

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件广告宣传页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件广告宣传页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



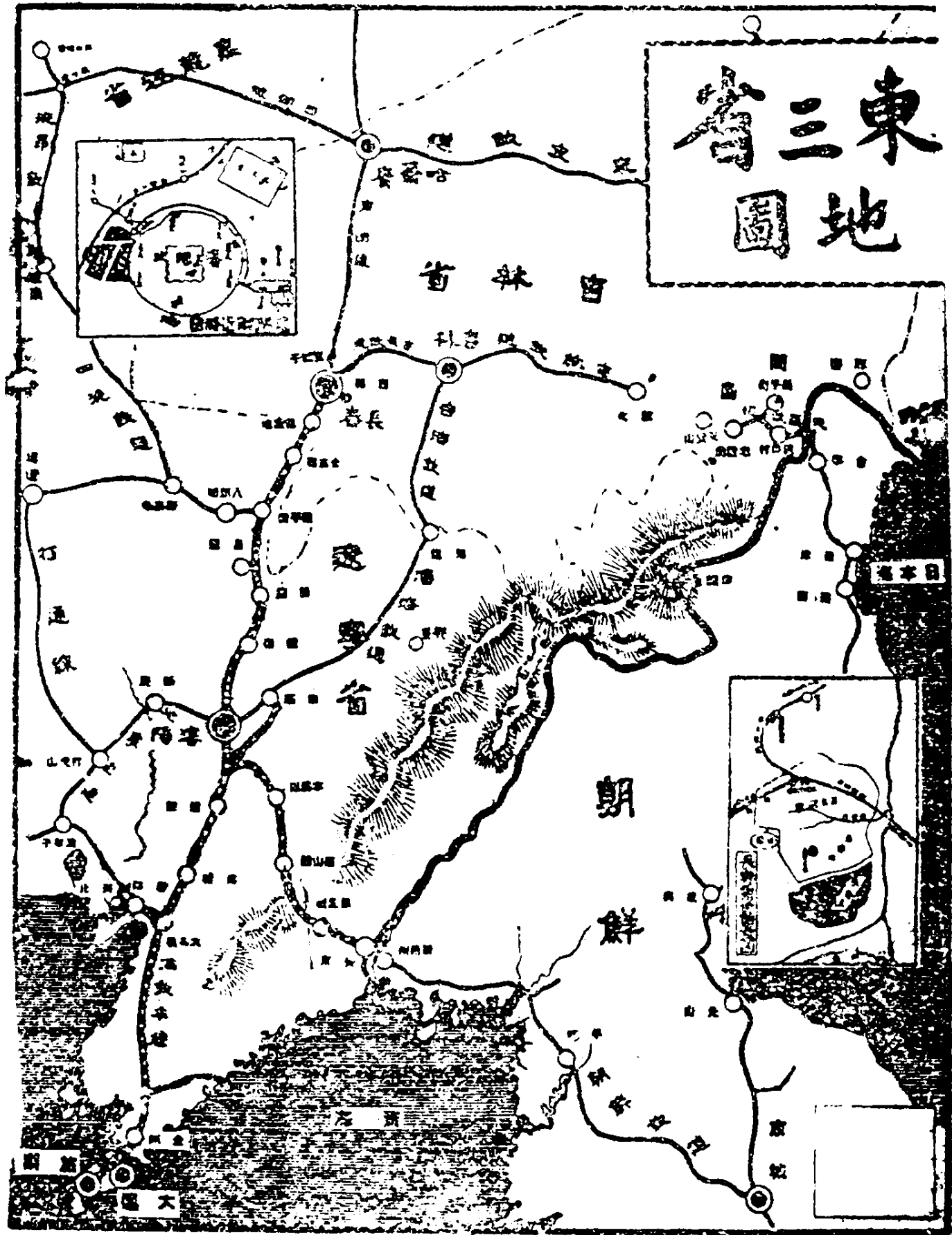
策政路鐵的日抗北東

著士博惟恪張

東三省地圖

吉林省

朝鮮



目 錄

- 一 引言
- 二 東北鐵路之現勢
- 三 南滿鐵路與其培養線
- 四 日人之圖謀吉會鐵路與其國防政策
- 五 中國在東三省之鐵路設施與英美之態度
- 六 中國自辦鐵路之復活
- 七 葫蘆島之築港與東北鐵道網計劃
- 八 日人破壞之陰謀
- 九 結論

