

张学良与东北铁路建设

二十世纪初叶东北铁路建设实录

王贵忠 著

香港同泽出版社

张学良暨东北军史系列丛书

ISBN 963-01-918-006

定价：18 港元

张学良暨东北军史系列

张学良与东北铁路建设

——二十世纪初叶东北铁路建设实录

王贵忠 著

香港同泽出版社

一九九六年三月

版权所有 翻印必究

张学良与东北铁路建设

著 作 者 王贵忠

责任编辑 周毅

封面设计 郑言

校 审 张德良

出 版 者 香港同泽出版社

(香港·新界·屯门启发径万成大厦 11/FC 座)

发 行 者 香港同泽出版社

印 刷 同泽印刷厂

字数 21 万 开本 850 × 1168 1/32 印张: 8.75

印数 1 - 300 册

1996 年 3 月第一版

1996 年 3 月第一次印刷

书号 ISBN 963-01-918-006

定价: 18 港元

目 录

绪 论

- 一 本书中心议题和论述范围..... (1)
- 二 张学良将军在东北建设铁路的业绩..... (3)
- 三 本书依据的档案资料和写作特色..... (6)
- 第一章 东北自建铁路的国际背景:**
 - 20 世纪初东北铁路概述 (1894—1920) (1)
 - 一 俄日英三国争夺东北地区铁路权..... (1)
 - 二 日本进一步攫取东北地区铁路权..... (7)
- 第二章 东北自建铁路的国内背景: 地方政府铁路建设**
 - 计划及其与北京政府的财政冲突 (1916—1924) (13)
 - 一 张作霖整顿财政金融和开发实业的计划 (13)
 - 二 张学良倡办奉天储蓄总会与收回利权的主张 (16)
 - 三 奉天省政府与北京中央政府在
财政上的分歧和冲突 (19)
 - 四 东三省联省自治时期财政自主与铁路、
矿山和工厂的现代化建设 (25)
- 第三章 制定铁路建设计划 管理京奉铁路和
建设京奉铁路支线 (1922 年 5 月—1924 年 5 月) ... (31)**
 - 一 东三省政府自建铁路网计划 (31)
 - 二 设立奉榆铁路总局和管理京奉铁路的
成绩及特色 (37)
 - 三 建设虎濠铁路 (43)
 - 四 建设锦朝铁路 (47)
- 第四章 设立东三省交通委员会 建设开丰**

	铁路和打通铁路 (1924年5月—1925年4月) …	(50)
一	张学良和郭松龄倡议建设开丰铁路	(50)
二	设立东三省交通委员会	(60)
三	建设西干线的打通铁路	(66)
第五章	建筑中外合办和中日	
	借款铁路 (1922—1925年)	(71)
一	中日合办天图铁路	(71)
二	中俄官商合办穆棱铁路	(74)
三	借款修建洮昂铁路	(75)
四	借款修建吉敦铁路	(80)
第六章	建设东干线的奉海铁路和吉海铁路	(91)
一	建设奉海铁路	(91)
二	建设吉海铁路.....	(101)
三	建设和管理蛟奶铁路.....	(108)
第七章	建设鹤冈铁路和呼海铁路.....	(110)
一	建设鹤冈铁路.....	(110)
二	建设呼海铁路.....	(114)
第八章	中日“满蒙新五路”交涉和东三省保路运动.....	(122)
一	东北官民自建铁路与日本在东北特殊权益的关系.....	(122)
二	日本东方会议对中国东北地区的秘密决策.....	(128)
三	中日“满蒙新五路”交涉.....	(131)
四	张学良与东三省保路运动.....	(138)
五	1931年木村锐市与张学良的铁路谈判.....	(143)
第九章	张学良改组重设东三省交通委员会	
	建设西干线昂齐、齐克和洮索铁路.....	(148)
一	张学良改组重设东三省交通委员会.....	(148)
二	建设昂齐铁路.....	(155)
三	建设齐克铁路干线和宁讷支线.....	(158)

