

九八事变后

日本鐵蹄下

之东北鐵路

九一八  
事變後

日本鐵蹄下之東北鐵路

東北問題研究會

中華民國二十一年八月九日付印  
中華民國二十一年八月十五日出版

# 九一八事變後日本鐵蹄下之東北鐵路

每册定價大洋叁角  
郵票代價不折不扣

---

版權所有  
不准翻印

---

出版者 東北問題研究會  
發行者 外交月報社  
印刷者 良友文化社

總發行所  
代售處

北平西城北溝沿大蔴線胡同八號外交月報社發行部  
北平中華，新生命，現代，佩文齋，聯合，歧山，君中，  
景華，新智，新華，華盛等各書局

## 叙言

溯自日俄戰後，日本挾戰勝餘威，積極侵略我東北，而其侵略方策，則以鐵路爲先驅，始則攘奪南滿，強築安奉，以固其基，繼則迫我借款興修吉長四洮吉會等路，以張其勢，車轍所經，凡政治軍事經濟種種侵略之勢力，隨之以俱來，迨至上年九一八變作，乃一變其險惡詭密之陰謀，而爲明目張胆之暴行，其對於我政權之侵奪，軍伍之殲滅，人民之虐殺，事實俱在，報章之記載綦詳，國民之激刺已深，惟對於侵略先驅之鐵路方策，如路綫之如何展擴，路權之如何攘奪，路運之如何摧殘，則以事屬專門，雖關係綦重而記載獨缺，卽間有之，亦略而不詳，無以促國人之注意，著者亦非鐵路專家，惟於東北路情，尙能備悉，爰不揣譎陋，將身所遭目所擊與夫刺探所得者，纂爲斯編，公之於世，以期促進國人之注意，篇中所述，雖爲片段之事實，然皆確鑿有據，非道聽途說可比，舉凡日人對我鐵路之種種陰謀暴行，

既以昭著，我爲應付計，何者應提示國聯，以求公理之制裁，何者應發表宣言，以杜他方之糾紛，何者應直接抗議，以促其反省，何者應急謀抵制，以防其實現，閱者即於此片段之事實中，加意研求，必有所得，而在政府當局，尤應負運籌決策與夫積極進行之責，所冀手是篇者，不僅以宣傳文字視之，以無負作者之本意，則幸甚矣。

中華民國二十一年七月西山氏自叙

# 目錄

## 叙言

### 一 僞交通部

### 二 僞奉山鐵路

一，日人攘取該路之經過

二，日人主開慰問列車之效果

三，各處課長暫任華人

四，營業運輸章程之改從南滿

五，南滿供給車輛之情形

六，日本對葫蘆島築港之深心

七，限制路警及俄警之採用

八，南滿貨車之直通

九，通信權之入日人掌握

十，車務教育之日本化

十一，日員實權之在握

十二，日軍強迫之免費運輸

十三，日人對東西四路聯運之毀棄

十四，日人飭編之四個年度預算

### 三 吉長鐵路

一，本路之原狀

二，日軍焚奪之經過

三，日軍迫令合併吉敦路之情狀

四，改訂編制及日員之滿佈

五，借款合同之任意改訂

六，更改站名之用意

七，大連吉林間客車之直通

八，租用南滿車輛之損失

#### 四、吉敦鐵路

一，本路之原狀

二，營業管理權之侵奪

三，不顧信義之蔑棄合同

四，強迫負擔浮冒之墊款

五，侵奪林權與韓民之移殖

六，慘殺路員之罔顧人道

#### 五、吉海鐵路

一，本路之原狀

二，日人謀合併之經過

三，合併經營之情形

四，侵奪路權之改組辦法



五，幫辦張松齡之慘被殺害

## 六、瀋海鐵路

一，本路之原狀

二，日人羈佔之經過

三，日顧問掌握實權之情形

四，把持路權之日職員名

五，反客爲主之改訂編制

六，攫奪本路之根本計劃

七，因迫買日貨對於路員之毆辱

八，北寧聯運岔道之拆毀

## 七、四洮鐵路

一，本路之原狀

二，改派局長及日員之引用

- 三，威迫利誘排斥華員
- 四，改訂合同攬爲日營

## 八 洮昂鐵路

- 一，本路之原狀
- 二，指使顧問奪取局長之情形
- 三，強迫簽訂聯運協定之經過
- 四，違背合同與實權之攘奪
- 五，改訂合同之變爲滿鐵代理經營
- 六，龍江瀋陽間客車之直通