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



一 引言

鐵路，是勾通文化的血管，是開發富源的先鋒，是培植政治力量的利器，是樹立國防策略的首要工具。謀國者，或爲自衛着想，或爲侵略他人，均須從鐵路上着手。戰前德國有三B政策，欲自柏林築一鐵路經過波斯以達印度，而英國則有三C政策，自好望角城築成鐵路經過開羅以迄印度都城。結果兩相競爭，莫由解決，卒出于一戰。這是最顯著的例子。其次列強侵略我國，政治經濟各方面，固然是無微不至，而于鐵路之操縱，則亦未曾放鬆一步。我國各鐵路中，如京漢鐵路，京奉鐵路（今改名北寧鐵路）

，正太鐵路，滬寧鐵路，汴洛鐵路，道清鐵路，廣九鐵路，津浦鐵路，粵漢川鐵路，隴海鐵路，同成鐵路，浦信鐵路，欽渝鐵路，甯湘鐵路，沙興鐵路，濱黑鐵路，膠濟鐵路等，無論已成未成，均有外人投資，均受外人監督。其目的固不但在於資本之利息，乃為政治勢力之侵入，及軍事控制之便利。

日本之侵略我東北，處心積慮，明謀暗算，其念念在茲者，已數十載于茲矣。東北，自中俄間之尼布楚條約成立後，迄一九〇五年之日俄戰爭，其中皆為俄國勢力之逐步伸張，日本方自保之不暇，恨侵略之無方，故不惜以小敵大，與俄人作殊死戰，一戰而勝，從俄人手中租到旅順

大連，及南滿之一切既得權利，而所謂東清鐵路，亦將長春旅順間之幹枝線，無條件讓與日本，成爲南滿鐵路，由是基礎以立，銳意經營，既奪得安奉線，促成吉長四洮等線，阻止美人之國際化計劃，錦瓊路之修築，及英人所擬之新法——自新民至法庫門——鐵路之實現；復採兩線政策，完成吉敦路，天圖路，而爲一氣呵成吉會路之準備。其於富源之掠取，國策之籌劃，凡屬日本國民，自然跪倒塵埃，感激政府當道之努力，而願爲國家効死。惟東北乃中國之領土，日人要我東北，不過是爲擴充國勢，增加國富，以遂其國民既已提高之慾望。而中國之于東北，乃係保全領土，以維持國民之最低生活，此等爭執，如何可以解決

？

中國內地人民固然是大家醉生夢死，如燕雀處堂，不知大廈之將墜，東北方面亦然，人民是純粹自私自利，不識不知的，政治是貴族式的，官吏是逢迎長官，壟斷政權，欺壓平民，習以爲常的。且普遍有排斥外省人之風氣。所以政事之混亂有加無已，大家只是做官，那裏顧到做事。乃于毫無工作，毫無建設之中，對於鐵路，却修建不已，且有一貫方針，竟演成抗日之政策。如令完全成功，南滿鐵路，將受包圍，等于虛設，吉會鐵路，亦無從修成，亦未始不足保障國權于萬一。惜鐵路政策雖已確定，而無外交政策與國防政策以領導之，以保障之，致日人破壞一

