

中國地理讀本

(第四分冊)

目次

第二編 地方分誌

第七部份 東北四省

第五十課 東北區

第五十一課 遼寧省

第五十二課 吉林省

第五十三課 黑龍江省

第五十四課 熱河省

第五十五課 「九一八」事變後的東北

第五十課 東北區

東北區位於我國的東北，原來只包括遼寧、吉林、黑龍江三省（簡稱東三省）。自九一八事變後，由於日寇將熱河一併佔領，造成了同一的殖民地形勢。一般才將熱河加入，統稱為東四省。全區面積共達一百二十五萬七千餘平方公里，等於中國全面積的十分之一強，比之日本本國面積大三倍半。人口三千二百餘萬，過去全區原為滿蒙兩族所居之地，但經過最近數百年來，各個民族相互遷移與同化，現在漢人已佔了多數，在官話上都已共用華北官話，已形成了整個的中華民族，種族的畛域，基本上已經破除。

全區地勢，大體上可分為山岳區與平原地區兩部份。陰山系的興安嶺山脈自察哈爾沿熱河邊境環繞於本區西北一帶，構成了本區北部的山岳地區，亦是黑龍江與松花江兩大河流的分水嶺。興安嶺逾松花江而下，叫做長白山脈，綿亘於本區東南一帶，構成了本區南部的山岳地帶；是本區松花江、遼河、鴨綠江三大河流的分水嶺，而在此興安嶺山脈與長白山脈之中的松花江遼河兩大流域，便是全國著名松遼平原，（亦名關東平原），土地極為肥沃，宜於種植各種穀物，是本區經濟發展人口稠密的中心地區。

東四省雖然都是中國北部的邊區，但由於它靠近海岸，且擁有廣大肥沃的松遼平原，一般氣候與雨量都適宜於各種農作物的生產，所以也是我國重要農業地帶。農產品主要的是大豆、高粱、及小米和麥，產量極多，就以東西省淪陷那年（一七三一年）的產量與全國總產量比較，麥類（大小麥）佔全國百分之十三，米佔百分之一，高粱佔全國百分之四十一，小米佔百分之二十九，玉米佔百分之二十·五，特別是大豆佔全國百分之三十七，質地優良，為全世界所仰給，一向負有盛

之上，實爲中國一個極重要的戰略地區，所以日本帝國主義早就企圖佔領本區。作爲進攻蘇聯與滅亡中國的根據地。現今區已變爲日寇統治奴役下的殖民地，同時在地理上亦已發生了很多變化。

第五十一課 遼寧省

遼寧省有奉天。它的境地大部份在遼河以東，所以也叫遼東；民國十七年才改名爲遼寧，簡稱遼。它北與蒙古黑龍省，西聯外蒙，熱河，南臨黃海，東隔鴨綠江和日屬朝鮮交界；控制着東北與華北陸海交通的要衝。其地位雖在東四省南部，但素稱東四省政治經濟交通的中心，在形勢上亦顯得特別重要。故日本帝國主義即以此作爲侵略我國的起點。

遼寧全省的面積，達三十一萬一千餘平方公里，內分山地與平原兩種地勢，山地主要在省境東南，由長白山脈南段（千山山脈）盤桓而成，通稱遼東山地，作了遼河、松花江與鴨綠江三大河流的分水嶺，其東側諸水，皆流入本省與朝鮮交界的鴨綠江；其北側諸水，皆流入吉林省的松花江；其西側諸水皆流入本省內部的遼河。長白山脈繼續南下，突出于黃海與渤海之間，構成遼東半島，再經小長山半島，更縮小爲旅大半島，西對面由小半島共扼渤海，形成我國良好的港口。此外，在本省西北與西河一帶，亦有由興安嶺山脈的餘脈延伸而成的山地，但地區狹小不足並論。平原地區，主要於爲縱貫全省的遼河流域一帶，由遼河本支流沖積而成，屬於東四省松遼大平原的南部，地勢較低，高出海面僅五十公尺，土地肥沃，成爲東四省南部（南滿）經濟上最發達的地區。由於遼寧位在商品，又臨海洋，氣候較溫和，雨量亦較充分，再加上擁有遼河流域的平原地區，土地肥沃，灌溉便利，所以農業是很發達的。主要的出產，有大豆、高粱、小麥、玉米等，產量極大，除供給本省自用外，尚有大量輸出。九一八事變前後，又有大批日韓移民，在本省種植稻米

