



# 蘇俄新築成之突西鐵路與

## 中國西北之邊防

熊應祚

### 一 突西鐵路之沿革

突西鐵路原名 Turkestan-Siberian Railway，簡稱 Turksib Railway，作者譯爲「突西鐵路」乃回想唐代突厥與我國之關係，此外無他意義。突西鐵路在帝俄時代一八七八年，已計劃修築。一九一二年開始動工，因歐戰中止。當時由羅夫斯比克 (Novosibirsk) 至斜米伯勒庭斯克 (Simiplainsk) 已告竣工。一九二六年十二月二十六日蘇維埃政府議決繼續修築。目的在謀其屬地突厥斯坦與西伯利亞之聯絡。該線除從前築成之一段外，由斜米伯勒庭斯克至拉各維雅 (Lugovaya) 約長一千七百餘英里。一九二七年開始建築，工程師爲比羅沙突夫 (Pill Shatoff)，工作者有兩萬七千餘人，定期五年完成。但今春已告竣工。於四月二十八日開始行車。原定經費爲二百萬萬零三百七十萬盧布。該線南端原由弗蘭茲 (Frunze) 原名爲比斯皮克

(Pishpik) 爲起點。因原定路線須經過重複之山脈。經畢羅沙突夫建議，改由拉各維雅爲起點，在弗蘭茲之西，較前多九十英里。但可節省二千七百餘萬盧布。新路線自斜米伯勒庭斯克站起，穿過斜米伯勒庭斯克城經牙梯施河 (Yrtysh River) 直達阿拉施 (Alash) 城，然後轉向古克伯梯城 (Kokpety)，循卡爾巴爾 (Tehr-Gurbar) 流域約一百杆，西達支馬河 (Djama River) 流域。嗣再越阿什奇蘇河 (Ashchi Su River) 至巴爾喀什湖 (Balkash Lake) 邊之牙梯施支流，下抵塞爾集阿伯城 (Bergiopul) 由巴爾喀什湖北岸渡加納特河，然後沿該河岸以達比澤河 (Bish River) 流域。輾轉盤曲上登馬來沙利 (Maly-Sary) 山脈，掠伊犁壑地以渡伊犁河。自該地直向南行，至阿兒馬阿塔站 (Alma-Ata)，然後北向。幾經河流，越加伯河 (Kapa River) 流域，自卡伯爾 (Tehokpar) 河道穿阿拉坦山脈 (Ala-Tan) 而過。自該山脈下降，隨卡伯爾河直達羅夫處斯克 (Novo-

Thoiakoe) 墾地，而渡支阿河 (Toheo River)，然後再向南沿庫加塔河 (Kugata River)，行至拉各維雅站與中亞細亞鐵路之愛里斯至弗蘭茲之支線遇，直達愛里斯，與中亞細亞鐵路銜接。與西伯利亞鐵路銜接者，為羅夫斯比克站。全突西路線與我蒙古新疆邊界平行者，自科布多至喀什噶爾約長七百餘英里。全路建築費用去二萬萬二千萬盧布，略超出預算原數。茲分別列表用途如下。

名稱	費用(以百萬盧布為單位)
平修地面	四五
鋼軌枕木	三七
橋樑棧道	三五
車站建築	一六
其他建築	六
自來水	一〇・一〇
車輛	三六
其他用項	三三
總數	二萬萬二千萬

