

東北鐵路問題

東北研究叢書

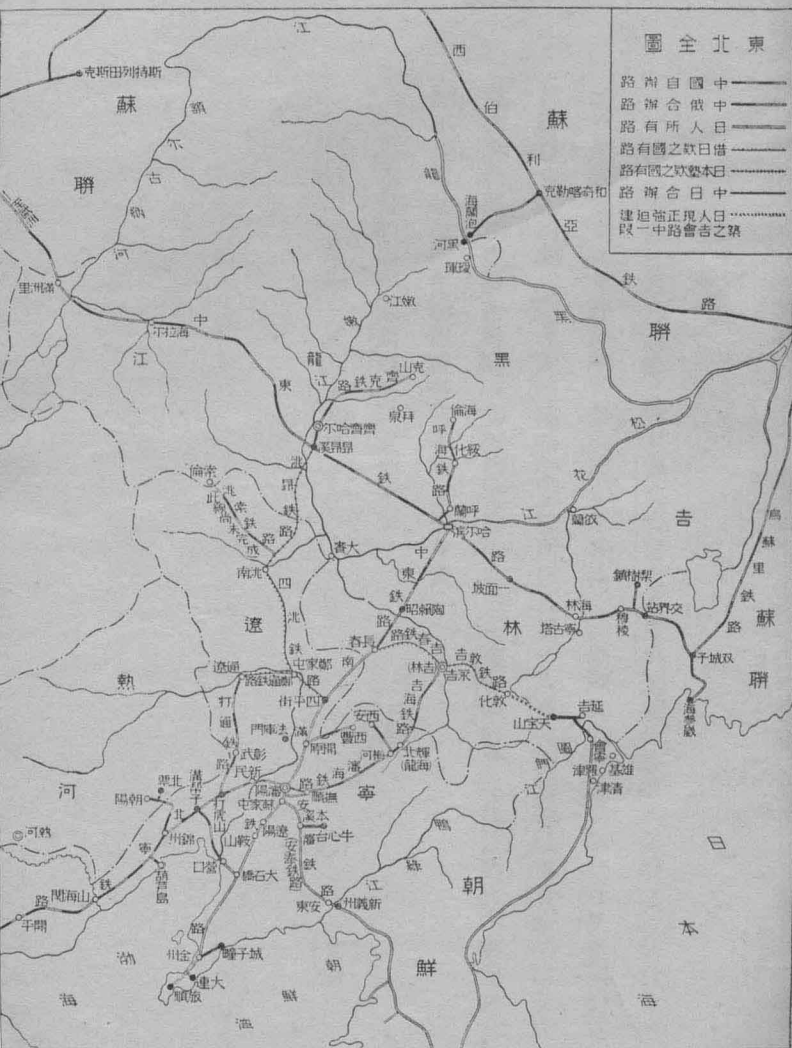
袁文彰編

東北鐵路問題

中華書局印行

東北全圖

- 路自國中——
- 路辦合俄中——
- 路有所人日——
- 路有國之款日借——
- 路有國之款日墊——
- 路辦合日中——
- 連迫施正現人日——
- 段一中路會吉之築——



編完以後

編者編完此書，乃值暴日攻下齊齊哈爾，我遼吉黑三省胥被敵人蹂躪之時。暴日此次的悍然入寇東北，其經濟的背景，即因年來我東北鐵路網計劃的成功與葫蘆島築港的進行，以致日人的南滿路與大連港略受影響。所以日兵一入東北，就有趕築吉會路的消息，因為吉會路成功以後，吾國的一切計劃，都將失其效用。吉會路既然這樣重要，故本書對於此點，不厭求詳，反復申說，想讀者當不以重複見責。

