

東北九省

東北九省 目次

第一章 緒論	一
第一節 正名	一
第二節 東北的位置與疆域	二
第三節 東北是我國的生命線	五
第二章 東北的地形	一〇
第一節 概說	一〇
第二節 東北的山脈	一二
第三節 東北的平原	一四
第四節 東北的河流	一五
第五節 東北的湖泊	一九
第六節 東北的海岸	二二
第七節 東北的島嶼	二三
第三章 東北的氣候	二六

第一節	控制東北氣候的因子	二六
第二節	東北的氣壓與風	二七
第三節	東北的氣溫	二八
第四節	東北的降水	三一
第五節	東北的濕度雲量及日照	三二
第六節	東北的霜與冰雪	三三
第七節	東北的氣候區域	三五
第四章	東北的農業	四一
第一節	概述	四一
第二節	東北的農產品	四二
第五章	東北的森林(藥材附)	五〇
第一節	概說	五〇
第二節	東北的林區	五〇
第三節	東北的藥材	五四
第六章	東北的畜牧	五六

第一節	概述	五六
第二節	東北的畜類	五七
第三節	東北的畜產	五九
第七章	東北的水產	六二
第一節	東北的漁業	六三
第二節	東北的鹽產	六六
第八章	東北的礦產(上)	六八
第一節	概說	六八
第二節	東北的非金屬礦	六九
第九章	東北的礦產(下)附水力	七九
第三節	東北的金屬礦	七九
第四節	東北的水力	八五
第十章	東北的工業	八六
第一節	概說	八九
第二節	東北的鋼鐵工業	九〇

第三節	東北的機械工業	九二
第四節	東北的紡織工業	九三
第五節	東北的化學工業	九六
第六節	東北的輕金屬工業	九八
第七節	東北的大豆工業	九九
第八節	東北的食料品工業	一〇〇
第九節	東北的密業	一〇一
第十節	東北的雜工業	一〇三
第十一章	東北的交通(上)	一〇四
第一節	東北的鐵道	一〇四
第二節	東北的道路及公路	一〇六
第十二章	東北的交通(下)	一一一
第三節	東北的水運	一一二
第四節	東北的海運	一三四
第五節	東北的空運	一三七

第十三章 東北的對外貿易……………一四〇

第一節 概述……………一四〇

第二節 東北對外貿易的趨勢……………一四〇

第三節 東北對外貿易的商品……………一四四

第四節 東北對外貿易的國家……………一四七

第五節 東北對外貿易的展望……………一五一

第十四章 東北的宗族和人口(附外僑)……………一五三

第一節 東北的宗族……………一五三

第二節 東北的外僑……………一五七

第三節 東北人口的統計……………一五九

第四節 東北人口的分佈及密度……………一六〇

第十五章 遼寧省……………一六六

第十六章 安東省……………一七三

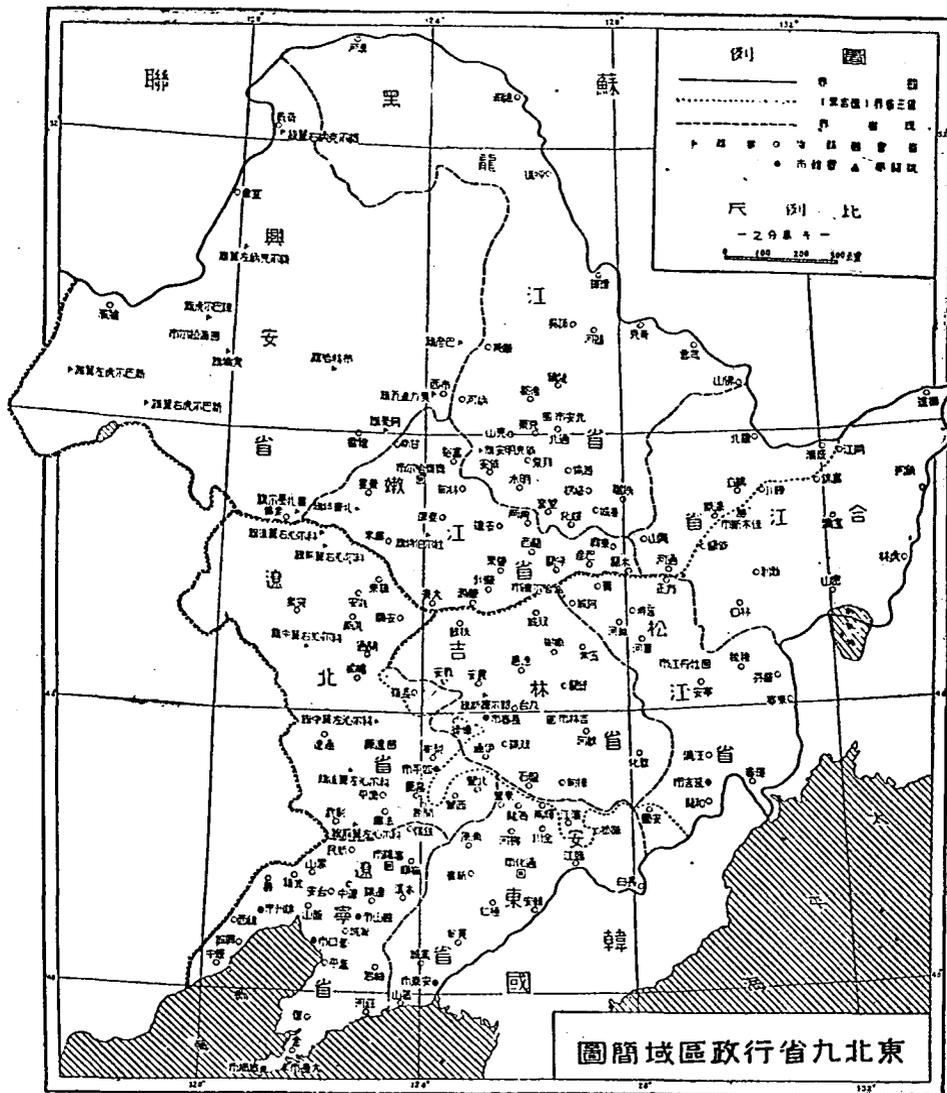
第十七章 遼北省……………一七七

第十八章 吉林省……………一八一

第十九章 松江省	一八四
第二十章 合江省	一八九
第二十一章 嫩江省	一九四
第二十二章 黑龍江省	一九七
第二十三章 興安省	二〇〇
第二十四章 東北的特別市	二〇二
附圖目次	
一、東北九省行政區域簡圖	一頁之前
二、東北地勢略圖	一〇
三、庫倫街至安東地勢剖面	一一
四、沿中東鐵道地勢剖面	一一
五、東北各重要地方月平均氣溫及雨量比較圖	二九
六、一月等溫線圖	二九
七、七月等溫線圖	三〇
八、年平均等溫線圖	三〇

九、年平均雨量圖·····	三一
十、年平均無霜日數圖·····	三四
十一、東北氣候區域圖·····	三六
十二、東北土地利用圖·····	四三頁之前
十三、東北鐵道及河流交通圖·····	一〇五頁之前
十四、東北人口分佈圖·····	一六一

圖 一 第



(東北九省一頁前插頁)

圖簡域區政行省九北東

東北九省

第一章 緒論

第一節 正名

所謂「東北」，完全是就方位而言，其意是遼寧、安東、遼北、吉林、松江、黑龍江、嫩江、興安等九省，在地理的方位上，是在我國的東北部分，這正如稱甘肅、新疆……等省爲西北，或雲南、貴州……等省爲西南，是一樣自然不過的事。

往昔常有「東三省」之稱，所謂「東三省」者，係指舊遼寧、吉林、黑龍江三省。「一八」事變以後，三省變色，曾不旋踵而熱河又淪陷於敵手，當時僞國，係包括舊三省及熱河，故又有「東北四省」之稱。此固係重視東北失地之至意，但就地理方位而言，熱河與三省比鄰而處，如加入三省之內，形勢也的確比較完整。

民國三十四年八月，日本投降以後，東北故土，重見天日，願因其在日人統治之下，長達十四年之久，一切情形至爲特殊，且處於國際紛爭的局面下，東北又首當其衝，故願應



各方情勢，我政府乃將舊東北三省（熱河仍還熱河），劃分爲上述九省。故今日所稱之「東北九省」者，實際乃過去之「東北三省」耳。

第二節 東北的位置與疆域

東北在那裏？此一問題，可分三方面解答。

（一）天文位置 東北九省的極南界是旅順口的方家屯，約當北緯三十八度四十分，極北爲黑龍江的漠河，約居北緯五十三度三十分，極東是烏蘇里江與黑龍江的匯流點，當東經一百三十五度二十分，極西是興安嶺西側之新巴爾虎旗，當東經一百一十五度四十分，所以東北在緯度上包括十五度之多。與歐洲各國相較，應自西班牙、意大利或希臘的南部起，北至德、荷及波蘭的北部；與美洲相比，也應自美國的中部到加拿大的南部。至於經度，東西相距達二十度之多。故在時區上，兼跨中原時區及長白時區。

（二）海陸位置 東北是位於亞歐大陸的東北部分，北與北極海及東與鄂霍次克海和太平洋各以蘇聯的西伯利亞及東海濱省和阿穆爾省相隔，南部瀕臨黃、渤二海，西部則與蒙古高原及熱河邱陵相接，故東北實兼具大陸及海洋的形勝。

（三）國際位置 東北九省東南與韓國接壤，東北及西北均與蘇聯毗鄰，且西部一隅，復

與剛自我國脫離獨立之蒙古共和國交界，故東北鄰國，其數有三。蘇聯是亞歐大國，與我國國境界線最長，其在東北，計長達四千三百公里，中蘇關係之密切，由此可知。韓國與東北疆界，大部以鴨綠江分之，亦長達九百七十餘公里，韓國是中日橋樑，且國境交通線往來至便，未來中韓關係，自更親密。蒙古共和國係新近成立，國界線長約七百餘公里，疆界之勘測，應爲當務之急。至於東北與國內接壤之地，則有西南一面之察、熱、冀三省，全長約達一千四百餘公里。其南瀕黃渤二海，大連爲世界性海港，實具有世界衝衢地位的價值。

東北舊壤，面積廣大，卽就清初而言，東至鄂霍次克海，北迄外興安嶺，皆爲我東北領土。第以清政不修，國土屢棄：尼布楚條約（康熙二十八年）及恰克圖條約（雍正五年），喪失額爾古納河以北及石勒喀河以南二十五萬方公里土地；璦琿條約（咸豐八年），又喪失黑龍江以北六十萬方公里之廣大面積；北京條約（咸豐十年）更丟棄烏蘇里江以東三十二萬五千方公里之膏腴；至庫頁島（七五，〇〇〇方公里）及江東六十四屯（六千方公里）之被佔，初無條約之根據。總計失地面積，廣達一百二十六萬方公里之巨，猶較現有東北面積大十餘萬方公里，損失之大，不言而喻。

現東北面積，據各方統計，稍有出入。（一）二十年東北年鑑所載舊三省面積計爲一，一九〇，六八三·三〇方公里，此數字主要係根據各縣府申報者，或失之稍大。（二）曾世英氏

滿洲國所得數字爲一，一一一，一〇九方公里。(三)「九一八」以後，僞滿統計處土地局亦會調查，據一九四一年僞滿年鑑所載三省面積計爲一，〇八七，六三一·六三五方公里。(四)勝利後，東北重劃爲九省，據傅角今氏根據各方材料所得之數字爲一，〇七〇，四六二·二二方公里。(五)但又據內政部行政區域簡表所載計爲一，一四八，八八五·四三方公里。茲據最後數字，示東北九省三市之面積及人口如下：

省市別	省會所在地	行政區域			面積(方公里)	佔總面積之百分數	人口(人)	佔總人口之百分數	人口密度(每方公里)
		市	縣	旗					
遼寧省	瀋陽市	四	三	—	六、三〇三	五五	九、六三三、三五	三三六	一、一
安東省	通化市	二	一	—	三、二九三	五四三	三、三四、九八	六六三	五三
遼北省	遼源	一	一	六	二、六四七	〇五九	四、六四、三九	一三六	四〇
吉林省	吉林市	二	一	—	七、六五五	六三	七、三五、三三	一八八	一〇〇
松江省	牡丹江市	二	二	—	四、五九三	七美	二、四三、二美	六美	三
合江省	佳木斯市	一	一	—	一、四〇六	二九	一、七四、四五	四五	三
嫩江省	齊齊哈爾市	一	一	二	六、〇四三	五八三	三、〇八、九六	八美	四
黑龍江省	北安市	一	三	一	三、七三三	三四	二、六〇、〇七	七美	二

興安省	海拉爾市	一	七	二	二七、四、五九	二四三三	三三、一、五五	〇八	一
大連市							三三、五〇	一零	
瀋陽市							一、〇四、八〇四	三三	
哈爾濱市					〇三三〇	〇〇七	六七、七三三	二四	七
總計		一五	五	三	一、四、八、五五三	一〇〇〇〇	六、七、〇、四九	一〇〇〇〇	三

東北三省市面積達一百一十餘萬方公里，計占全國總面積百分之十二，若與外國相比，約當日本面積之三倍，戰前法、德面積之總和，其大可知。又以各省分配比較，則遼寧省較荷、比兩國本土之總和尤稍大，遼北省相當於捷克，吉林省相當於葡萄牙，合江省相當於希臘，黑龍江省相當於韓國，興安省相當於英本土，由此亦可知東北的重要了。

第三節 東北是我國的生命線

東北是我國的生命線，茲請從各方面來證明這句話的正確性。

(一)東北是我國資源的寶庫 東北資源豐富，世所共知，然究竟豐富到若何程度，請試言之。

東北的煤礦儲量約一百五十萬萬公噸，計佔全國總儲量的百分五·三。但產量在日本投

降前最高產量，年達二千五百萬公噸，計約佔當時全國總產量的百分四十五。以關內最大的開灤煤礦和撫順煤礦相比，前者年產量不過四百萬公噸，而後者年產量最高達九百萬公噸。

至於鐵礦，東北堪稱儲產均富，計儲量佔全國之百分八十五，產量佔全國百分之七十。

煤鐵是鋼鐵工業最基本的原料，鋼鐵工業是一切工業的基礎。東北煤鐵分佈，相距密邇。尤促使鋼鐵工業的迅速發展，東北是我國最大的鋼鐵中心，絕無疑義。並世列強，以立國，中國如欲以工建國，列為名副其實的世界四強或五強之一，東北鋼鐵工業的建立，是具有決定性的影響。

我國石油的儲量，若包括石油與頁岩油合計為七二八兆公噸，則東北計佔總儲量百分之四十一。東北撫順頁岩油產量，年達七十萬公噸，以國內最大之甘肅油礦局言之，其年產量亦僅四萬餘公噸而已。

東北的電力至日本投降時總容量為二〇四萬瓩，相當於國內總電量的三倍，且東北水電的儲量在一千萬瓩左右，僅次於計劃中的揚子江及黃河水力發電量。

至於東北的工業發展，近年來尤稱突飛猛進，鋼鐵工業、機械工業、化學工業、輕金屬工業等工業產品，以同類與關內相比，其數字均超出數倍至若干倍。

東北農產種類繁夥，產量豐富，尤以大豆一項，占有全世界產量百分之六十，約佔全國

產量百分之七十。東北對外貿易，向以大豆佔第一位，過去我國之入超貿易，一部分即賴大豆之輸出，爲之挹注。

東北林地面積廣達三千餘萬公頃，林儲達四十二萬萬立方公尺，不特在國內是首屈一指，在世界上也是重要林區之一。

東北鹽產年達七十萬公噸，沿海及內河漁產亦極豐富，是我國重要富源之一。

東北西北區域，氣候乾燥，極宜畜牧，牲畜總數計達六百餘萬頭，且皮毛出產亦至夥，足與西北畜牧區域相提並論。

東北鐵道長度，長達一萬一千餘公里，較國內所有鐵路猶長。東北對外貿易額約佔全國總對外貿易額百分之三十。此外，東北有廣土衆民，其面積佔全國總面積的百分之十二，其人口佔全國總人口之百分之九，凡此均足見東北對本國之重要性。

(二)東北是我國移民的尾閘 東北人口密度，平均爲每方公里三十八人。東北耕地面積廣達三千一百七十萬公頃，已耕地面積，僅及一千五百萬公頃，尚有一半以上之耕地，未加墾用。據最穩健之估計，東北人口尙可增加一倍。關內山東、河北、河南等省，人口過剩，實以此爲天然出路。有人稱東北是我國天留之農區，旨哉斯言。東北能有今日之繁榮，關內移民輦路藍縷之功，未可沒也。

(三)東北是中國的「新大陸」在若干方面，東北與中部北美洲相類似，緯度上，瀋陽相當於芝加哥，大連相當於巴的摩爾，哈爾濱則同於蒙特里爾。至於地勢方面，東北的東部山地，頗類於阿帕拉契山地，遼河大平原相當於密士失比河平原，嫩江平原則相當於加拿大南部，在兩大陸的平原西部，均遞變至乾燥性的草原地帶，故東北平原的西部，頗相似於美國西部華俄明(Wyoming)一帶情形。大興安嶺雖較落磯山脈遠見低小，但二者西部均有廣闊的沙漠地區。在近代，北美洲由一片荒涼的原野，建設而成爲一農業興盛與工商發達的通都大邑，我國的東北，也有廣大的面積與肥沃的土地，亦自幾無人煙的草原林地而建設如今日的繁榮局面，然較之新大陸的繁榮程度，固相差甚遠，實有待於今後的努力。所謂地理上東北已提供出最大可能性的發展，即東北九省確有遠大的前途，但究發展至如何程度，當須視國人之勤勉程度而定。

(四)東北是我國國防的前哨 我國鄰邦，計有韓、蘇聯、蒙古、阿富汗、印度、尼泊爾、不丹、緬甸、越南等九國，而邊界之長，關係之密，實以西北及東北爲最。東北居中，日、韓、蘇聯之交，關係尤稱複雜。溯自清末以來，東北卽爲列強垂涎之地，帝俄染指於先，日本獨佔於後，勝利後之中蘇友好條約，實蘇聯施展帝俄之故技。東北問題，是我國第一等問題，八年之浴血抗戰，實因東北問題而起，勝利後，今猶不能化干戈爲玉帛者，亦東

北問題也。

(五)東北是世界交通的衝衢 以陸上交通而言，東亞西歐間的交通，最北一線，實以自西歐經莫斯科至我東北而達海參崴或韓國羅津一線爲最捷。今東北境內，有吉會、吉長、長洮、洮溫等線相通，如再自溫泉接至呼倫或臚賸，則西歐東亞間，直可一線相通矣。就海上交通而言，大連爲我國第二大港，與世界各重要港口，均有定期海船來往。將來葫蘆島大規模築港工程完成後，與大連亦有相等之重要性。至以北極爲中心之航空時代，東北之地位，益見重要，其爲國際航空交通之中心之一，可立而待也。

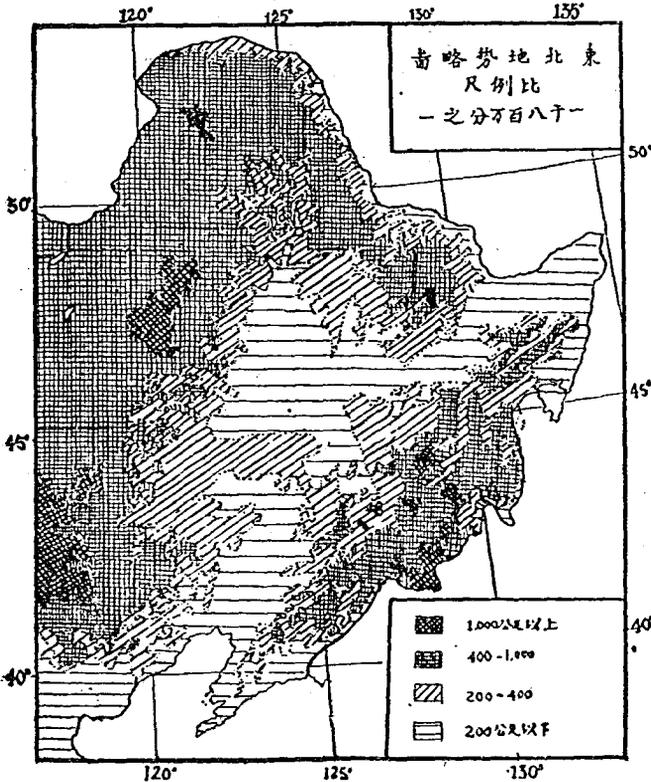
(六)東北是世界和平的基石 東北以廣土衆民，資源豐富，而遭受列強之覬覦，半世紀以來，彼起此落，一似難見澄清之局者。事實上，東北爲我領土，臥榻之旁，豈容他人鼾睡。東北無和平，即中國無和平，亦即世界無和平，「九一八」其前例也。東北在政治地理上所處的地位，實有甚於歐洲之巴爾幹，智慧的人類，應以東北爲國際合作的橋樑，奠立世界永久和平的基石。

第二章 東北的地形

第一節 概說

東北山川分佈的大勢，可分成半環狀的三帶：最外一帶，大部分為河流所構成，自西北額爾古納河起，向北折東而南，是為黑龍江；自伯力起，蜿蜒南下的，是烏蘇里江；再向南就是圖們江和鴨綠江。只有西面和南

圖 二 第



面，不爲河流所環繞，一面是蒙古高原的東緣，一面則瀕臨黃海和渤海。

緊接着第一環，就是山地和邱陵，西面是大興安嶺和熱東邱陵地，北面是伊勒呼里山，向東是小興安嶺，越松花江而南，就是長白山脈，只有南邊，面對着海洋。

就在這山環海抱的當中，深藏着一個松遼大平原，在它的東北和西南兩端，形成兩個缺口，東北端是三江匯流後的黑龍江，奔向韃靼海峽的出口，西南端是狹窄的山海關沿海平原，和關內大平原一脈相承。

東北爲一古陸區域，最古之變質地層分佈甚廣。大抵太古代以後，海水由南北侵，蔚成巨浸。約古生代之末，地殼變動，發生北北東南南向之褶曲與斷層，長白山脈崛起於東，大興安嶺山脈繼起於西，中部松遼流域，相對陷落，構成松遼大平

圖 三 第



齊齊哈爾至東地勢剖面
(橫比例 1:3,000,000)

圖 四 第



沿中東鐵道地勢剖面
(橫比例 1:10,000,000)

原。地殼變動之後，地球內部之岩漿，遂乘虛沿構造線裂縫侵襲，以白堊紀前後活動最烈，東北火山及一部分湖泊，遂由此形成。

第二節 東北的山脈

東北山脈走向以東北西南居多，是即所謂「震旦方向」。與此相反，適成西北東南走向者（如小興安嶺），是所謂「朝鮮方向」，然不若前者之重要。

(一) 大興安嶺 北起於黑龍江北轉的頂點，南止於熱河省北部，南北延長約一、五〇〇公里，平均高度海拔一、〇〇〇——一、六〇〇公尺之間。東側爲大斷層所限，故自松遼平原仰視，頗有高山仰止之概，而西側則地勢傾緩，與蒙古高原聯成一氣。至於南北，可分成數段述之。(甲) 大興安嶺北部主要爲伊勒呼里山（其他分支小山名很多），最高處約一、五〇〇公尺左右，大部分在一千公尺以下，亦以東坡陡峻，西側平緩。(乙) 中部屬呼倫貝爾高原，亦稱巴爾虎高原，各處高度不一，自呼倫、臚濱至呼倫貝爾池一帶，爲三〇〇——六五〇公尺之草原，草原以北，爲六五〇——一、〇〇〇公尺之邱陵，草原西南，高度至一、〇〇〇公尺上下。(丙) 大興安嶺南部爲雅克山、達爾齊山、索岳爾齊山等所組成，一般地勢較中部爲高，最高達一、五〇〇——二、〇〇〇公尺之間。東側俯瞰遼河平原，西與蒙古高原

相接。整個大興安嶺，並非高山大嶺，大部由片麻岩及花崗岩所組成，經長期凌夷之結果，大都成爲饅頭形之山地。

(二)小興安嶺 北約起於北緯五十一度，與黑龍江平行南下，止於松花江北峯，南北長約六〇〇公里，東西寬平均一五〇公里，高度大部在六〇〇——一、〇〇〇公尺之間，亦以久經侵蝕，呈老年期之地貌。

在中部小興安嶺西側，(北緯四八度四〇分——五〇分東經一二六度〇分——二七分)有東北西南向並行排列之噴火口二十餘處，其中以烏雲和爾冬吉火山爲最著，高度自四三〇——五七〇公尺不等，內訥庫火勒金日及金火勒金日二噴火口於一七二〇及二一年噴出熔岩，將其東南之河谷堰斷而成今日之五大蓮湖，是爲東北著名名勝之一。

(三)長白山脈 爲東北東部山地之總稱，北起於松花江南岸之完達山脈，南止於遼東半島之千山山脈，長達一、三〇〇公里，亦作東北西南走向，與大興安嶺相平行。長白山脈，以長白山爲中心，支脈向四方分出，其東北行綿亘於烏蘇里江、牡丹江、松花江之間者稱達山脈，北走蜿蜒於牡丹江及松花江之間者稱小白山脈及張廣才嶺，西北走界於松花江東遼河之間者稱吉林哈達嶺，西南行入遼東半島者是千山山脈。全部地勢均在九五〇——一、五〇〇公尺之間，大部爲玄武岩及花崗岩所構成，飽經侵蝕，多成平台狀之山地，土人卽稱之

爲「平台」

長白山脈中央，巍峨突起者爲白頭山，主峯高二、七七四公尺，是東北最高的山峯。白頭山全境面積一四、〇〇〇方公里，山體上部爲粗面岩所成，頂點附近係後期的噴出岩，其色白淨，如玻璃質之浮石，遠望之如白雪擁戴，故稱白頭，頂上火口湖龍王潭，亦稱天池，東北大水如鴨綠、圖們、松花諸江，均發源於其附近。

(四)遼黑分水界 橫亘於松遼平原中部，高度海拔二五〇公尺上下，西起大興安嶺最高峯索岳爾齊山（二、一〇〇公尺），東南行經洮南南部及長春公主嶺之間，東接長白山脈，長約八〇〇公里左右，是爲黑龍江及遼河的分水嶺。

第三節 東北的平原

(一)松遼大平原 係由北部的松嫩平原和南部的遼河平原相合而成，中僅界以如上述之遼黑分水界，同屬於古地溝帶，由第四紀洪積層及沖積層填充所成之平原。

松遼大平原南起於遼河下游，北抵嫩江北端，長約一、〇〇〇公里，南部西自錦西，東至蓋平，寬約一四〇公里，北部沿中長線兩側，寬約四六〇公里，全部面積達三五六、〇〇〇方公里（約當四川省之面積），計佔東北全面積之三分之一。高度均在二〇〇公尺以下，

除遼河下游外，地勢稍有起伏，故不若華北大平原之浩浩蕩蕩，一望無垠也。依蘭以下之松花江下游一帶，爲海拔五〇公尺以下之沼澤地，地勢特別低濕，是爲三江低地。

(二) 海岸平原 東北南部瀕海，除遼河下游沿海一帶不計外，遼東灣西岸平原，背山面海，寬度平均僅及二十公里，爲關內外主要通道，特稱之爲山海平原或山海走廊。遼東半島沿岸平原，範圍較廣，北起蓋平，南循中長支線至復縣，折東至安東爲止，沿海一帶，均爲海拔二〇〇公尺以下之海岸平原，是東北水產要地。總計東北之沿海平原，面積約達一五、〇〇〇方公里。

(三) 河谷平原 如黑龍江、烏蘇里江、鴨綠江之沿岸平原以及東部山地中之渾江、輝發河、拉法河、嘎雅河、牡丹江、蚂蜒河等河谷地，雖然零星分佈，總計面積，尙達六萬方公里之多，是爲山地中人口集居及產業開發之中心。

第四節 東北的河流

東北水系，大別之可分爲黑龍江流域及遼河流域，黑龍江最大支流爲松花江及烏蘇里江，而嫩江及牡丹江又爲松花江之大支流，故東北水系，實以黑龍江流域爲最廣，所謂白山黑水，實將東北山川大勢，一語道盡。黑龍江、松花江及嫩江，均流入韃靼海峽，綏芬河及

圖們江，則注入太平洋，鴨綠江注入黃海，遼河及大小凌河等則注入渤海，至於西北部呼倫貝爾高原境內，一部分河流不能出海，是屬於內陸流域。

(一)黑龍江 源遠流長，其上源有二，曰鄂嫩河及音果達河，鄂嫩河源出蒙古肯特山，音果達河源出外興安嶺，二河於西伯利亞鐵道鄂嫩站附近相會，始稱石勒喀河，再東南流至漠河之西，與額爾古納河相會，始稱黑龍江，自此東南下趨，至同江黑河口，匯南來之松花江，至伯力會烏蘇里江，再東北流經廟街而注入韃靼海峽。

黑龍江全長四、六九八公里，本流二、八九四公里，其中流經東北境內者，約一、八一〇公里，加入額爾古納河一段，長達三、二二三公里，全流域面積約為一、九六〇、〇〇〇方公里，其在東北境內者，約為二八二、二一〇方公里。

(二)松花江 為黑龍江最大支流，源出長白山天池，北流而為二道江，於撫松北會頭道江後，始稱松花江，北流納輝發、拉法、飲馬、伊通諸水，水量乃大，至三岔口會嫩江，折而東流，復納拉林、呼蘭、螞蜒、牡丹諸水，至黑河口注入黑龍江。全長一、九二七公里，全流域面積約五二三、五八三方公里。東北北部諸水，殆均注入松花江，故松花江實為東北腹地最大河流，其水力、水運、水產之利，均至溥厚。

嫩江為松花江另一大支流，源出伊勒呼里山南麓，流長一、〇九〇公里，流域面積約六

四、三八〇方公里。

牡丹江爲松花江南岸最大支流，源出敦化縣境富爾嶺，亦名寧古塔河，東北流入鏡泊湖，上流大部流經玄武岩地層上，多成峽谷，東京城以下，河谷漸形開展，中長鐵路附近，沿河兩岸，可見臺地狀之花崗岩孤立，更下河谷益見開展，河曲發達，至依蘭附近入松花江，全長六七〇公里，流域面積約三五、六八〇方公里。

呼蘭河至松花江北岸重要支流之一，源於佛倫山南麓，下游至哈爾濱東二十三公里處注入松花江，全長四一三公里，大部流經平原之上。

(三)烏蘇里江 源出蘇聯境東海濱省之錫赫特山西麓，北流至伯力注入黑龍江，全長約九〇〇公里，全流域面積一〇〇、〇〇〇方公里，其在東北境內者，長四五三公里，流域面積五六、四九六方公里。烏蘇里江全流所經，地勢低濕，是陷落地帶所成之河流，屬於所謂構造谷，兩岸岩層作東北西南走向，與河流方向斜交。

(四)遼河 是東北部最大河流，上源有二，西曰西遼河，源出熱河圍場及經棚縣境內，初稱西喇木倫河，東行南納老哈河後，始稱西遼河，復東行至遼源東南三江口附近與東遼河相會。東遼河源出吉林哈達嶺西側，上游稱赫爾蘇河，下流至三江口附近與東遼河相合，始稱大遼河，蜿蜒南下，復納渾河、太子河、新開河、繞陽河等，至營口注入渤海，全

長一、五八一公里，遼河本流長一、三二三公里，全流域面積約二二四、六五八方公里，爲東北腹地第二大河。

觀西遼河於遼源東約成六〇度之銳角，急折南下，而北部嫩江於三岔口則成九〇度急彎向東折流，是遼河本流與嫩江昔或爲一河（或稱之爲嫩遼河），自遼黑分水界約在洪積期隆起後，嫩江爲松花江所襲奪，而成今日之狀。

(五)大凌河 源出熱河松嶺山脈西麓，東南流入遼寧境注入渤海，全長約三五七公里。

(六)鴨綠江 源出長白山南麓，沿走向斷層西南流入黃海，全流長七九〇公里，全流域面積約六二、六三四方公里。臨江以上，行經新期火山岩玄武岩上，形成峽谷，臨江以下河谷較廣，曲流發達，尤以懷仁附近爲甚。長甸河口附近河寬約一公里，義州附近寬達二公里，下游形成小型三角洲。

渾江源出老爺嶺，流長約四三二公里，流域面積約一四、三二四方公里，是鴨綠江西岸最大支流。驪河源於寬甸西北，至韓國義州對岸注入鴨綠江，長一九七公里，是鴨綠江西岸第二大支流。

(七)圖們江 源出長白山東麓，上游曰石乙水，集韓國側諸水沿韓國之蓋馬高原東緣北流，河谷紆迴曲折，中流以下，納西側諸水，會寧以北，直趨北流，納布爾哈通河、嘎雅河

等，至圖們東，受斷層影響，急轉東南流而注入太平洋，全流長五二一公里。

(八) 內陸河流 東北西北部之克魯倫河及阿爾順河等，昔本屬黑龍江水系，嗣以河道變遷，河無出口，遂成內陸河流。約一七〇〇年左右，海拉爾河原注入呼倫池，而額爾古納河則由呼倫池流出，故稱克魯倫河為黑龍江之上源，至一八〇〇年時，呼倫池已縮小成一沼澤，水量減少，一九〇三至一九〇四年之間，海拉爾河流路轉北與額爾古納河合流北趨，與呼倫池失却聯絡。又阿爾順河，昔本注入斯坦額爾古納河，嗣斯坦額爾古納河因中東路建築而起壅礙，阿爾順河水流亦同受影響，乃轉注入呼倫池，而斯坦額爾古納河則自趨消滅，而成今日之形狀。

(九) 其他河流 東北重要河流，約如上述，其他尚有綏芬河（四二四公里）、小綏芬河（一二〇）、大洋河（一六〇）、畢利河（一四二）、莫那河（八三）、阿什河（一八八）、渾河（二五七）、太子河（四二五）、小凌河（一〇〇）等，在交通章中，再加敘述。

第五節 東北的湖泊

東北湖泊按其成因可分成火口湖、熔岩堰湖、河川湖及內陸鹹湖四種，茲分述之。

(一) 火口湖 東北火口湖主要者有天池及奧內諾爾兩湖。

天池位於長白山之頂，海拔二、七四四公尺，池周圍一公里，南北長約四公里，東西寬約三公里，面積約七·五方公里，水深約三一三公尺，火口壁高約一〇〇公尺。

奧內諾爾位於大興安嶺東麓，索倫北約一〇〇公里之處，係由流紋岩噴發而成之火口湖。

(二) 熔岩堰湖 因熔岩阻斷河水而成，主要有鏡泊湖及五大蓮池二湖。

鏡泊湖，一名必爾勝湖，位於寧安縣南五〇公里，因白堊紀前後玄武岩流堰塞牡丹江而成，湖形細長，東北西南長達四〇公里，分爲北湖、南湖、中湖、上湖四部分，自牡丹江入口處以迄二站河河口是爲南湖，乃湖之主體，自二站河口至北湖頭及吊小樓之間，湖面狹窄，成峽谷形。

全湖周圍約一八七公里，面積約三七五方公里，水最深約五〇公尺，高度海拔三五〇公尺。

五大蓮池位於嫩江支流納謨爾河之北，亦由於熔岩壅塞河流而成。池分爲五，自南而北曰頭池、二池、三池、四池、五池，此外尚有藥泉泡子及月泡二小池，熔岩綿延，長達一〇公里，宛如石龍之就飲，土人呼爲石龍，聯貫各池之水，則名石龍河，池之最大者爲三池，係東北名勝之一。

(三) 河川湖 計有興凱湖、月亮泡、蓮花泡等。

興凱湖亦名新開湖，位於江省東端，爲中蘇界湖，湖水面高度海拔八八公尺，南北長約九〇公里，東西寬中央部分五〇公里，面積約四、五〇〇方公里，湖水一般甚淺，最深處約六公尺，大部分在二——五公尺之間。湖底多沙礫泥土，水色黃褐，沿岸多濕地。小興凱湖在大湖之北端，面積大小因時而異，大體周圍約八五公里，東西長約二五公里，南北最寬處約一公里，水深最深處二公尺，大部分在一公尺上下；與大湖原屬一體，今以長約一公里之沙灘分開，漲水時兩湖相通。

月亮泡又名運糧泊，位於大賚縣西北，東西長一五公里，南北寬八公里，洮兒河自西注入，復東出匯於嫩江。

蓮花泡位於盤山縣北，東沙河流貫其中，南注於遼東縣。

烏拉諾爾位於大賚縣東北，有小川自湖中流出，而注於嫩江。

(四) 內陸鹹湖 最著者有呼倫、貝爾等池，其他零星分佈亦多。

呼倫池，蒙語稱達賴諾爾，係大湖之意。位於臚濱南四〇公里，往日爲東北西南向之橢圓形大湖，今向同方向延伸細長，水面積時有增減，現南北長約五〇公里，東西寬約二〇公里，周二〇〇公里，面積一、三〇〇——一、六〇〇方公里，一般水淺，僅及一公尺上下，

南部稍深，可達六——一〇公尺，湖水面高約五〇〇餘公尺。昔池水可循額爾古納河北流，以後河道變遷，湖河遂形隔絕，池中以產鯉著稱。

貝爾池位於呼倫池之南約一〇〇公里，成橢圓形，長徑約五〇公里，短徑三〇公里，面積約六——七〇〇方公里，水深平均九公尺，以阿爾順河與呼倫池相通，湖面高海拔八〇〇公尺。

內赫爾諾爾位於嫩江省泰來縣東北，南北長約五公里，東西寬二五公里，係鹽湖。

海拉爾西南及甘珠爾廟附近，小鹹湖密佈，如鄂羅諾爾、巴奇察罕諾爾、色達木諾爾、布爾都諾爾、庫庫諾爾、哈爾博爾什諾爾、和碩諾爾、伊哈斜拉諾爾、哈拉湖、呼吉爾諾爾等，均係小鹽湖。

