

九一八後「滿洲」新設之鐵道網

鄧葆光

一 引言

鐵道之於地球，猶如血管之於人身，人們身體上，某一部份的血管失了機能，則某一部份，等於癱廢，地球上某一部份沒有鐵道，則某一部份等於荒蕪。血管之於人身，在平時可以幫助各部份之發育，在病時可以發揮其輸送之機能，發揮其固有的抵抗力，鐵道之於地球，也有同樣的價值，在平時可以發揮其經濟機能，在戰時可以發揮其軍事作用。

九一八事變，日本很輕易地奪取了「滿洲」。為發揮「滿洲」之經濟價值，為發揮「滿洲」之軍事價值，為要統制「滿洲」，為要把「滿洲」作為大陸發展的基礎，故日本對於「滿洲」鐵道的建設，亦特別注意。

日本建設「滿洲」鐵道的計劃，在軍事意義上，一為對俄，以黑河、同江、虎林為中心，造成對俄作戰的軍事鐵道網。一為對華，以山海關、承

德、達天津、北平為中心，造成對華發展的軍事鐵道網。一為對蒙古，以赤峯、開魯、索倫為中心，造成向蒙古發展的軍事鐵道網。這多方面的軍事鐵道意義，組織了九一八後日本對「滿」鐵道建設的根本方針。至於經濟意義，在所謂開發「滿洲」的前提下，以造成日本海繁榮為中心，奪取海參威之國際貿易地位，以雄基、羅津為北滿唯一之吞吐港。

日本對「滿」之鐵道建設，是日本發展大陸政策之基礎，日本整個的大陸政策，全以發揮其對華發展為目的，故「滿洲」之鐵道建設，不啻是進一步對華發展的軍事建設，故其影響所及，決不只「滿洲」而已，乃關係中國之生死問題。

二 東北鐵道發展小史

東北，即所謂「滿洲」之鐵道建設，以京奉（北京奉天間）鐵道、北京至山海關線為嚆矢。一八九四年，自山海關延至綏中，更依山海關

111438 牛莊鐵道契約借款，利用英國資本與技術，建設而成。至一九〇四年已達新民屯。在他方面，當時俄國對華侵略着着進步，一八九九年時，根據

一八九六年所締結之中俄密約第四條及第五條（中東鐵道建設經營契約）遂着手建設中東鐵道，自滿洲里至綏芬河，橫斷北滿，達極東之海參威，更自哈爾濱達旅順，縱橫南北，總延長達二千五百九十五杼，於一九〇三年竣工。

此二大鐵路出現，英俄二大帝國主義登場，便揭開了「東北」即所謂「滿洲」鐵道發展的序幕。一九〇四年，日俄戰爭勃發，日本出兵「滿洲」，自安東、奉天以達新民屯，跟着日本軍事的進展，順次敷設輕便軍用鐵道，這是在我東北建設鐵道的第一步。一九〇五年，日俄和約成立，日本得到長春以南的鐵道及其附屬事業，於一九〇六年十一月創立南滿洲鐵道株式會社，一九〇七年開始營業。更着手改革戰時急設的軍事鐵道，裝置標準軌條（四呎八吋五）。一九〇八年，大連、長春間之本線，一九一一年安東、奉天間之支線，亦先後完成改築工事。至此，「滿洲」鐵道的國際分野，一為支配了「南滿」的滿鐵，一為支配了「北滿」的中東，一為支配了渤海沿岸的京奉路（現名北寧路）各有國際背景，已經形成割據的形勢。

一九一七年，歐戰方酣，俄國革命蜂起，帝俄崩壞，一時中東路移歸國際管理，是後，鐵道之勢力，亦漸次衰落，中國民族運動，漸次擡頭，收回權利之風，亦因之而愈熾。至一九二四年，締結中俄及奉俄協定，中東路

遂變為中俄共同經營。在同期間，滿鐵銳意奪取我東北之鐵道建設權，作滿鐵培養線的吉長（吉林長春間）、四洮（四平街洮南間）兩線之鐵道借款，亦被日本取得，奉天新民屯間之鐵道，亦賣售於日本，由是而滿鐵之地域更形擴大，基礎更形穩固了。

