

吉會鐵路



謹致哀悼於

暴日蹂躪下之

東北被難同胞

東北問題一角叢書

共三十種

第一期五種書目

吉會鐵路

東北移民問題

南滿鐵路概論

東北韓僑問題

東北商租權問題

上海圖書館藏書

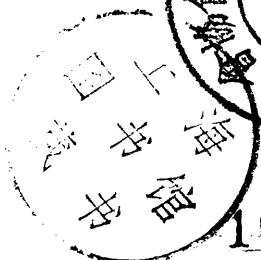
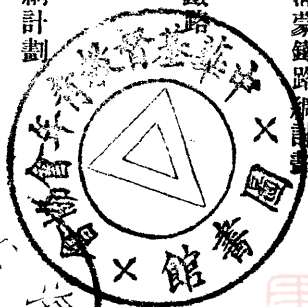


A541 212 0006 7743B



吉會鐵路目錄

- 一、東北鐵路現勢與日本滿蒙鐵路網計劃
- 二、吉會鐵路的交涉史
- 三、天圖輕便鐵路與吉敦鐵路
- 四、大連與清津
- 五、吉會鐵路與中東鐵路
- 六、吉會鐵路與我國鐵路網計劃
- 七、吉會鐵路與日本戰事策略
- 八、吉會鐵路與日本殖民政策



1657762



九、結論

十、附吉會鐵路沿線戶口物產表



吉會鐵路

一、東北鐵路現勢與日本滿蒙鐵路網計劃

我國交通的便利，路線的稠密沒有過于東北的。在東三省境內，鐵路延長約有六千餘公里（這是把一切岔道連實業支線除外，僅算各幹線支線的結果。）若算上北寧鐵路的關內段，約共有六千八百公里。可是把牠的內情詳細研究起來，受害之大，遺禍之多，也沒有其他地方可與東三省相比擬的了。在那六千多公里鐵路裏面，有百分之十八，係純粹由日本經營；百之四，由中日共辦；百分之一十六名爲國有，實由日本支配；百分之二十八，由中俄共管；剩下的只有百分



之三十四，由中國自辦，這是何等可怕！鐵路不像普通實業，普通實業，若爲外人奪去辦理，爲害尙屬有限，鐵路若由外人操縱，爲患便無窮了！因爲鐵路係獨佔事業，不但可爲運銷貨物、擴張資本的利器，而且可破壞國家領土的保障，制人死命。所以日俄侵略我東三省，均以取得鐵路主權爲前提，鐵路主權取得以後，便由這鐵路經過的區域，造成勢力範圍，拒絕第三國家勢力的侵入，自己在此範圍內，一切經濟政治軍事文化的侵略，却大施技倆，爲所欲爲了。

當十九世紀末葉時候，俄國因不得志于歐洲，轉而東向，以期在太平洋方面，獲一出口港，而握東亞的霸權；于是不惜鉅金，築一成拋物線式的西比利亞大鐵路，及以海參崴爲終點的烏蘇里亞鐵路，以

包圍我黑吉兩省，國防已岌岌可危。迄日清戰爭以後，帝俄挾干涉遼東半島的盛德，並利用我畏日依俄的心理，引誘李鴻章以攻守同盟的名義，簽訂中俄密約，其中除中俄兩國對日攻守同盟條款外，並允俄國的西比利亞鐵路通過黑龍江及吉林地方以達于海參崴港，到了七八九八年，俄又租借旅順大連及取得哈爾濱旅順間敷設鐵路之權，由是俄國的鐵路穿過我三省腹地，

日本的大陸政策，早以我東三省爲目的物，俄人的壟斷行爲，日人豈能坐視？于是有日俄之戰，帝俄軍隊敗北，美總統出而調停，雙方締結「撲茨茅斯日俄和約」，日本並與我國訂立「中日新訂東三省條約」，允將旅順大連灣租地及大連長春間的中東鐵路南滿支線讓渡日

本，中日條約中，並另許日本享有安奉鐵路十五年經營權。由是俄國占有中東鐵路，日本占有南滿鐵路、安奉鐵路及營口支線等，日俄兩國使用鐵路把東三省平分分了！俄國以後未得進展，日本則有了這個基礎以後，「得隴望蜀」日逼日緊，加以英美等國，幾次想插腳進去，皆歸失敗，更大得其意了！南滿鐵路有了安奉路及營口支線，便如有了兩隻腿，一邊伸到安東港，一邊伸到營口港。且未久即取得吉長鐵路借款權及代行管理權。及至一九一五年又得機會借款給我國以築成四洮鐵路，由是南滿鐵路，又添了兩手，一隻伸入吉林，一隻伸到黑龍江。按日本在我東北鐵路侵略的範圍，實在很大，日人所說的滿蒙，係指遼寧，吉林黑龍江，熱河一帶。日本在這幾方面進攻，有兩

座大本營；一座設在吉林及長春，以壟斷松花江流域，直入東北北部；一座在洮南及承德，以控制熱河。鐵路的輻射線便由這大本營放出，這就是日本所謂「滿蒙鐵路網政策」。也可以說，就是日本對我東北的中心政策。日本向我東北北部及熱河開始進攻，係在一九一三年（民國二年）那時，日本向中國提出建築滿蒙五鐵路的要求。五條中，有一條叫四洮路，牠對於滿鐵的作用，上面說過了。其餘的爲：長洮（長春洮南間）；洮熱（洮南熱河間）；開海（開厚海龍間）以及海吉（海龍吉林間）四路，當時我國與日本訂立借款預約大綱，日本大得其意，積極進行。不料歐戰事起，大家目光轉變，所以只有四洮一路實現了！迄一九一八年，又有所謂滿蒙四路墊款案發生，就是我國

與日本訂立一借款預備合同，由日本先墊款二千萬元，準備即時正式借款築路。幸而國內政局變化，這滿蒙四路，便成爲懸案了。那四條路？（一）開吉鐵路（開原吉林間），即滿蒙五路中的開海，海吉二路；（二）長洮鐵路；（三）洮熱鐵路；（四）洮熱鐵路延長至海濱，實際上就是滿蒙五路除了已成的四洮，加了洮熱延長至海濱。民國十六年春，田中內閣組成，又大施行他的積極政策，同年九月即派滿鐵會社總裁山本條太郎向東北當局，要求建築下列各路：

