



吉會路  
子  
東三省

印編會員委傳宣會員委行執央中

0007833

吉  
會  
鐵  
路  
與  
東  
三  
省

## 目 錄

### 吉會路概念圖

### 吉會路比較圖

一、緒論.....	一
二、吉會路之地理的形勢.....	六
三、吉會路之歷史的發展.....	一〇
四、吉會路在經濟上的價值.....	二〇
五、吉會路在政治上的地位.....	四二
六、吉會路與國際競爭之關係.....	五
七、吉會路與東三省存亡之關係.....	
八、結論.....	八一

## 一 緒論

自從帝國主義列強由明爭暗鬥而釀成的歐洲大戰結束以來，全世界的競爭局勢，又改換了一個新的方向，就地域上說，這個競爭的重心，已經轉移到太平洋上；而我國的東三省，便代替了歐洲大戰以前巴爾幹半島的地位。

原來我國的東三省，素有「天府之國」的稱號，且在歷史上又夙為列強競爭之場所，今後世界新局面之開展，將全憑東三省為其轉移的樞紐。

東三省的面積為四百七十六萬四千八百五十八華方里，約居我國全國總面積七分之一，人口僅有二千五百二十萬人，還是一個地曠人稀的地方；但是形成其重要地位的原因，也就在這一點。因為一方面既然人口稀少，另一方面卻又土地肥沃，物產豐富，故引起了列強的覬覦；況地介日俄二國之間，此侵彼略，遂無已時。由此證明，東三省的偉大價值，顯然是在那蘊積的富源上面，這是無可懷疑的。

東三省的富源，首推農業。其耕地面積約二萬一千五百餘萬畝，（此係根據東北年

鑑所載；但據日人調查，滿蒙的可耕地，合計爲四萬八千萬畝；其中除去熱河的六千餘萬畝及荒地二萬零二百萬畝，可見東三省確有二萬萬畝以上之耕地。此廣漠豐饒之耕地，洵爲天然的農業區域。惟就目前的農產物言，已有世界穀倉之盛名，其中以大豆產額居世界第一，高粱，水稻，棉花及玉蜀黍等項，均有鉅量之收穫，日本且視爲解決食糧問題之鎗筒，其價值從可想見。農業以外，埋藏於地下的礦產，亦甚可觀。如煤之儲藏量約有三十億噸，今撫順瀋陽蘆業經採掘，其儲藏之厚與露天開採之雄大規模，全世界均無匹敵。石油產量約當日本全部石油量之二倍半，可採三百年，亦佔世界石油工業之首要。他如鐵礦蘊藏之富，即鞍山及弓張嶺之產額，已較日本全部所有約多五倍以上。金鑽則以黑龍江爲最盛，大有遍地皆金之概。至於東三省之森林，久爲世人所重視，吉林省境松花江及牡丹江上游，人多稱爲樹海，其儲量之多，實無可比擬。畜牧方面則隨農業之發達而興盛；漁鹽之利，更是東三省富源上最有發展希望的事業。

然而，這樣豐富的東三省，已被日俄——尤其是日本帝國主義——宰割得體無完膚了。現在，太平洋上的狂濤大浪正席捲而來，國際競爭，日趨激烈，故東三省的地位乃

愈見其重要。事實說明了帝國主義列強角逐格鬥的結果，在最近的將來必造成第二次之世界大戰，東三省便是這未來的大戰的火藥庫。

這裏，我們要認識清楚：帝國主義列強的競爭，以鐵路爲其最重要的工具；帝國主義的侵略弱小民族，亦以鐵路爲命脈，這是同樣的道理。我們知道，日本在侵略東三省的進程中，有「滿蒙鐵路網」的計劃，要把整個的東三省，用一條一條的鐵路全貫通起來，然後其他經濟與政治的勢力，方可沿着鐵路線之趨向而俱來，這在全部的侵略史中是很容易看出來的。最近日本政府實施「滿蒙積極政策」，就是要貫徹其鐵路網的計劃，「兩港兩路主張」的急進，便表現出發揚東三省的野心。所謂兩港兩路，第一個港當然是大連港，第一條路當然是南滿鐵路；第二個港便是朝鮮的清津港（或羅津），第二條路便是吉會鐵路。這條吉會鐵路的重要，後面當分章敘述，現在先看日本前首相田中義一對滿蒙積極政策的奏章是怎樣的說法：「……按此鐵路如成，就是我新大陸之成，從前欲往歐洲之人，須經大連或浦鹽二港，今則由清津港經會甯而入西比利亞鐵路，可赴歐洲，不啻東洋之交通大動脈，將來不論人和貨，皆須經由我地。斯時也，我把持此

交通大動脈之權，可以無客氣的侵入滿蒙，實行明治大帝第三期滅亡滿蒙之計劃也，如斯，即大和民族征服世界矣。」（按明治遺策第一期征服台灣，第二期征服朝鮮，第三期征服滿蒙，以便征服中國全土。）又云：「欲造成我新大陸，以開極東之新局面者，我如不先造勢力於吉林，必不能征服滿蒙，從而不能征服世界，故以吉會路之完成，即我昭和新政之完成，新大陸之成，即征服亞細亞全洲之成功，故此路不啻為吾國策上之路線，是亦國益產生之重要路線也」。由是可知所謂「兩港兩路主張」，事實上是關係到全世界的安全，蒙其害者不僅東三省，不僅我國而已；同時，日本欲以武力主義稱霸全世界的野心，亦昭然若揭了！

不過，日本欲憑藉吉會鐵路以吸收東三省的富源，進而實行併吞其全土，為爭霸於太平洋之準備，雖為時已久；事實上則遇着種種困難，詭計陰謀，未能如願以償。自滿蒙積極政策實施以來，乃着着進行建築的佈置，祇須看所謂「滿洲首腦替換的計劃」，便可知其用心之所在。朝鮮總督宇垣拜命之初，即欣欣然向新聞記者宣佈其夙昔抱負之「滿鮮一元論」，明明白白的申言「朝鮮與滿洲間在政治上與經濟上絕不能採取各別的

態度」，露骨表現其兼併之野心；而其所發表的四大政策之一，即爲「努力於聞島鮮人之積極保護」，這已經注目於奪取吉會鐵路實現了。滿鐵總裁就任的時候，亦有「滿蒙三大原則」的表示，強硬的宣述「鐵路政策，不問中國並第三國如何，均須嚴守滿洲善後協定的主張」，更宣言「滿鐵應抱二大幹線主義，希冀吉會路線敷設之完成，行使既得權必須要求中國方面有誠意的允諾」。故建築吉會鐵路已成爲急待解決的問題，由此更掀動了太平洋上風雲的幻變，使世界新局面的展佈不能不轉動其立印向前之樞紐。

這次日本堅決的出兵強佔東三省，不顧國際輿論的責難，不恤重大的犧牲，其目的即欲先行分化東三省的政治局勢，從新局勢中找尋交涉上的新對手，來實行所謂兩港兩路的主張，爲徐圖併吞之計，以實現其獨占遼東的理想。這種情形，很容易看得出來，就是日本軍隊佔據遼吉以後，第一步，便鼓動一般利慾薰心的叛徒，組織所謂治安維持會，爲樹立新政權的準備，第二步，便師法併吞朝鮮的故智，挾廢帝溥儀傀儡登場，成立所謂「滿洲國」。勞心焦思，務期破壞我國領土主權之完整，藉這卵育的傀儡組織，以遂其劫持利用的毒計。現東三省既在其武力佔領之下，對於吉會鐵路則正在武力下



的加工趕築中，益足以顯示此路之重要，與夫日帝國主義對於此路之企圖。故吉會鐵路與東三省存亡之關係及其影響於國際競爭的形勢，實有深切研討的必要。本篇列舉各點，雖極膚淺，但由此亦可得到吉會鐵路的相當認識，對於我國邊防問題及反抗日本帝國主義的工作上，或不無小補罷。

## 二 吉會路之地理的形勢

東三省位於我國全部領土中的東北方面，適界於日本與蘇俄二國的中間，在形勢上說，是中原的屏蔽，而且扼歐亞交通的樞紐，當國際競爭的首衝，與我國內部有唇齒相依的關係。至於地理位置的險要，簡言之：東控沿海州，以出日本海；南附朝鮮之背，俯瞰着日本的全部，北扼黑龍江，便阻住蘇俄東下之路；西邊控制蒙古，橫跨長城，足以為內地的屏蔽；西南據有遼東半島，以臨黃渤二海，更隱然掌握着東西兩洋的關鍵。所以，東三省的地位，不僅關係遼東一隅的輕重，即與全世界的關係，也是非常重要的。故今日的東三省問題，不單是中日間的問題，而且是遠東的問題；不單是遼東的問題

，而且是太平洋的問題。這個原因，就是爲着東三省的地理形勢，已成爲歐洲大戰以前的巴爾幹了。

然而，在這個形勢當中，其牽涉到東三省安危的險要地帶，今以日本強築吉會鐵路之故，已移於東部即中日俄三國疆界毗連的延吉一帶的部分。這樣，吉會鐵路的地理形勢便不容我們忽視了。

吉會鐵路的路線，起自吉林省會永吉，止於朝鮮的會亭，斜貫吉林省南端，接連松花江、牡丹江、圖們江三流域，其所經之地，爲東三省東部的富源萃集之區。這個地域，南以圖們江界朝鮮之咸鏡北道，東接俄屬之東海濱省，爲長白山脈分佈之地。自永吉而達圖們江邊，沿途多崇山峻嶺，礦產富饒，森林密佈。惟地曠人稀，尙待移殖。圖們江北岸，嘎雅河蜿蜒其間，稱爲延邊四大鏡的百草溝、局子街、龍井村、頭道溝，即濱臨此河沿岸。路線經過的區域，大半爲我國的領土；其意義重大之處，則爲接通朝鮮直達日本海岸，一方面爲開放日本侵略的門戶，一方面爲完成日本侵略的幹線。若以鐵路的經濟勢力來觀察，其沿線富源之開發，固必成爲一極廣大的範圍，而西連吉長及南滿

鐵路，可分奪中東鐵路在東三省北部的利益；南接南滿鐵路與大連港，並可與蒙古東邊遙相呼應；東南直達朝鮮，聯絡安奉鐵路成爲雙方並進的形勢。將來朝鮮之清津、原州或雄基等港築成，則日本海之興盛，將根本改造海洋交通的現局。故吉會鐵路的地理環境，重要點在朝鮮的三港，沿線富源皆以此爲集散之地，雖然這三個海港都不在吉會鐵路經過的區域上，但由此便顯示出吉會鐵路的特殊形勢。這和敘述其他鐵路僅就其鐵路本身之沿線言其地理者，迥不相同。

爲易於明瞭起見，茲將朝鮮北端海岸未來之三大港——清津、羅津及雄基的位置，分述如下：

一，清津位於咸鏡北道海岸之中央，開港迄今已達二十餘年，現有人口約二萬餘，貿易額每年達二千萬元，投資總額頗鉅，爲日人銳意經營的一個新開商埠。其築港工事始於民國十六年，限期十年完成，將來工事完竣，便是繁榮日本海的重要地方。目前的內地交通，可由咸鏡直道港口，而北至會寧間之鐵路，已經敷設，取得聯絡。會寧以北，即爲天國輕便鐵路，若改築寬軌接通吉會鐵路全線，則清津撈便成爲吉會鐵路延長之

