

6 樋口ルート

1938年(昭和13年)3月10日、樋口は直ちに満鉄の松岡洋右総裁に電話をかけて緊急の事情を説明し、救援を要請しました。

松岡は直ちに、満州里からハルビンまでの救援列車の出動を命じました。

オトポールに接する満州里からハルビンまでは900キロもの距離があり、列車の本数は1日1本と少ないのですが、このときは13便の救援列車を出動させたと伝えられています。

1938年(昭和13年)3月12日、ハルビン駅に列車が到着しました。

10数名の凍死者はでたものの、20数名の病人と凍傷患者は病院で手当てを受け、他の人々は将校クラブや学校などに収容されました。救援列車の手配がもう1日遅れたら、これだけの犠牲者では済まなかったことでしょう。

救出された難民の8割は上海経由でアメリカに渡りました。その中には、後に建国されたイスラエルへ行った人々もいます。残り的人々は開拓難民としてハルビンの奥地に入植したと伝えられています。

ユダヤ難民たちは、その後も相次いでこのルートを使ってハルビンを経て上海などへと逃げることであったため、「樋口ルート」と呼ばれています。



ロシア系難民との説あり

6. The Higuchi Route

On March 10, 1938, Higuchi called the South Manchuria Railway Company president Yosuke Matsuoka, bringing him up to speed on the crisis and requesting his assistance. Matsuoka wasted no time in dispatching relief trains to transport refugees from Manzhouli, which bordered Otpor, to Harbin, located 900 kilometers away. There was only one train running per day from Manzhouli to Harbin, but a group of 13 relief trains were reportedly dispatched at that time.

On March 12, 1938, the trains carrying the refugees arrived at Harbin Station. Although a dozen of them had frozen to death and two dozen had to be taken to clinics due to illness or frostbite, the remaining refugees were safely accommodated in officers' clubs, schools and other buildings. The delay of a single day in arranging the trains would have caused more refugees to lose their lives.

Of those rescued refugees, 80 percent went on to the United States by way of Shanghai—some of them later moved to Israel after it was founded—and the remaining 20 percent reportedly engaged in land settlement in the countryside of Harbin.

The route from Manzhouli to Harbin came to be known as the “Higuchi Route” as Jewish refugees continued to use it to flee to Shanghai and elsewhere via Harbin.