

東北鑄道要覽

祁仍奚編



上海图书馆藏书



A541 212 0020 1208B



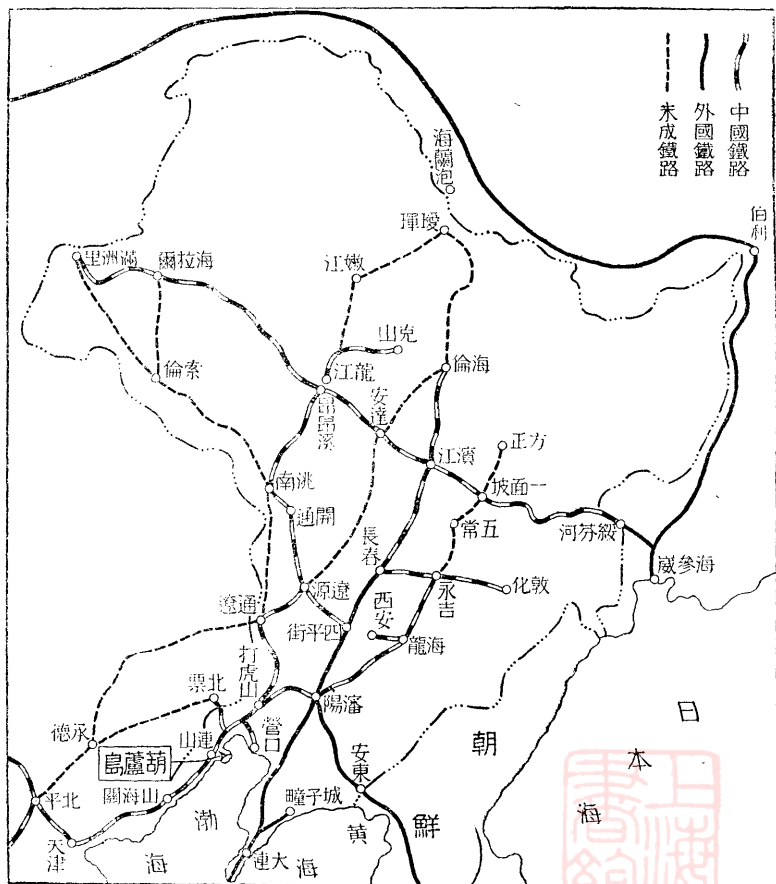


圖 略 網 道 鐵 北 東

東北鐵道要覽

目錄

顧序

自序

第一章

東三省鐵路修築先後之時期

第二章

東省及關內外二路之敷設

第三章

南滿支路之移管及安奉旅順兩線并齊昂輕便鐵路與

葫蘆島支路之敷設

第四章

滿鐵培養線之敷設

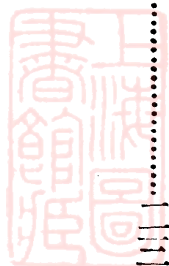
第五章

東三省自建鐵路之勃興



第六章 東三省運煤鐵路之發達

.....二三



顧序

東北富庶甲全國，沃野千里，林礦遍地，若盡量開發，世界實莫與京。乃人力未盡，徒令貨棄於地，曷勝浩嘆！開發之道，舍交通末由。交通首重鐵道，鐵道四達，則利之所在，人必趨之矣。當宗林長東北交通委員會路政時，嘗有東北鐵道網之計劃，以時會變遷，卒未果。今委員會當局正從事設計，盡力進行；然不知現在，何以借鏡將來？東北已成之路，大小幾達十數，其間艱難締造，非一般人所能盡知，亦多一般人所欲知而未能盡。祁君仍奚有鑒於此，爲供一般人之需要，輯東北鐵道要覽一書，雖有未盡，要窺梗概，或因此而引起全國人之興趣，以完成當局東北鐵道網之計畫，其關於東北之開發，豈淺鮮哉！宗林日望之矣。是爲序。顧宗林