四	建设洮索铁路与收回利权·····	(163)
第十章	张学良建设葫芦岛商港与制定	
	东北铁路网建设计划 ·····	(169)
一	东北当局三次筑港计划的夭折·····	(169)
二	张学良建设葫芦岛商业大港口的计划与施工·····	(173)
三	清末民初东北自建铁路网计划·····	(177)
四	张学良和东北交通委员会自建铁路网计划的 内容和具体措施·····	(180)
第十一章	东北政务委员会和交通委员会发展	
	铁路运输和地区经济的各项政策 ·····	(189)
一	自建自营东北铁路的方针和政策·····	(189)
二	本国铁路干线联运政策·····	(198)
三	发展经济优待商民的减价运输政策·····	(206)
四	减免铁路沿线货物捐税政策·····	(208)
五	鼓励关内移民开发土地定居东北的 减免铁路票价的政策·····	(209)
第十二章	自建自营铁路与东北地区工矿经济及	
	交通教育的现代化建设 ·····	(217)
一	东北铁路投资和管理结构的变化·····	(217)
二	自建铁路在东北铁路运输中的作用·····	(226)
三	自建自营铁路与东北自建煤矿的发展·····	(233)
四	自建自营铁路与东北自建重工业工厂的发展·····	(236)
五	自建铁路与经济及对外贸易的发展·····	(243)
六	东北铁路建设与交通教育的发展·····	(246)
附录 (1)	东北铁路建设大事年表 (1920—1931年) ·····	(253)
	(2) 东北自建自营铁路档案和参考文献资料目录 ·····	(259)

绪 论

一、本书中心议题和论述范围

本书发掘和使用尚未公布的中文和日文档案资料，系统全面和客观真实地记述张学良与东北地方政府自1921年至1931年在东北地区建设和管理东北铁路的历史事实，并记述中日两国关于东北铁路交涉的重要事件及其影响，探索张学良爱国主义思想发展过程，为国内外学术界提供关于张学良及东北近现代史研究的新资料。

张学良在东北地区的铁路建设和经营管理，这是他在东北的工矿、交通邮电、文化教育、军事现代化等各项建设事业中促进东北经济发展和抵制外国侵略的最重要的现代化建设项目之一。所以，本书把张学良自建自营东北铁路作为全书的中心议题。

根据中文和日文原始档案记载，张学良与东北铁路建设和经营管理息息相关。发掘和使用这类档案资料有重要意义。1920年夏和1921年初，张作霖和张学良建设黑山县八道濠煤矿时就计划并修建了八道濠运煤铁路，又称虎濠铁路。这是张学良经营铁路的开端，也是自建打通铁路的开端。

1922年5月，东三省实行联省自治，张学良任东三省陆军整理处参谋长，主持东北电报电讯建设，参与东北自建铁路网计划的重大决策。他积极主张使用本国资金和技术修建连接三省省城的东干线和西干线，加强国防运兵和开发地方经济，始终把自建铁路干线作为东北交通命脉。

1924年5月，张学良以陆军第27师师长身份成为东三省交通委员会委员，除了主管军事运输和电讯通讯之外，参与中苏共管中

日英三国控制东北铁路干线，形成了中东路、南满路、京奉路为各自中心的三个铁路运输系统。这种局面一直持续到20世纪20年代初。

京奉铁路 东北最早修筑的铁路是清政府的京奉铁路，原称关内外铁路。这是中国的第一条铁路干线。关内外铁路山海关以东干线和支线是东北地区第一条铁路。京奉铁路最早修成的一段是唐胥铁路。洋务派李鸿章为了运输开平矿务局煤炭，计划修建唐山至北塘的铁路。1881年，唐山至胥各庄的铁路修成，仅长9公里，直属于开平矿务局。第二年，清政府才准许使用机车。1885年，李鸿章设立开平铁路公司，预计招募商民入股延长铁路，两年后改称中国铁路公司。李鸿章募集的商股资金很少，以后变为政府公债，仍由清政府出款修路。1888年向西修筑至天津，1893年向东修筑至山海关。1894年关外段修筑至中后所（今绥中），仅长65公里，东北地区出现了第一条铁路。李鸿章原计划修到营口，中日甲午战争爆发而被迫停工。1897年通车至绥中，关内段延长至北京永定门。清政府定铁路名称为关内外铁路。^①