中國民族運動帶來的利用國家資本與技術的鐵道建設計劃，亦跟時代之進展而勃興，奉天海龍間之瀋海路、吉林海龍間之吉海路、打虎山通遼間之打通路、齊齊哈爾克山間之齊克路、呼蘭海倫間之呼海路等鐵道線，至一九二九年止，已略略完成。是後更進行葫蘆島的築港計劃，以葫蘆島為中心，建設奉天、吉林、依蘭、撫遠、直通吉林省及松花江下流等富庶區域的交通大動脈。更建設打虎山、洮南、齊齊哈爾、嫩江、黑河等，貫通奉天西部，及黑龍江中部的交通大動脈。更建設朝陽、赤峯、多倫間溝通內蒙的交通大動脈。根據此三大鐵路幹線的計劃，以葫蘆島為東北唯一國際貿易港，用包圍政策，以圖奪回滿鐵及大連之經濟價值。但九一八事變勃發，一切計劃，等於泡影，十餘年努力經營的東北鐵道，今已全入於日人掌握了。

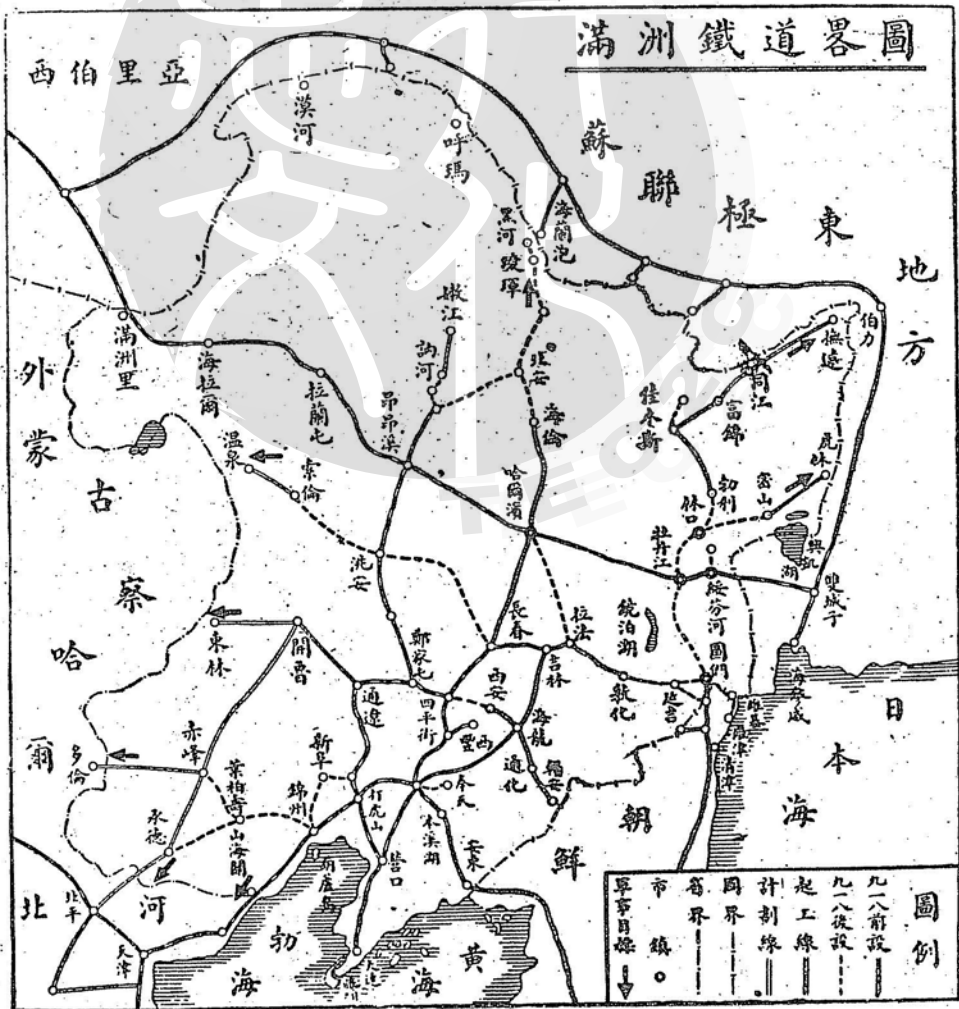
三 九一八後東北即所謂「滿洲」新設之鐵道網

九一八事變後，日本為統制全「滿」交通起見，當年（民國二十一年）十一月，便組織新東北交通委員會，任丁鑑修為委員長，至次年三

月一日，傀儡政府出現，東北之鐵道統制管理事業，遂移於所謂「滿洲國」交通部管理。是後，日本更以前述的軍事意義為中心，計劃將來鐵道總延長二五、〇〇〇杆，此後十年內，建設四、〇〇〇杆新線，合既成鐵道六、〇〇〇杆，共達一〇、〇〇〇杆。至民國二十二年三月一日，滿鐵更獲得吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼蘭、濱海、奉山（北寧路北段）等九鐵路線之經營管理權，同時在奉天新設鐵路總局，以統制全滿之「國有」鐵道，更在大連滿鐵本社內，設置建設鐵路局，建設新線鐵道。去年三月，中東路收買交涉成功。同時，北寧路北段英國之借款關係，亦告圓滿解決，故「滿洲」整個的鐵道建設及其經營管理權，已全操於滿鐵之手。今將九一八事變後，滿鐵對於新線鐵道之建設狀況，依其軍事意義及經濟價值，分別敘述於後。

A 對蘇作戰的軍事鐵道網

日本對蘇的作戰計劃，當以採取襲擊陣為主，故其軍事鐵道的建設，亦取突擊形勢，如西部的軍事計劃，取外蒙之克魯倫、奪赤塔以斷蘇聯極東軍的後路，就是東方陣線，也取同樣的形態。



111440

