

東北經濟小叢書

熊式輝題

上海图书馆藏书



A541 212 0006 7710B

東北經濟小叢書

熊式輝題

東北經濟小叢書

運

輸



東北物資調節委員會印行



運輸目次



第一編 東北交通運輸略史	一—三
第一章 鐵路建設以前（第十九世紀以前）之運輸狀況	一—四
第二章 鐵路建設以後（第二十世紀）之運輸狀況	五—三
第二編 東北交通運輸方法	三—九〇
第一章 道路運輸	三—四一
第一節 東北道路概況	三—
第二節 東北道路運輸機關之種類	三—五
第三節 東北道路運輸工具之數量及其能力	三—一
第四節 東北載貨馬車運輸實際成績	三—七
第二章 水道運輸	四—七三
第一節 東北水路運輸概況	四—
第二節 遼河水運	四—
第三節 松花江及嫩江水運	五—
第四節 鴨綠江水運	六—
第三章 海路運輸（港口運輸）	七—九〇

第一節 東北港口概況 ..... 七三

第二節 營口港 ..... 七六

第三節 大連及旅順港 ..... 八二

第四節 葫蘆島港 ..... 八四

第五節 東北港口運輸成績 ..... 八五

### 第三編 東北交通運輸綜合經營情形 ..... 九一—二九四

#### 第一章 偽滿交通政策 ..... 九一—二五〇

第一節 偽滿交通部沿革 ..... 九一

第二節 偽滿交通部組織 ..... 九二

第三節 偽滿交通政策概況 ..... 九三

第四節 偽滿鐵路政策 ..... 九八

第五節 偽滿汽車運輸政策 ..... 一〇三

第六節 偽滿水路運輸政策 ..... 一〇七

第七節 偽滿空運政策 ..... 一一五

#### 第一章 舊滿鐵統一經營東北交通之成績 ..... 一二一—二九四

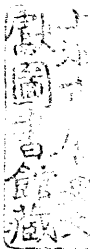
第一節 經營概要 ..... 一二一

第二節 經營方針 ..... 一二四

第三節 管理組織 ..... 一四三

第四節	鐵路運輸設施	一六二
第五節	運輸政策	一八七
第六節	鐵路運輸成績	二〇二
第七節	鐵路營業收支成績	二六四
第八節	汽車輸送成績	二七五
第九節	水路輸送之成績	二八二
第十節	運貨大車之運送成績	二九〇
	結論	二九五
		二九六

# 第一編 東北交通運輸畧史



## 第一章 鐵路建設以前(第十九世紀以前)之運輸狀況

東北水陸兩運，遠在近代文化尙未發達以前，即已有其歷史，蓋自渤海國開闢五大路以來，遼、金、元、明、清各朝，亦相繼確立交通體系，用爲推進軍事、行政、經濟之根基。惟彼時東北人煙稀薄，景物荒涼，利用水陸運輸之客貨，爲數極尠，雖十九世紀末清廷解除移住禁令，而全東北人口仍未及一千萬人；營口開港(西曆六五八年)實行海外貿易之際，所輸出入物資之總量，亦未超過一〇萬公噸以上。至在此以前之數世紀，其交流物資，縱令軍事、政治上容有極大轉變，其數量亦決不致如何龐大，概可斷言。

然今日吾人所欲研討者，不在運輸量如何，而在交通運輸之手段及其組織問題，因此可充分了解東北近代交通之體系，以作將來籌策上參考故也。茲先就未建設鐵路以前之水陸交通運輸情形，略述如左：

壹·水路 松花江、嫩江兩河流，流至俄領阿穆爾省廟街地方，而入荒涼之韃靼海峽，既與關內各省

及東西南部直接不發生交通關係，又與東北部各地亦無何等經濟上之聯繫。且松花江南部與遼河之間，因有分水嶺相隔，南北交通倍受阻碍，故由內地或海外運來之各種貨物，必先經由營口，改用帆船沿遼河

上游北行，然後利用陸路馬車，向北載運約一五〇至二〇〇公里，始可抵達松花江或嫩江口岸，此時再以帆船，向各支流內分送。由此可知，東北水路運輸體系，幾全沿南北子午線發展，以營口爲出發點，經由遼河及其支流之東遼河北進，俟抵達陸路松花江支流伊通河岸後，乃分爲三路進展：一向吉林東進；一向東北迂迴至松花江下流及其支流各處，例如依蘭、呼蘭等地；一向西北進達齊齊哈爾。

貳·陸路 其路線之趨勢，亦係以南北爲主。彼時由南部通至北部之陸路交通，計有四大幹線（參閱附圖）：

一·東路幹線 此路線開闢最早且最安全，瀋陽、吉林爲其起終點，及入吉林後，乃分爲三路：一向東至寧安；一向西北達扶餘；一向北直指阿城（阿什河）。由阿城復分左右兩路：沿松花江東岸，經賓縣、依蘭而達富錦者爲右路；橫斷松花江直達呼蘭者爲左路。

此外由瀋陽至松花江中流地域，尙有比較捷近之途，即由伊通經長春，向北直進，即可抵達阿城，此一路線距離既短，來往亦便，故後日縱貫南北之鐵路，即循此途徑而建設者。

二·中央幹線 以遼河下流之新民爲起點，經該河右岸而北達扶餘，並可利用水陸兩路與各城市保持連繫。蓋東可通阿城；西北可沿嫩江達齊齊哈爾；再向北進而至黑河。

三·西路幹線 起於喜峰口，沿東興安嶺穿越蒙古草原，然後橫渡洮兒河，再沿嫩江北上，而入齊齊哈爾城。

四·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，可知各幹線殆全爲南北方向之路線，至於東西則有多數橫斷路線，四通八達，極稱便利，不僅對行政、經濟上貢獻極多，且爲與內地及海外交流物資之主要動脈。此外尙有由北平經臨榆、錦縣、新民而達瀋陽之路線；此一幹線係東西方向，爲軍事、行政、經濟、產業上之唯一動脈，其重要性遠勝於其他各線。

其後因近代鐵路日漸發達，上述各交通路線之效用亦隨之激減，乃由主要運輸路線一變而爲補助的路線矣。



## 第二章 鐵路建設以後（第二十世紀）之運輸狀況

十九世紀以前，清廷嚴禁漢人移住東北從事耕種，故彼時世人對此塞外禁地，不易涉足；及至十九世紀末，禁令解消後，漢人相繼徙入，始發現東北資源之富，爲全國冠，乃着手於農、畜、林產之開發。距今約一三〇年前（西曆一八二〇年），首於營口經營大豆榨油業；一八六一年營口開港後，東北特產之柞蠶及大豆等物資聲價，漸被世界各國所讚美，而獲得國際商品之地位，至此遂引起國內外對東北之注意。

東北鐵路之建設，以民國紀元前一八年，利用英國資本，將京奉鐵路延長至關外，爲其嚆矢；五年後帝俄復從事建設東清鐵路，直至紀元前九年，全線始告完成，爲我東北交通運輸史上遺一實蹟。

此京奉路雖遠於西曆一八九四年即已進出東北，但與美國於一八二五年建設之斯托克吞至達林敦間鐵路之時期比較，實晚七一年；與日本於一八七二年鋪設之東京至橫濱間之鐵路相較，亦晚二二年；即較我國上海至吳淞間鐵路之開通（民國紀元前二四年），尙晚一八年。

東北鐵路自建設迄今，約有五〇餘年之歷史，其間經幾多變遷，乃有今日之發展，對於物資交流及經濟開發上貢獻尤多；故欲考究東北近代運輸發達情形，應以鐵路史爲中心，加以分析。茲爲便於敘述起見，特分爲三期述之。



第一表 東北近代運輸發達期別簡表

期別	年次	年間	始終	期	重要事項
第一期 (日俄戰爭前英俄對立時代)	自民國紀元前一八年 至民國紀元前五十年	一三年間	自京奉鐵路進出東北及創設東清鐵路 至創設南滿鐵路	甲午戰爭 甲辰戰爭	
第二期 (日俄戰爭後中蘇日對立時代)	自民國紀元前五年至 民國二〇年	二五年間	自創設南滿鐵路至 九·一八事變	中華民國成立、第一次世界大戰 蘇維埃聯邦成立、東三省易幟	
第三期 (偽滿時代)	自民國二〇年至民國 三四年	一四年間	自九·一八事變至 八·五·光復	偽滿政府成立、蘆溝橋事變、 世界第二次大戰	

壹·第一期(日俄戰爭前英俄對立時代) 自英國投資建設京奉鐵路及俄國鋪設東清鐵路始，至日本創設南滿鐵路止之一三年間爲第一期。東清鐵路之完成，日俄戰後日本進出東北，及日俄兩勢力之角逐，均爲本期中之特徵。

俄國爲伸張其遠東政策，由於軍事及政治的見地，擬將我東北置於其勢力範圍之下，一面並計劃建設鐵路，以期在東亞唯一之根據地海參崴，能與其本國保持最短距離之聯繫。一八九六年根據清俄同盟密約，獲得建設橫貫東北北部之東清鐵路幹線(滿洲里至綏芬河間)權利，翌年復藉德國佔領膠州灣之機，迫使清廷締結租借遼東半島之條約，而又獲得由哈爾濱至大連間(中東鐵路南部線)之鐵路建設權。一八九八年遂派遣鐵路建設隊至哈爾濱，着手建設東西幹線、南滿線及其他支線，以哈爾濱爲中心，向東、西國境及

南方旅大三方面同時動工，至一九〇一年長約二、四〇〇公里之鐵路全線告成，並於一九〇三年開始營業。英國爲對抗俄國在東北之勢力，乃於一八九八年與清廷締結借款契約，以實現其延長關外線之企圖，結果與俄國發生權益紛糾，經兩相協商後，俄國承認關外延長線爲英國既得權利，允其繼續施工，於是至新民之本線及營口之支線，均於一九〇三年告成。

由於上述，可知東北鐵路發達之初門，北有強俄創建中東鐵路，作爲軍略上的輸送線；南有英國延長京奉鐵路，作爲經濟上的路線；兩雄以遼河一帶之隔，而相對峙，各於東北境內，扶植一己之勢力。及至一九〇四年日俄開釁，於該戰役中，日本對於安瀋間輕便鐵路鋪設成功，其後復與樺朴次茅斯和約，獲得中東鐵路南滿線內由長春（寬城子）至旅順口之幹線鐵路及一切支線，並於一九〇七年創立南滿洲鐵道株式會社，從事經營。從此，俄國勢力退居長春以北；以南由日本取而代之。茲將本期末東北鐵路概況列表如左：

第二表 第一期末（滿鐵創立時代）東北鐵路概況

國	別	線	名	區	間	里	程	開	通	時	期
日	本	關	係	鐵	路	滿鐵本線	大連碼頭—長春	七〇四・三			
						營口線	大石橋—營口	二二・四			

日本關係鐵路 一，一一・二公里		撫順線 蘇家屯—撫順	五二・九	民國紀元前九年（一九〇三年）
旅順線 周水子—旅順	五〇・八			
烟台煤礦線 烟台—烟台煤礦	一五・六			
渾榆連絡線 渾河—榆樹	四・一			
安瀋線 安東—蘇家屯		二六一・一	民國紀元前七年（一九〇五年）	
俄國關係鐵路 一，七二三・三公里		哈爾濱—滿洲里	九三四・八	
中東鐵路 哈爾濱—綏芬河	五四六・四			民國紀元前九年（一九〇三年）
哈爾濱—長春	二四二・一			
英國關係鐵路 五一〇・七公里		河北線 溝邦子—河北	九一・一	民國紀元前十二年（一九〇〇年）
瀋榆線 新陽—新民	三五九・八			民國紀元前九年（一九〇三年）
瀋榆線 陽—新民	五九・八			民國紀元前七年（一九〇五年）
共計 三，三四五・二公里				

貳・第二期（日俄戰爭後中、蘇、日對立時代） 第二期爲自滿鐵創立至民國二十年九・一八事變之  
二五年間。本期內之特徵有三：（一）擁有中東、南滿兩大鐵路之日、俄兩國，其對立關係趨於尖銳化；

(二) 美國策劃分需鐵路權利；(三) 我國政府實行收回權益運動及樹立包圍滿鐵線政策。(一) 及(二) 呈現於本期之前半期；(三) 則發動於後半期。吾人所應注意者，日本在此期間，曾以鐵路爲據點，大事伸張其侵略之能事，終於釀成九·一八事變。

根據朴次茅斯條約，而獲得繼承俄國經營南滿線權利之日本，於戰役中已將安奉線建設完成，與京奉鐵路得以聯繫，並培養四洮、吉長等線。

在此期間中，俄、美、英、法等諸國，均不斷提出對東北之施策；例如美國之(一) 滿鐵收買案；(二) 高唱門戶開放，機會均等主義；(三) 滿洲鐵路中立案；(四) 獲得錦瑗鐵路(錦州、瑗瑗) 建設權等提案是也。

日本爲對抗上述各國在東北之施策，則積極建設開發性的地方鐵路，以鞏固其在東北之經濟勢力。

以上可稱爲第二期之前半期；其後半期，則爲我國收回權利運動時期，亦即滿鐵之屏息時代。蓋於第一次世界大戰結束後，根據國際平等，民族自決之原則，東北境內亦因鐵路權利完全掌握於外人之手，實爲我中華民族之奇恥大辱，此種思潮已靡漫於全東北，於是收回權利運動乃應運而興。其時，由東北交通委員會曾計劃以自國資本及技術建設以下三大幹線之鐵路。計爲：

- (一) 東大幹線 葫蘆島—瀋陽—海龍—吉林—海林—依蘭—同江—撫遠
- (二) 西大幹線 葫蘆島—大虎山—通遼—洮南—齊齊哈爾—寧年—嫩江—黑河

## (三) 南大幹線 朝陽—赤峰—多倫

由於此計劃之逐步付諸實行，是以當時東北交通運輸，形成三個系統。即爲：

- (一) 以大連港爲中心之日本滿鐵運輸系統。
- (二) 以海參崴爲中心之俄國中東鐵路運輸系統。
- (三) 以葫蘆島港爲中心之我國東四路、西四路運輸系統。

日本鑑於其在東北之既有勢力，將因我修築葫蘆島港，而受威脅，乃由消極的侵蝕政策，一變而爲積極的侵略，九·一八事變即爲其採取實際行動之表現。

茲將九·一八事變以前東北鐵路運輸貨物之概況，列表如左：

## 第三表 第二期末（九·一八以前）東北鐵路概況

## (一) 中國自辦鐵路（一，〇六三·二公里）

線名	區	間	里程（公里）	開通時期	備註
齊昂	線	齊齊哈爾—昂昂溪	二九·〇	民國紀元前三年	
開豐	線	孫家臺—西豐	六三·七	民國一五年	民營（一公尺窄軌）
鶴岡	線	蓮江口—興山	五六·〇	民國一五年	民營（俄式寬軌）

西	西安線	梅河口—西	安	七三·六	民國一六年
呼	海線	馬船口—海	倫	二二一·一	民國一七年
瀋	海線	瀋陽—朝陽	鎮	二五二·六	民國一七年
吉	海線	吉林—朝陽	鎮	一八三·九	民國一八年
榆	樹線	榆樹屯—昂	昂溪	六·四	民國一八年
齊	克線	齊齊哈爾—泰	安	一二八·九	民國一九年
訥	河線	寧年—拉	哈	四八·〇	民國一九年

(二) 日本經營鐵路 (一, 一三〇·〇公里)

滿	鐵本線	大連碼頭—長	春	七〇四·三	民國紀元前九年
營	口線	大石橋—營	口	二二·四	
旅	順線	周水子—旅	順	五〇·八	
撫	順線	蘇家屯—撫	順	五二·九	
烟	台煤礦線	烟台—烟台煤礦		一五·六	
渾	榆連絡線	渾·河—榆	樹台	四·一	

安瀋線	安東蘇家屯	二六一·一	民國紀元前七年
吾妻線	大連吾妻車站	二·九	民國二〇年
甘井子線	南關嶺甘井子	一一·九	民國一九年
入船線	沙河口大連入船車站	四·〇	民國二一年

(三) 日本關係鐵路 (一, 三一六·一公里)

吉長線	長春吉林	一二七·七	民國元年
溪城線	本溪湖牛心台	一四·九	民國三年
四鄭線	四平街鄭家屯	九二·八	民國七年
鄭通線	鄭家屯通遼	一一四·五	民國一一年
鄭洮線	鄭家屯洮南	二二八·一	民國一三年
天圖線	開山屯老頭溝 朝陽川延吉	一一一·〇	民國一三年
洮昂線	洮南三間房	二二〇·一	民國一五年
金福線	金州城子疇	一〇二·一	民國一六年
吉敦線	吉林敦化	二二〇·五	民國一七年

洮索線	洮南—懷遠鎮	八四·四	民國一七年
奶子山線	蛟河—奶子山	一〇·〇	民國一八年

(四) 俄國關係鐵路 (一, 七八八·八公里)

中東線	哈爾濱—滿洲里	九三四·八	民國紀元前九年
	哈爾濱—綏芬河	五四六·四	
	哈爾濱—長春	二四二·四	
梨樹線	下城子—梨樹鎮	五八·九	民國一四年
其他線		六·六	

(五) 英國關係鐵路 (八八九·九公里)

河北線	溝幫子—河北	九一·一	民國紀元前九年
瀋榆線	新民—山海關	三五九·八	民國紀元前九年
瀋榆線	瀋陽—新民	五九·八	民國紀元前七年
皇姑屯連絡線	皇姑屯—瀋陽	二·八	民國紀元前一年



葫蘆島線	錦	西—葫蘆島	一二·一	民國紀元前一年
北票線	錦	縣—北票	一二·六	民國一三年
大通線	大虎山—通遼	遼	二五一·七	民國一六年

以上共計 六，一八八·〇公里

參·第三期（偽滿洲國時代） 民國二十年日本發動九·一八事變，並於翌年三月一日成立偽滿傀儡政權，因而各國在東北之鐵路悉爲日本所攫取；除南滿鐵路、北滿鐵路（舊中東鐵路）及輕便鐵路外，其餘東北境內各鐵路，形式上均改隸偽滿交通部管理，稱爲偽滿國有鐵路。民國二十二年二月九日偽滿與滿鐵會社訂立契約，將既設之偽國有鐵路、松花江官營水運事業與其附帶事業及新鐵路之建設等，全盤委諸滿鐵經營。民國二十四年三月北滿鐵路經蘇聯讓與偽滿後，乃亦編入偽國有鐵路而委託滿鐵管理，至此所有東北鐵路交通，均歸滿鐵所控制。

以鐵路爲中心之東北交通；其一元的經營狀況，以及民國三十年第二次世界大戰勃發後之狀況，當於後編詳述。要之，此第三期乃爲東北交通最發達時期，可謂已達近代文化水準。

鐵路之運營，對於一國文化、經濟、產業、行政、軍事、國防上均佔極重要之地位，尤以東北資源最富，偽滿時代所以能積極開發者，實有賴於運輸機關之活躍；故今後東北發展進度，當視鐵路運輸事業發揮至如何程度而定。茲將本期中東北鐵路建設狀況列表於左：

第四表 九・一八以後東北鐵路建設概況

一・僞國鐵新線（六，四二一・三公里）

1 建設完了營業中線

建設年次	線名		區		間	程（公里）
	線	名	區	間		
民國二二年	敦圖線	敦	化	圖們	一九一・九	
	海克線	海	倫	克山	一六二・三	
	泰克線	泰	安	克山	三〇・八	
	拉訥線	拉	哈	訥河	三八・八	
	朝開線	朝	陽川	開山屯	六二・三	
民國二三年	拉濱線	拉	法	三棵樹	三〇七・九	
	北黑線	北	安	黑河	三〇二・九	
	葉峰線	葉	柏壽	赤峰	一四六・九	
民國二四年	長白線	長	春	白城子	三三二・六	
	林密線	林	口	東安	一七〇・九	
民國二五年	林密線	林	口	東安	一七〇・九	



2 暫時營業線

民國二九年	龍青線	龍井—青道	一一三・〇
民國三〇年	梨雞線	梨樹鎮—西雞寧	四四・五
民國三〇年	恒山線	雞寧—恒山	一二・四
民國三一年	阿杜線	阿爾山—杜魯爾	三九・五
民國三二年	高新線	高台山—新立屯	六〇・六
民國三三年	吉林線	龍潭山—舒蘭	四七・四
計			五,〇五七・四

民國三四年	遼公線	遼陽—公原	六九・〇
民國三四年	安仁線	鳳凰城—灌水	七八・二
民國三四年	安大線	安東—南安東	七・三
民國三四年	渾三線	渾江—三岔子	二三・〇

民國三四年

撫城線	撫順—撫順城	四・〇
計		一八一・五

3 建設中線

民國三四年八・一五當時

魯北線	太平川—魯北	一九二・三
牙庫線	牙克石—上庫力	一六五・〇
遼河線	孫吳—遼河	六二・〇
安仁線	灌水—桓仁	一〇三・〇
通仁線	通化—桓仁	九八・〇
域仁線	北甸—桓仁	一一八・〇
安大線	南安東—大東港	二〇・〇
霍倫線	霍龍門—鄂倫	一〇二・九
松撫線	松樹鎮—撫松	三八・〇
霍墨、線	霍龍門—線神	二四五・七
東當線	東安—當壁鎮	三七・五

民國三四年八·一五當時

計	一,一八二·四
合計	六,四二一·三

二·私鐵新線(七〇九·九公里)

1 建設完了營業中線

年 次 不 詳

東滿鐵道	訓 戒—土們子	五八·〇
錦西鐵道	錦 西—楊家杖子	三六·二
西滿鐵道	雙頭山—大 廟	二二·六
西滿鐵道	女兒河—趙家屯	三八·四
榆樹鐵道	陶賴昭—團山子	七五·九
天理鐵道	三棵樹—天理村	一五·三
杉 松 線	團 林—杉松崗	四二·〇
賽馬集線	灌 水—賽馬集	二八·〇
松 灣 線	三岔子—楓葉嶺	二二·〇
計		三三八·四

2 建設中線

年次不詳							
東滿鐵道	鴨北鐵路	松灣線	光義線	佳富線	興隆線	合計	合計
	灌水—長甸河口	楓葉嶺—松樹鎮		佳木斯—光山台	上板城—興隆		
四八・三	七七・二	三七・〇	三三・〇	九六・〇	八〇・〇	三七一・五	七〇九・九

三・偽國鐵新複線（一，六九一・六公里）

1 建設完了營業中線

民國三二年	民國三一年	民國二九年	濱綏線	東門—綏陽	西鷄寧—東安	合水—新興	圖佳線	虎林線
五一七・〇	九〇・一	三一・五						

民國三二年

瀋 榆 線 裕 國 一 高 台 山

四三・〇

長 哈 線 長 春 一 哈 爾 濱

一三九・九

瀋 榆 線 錦 西 一 山 海 關

一三三・〇

安 瀋 線 蘇 家 屯 一 安 東

二五二・〇

計

一,三〇六・五

民國三三年

2 暫時營業線

民國三四年

瀋 榆 線 瀋 陽 一 裕 國

一一・六

瀋 榆 線 高 台 山 一 錦 西

一〇二・〇

濱 洲 線 富 拉 爾 基 一 橋 梁

四・〇

計

一二七・六

3 建設中線

民國三四年八・一五當時

濱 綏 線 綏 陽 一 綏 芬 河

二四・〇

虎 林 線 東 安 一 虎 林

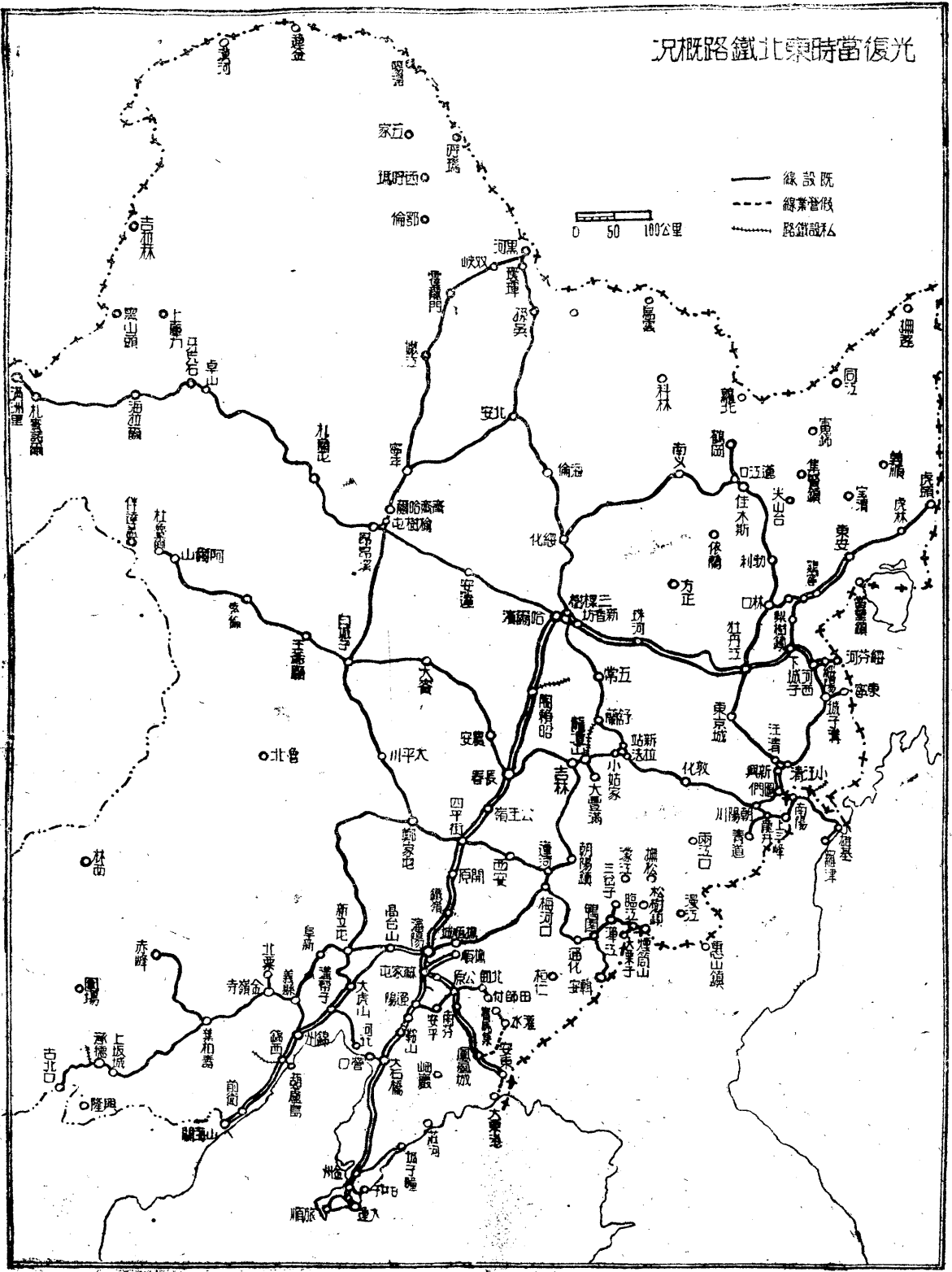
一〇一・二



民國三四年八·一五當時

圖佳線	圖們—合水	八·三
長哈線	哈爾濱—顧鄉屯	四·〇
瀋榆線	高台山—錦西	三〇·〇
計		一六七·五
合計		一,六九一·六
總計		八,八二二·八
(除復線總計)		(七,一三一·二)

# 光復當時察北鐵路概況



# 第二編 東北交通運輸方法

## 第一章 道路運輸

### 第一節 東北道路概況

道路爲軍事、行政、及經濟上之神經系統，不僅與人類生活有極密切關係，且足以左右一國之隆替。過去興亡於東北之各民族及國家，對於整備道路，無不盡其最大努力，故東北地區之運輸道路，實自有史以來即已相當發達。元、明、清時代設有驛站制度，即所謂官馬大路，其聯繫方法，於陸則以馬、牛、驢、車等，於水則利用舟船爲交通工具；此種驛站名稱，至今猶存（可參閱第一編鐵路未建設以前之東北交通概況圖）。

然東北之道路，尤以一般民用產業道路之發達程度，若與世界各國或其他地區比較，則尙有遜色。其原因爲：

（一）氣候的關係 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，平地積雪僅在三至四寸；山岳地帶因風勢所吹，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。唯土質多爲粘土或砂土，每至雨季，道路即泥濘不堪，車馬難行，乾燥期則又塵土萬丈，行人裹足，加以河川多無橋樑，渡河極感困難，故夏季之交通最成問題。

東北每屆冬令，天然的良路即行出現，據估計此種因節氣而成的良好道路，全長當在三〇萬公里；故對於人爲的道路之修築，並不感急迫需要。

(二) 農業的關係 東北之馬車夫大部份均爲農民，多利用冬季農閑期，以自己耕種用車馬從事運輸，作爲副業。夏季因忙於耕種，無暇兼營，故不需良好之道路。且運費極爲低廉，是以客商多利用冬季運輸貨物。

(三) 治安的關係 夏季因青紗帳起，匪賊出沒無常，運貨多有危險，故交通需要量少，更無修築良路之必要。

(四) 東北馬匹耐寒而不耐暑，若於夏季驅策過度，則將減低其壽命，由於夏季之不適於車馬運輸，本爲不需修築道路原因之一。

(五) 土質的關係 縱流東北之遼河、松花江兩大流域，係屬於洪積地帶，其土質極爲脆弱；至於其他土地，亦多山岳、河川，故修築道路或架設橋樑，需要多額費用，因不欲使一般住民負擔過重，是以迄未積極修築。

(六) 政治的關係 東北道路之發展，從來係以軍用爲主，及至近代始有鐵路港口等產業道路。唯過去東北兵亂較少，且產業亦未十分發達，故軍用道路及產業道路不甚需要。

總之，東北道路之粗劣，其主要原因，不外文化、經濟尚未發達至相當水準，加以氣候及其他地理的關係，一般人民對於夏季道路，漠不關心所致。

## 第二節 東北道路運輸機關之種類

駛行於東北道路上之交通工具，在汽車尙未出現以前，係以大車爲主體。茲將彼時運載旅客及貨物之交通工具種類，詳分於左；至於汽車運輸情形，俟於另章詳述之。

### 壹·運載旅客之交通工具

一·騎獸 馬、駱駝、驢及騾等，均可騎乘。馬一日能行一二〇公里，惟長途旅行時，因恐其過於疲勞，普通僅行六〇公里左右；駱駝，慣行沙漠，故多於蒙古地方使用之，一日行程不能超過四〇公里。

二·轎子 官、婚、葬、祭者用之，由二人、四人、六人、八人肩抬，幾爲富豪顯宦之專用，至一般民則極少利用，一日可行四公里左右。

三·轎車 一稱小車，爲鐵路尙未發達以前唯一之交通工具，山腹旅行尤多用之，除御者以外，可供兩人乘用，乘客兩人攜帶行李重量，以不超過百斤爲限。利用馬或驢一匹曳引，但長途快速旅行時，往往

增至二匹或三匹。其一日之行程，因時期及道路而異，冬季道路良好時，每日可行五〇至六〇公里，適於緊急行路之用。

四·騾轎 以兩騾代替人力抬之，一日可行六〇公里，往昔多用於蒙古地帶，輓近已不復用。

五·駱駝車 以兩駱駝曳引之大形轎車，僅於蒙古地方有之，可容二人乘用；除富豪顯宦利用外，一般鮮有乘之者，輓近亦已罕見，一日行程爲四〇公里。

六·駱駝轎 爲蒙古地方所用轎之一種，於一匹駱駝兩側各負轎一座，每座僅可容納乘客一人，一日可行四〇公里，輓近已極罕見。

七·窩車 爲蒙古地方客貨兼用之車，車形與後述之大車酷似，其行程亦與大車相同。

八·爬犁 多用於冰雪較多之北部，及東北部森林地帶；南部及蒙古地方則鮮有用之者。過去滑行於吉林省森林地帶或松花江上流水面積雪較多地方者爲東北式爬犁；沿黑龍江滑行者爲俄國式爬犁，其構造較東北式稍大，且滑臺與轆係分立組成。普通以一匹或兩匹馬類曳引之；一日最高行速可達八〇公里，平均亦在六〇公里以上，惟大形者極少。

九·俄國式馬車 以一匹或二匹馬曳引之，其形狀類似歐式四輪馬車，此外尚有俄國式輕便馬車。前者遍於東北各都市，後者則僅於哈爾濱有之，乘客均爲兩名至四名。

一〇·汽車 近代歐美式汽車，東北亦極普及，蓋因各都市多爲近代建設，汽車道路極爲發達。至於

郊外道路，因氣候關係，冬季較夏季便於駛行。瀋陽、長春、大連、哈爾濱、錦州、永吉等各主要都市之汽車交通，與世界各近代都市比較，毫無遜色。

貳·運輸貨物之交通工具，有左列數種，其詳細狀況可參閱節末所附第五表。

一·大車 全東北境內，除旅順、大連及蒙古地方外，運搬貨物幾全利用大車；故已往東北之道路運輸，亦特以大車爲基幹而求發展。車之名稱，常因車體構造及牲畜頭數而異，前者有頭號車、二號車、三號車等之分，後者則有一○套車、七套車、五套車等之別。其構造係由木輪、木軸、鐵輪帶（車瓦）及帶釘組合而成。大車之車幅非放射狀，而係以縱木一根及橫木二根組成，車輪固定於車軸上，而與車軸同時旋轉。

二·花轂轆車 亦稱花輪車或花轂車；其形狀類似大車與轎車，車棚與大車同，車輪及車軸如轎車，有放射狀之輻一四根或一六根。車軸有鐵製及木製兩種。東北鐵路沿線各地多用之，尤以瀋陽、長春兩地最多。

三·膠皮輪載貨馬車 有空氣膠皮輪與實心膠皮輪兩種，均爲稍近於現代化之貨物馬車。以瀋陽爲中心，利用各主要都市鋪裝道路及警備道，往返載運。

四·鐵輪改良貨物馬車 民國二十七年（僑康德五年）僑滿爲使馬車之構造合於標準規格，及保護道路起見，積極加以改良；經研究結果，製成所謂「標準形」者，使一般人民廣爲利用。輪有放射狀輻條；

軸爲鐵製；鐵帶寬七·五公分。車棚有欄杆形與平板兩種，可載重一至二公噸。

五·牛車 以牛一匹或二匹曳引，車棚及車輪與大車、花輪車、改良馬車等相同，延吉地方及朝鮮農家多使用之。載重量爲〇·七至一·五公噸。此外蒙古地方尙有木製粗笨之牛車；普通稱爲白包車及大、小轂轆車，其構造容於木頭車項內述之。

六·轎車 除載客外，有時亦利用之運輸緊急貨物，因其速率較一般貨物馬車爲快故也。

七·木頭車 即蒙古地方之牛車，普通分爲白包車及轂轆車兩類。

(一) 白包車 以牛曳引，其構造與大車無異，唯製造略嫌粗笨，僅車一部（車軸）使用金屬，其餘部份均係木製。普通一人可御五、六輛車，其方法係以索練一條，一頭繫於牛角，一頭繫於前車之後端，如此連接五、六輛而由一人駕御。一日行程夏季爲二五公里，冬季爲三公里。構造堅實者，可載重四〇〇公斤，小而粗糙者，所載不及一五〇公斤。

(二) 轂轆車 有四輪與二輪，及大轂轆與小轂轆之分，其構造與花轂轆車酷似，唯較粗劣。興安嶺以西遊牧地方不用牛而用馬，其行走能力，較興安嶺以東以牛曳引者爲速。大轂轆車爲純遊牧地帶蒙古人之唯一交通工具，例如蒙古包之搬運、汲水、採取乾草等，均利用之；小轂轆車僅可供旅客乘用；四轂轆車多於興安嶺、齊齊哈爾、黑河等地方用之。

八·駱駝車 海拉爾及滿洲里方面最爲盛行，有二輪與四輪兩種。四輪車較二輪車適用；二輪車因駱



駝背高，車轆角度傾斜過急，裝載不便。積載量在五〇〇公斤左右，一日速度爲五〇公里。此外錦州、西海口、赤峰、林西、開魯方面，因山地及河川過多，須利用駱駝載運，其載運量則按距離遠近而定，距離近者（行走二〇日以內）可負載一五〇公斤左右，遠者（行走五〇至一〇〇日）其負載約二〇〇公斤。

#### 九・四輪車（四轂轆車）

有日本式與俄國式兩種。行駛於大連、旅順、營口、遼陽等地者爲日本式，前輪倭小，一馬曳引者可載一，〇〇〇公斤左右；俄國式普及於長春以北哈爾濱一帶，北部邊境尤多使用。其構造與日本式四輪車相似，車輪部份較車體部份堅牢，此兩部份可自由撤離。且車體形狀常因所載貨物之不同而異。例如：在市內運搬貨物時，用平板車體，轆馬僅需一匹；運搬煤炭、砂土等或農耕用時，則用有框獨木舟形之車體；運搬森林木材時，則僅用車輪而不用車體；故載重量乃無一定，轆馬普通多用俄國種高馬。

#### 一〇・爬犁（橇）

運輸貨物所用之爬犁，多係原始的造法；故不能如大車一次裝載二，五〇〇公斤以上然爬犁僅需轆馬一匹即可載運貨物五〇〇公斤，且駛行極速。是以同樣重量之貨物，若以大車運搬時，需馬三、四匹，而以爬犁運搬時，一匹已足，其速率較大車快七〇%，甚至一倍。惟僅能冬季使用，且限於吉林以北及東北部冰雪較多地方。

一一・載貨汽車 最初僅於鐵路沿線各都市及其附近行駛，其後郊外運輸雖亦有利用之者，但以道路不佳，祇限於冬季，始能行駛。今後經濟如能日趨發達，道路能加以整備，則汽車運輸事業當可欣欣向榮。

至於其詳細狀況，俟於後章述之。

要言之，從來行駛於東北道路上之交通工具，種類雖多，但其中以大車最爲普遍，其他僅爲地方局部的使用而已；以下即以大車爲基幹加以分析。

第五表

東北地區運輸貨物用車輛一覽

車種	構造及特色	用途	分布地域	輪畜及行駛里程	載貨重量			全東北估計車輛數			
					車種	平原地方	山岳地方	民國一五年	民國二九年	民國三二年	
1	大車	木輪、木軸、鐵車瓦、帶釘；車輪固定於車軸上；車輻以縱木一根橫木二根組成。	農產物登市時用以運載；農閑期則以之作長距離運搬貨物之用。	全東北地域；其中以北部最為普遍；但關東州及蒙古沙漠地帶除外。	馬、騾；平坦地方一日可行40—50公里，山岳地方為30公里內外。	七套車 五套車 四套車 三套車	平原地方 冬 3,000斤 夏 2,250斤 1,650斤 1,350斤 1,500斤 1,050斤	各減百分之10至20	35—40萬輛	422,238輛	385,984輛
2	花穀轆車	車棚與大車相同，惟材料較細；車輻為放射狀；有木軸、鐵軸兩種；車軸固定於車棚上。	農業用(收穫及交通用)；或中距離運輸用。	鐵路沿線，尤以瀋陽、長春一帶最多。	馬、騾1—3匹	0.8至1公噸				86,943輛	鐵軸 73,700輛 木軸 63,000輛
3	膠皮輪載貨馬車	(1) 空氣膠皮輪 (2) 實心膠皮輪	運輸用(都市及中距離) 農業用(農閑期都市內運輸用)	瀋陽及其他地區(都市柏油馬路及軍用公路)。	馬、騾1—2匹	(1) 1.5—2.0公噸 (2) 0.8—1.0公噸				37,064輛	56,870輛
4	改良鐵輪車	木輪(放射狀)、鐵軸、鐵輪帶寬7.5公分。	運輸用(都市及中距離運輸) 農業用	全東北地區，但尚未普及程度。	馬、騾都市用1—2匹；農村用2—3匹。	1—1.2公噸					本地馬曳 13,630輛 日本馬曳 1,031輛
5	牛車	車輪及車棚與花穀轆車及改良馬車同；但以牛曳引。	農業及運輸用	間島及韓國人居地帶	轆牛1—2匹	0.7—1.5公噸				133,232輛	110,458輛
6	轎車	鐵輪、木軸；車輻為放射狀。	運貨及旅客用	未開發地方	馬、騾；冬季良路一日可行50—60公里。	乘客兩名以外，尙可載貨60公斤。				1,608輛	3,834輛
7	木頭車	(1) 粗笨之大車 (2) 粗笨之花穀轆車	運輸用(遊牧移動用) 蒙古包之移動均用之	蒙古遊牧草原地方	牛、馬；夏季一日可行35—40公里，冬季40—50公里	0.2—0.3公噸				53,375輛	84,498輛
8	駱駝車	有二輪及四輪兩種。	運輸用	海拉爾、滿洲里、齊齊哈爾一帶；錦、熱方面則利用駱運。	駱駝；一日可行50公里。	0.6公噸左右				1,878輛	864輛
9	四輪車	日本式	運輸用	關東州、營口、遼陽等地。	普通1匹；貨物過重時可增至7匹。	普通2—4公噸；但如載運重貨時，可載重20公噸				16,596輛	23,458輛
		俄國式	(1) 市內運輸用；(2) 耕種用；(3) 運搬木材用(僅用車輪)。	長春以北，哈爾濱及中蘇國境地帶。	1—2匹	1—1.5公噸					
10	爬犁	僅適於雪中行駛；構造粗笨；但祇需輪畜一匹。	運輸及載客用	冰雪厚多地方，永吉以北，東北部。	1匹	0.6—1公噸					23,003輛

### 第三節 東北道路運輸工具之數量及其能力

壹·載貨馬車之數量 載貨馬車爲東北唯一之道路運輸工具，但其總數究有若干，因無統計數字，難獲確數。舊南滿洲鐵道株式會社，曾根據以下方法，估計民國十七年時之總數，爲四〇萬輛。即：

一·根據民國十四、五年調查數量，其內容如左：

地 區	種 類		備 註
	大 車	小 車	
遼 寧 省	八四，九二二	一一，五六九	九六，四九一 民國十五年末調查
吉 林 省	一五八，八八八	一，八一五	一六〇，七〇三 民國十五年末調查
黑 龍 江 省	五〇，五三九	二六五	五〇，八〇四 民國十四年四月調查
關 東 州	二，五六一	六四	二，六二五 民國十五年末調查
計	二九六，九一〇	一三，七三三	三一〇，六三三

二·根據既耕地面積估計載貨馬車數 當時既耕地面積約爲一九，八六五，〇〇〇晌（一晌等於十畝），按每五〇晌保有載貨馬車一輛計算，當爲四〇萬輛。

三・根據人口數估計載貨馬車數 當時人口數約爲二，六〇八萬人，大都市按每一百人有載貨馬車一輛（此爲大連及其他都市之實際統計），農村地區按三〇人一輛計算，再參酌其他各點，則平均每六五人可有一輛，根據此數估計，當爲四〇萬輛。

四・根據家畜數估計載貨馬車數 參酌各省利用家畜狀態，估計如左：

省 別	家 畜 數 (匹)	比 率 %	載 貨 馬 車 數 (輛)
遼 寧 省	一，九〇五，〇〇〇	一〇	一九〇，五〇〇
吉 林 省	九三八，〇〇〇	七	一三四，〇〇〇
黑 龍 江 省	九〇三，〇〇〇	六	一五〇，五〇〇
計	三，七四六，〇〇〇		四七五，〇〇〇

綜觀上述四種估計方法，可知彼時全東北載貨馬車，僅在四〇萬輛左右。其後經過十年之歲月，直至

民國二十五年，僞滿會作一次較爲正確之調查，獲得實數爲四三四，四二〇輛；其中載貨馬車佔三四七，八四一輛，餘八六，五七九輛爲牛車。迨民國三十二年未，輕車輛總計爲八一七，三四〇輛，其中僅大車類之載貨馬車已突破八〇萬輛。茲將舊滿鐵調查局及僞鐵路總局調查所得之載貨牛、馬車及爬犁數量列左：

第六表 東北載貨牛、馬車及爬犁數量

年次	載貨牛、馬車(輛)	爬犁(架)	備註
民國二五年	四三四，四二〇	五九，〇五二	馬車 三四七，八四一 牛車 八六，五七九 關東州在內
民國二六年	六四一，二六三		
民國二七年	七〇一，九一四		
民國二八年	七五六，八二九		
民國二九年	七五二，九三四		
民國三二年	八一七，三四〇	一一一，〇二三	

關東州者未包括在內

茲再將民國三十二年未僑滿省別輕車輛數表列如左，以供參考。



第七表

民國33年末全東北偽滿省別輕車輛數量

偽省市名	車種	大車	鐵輪改良載貨馬車		花殼轆車		膠皮輪 載貨馬車	牛車 (鐵輪轆)	轎車	木頭車	駱駝車	四輪車	合計	爬犁	民國	民國	民國	民國
			日本馬	本地馬	鐵軸	木軸									二九年末	二八年末	二七年末	二六年末
新 京 特 別 市		821	4	213	642	1,133	4,334		7	239		63	7,456		2,446	1,798	1,686	1,605
奉 天		55,578	3	1,552	18,450	14,527	24,271	10,728	77	7,531		790	133,507		173,695	164,492	163,723	144,001
吉 林		77,134	13	1,040	5,927	6,172	3,191	2,411	45	967		1,041	97,941	1,168	101,124	103,001	104,948	86,830
龍 江		24,608	78	2,459	4,515	2,477	2,803	6,524	359	6,121	1	165	50,110	295	58,794	58,449	86,401	101,128
熱 河		8,328		192	1,135	60	1,739	3,762	268	7,123	76	4	22,987		24,805	27,267	21,540	18,993
濱 江		50,516	104	2,102	4,458	5,100	3,156	2,246	3	589		1,377	69,651	1,657	65,937	67,439	68,165	86,680
錦 州		32,007			5,134		5,078	8,361	51	2,569			53,200		53,830	56,648	55,658	66,396
安 東		30,692	19	2,923	2,521	3,434	4,230	294		38		4	44,155	106	42,047	41,343	38,187	28,457
間 島		59	62	364	2,059	18	69	27,487	17	25		2,013	32,173		27,825	28,081	27,594	27,413
三 江		7,998	513	382	5,314	822	1,652	2,102	1	163		2,356	21,303	1,671	16,643	15,944	10,332	14,095
通 化		1,710		66	1,607	3,645	1,070	1,466		259		5	9,828	181	6,574	4,937	5,307	3,762
牡 丹 江		1,410			4,822		709	2,417	18	87		2,348	11,806	175	7,841	8,070	13,202	9,297
東 安		1,769	204	26	6,698	2,932	102	920	4	109		2,700	15,464	1,344	6,700	5,472		
北 安		29,036	29	356	1,601	1,249	993	1,392		2,168		58	36,882	2,405	45,281	50,394		
黑 河		1,207	2	261	250	89	139	883	1	5,826		1,749	10,407	297	4,984	5,003	4,684	4,348
興 安 西		20,097		50	2,108	540	461	4,086	81	9,707	4	101	37,215	48	26,489	27,026	26,817	12,084
興 安 南		3,566		183	330	7,953	160		74	33,676	19		45,961		32,757	35,506	35,816	29,088
興 安 北		121		130				34,067	2,847	6,157	764	7,156	51,242	7,941	47,895	48,016	29,322	2,649
興 安 東		468		998	451	4,011		68		108		1,426	7,530	5,265	7,185	7,943	8,242	4,437
四 平		38,859		333	5,690	8,839	2,713	1,244	1	736		107	58,522					
總 計		385,984	1,031	13,630	73,712	63,001	56,870	110,458	3,834	84,498	864	23,458	817,340	23,003	752,852	756,829	701,924	641,263



貳·載貨馬車之運輸能力 運輸能力須由裝載能力、行駛能力及行走速度三方面加以判斷，始能窺其概貌，茲就大車之運輸能力，略爲分述如左：

一·裝載能力 大車裝載量之多寡，常因季節、所載貨物種類、道路良否而異。今假定大車兩輛，所載貨物同爲東北特產之大豆，一於瀋安鐵路沿線山岳地帶行駛，一於平齊鐵路沿線平坦地方行駛，其裝載能力，則有差異。

二·行駛能力 大車之行駛能力，亦因道路狀態、輓馬之良否、所載貨物之種類及御者技術程度等而有不同。

三·行走速度 行走速度須視載重量、輓畜之多寡及道路狀況而定，在普通路上行走之速度，一小時爲四公里，冬季結冰期，則可增至五公里。

根據以上所述，當可窺知東北大車運輸能力之概要。茲再就各種狀況下之運輸能力，列表於左：

第八表 冬季大車運輸能力概要

(按輓馬數之裝載能力及行駛能力)

輓 畜	匹 數	馬、騾七匹	馬、騾五匹	馬、騾四匹	馬、騾二匹
平 坦 地 方	裝 載 能 力	二，六〇一公斤	一，八三四公斤	一，二七二公斤	八〇九公斤



#### 第四節 東北載貨馬車運輸實際成績

東北道路及車馬行駛概況，已如上述；茲更就道路運輸之重要性及過去貢獻於物資開發之成績，分述如左：

壹·代替鐵路運輸之載貨馬車運輸 東北載貨馬車之運輸，隨僻地之開發，日益發達；就北寧、中東兩鐵路尚未開通之前，以最北部齊齊哈爾爲中心之運輸情形觀之，即可窺其端倪。蓋彼時載貨馬車均利用冬季道路，沿吉林官道、洮南、新民屯或呼蘭等處，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、瀋陽、營口分別輸送。又瀋陽、北平間，旅順、瀋陽間，瀋陽、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，有瀋陽、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、黑河間六〇〇公里之長距離馬車運輸。