第六節 東北的海岸

東北海岸線依面積比例，實所佔甚少，黃渤兩海海岸線計達一、五八三公里，如加島嶼海岸合計，共約一、八〇〇公里，計每方公里，僅得海岸線一·八公里。黃海海岸線自鴨綠江口起至遼東半島南端老鐵山頭止，計六六六·七二公里，渤海海岸線自老鐵山頭起至山海關止，計長九一六·四公里。

一般言之，東北海岸除遼東半島一部分稍見曲折外，餘均平直無奇，在黃海沿岸二六公里範圍內，有沿岸洲存在，且猶在繼續擴展中，海岸至內陸寬約十公里之沿岸平原上可見海蝕遺跡及海蝕台地，如碧流河附近有高度海拔二〇公尺之花崗岩岩壁，上有厚約六公尺之最新河成礫石及砂的堆積，此均示海岸之隆起現象。因海岸隆起，注入黃海各河川多發生回春作用，自河口至內陸二〇或五〇公里距離內，造成高約六〇公尺之特殊峽谷，此種現象以遼東半島沿岸最爲顯著。

渤海沿岸，沈積作用極盛，如過去營口舊港在今營口上游約五〇公里之白華溝，以河岸逐年淤塞，乃移至下游田莊台，其後田莊台亦苦淤淺，乃移營口，今營口亦病淤塞矣；又蓋平附近之連雲島，百餘年前猶爲一海島，今已與陸地相連矣，故有人預料，整個渤海，未來終有一日被泥沙填充而與陸地相接。

第七節 東北的島嶼

屬於東北沿海之大小島嶼，其數計達二三〇，其總面積計得五二九·五六八方公里，其中較大島嶼，屬於黃海範圍者，計達四十餘，屬於渤海者，計三十餘，共約七十餘。

黃海沿岸島嶼，大都位於遼東半島東側，最著者如大長山島、廣祿島、海洋島、小長山

島、石城島、王家島、鹿島、獐島等。

大長山島面積二五·四方公里，是長山列島中最大島，位於貔子窩東南及列島之最北端，島上有二峯，高一百二十公尺，二峯間爲低谷，東北岸有二澳。

廣祿島位於貔子窩正南，長山列島之西，面積二七·四方公里，島上最高處約三百〇五公尺，南岸陡岩臨海，西北岸平坦。

海洋島距海岸最遠，面積一七·九方公里，岸多峭壁，南岸尤陡，西北有灣曰彖登港，港口北角有山曰所倚頭，船舶常駛入避風，港頭有小市，船舶多聚於此。

石城島位莊河之南，面積二六·九四方公里，東西南三岸，削壁暗礁，不可或近，最高處二一七公尺，北岸便於寄棧，爲全島之門戶。

鹿島位於大孤山東南海中，面積三·七方公里，高一九〇公尺，傅明將毛文龍曾據此屯田。

右舉各島均係較大有人定居者，距陸地不遠，最遠者約六〇公里，大部在距岸一〇——四〇公里之間，高度以海洋島爲最大，達三八八公尺，一般言之，諸島大部分爲古期岩層片麻岩結晶片岩所成，一部分爲古生代岩層，與遼東半島同一系統，過去地質時代因黃海部分陷落，高處殘存海面而成島嶼，其距陸較遠者，多圓形，沿岸峭壁聳峙，多屬斷層海岸，距

陸較近各島，多狹長形，如廣祿島延長約二·五公里。

渤海諸島，大都距岸很近，長興島其最大者，他如西中島、鳳鳴島、菊花島等，均位於沿岸附近。

長興島亦名景杭島，位於復州河口外，面積達二二〇方公里，是東北島嶼面積最大者。島之南有三島，北向偏東者曰花椒島，偏西南者曰蓮花島，亦曰西中島，偏東南者曰鳳鳴島。花椒、蓮花二島，與長興島西南相對，中隔一灣，曰葫蘆山澳，輪船往來大連、營口之間者，多寄碇於此，島之北面爲復州澳，亦船舶出入之所，東北岸有娘娘宮，爲赴島必經之地。

西中島、鳳鳴島，均位復縣之西，長興島之南，面積各達四三·五及四六·五方公里，與交流島、平島及魯坨子合稱爲復州五島，各島與大陸間，一葦可航。

菊花島位於興城縣南海中，西距興城釣魚台約一〇公里，北距葫蘆島約三〇公里，東北西南約長五公里，周約一〇公里，島口山丘起伏，最高處達二百餘公尺，中部有山谷，土地肥美，居民從事耕作。島東北隅石岩上有廢壘，名高麗城子，係唐時禦高麗之舊物。

渤海島嶼大部分爲前寒武紀之變質岩及寒武紀層所成，島上斷層崖隨處可見。

第三章 東北的氣候

第一節 控制東北氣候的因子

控制東北氣候的因子，其最要者有三：曰位置、地勢與季風。

位置可分天文位置及海陸位置兩種，就前者而言，東北位於北緯三十八度半至五十三度半之間，計跨緯度達十五度之多，其影響所及，爲東北大部分在寒帶範圍以內，且其本身亦有南北氣候上之差異；就後者而言，東北南部臨海，北部背負西伯利亞及蒙古高原，是南部尙可受海洋之影響，而北部則爲道地的大陸性氣候。

東北面積達一百萬方公里，境內地勢，參差不齊，有高達將近二千公尺的山地與高原，也有高於海面僅數十公尺或一二百公尺的大平原，各種地勢所予氣候上的影響，自各異其趣，故遼河平原與長白山的氣候不盡相同，嫩江平原與興安山地的氣候，亦未許等量齊觀，矧以地勢之向背，益使氣候情形錯綜複雜，此不可不加以注意。

我國東南半壁，是亞洲季風的勢力範圍，東北在我國所占的緯度，雖然很北，但在經度上所占的位置却很東，除西北大興安嶺以西一隅外，其餘廣大大部分，均受亞洲東南季風的控

制，其特色爲冬季嚴寒而乾燥，夏季酷熱而多雨。

第二節 東北的氣壓與風

冬季亞洲大陸上，爲西伯利亞高壓所盤據，北太平洋上，則爲阿留申低壓所籠罩，時至夏季，氣壓遞變，在西藏高原及蒙古沙漠上，均有低氣壓之存在，而北太平洋上，反爲北太平洋高壓所控制，亞洲季風之構成，實由於亞洲大陸及太平洋上冬夏高低氣壓交相變易而得。東北處於亞洲大陸之東部，實深受此種影響，故冬季東北在西伯利亞高氣壓勢力之下，此氣壓勢力穩定，最高可達七八五耗，自十月下旬至翌年四月上旬，繼續存在，尤以十二、一、二三月，氣壓梯度陡峻，故寒風凜冽，嚴威逼人，四月中旬以後，氣壓換置，太平洋高氣壓得勢，大陸高壓引退，七八月之間，高溫多雨，草木繁榮，農作紛忙，八月以後，氣溫漸降，九月下旬，即可見霜。

第三節 東北的氣溫

東北氣溫的分佈，實受緯度及高度的影響，緯度愈北，氣溫愈低，高度愈大，溫度亦愈降，茲以大連、瀋陽、長春、龍江、臚濱五地，代表東北南北各地，作一比較。

站名	緯度(北緯)	高度(公尺)	年均溫(攝氏)	最高月均溫	最低月均溫	年較差
大連	三八度五四分	九六·八	一〇·二	二四·〇(八月)負	五·四(一月)	二九·四
瀋陽	四一度四八分	四三·八	七·二	二四·八(七月)負	一三·一	三七·九
長春	四三度五五分	二一五·七	五·二	二三·六(七月)負	一六·三	三九·九
龍江	四七度二二分	二一〇·〇	二·九	二三·七(七月)負	二·一	四五·八
瀋濱	四九度三五分	六五〇·三	負一·九	二一·〇(七月)負	二六·〇	四七·〇

就年均溫而言，大連位置最南，年均溫達攝氏一〇·二度，瀋陽位置稍北，減至七·二度，長春、龍江、瀋濱位置次第更北，故亦遞減至五·二、二·九、及一·九度，愈北愈寒，至有規律。就最低月均溫觀之，尤為明顯，大連一月均溫為負五·四度，瀋陽減至負一三·一，長春、龍江、瀋濱依次更減低至負一六·三、負二二·一及負二六·〇，計緯度南北相差十度半，最低月均溫相差二十度，平均約每北一度，冬溫即降低一度。至於年較差，亦有同樣情形，試觀上表，即可明白。

若述緯度愈高，溫度愈低，實就冬溫而言，至於夏溫，則南北相差並不若是之甚，如以大連與瀋濱比較，其最高月均溫僅相差三度而已。此由於當冬季時，高氣壓勢力特強，寒風侵襲，西北部首當其衝，南部一因緯度稍南，且受海洋之調劑，故比較溫暖；至於夏季，同

圖 五 第

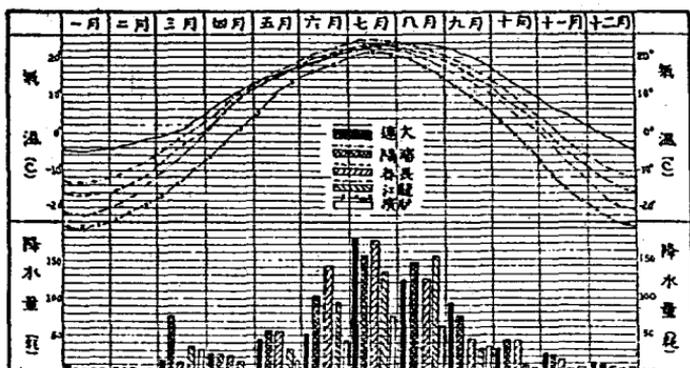
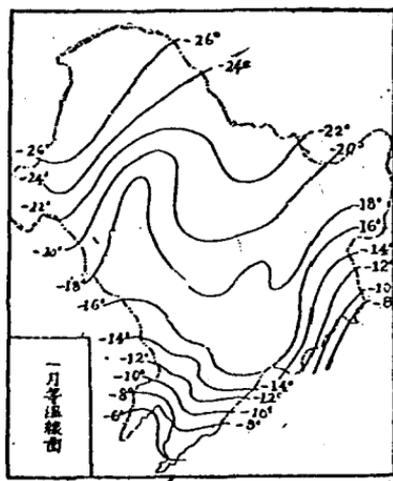


圖 較 比 量 雨 及 溫 氣 均 平 月 方 地 要 重 各 北 東

濱，前者
長達六月
之久，其
最熱月份
，亦在二
十二度以
下。事實
上，我國
的四季分

圖 六 第



受太陽北移之影響，同季東南季風之被澤，南北氣溫，一致上升，惟北部緯度較高，所受日熱較少，故氣溫比較低下耳。

就四季分配而言，大連月均溫在零度以下者，年僅三月，在二十二度以上者，年達二月，瀋陽、長春、龍江各地，其在零度以下者，均年達五月，二十二度以上者，瀋陽年有二月，其餘均為一月，至於臚

佈，溫州以南無冬，夏季長達八月，哈爾濱以北無夏，冬季亦長達八月，各趨極端，頗為有趣。

東北夏季雖短，但夏溫甚高，是其特點，其最高月均溫，大部在二十三度以上，至其絕對最高，往往可達四十度左右，如臚濱之絕對最高，發生於一九二七年八月六日，曾高達四十度，瀋陽、長春均有絕對最高三十九度以上之紀錄。

至東北冬季嚴寒之程度，亦足資一述，免渡河地居大興安嶺西側，其絕對月均溫最低曾達負五〇·一度，發生於一九二二年一月十六日，是為我國之寒極，與吐魯番之為我國熱極者（四六〇度，一九三〇年七月二十一日），兩相對照，亦至有趣。

圖 七 第

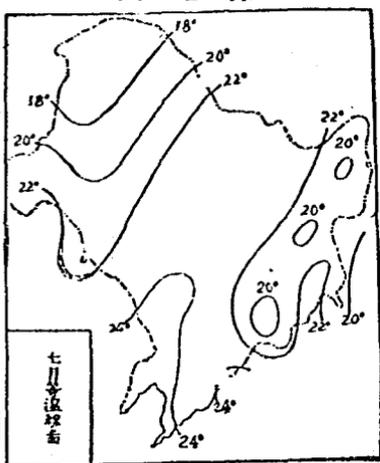
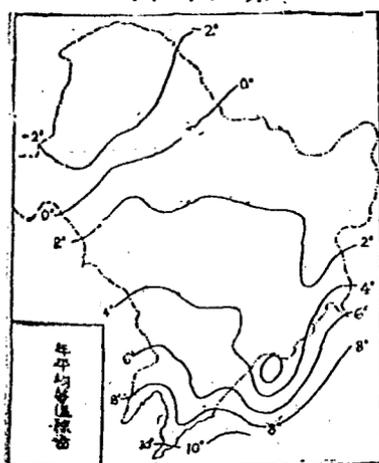


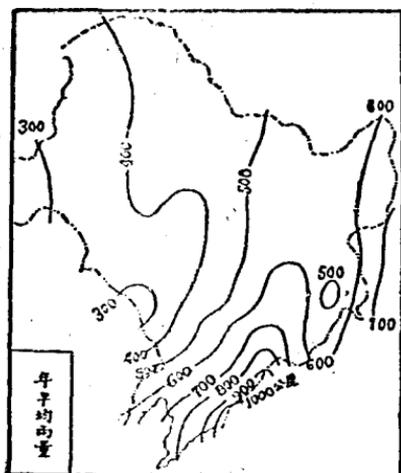
圖 八 第



第四節 東北的降水

東北雨量的分佈，主要受距海遠近及地形向背之影響，一般言之，東北雨量，自東南向西北遞減，如安東、鳳城年雨量各達一千及九百公厘，瀋陽、牛莊居遼河平原之上，年雨量各爲六六九及六一五公厘，西部遼源，則減至四八四公厘，平原北部之哈爾濱則爲五四八公厘，而西北部呼倫貝爾境內之呼倫及臚濱，則減至三〇八及二五六公厘，是東北最乾燥區域，已屬沙漠性之乾燥地矣。至於地形向背之影響於降水者，如以長白山東側之安東與西側

第九圖



之熊岳相比較，後者僅及前者百分之六十，大與安嶺東側之雅魯（四六二公厘）與西側臚濱比較，後者亦僅及前者百分之六十，安東一隅，爲東北雨量最多之地，呼倫貝爾一區，爲東北雨水最少之地，距海遠近固有相當關係，然地形向背，亦極重要之影響因子也。

東北降水之季節分配，完全屬於季風性的夏雨型，其最高點集中在夏季七八兩月。一般言

之，東北自四月至九月爲雨季，十月至三月爲乾季，七八兩月，是雨量的最高峯，該兩月雨量，約佔年總量百分五十以上，良以夏季東南季風，飽含水汽，長驅直入，故雨澤豐沛，至於冬季，北風得勢，乾寒強勁，宜其少雨也。

比較而言，東北雨量不多，平均僅及長江流域百分六十上下，但較之西北以及冀南平原，尤見多多，且其雨量變率不大，雖寡而均，又加集中於炎熱之夏季，其加惠於農作者，何可言喻，東北之爲我國重要農區之一者，或以此故歟。

第五節 東北的濕度雲量及日照

東北濕度，一般均甚低，就相對濕度而言，平均年在百分之六十左右（南京年平均爲百分之七十四，重慶年平均百分之八十五），而以夏季爲最高，例如旅順年平均濕度爲百分之六十八，七月及八月各達百分之八十七及八十四，又如長春，年平均爲百分之六十五，七八兩月，各達百分七十六及七十八。濕度最低月份，各地均在四月，如長春四月爲百分之四十九，龍江四月爲百分之四十二，旅順爲百分之六十，均爲全年中之最低者。相對濕度，一般是夏低冬高，與溫度有相反之趨勢，但因東南季風，飽含水分，所謂炎風暑雨，正當夏季，故此時濕度最高。

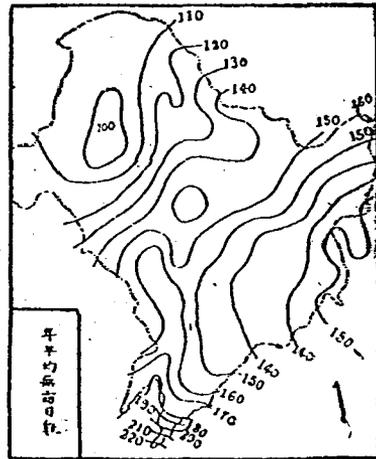
雲量與濕度有同一趨勢，一般以夏季爲最高，平均在十分之六、七之間，年平均僅得十分之五左右，十月以後至翌年二月之間，一般甚低，平均在十分之四上下，最低一月份，有低達十分之一·二及一·九者，故東北秋冬兩季，天高氣爽，極適健康。

日照自與雲量及濕度相反，即濕度大，雲量重，日照時數必少，反之，則日照時數多，東北各地日照時數，平均年達二、七〇〇小時左右，計估其可能日照時數百分之六十五上下（南京全年平均日照時數爲二、一〇八小時，估可能日照時數百分之四十七）。依各月之絕對時數言之，以夏季六七兩月爲最多，如瀋陽、大連兩地，六月份日照時數，平均各達二五九及二八一小時，但夏季晝長夜短，較其他各季晝長爲長，故若以日照百分率計算，夏季比例不大，反以一二兩月爲最大，平均達百分之七十左右（南京十月份日照百分率最大，爲百分之五十八），至於最小月份，一般以六七兩月份爲最小，約在百分之五十上下，至與前述濕度，雲量季節分配情形，恰恰相反，蓋具有因果關係也。

第六節 東北的霜與冰雪

東北嚴寒程度，愈北愈烈，已如前述，故霜期之長短，實以愈北而愈長，遼東半島南端，無霜期年達二〇〇——二二〇日左右，松遼平原上無霜期大致在一四〇——一六〇日之

第十圖



間，松花江以北，大興安嶺以南，大部分在一一〇——一四〇日之間，東部山地，在一四〇日以下，大興安嶺及其以西地區均在一一〇日以下，而興安嶺山脊僅及一〇〇日左右。

初霜期自以北部爲早，南部較遲，終霜期則南部較早，北部較遲，降雪亦具有同樣情形，茲以大連、瀋陽、長春、龍江、免渡河、臚濱各地比較言之。

大連位置最南，平均無霜期約二〇〇日左右，初期霜始於十一月十二日，終於三月三十日，瀋陽無霜期減至一五〇日左右，向北更短，臚濱僅一一五日而已，初霜期則提早至九月中旬，終霜期更延遲至五月下旬。免渡河可作興安嶺山地之例，其地高度既大，緯度又北，無霜期年僅九十餘日，終霜期更延遲至六月上旬，真「六月猶飛霜」也。

東北冰期之長短，可以遼河、松花江及黑龍江代表東北南、中、北三部分，比較言之，遼河以營口爲例，一九二六——三四年九年平均，最早結冰期爲十二月二十五日，最遲一月二十五日，解冰期最早三月六日，最遲三月二十四日，平均冰期約七十餘日。

站名	初霜期	終霜期	無霜期	初雪日	終雪日
太連	十一月三日	三月三〇日	二二〇	十一月六日	三月二十八日
瀋陽	十月二日	五月三日	一五二	十月二十七日	四月九日
長春	九月二十五日	五月二日	一四五	十月十七日	四月二十一日
龍江	九月二十六日	四月二十一日	一五八	十月十五日	四月十七日
免渡河	九月八日	六月四日	九六	—	—
隴濱	九月十四日	五月二十一日	一一五	十月五日	四月二十三日

松花江居東北中部，全年通航日數在二二〇——二四〇日之間，據一九二八——一九三二年紀錄，結冰最早為十一月十六日，開江最早為四月七日，最長冰期，年達一四七日，平均約一三〇日左右。

黑龍江通航日期最短，年平均僅一六〇餘日，冰期年達半年之久。

第七節 東北的氣候區域

如前所述，東北面積廣大，境內地勢複雜，故各地氣候情形，頗有不同，大而言之，東北氣候，屬於科本氏氣候多類之D₂氣候型（即冬冷乾寒氣候，最熱月均溫在十度以上，最

第十圖



冷月在負三度以下，熱季最多月雨量至少十倍於冷季最少月之雨量，冬夏顯著，但有大同而小異。茲按實際情形，分下列四區，並述其特徵於下：

而熱，最高溫在八月，達二十二度以上，無霜期達二〇〇日以上，頗具有海洋性氣候之特色。

(一) 旅大半島及遼東灣西岸區 此區範圍很小，僅限於遼東半島南端復州灣至貔子窩一線之南部區域以及遼東灣西岸之狹長平原地帶，其特徵為年均溫在十度以上，一月均溫在負六度以上，可種冬麥，七八月多雨

(二) 關東平原區 範圍甚廣，包括大平原及其附近一部分邱陵地，與興安山地及長白山地以七月二十二度等溫線或三百公尺等高線分界，其特徵為七八月多陣雨，冬季乾寒晴朗，完全休閒，地凍可達三月以上，北部冰河可達五月，生季期在一四〇日以上，雨量集中夏季，年雨量大部在五——六〇〇公厘之間，日照時間充分。

(三)長白山地區 包括長白山地區域，與關東平原分界為七月二十二度等溫線或三百公尺等高線，夏季八月多雨，相當涼爽，最熱月地溫不及二十二度，年雨量較多，可達一、〇〇〇公厘以上，無霜期大部在一四〇日以下。

(四)興安山地區 包括大、小興安嶺山地，冬季酷寒，有中國寒極之稱，年較差甲於全境，冬均溫在負一五度以下，土壤永久冰結，夏融亦限於表層，生長季在一三〇日以下，大部分則在一二〇及一一〇日左右，最熱月均溫仍不及二十二度，夏季涼爽而短促，其溫度在十度以上之月份猶不足四月，年雨量在五〇〇公厘以下，然大部分當在四〇〇公厘以下，西部尤形乾燥，僅及三〇〇公厘左右，已屬沙漠性氣候。

附東北各重要氣候站紀錄

(一) 氣溫(攝氏)

紀年	站名	緯度	高度	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	平均	年差
1925—36	大連	39°54'N	96.8公尺	-5.4	-3.7	1.6	9.2	15.5	19.9	23.4	21.0	20.2	13.6	5.9	-1.9	10.2	29.4
1906—36	瀋陽	41°43'	43.8	-13.1	-9.6	-1.2	8.6	16.0	21.5	24.8	23.5	17.0	9.2	-0.9	-10.0	7.2	37.9
1925—36	長春	43°55'	215.7	-16.3	-12.4	-3.9	6.8	15.1	20.4	23.6	21.8	16.0	7.1	-3.3	-12.8	9.2	39.9
1928—29	龍江	47°22'	210.0	-22.1	-16.7	-4.6	6.5	14.3	20.0	23.7	21.7	13.8	4.9	-7.8	-18.9	2.9	45.8

1909—28	陸 濱	49°35'	650.3	-26.0	-22.3	-13.7	0.6	10.4	17.5	21.0	18.0	9.8	-0.1	-13.9	-23.6	1947.0
1914—27	延 吉	42°55'	168.0	-14.0	-11.1	-3.6	6.2	13.0	18.4	22.7	22.2	14.9	7.0	-3.1	-11.7	5,126.7
1909—28	免渡河	49°06'	705.0	-27.7	-24.0	-15.4	-0.3	9.2	15.5	19.4	16.6	8.5	-0.7	-14.2	-24.7	3,247.1
1924—31	安 東	40°09'	9.1	-9.3	-6.5	1.1	8.9	15.2	20.6	24.0	24.8	19.0	11.1	2.2	-6.7	8,734.1

(二) 雨量(公厘)

站 名	紀敘年月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	全年總
大 連	1906—36	9.8	6.9	18.0	24.5	45.2	52.3	179.8	121.1	93.8	30.1	24.7	11.2	617.4
瀋 陽	1906—36	4.8	6.3	78.9	27.7	59.6	101.4	150.6	145.2	78.1	43.7	24.0	9.1	669.4
長 春	1925—36	4.4	5.6	16.5	22.9	57.8	142.1	178.1	125.9	40.4	41.2	17.6	6.0	658.5
龍 江	1909—28	2.4	2.3	4.5	10.2	30.5	67.9	106.4	79.8	40.0	9.7	5.5	2.5	361.7
盤 嶺	1909—28	2.4	1.7	3.1	3.8	16.1	43.9	72.2	62.8	34.5	7.0	4.9	2.8	256.2
延 吉	1914—28	4.0	5.6	13.7	15.1	46.0	70.5	89.0	100.5	90.6	39.9	14.0	5.7	494.6
免渡河	1909—28	4.2	4.7	3.8	10.1	24.7	63.7	77.1	81.3	62.6	11.7	6.3	4.7	354.9
安 東	1907—32	11.1	10.9	25.9	37.8	89.5	89.4	268.6	233.7	128.4	62.2	38.4	10.5	1006.4

(三) 相對濕度(%)

站名	紀數年月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	年平均
長春	1930—35	69	64	56	49	54	65	76	78	73	66	61	70	65
龍江	1928—29	67	67	60	42	45	55	65	73	61	57	66	66	61
旅順	1925—30	61	62	60	60	67	76	87	84	73	64	62	62	68

(四) 平均雲量(%)

站名	紀數年月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	年平均
大連	1905—29	33	34	43	49	52	56	66	56	46	36	38	35	45
瀋陽	1905—29	26	30	40	48	54	59	66	58	45	37	35	29	44
龍江	1928—29	31	34	44	46	61	62	61	68	52	44	42	32	48
長春	1909—29	26	32	42	54	59	61	67	59	46	39	38	28	46
旅順	1919—28	31	35	38	50	61	65	66	61	53	45	43	35	49

(五) 日照時數(小時)

站名	起算年月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	全年時數
大連	1908—27	191.1	201.4	238.9	253.5	281.1	270.9	228.8	244.3	236.4	238.4	181.1	176.3	2742.2
瀋陽	1908—27	195.6	205.6	236.0	244.3	283.7	259.0	229.5	231.6	225.4	218.2	178.4	178.7	2655.0
長春	1909—29	204.2	206.3	200.8	246.2	280.4	270.0	244.8	251.7	241.6	218.4	178.9	188.6	2711.7
龍江	1928—29	181.4	215.4	276.6	281.4	240.3	225.5	241.5	203.5	224.3	199.1	173.6	182.9	2645.5

(六) 日照百分率(%)

站名	起算年月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	年平均
大連	1908—27	63	66	65	64	64	61	51	58	64	65	60	60	62
瀋陽	1908—27	67	69	64	61	56	57	50	52	60	64	60	63	66
長春	1909—29	71	70	67	61	57	58	52	58	65	64	62	68	63
龍江	1928—29	66	73	74	69	52	48	51	47	61	60	62	70	61

第四章 東北的農業

第一節 概述

東北有百分之八十的居民，以農爲業；東北對外貿易的輸出品，有百分之八十左右是農產品；東北全部生產總額，有百分之五十上下是農業生產，所以農業是東北首要的產業，農業經濟在東北佔有絕對重要的地位（僞滿時日本人稱之爲農之國）。

東北的農業，特點很多：第一，東北春來遲而夏逝速，生長期年僅二百日左右（北部尚不及此數），故每年只能一次耕作，是所謂一熟農區；其次，東北是新墾的處女地，東北可耕地面積達三千一百七十萬公頃，計佔全面積百分之三十，但已耕地面積，僅及一千五百萬公頃，尚有一半以上耕地，未加利用，所以，東北是我國天留的農區；還有一點，東北平原面積廣大，土地肥美，故農產品特別豐富，當地消費僅佔少數，大部分農產品（尤其是大豆）都供出口，這與關內的自給農業，頗不相同。

東北耕地分佈，主要限於平原地帶及其附近的邱陵地帶。就利用的程度而言，南部三省（遼寧、安東、遼北）已耕地約達可耕地的百分之八十，吉林、嫩江、松江三省只達百分

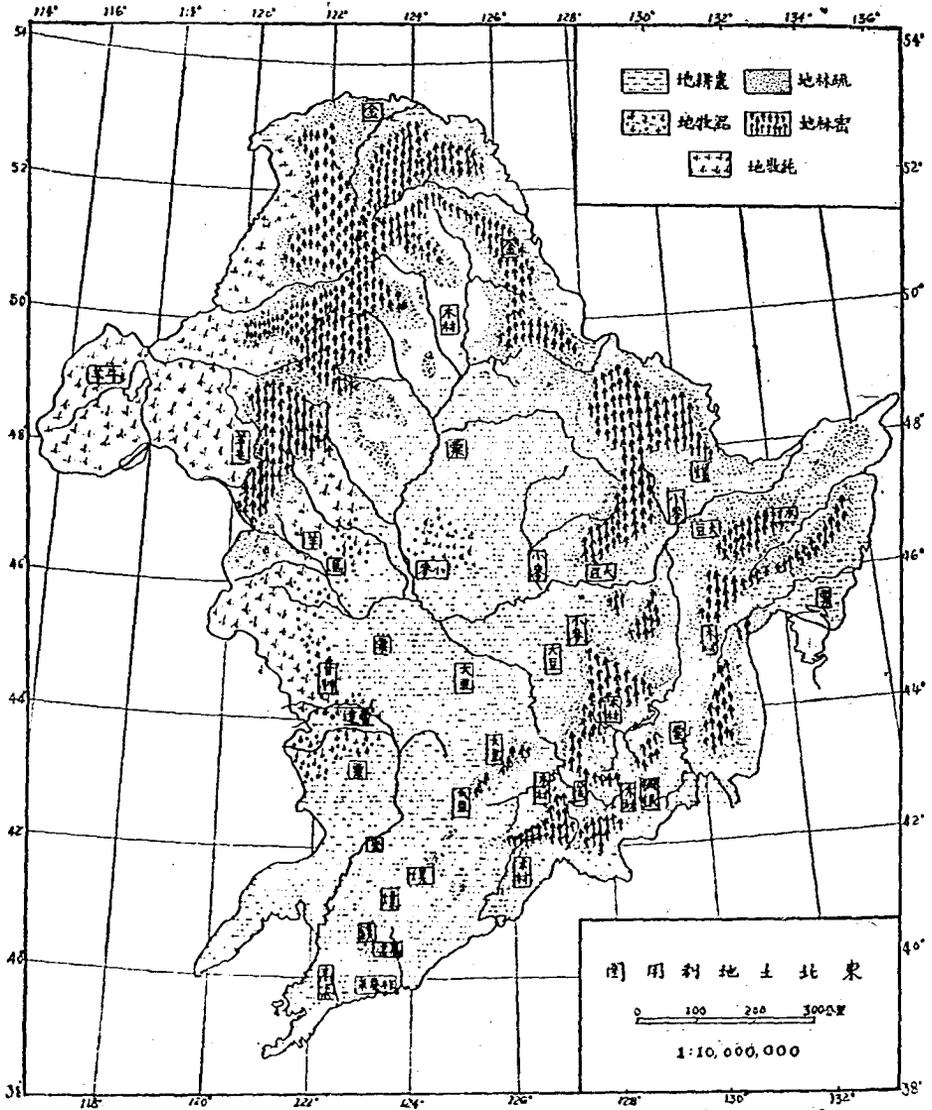
之四十五，而北部黑龍江、興安及合江之省僅及百分之二十五而已，由此可知，東北的農業發展，是由南向北漸次伸展的。

東北的農產品，種類繁夥，主要的有大豆、高粱、小米、玉蜀黍、稻子、麻類、烟草、棉花、落花生、及菓品園藝等，其中以大豆栽培面積為最廣，約佔已耕地面積百分之三十三，高粱次之，佔百分之二十上下，小米再次之，佔百分之十五左右，小麥及玉蜀黍又次之，各佔百分之六及百分之十，以上五種作物，計佔已耕地總面積百分之八十以上，可稱之為東北五大農作物。

第二節 東北的農產品

(一)大豆 東北大豆，舉世聞名，其產額計佔全世界產額的百分之六十，若與關內合計，我國所產大豆，計佔世界全產的百分之八十，我國大豆產量之豐富，由此可知。大豆不但是食料，而且是飼料和肥料，近代科學進步，大豆還可以作製紙、化裝、殺蟲等原料，因其用途廣大，故需要日增，在國際貿易市場上，我國大豆是非常值得驕傲的商品，我們一向靠它來平衡貿易收支。我國輸出的大豆，有百分之八十係取自東北，所以，大豆在東北農產品中的地位，是非常崇高的。

圖 二 十 第



東北大豆產地的分佈，確是漫山遍野，但主要的還是在松遼大平原上，其中心產地有三：（一）輝發河及東遼河上游的海龍、柳河、東豐、北豐等縣境內；（二）長春、梨樹、懷德、伊通、雙陽及農安等縣；（三）哈爾濱、阿城及依蘭河流域，要以第一區所產品質最佳。據一九三〇至一九三八年統計，東北大豆栽培面積平均達三百七十萬公頃（最高達四百十萬公頃），約佔已耕地面積之百分之三十。收穫量平均年達三百七十萬噸（民十九達五百八十萬噸），約佔東北農產品總收穫量的百分之二十五。東北大豆的產量，是隨着需要而增加的，一九〇八年，年產量僅一百五十萬噸，一九三〇年竟達五百八十萬噸的最高峯，「九一八」以後，日人統制，賤豆傷農，竟降至年平均三百七十萬噸上下，日人雖一再獎勵生產，終以大戰發生，輸出無路，且連年戰禍，勞力缺乏，大豆生產，益趨不振。據東北行轅經委會三十四年調查，東北九省大豆產量為三百四十萬噸，兩年來東北禍亂相尋，生產數字恐益趨低下。

（二）高粱 高粱在東北是僅次於大豆農作物，在大豆未廣事栽培以前，高粱耕地要佔全耕地的一半以上，其重要可知。高粱不但是東北農民主要的食品，而且可以飼畜、釀酒，其稈可以作編蓆、燃料、建築材料及造紙的原料，其用途相當廣泛。

高粱性喜溫暖，無霜期至少須一百五十日左右，所以東北高粱產地，主要限於南部，其

產區中心有三：(一)潘榆鐵路沿線，而以潘陽爲中心；(二)昌圖、開原、西豐、東豐、北豐等縣境內；(三)中長路哈爾濱至四平市沿線。

東北高粱的產量，平均年達四百萬噸（最高達五百餘萬噸），輸出僅及總量的百分之四，其餘大部供作食用，約百分之十上下供飼畜及釀造之需。栽植面積亦僅次於大豆，平均年約三百四十萬公頃（最高達四百餘萬公頃）。每當七八月之交，高溫多雨，高粱盛長，彌望皆綠；是東北夏季特有的地方景色，也就是過去日本人所最怕的「青紗帳子」。

(三)小米 亦稱粟，俗稱帶殼之粟爲穀子，其粒曰小米，亦係東北農民主要食品之一。其米可製黃酒，其稈可作飼料。

小米性耐寒，而且成熟期短，其產地，在東北有南北均分之勢，主要產地是遼河流域及其下游左岸，嫩江下游及呼蘭河流域一帶，栽培面積平均年達三百二十萬公頃，（最高達三百九十萬公頃），產量平均三百五十萬噸左右（最高達四百餘萬噸）。百分之九十以上供食用，輸出約佔百分之四，主要輸往韓國。

(四)玉蜀黍 亦稱玉米，俗稱包米，其產量在東北僅次於大豆高粱，性喜高溫多雨，故其產地亦限於東北之南部，其主要分佈地帶是遼東半島的邱陵地及遼東灣的錦縣、興城以及鳳城、安東、通化等縣，遼河及輝發河上游、松花江、拉林河附近的永吉、德惠、雙城、阿

城等縣境內，其次是呼蘭河流域一帶，遼東半島年雨量達六百公厘以上，生長期在一百六十日以上，是最適宜於玉米的生長環境。

東北玉米的栽培面積一九三八年達二百三十萬噸，同年產量達三百萬噸，是東北農民第三位的食料品，所以百分之九十以上是供農民食用，輸出僅百分之五，大部輸往日本及關內。

(五)小麥 因氣候（小麥耐乾寒）土質及經濟的原因，東北的小麥以北部為集中產地，尤以哈爾濱為中心之四周各地及呼蘭河流域為東北二大小麥產區，南部僅限海龍、西豐及遼河以西一帶。東北種植大豆之地，本也可以栽培小麥，但因小麥成本很大，產量又不多，而且銷路又很狹，所以東北農民不願意種植小麥，但現有向南部擴充的趨勢。

東北小麥栽培面積，年在一百萬公頃上下，產量年約一百萬噸左右，其中產於北部者約百分之九十。

(六)稻米 東北初僅有旱稻，至水稻則無可言。東北移民，多來自冀、魯、豫等省，素不習水稻之栽培，低濕之地，向不利用，後韓人至延吉一帶，越界墾田，種植稻米，成效大著，於是東北水田面積，日漸增加，由圖們江流域，蔓延於牡丹江、遼河、鴨綠江及其他河流沿岸低濕之地。計「九一八」以前，東北水稻面積僅六萬公頃而已，一九三七年已增達

二十二萬一千公頃，二十八年更增至二十八萬七千公頃之多，產量達七十萬噸。抗戰勝利前日人在營口及盤山之間，更開拓廣達二萬公頃的水稻區，將偌大的鹼地，變成世界最大的水稻農場，利用鴨綠江的電力汲取遼河的水灌溉，真可謂是「因地制宜」。東北七八月之間，高溫多雨，且水力豐富，故東北水田面積，似儘有擴充之餘地。至於陸稻，則多栽培於各河流附近之丘陵高地，栽培面積，在十萬公頃上下，產量約十四萬噸。