日本在東部對蘇的作戰計劃，沿哈爾濱、北安至黑河線，襲擊黑河對面之海蘭泡，以斷蘇聯軍之歸路。更沿圖們、林口至佳木斯線，沿松花江出富錦、同江，沿黑龍江出撫遠，取蘇聯極東軍根據地伯力。更自林口、密山線出虎林，取依曼。更沿中東路出綏芬河，取雙城子，將極東蘇聯軍截為數段。

日本對蘇作戰採取如是的突擊計劃，故其軍事鐵道網亦以完成此計劃為中心。今分述於下。

(1) 敦圖線（即吉會線）

舊吉長、吉敦路終點敦化站東行，越哈爾巴嶺入間島，沿圖們江支流布哈通河東下，經老頭溝、朝陽川、延吉而達圖們江岸，與北鮮鐵道總局新站圖們相銜接，延長達一八九·九杆。

此線成了，縮短日本內地至北滿的交通距離。原來日本內地至哈爾濱必須從朝鮮經安東、奉天、長春等地，所要的時間，必須五日。今則出新潟、敦賀，至朝鮮的清津、羅津，沿敦圖線、拉濱江線至北滿中心地——哈爾濱，共費時間，只須三日。這在軍事上，短短的時間，可以輸送大兵於北滿，在經濟上，可以輸送北滿的貨物於雄基、羅津，使日「滿」經濟的連繫，更加密切。

此線多年以來，為中日懸案之一，此國人所謂吉會鐵道是也。一九〇七年四月十五日，締結之新奉及吉長鐵道協約第三條，日本最初奪取此路之投資權。一九〇九年九月四日，中日之間島協定，同約第六條，

有將吉長路延至會寧之暗示，至一九一八年六月十八日哄動一時的西原借款案，也是為此路之借款而釀成。總之，數十年來，因其軍事及經濟意義過於重大，日人雖想盡方法，藉辭奪取，但以我國民之猛烈反對，終未如願。至九一八後，日本最先着手者，即為此線。

此線自民國二十一年五月二十二日，全線分八區，一齊開工，因此線所經過的地方，多為山岳地帶，工事甚感困難，且義勇軍出沒無常，故日方一時甚感痛苦。至民國二十一年十二月十五日，敦化—哈爾巴嶺間，初告竣工。二十三年三月一日，哈爾巴嶺—明月溝間，同年四月二十日，明月溝—老河溝間，同年五月十五日，老河溝—圖們間，均先後竣工。至民國二十二年九月一日，全線延長一八九·九杆，全部通車，開始營業。現改稱京圖線，自長春至圖們江間，全長五二八杆，劃歸「新京」（即長春）鐵道局管理。

(2) 拉濱線

此線自京圖線（原吉長線）拉法站分歧北進，經六家子，越大平嶺達舒蘭縣城的東北水曲柳，更北進沿拉林河流域，過五常、拉林間之曠達哈爾濱，全長二七一·七杆。更自東方之三棵樹渡新設之松花江鐵橋達新松浦，與北濱線銜接，延長一三·二杆。

