

授考郵局須知

北寧鐵路之 黃金時代

王 余 杞 著

北平 星雲堂書店 出版

1932

一九三二年十月十日初版

I — 1000

版權所有

實價五角五分

自序

「九一八」以前，近三四年來實爲北寧路之黃金時代，萬端並舉，百廢俱興，營業贏餘，年直達五千萬元以上。

自東西四路聯運完成，南滿運輸，遂一落千丈；自葫蘆島海港開工，大連將變荒地，直爲指顧間事，開釁糾紛發生，本光明之態度，爲正義而競爭，國人不善忘，應猶能記憶當時輿論所責望於北寧者，北寧皆能無負國人所望矣。

休謂時移勢易，今非昔比！倘翻讀本書而迴念及三四年來之中興盛事，因以自勵，進而謀失地之收復；或於失地收復之後，本所論列，協力求其貫徹。是本書之刊行，亦誠今日之急務歟！

願所望於國人者，亦如前此北寧之無負國人所望，則幸甚。一九三二年，「九一八」週年紀念日，作者。

目 錄

自序·····	
北寧路與中東南滿·····	I
葫蘆島開港與中國航業·····	61
開灤問題·····	101

第一 緒論

交通本人類社會關係之媒介，交通事業之發達，每隨人類與人類關係之發達而增長，人類關係之進展，由於生產力之增加；生產力增加，交通事業亦必隨而進步。古代民智未開，生產薄弱，人貨交還既少，載重致遠之工具，亦不甚關重要。及乎生產增加，人類往來之地域日廣，或遵陸行，或循水道，舟楫車馬，遂

爲人類所必需，而修路築河之事業，亦於此時興起矣。近代產業革命以後，蒸汽機械工業發生，生產力量猛力增進，人貨運輸萬倍繁於昔日，交通事業亦隨時進展而不已，汽車，火車，輪船，飛機，電車，種種利器，乃應運而生焉。

生產增進，輒造成過剩之商品與資本，此種國家，恒借武力，以求其過剩之貨品輸入於生產力落後之國，今日之所謂帝國主義者，蓋即指此，而一切新式交通利器，靡不爲其侵掠之工具焉。大海汪洋，輪船可以并行，然究以距離較遠，競爭之事，尚可輕減，至於陸地，互相鄰比，軌路貫連，朝發夕至，於是競爭之烈，乃與日俱增。帝國主義者，以侵掠爲能事，其於積弱之國，每欲施其鐵路獨佔之大欲，以遂其經濟侵略之野心。俄築中東，日營南滿

，尤其顯然者也。

第二 三大鐵路

東三省地廣人稀，北接俄境，南鄰朝鮮，日俄兩國競以鐵路之擴充，爲其勢力之進展，以故關外鐵路之多，誠非內地所可企及，若合北寧而計之，其長蓋在三千九百八十二英里以上，約合中國一萬一千九百餘里。試觀下表，便可證明——