自序

東三省地處邊陲，而境內鐵道多至二十餘線，參伍錯綜，繩貫絲聯，縱觀我國內富庶奧區如東南各省，皆未有此，不亦偉哉！然強鄰逼處，彼南滿、中東兩幹路，權操日、俄者，無論矣；即其他如吉長、吉敦、四洮、洮昂等路，有以借款合同爲根據者，有以借款優先權爲內容者，有由滿鐵包工或墊款者，無不與外人權利攸關。其真能不藉外資，如瀋海、吉海、呼海、齊克等路者，誠不多觀。近年東北人士，亟思挽回利權，競以自修自築之說以相揭櫫號召。夫以東北物力殷阜，衆擎易舉，苟能協力共濟，不難日起有功；然非先明瞭東北所有各鐵道交錯形勢，及其複雜內容，未易遽言整理。茲就周歷調查所及，復加以諮詢蒐討，著爲是編，命曰東北鐵道要覽，使讀者一經考究，覺此無數蜿蜒路線，歷歷

在目，如數掌紋，此亦未始非關心路政者之一助云爾。中華民國十九年六月三日祁仍奚序於遼寧。



東北鐵道要覽

第一章 東三省鐵路修築先後之時期

東三省之有鐵路，始自一九〇三年一月。東省鐵路工竣，由該路建設局移交營業部開始行車，是爲東北鐵路運載客貨之先聲。是年秋，關內外鐵路由山海關至新民府一段，及營口支路工成，關內外鐵路連絡，於是始通。擬諸淞滬鐵路之成於一八七六年，則後於淞滬已二十六年；而距日本東京、橫濱間之通車於一八七二年，則又後三十年矣。

若以東省鐵路及關內外鐵路通車時代爲第一期，則南滿鐵路之移歸日本承辦，及日款築成之吉長、四洮各路出現時代，可稱爲第二期。此期較前



期之差異，在一爲軍事的，而一爲經濟的；然皆藉外人之力而成，尙非吾人自建自辦也。及歐洲大戰告終，民族自決之聲浪甚囂塵上，東省人士咸欲收回已失之鐵路利權，自行建設管理一切鐵路。此種築路運動，一時勃然興起，如瀋海也，吉海也，呼海也，洮昂也，齊克也，大通也，各路相繼築成；此時代可稱爲第三期。茲將東北鐵路之敷設時代，列舉如左：

第一期 東省、關內外兩路之敷設期。

第二期 南滿鐵路之創始，及其培養線之敷設時期。

第三期 中國自建鐵路之敷設期。

第二章 東三省及關內外二路之敷設

一 東省鐵路

東省鐵路（即今中東鐵路）係根據一八九六年五月李鴻章與羅拔諾夫在俄京聖彼德堡所訂之密約。該約第五條載稱『俄國爲將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期捷速起見，中國國家允於黑龍江、吉林地方，接造鐵道，以達海參崴。惟此項接造鐵路之事，俄國不得藉端侵占中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有之權利。其事可由中國國家交華俄銀行承辦。至合同條款，由中國駐俄使臣與銀行就近商訂。』等語。是年八月，即由駐俄清使許景澄與道勝銀行代表，訂立東省鐵路公司合同十二款。十二月由俄帝特頒東省鐵路公司條例三十條，將一切俄方所得權利義務，悉委諸道勝銀行特設之鐵路公司辦理。翌年公司成立，置總公司於俄京，分公司於北京；路局則設於哈爾濱焉。

鐵路公司之組織既成，俄國即派委大隊築路人員，來華興築。適一八九

六年德國強占膠州灣，俄即乘機要求租借遼東半島之旅順、大連，一八九八年三月二十七日，訂結租借條約於北京。是年七月六日，續訂築修南滿支路，合同於俄京，約定准予俄方按照本合同建造自東省鐵路幹線之一站起，至大連及旅順一段支路，稱爲東省鐵路南滿支路。

鐵路工事，於一八九八年五月二十八日開始進行，允稱迅速。無何拳匪事起，中間不免稍經挫折。然至一九〇一年七月五日，南北兩線已銜接；十月二十一日，東西路工，亦於烏固諾爾附近接續，全線貫通橋梁亦陸續告成。一九〇三年七月一日，全長二千五百公里之鐵路，行通車禮焉。如此大工程，雖經拳匪事變中挫，竟於三年之短期內完成，誠堪驚異。此不外當時俄政府之資力雄厚，及俄人不屈不撓之努力，有以致之也。

