

wt/258/1001

近代中國史料叢刊續編第九十三輯
沈雲龍主編

東北之交通

王奉瑞著

附：張恪惟著：東北抗日的鐵路政策

文藻出版社
有限公司
印行

王奉瑞著

東北之交通

東北之交通

王奉瑞

目錄

序言	六
前篇 東北原始的交通	一六
一、陸路	一六
二、水路	二三
三、海路及港口	二八
後篇 東北近代的交通	二九
一、鐵路	二九
1 帝俄勢力東漸侵佔中國廣大的領土。	
2 帝俄修築世界最長大的西伯利亞鐵路經略東方，並侵入我東北腹地，修築縱橫貫通全境的東清鐵路，直達海參衛及旅、大、營等港口，攫取東北資源物產，控制遠東軍略略基地。	
3 我國首先在東北完成京奉幹線鐵路，全國繼起倡議興築內地各主要幹線鐵路。	
4 日俄兩國對我野心侵略，利害衝突，在東北爆發日俄戰爭，結果日勝俄敗，分據南北滿，成立對峙之局，協力謀我。	
5 日本強築安奉鐵路，完成南滿鐵路系統，並迫我借款築路，增加其培養線，以擴大滿鐵	

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>



勢力範圍。

6 東北地方政府及人民爲抵禦外患，成立交通委員會，收復外權，自謀建設鐵路及其他交通設施。

7 完成東北本國鐵路幹線系統，並計劃興築新線。

8 改善港口碼頭及築港。

9 計劃續築鐵路線。

10 實行東四路及西四路聯運政策，包圍「滿鐵」、縱斷「中東」，以發展本國鐵路營運業務，而獎勵生產輸出。

11 計劃實行平吉，平齊客運直達特快通車，連結滬京津平通車，發展首都及內地各大都市與邊遠都市間之交通。

12 實行獎勵移民出關政策，每年定期由關內天津開行廉價聯運專車出關，獎勵移民。

13 日寇曝露其猙獰面貌，發動二十年（一九三一）「九一八」瀋陽事變，侵佔東北，掀起二次世界大戰序幕。

14 國聯調查團李頓爵士等訪華。

15 偽滿之修築鐵路計劃。

16 日本以東北爲基地，又發動廿六年（一九三七）「七七」蘆溝橋之變，全面侵華，掀起二次世界大戰。我國八年抗戰勝利。日本投降。雅爾達三國秘密協定，同盟國美、英出賣中國，迫我與蘇俄簽訂友好條約，承認外蒙獨立，將東北原東清鐵路及港口等種種權利，由日本再轉讓與蘇俄，勝利戰果，付諸泡影。

17 民國卅四（一九四五）年八月十日日本宣告請降，十四日正式投降。蘇俄遂根據同日簽

訂的中蘇友好條約進兵東北舊四省，接受數十萬日軍投降。並即開始拆卸東北大規模工業設備，掠奪物資及鐵路機車車輛材料及北部三江中所有之船舶等運往蘇俄。封閉旅大港口，阻擾國軍及政府人員登陸接收工作，扶植共匪擴大叛亂。卅七年（一九四八）十月末，東北最高軍政長官衛立煌帶極少數官吏撤離瀋陽，東北全境陷於共匪。一年後顛覆全國，卅八年（一九四九）十二月初政府播遷臺灣。大陸全部淪陷。掀起三次世界大戰序幕。

18 共匪偽政權對內遭受人民之唾棄反抗，對外陷於孤立，已成爲舉世人類之公敵，崩潰覆亡，當不在遠。

我政府待機反攻，消滅共匪，光復大陸，解救同胞，復興中華，可計日而待。

19 東北鐵路建設期別路線里程表。

20 由抗戰勝利至東北再淪陷期間三四年（一九四五）八月至三七年（一九四八）十月東北鐵路概況。

21 共匪竊據東北後之鐵路概況。

22 東北鐵路工廠。

23 東北鐵路對中國之影響。

24 東北鐵路重要設施之分析及其與全國鐵路之比較。

25 大陸近年鐵路概況之報導。

二、公路（以下摘錄光復大陸設計委員會編東北交通建設方案）……………一〇一

1 東北公路之沿革。

2 東北公路網之形成，及公營摩托運輸之建制。（根據三一年（一九四二）調查統計）

3 東北公路公營運輸之營運狀況。（民國三一年統計）

4 東北公路交通強化統制之形態。

5 東北公路摩托運輸政策及其營運建制。

6 東北摩托車（自動車）製造工業之過去與現在之狀況及其將來擴展企劃。

7 附畜馬政策及馬車改良企劃。

8 大陸近年公路概況之報導。

三、水路……………一三九

1 東北河流之天然狀況。

2 東北河流之公里數及結冰期。

3 水運沿革。

4 內河航線之整修及運河之開鑿。

5 大陸近年水路概況之報導。

四、港口……………一四五

1 東北海港概況。

2 東北海港之位置價值與腹地。

3 大陸近年港口概況之報導。

五、空路……………一四九

1 航空時代東北之位置的價值。

2 東北航空事業之沿革。

3 共匪竊據東北後之航空概況。

4 大陸近年空路概況之報導。

六、郵電	一五三
1 郵政。	
2 電信。	
3 卅四年未經破壞前之概況。	
4 大陸近年郵電概況之報導。	
七、氣象	一五七
1 概述。	
2 沿革。	
3 建設氣象系統標準。	
4 大陸近年氣象機構概況之報導。	
結語	一六四
參考文獻	一八三