感失手，即以武力摧殘，莫可誰何，徒演成『無抵抗主義』之一時笑話，成千秋之恨事耳。

今者日人在我國洪水滔天，赤匪徧地，內憂外患交相煎迫的重重患難中，突然的實施暴力發動，不宣而戰。我整個東北，陷于暴軍蹂躪之下，東北所有各鐵路，十之八九，遭其破壞，或且被佔領。日人將長久佔領我東北，駐兵有加無已耶？抑或粉飾昇平，兵退鐵路附屬地與我爲城下之盟耶？我如果與之交涉，則以鐵路問題爲中心，而且據各方消息，日人已積極修吉會路，我將何以對付，將完全拋棄我原有之鐵路政策耶？則東北有等于無！倘以我無法抵抗之故，日人竟視東北爲其所有，整個劃入彼之版圖

，則過去之鐵路政策，亦值得我四萬萬同胞唏噓憑吊，俟機會到來收回失地，重新估價以實現之也。爰將東北鐵路之現勢，日本所具之野心，暨我方之對策，略述之于左。

二 東北鐵路之現勢

日俄戰後，日本軍隊實行佔據南滿兩年，東北各鐵路善後問題，至一九〇七年末始大體解決，彼時東三省境內各種鐵路（狹軌及輕便路均在內）總計約三，二〇二公里，若按管理權分類則有三種：

（一）日本管理者，約九百六十四公里，占全數百分之

(二)俄國管理者，約一千七百二十七公里，占全數百分之五十四

(三)中國管理者，約五百一十一公里占全數百分之十六。

現時則形勢稍變，俄國管理之鐵路（即中東路），原則上變成中俄共管，但大半實權仍在俄手，此外則另有第四種鐵路之產生，即中日共管之鐵路是也。現時東北各種鐵路總計有六千二百四十餘公里：(一)日本經營者占全數百分之十八，(二)中日共辦者占全數百分之十九，(三)中國自辦者占全數百分之三十四(四)中俄共管者占全數百分之二十九。中國自辦鐵路之增加，是民國十四年後之現象，

總里數雖是最長，然經濟勢力，遠不及日本經營之南滿路與中俄共管之中東路，根本的原因，則在中國各路向來缺乏系統，而又無海港作吞吐的尾閭，近來略見改進，亦且開始築港，日本即不惜以武力摧毀之，良可慨已。茲為讀者方便起見，作一九〇七年與現時之東北鐵路表如下

(甲)一九〇七年東三省鐵路一覽表

路名區	間	公里數	軌寬英呎	備攷	百分比
南滿路	長春至旅順	七〇四	三呎六吋		
安奉路		二六〇	二呎六吋	日本管理	30%

— 東北抗日的鐵路政策 —

3471 528. 20. 429 1488

(乙) 東三省目前之既成鐵路表

南滿鐵路	鐵路名	區間	公里數	竣工年月
			一〇九	
總計		三,二〇二		
中東路		一,七二七	五呎	俄國管理
新奉路	新民至瀋陽	六一三	六呎六吋	中國管理
關外路	民溝幫子至營口	四五〇	四呎八吋五	
	山海關至新			
				16%
				54%
				100%

日 本 經 營 18%

本線	長春至大連	七〇四
安奉線	蘇家屯至安東	二六〇
旅順線	旅順至周水子	五一
營口線	營口至大石橋	二二
煙台線	煙台至煙台煤礦	一六
撫順線	撫順至蘇家屯	五二
榆樹線	榆樹至渾河	四

吉長路吉林至長春

一二四 一九二二竣工

——策政路鐵的日抗北東——

		19% 辦 共			日	中
總計	四洮路	吉林至敦化	二一〇	一九二八竣工	四二六	一九二三竣工
	本線四平街至洮南	三一二	一九一六開			
	支線鄭家屯至通遼	一一四	始建築			
	洮昂路洮南至昂昂溪	二二四	一九二六竣工			
	金福路金州至城子疃	一〇二	一九二七竣工			
	天圖路天寶山至圖們江	一一一	一九二四竣工			
	溪城路本溪湖至牛心台	二四	一九一四竣工			
		一三一				

