

民國史料叢刊

990

張研 孫燕京 主編

史地・年鑒

東北年鑒（1931年）〈二〉

 大象出版社



K258.06

3

(1990)

民國史料叢刊 990

張研 孫燕京 主編

史地·年鑒

東北年鑒(1931年) 第五卷

大象出版社

圖書在版編目 (CIP) 數據

民國史料叢刊／張研，孫燕京主編

鄭州：大象出版社，2009.2

ISBN 978-7-5347-5439-5

I. 民… II. ①張… ②孫… III. 中國—近代史—史料—民國

IV. K258.06

中國版本圖書館CIP數據核字 (2009) 第022264號

民國史料叢刊

張研 孫燕京 主編

史地·年鑒

總策劃 耿相新

責任編輯 楊吉哲 王莉娜

封面設計 劉玉王

出版 大象出版社 (鄭州市經七路5號 郵政編碼 450002)

網址 www.daxiang.cn

發行 大象出版社總發行部 電話：0371-63863551

印刷 北京中獻拓方科技發展有限公司

版次 2009年8月第1版 2009年8月第1次印刷

開本 890×1240 1/32

印張 14

總定價 18000.00元

若發現印、裝質量問題，影響閱讀，請與承印廠聯繫調換。

印廠地址 北京經濟技術開發區運成街甲6號

郵政編碼 100176 電話 (010) 67889166

交

通

東北以天府之國，蘊藏豐厚，而三百年來，初若不爲世所重視。滿清之際，日爲豐沛故鄉，盛相誇耀，而荒涼寥落，乃無可諱言。豈不以交通梗阻，致使地廣人稀，封殖不繁，文物因而晚興，強鄰遂以窺伺？故一言東北之開發，捨交通固無所措手於其間也。

試以往事徵之，則有清以還，東北所以漸進於開發，台站之設，實於有力焉。考諸以往之圖籍，商旅文件，朝貢徵調，按日計程，兼程食宿，雖遲速難易之不同，而粗具交通之體系。比至科學昌明，輪軌四達。俄國以西比利亞鐵道，圍繞東北，具囊括之勢。復西北起滿州里，東南迄綏芬河，斜貫黑吉兩省。更由哈爾濱南趨海濱，遶東半島，悉得貫通，歐亞之阻隔既除，東北之脈絡亦通，而領土之地位危矣。日本以利害衝突之故，奮起與俄相搏，奪取長春以南迄旅大之路線，并興航

東北年鑑 (民國二十年)

線相接。於是東北賴以發展之交通幹線，乃操諸日俄兩國之手。我國誠欲自衛其發展之能力，勢不能不著手於交通上之建設，而我國自行建造之鐵路，漸次分布於東北之大地，較之任何內省爲獨多，亦誠有所不得已也。是知東北之交通問題，實爲開發問題之先決事項，乃絕無疑義者矣。

今日東北之交通，實已漸有銜接貫通之可能，新近開闢各區域，已多在鐵道範圍以內。平原廣陸之間，汽車馳行至便，故鐵道之所不達，汽車路濟其不足。若熱河境內，鐵道最稀，而長途汽車之使用，視他省爲較廣。惟在調查之際，未能獲得其確實之統計耳。吉黑各省冬季封河之後，又每於冰上馳行汽車以代扒犁，足以補東北河流航期過短之缺憾，是又國道與築路期中，特有之事實也。東北河流運輸，頗有特別優點，黑龍江爲北部大川，北部沿邊，盡在包括之內，松花江北接嫩江，西

交通

受沁兒河，南承牡丹江，自西俱東，帆船上下，爲交通之一孔道，直抵通江口與北來之黑龍江，南來之烏蘇里河，交匯而銜接。自收回俄人航權後，實爲內河運輸之最大幹路矣。與松花異其方向，爲東北之南部運輸所利賴者，則有遼河，源出齊哈爾，橫貫熱河全境，而縱經遼寧南部，航期之間，爲用至廣，亦內河運輸之重要幹線。若鴨綠，圍們兩江，則又國境河流之有利於交通事業者也。惟航權不能獨有，則殊無若何發展之可言耳。至於銜接鐵道，吐納港灣，則又爲脈絡貫通之一端焉。

論港灣之海洋交通，則東北實當東亞北部之門戶，海岸線雖僅八百餘海里，而渤海全屬領域（按民國二十年之規定，我國領海採取十二海里制，是自旅大以南，島嶼連綿，直達山東省境，無在十二海里以外之海面，故渤海應全屬我國領海）。獨惜旅大逾期未還，獨有之良港乃爲秦皇

有，斯不免於痛心者也。連山灣之胡蘆島港，於民國十九年七月，繼續修築，其形勢之優勝，地位之重要，足為東北海陸交通之樞紐，尤舉世所矚目者也。

至於消息傳達，惟郵電之是賴，東北之電政事業，有日新月異之觀，無線電之使用，尤形發達，能與世界各大電台直接通報。郵務現狀可紀亦復不少，惟日本客郵，尚未完全撤廢，於交通體系之完整，不無缺點耳。