序 言

東北爲我國東北部領土之簡稱，包括舊遼、吉、黑、熱四省，疆域遼濶，境內多高山大川，擁有全國最廣大的沃野平原，東北部、南部臨海，海岸線漫長，西接冀察蒙等省，東沿鴨綠江毗連朝鮮，北依黑龍江界鄰蘇俄。地勢西北高而東南低，山環海繞，形勢天成，乃天然堡壘，遼西走廊與熱河松嶺及怒魯兒虎山脈，爲幽燕之門戶，遼東半島與山東隔海相望，扼渤海之咽喉，爲國家北方屏障。上述東北之疆域，係僅就其現狀而言，其面積爲一、三二八千餘方公里，但東北早年之舊疆域約爲現在之二倍以上之面積。北踞外興安嶺、黑龍江上下游全部流域包括至江口外韃靼海峽以東之庫頁島、烏蘇里江以東，包括海參崴港及江東之六十四屯，皆爲中國之領土。在清朝由康熙至光緒年間，先後被帝俄所侵據。計自清康熙二八年（西紀一六八九年）中俄尼布楚條約喪失額而古納河以西之領土約廿四萬方公里，較之蘇浙二省面積之和爲猶大。乾隆五十五年（一七九〇）帝俄侵佔我黑龍江口外，韃靼海峽以東之庫頁島，面積九萬九千餘方公里，略等於三個臺灣。咸豐八年（一八五八）中俄璦琿條約喪失黑龍江以北中下游左岸與外興安嶺之土地，面積最大，達六十四萬餘方公里，略等於十七個半臺灣或略小於二倍日本之面積。咸豐十年（一八六〇）中俄北京條約喪失烏蘇里江以東包括海參崴港至全面濱海之領土。面積

爲三十四萬四千餘方公里，略等於十個臺灣，或略等於日本或德國之面積。至光緒廿六年（一九〇〇）帝俄乘義和團之亂，又強佔我江東六十四屯，面積約六千六百萬方公里。以上統計總面積爲一、三二九、六千餘方公里，較現在東北之疆域猶大千六百餘方公里。於是使我失去烏蘇里江流域之東半壁，黑龍江本流之北半壁與其江口外之庫頁島、及額而古納河之西半壁，盡爲帝俄所侵佔。江山破碎，不復完整。史學家應稱我昔時領土廣大的東北爲大東北，今之東北則爲已非金甌無缺的原東北完整山河，祇可稱之爲小東北矣。

東北之地利，資源豐富。地上物產：農產品、大豆年產五百萬公噸以上，佔全國產量百分之七十，獨霸世界國際市場。高粱年產一二、九八二、五四九公噸，爲東北之特產品。小麥年產一百餘萬公噸。玉蜀黍年產三百六十餘萬公噸，其他稻米小米油糧雜糧等總計年產量達一千七百餘萬公噸。爲國家最大之穀倉。東北有廣大的牧野草原，爲全國畜產最盛之區，產馬數量冠於各地。河川縱橫、濱臨海洋、漁業亦盛。林產面積約八七七·八千餘方公里，其中森林約二一九·四千方公里，木材蓄積量約三七一、六〇〇百萬立方公尺，三二年生產量五、〇六〇千立方公尺。東北森林爲全國僅有之最大林區，東北部族古有稱通古斯族者，「通古斯」即含有「林海」之意。地下鑛藏：煤年產二、六〇〇萬噸佔全國生產量四九·四%，但儲藏量在全國中並非最高。鐵年產量一、七〇二千公噸，佔全國產量八七·七%，儲藏量五九八、〇〇〇萬公噸，佔全國鐵鑛資源九〇、九五%。撫順油頁岩提煉石油年產量一百萬公噸。儲藏量五四億公噸。在吉林亦有豐富的油頁岩之儲藏量，惟開採生產情形及儲藏量不詳。民國四十九

年（一九六〇）新發現中國大陸最大石油產地，東北之大慶油田，石油年產量三百萬公噸，冠於全國（中央日報五六年一月一二日報導）。但據李國卿博士（經濟學者，研究大陸經濟專家現住日本）報導，一九六六年大陸生產原油數量甚高，東北大慶油田生產佔五〇%以上，其淨產石油遠超過上述之數量云云。據香港一九六八年二月十五日天天日報載「大慶油田係在黑龍江省，以安達為中心，南北延展二百餘公里的一片地區。在哈爾濱之西北，與齊齊哈爾東南之中間地帶，石油儲藏量約十億噸。目前該油田工人達七萬名。」東北另有人造石油工業、盛產石炭液化燃料、如撫順之石炭液化工業、長春滿洲合成燃料工業、長春滿洲油化工業、瀋陽滿洲石炭液化研究所、滿洲合成化學工業、及以舒蘭炭為原料，生產石炭液化之吉林人造石油工業（資金一億元重要新型工業）。其他如阜新、錦州、錦西、四平、大連等處，亦皆為生產液體燃料之重要地區。金屬鎳、金、銀、銅、鉛、鋇及水銀等礦，產量亦豐。東北之工業、在全國中最高發達，尤以重工業據美國專家鮑萊調查報告，佔全國（海島省區不在內）八五%以上。東北水力資源充沛，在大陸首建水力發電設施，共有電力二、〇九八千基羅瓦特，佔全國八三·三%。（不包括海島省區）。至交通建設則更甲於全國，僅以最大的動力交通之鐵路而言，其營業里程雖為一一、三三六公里，較之關內鐵路一四、六二三公里為一：一·二之比，但實際上如加計東北標準軌距重軌之產業鐵路，森林鐵路及複線鐵路等除沿北邊之國防鐵路不計外，總計為一五、〇三八公里，且較關內鐵路之里程為長。而在建設素質上，機車車輛之數量及種種設備上，乃至製造機車車輛工業上，均超過關內各鐵路之總合。