二 關內外鐵路

東省鐵路正在工作之際，連絡關內外之鐵路，亦於此時着手工程。所謂關內外鐵路者，乃中國具有最古歷史之一路。初一八七九年，爲搬運唐山所產煤觔，築成唐山、胥各莊一段鐵路，稱爲唐胥鐵路。嗣由直督李鴻章，以軍事上之見地，於一八八八年，展至天津，遂稱唐津鐵路。一八九〇年，由商辦改歸官辦，復繼續展延，一八九三年達山海關，仍向東進，方築至錦州，會甲午之役起，不得不暫時中止工事。戰事結束後，俄勢逐漸彌滿三省，英爲對抗俄勢起見，於一八九八年十月，令匯豐銀行借給中國英金二百三十萬鎊，以繼續關外延長線之工程。俄方以其害己也，曾抗議於英，遂有一八九九年四月之英、俄協商，兩國確定在華勢力範圍，並申明關外雖屬俄國勢力範圍，但以關內外路既由英國取得權利，俄應承認。協商成立之年，路線將及新民府，而營口支線亦垂成矣，不意拳匪事起，路工殘毀不少。亂後，至一九〇三年秋，由北京

至新民府間，及營口支路，始得完全通車。後日俄戰時，日本曾由奉天省城起至新民府一段，築軍用狹軌鐵路，戰後由中國贖回，改修標準軌，北平、瀋陽，始能直接通車；而關內外之名稱，遂改爲京奉，今又改爲北寧焉。

第三章 南滿支路之移管及安奉旅順兩線并齊昂輕便鐵路與葫蘆島枝路之敷設

一 南滿鐵路

俄勢東漸，致引起日俄之戰。結果日勝俄敗，於一九〇五年九月五日，經美大總統羅斯福之斡旋，成立媾和條約。據該約第五條第六條，俄將由中國所得旅、大租借權，及東省鐵路長春以南路線，及一切附屬權利，讓與日本。復經一九〇五年十二月滿洲善後條約，由清廷正式承認。日本乃將戰時野戰

鐵道所管鐵路事務，於一九〇六年六月，另設南滿鐵路公司接辦。十一月公司正式成立，翌年四月，開始營業焉。據當初與俄國所訂合同，鐵路於行車後經過八十年，本應連同一切權利，交還中國，不另索酬；且自開通後經過三十六年，隨時可由中國備價贖回。不圖日本於一九一五年五月乘歐戰方酣，我國國內多故，強迫簽訂所謂二十一條條約，須展延至九十九年後，方能交還。安奉線初定工事完成之日起，十五年後，中國無論何時，可令第三國公平估價，備款贖回，至是亦須展延至九十九年之後方能交還。於是兩路贖收一事，遂難着手，此應深長嘆息者也。

滿鐵創辦之初，僅注全力於本路改良，及幹線支線之擴張，尙無餘力足資他顧。此路在俄國經管時，係用五英尺寬廣軌，在日、俄戰爭時，曾改爲三英尺六英寸之狹軌，接辦後日本共投工費四千二百萬元，改爲標準軌，於一九

○八年五月始完全竣事焉。

安奉線係日、俄交戰時，由日軍築成之輕便鐵路，專供軍用。依滿洲善後條約第六條，改築標準軌以供商用，自一九〇九年八月起工，至一九一一年告成。因沿線山岳重疊，工程浩大，即隧道亦有二十四處之多，橋梁凡二百二十座，所費工費達二千二百五十三萬日金。一面又築鴨綠江鐵橋，以與朝鮮鐵路銜接，橋工始自一九〇九年八月，成於一九一一年十月，費時凡二十六閱月；惟冬季四閱月及夏季一月間停工，故實際工作時間，僅二十一月也。

旅順支線，在俄有時代，係由南關嶺分歧。滿鐵接辦後，爲便利旅大間交通起見，改由周水子站北四·五公里信號所分道。撫順支線，在日、俄戰時，尙不過臨時工程，日本接辦後，亦改爲標準軌之永久工程，與營口支線同時竣工。計截至一九〇八年五月三十日，除安奉線外，全線已一律用標準軌車輛

行車矣。

此時代在滿鐵可稱創業時代，專顧自身之改良擴充，對外尙無勸誘中國敷設新線之餘力。故此時代，除齊昂輕便鐵路、北寧葫蘆島支路外，別無新設之路；而吾國人對鐵路事業之熱烈，初亦未至今日之程度也。