最高機關

東北交通委員會

沿革

民國十三年四月，東三省保安總司令，為謀關外交通事業之進展，與統一事權起見，組織東三省交通委員會，設委員長一人，由奉天省長兼任，委員十五人，由吉黑兩省長，及奉天前任各官署長官兼任。內分總務路政郵航三部，每一部分各置執行委員一人，由委員中互推擔任。執行

交通

委員之下，各設文牘員一人，事務員若干人，分任其事。並由每一路局指定兩人為調查員，聽候隨時指派，分任各路審查工程，購買材料等事項。十七年八月因交通事業進展，原有組織頗嫌簡單，乃將會務擴充，擬訂組織專章，呈奉前東三省保安總司令部核准照改組。計設總務、路政、郵傳、三處，分科辦事。因辦理軍事運輸，增設軍運、執法、兩處，辦理郵包稅，增設郵稅處，專司其事。十八三月，軍事結束，將軍運執法兩處裁撤，復以郵包稅非交通範圍，呈准撤歸東北政務委員會財務處接辦，並為節省經費計，將各科從事裁併，為籌辦交通材料慎重核計，由各路選派委員組設東北交通材料籌辦委員會，為統一交通用品計，創設東北交通用品製造廠。同年十二月，奉司令長官公署令將東北無線電長途電話監督處裁撤，由該會接管。因于郵傳處設第四科審核電款出納並另設電信材料廠，辦理電料收發事項。二十年二月，為整理電政計，呈准設立東北電信管理處，管轄無線電、長途電話、事宜，遂將該科廠職務劃歸管理處接辦。此該會自成立迄今沿革之大略也。

該會歷任委員長在第一期內(十三年四月至十七年八月)為王永江，其德惠，劉尚清。第二期內(十七年八月至十八年二月)為鄭謙，以副委員長常蔭槐執行職務。第三期內(十八年三月至十九年二月)為翟文選，以副委員長高紀毅執行職務。十九年二月翟委員長，辭職後，仍以高紀毅執行委員長職務。該會初隸於前東三省保安總司令部，自十七年十二月東北政務委員會成立，改隸政委會。

組織

東北交通委員會

委員長

副委員長

總務處 (掌理總務)

第一科(文書) 第二科(會計)

第三科(庶務) 第四科(教育)

第五科(實業) 第六科(統計)

路政處 (掌理各路局)

第一科(文書) 第二科(營業)

第三科(考工、計核)

聯運核算所(各路聯運核算)

郵傳處（掌理郵、電、航等局。）

第一科（文書） 第二科（營業）

第三科（考工） 第四科（計核）

電信材料廠

材料購置委員會——交通用品製造廠

【重要職員人名表】

委員長

副委員長

總務處主任委員

路政處主任委員

郵傳處主任委員

副處長

副處長

材料購辦委員會主任委員

電信材料廠廠長

東北交通用品製造廠廠長

高紀毅

盧景貴

鄒致權（代）

蔣斌

李德言

李毓華

萬國賓

鄭公德

蘇上達

◎所轄各機關一覽表

◎電政

東北電信管理處（瀋陽）

東北電政管理局（瀋陽）

◎路政

北寧鐵路管理局（天津）

四洮鐵路管理局（四平街）

東北年鑑（民國二十年）

洮昂鐵路工程局（洮南）

吉長鐵路管理局（長春）

吉敦鐵路工程局（長春）

吉海鐵路管理局（吉林）

洮安鐵路工程局（洮安）

齊克鐵路工程局（洮南）

瀋海鐵路公司（瀋陽）

呼海鐵路公司（松浦）

◎教育

東北交通職業學校（瀋陽）

東北第一及第二交通中學校

吉長路附設中學校

北寧路附設中學校（已廢）

東北電信學校（已廢）

扶輪小學校（由第一至第十二）

工作成績

交通委員會之工作，為發展東北各地交通，而尤以鐵路為主要。十九年度該會直轄固有、省有、民有、九大鐵路，收入總計，達國幣六千四百八十九萬元之數（細項見本篇鐵路章首九大路營業概況表），實開東北各路營業進款之新紀錄。至于該會成立至今，其所建設事業之較著者，

計有瀋海、吉海、呼海、洮昂、齊克、洮安、各路之敷設，各無線電台之建築，遼哈自動電話之裝置，錦縣交通大學，第一、二交通中學，及交通職業學校之創設，葫蘆島之築港，東西兩四路之聯運，其他關於交通上興革改進事項尚多，則不及備述矣。