一、吉會線；二、長大（長春到大賚）；三、洮索（洮南到索倫）；四、延海（延吉到海林）五、吉常（吉林至五常），這次的路線，比較上述兩次所要求的，有許多不同的地方。這是因爲日人已萬分

的注意吉會鐵路，此次要求的路線，通是爲培養吉會路的。日人在我東北的鐵路侵略，原以南滿鐵路爲中心，取「大大連主義」，而一條幹線的不足，一個出口港的孤單，日人早已深知，另定有所謂「兩線兩港主義」，不過到此時方堅決的，寧暫時放下其他要求的來實現牠罷了！所謂兩線兩港，第一個港當然是大連，第一條路當然是南滿鐵路。第二個港，已定爲清津，第二條路就是所謂吉會鐵路。我們要了解吉會路的一切關係，要先明白東北已成各路的現勢。茲先列表于下。

東北已成鐵路現狀表

日 本 經 營 18%							性 質
南 滿 鐵 路							路
榆樹台線	撫順線	煙台線	營口線	旅順線	安奉線	本線	名
榆樹台至渾河	蘇家屯至撫順	煙台至煙台煤礦	大石橋至營口	旅順至周水子	蘇家屯至安東	大連至長春	區 間
						一九〇七 開始改築	建 築 年 月
四	五三	一六	二二	五一	二六〇	七〇四	長 度 (公 里)

滿辦自國中			4% 辦共日中				
洮	四	吉長	總計	溪域 ×	天圖 ×	金福	總計
鄭家屯至通遼	四平街至洮南	吉林至長春		太子河至牛心台	天寶山至圖們江	金州至城子疇	
一九二〇年	一九一六年	一九〇九年		一九一三年	一九二三年	一九二六年	
一一四	三一二	一二四	二三七	二四	一一一	一〇二	一一〇

	28% 管共俄中				16% 款借鐵		
	總計	穆稜	東 哈長線	中 本線	總計	洮昂	吉敦
本線							
山海關至瀋陽		小城子至梨樹溝	哈爾濱至長春	滿洲里至綏芬河		洮南至昂昂溪	吉林至敦化
一八九七年		一九二四年	一八九七年	一八九七年		一九二五年	一九二六年
四二一	一七八六	六三	二三九	一四八四	九八四	二二四	二一〇

中 國 自 自

海 瀋		開 豐 ^x	北 寧 關 外 段				
梅 西 線	本 線		大 通 線	兵 工 廠 線	連 山 線	北 票 線	營 口 線
梅 河 口 至 西 安	瀋 陽 至 朝 陽 鎮	開 原 至 西 豐	大 虎 山 至 通 遼	瀋 陽 至 兵 工 廠	連 山 至 葫 蘆 島	錦 州 至 北 票	溝 帮 子 至 營 口
一 九 二 七 年	一 九 二 五 年	一 九 二 五 年	一 九 二 二 年	一 九 二 二 年	一 九 一 〇 年	一 九 二 一 年	一 八 九 八 年
七 五	二 五 一	六 四	二 五 四	九	一 二	一 一 三	九 二

34%

辦

總計	洮索	齊克	鶴立崗	通裕	海	呼	吉海
					松浦線	本線	
	白城子至索倫	昂昂溪至克山	蓮花泡至鶴立崗	女兒河至大窰溝	松浦至廟台子	馬船口至海倫	吉林至朝陽鎮
	一九二八年	一九二八年	一九二六年	一九一五年	一九二五年	一九二五年	一九二七年
二一六八	一七二	二一〇	五六	三三	二	二二二	一八三

100%

各種總計

六二八五

附註：(一)天圖，溪城與開豐三路，係輕便路，表中附有×記號。

(二)中東路尙有一長四公里的支線，係自中央站至埠頭，表中未列入。

二、吉會鐵路的交涉及

吉會鐵路是由吉林省城經過敦化，天寶山，渡圖們江而達朝鮮的會寧，以抵日本海的一條聯絡我東北與朝鮮的大幹線。從吉林到圖們江與朝鮮交界地方，計長四二五公里。這條鐵路，假使僅從吉林起點

，而不與南滿鐵路相接，便勢成孤立，失掉牠的意義。但吉林到長春早有一條吉長鐵路，爲使朝鮮鐵路與南滿鐵路相啣接，只要築吉林圖們江間的一段路便夠了。所以實際上吉會鐵路就是長會鐵路。那末，吉長鐵路的建築原委與資本主權關係，我們不得不先敘述了。

當俄人修築中東路南線時候，屢次向吉林當道要求建築吉長路。

吉林將軍擬自行籌款建設。無如俄人百端要挾，終得到築路的權利。

俄以與日本戰事發生，未得開工。復以草案逾期，日俄戰候，我得收回這項權利。（這段歷史可參攷林同濟著的日本對東三省之鐵路侵略六十至六十一頁）。但旋爲日本奪去。一九〇七年我國與日本解決新奉路問題時（新民到奉天那一段路，係日本在對俄作戰的時候，爲趕

築野戰鐵路，與安奉鐵路同時築成。日俄戰後，我國聲明亟欲收回，日本不得已允我國備價收買，由是訂立協約。（日人竟把吉長鐵路問題牽進去，當與我訂立收買新奉暨自造吉長鐵路條款，其中第二款：「中國政府自辦吉林省城至長春府之鐵路，允將所需款項之半數，亦向前開會社（即南滿鐵路會社，作者註。）籌借」。第三款：「……（甲）借款期限，……吉長鐵路定為二十五年，在期限未滿以前，不得還清全款；（乙）……吉長鐵路局自籌之商股，及南滿鐵路會社所借之款，均以該鐵路產業及進款作保。……倘嗣後于吉長鐵路添造支路，或再接展，其建造之事，應歸中國政府自辦；如有不敷之款，應向南滿鐵路會社籌措。……」一九〇八年正式借款成立，吉長建築費四百三