(七)棉花 東北風土，不甚適於棉花之栽培，「九一八」以後，日人爲發展東北之棉紡織工業計，積極提倡植棉，產區集中於遼寧南部之海城、遼陽、復縣、蓋平、新民、錦縣、黑山等縣境內，截至三十四年八月爲止，東北已能年產棉花八十萬市擔，足敷東北五十五萬紗錠六成之原料，日人曾計劃增產至一百五十萬市擔，便使原棉能以自給。東北行轅農林處亦計劃在三十六年內在遼寧擴充棉田至二百萬市畝，增產區域爲遼陽、營口、大虎山、錦州等區，包括產棉區的遼陽、遼中、台安、海城、復縣、金縣、蓋平、彰武、黑山、北鎮、新民、錦縣、義縣、興城、綏中、錦西等十六縣。

(八)麻類 東北培植的麻類很多，主要的有亞麻、青麻、大麻、苧麻、洋麻等。亞麻培植目的有二，一爲採用纖維，一爲採集子實，主要栽培地爲哈爾濱附近各縣，其次爲博克圖、免渡河、牙克什、呼倫、雙城堡、呼蘭、綏化、克山等地，年產纖維足供製麻袋一千萬

條之用，三十四年產量計達九萬公噸。

大麻亦稱線麻，其實曰小麻子，主要產地在舊遼吉兩省境內，年產纖維約九、五〇〇公噸，種實七七、〇〇〇公噸，栽培面積約二萬公頃。

青麻原產印度，性喜溫濕，以南部各河流沿岸低地栽培最盛，其中以遼陽、錦州、營口等地為最大產地，栽培面積約二千五百公頃，最高收穫量達一百五十公噸，因價格較黃麻低廉，故多用作製麻袋及繩索原料。

苧麻之實曰大麻子，主要產地，亦為遼寧南部各縣，係農家之主要作物，可作電線、火柴及防水劑等之原料。

洋麻原產蘇聯、巴勒斯坦及印度各地，因其纖維強度特大，可與黃麻相伯仲，更適宜於東北南部之環境，故東北近年來栽培很多，中心產地是遼陽、遼中、台安、海城、瀋陽、復縣、新民、營口、蓋平等地，年可收青莖五萬公噸，東北出口穀類，年需麻袋四千萬條，多賴印度進口，自洋麻栽培以後，麻袋問題已獲得部分解決。

(九)甜菜 一九〇九年俄人於一面坡開始栽植，日人於鐵嶺亦曾栽培，一九一三年俄人並在呼蘭設製糖廠，現產地以阿什河、呼蘭河流域以及中長路北線沿線為主。東北氣候土質，極宜於甜菜之種植，似可大量推廣。

(十)落花生 因需要肥料少，適於大範圍栽培，且單位面積收穫量高於大豆，故栽培面積在東北有逐漸增加之趨勢。產地現以遼寧南部各縣為主，尤以金復兩縣為集中產地，栽培總面積約五萬公頃，年收穫量約百萬公噸（帶殼），百分之八十供輸出。

(十一)菸草 主要產地在松江、合江、吉林、遼北、安東等省，遼寧東北部及吉林東南部所產者，俗有東山菸及西山菸之稱，年產約一萬五千公噸，日人曾於鳳凰城及公主嶺栽培美國黃色菸草，成績甚著，遂以之推廣各地。

(十二)水果 東北水果，素享盛名，如遼陽之香水梨、平梨，北鎮之秋白梨以及葡萄等，頗有收穫，日偽期間，積極推廣蘋果樹，其主要產地為遼東半島上之蓋平、熊岳、復縣等地，一九三七年蘋果園面積達四千三百公頃，收穫量達二萬三千公噸，佔各種果品收穫量的一半以上。遼東半島是我國最重要的果園區之一，主要因為該地氣候適宜，降水集中於七八月成長期間，降水多在夜間，白天日照充足，故產品特佳。

(十三)柞蠶 柞蠶為遼寧及安東之特產，所繅之絲，稱曰灰絲，以遼東半島之蓋平、岫巖、寬甸及安東等縣為主要產地，年產平均約七十六億粒，合二十三萬籠，以安東及蓋平為二大集散市場，柞蠶絲在東北出口貿易中，有時僅次於大豆及煤，一九三九年輸出總值達一千四百萬僞元。

(十四)蔬菜 東北冬日嚴寒，植物難以生長，故在大城市附近多暖房栽培蔬菜，一至春天，價值極高，如大葱、白菜、茄子等各種蔬菜均產之。

(十五)其他 東北其他農產尚有大麥、黍、稗、蕎麥等，多產於黑龍江北部；蘇子產遼寧南部，於長春、遼陽、海城、昌圖各地；黍、稗、蕎麥等，多產於黑龍江北部；蘇子產遼寧南部，可以榨油，謂之蘇油，可供作塗料之用，年產約一百餘噸，大部輸出；瓜子係採自西瓜，以遼北省境內所產為主，每公畝可收穫三升餘，年產約一千噸，開魯、洮南、通遼為主要集散地；杏仁產地為潘安沿線各地，大半係山野自生，年產約五〇〇噸，其中百分之四十運銷平津各地，此外杏仁露、杏仁油亦多出口。

第五章 東北的森林（藥材附）

第一節 概說

由前章所述，我們知道東北的農業極稱發達，農耕地要佔全面積的三分之一，但是，到現在為止，東北還有廣大面積的森林，不特在國內是首屈一指，世界上，也是極重要的林藏之一，滿語呼森林爲「窩集」，古稱「沃沮」或「勿吉」，今土人猶有呼森林爲「窩集」者，這都是表示森林茂密，老山大林的意思。

東北林地面積，計達三千六百萬公頃，約佔總面積的三分之一，木材儲積量達四十二萬萬立方公尺，其中針葉林約佔百分之三十四，闊葉林約佔百分之六十六。

東北森林種類，多而且繁，計達三百餘種，其中最主要者約二十餘，針葉林木計有紅松（亦名果松）、杉松（沙松）、黃花松、油松、臭松、魚鱗松、崩松、赤柏松等，闊葉林木則有柳、榆、桃、橡、樺、楊、槐、椴、楓、梨、柞、楸等類，自火柴細物以至棟樑之材，各有用途，洵豐富寶藏也。

第二節 東北的林區

東北林區，相當廣泛，除平原及近年墾殖的一部分邱陵地外，幾至無山不林，西自大興安嶺起，向東北而東南至小興安嶺及長白山地，成一大環狀，森林掩映，所謂「樹海」，形容最爲確當，茲示東北各重要林區之面積，林積及針葉闊葉比例數於下：

森林區域	面積 (千公頃)	儲積 (千立方公尺)		針葉林比例	闊葉林比例	占總面積比例
		針葉林	闊葉林			
鴨綠江及湄河流域	九〇〇	五,一六六	四,三九九	三〇	七〇	三
松花江上游區	一,四二四	二,一七九	一,九三三	四四	五六	六
圖們江流域	八二五	四,一七一	三,四三三	三七	六三	三
牡丹江流域	六二九	五,五九九	五,一四七	五〇	五〇	二
拉林河流域	六二八	三,八五六	四,九九九	三四	六六	二
中長路東段沿線	二,四一五	六,一九三	一八,〇四一	三〇	七〇	六
松花江下游	五,二四七	三三,六六三	四六,六八九	三五	六五	一七
大興安嶺	一三,八八四	五九,三九九	一,〇三九,六八八	三三	六七	三七
小興安嶺	九,九一七	三三,六三三	六四九,二三三	三三	六七	二三
總計	三五,八六九	一,四四三,五六九	二,四八八,〇六四	四,一四〇,六三三	三三四	一〇〇

從右表大致可以看出東北森林分佈的廣泛，東北近若干年來，因交通建設，產業開發以

及移民的結果，森林面積，已相形見少，事實上應較右表所列者爲低，據估計，目前東北森林面積計佔總面積約在百分之二十五以下。分省而言，遼寧、遼北、嫩江三省，林木最爲缺乏，吉林亦僅東隅，尙存一小部分，安東、松江、合江三省，森林面積，約各佔該省面積百分之三十上下，北部黑龍江及興安二省，保存最多，一因地居北國，再則境內多高山大嶺，以故森林面積最廣，約佔東北全部森林面積的百分之六十以上。

鴨綠江林區包括瀋安路以東及瀋吉路以南鴨綠江流域及渾河流域一帶地方，境內多係山地，目前除交通沿線及河流沿岸一帶爲耕地外，其餘大部尙係林地，鴨綠江採木公司始於一九〇八年，故比較而言，鴨綠江流域森林已開採不少，據統計，僅一九二三至一九三三年十年間，其採伐量即達四百萬立方公尺之巨。安東是鴨綠江流域最大的木材集散地，鴨綠江河深水急，兩岸又多溝川，極便於木排之下放，冬季堅冰盈尺，木材運輸，尤稱方便。

松花江上游區域，林深箐密，在昔有「乾隆樹海」之稱，在東北也是重要的伐木區域，木材由松花江及其支流下放，永吉是最大的集散地，其在頭道江上游之木材，亦有一部分分至安東者。

松花江下游林區面積較上游區大三倍，產材運至松花江各埠銷售，而以哈市及依蘭二地爲主要集散地。

松花江流域林木開採亦盛，據一九二三至一九三三年十年統計，其採伐量亦達三百萬立方公尺之多。

圖們江流域林區主要包括松江省南部布爾哈通河、圖們江、海蘭河、嘎雅河、琿春河等流域，淪陷期間，日人對本區林木開採，規模頗大，先有日僑合組之大同林業公司，合併吉會鐵道沿線各林場，包括敦化、額穆、樺甸三縣全部及甯安縣一部，吉敦線向有森林鐵道之稱；繼有東滿人造絲木漿會社，在延吉設立工廠，又有滿洲木漿工業會社，在樺甸設立工廠，更有日滿木漿會社，在敦化開設工廠，復有東洋木漿會社，在圖們、延吉等地設廠，木材紙漿之經營，極為發達。

牡丹江流域包括松江省中部一帶山地，木材以中下游之牡丹江及依蘭為集散地，自圖佳路完成後，木材採伐亦盛。

拉林河流域林區係包括中長路南松江、吉林兩省界上之山地及沿河一帶，拉濱路通車後，開採亦盛，以哈爾濱為集散地。

中長路東段沿線區域，自小嶺站起（西距哈爾濱七十九公里）東至細鱗河站（距綏芬河四十六公里）止，綿延四百餘公里，是中長路林區最要者，因中長路本身年需枕木四十餘萬根及其他電桿等，年需木材量至大，故沿線伐木極盛。

大興安嶺林區爲東北林區面積最大者，計佔全東北森林面積的三分之一以上，木材採伐，以沿鐵道線二、三十公里以內之地爲盛，北部廣大面積，尙未加斧斤，自碾子山起至牙克什站止，三百餘公里沿線二十公里以內的大樹，早經砍伐，有向北推進之趨勢。

小興安嶺林區面積僅次於大興安嶺，然亦佔東北全森林面積的四分之一左右，採伐不盛，所產少數木材以黑河及瑗瑯爲集散地。

東北林地面積廣大，林儲亦稱豐富，木材產量，戰前年僅百萬立方公尺上下，二十四年年產達一百七十萬立方公尺，近年產量，詳情未悉。惟東北林藏若是豐富，其木材工業之前途，洵屬未可限量。

第三節 東北的藥材

東北植物性藥材，主要有人參、甘草、麻黃及黃耆四種，茲分述於下：

人參 與貂皮、烏拉草並稱爲東北三寶，而居於第一位。其產地爲東北各山岳地帶，尤以吉林及松江境內山地爲主，產額甚豐，種類有三：（一）山參，自生於山間，一稱老山參，數量極少，價值極高，年產額平均一千五百兩。（二）園參，係栽培品，現市場多爲此種參，以寬甸、輯安、臨江、撫松、安圖、汪清等縣栽培最盛，年產額約四十萬斤。（三）移山參，

爲播種，或移植於山中，經五六年後採集之。人參爲東北出口品之一種，向以營口爲集散地，大半輸至關內及日本、韓國，輸出量平均二十餘萬公斤。

甘草 爲荳科屬植物，主要產地爲遼北之科爾沁蒙旗境內，主要集散地是通遼及遼源。

麻黃 產地與前同。

黃耆 多生長於山中，蔓臥地面，葉成蝶形，作淡黃色，嫩葉可食，根部曬乾可充藥品，產東北者，視他省爲名貴，主要產地爲東部山地中，年產約二十餘萬斤。

第六章 東北的畜牧

第一節 概述

東北當關內居民未大量移入之前，草萊遍地，水草豐富之區，每見牛馬成羣，爲最理想之大牧場也。清代於東北之地，西自山海關附近之長城起，東踰松花江至今舒蘭止，植柳爲邊，謂之「柳條邊」，是爲內蒙與遼、吉兩省之分界。又自邊之中點威遠堡（開原東）起，至今大東溝止，分爲一線，是爲圍場與盛京設治地域之分界，凡圍場（清帝東巡射獵之所）及蒙古地，彼時皆牧地也。及清末普遍設治於東北各地，於是圍場之地始行設治，今海龍、東豐、西豐、北豐等縣皆當時之新設縣治也，於蒙古之地，亦以借地設治之名義，逐漸設縣，如洮安、通遼、索倫、嫩江、呼倫、臚濱皆是。是知東北之天然牧場，實因農業發展而日漸縮小也。今日東北畜牧，可分兩種：一係農家副業，是純農區的副產品；一係蒙人的專業，是純牧區的唯一經濟活動。就地理分佈而言，純農區是大平原及其附近邱陵地帶，純牧區是與安省西部的呼倫貝爾以及遼北省西部的蒙旗一帶地方，而在農牧之間如遼北嫩江的西部及與安的東部，則爲農牧交錯地帶，是爲農牧混合帶。

第二節 東北的畜類

馬 東北馬產甚豐，主要產地為呼倫貝爾區域，貧戶常畜馬數頭，富家則畜數百頭乃至數千頭，且東北農家亦多畜馬。

東北馬除北部鐵道沿線城市有少數俄國馬外，多為蒙古馬，體質強健，吃苦耐勞，體重平均四二〇斤，負重量約二百斤，可耕田搬運，亦可代步，且可供軍需之用。

牛 東北之牛分蒙古種及本土種兩種，而以後者為數較多。蒙古牛多見於西部蒙旗區域，本土牛則以舊遼吉兩省東部之山岳地帶最多。蒙古牛多赤色，頸短而細，牝者體高約四〇餘寸，體重二百八十——三百七十公斤，牡者高三八——四十寸，體重為二百四十——三百公斤。本地牛多黃色及黑色，較蒙古牛體軀為小，牝者高三十七——四十一寸，體重約三百公斤，牡者三六——三八寸，體重約二五〇公斤。

東北牛之功用，可分為食牛及力牛兩種，力牛多在東部山岳地帶，食牛主產於西部。呼倫貝爾區域所飼之蒙古牛，普通為五——八歲之幼牛，其肉質肥嫩可口，據稱不亞於衆所豔稱之青島牛肉。力牛性溫馴，專作耕田及拖車之用，日行約三十公里，拖重一——二百公斤。

羊 東北牧羊地帶，以西部呼倫貝爾及遼西蒙旗區域爲最盛，中部柳條邊山地區域及瀋安沿線一帶亦稱發達。羊爲蒙古牧民之主要資產，至於農家，則視爲副業，但在羊毛貿易益趨發達之際，農民亦珍視之，於農家經濟裨助至大。

東北羊可分山羊及綿羊兩種，山羊爲數不多，產地以興安嶺山地爲多，其體軀較綿羊爲小，產毛量不大，每頭毛量不過三磅，且毛質不良，多用作製毛氈原料。綿羊產於呼倫貝爾及東部各地，色分黑白兩種，然黑色者少，脂肪尾爲其特徵，體重牝者由三十一——三十七公斤，牡者最大達一百四十公斤，牡者無角，牝者有角，其絨毛品質良好，每頭產毛僅一磅左右，一年可剪三次，即春毛、秋毛及冬毛是也。

騾及驢 牝馬與牡驢相配者產騾，其體軀較馬爲大，負重量亦大，體高者可達一·七公尺，低者亦一·四公尺，以農家飼養者爲多，專供力役之用，產地以農安、長春、懷德、梨樹、呼蘭、蘭西、巴彥等縣爲主。

驢分大小兩種，體多灰黑色，適於輕便之工作，如礮穀騎乘多用之，亦以農家飼養者爲主。

駱駝 以呼倫貝爾爲唯一產地，以富有之索倫人、達呼爾人及喀爾喀蒙人飼養爲多，因東北氣候嚴寒，多屬雙峯式，體高普通二——三公尺，後軀較大，頸長頭小，絨毛色褐，其

性溫順，日行十至二十公里，負重力達二百公斤，乳可食用，毛爲貴重毛織品之原料。

猪 豬爲農家主要副產品，各農戶畜一頭至數十頭不等，其中以南部各省飼養者最多，故東北之屠宰業最稱發達，其肉、皮、毛除供當地消費外，多輸往國外。

家禽 家禽之飼養，亦爲東北農家主要副產之一，與飼豬有同等之重要，計有雞鵝鴨三種，以雞占最大多數，尤以南部飼養爲多，總數約一千二百萬頭，南部三省占一半左右。於北部中長路沿線，復有飼火雞者，以俄僑飼養者爲主，故爲數不多。鴨中南部同等重要，但北部飼養較少，僅及總數七分之一而已。至於鵝產，亦以南部爲主，約占總數百分之七十，中北部大致相等，各占百分之十五左右。

犬與馴鹿 東北農家畜犬守夜，無足述者，惟松花江及黑龍江下游之赫哲人所飼養之犬，體大如驢，可拖引扒犁，馳行冰上，行走極速，其功用與牛馬之供力役者相等，故赫哲族有使犬部之稱。又大興安嶺北部之鄂倫春人，飼養馴鹿（俗稱四不像），以供使役，爲東北最稱特殊之畜類。

第二節 東北的畜產

東北畜產，以馬頭數爲最多，計達二百四十一萬餘頭，但據東北行營農林處最近統計，

爲一百二十五萬餘頭，恐失之過小。九省中以北部所產最多，約達百分之四十不足，如舊黑龍江省，計佔九十萬頭，今多在興安省呼倫貝爾境內。至中部及南部各省，各佔百分之三十上下，如舊遼寧省佔七十九萬頭，舊吉林省佔七十一萬頭。

東北牛產，約達一百三十萬頭上下，要以中南部所佔較多，各約佔五十萬頭，北部主要在西部純牧區域，約達三十萬頭。

羊分綿羊及山羊兩種，總數計達一百二十萬頭，以舊遼寧省所產最多，約佔半數以上。其次爲西北部純牧區域，計達二十餘萬頭，中部較少，佔二十萬頭不足。

駱駝以呼倫貝爾爲唯一產地，據統計，總數約達三十萬頭。

家畜以南部農區所產最多，如東北之豬，計達八百萬頭，舊遼寧一省，計佔五百五十七萬餘頭，約佔總數百分之七十，中北部約相等，各佔百分之十五，東北南部氣候較爲溫和，且農戶亦以南部爲多，故豬產遂集中南部。至於騾及驢，亦以農家飼養者爲多，各約五十餘萬頭，騾以舊吉林省最多，約佔百分之四十，舊遼寧省佔百分之三十八，其餘在北部各省。至於驢產，以南部佔絕對多數，約達百分六十以上，中北部各佔百分之三十及百分之十。

畜類本身而外，毛皮亦出產甚豐，用途極廣，多作皮革工業之原料，且生皮亦年有大宗之出口。

牛皮名目繁多，主要者爲製革及供輸出，靴底、皮帶、馬具、皮箱等均可製之，輸出據一九三六年統計，計達三百一十五萬餘公斤，主要牛皮市場爲鹽濱、哈爾濱、瀋陽三地。尤以瀋陽爲牛皮之主要集中地。

東北馬皮所產較少，因多爲死馬及病馬之皮，產地以齊齊哈爾、海拉爾及鹽濱爲中心，據一九三七年統計，計產六五、六六〇張。

羊皮分山羊皮及綿羊皮兩大類，山羊皮又分爲三種，一爲山羊皮，係陰曆十月至翌年三月間所剝之皮，宜作禦寒及褥墊之用。二爲山羊狷子，即山羊胎兒，或分娩後不久之幼羊皮。三爲山羊板子，係陰曆四月至九月底所剝之皮，無毛絨，故稱板子。

綿羊皮亦分三種，一爲綿羊皮，係冬季所剝之皮。二爲羔毛皮，即相當於山羊狷子者，爲毛皮中之珍品。三爲剪毛皮，係夏季所剝之皮，毛短脂少，品質低劣。總計年產約達十餘萬張。

東北狗皮，年輸出亦多，而在東北毛皮出口中，占重要地位，年出口約三十餘萬張，普通以製褥墊爲主，其輸出者，多用作軍裝皮裏，野營用褥墊及大帳幕材料等。

貂皮是東北重要畜產之一，以黑龍江及松花江一帶所產最佳，分爲青鞞及紫鞞二種。前者毛絨作藍黑色，產於敦化延吉二縣交界之哈爾巴嶺；後者產於張廣才嶺及牡丹嶺，伊蘭以

東之森林中所產亦多，可製裘及帽，爲關東三寶之一。

早獺皮產於興安省境內，年產約二萬餘張，買賣市場以海拉爾及臚濱爲最大，毛皮商約二百餘家。水獺皮產於黑龍江及松花江一帶，年產約萬餘張。

其他尚有貓皮、兔皮、鼬皮、狐皮、狸皮、狼皮、黃鼠皮、灰鼠皮、山貓皮等，均產於北部。

至於毛產，要以羊毛爲最重要，東北年產羊毛約六百萬磅，日人侵佔東北期間，曾擬以東北羊毛以代替其年有大量進口之澳洲羊毛，故積極改良東北羊種，其計劃在一九四一年末，可得純粹種羊三萬五千頭，蒙古種三、八八四、〇〇〇頭和改良種及雜種二八三、〇〇〇頭，計產羊毛達二千五百萬磅。

羊毛而外，其他如駝毛、牛毛、豬鬃等，年亦有若干出產，茲略。

第七章 東北的水產

東北南部瀕海，海岸線雖短，然頗富魚鹽之利，且東北內地江河湖泊，紛流密佈，故言漁業，有海洋漁業及淡水漁業之分，以言鹽產，有海鹽池鹽之別，茲分述之。

第一節 東北的漁業

海洋漁業係指黃渤二海沿岸及海上之漁業，依地理分佈，可分爲五區：即（一）遼東灣西岸，（二）遼東灣東岸，（三）旅大區，（四）長山八島，（五）黃海沿岸。山海關以東營口以西，包括盤山、錦縣、錦西、興城、綏中五縣沿海，屬於第一區，其間漁業以營口與盤山分界處之二界溝爲最發達，二界溝海面距岸約二三海里處有沙泥崗一道，崗之附近最適於蟹蝦類棲息，是爲渤海中最重要的產蝦場。

營口以南，蓋平、復縣沿海，屬於第二區，稱爲蓋復漁區。蓋平之鮫魚圈魚產之富，冠於沿海各地，其地居鐵道近旁，且接近營口漁市，故漁業極稱發達。該處海岸在冬季一片荒涼，絕少人煙，惟至魚汛時，則漁民及各項小販均齊集海岸，立夏以後四月至六月之黃花魚汛最爲有名，遠至山東河北之漁船，亦駛來捕魚。

旅大區即舊日旅大租借地，位於遼東半島之尖端，以日人經營得法，故魚產最旺，大

連老虎灘，旅順、營城子爲半島區之四大漁業根據地，本區以鯛魚爲最重要。

長山八島居民，十分之五以漁爲業，故漁業實爲島民之主要生計。據稱八島之大小魚船，共達一千五百餘隻，漁民約二萬人。

莊河孤山兩縣沿海，位於黃海北岸，其西昔以碧流河口與旅大區分界。莊河南海中有石城島，附近四周爲重要漁場，所產魚類以海鯽魚、扁口魚、鱈子魚、滑子魚、鮫魚等爲主，魚汛期各不相同，然四季均有，此外海參及牡蠣，均棲息於附近海底及島岸礁石上。

海洋魚族，最重要者爲黃花魚、扁口魚、鯛魚、鱈子魚、臺肥魚、海鯽魚、大口魚、紅娘子魚、鮫魚、鱗刀魚、瓣子魚及海蝦海參等，中以黃花魚、扁口魚、鯛魚等最重要，各類漁產總額，年約五百萬斤上下。

東北沿海魚市場以營口、大連、旅順、魏子窩及安東各地爲主，營口魚市場開設始於十五年八月，以位於遼河下游，爲渤海各地漁船會集之所。故沿海一帶，魚肆林立，大概於春初遼河解凍後，附近沿海漁船往來漸繁，四月以後，黃花魚汛開始，營業最稱發達，故夏季爲營口漁業之旺季。

大連爲昔日人經營最大之港口，魚市場始於十五年二月，水產多由此運銷於東北各地，是爲東北最大之海洋魚市場，旅順及魏子窩魚市場各設於十五年及十八年，亦爲半島區之魚

市場，安東位於鴨綠江口，黃海北岸魚產，大都集中安東，且韓國亦為東北鮮魚供給地，以安東輸往者為最夥。

淡水漁業係指東北內地江河湖泊之漁業，依地理分佈，亦可分為五區：即遼河、松花江、烏蘇里江、黑龍江及呼倫貝爾五大水系區域，各水系包括各該河之主流及支流，如松花江即包括松花江本流及其支流嫩江、牡丹江、鏡泊湖等。

因各河流南北分佈不同，故水溫亦有差異，因之可分溫水性淡水魚族及冷水性淡水魚族二大類，其魚族種類，總計達一百三十餘種，最有價值者得十五六種。

溫水性魚族棲息於攝氏一〇——二〇度之水溫中，大部屬於鯉科、鮫科、黃額魚科及鱒科等魚類，其要者如熬花魚、杆條魚、草根魚、清羅魚、吉勾魚、胖頭魚、鯽魚、扁花魚、白魚、紅眼睛魚、白漂子魚、川丁子魚、黑魚、狗魚等，產地遍及黑龍、松花、嫩江、鴨綠、遼河各江河及呼倫池等，冷水性魚類棲息於攝氏五度至十度之水溫中，主要魚類有鯉魚、鱒魚、哲羅魚、甲魚等，亦分佈於各江河。

東北淡水魚市場分佈於沿江各地，其在遼河及其支流者，以營口及瀋陽為最大，松花江水系，有永吉、松花江、濱江、依蘭、富錦、寧安、牡丹江、龍江、肇州等地，圖們江有圖們及延吉等地，烏蘇里江有虎林、饒河兩地，黑龍江有漠河、瑗瑋、佛山、同江等地，呼倫

貝爾區主要是呼倫及贖濱二地。

東北淡水魚類產額，遠較海洋魚類產額爲高，平均年產額達九千餘萬斤，其中以嫩江及松花江產額最大，各達五千五百及三千萬斤之多，遼河魚產額，平均年在四百萬斤上下。

第二節 東北的鹽產

東北鹽產，以海鹽爲主，遼寧鹽場民初原分八場，二十年因水患沖毀灘坨，卽裁併爲六，自興城以東經盤山、營口、蓋平、復縣、旅大至莊河沿海一帶，計分興綏、錦縣、盤山、營蓋、復縣、莊河等六場，而旅大區之雙濟灣、營城子灣、雙頭林、地皮嶺、三官廠、交流島、駱駝島、夾心子、羊頭灣、老虎灘、沙河口、董家溝、西千島子、碧流河、東老灘等處，亦均爲鹽產之地。各鹽場面積，總計達二三、五〇五公頃，以旅大區鹽場爲最大，計八、九四九公頃，營蓋場次之，佔六、二三八公頃，復縣場四、二五二公頃，莊河場二、一五六公頃，餘均在一千公頃以下。

東北海鹽生產，係用天日晒鹽方法，晒鹽之地，名曰鹽灘，依地之形勢，劃爲鹽田若干。製鹽之方，先將海水導入貯水溝內，再導入第一段蒸發池蒸發水分，次再導入第二第三蒸發池，最後放入母液溝而分注於各結晶池，水分蒸發殆盡，卽成食鹽。按東北海鹽產量豐

富，實受地理環境之賜，第一，東北氣候，日照強，蒸發盛，空氣燥，濕度小，且雨量及降水日數亦較他區爲少；其次，東北沿海平原延佈，可利用之鹽田面積廣大；再次，濱海土質鬆疏，多瀉滴地，海水蒸發速而結晶易，故實係天賜之鹽產區域。

製鹽時期每年自三月下旬至十一月上旬，長約七八個月，惟七八月間，大雨時行，故多停頓，十一月中旬至翌年三月間，天寒地凍，工作亦停，每年四、五、六三個月，因日照及風向等條件優良，蒸發極盛，此三月內之生產額，計佔全年產額之半數以上。

東北海鹽產量，據一九三六年統計，計達七八五、五三五公噸，其中旅大區約佔百分之五十二，其次爲復縣及營蓋場，各佔百分之二十三及百分之十七，計達百分之九十以上。一九三六年之鹽產量，僅勉供東北當地消用，日僞期間，一面統制食鹽專賣，一面積極開發鹽田，日本並決定年由東北供給工業用鹽九十萬公噸，計開發自葫蘆島至山海關間沿海二十公里之新鹽田，在復縣海岸增闢三千四百公頃之鹽田，錦州海岸開拓一萬四千公頃，營蓋場亦增三千餘公頃，故東北鹽產，實際上恐距一百七十萬公噸不遠，故東北今後鹽產，除自用外，似當有大量餘鹽以供輸出也。

至於池鹽，產量不多，產地限於西部各鹽湖，每年僅於夏季可以採鹽，年產量僅在五、六千公斤之間，所產不足供當地消費。

第八章 東北的礦產(上)

第一節 概說

我們在上面已經說過東北農業和林業的發達以及畜產和水產的豐富，但東北最重要的資源，却是礦產和工業。工業將在下一章加以討論，本章先談礦產。

東北礦產資源的重要，並不一定在於它儲量的多寡，而是在於它產量的豐富，這與關內許多地方，貨棄於地不加利用的情形完全不同。日本在我東北數十年來，苦心經營，固非有愛於我，但東北今日礦業之發達，不能不歸功於日人。

東北礦業（尤其是煤鐵礦）究竟發達到什麼程度？它在全國究佔有如何地位？試觀下表，大致可以得到一個概念。

礦名	儲量 (千公噸)	佔全國之百分數	產量 (千公噸)	佔全國百分數
煤礦	一四,七二六,〇〇〇	五·三	一九,七五二(卅一年)	三〇
鐵礦	四,五六三,〇〇〇	八五·〇	一二,五〇〇(卅一年)	七〇
頁岩油	三〇一,〇〇〇	六〇·〇	一,〇〇〇	—

鉛	錳	錳	錳	錳
土	土	土	土	土
二八,〇〇〇	五,〇〇〇,〇〇〇	一九〇	五〇〇(估計)	九九
—	—	—	—	—
—	—	—	一五,〇〇〇(市兩)	四六

煤鐵礦是重工業最重要的原料，東北該二項礦產的儲量及產量，在全國均佔很大比例，尤以鐵礦一項，其儲量及產量，均佔絕對多數，其重要性可以想見。

第二節 東北的非金屬礦

東北非金屬礦，計有煤、油頁岩、硫黃、石棉、粘土等，但以煤及油頁岩為最重要，茲分述之：

(一)煤 我國煤藏總儲量共計為二六五、三一兆公噸，居世界之第四位，東北九省的儲量計為三、九九六兆公噸，約佔總儲量的 15%，惟此數字係根據「九一八」以前之實際調查報告，但十餘年來，日人在東北積極開發，各種礦儲數字，應有相當修正，如根據「偽滿」各種調查數字計算，則東北煤儲數字計達一四、七三六兆公噸，計較原數字增加三倍之多，若依此數加入全國儲量計算，則東北煤儲量應佔全國總儲量 53%，與全國各省比較，僅次於山西、陝西、新疆三省，而居於第四位。

僅就儲量而言，東北的煤礦，較陝西、山西兩省，實相差太遠，但就產量而言，東北實堪稱首屈一指，以一九三七及一九四二年爲例，前者全國煤產量爲三六、九一三千公噸，東北計產一三、二九二千公噸，計佔總產量的 $\frac{38}{100}$ ，後者全國產量爲六五、六八五千公噸，而東北達一九、七五二千公噸，亦佔總量的 $\frac{30}{100}$ ，實佔全國首席的地位。

東北含煤地層，有古生代的石炭二疊紀，中生代的侏羅紀以及第三紀，而以石炭二疊紀煤層最重要，其厚度大，且多爲品質優良之無烟煤，其分佈多在南部，侏羅紀及第三紀煤層大部分佈於中部及北部。

東北已經調查之煤田計約七十餘處，而實際開採者約四十所，儲量分佈，據「偽滿」調查之數字，以合江及興安兩省爲富，其次爲遼寧、吉林兩省，各在十萬萬公噸以上，安東、遼北、松江三省各達一萬萬至八萬萬公噸不等，嫩江一省，地居松嫩平原之中部，平原廣闊，獨乏煤藏，是東北唯一例外的一省。以上係就煤儲的分佈而言，若就產量及煤質而言，仍以南部爲主。

撫順煤礦——是東北第一大礦，也是東亞第一大礦，礦區位於撫順縣南之渾河左岸，四境所及，西自古城子河（渾河左岸支流）東岸，東至龍鳳坎村（東洲河西岸）東端，南止於千金寨附近，北止於渾河南岸，東西長一六·五公里，南北寬平均四公里，煤系屬於第三

紀，覆於古生代片麻岩及中生代玄武岩之上。煤系地層又可分爲上中下三部，上部爲綠色頁岩及褐色油頁岩，中部爲頁岩及砂岩，內夾主要煤層，平均厚約四千公尺，其最厚處達一百三十公尺，下部爲凝灰質砂岩、礫岩及頁岩，內夾煤層二，厚僅一公尺。

撫順煤礦原有儲量達九五二、六二九、八六八公噸，截至二十八年爲止，尙存七九四、二三八、八五八公噸，目前約有七萬萬公噸上下，煤質爲褐性烟炭，有粘結性及非粘結性兩種，前者可供煉焦，後者可供低溫乾餾，直接液化及瓦斯發生爐之用。其開採歷史很久，自遼金以來，即經採用，日俄戰爭後，日人佔用，宣統三年，正式劃定礦區。該礦規模龐大，二十八年產煤九百餘萬公噸，平均日產二萬餘公噸之多。

本溪湖煤礦——礦區位於瀋安線本溪縣南，煤系屬石炭二疊紀，含煤十七層，可採者八層，厚自〇·六至三公尺不等，煤爲佳質烟煤，可煉焦，鞍山製鐵所及本溪湖煤鐵公司所用之焦煤，大部由此供給，其儲量爲三百三十兆公噸，二十九年產九十萬公噸，除供給鞍山製鐵所及自用外，尙有一部分分輸至朝鮮兼二浦製鐵所應用。

與本溪湖同一煤系之煤礦尙有牛心台、田師付溝及烟台等礦。

牛心台煤礦——位於太子河右岸，西距本溪湖十七公里，有鐵道相通，煤系亦屬石炭二疊紀，含煤層四，厚約一·七公尺，儲量一千一百萬公噸（亦有作九千一百萬公噸者），年

產量約十萬公噸左右。

田師付溝煤礦——亦位於本溪縣境，煤質爲無烟煤及半無烟煤，儲量達一七七、〇〇〇公噸。

烟台煤礦——位於遼陽縣城東北約四公里，西距烟台站十三公里，有支線相通。煤系屬石炭二疊紀，含可採煤層五，各厚自一·二至二公尺不等，儲量達四千萬公噸，煤質爲高度無烟煤，二十六年產三十五萬公噸。

昆明山煤礦——位於烟台煤礦附近，西南距遼陽二十五公里，有支線長五公里通烟台，儲量四百五十萬公噸，煤質爲無烟煤，最高產額年達五萬公噸。

瓦房店煤礦——屬復縣，位於中長路瓦房店東礦子窰，煤系屬侏羅紀，含主要煤層一，爲低炭烟煤，儲量七十萬公噸。

復縣五湖嘴煤礦——位復縣南四十五公里，東距普蘭店三十五公里，南距海岸之南海口碼頭僅一公里餘，煤斤運銷，多遵海道。煤系屬石炭二疊紀，含可採煤層三，厚自一至三尺不等，儲量六百九十三萬公噸，煤質爲無烟煤，年產約二十萬公噸上下。

八道壕煤礦——位於黑山縣西北十五公里，大通路經過礦區，南距大虎山三十公里，煤系屬白堊紀，含煤十餘層，可採者五層，厚自一·七至三公尺不等，儲量二千八百九十萬公

噸。煤質爲褐性烟煤，自下而上之第四層，煤質較佳，可以煉焦。最高年產額七萬七千公噸。（以上各礦均位於遼寧省境內）

北豐煤礦（原西安煤礦）——在遼北省北豐城北四公里，有支線相通，煤系屬白堊紀，含煤三層，厚自三——一四公尺不等，儲量計二七〇兆公噸，煤質爲褐性烟煤，一部分可製焦，亦可供低溫乾餾之原料，係東北大煤礦之一，二十六年產量爲七九八、〇〇〇公噸，日人預計於三十二年增至二百五十萬公噸。（以上一礦屬遼北省）

東邊道煤礦——礦區位於安東省通化市東一帶，主要煤田有鐵廠子、五道江、八道江、烟筒溝及三岔子等處，煤系屬石炭二疊紀，儲量達一四〇兆公噸，是安東省境內唯一大礦，日人於二十七年成立東邊道開發公司，即以開發本區內煤鐵礦爲目的，產量年達百萬公噸。（以上一礦屬安東省）

蛟河煤礦——位於吉林省吉林市東一百二十公里，吉會路橫穿礦區北部，煤系屬侏羅紀，含煤六層，可採四層，厚自一——六公尺不等，儲量達四六三兆公噸，亦是東北大礦之一，二十六年產三十一萬公噸，日人曾有使之成爲撫順第二之企圖。