鐵路

概說

東北鐵路建設，以李鴻章鑿其端，李氏為經營東省及鞏固國防起見，於前清光緒二十年間，即延長今之北寧，興築關外鐵路（詳見北寧路一欄），二十二年帝俄與我訂約，合辦今之中東路，該路之長春至旅大一段，於日俄戰役後讓渡於日，稱為南滿鐵路。北寧本信英款，中東有俄股，南滿則為日所獨佔；當是時也，東北鐵路，殆全非我有，交通之權，為外人操縱，因之自築鐵路之議，遂乘時崛起矣。

東北境內自築鐵路，發端於清光緒三十二年黑龍江省將軍程德全新理鐵路之議

(注一)，總督徐世昌及錫良、相繼規畫，其間路線，屢有變更：一曰錦瑣線(注二)，一曰新齊線(注三)，一曰奉延線(注四)；此三大幹線，一向東北行，而向西北展，皆與京奉(今之北寧)鐵路銜接一氣，橫斷南滿鐵路，遂制東清(今之中東)鐵路，各成一犄角形，具有高掌遠矚之勢。乃奉延一線，徒托空言，新法一段，擬借英款，已有成約，奉以南滿指爲並行線，極端抗拒，經提交海牙和平會，遂成懸案。當時，東省適有事於沿海之調查，發見葫蘆島海港，錦州距島密邇，扼海陸交通之衝，於是新民一線，移之錦州，而錦瑣聯絡之議，遂乘時而起。廷臣議吏，謀議愈同。錫良主持尤力，擬借美款，以牽制外交，建爲經營東方一大政策。其後日俄交阻，卒於不成，遷延歲餘，錫良去位，事亦中止。此尤宜以前德購築路之大略也。

東省自日俄戰後，援資新條約成立，兩國各認定其勢力範圍，積極經營。先是光緒三十二年清外部與日本訂立吉長路條約，第三條乙項內，曾有將來吉長添設支線或延長線，其建設歸中國政府自辦，若資金不充足時，當向南滿鐵道會社借款。又光緒三十四年，關於間島事項之中日協約，亦有將來吉長路延長至延吉南境時，可築支會事，與韓國鐵路聯絡，其辦法可與吉長一律，各等語。故吉會路雖未明白記載，而日人則自謂已得有借款之優先權。迨民二北京政府擬向外國銀行謀實業借款，同時復有中俄條約之影響，日本又欲於東北更求得相當權利，遂於其年十月，訂立借款修築所謂滿蒙五路之約，吉會尚不在其列也。所謂滿蒙五路權一問題，其中關係沿革，至爲複雜，本篇另爲文以詳之，而吉會鐵路則因上述問題之互反對，亦因之擱置遲延，惟四洮則已完成。然而日人欲以鐵路政策，網羅我東北利權，其心未嘗一日死，苟有機可乘，則必借事電提，應付之力，唯在我國民上下一致，堅持反對之矣。

東北北部方面，帝俄昔所要求之濱黑路(由濱江迄黑河之兩界縣)，對黑路(由濱江以西對青山站至黑河，與俄路相接)，安拜路(安達至拜城)，昂拜(由昂昂溪至拜城)各路，自民六以後，俄國政變，未遑修築，業經廢棄，故北路權，保持至今，得以不喪。然中東路自防俄役後，願回自辦之聲浪，甚囂塵上，而以俄國老帖恩買之主張，尤爲有力。

先大元帥張作霖氏鑑於借款代辦鐵路，損害國權之非計，特採用王永江所規定之東北鐵路大計畫，首與日本交涉放棄海路權，交通勝利，乃集合省內財力，建築奉海(今之濱海)路，並以京奉路盈餘，築大通支線，同時黑省亦築呼海路於北，吉林省則築吉海路於東，皆不假外資，力保主權。而歸越遼黑之昂昂，遼境內之昂索，吉境內之吉圖，黑境內之齊克、齊拜，各路亦均乘時並起，至今昂昂、齊海、吉海、呼海，業已觀成，而昂索、齊克、齊拜，將求東西平行，南北相接，一氣聯成，脈絡交注，更修營口港，開闢葫蘆島不凍港口，則日人把持不還之南滿，或因之而發生特殊變化，實在意中也。

現在東北設有東北交通委員會，統攬交通行政，對於鐵路計畫，尤爲注意，本昔日規模，審度時勢，加以變通，期於最近期內，完成東北鐵路網，樹立交通自由之基，是又非僅桑榆之補已也。

現在東北鐵路正在研究中者，有百餘線之多，共長一萬七千公里，其有建築之

可能性者，計六十餘線，將來次第興修，近期觀成，于東北經濟國防前途，正有無限裨益也。

▼註一 北端自濱江北之馬船口，循呼蘭、綏化至瑗瑯爲幹線。由呼蘭經對青山，越中東路軌，過松花江至炮城（昔之伯都訥）爲支線。其南端則自北寧路之新民屯經遼省西部，出大齊、扶餘，以接雙城縣。