## 二 突西鐵路之作用

突西鐵路之建築，其重要原因乃蘇俄謀其中亞細亞屬地與西伯利

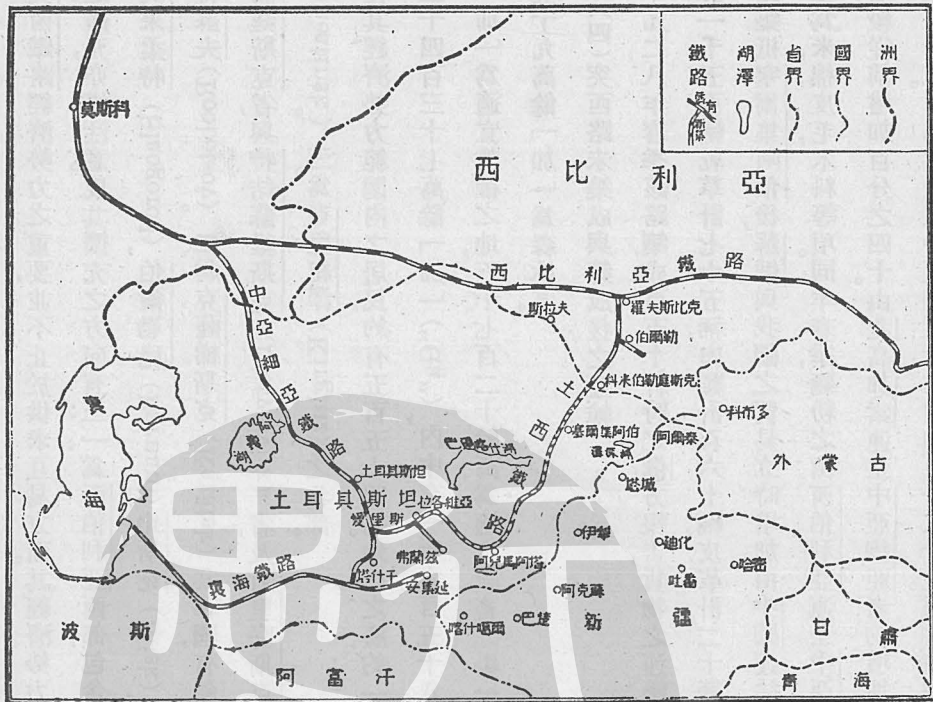
亞經濟之發展，亦可謂為蘇俄實行五年計劃（變純粹之農業國為工業化之農業國）之一大策略。其目的：（一）使西伯利亞穀麥、肉類、木料之出產區與突厥斯坦米棉之出產區連接。從前由西伯利亞運至突厥斯坦之貨物，須繞道烏拉 (Ural) 嶺轉至中亞細亞鐵路。由羅夫斯比克至塔什干 (Tashkent) 計四千五百杆。突西鐵路可將西突之距離減至一千二百杆。（二）開發沿突西路一帶蘊藏礦產之區域。

與突西路相提並重者，為突厥斯坦之灌溉工程。現在大維斯 (Arthur P. Davis) 工程師（從前美國灌溉師）監督之下迅速進行中。其目的在發展突厥斯坦之棉產區，使蘇俄不致依國外棉花之供給。突西路之完成，非獨沿該路線各地出產物可以充溢市場，並對於中亞細亞鄰近各農礦產富饒之國家大有經濟侵略之可能。茲因便利讀者，特圖示，並詳述之。

### （一）突厥斯坦與西伯利亞出產之聯絡

俄屬中亞細亞（包括突厥斯坦）之氣候，係半熱帶性質，最適宜於工業原料之農產品。例如棉糖烟草橡皮等項。西穀利亞則為宜於穀麥食品之農區。向因兩地交通不便，西伯利亞穀類之輸出，殊感困難，而生產之擴充亦受其限制。以致該處饒沃宜農之地，未經開發者甚多。同時中亞細亞以適宜於工業原料之區，其大部分反用為種植穀麥。據一九二八年度統計，突厥斯坦之農產區中，其種植穀麥者佔全面積百分之七十五。其種植工業原料者，僅佔百分之二十五。但因氣候不宜，該地穀類

圖中土西鐵路即突西鐵路，土耳其斯坦即突厥斯坦。



之價值往往超出西伯利亞之穀類數倍。(例如一九二八年中亞細亞之小麥價值約高出西伯利亞五六倍。)自突西路告成後，交通方便，兩地經濟關係，因而發生重大的變化。據蘇俄計劃，中亞細亞之工業原料區，將大事擴充，以供俄國各工廠之用。而中亞細亞本地所需之食料，則全由西伯利亞供給。如此則西伯利亞穀麥得此銷場，便可大行發展。而突厥斯坦亦可得價廉一倍之食品。(西伯利亞穀麥運至突厥斯坦，價值較突厥斯坦自產者低廉一倍。)兩地分工合作，經濟上可收最高的效率。再則西伯利亞之穀麥農產發達，後北高加索 (Northern-Caucasus) 與烏兒加 (Volga) 烏克蘭 (Ukraine) 之穀麥，儘可作為出口之用。而西伯利亞之牲畜，木料亦可由突西路運至突厥斯坦矣。

