



## 東北的動脈——南滿鐵路

王成敬

### 一 俄人的修築

南滿鐵路是中國境內完成相當早的一條鐵路。中國境內修築最早的鐵路是一八七六年修成的淞滬鐵路，修成後因當地人民反對，而當時的滿清政府亦不贊成，故不久即行拆毀（到一八九八年又復修成）。一八八一年開平蘄務局在河北修了九公里的唐胥鐵路（唐山到胥各莊），以備運煤之用，是為中國境內歷史最久的鐵路，以後北寧路即以此為基礎，展修到北平與瀋陽。中日甲午戰爭之後，中國弱相畢露，列強有瓜分之意，其手段之最毒辣者便是攘奪鐵路權，以鐵路控制其腹地之經濟，用鐵路來做經濟侵略的工具。故一八九六年在莫斯科締結的「中俄密約」中訂明「中國允於黑龍江、吉林地方建築鐵路以達海參威」，到一八九八年俄人更進而租借旅順、大連二港，同時訂約自哈爾濱至旅順、大連之鐵路與自牛莊至鴨綠江之鐵路由俄國修造。當時俄人在西歐為英國包圍得沒有出路，好容易在中國的東北租

借到優良的港灣並取得了鐵路的修築權，便積極修造，到一九〇二年東清鐵路及其南滿支線即行完成，即是今日的中國長春鐵路。故南滿路在中國境內的鐵路中完成的時間相當早，僅居北寧中段及淞滬路之後，至在東北則更首屈一指。俄人當時在東北的修路計劃大致係以「T」字形為其基幹，即以哈爾濱為交點，以滿洲里、綏芬河及旅順三地為這個「T」字的頂點。完成了這個鐵路形勢以後，則俄人一方面找到了在遠東出海的優良港口，另一方面又利用鐵路控制了東北這塊肥沃的土地，真是一舉兩得！

### 二 日人的利用

正當俄人在東北躊躇滿意的時候，太平洋中的日本也正在積極想着向大陸上侵略，東西兩種侵略的勢力相遇，到一九〇四年日俄便在東北正面起了衝突。一年之後，俄人敗北，日人遂取得了長春以南的鐵路及其附屬品的各種特權，於是俄人修成不久的東海鐵路滿支

線的一大段便轉讓與日人，改稱爲南滿鐵路。一九〇六年六月日人成立南滿洲鐵道株式會社，以經營鐵路業務爲名，實際則是侵略東北的大本營，與英人在印度所設立的東印度公司用意相同。自一九〇六年六月到一九四五年八月日本投降之間，日人以南滿鐵路侵略東北的經濟資源充足有三十九年以上的長時間。我們如果想正確認識東北經濟的開發過程，南滿鐵路是不容忽視的。

就建築鐵路的價值說，南滿鐵路的地理位置是太好了。西面是廣大的東北原野，農產之豐富中外有名。東面是長白山地區，森林和鑛產均有大量的蘊藏。在這樣山麓地帶所修築起來的鐵路正可以刺激鐵路兩旁的多種資源得以開發，所以南滿鐵路之所以能控制東北大部地區之經濟者，實其地理位置之優越使然。但在東北這樣廣大的範圍以內，如想使多種大量的資源都能吸收到南滿路上來，則必須有多數的培養線來幫它的忙。日本人在這一方面所做的工作是很有可觀的。一九一一年完成了瀋安路，一九一二年資助中國完成吉長路，一九二三年資助中國完成四洮路，一九二六年又資助中國完成洮昂路。前二路深入長白山地區，後二路相連，乃穿過松花江流域進入嫩江流域。在長春以北本來就可通到哈爾濱，等到這東西兩條培養線完成之後，則其腹地之範圍就更爲擴大了。到一九一八年事變以後，於一九三三年三月日人即將東北的鐵路統一於滿鐵之下，在滿鐵會社以下成立鐵道總局以經營東北的鐵路，於是東北的鐵路全都成了滿鐵的培養線。但在