再，本書的出版，承周憲文兄之助不少。

民國二十年十一月二十九日

文彰

東北鐵路問題目錄

第一章 緒言.....一

第二章 東北鐵路一瞥.....六

第一節 我國自辦鐵路.....六

第一項 緒言.....六

第二項 北寧路及其附屬支線.....一〇

一、 北寧鐵路.....一〇

二、 營通支線（打通路與溝營路）.....一三

三、 錦朝支線.....一五

第三項 瀋海鐵路.....一六

第四項 吉海鐵路.....一八

第五項 呼海鐵路……………一九

第六項 齊克鐵路……………二二

第七項 洮索鐵路……………二三

第八項 通裕鐵路……………二四

第九項 鶴岡鐵路……………二五

第十項 開豐鐵路……………二五

第十一項 雙城鐵路……………二六

第二節 日本關係鐵路……………二七

第一項 緒言……………二七

第二項 南滿鐵路及其附屬支線……………二九

一、南滿鐵路……………二九

二、安奉鐵路……………三六

三、	營口支線	三八
四、	其他各支線	三九
第三項	借款關係鐵路	四一
一、	吉長鐵路	四一
二、	四洮鐵路	四四
第四項	承築墊款鐵路	四六
一、	吉敦鐵路	四六
二、	洮昂鐵路	四八
第五項	中日合辦鐵路	五〇
一、	金福鐵路	五〇
二、	溪城輕便鐵路	五一
三、	天圖輕便鐵路	五二

第六項	吉會鐵路問題·····	五三
-----	-------------	----

第三節	俄國關係鐵路·····	五六
-----	-------------	----

第一項	緒言·····	五六
-----	---------	----

第二項	中東鐵路及其附屬支線·····	五八
-----	-----------------	----

一、	中東鐵路·····	五八
----	-----------	----

二、	穆稜鐵路·····	六二
----	-----------	----

第三章	東北各鐵路的競爭關係·····	六三
-----	-----------------	----

第四章	列強東北鐵路政策·····	六八
-----	---------------	----

第一節	日本·····	六八
-----	---------	----

第二節	俄國·····	七五
-----	---------	----

第三節	美國·····	七八
-----	---------	----

第五章	我國東北鐵路政策·····	八四
-----	---------------	----

第一節	緒言·····	八四
第二節	東北交通委員會·····	八五
第三節	東北鐵路網計劃·····	八七
第四節	葫蘆島築港·····	九二
第六章	結論·····	九六
附錄一	東北鐵路一覽表	
附錄二	葫蘆島築港合同	

東北鐵路問題

袁文彰編

第一章 緒論

現代資本主義社會，一國的出產品必須不斷的向外輸出；同時，其所需要的原料品，亦須源源的由外輸入。實際上，最能達到上述目的，就是以實現交換作用爲特徵的市場。所以，市場的範圍愈廣，則需供愈流通，資本主義亦愈發展。然而擴張市場的原動力，就得賴交通的發達以及運輸的方便。今日能够勝任此種任務的機關，當推鐵路、航業以及正在開始利用於運輸方面的航空；惟因航空尚在萌芽時代，對於運輸還未能盡很大的任務；就是航業，也因限於海洋與河川，大受天然地理的支配，決不能自由擴張；即使使用人工來開鑿運河，但總因工程浩大，不易實現。然而，鐵路則不然，其分佈的路線與密度，均可任人增加、擴張。今試觀世界各國鐵路的分佈狀態，密如蛛網，即可證明此言之不謬。因此，鐵路愈延長，則生產事業所需的市場，亦愈擴大。而且此種關係，不僅限於國內，有時一國爲確保其本國的商場

起見，且進而謀握他國的交通權；航業固是其中之一，而鐵路實爲攘奪的中心點。其所以成爲攘奪的中心點者，實因鐵路可以自由修造，不受地理環境的支配；即可深入深山曠野，爲其他交通機關所不能到達的地方。至於各國的攘奪鐵路，雖然因爲鐵路也是投資企業的一種，而其最大的目的，仍在利用其爲運輸機關，以謀本國產業的發展。此種事實，可以我國爲例。如法人之於滇越鐵路，當別國人利用此項交通機關以運輸貨物時，乃加一成的課稅，以示限制。又如日人之於南滿鐵路，對於日本貨物的運輸，與以特別廉價的待遇。兩者的形式和方法雖屬不同，而其目的之欲藉以驅逐他國的貨物，使一市場完全由其一國獨占，則毫無相異。換言之，卽在某一市場內，藉此可以穩固的暢銷其本國貨物；同時，可使大批原料易於入手。