最終點，而爲東三省全部物產集散場所。惟港口不甚良好，風浪險惡，航船停泊困難，尙須積極改造，才能有發展的希望。

二，羅津灣在清津之北，港灣頗大，東西約四哩，南北約六哩。灣內有大草小草二島，分水道爲二：東水道幅廣一哩餘，水深六尋至八尋；西水道幅廣約三哩半，水深十二尋至二十五尋。灣內固有二島作天然的屏障，故水浪平靜，便於停泊。陸上地勢，東北三面負山，南面臨海，岸地廣闊，宜於市街的建設。且附近三郡，廣興、廣源、鍾城，皆富農業；灣們江右岸，尤多煤礦。將來北鮮鐵路自羅津直達通城，以連天圖鐵路，或自鍾城至廣源，沿灣們江至雄基以達羅津，或自鍾城經潼關鎮出穩城下江岸，由廣源至羅津，則一方既可以開發北鮮的富源，一方又可爲吉會鐵路的吞吐口，他方更可以吸收琿春一帶的物產，作爲發展的基礎，所以田中義一就假定此港爲吉會鐵路延長的最終點，但是目前日人的經營，尙沒有清津港那樣積極。

三，雄基亦是日本政府所指定的開港場，地當灣們江口的西方，爲朝鮮最北的港口，海水不深，波濤起伏，而海負山，建設頗艱，故以地勢論，不及羅津遠甚。惟以其位

設爲俄屬東海濱省及我國琿春一帶的交界處，佔着國際貿易交通上的重要地位。證以俄國革命以後海參威與琿春間的貿易，爲雄基奪取殆盡，即可知此港亦是不可漠視的。若由琿春建一鐵路，與中東鐵路的富安連接，那雄基的地位當然可以增高。近年來朝鮮總督府鐵道局，曾有擴張鐵路的議案；日本政府又有以雄基爲起點，沿圖們江岸敷設環狀鐵路的計劃。將來如果成功，東三省東部的形勢那就更加危險了。

從朝鮮的三個海港之開發，可以反映出整個吉會鐵路在東三省東部與日俄二國國界交錯的地理形勢，是如何險要。今日吉會鐵路沿線雖然是很荒涼，到了移民繁衍以後，便將變爲非常興盛的地域。那廣漠的農田，有無量數的生產，崇高的山嶺，又蘊藏着莫大的富源；我們無須多費筆墨去從自然地理上探討究竟，只是這豐富的農產，和無盡的寶藏，如果爲野心的國家所割據利用，自然隱伏着莫大的危機。所以西人噶巴爾幹爲近東火藥庫，東三省爲遠東的火藥庫，蓋以此也。

### 三 吉會路之歷史的發展

吉會鐵路的地理形勢，在毗連日俄二國疆界的環境中，完全繫於朝鮮三港的開發而顯示其重要。反過來說，也必須吉會鐵路修築成功，然後朝鮮三港的開發才能得到利益。據日人的見解，這條鐵路與日本的存亡興衰很有重大的關係。所以日本必期實現吉會鐵路之建築；計從發動之日起，到現在已經整整過去了二十四個年頭。這二十四年中，日本政府與人民，無時無刻不是處心積慮的計劃着進取着。若言其經過，就歷史的進展上，大概可分為發動時期，締約時期及建築時期。茲分段述敘如次：

### (一) 發動時期

日本第一次向我國談判到吉會鐵路的建築，由兩國外交史上去追尋，是在光緒三十三年四月十五日，日本駐在我國的公使林權助，與我國那桐、瞿鴻禨、唐紹儀等締結「新奉吉長鐵路借款條約」。在這個條約裏面的第三條第二項的後段中，規定『……以遼河以東部分之新奉鐵路與吉長鐵路之財產及收入，為借款之担保；若吉長鐵路延長，或設支線，歸清國政府自辦，但資金不足時，再由滿鐵會社借入』。其中所稱「吉長鐵路延長或設支線」，就是暗指吉會鐵路而言，故日本對於吉會鐵路的野心，在這次的談判

中已隱約地開始了。

締結「新奉吉長鐵路借款條約」的翌年——光緒卅四年十月十五日，日本阿部書記官又與我國郵傳部締結了「新奉吉長鐵路借款續約」，此時，日本提議將吉長鐵路延長至延吉廳以南的邊境，與朝鮮會甯鐵路相連接，且須依照吉長鐵路的成例，向南滿鐵路會社，借一半的資金。日本正式向我國要求建築吉會鐵路，這是第一次。但我國當時的外交官吏已洞燭其奸，嚴詞拒絕了。

宣統元年，正值清朝換代的時候，新政府成立未久，日本既以武力相威脅，解決了安奉鐵路問題，同時，因欺我國無實力準備，又進而謀解決其他的懸案，這自然是乘時奪取吉會鐵路的好機會。故於六月二十一日對我致最後通牒。我國不敢抵抗，七月二十日即派外務部會辦梁敦彥與日本公使伊集院彥吉訂立「間島協約」。其中第七款規定「中國政府將來須將吉長鐵路延長至於延吉南邊界，與朝鮮會甯鐵路相聯絡，其一切辦法與吉長鐵路一律相同；至應何時開辦，由中國政府酌量情形與日本政府商議」。這是日本要求建築吉會鐵路，正式見於條約的開始。

## (二) 締約時期

民國七年，段祺瑞假參戰借款名義，由曹汝霖勾結日本興業銀行代表直川孝彥，締結「吉會鐵路借款預備合同」，樹立了建築吉會鐵路的基礎。茲將該合同摘錄於下：

中華民國政府（以下稱甲）因建造自吉林省經過延吉南境及圖們江以至會館之鐵路，與日本帝國股份公司及日本興業銀行所代表之日本股份公司日本興業銀行股份公司及台灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱乙）之間，訂立左列預備合同，以為正式合同借款之準備：

(一) 甲速即擬定本鐵路之建造費，及其他必須之一切費用，徵求乙同意。

乙就前項議定之金額，代甲發行同額之中華民國政府五厘金幣公債。

(二) 本公債之期限為四十年，自公債發行之日起算，第十一年開始還本，用分年攤還之方法辦理。

(三) 甲俟吉會鐵路正式借款合同成立，同時即着手建造鐵路，期其速成。

(四) 甲與日本朝鮮總督府鐵路局，共同建造圖們江鐵橋，而担該建築費之半額。



(五) 甲對於乙，提供左列之物件，爲本公債付還本息之担保；

現在及將來本鐵路所屬之一切財產及其收入，甲非得乙之承諾，不得以前項之財產及收入爲担保，提供於他人。

(七) 關於以上各條所未規定之條項，準照光緒三十三年十二月十日，訂立之津浦鐵路借款合同，甲與乙協議決定之。

(八) 吉會鐵路正式借款合同，以本預備合同爲基礎，自其成立之日起，六個月以內訂定之。

(九) 乙俟預備合同成立，同時對於甲墊借日金一千萬元，十足交款，並無回扣。

(十) 本墊款之利息，爲年息七厘半，即對於日金一百元，每年付息日金七元五十錢。

(十一) 甲於吉會鐵路正式借款合同成立之後，以本公債募得之資金，優先即速付還本墊款。

這個合同，於是年六月十八日，由曹汝霖代表我國政府與日本銀行團（興業銀行台灣銀

行及朝鮮銀行）簽字。民國八年雙方又商議訂立正約，由我國交通次長權益與日本岩佐里會商。日本根據中日間島協約第七款，主張吉會鐵路的一切辦法與吉長鐵路一律辦理，並要求會計及運輸兩主任須聘日人充任，工程師亦為日人，把權限作進一步的擴大。當時，正值巴黎和會舉行，因中日條約的抗爭，我國民氣激昂，五四運動發動以後，全國各界均舉起抗日，故掌握政權的安福系不敢簽字。不久安福系倒，這個正約遂始終沒有成立，至今成為中日外交上的一懸案。但日本野心未死，此後仍時時想法訂立此約，無如國人反對甚力，終不得逞。

日本以未能達到建築整條吉會鐵路的目的，乃改變方針，用分段期成的辦法，先由兩端築起；首段是吉敦鐵路，尾段是天圖鐵路。於是，吉會鐵路便入於實行建築的時期了。

### (三) 建築時期

#### 甲、天圖鐵路

天圖鐵路自吉林天寶山起，至圖們江的上三峯止，隔江與朝鮮之會甯至清津間之鐵

路相連，即爲吉會鐵路的尾段。這條鐵路，軌寬二英尺六寸，雖爲一輕便鐵路；但日本建築的動機，在謀吉會鐵路之實現，對於我國國防之危害很大，故值得我們的注意。

日本在滿清政府的「間島協約」中已經強行取得建築吉會鐵路建築的權利，便千方百計去求達到目的，這上面已經敘述過了。但約中規定開辦時期由我國自由決定；且我國人反對到底，事實上不能實行建築。日本計無所出，只好藉口開採銅礦，徐圖築路。又鬼鬼祟祟用日商名義，避開中央政府，而與地方政府交涉，實行隱混。到了民國四年日本政府就密遣日商泰興會社經理飯田延太郎呈准當日吉省當局，由中日商人，共同出資開掘天寶山的銀銅礦。開礦之後，又藉口該處交通困難，在同年十二月提議建築輕便鐵路。至民國五年泰興會社代表劉紹文，呈請延吉道尹轉呈交通部，請築天圖輕便鐵路。交通部局洞窺其隱，沒有批准。民國六年又變計和吉林省當局交涉，由吉林省當局代向交通部力請合辦；同時，泰興會社又和吉林士紳文祿勾結，訂立「中日合辦天圖鐵路合同」。到民國七年二月，就把此項合同和契約，呈請交通部立案。那時適曹汝霖長交通，竟爾批准了，並且批令該社呈送章程圖案等以備考查。民國八年，交通部查得現呈

之圖和原呈不符，又令該社取銷前批原案。民國九年，文祿入京去運動沒有效果，便停止了進行的工作。民國十年日本公使小幡習吉居然照會我國外交部轉咨交通部，聲明在未發執照以前，該社已經實行自動興工等語；當時交通總長張志澂就用「備悉一切」四個字去含混答覆。日人得此覆文，也不管人家准不准，就在那年十月實行興工建築起來。在這危險關頭，曾引起延吉一帶公民激烈的反對，發生了絕大的風潮。然後由吉林省當局向日本領事館交涉，停止該社進行的工程。後以奉直戰起，交涉停滯；戰後，東三省又宣告獨立自主。日本以時機難再，又向當時的奉天當局接洽。其間雖經北京政府交通部轉咨外交部向日本公使館提出抗議，卒歸無效；且延邊各縣亦派代表赴奉天面請峻拒，可是，代表未到，東省當局已經用吉林省政府名義和日本合辦，秘密簽訂新約了。簽約後，立即組織吉林天圖鐵路股份有限公司，資本四百萬元，由吉林省署與日本政府大藏省東方拓殖會社各出一半，於民國十一年八月興工，至民國十三年十月工竣。至是天寶山至圖們江全線長六十九哩（合我國一百一十一公里）的國防鐵路，竟因昏庸誤國的東省當局便糊糊塗塗的斷送了。至於由朝鮮境內之會甯到上三峯一段（長二十五哩）的圖

