

太平洋國際學會叢書

滿蒙鐵道網

滿蒙鐵路網

## 弁言

近代帝國主義者競爭海上霸權之雄心，日熾一日，而侵略弱小民族之陰謀，遂亦日形暴露。我國地大物博，東西列強，眈眈虎視，咸思染鼎一臠，故不惜億萬之金錢，投資我國，而互相角逐於其間。其中尤以東隣之日本爲最甚，其對於滿洲之經營，最近投資總額竟達五億八千八百五十萬元，而該政府對於發展南滿投資津貼，增加至二萬萬元，更加添獨立守備隊二大隊，駐紮滿洲，以二百萬元之巨款，在長春建築大軍營，其侵略之野心，路人皆知。滿蒙鐵路網一書，爲日人大島與吉所編，調查詳確，巨細靡遺，對於滿蒙情形，如數家珍，其處心積慮，於此

書可以略窺其概矣。滿洲爲中國版圖，總理於建國方略中曾著有大規模之計劃，惜乎頻年內戰，不遑顧及，我不自謀，無怪人之謀我矣。予于是書披讀既盡，不禁心膽俱寒，汗流浹背，因由本會逡譯貢獻於國人，俾對於滿蒙情形茫無所知者，既可得其梗概，而有心研究滿蒙問題者，亦可藉資參考云。

民國十九年十月陳立廷識



# 滿蒙鐵路網目錄

## 緒言

## 第一章 總論

### 第一節 既成線的配置

既成線的配置	一
既成線	一
既成鐵路配置表	二
地勢	四
畜產、農產、林產、礦產	五
歷史	七
水運	一〇

路線	二二
陸運	一三
港灣	一六
第二節 未成線之配置及豫定線	一八
未成線配置表	一九
豫定線	二一
呼海鐵路之延長	二二
第二章 本論一、既成鐵路	
第一節 滿鐵線與中東線	二五
甲、滿鐵線	二五
滿鐵線各線驛站名稱表	二五
子、旅順線	二五

丑、本線	二六
寅、撫順線	三一
卯、營口線	三二
辰、安奉線	三二
巳、中東線南部	三四
午、中東線西部	三五
未、中東線東部	三七

第二節 既成一線 三三

(甲)京奉線(乙)京綏線	三八
京奉線站名表	四〇
京綏線站名表	四二

第三節 既成鐵路之三線(一) 四五

## 第三章 本論一 未成線

### 第一節 未成線的概況 . . . . . 八九

二未成線的概況 . . . . . 八九

關於連山灣的調查 . . . . . 九〇

修斯氏的築港計劃概要 . . . . . 九三

鐵路 . . . . . 九四

打通線（現在中國方面稱爲大通線） . . . . . 九七

### 第二節 未成線之六線 . . . . . 一〇一

未成線之六線 . . . . . 一〇一

（甲）對黑線 . . . . . 一〇一

滿鐵對平行線斷然抗議並對海吉線及打通線的態度 . . . . . 一〇三

對黑線站名表 . . . . . 一〇三

(乙) 海吉線	· · · · ·	一〇五
海吉線站名表	· · · · ·	一〇六
(丙) 吉會線	· · · · ·	一〇七
吉會線站名表	· · · · ·	一〇八
(丁) 吉海線	· · · · ·	一〇九
吉海線站名表	· · · · ·	一一〇
(戊) 開海線	· · · · ·	一一一
開海鐵路站名表	· · · · ·	一一二
(己) 長洮線	· · · · ·	一一二
洮昂四洮滿鐵三線之連絡輸送問題	· · · · ·	一一三
第三節 未成線之八線	· · · · ·	一一四
(甲) 洮熱線	· · · · ·	一一五

洮熱線站名表	一一五
(乙)巴連線	一一六
巴連線站名表	一一七
(丙)錦洮線(打通線)	一一八
錦洮線站名表	一一八
(丁)張熱線	一一九
張熱線站名表	一一九
(戊)京熱線	一二〇
京熱線站名表	一二一
(己)錦熱線	一二一
錦熱線站名表	一二二
(庚)張赤線	一二二
張赤線站名表	一二三

(辛) 錦赤線	一二四
錦赤線站名表	一二四

#### 第四節 未成線之五線

(甲) 大溝線	一二五
大溝線站名表	一二五
(乙) 大壕線	一二六
大壕線站名表	一二六
(丙) 溪城線	一二七
(丁) 天圖線	一二七
(戊) 昂齊鐵路	一二七
第五節 未成線之二線	一二八
(甲) 蒙古橫斷線	一二九

蒙古橫斷線站名表	一三〇
(乙) 蒙古縱斷線	一三〇
蒙古縱斷線站名表	一三一
人口一千以上各站一覽表	一三二
滿蒙鐵路網各線名稱戶數人口哩數表	一三六

## 第四章 結論

就於將來之鐵路敷設	一三九
對滿蒙取積極手段始先敷設六大鐵路	一四四
滿蒙之六大線鐵路政策與世間宣傳者幾分不同	一四六
吉敦線松花江大鐵橋之開通式	一四七
洮昂線橫斷問題，就於呼海鐵路	一四八
滿蒙鐵路網和商品之販路	一四九



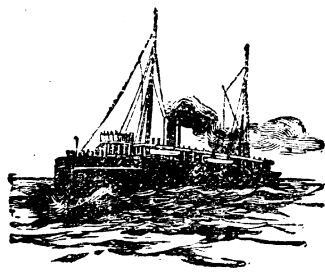
歐亞交通路之再開	一五一
十八鐵路之聯絡	一五一
歐亞聯絡火車開行到着時間	一五三
時報	一五七
滿鐵洮昂四洮三線的聯絡已接近	一五七
烏鐵關於豆粕運費加價的延期和理由	一五八
吉海鐵路工事之近況	一五九
鐵路問題之交涉（吉會線分爲二部）	一六三
五鐵路已成滿蒙交涉的議題	一六四
問題中的打通線竟然開通矣	一六六
打通線站名表	一六六
連山灣之築港急於具體的準備	一六八
滿鐵沿線的特產吸聚於打通線	一六九

滿蒙鐵路網 目錄

一一

外蒙縱斷鐵路將要敷設	一六九
吉敦線之延長運動至延吉	一七〇
滿蒙鐵路交涉前途難抱樂觀	一七一
奉天臨江間鐵路敷設乎	一七一
東三省之邊防三鐵路已邀許可	一七二
長大線之敷設和貨物吸收豫想	一七三
奉海鐵路之支線梅西線的工事進行	一七四
勞農蘇俄計劃之蒙疆六鐵路	一七四
連山灣築港工事將於明春舉行	一七六
打通線運轉之狀況	一七六
由雙城堡站至長春新設支線	一七七
東北計劃中之三鐵路	一七八
大堪注意之日俄侵略政策	一八一

滿鐵與東鐵	一八二
滿蒙鐵路進行中	一八四
歐亞聯運會議	一八五



滿蒙鐵路網  
目錄

滿蒙鐵路網  
目錄



# 滿蒙鐵路網

## 第一章 總論

### 第一節 既成綫的配置

滿洲鐵路的軼始，是在中日戰爭以後，從那個時候到日俄戰爭，這個中間時期就很發達了，到了戰後纔有滿鐵之出現，繼而中國官民對於滿蒙的鐵路網，亦就有所企圖矣。於一九〇三年（光緒二十九年）東清鐵路已能夠通車直達旅順及大連，當纔通車的時候，因為時日向淺的緣故，所以中國人方面乘客極少。

在這些鐵路未成以前的時候，滿洲各地的交通，水運利用遼河，而陸路則仗步行，現在幾乎全靠鐵路了。

### 既成綫

同屬於既成綫，因築成之遲早，遂有了新舊的區別，例如京奉綫或滿鐵綫為最舊的既成

線，而吉長四洮兩線爲新的既成線，其外更有洮昂吉敦奉海等新線，這些路線的哩數長短固然不同，在建築上的難易也是不同的，關乎經濟的狀況，其良窳當然也就不同了。

沿路線各地經濟狀況的盛衰，全視這些路線敷設的遲速而定，研究這些路線當分之爲既成線未成線預定線等。

既成線已往的企圖和現在的目的，其於鐵路政策雖然是一樣，而其目的及企圖之主旨乃異其趣了，例如東清鐵路建築之始純以軍事的爲基礎，次乃漸及於經濟的，然而現時新設的鐵路則專以經濟的爲基礎矣，沿這些鐵路各地的生產力，比過去的十幾年，增加了十倍的貨客，所以將來於鐵路的經營上或於滿洲的開發上，必定要起極大的變化。

既設鐵路的全長爲三千四百六十六哩，分爲十線，今述其概要於次。

### 既成鐵路配置表

鐵路名	起點	終點	重要車站	哩數
滿鐵線	大連	長春	大連，長春，奉天，鐵嶺，開原，安東，遼陽，其他	六九五

東支線	長春	哈爾濱	長春，哈爾濱，	一，〇七九
京奉線	北京	奉天	新民，溝幫子，錦州， 山海關，天津，北京，	三〇〇
京綏線	北京	包頭	南口，居庸關，宣化，張家口， 天鎮，聚樂堡，豐鎮，綏遠城， 包頭，	三〇〇
吉長線	吉林	長春	吉林，驛馬河，樺皮廠，長春，	七九
四洮線	四平街	洮南	四平街，傅家屯，鄭家屯，邊紹 家屯，洮南，同支線，大材營子，錢 家屯，通遼，白音太來，	二六五
吉敦線	龍井	天寶山	龍井，天寶山，敦化，	一三一
洮昂線	洮南	齊齊哈爾	洮南，鎮東，嫩江，昂昂溪， (齊齊哈爾)	一四二
金福線	金州	貔子窩	城子疃，	六三
奉海線	奉天	海龍城	大部分完全通車	二三五

以上十線皆爲已經實行通車的既成鐵路。這些既成鐵路均有相當良好的營業成績，因此，中國方面對於鐵路的熱度，亦正在逐漸增高着哩。據滿鐵理事藤根氏所發表的滿蒙鐵路的



調查概要如次。

## 地勢

我們所說的滿蒙如附圖所示——東以鴨綠江、豆滿江和高麗隔水相望，復以烏蘇利河和俄屬沿海諸州爲隣，北界黑龍江，西界阿爾貢河和俄屬撒巴伊喀爾相窺，更控大興安嶺和蒙古毗接，南據萬里長城和河北省相依，其餘南部概面渤海、黃二海——就是指此地域而言。

在我們所說的滿蒙之中，從政治的區域而言，奉天省爲九萬二千二十四方哩，吉林省爲八萬一千十八方哩，黑龍江省爲二十一萬一千六百二十七方哩，熱河省爲六萬七千一百六十八方哩，合計四十五萬三千七百方哩，牠的面積約爲日本的一倍七。

牠的地勢約略言之，則東有長白山山系，北有小興安嶺山系，西有大興安嶺山系，極似馬蹄形包圍着這塊大地域，牠的內部以代表的言之，則有遼河及松花江兩大河流灌漑於其間，而遼河、松花江兩大河系的分水嶺高度不過五十米突至百米突，四洮鐵路正通過此分水嶺，滿鐵在公主嶺附近亦通過之，幾乎是一個感覺不出來很平坦的分水嶺。

松花江包有牡丹江，嫩江，洮兒河諸流，而遼河則包有東遼河、渾河等重要支流，屬於松花江者北注於黑龍江，而遼河則南流於渤海，經此兩大河流灌溉的地方，乃形成一大沃野，所謂滿蒙之農產區域者，就是這塊地區。

於三大山系尚有千古斧鉞難入的森林，在遼東、遼西均有世界著名的大炭田，於南滿則有豐富的鋼鐵鑛山。

## 畜 產

論到畜產，滿蒙到處無地無之，從奉天至哈爾濱約三百五十哩以西遠至蒙古的大庫倫約八百哩，這塊地域可以說是與滿蒙有關係的畜產地。

## 農 產

關於農產的可耕地爲四一九·六七九·〇〇〇畝，其內既耕地爲一九三·六九八·〇〇〇畝，可算是最廣袤的農產區了。

## 林 產

吉林黑龍江兩省有十五萬方哩為森林地域，約占北滿全地域的百分之四十，可謂極豐盛的森林地帶。

## 礦 產

在南北滿鑛產極為豐富，石炭的產量在南滿尤著，據村上博士的推定，合計南北滿所產的石灰，約為三十億噸，鐵鑛鑛山多半在鞍山本溪湖，產量約為三億噸。

若論南北滿洲每年度的產額，則農產二千一百萬噸，林產四百三十五萬噸，鑛產八百三十六萬噸，畜產二十四萬噸，天然產物像這樣的豐富，實在是一塊寶地。

據有這樣大富源的滿蒙土地，人口怎麼樣分布呢，請一論之，奉天省一千二百萬人，其平方哩的密度為百三十二人，吉林省五百六十四萬人，其密度一平方哩為七十人，黑龍江二百五十萬人，其密度一平方哩為十二人，東三省的人口約為二千萬人，於一平方哩僅占五

十三人，再加上熱河省的百七萬人，合計共爲二千一百八十八萬二千四百人，其密度一平方哩爲四十七人，此與日本的狀態比較之，日本內地的密度一平方哩爲三百八十八人，北海道七十人，高麗一百七十二人，台灣二百二十四人，在今日之下，北滿尙有人跡未到的地方，這樣看來，天然產物這樣的豐饒，人口如此的稀少，將來經濟力的發展，定可操之左券，而不可限量的希望。

據有這樣大富源的滿洲，爲甚麼自古以來文化就不發達呢，勿論亦有氣候的關係，然而若論到寒冷，歐羅巴怎麼會有那樣的文化呢，其中必定還有別的原因存在。

## 歷 史

據歷史的載記，滿洲已經有了三千年來人文的歷史，距今三百年前因爲有了大清國的興隆，所以中國這塊滿洲土地纔於世界上著了聲名，當初哥薩克的驍勇騎兵時出沒於黑龍江的上游，康熙皇帝患之，於是舉兵和他相抗，遂演成了一千六百八十五年的黑龍江左城之戰，兩方戰鬥相持三年，卒於一千六百八十九年構結了奈爾廷斯克條約，纔劃定了國境。

這個奈爾廷斯克條約是中國和歐洲諸國締結之最初的條約，這個當兒正是俄國彼得大帝即位的時候，因着這個事故，俄國被逐於黑龍江流域以外，向大興安嶺以北退却了，自是一百八十年的工夫，斯拉夫的馬蹄未擾進黑龍江一步。

康熙大帝這樣的嚴格注意斯拉夫之東漸，亟謀屏除其他民族，把祖先發祥地的滿洲全然封鎖，以施保護之策。於是在黑龍江上游的希爾喀河敵禦斯拉夫之侵襲，在山海關方面防抵漢人之侵入，於鴨綠江豆滿江兩處阻防高麗，更於西方置設邊柵以防蒙古，滿洲之封鎖大體如此。

然而清朝嗣後因捻匪之亂，或因他項內亂，不能兼顧滿洲的安全，所以滿洲封鎖之實力也就漸次薄弱，而漢人從此就漸漸的潛入這個富源的滿洲了。先是在長春平原招來漢人墾拓荒地，而漢人所占利益實匪淺鮮，繼則在四平街昌圖附近距今百六七十年前亦漸漸的發現了漢人的殖民。

要之，近代滿蒙發達的這樣遲緩，全係康熙大帝的人為的政策把這個滿洲的資源貯藏起來了，所以在今日之下，滿蒙有這樣巨大的資源，不能說不是康熙大帝封鎖政策之賜留物。

其後於一千八百五十八年結了愛暹條約，復於一千八百六十年結了北京條約，俄國的滿洲政策亦就步步加緊起來了，遂於一千八百九十六年成立了東清鐵路借款，復於一千八百九十八年租借了旅順大連，更於一千八百九十九年成立了英俄協商，兩國相互確保自己的勢力範圍，即以揚子江屬諸英，以關外屬之俄，俄國則於一千九百年占領了滿洲，一方面於一千八百九十七年之秋着手測量東清鐵路，於一千九百〇二年開始工作，至一千九百〇三年七月一日全線就開通了，至此俄國的大威勢就急轉直下的實現於滿洲矣。於是滿洲之發達全賴此經濟的最大機關之鐵路，尤其是一千六百哩鐵路的實現對於滿洲之發達給了一個大衝動。

其後因日俄戰爭，於一千九百〇五年結了包資瑪斯條約，所謂南滿洲之經營，就移於日本了，藉着日俄兩勢力的對峙，而滿洲的文化在事實上也就蒸蒸日上了。

據以上所論，滿洲之富源得以保存到現在者，固屬康熙大帝封鎖之所致，而近代文化之源亦不能不歸諸日俄兩國勢力的衝動了。觀其臻於今日之隆盛，尚不滿三十年，而文化的發展就有如此長足的進步，其原因之一，厥惟交通機關偉大的力量，所以在敘述鐵路的事情以前，請先將水運和陸運的概況略為陳述。

## 水運

遼河的航路本支流合計六百七十四哩，鴨綠江五百二十四哩，松花江一千三百哩，在此松花江一千三百哩之內有八百哩可以航行輪船。在鐵路未敷設以前，水運之關乎滿蒙的開發，其效果的偉大自不待言了，就中遼河的水運，在交通上的勢力尤爲宏大，不獨滿蒙賴以運輸，就是對於中國本土和滿洲內地亦可謂唯一的交通幹線。遼河在營口鄭家屯之間四百七十哩可以通行舟楫，從鄭家屯至白音太來若能開擴其地域，亦可和營口鄭家屯間一樣的行船。松花江合嫩江在鐵路未敷設以前，是北滿唯一的交通路，此流域之關乎開發，力量亦甚偉大，松花江的河勢較之遼河更爲偉巨。哈爾濱正居距松花江阿慕爾之交流點四百哩的地方，此間能航行輪船。又自嫩江之交流點至現今的吉林邊境當水旺的時候亦能夠航行輪船。每年藉水運載至哈爾濱的貨物，數量不下四十八萬餘噸，內二十二萬餘噸爲穀類，其他爲木材柴薪。又嫩江乃爲松花江的支流，牠的水運亦有相當的勢力，自松花江之交流點至齊齊哈爾百五十哩，又至黑爾根百六十哩皆能夠航行舟楫。

考察滿洲水運的將來，其各江河加上更偉大的黑龍江，不獨對於滿洲內地的開發有直接的關係，若將黑龍江開放完全作為國際的河川，把松花江亦開為國際的，或是仍為國內河川而整理統一之，縱令冬季有凍結的障害，其運輸穀類和木材等項，仍能發揮其強大的威力，足以和鐵路相匹敵。觀夫聖羅連斯並大湖水的水運在加拿大的隆盛，而松花江和黑龍江將來亦必定形成偉大的運輸交通路無疑。

試舉一例以伸述之，並取聖羅連斯河和黑龍江比較其關係，經過聖羅連斯從外洋到加拿大商業的中心滿特里歐為一千哩，又經過聖羅連斯及湖水至芝加哥為二千二百四十三哩，至道路斯為二千三百三十四哩，而哈爾濱乃經黑龍江自海為一千五百哩，兩相比較，後者距離較短，對於河的狀況若加以相當的修理，其河勢的優良決不在聖羅連斯以下，所以關於此河的將來亟應加以特別的注意。

次再論述道路的事情，滿洲當鐵路未敷設以前，道路和河川一樣也是唯一的交通路，其主要目的僅限於地方的小運輸，不過是在人口稀少的地方滿足其必要品的輸入而已。

假使北滿之河川能夠貫通南北，即松花江亦有向南方疏流的情勢，則滿洲和中國內地的



交通必定較現在還早些，而其發達當然更爲迅速。滿洲的交通路線，其路系大體如次。

## 路 線

第一 奉天——吉林線 此線爲最古而且最安全的路線，在吉林東走寧古塔，於西北向伯都訥方面而行。

更由吉林向北走阿什河，更由阿什河分道，一走三姓，一走哈爾濱的側方，而達呼蘭，從移民的關係論其路線，由奉天——吉林線幹線中間的伊通走向長春，更由長春和距哈爾濱二十哩的阿什河相連，而形成一移民的路線。

此線和中東鐵路乃以十哩至三十哩的距離成平行的部分甚多，在鐵路開通以後於運輸上尙有相當之威力焉。

第二 中央路 這條路線是由新民屯至法庫門，在法庫門越柳柵而至鄭家屯，更由鄭家屯而達伯都訥和阿什河。

此路更於伯都訥分道而走齊齊哈爾並走黑爾根，復走阿慕爾而至愛暉，這條齊齊哈爾，

黑爾根，愛暉路線是中國對於俄羅斯最初的軍用道路，當初是最重要的一條路線。

在這裏要隨筆說一件事項，就是中國對於俄羅斯國防的都市之建設，亦極講對應之策，而建設了愛暉（一千六百八十四年）黑爾根（一千六百八十六年）齊齊哈爾（一千六百九十一年）呼蘭（一千七百三十四年）等都市。即於十六世紀之終這些地方就勃興起來了。

第三 西路 這條路線是從喜望口越長城，穿過興安嶺的東麓，在距洮南府西三十哩的地方渡洮兒河，更北向沿嫩江以達齊齊哈爾的一條道路。

第四 北京——綏遠多倫訥爾海拉爾線 此線乃和所講的滿蒙相離了，然不無關連之處，因附筆而記之，以上之線爲縱線，此外尚有橫線，即吉林至伯都訥齊齊哈爾阿城海拉爾爲橫線，而向北到達阿爾貢河斯托來柴斯克之線亦屬橫線。

## 陸 運

這些路線，乃以中國內地爲中心或以滿洲蒙古爲本位，按前述之地勢一般考究之，是屬於於必然的事實，今日要開發滿蒙，考慮鐵路的新設線，和考察這些路線大概是相同的。

今就水運及陸運所用之交通機關即舟車等大體論之。船舟方面乃有大小輪船以及戎克，戎克的體積有三四噸的樣子，算是很大的河船了。據一千九百二十三年的調查，輪船的運費於近距離五六十哩之間每噸哩三分，稍遠的距離一百哩以上每噸哩一分四厘至一分六厘，至於戎克的運費一般比輪船的運費每噸哩價低三厘。有某地方一小部分的運費每噸哩有六分以

上者。

馬車方面載重量大者為四噸，普通為二噸至二噸半。馬車乃由深究考慮而成之交通機關，極為適巧，夏季用以耕田，冬季用以運搬，在滿洲地帶農產需馬，於是就產生了馬車的必要，這也是必然的趨勢，至於用費是很經濟的，而且在運輸上具有偉大的勢力，今將其運費示例於下。

自各站至長春運輸穀類馬車噸哩運費

一九一三年	一九二〇年	一九二三年
一九一四年	一九二三年	一九二四年
五，五〇（約）	四，〇〇	—

自哈爾濱

自哈爾濱以南 五，六〇（約） 七，〇一八，〇 十四，〇一八，〇

自長春至北滿運輸穀類馬車噸哩運費

至哈爾濱 八，〇 一一，〇一五，〇 一二，八一八，九

至南部線諸驛 八，五 一一，五一七，五 一一，五一八，九

於數年前南部線中東鐵路的貨車不敷使用，所以運費隨而漲價，關於輸入方面，鐵路輸送十五萬噸，而馬車的輸送竟達於二十五萬噸，這是從一千九百二十年至一千九百二十一年的輸送時期，此時輸出穀類，鐵路的運送數量為百十八萬噸，而馬車的運送數量為百萬噸，實在是可驚奇的事實，具有這樣威力的馬車的輸送若善利用之，很可以作非常的集貨機關以充運輸之用也。

次就港灣論述之，滿蒙有三港即大連營口及安東，與北滿之輸出入有大關係的海參威港，在事實上不得不認為滿蒙的一港灣。然而北滿的海參威港，南滿的大連港均可稱謂代表的港灣，那末中東南滿兩鐵路各相連衝，對於北滿貨物占北行南行的兩大徑路，實有互相爭雄的情勢。

## 港 灣

請就大連港的情勢一言之，其水面積爲三萬一千四百二十五公畝，繫船岩壁爲一萬四千三百九十六尺，大連港地內之鐵道線路爲六十三哩，倉庫及上屋的面積爲三百一十五公畝，野積場的面積爲二千二百八十二公畝。碼頭的能力同時能容五千噸的輪船三十七艘，倉庫的貨物收容量爲五十萬噸，碼頭的負貨作業每年爲一千九百萬噸，每日平均爲五萬二千噸，一千九百二十七年度輸入的噸數爲百〇三萬三千噸，輸出爲六〇七萬二千〇四十八噸。

海參威方面於一千八百六十年距今七十年前乃在俄國統治之下，其後受了政變的餘波，到了一千九百二十年以來，中東烏鐵的獨專，纔依一千九百二十四年之奉俄協定被攻破，而於同年十一月於中東鐵路扶植了勞農的勢力，恢復了海參威的活路，於一千九百二十年五月愛古利塞利得的碼頭一體解放成了自由港。我們所說的海參威港即愛古利塞利得港屬於中東鐵路商業部的經營，於一千九百二十二年的十一月因極東的蘇維埃化，同時在極東革命委員會管理之下，復歸於烏鐵經營直到今日。

於愛古利塞利得碼頭，引入線爲二十五俄里，岩壁的構造亦和別的碼頭不同。停船的處所有八箇，其中二個爲石造岩壁，他六箇爲浮棧橋。水深二十七尺至三十二尺，倉庫二十九棟，其收容面積爲四萬二千七百五十五平方米，其收容力爲十三萬一百四十二噸，並無野積場，就於此點和大連相較實在劣得多了。

