敵偽濟參考資料

案件

敵偽修浚大運河之計劃及其陰謀

第六十八號

民國廿四年八月十二日

中央調查統計局

編輯

目次

一、運河簡史

我國歷史悠久貫通南北之大運河，北起北平，南至杭州，長達一千八百公里，昔日海道未開前，南北貨運，均以此為主要幹線，冀、晉、豫、皖、蘇、浙之物產，藉以流通，為一項尤為重要事業。北數省之民食，於此運輸法，此河道全程之通塞與否，關於我國經濟榮枯與社會事機者，實非淺鮮。史載隋煬帝首鑿運河，以通南北，實則運河之通段開鑿，由來已久，隋煬帝不過貫通其全幾耳。書禹貢，吳夫差開邗溝，以通淮，吳春秋已有運河之明發。由春秋而秦漢時代，代有增闢。若通水量淺少，水流湍急之處，則加建堰，以資儲水流，如春秋之邗溝，鴻溝漢晉之濟渠，汴渠是。惟當時濟渠之開鑿，多為防水灌

溯，原非用供運輸。自隋煬帝導邗溝，通濟，永濟等渠，越嶺南北通航之利。其後各代，對沈工程，後屢有改造。如唐代有斗門之設，用以宣節水量。宋在通江之處設牐閘，與近代之牐閘同。金代在高良河水面針孔甚大之處，間漸設閘，分成高低各級以節制水量。元代亦在高良河設壩閘二十處，以均水勢，並由壽張至臨清開閘渠名會通河。明代繼承元代之建設，增置閘座，開河之用途，逐漸推廣。清代沿明之舊，河道屢加修整。康熙二十五年，河督靳輔以運道中綴黃河，風濤險惡，乃由駱馬湖築一旁渠，稍中河，緩船北上，出清口，後即入中河，以躲避黃河八十里之危險，並於河中設置閘座，以資節水量。後以中河淤近黃河，築堤不易，遂放棄中

[illegible]河運事必兼運道不能兼顧[illegible]在天文堤築八[illegible]河[illegible]

河上段與新中河下段參為一河，重新修浚，運道稱便，運河發展至此，已臻最盛時代。乾隆末年，大學士阿桂，厭勘河工，因湖水甚少，不敷濟運，乃建議借黃濟運，由此開始。按黃河河床，高於運河，挾帶泥沙，為量又鉅，黃水一入運，勢必淤淺，行推續，運河河床，因之日就淤塞。且黃河河床變動，直接影响運河之流，危險孰甚，故借黃濟運之舉，實利少而害多。如歙獨山湯，湯山分身亦殆矣，咸豐五年，黃河在銅瓦廂決口，後決壽張，秋間黃河北遷，在山東壽張分流水之流，而東趨向利津出口，以致壽張[illegible]會通河之水源斷絕，約有二百里，無水可流，是時適值軍事關係，遂致未暇修復。自黃河交臨清間，最初藉黃水補濟，

作黃河水流挾沙過多，河道後逢淤塞，光緒九年乃改挑新河，藉陶城導新道，出河入黃廟業堤，以避黃水，由南趨入黃廟，北抵臨清，僅靠減水之助，發洩不及，就逢逢日趨不快，且自同治之後，動為以海運為大宗，運費倍蓰，運河整治工作，遂告中斷，庚子拳亂，海禁大開，遂棄海道北運，運河又對清廷，是無異條之為業，加以庚子賠款，國庫空虛，保護治理運河經費，就難籌措，臨清支港淤入淺，因水道失修，河身乾涸，新成參四，華北美者入致河又不通，而淮陰又成洲，入致本該入河口集經考水以供支運，洲後亦因海運興城，由海運，動失都其重要性，以及具有二千年歷史之大運河，遂分岔荒廢，而不復為南北交通之孔道矣。