其次東北馬車運輸事業，所以多由農民經營者，係因農民由於工作上之需要，每戶幾均飼有牛、馬等家畜，乃利用冬閑期經營副業，且其運費極爲低廉；是以鐵道與馬車之運輸，時有競爭情事發生。

貳·與鐵路運輸競爭之載貨馬車運輸 以往因鐵路運輸不靈，貨車車輛不足及運費過昂等關係，長距離運輸，亦多利用載貨馬車。至於馬車可與鐵路競爭輸送之原因，係因具有以下二個條件。即：

一、運費低廉 前已屢述，馬車運輸係農民冬閑期之副業，祇期獲得飼料費，即已滿足，故其運費較鐵路富有彈性。

二、途中可保安全 客商利用馬車運貨，祇須委託馬車運輸業者辦理即可。由業者與馬車店聯絡，召集車夫議價託運，如認為車夫信用有疑問時，則使之覓保，以昭慎重，同時並可利用鑛局制度，附以保險；如此既可免去種種麻煩，且途中亦可保無虞。

查第一次世界大戰期間（自民國三年至九年），鐵路、道路兩運輸，會於中東鐵路南部沿線一帶，演成激烈之競爭；先是中東鐵路沿線載貨馬車之運輸，在大戰以前，並未臻於發達地步，及大戰勃發後，因中東鐵路之一切車輛，均用於軍事輸送方面，致託運貨物堆積極多，不能起運，客商因而蒙受極大損失，於是乃痛感有利用馬車作遠距離運輸之必要，遂組織馬車運輸公會，準備多數專用家畜及車輛，從事哈爾濱、長春間及由安達、齊齊哈爾至長春間之來往運輸。尤以民國八年末，中東鐵路運費大為提高，後對於馬車運輸乃更感迫切需要。

民國九年秋季以後，中東鐵路因受馬車運輸發達之影響，南北運輸均陷於不振狀態；計民國九年十二月中，以馬車南運之穀類達四四，七二二公噸，而利用鐵路運輸者，僅一九，〇二〇公噸；民國十年一月中馬車運輸量為七三，一一一公噸，鐵路運輸量為二〇，三四二公噸；二月中，前者為三五，二四二公噸，而後者尚不及二九，六一〇公噸；且利用馬車載返之北運雜貨，每日不下一五〇公噸。由此可知，馬車

之運輸，乃佔絕對多數。

馬車運費較鐵路運費低廉之主要原因，係由民國九、十年間，山東地方發生饑饉，大批難民相繼出關謀生，致勞力供過於求，工資日趨低落，適值此時，鐵路運費屢次改正，已提至驚人之高率，故客商利用馬車運貨，乃爲必然之趨勢。

茲再回顧民國八年之運費狀況，彼時哈爾濱、長春間裝三〇美噸（一美噸爲二，〇〇〇磅）貨車之鐵路運費爲六〇〇圓至一，〇〇〇圓，而馬車運費則爲四〇〇圓至九〇〇圓；民國九年時，前者爲三九〇圓至五三〇圓，後者則爲二八〇圓至四三〇圓；即此運費低廉已足構成利用條件，而以下各種原因，更足促馬車運輸之旺盛：（一）彼時中東鐵路因車輛不足，貨車調配困難；客商欲獲得優先權利，非重金行賄不辦；縱然如此，尙須一月以上始能運到；而馬車運輸祇須七、八日間，即可運抵；（二）中東鐵路對於託運貨物，極不懇切，時有損壞；（三）中東鐵路對於雨布極感缺乏，運輸途中須由客商自備；（四）農產物運抵長春後，委託滿鐵混合保管時，包裝如有破損，須加修理，且手續麻煩；（五）在交與滿鐵運輸以前，所需保管費用甚多。根據以上理由客商乃利用馬車，向南輪運，此於東北交通史上，實有不可磨滅之史蹟。其後中東鐵路與滿鐵之間，成立協定，對於運費及車輛調配，力求合理，於是馬車運輸始逐漸趨於衰微。

茲將彼時利用馬車運輸最盛之長春、哈爾濱兩地成績列左：

第一〇表 哈、長間馬車運輸歷年成績

年次	馬車輛數	運輸貨物數(公噸)	備註
民國三年	三八,〇〇〇	七八,〇〇〇	(一) 以馬車一輛載貨二公噸計算。 (二) 以當年四月起至翌年三月止為一年度。
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	

第一一表 民國九年未至十年初哈、長間鐵路及馬車運輸月別成績比較

(單位美噸)

月別	鐵路輸送		馬車輸送	
	總額	一日平均	總額	一日平均
民國九年十二月	一九,〇二〇	六一三	四四,七三二	一,四四二

民國一〇年 自一月一日至十五日	四，八三九	三二二	三五，五五八	二，三七一
一月 自一六日 至三一日	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

以上為東北馬車運輸概況；其所以能與鐵路相携並進者，乃因其具有與鐵路競爭之實力也。

參·載貨馬車運輸與鐵路運輸之關係 東北馬車運輸，多係於鐵路各站之間，往途裝載農產物，歸途則載運雜貨，相沿既久，已成習慣；故除大規模運輸利用鐵路外，其他小規模之運輸，均以馬車代之；故馬車實立於鐵路補助地位，使命之重要，概可想見。

至於運搬農產物之目的地有二：一為農民將自己之農產物直接運至車站售賣；一為先在各地市場銷售，然後由糧棧再行運至車站。前者因係遠距離運輸，故往來不甚頻繁；而後者乃以市場為對象，頗呈殷盛狀況。

其次馬車之運輸期間，為由九月至翌年四月，其間以十一月至一月之三箇月間為最盛期，一月以後，則漸趨閑散，夏季則因道路及運費等關係，運輸農產物者幾不可見。

## 第二章 水路運輸

### 第一節 東北水路運輸概況

諺云：「江河爲文明之胚胎」；此語誠非虛構。蓋徵諸往史，無論古今中外，凡江河暢流之域，即爲文化發達之源；非僅此也，水路運輸亦均隨之而有長足發展。今試以東北地域論之，東北全境因有數大著名河流，縱橫貫流，是以水運歷史，最爲悠久。如鴨綠江之九連城、輯安，與夫太子河之遼陽等，遠於漢代，即有舟行之說；海城之牛莊，牡丹江之東京城，亦於唐渤海國時代，盛行水運；宋、金時代，阿什河之阿城，松花江之烏拉街、伯都訥（扶餘）等，均爲殷盛之河港；明代於吉林有造船廠之設，圖們江岸之會寧、慶興等附近河港，實於明初即已開闢；似此均爲歷史地理上之良好左證。

及至清代，水運之發達者，首推南部遼河；其次則爲鴨綠江及圖們江。唯此等南部河川，水量淺小，僅可容小型民船行駛，故運輸能力並不太大。至於北部黑龍江，自西曆一八五四年俄國汽船航行以來，船舶逐年均有增加，至一八七二年已達一〇數艘之多。其經路係沿松花江上游行駛，目的在於探險，或作小範圍之通商；至一八九八年，俄國利用此江運，大量運輸建設中東鐵路用資材約六五萬公噸後，乃呈空前盛況。此項鐵路資材，係自西部俄境，以海路運至海參崴；然後利用於一八九七年修築完成之烏蘇里鐵



路，繼續運至伯力及伊滿，再以在伯力預爲準備之一八隻河川用汽船，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。

其次中東、烏蘇里、黑龍各鐵路之建設，非僅對於沿線及沿岸地方之開發，良有裨益；即松花、黑龍、烏蘇里三江之航運，面目亦爲之煥然一新。近代的水路運輸基礎，實乃確立於此。

此等江上汽船之材料，係取自歐洲，而於伊滿、伯力、海蘭泡、尼布楚、哈爾濱等地造船廠製造者；間有直接在歐洲或上海造成後，由鄂霍次克海迂迴至黑龍江口者。此外帆船及拖船之航行，亦隨之日愈旺盛，沿岸各造船廠，均盡其最大能力從事建造。

松花、黑龍、烏蘇里三江，均爲東北水路運輸幹線，其中以松花江居首。先是俄國於一八五八年，根據璦琿條約，獲得松花江航行權，於是此三江之航運，完全歸其掌握，遊於江面者，悉爲俄國船舶，爲數不下數十艘；我國汽船之行駛，雖自一九〇七年（民國紀元前五年）始，然其數之微，實不成比例。及至俄國革命後，此航行權問題，遂成爲中俄兩國紛爭之焦點。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，擴大禁令至全河川之航行，並包括中東鐵路在內，至此，俄籍船主爭將所有船舶售與我國人；民國十五年政府以最大決意，收回碼頭後，松花江航運，始得復歸我掌握；乃設立東北航務局，管理沒收之船舶，及其運營事宜。此外與江運有關之機關，尚有東北造船所、廣信航業處、松黑郵船局、東北商船學校、哈爾濱航政局、水道局等機關，彼時計有官

船四〇隻，總噸數達一四、三〇八公噸。

九·一八事變當時，松花江上之汽船數，共有二二〇餘隻，總噸數經判明者，已達三萬公噸以上，其中大型汽船，約在一，五〇〇公噸左右。

以下就東北三大水系之遼河水系；松、黑、烏三江水系；及鴨綠江水系；分節詳述於後。至於各水系之概況，可參閱下表。

第一二表 東北各水系概況

江名	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—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
烏蘇里江	四五, 四〇〇	三·五	同江—虎林間	五九六
			虎林—密山間(穆稜河)	三六二
遼河	二三四·七〇〇	一六·二	營口—巨流河間	二八六

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

## 第二節 遼河水運

壹·遼河水運之特色 遼河發源於西方內蒙古高原，南北貫流平原，經營口而注入渤海。兩岸土地肥沃，農產豐饒，人煙極爲稠密。本流長達一，三〇〇哩（約二，五〇〇公里）；由營口至鄭家屯間之四九三哩（約九〇〇公里），有無數大小民船游弋其中；由營口上流約三五公里至田莊台，爲汽船航行之區。其支流太子河及渾河，雖亦有舟行之便，然不甚發達。茲將其水運之特色，列舉如左：

一·本流之中流以北流域，爲砂泥土壤，兩岸常被急流浸蝕；河床移動成蛇行狀態，故灣曲甚多，舟行困難。

二·普通河川由左岸至右岸之水深，多相彷彿，且屬於淺水狀態，故航行至感困難；而遼河因有一定之深水地方，極便於舟行，縱令船舶行至淺水地方攔淺，亦無須以人力曳引，俟水流將船底之土砂沖淨，船身自然即可浮起。

三·遼河之水量雖然較少，惟季節的水量之增減則極大；此因發源地森林地帶較少所致；故在減水時期，航行時受阻碍，尤以太子河及渾河爲甚。

四·遼河因受海潮上漲影響，其流域常由營口之上流延長至頭台子約六六哩；至最大潮時，尙可多延長一〇哩。太子河及渾河所受海潮之影響尤劇。

五、遼河本流，因於二狼洞地方與雙台子河分流，每值減水期，二狼洞與三岔河間之航行，極感困難。爲此，遼河上流工程局會於民國十七年，以巨大工費開鑿，自雙台子河二道橋子至三岔河下流六湮之夾心子全長一四湮之運河，以調節水量。二狼洞、夾心子之間，有距離不同之兩條徑路：一爲經由本流；一爲經由運河及雙台子河。前者之距離爲二九·一湮；後者爲二四湮。

由遼河與雙台子河分流點之二狼洞至遼河口之距離爲九五湮，至雙台子河河口則爲四五湮，故水流悉注入傾斜度頗急之雙台子河，致遼河下流水量，頓形減少，乃不得不於二道橋子，設全長三八〇公尺附門七個之水閘，以調節水量；一面復於右岸設船閘一道，施以三重閘門，俾民船通過時，可以自由開閉，而利行舟。此閘如在平水以下時，每日僅開放四小時，使之流注入雙台子河，以便民船可由下流盤山附近河口出入。一旦將閘閉鎖，則遼河水深在減水期可增一呎，增水期可增三呎之譜。

貳、遼河航行狀況與其船舶種類及數量如左：

一、航行狀況 遼河因有上述之特色，航行區間僅爲全河流三分之一。至於航行期間，僅爲三月至十二月末之八個月間。其水量之增減，以陰曆七、八兩月增水量爲最高，陰曆三、四兩月次之；而以近結冰期時之增水量爲最少。是以某一區間之航行期限，常因此而受限制。

二、船舶種類 航行遼河中之船舶，計有以下各種：

(一) 汽船 過去有瑞興號汽船一隻，總噸數爲二三公噸，往返於營口、田莊台之間，專供輸運旅客

之用，每年（由四月至十一月）輸運旅客達一萬至三萬人。

（二）撥船 營口與田莊台及河北間運輸貨物多用之；間或航至天津、山東方面，多為油房、糧棧所有。

（三）槽船（槽子）遼河中運輸貨物之帆船。方形、平底、有帆，裝載量由五〇至一〇五擔；普通多在八〇至九〇擔。其吃水量較牛船為深，故多行駛於巨流河以南。

（四）牛船 與槽船之構造，無大差別。因其建造費低廉及吃水量淺，易於操縱，故極普遍，多於上流及支流地方航行，裝載量由三〇至九〇擔，普通則為六〇或七〇擔。

（五）舢板 多於營口附近用之，載重量僅在一，〇〇〇公斤左右；利用櫓或帆駛行。

（六）扒網槽子 渡河或運搬貨物時用之；巨大之貨物，則以兩隻聯繫一起，上鋪木板，可以自由裝載，故極便利。

第一三表 各年遼河（營口）結冰及解冰日期

年度	結冰 月日	解冰 月日	初航 月日
一五	一一·二五	三·一〇	三·二四

一六	一・四〇	三・九〇	三・二二
一七	一・五〇	三・一五	三・一八
一八	一・二二	三・一三	三・二四
一九	一・五〇	三・六〇	三・一四
二〇	一・八〇		三・一三
二一	一・一五	三・二四	三・二二
二二	一・一一	三・一六	三・二四
二三			三・二二

三・船舶數量 前已述及，東北交通，在鐵路尙未建設以前，係以遼河水運爲中心，是以遼河對於開發東北，實有極大貢獻。關於航行船數雖不甚詳，但以日俄戰以前之航運，最爲旺盛，據估計彼時之船隻，當不下一萬數千隻，其後遂漸漸減少。一九〇九年由營口海關發給牌照之船隻，達四，五八〇艘。至民國十二年時，航行於遼河之船舶數，可參閱第一五表。

第一四表 遼河水系航運狀況一覽

航 行	潮 汐	流 速	流 水 量	水 深 (呎)	河 寬 (尺)	距 離 (里)	項 別	
							發源地	間 別
沙漠地帶多水 量河寬 不定水深 航行便 航行安 難，深公最入六方二 航三尺，雙〇流狼 行公，四合%水洞 困尺水〇寬子流之 安汐利 全航用 行潮 全航 行安 少水老分四流洞於 量河流〇水地二 較故於%之方狼 行運安河 全航 全不能(四日量調河以 行安(平時)放水節子二 行安(平時)水一水水道 船近老西小 行有薄，北 駛民附後河 安水夏 全航期 行增 航民利夏 行船用季 困船外以小，水 難航，航船除流 行大行可最急	乾滿之差(大潮) 三又河二呎，田莊台九呎，營口一一 五呎	A中流以上減水期 增水期四哩 B三又河下流(潮汐有影響) 最大速度(一時間) 營口七哩，田莊台九哩，三又河二哩	增減率因季節而異， 舊曆七、八月及三、 四月，或解水期增加 最大	二·八 三·〇 三·〇 三·〇 三·五 九·一 〇	一〇〇 一五〇 一五〇 一五〇 四〇〇 四〇〇 七〇〇 二五〇 七〇	二〇七 三五 一三九 二四 三一 一九 一一 一四 一三 一〇〇 八三	遼源(鄭家屯) 通河口 馬蜂溝 二狼洞 老河 三又河 田莊台 營口 二狼洞 二道河 子 夾心河 二道河 子盤山 三又河 長灘 小北河 遼陽 本溪湖	遼 河 渾 河 太 子 河





至於遼河水運衰微之原因，不外以下數點：

一·受鐵路影響 自有鐵路以來，水運價值一落千丈，故從來以營口爲中心之水運體制，已不足與滿鐵以大連爲中心之運輸政策對抗。

二·未事疏濬 遼河中流以南，雖經遼河工程局略加修築；而中流以北向未施以人工疏濬，日久土砂淤積，河底閉塞，舟行漸感困難。

三·船舶不事改良 其他河川，多均建造適於航行之船舶，以期增長其能率；而遼河僅有民船行駛；斯項民船，裝載力既小，所需費用又大；且因不能利用動力，故須多費時日；致運費高昂，極不合乎時代需要。

四·運輸不負責任且缺乏資金週轉 託運貨物如有損失，應由船主負責賠償；而一般船主多因資力不足，未能履行，致常與客商發生糾紛；且水運所需時日較多，又因缺乏資金週轉，運輸途中，時有弊端發生，故客商多存戒心，極鮮利用。

五·盜匪猖獗 沿岸一帶治安不佳，盜匪出沒無常，人民生活不安，人心隨環境而日趨惡劣，對於航行之安全，威脅極大。

六·交易經路變更 貨物之輸入，多經由大連而不經由營口，致營口商情頹萎不振；且雜貨亦少利用水運輸入，結果，商人多將其根據地由營口移至瀋陽、大連。

今將民國七年四鄭鐵路開通後，水路運輸激減之狀況，以鄭家屯之農產物及雜貨爲例，比較如左：

第一六表 鄭家屯之農產物年度別運出數量

(單位美噸)

年次	總量	當地消費量		運出量		容		備註
		內	外	遼河水運 (至營口)	四鄭鐵路	馬車運輸 (至四平)		
民國三年	一〇九,〇〇〇	三九,〇〇〇	七〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇		二〇,〇〇〇	前鐵路開通	
民國七年	七五,九九〇	三〇,四五〇	四五,五〇〇	二二,〇〇〇			後鐵路開通	
民國八年	一二三,九三〇	三二,四三〇	九一,五〇〇	三,三〇〇	八八,二〇〇		後第二年	

第一七表 向鄭家屯年度別輸入雜貨量

年次	雜貨運入總量	交通工具別			備註
		水運	鐵路	馬車	
民國三年	一七,一〇〇	九,六〇〇		七,五〇〇	鐵路開通前
民國八年	•二四,二八四	一,九七一	二二,三二三		鐵路開通後

由上兩表可知民國三年時，鄭家屯農產物之運出，利用水運者爲七〇%；利用馬車者爲三〇%。迨至鐵路開通後第一之民國七年，馬車運輸已完全絕跡；而鐵路、水運各得其半。民國八年，大部均利用鐵

路，水路僅佔三·五%。又利用水路運向鄭家屯之雜貨，民國三年時，竟達五六%之高率；而至民國八年時，因均改用鐵路，乃一落而爲八%。

今試就水路運輸與鐵路運輸之利弊，比較於左：

(一) 水運之利點：

- 1 運費及各種費用，比較低廉。
- 2 輸送量多寡，不受限制。

(二) 水運之弊點：

- 1 運輸時間不及鐵路經濟。
- 2 遼河疏濬未竣，航行困難。
- 3 裝載力小，民船隻數亦少，故不能一次作大量之運輸。
- 4 缺乏責任觀念。
- 5 盜匪猖獗，難保安全。

由於以上原因，故水路運輸不能與鐵路運輸匹敵。

肆·遼河水運之成績 遼河水運，凡係利用牛船或槽船而向下游營口運輸農產物者，普通統呼爲河載；其於通河口、三江口附近者，稱之爲外載；行駛於渾河、錦陽河、太子河以南者，則稱爲裏載。其種類

及數量如左：

一・順航貨物 向營口運輸者，除鐵路附近地方外，以沿岸地域生產之高粱、大豆、大麥、小麥、芝麻等爲主；豆油、豆粕、燒酒等爲副；特產物以外之貨物，則佔極少數。

二・逆航貨物 運輸對象爲營口附近所產之鹽、葦席、鐵鍋、粗磁器等土貨，惟數量極少。

第一八表 遼河水運貨物數量年表

(單位公噸)

年次	順航貨物	逆航貨物
民國一九年	三,000	不詳
民國二〇年	五,000	不詳
民國二一年	四〇,000	不詳
民國二二年	三六,000	不詳
民國二三年	四七,000	不詳
民國二四年	三六,000	不詳
民國二五年	四〇,000	四,000
民國二六年	三〇,000	七,000
民國二七年	一八,000	七,000

### 第三節 松花江及嫩江水運

壹・松花江水運之特色 松花江爲東北唯一大江，發源於長白山天池，沿長白山峽，經西北平野，與

嫩江合流後，通過哈爾濱，向東北暢流，以灌溉北部平原。其本流全長達一，九二七公里。松花江流域一帶，土地豐饒，農林、鑛工等資源極富，對於促進地方經濟之發展有莫大裨益。茲將松花江水路運輸之特色，列舉如左：

一、東北屬於大陸氣候，其氣壓及雨雪狀態，足以左右航行時間、風位、解冰、結冰及河川水量，影響航運，至重且大。普通每年由十一月至翌年四月之六個月間，氣溫恒在零下，河川完全凍結，水運形成冬眠狀態。是以東北航運可能期間，僅有七個月；其餘五個月，多用以修理船舶，而不能航行。哈爾濱地方松花江開江及封江時期，則如下表所列：

第一九表 哈爾濱地方松花江開江及封江歷年比較

年次	開江	封江	開江日數	開江時之水位 (公尺)
民國一七年	四月七日	一月三〇日	一三七	一二九・五九
民國一八年	四月一四日	二月五日	一三五	一三一・二四
民國一九年	四月九日	一月二六日	一三一	一三〇・三四
民國二〇年	四月二〇日	一月二七日	一三一	一二八・三六
民國二一年	四月一五日	二月一日	二四〇	一二九・六九
民國二二年	四月二一日	二月二四日	二二三	一三〇・三七
民國二三年	四月二二日	二月二九日	二二一	
民國二四年	四月一八日	二月一九日	二二五	

二·松花江水源地方之地勢較高，又以毗連森林地帶，故降雨量較遼河流域爲多，而流水量亦大。唯其水量之增減，則常因雨雪量，而起極大變動。

開江初期，江面冰塊溶解，水量頗豐，迨流冰全部溶化後，則又急遽減低；此爲物理上一般之現象。松花江以及北部河川，多係由南向北暢流，是以冰之溶化，均自上流地方始。唯其所增之水流，常爲下流未溶化之冰所阻，河水乃呈一時上漲現象。是知上流地方與下流地方之氣溫，如差度過大時，水量必增；如爲同等時，則因冰之溶解平均，水量乃減；但此時船舶由原位置至航路間之行駛，極感困難。冰之溶化狀態有二：一爲同時急遽溶解；一爲徐徐溶解。普通對於前者之狀態謂之曰「武解」；後者曰「文解」。

開江後之河水，因逐漸向下游流逝，故自六月下旬至七月上旬，水量極淺，航行多感困難。七、八兩月值降雨期，水量最豐；九、十兩月則復減至不能航行之程度。

三·松花江河床，全部係由砂礫及粘土構造而成，幾無岩石，是以河岸易於崩潰，且因流水侵蝕作用，及由支流沖入土砂等關係，隨處均有暗灘出現，對於船舶之航行，障礙殊甚。其間以距哈爾濱三一五至三四二公里下流地點之三姓暗灘爲最大，長達二七公里，水深平均三至四呎，最淺地方僅及一·五呎。唯近年疏濬工作已極積極推進，且沿岸航路標識均已設立，故雖於夜間航行，亦不致發生危險。

四·吉林豐滿堰堤，係與開闢松花江水電資源同時修築，旨在藉人工儲水池之力，調節下游水量，如此，不但可免洪水爲患，且下游數十公里以內，冬季不致結冰，對於航行及流筏，便利極多。





第二二表 松花江水系航運狀況一覽(一)

江名	嫩 江			牡丹江	呼蘭河	阿什河	備註
航區	上流	中流	下流	中流			
區間	發源地 墨爾根	墨爾根 齊齊哈爾	齊齊哈爾 松花江合流點	鏡泊湖			
里程 (公里)	四八五	二三〇	四三五	四七五	三七五		

河床	上流礫石 下流砂土質	全部輕砂土	細砂及粘土砂	地砂	地時常移動
航行狀況	吉林湖出現 後航行可能 遊小汽船浮	開江期間小 汽船航船 往來頻繁	淺灘多河床 變亦甚難 航行困難	航行安全 航路標識完備	航行不能 絕對安全
航行期間	自四月至十一月				
與鐵道銜 接點	吉林	老少溝	扶餘對岸	哈爾濱	佳木斯
運輸量	稍多	少	少	少	最多
運輸貨 物名稱	木材			糧食 鶴立岡煤及	煤及糧食
					糧食

平水時汽船  
航行，扶餘  
距哈爾濱三  
里(二七公  
里)有三姓  
淺灘，減水  
期須注意航  
期，須注意  
期可保安全



## 貳·松花江航行狀況與其船舶種類

一·航行狀況 自松花江口至吉林，其間約一，三三二公里，爲航行可能區間，惟上流、中流、下流之航行狀態，各有不同。即下流航區（哈爾濱下流）最便航行；中流航區（自嫩江合流點下流至哈爾濱）雖可航行，但以設備不周，夜間行駛危險，且晝時日；上流航區之平地區間（自中長鐵路老少溝至嫩江合流點），航行最感困難，除山前區間（由吉林至老少溝），因水深尚可航行外，餘於減水期間，均不能航行。此外，吉林上流以有豐滿堰堤之設，船舶可藉人造湖之利，自由航駛，尤以木材之放流，最感便利。

上述航行區間，以下流航區即哈爾濱、蓮江口、佳木斯、富錦及同江間之航駛，最爲便利，而且最爲重要。蓋此一航區之河寬，均在二〇〇至三〇〇公尺以上，至於一〇〇公尺以下之地點則極少。因之，水量豐滿之年，全年有二〇〇日，船舶能以自由航行；減水之年，船舶吃水量之在四至五英尺者，全年約有一五〇日，可安全行駛；其減水最甚時期，亦有五〇日，可容吃水量三英尺以下之船航行，但吃水在二·五英尺以上者，則須作短時期之停駛。全航路均設有水深標識，除三姓暗灘之二八公里間，須特別注意外，其餘區間，一日有二〇小時以上，可暢行無阻。是以松花江航運，將來當以下流航區最屬有望。

二·航行於松花江之船舶，有以下數種

## (一) 汽船類

1 客貨船 以輸送旅客爲主要目的，甲板之上設有船室，船艙內可裝載若干貨物，小者二〇〇公噸，大者達一，八〇〇公噸。船底扁平，推進機採取水車式外輪形。有雙輪船與單輪船兩種。

2 曳船 爲動力船之一種，專以之曳引載貨帆船及駁船。

3 駁船 多爲鐵製，其木製者極少。不能自行航駛須依曳引而行。裝貨能力爲四〇〇公噸至一，〇〇〇公噸。

## (二) 帆船類

1 帆船 順風時，以帆推進；逆風時，則以槳櫂撥行。大者可載貨七〇公噸，舳艫均爲方形。有桅杆二；但哈爾濱、吉林間之帆船，多係一桅。裝貨之船艙位於中央桅杆前後；船側及船尾鋪有甲板，乃用以防浸水，非用以裝載貨物。

2 槽船 類似帆船，但船體較大，底極扁平，多行駛於哈爾濱上流地方。

3 對子 一稱掛拉船，係以梭形之小舟二隻聯結一起，中央立以桅杆，無船艙甲板之設，吃水極淺，故可不受水量之限制，唯安全性較小。僅適於近距離輸運貨物之用，遠距離則有危險。

總之，松花江之船船，因河床及水量等關係，須有特殊構造：(一) 船底必須扁平；(二) 吃水須淺；裝載量須大，故船身以廣闊爲宜；(三) 須防止浸水。此三要件如能具備，即可減低航行危險，然操縱

方面將感困難，航速之低下則在所難免。

參·松花江水運成績 松花江水運對於開發東北北部貢獻極大，前已屢經述及。今再就運輸旅客及貨物兩方面，加以觀察：

一·旅客方面 自旅客輸送量觀之，逐年均有多數人口向北移動；此即證明北部僻地，已有超速度之發展。其詳細狀況如左：

第二三表 松花江水運旅客人數歷年比較

(單位千人)

年 度	民國一八年	民國一九年	民國二〇年	民國二一年	民國二二年	民國二三年	民國二四年
上航旅客	一〇一	七九	七二	七二	七五		
下航旅客	一〇六	八〇	一〇〇	三三三	八六		
總 計	二〇七	一五九	一七二	一〇五	一六一	三八三	五〇〇

二·貨物方面 利用北部河川運輸貨物之總量，民國二十二年時爲八〇萬公噸左右。各河川之運輸量，大概如左：

松花江本流

七四〇，〇〇〇公噸

松花江上流

三〇，〇〇〇公噸

黑龍江流域

一三,〇〇〇公噸

烏蘇里江流域

七,〇〇〇公噸

計

八〇〇,〇〇〇公噸

如按貨物種類區分則爲：

農 產 物

四〇〇,〇〇〇公噸

煤及礦產物

二四〇,〇〇〇公噸

木 材

七〇,〇〇〇公噸

雜 貨

九〇,〇〇〇公噸

計

八〇〇,〇〇〇公噸

其次就運輸經路觀之：農產物多由松花江下游地方輸至哈爾濱，除一小部份在當地消費外，餘均利用鐵路，再向南輸運；煤炭及其他礦產物、木材等，均在哈爾濱消費，僅一部份木材南運；至於雜貨則相反，多由哈爾濱向松花江下流或更遠之烏、黑兩江地方輸運。由此可知，水運貨物除雜貨以外，其八〇%均係自上、下流向哈爾濱集中。

此外若與北部鐵路運貨量比較，則民國二十二年開江期（四月至十月）以哈爾濱爲中心之水運貨物量，約爲六一萬公噸；而民國二十一年十月至二十二年九月之一年間北部鐵路輸送量，東、西、南各線合

計爲二五一萬公噸。此水陸兩運之三一二萬公噸物資，其中約二〇%爲利用水運，八〇%利用鐵路。

茲將松、黑、烏三江歷年輸運貨物數量之概況列左：

第二三表 松、黑、烏三江水運貨物種類

(單位千公噸)

種 類	年 度		民國一十七年		民國一十八年		民國一十九年		民國二十年		民國二十一年		民國二十二年		民國二十三年		民國二十四年	
	穀類	五六九	四六八	四七四	四七〇	三九一	三二〇	四八二	三三七	五五	三六	一三四	一七七	五九	一五四	二〇八	二三三	五三
煤炭	五三	四三	三一	一八	六八	二〇	六八	五九	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八	二〇八
木材	二四	一八	二九	二三	一一	三二	一四	二七	二四	二四	二四	二四	二四	二四	二四	二四	二四	二四
石類	八七	四二	四八	五一	四四	八七	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二	八二
劈柴	七八八	六〇七	七一六	七三九	五七三	六一三	八七八	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三
雜貨	七七八	六〇七	七一六	七三九	五七三	六一三	八七八	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三
總計	七七八	六〇七	七一六	七三九	五七三	六一三	八七八	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三	七五三

肆·嫩江水運狀況 嫩江發源於伊勒呼里山嶺南腹，經甘河轉向西南達齊齊哈爾，然後再轉東南而與

松花江本流合流，全水流達一，一七〇公里之長。

由嫩江上游發源地至墨爾根之間，水流頗急，岩石參差，船舶不能通行，僅可利用流放木材；自中流墨爾根至齊齊哈爾之間，則有少數民船往來運輸；其航運最爲旺盛者，厥爲下流齊齊哈爾與第二松花江合流之地點，蓋因此區間之水量，最適於航行也。

嫩江流域之江橋、富拉爾基及拉哈等地點，因與平齊、北滿、齊北等各鐵路線銜接，故嫩江水運對於各鐵路，實具有補助功用。例如民國二十二年東北洪水氾濫，其猛烈程度，打破從來記錄，致拉濱、長哈、平齊等各線北部交通，一時頓告杜絕；於是乃利用以江橋爲中心之嫩江水運，源源向哈爾濱輸送救濟物資；又如民國二十三年時，將松花江下流所產大豆運至上流江橋，歸時則滿載約二五，〇〇〇公噸之建設濱北鐵路用材料及雜貨等物資，其上下航運合計量，實不下七萬公噸。

伍·黑龍江水運狀況 黑龍江自額爾克納河口至烏蘇里江口之間，約一，八六五公里爲航行可能區間。其水最淺之處在三英尺以上，最深者竟達數十英尺；寬度恆在二五〇公尺以上，最寬地點達二公里。十月下旬或十一月上旬開始結冰；四月中旬或下旬逐漸溶化，全年有五個月間可以航行。

黑龍江於大黑河地點與鐵路連接，故亦具有補助北黑鐵路之作用；尤其對於流放木材，最著成績。自上流額爾克納河，向下流八六〇公里之區間，可容吃水二、三英尺之船舶航行。

陸·烏蘇里江水運狀況 烏蘇里江長達九〇〇公里，水量頗豐，流速緩慢，支流極多，上游河寬一〇〇至二〇〇公尺，下游尤廣，利於航行。上航可至興凱湖，主要航行區域爲至虎林之六〇〇公里間，且



於虎林與虎林至林口線鐵路連接。

第二四表 北部國境黑、烏兩江水系船運狀況一覽

江名	額爾克納河			黑龍江	烏蘇里江
航區	上流	中流	下流	自額爾克納河口至烏蘇里江	
區間	阿巴海圖村	根河合流點	烏瑪河口		
里程		八六〇公里		一，八六五公里	九〇五公里
自然概況	接近蒙古丘陵地帶，水流緩慢，河流曲折甚多。			迤阿爾巴辛、大興安嶺山岳地帶及呼瑪河稍平坦；大黑河附近及接近小興安嶺後平坦；烏江附近為草原地帶。	支流極多
水深	四—三〇呎			三—一〇數呎	水量多

運輸量	與鐵路 銜接點路	航行期間	船行狀況	河床	流速	河寬
少		自五月至九月	吃水二三呎之船 可航行	粘泥	緩	三〇— 一〇〇公尺
少			同上	砂石泥	緩	一五〇公尺 程度
少			同上	故有暗礁， 岩石多，	緩	二〇〇— 三〇〇公尺
稍多	大黑河	自五月至九月	全區間可航行		緩	三五〇— 二,〇〇〇呎
少	虎林	自五月至九月	迤興凱湖可以通航， 惟主要航行區域係自 同江至虎林之五九六 公里。		緩	上流一〇〇—二〇〇 公尺；下流更廣。

#### 第四節 鴨綠江水運

壹·鴨綠江水運之特色 鴨綠江發源於長白山脈，跨中韓國境，與支流渾江同經安東、新義州，而注

入黃海，全長約八〇〇公里。其本流迄二十四道溝爲可能行船區間，自支流渾江口至安東，其間約二〇〇公里，民船往來最繁。又渾江附近，土地肥沃，舟運較之本流上游地方，尤爲發達，至八道溝地方，均有船舶航行。

江口港爲安東之門戶，航運雖盛，惟上航極感困難。最近大汽船已不能溯江航行，僅二，〇〇〇至二，五〇〇公噸者。尙可勉強上航至三道浪頭地方；其一，〇〇〇公噸者，可上航至安東鐵橋地方。

民國三十年，水豐堰堤（在距安東一〇〇公里地點）修築完成，鴨綠江水運乃一改舊觀，因於堰堤上游築有人工儲水池，水深增加，航行稱便，而下游水量，亦賴以調節，有一部份水流，縱至嚴寒期亦不凍結，唯水位因之低下，汽船上航倍受限制，故有修築大東港之必要。

茲將鴨綠江水運之特色列舉如左：

- 一．於政治、產業、經濟及交通運輸上，佔有極重要之地位，素有國際河川之稱。
- 二．上游因沿山谷而曲流，水勢頗急，暗礁極多，不宜於航行，故航運多在渾江口至安東之間。至於安東下流地方則有國際貿易港口之價值。

- 三．水豐堰堤之修築，對於開發水力電氣資源，貢獻良多，上下游之水路運輸，亦因而稱便。

- 四．上游地方森林資源豐富，而中游之渾江、長甸江、環河流域等地方，於十九世紀初，即由山東移民來墾，農業極爲發達，故有多量物資需要運輸，乃促成安東江港之繁榮。

貳·鴨綠江航行狀況及船舶種類 鴨綠江航行狀況，可參閱所附二十世紀初葉東北水路運輸概況圖；航行於鴨綠江之船舶種類如左：

一·獨木舟 朝鮮沿岸最多，僅適於近距離用。

二·槽船 吃水極淺，船體笨重，唯極堅牢，利用風力推進。在平底船未出現以前，爲鴨綠江上惟一之運貨船。然其缺點爲不能逆水航行，故近來用使者已逐漸減少。其種類如加以緻密區別，則有大槽、小槽、大尖、小尖、對尾、小撥、廠口、客尖、舳板等各種。

三·平底船 船底扁平故名，吃水不深，船體輕便適於逆水航行，其上航能力較槽船爲大。民國紀元前六年，先於朝鮮試用，其後逐年均有增加。

四·推進機船 吃水極淺，適於淺水地方行駛，安東至金華鎮間之郵政及旅客多利用之。船爲木製，噸數爲一〇·四六公噸，速力一六·三六哩，使用輕油發動機，乘客定額爲三二人。空船吃水量前方爲一〇公分，後方爲三〇公分，長一八·二公尺，寬二·一一公尺。

參·鴨綠江水運成績 以往利用鴨綠江水運輸貨物之種類，因上航下航而有不同。上航貨物，多爲雜貨、鹽、麪粉、石油等日用必需品。下航貨物，則以大豆爲大宗，雜穀、豆餅次之，多由臨江、輯安、通化、桓仁、寬甸各地起運。其運輸數量如左：

第二五表 鴨綠江水運歷年成績比較

(單位公噸)

年 度	民國一七年	民國一八年	民國一九年	民國二〇年	民國二一年	民國二二年
下航貨物	一三〇,〇〇〇	一三八,〇〇〇	三三〇,〇〇〇	二二〇,〇〇〇	一四二,〇〇〇	一八六,〇〇〇
上航貨物	八,〇〇〇	九,〇〇〇	一五,〇〇〇	五,〇〇〇	一〇,〇〇〇	七,〇〇〇

此外，於鴨綠江上游森林地帶採伐之木材，均由二十四道溝附近向下放流。流筏之組成形狀，有舊式與日本式兩種，後者之流速較前者為速。蓋日本式流筏若由惠山鎮、長白放至安東、僅需一五至二五日；而舊式者則需六〇至八〇日。自二十四道溝向下放流木筏時，一次為五、六筏，在十三道溝、金華鎮流放者為十筏，在臨江流放者為二〇至二五筏，自輯安、高山鎮者，則為三〇至三五筏。流至安東港後，再以曳船拖行；其中一部流至三道浪頭後，換以船隻載運。





## 第三章 海路運輸（港口運輸）

### 第一節 東北港口概況

東北海岸線極短，除大連、安東、營口、葫蘆島外，僅有漁港數個而已。然此數港口，對於發展東北經濟，則頗有極大補益。

東北海港歷史最久者，當推旅順老鐵山下之鳩灣，經考證其附近有漢代遺跡。次為旅順灣、大連灣、大東溝等，亦於唐朝時代，即與山東方面有交通上之連繫。蓋平、西海口（錦州）、牛莊等，則於宋代與山東、直隸方面不斷來往航運。明清時代，釣魚台（興城）、廠子溝（綏中）、娘娘宮、金州、貔子窩、普蘭店、莊河、大孤山等，均已具有海港價值。蓋漢民族之北移，為促成此等港口自然開發之主因。

營口港具有國際的港口性質，且歷史最為悠久；自開港以來，可劃為兩個時代，一為英國掌握時代，一為日本掌握時代。

營口港灣於十七世紀末時，尚較海面為低，嗣以遼河流砂不斷淤積，逐年隆起，自一八三〇年，牛莊、田莊台之商業，逐漸向營口移進；及一八五八年，根據天津條約，開放為國際港口。該條約中，本指定牛莊為開港地，而彼時駐在牛莊之英國領事，鑑於營口將來發展性較牛莊為大，乃以營口作為通商地。



營口自一八七二年實際用作貿易港後，航運日趨發達，及至大連開港，與四洮等鐵路開通，雖受相當打擊，但仍不失其重要性；每年進出口貿易額，竟達一億海關兩。

其次爲大連港，大連港在二十世紀初葉，僅爲海濱上一小村落；一八九八年，俄國開始在此修築商港，未及全部竣工，即與日本啓釁，日本戰勝，遂繼承俄國權益，繼續經營。邇來經滿鐵多年之建造，發展極速；今日已成爲世界有名之海港，無論在經濟上、交通上或國防上，均佔有極重要之地位；光復後，又爲蘇聯佔據，我國尙未收復。

再次爲安東港，安東港係於一九〇七年三月，始行開港，其開港以前，僅與鴨綠江上流地方及華南沿岸方面，作小規模之貿易，純爲國內貿易港口。

除以上三港外，尙有西海口、孫家灣（錦縣）、釣魚台、沙後所南灘、娘娘宮（興城縣）、復州、松木島（復縣）、盤山、大東溝、北井子、黃土坎（鳳城縣）、大孤山、青堆子、莊河等小海口，點綴於渤海及黃海沿岸一帶。此外，於東北國際的運輸經濟上值得注意者，則有蘇聯之海參崴港及朝鮮之北鮮三港。

海參崴港自一八九一年烏蘇里鐵路着手建設後，頓形繁榮，蓋因俄國在日俄戰敗北之後，失去大連港，乃加緊開闢斯港，作爲對東北貿易之根據地；彼時東北北部進出口物資，幾均經由該港。然其後因蘇聯實行革命，海參崴治安陷於紊亂，於是北部物資轉行南下，而由大連港輸出，是以一時頗呈衰微現象。及

至中東鐵路樹立擁護海參崴港政策後，始又漸趨繁榮。

海參崴港位於中蘇國境二四五公里地點，距東北北部經濟中心之哈爾濱，僅七九四公里，較之哈爾濱距大連之九四二公里爲近。茲將大連及海參崴與世界各重要通商口之距離，列舉如左：

第二六表 大連、海參崴與世界主要港間距離 (單位公里)

港名	自大連	自海參崴
上海	八七五	一，五九八
神戶	一，三九八	一，二九四
舊金山	八，八四〇	七，四七五
紐約(經由巴拿馬運河)	二〇，四九一	一七，六七八
倫敦	一七，四八二	一八，〇六四
鹿特丹	一六，九七〇	一八，三三一
漢堡	一七，四八二	一八，八四三

至於北鮮三港，係指雄基、清津、羅津而言；雄基、清津屬於日本海沿岸港口，爲地方性的貿易港；最初僅與延吉地方發生關係，及九·一八事變，滿鐵建設拉濱線、吉會線、北鮮東部線、圖佳線，以及將

羅津港築成爲近代港口後，與東北之經濟關係愈益緊密。

## 第二節 營口港

壹·營口港概況 營口港位於距遼河口一三哩地點，主要碼頭設於河港南岸，由滿鐵及偽滿稅關，或私人公司經營。北岸亦有碼頭二、三處，並與北寧鐵路連接。

營口港內水位及河寬雖大，但因遼河口有河洲之故，水深僅在七、八英尺左右，出入該港之船舶噸數，以七，〇〇〇公噸者爲最高記錄，普通多在二，〇〇〇至三，〇〇〇公噸。此港冬季結冰，故由十一月下旬或十二月中旬直至翌年三月下旬，船舶不能航行。（參閱附圖）

貳·營口港海路運輸成績 東北海路運輸發展情形，可由開發東北經濟之速度，與國際貿易運輸之沿革等方面，窺其端倪。營口於一八五八年開港，最初三十年間；尙未發現其具有外國貿易市場之價值，彼時雖有外國船舶前來貿易，但均屬於小範圍者，主要之運輸，仍係利用小型民船；故此時期可謂爲蟄伏時期。

及至英、俄兩國在東北爭築鐵路後，營口之繁榮，與日俱增，故自一八九二年至一九〇一年之間，又可謂爲發展最速時期。茲將十九世紀末營口港輸出入概況，列舉如第二八表。

第二七表 十九世紀末營口港輸出入概況

(單位萬海關兩)

年次	船		貿易		計	外國直接貿易額
	入港隻數	噸數 (萬噸)	由外國輸入	由關內輸入		
一八七二	二五八	九	二二一	一一六	二〇〇	五三七
一八七三	二〇八	七	二三六	八三	一五八	四七七
一八七四	二五六	九	一六四	七九	一七五	四一九
一八七五	三五一	一三	一七四	一〇九	二六九	五五一
一八七六	三一八	一一	二九七	一三四	二六四	六九五
一八七七	二七六	一一	二二三	一五二	三一三	六八八
一八七八	四三五	一九	三六三	一七五	四三九	九七七
一八七九	三五五	一六	三一九	一三七	三六五	八二一
一八八〇	三三七	一六	二〇八	一三〇	三三五	六七三
一八八一	三三二	一六	一五四	九九	三五五	六〇八
平均	三三三	一三	二三六	一二一	二八七	六四五
						三三七

一八九四	四〇〇	三〇	五三四	二五四	八五三一，六四二	二四〇
一八九三	三九七	三〇	五五五	二八〇	九三一，七六六	二八四
一八九二	四二八	三三	五一七	二二三	九〇七一，六三六	一五三
平均	三一四	二二	二八五	一八四	五二八	四〇
一八九一	四三三	三三	六〇六	二九三	八〇七一，七〇六	八四
一八九〇	三五四	二七	四四五	二八〇	七二〇一，四四五	五五
一八八九	二五三	一九	二二〇	一六八	五五七	三三三
一八八八	三〇七	二二	二六八	一六〇	五六九	三六
一八八七	三〇二	二二	二七五	二二三	五四八一，〇三六	二八
一八八六	二五一	一六	二四五	一六三	四五三	二三
一八八五	三一六	二〇	二二六	一四六	四五七	二八
一八八四	二八二	一九	二〇六	一六三	四一二	二五
一八八三	三二六	一九	一八一	二二九	三九一	二二
一八八二	三一六	一七	一七四	二二六	三六三	二五
					六六三	
					七〇一	
					七八一	
					八三〇	
					八六一	

一八九五	二三〇	一九	二四七	一二八	五六一	九三五	一四五
一八九六	四一一	三三三	八一	三三八一	一二八二	二七七	五四四
一八九七	四三三	三七	九〇〇	三五五一	三八一二	六三五	七一九
一八九八	四八六	四二一	〇五八	四四二一	七四五三	二四四	八六三
一八九九	五八二	五〇二	一七八	五九七二	〇六二四	八三六	一四〇
一九〇〇	三七八	三三二	七七三	二八二一	一四七二	二〇二	六六〇
一九〇一	五三九	四七一	七〇八	六四六一	八七四四	二二六	一，一六〇
平均	四二八	三五	九二八	三五四一	二五九二	五四〇	六一六

由外國直接輸入營口海港之主要貿易品，計有日本雜貨、印度及日本製之棉、絲織品、金屬品、麻袋、煤炭、美國麪粉、日本及歐洲製之火柴、砂糖、煙草等，並由美國輸入大量鐵路資材。

至於直接向國外輸出之貿易品，換言之，即為東北生產之物資，於甲午（中日）、甲辰（日俄）兩役之後，歷年均有增加，其貿易額之九〇%，係對日本輸出。就中大豆及其製品佔總額之九〇%，餘為蕪麻子油、芝蔴、柞蠶絲等物品。

我國沿岸港與港間之貿易，即為東北與關內之貿易；在營口開港以前，已於牛莊及田莊台兩地實行。

其後隨東北經濟產業之開發，乃更見發達。自大豆製品在日本獲得推銷市場後，東北對內之貿易，一時多受有影響；但其數量及貿易額，仍足以與國外貿易匹敵，營口港於對內貿易上，所佔地位之重要，概可想見。

其後因受大連開港及滿鐵樹立以大連為中心之運輸政策之影響，營口海港重點，乃由對外貿易，轉向對內貿易，而至今日。

關於以營口為中心之帆船運輸概況，可參閱第二九表。

第二八表 營口港帆船貿易概況

帆船名	船別	裝載量	發貨地	輸入貨物	備註
天津帆船	南河船 改巧船 衛船	大型一，三 〇〇市擔 小型一〇〇 市擔	天津	牛皮、土產棉製品、棉鞋、草蓆、鐵鍋、其他雜品	三〇〇市斤為一市擔。 二十世紀初葉之總隻數推測為二，〇〇〇隻。
遼河帆船	北河船 衛船	大型一，三 〇〇市擔 小型一〇〇 市擔	蘆台 北塘 寧河	灰汁、蒲草蓆、棉製靴	
臨榆帆船	北島船	大型七〇〇 市擔 小型一〇〇 市擔	臨榆 樂亭 寧州	蝦皮、乾小蝦、乾魚、核桃、梨、各種水菓等	