## 九 齊克鐵路

- 一，本路之原狀
- 二，路權之謀奪與局址之再遷
- 三，自稱顧問之侵我主權

四，由日代營之合併

五，未完工程之擅自進行

六，沿綫農產之盡被吸收

## 十 洮索鐵路

一，本路之原狀

二，霸佔路局與局長之被害

三，意圖把持之歸併洮昂

## 十一 呼海鐵路

一，本路之原狀

二，存心侵吞之強迫借款

三，強迫接收後之改組

四，佔據路局與路務之操縱

五，日軍進駐之肆意破壞

## 十二、中東鐵路

- 一，本路之原狀
- 二，日軍進佔後之運輸停頓
- 三，指使偽國爲權益之承繼
- 四，便於操縱撤換華員
- 五，日人攘奪東路之步驟

## 十三、拉哈，敦圖，長大鐵路

- 一，各路之概況
- 二，墊款修築之進行
- 三，實地測勘之經過
- 四，設置建設部之情形

## 十四、延海，甯敦鐵路

- 一，各路之概況

二，延邊築路之計劃

三，威魯承造之經過

四，寧敦建築費之預算

## 十五、東部綫西部綫管理局

一，東部西部綫之劃分

二，名存實亡之管理組織

# 一 偽交通部

西山

偽交通部，係承繼偽東北交通委員會之後，爲偽組織滿洲國國務院之一部，當偽東北交通委員會時代，委員長雖係丁鑑修充任，而實權則完全操之於日本顧問參事之手，卽下級員司之工作，亦完全不令華員過問，故其工作經過，多係屬於日方應有之政策，喧賓奪主，至堪駭詫，試述移民減免車價一事，可概其餘矣。

當九一八事變前，我國當局爲實行移民殖邊起見，曾定有各鐵路移民乘車減價辦法，及移民所帶農具免費運送章程，各路均遵行有年，墾農因車價之減免，每年遠往吉黑邊境墾荒者，爲數甚多，日人鑒於華民移墾甚有成效，久思設法限制，自日人掌握偽交通委員會後，卽分令各路，將上述辦法章程一併取消，移民政策至此遂告中止，其後紅卅字會，曾收有難民甚多，請援此項減免車價辦法運送回籍，該會決不以慈善關係，稍加通融，而同時對於朝鮮人，則訂有乘車減價辦法，不論個人或團體，一律按照五成折扣收車價，由日本領事或日警察官，發給執照，各路卽以此爲證，減價運送，由此觀之。足以證明偽東北交通委員會，完全爲日人所主持，故其政策之自相矛盾如此，其他則不問可知矣。該會以日人爲參事，避名取實，分派各路監管一切，嗣因各路不能用參事名義，乃改爲顧問或囑託或聯絡員等名目，自改

組僞交通部後，此項人員仍留各路服務，

自本年三月一日滿洲僞國成立後，僞國務院設有交通部，主管交通事務，於是僞交通委員會於三月十八日奉僞國務院令，將主管之一切事務均移歸僞交通部辦理，債權債務亦歸該部承繼，該會即於三月二十五日解散，事實上僞交通部總長，仍由丁鑑修充任，故內部用人一仍舊貫，惟日人之把持更較前加甚矣。

僞交通部置總次長各一人，分設總務，鐵道，郵務，水運四司，總務司掌機密，人事，航空及會計事務，鐵道司掌陸運事務，郵務司掌郵電事務，水運司掌水運事務，設秘書官，理事官，均簡任，技正分簡荐任，事務官荐任，屬官委任，現發表總務鐵道水運及郵務四司長均係日人，一切公文非經總務司，不得發出，實權操在日人之手，（僞組織各機關實權均在總務長之手）所用文具紙張及一切設備消耗等物品器具，均完全採用日本出品，即茶葉一項，亦用日產，餘可知矣。

鐵道司長爲森田成之，前充南滿鐵道長春站站長，該司分設庶務路工經理三科，又第一至第五各科，共爲八科，第一科專管吉長吉敦吉海三路，第二科專管四洮洮昂齊克三路，第三科專管奉山瀋海兩路，第四科專管呼海路，第五科專管中東路，庶務、路工，經理三科，以職務分科，第一至第五各科，以管路分科組織之奇特非日人主持，不致如此，鐵道司對各路可