再就海參威現業作業的狀態論述之，如前所述岩壁有八箇，而用於輸出穀類者有六箇。假使在這些岩壁都能碇泊五千噸的船，則現在裝設電氣起運機的岩壁有兩處，起運機合計僅有四台，一日工作八小時，起運機一台之起運能力一小時六十噸，四台共一千九百二十噸，此外依憑人力負運之岩壁有二處，每處運貨一千噸共計二千噸，以上兩箇合計三千九百二十噸，一日約有四千噸的運貨。此外尚有四處岩壁無起運機的設備，一日運貨亦有四千噸，合計海參威一日約有八千噸的穀類輸運，再就是石炭的堆棧，因爲沒有相當的設備，所以堆積能力甚是薄弱，一日的數量僅在三千噸內外，豆粕等之作業能力爲六十噸至九十噸。於一千九百二十三年的輸入爲五萬噸，輸出爲八十萬英噸。像這樣的狀況，海參威對於大連今日之隆運，勿論是事業方面，或諸機關設備的程度，或定期航路的數目，或出入貨的均衡，或作

業力能的優劣，大有不可同日而談之勢。關於詳細事項應在本論記述之，在總論裏頭僅記其既成線及未成線之體形即其配置而已。

以上所述者乃注重於既成線的配置，今再將未成線的配置述之於次節。

論到該調查的主要目的，乃以各沿線之主要驛站爲中心，而記述各驛站的戶口數目及產物，更於末尾附記由各線沿路各驛站到達主要地之距離及其他的關係。

## 第二節 未成綫之配置及豫定綫

如前所述，雖說是未成線，其一部分也有建設完了可以加入在既成線裏頭的，然而於本節所講的全是屬於未成線。這些未成線在滿蒙鐵路網中，亦屬最重要的部分，而與滿鐵線的關係實匪淺鮮，所以就於動工資本或借款等，則有相當問題發生，就中爲打通線或海吉線現在問題交涉中，而打通線則通連山灣與滿鐵線成平行的局勢，將來此線築成，則連山灣與大連作並肩的競爭也。

就於這些問題，在滿鐵當局者之間意見紛歧，殊不一致，這些問題當於本論記述之，此

處單載未成線的配置。

於此處要論的未成線，有二十二線，其延長為一千五百餘哩，然而豫定線的數目尙屬未知。

### 未成線配置表

鐵路名	兩起點	重要驛站	哩數
對黑線	黑爾根——對青山	龍江，甯尼站，布特哈，（嫩江）活魯爾站，四站，黑爾根，克山，愛暉，黑河，林子，呼蘭，通北，海林，北岡，對青山，	三五〇
海吉線	海林——吉林	海林，甯古塔（寧安）額木索，吉林	五〇
吉會線	吉林——會寧	吉林，額穆，三岔口，敦化，天寶山，龍井村，瑯春，會寧，	一五〇
吉海線	吉林——海龍	吉林，雙陽，盤石，海龍，	七〇
開海線	開原——海龍	開原，掏鹿（西豐）西安，大吐川，海龍，	四〇



滿蒙鐵路網

洮熱線

洮南——熱河

洮南，開魯，敖漢王府，赤峯，喀喇，沁王府，熱河

二五〇

巴連線

林西——錦州

巴林，赤峯，建平，朝陽，溝幫子，錦州，

一一〇

錦洮線

錦州——洮南

錦州，朝陽，小庫倫，綏東，洮南

二二〇

張赤線

張家口——赤峯

張家口，多倫，西翁，牛特王府，赤峯，

七〇

張熱線

張家口——熱河

張家口，龍門，赤城，灤平，熱河，

一一〇

京熱線

北京——熱河

通州，懷來，密雲，灤平，熱河，

八〇

錦赤線

錦州——赤峯

錦州，朝陽，赤峯，

一〇〇

錦熱線

錦州——熱河

錦州，砂鍋屯，建昌，熱河，

八〇

大溝線

大石橋——溝幫子

大石橋，田莊台，磐山，溝幫子，

三〇

大壕線

大虎山——八道壕

大虎山，黑山，

二〇

長洮線

長春——洮南

奉天，東陵，章堂，營盤，南雜木，清源，草市。北山城子，海龍，

七〇

奉海線

奉天——海龍

奉天，東陵，章堂，營盤，南雜木，清源，草市。北山城子，海龍，

二三五

溪城線

本溪湖——城廠

五〇

天圖線

六九

昂齊線

齊齊哈爾——昂昂溪

一八

蒙古橫斷線

海拉爾——科布多

海拉爾，庫倫，烏里亞蘇台，科布多，

一九〇〇

蒙古縱斷線

張家口——上烏丁斯克

張家口，烏蘭諾爾，庫倫，上烏丁斯克，

一五〇〇

觀上表在二十餘線中，吉會，吉海，洮熱，錦洮，大溝等五線已經起工，並其一部分業

已開始運轉，然而各線要全線通車，尚須若干時日，且資金之運用亦須相當的考慮。在其他十五條路線之內，亦有局部動工而屬於既成線範圍內的，然尚有因政治上或外交上的關係，或因資本的關係成中止狀態的，所以至全線完成尚須相當的時期。

假使這些未成線全部完成，則輸送貨物的增加當然勿論，就是文化的程度亦要急劇進步，於經濟上亦必定起很大的變化，日本握有滿蒙的特殊利權，對於這些鐵路的敷設，未嘗不特別注目焉。

## 豫定線

滿蒙鐵路網

此處所謂豫定線者，不過是僅僅把線路之敷設豫定地規劃妥當而已，較未成線缺乏建設的可能性，關於牠們的記載，亦不過單記其線之起終兩點而已，然而在豫定線中亦有反比未成線成立較速的，至於牠的配置是屬不明瞭的。

在這些豫定線中扶餘，濱黑，呼海，洮索等諸線，比較的有速成之可能性，就中呼海，洮索，濱黑等線，時常在新聞紙上登載動工的問題，今將豫定線的名稱述之於左。

- 一，扶餘線
- 二，寧海線
- 三，扶石線
- 四，長扶線
- 五，吉盤線
- 六，長農線
- 七，長太線
- 八，濱黑線
- 九，呼海線
- 十，白虎線
- 十一，洮索線
- 十二，海朝線
- 十三，興京線

觀以上各線的名稱，大體無非是未成線中的主要驛站連結者，為鐵路網某部的支線且是重要的地點，所以從經濟上觀察之，亦為有相當價值的路線，俟未成線完竣，常有使之動工的命運，其中數線有單獨敷設之必要者，為呼海線雖仍係豫定線，而近時多稱之謂呼海鐵路，對於此線嘗有二三新聞紙登載其記事。

## 呼海鐵路之延長

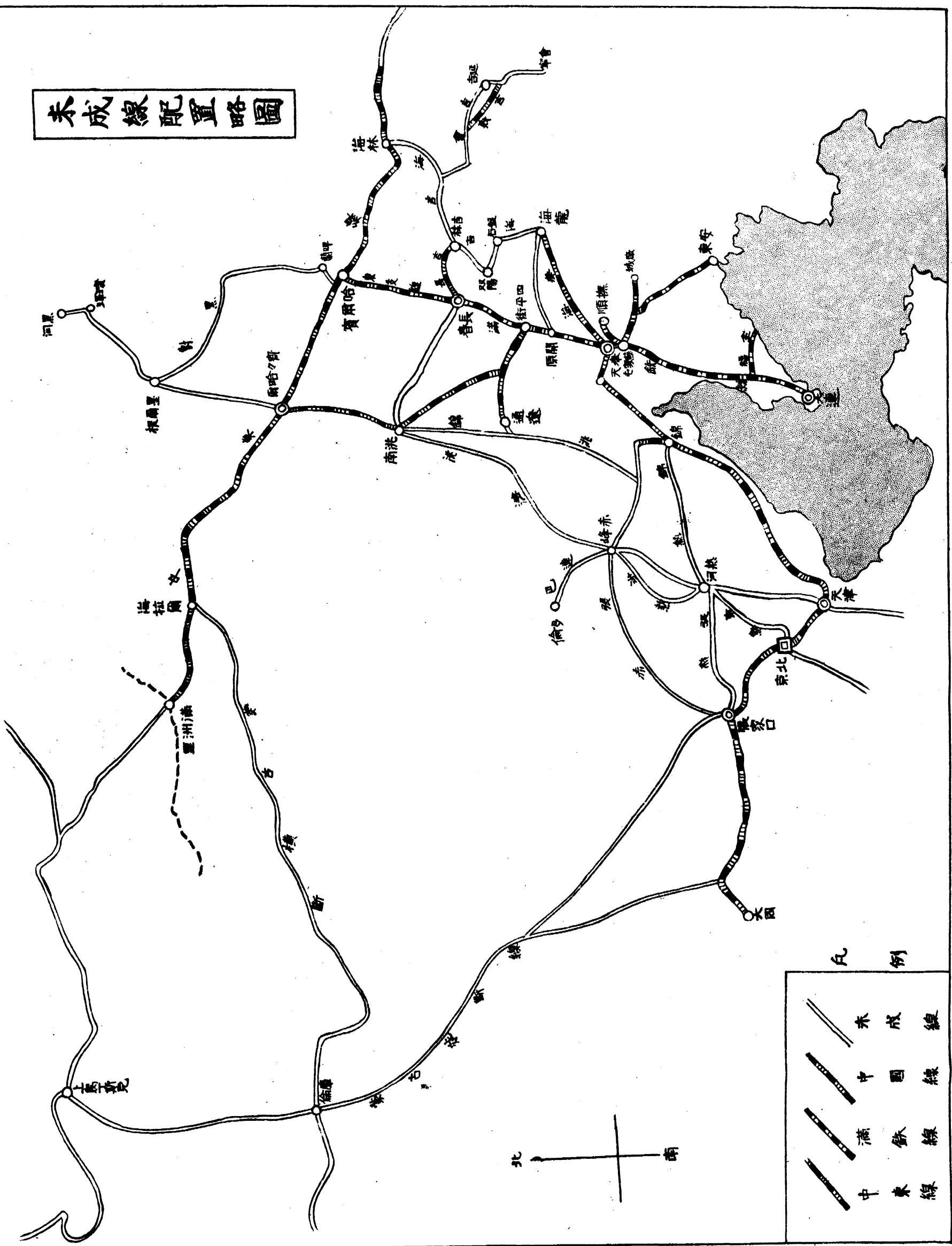
(計劃至綏化)

(哈爾濱)自呼海鐵路敷設以來，其特產物及其他貨客之漸增，益呈活潑的氣象，現在因為要延長呼蘭海倫兩線使至綏化相結，須要四百七十萬元，乃決定由黑龍江省官銀行及廣信公司支付三百萬元，由呼海鐵路自身出資百萬元，其餘七十萬元將來由呼海鐵路收入項下支出之，關於呼海鐵路的延長線亟望其早日敷設開始運轉，現在綏化海倫間的情況已在進行調查中。




如上之狀況，雖係豫定線，然於經濟上有利益的鐵路，比較的有早速敷設之希望。

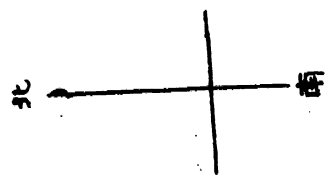


# 未成線配置略圖



凡例

-  未成線
-  中國線
-  滿鐵線
-  中東線



## 第二章 本論 一，既成鐵路

### 第一節 滿鐵線與中東線

#### (甲) 滿鐵線

滿鐵線在南北滿洲爲主要幹線，在滿蒙鐵路之內亦爲起源最早的線。對於南北滿洲的居民可稱謂引導彼等早入文化的始祖，並爲滿蒙鐵路網的起源。

著述此書主要之目的，是對於商品的販賣與以新販路開拓之便，因爲要知經濟上的大勢，不問其既成線或未成線，將沿線都市的戶數人口及產物之大勢盡量調查，把這些地方的經濟狀況詳細研究，備作他日的羅盤，所以記述務求詳盡，然而調查缺乏良好材料，是爲遺憾耳。

#### 滿鐵線——各線驛站名稱表

##### (子) 旅順線

##### 滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

二六

站名	戶數	人口	產物
旅順	四,八〇〇	二二,〇〇〇	鹽, 果實, 蠶繭, 生類, 乾魚鶉,
水師營	五〇〇	二,八〇〇	
營城子			
夏家河子			
(丑) 本線			
大連	四三,〇〇〇	二六〇,〇〇〇	豆粕, 陶器, 磁器, 玻璃, 水門汀, 鹼,
沙家口			
周水子	一,〇〇〇	三,三〇〇	水門汀, 磚瓦, 棉線,
南關嶺			
大房身			
金州	一,三〇〇	九,〇〇〇	大豆, 玉蜀黍, 瓜子, 落花生, 魚類, 石材, 磚瓦, 織物, 高粱, 鹽, 礦物,



二十里堡			
三十里堡			
石河			
普蘭店	一，三〇〇	五，九〇〇	鹽，大豆，豆粕，玉蜀黍，
田家			
瓦房店	一，二七七	五，〇六五	包米，高粱，線豆，粟，大豆，小麥，蕎麥，落花生，柞蠶繭，林檎
王家			
得利寺			
松樹	二二三	一，三六〇	豆油，生野菜，柞蠶，米，
萬家嶺			
許家屯			
九塞			
熊岳城 廓城	九〇〇 三〇〇	五，四〇〇	梨，林檎，黃花魚，石材，米，水菓，

滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

遼陽	首山	立山	鞍山	千山	湯崗子	南台	大石橋	大平山	蓋平	沙崗	蘆家屯
廊城									廊城		
一五，三〇三 五七四		一六七	一，五〇〇	八一	二六		九四〇		三，〇一七		
四三，七五七 七，八〇二		三，一七六	一〇，〇〇〇	五二八	一四二		一〇，六一五		二四，〇〇〇 四〇〇		
棉花，青麻，大小豆，高粱，粟，玉蜀黍，大小麥，		大豆，米，高粱，煙草，礦物，	大豆，高粱，大小麥，銑鉄，	大豆，木材，	温泉所在地		殼類，石材，石炭，鑛鑛，		米，大豆，小豆，高粱，粟，玉蜀黍，炸蠶，牛皮。馬皮，羊皮，生魚，鹽，		



滿蒙鐵路網

三〇

得勝台	九，九九〇	三二，九三〇	大豆，米，高粱，煙葉，薪炭，麥粉，豆粕
鐵嶺	一，二二〇	四，八八三	
平頂堡			
中固			
開原	三，五六三	三一，七一六	大豆，高粱，麻，米
鐵開原	二，二四一	一七，七六四	大豆，高粱，玉蜀黍，大小豆，米，豆油
滿井			
泉頭			
雙廟子	二二二	一，一九四	大豆，高粱，玉蜀黍
虻牛哨			
四平街	一，八九五	一一，三〇七	大豆，煙葉，麻，木材，山貨
楊木林			
十家堡			

鄭家屯

蔡家

大榆樹

公主嶺

劉房子

陶家屯

范家屯

大屯

孟家屯

長春

(寅) 撫順線

撫順

|

|

|

六,九五〇

|

|

一,六二〇

|

|

一一,〇〇〇

|

|

|

二一,九〇〇

|

|

二〇,四〇〇

|

|

六八,〇〇〇

七,七四〇

六七,〇〇〇

粟,米,豆粕,燒酒,醬油,醬,鈣,機,

大豆,高粱,小麥,玉蜀黍,大小豆,

大豆,米,高粱,大小豆,粟,大小麥,果實,煙葉,木材,石炭及其他

產物,石炭,玉蜀黍,高粱,米

滿蒙鐵路網

蘇家屯	渾河	奉天	(辰) 安奉線	營口	大石橋	(卯) 營口線	奉天	渾河	榆樹台	孤家子	深井子	李石塞
				一二,三二〇								
				七五,六四〇								

豆粕，繭油，棉布，磚瓦，煙葉



滿蒙鐵路網

秋木莊

|

|

雞冠山

二三四

九七六

薪炭，山蠶，木材，

四台子

|

|

鳳凰城

二，二五〇

一五，八〇〇

木炭，木材，煙葉，

廓城

七二〇

二四〇

高麗門

八〇

五〇〇

木材，薪炭，柞蠶，

湯山城

二〇

四〇〇

米

五龍背

五九

四六二

柞蠶，米，

沙河鎮

|

|

安東

二五，六〇三

一一〇，六九一

柞蠶，豆粕，豆油，米，黃酒，木材，

(己)中東線南部

長春

|

|

寬城子

|

|

布下海

|

|



鑿門 一，五〇〇

八，八〇〇

大豆，高粱，玉蜀黍，小麥，粟

陶賴昭 三三〇

一，六〇〇

小麥，稗，高粱，裸麥，包米，綠豆，麻，豆油，

寧家溝 |

|

雙城堡 二〇〇

一，三〇〇

小麥，大豆

哈爾濱 一，〇七二

三，八一二

小麥，高粱，豆粕，麥粉，酒精，煙葉，木材，蠟，皮革，河魚

日鮮中館 四，二〇〇

二，五八〇  
六二，二二八

(午)中東部西線

對青山 二五〇

一，五〇〇

穀類

蒙古 |

|

宋 |

|

安達 七〇〇

四，五〇〇

棉，麻，豆素麵，燒酒，麥粉

小河子 |

|

昂昂溪 六五〇

四，五〇〇

穀類，獸肉，魚，乾草，酒精

滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

三六

齊齊哈爾	八,〇〇〇	七〇,〇〇〇	小麥,燕麥,玉蜀黍,高粱,粟,大豆
胡拉爾吉			
札蘭屯	四〇〇	二,五〇〇	薪,木炭,野菜
巴里木			
雅甯			
布哈圖			
興安	一,八〇〇	一二,〇〇〇	木材,麻,煙葉,蜂蜜,茸
伊勤克的			
們都何			
熱勤木德			
海拉爾	一,二〇〇	七,〇〇〇	羊毛皮,羊,牛肉類,鹽蘇打,乾草,魚類
庫庫諾爾			
完士			

嚇勤里得

咱剛

達賴諾爾

滿洲里

(未)中東線東部

包庫拉

尼其站

太平嶺

穆稜

海林

橫道河子

十頭河子

一面坡

二,三〇〇

一三,〇〇〇

乾草,魚類,畜產,

|

|

三五〇

二,七〇〇

|

|

|

|

六〇〇

五,二〇〇

五〇〇

八,〇〇〇

|

|

|

|

穀類,木材,農產,畜產,  
諸種農產物

滿蒙鐵路網

烏吉密

小林

二層應子

阿什河

哈爾濱

第二節 既成二線

(甲)京奉線 (乙)京綏線

此二線在既成線中，以京奉線對於滿蒙鐵路網有最近的關係，而京綏線比之該線關係較淺，然由鐵路網的關係觀察之，該線亦為重要之一線矣。

至於京奉線是從何時計劃的呢，此乃在中日戰爭以後就着手測量，當華北事變的時候就已經到達山海關，由溝幫子分出支線向東北行以達新民屯。

京綏線係在日俄戰爭後纔計劃建設的，先築成的北京至張家口一段，繼延長之，出大同

府經過綏遠城而至包頭鎮，纔算是全線完全告竣，此線之全延長可謂距離極長的鐵路，由包頭更西進而至吐魯番，在此處分歧，一方爲北路，遠達伊犁爲終點，他方爲南路同向西行出新疆到達喀什噶爾爲終點，此二線均係數千哩長的大鐵路。

此線在中部外蒙古爲唯一的交通機關，而在滿蒙鐵路網中係重要路綫。

不必贅言，京奉線乃聯絡中國本土和滿洲的唯一既成鐵路，現在對於中國內地的貨客設若沒有該線運轉，則除了走海路由大連登船過海入白河而到達天津外，可以說是別無交通機關，然而該京奉線向來係關內外鐵路，並未和奉天聯結，從日俄戰爭後纔把新民屯和奉天連絡起來，始構成了京奉線的名稱。

滿蒙鐵路網完成之日，則山海關以東錦州附近，當以熱河特別區域爲中心，敷設數條鐵路，把京熱，峯熱，巴連，錦熱，洮熱諸線各各聯絡起來，向在關外稱謂窮鄉僻壤的地方，至是則一變而爲經濟的發展之中心地帶了。

在這些地方值得注目者，是在連山灣築港一事，俟他日和這些線連絡起來的時候，和滿鐵線也成了並行的線，所以在滿洲的大連安東營口諸港灣和鐵路，對於貨客的爭逐，將呈現

絕大的競爭。這是亟須研究考慮的問題。就於和連山灣及其港灣連結之諸線的關係，當與未成線的說明共同詳細伸說之。

今將京奉線和京綏之重要驛站列記之，並詳述其重要概況。關於京奉線的山海關以西或京綏線，其詳情莫由得悉，僅記其站名說明各線的連絡而已。

京 奉 線 站名表

站 名	戶 數	人 口	產 物
皇姑屯			
巨流河	一三〇	一,〇〇〇	諸種農產，棉花，麻，
新民	六,四二八	三一,五〇〇	豆油，燒酒，麥粉，高粱，大麥， 玉蜀黍，粟，麻，
萬家窩			
高山子	一〇〇	六〇〇	各種農產
溝幫子	七五〇	五,八〇〇	高粱，大豆，粟，包米，果實，野 菜，

閩陽驛 石山站 大凌河 錦州 高橋 連山 興城 綏中 前衛 中前衛 榆樹 山海關 昌黎

五五〇

三，七九〇

高粱，大豆，包米，葡萄，白菜，葡萄，

八〇〇

五，〇〇〇

農產，燒酒，豆油，豆粕，

四〇〇

二，五〇〇

諸種農產

九，八五〇

五，六〇〇

山羊絨，駱駝毛，羊毛，牛馬皮，

四〇〇

二，五〇〇

狐皮，水獺皮，其他畜產，

六〇〇

三，〇〇〇

高粱，玉蜀黍，粟，大豆，

二，五〇〇

一八，〇〇〇

棉花，木炭，梨，鹽，

三〇〇

二，〇〇〇

梨，木炭，高粱，

滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

灤州 大沽 天津 北京 北京 居庸關 懷來 宣化 張家口 柴溝堡 天鎮 聚樂堡

京綏線

站名表




大同府

豐 鎮

綏遠城

薩拉濟

包頭鎮

關於京奉線的詳細處，當於後章論述之，此處僅述其概略而已。

京奉線（關外線本線二百六十二哩，各支線二百四哩，共計四百六十六哩，交通部直轄國有鐵路）

京奉鐵路關外之部分，除新民屯至奉天一段，係由英國借款築成的。自新民屯至奉天間係日俄戰爭之際為日本所築的一段軍用鐵路，依據收回時之條件，改築遼河以東的線路，其資金的半額由滿鐵借款，在借款期限之間，由日本加入技師長一名，現在山嶺貞二氏駐節奉天，就是這個任務。

借款期限已於民國十七年七月告終，於民國十六年十月該項借款之完了就已經公布了。

就於這條京奉鐵路惹人注意者，即英國所獲借款權之擔保權，在當時新設線的運費收入及其他的利益上，占有第一位的擔保權，並於支線或延長線的敷設當鐵路局資金不充足的時候英國有借款的優先權，對於鐵路本身的財產沒有抵押權。又新民屯奉天間鐵路的延長線，並不是英國資本直至今日乃係日本借款，英國好像把他的借款優先權放棄了似的，實在是可笑。邇來對於京奉路的關外線，不知怎的英國之主張有軟弱的樣子，這也是可注意的事情。

京奉線是聯絡中國本土及滿洲兩鐵路系統的唯一聯鎖鐵路，若論到極東的交通幹線，京奉線是占最重要的地位。在距奉天百八十五哩的地點有連山灣之築港地，將來為滿蒙一出入港，而連山灣的活動當具有很大的期望。京奉路沿線農產極富，而石炭及其他天然產物尤為自然之惠，這些產物全賴此路線輸出，其利益必匪區區者也。蒙古內地逐漸開發，而京奉線至少亦須有二三處所建築通入蒙古內地的路線，將來益成發達的鐵路無疑。

近年以來因受直奉戰爭的影響，該路的發達遂受了很大的阻礙，實為遺憾的事情。觀察民國十四年的運輸成績，收入為二千三百十萬元，支出為一千四百六十萬元，純利為九百萬元。

與滿鐵連絡的情狀比較的關係尙小，由滿鐵向京奉路運輸之連運貨物的噸數於民國十四年爲九萬三千噸。由京奉線運至滿鐵的貨物爲五萬七千噸，至於聯運的乘客由滿鐵線出發者爲九千八百人，到着者五千七百人，算是至微的數目。滿鐵線具有上海及天津的連絡航路，所以於此關係則居競爭線的形勢。