1898年，清政府借用英国中英公司（汇丰银行和怡和洋行组成）资本230万镑修建关外铁路。李鸿章把山海关经奉天（沈阳）到吉林珲春的线路定为关内外铁路的干线，把沟帮子至营口的线路定为支线。1899年，沟营支线完工。沙俄极力反对这条干线向东延长，经过英俄谈判签订协约，关内外铁路只能修至新民屯而不准延长。1903年，干线修至新民，辽宁西部出现人字形的铁路干支线。

1905年，日本侵略军在日俄战争期间擅自修筑了奉天至新民的临时军用窄轨距铁路。日俄战后，清政府收买这条军用铁路，并借用日本资金32万日元改筑成标准轨距的铁路，日本借款额占改筑

①辽宁省档案馆：日档案，交通邮电类，第3729号。

铁路交涉和冲突进行研究，以探索第二次中日战争的起点——“九·一八”事变爆发的原因。

同时本书从东北官民自建自营铁路和抵制日本扩大侵略特权的两个方面，探索张学良爱国主义思想的渊源和发展过程，为考察西安事变的远因，为国内外学术界关于张学良及东北近现代史研究提供新发掘的资料。本书为学术研究提供新资料和新见解，对张学良将军建设东北铁路和经营管理铁路业绩是最有意义的纪念。

二、张学良将军在东北建设铁路的业绩

张学良和东北地方政府以及部分民众投资建设铁路，取得了可观的成绩。

1. 东北自建自营铁路的数量及其在全国和东北地区的地位。

自1921年2月至1931年9月，张学良将军倡导和主持修建的铁路营业里程共计1521.7公里，并且都是使用本国资金和技术修成的。包括国有的京奉铁路的锦朝支线和打通支线，民办的开丰铁路、官办省有的吉海、昂齐、洮索、齐克铁路以及官商合办的奉海、呼海、鹤冈等省有铁路共计10条铁路。

在当时，全中国铁路数量较少而东北地区铁路占全中国铁路营业里程的42%以上情况下，在帝国主义列强长期控制中国铁路干线80%以上的情况下，东北自建自营铁路1521.7公里，占全中国铁路总长度的10%以上，占东北地区铁路营业里程的25%。这是中国铁路史上的大事，关内各省区自清末收回利权以来开始自建自营铁路，数十年间努力仅占全国铁路总长的6%，而东北官民自建自营铁路在10年间就达到了占全国铁路10%。所以，张学良倡导和主持修建的铁路投资之多，速度之快，而且大多数铁路是运输干线，在全中国各省区中是罕见的，也是各省都无法与之相比的。

2. 建成本国自营的铁路网。由于沙俄经营中东铁路的干支线、

在内的铁路附属地的殖民地统治特权，形成了附带侵略特权最多的“中东铁路王国”。

俄国十月革命以后，沙俄残余势力仍然盘踞在中东路沿线。1920年3月，东三省巡阅使张作霖和中东路督办鲍贵卿用中国的护路军从俄人手中收回了护路权和警察权，解除了俄国军警武装。帝国主义干涉中国收回中东路，迫使北京政府与俄亚银行（道胜银行与俄国北方银行合并）于1920年10月签订了共管中东路条约，中东路由沙俄独资经营变为中俄共管。1922年5月，张作霖实行东三省联省自治，取得了代表中国参加中俄、中苏共管中东路的中方代表的全部权利，并先后收回教育权、市政权和松花江航行权。