產量亦年有增加。其產如棉花、羊毛、皮革等物產，每年都自給有餘。本省長白山東麓，木材則儲藏極多，每年自六月起九月止，在尚綠江疏伐而下，集散于鴨綠江口的安東。在鑛產方面，本省是全國儲藏最多的一省，單是遼陽鐵山，本溪湖關一帶，儲藏即佔全國儲藏量百分之六十五、九，（達七萬萬五千三百萬噸）。其次在遼陽的煤田，買岩油、柳河、大溪等地有煤、青源、寬甸的金、興城、鳳城、遼寧、儲藏亦不少。這些鑛產都早已先行開採，產量極大，但出產極大，多操於日人之手。遼寧省是沿海，又是中國著名的魚鹽富庶，每年魚的產量平均佔全國總產量百分之三十四、七。鹽的產量佔全國總產量百分之十七、八。

遼寧省的交通非常便利，在鐵路方面，早已有了北寧、南滿、瀋陽、安瀋等鐵路，鋪設以瀋陽為中心，並可說是四通八達。此外，尚有不少支線與各幹線聯絡；但其中大部資本與實業，早已操於日本帝國主義之手，作為侵略東四省的重要工具。九一八事變以後，日寇更在遼寧省全圖下筆，自瀋陽鐵路（自瀋安通遼）外蒙古邊境（遼寧）梅輯鐵路（山海關至梅河口）到朝鮮邊境（輯安）。以加強其在東四省的經濟掠奪與軍事侵略的工具。在水路交通方面，首先要數到資本自中央的遼河，在省內鐵路未建設以前，曾為本省主要交通線，只是每年有四個月結冰時期，不便航行。鴨綠江流雖急，但上流可放流筏，下流亦可行船。南遼半島是沿海各港口，如旅順、大連、營口、安東及葫蘆半島等地，都是為港口，特別是遼寧省中北部的不凍港，尤其便利航行。

遼寧省是東四省的省會，位於遼河平原中部，遼河向北流，又入北寧、南滿、安瀋、瀋陽鐵路，交通極其便利。一而該省為東四省之政治軍事中心，從一九〇三年即有日人通遼鐵路，並在城內建立日本租界，允許日人有計劃，在此道其後，於一九一八年即直達東四省，佔領該省的鐵道，九一八事變日本軍閥即首先在此起事，現在它亦已成日寇統治東北人民的軍、政中心之一。

關東半島上的旅順、大連，是我國東北的兩個重要海港，形勢亦很險要，前者曾作我國北洋艦

鐵的根據地，爲我國良好東港之一，後經適當其北區海陸交通的樞紐，爲東北區第一個大商港，可
惜這兩項海港都早在一九〇五年日俄戰爭後，連同整個關東半島地區一起被日本所佔領，至今已變
全變爲日寇侵略我國的軍事經濟港。

第五十二課 吉林省

吉林省在遼寧的北，也是全國極北的一省，其東北面以烏蘇里江與混同江爲界，而與蘇聯
鄰接，南面一部以圖們江爲界與日屬朝鮮鄰接，此外其西北兩面均依靠于遼寧兩省，素來爲中國
東北邊防的重要地區。面積二十九萬三千餘平方公里，人口七百六十六萬有餘，人口密度在東北四
省中實次于遼寧。