▼註二 中分錦洮、洮齊、齊瑗、三段。而錦洮一段，又有兩路之計畫：由錦縣東北出清河門，趨洮南，爲北路；由錦縣紆道西北，經朝陽、阜新，出綏東至洮南，爲西路。東路較捷而取勢狹，西路環繞昭烏達、卓索圖、哲里木、三盟之舊蒙疆，于開拓上利益較大，後乃主用西路。

▲註三 新齊亦分三段：新民至法庫，其一；法庫至洮南，其二；洮南至齊齊哈爾（濱江），其三。初擬先築新法段，故亦名新法。

▼註四 起北寧路之皇姑屯站，北出開原，趨海龍，繞長白北麓，經夾皮溝以至延吉。

□所謂滿蒙五路權問題及其他

【概況】日本從鐵資本斯條約取得俄人在東三省南部一切權利後，對於我東北之侵略，積極進行，而尤視發展鐵路政策爲第一要著，南滿鐵路之佔領，吉長吉會兩路建築權之攫取，尙不足以遂其慾望，更欲在東北之南半部各處，大肆伸張，以造成制我死命之鐵路網，以遂其蠶食之野心，於是乃有所謂滿蒙五路權之問題出焉。

所謂五大路者，其路線如下：

【一】洮洮鐵路 起自南滿路之四平街站，經鄭家屯（即遼源）以達洮南，並由鄭家屯至通遼間築有支線，於民十二年完成。幹枝兩綫共長四百二十六公里（詳見四洮鐵路一欄）。

【二】開海鐵路 起自南滿路之開原站，經柳塘、大楊房、大肚川等處，達於海龍。延長一百二十英里。我國久擬修築之線。

【三】長洮鐵路 起自南滿路之長春驛，經懷德縣、橫斷郭爾羅斯旗，達於洮南，延長一百八十英里。

【四】洮熱鐵路 起洮南縣，經洮漢王府與喀喇沁王府，入熱河省之赤峯以達省城承德，延長四百七十英里。

【五】海吉鐵路 起自海龍縣，經朝陽鎮、磐石縣、雙陽縣、馬家屯等處，達於吉林省城，延長一百一十英里。此線于民十五年由吉省官民集資修築，改名吉海鐵路，現已完成。（詳見吉海鐵路一欄）。

【沿革】民國二年秋，南京事件發生，中日兩國間橫生糾葛，同時中俄條約成立，影響所及，日本亦欲於東北方面，求得相當之權利。加以民國承認問題，尤足爲日人市惠要挾之一端。其時袁世凱亟欲於十月六日正式大總統當選之後，即求各國承認，日人利用機會，提出所謂滿蒙五大路權之要求，袁氏忽迷問予以承認，其時爲民國二年十月五日也。惟當日交涉，內容極爲秘密，內容無從探悉，日本報章，曾將內容披露，今錄誌於此，以供參考。

- 一、借款額三千萬元。如有必需之處，可增至五千萬元。
- 二、四年利息五厘。
- 三、以鐵路爲貸款之担保。

東北年鑑 (民國二十年)

四。三十年後，中國可以贖回。

五。工程師用日本人，對於該路重要事務，由兩國派人合辦。

六。該路所用材料，向日本採辦。

縱觀上列合同各條款，殆與吉長及四洮等路之現狀頗相符合，其非憑空假造，可斷言也。

日人既獲得此五路權後，日思實行；至民國四年間，我國財政支絀，予日人以借款機會，乃由外交總長孫寶琦與日本公使山座國太郎互換文件，聲明中國願借日資建造滿蒙間四鐵路，并以開通海龍間、海龍吉林間、及長春滿南間之三路，定為即時修造之線。洮南熱河間一路，聲明將來如須外資修造時，日本有借款優先權。同年十二月十七日遂由外交總長與正金銀行締結四路鐵路合同（見四洮鐵路專條）。迨民國七年，北京政府以軍政費支絀，命駐日公使章宗祥，逕向日本政府提議，請求其承辦滿蒙四洮借款。章宗祥於同年九月二十四日，致日本外務省公文云：「本國政府決定向日本資本家借款，建築下記各鐵路：