十萬元，向滿鐵會社一借半，即二百一十五萬元（日金）。該路的建築與管理，概歸中國主持，惟總工程師與會計須由日人充任，該路于一九一二年全線通車。不過這種辦法，在日本方面，並不認為滿意。到二十一條件發生，日人便要求將吉長鐵路營業管理事宜，委任日本辦理。當時雖未能完全如願，到一九一七年，終得改訂吉長路約。六百五十萬元日金（照舊約已付二百十五萬元外，現交四百二十五萬元）的新借款，依九一·五折扣，交給中國政府，借款期限定為三十年。中國政府從此雖得任命局長一人，而（在借款期內）實已把該路「委託會社代為指揮經理」，大權都在日本人充任的工務，運輸，會計三主任的掌握中。簡單的說，吉長路從此實際上日本化，脫離中國的管理而

鉗入南滿鐵路會社的管理以內了！這是吉會鐵路的頭部，或者也可叫吉會與南滿的聯絡線，怎樣送給日人的簡史。不過在這齣惡劇裏面，不但斷送了吉長路權，並且把吉會全路路權。也附帶的斷送了！收買新奉暨自造吉長鐵路條款第三款裏面，不是有「……倘嗣後于吉長鐵路添造支路或再展，其建造之事，應歸中國政府自辦，如有不敷之款，應向南滿鐵路會社籌措。……」的規定嗎？根據這個規定，日本便于一九〇八年，乘與我國締結新奉吉長兩鐵路借款續約時候，要求把吉長鐵路延長到延吉，以與朝鮮會寧相聯絡，且照吉長成例，向滿鐵會社借一半資本。但爲我國方面所拒絕。一九〇九年我國與日本締結圖門江中韓界務條款，劃定我國與朝鮮的疆界，而吉會鐵路問題，

日本便乘機得到確切條文的規定。其中第六款原文說：

「中國政府將來將吉長鐵道延長至延吉南邊界與韓國會寧鐵道相聯絡。其一切辦法與吉長鐵道一律辦理。至應何時開辦，由中國政府酌量情形，再與日政府商議。」

有了這個條約的束縛，我國無論如何，要代日本築吉會鐵路，並且要像吉長鐵路一樣向滿款會社借款，要交給滿鐵路會社代行管理，（雖然吉長鐵路委託日人管理，是以後的事）。幸而「應何時開辦」，中國政府尚可「酌量情形」。而此後數年間，日本亦注力于西進政策，擴張牠的利益範圍于熱河一帶，吉會路計劃一時稍為放鬆，就是要求二十一條件的當間，也沒有提出吉會路問題。到了一九一七年與我國改

訂吉長路約的時候，又舊事重提，要求中國若需要資金，延長吉長路或添設支線，須儘先照會滿鐵會社商量借款，然而尙屬空洞的借款優先權利，不得不有更緊的工作。歐戰將終，段祺瑞以參政督辦，再任內閣。而有一萬四千萬日金的大借款（即所謂西原借款）發生，內中有一項，係吉會墊款，計日金一千萬元，一九一八年六月十八由曹汝霖與日本特殊銀行團（日本興業銀行，台灣銀行，朝鮮銀行）締結「吉會鐵路借款預備合同」共十四條，內容要點爲：

（一）本預備約成立之日，即墊日金一千萬元與中國政府，年息七厘半，俟吉會鐵路借款正約成立，即將此款儘先償還。

（二）本預備約成立，六個月內，即以本預備約爲基礎，締結

借款正約。正約成立時，即開工築路。

(三)由中國政府，速擬定全路之建造費，及其他一切費用，與銀行(日本銀行團)商議，照議定之額數由該銀行發行中華民國政府五厘公債。

(四)公債期限，為四十年，自第十一年起，由分年攤還法償還之。

(五)以屬於本鐵路現在及將來之一切財產為担保，非得銀行之承認，不得將此項担保提供於他人。

(六)本預備約未規定之條項，將來准照光緒三十三年十二月十日所訂之津浦鐵路借款合同辦理。

(七) 中國政府與日本朝鮮總督府鐵路局共同建造圖們江鐵橋，而担任該建造費之半額。

一九一九年，雙方議訂正約事宜，日本根據圖們江中韓界務條款第六款，主張吉會鐵路的一切辦法，與吉長鐵路一律辦理。「要求會計運輸兩主任須聘用日本人，工程師亦為日本人，並擴大其權限。然而預備約裏，明白規定，凡所未定的事項，準照津浦鐵路借款合同辦理。我國所派的交涉代表權量當力為拒絕。當時正是五四運動方盛的時候，國人反日達于高潮。正約未能產生，吉會鐵路遂為外交上一大懸案。

三、天圖鐵路與吉敦鐵路

日本人對於我國的交涉，每每是百折不迴。正面不通，即取側面。吉會路的交涉，與北京政府既然感覺難辦，還有地方可以着手。吉會路的名稱，既爲中國人所習聞，聽到就要反對，便另立名目，從兩端做起，採取分段期成政策。所謂兩端，一個是天圖，一個是吉敦。

天圖鐵路，起自朝鮮圖們江輕便鐵路上三峯站的對岸，經和龍北走延吉，漸西北轉到天寶山而止，就是吉會鐵路的尾部一段。牠的發端早在一九一五年，就是日人提出「二十一條件」的那年。當時日本假託泰興會社經理飯田延太郎名義，要求開採天寶山銀銅礦，並以交通困難，于是年十二月計劃建築輕便鐵道。次年泰興會社代表劉紹文呈請延吉道尹轉呈交通部，准他修築天圖輕便鐵路，交通部以該路線