按吉長

吉敦四洮

洮昂四路

，係由日

本借款或

墊款官辦

，受日人

之監督，

其餘係中

日合辦。

辦 自 國 中

支 線		本 線					北 寧 路
支 線	瀋 海 路	5●	4●	3●	2●	1●	
梅河至西安	瀋陽至朝陽鎮	瀋陽至兵工廠	大虎山至通遼	連山至葫蘆島	錦州至北票	溝幫子至營口	山海關至瀋陽
七五	二五一	九	二五四	一二	一一三	九二	四二二
一九七竣工	一九七竣工	一九三竣工	一九七竣工	一九〇竣工	一九五竣工	一九九竣工	一九〇七竣工

——東北抗日的鐵路政策——

			34%					
總計	洮索路	米開豐路	齊克路	鶴立崗路	通裕路	支線	呼海路	吉海路
	白城子至索倫	開原至西豐	齊齊哈爾至克山	蓮花泡至鶴立崗	兒女河至大窰溝	松浦至廟台子	馬船口至海倫	吉林至海龍
三、三三三	一七二	六四	二一〇	五六	三三三	二	二二二	一八三
	尙未竣工	一九二六竣工	一九三〇竣工	一九二六竣工	一九二七竣工	一九二八竣工	一九二八竣工	一九二九竣工

100%	29%	辦	共	俄	中
各種總計	總計	穆稜路 小城子至梨樹溝	支線2• 中央站至埠頭	支線1• 哈爾濱至長春	中東路 滿州里至綏芬河
六、二四二	一、七九	六三	四	二三八	四
		一、二五竣工	一、九〇二竣工	一、九〇二竣工	一、九〇二竣工

有X記號者係輕便鐵路。

三 南滿鐵路與其培養線

日本經營在我東北之鐵路，乃以所謂南滿鐵路株式會社者爲中心，該會社非平常之鐵路管理處所可比擬，實爲侵略我東北之大本營，彼雖號稱株式會社（株式會社即我國股份公司之意），而在日金四萬四千萬元資本中，其政府實佔百分之六十一有餘。鐵路之外，該會社尚辦理種種事業，自礦務以至旅館，自警備以至教育，以及衛生，研究與調查諸設備與組織，無不應有盡有，實乃一全備國家機能之執行機關。該會社組織之特點，則爲日本政府有絕對管轄之權，其重要職員如下：總裁一人，副總裁一人，理事四人以上，監事三人至五人，正副總裁，皆由政府任命，理事乃由政府于五十股以上之股東中指派，此外政府

尙可隨時派遣檢察員，考察會社之營業狀況。倘或與會社之目的法律或章程，發生違犯之處，或與公共治安發生阻害，或對管轄該會社之政府機關（指關東廳）所發之命令未能執行，則日本政府可以取消其議決案或罷免負責之職員，該會社之受政府監督，何等嚴密！而在他一方面，滿鐵會社，則得政府充分之保障，並享特殊之權利。一九〇六年九月一日日皇敕令設立關東都督府（現稱關東廳），以管轄遼東租借地，並規定都督有保護及監視南滿各鐵路之權，在必要時，且可派遣軍隊以達該項目的。日本領事在我東北之南部者除供本職外，尙就都督府之秘書，以管理鐵路沿帶之警察事宜，而指定各領事官之權，則在南滿之手

。此外朝鮮鐵路及附屬事業，日皇曾于一九一七年三月十一日敕令朝鮮總督委任滿鐵會社管理，由該社建築改良並維持一切，原有之朝鮮鐵路局乃因之撤消，後雖恢復，而滿鐵與朝鮮之鐵路網，精神上早由安奉路之連絡，打成一片，而南滿鐵路會社者，實一英人對印度之東印度公司也。日人根據樸茨茅斯日俄和約及中日東三省善後條約，取得南滿鐵路後，經之營之，不遺餘力，始將本線及原有支線改成四呎八吋之普通軌，繼將本線完全改成複線，後將安奉線亦改成普通軌道。一九〇五年中日東三省善後附約，允日本繼續經營日俄戰時所建築之安奉行軍鐵路，租期十五年，至于改良該路爲普通軌一節，約明由日本承辦人