接用函指揮，無須部令飭行，司長之可指揮各路，亦即日人之可以指揮各路也，日人對於東北各路，全權在握，於此可見。

偽交通部暫設長春（偽新京）馬號門外自強學校內，經費擬仍照偽交通委員會原案，由各路攤解，偽交會移來員司四五十人，現歸總務司人事科日籍科長審查，以定去留，審定標準，以是否親日及能否甘心爲日人利用爲斷。

## 二 偽奉山鐵路

一，日人攘取該路之經過：北寧路關外一段，自上年九一八事變發生後，日人即思插足，以遂其侵佔之野心，願以英國債權關係，最初尙極顧慮，奈以爲虎作倀者，大有人在，並藉口從前奉榆路爲先例，決定分割瀋陽至山海關幹綫，及營口打虎山各支綫，成立偽奉山鐵路局，局長係由日軍部指定四洮路局長關鐸兼任，飭由偽奉天省政府於本年一月七日正式委任，而該局關防及官章，則由日人令僞東北交通委員會（日人主持）刊發，於一月九日在日站千代田交通銀行樓上臨時辦公，繼指定原遼寧總站樓上辦事處舊址，改爲奉山總局，從事接收整理，於一月十九日遷入辦公，由局長委派各處高級職員，並向南滿四洮吉長各路調用人員，對舊任員司工役等，暫令其照舊供職，惟舊有員工不甘爲日驅使，自動去職



者甚多，日本即以各路調來者補充之，於是該路遂被日本操縱矣，

二、日人主開慰問列車之效果：該路自九一八事變以來，完全歸日軍指揮運用，

故沿綫各站，悉由南滿調來之派遣員主持站務，對於本路運輸營業遽行停頓。自該局成立，知沿綫各站員工人等，多持反對之態度，南滿派遣員及日軍管理指揮權限等問題，均茫無頭緒，時有抵觸，謠言孔多。人心不安，於是日方決定開行慰問列車，專任處理沿綫各站事務，派秘書律夢符爲首領，率領宣慰員宮德源張弼王君謨，調查員劉仲起穆熙葉秉憲曾錫藩，聯絡員郭清相及日員數人，開行專車前往各站，其工作爲（一）各段站尙未離職之員工姓名薪數一一查明登記，令其照舊供職，作爲奉山職員或工人，其願去者聽，所缺之額，卽由局中補充，其人員卽由各路調來者充之。（二）各段站現存車輛分別種類及能用與損壞分別登記，作爲恢復運輸之預備。（三）各段站公物公款之清理，（四）事變後應整理之事務，（五）與現駐日軍及日員接洽便利路務，以上各端均告就緒，同時對於內部工車兩處復舊之計畫，亦規定實行，該路遂在日本操縱之下，運行如常矣。

三、各處課長之暫任華人：該局成立之初，日本佈置未妥，故暫利用華人爲其爪

牙，由關鐸委任四洮庶務課長柯澄，前吉牧工務段長，趙心哲，前洮昂車務處長律夢符，（原名長庚）吉長計理課長朱鴻遠，前北寧警務課長景林爲秘書，分別籌備各部分事宜，僞

交委會曾有派日員充各處處長之意，爲關所拒，並逕委柯爲代理總務處長，趙爲工務處長，律爲車務處長，朱爲代理會計處長，景爲警務處長，分處辦事，嗣亦呈准僑交委會，准予照派，各處課長復分別派定屬於總務處者，係張葆華爲機要課長，吳積增代材料課長，殷葛如爲稽核課長，高衍芳爲產業課長，李枋代庶務課長，曾子模爲工務處文牘課長，楊衍材爲工課課長，趙心哲兼計畫，港務兩課課長，葉大滄爲車務處文牘課長，程全蔚代營業課長，宮德源爲運轉課長，丁而盛爲機務課長，尹贊先爲電務課長，屬於會計處者，張輝南爲文牘課長，陳廷耀代綜核課長，夏彭年代檢查課長，朱鴻遠兼出納課長，屬於警務處者，董隆泰爲文牘課長，馬春瀛爲行政課長，關家驥爲司法課長，閻義輔代衛生課長，並感於下級職員之不敷分配，乃招考高中畢業程度之練習生四十名，月薪自三十元至六十元，但將來日人在該路即發生債權關係，（詳後）勢必易以日員或與日員相同之華員，現在人員所謂魚游釜底耳。

