

张学良与东北铁路建设

王 贵 忠

张作霖为首的奉系军政集团用本国的资金和技术力量修建东北地区的国有、省有铁路，张学良执政期间和东北易帜以后继续自建自营东北铁路，使东北铁路的全部投资结构和管理结构发生了重大变化。

1921—1931年，东北地方当局和部分民众自办铁路1521.7公里。修成了锦朝、开丰、沈海、打通、鹤岗、呼海、吉海、昂齐、齐克、洮索10条铁路。其中昂齐、齐克、洮索3条铁路，以及沈海干支线延长线，呼海铁路北段和吉海铁路的全部路轨都是张学良执政期间和东北易帜以后修建的，营业里程总长度为604.3公里。东北地方当局和部分民众自办铁路的营业里程总长度占“九一八”事变前东北铁路营业

里程总长度的四分之一，当时东北铁路总长度占全中国铁路总长度的十分之四以上。张家父子用本国资金、技术修建的铁路总长度占全中国铁路总长度的十分之一以上，在旧中国各派系军政集团中是罕见的。而且，在全国铁路百分之八十五被外国资本控制的情况下，仅剩下百分之十五的本国资本修筑的铁路，其中绝大部分是东北自筹铁路，在中国铁路史上具有重要地位和作用。

一、改组东三省交通委员会

张学良与东北铁路建设的关系密切，同其父张作霖自办铁路相始终。1921年，张作霖修建京奉铁路虎壕支线。虎壕支线没有延长至通辽以前，实际上是张家父子自己投资的八道壕煤矿的运煤铁路。1924年3月，郭松龄将军创立奉天省开丰铁路公司修筑开原至西丰铁路。开丰铁路是东北唯一的独立经营的商办铁路，是在张学良带头投资和大力支持下，由当地资本家和士绅投资，以及奉天省军界和政界部分官

员投资修成的。1925年3月开工，1926年5月完工通车。开丰铁路的修成收回了日本用不平等条约占据的这条铁路预定线的借款权和修筑权，具有收回利权的重要意义。

1924年5月，张作霖设立东三省交通委员会统一管理东北的国有铁路和省有铁路。奉军旅长张学良代表军界参加交通委员会任委员，积极支持东北自办铁路。

1928年5月30日张作霖被迫向关外撤退，留下张学良和杨宇霆处理善后事务。6月4日，日本关东军在皇姑屯制造炸车事件。7月3日，张学良就任东三省保安总司令。他为了整顿财政和独立发展东北铁路建设，进行裁兵屯垦；缩减军费和兵工厂开支。同时，张学良委托原北京大元帅政府交通部代理总长、原东三省交通委员会委员、京奉铁路局长常荫槐改组和重新设立东三省交通委员会。

原东三省交通委员会是东北铁路和邮、航等交通部门的统一的最高领导机关。它代替北

京交通部在东北地区的一切交通管理权，监督管理国有铁路，中苏共管的中东铁路，东北官府和民众兴修的铁路。它没有专设机构，由东北的军政要员兼职，组织机构不健全，没有技术和营业管理的专门人才任职。常荫槐是东北自办铁路的重要人物，有管理铁路的经验。他效仿北京交通部的组织机构和各项规章，重新制定了交通委员会的组织条例和章程上报保安总司令。7月30日，张学良改组和重新设立了东三省交通委员会。任命郑谦为委员长，常荫槐、翟文选、诚允为副委员长。

交通委员会设立主任委员三人。分别担任总务、路政、邮传三处的处长。本会委员由铁路、电政、邮政、航运各总局的督办、经理、局长兼任。改组后的交通委员会仍然是管理东北交通的最高领导机关，直属于保安总司令张学良，最高领导权和决策权归保安总司令。这次改组实际上是重新设立的。

第一、实行军政和行政分离，交通管理权

更加具体化。交通委员会与三省政府是同等级别，三省省长是副委员长，对省属机关直接下达命令。与改组前的交通委员会不同，对不属于省管机关不能直接下达命令。军界官员和与交通无关的政界官员不再兼职，选拔有交通管理经验的人员和技术人员任职，把从前单纯的交通行政管理扩展到财务、工程和运输等具体管理。

第二，改组后的交通委员会管理机构完善，充实了一大批技术和营业业务的专门人才，加强了铁路营业和技术工程管理。在铁路管理方面，由路政处定期和临时召开路政会议专门制定运输政策，制定各种规章制度。