又由錦州至北票之錦朝支線或日下哄傳之打虎山通遼間的打通線，對於遼西鐵路網的發展，均有重大的關係。打通線當於後面伸述之。

### 第三節 既成鐵路之三線（一）

(甲) 吉長線 (乙) 洮昂線 (丙) 洮昂線

於滿洲起源最早的爲滿鐵線，即當時東清線的延長線，其次爲吉長線，再次則敷設了洮昂線和昂線，這三條路線是和滿鐵有最深關係的，供給的資金亦較多焉。

今按上列之次序一一論述於下

(甲) 吉長線

吉長線的延長七十九哩爲交通部直轄之國有鐵路，今就於該線，依據滿鐵根理事之說，此鐵路於一千九百零二年因中東鐵路築成了吉林支線就已經締結敷設之豫備契約了，於光緒三十四年四月十五日清政府和日本政府關於新奉及吉長鐵路締結了一個協定，於是吉長線亦就和日本發生了關係，這個協約是由長春至吉林這條鐵路若由清政府敷設之時，所需資金的半額須由滿鐵借款，關於新奉及吉長鐵路於宣統元年十一月復締結了一個續約，以補足前契約未盡之事項，於宣統二年八月十八日滿鐵與清政府締結了吉長鐵路借款細目的契約，於是滿鐵將敷設吉長鐵路所需資金的半額即日金二百十五萬圓交付了清政府，遂就着手興工，全線工程完竣，遂就通車了，然而其營業成績很不見佳，實出乎吾人預料之外，更於民國四年五月二十五日，日本政府和民國政府根據關於兩國間締結的南滿東內蒙古之條約第七條，復行締結了吉長鐵路的借款契約。這個借款契約是合併已借之款爲六百五十萬圓，以三十年爲期滿，在此期限之間經理營業之委任經營歸諸滿鐵。說起來算是很可笑的事情，當時重要的鐵路僅形式上是國有的，所謂經營委任的形式無論在何處是沒有的，人所共知的正太鐵路是一條輕便鐵路，這條路的建設是用的法國資本，牠的經營委任形式是根據吉長經營委任而

成的。現在經營委任的鐵路只有吉長正太兩鐵路。吉長鐵路的投資額，由滿鐵的借款是六百五十萬圓，其他由中國的銀行借款是八十五萬圓。吉長鐵路設立完成的沿革既如上所述，而該鐵路當未敷設以前，其行程之途中有二水泊，道路不良，極難行走，乘坐馬車寒暑與共，旅客實不堪其痛苦，現今敷設了鐵路，往昔走數日者，今則數點鐘即可由此方到達彼方矣，沿路各站俱見發展，貨客亦日益增多，現在吉會線亦正要動工，至其完成之日，滿洲可與高麗連結更可與他鐵路連絡，則文化的發展更不難一日千里了。

#### 吉長線站名表

站名	戶數	人口	產物
長春			
頭道溝			
興隆山			
卡倫	二七〇	一,三〇〇	各種農產
龍家堡			

飲馬河

下九台

營城子

土們嶺

河灣子

樺皮廠

九站

吉林

五八〇

三，五〇〇

大豆，粟

一五，六八七

八六，一〇〇

諸種穀類，木材，煙葉，藍，藥材，木炭，獸毛皮

該路動工是在宣統三年，滿鐵因有出資的關係，發出了許多派遣員，在其期限之間而為所謂委任經營的事項，今臚列其姓氏於左。

吉長線滿鐵派遣員姓氏一覽

加藤清

久保正憲

坂本義信

難波要助

岩下利雄

蘇炳武

祭金武

興德興

鈴木重一	佐藤峯雄	河村新熊	河野哲
富田巳十	寺尾熊次	平田惠治	廣瀬辰三
味岡謙	伏見喜太郎	川面城之助	近藤正吉
多田治作	三浦嘉七	柏原莊作	渡邊喜太郎
玉井清輝	山本新五郎	北掘誠	黒木八五郎
關本茂義	南崎俐	田澤禮二	中烏縣
皆川準一郎	是枝眞一	吉兼通衙	弘市一太郎
中村秀一	鈴木輝之	半譯威	牧義
芝元正次郎	吉岡龍作	上田貞義	柿沼巖

(乙) 四 洩 線

該鐵路之全線延長爲二百六十五哩，爲交通部直轄之國有鐵路，和滿鐵本線在四平街相交叉，於西方百九十四哩之本線及至通遼支線（白音太來）的七十一哩是在民國四年向橫濱正

金銀行借款，於民國六年十一月竣工之滿鐵借款鐵路之一，爲亞於吉長線既成鐵路之一線。

四洮線由鄭家屯分出一支線，其終點爲通遼，這就是在目下問題中之打通線的連結點，更西行則爲本線的終點洮南，由洮南至西北方有洮昂線之敷設直達北方中東西部線的昂昂溪，是爲滿蒙鐵路中重要的一鐵路。

該線不論是本支線俱爲一望千里的一大平原，對於線路的敷設最爲平易，農產亦頗豐富，實爲沃野之區，就於運搬東部蒙古的畜產在經濟上最爲有利益的鐵路。

今將滿鐵藤根理事對於該線之說擇錄於次。

這條鐵路共長二百六十五哩，本線（四平街洮南間）百九十四哩，白音太來支線七十一哩，於民國二年十月五日即一千九百十三年關於締結之滿蒙鐵路借款建設交換公文之所謂五鐵路之內，此鐵路即向日本資本家借款敷設之三鐵路之一，

依其約束於民國四年十二月十七日橫濱正金銀行和民國政府締結了借款契約，全線既已通車，始纔發生了約束，由四平街至洮南線之外又加上了七十一哩的白音太來支線，四平街至鄭家屯間於民國七年一月十一日開始營業，鄭家屯白音太來間於十一年一月一日開始營業



，鄭家屯洮南間於七月一日開始營業。此鐵路之投資額由正金銀行發行四鄭鐵路公債五百萬元，由滿鐵借款三千二百萬元，合計共三千七百萬元。營業成績逐年優良，於十四年營業之收入爲五百十七萬七千元，營業支出爲二百五十六萬四千八百元，純利爲二百六十萬元。其後於十五年純利進而爲三百二十九萬元，純利增加率十五年較之往年爲二成六。此鐵路和滿鐵線之連絡貨物的數量輸至滿鐵者爲三十二萬噸，由滿鐵輸去者爲十七萬噸，此四洮鐵路控據遼西一帶之大生產地更與洮昂鐵路相結，實於北滿之貨物出入前途大有希望之鐵路。今後此鐵路發展之程度正不可限量也。據借款契約的規定，其會計主任運輸主任護路主任等三職，當任用時須得滿鐵之同意。就於借款契約稍有應論述者，卽此鐵路之借款契約是仿照英國投資津浦鐵路的先例而締結的，在今日思考之實爲最有利的借款契約。

今將此路之本線及支線各驛站之狀況記述於次。

四洮本線站名表（本線）

站名	戶數	人口	產物
四平街	一,五〇〇	一九,〇〇〇	

滿蒙鐵路網

總局	泉溝	八面城	農家店	傅家屯	三江口	一棵樹	鄭家屯	臥虎山	玻璃山	茂林	三林	衛門台
		一，八〇〇				六，三五〇						
		一〇，〇〇〇				五二，六〇〇						
		高粱，粟，大豆，燒酒，				染物，燒酒，豆油，麻油，蘇打， 野獸，皮毛，甘草，各種農產，						

歐里	白市	鄭家屯	洮南	黑川	雙興	鴻興	開通	邊昭	太平川	豐庫	金山
----	----	-----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----

四洮線(支線)

六,三五〇	八,〇〇〇	三九,〇〇〇									
五二,六〇〇											

穀類,牛馬皮及諸種畜產

滿蒙鐵路網

門 達			
大 林			
錢 家			
通 遼	五，八〇〇	五〇，〇〇〇	牛馬及諸獸毛皮，豬毛，骨，馬尾， ，髟骨及家畜類農產，米
白音太來			

如上所列於此鐵路之沿線從四平街起以至八面城與家屯通途（白音太來）諸地，俱爲貨物集散之一大市場，自鐵路敷設以來文化的發展日益增進，將來的發達至不可限量，該線和吉長線同爲滿鐵借款鐵路之一，亦有派遣員發出，今列其姓氏於次。

滿鐵派遣駐在員姓氏一覽

由利元吉	谷地田清喜	松崎重義	古川達四郎
小栗盛三郎	淺野純	齋藤繞海	佐伯新
山下後調	山領貞二	松本吉五郎	山崎直三
萩田二三	田中國榮	中根瀨吉	加藤增平

(丙) 洮昂線

該鐵路爲滿蒙既成線中之一線，現在是獨立的一條鐵路，將來可與四洮鐵路連結而成四平街齊齊哈爾間的線路，並且藉未成線中之對黑線或濱黑線而有和黑龍江的黑河連絡的運命。此線和四洮線共爲滿蒙鐵路網之重要路線，該線之延長爲百四十二哩，係奉天政府所轄之鐵路，於民國十四年三月底動工，至同年七月就開始通車了。該線沿路和四洮線相同亦無嶺丘河川，實爲一望千里所謂平原之一大鐵路，由該線南下之貨物將來實有藉四洮線轉由鄭家屯而達通遼，更南下通過打通線而至山灣的運命，如是則爲滿鐵之一大競爭線。

在此線中如洮南者實爲以上兩鐵路之集合地點，當今有滿鐵公所的設置並爲其他各官署之所在地，極呈繁昌的氣象。

由洮南至昂昂溪沿路有十一站，開通以來因爲日尙淺，貨客故不見多，然而前途是最有希望之一路線。

據滿鐵藤根理事之說則爲次。

此鐵路是由洮南至中東鐵路之齊齊哈爾附近的一條路線，此路之建設是出自奉天政府的意見和工程處締結了請託契約而修築的。於民國十三年九月張作霖王永江兩氏和滿鐵代表松岡理事將建築請託契約蓋了印，於民國十四年三月開始測量，於十四年五月二十八日動工，於十五年七月四日全線之敷設告竣，於是就開始了假營業，然而因嫩江的水害一部壞損復經修理始於十二月十四日再行運車。

目下仍係假營業，其營業狀況無足可述者，所以亦不足用數字表示之。前年這個地方遭了稀有的水災，以至五穀歉收，本年除五萬噸穀類以外幾別無所出。此鐵路之投資數目工程請託資金爲一千三百萬元，購買車輪二百五十萬元連同利息合計一千八百萬元的樣子。

如上所述這條鐵路是依工程請託契約動工修築的，工程完竣立刻由奉天政府將請託資金撥付滿鐵，並附以六個月的期限，在此期限之內倘不能照付則豫爲締結了一個借款契約。現今根據請託契約由滿鐵加入顧問一名以負收支監督的職責。此鐵路將來和四洮鐵路共爲滿洲的一橫貫線，或有從齊齊哈爾再延長的希望。所以中東鐵路在齊齊哈爾橫斷必有施行之一日

，新聞紙對於此事亦屢加鼓吹。此鐵路和四洮鐵路當然取用一個組織經營之方爲得策，而現今乃各事其事，無怪乎不能獲優良之結果也。滿鐵和四洮鐵路洮昂鐵路全取連絡運輸，是爲對於一般貨客所必要者。滿鐵已經計劃俟此線成功，由奉天至齊齊哈爾開行直達列連，車輛已有準備的樣子，然因種種連絡關係發生了障礙，以至今日尙未就緒，殊堪遺憾耳。

今將該線之站名舉示於下。

洮昂線站名表

站名	戶數	人口	產物
洮南			
白城子			
鎮東	一五〇	一，四〇〇	大豆，高粱
東屏			
街基			
泰來	二，三〇〇	一四，〇〇〇	大小麥，大小豆，高粱，亞麻，烟葉

五廟子		
江橋		
興隆	二〇〇	一，五〇〇
塘池		
昂昂溪	六五〇	四，五〇〇

肉類，諸種農產，魚類，野菜，酒  
精

如上沿路有十一站，就中洮南鎮東泰來興隆昂昂溪五處在最近的將來必有一大發展，從貨物聚散的狀態觀之為最有好希望的土地，此線亦如吉長四洮兩鐵路而為滿鐵借款鐵路之一，故由滿鐵亦有派遣員駐節。

洮昂鐵路派遣員姓氏一覽

大藪鐘太郎

石田藤八

郡新一郎

畔辨助

要成完全之既成線按照以上所述者設施即可，若論到既成鐵路則只有三線，然而其他三線，其全線尙未見完成，即某部分已成既成線而其他則尙在敷設中。

#### 第四節 既成鐵路之三線（二）



(甲)吉敦線 (吉會線之一部) (乙)奉海線 (丙)金福線

於本節記述之三條既成鐵路並不是獨立的既成線，乃是將未成線中已經建設的部分括入於既成線中者，雖說是既成鐵路，然各線並其延長及哩數均差異甚著，稱爲吉敦線者，乃吉會線之一部而將來爲連絡吉林和會寧的一條線。奉海線已築過半，已近既成鐵路之列，現下未成的部分約在三分之一內外。金福鐵路距離甚短，爲獨立既成線之一，建築未完所餘之殘部於最近期內當可完成。

(甲) 吉 敦 線

吉敦線爲交通部直轄之國有鐵路，其延長線乃由吉林至敦化，於民國十五年六月一日開始工程，豫定民國十七年竣工，吉敦線爲吉會線二百六十二哩的一部。吉會鐵路乃根據以下之事實而築成的，按一千九百零九年日清協定，關於間島之日清協約第六條，清政府將來延長吉長鐵路至南境，於高麗會寧和高麗鐵路相連絡，其一切方式和吉長線一樣，開辦時期乃由兩國政府斟酌情形而定之，以這個協定爲基因，遂於一千九百十八年六月十八日成立了吉

會鐵路借款豫備契約即所謂西原借款者是也。於是民國政府和日本興業台灣朝鮮三銀行間結了契約，豫支付了中國一千萬元本契約原來是在六個月以內所締結的約束，然而至於今日仍有未決之處。於是滿鉄將此項豫備契約另和民國政府交涉復結了工程請託契約，恰當於吉林敦化間百三十二哩的建設。工程請託契約是在民國十四年十月底締結的，列銜者中國方面是當時的交通總長，滿鉄方面是松岡理事。工程請託金額為一千八百萬元，依測量之結果建設的方法勢必變化不可，所以因着穿過吞奈爾等地，遂豫定增至二千四百萬元了。依請託契約由滿鉄派加技師長一名。今將該線既設部分之重要站名示之於下。

吉敦線站名表

站名	戶數	人口	產物
龍井村	一，五〇〇	八，六〇〇	大豆，小麥，大麥，米，木材
頭道溝	七〇〇	五，〇〇〇	各種農產物
天寶山	二〇〇	二，〇〇〇	礦物
敦化	二，〇〇〇	一〇，〇〇〇	大小豆，大小麥，粟，玉蜀蠶，豆

## (乙) 奉海線

奉海線是屬於未成線的部分，然其大半已經敷設，故於此處論述之，該鐵路之全延長線爲二百三十五哩，轄於奉海鐵路公司，現今已完成了九十五哩。

觀最近奉海線一部之通車狀況，爲奉天新聞所載，而於七月八日登載了如下的記事。

### 奉天新聞安東通信所載

正在着手敷設中之奉海鐵路的支線梅西線，就於通過（梅河至肚川）及經越分水嶺（達西安縣者）的工程，已派出段長以下工務員約千名駐在大肚川之事務所，督率四千餘名的苦力興工趕築工程事宜，目下梅河大肚川間的工程業已告竣，所有自大肚川至西安間一段其八分之六亦在進行狀態之中，至本年九月上旬梅河大肚川間的枕木及軌條之敷設即可告終，約於舊曆中秋節同區間可以通車，這是奉天新聞安東通信所根據事實所登載的。

更據藤根滿鐵之說，奉海線是由奉天通過撫順城以達海龍之鐵路，其長爲二百三十五哩，目下正在興工建築中，如曩昔所述已有九十五哩完全通車。這是民國官民合辦的鐵路，然

而於事實上是奉天政府所建的。其着手日期是在民國十四年四月中旬，恰和滿鐵締結工程請託之洮昂鐵路動工的時候相同。現在至海龍已經通車。這條鐵路未用外國資本完全是在奉天政府企圖之下敷設的，於民國十四年和洮昂鐵路前後動工，洮昂全線百五十哩業已完全通車，而奉海鐵路方面迄至今日尙有一部分未見開通也。當此鐵路在奉天和京奉鐵路開始連絡運輸的時候，因有出入港連山灣的關係，能將東山一帶……或吉林方面的物產運遞連山灣，以此視之，是爲應加注意的一條路。尤其是若築成了由海龍至吉林的海吉線，則與奉海線相連衡，將與滿鐵以大脅威，然而據吾等之考察，必不至如是耳。將來奉海線和滿鐵線亦不至發生互利的關係。而今日所說的連山灣究至何時築成商港亦不能明曉，即令開了港，其影響亦不至很大，當仍屬於大連港的勢力範圍。茲就奉天至連山港和大連港的關係稍一論述之，奉天至連山灣其間爲百八十五哩，奉天營口間爲百十二哩，由奉天至營口方面的河北爲百六十五哩，奉天大連間爲二百四十八哩，這是互相距離的大概形勢，奉天距連山灣和大連港相差六十三哩，是連山灣距奉天稍近，據此觀之，奉海鐵路的敷設是在滿鐵線奉天以北由撫順線發着貨物之內奪取了約二十八萬噸的特產物和約四百萬噸的雜貨輸送，這樣看來好像影響

了滿鐵的收入不在少處，然而這些貨物以及增加的貨物結局是經過奉天利用滿鐵或京奉線轉運的，在今日之下貨物的大部分除由大連運出以外別無路徑，復因鐵路的新設而自然的出貨和入貨俱有增加，所以滿鐵的收入減少亦是極微細的。

這是在該鐵路開通的初期所考察的，將來沿奉海線並深地因交通不便開發被阻止的地方，因此鐵路的敷設漸漸的日見發展，特產物及其他貨物的增加是必然的趨勢。又特產物等之輸出若在經濟上發生餘裕，則購置力必然強盛，就於輸入貨物利用滿鐵的地方更當不少也。

奉海線的貨物由奉天依京奉線西運，或依滿鐵線南運，今就兩線的運費比較觀察之，就於現在的運費把在奉天的接續費並依大連和連山灣至貨物消費地的運費一推算其差額，則到着滿鐵營口比到着河北站者，每噸價低九角五分。又到着大連比到着連山灣者價昂僅三角八分，然而此推算如前所述在京奉線的連絡一釐的連續費亦未增加，而對於滿鐵的連絡每噸加了三角六分的貨車回送費，此外大連和連山灣運費之差每噸五角，這是關於內運的，而於實際較此則更大。就此視之，對於滿鐵必有不利之處，然於實際大連港比連山灣實為有利者。既係這種情形，現在奉天及其以北的貨物並不走京奉線方全由滿鐵向大連輸送，觀此狀態即

知滿鐵實無不利之處也。

奉海鐵路開通以後，貨物的運輸當然更不走京奉線而大部分必然向南路而走，敢說是在滿鐵掌握之中，更無足憂慮的了。再者今次的運費問題並不是普通的運費，乃是因為競爭而低減其運費者，此對於運貨實費亦有關係，然其數日不便明示之，要之，大連方面必趨於低廉。又營口亦可與之比爭勝負。因有這樣的情形，京奉線若不把運費減至實費以下勢難達到營業的目的，把運費減至實費以下者，並不是永久繼續的減價，結局是受強者的支配。滿鐵線無論是關於港灣的設備或是工商業的經濟設施，皆佔優良的地位，再加上連山灣築成了新港，其勢力必更雄厚，無論是對於那一點均有得以爭勝的素質，所以就於奉海線決沒有如世間所傳的掛慮。再就是屢屢見諸報章者，鐵路一經築成不問其是否充實或完全不完全皆可一律等視之，然而却不是這樣的。縱為相同的鐵路，而於其實力則有很大的差別，一如人類而有幼孩和大人不同並健壯與虛弱的差別，鐵路也是有極大差別的。

於該線中有十九站，將來全線告竣，其站數必定增加，沿路的人口戶數尚沒有審查明晰暫從略。前所記述之梅西線即奉海線的一支線，更有稱做梅西線者，為開原西安間的開海線

，由開原出發經過掏鹿，西安，大吐川，海龍等地，復向梅河延長者。

奉海線是民國十六年雙十節開通的，通過下列各站而達海龍。又由海龍至朝陽鎮的海朝線長約四十餘哩，現正在計劃建設中。

奉天，東陵，舊站，撫順，前甸，章堂，營盤，南羅木，蒼石，南江前，北三家，清源，英額門，北三城子，黑山頭，梅河口，海龍，

此線想和滿鐵線並駕齊驅究竟是不可能的，俟該線開通或全部完成之時，當與滿鐵共存共榮，貨物運輸的數量必見增強，於中國方面正在計劃支線，擬以四百萬元的工費敷設興京約百二十哩的路線。

### (丙) 金 福 線

本線是金福鐵路股份有限公司所經營的，此鐵路由金州至貔子窩北關東州界之城子，長約六十三哩。動工是在民國十五年六月，竣工預定在十七年十一月，現在當然是建築完竣了。金福鐵路公司是在民國十四年十一月十日成立的。其資本金額定為四百萬元。滿鐵對於此

鐵路供給五十六萬元的補助金分五年撥付。此鐵路在關東州內除滿鐵以外爲唯一的鐵路，將來由大連至安東縣沿海線其直通線之一部即金州城子疇間若是竣工，則對於關東州的開發，將有相當的貢獻。對於此鐵路應加注意者爲中日兩國直接合資的第一條鐵路，這是最好的一個先例。此鐵路告成，由滿鐵借給車輪，而此線得與滿鐵開行同樣的列車。其時出發點不在金州，乃由大連向城子疇開出列車，在金州的特別設備可以省略，而且大連和金州間的交通得依城子疇行的列車連絡。

於七月二十三日遼東新聞對於該線登載了如左之記事。

### 金福鐵路的全長

由金州至終點六十三哩設車站十一處

由大連至終點需時五小時半

日下金福鐵路正在積極敷設金州二十里台的線路（按此係民國十七年的事情），至九月中旬全線須要告竣，預定十月一日可以開始營業，此鐵路由起點金州東門至終點城子疇凡六十三哩，有十一站如次。



金州，東門，廣寧寺，蠶廠屯，亮甲店，發沙河，杏樹屯，清水河，李家屯，貔子窩，夾心子，城子疃

該鐵路通行列車預定一日往復三次，由大連直通城子疃以謀乘客之便利，由大連至終點所需時間爲五小時半，開行的列車只二三等，並不掛頭等車，由金州至貔子窩三等車價三元一角五，所有該路之業務員站務員以及其他人員至九月中旬全部就已經組織完備，十月初旬就舉行通車典禮了。再者本線與大倉組有深切的關係，當舉行通車典禮的時候，門野大倉組社長曾以該線之會社長而列席焉。

既成線十線的概況已如上所述矣，滿鐵線和中東線在既成線中爲二大幹線，關於諸種事項應記述者尙多，今就於此二大幹線詳細記述於下。

## 滿鐵線

滿鐵線的全延長爲六百九十五哩。

以日俄戰爭的結果，於光緒三十一年（一九〇五年）東清鐵路長春以南之鐵路本支線及

附帶的利權由日本繼承而於光緒三十二年一月九日設立了滿鐵會社，於光緒三十三年四月一日業務就開始了，迄於今日歷經二十餘年的工夫，銳意進行努力改善，今日之下在極東算是最有力的一條鐵路了，在滿蒙諸鐵路裏頭亦屬成績最優良的鐵路。其線路之營業哩數爲六百九十五哩，普通說是七百哩，現下其三分之二爲雙軌。

該路之投資額在十四年度終爲二億三千二百八十萬元。滿鐵對於其他鐵路之投資額爲六千萬元，其運輸收入亦大有可觀，數日約在一億元內外，除去開支四千萬元，其純利約爲六千萬元。就於此收入利益關係，衆說紛紜，有的說就支出對於收入之比研究之滿鐵賺過了實數若干，有的說是計算的方法不對，無論怎麼樣想這種說法是勢所必起的，若就對於其他鐵路的投資額考究之，其營業之成績率確實是降低的。今把投資他鐵路的資金和滿鐵本身的投資合計起來約爲三億元，再觀其利息八分爲二千四百萬元，由前述滿鐵所計算的純利六千萬元減去反成了三千六百萬元，對於投資額週息成了一分二而支出成了六千四百萬元，所以支出對於總收入之比恰爲百分之六十四，按這樣的關係考究之，就成了六成四的支出了。然而普通觀察此鐵路之營業成績所說的營業率，並不合投資的利息，故普通所說的營業率爲四十

%。假使滿鐵把投資的培養線全體的支出勘定之，合滿鐵本身的支出計算之，則總支出爲四千五百七十七萬元，又照樣合計培養線和滿鐵的總收入，則爲一億九百三十五萬元，其營業率則爲四十二%。再考察培養線全體的收入和對於投資額的利息，則營業率爲六十%。按這樣的情形先使與向來的鐵路比較，再就培養線的方面考察之，則滿鐵並沒有賺過的情形。次再就滿鐵的收入稍述之，在全體收入之內旅客收入佔一成四，貨物收入佔八成三，就於貨物的數量石炭約佔其半爲四十七%，大豆十三%，高粱五%。貨物之大半係滿鐵自身經營之石炭的輸送，貨物的所謂出貨力亦應當考察確實。

再者和隣接鐵路的連絡貨物，於十四年度，對於滿鐵全體的運輸數量一千五百萬噸，由朝鮮線輸入滿鐵所謂社線到着者爲〇·五%，又運往高麗所謂社線發者爲三·九%，合計四%，再四洮鐵路由滿鐵運來之物爲二·一%，向滿鐵輸去者爲一，一%，合計三·二%，吉長鐵路方面的出入，出爲二·九%入爲〇·三%，合計三·二%，再由中東鐵路到着者爲八·四%發者爲一·七%，合計一〇·一%，說到一〇·一%就是對於一千五百萬噸爲一〇·一，直有百五十萬噸和中東連絡運輸的關係，以全體計算而論，由隣接鐵路到着之貨物爲二