們鐵路，則早已在天圖路完成之前五年修築成功了。還有關於圖們江上的架橋問題，亦是日本所亟欲解決的。從前圖們江所架設的是木橋，僅僅能夠通車馬行人，不能載重。天圖鐵路開通因此就不能接軌。而且橋脚腐朽，夏季水漲，極為危險。這當然是日本侵略東三省東部的一層大大的障礙。迨民國十五年六月九日，閩島日本領事鈴木和吉林延吉道尹陶彬，發起關於架設圖們江鐵橋協約的締結，定建設費為三十萬元，以半額歸圖們鐵路負擔，半額歸吉林省負擔，而以建築的工程歸之朝鮮總督府的鐵道局。至民國十六年十月，此合辦的圖們江鐵橋，卒告成功。天圖鐵路完成，全路估計建築費共九百萬元。年來噴得南滿鐵路會社有願出資一千萬元向大蹙省東方拓殖會社收買之說，那末，日本對此算是躊躇滿志的達到目的了。

## 乙、吉敦鐵路

吉敦鐵路自吉林省城起，至敦化縣止，長一百三十二哩（合三百六十五華里），適為吉會鐵路全線之半，也就是吉會鐵路的首段。

日本既積極於實現吉會鐵路的建築，故天圖鐵路一成，便着手進行建築吉敦鐵路；

實行他的分段完成的計劃。民國十三年冬，段祺瑞重執政權，日本便在外交上竭力做運動的工夫，藉此市惠要挾；段氏至此，亦無所顧忌，遂決定履行民國七年日本墊款契約，和日本訂立正式的吉會鐵路借款合同。但當時因東省當局極力反對，未能成功。日人又再施狡辯手段，復向東省當局設法疏通，卒達到允許借用日款，修築吉林至敦化段的目的。民國十四年十月二十四日，經吉長鐵路局長魏英武與南滿鐵路理事松崗，訂立吉會鐵路建築草約。日方即根據此約，進行建築；自民國十五年六月一日動工，至民國十七年十月十日全路通車。全路建築費，計借款二千四百萬元。日本既處心積慮欲以此路為侵略之目的，而我國則債台高築，一時無法償還，前途真是不堪設想哩。

天圖鐵路與吉敦鐵路已經築成，所謂吉會鐵路者，有頭有尾，事實上成功了三分之二；現在沒有建築的，僅僅是敦化至天寶山之老頭溝的二百三十華里的一段而已。這次日本出兵，強佔遼吉，南滿鐵路會社即以平日儲存的鐵路建築材料，運往敦化，實行武力保護，自動興工。據最近國務院鐵道部外國顧問康德黎視察報告，謂日本軍隊有三師團在該處強行修築，那末吉會鐵路的全部完成，祇是時間上的問題。日本二十四年來所處

心積慮的，竟如願以償，今後對於我國國防上及經濟上的威脅，更步步加緊，這是多麼危險和痛心的一件事！

## 四 吉會路在經濟上的價值

吉會鐵路的經濟價值，不在人口方面，而在沿路豐富的物產。因為沿路人口稀少，所經城鎮，除吉林省城約有九萬人，敦化縣城約有一萬人外，其餘不過幾千人，鄉村更為零落。沿路山多人少，還是亟待開發的荒僻地方。但物產方面，則豐富無匹，那緊密的森林，綿延全省，大有材木不可勝用之概；即鐵產、獸毛皮、人參、藥材、大小豆、大小麥及其他農產品，亦非常之多。就地域說：如敦化的野菜、人參、藥材和木材，如天寶山的鐵產，如龍井村的大豆、大小麥、米和木材，如琿春的大豆、豆餅和木材，如局子街的豆、素麵、獸毛皮革和燒酒，都是著名的產物。所以，由一般的物產情形來看，吉會鐵路的經濟意義，實在重大得很！以下分別列表說明，以見其大概。

### (一) 森林方面

據日本參謀本部、東亞經濟調查局、滿鐵調查課等各方面的調查，吉會鐵路沿線的森林產額，有二億噸之多。又據日人方面宣稱，苟日本能完全換縱加以開採運回他們本國，足供二百年之用。可知吉林省的木材寶藏之富，而吉會鐵路橫貫全省，築成以後，日人自然可以予取予求了。

松花江、牡丹江、圖們江三大流域，共有森林達十七萬五千餘萬石，故吉林省夙有生產最富的稱號，真是名副其實。

(附錄)吉林省森林數量表

名稱	森林面積	儲蓄木材量
松花江流域	一、四三六、八九三	九〇三、一二三、一七〇
圖們江流域	八三一、五六三	四二三、五九九、八〇〇
牡丹江流域	六三四、九六六	四二〇、九四九、九〇〇
合計	二、九〇三、三六八	一、七五七、六四七、八七〇



吉會鐵路與東三省

二二

(面積以一町爲單位每町約合我國一頃備量則以一石爲單位)

現更就吉會鐵路已設的首段——吉敦鐵路沿線的林場，加以考察，便可明瞭吉會鐵路沿線的森林價值。

(附錄)吉敦鐵路沿線林場統計表

(一)屬於雙岔河市場之勢力範圍林場

林名場	地	點	儲蓄材量
雙岔河	老爺嶺下		針葉 闊葉 一、二七八、九〇〇石 五、九九三、五〇〇

(二)屬於蛟河市場之勢力範圍林場

林場名	地	點	儲蓄材量
大蛟河	老爺嶺東下	太平嶺	針葉 闊葉 一、〇五九、八八七石 四、二三九、五四八

合 計	烏 林 河	蛟 河			雅 河	
	廣嶺西下	黑 頂 子	張廣才嶺西部	華 塘 溝	呼 蘭 嶺	老爺嶺東下海青嶺
閩針葉	閩針葉	閩針葉	閩針葉	閩針葉	閩針葉	閩針葉
一九、七九七、三九六 三三、二五七、二三四	二、七〇一、〇二二 二、七一二、二七一	三五、八八一、一四四 三、九二〇、七六二	三、二七六、一一〇 四、九一四、一八一	二、七八〇、三五六 二、三四一、〇〇六	四、六六三、六九二 六、九九六、七八二	一、四三七、一七五 一、三三二、六五八

(三) 屬於黃花甸子之林場

吉會鐵路與東三省

吉會鐵路與東三省

二四

林場名	地點	儲蓄材量
張廣才嶺	張廣才嶺南下	闊針葉 一四、八一三、六六四石 四、七二〇、四九六
	威虎河	闊針葉 一一、三三〇、〇五五
	大沙河	闊針葉 一三、五九六、一六八
	柁松拉子	闊針葉 一七、九二五、八三二
	新開嶺	闊針葉 一四、一四五、九二一
	張家堂子	闊針葉 一八、八四九、七四〇
合計		闊針葉 七一、一三一、三二四 六九、〇四七、五四一

(四) 屬於額穆縣西北之林場

林場名	地點	儲蓄材量
張廣才嶺	白石拉子西部	闊針葉 三、〇七〇、〇〇四 四、六〇五、〇〇六 石
	爾爾多河	闊針葉 一、二八、三九一、八〇〇
額穆索	清溝	闊針葉 一、七〇、二〇三、二七九 七、二〇二、一八六
	塔拉泡	闊針葉 八、九〇四、七〇八 二、二二八、一七七
合計		闊針葉 三、三四、六八六、二六〇 三、三〇三、一〇〇〇

(五) 屬於敦化縣南境之林場

吉會鐵路與東三省

林場名	地	點	儲蓄材量
牡丹江	牡丹嶺		闊針葉 八、九五九、九五五
	寒葱嶺		闊針葉 七一、六六九、四三九
敦化	廟嶺西下		闊針葉 一、八六二、八〇二
合計			闊針葉 一一〇、八一六、四二二

## (六)關於敦化縣東部之林場

林場名	地	點	儲蓄材量
沙河	廟嶺東下		闊針葉 一、五六七、一六六
			四、四九四

合 計	大 青 背	大 黑 背
關 針 葉	關 針 葉	關 針 葉
一七、四八五、一九四 二三、五六二、五八六	九、四八〇、一二八 一四、二二〇、一九二	七、八三七、九〇〇 七、八三七、九〇〇

現在日本資本家投資於吉林省森林方面的投資額，為二千四百餘萬元，而在東三省全部的森林投資總額，不過二千七百六十二萬元，幾乎在吉林的佔了全數，日人對於吉會鐵路沿線的森林富源既是這樣的重視，難怪他們日夕盼望吉會鐵路的築成呵。

## (2) 礦產方面

吉林省礦產以煤的蘊藏量為最豐富，天寶山的銀銅礦也是很著名的。(當時日本謀築天圖輕便鐵路即以運輸銀銅礦為藉口)其次，金及鉛亦有相當的儲量，且各種礦產的產地極其普遍。茲分述如下：

甲、煤

吉會鐵路沿線的煤礦，不僅埋藏的數量很多，即品質亦較其他各地所產者爲優。據調查所得：

萬寶山

——一名後窰，在蛟河鎮東南二十里之拉法溝與黃花甸子之間，

該窰於前清光緒初年，曾經地主探掘，後租與天津人李某，嗣又有英商參加，因經營不善停止；民國二年津人邢某又請准農商部接辦，惟資金不足，又告中止。此處窰區約九方里五百二十餘畝，煤層的頂盤，是煤質砂岩，和含炭質頁岩，層厚約六尺，下部二尺最優，上部二尺次之，中部二尺則灰分較多。

奶子山

——一名前窰，在蛟河南，窰主高某於民七領得礦區面積一千零

二十八畝；該窰於光緒初年，由蛟河鎮商會集資組織德興公司開採。迨至宣統二年爲高某所得，前後掘挖至十餘年，惟以交通不便，迄未普遍。其區內東界南北奶子山，相隔千餘尺，雙峯並峙，區內西部地勢漸低。奶子頂爲古代花崗岩所構成，煤田的岩石是中古代的砂岩，岩多煤質，其品甚優。已發現掘探者，其第一層約十尺

，第二層約厚五尺，第三層約厚三尺，均夾有砂岩。該礦最近產量，民十三出煤僅達四十餘萬斤，可知其蘊藏尚多。

### 唐家崴子

——在蛟河鎮西南，拉法河流域。該礦於光緒初年開採，至光緒十四年出煤量約三千萬斤，後來因汲水困難，維持至十二年後宣告停工。至今將近三十年，迄未復工。估計煤層之厚，約在十尺以上，為上部層。在他的東邊約二百尺，適為商陵，亦屬煤層地層，厚不過二尺左右。

