



东方历史学术文库

奉系与东北铁路

易丙兰 ◇ 著



东方历史学术文库

奉系与东北铁路

易丙兰 ◇ 著



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

图书在版编目(CIP)数据

奉系与东北铁路 / 易丙兰著. -- 北京: 社会科学
文献出版社, 2018. 7

(东方历史学术文库)

ISBN 978-7-5201-2929-9

I. ①奉… II. ①易… III. ①奉系军阀-关系-铁路
运输-交通运输史-东北地区-近代 IV. ①K258.206
②F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 132299 号

· 东方历史学术文库 ·

奉系与东北铁路

著 者 / 易丙兰

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 宋荣欣

责任编辑 / 徐成志 李期耀

出 版 / 社会科学文献出版社·近代史编辑室 (010) 59367256

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 三河市龙林印务有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 27.25 字 数: 375 千字

版 次 / 2018 年 7 月第 1 版 2018 年 7 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-2929-9

定 价 / 118.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010-59367028) 联系

 版权所有 翻印必究



本书出版得到
广东省东方历史研究基金会
资助

《东方历史学术文库》 学术委员会

主 任 章百家

副主任 牛大勇（常务） 徐思彦

委 员 （以姓氏笔画为序）

牛 军	牛大勇	王奇生	王海光
邓小南	仲伟民	张 丽	张盛发
李丹慧	李剑鸣	杨奎松	汪朝光
沈志华	陈东林	徐 蓝	徐秀丽
徐思彦	章百家	彭 卫	韩 钢

《东方历史学术文库》 改版弁言

从1998年起，文库改由社会科学文献出版社出版。

设立文库的初衷，“出版前言”都讲了，这是历史记录，改版后仍保留，这也表明改版并不改变初衷，而且要不断改进，做得更好。

1994年，面对学术著作出书难，由于中国社会科学出版社的毅然支持，文库得以顺利面世，迄1997年，已出版专著25部。1998年，当资助文库的东方历史研究出版基金面临调息困难时，社会科学文献出版社又慨然接过接力棒，并于当年又出了改版后专著6部。5年草创，文库在史学园地立了起来，应征书稿逐年增多，质量总体在提高，读者面日益扩大，听到了肯定的声音，这些得来不易，是要诚挚感谢大家的；而需要格外关注的是，我们的工作还有许多缺点、不足和遗憾，必须认真不断加以改进。

如何改进？把这几年想的集中到一点，就是要全力以赴出精品。

文库创立伊始就定下资助出版的专著，无例外要作者提供完成的书稿，由专家推荐，采取匿名审稿，经编委初审、评委终审并无记名投票通过，从制度上保证选优原则；评委们对专家推荐的书稿，是既充分尊重又认真评选，主张“宁肯少些，但要好些”；前后两家出版社也都希望出的是一套好书。这些证明，从主观上大家都要求出精品。从客观来说，有限的资助只能用在刀刃上；而读者对文库的要求更是在不断提高，这些也要求非出精品不可。总之，只有出精品才能永葆文库的活力。

出精品，作者提供好书稿是基础。如“出版前言”所指出的，开辟研究的新领域、采用科学的研究新方法、提出新的学术见解，持之有故，言之成理，达到或基本达到这些条件的，都是好书。当然，取法乎上，希望“上不封顶”；自然，也要合格有“底”，初步设想相当于经过进一步研究、修改的优秀博士论文的水平，是合格的“底”。有了好书稿、合格的书稿，还需推荐专家和评委的慧眼，推荐和评审都要出以推进学术的公心，以公平竞争为准则。最后，还要精心做好编辑、校对、设计、印装等每一道工序，不然也会功亏一篑。

5 周岁，在文库成长路上，还只是起步阶段，前面的路还长，需要的是有足够耐力的远行者。

《东方历史学术文库》编辑委员会

1998 年 9 月

《东方历史学术文库》

出版前言

在当前改革大潮中，我国经济发展迅猛，人民生活有较大提高，思想观念随之逐步改变，全国热气腾腾，呈现出一派勃勃生机，举国公认，世界瞩目。社会主义市场经济在发展而尚待完善的过程中，不可避免地也会产生一定的负面效应，那就是在社会各个角落弥漫着“利之所在，虽千仞之山，无所不上；深渊之下，无所不入”的浊流。出版界也难遗世而独立、不受影响，突出表现为迎合市民心理的读物汗牛充栋，而高品位的学术著作，由于印数少、赔本多，则寥若晨星。尚无一定知名度的中青年学者，往往求出书而无门，感受尤深。这种情况虽然不会永远如此，但已使莘莘学子扼腕叹息。

