

中日俄競爭下之東北鐵道網

南京書店發行

著

黃文燾 著

中日俄競爭下之東北鐵道網

南京書店發行

中日俄競爭下之東北鐵道網

每冊實價大洋九角

版 所 不 翻  
權 有 許 印

著 者 黃 文 燾

校 者 楊 仁 昌

發 行 者 南 京 書 店

發 行 所 南 京 太 平 路 南 京 書 店

特約經售處 開 封 龍 文 書 莊

分 售 處 各 省 各 大 書 局

中華民國二十一年五月初版

## 序言

滿蒙問題，爲中日俄問題之主幹，而東北鐵路問題，又爲滿蒙問題之主幹，換言之，亦卽東北鐵路問題爲中日俄問題之主幹耳。蓋無論在政治方面，經濟方面，或軍事方面，日俄之欲經略滿蒙與夫中國之欲保護滿蒙，皆不能不惟鐵路是賴。故東北鐵路問題，實居滿蒙問題首位，無論在中國或日俄方面視之，皆爲對滿蒙政策上之重大問題，宜乎其爲中日俄問題之主幹也。

夫東北鐵路問題之重要性既若此，則在我國對於該問題之內容，誠宜家喻而戶曉；顧徵諸事實，則殊下然，不惟一般國人不知，卽進而求諸坊間，關於東北鐵路問題之書冊，亦不多見，嗚呼！以如斯重大之問題而竟等閑視之，誠大惑不解矣。本書之出以問世，非敢必云於此有何大貢獻；惟所希望者，本書出版之後，國