與吉會路線相仿，不予批准。泰興會社於是改變方針，運動吉林當局，當局竟被蒙惑，自行請交通部允許合辦。飯田延太郎復勾結延吉之劣紳文祿，私訂中日合辦天圖鐵路合同。文祿爲華方股東代表。該合同竟經交通部批准立案，時爲一九一八年二月（三月？）正是吉會墊款將要成熟的時候，交通部（部長曹汝霖）本來有一貫的主張。在日人則一面進行天圖輕便路，仍一時進行吉會借款，這是抱定一種「雙鐵在爐」的政策，如有一處失敗還有一處可望。一九一九年中日議訂吉會鐵路正式借款協約不成。交通部乃以所呈天圖鐵路的圖案與原呈不符，通知泰興會社取消以前所批准的原案，吉會路正式借款，既然無法進行，天圖路自不能放鬆。日本駐京小幡公使當于一九二一年八月

十七日照會外交部轉交通部，聲明于未發執照以前，該會社已自行動工，當時交通總長張志潭竟以「備悉一切」四字簽覆，于是日人即于是年十月動工，而公民反對甚為激烈，當時文祿（私冒華股代表的）已死，合辦的圈套已穿，吉林省政府出而干涉，工程乃歸停頓。一九二二年，直奉戰作，東三省宣布獨立，日方乃由駐奉總領事積極交涉，雖有延吉和龍各處公民的反對，北京政府的抗議，而中日合辦天圖鐵路契約竟以吉林省政府名義，在奉天日本總領事館簽字了！該路乃中日合辦，資金定為日金四百萬元。該路雙方股東，不得售讓路產。該路技術上，營業上諸事項須雙方協議，但專由日本方面經理。該路當積極進行工程，牠的本線，自圖們江經龍井村至老頭溝，長一〇一公

里，牠的支線，自朝陽川至延吉長約一〇公里，共長一一一公里；于一九二四年十月完成。至圖們江絡在輸鮮境內，爲泰興會社所經營，早於一九一九年動工，亦一九二四年築成。

圖們江兩岸鐵路均已通車，只缺一鐵橋，使牠們緊相啣接。按據一九一八年的吉會鐵路預備借款契約。圖們江鐵橋由中國政府與朝鮮總督府鐵路局共同建造，各担任建造費的半額。而正約未成，這項規定，自然無從發生效力。天圖路建造權，日人係得諸吉林省政府，因走原路，與延吉道尹商訂契約，建橋費爲三十萬元，由吉林省與圖們江鐵路平分担任。由是該橋得於一九二七年十月落成。過圖們江橋，入朝鮮有圖們江輕便鐵路直抵會寧。由會寧則有普通軌鐵路南走，經



清津，京城而達釜山。

吉敦鐵路，由吉林省城永吉經蛟河到敦化，長二百一十公里，差不多佔吉會路的一半，也是吉會的頭胸兩部。一九二五年四月，南滿鐵路會社承他政府的意旨，向奉天當局要求承辦吉敦路。當局從其議，派吉長鐵路局長魏武英與滿鐵會社理事松岡洋右接洽磋商，於是年十月（當時江浙戰事方起，郭松齡反戈在卽）訂立吉敦鐵路建築草約一件及附函五件。由魏武英簽約後，並由北京政府交通總長正式簽字。該約重要內容，大約爲：

- (一) 工程承辦金爲一千八百萬元日金，利息九釐。
- (二) 工程承辦金俟吉敦借款正約成立，儘先償還。

後因政變，臨時執政府，於一九二六年一月十二宣告該約未經國務會議的承認，應歸無效。但日人仍積極進行工作，是年六月開始建築，迄一九二八年十月全線通車。路線所經多河道山林，工程頗難，所費超過預算六百萬元，總計用二千四百萬元。東北交通委員會，因其工程過劣，迄今猶未收工，借款契約，所以無從成立。而會計與工務方面，多由日人操縱。吉敦路建成以後，日人進而相迫的有二：（一）改訂吉敦契約，以便取得管理權；（二）延長吉敦路，以實現吉會路的真面目，均經東北當局拒絕。然吉會路實已完成三分之二，未建築的，只有敦化到老頭溝的一百〇五公里。經過許多的波折，日人終得達到目的，日人的做事精神尖毒異常，實令人可驚。我們國家的政治組織，

好像一隻破船，即使這裏彌縫起來，勉強不漏水，其他的地方，還有不少的穴，很容易攢進來，使之沈於水底，這是何等的可畏？關於日本取巧解決吉會路，日人也曾明言，茲錄竹內虎治的調查錄，以資佐證：

「天圖鐵路……本屬吉會預定線之一部，惟因吉會路，似難遽然突現，以爲聯絡間島與北部朝鮮地方的交通機關……一九一八年三月十八日，經中國政府承認，（似即指交通部批准文祿與日人所訂的合同而言，但後經交通部正式取消）乃設立中日合辦之天圖輕便鐵路公司……時適中國一般收回路權擁護國權之氣焰甚張，……幸當事者頗能忍耐，致獲竣工。……本鐵路雖屬一

不滿七十哩，軌制二呎六吋之小鐵路之一部，故自其使命之重要性質言，決非與一般地方鐵路同一視之也。……吉敦鐵路，既屬吉會線之一部，故可解釋爲中國政府所訂之正式合同（？），關於此點，將來究擬採如何處置。又本鐵路作爲吉長線之延長路線，而合併經營，實爲得策。……要之，吉會鐵路之預定線上，既能建築天圖及吉敦二鐵路，又立於欲如此建築之形態，則將來吉會鐵路問題解決之後，此二鐵路之處分，與朝鮮鐵路之相連絡等，不失爲重要之問題也」云云。

最近（一七三一年九月十八）日人不宣而戰，實行強佔東北遼吉二省，駐重兵於敦化，自行動工，修築敦化老頭溝段的鐵路，預期三

月完成。日人雖口頭聲明並無領土野心，將來萬一撤兵。吉會路問題，將為中日交涉裏面的焦點。過去的條約關係怎樣，我們已敘述一遍。其中最關重要的，即圖們江中韓界務條款第六款，照牠的規定，我國雖應修築該路，然而「何時開辦」，我國尚可「酌量情形」，日人自行動工，無論如何，有背該約。至若吉會鐵路借款預備合同，雖有墊款，正約逾期未立，自己失效。吉敦路建築，亦無正式借款，況既另有吉敦契約，自不能解作吉會正式合同。天圖鐵路合同，始終未經前北京政府承認，更無法律上效力。所以我如以情形變遷，可永遠不築該路，日人自築，係他破壞條約，應負國際法上的責任！

