

所谓满蒙五路问题

朱希炜

编者按：本文是作者据高纪毅先生的谈话整理而成的。高纪毅先生当时在东北交通委员会任职，并兼北宁铁路局局长，曾与日本、荷兰等国代表谈判满蒙五路和葫芦岛筑港问题。满蒙五路是张作霖父子统治东北时期对日交涉的一个大问题。高先生提供的第一手资料，可供研究这个时期中日关系的参考。

一、满蒙五路问题的由来及其变化

满蒙五路问题是个老问题。日俄战争以后，日本帝国主义除非法取得南满铁路、铺设安奉铁路外，为了掠夺东北资源，还对将修未修的铁路从政治上、经济上施加压力，意在攫取经营、借款的特权。那时英国对京奉铁路已有借款关系，但它还想再行扩张，劝诱中国借英款修筑新法铁路（由新民到法库），并延长到齐齐哈尔。在日本看来，这对南满铁路极为不利。因而提出反对意见，理由是：这条铁路将与南满铁路成为平行线。后来英国的侵略锋芒向西藏集中，新法铁路计划遂行搁置。但日本帝国主义并不因此就放心。1909年，又向清廷提出要求：建设新法铁路须得日本同意。他们贪得无厌，于1913年10月，利用机会和袁世凯订立满蒙五路密约，要求五路的建筑权和借款优先权。满蒙五路就是：

1. 开海铁路 由开原经西丰达海龙；
2. 四洮铁路 由四平经郑家屯达洮南；

3. 长洮铁路 由长春经怀德达洮南；
4. 吉海铁路 由吉林经双阳、磐石、朝阳镇达海龙；
5. 洮热铁路 由洮南经赤峰达承德。

这就等于从南满路伸出几条支线，以便于他们为所欲为地进行压榨、掠夺。按照密约的规定，中国向日本借款3 000万到5 000万元，以这几条铁路担保。议定工程由日本人承担，重要事务由中日两国合办；至于铁路所需的一切材料都要向日本购买；30年中国可以赎回。

1918年9月，北京政府外交部长孙宝琦和日本公使山座园次郎再度谈判，把原有的五路改为四路，路线也加以适当的变更，双方互换了觉书，仍承认日本有借款优先权。四路名称是：

1. 开吉铁路 由开原经海龙达吉林；
2. 长洮铁路 由长春经怀德达洮南；
3. 洮热铁路 由洮南经赤峰达承德；
4. 洮热线上的一地点至海港。

这四条铁路和上面的五条铁路有些不同，它不包括四洮路，面新加入了洮热路之一地点到海港；同时将开海和吉海合而为一。同年12月，北京外交部和日本正金银行订下了四郑铁路借款合同，先由正金银行垫付2 000万元。北京政府的一些官僚政客，昧着良心出卖主权，以维持他们的政治地位。因此，全国人民极端不满，表示强烈的反对，终于在人民的压力下，未能正式签订条约。

这里应该提一下吉长路的问题。这条铁路是南满铁路的培养线，日本帝国主义早已取得借款权和建筑权。早在1907年，他们就提出以借款的方式来修筑，议定由中日合办，经营期限为30年。当时吉林人民坚决反对，成立保路会，主张自己筹款建筑，以维护路权。推举代表赴奉天见东三省总督徐世昌，徐

谓条约已定，不能更改，竟加以拒绝。代表们不得已赴北京请愿，清廷懦弱，屈从敌人意旨，不接受人民意见。结果，1918年10月，签订了中日吉长铁路续约，允许日本动工修建。

但日本帝国主义得寸进尺，对于满蒙铁路网的建立，片刻不能忘怀。看到东北当局树立了铁路政策，积极建筑由自己经营的铁路，所谓满蒙铁路网将被打乱，不可能完全控制东北的经济，因此，在1928年，又对东北当局提出所谓新五路要求。这新五路是：

- | | |
|---------|------------------|
| 1. 吉会铁路 | 由吉林经敦化、延吉达朝鲜的会宁； |
| 2. 长大铁路 | 由长春经农安达大赉； |
| 3. 吉五铁路 | 由吉林到五常； |
| 4. 延海铁路 | 由延吉到海林； |
| 5. 洮索铁路 | 由洮南到索伦。 |