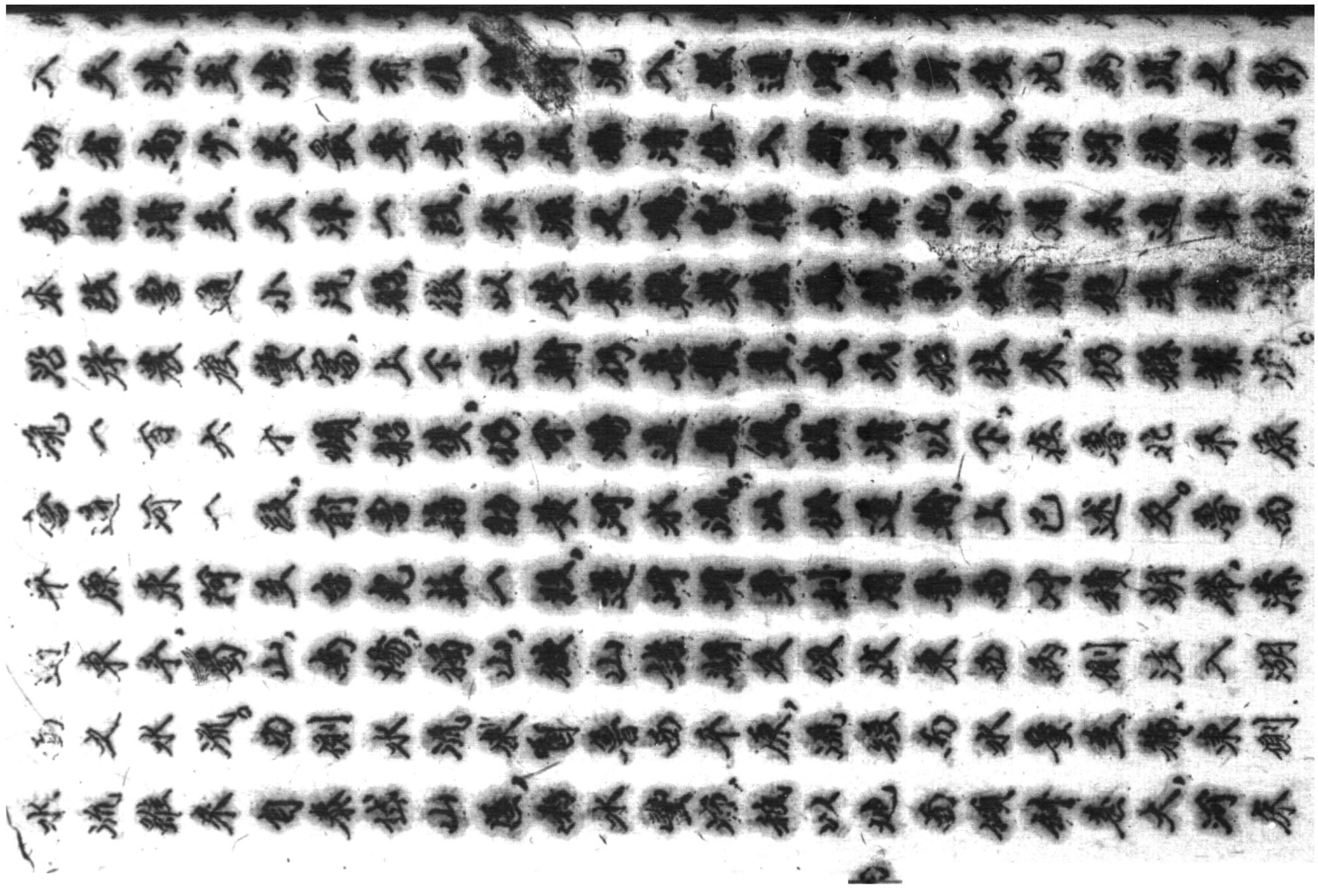
濟寧段、南運河疏濬籌備處、從事籌治、而未果。民國七年、天津設運河督辦工程總局、當向美商廣益公司借款六百萬美元、為工程費用、並聘美籍工程師多人、辦理測量設計、恢復內亂頻仍、工程迄未進行、旋工程局乃於民國十年裁撤。民國十三年、又在濟南設運河工程局、辦理山東境內段工程、歷三四年之久、因經費無着、勉強辦理、八年、亦因經費支絀、而未能進行重要工程、十二年、由沿運河各省建設廳及各水利機關合組籌辦運河討論會、搜集資料、編輯整理計劃書、依該計劃擬將河道分為平津、津黃、黃淮、淮鎮、鎮蘇、蘇杭六段、分別施設節水、引水等工程。該計劃未見著手實現、而中日戰事已爆發矣。