### 泉源溝

——在唐家崴子及杉松鎮的西南面，早年有人開採，惟因煤質稍遜，故不久停工，現仍無人接辦。此外，沿路還有不少的煤礦，可惜因地處邊僻，交通阻塞，無人注意，致使大好的富源，棄置地下。

### 乙、金

吉會鐵路沿線的金礦，他的儲蓄數量，雖然沒有煤礦那樣豐富，但是產地亦很普遍；現在把已經調查過的列舉於下：

### 大石頭溝

——在吉林縣（吉林省城即吉縣現改永吉）的鄉七區，距省城西



南約百里左右。現在有鑛商呈請開鑛長二千六百七十餘畝，其鑛區內，山嶺重疊，以歪頭嶺子爲最高峯，達二千尺。岩石多是花崗石，金銀鑛即露頭於此，鑛床厚約二寸至三寸。

**蜜蜂溝**

——此處所產的金率稍微。

**烟芝江**

——在布特爾河的支流，金鑛含於花崗石岩之中，鑛床厚的有五寸，鑛脈有六條。

**蜜蜂溝**

——此處所產的砂金，光緒二十年間，曾有人開採，日俄戰後停工，鑛量甚豐。

**三道溝**

——在三道附近的山中，鑛區範圍，約二千米突；光緒年間有人開採，日俄戰後停工。

**七道溝**

——在延吉西北三十里地方，朝陽河中流，雞鳴子石東方的山中，是山金出產的地方，東北山坡下，是砂金出產的地方。

### 托盤溝

——在汪清百草溝的東邊，鑛區十餘方里，爲著名的金產地。

以外還有東南岔，下七道溝，大汪清，小百草溝，擺浦和城浦溝，各處的金地，數量均富；現皆未開採。

### 丙、銀銅

天寶山的銀銅鑛，在延吉西方一百里，發現最早。光緒十五年間，有人探勘後，才著名，和三姓的金鑛，相提並稱。當時所出銀鑛，每日七八百兩。破石每噸含銀至五十兩之多；但僅知採銀而不知採銅，故產額驟衰。近改爲中日合辦公司，專以採鍊銅鑛爲主，而以銀鉛等鑛爲副。現設備雖不甚完善，但亦有可觀。老頭溝車站計程三十里有輕便鐵路，所鍊鉛銅，皆銷於日本。

茲將吉會鐵路沿線的礦產列表如次：

### △吉會鐵路沿綫礦產表

縣名	鐵產	產地	摘	要
吉林	煤	缸窑	吉林東北四十里	
吉林	煤	大主嶺		
額穆	煤	拉法溝	中英合辦	
額穆	煤	望寶山	中英合辦	
額穆	煤	奶子山	蛟河南二十里	
額穆	煤	泥石溝	拉法站東南十里	
延吉	金	鴉鴿子	縣城西北六十里	
延吉	銀銅	天寶山	局子街西北七十里	
延吉	鉛	關門咀子		
延吉	煤	三道溝轉心湖	三道溝夾心子南二十里	

汪清	汪清	汪清	汪清	汪清	汪清	汪清	和龍	和龍	延吉	延吉
煤	煤	煤	銀	砂金	砂金	砂金	煤	金	煤	煤
石頭河	胡草溝	嘎呀河	德統站	火煤鋪	王八脖子	梨樹溝	杉松崗	蜜蜂溝	老頭溝	三道溝上山硯
德統站東三十里	縣城西十里	縣城東南三十里	縣城東南四十里	王八脖子北二十里	大綏芬河上流	縣城東北二十里	縣城西南三十里	頭道溝西南四十里	龍井村西南三十里中日合辦	轉心湖附近

瑯	瑯	瑯	瑯	瀋	瀋	瑯	瑯	瑯	瑯	瑯
甸	甸	甸	甸	江	江	春	春	春	春	春
金	鉛銀	煤	銅	金	銀	煤	煤	煤	煤	砂金
夾皮溝	小爾哈達	蘇密溝	皮州砬	黃泥崗子	阿爾蘇	廟子溝	張溝	駱駝河子	關門咀子	土門子
樺甸北百里				縣城東南二十里		縣城東北二十五里	縣城西南十五里	縣城東十里	縣城北十里	上門金鑛

盤	盤	盤	盤	盤	盤	盤	棒	棒	棒	棒
石	石	石	石	石	石	石	甸	甸	甸	甸
銅	鉛	鉛	金	金	金	煤	銀	銀	銀	金
黑石頭	玻璃河套	半截溝	大頂山子	大泉眼	帽爾山	五道溝	四委子	漂溝	太平溝	栗子溝
輝發河流域	縣城西北四十里		呼蘭河山游		小坡子西北二十里帽爾山北麓	五道溝與三道溝之中間	安圖縣附近	漂河上游九十里	夾皮溝東南二十里	本縣東北

盤石	銅	石咀子	縣城東北三十五里
盤石	煤	天和屯	官街西南二十五里

(3) 農產物方面

吉會鐵路沿線，土地肥沃，物產富饒；計農產物每年可出二百餘萬斤，釀酒場大小二十餘處，豆餅每年可出六十餘萬枚，製油業每年出產九十萬斤。無怪日人垂涎三尺，專心致志的必謀達到目的。

茲將吉林省普通農產物數量表錄下，此每年出產的三十餘萬石的農產品，待吉會鐵路完成後，徒增加日本的經濟價值而已。

▲吉林省普通農產物數量表

品名	數量
水稻	二七三、四〇〇石

陸	稻	米	二、七二七、六〇〇
大	麥	一、〇五一、四〇〇	
小	麥	二、五五二、二〇〇	
小	米	三、一八二、六〇〇	
高	粱	一二、一八八、二〇〇	
玉	蜀黍	五、七一、二〇〇	
大	豆	七、〇六八、七〇〇	
雜	穀	一、四二五、三〇〇	
合	計	三三、九六八、五〇〇石	

#### (4) 畜產方面

吉林全省的畜類總額約為七百八十四萬餘頭，其中以鷄鴨為最多，豚次之，馬牛羊



類又次之。

△吉林省畜類產數表

品名	數量
馬	七、一六、〇〇〇頭
牛	四、九五、〇〇〇
騾	一、八四、〇〇〇
羊	一、八四、四〇〇
豚	一、二四一、四〇〇
鷄鴨	五、〇〇〇、〇〇〇
合計	七、八四〇、八〇〇

吉林省之物產情形，已如上述。我們對於吉會鐵路在經濟上的價值，就此可窺見其

重大的意義。至於最近的貿易狀況，除圖們江流域由天圖鐵路輸出的一部分留待後面說明外，今吉省貨物，多經中東鐵路由海參崴出口，或經吉敦鐵路與吉長鐵路轉至南滿鐵路由大連出口。據民國十八年的統計，吉敦鐵路轉往南滿鐵路出口的貨物為九千七百五十九噸，轉往吉長鐵路的貨物，達一萬零零十噸，而吉長鐵路聯運的主要貨物，如木材、大豆和其他種類，總數有五十五萬七千五百四十四噸。現吉林省貨物轉運大連出口的，究值多少，雖沒有詳細的統計可考，但為數必很有可觀。至於中東鐵路輸送出口的物產，證以民國十八年該路總收入達七十餘萬金盧布，則可知吉林貨物經由此路出口的，當亦不在少數。這些貨物的運輸利益，現在由中東鐵路及南滿鐵路平分，但將來吉會鐵路完成以後，便將改由吉會鐵路往清津港出口了。將來中東與南滿均蒙打擊，而中東鐵路的損失更將嚴重，自可斷言。因為東三省的鐵路競爭，本有中、日、俄三個鐵路系統；而我國自辦的鐵路，雖完成了好幾條，以葫蘆島築港尚未成功之故，沒有吞吐的地方，所築的鐵路，僅為日俄鐵路的營養線而已。故目前的競爭，完全是日俄兩國的格鬥。日本鐵路勢力在東三省的南部，俄國的鐵路勢力，則在東三省的北部。然而，日本

久欲伸張其勢力於北部，若吉會鐵路築成，日本的鐵路網，便環抱遼吉二省，這條吉會鐵路便可以奪取中東鐵路原有的地位。因南滿鐵路距離吉黑較遠，哈爾濱與大連間的距離為五百八十六英里（合一千八百餘華里），哈爾濱與海參崴間的距離，則為四百八十六英里（合一千五百餘華里）差額為一百英里（合三百華里），運費與時間，當然可以減少，故南滿鐵路不能與中東鐵路競爭取勝。倘使吉會鐵路築成，聯絡會寧直至清津港，哈爾濱與清津的距離為五百四十三英里（合一千六百餘華里），比哈至大連可近四十三英里（合一百三十華里）。至於比諸中東鐵路，以哈爾濱為起點看，固然是走中東鐵路由海參崴出口的近；但就哈爾濱到吉會鐵路及其聯接的吉長鐵路終點的長春看起來，除去哈爾濱與寬城子間的一段長一百四十英里，則長春與清津間距離，僅三百九十六英里（合一千二百華里），比哈爾濱至海參崴，近九十英里（合二百七十華里），故長春以東的吉省貨物運輸，終為吉會鐵路與清津港所奪。且吉會鐵路與中東路東部線平行，不僅圖們江流域的運輸完全被奪，即松花江及牡丹江流域的運輸，也要被吸收而去。故吉會鐵路築成以後，中東鐵路的營業，必然大受打擊，即海參崴的繁盛也要一落千丈的。

現天國鐵路每年向清津港輸出的農產物，已達四十二萬石，其他貨物，數量亦大。據民國十七八年琿春關的統計，輸出價值竟有四百餘萬兩之鉅。將來吉會鐵路敷設完竣，其增加的數量，當更難臆測了。

茲錄民國十七年及十八年之貿易價格表如下：

年 度	輸 出	輸 入
民 國 十 八 年	四、一七五、九〇〇兩 (海關)	四、九三一、六三一
民 國 十 七 年	四、七一一、四二二	六、五〇一、八五八

說明：民國十七年之貿易總額為一千一百二十一萬三千二百八十五海關兩，民國十八年之貿易總額為九百一十萬零七千六百二十一海關兩，比較的減少二百一十萬餘兩，但輸入之減少為大輸出之減少為小。

(附錄)

▲主要輸出品價格表

吉會鐵路與東三省

品名	價額
大豆	三、一〇九、七五三兩 (海關)
豆餅	三一、〇五〇
豆油	六、二八九
木村及竹	八二四、五六六

▲由天圖鐵路向清津港輸出之林產物數量表

種類	輸出總額
大豆	二二六、四五四石
白豆	一二八、二九六
小豆	二二三、五二三
其他	五、一六九

吉會鐵路成功以後，不惟中東鐵路與海參崴受其打擊，即我國在東三省的鐵路系統，也要受同樣的打擊。就吉林省城看，由吉林經吉海、瀋海和北寧三鐵路到葫蘆島的距離，爲四百五十英里（合一千三百五十華里），由吉林經吉會鐵路到清津港的距離，僅爲三百四十八英里（合一千餘華里）；走吉會路就要近一百零二英里（合三百華里）。再就長春看，由長春到葫蘆島，非走日本的南滿鐵路不可，否則須經吉長，吉海，瀋海，北寧四線，其間距離爲五百四十六英里（合一千六百華里），而走吉長、吉會到清津港，僅三百七十四英里（合一千一百餘華里）。計近一百七十二英里（合五百餘華里）。故吉會鐵路修成與朝鮮的清津港相聯接，日本便可在鐵路方面打擊中俄兩國在東三省的鐵路系統，以清津港奪取俄國的海參崴的地位；同時，使我國正在進行建築的葫蘆島，也要減少在東三省的經濟價值。至於南滿鐵路及大連港，當然也要受影響；不過南滿鐵路及大連港的損失，和吉會鐵路與清津港的獲得，都不出日本政府之手，事實上是大得其利益。