四，營業運輸章程之改從南滿： 該局成立之初，對於運輸營業各項，本擬另訂辦法，嗣車務處以諸端待理，無從着手，請准暫照北寧舊章辦理，即客 運價，除臨時稍有變通外，均仍照北寧原價，惟所收附加捐一項，則予取消，不再徵收，至本年四月一日起始，實行新訂之運輸規則，運價表及貨物分等表等，即運轉章程，亦另行改訂焉，舉凡所改訂新章之內容，與東北各路漸趨一致，蓋皆以南滿路成規爲藍本也。

### 五、南滿供給車輛之情形：

該路最初查得能用之機車十八輛，待修者十三輛，客車可用者十四輛，貨車較多，惟均破損，通車伊始，極感缺乏，嗣悉客貨車輛留滯瀋海吉海各路沿線者，尙屬不少，曾請僑交通委員會飭查放還，並查得北寧掛存東北大學工廠內，停留之破舊客貨車輛有二百五十輛之多，經函知該工廠將車輛全數掛至皇姑屯工廠，分別修理，該路現用車輛，日人迫向南滿路租用，已租有機車十八輛，客車二列，此次國聯調查團來瀋，日人堅主由奉山路另備專車，但該路普通車輛尙不敷用，豈有專用車輛，乃完全由南滿路供給，新加油漆註該路徽式而已。

### 六、日本對葫蘆島築港之深心：

葫蘆島築港，日人本極反對，最初原有停止進行之意，嗣因與荷蘭公司有契約關係，深恐一旦由日人推翻，以致國際間，對日多一種惡感，於是變更消極方針，而爲積極政策，積極政策者，即擬俟該港完工之後，設法歸南滿路經營，作爲大連之補助港，而不使成爲中國鐵路之競爭口岸，故現對築港經費，日方亦允照舊撥付即以沒收北寧之築港，儲款支付，上年十月北寧路局簽付荷蘭治港公司邊業銀行支票洋四十萬元一紙，由該公司轉償花旗銀行，嗣被邊業銀行以款已移轉奉山爲理由，拒絕照付，美總領事曾向駐奉日領交涉，日領並不避嫌，遽函飭該路局照付，同時並向僞省府接洽，要求由省府令知路局照數撥還花旗銀行，以清欠款，僞省府當即照辦，查荷蘭公司要求照付之支

稟計有十四紙，共洋二百九十七萬八千八百二十元零八角三分，此次四十萬元，係該款之一部，因日本領事主持，該路不得不照付，惟將來撥還全部欠款時，該路當將此次所撥之款，如數扣還，總之惟日領事之命是聽而已。

### 七、限制路警及俄警之採用：

日軍部對於中國警察限制極嚴，對於路警亦然，而對於奉山路警顧慮尤甚，該路現有官員長警一千七百餘人，日軍部只准全路警察不得超過一千二百名，會由偽交通委員會令知該路遵照，對於日軍部限制之意旨，會令內公然敘述，足證日方操縱路務之一斑，該路遵即規定警官警察一千二百名之數額為標準，但司事書記夫役則不在此數，嗣日方又以中國人充當路警終不放心，於是有招募白俄充任警察之決定，最初祇有俄警一百五十名，現已逐漸將華警淘汰，易以白俄矣。

### 八、南滿貨車之直通：

該局與南滿訂定南滿貨車直通運轉之協定，凡自南滿發往奉山裝運鐵路用品之南滿貨車，可以原車直通至奉山各站，由奉山納給每十二小時每三十噸車租日金一元，五十噸一元五角，六十噸二元自此項協定訂定後，撫順煤遂暢銷於偽奉山沿線。並傳將來有進一步為聯運貨車之直通云。

### 九、通信權之入日人掌握：

該路行車電話及電報，均歸日人掌握，電報已改用日文，所有一切用語及符號，亦一律改用日文假名，並以原有職員為不可靠，易以日本借款各

路電生，此項電生，向係習用音響機，對於北寧舊電機不能運用自如，故並在皇姑屯等十四大站，改用音響機，以求適合，另設音響機傳習所，訓練各站司報，講師由南滿鐵路担任聘請，蓋一切事務統由日人主持，庶幾造成極可靠之日人通信系也。