火石嶺煤礦——位於吉長線營城子車站北三·五公里，東南距永吉七〇公里，西南距長春六十公里，煤系屬侏羅白堊紀，含煤二層，最厚三公尺，儲量三百六十萬公噸，煤質爲低

炭烟煤，年產七萬五千公噸。

營城子煤礦——吉林省營城子站附近，儲量三千三百萬公噸，煤質為高度瀝青炭。

舒蘭煤礦——吉林舒蘭縣境內，儲量達五八一兆公噸，為不粘結性之褐煤，年產約十萬公噸。（以上四礦在吉林省境內）

老頭溝煤礦——在松江省延吉老頭溝北，煤系屬侏羅紀，含煤層四，自○·七至一·○七公尺不等，儲量一千六百萬公噸，煤質為褐性烟煤，年產約十萬公噸。

穆稜煤礦——在松江省穆稜縣北之梨樹溝，南距中長路小坡子站六十公里，有支線達礦區，煤系屬侏羅紀，含煤三層，可採一層，厚一公尺，儲量七千五百萬公噸，煤質為低炭烟煤，尚可煉焦，年產量約二十萬公噸。

東寧煤礦——松江省綏芬河站南五十公里，煤質為不粘結性之瀝青炭，儲量四百五十萬公噸，產量甚微。

和龍煤礦——松江省和龍縣境內，儲量達二萬萬公噸，亦係不粘結性之瀝青炭，是松江省儲量次大的煤礦，惟產量亦微。

琿春煤礦——是松江省儲量最大的煤礦，儲量達五八五兆公噸，煤質為不粘結性的褐煤，惟產量亦微。（以上五礦在松江省境內）

密山煤礦——是合江省最大的煤礦，位於密山縣西九十里之滴道河、雞冠山、黃泥河等處，與其南之穆稜礦區係同一系統，屬侏羅紀，含煤層一，厚一·六公尺，儲量達一、五八五兆公噸，二十六年產十一萬二千公噸，日人曾計劃於三十二年增至二百五十萬公噸。

鶴崗煤礦——位於松花江北岸湯原縣東北九十公里，南距蓮江口六十餘公里，有鐵道相通，煤系屬侏羅紀，含煤六層，厚自一·二至三公尺不等，儲量達五、〇〇〇兆噸之多，是東北儲量最大的煤礦，煤質為中炭烟煤，宜煉焦，焦性與本溪所產者相若。二十六年產五十四萬公噸，日人擬於三十二年增產至五〇〇萬公噸，為東北很有前途的大煤礦。

依蘭煤礦——位於依蘭縣境內，煤質為微粘性瀝青炭，儲量三三四兆公噸。

寶清煤礦——亦係微粘性之瀝青礦，儲量三百萬公噸，（以上四礦在合江省境內）

札賚諾爾煤礦——位於中長線札賚諾爾站附近，西距臚濱二十公里，煤系屬第三紀，含煤層三，平均總厚度二十公尺，儲量達三九〇〇兆公噸，煤質不佳，僅可供家庭及火車燃料之用，二十六年產十六萬二千公噸。（以上一礦屬興安省）

瑛琿煤礦——是黑龍江省唯一的煤礦，煤質為不粘性之褐煤，儲量一千萬公噸。

(二) 油頁岩 我國頁岩油的總儲量為五二一兆公噸，儲量尚稱豐富，遼寧撫順之油頁岩，儲量最豐，如以一千五百公尺為可採深度，則可得頁岩油三〇一兆公噸，計佔總儲量百

分之六十，其重要可知。且撫順油頁岩成層較厚，平均厚達一二〇公尺，加以該區採礦環境優良，油頁岩直覆於煤層之上，露天採掘煤礦者，必先除去上覆之油頁岩層，故開採成本很低。其含油率上部較豐，可達百分之十四，下部較小，僅及百分之一，其平均含油率爲百分之五·五。

撫順油頁岩，於宣統二年日人即對之加以研究，中經多年試驗，於十九年正式出油，二十四年計產粗油一四五、〇〇〇公噸，硫酸銨三萬九千公噸，粗油經提煉後，得汽油三百萬加侖，重油五千公噸，粗蠟一萬五千公噸，二十八年粗油產量增至四十萬公噸，日人曾預計三十一年年底，可增至一百萬公噸。

東北除撫順之油頁岩外，尚有松江省汪清縣羅子溝，和龍縣大拉子，吉林省樺甸縣公郎頭，合江省依蘭縣，黑龍江省寧安縣及撫順東石門寨等處之油頁岩，茲簡述之。

汪清羅子溝位於大綏芬河之上流，地處山嶺間，交通不便。油頁岩層厚三十公尺，平均含油率百分之五，延長五千公尺，寬二千公尺，含油約三〇兆公噸，因交通不便，未經採用。

和龍大拉子位於和龍附近，油岩層厚三十公尺，儲量尙豐，但含油率甚低，經濟價值不大。

樺甸公郎頭之下白堊紀岩層內含油頁岩，分佈甚廣，層厚約二·六公尺，含油量百分之一五·五——一九·五。

撫順石門寨油頁岩位撫順之東，瀋吉路章黨站及營盤站之間，地質情形與撫順同。油岩儲量爲一三二兆公噸，品質尙佳，惟層薄及傾角甚大，開採不易。

黑龍江室韋油頁岩位於縣東，呼倫之東北約一百六十公里，於下白堊紀地層中含油頁岩三層，含油約一萬公噸。

依蘭附近油頁岩價值甚低，不值開採。

(三)其他 東北其他非金屬礦尙有自然城、硫黃、粘土、石棉、滑石、重晶石、玻璃砂、印板石、建築材料及寶石等。

東北自然城東自嫩江省西至呼倫貝爾區均有城池之分佈，約而言之，可分三區：(一)呼倫貝爾區，(二)中長路西線，(三)伯都納及洮南區。呼倫貝爾區故城地在海拉爾南一六〇公里之查司諾爾，年產約二千五百公噸，其產於喇嘛甸子及勒圖附近者，年約六千公噸，東北境內總計年產自然城約二萬五千公噸。

東北硫產地自然硫有黑龍江之龍鎮，唯產量不多，未加開採。其中一部採自黃鐵礦者有遼寧、本溪湖、烟台、林家台、楊家溝等地，總計年產約一千公噸。

粘土種類繁多，其含鋁氧達百分三十五以上者可作提鋁原料（見後），其含鹼性原素少者可供燒製耐火材料，主要產地爲復縣、遼陽、本溪湖等地，年可產粘土約四十餘萬公噸。東北石棉產地爲遼寧之海城及金縣之和尙屯，產量尙微。

螢石即螢石，東北產地爲海城、蓋平、普蘭店及嫩城等地，昔曾盛事開採，但礦藏不豐，故現產量亦微。

我國滑石以東北之遼陽、海城、蓋平、岫巖等縣開採最盛，是開採菱苦土的副產品，年產約六、七萬公噸，所產均運銷日本。

重晶石產於普蘭店站附近之金家屯、杏花村、河沙溝及復縣東北二十四公里之張家屯，生於片麻岩中，民七八年曾加開採。

玻璃砂產於旅順、大連、金縣及海拉爾等地。

東北建築材料以花崗岩爲主，以瓦房店、普蘭店、熊岳城等地出產最著。

東北寶石，有黑龍江沿岸及遼寧錦縣之瑪瑙及蛋白石，撫順煤層中出產之琥珀及蜜蠟。

印板石產於瓦房店西北三十五公里之敏家屯，昔有奉瓦印石公司開採，在瀋陽設板製磨，日產成品可達四千斤。

第九章 東北的礦產(下)附水力

第三節 東北的金屬礦

東北之金屬礦，以鐵及金最爲主要，其他尚有銅、鋁、錳、鎊、鎂、鉬及銀、鉛、鋅等，不特種類繁夥，且儲產均富，是其特點。

(一)鐵礦 我國鐵儲總計爲二、一五〇兆公噸，僅佔全世界鐵儲總量的百分之〇·九二，計佔第十二位，殊爲貧乏，但比之東鄰日本(僅佔〇·〇四第二十五位)，猶略勝一籌。

東北九省鐵礦儲量，據戰前調查統計，計有一、四〇六兆公噸，佔全國總儲量的百分之六十五，但據近十年來僞滿的調查數字，東北鐵儲計增至四、五六三兆公噸之多，故依最近統計計算，東北鐵儲佔全國總量的百分比亦加大至百分之八十五。尤有進者，東北鐵礦產量所佔全國總產量的比例數亦大，如戰前全國鐵礦產量平均年約三百萬公噸，而東北所產即佔百分之五十五，再如三十一年，全國鐵礦產量一千七百六十萬公噸，而東北所產約達一千二百五十萬公噸之巨，計佔總量的百分之七十，僅此一點，就可知東北九省對本國的重要性。

東北鐵礦的分佈，主要在遼寧省境內，集中一區，不像前述煤礦分佈的星散，鞍山、廟兒溝、弓長嶺以及本溪湖境內的歪頭山等地，是東北的四大鐵礦中心，它們分佈在見方不到一百公里的邱陵地帶內，至於近年來在通化、輯安間新發現的大鐵礦，是東北鐵礦的另一中心。

鞍山鐵礦：礦區位於遼陽縣西南，中長路鞍山站附近，其主要礦地有東鞍山、西鞍山、大孤山、櫻桃園、王家堡子、白家堡子、一担山、關門山、新關門山、眼前山、小嶺子、鐵石山等地，東西鞍山距鐵道最近，其他各地稍遠，均有支線相通。

鞍山鐵礦生於太古界變質片岩系之底部，其成因似屬沈積，礦石屬矽質呈帶狀結構之結晶赤鐵礦及磁鐵礦，常夾於雲母片岩及石英岩之間，其儲量計達一、九八〇兆公噸，可稱相當豐富，惟礦質較差，是其缺點，大部含鐵皆在百分之三十五左右，其含鐵達百分五十之富礦，計僅二百一十六萬公噸，約當總量的十分之一耳。

鞍山鐵礦，開採歷史頗久，自民國五年在名義上中日合辦之公司成立以後，三十年來，經營改善，規模非常宏大，二十八年鞍山鐵廠及昭和製鋼所計產銑鐵七十萬公噸，鋼塊六十萬公噸，並預計三十年度可產鐵四百三十萬公噸，鋼塊二百八十萬公噸及鋼材一百五十萬公噸。

廟兒溝鐵礦：位本溪湖境內，西距潘安路上之南墳站八公里，有輕便鐵道相通，選礦廠設南墳，煉廠設於本溪縣城附近。

廟兒溝鐵礦爲太古界沈積岩變質礦床，有富礦三層，夾於含鐵質石英片岩中，上層爲細粒質鬆之磁鐵礦結晶，質量俱佳，含鐵約達百分之六十以上，露頭延長約一五〇公尺，寬約十八公尺。中下兩層質量均較差，含鐵質之石英片岩分佈較廣，儲量亦可，惟含鐵僅在百分之三十上下。據統計，百分之三十三之貧礦儲量有四五〇兆公噸，百分之六十五富礦有三百萬公噸，合計爲四五三兆公噸。

廟兒溝鐵礦於清初卽用土法採用，日俄戰後，日人佔用，「九一八」以後，加以擴展，計三十二年產生鐵十一萬六千公噸。

弓長嶺鐵礦：位於遼陽縣城東南四十八公里，有輕便鐵道相通。礦床亦屬太古界之沈積岩變質礦床，礦石以磁鐵礦爲主，赤鐵礦次之，其儲量計含鐵百分六十以上之富礦爲七二九千公噸，百分三十之貧礦爲二四、三〇〇千公噸，合計爲七五三兆公噸，民四由中日合辦，九一八後由昭和製鋼所收買，所產礦石，悉供昭和製鋼所之用。

本溪湖歪頭山及其他各地鐵礦：歪頭山礦區位潘安線姚千戶站南約六公里，礦石爲磁鐵礦及赤鐵礦，屬百分三十五至四十五之貧礦，儲量計達一五〇兆公噸。遼寧其他鐵礦，近年

來據日人調查勘測者計有八盤嶺鐵礦（屬遼陽），有百分五十六之富礦一〇〇萬公噸，財神廟有富礦六十萬公噸及貧礦十萬公噸；小市鐵礦，在本溪小市，有富礦四十八萬公噸；田師付鐵礦有貧礦五十萬公噸；臥龍山鐵礦有貧礦二十萬公噸；梨樹溝有貧礦七百萬公噸，總儲量九二、八八〇千公噸。

通化輯安間鐵礦；亦稱東邊道鐵礦，位於安東省境內通化市與老嶺之間，有七道溝、大栗子溝、青溝子、三道溝、八道江、七道溝、大龍等地，礦呈層狀，層厚平均約二三十公尺，屬赤鐵礦，其儲量總計達四四、七七〇萬公噸，以大栗子溝一地最多，計達八、八〇〇萬公噸，日人於二十七年組東邊道開發公司加以開發，其生產目標為年產礦砂一百五十萬公噸，生鐵五十萬公噸及鋼材十萬公噸，本區同時煤藏亦富，日人曾有使之成為鞍山第二之企圖。

開原西豐鐵礦：以該縣為出產中心，礦石為赤鐵礦，含鐵百分五十至六十之間，前日協和鐵山株式會社開採。

(二)金礦 我國金礦以砂金分佈最廣，而儲量及產量之豐，則首推東北，尤以黑龍江境內，砂金開採最盛，遠在一千年前，於江河水淺之處，即有土法開採者。東北金產量，歷年平均統計，年產量約在十五萬市兩左右，約佔全國產量百分之四十五以上。

黑龍江爲東北產金盛地，其礦業中心在大黑河，由三江口經蘿北之興東觀音山、烏雲、瓊瑋、黑河、呼瑪、漠河至奇乾一帶，成一大弧形，皆爲產金區域。合江省境內產金地有樺川、依蘭、密山等處，松江省境內有東寧、寧安、琿春、和龍、延吉等地，吉林省境內有樺甸及磐石兩地，至遼寧省境內，砂金及脈金並見，分佈於遼河沿岸地帶。

(三)其他金屬礦 東北其他金屬礦藏，尙有鋁、鎂、鎊、錳、銅、銀、鉛、鋅、鉬、鎳、鈳、銻及汞等，簡述於次。

鋁：遼寧復縣之粘土礦，爲東北最重要之提鋁原料，礦區位於普蘭店西四十五公里，水陸運輸均便。粘土產於石炭二疊紀煤系中，可採共四層，平均總厚度約二公尺，面積約四萬公里以上，以比重二·五計，儲量計約二千八百餘萬公噸。其中生於本溪系底部的粘土，含鋁成分較高，故有鋁粘土之稱，其含鋁氧約在百分之四十左右，質佳者可達百分之七十，民國二十三年日人以之提煉鋁，計二十四年產粘土十九萬公噸。其次遼陽烟台之煤田內，產黃褐色之粘土鋁頁岩，位於石炭紀煤系之上部，頂部爲砂岩，含礫土岩層共厚十六公尺，露頭延長二·五公里，分佈於烟台採礦所南之盤道嶺、茨而山、蔡家山等處，估計儲量約一百六十五萬公噸，若以百分之七十爲含鋁較多者，則可得鋁一百二十萬公噸，自二十六年日滿輕金屬製造公司成立後，即以本區鋁頁岩爲提煉純鋁之原料，二十七年計產礦石十七萬公噸。

此外遼寧本溪湖之小市及大魏家屯等地亦產鋁粘土及鋁頁岩，平均含鋁約百分之四十左右。

鎂：遼寧海城蓋平二縣盛產菱苦土，爲世界最大鎂礦床之一，其分佈區域，南起蓋平西之轉山子向東北延長至滑石嶺爲止，長達三十五公里，其儲量約五〇〇〇兆公噸，礦石生於五台系中部白雲石岩層之內，上爲石英岩，下爲片麻岩。該礦自民國二年發現後，日人千方百計設法開採，計二十三年產菱苦土礦六萬五千公噸。日人於二十二年十月在日本成立日滿鐵公司及以後在營口又成立滿洲製鎂公司，所需原料，即以海蓋二地所產之菱苦土礦充之。

鎩：遼寧岫巖黃家堡子花崗岩石英脈中產有少量鎩鐵礦。

錳：產於遼寧興城黑松林，安東鳳城小皇旗及韭菜溝以及合江省通河之樺子山，吉林省伊通縣之畫匠屯等處，各區儲量約計五千萬公噸，含錳在百分四十五至四十八之間，各區錳礦皆由前日人九亞礦業株式會社開採，供鞍山及本溪湖各鋼鐵廠之用。

銅：東北銅礦，曾經發現者，計達三十餘處，然開採出產者計有遼寧本溪之盤嶺及馬鹿溝，復縣之化銅溝，莊河之芙蓉，松江之天寶山，吉林磐石之石咀子及安東之接梨溝等地，盤嶺位於本溪東南六十公里，礦石含銅平均百分之十四，主要礦石爲黃銅礦，儲量約二萬七千公噸，馬鹿溝位於本溪東六十公里，產黃銅礦及孔雀石，儲量約一萬公噸，含銅率百分之十。天寶山產鉛鋅銀銅礦，礦石以輝銀礦、閃鋅礦、方鉛礦及黃銅礦爲主，平均含銅百分之

一、七，鉛百分之五，鋅百分之六及銀十萬分之三十一，儲量估計約三百萬公噸。化銅溝，石咀子及芙蓉銅礦，含銅均爲百分之十四。

銀鉛鋅：遼寧錦西楊家杖子產鉛鋅礦，儲量約千公噸，含鉛百分之二十二至五十六，鋅百分之十二至四十五，年可產礦石一萬六千公噸，昔將礦石運往朝鮮鎮南浦精煉，後日人在大連甘井子設廠製煉。其次鳳城西北四十公里青城子產鉛礦，以方鉛礦爲主，中等礦含鉛百分之五十，含銀千分之一，儲量約二百萬公噸，其他如天寶山之鉛鋅銀銅礦已見前述。

鉬：東北鉬礦產於錦西縣大北嶺，儲量約五百萬公噸，發現於二十八年，礦脈長約一〇公尺，含鉬百分之〇·四至十七。三十二年日人在錦西設廠提煉鉛鋅，卽就原廠選鉬，大部礦砂運回本國冶煉，其用途可製合金銅，以代替鎢。此外本溪馬鹿溝銅礦區內，岫巖大房及臨江縣均有輝鉬礦之發現。

鎢：松江省安圖之大甸子及吉林省伊通之頭道村、青咀子皆產之。

鉍銻鉍汞等：鉍見於遼寧錦縣之女兒河，鉍見於和龍開山屯之鉍鐵礦，鉍鈎礦見於岫岩、海城二縣境內，汞產於本溪碱廠，以上產量均不豐。

第四節 東北的水力

東北江河湖泊，紛流密佈，不特舟楫之利可操，亦且蘊藏巨大之水力資源。據一九三九年總計，東北水力蘊藏量在一千萬瓩以上，而已經勘測可利用者，計達八百一十四萬九千瓩之多，是僅次於計劃中之揚子江及黃河水力發電量，而居於全國之第三位焉（以東北合計），其詳情如下：

總計	已經勘測之河流		擬設水電廠數		可發電力（千瓩）	
	廠數	可發電力（千瓩）	廠數	可發電力（千瓩）		
四六	松花江	八	二，六五〇	大洋河	一	三〇
	鴨綠江	八	二，〇〇〇	大林河	一	二〇
四六	圖們江	五	五三〇	太子河	五	一〇
	牡丹江	七	二七七	嫩江	三	九五
四六	烏蘇里江	一	二二	螳螂河	二	三五
	遼河	二	一八五	呼瑪河	一	二五
四六	渾河	二	六〇〇	其他		一，六七〇
	總計					八，一四九

東北水力之開發，在日僞期間，曾積極進行，其計劃分松花江上游、鏡泊湖、鴨綠江及渾江四個區域。日本投降前夕，東北之水電廠，計完成鏡泊湖水電廠，松花江上游之小豐滿

水電廠及鴨綠江水豐電廠三處，水力發電總量達八〇六千瓩。

松花江上游水力發電計劃，計包括紅石砬、濛江、牛巖子、安圖、羊圈子及小豐滿等電廠，然僅完成小豐滿電廠一處，工程開始於一九三七年十一月，攔河壩堰高八十公尺，長一千一百公尺，位於吉林市上游二十四公里之豐滿鄉，蓄水庫容量為一百十億立方公尺，最大發電量達六十萬瓩。計有發電機八座，變壓器八座，第一號發電機於一九四三年五月二十五日供電，第二號發電機於同年八月供電，第三號發電機於翌年六月供電，其餘工程，尙有一部分未能完竣，日人投降後，俄人拆去發電機四座，現僅發電量十二萬瓩。

鴨綠江水力發電計劃計包括義州、渭源、滿浦、雲豐、中江、厚昌、水豐等七處，完成者亦僅水豐小電廠一處，該廠位於安東上游八十二公里之拉古哨地方，工程始於一九三七年七月，堰壩長八九八·七公尺，高一·六公尺，貯水池蓄水量七十六億立方公尺，計有發電機七台，共可發電七十萬瓩，第一號發電機於一九四一年八月二十五日供電，第二號發電機同年九月二日供電，第三號發電機翌年四月九日供電，其他各部於一九四三年秋全部完成，發電量達七十萬瓩，惟日本投降後，蘇軍拆去發電機三台，其餘部分，尙可使用，惟該廠主權，係中韓兩國所共有，爲尙待解決之問題也。

鏡泊湖發電工程始於一九三九年五月，水庫面積三七五平方公里，平均流量每秒五十五

立方公尺，最大發電量爲四萬六千瓩，於一九四二年供電，勝利後經俄人拆去者達三萬六千瓩，所餘無幾矣。

至於渾河發電計劃，原包括桓仁及沙尖子兩電廠，總發電量達六十萬瓩，於一九三九年勘測，一九四一年測量完成，預計於一九四七年全部工程竣事，然未待完工，卽已投降，今後似有繼續完成之必要。

在勝利前夕，東北水電供應，實可遍及東北各大都市，水電輸電電線，長達四千餘公里，而以小豐滿、水豐及鏡泊湖爲三大輸電站，惜勝利以後，一方遭蘇軍有計劃之拆運，一方受當地軍事之影響，今所餘者，實不及原有之十分之一，焦頭爛額，其損失何可言喻。

第十章 東北的工業

第一節 概說

東北工業發展的基本條件，非常完備，第一，東北農、林、牧、礦、水產、水力，各種資源，均稱豐富，是東北工業原料的供應，至爲充分；其次，東北鐵道分佈，密如蛛網，水道運輸，亦極便利，是東北工業原料及成品之運輸，極稱流暢；再次，東北有四千餘萬人口，工業勞力的供給，亦不虞匱乏，且若干年來，日人在東北之經營，已奠定各項工業的基礎（當然現在破壞的很多），尤其是鋼鐵工業，不特在國內是首屈一指，即在世界，也是佔有相當地位。

東北工業，以鋼鐵工業爲骨幹，他如機械、紡織、輕金屬、化學、食品等工業，均具有相當規模。若就各項工業的地理分佈而言，因東北一切發展，均係自南而北，故工業也不例外，而以南部爲重心，估計約百分八十以上之工業，係集中於遼寧、安東、吉林三省之內，其主要工業區域，可分以下各區：（一）瀋陽區：以機械化工軍需工業等爲主，如舊滿洲車輛廠，三基機器廠，瀋陽兵工廠，日立、住友、滿洲等機器製造工廠，曹達膠皮酒精等工廠，

瀋陽鐵西區，是東北首要的工業中心之一。(二)撫順區：本區以採煤及煤鋼爲主，他如人造石油、窯業、火藥工業亦稱發達。(三)錦西區：以煤油、洋灰工業爲主，他如葫蘆島之大規模硫酸廠，亦屬本區。(四)錦州區：以紡織及造紙工業爲主。(五)鞍山區：以鋼鐵工業爲中心，規模之大，居東亞第二，是東北工業精華之地。(六)本溪區：亦以採煤煉鋼爲主，附屬於洋灰機械等工業。(七)遼陽區，以紡織造紙等輕工業爲主。(八)營口區：以輕工業如滑石、造紙、製鎂等爲主。(九)遼北區：舊有北豐、開原等煤鐵礦之開採及曹達工業。(十)長春區：有製糖、火柴、油化、釀造、製粉等工業。(十一)永吉區：有木材、麻織、洋灰及人造石油等工業。(十二)安東區：造紙、紡織、製鋁等工業稱盛。(十三)哈爾濱區：製粉、釀造、榨油、造紙等工業。(十四)其他如佳木斯、通化等地，亦係東北新興工業城市。

至於東北各種工廠，據日僞統計，總數達六、四九七廠，各種工人，計達一〇七、九九七人，中以紡織工業所佔比例最大，工廠數佔百分之十七，工人數佔百分之三十，其次爲金屬工業，工廠數計佔百分之十以下，依次爲化學工業，木材工業、窯業、機械工業、印刷業等。

第二節 東北的鋼鐵工業

鋼鐵工業是工業之母，故又稱做基本工業，東北煤鐵，產儲均富，而且二礦的地理分佈，相距咫尺，此為東北鋼鐵工業發展最有利條件之一。東北三大鋼鐵中心是鞍山、本溪及通化三處，茲分述之。

前鞍山昭和製鋼所（勝利後由資源委員會改為鞍山鋼鐵有限公司），是東北最大鋼鐵中心，其先，鞍山製鐵所於民國六年三月開工，八年四月第一座二百五十噸化鐵爐開煉，九年二月第二座化鐵爐開工，十六年添建五百噸大爐一座，並將舊有二百五十噸爐改為三百噸。十八年七月日關東軍軍部創設昭和製鋼所，二十二年與製鐵所合併，是為正式昭和製鋼所，二十七年完成七百噸化鐵爐二座，二十八年又完成三座，截至投降前夕，鞍山製鋼所計有四〇〇噸爐兩座，五五〇噸爐兩座，六〇〇噸爐一座，七〇〇噸爐五座及其他小爐若干座，生產能力，全部年可產生鐵一、九六〇、〇〇〇公噸及鋼材一百三十萬公噸，規模之大，僅次於日本之八幡，而居遠東第二位。二十九年計產銑鐵七十萬公噸，鋼塊五十八萬公噸及鋼材五十八萬公噸，日本投降以後，該廠損失很大，製鐵部分，僅存二〇〇噸爐兩座及六〇〇噸爐一座，製鋼部分存第一製鋼廠，第二廠拆毀，內戰以後，復遭破壞，資委會接收後，積極整理，預計三十六年內產鋼二十萬公噸及鐵十萬公噸。

鞍山製鋼所原料，焦炭主要來自本溪，鐵係鞍山所產，惟三十二年產額最高時，曾取東

邊道，利國輝、金嶺鎮等地之鐵及開灤、中興、井陘等地之煤。

本溪湖煤鐵公司是東北第二鋼鐵中心，其製鐵部分成立於民元前一年，民四第一爐開火，六年第二爐開火，三十年十月，本溪南宮原第三廠大熔鐵爐生產，其設備有二〇〇及六〇〇噸爐各二座，生產能力，二十九年計產銑鐵五十五萬公噸及鋼塊五十萬公噸。

東邊道開發公司成立於民國二十七年，是東北第三鋼鐵中心，三十一年製鐵所成立，有二〇噸爐一座，年可產銑鐵五〇萬公噸，煤鐵均取自附近所產。

此外，日人於二十八年曾成立協和鐵山株式會社，專事開採開原、西豐、許家屯、石城、烏等地鐵礦，唯製鐵事業尙未開展。

東北鋼鐵全部產量，以三十二年爲最高，該年計產生鐵一、七〇八、〇〇〇公噸，鋼塊八四三、〇〇〇公噸，鋼片七六八、〇〇〇公噸及鋼材三七八、〇〇〇公噸。東北鋼鐵產量的半數，係送至日本本土，如三十二年運往日本之生鐵計達五九三、〇〇〇公噸，低磷鐵二一四、〇〇〇公噸及鋼材七八、〇〇〇公噸。

第三節 東北的機械工業

東北機械工業主要有車輛、飛機機體、自動車、礦山機械及工作機械等製造工業。

東北車輛製造最初爲中東及南滿二路的修理工廠，繼起者爲大連機械製造所，係民國七年成立者，可製客車、貨車、機關車、電車、農用機械、建築橋梁材料、化工機械以及航空、自動車、船舶上各種用機械。

礦山機械製造工業以礦山附近爲主，勝利前東北計有宮本機械製作所、滿洲栗本製作所及滿洲日立製作所等。

航空機械製造工廠設於民國二十七年，名爲滿洲飛行製造株式會社，在瀋陽東區，其製造修理部爲接收前東三省航空處兵工學校的工廠，漸次擴充而成，能製造軍用機身、發動機及其他各種用品，是東北唯一的航空工廠。

東北的自動車工廠有二：一爲民國二十三年設立之同和自動車株式會社，在瀋陽工業區，哈爾濱、齊齊哈爾及長春等地，均有分社。其次爲二十八年成立之滿洲自動車製造株式會社，本社在長春，分社在安東及瀋陽。

工作機械製造工業計有滿洲機械製造株式會社及滿洲工作機械株式會社，前者設長春，可製製鐵、礦山及化工業用機械；後者設瀋陽，專製各種工作機械。

第四節 東北的紡織工業

東北紡織可分棉、毛、麻、絲四種，除棉紡織原料棉花不能自給外，其餘三種紡織原料，均出產甚豐，故東北紡織業一向很爲發達。

東北棉紡織工業的近代化，是最近十年的事。然東北人口衆多，消費棉織品至巨，故雖原料缺乏，其發展歷史則甚久，計「九一八」前，有國人自營規模較大紡織廠二家，「九一八」以後，日人積極經營，最大之工廠計達十一家，如內外棉株式會社（金州）、滿洲福紡株式會社（金州周水子）、滿洲紡織株式會社（遼陽）、奉天紡紗廠（瀋陽）、營口紡織公司（營口）、滿洲東洋紡織株式會社、東棉紡織株式會社及滿洲棉花會社等均其著者。就分佈地區而言，計瀋陽四，大連附近三，遼陽、錦州、安東、營口各一，紡錠總數爲五十五萬枚，勝利以後，大部損壞，經中紡接收者有十一廠，其中復工者，計爲遼陽、錦州、營口、安東四廠，僅五萬五千紗錠而已。

東北棉紡原料，不足自給，日人曾加推廣，勝利前夕，東北年可產棉八十萬市担，足敷五十五萬錠六成原料，日人曾計劃將棉田增至五〇〇萬畝，年產棉五〇〇市担之數。今年東北行轅農林處，在遼寧南部產棉區亦有擴充棉田一百萬——二百萬畝之計劃，總之，東北棉花生產，頗有接近自給之可能。

東北盛產各種麻類，如亞麻、大麻、青麻、苧麻、洋麻等，均有其悠久的培植歷史，其

栽培面積，總計達六萬公頃以上，東北製麻歷史亦久，計始於光緒中葉。但民國以後，大部爲日人所投資，如最早之滿洲製麻會社（大連），卽爲日人三井所有，以製麻繩及麻袋爲主，戰時軍事需要，如艦吊床、砲衣、飛機羽翼、軍用蓑袋、行軍床、軍衣、雨衣等用激增，故又設置滿日亞麻紡織會社，總廠設長春，分廠遍及雙城、珠河、海林、青山、海倫、呼蘭、克山、拜泉等麻產區。又奉天紡麻會社及滿洲製麻公司等五家，計遼陽一家，瀋陽及長春各二家。

東北毛織工業以民七日人設立之滿蒙毛織株式會社爲嚆矢，設於瀋陽，是「九一八」前控制東北羊毛產銷的托辣斯，以駝毛及羊毛爲原料，線製羅紗、毛布、帽子、毛絲等，後復於長春及哈爾濱兩地設立滿洲毛織公司及康德毛織株式會社，線製毛布絨毯等。

柞蠶絲繅製工業在東北歷史最久，據稱在二百五十年以前，移居東北之山東農民，便從事於柞蠶絲紡織，因係家庭手工業，故產量不多。民國前後，蓋平、海城、營口等地，繅絲業特別發達，日俄戰爭以後，重心移至安東，故安東爲東北最重要之紡織中心，當時年收購量達四十五億粒。「九一八」以後，日人曾成立大規模蠶絲工業如滿洲柞蠶絲會社（二十八年），保持年產三百億粒爲目標。滿洲製絲會社二十五年設於復縣，滿洲野蠶絲會社設於大連，總計擁有紡錠三千錠。

第五節 東北的化學工業

東北化學工業主要計有硫安、火柴、石炭液化、頁岩油、曹達、造紙等工業。

硫安工業以民國二十二年於大連甘井子設立之滿洲化學工業株式會社爲最早，係用撫順煤礦、鞍山製鐵所及本溪湖煤鐵公司之副產物製成硫安。二十八年又設立滿洲硫安工業株式會社，並在葫蘆島設置工廠，以阜新煤礦爲原料，年產硫安約二十萬噸。

東北火柴工業，發展較早，光緒三十三年卽有日人經營之火柴廠。勝利後，東北共有大火柴廠十七家，其分佈計瀋陽、安東、龍江、呼蘭、阿什河、通化、大連各一家，長春及瀋口各三家，永吉四家，以瀋陽惠臨公司爲最大，年產達十一萬箱，其次爲營口三明火柴公司，年產亦達十萬箱，總產量年可達百萬箱上下。東北木材儲積，極爲豐富，故火柴原料木梗的供應無虞缺乏，其前途自極有希望。

石炭液化工業在東北係「九一八」以後的新興工業，因東北煤產豐富，故原料供應極爲充分。勝利前，東北計有該項工廠五家，計長春、四平街、撫順、永吉、瀋陽各一家。(一)撫順工廠設於二十五年，用直接液化法以撫順瀝青炭提煉。(二)永吉之吉林人造石油，以舒蘭之煤爲原料直接提煉。(三)滿洲石炭液化研究所於二十八年設立於瀋陽，係研究性質，規

模較小。(四)四平街有滿洲油化工業公司，設於民國二十七年，用低溫乾餾法以北豐(西安)之煤爲原料。(五)長春有滿洲合成燃料公司一家，設於二十六年，規模最大，用煤氣合成法以阜新煤礦爲原料，有年產三十萬噸粗油之能力。

撫順油頁岩是東北之特產，頁岩油之儲量計達三〇一兆公噸之巨，十五年設製油工廠於撫順千金寨，十七年四月正式開工，內有乾餾場、蒸餾場、粗蠟製場，及其他附屬工場倉庫等，全廠日有處理頁岩四萬公噸之能力，再將所得粗油經蒸餾、製蠟兩廠而得重油及石蠟。二十八年粗油產量計達四十萬公噸，預計三十一年底，粗油產量即可達一百萬公噸，其他尚有硫酸銨及石蠟等，粗油經提煉後，可得重油及片油，事實上，可供東北用油而有餘。

此外日僞曾於二十三年三月在長春設立滿洲石油公司，以經營粗油之提煉及東北油礦之探測，黑龍江扎賚諾爾油田勘測，結果無油而罷，乃專事粗油之精煉，原油取自撫順及其他各地。

東北曹達工業亦係新近發展者，民二十五年，有滿洲曹達株式會社之創立，廠設大連，二十七年約產七萬二千公噸。其於瀋陽、開原、圖們三地，亦有一廠，總產量年約一萬五千公噸，以出產曹達灰、苛性曹達、酸鹽素、晒粉等爲主。

東北製紙工業可分舊式新式兩種，舊式製紙爲家庭手工業，出品大部爲粗用紙類，全東

北計達五十餘家。後者係新式工業，亦有二十餘年之歷史，主要工廠計有鴨綠江製紙工廠、安東造紙廠、六合成製紙廠（以上安東）、滿洲特殊紙廠（長春）、滿洲製紙廠（瀋陽）、撫順製紙廠（撫順）、吉林製紙廠（長春）、松浦製紙廠（大連）、昭和造紙廠（濱江）、四台造紙廠（營口）、遼陽造紙廠等，出產各項細用紙類。安東是東北造紙業的中心，如鴨綠江製紙工廠，設備最稱完善，勝利前，可月產紙一、五〇〇、〇〇〇磅之多，共軍曾加破壞，現殘存機器，僅可利用之以造紙漿，以供其他造紙廠之用。六合成造紙廠勝利前月可產紙一、二〇〇、〇〇〇磅，亦遭破壞。安東造紙廠月產一五〇、〇〇〇磅，亦遭損失。

遼陽造紙廠機件，勝利前自日本運來不久，現日可出白報紙十五公噸，所用原料，爲樹皮及麻類，附近可大量供給。

四台造紙廠較遼陽造紙廠爲大，位於營口市外一公里餘，原料是附近著名之蘆葦，現日可出白報紙及細紙四十公噸。

第六節 東北的輕金屬工業

東北輕金屬工業原料儲量豐富，開採亦易，主要者爲鋁粘土及菱苦土，前者煉鋁，後者煉鎂，也是東北新興的工業。

遼寧海城、蓋平二縣之菱苦土儲量達五千兆公噸，是世界最大鎂礦床之一。日僑曾利用此原料而提煉鎂，二十二年成立日滿鎂公司，初時年僅有提煉純鎂一百五十公噸之能力。二十七年又創立滿洲製鎂公司於營口，爲滿洲輕金屬製造公司所經營，年可產純鎂一萬公噸。

東北鋁粘土及鋁頁岩之儲量亦豐。東北製鋁公司，第一爲滿洲輕金屬製造公司，廠設於撫順，利用撫順電廠之電力煉鋁，二十六年十二月正式開工，是年即產純鋁四千公噸，其後年產至三萬公噸，擬於三十年年底年產純鋁三萬公噸，原料係取自烟台之鋁粘土及粘頁岩。其次爲日滿鋁會社，二十二年設於大連，二十四年正式出鋁，年僅有四百公噸純鋁生產之能力，二十六年年底，已增至七千公噸，二十八年一萬二千公噸，其所用原料，爲復縣、本溪湖等地所產含鋁在百分四十五以上之鋁頁岩及粘土。