況且吉會鐵路與清津港，都是南滿鐵路會社一手經營，那末，雙方並進，在經濟價值的立場上，便可囊括整個的東三省了！

還有一層，日本出兵強佔東三省的時候，日本朝野上下，即盛倡其「松花江時代至矣」的論調，考其用意，就是強築吉會鐵路，先在東三省的東部建立起基礎，然後把東部的鐵路政策，便從吉會鐵路輻射於吉林全省，而實行侵略松花江的富源。目下日人已着着進行，一方在推進松會鐵路的實行，一方則測量延松經寧安至海寧鐵路綫的路徑；擬定該線途中須經過鏡泊湖畔，沿牡丹江寧古塔，至中東鐵路東段的海林站，或竟向北延長至依蘭（即三姓）。此路若能築成，則吉會鐵路的價值更爲重要。而日本滅亡東三省的計劃，也就此可以全部完成了。因爲這一條鐵路在經濟方面，既足以截斷中東鐵路東線至海參崴之出路，平時松花江一帶——即吉林省的全部——的產物，都捆載而入清津港，中東鐵路便變爲廢物。此外，在吉林的富源上還可以得到許多利益，如鏡泊湖的水力（若用以發電可供東三省及朝鮮之用），如甯安一帶的煤，如稔陵、海林、依蘭的森林，都要變成日本的勝利品。如此，整個的東三省便全在日本勢力支配之下了！

## 五 吉會路在政治上的地位

吉會鐵路的經濟價值，其重要性已如上述，但據日人的觀察，其實在的地位，尙不在經濟方面，而在於政治方面的軍事上。因為吉會鐵路沿途經過的地方，多爲山嶽，人口稀少，商務貿易上，一時自然沒有多大的利益可圖；卽就吉林境內大量的森林說，長白山脈係趨向東北，吉會鐵路則斜貫東西，對於開發森林，必須俟向東北幅射的支線完成以後，才能得到真實的價值。所以，目前吉會鐵路沿線的經濟價值，在日本看來還在政治方面的軍事地位之下。因爲這條鐵路在政治上與日本的存亡興衰是很有重大關係的。

所謂政治上的地位是怎樣呢？現在分軍事與殖民兩方面來說：

### (一) 軍事方面

吉會鐵路在軍事方面的重要地位，日本前首相田中義一對滿蒙積極政策的奏章裏面說得很明白，茲將其所言與日本軍事有關之一段，引證如次：

……以現勢之國防而論，以羅津唯一無二之良港爲終點，終可爲世界貿易良港。一



而可紛紜赤俄之浦興港，一面可集北滿之豐富物產，以挽滿蒙之繁榮於我國地域。且大連港非我領土，如滿蒙尙未爲我新大陸之時，其經營上設施上頗多費手；萬一最近時期中實現戰爭之時，我日本須求滿蒙之富源當由大連爲出口。如敵艦由對馬及千島兩海峽封鎖之時，我則不能攝取滿蒙之富源，終必爲戰敗國。殊不知戰後之美國，與英國聯合，每一舉一動而欲牽制我國對支之施爲；然我國爲獨立計，不得不與美一戰，以警示支那及世界。且美有呂宋艦隊，與我對馬千島乃一葦水道之遙，朝發夕至，如以潛水艇，而遊弋於我對馬及千島之間，則滿蒙之食料及原料必不能供我益我。如吉會路可成，在南滿北滿與朝鮮成爲大循環線路，其長春至洮南長春到大齊至洮南，成爲小循環線路，可以四通八達，利用軍旅及食料運輸之便，是北滿富源之征服亦可確定矣。且其北滿之富源，經吉會路越海而運至我敦賀、新瀉等港者，敵潛水艇必無有能力侵入我朝鮮及日本海峽。從而戰時之交通經濟等皆可自由及獨立，所謂日本海爲中心之國策者此也。夫如是戰時之原料及食料可足，則美國雖有雄大之海軍，支那雖有多衆之陸軍，赤俄雖有衆多之軍兵，終必無我如何

；亦可制朝鮮民在戰時抗我制我。且我固然必須實行新大陸政策，故非急成吉會路不爲功。蓋滿蒙爲極東政治未完成之區域，我國終須再與赤俄角逐於北滿平野者，就以吉林爲中心也。到時欲實行明治大帝第三期遺策之時，則以福岡廣島二地國軍由朝鮮而入南滿，以制支那軍之北上；另以關東地方之國軍由新瀉出港直至清津或羅津仍依吉會路，而猛進北滿地方；另以北滿道仙台各地之國軍，由清森及函館二港爲出口，而急進浦鹽占領西北利亞鐵路，以直至北滿哈爾濱而南下，直迫奉天而占領蒙古等地。亦可阻俄軍之南下。終於關西軍、福岡及廣島三面會合，分派爲兩軍，南則把守山海關以防支那軍北上，北則把守齊齊哈爾以阻俄軍南下，則滿蒙之食料及原料等，皆可聽我自由取用，可依吉會路而運內地。夫如是雖戰十年，我亦不恐食料及原料有不足之憂也。……

這是日本強築吉會鐵路的野心的大暴露！現在，日本的勢力已侵入東三省的北部，處處與赤俄發生利害衝突，則日俄第二次大戰終無法可以避免。但是，日本現時僅有南滿鐵路，若最近之將來即發生戰事，由日本出兵走南滿鐵路到北部去的路程太遠，計由

大阪而門司而大連走南滿鐵路到長春，距離一千四百零七英里（合四千二百餘華里），費時七十七小時，若吉會鐵路築成。由大阪而敦賀而清津而會館，走吉會鐵路轉吉長鐵路到長春，距離僅一千零十英里（合三千餘華里），僅費時五十六小時，路途可近四百英里（合一千二百華里），時間可省三十一小時，在軍事上之便利，可想而知。

日本外務省拓殖課出版之「滿蒙殖民政策」一書，又有下列的記載：

吉會路本身，提起經濟價值，無可注意。因為除了吸收貨物，開採森林以外，該路沿線已非沃肥瘠土，又是山路崎嶇，如老爺嶺及張廣才嶺，均為峻險之山地，就吉敦路僅長一百卅二英里（合三百六十五華里），而建築費竟耗去二千四百萬元觀之，即可知吉會路敷設工程之困難，尤其是圖們江左岸，自會館渡江至老頭兒灣一段，多巉岩無比之險，鑿山通道，不僅費時，而且費工。

這樣艱鉅的工程，假如日本政府對於東三省北部沒有絕大的野心，如何肯曲曲折折的圖謀，非達到建築的目的不止？圖們江左岸的地帶，在軍事上看來，為一夫當關萬夫莫敵之險隘，日本政府必欲造成吉會鐵路，就是要打破此天險，為將來出兵東三省北部

的準備。我們記得當日俄戰爭的時候，日本政府不能從吉林進兵以拊奉天之背，在日本政府已處處流露其遺憾之意，今強築這條吉會鐵路，即是未雨綢繆的計策，要想在不久的將來，補償這種缺陷。

並且將來的戰爭，絕不是一二國的戰爭，國際形勢進展到今日，世界各國都無獨立存在的可能；故戰事一起，各國都捲入漩渦，日本自然不能不早日打算到這一點。哈爾濱滿鐵路之旅順大連，與日本距離太遠，一旦有事，必為他國海軍所隔絕，這在華中義一的奏章中就意料到的。而清津港則在朝鮮，與日本之敦賀，遙相對望，一葦可航，便利無比；且海道屬於日本海中，他國不易封鎖。所謂以日本海為中心之國策，就是要以清津羅津代替旅順大連，故吉會鐵路在軍事上的地位，就遠非南滿鐵路所可比擬了。且吉會鐵路修築成功以後，朝鮮與吉林便打成一片，吉會與吉長兩鐵路之終點與南滿鐵路之終點均為長春，就形勢看，已將吉遼二省擺入囊中，戰事發動以後，一晝夜間即可完全佔領兩省，中俄二國均受其威脅，與日本為敵的交戰國家，便難截擊其要害；而日本在戰爭的形勢中，顯然取得了優勝的地位，無怪乎田中義一有『雖戰十年亦可無憂』的豪語。

## (二) 殖民方面

日本政府素來慣用間接移民的政策，就是將朝鮮人移殖滿蒙，空下來的土地就把他們本部的人民填入。今朝鮮人移居於東三省的爲數在百萬以上，而其移入之路，又多自朝鮮入吉林之延吉一帶。清未發生之間島問題，卽由此而起。日本所謂「間島琿春地方」，係指琿春、延吉、汪清、和龍四縣而言，這些地方都在吉會鐵路的沿線。宣統元年七月訂立的「間島協約」，就決定了一間島雖爲中國領土，但須許可朝鮮人自由居住」，並規定將來吉長鐵路延長之時，須展至朝鮮會甯，這就是吉會鐵路的發端了。可知日人定欲完成吉會鐵路，其目的所在，除軍事與經濟外，殖民方面，也是很重視的。因爲吉會鐵路築成以後，吉林與朝鮮間之運貨已通，朝鮮人移殖的道路，也就大開方便之門而無所阻礙了。

日本外務省拓殖課出版的「滿蒙殖民政策」一書，對於朝鮮人移殖的策略，也有顯明的敘述：

「(一) 延吉道是南滿中人口最稀薄的未經墾殖的地方；甲，土地的廣袤和人口的密

度列於滿蒙第八；乙，是日本勢力範圍中人口最少的。（二）延吉道是滿洲農業的特殊地域；甲，土地品質優良（腐蝕質土壤富有機物），適於麥豆的栽種；乙，無河水汎溢之患；丙，無乾旱之虞。（三）風土氣候，適於移居；風氣清澄，山水秀麗與日本同。（四）適於朝鮮人的開墾，副業豐盛；甲，朝鮮人有山地民族性的特長；乙，利用河水，以灌溉稻田；其他牛羊煙麻柞蠶蠶絲等副業頗多。（五）爲朝鮮的延長，作新領土的獲得，有保全間島的必要；甲，間島雖係中國領土，但實爲朝鮮的延長；乙，中國人除官吏兵士外，其餘各業皆朝鮮人；丙，間島地方現耕地共有十八萬町步，其中的八萬町步是朝鮮人所有。在南滿洲實是在無可比倫的一個經濟勢力範圍。居住在滿洲的朝鮮人，有一半是在間島。ㄟ