國家之盈虧貧富，恒於對外貿易，全盤綜合的表現中窺之。我國自海禁大開，五口通商後，對外貿易，向爲赤字入超，上海爲全國最大之都市，亦爲對外貿易唯一之最大的商埠，據民國二三年全國貿易統計（「一九一八」後東北數省不在內），進出口總額一、五七四、七一二千元，（內進口額一、〇三八、九六九千元，出口額五三五、七三三千元。）上海一埠進出口總額……八七二、七八八千元，（內進口額六〇〇、四八三千元，出口額……二七二、三〇五千元。）佔全國貿易總額五五·四三%超過全國貿易總額半數以上。但上海進出口之比率，爲進口佔六八·九%，而出口僅佔三一·一%即上海一埠，對外貿易赤字入超佔總貿易額三分之二以上，爲三二八、一七八千元，此對於國計民生經濟之影響，實爲一致命的創傷，已成爲全國資財外溢之最大的漏洞，造成國家之經濟危機。惟幸東北地區之對外貿易，向來保持出超之紀錄，聊足抵禦上海之入超。據偽滿年鑑一九三一年（民國廿年「一九一八」日寇事變之年。）報告，東北輸出爲七三九、二七一、〇〇〇元，輸入爲三四一、五九九、〇〇〇元，計出超爲三九七、六七二、〇〇〇元，如以上海入超之損失三二八、一七八、〇〇〇元相抵補，尙餘出超……六九、四九四、〇〇〇元。迨偽滿成立後，東北對外貿易指數，更直線上昇，一九三九年（民國廿八年）出入口總額高達二、六三三、八三六千元，竟超過廿三年全國（除東北地區）貿易總額一、〇五九、一二四千元，突破十億元以上之紀錄。足證東北經濟力之富厚。惟當時東北已失，所有富源，盡被日本侵佔壟斷，皆爲我國之損失矣。

東北之松遼平原亦名關東平原，面積五十多萬方公里（五一七、五〇〇km²），佔全國平原總面積

百分之四十以上，較全國其他各處平原爲高，但平均海拔，皆在二〇〇公尺以下，（見五十四年中華民國年鑑）爲中國最大之平原，約等於臺灣面積之十五倍弱，約大於日本面積之一倍半。地面平坦遼闊，一望無際，陸地交通，自古以來極爲發達，而境內長江大河，縱橫交錯，天然的水運，舟楫之勝，媲美江南。更因東北盛產馬騾驢牛等家畜動物，不僅爲農耕、伐木、採礦等之動力源泉，除河川中舟船外，尤爲陸地運輸交通之最大動力，所謂關東大車轎車馬匹數量龐大，載運貨物之多，任重致遠，其實力效績，實爲任何其他地區所不及，此種原始的交通工具，曾與二十世紀最進步的「中東、南滿」二鐵路相競爭貨運，而使其屈服敗績，被迫減低運價，改善貨運方法，以應當地人民之需要，此種事實曾爲現代交通業者日俄兩國鐵路專家所嘆服。（見本文後段）。東北爲冷溫帶，冬季較長，約半年期間，所有河川山野，俱爲冰雪所籠罩，形成天然的良好道路，此種季節性的良好道路，據前僞滿時期調查估計，全長當在三十萬公里以上，不僅便利車馬之通行無阻，且極便於另一種當地特有的交通工具雪橇爬犁之輕快的滑行，人物運輸，尤稱捷便。凡此種種均足以形成東北水陸交通遠自有史以來，早已發達。自唐代渤海國開闢五大路後，歷宋遼金元明清各朝，相繼確立驛站制度的交通體系，爲推行軍事、政治、經濟、文化之基礎，與近代國家，計劃建設優先實施交通建設措施，古今如出一轍，原無二致也。

考之歷史東北地方部族名稱甚多、且因朝代不同、而名稱各異。有濊貊、東胡、肅慎、鮮卑、契丹、女真、通古斯族、滿族等名稱。就中東胡又名東夷、自古以善射著名、爲弓矢的發明與使用者、夷卽「帶弓之人」的意義。遠在帝舜有虞氏二十五年肅慎氏曾來朝獻弓矢。當地盛產馬、人民喜騎獵、因之

最善騎射、自古長於武功。故自後魏之北朝（四三九至五八一共一四二年），渤海國（七一三—九二六共二一三年），遼（九三七—一二二五共一八八年），金（一一一五—一二三四共一一九年）數代，不僅南下侵據中原，征服北部西部各塞外民族，且遠征遐方異域。東佔朝鮮至日本海，西征印度中亞細亞及西亞細亞，至清朝（一六三六—一九一二共二七六年）則入主中原，統一華夏，疆域之廣大，年代之長久，遠邁前朝，皆係崛起於東北。蓋皆由於以東北為基地，憑藉其高度的地略因素，利用其資源物產，尤其龐大數量的鐵騎軍馬之交通實力有以致之也。（註）

（註）

世稱元朝大帝國地跨亞歐二洲，不知當遼朝聖宗之世，擴張領土，東自日本海，西越天山，至中亞細亞，遠來入貢者，有高麗、吐蕃、吉爾吉思（今之西亞 Kirghiz 蘇維埃共和國）等六十餘國。其一族系並在中亞細亞以契丹之名建立國家。當時之俄國及西亞東歐各國稱之為 Kitai（韃靼），又稱 Cathay，遠邦畏服。今將其譯為「國泰」，尠有知其字之淵源及其真正意義者。英文大詞書中，註：“Cathay”為「中國」之古名，現多用於文學上。實際上 China 始於秦代，應較 Cathay 為古。不過 Cathay 多用之於中古時代，以之代表中國。今則殊少用之耳。

自十九世紀末葉，世界帝國主義國家利用產業革命後各種大量機械工業生產尤其交通利器，實行其領土權利之侵略擴張，我國地大物博，適為各國侵略之對象，又當清廷積弱愚昧，對於列強交相入侵，竟無抵禦之策，各國遂在我國境內劃成勢力範圍，割據權利，幾成瓜分之勢。就中最具體化而影響我政

