



# 日本在東北軍事交通的設施

李維真

## 一 小引

「九一八」事件及往後日本的侵略行動，使太平洋的形勢——

尤其是日俄日美間的關係，更形緊張了起來。在遠東，第二次世界大戰的風雲，已瀰漫到了海洋與大陸的全部。遠東的戰爭，已進入於一觸即發的危機階段。

日本爲要積極的繼續其侵略政策及割據行動，爲要積極的應付未來的大戰，它就竭力的擴充其軍備，鞏固其軍事根據地。

東北不僅擁有極大的財富，可供未來戰爭的資源，而且在地理形勢上，又卻卻居於未來戰爭的要衝——更可成爲繼續日本侵奪政策的根據。因之，日本在強佔了東北以後，便以極迅速的速度實施其建造

89  
軍事根據地的計劃。

日本在東北所實施的一般經濟，工業及農業等等政策，實質上都

由建造軍事根據地的總計劃爲依歸的其中尤以交通事業的設施，爲最重要。因爲交通事業，實爲建造軍事根據地及施行侵略政策的命脈。

## 二 新鐵路網的建造

新的戰略鐵路網之建造，是日本在東北經營軍事根據地的主要成分。日本在東北掌握的南滿與安奉二鐵道幹線，已被日本侵佔的全部中國鐵道，事變後二年半來日本所建造的新鐵道，以及正積極準備奪取的中東路等等，所有這些鐵道，已形成了一個戰略上鐵路運輸的體系。

東北舊有的鐵道網（「九一八」以前），僅僅與南滿的港口——大連，安東，營口——相連接着。如果日軍由本國經過這些鐵道輸送軍隊到北滿邊境去，則就須遼遠的繞過高麗半島，而沿着二條鐵道幹線向北滿進發——一條是沿着南滿鐵路，中東路南段，再經呼洵路而達

97790 海倫，或者經過哈爾濱而沿着中東路東段而至綏芬河；一條是由營口經打連，四洮等中國鐵路（這些鐵路的運輸能率甚為薄弱，而且距離亦遠）而達到齊齊哈爾。這樣的軍用幹線（戰略鐵道網）使日軍在

北滿的軍事設備及對俄備戰上，發生極大的困難。因此，日本在侵佔東北以後，便積極的建築新的鐵路網，以期消除上述的缺點，而造成未來的日俄戰爭中日軍所必需的鐵道運輸體系。

日本在東北新建的鐵路網的方向，其主要者有二：一為使高麗北部的新港口（雄基，清津等港）與東北的全部鐵路網相銜接，而使日軍由本國至東北的運輸，因此而縮短了路程（同時，日軍如有大量的運輸必要時，則可與上述二條戰略幹線並用，所以這條東北與高麗的聯絡線，可稱之為第三條戰略幹線）一為造成邊境——尤其是北滿邊境——鐵路直貫線及支路線，俾日軍能迅速的集中兵力於邊境上，並開展軍事行動。

新鐵路網的主要路線，為：一，自延吉至密山——這條鐵路乃包圍蘇俄沿海州的軍事要道；二，完成海克路，再由該路分二線直達蘇俄邊境：甲，由訥河經嫩江直達璦琿縣之大黑河；乙，由通北經龍鎮而直達邊境（至大黑河，並建支線至奇克）；由洮安至索倫的鐵路，以直達外蒙邊境。

上述鐵道幹線如全部完成，則日軍在日俄戰爭中所必需的軍用運輸，就不至於發生困難，同時，我們也可以從新鐵路網的計劃中，窺見

日軍的戰略一斑。

現在，我們把日本在東北一九三三年年底前所完成的鐵路，列舉如左：

- (A) 海克路（自海倫至克山）——共長一百九十一公里。該路貫通了齊克路（自齊齊哈爾至克山）及呼海路（自呼蘭至海倫）。
- (B) 自敦化經延吉、鐘城至清津的鐵路——共長三百四十五公里，自延吉至海林鐵路——共長九十公里。這些鐵路，聯絡了高麗與東北，並使日軍能以最短的路線由日本內部輸送軍隊至東北大陸的邊境。
- (C) 拉濱鐵路——共長二百五十公里。這條鐵路，聯貫着吉會鐵路，打通了北滿與高麗的直接運輸。由此可知該路在軍事上及經濟上的重大意義了。