此後，日人在安東復成立製鋁公司一處，惟工程僅完成十分之八，即告投降，擬利用撫順之粗鋁以提煉純鋁，計劃年產二萬公噸。惟機件一部分已遭蘇軍拆卸，現每日僅產電力一公噸上下。

第七節 東北的大豆工業

大豆爲東北首要之農產品，故經營油坊業者頗多，初係家庭工業性質。至新式榨油工

業，始於日俄戰役以後，第一次歐戰時，歐美各國，需用東北大豆及豆油至殷，故東北油坊工業勃興，日商亦作大規模之經營。日本農業上施肥亦需要豆餅至多，以故豆餅之需要亦形增加。民國二十八年僞「滿洲大豆化學工業會社」成立，翌年又將大連滿洲化學工業會社收買。其他尚有中日製油株式會社、三秦油房株式會社及滿洲大豆工業株式會社等。據「僞滿產業要覽」載稱東北計有油坊四七二處，以大連、安東、營口及哈爾濱爲四大中心，一晝夜豆餅生產能力可達五十七萬枚，豆油二千公噸。

第八節 東北的食料品工業

食料品工業包括釀造、製粉、製糖及製冰等。

釀造業又包括釀酒及豆醬、醬油等之釀造。東北釀酒有高梁、黃酒、仿紹興酒、麥酒及日本酒等。高粱酒亦名燒酒，與榨油及製粉，舊稱東北三大工業，舊法居多數，日人用新式方法釀造，工廠以瀋陽爲最多，約三百家，全東北約九百家，年產達七十萬石。黃酒係以糯米爲原料，亦多土法，全東北約二百餘家，年產約三萬石。紹興酒原由紹興輸入東北，日僞於二十二年在瀋陽設立造酒株式會社，以糯米爲原料，專仿造紹興酒。他如營口、牛家屯等地亦有著名之釀造工廠。

尙有麥酒公司三處，日本酒工廠六十餘處，醬園工場二十六處，豆醬工場八處。至於酒精釀造，在東北歷史亦久，遠在四十年以前，哈爾濱卽爲酒精釀造之中心，二十二年哈爾濱二大工廠合組爲大同酒精股份有限公司，今哈爾濱、瀋陽計有酒精工廠十餘家，年產額計達二萬至二萬五千石。

製粉工業在東北亦有悠久歷史，因小麥產量甚豐，故製粉工業隨之發達，新式工廠成立於日俄戰爭以後。小麥盛產於北部，故哈爾濱爲東北首要之製粉工業中心，初由俄人創辦，後漸由國人經營，「九一八」後，盡爲日人所奪。勝利前東北計有大製粉廠十三家，哈爾濱、瀋陽、長春各三家，牡丹江二家，開原、延吉各一家，要以哈爾濱各廠之規模爲最大。

製糖工業以北部爲最早，清光緒三十四年（一九〇八年）波蘭人柴瓦德夫於哈爾濱創辦阿什河糖廠，宣統二年（一九一〇）候補道李羣珍又發起設立呼蘭糖廠，此二廠爲東北甜菜糖廠之先河。東北北部氣候頗適於甜菜之培植，故東北甜菜糖工業，發展之可能性極大。

東北製冰工廠分佈於鞍山、撫順、安東、哈爾濱、錦州、通化、大連及瀋陽各地，而以後兩地生產能力最大，日可產冰三百公噸及十五公噸。

第九節 東北的密業

窯業包括煉瓦、洋灰、玻璃及窯磁業四種。東北舊有磚瓦窯，係以供一般居民建屋用爲目的，規模不大。日人經營者規模頗大，可謂之煉瓦業，主要有撫順煉瓦窯業及大連煉瓦窯業兩處。

洋灰工業主要爲日人所經營，最早之野田三合土工業會社（大連），成立於光緒三十四年，即係三井系所經營者，東北之建設事業，突飛猛進，故洋灰之需要，亦供不應求，勝利前東北計有大規模之洋灰工廠九家，均係「九一八」以後二十二——二十四年間所創立者，分佈於大連、鞍山、泉頭（瀋安線上）、哈爾濱、永吉、錦西、撫順、本溪湖、遼陽各地，總生產能力，年達一百八十萬公噸。

東北玻璃工業創始於俄人，最初僅綏濱一面坡有之，今則東北各地有玻璃工廠四十餘處，其產品分玻璃板及玻璃器二種。分佈以大連及瀋陽二地爲中心，可製水晶玻璃、家具、眼鏡、醫療用玻璃、容量玻璃及汽水瓶、酒瓶等。

陶磁工業在「九一八」以前，即有蓬勃之象，如瀋陽肇興窯業公司其最著者，「九一八」後，日人曾加摧殘，故東北所需磁器，多由日本輸入。現東北工廠計有九處，亦多由前日人經營，主要出產爲家用陶磁及電線磁托。

第十節 東北的雜工業

本節計包括烟草畜產及木材等工業。

東北最早之烟草工業，係日俄戰後俄人在哈爾濱經營者，次為在瀋陽設立之英美煙公司，繼有日人在營口設立工廠製造紙煙與英美相競爭。勝利前東北生產紙煙年達二百十三億七千支。

東北畜產工業，比較幼稚，日僞於二十七年起，實行皮毛統制，著名之工廠有大連畜產、滿洲皮革、滿洲國被服廠及泰東皮革等會社。

東北主要採木事業，最早為鴨綠江採木公司，日俄戰後成立，規模之大，為東北採木事業之翹楚；因多年來採伐，致林區縮小，日僞曾改組為僞「滿洲造林株式會社」。其次安東之滿鮮坑木會社，專採瀋安路沿線木材以供滿鐵之枕木及撫順礦坑木為主。再次為永吉之興吉公司，亦以出產枕木為主。其他尚有小採木公司數家。民二十七年十月，日僞設立滿洲林業株式會社於長春，製材工廠有大石頭（長圖路上）及蛟河木材工廠二處（參閱第五章）。

第十一章 東北的交通(上)

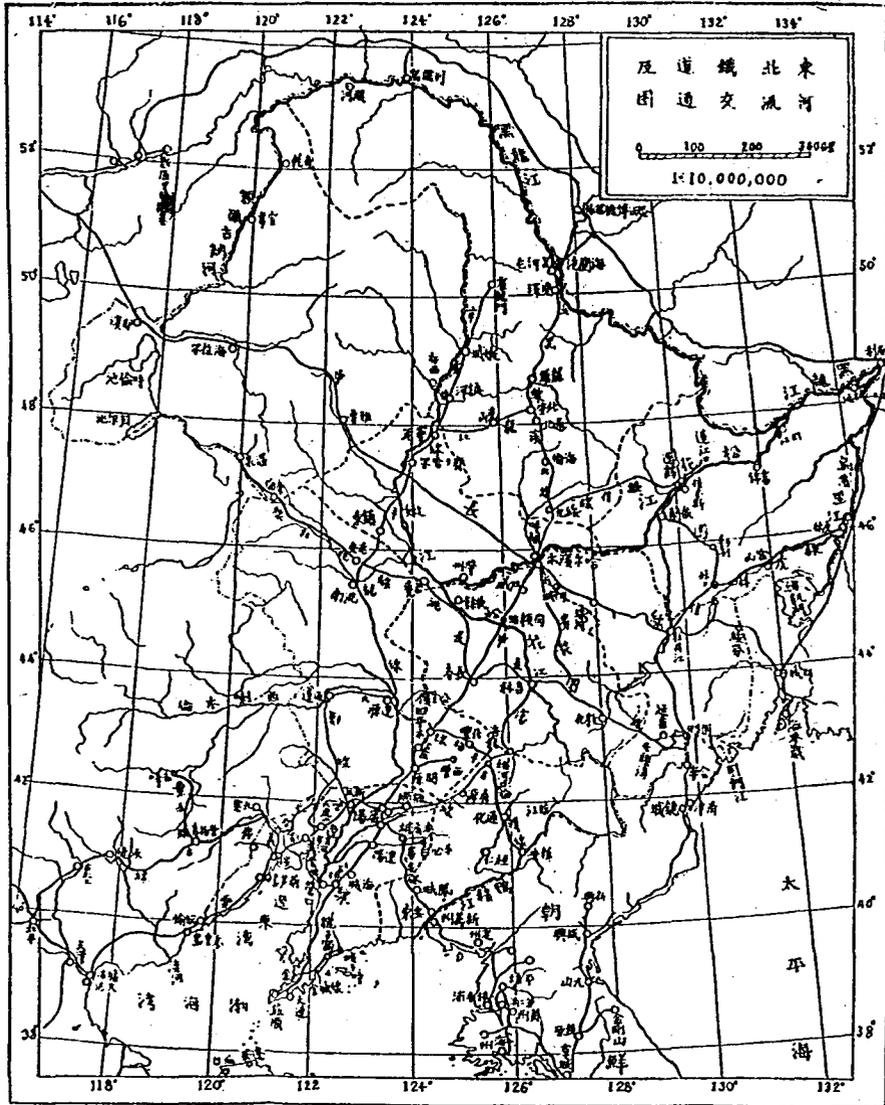
東北的交通，自成系統，以鐵道言，自成一局，僅以北寧一線，與關內一線相通，且其密度之大，關內各地不能望其項背；以水道言，東北屬於松遼流域水系，與關內亦不相連屬，各河流域冰結期很長，是其特點；再就海運及空運而言，東北南部濱臨黃渤二海，以大連等港，與海內外各地互通聲氣；至於空運，亦至發達，境內各大城市，幾至無有不相通者。

第一節 東北的鐵道

東北的交通，以鐵路爲最主要，「九一八」以前，東北鐵道總長已達六、五二二公里，「九一八」以後，日僞爲經濟及軍略二重目的，積極增築，通車里程，年有進展，截至勝利前夕，東北鐵道全長已達一萬一千餘公里，平均約每百方公里有鐵道一公里，東北山地面積頗廣，若僅就平原及邱陵地而言，東北鐵道密度，自較上述數字爲大。

東北鐵道興築，實肇於一八九四年北寧路的關外段，但通車最早的却是帝俄所修築的中東鐵路（一九〇二年通車），直至日俄戰爭以前，東北鐵路大權，完全爲帝俄所壟斷；日俄戰爭以後，帝俄無條件將南滿路及其支線讓與日本，而自退保北部的中東一線，「南滿」

圖三十第



(東北九省一〇五頁前插頁)

「北滿」之稱，由此而起，故所謂「南滿」「北滿」者，實日本及帝俄平分我東北之別稱。繼此以後，日本一面以南滿線爲根據，積極經營其他各線，並要求滿蒙五線及吉會等六線之建築權，我東北當局鑒於日本之居心叵測，乃迎頭趕上，以北寧路爲幹線，先後完成四洮、瀋海、吉海、大通、洮昂等所謂包圍線及平行線，但日本已迫不急待，乃不擇手段，掀起了舉世震驚的「九一八」事變，此後日人獨佔我東北，蘇俄亦被迫出售中東鐵路，日人「鐵道一元化」之計畫，於焉完成，十餘年來，鐵道興建，尤稱積極，其目的自在掠奪資源，應付戰事，人爲刀俎，我爲魚肉，痛心何似！

東北中部，地勢平坦，故鐵道分佈，以中部大平原爲最密，且平原形狀南北長而東西狹，故東北鐵路之敷設，先以縱貫線爲多；東北東部邱陵地綿亘，但日人勢力之延展，係由本土而朝鮮，由朝鮮而東北，故「九一八」以後東北鐵道敷設，實以東部爲主；至於西部，（尤其西北部）大部山地連亘，同時日本勢力是由南而北，故除中東一線而外，鐵道敷設較少，遙望環繞江外之西伯利亞大鐵道，實令人不寒而慄！

整個東北鐵道分佈的大勢，可分縱三橫三六大幹線，縱線分東、中、西三大幹線，橫線分北、中、南三大幹線，合成六大幹線。

東縱幹線北起於佳木斯，南下經牡丹江市（中長線）而至圖們，即現有之圖佳線，北端

現有支線延至鶴立岡及其北之興山鎮，南北計經合江、松江兩省，將來可引長至黑龍江南岸之佛山或烏雲。

中縱幹線北起於黑龍江之黑河屯，南下經北安、海倫、哈爾濱、長春、瀋陽而至大連、旅順，計包括現有之北黑、濱北及中長線南段三線，縱貫黑龍江、嫩江、吉林、遼北、遼寧五省，長達一、七四二公里，是目前東北南北最長的大幹線。

西縱幹線北起於霍龍門。南經嫩城（即嫩江）、龍江、昂昂溪、洮南、鄭家屯、通遼、彰武、黑山、錦縣而達臨榆，全長約一、六〇〇公里，本線北端可延至黑河屯或自嫩城循嫩江河谷北展至黑龍江南岸之呼瑪或鷗浦，以與西伯利亞大鐵道之支線相接。

北橫幹線即中長路之東西段，為舊中東路之東西線，西起臚賸，東至綏芬河，橫貫興安、嫩江、松江三省，與三大縱線之交點為昂昂溪、哈爾濱及牡丹江，全長一、四八一公里，是東北最長的橫貫線。

中橫幹線西起溫泉，東經洮安、大賚、長春、永吉而達圖們，包括現稱之洮杜、長白、長圖各線。計長一、二〇〇公里，橫越興安、遼北、嫩江、吉林及松江五省，其與三大縱貫線之交點為洮安、長春及圖們。

南橫幹線西起自遼北西之通遼，東經遼源、四平市、北豐、梅河口、通化市而至輯安，

橫越遼北、安東二省，包括大通及平龍之一段及平梅、梅輯二線，與三大縱線之交點爲遼源及四平市，本線未來西可向熱河察哈爾延伸，東已隔江與韓國鐵路相通。

長春居三縱三橫六大幹線之中心交點，故其在東北之地位異常重要。

東北光復以後，交通當局對於鐵道重新加以整理，其新分類，計（一）幹線——凡兩端站間距離超過五十公里，於兩端站名各取一字合爲線名，如瀋榆線卽代表瀋陽至榆關之路線。（二）支線——凡岔出之路線不足五十公里者，支線以終點站定名，如葫蘆島線，係錦西至葫蘆島間之路線。（三）連絡線——凡岔出之線，與另一線相接，其長度不足五十公里，取名方法與幹線同，如撫順線係自撫順城南至撫順者。（四）埠頭線，接入碼頭的路線，以埠頭之名名之，如蓮江口，係示蓮江口至碼頭者。此外尚有專用線及迂迴線者，東北此種鐵道不多，故未列入。

東北鐵道依以上分類，計幹線有三十七線，支線十三線，連絡線六線及埠頭線四線。此外中國長春鐵路一線，則不屬於上述之分類。茲將東北各重要鐵道，簡述於下：

（一）中長線 所謂中長鐵路，是包括舊有的中東鐵路及南滿鐵路而成，一九四五年八月十四日，我政府委曲求全，在莫斯科簽訂中華民國與蘇維埃社會主義共和國聯邦關於中國長春鐵路之協定之後，中長鐵路之名稱由此而得。該路從西到東，從北到南，構成東北鐵路

「T」字形的骨架。

中長鐵路的東西段，即舊有中東鐵路的東西線，偽滿時稱東段曰濱綏線，西段曰濱洲線，西由西伯利亞大鐵路之赤塔向東南行，於臚濱入國境，經札賚諾爾、昂昂溪、哈爾濱、阿城、珠河、葦河、牡丹江、穆稜至綏芬河出國境，入蘇聯東海濱省，經雙城至海參崴港，其在國境以內，計長一、四八一·二公里。此路以中俄密約，帝俄於一八九八年開始興築，一九〇二年完工通車，初爲五呎寬軌，「九一八」後，日本收買，換成四呎八吋半標準軌。

中東鐵路所經，自西徂東，橫斷了東北的地理區域及經濟區域，西部呼倫貝爾區域，屬高原地帶，經濟活動以畜牧爲主；其東爲興安山地，沿線森林密茂；自雅魯而東直過阿城，行經松嫩平原，是東北穀倉之地，大豆、高粱、小麥等農產品以及松花江魚產均稱豐盛；阿城以東，行經東部邱陵地帶，除一部分河谷爲農業地帶而外，大部均係森林區域，故在此段內，有魯克土窩、葦河及橫道河子三條森林鐵道。此外，本線東西兩端尚有穆稜及扎賚諾爾煤礦，故全線所經，就地勢而言，高原、山地、平原、邱陵各色俱備；就經濟而言，畜牧、森林、農業、水產、礦業，樣樣俱全。

中長路南段包括舊中東支線及南滿兩線，哈爾濱至長春一段，長二四二公里，自哈爾濱南下，經雙城、松花江鎮而達長春，偽滿時稱曰京濱線；長春至大連一線，長八四九·五公

里，自長春南經懷德、四平市、開原、鐵嶺、瀋陽、遼陽、海城、蓋平、復縣、金縣而達大連。二線係一八九八年帝俄強租旅大而興築，日俄戰後，長春至大連一段，讓諸日本，遂改稱南滿鐵路，濱長一段仍稱中東支線，「九一八」以後，全歸日人管理，敷成雙軌，全線行經東北四省三市，平原沃野，人烟稠密，物產饒足，工商業發達，為東北精華之地，首善之區。且南端濱海，交通尤稱便捷，北綫直達遼北，為東北南北交通之主幹，其政治、軍事、經濟等意義至大。

本線支線計有六條，共長一百三十餘公里，(一)旅順支線，自周水子至旅順碼頭，長五〇公里，為旅大間聯絡線；(二)柳樹屯支線，自大房身至柳樹屯，長五·六公里；(三)營口支線，自大石橋至營口，長二二·四公里，與瀋榆線支線溝營相接；(四)烟台支線，自烟台至房身堡，主要運煤；(五)撫順支線，自蘇家屯至撫順，長五四·七公里，運煤之用；(六)渾榆支線，自渾河至榆樹台。

此外，有金福路起自金縣，東經杏樹屯、貔子窩而至城子疃，長一〇二公里，日人於民國十四年興築通車，經沿岸平原，可望延至安東。

(二)瀋榆線 係北寧線之關外段，偽滿時稱奉山線，全長八七三公里，瀋榆段長四一九·二公里。關外段一八九七年開始興築，一八九九年築至錦州，一九〇〇年至大虎山，一

九〇三年至新民，一九〇四年日俄戰起，日擅築新民至瀋陽之輕便鐵路，一九〇五年由我備款收回，並改標準軌，一九〇七年北寧全線通車。「九一八」以後，日僞將關外段改鋪雙軌，抗戰期間並將關內段亦鋪成雙軌。

瀋榆路全線所經，係遼河平原之西部，錦州以南，沿狹窄的沿海平原與關內一線相通，遼河平原的農產以及熱東邱陵的畜產，咸以此爲出路，且自大通及錦承二路先後通車以後，其腹地遠及遼河上游及熱河東部，葫蘆島築港成功後，本路價值可與中長南線並駕齊驅。

本線、支線計有（一）葫蘆島支線，自連山至葫蘆島，長一·一公里，係接葫蘆島港之要道；（二）溝營支線，自溝幫子至營口，長約二〇〇公里，係與中長南線之聯綫；（三）北陵支線，自瀋陽至北陵，長一·八公里。

（三）大鄭線 自瀋榆線上的大虎山經遼北之彰武、通遼而至鄭家屯（遼源），包括原有之大通路及鄭通支線，計大通長二·一五公里，鄭通支線長一·一四·一公里，合計長三·二九·一公里，全線大致與中長南線平行，北部復與四龍、龍北、北黑諸線相接，直達東北的東北端，是東北西部縱幹線，全線所經爲遼河西部的處女地，農牧均富，且對移民的價值最大。

（四）平龍線 自中長線上的四平市至嫩江省的龍江（齊齊哈爾）係包括原四洮、洮昂、齊昂三線之合稱，四洮路長三·一·一公里，洮昂路長二·二四·二公里，齊昂路長二·六·

里，合計長五六二·三公里。四洮、洮昂兩線，原係清未擬議錦瓊鐵路之一段，繼因俄人爭辦，致勘而未築，後此路爲日俄分段要求建築特權，四洮路首先要求興築，民六年十一月四平至鄭家屯一段告成，十二年十一月鄭洮段竣工，十二月全線通車。洮昂路民十四年借日款興工，十五年七月一日，全線通車。齊昂路一九〇七年十二月興工，一九〇九年八月通車。全線自四平市北上經遼源、開通、洮南、洮安、鎮東、泰來、昂昂溪而至龍江，路線所經爲松遼平原之西部，北段大部爲蒙旗區域，經濟文化之開發，此路貢獻特大。

(五)龍北線 自龍江至黑龍江省會北安市，長二三二·一公里，經寧年、克山、克東至北安市，係合原齊克路及海克路而成。齊克段二〇四·六公里，民十七年動工，十九年通車，克山至北安二七·五公里，二十一年動工，二十二年通車。沿線行經平原，農產爲主，北與北黑線相接，並溝通濱北、寧霍二線，以軍略作用爲主。

(六)洮杜線 自平龍線上的洮安西經王爺廟、索倫而至溫泉，全長三五〇公里。洮索段二〇四公里，二十三年通車，索溫段一四六公里，二十六年通車。索倫爲東北西部蒙旗重鎮，民十九年東北當局即行鋪設鐵道，事未成而九一八變作，日人繼續完成。本路以開發遼北洮兒河上游之軍墾爲目的，其北端未來可與中長路上之臚濱相接軌。

(七)寧霍線 自龍北線上之寧年至嫩城北之霍神門，係合寧墨及墨霍二線而成，寧墨線

長一六二·三公里，民二十二年興工，二十六年全線通車，後又延長至嫩城北霍神門，故稱寧霍路，是開發嫩江平原北端之經濟及軍事爲主要目的。

(八) 長洮線 自長春至平龍線上的洮安，僞滿時稱京白線，長三三二·六公里，中經大賚、農安各地，沿線平坦，僅洮安附近四十餘公里爲低邱，民二十四年七月長大段二一五·六公里竣工，與大賚洮安段相接，同年十一月全線通車。本線爲中橫幹線之中堅部分，東下圖們，西上溫泉，在軍事上意義極大，其在經濟上之價值，係將羅津清津二港，造成東北中部甚至歐亞交通大幹線之吞吐港，其重要與中長路有異曲同工之妙，故日人曾稱此線爲遠東歐亞之重要經濟線，由會寧至溫泉，計長一、二一三·六公里。

(九) 潘安線 自瀋陽北站至安東，中經蘇家屯、本溪、連山關及鳳城各地，長二六一·二公里。日俄戰爭時，日軍敷設之輕便鐵道，宣統二年，將全線換成標準軌，並建鴨綠江大橋以與朝鮮新義州鐵道相通，是日人侵略我東北最主要之交通線之一。沿線行經遼東邱陵地帶，最高之摩天嶺，海拔五六〇公尺，路線依山旁谷，工程頗爲艱巨，全線有隧道二十四處，共長八、〇九四公尺，皆在鷄冠石及石橋子之間，最長之金福嶺隧道長一、四九〇公尺，次爲鷄冠山隧道，長九九二公尺，全線鐵橋二二〇座，共長七、四七三公尺，另鴨綠江鐵橋，長九四五公尺。

溪碱路係自本溪南宮原至牛心台，長二四公里，民三竣工，現展至田師付溝，爲運煤路線。

(十) 潘吉線 包括原潘海、吉海二線，潘海長二五一·二公里，吉海長一八五公里，合長四三六·二公里，自瀋陽東北行，中經撫順、清原、海龍、磐石而達永吉，全線行經遼東邱陵地上，沿線資源，以農、林、工、礦爲主，爲九一八以前純粹國人資本興築之二線，瀋海路一九二五年開工，一九二七年通車；吉海路一九二七年開工，一九二九年通車。

(十一) 平梅線 自四平市經北豐、東豐、至梅河口，北豐以東七三·六公里，係開海路之一段，民十六年通車，北豐以西之八二·五公里一段，係民二十四年十月動工，十一月完工，次年九月通車。本路爲梅輯路及平龍路之聯絡線，構成東北南橫幹線，沿線所經，是東北農產要地，如東豐、北豐均係大豆、高粱之主要集散地。

開海路原自開原至海龍，民十四年興工，民十六僅開原至西豐一段六三·七公里通車，其餘迄未興築。

(十二) 梅輯線 自梅河口經柳河、通化市而達輯安，是東北韓國間重要聯絡線之一，梅河口至通化一三〇·一公里一段，二十五年九月動工，次年六月完工，十一月通車；通化輯安段一一四·七公里，二十六年九月動工，二十七年三月完工，二十八年八月通車，沿線林

礦資源豐富。另由鴨園至臨江大栗子溝支線，稱鴨大線。

(十三)長圖線 包括原吉長吉會兩線，吉長長一二七·七公里，宣統元年十月開工，民元十月通車，係借日款興築；吉會路全長四六二·三公里，本線天圖一段，民八興築，民十二年十月竣工，吉敦段民十五年測定，十七年十月完工。二十二年九月將敦化圖們間一段完工，復於二十三年完成朝陽川經高山屯至上三峯六〇公里之支線接韓國鐵道。

本線西與長洮線相接，是東北中橫幹線，永吉以東，行經邱陵地帶，資源以林木爲主，永吉以西，行經平原，以農產爲主要。日人侵我東北，原有二線二港之說法，南滿大連，一線一港也，吉會清津，又一線一港也。南滿大連，爲侵我東北南部之利器，清津吉會，實囊括我東北中部之利器也。此路之功用，固不僅開發資源已也，且軍略意義尤大，因自日本大阪出發，取道門司、大連以達長春，計二、一〇〇公里，需七七小時，若由大阪，取道清津、會寧而長春，僅一、五〇〇公里，需五六小時耳。

(十四)拉濱線 自濱江至拉法，長二七一公里，民二十一年六月興工，二十二年十一月竣工，二十三年通車。本線北接中長線，南接長圖線，是二線間重要聯絡線之一，使東北北部經濟中心，趨向於清津一港，自濱北路完工以後，其軍略意義亦至大。

(十五)濱黑線 自濱江北經呼倫、綏化、海倫、北安市、龍鎮、遜河、愛琿而至黑河

屯，全長六五一·二公里。自民十四年築呼海一段，十七年通車以後，直至二十三年全線通車。沿線所經，平原肥壤，有東北北部農倉之稱，北段以林地爲主。本線南與中長及拉濱等線相接，形成東北中縱幹線，經濟軍事價值均大。

(十六)圖佳線 自圖們北經寧安、牡丹江、林口、勃利而至佳木斯市，長五八〇·二公里，係東北之東縱幹線，二十三年動工，二十六年七月全線通車。沿線所經，大部爲新墾農地及林區，且太平川、梨樹溝之工礦發展，亦有希望，此線北展可達蘿北，或東展至同江及撫遠，軍略作用亦大。

鶴崗路起於佳木斯對岸之蓮江口至興山鎮，長約一三〇公里，係運煤專線，十六年通車。

(十七)綏佳線 自濱黑線上之綏化至佳木斯對岸之蓮江口，長一三六公里，爲濱北圖佳的聯絡線，大部行經小興安嶺林區，森林開發及軍略意義較大。

(十八)虎林線 自虎林西經楊崗、鷄西至林口，長三三五·七公里，自二十四年開工，二十六年通車，密山以東，多沮洳窪地，以西爲淺邱地帶，其敷設目的，經濟及軍略並重。

(十九)城鷄線 自中長線上之下城子經梨樹溝至虎林線上之鷄西，長一〇九·三公里，沿線多山地，主要爲開發梨樹溝之煤礦。

以上係將東北各重要鐵路加以介紹，至其他短線尙有高新（高公山至新立屯）、新義（新立屯至義縣）、鳳灌（鳳凰城至灌水）、龍和（龍井至和龍）、新城（新興至城子溝）、東河（東寧至河西）、南伊（南叉至伊春）、南安東（安東至南安東）、新通化（通化至新通化）、三岔子（渾江至三岔子）、大豐滿（龍潭至大豐滿）、金珠（江北至金珠）、奶子山（蛟河至奶子山）、恆山（鷄寧至恆山）、密山（西東安至密山）、煤窩（舒蘭至煤窩）、哈爾濱（哈爾濱東至哈爾濱）、昂昂溪（榆樹屯至昂昂溪）、皇藩（皇姑屯至瀋陽南）、裕覽（裕國至覽軍屯）、撫順（撫順南至北）、汪清（汪清至小汪清）、小新（小姑家至新站）、佳木斯（佳木斯至碼頭）、蓮江口（蓮江口至碼頭）、黑河（黑河至碼頭）、及三顆樹（哈爾濱西至三顆樹）等，茲不贅。

第二節 東北的道路及公路

東北現時鐵道雖極發達，然道路交通，仍佔重要地位，良以道路所受地形之控制較小，而補公路鐵道及小路交通之不足。東北往昔交通，主要依賴大道，如瀋陽經山海關至北平之官道，商旅往還極稱頻繁。官道寬達六公尺，小路約一·七公尺。有清一代，大小道路，至爲發達，僞滿成立以後，亦擬有十年計劃，自民二十二年起，十年內，擬整理及新闢大道共

六萬公里。

東北道路交通，大體可分平原及山地二大部分，平原之上，道路縱橫交錯，各城市鄉村，均互相連接，繁不勝述，茲將山地重要道路，略述於下：

一、塔爾巴幹達呼山至室韋，長七百餘華里，途中無高山大嶺。

二、由額爾古納河東岸之庫克多博沿根河而上，越大興安嶺（一、五〇〇公尺）經布特哈界庫魯格卡倫至嫩江，向東越小興安嶺（五〇〇公尺）至瑯瑯。

三、由庫克多博沿根河至色格勒吉舊卡倫至呼倫。

四、齊齊哈爾至瑯瑯有二道相通，一經訥河嫩城（平原上）越小興安嶺至瑯瑯，計一千華里，舊設十二站，曰齊齊哈爾、塔哈爾、寧年、拉哈、博爾多（訥河縣城）、喀木尼喀、嫩江、克拉爾、喀爾喀、庫木耳、額裕爾、瑯瑯，此為官路。又一經訥河折而東向經烏德鄰至興安嶺與官路合，以達瑯瑯，計長八百二十華里，是為商路。

五、齊齊哈爾至漠河，計二千五百華里，由齊齊哈爾至嫩江如前，嫩江以北，山路崎嶇，至為不便。

六、呼蘭至道原：大部沿松花江。

七、觀音山至伊蘭：中經湯原，沿途均為低邱。

八、永吉經敦化、延吉而至琿春，西至外六道溝，東北至寧安，沿途設站，此爲光緒初年吳大澂所開。

九、延吉至海龍：沿圖們江左岸，繞長白山北麓，經夾皮溝至海龍，長約一千華里，本爲商旅往來大道，清季禁封，但移民人民仍多由此出入。

十、寧安永吉間官道，計長八百華里，中經沙蘭、必爾罕、塔拉、額穆、退屯、額黑穆等六站，均爲山地，越張旗才嶺，嶺上小道，僅通車馬。

十一、寧安延琿間：舊有驛道，自寧安而南，經新官地、碼爾瑚里、老松嶺、薩奇庫、瑚珠嶺、哈爾南至汪清。由此向東達琿春，向南至延吉，再南抵和龍，沿途邱陵谿谷，多森林。

(十二) 寧安依蘭間：計六百華里，共八站，沿牡丹江右岸，光緒七年吳大澂開闢，越山涉溪，路幅極窄。

(十三) 寧安東寧間：約四百華里，亦吳氏所開，由寧安經屯河、穆稜、細鱗河、雙榆樹至東寧，山岡重疊，路甚險阻。

(十四) 寧安密山間：約四百餘華里，亦吳氏所開，由寧安經七河、穆稜，東行經蓮花溝至下城子，東北越北嶺，過亮子河，入青溝嶺之峽谷，下嶺至石頭河，經柞木台子，分二

支，一向東南繞蜂蜜山南麓至密山，一東北經三索通姚營至密山。

(十五) 密山龍王廟間：中經高麗營、楊木崗、二道崗、梁家營、黃崗至龍王廟。

(十六) 密山依蘭間：約五百華里，經姚營、五虎塔、七里疇、北楊木崗、太平溝至依蘭之五十戶。

(十七) 富錦撫遠間：沿江至同江，路頗平坦，同江東行一百餘華里至二吉力小河，亦沿江，二吉力小河東至撫遠三百餘華里，多由水道，陸路亦通，計經么克達洪口、登吉額、瓦次克、佈魯丹、伊得庫、寬他、蒙得牙薩、克拉不拉齊、濃江等地至撫遠城。

(十八) 撫遠虎林間：撫遠至饒河約三百餘華里，沿烏蘇里江左岸，經克勒木山、黑魚泡、畢爾洪河、海青魚廠、吳喜寶窩棚、瓦盆密河、大泡子等地至虎林，沿途地勢低窪，沮洳難行。

(十九) 洮南至各方大道，至長春七百華里，至齊齊哈爾六百華里，至遼源三百三十華里，至開魯四百八十華里，至四平市七百二十華里，均有平坦大道可行。

(二十) 榆關黑龍江間：由山海關經瀋陽、永吉入黑省，大體均循平原。

(二一) 瀋陽黑省間：瀋陽經洮南至龍江，計一千五百五十華里，凡二十六驛站，支路有二：(一) 洮南經新城至陶賴昭，七百二十華里，有驛站十二。(二) 法庫至新民一百華里，二

驛站。

(二二) 瀋陽 臨江 間：計七百六十華里，由 臨江 經 四道陽岔、頭道陽岔、八里段、石人溝、八道江、七道江、頭道江、通化城、快當帽子、分水嶺、木奇、上夾河、薩爾濟、撫順縣 而達 瀋陽，木奇 以東入山地。

(二三) 臨江 長白 間：計四百華里，經 三道溝、六道溝、十五道溝、十八道溝、萬寶崗 至 長白縣，路沿河谷，不易行。

(二四) 臨江 樺甸 間：計四百五十華里，經 二道溝、老嶺、大嶺、分水嶺、小老嶺、大老嶺、柳河崗 至 夾皮溝 (樺甸)，所經亦為山地。

(二五) 安東 瀋陽 間：有二線：一經 湯山城，入 鳳凰 邊門過 鳳凰城、遼陽 至 瀋陽；另一由 九連城 渡 髮河，循 老邊牆 經 碱廠 至 瀋陽，均為 邱陵 地帶，頗易通行。

東北公路 在「九一八」前夕，計長 三六、〇〇〇 公里，惟大多係土面，僅 一三、〇〇〇 公里，可通行汽車，九一八 以後，日人大興土木，南至海岸，北窮邊鄙，皆有公路可達。至投降前夕，東北計有公路 九萬餘 公里。日偽時期，東北公路分爲一、二、三三等，第一等公路係所謂「國」道，共長 一七、五一五 公里，平坦寬廣，其中四季可行者，計有 六、〇〇〇 公里；第二等公路爲省道，計長 一六、二〇二 公里，四季可用者約 三、〇〇〇 公里；第三等

公路爲縣及鄉道，長達四〇、〇〇〇公里。此外尙有所謂輸送道路八、〇六〇公里，開拓道路六、五〇〇公里，所謂特殊道路二、四五〇公里，均以軍事爲目標而興築者。另外並於大連哈爾濱間建一專用道路，幅寬二十五公尺，路線筆直，絕無彎曲，時速一六〇公里，同時可容八輛卡車並駕齊驅，計三十一年起施工，至勝利前，僅完成土方四二二公里。

東北公路運輸量亦隨路線之增加而加大，計三十一年旅客人數達一千九百六十萬人之多，運貨數量，計達七十三萬公噸，亦可見東北公路運輸之發達矣。

第十二章 東北的交通(下)

第三節 東北的水運

東北境內，長江大河，頗富航運之利，惟一般冰期甚長，確屬美中不足，自南而北，遼河冰期年達四月，松花江五月，而黑龍江則長達半年，凍結期間，堅冰厚度，普通達二公尺以上，冰面平坦，可馳車馬，亦特殊景色也。

(一) 黑龍江 黑龍江乃東北巨川，在我國境內，室韋為主要航運起點，由室韋至同江計程二、〇九一公里，室韋至漠河四九九公里間，航運尙不盛，主要航區係漠河至同江間一、五九二公里。

黑龍江地處朔北，冰期長達六月，是其航運上最大缺點，大致每年十月下旬初見流冰，次年五月始行解凍，通航日期，平均年僅一百六十餘日，開冰期間，水量頗豐，因溶雪之故，六月下旬至七月，水量較小，八月至九月上旬，因值降雨期間，河水驟漲，常有泛濫，自此而後，流量漸小，上流航行，常感水深不足。

黑龍江航運，始於一六四四年俄人之航行，直至一九一八年，我國始成立戊通公司，

同年日船亦乘機侵入，九一八後，日僞於一九三四年開漠河航路，更進而設室韋漠河間航線，當時航運中心為黑河，其航線情形是：

航線	航程(公里)	航行船隻	航行日期
室韋 漠河線	四九八	二 三等汽船	不定期
漠河 黑河線	八二七	全	一航十二日
黑河 金山鎮線	二七四	全	一航五日
黑河 奇克線	一五二	全	一航三日
黑河 佳木斯線	一,〇〇九	全	一航十一日

當時航行黑龍江船隻，計有六七八隻之多，其中五二三隻是商船，餘為艦隊及偽滿航政局租用之船舶。

黑龍江上運貨物以麥粉、米穀、豆類、豆油及日用品為主，下運貨物則為毛類、皮革木耳等，黑河為最大集散地，如二十四年紀錄，該年黑河進口貨二、二一三公噸，出口貨三、六四八公噸。

黑龍江為我國境大河，沿河砂金、林木、獸產均為重要富源，而對蘇境之貿易往還亦盛，且自濱黑鐵路通車以後，陸上交通更刺激水運，水陸互運，將相依而互利也。

(二) 松花江 松花江流域所經，多爲沃野，有東北穀倉之稱，故松花江水運能力，計佔東北北部全水運量百分之九十，航運之盛，達於極點，其航運情形，可分四段述之。

一、上游山岳區：自水源至永吉一段，距離五九五公里，水在中山中行，流急灘險，航行困難，有定期汽船航行者，僅限於永吉上溯五〇公里之一段，再上則爲特製之平底小船，多運載柴煤及些微之農產物。