二 齊昂輕便鐵路

齊昂輕便鐵路，係一九〇七年黑龍江巡撫程德全利用本省找回領地價銀與商款而設。程自任總辦，籌劃築修，由省城起，通至東省鐵路昂昂溪站，全長二十九公里，寬一公尺，共費資本三十五萬兩，連同購料購地三十二萬兩，共爲七十七萬兩。由天津德商泰來洋行承包，英工程師撻吉爲監督。起工於一九〇七年八月，開通於一九〇九年九月。

三 葫蘆島枝路

北寧路葫蘆島支路，係徐世昌總督東三省時代所建設，蓋出於英工程師許士所擬之葫蘆島築港計畫，起自京奉路連山站，而至葫蘆島碼頭，長十二公里又七。葫蘆島築港，本計畫於六年內成功，在一九一〇年之一年間，修造工程除鐵路外，曾費去百萬餘元，旋因革命，工事遂以中止。（詳見拙著葫蘆島一書）

第四章 滿鐵培養線之敷設

滿鐵營業之基礎既固，遂謀建設培養線，以資發展。按東省海岸線，以面積比例，極為短小，又缺良港；其唯一不凍港，捨大連外，實難他求。故東北鐵路之不達港口者，非經過滿鐵，即無貨物出口之尾閭。近來我國雖竭力敷設鐵路，欲與滿鐵競爭，然事實上仍多利用滿鐵，是不外滿鐵之培養線。本章所述，

即係由日方發動，勸誘我國敷設，或獲得敷設權利之路線。

查日本在東省所取得之鐵路權利，檢其內容，可分下列數種：有如吉長、吉會、四洮等之以借款合同爲根據者；有如吉會、吉海等之以借款優先權爲內容者；有如洮昂、吉敦二路之由滿鐵包工者；有如金福之名爲中日合辦，實由滿鐵墊款者。但近來吾國力主自辦自築，日本亦有不能如願以償之勢；如吉會之敷設權利，雖被日本攫取已垂二十年，然至今仍未實現。計現已敷設之路，厥惟吉長、四洮、洮昂、金福、吉敦五路，茲分述之如左：

一 吉長及吉敦鐵路

吉長鐵路在日俄戰前，俄方已屢次要求敷設，清廷拒之，官民並均主張自辦，以塞其口。日俄媾和談判時，日本初要求俄方讓渡哈爾濱以南路線，俄不允，以吉長之敷設權爲交換，而議始定云。該路橫斷吉省肥沃之區，現在已

由吉敦鐵路之銜接，通至敦化。他日吉會成，則可直達朝鮮不凍港之清津，或羅津，東三省日本之貿易，大部將經由此路矣。

日俄戰事既畢，日本即於一九〇七年四月，與清廷訂成新奉吉長之協約；次年十一月，又訂成續約；又次年八月，吉長鐵路借款細目合同成立。合同大致以修路需用資金之半二百十五萬圓，由日本供給，期限爲二十五年，自第六年起，分二十年歸還本息；總工程師及會計主任，由日人擔任。一九〇九年起工，後因革命及資金不足，加以總辦不得其人，工事諸多窒礙，遲遲未進；至一九一二年一月，始將全線共長一二七·七公里之工事告竣。

開車後又以經營不善，當局者專圖私利，毫無成績，財政更陷於窮境；乃於一九一七年十月，改訂續借款合同，增借款額數爲日金六百五十萬元，並將行車經營一切，在借款期內三十年間，委託滿鐵辦理——至今尙在滿鐵

管理之下。

吉會鐵路，於吉長訂約時，日方已定有敷設計畫。一九一八年所謂西原借款，即已交付墊款一千萬元。唯不合國際手續，且中國政局又多變更，路事迄未實現；二十年來懸案，至今尙未解決。

吉敦路與吉會路不同，係中國政府與滿鐵訂立包工合同而建築，時在一九二五年十二月二十四日。翌年一九二五年六月一日開工，一九二八年十月竣工。吉林、敦化間二百十六公里之鐵路，至是始通車焉。