历史科学的责任，是研究过去，总结经验，探索规律，指导现实。我国历来有重视历史的传统，中华民族立于世界之林数千年者，与此关系匪浅。中国是东方大国，探索东方社会本身的发展规律，能更加直接为当前建设有中国特色的社会主义所借鉴。

新中国成立以来，国家对历史学科十分关心，但限于财力尚未充裕，资助项目难以面面俱到。我们是一群有志于东方史研究的中青年学人，有鉴于此，几年前自筹资金设立了一个民间研究机构，现为中国史学会东方历史研究中心。创业伊始，主要是切磋研究。但感到自己研究能力毕竟有限，于是决定利用自筹资金设立“东方历史研究出版基金”，资助有关东方历史的优秀研究成果出版。凡入选的著作，均以《东方历史学术文库》作为丛书的总名。

我们这一举措，得到了老一辈史学家的鼓励、中青年同行的关注。胡绳同志为基金题词，在京的多位著名史学专家慨然应邀组成学术评审委员会，复蒙中国社会科学出版社允承出版，全国不少中青年学者纷纷应征，投赐稿件。来稿不乏佳作——或是开辟了新的研究领域；或在深度和广度上超过同类著作；或采用了新的研究方法；或提出了新的学术见解，皆持之有故，言之成理。百花齐放，绚丽多彩。这些给了我们巨大的鼓舞，也增强了我们办好此事的信心。

资助出版每年评选一次。凡提出申请的著作，首先需专家书面推荐，再经编辑委员会初审筛选，最后由学术评审委员会评审论证，投票通过。但由于基金为数有限，目前每年仅能资助若干种著作的出版，致使有些佳著不能入选，这是一大遗憾，也是我们歉疚的。

大厦之成，非一木能擎。史学的繁荣，出版的困难，远非我们这点绵薄之力能解决其万一。我们此举，意在抛砖引玉，期望海内外企业界，或给予我们财务支持，使我们得以扩大资助的数量；或另创学术著作基金，为共同繁荣历史学而努力。

《东方历史学术文库》编辑委员会

1994年9月

序

金冲及

东北铁路，在中国近代历史上占有十分引人注目的地位。许多重大事件，特别是中国近代对外关系中不少问题同它直接有关。

可以回顾一下，从 19 世纪末起，它便成为日、俄（苏）、英、美竭力争夺的重要焦点。以后，日本军国主义者更把中国东北看作它的“生命线”，以南满铁路（简称满铁）作为侵略东北的重要基地。发动九一八事变的“关东军”原来便是驻扎在南满铁路和旅大租借地的。他们还掌握着从沈阳通向中朝边境西侧的安奉铁路，控制着吉长等多条铁路，威胁要修建从吉林通向中朝边境东侧的吉会铁路，为夺占整个中国东北地区做准备。局势一天比一天险恶，这是大家都熟悉的事实。

当时，东北地方当局（也就是奉系）考虑到挽回利权和发展东北社会经济这两个因素，在对日本做了不少让步的同时，先后自主兴建以沈阳为中心的东西两条干线，这是积极的尝试。日本军国主义者不满他们提出的要求没有得到满足，炸死了张作霖。年轻的张学良有着强烈的爱国心和较多的新知识，在力图实现东北铁路自主化方面跨出更大的步子，着手兴建葫芦岛海港，策划推进东北路港一体化。这个计划由于九一八事变而被迫中断。

奉系的张氏父子和先后主持东北交通工作的王永江、常荫槐特别是高纪毅，在当时极端困难的环境中，对自主经营东北铁路还是

做出不少成绩。1918~1931年，由东北当局投资或官商合办、民办的自主修建铁路近1600公里，居全国之首。是则是，非则非。奉系在这方面做出的贡献，是值得肯定而不应忘却的。

但是，在很长时间内，人们对这些情况了解很少，学界在这方面的研究也很薄弱。这大概有几个原因，第一，东北铁路兴修和控制的主导权终究还掌握在外国侵略者手中，东北自主经营铁路的规模和作用毕竟有限。但即便有限，在当时的条件下已属不易，何况从全国范围来说，它的规模还很不小。第二，有关东北铁路的中日文资料，保存下来的为数惊人，包括满铁档案、东北多地档案馆所藏资料、中外报刊、个人信札和回忆录等。这些原始资料浩如烟海，每每使人望洋兴叹，或者望而却步，不敢轻易下决心全力投入。但谁都知道，资料如此丰富，而且十分重要，正说明它是令人羡慕的“富矿”，只待有心人分工合作，一定可以取得前人没有达到的丰硕成果。第三，当时的地方当局，包括张氏父子所属的奉系在内，本是旧中国北洋军阀的组成部分，谈到他们做过的对国家民族有益的事，不免存在顾忌。其实，对真心的唯物主义者来说，一切都应该根据事实来做判断，对复杂的事物做具体分析，不能一说好就一切都好，没有半点不好，说不好就一切都不好，没有一件是好的。这是实事求是应有的态度。