一。開原海龍至吉林。

交通

二。長春至洮南。

三。洮南至熱河。

四。洮南熱河間一地點至某海港（本線俟將來調查後決定）。

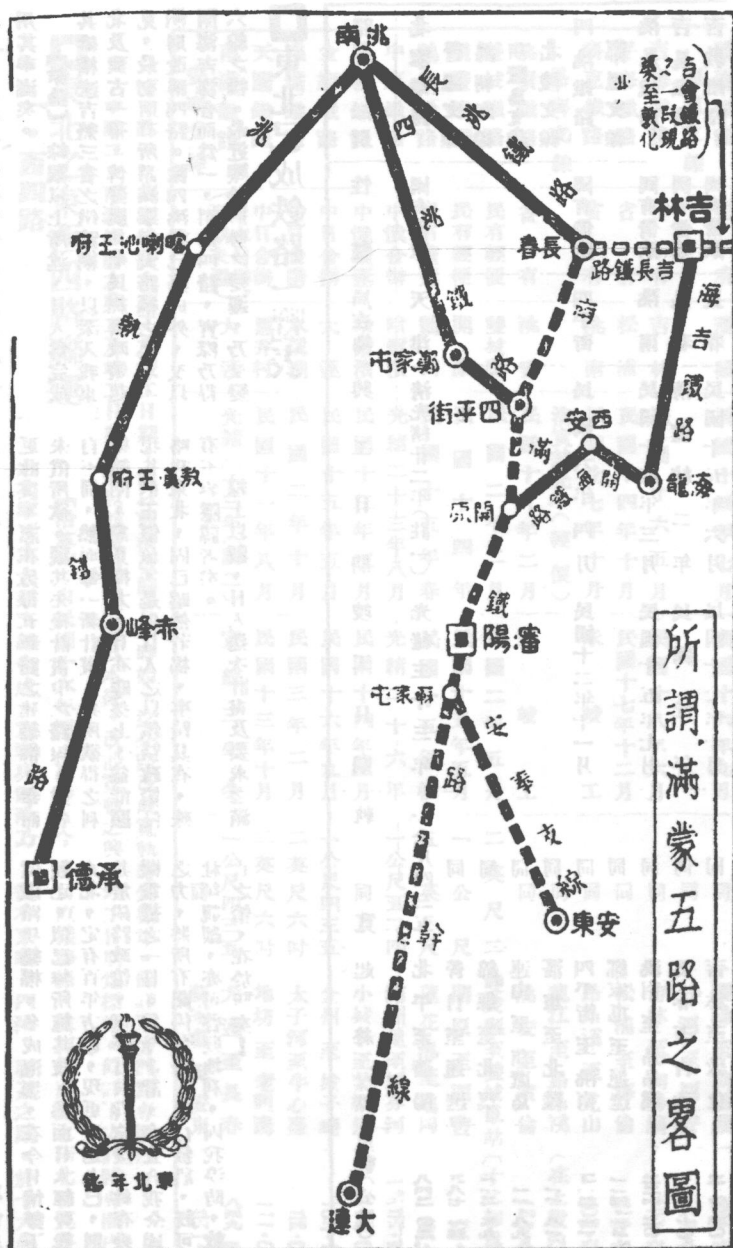
如貴國政府無異議時，請速令貴國資本家承允該項借款之商議」云云。

日本接此提議，當即承諾，遂令興業銀行副總裁小野英二郎，與中國駐日公使章宗祥締結滿蒙四鐵路預備借款合同。內中要點先墊付二十萬元與中國政府，并規定自訂結該合同之日起，四個月內，續訂正式合同。同時與該銀行團協定工程計畫，而依該協定從速興工，以期早日完成。不料當時訂立該預備合同之段內閣，旋即解散。繼任者為其政敵，加以國民反對該合同甚力，遂致擱淺。其後國內變亂紛乘，且挽回利權運動，亦繼起甚烈，故日人終未得機會興築各路。迨迄今日，並應給利息，亦且無着矣。

至上述之滿蒙四路，其與最先之滿蒙五路，頗有不同之點：所謂四路者，係將昔日五路中之四洮一線除外，一方新加入由洮熱線之某一點通某海港之一線，一方又將五路中之開海與吉海兩線合而為一，

是也。惟時至今日，除四洮業已完成外，其餘各線形勢，均有變遷。如長洮與四洮形勢平行，殆無多大利益。吉海則已由吉省官民合辦完成，無須越俎代謀。開海一線曾於八年冬由奉天前省長王永江氏，向南滿鐵路會社提出交涉，要求放棄該路建築權，收歸省辦，往復磋商，至兩年之久，始經日本政府正式承認取消。由是而有潘海鐵路之設，並建梅西支線，以備延長時代替開海。故日人對於該上述各線建築權，業已放棄，至洮熱線與洮熱間達海港一線，於經濟上既無若何大價值，且吾國人反對亦烈，故日人對該兩線之建築，又無形擱置。於是乃又有十七年向東北當局提出滿蒙新五路權之要求焉。日人所要求建築權之新五路，據當日報載：有吉會（吉林至會寧）、長大（長春至大連）、吉五（吉林至五常）、延海（延吉至中東路東部之海林站）、洮索（洮南至索倫）共五線。惟當此政治昌明時代，當局自不允日人無理要求，所以日人心中所欲攫取之新五路權，僅成畫餅。抑洮索鐵路，現已由興安區也壘督辦公署及東北交通委員會督飭修建，一部份業已完成，日人更無所