百零八萬五千噸，由滿鐵輸出者爲百零五萬噸，合計有三百十三萬五千噸貨物運送的關係。在此處應特加致意者，就是朝鮮，吉長，中東，四洮鐵路全體之聯運貨物恰爲滿鐵運輸總量的二〇・九%，其內二分之一即一〇・一是和中東的關係，關於此點是很可注意的。

滿鐵對於中東路並沒有和對其他培養線似的投以資金，然照總論所述，其貨物已向南方運輸不息者，大概是自然的形勢使然。再就是滿鐵線本 貨物輸流之方向南行者七十三%，北行者二十七%，嗣後深遠之地逐漸發達，所謂北行的貨物必有增加的希望，這樣的漸趨繁榮對於滿鐵是最有利益的。滿鐵正在施行混合保管的制度，其主行之者爲大豆和豆粕，論到大豆的方面於十四年度的總運輸量爲二百零九萬三千三百四十五噸，混合保管的運輸量爲其六十四%即百三十四萬六千噸也。

既成線已如上所述，擬就此停止，再將中東線全長一千零七十九哩中俄共同管理的概況記述之於次。

## 中東線

中東鐵路是俄羅斯帝國雄圖之片鱗，其主旨並不是爲開發北滿而建設的，乃是爲延長西伯利亞鐵路，使爲東亞連絡線之一部而修築的。所以其建設的方針或其後的經營皆准其主義而行。依其方針乃取最短距離而敷設鐵路，沿俄屬阿慕爾河距離較近約爲四百哩。且與黑龍江的水流並行和南方相隔四百哩的距離。聞諸中東鐵路的人說，若經濟的選擇線路稍移北方一點，或是於南方選擇線路，則中東鐵路的經營必大有利益。然而今日中東鐵路的建設，是通過松花江流域的中心，苟以經濟的善爲經營之，必然是一條獲良好成績的鐵路，根據一千八百九十六年的中俄條約，由俄亞銀行借款於中東鐵路建設的這條路線。於一千八百九十八年當租借旅順大連的時候，同時獲得旅順至哈爾濱支線敷設的承認，於一千九百年動工，於一千九百零三年七月一日就開始通車了。線路的測量是在一千八百九十七年秋季，至全線開通約五年的工夫，建設了五百哩長的大鐵路，更以技術的觀察水運築港等的施設，當那個時候在那個地方誠不失爲一個偉大的事業，經過日俄戰爭以後，依一千九百零五年的一保茨瑪斯一條約將本支線四百七十五哩讓給了日本，其後的中東鐵路本線自滿洲里至泡庫拉尼琪那亞間凡九百二十七哩四分，南部線百五十一哩六分，合計一千零七十九哩，現在中東路的長

度就是這個數目。其終端港灣是海參威係在一千九百零六年租借烏蘇里鐵路的時候佔有的，然而於一千九百二十年蘇維埃政府讓還了烏蘇里鐵路，這個海參威亦就隨着失了，在今日之下的中東路，其物質之輸出除了依靠別的鐵路和屬於別的鐵路的海參威並大連，則別無輸出的路徑也。

現在建設自滿洲里至泡庫拉尼琪那亞之間及至長春本支線的投資額約費日金四億元。中東鐵路在此工程費以外經了幾多曲折歷過許多難關，於日俄戰爭前後只損失就有九千萬元的樣子，其後復因中國革命，歐洲大戰，俄帝國之解體等伴着許多的紛擾，浮沈於怒濤凶浪之中，幾無營業成績可言。觀其在民國十四年的營業成績，旅客為二百五十六萬人，貨物三百七十六萬噸，其收入為四千八百萬元，純利為二千三百萬元，再就是和滿鐵的連絡運輸貨物在民國十四年由滿鐵運往者二十六萬噸，運至滿鐵者約百三十萬噸，但在長春上下出入的貨物不在此數之內。其次是聯運旅客往自滿鐵者二萬人，來自中東者約三萬人。論起滿鐵和中東路線長短來，滿鐵線僅七百哩，而中東線則為一千零七十九哩，長短相差甚巨，然而由貨物的總運輸數量觀之，滿鐵線為一千五百萬噸，而中東線纔三百七十六萬噸，營業上的成績

於此可知矣。今就於中東鐵路已往之經過略述之於下。

### 中東路在歐戰前之營業狀況

中東鐵路完全不是爲開發滿洲而建設的，其目的是要把歐羅巴俄羅斯和俄國在極東的港灣連結起來，第一是因軍事上的必要，第二是要把俄國經濟的勢力扶植於滿蒙及中國內地，第三是要依西伯利亞鐵路將貨客從歐羅巴俄羅斯中繼續運送到日本及中國，所以觀其營業方針亦就露出牠的骨相來了，試舉一例以證明之，由俄國本國向滿洲運輸的連絡貨物，其雜貨之運費率，比諸中東鐵路地方的運費率或外國品的雜貨運費，約低七分之一或八分之一，由莫斯科至哈爾濱四千六百九十四哩的運費和大連哈爾濱間五百八十七哩的運費差不多是相同的。又對於輸往俄國的穀類，例如由哈爾濱至其塔八百八十二哩的運費比隔一千七百九十六哩距離的包尼喀拉外夫斯克運往者運還費高。反是因沿海州之需用而由滿洲運往穀類時，比運往滿洲製的穀粉運費低廉，這是俄國所採的運費政策。即運用東方經營的通過鐵路而爲保護國內產業的武器，所以關乎此鐵路自身之營業並沒有甚麼考慮，於是俄國建設此鐵路之爲

政治主義全然露了骨相了，在哈爾濱或其他地方竭力制限其製造工業，鐵路這樣的運費制度全然是爲由俄國本國運輸諸種製造品而設的。

當大連爲俄國版圖的時候，所有對於大連輸出的穀物其噸哩運費，僅爲運往海參威運費的二分之一，對於大連的輸出極加獎勵，其視大連爲俄國東方經營的港灣竭力經營使其發達。俄國這樣的保護國內產業之政策，結果在一千九百零三年在輸送數量三十二萬三千噸之內有二十萬噸是俄羅斯本國的貨物。

然而至日俄戰爭以後，依「保茨瑪斯」條約的結果，大連集中主義根本覆翻，於是目的更張就不得不講海參威集中主義了。其結果於一千九百零八年樹立了鐵路運費的基本政策，根據其政策所定的運費，試舉一例，譬如穀類的運費，由哈爾濱以西的西部線或哈爾濱以南的南部線運往海參威者，和由哈爾濱運往者運費相同。即西部線及南部線皆和哈爾濱用一樣的運費可以運至海參威。又長春哈爾濱間爲百五十二哩，然由長春至哈爾濱的運費和由哈爾濱至泡庫拉尼琪那亞三百三十九哩的運費差不多一樣，即距離雖加倍而運費則相同也。此西部線更往西，則相差尤甚，對於南面所定的運費殆爲禁止的貨率。同此無論是對於南行或是



北行所定的等差甚是顯著。依這樣極端的保護政策所規定的運費觀其一千九百零九年的成績，由中東輸出經過烏鐵者為三十四萬二千噸，向貝加爾輸運者為一萬三千噸，經過滿鐵者二萬七千噸，合計三十八萬二千噸，輸入中東經過海參威烏鐵者七萬四千噸，由撒巴伊喀爾輸入者一萬一千噸，由滿鐵五萬二千噸，合計十三萬七千噸，於上記三十八萬二千噸之內除運往俄國者皆輸之於日本。又關於輸入品由歐羅巴輸入者僅一萬一千噸，又由烏鐵輸運者在七萬四千噸之內有六萬噸是由日本及中國輸入者，所謂本國產業保護云云者，結果是很微小的。由此視之，人為的運貨政策到底和有自然正當經濟的連繫之南北滿自然的經濟關係不能對抗也。因有這樣的實情，所以輸出不向東行而竟南行，輸入不由西來而竟由南去，這也是自然的法則。然而中東路的運貨政策從來是與此相背而行的，講起極端的俄國國內產業的保護和海參威集中主義，其結果竟阻止了北滿的開發，而鐵路本身亦難上加難，細究之亦屬當然的結果。

中東路併本線和大連支線是在一千九百零三年全線開通的，當時乃定規大連為中東路的出入港，其時也是順應大勢這樣規定的，當時對於海參威乃極端的保護大連，就於輸出穀類

一「波特」海參威行一俄里之運費爲二十五分之一「戈比」，大連行者則定爲五十分之一「戈比」僅爲其半費。目下行之於海參威者即當初行於大連者也。然則一旦把南方的出入口港，大連失却，反過來即向海參威講求極端的保護政策，於是就現顯了如次的結果。

由哈爾濱運至海參威，由齊齊哈爾運至海參威，和由長春運至海參威規定的運費全然相同。結果由哈爾濱輸往大連的運費和由哈爾濱輸往海參威的運費，對於一「波特」其差爲九，五「戈比」。假設一「戈比」約合中國大洋一分，則就於一噸當有五元之差的樣子，再就南部線雙城堡考察之，由此處運往大連和運往海參威就於一「波特」運費之差爲六，六「戈比」，又由西部線的安達運往該兩港之運費之差更大竟達於一四，三「戈比」。其極端的運費竟然如此的實行了。

又中東路因財政窮迫的結果，將基本盧布作爲金幣二留以徵收運費，由南部線運輸百五十哩之距離，當時中東的運費率按中國貨幣計之一「波特」約需洋二角七分。此若照滿鐵的運價運之，用九分洋錢就夠了。中國的國有線亦和滿鐵相同，運費九分洋錢亦夠了。用日本的國有鐵路不過是五分錢的樣子，當時這個地方馬車的運價爲一角二分。結果是中東路這樣

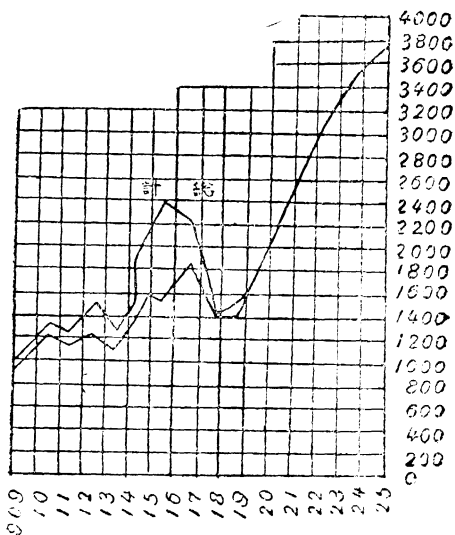
的高抬運價惹起了馬車極端的競爭，在北滿一地域發生的怪狀實爲他處所不得而見的。

中東鐵路在這種困苦難形勢之間，而隣接鐵路的滿鐵反敏速的發達起來，對於滿蒙開發的大使命，充分的竭其力而爲之，同時對於北滿的大資源，如中東所爲，背乎開發方針的運費政策亦就不能默過了。自從一千九百零七年開過第一次日俄連絡會議以來，極數其不當以促中東的反省，其後復成立了一千九百二十一年及二十二年之長春會議，使中東承認滿鐵的公正主張，把運費政策改善一步，於是對於南部線之東南兩徑路輸出穀類的運價始稍維持其均衡了。

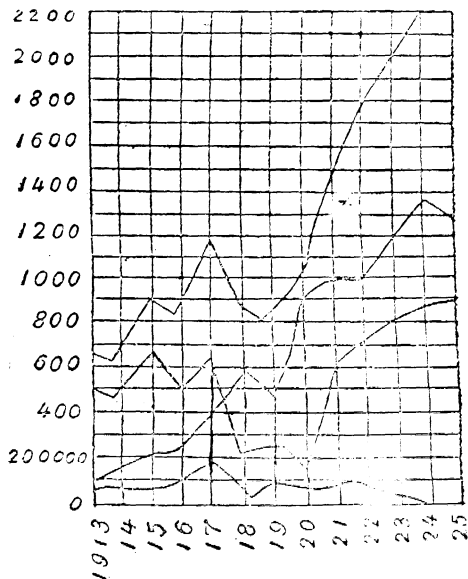
其會議之要點是（一）在中東南部線對於大豆豆粕小麥豆油麥粉五種物品須將海參威線大連安東營口南北的運價均一，（二）使東南兩徑路運價之差接近，由哈爾濱各站發及南部發經由哈爾濱東行的運價一美噸不可低落至一元二角二分以下，（三）南行的運價在不背乎（一）（二）的主旨範圍之內，由中東本線的哈爾濱各站（除去南部線的中東本線）運往大連營口安東的前記五項物品，就於一美噸須實行四元三角一分錢的運費減價。其結果比以前好得多了運價之差也就減小了。

要之，中東路早已經把當時建設的所謂軍國主義之意義失掉了，其於經濟的並失却了舊俄羅斯之大援助者，然於今日亦負有地方開發的使命而還專任鐵路本身的經營，關於中東的管理，民國的勢力基礎愈固，而中東爲開發北滿，助成其自然的發達，就越不能妨害南行的運輸了，中東和滿鐵之競爭，實不副開發此地之本旨，對於鐵路本身亦不是有利的事情，所以將來無論如何在運輸上必須有完全的調協，共同攜手以開發滿蒙，於今日之中東和南滿在暗默之內已認此爲必要，故南滿中東調協之實現爲期當不在遠也。然而滿鐵方面以其實力橫溢之結果，對於北滿的開發亦不能緘默不有所貢獻也。尤其就於黑龍江一帶將來的發達，在滿洲之中是頂要緊的，所以鐵路經營上的着眼點……換言之即注意的焦點除此以外別再沒有了。今將中東南滿從來相對的形勢即物資東行及南行的數量和比率作一表式以表現之，關於其詳細數字從略，只就大體的形勢論述之，由一千九百零九年至歐洲大戰爭即一千九百十三年之平均率數，運往海參威者爲九成四分而運往大連者僅六分。再觀至戰爭後俄國革命之平均率數，其形勢則稍變了，今次是運往大連者爲二成七分約近三成的樣子，輸至海參威者爲其餘的七成三分。再由革命後至一千九百二十年三年之間的平均則大有變化了，輸往大連者

滿蒙鐵路網



中東路北滿輸出貨物指數表



中東線輸送貨物噸數表

的方面如圖表所示。

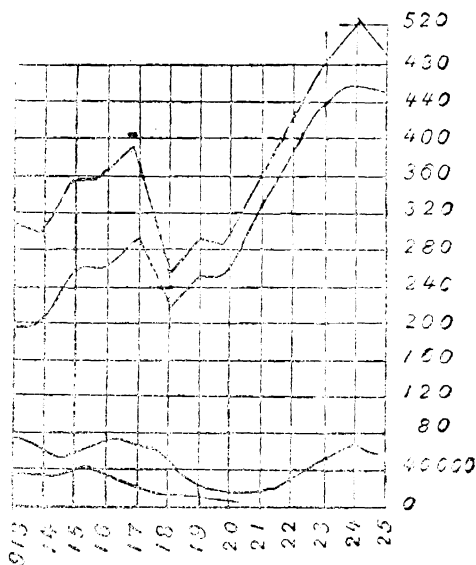
爲七成三，運至海參威者爲二成七，形勢簡直是逆轉過來了。其後由一千九百二十一年至一千九百二十五年之間運往大連者爲五成九，運往海參威者爲四成一，恰爲四和六之比。輸出的方面如圖表所示。

輸至滿鐵者由一千九百十三年至十六年並不甚多，由十年以後，猛然就多上去了，一直

到現在的樣子。又輸至海參威者如圖表所示，原來比滿鐵多，然從十七年以後就低下來了，至於今日倒比滿鐵少了。其次為輸入品

如圖表所示，輸入方面殆由滿鐵為之。今再將各鐵路的協定略述之以資參考。

中東線之年輸入噸數表



發，而於鐵路本身亦大有損害，這個已於上面論過了，南滿和烏蘇里兩鐵路乃為支配大連海參威出入港的兩條鐵路，這兩鐵路為保持各自的利益，遂締結了北滿生產物運輸的數量協定

的趨勢逆行之鐵路政策有礙於地方的開定而中東鐵路和滿鐵則有運費的協定，然和烏蘇里鐵路乃由連絡協定亦必進而為數量的協定也。對於北滿生產物輸出

。這是於民國十四年九月二十二日簽字蓋了印的。這個協定一俟中東參加，則南北滿洲鐵路政策的基礎纔算安定了，只烏鐵和南滿雖說未必是完全的，然於造成此三鐵路協定的基礎一點，將來於滿蒙鐵路史上必大書特書其事也。

#### 南滿和烏鐵之運輸數量協定

試將南滿和烏鐵協定的要點一述之，第一是品目的協定，此乃於中東的協定品目裏頭加上了麩的一項，於大豆，豆粕，小麥，麥粉，豆油加上麩是爲六品。其協定的數量之比，東行是四十五%，南行五十五%，即規定輸往大連者爲五十五%。然而對於這個限度若是一方減少而一方過餘之時，則規定由過餘的鐵路拿出一定數目補助金來給予減少方面的鐵路。因此就立了計算的方法，又爲確實四成五或五成五的數目並設事務所以分配之，又爲保證支付金錢上的義務互在特定的銀行（烏鐵爲達利銀行南滿爲朝鮮銀行）彼此交換了支付保證狀。兩端的鐵路結了協約而在其中間的中東並沒有加入，因爲這個原故，所以比協定亦時感困難，故兩鐵路乃相約束，倘若因中東而數量協定的基礎起了變動或是東南兩系路運價的均衡被破裂起了變更交涉的時候，乃由兩鐵路共議對付之策決不能由一方面單獨的和中東交涉。其

期限是從一千九百二十五年十一月一日至二十六年九月底一年間的工夫，因兩方面對於繼續沒有異議，故以至今日仍行之也。

今當既成線記述完畢，特將關於滿蒙鐵路的協約及重要事項列舉於下以資參考。

一，中東鐵路之建設

一千八百九十六年（光緒二十二年）締結建設及經營的契約

一千八百九十八年租借旅順大連

一千九百年動工

一千九百零三年通車

二，日俄講和條約

一千九百零五年九月五日（光緒三十一年）

三，中日滿洲善後條約並附屬協定

一千九百零五年十二月二十二日成立

依此條約遂得中國承認了保茨瑪斯條約，且對於安奉線的改築和滿鐵有害線的拒止等有



關係的事項亦有協定。

#### 四，美國鐵路大王哈里滿之策略

一千九百零五年五月提議以美國資本收買滿洲的鐵路以日美兩國共同經營之，然終失敗未得成功。於一千九百零六年六月哈里滿復在巴黎倡議收買東清鐵路，事爲日俄兩國的反對而止。

#### 五，滿鐵會社之成立

一千九百零六年十二月七日

#### 六，締結新奉鐵路及吉長鐵路協約

於一千九百零七年四月十五日締結新民屯至奉天間的借款和吉長線建設的協約。

#### 七，美國國務卿諾克斯氏的滿洲鐵路中立提議

一千九百零九年十二月因日俄兩國反對事遂中寢。

#### 八，錦珍鐵路問題

一千九百零九年十月美國和奉天總督張作霖之間締結了關於錦珍鐵路問題的假契約，經

過了種種的經緯復爲日本的反對而中止。

九，中日間協約

依據一千九百零九年九月四日的協定復成立了營口支線，京奉線，和今日至瀋陽站的城根線的約束，又依間島協約而成立了修築吉會鐵路的協約。

十，關於南滿洲及東部內蒙的中日新條約並關係公文

一千九百十五年五月二十五日成立

依此條約旅大的租借期限延長至一千九百九十七年爲滿期，滿鐵的還附期限延長至二千零二年滿期。

十一，關於滿蒙鐵路借款建造的交換公文

此項交換公文定於一千九百十三年十月五日，是因滿蒙五鐵路而起的，其決定事項是洮鐵路，開原至海龍城，長春至洮南的三條鐵路乃依日本資本敷設之，洮熱線和由海龍城至吉林的二線若用外國資本建築的時候須借用日本資本。

十二，滿蒙四鐵路覺書

此覺書是於一千九百十八年九月二十四日爲當時的日本外務大臣和中國公使章宗祥決定的。

由前述五鐵路之內除去四洮鐵路，其由開原至海龍城由海龍城至吉林由長春至洮南是爲三鐵路，再加上洮熱線由洮南——熱河間的一地點通至海港之線是爲四鐵路，締結了由日本資本家借款的條約。既是這樣，如前所述如吉海線若用外國資本須由日本借款，此項當日本後藤氏爲外務大臣的時候就已經借用日本的資本建築了。

### 十三，吉會鐵路借款豫備契約

成立於一千九百十八年六月二日

### 十四，滿蒙四鐵路借款預備契約

成立於一千九百十八年九月二十八日

### 十五，濱黑鐵路借款契約

此契約是在一千九百十六年三月二十七日於俄亞銀行和中國政府之間成立的

### 十六，中東鐵路日本共同管理

期限自一千九百十九年至一千九百二十二年

十七，關於中東鐵路的敷設及經營之續約

是爲一千九百二十年十月二日俄亞銀行和中國政府所訂的協約。依據此協約乃決定關於正式被承認的俄國政府和中東鐵路之協商在告成之前，中東鐵路的最高管理權歸諸中國。

十八，洮昂鐵路的建設

於一千九百二十四年九月三日奉天政府和滿鐵締結了工程請託契約，於一千九百二十六年十二月全線通車。

十九，對中新借款

於一千九百二十年五月十一日日本加入新借款，此係日英美法主要銀行經各國的協議尙未實行的中國借款及既往的借款，然而對於政府所辦的借款並政府保護的借款在同一權利之下乃履行四國借款。按這樣的規定滿鐵及現在滿鐵所有的支線並附帶事業之鑛山等均在此新借款團規約的範圍以外，而由洮熱線及洮熱之一線通至海港的鐵路乃含於此規約的條款以內，其外吉會，新奉，海吉，天圖諸鐵路皆屬於新借款團的共同活動範圍以外，洮熱線和由洮

赤之一站通至海港的鐵路已與日本脫離關係歸移四國借款團者是爲人人所知悉了。

二十，中俄協調國交恢復

於一千九百二十四年五月二十一日中東鐵路屬歸中俄兩國共同管理了。

二十一，奉俄協定

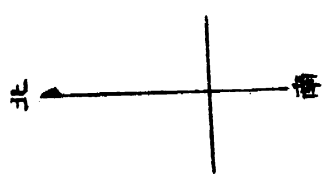
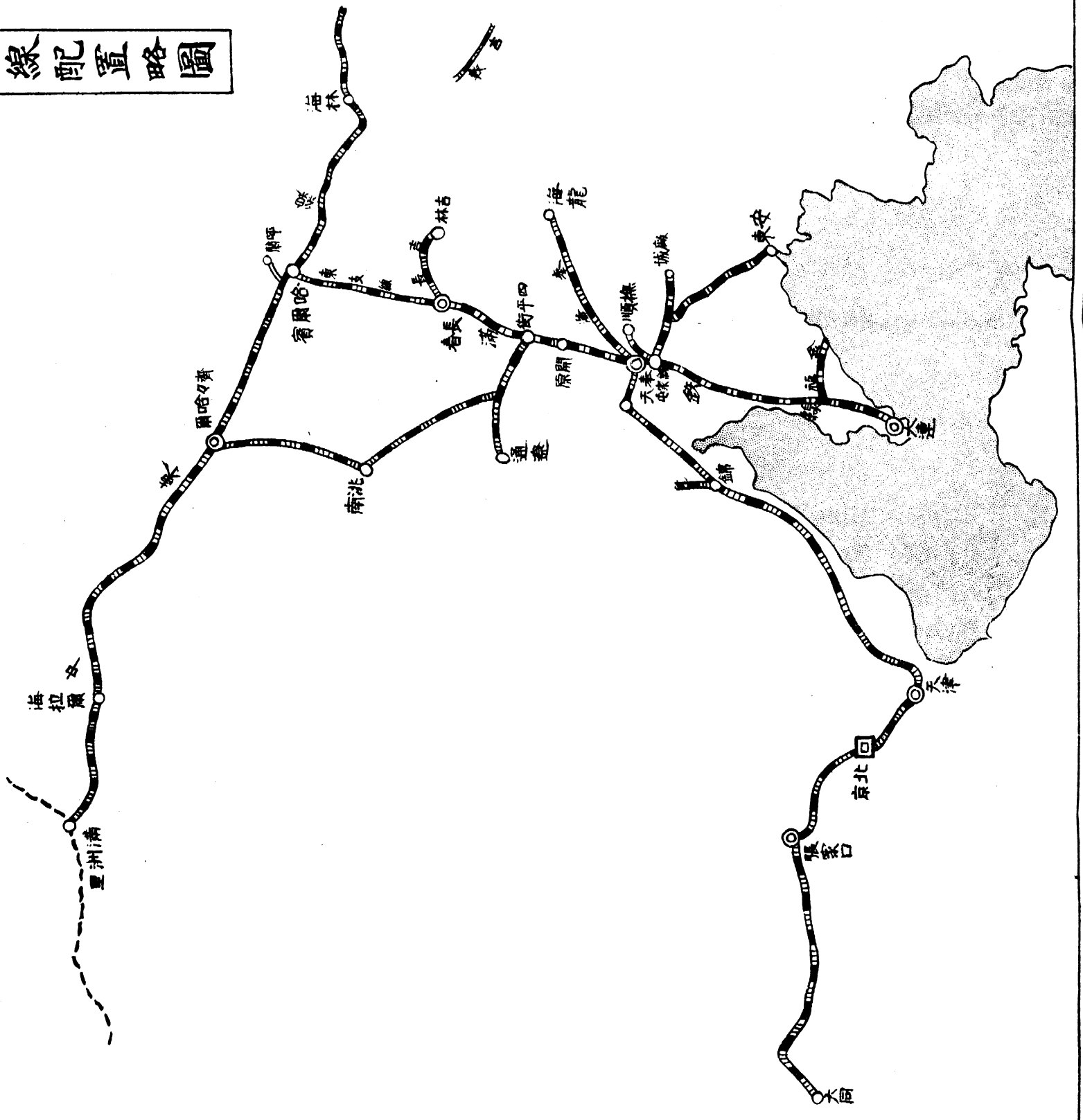
成立於一千九百二十四年九月二十二日，乃使奉天政府承認前記之中俄協定者。