此線的軍事價值，與前述之敦圖線同樣負着縮短日「滿」距離的重大使命，故自此兩線完成以來，對日「滿」交通史上，是一個劃時代的轉變，就是日本與歐洲交通之連繫上，也顯示着極重要的意義。其

經濟價值，在此線南部地方，山岳重疊，僅有林產品，但中部及北部等廣漠的耕作地帶，夙有北滿穀倉之盛名，北與濱北線相通，遠達黑河，南接京圖線，以達北鮮諸港，為裏日本對北滿連絡上的最捷徑路，故在交通經濟，以及日本對蘇的軍事上，皆有極大的價值。

此線自民國二十一年六月二十五日起工，二十三年一月十日竣工，同年九月一日開始營業。本線新設的松花江鐵橋，在中東路舊鐵橋下流六軒地點架設，其構造為二層式，上層為普通道，下層為火車道，於民國二十一年十一月五日起工，二十三年六月三十日竣工，工程費約三百五十萬元，為「滿洲」最大鐵橋之一。

(3) 海克線及泰克線

泰克線，舊齊克路泰安站起，沿呼裕河流域向東北進達克山，延長四六·四軒。海克線，舊呼海鐵路北端終點海倫站起，北進經海北、通北、北安達克山，與前記泰克路相連接，全長二六二·二軒。於民國二十一年六月十一日及十五日，先後從海倫、泰安兩方起工，同年九月二十五日泰安—克山間，開始輸送貨物，十二月十七日，海倫—海北間，二十二年一月一日，克山—北安間漸次連接，同年十一月三十日竣工，十二月一日開始營業。現以北安為界，北安以東者（三棵樹—北安間延長三二六·一軒），改稱濱北線，隸屬於哈爾濱鐵道局，北安以西者（齊齊哈爾—北安間延長二三一·五軒），改稱齊北線，隸屬於齊齊哈爾鐵道局。

此兩線將哈爾濱、海倫、北安、寧年、齊齊哈爾、昂昂溪、洮南、四平街、長春等重鎮，結成「滿洲」中心之一大循環狀，實際上把握着全「滿洲」軍事與經濟重心。北沿黑河線達黑河，南沿南滿線達旅順、大連，沿北寧線達山海關，更達承德、赤峯，東沿中東路達綏芬河，沿敦圖線達北鮮，西沿中東線達滿洲里，沿洮索線達索倫，四通八達，威控遠東，虎視眈眈，誠侵略者用武之地也。

(4) 北黑線

此線自濱北線終點北安站起，分歧北進，貫濕地、荒野、丘陵，馳騁於北滿未開發之山野，經龍鎮、辰清，越小興安嶺，過黑龍江江岸要地瓊瑋，而達黑河蜿蜒三〇二·九軒。自民國二十二年六月起工，至二十四年二月二十日全部竣工，同年十一月一日開始營業。

此線開通，開北滿交通史上之新機軸，從來自哈爾濱至黑河，唯一的交通機關為汽船，沿松花江東下，至同江再沿黑龍江西上，故需時約半月，今此鐵道竣工，自哈爾濱至黑河，只須一日之行程而已。黑河在前清時為北滿對俄國防上之唯一重鎮，今日本以此為抗蘇之第一線，北控極東西北里亞，南達哈爾濱、長春，沿滿鐵以達旅順、大連，結成滿洲縱貫南北的交通大動脈，故其影響之所及，將不只軍事也。且其所經之地，為北滿寶庫，地質為最肥沃的黑土質所構成，最適宜於大豆、小豆、玉蜀黍、甜菜、煙葉等農產物之栽培，人口稀薄，今後將預定為日人移民地方，且原草地帶之畜牧，小興安嶺地帶之原始林業，高原地方的養蜂事業，

111.4 這許多偉大的產業，將跟此鐵道之貫通而開發。

(5) 拉訥線

此線自齊齊克鐵道拉哈站北行至訥河（舊稱博爾多），延長三八·八杆。自民國二十一年六月十七日開工，但以義勇軍活躍而一時中止，二十二年三月十七再起工，同年十二月一日完全竣工，開始營業。