全省地勢可分爲兩部份，一是東南大部份的山地，一是西北小部份的平原。東南部山地，乃
由蜿蜒於省境的長白山脈所形成，其東北一脈名叫完達山脈，爲松花江與烏蘇里江的分水嶺。接連
達山脈向西南延伸者叫做小白山脈，爲南滿洲山脈的主幹，往支脈四出，一向本省西北行，爲小白
山脈，吉林哈達嶺、東山至蘇聯國境均爲其餘山脈。一經延于本省的中南部，形成高原，拔海平均
一千二百公尺左右，成爲本省四圍諸河流的分水嶺，松花江匯其西北山麓合水，發源于本省西北部
，其下游作了本省與黑龍江省的天然界線，東流匯合黑龍江後名爲混同江，又作爲本省與蘇聯交界
的北部界水。其東南山麓向水流，都匯注于作爲中韓界水的圖們江與流入蘇聯國境之綏芬河。西北
小部份的平原，乃由松花江本支流沖積而成，與遼寧兩省的平原相連結，爲東北區松遼平原的一箇
顯成部份。

因爲本省西北部擁有土地肥沃的部份平原，所以農業亦稱發達，出產以大豆爲主，高粱、玉米

、小米、小麥、棉花等次之；其中南部的安東、綏芬、吉安、敦化等地，用莖葉極豐富。在長白山脈及各河流的發源地區，森林極多，本地人把它叫做「萬集」，每一個窩集廣達數百公里，近年採伐事業日益發展，現在東部的圖們江流而下，中部的鎮春出口，名為鎮春材；在西部的從松花江上源流而下，集散于永吉，名為吉林材。同時森林中並多禽獸，本地人都以打獵作副業，所以每年獸皮的出產亦多，其中特別著名的貂皮，非常輕暖，與東南部山林中所產的人參和烏拉草是並稱為「吉林三寶」的財產。此外，鑛產亦很豐富，特別是東北部山地的伊蘭、樺川、延吉、和龍等地的金鑛，及穆稜、延吉、和龍等地的煤鑛，都曾進行開採，他如天寶山的銀、磐石的銅等鑛產，在本區鑛產中亦佔很重要地位。

本省的交通，在陸路方面除了原有中東鐵路的哈綏段（從哈爾濱到綏芬河直達蘇聯的海參崴），及其支綫哈長段。（自哈爾濱通至長春）與吉甯鐵路（自省會吉林到朝鮮的會寧，日人稱之為日滿聯絡最短綫，是日寇侵略東北部省的重要命脈）。此外，尚有吉長（自永吉到長春），吉海（自永吉到遼寧的海龍），長大（自長春到黑龍省之齊齊哈爾），自拉法到哈爾濱等等支綫，交錯境內，聯貫遼黑兩省。在水路交通方面，主要的依靠松花江沿流而航行，自永吉以下並可通行汽輪。此外烏蘇里江、圖們江也可以通航，不過氣候寒冷，每年自四五月結冰時期不能通航。

永吉舊名吉林，原為本省的省會，瀋松花江西岸，位當中東鐵路與吉甯鐵路之會合點，及松花江的水運終點，為本省與蘇聯、朝鮮等交通的重要樞紐。松花江上下游的農產大多集散于此，亦為本省富饒區域的重要商埠。長春在永吉西南，溯伊通河西岸，位當遼、吉、黑三省鐵路聯絡中心，松遼平原南北的貨物，大都集散於此，無論在經濟上軍事上都居東北全省中佔重要地位。故在一九〇六年，日帝國主義，即在此中立租界，九一八事變以後偽滿更以此為偽滿部，改名新京。

在東北區內，中東鐵路沿綫兩旁十一公里以內的地方均屬哈爾濱道地區，原來都是制哈爾濱俄鐵繫

中東鐵路的附屬租借地，到一九一七年，蘇聯社會主義革命成功，蘇聯政府自願放棄舊俄在中國所訂的各種不平等條約，于是我國政府將哈爾濱與鐵路沿線地區收回，劃爲東省行政區，直轄于中央政府，設行政公署于哈爾濱。哈爾濱原名濱江，地當松花江水運中心，加以鐵路四通，所以貿易範圍極大，遠達外蒙及蘇聯西伯利亞各地，爲當時東北區具有國際貿易意義的重要市場之一。