二十二，呼海鐵路的建設

於一千九百二十五年十月動工，於一千九百二十七年一月呼蘭綏化間通車，這是標準路軌的鐵路始到中東鐵路之北者，也是很可注意的事情。

滿蒙鐵路網

# 既成線配置略圖



凡例

	中國線
	滿鐵線
	中東線

## 第三章 本論二，未成線

### 第一節 未成線之概況

本章作爲本論第二，前章所述的主爲既成線的概況，而於本節則專述未成線的事項。這些未成線在滿蒙鐵路網中佔中心的位置，所以各種問題是多的，而於中日之間懸案尤多，未成線大小相併有二十二線，就中如海吉線、吉會線和打通線三線，日下發生了重要的問題，中日兩國正在交涉之中，尤其是打通線已與日本開始了交涉，極有可以注意的價值。

一般稱謂打通線者，乃爲一二鐵路的總稱，若分割而爲各線則打通線的名稱就不能存在了，現在所記述者乃就其各線論述，結果就沒有了打通線，於便宜上就其線相當的事項而示之。

目下視爲重要問題之一者即爲打通線，就此略爲伸述之，然而說明此打通線時其重要的事項則爲連山灣的築港問題。今就此連山灣述其概略於下。

由來鐵路之使命爲巨多貨物的出入，所以和港灣的連絡是最要緊的，在滿洲之內除了大



連和海參崴以外，就是連山灣爲極有希望的未成港了。連山灣港是屬東三省直轄的港，又從現時最近的形勢觀之，並爲東三省專用的軍港。此港之修築一旦完成，出入貨物三百萬噸的樣子。論到三百萬噸並不算很大的輸出港，不過一旦修築成功，當地的石炭得以輸出，外方的穀類得以輸進耳，然至何時可以動工修築，尚在不可預期之中也。

今舉示連山灣的一記錄於下以供參考

### 關於連山灣的調查

連山灣位於錦縣的南端，由京奉線錦州山海關（距錦州車站以西三十二哩）中間的連山車站分出一支線長七·一哩，連山灣適居此支線的終端，即渤海灣之一岬所謂葫蘆島者是也，位於奉天省錦西縣縣治之內，是渤海灣內不凍港之一。北後地域廣袤，水深風向氣候以及其他關係比諸近海諸港俱皆優良，由奉天至連山灣的距離比奉天大連間約近六十二哩，比至秦皇島約近九十二哩，所以連山灣就成了奉天省的門戶，更將連葫蘆線延長至北票的炭礦，把那個地方的石炭輸出至上海市場，足以侵奪大連港的商利也。

## 一，現在的連山灣

於宣統二年十月依據英國技師斯氏的設計着手工事，因宣統三年十月的革命而被中止，於民國二年復興工修築，未幾因資金缺乏旋又中止，其後至民國十一年二月築港的計劃又復活起來，指定日英美和蘭四國人認購發行的工事獎券，開獎日期預定在同年四月二十五日，後因奉直戰爭的關係遂而展期終則成了中止的狀態以至今日。

當時的築港計劃每年支出五十萬元，計劃七年成功支出總額規定了一千萬元。

既成施設物

既成工程所費的金額約在百萬元左右，其主要的施設物如次。

(一) 建築物 (民國七年九月調查)

(甲) 鹽港鐵路 延長七·一哩

此為由連山車站至葫蘆島西門山麓的鐵路，有木造橋樑二座一長二百呎一長五十呎，溝橋十三處，海中淺處築堤的部分約三哩，軌間為標準軌幅八呎半，已經敷設的軌條係用的七十磅重的軌條，然久經放露破損之處自不在少處，苟不加以修理，開車是不可能的。

附屬施設爲葫蘆島車站月台約三百三十呎。

假設機關庫一棟鍛冶工場二棟（以上三棟半皆破壞

土工用假線路至半拉山約〇·七哩現雖仍然存在而枕木幾全腐朽。

（乙）埋築工事

南海之既成埋築面積約二百六十五公畝，北海埋築根基砌石長八百呎。

（丙）碼頭兼用防堤工事

南海的護岸一千三百四十呎係用混凝土修造者，多半被激浪撞壞非大加修築不可。其他如道路旅館住宅商埠地勞工宿舍商店守備隊兵舍等皆有建設，然不加修理恐不堪用耳

（丁）器具機械

器具機械共三十五台，機關車三台，客車一台，無蓋貨車二十四台均須修繕方能使用，又有粉碎器二台，混凝土混合機一台，五噸起重機二台，枕打機二台。

如上所述築港尙未完成，現在尙沒有作爲商港的價值。

二，將來的連山灣

現在縱使奉海線完成，亦沒有併吞北滿物質之虞，將來築港的設備完成時，貨物能夠出入幾何，全視其計劃如何耳，依現在的地形論之，其輸出輸入額數要亦不過三百萬噸內外，若發達到這個程度，本港似嫌狹隘非加特種計劃大施其擴張不可。

### 修斯氏的築港計畫概要

利用南海西門山下及半拉山的突角以作築堤，由其先端築造和陸岸平行的防堤長五千呎，寬百二十呎，以供拴繫巨大船舶之用，又南海之灣形部及北海之小灣形部可以填埋起來，以作倉庫線路及市街地之用，更計劃港內浚深至干潮面以下三十六呎，港內面積約為一萬二千五百六十一公畝，連同南海埋築等總計約二萬公畝的樣子，岸壁的能力約能出入三百萬噸。又計劃預定舊老山葫蘆山間的灣形部為危險物登岸的地方。

以上工程的總經費須費英幣八十萬磅，完成期限約六年。

民國十一年二月築港計劃

指定日英美和蘭四國購買獎券的築港計劃，與修斯氏的計劃無甚差異故省略之。

## 鐵 路

現在要論述鐵路。滿州的鐵路是在中日戰爭纔出現的，於一千九百年京奉線和山海關以東的鐵路以及東清鐵路始一齊勃然而興。迄今二十餘年的工夫發達不爲不著，世界各國的鐵路經過幾多世界的大事沒有不萎靡的，勿論於中國本土歷經內亂而各方的鐵路或萎靡不振或較前更爲頹廢，獨於滿洲的鐵路乃步步順展有進無退。論到今日的滿洲鐵路，和京奉鐵路有關係的線路，京奉線的關外本線爲二百六十二哩，錦州北票線七十哩，連山支線七哩，彰武支線六十七哩，其外更有稱曰通俗鐵路十八哩的私設鐵路，京奉線系合計以上共爲四百八十一哩。

次爲滿鐵線的系統。奉海線爲建設中的鐵路已經通車至英額城者九十五哩，滿鐵線六百九十五哩，四洮鐵路二百六十四哩，吉長線七十九哩，洮昇線百四十二哩，滿鐵系統合計一千七百二十五哩，再中東線系統本支線一千一百七十九哩，合計二千九百零四哩，即既設鐵路中標準軌間四呎八吋半的鐵路和五呎的鐵路共二千九百哩，然此外尚有屬於中東鐵路系統

約三百哩的森林鐵路，又有屬於滿鐵由馬鞍山至撫順礦的山線，一般營業的路線即上述之二千九百零四哩的鐵路。此外尚有數條輕便鐵路，溪城鐵路軌間二呎六吋十四哩，天圖鐵路軌間二呎六吋六十九哩，由開原至撫鹿的開拓鐵路軌間一米四十哩，由昂昂溪至齊齊哈爾的昂齊鐵路軌間一米十八哩，輕便鐵路合計百四十一哩，以上既設鐵路共計三千零四十六哩。

如前所述，滿蒙的面積爲四十五萬平方哩，人口二千一百萬，今觀其和既設鐵路三千零四十六哩的關係，從面積的關係言之，就於百方哩而有○·六七哩即不到一哩的鐵路。就於人口一萬人而鐵路爲一，四五哩，此與日本的實況比較之，就於面積百方哩而日本內地的鐵路爲六·八哩北海道爲四·三哩，高麗二哩，台灣六哩。次再從人口之比的方面觀察之，就於人口一萬人而日本內地的鐵路爲一·八哩，北海道六·四哩，高麗○·九哩，台灣二·二哩。今假設滿蒙的面積和北海道同樣的勘定之，須要現今鐵路的六倍也。即於滿蒙敷設一萬九千四百哩的鐵路始和日本北海道的情形一樣。若要滿蒙和現時北海道的鐵路一樣的普及，今後須再築一萬七千哩的鐵路纔可耳。滿蒙的富源遠在北海道以上，所以敷設的鐵路更應當在以上數目以上了。

今將正在建設中鐵路的概況述之於次

金福鐵路爲由金州敷設至貔子窩的鐵路，長六十三哩，奉海線已通車者九十五哩其餘的  
五十七哩正在建設中，吉敦鐵路現在建設中的有百三十二哩，這些鐵路完全告成之時，滿洲  
的鐵路大體達於三千三百哩的樣子。其內由日本經營並日資借款的鐵路，既成線（標準軌間  
）一千零八十里輕便鐵路七十九哩，其外由新民屯至奉天間的新奉線三十哩亦有日本加入的  
關係。連同建造中的鐵路百九十五哩，合計一千四百八十四哩的鐵路是和日本有關係的。此  
以過去的二十年推算之平均一年修築了七十四哩的鐵路。從這裏頭除去輕便鐵路和滿鐵本線  
有貫通關係的鐵路，僅餘四百八十五哩，是於一年之中僅修築了二十四哩的鐵路。中東鐵路  
與之相較，中東路長一千六百哩，是未滿五個年築成的。平均一年修築了三百三十三哩。日  
本內地的鐵路因時期而有不同，大概於一年之中平均建築了二百十八哩至三百哩的鐵路。論  
到美國方面，從一千八百六十年至一千九百十四年之間，平均一年修築了四千一百哩的鐵路  
，兩相比較不禁發生了無限的感慨，所以鐵路的敷設實爲當今的急務。

前於總論裏頭，已經把未成線的名稱重要驛站及哩數表記載明晰了，今於便宜上再錄之

於下

對黑線 海吉線 吉會線 開海線 吉海線 洮熱線 巴連線 錦洮線 張亦線  
張熱線 京熱線 錦赤線 錦熱線 大溝線 大壕線 長洮線 奉海線 溪城線  
天圖線 昂齊線 蒙古橫斷線 蒙古縱斷線

以上區分了二十二條鐵路計畫矣。然而如前所述打通線者是其各分線的總稱，屬於此線的鐵路在計劃上亦分了數條鐵路，即打虎山（大虎山）和四洮線支線的通遼（白音太來）中間的鐵路，在此線中通過大壕線洮熱線而到達通遼。

### 打通線（現在中國方面稱爲大通線）

打通鐵路是由京奉鐵路奉天之西八十一哩的打虎山車站經過八道壕新立屯彰武而至四洮鐵路之通遼支線通遼的鐵路線路。八道壕是張作霖的煤山，新立屯距新邱煤山不遠。打通鐵路長約百三十四哩。這條鐵路最初叫做虎壕鐵路，乃由打虎山分離至張作霖的八道壕煤山敷設的一條鐵路長僅十八哩。此路之敷設是專爲供給京奉線燃料用的，是於民國十一年十二月



築成的。其後更計劃由八道壕屯至新立屯約十五哩半的延長線於十四年八月竣工，復進行工程至彰武縣，現在修成了約七十哩的鐵路已經營業數年了。其於彰武以北至通遼的一段據當時的傳說已經着手測量，開冰即可動工無論如何於當年是要通車的。這條鐵路的建築費用說是由京奉鐵路的收入項下開支的了。

本鐵路全線通車，在通遼和四洮鐵路連接的時候，四洮鐵路在東面於四平街和滿鐵線相接，西面和打通線相接，是於東西兩面皆有了貨客的出入口，所以四洮南滿的現在形勢均起港很大的變化。嗣後連山海港倘若築成，所謂往日錦愛鐵路的一部分定實現，而遼反光緒三十一年十二月二十二日的中日滿洲善後條約並附屬協定精神的事情就要於此處發生出來了。

此線修築成功，對於滿鐵線的貨物收入不無影響，依打通線已經敷設的結果，由通遼經由四洮鐵路至大連的距離四百九十一哩，經過打通線至連山海線二百六十八哩，又經由四洮鐵路至營口的距離三百五十四哩，又經由打通線至京奉線河北站（營口）的距離二百四十七哩，至連山海較大連近二百二十三哩。從這兩港為中心距離的地方是在四洮線的八面城附近。又由營口至土台經由打通線方面約百零七哩，鄭白線（鄭家屯——白音太來）的歐

里車站適爲其中心點。卽連山灣築港成功，若以營口爲基點而發生貨物運輸的競爭，則通遼的這個歐里車站勢必爲其中心。連山灣港建築成功若就距離一點言之，則成侵入於鄭家屯東而四平街附近之八面城的形勢。結果通遼鄭家屯一帶的貨物皆向此方輸流而來也。而且洪線（鄭家屯——洪南間）及最近築成之洪昂線的貨物皆成了向連山灣方面輸流的形勢。然而鐵路的貨物不獨是與距離有關係的，就通遼至大連連山灣營口河北諸地的現在的運價比較而觀之，就知道不是必以距離的遠近而規定的。由通遼經過四洪南滿至大連的運價爲十七元五角五分，假設連山灣已經築成則至連山灣的運價爲十三元零二分，由通遼經由四洪南滿而至營口的運價爲十五元五角五分，經由打通京奉而至河北的運價爲十二元二角一分，按此運價的計算，大連比連山每噸價高四元五角三分，營口較河北價高三元三角三分。由運價的關係觀之，由大連和連山灣兩方面其爲同一運價的地點當在通遼支線的門達大罕車站附近。又由營口河北之同運價的地點爲通遼支線的大林車站。在以上所說的運價以外，貨物由各港至消費地的運費或港灣的施設商業機關等和貨物的輸流皆有很大的關係。今假設這樣情形是一樣的，其結果是四洪鐵路支線往滿鐵線運輸的貨物之內有十二萬噸被奪去了。所以滿鐵關於運

費較現在的狀態損失了百萬元的樣子。不僅是這樣，若此線一旦告成則有若干輸入品和旅客由此線而入，其及於滿鐵的影響當有百三四十萬元的損失。

據四洮鐵路局長的報告，打通線已於四洮鐵路發生了不良的影響，要之打通鐵路之敷設其最小的限度亦使通遼至四平街的運費收入減少。如前所述，洪昂線及洮南鄭家屯四平街間的貨物，以運費的關係其經由南滿線已明矣，而通遼附近的貨物多不經由本線或經由本線的很少，因此至少亦有約十二萬噸的貨物而輸流於打通線，按此所失的運費約八十五萬元，於此再加上輸入貨物運費的損失，結局四洮鐵路因打通線的敷設所蒙的損失，年額約九十餘萬元的樣子。

要之，四洮南滿兩鐵路應得的利益若干被奪，滿鐵每年約減少百三四十萬元的運費收入，四洮鐵路每年亦受九十餘萬元的打擊，又滿鐵對於四洮鐵路，為擔保其財產及營業收入等約有三千二百萬元的借款，而於四洮鐵路的營業狀態反與以危害，這樣的鐵路政策宜其大唱不同意也，況於滿鐵直接亦受了損害。

由山本社社長之訪詢張氏就於打通線已得其了解，雖於十月十九日的遼東報紙披露其事，

然而仍是不抱樂觀。

## 第二節 未成線之六綫

(甲) 對黑線

(乙) 海吉線

(丙) 吉會線

(丁) 吉海線

(戊) 開海線

(己) 長洮線

於本節將要論述的六線，在滿蒙鐵路網中為最重要者，而和次欲說明的俱係鐵路網的中心，然於此內數線仍有待解決的諸種問題存在。

這六條線完成之日，則南滿的北部及東部或北滿的東部及北部的文化將更臻發達。而這些地方最豐富的自然產物皆靠這些鐵路運輸南下，同時輸入貨物亦必定增加。當說明各線的時候，對於這些未成線的位置並方向擬以略圖解明其既成及未成線路的排列，茲先就各線的概況述之於下。

(甲) 對黑線

本線爲連結南北滿洲唯一的鐵路，路線之長爲三百五十餘哩，以中東西部線的哈爾濱西面的對青山爲起點，出呼蘭更北行以達通北復北進而至黑龍江的黑河。該線由黑爾根分出支線南行而至海倫爲終點。

中東鐵路因此線的完成不能不作一個極大的競爭，其所受之威脅當亦不在少處，然而前述的洮昂鐵路乃於齊齊哈爾和中東線相會，在南面使出打通線之北滿的貨物南下爲最適當的一線，換言之卽此線可使黑龍江省的天然產物由海吉線或吉海線南下。又洮昂線爲經過錦州京奉等線而終達連山灣的一線，對於滿鐵線是平行的，中東鐵路雅不欲把這樣沃野的天然產物藉着別的路線向南方輸運，所以對於洮昂鐵路或預定線中的滾黑線及到達黑龍江的對黑線之橫過中東線，極力的設法阻抗。近時各新聞對於中東切近線問題雖有諸種的記載，然終沒有獲得具體的結果的登載，其中必爲實現的問題當無疑義。

然而若從滿蒙鐵路網的見地觀之，該線在南北滿的連絡上確係極重要的一線，同時滿鐵對其爲平行線的問題亦正加以深遠的考慮也。於民國十七年七月二十九日滿洲日日新聞有如左的記事登載。

## ◎滿鐵對平行綫斷然抗議

### 滿鐵對海吉綫及打通綫的態度

今次爲最後的抗議 松岡滿鐵副社長談

(電通東京二十八日電)滿鐵山本松岡正副社長藤根理事就於滿洲鐵路問題而松岡副社長發表如次之談話。

藤根理事並非是特別召來乃適因有重要問題遣其進京的。關於平行綫問題現在工事就在目前的海吉綫絕對的不能使其動工，又就於土工告竣的打通綫極力使其中止，因此向來的抗議，中國方面悉置若罔聞，今次是爲最後的抗議，對於其他的關係在目下尙難發表。

松岡副社長於二十七日午後二時訪謁外務省有所協議。

觀上所載，日本在滿蒙的鐵路政策是何等的重要，實有說明之必要。

今將各鐵路沿綫的車站名稱以及戶數人口物產列表示之於下。

#### 對黑綫站名表

#### 滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

一〇四

站名	戶數	人口	產物
龍江	八,〇〇〇	七〇,〇〇〇	各種農產
宿尼站			
布特哈(納河)			
黑爾根(嫩江)	四〇〇	三,〇〇〇	諸種農產, 魚類, 野菜,
活魯爾站			
四站			
二站			
愛琿	六〇〇	六,〇〇〇	各種農產物
黑河	五,〇〇〇	二〇,〇〇〇	各種農產物
黑爾根			
克山	五〇〇	四,〇〇〇	農產物, 藍靛, 魚類, 燒酒,
通北	一〇〇	八〇〇	各種農產物

海倫	三,〇〇〇	八・〇〇〇	農產,烟葉,麻,藥材
北圖林子(綏蘭)	五,〇〇〇	三三,〇〇〇	米,大小豆,大小麥,麻油,麻油
呼蘭	五,〇〇〇	三三,〇〇〇	各種農產,燒酒
對青山	二五〇	一,五〇〇	各種農產

## (乙) 海吉線

本在線南滿洲東北部爲唯一的交通路，以中東鐵路東部線之海林車站爲起點南下至額木索(額穆)，復西行至吉林，全線之長僅五十哩不過一小鐵路而已。其距離雖短然由經濟的或國策上視之，在南滿洲之東北部則爲重要的交通路線，於滿鐵線東部亦爲橫斷南北不可缺少的重要路線。

稱吉海鐵路不若稱海吉鐵路較爲合適，因吉海易和吉會發生字音的誤會也。然於海吉線外更有所謂吉海線者，將來兩線或合而爲一，名稱或取吉海或取海吉尙爲未定。吉海線者乃由海龍城至吉林的一條路線。



按一千九百十三年即中華民國二年十月五日關於滿蒙鐵路借款建設之交換公文第三條所載，中國政府將來若敷設洮南府城間及海龍城吉林城間的鐵路時，倘若借用外國資本，須先向日本資本家借之，根據這個條款，更於一千九百十八年即民國七年九月二十四日後藤新平外務大臣時代復結了滿蒙四鐵路的覺書。此乃以開原海龍吉林間爲一線，長春洮南間爲一線，又洮南熱河間及由其點至海港的鐵路，就於此四鐵路的建設，日本帝國政府了承中國政府的聲明同時使日本國資本家應承借款的商議，並且言明凡係必要的措置即速執行。即從來所謂滿蒙五鐵路者成了四鐵路，更於一千九百十八年（民國七年）九月二十八日締結了滿蒙四鐵路借款預備契約，而民國政府和日本興業銀行台灣銀行及朝鮮三銀行之間遂將建設促成的契約簽押蓋印，並約束在六個月以內締結本契約而興工建築焉，又三銀行在其時預付了中國二千萬元。然於現下的情勢，或稱此鐵路是吉林省人民倡議修築的，或云是由奉天省人民計劃建設的，似與日本政府毫無一些交涉者也。

## 海吉線站名表

站名	戶數	人口	產物
----	----	----	----

海林	六〇〇	五，二〇〇	大小麥，玉蜀黍，高粱，稗，燕麥
寧古塔(富安)	五，七〇〇	三五，〇〇〇	大小麥，大小豆，粟，玉蜀黍
額木索	七〇	五〇〇	
局子街	一，八〇〇	九，〇〇〇	穀類，豆素麵，燒酒，諸種皮類
吉林			

(內) 吉 會 線

本線即中國方面敷設線中之一線，為連結滿洲東端和高麗西北端的一條鐵路，全長為百五十哩，此與吉長線連結俟全線完成之日，即成由長春至清津全長為三百九十六哩的一條大鐵路，而形成所謂日滿連絡即日歐交通最短距離的一大通路。

此線之完成，其於滿鐵線現在向南運輸的貨物之一部分可依該線向高麗輸運。

其狀況既如上所述矣，更詳細論述之，則如既往所述吉會鐵路是依借款契約而定的鐵路，此鐵路將來必為實現的一條鐵路。此鐵路已經因吉敦鐵路的動工，其全線之半已在工事進

行中。這條鐵路築成了的時候，由長春至吉林會寧清津凡三百九十六哩，又由長春至大連四百三十八哩，此若改算爲抵抗哩，則由長春至清津之三百九十六哩應爲抵抗六百零三哩，長春至大連之抵抗哩爲五百五十哩。按實哩論之由長春至大連較至清津纔遠四十哩，然按之抵抗哩則至大連乃近五十哩。所以按理論考察之此鐵路乃不及滿鐵也。再由收入之點論之，吉會鐵路乃在中國主權之下建築的鐵路，所以其運費亦不能和滿鐵同樣考究之，其運費之昂自係意料中事也。

就其利益以經濟的論之，當然仍不及滿鐵。然而這條吉會鐵路是通過滿洲核心的一個幹線，在滿洲發展上尤其在滿洲東北部的開發上實爲奏巨大效果的一條路線。

吉會線站名表

站名	戶數	人口	產物
吉林	—	—	—
額木索	四〇	三〇〇	—
三岔口	—	—	—

敦化	二，〇〇〇	一〇，〇〇〇	野菜及人參，藥材，木材
天寶山	三〇〇	二，〇〇〇	礦物
龍井村	一，五〇〇	八，六〇〇	大豆，大小麥，米及木材
運春	一，四〇〇	七，七〇〇	大豆，豆粕，木材
局子街	一，八〇〇	九，〇〇〇	農產，豆素麵，獸毛皮革，燒酒
會寧			

(丁) 吉海線

本線大概已於海吉線中論之矣，倘若和海龍城開原連絡起來，終則成爲開吉線即由開原至吉林的路線。

該鐵路全線之長爲七十哩，至滿蒙鐵路網完成之日則成縱貫南北的三大平行線，而本線適位於東端的一線，如前所述海吉線爲平行線，其延長線亦爲平行線，即滿鐵本線東方的平行線，所以此線是滿鐵不能默視的一條路線。