員與中國特派人員妥實商議，乃日本暗中單方進行，佈置就緒，方向中國商議，迄我派員前往會同測量，彼又宣稱不願與中國合作，且調遣兵隊，駐于鴨綠江口，中國政府只得承允一切，由是安奉路之命運，乃與南滿路同歸于盡矣。及後鴨綠江鐵橋，亦修建完竣，自是日本管理之鐵道，可由長春直達釜山，由釜山渡至馬關，亦不過一衣帶水之距離，在經濟上與軍事上之便利，實已登峯造極，無可再事經營，故有進一步之侵略，而為培養線之圖謀。所謂培養線者，乃于本線上修箭頭式之支線，以吸收各地之運輸，而為培養本線之用。

自日人悍然不顧公理，強將安奉線問題解決後，東三

省之南部，已與朝鮮聯成一氣，漸起英美之猜疑。日人即便再強築其他路線。培養線之設，乃以借款之手段，促中國之自修。一九〇七年，即有向滿鐵會社借款收買新奉（新民至奉天）及自造吉長鐵路之協約成立，迄一九〇九年，新奉及吉長借款細目訂定，該項問題，乃完全解決。新奉于一九一一年告竣，吉長于後一年通車，而該路之實權乃入滿鐵會社所派工務，會計，運輸三主任之手矣。民國成立日人欲擴張鐵路政策，與我政府訂立滿蒙五路借款預約，即中政府允向日本資本家借款，修造左列各鐵路：

（甲）由四平街經鄭家屯至洮南（即四洮鐵路）

（乙）由開原至海龍城

(丙)由長春至洮南

(丁)由洮南至承德

(戊)由林吉至海龍

今則四洮已早告成，而該路之實權，亦完全在滿鐵會社所派之會計主任，車務主任及總工程司之手。四洮鐵路與吉長鐵路爲南滿鐵路之左右兩翼，勢須展長，以遂高飛之計，果能如願以償，左則吉敦路吉長路之吉林站展修至敦化。滿鐵工程，係由滿鐵會社承包，工程承辦契約係于一九二五簽訂，全線于一九二八竣工，正式開車營業。至右翼則洮昂鐵路(由洮南至昂昂溪)，亦由滿鐵會社承辦，于一九二五開工，翌年已完全修成，通車營業。吉敦爲吉

長之延長線，洮昂則由四洮延長，以深入黑龍江者。是二路也，皆由滿鐵包修，吉敦之工程費，計爲日金二千四百萬元，洮昂之工程費，則爲一千二百九十二萬元。惟東北交通委員會，或以該路工程，過于惡劣，或以所需費用，定值過高，不允收工，成爲懸案，然該二路之管理權，固不啻在日人之手，該二路之所有權，墊款尙無償還之道，縱無特殊事變發生，亦將歸于日人。至是雖開原海龍間，長春洮南間與洮南承德間之諸脈絡，尙未佈置成功，而滿鐵中心主義，已大體實現矣。

竊滿鐵之中心主義，乃建設在大連港至上主義之上。蓋東三省天然物產豐富，一方因人口較稀，供過于求，而

其特產如大豆高粱等又適爲鄰境所切需，于是輸出貿易，極形踴躍。同時東三省經濟，尙在農業時期，供給者爲食糧與原料，需要者爲舶來的機器與製造品。倘有鐵路之運輸，而無適宜之海港吞之吐之，則鐵路等于內地之溪流，終至涸竭以盡。某交通專家之言曰：「東三省之鐵路，無論其爲何國所建築，所管理，如果不得海港爲其尾閘，則經濟上終不免成爲有港鐵路之培養線。因爲鐵路所載運之大宗貨物，結果須由海港出口也。」