南满铁路和安奉铁路 中日甲午战争以后，日本与沙俄在东北展开激烈的争夺。1904年2月至1905年9月，日本和沙俄两个帝国主义国家为了独占东北地区进行大规模的战争。战争以沙俄军队败退辽宁北部而告终，日俄签订《朴茨茅斯条约》瓜分了东北地区为各自的势力范围。沙俄把长春以南的铁路、旅大租借地转让给日本，并且把它在东北地区南部的侵略特权也转让给日本政府。日本获得长春以南的干线，以及营口、抚顺、辽阳烟台煤矿线等共计842公里，价值8100万卢布。再加上港口、矿山等总价值达15000万卢布。^①1907年4月，日本在大连设立南满洲铁道株式会社，简称满铁会社，或者称满铁。长春以南的日本独资经营的铁路称南满铁路。满铁是日本帝国主义侵略中国的大本营，它也象沙俄的中东铁路公司一样，不是一般的商业性质的公司，而是日本政府设立在东北地区的国家机关。满铁是实行日本政府侵华“大陆政策”的“国策会社”。^②它经营铁路之外，还经营大连、营口和安东港、抚顺煤矿和辽阳烟台煤矿等企业，控制铁路附属地的行政、文教、

①阿瓦林：《帝国主义在满洲》，中译本，第159页。

②日文档案，交通部电类，第53号。

满铁会社企图独占和垄断东三省南部运输的计划，使日本控制铁路权的线路不再增长，因此东北自建铁路具有收回利权的重大意义。

除了日本满铁独资经营南满路和安奉路之外，东北地方政府代表中央政府直接参与中苏共管中东路，对东北的其他运输干线系统都有监督权和经营管理权。

4. 自建铁路投资数量增大，改变东北地区铁路干线的投资结构和管理结构。东北自建铁路不仅在数量上和运输作用上打破了帝国主义列强长期控制东北铁路干线投资权和垄断运输的局面，而且大大改变了铁路干线投资结构，自建自营的铁路运输系统由本国地方政府和部分投资的民众经营管理，保护地方上的利权。自建自营铁路改变了以往东北铁路干线全是外国独资经营或借用外资的局面，具有收回本国利权的作用。

5. 东北自建铁路干线的建成打破了日本满铁长期控制东三省南部铁路干线和垄断运输的局面，还打破了满铁企图独占向北延长线路的计划，本国铁路联运之后初步具有铁路运输竞争的能力。

东北当局自建的每条铁路都遇到日本政府或满铁的干涉和阻挠。日本方面提出的“满蒙新五路”要求就是极力阻挠东北自建铁路的行动。张学良和爱国人士共同反对日本扩大侵略权益，共同发动了东三省保路运动，使日本策划的“满蒙新五路”交涉没有达到目的，中日在东北的冲突日益尖锐。

满铁会社于1907年正式在大连设立，自20年代初至1928年5月，满铁扩大侵略权益的行为受到东北自建铁路的限制，于是满铁就大造舆论，竟说张学良要打倒满铁，1931年中日铁路交涉再起，为关东军武力占领东北造舆论。关东军发动“九·一八”事变时，满铁密切配合关东军侵占东北的铁路和中国东北的领土。

本书从中日铁路交涉过程，揭示了日本帝国主义发动“九一八”事变的原因，就是日本帝国主义扩大侵略权益与东北爱国官民抵制侵略保护国家权益的矛盾冲突，日本侵略势力动用武力推行其

也就是英国借款铁路系统、日本独资经营的铁路系统和沙俄独资经营的铁路系统。

1907年东北铁路统计表

名称	起止地点	营业里程 (公里)	总长度
京奉铁路关外段			510.7
营口支线	沟帮子至营口	91.1	
关外干线	山海关至新民	359.8	
	新民至皇姑屯	59.7	
南满铁路			842.0
南满路干线	长春至大连	704.3	
旅顺支线	周水子至旅顺	47.7	
营口支线	大石桥至营口	21.5	
抚顺支线	奉天至抚顺	52.9	
烟台支线	辽阳烟台至煤矿	15.6	
安奉铁路	安东至奉天		303.7
中东铁路			1723.3
西部干线	哈尔滨至满洲里	934.8	
东部干线	哈尔滨至绥芬河	546.4	
南部支线	哈尔滨至宽城子	242.1	