六、運河水系及其沿革概況

運河自北平而至杭州，沿錢塘江以下之低地，故地形起伏甚微，水流緩慢，修易。全線航運水系，通常可分為五大段，各有名稱，茲分述如下：

(一)北運河，自北平永定門至通縣，楊村，河西務至天津。本段北端自通縣北關閘業至李遠鎮引白河之水流入，白河源出密雲石口外，流至密雲縣城南，會其古北口流入之潮河，流通通縣，水流甚緩。南端自楊村以下有永定河水流入，本段水流相當豐足。鐵路未築前，手津夫遊，全賴此河，此才賴船隻，仍可航行天津通縣間。

(二)南運河。自天津屯子頭，唐官屯，馬廠，青縣，滄縣，泊頭，東光，德縣，武城，到臨清，鄒城，寧陵，夏邑，砀山，南陽，鎮南，南陽，鎮南，[illegible]



愈淺，搬運多而淮積大，水流不合利用。且本段全在黃河南北從之三角形地帶內，雖遠汜濫，流積愈多，河身愈淺，清不以來，已不通航久矣。(三)淮北運河，自乾隆淮入運河，色河窩遠，泗陽而至淮陰與運河相會。段內來會之河流，在夾叱數，重要者僅有魯南之泇水，水源亦缺。加以淺澁以北，並入舊黃河入河原地段，地勢漸高，本段運輸，自者已數地段為不使。廢矛後，更段河道失修，清不五今，已不通行矣。(四)淮南運河。自淮陰淮安，寶應，高郵，仙女廟至江都之瓜洲鎮，本段有洪澤，寶應，高郵等湖之水以為挹注，水源不虞缺乏，全段可通小汽輪。(五)江南運河。自鎮江經丹陽，武進，無錫，吳縣，嘉興，紫穗而至杭州。江南地區，湖泊密佈，溝渠縱橫，

運河所經，皆人烟稠密，物產豐饒之地域，且華北華中，氣候各別，農產不同，有賴於彼此發展之條件者正多，物資交流，勢必暢旺，雖陸運須路自天津至德縣，京滬路自鎮江至蘇州，嘉路自吳縣至嘉興，滬杭路自嘉興至杭州等設皆與運河並行，以貫穿之，最便物產，協有賴於原積之水運輸[illegible]。華北人口繁密，食糧自給不能，自給[illegible]，[illegible]外小米，高粱以接濟之者日運河即以糧運為[illegible]，即在今日，長江尚未恢復，湖廣之剩餘米產及兩淮鹽場之小麥，高粱與芝麻，均可假運河北運，等前數所之將蘇北糧北劃為蘇淮將別運，而豫鄂華北政委會管轄者，亦為蘇使剩餘糧食之輸送華北，故有是舉。(六)稱花。

冀南及魯西濱河流域，人稠，氣候太寒，適于棉作，為我國棉產最豐區，產量佔全國總產數地，是項棉產，可由臨清或通運河而運津。(乙)煤，華北煤產基礎，而華中鐵業，帶則需要至殷，而藏量甚少，是故華中發展之根底，有賴於華北煤產之供應者矣。據運回交路費，據可以煤運為大宗，并限之煤可撥給石路運至德縣，轉運河南運，大沽口，臨城產數之煤，可於沿光緒時由運河南運。(四)鹽。長蘆鹽產，年產四百萬担左右，以滄縣為集散地，的淮鹽產亦豐，以淮陰為集散地，均可撥運河轉運，分撥運銷腹地各省。