治經濟軍事主權最嚴重者，莫如各國強迫對華實施鐵路借款，在華競爭借款修築鐵路之史實。各國爭取對華借款築路後，各在其劃定之範圍地區內，各按其本國之規制標準，實行修築現代鐵路，毫不顧及我國之統治主權。如俄國修築東清鐵路爲寬軌距，法國關係鐵路則有窄軌距，其他英德日等關係鐵路，雖均爲標準軌距，但各種技術標準及規制亦各隨其築路國家而異，固無顧於在我國境內之鐵路，應須注意我國之統一建制及技術標準也。此種鐵路經過之地區，在其沿線相當限界內，無異的成爲各該國之殖民地，享有一切特權，甚至治外法權，鐵路各級主管人員，幾乎全爲外人，且鐵路公用文書語言，亦隨之全用各該國之語文，沿線礦權、森林權及其他種利權無不被隨之侵佔。而在全國中喪失此種外國侵華築路權最早，路線地區經過最長最廣，附帶種種特權，包括商港軍港市政權等最大的國權之喪失，則以本世紀初年代，帝俄入侵我東北，修築西由滿洲里東越綏芬河，至海參崴、北由哈爾濱南至大連旅順二港，及西南支線通營口之海河港口等政策性幹線鐵路，猶如插入東北心臟之大丁字形利刃的縱橫幹線鐵路，稱爲東清鐵路，控制東北之政治經濟軍事中心，爲對我國家最嚴重之侵害。其次爲日本，日俄戰後，日勝俄敗，在我領土內帝俄竟將長春以南中俄共有共管之鐵路及其附帶權利完全讓予日本，日本承受此等特權，亦入侵我東北，並擅自在東北強築直通朝鮮之安奉鐵路，完成其南滿鐵路系統。從此由帝俄單獨的霸佔我東北利權，一變而爲俄據北滿，日據南滿，兩帝國主義分割我東北，對我交相競爭侵略之形勢。清廷痛感迫脅，力謀抵禦之策，遂將由英國借款之京榆段鐵路延展修築至關外，完成京奉幹線及營口錦朝等支線。繼之日人迫我爭取借款築路權，修築南滿鐵路的培養線，以擴張其勢力範圍，復值俄

國革命內亂，不遑對外侵略，勢力衰微，中國收回中東鐵路大部份路權，一時日系南滿鐵路日益擴張發展，在東北幾成獨霸之勢，當地人民及地方政府當局，直接遭受侵害，引為憂患，乃掀起自力修路築港之熱潮，不數年間連通遼吉黑三省都會之幹線鐵路完成，構成包圍「滿鐵」縱斷「中東」之形勢。但不久日本實行其「大陸積極政策」，按其既定計劃程序，「欲征服中國先征服滿蒙」，遂於民國廿年（一九三一）九月十八日挾其「滿鐵」優越的交通設施，製造變亂，一夜之間，入寇東北腹地，侵佔我軍政中心的瀋陽，並繼續侵奪利用東北龐大完整的鐵路系統，在極短暫的期間，侵佔東北全境，製造傀儡政權，割裂我較日本全國約大三倍半以上之領土。日本侵佔東北後，以其為遂行其大陸積極政策之根基地，全面積極建設，尤以對於以建設鐵路為中心，建設各種交通——公路水運空運——設施，為最具成效。因此東北現代化的交通建設，無論在素質上及數量上，均為全國之冠。惜其主管運用之權半世紀來多操之外人，由俄日兩帝國主義者先後以獨佔或協同分割及交互擅替等形態對我交相侵略，對我國家已造成嚴重之威脅與禍害，影響世界和平。由歷史的經過事實證明，此地區之主權操之在我，則國家必興必強，如操在外敵，則國家立見衰亡。本世紀來二次世界大戰，第一次由於帝俄勢力東漸，侵入我東北，引起日俄衝突戰爭，俄國敗北，歐洲失却均勢，德國崛起爭霸，掀起歐戰。二次世界大戰，則因日俄戰後，日本亦侵入東北，俄日劃分我南北滿勢力範圍，協力謀我，嗣因俄國革命，東漸式微，日本乘機擴張勢力，獨霸東北，因之開始實行其大陸積極政策，先造成廿年九一八之變侵佔東北，繼之廿六年七七之變全面侵華，激起中國全面對日抗戰，以此為導火線，擴及太平洋戰爭及珍珠港突擊事件，日本遂與德

意結成軸心侵略集團，掀起二次世界大戰。三十四年（一九四五）初戰況急劇好轉，勝利在望，二月美英蘇三國雅爾達秘密協定，同盟國出賣我國，將我東北原東清及南滿鐵路旅大港口及其他有關種種特權，由日本轉讓於蘇俄，迫我放棄外蒙，任其獨立，蘇俄遂得在我八年抗戰勝利，日本宣佈投降後數日內，進軍東北掠取我抗戰勝利之果實，恢復其帝俄時期獨霸侵略之局勢，乃即扶植共匪加強顛覆叛亂，終於三年內共匪佔領全東北，又一年後於卅八年（一九四九）末全國大陸淪陷赤化，政府撤退臺灣，從此世界三次大戰又在不宜而戰的變態形勢下，夾冷戰熱戰的新型戰爭，而於韓戰開其端，越戰、中東戰、及其他到處潛伏的戰爭，逐漸掀起繼其後。

民主同盟國家將二次大戰勝利的果實，斷送蘇俄，徒資助長共產帝國實現其擴張侵略，征服世界赤化人類之美夢，舉世遭其禍害。今天下滔滔，求能公正的解決國際紛爭，挽救人類解除赤禍浩劫，而具有宏謀遠見的大政治家有幾人耶？本世紀如此慘烈的世界戰爭，無不導源於外國侵略我東北，而其癥結關鍵，則又為侵據我鐵路交通之特權。由此可證東北地略之重要性，及其相輔相成的鐵路交通之重要關鍵，直接的關係國家之安危存亡，間接的影響世界之和平安全。東北之地位重要，由歷史上證明，不僅為中國之生命線，亦為世界和平安危之所繫。國人應如何痛定思痛，將來光復大陸時，必以東北之完全光復，並保持其行政權之完整，為絕對的必要前提，而永不再蹈已往之覆轍，否則誠恐殷鑒不遠，在二次世界戰爭勝利後，為戰時盟國所出賣，因之首先喪失東北之鐵路權利，一着既錯，全盤皆輸，造成今日大陸淪陷，舉世岌岌危殆，擾攘無以自保之境地，堪為戒惕也。交通為國家在軍事政治經濟文化上之神經的