四、大連與清津

日本自取得南滿鐵路以後，即以發展大連爲他的鐵路活動中心。

一方極力擴充大連港的吞吐量而增進防坡堤，埠頭，各項設備，一方大批借款與我國，建滿鐵的培養線，以吸東北各地的貨運。由是大連吞吐的貨物數量，由一九〇七年的九一九，九五二噸，增加到一九二五年七，一〇五，五五八噸，至埠頭營業收入，則由一九〇七年的五萬七千圓日金，增加到一九二五年的九百餘萬。成績的優美，實令人佩服。惟大連雖有延長租期到九十九年的要求，究爲中國領土，究在中國海內，又未經承認。所以日人對於我東北的侵略，急於迫進第二層戰線，即一面極力維持大連的地位，更促進牠的繁榮，一面另求日本海的良港，爲軍事上，政治上的捷徑，造成侵略我東北的金城湯池。

日人前此費去許多苦心，取得吉會鐵路借款築造權，並修成首尾各段。今又冒大不韙，武裝的來完成全線，所爲的不是吉會鐵路的本身，乃是吉會鐵路的出口港。吉會鐵路直臨日本海，牠的出口港乃是日本到我東北的出入門戶，這個門戶的鎖鑰拿在日本人自己手中。

吉會鐵路經過會寧直達日本海的港口，計有三處：一、雄基；二、羅津；三、清津。雄基爲朝鮮最北的港口，與海參崴琿春極相接近，所以在國際貿易上佔很重要的地位，但形勢不佳，日人似已放棄了牠。

羅津介於雄基與清津的中間，灣口甚大，水深浪靜，可爲良港。

田中義一在他所上日皇的「滿蒙積極政策祕密奏章」裏面，也甚傾向於羅津。田中奏章裏說：「吉會路之終點，爲清津乎？爲羅津乎？爲

雄基乎；均可由我自由自在，依時制宜，而常其變換。以現勢之國防而論，以羅津爲唯一無二之良港終點，終可爲世界貿易港。一面可粉碎赤俄的海參崴（浦鹽港），一面可集北滿之豐富物產，以挽滿蒙之繁榮於我國地域。」這個奉章是昭和二年（民國十六年）七月二十五日上的。民國十七年，田中曾一面向我國要求吉會及其支線延海吉五長大洮索等線建築權，由地方而北京政府，不斷的奔走，要挾我國承認，一面則集各有關係人物，作幾度掠奪我東北的討論。「其內容就以鐵路爲討議中心，吉會鐵路乃其中之一。而最緊要者，其關於吉會鐵路，而經深之解決者，爲天圖鐵路的收買，及終點港之建築問題。結果：天圖鐵路歸南滿會社收買，而終點港，則定清津。」（見章

勃著：日本對華之交通侵略第七十頁中）由是可見日人已經決定以清津爲終點港。

清津在羅津的南部，港口不佳，風浪險惡，然開港已經二十餘年，一切均有基礎，從清津到會寧的鐵路，亦早成功，何等方便。況港口與風浪問題，均不難施以工事，使得滿意的解決。則日人決定取清津之說，頗有可信的價值。不過北朝鮮的海港成立，大連不免稍受影響，然爲日本取得我東北內地的原料與銷場，爲振興日本海沿岸的貿易，北朝鮮大商港的建設，實爲無上的要圖，而況將來我東北大開發後，各港皆可得充量的貿易，大連決可保持原有的地位，不至衰敗。

五、吉會鐵路與中東鐵路

自一九〇五年撲茨茅斯日俄和約結成後，我東三省被日俄兩國用丁字形的鐵路，劃分成南北二部份。南部爲日人的勢力範圍，南滿鐵路爲其侵略的大本營，大連爲其出入的重要門戶。北部則爲俄人的勢力範圍，而中東鐵路爲其活動的中心，海參崴爲其出口港。帝俄時代，日本皆採取聯俄態度，以拒第三國勢力的侵入。帝俄崩後，日本則改換面目，準備侵犯俄國極東的領土，以包圍我吉黑二省，以奪取中東鐵路。及協約國共同派兵到西比利亞，日本仍費盡許多苦心，以便達到佔中東路的目的，雖告失敗，而日人何曾一日忘懷北滿？

在我國一九三〇年築葫蘆島港以前，東北只有兩個鐵路系統，一個是日本的南滿鐵路系統及其吞吐港大連；一個是俄國的中東鐵路系

統，及其吞吐港海參崴。南滿的運輸當然全歸南滿路吸收，由大連出口及入口。但是北部的運輸，假若沒有中東路，以及海參崴港，那自然也歸滿鐵了。所以日人無日不想與俄人競爭！就是想侵奪中東鐵路和海參崴的勢力，使其日就衰敗。不過，拿南滿鐵路和大連競爭，是很難制勝的。因為海參崴距離北部比較大連是近得多。哈爾濱爲北部的商業中心，從哈爾濱經南滿鐵路到大連計程九百四十二公里。而由哈爾濱經中東鐵路到海參崴，只有七百九十一公里，相差一百五十一公里。那末，北部的貨物，走中東路由海參崴出口，比走南滿路由大連出口，運費和時間都可以減少，當然是中東路和海參崴佔勝利。數十年來，任憑日本人怎樣幹，中東路與海參崴的貿易，從不至受很