日本注意延吉的殖民，從這一段敘述中，已說明其大概。而日本殖民的路徑，不主走南滿與安奉鐵路，要由朝鮮直接移入吉林。因爲東三省的東部才是地曠人稀的區域，假使走南滿與安奉鐵路，便容易引起世人的注意，且已經開發的地方，也不容易與人競爭。所以，日本強欲建築吉會鐵路，在殖民方面的意義，也是不容我們忽略的。

現在吉會鐵路雖還沒有完成，但延吉一帶，已經不是我們所有的了，這種現象，可以從下列延吉等四縣人口分佈情形，可以看得出來：

▲延吉等四縣人口表

縣別	中國人	朝鮮人	日本人
延吉縣	三五·六八八	一五六·二〇九	一·四二〇
和龍縣	七〇·三四五	一一一·四五二	五九
汪清縣	一一·七五一	二六·七〇九	八四
琿春縣	二六·九六六	三五·二〇一	三九三

（上表根據民十四之調查，計延吉縣之我國人比朝鮮人僅及五分之一，和龍縣亦不過二分之一以上，汪清縣則不到二分之一，琿春縣也不過三分之二。這樣人口分配的情形，試問還是我國的地方嗎？真可慨嘆！）

至於這個地方的人口增加速度，朝鮮人尤多於我國人。由民元至民十三，延吉等四

縣，我國人口增加由四萬九千餘人增加到八萬二千餘人，不及一倍；而朝鮮人口的增加，却由十六萬餘人增加到三十二萬餘人，超過了一倍。

吉會鐵路尙未築成，朝鮮人移殖的數目，已如此驚人，將來吉會鐵路完成之後，將變成怎樣的局面，那就可想而知了。

## 六 吉會路與國際競爭之關係

吉會鐵路在經濟上的價值和政治上的地位，從上面的敘述，可以明瞭其大概。現在，我們要進一步來探討這條所謂與日本有存亡關係的鐵路，究竟在國際競爭上有些什麼關係。

提起國際競爭的近勢，我們必須明白的，就是如以上所述，今日的東三省，已不是中日兩國的問題，也不是遠東一隅的問題，乃是一個富於國際性的區域，為一個世界的問題。因此，我們要認識吉會鐵路與國際競爭的關係，首先要對於國際在東三省競爭的經過與趨向，作一般的觀察；不然，便無從證實吉會鐵路所含有的國際性的重大意義。



我們知道：大西洋時代已經過去，時間在歷史的背後一刻不停的推進，未來的風雲，正於太平洋上密佈着，造成了代替大西洋時代的太平洋時代來決定今後人類的命運了。這個太平洋時代的轉換，是以中國問題——尤其是東三省問題為其樞紐，而歐洲大戰的結果，乃策動了這樞紐的迴旋，必然的轉到了這嚴重萬分的時代。因為我國是今日帝國主義列強分割全世界所遺留的唯一的一塊殘餘土地，在這殘餘的土地裏，又蘊藏着無窮的富源，這些富源的開發，便可以繼續維持帝國主義的生命延長；同時，太平洋時代的國際關係已將人類的空間完全打破，這塊殘餘的土地遂陷入國際分割的局勢之下，不但為國境相連的日俄所覬覦，且為海上霸王的英美所垂涎，釀成了白熱化的競爭。這樣，明明白白的證明了今日的我國，在太平洋時代已佔着最重要的地位。而東三省為我國最豐富的地方，不論在政治上經濟上都具體的表現出偉大的價值。故所謂中國問題直接是以東三省問題為其首要的問題，間接就是太平洋時代的一切問題中最重要問題。今日的東三省，已成為世界上最危險的地帶，毫無疑義的將由此引起可怕的衝突，發生人類的大慘劇的世界第二次戰爭。

東三省已爲日俄英美角逐之場，其間的複雜關係，自有分別敘述的必要。

第一，日本侵略東三省爲其二十餘年來一貫的大陸政策。因明治維新以後，已走上帝國主義的路，經過了中日之戰及日俄之戰，國力已經有了充實的發展，一九一四年的歐洲大戰又給與方便的機會，因此在帝國主義的形質上就深植了鞏固的根基；又以人口過剩，食料與原料缺乏的緣故，不能不謀海外的發展，故首當其衝者即爲我國。這是日本侵略東三省的立場。至言其經過，則自一八九五年中日戰爭締結馬關條約的結果，日本在我國開始享受了不平等的利益，台灣的割據和朝鮮的獨立，他的領土與實力有了極度的膨脹；二萬萬兩戰費的賠償，又增加了發展工業的資本，於是，日本資本帝國主義的基礎，於焉確立。不幸此時吞併遼東半島的野心，因俄德法三國的嫉妬而受了重大的打擊，這在日本帝國主義的發達進程中，雖發生了很大的阻力；然而，日本帝國主義的野心，已由此而大形暴露，日俄衝突的形勢，也由此而日益緊張。日本此時更不能不亟謀削減俄國在東三省的勢力，遂於一九零三年與俄國進行談判，欲以「承認俄國在滿洲之特別利益」爲條件，轉迫俄國承認日本在朝鮮的特殊利益。終至發生一九零五年的日

俄戰爭。這次戰爭，日人稱之曰「賭國運」，其侵略東三省以實行大陸政策的決心，可以想見。後來日本一戰勝俄，便奪取俄國在東三省前部的利益，而據爲己有；更迫我訂立「滄蒙善後條約」，爲侵略基礎多加保障。此後即積極從事侵略事業之進行，始則乘俄國新敗之餘，於獨占形勢之下，滅了朝鮮，終則步步進迫我國，舉凡政治經濟之設施，囊括了東三省的實際利益。迨至一九一四年歐洲大戰發生，東亞大陸又成全了日本獨霸的局面。這時歐美各國均無暇東顧，日本對我提出了二十一條約，強取土地所有權，商業經營權，僑民雜居權，鐵山開採權，鐵路建築權，并強我承認旅順大連二港及南浦安奉二路的展期。日本在東三省的勢力，至此已根深蒂固了。自歐戰告終迄今，日本因遭各國的敵視，雖不敢明目張胆的侵略，但已根本抓住了實際的權益；由於潛伏的擴張勢力，十餘年來在調協主義之下，已盡量鞏固了侵略的基礎。今日本且悍然出兵強佔，雖形式上還有傀儡組織的存在，但實質上一切主權皆在日本的掌握之中，東三省在我國的版圖中已名存實亡了。

第二，俄國侵略東三省的目的，沒有日本那樣複雜。因俄雖地跨歐亞，但僻居極北

，在這廣大的土地中，苦無良好的海口，對於發展帝國主義的利使上，自然感受許多的障礙。故侵略東三省的目的，單純的爲找海口，這是帝俄東侵的傳統政策。最初，欲向波羅的海出大西洋，其後又欲向黑海出地中海，終則欲向裏海出印度洋，均告失敗，遂不得不轉而之東，侵略我國而出太平洋了。清咸豐十年締結的「中俄北京條約」，即首先取海參崴以爲軍港；更不惜艱鉅的工程修造西伯利亞大鐵路，以樹立其東侵的根基。但海參崴爲冰港，且距離本國太遠，聯絡維艱，於軍事上很不合宜，乃強取中東鐵路的建築權，斜貫黑吉二省，依此鐵路以開始其侵略東三省的實施。其後野心益大，又毫無根據的強租旅順大連，以補海參崴之不足，且自中東鐵路線上之哈爾濱，直通遼省，建南滿鐵路以迎旅大。這時，俄國侵略東三省在事實上已大功告成。在此期間，更累次欲乘機與我國簽訂密約，但均未冇結果。不幸一九零五年爲日本所敗，訂立樸資茅斯條約，便把已經獲得的東三省南部的權益，完全讓與日本了。無如俄國始終不忘東三省，欲以損於日本者取償於我國，欺清廷腐敗，又感迫利誘的訂立了許多合同與章程，即就中東鐵路沿線的利益言，我國便損失不少了。俄國革命後，蘇俄政府雖在表面上廢除了帝

俄時代所訂的不平等條約，而實際上仍未放鬆其侵略的野心，又與日本簽訂一種關於不侵略及公斷的協定，聲明日本承認「蘇俄在北滿及外蒙古有自由處置之權」，同時，蘇俄也承認「日本在南滿及內蒙古有特殊的權利」，這不啻是日俄兩國企圖瓜分東三省及內外蒙古的祕密結合。所謂援助弱小民族者，簡直是欺騙世人的口號。至前年（民十八）中東路事件發生時，蘇俄那種強橫無理的態度，更證明了蘇俄與帝俄原是一樣的東西。本來，中東鐵路為帝俄時代以武力強築而成的，蘇俄新政府成立時，曾與我訂立「中俄協定」，宣言「願將中東鐵路及租讓之一切資產……一概無條件歸還中國」。然而，事實上不單沒有歸還，反藉此路為赤化東方的策源地，以哈爾濱領事館及其國營事業機關，為發縱指使之總機關，陰謀破壞我國之社會與政治。而今東三省方面的共產黨在蘇俄指導掩護之下，躍然思逞，這完全是蘇俄侵略東三省的野心的鐵證；即如中東路事件，到此時經過多少次的會議，迄未解決，這與帝俄時代的政策有何分別？所不同者，特程度上的區別罷了。

第三，英國想在東三省插足，其根本上的作用，是防止日俄勢力的伸張。但時間甚

暫，目前還沒有多大的發展。蓋英國本為帝國主義的先進國家，殖民地遍於五大洲，對於我國則一向注意於西南部分及長江流域，沒有力量遠及僻處東北的東三省；所以三十年前還在荒涼狀態的東三省，與偏重商業的英國政策是不合宜的。但時至今日，太平洋時代已經開幕，東三省已處處顯示出偉大的價値，這個地方若為日俄所領有，則防礙其老帝國在我國西南部分及長江流域的勢力的進展，且危及其在遠東的地位，乃至動搖其世界上霸權的地位，遂不能不採取干涉的政策。我們祇須看過去的事實，假如日俄在東三省有新的企圖，英國便不緘默，一定要表示態度，這便是英國想插足於東三省的本來作用。

第四，美國國勢的強盛在列強中是個後進者，等到有餘力向外發展的時候，地球上的土地已被他國分割殆盡，任何方面都無法插入，只從西班牙手裏爭得菲律賓及太平洋中的幾個島嶼；但是，工商事業在長足進展的時候，不設法向外求市場是不可能的。於是，高唱着利益均霑與機會均等的調子，便開始與其他先進的帝國主義的勢力分庭抗禮了。但我國西南部分與長江流域在英國勢力支配之下已有七八十年的歷史，新進的日本