第五十三課 黑龍江省

黑龍江省在遼吉兩省之北，是我國東北極北邊省之一，以其地臨黑龍江幹流的南岸，省境大部都爲黑龍江所包圍，一般統稱其爲黑龍江流域，故稱爲黑龍江省。面積四十四萬九千平方公里，爲東北四省中面積最大的一省，人口三百八十餘萬，其中大部爲漢人，蒙滿居民次之，尚有少數厄魯特族，與倫族等居民多居住於興寧嶺山地中。

本省四面環水，黑龍江流繞於本省西北三面，作爲中國與蘇聯的界水，松花江橫流於東南，作爲本省與吉林省分界；具有西南一部，與外蒙古及遼寧毗連，內與安嶺山脈，即由該山入省，環繞境內，其西端一脈稱爲西興安嶺，其東端一脈稱爲東興安嶺，間有於本省北部廣大地區。興安嶺山脈亦多黑龍江與松花江的分水嶺，其外側之水都流入黑龍江，其內側之水，由三河匯集，成爲嫩江，發源於省中部，流入松花江。在嫩江以北，有呼倫河，亦爲松花江支流之一，與嫩江並列，成爲省境內第二主要河流，此呼嫩二江流域，爲其支流神速與呼嫩平原，屬於松遼平原之北部，亦即北滿華北之區。本省境內興安嶺山脈以西，尚有黑龍江上游之呼倫河，克倫河，所沖積而成之呼倫平原，其中尚有呼倫池與貝河池等著名湖泊，此區亦爲本省畜牧富庶之地。

本省的地產，多在呼嫩平原與呼倫平原一帶，出產以麥爲主，高粱、大豆次之。其他如小米，

寺，規模宏大，爲清額爾濟布帝所敕建，每年五六月舉行大祭，周圍數百里內的居民，與遠在千里之外的商人，都來此禮拜與趕集交易，商業繁盛，所以亦稱之爲大市集。

第五十四課 熱河省

熱河本是內蒙古的一部份，民國三年自內蒙中劃出爲特別區域，到民國十七年才改建爲熱河行省，簡稱熱。其命名乃由於境內承德以東，有一溫泉流成爲熱河。面積十九萬二千四百餘方公里，比遼、吉、黑三省都小，人口二百零五萬四千餘，其中漢人最多，尚有原住的卓索圖盟與昭烏達盟兩蒙族居民及少數國民。

本省地勢，可以分西南山地與東北平原兩部，西南山地由綽互于本省與察哈爾之間的蘇克斜魯山各支脈盤繞而成，其中主要的山脈有霧靈、七老圖等山，灤河即流經于這南山脈之間，直向東南流入河北省。東北平原爲整個中北區松遼大平原的一部份，與遼寧的西部平原緊密相聯，其中有西遼河各支流交錯流滯，較大的如西拉木倫河，老哈河，小清河及北部的新遼河，都由西而東，會入遼寧省的遼河，西遼河流域一帶土地肥沃，水草豐美，本是畜牧均宜之地，但由於此地人口稀少，一向開拓不廣，農業仍不發達。

本省物產一般都不及遼、吉、黑三省之盛，特別是農業生產較差，北部蒙民至今仍多畜牧，南部居民雖以農耕爲主，但亦多兼營家畜；一般的農業生產有高粱、玉米、麥、大豆等，但因人口稀少每年尚有剩餘糧食輸出；牧畜業以牛、馬、羊、豬爲主，且多狐、狼、麝、鹿等野獸，特別是圍場一帶，爲從前滿清政府圈定的皇宮遊獵場所，闊達千餘里，民國以後開放爲民用，森林漫野，禽獸充斥，素爲東北畜牧野獸皮毛重要產地之一。同時尚有甘草等藥材的副產品，年產四百萬斤，