遼河 河內 船	寧波 帆船	廈門 帆船	上海 帆船	營口 帆船	登州 帆船
牛槽 船船	寧波 帆船	鷓鴣 船船	南紗 船船	紅登 頭遊	東 遊船
大擔 六〇市	大〇〇 二〇〇	大〇〇 二〇〇	大〇〇 二〇〇	大〇〇 三〇〇	大〇〇 一〇〇
、屯藩陽小 、通、陽、北 江、老、鐵、河 口、達、嶺、遼	、通、老、房	、武定	、武定	、武定	、武定
、糧大豆、高梁、小米、其他 、鹽穀、麻、炭酸鉀、煙葉	、紙藥材、磁器、明礬、紅綠茶 、其他雜貨	、質木、錫箔、磁器、老海紙、紙 、紅綠茶	、器種、紅綠茶、鹹蛋、各種 雜貨	、魚鮮、鹹、乾、鮮菓、麵粉、 磁器、乾棗、軟質木材、	、小麥、麵粉、紙、大小磁 缸、燕麥餅、小麥餅
、當時總隻數推測爲一〇〇〇隻					



### 第三節 大連及旅順港

壹·大連及旅順港概況 大連港地方初爲海濱上一小村落，至一八九八年，東清鐵路技師格爾貝基建議將該港闢爲可同時停泊一，〇〇〇噸級船舶一〇〇隻，及吞吐貨物能力在五〇〇萬公噸之大港，此計劃卒爲東清鐵路當局所採納，乃於一八九九年，以一〇〇萬盧布經費，開始第一期建設工作。嗣於一九〇四年着手第二期建設時，適值日俄戰起，俄國戰敗，日本根據朴資茅斯條約，取而代之，至此復由滿鐵樹立更大之計劃，極積繼續經營，所投資金達一億圓以上。

該港具有每年吞吐貨物一，二〇〇萬公噸之能力，爲東亞有數之良港；且爲東北唯一之不凍港，港之東、西、北三面築有全長達三，九八〇公尺之防波堤，內港繫船岸壁長達五，一二六公尺，同時可停泊四，〇〇〇噸級船舶四三隻；內、外兩港之棧橋總長爲一，八二三公尺，起貨場之總長爲三，五八八公尺。此外，並完成填築海灘工作，其總面積達三六四萬平方公尺。道路全長爲一二五，九三〇公尺，鐵路線長則爲二三二，一七二公尺。港內有倉庫七二處，露天堆積場一三三處，可容納貨物一二五萬公噸。

民國十二年，滿鐵鑑於每年出入大連港之船舶數量激增，繫船岸壁不敷使用，乃計劃於對岸甘井子建造第一碼頭，專供裝卸煤炭之用。於民國十五年九月開始修築，至民國十九年十月始行竣工，爲凱宋式

Caisson 之高架棧橋，同時可停泊七，〇〇〇噸至一〇，〇〇〇噸船四隻；橋上鋪有運送車行駛之軌道三線。又僑滿洲化學工業株式會社，因每年須裝卸原料礦石一二萬公噸，及硫酸銨一八萬公噸，亦於甘井子修築長一二五公尺，寬一二公尺之棧橋一座，即所謂甘井子第二碼頭（普通呼爲滿化碼頭），民國二十三年九月告成。

此外，滿鐵爲便利僑滿洲石油株式會社運輸石油起見，特利用甘井子防波堤，建設洋灰浮標三處，用以繫留船隻，並於棧橋上設有六英寸及一二英寸之送油管二條，俾可直接將石油導入油槽，而免搬運之繁。

其次再就旅順港之概況述之，旅順港爲大連港之補助港，滿鐵於民國十二年八月始利用之爲運輸貨物之碼頭；其主要出口物資，以煤炭及鹽佔最大宗，此港內並有船渠設備。

貳·大連自由港政策 帝俄由清廷獲得租借大連灣權利後，乃開放爲對各國通商之自由港，其後雖由日本繼承權益，但仍採取開放主義，且於一九〇六年四月通告世界各國，自該年九月一日起實行開放；嗣後凡經由該港之貨物，無論出口進口，一律豁免課稅。

蓋大連港之經營，爲日本侵略東北之初步，九·一八以前曾以大連爲中心，樹立開發東北及滿鐵運輸政策，以達成其侵略企圖。及僑滿僭竊後，因北鮮羅津渠港完成，加以第二次世界大戰爆發，海上輸送路線變更，滿鐵之大連中心主義政策，實際已難推行。

#### 第四節 葫蘆島港

一九〇八年，當時東三省總督徐世昌，鑑於東北所產之物資，僅能經由大連一港輸出，對於東北之開發，極有障礙，乃聘請英國技師赴連山灣地方視察，使其樹立葫蘆島築港計劃。此計劃甫經擬定，值各地烽火續起，更因資金無着，故始終未能實行修築。迨民國十八年國民政府交通部顧問曼迭爾氏，建議連山灣築港之必要；同時北寧鐵路亦向當局建議修築，政府遂於民國十九年決意開闢該港。工程部份則由北寧鐵路局與和蘭築港公司訂立契約，負責推進，規定築港費爲六四〇萬美元，限於民國二十四年十月修築完竣。

葫蘆島位於渤海灣北岸連山灣內，距北寧鐵路連山站約有一二公里，爲渤海灣中罕有之不凍良港，唯至極寒時期，於港外仍有流水浮遊。

今試就當時築港計劃之概要觀之，該港碼頭以混凝土修造，長達三，七〇〇英尺；防波堤以混凝土修築者五，七〇〇英尺；以大碎石修築者，長七，九〇〇英尺；港灣濬深面積爲七〇〇平方英尺；預定全部完成後，可成爲吞吐五〇〇萬公噸貨物之大自由港。

此港未及修築完成，東北即告淪陷，現在之碼頭係於僑滿時代，由滿鐵繼續修成者；蓋截至九·一八事變時止，北寧鐵路局港務處對此工程之進度：（一）關於岸壁尙未動工；（二）長七〇〇尺，寬七五尺

之防波堤，修至六〇〇尺程度；（三）長九〇〇尺，寬七五尺之工程用棧橋，修至六〇〇尺程度；（四）開鑿工程，半拉山開鑿三分之一，以其石材修築棧橋及填築北海。

### 第五節 東北港口運輸成績

東北交通發達，資源豐富，故每年均有多數人口移入；且物資之交流，亦極繁盛，大部份均係利用港口運輸，而尤以鐵路未開通之前爲甚。

例如民國二十年前後，出入東北之人口約爲一五〇萬人，貨物約爲一，〇〇〇萬公噸左右。其中利用港口運輸者，貨物佔總輸出入量之九〇%；旅客佔總人員之六五%；餘則爲經由山海關、安東等陸上鐵路出入者。

關於港口運輸成績，可分爲旅客及貨物兩方面述之：

壹·海路運輸旅客成績 出入東北之人口，在鐵路尙未開通以前，多係自山東、河北方面，經由海路，而在遼東半島海岸，或渤海灣岸上陸，然後再利用遼河通航進至腹地；及至鐵路暢通以後，一部利用陸路之北寧鐵路經由山海關；一部則利用海路，經由大連、營口、安東而入東北。由海路者以在大連港登岸者，佔最多數，營口、安東次之其由鐵路者，則較營口、安東兩港上岸人數爲多。又延吉國境一帶，亦有十餘萬人出入，大部份均爲朝鮮人。此外經由海參崴港及滿洲里入境者，因查驗證明及其他關係，爲數極

少。

關於九·一八事變前後，旅客出入東北之概況如左：

第二九表 經由海陸兩路出入東北人口統計

(單位千人)

年 度	入境人口(甲)			出境人口(乙)			留居人口 (甲減乙)	備 註
	海路	陸路	計	海路	陸路	計		
民國一四年	三三五	一九八	五三三	一六五	四九	二一四	三一九	
民國一五年	四四〇	一六七	六〇七	二〇四	九六	三〇〇	三〇七	
民國一六年	八三二	三二八一，一六〇	二二七	九九	三一七	八四三		
民國一七年	七二二	三六三一，〇七五	二七四	一〇七	三八一	六九四		
民國一八年	七一五	三三一，〇四六	三二二	二九〇	六〇二	四四四		
民國一九年	五五四	一九四	七四八	三二二	一七六	四八八	二六〇	
民國二〇年	三四二	一二六	四六八	三二三	一四八	四六一	七	
民國二一年	三一〇	一〇四	四一四	三七九	一二〇	五〇〇	(一) 八四	僑滿成立
民國二二年	五一六	一〇七	六三三	三四七	一五〇	四九七	一三六	

民國二十三年	六〇八	一四九	七五七	四三八	一〇九	五四七	二二〇
民國二十四年	三三五	一七七	五一二	二七二	二二七	四九九	二〇
民國二十五年			四二三			四三六	(一) 一三
民國二十六年			三六二			二九七	六五
民國二十七年			五七四			二八三	二九一
民國二十八年			一, 一六二			四四八	七一四

東北人口數向無確實統計，於鐵路開通以前，據估計約爲一，一〇〇萬至一，二〇〇萬；然自一八九五至一九四四年之五〇年間，由於自然的增加，從關內遷徙前來者，已突破四，七〇〇萬。其由關內移來者，海路多於陸路，入境之後，多留居於此，其出境者極少；此於正在開發途上之東北，可謂大有裨益。

貳·各港口與其腹地之關係 東北物資之交流，若以九·一八以前之狀況觀之，輸出爲總輸出入額之八〇%；輸入僅佔二〇%。以貿易價額論，輸出佔總額之六〇%；輸入僅佔四〇%。此蓋因東北擁有多量原料，可供輸出故也。

至於東北各港口與其腹地之關係，可概分之如左：

一、大連港 除熱河西部、鴨綠江流域、間島、及北部中蘇國境地帶外，其餘地方幾均爲該港之腹

地。

二·營口港 與大連港略同，惟其勢力，則較大連微弱。

三·安東港 以鴨綠江流域爲其腹地。

四·北鮮港 以延吉地方爲其腹地。

五·海參崴港 以東北北部爲其腹地。

六·秦皇島與天津港 以遼寧西部及熱河之一部爲其腹地。

由於上述，可知大連、營口兩港，均以相同區域爲其腹地，在鐵路及大連港尙未完成以前，東北之貿易，當然爲營口港所獨佔；及至民國紀元前三年（一九〇九年）滿鐵開闢大連爲港口後，乃以該港爲貿易中心，對於由大連及營口兩地，運至腹地之貨物運費，予以劃一。民國紀元前一年（一九一一年），安東築港告成，亦適用此項運費制度，至此，凡由大連、營口、安東運至范家屯以北之運費，並無高低之別，於是大連港遂日趨繁榮。其後滿鐵又擬利用營口港，乃於民國八年十一月將營口之運費改訂較大連爲低；但其貿易額，仍不能與大連港相匹敵。

營口港對於運輸貿易上，較之大連港均有缺點。即：（一）運費及其他各種費用較高；（二）海上保險費昂，且需陸上火災保險費；（三）冬季結冰，船舶不能出入；（四）二千噸以上之船隻不能入港；

（五）通關須經檢查；（六）銀價暴漲暴落，影響交易殊甚。

東北各海港（包括海參崴港）中：輸物資佔首位者，爲大連港，遞次爲海參崴、營口、安東港；輸入亦以大連港居首，遞次爲營口、海參崴、安東各港；其他各港則爲數極微。

參·海路運輸貨物成績 東北各海港對國內、國外貿易地區對象如左：

一·大連港之貿易運輸，及於全世界，但以中國南方、日本及歐洲爲主。

二·營口港以對中國關內貿易爲主。

三·安東港以對日本貿易爲主。

四·北鮮港之貿易，專以日本爲對象。

五·海參崴港爲對日、對歐之貿易港；但對日較對歐爲多。

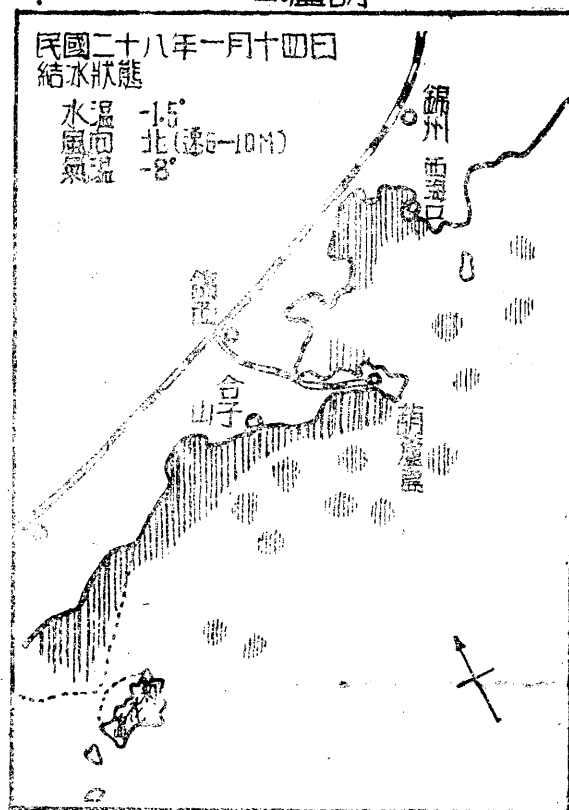
此外，經由各港輸出入之主要貨物噸數，可參閱左列各表。



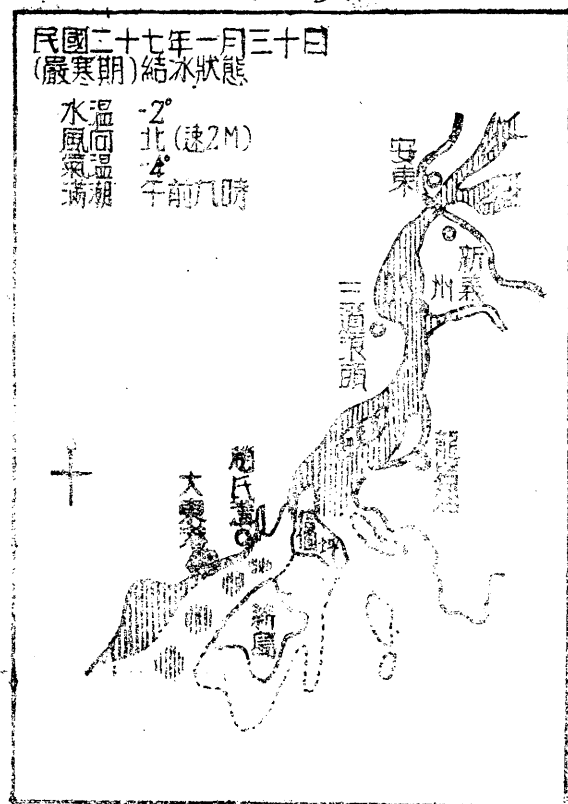


葫蘆島、安東、營口三港及大連碼頭附近概圖

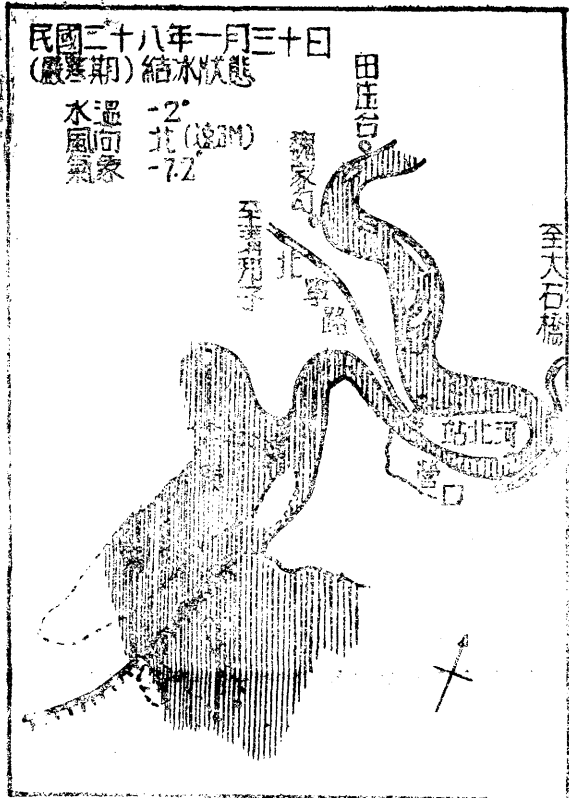
葫蘆島



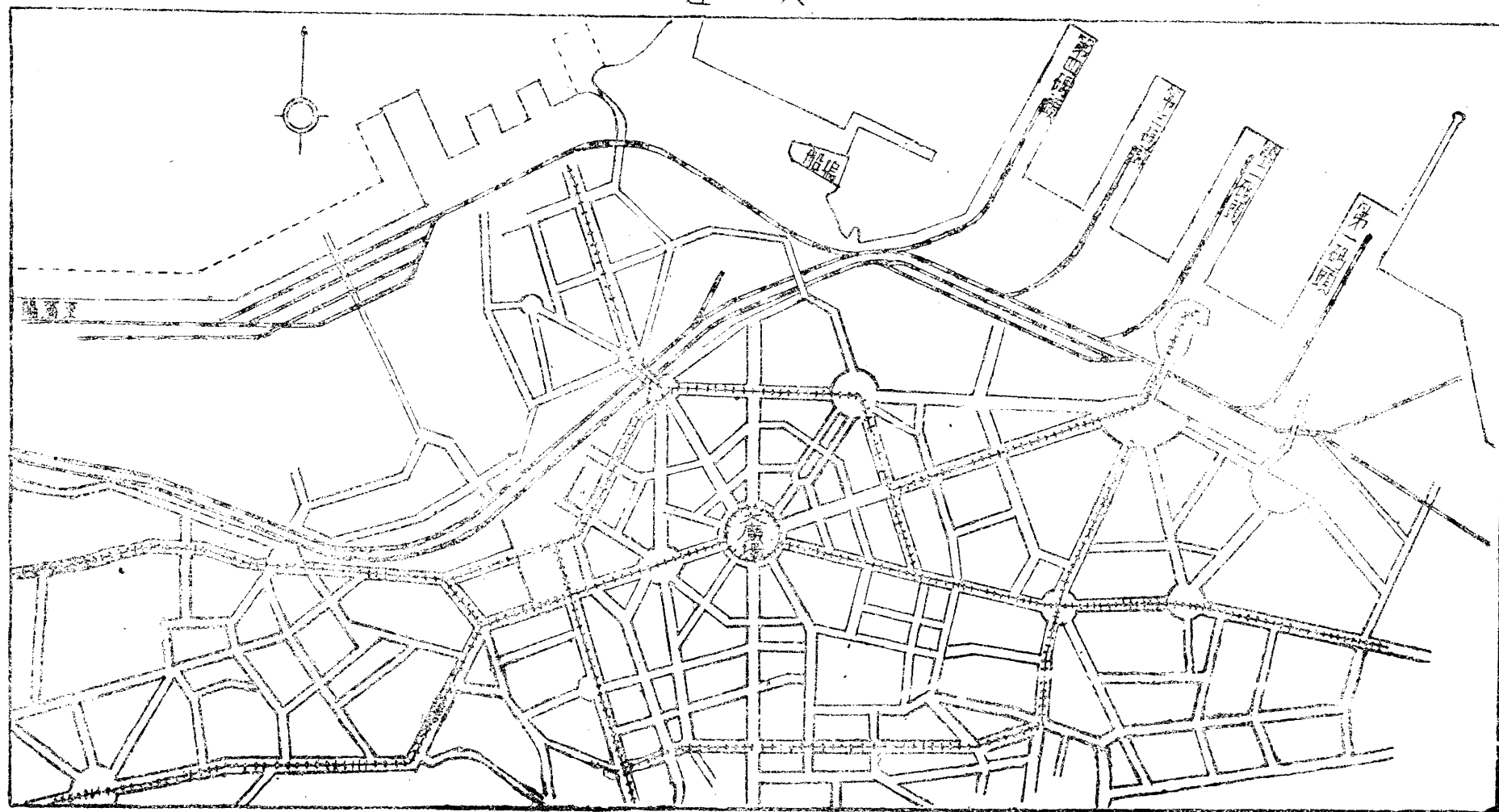
安東



營口



大連



- 鐵路
- 電氣路
- 導流堰
- 港
- 船水
- 大連五水

第三十表之一

東北區各港口別主要貨物輸出入噸數一覽 (大連)

(單位千公噸)

年 度	經 由 大 連 港 輸 出 噸 數											經 由 大 連 港 輸 入 噸 數																	
	西 曆	日 本	中 國	特 產 品						煤 炭	銻 鐵	其 他	船 舶 用 煤 炭	合 計	穀 類	砂 糖	麪 粉	棉 布	木 材	水 泥 及 石 灰 類	五 金 類	紙 類	麻 袋	其 他					
				合 計	小 計	大 豆	高 粱	雜 穀	豆 粕																豆 油				
1907	昭和40			173	168	77	4		87		5		206			1	2	31	1	6	2		163						
1908	41			661	539	260	16		258	5	19	103	26	283	14	2	5	8	66	19	14	2	153						
1909	42			931	757	270	73		198	16	133	41	58	251	12	4	8	7	40	21	13	3	143						
1910	43			913	702	270	81		325	26	174	37	63	371	20	6	6	12	48	21	28	5	225						
1911	44			849	689	179	58		410	42	113	47	66	362	24	5	19	20	45	10	19	6	214						
1912	大正11	民國1		1,229	778	161	110		459	48	380	71	140	425	35	8	44	25	34	8	18	10	243						
1913	2			1,435	752	131	15	68	489	49	600	83	206	500	44	12	45	28	47	21	26	10	12	255					
1914	3	3		1,722	1,098	342	35	158	509	54	525	99	262	437	56	8	12	18	46	15	20	11	22	229					
1915	4	4		1,462	946	159	20	67	619	81	357	159	206	514	89	11	22	17	31	8	26	11	14	285					
1916	5	5		1,711	1,053	179	53	83	633	105	510	148	215	553	45	17	13	18	19	9	42	11	18	361					
1917	6	6		1,994	1,260	171	69	90	790	140	461	273	210	809	91	37	30	25	30	17	67	10	28	474					
1918	7	7		2,347	1,661	351	39	142	959	170	406	280	246	944	52	64	27	44	29	34	74	15	22	583					
1919	8	8		2,645	2,096	566	54	294	995	187	211	338	190	1,370	94	20	30	46	76	56	101	18	34	895					
1920	9	9		2,958	2,511	542	78	621	1,132	138	217	230	244	754	32	14	10	27	60	24	62	7	26	492					
1921	10	10		3,274	2,248	501	200	354	1,085	108	708	318	430	689	35	28	36	35	9	33	58	15	55	385					
1922	11	11		4,030	2,585	666	387	350	1,062	120	1,120	325	708	657	29	20	48	40	7	29	68	19	18	379					
1923	12	12		4,140	2,356	670	140	212	1,216	118	1,424	360	636	821	43	15	127	28	12	38	73	18	25	442					
1924	13	13		4,586	2,436	700	142	239	1,260	95	1,778	372	528	853	46	27	132	35	12	8	84	31	28	450					
1925	14	14		4,960	2,554	773	222	311	1,143	105	1,978	428	548	938	29	34	144	29	26	17	78	36	39	508					
1926	昭和1			5,221	2,431	695	121	331	1,158	126	2,296	494	745	1,006	29	26	133	21	50	33	93	32	43	546					
1927	2	16		5,996	2,796	1,109	246	334	997	110	2,613	220	367	627	47	29	50	26	59	19	153	30	47	516					
1928	3	17		6,458	3,006	1,569	189	345	845	78	2,830	188	434	611	1,252	28	40	112	38	119	12	190	37	46	630				
1929	4	18		6,965	3,637	2,160	89	383	889	116	2,696	165	472	605	1,447	35	49	164	38	161	23	230	47	60	640				
1930	5	19		4,986	2,148	950	63	351	676	108	2,225	166	447	453	886	50	30	78	27	59	12	95	40	33	458				
1931	6	20		5,973	2,969	1,441	146	317	925	140	2,400	217	387	507	874	24	66	103	41	62	15	94	36	46	387				
1932	7	21		6,551	3,514	2,079	111	340	884	100	2,285	352	400	653	1,465	31	72	248	62	97	17	185	54	55	644				
1933	8	22		6,698	3,277	1,863	69	568	717	60	2,689	327	405	727	2,326	84	90	265	61	216	140	406	87	56	921				
1934	9	23		6,959	3,635	1,930	89	744	807	85	2,564	305	455	701	3,074	74	70	388	56	270	220	609	99	54	1,234				
1935	10	24		6,070	3,045	1,607	54	553	733	98	2,079	190	747	782	2,940	138	113	255	39	216	122	523	118	53	1,363				
1936	11	25		5,671	2,490	1,377	57	456	540	60	1,805	150	1,226	715	3,138	169	172	114	62	234	95	365	159	64	1,704				
1937	12	26		5,746	2,823	1,424	69	650	608	72	1,585	157	1,181	726	3,352	46	166	86	94	270	14	295	182	59	水菓蔬菜煤 炭礦 物礦 油其 他				
1938	13	27		5,376	3,037	1,408	122	686	758	63	1,018	146	1,175	733	4,333	90	138	140	92	480	119	894	205	81	167	13	215	386	1,313
1939	14	28		4,802	2,564	830	148	583	941	62	796	300	1,142	625	5,338	72	126	288	111	1,001	146	992	240	65	260	75	147	330	1,485
1940	15	29		3,253	1,305	500	29	313	445	18	676	284	993	534	4,382	130	70	194	65	295	301	653	141	36	258	210	147	399	1,483
1941	16	30		2,978	787	274	23	209	268	13	646	510	1,035	535	3,657	116	50	110	54	68	145	466	134	38	164	687	151	211	1,263
1942	17	31		3,735	1,120	362	13	138	540	7	635	623	1,357	346	3,379	13	68	39	56	35	7	329	92	31	125	346	149	59	2,060
1943	18	32		2,198	540	51	18	190	273	8	365	102	1,191	212	2,268	98	49	61	49	19	3	209	83	33	49	170	177	52	1,216







## 第三編 東北交通運輸綜合經營情形

### 第一章 偽滿交通政策

#### 第一節 偽滿交通部沿革

九·一八事變後，東北交通運輸機關，除滿鐵線外，他如瀋海、吉海、吉長、吉敦、呼海、齊克、洮昂、洮索、四洮等各線，幾均陷於停頓狀態；嗣於該年（民國二十年）十月，由各該鐵路主腦者，在瀋開會，決定臨時成立東北交通委員會，以維持管理各路線之行政。翌年三月一日偽滿僭竊，首以偽教令第一號及第六號，分別公布偽組織法及偽國務院各部官制。至此偽東北交通委員會乃告解散，所有一切事務悉由偽交通部繼續辦理。

偽交通部掌管有關鐵路、汽車、水路、港灣、船舶、航空、郵政、電信等各項，其首長爲總長。民國二十三年三月一日（偽康德元年），偽滿由執政制改爲帝制，從來各部之總長，悉改爲大臣。

## 第二節 偽滿交通部組織

壹·本部組織 偽滿交通部設有總務、鐵路、水運及郵政四司；民國二十二年改爲總務、路政、郵政三司。其後隨同交通行政之開展，隨時均有改革，民國二十六年（僞康德四年）並將從來屬於民政部所管之土木局合併於交通部，至此，部內機構乃改爲大臣官房、鐵路司、航路司、道路司，而以郵政總局爲其外局；民國二十八年（僞康德六年），採取一官房、五司、一外局制，即大臣官房、鐵路、道路、水路、航空、都邑計劃五司，及郵政總局一外局，此外，中央觀象臺亦屬其管轄。及至民國三十二年（僞康德十一年），又將以前道路及都邑計劃兩司廢止，而以建設司代之。

貳·附屬地方機構 偽滿交通部所管地方機構，有左列各單位，擔任地方交通行政之推進。

民國二十二年，於營口、安東、哈爾濱，設航政局（後改爲航務局）；於黑河、佳木斯、葫蘆島、吉林等地，設分局或辦事處，掌管地方水運行政。

民國二十六年，復於圖們、牡丹江、東安、黑河、海拉爾、營口、錦州，設土木建設處，使之分掌偽交通部所管之土木工程。此外，於長春設有治水調查處，於彰武、營口及錦州，則設立治水工程處。

更於民國二十八年，設大東港建設局於安東，專事推行新港灣建設工程。

至於航空行政方面，則有長春、瀋陽、齊齊哈爾、承德、哈爾濱、牡丹江各航空所，擔任實際業務。



此外，在中央觀象臺之下，設有各地方氣象臺，亦爲交通部之下級機關，主管航空氣象及一般氣象之測候。

上述各機關，均爲僑滿交通部之直屬地方機構，其於各省政府內則設有交通廳或道路科；市政府內設有交通處或交通科；縣旗政府內亦有土木科或交通科之設；以期交通行政滲透各地方。

此外與僑滿交通機關相輔並行者，尚有滿鐵各地方機關，如鐵路局、江運局等，散在各地，故全東北交通行政網之分布狀況極爲發達。

### 第三節 僑滿交通政策概況

壹·僑滿交通建設綱領 僑滿僭竊後，曾於民國二十二年（僑滿大同二年）三月一日，發表所謂「滿洲經濟建設綱領」，於該綱領之第四項中，曾就東北交通政策，有所闡明，茲特將其根本方針分析於左：

一·鐵路部門 僑滿對於鐵路之建設，係以開發經濟、鞏固國防及維持治安，爲其主要目的；預定將來鐵路總長須達到二五，〇〇〇公里，第一期十年間先著手建設新線四，〇〇〇公里，再加既設之舊線爲一〇，〇〇〇公里；主要路線，完全由僑政府統一經營。

二·港灣部門 港灣行政對於開發經濟，關係至深，僑滿除利用東北原有港口外，並設法利用隣國之港灣。其第一步計劃，先改築營口、安東兩港，俟將來經濟上有必要時，再修築葫蘆島港。至於海運方面

，則自近海航行始；外洋航行，則採取漸進主義，逐步予以充實發展。

三·河川部門 因鑑於河川之重要，特對黑龍江、松花江、鴨綠江及遼河各河運，以全幅力量促其發展。

四·道路部門 以十年期限新設或改修公路六萬公里，俾汽車運輸臻於發達地步，如此不但主要都市與都市之間，即主要都市與鄉村之間，均可保持緊密連繫，治安亦可賴以安定。

五·通信部門 樹立全東北電信網，併充實對海外之電信，舉凡有線電信、無線電信、電話、廣播等事業，悉由偽政府統一經營，加以擴充改良。

六·航空部門 積極促進航空事業之發達，使擁有優秀機材及技術之偽滿洲航空株式會社負責經營，預定三年內開闢航線三，五〇〇公里，並計劃將來開闢歐亞及東洋各地間之航空路。

七·都市建設部門 將從來之長春，建設為最模範的都市，廣達二五〇平方公里，人口收容力為五〇萬；至於瀋陽、哈爾濱、吉林、齊齊哈爾等都市，則於適宜時期，再行改為近代的都市。

根據上述各點，偽滿政府於僭竊之初，即對東北交通運輸，樹有具體的計劃，重點置於完成一綜合的交通網，以穩定疆防、治安、政治及經濟。當時為謀鐵路統一之經營起見，特將全東北之鐵路事業，委諸舊南滿洲鐵道株式會社經營，滿鐵自民國二十二年二月接受此項任務後，乃動員其財力、物力、人力以建設經營。

民國二十六年，偽滿實行第一次開發產業五年計劃，着手開發農、林、工礦等資源，因而交通之重要性與日俱增；其後更因時局之演變，偽滿鑑於北邊振興計劃、農業開發計劃、民生振興計劃及疆土計劃等，必須立即付諸實行，而推行此各項政策，首須倚賴運輸力量，始克達成目的；於是遂對基礎部門之交通事業，加以整頓。民國三十年，太平洋開戰後，東北成爲日本之軍事、補給基地，從來含有建設性之交通政策，乃一變而爲戰時體制，以強力統制維繫，直至八·一五光復。

貳·偽滿交通行政法規 茲將偽滿政府公布之有關交通行政各種主要法規名稱，羅列於第三四表，以供參考。

第三一表 偽滿交通運輸關係重要法規一覽

一·鐵路關係

法 規 名	公 布 年 月 日	法 規 號 數	內 容	其 他 參 考 法 規
鐵 路 法	民國二十二年(偽大同教令)	第七號	規定偽國有鐵路原則	
鐵 路 營 業 法	民國二十三年(偽康德勅令)	一一三號	規定鐵路營業上各種原則	傳染病患者鐵路乘車規程 火藥類鐵路運輸規程
私 設 鐵 路 法	民國二十四年(偽康德勅令)	一〇九號	規定私設鐵路之原則	(一)私設鐵路法施行規則
私 設 鐵 路 補 助 法	民國二十六年(偽康德勅令)	二六七號	規定支付私設鐵路補助金原則	(二)私設鐵路建設規程

專用鐵路規程	民國二四年(僑康德部令二年)一月一日	二二號	規定專用鐵路之原則
專用鐵(以人力或畜力爲動力者)路規程	民國二五年僑(康德部令三年)五月一日	一六號	
			(三)私設鐵路運輸、信號、保安規程
			(四)私設鐵路職員制度

二·汽車關係

汽車運輸事業法	民國二六年(僑康德勅令四年)三月一日	二七號	規定定期客貨汽車運輸營業原則
汽車交通事業法	民國三〇年(僑康德勅令八年)十月一日	二二〇號	規定定期客貨汽車運輸、汽車交通事業取締規則

三·水運關係

河川航運法	民國二二年(僑大同教令二年)六月二日	四九號	規定客貨輪船運輸事業之原則
船舶法	民國二六年(僑康德勅令四年)十一月二九日	三五六號	
船舶登記法	民國二六年十二月一日	三七二號	
船舶登錄稅法	民國二六年十二月一日	三八一號	

四·港灣關係

開港取締法	民國二七年(僑康德勅令五年)四月二日	六三號	規定安東、營口、葫蘆島等港取締原則
船舶裝載量測定法	民國二九年(僑康德勅令三年)六月六日	一五一號	規定測定之原則

五·河川關係

河川法  
民國二十七年(僑康德)勅令  
五月二十日  
二九二號  
規定河川歸爲國有及其管理監督之原則

六·航空關係

航空法  
民國二十六年(僑康德)勅令  
四月二十五日  
四號  
規定航空事業之原則

七·運輸關係

運輸法  
民國二十六年(僑康德)勅令  
四月四日  
一三三號  
規定小運輸營業之原則

八·其他有關法規

噸稅法	民國二十三年(僑康德)勅令 元年)六月十八日 四八號
都邑計劃法	民國三十五年(僑康德)勅令 三年)六月二日 八二號
海商法	民國二十六年(僑康德)勅令 四年)六月二十四日 一三五號
同施行法	民國二十六年十一月二日勅令 五日 三一九號
關稅法	民國二十六年十二月一號勅令 日 四五九號

關於偽滿實行之鐵路、汽車運輸及水運空運等、交通行政政策，則於以下分節詳述之。

#### 第四節 偽滿鐵路政策

壹·偽滿國有鐵路政策 偽滿僭竊後，鑑於建設鐵路，不僅於國防、政治、經濟上極關重要，且對於助長人民之福利、振興文化及開發產業，亦爲刻不容緩者，乃於民國二十二年二月九日，以偽教令第七號公布鐵路法，闡明經營鐵路之根本方針。

根據該法之規定，除以一地方之交通爲目的，或供普通運輸爲宗旨之鐵路外，其餘鐵路完全收歸偽滿國有，且規定所有屬於偽國有之鐵路，其軌寬一律爲一·四三五公尺，一面爲統一既設鐵路，將瀋海鐵路公司、呼海鐵路公司、齊克鐵路工程局所屬之鐵路，及其附帶事業，改由政府直接經營。此外，復於民國二十三年（偽康德元年）九月十一日以偽勅令第一一三號，公佈鐵路營業法，藉以保護鐵路及利用者雙方之權利，並規定其義務。

其初偽滿政府中人，對於經營鐵路究應採取何種方式；新線之建設應樹立如何計劃等問題，意見極爲分歧，嗣經討論結果，咸認爲由於經濟及技術上之見地，不若委託素有經營鐵路經驗之滿鐵經營爲愈。因而偽滿政府於民國二十二年二月九日與滿鐵訂立委託經營國有鐵路、松花江官營水運事業及其附帶事業之契約。茲就其契約之內容，觀察如次：

一、偽滿政府關於吉長、吉敦、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海（包括一部份松花江水運事業）、瀋海、瀋榆（包括打通線及附屬港灣）等既設鐵路，對滿鐵所負債務總額，約爲一三，〇〇〇萬日圓；乃以上述各鐵路一切財產及收入，作爲借款擔保，委託滿鐵經營。

二、偽滿政府與滿鐵以外之第三者間，所發生有關鐵路之債權債務，經偽滿政府與滿鐵會商後，由滿鐵處理，其應支付之金額，及瀋榆線對中英公司借款之償還，即由委託經營之收入中支付。關於瀋榆線內對中英公司之借款，在該借款問題未解決以前，不爲擔保。

瀋榆鐵路自與北寧關內線分離後，偽滿政府曾於民國二十一年，對中英公司代表支付對英借款之該年度償還額六五，八五〇磅又八辨士，爾後即按規定數額逐次償還。

三、偽滿政府，復將敦化至圖們江，拉法至哈爾濱，秦東至海倫等鐵路之建設，委託滿鐵承修，該項建設費約爲一億圓。

四、此外，偽滿政府爲建設上述之敦圖鐵路，深感有收買天圖輕便鐵路之必要，乃由滿鐵借款六〇〇萬日圓，作爲資金，其改築工程，則仍委託滿鐵施行。

根據上述各點觀之，全東北主要鐵路之經營，及新線之建設，完全係由滿鐵一手承辦，民國二十二年（僞大同二年）三月一日，滿鐵以瀋陽之鐵路總局，擔任經營委託之鐵路、水路及其他附帶事業；同時並設立鐵路建設局，使之掌管新設鐵路、港灣及其他附屬之施設等各項業務。

由偽滿交通部移交鐵路總局之鐵路，計有瀋榆、瀋海、吉海、吉敦、呼海、齊克、齊克、洮昂、洮索、四洮等九鐵路局所管之一七線，總長達二，九四九·六公里。其中瀋海、呼海、齊克三鐵路，爲官商合辦，由偽滿政府根據鐵路法所定，實行收買，並貼補其損失之一部。此貼補金，係以發行六厘公債一，二〇〇萬圓充之，其實際事務，則由鐵路總局負責處理。此外，瀋榆鐵路對中英公司之借款，亦由該局繼承，負責清理。

貳·偽滿私設鐵路政策 偽滿僭竊以前，東北私設鐵路，除滿鐵之外，計有瀋海、呼海、齊克、開豐、齊昂、溪城、天圖、鶴岡、穆稜等九鐵路，及瀋陽、哈爾濱兩市之電車鐵路；偽滿成立後，瀋海、呼海、齊克、天圖四鐵路，改歸偽滿政府經營，故實際僅有私設鐵路七線。

然以彼時鐵路之密度論，尙嫌稀薄，蓋東北地大物博，似此區區之既設鐵路運輸力量，實感不敷運用，因而偽滿政府除採取主要幹線公營之政策外，對於含有地方性之鐵路，亦獎勵民營，俾可收得振興地方產業及疏暢地方財源之效。偽滿交通部，遂根據此原則，一面着手調查各地區內之經濟交通狀況，以決定有無建設鐵路之必要；一面制定私設鐵路法及私設鐵路補助法，以助長私設鐵路之發展。

私設鐵路補助法上，對於私設鐵路，曾規定自登記建設之日起，以十年爲期，由政府與以補助；其補助辦法，按各年所需建設資金爲標準，亦即規定之補助金額數，爲相當於每年所繳資本金額之（一）營業開始前，四分之一；（二）營業開始後，六分之一。此外，復有補助利息之辦法，其補助金額數，係以相



當於起債或借入金四分之一之利息爲標準，至於其期間，則以自登記起債或已借入款項之日起，十年爲限。惟上述之補助，僅限於軌寬爲一·四三五公尺之私設鐵路。

上述保護助長私設鐵路之政策，雖值建設資材極感缺乏之際，而熱心開發地方產業者，仍能排除萬難，積極建設，甚且採取兼營方式，促其實現，故成績頗有可觀。

### 第三二表 東北民營鐵路狀況

甲·九·一八前建設者

名稱	區間	延長 (公里)	軌寬 (公尺)	創立年月	資本	動力	運送量 (公噸)	附業其他
1 開豐鐵路股份有限公司	自開原石字台至西豐	33.7	1.000	民國四年起工 五年竣工	363萬圓 實收355萬圓	蒸氣	1,100,000	西安、西豐 汽車營業
2 齊昂鐵路有限公司	自昂昂溪至齊齊哈爾	26.2	1,000	光緒區年起工 五年竣工	3萬兩	蒸氣	民國五年停業	
3 溪城鐵路有限公司	自本溪湖至牛心台	23.0	0.733	民國三年	5萬日圓	蒸氣		
4 天崗輕便鐵路公司	自朝陽川至延江	22.0	2.300	民國二年		蒸氣		
5 鶴立煤礦公司	自連江口至興山	20.0	1.500	民國五年	300萬圓	蒸氣		
6 稔稔煤礦公司	自下城子至秦樹鎮(鐵路)	20.0	1.500	民國三年	300萬圓	蒸氣		
7 奉天交通股份有限公司	股瀋陽市內電氣鐵路	7.2	1.400	民國三年		電氣		
8 哈爾濱市公共交通局	哈爾濱市內電氣鐵路	3.9	1.400	民國六年		電氣		

9	金福鐵路								
10	大連都市交 通株式會社 大連市內電氣鐵 路								

乙・偽滿時代建設者

名	稱	區	間	延長軌	寬	創立年月	資本金	動力	輸送量	備註	附業其他
				(公里)	(公尺)				(公噸)		
11	東滿鐵路			106.0	1.435			蒸氣	600, 700	以輸送彈春煤 炭爲主	
12	榆樹鐵路	陶賴昭至團山子		77.0	1.435			蒸氣	350, 400	以運榆樹地 方農產物及碎 石爲主	
13	亞布洛泥 鐵路	土場至亞布洛泥		93.0	1.435			蒸氣		運輸木材	
14	西滿鐵路	女兒河至趙家屯		38.0	1.435			蒸氣		輸送礦石	
15	濼平鐵路	雙頭山至大嶺		33.0	1.435			蒸氣		輸送礦石 (螢石)	
16	錦西鐵道	錦西至楊家杖子		36.0	1.435			蒸氣		輸送礦石 (鉛)	
17	賽馬集 鐵路	灌水至賽馬集		28.0	1.435			蒸氣		運輸煤炭	
18	杉松線	團林至杉松崗		42.0	1.435			蒸氣		運輸煤炭	
19	松鈔鐵路	三分子至松葉節		32.0	1.435			蒸氣		運輸木材	
20	天理鐵路	三株樹至天理村		15.0	0.711			汽油	35, 100	運輸農產物	
21	海倫馬車 鐵路	海倫至五道嶺		40.0	0.670			馬車			

丙・偽滿時代建設中者（未完成）

名	積	區	間	延長 (公里)	軌寬 (公尺)	創立年月	資本金	動力 (公噸)	輸送量 (公噸)	備註	附業其他
23	鴨江鐵道	灌水至長甸河口		七七・〇	一・四三五			力		備註	附業其他
24	松彎鐵道	松葉嶺至松樹鎮		三七・〇	一・四三五			氣蒸		道延長 NCLP松彎鐵	
25	佳富線	佳木斯至光山台		六六・〇	一・四三五			氣蒸		運輸煤炭	
26	光義線			三三・〇	一・四三五			氣蒸		運輸煤炭	
27	興隆線	上板城至興隆		八〇・〇	一・四三五			氣蒸		運輸煤炭	

參・偽滿專用鐵路政策 民國二十四年（偽康德二年）十一月一日，偽滿交通部公佈專用鐵路規程，而為監督公共團體或私人專用鐵路之法規，但對於（一）以人力或畜力為動力者；（二）工場內、鑛區內、其他類似地域內之鐵路，係直接或經由其他專用線，而與供一般交通用之鐵路連絡者；或非直通者，一概除外。其後，復於民國二十五年（偽康德三年）五月十六日，公布以人力或畜力為動力之專用鐵路規程，將其管理權委諸各省首長。

東北之專用鐵路，以森林及鑛山鐵路為主，尤以北部森林地帶運搬木材之鐵路，最為普及，且擁有相

當之運輸能力。查東北森林鐵路，係於建設中東鐵路同時，爲運搬鐵路枕木及薪材等，而於北部鐵路沿線各森林地帶鋪設者；其軌寬與本線相同，故可直通行駛；其總長達數十公里至一〇〇公里左右。及僞滿僭竊後，東北既有之森林地，幾全收歸公有。僞滿政府鑑於森林爲一切建設之原動力，乃積極建設森林鐵路，從事開發，因而僅於暫短之一、二年內，新設鐵路即達數百公里之長。

第三三表

森林鐵路概況表

線名	軌寬 (公尺)	本線延長 (公里)	接續站	機關車				運材車	輸送實績 (1942—1943) (立方公尺)	出材實績 (1943年) (立方公尺)	運材量 (立方公尺)
				蒸氣	汽油	重油	計				
牙不利	0.762	32.8	(亮河)(亞布洛尼)		2	4	6	188	15,000	76,000	550,000
古城鎮	0.762	26.7	古城鎮		5		5	97	54,000	54,000	550,000
牡丹江	0.762	132.8	柴河	15	21		36	821	216,000	194,000	1,600,000
東寧城	0.762	25.8	東京城		5		5	400	57,213	66,000	1,130,300
天橋嶺	0.762	91.6	天橋嶺		18	2	20	758	79,000	125,000	600,000
沙洞	0.762	26.8	沙洞		4		4	55		50,000	1,160,000
十里坪	0.762	20.5	十里坪		8		8	304	66,000	86,000	750,000
龍安	0.762	121.5	八家子	13	19		32	493	74,000	240,000	800,000
諾敏河	0.762	54.6	綏稜	6		3	9	450	56,052	84,000	3,000,000
伊吉密	0.762	20.5	鐵山屯		6		6	140	39,000	60,000	600,000
聖浪	0.762	19.4	聖浪及鷄嶺			4	4	128	54,000	50,000	200,000
帶嶺	0.762	26.0	帶嶺		8		8	88	49,000	130,000	3,000,000
拉林河	0.762	87.5	山河屯	3	9	3	15	493	26,000	133,000	1,000,000
五道溝	0.762	76.5	五道溝望江樓	2	11		13	280	52,000	63,500	510,000
橫道河子	1.435	7.0	橫道河子	8			8	183	60,000	43,000	200,000
	0.750	58.9									
額穆	0.762	81.6	黃泥河	4	7		11	364	112,154	123,000	700,000
新開	0.762	34.7	敦化	3	4		7	156	55,402	26,300	400,000
沙河	0.762	36.6	大石橋	3	4		7	92	25,273	64,000	20,210,000
沖河	1.524	78.7	享河	6			6	70	87,525	97,000	20,210,000
二道海林	0.762	40.0	長口海林		4		4	50			400,000
五叉溝	0.762	35.0	五叉溝		4		4	520		50,000	400,000
水灣子	1.435	1.4	水灣(東滿鐵道)								
大羅拉密	0.610	30.7	(松花江岸)								
馬鞍山	0.762	11.3	馬鞍山								
計		1,183.9		63	139	16	218	6,130	1,177,619	1,814,800	57,970,000
亞布洛尼	1.435	101.5	亞布洛尼	10			10	45	380,000	218,000	350,000
臨江(撫松)	1.435	3.7	臨江	8			8	300	1,500	80,000	1,300,000
	0.762	45.6									
海林	1.435	54.0	海林	5			5		150,000	150,000	2,500,000
湯林	1.435	127.0	南汪	13			13		150,000	914,000	8,000,000
小汪清	0.762	73.0	小汪清	9	3		12	192	44,000	25,600	400,000
牙克石	1.435	136.0	牙克石	5			5		71,000	127,900	3,000,000
博克圖	1.435	125.0	博克圖	6			6		245,000	132,500	600,000
計		665.8		56	3		59	537	1,041,500	1,648,000	16,150,000
合計		1,849.7		119	142	16	277	6,667	2,219,119	3,462,800	74,120,000

肆·偽滿鐵路網之計劃 偽滿爲策劃擴大鐵路網，曾於民國三十年，派員實地調查，凡有（一）開發地下資源；（二）擴充農林資源；（三）有疆防軍事價值；（四）聯絡主要幹線及城市等價值者均經採擇，詳密研究；於三十一年調查完竣，作成鐵路網建設計劃。該計劃中預定建築之鐵路，其總長計一〇，三九二公里，擬分三期建築，每期五年：