也後生可畏，美國欲參加這一方面的競爭實不容易佔到優勢，乃轉其方向於北方；眼看著東三省是一塊蘊藏豐富的處女地，尙待開發，同時，日俄勢力由侵入而擴大，也僅僅是最近三十年的事，比較上加入這一方面去活動，均霑的利益與均等的機會容易取得效果，所以決定了進行的策略，開始其競爭的行動了。況且東三省在太平洋時代爲霸權勝負所關的地帶，以今日形勢而論，直接對立着互爭雄長的還是美日二國，如東三省爲日本所奪，美國將陷於絕大的危險中，這在美國發展的前途上，當然感受到莫大的痛苦。邇來美國對我總是表示好成，每一次東三省發生事變，美國必首先出而調處，就是這一個緣故。

以上已將日俄英美四國對於東三省的關係及其侵略之經過說明，我們當能認識東三省在今日太平洋時代所處的地位；至於因此引起的明爭暗鬥，更不難索解了。

首先注意東三省，且在東三省的勢力最爲雄厚的，便是日本，上面已經說過了。而列強與日本在東三省的鬥爭，第一幕便由俄國出來排演，這就是一九零五年的日俄之戰。原來中日戰爭的結果，日本因奪取遼東半島的緣故，與俄國的野心絕對的不能相容，

致有俄國聯合德法兩國藉口保持遼東和平的名義，陰行抵制日本，致驟勸導，要求退還遼東半島與中國；這個勸導無異強迫，使日本於戰後疲憊之餘，不得已放棄握在掌中的利權；但是日本當然不能甘心，惟有於憤懣之中，徐圖報復。於是，日俄之戰已如箭在弦上一觸即發了。迨後，俄國竟爾食言，從前不欲日本佔領遼東，而自己却獲得了旅順大連的租借權與自哈爾濱至旅大的鐵路敷設權；日本對此已忍無可忍，乃與英國結合同盟，對俄積極備戰，期訴諸武力解決。果然，於「賭國運」之一戰，竟爾勝利，繼承了俄國在東三省所享有的一切權利。

日本在此期間，宿志已遂，乃銳意經營，積極進取，結果又招來了美國的嫉妬。即在一九零九年美國提出「滿鐵中立案」，主張以國際資本，收買日俄在東三省南北兩部的鐵路，歸中國所有，由國際共管，免為戰爭的工具。這個提議，顯而易見的是要把東三省的門戶對各個帝國主義開放，不為日俄二國所壟斷；可是，由此反而促進日俄的暫時結合了。同時，美國資本家哈利浦氏，又欲爭承俄國的權利，提議南滿鐵路由日美資本合力經營，但亦遭日俄的共同反對而歸於消滅。美國這種政策既未成功，亟欲另闢蹊



徑，即由駐奉領事賡旋脫氏提議要用美國資本建設錦州愛琿間的鐵路，欲獨樹一幟以張已勢，但又爲日俄反對，沒有達到目的，終於造成日俄平分東三省南北兩部的局勢。

至於日英在東三省的鬥爭，也曾有過激烈的行動。英國爲欲實踐滿清政府與英商和林洋行訂立的敷設新法鐵路（新民屯至法庫）合同計劃，受日本強硬的反對；雖然日英是同盟國，但日本以爲新法鐵路實行敷設，與南滿鐵路的利益有莫大的衝突，故利害當前，視盟約如同廢紙，畢竟使英國的計劃中止了。其後，英國又欲取得錦州熱河間的鐵路建築權，亦爲日本所阻，毫無成就。

迨至歐洲大戰，當列強無暇東顧的時候，日本對東三省的侵略，更單刀直入。在二十一條件中簡直把我國立國的主權蹂躪殆盡；日本倘能如願以償，則獨占遠東勢力的企圖就此實現了。歐美列強至此當難再事緘默，故戰事告終，英美二國——尤其是美國，即積極監視日本的行動；於巴黎和會與華盛頓會議中，已顯見干涉日本侵略東三省的態度。無如日本的勢力已經有了鞏固的基礎，故各國競爭雖烈，迄未能有所動搖。最近日本對東三省的侵略，又在積極政策指導之下活躍着。牠這獨霸遠東的野心，正是第二次

世界大戰的導火線，她的武裝蹂躪東三省，正是大戰前夜的火焰；火焰到了盡頭，藥庫自然要爆發的。故現在的東三省真是危險到了萬分呵。

綜上所述，東三省已為國際競爭的場所，日本欲於此複雜的關係中，謀其獨占權利的企圖之實現，那所謂與日本存亡有關的吉會鐵路，自然成為競爭的焦點。無論從經濟的或政治的立場上來觀察，吉會鐵路的完成，必定可以轉變國際競爭的形勢；還不獨影響到東三省的將來，而且影響到太平洋時代的推移，為決定第二次世界大戰的勝負的關鍵。而吉會鐵路所含有的國際性的重大意義，便可以在其本身的經濟價值與政治地位上，說明了一切的原因。

現在，日本已武裝的強築吉會鐵路了，假如有成功的一日，我們至少可以肯定下面的意料必為事實。

就俄國說：目前雖然在中東鐵路與海參崴港的掙持之下，形式上尚保全在東三省北部的勢力；但自樸資茅斯條約締結至今，已日益趨於衰落的狀態。不僅中東鐵路的經濟利益有一部分為南滿鐵路所分割，即海參崴的貿易地位，亦以朝鮮北端三港的開發，形

勢上已岌岌可危。假如吉會鐵路成功，則俄國東侵的傳統政策——找海口的政策，必完全陷於失敗，中東鐵路與海參崴港將更陷於零落而至於變成廢物的悲境。這是因為在經濟方面，東三省的物產富源將全由吉會鐵路運往清津為集散之港，日本海中必改換其舊觀，實現日本海繁榮的政策；由是，吉會鐵路便代替了中東鐵路，清津港便代替了海參崴。在政治方面，日本武裝移民可以順利的進行，從朝鮮北境直向着圖們江邊出入無阻，沿吉會鐵路深植其勢力，這樣已足以壓迫俄國，使俄國無法維持其在東三省北部的權利。倘使發生戰爭，俄屬東海濱省的安全，益無法保障，因日本海已為日本海軍的活躍地帶，海參崴就處於被封鎖的危險中了；日本復憑藉吉會與南滿二鐵路運輸的便利，集中主力於吉林長春，俄國的陸軍也沒有能力越過哈爾濱以相抗拒，這在戰爭的形勢上，便分判了勝利的誰屬。所以，吉會鐵路的建築，為日俄二國在東三省競爭的最重要的部分。吉會鐵路完成後，俄國必消失其在東三省北部的殘餘勢力，一切權利將完全被日本強奪而去。

就美國說：目前雖然處處可以牽制日本在太平洋上的活動，但這是因為日本內部缺

之原料與食糧，一時不敢引起戰爭，故能忍受屈辱。假如吉會鐵路成功，日本已除去了內顧之憂，有蘊藏豐富的東三省爲原料與食糧的寶庫，取之不竭，用之不盡，則此後專心備戰，不願再受美國的掣肘了。太平洋中的霸權，日本久欲壓服美國，以自爲雄長，現田中義一的計劃，已逐漸實現，行見吉會鐵路完成之日，卽爲對美反攻之時，日本獨占遼東的形勢中，美國將無僭奪之餘地。若戰事發生，美國的根據地遠隔重洋，殊難與日對抗，則誰爲太平洋時代的第一強國，這時也很明顯的可以確定了。故吉會鐵路之建築，首先吃大虧的是俄國，關係最深的就是美國，其影響於太平洋時代的國際競爭，真是非同小可。

就英國說：目前的經濟狀況，受歐洲政局的牽動，受印度獨立的打擊，已窮困得難堪；觀於工廠頻頻倒歇，失業人數的激增，我們可以想見老大帝國的繁榮，已日就衰頹的末運。在此險惡的景况中，維持遼東商業地位，必然是英國最迫切的要求，然而，這裏却有日本的活躍，阻住了去路，故英日的衝突爲帝國主義發展的利益上的必有事實。過去的歲月，英國仗着先進的資格，抑制日本的進取，是可以成功的；因爲日本區區三

島，在國內無多大的原料，在國外自無多大的市場，英國在優越的條件上，日本實難與相較。假如吉會鐵路成功，則形勢已非昔比，日本挾持東三省的富源，以擴張工業商業之發展，必定會突飛猛進，而能將英國的原有勢力範圍，搗毀無遺。這樣，吉會鐵路的建築，又直接影響到英帝國主義的基礎，發生動搖。由此，可見吉會路的完成，不僅與俄美英等國的前途，息息相關，即今後世界大勢的開展，如何節結，亦可以該路而判定一切了。

要之，今日的東三省已成爲一最總國際性的危險地帶，吉會鐵路的完成，將直接移轉國際競爭的形勢。爲防止第二次世界大戰爭，永保持世界和平計，除驅逐日本勢力於東三省之外而遑遑我國，實在沒有良好的辦法。可是，在東三省目前的局面之下，吉會鐵路已爲日本所強築，趁此尙未完成之時，應如何阻止其進行，實爲刻不容緩的要圖。我酷愛和平的中國民族，負有保全主權的責任，應該爲全人類的福祉而準備起來作最偉大的鬥爭！

## 七 吉會路與東三省存亡之關係

吉會鐵路為日本滅亡東三省，進而征服我全國，稱霸全世界的一條重要的鐵路，綜觀以上各節，已可窺見其大概。惟今日東三省在日本勢力支配之下，究竟是一種什麼情形，吉會鐵路完成以後，又將進展到那一種模樣？這也是值得討論的問題。

日本支配東三省的情形，在九一八以前的佈擺，可分為軍事、交通、產業、金融四點來敘述。茲分別列舉如次：

(一)軍事上的支配 日本以已失時效的條約附件，藉口南滿鐵路有駐兵設警權，竭力擴充其在東三省的軍事侵略。最高機關為關東軍司令部，駐於瀋陽，統率分佈各地的軍隊約四萬人，這些軍隊都擁有新式戰爭武器，分配地點為八大處，即旅順大連間、遼陽海城間、撫順瀋陽間、萬家嶺瓦房店間、連山關安東間、鐵嶺長春間、海城營口間及瀋陽附近。除此以外，又基於聘請日人為顧問的條約，事實上東三省的我國軍隊皆在其監視之下，所謂顧問實為軍事偵探。故日本的軍事侵略，便成為榨取東三省權利的保

證，尤其是滅亡東三省的基本勢力。

(二) 交通上的支配 日本在東三省的鐵路，是日本施行侵略的大動脈。自日俄戰後，日本繼承俄國在東三省南部的權利，即將長春至大連間的鐵路——南滿鐵路收為己有，並加築支線，改築路軌。現在南滿鐵路已有六九八、四哩之長，每年可獲利八千餘萬元之鉅。此外還有許多鐵路以借款關係，在中日合辦的名目之下，也屬其勢力範圍，列表於左：

鐵路名稱	長度 (以哩為單位)		合計	起 終 地 點
	本 線	支 線		
南滿鐵路	四三八·五 九八·二	一六一·七	六九八·四	本線由長春至大連支線由蘇家屯至安東
四洮鐵路	一八五·五	七四·〇	二五九·五	本線由四平街至洮南支線由歸家屯至通榆
洮昂鐵路	一四二·九		一四二·九	洮南至昂昂溪
吉長鐵路	七七·九		七七·九	長春至吉林