二、上游航區：自永吉至與嫩江交會之三岔口，長三九二公里，爲上游主要航區，其中永吉至松花江站長約二一〇公里，稱曰山前區，解冰期河寬約二五〇——八〇〇公尺，水深一·五——五公尺，夏季枯水期河寬一五〇——五五〇公尺，水深〇·八——二·五公尺，松花江站到三岔口一段長約一九四公里，稱曰平地區，解冰期間，水深一·三——二·七公尺，枯水期淺灘處僅〇·七公尺，河幅下流很寬，如松花江橋附近，洪水期寬達一千公尺，枯水期平均三——五〇〇公尺。

三、中游航區：三岔口到哈爾濱二四五公里，流經大平原上，亦名草原江區，扶餘至袁家窩棚，解冰期水深一·七公尺至二·七公尺，枯水期約〇·七公尺，由此而下，枯水期最淺一公尺，最深七公尺，河幅由三七〇——二、六〇〇公尺。狼洞子至田家威子間一段，河身緊束，僅八〇——一五〇公尺。

四、下游航區：哈爾濱至同江一段長六九五公里，是松花江最主要航區，船隻往還極盛，行船標誌亦極完備。其中哈爾濱到伊蘭長三四〇公里一段，稱高原航區，以伊蘭淺灘為航行之病，灘長二十七公里（灘在哈市下游三一五——三四二公里之處），淺灘平均水深一——一·二公尺，枯水僅〇·五公尺。伊蘭至同江長三五五公里，其中伊蘭至土班村，稱下游山岳區，土班村以下稱下游草原區，水深平均一·五——六公尺，但一·二公尺以下的淺灘很多，河寬上段約三二〇公尺，下段八五〇公尺。

松花江八月為洪水期，九十月後，水位下降甚大，最淺處往往僅在〇·七公尺以下，十一月底即行封凍，次年四月上旬開江，解冰期，水量驟增，流冰終了，一度減水，減水後，再度增漲，是因積雪盡溶之故。自此航運暢通，六月上旬至七月上旬，因雨水較少，水位又形降落，總計每年航期，約在二二〇——二四〇日。

松花江航運以哈爾濱、佳木斯為主要港埠，而以哈爾濱為航運中心，自哈埠至沿江及烏蘇里江黑龍江沿岸各重要城市，均有航線可通，其情形如左：

航線	起迄	里程(公里)	航行日數	附註
<u>哈爾濱</u> —— <u>依蘭</u>		三四一	二日	
<u>哈爾濱</u> —— <u>佳木斯</u>		四五二	二日	

哈爾濱——宮錦	六二三	三日	以下航線經黑龍江
哈爾濱——大賚	二八八	—	
哈爾濱——扶餘	二八五	—	
哈爾濱——同江	六八一	四日	
哈爾濱——蘿北	八三一	五日	
哈爾濱——太平溝	九二三	五日	
哈爾濱——佛山	一，〇五九	六日	
哈爾濱——烏雲	一，一五三	七日	
哈爾濱——奇克	一，二九四	八日	
哈爾濱——瑷琿	一，四一〇	九—十一	
哈爾濱——黑河	一，四四六	九—十二	
哈爾濱——虎林	一，二八六	—	航線經烏蘇里江

松花江貨物運輸，以一九三一年為例，進出口運輸總量達一百一十萬公噸之多，輸出以土產、穀類、木材為主，輸入為雜貨煤炭等。

(三)嫩江 為松花江最大的支流，全長一、〇九〇公里，航利起於嫩城，雖有淺灘，然尚可航行，齊齊哈爾以下，地勢低平，河幅驟寬，但淺灘仍多，枯水期上行，比較困難。嫩

江冰期十一月中旬開始流冰，次年四月上旬開江，每年通航日期約二二日。上流經山地，河谷甚狹，入平原後，始行開展，嫩城至齊齊哈爾間二五〇公里，河寬自一五〇——四二〇公尺，水運至便。齊齊哈爾至松花江合流點四三五公里，河幅寬達三八〇——九〇〇公尺。水深各處不一，嫩城附近，約一·五——二公尺，洪水期三·七——四·三公尺，齊齊哈爾以下，最深處達十公尺，淺灘處一·五——二公尺，枯水期僅〇·六公尺。

嫩江航運，比較不盛，其原因（一）流域內開發較遲，（二）有鐵路之競爭，（三）上游無航利。全江運輸量，平均年在五千——八千噸之間。訥河、拉哈、東陽鎮、江橋為貨物集散地，下運主要為食糧，上行多為日用百貨物品。

松花江支流，其較重要者，尚有洮兒河、牡丹江、呼蘭河、阿什河等。洮兒河為嫩江最大支流，長五三四公里，上流山地間，無航行之利，中流入平原，又以漫淺為病，故中下游多沙洲，河幅自一〇〇——三〇〇公尺，水深約一——二公尺。

牡丹江是松花江第二大支流，全長六六六公里，正規航運自寧安開始，寧安以上，僅通流筏。牡丹江以流急著稱，故航行須特別小心。每年十一月中旬開始冰結，翌年四月中旬開江，每年開航日數平均二三〇——二四〇左右。寧安以下河寬約四五公尺，水深一——一·五公尺，最深處亦可達十公尺。下運以木材為主，以牡丹江及伊蘭為集散地。

呼蘭河長四一三公里，自河口至呼蘭段，吃水一公尺之汽船可以通行，上流河幅甚狹，如鐵山包附近，僅三〇——三五公尺寬，呼蘭附近，寬達百公尺；注入松花江之處，枯水時亦有一二五——一六〇公尺之寬，河口至呼蘭最深處在十公尺以上。呼蘭河運輸以上游之食糧爲主，呼蘭是最大集散地。

阿什河長一八八公里，源於賓縣南，經阿城、哈爾濱入松花江，水深平均〇·六公尺，河口上溯五十公里，可以通航，每年十一月中結冰，四月中旬解凍，通航期年約二〇〇日左右。

(四)烏蘇里江 全長九〇五公里，自龍王廟至伯力，均可通航，虎林以下，吃水一·二公尺之汽船可自由航行。每年十一月中旬結冰，四月中旬解凍，通航期年約二〇〇日。

烏蘇里江航運以虎林爲中心，自此至龍王廟、密山、饒河、富錦、佳木斯、哈爾濱等埠，均有定期航線來往，據二十六年統計，全江運輸總量達一萬六千餘噸。

烏蘇里江最大支流在國境內者有穆稜河及撓力河，穆稜河長四三五公里，沿河所經地面低濕，密山附近，水深二·一三公尺，河寬五三·三公尺，洪水期，木筏可自上直下，平水期密山至虎林三三五公里間，可行千噸以下之汽船。撓力河長四〇〇公里，下游一五〇公里，可航汽船。

烏蘇里江在蘇境者，尙有智魯及必清二支流，前者長四〇〇公里，水深平均一·八公尺；後者長四五〇公里，水深〇·四——六·四公尺，可航者各約一六〇公里。

(五)遼河 爲東北南部最大河流，遼源以下本流一、三一二公里之間，可行汽船者僅下游五三公里耳。遼河雖長，病在淤淺。各段航運情形，頗有不同，水源至通江口一段，水少流緩，僅鄭家屯至通江口間，可行吃水很淺之對子船，通江口至馬蜂溝間六四·九公里，枯水期河寬約一〇〇公尺，深度〇·八——一公尺，可通行五〇——六〇石之木船，夏季可以通航，下行多載穀物，上行多雜貨。馬蜂溝至二狼洞一段長二五七·六公里，枯水期寬一五〇——二五〇公尺，深一公尺，木船航行甚便。二狼洞至三岔河一段長四四·五公里，枯水期最狹處僅四〇公尺，深度約一公尺。遼河本流至二狼洞分爲二支，另一支西南歧出爲雙台子河，約占水量之十分之六，本流占十分之四，故本流水少，航行頗爲困難，多數木船，乃不經本流，而取道雙台子河及運河。其中二狼洞至二道橋子一段二〇·三公里，水小流淺，航行不便，二道橋子至夾心子四五公里，河寬七〇公尺，最低深度保持一·五公尺，是人工開鑿的運河，河身南北成一直線，有雙台子河水門用以調節水位，但洪水期間，水速較大，船隻經此者較少。三岔河至田莊台長五七·四公里，河寬二五〇——三〇〇公尺，可航大船，田莊台至營口長三五·二公里一段，河寬七〇〇公尺以上，深度亦達三·四公尺，船行

安全便易。

遼河冰期，大體於十一月中下旬可見流冰，翌年四月上旬始行解凍，航行日數，年約二
三〇日上下。據二十四年田莊台站紀錄，十一月六日見流冰，二十九日結冰，厚〇·二公
尺，二十五年一月一日冰厚二公尺，冰上通行車馬，一月二十一日冰厚三·二公尺，冰上通
行汽車，四月一日，冰厚〇·五公尺，五日大潮開河，八日通航。惟遼河甚長，冰期上下流
不一，中上游冰期較長，近河口處因海潮勢力可達，結冰較遲，解凍較早，例如營口站據民
十五——二三年九年紀錄，結冰期最早十二月二十五日，最遲一月二十五日，解冰期最早三
月六日，最遲三月二十四日，最長冰期約八十五日，最短僅五十四日，平均約六十六日。

遼河水量，季節變化很大，八九兩月為水位最高期，四五兩月，東風解凍，為二次高水
期，結冰之前，水位很低。

遼河自營口至通江口一段四六七公里之間，沿河主要停泊地，自下而上計有田莊台、三
叉河、砂嶺、荒地、卡力馬、老達房、馬廠、三面船、柳柏松、馬蜂溝、通江口等地，通江
口下行木船普通須十日，順風九日，逆風則須十七日；自營口上行，普通十七日，順風十
日，逆風十九日。

航行於遼河之船隻有撥船、棉船、牛船、舢板、扒網槽子等之別，載重量最大可達一九

○石（每石四〇〇市斤），小者僅二〇石而已。遼河運輸貨物，輸出均爲遼河平原之農產品，主要爲大豆、高粱、包米、及大小麥等，九一八以前，平均四月至八月運輸總量達六萬餘公噸，九一八以後，運輸量減少，如二十二年僅三萬五千公噸；輸入品主要爲日用雜貨，以鹽、麥粉、雜貨等爲主。

遼河最大支流有渾河及太子河，渾河長二五七公里，河身甚淺，撫順至三岔河三三〇公里，洪水期可通航，平水期僅長灘至三岔河一八五公里通行木船。太子河長四二五公里，北河至三岔河一五三公里可通航，此段河寬七〇——一〇〇公尺，枯水期深度〇·七六公尺，洪水期一·五公尺，木船航行便利；小北河至遼陽一段，洪水期可行木船，遼陽以上，流急水淺，僅有最小木船上溯至本溪。

(六) 鴨綠江 鴨綠江爲中韓界河，水運以安東爲中心。水源至十三道溝間，水流峽谷，不能通航；十三道溝至臨江一六二·一公里，河床礁岩，險灘達八十餘處，枯水期水深僅〇三公尺，航行困難；臨江至外察二三七·二公里間，險灘亦多至百餘處，兩岸懸崖，水流急迫，航行載重須加限制；外察至安東二〇二·九公里，急灘少至三十餘處，長者達二公里以上，惟水量尙豐，枯水期淺灘處當有〇·六公尺之深度，河幅亦寬，故此段爲鴨綠江主要航區。安東至江口五五·六公里，河寬達一、〇〇〇公尺，入海處分歧爲二，東水道屬韓，

水不甚深；西水道屬我，可以停泊大船，惟沉積作用甚盛，每爲航行障礙。現三道浪頭錨地，二千至二千五百噸大船可自由出入。

鴨綠江結冰期約始於每年十一月月上旬，下游因水豐電廠，攔江築堰後，影響所及，冬季罕見結冰，解凍期中上游不一，如臨江附近在四月中旬，十三道溝附近則至四月下旬。

臨江以下船隻，多爲「槽子」，普通載重量約四十至一百三十石，專用運貨。上游有特製之「高潮船」，其底平，吃水淺，最上可航至長白縣惠山鎮，大型者可載一四〇石，小者約四〇石。又適應急流淺灘。木筏甚多，筏有中式日式兩種，由惠山鎮至安東中式須六〇——八〇日，日式一五——二〇日；此外，尙有馬達木船，吃水〇·五公尺，時速二七·八公里，十三道溝至安東，下行二日可達。

鴨綠江貨運上行者多爲日用必需品，主要爲鹽、麥粉、石油、烟草等，下運則爲沿江土產，如大豆、雜糧、豆餅、山貨等。

鴨綠江支流有渾江及靉河，渾江長四三二公里，大部分在山中行，桓仁附近，江面漸寬，約一〇〇——一四〇公尺，枯水期水量很小，可跋涉而過。通化以下可航行木船，木船可上溯至八道溝。靉河長一九七公里，上游湍急水淺，中游可行小木船，貨運以木材爲主。

(七) 圖們江

全長五二〇公里，河谷窄狹，僅河口上溯四〇餘公里，可行汽船，上游僅

通木筏，惟陸上有鐵道平行，故水運不盛。

(八)大小凌河 大凌河長三五七公里，洪水期下游一〇〇餘公里可通木船；小凌河長一〇〇公里，洪水期錦州以下，可通舟楫。

(九)興凱湖 東北有航運之利之湖泊，僅興凱一湖。每年十一月上旬結冰，四月上旬解凍，航期約二〇〇日。興凱湖大部水深約二——五公尺，最深處達十公尺，烏蘇里江航線，可自東岸龍王廟至西岸之當壁鎮。

(十)運河 東北已成之運河，即上述遼河利用航行一段之雙台子運河。按遼河南流至台安縣之二狼洞，即分歧西南流而為雙台子河，西南至盤山縣城南注入遼東灣。以故本流水量減少，枯水期間，二狼洞至三岔河一段（遼河本流），水量減少，航行困難，遼河上游工程局，於民國十七年即開鑿新運河，以利航行。運河起點，在雙台子河上之二道橋子，北距二狼洞三七·〇四公里，終點在遼河本流三岔河以下約一八·五公里之夾心子，運河全長四五公里。

又日偽期間，為加強鞍山、撫順、本溪、瀋陽四地間工業區域之運輸，曾計劃開鑿瀋陽、鞍山、營口間運河，其設施可分兩段述之。(一)營口鞍山間運河，鞍山至唐家寨間二四公里，開新河道，設水閘四座，河底寬二〇公尺，水深二·五公尺；唐家寨至小馬溜間五五

公里，利用太子河，加以浚深改直；小馬溜至三家子間三八公里，需新開水道，設水閘兩座。(二)營口瀋陽間運河，自瀋陽至北大溝間六〇公里，開新河道，設水閘六座，河底寬二〇公尺，水深二·五公尺；北大溝至小北河間二公里，亦開新河道；小北河至唐家寨間四〇公里，則利用太子河浚深改直。兩道河於唐家寨銜接。

上述運河，計劃於一九三九年開工，凡十年完成。成功後，則本溪鞍山間，可由水道相通，距離僅一〇一公里，而現時二地鐵道距離則為一六二公里；再本溪營口間經此運河，水程為二七〇公里，再由本溪經鐵路至大連，則為四四五公里，故將來運河運輸遠較鐵路為便捷。

第四節 東北的海運

東北南部瀕海，海運向稱發達，大連、葫蘆島兩港，係我國第一等港口，安東、旅順、營口則屬第二等港口，普蘭店為第三等港口，各港口均有鐵道與內地相接，其腹地幾可囊括東北全部，茲分述之。

(一)大連港 位於遼東半島南端，原名青泥窪，係一荒村耳，一八五八年英法聯軍曾用為艦隊根據地，一八九二年李鴻章氏復加以經營，嗣於一八九八年，與旅順同租與帝俄，改

大連爲商港，日俄戰後，轉租於日，陸續經營，先後完成第一、二、三、四碼頭，一九三〇年於對岸甘井子建立煤船第一專用碼頭，一九三三年又築第二碼頭，一九三四年又完成甘井子石油碼頭，一九四〇年春復擴展西部大連港，擬於一九四四年完工。

大連港港內水深七·三——一二·二公尺，防波堤共長四〇九七·四公尺，二千至二萬噸船隻可停三十八艘，每天裝貨能力可達三萬公噸，吞吐量年在一千萬公噸左右，倉庫容量三三〇、〇〇〇公噸。其在我國，爲僅次於上海之大港，與國內及國外各重要港埠，均有定期航線可通。輸出主要爲煤、鐵、大豆、高粱等，輸入以布疋、機器、百貨等爲主。

(二)葫蘆島港 位於遼東灣西岸之連山灣內，突出海中，具半島形勢，九一八前，南滿大連，爲日人所控制，我乃自尋出海港口，一九〇八年遂選定葫蘆島爲築港地點，工程始一九一〇年，但翌年即停工，直至一九三〇年北寧路局再與荷蘭築港公司訂立合同，同年七月二日行開工典禮，然未竣而變作矣。僞滿於二十六年繼續築港，同年五月工竣，現碼頭長五、九四〇公尺，倉庫容量一七、〇〇〇公噸，吞吐量年約百萬公噸，是我國的一等港。

(三)旅順港 係一軍港，帝俄租借時闢爲軍港，日轉租後仍爲軍港，民十六年後，改爲軍商兩用港。位於遼東半島最南端，扼渤海咽喉，形勢至爲險要，吞吐量年約六十萬公噸，是我國的二等港。

(四)營口港 位於遼河口上游二十一公里，爲遼河平原的天然門戶，港口河寬平均七五〇公尺，水最深處爲一五——二四公尺，有碼頭三十餘處，汽船停泊區域長達一三、五〇〇公尺，可停四千噸之船三十艘，倉庫容量十三萬八千噸。營口於一八九一年開港，曾一度繁榮，後以大連興起而衰落，其病在凍結及淤淺，然日人曾用破冰及濬深二法以補救之，頗具成效。東北收復後，葫蘆島軍運頻繁，營口爲唯一可利用之商港，計三十五年七月至十二月進口貨物以煤油佔第一位，其次爲麻袋、棉布、火柴、棉紗、紙烟等，出口貨以大豆佔第一位，次爲豆餅、蘋菜、藥材、豆油等。

(五)安東港及大東港 安東港位鴨綠江口上游五五·五九公里處，港埠範圍，上下以沙河及五道溝爲界，五道溝附近落潮時水深僅〇·六一——一公尺，五道溝以下，水深亦僅三公，故二三千噸之船隻，僅能泊於安東下游十五公里之三道浪頭，再大船隻，須泊於獅子島。港內有防波堤二千公尺，倉庫容量五〇〇〇噸，吞吐量年約三十萬噸。

大東港位於鴨綠江口西岸，上距安東三十公里，事實上已成爲安東之外港。僞滿於二十七年設計開港，二十八年六月進行，擬九年內完成。大東係不凍港，有天然防波堤，滿潮時三千噸船可同時容三、四隻。

(六)普蘭店港 位於復州灣之頂端，民國三十二年十月開爲港埠，但因水淺，載重三千

噸船隻，出入困難，日人於二十九年，擬於四年內從事改良，第一期工竣後，七千噸船隻可自由出入。輸出以沿海之鹽、復縣之煤及粘土為大宗，輸入多為日用品及雜貨。

第五節 東北的空運

東北的自然環境，極適於航空事業之發展，「九一八」以前，東北航空交通，即已相當發達，「九一八」以後，日僞加強聯繫，幾至東北境內各大城市均有空線相通，其與朝鮮之清津、京城及日本東京各地，亦有航線可達。日僞期間，東北空運事業，分為滿洲航空株式會社，大日本航空株式會社及中華航空株式會社三大系統，而以滿洲航空株式會社經營之東北境內及朝鮮各線最為重要，大連、長春、瀋陽、哈爾濱、佳木斯、牡丹江是東北空運的六大中心，其重要路線，簡示於下：

路	線	經	過	地	點
1. 大連佳木斯線		瀋陽、長春、哈爾濱			
2. 大連、安東、瀋陽線		大連、岫岩、安東、輯安、通化、桓仁			
3. 長春中江鎮線		通化			
4. 長春琿春線		延吉、圖們			

東北九省

5. 長春、齊齊哈爾、滿洲里線
6. 長春、林東、承德線
7. 長春京城線
8. 長清線
9. 長東線
10. 瀋陽包頭線
11. 瀋陽北平線
12. 瀋陽京城線
13. 哈爾濱牡丹江線
14. 哈爾濱富錦線
15. 哈爾濱齊齊哈爾線
16. 哈爾濱、齊齊哈爾線
17. 牡丹江東寧線
18. 牡丹江富錦線
19. 佳木斯東安線
20. 佳木斯撫遠線
21. 佳木斯漠河線

白城子、齊齊哈爾、海拉爾

通遼、開魯、林東、林西、赤峯

中經瀋陽

長春至清津

長春至東京

錦州、承德、張家口、大同、興和

天津

通河、依蘭、佳木斯

安北、孫吳、黑河、嫩江

綏芬河

牛截河、東安、虎林、饒河、同江

寶清

蘿北、富錦、同江

佛山、烏雲、孫吳、黑河、呼瑪、鴨洲

在北極爲中心的航空時代，東北適處於北極的南緣，且當中日美蘇四國的交點，是東北在航空地理上實處於極優越之地位。

第十三章 東北的對外貿易

第一節 概述

東北對外貿易，與我國其他地方相同，即顯示出一種經濟落後的貿易特性，質言之，即出口貨主要為農產品及原料品，而進口貨則為工業成品。東北的開發，本是近百年的事；而關內移民，一向以農為主，更加日本人數十年來的侵略，若此情形，固無足怪。其次東北對外貿易，在「九一八」前後，頗有不同。「九一八」以前，東北出口貨多，進口貨少，為國人向所樂道之出超區域，而且年復一年，有日漸增加之趨勢。過去我國每年大量的入超，除僑匯外，即有賴於東北的出超貿易，但「九一八」以後，此種形勢，完全逆轉，東北在日人兩次產業開發五年計劃之下，形成了對日輸入的依存關係，就是說，在日人統治之下，東北大量輸入日本的建設資材和生產器材，而輸出方面，並未增加或增加很少，相形之下，每年入超，而且年復一年的增加。幸而國土光復，此種態勢，得皆消滅，此後或有重蘇之望。

第二節 東北對外貿易的趨勢

東北正式對外貿易，當以一八五八（咸豐八年）年中俄璦琿條約，開放黑龍江、松花江和烏蘇里江以及同年的中英天津和約開放牛莊為嚆矢。一八九八年俄建中東鐵路及租借旅大二港，一九〇三年中美通商條約又增開瀋陽、安東為商埠，一九〇五年中日滿洲附約復規定鳳城、遼陽、鐵嶺、新民、法庫、通江寺、吉林、長春、哈爾濱、寧安、琿春、三姓、齊齊哈爾、海拉爾、滿洲里、璦琿等地為商埠，是此時之東北門戶已完全洞開矣。一九〇七年中日圖們界約，又續開局子街、龍井村、頭道溝、百草溝四埠，事實上，日俄戰爭以後，東北已成列強角逐之場所，而為日本之特殊勢力範圍。

東北對外貿易的發展，要以一九〇八年以後最為顯著，如一九〇七年東北對外貿易總額為五九、九〇〇千關兩，一九〇八年即增至一一五、三〇〇千關兩，一九一一年更達二一二、九〇〇千關兩，一九一七年為三一九、六〇〇千關兩，一九一九年四四三、三〇〇千關兩，一九二三年五〇〇、九〇〇千關兩，一九二六年六四七、五〇〇千關兩，一九二八年七三六、九〇〇千關兩，故知「九一八」以前，東北對外貿易額，平均三年之間，即增加一萬萬關兩之巨，足徵東北產業開發之興盛。日俄戰爭以前，東北對外貿易，以陸路為主，與俄人關係為多，但當時西伯利亞，地曠人稀，且大部分東北，亦是一片處女地，故貿易數字當不太大，一九〇八年（日俄戰爭結束之年）以後，東北經濟開發，日新月異，關內移民，與

日俱增，故對外貿易，日見起色，綜計一九〇七至一九三一年二十四年之中，東北貿易總額，前後計增十餘倍之多，具見東北貿易發展之迅速。且以一九三一年為例，該年東北進口貿易計佔全國進口總額百分之十，而出口貿易則佔全國總出口額的百分之三十，亦足徵東北貿易地位之重要矣。

「一九一八」以後，東北對外貿易的總額，仍在增加，如一九三二年爲九五五、八三〇千僞滿元（相當五八七、九〇〇千關兩），至一九三九年則增至二、六五〇、八四一千僞滿元之巨，此因大部分由於通貨膨脹的關係，但亦可見日人在我東北掠奪及準備戰事的程度。

就貿易差額而言，綜計一九〇七至一九三二年二十五年之間，僅有六年入超，且事實上，是一九二〇年以前，一九二〇至一九三二之間，無年不爲出超。一九〇七及〇八兩年之入超，係由於東北在日俄戰爭之末，兵燹之餘，民生凋敝，貿易因而不振。一九一八及一九一三爲六千七百萬僞滿元，二十八年竟增至九萬八千萬之巨，主要是由於日人在我東北從事於所謂「大陸經營」之故，日本實有將我東北成爲其子孫萬世之業的野心，尤以日人蓄意尋覓，軍需工業以及作戰工事的準備，在在均需要龐大數字的器材，是即造成如前所述對日輸入的「依存關係」，同時「一九一八」事變後的六年中，抗日軍起，生產銳減，出口數字因

而減少，直至二十七年始恢復二十年的水準，於是相形增加入超的數字。

附表：東北對外貿易額表

年 份	出 口 額 (千關兩)	入 口 額	合 計	出超(+)或 入超(-)	備 註
1907	24,400	35,500	59,900	(-)11,000	
1908	55,000	60,300	115,300	(-)5,200	
1909	90,900	79,000	169,900	11,900	
1910	93,500	88,800	182,400	4,600	
1911	109,000	103,900	212,900	5,000	
1912	103,300	106,100	209,500	(-)2,800	
1913	113,900	112,000	225,900	1,800	
1914	108,800	112,400	221,200	(-)3,500	
1915	130,000	108,100	233,100	21,900	
1916	130,800	129,500	260,300	1,200	
1917	161,100	158,500	319,600	2,500	
1918	166,800	177,200	344,000	(-)10,300	
1919	212,000	231,300	443,300	(-)19,200	
1920	225,900	205,100	431,000	20,700	
1921	234,400	218,100	452,500	16,200	
1922	274,600	196,400	471,000	78,200	
1923	293,900	207,000	500,900	86,800	
1924	269,000	200,600	469,600	68,300	
1925	312,300	244,700	557,000	67,600	
1926	370,700	276,000	647,500	93,900	
1927	408,400	268,900	676,900	139,100	
1928	434,000	302,900	736,900	131,000	
1929	425,600	829,600	775,200	96,000	
1930	396,700	306,900	703,700	89,000	
1931	478,500	223,400	701,900	255,100	
1932	618,175*	337,678	955,830	280,484	* (一關兩 約當1.56 滿元)
1933	448,477	515,832	964,310	(-)67,355	
1934	448,427	593,562	1,041,989	(-)145,135	
1935	421,078	604,179	1,025,229	(-)183,072	
1936	602,759	691,889	1,294,648	(-)89,131	
1937	645,298	887,412	1,432,710	(-)242,114	
1938	834,717	1,816,124	2,650,841	(-)981,407	

第三節 東北對外貿易的商品

東北對外貿易進出口商品的構成，如前所言，是出口方面以農產品或原料品爲主，進口方面則工業成品爲主。先言出口商品：

出口商品以大豆、豆餅及豆油三者最稱重要，即日人所稱的「大豆三品」。三者之中，仍以大豆最爲重要，據歷年統計平均，計佔總出口額的三分之一上下，三者合計最高曾達總額的百分五十以上，所以大豆的盛衰，足以影響全部東北的經濟，也可以操持世界的大豆市場。

大豆與豆餅一向佔出口商品的第一、第二兩位，大豆油則徘徊於四、五、六位之間。煤與焦炭在一九三六——三八年之間，均居第三位，而一九三九年則降至第六位，屈居玉米、小麥及高粱之後。

小米、玉米及高粱，亦係東北主要輸出商品，三者合計平均佔輸出總額的百分之六左右，一九三九年曾達百分之十。其他輸出商品平均年在千萬僞滿元以上者，柞蠶絲、硫酸鉀及向日葵子，所佔比例，各在百分之一——二之間。以下則爲大麻子、落花生、向日葵油、豬鬃及錳礦等，所佔比例均在百分之零點五以上。試觀下表，即可明瞭。

近來東北主要出口商品價值表（單位千僑滿元）

商 品 名 稱	一九三六年	百分比	一九三七年	百分比	一九三八年	百分比	一九三九年	百分比
大 豆	三三,三三	三,一	三六,六八	三,九	二四九,五九	四,四	三三,八九	三,七,六
大 豆 餅	五,二七	八,三	三,三	九,六	七,五	九,五	一三,五	一四,五
大 豆 油	二,三	三,五	二五,四	三,九	一四,〇九	一,四	三三,〇	二,六
煤 與 焦 煤	一,八	五,八	一,六	五,五	二八,一九	三,九	二四,〇六	二,九
小 米	一八,三	三,四	一四,一九	二,〇	二〇,三六	二,九	三,四	四,〇
玉 米	六,九	一,六	八,三	一,三	一八,三	二,五	二八,八	三,四
高 粱	二,七	一,四	九,五	一,五	一八,八	二,六	二七,五	三,九
野 蠶 絲	七,七	一,三	一一,〇	一,七	一〇,九	一,三	一三,五	一,六
硫 酸 鉀	二,四	一,九	九,六	一,〇	一六,五	二,六	二,七	一,四
向 日 葵 子	一三,八	二,元	七,八	一,三	七,二	一,〇	一〇,六	一,三
大 麻 子	三,五	〇,六	二,六	〇,五	三,三	〇,四	八,三	一,〇
落 花 生	一六,二〇	二,六	一六,三	二,五	二二,二	一,六	六,三	〇,五
向 日 葵 油	六,六	一,三	九,三	一,四	四,六	〇,六	六,六	〇,八
豬 毛	四,〇	〇,五	六,四	一,〇	五,四	〇,五	六,五	〇,九
錫	一,五	〇,三	二,二	〇,四	四,七	〇,六	六,七	〇,八

總(連其他)額	六三,五九〇	一〇〇.〇〇	六五,二九一	一〇〇.〇〇	七三,四四四	一〇〇.〇〇	八四,七七七	一〇〇.〇〇
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

資料來源：見東洋經濟新報第一九一四年號第二十七頁。

至於進口商品，在一九三六年以前，向以棉織品佔第一位，如一九三六年即佔輸出額的百分之十二，惟此種情形，因日人在我東北軍需工業之積極興建而有所改變，易言之，即生產器材進口商品迅速增加，消費品雖亦增加，唯速度較緩，如機械、車輛、電機、木材及鋼鐵等項，在一九三六年，計約一萬五千萬僞滿元。

至一九三九年則激增至五萬五千萬僞滿元之巨，計增加二倍半。消費品如麵粉、米、糖、魚介、棉織品等項，雖亦增加，然前後僅增一倍半而已。

據一九三九年統計，東北進口商品其比例佔入口額百分之五以上者，計有機械、車輛、鋼鐵及人造絲織品四項，以下順序為木材、麵粉、電機、魚介、紙、糖、毛織物、米、棉織品、銅等，均係工業品及成品，試觀下表。

東北主要進口商品統計表（單位千僞滿元）

商 品 名 稱	一九三六年	百分比	一九三七年	百分比	一九三八年	百分比	一九三九年	百分比
機 械 及 設 備	元,九八八	五.三	壹,六〇〇	七.四三	一〇,〇〇三	八.〇〇	一六,六三五	九.四
車 輛 及 其 零 件	元,四〇七	五.六九	四,三四四	五.三二	六,七二二	六.三五	一四,五三三	七.四

鋼	人造絲織品	木	麵粉	電機及設備	魚介類	紙類	砂糖	毛織物	米及穀(糙米)	各種棉織品	銅	總(連其他)額
元, 五〇六	—	一, 七〇七	二, 七〇六	二, 六六三	二, 〇〇四	二, 〇四一	二, 四三三	—	二, 五五三	八, 七五〇	二, 六六一	六九一, 八六九
五, 七	—	一, 七〇七	三, 五	三, 一三	一, 七〇	三, 六三	四, 五	—	一, 八三	二, 三五	〇, 元	一〇〇, 〇〇
英, 四九	—	四, 八六六	二, 八六六	三, 〇〇四	二, 五九	三, 〇〇六	二, 二二	—	八, 七五〇	一〇四, 六四五	六, 一七	六九, 四三
九, 六一	—	一, 六	一, 五	三, 八三	二, 三	三, 五	二, 四〇	—	〇, 九	二, 七	〇, 七	一〇〇, 〇〇
一三, 〇七五	美, 八二五	三, 九六七	四七, 〇六	五, 七	一七, 二美	五, 八七	五, 七六	—	二, 美三	八四, 二六	九, 五三	一, 二四, 七六
九, 五	四, 四六	一, 八	三, 六九	二, 八六	一, 四	二, 二	二, 八	—	〇, 八九	六, 六	〇, 五	一〇〇, 〇〇
二〇, 四, 二六〇	二〇, 四, 二三五	七四, 四七	六, 六二	六三, 二六	五五, 八〇九	四九, 六四〇	四三, 五〇	—	一八, 三三〇	—	六三, 三	一, 八六, 一三
五, 七	五, 七	四, 〇	三, 七	三, 四	三, 一〇	二, 七	二, 三	—	一, 〇	—	〇, 五	一〇〇, 〇〇

資料來源：東洋經濟新報，第一九一四號第二七頁

第四節 東北對外貿易的國家

在「九一八」以前，東北對外貿易之出入路徑，一自大連及南滿路，一自安東及安瀋

路，一自山海關及北寧路，一自海參崴、滿洲里及中東路，故當時東北對外貿易關係，實以國內、日本及蘇聯爲主，次爲英、美及其他各國。「一九一八」以後，情勢頗有改變，日人佔我東北，增築吉會、拉濱、圖佳諸線，且非法收買中東鐵路，故東北貿易，乃爲日人所獨佔，蘇聯退居毫不重要之地位，關內雖因祖國關係，然相對價值亦大見減低，美國僅維持現狀，英國已見衰退，而德國則見增加，此軸心伙伴之故也。

依「一九一八」前五年平均，在輸出方面，輸往日本者，佔百分三八·八，輸至本國者爲百分二五·九，輸入方面，來自日本者，達百分四十一，來自本國者，爲百分二九·六，由此可見日本對我東北經濟侵略之甚。「一九一八」以後，變本加厲，按上述五年平均數字爲一百計，則東北對日貿易至一九三九年，輸出方面，增至百分之二百，輸入方面，更增至百分之八五九，而與本國貿易，輸出減至百分九十九（前平均僅及百分五十上下），而輸入更減至百分之五十二，於此亦可見日本對我東北貿易統制之甚。

以一九三八年爲例，出口方面，輸至日本者佔百分之五十一，輸往本國爲百分之二十，以下則爲朝鮮、德國、埃及、臺灣、美國等邦。進口方面，日本佔百分之七十七，國內佔百分之三·七，尙在朝鮮、美國之下，亦云慘矣！其他尙有臺灣、印度、德國等，均在百分之一以上。

至於東北對外貿易國家的商品種類，出口方面，輸往日本者，主要為大豆、豆餅、豆油、煤及焦炭、食糧等，輸往朝鮮者，大致如上，輸往臺灣，以豆餅為主，輸往關內者以大豆及一部分食糧，輸往英、美、德、埃諸國均係大豆及豆油為主。進口方面，來自日本者係棉花、機械、鋼鐵、電機、人造絲織品、棉紡織品等，來自本國以食糧較多，印度以麻袋為主，德國以化學藥品及機械為主。

至東北對外貿易國家的出入超情形，亦足一述。在一九三二年，東北對日本、國內、德國、英國、埃及、蘇聯均係出超，對印度、美國則係入超，至一九三九年，情形頗有改變，對國內荷蘭及埃及仍係出超，然對日本、印度、美國、英國及蘇聯均係入超，尤以日本入超數字特大，是其特點。

近年東北出口國別貿易表（單位千僑滿元）

國別	一九三七年		一九三八年		一九三九年	
	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比
日本	二七,四八	三,九	四三,九六	四七,六七	四八,三二	五,三
朝鮮	四,二七	六,六	四,七六	六,三	六,七三	七,五
臺灣	—	—	三,七四	二,九	三,二九	三,三

中國關內	一九三七年		一九三八年		一九三九年	
	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比
中國關內	二二,三五九	一七,五九	二二,六六六	一六,八〇	一六,一五三	二〇,三六
英國	九,三三三	一,四四	五,四四六	〇,一五	三,二七〇	〇,一三
美國	一八,六四四	二,八九	一一,三五六	一,一五	一五,三九五	一,八四
德國	九,〇〇〇	九,一五	一五,〇五六	六,六六	五〇,三五六	六,〇三
荷蘭	五,五五〇	二,五	八,〇〇〇	一,一〇	五,〇四一	〇,六〇
埃及	七,七六	三,〇四	九三,八四六	二,六六	四,三三三	五,一九
總(連其他)額	六五,二九九	一〇〇,〇〇	七四,〇二三	一〇〇,〇〇	六四,七七	一〇〇,〇〇

註：包括關東州出口價值

註：東北與關內間的貿易自應視為國內貿易，惟此處所言東北尚包括關東租借地在內，故權將中國關內列為一項以下均做此。

近年東北進口國別貿易表(單位千僑滿元)

國別	一九三七年		一九三八年		一九三九年	
	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比
日本	六七,三三三	七,六六	九三,三〇八	七,四〇	一,五六,四三三	七,七六
朝鮮	五,〇三三	四,五	五七,一〇〇	四,八	一〇三,六二七	三,七一
台灣	—	—	一三,一一〇	一,〇	二八,六四四	一,五