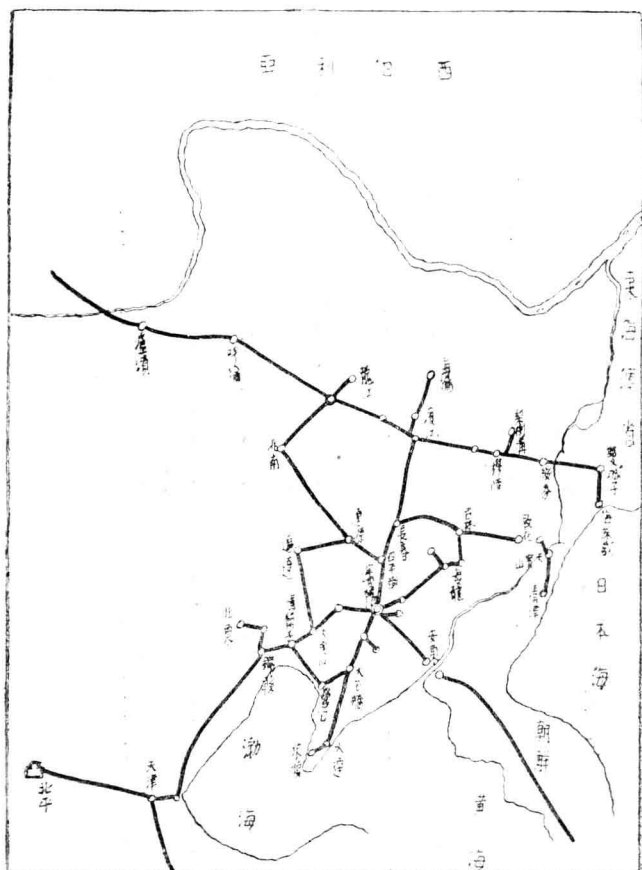
滿蒙鐵路表

鐵 路 名	地 點	路 局 所 在	性 質	鐵 軌 寬 度	起 訖	站 數	幹 線 枝 綫 合 計
南滿鐵路	大連	大連	日本經營	四英尺八英寸五	長春一大連 蘇家屯—安東	六	六九八，四
中東鐵路	哈爾濱	哈爾濱	中俄合辦	五英尺	滿洲里—綏芬河 哈爾濱—寬城子	一	一〇七七，九

北寧鐵路	天津	國有	四英尺八英寸五	北平—瀋陽—大虎山—通遼	八二九，〇
四洮鐵路	四平街	國有	四英尺八英寸五	四平街—洮南—鄭家屯—通遼	二五九，五
吉長鐵路	長春	國有	四英尺八英寸五	長春—吉林	七七，九
洮昂鐵路	洮南	國有	四英尺八英寸五	洮南—昂昂溪	一四二，九
金福鐵路	大連	中日合辦	四英尺八英寸五	金州—城子驢	六三，四
瀋海鐵路	瀋陽	官商合辦	四英尺八英寸五	瀋陽—海龍	一九九，九
吉海鐵路	瀋陽	官商合辦	四英尺八英寸五	吉林—海龍	一二七，五
呼海鐵路	松浦	官商合辦	四英尺八英寸五	松浦—海倫	六九，六

齊克鐵路	齊齊哈爾國有	四英尺八英寸五	齊齊哈爾—克山鎮	一三〇，二
通裕鐵路	商辦	四英尺八英寸五	女兒溝—大窪溝	一八
穆稜鐵路	中俄合辦	五英尺	下城子—梨樹鎮	三七
鶴立崗鐵路	個人經營	五英尺	蓮花泡—鶴立崗炭礦	三五
溪城鐵路	中日合辦	二英尺六英寸	太子台—牛心台	一四，七
開西鐵路	商辦	一公尺	開原—西豐	三九，七
天圖鐵路	中日合辦	二英尺六英寸	地坊—頭道溝	六九
齊昂鐵路	齊齊哈爾商辦	一公尺	昂昂溪—齊齊哈爾	一八
合計				三九〇八，二

北寧鐵路之黃金時代



滿蒙路綫既多，情形亦雜，就其性質而言，約可分爲三大系：（一）中國鐵道，以北寧路爲幹綫，瀋海，吉海及大通三鐵路，爲入吉黑主要支綫；（二）日本鐵道以南滿爲幹綫，吉長與吉敦，四洮與洮昂，及安奉等，爲入吉黑及與朝鮮聯絡之主要支綫；（三）俄國鐵道，以中東鐵路爲幹綫，與俄烏蘇里相聯，直達海參崴港，該路除哈長綫外，無主要支綫。

以上爲滿蒙狀況，茲就三系之幹綫——北寧南滿中東——分別述之。

一，北寧鐵路

北寧鐵路起自北平，經天津出榆關而達瀋陽，所經地爲河北，熱河，遼寧三省。本路之建築，始於前清光緒三年，有粵人唐景星者，創辦開平煤礦，因運煤艱難，呈請修築唐山至胥各莊之二十里鐵路，以馬力代汽機，七月興

工，十一月落成。十二年七月，開平鑛務局，復請展修至閻莊，計六十五里，九月動工，十二月落成，名閻胥路，改用汽機車，軌道改寬。時李鴻章督直，謀設大沽至天津鐵路，議定官商合辦，組設鐵路公司，又從大沽接至閻莊唐山，延至林西，十三年正月興工，同年十月落成。十七年議將該路，接修至山海關，十八年二月，修至雷莊，二十年十月通昌黎，二十二年至山海關。同時津蘆亦動工，是年改歸官辦，以胡燏棻任督辦。二十四年三月，津蘆路告成，山海關至中後所亦行開車禮。是時胡燏棻議修中後所至新民屯，及營口支線，並籌還津榆蘆各欠款，以所需經費之半，借助於洋款，並請飭各省協濟。四月覆准，由山西，陝西，河南，安徽，每年協濟五萬兩，作為續修鐵路應還洋款之用。既得請，乃向英商中英公司