按現在的狀況視之，在滿鐵幹線以東者，奉天省北部及吉林省東南部的貨客，其一部分由吉長線運輸至滿鐵本線以外，概依馬車的輸送通過奉海線向開原或奉天方面運輸，若由吉長線運輸太嫌迂迴，而馬車的運價又比較的高貴，所以對此一點須用最必要的線。該線沿路的貨客數目比較的豐富，而於海龍城以南更敷設奉海線以使貨物南運順便，奉海線和海吉海兩線亦為平行線。在滿鐵亦有奉海滿鐵聯絡運輸協定之必要。本線於民國十八年夏季和將開通的奉洵線滿鐵已在奉天結了聯絡輸送的協定藉謀貨客的便利，然車輛直逼一事乃不是很容易的一件事情，一般聯絡運輸協定不過大致商妥就是了，然其成立日期當亦不遠。關於連續線的工事目下雙方均在進行中。

吉海線重要站名表

站名	戶數	人口	產物
吉林	—	—	
雙陽	—	—	
磐石	一，五〇〇	一〇，〇〇〇	大豆，高粱，玉蜀黍，粟，小麥，豆粕

海龍 二，〇〇〇 一二・〇〇〇 煙葉，麻，茸

### (戊) 開海線

本線謂爲吉海線的延長可，說是吉海線的支線亦可，爲海龍城和開原連結而成的線，長僅四十哩，本線在未成線中雖係短距離之線，然在奉天極北部是一個重要的運輸機關，現在由開原至掏鹿有輕便鐵路叫做開拓鐵路，原來本線不過是這條開拓鐵路擴張而成的，開拓鐵路是在十四年三月動工十五年五月竣工軌間一米的輕便鐵路。此鐵路因能通過開原的大市鎮，所以將來是很有希望的一條鐵路。目下因車輛不足不能暢行運輸。聞該鐵路現在一日的收入爲四元五角。此鐵路是在民國十二年締結的滿蒙五鐵路之內以日本資本敷設由開原至海龍城的預定線地域之一部而修築的。若海龍和開原連結起來則於經濟上爲最有利的鐵路。

海龍城是在奉天省東北端的一大城市，現在物資的聚散爲數亦甚夥，一北行出吉長線，一藉馬車輸送而出開原，又一部分是出奉海線。民國十七年十月二十日奉天每日新聞曾經登載日本以獲得海龍城——開原間的敷設權爲條件已撤回打通線的抗議，此事真歟假歟尙待證

明。

開海鐵路站名表

站名	戶數	人口	產物
開原			
掏鹿	三,〇〇〇	二三,〇〇〇	高粱,煙葉,麻,柞蚕
西安			
大吐川			
海龍	二,〇〇〇	一二,〇〇〇	煙葉,麻,茸

(己) 長 洮 線

本線爲長春洮南間連結而成之鐵路，全線長七十哩，其沿路和四洮洮昂兩線一樣無河川丘岳是一塊很平坦的地，敷設鐵路是很容易的。

論到此地方經濟的價值，此線之車站預定地在地圖上沒有記載難悉其詳，然農安伏龍泉

開通哈勞斯安康大賚等地方爲農產最豐富的地方，現在乃以馬車輸送至滿鐵本線，若本線修築完成，則此地方的貨物一部分可由該線出四洮線從鄭家屯至通遼更南下由打通線而至連山灣，另一部分則由洮南地方出長春復依滿鐵線而至大連也。

如上就於六個未成線已經說明了，再就前章既述之洮昂四洮滿鐵三線的連絡輸送問題稍一論述之。

### 洮昂四洮滿鐵三線之連絡輸送問題

在洮昂線已經開通的今日，四平街洮南間已和滿鐵連絡輸送，所以三線的直通連絡輸送是勢所必行的。

洮昂鐵路是奉天省有，而四洮鐵路是民國國有的鐵路，自己的鐵路乃異其所轄，應爲同一鐵路者反受二個機關的支配，所以歸納到營業利害上，自然是不一致的，況且洮昂線前年受了水災始纔修築開始營業，在今日之下其連絡條件的考察資料尙未充足暫且談不到連絡輸送的協定。然而三線的聯絡統一爲期當不在遠者，是爲自然的趨勢也。



### 第三節 未成線之八線

- |         |         |         |
|---------|---------|---------|
| (甲) 洮熱線 | (乙) 巴連線 | (丙) 錦洮線 |
| (丁) 張熱線 | (戊) 京熱線 | (己) 錦熱線 |
| (庚) 張赤線 | (辛) 錦赤線 |         |

本節所論述之八個未成線，主係在熱河特別區域敷設的線路，所謂打通線者即其中數線連結而成的。

此八個線路大體的配置如下，洮熱線是熱河和洮南連結的線，是為連絡滿洲北部和中國而計劃的。巴連線是東部蒙古和赤峯連結的線，運蒙古的畜產至滿洲或蒙古通華北的唯一線路。錦洮線是連結錦州和洮南，張熱線是連結張家口和熱河的線。京熱線是連結北京和熱河而將巴連洮熱錦洮等線集聚的貨物運集北京的一線，是重要的一條線路。錦熱線是錦州和熱河的連絡，在南部為滿蒙的連絡線。錦赤線是連絡錦州和赤峯而與錦熱線為相對的一條線。

以上八線皆爲連絡南北滿和華北而在滿蒙鐵路網的南部俱有重要使命的各線也。

### (甲) 洮 熱 線

本線爲在熱河特別區域的南北線，是和錦洮線（打通線）平行的鐵路，此線沿路亦是很平坦容易修築的。論到經濟上的價值也算是重要的鐵路，牠的位置是在縱貫南北的平行線中佔居最西端的。輸運的物資仍係農產物，隨交通之發達其輸送量亦必隨之而增多。赤峯及熱河兩地方殊有令人可注意之價值，俱爲六個路線的出發點並爲各各交通的中心。

本線全長二百五十餘哩，爲運載南北滿的貨客至華北距離最短的路線，此線修築完竣的時候，可以把東部蒙古的畜產通過華北輸運至中國中部是極容易而且是最方便的，又可把許多的必需品從中國中部輸至蒙古，所以本線對於京部內蒙的產物運輸是唯一的一條鐵路。

#### 熱洮線站名表

站名	戶數	人口	產物
洮南	八,〇〇〇	三九,〇〇〇	

滿蒙鐵路網

開魯 一，〇〇〇

八，〇〇〇

敖漢王府

高粱，瓜子，燕麥，大小豆，粟，麻子，大小麥，苞豆，芝麻，驃馬

赤峯 三，三〇〇

二九，〇〇〇

大小麥，粟，大小豆，大小麻子，蕎麥，瓜子，麻，牛馬皮，野獸皮，甘草

喀喇沁王府

熱河(承德)

(乙) 巴連線

本線為連絡南滿洲和東部內蒙古而成的一條線，自古以來輸送畜產至中國內地及滿洲乃由此地輸送的，因當時還沒輸送機關，全賴家畜自己的足行走，所以耗費許多時日，並在途中死傷亦極夥，感受的困難實在不少。尤其一般住民因交通不便的緣故不能夠受文化的感染，既然是處於這樣的現狀之下，畜產之飼養亦不能改良，尤其在冬季的時候，因乾草缺乏，餓死的家畜亦不在少數，此由經濟上視之，殊為不經濟的狀態。一方面運輸家畜同時家畜的

副產物輸出量亦頗多，因無交通機關多用駱駝負載之，這樣看來，該線關乎蒙古的開發是如何的重要。亟應早日使其修築成功也。如京奉線中的錦州即爲此等畜產的一大市場，向來獸毛皮革亦在此處聚散。

巴連線乃起自林西，經過赤峯而達赤州的一條鐵路，於此線的沿路有赤峯建平朝陽等幾個大城市，貨客的聚散當然是很多的。

巴連線站名表

站名	戶數	人口	產物
林西	一，二〇〇	一〇，〇〇〇	農產，畜產，甘草，蘑菇
赤峯	三，三〇〇	二九，〇〇〇	農產及畜產
建平	二〇〇	一，二〇〇	馬，驛，驢及農產
朝陽	三，〇〇〇	二二，〇〇〇	石炭，燒酒，蘇打，麻，棉，煙葉
溝帮子	七五〇	五，八〇〇	農產
錦州	九，八〇〇	五六，〇〇〇	從略

(丙) 錦 洮 線 (打通線)

本線爲洮南和錦州連結的鐵路，長百二十餘哩，是位於滿鐵線和洮熱線中間的平行線，此線更起自洮南出朝陽，與巴連線相合而達錦州，就於該線經濟上的價值和洮熱線相似，即運輸北滿的貨物使之南下爲極適宜之線，此線的一部分稱爲打通線，打通線則如前述者也。本線是發自洮南向南而行的鐵路，經過四洮線的支線通遼更南下經過打虎山而達錦州。滿鐵對於該線正費極大的考慮，而日本外務當局亦提出嚴重的抗議。

在本線沿路的朝陽小庫倫(綏東)皆爲熱河區域裏頭的重要城市，在經濟上爲最有價值的鐵路，即北滿貨物南下的徑路，而爲直達連山灣的線路。

該線之沿路亦少丘巔河川，是一個很平坦的大平原，敷設簡易費資不多，現在要以速成的實行建設之，滿鐵就於此等工事的狀態正在考慮焉。

錦洮線站名表

站名	戶數	人口	產
----	----	----	---

錦州	九，八五〇	五六，〇〇〇	從略
朝陽	三，〇〇〇	二二，〇〇〇	石炭，燒酒，蘇打，麻，棉，煙葉
小庫倫(綏東)	一八〇	一，六〇〇	農產，木材，薪炭
洮南	八，〇〇〇	三九，〇〇〇	從略

(丁) 張熱線

本線為連結張家口和熱河的線路，長二百十餘哩，是為把蒙古之西南部地方和南北滿洲與中國北部相結連起來的一條線，此鐵路乃通過熱河和河北的一部，其在經濟上的價值，無須特別記述，然而該線完成之日，對於以上三地方的交換貿易發生的效果定匪淺鮮，而於熱河地方的開發亦有偉大的力量。在其線路中之灤平乃為物資聚散的一個大市場，貨物的雲集實大有可觀。

張熱線站名表

站名	戶數	人口	產物
----	----	----	----

滿蒙鐵路網

張家口	五,〇〇〇	三五,〇〇〇	畜產,農產
龍門	—	—	—
赤城	—	—	—
灤平	一,五〇〇	七,〇〇〇	農產物
熱河	三,四〇〇	二五,〇〇〇	從略

(戊) 京 熱 線

本線爲聯絡熱河和北京的鐵路，長八十哩，論其距離是很短的；然而論到經濟上的價值是極有希望的一條鐵路，原來張家口自古以來就是繁盛的地方，熱河地方及內蒙古的貨物概於此處聚散，在京綏鐵路敷設以前，多用駱駝驢馬負載貨物，有時亦利用白河上流運輸之，然京綏線已久告成功，所以貨物運輸至北京天津是極感便利的，倘若京熱線修築成功，則熱河地帶的貨物亦不難運輸至平津一帶也。熱河亦屬聚散市場，四通八達，於交通上頗稱便利，例如由北京向中東西部線運輸，又運往南滿或內蒙古，皆係用這條鐵路，由交通上觀之

，實爲一重要鐵路。

京熱線站名表

站名	戶數	人口	產物
北京	—	—	
通州	—	—	
密雲	—	—	
灤平	一，五〇〇	七，〇〇〇	各種農產
熱河	二，四〇〇	二五，〇〇〇	農產及畜產

(己) 錦熱線

本線亦是在熱河地帶的鐵路，長八十哩，距離也是很短的，然而輸送南北滿洲的貨客通過熱河而至華北是最適宜的一條鐵路。按之滿蒙鐵路網的地圖，錦州——赤峯間，赤峯——張家口間，張家口——天津間，天津——錦州間乃形成一個平行四邊形的樣子，由錦州經過

滿蒙鐵路網



京奉線而轉京綏線至張家口及由錦州經赤峯而至張家口的兩線似三角形的兩邊，由錦州出熱河轉張熱線而至張家口者似二等邊三角形的底邊也。

如前所述，熱河和赤峯爲連結蒙古南北滿和中國南北部的重要兩地點，然而現在文化遲緩，所以在交通上亦感覺很大的不便。赤峯居熱河地帶的北端，而熱河（承德）位其南端，關於物資的聚散而兩者俱係重要的地點。

錦熱線站名表

站名	戶數	人口	產物
錦州	九，八〇〇	五六，〇〇〇	畜產及其副產物
砂鍋屯	—	—	—
建昌	—	—	—
熱河	二，四〇〇	二五，〇〇〇	農產，畜產

(庚) 張赤綫

本線爲連結赤峯和張家口長約百餘哩的鐵路，爲內蒙古南端唯一的交通機關，該線沿路比之洮熱錦洮二線，其西南多山，然皆不高峻，在建設上亦不費多大的工程。然而若由赤峯以達熱河，則經過熱河的時候恰和三角形的二邊相當，若依本線的時候則能以最短的距離得到達之，例如現在想由歐洲方面旅行至張家口方面，須由西伯利亞線經過中東西部線及中東南部線和滿鐵線更依京奉線再轉京綏線，所通過的路線殆爲四邊形的三邊，然而本線若修築成功，就用不着這樣的迴繞，可以由中東西部線出洮昂線再轉洮熱線出赤峯而達張家口線，這個路線僅和四邊形的一邊相當也。

論到本線經濟上的價值，因爲要把熱河地帶的貨客向外移運，則在輸運上亦大有可觀，將來實爲有希望的一條鐵路也。

#### 張赤線站名表

站名	戶數	人口	產物
張家口	—	—	
多倫	二，八〇〇	三二，〇〇〇	燕麥，粟，蕎麥，毯子，牛馬羊

西翁牛(特王府)

赤峯

三,三〇〇

二九,〇〇〇

各種農產及畜產

(辛) 錦赤線

本線爲連結錦州和熱河的一條線，長僅七十餘哩。該線稱爲巴連線的延長線亦可。錦州爲內蒙古家畜並野獸皮及其副產物的聚散市場，該線完成之日，這些畜產貨物就容易運至市場了。

要之，熱河地帶之鐵路網完成，則南北滿及中東線的貨客依靠打通線，內蒙古的貨客依靠巴連線各向目的地輸送，尤其錦赤線爲運搬畜產及貨物至市場的一條最適宜的線。

錦赤線站名表

站名	戶數	人口	產物
錦州	九,八〇〇	五六,〇〇〇	畜產及農產
朝陽	三,〇〇〇	二二,〇〇〇	石灰,燒酒,蘇打,麻,煙葉

赤 峯

三，三〇〇

二九，〇〇〇

各種農產及畜產

#### 第四節 未成線之五線

(甲) 大溝綫

(乙) 大壕綫

(丙) 溪城綫

(丁) 天圖綫

(戊) 昂齊綫

於本節所論述者是未成線中距離最短的線，各線之建設皆具有特別的條件，多屬輕便線

#### (甲) 大溝綫

本線爲連絡大石橋和溝幫子長三十哩最短距離的鐵路，其一部分已經開通，此線距離雖短，然從經濟上視之是有相當利益的線，而本線乃係標準軌間。

#### 大溝線站名表

滿蒙鐵路網

滿蒙鐵路網

一二六

站名	戶數	人口	產物
大石橋	一,九〇〇	一〇,六一五	農產,石料,石灰,鎂礦
田庄台	六三〇	三,四〇〇	農產,乾蝦,木炭
盤山	八〇〇	五,〇〇〇	農產及米棉
溝帮子	七五〇	五,八〇〇	農產

(乙) 大壕線

本線爲大虎山（打線山）和八道壕連絡長約二十哩的路線，打通線的起點即該線的起點，由此站出發經錦洲線而達四洮支線的通遼樞爲打通線，本線（大壕線）爲距離極短的線且爲有名的鐵路，八道壕又名黑山，而黑山當爲普通的名稱，本線亦係標準軌間。

大壕線站名表

站名	戶數	人口	產物
大虎山	二二〇	一,三〇〇	農產

八道壕

二，〇〇〇

一〇，〇〇〇

農產

(丙) 溪城線

本線係民國十七年十二月動工十八年二月竣工的，軌間爲二呎六吋的輕便鐵路，由本溪湖至城，今日在滿洲以日本的資本完全有敷設權者只此一條鐵路，於民國十四年收入爲十二萬四千元支出爲八萬七千元，所獲純利爲三萬七千元。

(丁) 天圖線

本線是天圖鐵路公司經營的，長六十九哩，爲中日合辦的鐵路，軌間二呎六吋，營業成績只有損無益，也就是運些老頭溝的煤炭，然吉敦線一旦告成可以銜接起來呈些活躍的氣象。據十月十九日的滿洲日報載稱鮮滿國際鐵路之天圖線已由圖們江的鐵橋完成而告連絡矣。

(戊) 昂齊鐵路

滿蒙鐵路網

本線爲由齊齊哈爾至昂昂溪長十八哩的輕便鐵路，本線是在黑龍江省的，乃由一公司經營之，建設費爲三十五萬元，軌間爲一米，此鐵路和洮昂鐵路挾着中東鐵路而占奉天黑龍江兩省銜接的重要地位。

## 第五節 未成線之二線

### (甲) 蒙古橫斷線

### (乙) 蒙古縱斷線

本線位於滿蒙鐵路網的最西端，即蒙古二大鐵路之一，其延長哩數兩者共一千餘哩，爲發起東亞諸地方交通革命的一大線路，距今二十餘年前就已經調查妥當了。論到大庫倫這個地方乃是一個高原，海拔七千餘尺，並且是一個分水嶺。然達於高原路程極遠，所以一些都不覺其高，在兩鐵路預定地之內，有數處沙漠，穩靜的時候在運轉上不發生障礙，若一朝風起就把線路埋沒，妨害進行實巨，因此須要防沙裝置，此地方雖係高原，然少山岳河川，所以列車的進行甚感容易，建設費用亦很儉省，就是沿路炭和水的供給有些不便。

本線沿路的地方，好像原始時代的樣子，居民多以家畜爲其唯一的財源，古來所云水和

草就是他們生存的必要條件，水一方面，在冬季求之於雪在夏季求之於雨，燃料以牛糞代之，食物主爲羊肉，然而草的發育極壞，氣候當夏日尙冷，尤其晝夜寒暖之差是很大的，所以不能住居一定的住所，所謂逐水草而居者，就是此地方的人民。

內外蒙古幅員甚是廣袤，由張家口經庫倫過恰克圖至烏魯丁斯克又由海拉爾經庫倫至科布多皆不下一千哩，現在運輸畜產及其副產物概用駱駝馬牛車等，所以交通機關的建設是極感痛切的。這些鐵路完成，在冬期可以把牧草運去以作家畜的飼料，又可改良牧種使其良善，而且運輸副產物等亦很感便利，實係大有利益的事業。

現在天津向海外輸出的獸毛皮革，其數量之巨實在是可驚。又可以把綿業品以交換的輸入彼方，爲數當亦不細，所以此鐵路之重要即此可知也。

### (甲) 蒙古橫斷線

本線乃以中東西部線的海拉爾爲起點經過庫倫而達科布多長約一千餘哩的鐵路。俄國農政府在西伯利亞線的國境滿洲里對於輸入俄國地方的貨物爲課其重稅，則由滿洲里前一站



海拉爾依馬車輸送橫斷蒙古再移入於極東俄羅斯，這實在是很有趣的現象，俟本線完成則不受俄羅斯的干涉，而可以自由運輸至蒙古內地，現時俄國課以重稅的貨物，其中以煙葉為最的。

蒙古橫斷線站名表

站名	戶數	人口	產物
海拉爾	一，二〇〇	七，〇〇〇	農產，畜產，鹽魚類，乾草
庫倫	八，〇〇〇	七〇，〇〇〇	牛，羊，馬，駱駝，山羊，毛皮革，茸，麝香，松材，藥材，鹿角
烏蘇里(邪台)	五，五〇〇	一二，〇〇〇	畜產及副產物
科布多	三〇〇	一，〇〇〇	畜產及副產物

(乙) 蒙古縱斷線

本線起自張家口經察哈爾明安烏蘭諾爾庫倫恰克圖而至貝加爾湖畔之烏丁斯克和西伯利亞線銜接，其延長實有一千數百餘哩，

本線沿路的居民亦是逐水草而居，呈原始時代的生活狀況，農產少而畜產多，本線修築成功，很可以改良其畜產而貨物之量亦必因之而增加。

由交通上觀察之，若從中歐連絡上言之，比現時經過中東滿鐵京奉而出京綏線者，其距離在二分之一以下，這些地方雖屬不毛之地，而文化尚有可稱者，所以產業有如這樣的發展。

蒙古縱斷線站名表

站名	戶數	人口	產物
張家口	五,〇〇〇	三五,〇〇〇	畜產及農產的聚散市場
烏蘭諾爾	—	—	—
庫倫	八,〇〇〇	七〇,〇〇〇	畜產
伴羅	—	—	—

買賣城

二,〇〇〇

一〇,〇〇〇

畜產

上烏丁斯克

以上已將滿蒙鐵路網的概路論完了，對於這些鐵路的感想當於結論伸述之。

人口壹千以上站一覽表

站名	人口	鐵路名	站名	人口	鐵路名
大連	二六〇,〇〇〇	滿鐵	呼蘭	三三,〇〇〇	對黑
奉天	二八五,五八〇	滿鐵	綏蘭	三三,〇〇〇	對黑
安東	一一〇,六九一	滿鐵	草家口	一,二七一	滿鐵
哈爾濱	三二五,三八二	中東	寬城子	二,二〇〇	中東
吉林	八六,一〇〇	滿鐵	陶賴昭	一,六〇〇	中東
泰來	一四〇,〇〇〇	洮昂	雙城堡	一,三〇〇	中東
敦化	一〇,〇〇〇	吉敦	安達	四,五〇〇	中東
黑河	二〇,〇〇〇	對黑	撫順	六七,〇〇〇	滿鐵

遼陽	鐵嶺	長春	營口	齊齊哈爾	錦州	鄧家屯	通遼	龍江	庫倫	海拉爾	海林	開魯
五一，五五七	三八，七九〇	六八，〇〇〇	七五，六四〇	七〇，〇〇〇	五六，〇〇〇	五二，六〇〇	五〇，〇〇〇	七〇，〇〇〇	七〇，〇〇〇	七〇，〇〇〇	五〇，〇〇〇	八〇，〇〇〇
滿	滿	滿	滿	中	京	四	四	對	蒙	中	海	洮
鐵	鐵	鐵	鐵	東	奉	洮	洮	黑	古	東	吉	熱
買賣城	恰克圖	旅順	寧古塔	海龍	盤石	金州	普蘭店	瓦房店	熊岳城	閭陽	大凌河	高橋
一〇，〇〇〇	一五，〇〇〇	二二，〇〇〇	三五，〇〇〇	一二，〇〇〇	一〇，〇〇〇	九，〇〇〇	五，九〇〇	五，〇六五	六，九〇〇	三，七九〇	二，五〇〇	二，五〇〇
蒙	蒙	滿	海	吉	吉	滿	滿	滿	滿	京	京	京
古	古	鐵	吉	海	海	鐵	鐵	鐵	鐵	奉	奉	奉

滿蒙鐵路網

開原	鞍山	海城	大石橋	蓋平	九站	巨流河	五站	札蘭屯	張家口	多倫	熱河	赤峰
三一,七一六	一〇,〇〇〇	一〇,六一五	一〇,〇〇〇	二四,〇四〇	一,八〇〇	一,〇〇〇	二,七〇〇	二,五〇〇	三五,〇〇〇	二二,〇〇〇	二五,〇〇〇	二九,〇〇〇
滿鐵	滿鐵	滿鐵	滿鐵	滿鐵	吉長	京奉	中東	中東	蒙古	張赤	洮熱	洮熱
洮南	滿洲里	興安	鳳凰城	本溪湖	范家屯	樺皮廠	營城子	卡倫	中前衛	前衛	綏中	連山
一四,〇〇〇	一三,〇〇〇	一二,〇〇〇	一六,〇四〇	二〇,〇〇〇	二〇,四〇〇	三,五〇〇	三,五〇〇	一,三〇〇	一,二〇〇	二,〇〇〇	一八,〇〇〇	二,〇〇〇
四	中	中	滿	滿	滿	吉	吉	吉	京	京	京	京
洮	東	東	鐵	鐵	鐵	長	長	長	奉	奉	奉	奉

鐵開原	一七，七六四	滿	鐵	灤平	七，〇〇〇	京	熱
昌圖	二五，二一五	滿	鐵	頭道溝	五，〇〇〇	吉	敦
四平街	一，〇〇〇	滿	鐵	龍井村	八，六〇〇	吉	敦
公主嶺	一一，九〇〇	滿	鐵	水師營	二，八〇〇	滿	鐵
周水子	三，三〇〇	滿	鐵	連山關	一，三四〇	滿	鐵
松樹	一，三六〇	滿	鐵	八面城	一〇，〇〇〇	四	洮
立山	三，一七六	滿	鐵	錢家	一，〇〇〇	四	洮
煙台	一，〇〇〇	滿	鐵	開通	二，三〇〇	四	洮
蘇家屯	一，四〇〇	滿	鐵	鎮東	一，四〇〇	洮	昂
新台子	一，四〇〇	滿	鐵	興隆	一，五〇〇	洮	昂
鐵昌圖	一，三〇〇	滿	鐵	天寶山	二，〇〇〇	吉	長
雙廟子	一，一九四	滿	鐵	克山	四，〇〇〇	對	黑
火連寨	一，八四三	滿	鐵	對青山	一，五〇〇	對	黑