第三，确立东北铁路的领导体制。东北铁路投资结构和管理结构非常复杂。除了日本控制的南满铁路和安奉铁路，以及旅大区域内的金福（金州至城子坦）铁路之外，其余东北铁路全归交通委员会监督管理。交通委员会直接监督管理东北境内的国有铁路，直接参与监督

管理中苏共管的中东铁路，统一管理中外合办铁路、省办铁路和商办铁路。这三种铁路由交通委员会与省政府双重管理，中外合办和商办铁路主要归省政府直接监督管理。但是，省办铁路是东北干线，是东北当局自办铁路的骨干力量，还归属交通委员会直接监督管理。实际上是省长的具体管理和交通委员会统一管理的结合。这是东北铁路管理中的一个特点。

第四，确立自建自营、独立发展东北铁路的方针。东北当局用本国资金和技术修筑了国有官办、省有官办和官商合办等铁路共计1521.7公里。张作霖于1922年还借款修建洮昂路和吉敦路，中日合办天图路和中俄合办穆棱铁路。这四条有外资关系的铁路共长600.5公里。张作霖于1926年以后不再增加有外资关系的铁路。张学良和常荫槐改组交通委员会以后，明确规定自建自营和独立发展东北铁路的方针。

1928年10月，交通委员会第一次全体委员

会议决定：东北官办的省有铁路由省 政府 投资，官商合办的省有铁路由省政府和民众投资，国有铁路由交通委员会与京奉（后改北宁）铁路投资，不用外资。

自建自营铁路，目的是防止外国资本用借款权控制工程承包权，出售材料优先权和借款期内管理权。东北自建铁路具有抵制日本侵略和保护利权的双重作用。

二、修建昂齐、齐克、洮索铁路

昂齐干线和齐克干线是张作霖、常荫槐和吴俊升创办的，张学良和常荫槐主持投资、开工而修成。他们不仅完成了东北当局于1922年制定的自建纵贯东三省的西干线计划，而且把西干线从齐齐哈尔向北延伸。与此同时，张作霖和张作相创办的吉海铁路183.9公里完工通车，1922年的东干线计划完成。从此，东三省形成了纵贯的三条铁路大动脉，在日本独资经营的南满铁路两侧修成了东干线和西干线，从沈阳以北形成包围日本南满铁路的中国自建铁

路网。

张学良创办了昂齐铁路昂榆线，齐克铁路宁讷支线和洮索铁路干线。昂榆支线是连接中东铁路的建筑材料运输线，宁讷支线和洮索干线是国防军运线和经济开发线。1928年7月至1931年9月，东北当局自办铁路共有604.3公里在此期间修成。昂齐铁路干线自昂昂溪至齐齐哈尔营业里程30.4公里。其支线自中东铁路昂昂溪站至榆树屯6.4公里，为了便于运输铁路建筑材料和煤而修筑的，1929年7月完工。齐克铁路干线自齐齐哈尔至泰安（今依安）128.9公里，宁讷支线自宁年（今富裕）至拉哈48公里。齐克铁路局管辖这四条干支线共长213.7公里。昂齐和齐克铁路原是清末帝国主义在东北激烈争夺的锦瑗铁路预定线的一部分，原属于沙俄的势力范围。日本和沙俄强烈反对英美两国在东北投资铁路，锦瑗铁路计划没有实现。1922年下半年，张作霖、杨宇霆和吴俊升计划自办西干线，修筑自打虎山经通辽至齐齐哈尔

的铁路，连接奉天省和黑龙江省。1924年，日本政府和满铁利用东北当局缺乏筑路资金的机会，又利用它已经从北洋政府手中攫取了奉海、吉海铁路预定线借款权，与张作霖反复交涉取得了洮昂铁路借款权。张作霖为了修建东干线和西干线，用洮昂铁路借款为对换条件收回了自办奉海铁路权利。1926年洮昂铁路通车，日本策划向黑龙江省延长铁路，用借款铁路为侵略工具，把经济和军事侵略势力伸入黑龙江地区。同时，日本政府多次无理抗议我们自建打通铁路和吉海铁路，目的是阻挠张作霖的东干线和西干线建设。张作霖自办铁路与日本扩大侵略特权的矛盾冲突日益激化。1927年8月，代理交通总长常荫槐反对借用日本资金修路。他与黑龙江督军吴俊升协商用本国的资金修筑昂齐和齐克铁路。这项建议得到张作霖和杨宇霆的支持。