(二) 沿突西鐵路之礦產森林漁業

突西鐵路沿帶礦產頗為豐富，以巴爾克什湖之西北為最。例如古兒色特斯克 (Goolshadsk) 與克澤兒易司北 (Kzyi-Esp) 之銀與鋅，鉛愛克結斯克 (Akdjisk) 之金，皆其尤著者。特伯兒斯克 (Tebisk) 之鑄鐵廠預計每年可產鐵六十六萬噸，足供蘇俄之用。沿線各地之煤礦，亦甚多，以易克比斯 (Ekihas) 與徒司克 (Tooisk) 為最富。約藏六千萬噸。克拉加丁斯克 (Karagadinsk) 約藏三百萬噸，苦爾結斯克 (Kool-djisk) 約藏一百六十萬噸。現在煤礦之已經開採者，為哥柴梯斯克 (Kooztaek)。突西鐵路北部之森林區，約有千萬畝。在該線南部約有千七百餘萬畝。漁業之發達，當以巴爾喀什湖為最。餘如牙梯斯河與澤

深湖 (Lake Zaisan) 及阿拉湖 (Ala-Kul) 亦均可望發達。

### (二) 突西鐵路經濟勢力之擴充

突西鐵路經濟勢力之重要，並不止於供求互易方面。其經濟勢力範圍之擴充，亦堪注意。度其擴充之方向有三：一為西伯利亞西部，包含斯拉夫果柔特 (Slaigorod)、伯爾勒兒 (Barnaul)、比斯克 (Bisk)、盧布特蘇夫 (Roohtsov)、二為克薩梯斯克 (Kazask)、共和國，有斜米伯勒庭斯克省，與特結蘇維斯克 (Dietysovisk) 省，及阿里庭斯克省 (Auliatinsk)。三為克兒紀澤 (Kirghiz) 之北部。

在其經濟勢力範圍內之居民，約有五百五十四萬。地域之廣，約一萬萬二千四百三十七萬餘「加」(“Ga”)，內中有一千六百五十八萬餘「加」為適宜耕種之地，五千七百二十餘萬為適宜牧畜之場，一千零五十九萬餘「加」為森林區。

### (四) 突西路未築成與築成後之運輸

一九二八年春季該路築成百五十杆時之俄方報告，貨物之運輸，西瓜計一千五百輛，乾草計七十五輛，肉類計百六十輛，皮革計二十輛。自該路築抵寒爾集阿伯後，蘇俄與我國之貿易立時增加。由中國運往者大都為米，棉，皮毛，木料等項。同年春季，麵粉之由西伯利亞運至中亞細亞者，較從前增加百分之四十。由北高加索運至中亞細亞者，約增加百分之三十三。由烏拉輸至中亞細亞者，約增加百分之十七。據當時估計，該路築成之第一年度，(即一九三一年)自西伯利亞輸至突厥斯坦

之麵粉，可增至六萬萬磅。較一九二七之二千六百萬磅輸入約超過二十餘倍。並預計同年度突西鐵路全線運輸之貨物，可達一百五十萬米特噸 (Metric ton)。至一九三六年後，每年可望運輸貨物三百萬米特噸，並可逐年增加。

### 三 突西鐵路與新疆之關係

新疆僻處邊陲，與俄界毗連，延兩千餘里。自咸豐元年(西曆一八五一年)伊塔通商條約成立後，俄國之經濟勢力，開始在新疆活動。至光緒七年(西曆一八八一年)伊犂條約訂後，伊犂以西，失地千里。嘉峪關以外，天山南北，盡為自由貿易之場。從此門戶洞開，不特本國商人受其害，而國防上亦甚堪虞矣。是乃新疆發生危機之遠因。現在突西鐵路築成，蘇俄對我邊陲，已取實際包圍之形勢。其對於我國經濟，政治，軍事，殊多影響。特逐條分述之。

#### (一) 突西鐵路對於新疆經濟之影響

突西鐵路沿我新疆西境，自阿爾泰至喀什噶爾約長七百英里。其路線距我邊境，大都不過三五日之途程。新疆乃我國富庶之區。西人有名之為中國未發之寶藏庫 (Buried Treasure of China) 者。就礦產論，阿爾泰，于闐，且末，塔城之金；拜城，疏附，迪化，焉耆，烏什，庫車之銅；孚遠，疏勒，拜城之鐵；烏蘇，庫車，綏來，迪化，莎車之石油；焉耆，迪化，哈密之銀；和闐之玉；鄯善之水晶，均屬著名之天產。煤鹽二礦，無處不有，且無處不良。產