及循環的系統，不僅與人類之生活有最密切之關係，且足以影響國家之興衰隆替，半世紀來由於我東北境內，鐵路交通權之喪失於俄日兩帝國主義，造成國家空前的災禍浩劫，將來光復東北，宜如何確保我交通權之絕對的完整自主，積極建設發展，以期為國家在保衛邊疆國防上及開發資源發展經濟上發揮其最大之作用，實為國家將來最要之急務也。

本文爰就東北之交通概況，分原始的與近代的二部份，敘述於後，俾供國人之參攷研究及檢討，並藉以提醒國人之警惕與注意，以期對於保衛國家之安全及維護世界和平有所貢獻則幸甚焉。

前篇 東北原始的交通

東北原始的交通，係指當地地形上，天然形成可通行的陸地道路及河川水路，包括有人工整修疏濬的部份，及自驛站制度設立後，沿襲的御路大道河川。陸路利用傳統的各種車輛（大車敞車轎車），藉動物（馬、騾、驢牛駱駝等）之動力，及由人騎乘用動物。水路則利用舟楫，藉天然的風力及人力，以達成運輸物由某地至某地之交通也。東北平原廣大，江河縱橫，沿江一帶自古有造船廠，製造舟楫，民間普遍的製造大車，而東北盛產馬騾等動物，優良的交通要素俱備，故東北原始的交通，無論陸路水路，素稱發達。東北天氣冬季漫長，大地爲冰雪所籠罩，河川陸地構成一片遼闊無邊的四通八達之平面堅硬道路，不但車馬可到處通行，更有當地特有之雪橇爬犁，或用人之支力或藉犬馬之拉力，在封凍之路面上滑行，輕快迅速，尤稱利便。蓋皆由於天時地利的優越條件之所致。茲特就此等交通概況分別敘述於後。

一、陸路

陸上之道路乃交通之幹線，東北地方之道路，自有史以來即已相當發達，當地各部族之人民對於道

路交通之運用，無不盡其最大之努力，故其發達之程度遠非其他地區之所及。遠自唐代渤海國遼金元明清時代設有驛站制度，即所謂官馬大道，其連繫方法，於陸則以馬騾牛（最早曾用駱駝）冬季兼用爬犁，於水則利用舟船，運輸發達，交通便利，此種驛站名稱，至今猶存。

東北道路運輸之發達，有以下數條件爲其特點。

①氣候 東北屬於大陸氣候，冬寒夏暑，每年由十一月至翌年三月爲最寒期，河川山野，俱爲冰雪所籠罩，形成天然的良好道路，且降雪量較少，平均積雪僅在三至四寸，山岳地帶因風勢吹襲，雖間有積雪盈尺之處，但並不影響交通，反便於雪橇爬犁之滑行，速度更快。東北每屆冬令，天然的良好道路，即行出現，據調查估計此種因季節而形成的良好道路全長當在三〇萬公里以上。在交通上實爲一特殊之貢獻。惟此種道路，一至雨季，因地質有粘土或砂土，即泥濘不堪，故夏季交通每感不便。

②車馬及車伕 東北之車馬及車伕大部份屬於農民，多利用冬季農閑期間，以其耕種用車馬人伕從事運輸，作爲副業。春夏秋季則忙於耕種收穫，無暇兼營運輸，故短期雨季道路之不良，於實際上並無影響。

③運費低廉 運費極爲低廉，是以客商多利用農閑運輸貨物。

④運量大路程遠 東北民間車馬數量龐大，道路發達，故運輸量大且可通至遙遠地區。

此種道路交通在東北各省四通八達，無遠弗屆，惟其主要的有四大幹線，係自渤海國時代所開闢沿襲至今。此幹線道路路面有相當的整修與維持，可常年通行無阻，不似以上所述一般道路在雨季即受阻

碍。

1. 東路幹線 奉天吉林爲起終點。由吉林再分三路：一向東至寧安。二向西北進扶餘。三向北指阿城（阿什河）。由阿城復分二路；一爲沿松花江東岸、經賓縣、依蘭、而達富錦爲右路。一爲橫斷松花江，直達呼蘭爲左路。

此外另有捷徑幹線，由奉天至松花江中流地域有一近路。卽由伊通經長春向北直達可抵阿城，距離近，來往便利。故以後測量修築南北縱貫幹線鐵路，卽循此途徑而建設。

2. 中央幹線 以遼河之下流新民爲起點，經右岸而北達扶餘，并可利用水陸兩路與各城市保持聯繫。東可通阿城、西北沿嫩江可達齊齊哈爾、再向北可進至黑河。

3. 西北幹線 起於喜峰口、沿東興安嶺越蒙古草原、橫渡洮兒河、再沿嫩江北上，而入齊齊哈爾與哈爾濱。

4. 大興安嶺西麓幹線 以北平爲起點，經外蒙沙漠而達海拉爾。

綜觀上述各幹線道路交通，全係南北縱貫線，至於東西行，則有很多的橫貫路線，四通八達，極爲便利。

此外尚有由關外至關內之通京大道，由北平經臨榆過山海關經錦州新民而達奉天之橫貫幹線，東西方向爲由關內通往關外之軍事政治及經濟上之唯一的最重要的動脈交通。

以上各幹線道路交通，常年維護整修，四季暢通，但因近代鐵路之建設，其重要性隨之變更，多成

為補助的路線，然終年車馬交通頻繁，在東北地方民間運輸上仍佔重要之地位。

民國三十三年東北民間輕車輛數 八一七、三四〇輛

雪橇（爬犁） 二三、〇〇三部

內大車三八五、九八四輛。（因戰爭關係數量大減）

二九年四二二、二三八輛。

省別	東北產馬數	載貨馬車數
奉天省	一、五九〇、〇〇〇	一九〇、五〇〇
吉林省	九三八、〇〇〇	一三四、〇〇〇
黑龍江	九〇三、〇〇〇	一五〇、五〇〇
共計	三、七九一、〇〇〇	四七五、〇〇〇