总计 3379.7

〔满铁：《满洲铁道建设志》，第72—73页。〕

1907年，东北铁路营业里程总长为3379.7公里。沙俄独资经营的中东路营业里程为1723.3公里，占东北铁路总长的51%；日本独资经营的南满路和安奉路共长1155.7公里，占东北铁路总长的34%；清政府借英国资本修筑的京奉铁路关外段共计510.7公里，占

文档案没有公布于世，以致于后代人不知道东北自建铁路真实情况，还有以讹传讹的现象，误以为这些铁路是日本投资修建的。

关于日文档案资料分为两大类。日本的满铁会社原始档案，战后作为中国战利品存于大陆，另一类是满铁调查部的各种专题调查报告书，也完整存于辽宁省档案馆。日文档案资料译成中文出版的只是其中很少一部分，并限于中日铁路交涉的重要档件。满铁档案，有些要件曾上报日本外务省，纳入公开出版的日本外交文书，也只是其中的一部分。满铁调查部多方搜集东北军政、经济、教育等各种情报，写成的专题报告书，有的存入满铁档案，大量的报告书印成非卖品的书刊，也属于档案性质。

由于东北自建铁路涉及复杂的外交关系，当时中外报刊有些报导，但不能显示东北铁路建设和经营管理的全部面貌。“九·一八”事变后，关内出版关于东北问题的书刊中，记述了东北当局自建铁路数量和概况，发行数量较少，年代久远，人们即使在各地图书馆也难全部找到原书。况且，日本殖民者不准关内书刊流传到东北沦陷地区，因此在东北更难看到这类书刊。

关于记述东北自建铁路的铁路史方面著作，也都因为缺乏原始档案资料，记载甚为简略，况且也不是专门论述东北自建铁路的著作。例如：

南京政府交通部和铁道部合编，关赓麟主编的《交通史路政篇》记述到1926年以前全国铁路，该书编委会曾经向东北各铁路局征集史料，在各局档案中存有上报的概述性资料。但是，1935年出版时，却没有发表张学良自建铁路的资料，在这部权威著作中缺漏了东北自建铁路内容。

陈暉的《中国铁路问题》写成于1936年，从全国铁路权方面明确分析东北自建铁路性质和作用，限于篇幅短，也不是专论东北铁路的著作。

凌鸿勋著作《中国铁路志》于1954年在台湾出版，详记关内

溪碱铁路 溪碱铁路是东北第一条中日合办铁路。1914年，日本从北洋军阀政府和奉天省巡按使张锡銮手中获得本溪至碱厂的铁路投资权和修筑权。名义上由满铁与中日合办的本溪煤铁公司合办，实际上满铁获得了垫付全部资本的投资权和营业管理权。^①1914年，自本溪至牛心台铁路完工，全长14.9公里，其名称仍是溪碱铁路。它是满铁经营的安奉铁路的支线性质，因为营业状况不良没有延长铁路。

齐昂铁路 1909年，黑龙江省修成东北第一条官商合办的铁路。自齐齐哈尔至昂昂溪营业里程29公里，它是东北第一条用本国资金修成的铁路，^②具有重要的历史意义。齐昂铁路是窄轨距铁路，又是远离日本侵略势力的短距离铁路，所以没有被日本控制。沙俄的中东铁路局不准齐昂铁路修至中东路的昂昂溪站，造成客货运输上的很大损失，多次交涉却一直没有结果。1914年，沙俄的中东铁路局才允许齐昂铁路修至昂昂溪车站内，齐昂铁路营业稍有好转。

通裕铁路 通裕铁路是商办的通裕煤矿公司修筑的标准轨距运煤铁路，也是东北第一条商办运煤专用线。自京奉铁路女儿河站至沙锅屯29公里，1916年5月完工。由京奉铁路中国技术人员设计和施工，电信设备、供水设备和矿山线路完备，终点沙锅屯有机车库可存放四台机车。可见，我国修建铁路的技术水平有很大发展。通裕铁路有机车一辆、客车二辆，借用京奉铁路货车，与京奉铁路联合运输煤炭。