一·第一期 本期計劃二八線，總長三，〇三三公里，自民國三十四年開始建築，至民國三十八年完成。

第三四表 偽滿鐵路網計劃第一期擬築路線

號次	線名	起點	終點	里 (公里)	建 築 目 的
一	石東線	大石橋	大東港	二三〇	補助瀋安線，及縮短鞍山重工業地與大東港吞吐之距離
二	城團線	城子壆	團子山	一三一	爲聯絡朝鮮與遼東半島之鐵路，且待石東、安通、通明線完成後，構成東邊道至大東港之直達幹線，如在莊河築港則本路更爲重要。
三	高龍線	高橋	龍王廟	六一	以東邊道之資源爲對象，呼應大東港之完成，與城團線形成東邊道至大東港之捷徑。東邊道資源之運出，經本路最爲便利。
四	甸灌線	南甸	灌水	八九	爲強化朝鮮與東北之聯繫，可促進賽馬集一帶資源之開發。

一四	承羅線	承德	羅文峪	一一八	本路接通唐山，以達塘沽，使承德接近海港。
一三	鞍盤線	鞍山	盤山	八二	將北票煤運往鞍山，與鞍盤線聯接，使北票鞍山間縮為最短距離，是為本線重要目的。
一二	溝義線	溝帮子	義縣	五七	將北票煤運往鞍山，與鞍盤線聯接，使北票鞍山間縮為最短距離，是為本線重要目的。
一一	錦公線	錦西	公營子	一二二	溝通熱河地帶與葫蘆島之交通，輸送礦產畜產資源，以開發熱河及內蒙。
一〇	敦東線	敦化	東京城	一三九	與朝敦線呼應，為自牡丹江方面供給瀋陽、撫順、鞍山等重工業地用煤之捷徑。
九	朝敦線	朝陽鎮	敦化	二七一	與敦東線呼應，為自牡丹江方面供給瀋陽、撫順、鞍山等重工業地用煤之捷徑。
八	桓涼線	桓仁	涼水泉	八八	強化朝鮮東北間之鐵路。
七	青茂線	青道	茂山	六三	以茂山煤礦與清津製鐵所為對象，為輸送和龍煤之路線。
六	朝濛線	朝陽鎮	濛江	八九	係濛江附近林產運出路線，不但開發資源，且對維持治安貢獻極大。
五	章甸線	章黨	北甸	八九	與甸灌、鴨北兩線相關聯補助瀋安線，又與章鐵線聯結成網。

一五	營興線	北營房	興隆	三一	本路係以開發號稱埋藏三億公噸之興隆煤礦爲目的。
一六	陶常線	陶賴昭	五常	一〇三	<p>陶常、常珠、珠方、方湯四線有共同目標。將佳木斯與長春以最短距離聯結，且爲鶴岡煤及三姓煤向南輸送之最經濟線；又與濱方線接連，爲向哈爾濱輸送鶴岡煤之捷徑；此四線所經均爲沃野，並可促進農產之開發。</p>
一七	常珠線	五常	珠河	七九	
一八	珠方線	珠河	方正	一〇五	
一九	方湯線	方正	湯原	一三五	
二〇	倭依線	倭肯	依蘭	八五	本路以開發號稱埋藏三億公噸之三姓煤礦爲目的。
二一	鶴蘿線	北鶴立	蘿北	一〇五	本路爲國防鐵路，且有開發東北北部之作用。
二二	寶富線	寶清	富錦	一二五	爲國防鐵路，適合移民及開發農產。
二三	北墨線	北安	墨爾根	一八一	可以墨爾根爲基地將北滿西部林產資源大量開發，亦含有國防意義。
二四	海青線	海倫	青山	一二〇	可開發青山附近之林產資源。



二五	濱方線	東濱站	方正	一七·二	爲鶴岡煤向哈爾濱供給之捷徑。
二六	營田線	東營口	莊北台	二七	如石東線完成，則本路成爲華北通朝鮮之最近路線。
二七	兩撫聯絡線	南撫站	北撫站	四	本路已於八·一五光復前數日完成。
二八	南通線	南雜木	通化	一四三	係東邊道地帶之埋藏資源輸往瀋陽、鞍山之路線。

二·第二期 本期計劃二三線，總長三，八一四公里，自民國三十九年開始建築，四十三年完成。

第三五表 偽滿鐵路網計劃第二期擬築各線

號次	線名	起點	終點	里 (公里)	建 築 目 的
二九	海碾線	海城	碾算	四五	爲大東港之聯絡線，並可補助瀋安線。
三〇	遼莊線	遼陽	莊河	二一〇	如莊河築港時，則對外貿易吞吐港除大連、大東港外，莊河新港亦爲據點，則本線頗爲重要。
三一	大楊線	大東港	朝鮮側 多獅島	一三	可緩和安東附近交通量之激增，並強化朝鮮、日本、東北之聯絡。

四一	鐵章線	鐵嶺章黨	五九	爲甸灌、章甸之延長線，亦爲完成鐵路網系統之路線
四〇	橋穆線	天橋嶺穆稜	一六一	爲縱貫東邊道之一段鐵路，聯絡高龍線，成團線，將東部、北滿與大連、大東港連成一直線。
三九	鶴佛線	草洋佛山	二二二	具有國防性格之鐵路，縱貫小興安嶺東部密林地帶，可促進林產開發。
三八	勃寶線	勃利柳毛河	一五一	有軍事及墾殖意義之鐵路，縱貫東部北滿未墾之穀倉地帶，並可促進林產開發。
三七	遼鄭線	遼陽鄭家屯	三八三	以開發農業資源，北部與遼河平行，縱貫遼河西部平原，南部通過瀋陽西側平地，並爲平齊、臥北各線向南滿之經路
三六	通開線	通遼開魯	九〇	可促進開魯及通遼一帶之開發。
三五	金窪線	金嶺寺下窪	一三五	以開發熱河爲目的與開玉線等同爲鐵路網系統之路線
三四	赤承線	赤峯承德	二六〇	以開發熱河爲目的，將熱省最大市場赤峯與省會承德相聯絡，並與後記之邊多線連結，可由赤峯直達多倫
三三	兩茂線	兩江口朝鮮側茂山	一三〇	爲強化東北、朝鮮之聯絡並促進白頭山原始林之開發
三二	長烟線	東長春站烟筒山	一〇〇	爲完成以長春爲中心鐵路網之一線，與通遼及新濠線聯絡，將濠江附近林產資源向長春輸送，並可促進沿路礦產開發。

四二	鐵法線	鐵嶺	法庫	四九	本路東方與鐵章線聯絡，西方與遼鄭線相接，構成圍繞瀋陽重要工業基地環狀線，且將與蒙古貿易中心地之法庫以最短距離與中長路聯絡。
四三	邊多線	邊塔山	多倫	一六八	本路將內蒙最大之貿易地多倫與承德及赤峯聯絡，更企圖熱河地帶之鐵路網與張家口及多倫間相聯絡，完成該地鐵路網系統。
四四	佳楊線	佳木斯	楊泡	一二八	有軍事意義且可促進沿線資源之開發。
四五	富撫線	富錦	撫遠	二五〇	可視為上項線路之延長，有軍事價值及開拓使命。
四六	孫烏線	孫吳	西烏雲	二一〇	為軍事鐵路且可促進密林地帶之開發。
四七	臥北線	臥虎屯	北安	六一四	本路縱貫東北之中部及北部穀倉地帶，通過嫩江流域農業地帶，為運輸農產之鐵路，待遼鄭或遼莊線完成，成為通莊河港或胡蘆島港之幹線。
四八	伴札線	伴達蓋	札爾來	二八五	本路係民國十四年曾經提倡自洮南至滿洲里間鐵路之一部而未建設者，為對外蒙之防衛線，又為開發畜產及札爾諾爾礦產之經濟路線。
四九	開西線	開原	西安	一一四	本路係預定將民營開豐輕便鐵路收買改為標準軌，西豐至西安間五二公里亦行建設，可將西安煤田與南滿重工業地帶聯絡距離縮短，並可促進農產開發。
五〇	洮醴線	洮南	醴泉	九五	以開發醴泉煤田為目的。
五一	葛龍線	葛根廟	二龍口	三九	以開發二龍索口煤田為目標。

三、本期計劃二〇線，總長三，五四五公里自民國四十四年開始建築，四十八年完成。

第三六表 偽滿鐵路網計劃第三期擬築各線

號次	線名	起點	終點	里程 (公里)	建築目的
五二	撫惠線	撫松	朝鮮側 惠山鎮	一九九	強化東北與朝鮮之聯絡，並可促進林產開發。
五三	義饒線	義順	饒河	一二二	具軍事意義，且可開發農田及森林。
五四	明雙線	明月溝	雙河鎮	一〇〇	爲縱貫東邊道之安通、通明之延長線，且構成密山與大東港直線。
五五	臨漫線	烟筒溝	漫江	七一	本路以擴充白頭山南部地區鐵路網爲目標可促進林業之開發。
五六	鞍孟線	鞍匠	孟家營子	一二八	本路以開發孟家營子附近埋藏之資源爲目標。
五七	開玉線	開魯	玉皇		本路與通開線可稱爲橫斷東蒙之開墾鐵路，可使無鐵路地區文化向上，農產、畜產均得開發。
五八	對奇線	對頭山	奇克		純軍事鐵路。

六八	六七	六六	六五	六四	六三	六二	六一	六〇	五九
索烏線	蘿綏線	洮開線	林玉線	赤門線	長臥線	長西線	石莊線	秦碾線	賚泰線
索倫	蘿北	洮南	林西	赤峯	長春	長春 東站	大石橋	泰來	大賚
烏奴耳	綏濱	開魯	大王廟	東石 門子	臥虎屯	西安	莊河	碾子山	泰來
三三三	七六	二五一	一九四	二八五	一五二	一三五	一五八	一五六	一三三
國防鐵路。	國防鐵路。	與開玉、赤承線相關聯，使洮南、齊齊哈爾地區與熱河地區成直線的聯絡，構成縱貫黑河、承德幹線。	本路與赤門線有同樣開發熱察之使命且具有政治軍事意義。	將內蒙一帶與葫蘆島間以最短距離聯成一線，並可促進農產、畜產之開發。	與通開、開玉線相關聯，並聯絡長春與內蒙。	將西安煤田以最短距離與長春聯絡。	本路橫斷遼東半島之咽喉，聯繫渤海與黃海，將渤海之營口港，與黃海之莊河港連接一起。	將長春與歐洲形成直線的聯絡，且可促進嫩江下流農耕地帶，及北滿西部林業之開發。	將長春與歐洲形成直線的聯絡，且可促進嫩江下流農耕地帶，及北滿西部林業之開發。

六九 家薩線

五 家

薩其吉

三五四

本路具有防衛國境線之軍事意義，且通過產金地帶，及森林地帶可期待其開發。

七〇 家連線

五 家

連 金

二五九

國防鐵路。

七一 薩庫線

薩其吉

上庫力

一五一

國防鐵路。

上述偽滿計劃建設之鐵路網共計七一線，總長一〇，三九二公里。若將已成及既定修築之路線一併計入，共約二六，〇〇〇公里之多。

### 第五節 偽滿汽車運輸政策

壹·九·一八事變前 東北汽車運輸事業，於第一次世界大戰以後，始行經營；民國七年七月，國府公布長途汽車條例及長途汽車營業規則，對於路線或區間之限定，客貨運輸事業之特許等，有詳盡之規定。惟彼時東北之道路橋梁，設備簡陋，每入雨季道路濘泥，河川氾濫，車馬通行受阻，除冬季結冰期以外，幾無利用可能；加以治安紊亂，匪盜橫行，沿途安全堪虞，故汽車之運輸，實際僅限於一、二主要都市而已。

及至民國十七年，南北統一以後，東北政局漸趨穩定，主要道路之修築，始着手進行，於是汽車運輸

事業，亦隨之蒸蒸日上。然以其運輸能力觀之，仍極貧弱；原因不外缺乏資金技術不良及管理未能徹底所致。往往同一路線內，經營斯種事業者，多至十數人，而各人僅有車一、二輛，取締管理上倍感困難致不能發揮其最大效果。

貳·九·一八事變後 日本自佔領東北後，成立偽滿政權，以東北爲其侵略基地，逐步伸張勢力，一面爲穩固其國防起見，對於開發東北，不遺餘力；然無論開發何種產業，均以運輸力爲先決問題；故偽滿政府除積極建設鐵路運輸外，對於公路之新築補修，亦盡極大努力。於民國二十二年五月曾以教令第四三號公布汽車運輸事業，由偽滿交通部管理監督；並成立國道局，專掌築路事宜，計劃在十年以內，修築公路六萬公里，此計劃實際上已於民國二十一年着手實行。

關於汽車運輸事業，有公營、民營兩種；公營路線以含有以下三種性質者爲限：（一）與鐵路併行之路線；（二）代替鐵路之路線；（三）含有維持治安及開發經濟作用之重要路線；除以上三種之外，其餘均可由民間經營。

公營路線爲偽滿國有鐵路之附帶事業，故亦委託滿鐵經營。滿鐵爲加強推進汽車運輸事業及綜合經營起見，乃於鐵路總局及各地鐵路局內專設機構處理，頗著成效。

參·偽滿汽車運輸事業政策 民國二十六年（偽康德四年）偽滿交通部制定汽車運輸事業法、汽車取締規則，以助長汽車事業之發達，同時其經營主體，分爲兩個系統；一爲公營；一爲民營。茲就其細目方

針，觀察如次：

(一) 路線分爲公營與民營。凡代替僞國有鐵路之汽車路線與已設僞國有鐵路併行之路線，預定作爲僞國有鐵路之路線，其他與推行其政策上有必要之路線等，均由僞滿政府經營。其餘之路線，則由民間經營。

(二) 除有特別情形外，一律採取一路線一營業主義。

(三) 爲確保事業效率及促其發展，特採取逐漸擴大經營方針。

(四) 對既得權利者，因防止另外方面與其競爭，而呈請經營於自衛上所必需之路線；或公共團體呈請經營於其所在地域內之路線時均優先予以審查。

(五) 有一定路線之公共企業，由僞滿交通部直接監督；至於普通市上之載客汽車，其營業許可，仍由地方機關處理。

民國二十六年僞康德四年復擬定汽車運輸擴充統制要領，藉以擴充路線，及增加車輛。民國二十七年，根據民營汽車運輸事業合併整理要領，指定當時之僞奉天、吉林、安東三省，爲民營汽車活動地域，由滿鐵所屬之大連都市交通會社與當地行政機關合資經營。數年後，全東北民營汽車事業乃大見發達，彼時東北公路全長已達三萬公里以上，汽車輛數，超過二四，〇〇〇輛。其業務概況如左：

第三七表 民國二四年、民國二九年東北民營汽車運輸事業概況



年 度	營業者數	路線數	路線全長(公里)	備 註
民國二四年	三〇	七七	四,七一〇	
民國二九年	一七	一五〇	七,六八三	

東北汽車運輸事業，以民國三十年時，最爲旺盛；其後，因第二次世界大戰爆發，交通政策乃亦隨之步入戰時情勢，以生產物資及生活物資之運輸爲主，對於輸送旅客，則極力謀其削減。因而僑滿交通部曾於民國三十年（僞康德八年）公布汽車交通事業法，用以調整公營、民營兩種路線之合理運用，俾運輸貨物能力，能發揮至最大限度。一面更極力獎勵使用代用燃料汽車，而將節省之揮發油，充作運輸重要物資之用。

自民國二十五年至二十九年五年間，東北汽車運輸事業概況如左：

第三八表 自民國二十五年至民國二九年東北汽車運輸事業概況

年 度	輸 送 旅 客 數(千人)			運輸貨物(萬公噸)		備 註
	滿 鐵	都 市 交 通	其 他	滿 鐵 自 用	民 間 計	
民國二五年	七七二	不詳	不詳	一二〇〇	二〇一	運輸貨物量中一部份爲估計者。
民國二六年	一,一三一	不詳	不詳	一〇三〇	三二〇	

民國二七年	四，三八五	一五七，六四三	不詳	一六二，〇二八	三〇四	〇〇四	〇三〇
民國二八年	一三，五八〇	二一六，四一三	不詳	二二九，九九三	五〇六	〇〇六	〇五〇
民國二九年	一一，〇九五	二四五，三八〇	不詳	二五六，四七五	八〇九	〇〇九	〇八〇

肆·偽滿汽車工業政策 偽滿汽車工業，最初僅有規模極小之修理工廠，嗣以汽車運輸事業日趨發展，遂由滿鐵及其他有關方面合出資本，設立同和汽車公司於瀋陽。其主要任務，為將國外輸入之汽車機械，拼構成車；一面對於車體及附屬品之製造，亦由該公司擔任；並於重要地點，普設修理設備，以保持車輛之最低必需量。然其後因加強汽車部份品之製造，而將該公司與偽滿洲汽車製造會社合併，企圖擴充業務，並試行製造適於東北氣候風土之汽車，但未久即告光復。

## 第六節 偽滿水路運輸政策

壹·水運行政機關 河川港灣對於東北交通運輸上，所佔地位之重要，已如前述；即偽滿時代，對之亦極重視，由其經濟建設綱領中之交通政策觀之，即可知其一斑。

九·一八事變前東北水運行政，係由哈爾濱航政局，營口、安東各地海關，或地方行政機關，分別掌管；偽滿僭竊後，乃將此等各機關裁併，施行統一管理。先是民國二十一年三月，偽滿交通部內設水運司

，執掌水路、港灣之管理，船舶、船員之取締，航路標識之設置，以及有關水運行政之一切事務。其後司之名稱雖屢有變更，而水運、河川、工事、調查各科，則始終存在，故不影響於進行。

民國二十二年（偽大同二年）六月偽滿政府爲加強地方水運行政，制定航政局官制，七月於營口、安東、哈爾濱三地設航政局，使其掌管所轄地域內之水運行政。哈爾濱航政局於黑河設分局；於吉林、虎林、漠河設辦事處；並派員駐在富錦、依蘭兩地。營口航政局則於大連、葫蘆島設辦事處。安東航政局亦派員駐在三道浪頭。各航政局所管地域範圍如左：

第三九表 各航政局管轄區域一覽

局名	設立地點	管轄區域
哈爾濱航政局	哈爾濱	第一松花江、第二松花江、嫩江、烏蘇里江、黑龍江、額爾克納河、及其支流並沿岸。
營口航政局	營口	渤海、遼河及其支流並沿岸。
安東航政局	安東	黃海、鴨綠江、圖們江及其支流並沿岸。

貳·水運營業機關 九·一八事變以前，經營松花江水運之機關，計有東北航務局、松黑兩江郵船局、廣信航業處、東北造船所等；偽滿僑竊後，於僑交通部監督之下，繼續經營。民國二十二年二月，僑滿政府與滿鐵之間，訂立委託經營水運事業契約，將一切事務移交該社經營。滿鐵遂於民國二十三年三月，

於鐵路總局之下，設哈爾濱水運局，以統轄松、黑兩江航運事業。

此外，松花江公營、民營航運業者，爲避免從來之競爭，組織哈爾濱航業聯合會，以圖統一振興航運及保護彼此間之利益；僑交通部於民國二十二年四月予以許可，監督其營業。營口、安東、吉林及哈爾濱等地，亦由各該地船主成立航業公會，保護航運業之安全及利益；民國二十三年三月，僑滿政府重新制定航業公會章程，廢止從來之舊有章程，並將屬於各省實業廳之監督權劃歸各地航政局；至此，水運事業乃日趨發達，地方產業亦賴以繁榮。

民國二十二年（僞大同二年）六月及民國二十三年（僞康德元年）七月，又分別公布河川航運業法及小型船舶河川航運業規程，對河川及湖沼之運輸業、曳船業、船舶租賃業等，加以統制管理。

各地經營航運業之團體如左：

第四〇表 東北各地航運業團體一覽

名稱	航運區域
哈爾濱航業聯合會	松、黑、烏、嫩四江及額爾克納河流域
鴨渾兩江航業公會	鴨綠江及渾江流域
營口航業公會	遼河及其支流流域

哈爾濱航業公會	第一松花江及其支流流域
遼河民航航業公會	遼河及其支流流域
吉林航業公會	第二松花江及其支流流域
哈爾濱帆船航業公會	第一松花江及其支流流域
依蘭帆船航業公會	松花江、牡丹江及倭肯河流域
富錦航業公會	松花江及其支流流域

參·航政業務成績 營口航政局自接辦含有國際性之遼河工程局以來，對營口港港灣之濬濬、護岸、疏導、築堤等工程，積極推進，並新造濬濬船，從事疏濬該港河口一帶淤積之泥土，同時爲縮短冬季結冰期間，特樹立打水計劃，由上海摩拉公司租得打水船，於民國二十五年二月末，以一個月之期間實行打水，結果於解冰期前三星期船舶即可自由航行。此外並於復州灣、長興島北角設立三等燈台（光射距離三、四浬），舟行因而稱便。

鴨綠江水路，從來幾全由朝鮮方面管理，惟安東航政局因鑑於安東港下流航路標識，急待施設，遂於民國二十四年三月，與朝鮮協商，組織鴨綠江共同技術委員會，由僑滿、朝鮮兩方協進改良，而以大東溝下流之阮客庵設爲重點。一而復利用結冰期，繼續實行安東、臨江間之破除岩石工程，同時從事測量調

查。

至於哈爾濱航政局之業務成績爲：(一)對松花江之三姓淺灘從事疏濬；(二)結冰期中實行破除岩石工程；(三)裝設松花江及國境河川之航路標識；(四)擴大夜間航路。

肆·船舶行政成績 民國二十一年僞滿成立時，以哈爾濱爲中心之東北船舶數，僅有汽船一一六隻，計四九，三〇〇公噸；拖船一三四隻，計六一，三〇〇公噸。其後經僞政府限定所有船舶，均須登記，並發給僞滿洲國國籍證書，以期整頓。一面爲謀船質向上，隨時施以檢查，對不合格者予以取締，俾減少航行中發生事故。爲推行上述政策，曾制定河川航運業法、內河航行章程及各港開港規則等。

此外復公布船照發給規則及小型船舶河川航運業規則，對所有小型船舶發給執照及航運許可證，使之成爲僞滿船籍。民國二十五年時，具有僞滿船籍之船舶數如左：

第四一表 僞滿籍船舶隻數

年 度	汽 船		帆 船		拖 船		小 船 (有執照者)	
	隻 數	公 噸 數	隻 數	公 噸 數	隻 數	公 噸 數	隻 數	公 噸 數
民國 二五年	一七二	五五, 二九二	四二二	二二, 七八〇	二九八	八一, 四四二	二, 六八〇	三〇, 五五八

伍·海員行政成績 東北對於海員之取締保護，以及船舶職員之檢定等，向採放任主義，民國三十三

年二月，偽滿交通部公布海員管理暫行章程，此後始加以徹底管理；除對海員發給執照外，並確立船舶職員進級檢查制度，及施以基礎教育；至民國二十五年止，領有偽滿發給及格證書之船員，計達一，〇八八名之多。

出入安東、營口兩港之船舶，在九·一八事變前，即有「領水人」之制度，偽滿僭竊後，爲期領水業務統制靈活起見，強令所有領水人加入組合。一面並公布鴨綠江領水人取締規則，與朝鮮方面訂立協定共同成立鴨綠江領水人組合。營口港亦於民國二十五年施行領水人取締規則。又安東港領水人名額爲中國人一名、日本人四名；營口港爲日本人二名，其他外國人一名。

陸·河川行政成績 偽滿交通部對於遼河、松花江及嫩江等東北河川水路之調查，從未間斷，其以理水司爲中心進行改修之河川工程，計分爲：（一）保持河川航運之治水工程；（二）都市防水工程；（三）水力發電之治水工程；（四）保護農耕地之治水工程等。

查九·一八事變以前，管理東北河川之機關，僅有：（一）以維持營口港水深及遼河航路爲目的之遼河上游、下游兩工程局；（二）以維持松花江水路爲目的之東北水道局等；均非以治水爲對象之機關。彼時關於治水工作，係由各地方自治團體擔任，但其工作重點僅爲修築簡陋之防水堤，缺乏全盤的計劃，故所收效果極微。

偽滿僭竊後，民國二十一年及民國二十三年兩年，東北各地發生水災，人民蒙害頗大，偽滿政府乃於

偽國道局內設第二技術處，從事調查利水、治水工作，民國二十六年一月廢止國道局，而以土木局代之，屬於偽滿民生部管轄；同時並新設屬於偽滿產業部所管之水力電氣建設局；該年七月復撤消土木局，將其業務移歸偽交通部航路司掌管；民國二十七年七月航路司改爲水路司；三十二年又改爲理水司。

其次再就東北之河川法規考察之，偽滿僭竊之初，對於河川法規並無新規定，僅就民國十九年制定之河川法，附以必要之取締規則，而行沿用；其後因以河川爲中心之各種產業，日趨發達，因而河川水利於經濟上之地位，亦隨之增高，乃深感有樹立根本制度之必要，終於民國二十八年制定新河川法公布施行，其於河川之維持管理及利用，規定極爲詳盡。

至於關於調查河川及改修工程，則依照民國二十六年擬定之「治水、利水土地改良調查要領」之方針，由重要地域逐步推行，該年並設置遼河治水調查處，將調查主力集中於遼河水系，松花江及其他河川之調查，則移至第二期施行，而由水路司擔任。

民國三十年水路司與遼河治水調查處合併，改於偽滿交通部下設治水調查處，擔任全東北河川之調查。翌年遼河水系調查完竣，其治水計劃亦經樹立；至此，乃將調查重點移向松花江；民國三十四年，完成哈爾濱上流及本支各流之大部份調查，惟治水計劃尙未樹立。至於其他河川，僅着手局部的調查。

東·國境河川問題 貫流中、蘇國境之河川，計有黑龍江、烏蘇里江、額爾克納河及興凱湖等。偽滿時代，曾與蘇聯交涉，擬保持此數國際河川之航行自由與安全，但始終未獲同意，彼時係由偽滿交通部哈



爾濱航政局擔任技術部份之折衝。

又鴨綠江爲貫流中、韓國境之河川，關於其航行問題，係由朝鮮僞滿雙方，共同組織技術委員會從事處理之。



# 東北河川改修工程簡表

工程區分		順序	預定施工地	預定年限	摘要		
都市防水	一	哈爾濱 防水工程	第一期 民二四—二七	第二期 民二八—三〇	松花江 改修碼頭 及沙洲防 水工程		
	二	依蘭 防水工程	民二四—二五		松花江、 牡丹、 岸、倭 肯河護 岸工程		
	三	佳木斯 防水工程	民二九—三一		音達木 河、英 哥吐河 氾濫之 程防止 及護岸 工程		
	四	富錦 防水工程			松花江 護岸及 碼頭整 備工程		
	五	齊齊哈爾 防水工程	民三二		嫩江氾 濫之防 止工程		
	六	牡丹江 防水工程	民三〇—三四		牡丹江 防水護 岸堤之 修築		
	七	洮南 防水工程	民二四—二六		洮兒河 氾濫之 防止及 其水堤 之修築		
	八	吉林 街改修工 程	民三三—三四		江沿街 混凝土 之修築		
	九	雞寧 防水工程	民三二—三三		穆稜河 氾濫之 防止及 防水堤 之整頓		
	一〇	海拉爾 防水工程	第一期 民二八—三〇 第二期 民三一—三四		伊敏河 氾濫之 防止及 防水堤 之修築		
農地之保護、治水	一	偏濱江省 開發工程 (一萬公頃)			松花江 本流、 阿什河、 呼蘭河、 拉林河 之修築		
	二	洮兒河 防水工程	民三一—三四				
	三	綽兒河 防水工程	民三一—三三				
	四	穆稜河 改修工程	民二八—三二		築防水堤、 開鑿 河道、 理水、 輸水、 路、 水、 路、 三、 公、 頃、 地、 滴、 打、 嘴、 子、 貯、 水		
	五	東遼河 改修工程	民三三		減少水量 由一〇〇〇 方公尺至 四〇〇方 公尺		
	發電用河川 改修工程	一	豐滿(第二 松花江)堰			減少水量 由二〇〇 萬立方公 尺至一〇 萬立方公 尺	
		二	鏡泊湖 發電工程				
		確保交通運 輸、河川改 修工程	一	三姓淺灘 改修工程	民二七—三二		
			二	捕鴨河淺灘 改修工程			
			三	柳河 改修工程			開得海防 砂堰堤， 保護北寧 路
疏濬、水利、 護岸、水利、		一	潘陽 防洪工程			二一安東 之鴨綠 江氾濫 工程	
		二	撫順 防洪工程			二二臨江 之鴨綠 江氾濫 工程	
		三	本溪 太子河氾 濫工程			二三通北 之鴨綠 江氾濫 工程	
		四	錦州 小凌河氾 濫工程			二四圖們 之鴨綠 江氾濫 工程	
		五	綏中 六股河氾 濫工程			二五延吉 之鴨綠 江氾濫 工程	
	六	承德 武烈河(灤 河)氾濫之 防止工程			二六石峴 之鴨綠 江氾濫 工程		
	七	阜新 大凌河氾 濫工程			二七琿春 之鴨綠 江氾濫 工程		
	八	朝陽 大凌河氾 濫工程			二八土門子 之鴨綠 江氾濫 工程		
	九	遼西 遼河氾濫 之防止工程					
	一〇	開魯 老哈河氾 濫之防止工程					

## 第七節 偽滿空運政策

壹·九·一八以前空運概況 東北航空運輸，歷史頗淺，南北統一以前之東北政權，曾於民國九年設立軍用航空處及航空學校，專以供軍用爲目的；至於民間航空，雖經國民政府發表開闢由北戴河經由錦州、瀋陽至長春之路線，但迄未實現。

嗣於民國十八年四月，日本航空會社對於大連、東京間定期航空路線開闢成功，而以新義州爲腰站，乃開東北民間航空路之先端。

貳·偽滿空運行政 偽滿時代，爲謀航空事業之普及與發達，特於民國二十二年（偽大同二年）三月，發表「偽滿經濟建設要領」，聲明其後三年間，必須完成航空路線三，五〇〇公里；並計劃開闢歐亞及東洋各地間之航空路。該年六月決定暫由偽滿交通部路政司，擔任航空行政事項。

偽滿政府鑑於航空事業具有特殊性質，與其由政府直接經營，不若交由民間公司負責推進，足以增長其效率，乃於民國二十一年九月設立偽滿洲航空株式會社（特殊公司），由偽滿政府予以一定之貼補，使其遵循偽國策，盡量發揮工作效率。該公司經偽滿政府直接、間接之保護發展頗爲迅速。

民國二十七年，東北航空事業日見發展，乃於偽交通部內專設航空司，掌管：（一）取締及助長、監

督空運事業；(二) 航空技術之管理；飛機製造技術之指導及監督；飛機檢查及登記；飛行員之養成；氣象、天文之管理；(三) 飛機場設備之管理及修築；(四) 航空通信設備及航路設備之建設、管理及運用等行政事項。

此外，於長春、瀋陽、齊齊哈爾、承德、哈爾濱、牡丹江等地設立航空所，爲地方行政機關，掌管關於：(一) 飛機場、飛機及設備之管理；(二) 航空保安；(三) 空難救護及航空事故調查等事項。

民國二十八年，僞滿中央觀象台以下之氣象關係行政機關，全部移歸僞交通部掌管，其目的即在加強觀測航空氣象，以期航行臻於萬全。

參·僞滿洲航空株式會社概況 僞滿洲航空株式會社爲經營全東北空運事業之機關，創立於民國二十一年九月二十六日，由僞滿政府與滿鐵、三井、三菱、住友等各公司共同出資，爲僞滿及日本合辦之股份有限公司，額定資本爲僞幣八五〇萬圓，全部繳足，其監督指導權，則歸僞滿政府掌握。至於其經營之事業內容，可概分如左：

- 一·在僞滿境內及與其鄰國間空運旅客、郵件及貨物。
- 二·關於製造及修理飛機事業。

三·關於航空照像業務。

四·除以上各項外，辦理由管理機關命令或經許可之事業；例如：

(一) 飛機租賃事業及其他有關飛機之一切事業。

(二) 對航空事業有補益之左列各種事業：

1 與助長偽滿航空事業之發達有必要之事業。

2 有關普及及灌輸航空思想之事業。

該公司設總公司於瀋陽（後遷至長春），設分公司於東京；其管轄區域分爲瀋陽、長春、哈爾濱三區；各地有辦事處、營業所等下層機構，辦理旅客搭乘事宜。

肆·偽滿航空事業成績 偽滿時代，東北定期航空路線；即偽滿洲航空會社經營之路線，發展極速，該公司創立時之民國二十一年，僅有航路九九五公里；至民國三十一年時，已達一八，五七五公里，約增加一八倍，竟超過當初計劃之里程。此蓋因東北地勢平坦，氣象無大激變，氣流狀態適於航行，有此種種天惠條件，故其航運成績極佳，發展頗速，且飛行中發生事故時亦少。

偽滿航空發達情形與其運輸成績如左：

第四二表 偽滿航空發達情形

年次	定期航空路程		備註
	路線數	公里數	
民國一八年	一	三〇〇	該年四月日本航空會社開闢大連、東京間航路。
民國二十一年		九九五	
民國二十二年		二,三〇〇	該年九月成立偽滿洲航空會社；十月開始營業。
民國二十三年		五,四八〇	
民國二十四年		六,一五五	
民國二十五年		八,九二〇	
民國二十九年	二〇	一二,四〇〇	
民國三十一年	三〇	二八,五七五	

第四三表 偽滿空路運輸成績

年次	定期營業路線(公里)	飛行總距離(千公里)	飛行總時間(時)	運輸旅客數(人)	運輸貨物量(公斤)	運輸郵件量(公斤)	航運率(%)	飛行事故發生數
民國二十二年	九九五	三三六	二,〇三七	一,五四五	一,六二〇	一,六五七	八六四	五
民國二十一年	二,三〇〇	二,六一八	一六,八一〇	一六,五〇九	一八,九八六	一五,六六三	八九三	五
民國二十三年	五,四八〇	三,七四九	二二,七四三	二二,六九六	二二,八六九	二二,五九三	九二一	六
民國二十四年	六,一五五	四,六〇六	二七,二七五	三〇,九四五	九一,九三三	四四,八五九	九二一	四
民國二十五年	八,九二〇	五,四〇一	三三,〇九八	三三,四二六	一四六,三四九	五一,四二六	九一一	一
民國二十六年								
民國二十七年								
民國二十八年								
民國二十九年	一二,四〇〇							
民國三十〇年								
民國三十二年	一八,五七五							



此外，關於國際定期航空路線，則自僑滿洲航空會社成立以來，即於新義州地方，與日本航空輸送株式會社經營之東京、大連間航路連繫；其後經長時間之計劃，至民國二十八年，終以八小時之記錄，完成長春、東京間直通空運（最快者爲五小時）。



## 第二章 舊滿鐵統一經營東北交通之成績

### 第一節 經營概要

民國二十二年二月，偽滿將偽國有鐵路，松花江官營水運，及二者之附屬事業（含公路運輸等）等，完全委託舊滿鐵經營，於是滿鐵對各種交通工具（尤其對於鐵路），乃積極整備。該年三月，由滿鐵設立鐵路總局，使統一經營偽國有鐵路。當時偽國鐵之總長計二，九四九·六公里，鐵路總局之下，設九鐵路局，分別管理各鐵路之業務。惟原有各路局因歷史之久暫不同，故組織及經營方針，均不一致，且各路之設備，極爲簡陋，作爲社會之公器，頗有不足。自鐵路總局設立後，乃將各鐵路結爲一體，更對鐵路以及其他交通工具，力加整備，用作鞏固疆防、維持治安、開發產業之基礎。

民國二十四年三月，將中東路強由蘇聯買收之後，東北境內所有鐵路，遂全歸滿鐵經營；民國二十五年十月，又將鐵路總局改爲鐵道總局，將舊滿鐵直接經營之所謂「社線」，亦使鐵道總局經營，於是「社線」及「偽國線」，乃均歸該總局一手經營。自此以後，東北之交通，更大有進展。

舊滿鐵創設後之運輸業務成績如次表所列。查其所以收得效果之原因雖多，但主要不外：（一）有二十餘年之經驗，對於鐵路之管理組織既能得當，且有多數經驗宏富之人材；（二）在滿鐵服務之日人，爲

實現其大陸政策，皆能埋頭苦幹；（三）當時地方業已安靖，運輸之資源，日見增加，且資金、資材、技術等，日本均能盡力支援。

第四四表 舊滿鐵運輸業務成績年表

年次	鐵路營業里程 (公里)		旅客輸送 (萬人)		貨物輸送 (萬噸)		重要事項
	營業里程 (公里)	送人 (萬人)	總里程 (萬公里)	送物 (萬噸)	總里程 (萬公里)		
民國前五年	西曆 1907 明治 40	1,135	152	23,600	134	39,600	海鐵創立
民國前四年	1908	1,134	186	33,000	236	74,900	
民國前三年	1909	1,143	217	34,700	333	91,700	
民國前二年	1910	1,134	234	34,300	355	98,400	
民國前一年	1911	1,133	325	37,000	426	107,000	
民國元年	1912 大正元年	1,133	390	40,700	434	130,700	清朝滅亡吉長路營業開始
民國二年	1913	1,125	414	41,100	524	162,500	
民國三年	1914	1,106	361	35,500	517	175,700	第一次世界大戰
民國四年	1915	1,105	370	41,000	531	167,600	
民國五年	1916	1,105	441	50,400	565	190,600	
民國六年	1917	1,105	584	64,500	659	220,300	俄國革命

民國七年	一九一八	七	一,〇〇五	七四九	八二,二〇〇	七五六	二五,八〇〇	四都路營業開始
民國八年	一九一九	八	一,一〇四	九二七	九二,五〇〇	九一五	三〇,一七〇〇	巴黎和約會議中東路國際 共同管理
民國九年	一九二〇	九	一,一〇三	八二三	八四,七〇〇	九二二	三三,三六〇〇	
民國一〇年	一九二一	一〇	一,一〇三	六九三	七二,一〇〇	九四三	三四六,〇〇〇	華府會議
民國一一年	一九二二	一一	一,一〇三	七六四	七三,一〇〇	一,〇九三	四〇四,六〇〇	華府九國條約
民國一二年	一九二三	一二	一,一〇八	八七六	八〇,〇〇〇	一,二二三	四三三,六〇〇	膠濟鐵路收回
民國一三年	一九二四	一三	一,一〇八	八七三	八二,四〇〇	一,三三三	四〇六,〇〇〇	外蒙獨立宣言
民國一四年	一九二五	一四	一,一〇八	九二〇	八九,二〇〇	一,三六四	四八四,二〇〇	
民國一五年	一九二六	一五	一,一〇二	八二九	九七,〇〇〇	一,五〇〇	五三三,一〇〇	洮昂路營業開始
民國一六年	一九二七	一六	一,一〇二	八三六	一〇六,三〇〇	一,六七二	五七三,八〇〇	濱海路營業開始
民國一七年	一九二八	一七	一,一〇二	九七〇	一一〇,八〇〇	一,七五三	五九五,九〇〇	東三省交通委員會改組
民國一八年	一九二九	一八	一,一〇二	一,〇四二	一〇八,七〇〇	一,八五六	六三三,三〇〇	吉海路營業開始
民國一九年	一九三〇	一九	一,一〇五	八二一	七二,八〇〇	一,九五九	四七六,五〇〇	
民國二〇年	一九三一	二〇	一,一〇五	六三三	五八,七〇〇	一,五四五	五三七,四〇〇	九·一八事變
民國二一年	一九三二	二一	一,一〇九	八六一	九二,八〇〇	一,六五七	五六九,九〇〇	偽滿成立
民國二二年	一九三三	二二	一,一四五	一,二三七	一一七,九〇〇	二,八二七	八〇八,七〇〇	設鐵路總局

民國二十三年	一九三四	九	五,四七七	二,四二一	二八,四〇〇	三,四六六	九四六,九〇〇	
民國二十四年	一九三五	一〇	八,三〇〇	三,〇一一	二八,一七〇	三,七四〇	一,〇二七,〇〇〇	接收北鐵
民國二十五年	一九三六	一一	八,八八四	三,五〇〇	三三,一六〇	四,二〇九	一,〇七四,八〇〇	
民國二十六年	一九三七	一二	九,六五五	三,八四三	四三,一〇〇	四,〇二二	一,一九〇,三〇〇	設鐵道總局
民國二十七年	一九三八	一三	九,八四六	五,〇〇五	五四,〇八〇	四,〇七八	一,六二五,九〇〇	七·七事變
民國二十八年	一九三九	一四	一〇,四五九	七,五九六	八五,三〇〇	五,八九九	二,〇四六,二〇〇	
民國二十九年	一九四〇	一五	一一,〇三九	九,七八二	一,〇五三,六〇〇	六,三三八	二,〇五九,三〇〇	
民國三〇年	一九四一	一六	一一,〇〇七	一〇,三三七	一,一〇〇,五〇〇	七,三四四	二,五六六,三〇〇	第二次世界大戰
民國三十一年	一九四二	一七	一一,二四〇	一三,二二五	一,四〇三,四〇〇	八,三二六	二,七九五,七〇〇	
民國三十二年	一九四三	一八	一一,二七二	一六,三三五	一,六七二,〇〇〇	八,四六二	二,八〇九,〇〇〇	
民國三十三年	一九四四	一九	一一,二八五	一七,〇〇五	一,七三七,八〇〇	七,七五五	二,六七二,二〇〇	

## 第二節 經營方針

偽滿將東北鐵路委託滿鐵經營（民國二十二年），至光復時止（民國三十四年），其經營過程，可分三期，茲分別列舉於後：

期	間	時代	經營方針	重要事項
第一期	自民國二二年至民國二五年四年間	鐵路總局時代	自鐵路總局設立後，將原有九鐵路局統歸鐵路總局指揮經營，使成爲達到近代水準之鐵路。	二二年三月設立鐵路總局 二四年三月接收中東路
第二期	自民國二五年至三〇年五年間	鐵道總局時代	自鐵道總局成立後，至太平洋戰爭爆發時止，僞「國鐵」與滿鐵之一交通，一手經營。	二五年十月設立鐵道總局 二六年僞滿第一次產業開發五年計劃開始實施 二八年七月七事變 設立華北交通會社
第三期	自民國三〇年至民國三四年四年間	戰時大陸鐵路輸送時代	於第二次世界大戰期中，對於輸送實行統制，尤其爲呼應日本之加強陸路運輸，乃對東北、華北、華中、朝鮮等鐵路，作銜接一貫之輸送	三〇年太平洋戰爭爆發 三二年三月召開第一次大陸鐵道運輸協議會議 三四年八·一五東北光復

第一期爲鐵路總局時代，該期間舊滿鐵原有各線，即所謂「社線」，乃由滿鐵本社鐵道部經營，而僞滿國有鐵路，則統由鐵路總局經營，以鐵路總局爲中心，採取中央集權主義，將以往之鐵路局，加以改組合併，使之合於近代的經營方法，以整備鐵路交通之體系。一方更極力建設新路線，以擴充運輸能力，迨民國二十四年三月，接收中東鐵路後，鐵路之運輸力，又大加充實，並將其附屬業務之水運、公路、港灣等，育成劃一的體系，以作次期之基礎。

第二期爲鐵道總局時代，此時代中，將第一期育成之「僞國線」與滿鐵本社經營之「社線」，均歸鐵

道總局經營，於是全東北鐵路，乃完成統一經營之工作。當時爲針對偽滿之產業開發五年計劃，積極建設新路線，以增強運輸能力；該期堪爲東北鐵路最繁榮之時期。自民國三十年太平洋戰爭爆發之後，交通事業，即漸就衰微；而光復以來，又屢遭破壞，時至今日，且遠不逮九·一八事變之前矣。

第三期爲第二次世界大戰期中之戰時統制輸送時代。太平洋戰爭爆發後，偽滿及華北、華中、朝鮮之交通，均爲日本所控制，故東北交通，亦置於戰時統制管理之下。當時曾於長春設大陸鐵道運送會議事務局，以實行控制戰時統制輸送爲重點，直至光復，始告終止。茲將各期之鐵路經營方針分述於後：

壹·第一期之經營方針 偽滿政府將國有鐵路委託於舊滿鐵經營後，舊滿鐵設立鐵路總局，統一經營偽滿國有各鐵路；與滿鐵所有之各鐵路，純屬分立，即所謂二元之經營。在鐵路總局之下，設有吉長、吉敦、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海、瀋海、吉海、奉山等九路局。共經營鐵路十七條，總長二，九四九·六公里。以前東北各鐵路，無論官營、民營，多形同個人私有，視爲營利機關，對於改良保修等事，不甚注意，致對公益事業之作用，大半喪失。故各路雖係由同一政府所統轄，實則各自爲政，彼此既無運輸上之聯絡，對於人事、器材等，亦無互相通融之餘地，故運輸能率，頗爲低下，殊難稱爲現代之運輸機關。當時鐵路總局之統一經營，雖爲日本侵畧的交通政策而效命，但同時對於鐵路爲大眾公器一節，似亦應加注意。

各地方之新舊全力協助，對於偽國有各路，一方面改革其設施及經營方法，一方面對新設各線派多



數職員，開始營業，協助建設；此外更對新舊各鐵路沿線之治安，力加維持，對產業之開發，積極援助，培養運輸資源，謀增客貨收入。其經營、改良及建設新線所需之經費，雖逐年加多，但其統一經營之目的，則能逐漸達到。

當鐵路總局設立之初，時距九·一八事變未遠，人心尙多浮動，即鐵路職員中之日人，亦極力避免急遽變化，以防刺激人心，故以改善設備，增進公衆及運貨商人之便利等各項爲先；關於制度、人事等內部改革，則取緩進政策。其原有之九鐵路局暫時並不裁併，使如按原有制度實行管理，用以安定局內人心，並倡「鐵路一家」口號，以謀各路彼此人心之融和，然後始向新制度方面漸漸移行。

第一期經營開始之時，雖以鐵路總局爲中心，竭力推行，迨本期之末，各路局已漸次整備就緒，又採地方分權制度，而以各路局爲中心。更爲強化第一線之工作計，乃設立鐵路監理所，作實地指導。

此期間內，除鐵路外，並對其附屬事業，如松花江水運事業及汽車公路運輸事業等，亦與鐵路取同一步驟，將水陸交通作聯繫經營。

貳、第二期之經營方針 自東北鐵路之經營上觀之，其第一期（鐵路總局時代），可謂統一經營之準備時代；然自民國二十五年改設鐵道總局而步入第二期後，即將滿鐵所有之「社線」及僞「國線」綜合經營，而達到真正一元的經營階段。自此不但東北鐵路多年各自爲政之風，完全革除，即水路、公路、空路，亦均以鐵路爲中心，完成互相緊密之聯繫，渾然一體，共同發展。

交通體系業已確立，四通八達，無往不便，都市因而繁榮，產業賴以開發，疆防得以建設；至於教育、衛生、禁烟、防疫、通信等等設施，亦能普及全境；他如水、火力電源之開發，農、林、工、礦產物之增產，莫不蒸蒸日上；同時日本各種侵略政策，乃相繼而來，例如：產業開發五年計劃，北邊振興政策、開拓政策、偽國土計劃等，均得任意實施。

第二期末之民國二十八年，全東北鐵路，超過一萬公里，較諸偽滿經濟建設綱要中所預定者，竟而提前完成；本期內之運送量，亦遽增加，試觀前節所附之「滿鐵運輸業務成績年表」，即可知其梗概。此期之主要經營方針爲：

- 一·將東北鐵路，作一元的經營，並以鐵路爲中心，將水路、公路、港灣、海路等，施行有機的運用，俾使運輸能力，互相融通，損益、收支，互相彌補，以期形成臨機應變之體制。
- 二·爲針對當時各種產業開發政策，其中尤以對北滿之開發及重工業之擴充等，全力協助。因而一方面逐次建設新路線，一方面使客貨運輸合理，俾與其他政策互相配合。

在此期內之民國二十六年，滿鐵將附屬地行政權讓與偽滿，同時並將其重工業部門，讓與偽「滿洲重工業開發株式會社」，滿鐵自此乃專致力於交通事業。

三·當時爲強化所謂之「經濟圈」，除以大連、營口路線外，更增加安東、朝鮮線及新開之北鮮三港，以資作對日運輸、貿易政策之用。此外並設立華北交通株式會社（民國二十六年），關內外之交通、貿

易，經山海關、古北口兩鐵路實行聯絡，而漸趨活潑。

當時東北之交通，可謂已達世界的交通水準，例如：「亞細亞號」特別快車，頗適合安全、舒適、正確、迅速、低廉之五大原則，自大連至哈爾濱九四〇公里之長途，僅行一二小時，速度之高，冠於東亞。其所以成爲特殊列車之各種因素如左：