偽滿時期曾計劃畜馬增產至年五百萬匹，因戰爭關係未能實現。共匪於一九五二年召開「全國牧畜獸醫會議」決定發動全大陸增殖役畜，東北區以畜馬為重點，一九五九年大陸產馬約九百萬匹，東北地區佔五〇%，約產四百五十萬匹。一九六六年報導已達五百五十萬匹。（日本中國研究所報導）

東北大車（載貨馬車）實際運輸情形。

東北大車運輸，如前所述，多利用冬季良好漫長的道路及農閑，沿吉林官道、洮南、新民及呼蘭等處，經奉天入關接連通京大道及營口海路，從事運輸。例如穀類，多由綏化、呼蘭、巴彥及阿什河、紗布及雜貨則由北平、天津、奉天、營口分別運送。又奉天北平間、旅順奉天間、奉天吉林間等大都市間之道路運輸，其活躍情形，不亞於今日鐵路之運輸。即於東北之南部，有奉天臨江間三六〇公里，開原濛江間三〇〇公里，吉林延吉間四〇〇公里。北部有哈爾濱克山間二七〇公里，齊齊哈爾黑河間六〇〇公里。此等各區間均經常有直達的長距離馬車運輸常年頻繁暢通。

民國九年以後中東鐵路因受馬車運輸之影響，南北運輸均陷於不振之狀態。同年十二月中，馬車南運之穀類達四四、七二二公噸，而由鐵路運出者僅一九、〇二〇公噸。十年一月中馬車運輸量爲七三、一一一公噸，而鐵路運輸量僅爲二〇、三四二公噸，尚不及大車運量之三分之一。二月中前者爲三五、二四二公噸，而後者尚不及二九、六一〇公噸。且利用馬車回空載運之北行雜貨，每日不下一五〇公噸。由此可知馬車之運輸乃佔絕對之多數。馬車運費低廉，營運機動敏捷，且有由每戶至每戶直接一次裝卸之便利 (from door to door)，故利用者衆，猶如今日之汽車與鐵路之競爭，在某種條件下，近代的鐵路反處於絕對的劣勢之下也。

馬車與鐵路運費之比較。依民國八年之調查，哈爾濱長春間三〇美噸 (一美噸爲二、〇〇〇磅) 貨運，鐵路運費爲六〇〇元，至一、〇〇〇元，而馬車運費則爲四〇〇〇至九〇〇元。民國九年前者爲三九〇至五三〇元。後者則爲二八〇至四三〇元。即此運費如此低廉一點，已足構成馬車爲公衆所必利用之

最要條件，而以下各種事實因素，更足以促進馬車運輸之旺盛。

①當時中東鐵路車輛不足，客商欲獲得優先撥車，非對鐵路站員行賄莫辦，縱然如此，亦尚須遲至一月後，始能運到。而馬車運輸祇須七、八日之短期間，即可運達。

②中東鐵路對於託運貨物，極不親切負責接受，因此對於承運之貨物，時有損壞。

③中東鐵路缺乏雨布，運貨時由商人自備（當時關內各鐵路亦完全如此，所謂不辦負責運輸貨物，損壞盜失鐵路概不負責，因此商人須自備篷布蓋貨，並另須派專人在貨車上露天押車，自己看管，鐵路毫不負責。經著者於民國十七、八年間開始在北寧鐵路辦理負責運輸，託運商將貨物交與鐵路起票後，一切由鐵路保管，如有紛失或損壞，於到達站，運交貨物時，負責賠償。以後關內各路奉鐵道部令亦有做行者，成效不著，獨東北各路除中東鐵路外一律辦理負責運輸，商民稱便。）

④農產物由中東路運抵長春後，委託「滿鐵」混合保管（滿鐵係辦理負責運輸者）時，包裝如有損壞，須加修理，手續麻煩。

⑤在交與滿鐵運輸以前，貨物保管費用甚鉅，商人苦之。

因此商人多利用當地馬車向南運輸。此為東北交通史上，不可磨滅之史實與偉績。因此「中東」「滿鐵」同受馬車大量貨運競爭之影響，迫使中東滿鐵兩路成立協定，對於貨物運費及車輛調配，力求低減合理便民，以後馬車運輸始逐漸衰弱。但近程地區間之運輸仍完全靠馬車也。

東北馬車運輸裝載及行駛能力

道路狀況	裝載及行駛	馬騾七、匹	馬騾五匹	馬騾四匹	馬騾二匹
平坦地方	裝載能力	二、六一〇公斤	一、八三四公斤	一、二七二公斤	八〇九公斤
(傾斜三度以下)	一日行駛能力	四〇公里	四〇公里	四〇公里	四〇公里
山岳地方	裝載能力	二、〇二三公斤	一、四四五公斤	八一七公斤	五七八公斤
(傾斜三度以上)	一日行駛能力	三〇公里	三〇公里	三〇公里	三〇公里

哈爾濱長春間馬車運輸噸數及車數

年次	馬車輛數	運貨噸數	備註
民國三年	三八、〇〇〇	七八、〇〇〇	(1)以馬車一輛載重二公噸計算。 (2)以當年四月起至翌年三月止為一年。
民國四年	四六、〇〇〇	九二、〇〇〇	
民國五年	五一、〇〇〇	一〇二、〇〇〇	
民國六年	六〇、〇〇〇	一二〇、〇〇〇	
民國七年	七五、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	
民國八年	一五〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	
民國九年	一二五、〇〇〇	二五〇、〇〇〇	