前面讲到对东北铁路的研究过去有不够的地方，应该说，现在的情况已经有很大改变，尤其是东北学者在这方面做出了许多很有价值的成果。

本书的作者易丙兰曾长期在东北从事教学和研究工作，在北京大学历史系攻读博士学位时，又选择“奉系与东北铁路”这个相当重要而现有研究还不足的题目，以别人看来有点“费劲”的功夫，在好几年时间里全力以赴地投入这项研究工作。她大量阅读卷帙浩繁、不少还相当枯燥散落的中日文原始资料，经过细心综合梳理，化为条理分明、令人一目了然的系统论述。对一些相当复杂的问题，又经过反复思考，力求做到持论公允。特别是对奉系在艰难处境下

为推行东北铁路自主化所做的努力，用事实说话，既不拔高，也不含糊其辞。此中经历的甘苦，读者可以想见。虽不能说全书百无一失，但对奉系与东北铁路这事涉全局而以往研究不足的问题进行了系统而清楚的论述，并且有所创见，是值得关心这个问题的读者一读的。

2018 年 4 月 20 日

目 录

绪 论	1
一 选题旨趣	1
二 既有研究	4
三 研究思路与内容	12
 第一章 东北铁路的缘起与早期发展	16
第一节 中东铁路与近代东北铁路的缘起	16
第二节 国际势力角逐中的东北路权	22
第三节 东北早期自主筑路的尝试和挫折	57
小 结	71
 第二章 东北铁路自主化的新起步	73
第一节 奉系在东北统治的确立及初期筑路活动	73
第二节 奉系铁路自主化政策的形成	79
第三节 奉海铁路与东北铁路自主建设的新起步	87
第四节 吉海铁路与东干线的形成	99
第五节 沟通黑龙江腹地的呼海铁路	108
第六节 打通铁路与西干线建设	122
小 结	131

第三章 合办、包工铁路的尝试与困境	135
第一节 天图铁路	135
第二节 洮昂铁路	150
第三节 吉敦铁路	162
小 结	173
第四章 1927~1928 年的奉日“满蒙铁路”交涉	176
第一节 奉日路权冲突的加剧	177
第二节 张作霖时期的满蒙铁路交涉	187
第三节 东北易帜前后的吉敦路延长线、长大线修筑风波	212
小 结	218
第五章 奉系与中东铁路	
——从《奉俄协定》到中东路事件	222
第一节 从《中苏解决悬案大纲协定》到《奉俄协定》	222
第二节 中东路事件	247
小 结	259
第六章 东北易帜后路港一体化的推进与被迫中断	261
第一节 路港一体化发展策略的形成	261
第二节 铁路新线建设	276
第三节 东西四路联运的实施	283
第四节 寻找自主出海口——葫芦岛开港	293
第五节 九一八事变与东北路港自主化的被迫中断	308
小 结	329

第七章 自建铁路与近代东北社会变迁	331
第一节 自建铁路与近代东北经济	332
第二节 自建铁路与近代东北社会变迁	356
小 结	376
结 论	378
一 奉系铁路建设的特点和成败	379
二 奉系主导建设的铁路与东北现代化	382
三 东北铁路与奉苏、奉日关系	384
参考文献	388
后 记	409

绪 论

一 选题旨趣

铁路是工业革命的成果以及工业化的重要内容，它自出现起就极速地改变了世界的经济和社会面貌。

在近代中国，铁路这一新兴事物是随着西方列强的侵入而出现的。尽管鸦片战争后林则徐、魏源、徐继畲等一些早期思想家都对铁路、火车这一新事物有所关注，但在长达三四十年的时间里，中国人对铁路和火车的认识一直处在朦胧状态，中国修筑铁路的主张遭到保守观念和势力的强力阻挠。国力的羸弱和铁路发展观念的滞后导致中国的铁路发展远远落后于英美等西方国家。到 1880 年代，唐胥铁路的建成才标志着中国有了第一条真正运营的铁路。

而且，从 19 世纪末起，日、俄、英、美等国家将铁路视为推进其在华政治、经济和军事利益的重要工具，争相抢夺中国的铁路修筑权、管理权等权益，形成近代中国独特的路权问题，进而导致近代中国铁路发展的一个基本特征是，铁路受外国资本势力的强势控制，借款、合办或包工铁路占主导地位，铁路的自主化程度极低。1931 年，全国铁路里程共计 13960 公里，外国资本所占比重为 88%，中国自主铁路不到 1700 公里，仅占 12%。^① 在地域分布上，

① 宓汝成：《帝国主义与中国铁路（1847～1949）》，经济管理出版社，2007，第 279 页。