今中東鐵路）係根據一八九六年五月李鴻章與羅拔諾夫在俄京聖彼德堡所訂之密約。該約第五條載稱『俄國爲將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期捷速起見，中國國家允於黑龍江、吉林地方，接造鐵道，以達海參崴。惟此項接造鐵路之事，俄國不得藉端侵占中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有之權利。其事可由中國國家交華俄銀行承辦。至合同條款，由中國駐俄使臣與銀行就近商訂。』等語。是年八月，即由駐俄清使許景澄與道勝銀行代表，訂立東省鐵路公司合同十二款。十二月由俄帝特頒東省鐵路公司條例三十條，將一切俄方所得權利義務，悉委諸道勝銀行特設之鐵路公司辦理。翌年公司成立，置總公司於俄京，分公司於北京；路局則設於哈爾濱焉。

鐵路公司之組織既成，俄國即派委大隊築路人員，來華興築。適一八九

六年德國強占膠州灣，俄即乘機要求租借遼東半島之旅順、大連，一八九八年三月二十七日，訂結租借條約於北京。是年七月六日，續訂築修南滿支路合同於俄京，約定准予俄方按照本合同建造自東省鐵路幹線之一站起，至大連及旅順一段支路，稱爲東省鐵路南滿支路。

鐵路工事，於一八九八年五月二十八日開始進行，允稱迅速。無何拳匪事起，中間不免稍經挫折。然至一九〇一年七月五日，南北兩線已銜接；十月二十一日，東西路工，亦於烏固諾爾附近接續，全線貫通橋梁亦陸續告成。一九〇三年七月一日，全長二千五百公里之鐵路，行通車禮焉。如此大工程，雖經拳匪事變中挫，竟於三年之短期內完成，誠堪驚異。此不外當時俄政府之資力雄厚，及俄人不屈不撓之努力，有以致之也。

二 關內外鐵路

東省鐵路正在工作之際，連絡關內外之鐵路，亦於此時着手工程。所謂關內外鐵路者，乃中國具有最古歷史之一路。初一八七九年，爲搬運唐山所產煤觔，築成唐山、胥各莊一段鐵路，稱爲唐胥鐵路。嗣由直督李鴻章，以軍事上之見地，於一八八八年，展至天津，遂稱唐津鐵路。一八九〇年，由商辦改歸官辦，復繼續展延，一八九三年達山海關，仍向東進，方築至錦州，會甲午之役起，不得不暫時中止工事。戰事結束後，俄勢逐漸彌滿三省，英爲對抗俄勢起見，於一八九八年十月，令匯豐銀行借給中國英金二百三十萬鎊，以繼續關外延長線之工程。俄方以其害己也，曾抗議於英，遂有一八九九年四月之英、俄協商，兩國確定在華勢力範圍，並申明關外雖屬俄國勢力範圍，但以關內外路既由英國取得權利，俄應承認。協商成立之年，路線將及新民府，而營口支線亦垂成矣，不意拳匪事起，路工殘毀不少。亂後，至一九〇二年秋，由北京

至新民府間，及營口支路，始得完全通車。後日俄戰時，日本曾由奉天省城起至新民府一段，築軍用狹軌鐵路，戰後由中國贖回，改修標準軌，北平、瀋陽，始能直接通車，而關內外之名稱，遂改爲京奉，今又改爲北寧焉。

第三章 南滿支路之移管及安奉旅順兩線并齊昂輕便鐵路與葫蘆島枝路之敷設

一 南滿鐵路

俄勢東漸，致引起日俄之戰。結果日勝俄敗，於一九〇五年九月五日，經美大總統羅斯福之斡旋，成立媾和條約。據該約第五條第六條，俄將由中國所得旅、大租借權，及東省鐵路長春以南路線，及一切附屬權利，讓與日本。復經一九〇五年十二月滿洲善後條約，由清廷正式承認。日本乃將戰時野戰

鐵道所管鐵路事務，於一九〇六年六月，另設南滿鐵路公司接辦。十一月公司正式成立，翌年四月，開始營業焉。據當初與俄國所訂合同，鐵路於行車後經過八十年，本應連同一切權利，交還中國，不另索酬；且自開通後經過三十八年，隨時可由中國備價贖回。不圖日本於一九一五年五月乘歐戰方酣，我國國內多故，強迫簽訂所謂二十一條條約，須展延至九十九年後，方能交還。安奉線初定工事完成之日起，十五年後，中國無論何時，可令第三國公平估價，備款贖回，至是亦須展延至九十九年之後方能交還。於是兩路贖收一事，遂難着手，此應深長嘆息者也。