以上所述，是鐵路和經濟方面的關係；而鐵路的作用，決不祇是如此。此外，既可爲培養政治力量的利器；又可作爲軍事策略上的重要工具。謀國者，或爲自衛着想，或爲侵略他人，均須從發展鐵路着手。故凡鐵路所經過的地方，就容易成爲軍事政治的重要區域。初則以

獲得市場爲由，繼則漸使其成爲殖民地化；而近代帝國主義者之以鐵路滅人國者，大概用此方法。至於帝國主義者間因競爭建築鐵路而發生鬭爭的事實，更是數不勝數；在歐戰前，德國有三B政策，欲自柏林築一鐵路經過比撒丁（Byzantium）以達印度的報達（Bagdad）；英國則有三C政策，欲自好望角市建築鐵路經過開羅（Cairo）以迄印度的加爾各答（Calcutta）。結果，互相競爭，而終出於一戰，這還是不甚舊的史實，想讀者尙在記憶之中。又如在我國，各帝國主義者的鐵路建築競爭，亦非常露骨，常因一國的商人，對於鐵路權利的競爭有所失敗，而該國當局即起而爲之後援。甚至我國與該國商人的交涉，儼然成爲與該國的交涉。我國人與他國人所訂立的私人契約，亦儼然成爲兩國間的契約。以前我國許京漢路權給比國，英國即集中艦隊對我示威，以爲獲得路權的脅迫。所以各帝國主義者對於爭奪我國的鐵路權利，確是不遺餘力，未曾放鬆一步。因此，我國的已成及未成諸鐵路中，大半有外人投資，且受外人監督。而他們的目的，當然不祇在投資的利息，乃爲政治勢力的侵入以及軍事控制的便利。至於我國東北鐵路的建設，以李鴻章開其端；李氏爲經營東

省及鞏固國防起見，於前清光緒二十年間，與築關外鐵路。此即爲今日北寧路的關外一段。光緒二十二年，帝俄與我訂約，合辦今日的中東鐵路；而該路的長春至旅順大連灣一段，於日俄戰後，由俄國讓給日本，稱爲南滿鐵路。北寧鐵路本借英款，中東路有俄股，南滿路則爲日本所獨有。當時，東北的鐵路，殆全非我國所有；交通之權，完全操諸外人之手。

東北境內完全由我國自築的鐵路，發端於清光緒三十二年黑龍江省將軍程德全建築新璦鐵路之議。東三省總督徐世昌等相繼規劃，其間路線，幾經變更，而結果分爲三大幹線，即錦璦線、新齊線及奉延線是。其中以一向東北，二向西北，皆與北寧鐵路銜接，取橫斷南滿路遙制中東路而成一犄角之勢。奉延一線，徒有計劃，未見實行，新法（新齊線中之一段）一段，擬借英款，又因日本指爲南滿路的並行線，極力阻止，故亦不得進行。當時東省當局擬以蘆葫島爲聯絡各路的海口，計劃築港；乃因日俄交阻及其他原因，而又中止。此乃清季籌議築路的大略。

自日俄戰爭之後，日俄兩國在我東北，即各自劃定勢力範圍，積極經營。此後，日本逼迫

我國訂立許多關於鐵路的條約，以圖達其侵略東北的目的，我國當局雖亦常與以拒絕，使其不能順利進行；然而日本之欲以鐵路政策，獨占我東北權利，其心固無日不在躍躍欲試，而惟待機會的到來而已。

民國十三年（一九二四年）以後，我東北當局因鑒於借款築路之有損國權，特採用王永江氏所擬的東北鐵路大計劃；集合四省財力，建築瀋海路，並以北寧路的盈餘，築打通支線，同時黑省亦築呼海路於北，吉林則築吉海路於東，均不假外資，力保主權。而跨越遼黑之洮昂，遼境內之洮索，吉境內之吉同，黑境內之齊克齊拜各路亦均乘時並起，至今則洮昂、瀋海、吉海、呼海、齊克各路均已告成，而洮索鐵路亦將完工，將來東西平行，南北相接，而更修營口港及開闢葫蘆島，則日人據爲己有而到期不還的南滿鐵路，其營業必大受影響。