这五条铁路虽然与前面的五条、四条在形式上有所区别，实质是万变不离其宗。日本帝国主义早拟将吉长线延长到延吉，以开采天宝山之银、烟筒山之铜。吉会铁路不但能完成以上的任务，而且通到朝鲜的会宁，以与罗津港相接，形成横贯满鲜的大铁路；这样，由南满铁路及安奉铁路，经朝鲜的新义州、汉城南达釜山，形成纵贯满鲜的大铁路，这在经济上和军事上都有很大的价值。其次，长大铁路可以吸收黑龙江和东部内蒙古的物资，经吉长线、吉会线，再由罗津港向日本内地输送，较由南满铁路运转缩短了很大的距离。吉五铁路虽不算长，但它贯穿了素有谷仓之称的吉林大平原；延海铁路又向吉林东部支出，不仅对吸收吉林东部资源有便利条件，还将对从延边向北满腹地移住朝鲜人起一定作用。他们认为，这是有独特的政治意义的。至于洮索铁路，他们原想修筑这条铁路为南满铁路培养线，进一步掠夺内蒙古的物资，但提出这个问题时，洮索铁

路已由当时的兴安屯垦公署和东北交通委员会合建，开始动工，使他们无法如愿以偿。

二、东北铁路建筑的热潮

在张作霖当政时代，树立了东北铁路政策，成立东北交通委员会，以贯彻执行。依照这个委员会的计划，于1929年5月，着手铺设洮昂铁路（由洮南至昂昂溪）。这条铁路是借南满铁路公司的款，计1300万元。次年7月全部竣工。技术工程由满铁负担，经营管理权归中国所有。这条铁路建成以后，东北的筑路热潮随之高涨起来。首先应该提到的就是奉海铁路（后改为沈海铁路），这条铁路是官商合办的，不借外资，1927年（？）8月开工。奉海铁路本来是旧五路的开海线，变更后，四路的开吉线，由于王永江（奉天省长）和日本方面商谈，要他们放弃这条铁路的建筑权，得到日方同意，改为奉海线，由沈阳经朝阳镇以达海龙。同时，吉林也依照奉海路的办法，官商合资，自己修筑吉海路，由吉林到海龙，和奉海线衔接起来。同年10月，呼海铁路（呼兰至海伦）兴工。另外还有和南满铁路公司签订吉敦铁路（吉林到敦化）的工程契约，加以齐克铁路（由齐齐哈尔到克山）亦着手修筑（1931年1月齐齐哈尔到泰安镇段竣工），如果再向北延长，可以直接吸收小兴安岭一带货物，而且东部的吉五线已开工，可以由五常向北延长，经同宾以达依兰，吸收松花江一带货物。这些铁路连接成为东西两大干线，对南满铁路是个严重的威胁，所以日本帝国主义有惶惶不安之感。

应该指出，打通铁路和吉会路的问题，乃是中日铁路交涉的焦点。打通路是从京奉路（后改为北宁路，即今之京沈线）沿线的打虎山站到通辽的一条铁路。这条铁路并不算长，可是它把四洮、洮昂两路和京奉铁路连修起来，具有更大的经济价值。

建筑所需材料、技术和费用统由北宁铁路局一手包办，因而工程进行非常迅速，1930年兴工，同年12月完成。对此，日本帝国主义感到最不舒服。他们认为：这是1907年英美两国提议铺设的锦瑗铁路（由锦州经洮南、齐齐哈尔以达黑龙江畔的瑗琿）的再现，该线与南满铁路平行，损害了日本铁道的“权益”。因而不断向地方当局交涉，成为不决的悬案。早在1928年满铁总裁太田到北京会见张作霖时，就曾提出打通路与南满铁路平行，中国不能违约建筑的问题。张谓这件事可找交通部门去谈。太田去后，张召常荫槐于居仁堂的纯藕斋，告以此事，嘱常与他们周旋，但不能听他们的。常当即表示态度，宁肯牺牲代理部长职位也不答应什么条件。在北京饭店招待太田，并赠送他一些古玩，没有结果而散。^①1931年4月间，日本的铁道相内田康哉^②又赴北京和张学良交涉。那时张学良因病住协和医院，内田乃找负有东北交通责任的高纪毅，高以此事太伤脑筋，托病亦住进协和医院，内田只好悻悻而去。但打通路这时已经修成了，他们由本国远道而来找麻烦，还有一个修筑吉会路的野心。