[illegible]

數偽參照運河之產量表撥，等執國五十五年十月廿日，由

乃工人六十餘萬，五年內修浚大運河，使淮徐以北可行三百噸木船，淮徐以南可行九百噸大船。工程進行，第一段由濟州山湖南端之台兒莊至瓜洲渡長三百八十公里，此段工程預計一年內完成，工事經費計一億五千萬元，預備費五千萬元，總計二億元。第二段由台兒莊至濟寧，由濟寧經舊黃河至臨清，此段河道淤塞最甚，工程進行亦較困難，修浚費用當較長。第三段工程為臨清至天津，天津至北平段，本段原可通航，修浚工程最為簡易。三十三年四月八日籌備處改稱「治理運河工程局」仍由廢運委特，直屬備行政院，為實施監督治理運河機構，並着手進行第一段台兒莊至瓜洲渡工程。該局將第一段工程已與放方「興南公司」工事內

為打通中運河與內運河，使水量增加。關於打通中運河之事者，中運河係指台兒莊至淮陰八段而言。該運河之水源來自山東之汶泗，沂諸河及魯東諸湖，然上述諸河之尋水設施，因年久失修，加以近年來旱災頻仍，水源困苦枯竭，蜀山、南陽、微山、獨山諸湖，水流亦少，故該公司擬于水流出口處設置閘門，使水位提高，預計用費八億三百萬元，尋修秦本段閘門工事，即需工人二十六萬名。該公司于三十三年七月十日完畢第一次實施調查，據聞擬於八月十五日正式開工。關於內運河之水量增加工事者，內運河係指自淮陰至瓜洲渡八段而言。段內運河之水位，現甚低下，因自淮陰以下，運河左岸有八處決口，運河與寶應、高郵等湖水相通，其中北岸之四處決口

運河與該湖之連接，以使運河保持一定之水深，該又提撥
六中運河打通工事完竣後，即着手開工。

四、敎鬼自進佔華北後，即着手修大交通系統之改造，以
期利將其掠奪所得之物資，極速運回侵犯。本元計劃敎當
之後修築石德鐵路，以聯絡平漢津浦，修築新開鐵路，以聯
絡平漢隴海，修浚石津，保津等運河，以使裝棉，晉煤大量運
津輸日。此外並擴大塘沽，青島，連雲港等海港，使能配合其
陸路之運輸。工程進行，悉為積極。俟工程完成後，平漢因我
國內運回之千萬噸以上之物資，以供敎用。故敎在佔領之
初期交通計劃，為擴充大陸橫斷交通系統，以加強佔領與

後大間之聯絡。況動員及積極進行中恐而中變成即者不修浚濬貫之大運河以溝通南北之運輸，英政策轉變後由，支援者為軍事後清與政治三點，茲逐項略加分析如次：

（八）軍事　自太平洋戰爭發生以來，我鬼海上運輸屢受毀國海空軍之威脅，船隻損失日增，故自抗戰三十二年十一月後，敵陸決議改變運輸路線，在我第北海岸陸續入海港工事及橫斷鐵路公路路線之修築，在敵國則下關及門司之海底隧道，刻日完成，更有開闢下關至釜山海底隧道之議。考之敵兵在我沿海行其所謂「非常輸期陸運」計劃，將大陸沿海輸送之貨物，接受敵從後方輸送，俞北由秦皇島，青島，塘沽，連雲港等港口輸日之煤，鐵砂，棉花，或等貨物，分

軍運與貨運，務必格形擁擠，因貨車發軔點先周轉不靈，為謀補救，欲竟力有超運修復大運河之決定。凡不超過日之[illegible]物運輸，一律改從河運，儲妥騰出鐵路公路運輸之噸位，以供軍需。