民國九年末至十年初哈長間鐵路及馬車運輸噸數

年 月 別	鐵 路 運 送		馬 車 運 送	
	噸 數	一日平均(噸)	噸 數	一日平均(噸)
九年 十二 月	一九、〇二〇	六一三	四四、七二二	一、四四二
十年 一 月 一 日 至 十 月 五 日	四、八三九	三三二	三五、五五八	二、三七一
十六日至卅一日	一五、五〇四	九六九	三七、五五二	二、三四八
二 月	二九、六一〇	一、一八四	三五、二四二	一、七六二

照上表觀察馬車運貨之噸數均超過鐵路運送之噸數，而十年一月上半月每日平均運貨馬車較鐵路超出七倍以上，可稱奇蹟。

自中東滿鐵兩路協議改善營運辦法共同抵制馬車運輸後，馬車運輸雖漸衰弱，但除大規模長距離貨運利用鐵路外，比較的短程較小規模的貨運，仍均利用馬車運送。尤其於各鐵路車站間往途裝運農產物，回程則載運雜貨，相沿既久，已成習慣，馬車對於輔助鐵路運輸，實有其重要不可缺乏的任務。

二、水 路

諺云「江河爲文明之胚胎。」此語誠非虛構。徵諸往史，無論古今中外，凡江河暢流之域，即爲人

類文化發達之區。蓋因江河爲天然的水路交通幹線，能使其漫長遙遠的幹線水流貫通的廣大區域皆將以此幹線交通爲中心，人文薈萃，物產交流，久之經濟發展，文化進步，爲其必然之趨勢也。東北全境皆有著名的河川，縱橫交流貫通，水運發達，歷史悠久。松花江嫩江各河流，匯黑龍江至俄領阿穆爾省廟街地方，而注入荒涼之韃靼海峽。該地區昔雖屬我領域，後已爲帝俄侵佔，既與東北之南部及關內各省不發生關係，又與東北之北部各地亦無何等經濟上之聯繫，現無若何之重要性，殊爲可惜。松花江南部嫩江與遼河之間，有分水嶺相隔，南北交通受阻，故由海外之貨物運輸，必先由海運進入遼河口之營口，用帆船沿遼河上游遡航北行，然後利用馬車載運，北行約一五〇至二〇〇公里，始可抵達松花江及嫩江口岸，再以帆船向其各支流分運。東北水運體系，除北滿外，幾乎全沿南北子午線發展，以海河港口之營口爲出發點，經遼河及其支流之東遼河北進，俟經由陸路抵達松花江支流伊通河岸後，乃分爲三路進展；一向吉林東進；一向東北方方向迂迴至松花江下流及其支流各處，依蘭、呼蘭等地；一向西北進達齊齊哈爾。東北各地因水運交通關係而發展之名城，自古相傳，如鴨綠江之九連城、輯安、與太子河之遼陽等處遠於漢代，卽有行舟之便，又如海城牛莊、牡丹江之東京城，亦於唐渤海國時代，卽水運繁盛。宋金時代阿什河之阿城、松花江之烏拉街、伯都訥（扶餘）等地，皆爲殷盛之河港。明代於吉林設有造船廠。圖們江岸之會寧、慶興等河港，於明初卽已開闢爲港口，爲歷史地理上之左證。及至清代，水運發達之處，首推南部遼河，其次爲鴨綠江及圖們江。惟此等南部河川，水量較小，僅可容一般民船航行，故運量並不太大。至於北部黑龍江自西曆一八五四年俄國汽船行駛以來，船舶逐年增加，至一八七

二年已達數十艘之多。其經路係沿松花江上游行駛，其最初之目的在於探險，或作小範圍之通商，至一八九八年，俄國利用此河運，大量運輸建設中東鐵路需用之材料，約五六萬公噸後乃呈現空前盛況。此項鐵路材料，係自西伯利亞俄境由海路運至海參崴，然後利用於一八九七年修築完成之烏蘇里鐵路，繼續運至伯利及伊滿，再以在伯利預為準備之十八隻河川用汽船，四隻小汽船及六〇隻舢板，沿黑龍江、松花江上行而達哈爾濱。

中東、烏蘇里、黑龍各鐵路之建設，非僅對於沿鐵路線及沿江各口岸之開發繁榮良有裨益，即松花江、黑龍、烏蘇里三江之航運，面目亦為之煥然一新，東北之北部近代的水運基礎，實乃確立於此。

製造此等汽船，其材料，係取自歐洲，而於伊滿、伯力、海蘭泡、尼布楚、哈爾濱等地新設之造船廠製造者。間有直接在歐洲或上海造成後，由鄂霍次克海迂迴航行至黑龍江口者。此外一般之民船，帆船及拖船等之航行，亦隨之日益旺盛，沿江岸新成立之造船廠，如雨後春筍，相繼林立，均盡其最大之能力，從事建造新船。

松花、黑龍、烏蘇里三江，均為東北水路運輸之幹線，其中以松花江居首。最初帝俄於一八五八年根據璦琿條約獲得松花江航行權，於是此三江之航運，完全歸俄國控制掌握。遊行於江面之船舶，悉為俄國船籍，經常航行者為數不下數十艘。雖自一九〇七年（民前五年）我國汽船亦開始在此三江行駛，然其數甚微，實不足與俄船成比例也。及至俄國革命後，此航行權問題，遂成爲中俄兩國爭議之焦點。我國爲維護主權計，乃於民國九年頒令禁止俄國船舶航行於松花江吉林老少溝之間，其後復於民國十三