美 國	五七, 三三	六, 五	廿, 〇九	七, 〇	〇, 一八	四, 四五
印 度	四, 三三	五, 〇	三, 六〇	二, 五〇	二, 五〇	一, 三
中 國 關 內	五, 三六	四, 四三	六, 七五	五, 五	六, 五〇	三, 〇
德 國	一七, 七六	一, 四	七, 三	二, 五	五, 五	二, 五
英 國	二, 二七	一, 五	七, 三五	〇, 七	四, 六	〇, 五
總 (<u>連其他</u>) 額	六七, 四三	一〇〇, 〇〇	一, 三〇, 六	一〇〇, 〇〇	一, 六六, 三	一〇〇, 〇〇

第五節 東北對外貿易的展望

光復後的東北，應該經濟自主，所以今後東北的對外貿易，應趨於正常的發展。就地理觀點而言，今後東北對外貿易的國家，仍不外日本、蘇聯、韓國、英國、美國、荷蘭、埃及、印度等國，至於東北和國內的貿易，自當視為本國貿易，其關係自更密切。

就貿易商品而言，出口方面，恐仍當以大豆、豆油、豆餅等為主，其他有鋼鐵、煤及焦炭、小米、高粱、玉米、花生、向日葵子及油、木材、魚介、洋灰、鋁、鎂等項，進口方面，則為機械、棉花、米、石油、紙張、棉紡織品、絲織品、糖等項。其中輸往及輸由本國者，輸出方面，有大豆、豆餅（以臺灣省為最多），豆油、鋼鐵、煤焦、食糧、木材、洋灰

各項，輸入方面則爲食米、砂糖（臺灣省）、棉花、棉紡織品、絲織品等。

東北與日本之貿易關係，恐仍密切，其由東北輸出者，有豆類、煤、鐵、鋼材、花生等，輸入則爲少量機械及人造絲織品或棉織品。

蘇聯因地理位置關係，今後對東北之貿易，將漸行重要，其由東北輸出者，主要爲農產品類，輸入者則爲機器等工業成品。至於英美，情形亦復如是，但美國比較重要，今後東北建設所需器材，恐大部來自美國，豆類產品亦將有大量輸往美國也。

至印度、荷蘭、埃及、韓國諸國貿易情形，大致仍舊，無巨大之改變。

惟足資一述者，東北地理環境優越，大部輸入商品，今後均可望自給，如棉花、棉紡織品、紙張、米、菸草、麻袋、麵粉、食糧、煤油、糖（甜菜糖）等，至於輸出方面，將見農產品及工業成品佔重要位置也。

第十四章 東北的宗族和人口（附外僑）

第一節 東北的宗族

東北宗族，計有漢、滿、蒙三種；漢族是東北最主要的宗族，計佔東北人口總數的百分之九十以上；滿族已大部分漢化，餘僅少數土著，以漁獵游牧爲生；至於蒙古族，總數僅三十餘萬，居於西部一帶，以游牧爲業。

（一）漢族 我漢族經營東北，實可溯及遠古，如禹貢九州中的青州，卽今東北的南部，燕將秦開，北逐東胡，東驅朝鮮，開闢遼東遼西之地，河朔居民隨之移殖，漢定朝鮮建爲四郡，唐滅高麗而置安東都護府，皆爲漢族勢力伸張於東北南部之明證。東北北部之開闢，實始於唐代中葉以後，若遼國盛時，招致漢民，墾殖其地，金元二朝亦曾利用漢民，明代除遼東一部份外，其餘各地置衛羈縻之。漢族在東北之發展，至清末而達於極度。

滿清入關以後，順治十年（一六五三）曾招諭漢民，出關開墾，於是關內人民移居東北，一時成爲風尚。但至乾隆時，復行封鎖政策，禁止漢人出關，惟當其中葉，關內大饑，其中犯禁前往者，實繁有徒，且當時帝俄野心勃勃，邊地空虛，移民實不可緩，直至道光卽

位，才開放東北，於是關內移民，趨之若鶩。光緒四年（一八七八），更解除漢人婦女出關禁令，於是漢人舉家播遷者，不知凡幾，而定居東北者，遂與年俱進。一八八〇年復正式承認漢人在東北有不動產之權利，並有獎勵漢人出關辦法。一八八七年，更將東北一切限制漢人之法令，悉行取消，蓋內憂外患，迫令致之也。且黃河下游，頻年荒歉，過剩人口，無以為生，於是相率出關，如水赴壑。如一八八七——一九〇〇之間，每年由山東移居東北人口，數達十萬之衆，一九〇〇年，東北人口一千四百萬，漢人計佔百分之九十。民國建元以後，關內天災人禍，相逼而來，而關外沃野千里，待人耕稼，故當時「下關東」者，直與淘金無異，移殖人口，年增一年，下表可示民國以來東北關內移民之一斑：

民國元年至三十年每年出關人數表

年 別	人 數 (萬)	年 別	人 數 (萬)	年 別	人 數 (萬)
元 年	一二	十八年	一〇八	二十六年	三七
十二年	三四	十九年	八一	二十八年	九八
十四年	四九	二十三年	六二	二十九年	一三一
十六年	一〇二	二十四年	四四	三十年	九一

東北移民來源，首推山東，其次爲河北、河南二省，其原因：(一)直、魯、豫三省，地處黃河下游，近四十年，荒歉時見，內戰頻仍，不得不出關以圖溫飽；(二)三省人口過密，東北地曠人稀，三省貧乏無以爲生，東北富庶仰蓄有餘，且山東遼東相距咫尺，乘風揚帆，一葦可航，北寧通車以後，尤稱便捷也。

東北移民，有一部分春去秋歸，宛如候鳥，是爲「季節移民」，致此原因，約有三端：(一)我國農村社會，安土重遷，背井離鄉，或爲生活所迫，秋收以後，入關度歲，亦樂事也。(二)東北氣候嚴寒，是屬於一熟農作區域，冬季休閒期長，入關休息或冬作，比較經濟。(三)東北冬季遠較黃河下游爲寒冷，入關避寒，亦一道也。

東北移民，其定居東北者，據「九一八」前八年統計，平均佔總數百分之四十九，即約有半數係定居東北者；據「九一八」後九年之統計，平均年約佔總數百分之四十四。此係就平均狀態而言，極端數字最高爲一九二七年，計定居者，達總數百分之六十七，一九三五年爲最少，僅佔總數百分之十。

(二)滿族 滿族即通古斯族，實即古代之肅慎氏，至漢代則稱挹婁，南北朝稱勿吉，隋唐則稱靺鞨，五代兩宋是爲女真，明末以來始稱滿洲。滿清入關，定都北平，八旗子弟，盡移中國，漸乃完全同化於漢族，故今日在東北境內可以確指之滿洲人，實不多觀。至於費雅

喀人、赫哲人、索倫人、鄂倫春人、達呼爾人等，確係尚未同化之滿族，然爲數已渺，茲分述之。

費雅喀人居於黑龍江下游俄屬阿穆爾省地方，及庫頁島之北部，其人口僅及五千，以漁獵爲生。

赫哲人（亦作黑斤即瓦爾喀人）居於松花江及黑龍江下游，沿烏蘇里江直至興凱湖之間，人數約二千，以捕筈抹哈魚（即鮭魚）爲生，夏捕魚作糧，冬捕貂易貨，江上結冰，則以犬駕橇，故有使犬部之稱。

鄂倫春人總數約二千人，多居於興安嶺之北部，各成小羣，散居各處。位於呼瑪爾河沿岸者，稱爲瑪涅克爾；位於瓊瑋鎮及龍門鎮者，名曰畢拉爾；位於伊勒呼里山西部及漠河縣者，稱曰使鹿部，又在嫩江上游者，自稱匈奴落，大興安嶺東西兩坡山中及黑龍江下游亦有鄂倫春人。其族仍以遊牧捕獵爲生，亦有豢養牲畜者，俗曰四不像，蹄似牛，首似馬，身如驢而角如鹿，其性馴善，是即馴鹿也，故鄂倫春乃被稱爲使鹿部。

索倫人爲最古之通古斯族，居墨爾根、布特哈、呼倫貝爾一帶，總數約一萬二千人，其人善使槍，「索倫」一詞，即善射之義，今此族一部分爲游牧民族，一部分成爲土著，又有一部分因清初參加伊犁衛藏之軍事而寄寓新疆者。

遷呼爾人初本以行獵爲生，繼漸改爲土著，一部分遷居於呼倫貝爾，以農牧爲業。（亦
有以達呼爾人屬蒙族一支者）

（三）蒙古族 今之呼倫貝爾高原及遼北西部一帶尙爲蒙古游牧之地，其居於呼倫貝爾
一帶者約十六萬人，在遼西者約二十萬人，總計約三十六萬人。

東北之蒙古族，系統頗爲複雜，應包括蒙古八旗、喀爾喀四部、陳巴爾虎、新巴爾虎及
厄爾特各部分，其屬八旗者，尙有陳蒙古、新蒙古之分，然皆漢化與漢民無異矣。哲里木盟
十旗向屬內蒙古王公管轄，有清中葉以降，漢人移往墾殖日多，清末漢民日增，十旗之地大
部改治矣。蒙古族之居於科爾沁、郭羅爾斯各旗者，多爲元裔，是爲喀爾喀四部，今多移
居於遼北省西部。居於呼倫貝爾者有陳巴爾虎，新巴爾虎及額魯特等部，陳巴爾虎舊居木蘭
圍場，後遷居興安嶺，與索倫人性情相近而言語稍異。新巴爾虎部舊居興安嶺北麓，後移居
呼倫貝爾，因其言語與陳巴爾虎相通，但入居較晚（同時宗教信仰不同），故曰新巴爾虎。
額魯特部亦呼哀里特，自一七三二年始自喀爾喀移牧於新巴爾虎附近，大部從事游牧，
惟其中一部分從事農業，幾全漢化矣。

第二節 東北的外僑

(一)韓人 東北與韓國比隣而居，東北外僑，以韓人爲最多，在「九一八」以前，其居留東北者，數達百萬以上，據僑滿二十九年調查，其數達一百四十五萬之衆，勝利以後，雖或稍有變動，然留居東北者，仍必甚多。按韓人之移殖東北，實有其歷史的原因及地理的背景：(一)一八六九年，韓國大飢，韓民乃私渡鴨綠、圖們二江，以求食東北。(二)自日本併吞韓國後，韓民不堪壓迫，相率遷避於東北。(三)東北南部地理環境，與韓國頗多相似，東北水稻培植，實以韓農爲能手，而東北之關內移民，不習水田耕作，頗樂於雇用韓農，故韓農趨之若鶩。其分佈地區，一半以上在今之松江省南部延邊一帶，主要以農爲業，亦有一部分分居鐵道沿線，從事於工商業者。

(二)俄人 俄人僑居東北，在中東路開通以後，當時以沿線司法行政等權，均操俄人之手，故歐戰前，俄人移居東北者甚衆。及俄國大革命後，中東路權經我收回，及至「九一八」以後，日人勢力膨脹，故俄人留居者遂減至最少數。但白俄之流寓東北者，爲數不少，據一九四〇年僑滿調查，其數爲六萬九千一百八十人，分佈地帶，大部爲中東沿線，尤以哈爾濱一埠，最爲集中，其在呼倫以北海拉爾、結爾布爾勒及哈烏勒三河一帶地方，約有數百人，從事於農耕生活。

(三)日人 日人有意我東北，實開始於田中義一滿蒙政策之前，當時日人以爲欲征服世

界，必先自我滿蒙始，其最具體之表現，爲日俄之役結束，而取得我旅大租借地及南滿沿線之經營權利，故當時所謂「關東州」一帶，實爲日人充斥之所。「九一八」以後，東北可任其爲所欲爲，故日人移居之數目更多。據一九四三年統計，當時留居東北之日人，計達二、六二四、五六七人之多，其中除所謂旅大租借地之二〇八、五七三人外，其他則分佈於東北各地，此係日本有計劃移殖政策。二十四年日本有九組開拓團，移入松花江下游各地，並自二十六年起，至四十六年止，有二十年間百萬戶農民移殖東北之計劃，其第一期自一九三七——一九四一年移入十萬戶，第二期一九四二——一九四六年又移入二十萬戶。其實際移入者，分居於三大區域，第一區爲今吉林東部及松江省大部，第二區爲呼倫貝爾及嫩江西岸一帶，第三則各地零星分佈，總計所移地方，達五十五縣（旗）之廣，實有計劃之行動也。勝利以後，情形當有所改變，現除極少數仍留東北者外，大部分均遣送回國。

第三節 東北人口的統計

東北自一八六〇年正式開放後，關內移民，如潮湧而至，人口增加，自不待言，惟歷年人口增加之詳盡數字，殊不易得，自一九〇七年以後，三省人口數目，始可查悉，計該年三省人口，總數爲一千六百萬。又據一九三〇（民十九）年東北三省民政廳調查數字，計達二

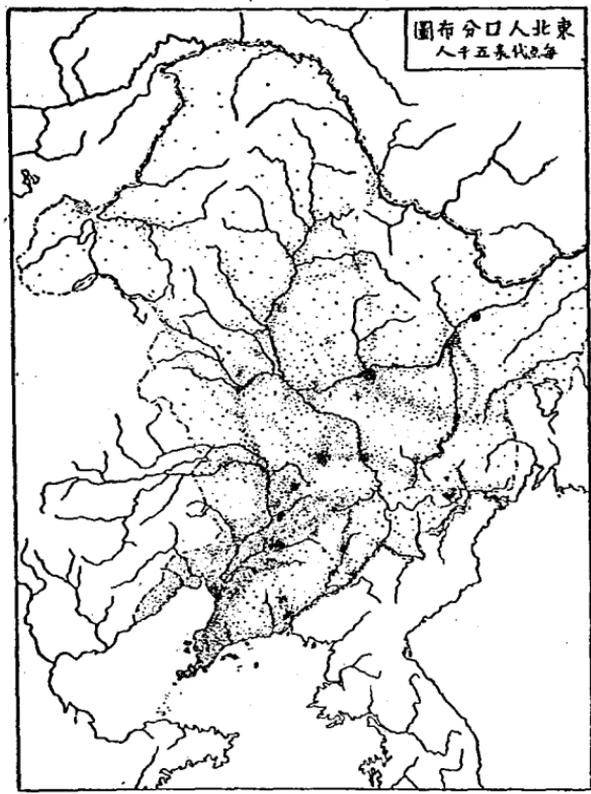
七、三六一、七〇九人，二十三年間約增加人口一千一百萬，其中遼寧一省自一千萬增至一千六百萬，吉林省自四百萬增至七百三十萬，黑龍江人口最少，自二百餘萬增至三百六十五萬。一九四〇年十月一日，偽滿曾舉行國勢調查一次，計總數達四三、二〇二、八八〇人，惟其中尚須除去外僑二、三四四、四〇七人，熱河省部分四百五十餘萬人，故三省之實際國際人數目約爲三千六百三十萬人。果爾，則十九至二十九十年之間，東北人口約增加一千萬人，一九四〇年調查數字，比較正確可靠，前此之數字，恐失之較小，故人口增加，恐不若上述之多。又據三十五年及三十六年內政部統計，現東北九省之人口，總數達四三、九四二、五八九人，其中以遼寧省人數最多，得九百九十餘萬，興安省最少，僅三十二萬餘人，計後者僅及前者之三十分之一。

第四節 東北人口的分佈及密度

東北人口分佈以平原地帶及鐵道沿線爲最密，因東北近百年來的開發，實以農業爲主，農耕地所在，主要限於平原，故農業人口實以平原爲集中地區。其次，東北產業的開發，實以鐵道之興建而益加興盛，凡鐵道所達之地，移民亦隨之而往，故人口分佈，又以鐵道沿線爲密。至於北部及東部山地區域，呼倫貝爾高原一帶，除少數河谷平原人口分佈較稠外，其

餘均極稀少，殊形荒涼。

茲據最近統計，以縣旗爲單位（一部分縣旗統計缺乏者未計入），計算各地之人口密度，分爲七級：第一級係每方公里人數在二百人以上者，計有金縣、海城及北鎮三縣；第二級人口在一五〇人以上者，計



第四十圖

有瀋陽、蓋平、遼陽、遼中、台安、黑山、安東、北豐九縣；第三級人口在一〇〇人以上者，計有錦縣、復縣、新民、盤山、義縣、錦西、興城、綏中、莊河、鐵嶺、開原、法庫、康平、梨樹、海龍、東豐、永吉、長春、樺甸、雙陽、九台、德惠、舒蘭、榆樹、雙城、

阿城、呼蘭、巴彥、綏化、望奎等三十縣；第四級爲人口在五十人以上者，計有本溪、撫順、岫巖、西豐、通遼、洮南、洮安、通化、輝南、柳河、鳳城、敦化、磐石、伊通、懷德、農安、扶餘、五常、延吉、珠河、青岡、蘭西、肇東、肇州、海倫、明水、拜泉、依安等二十八縣；第五級人口在十人以上者有彰武、開通、瞻榆、安廣、突泉、鎮東、長嶺、科爾沁右前旗、科爾沁左中旗、科爾沁左後旗、寬甸、桓仁、輯安、臨江、長白、撫松、金川、清原、新賓、蛟河、乾安、寧安、和龍、汪清、琿春、穆稜、葦河、延壽、方正、龍江、景星、泰來、林甸、安達、大賚、木蘭、甘南、東興、樺川、依蘭、勃利、富錦、濱濱、蘿北、通河、鶴立、林口、孫吳、綏楞、慶城、訥河、克東、克山等五十三縣；第六級人口在一人以上者有科爾沁右前旗、右中旗、右後旗、濛江、安圖、東寧、綏芬、泰康、札賚特旗、密山、虎林、寶清、饒河、撫遠、同江、湯原、瑗瑛、遜河、奇克、佛山、嫩城、龍鎮、通北、德都、鐵驪、雅魯、布西、莫力達瓦旗、布特哈旗、阿榮旗等三十縣旗；其在一人以下者爲第七級，有漠河、鷓浦、呼瑪、烏雲、呼倫、奇乾、室韋、臚濱、索倫、陳巴爾虎旗、喜扎嘎爾旗等十一縣旗。

第一級每方公里人口在二百以上者稱爲最密區，第二級在一百五十人以上者稱稠密區，第三級在一百人以上者稱較密區，以上合計四十二縣，計佔上述統計縣份之四分之一，計遼

寧省境內佔十九縣，遼北省六縣及安東省三縣，十分之九在遼河平原上，僅少數縣份位於長白邱陵西側之鐵道沿線。

第四級每方公里人口五十人以上者為中等，計有二十八縣，大部為邱陵地帶或平原西部之新墾區域，其位置介於山地與平原之間，其稠密度亦介於二者之間。

東北各省區各級人口密度分配表
(以縣為單位)

合 計	3	9	30	28	53	30	11	164
興安省						5	7	12
黑龍江省			2	4	6	9	4	25
合江省					9	7		16
嫩江省			2	4	9	2		17
松江省			1	2	8	3		14
吉林省			9	7	2			18
安東省		1	2	4	9	1		17
遼北省		2	4	4	10	3		23
遼寧省	3	6	10	3				22
省 名	A	B	C	D	E	F	G	合計

註：(一)英文字母示等級 (二)數字示縣份數目

A=200人/方公里

B=150-200/方公里

C=100-150/方公里

D= 50-100/方公里

E= 10-50/方公里

F= 1-10/方公里

H= 1人以下

第五級每方公里在十人以上者，爲較稀區域，計五十三縣之多，南部多爲平原，西部爲新墾區及邱陵地帶，北部一部分爲邱陵地帶，一部分沿河或沿鐵道，亦係開發不久之地區。

第六第七兩級人口稀少，稱爲稀少區及最稀區，完全在北部黑龍江、興安兩省境內，前者雖大部分佈於平原之上，但因朔北荒寒，開發尚未稱盛，以故大部尚保持處女地一片，亟待開發，至後者大部爲興安嶺山地及以西之呼倫貝爾區域，地勢既高，氣候又形乾燥，宜其人口分佈最稀也。茲將東北各省區各級人口密度實際分配情形，列表如上，當更見明瞭。

遼寧省在東北，位置最南，氣候較爲溫和，平原面積廣大，且東北近代開發，實自南而北，故人口分佈最密，大部分人口分佈，均在每方公里百人以上。安東、遼北兩省，位置雖亦在南部，但前者以境內山地廣佈，後者以蒙旗區域開發不久，且氣候條件亦較差，故人口分佈，自每方公里一人以上至一百人以上者均有之，足見其變化甚大。吉林、嫩江、松江三省，本居東北中部，境內平原邱陵兼而有之，又適居東北南北之過渡地帶，故人口分佈亦處於疏密之間，尤以吉林與其他二省比較，則人口分佈，顯見稠密也。北部三省，位置既北，且大部山地連亘，又加氣候條件較差，前途尙待開發，故人口分佈爲最稀也。

右述係以各縣爲單位分析之情形，至以省爲單位，其每方公里在一〇〇人以上者，有遼寧、吉林兩省；在五〇人左右者，有安東、嫩江、合江三省；三〇——四〇者，有松江及遼

北兩省，黑龍江省平均爲一一，而與安省平均僅達一人，是爲最少之區，亦與上述之情形相似。

東北整個人口密度，平均爲每方公里三八人。東北面積廣大，耕地面積，未加利用者尚多，只待國事澄清，建設就道，則人口增加，可計日而待。估計東北可增加至八千萬至一萬萬之人口，當無問題也。

第十五章 遼寧省

遼寧省位於東北的最南部，其在九省中的位置最佳；第一，就氣候方面言之，因為它位置最南，緯度較低，故溫度相差較小，同時雨量也較適中；其次，東北南部濱海，所有海岸線，均在本省境內，而且，東北與關內的交通，除海上而外，以山海平原一線，與關內相通，故遼寧省實為東北九省的海陸門戶；再次，遼河下游平原，地勢最為平坦，全部位於本省境內，加以東北的開發，實由南而北，本省得風氣之先，故境內交通便利，產業興盛，人口密集，實係東北精華薈萃之區。

劃分後的遼寧省，計包括四市二十二縣（見第一圖），面積凡六八、三〇三·四三平方公里，僅及舊遼寧省的四分之一左右，現居九省中的第三位，但人口達九、九四三、三一五人，却居九省中的第一位，平均每方公里人口密度為一四六人，與廣東省的人口密度大約相當，亦可見其稠密的程度了。

遼寧省的形狀，很像螃蟹的一隻大螯，以遼東半島及山海平原成鉗形之勢，旅大和山海關正是鉗子的尖端。自北端頂點的鐵嶺起到南端遼東半島最南端止，長約四百八十里，從東端的小市（本溪東）到西端的沈家台，長約二百八十里，南北長而東西狹。

地形上，本省可分成四區：即（一）遼東邱陵地，（二）遼河下游平原，（三）熱東邱陵地，（四）沿海平原。

遼東邱陵地即通常所稱的千山山脈，位於本省的東部，中東鐵路即沿其西麓而行，平均高度海拔四〇〇——七〇〇公尺，係飽經侵蝕的殘餘山邱。一般言之，土壤礫瘠，但北部以礦藏豐富，工業發達，南部富於柞蠶絲及菜園之利。

遼河下游平原是遼河沖積大平原，農業最稱發達，水陸交通，均稱便利，沿海富魚鹽之利。

熱東邱陵地，範圍狹長，高度平均在五〇〇公尺上下，亦係蝕餘的平緩山丘，以大凌河河谷分爲東西兩部，東部稱醫巫閭山，最高峯望海山，高八七九公尺，係一勝地；西部稱松嶺山，以大紅螺山爲主峯，高八六六公尺。

沿海平原包括西部的山海平原及遼東半島東西兩側的沿海平原，其特色爲氣候溫和，具有海洋性的特點；平原範圍很小，僅限於沿海數十里之地，沿岸河流短促，多獨流入海，頗與浙閩沿海景色相似。富源以魚鹽爲主，農產次之，且沿岸港灣密佈，如旅順、大連、葫蘆島、普蘭店等，均係要港。

本省因所處緯度較南，而且瀕臨大海，故沿海一帶，夏季比較涼爽，冬季也不大嚴寒，

至平原上則氣候比較極端，如旅大區僅有三月平均在零度以下，瀋陽即達五月，旅大最冷月均溫猶在負六度以上，而瀋陽則達負十三度之多。雨量方面，大部均在六——七〇〇公厘左右，但集中夏季，炎風暑雨，極有利於農作。

本省富於農、礦、工、商、魚、鹽之利，而林、牧兩業比較遜色，農產品計有大豆、高粱、小米、稻米、玉蜀黍等，南部各縣盛產棉花、柞蠶及蘋果，更是遼東半島南端的特產。本省工礦業的發達，不特在東北各省是首屈一指，即在全國亦屬莫能與京。鞍山、弓長嶺、本溪湖等地之鐵，撫順、烟台、本溪等地之煤，撫順的油頁岩，復縣、蓋平、海城等地的鋁粘土及鋁頁岩，海城、蓋平的菱苦土，錦西的鉬礦和興城的錳礦，都是珍貴的寶藏，而且沿海的魚鹽之利，更是取之不盡，用之不竭的無限富源。

本省的鐵道交通，在東北九省中，也可說是最稱稠密，以瀋陽為交通中心，向南向北，為中長鐵路，向東北為瀋吉線，向東南為瀋安線，向西為瀋榆線，此外更有大鄭線及其他各支線，真可說是四通八達。至於水運，內河有遼河可通舟楫，海上有大連、旅順、營口、葫蘆島諸港，與國內外各地相聯絡，也可說是無遠弗屆。

本省的都市十分之九位於鐵道線上，計沿中長線者有鐵嶺、瀋陽市（省會暫設於此）、遼陽、鞍山、海城、蓋平、復縣、金縣、大連市及旅順；瀋榆線者有新民、錦州、興城及綏

中；潘安線有本溪，潘吉線有撫順，大鄭線有黑山，溝營線有盤山及營口，新義線有北鎮及義縣，其餘在遼河平原上者有台安及遼中，黃海沿岸者有莊河，遼東邱陵有岫巖，熱東邱陵有錦西。

旅順市 位於大連西南，地居遼東半島南端，港口山環海抱，港門南向，黃金老虎二山，對峙東西，出口水道寬僅二七〇公尺，為我國極早的軍港之一，地位衝要，有「北洋直布羅陀」之稱。三十六年六月置為省轄市，有人口四萬五千。中蘇友好條約，規定該港為中蘇共有，為期三十年，且由蘇聯主持設防事宜，此種情形，真成喧賓奪主。

錦州市 亦於三十六年六月設為省轄市，市區面積一一四·八〇，人口一五五、四三五人。地處小凌河沿岸，當潘榆錦吉鐵道之交點，為遼西重鎮。其發展歷史悠久，遼代於此設置錦州臨海軍節度使，金、元時代，正式稱為錦州，明弘治十七年，經略遼東失敗，防禦清兵，始築錦州城，如明將孫承宗、袁崇煥等曾堅守該城多年。滿清入關，在此設錦州府，民國二年改縣，九一八變作，瀋陽失陷，遼寧省政府遷此，後偽錦州省省會亦設此，勝利後設市。

經濟上，錦州是遼西棉花及蒙古皮毛集散地，且係遼寧省重要工業中心之一，如煉油、紡織、製粉、造紙等輕工業，頗為發達。

錦州東南沿海有天橋廠，沿海民船多集此，爲帆船貿易中心。

營口市 位於遼東灣東北側，城瀕遼河左岸，距河口二十一公里，有鐵道聯絡中長及瀋榆二線，水陸交通均便，惜港口易淤，是其缺點。三十六年置市，現爲遼寧四普通市之一，市區面積一一〇方公里（見港口節）。

蓋平 係中長線上一大站，是東北菓園面積最廣縣份，栽培面積達十萬畝，年產果品二千五百萬公斤，其中蘋果占百分之八十，全縣有蘋果樹十八萬株，故蓋平有蘋果縣之稱，每屆春光明媚，蘋果花香，風光至美。此外，蓋平並年產柞蠶絲約一百五十餘公噸，東北絲綢原料，大部由蓋平供給。蓋平西瀕遼東灣，魚鹽之利亦溥，黃花魚最多，各種魚產年達八百萬公斤。沿海有鹽灘三百餘處，年產鹽三千公噸以上。

海城 位在中長線上，遼時稱海州，一千餘年前，爲海運咽喉，當時以海城爲中心，敷設四方大道，蔚爲交通之中樞，後因遼河沖積作用，海岸線外展，海城去海，日益加遠，遂名不副實矣。全縣有人口八十二萬，是僅次於遼陽之第二大縣。境內以產菱苦土著稱。

遼陽 是東北著名的舊都，城瀕太子河岸，木船下可達營口，南下大連，北上瀋陽，有鐵道相通，爲附近平原之最大農產集散中心，同時亦爲紡織造紙等輕工業中心。白塔爲遼陽名勝之一，係千餘年前古剎廣祐寺之遺物，高二十餘丈，計十六層，成八角形，多刻佛像。

遼陽係遼寧第一大縣份，有人口八十三萬。

復縣 位遼東半島之中心，縣境內有人口六十四萬六千餘人，係遼寧第四大縣，以產鋁、礬土著稱。西南三十公里長興島，有娘娘廟碼頭，島西岸水深，帆船可以停泊。娘娘廟昔稱繁華，北通營口，西與大沽及山海關遙遙相對。復縣三面臨海，南瀕復州灣，灣頂有地曰五湖嘴，以產煤稱，沿海盛產海鹽。

普蘭店 位復州灣東頂端，東二公里有孛蘭舖古城址，為明代防倭所築，普蘭店之名，即由此訛轉而得。普蘭店沿海一帶產鹽。

金縣 明代防倭諸衛，以此為中心，清代為金州廳所在地，民二改縣，現為遼寧第三大縣，有人口八十萬。金縣雖濱海，但海水甚淺，船不能近岸，金縣與大連灣寬度僅十公里，是半島地峽所在。

金縣東有大和尚山，山上有朝陽寺、觀音閣、勝水寺等，廟會時，香火很盛。其縣城西北有大石頭、岩子，上刻「釣鯨台」三字，其北有屏山，山頂西北面有佛爺洞，深約三十公尺，可容數十人，石上刻有佛像。

貔子窩 位遼東半島東岸，神話傳稱係魏子躲藏之地，故名。五百年前築有堡壘以防倭寇，中日、日俄諸役，均在此附近登陸。清初以來，該地曾為帆船出入要港，但大連興起

後，日就衰落。城子墮位魏子窩東北海岸上，明代防倭時築城，現僅存遺蹟。

興城 位遼東灣西岸，以興城溫泉著稱，與釣魚台浴場及葫蘆島海港，稱山海關外之名區。釣魚台乃一海口，可容帆船出入，附近海水浴場，與北戴河齊名。溫泉介縣城及海口之間，東西相距各五公里。又菊花島亦屬興城縣，屹峙海中，離岸十餘公里。

鞍山市 位於中長路上遼陽及海城之間，現正式設市，市區面積一二三·二四方公里，有人口二十二萬。鞍山發展始於民初，以採鐵煉鋼出名，有「鐵都」之稱，是遠東僅次於日本八幡之最大產鋼鐵中心。

撫順 鞍山是「鐵都」，則撫順是「煤都」，亦有「煤的王國」之稱。位於瀋吉線上，瀕渾河北岸，西距瀋陽四十公里。撫順城牆，據稱漢時所建，現城為明時重建之鎮陽城，防禦女真族之侵犯，一時成爲馬匹互市中心。清太祖起兵，鎮陽首當其衝，攻下後易名撫順。最近四十年來，以日人之經營，成爲遠東最大煤產地。二十六年日人將撫順附近地區合併稱曰「新撫順」，爲一東西長達二十公里之現代都市，現有人口二十一萬餘。

第十六章 安東省

安東省位於遼寧省之東，包括舊遼寧省的東部，東界松江，北及西接吉林、遼北及遼寧三省，南以鴨綠江與韓國分界，面積計六二、二七九·二三方公里，是為九省中面積最小的一省，現有人口三、三四一、九〇八人，平均每方公里人口密度為五十三人，僅及遼寧省人口密度的三分之一。現轄二市十八縣，省會設通化市。

安東省的地勢與遼寧省恰成一強烈對比，遼寧省平原多山地少，安東省則山地多平原少，除沿海一帶及少數山地間河谷地帶而外，大部分都是崎嶇不平的山地，尤以輝發河及梅輯路以東的濛江、長白、臨江、撫松、金川等五縣境內，地勢更高，大部為斧斤未施的原始森林所掩覆。梅輯路以西，河谷比較寬廣，最要者如渾江及驤河河谷，以及西北部潘吉沿線一帶，地勢較低，為耕地及人口密集地帶，是東北的大豆、高粱、玉蜀黍等主要生產中心之一。

鴨綠江是中韓界水，白頭山為東北最高峯，登白頭山頂，縱目四望，遠山近水，盡收眼底。

本省氣候，與遼寧省稍有不同，其特點為夏季氣溫比較涼爽，雨量之多，為九省之冠，

尤以東南一隅，年雨量達一千公厘以上，幾與長江流域一帶之年雨量相等。

但因山多田少，故農產僅足自給，農產品以大豆、高粱爲主，海龍、東豐、清原等縣，是生產中心，靈河、大洋河及鴨綠江下游一帶盛產水稻，安東、鳳城並盛產煙草，大部運銷北韓及遼寧。人參係本省名產，出長白山地撫松、濛江境內。

無疑的，本省富源，並不在於農產，而係在於森林、礦產和水利。本省山地面積，約佔全面積十分之七，而大部分均係林地。鴨綠江流域，林木之採伐，早具盛名，日僞期間，並造林五百萬株，以償舊日採伐之損失，據估計，三十年後，安東的木材，又將充塞鴨綠江上。

本省煤鐵礦的發現，却是最近的事，民國二十七年，日人組織東邊道開發公司，對本省的礦藏，加以有計劃的發掘（詳情可參閱礦業章），日人曾視之爲東方的薩爾，有心將其建設爲鞍山第二，未來的東北第二鋼鐵中心，當舍此莫屬。

鴨綠江經勘测可建設水電廠的地方有七處，總發電量達一、六四五、〇〇〇瓩，其中最大的水豐電廠業經完成，發電能力達七〇萬瓩，除供給韓國用電外，並供給安東及旅大各地工業之用，可惜勝利之後，經蘇軍及共軍之拆毀，損失至巨。

安東的輕工業，在東北是有相當地位的，尤以製鋁及炭素工業，最稱重要。利用水豐的

電力，提煉精鋁，是很理想的，但工廠未能全部完工，日人却投降了。炭素工廠日產炭素三萬公噸，設備極其完善，可惜亦遭破壞。此外如紡織、造紙等，都規模很大。故就整個安東省的經濟建設前途而言，它有豐富的煤鐵礦藏及林儲，更加有取用不盡的水力，故重工業如鋼鐵，輕工業如煉鋁、炭素、紡織、造紙、木材、紙漿等，均可儘量的加以發展。

東北通韓國的鐵道有四，而路經安東省境者有二，即梅輯路及潘安路。梅輯路自潘吉路上的梅河口經柳河、通化市而輯安，過江與韓國鐵道相通，是韓國至我吉林、遼北等省捷徑；潘安路於草河口入境，經鳳城至安東，有鐵橋直通韓境，是韓國通我安東及遼寧要道。二線均西北東南行，分本省為不相等的三部分，另有潘吉線斜截本省的北部，行經本省的穀倉區域。

此外，安東省南隅瀕臨黃海，雖海岸線並不太長，但係東北二大濱海省之一。

安東省現轄二市及十八縣，重要縣市均位於鐵道線上，如安東、通化、鳳城、輯安、柳河、海龍、東豐、清原等是，其餘寬甸、桓仁、新賓、輝南、孤山、臨江六縣城位於河谷平原上，長白、撫松、濛江、金川四縣則在山地中。

通化市 現為本省省會所在，通化縣治亦設此，市設於三十六年六月，計有人口八萬二千人，位於渾江盆地的北端，是附近農產集散地及本省政治中心，東邊道礦業開發後，其地

位頓形重要。

安東市 是安東省最大的都市，有人口三十一萬五千人，爲本省水陸交通中心，且係邊境重鎮。安東名稱源於唐高宗時置安東都護府於平壤，都護府址一度設此而起，清末安東縣址始自大東溝移此，以前稱沙河鎮，市治於三十六年六月設置。

大東溝是安東的外港，位於安東下游三十公里，爲不凍港。

鳳城 位本省南部，是安東省第一大縣，轄境達七千三百五十餘方公里，有人口三十六萬八千五百人，清爲東邊道署駐地及鳳凰直隸廳，由縣南鳳凰山得名。民國二年改縣，三年改今名。境內以產水稻著稱，尤以縣東大堡村所產最多。鳳凰山上有鳳凰台、忽必烈塔、箭眼峯等名勝，城北山丘上有發箭嶺，城南尙有高麗城，均係古蹟。

桓仁 舊稱懷仁，民國三年一月改稱今名。縣城位於渾江盆地之中心，自此有公路四出，分達輯安、通化、安東、本溪、瀋陽各地，是本省交通中心之一，爲附近農產集散地。

孤山 舊名大孤山，三十六年三月由莊河、岫岩、鳳城、安東四縣析置，位於大洋河口，北有高三〇〇公尺之大孤山，故名。大洋河可容民船出入，孤山有航線通附近諸港。

第十七章 遼北省

遼北省南部屬於遼河流域，北部屬於松花江流域，其所以稱爲遼北，是由於大部分在遼河以北或在遼寧省以北之故。

遼北省現轄一市十八縣及六旗，面積計一二一、六二四·一七方公里，在東北九省中是大小適中的省分，較最大的安徽省小一倍，較最小的安徽省大一倍，而與合江省大小大致相埒。遼北省現有人口四、九〇四、三九九人，佔九省中的第三位，平均每方公里人口密度爲四十人。