此外，已興工而尚未完成者，有：(A) 自寧年（齊齊哈爾以北）至訥河鐵路——共長五十公里。該路並計劃延長至嫩江（黑爾根）而直達大黑河。這條鐵路，是純粹帶着軍事性質的。(B) 自通北經龍鎮（龍門鎮）遼河而直達黑龍江岸之奇克鎮。這條鐵道，因所經之地均為人稀希散的荒漠地帶，所以其為純粹軍用運輸路線，實不能置疑。以上是在江省興建的鐵道，在吉林者，尚有(C) 自延吉經寧古塔而達也河（中東鐵路東線之海林站以東）的鐵路——共長二百公里。這條鐵路在軍事上的意義，實極重大，蓋日軍可用之（該路為從高麗北部

港口到牡丹江及松花江流域之最短線)而迅速的集中軍隊於松花江下流,同時更可協助進攻沿海州的日軍。

以上列舉的鐵路建築,乃是日本在事變後二年十個月來所經營之重要者。如果,我們把日本在這一時期內所興建的已成鐵路之總長度合計之(不僅限於上述的幾條主要幹線,其他如支線等都合計在內),則已幾乎達到一千公里——一九三一年東北所有鐵路的總長度為六千八百五十七公里,一九三四年五月底的總長度已達七千七百八十四公里。

### 三 公路建設

日本侵佔東北後,為要加緊掠奪民衆及征剿義勇軍,為要準備進行大戰,於是除建造新鐵路網及攫取舊有中國鐵路的管理權外,更努力於公路的建設,蓋公路在現代戰爭中之汽車運輸及坦克車砲車行動上,實有非常重大的意義。

東北的公路管理權與經營權,與鐵路相同,都操縱在日人手裏。所謂「官道管理局」名義上雖由偽國總理直轄,然事實上卻完全由日本公路專家所掌握。官道管理局屬下更設立官道建築處於瀋陽(管理瀋省及熱河公路的修理及興建事務),長春(管理吉林省公路)及齊齊哈爾(管理黑龍江省與興安省的公路)。這些機關,同樣是專人操縱的。

日本制定了偽國公路的十年建設計劃,並準備撥付一萬萬元僑幣為建設費(每一公里之建築費按照各地的實情而規定為一千二百元至二千元)。在公路建設計劃中,把公路劃分為三個等級:自省城至港口或鐵路大站以及在「國防上有重要意義者」為第一等公路;縣城與工商業中心區構通連絡者,為第二等公路;其他如縣境內之交通運輸公路為第三等。

按照上述公路建設計劃,則十年內應完成以下各等級的公路:

等級	長度(以公里計算)	寬闊(以公尺計算)
第一等	一五・二〇〇	一四
第二等	一五・二〇〇	一一
第三等	二九・六〇〇	八

以上各等級的公路,合計為六萬公里。最近二年內預定建設公路九千公里,其中在一九三四年六月前應完成四千里,一九三五年五月前應完成五千里。九一八事變後至去年(一九三三年)十月底已經完成之公路,為二千五百公里。

上述的公路建設計劃,對於邊境上的公路特別加了注意。此外,對於義勇軍出沒之地帶及附近地,更是在積極地修建公路。

與公路建設同時並進者,乃是汽車運輸事業的增進。然而,這一事業,自然又免不了握在日人手裏——日人已把東北所有的汽車運輸業,完全集中在「國際運輸」的統制中,(國際運輸株式會社,實際上