吉敦路工費，計日金二千四百萬元，完全爲滿鐵墊款。據約工程驗收後，須於一年以內付清，如不能清償，即作爲借款路；但驗收問題，至今猶未定局。

二 四洮及洮昂鐵路

東省南北之交通，其權素來操諸中東路、四洮、洮昂兩路，即爲對抗此獨

占權而敷設。唯各該路均無出口海港。不得不依附滿鐵，遂成爲滿鐵之重要培養線。四洮於一九一三年十月滿蒙修路換文中，中國已允許日本有敷設之權，乃五路中之一，而又爲五路中實現之一路。一九一五年，中國政府與日本橫濱正金銀行，訂立四鄭鐵路借款合同，借款額數爲日金五百萬圓。於一九一七年四月起工，十一月四平街至鄭家屯一段工成，全長八九·七公里。自次年一月起，卽開始營業。一九一九年九月，議決展長路線，增借款額數爲四千五百萬元，並改四鄭名稱爲四洮，債權由正金移讓滿鐵，而滿鐵以短期借款形式支付。一九二一年四月，鄭家屯、通遼支路一一三·七公里開始建造，翌年一九二二年一月工成。鄭家屯至洮南間一段，計二二四·四公里，則於一九二三年四月起工，是年十一月工竣開車。幹路支路，共長四二六公里。洮昂鐵路於四洮完全竣工之後一年，——一九二四年，由奉天省政府

與南滿鐵路間，用包工合同形式立約。一九二五年六月末起工，一九二六年七月工成。起自洮南，終至昂昂溪，全長二二一公里。其工費亦與吉敦同，應於接收後一年內付清，否則另訂借款合同。但事實上至今猶未付款，亦未改約也。

三 金福鐵路

金福鐵路表面上爲中日合辦，以開發租界東北部之產業，及治安維持，而敷設之鐵路也。起金州經貔子窩，而達終點城子疃，亦可稱爲滿鐵之培養線。一九二五年十一月以資金四百萬圓組織公司，即着手勘測；一九二六年五月起工，至一九二七年十月，全線一〇二公里工成通車焉。

第五章 東三省自建鐵路之勃興

歐洲大戰以還，世界被壓迫民族。羣謀自決以求民族之自由平等；欲求民族之自由平等，自當以收回已失之權利始。今日東三省一方積極致力於鐵路利權之收回，他方又極力提倡自建自築，以謀抵制。東省自建鐵路，其與日本既得之權利相抵觸，自不待言，而與南滿鐵路尤多利害衝突。日本之於南滿，其目的豈僅爲交通，我國自建鐵路之急需增築，自亦不待智者而知。茲將已成者分述如左：

一 開豐輕便鐵道

開豐輕便鐵道，爲開拓長途汽車股份有限公司所敷設之路線，係一九二三年間開原紳商王恩榮、康作民等所發起，並得前奉天第六旅旅長郭松齡之後援而敷設者也。起自石家台，終至掬鹿，長六三·七公里，資本金計奉票一百萬元。（現折改大洋）於一九二五年春起工，翌年五月竣工。

該線本爲一九一三年日本獲得滿蒙五線之一，即開海鐵路之豫定線。而又爲一九一八年滿蒙四路之一，即吉開鐵路之一部分，已簽定草約，交付墊款，但以時局關係，故未實現。

二 北寧路之大通枝路

大通路乃由北寧幹線、大虎山站起，經八道溝、新立屯、彰武而達通遼之一段，路線長二五二公里。此路頗有歷史可溯，緣一九二一年第一次奉直交戰之結果，奉軍退守關外，北寧路以山海關爲界，變成二段，開灤煤不能運出關外，奉省當局遂擬開發八道溝煤礦，於是年九月，急速築修自大虎山至煤礦一段，計長二九公里之鐵路，即於一九二二年十二月工竣。此爲大通枝路之發端，當時不過爲運煤而已，初無如今日之遠大計畫也。至一九二五年九月，我國正式發表大通枝路之築修計畫，頗引起日本之注意，曾根據一九〇

五年十二月滿洲善後會議記事錄所載：華方允認不設與滿鐵平行之鐵路云云爲理由，向中政府再三提出嚴重抗議，但吾國未之理會，仍自築修，即於一九二七年十一月竣工通車焉。

三 瀋海及吉海鐵路

東三省交通委員會成立以來，首先計畫之路綫，即爲用純粹國有之鐵路，以連絡瀋陽、吉林、龍江三省會。瀋海即爲計畫之一，而又爲三省中完全由國人之資本與技術所建最初之一路。該路資本金，計奉大洋二千萬元，於一九二五年成立官商合辦之奉海鐵路公司，即於七月着手工事。中間屢因資金缺乏及奉票跌落種種關係，備受困難，終由官民百折不撓與合作之精神，卒底於成。一九二七年九月，瀋陽、海龍間幹綫二三四・五公里，居然告成，即開始通車；一九二八年一月，梅河口、西安間梅西支路七四・五公里告成；是