額之多，難以數計。該省礦產，可謂冠甲全國。其地處高原，森林之叢密，為內地所罕見。天山北麓，由奇台至伊犁，東西橫亘千餘里，盡為松杉。鎮西哈密間，有二百里之紅松。塔城、巴爾魯克山，亦有綿長二百餘里之松檜。崑崙之陰，松樺榆楊，遮蔽山谷。南路之于闐，羌婼，新平一帶，尤多桐樹。該省之農產，亦甚豐富。以大小麥，米，包穀，高粱，棉花，葡萄為最。其工業雖屬幼稚，喀什道和闐之織綢，繭綢，每歲亦有數百萬斤。洛浦和闐之地氈，亦頗稱著。餘如皮毛，花布之製造，亦可供用。新疆之富饒，可謂神州天府之區，世界實業之一大寶庫也。其對外貿易之商埠，有喀什噶爾，伊寧，（伊犁），塔城，迪化，孚遠，吐番，哈密等七處。內中以塔城，伊寧，喀什噶爾三處，緊與俄界連接。為中國與中亞細亞通商要道。從前交通不便時，俄人在新疆者，已有三四萬。今則突西鐵路與我邊境魚貫平行，交通頓稱便利，俄人之移來新疆者，勢在必增。據聞年來白俄之來新疆者甚多。新省政府亦未加拒絕。除准其自由營業外，並減價撥給官地，助以金錢。俄人有畜牧為業者，有專事墾地者，有經營商務者。凡入境之俄人，幾無一失業。因社會事業，供多於求，謀生較易故也。伊犁與烏魯木齊（迪化）之俄人，大都自有住房，甚有擁資數十萬者。其經營力量，將來定駕我國民而上之。我國天產富源，不自開發，假手於外人，利權外溢，不可忽視。若謂效美國當年之開闢加尼福尼亞省，歡迎外僑，或效巴西現在之歡迎日人，並無不可。但當注意經濟政治之權利，不能令其旁落於外人之手。就現在形勢觀察，突西鐵路，對於新疆經濟之影響，最堪注意者有三：

1. 新疆米棉，向為輸入蘇俄之大宗。此後突西路將突厥斯坦之棉業區，與西伯利亞之產米區打成一片。俄境米棉自給有餘，新疆輸出品定受打擊。

2. 按蘇俄五年計劃，其預期工業之發達，僅就棉紗一項論，一九三二至一九三三，可產六萬二千萬米突，較戰前增加一倍有餘。在此大規模之工業發展下，新疆將為蘇俄之原料供給地，與其製造品之銷貨場。該省與我國內地交通阻隔，經濟上將難脫離蘇俄之支配。

3. 新疆礦產，我國從未積極開採，即已開採者，因用土法，規模簡陋，成效不著，以致礦石多被俄人收買。目前蘇俄注意礦產之開發。將來如其境內之礦產開完，定挾鉅資以來，覬覦新疆之寶藏。當事者不可不未雨綢繆。

### （二）突西鐵路對於新疆政治之影響

1. 宣傳共產與煽惑回民 俄自帝政傾覆後，鮑爾希維克主義者至新疆大事宣傳，其目的在使新疆效蒙古，受其保護。從前蘇俄計劃，以喀什噶爾為攻擊印度之根據地，遂在彼處積極工作。近數年來，雖未聞共產黨在新疆有若何活動，但其暗中工作，實未間斷。加以新疆種族混雜，甚易被人煽惑。聞蘇俄曾引誘纏回與哈薩克欲使其與中國脫離。其宣傳之詞則謂纏回及哈薩克均可與蘇俄境內同種之人，設立自主之政府，不必受漢人之管理。民十三年，蘇俄組織克兒紀澤共和國，允許該地回民享有自主權，同時極力煽動新疆之回民，冀其叛離中國，而與克薩

聯合。幸新疆回民尙知大體，當地官吏維持亦頗得法，邊陲得以無事。又前兩年傳聞纏回及哈族會遣代表與蘇俄接洽，並聞纏回王公多赴土耳其拜聖，行經蘇俄中亞細亞，到處受俄人歡迎，並聽種種演說，頭腦爲之一變。該王公等返新後，大事宣傳，謂我纏回須自立政府，民族自決等語。是皆蘇俄引誘煽惑之鐵證。今者突西路逼我邊陲，交通便利，蘇俄之鼓吹宣傳當十倍於前。新疆之危機四伏，若不積極補救，則其步蒙古西藏之後塵，會當不遠。