以赤峯縣附近出產爲最多。至於鑛產，則多在南部山地中，尤其是金鑛與煤鑛最豐，如承德、朝陽、赤峯等地，都產大量的金與煤的儲藏，並已早用科學方法開採。此外，降化、灤平兩縣的鐵鑛，平泉的銀鑛，朝陽的石油，凌源煤油，儲藏雖都不及本區其他三省之豐富，但在各鑛產中仍佔重要地位，惜現在都爲日寇佔有。

本省的交通，在九一八事變以前，亦遠不及其它三省，特別是鐵路很少，僅有錦朝鐵路貫通於朝陽而達遼寧省的錦州之間，而且是專爲調輸朝陽附近的煤產而設，公路交通更少亦只有自承德經古北口到北平。水路交通因省境內各河，大都流急水淺，不能全部通舟楫，（只有大凌河朝陽以下，深河的承德以下，可通小船。）在日本侵略主義佔領熱河以後，牠爲了深入熱河內地對各地資源的掠夺，及加強東北與華北的聯絡，首先就將錦朝鐵路延長到承德，（名爲承朝鐵路）且與河北省的平古路接軌，成爲華北與東北聯絡的第二條重要交通綫，其次又建築了葉赤鐵路，（自承朝路的葉柏溝到赤峯，）並以赤峯爲中心向周圍建築成公路網，以加強對熱河內地的統治與掠夺，所以至今境內的交通比前略有增加。

承德位於大凌河及灤熱河的西岸，所以亦名熱河，原爲本省的省會，四圍環山，中間平坦，形勢很勝，其東北有避暑山莊，建築宏麗，爲前滿清皇室避暑之處，又因它位當赤寧、朝陽、北平三大城市陸路交通要衝，所以商業亦很發達。赤峯、承德以北，地當全省中央位于西遼河上源西伯河與英金河會合口，本省北部平原農牧產品及礦材等物的交易都集中於此，爲全省商業的中心市場。朝陽瀕大凌河西岸，既當民船航運終點，又當承朝與錦朝兩路的連接點，是本省通遼寧省往來的要道，也是本省與東北區其他三省商業貿易的出入口。

第五十五課 「九一八」事變後的東北。

東北四省自淪陷為殖民地後，不但是整個社會性質有了明顯的轉變，而且連領土、產業與交通等地理條件都起了很大的變化。

第一是領土上的改變，九一八以後，日還除了廢立偽滿洲國，利用前清遜帝溥儀作傀儡皇帝，以統治整個東北外；同時為了鞏固它的統治而採取深入起見，還把原有四省地區，劃分為十六個省與一個洲，計有熱河省、錦州省、奉天省、安東省、通安省、吉林省、牡丹江省、興安南省、興安北省、興安東省、興安西省、開島省、濱江省、龍江省、黑河省、三江省、及一個關東洲。各省最高行政機構實際上都操之于任副職的日人之手（而在其與蘇聯交界各省中，更以日人著名軍事偵探担任負責官吏），完全變成了日帝國主義的殖民地。許多優良的土地產業，大都亦給日人所佔據。一九三七年日本帝國主義決定在二十年內向東北實行移民壹百萬戶（五百萬人）的計劃，規定每戶撥良田四十町步（等于中國十六畝），單就移民計劃來說，只要它一旦完成，則給日本移民所強佔去的耕地即達一萬萬六千畝，計佔全區耕地面積一半以上（全區墾地面積約三萬萬畝）。結果定會使東北區大批中國人民失去土地，陷于饑餓貧困，甚至有把東北的中華民族根本消滅的危險。