常荫槐和吴俊升商定昂齐铁路由京奉铁路局、奉天省和黑龙江省政府联合投资，三方各

出40万元，共投资120万元。齐克铁路由京奉铁路局与黑龙江省联合投资，双方共投资620万元。吴俊升把黑龙江省的310万元资金定为官商合资，他自己投资商股现大洋105万元。1928年6月，齐克铁路准备开工之际，张作霖和吴俊升在皇姑屯被日本帝国主义者炸死。张学良和常荫槐继续投资修筑这两条铁路，建成了西干线并向北延长。6月10日昂齐铁路开工，12月上旬完工。张学良就任东三省保安总司令第二天，即7月4日齐克铁路开工。8月1日常荫槐就任黑龙江省长，还兼任京奉铁路局长，齐克铁路的资金来源是不成问题的。1929年1月10日，常荫槐被杀，齐克铁路划归黑龙江省有铁路。省主席万福麟之子万国宾任齐克铁路局长（前任是常荫槐的外甥许文国），黑龙江省财政困难，齐克铁路缺少资金。可是，万氏父子把黑龙江省官商民资金集中投在呼海铁路，其中还有他父子的现大洋10万元，齐克铁路以缺少资金，造成施工期拖长，没有按原计划修至

克山。1929年6月，黑龙江省政府决定停修泰安至拜泉支线，齐克干线只修至原属依安县的泰安镇。1930年1月，齐齐哈尔至泰安完工。省政府把泰安改归克山县行政区内，用这种方法保留了齐克铁路的名称。

宁讷支线自齐克干线的宁年（今富裕）至讷河（只修到拉哈）。它是齐嫩、齐黑铁路预定线的一段，有经济开发和加强国防的重要作用。1929年下半年，张学良地方政府与苏联政府在共管中东路问题上发生纠纷，最后出现了苏军侵入东北领土的所谓“中东路事件”。1929年末至1930年初，张学良和东北交通委员会为了国防需要，计划修筑宁年至嫩江的铁路，第一段宁年至讷河，定名为宁讷支线。宁讷支线由黑龙江省政府投资，省主席万福麟只是把齐克铁路干线材料用在这条线上。宁讷支线于6月开工，10月修至拉哈停工，也没有按计划完成。

齐克铁路干支线共投资863万元。其中有京

奉铁路投资的280万元，还有大批车辆不计算在内。黑龙江省政府投资583万元，其中有吴俊升家投资105万元，还有其他商股一律改为省政府官款的临时借款。1928年和1930年两次购买新机车24辆，客货车全是京奉（北宁）铁路供给的。昂齐和齐克铁路是用本国技术力量修成的。从洮昂铁路局抽调本国技术人员设计和施工。总工程师兼工务科长张魁恩负责设计，不久调洮索铁路局任局长兼总工程师。工务总段长王仅负责齐克干线施工。工程质量比日本满铁承包的洮昂等借款铁路好得多，而且节省资金。

齐克铁路伸向黑龙江省谷仓，沿线连接龙江、依安、克山、讷河四县，以大豆为主的粮食多，货运营业有坚实的基础。每年运出大豆40余万吨，运到工业品杂货20余万吨。其中泰安镇每年运出大豆20余万吨、宁年站运出10万吨以上。客运以运送关内移民为主，实行大幅度减价运送，促进了边疆的开发，每年客运达

20万人次左右。齐克铁路在开发地方经济方面起了重要作用。铁路营业收入可观，仅通车一年，1931年营业收入282.5万元，利润达145.5万元。在东北当局自建铁路中收入和利润仅次于沈海和呼海铁路，标志着自建自营铁路的成功。

洮索铁路是张学良创办的国有铁路，由保安总司令部直属的兴安屯垦区公署和东北交通委员会联合投资修筑的。洮索铁路自洮安（今白城子）起点，计划修至索伦180公里，另有支线计划自缺窟至二龙索口煤矿80公里。“九一八”事变前修至怀远镇营业里程82.9公里。洮索铁路沿线经过辽宁省的洮安突泉，黑龙江省的索伦县。它是兴安屯垦区的经济开发铁路，又是东北“国防要道，为自洮安至满洲里干线”的东段。