一・車輛之編成（安全、舒適）

(1) 機車 (pacific-type) (太平洋式) 最高時速一一〇公里；平均運行時速八〇公里。

(2) 行李車 一輛

三等車 二輛 定員一七六名（每輛八八名）

飯車 一輛 定員三八名

二等車 一輛 定員六八名

瞭望一等車 一輛 定員四六名

機	車	行李車	三等車	三等車	飯	車	二等車	一等車
---	---	-----	-----	-----	---	---	-----	-----

### (三) 主要特色

1 爲減少空氣之抵抗，機車頭部及客車尾部爲流線型。

2 軸承爲S.K.F. Poller-bearing

3 爲減少高速度運行時旅客之疲勞，車內有取涼、採暖、防塵、換氣等裝備。

4 寬一公尺車窗旁，設有二人坐轉椅一張。

二·運行速度（迅速、正確）

大連至哈爾濱一二小時  
（大連長春間七〇一·八公里）  
長春哈爾濱間二四二公里

上行  
大連午前九時開，瀋陽一三時四分開，  
長春一七時開，哈爾濱二一時到。

下行  
哈爾濱午前九時三〇分開，長春一三時開，  
瀋陽一六時三〇分開，大連二一時三〇分到。

三·票價（低廉）

哈爾濱大連間票價

客	票	票 別 等 級		
		一 等 (圓)	二 等 (圓)	三 等 (圓)
	票	四三·〇〇	一六·九〇	一五·三〇

急	行	票	七·五〇	五·〇〇	二·五〇
計			五〇·五〇	三一·九〇	一七·八〇

參·第三期之經營方針 民國三十年十二月，太平洋戰爭爆發，東北遂被戰雲所籠罩，偽滿尾隨日本之後，採取戰時體制，滿鐵亦於此，開始緊急活動，先將滿鐵本社企劃及經營部份，遷往長春，以與偽滿中央政府之施策相呼應；同時爲期滿鐵、鮮鐵、華北、華中大陸上四大鐵路，實施一體之輸送，特設「大陸鐵道運送協議會長春事務局」；由此所有交通運營之重要方針，均根據該會之協議而行決定。

此期將第二期之經營方針，完全拋棄，隨同戰局之轉變，採取臨時措施，故根據戰時物資移動統計計劃，對於軍需物資，優先運送，對於平時建設所需物資，則極端縮減。

其後因戰事擴大，海路運送，大受阻碍，對日供給之物資，不得不改由陸運，因而瀋榆、安瀋及長圖、圖佳各線之運輸事業，乃漸趨繁多。滿鐵由於第一、二兩期十年間之統一經營，其運輸能力，業已充實，故在第三期內，除輸送大量之軍需物資外，對普通物資之輸送，亦能克服困難，盡量辦理，輸送數量，年有增加；民國三十二年度，竟著有最大成績。

第三期爲戰時統制輸送時代，所有經營方針，均須根據大陸四鐵路一體運送之政策，而行決定，並非偽滿所能專決，故稱此時代爲大陸鐵道輸送協議會時代。

### 第三節 管理組織

舊滿鐵對於東北交通之管理組織，各期雖均有變更，然其大致，仍以滿鐵之管理組織方式，參酌東北鐵路實情，略加修正，即採取所謂部局主義 (Departmental system)，及地域主義 (Divisional system) 之中庸方法。

壹・在第一期即鐵路總局時代，鐵路之經營系統有二：一爲原來經營滿鐵「社線」之滿鐵本社鐵道部，及大連、瀋陽兩鐵道事務所；一爲經營僞國有鐵路於瀋陽所設之鐵路總局，及其下之各路局。又有於民國二十二年，受朝鮮總督府之委託，經營北鮮鐵路，所設之北鮮鐵路管理局；此三者均隸屬於滿鐵總裁之下。

此外爲建設新線，設鐵道建設局及各地鐵道建設事務所，擔負鐵路之新設任務。

民國二十三年四月，對於各路局實行改革，將原有之九路局裁撤，新設瀋陽（後移錦縣）、長春、哈爾濱、洮南（後移齊齊哈爾）之四路局，及錦縣、圖們、四平街之三辦事處，並於哈爾濱設水運局，經營松花江及黑龍江之水運事業。

民國二十四年三月，接收中東鐵路，先歸哈爾濱鐵路局管理；該年十月，又對路局根本改革，另行配合管轄路線，乃將中東鐵路之西部線，劃歸齊齊哈爾鐵路局管理。其後各路局之組織，即以彼時之組織爲

基礎而發展者。

各路局經此次改革之後，內容逐年充實，乃由鐵路總局集權制改爲各局分權制，嗣又設監理所一六處，派多數富有經驗之人材爲監理員，常在所管線內，游動指導，故業務成績，大有可觀。

運輸

一四四





第四六表 各鐵路站名一覽

一・安瀋線													
橋頭	公原	本溪	火連寨	高家歲	石橋子	歪頭山	姚千戶屯	陳相屯	吳家屯	蘇家屯	渾河	瀋陽	
金坑	南汶	下馬塘	連山關	祁家堡	白拉子	草河口	通遠堡	林家台	劉家河	秋木莊	鷄黑	小家涯	鷄冠山
二・溪城線													
四台子	鳳凰城	張家堡	高麗門	湯山城	五龍背	老古溝	蛤蟆塘	沙河鎮	安東	本溪	明山	崔家	
三・遼公線													
牛心台	偏嶺	溫泉寺	小市	泉甸	北甸	南甸	田師付	域廠	遼陽	遼陽	東遼陽	峨嵋	小屯

安平

寒嶺

北台

公原

四·鳳灌線

鳳凰城

官家

大堡

石城

邊溝

廟陽

灌水

五·安南線

安東

南東

六·瀋榆線

瀋陽北

皇姑屯

裕國

馬三家

興隆店

巨流河

高台山

新民

柳河溝

白旗堡

繞陽河

勵家

唐家

大山

高山子

青堆子

趙家屯

溝幫子

羊圈子

石山

大凌河

雙羊店

錦縣

陳家屯

高橋

塔山

錦西

韓家溝

興城

白廟子

沙後所

東辛莊

綏中

荒地

前衛

高嶺

前所

萬家屯

山海關

七·大鄭線

大虎山

黑山縣

秦家屯

八道壕

通	木	衙	巴	伊	甘	阿	章	馮	彰	五	泡	十	新	芳
	里	門	胡	胡	旗	爾	古					家	立	山
遼	圖	營	塔	塔	卡	鄉	台	家	武	峯	子	子	屯	鎮
九·新義線							八·高新線							
	新	小	姚	小	羅	高		鄭	白	歐	門	大	大	錢
	立	東	堡	梁	家	台		家	市	里	達	罕	林	家
	屯			山	山	山		屯						店
	一〇·河北線													
溝		義	九	李	青	伊	東	海	阜	新	沙	大	蒼	新
帮			道		河	馬								立
子		縣	嶺	金	門	圖	梁	州	新	邱	拉	巴	土	屯
								一一·錦古線						
上	周	義	泥	七	上	薛	錦		河	大	田	大	盤	胡
	家		河	里	齊	家	縣		北	同	莊	窪	山	家
										農	台	台		
園	屯	縣	子	河	台	家	縣			場				

凌	河	紅	葉	小	公	波	東	大	大	朝	金	能	金	南
源	湯	石	柏	平	營	羅	大	平	營	陽	溝	家	嶺	嶺
	溝	石	壽	房	子	赤	道	房	子				寺	嶺

藍	灤	雙	承	上	下	永	上	小	平	楊	老	三	水	宋
旗	平	頭	德	板	板	和	谷	寺	泉	樹	鍋	家	泉	杖
		山		城	城			溝	嶺					子

二	天	沙	葉	北	駱	金	二·北	古	火	拉	拉	鞍	審
			柏	葉峰線	駝	嶺	票線	北	斗	海	海	溝	溝
龍	義	海	壽	票	營	寺		口	山	溝	嶺	匠	門

滴	舊	東	瀋	胡蘆島埠頭	胡蘆島	錦	一四·胡蘆島線	赤	玉	熱	古	乃	沙
			瀋吉線										
台	站	陵	陽			西		峰	皇	水	山	林	子

山	草	水	英	源	鬪	北	南	蒼	南	元	營	章	前	撫
城		簾	額		虎	三	口		雜	帥				順
鎮	市	洞	門	原	屯	家	前	石	木	林	盤	黨	甸	城
黃	口	西	雙	取	煙	明	永	磐	靠	朝	海	蓮	梅	黑
旗			河	柴	筒				山	陽			河	山
屯	前	陽	鎮	河	山	城	寧	石	屯	鎮	龍	河	口	頭
水	東	通	二	干	通	三	五	駝	柳	謝	梅	一六・梅輯線	吉	北
	通		密			源	道	腰			河		林	山
洞	化	化	河	溝	溝	浦	溝	嶺	河	家	口			
石	渾	老	老	道	菰	鴨	一七・大栗子線	輯	陽	黃	老	石	果	鴨
人	江	灌	營	清	園	園		安	岔	柏	嶺	湖	松	園

一八·平梅線

一九·長圖線

平	石	哈	平	四	大	臨	望	臨	花	三	眞	遙	林
崗	嶺	福	東	平	栗	江	樓	江	山	隊	珠	林	子
					子			縣			門		頭

營	下	飲	龍	卡	興	長	長	梅	東	大	渭	西	白
城	九	馬	家	倫	隆	春	春	河	豐	興	津	安	泉
子	台	河	堡	倫	山	站		口		鎮			

小	老	大	天	馬	江	唐	龍	吉	哈	九	孤	樺	河	土
孤	爺	道		尼	蜜		潭		達		店	皮	灣	門
家	嶺	河	崗	山	蜂	房	山	林	灣	站	子	廠	子	嶺

哈	大	大	敦	太	秋	黃	大	威	黃	二	柳	葦	蛟	拉
爾	石			平	梨	泥	川	虎	松	道	樹	塘	河	法
巴	頭	橋	化	嶺	溝	河		嶺	甸	河	河			
嶺														

大龍豐滿	龍潭山	二〇・龍豐線	圖們	葦子溝	磨盤山	延吉	朝陽川	銅佛寺	老頭溝	榆樹川	茶條溝	明月溝	亮兵台	南溝
安五家	杜家屯	杜家屯	山河屯	平安安	水曲柳	四家房	群嶺	小城	上營山	馬鞍山	六家子	新站	拉法	二一・拉濱線
一三・和龍線	開山屯	懷慶街	八道河	東盛湧	龍井	朝陽川	二二・朝開線	三棵樹	孫家房	平房家	周家	牛家	拉林	背蔭河
老松嶺	老松嶺	春陽	駝山	天橋嶺	廟嶺	大荒溝	汪清	新興	三道溝	石峴	圖們	二四・圖佳線	和龍	龍井



七	仙	五	柴	樺	牡	海	溫	寧	蘭	石	東	馬	斗	鹿
	河				丹						京	蓮	溝	
星	洞	林	河	林	江	浪	春	安	崗	頭	城	河	子	道

閩	倭	杏	勃	通	佛	虎	青	亞	古	林	龍	向	楚	寶
									城					
家	肯	樹	利	天	嶺	山	山	河	鎮	口	爪	陽	山	林

滴	闌	青	麻	奎	楊	林	二 五 · 虎	佳	佳	長	追	彌	八	千
							林	佳	佳	發			虎	
道	嶺	龍	山	山	木	口		佳	佳	屯	分	榮	力	振
								木	木	斯	斯	斯	斯	斯
								斯	斯	斯	斯	斯	斯	斯
								埠	埠	埠	埠	埠	埠	埠
								頭	頭	頭	頭	頭	頭	頭

安	寶	輝	湖	楊	興	斐	東	蓮	黑	莫	東	平	鷄	鷄
東								珠		和				
鎮	東	崔	北	崗	凱	德	安	山	台	山	海	陽	寧	西

高	慶	龍	石	東	福	綏	二六・綏佳線	虎	完	月	水	清	香	虎
老	城	船	尹	津	興	化		頭	達	牙	克	和	鶴	林
晨	樺	南	帶	郎	達	小	雞	聖	神	石	岩	鐵	王	田
												山		
明	陽	又	嶺	鄉	里	白	嶺	浪	樹	長	手	包	楊	昇
二八・城雞線	鶴	峻	鶴	蓮	佳	二七・鶴岡線	佳	蓮	西	福	湯	香	浩	梁
				江	木		木	江	佳		望		遼	
	岡	德	立	口	斯		斯	口	斯	隆	河	蘭	河	台
東	城	肚	洞	道	沙	紫	河	西	綏	二九・綏寧線	雞	梨	八	下
	子											樹	面	城
寧	溝	北	庭	河	洞	陽	東	綏	陽		西	鎮	通	子

三〇・興寧線

黑	老	豐	金	北	雪	荒	蒼	廟	七	西	小	汪	新
營	溪	燒	蒼	嶺	嶺	溝	林	溝	坪	大	汪	清	興

興	白	石	康	沈	馬	呼	徐	新	三	三	濱	城	神	肚	老
隆	奎	人	金					松	棵	一	北	子	洞	西	黑
鎮	堡	城	井	家	家	蘭	家	浦	樹	線		溝			山

楊	通	海	趙	海	東	馮	克	高	張	四	秦	綏	泥	萬
家	康	北	家	倫	井	屯	河	店	屯	方	家	化	河	發
					邊	有	晉	家	維	台				屯

清	辰	小	龍	尾	龍	訥	二	二	北	三	三	北	白	通	李
		興				謨	龍			一	一	黑	家	北	家
溪	清	安	門	山	鎮	爾	山	井	安	線		安	家		家

樹林	寧年	中和	塔哈	馮屯	齊齊哈爾	三三·齊北線	黑河	神武屯	黃金子	瓊瑋	朝水	額爾	北孫吳	孫吳
訥河	新安	拉哈	江灣	寧年	三四·寧霍線	北安	克東	郭家	克山	古城	泰東	泰安	新屯	富海
曲家店	八面城	平安堡	泉溝	四平	三五·平齊線	黑河	冷川	金水	霍龍門	華豐	嫩江	鶴山	伊拉哈	老來
于海屯	太平川	豐庫	金山	保康	三林	茂林	堡石圖	玻璃山	臥虎屯	大山	鄭家屯	金寶屯	三江口	傅家屯

東	英	鎮	龍	李	白	穆	洮	黑	雙	鴻	胡	開	佟	邊
				家	城	家					家		家	
屏	華	東	山	店	子	店	南	水	崗	興	店	通	店	昭

長	三六·長白線	齊	衛	榆	三	湯	大	江	豆	五	克	泰	街	坦
		齊	門	樹	間					廟				
春		爾	屯	屯	房	池	興	橋	海	子	利	來	基	途

龍	兩	大	八	新	木	前	七	王	哈	柴	農	華	萬	小
						郭	家		拉				寶	合
泉	家	賚	狼	廟	頭	旗	子	府	海	崗	安	家	山	隆

索	德	大	哈	歸	湖	王	葛	索	平	白	三七·白杜線	白	舍	來
	伯	石	拉	流		爺	根	格	安	城		城		
倫	斯	寨	黑	河	南	廟	廟	營	鎮	子		子	力	福

西	五	牛	白	阿	杜	三 八 · 榆 樹 線	榆	昂	三 九 · 長 大 線	大	沙	周	南	鹽
口	火	汾	狼	爾	魯	屯	樹	昂	連	河	子	水	關	島
溝	台	台	台	山	爾	溪	屯	溪	連	口	子	水	關	島
大	金	二	三	石	普	梁	田	瓦	王	得	松	萬	許	九
房	縣	十	十	里	蘭	家	家	房	家	利	樹	家	家	寨
身	堡	里	里	堡	店	家	家	店	家	寺	嶺	嶺	屯	寨
梨	熊	盧	沙	蓋	白	太	大	分	他	海	南	甘	湯	千
山	岳	家	家	平	旗	平	石	水	山	城	台	泉	崗	山
山	城	屯	崗	平	旗	山	橋	橋	山	城	台	泉	崗	山
鞍	立	首	遼	太	張	煙	十	沙	蘇	渾	瀋	文	虎	新
山	山	山	陽	子	台	台	里	里	家	河	陽	官	石	城
山	山	山	陽	子	台	台	河	河	屯	河	陽	屯	台	子

蛇	桓	雙	泉	滿	昌	馬	金	開	中	平	鐵	得	亂	新
牛	勾	廟				仲	溝			頂		勝	石	台
哨	子	子	頭	井	圖	河	子	原	固	堡	嶺	台	山	子

四〇· 旅順線	長	南	孟	大	范	陶	劉	公	大	蔡	郭	十	楊	四
		長	家		家	家	房	主	榆		家	家	木	
	春	春	屯	屯	屯	屯	子	嶺	樹	家	店	堡	林	平

亮	蠶	廣	金	金	四一· 金城線	旅	水	龍	長	營	牧	夏	革	周
甲	廠	寧	州	州		順	師		嶺	城	城	家	鎮	水
店	屯	寺	東	縣			營	頭	子	子	子	河	堡	子

四四· 撫順線	煙	煙	四三· 煙台線	營	老	大	四二· 營口線	城	夾	貔	李	清	杏	登
	台	台			邊	石		子	心	子	家	水	樹	沙
	煤	台		口	邊	橋		子	子	窩	屯	河	屯	河

哈	米	一	長	四五·長哈線	撫	大	瓢	李	深	牛	孤	榆	渾	瀋
拉	沙	間				官	兒	石	井	相	家	樹	河	陽
哈	子	堡	春		順	屯	屯	寨	子	屯	子	台	河	陽
哈	四六·濱州線	哈	顧	王	五	雙	蔡	三	陶	松	老	達	德	布
爾	濱	爾	鄉			家	岔	河	賴	花	少	家	惠	海
濱		濱	屯	崗	家	城	溝	河	昭	江	溝	溝	惠	海
土	虎	富	昂	煙	泰	喇	薩	安	宋	尙	滿	姜	對	廟
爾	爾	拉	昂	筒		嘛	爾						青	台
池	虎	爾	溪	屯	康	甸	圖	達	家	家	溝	家	山	子
哈	拉	基												
海	哈	扎	牙	免	烏	伊	興	博	雅	巴	哈	扎	成	碾
拉		羅	克	渡	奴	列		克			拉	蘭	吉	子
爾	克	木	石	河	耳	克	安	圖	魯	林	蘇	屯	思	山
		得				得							汗	



四七・濱綏線

烏固諾爾	完工	赫爾洪得	嗟崗	扎來諾爾	滿洲里	哈爾濱	成高子	舍利屯	亞溝	奎泉	小嶺	平山	帽兒山
------	----	------	----	------	-----	-----	-----	-----	----	----	----	----	-----

螢丸蜂	小丸	烏吉	珠河	馬廷	一面坡	萬山	葦河	青雲	亞布洛尼	亮子嶺	冷山	高嶺子	橫道河子	道林
-----	----	----	----	----	-----	----	----	----	------	-----	----	-----	------	----

山市	石河	海林	牡丹	愛丹	磨刀石	代馬溝	北林	穆稜	伊林	下城子	馬橋河	太嶺	細鱗河	三望溝
----	----	----	----	----	-----	-----	----	----	----	-----	-----	----	-----	-----

西綏陽	綏陽	綏芬河	四八・濱江線	哈爾濱	三棵樹	濱江
-----	----	-----	--------	-----	-----	----

第四七表 鐵道總局設立後各鐵路局管轄路線一覽

局 天 奉												局 頭 埠 連 大					局別
遼 公 線	煙 台 煤 礦 線	撫 順 線	安 瀋 線	長 大 線	入 船 線	營 口 線	吾 妻 線	甘 井 子 線	金 城 線	旅 順 線	長 大 線	鐵 路 線 名	起 點	終 點			
公遼 原陽	煙台 煤礦 台	撫順 蘇家 屯	安瀋 東陽	長大 石橋 春	入沙 河口 船	營大 石橋 口	吾大 妻連	甘南 井關 子嶺	金城 子嶺 州	旅周 水順 子	大大 石橋 連						
吉 局 州 錦												局天奉	局別				
瀋 吉 線	葫 蘆 島 線	葉 峰 線	北 票 線	高 新 線	大 鄭 線	新 義 線	河 北 線	錦 古 線	瀋 榆 線	鳳 灌 線	溪 域 線	鐵 路 線 名	起 點	終 點			
瀋吉 陽林	葫蘆 島	赤葉 柏壽 峰	北金 票嶺 寺	新高 立台 屯	鄭大 家虎 屯	義新 立屯 縣	河溝 幫北 子	古錦 北縣 口	山海 關陽	灌鳳 水城	田公 師付 原						
局 濱 爾 哈				局 林								局別					
濱 洲 線	濱 綏 線	拉 濱 線	長 哈 線	吉 林 線	龍 豐 線	龍 青 線	朝 開 線	長 圖 線	大 栗 子 線	梅 輯 線	平 梅 線	鐵 路 線 名	起 點	終 點			
齊哈 齊爾 濱	哈爾 濱	拉三 棵樹 法	哈爾 濱	舒龍 潭山	龍豐 滿山	青龍 道井	開朝 山陽 屯川	圖長 們春	鴨大 栗園 子	輯梅 河安 口	梅四 河口 平						



添換枕木，增鋪路石之故。於是各線軌道逐年改善，各站界內線路，亦有增加，主要車站之面積，日益擴張，所作信號設備，充實改良；即機車及給水設備，亦均於短期內修理完竣，故其運輸力，逐漸充實，至此始具近代鐵路之形態。

關於電務關係之鐵路通信設備，以往亦甚簡陋，鐵路總局於綜合經營之第一年度，以六〇〇萬圓，增設單線（電線）及對線，於總局內設電話交換所，作爲對各路通話之樞紐，自完成以總局爲中心之通信網後，對於各路之聯絡；尤以配車、警備方面，頗收指臂之效。

鐵路總局接辦之始，偽滿國有鐵路總長不過三，〇〇〇公里，機車僅有二八二輛，客車三二七輛，貨車四，〇三〇輛，共計四，六三九輛，車輛之形式不一，且其中之大部份，非經修理不堪使用。此蓋由於各路向無檢車制度，當地亦無修理設備所致。鐵路總局，對此等車輛，雖積極修繕，但仍不敷調配，尤其當冬季運輸繁盛之期，更感不足，當時爲打破輸送困難，曾由滿鐵、鮮鐵暫時借用車輛及人員，以資協助。該總局爲徹底充實鐵路設備，一面訂購大批機車及客、貨車，一面擴充並新設車輛工廠；同時樹立檢車制度，其整備情形容於後章詳述。茲將當時鐵路運輸設施概況分述於下：

一．鐵路現地業務設施之配置，如左列二表：

第四八表 各鐵路局管轄鐵路之營業里程及現場機關數一覽

局別	管轄路線 (公里)	鐵路管理部	車站※	區車列	區關機	區車檢	區務工	區氣電	備註
大連埠頭局	四三八二	大連、大石橋	一九二	三	三	二	四	三	以上為民國 三三年當 時之狀況； 附註者為 民國三一年 當時之狀況。
遼陽鐵道局	九二八三	瀋陽、長春、 安東		九	一〇	九	一	五	
錦州鐵道局	一，七七八四	大虎山、錦州 承德、阜新	一七九	四	六	三	二	四	
吉林鐵道局	一，六三〇四	梅河口、通化 吉林、朝陽川	一六七	三	八	四	一〇	四	
牡丹江鐵道局	一，八六六四	圖們、牡丹江 佳木斯、東安	二二六	四	一二	四	一四	五	
齊齊哈爾鐵道局	二，四五六三	海拉爾、齊齊 哈爾、白城子	一四三	三	八	三	一五	六	
哈爾濱鐵道局	一，九六二四	哈爾濱、綏化 三棵樹、北安	一九三	四	六	四	一二	五	
羅津鐵道局	二〇八一		三一	一	一	一	一	一	

計	一一，二六六二四	一，一三一三一五五三〇八〇三三三
鐵道工廠	八處	大連、瀋陽、長春、哈爾濱、三棵樹、牡丹江、齊齊哈爾、吉林
鐵道建設事務所	四處	瀋陽、通化、哈爾濱、齊齊哈爾



第四九表

現地業務機關所在地一覽

所在地	列車區	機關區	檢車區	工務區	電氣區	所在地	列車區	機關區	檢車區	工務區	電氣區	所在地	列車區	機關區	檢車區	工務區	電氣區						
大連埠頭局						錦縣	1	1	1	1	1	東寧		1		1		計	4	6	4	12	5
大連	1	1	1	1	1	綏中				1		牡丹江	1	1	1	1	1	齊齊哈爾鐵道局					
埠頭				1	1	西阜新	1	1	1	1	1	橫道河子				1		齊齊哈爾	1	1	1	1	1
入船			1			彰武				1		一面坡				1		寧年				1	
瓦房店	1	1		1		通遼				1		穆稜		1		1		泰安				1	
大石橋	1	1		1	1	朝陽				1		綏芬河		1	1	1	1	嫩江		1		1	
計	3	3	2	4	3	葉柏壽	1	1		1	1	林口	1	1		1		昂昂溪		1		1	1
瀋陽鐵道局						赤峰				1		勃利		1				扎蘭屯				1	
靈山	1	1	1			承德		1	1	1		佳木斯	1	1	1	1	1	海拉爾		1	1	1	1
遼陽				1		計	4	6	3	12	4	西雞寧		1				滿洲里		1		1	
蘇家屯	1	1	1	1	1	吉林鐵道局						雞寧			1		江橋				1		
瀋陽	1	1	1	1	1	清原				1		東安		1		1	1	白城子	1	1	1	1	1
皇姑屯		1	1			梅河口	1	1	1	1	1	虎林				1		大賚				1	
瀋(北站)陽				1		通化		1		1	1	計	4	12	4	14	5	前郭旗				1	1
四平	1	1	1	1		大栗子				1		哈爾濱鐵道局						博克圖	1	1			
長春	1	1	1	1	1	臨江		1				哈爾濱	1	1	1	1	1	索倫				1	
大官屯			1			西安		1	1	1		三棵樹	1	1	1	1	1	阿爾山				1	
公原	1	1		1		朝陽鎮				1		德惠				1		鄭家屯		1		1	1
北甸				1		吉林	1	1	1	1	1	阿城				1		計	3	8	3	15	6
鐵嶺	1	1		1		新站		1	1	1		安達				1		羅津鐵道局					
鷄冠山	1	1	1	1	1	敦化	1	1		1	1	綏化	1	1	1	1	1	羅津	1	1	1	1	1
安東	1	1	1	1	1	朝陽川		1		1		海倫				1		上三峯		1		1	
計	9	10	9	11	5	計	3	8	4	10	4	北安	1	1	1	1	1	計	1	2	1	2	1
錦州鐵道局						牡丹江鐵道局						孫吳		1		1		合計					
新民				1		圖們	1	1	1	1	1	鐵山包				1		31	55	30	80	33	
大虎山	1	1		1	1	鹿道		1		1		南岔		1		1	1						
溝帮子		1		1		老黑山		1		1		湯原				1							



二·營業路線 民國三十三年四月，東北鐵路之營業里程爲一一，二六六公里，茲將一年間運輸噸數之多寡，分別表列於左：

第五〇表 東北鐵路線路種別一覽（民國三十三年當時；但羅津局不在內）

按運輸能力（通過噸數）之線路種別	延長（公里）	比率%	主要路線名	備註
一五〇萬公噸以下	二，一六一	一九·五	長白、白杜、河北、金城等各線	滿鐵簡稱爲一種線
一五〇—四〇〇萬公噸	四，六一二	四一·八	瀋吉、拉濱、齊北、北黑、濱洲、旅順等各線	二種（甲）線
四〇〇—七〇〇萬公噸	一，五五九	一四·一	圖佳、平梅、平齊、濱北、濱綏等各線	二種（乙）線
七〇〇—一，四〇〇萬公噸	一，七二二	一五·五	瀋榆、安瀋、錦古、長圖等各線	三種線
一，四〇〇萬公噸以上	一，〇〇八	九·一	長大、撫順、長圖、濱江等各線	四種線
計	一一，〇五二	二〇〇·〇		

此外，關於機車之給水設備，亦爲東北鐵路經營上之一大特色。因東北各地乾燥缺水，尤以鹼性地帶及嚴冬期間爲甚，故各線之運輸能力受莫大影響。至於滿鐵各線之機車給水設備狀況，則如第五二表所列。





第五一表

各 線

	線 名	區 間	營 業 公 里 (公里)	線 路 種 別	單、複	本線 (2)
1	安 藩	安 東—蘇家屯	260.2	3	複	
2	溪 城	公 原—田師付	86.0	2甲	單	
3	遼 公	遼 陽—公 原	69.0	2甲	單	
4	鳳 灌	鳳 凰 城—灌 水	78.2	2甲	單	
5	安 南	安 東—南 安 東	7.3	2乙	單	
6	藩 橋	藩 陽—山 海 關	419.6	3	(大部分)複	50、
7	大 鄉	大 虎 山—鄉 家 屯	366.2	2甲	單	
8	高 新	高 台 山—新 立 屯	60.6	3	單	
9	新 義	新 立 屯—義 縣	131.5	3	單	4
10	河 北	溝 帮 子—河 北	91.1	1	單	
11	錦 古	錦 縣—古 北 口	542.3	1、2甲、3	單	
12	北 票	金 嶺 寺—北 票	17.9	2甲	單	
13	葉 峰	葉 柏 壽—赤 峰	146.9	1	單	
14	葫 蘆 島	錦 西—葫 蘆 島	13.2	3	單	
15	藩 吉	藩 陽—吉 林	447.4	2甲	單	3
16	梅 輯	梅 河 口—輯 安	255.5	2甲、2乙	單	
17	大 栗 子	鴨 園—大 栗 子	113.0	2乙	單	
18	平 梅	四 平—梅 河 口	156.0	2甲、乙	單	3
19	長 圖	長 春—圖 們	528.0	3	單	
20	龍 豐	龍 潭 山—大 豐 滿	22.4	1	單	
21	拉 濱	三 棵 樹—拉 法	265.5	2甲	單	
22	朝 開	朝 陽 川—開 山 屯	62.3	2乙	單	
23	和 龍	龍 井—和 龍	51.1	1	單	
24	圖 佳	圖 們—佳 木 斯	580.2	2甲、2乙、3	單	
25	虎 林	林 口—虎 頭	335.7	2甲、2乙	單、複	
26	綏 佳	綏 化—佳 木 斯	369.1	2甲	單	
27	鶴 崗	連 江 口—鶴 崗	54.3	2甲	單	
28	城 雞	下 城 子—西 雞 寧	103.4	2甲	單	
29	綏 寧	河 西—東 寧	91.1	1	單	
30	興 寧	新 興—城 子 溝	216.1	1	單	
31	濱 北	三 棵 樹—北 安	326.1	2甲、2乙	單	
32	北 黑	北 安—黑 河	302.9	2甲	單	
33	齊 北	齊 齊 哈 爾—北 安	231.5	2甲	單	
34	寧 霍	寧 年—霍 龍 門	283.9	1	單	
35	平 齊	四 平—齊 齊 哈 爾	571.4	2乙	單	
36	長 白	長 春—白 城 子	332.6	1	單	
37	白 杜	白 城 子—杜 魯 爾	376.5	1	單	
38	榆 樹	榆 樹 屯—昂 昂 溪	6.4	2甲	單	
		計	8,372.4			
39	長 大	大 連—長 春	704.3	4	複、單	
40	旅 順	周 水 子—旅 順	50.8	2甲	單	
41	金 城	金 州—城 子 疇	102.1	1	單	
42	營 口	大 石 橋—營 口	22.4	2乙	單	
43	煙 台	煙 台—煙 台 煤 礦	15.6	2乙	單	
44	撫 順	渾 河—撫 順	52.9	4	複	
45	長 哈	長 春—哈 爾 濱	242.0	4	複	
46	濱 洲	哈 爾 濱—滿 洲 里	934.8	2甲	單(複)	3
47	濱 綏	哈 爾 濱—綏 芬 河	546.4	2甲、2乙	複	
48	濱 江	哈 爾 濱—三 棵 樹	8.8	4	複	
		計	2,680.1			
1	北 鮮 西 部	上 三 峰—南 陽	36.0	3	單	
2	北 鮮 東 部	圖 們—雄 基	147.3	3	單	
3	雄 羅	雄 基—羅 津	18.2	3	單	
		計	201.5			
		合 計	11,254.0			

第五二表 偽滿時代東北鐵路給水設備總括表

局 別	水 源 井	淨 水 場	鐵管(公尺)	配 水 槽	給 水 柱
大連埠頭局	五六	三	七三，一四七	一六	五一
奉天鐵道局	一二六	一三二七五，三二八		四五	一一五
錦州鐵道局	一〇四	三一一九，五七〇		七三	一一三
吉林鐵道局	八三	一一一，八三一		六〇	一二七
牡丹江鐵道局	七四	三二六九，二二七		六七	一四八
哈爾濱鐵道局	一四〇	四二五五，三二三		六九	一六三
齊齊哈爾鐵道局	一六七	四一三八，五二九		九七	一七一
羅津鐵道局	一五	五	八四，八九五	七	一八

單線鐵路之路線容量，普通以三〇列車爲限，實則駛行之列車，若一日在二四次以上時，即有改爲複線之必要。太平洋戰爭末期，東北鐵路之長哈線及安瀋線，因輸送量數激增，列車駛行每日竟達二七至二八次之多，已超過單線行車之極限，故均建設複線，長哈線於三十二年，安瀋線於三十三年先後完成。

偽滿建設鐵路之方針除大幹線外，凡普通爲開發產業所設之路線，其路線容量以一五列車爲目標（例

如平梅、梅輯、溪城各線）；其邊疆路線平時雖以一〇至一五列車爲目標，然因於必要地點設有信號場，故能保持二四列車之容量（如興寧、虎林、北黑線等）。

爲明瞭客、貨列車次數之比率起見，將民國三十年各線客、貨列車次數及連結車數列如第五三表。

調車數最多之車站，爲蘇家屯、哈爾濱、長春、瀋陽、靈山、四平、大石橋、入船、皇姑屯、安東、大官屯、錦州、圖們、牡丹江等，其中以長大線之車站居多。

列車回數及列車平均連結車數表

線名	每日每公里平均列車回數 (全列車及貨物列車)												貨車平均連結車數						
	民國31年		民國30年		民國29年		民國28年		民國27年		民國26年		民國25年	民國31年	民國30年	民國29年	民國28年	民國27年	民國26年
	全	貨物	全	貨物	全	貨物	全	貨物	全	貨物	全	貨物	全						
安瀋	44.8	18.8	38.5	14.8	40.8	12.9	38.3	13.5	39.2	12.6	31.3	9.8		27.2	27.1	27.5	25.8	25.7	26.3
瀋榆	42.9	22.0	36.8	18.2	34.3	12.6	30.6	11.5	24.5	7.6	20.4	4.6	17.1	31.7	30.7	30.1	28.4	28.7	28.5
大鄭	12.6	7.0	12.7	7.3	14.5	9.2	12.9	8.2	8.4	3.6	6.8	1.6	7.1	25.6	27.4	21.5	23.1	23.6	19.1
新義	19.6	10.7	17.7	10.8	19.0	11.1	14.8	8.4	8.0	2.6	3.0	0.6		27.6	26.0	24.1	21.7	22.1	16.3
高新	12.7	10.0	11.5	10.6	11.3	11.3								34.2	31.4	28.2			
河北	8.2	6.4	6.7	0.5	8.8	1.6	8.0	2.0	8.2	1.9	6.3	0.2	6.3	11.2	11.6	13.3	13.7	19.4	24.0
錦古	9.5	3.7	8.6	3.8	9.4	3.9	8.7	3.7	6.7	2.5	7.7	2.4	6.5	21.7	22.4	19.3	18.0	22.5	21.0
北票	16.3	6.2	13.9	3.7	14.7	4.3	12.2	3.8	8.6	1.0	6.7		6.9	19.4	28.2	27.4	20.4	23.5	35.8
葉峰	5.1	0.4	3.7	1.0	4.4	0.2	5.4	1.3	5.4	1.2	4.7	0.4	5.0	11.8	13.0	14.5	10.2	11.8	14.2
葫蘆島	26.0	5.5	23.8	6.5	23.2	2.4	20.7	1.9	14.2	1.3	11.3		10.5	5.2	7.7	12.7	11.4	8.1	11.6
瀋吉	18.7	9.8	14.8	7.4	16.6	6.3	14.4	5.1	11.7	4.4	10.2	3.2	11.1	24.5	22.9	22.2	22.4	22.6	23.7
梅輯	18.0	13.0	14.4	10.2	13.5	8.3	9.8	5.9	4.9	2.4	3.9	1.3		16.3	14.7	14.6	14.7	13.8	13.2
大栗子	14.3	10.2	11.1	6.6	10.3	5.8								12.7	11.5	11.4			
平梅	13.3	6.9	12.1	7.0	12.1	5.8	10.4	4.2	8.8	3.2	7.7	2.3	8.7	25.1	25.8	24.9	23.3	22.0	21.5
長圖	29.8	16.6	24.6	13.5	25.6	12.4	22.4	10.0	20.3	8.4	18.1	6.5	17.1	24.7	25.5	25.5	25.7	25.7	24.9
龍豐	17.1	11.9	16.0	11.0	8.5	3.2	4.7		4.0					10.2	8.7	7.8	8.1		
朝開	13.7	3.4	15.3	4.2	8.7	2.5	17.0	3.0	14.4	2.1	11.1	1.0	9.9	11.7	11.1	12.2	13.0	12.3	9.0
和龍	7.8	3.6	7.6	3.6	6.9	2.6								13.4	13.1	13.8			
圖佳	24.1	14.1	18.9	11.4	18.8	9.6	18.6	9.8	13.8	6.8	10.4	4.8	9.5	23.8	26.7	24.7	22.2	20.2	18.0
興寧	11.2	6.9	9.6	5.6	6.3	3.3								13.9	15.3	9.1			
虎林	16.4	9.5	14.6	8.1	10.8	5.0	10.3	4.5	5.8	1.5	4.5	1.2	4.4	14.0	25.4	24.2	20.5	17.6	17.0
鶴岡	16.8	11.1	13.2	8.8	12.3	6.7	3.2	1.7						25.7	25.7	23.3	15.2		
城雞	7.8	4.4	5.1	2.5	4.7	2.0	4.3	2.0	4.4	2.8	4.5			28.5	25.6	19.2	21.2	20.8	
綏寧	10.4	6.2	11.0	6.5	8.8	3.8	2.5	1.0						18.3	17.8	16.8	21.8		
拉濱	17.8	9.3	17.3	9.5	16.9	8.5	14.7	6.7	12.8	4.9	11.3	4.0		24.6	23.1	25.4	24.9	26.5	21.8
濱北	20.4	10.5	19.5	10.2	19.1	8.4	16.4	7.1	14.1	6.5	11.1	4.8	11.3	27.7	26.3	28.5	25.1	23.5	24.3
綏佳	15.8	10.4	1.7	7.0	10.3	5.0								22.6	22.0	23.3			
北黑	12.7	7.0	13.2	6.7	11.5	4.3	9.2	3.5	6.9	2.8	5.1	2.1	4.3	22.6	22.2	22.8	22.9	23.4	20.6
齊北	11.5	4.3	10.1	4.1	11.7	3.5	11.4	3.7	9.6	3.2	9.7	2.6	9.2	20.1	23.1	20.7	21.8	20.7	21.1
寧霍	5.5	1.5	5.0	1.4	6.0	1.8	6.1	0.8	4.6	0.4	3.5	0.8	5.3	19.0	16.2	14.0	16.3	16.9	17.3
平齊	20.1	9.7	19.3	10.2	17.7	8.2	17.3	8.3	12.6	5.8	12.2	5.3	12.1	31.0	33.4	35.6	36.6	36.7	34.2
長白	8.0	2.8	6.7	1.8	6.4	0.7	6.8	1.3	4.8	0.6	4.0	0.4	5.1	16.0	14.7	16.1	17.7	16.9	21.4
白杜	8.0	3.6	6.5	1.9	7.3	2.1	6.9	1.8	3.4	0.2	2.5	0.3	2.8	14.8	17.1	18.5	19.6	17.7	7.8
榆樹	29.9	7.3	29.9	6.3	29.6	5.4	23.5	4.6	20.0	3.4	18.9	1.9	18.5	30.1	29.1	27.2	27.7	24.4	15.4
長大	79.8	40.5	75.3	38.6	75.7	36.1	74.3	37.4	65.0	31.4	57.9	25.8	57.7	34.6	35.8	37.3	38.2	40.1	43.5
族順	21.3	3.6	17.1	3.4	20.2	3.1	20.4	3.2	18.3	2.3	18.6	2.7	19.5	17.7	18.2	20.1	19.9	19.4	19.3
金城	9.8	2.1	10.0	1.8	12.4	1.5	15.4	0.6						9.8	8.6	9.8	12.5		
營口	28.2	5.2	28.2	5.4	35.9	6.4	34.7	5.6	39.9	4.5	34.0	3.9	34.6	29.8	32.4	31.7	35.3	35.3	45.4
煙台	14.3	4.0	14.2	3.9	16.0	4.0	15.8	4.0	15.1	4.0	14.0	3.9	13.9	20.8	19.3	22.3	23.7	23.9	22.0
撫順	39.8	20.7	38.1	21.1	43.0	22.0	47.8	27.7	41.7	26.7	42.4	25.9		32.8	33.5	36.2	34.7	40.0	45.4
長哈	45.8	23.6	42.7	21.7	43.3	20.0	39.8	19.8	31.6	16.4	25.8	12.3	22.9	29.2	28.7	31.8	30.7	30.3	30.4
濱洲	11.2	5.6	11.1	5.9	10.9	5.3	10.2	4.1	7.4	3.0	6.2	2.4	6.1	22.9	24.8	26.3	26.0	23.5	23.3
濱綏	25.4	15.0	24.5	14.3	21.2	11.0	20.3	10.9	16.8	9.4	11.6	5.0	11.2	27.2	26.4	26.7	25.3	26.4	24.9
濱江	107.7	45.2	91.9	33.8	99.3	20.0	96.6	27.1	85.5	30.8	68.1	34.0		20.5	24.4	24.9	21.1	15.1	13.0

三·通信設施 充實東北鐵路通信設施，爲綜合經營根本條件之一，故鐵路總局對於通信設施，頗爲重視，而力加整備，逐漸充實。

八·一五光復時，鐵路通信網如左圖。視該圖，可知長春、瀋陽之滿鐵及鐵路管理本部，可直向路局通話；而各路局又向鐵路監理所及各站通話；日常業務（尤其運轉、配車業務），因有此神經系統，故極圓滿靈通。





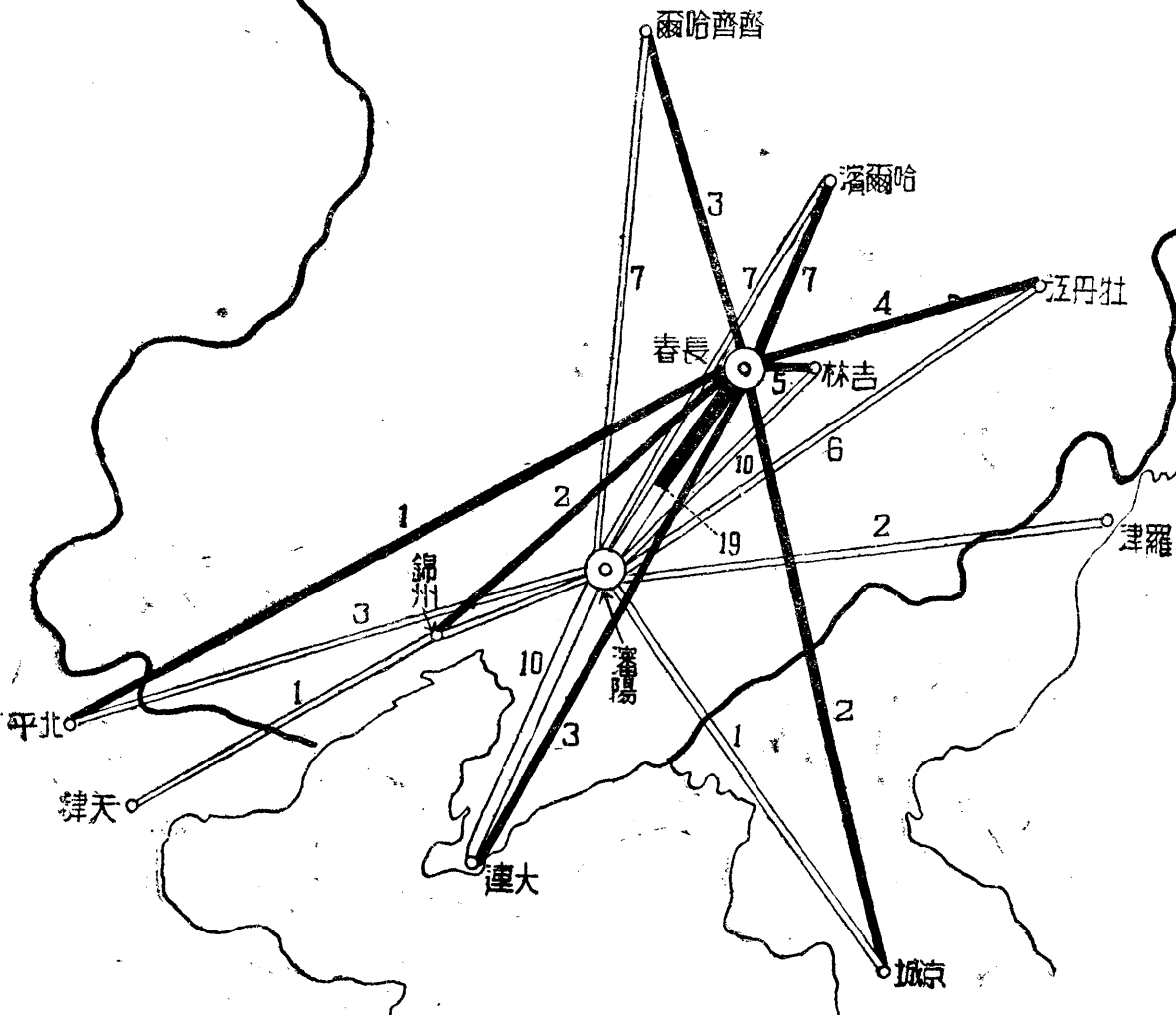
# 東北鐵路通路信網圖

(時舊五一·八)

以長春本部為中心  
之電話對線數



以瀋陽本部為中心  
之電話對線數



四·車輛 所謂鐵路之車輛即指機車及客、貨車而言。其數量之多寡，品質之良否，爲決定鐵路運輸能力之主要因素，東北各路自委託滿鐵綜合經營以來，其車輛逐年增加，對於維持及保修等，非常注意。

茲將偽滿時代車輛之保有數及增加趨勢，表列如左：

第五四表 東北鐵路各年保有車輛（各年三月末當時）

（單位輛）

年次	機車	客車	貨車	輕、重油車	軌道車其他	備註
民國二十三年	九一六	一，二六五	一五，一七九	八三	七〇	
民國二十四年	一，〇九四	一，五二五	一八，二二九	一〇一	一〇六	
民國二十五年	一，二五〇	一，七〇一	二〇，〇二一	一一二	一一九	
民國二十六年	一，三八四	二，一〇九	二二，九七四	一二〇	一七六	
民國二十七年	一，四九七	二，二三九	二三，六五七	一二四	一七六	
民國二十八年	一，六一七	二，四〇四	二六，九八七	一二三	一七八	
民國二十九年	一，七八六	二，六〇九	三〇，〇五六	一三三	一七七	
民國三〇年	一，九四六	二，八一四	三二，三五三	一四一	一七四	

民國三十一年	二，一〇〇	二，九八四	三五，七八一	一四一	一七三
民國三十二年	二，二六五	三，一九四	三九，三〇九	一四一	一七一
民國三十三年	二，三九九	三，〇四九	四一，八二六	一四一	一六九
民國三十四年	二，四二二	三，〇六一	四一，九八四	一四一	一七一 七月當時

民國三十四年八·一五前，各種車輛之種類及狀況如下列各表。

(一)機車 民國三十四年東北鐵路保有之機車總數爲二，四二二輛，其種類如左：

第五五表 民國三十四年東北鐵路機車一覽(五月末當時)

旅客車機車		貨車機車		其他機車	
名稱	輛數	名稱	輛數	名稱	輛數
太平洋式(伊)	一七七	麥克式(伊)	一，一一五	雙端式	六七
太平洋式(沙)	四六	麥克式(羅)	三〇九	堅定式	六四
太平洋式(西)	二九	麥克式(沙)	六三	蒙哥式	五〇
太平洋式(哈)	一七	麥克式(尼)	四一	其他	二二三

太平洋式(弗)	一四	德卡式(伊)	六二
太平洋式(那)	一一	德卡式(尼)	四五
十輪式	二二	其他	三一
其他	三五		
計	三五二	計	一,六六六
總計		計	四〇四
			二,四二二輛

客車之機車速度，較貨車之機車為高，故其動輪之直徑較長，迴轉輪軸之距離較近。特別快車之機車，因停車之距離頗遠，故水槽之容量較大，始耐長途行駛（例如太平洋式），而貨車之機車，則較旅客之機車及快車之機車等牽引力為大。

民國三十四年東北各鐵路局機車之配置，機車庫之收容能力、機關區別之動力車（機車、起重機、輕油車）之配置狀況，如左列二表：

第五六表 民國三十四年各鐵路局別機車配置及機車庫容量

局別	配置數(輛)	機車庫容量(輛)	備註
大連、埠頭局	一五五	七四	當時機車除配置上列各路局者外，並有

奉天鐵道局	五二八	二四四	鐵道工廠保有二七輛
錦州鐵道局	二三九	九四	施設局保有五八輛
吉林鐵道局	二三七	七七	貸與華北交通會社一五六輛
牡丹江鐵道局	三〇九	一七二	貸與鮮鐵七五輛
哈爾濱鐵道局	二九二	一四一	
齊齊哈爾鐵道局	二〇一	一五二	
羅津鐵道局	五八	一九	
計	二,〇〇九	九六九	