年八月，海龍、朝陽鎮支路一六·七公里亦竣工，卒完成全長二二五·七公里之一大鐵路焉。

吉海鐵路，係受瀋海之刺激而興築。一九二六年間，由奉、吉兩省當局提倡於上，輿論鼓吹於下，復經吉林省議會之決議，不用外資，不聘外人，實行舉辦。一九二七年即開始測勘，六月行開工式，後以資金籌措艱難，材料到着稽遲，致工事遲遲不進。至一九二八年十二月，始成朝陽鎮、磐石間一段，計長三九·二公里。自此以後，工事進行尙屬順利。一九二九年五月，朝陽鎮、吉林總站間一七四·一公里，完全竣工。現又展至黑牛圈，增多九·三公里矣。

四 呼海鐵路

呼海鐵路之着手敷築，亦與瀋海、吉海相前後。惟此路有較久之歷史一段，緣日、俄戰後，未幾，黑龍江省議會即有興建之提議，於一九一一年，鐵路公

司曾一度成立；唯因種種原因，未能敷築。旋又幾經曲折，至一九二五年，始由黑龍江官民合資一千萬元，正式組織呼海鐵路公司，着手築路。於一九二六年春起工，七月馬船口、呼蘭間一段計二六公里告成；呼蘭、綏化段計九二公里，則於一九二七年春竣工。彼時因工程費用超過豫定，不得不暫行停工。至一九二八年春，復繼續工作，即於是年十二月七日，將全段工程告竣。計自馬船口至海倫，全長爲二二一公里。

該路係濱黑鐵路之一部，濱黑鐵路者，乃一九一六年中國政府曾與華俄道勝銀行訂結借款合同以備敷設之一路，權利係道勝所有；故本路建造之初，道勝曾根據合同提出抗議。惟此路形式上雖爲中國政府與道勝銀行訂立合同，事實上仍由俄帝國政府在後主持，俄、日帝國既覆，中國政府對此抗議，當然不顧，鐵路於焉告成。

五 齊克鐵路

洮昂鐵路，初擬連絡洮南與龍江省城，唯因必須橫斷中東路，俄方不允通過，不得已以昂昂溪爲終點焉。爾後中國對於橫斷一層，屢向俄國交涉，北滿中國勢力逐漸增加，尤有非此不行之勢。一九二六年我國行將動工，迭經交涉，始允以華方跨軌須建築橋梁，並須豫留中東將來添築雙軌之餘地，爲交換條件。七月約成，卽進行工事，是年十二月七日，龍江、昂昂溪間三〇·四公里一段，瞬卽完工，卽於同月十四日通車。此段係洮昂之延長，唯齊克計畫告成後，作爲該路之齊昂支路。

齊克鐵路爲聯絡昂昂溪——經由龍江（齊齊哈爾）與克山縣之路線。全線長二〇四公里，係我國不假外資外力純由自辦之唯一鐵路。建築費計共現洋一百二十萬元，由黑龍江及遼寧兩省政府暨北寧路平均擔負。路

軌寬四呎八吋五，路基高九呎，寬一丈。該路於去年（一九二九年）開始工事，對於鋪路修軌各項工程，均能積極進行。龍江至塔哈寧年一段，即於當年築成，於十二月十五日通車，辦理客運。本年（一九三〇年）又通車至富海站；二月十七日又展至泰安鎮；由泰安鎮至克山縣，不過數十公里，不久即可竣工。統計該路已成十分之九，全線通車之期，當不遠也。

近聞該路遵照黑龍江省政府之計畫，以訥河縣農產豐富，決計同時建築由寧年站至訥河間一段支線；已於本年（一九三〇年）一月十日，派員測勘路線。至於該支線之修築，即爲原議齊黑鐵路之張本；由寧年經訥河、嫩江以直達與俄交界之黑河，長約九百餘華里。一旦修成，不特便利地方交通運輸，且與國家邊防主權，有莫大之關係也。

第六章 東三省運煤鐵路之發達

以上所述各路，不論其爲借款承辦，抑或中國自建，要皆幹線，爲連絡東三省之交通動脈。此外尚有大小各地之運煤運礦鐵路，則純爲經濟的目的而建設者也。如溪城輕便、通裕運煤、天圖輕便、北寧鐵路錦朝支路、穆陵、鶴立崗鐵路等卽是。其中溪城及天圖兩輕便鐵路，爲中日合辦。