1925年日本的“满蒙铁路网”计划中最早出现过洮索铁路计划。这项侵略计划完全是为了关东军侵占中国领土而制定的。“军部主张

把吉会、索伦放在首位”，“在军事上极关重要”。

满铁派人调查和制定筑路方案。日本驻奉天总领事通过军事顾问町野武马向张作霖提出借款筑路，并鼓动洮辽镇守使张海鹏向张作霖建议。张作霖认为“索伦铁路在开垦上有利”，他不借日本资金，指令京奉铁路局负责测量和制定筑路计划以便本国投资。1926年常荫槐派出勘测队调查沿线物产。沿线物产不多，铁路营业亏损。常荫槐认为本国投资收不到经济效益，借用日本资金更加丧失利权，因而否定了这项计划。

1927年10月，满铁总裁山本条太郎与北京政府大元帅张作霖交涉“满蒙新五路”借款。日本所谓的满蒙新五路要求：即包括敦化至图们江、长春至大赉、吉林至五常、延吉至海林、洮南至索伦五条铁路。这五条铁路预定线，横向一条伸向日本殖民地朝鲜，便于军事侵略；纵向四条由东北地区中部向北延伸。日

本企图全面控制奉系军政而灭亡东北。这次交涉一直持续至1928年5月，交涉过程非常复杂。但是，张作霖始终没有完全答应日本的侵略要求，直到张作霖被炸死还没签订借款的正式合同。吉林督军张作相坚决反对日本侵略要求，拒绝与日本交涉。满蒙新五路有四条在吉林，张作相领导吉林各界爱国人士作了有力抵制。代理交通总长常荫槐坚决反对借款筑路，宁肯被罢官也不参与交涉和签订合同。安国军总参谋长杨宇霆在北京主持外交，他抓住山本条太郎不是日本正式代表而签定协定不正式生效这个问题大作文章。杨宇霆不让日本更换代表，中国也不派正式代表而把交涉拖延下来。他向日本声明新五路交涉“非大元帅所能专断”，还向英美等国记者透露交涉内情，用世界舆论牵制日本，使日本方面处于被动地位。日本满铁始终采用秘密方式进行交涉，用江藤丰二和町野武马与张作霖长期纠缠。奉系领导却用张作相、常荫槐和杨宇霆等人反对借款而抵制了

日本侵略要求。日本政府认为这次秘密交涉日本方面没有取得“延吉至海林、吉林至五常、洮南至索伦（以上三线尚无正式承包合同）铁路借款权。日本满铁派出的穗积哲三和江藤丰二认为：敦化至图们、长春至大赉两路也没有正式的借款承包合同，没有中国交通总长或代理总长的签字。关于吉林至五常铁路，张作霖借口说等回东北罢免张作相以后再交涉；张作霖于1928年5月13日在日本单方面制定的延海和洮索两个合同上写个“阅、准行”三个字，但是日本方面认为“关于大元帅签字的延海、洮索合同需要交通部印鉴及完备手段问题”。说明这次交涉没有结束，日本并没有获得满蒙新五路借款权。

奉军东归后，张学良完全拒绝了日本侵略要求。为了粉碎日本攫取洮索铁路的阴谋，张学良计划用本国资金和技术力量修建洮索铁路。“东三省当局力谋裁兵，于是有在索伦一带屯兵垦田之举，一为巩固国防，一为开发地

利”。1928年10月19日，张学良任命原炮兵司令邹作华为兴安屯垦区督办，把邹作华统带的炮兵变为屯垦军三个团。11月1日在洮安设立督办公署。东北当局划洮安至索伦及附近蒙地为屯垦区，开发森林矿产及开垦荒地。张学良为了巩固国防和开发地方经济决定修筑洮索铁路，由兴安区督办公署设立建设处筹建铁路，任命原齐克铁路总工程师张魁恩为建设处处长。11月19日，建设处派人勘查线路和调查沿线物产。兴安屯垦区可开垦土地57万垧，每年产粮可达32万吨，还盛产白桦和落叶松，二龙索口煤矿年产可达20万吨。

1929年8月13日，东北政务委员会正式批准洮索铁路计划，在东北交通委员会备案。9月交通委员会设立洮索铁路工程局任命张魁恩为局长兼总工程师。交通委员会暂定洮索铁路资金为现大洋500万元，先由北宁铁路局分期拨款330万元，后由兴安屯垦区自筹资金170万元。日本方面不仅没有抗议自建洮索铁路而且