處所	機車	救起重車	援車	動車	軌道及裝甲軌道車	處所	機車	救起重車	援車	動車	軌道及裝甲軌道車	備註
大連	99			12		鶴岡	2	1			5	
瓦房店	12					東安	22				1	
大石橋	44	1		6		虎林					1	
靈山	53					西鷄寧	10				1	
蘇家屯	93	1				一面坡	15				2	
公原	35	1			3	穆稜	19				1	
瀋陽	76			16	3	東寧	10					
安東	70	1			1	綏芬河	16				1	
鷄冠山					2	老黑山	10	1				
四平	56	1			2	哈爾濱	121	1	19		9	
鐵嶺	2					德惠	1				1	
長春	54	1		10	1	三棵樹	61					
皇姑屯	45					五常	1				2	
寬城子	34					南天	22	1			1	
大虎山	33	1				海倫	1				2	
彰武				6	5	神樹	1				1	
通遼	20				1	綏化	33				2	
溝邦子	22			6		北安	29	1			8	
錦州	73	1			1	孫吳	14				2	
駱駝營	7					黑河	4					
葫蘆島	5					伊春	4					
西阜新	43				2	鄭家屯	10			8	2	
葉柏壽	25			4	1	白城子	52	1	12		3	
承德	11				5	前郭旗	3				1	
吉林	45	1		3	8	索倫					1	
新站	49			4	4	齊齊哈爾	49				3	
敦化	36				6	訥河						
朝陽川	19			5	1	霍龍門	6					
梅河口	31				4	嫩江	30	1	6		2	
通化	40	1			2	昂昂溪	15					
西安	17				1	博克圖	24	1			2	
圖們	49					海拉爾	7					
小汪清	1	1		7	8	滿洲里	5				2	
底道	13					羅津	56	1				
牡丹江	60					上三峯	2					
橫道河子	3	1		3	12	華北交通	156				18	貸與
林口	33				6	施設局	58				1	
勃利	8	1			12	其他	199	1	14		3	
佳木斯	38				2	合計	2,422	23	141		171	

(二)客車 民國三十四年東北鐵路保有之客車總數爲三，〇六一輛，其種類如次表所列：  
 第五八表 民國三十四年東北鐵路客車一覽（六月末當時）

車種別	輛數	備註
一等車	六三	
一、二等車	三六	
二等車	三六二	
二、三等車	二〇二	
膳車	四七	
行李郵政車	一四四	
行李車	二二一	
三等車	一，八五一	
其他	一四五	
總計	三，〇六一輛	

民國三十四年各路別客車之配置狀況，如以下二表：



第五九表 民國三十四年各鐵路局別客車配置及客車庫容量

局別	配置數(輛)	客車庫容量(輛)	備註
大連埠頭局	二二九	三〇	按檢車區之配置狀況如左： 大連一九四、大石橋四五
奉天鐵道局	九三二	一五〇	瀋陽三三三、皇姑屯一二二、安東四〇 四平二一、長春三六七、公原四九
錦州鐵道局	二〇六		大虎山三九、錦州一四六、西阜新二、 承德九
吉林鐵道局	二六八	三〇	梅河口二六、吉林一四九、新站三五、 通化五八
牡丹江鐵道局	四五二	四〇	圖們四〇、牡丹江二四二、西鷄寧四六 佳木斯九七、綏芬河二七
哈爾濱鐵道局	五四五	六六	三棵樹五三〇、綏化一一、北安四
齊齊哈爾鐵道局	三三二	三六	齊齊哈爾二二八、海拉爾一四、白城子 九〇
羅津鐵道局	八七		羅津八七
計	三,〇六一		

第六十表 客車種別車輛數 (民國三四年七月末)

車 別	輛 數	車 別	輛 數
營 業 用		行 李 溫 車	28
1 等 臥 車	36	3等行李郵政車	37
瞭望1等臥車	2	行 李 郵 政 車	144
1等臥車1等車	4	郵 政 獨 溫 車	11
1、2 等 臥 車	10	2、3等附隨車	6
2 等 臥 車	90	3 等 附 隨 車	8
2等臥車行李車	5	3等附隨制禦車	6
2、3 等 臥 車	17	計	2,955
3 等 臥 車	79	非 營 業 用	
3等獨溫臥車	6	特 別 車	5
瞭望1等車	11	特立獨溫車	4
1 等 車	4	靈 柩 車	2
1 等 獨 溫 車	6	診 療 獨 溫 車	2
1、2 等 車	26	無 線 電 車	4
2 等 車	171	職 用 車	3
2 等 溫 車	37	試 驗 車	3
2、3 等 車	179	警 衛 車	48
3 等 車	1,450	教 育 車	1
3 等 獨 溫 車	160	防 疫 車	8
3 等 行 李 車	91	厚 生 車	11
飯 車	47	厚生獨溫車	13
2 等 厨 房 車	10	保 健 車	2
2 等 膳 車	49	計	106
3 等 厨 房 車	14		
行 李 車	211	合 計	3,061

(三)貨車 民國三十四年東北各鐵路貨車總數為四一，九八四輛，其種類如次：

標準軌貨車四一，四三五輛中，營業用貨車三九，七六二輛，其中佔最大多數者為敞車，計二四，二八〇輛，棚車八，八七六輛，棚車及敞車在標準軌貨車中所佔比率如左：

敞車 五八・五%

棚車 二一・五%

計 八〇・〇%

敞車中僅有小型車及載重四〇公噸者一五〇輛左右，其餘幾全爲載重三〇公噸自重一四〇公噸者；蓋車中，計有小型車八〇輛，四〇公噸車二三〇輛，五〇公噸車一一〇輛，六〇公噸車五輛，其餘亦均爲載重三〇公噸者（約八，四五〇輛）。

煤車五〇公噸者一四〇輛，六〇公噸者六七〇輛，此外皆爲四〇公噸者（約一，一六〇輛）。

第六十一表 貨車種別車輛數表 (民國三十四年七月末)

車 種 別		車 數	車 種 別		車 數
棚 貨 車	棚 車	8,876	準 貨 車	工程發電車	5
	冷藏車	45		非常車	348
	加溫車	80		宿營車	8
	保溫車	340		撮雪車	1
	通風車	92		運灰車	50
	牲畜車	93		檢衡車	3
	小計	9,526		計	1,673
敞 貨 車	敞 車	24,280	以上標準軌貨車計		41,435
	運土車	908	寬 軌 貨 車	棚 車	176
	平 車	2,564		非常車	16
	石灰車	1,971		敞 車	152
	鑛石車	78		豆油槽車	20
小計	29,801	小計		364	
槽 車	水槽車	46	特 種 車	棚 車	60
	鹽酸車	1		守 車	8
	豆油車	52		敞 車	56
	石油車	8		煤 車	8
	重油車	88		豆油槽車	4
	輕油車	148		小計	136
	焦油車	59	工 廠 專 用 車	棚 車	1
	硫酸車	14		敞 車	16
	鹽油車	15		運土車	27
	阿摩尼亞車	4		平 車	5
	小計	435		小計	49
以上營業用計	39,762	以上非標準軌車計		549	
守	1,258	總 計		41,984	

(四)車輛保管修理設施

欲使鐵路車輛長久維持良好狀態，必須有周密之檢查及修理之設施；僑滿時

代東北鐵路之檢修能力及設備如次：

1、機車檢修設備 全東北機車每月平均檢修能力為五，三五一輛，至於各機關區別之檢修能力，如次表所列。表中之甲檢（甲種檢查）為六個月一次；乙檢（乙種檢查）為一個月一次；丙檢（丙種檢查）為一〇日至一五日一次；此係採取滿鐵之檢車制度。

第六二表 民國三十四年東北鐵路機車檢修能力（七月當時）

設 備	Beam jack		甲 檢	乙 檢	丙 檢	計
	扛 重 機	電 動				
	手 動	六 台	二 五 一 輛 （六 個 月 檢 查 一 次）	一 ， 七 〇 〇 輛 （一 個 月 檢 查 一 次）	三 ， 四 〇 〇 輛 （一 〇 — 一 五 日 檢 查 一 次）	五 ， 三 五 一 輛
檢 修 能 力	每 月 平 均 檢 修 可 能 輛 數					

2、客、貨車檢修設備 偽滿時代全東北客車，每月之平均檢修能力為三，一八四輛；貨車檢修能力每月平均為二四，一七六輛。至於各檢車區之檢修能力，如次表所列：

第六三表

機車檢修能力 (每月平均)

民國三四年七月

處 所	杠 重 機 (Beam jack)		甲檢 六個月	乙檢 一個月	丙檢 15日	計	處 所	杠 重 機		甲檢 6個月	乙檢 1個月	丙檢 15日	計
	電 動	手 動						電 動	手 動				
皇姑屯	1		6	30	60	96	鄭家屯				10	20	30
瀋陽				10	20	30	白城子	2		12	40	80	132
公原				20	40	60	齊齊哈爾	2		11	40	80	131
安東	2		11	60	120	191	嫩江				20	40	60
大虎山	1		6	30	60	96	前郭旗				10	20	30
溝邦子				20	40	60	計	26	1	136	930	1,860	2,926
錦州	2		11	60	120	191							
西阜新	1		5	40	80	125	大連	2		7	80	160	247
通遼				20	40	60	瓦房店	2		5	10	20	35
葉柏壽	1		6	20	40	66	大石橋	2		7	40	80	127
承德				10	20	30	雲山	1		5	30	60	95
吉林	2		8	40	80	128	蘇家屯	2		8	80	160	248
新站	2		10	40	80	130	瀋陽	2		9	50	100	159
敦化				30	60	90	鐵嶺				10	20	30
朝陽川				20	40	60	四平	2		8	50	100	158
梅河口	2		11	40	80	131	長春	3		10	50	100	160
西安				10	20	30	寬城子				20	40	60
通化	1		3	30	60	93	牡丹江	3		9	60	120	189
臨江				10	20	30	橫道河子	1		3	10	20	33
圖們	2		9	40	80	129	穆稜	1		3	20	40	63
鹿道				10	20	30	綏芬河	3		8	20	40	68
林口	1		5	30	60	95	哈爾濱	3		17	100	200	317
勃利		1	2	10	20	32	三棵樹	2		17	60	120	191
佳木斯	2		8	30	60	98	一面坡				20	40	60
東安				20	40	60	昂昂溪				20	40	60
西鷄寧				10	20	30	博克圖	1		5	20	40	65
東寧				20	40	60	海拉爾				10	20	30
老黑山				10	20	30	滿洲里				10	20	30
綏化	1		6	30	60	96	計	25	5	115	770	1,540	2,425
北安	1		6	30	60	96							
孫吳				10	20	30							
南				20	40	60	合 計	51	6	251	1,700	3,400	5,351

第六四表 民國三十四年東北鐵路檢車區客貨車月間平均檢修能力

貨車				客車			檢修種別	可能輛數	計	備	註
修繕	丙檢	乙檢	甲檢	修繕	丙檢	乙檢					
三，四九九	一五，〇七六	四，三五〇	一，二五一	四三〇	二，四四四	三一〇					
二四，一七六輛				三，一八四輛							
	二個月檢查一次	六個月檢查一次	一八個月檢查一次		三個月檢查一次	六個月檢查一次					





第六五表

客貨車檢修能力(每月平均)

(民國三四年七月末當時)

檢車區	客車				貨車						檢車區	客車				貨車							
	乙六個月	丙三個月	檢月	修繕	計	甲18個月	乙6個月	丙2個月	檢月	修繕		計	乙六個月	丙三個月	檢月	修繕	計	甲18個月	乙6個月	丙2個月	檢月	修繕	計
皇姑屯	11	88	14	113	80	260	273	147	760	大連	39	306	45	390									
公原	4	35	6	45	20	75	330	80	505	入船					100	300	1,000	450	1,850				
安東	4	29	5	38	20	75	300	80	475	大石橋					42	159	370	107	678				
錦州	16	115	9	140	54	180	600	130	964	瀋陽	30	238	39	307									
大虎山	4	31	2	37	30	100	400	80	610	四平	2	15	2	19	29	76	330	80	515				
西阜新		2		2	30	123	547	91	791	長春	34	265	43	342									
承德	2	15	1	18		20	100	60	180	寬城子					50	160	600	130	940				
梅河口	3	21	5	29	20	50	300	100	470	靈山					50	180	600	100	930				
西安					20	150	450	100	720	蘇家屯					25	75	330	80	510				
通化	6	49	5	60	20	80	148	50	298	天官屯					80	248	900	200	1,428				
吉林	15	127	44	186	80	270	1,050	250	1,650	哈爾濱					150	450	900	250	1,750				
新站	3	29	3	35	34	79	300	34	447	三棵樹	63	487	139	689									
圖們	4	30	5	39	30	90	500	90	710	牡丹江	23	181	28	232	90	230	1,000	200	1,520				
西鷄寧	4	34	5	43	18	50	545	50	663	綏芬河	3	20	8	26	10	18	200	27	255				
佳木斯	9	73	11	93	20	180	500	120	820	海拉爾	1	10	1	12	23	80	250	53	406				
綏化	1	10	3	14	20	130	500	50	700	計	195	1,522	300	2,017	649	1,976	6,480	1,677	10,782				
北安		6	1	7	26	142	697	90	937														
白城子	8	65	3	76	30	120	274	70	494														
齊齊哈爾	21	163	8	192	50	200	800	150	1,200														
計	115	922	130	1,167	602	2,374	8,896	1,822	13,394	合計	310	2,444	430	3,184	1,251	4,350	15,076	3,499	24,176				



第六七表 東北各鐵道工廠別業務概況 (民國三十四年當時)

工廠名	工廠面積 (平方公尺)		從業 員(千人)	主要業務	作業種別能力			備註
	建築物	地基			機車	客車	貨車	
大連	八四	九九二	六	機車、客貨車新造及修繕、其他雜工作	(四〇〇) 二〇〇	(二〇〇) 五〇〇	(三〇〇) 三,〇〇〇	( )內為可能新造之輛數
奉天	五五	四六〇	四	機車、客貨車及輕、重油車之修繕	一五〇	五〇〇	二,八〇〇	其他為可能修繕輛數
長春	一九	一〇一	二	客貨車修繕雜工作		三〇〇	一,五〇〇	
牡丹江	三七	四三五	一	機車、貨車修繕及雜工作	二二〇		一,〇〇〇	
哈爾濱	四八	八四三	二	機車客貨車、內燃車修繕及雜工作	五〇	五三〇	一,八〇〇	
三棵樹	二五	四〇〇	二	機車修繕雜工作	三〇〇			
齊齊哈爾	四四	三六八	二	機車、客貨車修繕雜工作	二〇〇	二〇〇	一,三〇〇	
吉林	二四	八五〇		機車修繕雜工作	六〇			

(五)港灣營業設施 港灣設施與鐵道有緊密關係，滿鐵亦經營東北及北鮮之海港。茲將民國二十三年東北港灣主要營業設施表列於左：

種別	港 別			旅 順	營 口	安 東	葫 蘆 島	羅 津	雄 基	
	大	連	計							
吞 吐 能 力	10,300,000公噸	3,000,000公噸	13,300,000公噸	400,000公噸	800,000公噸	200,000公噸	1,000,000公噸	2,500,000公噸	600,000公噸	
防 波 堤	本港4,533公尺 入船1,000公尺 香爐礁791公尺	973公尺	7,297公尺				666公尺	516公尺	665公尺	
	計、6,324公尺									
繫 船 設 備	岸 壁	本港6,809公尺 西港1,197公尺	140公尺	8,146公尺	255公尺		1,264公尺	2,451公尺	455公尺	
	棧 橋	712公尺	303公尺	1,015公尺	273公尺	1,721公尺	30公尺	90公尺	40公尺	
	卸 貨 場	2,184公尺		2,184公尺			2,648公尺	470公尺	400公尺	385公尺
	繫 船 柱		4座	3座				3座		
	浮 標	4個		4個						
	水 深	本港7—12公尺 西港7—8公尺	9公尺		8公尺	6公尺—8公尺	17—20公尺	6—9公尺	8—9.5公尺	6—7公尺
保 管 設 備	倉 棟 數	75棟		75棟	13棟	4棟	7棟	15棟	3棟	
	庫 面 積	383,414平方公尺		383,414平方公尺	24,004平方公尺	5,426平方公尺	17,321平方公尺	39,566平方公尺	6,444平方公尺	
	野 堆 場	728,494平方公尺	111,496平方公尺	839,990平方公尺	31,681平方公尺	155,255平方公尺	21,601平方公尺	194,717平方公尺	161,228平方公尺	43,000平方公尺
	油 槽 棟 數 量	22個		22個						
	容 積	33,721平方公尺		33,721平方公尺						
船 舶	曳 引 船	14隻 1,534公噸		14隻 1,534公噸	1隻 102公噸	1隻 74公噸		4隻 515公噸		
	遞 鎖 船	2隻 35公噸		2隻 35公噸			1隻 19公噸	1隻 23公噸		
	連 絡 船	1隻 141公噸		1隻 141公噸		2隻 87公噸				
	機 動 艇	2隻 8公噸		2隻 8公噸	1隻 3公噸			1隻 3公噸	2隻 6公噸	
	雜 用 船	3隻		3隻		箱船 3隻		箱船 1隻		
舢 板	舢 板	18隻 3,577公噸		18隻 3,577公噸	11隻 1,518公噸			1隻 250公噸		
	木 舢 板	69隻 6,382公噸		69隻 6,382公噸			4隻 400公噸	5隻 420公噸		
線 路 延 長	136公里	63.3公里	199.3公里	1.4公里	29.5公里	3.5公里	13.2公里	24.1公噸	7.6公里	

## 第五節 運輸政策

偽滿僭竊之後，對於維持治安、統一幣制、開發產業等，積極推進，不遺餘力，因而運輸資源，逐漸豐富，鐵路之綜合經營體制，亦漸次整備，茲將當時之運輸政策及運費政策，分述於左：

### 壹·運輸政策

一·旅客運輸 當鐵路總局創設之時，各路客車，爲數既少，其形式亦不統一，且有半數不堪使用者。鐵路總局於着手修理之同時，將各廠之設備予以充實對於車輛，施行定期檢查及修繕，並新造車輛繼續補充。更於冬季運輸最盛時期，由滿鐵、鮮鐵、借用員工、車輛以資協助。

當時鐵路總局，將偽國有鐵路全線運輸系統，加以整備，同時於線路容許範圍內，並提高列車速度。迨接收中東鐵路之後，又將該路原有之寬軌縮窄；特快「亞細亞」號，可自大連直通哈爾濱，其運行時間，較前之客車縮短八小時有奇，旅客乃大稱便。

由於各路旅客之急遽增加，乃感各地之旅館不足，鐵路總局於興城設溫泉旅館，於葫蘆島、吉林、哈爾濱、承德、齊齊哈爾、佳木斯、牡丹江等地均設有直接經營之旅館；而各路之客車皆掛飯車，俾便行旅。

民國二十三年，將舊有九路局不同之運輸章則，一律廢止，重頒一致新規程，同時於滿鐵、鮮鐵間，

開始旅客、行李之聯運；更與隣接之各運輸機關，如日本之鐵道省所屬之各線，汽船會社之航路，朝鮮總督府所屬之鐵道局等，逐次開始聯運。

二、貨物運輸 舊有各路局之貨物運輸制度及方針，以前各有不同，故全東北物資疏通之機能，非常薄弱，且對於貨商無保護利益之規定；對於運送貨物，不負保險責任，貨商所運大宗貨物，須自行派人押運，殊極不便。自民國二十三年四月，由鐵路總局，制定貨物運送之新規程後，對於貨運完全由鐵路負責；至於運費及貨物等級，亦規定一致，及至內部實行統一之後，更對隣接各路逐次開始貨物聯運。當時關於貨物運輸規程之特色如左：

- (一) 將以往由貨主自行負責制度改由鐵路負責。
- (二) 設交貨期間制度，作為輸送迅速之公約。
- (三) 發行貨物換取證，採取代收貨款制度，以供金融上之便利。
- (四) 設現狀證明及提單制度，以利商業上之交易。
- (五) 運費及附帶費用，力求減輕。

此外，更改善鐵路設備，增加列車次數及速度，並對隣接各線，加開直通列車。

以前各路間，關於直通列車，既無任何規定，配車人員，亦多不熟練，自民國二十三年二月，對於全東北鐵路，實行集中配車，廢止各路間之車輛貸借制度，車輛之效率，乃得發揮。對於貨物之運輸，除整

備車輛、改善各站設備、增加貨車，以謀輸送之安全迅速外，並對從業員工，實行指導訓練，極力防止丟失等事故發生。

滿鐵更以經營倉庫，作爲附屬業務，自民國八年十二月，即創設混合保管制度，於滿鐵全線實行；迨東北鐵路綜合經營之後，遂又普遍實行於各路；對於農產物之保管運輸，貢獻甚大。

所謂混合保管制度，即鐵路方面根據貨主之申請，施行檢查，合格者，向貨主授與定有等級之保管證，而爲之保管，經過一定猶豫期間後，由貨主或持證人至指定之車站（出庫站），以保管證提取同等量之貨物。貨主在未提貨以前，亦可在發貨地銀行，抵押借款。此種混合保管制度，一方面可以調節鐵路之運輸力，有便於貨主；一方面又可以提高農業特產物（大豆、豆餅、小麥、豆油等）之品質及商品價值。

以往僞滿國有鐵路各站之倉庫，無足觀者，對於交易上，大有影響，其後陸續新設倉庫，及保稅倉庫，此於地方之開發及輸出入貿易上，所收效果，實不謂少。

貳·運費政策 運費政策爲運輸政策中重要問題之一，僞滿時代之運費政策，始於綜合經營之後，其大略如左：

一·鐵路總局時代之運費政策 運費之改正，對於社會經濟影響甚大，且對於鐵路總局初期最感困難之財政問題關係亦巨；鐵路總局設立之初，雖暫時援用各路局之舊例，但一方則着手調查各路運費狀況，以爲改正之資料。後經二年期間之調查、研究，至民國二十五年二月，卒將僞滿國有鐵路之旅客票價及貨

物運費，改正統一。

(一) 旅客票價 將以往之四大系統之基本運費廢止，按左表之距離比例法，予以改定，並考慮東北情形，而以長圖線（長春至圖們）之基本運費為基準，俾資減輕腹地旅客之負擔。

第六九表 民國二十五年二月改正之東北旅客一人每公里基本運費

新 運 費	舊 運 費				新 舊 運 費 等 級			備 註
	其他地帶	吉海地帶	長圖地帶	瀋榆地帶	一 等 (分)	二 等 (分)	三 等 (分)	
五・〇	五・〇	四・八	四・六	四・五	各 等 比 率	一 等	二 等	三 等
三・〇	三・〇	三・一	三・二	三・〇	一 等	二 等	三 等	
一・八	二・〇	二・一	一・八	一・五	一 等	二 等	三 等	
二七七	二五〇	二二八	二五五	三〇〇	一 等	二 等	三 等	
一六六	一五〇	一四七	一七七	二〇〇	一 等	二 等	三 等	
一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一 等	二 等	三 等	

(二) 貨物運費 民國二十二年鐵路總局接辦當時，僑國有鐵道之基本運費，大致分為左列四大系統



第七〇表 民國二十二年東北各鐵路貨物每公里基本運費

線別		等級						備註
區別	區別	一等品 (厘)	二等品 (厘)	三等品 (厘)	四等品 (厘)	五等品 (厘)	六等品 (厘)	
長圖線	整車	六〇・〇	五〇・〇	四〇・〇	三〇・〇	二〇・〇	一五・〇	零運以百公斤， 整車以一公噸爲 單位。
	零運	七・〇	六・〇	五・〇	四・〇	三・〇	二・〇	
濱北線	整車	七〇・〇	六〇・〇	五〇・〇	四五・〇	三五・〇	三〇・〇	
	零運	八・〇	七・〇	六・〇	五・五	四・五	四・〇	
瀋榆線	整車	六〇・〇	五一・〇	四二・〇	三二・〇	二三・〇	一四・〇	
	零運	七・八	六・六	五・四	四・三	三・一	一・九	
其他線	整車	六五・〇	五五・〇	四五・〇	三五・〇	三〇・〇	二五・〇	
	零運	七・五	六・五	五・五	四・五	四・〇	三・五	

註：瀋榆線之運費，爲遠距離遞減制，表中數字係按平均運輸里程三〇〇公里計算者。

民國二十三年九月，拉濱線正式開始營業之時，將從前最高之濱北線運費減低，使與其他各線（長圖、瀋榆線除外）相同，以減輕邊遠地方人民之負擔。結果，以往之四地帶制，遂又變爲三地帶制。

中東路在民國二十四年三月末，未經僑滿接收以前，該路之基本運費、等級、運費計算規則等，分爲

(一) 地方的運費；(二) 與南滿聯運之運費；(三) 與烏蘇里鐵路聯絡之運費等三種，其中以與南滿聯絡之運費為最高，即設有所謂「海參崴中心主義」之差別運費。接收之後，即將該路之運費減低，與偽滿國有鐵路劃一。此外更設有開發北部產業之減價運送辦法，鐵路每年雖因此減少收入六〇〇萬圓左右，但貢獻於產業經濟之開發則大。

關於運費問題，曾根據偽滿產業開發政策及鐵路政策，經二年之研究始行決定；民國二十五年二月，乃將偽滿國有鐵路之貨物運費加以改正，每年因改正而減少之收入，約為四五〇萬圓。其改正之宗旨如左：

1 廢除三地帶制，實施遠距離遞減制 鐵路總局按照綜合經營之本旨，廢除以往之三地帶（長圖線、瀋榆線、其他線）運費制度，而以當時最低之長圖線運費為基準，規定偽滿國有鐵路之統一基本運費，且實施遠距離遞減制，替代以往之距離比例法（瀋榆線除外），使運費減低；於是長途運送物資之負擔，得以減輕，對於腹地之開發，大有裨益。

2 設定開發腹地之特定運費並整理特定特約運費 對於較海倫、齊齊哈爾、王爺廟、富拉爾基距離更遠之邊僻地方各站，至大虎山、瀋陽、圖們、上三峰等接近海港各站間一般貨物之運費，規定特別低廉，以利腹地之開發。

3 貨物運費規則及貨物等級之改正 自此改正後，偽滿國有鐵路之運費乃行統一；但當時滿鐵所屬之

「社線」，因恐損失過重，故未與偽滿國有鐵路線採取一致規定。

第七二表 民國二十五年社線及偽國線貨物普通運費比較

(單位分)

線別	零 運 (一〇〇公斤)					整 車 (一公噸)					
	一級	二級	三級	四級	五級	一級	二級	三級	四級	五級	六級
社線	〇・八五	〇・七二	〇・五八	〇・四五	〇・三一	二・六五	五・五四	七・三	八・二	九・二	〇・一・六
偽國線	一・〇〇	〇・八四	〇・六五	〇・五〇	〇・三八	二・八六	七・五	四・四	二・三	二・二	四・一・七

註：表中數字係按遠距離遞減制二〇〇公里地點比較者。

滿鐵社線之貨物運費，遠於民國八年，第一次世界大戰，物價及工資騰昂時而提高者(如左表)；後因採用萬國公制，又加改正，直至民國二十五年，一仍其舊。

第七二表 自民國八年至二十四年滿鐵舊基本運費

(單位分)

里程 (英里)	零 運 (一〇〇公斤)				整 車 (一公噸)			
	一級品	二級品	三級品	四級品	一級品	二級品	三級品	四級品
一一〇〇	〇・六二	〇・五〇	〇・三七	〇・二五	五・〇〇	三・七五	二・五〇	〇

一〇二—二〇〇〇	〇・六〇〇〇	・四八〇〇	・三六〇〇	・二四〇〇	四・八〇〇	三・六〇〇	二・四〇〇
二〇一—四〇〇〇	〇・五七五〇	・四六〇〇	・三四五〇	・二三〇〇	四・六〇〇	三・四五〇	二・三〇〇
四〇一以上	〇・五九〇〇	・四四〇〇	・三三〇〇	・二二〇〇	四・四〇〇	三・三〇〇	二・二〇〇

民國二十五年，偽滿國有鐵路統一運費之時，滿鐵所屬之「社線」亦假此機會改正運費，在可能範圍內，使與偽國有鐵路一致，以利商客，而期達到開發腹地之目的。該次改正（民國二十五年二月）採用之制度如左：

普通運費

(1) 貨物等級，將以往之四級制改為六級制。

等級	一級品	二級品	三級品	四級品	五級品	六級品
主要品目	照像機 樂器等	度量衡器	棉線及棉織物、車輛類 及羊毛等	大豆、包米、大米、果實、鋼鐵製品等	鋼鐵、煤炭、紙漿、蔬菜等	鑛鐵、碎石等

(2) 將遠距離遞減率增高；以百公里以內為基準率，百公里以上每百公里減低七%。

(3) 基本運費改正如左：

級別	一級	二級	三級	四級	五級	六級	備註
整車每公噸 一公里之運費	五·五〇	四·五八	三·六六	二·七四	一·八二	一·四〇	單位分

註：(一) 除按本表之里程運費標準收取運費外，並收取發貨到貨手續費（零運每百公斤壹角，整車每公噸五角五分）。

(二) 零運貨物之運費，為整車運費之一·五倍。

(4) 改正基本運費之計算方法，將基本以往二公里為單位之計算方法，改為在百公里以內時，以二公里為單位；百公里以上五百公里以內時，以五公里為單位；五百公里以上一千公里以內時，以十公里為單位。

(5) 改正運費體系，將基本運費體系改為普通、特定、減價三種；但對以往之特定基本運費除於海港之發貨、到貨適用之外，於可能範圍內，按其等級，加以調整，而不予減價，但十分必要時，則按其種類，設減低率。

2 特定運費 滿鐵之特定基本運費，分為(1)海港發、到之特定運費率；(2)生活必需品之特定運費率；(3)建築用材料之特定運費率三種。其中適用之範圍頗廣，而以海港發、到之特定運費率為最。

所謂海港特定運費率者，乃指以鐵路運輸由大連、旅順、營口、安東四港發出之貨或以鐵路運到該四

港之貨，特定之減低運費而言；此種辦法爲海港政策上必採之措置，故滿鐵創業之初，即行實施；而當民國二十五年二月改正運費之時，對於輸向南部各港及北鮮海港之農業特產物，亦設有特定運費，以期促進腹地農產物之輸出。

民國二十五年改正運費中，對於零運貨物在五公斤以上者，設有減價運費制度，藉使雜貨之輸入得以旺盛。

二・鐵道總局時代之運費政策 民國二十六年十月，將鐵路總局取消而另設鐵道總局，將僞滿國有鐵路與滿鐵所有之「社線」統歸其經營。是年僞滿開始實施第一次產業開發五年計劃，又值七・七事變發生，該總局爲應付各種新情勢，於民國二十七年十月，將所管各線及北鮮線之貨運，設同一運費標準，以利開發北邊，擴充工業部門以及振興對外貿易等等，至於旅客票價，亦於民國二十九年十二月，改爲同一費率。

其後時局益形緊迫，繼而發生太平洋戰事，僞滿經濟基礎，大感動搖，故將運費屢次提高。

(一) 旅客票價 於緊迫時局之下，旅客運輸先於貨物運輸而受限制，此因貨運收入顯著減少，不得不將旅客票價，屢次提高，以彌補鐵路財政（如左表）。至於全東北票價之統一，則始於民國二十九年十

二月。

第七三表 鐵道總局旅客每人每公里基本運費變遷一覽

(單位分)

年 度	一 等		二 等		三 等		備 註
	社 線	僞國線	社 線	僞國線	社 線	僞國線	
民國二五年	四·四	五·〇	二·八	三·〇	一·五五	一·八	二月一日改正
民國二九年		五·〇		三·〇		一·八	一二月一日改正
民國三一年		六·〇		四·〇		二·一	四月一日改正
民國三二年		六·五		四·五		二·六	四月一日改正
民國三三年		一一·〇		九·〇		五·五	一月一日改正

(二)貨物運費 在民國二十五年運費改正之後，滿鐵之「社線」，僞滿國有鐵路及北鮮線等，仍各按單獨規定，然自民國二十六年成立鐵道總局，東北鐵路機構乃告統一，其鑑於當時東北各種情勢，以及呼應產業開發五年計劃，須規定合理之運費制度，乃於民國二十七年十月，大加改正，予以減低。其改正之宗旨，大致如左：

1 設單一基本運費 滿鐵之「社線」、僞滿國有各線及北鮮線，設遠距離遞減制之單一基本運費。

2 貢獻於開發政策 當時僞滿之開發政策，以北部之開發政策、重工業部門擴充政策、貿易政策等為

最重要，爲對此等政策有所協助，故對一般貨物運費採取遠距離遞減制度，且對特殊物品，又設有貨物品目基本運費之減價辦法。因此每年少收之運費，竟達二千數百萬圓。適用品目基本運費之物品，佔全貨運之七五%，其中以糧穀、煤炭、礦物、木材、牲畜等五種運費特別低廉。

穀類之運費，每噸固定爲二三圓；對其餘四種，則將遠距離之遞減率予以提高，以期腹地生產品得以暢銷。於此運費制度實施之同時，即將以前之腹地開發特定運費制度廢止。

3 海港裝卸運費之整理 對於大連、安東，發貨、到貨之特定運費，即所謂海港裝卸運費，除輸出之糧穀、輸入之貨物，仍採取以往之辦法外；其他各項，則盡行廢止。且以往之海港發貨、到貨特定運費中，凡運向北鮮三港者，均按距離該三港最近之距離計算，以謀該三港之合理利用。

根據上述宗旨，其改正之運費體系，如次表所列，其要點如左：

- (1) 設貨物品目運費。
- (2) 舊關東州到貨、發貨之特定運費，運輸里程在一二〇公里以上者，定有減價辦法。
- (3) 零運貨物中一件在二公噸以上者，減價二五%。
- (4) 貨物之等級，以往滿鐵之「社線」分爲四等，而僞滿國有各線則分爲六等；此次改正，一律改爲四等，至於其運費基準，則適用比較低廉之滿鐵基本運費。但爲避免急遽變化起見，對於僞滿國有各線原來之五、六級物品中之重要物資，則設有減價運費，以資調劑。



後因東北產業及有關時局之各種建設，日有進展，鐵路運輸之物資乃逐年增加，但其貨運之內容，則較前大有變化；即運費最低之煤炭、礦石等大宗長途運送貨物，佔總貨運中之大半。因之運送貨物量雖然增加，而每噸每公里之平均收入反而減少（參照後節之運輸成績）。至於鐵路支出方面，因受戰爭影響，物價及工資逐漸昂騰，致支出經費，急遽增加。

貨物之運費，為構成物價直接要素之一。偽滿為堅持低物價政策起見，對於貨物運費之提高，力加限制，滿鐵為彌補因此所生之虧損，將客票實行加價；至此其多年以貨運為收入基礎之方針為之一變，其後遂以客運作為收入之基礎矣。民國二十九年十月亦有改正，其要點如左：

1 舊關東州到、發貨物之特定一二〇公里減價運費，改為八〇公里。

2 將以前零運貨物之二公噸以上減價辦法，改為五公噸以上，並將其減價率改為一五%。

民國三十一年一月，因物價、工資均漸昂騰，乃將貨物運費，又加改正，其要點如左：

1 貨物基本運費分為零運及整車二種。其零運之基本運費又分為普通、加價、減價三種；整車基本運費又分為普通及減價（品目減價、一般減價）二種。

2 普通運費基本改正如左：

(1) 零運

## 甲・基本運費

區別	零運 (每百公斤一公里)				整車 (每公噸一公里)				備註
	一等	二等	三等	四等	一等	二等	三等	四等	
基礎率	一・二〇〇	・八五〇	・五五〇	・三三六	・〇〇四	・〇三三	・〇二二	・〇〇〇	單位分

## 乙・基本運費之計算單位

區別	里程		舊制	改正
	一〇〇公里以內	五〇〇公里以內		
舊制	以五公里爲單位	以一〇公里爲單位	以二〇公里爲單位	以四〇公里爲單位
改正	以二五公里爲單位	以五〇公里爲單位	以一〇〇公里爲單位	以二〇〇公里爲單位

丙・計算運費之重量最低按五〇公斤，運費最低額爲一圓。

## (2) 整車

甲・普通基本運費中改正一部份 (見前表)。

乙・爲謀提高裝載效率計，將最低噸數之一八公噸改爲二二公噸 (但家畜及火藥除外)。

丙・一車 (三〇公噸車) 最低運費改爲八〇圓。

3 減價運費率 品目減價之運費率照舊；一般減價運費率改正如左：

(1) 廢止減價之物品：

甲·舊關東州到、發貨物、農業生產者使用貨物、博覽會出品貨物。

乙·安東到、發之整車穀類、木材、木炭等，北鮮線內到、發之大米、普通木材及羅津之到、發貨物。

(2) 改正減價率之物品 整車之錳鑛硅石、菱苦土硅石、石灰石等礦石類，石、石材、礫石土類、枕木、電線桿等。

4 加價運費率 零運之普通基本運費，不設等級，並設加價運費率如左：

特殊貴重品按普通運費加價一倍，危險品（火藥類）按普通運費加價五倍乃至十倍。

5 各種費用 取送費、倒車費、站內運送費、押運費等均行提高。

其後因日本戰爭不利，海上運輸大感困難，故將以往之海運貨物改由陸運；因而貨運所得之運費，入不抵出，滿鐵乃以各營業部門自主經營爲詞，於民國三十四年一月，將全交通部門客貨運費加以改正，其要點如左：

(一) 普通基本運費之改正：

1 零運貨物不分等級，其基本運費每百公斤每公里爲一分。

2 到貨手續費改正如左：

零運 一〇〇公斤五角

整車 一公噸二圓（但適用品目減價運費之貨物爲一圓）。

3 將零運貨物之遠距離遞減率予以減低。

(二) 減價基本運費之改正：

1 零運生活必需品，照普通運費減低五〇%。

2 大連埠頭到、發貨物之特定基本運費及其他減價基本運費一律廢止。

## 第六節 鐵路運輸成績

僑滿時代，東北鐵路綜合經營之成績頗爲良好；茲按旅客運輸、貨物運輸，分別述之於後：

### 壹·旅客運輸

一·旅客運輸之概要 自民國二十三年至三十三年之十一年間，東北鐵路之旅客運輸成績（滿鐵所屬之「社線」及民間私設鐵路除外）如左表：

第七四表 自民國二十三年至三十三年東北鐵路旅客運輸成績一覽（滿鐵社線及私鐵除外）

年 度	輸 送 人 員		輸 送 公 里		客 車 收 入	
	人 員(千人)	指 數 增率	里 程(千公里)	指 數 增率	收 入(千圓)	指 數 增率
民國二十三年	二二三, 六七六一〇〇		二, 二八五, 六〇〇一〇〇		三八, 三六五	一〇〇
民國二十四年	二九, 二九五 一二四二四		二, 八一八, 一八二二二三三		五〇, 五八一	一三三三三
民國二十五年	三三, 二二六一四〇一三		三, 三一九, 九二二一四五一八		五七, 九七二	一五一一五
民國二十六年	三八, 四二八一六二一五		四, 一三〇, 〇二七一八一二四		六九, 三三九	一八一二〇
民國二十七年	五〇, 〇五一二二一三〇		五, 四四八, 七九八二二三九三二		九四, 五三八	二四七三六
民國二十八年	七五, 九六七三二一五〇		八, 五三〇, 八八八三七三五七一四七, 二七七		三八四五六	
民國二十九年	九七, 八二二四一三二九一〇, 五三六, 六〇二四六一二四一九〇, 六八五				四九七二九	
民國三〇年	一〇三, 七七七四三八		六 一 一, 〇〇五, 七〇〇四八二		四二二二, 六二三	五八〇一六
民國三一年	一三二, 一五四五八二七一四, 〇三四, 七六八六一三二七三〇六, 九〇九				八〇〇三八	
民國三二年	一六三, 五五五六九一二四一六, 七二〇, 五二八七三二一九四三五, 七七一, 一三六四二					
民國三三年 (一九四四年)	一七〇, 〇五〇七一八		四一七, 三七七, 五五二七六〇		六六〇一, 三三一	一, 五六八三八

第七五表 社線、偽國線別客運成績

年 度	滿 鐵 社 線		偽 滿 國 鐵 線	
	旅 客 里 程 (公里) 指數	客 車 收 入 (千圓) 指數	旅 客 里 程 (公里) 指數	客 車 收 入 (千圓) 指數
民國二十三年	一、二六、一四四	一〇〇	一、一六九、四六六	一〇〇
民國二十四年	一、五三、五四八	一三三	一、二三三、六八一	一〇四
民國二十五年	一、七五、四七五	一五七	一、四七三、二九三	一三六
民國二十六年	一、九〇〇、一四四	一七〇	二、一九九、七八	一八一
民國二十七年	二、六五四、六五三	二三八	二、六五五、五三三	二二六
民國二十八年	三、九八五、八七一	三三七	四、三三四、二四三	三三〇
民國二十九年	四、七二四、八九七	四二三	五、六三四、二九	四八三
民國三十年	四、九九六、四八三	四四八	五、八八五、一四三	五〇四
民國三十一年	六、二六五、五四六	五六一	七、六二八、八三八	六五三
民國三十二年	七、二六、八七六	六四七	九、三六八、二五	七九八

二・旅客運輸之趨勢 偽滿僭竊之後，於民國二十二年，將偽國有鐵路，假委託之名，交由滿鐵施行

綜合經營；同年十月，北鮮鐵路亦委託滿鐵經營，自此長春、清津間乃開直通列車。

民國二十三年三月，偽國鐵之運輸規程劃一，偽滿國有各線、滿鐵所屬社線、以及北鮮線開始直通客運；該年六月設立東方旅行社，作爲旅客嚮導機關；七月，瀋陽北平間亦開直通列車；九月，長大全線完成複線，於是長大間特快「亞細亞」號開始駛行；十一月，長春至釜山，亦直接開通「光」號快車，旅客之運輸，於是較前大爲便利。

民國二十四年三月，多年成爲懸案之中東鐵路，已正式接收，自此東北鐵路乃參加歐亞運輸之聯絡；該年九月特快「亞細亞號」直通哈爾濱；且新修鐵路，逐次竣工，東北交通日漸發達；羅津海港，亦於是年開始營業。

民國二十五年十月又將偽滿國有各線與滿鐵所屬之「社線」，實行統一經營；於是東北鐵路，遂達到真正綜合經營之地步。濱洲線從前之寬軌，是年七月改爲標準軌；濱綏線之寬軌亦於翌年六月實行改造，由此東北所有鐵路，完全劃一，客貨運輸，均得暢行無阻。

民國二十六年，偽滿第一次產業開發五年計劃，開始實施，鐵路之建設，亦隨之加強。一方面因着手建設重工業擴充生產，故農工業之勞工，往來極爲頻繁；蓋以邊僻地區，業已安靖，除日本向東北大批移民外，於東北境內，亦實施移民計劃，旅客之運輸量，遂更繼續增加；而七·七事變之後，鐵路運輸愈加繁忙。

民國二十七年，偽滿與華北、日本間之聯絡，極爲活潑；華北勞工及日本之「青少年義勇隊」等源源而來，故旅客之運輸人數，較上年反增三〇%有奇。該年對旅客減價辦法，廢除一部；免票之發行，大加限制，藉資緩和輸送上之困難；然以軍事上之運輸頻繁，故實際並未收得如何效果。

民國二十八年，因建設鐵路及開發產業均有進展，故華北勞工、日、鮮移民以及開拓青少年義勇隊等，來者日衆；偽滿與華北、日本、朝鮮間之聯絡乃日益頻繁。又以東北境內之短途旅客亦逐漸增加，故客運之繁忙，已達極點；其輸送人數，竟較上年度增加五〇%。當時爲打破輸送難關，曾續行上年度所定之政策，對於鐵路職員及其家族之免票，加以限制；團體減價辦法，大部停止；列車之運行亦有一部份或改或廢，並實行減低速度，增大輸送能力。此外更訓練鐵路從業員工，喚起大眾對旅行之道德觀念，以補輸送設施之不足。該年十月東北鐵路營業里程已超過一萬公里。

民國二十九年，旅客雖續有增加，但不如上年度增加之甚。是年滿鐵所屬之「社線」，其基本運費率與偽滿國有各線改爲一致。該年七月，滿鐵將北鮮西部線中之清津至上三峰間（一三四公里）及會寧煤礦線（一一公里）之鐵路，歸還朝鮮總督府管理，解消委託經營。

民國三十年，爲偽滿第一次產業開發五年計劃之最終年度。該年六月，德蘇開戰，十二月又發生太平洋戰爭，偽滿除對鐵路輸送力，加緊增強外，並對普通客運，予以抑制；因而取消普通客車之寢台車及飯車，以補車輛之不足。更因上年（民國二十九年即爲康德七年）七月偽滿頒布滙兌管理法，對於關內、外



國人之滙兌，大加限制，因而來往客商大受影響，華北之勞工，來東北者亦頗形減少。至於對日本之客運，因有須指定聯絡船舶及其他種種不便之處，旅客以致減少；尤以自十一月氣比丸觸雷沉沒之後，旅客之減少情形，更形加甚。故該年旅客人數，僅比上年增加六%，至於客運之收入，因由上年十二月起客票加價關係，故較上年增加一六%之多。

民國三十一年，鐵路運輸上雖受三十年之特殊影響，而客運方面却見活潑，故該年下半年，將客車駛行時間，全盤改正，以增加客車；惟至三十二年一月，為實行對日輸送物資關係，又不得不將客車復行減少。該年旅客人數雖較上年僅增二七%，而因客票之漲價，其收入竟增加三八%之多。

迨民國三十二年，因實行戰時總動員，輸送物資既多，且由海路運送者，又多轉嫁於陸運，故貨運至為繁劇，臨時停止客運，前後達三次之多，停運里程，計達一四，〇〇〇公里，旅客輸送之困難，愈形加甚。當時除對車票、快車票（急行券）之出售張數加以限制，及對旅客限制乘車，限制携帶行李包裹外，同時並多掛客車輛數，以提高客車之駛行效率。該年輸送之人數，較上年度增加二四%。至於車中座位之效率，上年度為七三%，而本年度為八二%，增加之數，實為驚人。運費方面，因該年四月及三十三年一月，實行二次漲價，故客運收入，竟增加四二%。

民國三十三年八月，實施所謂「鐵路運送決戰年間臨時特例」，戰時物資之輸送，又形增加，且因南部地方屢遭空襲，對於客運乃極力限制。然該年輸送人數，達二七，〇〇五萬人，旅客收入計為六〇，一

三三萬圓之多，此爲東北鐵路之最高記錄。

三、旅客等級別輸送狀況 就東北鐵路各等級別客運之狀況觀之，以三等車旅客之增加，最爲顯著，而一、二等車旅客中，則以二等之增加爲多；民國三十三年之人數，爲二十六年之一三倍。各等構成之比率，二等亦漸次增多，二十六年時僅佔一七%，而三十三年竟達四九%，增加之速，殊堪注目。

第七六表 鐵路旅客等級別人員及各等所佔比率

年 度	一 等		二 等		三 等		計		各等比率(%)		
	人員	指數	人 員	指數	人 員	指數	人 員	指數	一等	二等	三等
民國二六年	三〇,九〇二	一〇〇	六四,〇四六	一〇〇	三〇,七四三	一〇〇	三〇,四二八	九三	〇・一	一七・九八	一〇〇・〇
民國二七年	四八,〇五五	一五八	九六,〇七六	一四九	四九,〇三六	一三〇	五〇,〇五〇	一五三	〇・一	一九・九八	一〇〇・〇
民國二八年	七三,〇六三	一九二	一,八三三,〇四九	二八三	七四,〇六二	一九八	七五,〇六七	二二二	〇・二	二四・九七	一〇〇・〇
民國二九年	九六,〇九〇	二五五	三,〇七六,〇九〇	四七四	九四,〇六四	二五二	九七,〇八二	二七七	〇・二	三一・九六	一〇〇・〇
民國三〇年	九六,〇七三	二五五	三,〇四九,〇三三	五四〇	一〇〇,〇八六	二六五	一〇三,〇七六	二七〇	〇・一	三三・四九	一〇〇・〇
民國三一年	一一五,〇五二	三〇四	四,〇四九,〇九〇	六七二	一二七,〇六八	三三八	一三三,〇一五	三五一	〇・一	三三・三九	一〇〇・〇
民國三二年	一五八,〇七八	四二六	六,〇九二,〇四八	九五四	一五七,〇二〇	四五一	一六三,〇五五	四二八	〇・一	三三・八九	一〇〇・〇
民國三三年	二八九,〇七三	七六二	八,〇四二,〇三三	一,二〇〇	二六,〇三三	四二七	一七〇,〇四九	四七三	〇・三	四九・九四	一〇〇・〇

四、座位效率 就旅客運輸等級別之實際運輸量觀之，其逐年情形如左表所列：

第七七表之一 等級別旅客公里及座位公里

年 度	等級別旅客公里 (百萬公里)				等級別座位公里 (百萬公里)			
	一等	二等	三等	計	一等	二等	三等	計
民國二六年	一七	一七三	三,九四〇	四,一三〇	三二二	一,二五五	八,七一一〇	二九〇
民國二七年	二一	二五九	五,一六八	五,四四八	三一八	一,四一八	一〇,二三一	九六七
民國二八年	三五	四六一	八,一三四	八,五三〇	三五三	一,六五〇	二,二三五	二二八
民國二九年	四七	六六六	九,八二三	一〇,五三六	三〇〇	一,七八九	一四,六〇四	一六,六九三
民國三〇年	四三	七一七	一〇,二四五	一一,〇〇五	二四一	一,六四八	一四,六七〇	一六,五五九
民國三一年	五〇	八六一	一一,三二一	一二,〇三四	二七一	二,〇四五	一七,〇一〇	一九,三二五
民國三二年	六八一	一,六一一	一五,四九一	一六,七二〇	三〇九	二,四一三	一七,六九八	二〇,四二〇
民國三三年	一一七一	五,一一五	七,四八一	一七,三七七				