吉会路对日本侵略东北，无论在军事、政治和经济上都有很大价值。他们在取得吉长路合资经营后，就有修筑这条铁路的野心。1907年8月，日本帝国主义制造间岛问题，妄图侵占延边一带地方（包括延吉、和龙、汪清、珲春等县），因中国人民坚决反对，遂未得逞。但他们看到清廷懦弱，妄想“收之桑榆”，便于1909年9月，强迫清廷签订图们江中朝边界条约，取得这条铁路的修筑权，遭到东三省人民的强烈反对。但他们野

^① 此处史实有误，1928年山本条太郎为满铁总裁，在日本的高压下，张作霖答应“满蒙新五路”筑路权交予满铁。

^② 此处有误，1931年6月内田康哉就任满铁总裁。

心不死，1928年春，日要驻中国公使芳泽谦吉两次找张作霖谈判。先以日本出3个师团阻止北伐军前进为饵，遭到张作霖的拒绝。后来又拿出中日合资修筑吉会路的合同让张作霖签订，张亦未答应，弄得不欢而散。在中国修建吉敦路的计划确定后，他们又积极要求修筑吉会路。1930年2月，在六道沟朝鲜银行内附设吉会路办事处，东北人民掀起声势浩大的反对日本强盗修吉会路运动。吉林人民成立保路会，辽宁国民外交协会也发动群众反对。这样直到“九·一八”事变，日本帝国主义的美梦也未实现。

三、各路联运与南满铁路的关系

从上述中国筑路的情况看来，南满铁路已处于包围之中。吉林方面的货物，由吉长线、吉海线、沈海线，经过北宁铁路向关内各地输出。黑龙江的货物，则由洮昂、郑洮、郑通经打通转北宁铁路向关内各地输出。自1930年8月平齐线通车，建立了五路（北宁、打通、郑通、郑洮、洮昂）联运制度，客车每天往复一次。是年10月实行平吉通车，建立三路（北宁、沈海、吉海）联运制度，直达客车已在前一年9月行驶。中国铁路的运费都比南满铁路的便宜，而且北宁、四洮、洮昂、齐克各铁路向营口方面输送的运值，较1930年6月以前减少三成，通过税减低七成，这样原由齐克、四洮转经南满铁路到大连的五六十万吨货物，都被中国铁路所吸收，吉林省的货物也大部分被吉海、沈海取而代之。此外，中国邮政总局在同年11月通告各地邮局，在吉黑两省的小型邮件，统由中国各铁路转运。盐务署也命令沿海有关机关，将食盐通过中国铁路向吉黑输送。因此南满铁路的营业极为清淡，他们用减低运值的办法，以图和我们竞争。这年南满铁路的收益仅2 000万元，照过去降低四成，

说明南满铁路将陷于失去价值的状态。

四、葫芦岛筑港与大连的关系

和上述诸铁路关系最密切的就是葫芦岛的筑港问题。因为只有比较完整的铁路网而没有良好的海港交通运输还是不行的。由于东北的铁路改革,地方当局也有修筑葫芦岛港口之议,而且开始施实。葫芦岛筑港问题酝酿于清朝末年,已有相当长的历史。

1908年,徐世昌任东三省总督时,认为全东北的货物不集中于哈尔滨即集中于大连,原有之营口已呈现衰颓之势;而且营口位于辽河口,距海尚有10公里,又不能容大型轮船,势必另寻较好的港湾。当时聘英国工程师休斯勘查渤海海湾,在许多海港中选定葫芦岛作港口。1910年8月,命奉天劝业道黄开文为筑港总办,当即正式开工。后来辛亥革命发生,遂将工程停止;仅修成由连山到葫芦岛的一段铁路约30余华里,防海堤400余米,另外有车站、工人宿舍。世界大战结束以后,1920年,张作霖又和北京政府商谈,拟由中央与地方各出500万元再度修筑。意见取得统一,任周肇祥为港务总办。后因直皖战争、直奉战争,材料、经费等受到影响,又陷于停顿状态。1930年,东北交通委员会为了自己要有个港口,所需经费由北宁铁路盈余项下,月拨50万元。得到国民党政府同意,以北宁铁路局长高纪毅司其事。当时与荷兰筑港公司陶普斯签订合同,全部工费定为640万元,期限为5年半。主要工程是防波堤、码头、护岸堤,其它有灯塔、梯桩、船坞、仓库等。这个计划比原来的有些扩大,建成后将成为吞吐500万吨货物的一个大港。