大連在二十餘年前，尙爲寒村數點一片荒涼之小鎮，今則人口已達十五萬，埠頭可容船一七〇，〇〇〇噸，每年之貿易總額，出入合計在六百萬噸以上。大連之繁榮，

乃由于鐵路之培養有方，而鐵路之發達（民國十六年至十七年一年度中，滿鐵會社收入爲日金二三〇，五五九，〇〇〇元，支出一九四，二八四，〇〇〇元，計得盈餘三六，二七四，〇〇〇元。）乃由于海港之經冬不凍，且易避風，良爲貨物無上之吞吐地也。

日本在過去廿餘年中，所抱堅定不拔的主張，約有二端（一）壟斷我東北之鐵路借款權，爲貫徹是項主張起見，故反對任何第三國之投資，且更推而極之，反對中國不向日本借款，而專用中國資本之築路；（二）採取滿鐵中心政策，（大連集中主義）務使一切借款，皆由滿鐵會社執行。此等主張，除中國自用資本築路一項外，餘皆完全達到。

目前情形，除中東路由俄款建築，北寧路用英款外，一切東三省之對外鐵路借款盡由日本供給，而一切日本供給之款項，概由滿鐵會社擔任。鐵路借款之作用有四：1 所建之路皆爲南滿之培養線，2 可獲得借款之利息（借款多係九釐複利），3 得干涉鐵路之管理，4 安排直接管理之導線。此種間接經營的鐵路，與其他滿布東北的中日合辦事業，含有同一的妙用，今日之合辦，卽爲明日獨營之基礎

四 日人之圖謀吉會鐵路與其國防政策

所謂吉會鐵路，乃由吉林經過延吉南境及圖們江以至朝鮮會亭之鐵路，早在日人計劃之中，於中日間島條約內

，即取得我國政府之允諾，詳約第六款規定：

「中國政府，將來將吉長鐵路延長至延吉南邊界，與韓國會寧鐵路相聯絡；其一切辦法與吉長鐵路一律辦理，至應何時開辦，由中國酌量情形，再與日本政府商議。」

是爲日人由東路侵略我東三省之計劃，蓋日人由大連緣南滿路北進爲西路，由安東沿安奉線西北進爲中路，由會寧沿吉會路西進，至吉林省城，爲東路，至是犄角之勢成矣。惟此後日人之目光，全注視于南滿路之左右培養線，關於吉會鐵路問題，迄無何等續約。即一九一五年所提之二十一條，其中亦無關於吉會鐵路之規定。乃繼二十一條之要求，復有所謂「西原借款案」發生，在一萬二千萬

元日金之西原借款中，有一千萬元之吉會鐵路墊款，我國由曹汝霖一手所包辦，與日人成立吉會鐵路借款預備合同，並規定六月後訂定正式借款條約，當時全國輿論沸騰，反對甚力，所以正式借款，不易進行，乃日人巧計多端，避免吉會鐵路借款之名，另取途徑，以求達其目的，其方法，即先進行天圖吉敦兩路之修築，然後由天圖路與吉敦路擴張延線，互相聯絡，則于不動聲色之中，可償夙願，避名求實，日人之用心，亦良苦矣。

天圖鐵路爲吉會東段，起自朝鮮圖們江輕便鐵路上三峯站之對岸，經和龍北走延吉，西北轉至天寶山而止，此路已于民國十二年十月十四日開車，茲將民國十一年十月

——東北抗日的獨路政策——

，吉林省當局與飯田延太郎訂立之祕密合同，撮要述之于后：

(1) 本鐵路公司乃中日合辦，其資本金定為日金四百萬元。

(2) 本公司股東，未經雙方同意，不得有售賣讓與本公司所有一切財產及其他權利等之行爲。

(3) 關於本公司技術上，營業上，一切事項，雙方協議，專由日本方面經理。

天圖鐵路，既已解決，吉會之東段已成，由是日人更轉其目標於西段，而從事吉敦鐵路之建築。吉敦路幾經挫折亦于一九二六年開工，越二年而工竣，已于上文述及。