三七六



用其率滿矣。

【結論】綜觀以上所述，日人爲完成其縱橫遼吉熱三省之鐵路網，以深入我東北及蒙古一帶，俾發展其殖民經濟政策起見，最初則有所謂滿蒙五大路權之要求，繼則改稱四路。除四滿業已築成外，又以開海吉海合而爲一，謂爲四路，實際乃得六線之權。最近鑒於形勢之變遷，乃又變

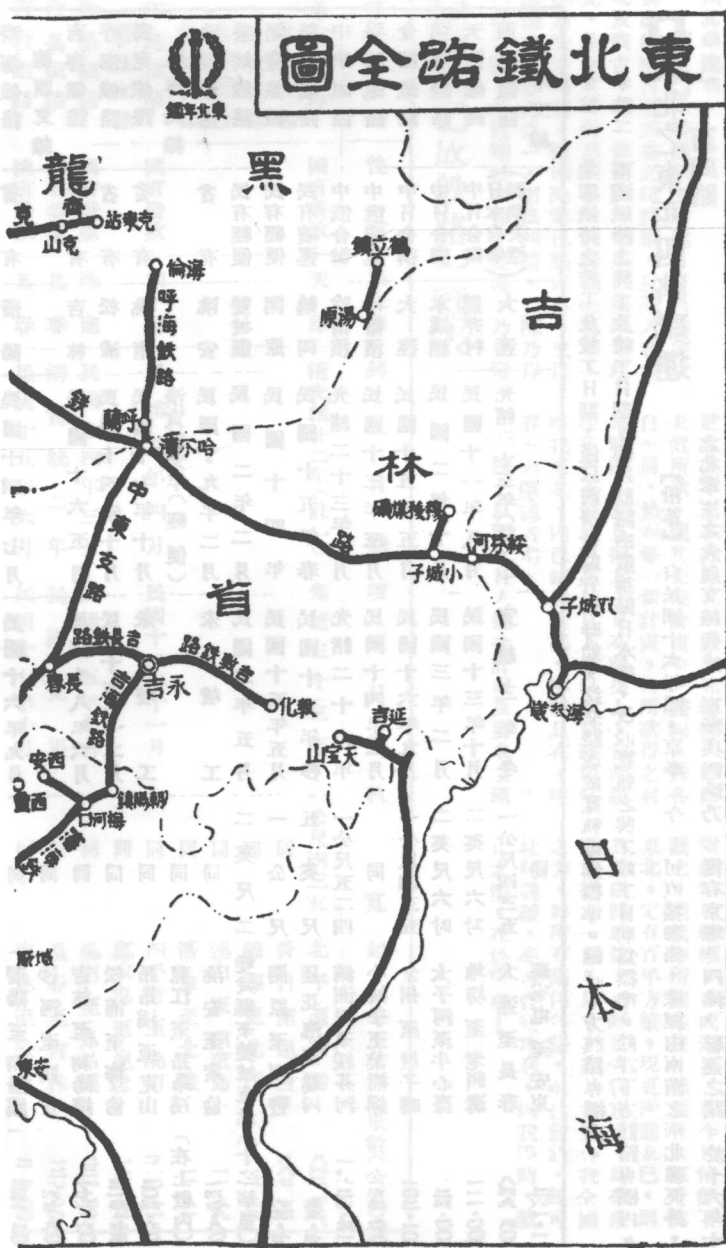
更計畫，志在另得五新路之建築權，幸而未償所欲。觀其先後計畫中之路線，雖各自不同，然而每一新計畫，其所欲得之利權範圍，愈見擴大，且在時勢上，益能顯現其真正價值，是則日人之以鐵路政策侵略我東北，固已昭然若揭，事蹟具在，殊有不容隱諱者矣。

綜上以觀，日人迭次計畫及要求之滿

蒙鐵路建築權，多成泡影，在今日情勢下觀之，似已無所施其技。然而日人經營我東北，定有百年方策，現更遑通未已，則其於鐵路政策，可斷言未嘗忘懷，終有乘機重提之一日。爲今之計，允宜合我全國之力，將所有關係各路，亟行建設，既可杜絕覬覦，亦可發展地利，固我邊防，救亡之策，在於斯矣！