通裕煤矿公司资本不断增加，大窑沟煤矿采用近代开采技术，产煤供应京奉铁路各站。公司自办运煤铁路，煤矿和铁路结合很有发展前途。可是，满铁为了使抚顺煤控制辽宁市场，极力压制中国

①辽宁省档案馆：日文档案，交通邮电类，第2673号。

②同上，交通邮电类，第209号

商办煤矿的发展。满铁通过日本人安川敬一郎渗入煤矿，利用满铁贷款侵吞了煤矿控制铁路货运。1919年1月，安川敬一郎与通裕煤矿公司合办大窑沟等处煤矿，重新组织中日合办的锦西煤矿公司。中日合办之后却使产煤量大幅度下降。1925年，中日合办的煤矿公司因长期营业亏损而停止采煤，通裕铁路公司因无货运量而停止运输，成为东北地区拆除的第一条铁路。

自1894年清政府修筑山海关以东的铁路起，至1920年东北地方政府自建铁路之前，东北地区已经修成九条铁路，营业里程共计3651.4公里，占全国铁路营业里程的33%以上。

1920年东北铁路统计表

铁路名称 营业里程(公里) 备 注

京奉铁路	525.6	国有铁路 英国借款；关外干支线里程
中东铁路	1723.3	中俄共管
南满铁路	848.9	满铁经营
安奉铁路	260.2	满铁经营，改筑后缩短里程
吉长铁路	127.7	国有铁路，日本借款
四郑铁路	92.8	国有铁路，日本借款
溪碱铁路	14.9	中日合办
齐昂铁路	29.0	中国官商合办
通裕铁路	29.0	商办运煤专线

总计 3651.4

(满铁：《满洲铁道建设志(上)》，第90—92页。)

东北铁路投资结构和管理结构分为借款修建的国有铁路、外国独资经营的铁路、中俄共管、中日合办、本国官商合办铁路等五种。刚刚出现的商民自办通裕铁路被中日合办煤矿满铁控制货运

量，只有齐昂铁路没有外国资本控制投资权和管理权。

各国投资关系的铁路长度比较表（1920年）

国别	营业里程（公里）	占东北铁路总长
日本独资经营	1109.1	30.37%
中日合办、借款	235.4	6.45%
中俄共管的中东路	1723.3	47.19%
英国借款的国有铁路	525.6	14.39%
中国自办	58.0	1.6%
总计	3651.4	100%

满铁控制独资经营、中日合办和中日借款铁路，占东北铁路总长的 36.82%，比 1907 年控制的数量呈现增长趋势。中俄（苏）共管的中东路不再增长铁路里程，英国借款的京奉铁路合并了葫芦岛支线 12.1 公里、皇姑屯至奉天站 2.8 公里。中国自办铁路仅占东北铁路总长的 1.6%，但自办铁路毕竟在外资侵略的过程中出现了。

日本攫取铁路预定线借款权 1913 年，中日满蒙五路秘密换文之后，满铁修成了四郑铁路，获得了四洮铁路干线和支线借款权。1918 年，日本兴业银行、台湾银行和朝鲜银行从北洋军阀政府手中获得吉会铁路借款权，以后把借款权转让给满铁。同一年，日本政府与北洋军阀政府签订《关于满蒙四路换文》和《满蒙四铁路借款预备合同》，获得东北铁路预定线的借款权，占有东北地区铁路干线的借款权。

所谓满蒙四路是吉林经过海龙至开原的吉开、长春至洮南的长洮线、热河至洮南的洮热、从洮热铁路一个地点至海港的铁路。与 1913 年的满蒙五路相比较，去掉已经开工的四洮，合并吉林至海龙和开原至海龙二线为吉开一线，加上热河至洮南铁路线一地点至海