滿鐵創辦之初，僅注全力於本路改良，及幹線支線之擴張，尙無餘力足資他顧。此路在俄國經管時，係用五英尺寬廣軌，在日俄戰爭時，曾改爲三英尺六英寸之狹軌，接辦後日本共投工費四千二百萬元，改爲標準軌，於一九

○八年五月始完全竣事焉。

安奉線係日、俄交戰時，由日軍築成之輕便鐵路，專供軍用。依滿洲善後條約第六條，改築標準軌以供商用，自一九〇九年八月起工，至一九一一年告成。因沿線山岳重疊，工程浩大，即隧道亦有二十四處之多，橋梁凡二百二十座，所費工費達二千二百五十三萬日金。一面又築鴨綠江鐵橋，以與朝鮮鐵路銜接，橋工始自一九〇九年八月，成於一九一一年十月，費時凡二十六閱月；惟冬季四閱月及夏季一月間停工，故實際工作時間，僅二十一月也。

旅順支線，在俄有時代，係由南關嶺分歧。滿鐵接辦後，爲便利旅、大間交通起見，改由周水子站北四·五公里信號所分道。撫順支線，在日、俄戰時，尙不過臨時工程，日本接辦後，亦改爲標準軌之永久工程；與營口支線，同時竣工。計截至一九〇八年五月三十日，除安奉線外，全線已一律用標準軌車輛。

行車矣。

此時代在滿鐵可稱創業時代，專顧自身之改良擴充，對外尙無勸誘中國敷設新線之餘力。故此時代，除齊昂輕便鐵路、北寧葫蘆島支路外，別無新設之路；而吾國人對鐵路事業之熱烈，初亦未至今日之程度也。

二 齊昂輕便鐵路

齊昂輕便鐵路，係一九〇七年黑龍江巡撫程德全利用本省找回領地價銀與商款而設。程自任總辦，籌劃築修，由省城起，通至東省鐵路昂昂溪站，全長二十九公里，寬一公尺，共費資本三十五萬兩，連同購料購地三十二萬兩，共爲七十七萬兩。由天津德商泰來洋行承包，英工程師撻吉爲監督。起工於一九〇七年八月，開通於一九〇九年九月。

三 葫蘆島支路

北寧路葫蘆島支路，係徐世昌總督東三省時代所建設，蓋出於英工程師許士所擬之葫蘆島築港計畫，起自京奉路連山站，而至葫蘆島碼頭，長十二公里又七。葫蘆島築港，本計畫於六年內成功，在一九一〇年之一年間，修造工程除鐵路外，曾費去百萬餘元，旋因革命，工事遂以中止。（詳見拙著葫蘆島一書）

第四章 滿鐵培養線之敷設

滿鐵營業之基礎既固，遂謀建設培養線，以資發展。按東省海岸線，以面積比例，極為短小，又缺良港，其唯一不凍港，捨大連外，實難他求。故東北鐵路之不達港口者，非經過滿鐵，即無貨物出口之尾閭。近來我國雖竭力敷設鐵路，欲與滿鐵競爭，然事實上仍多利用滿鐵，是不外滿鐵之培養線。本章所述，

卽係由日方發動，勸誘我國敷設，或獲得敷設權利之路線。

查日本在東省所取得之鐵路權利，檢其內容，可分下列數種：有如吉長、吉會、四洮等之以借款合同爲根據者；有如吉會、吉海等之以借款優先權爲內容者；有如洮昂、吉敦二路之由滿鐵包工者；有如金福之名爲中日合辦，實由滿鐵墊款者。但近來吾國力主自辦自築，日本亦有不能如願以償之勢；如吉會之敷設權利，雖被日本攫取已垂二十年，然至今仍未能實現。計現已敷設之路，厥惟吉長、四洮、洮昂、金福、吉敦五路，茲分述之如左：

一 吉長及吉敦鐵路

吉長鐵路在日俄戰前，俄方已屢次要求敷設，清廷拒之，官民並均主張自辦，以塞其口。日俄媾和談判時，日本初要求俄方讓渡哈爾濱以南路線，俄不允，以吉長之敷設權爲交換，而議始定云。該路橫斷吉省肥沃之區，現在已