現在東北鐵路之正在研究中者，有百餘線之多，延長一萬七千餘公里，而其中有實現之可能性者，計六十餘線，將來次第興築，一旦成功，則對於東北經濟及國防上的重要，可以不言而喻。

第二章 東北鐵路一瞥

第一節 我國自辦鐵路

第一項 緒言

關於我國在東北自建鐵路的開端，已在前章中略有說述，即李鴻章於光緒十六年，已設有華北鐵路局，下自辦鐵路之決心，興築現在北寧路的關外段。該路計劃，是將開平路自山海關延長至錦州，經新民屯渡遼河以達瀋陽。然後再向東北沿寧古塔而抵圖門江邊的琿春。但當時吾國的財政，已非常困難；而又經中日戰爭與義和團事件的兩次損失，故即具有重大使命的關外路，亦無力完工（祇成四百五十公里）；這是東北建築國有鐵路的最困難時代。日俄戰後，日本乘戰勝的餘威，即積極對我東北實施侵略。當時東三省總督徐世昌，對於日俄戰後的善後事宜，頗有計劃，規定移民政策，且爲便利移民起見，擬築自瀋陽經法庫鄭家屯洮南以至齊齊哈爾的鐵路。並對關外路，亦擬延長。但因苦無資金，故和英國波林公司訂新法鐵路借款契約。而日本則以新法鐵路爲南滿路的平行線，與所訂條約抵觸，

極力反對，終於因此未能成功。

近來因爲東北移民日有增加，富源亦已開發不少，人民的經濟既漸發展，而政府的財政亦稍寬餘。在另一方面，我國自五四運動之後，民氣激昂，對於國家觀念，已有很深的印象。凡此種種，對於東北的一般人民及當局者，都與以很大的刺激，而使其感覺得有自辦鐵路的必要。因此，就有東北交通委員會的成立。該會的重要政策，即擬以完全國有的鐵路，聯絡遼寧吉林及黑龍江三省的省會，最初於民國十四年（一九二五年）成立官商合辦，資本二千萬元的奉海鐵路公司。同年七月即動工建築奉海鐵路。中因資金不足及奉票跌價等關係，備受困難；終以『堅持到底』之精神，於民國十六年（一九二七年）九月告成。瀋陽海龍間二百三十五公里的幹線，繼續又成海龍朝陽鎮間十七公里及梅河口西安間的支線六十七公里八十七公尺線。而遼吉兩省當局，因受瀋海路的刺激，於是急謀修築自海龍直達永吉的吉海鐵路。並經吉林省議會議決實行自辦，決不借用外資以及僱傭外人。於是，終於十分困難之中，於民國十八年（一九二九年）完成一百八十三公里的幹線。但上述

兩線早在日人計劃之內，而認爲南滿鐵路的培養線，故我國對於運輸方面，如無相當計劃，則此兩路的築成，不啻替南滿鐵路發展營業，反予日人以利益。日人早已注意及此，故極謀締結南滿、瀋海的聯運協定，後經北京政府的反對，而未實現；同時，北京政府並命由洮昂路撥給車輛供瀋海路使用。（瀋海路的車輛本由南滿路供給。）而滿鐵方面對此，曾向北京政府提出抗議，謂北京政府的反對南滿、瀋海兩路的聯運協定，而將瀋海路與北寧路聯運，實屬違反條約。並且洮昂路係由南滿路借款建築，該路車輛亦爲該借款的擔保品，故中國未得南滿路允許，決不可將該路車輛移用其他鐵路；同時並用武力脅迫；於是，我國祇有失敗，承認滿鐵與瀋海兩路的聯運；惟宣佈以後如有聯運協定，須經我國政府批准，纔有效力。

其實，真有和南滿路競爭之意義者，當推北寧路的打通支線，因打通路是以北寧路的打虎山站爲起點，經彰武而達通遼，由通遼向西，更接有四洮路的鄭通支線，向北可經四洮路洮昂路以達黑省的齊齊哈爾，又由洮南可至正在建築中之洮索路的索倫，是爲去蒙古的唯一要道。該路於民國十一年（一九二二年）開始建築，至民國十六年（一九二七年）