一 溪城輕便鐵路

溪城輕便鐵路，係一九一三年中，日兩國紳商所創辦，是年十月起工，翌年二月開通。嗣後關於鐵路敷設權問題，我當局提出異議，因其敷設時供給材料，均出於滿鐵之手，故該公司與遼寧當局及本溪湖煤礦公司，三方協議，結果作爲滿鐵與煤礦公司之合辦事業，資本金計共五十七萬元，並特設溪

城鐵路公司。此路係由本溪湖起，而達城廠，所謂已開通者，僅本溪湖、牛心台間一段，計長二十三公里，軌寬爲二英尺六公寸。

二 通裕鐵路

通裕鐵路爲一九〇五年爲採掘大窩溝煤礦起見，由吾國人組織之通裕煤礦公司所有。一九一五年公司增加資本爲三百萬元，擴充採煤規模，由北寧路女兒河站起，至該煤礦間，特設二八九公里一段運煤鐵路，卽本路也。軌寬四英尺八英寸又五，標準軌也。一九一六年開通後，未幾，煤礦虧損，經營陷於困難，礦山部分，與日商安川敬一郎另訂借款合同，作爲中日合辦；鐵路則與礦山分離，歸通裕鐵路公司辦理。——素以運煤爲主，但普通客貨亦承運。其後因種種原因，煤礦停辦，鐵路亦於一九二五年停止行車矣。

三 天圖輕便鐵路

天圖輕便鐵路之敷設，起於天寶山之開掘；開掘天寶山銀銅礦問題，本爲一九〇八年以來中、日之懸案，至一九一五年，始行開採。爲運輸礦石便利起見，並藉此開發地方產業，於一九一八年，成立中日合辦之天圖輕便鐵路公司，設總公司於吉林，分公司於間島、龍井村。當時我國官方與地方住民頗多反對，幾經曲折，至一九二二年五月，始將一部分勘測事宜辦竣。八月起工，翌年十月成地坊（上三峯對岸）龍井村一段，計長五八·一公里，至一九二四年十一月，龍井村、老頭溝間四二·九公里，及朝陽川、延吉間支路一〇公里亦告成功。

四 北寧鐵路錦朝支路

該路爲運輸北票產煤而設。查北票煤礦，早經開採，唯當初尙無人注意；及開灤煤層次第減少，於是北寧鐵路及開灤煤礦公司，均注意於北票。一九

二〇年着手大規模之開採，遂有運煤鐵路之必要，錦朝鐵路即因此而設。於一九二一年四月開工，本豫定一九二三年完工，至一九二一年十二月，方築成錦州、義州間五十公里，而奉、直戰起，工事因是不能進行。後義州、口北宮子間四六·五公里之本線，及口北宮子、北票煤礦間之一五·六公里，皆於一九二四年方始竣工。而口北宮子與朝陽間之三七公里，至今在停頓中。

五 穆陵鐵路

穆陵鐵路，亦係運煤鐵路。一九二四年，有俄商斯幾特爾斯幾與吉林省政府，以合辦形式，組織穆陵煤礦公司，決由中東路東部線小城子站起，至煤礦間，設運煤鐵路，以資運輸。一九二三年秋起工，軌條及輪轉材料，均取給於中東路，即於一九二五年三月完工，共長五九·五公里。一九二六年四月開始客運，六月開始貨運，以至於今。

六 鶴立崗鐵路

本路資本金爲三百萬元，係官商合辦之鶴立崗煤礦公司所敷設；所有工事材料及車輛，均由中東路購入。一九二六年夏起工，是年十一月竣工。由松花江岸蓮花口起，經鶴立鎮至煤礦所在地興山鎮；軌寬爲五英尺，全長五五·五公里。

附東三省鐵路一覽表 (截至一九二九年九月)

鐵路名	營業區間	全線延長(公里數)	軌間	幹線開通年月	備考
中東鐵路	滿洲里、綏芬河間，哈爾濱、寬城子間	一、七二六·五	五英尺	一九〇三年七月	中俄合辦
北寧鐵路	北平、遼寧間及其支線(關外部分)	八七五·〇	四英尺八英寸半	一九〇七年六月	借款(英國)官辦
南滿洲鐵路	大連、長春間及其支線奉天、安東間	一、一一一·七	同	一九〇七年四月	日本承辦
吉長鐵路	長春、吉林間	一二七·七	同	一九一二年十月	借款(日本)官辦