此線沿訥漠爾河及嫩江流域等肥沃地帶，有各種豐富的農產物，且自民國二十四年十二月二十三日起，建設嫩江線（舊名黑爾根），延長九一杆，將於最近竣工。有大量的礦藏，有原始的林業，將來更將延長達呼瑪、鷓浦，故軍事及經濟價值，在開發北滿的意義上，將與北黑線平分秋色。

(6) 圖佳線

此線自京圖線終點圖們站分歧北進，過汪清、春陽，越老松嶺險峻，經東京城、寧安、牡丹江、貫山岳、荒野、濕地等交錯未開之僻地，走林口、勃利、達雄、控松、花江岸之佳木斯、蜿蜒五八〇·三杆。此線原為圖寧（圖們—寧安）、寧佳（寧安—佳木斯）兩線銜接而成，前者自民國二十二年六月十五日圖們站起工，二十三年九月一日圖們、春陽間——一五·四杆，開始營業，同年十二月十五日春陽、鹿道間——三〇·六杆，二十四年一月五日，鹿道、牡丹江間——一〇二·七杆，皆先後竣工，同年七月一日，正式開始營業。後者寧佳線，民國二十四年三月十二日，在牡丹江站（舊寧北站）起工，至七月十日牡丹江、林口間——二一〇

杆，開始通車，今年一月十五日林口、勃利間——八六·二杆，亦開始營業，勃利、佳木斯間，亦將於本年中完成，預計全線通車之時，當不出明年春季。此線因為經過許多原始的山林，荒蕪的曠野，山川錯雜，故建設工程甚大，尤其是老松嶺隧道，地質軟弱，山水甚多，工程極難，且此線為義勇軍根據地帶，出沒無常，日人渡害不淺。

此線在東滿形成南縱斷的大幹線，與濱北線、黑河線成並行線，倚中東路、京圖路連貫東西，互相呼應，將來此線再沿松花江東下，過富錦、達爾河，更沿黑龍江東下，達撫遠，與蘇聯極東軍根據地伯力相對望，其在軍事上的價值，將有不可以言語盡者。且其通過地，為「滿洲」寶庫，有千古未僻之密林，有廣漠肥沃的平野，鏡泊湖的水力，牡丹江、松花江流域的農產資源，不可以數字相計之。「滿洲」富源，皆蘊藏於此。全賴此鐵道之溝通，而千古密林，得以採伐；肥沃平原，得以耕種；鏡泊湖之天然水力，得以發電；牡丹江、松花江流域之農產資源，得以開發；巨大的農產物，得以運輸；這一環偉大的經濟價值，其於日本資本主義經濟之功用，亦不可以言語盡也。

(7) 林密線

此線係由前記圖佳線中段林口站分歧東進，過小穆稜河密林地帶，沿穆稜河東下，達蘇聯國境附近與凱湖旁之密山，延長一七〇·九杆。民國二十三年五月八日起工，二十四年十二月十五日竣工，當即開始營業。

此線爲圖佳線之培養線，將來更延穆稜河下游達雄控東方之虎

林要地，與蘇聯極東軍重要連絡地，依曼相對峙，此在軍事上的價值甚大。且地當穆稜河流域，與凱湖平原，大小河川，四通八達，土地肥沃，灌溉便利，爲「滿洲」最良好的農業區；且最適宜於米麥之栽植，故日人劃此爲移民區，民國二十一年、二十二、二十三年，曾轟動一時的日本對「滿」武裝移民，第一、第二、第三，各次五百名，皆集中於此。今年八月二十五日，閣議決定的二十年對「滿」移民五百萬人，預算二十億元的巨大移民計劃，亦以此區爲目的，今秋移住者，已達四千人，此巨大的移民計劃，將步步實現，此線今後之經濟意義，亦可想而知。

總之，圖佳線、林虎線（林口—虎山間），把握着「滿洲」最豐富的資源，最肥沃而最適於農業的土地，寶清、勃利等互古密林，水陸交通，皆極便利，三百年前征服中國的清太祖發源於此，今日人在此大量移民，日人想據此爲將來侵略大陸之基礎，控制中國，威脅蘇聯，其意義殊值人注目。

(8) 朝開線

此線爲天圖輕便鐵道改築而成，自朝陽川分歧東南進，達圖們江岸之開山屯，更與北鮮三峯站相連絡，延長六〇·六杆，爲舊吉會鐵路之一部。於民國二十一年十一月十六日着手改築工事，二十三年三月二十二日完成，四月一日開始營業。