茲將旅客輸送總里程及座位里程各等級別增加情形，表列於左：

第七七表之一 同前表指數

年 度	等級別旅客公里增加指數				等級別座位公里增加指數			
	一等	二等	三等	計	一等	二等	三等	計
民國二六年	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
民國二七年	一二六	一五一	一三一	一三二	九八	一一三	一一七	一一六
民國二八年	二一〇	二六八	二〇三	二〇九	一〇九	一三一	一四一	一三八
民國二九年	二六一	三八七	二四八	二五五	九三	一四二	一六八	一六二
民國三〇年	二八一	四一七	二六〇	二六六	七五	一三一	一六八	一六一
民國三一年	二九八	五〇二	三三三	三四〇	八四	一六三	一九五	一八八
民國三二年	四〇八	六七六	三九二	四〇五	九六	一九二	二〇三	一九八
民國三三年	七〇二	八八〇	三九八	四一九				

試觀右表旅客之輸送情形，旅客總里程增加頗速，關於設備方面如座位數雖亦力加擴充，但其增加速度，則不及旅客之速，因而座位之利用率飛躍上升，竟超過七〇%以上；而民國三十三年三等座位之利用率又達八〇%之多，座位之不足，與旅客之擁擠，由此可見。客車之保有數量年表如左：

第七八表 等級別座位效率(%)

年 度	一 等	二 等	三 等	計	客 車 保 有 數			備 註
					車 輛 數	指 數	增 加 率	
民國二六年	五	一四	四五	四〇一,七〇一	一〇〇			
民國二七年	七	一八	五〇	四六二,一〇九	一二四	二四		
民國二八年	一〇	二八	六六	六〇二,二三九	一三二	六		
民國二九年	一六	三七	六七	六三二,四〇四	一四一	九		
民國三〇年	一八	四三	七〇	六六二,六〇九	一五三	八		
民國三一年	一八	四二	七七	七三二,八一四	一六六	五		
民國三二年	二二	四八	八八	八二二,九八四	一七五	二		

五・旅客平均旅行里程 東北鐵路旅客一人平均旅行之公里數(即旅客每人,平均之輸送里程),按等級別表列於左:

第七九表 旅客平均旅行公里

年 度	旅客一人平均輸送里程(公里)				平均輸送里程增加指數			
	一 等	二 等	三 等	計	一 等	二 等	三 等	計
民國二六年	四四〇	二六六	一〇四	一〇七	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
民國二七年	四三六	二六九	一〇五	一〇八	九九	一〇二	一〇一	一〇一
民國二八年	四八二	二五二	一〇八	一一二	一〇九	九五	一〇四	一〇四
民國二九年	四八三	二二六	一〇三	一〇七	一一〇	八一	九九	一〇〇
民國三〇年	四四九	二〇五	一〇二	一〇六	一〇二	七七	九八	九九
民國三一年	四三三	一九八	一〇二	一〇六	九八	七五	九八	九九
民國三二年	四二九	一八七	九八	一〇二	九八	七一	九四	九五

視右表可知二等旅客平均里程，自民國二十八年開始減少，由此足以證明因經濟情勢轉佳，短途旅客增加，兼以民度提高，二等車之旅客，因而增多。自民國三十年起，各等平均旅客公里數，亦漸減少，由此更可知係因當時之旅行困難，及對長途旅客，與團體減價旅客加以限制所致。

## 六·旅客收入

(一) 旅客基本運費 滿鐵經營東北鐵路期間之旅客基本運費，如左表所列：

第八〇表 東北鐵路等級別一人每公里旅客運費變遷一覽 (單位分)

年 度	一 等		二 等		三 等		備 註
	社 線	僑 國 線	社 線	僑 國 線	社 線	僑 國 線	
民國三二年	四·四五〇	四·五二〇	二·八三〇	二·一三〇	一·五五二	一·一五	委託經營開始當時
民國二五年	四·四	五·〇二	二·八	三·〇一	一·五五	一·八	二月一日改正
民國二九年	五·〇	三·二	三·〇	一·八〇	一·八	一·八	十二月一日改正
民國三一年	六·〇	四·〇	四·〇	二·一	二·一	二·一	四月一日改正
民國三二年	六·五	四·五	四·五	二·六	二·六	二·六	四月一日改正
民國三三年	一二·〇	九·〇	九·〇	五·五	五·五	五·五	一月一日改正

(二) 等級別旅客收入 關於各等客票收入、客車收入，以及各等級之增加傾向，各等級配合狀況等，如左表所列：

第八一表 東北鐵路等級別旅客運費收入增加趨勢一覽

年 度	旅 客 運 費 (萬圓)			客 車 收 入 (萬圓)	同 上 增 加 率	等 級 別 增 加 傾 向			各 等 所 佔 比 率 (%)				
	一 等	二 等	三 等			計	一 等	二 等	三 等	計	一 等	二 等	三 等
民國二六年	五九	四四	五、五七	五、九九	六、九三四	100	100	100	100	0.9	六.八	九二.三	100.0
民國二七年	七六	六〇七	七、四三〇	八、一〇三	六、四五四	一五六	一三八	一五〇	一三四	〇.九	七.五	九一.六	100.0
民國二八年	一三〇	一、〇九三	二、七五〇	三、九三三	四、〇七七	二二二	三〇〇	二七〇	二二三	一.〇	八.四	九〇.六	100.0
民國二九年	一九五	一、七三六	二、五〇三	三、二七〇	三、四四九	二七五	三三〇	四元	二七七	一.一	一〇.一	八八.八	100.0
民國三〇年	二〇五	二、二二七	二、七六六	三、〇〇九	三、三三三	三三一	三四八	五四七	三三九	一.〇	一一.〇	八八.〇	100.0
民國三一年	二七四	三、一六二	三、八〇二	四、二四七	四、六九一	四四三	四六七	七八三	四三三	一.〇	一一.六	八七.四	100.0
民國三二年	四〇〇	四、七九四	五、四三三	五、八三九	七、八七四	六八	六九七	一、八八五	六三七	一.〇	一〇.〇	八七.〇	100.0
民國三三年	八七八	八、三六八	八、九二九	九、七〇七	一〇、三三三	六六七	一、四九〇	二、〇七五	八七六	一.五	一四.六	八三.九	100.0

旅客人數之增加率，雖爲四四一%，而客票收入之增加率則爲九五八%（客車收入爲六六七%），客票收入增加之原因，固係由於票價屢次提高使然，然亦因頭、二等旅客有所增加，對團體減價、季節減價等票予以限制，使減價乘客減少等之所致也。

(三) 東北鐵路之旅客收入與貨物收入之關係 鐵路收入中之客車收入及貨車收入所佔比率，如左表所



第八二表 客、貨別東北鐵路收入

年 度	客車收入(萬圓)	貨車收入(萬圓)	計(萬圓)	收入比率(%)	
				客 收	貨 收
民國二六年	六, 九三四	二二, 六六四	二九, 五九八	一三·四	七六·六
民國二七年	九, 四五四	二七, 五五一	三七, 〇〇五	二五·四	七四·六
民國二八年	一四, 七二八	三二, 九〇七	四七, 六三五	三〇·九	六九·一
民國二九年	一九, 〇六九	三一, 〇六七	五〇, 一三六	三八·〇	六二·〇
民國三〇年	二二, 二六二	三六, 八八五	五九, 一四七	三七·七	六二·三
民國三一年	三〇, 六六一	四二, 一五七	七二, 八四八	四二·二	五七·八
民國三二年	四三, 五七二	四三, 三三二	八六, 九〇四	五〇·二	四九·八
民國三三年	六〇, 一三三	四五, 五六一	一〇五, 六九五	五六·九	四三·一

東北鐵路因具有開拓鐵路之性質，故於建設之初，貨車之收入較客車之收入頗多，試觀前表中民國二十六年之數字，客車收入為二三·四%，貨車收入為七六·六%；可知客車之收入頗低。然其後隨各種開發之進展，文化之向上，客票收入乃逐年增加，民國三十三年，貨車收入佔四三·一%，客車收入竟佔五

六·九%，業已凌駕貨車收入之上。

此雖由於客運票價屢次提高，而貨物運費為保持低物價政策，比較低廉所致，實則因東北鐵路最初建設之時，多具有開拓鐵路 (Pioneer rail road) 及滲透鐵路 (Penetration rail road) 性格，其後地方文化提高，鐵路漸漸脫掉以上性格客運乃漸增多。

七·路線別旅客運輸成績 為明瞭東北各鐵路旅客之往來狀況，將民國三十二年各路一日一公里平均之旅客人數及座位效率，按其順序列表於左：

第八三表 民國三十二年東北鐵路各線別一日每公里旅客輸送人員位次

位次	路線名	一日每公里平均旅客人數	座位效率 (%)
1	長大	一七，三八九	八〇
2	瀋榆	一四，九一〇	一三四
3	長哈	一一，六七五	八五
4	濱江	一一，四五六	四〇
5	安瀋	一一，〇四四	九五
6	營口	六，四二四	六七
7	撫順	五，八六四	六二
8	北鮮	四，三五二	六七
9	旅順	四，三二三	六九
10	榆樹	四，一七六	七九
11	濱綏	四，一二五	七九

25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12
北 票	北 鮮(東)	平 梅	齊 北	朝 開	拉 濱	金 城	錦 古	新 義	圖 佳	濱 北	潘 吉	平 齊	長 圖
一,七三一	一,八二〇	一,八八二	一,九一〇	一,九七三	二,一二八	二,一三二	二,一八七	二,三二二	三,二六六	三,六一八	三,七二三	三,八五四	四,一二四
七六	三四	八六	六九	九三	八二	九〇	八三	五一	六九	七九	一〇二	八〇	六五
39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26
葫 蘆 島	高 新	青 道	北 黑	溪 城	梅 輯	大 鄧	長 白	河 北	綏 佳	濱 洲	羅 雄	梨 峯	虎 林
一,一五八	一,二四二	一,二六七	一,二七六	一,三〇五	一,三七一	一,三七二	一,四四三	一,四八八	一,五一〇	一,五二二	一,五六七	一,六四八	一,六七一
三五	四四	一一五	五〇	六〇	七九	七三	七〇	九三	七八	七一	二七	九七	六七

試觀右表，可知長大、瀋榆、長哈、安瀋各線，均為東北鐵路之主要幹線；由此等主要幹線伸出者，為次要幹線、及末端線等。東北交通網之狀態，極為顯然。

八·主要車站旅客乘降狀況 各主要車站之旅客乘降人數，按其多寡之順序列表於左：

第八四表 民國三十二年東北鐵路主要車站旅客乘降人數位次 (單位萬人)

44	龍	豐	七	一	七	八	一	49	城	鷄	三	五	一	46	白	杜	五	八	六	四	三
43	寧	霍	七	一	九	五	四	48	恒	山	四	〇	三	47	興	寧	五	三	四	四	〇
42	烟	台	九	二	六	九	八	46	白	杜	五	八	六	45	綏	寧	七	〇	六	四	二
41	鶴	岡	九	四	〇	五	一	45	綏	寧	七	〇	六	44	大	栗	一	一	七	八	七
40	大	栗	一	一	七	八	七	44	龍	豐	七	一	七	43	寧	霍	七	一	九	五	四

位次	乘車		降車		備註
	站名	人數(萬人)	站名	人數(萬人)	
1	瀋陽	一, 一一三	瀋陽	一, 一六五	
2	長春	四五六	長春	四五五	
3	大連	三七六	哈爾濱	四〇三	

第二章 舊滿鐵統一經營東北交通之成績

17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
金 州	營 口	海 城	瀋 陽 (北 站)	山 海 關	遼 陽	濱 江 (西 站)	安 東	四 平	牡 丹 江	鞍 山	吉 林	錦 州	哈 爾 濱
一一二二	一一二一	一一三三	一七三三	一八三三	一八六六	一九九九	二二二二	二二二二	二二二二	二二二二	二四〇〇	二五八八	三三二一
營 口	瀋 陽 (北 站)	金 州	濱 江 (西 站)	海 城	安 東	遼 陽	山 海 關	四 平	牡 丹 江	鞍 山	吉 林	錦 州	大 連
一一七	一一三〇	一一三二	一一三二	一二七	一八〇	一八三	一九五	二一四	二三一	二三七	二四一	二四六	三三五

	18	沙河	龍江	龍江	一一一	合計數中包括第二十位以下各站旅客之人數
	19	龍江	蘇家屯	蘇家屯	一〇八	
	20	蘇家屯	沙河	河口	一〇〇	
計		一六,三五六	計	一六,三五六		

觀右表可知瀋陽車站之乘降旅客，爲數最多，乘車人數，計一，一一三萬人，降車人數爲一，一六五萬人，合計幾達二，三〇〇萬人；佔第二位之長春，乘降人數幾達九〇〇萬人；第三位之哈爾濱計七二〇萬人；第四位之大連計七〇〇萬人。其次錦州、吉林、鞍山、牡丹江等站之乘降旅客均約在五〇〇萬人左右。

九·與關內及日、鮮聯絡之邊境各站旅客狀況 山海關、大連、安東均爲東北與關內、日本、朝鮮聯絡之主要門戶，茲將其旅客出入之狀況表列於左：

第八五表 出入東北之鐵路旅客經路別年表

(單位人)

大連經由	經路		年度					
	入	出	民國二十七年	民國二十八年	民國二十九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年
計	二九,九五五	三〇,〇七五	一〇五,六五五	一〇五,六五五	一六,六六八	九八,九一五	五二,五九六	五,六二四
	四,〇五七	五七,一八三	一六,六六八	一六,六六八	九八,九一五	五二,五九六	五,六二四	
	五四,八五一	六,八二七	四九,二二三	四九,二二三	二八,四四五	五九,八		
	二四,一五二	二八,四四五	五九,八					



上三峰經由		指數	
		100	135
			193
			209
圖們經由		指數	
入		237, 923	511, 032
出		279, 010	384, 697
計		526, 923	895, 728
			1, 204, 263
		100	173
			253
			270

經由大連往來之旅客，在民國二十九年以前，逐年增多，惟自太平洋戰爭爆發之後，由於船舶漸感不足，自三十年起，旅客乃逐年減少，至三十二年出入大連港口之旅客，僅爲五，〇〇〇名左右，及三十三年則已陷於停止狀態。

經由山海關往來之旅客，民國二十九年以前，亦曾逐漸增加，惟因該年偽滿施行匯兌管理，旅客之往來大受影響，加以民國三十一年軍運頻繁，客車減少，該年之旅客，較上年竟減少三〇萬人。然民國三十一年，因海運益形困難，日本與華北、華中之聯絡，全靠陸路，所取途徑，爲朝鮮線、安瀋線、北寧線，故經由山海關來往之旅客，又形增加；民國三十二年與二十七年之旅客人數相較，竟增至四九八%之多。

經由安東往來之旅客，僅民國三十年爲數較少；由三十一年至三十三年，均日趨增加，此足證明日本利用大陸各鐵路聯絡之頻繁。

經由羅津之旅客，民國三十年以前，增加頗速，該年十一月五日氣比丸商船觸雷沉沒之後，對日本



海之航路感到危險，多不願由此往來，是以三十一年之旅客較上年減少二〇%。然三十二年因大連航路陷於停航狀態，釜山航路，且因鐵路客運過忙，乘坐不易，時有被美潛水艦攻擊之危險，故不得不再利用日本海之航路。該年由羅津往來之旅客，較上年增加三三%。

經由圖們、上三峰方面之旅客，每年均有增加；東北東部地方尤其圖佳線方面與日本、朝鮮間之聯絡，趨於頻繁。

貳、貨物運輸

一、貨物運輸概要 民國二十三年至三十三年，東北鐵路貨物運輸成績（滿鐵社線及私設線除外）如左表所列：

第八六表 自民國二十三年至民國三十三年東北鐵路貨物運輸成績一覽

年 度	輸 送 噸 數		輸 送 里 程		貨 物 收 入		
	單位(萬公噸)指 數	增 加 率	單位(百萬公里)指 數	增 加 率	單位(萬圓)指 數	增 加 率	
民國二十三年	三, 四六六	一〇〇	九, 四六九	一〇〇	一五, 四五〇	一〇〇	
民國二十四年	三, 七四〇	一〇八	一〇, 一七〇	一〇七	一七, 九五四	一一六	一六
民國二十五年	四, 二〇九	一二二	一〇, 七四八	一一四	一九, 三四四	一二五	八

民國二六年	四，〇一二	一一一六	(一)五	一二，九〇三	一一三六	二〇	一一二，六六四	一四七	一七
民國二七年	四，七三六	一三七	一八	一六，二六〇	一七二	二六	二七，五五一	一七八	二二
民國二八年	五，八九六	一七〇	二四	二〇，四六二	二一六	二六	三二，九〇七	二二三	一九
民國二九年	六，三三九	一八三	八	二〇，五九四	二一七	一	三一，〇六七	二〇一	(一)六
民國三〇年	七，三四四	二二二	一六	二五，八六四	二七三	二六	三六，八八五	二三九	一九
民國三一年	八，三一七	二四〇	一三	二七，九七六	二九五	八	四二，一五七	二七三	一四
民國三二年	八，四六二	二四四	二	二八，〇九〇	二九七	一	四三，三三二	二八〇	三
民國三三年	七，七五六	二三四	(一)八	二六，七〇八	二八二	(一)五	四五，五六一	二九五	五

二、貨物運輸之趨勢 自民國二十二年偽滿將鐵路委託滿鐵經營之後，鐵路總局即竭盡全力，綜合經

營，同時滿鐵令大連之鐵道建設局，建設新路線，於該年九月，長圖線開始營業。朝鮮總督府又於十月將北鮮鐵路委託滿鐵經營，於是長春至北鮮、清津開直通列車，遂以清津為門戶，得與日本海之航運聯絡；當時日本於遙對海參崴之清津，設此聯絡路線，其用意頗為深遠。

民國二十三年一月，滿鐵將運向大連之農產物，(包括豆油、豆餅)混合保管制度，於全東北各鐵路沿線普遍實施，對東北災區之賑糧，免費運送；該年三月，統一偽滿國有鐵路有關貨物輸送之規程；五

月中，僞滿國有各線，滿鐵所屬之「社線」及北鮮三方面，開始貨物聯運。該年又有朝開（朝陽川—開山屯）、拉濱（拉法—哈爾濱）兩線先後開通。由於拉濱線之通車，以哈爾濱爲中心之北部市場，遂排除蘇聯經營之中東鐵路之障礙，完成僞滿國有鐵路之輸送網。北黑線（北安—黑河）亦於是年漸次向北伸張。

民國二十四年三月，接收中東鐵路之後，東北所有鐵路交通，遂完全統一於滿鐵經營之下。該年七月圖佳線（圖們至佳木斯）之圖們至牡丹江段，開始通車；十一月，雄羅線（朝鮮雄基至羅津）及羅津港均開始營業；因而東北東部之都市逐漸繁榮，產業之開發，亦大有進展，尤其林業及製紙業更形活躍。對日貿易，除經由大連、安東外，更新添羅津、雄基、清津之北鮮三港，以及日本海內航路之新路線。該年長白線（長春至洮安）白杜線（洮安至杜魯爾）開始營業，西北部地方之建設，亦見展開。該年對於輸向北鮮之農產物，及松花江之大豆亦施行混合保管制度。

民國二十五年二月，根據當時之新鐵路運輸政策，改正運費；該年三月，僞滿國有鐵路與日本鐵道部（日本稱爲鐵道省）所管鐵路開始聯運；五月間又與北寧路聯運。九月間在莫斯科召開歐亞貨物聯絡會議後，東北鐵路遂參加歐亞貨物聯運。該年九月平梅線（四平至梅河口）之四平西安段，開始通車。

民國二十六年，因僞滿第一次產業五年計劃開始實施，滿鐵對於新路線之建設，又行加緊，該年七月，圖佳線全線通車，九月密虎線（密山至虎林）、新義線（新立屯至義縣）及白杜線之洮安至阿爾山段，

均已先後通車；梅輯線之梅河口至通化段，亦開始營業。惟該年自七·七事變發生以後，情勢爲之一變。民國二十七年，中日戰線逐漸擴大，僑滿第一次產業五年計劃亦加修改，對於軍需產業力求擴充，貨物運輸，益形繁劇。該年十月，對於貨物運費全盤改正，東北鐵路之運費乃行劃一（即將以往滿鐵社線、僑滿國有各線、北鮮線等三方面各別規定之運費，實行統一），且一律採取遠距離遞減制度；對主要物資之穀類、木材、煤炭、礪石及牲畜等，另設有減價運送（當時稱爲品目運費）制度；對生活必需品，亦設有減價運送辦法。僑滿又與日本、朝鮮間設貨物聯運制度，規定直通運費價目。

該年因日本向華北輸送軍需物資，進關車輛，頓形增加；因而東北鐵路之車輛，大感缺乏；加以大連及北鮮港灣設備不足，貨物之輸送作業甚感困難，復以勞力缺欠，對於運輸大生障礙。當時爲打開此等難關，乃講求下列各種辦法：（一）提高貨車速度及重新配置列車系統；（二）調整集結輸送；（三）提高貨物之裝載效率；（四）提高貨物之運用效率；（五）充實貨車數量；（六）改善站台工作；（七）改善搬運工人工作；（八）載貨車夜間決不准停駛；（九）實行夜間裝卸；（十）縮短稅關檢查之停車時間；（十一）提高從業員工作能率。

民國二十八年年初，大連港入口之貨物，停留於埠頭者達二〇萬公噸之多；該年七月又發生諾門汗事件，軍運極爲繁劇；是年九月第二次歐洲大戰爆發，因輸向歐洲之大豆，不能運出，運輸方面又遇種種難關。去年十月負有開發東邊道及東北、朝鮮聯絡線使命之梅輯線，全線開通；翌年一月，與西伯利亞鐵路開

始聯絡，東北大豆乃又得向歐洲輸出。

關於貨物之輸送系統，除大連、哈爾濱間之舊有幹線外，又有佳木斯、牡丹江、羅津間之新幹線出現；當時自港口運往內地之進口貨物驟見增加，出口貨物則形減少，在貨物輸送方面，發生一大變化，自此以後，貨運偏集中南部情形，乃得緩和。此皆爲鐵路運輸已達成熟狀態之象徵。

民國二十九年，歐洲大戰，漸漸波及東亞；日本爲準備作戰，乃將產業五年計劃，徹底採取重點主義；對於經濟部門，則加強統制，對於特殊公司（特殊會社）之方針亦再加檢討。偽滿經濟如此轉變之後，一方面因農產物及煤炭之生產日趨不振，一方面因加強統制貿易，輸入物資頓形減少，故鐵路之貨物輸送經路，發生莫大變化；而該年所生之特殊現象，一爲貨運不能再如以往增加之甚，一爲貨運噸數雖能增加四四二萬公噸（八%），而收入却減少一，八二四萬圓（六%）。此蓋由於運費較高之農產物減少二〇〇萬公噸（二八%），而運費低廉之林產物增加六三萬公噸（一六%），礦產物增加一九二萬公噸（二八%）所致。因此當時遂根據礦產物之增加及其輸送距離之延長情形，參酌每公噸平均之輸送公里，貨物收入及其構成比率，以及每公噸平均運費趨勢等，對於運輸政策又重新策劃。

民國三十年六月，德蘇開戰，第二次世界大戰，日趨熾烈，東北鐵路亦受其影響，故運費低廉之官用物品較上年度竟增加七〇%之多；然貨運之收入，則仍未增加。又以遠距離輸送之貨物驟增，遂對於以往之遠距離遞減制度，加以修改（三十一年一月施行），以防止收入之減少。

民國三十一年，因美日戰爭，日趨熾烈，故鐵路運輸之貨物，遂帶有濃厚之戰時彩色。當時隨僞滿第二次產業開發五年計劃之進展，煤、鐵、農產物等戰時必需之重要資源，輸送頻繁，加以船舶不足海運貨物多由陸運，於是東北與華北、朝鮮等地交流之物資，均賴鐵路運送。該年輸送之貨物中，亦以低運費之貨物居多，日用品及鐵路用品爲五〇%，鑛產物爲二〇%，共佔全輸送貨物之七〇%；因而對於鐵路之經營上，影響甚大，於是不得不深加考慮設法防止。

民國三十二年三月，隨戰局之推移，以日本爲中心，召開大陸鐵道運送協議會（第一次），以決定運輸方面之重要事項，其後根據該項決定，對於增強戰力之物資，尤以由海運轉於陸運之物資及大陸各地交流之物資，作爲重點；因運輸頻繁，故當時空車皮之回調及向隣接鐵路借用車輛等情形，驟見增加，輸送方面至感困難。該年東北之北部地方，洪水爲災，運輸方面，亦受影響；然當時鐵路綜合經營，已達十年，故能發揮其十年來培養之實力，採取重點主義，克服一切困難。該年輸送總噸數達八，四六二萬公噸；貨物運輸之總里程按噸計算達二，八〇九，〇〇〇萬公里，造成東北鐵路輸送成績之最高記錄。

經安瀋及瀋榆兩線由海運轉向陸運及大陸交流之物資，如煤、鐵、鑛石、食糧等，均按照大陸鐵道輸送協議會所協議之策劃，實行輸送。該年隨戰局之擴大，輸送量急遽增加，故安瀋、瀋榆兩鐵路該年度之輸送量，竟達一，一五〇萬公噸之多；約佔該年東北鐵路貨運之二〇%，此爲該年運輸事業之一大特

民國三十三年，日本戰局益趨不利，偽滿境內生產之物資，尤以林、礦及工業物資，逐漸減少，輪向日本之物資，已不能利用大連及北鮮港口，故又取道安東、朝鮮，致輸送上之困難，復行增高。該年八月，實施鐵道運送戰爭期間臨時特例，以期解決輸送上之困難。東北鐵路，當時已成爲日本在大陸輸送物資之主要幹線，該年之貨運數量，爲七，七五六萬公噸，雖較上年度減少七〇六萬公噸，然較民國三十年尚多四〇〇萬公噸。該年之貨運收入爲四五，五六一萬圓，較上年度之四三，三三一萬圓，增加二，二〇〇萬圓有奇。民國三十四年一月，對貨物運費，又行改正；直至東北光復，舊滿鐵對於東北鐵路之綜合經營，始行閉幕。

參·貨物品目別輸送狀況

一·貨物輸送噸數 自民國二十六年至三十二年之七年間，爲東北鐵路實施綜合經營後之最順利時代；茲將該期間之主要貨物輸送噸數，以及指數構成比率等，分別表列於左：

第八七表 自民國二十六年至民國三十二年主要品目別輸送噸數

品目	年 度						
	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年
總計	四，〇二四	七，八六五	八，九六六	三，三九七	三，四四八	三，一七八	四，六二七
鐵路用品	七五一	七八九	一，二二一	三，九八一	三，六八一	七，二四一	八，一四一
							七，四六

主要營業品						營業品之內容						官用	營業品		
大豆	木材	煤炭類	鐵礦	石灰石	水泥	其他	水產物	畜產物	林產物	礦產物	農產物	二,八六四三,二九〇三,七二一三,七五一三,九六三四,四三九九四,五三八四,〇二二	三九七	七〇七	九五四一,一九〇二,〇一三二,一五四二,一一〇一,九八八
二六四	一七一	一,一二三二	五九	八五	五六	五八三	五九	一五	二〇三	一,三五七一,五三九一,六三六一,八二九二,一一四二,四七二二,五九〇二,三四五	六四七	一五	二〇三	二五〇	三三七
二九五	二〇九	一,二〇七一,二三七一,三六〇一,五七四一,七二七一,六九八	八一		六八	六八二	六五	一九	二五〇	七三五	七〇三	二四	三八七	四五〇	四二二
三二一	三一九		一〇五	一二九	八三	八九一	八〇	二四	三八七	七〇三	五〇四	二〇	四五〇	四二二	四六三
一三五	三五七		一二三	一三一	八七	八六八	八〇	二〇	四五〇	五〇四	五七二	一六	四二二	四六三	四二六
一四一	三三二		一七二	一六〇	八二	七八四	六五	一六	四二二	五七二	五六三	一五	四二二	四六三	四二六
一四二	三四八		二四七	一八九	三七	八四一	八五	一五	四六三	五六三	五七四	一五	四二六	四二六	三三二
一二六	三一八		三三四	二二二	六三	八一六	一一六	一六	四二六	五七四	五二九	一六	四二六	四二六	三三二
						六九四	一〇三	一九							



第八八表 輸送噸數品目別年度別增減指數

要 主	營 業 品 內 容							營 業 品	官 用 品	鐵 路 用 品	總 計	年 度
	木 材	大 豆	其 他	水 產 物	畜 產 物	林 產 物	礦 產 物					
一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	民國二六年
一二三	一二二	一二七	一一〇	一二五	一二四	一一三	一二四	一七五	一七八	一〇五	一一九	民國二七年
一八七	八四	一五三	一三六	一五七	一九一	三二一	一〇九	一三〇	二四〇	一六三	一四七	民國二八年
二〇九	五一	一四九	一三五	一三三	二二二	一三五	七八	一三一	三〇〇	一八六	一五八	民國二九年
一九四	五三	一三四	一一〇	一〇二	二〇四	一五六	八八	一三八	五〇七	一八二	一八三	民國三〇年
二〇四	五四	一四四	一四四	九八	二二九	一八二	八七	一五五	五四三	二三〇	二〇七	民國三一年
一八六	四八	一四〇	一九五	一〇四	二一〇	一九一	八九	一五八	五三二	二四一	二二一	民國三二年

營業品			
煤炭	鐵礦	石灰石	水泥
一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一〇八	一三八		一二二
一〇九	一七九	一五一	一四七
一二二	二〇九	一五八	一五五
一四〇	二九二	一八五	一四五
一五四	四二〇	二二二	一三〇
一五一	五六七	二四九	一一一

第八九表 輸送噸數品目別年度別構成比率(%)

營業品				總計	鐵路用品	官用品	營業品	年度
畜產物	林產物	鑛產物	農產物					
一	五	三四	一六	一〇〇	一九	一〇	七一	民國二六年
一	五	三三	一五	一〇〇	一六	一五	六九	民國二七年
一	七	二八	一二	一〇〇	二二	一六	六三	民國二八年
一	七	二九	八	一〇〇	二二	一九	五九	民國二九年
一	六	二九	八	一〇〇	一九	二七	五四	民國三〇年
一	六	三〇	七	一〇〇	二二	二六	五三	民國三一年
一	五	三一	七	一〇〇	二二	二五	五四	民國三二年

主要營業品						內容	
水 泥	石 灰 石	鐵 鑛	煤 炭	木 材	大 豆	其 他	水 產 物
一·四	二·一	一·五	二八·〇	四·三	六·六	一三	二
一·四		一·七	二五·二	四·四	六·二	一五	一
一·四	三·二	一·八	二〇·八	五·四	三·七	一四	一
一·四	二·一	一·九	二二·五	五·六	二·一	一三	一
一·一	二·四	二·三	二一·四	四·五	一·九	九	一
〇·九	二·三	三·〇	二〇·八	四·二	一·七	八	一
〇·七	二·五	三·九	二〇·一	三·八	一·五	九	一

觀前表可知此七年間輸送噸數增至二·一倍；其中鐵路用品增至二·四倍，官用品增至五·三倍；而營業品僅增至一·八倍。官用品之增加，尤以太平洋戰爭爆發之民國三十年最為顯著。在營業品中，礦產物增至一·九倍，林產物增至二·一倍，水產物增至二倍；惟農產物自二十七年以後，即有減少之傾向；二十九年竟減至七八%，三十二年則減至八九%。

在主要商品中，木材增至一·九倍，煤炭增至一·五倍，鐵鑛石增至五·七倍，石灰石增至二·五倍；惟大豆一項，竟減至四八%。

試就各年度運輸貨物品目別之構成本率觀之，民國二十六年鐵路用品佔一九%，官用品佔一〇%，商用品佔七一%；而三十二年鐵路用品佔二一%，官用品佔二五%，商品佔五四%；因而低運費之貨物竟佔四六%之多，對於鐵路收入影響之大，可想而知。

農產物於民國二十六年，佔一六%，三十二年則僅佔七%，其中尤以東北特產大豆之減少，最為顯著；民國二十六年佔六·六%，而三十二年竟減至一·五%。

木材、煤炭、砂石土類之三項，佔鐵路貨物之大宗，茲將其官用、鐵路用及作商品用之總運輸量，按年表列於左：

第九〇表 三大貨物（木材、煤炭、砂石土類）輸送公噸數

年度		品目			備註			
民國二十六年	民國二十七年	民國二十八年	民國二十九年	民國三十〇年				
總計	四,〇二四	四,七八六	五,八九六	六,三三九	七,三四四	八,三一七	八,四六二	單位萬公噸
木材	三五二	五六二	六四三	七一	六九一	六五七		
大煤炭	一,四〇九	一,六五一	一,九四三	二,三四七	二,五三四	二,五六八		
砂石土類	四八三	七五六	九〇六	八四三	二,二五一	二,六六九		
小計	二,二四三	二,九六九	三,四九二	三,九〇一	四,四四〇	四,四九四		

其他

二,五四三二,九二七二,八四七三,四四三三,八七六三,九六八

三大貨物(木材、煤炭、砂石土類)輸送噸數比率

其他	三大貨物				總計	品目	年度
	小計	砂石土類	煤炭	木材			
					一〇〇	民國二六年	
	五四	四六	二九	七	一〇〇	民國二七年	
	四九	五一	二八	一〇	一〇〇	民國二八年	
	四五	五五	三一	一〇	一〇〇	民國二九年	
	四六	五四	三二	一〇	一〇〇	民國三〇年	
	四六	五四	三一	八	一〇〇	民國三一年	
	四七	五三	三〇	八	一〇〇	民國三二年	
						備註	

觀右表，可知此三大項貨物之輸送噸數，竟佔全體貨物之半數。

東北鐵路用品(即滿鐵用品)及官用品之民國三十一年及三十二年品目別輸送噸數，如左表所列：

第九一表 東北鐵路用品輸送公噸數

品目	民國三十一年		民國三十二年		備註
	輸送公噸數	構成比率	輸送公噸數	構成比率	
合計	一,七二四	一〇〇・〇	一,八一四	一〇〇・〇	單位萬公噸
枕木	六四	三・八	五〇	二・八	
木材類	三七	二・二	五六	三・〇	
煤炭類	五六〇	三二・六	五九四	三二・九	
砂石土類	八三九	四九・〇	八六四	四七・六	
水泥類	二三	一・二	二八	一・四	
液體燃料			一	〇・六	
磚瓦類			一九	一・〇	
鋼鐵類	六五	三・八	七〇	三・八	
其他	一三六	七・四	一三二	六・九	

第九二表 東北鐵路官用品輸送公噸數

品目	民國三十一年		民國三十二年		備註
	輸送公噸數	構成比率%	輸送公噸數	構成比率%	
合計	二,一五四	一〇〇・〇	二,一一〇	一〇〇・〇	
穀類	一二一	五・七	一三五	六・五	
牧草藥類	三〇七	一四・四	一九四	九・三	
木材	三〇六	一四・三	二八三	一三・五	
煤炭	二四八	一一・六	二七六	一三・二	
砂石土類	二〇四	九・五	二二八	一〇・九	
水泥	七七	三・六	七三	三・五	
液體燃料	二二	一・〇	二五	一・二	
磚瓦類	一四	〇・七	二六	一・二	
鋼鐵類	五七	二・七	七八	三・七	
其他	七九八	三六・五	七九二	三七・〇	

二・貨物輸送里程 民國二十六年至三十二年之七年間，各種貨物之輸送里程及其構成比率，如左表





第九四表 自民國二十六年至三十二年主要品目別輸送里程增加指數及構成比率

品目	二六年		二七年		二八年		二九年		三〇年		三一年		三二年	
	指數	比率	指數	比率	指數	比率	指數	比率	指數	比率	指數	比率	指數	比率
總計	一〇〇	一〇〇	二〇〇	二二六	一〇〇	一五九	二〇〇	二六〇	一〇〇	三〇〇	一〇〇	二二七	一〇〇	二二八
鐵路用品	一〇〇	一〇〇	一二二	一一五	一一一	一九七	一五二	二一六	一六二	二一六	一三三	三三九	一三二	三五九
官用品	一〇〇	一〇〇	一四二	二七九	二〇	三三六	二二	二四二	二二	四九〇	三四	四六八	三〇	四四三
營業品	二〇〇	二〇〇	七四	一一八	六九	一三八	六四	一三五	六三	一四三	五三	一六五	五七	二六九
營業	一〇〇	一〇〇	二七	一一九	二五	一一一	一八	七一	一二	七七	一一	七二	一〇	七二
農產物	一〇〇	一〇〇	二五	一一四	二三	二二五	二〇	一五四	二五	一九一	二四	二二八	二七	二四〇
鑛產物	一〇〇	一〇〇	四一	四〇	五二	五八	七三	三〇	四	八三	三〇	二	八三	九三
林產物	一〇〇	一〇〇	一一	二五	一一	七七	一一	三五	一一	〇一	一一	九九	一一	三〇
畜產物	一〇〇	一〇〇	一一	二五	一一	七七	一一	三五	一一	〇一	一一	九九	一一	三〇
水產物	一〇〇	一〇〇	二二	二四	二二	三四	二二	三一	二二	一〇	二二	六六	一一	五九
其他	一〇〇	一〇〇	一五	一六	一三	一七三	一六	一六九	一五	一四二	一一	一五五	一一	一四〇
大豆	一〇〇	一〇〇	一五	二二三	一四	八四	八	四八	五	五一	四	四五	三	四〇
煤炭	一〇〇	一〇〇	二二	一一三	二〇	一一八	一七	一四五	二〇	一八二	二〇	二〇五	二二	一九六

三·貨物平均輸送公里 東北鐵路貨物每公噸平均之輸送公里數，按種類別，分年列表於左：

第九五表 東北鐵路貨物品目別每公噸平均輸送里程

(單位公里)

品名	總平均		民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年
	總平均	鐵路用品	官用品	營業品	營業品	營業品	營業品	營業品	營業品
鐵路用品	二〇八	二二八	二五二	二四一	二四七	二二六	二二二	二二二	二二二
官用品	四五三	四五五	四四四	三六五	四三七	三九一	三七八	三七八	三七八
營業品	三三四	三六二	三七二	三四九	三七六	三六八	三五四	三五四	三五四
農產物	五二九	五五三	五三七	四八二	四六二	四三九	四五八	四五八	四五八
鑛產物	二四二	二四三	二五一	二七七	二九七	三〇三	三〇三	三〇三	三〇三
林產物	二五七	二九〇	三四七	三五二	三八一	四八六	四八一	四八一	四八一
畜產物	四六二	四六六	五二三	四七一	四五五	四六四	五七五	五七五	五七五
水產物	四〇五	四五六	四〇二	三九一	三八一	四六七	五三七	五三七	五三七
其他	三四六	三四三	三九一	三九一	三六六	三七二	三四五	三四五	三四五
主營業品	七四五	七五〇	七四七	六九一	七〇七	六三〇	六一六	六一六	六一六
要品	二六一	二七二	二八四	三二〇	三四四	三五三	三四三	三四三	三四三





產業開發五年計劃，輸入機械等物資所致。該年有擴充大連港灣之議，但自該年起，由於時局關係官用品之運送收入，急遽增加。

民國二十九年以後之貨運收入，官用品及鐵路用品因時局關係，均有增加，而商品中農產物，尤以大豆異常減少；煤炭及其他一般商品，則有增加。要之，於戰爭時期，東北鐵路之貨運收入中，低運費之官用品佔二〇%以上；而以往佔東北鐵路貨運大宗之農產物，則漸趨衰微，此為經營方面值得注目之一種變化。

茲將品目別貨運收入之推移，以指數及構成比率分別表列於左：

第九七表之一 東北鐵路貨物品目別貨車收入一覽

(單位萬圓)

品目	年 度						
	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年
總計	二二,六六四	二七,五五一	三二,九〇七	三一,〇六七	三六,八八五	四二,一五七	四三,三三二
鐵路用品	一,六二六	一,七四七	三,〇九七	三,四〇二	三,三七六	三,六九六	三,九七一
官用品	一,七八二	三,二三七	四,二三五	四,四〇八	八,九一三	八,五二九	九,二二九
營業品	一九,二五六	二二,五六七	二五,五七五	二二,三三三	二四,五九二	二九,九三二	三〇,一三二
營業							
農產物	七,七〇七	九,〇九七	八,三〇二	五,一五四	五,八七二	五,七二六	六,〇一九
鑛產物	四,五三三	五,〇六二	五,〇八三	五,九四八	七,四一四	九,七五六	一〇,四四五



品名	林產物		畜產物		水產物		其他		營業	主營	要品
	一〇〇	二二八	一〇〇	二一六	一〇〇	二一七	一〇〇	二一九			
	二〇	二二〇	二一八	二一〇	二四〇	二四七	二四四	二六六	一〇〇	一〇〇	一〇〇
	二四	二四〇	二八	一〇一	二四	一四七	一四四	一五一	八二	一〇五	一〇八
	二四	二四五	七八	七	三三	一三三	一五二	四九	四九	一一九	一〇五
	三三	三三一	八一	九四	三三	二一三	一八二	四六	四一	一九一	一〇八
	三三	三三六	九四	九四	四	三三	一六二	四一	四一	一九一	一〇八
	五	五	一	一	二	二	一三三	一八	一八	一八	一八
	五	五	一	一	二	二	一三三	一七	一七	一六	一六
	七	七	一	一	二	二	二七	一一	一一	一三	一三
	八	八	一	一	二	二	二八	六	六	一六	一六
	七	七	一	一	二	二	二一	六	六	一六	一六
	八	八	一	一	二	二	二二	五	五	一八	一八
	七	七	一	一	二	二	二三	四	四	一八	一六

三、貨物每公噸平均運費及每公噸每公里之平均運費 茲將東北鐵路貨物每公噸平均運費及每公噸每公里平均運費，按貨物品目分年表列於左。

第九八表 東北鐵路貨物每公噸平均收入運費

(單位圓)

品名	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年
總平均	五·六四	五·七六	五·五八	四·九〇	五·〇二	五·〇七	五·一二
鐵路用品	二·一七	二·二二	二·五四	二·四三	二·四七	二·一四	二·一九
官用品	四·四九	四·五八	四·三四	三·七一	四·四三	三·九六	四·三七
營業品	六·七二	六·四六	六·三八	五·六〇	五·六一	五·八三	六·六四

營業品目	營業品之內容				
	農產物	鑛產物	林產物	畜產物	水產物
大豆	一・九二	三・三四	五・〇二	一三・〇二	七・六二
其他	一一・三三	三・二九	五・二〇	一一・一六	八・一〇
煤炭	一一・八〇	三・一一	五・五〇	一一・一〇	八・二七
炭	一〇・二三	三・二五	五・四三	九・九二	八・一五
	一〇・二七	三・五一	六・〇四	九・九七	九・二四
	一〇・一八	三・九五	七・七四	一〇・八三	一一・三一
	一〇・五〇	三・九三	七・四五	一一・七〇	一三・八〇

第九九表 東北鐵路貨物每公噸每公里平均收入運費

(單位圓)

品目	年度	
	民國二六年	民國二七年
總平均	一・七五	一・六九
鐵路用品	一・〇四	〇・八九
官用品	〇・九九	一・〇一
	一・六〇	一・五〇
	一・四二	一・五一
	一・五四	一・五九



營業品	營業品之內容						
	農產物	鑛產物	林產物	畜產物	水產物	其他	主營業品
營業品	二·〇二	一·八〇	一·七一	一·六一	一·四九	一·五九	一·八七
	二·二六	二·二四	二·二〇	二·一二	二·二二	二·三二	二·二九
	一·三八	一·三六	一·二四	一·一七	一·一八	一·三〇	一·三〇
	一·九六	一·八〇	一·五九	一·五五	一·五九	一·五九	一·五七
	二·八二	二·六一	二·〇二	二·一一	二·一九	二·三三	二·〇三
	一·八八	一·七八	二·〇六	二·〇八	二·二八	二·四二	二·五七
	二·五六	二·七一	二·六二	二·六一	二·八一	三·一二	三·〇八
	二·一四	二·一五	二·一〇	二·〇二	二·〇八	二·一七	二·二〇
	一·四〇	一·三五	一·二四	一·一五	一·一五	一·二六	一·二六

試觀每公噸貨物之總平均運費，民國二十九年爲四·九圓，較二十六年減低一四%；其減低之原因，即係由於運費較高之農產物減少，而運費低廉之鑛產物及林產物反而增加所致。

民國三十年以降，貨物總平均每公噸運費之上升，係因時局關係，貨物增多，以及自三十一年一月貨運加價所致。

伍·各路線別貨物運輸成績 茲將各主要路線之運輸公噸數，表列於左：

第一〇〇表 東北主要路線別貨物輸送噸數

(單位萬公噸)

線別	年				
	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年
合計	四,〇一二	四,七八五	五,八九六	六,三三九	七,三四四
長大線	二,二五五	二,五二六	三,〇〇四	三,九四六	四,三三三
安瀋線	三四二	三八二	四二九	五〇一	五七〇
撫順線	九三五	九一七	八六〇	七一九	六七〇
瀋榆線	三一三	三七六	五七二	六七九	九〇六
瀋吉線	一八一	二三〇	三〇三	三六七	四三四
梅輯線	八	三〇	九九	一六四	一九三
長圖線	三二四	四三三	五三六	六七三	七七七
圖佳線	二〇九	二五三	四八二	七二五	七八三
綏佳線			三七	一二七	三三一
濱綏線	二八〇	四六五	六三五	七〇七	九九八
長哈線	五六二	六五〇	八二二	七八四	一,〇三一
					九七三
					八二一
					八二一

濱北線	一六八	一九八	二五六	二九一	三九八	四五三	四九九
平齊線	二四一	三三二	四二七	四二二	四九六	四九三	四六四

右表之貨物輸送公噸數，僅撫順線逐年減少，其他各線則均有增加；而輸送增加之各線中，此七年間計長大線增六五%，長哈線增四六%，此二線增加最少；他如安瀋線則增至三·一倍，瀋榆線增至四·四倍，長圖線增至三倍，圖佳線增至四·一倍。此等主要路線貨運增加極多之原因，不外民國二十六年以前，只以長大及長哈兩線，爲東北之中央幹線；而二十六年以後，因鐵路之綜合經營順利進行，他路之貨運，逐漸活潑，故該兩路之地位，逐漸衰落。至於他路貨運所以增加者，乃由於僑滿經濟產業振興，物資移動活潑所致。此外如濱綏線及圖佳線貨運急遽增加之原因，則在於當時實施振興北邊及增強戰力政策，向東部輸送物資增多故也。其長圖、安瀋兩線貨運之增加，係由於時局之影響；蓋僑滿與關內、日本、朝鮮實行物資交流，加以海運梗塞，物資多靠陸運之故。他如建設未久之綏佳線，乃爲運輸鶴崗煤及木材而設；梅輯線爲運輸東邊之煤炭、鐵礦石等資源而設，該兩路之前途，均極有希望。

一·輸送里程 各主要路線之貨物運送里程如左表所列：

第一〇一表 東北主要路線別貨物輸送里程

(單位百萬公里)

線別	年		度		別		年		度	
	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年			
合計	一二,九〇三	一六,二五〇	二〇,四六二	二〇,五九三	二五,八六四	二七,九五八	二八,〇九〇			
長大線	六,二一七	七,一五六	八,二二七	七,四二〇	八,六五七	八,五三七	七,五七八			
安瀋線	五六九	五六一	六二七	六〇五	七四五	一,〇四六	一,六七八			
撫順線	四五〇	四四三	四〇九	三四六	三一八	三五二	三八七			
瀋榆線	六七一	六〇三	九二九	一,〇九九	一,七八一	二,二七〇	三,〇一九			
梅輯線	八	三三	一四	二〇一	二五四	三七一	四九四			
長圖線	四九〇	七一九	八九八	一,〇七六	一,二八〇	一,五三九	一,四四九			
圖佳線	三四八	六二二	八四三	一,〇八五	一,一七五	一,三八五	一,三八一			
綏佳線			三七	一九九	四八〇	七五七	八一〇			
濱綏線	四〇八	八九六	一,一六六	一,二八一	一,九一九	二,〇三九	一,六一七			
長哈線	七四九	九八八	一,三三〇	一,一九二	一,六一六	一,六八八	一,五三一			
濱北線	二六八	三四七	四三三	五一四	七三六	七六四	八二八			
平齊線	七三四	一,〇二四	一,三〇四	一,一二五	一,三六五	一,三一五	一,二七五			

瀋吉線	一三一	三〇七	三七五	四五三	五六二	七五二	七七三
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

二·每日每公里平均輸送噸數 茲爲明瞭各路線之輸送密度起見，特將每日每公里之平均輸送噸數表列於左：

第一〇二表 各路線別每日每公里平均輸送貨物公噸數 (單位公噸)