葫芦岛的筑港,给大连港一个很大威胁。因为大连港在辽东半岛的南端,距离东北和内蒙腹地较远。各地货物向大连输送,

再搭汽船外运,没有葫芦岛便利,而葫芦岛接连平齐、平吉两大干线,几乎东北各地的货物,都可以此为集散地。这样,大连将会失其作用,而成为一个死港。因此,1930年,满铁除以降低运费吸引中国商人货物由南满铁路运输外,日本政府也不断召开经营满蒙新方案会议,研究对策。所谓平行线问题,吉会路修筑问题都提出来了,而且越来越紧。记得1931年,即“九·一八”事变那年的春天,日本组织了一个“对外同志会”,在全国范围内进行大规模的宣传。宣传的内容是满蒙问题,大意是讲述满蒙的现状,也就是日本“在满蒙的危机”,号召国民采取重大决意。其中之一是日本在满蒙的铁道“权利”受到“蹂躏”。今天看来,可以说这是“九·一八”事变的前奏,是“九·一八”事变的总动员。也可看出,日本攫取东北铁路的用心良苦。

补充:

(1) 关于五路问题同日人的交涉

张作霖将军同他的幕僚们不顾日人的百般阻挠,终于将打通铁路迅速的修建成功了。日本政府在万分气恼之下,不断提出抗议、交涉,要求履行“二十一条”,维护日本权益,甚至极尽威胁恫吓之能事。在张学良当政时期,进迫尤甚,成为非常沉重的外交压力。1931年春,日本政府派作过驻奥地利公使的满铁理事木村来见张学良,他是专为解决五路而来的。木村态度强硬,纠缠不已。张学良特地召高纪毅来沈,作为日本人木村的对手,负责周旋折冲。张学良这时突患伤寒症,赴北京协和医院疗养,高纪毅留在沈阳同日本人木村数度折冲,木村软硬兼施,并一再向高纪毅表示说:日本少壮军人气势很盛,希望能说服张学良及早设法求得解决,否则会闹出事来的。木村始终坚持加速解决五路问题以及不利南满铁路的平行线问题,事态越弄越僵,殊感棘

手。最后高纪毅提出由中日双方成立一个专门委员会，合理研究五路问题以及平行线问题，同时提出中国方面参加这个委员会的委员名单，并要求日本方面也提出委员名单来，以便将委员会正式成立起来。木村当时表示，设立委员会问题，他不能作主，需要请示日本政府满铁总裁内田康哉决定，同意立刻向他的政府请示，但仍要求先答应日本所提出的交涉条件、交涉时间。高纪毅借必须立刻到天津任北宁铁路局理事为名，一去数月，拖延不返，中间一度进入医院，虽确系治疗疝气，实质亦为避日人之锋。木村在沈阳等的不耐烦了，频繁催促，高纪毅乃从天津拍电报给木村，仍主张速提委员名单，双方共组委员会，研究讨论，以求解决。日人木村闹的一无结果，悻悻而去。随之“九·一八”事件爆发了，以后日人在日内瓦国际联盟叫嚷中国违背“二十一条”。不履行义务，大大危害日本权益，并说提出交涉，中国东北官员竟不予置理。国联李顿调查团到北京亦曾邀晤高纪毅谈过这个问题。

(25)关于葫芦岛筑港问题

葫芦岛筑港动机已久，皆以筹款无着作罢。周肇祥任葫芦岛港务督办时期，仅仅建筑了几幢楼房，后来由于直皖战争、两次直奉战争，张作霖无暇及此，经费、材料均无来源，以致陷于停顿。1930年东北交通委员会鉴于自己迫切需要有一个吞吐的港口，特呈请张学良作出决定，继续修筑葫芦岛港口，关于所需经费由北宁铁路在盈余项下每月拨出50万银元，直到修竣为止。这一计划决定之后，一面委派负责东北交通委员会的高纪毅主其事，并由他同荷兰筑港公司陶普斯签订筑港合同，立即兴工，一方面向南京铁道部备案。由于这个港口的兴建，同样引起日人一些干涉麻烦和无理借口。

(摘自《吉林文史资料选辑》第四辑)