此線負着京圖線、圖佳線、與北鮮海岸羅津港之連絡價值，故其意

義甚大。

(9) 雄羅線

此線自北鮮雄基港至南方新築之羅津港，全長僅一五·二杆，但途中之館洞嶺隧道，長達三·八五〇杆，爲朝鮮「滿洲」之唯一大隧道。自民國二十二年四月一日起工，二十四年十一月一日竣工，現屬朝鮮鐵道局經營。

此線雖短，但負有重大的連絡價值，與新築之羅津港同爲日「滿」交通之唯一要道。

B 對華發展之軍事鐵道

日本對華發展之軍事鐵道計劃，自去年華北事變以來，漸取積極行動，現以承德、山海關爲根據，以平津作中心，如最近着着實現的滄石線、承德—北平線、赤峯—多倫線，這許多軍事計劃，形成了現階段上極嚴重的華北問題。

現在的華北問題，雖然鬧得不開交，但是日本對華北的軍事鐵道計劃，現已竣工者，雖僅錦承線，然來日之隱禍，正方興未艾，故決不能輕視。今介紹於下。

(1) 錦承線

此線自北寧路支線北票站起，向西南沿大凌河岸，走凌源、平泉、板城，沿灤河達承德，延長三四一·三杆。自民國二十二年四月十五日起工，同年九月一日金嶺寺、朝陽間——四〇·五杆，二十三年九月一

1144 日，朝陽、凌源間——一六·三杆，先後開始通車。是後因治安未定，義勇軍出沒無常，且經過地，山岳河川交錯，窟窿、葉柏壽二大隧道，大小五六個橋梁，故建工事，一時陷於困境。西段凌源—承德間，於二十二年十月一日起工，二十三年九月末達平泉，二十四年一月五日此區間開始營業，二十五年三月十日，已達承德，至六月十五日，已正式開始營業。

此線負着開發熱河，控制華北的重大使命，將來由承德南進入古北口達北平，西出豐寧控多倫，遙制張家口，誠爲日人心目中，控制華北之唯一重鎮。

(2) 葉峯線

此線自錦承線中區之葉柏壽站分歧北進，越山岳地帶，出老哈河流域，從此垣垣平原，沃野千里，一路疾馳而達赤峯，延長一四六·九杆。於民國二十三年三月二十八日，自葉柏壽起工，二十四年九月一日，全線通車，同年十二月一日，正式開始營業。

此線雖是錦承線的培養線，但在軍事上、經濟上，皆有其獨立的價值，在軍事上赤峯爲開魯、承德間之重要連絡地，西出圍場侵多倫，窺綏遠，控外蒙，連年日人在察哈爾與綏遠間之活躍，皆以此爲根據地，故日人侵略察綏的計劃，亦以此爲中心。在經濟上，此線再向西延長經多倫、寶昌、康保達商都，再西進，過陶林而達歸綏，則內蒙資源，都被此線所吸收，經熱河很安全的輸送於日本內地，尤其是內蒙的羊毛，在日澳爲羊毛而通商酬戰之秋，故此線將來之經濟意義，愈益顯其重大也。

C 對蒙活動之軍事鐵道

日本在蒙活動，在軍事上有兩種意義，一爲控制中國，一爲威脅蘇聯。故自田中義一倡積極建設大陸政策以來，蒙古也成爲日軍部進攻目標之一。計劃造成一個東起「滿洲」，中經內外蒙古，西迄新疆，橫斷東西的偉大共和國。自九一八後，此種政策，更積極進行。如年來造成的察東問題，華北問題，以及滿蒙間多次之軍事衝突，和無法解決的疆界問題，這許多事實，不過是日本對蒙積極活動的一種反映而已。至於日本對蒙積極活動的路線，在其鐵道建設計劃上，也充分的反映出來，其計劃有三，一係以承德、赤峯爲中心，取察哈爾、綏遠、寧夏等內蒙地帶。其一以開魯、東林、西林爲中心，取察哈爾北部，擊外蒙後路。又其一則以索倫、溫泉爲中心，越貝爾湖，取克魯倫，北可威脅蘇聯極東軍根據地赤塔，西控庫倫。這三種計劃演繹出來，便有三條向西的鐵道線，茲特分述於後。