2. 國界問題 蘇俄之經濟侵略，在新疆開始活動，其對我領土恐亦將設法蠶食。我新疆沿邊界限，有已設牌博者，有應設而未設者，有已設而實際又多錯誤者。無形喪地，莫紀極。光緒七年，中俄續約中，曾規定從前未立界牌之處，應由兩國特派大員安設之。俄國從未派員來華會立真確界牌。又民國十三年五月三十日在北京訂立之中俄解決懸案大綱協定十五條，其第三條有將前帝俄時代與中國訂立之約廢止，又第七條中有兩國政府允在將來之中俄會議中，將彼此疆界重行劃定等明文，愚意此次中俄會議時，應即提出重行劃界之要求，早日劃定，庶將來不致發生糾紛也。

### (二) 突西鐵路對於我國國防之影響

新疆爲我國西北屏藩，因交通不便，與內地隔絕。強鄰虎視鷹眈，未嘗少懈。所以至今未爲併吞者，乃由國際關係，與蠶食鯨吞之步驟問題耳。英國趨重新疆南部，中英藏案中，有英國侵略新疆之明證。從前蘇俄因

革命後，元氣未復，遂不能積極進行。近數年來，亦俄野心勃發，事事承襲帝俄時代之經營，並思擴充之。突西鐵路之築，蘇俄固可藉口專事經濟之發展。苟一旦時機成熟，恐非獨謀發展其經濟，且將擴充其領土。則我新疆不亡何待。按新疆與俄境連接，自蒲犁烏仔山口，訖阿爾泰之奎屯山，蜿蜒數千里。沿邊卡倫多至數十百處。軍事要塞在天山南路者，首推喀什噶爾，喀地與俄境之安集延，塔什干銜接，爲新疆南部通俄孔道。安集延與塔什干有中亞細亞鐵路與裏海鐵路貫通。現又與突西鐵路聯絡，蘇俄軍隊，旦夕可達。喀什噶爾之防務，不可一日忽視。阿克蘇爲天山南路第二軍事要塞，距突西路之阿兒馬阿塔站不遠。巴楚爲聯絡喀什噶爾之要地。天山北路之軍事要塞爲伊犁，塔城，阿爾泰三處。伊犁爲歷史上之軍事重地。同治九年，俄兵曾佔領伊犁。民國三年夏間，帝俄調集中亞三省軍隊，會操薩滿，休息霍爾果斯河上，聲言與我將有重要談判，意在取我伊犁全部，歸彼版圖。旋因歐戰勃發，乃始撤去。現突西鐵路之比澤站，與伊犁相距僅三四日之途程。伊犁爲蘇俄用兵必侵之地。塔城（由突西鐵路三日可達塞爾集阿伯站）亦爲軍事要鎮。阿爾泰爲新疆極西要塞，與突西鐵路之塞爾集阿伯站，相距亦僅三數日之途程。蘇俄並已計劃築一支路至其境之烏爾紮斯克(Urjarsk)，是則蘇俄軍事運輸益形便利，至阿爾泰之路程，亦更形縮短矣。並聞蘇俄擬築多數支路，直達我之喀什噶爾，伊犁，塔城等處，其用心不問可知。總之蘇俄突西鐵路之完成，不啻明白警告對我侵略之開始行動，但新疆之軍備不

足且大多老弱殘兵，軍容軍器，亦甚腐敗。沿邊要塞，鎮守莫由。各處卡倫，多者數十人，少者數人駐守。國防之情形若此，言之殊足痛心。不識有國防責任者，亦曾念及而積極準備否？