97792 是南滿鐵路的一部份，且與日軍有直接連絡者，以備在軍事上必需時可有計劃地加以動員。

現在，把東北所有的汽車分類統計如下：軍用汽車二千五百輛，商用載貨汽車二千六百輛，公共汽車七百輛，輕便汽車五千七百輛，共計九千五百輛。從這個統計中，我們所應注意者有二：一，軍用汽車佔四分之一以上；二，其餘的汽車（除外人所有的少數輕便汽車外），都掌握在日人的統制管理中，故很容易為日軍所動員，而變為軍事運輸工具。

#### 四 航空事業

日本對於東北與高麗，東北與日本本國以及東北內部的航空交通事業，在事變後，是更加積極了。

還遠在一九二九年四月間，日人即已完成了高麗與東北的第一條航空郵遞線。至一九三〇年九月一日，這條航空線即加擴充了，其路線為：自東京經大坂，岡山，馬關，漢城到平壤。這條航空線上的全部飛行人員均為日人，而該線航空站，則完全設立於軍用機場內。

在「九一八」事變後不久，這條航空線即延長到瀋陽——而後更向南沿着南滿鐵路而達大連。同時，向北則直達長春——哈爾濱。一九三二年六月初，這條航空線更達到了齊齊哈爾（黑龍江省城）。此外，並建立了自瀋陽經打虎山至錦州的航空線（該線完全應用軍用飛機）。

日本在東北侵佔空領權的第二步，即設立東北內部的郵遞旅客航空線。現在已開始飛行者，有：一，自哈爾濱至寧古塔；二，自哈爾濱經佳木斯至富錦；三，自哈爾濱經綏化，海倫至克山；四，自長春經吉林，敦化至龍井村；五，自齊齊哈爾至大黑河；六，一九三三年四月間開闢了自大連經瀋陽，長春，哈爾濱，齊齊哈爾，海拉爾至滿洲里的連絡航空線；七，一九三三年七月中旬日人設立了在熱河的航空線：自錦州，經朝陽，凌源至承德，以及自錦州經朝陽，赤峯至林西。

今年春季，日人更建設了由長春經敦化，龍井村，漢城直達東京的夜間航空線——先前存在的東京經漢城而直達東北的日間航空線，因夜間不能飛行之故，而延長飛行時間至二晝夜之久。

日本為要發展並統制東北全部的航空事業，在一九三二年九月間成立了滿洲航空株式會社。該會社的資本金為三百八十五萬日元，金，其主要的參加者為南滿鐵道株式會社（握股票三千二百七十股），日本株式會社（二千一百三十股）及偽國政府（二千一百八十股）。除了上述各段所謂郵政及商用的航線的建立外，日軍更公開的建設軍事航空的根據地，機場及飛機升降站等空軍飛行網。

在事變以前，東三省僅僅有幾個設備不完善的飛機場，而現在（一九三四年五月前）日人已在東北設立了六十五個飛機場與升降站。其中規模宏大及設備完善者，有哈爾濱，齊齊哈爾，長春，瀋陽及錦州等的飛機場。有些甚至設有地下藏機室及地下燃料保藏庫等設備。

(如齊齊哈爾與瀋陽的飛機場)然而一般的說起來,日人在東北所已建設的飛機場及航空根據地,對於能容納大量飛機(能夠大戰時應用的)的庫房,油棧,炸彈儲藏庫及後備庫等等建築,目前還沒有全部完成,所以現在日人除了積極增設新飛機場外,對於已成立的飛機場,也正在竭力地擴充範圍並完成其必需的工程。

日本在東北的航空建設中,我們所應注意者,有以下數點:一,造成日本經高麗直達東北各地的晝夜大航空線,以備於必要時派遣大量飛機至東北;二,東北內部的所謂郵政商用的航空設備,不僅超過了一般的需要,而且在實際上完全是軍用航空的另一形態;三,飛機場網的建設,特別在所謂僞國的邊界上(如俄僞邊境及熱河等地)加了注意,這裏日本的用意,當然很明顯。