□東北已成鐵路一覽表

路別	性質	局在地	興工日期	竣工日期	軌	寬	起點	終點	里數(公里)
北寧鐵路	國有借款	天津	清光緒廿二年(註一)	光緒三十三年	一公尺四三五	北平至瀋陽	同	同	420.0
普通支線	同	同	同	同	同	營口至通遼	同	同	27.1
錦朝支線	同	同	同	同	同	錦縣至北票	同	同	13.9
葫蘆島支線	同	同	同	同	同	連山至葫蘆島	同	同	2.9
北陵支線	同	同	同	同	同	瀋陽至北陵	同	同	2.1
四洮鐵路	國有借款	四平街	民國六年四月	民國十二年十一月	同	四平街至洮南	同	同	232.1
鄭通支線	同	同	同	同	同	鄭家屯至通遼	同	同	112.5
洮昂鐵路	國有借款	洮南	民國十四年三月	民國十五年七月	同	洮南至昂昂溪	同	同	112.0
吉長鐵路	國有借款	長春	清宣統二年	民國元年	同	長春至吉林	同	同	112.0
吉敦鐵路	國有借款	長春	民國十五年六月	民國十七年十月	同	吉林至敦化	同	同	110.0





二月會議於北京交通部，同時復有京奉、四洮、張昂、三路之聯運會議，議決客貨聯運各項辦法，正待定期實行，值時局變遷，未克見諸事實。其後潘陽京奉鐵路局根據以前所定之辦法，重行提議，在潘陽開會促其實現，並加入齊克一路，為四路聯

運，對於在北京所定之規章辦法，酌為修改，以期適用。於十七年十二月三日先實行旅客聯運，同時并開潘陽龍江間直通列車，嗣因旅客無多，直通列車旋即停駛。惟各項聯運，仍繼續辦理，在京奉路未統一以前，聯運所及，祇至京奉潘局所轄

地段而止。迨全路統一，始達北平，關於十八年五月開四路貨物聯運會議，議定自九月二十一起實行，因京奉統一，改稱北寧，並與津局合併，潘局辦理結束，致聯運手續，未克籌備完善，遂暫緩辦。嗣經北寧與各路商定，乃於十二月二十五日實行。

【成績】

〔一〕四路旅客聯運成績表(公里、國幣元、為單位)

年 份	聯運總里數	進 款	總 計	每月平均進款	每公里每月平均進款數
十八年上半年	二一四一	二九六、一一八、七八	四九、三三三、一三	二二、〇五〇	
十八年下半年	二一四一	四六二、七九七、八〇	七七、一三二、九七	三六、〇二七	
十九年上半年	二一四一	七九九、二一三、〇二	一三三、三二〇、一七	六二、二一五	

〔二〕四路貨物聯運成績表(公里、國幣元、為單位)

年 份	聯運總里數	進 款	總 計	每月平均進款	每公里每月平均進款數
十九年上半年	二一四一	一、九八三、八六二、五〇	三三〇、六四三、七五	一五四、四三〇	

二、東四路

民國十九年三月，北寧路召集濟海、吉海、在天津北寧路局舉行聯運會議，并加入吉敦鐵路，定名為東四路運會議，於四月一日實行，自實行日起，所有北寧、瀋海、兩路之聯運，及瀋海、吉海、兩路之聯運，均歸納於其中。其兩路間之聯運

，自四路聯運實行後，即應取消，并訂有開行北平、吉林間直通旅客列車之辦法。但吉敦路雖加入聯運，祇以在吉林站，未與吉海接軌，復有事實上之困難，故由吉敦代表聲明，吉敦之實行聯運日期，尙須稍待，故雖名為四路，實則祇三路，吉敦未與其列。同時北寧與瀋海之旅客聯運站

無製表。

〔附註〕東四路聯運，實行未久，尙

民十九年度東北交通委員會直轄九大鐵路營業概況表

(東北交通委員會供給)

路別	旅客人數	客運收入	貨物噸數	貨運收入	收入總計
北寧	6,600,000	15,000,000.00	8,621,143	10,921,110.00	25,921,110.00
四洮	9,200,000	21,500,000.00	10,000,000	15,350,000.00	36,850,000.00
洮昂	4,800,000	11,200,000.00	5,000,000	7,500,000.00	18,700,000.00
吉長	7,500,000	17,500,000.00	8,000,000	12,000,000.00	30,000,000.00
吉敦	3,500,000	8,000,000.00	4,000,000	6,000,000.00	14,000,000.00
呼海	2,500,000	6,000,000.00	3,000,000	4,500,000.00	10,500,000.00
齊克	1,500,000	3,500,000.00	2,000,000	3,000,000.00	6,500,000.00
濟海	1,200,000	2,800,000.00	1,500,000	2,250,000.00	5,050,000.00
總計	31,000,000	72,500,000.00	41,700,000	59,700,000.00	132,200,000.00

國有鐵路

北寧鐵路

【概說】北寧鐵路，為國有鐵路，舊稱京奉，自國民政府統一全國後，乃改名。西起北平，東達瀋陽，幹線全長八百四十二公里，為聯絡關內外之唯一交通孔道。其關於關外一段，長四百二十七公里。關外枝線凡五：

- 一、瀋營枝線
 - 二、大連枝線
 - 三、錦朝枝線
- 今并為普通枝線

東北年報 (民國二十年)