線別	年 度							
	民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年	
總平均	三,七九五	四,五七八	五,五一六	五,三二五	六,四〇三	六,八九〇	六,八三四	
長大線	二三,五五五	二七,一一三	三一,〇八六	二八,〇四二	三二,七二〇	三二,二六六	二八,五五八	
安瀋線	五,九八〇	五,九〇三	六,五八五	六,三六六	七,八四二	一〇,一四一	一七,六一八	
撫順線	二一,六〇八	二一,二九四	一九,六一一	一六,六七〇	一五,三〇三	一六,八九八	一六,一三六	
瀋榆線	四,二二〇	三,七九〇	五,八三〇	六,九一一	一〇,二〇一	一一,六〇九	一八,九三六	
瀋吉線	一,四一六	一,八七八	二,二九三	二,七七五	三,四五八	四,六〇七	四,七二二	
梅輯線	四五五	六六五	一,六〇九	二,一五七	二,七二八	三,九八二	五,二七八	
長圖線	二,二三八	三,二二六	三,九四七	四,七三九	六,二六九	七,五三五	七,〇七四	
圖佳線	一,八〇六	二,九二〇	三,八一八	四,六四〇	五,四二八	六,四〇三	六,三六五	

平齊線	濱北線	長哈線	濱綏線	綏佳線
三,四八一	二,二二三	七,九七三	二,〇四八	
四,八五四	二,九一二	一〇,五一八	四,三四〇	
六,一六五	三,六二六	一四,〇五一	五,二六三	一,八〇六
五,三三六	四,三一七	一三,七一七	五,七九九	二,四二九
六,四七一	六,一八三	一四,九一八	八,四二九	三,四四六
六,二三七	六,四一六	一八,八八九	八,五九六	五,四二九
	六,九三九	一七,〇八四	六,二二二	五,七九六

茲再按民國三十三年之運輸成績，將各路線每日每公里運輸公噸數，順次表列於左：

第一〇三表 民國三十三年各路線別每日每公里平均輸送貨物公噸數

(單位公噸)

位順	線名	每日每公里平均噸數	位順	線名	每日每公里平均噸數
總平均	總平均	六,八三四	6	濱江	九,二二二
1	長大	二八,五五八	7	長圖	七,〇七四
2	瀋榆	一八,九三六	8	濱北	六,九三九
3	安瀋	一七,六一八	9	鶴岡	六,九三三
4	長哈	一七,〇八四	10	新義	六,三九八
5	撫順	一六,一三六	11	圖佳	六,三六五

25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12
大栗子	營口	北票	北黑	大鄭	虎林	拉濱	平梅	藩吉	梅輯	北鮮(西)	綏佳	平齊	濱綏
二,九二四	三,〇八七	三,〇九五	三,四〇一	三,七一五	三,八四五	四,二八九	四,四一七	四,七二二	五,二七八	五,七六六	五,七九六	六,〇二九	六,二三二
39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26
高新	興寧	白杜	和龍	長白	錦古	煙台	寧霍	綏寧	朝開	齊北	溪域	濱洲	北鮮(東)
一,〇六九	一,〇八八	一,〇九二	一,一四五	一,二一七	一,四二五	一,五〇七	一,五三八	一,七四〇	一,八一二	四,〇六二	二,五八六	二,六八一	二,七五四





齊齊哈爾	六七	九一	一三一	一三八	一六三	一六七	一六〇	
三棵樹	三八	四一	五〇	六二	五九	七五	八二	
哈爾濱	二五〇	一八八	二二五	一九六	二四一	二八〇	二一七	舍八區
林口		一二	二一	三七	五九	五六	六一	
牡丹江	九七	一五三	一九七	二一四	三〇三	二九八	二三一	
西安	八八	一一七	一三二	一五二	一六六	一四三	一七一	
吉林		七〇	九〇	一〇四	一〇七	一〇〇	一〇〇	
山海關	一一四	六八	六六	八一	一三八	三五六	五四一	
錦縣	五三	八六	八二	八五	一〇四	一〇四	一三三	
本溪湖	一二一	一五三	一四一	一五六	一五六	一三九	一二九	
長春	二三二	二七二	三三七	三四二	三六三	三五九	三三五	
安東	七五	一五一	一六五	一四五	一八七	二八六	五〇六	
四平	七九	八六	一〇九	八四	九〇	八八	一〇二	
瀋陽	三二八	三七八	四三九	四七七	五二五	五四四	四六五	

上三峰

六

三

四

八三

一五二

二二九

二四三

### 柒·貨物之進出口趨勢

一·港灣別之進出口狀況 東北鐵路運送之貨物，由各港灣進出口者，已於海路運輸章中詳述；茲將東北主要港灣之貨物進出口噸數列表於後，以供參考。由該表可知東北貨物進出口總量及大連港之進出口數量，於二十八年以前，每年均有上昇；惟二十九年及三十年則皆見激減；至三十一年復又上昇，此全受戰爭之影響；其他各港，亦畧有相同傾向，惟不若大連港之甚。

貨物出口數量，民國二十六年以降，各港均有低減；惟大連及北鮮二港，三十一年稍見上昇。至於入口數量，民國二十八年以前，各港均有上昇，其後則急遽減少。總之二十七年以前，出口貨物較入口爲多，故各鐵路運向港口之貨與運向腹地之貨相差甚大，而呈現片面輸送狀態；逾二十八年以降，其情形已漸緩和。然自三十二年，隨戰爭之演進，海上輸送大感困難，戰時對日輸送之貨物，須盡仰賴陸運，以致海陸運輸系統失去調和，乃不得不以非常方策，實施臨機輸送。

第一一五表 東北貨物輸出入經過主要港口別公噸數一覽(單位萬公噸)

入 輸			出 輸								入 出 輸		
旅 順	大 連	合 計	雄 基	羅 津	葫 蘆 島	河 北	營 口	安 東	旅 順	大 連	合 計	港 口	年 度
												年 度	備 註
三	三四四	四〇三	二五	四四	二	一一	六五	四	一九	五七八	七四八	民國二六年	
六	四三三	五二五	二二	七一	六	一七	五二	三	五	五三八	七一四	民國二七年	
一三	五三四	六九〇	一八	三七	九	六	四二	四	九	四八〇	六〇五	民國二八年	
一四	四三八	五二八	一五	一八	一五	二	三九	三	二〇	三二六	四三八	民國二九年	
一七	三六六	四六五	八	一八	一四	二	二四	二	九	二九八	三七五	民國三〇年	
一六	三三八	四〇九	五	三七	四	二	一〇	三	七	三七三	四四一	民國三一年	
													備 註

入		輸				
雄基	羅津	葫蘆島	河北	營口	安東	
六	五	二	八	二四	一一	
七	一三	四	一四	三五	一三	
一五	三六	一一	一一	四七	二三	
六	二九	四	八	二二	七	
五	三二	三	六	二九	七	
一	二七	一	七	一三	六	

二·邊境車站之進出口貨物運輸狀況 關於偽滿邊境各站之進出口貨物，例如對關內、朝鮮之交流物資，以及戰時對日輸送由海運轉向陸運之物資等，其輸送狀況如下所述。

民國三十年太平洋戰爭爆發後，海上輸送漸趨困難，於是安瀋、瀋榆兩線遂成爲偽滿、關內、日本間之大動脈，對日輸出物資由海運轉向陸運，故輸送業務極爲繁重，加以偽滿、關內、朝鮮間之交流物資驟漸增多，故安東及北鮮（上三峯），聯絡貨物之數量激增。

試就民國三十二年度之轉向陸運物資及大陸交流物資之輸送狀況觀之，由華北經東北輸往朝鮮、日本之物資爲四四萬公噸，由東北輸往朝鮮、日本之物資爲一七五萬公噸；而其中經南鮮四港（釜山、馬山、麗水、木浦），純粹輸往日本本土之物資，則爲一五一萬公噸之多。

民國三十三年輸送之物資，如左表所列；計由華北輸往日本者一五六萬公噸，由東北輸往日本者二〇五萬公噸，共三六一萬公噸；此等轉向陸運之物資，皆係由東北鐵路而輸往者。

第一〇六表 民國三十三年對日陸運貨物及大陸交流貨物一覽 (單位萬公噸)

品名	經路		大陸交流物資				總計	
	轉由	陸運者	東北到	東北發	計	總計		
煤	華北發	東北發	華北發	朝鮮發	華北到	朝鮮到	計	總計
炭	一〇五	五六	一六一	一六五	一六	一七〇	三五一	五二二
鐵礦石		六	六	三五	二〇	六	六一	六七
雜礦石				三	三	一	七	七
非鐵金屬		二	二					二
銅及原鐵	一三	四九	六二					六二
金屬製品						一	二	二
鹽	三五	一八	五三			一	一	五四
大豆		三五	三五					三五

糧穀	油料子實	大豆粕	洋灰	瀝青	軟漿	木材	木炭	其他	總計
一八	三	一七		一				三	一五六
一八	三	一七		一				三	二〇五
								七	三六一
								三五	二一〇
二						一四		九	九〇
三〇		二	二		一	一一	一	九	五七
二七						一		九	二一六
五九		二	二		一	二六	一	六〇	五七三
七七	三	一九	二	一	一	二六	一	六三	九三四

其次再就安東、山海關、滿浦、上三峰四車站之聯絡貨物列如次表；民國二十八年僅二四〇萬公噸，而三十二年則增至一，一五〇萬公噸（四・八倍），估該年各路輸送總噸數（八，四六二萬公噸）之一三・五%，佔商品總噸數（四，五三八萬公噸）之二五%，所佔比率頗高；安瀋、瀋榆兩線當時運輸之繁劇，由此可見。

第一〇七表 國境聯絡站別發到貨物公噸數

(單位千公噸)

站名	民國二八年		民國二九年		民國三〇年		民國三二年		民國三二年	
	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數
合計	二,四〇一	一〇〇	二,四四六	一〇二	四,六六〇	一九四	七,四四三	三一〇	一一,五〇五	四七九
安東	七九八	一〇〇	五七二	七二	九八七	一二四	一,八八八	二三七	四,〇〇八	五〇三
山海關	四〇六	一〇〇	六四八	一六〇	二,〇八九	五二四	三,〇五六	七五三	四,四七二	一,一〇二
滿浦	八七	一〇〇	六六	七五	八三	九六	二五五	二九三	六五三	七五〇
上三峰	一,一一〇	一〇〇	一,一六〇	一〇五	一,五〇一	一三五	二,二四五	二〇二	二,三七一	二一四

第一〇八表 國境聯絡站輸入貨物公噸數

站名	年度		民國二八年		民國二九年		民國三〇年		民國三一年		民國三二年		備註
	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	指數	公噸數	
合計	指數	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	
	公噸數	一,〇三四	一,一三二	一,一三二	一,一〇七	一,二六〇	一,〇八一						
安東	指數	四〇九	三〇三	五七六	九四六	二七九							
	公噸數	一〇〇	七四	一四一	二三二	二九八							
山海關	指數	一三五	四二七	七七八	六五一	三,九一〇							
	公噸數	一〇〇	三一六	三一五	九六一	八九二							
滿浦	指數	二	三	二二	三八	一一九							
	公噸數	一〇〇	一二七	一一五	八七六	八六一							
上三峰	指數	四八八	三九九	七三一	六二六	七七四							
	公噸數	一〇〇	八二	一五〇	一二八	一五九							

視右表可知合計之公噸數，五年間約增至六倍；經安東者增至三倍；而經山海關者竟增至二九倍之多。聯絡貨物中由東北輸出之貨物（即聯絡站到達之貨物）公噸數，如次表所列：



第一〇九表 國境聯絡站別輸出貨物公噸數

(單位千公噸)

站名		年		民國二八年		民國二九年		民國三〇年		民國三一年		民國三二年		民國三三年		備註
		度	度	度	度	度	度	度	度	度	度	度	度			
合計	公噸數	一,三六七	一,三一五	一,五五三	一,八三五	四八四										民國三二年度主要品目如左 (單位萬公噸)
	指數	一〇〇	九六	一一四	一二三	四〇一										
安東	公噸數	三八九	二六九	四一一	九四二	七九〇										官用品六七鐵鋼 六〇煤炭五六鹽 三八大豆三二公噸
	指數	一〇〇	六九	一〇六	二四二	七一一										
山海關	公噸數	二七一	二二二	三一	四〇五	五六二										穀物(高粱、包米)一二 林產品二三
	指數	一〇〇	八二	一一五	一五〇	二〇八										
滿浦	公噸數	八五	六三	六一	二二七	五三五										石炭三七穀類 大豆、包米) 一一鐵鋼二萬公噸
	指數	一〇〇	七四	七一	二五五	六二八										
上三峰	公噸數	六二二	七六二	七七〇	一,六一九	一,五九七										煤炭 一二二 官用品 一七 骸炭一三
	指數	一〇〇	一二三	一二四	二六〇	二五七										

根據上列兩表，將輸出入貨物試加比較，輸入物資之合計增至六倍，而輸出則增至四倍；經安東輸入者增至三倍，輸出者增至七倍；經山海關輸入者增至二九倍，輸出者僅增至二倍；經滿浦輸入者，三十二

年爲一二萬公噸，輸出爲五三萬公噸；經上三峰輸入者增至一·九倍，而輸出則增至二·六倍。

### 第七節 鐵路營業收支成績

壹·概要 東北鐵路（包括北鮮線）一元綜合經營時代之營業收支狀況，如左表所列：

第一一〇表 東北鐵路營業收支

（單位萬圓）

年 度	純鐵路收入		純鐵路支出		利 益	
	金 額	指 數	金 額	指 數	金 額	指 數
民國二十三年	一九,三一〇					
民國二十四年	二二,七三〇	一〇〇	一一,九八八	一〇〇	一〇,七四二	一〇〇
民國二十五年	二五,一八〇	一一一	一三,八六一	一一六	一一,三一九	一〇五
民國二十六年	二九,五九〇	一三〇	一五,八七〇	一三二	一三,七二〇	一二八
民國二十七年	三七,〇〇〇	一六三	二一,三〇〇	一七八	一五,七〇〇	一四六
民國二十八年	四七,六四〇	二二〇	二九,一〇一	二四三	一八,五三三	一七二
民國二十九年	五〇,一四〇	二二〇	三五,二一三	二九四	一四,九二七	一三九

民國三〇年	五九,一六〇	一二六〇	四三,三〇九	三六二	一五,八五一	一四七
民國三一年	七二,八五〇	三二二〇	五〇,六一七	四二二	二二,二三三	二〇七
民國三二年	八六,九〇〇	三八三	六一,三五二	五二二	二五,五四九	二三八
民國三三年	一〇五,六九〇					

觀右表可知民國二十八年以前，收支狀況大致良好；及至二十九年，收入乃行低減，支出反而膨脹，鐵路純益，較上年度減少三，六〇〇萬圓（二〇%），鐵路經營方面，發生一大變化；其後又稍見好轉，三十二年度之純益，約為二十三年之二·四倍。

至於鐵路收入之項目，如次表所列；民國二十四年至三十三年，此期間之貨運收入，僅增至二·六倍左右，其中二十九年比二十八年且減少一，八四〇萬圓（五·六%），成績甚為不佳。反之該期間客運收入，已增至一一·七倍之多，且各年之增加率相彷彿，可謂極其順利。

第一一表 純鐵路收入內容（客、貨收入別）

（單位萬圓）

年 度	純鐵路收入		旅客收入		貨物收入	
	金 額	指 數	金 額	指 數	金 額	指 數
民國二三年	一九,三一〇		三,八四〇		一五,四七〇	



運輸費	二,一三三	二,一六四	二,五九一	三,三九三	四,八八六	五,四二一	鐵道局費	三,四七五	三,九六一	五,一四一
運轉費	三,〇二一	三,二九三	三,九四三	五,三三六	七,七八一	九,九四三	車站費	七,二四三	八,二三五	九,三三三
修車費	一,五二三	一,七八〇	二,〇七三	二,九〇二	二,六四一	四,二二一	列車區費	一,〇四七	一,〇三九	一,〇八四
保存費	二,六八五	三,〇七三	三,五九八	五,六四〇	七,六七五	八,四三〇	機車區費	一,三二八	一,六〇八	一,九〇九
純鐵路支出	一,一九七	一,三六二	一,五八七	二,一三〇	二,九〇六	三,五二三	檢車區費	二,五六一	三,一六〇	三,九七八
(總支出)	一四,四五六	一六,〇九五	一九,四二一	二七,四二六	三八,七九九	四六,五〇四	工務區費	八,六四〇	一〇,三五八	一二,一七七
							電氣區費	二,〇七三	二,一三六	二,七六九
							純鐵路支出	四,三〇九	五,〇二七	六,〇三二
							(總支出)	五七,二八四	六六,七六六	七九,二六四

貳·各鐵路別營業收入 茲將滿鐵經營之鐵路，按(一)偽滿國有各線，(二)滿鐵所屬之「社線」

；(三)北鮮線(由朝鮮總督府委託經營者)。分別列表於左。惟該表之算出根據爲：

一·收入中之客運收入，係將各線之每條鐵路旅客運費集合一起，求得之數字。

二·貨物收入，係將各線每條鐵路之貨物輸送里程集合一起計算其所佔比率，然後將全東北鐵路之貨

運總收入按其比率求得之數。

三·支出之數，係先求得各路之列車公里比率，然後將總支出按此比率而求得者。

第一一三表 各鐵路別純鐵路營業收支

(單位萬圓)

年 度	偽滿國鐵線			滿鐵社線			北 鮮 線		
	收 入	支 出	損 益	收 入	支 出	損 益	收 入	支 出	損 益
民國二三年	六,〇五〇			二,〇五〇			三〇〇		
民國二四年	七,〇九〇			一五,〇二〇			四〇〇		
民國二五年	八,〇四〇			一六,〇一〇			六〇〇		
民國二六年	一一,〇七〇	七,〇八〇	三,〇四〇	一七,〇六〇	七,〇四〇	一〇,〇六〇	七〇〇	五九〇	一三〇
民國二七年	一四,〇五〇	一〇,〇七〇	三,〇八〇	二一,〇五〇	九,〇八〇	一二,〇七〇	八九〇	七六〇	一三〇
民國二八年	二〇,〇三〇	一五,〇七〇	五,〇七〇	二六,〇一〇	一三,〇〇〇	一三,〇一〇	一,〇四〇	一,〇三〇	三
民國二九年	二五,〇九〇	一九,〇四〇	六,〇五〇	二五,〇五〇	一四,〇七〇	一〇,〇七〇	七四〇	九五〇	二二〇
民國三〇年	二八,〇九〇	二四,〇五〇	四,〇四〇	二九,〇五〇	一七,〇九〇	一二,〇六〇	六四〇	八二〇	一八九
民國三一年	三〇,〇四〇	二九,〇九〇	一,〇五〇	三四,〇六〇	一九,〇八〇	一四,〇八〇	七七〇	九二〇	一四七
民國三二年	四六,〇四〇	三六,〇九〇	一〇,〇五〇	三〇,〇九〇	三三,〇〇〇	一四,〇五〇	八三〇	一,〇四〇	二二

第一一四表 各鐵路別客貨別純鐵路營業收入

(單位萬圓)

年 度	偽滿國鐵線			滿鐵社線			北 鮮 線		
	全收入	旅客收入	貨物收入	全收入	旅客收入	貨物收入	全收入	旅客收入	貨物收入
民國二十三年	六,五〇〇	一,九〇〇	四,六〇〇	二,〇五〇	一,八四〇	一,〇六七	三〇〇	一〇〇	二〇〇
民國二十四年	七,九〇〇	二,〇六〇	四,八三〇	一,五二〇	二,七五〇	二,〇四六	四三〇	一三〇	三〇〇
民國二十五年	八,七四〇	二,六四〇	五,八三〇	一,六二〇	三,〇一〇	二,〇九〇	六〇〇	一五〇	四六〇
民國二十六年	一一,一七〇	三,六六〇	七,〇六〇	一,七六〇	三,一〇〇	二,四五一〇	七〇〇	一八〇	五三〇
民國二十七年	一四,〇五〇	四,〇八〇	九,七〇〇	二,〇五〇	四,〇三〇	二,七二〇	八九〇	二四〇	六五〇
民國二十八年	二〇,二四〇	七,七八〇	一三,五〇〇	二,六二〇	六,〇六〇	一,九五六	一,一四〇	三五〇	七九〇
民國二十九年	三三,九〇〇	一〇,四〇〇	一三,五〇〇	二,五〇〇	八,四〇〇	一,七二〇	七四〇	二七〇	四七〇
民國三〇年	二八,九六〇	一〇,九六〇	一七,〇〇〇	二,九五六	一〇,〇六〇	一,九五〇〇	六四〇	二四〇	四〇〇
民國三十一年	三〇,四一〇	一六,三三〇	二二,〇八〇	三,四六七	一四,〇一〇	二,〇六〇	七七〇	三五〇	四三〇
民國三十二年	四六,二四〇	二二,三八〇	三二,三六〇	三,七九三	一八,二五〇	一,八六八	一八三	四四〇	三九〇

觀右表所列，可知偽滿國有鐵路之收入、支出，逐年均有增加，其收入指數若以民國二十六年爲一〇〇時，則三十二年即爲四二七，增加之速實屬可觀；反之滿鐵所屬「社線」之支出，則年年增多，而二十年之收入反比上年減少，三十年以降始又見抬頭。至於收入及支出之指數若以民國二十六年爲一〇〇時

，其收入爲二一五，支出爲三二四，較僞滿國有鐵路，大有遜色。此蓋由於僞滿國有各線，多具有開拓鐵路性格，爲青年時代；而滿鐵所屬「社線」已發展至相當程度，由青年時代，移向老年時代，故不能與僞滿國有各線相角逐。

參·各路線別營業收支 東北鐵路之收支狀況，於民國二十九年，始按路線作有組織的分析；該年考查之結果，如左表所列。一觀該表，其獲利最多之路線最少之路線，以及中等之路線，可顯然明瞭；即各鐵路之性格，亦可以此而斷定。因當時對於獲利多者、獲利少者、新興者、衰老者情形各有不同之路線，係綜合經營，互相彌補，故得使東北境內所有鐵路經營建設達到圓滿地步，即於將來亦不無作爲經營上參考之處。

第一一五表 民國二十九年東北鐵路線別營業純益額並利潤率一覽

(單位萬圓)

順位	線名	純益額	利潤率%	順位	線名	純益額	利潤率%
1	長大	八,八四三	二八·一	4	平齊	八六六	一二·八
2	瀋榆	二,一六七	三〇·七	5	安瀋	七一六	一二·〇
3	長哈	一,三六五	一七·九	6	長圖	七一四	八·一



20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7
溪	梨	葉	圖	拉	綏	平	新	大	藩	撫	濱	濱	濱
域	樹	峰	佳	濱	佳	梅	義	鄭	吉	順	州	北	綏
(一)	(一)	(一)											
三一	二五	二三	一四	三四	三二	六三	七六	一六〇	一九五	三〇二	三四六	三七〇	六四九
(一)	(一)	(一)											
一·八	一〇·〇	二·四	〇·一	〇·九	〇·六	四·四	四·八	六·五	三·九	二五·三	五·五	八·二	九·五
34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
白	虎	北	綏	齊	長	寧	朝	金	錦	梅	河	大	青
阿	林	黑	寧	北	白	霍	開	城	古	輯	北	栗	道
(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)
一七四	一六五	一六一	一三〇	一二三	一〇五	九五	九五	八五	六九	五三	五一	四五	三四
(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)	(一)
五·七	五·四	四·二	六·〇	六·八	四·三	三·七	六·四	一四·二	〇·八	一·二	五·九	一·二	三·九

36	35
北 鮮	興 寧
(-)	(-)
二八七	二二六
(-)	(-)
一一·九	五·二
合 計	
一四,九四五	
(十)	
八·八	

茲再按右表所列利潤比率(即以投資額除純益額所得之比率)大小順序,將每營業公里之收支比率,表列於左:

第一一六表 民國二十九年東北鐵路各線別每營業公里收支比率一覽

順位	線 名	平 均 營 業 公 里	每 公 里 (單位千圓)				
			收 入	支 出	收 支 比 率		
1	瀋 榆	四二一·五	九八	四七	四八·〇	投資額	一六七
2	長 大	八四七·二	二〇八	一〇三	四九·八		三七一
3	撫 順	五二·九	一二五	六八	五四·五		二二五
4	長 哈	二六〇·二	一二九	七七	五九·五		二九二
5	平 齊	五七七·八	四五	三〇	六七·一		一一七
6	安 瀋	二六〇·二	八八	六〇	六八·九		二二八

20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7
梅	大	錦	圖	綏	拉	藩	平	新	濱	大	長	濱	濱
輯	栗	古	佳	佳	濱	吉	梅	義	洲	鄭	圖	北	綏
二五五・五	三二・八	五六〇・二	六五三・四	二一三・一	二五八・一	四三六・七	一五六・一	一三一・五	九三四・八	三六六・二	五六二・三	三二六・一	五四九・七
一九	一二	一四	四一	二一	二七	二七	二二	三三	二四	二三	四七	四二	五四
二五	二六	一六	四一	一九	二五	三二	一八	二七	二〇	一八	三四	三一	四二
一一〇・九	二〇八・三	一〇八・三	九九・五	九二・二	九五・一	八三・六	八二・四	八二・五	八四・八	八一・一	七三・三	七三・三	七八・二
一七三	三四六	一五二	一九二	一六八	一五四	一一五	九二	一一九	六七	六七	一五七	一三九	一二四

34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
梨	齊	朝	綏	河	白	虎	興	長	北	青	寧	葉	溪
樹	北	開	寧	北	阿	林	寧	白	黑	道	霍	峰	域
五八・九	一三一・五	六二・三	九一・一	九一・一	三三七・〇	三三五・七	六二・八	三三二・四	三〇七・一	三八・四	二一〇・四	一四六・九	八六・〇
七	一七	一二	九	七	七	一九	四	一〇	一七	九	九	六	一五
一一	二二	二八	二三	一三	一二	二四	三九	一三	二三	一八	一四	七	一八
一五八・八	一三〇・二	二一九・二	二五四・一	一七五・三	一六九・四	一二五・二	八〇八・三	一三一・〇	一二九・六	一九五・二	一四五・五	一二五・一	一二四・三
四三	七七	二三八	二四一	九七	九〇	九〇	一九二	七四	一二四	一六七	九一	七九	二〇七

	36	35
合	金	北
計	城	鮮
一〇,五九四·六	一〇二·一	二四四·四
四九	六	三五
三五	一五	四七
七一·三	一二二·六	一三三·三
一五四	五九	一一六

## 第八節 汽車輸送成績

壹·概要 僞滿於將鐵路委託滿鐵經營之時，即將僞國營汽車運輸事業，作為鐵路之附帶業務，一同委託滿鐵經營；故當時汽車與鐵路不但避免競爭，且採取協助之方法，因而在鐵路網尚未普及、人口稀薄、治安欠佳地區，則以汽車作為補助，或以之作為鐵路之前驅，先行開通；故汽車事業對於移植人口、開發產業、維持治安等，貢獻甚大。然當時東北之汽車在經營上，有以下特點：（一）汽車路線頗長；（二）因係替代鐵路運輸之工具，輸送力必須強大；（三）由於東北地理、習慣等關係，在財政及技術的方面，頗多困難。

當時僞滿鑑於世界各國先例，對於（一）與鐵路競爭之路線；（二）代替鐵路之路線；（三）維持治安及開發產業上必要之路線等，完全採取僞國營主義，而委託滿鐵經營。查歐美各國之汽車事業，多在鐵路完成之後，開始經營，常與鐵路以威脅，而發生競爭情事；結果不但兩敗俱傷，且因二重投資，國家社會

之損失甚大。僑滿爲使鐵路與汽車同時發展，以求經營之合理，不蹈歐美之覆轍，故採取綜合經營辦法。至於東北汽車事業，因（一）道路不佳，一入雨季，非常泥濘；而春秋二季又以塵土過多，侵入機件，損傷頗速；（二）冬季寒冷，易生障礙。二者於經營技術上均爲困難之事。

財政上之困難雖甚多，但其主要者乃爲（一）汽車公路所經之處，人煙稀少，產業未興，輸送之貨物過少；（二）警備費需要甚多；（三）員工等人事費、車輛燃料費、及物品消耗費等所需過鉅；（四）補充零件，價值既昂，又需時日。

貳·運輸成績 滿鐵經營僑滿國有汽車之運輸設施及其成績如左：

一·運營組織

（一）汽車本部

（二）鐵道局汽車部 瀋陽、錦州、吉林、哈爾濱、牡丹江、齊齊哈爾

（三）汽車營業部

局名	營業所	營業所數
奉天	奉天、安東、海城、長春、復東鎮、撫順	六

錦州	錦州、阜新、赤峰、承德、通遼、平泉、朝陽	七
吉林	間島、吉林、敦化、朝陽鎮、通化	五
牡丹江	牡丹江、東安、東寧、琿春、勃利、佳木斯、孫吳	六
哈爾濱	哈爾濱、呼蘭、肇東、珠河、三岔河、黑河、雙城	八
齊齊哈爾	齊齊哈爾、拜泉、洮南、訥河、前郭旗、海拉爾	六
羅津	羅津	一
計	(外有營業支所一一八處)	三九

二・路線里程

(單位公里)

許可里程	四六，九二六
營業里程	二四，三三四
運行里程	一〇，六〇〇

三・員工數

(單位一人)

本部	八四	日本人	二，一八〇	三七%
----	----	-----	-------	-----

鐵道局汽車部	二三二	中國人	三,二〇二	五四%
汽車營業所	五,五七〇	朝鮮人	五〇四	九%
計	五,八八六	計	五,八八六	一〇〇%

司機及修理技工數

司機	一,五二七
修理技工	九五七

四・修繕設備及修理能力

局別	項目	車庫棟數		收容能力(輛)		每月甲種檢查能力(輛)
		修繕場	車庫	修繕場	車庫	
瀋陽		八	一三	三八	一〇六	五四
錦州		一五	一六	四五	八〇	六〇
吉林		八	一二	四二	一二一	五四
牡丹江		九	一六	九八	一四五	八一



哈爾濱	一	一三	五一	九九	六〇
齊齊哈爾	一四	一三	四九	六四	五四
羅津	一	一	三	一三	〇
計	六六	八四	三二六	六二八	三六三

五・車輛

(單位輛)

種別	局別		種別						計
	瀋陽	錦州	吉林	牡丹江	哈爾濱	齊齊哈爾	其他		
旅客車	二〇九	一七〇	一八六	一三六	二二八	一三二	一〇二	一,二四七	
貨物車	二五五	一六一	一七二	四二五	二〇〇	一一八	九七	一,四二八	
其他	七	三	四	五七	九	一七	四	一〇一	
計	四七一	三三四	三六二	六一八	四三二	三五六	二〇三	二,七七六	

註：表中之車種爲：

- 一・旅客車
  - A 輕油車
  - B 揮發油車
- 二・貨物車
  - 輕油車
  - 汽油車

六・運輸成績如次表：

第一一七表 東北偽滿國營汽車運輸成績

## 甲・旅客運輸

地 局	年 度	單 位	普 通										
			營業里程公里	每日平均車數	行走里程萬公噸	乘車人數百萬人	運輸旅客里程百萬公里	旅客每公里運費					
	民國二八年		一四,五七八	九三,八二〇	一,一三六	七	二〇六	三・二	六四〇	三二七	二一,四三六	一七七	五
	民國二九年		一八,二六二	一三一,二一〇	一,五六五	一〇	三一八	三・二	一,八五三	四七一	三一,九五四	二七九	一一
	民國三〇年		一八,八五九	一四四,七〇〇	一,七九八	一一	三六三	四・九	八七二	七八九	二五,七八九	二二〇	八
	民國三一年		一九,八七七	一三八,九六六	一,七八一	一三	四一九	五・〇	一,三五二	一,二一九	二〇,四四一	一七三	七
	民國三二年		一九,八〇三	一九六,九六六	一,一九六	九	三三五	五・一	一,二二二	九八九	一六,七一五	一四三	二
	民國三三年		一九,八〇三										

## 乙・貨物運輸





哈爾濱江運局通航期之運輸事業，當然繁忙。於休航之半年中，除利用此期間，修理船舶外，並自哈爾濱至富錦、同江間，運行六〇〇公里之長途汽車，以代水運，而便沿岸地方居民。當時常有胡匪劫車事件發生，汽車行駛，並未因此而稍停。

民國二十六年七月，開發東北方一帶之鐵路幹線（包括松花江沿岸地方）圖佳線開通；此前，咸以水運事業，於該路開通之後，必將凋蔽，然而其結果完全相反，水運不但並未衰落，却較前益加興盛。此即由於鐵路與水運在統籌經營之下，互相協力之所致也。

松花江水運雖極繁盛，惟依蘭附近之淺灘，爲其一大障礙，在水淺時期，吃水二尺以上之船舶，不能通行，即在平時較大船舶亦爲所阻；自偽滿交通部施行疏濬工程之後，其障礙乃見減少。

鐵路總局遵照偽滿政府之交通政策，於民國二十二年解冰之時，組織哈爾濱航業聯合會，以統轄委託經營之各航運機關，並運用其所產船舶，防止與民間航業競爭。當時偽滿鐵路總局所管之營業用船舶及一般在松花江就航船舶，一律參加；至主要停船之碼頭，則統由江運局管理。

貳·客貨運輸之成績 松花江水運，係以哈爾濱爲中心，民國二十六年三月，共有船舶三一七隻，約一二萬公噸，自四月開始航運，至十一月停止，共約航行二〇〇〇日，輸送之旅客達六五萬人，貨物達八五萬公噸。

第一一九表 民國二十六年松花江船舶狀況

所屬	汽船		拖船		帆船		合計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
鐵道總局	四五一五	一五一	六五三〇	九六四	一三一	〇三三	一一三三	四七, 一五〇
民間	七〇三五	一九一	六六三三	〇〇三	五八四	九〇三	一九九四	七二, 〇九七
計	一一五五〇	三四二二	三三二一	九六七	七一五	九三八	三二七	一一九, 二四七

至於江運局經營航路之狀況，如次表所列：

第一二〇表 民國二十六年哈爾濱江運局經營航路一覽

航路	距離(公里)	使用船	配船	往復所需日數	備註
哈爾濱—富錦線	六二三	客船	定期一日一回	一〇日	
哈爾濱—黑河線	一, 四一八	貨客船	定期八日一回	約九日	
哈爾濱—虎林線	一, 二八六	貨客船	定期四日一回	約二日	
哈爾濱—大查扶餘線	三三三	貨客船	定期一〇日一回	約二日	

哈爾濱—江橋線	五〇八	貨客船	不定期	約一二日
富錦—黑河線	七九五	貨客船	定期九日一回	約九日
富錦—虎林線	六六三	貨客船	定期九日一回	約一〇日
黑河—漠河線	八二七	貨客船	定期一二日一回	約一二日
漠河—吉拉林線	四九九	貨客船	不定期	不明
虎林—龍王廟線	二七二	貨客船	不定期	不明
虎林—密山線	三三五	貨客船	不定期	不明

第一二二表 江運成績

客	旅		平均營業公里	年 度	單 位
	輸送里程	輸送人數			
運費收入	萬	千	公 里		
圓	百萬公里	人		民國二七年	民國二八年
				民國二九年	民國三〇年
				民國三一年	民國三二年
一一二	一〇九	七二九	三,九三八	三,八〇五	二,八二二
一一八	一一二	七三八	三,八〇五	二,八二二	四,〇五六
一四八	一〇〇	六九二	三,八〇五	二,八二二	四,〇五六
一二三	七九	六一一	三,八〇五	二,八二二	四,〇五六
一四〇	八八	六九二	三,八〇五	二,八二二	四,〇五六

貨物運輸					運輸		
運輸收入	運送里程	運輸噸數	平均運費	一人平均運費	一人平均乘船	一人平均運費	一人平均乘船
萬圓	百萬公里	千公噸	分	圓	公里	圓	公里
三九三	二四四	八二七	一·〇三	一·五四	一五〇	一·五四	一五〇
二八七	一七二	七三三	一·〇五	一·六〇	一五一	一·六〇	一五一
三七二	一七四	八七三	一·四八	二·一四	一四五	一·四八	一四五
三四二	一六四	六八二	一·五五	二·〇三	一三一	一·五五	一三一
四二六	二九五	八七四	一·六〇	二·〇四	一三八	一·六〇	一三八
二九八	二三五	二二七	二·〇〇	二·一四	一四九	二·〇〇	一四九
四·七六	三·一二	四·二七	五·〇二	四·八八	一四八	四·七六	一四八
一·六一	一·六六	二·一三	二·二一	二·一八	一四七	一·六一	一四七

關於旅客運輸方面，茲按客船等級別、主要埠頭別之乘客數，逐年列表於左：

第一二二表 乘船旅客等級別碼頭別人數

(單位千人)

總計	年度
六九七	民國二六年
七二七	民國二七年
六六六	民國二八年
五八四	民國二九年
六六八	民國三〇年
六六八	民國三一年
六六八	民國三二年
六六八	民國三三年



主 要 埠 頭 別										等 級 別			
綏濱	木蘭	漠河	黑河	富錦	樺川	佳木斯	蓮江口	依蘭	通河	哈爾濱	三等	二等	一等
七	一八	三	二五	四四	一一	一四二	八九	四三	三六	七六	六五〇	四六	一
九	二〇	四	二五	二五	一二	一二七	六五	四四	四五	九四	六七〇	五四	三
六	二二	二	一七	二二	一一	六五	八	四三	四七	九六	六〇八	五五	三
六	一八	二	一五	二〇	一二	五五	五	四〇	四〇	七四	五三〇	五二	二
四	二二	三	一九	二一	一五	六五	四	四五	三九	八九	六〇一	六四	三

關於貨物運輸方面，茲按其種類別、主要碼頭別之船舶裝載貨物，逐年列表於左：

第一二三表 江船裝載貨物品目別主要碼頭別公噸數

(單位千公噸)

年 度		品 目 別															
民國二六年	民國二七年	民國二八年	民國二九年	民國三〇年	民國三一年	民國三二年	總計	大豆	小麥	其他穀類	煤炭	石材及 土砂	木材	薪	麥粉	其他	鐵路用品
							八二七	一四九	八	四四	一五	二二	一三五	三三	一六		一二三
							七三三	五七	一七	三七	六二	一〇	二三七	二六	一四		一一一
							八七三	八四	二四	六〇	六六	一〇	三二〇	七	一四		六九
							六八二	八九	四	二六	七〇	一	一一三	三〇	一〇		九四
							八七四	一〇四	五	三九	一五二	一	一九五	一九	八		六一

主 要 埠 頭 別											
官用品	哈爾濱	通河	依蘭	蓮江口	佳木斯	樺川	富錦	黑河	漠河	木蘭	綏濱
四六	一〇八	九九	一六	二〇四	二五	三	五一	二〇	一	一七	二三
八五	五〇	六七	九九	一〇八	一三	三	四九	一八	一	一七	一四
一六六	三八	九四	七五	一〇四	一三	六	六〇	一〇	一	二〇	二三
一八六	二八	五〇	五〇	七七	一六	四	三二	九	一	八	一〇
二三八	二七	五三	二五	六九	二二	二	二六	一〇	一	二四	一二

## 第十節 運貨大車之運送成績

壹·概要 偽滿時代，綜合經營東北交通，以鐵路、船舶爲基幹，節節擴充，以完成所計劃之交通網，其詳細情形已如上述；然爲使鐵路及船舶之運送，得以圓滿發揮效率起見，對於運貨大車，亦實行合理的管理。

民國二十六年（偽康德四年），偽滿交通部公布「小運送法」（轉運公司法）；更於民國三十二年，指定國際運輸株式會社（滿鐵之附屬公司）爲統一整備運貨大車之中心機關。

貳·國際運輸株式會社之概況 該會社創立於民國十二年，完全爲滿鐵出資（起初爲三百萬圓，後增至一億圓），以前單辦滿鐵所有鐵路之轉運公司業務。迨偽滿政府將偽滿國有鐵路委託滿鐵經營後，該公司遂成爲全東北鐵路運輸之補助機關。總社設於長春，在各主要都市設有支社或辦事處，派職員常駐各車站與滿鐵取緊密連繫；其業務內容如左：

### 一·陸運業務

（一）鐵路之末端運送業務 滿鐵爲使鐵路運輸能收一貫經營之效，故指定國際運輸株式會社爲特定運送人，使其代行鐵路之取貨送貨，並辦理到貨、發貨之一般轉運公司業務。

（二）地區輸送業務 偽滿時代全東北各主要都市之市內運送，完全使由國際運輸會社担任，且全東

北九五地區中，其六二%指定爲國際運輸會社之統一運送地區；並於大連、瀋陽、長春等大都市，設立與國際運輸會社連成一體之地方運輸會社，俾資地區之運送事業，得以統一。

(三) 農產物輸送業務 (運往車站) 該會社於民國三十二年，被指定爲向車站運送農產物之運送者，使其承辦該項業務。查民國三十三年農產物之實際運送成績，計鐵路沿線設有三八三交易場之地區中之三〇一地區 (即七五%)，全由國際運輸會社辦理運送事項。

二·水運業務 在偽滿境內河川航路，實行水上輸送。

三·勞動業務 辦理各車站、碼頭，關於貨物之裝卸、包裝，以及其他供給勞力之業務；當時在國際運輸會社工作之勞動工人，全東北約有八萬人之多。

四·倉庫業務 代辦報關業務及委託販賣業務等。

國際運輸會社所用之搬運工具以前係屬租用，以後又改由自備，即將此等工具漸由該社購買，逐年擴充。

民國三十四年國際運輸會社搬運工具數及其有關施設狀況如左表所列：

第二二四表 民國三十四年國際運輸所有運搬工具數

(單位輛)

支社名	馬		車		社	手		社	載重汽車
	有	常備	有	備		有	有		
瀋陽	四,二六九	七,八八七	一,四七三					五七	
錦州	一,五七二	二,二四九					八五	二一	
哈爾濱	一,二四五	五,四一一					四三	五九	
吉林	一,五九三	二,四八〇					二六七	四五	
牡丹江	一,三六一	四,二六五					一四九	八一	
齊齊哈爾	九〇三	三,七一一					八	二四	
本社直轄	一九九		六三一					五三	
計	一一,一四二	二七,〇〇五	二,六五六					三四〇	

種別	民國三二年		民國三三年	
	馬	匹	馬	匹
		二,六七〇四		六,一九一四

馬車收容所	四，九二七輛	六，〇四七輛
手車收容所	八三〇輛	八三〇輛
車庫	二七七輛	二九二輛

參・國際運輸株式會社之運輸成績 該社之業務成績如左表所列：

第一二五表 國際運輸會社業務別辦理貨物噸數

年 度	鐵路發送貨物		鐵路到達貨物		站 台 裝 卸	船 舶	局 地 馬車運送	備 註
	噸	噸	噸	噸				
民國一五年	八六	五八	四六〇	四七			單位萬公噸	
民國一六年	一三〇	八八	五五〇	七〇				
民國一七年	一八〇	一二五	六〇〇	六三				
民國一八年	二七〇	一六〇	六二〇	一四〇				
民國一九年	三三〇	一五五	四四〇	一三〇				
民國二〇年	四〇〇	一六五	七〇〇	五四				
民國二一年	一三〇	九〇	八五〇	四九				

民國三二年	二六〇	一一五	九七〇	四五	
民國三三年	二三五	一六二一	二〇〇	八〇	一五五
民國三四年	二二〇	一五〇一	四五〇	一〇〇	一七〇
民國三五年	二五〇	一六〇一	七〇〇	一〇五	二〇〇
民國三六年	三〇〇	二二〇一	九〇〇	九八	二六〇
民國三七年	四〇五	四五〇三	二〇〇	一八〇	四二〇
民國三八年	五八〇	五〇〇五	八〇〇	一六〇	七〇〇
民國三九年	一,五〇〇	一,三〇〇五	〇〇〇	二〇〇	九八〇
民國四〇年	八九〇	九九〇三	六〇〇	八二一	四〇〇



關於東北以前之交通情形、發展經過以及經營狀況等等，如上述畢，足爲今後建設東北鐵路、港灣及開發產業上之參考。然檢討過去，瞻仰將來，猶有難已於言者在焉。

查日俄戰後，日本根據朴資茅斯條約，承襲帝俄權利，攫取「南滿鐵路」及一切附屬權益，以關東軍爲侵畧我國之大本營，以「關東州」及滿鐵附屬地爲侵畧我國之根據地，以其所屬鐵路爲對我之抽血管，百計千方，無所不至；而九·一八事變後，更假僞滿政府委託經營鐵路之名，將東北所有鐵路，盡置於滿鐵掌握之下，於是乃竭其人力、物力，普遍建設，截至光復時止，關於鐵路、公路、港灣、水運等等，均大有可觀；此殆日本思爲其子孫造萬世基業，固無所謂加惠於我東北人民也。

八·一五日本投降之後，將其四十年來所經營之交通建設，一旦委而去之，在彼或不無「早知今日，悔不當初」之嘆；而我則亦有「天道好還，物歸本主」之感；故得之泰然，無足奇者。

惟日本之建設東北交通，計劃之密、進行之速、管理之嚴，以及因時制宜之經理方法等等，則有足稱者；似亦未便因其失敗，而一概予以抹煞。質言之，即其用心殊不可原，而其建設成績亦不可泯，假使所遺之交通設備，迄今未遭破壞，依然完好，則我正大可利用而有爲；此雖未足以償十四年來東北人民之血債與我軍民八載抗戰之犧牲，但多少總有一部份代價。

今者（民國三十六年十月），收復區內之鐵路，已不足一千公里；不但難與光復當時比，且亦難與九一八事變前比，港口除葫蘆島及營口外，現均不能利用，而公路亦隨處遭受破壞；至於交通工具，更感不足，以致交通梗塞，一切停滯，影響於軍事及經濟尤巨；當局雖全力以圖恢復，終以建設不抵破壞之速，情形尙未好轉，言念及此，未免使人痛惜不置。

然而此種情形，乃一時現象，於不久之將來，或可恢復常態，蓋交通乃國家之動脈，於收復東北及建設東北，均係不可或緩之圖，情勢如此，並非過言。

而今後之交通建設，固未必盡以敵僞時代之計劃爲藍本，或亦未必盡行改絃而更張，所謂其可取者取之，不可取者易之，亦即利用其既有設備，根據將來建設方針，予以擴大發展，以期對於國防、經濟、文化上，有巨大貢獻，此不僅東北人士之所切盼，亦全國人士之所希望者也。

惟以目前情勢觀之，東北全土，尙未盡行收復，交通設備，仍時有遭受破壞之虞，且一旦破壞，又限於資材，修復頗感不易，故竭力保護，不使破壞範圍擴大，乃爲當務之急。其次則爲配合軍事經濟之進展，擇其要者，首先修復，繼當利用日本賠償物資，或藉盟邦援助，徐圖擴展，逐漸興修。

總之，交通乃國家之動脈，不可一日停止與阻塞；今後惟有賴於軍事、交通當局之璧劃，官民一體之合作，其能保護者，當盡力保護，其可建設者，宜竭力建設，只有衝破一切難關，始可完成百年大計；勿悲觀，勿氣餒，勇往直前，全力以赴，則東北交通之建設，庶乎有望。

中華民國三十七年二月初版

東北經濟  
小叢書

⑮ 運

輸

定價

編輯者

瀋陽市和平區太原街四號

東北物資調節委員會研究組

發行人

楊

綽

庵

印刷者

瀋陽市鐵西區興華街五號

中國文化服務社瀋陽印刷廠

# 東北經濟小叢書總目

4	3	3	3	3	3	2	1	1	號數
林產	農產 (合作社篇)	農產 (流通篇下)	農產 (流通篇上)	農產 (加工篇)	農產 (生產篇)	人文地理	資源及產業 (下)	資源及產業 (上)	書名
12	11	11	10	9	8	7	6	5	號數
水泥	化學工業 (下)	化學工業 (上)	機械	鋼鐵	煤炭	鑛產	水產	畜產	書名
	20	19	18	17	16	15	14	13	號數
	貿易	金融	水利	電力	電信	運輸	纖維工業	紙及紙漿	書名

勸 誤 表

第46表	145	136	98	95	95	91	80	76	70	29	1	目次	部位
橫二欄	3	1	4	2	7	6	末	5	5	11	行次	頁次	
2	27	23	29   32	43	27   29	24	32	21   22	4	6	字次		
南 攻 南 汶	就 脫 落	等 交 通 等 、 交 通	軍 事 補 給 軍 事 、 補 給	防 上	東 北 僞 東 北	八 九	七 八	使 用 用 使	矮 倭	水 路 水 道	正 誤		
	第117表		第108表	第29表	第91表	第87表					第63表	部位	
	280	277	262	237	236	229	198	195	187	182   183	頁次		
	1	12	1	1			1	6	6	橫末欄	行次		
							26	18   22	23   26	左一欄	字次		
	僞 滿 東 北 僞 滿	單 位 人 單 位 一 人	單 位 千 公 噸 脫	單 位 萬 公 噸 脫	構 成 比 率 % 構 成 比 率	單 位 萬 公 噸 脫	遠 達	將 以 往 將 基 本 以 往	充 實 ， 對 充 實 對	南	正 誤		

上海图书馆藏书



A541 212 0006 7710B