北部尚有日人的眼中釘——中東鐵路存在着，於是先後完成吉會路及拉濱路二線，使與中東鐵路大致平行，以減低其經濟價值。中東路的經濟價值本來低於南滿路，再以上述各路包圍起來，當然更不好維持了，故蘇聯不得不向當時的日人低頭，於一九三五年將中東路出售與偽滿，實即出售於日人。到此時以後，全東北的鐵路乃都入了滿鐵的控制之下。凡與滿鐵相連接的鐵路如北寧、瀋吉、長圖等路都有一小段包括在滿鐵的範圍以內，其目的是在掌握各路的產權，如路線、道岔、站台及倉庫等以便控制其行車，使各路都成爲滿鐵的附庸，分割各路使之不得聯絡成爲一個系統，這是日人以南滿路侵略東北經濟的具體說明。同時大連以北直到哈爾濱之間以及瀋安之間，瀋榆之間的鐵路又都改成雙軌，使其運輸能力加強，亦是控制其他路線的一個要着。

### 三 運輸的能力

由上所述，可知南滿鐵路在東北鐵路網中的地位確實是太重要了，所謂「滿蒙鐵路以南滿線爲中心」是一點也不錯。就東北各重要鐵路平均每日每公里的距離內所通過的貨物數量來觀察，實以一九四一年的南滿路所通過的數量爲最高，該年瀋陽以南段內平均每日每公里所通過的貨物數量凡三萬六千餘公噸，而瀋陽與長春段內亦在三萬公噸以上。到一九四二年，南段的數量雖略低，但仍三萬四千七百公噸上下。除南滿路以外，在一九四二年內以當時的偽京濱路

(即前中東支路)運輸量為較大,但每日每公里平均不到二萬公噸,其次是撫順路,每日每公里——一萬七千餘公噸,是為運煤的專用路。北寧、潘安及中東路等均顯得更少,中東路西段每日每公里且不到三千公噸,不到南滿路北段的十分之一,更不到南滿路南段的三分之一。一九四二年東北各主要鐵路平均每日每公里所通過的貨物數量如下表:

線別	通過貨量(公噸)	線別	通過貨量(公噸)
南滿路大連瀋陽段	三四,六九八	平齊路	六,二四五
瀋陽長春段	三〇,八八九	綏佳路	五,四二九
中東支路(偽京濱路)	一九,一〇四	新義路	四,六八二
撫順路	一七,七二六	瀋吉路	四,六〇七
北寧路山海關瀋陽段	一四,八〇一	拉濱路	四,五九〇
潘安路	一一,〇一四	虎林路	四,五八〇
中東路哈爾濱綏芬河段	九,八二五	梅輯路	三,九八二
哈爾濱滿洲里段	二,七七七	大鄭路	三,七一
長圖路	七,八八四	平梅路	三,二二九
圖佳路	六,五二二	北黑路	三,一三九
濱北路	六,四一八	錦古路	一,五二四
鶴崗路	六,二九七		

由上表觀之,可知在東北的鐵路中,南滿路的運輸能力是最高的。

長圖路在當時被稱為南滿路的姊妹線,北滿的貨物經由長圖路到鮮北清津港換水運到日本,較經由南滿路的距離尚短,但就其每日每公里的平均運輸量來看,則仍遠不如南滿路的數量,至於其他各路則更不能望其項背,可見其他各路與各培養線的性質,不過協助南滿路

搜括東北的物資而已,上表各路每日每公里的運輸量就是具體的說明。我們由此更可想見當時南滿路在運輸業務上的繁忙!這長僅七百零四公里的一段鐵路竟控制了東北一萬餘公里的鐵路網,可知其對於東北經濟所發生的控制作用是太大了!