，借英金二百三十萬磅，訂定合同二十款，以鐵路所有產業及脚價進款。作為擔保。自是以後，稱為關內外鐵路。二十六年七月，修至營口，六月由溝幫子至大虎山，七月修至新民屯。時值拳匪亂起，八國聯軍陷京津，關內鐵路由英佔領，關外鐵路亦沒於俄，二十八年八月二十八日，英軍撤退，交還關內各路，是月二十二日，復與俄國締結交還關外條款，九月二十六日，全路歸還。二十九年，接修西沽岔道，三十一年二月，全工告竣。先是日俄構兵時，日人於新民瀋陽間敷設輕便鐵路，三十三年三月，中國以日金三十二萬元，向日本贖回，改設寬軌，自是關內外鐵路，西起北京，東達奉天，遂改名京奉鐵路。奉天車站，原在奉天城西之皇姑屯，距城五里，諸多不便，清郵傳部議架鐵橋，路過南滿路，達於城根，與日交

沙遷延經歲，至宣統元年秋，中日締結滿洲五案協約，此議始定，乃接修路線，通過南滿路，至小西邊門止焉。此路遂完全告成。前歲北伐告成，本路一度改名平奉鐵路，其後鐵道部成立，改隸鐵部，乃更今名。本路支綫，除溝營支線之外，復有錦朝與大通二支線。錦朝支線，由錦縣起，經義縣至熱河之朝陽北票止，長凡二百餘里，大通支線，由大虎山站起，經彰武以展通遼，長一百五十六哩。

本路建設之始，雖借外欸，然主權毫未喪失，純屬自主之鐵路，且每年對債務之償還，毫無拖欠，對英債務償還多半，所餘無幾，對日債務已於一九二八年上季償清，條約撤廢，且以其盈餘建築一百五十六哩之大通路，此可證其成績之良好矣。言其現狀，則全路共有機車一百八十六輛，客車三百三十三輛，貨車四

千一百零六輛。營業盈餘每年幾達四千萬元。自瀋海大通等路完成，運輸發展，大有一日千里之勢。言其形勢，挾兩大都會，一大商埠，且有營口爲其尾閭，西端與津浦平漢平綏諸路相接，東端則與南滿，安奉，瀋海相連；北通中東，可達西歐，東出安奉，可通朝鮮，西北出平綏，可達蒙疆，西南出津浦，平漢，可達長江流域，其爲重要，可想而知，移民關外，發展東北，連接中原，促成統一，本路與有力焉。

二，南滿鐵路

南滿鐵路北起長春，南止大連。先當俄人取得中東鐵路建築權後，急欲向東三省南部發展，曾於光緒二十三年以德人佔據膠州灣爲口實，強迫中國租界旅順大連二港，且要求建築自哈爾濱至旅順之鐵路權，以二十五年爲期，期滿由中國收回，我國不得已承諾之，俄人遂極積

修築該段鐵路，於光緒二十九年完成。惟不久日俄戰起，俄人以戰敗結果，與日結波資瑪斯條約，遂將長春至大連之一段鐵路，割讓日本。其條約中第六條有云，「俄羅斯帝國政府，應以長春至大連之一段鐵路，及其他一切支線，及在該地方所屬之一切權利財產，及在該地附屬於鐵路之產業，不受一切補償，而以大清國政府之承諾，移轉割讓於日本帝國政府」。此約定後，日人與中國締結滿洲善後協約，凡波資瑪斯條約之第六條事項，中國於強威之下，均承認之，於是長春以南之鐵路，統歸日人掌握，遂改名曰南滿鐵路。增築支線，大事經營，於民國四年，強迫以二十一條延長租期至九十九年，直將該路目為己有，復於沿路築支線凡五：

(一)旅順支線 自該路周水子站達旅順，