(1) 京白線

此線自滿鐵「新京」站分歧向西北進，沿伊通河，經萬寶山，更沿松花江過前郭旗（扶餘對岸），出大賚，渡洮兒河而達白城子（亦名洮安），延長三三二·六杆。於民國二十三年三月八日起工，二十四年十一月一日，開始通車營業。

(2) 白溫線

此線接京白線西端，自白城子西行，沿歸流河，達大興安嶺東側要

地索倫，更西行，經五叉溝、光頂山，橫斷大興安嶺山脈，連接近外蒙古要地溫泉。於民國二十三年三月二十七日起工，於今年一月二日，達南新安，此段已正式通車，但西至溫泉僅一五·二杆，亦將於目下竣工，全線延長二八五·七杆。

此線與京白線、京圖線相銜接，接成東自羅津，西達溫泉的中央橫斷大動脈，賴齊洮、南滿、吉海、拉濱、佳圖等線之縱斷連絡，南與海龍經四平街達遼遼之東西橫斷線，北與中東線取得密切的連絡。故此線在軍事上，自日本內地經羅津港，沿京圖線、京白線、白溫線直達溫泉，成一橫斷東西的大直徑，再自溫泉向西，越貝爾湖背後，出克魯倫，再西達車臣汗、東庫倫，則買賣城、庫倫、叻林等外蒙要地，易如探囊取物，故此線在侵蒙的軍事意義上，殊有不能以言語盡者。在經濟上，自「新京」以西，農安、餘姚、大賚、洮安等縣，皆為西滿農業要區，以大豆、高粱、玉蜀黍著名於世，且沿松花江有不少的漁業，當四年前，記者曾旅行至此，每當九、十月時，農產物堆積如山，每當五、六月時，魚臭聞十里。但自洮安以西，則為牧畜區，人煙稀少，地多未闢，蒙人游牧於此，故這一帶的羊毛，對日本內地羊毛工業，殊有重大意義。再西至索倫，越大興安嶺，達溫泉，地近沙漠，除大興安嶺之木材外，荒丘遍野，殊無富源可言。然此線若延長，出貝爾湖後，達克魯倫平原，則不但「滿洲」中部之農產資源，皆可沿此線而集中於羅津，就是外蒙古大部份的畜牧資源，亦可以沿此線出羅津而輸送。

於日本。故此線對於日本統治「滿洲」的交通上，形成一條橫斷東西的中央大動脈，吸收全滿貨物集中於羅津港，這在日本經濟上，實有重大的意義。

(3) 四西線

此線不過是自南滿線四平街東進，達奉吉路支線西安終點的一條連絡線而已。全長八二·五杆，於民國二十四年三月十二日起工，同年十二月十五日開始營業。

此線在現階段上，東自海龍經西安、四平街、鄭家屯而達遼遼，這依然是負着滿鐵、奉吉、四洮等線之連絡線或培線之任務而已。但現已向東延長，經柳河、通化達朝鮮境上之輯安，再東經朝鮮境上之渭原，越狼馬山脈，達咸鏡南道之咸興而通永興港，向西延長，自遼遼經開魯達控、制察、哈爾東部之東林，則此線又形成一條東西橫斷的大動脈。東自朝鮮、西達內蒙，這在日本對蒙軍事上，有極大意義。且海龍、西安、四平街、鄭家屯，以迄遼遼、開魯，皆為農業名產，高粱、大豆尤甚，而西安之煤、鐵、通化、輯安之原始密林，這對資源恐慌的日本經濟上，更有重大意義。