由吉敦鐵路之銜接，通至敦化。他日吉會成，則可直達朝鮮不凍港之清津，或羅津，東三省日本之貿易，大部將經由此路矣。

日俄戰事既畢，日本即於一九〇七年四月，與清廷訂成新奉吉長之協約；次年十一月，又訂成續約；又次年八月，吉長鐵路借款細目合同成立。合同大致以修路需用資金之半二百十五萬圓，由日本供給，期限爲二十五年，自第六年起，分二十年歸還本息；總工程師及會計主任，由日人擔任。一九〇九年起工，後因革命及資金不足，加以總辦不得其人，工事諸多窒礙，遲遲未進；至一九一二年一月，始將全線共長一二七·七公里之工事告竣。

開車後又以經營不善，當局者專圖私利，毫無成績，財政更陷於窮境；乃於一九一七年十月，改訂續借款合同，增借款額數爲日金六百五十萬元，並將行車經營一切，在借款期內三十年間，委託滿鐵辦理——至今尚在滿鐵

管理之下。

吉會鐵路，於吉長訂約時，日方已定有敷設計畫。一九一八年所謂西原借款，即已交付墊款一千萬元。唯不合國際手續，且中國政局又多變更，路事迄未實現；二十年來懸案，至今尚未解決。

吉敦路與吉會路不同，係中國政府與滿鐵訂立包工合同而建築，時在一九二五年十二月二十四日。翌年一九二五年六月一日開工，一九二八年十月竣工。吉林、敦化間二百十六公里之鐵路，至是始通車焉。

吉敦路工費，計日金二千四百萬元，完全爲滿鐵墊款。據約工程驗收後，須於一年以內付清，如不能清償，即作爲借款路；但驗收問題，至今猶未定局。

二 四洮及洮昂鐵路

東省南北之交通，其權素來操諸中東路、四洮、洮昂兩路，即爲對抗此獨

占權而敷設。唯各該路均無出口海港。不得不依附滿鐵，遂成爲滿鐵之重要培養線。四洮於一九一三年十月滿蒙修路換文中，中國已允許日本有敷設之權，乃五路中之一，而又爲五路中實現之一路。一九一五年，中國政府與日本橫濱正金銀行，訂立四鄭鐵路借款合同，借款額數爲日金五百萬圓。於一九一七年四月起工，十一月四平街至鄭家屯一段工成，全長八九·七公里。自次年一月起，即開始營業。一九一九年九月，議決展長路線，增借款額數爲四千五百萬元，並改四鄭名稱爲四洮，債權由正金移讓滿鐵，而滿鐵以短期借款形式支付。一九二一年四月，鄭家屯、通遼支路一一三·七公里開始建造，翌年一九二二年一月工成。鄭家屯至洮南間一段，計二二四·四公里，則於一九二三年四月起工，是年十一月工竣開車。幹路支路，共長四二六公里。洮昂鐵路於四洮完全竣工之後一年，——一九二四年，由奉天省政府

與南滿鐵路間，用包工合同形式立約。一九二五年六月末起工，一九二六年七月工成。起自洮南，終至昂昂溪，全長二二一公里。其工費亦與吉敦同，應於接收後一年內付清，否則另訂借款合同。但事實上至今猶未付款，亦未改約也。

三 金福鐵路

金福鐵路表面上爲中、日合辦，以開發租界東北部之產業，及治安維持，而敷設之鐵路也。起金州經貔子窩，而達終點城子疃，亦可稱爲滿鐵之培養線。一九二五年十一月以資金四百萬圓組織公司，即着手勘測；一九二六年五月起工，至一九二七年十月，全線一〇二公里工成通車焉。

第五章 東三省自建鐵路之勃興

歐洲大戰以還，世界被壓迫民族。羣謀自決以求民族之自由平等；欲求民族之自由平等，自當以收回已失之權利始。今日東三省一方積極致力於鐵路利權之收回，他方又極力提倡自建自築，以謀抵制。東省自建鐵路，其與日本既得之權利相抵觸，自不待言，而與南滿鐵路，尤多利害衝突。日本之於南滿，其目的豈僅爲交通，我國自建鐵路之急需增築，自亦不待智者而知。茲將已成者分述如左：

一 開豐輕便鐵道

開豐輕便鐵道，爲開拓長途汽車股份有限公司所敷設之路線，係一九二三年間開原紳商王恩榮、康作民等所發起，並得前奉天第六旅旅長郭松齡之後援而敷設者也。起自石家台，終至掬鹿，長六三・七公里，資本金計奉票一百萬元。（現折改大洋）於一九二五年春起工，翌年五月竣工。