滿蒙鐵路網

一三六

橋頭	二，八〇〇	滿鐵	建平	一，四〇〇	巴連
小庫倫	一・六〇〇	錦洮	科布多	一，〇〇〇	蒙古
大虎山	一，三〇〇	大壕	昂昂溪	四，五〇〇	中東
烏里邪蘇台	二，〇〇〇	蒙古	林西	一〇，〇〇〇	巴連

滿蒙鐵路網各線名稱及戶數人口哩數表

既成線

線名	站數	戶數	人口	哩數	摘要
滿鐵線	一一二	一八七，七三二	一，二八〇，六三六	六九五	
中東線	四五	七三，四一四	四七〇，六八二	一〇七〇	
京奉線	二二	二三，〇〇八	一三二，八〇〇	三〇〇	山海關東部
京綏線	一三	—	—	三〇〇	
吉長線	一二	一七，三八七	九六，二〇〇	七九	滿鐵關係線

四洮線	二九	二四，九七〇	一七四，二〇〇	二三〇	
洮昂線	一〇	三，三〇〇	三一，四〇〇	一四四	
吉敦線	四	四，四〇〇	二五，六〇〇	四〇	
金福線	一一	二，一〇〇	一〇，〇〇〇	六三	中日合辦
奉海線	一八	—	—	二三五	
合計				三一，一五六	

### 未成線

線名	站數	戶數	人口	哩數	摘要
對黑線	一六	二七，九〇〇	一七九，三〇〇	三五〇	
海吉線	四	八，一七〇	四九，七〇〇	五〇	條約關係問題線
吉會線	九	七，〇四〇	三七，六〇〇	一五〇	條約關係問題線
吉海線	四	三，五〇〇	二三，〇〇〇	七〇	條約關係問題線
開海線	五	五，〇〇〇	三五，〇〇〇	八〇	條約關係問題線
滿蒙鐵路網				一三七	



滿蒙鐵路網

巴連線	六	一七,一〇〇	七三,六〇〇	一一〇	一三八
洮熱線	七	一六,〇〇〇	一〇一,〇〇〇	二五〇	
錦洮線	四	二一,〇三〇	一一八,六〇〇	二二〇	打通線
張赤線	四	六,一〇〇	五一,〇〇〇	七〇	
張熱線	五	九,九〇〇	四四,五〇〇	一二〇	
京熱線	五	三,九〇〇	三二,〇〇〇	八〇	
錦熱線	四	一二,二五〇	八一,〇〇〇	八〇	
錦赤線	三	六,三〇〇	一〇七,〇〇〇	一〇〇	
大溝線	四	三,四〇〇	二四,八一五	三〇	
大壕線	二	二,三二〇	二三,〇〇〇	二〇	打通線三部
蒙古橫斷線	四	一〇,〇五〇	八三,〇〇〇	一,九〇〇	
蒙古縱斷線	七	一八,〇〇〇	一三〇,〇〇〇	一,五〇〇	
總計	三六九	五一四,七一三,四一二,六三三	八,三四六		



## 第四章 結論

### 就於將來之鐵路敷設

於前數章已將既成鐵路和未成線述其概略矣，關於既成線已經具體的完成者不必再加贅言，而對於將來鐵路的敷設試稍述之，同時亦可把滿鐵的現勢論述一二。

鐵路之關乎地方的發展或文化的增進，其效力之偉大自不待言，試觀鐵路過去十九年間的運輸數量，其在光緒三十二年度貨物的數量為百四十八萬六千噸。於民國十四年度就成了一千五百餘萬噸了。又收入方面在光緒三十二年為九百七十六萬九千元，民國十四年度為九千七百三十九萬五千元，無論是運輸數量或營業收入皆增加了約十倍的樣子，依此即得知鐵路對於地方的發展效力若何其大也。又調查鐵路自身的營業是如何的情形，得知滿洲鐵路比別的鐵路成績優良的多。又支出對於營業收入之比，日本國有鐵路五成三，即總收入的五成三是支出的。英國鐵路七成九七，加拿大八成九四，支出約為總收入的九成，美國約八成，法國竟為十一成四七其支出關係可算是過高了。對於以上所舉示的試觀滿鐵怎麼樣，滿鐵線

僅四成，中東鐵路五成二，京奉鐵路六成二，四洮鐵路五成一，吉長鐵路六成七，今將滿鐵和四洮吉長的收入支出合併計算之，則爲四成二的樣子，由此觀之，即知滿蒙鐵路的經營實爲有利也。輒近在滿洲之中國官民修建鐵路的熱念勃然而興者實爲堪以注目的。如奉海鐵路並未用外國資本，又中國依己國的支出敷設的鐵路，除京綏鐵路以外別無所聞，這也算是很稀罕的例了。其後呼海鐵路起於哈爾濱之前，海吉鐵路亦復在計劃之中，中國官民關於滿洲的鐵路熱念正在春芽怒生蓬蓬勃勃大有不可遏抑之勢。倘有良善的誘導，則滿蒙的鐵路發展將不期而待也。那末，滿蒙以甚麼樣的鐵路爲必要呢，總而言之，或在軍事上或爲經濟的而各依其立腳點自有不同，然而中東鐵路築成時之情勢和今日之下在滿洲的形勢全不一樣了，所以在今日之環境和情勢之下，滿洲鐵路非以地方關係爲主眼不可了。既以開發地方爲主眼，則以最有效的方法利用其資本是最要緊的，並且竭力的避去競爭線，而力行榮存與共的主義，這末滿洲文化的發展必駸駸乎日上了。

滿洲之鐵路網公表於世者，即所謂滿蒙的四鐵路及濱黑鐵路吉會鐵路等，皆爲開發地方必須的線路。現在形勢皆有些變化，除洮熱線以外，其他有在工事中者亦有着手將要動工的

凡河川大者則其生產與流域之大成比例。例如松花江的流域大於遼河流域，而滿洲的生產能力多在松花江流域以內。所以從開發地方一面言之，則河流決不能視為等閑。由這個見解以視滿洲的河川，則迄於今日遼河及松花江的本流勿論矣，其外如遼河上流之西拉木林河流域，洮南之洮兒河流域，嫩河一帶的流域，牡丹江之流域等，在今日之下皆有將待開發的樣子。

次再就隣接的高麗稍論之，今高麗乃於安東及會寧和滿洲接連，年來唱導之朝鮮鐵路計畫已漸成熟，依今次的會議已經決定了，在高麗把鐵路延長至滿浦鎮以與滿洲銜接，復於惠山鎮和滿洲相臨，在這些地方，和滿洲鐵路相連結無論如何是認為必要的，如於本論所述，若拿現在日本北海道的地積和鐵路哩數之比按放在滿蒙上面，所謂與安嶺以東的滿蒙必須敷設二萬哩長的鐵路方可和北海道相當。既成線已有三千哩的樣子，今後再新設一萬七千哩的鐵路纔夠以上的數目，然而把前述之各鐵路皆修築成功，把迄今唱導之鐵路網中未經建設的部分皆使其完成，更將各區域的鐵路修築成功，尙不滿三千哩，所以究應採取如何方法把這

些鐵路建築成功，是今日最要緊的一個問題。也是開發滿蒙最要緊的一件事情。

對於以上鐵路加以考察，終則將如何呢，第一是滿蒙今日之經濟的發展首在鐵路的敷設，這是普及和促進的方法如何的問題。換言之就是用甚麼方法可以把鐵路多多敷設的問題。如前所述滿蒙的鐵路網和今日的北海道相比，尚需一萬七千哩的鐵路，前已舉中東鐵路為例而論之矣，俄國修築此一千六百哩的鐵路費了五年的工夫，若按這個比例敷設以上的鐵路必須五十餘年方可成功。然而以中國今日之財政這樣的窮乏以自己的資力任之，將不知延至何年何日也。所以非藉外資的援助不易見諸成功。現在中國方面多倡導中國的事業須以中國的資力經營之，對於鐵路也是提倡這個主義，然而鐵路乃生產的事業，凡關於生產有利的事業，可以利用外資。惟此借用外資的條件，向來鐵路的借款主由英國行之，而獲得這個利權，現今日本對於滿蒙鐵路之期待者，和英國及其他歐美諸國對於中國各地方鐵路的趣旨全然是不同的。

日本對於滿蒙鐵路的關係，殆與敷設日本已國的鐵路一樣（譯者按日本的野心活躍的顯現出來了，極望國人猛醒，勿令此大好河山被人操縱）。所以對於借款條件應大加考慮，

務使中國人借用日本資金。同時在民國政府之下是竭力的獎勵民人經營的事業。第二是鐵路的普及，鐵路敷設愈多，則鐵路相互的關係愈複雜。所以在鐵路的經營上動輒生出問題來。這個時候鐵路就得講究自衛的方法。然而各鐵路皆有自負不屈於人下的自信也。尤其是將來條約或協定雖然締結了，而往往視之如具文，現在世界中就有這樣的傾向，所以鐵路不能不購自衛之策了。其方法無他，就是改善鐵路本身的營業狀態，諸設備要完備，實質要充實，更要預備港灣的設備，保有無論何者皆不能與之競爭的實力，這就鐵路自衛的方術。

如前所述，世人論起鐵路來，大半是以爲無論甚麼鐵路皆有同一的能力，然而確乎不是這樣的，鐵路依其設備和實質的如何，而其能力作用是大不一樣的，恰如同爲人世而有大人與孩童之別是一個道理的。有的時候競爭線的形式雖然相同，而實力強大的鐵路，用不着競爭便令弱者服從了牠，反倒利用弱者成了培養線的形式。要之鐵路之實質的涵養是絕對必要的。

總而言之，滿蒙鐵路網的現況實在是渾沌的，要調查正確很是困難。現在打算爲未成線的鐵路已有爲中國官民鐵路熱念高漲的結果想出種種方法秘密敷設的，以後其鐵路發現違反

中日條約的諸問題，滿鐵必要提起抗議，還有不屬於未成線的範圍只爲預定線者已經動工的，而形勢則日日有所變化也。最近滿洲諸報紙就於這些事項日有登載，今舉其二三錄之於下。

八月六日奉天日日新聞之登載

### 對滿蒙取積極手段

#### 始先敷設六大鐵路

#### 以滿鐵之手實行之

現內閣之對滿政策乃依據門戶開放機會均等的精神，無論何國要共同開發滿洲的產業和經濟的發展，又無論在如何情況之下，須承認日本之地理的和歷史的優越地位，倘若中國或列強有侵觸日本地理的歷史的優越權的時候，無論其係屬何國宜斷然排除之，田中首相今次確立對滿蒙政策的時候，已肅然樹立了這個根本方針，如鐵路計劃亦是由這個積極政策立案的，凡此當排除萬難而毅然斷行之，即已過之東方會議所決定的鐵路計劃有次之六線，政



府已決定假滿鐵之手而敷設之矣。

（東京四日發帝通）

吉會鐵路 由吉林至會寧。

洮濟鐵路 由本鐵路中的昂昂溪至齊齊哈爾之間因俄國在裏頭打攪迄今尙未達成功目的，現在仍爲懸案，今回應澈底的除去其障礙而完成之。

洮索鐵路 由洮南至索倫之線。

大賚鐵路 由大賚至扶餘，再由扶餘至石頭城子之線。

新林鐵路 由新林至林西之線。

濱黑鐵路 是爲日俄兩國間爭繫中的鐵路，先令滿鐵以標準軌道完成之。

以上六鐵路俱係滿蒙鐵路網的重要線，如前所述，吉會綫是吉林和會寧所連結的，現在其一部已爲吉敦綫而通車。洮齊綫爲洮南和齊齊哈爾連結的綫，可以看爲洮昂綫的延長線。洮索綫是由洮南至索倫的一條綫，現在相傳一部已經動工，大賚鐵路是由扶餘至石頭城子的，在奉天省內有其一部分的鐵路。新林鐵路爲內蒙古之一部和熱河區域內之巴連線接連的鐵

路。

濱黑鐵路即中東的培養線，起自中東路東部線的哈爾濱站以西的地點，而達黑龍江省的黑河，即對黑線（哈爾濱——黑河間）的支線。

又就於如上的載記而遼東新聞於民國十七年八月七日曾登載如下之記事。

滿蒙之六大線

## 鐵路政策與世間宣傳者幾分不同

長太吉會線正在考慮中在東京幹部談話

（電通東京六日）滿鐵新任社長就職因建樹新的方針對於最近種種的宣傳在京滿鐵首腦部發表如左的談話。

更換社長於滿鐵的方針無甚易改，惟有以積極的方針而謀進行也。然而關乎個個問題非怪一一視察之後不能有所進行，特如滿鐵欲行敷設之濱黑鐵路，在俄國帝政時代亦成了中俄間的問題，然今日滿鐵之於洮昂線並無何等意義，新邱林西間以及四洮線的延長至林西的延

長計劃是一應得承認的，如新林鐵路乃全無問題，大賚至石頭城子間不過是中東路的培養線更無問題，只有長太線及吉會線將來應爲滿鐵稍費考慮者云云。

如以上六大線的記載各有不一定之點，所以滿蒙鐵路網的前途尙屬渾沌的。

以上六大線中殊以吉會線各種問題迭起，目下對於該問題現正在交涉中，就中就於吉敦線而遼東新聞於民國十七年七月三十一日曾登載如左之記事。

吉敦鐵路工事銳進

## 松花江大鐵橋之開通式

將在八月上旬舉行

吉敦鐵路自動工以來，爲時已一年有半，沿線的土工大部分已經告竣，建築列車已漸漸的運轉而達老爺嶺的西麓了，全線中工程最難者爲團子山的大鐵橋和老爺嶺的溝道，然工事進行的亦頗順當，前者殆將完成，預定七月中旬一切完竣，定於八月上旬舉行盛大的開通典禮。其溝道工程亦可比預定期日早見成功，至二十六日的現在，乃示東口五二一，五，西口

七三三，六合計一二五五米的進行率，每日鑿岩平均在五米內外，按這樣的步調工作下去，殘餘的工程五六五米不足三個月的工夫，就有貫通的可能性，然依岩石的硬度出水的情況不免有難易之處，而在十月中旬總可見諸貫通的。

據滿洲日日新聞八月九日的哈爾濱通信

### 洮昂線橫斷問題的交涉向東鐵開議

似乎能獲準備的解決。滯哈中的吳督辦

目下滯哈中的吳俊陞督辦對於懸案中的洮昂鐵路密切問題漸漸和中東方面交涉有進行的模樣，東鐵中國幹部方面因黑龍江地方的開發上當然已經默認，俄國方面因時局之恐怖對於本問題不執強硬的態度，正式交涉當俟諸後日而吳俊陞氏似乎欲獲準備的解決。

又同日對於呼海鐵路的開通而有如左之載記。

全線從五日整備

運轉只在夜間

呼海鐵路已早於四月間開通，惟因水患路線破損，興隆鎮以北久已不通車矣，然從五日起全線又復開通。但復興工程稍欠完全而運轉只在夜間，綏化地方之特產物滯貨因路不通運輸極感困難，然從今後可以漸次運出了。

報紙方面是這樣的說明了，考察滿蒙鐵路網的現在及將來，其建設的速度逐日增進，由既成鐵路分出支線，把未成線編入於既成線，大體的計劃已經完成，所以其沿路的文化實有蒸蒸日上之勢。

著者嘗於二十五年前尙在日俄戰爭以前，中東鐵路全線適在開通的時候，沿其全線旅行矣，比之有了滿蒙鐵路網的企圖欲使滿洲之地四通八達廣設鐵路的今日不啻有隔世之感，更於此諸線完成之日，文化的中心亦自移動，貨客運搬的系統亦將發生絕大的變化，想到這個時候的情狀，將不禁有今昔之慨也。

以上所述乃隨鐵路之敷設所起的變化，同時產業的發達和住民的增多，更勿容贅言了。

## 滿蒙之鐵路網和商品之販路

按之滿蒙的既設鐵路如前所述已有三千哩，人口二千一百餘萬，然隨鐵路的建設因工人之進入及添加物資之供給者，人口必於日日有所增加是爲人人所承認的，最近諸鐵路若要達到北海道的程度，尙須建設一萬七千哩的鐵路，隨伴這個建設當增添多少工人，而與此工程相連屬的諸般人第又不知增加凡幾，同時因交通路的四通八達而往來客旅亦必見增夥，結果將來的人口不知要爲現在二千一百萬的幾倍了。

又依鐵路網的完成，而經濟上的發展亦是很顯著的，其日用物資的消費力徵諸過去的歷史必至猛增無疑。

在這個地方日本商品亦有巨大的販路，試舉一例，於七月二十四日東亞烟草株式會社之開原駐在員小川氏在該社奉天支店各所駐在員會議席上有如左之談話。

現在由四平街至鄭家屯洮南方面我社之下等捲烟販路大開，漸漸及於中等烟了，然而下等烟的販路乃隨鐵路工程的移動，而其他販路亦見有移動的樣子。即以洮南爲中心，今則一是通過洮昂線洮線因補修工程隨打通線之建設工程之工人的消費。在建設時代雖係供給工人階級的消費，然建設完竣的鐵路，隨列車之運轉各階級的消費者必定增加，所以捲烟必移

至等品是無疑的，不獨捲煙如此，幾多商品大凡皆是這樣的。

照這樣的情形，現下正在開通之三千餘哩的既成線勿庸講了，今則再向正要建設之一萬七千餘哩的新設鐵路開拓新販路，以力之所及務使標識明鮮使知商品的存在，而且極力的提倡實物，對於建設工人的團體加以切實的宣傳，務使販路大大的擴張，是所切望的私衷。譬如現今要修鐵路的車站所在地應設立巨大的廣告招牌，令人人極力提倡之，到了開通運轉的時候，必獲得偉大的成效也。

## 歐亞交通路之再開

歐亞的交通路因俄羅斯的國勢一變，久已閉塞而放任無人過問了。

然而提倡再開的聲浪常擊動耳鼓，愈因俄羅斯的國勢不之許可愈感其再開的必要也。民國十七年七月二十八日奉天報紙對於歐亞的連絡有如次之載記，並登載通歐亞而聯絡十八鐵路的事。

## 十八鐵路之聯絡

蒙滿鐵路網

一五四

△長春莫斯科間

長春	開	星期日	星期三	午前〇，一〇
哈市	到	星期日	星期三	午前七，三五
哈市	開	星期日	星期三	午後八，一〇
滿洲里	到	星期一	星期四	午後八，〇〇
滿洲里	開	星期一	星期四	午後三，五〇
赤塔	到	星期二	星期五	午前五，三一
赤塔	開	星期二	星期五	午前六，〇〇
伊爾庫庫到		星期三	星期六	午前七，五五
伊爾庫庫開		星期三	星期六	午前八，三五
歐姆斯克到		星期五	星期一	午後六，四〇
歐姆斯克開		星期五	星期一	午後七，二〇

△莫斯科，里喀間



△莫斯科 開

每 日

午後 八，二〇

里 喀 到

每 日

午後一〇，二五

△莫斯科，里喀間

里 喀

每 日

午後 八，二〇

莫 斯 科

每 日

午後一〇，〇〇

△莫斯科，列寧古拉得間

莫 斯 科 開

每 日

午後 一，三〇

列 寧 古 拉 得 到

每 日

午前一〇，〇〇

△莫斯科，列寧古拉得間

列 寧 古 拉 得 開

每 日

午後 一，三〇

莫 斯 科 到

每 日

午前一〇，〇〇

△莫斯科，哈里克夫間

莫 斯 科 開

每 日

午前 七，三〇

滿蒙鐵路網

一五五

## 滿蒙鐵路網

一五六

哈里克夫到 每日

午後 〇，五〇

△莫斯科，哈里克夫間

哈里克夫開 每日

午前 七，三五

莫斯科到 每日

午後 〇，五〇

以上所載，對於歐洲和日本的連絡而現在的交通機關是最短的線，然而到鐵路網完成的時候，其交通路必起一大變化，若吉會線告成滿洲和高麗連結起來就成了日歐連絡的最短線，不只是日歐的連絡如此，就是中國和歐洲的連絡亦要發生變化。例如蒙古橫斷線或蒙古縱斷線若是完成，則發生變化尤大，即產生出最短距離來了，若由西伯利亞線貝加爾湖畔的烏丁斯克經蒙古縱斷線直達張家口，則其距離的短縮恰似不通過大四邊形的三邊而只通過其一邊，較原距離縮短不啻幾倍了。

又從黑龍江省出發的貨客可以通過濱海對黑洮昂（洮錦）打通線直線的而達連山灣，似這樣的情勢，滿蒙鐵路網一旦告成則於最近的將來，必把現在的交通狀態一變也。對於經濟上的進展將與以大衝動，綦感不便之今日之滿蒙亦將因鐵路網的完成呈顯一個極大的發展，

又隨人口的增加而可以變爲一個很大的消費地。

最終吾人所切望者無他，這些鐵路完成不獨是滿蒙居民的幸福，實爲鄰邦諸國的福榮，尤其是中日官民應以滿腔的熱誠共同努力以促此等鐵路網的速成也。

## 時 報

### 滿鐵洮昂四洮三線的聯絡已接近

洮昂四洮兩線之協定由二十三日起在洮南開議

滿鐵四洮及洮昂三線之連絡會議，於民國十四年三月曾在大連開過第一次會議，三鐵路代表的主張非常懸殊，雖經四洮代表的熱心調停亦終屬無效，會議尙未及本協定之審議就決裂了。邇來會議再開的聲浪屢次喧播，然而因三鐵路各有利害關係，再開之機卒未成熟。洮昂鐵路自完成以至今日約三年的工夫並沒有協定，然和鄰接鐵路若沒有貨物客旅聯絡運輸的協定，不單鐵路本身感覺不便，就是客旅也覺着有很大的障礙，最近中國方面亦漸感到連絡運輸是必要的了，如是會議再開的時機漸漸成了具體化，向來對於聯絡會議兩不相能的四洮

洮昂兩鐵路妥協圓滿成立，兩鐵路代表居然由二十三日在洮南先開旅客連絡運輸會議了，不用說本會議不是單爲旅客的性質，當然也有貨物連絡的協定，於茲兩鐵路協定成立，則四洮昂滿鐵三線之聯絡會議就立刻有開幕的可能了，而四洮昂之協定會議在許久以前就已經在兩鐵路研究審議過了，其大費手續者則爲和日本鐵路間的懸案，三線聯絡會議有在大連或四平街舉行的樣子。

## 烏鐵關於豆粕運費加價的延期和理由

東鐵及商民之大反對運動

滿鐵烏鐵之教量協定有效至十八年九月

據民國十六年八月二十二日哈爾濱特電，駐哈烏鐵代表鮑爾塔拉克氏於二十二日訪謁哈爾濱日本商業會議所，聲明運往海參威豆粕的運費加價延期一年。右豆粕之運費問題爲烏蘇里鐵路對滿鐵之數量協定成立以後繼續的問題，據滿鐵方面的主張是

(一) 豆粕較大豆運輸固然困難而較大豆運費應當價廉，而且東行較南行的運價尤當低廉。

(二) 結果北滿產的豆粕幾乎全部向海參威輸出，所以烏鐵的輸送超過協定數量以上，應每年對滿鐵支付多額的運費。

以上二點皆爲烏鐵感覺頭痛的，對於滿鐵再經交涉，而滿鐵以中東鐵路的運費原來東行貨物的運費較南行者價低，北滿豆粕的東行是當然的歸結，把烏鐵所有的主張全然拒絕了，然而南行運費之減低中東鐵路是不肯的，所以烏鐵不獲已就單獨的把運往海參威豆粕的運費加價了，莫斯科政府交通委員會對於這個計劃也審議過幾次，一方面中東鐵路並北滿之油房業者及販運豆粕者對於這個運費加價齊加反對，除直接向烏鐵抗議外，復電請莫斯科政府中止其加價，對於這個加價問題用盡了反對的方法，因此烏鐵方面遂就不能斷行這個加價問題了，於是不得已乃成了延期一年再行廢止的狀況，同時烏鐵以爲頭痛之豆粕的東行依然原來的樣子繼續下去了，又滿鐵和烏鐵的數量協定因再開會議的期限已過，遂以原協定至十八年九月底爲有效。

## 吉海鐵路工事之近况

十一月一日奉天新聞就於吉海鐵路的工事登載其沿線和工事之狀況如次。吉海鐵路的延長爲四百二十五華里。

由吉林省城至盤石縣南的朝陽鎮三百九十華里，由朝陽鎮至奉天的海龍三十五華里，合計吉海線爲四百二十五華里，此沿線的狀況如次。

經過之村鎮

全線經過的村鎮合計四十五處如下。

蓮花泡，西石習子，黃旗屯，團山子，二道河子，馬相屯，孤榆樹，乃子街，五前驢，達子屯，太平莊，邸本屯，元陽大岔，雙風堆，榆木川，長岡嶺，倒木河子，三道川，雙河鎮，樺皮河子，車嶺，梨樹河子，烟筒山，三顆頂子，需清，鷄冠山，山城子，樺樹泡，玻璃河子，雙樹子，蛤馬河子，老爺嶺，札木村，巽山屯，牛心頂子，孫文屯，帽兒山，靠山屯，三道溝，北拐子，朝陽鎮。