## 五 水道運輸及內河海軍

日軍對於利用東北水道於軍事目標上,其注意力差不多都集中在松花江。

日人爲要統制松花江的水運,爲要使該江的水運完全適合於日人在商務上及軍事上的需要,就成立了所謂航務局。航務局實際上握住了松花江的全部船隻的支配權(松花江上共有旅客輪船四十一艘,貨輪六十隻,共計一百一十一隻)這在軍事運輸上,實有極重大的意義。

至於松花江的江防艦隊,則日軍除了恢復舊有的艦隊以外(當日本佔據哈爾濱時,因江凍尚未開,所以全部江防艦都在哈爾濱船塢裏,以致全部被日軍所獲。但丁超李杜退出哈爾濱時,已將艦上主要武裝拆卸了)更將幾隻輪機比較堅實的商船改裝鐵甲武裝,而變成爲小型砲艇。

一九三二年七月間,哈爾濱到了大批的日本海軍士兵與官長,同時便成立了日本河川艦隊司令部。一九三三年春季,由日本運到了五艘現代式的砲艇及十五隻鐵甲小汽艇。此外,更在哈爾濱本埠及大連造船廠趕造幾艘砲艇,大概在今年夏季已可造成下水。

按照上述,則在日軍掌握下的松花江江防艦隊,雖尚不能與蘇俄的黑龍江艦隊相抗衡,但實已具有強大的力量。這種力量,在日軍指揮之下,正在兇暴地攻擊東北的英武義勇軍。

## 六 統制郵電

因爲郵電機關(郵政,電報,電話,無線電)在軍事上有極重要的作用,所以日軍在侵佔東北後,當即攫取了郵電機關。在一九三二年夏季,日軍不管其他列強的抗議,而形成這個攫取的形態——「滿洲國政府之郵電監督」實際上郵電機關的一切權力,都把握在日軍手中了。

去年(一九三三年)九月間,在日軍的控制之下成立了所謂「日

97794 滿電報電話株式會社。這個株式會社的首要任務，便在把東北所有的電報電話事業，都集中在日軍的支配中。

日滿電報電話株式會社，規定資本金為五千萬日元，共發股票一百萬股。現在把股票的分配，列舉如下：

日本遞信省	三三〇、〇〇〇股
三井、三菱等會社	三〇〇、〇〇〇股
南滿鐵路	一〇〇、〇〇〇股
偽國政府	一〇〇、〇〇〇股
偽中央銀行	五〇、〇〇〇股
在東北的其他日人企業	一〇〇、〇〇〇股
合計	一、〇〇〇、〇〇〇股

根據上述各點，則東北的郵電機關已完全在日軍統制之下了。日軍既統制了東北郵電，則往後的郵電發展的趨向，自然能隨其需要而左右之了。日軍在郵電方面首先須達到的，便是擴展日本本國與東北

大陸間的郵電，日軍在滿各重要駐紮地間以及戰略上各中心地區間的郵電連絡——這在未來的日俄大戰上及繼續其侵略行動上，都包含着重大的意義和作用。

## 七 結論

日本在東北交通事業上的經營，不過是它的整個割據政策的一部份，同時，也即是日本積極備戰上的有機部份。日人控制了東北的一切交通事業後，它的侵略政策及割據行動，便有了更進一步實施的工，這實使吾人不得不加以嚴格的警惕。同時，吾人復須加注意者，乃日軍之在東北如此積極的經營軍事交通事業，另一方面實為對俄的準備；然而，日俄大戰的主要戰場，無疑義的，將在我東北地域，如此，則吾人由日本在東北所經營的交通事業，而應運想到的日俄大戰中吾國的態度和地位，實為一個急待解答的重大問題，尙希國人能加以積極的注意。