多影響！就是這個原因。

不過，吉會路被日本人全部修好，同時，吉會鐵路終端的清津港開闢成功。這個時的局面，便要起重大的變化。從哈爾濱到海參崴，計程七百九十一公里，從哈爾濱經過長春到清津港，則有八百六十九公里，相差七十八公里。且須穿過中東路的哈長段，自仍以中東路佔優勢。不過哈爾濱與長春地位相同，都是商務中心，扶餘，大賚一帶的物產，向須集中哈爾濱，取道中東鐵路由海參崴出口的，今可集中長春，取道吉會鐵路由消津港出口。哈爾濱到長春，係二百三十六公里的路程，就是扶餘大賚一帶的貨物，取道吉會路的，較取道中東路。可省二百餘公里的運費與時間，這是何等的一個比例？同時，吉會

鐵路與中東鐵路東部線，完全平行，將不但圖們江流域的運輸，要被吉會包攬，送到清津港去，就是松花江和牡丹江流域的貿易，也大部份要被吉會路吸收過來。所以吉會路成功的時候，就是海參崴與中東路衰敗的開始。而況所計劃吉會的培養線延海——延吉至海林——長大——長春至大賚——吉常——吉林至五常——等將來自然要次第修築，又無不是伸入中東路的運輸範圍，而為橫截牠的。那末，吉會路的系統完全實現，便是宣佈中東路系統的死刑。

六、吉會鐵路與我國鐵道網計劃

我國自籌資本，建設鐵路，原係發動于軍事作用，以聯絡三省省會為重要目的。乃自大通線築成，瀋海，吉海，相繼通車，東西二幹

線，漸露包圍南滿鐵路的形勢。更加呼海齊克兩路，深入黑省腹地，洮索鐵路，竟成了開發蒙旗的先鋒。東北的鐵路交通，漸爲新舊各派人物，所同願致力。由是東四路與西四路的聯運，先後成功，葫蘆島築港，也居然實現。而東西二幹線延長到吉黑二省的邊界，以及向多倫庫倫的一線，及達各要害地方的聯絡線均在計劃修築，成O字形的鐵路網行將陷滿鐵于袋口陣法的包圍中。這個鐵路政策，完全以葫蘆島爲中心，所以欲明瞭東北所採的鐵路政策，只須明瞭葫蘆島所具的競爭能力，作者于一九三〇年七月三十日曾在瀋陽東方公論旬刊上，發表「葫蘆島之將來」一文，茲錄其中的一段，以明其大概：

「商港誠然爲貨物棧臺，商港之繁榮，全仗背後有鐵路使之

與內地聯絡，內地之生產與消費量之大小，即商港繁榮程度之所係，葫蘆島據北寧路之腹部，扼東三省及內外蒙古之咽喉，東三省及蒙古地大物博，國內移殖者日衆，生產量與消費量自與日俱增，生產有餘，必賣諸人，將由葫蘆島以輸出，消費多須外來貨品，將亦以葫蘆島以輸入，則葫蘆島港之前途，將有極大之希望了！

往內外蒙古，尙無鐵道，葫蘆欲爲該地之吞吐商港，只須自葫蘆島起，向朝陽多倫庫倫等處修起鐵路來，誰也不能與之競爭，不過對於東三省貨物之吐吞，比較重要者，已有大連海參崴二港，大連有滿鐵襟其後，直抵長春，不但南滿貨物，就是北滿貨

物，也多被其吸收，海參崴有中東路貫通吉黑二省，早為滿鐵之勁敵，則大連與海參崴同為葫蘆島之勁敵了。幸而葫蘆處勢優勝，自葫蘆往東三省任何要地的距離，均較從大連或海參崴算起為近，昂昂溪為一大交叉點，蓋由昂昂溪可直往海參崴，亦可經長春往大連，又可經大通線往葫蘆島，倘各路辦理同樣得法，貨物旅客，自擇價廉者從之，鐵路運費，恆以遠近為計算標準，距離近者，自然較廉，而況需時較少，亦易受商人歡迎。昂昂溪距大連經長春為一千二百一十二公里，距海參崴為一千零六十一公里，距葫蘆島經大通線為九百八十二公里，葫蘆島將得勝利何疑；其次為吉林，亦一重要貨物積集之所，而吉林經海龍歷瀋陽到葫

蘆島僅七百三十四公里，吉林經長春往大連爲八百三十四公里，相差計一百里。自吉林經長春歷哈爾濱往海參崴則爲一千一百五十七公里，那就更不足以比擬了！再以鄭家屯爲起點，歷大通線往葫蘆島計五百三十四公里，歷四平街往大連，計六百八十四公里，相差一百五十公里，若經四平街歷長春哈爾濱往海參崴，則爲一千二百二十四公里，相差一倍有餘，故亦葫蘆島爲處勢獨優了！再以瀋陽爲起點，往葫蘆島計三百公里之譜，而往大連則爲三百九十六公里之譜，瀋陽區域內之供給與需要，將有仍以大連爲吞吐港之理嗎？茲附各地距離比較表於后，以便讀者之考察：

東北已成鐵道網與各吞吐港之距離比較表

昂昂溪……洮南

二二四·二

洮南……鄭家屯

二二四·四

鄭家屯……通遼

一一三·七

通遼……大虎山

二五一·一七

大虎山……葫蘆島

一六八·九五

昂昂溪……洮……鄭……大……葫蘆島

九八二·四二

大虎山……營口

一三五·九七

昂昂溪……洮……鄭……通……大……營口

九四九·四四

昂昂溪……哈爾濱

二七〇·

哈爾濱……長春

二三六·



長春……大連

七〇六・

昂昂溪……哈……長……大連

一二一・〇

哈爾濱……綏芬河

五四七・

綏芬河……海參崴

二四四・〇三

昂昂溪……哈……綏……海參崴

一〇六一・〇三

吉林……海龍

一八三・四

海龍……遼甯

二五一・二

遼寧……葫蘆島

二九九・六六

吉林……海……遼……葫蘆島

七三四・二六

遼甯……營口

二六四・五四

吉林……海……遼……營口

六九九・一四

吉林……長春

一二七・七

吉林……長……大連

八三三・七〇

吉林……長……哈……海參崴

一一五七・〇

鄭家屯……四平街

八七・九

四平街……大連

五九六・

鄭家屯……四……大連

六八三・九

四平街……長春

一一〇

鄭家屯……四……長……綏……哈……海參崴一二二四・一二

鄭家屯……通遼……大虎山……葫蘆島

五三三・八二

鄭家屯……通遼……大虎山……營口

四九八・七〇

據表中所列，各地往營口，均較往葫蘆島爲近，世或疑當局何以不修營口港而修葫蘆島港者，又或疑葫蘆島港不能與營口港競爭者，不知營口一到嚴冬，卽行結冰，以之爲唯一之東北吞吐港，殊不相宜。至營口距離之近，適足爲葫蘆島港之翼助。營口之背面鐵路，亦爲我國所有，營口今日不發達之局面，恐將自葫蘆島成港以後大有轉變之機。蓋北甯路與其聯絡線，譬如人身之血脈，營口與葫蘆島，譬如心臟之二部，以一部健壯之故，全身血液旺盛，則其他部份亦自隨之而得滋養，漸漸的發育起來，這是無疑問的。L