交通

- 四、葫蘆島枝線
- 五、北陵枝線

該路自造端以迄完成，歷三十寒暑，乃竟全功，其中波折甚多，於「沿革」一欄內詳述之。此路之築，中經中日戰爭，中俄戰爭，民國以來，亦迭更其變，此種重大事變，胥於該路發生莫大影響。然關於東北運事，以及歐亞交通，此路實占極重要之位置也。往年每遇關內外交綏，該路即隨時勢而分為京榆奉榆兩段，蓋南方對峙，皆就榆關上劃防敵也。迨民國政府統

一全國，該路仍歸中央管轄，路權遂亦統一。惟是本路係以東北為範圍，該路雖貫通關內外，一切會計統計，并不因地劃分，而編者則只能就其範圍內，將關於關內一段之記述從略，而於關外一段求詳，此題為聲明者也。

沿革

【一】用馬力時期 溯該路之創設，遠在前清光緒三年，是時粵人唐景崧任招商局總辦，因利輸運，於直隸省開平一帶，探得煤區，又為便於運煤，自胥各莊至重

三八五

合間，開一運線；惟自唐山煤井至胥各莊，長約七英里，地勢陡峻，不宜於河，非修路不為功。是時適李鴻章督直，奏請建股鐵路，業奉旨依議，并派礦務局工師英人金達督修。正籌備間，清廷從守舊者言，收回成命。後李復以修築輕便鐵路為請，因知朝廷禁駛機車，特奏明用騾馬拖駛，始得遵准。乃金達為將來易換電軌計，竟敷寬軌，有違輕便之義，兩方爭持久之，卒從金意。而於光緒五年修成。是為該路之發端。

〔2〕中國第一機車時期 金達以騾馬究不適用，乃以煤礦風機改製拖百噸用之機車，是為中國實用機車之第一次，時光緒七年五月十三日（西一八八一年六月九日）是也。官官以機車震動東陵噴煙為傷禾稼，上擯彈奏，奉旨嚴禁。經數月波折，始取消前命，而機車乃得復行。光緒八年自外洋訂購機車，乃成機車鐵路。

〔3〕開平鐵路公司時期 光緒十一年，金得見李鴻章，俾陳展路計劃，李乃奏請將唐胥路展至蘆台，奉旨依議。於是另組開平鐵路公司，以伍廷芳總理其事，收買唐胥段。翌年修至蘆台，加購機車煤車

，而成商辦專用鐵路。

〔4〕中國鐵路公司時期 光緒十三年總理海軍事務衙門奏請開通鐵路，以固軍防。奉旨依議，并責成李鴻章迅速進行。至是李氏築路政策乃得發展，乃改開平鐵路公司為中國鐵路公司，添招股本，擴大規模，仿照外洋公司章程及組織。惟是民智未開，招股困難幾費周章，互款始集。

〔5〕唐津鐵路時期 光緒十四年三月間，展修至塘沽，六七月間至天津，十一月間始售客票，每日來往列車二次。是為唐津鐵路，全長八十一英里。建築時設廠于胥各莊，製造客貨車，是年移唐山，今仍其址。

〔6〕津浦計畫失敗時期 唐津路既成，乃擬展長路綫，東至山海關，西至通州。光緒十四年臘月奏上，奉旨准修。正在籌勘津通一段，而都中守舊者流如蔣王等，群起反對。鼓動之者，又為管理運糧人員，因恐漕運將舍水就陸故也。清廷復降旨交朝臣覆史考核具奏，但議論至不一致，如臺灣巡撫劉銘傳主築，以為有利國防。而張之洞則提議先築蘆溝橋至漢口幹綫。李鴻章之鐵路政策至是又受一雷打擊

。惟其時天津北河鐵橋將成，反對派唆使船戶滋擾。李氏恐釀風潮，令拆去，公司不允，反對者由兵工廠借來工具，自行拆毀；而津通路遂致緩辦。

〔7〕東展至古冶時期 原議東展至山海關，西達通州，雙方并進。西路既停，東路幸仍進行，由開平而古冶，先後完成。林西煤礦，得以輸出。計由津至古冶，均為中國鐵路公司管轄，完全商辦。

〔8〕北洋官鐵路局開始時期 修至古冶，中國公司資本告罄，海軍衙門因有重兵駐屯山海關，乃奏請將路展至關上。奉旨依議，撥官款二百萬兩，著李鴻章管理進行，遂設北洋官鐵路局於山海關，是為官辦之伊始。

〔9〕關內線完成時期 官路以光緒十八年修至灤河，建長二千二百英尺鐵橋跨越之，在當日為中國第一大橋，亦為中國用壓汽法之第一次也。光緒二十年春，官路築至山海關，由是自津至關，稱為關內鐵路。

〔10〕關外線開始及中止時期 李鴻章為經營東三省及鞏固國防起見，早擬展修關外鐵路，其路線由山海關經錦州、新民