年（東北交通委員會成立後），擴大禁令至全河川之航行。至此俄籍船主爭將所有船舶售於我國人。民國十五年政府復以最大決意將所有沿江之碼頭完全收回自主，於是松花江航權亦隨之完全收回自主。新設立東北航務局，管理沒收之外籍船舶，及其航行營運事宜。負其責者即今日在臺之海軍元老沈鴻烈先生。此外與各江航運有關之機關，尙有新成立之東北造船所、廣信航業處、松黑郵船局、東北商船學校、哈爾濱航政局、及水道局等機關。當時計有官船四〇隻（汽船），總噸數達一四、三〇八公噸。九一八日寇事變當時，松花江上之汽船數，共有一二〇餘隻，總噸數達三萬噸以上，其中大型者約一、五〇〇公噸。

東北各河川水系概況

江河	流域 (平方公里)	對全流域 之百分比	航行區間	里程 (公里)
黑龍江	二八八、三〇〇	二二・一	吉林林——烏蘇里江合流點	二二七
松花江	五二三、二〇〇	四〇・一	三岔河——黑龍江合流點	九三七
			吉林——三岔河（嫩江合流點）	三七二
			墨爾根——三岔河（嫩江）	六六五
			同江——虎林間	五九六
烏蘇里江	四五、四〇〇	三・五	虎林——密山間（穆稜河）	三六二

計	其他	灤河	大小凌河	鴨綠江	圖們江	遼河
一、三〇三、一四〇	一一五、二九〇	二四、九〇〇	二八、二〇〇	三〇、八〇〇	一二三、三五〇	二二四、七〇〇
一〇〇	九・〇	一・九	二・一	二・四	一・七	一六・二
				河口——十三道溝	三叉河——小北河(太子河)	營口——巨流河間
				河口——渾江	三叉河——韓家店子(渾河)	營口——馬蜂口間
						營口——通江口間
						營口——鄭家屯間
						二八六
						四〇〇
						四六六
						八二八
						二四六
						二三二
						六八四
						二〇七
						六、五〇八

國父實業計劃中，有開闢遼河與松花江間運河之指示，路線長僅三十六公里。此計劃如能實現完成，則東北全境之各大水系，將構成網形系統，其大河總延長線，僅次於長江，而其分佈之廣，流域之均

衡，對於灌溉農田水利，及便利交通，將有無比之惠澤。最北部邊疆之河運，經過漫長的內陸之河道直達南端營口入海，而通往本部各港口，在經濟的水運交通上有莫大之貢獻也。

三、海路及港口

東北海路及各港口，交通便利與國際運輸亦頗頻繁，尤其南部安東大連營口及葫蘆島等港口與山東半島隔海相望，自來與內地船運發達，惜無統計資料可尋，容另補叙。

後篇 東北近代的交通

東北近代的交通，係指自本世紀初年代起，修築的鐵路、公路、河川碼頭、海口港埠、及飛行基地場站，使用機械化的交通工具，及改用蒸汽、輕油、重油及電等動力，以行駛鐵路列車，公路自働車、海洋與河道中之汽船油船，及航空飛機等運輸之交通也。東北因天時地利的良好條件及其地略的重要性，召致鄰邦俄日兩國覬覦入侵，儘先以建設鐵路爲優先之急務，而建設各種近代的交通設施。我國爲保障國權抵禦外患計，中央及地方政府尤其當地民間，先後掀起築路建港發展交通之熱潮，因此東北地區內近代的交通建設，其質量在全國中均佔最優越之地位。惟半世紀來受俄日兩帝國主義之侵擾，皆由於侵據利用東北鐵路交通之特權，使東北一度淪陷於日本，二次世界大戰後，蘇俄又據其爲基地，扶植共匪，擴大顛覆叛亂，首先喪失東北，隨之全國大陸淪陷赤化，七億同胞關入鐵幕。因此鐵路問題，爲帝國主義者侵略東北之導火線，不啻已構成爲東北地方與我國家興衰存亡之關鍵，特就其建設發展與演變的史實過程，敘述於後。並依次叙及其他各種交通。

一、鐵路

1. 帝俄勢力東漸，侵佔中國廣大的領土。

號稱北極之熊的俄國，數世紀來，以逐步南侵東侵覓奪海口暖水港出路，爭取海權，爲其傳統的國策。自十五世紀八十年代（一五八一）起，伊凡四世開始從歐洲向亞洲擴展，先佔西伯利亞，於一六四〇年向黑龍江一帶侵展，至明末清初，俄人已深入黑龍江沿岸一帶，至清康熙二十一年（一六八二）清帝用兵收復黑龍江驅逐俄國勢力，爆發雅克薩戰爭，經過五年之久，終於康熙二十八年（一六八九）締結中俄最初的尼布楚條約，我國喪失額爾古納河以西，外興安嶺以北廣大的領土一九九、〇六五方公里。雍正三年（一七二五）中俄又訂立恰克圖條約，開放庫倫對俄貿易。咸豐元年（一八五一）中俄簽訂伊犁條約，開闢通我新疆貿易市場。咸豐八年（一八五八）四月二十六日締結璦琿條約，喪失我大興安嶺以南的廣大領土之外，帝俄並侵佔兩國共有的烏得河流域與烏蘇里江以東的廣大領土及韃靼海峽以東庫頁島之全部領土。咸豐一〇年（一八六〇）十月二日又簽訂北京續約十五條，將烏蘇里江以東共九三三、〇〇〇方英哩的領土，以及沙皇時代掠奪的遠東第一門戶海洋港口海參崴及貝加爾湖以南總共數百萬方英哩的我國領土，完全被帝俄詐取侵佔掠奪。以實現其數世紀來陰謀侵略東漸之計劃。從此我西北東部的萬里陸地邊疆，已門戶洞開，益啓帝俄對我覬覦蠶食之野心，迨發現我東北地區乃資源軍略要地又爲其企圖南進之目標矣。

2. 帝俄修築世界最長大的西伯利亞鐵路，經略東方，並侵入我東北腹地，修築縱橫貫通全境的東清鐵路，直達海參崴及旅大營等港口攫取東北資源物產，控制遠東軍略政略基地。

帝俄爲有效的控制經略其遠東新擴張的廣大領土，遂於一八九一年起至一九〇四年完成修築橫貫歐