自昂昂溪出發，經過四洮鄭通支線到葫蘆島港，已佔優勝地位，倘若自洮南到通遼修一聯絡線，直接聯絡洮昂大通二路，則將更縮短一百三十公里之譜，北滿的運輸，將來不盡被葫蘆島港吸收嗎？所以郝仍奚在他著的「葫蘆島」中說：「按葫蘆島爲一形似葫蘆之海角，中國神話謂神仙恆攜葫蘆，其中滿儲奇珍，惟不肯輕於啓封，遂有悶葫蘆之諺。葫蘆島今已開工築港，將來工竣，東北所有寶藏悉由此港輸出。是則悶葫蘆終將打破，其中所有奇珍，亦將儘量出現，以供給全世界人民之用矣，猗歟盛哉？」

然而吉會路成功後，則何如呢？吉會路成功後，東北各鐵路系統，競爭局面，起一莫大的變化。中東路與海參崴固受影響，而我國

以北寧路爲主幹，葫蘆島爲中心的鐵路網政策，亦經其側面一擊，完全動搖。因爲吉會鐵路短小精幹，清津港深處海峽，密邇腹地。試就吉林省城來看：由吉林經吉海、瀋海和北甯三路到葫蘆島的距離，是七三四公里。由吉林經吉會鐵路到清津港的距離，是五五七公里，走吉會鐵路要近一百七十七公里。吉林以北的運輸，自完全爲吉會路所有。照我國方面的鐵道網計劃，要將吉海路延長到五常，越牡丹江沿松花江而達同江，照日本鐵路網計劃，吉會路也有五吉（五常到吉林）支線，注意的地方相同，但這個問題的關鍵就在出口港的地位，如無吉會路與清津港，北甯瀋海吉海吉五各線，均以葫蘆島爲終點，形成所謂「東幹綫」。但吉會告成，吉林至同江的貨物，便要往來於吉會道

上，出入於清津港口。而且日本人會極力阻止瀋海與北甯聯運，近在武力壓迫下，已達到日人的志願，將來如不力爭，日人必永使瀋海北寧二路，各自孤立。則吉海瀋海二路，也要掉過頭來，環拱那個「新北辰」，清津港。吉會路還有一個支線長大（長春至大賚）：修築成功後，又插了一個大翅，洮昂洮索，原有一部的運輸，由我國鐵路網的「西幹線」到葫蘆島去出口的，今也為吉會路與清津港發達的資源了。而且「西幹線」的主幹是大通路，牠尚未延長到洮南，一切都仰仗與四洮路洮昂路聯運。日人在暴力下，已把大通路的終站——通遼，完全破壞，目的就是要使牠不能聯絡，如果我們不用「鐵血資本」，貫徹聯運政策，日人納些小「血稅」，便要保持他暴力下造成的局

面，「西幹線」的主幹——大通線，便變成北寧路——小小支線，四洮洮昂洮索齊克諸路，便也變成了環拱日本的「北辰」——清津港或大連港的衆星中主要角色了。那末，葫蘆島的作用，將來僅在熱河的開發，而我國往熱河的鐵路，到了北票（從錦洲起），未能前進。日人還有，而且早有修洮熱（洮南至熱河）或通熱（通遼至熱河）的決心。「且看今日的域中，竟是誰家之天下」，真令我不寒而慄！

七、吉會鐵路與日本戰事策略

二十世紀世界的文明，還是戰神主管，和平之神尙沒有說話的地位。世界的文明，寄託於幾個大國家，大國家的資格，純以武力爲標準，有武力就算大國，否則就是弱國。「日本帝國主義」當然明白這

個道理，終日所講求的，就是國防政策。他的假想敵國，是北美合衆國，他的戰事工具，一切都有把握，只是現代戰事，不是單靠槍炮的，不是暫時的。一切要武器化，重要問題還在食糧與原料。日人要制勝他的理想敵國，就要先掠奪我東北，要掠奪我東北，須先防蘇俄的干涉，那末，就是要有如何搶得到手的把握。解決這個問題，不外二項：（一）行軍要快，要能先發制人；（二）用兵要速，要能斷絕人的來路。假若日本只有南滿鐵路與安奉鐵路，南滿鐵路的港口——大連，雖有旅順軍港，可以保護牠，不至被人佔領。但是如有人用潛水艇遊弋於對馬及千島之間，大連便不能自由出入。我東北的食糧與原料，怎樣送到日本國內去？安奉鐵路一路運兵，自然不夠。所以吉會路與

清津港關係甚大了！試就路程方面來看：由大阪、而門司、而大連走南滿鐵路到長春，距離有二千二百餘公里，費七十七小時；但是由大阪、而敦賀、而清津而會寧，走吉會和吉長到長春只有一千六百餘公里，只費五十六小時，路途可近六百三十五公里，時間可省二十一小時，在軍事上的意義，可以想見。因為軍事的勝利，就在「速」的上面。況以吉會路居中聯絡，朝鮮鐵路與日本在我東北的鐵路成爲大循環線，再若長春大賚洮南間支線成功，長春、四平街到洮南，又從長春、大賚到洮南，兩面前進，一方可到昂昂溪，剪斷中東鐵路，一方則上可到索倫，下可到北寧路，急速把守山海關。既在昂昂溪堵住俄軍南下，海參崴自非俄有。復在山海關阻中國軍隊，不能北上，北寧路