吉 敦 鐵 路	一二五·〇		一二五·〇	吉林至敦化
金 福 鐵 路	六三·〇		六三·〇	金州至城子驛
溪 城 鐵 路	九·〇	五·七	一四·七	本溪湖至牛心台
天 圖 鐵 路	六二·八	六·二	六九·〇	本線由地坊至頭道溝支 線由龍井村至屆子街
總 計			一·四五〇·八	

東三省全部的鐵路，在日本勢力支配之下的竟佔百份之三十六強（三六·六%）爲侵略主幹的南滿鐵路更貫通東三省的政治上及經濟上最主要的地點。日本的交通侵略，在質的方面和量的方面，都掌握着東三省的總樞紐確立了強固的支配權。

（三）產業上的支配 東三省的富源，已是無盡藏的寶庫，日本的侵略所得，自然是很有注目。其中最重要的資源是煤與鐵，這不僅與日本的產業有極大的幫助，即在日本的國防上，也有密切的關係。計東三省全部探煤業的出煤量，每年的總額是九百六十萬噸，而日本強佔的最重要的兩個煤田——撫順煤田及本溪湖煤田，每年合計有七百



六十八萬噸的產量，佔東三省全部產額百分之八十。（撫順煤田是南滿鐵路會社所經營的，本溪湖煤田在名義上雖是中日合辦，實際上完全受日本資本的支配。）製鐵業方面，最著名的鞍山鐵礦便是南滿鐵路會社直接經營的，廟兒灣鐵礦為中日合辦性質，兩處合計產鐵量約三十萬噸，全部均為日本獨佔，可見東三省的煤和鐵，都在日本支配之下。石油業以撫順附近的油母頁岩為主要鑛區，也是做了日本產業上的原動力，為日本所把持。在東三省最豐富的農產物，由於決定價格的形態之下，日本亦強制實行其壓抑。就大豆一項來說，東三省年產大豆三千八百萬石，除六百萬石為當地農氏所消費外，其餘三千餘萬石，一部分是製成豆油或豆餅而輸出，大部分是被日本吸取為油脂工業的原料。因為日本的商人有了在購買上的獨占地位，又支配着當地的金融，能隨意把農產物的價格降低，所以，東三省農民的生活，便被日本的金融勢力所左右。農民為保證推銷起見，為謀早速得到現金起見，以特別低廉的價格，在生產沒有終了以前，就訂立買賣的契約了。日本商人利用農民這樣的弱點，便可以自由操縱的決定價格。這個方式，不僅在大豆方面是如此，對於其他的農產物也同樣適用。這是日本勢力支配到農產物方面

，而影響及於東三省農村經濟的情形。故目前東三省的土地，雖然在日本的土地商租權要求之下，佔用土地是狂烈的策動着，而廣大的土地却依然是我國主權。這廣大的土地的農產物，其大部分的利益，不是爲辛勞的農民所享受，乃俱爲日本商人，利用其支離勞力，不勞而獲的攫取以去。至於林業方面，據調查所得，日本獨資經營的木材公司，其資金在十萬元以上的，有十三所，他們就壟斷了東三省森林的開採。鴨綠江採木公司雖爲中日合辦，但大權旁落於日人的手中，實際上還是日本獨占了鴨綠江流域的森林權利。這樣便促進了日本製紙業及木器工業的發達，確立了她的侵略的基礎。再就工業方面說，東三省全部的發電動力，其概數爲一百五十六萬基羅瓦特，其中百分之八十四是設日本支配著的。其他一般的工業，有如下表：

類	別	數		資	
		目	工	目	本
染織	工廠	四九	二·三八六·九四五	六四·六一三·〇〇〇	
機械及器具	工廠	一一一	二·〇五六·一四〇	一九·七四二·四八八	

化學工場	二三〇	三・三四二・七七四	六七・四八一・六六三
食物工廠	一八〇	一・五九四・五一三	三八・四六三・六七三
雜工廠	一四四	一・五五三・三六三	一三・一九九・六〇〇
特別工廠	二六	二・〇〇三・五八一	八八・五〇一・八七八
總計	七五〇	一二・九三七・三一六	二九二・〇〇二・三〇二

從這個表中，可以知道日本在東三省的一般工業的投資額已達三萬萬元左右之鉅數，其生產量亦必有可觀。所以，日本在產業上侵略東三省，不但是原料的吸收，不但是商品的輸入，還要利用政治的權力，以武力做保證，在當地設立工廠，以豐富的原料及低廉的工資，從事於厚利的生產；因為這種方式，可以免去關稅，可以免去運費，直接地榨取了經濟上最大的利潤。

(四) 金融上的支配 關於東三省的金融現勢，假如從流通的貨幣上去觀察，很難得到一個正確的數目。但是，日本貨幣在時常變動的東三省的貨幣價格上，無論如何是

居於有利的地位，這是可以斷言的。現在，且從握有直接統制力的銀行勢力，來看看其  
中的究竟罷。

日本在東三省設立的銀行表

名	稱	公稱資本 (單位十萬元)	總行地點	分行數目	公積金
朝鮮銀行		四〇〇	漢城	一一	八二一・〇〇〇
正金銀行		一〇〇〇	橫濱	六	九二・五〇〇・〇〇〇
正陸銀行		一二〇	大連	一六	七五・〇〇〇
滿洲銀行		一〇〇	大連	一六	
商業銀行		二〇	大連		二〇一・〇〇〇
興信銀行		五〇	大連		三五・〇〇〇
四平街銀行		五	四平街		五・五〇〇
實業行銀		一〇	長春		一九二・六〇〇

## 吉會鐵路與東三省

七四

吉林銀行	哈爾濱銀行	平和銀行	振華銀行	日華銀行	商工銀行	協成銀行	安東實業銀行	南滿銀行	滿洲殖產銀行	開原銀行
三	二〇	五	一·七五	四·五	五	一〇	五	一五	五	一〇
吉林	哈爾濱		營口	鐵嶺	遼陽	安東	安東	鞍山	瀋陽	開原
			一	一						
六·五〇〇	四一·二九二	六五·五七〇	一四六·二五〇	七〇·九四二	一〇·九〇〇	五三·八八九	八七·七七〇	二八·九三一	八·七〇〇	一二五·五〇〇

合

計

一七八八·二五

九四·四七一·三四四

日本在東三省的金融上的投資額，也將近二萬萬元，其公積金共計九千四百餘萬元，從這個數目字上觀察已表現出極重要的地位。若再從銀行的存款額上，把東三省的全體日本銀行和全體中國銀行的金融支配力，來比較一下，益可表現其力量的雄厚。

一，金貨幣存款

日本方面的總數 一四二·三〇〇·〇〇〇元  
中國方面的總數 四·九〇〇·〇〇〇元

(這差額為一百與二十九之比真有天壤之別)

二，銀貨幣存款

日本方面的總數 二〇·七三〇·〇〇〇元  
中國方面的總數 四·六四〇·〇〇〇元

(中國方面的銀行存款額僅及日本五分之一)

在這一個比較上，證明了日本的金融資本勢力在東三省已有絕對的支配權。由于金融資本的優越地位，實際上掌握着東三省全部經濟的實權，同時，伸張着金融的支配網

吉會鐵路與東三省

，又坐收莫大的特別利潤。這樣循環式的擄取，螺旋形的擴大，東三省便完全受日本的支配了。

然而，日本的野心並不以此爲滿足，因爲這些支配權力所及之地，還僅僅是東三省的南部——即遼甯及吉林的部分而已，同時，國際的競爭已到短兵相接的時候，日本對於東三省的要求，自然要百尺竿頭再進一步的。現在日本爲拓展其勢力於東三省的全部，爲根絕列強插足其間，已實行進一步的武裝佔領政策。強築吉會鐵路，就是積極政策中最要緊最有效的一個政策，完成了這條鐵路，便可以達到迅速滅亡東三省的目的；滿足稱霸世界的野心。

從今日風雲緊急的局面中觀察吉會鐵路的重要性，在日本爲擴張國勢的急先鋒，在我國爲東三省滅亡的催命符，在國際方面又爲爆發世界戰爭的導火線。所以，吉會鐵路是一條不祥的鐵路，爲保持東三省的存在，無論如何是不能任憑日本強奪而去的。況且目前日本支配東三省的情形，已如此嚴重，要拯救東三省於垂危之局，已是非常艱鉅的工作。倘若吉會鐵路完成，則日本獨占全部的形勢已經確立了根基，到那時，還有什麼

方法可以補救？恐怕祇有忍受日本的宰制罷了。

過去我國抗拒日本的侵凌，雖然在極度的支配之下，也曾有相當的努力。就鐵路方面說，刻已通車的北甯、打通、四洮、洮昂、齊克、瀋海、吉海、吉敦、呼海九線，（中間四洮、洮昂、吉敦三線是有日本借款的關係已受日本的支配）便是包圍南滿鐵路的建築，其意義是很重大的。在這九條鐵路的連絡上，吉林省的物產，由吉長及吉敦二線先集於吉林，其次經吉海及瀋海二線而出遼甯，更由北甯路線而出海港。這裏，很明白的顯示出吉海、瀋海、北甯三線與南滿鐵路成了斜十字形的交叉，且為東三省南北兩部的縱斷線。至於黑龍江一帶北部的物資，以齊克、洮昂、四洮、打通、經北寧南下，亦無經由南滿鐵路的必要，這是包圍南滿鐵路的成功。若把通遼與洮南接成一直線，則東三省北部與海口的距離，更可縮短，那麼，南滿鐵路更將衰落不堪了。尤其是一東北交通委員會的鐵路網計劃，能夠實現，則東三省全部的聯絡，均可完成，由此夾擊南滿鐵路，終可致南滿鐵路的死命，使完全成爲廢物。這些鐵路的競爭，自然很充分的表現出偉大的力量。原來日本欲將瀋海、吉海、四洮、洮昂……諸線作爲南滿鐵路的培養線；



但不論表面上與實際上却變爲南滿鐵路的競爭線了。因此，南滿鐵路的營業，遂一落千丈，每年的收入就減少了幾近一千萬元。而且葫蘆島築港，擁有種種的優勢與便利。此港成功，足以奪取大連的經濟地位，更是拒抗日本侵略的重要事業。其他教育、移民、產業及金融上的諸般建設，均爲挽回東三省趨於滅亡的頹勢的急切需要的事業，在日本勢力之支配狀態中力求自拔，這不能不說是東三省前途的光明。

可是，過去努力剛收得微末的效果，日本強築吉會鐵路的野心便暴露出來了。吉會鐵路完成以後，這些慘澹經營的事業，將悉成泡影，一無實用；因爲「兩港兩路」已經緊握住了東三省全部的咽喉，豐富的寶藏在環抱的形勢之下，必無可漏網。這在吉會鐵路的經濟的與政治的價值與地位上已闡明爲必然的事實。故吉會鐵路實爲東三省滅亡的催命符。而日本由支配權而達到領有權的目的，亦由此而實現！

## 八 結論

依據以上各節的敘述，可以得到一個輪廓的認識：