南滿路隨中東路修成以後,其他各路相繼興修,到八一三以前東北大致業已完成網狀的形勢。在這期間東北物資的生產數量即隨鐵路的擴展而逐漸增加,生產事業愈發達,對於交通運輸的需要便愈迫切,二者相輔相成,相得益彰。故南滿路客貨兩方面的輸送數量便與東北境內的生產事業平行的發展,與年俱增。日人接辦以來,歷年南滿路的客貨輸送數量如下表:

年別	旅客數	貨物數(公噸)
一九〇七	一,四一一,二九三	一,二八四,一五一
一九一〇	一,九五七,二二〇	三,四四六,一七六
一九一五	三,二〇〇,五五七	五,四〇四,五五七
一九二〇	七,四〇九,三三三	九,八三二,六四四
一九二五	九,一〇九,〇〇四	一四,七五四,〇〇〇
一九三〇	七,一三七,五一三	一四,〇九〇,六一五
一九三五	一三,三五〇,五七四	一九,三八五,八二二
一九四〇	三三,六五三,四〇四	二九,四六一,二二二
一九四一	三四,九五〇,〇六八	三三,七四六,七五一
一九四二	四五,五九五,六七一	三七,〇〇一,三一一
一九四三	五五,一八九,六二八	

由上表觀之,可知自滿鐵會社成立後之次年(一九〇七)起,南滿鐵路的客貨輸送數量均在逐年增加中,其趨勢是很顯著的。一九四

三年的客運將及一九〇七年的四十倍，一九四二年的貨運將及一九〇七年的二十九倍，其運輸能力之增強殊足驚人！但若細察上表，則知一九三〇年的客貨輸送量忽然減低了。在一九二九年以前滿鐵的客貨輸送數量均是與年俱增，而到一九三〇年則客運忽然減少了約二百萬人，貨運更減少了五百萬公噸。這種現象純因九一八以前東北地方當局與日人的競爭所造成的。當時東北交通委員會有東北鐵路網的計劃，並聯絡已成各路，辦理聯運。東面聯絡吉敦、吉海、瀋海等路以與北寧路直接相通，是為東四路。在西面則聯絡當時的齊克、洮昂、四洮、大通等路，亦與北寧路相通，是為西四路，無形中東西各路均成為北寧路的培養線，在運輸上顯然造成一種包圍南滿路的形勢。同時為了與南滿路競爭起見，客貨運價又力求減低。南滿路以西為農產甚為豐饒之區，前已述及，故東北農產品之運輸遂有一部份集中到南四路上去。南滿線上之開原本為大量大豆的集藏市場，自東四路實行聯運以後，開

原的業務即大為蕭條。在這種情形之下，不但中國的客貨運輸轉移到東西各路上去，即是日人的運輸也有一部份捨南滿而就東西各路。於是使九一八事變的前一年即一九三〇年南滿路的客貨輸送數量均有顯著的減低。日人看到此種情形，當然不舒服。到了一九三一年的秋季，眼看農產豐收，運輸的旺季開始，日人遂下最毒辣的手段發動九一八的事變，用軍事的力量奪取一切。事變的當年及次年，南滿路的客貨運輸數量均顯得少，是戰事的關係造成的。等到東北境內的戰事底定

之後，則南滿路的客貨運輸便又積極的逐年增高，到八一三的前數年達到了最高峯。

由南滿路所運輸的貨物，就數量說是以農產品為最多，其次是鑛產品。農產品中以大豆及其附產品、高粱、玉蜀黍與小米等為多。鑛產品中以煤、鐵及鋼鐵產品為較多。在這些運輸品中南運的數量較北運者為多。

#### 四 結論

南滿路初名東海鐵路南滿支線，日俄戰後，由日人經營乃改稱為南滿鐵路。到一九四五年八月十四日中蘇兩國外長在莫斯科簽訂中蘇友好條約，明訂南滿鐵路與中東鐵路由哈爾濱到大連旅順，由滿洲里到綏芬河之幹線合併為一鐵路，定名為中國長春鐵路，歸中蘇兩國所有，並共同經營，三十年後，所有中長鐵路之一切財產均應無條件交還中國，從此南滿鐵路的名稱取消，其命運將走入一個新的階段。中蘇友好條約簽訂之次日，日本軍閥即屈膝向原子彈的製造者投降。於是第二次世界大戰以後，在第二次世界大戰最初爆發地的東北境內，其交通行政卻仍然未能完全統一在中國的政府之下，東北的領土內，仍有與人共有共營的鐵路，而這與人共有共營的鐵路，卻又是東北鐵路網中的骨幹。我們希望這遠東的巴爾幹趕快「友好」的平安的渡過這三十年吧！