工事之經過

總工程師趙杰氏將全部工程分作第一第二兩段復分之爲九分段如下。

## 第一總段

吉林老爺嶺間百二十公里（一公里爲一千基羅米）

一段 吉林倒木河子間

二段 孤榆樹馬鞍山間

三段 馬鞍山倒木河子間

四分段 車嶺鷄冠山間

五六分段 鷄冠山老爺嶺間

## 第二總段

老爺嶺朝陽鎮間七十公里（一公里爲一千基羅米）

七分段 老爺嶺巽山屯間

八分段 巽山屯三道溝間

九分段 三道溝朝陽鎮間

滿蒙鐵路網

更將此九分段分作兩區而開始工作，其竣工期限如下

一分段民國十七年七月底

二分段民國十七年八月底

三四分段民國十七年七月底

五六七八九分段民國十七年九月底

豫定於民國十八年雙十節日舉行開通典禮。

## 車站

原來計劃的是每三十華里設一車站合計共設十三站，然實地調查所設的站驛和距離的遠近並無關係，其站名爲次。

(一) 吉長站 (二) 黃旗屯 (三) 馬相屯 (四) 五前 (五) 西陽

(六) 雙河鎮 (七) 車嶺 (八) 烟筒山 (九) 小城子 (十) 喬麥櫻子

(十一) 盤石縣 (十二) 靠山屯 (十三) 朝陽鎮



線路的土木工程於當年結冰前完成一段至五分段，翌年春敷設枕木，其他分段則俟之於翌年。

據上之載記就明白吉海線的工事狀況了，此鐵路是在滿鐵線東部的並行線，於中國方面此線和打通線同為違背條約的鐵路，對於滿蒙交涉是極堪注目的。

### 鐵路問題之交涉（吉會線分爲二部）

在滿洲和北京談判

據民國十六年十月三十一日滿洲日日新聞的載記如下

駐華芳澤公使目下因滿蒙交涉再行開議特根據山本滿鐵社長對張作霖氏會見之結果關於吉會線問題正在研究考察中，今次關於吉會線計劃中之敦化和老爺溝間六十六哩的延長線乃從西原借款當時豫備契約之中央的問題分離，決定滿鐵由吉林省長折衝之同時令奉天總領事吉田氏和新任奉天省長劉尚清氏交涉焉，就於天圖鐵路一部之老爺溝圖們江岸間的鐵路敷設，並圖們江鐵橋使用廣軌鐵路在北京和滿鐵之間已有諒解，然依間島條約權利確保的事件在

中央政府必須承認的關係上和楊宇霆氏交涉之後，則敦化老爺溝間的延長線就移為地方的問題了，即吉林敦化間之鐵路敷設按一千九百十八年的契約當時已為中國政府交通部所承認者，本契約締結的意思悉已載明，就是到了今日張氏答覆山本社長還是實施當時的條約，於表面上乃無問題而解決焉。然而反對張作霖思潮極盛的吉林省並不喜歡這種計劃而有種種對付之策，所以若不從地方上從中折衝則難得圓滿的解決，依張氏之好意的答覆關於右案件在北京的交涉遂告一段落，是以今後吉會線則分為二部，敦化老爺溝間在北京交涉，而其餘的則在奉天吉林交涉也。

據如上之登載，吉會全線之可以為滿鐵的培養線稍稍帶有確實性了，這樣燦爛含有國際的意義之鐵路不獨是中日兩國的福祉，由歐亞連絡的一部觀之，也可以說是最大的一個問題。

### 五 鐵路已成滿蒙交涉的議題

民國十六年十一月三日滿洲日報登載如左之記事



也。

### 問題中的打通線竟然開通矣

中國方面某鐵路關係者由京奉線監部接得情報，發表其鐵路各站名稱，就其開通的狀況有如左之談話。

打通線者爲延長至大壕線之新立屯再延長而使達於未成線的錦洮線由彰武縣東北行經過數小時而至通遼之鐵路。錦洮線係未成線之一線，而大壕線乃數年前張氏敷設由自己的煤山運煤的鐵路，沿路爲黑山縣彰武縣通遼縣皆爲宣統年間設置之縣，其實不過是寒村的樣子。因此線的開通，則以滿鐵線爲中心而東有奉海線近日亦要開通，於西面之打通線亦開通了，是於左右有兩並行線開通矣，所以滿鐵須費若干考慮也。日本當道對此極加注意。

### 打通線站名表

站名	戶數	人口	產物
打虎山	二二〇	一,三〇〇	高粱，包米，棉花，大小豆，豆粕，其他農產

黑山縣  
八道壕  
芳山鎮  
新立屯  
郭家店  
泡子  
石家子  
彰武縣  
馮家窩舖  
章古台  
阿爾鄉  
甘旂卡

二，〇〇〇

一〇，〇〇〇

高粱，大豆，粟，小麥，雜糧，梨，葡萄，桃，西瓜，棉花，羊，豚，馬及副產物

一，八〇〇

一四，〇〇〇

大豆，高粱，粟，其他畜產甚夥

七五〇

五，二〇〇

大豆，高粱，米，粟，麥，小麥，小豆，包米

九〇〇

八，五〇〇

玉蜀黍，棉花，豆，豆粕，燒酒，麵粉

||

||

滿蒙鐵路網

伴胡塔

巴胡塔

木里圖

通遼縣

五，八〇〇

五〇，〇〇〇

牛皮，馬皮，山羊皮，其他家畜野獸副產物

如上所載雖是已經開通，然中國方面尙未發表，大概是別有重大目的的緣故，即不外乎連山灣築港的具體化也，十一月五日滿洲日報（北京三日發電通）曾登載如左之記事。

### 連山灣之築港急於具體的準備

大連港之競爭者近發工事請託債券

張作霖氏於滿蒙交涉案件中以無關於葫蘆島問題的事項居爲奇貨，近於打通線竣工之餘，乃決意着手爲彼多年宿望且與大連港以大威脅的該島築港事業，此因爲具體的準備遂使交通部奔走僕僕，而右事業之工事債券近已在日本祕密施行，大半皆落於英美人手中矣。

於登載以上記事之日適接打通線開通的情報也。

十一月七日滿洲日報登載如左之記事

## 滿鐵沿線的特產吸聚於打通線？

四平街國際運輸支店長山田三之助五日由長春歸任談論打通線的狀況如次。

打通線由十一月二十一日已开通了，利用該線輸運高粱粟等至打虎山方面是自然的趨勢，因此從來由四平街經滿鐵線運往大連或由奉天輸往天津的數量必至減小，但本年尙不能這麼樣，滿鐵因此一年所受之損失據報紙載稱爲百三十萬元，其實際問題設若滿鐵今後不依方針而行則前途不可豫斷，該地約出一千車粟和高粱，其半數是自然向打通線的，對於此地方的經濟變化僅有日中油房可以進出的而邦人（日本）不之注意深爲遺憾，又如洮南將來亦爲有希望的地方設一銀行支店即可，四平街的發展是因爲由公主嶺移去機關庫而增加了鐵路服務人員家族等一千餘人。

## 外蒙縱斷鐵路將要敷設

民國十七年十一月十一日滿洲日報登載如左之記事，

勞農蘇俄曩當計劃由庫倫至加弗塔敷設鐵路和外蒙政府已在交涉中，竟然決定其費用以完成後之鐵路及鐵路收入作擔保對外蒙政府借款建設矣，豫定十八年解冰時期就可以着手工事。

由此觀之，此不過是蒙古縱斷鐵路一部的建設，俟該線完成之時，則對於中俄連絡的運輸方法將起一大變化。

十一月十三日奉天新聞載記如左之二事。

一 吉敷線之延長運動至延吉（有意開始）

吉敦線之敷設，延吉內的有力人物，計將該線復加延長，而達天圖鐵路終點的老爺溝，於九月中旬組織吉敦鐵路延長期成同盟會，已在運動準備之中，並公推當地資本家高向恩爲會長兼實行委員，於十二月十日已開第一次總會，其趣旨是以敷設鐵路與吉林省的開發効力厥偉僅延吉方面殊不足用，所以計劃要將吉敦線由敦化延長至老爺溝，將來再敷設延吉至理春的線路也。

由此看來，中國官民對於開發地方已覺鐵路爲必要矣，依此可知其鐵路熱正在高潮浪湧



之時也。

一，滿蒙鐵路交涉前途難抱樂觀

吉會鐵路問題雖於張作霖氏和山本社長之間成立了諒解，仄聞楊宇霆氏之意嚮，該問題爲十年以前的懸案，是日本最重視的一個問題，其解決當不至如是簡單而可以了事的，兩氏間之諒解亦不過大體上的談話而已，若正式承認之則中國方面亦有相當的意見存在，而暗示問題解決不易之點矣。縱令此問題以實質的而解決，其於交涉仍要歷經若許曲折而僅成絕對的形式，所以前途殊難抱樂觀也。

### 奉天臨江間鐵路敷設乎

滿洲日報十一月十四日登載奉天當局的計劃有如左之記事。

奉天當局已有敷設奉天與京間鐵路的計劃，今復計劃延長之至臨江而將長白山地方的物資向京奉線移出也。這是想把日本由高麗方面侵入之勢力驅逐的策略在，安東方面提議出資經費之一部，氣勢頗爲激昂。

然於十一月十五日滿洲日報復有如左之記事。

### 東三省之邊防三鐵路已邀許可

奉臨，輯安，吉五之三線許可於交通部決定之

交通部就於奉天交通部員會議決定之左記鐵路之敷設正在審議中，此鐵路在振興東三省的實業和開發交通以外認爲於三省的防備上亦爲必要者，遂決定至此程度許可矣。

奉臨線 將奉海線支線之撫順與京間更延長經通化八道溝而至臨江長百四十哩。

輯安線 由臨江經輯安而至安東長百六十哩。

吉五線 由吉林經舒蘭而至五常長七十五哩。

奉臨線是因臨江事件受刺激而發起的，輯安線沿鴨綠江至安東亦含國境警備的意味，又吉五線爲吉海線的延長，全線全開通的時候，則橫斷中東東行線而與打通線可以相匹敵了。

據此等記事觀之，復陸續出來了很多的最新預定線，更有意外的線路縱橫敷設，所謂鐵路網的實現將日近一日，真是值得注意的。

## 長大線之敷設和貨物吸收豫想

奉天新聞於十一月十七日登載如左之記事

吉長線及長春站受大威脅

將與南部線以致命傷

長春大賚間致有鐵路之敷設者，不只是爲一般人士所倡導，亦實爲中國當局所計劃者也，最近據消息靈通者云俟來年解冰時節該鐵路即可以動工修築，當該線修築完竣之後，應有若干數量之貨物吸收於該線，據其預想所示，則由目下能耕之地視之，農安六萬，扶餘八萬，肇州五萬，大賚五萬，合計共二十四萬噸，農安及扶餘的五十%向南部線輸運，他則以馬車吸收於長春，而肇州大賚之出產則轉向西部線，現勢是這樣的，然該線一旦告成，則前記之二十四萬美噸的貨物極易被該線吸收也。而且以上數量必見激增，其預想數量爲百四十四萬美噸，即對於二十四萬增加六十%也。又南北敦爾羅斯旗現正探行農民開墾的方針，一旦開拓成功則於鐵路周圍添增多量的可耕地，而貨物的生產亦必隨之增加，其預想數量在三十八萬噸內外，又扶餘遙遠之地人煙稀少加以交通不便，故未墾地頗廣，俟該線築成，亦必

定增添多量的生產，因此而受大影響者爲吉長線和長春站，更與南部線以致命傷，又東西兩線亦不免受相當之大威脅。

### 奉海鐵路之支線梅西線的工事進行

滿洲日報十一月十七日登載該鐵路全線開通在翌年春季解冰以後。

爲奉海鐵路支線的梅西鐵路乃由其分岐點梅河口而達西豐線大疙疸的線路，既如本報所載自本夏動工以來乃注全力於工事，其由梅河口至東豐縣大吐川已開通客車，至大吐川以西二十五華里之大興鎮材料車往復日日不息，據工程監督關氏云十二月初旬至西安縣渭津鎮之工程即可告竣，渭津鎮舊稱老虎峪，在大疙疸以東三十五華里，此三十五華里至翌年正月月中旬亦可竣工，全線就可以開通了，於渭津鎮大疙疸之間業已架設通信用的電線，然尚有鐵橋三架暗溝數十處沒有修完，因結冰期間不能施工，所以全線開通似在明春解冰以後也，然而鐵路公司日夜督飭工人趕築工事は屬事實。

### 勞農蘇俄計劃之蒙疆六鐵路

據最近報載烏恰線已着手測量（中國方面的情報）

屢傳勞農蘇俄在蒙疆邊境的鐵路正在敷設中，然就蘇俄的修築鐵路計劃據達當地中國方面某處的報告如下。

（一）由塔什干至新疆省城迪化者

（二）經迪化，科布多由烏里雅蘇臺至庫倫者

（三）由蘇聯阿爾泰鐵路之終點科米帕拉廷斯克至外蒙科布多者

（四）由阿爾泰鐵路必斯克車站至烏里雅蘇臺者

（五）經西伯利亞鐵路庫爾圖克車站，斯克至烏里雅蘇臺者

（六）由西伯利亞鐵路上烏丁斯克延長至恰克圖而達庫倫者

是爲以上六線，由迪化至庫倫一線完全在我國（中國）境內，其他五線亦在計劃擴張修築使達蒙古新疆等政治和農業之中心地，此與我國（中國）西北的國防及政治商業有重大的影響，烏恰鐵路（由烏丁斯克至恰克圖）之測量工程已經達到烏丁斯克了。

要之，南滿洲滿鐵有吉長四洮洮昂等培養線，而勞農蘇俄任該地方亦照樣的尋求自己的

培養線，該線的一部即爲蒙古橫斷及縱斷之各線一部也，極有注目的價值。

### 連山灣築港工事將於明春着手

據報載和上海匯豐銀行的借款問題又復復活，因此築港工事將要着手云。

據中國方面的情報，連山灣葫蘆島築港問題將由明春三月着手工事云，右爲前清時代北京政府和上海匯豐銀行間的協定，其後中止現又爲築港問題而復活了，其借款額數爲二千二百萬元。

最近有一二新聞載稱連山灣築港同於打通線開通之際提起抗議。

### 打通線運轉之狀況

就於打通線的開通於前已經論過了，從十一月十五日起就已經開始營業，其營業狀況及其他情形據京奉鐵路局云一日有二次列車，打虎山站開上行四零一列車於午前一點五十分開，午後四點四十五分通遼到，午後六點四十五分打虎山開一零九列車同夜九點半通遼到，速力一點鐘爲十五哩，車係客貨混合編成列車，又通遼站午前六點四十五分開之一〇列車於同夜

九點十一分到着打虎山，於午前九點十八分開之四〇二列車翌朝午前一點三十八分到着打虎山，此外彰武通遼間不定時一日開行六次，全線的運輸差不多是鐵路材料的運搬。旅客甚形寥寥，其與京奉線的連絡應當在打虎山，然候車室尚未修建，而列車開行到着時間不在早朝即在深夜，旅客候車在此寒空之中冷風刺骨實不堪其苦也，但通遼站方面因和四洮線已經成立了協定，客旅乘換車可在車站柵欄以內上下。

### 由雙城堡站至長春新設支線

愛姆夏諾夫東鐵局長與關係者會見

敷設將要實現

東鐵局長當視察長哈間南部線的時候，乃邀請哈爾濱中國總商會長伴同沿線巡察，於雙城堡站有該地特產有力者嘗與會長等相會見，就於雙城堡至城內敷設支線鐵路要求東鐵方面的諒解，相傳愈有實現之可能性矣，若與東鐵敷設同一軌道之支線時，則特產愈加活潑的而向雙城堡站集中，東鐵東行貨物或因此增加亦未可知也，然對於現在甫行南下之特產一部將

與以多少的打擊，現在雙城堡和特產商集中的城內運輸貨物乃用輕便鐵路公司之鐵路馬車，這個輕便鐵路公司係在民國二年四月有一般商人極感城內特產運輸的不便而發起創立的，相傳今次已獲東鐵和總商會的諒解，就要廢止馬匹改造機關列車，軌道乃按東鐵的樣子計劃的，又石頭城子至扶餘的支線計劃雖曾一時議論鼎沸而現在亦有消滅的形勢。

觀此載記就可以知道中東路今後當如何致力於東行貨物之集聚也

就於石頭城子至扶餘的支線，中國已經計劃以牠爲滿蒙鐵路網的一部分，既如報載其一部已經着手測量矣，果爾則中東方面必至絕望也。

檢閱本年五六月份上海時事新聞，關乎滿蒙築路之記事有數則，今分別擇錄於下。

(譯者識)

## 東北計劃中之三鐵路

▲張九。

▲綏望。

▲珠同。

哈爾濱函，東北近日計劃建築之鐵路，○爲由吉林下九台向張家灣敷設，全長八十華里



，①爲自呼海路綏化站敷向望奎縣，全長百三十華里，②爲由吉林珠河敷向同江縣，全長九百四十華里，其詳情爲次。

（張九鐵路）吉省以吉海路建築成功後沿線所經各地，多屬貧瘠之區，客貨運輸不暢旺，營業月有虧賠，同時南滿路復以并行關係，出其全力以吸收客貨，致吉海路目下幾陷於絕地，故當局以爲培養線之興修不可再緩，因商妥東北交通委員會，決於今年興修，此路告成。則可吸收中東路及吉長路之貨運，由下九台輸向吉海線，其建築費預定三百萬元，測量工人及工作人員均調用吉海路員工，開工迄竣工限六個月，一切費用完全由吉省擔負，鐵路既短，施工亦易，此路之告成，有指日可待之概。

（綏望支路）黑東望奎縣長靖國儒根據商民之聲請，具呈黑省府，擬請由呼蘭路綏化站向望奎修築百三十華里支線，其呈文略云，「望奎縣土地肥腴，人烟稠密，昔日市面之繁盛，遠駕綏（化）海（倫）等縣之上，自呼海通車後，所有綏化東北及海倫西南境，向來集中於望奎之糧車，均移運於四方台（呼海路一站）以致市面江河日下，地方捐收亦因之大減，警學等款，均入不敷出，將來一切設施，更無發展之望，當經召集農商會長及縣府各局長，提

議修築綏望支路，以資救濟，而興地面，僉謂此案會於上年秋間，經呼海路高局長親來攷查，認此段支路，有提前建築之必要，并由該路工程師實地勘驗，結果，綏望支線定爲哈洋百三十萬元，令本縣籌墊一百萬元，作爲股份，此次舊事重提，自應先從籌款入手，隨即議定，由地畝及街房兩項抽收，全縣計有熟地十八萬垧，擬每垧籌收大洋二元，約可得三十六萬元，由財政局代收，街房分三等，頭等千六百間，每間收大洋五十元，約收九萬元，二等二千四百間，每間收大洋三十元，約收七萬二千元，三等六千間。每間大洋十五元，約收大洋九萬元，均歸房主繳納，由農商會代收，以上兩項約收大洋六十萬元，足敷開工之用，其餘不足之數，即請呼海路代墊，俟民二十年，再由地畝及街房項下加抽大洋四十萬元，歸還路局」云云，聞此事省府已轉詳東北交委會，或可實現也。

（珠同鐵路） 此路爲最近計劃中之三鐵路最長者，由珠河河起點，經過同賓，方正，依蘭，樺川，富錦，以達於同江，全長九百四十華里，工程費豫計三千萬元，由東北當局與經過各縣商民分負，業經東北交委會商權中央鐵道部，下月即可開始測量，頃吉林省垣已設有珠同鐵路籌備處，進行一切，惟此線工程較鉅，線路既長，施工亦不易，故觀成之日，猶不敢

期，東北當局對此路之建築有兩種意旨，一爲鞏固邊防，一爲發展經濟云。

上海時事新聞六四日登載如左之記事

## 大堪注意之日俄侵略政策

日在東北組織拓殖會社

俄在西北築成土西鐵路

軍事上經濟上兩俱受危

我國亟應一致抗爭防禦

——本市九區黨部敬告國人注意——

本市九區黨部爲喚醒國人注意日俄侵略，發表告國人書云，敬告我國國人一體知悉，茲閱報載一爲日本在滿蒙一帶，大欲發展其拓殖範圍，一爲俄新路已成，與西伯利亞鐵路銜接。南向沿蒙古新疆中國國境平行，至於俄之塔什干，再與俄腹地之鐵路相接，是二點，皆爲我國之急應注意者也，須知日俄之窺竊我中國，所欲者吾土地也，推其原則，日因移大和民

族於滿蒙，組織拓殖會社，設種種之小資產機關，用經濟壓迫，略不遂意，諒即橫衝直撞，難保不再演慘劇，謂非我國之酖毒歟，俄之覬我邊圉，誠同日本之己非一日，每以軍事經濟之侵略，易其潛勢力而變爲活現之勢力，况我國對於邊境交通不便，設置未週，殷鑒非遙，後患靡止，寄語全民，務須一致抗爭，一致防禦，若非然者，甯不拱手讓人，聽其長驅直入乎，甚而言之，死有泰山鴻毛之別，縱爲國事，雖死猶生，請翻世界之輿地閱之，所謂列強，版圖豈廣於我，民人豈多於我，智識豈皆勝於我，地利豈盡沃於我，而何以人強我弱，人刀俎而我魚肉，其故在團結與否也，茲謹奉告，請一致抗爭，一致防禦，彼敵雖強，何吾懦焉，中國國民黨上海特別市第九區黨部執行委員會敬告。

該報六月九日又登載如左記事。

## 滿鐵與東鐵

本年營業均遜於去年

哈訊，東七年來積極從事築路工事，頗知奮興，然實際上南北滿交通之樞紐，仍爲滿鐵

與東鐵所操縱，不出日俄兩國之掌握，茲將滿鐵與東鐵之營業狀況，就所知者，分別臚述於下，想當爲讀者之所樂聞也，南滿鐵路在去年度營業期年內所得之純利爲日金四千五百萬元，與上年相較，多出三百萬元，滿鐵會社當去年度營業期年開始之初，曾編製預算，對於純利之估計，規定爲四千萬零十萬元，然適逢中俄事變，影響所及該路收入銳增，故全身收入，竟超出預算五六百萬元之鉅，統計該路去年收入，爲二萬萬五千六百十萬元，支出爲二萬萬一千零十四萬元，故該路決定在本年對於股東紅利，照百分之十一分配，至入今年（一九三〇），以後該路營業狀況，頗形衰頹，一以中東鐵路及烏蘇里鐵路，均恢復原狀，一以銀價驟落，金價暴漲之故，因之南滿出口貨，逐漸減少，故該路本年度營業，預計定較去年度大爲遜色，據聞該路現正擬改變營業方針，竭力裁併各種虛糜開銷，實行日本政府所規定之經濟新計劃，以圖補救。

中東鐵路事變以後，本年一月至四月之營業收入，據所公布之數目如次，一月份五百九十三萬四千九百七十六盧布，二月份五百三十五萬九千六百四十六盧布，三月份六百七十九萬三千四百八十盧布，四月份五百零七萬一千二百八十七盧布，以上四個月共計二千三百十

五萬九千三百五十九盧布，在去年度同時期之收入，計爲一月份七百四十四萬二千五百七十一盧布，二月份四百三十五萬一千七百零四盧布，三月份六百八十七萬六千零十六盧布，四月份四百九十八萬一千零九十盧布，共爲二萬三百六十五萬一千三百八十一盧布，兩相比較是本年少於上年五十萬盧布矣。

該報六月九日又登載如左之記事。

## 滿蒙鐵路進行中

具體方案業已擬就

### 三大幹線年內動工

世界新聞社瀋陽訊，東北交通委員會對於滿蒙鐵路網擴張計劃，努力進行，現得國府援助，已擬就具體案，決定以下述三線爲滿蒙鐵路之大幹線，年內將先由第一幹線動工。

第一線 以葫蘆島爲起點，於通遼洮南間敷設新線，聯絡北甯，洮昂，打通，齊克等既設鐵路後，更聯絡黑山鎮與黑河間

第二線 以鴨綠江爲起點，取道安東，寬甸，通過海龍各地敷設新線，利用吉海，敦化既設鐵路後，開設經由甯安，依蘭，同江等地之新線。

第三線 由葫蘆島敷設至朝陽，赤峯，熱河間之新鐵路。

該報同月十四日又登載如左之記事。

## 歐亞聯運會議

日方四提案已通過兩項

準備來春開始首次輸送

(電通十二日哈爾濱電) 據達到該方面之消息，莫斯科之歐亞聯絡貨物運輸會議，除外中東路以謀議事之進行，日本方面提案爲，①經由烏蘇里鐵路海參威由蘇俄國營船舶部處理者，②經由烏蘇里鐵路海參威由北日本汽船公司處理者，③經由中東路滿鐵鮮鉄釜山者，④經由中東路滿鐵大連者，以上四條之中，一二條，滿場一致通過，而聯絡貨物之品目，爲生絲，絹織物，棉織物，珈琲，茶，砂糖，酒，食料品，果物，帽子，紙，玻璃，陶磁器，及其他六十

餘種，皆係根據日本方面之提案者，結果各關係鐵路，決低減運費，貨物受取可以極簡單收取貨物，結局中東路亦必參加，故貨物之歐亞聯絡運輸，較從來更加縮短，關係方面，期望甚大，日本鐵道省已準備來春輸送第一次之聯絡貨物，至貨物容量，每一宗爲重量三噸，容積八立方米，長四米云。





中華民國二十年一月一日出版

滿蒙鐵路網（全一冊）

實價大洋五角

版權所有

原著者 大島與吉

譯者 太平洋國際學會  
上海四川路二〇一號

印行者 太平洋國際學會

經售處 各大書局

封 底