序 言

二

人於東北鐵路網內容，能得一比較明瞭有系統之認識，則本書之目的，可謂達到；而編者之心願，亦可謂得遂矣。

中華民國二十年九月二十一日文燾自序於杭州。

# 中日俄競爭下之東北鐵道網目次

## 第一章 前論 東北之鐵路網系概說

### 第一節 東北鐵道建築之發軔與其開展

(一) 東北鐵路搖籃期及中日俄三幹線的建築

(二) 英美奇襲的失敗

(三) 所謂滿蒙五鐵路與四鐵路

(四) 葫蘆島築港計劃及關係鐵路的完成

(五) 最近日本進攻的成功與失敗

### 第二節 既成鐵路

### 第三節 未成鐵路

目次

第四節 東北鐵道與外交國防及經濟開發

第五節 東北鐵路網各線及各線驛况合覽

第二章 本論 一 既成鐵路

第一節 緒說

第二節 俄國鐵路網系

一 中東鐵路

二 穆稜鐵路

第三節 日本鐵路網系

一 南滿鐵路

二 吉長鐵路

三 吉敦鐵路

四 洮鐵路

五 洮昂鐵路

六 金福鐵路

七 天圖鐵路

八 溪城鐵路

#### 第四節 中國鐵路網系

一 北寧鐵路

二 打通鐵路

三 瀋海及吉海鐵路

四 呼海鐵路

五 齊克鐵路

中日俄競爭下之東北鐵道網

目次

六 齊昂鐵路

七 通裕鐵路

八 鶴立崗鐵路

九 開拓鐵路

十 洮索鐵路

第五節 結論

第三章 本論 二 未成鐵路

第一節 未成線之五線

一 對黑線

二 海吉線

三 吉會線

四 開海線

五 長洮線

第二節 未成線之八線

一 洮熱線

二 巴連線

三 錦洮線

四 張熱線

五 平熱線

六 錦熱線

七 張赤線

八 錦赤線

中日俄競爭下之東北鐵道網

目次

第三節 未成線之二線

一 蒙古橫斷線

二 蒙古縱斷線

第四節 未成線之十線

一 奉延線

二 洮索線

三 齊瓊線

四 長大線

五 延海線

六 吉常線

七 新新線

八 張九線

九 綏望線

十 珠同線

附錄一 新大陸開拓與滿蒙鐵道

附錄二 滿蒙中國鐵路系統如何建築

附錄三 朝鮮三港與日本

附錄四 東北中國鐵路與海港

附錄五 橫梗東北之中日鐵道問題

目

次

八

# 中日俄競爭下之東北鐵道網

## 第一章 前論 東北之鐵路網系概說

### 第一節 東北鐵道建築之發軔與其開展

本章爲本書之開端，而本節又爲本章之開端。大凡吾人欲研究某一問題，其最爲自然之順序，是先從歷史的方面着手，蓋不明歷史，無由知其來由，無從知其背景，來由與背景不明，未足以言研究也。本書爲首之本章，本節，不得不先由歷史的方面開始叙述，蓋亦遵循其自然之順序耳。

東三省鐵路發展之歷史，自然在本節所述者，當然爲其最簡單的而詳論則自非

專著不可，故於此只就如下之分別討論之。（許興凱日帝國主義與東三省）

（一）東北鐵路搖籃期及中日俄三幹線的建築

（1）綿延三十年的北寧路

東北鐵路的中國方面幹線，要推北寧鐵路。北寧鐵路是在中國建設最早的第一條鐵路，起工遠在一八七八年（清光緒四年），不過最初建築的是關內一段。當光緒三年李鴻章作直隸總督的時候粵人唐廷樞創設開平礦務局，爲運煤便利起見，修唐山胥各莊間七英里（約合中國二十里）的鐵路。以後借英款一百萬兩續修。光緒十四年延長到天津，十九年延長到山海關。後來因爲中日戰爭，暫行停工，光緒二十三年，續借英款二百三十萬磅，續修關外段，二十六年修到打虎山，同時溝幫子營口間的支線也成功。以後因庚子八國聯軍停工。光緒二十九年續修到新民。日俄戰爭繼起，又停工。直到光緒三十三年從日本手接收新民，瀋陽間的輕

便鐵路，并訂借款三十二萬元的條約，改築寬軌，直到清宣統三年方纔通車到瀋陽。自開工到全路通車，經過二十九年之久，所以起工雖早，而完全通車，却在中東鐵路和南滿鐵路之後

## (2) 帝俄的中東鐵路掠奪

若是僅就東三省境內而論，則最初建築成功的鐵路，要算帝俄的中東鐵路。當中日戰爭後一八九六年，光緒二十三年（俄皇尼古拉第二行加冕禮之際，李鴻章在莫斯科與帝俄政府締結中俄加西尼（Cassini）密約，承認帝俄的西伯利亞大鐵路通過中國的吉林黑龍江一帶。這是帝國主義者在中國建築的第一條鐵路，也就是帝國主義在東三省建築的第一條鐵路。其後因為德國奪去了膠州灣，帝俄乘勢又強索旅順大連並建築哈爾濱旅順大連間的鐵路。這前後兩次所建築的鐵路，便是南滿鐵路和中東鐵路。這鐵路條約中規定有鑛山採掘權，工商業經營權，運輸軍隊權，貨物減

稅權，和鐵路附近的行政權，帝國主義的色彩，濃厚到了極點。

(3) 日俄平分南北滿鐵路

日俄戰爭的結果，締結樸資茅斯條約，其中第五和第六兩條規定，俄國將南滿一帶所獲利權，全部讓給日本，第六條係關於鐵路，大意謂：『俄國以中國政府之承認，將長春旅順間之鐵路，及其一切支線，並同地方附屬一切權利特權及財產與所經營之一切煤鑛，無條件讓於日本。』光緒三十一年十一月，日本代表小村壽太郎又與中國締結中日滿洲善後條約，內中規定，中國政府承認日俄樸資茅斯條約第五條第六條俄國讓與日本之各項。同時又結附約十一條，其中規定『中國政府允許將安東奉天間軍用鐵路，仍由日本政府繼續經營，改為轉運各國商工貨物鐵路』自此以後，帝俄占有中東鐵路，日本占有南滿鐵路，安奉鐵路及營口支線等。日俄兩國使用鐵路把東三省平分了！但是日本人仍不滿足，光緒三十三年，日本駐華公使林權助