第二是產業的變動。九一八事變以後，日寇不但公然掠奪了中國一切主要產業，並在東北建設了一個獨佔的經濟榨取網，對東四省各種資源作有計劃的榨取；至一九三七年，中國抗戰興起，日寇更實施了所謂以重需為重心的「滿洲產業開發五年計劃」，企圖把東北作為大規模長期戰爭的供養地，於是我東北人民所賴以生存發展的產業資源，現在已經完全變為日寇毀滅我整個民族與人民的工具，這個計劃的主要內容是：採煤三千八百萬噸，採鐵二十二百三十六萬噸，液體燃料二百五

十萬噸，金七千五百萬元，鹽一百萬萬噸，鉛十二萬四千噸，木柴十二萬噸，還有其他軍用汽車飛機軍械等原料的開採與製造，都在這一計劃之內。五年以來，雖然在其加緊掠奪之下，得到了相當的收穫，但也由于資本與機械的缺乏，以及東北人民對日寇統治的反抗和鬥爭，使它的計劃不能順利完成，所以至今日寇缺乏的幾種主要資源如：石油、鉛、銅、甚至鐵礦等依然不能滿足它目前戰爭的需要。同時，在農業方面，日寇也加強各種掠奪（例如加深高利貸與苛捐雜稅的剝削，強化對農產物不等價交換等），使人民貧困，農業破產，以致用圍荒蕪，耕地面積日益縮小，據偽滿自己調查，九一八以後耕地面積減少達七千萬畝之鉅，近年農產總數比之十九三一年減少了三十三萬八千餘噸。雖然日寇也會屢次提出各種增產計劃，但始終尙難實現。

第三、是交通事業上的變化。九一八以後日寇便在新的軍事陰謀下積極從事于交通的建設，以轉其軍事運輸，在邊境一帶與滿洲不穩區域，加築了許多軍用鐵路與公路，如北黑鐵路（由北通到黑龍江南岸的界河），虎林鐵路（由林口到烏蘇里江兩岸的泡林），白溫鐵路（由洮安到外蒙邊境的溫泉），承朝鐵路（由朝陽到承德又與河北省的平古路接軌），以及赤峯鐵路（由赤峯到赤峯），寧黑鐵路（嫩江至寧年站等支綫），都是爲着便於進攻與侵略華北和鎮壓東北人民的反抗而建設的，統計東北鐵路長度由一九三一年的六千五百公里增加到現在的一萬一千餘公里，差不多延長了一倍。至於軍用公路的修築，更加普遍，單以奉天一名來說，現在就已築成了一萬五千餘公里，而且都是採用強迫農民無代價的修築，這無異強迫東北人民自作因循禍頭，這些交通建設，實際上對於東北人民是沒有好處的。

儘管日本帝國主義對東北的統治已經有了十多年，其層層剝到山河破碎民窮財盡，但是東北廣大的人民，始終懷念着祖國和不斷的與敵人作鬥爭。很多優秀兒女起來組織了義勇軍，在興安嶺及長白山脈廣大地區中堅持着游擊戰爭，自民國二十二年東北的中國共產黨，提出了抗日統一戰綫的

主張以後，這些分散的游擊隊便開始組織了統一的抗日聯軍。現在已有完全約十二個軍，分佈在東北各地，例如黑龍江的關廟、遜河、奇克、綏濱、寧安、呼瑪等地，吉林的磐河、虎林、東寧、老龍嶺、同江等地，至今尚有我們的抗日政權。在黑龍江的克倫、大賚、泰來，吉林的樺甸、敦化、額穆、遼寧的安圖、撫松、臨江、輯安等地，常被我國義勇軍克復。我們華北區緊密地抗日根據地，亦正在向東北的熱河南部發展，一部份挺進軍已超越了承聯鐵路，向承德的北部挺進，同時給了苦鬥中的東北義勇軍以極大的興奮。這些力量早已成爲日本帝國主義的心腹大患，現在正在不斷的生長與鞏固中，將來必是驅逐日寇邁鴨綠江的先鋒部隊。