四洮鐵路	四平街、洮南間，鄭家屯、通遼間	四二六・〇	同	一九二四年七月	借款（日本）官辦
洮昂鐵路	洮南、昂昂溪間	二二〇・一	同	一九二六年七月	敷設資金由日本墊款中國官辦
呼海鐵路	馬船口、海倫間	二二一・一	同	一九二八年十二月	官商合辦
吉敦鐵路	吉林、敦化間	二一〇・四	同	一九二八年十月	敷設資金由日本墊款中國官辦
金福鐵路	金州、城子驢間	一〇二・一	同	一九二七年十月	中日合辦
瀋海鐵路	瀋陽、朝陽鎮間，梅河口、西安間	三二三・七	同	一九二八年八月	官商合辦
吉海鐵路	吉林、朝陽鎮間	一八三・四	同	一九二九年五月	官商合辦
齊克鐵路	昂昂溪、克山間	二〇四・〇	同	已成十分之九全線即將通車	官商合辦
穆稜鐵路	小城子、梨樹溝間	六二・九	五英尺	一九二五年三月	中俄合辦
鶴立崗鐵路	蓮花口、興山鎮間	五五・五	同	一九二六年十一月	商辦
齊昂輕便鐵路	齊齊哈爾、昂昂溪間	二八・九	一公尺	一九〇九年十月	官商合辦

溪城輕便 鐵路	本溪湖、牛心臺間及其 支線	二三・〇 英寸	一九一四 年二月	中日合辦
天圖輕便 鐵路	地坊、老頭溝間，朝陽 川、局子街間	一一一・五 同	一九二四 年十一月	中日合辦
開豐輕便 鐵路	石家臺、掏鹿間	六三・七 一公尺	一九二六 年五月	商辦
合 計		三、九〇五・六		

上海图书馆藏书



A541 212 0020 1208B



上海圖書館

中華民國十九年八月初版



每冊定價現大洋三角

編者

輯行

兼者

祁

仍

奚

印

刷

者

商

務

印

書

館

代

售

處

各埠

商

務

印

書

館



著 奚 仍 祁
島 蘆 葫

此書爲祁仍奚君最近著作全書計分六章（一）總論
（二）葫蘆島之地勢（三）葫蘆島築港計劃之沿革
（四）葫蘆島已有設備各項概略（五）葫蘆島開港與
熱河之關係（六）葫蘆島與東北商業之關係將葫蘆
島築港計劃之過去與現實備述無遺至其以科學的
眼光觀測將來與東北實業前途之關係尤多勘破前
人所未道述之語全書附有插圖多至二十餘幀內海
港設計市街設計等圖均承港務局特別許可景印更
屬難能可貴際此葫蘆島築港伊始凡關心東北建設
者誠不可不人手一編也

法 律 學 士 祁 仍 奚 著

張 學 良 先 生 題 簽

布 面 金 字 一 冊

定 價 二 元

保 證

近數十年來歐美日本各國政治日見修明，實業日見發達，推其原因，實因保證事業日趨發展之所致，蓋在東西各國，凡爲文武官吏，工商職員，均須先取保證，方能就職任事，保證公司不但保障公帑，而且保障盡職，用能造成廉潔之社會與政府。吾國現當訓政時期努力提倡廉潔政府之際，保證事業實爲切要方法之一種。著者於此研究有素，因受張學良先生之慫恿，特以簡明文筆將東西各國保證事業詳加敘述，以供吾國熱心改造社會提倡廉潔政府者之參考。誠訓政時代國民必讀之書也。附錄：(一)日本保證學說譯文，日本橫濱火災海上保險株式會社信用保險說明書譯文；(二)Federal Rate Schedule (三)State of California Public Official Schedule; (四)General Fidelity and Fidelity Rates

上海
及各埠

商務印書館代售

東

鐵

問

題

在中俄中東鐵路問題尚未

解決之時國民

不可不看

本書都二萬餘言歷舉昔日中

俄條約密約協定暨各項章程

合同函牘案據且旁引各種有

關材料以證明我國之應有權

利卷內並附有收回鐵路辦法

誠絕無僅有之時代著作也

寄售處各地商務印書館

每冊六角