#### 四 結論

歐戰前帝俄境內已成之鐵路，為四萬二千五百英里。正擬開始建築大規模新線，因歐戰發生而中止。革命戰爭時將原有路線毀壞四分之一，橋樑之破壞者幾近八千之多。一九二一時，蘇俄之機車與客貨所留無幾。然數年來積極建設至一九二七年春季，全俄之鐵路長度，較一九一四年竟增四百五十英里。近兩年蘇俄之修築鐵路工人，聞在百萬左右。較一九一三年約增加百分之五十。其建設之精神毅力，誠令人嘆服無已。試觀吾國內地之鐵路未築成者，固不待論。已經築成者，經頻年內戰，殘毀殆盡。孫中山先生大鐵路計劃固甚周詳，不識何時方可完成。夫鐵路為國家命脈，無待贅述。今者邊疆危急萬分，滿蒙西藏均經強鄰蠶食。邊境以內，其勢力之侵入者，則坐得天產富源，恣意利用；其未侵入者，均思染指。危乎殆哉！蘇俄今復窺我新疆，突西路將為其利器。但我國國人似對新疆頗乏注意。獨不觀乎漢唐之通西域，不憚中原之財，殫朝野之智，勞師塞外，血被流沙，曾不稍息，果何為哉！近如清代，康乾兩朝，平定回疆，費數十年。同光之際，全疆淪陷。左劉率師，轉戰萬里。伊犁一隅，為俄所踞。當時朝野上下，以勞師久困，不願與強鄰與戎，莫不主棄地。獨文襄

慷慨陳詞，力爭不可。清廷乃依其請，豈康乾二帝好為窮兵，文襄之智，不及羣公哉？誠以新疆失，則秦隴危，則燕冀震動，則中原將瓦解。是故重新疆固非無因。然當時科學尚未昌明，對於新疆絕大富源，尙少明瞭。今日國民智識，遠勝從前，對於新疆更難漠視。而該省遠處邊陲，交通不便，為今世所罕見，由迪化至內地，除取道蘇俄外，大都須三月之途程。至於該省內之交通，亦屬不便已極。由迪化至沿邊各鎮，動須月餘，聞蘇俄尙欲鋪設支線，達我沿邊各地，其影響我國經濟無論矣。苟如中東路事件，彼此發生衝突，則我國誠不知何所措手，况覬覦新疆尙有英日在乎。英人商賈來新疆甚早，近十數年，日人亦接踵而至。鄙見所及，欲保新疆，當自鐵路始，次則移民。不過鐵路之建築以近年中國財政論，一時殊屬無望。聞新疆當局近甚注意交通，現在正興辦航空交通，擬直達北平。又修築公路由烏魯木齊（迪化）經過喀木邊（譯音）直達張家口。急則治標，誠為上策。但新疆財政素不充裕，政府如不從旁贊助，則實現殊難。甚盼該省當局有此毅力，獨建殊功也。至俄之移民該省，未加拒絕，有如前述。並聞俄人之當商務機關經理者有之；在政府機關服務者亦有之。然不論其為白為赤，若不設法限制其經濟政治上之權利，為患將來，豈難預料。吾人觀乎南滿之日本移民，可悉其中利害。新省當局所未加拒絕者，或將利用之以開發富源耳。然我國內地大有入滿之患，如交通便利，固不待假手外人也。總之，自蘇俄突西鐵路告成，我新疆危急，懸諸眉睫。尙望國人急起直追，消弭內戰，開我富源，保我疆土，吾華幸甚。

十九年六月三十日草於加尼福尼亞大學。

Railway Age: Vol. 79 pp., 135, Jan. 1926.

中文參考書

新疆遊記, 謝彬, 中華書局出版。

國防與外交, 謝彬, 中華書局出版。

中國近百年史資料, 左舜生, 中華書局。

新疆問題, 國民外交叢書社, 中華書局。

英文參考書

1. Turkestan Siberian Railway.

Asiatic Review: Vol. 26 pp., 37-43 Jan. 1930.

2. Turkestan Siberian Railway.

Far East Review: Vol. 24 pp., 523-4 May 1930.

3. New Soviet Railway Tapping Central Asia.

Far East Review: Vol. 24 pp., 216-7.

4. Railways progress in Russia.

Railway Age: Vol. 28 pp., 163, Jan. 1927.

5. Russian Railway are Crippled.

6. Russian Railway Completed.

Engineer News: pp., 104 May 1930.

7. Development of Soviet Railway.

Econ. Review Soviet Union: Vol. 4 pp., 411-4.

8. The Soviet Union.

Current History: 32 No. 3 pp., 589-92, June 1930.

9. The Essence of the Five Years plan.

Communist Review: Vol. 2 pp., 32-8, Jan. 1930.

10. Turkestan Railway Opened by the Soviet.

New York Times, May 1930.

11. Soviet Railway is First Step in Asia Development.

Berkeley Daily Gazette, June 17, 1930.

12. Eberton P. T.: Across the Roof of the World.

Skirne G. P.: Chinese Central Asia.

14. A. Von Le Gog: Buried Treasure of Chinese Turkestan.