亦將受其支配，如是，我東北的食糧與一切材料，都可由日人自由取用，日本假想的敵國，縱「多錢善賈」，「長袖善舞」，將能與他作持久的殊死的戰爭嗎？

八、吉會鐵路與日本殖民政策

日本工業發達，人口過剩，急欲移殖，而美國封閉起來了，南洋羣島與海洋洲，均受限制，走來走去，仍以我東北爲他一個最好的殖民地帶。他的殖民方法，是逼迫朝鮮人離開本土，向我東北遷移，然後日本人再來移殖朝鮮。倘朝鮮盡是日本人，他就永遠不怕朝鮮出甘地。倘我東北多朝鮮人，他就無形中把我東北變成了朝鮮。朝鮮人已經移到我東北的，約有一百萬，而其中約有一半都在延邊一帶。就是

日人所謂「間島地方」。這個地域包括琿春、延吉、和龍、汪清四縣。間島的名稱，在清末曾轟動一時，而所間島問題，也就是朝鮮人移殖的問題。在宣統元年中日締結的圖門江中韓界務條約裏面，決定延邊是我國的領土，但明白承認朝鮮人可自由居住。由是延邊一帶，朝鮮人日漸增多，中國人反有減少之勢。在民國元年，四縣中國人只有四萬九千，朝鮮人係一十六萬三千，迄民國十三年，國人雖然增加，不到一倍（八二、七三〇），而朝鮮人則加到一倍有零（三二九、三九一）。再分析來看：延吉的朝鮮人有十五萬之多，而國人則僅三萬餘，不過五分之一；和龍的朝鮮人已達十一萬，而國人則僅七萬，不過二分之一以上；汪清有朝鮮人二萬六千，國人僅一萬二千，也不到二

分之一；琿春的朝鮮人有三萬五千，國人僅二萬六千，不過三分之二。其餘敦化、額穆、寧安、東寧等縣，也有不少朝鮮人喧賓奪主。

日本人要築吉會鐵路，本發端於「圖門江中韓界務條約」。這可說：吉會鐵路本爲朝鮮人而產生。在朝鮮與我腹地未經吉會路聯絡成一片的時候，朝鮮人的來，已勢不可遏。俟吉會路告成，地方開發，朝鮮人將如排山倒海的向我腹地奔來，我將怎樣抵禦？我國近年來，北部人民，漸知到東省就食，然而在延邊一帶，國人與朝鮮人競爭，着着失敗，因爲朝鮮人更能刻苦，今更加一條吉會鐵路，在那裏活動，很容易把朝鮮人徧送各地，國人尙有立足的餘地嗎？至少是在吉會沿線，沒有我國人立足的地方罷。

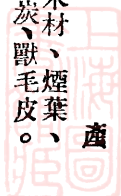
九、結論

吉會鐵路築成後，與南滿鐵路勢成犄角，清津港與大連，處於循環線的兩端，首尾相應。平時運用起來，可以吸取我國的富藏，以挽回日本恐慌特甚的經濟；戰時運用起來，可以往來自如，充分給養，致其假想敵國的金錢不足恃，軍艦不足恃，終須就範，起執太平洋的牛耳，實現其亞洲的「門羅主義」。這是日本全國一致的夢想，這是日本帝國一致的企圖。築成吉會鐵路，是實現這個計劃的第一步。不過吉會鐵路在武裝下築成，自須永遠用武裝保守，將來恐有用武裝拆去的一日。我爲中國前途憂，我爲日本前途懼，我更爲世界前途歎。

十、附吉會鐵路沿線戶口物產表

吉 會 鐵 路

站名	戶數	人口	物產
吉林	一五、六八七	八六、一〇〇	諸種穀類、木材、煙葉、藍、藥材、木炭、獸毛皮。
額木索	四〇	三〇〇	
三岔口			
頓化	二、〇〇〇	一〇、〇〇〇	野菜、人參、藥材、木材
天寶山	三〇〇	二、〇〇〇	礦物
龍井村	一、五〇〇	八、六〇〇	大豆、大小麥、米及木材
琿春一	一、四〇〇	七、七〇〇	大豆、豆餅、木材
局子街	一、八〇〇	九、〇〇〇	農產、獸毛皮革、燒酒、乾紛絲。
會寧			



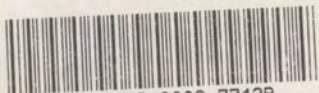
陳彬龢先生編

日本故事

本書於二十六年一月十日經教育部審
本，奉到第四號批令准予發行，作
爲初級中學及高級小學生補充讀物，關於日
本的地理，歷史，民族，分別說明，極有
興趣，本書銷數已超過二十萬冊，原定價一
角五分，今特價七分五厘。



上海图书馆藏书



A541 212 0006 7743B

版 所 翻 必
權 有 印 究

中華民國二十一年十一月十五月初版

▲吉會鐵路▼

每册實價大洋壹角

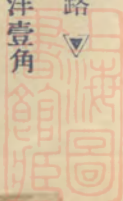
編輯者 張 恪 惟

主編者 陳 彬 龢

發行者 日本研究社

發行所 日本研究社

上海地豐路地豐里六號



日本研究月刊

爲吾國研究日本問題之唯一定期刊物。

馮庸大學馮校長說：

『日本軍閥動輒向中國出兵，固然可怕。日本學者整年對中國研究，尤其可怕。惜國人不知怕研究，祇知怕出兵，於其所怕之自強的表示，又僅至於空喊打倒而止，痛曷可言！然國內學者對於日本注意研究者，亦非絕無其人，徒以私人摸索，終嫌寡陋。茲者日本研究社發行刊物，作大規模之研究，實可矜貴，風雨如晦，願與國人按期共讀之。』

全年十二册：零售每册二角，全年二元二角。

社址：上海地豐路地豐里六號。

上海書店

1657762