遼北省的形狀，很和安徽省相像（西北東南稍斜長），而且兩省的面積也相若（安徽十四萬方公里），四洮路大致和津浦路相當，洮南在遼北省的位置和重要性，正和蚌埠在皖北的位置和重要性相等，贛榆和合肥，安廣和天長，開通和滁縣，四平市和宣城，開原和祁門，彰武和宿松，通遼和立煌，大致均處於相當的位置。

遼北省在地理上的過渡性極強，第一，從緯度上看，它大致處於東北的中部，東北的水系，南部屬遼河流域，北部大部屬松花江流域，而本省則兼跨兩大流域，所謂遼黑分水界，正位於本省的中部。其次，地勢方面，遼北省東半部，是松遼平原的一部分，而西半部正是

蒙古高原和東部平原之間的過渡地帶，是介於高原和平原之間的一種地勢。再氣候方面，東南部的年雨量，大約在五、六百公厘之間，爾西北部則在四百公厘以下，也顯示着溫潤和乾燥間的半乾燥過渡地帶。再從人文及經濟方面的觀察，本省東部完全是漢人的天下，經濟活動以農爲主，而西部則爲科爾沁蒙旗所在，以畜牧爲生，至在兩帶之間，正是漢蒙相處，農牧交錯的混合地帶。

遼北省是東北重要的農牧區域，東南部邱陵地帶內的北豐、西豐及平原上的遼源、梨樹、雙山、昌圖等縣境內，是東北最主要的大豆及高粱產區之一，除自給外，年有大量盈餘可供輸出。遼源、四平、雙山等地，盛產陸稻，東南邱陵地上，盛產大麻及蓖麻，北部洮安、洮南、安廣、開通各地盛產小米及小麥，係新墾農業地帶。

遼北省約在東經一二三度以西之地，爲純牧區域，故本省是東北二大牧區之一（另一爲呼倫貝爾）。本省西部牧草肥美，牛羊茁壯，爲最理想的天然牧場。就土地利用觀點而言，遼北省西部應留爲牧地，以爲發展牧業之餘地，農業發展，北部應以東經一二二度及南部以一二三度以東之地爲限。農牧的均衡發展，是本省未來經濟建設的指導原則之一。

北豐煤礦是東北八大煤礦之一，儲量達二七〇兆公噸，產量年達二百萬公噸上下，且其西之西豐及開原兩縣境內，儲藏鐵礦，故本省可建設成一次要的鋼鐵中心。

遼北省鐵道分佈，在東北各省中，是相當稠密的，其分佈成「卉」字形，計包括縱線三及橫線二。最北一橫，是洮杜路及長白路，二線在洮安相接，洮杜線在省境內長二〇〇公里，長白路在省境內長一〇五公里。

南部一橫是四洮線南段，平梅線西段及鄭白線。四洮線自遼源縱貫北上至洮安而止，構成本省北部第一縱線。南部二縱線，在西部者為大通路，在省境內長二〇九公里，東部縱線是中長南路，在省境內長一九〇公里。

四平市 三十六年六月置為省轄市，市區面積二九·三六方公里，有人口約二十萬，是遼北省第一大市，地居平梅、平龍及中長各線交點，是長春、瀋陽間最大交通中心，附近農產之最大集散地，地位極衝要。

遼源 舊名鄭家屯，為遼北省省會所在地，居大鄭及平龍路交點，遼河上游農產多由此輸出。遼河正常水運，以遼源為起點，每年夏季有帆船數百艘停泊於此，裝糧下運，故遼源實係遼北省之水陸交通中心。該城又為重要馬市場，各處來此販馬者，年達萬人以上。現有人口四萬。遼源下游一百二十餘公里之通江子（同江口），為本省水運中心，惟自中長鐵路興起以後，日漸衰落。

洮南 位洮兒河之南，故名。平龍鐵路經此，地居南北之中心，頗形衝要。洮兒河附近

之農產，由此運至他地，對西部蒙旗之貿易亦盛。有製皮工業。人口約六萬人。洮南北之洮安，亦名白城子，地居長洮洮溫及平龍三路之交點，洮溫將來向西接至中長路上，洮安地位當更見重要，是遼北省北部最大城市。

通遼 舊名白音大來，位遼河南岸，爲對蒙旗貿易之最大市場。地居大鄭線之中點，現有人口約四萬餘，爲遼北西部最大城市。

北豐 舊名西安，三十六年六月改稱今名，居平原邱陵交接界上，當平梅線之中點，是本省農產及煤產中心，其西開原，並儲鐵礦，亦可能建設一次要鋼鐵中心。

第十八章 吉林省

吉林省位於舊吉林省的西部，僅及原面積的四分之一稍強，現轄二市十八縣及一旗，全面積七二、六七五、九三方公里，人口七、三一五、一二三人，佔東北九省人口最多的第二位，平均每方公里人口密度爲一〇〇人，亦居各省中的第二位。

東北九省中，僅有嫩江及吉林兩省不與東北以外的各省相接壤，吉林則居於東北南部的中心，東界松江，西接遼北，南鄰安東，北連嫩江，略成一不規則的四邊形。

吉林省的地勢，可分爲東南邱陵和西北平原兩大部分，東南邱陵是長白山向西北延伸的餘脈，平均高度海拔六一—七〇〇公尺，松花、輝發、飲馬、伊通、拉林諸水自此紛歧北流。西北部分，大都是四百公尺以下的平原，北與嫩江平原，南與遼河平原，聯成一氣，而構成松遼大平原。

松花江是東北腹地最大的河流，從西北流向東南，剛好斜截本省的中部，構成四邊形的對角線，從與嫩江匯合點的三岔口東至哈爾濱，形成四邊形的一邊，是本省與嫩江的界河。

農、林、工、礦、水力五者是吉林省主要的資源。本省的農產，以大豆及小米最主要，小麥、高粱次之，其他尚有稻及烟草、大麻等。

吉林省大豆產量，年達一千八百萬公擔上下，在九省中占第一位，以長春、懷德、伊通、農安、德惠各縣境爲集中產區，即伊通、飲馬及松花江中游一帶。高粱產地，亦以西部爲主，小麥分佈於哈爾濱以南，松花江河曲最爲集中，扶餘是製粉業的中心，永吉附近產水稻，伊通河流域產陸稻，五常、舒蘭及樺甸三縣境內盛產煙草。

吉林省山地，均爲林木所掩覆，估計本省森林面積，至少有一百三十萬公頃，林積在二萬萬立方公尺左右，在東北各省中，是林儲相當豐富的一省。

本省值得驕傲的礦產是蛟河煤礦，其儲量達四六三兆公噸，日人曾欲使之與撫順礦齊名，亦可見其地位之重要。此外大石嶺煤礦，儲量三六〇萬公噸，年產量僅數萬公噸而已。

樺甸夾皮溝老金廠及磐石石咀子是本省二大產金中心，此外磐石又產鉛、銅礦等，故磐石爲本省金屬礦中心。

松花江源遠流長，而永吉以上，河行山谷間，水流湍急，且水量穩定，利用發電，最稱理想。計經勘測水電廠六處，發電總量達一、七六〇、〇〇〇瓩之巨，較鴨綠江發電能力有過之無不及，其中豐滿電廠（吉林上游二十四公里）發電量六十萬瓩，業已完成大部分，由松長、松撫、松濱、松吉四輪電線，輸往各地，惜以戰後，屢遭破壞，損失不貲。

吉林省工業以吉林及長春二市爲二大中心，有榨油、製粉、紡織（毛）、造紙、製麻、

機械及各種化學工業。故就本省現有各種資源潛力觀之，至少各種輕工業可以儘量發展。

吉林省居東北的中部，有南北相通左右逢源之便，故在交通上實居於十分衝要的地位。以長春及吉林市爲二大鐵道中心，每一中心，各有三道互交於此，吉林是瀋吉、吉會、吉長三線的交點，長春是吉長、長白及中長三線的交點，分據要津，各有千秋。此外拉濱一線，自哈爾濱南下，縱行本省北境，係中長路及吉會路的聯絡線。

本省都市亦有一半左右位於鐵道線上，其餘除少數外，大部爲沿河城市。

長春市 土名寬城子，位於伊通河西岸，因地介松遼兩流域之間，遂由此而日漸興盛。現爲東北九省之鐵道中心，北上嫩江、黑龍江兩省，有中長濱北兩線可循，南下遼北、遼寧，亦有中長、瀋榆二路可往，東有長圖，西有長洮，是居東北三縱三橫六大幹線之中央點。僞滿成立，以之爲首都，號曰「新京」，十餘年來，建設益晉。全市面積，廣達四三七方公里，現人口已達六十萬，是東北第四大都市。三十六年六月設置爲省轄市。

吉林市 位於松花江北岸，地處吉長、吉會、瀋吉三鐵道之交點，是本省二大鐵道中心之一，現爲吉林省會所在，市設於三十六年六月。現有人口二十三萬九千餘人，是東北第六大都市。城外有北山、小白山諸名勝，水光山色之美，東北各大都市，罕有其匹，所謂「松花環繞，北山秀麗，白山在望，最佳之風景都市」也。

第十九章 松江省

松江省的名稱若就其字面上的意義來看，應該是松花江大部分流經本省境內才對，但事實上，松花江在與嫩江相會以上的一段，大部分流經吉林省的中部，三岔口至勒勒密一段，完全作吉林與嫩江及松江與嫩江和合江省的分界，而勒勒密以下至同江一段，又流經合江省的中部，獨在松江省境內，自哈爾濱至勒勒密一段，距離最短，且完全用作省界，故吉林省及合江省皆似有稱爲「松江省」的資格，而本省則否，如以水名省，似仍不如以牡丹江名之爲名正而言順也。

松江省係包括舊吉林省的中部，東與合江省及蘇聯東海濱省接壤，南與韓國咸鏡北道以圖們江爲界，北以松花江與合江及嫩江分界，西則與吉林省爲鄰，計轄二市十五縣，全面積八四、五五九·三一方公里，人口二、五四二、二五六人，在東北爲除興安、合江兩省以外人口最少之省分，人口密度平均每方公里爲三十人，居九省中之第六位。

松江省山地面積居多，約佔總面積百分之七十，平原僅限於河谷地，與安東省情形頗爲相似。山水相間排列，多作東北西南方向，自北南數，最北爲松花江河谷，其南爲陵夷低緩的大青山，是松花江及其支流嗎蜒河的分水嶺。再南爲長壽山，範圍很小，是東亮子河及嗎

蜿蜒河的分水嶺。再南是張廣才嶺，北抵松花江南岸，南延至吉林省的東部，其最高峯一、七八〇公尺，即位於本省和吉林交界附近，是牡丹江和松花江的分水嶺。再南爲牡丹江河谷，江源自吉林東部山地，北瀉斜截松江省中部，確分本省爲東南及西北兩部，其情形一若松花江之分吉林省爲東北西南兩部者然。牡丹江谷地以南，又復山地綿亘，其範圍遠較上述諸山地爲廣，總名爲穆稜窩集山，各河流自其頂部紛歧四出，其西與老爺嶺相接，延伸至吉林省東南部。再南則爲紅旗、汪清、嘎雅等河谷地，範圍較廣，可稱之爲延吉盆地。再南又爲高山連亘，直達長白山主峯爲止。

本省的地勢，與安東省頗爲相像。北部鴨綠河及東亮子河流域相當於安東之大洋河及靛河流域，松花江相當於鴨綠江，中部牡丹江流域相當於渾江流域，牡丹江市相當於通化市，寧安相當於桓仁。南部的圖們江一帶約當於安東北部之輝發河流域，延吉的位置大致與海龍相當。

本省因山地面積廣闊，故資源以森林爲首，礦產次之，鏡泊湖水力，是無盡寶藏之一，農產以河谷地帶爲限，僅足自給，但人參及烏拉草，是本省的特產。

圖們江流域及牡丹江上流林地，大部份於本省境內，吉會、圖佳、中長鐵道沿線，林木採伐極盛，故本省木材工業前途，大有希望。

本省礦產，非金屬方面，有穆稜、東寧、老頭溝等地煤礦，以穆稜煤礦開採最盛，礦區位於梨樹溝，有支線通中長線上之下城子。

金屬礦方面，有金銀銅鐵等，金礦集中於延吉盆地境內，計有琿春之土門子、馬滴達，和龍之開山屯，安圖之青波湖、金城洞等地。老頭溝的銅礦，天寶山的輝銀礦，均著盛名。此外阿城附近的鐵礦，有老礦峒溝及大石頭河二處，儲量計達一千二百餘萬公噸。

松江省的農產，因地勢的限制，以河谷地帶為主，如北部松花江及其支流沿岸，中部牡丹江谷地及南部圖們江流域一帶。農產品有大豆、甜菜、水稻、煙草、小麥等。延吉盆地，是本省而且是東北最重要的水稻生產中心之一；寧安盆地及松花江南岸一帶，是本省及東北的主要小麥生產中心。

烏拉草是本省的特產，東北農民以牛皮所製之履曰烏拉，以此草裝於履內取暖，故稱烏拉草。人參是舊吉林三寶之一，實以本省所產為多。

圖們江及牡丹江水力，據勘測結果，前者可發電五十三萬瓩，後者二十七萬七千瓩，計得八十萬瓩之巨，惟目前利用者，僅鏡泊湖發電廠一處，最大發電量為四萬六千瓩。

本省雖山地廣佈，但鐵道尚有四條之多，寧安盆地及延吉盆地是鐵道交通的中心，本省山多，鐵道線多循河谷敷設，河谷本身就是交通便利的地帶，而鐵道復與水道相趨一致，這

完全是交通線受地勢控制的緣故。

中長鐵路，是東北北部的東西大幹線，溝通歐亞，其重要性，可不言而喻，自哈爾濱經阿城、珠河、葦河、牡丹江市、穆稜至綏芬河出境，計長五四六公里。圖佳路自圖們北上，越老爺嶺而至牡丹江谷地，北至七星出境，在境內者計長三四〇公里，是本省且是東北東部的最重要縱貫線。吉會路自在天寶山附近入境，橫經延吉盆地而東達邊境上的圖們，境內長僅一六〇公里，是通韓國重要鐵道之一。

本省重要都市均位於鐵道沿線或沿河，計牡丹江市、延吉市、寧安、穆稜、葦河、珠河、阿城、綏芬等均位於鐵道沿線，其餘均沿河岸，亦可見交通線及地勢對聚落人口分佈之影響。

牡丹江市 是本省的省會，為政治、經濟及交通中心，市於三十六年六月設置，市區面積達三六二方公里，現有人口二十萬，是本省第一大都市，地處寧安盆地之北端，為圖佳及中長兩路之交點，握本省水陸交通樞紐及牡丹江上游之最大農產集散地。

寧安 即寧古塔，是東北古城之一，為金代發祥之地。地處寧安盆地之中心，亦係一農產集散地。清初寧古塔將軍駐寧安，為政治及軍事重鎮。寧安西南四十公里有東京城，為古代渤海國國都之地。

延吉市 位圖們江支流布爾哈通河沿岸，土名局子街，市設於三十六年六月，現有人口四萬三千人，是延吉盆地的經濟中心，且係東北沿邊的國防重鎮。延吉附近之琿春、龍井村及汪清（百草溝）等地，爲延邊之商埠，琿春位於圖們江支流紅旗河北岸，龍井村亦名六道溝，位圖們江支流海蘭河沿岸，汪清則位汪清河沿岸，亦均係邊防重鎮。

有所謂延邊問題者，係指舊吉林省延邊道屬汪清、和龍、延吉、琿春四縣之地。清末時韓人越界墾殖，日人有意指該地爲間島（按間島是圖們江中一小島），以償侵佔之願。宣統元年，中日結約，確定該地爲我所有，韓僑歸我統治，但民九朝鮮獨立，該地遂多糾紛，是爲延邊問題。

綏芬河舊屬東寧縣，民三十六年六月由穆稜、東寧兩縣析置爲綏芬縣。綏芬河位於中長路之東端出口，爲東北通蘇東海濱省之重要門戶。

第二十章 合江省

合江省是名副其實的合江，因為黑龍、松花、圖們三江的下游，匯流在本省境內。黑龍、圖們二江，分作本省對外的北界和東界，而松花江則浩浩蕩蕩貫本省中部直至與黑龍江相會爲止。省境南部，尚有一段以興凱湖與蘇聯分界，故本省在國際政治地理上的地位，異常重要，其與蘇聯接壤的境界，計達一千一百餘公里之長。

合江省有三分之二的面積是舊吉林省的東部，其餘三分之一是舊黑龍江的東南一隅，現轄一市十七縣，面積爲一三五、四〇六·二七方公里，人口一、七四七、四〇五人，平均每方公里人口密度爲十二人，在九省中，除興安省外，是人口密度最小的省份。

合江省的地勢，亦成東北西南向山地和谷地的相互排列，從北到南，可分成六帶。最北一帶是小興安嶺的南緣，即所謂鶴立崗，高度在六七百公尺上下，湯旺河、八里江等水，均由此下瀉注入松花江。緊接着這一帶，就是松花江下游的河谷地帶，寬度自五〇——一五〇公里不等，湯原的兩側，山勢緊東，形成小規模峽谷。這一帶南面，又是起伏不平的邱陵地帶，但以烏蘇里江大支流撓力河的分割，形成南北兩部分，北部山勢比較寬廣，南部山勢則比較綿長。在此帶的南面，是穆稜河和烏蘇里江谷地，地勢低下，尤以東部沮洳密佈，行旅

維艱。至於烏蘇里江自饒河（團山子）以下及黑龍江自同江以下三角地帶，地勢尤稱卑濕，通稱爲「三江低地」，在地理上是另屬一個單位。

合江省較上述各省區所居緯度較北（在北緯四十五——四十八度之間），故氣溫方面，冬季比較寒冷，一月均溫大部在負十八——二十度上下，夏季亦比較涼爽，山地部分，則在二十度以下。河流冰期，顯較南部爲長，可達五個月之久。惟雨量方面，大致與南部相似，年平均在六——七〇〇公厘之間。

本省資源，以林礦爲主，林地面積約佔總面積的三分之一至二分之一，是東北主要林源之一。礦產有密山、鶴崗、伊蘭等地之煤及寶清、林口等地的金礦，密山煤藏位於城西九十公里滴道等處，據日僞調查稱，其儲量達一、三七〇兆公噸之多，而鶴崗煤礦，更達五、〇〇〇兆公噸之巨，日人曾有在鶴崗年產五〇〇萬公噸之計劃，實爲東北很有希望的大礦。伊蘭煤質極佳，儲量亦有三三兆公噸。

合江省開發較遲，故農業尙不能與前述各省相比，但淪陷期間，日人對本省農業開發，頗爲積極，「九一八」後，日人首次移民，就到佳木斯，注意於三江下游農業的開發。本省農業，以松花江沿岸尤其是依蘭附近平原，爲小麥及大豆的生產中心，密山附近有水稻培植。合江省耕地面積尙廣，大部未加利用，在東北各省中，爲移民希望最大之一省。

合江省鐵道密度較小，全省鐵道長度，計七三三公里，平均每千方公里有鐵道六公里。以松花江爲界，南北各有二線，圖佳、林虎線在南，綏佳、鶴崗線在北，佳木斯是本省水陸交通中心。

圖佳路自松江省北上，經林口、勃利循倭肯河河谷而至依蘭，再沿松花江東北行至佳木斯，是本省南北幹線，在境內長二〇〇公里。

林虎路自圖佳路之林口站起，向東循穆稜河谷經密山至虎林，長三三五公里，全在本省境內，是本省東西幹線。

綏佳路自濱黑線上之綏化起，東至佳木斯對岸之蓮江口止，在境內長一四二公里，是松花江北岸東西幹線。此外鶴崗路自蓮江口至興山鎮礦區，是運煤鐵道，長五六公里。

合江省因地當三江下游的會合點，故本省河運交通之發達，在九省中，要算首屈一指，佳木斯、虎林、同江是三大水運中心。

本省都市，十分之九均位於沿江及沿鐵道，計濱松花江南岸者有依蘭、樺川、富錦、同江、四縣城及佳木斯一市，位於松花江北岸者有通江、湯原二縣城，位於黑龍江南岸者有撫遠、綏濱、蘿北三城，濱烏蘇里江者有饒河、虎林二城，位於穆稜河岸者有密山一城，位於倭肯河沿岸者有勃利一城，林口、鶴立則位於鐵道沿線，總計本省一市十七縣，僅寶清一城位

於山地中，鳳山一地，位於穆稜河上流沿岸。

佳木斯市 佳木斯有稱係滿語之譯音，亦有稱係由於該地佳木葱龍而得名。本係沿松花江上之一小市鎮，自圖佳路完成後，地位頓形重要，一躍而為東北之軍事、政治、經濟及交通中心。僞三江省省會設此，今合江省會亦在此。

佳木斯瀕松花江南岸，市長十五公里，寬達八公里，市區面積一—三方公里，現有人口十六萬八千，市街整潔，寬廣平坦。僞滿期間，有大小工廠近百家，日人曾以合江省為國防區，以佳木斯為邊防要塞，兵工廠、飛機場及軍需工業均有所建立，日人曾以「北邊鎮護雄都」目之。此地水陸交通均便，其所處位置，與加拿大之沃太華（Ottawa）頗為相似，其前途發展，洵屬無限也。

依蘭 亦名三姓，地當牡丹江入松花江之會口，倭肯河亦於附近注入松花江，為附近平原農產之集散地，有製粉榨油等工業，圖佳路經此，故亦為本省之水陸交通要地。縣境人口二十五萬，是合江省最大縣份。

富錦與同江 富錦為松花江下游之重要都市，除濱江及佳木斯二地而外，松花江上最大之商埠，當推富錦，為佳木斯以下之最大農產集散中心，城內糧棧櫛比，市街整潔可觀，如佳木斯相當於沃太華，則富錦相當於蒙特里爾（Montreal）。富錦是合江省第二大縣份，有

人口二十二萬五千人。

同江位於松花江與黑龍江匯合點附近，距松花江口八公里，舊稱臨江，爲松花江下游水運中心之一，地居邊境，形勢頗爲衝要，相當於加拿大的魁北克（Quebec）。

第二十一章 嫩江省

嫩江在拉哈鎮以上，用作黑龍江和興安兩省的分界，拉哈鎮以下，則全部流經嫩江省境內，故嫩江省之稱爲嫩江，是名實相符的。本省係包括舊黑龍江省南部平原之地，現轄一市十八縣及二旗，面積計六七、〇三四·一三方公里，在九省中是安東以外最小的省份，與遼寧省面積大致相埒，人口三、三〇八、九〇六人，占九省中人口最多的第五位，平均每方公里人口密度爲四十人，居九省中的第四位，比較適中。

嫩江省爲東北九省中不與東北以外各省相接壤者二省之一，但吉林省僅與九省中之四省相鄰，而本省接壤之地，則多至六省，西北爲興安，東北爲黑龍江及合江，東南爲松江及吉林，西南則爲遼北，實居東北九省中之中心位置。

在東北九省中，平原面積最廣者，首推嫩江省。本省除西隅極小一部分，係與安嶺東麓邱陵地而外，其餘純屬二百公尺以下之平原，所謂嫩江平原，幾全部在本省境內。茲試從中長路路線曲直度觀之，亦可知本省地面之平坦，中長路自臚濱入東北境內，至碾子山止，行經呼倫貝爾高原及大興安嶺山地，工程頗爲艱鉅。自碾子山至哈爾濱一段，行經本省嫩江平原之上，路線最直，毫無因地勢之起伏而稍有曲折，至自哈爾濱向東，又漸入邱陵及山地範

圍，路線又顯見曲折。

嫩江以拉哈鎮分爲兩段，上下情形頗有不同，拉哈鎮以上，大致行經山地間，兩岸山勢緊束，且支流衆多，左右對稱，至入平原以後，流路偏於西部，支流以西岸爲多，東岸則絕無僅有，大致小興安嶺西麓諸水，咸以呼蘭河爲尾閭而下注松花江，故嫩江下游東岸，絕少支流匯入，此係上下游最大之不同點。

本省因全部爲平原，故資源以農業爲主，杜爾伯特及札賚特兩旗境內，有一部分畜牧，森林毫無，礦產除稍產自然域外，餘亦毫無地位。

本省農產最爲豐富，有東北北部穀倉之稱，農產品有小麥、大豆、高粱、玉蜀黍、水稻、粟等，但以小麥及大豆最爲主要。呼蘭河流域，是東北最重要小麥生產中心之一，嫩江沿岸所產亦夥，此外則大豆所產亦豐。

其他農產，僅足自給，以沿河沿江地帶爲生產中心。

本省工業，比較落後，僅有製粉、榨油、釀造及製革等工業，以呼蘭及齊齊哈爾、昂昂溪三地爲中心。

嫩江省鐵道長度達七百七十二公里，平均每千方公里有鐵道長十一公里，約較合江省鐵道密度大至一倍。平龍、龍北、寧墨三線形成本省西部縱貫線，濱北線爲東部縱貫線，中長

路則爲橫貫線，而以昂昂溪爲交通中心。

本省都市分佈，比較分散，不若前述各省之集中於沿河或鐵道線，主要係由於本省地勢平坦，耕地平均分配所致，如以昂昂溪爲中心，中長及平龍等線爲坐標，將本省分爲四個象限，則東北東南二象限面積爲最大，各約占百分之三十五，人口亦最多，各佔總人口之三分之一，西北西南兩象限，則僅有甘南、景星二縣及杜爾伯特一旗耳。

齊齊哈爾市亦稱龍江，舊爲黑龍江省會，今爲嫩江省省會，市區面積六六方公里，人口十七萬五千。城瀕嫩江左岸，清代防俄南下，乃築城警備，是築城之始，後爲龍江府所在，民國二年三月改縣，三十六年設市。

齊市居嫩江水運之中心，民船上可駛嫩城，下可達松花江沿岸各埠，近且爲平龍龍北二鐵道之接合點，故係本省水陸要衝。其南之昂昂溪，係中東路與築後新興都市，是本省陸上交通中心。

呼蘭居呼蘭河平原，爲天然之農產集散中心，南下哈爾濱，北上黑河，均有鐵道可通，是本省東部的交通中心。

安達 中長路安達站東北十八公里，夙爲呼蘭及齊齊哈爾間之最大農產集散地，市況繁榮，惟自中長路通車後，遂日呈衰落之象。

第二十二章 黑龍江省

黑龍江省是我國目前位置最北之一省，現轄一市二十五縣一旗，面積計二五七、七六二七五方公里，是九省中僅次於興安省之最大省份，但僅及舊黑龍江省面積之百分四十四，人口現爲二、八六〇、〇三七人，平均每方公里人口密度爲十一人，除興安省外，是人口密度最小的省份。

本省西部以大興安嶺嶺脊及嫩江河身與興安省分界，南部則斜截嫩江平原與嫩江接壤，東南一面，大致以黑龍江及松花江的分水嶺烏蘭山與合江省分界，至東北一面，則仍以黑龍江與蘇聯分界（江東六十四屯部分例外），境內小興安嶺及伊勒呼里山南北綿亘，山地兩側，則爲黑龍江谷地松嫩平原的東北部分。全境形式狹長，南北最長達七百五十公里，東西最狹處僅及七十公里，其形狀頗與甘肅省相似，惟「河西走廊」部分，僅具體而微而已。北安的位置，約與蘭州相當，海倫與天水或岷縣，克山與臨夏，均約處相當的位置。

本省地處朔北，冬季嚴寒，北部及西北部尤甚，十月上旬，即冰天雪地，翌年四月，始稍見春意，黑龍江冰期，長達六閱月之久，是東北冰期最長的河流。雨量方面，大部在四——五〇〇公厘之間，集中於七八兩月。

本省富源以森林爲主，農產次之，然金礦則爲本省之特產，在全國中佔有特殊之地位。本省林地面積約在一千萬公頃上下，林積約十萬萬立方公尺，大部爲原始森林，是東北僅次於興安省之重要林藏，林業前途希望無窮。

本省南部平原，是東北北部農倉之一，呼蘭河一帶，是小麥大豆生產中心，通北、海倫、綏化、拜泉、克山、克東、依安、明水、綏楞、望奎等縣境，均係平原上農產要地。

黑龍江金礦，約占全東北儲量之百分八十五，主要礦區有漠河之小北溝與小西溝，呼瑪之庫瑪爾，鷓浦之達拉罕，嫩城之泥畝河及黑河、瑗瑗等地，其中漠河金產，冠於全國，尤負盛名。

本省鐵道長度達一千餘公里，以平原部份分佈最密，計龍北、濱北、北黑、綏佳、寧霍等五線，僅北黑及寧霍兩線北端，縱越小興安嶺而達黑龍江河谷，其餘均在南部平原之上。濱北北黑兩線相接，縱貫本省中部，不特爲本省幹線，且南與中長線相聯，爲東北最主要之南北幹線之一，在境內計長三三三公里。

龍北南段及寧霍線構成本省西部縱幹線，霍龍門向北，可望與北黑線在黑河屯交軌，如是則自寧年至北安之橫線，適與上述二縱線成「A」字形之形勢。

綏佳線自綏化向東至合江省會佳木斯市對岸的蓮江口，係本省運煤入境之要道，在境內

者長一四〇公里。

本省水運，以黑龍江、漠河爲起點，汽船下可達黑龍江沿岸及松花、烏蘇里兩沿岸各商埠，惜冰期甚長，是其弱點。

本省都市及人口之分佈，以南部平原爲集中地區，計本省二十五縣一市一旗，平原上有十六縣及一市一旗，人口總數達二百七十萬，計佔總人口之百分九十五，其餘均分佈黑龍江河谷地帶，山地居民，爲數極少。

北安市 市設置於三十六年六月，地當濱北、北黑及龍北三線之交點，瀕烏魚爾河北岸，係本省交通中心，現爲省會所在地，亦爲黑龍江省最大之農產集散地。

海倫 位於南部平原之中心，夙有「北滿穀倉」之稱，現有人口四萬八千，是黑龍江最大的城市。海倫縣有人口四十萬，也是本省人口最多的縣份。

瑷琿和黑河 瑷琿位於黑龍江南岸，自來爲邊防重鎮，自北黑路通車後，形勢尤見衝要。黑河在瑷琿上游四十公里，與蘇境海蘭泡隔江相望，爲黑龍江航運中心之一，北黑路之終點所在，如自霍龍門再延長至此，其形勢當益見險要，行將爲黑龍江南岸最大之都市。

嫩城 原名嫩江，舊稱墨爾根，瀕嫩江東岸，爲嫩江水運起點，寧霍線經此，故爲本省之水陸中心，現有人口二萬餘。

第二十三章 興安省

興安省在東北地理上，有若干特色：第一，其轄境最廣，面積計達二七八、四三六·九方公里，居九省中第一位，較最小的安東省大三倍半。第二，境內山地面積最廣，除東南極小一部分為較低河谷外，其餘為大興安嶺山地及呼倫貝爾高原，平均高度在八九百公尺左右，東北各省地勢最高而面積又最廣者無出其右。第三，本省緯度既北，地勢又高，故氣溫低下，嚴寒期特長，我國極寒之地，即在本省南部，雨量方面，年平均大部在四〇〇公厘以下，西部呼倫貝爾區域，年雨量僅達三〇〇公厘，已屬半乾燥性之沙漠氣候。第四，基於上述之自然環境，故人口甚少，計全省有居民三二二、一七三人，平均每方公里僅有一人，不特在東北九省中為人口密度最小，即在全國，亦居最稀之第一位。第五，本省環境，不適農作，然為理想之畜牧區域及廣大之森林區域，呼倫貝爾是東北首要之純牧區，牛、馬、羊等畜類，占全東北之一半以上。本省林地面積約在一千五百萬公頃上下，林積達十五萬萬立方公尺之巨，不特居九省中之第一位，在全國亦係首要之林藏地。第六，本省開發比較落後，居民以蒙人為主，東北其他各省，或全為漢人，或有一小部分蒙民，本省則蒙多於漢，牧重於農，本省計有七縣一市及十一旗，實以蒙旗為主。

興安省農產較少，限於興安嶺東麓一帶，農民約十萬人，其在興安嶺西部哈烏勒河、結爾布爾勒河一帶所謂三江地方有一部分白俄從事農作，但僅數百人。

札賚諾爾煤礦儲量達三、九八〇兆公噸之巨，年產量約十餘萬公噸，為本省重要煤源，供給中長路及嫩江省之用。此外，室韋金礦，亦係重要礦藏之一，然開採未盛。

本省鐵道交通有中長線及洮杜線西段計長六八七公里，洮杜線可望延至海拉爾市與中長線相接。

興安省城鎮以沿河及鐵道線分佈為主，海拉爾市有人口一萬六千，為本省省會所在，是本省第一大城，亦稱呼倫，位於海拉爾河畔，中長路經此，可通西伯利亞，向西南有大道通庫倫，貿易甚盛，為呼倫貝爾區皮毛及牲畜之最大集散地，同時亦為邊防重鎮。其西南一六〇公里有壽寧寺，每年農曆八月，為蒙民之大市集，頗為著名。贛濱亦稱滿洲里，為東北之西北門戶，亦係邊防要邑。

興安省在國防上地位十分重要，其西與西伯利亞及新獨立之蒙古共和國相接壤，與後者之疆界尚未勘測，故清界與墾殖（雖然自然不宜於大量移民）應係今後省政之當務之急。

第二十四章 東北的特別市

東北普通市（省轄）計達十五，特別市（院轄）之數爲三，大連、哈爾濱及瀋陽是也，計占全國十二院轄市之四分之一。

大連市 位於遼東半島之南端，是東北第一大港，第二大城，民國三十四年九月設市，現有人口七二二、九五〇人。一八九八年與旅順同租於俄，一九〇五年又轉租於日，勝利後，中蘇友好條約闢該市爲自由港，其地居中長鐵路之終點，腹地幾可囊括整個東北，港口設備完善，現爲我國第二大港。（詳見港口節）

瀋陽市 是東北第一大都市，現有人口一、〇九四、八〇四人，與南京市人口數相差不多。地居瀋榆、瀋安、瀋吉、中長各線之交點，且瀕渾河北岸，實握東北軍事、政治、經濟及交通中心。三十六年六月正式設置爲院轄市。

瀋陽都市的生成，實具有地理上的原因，其地適當遼河平原與東部邱陵的交接線上，且瀕臨河岸，當女真族的勢力從東北部森林區域擴展到南部之際，就在這邱陵平原交界線上，奠定了他們的政治中心。瀋陽和北平有若干相似之點，北平位於海河平原的西北隅，西北方是蒙古駱駝隊的終點，東南則爲大運河航路的末端，所謂舉東南之漕米與西北之戎馬而蒼萃

於此。瀋陽位於遼河平原的東北隅，東北是山陵起伏，女真族發祥之地，西南則為平原彌望，農產豐足之區，更加滿清數百年來的經營，已奠定其都市之規模，尤以附近礦儲豐富，近代開採更盛，故瀋陽之為東北最大都市，非偶然也。

瀋陽市人口，最高曾達一五〇萬，大小工廠達四千五百餘家，大小商店凡二萬餘戶，街道寬廣，建築宏偉，國內各大都市，論規模，恐難與之相比。城內大部分為行政機關及住宅區域，以清故宮為中心，完全為中國式之建築，中長鐵路車站及其附近地區多屬於日本式建築。在以上兩區域之間則為比較新式建築的商業區域，「九一八」以後，更有新興的鐵西工業區，係位於瀋榆路南及中長路西的一帶，建築整齊，烟突林立，是新興的工業區域，俗稱鐵西區。

瀋陽名勝地有北陵、東陵及故宮等地，北陵位瀋陽北，亦稱昭陵，是清太宗陵墓所在，東陵在瀋陽東北十二公里，亦稱福陵，是清太祖的陵墓，陵周均古松蔭鬱，建築壯麗，是游息佳境。故宮位於城中，瀋陽博物館等，均足游覽。

哈爾濱市 位於北緯四十五度四十四分四十九秒及東經一二六度三十七分七秒，相當於北美洲加拿大蒙特里爾的緯度。地處東北北部平原之中心，瀕臨松花江右岸，現為中長、濱北、拉濱諸線之交點，故實係東北北部最大之水陸交通樞紐。四十年前，僅為二三漁戶所居

之小村落。江岸蘆荻叢生，春秋二季，雁鳥羣集，景色頗形荒涼，自中東鐵路興建以後，日趨繁榮，帝俄曾有使之成爲「東方莫斯科」之狂妄野心。現市區面積達八〇三·八〇方公里，有人口六十餘萬，是東北第三大都市。

哈爾濱氣候可代表東北北部平原中心之氣候，其地寒暑均烈，夏季最高溫曾達攝氏四十四度，冬季最低達零下三十七八度。四月中旬，路雪初融，松花江上堅冰初裂，五月見新綠，六月下旬至七月中旬暑熱，八月中旬以後，涼風即至，九月寒意已深，十月末初雪見舞，冬季長達半年。

哈市無城，舊以鐵道分爲道裏道外，道裏即新興市區，包括新市街、泰家岡、馬家溝、第八區、埠頭區、偏臉子等地。道外舊稱傅家甸，係江輪停泊之地，爲東北北部最大木市所在地。全市面積廣闊，現除上海市外，當以哈市市區面積最大，街道寬廣，建築多係俄式，與大連建築物多係日式者，確成對比。

哈市夙爲東北之製粉、釀酒及榨油三大工業中心，近年來新式工業如鋸木、皮革、機械及化學工業等，亦稱發達，如善事建設，有成爲東北最大都市之可能。

民國三十七年二月初版
民國三十七年二月初版



中華文庫東北九省（全一冊）
初集第一集

◎定價國幣四元二角

（郵運運費另加）

編者 宋家泰

發行人 李虞杰
中華書局股份有限公司代表

印刷者 上海澳門路八九號
中華書局永寧印刷廠

發行處 各埠中華書局

#16
307035

4021



(13727)