D 新設鐵道概觀

前述的新設鐵道幹線，已成者約三、〇〇〇杆，已起工而未成者約八二二杆，今分別製表於下。

九一八後完成新線一覽表

線名	延長(杆)	區	間起	工年月日	通車年月日	備
敦圖	一八九·九	敦化 圖們	民國二十一年五月十二日	民國二十二年九月一日	現為京圖線之一部	
拉濱	二七一·七	拉法 哈爾濱	民國二十一年六月十五日	民國二十三年九月一日	現仍稱拉濱線	
海克	一六二·二	海倫 克山	民國二十一年六月十二日	民國二十二年十二月一日	現分為齊北濱北兩線之一部	
泰克	四六·四	泰安 克山	民國二十一年六月十一日	民國二十二年十二月一日	現為齊北線之一部	
北黑	三〇二·九	北安 黑河	民國二十二年六月十七日	民國二十四年十一月一日	現稱北黑線	
拉訥	三八·八	拉哈 訥河	民國二十二年三月十七日	民國二十二年十二月一日	現為訥河線之一部	
圖佳	五八〇·七	圖們 佳木斯	民國二十二年六月十五日	民國二十五年一月十五日	現為圖佳線唯北段敦利佳木斯間尚在工事中	
林密	一七〇·九	林口 密山	民國二十三年五月八日	民國二十四年十二月十五日	現仍稱林密線	
朝開	六二·四	朝陽川 上三峯	民國二十二年十一月十六日	民國二十四年四月一日	現仍稱朝開線	
雄羅	一五·二	雄基 羅津	民國二十二年四月一日	民國二十四年十一月一日	現為北鮮線之一部	
(以上屬於對蘇軍事範圍)						
錦承	三四一·四	錦州 承德	民國二十二年四月十五日	民國二十五年六月十五日	現稱錦承線	
葉峯	一四六·九	葉柏壽 赤峯	民國二十三年三月二十八日	民國二十四年十二月一日	現仍稱葉峯線	
(以上屬於侵略華北的軍事範圍)						
京白	三三二·六	新京 白城子	民國二十三年三月八日	民國二十四年十一月一日	現稱京白線	
白溫	二六五·七	白城子 溫泉	民國二十四年三月二十七日	民國二十五年一月十日	南興安 溫泉尚在工事中	
四西	八二·五	四平街 西安	民國二十四年三月十二日	民國二十四年十二月十五日	現仍稱四西線	
(以上屬於侵蒙的軍事範圍)						
小新	九·一	小姑家 新站	—	民國二十三年九月一日	現在為連絡線	
三棵樹	三·五	三棵樹 碼頭	—	民國二十三年九月一日	三棵樹至碼頭連絡線	
新松	六·九	三棵樹 新松浦	—	民國二十三年九月一日	現編入濱北線	

考

濱江	二·五	濱江——哈爾濱	民國二十三年九月一日	現編入濱北線
黑河	四·二	黑河——黑河岸	民國二十四年十一月一日	現稱黑河碼頭線
合計	三、〇二六·三			

(以上為各線的支線不過是一種連絡線的價值而已)

九一八後第三次計劃線

線名	區名	間延長(杆)	起工年月日	日備	考
黑爾根	根納河——黑爾根	九一·〇	民國二十四年十二月二十三日	預定竣工之年月日禁止發表故無從推測從省	
密義	虎密山——虎林	一六五·〇	民國二十四年二月十九日		
邱義	邱義縣——新邱	七六·二	民國二十四年六月十二日		
邱立	立新邱——新立邱	五五·四	民國二十四年十二月二十四日		
魯北	北太平川——魯北	一九二·三	民國二十四年三月三十一日		
梅通	通梅河口——通化	一三一·七	民國二十四年二月二十四日		
通輯	輯通化——輯安	一一二·〇	不明		
合計		八二三·一			

據上表所示，九一八後至現在止，鐵道已成線達三、〇二六·三杆，已起工而未成者，達八二三·一杆，合計達三、八五〇杆，這在對「滿」

的軍事建設上，經濟建設上，已有一段的成功。據東京讀賣新聞十月二十二日消息，滿鐵又發表第四次鐵道建設計劃，據此計劃內容為：(一)

從民國二十八年年度起，用五年計劃，以資金二億元，建設二千五百基羅的鐵道線。(二)建設費每年為三、四千萬，每年繼續建設五百基羅。

(三)建設資金，盡量向營業收益上支出，不足者，招募新資金。這次鐵

道建設的方針，將從來的國防第一主義，使其全滿鐵道經濟線化。由此，吾人可以找出日本今後對滿鐵道建設的根本意義，這就是從軍事上

轉到經濟上了。現在日本朝野高喊着「滿洲」經濟建設，滿鐵也高喊着增資問題，二十年間，五百萬人的移民大計劃案，已開始實行，十五億

元，對滿產業五年計劃，亦以軍部之大呼，而磅礴於日本國內。總之，日本對滿之經濟建設，今後將愈見猛進，前述之鐵道建設，不過是經濟建設

之初步工作而已。一九三六，十二月，於東京。