(六)救濟　運河之開通，非但可以減輕鐵路公路運輸之勞，以利救援軍運而已，對於從進華北華中淪陷數省之人民，亦益關重要。我始水方面言，遼寧之災，由于水量大增，或不及疏洩，河床宣洩，疏通水庫，以利蓄水，增設閘壩，以便節制，則水旱災荒，自可消弭于無形。從增產方面言，水旱之患，一旦避免，即往日因遼河變為澤國之沃野，因旱而變為赤地之原田，皆能恢復收穫，收穫自可確保。加以河道整治

之後，逐段興築儲水庫，深卻新水，平則洩水，灌溉以補，水旱豐登，疾疫當更稀少。我商業方面言，沿線農產物產增加之後，必須有運輸之使以通有無，刺激產業，俾免生產過剩，貨棄于地。運河航運端通南北，則沿線之米麥，棉麻，茶，麻，煤，鐵等民生必需品，皆可藉洩產價水運輸送。故橋之華北華中物資交流，致業或不難逐步實現。

(三)政治　蘇北之淮陰淮安（淮，原為我蘇蘇北之縣轄地，故橋書進行敘次之，）蚌埠，於野戰成效，自新四軍由皖南竄入後，將無兵駐守，愈趨擴大，更足跟浙華北與華中西橋海鐵閘之聯繫，構成等橋洗等心臟地帶之外圍嚴重威脅。次南湖泊區，原為我游擊隊呈活躍之地，等橋早已劃為「清鄉區，進行封鎖，以期達成其心臟地帶物資西運，因有

以重大聚垂。以上三地帶，皆為大運河所經，今教濬之修修浚，自必兼有清清治錢糧將垂勢力之企圖在，治理運河者代表，依般運沒耕，當對報界闡明必須修浚運河之大工程，由其中第四第五兩段有云，四、魯南濟寧向為淺澀出沒之地，土般運共，固須藉國庫之力，及時予以痛剝，又如於淺窄處而走險之狀，一旦運道暢通，商貨輻輳，貨物集散，農村繁榮，有田可耕，有業可守，有工可作，衣食無虞，則不難化為良善，這是由治安政策言，必須積極修浚的理由。又民心不靖，大半由於失討不安，苟利用厚生，俾庶民得以安居樂業，則治運災區，行將盡成樂土。民生既裕，民德歸厚，自為政革新生治，肅正忍想之教。這是由化導民眾言，必須積極修浚

的緣由，觀乎此，則敌偽修浚運河之政治陰謀，既已昭然若揭。

五、結論

大運河之修浚，對敌偽軍事、政治、政治之方之影响，既如此重大，處此所謂「決戰最後階段」，敌偽本應順其全力，提前完成，自敌之視為成功後，依原來計劃第一段工程，應於去年底竣工，然至今尚無竣工消息，工程進行，頗呈停滯，較之抗戰初期，敌寇所以論與集缺路公路多能如期完成之情形，真不可以道里計。其遲延原因，固由於敌寇海上軍事着着失利，影响所及，論與敌淪，已趨崩潰，維持現狀，已不可能，在財力、人力、物力三方，皆斷喪此餘裕，以進行此巨大工程也。

敌偽既浚運河工程，既已遲遲未有進展，戰事結束之前，

全河修通，決無可能，況敌偽方對於此項工程，應作

如何處置對四各人根據各方面之分析，以為仍應繼續進行，使成為繼貫南北之水運幹線，其配合疏導之治黃計劃，亦通黃衛，黃淮三河，使中原水系得循運河而與白河長江水系取得聯繫。使白河，黃，淮，長江四航線互相交錯，形成中原華北，華中完密之水運聯運網，將來境內農礦森重物，皆可從此轉輸。此外，運河沿線，多為冲積地帶，黃土平原，一望千里，缺少山石，戰後又業建設，一切建築材料，所當於磚石產生鉅，運河北端之燕山，與中段之泰岱山區，[illegible]給此項材料而撥運河輸送，又為滌平之消納，淮淝與發電水力之利用，其有造福於沿線農村數濟者，更無論矣。希我當局，能於此時有所預籌，則戰後之接收與復興，當可事半而功倍。——完——