十，車務教育之日本化：日人鑒於車務低級職員關係之重要，一時易以日員既爲事勢所不許，卽易以親日系，亦所難能，除儘量調用南滿養成所學生外，復在該局設車務傳習班，逐年造就日本化之低級職員，以期於最近之期間，使全路低級職員，成爲日化，庶幾指揮如意，其所聘之主教，爲黑子純造，卽車馬費一項，竟月給日金五百元之多。

十一，日員實權之在握：該局成立之初，由偽交通委員會派日籍參事事古山，古關，甲斐，神谷等八九人，在該局各處辦事，現因路局不能有參事名義，故均改爲囑托，儼然執行處務，各處並設有聯絡員，（警務處聯絡員爲有馬繁，加藤俊秀）辦理處內外事務，又有顧問山口等數人，則又干涉局務，顧問之下，並設有辦事員數人，足見此項顧問與普通所謂顧問性質不同，至會計方面，日人雖不能以任何名義干涉，然事實上有日員小島，在處監督，凡收支款項單據雖不經其蓋章，然苟爲小島所不同意者，卽留中不發，局中自無法可辦，至於外站自皇姑屯至錦州，尙多南滿調來之日員，蓋自該局成立後，未曾全撤，將來各大站站長，尙擬一律改派日員也。

十二，日軍強迫之免費輸運：查北寧鐵路當一九零二年英國交還關內外鐵路所訂章程，關於各國軍隊之運輸，凡人畜行李貨物軍用車輛等項均一律收費，日人自侵佔北寧後，隨意運輸軍隊，嗣鑒於強令該路免費運輸日軍之而無根據，自該路成立即由日軍部與該路訂定日軍無費運送合同，藉圖掩飾，而事實上仍侵害中國及英國債權之利益，則在所不顧也。

十三，日人對東西四路聯運之毀棄：自上年事變後，所有東四路及西四路聯運均已停頓，自奉山路局成立，後東西四路聯運，日人均行毀棄不許繼續舉辦，故事實上中國鐵路已無自行辦理聯運之可能，其尙未清算結束之運費聯運各路互相催索，該路查明應付還四洮一百八十五萬餘元，瀋海吉海各若干，均撥由沒收北寧路在交通銀行及官銀號存款二百餘萬內支付，以該項存款，並無築港名義，故擬動用俾資結束也。

十四，日人飭編之四個年度預算：日人對於奉山侵佔之步驟，因有英國債權關係，極力避免衝突，故取漸近主義，一面在減少該路收入，如瀋陽至營口票價之增加，以免南滿瀋營間受競爭影響，於是奉山路瀋營間旅客，大見減少，如限制運糧入關，皆運自不發送，凡此種種，均使該路收入日見減少，而一面對於該路支出，則極力擴大，不加限制，現本此標準，飭由會計處編訂，自偽大同元年至四年之四個年度預算，（會計年度仿照日本）約

計收入月有九十萬元，營業支出月有七十萬元，再加資本支出及還本付息，每年虧短甚多，日本擬根據此項預算，爲輔助奉山發展起見，向奉山投入資本，仍以南滿代理經營爲條件，藉以達其鐵路侵略之目的，屆時英國雖同有債權之關係，而實權則操諸日人之手也。

### 三 吉長鐵路

一，本路之原狀：吉長路於前清光緒三十一年，擬定籌資自築，被俄所阻，日俄戰後，我與日訂約，議定長春至吉林之鐵路由中國自築，其不敷之款，允向日本貸借，以半數爲限，光緒三十四年，經郵傳部簽訂吉長借款合同，計日金二百十五萬元，期限二十五年，期限未滿以前，總工程師及會計主任，須用日人，吉省紳商以權利外溢，力爭無效，民國元年通車，全線計長一百二十七公里，至民國四年，日本強提二十一條，其第二號之第七條爲「中國政府允將吉長鐵路移歸日本政府管理經營自此約簽訂之日起以九十九年爲期」嗣經我國修正，承認改訂合同，於民國六年，由財政交通部與南滿鐵道株式會社，簽訂吉長鐵路借款合同，連前借款在內，共借日金六百五十萬元，以三十年爲期，期前不得將本全部還清，工務運輸會計三主任，須用日人，並委託南滿代爲指揮經理營業，自此約簽訂後，南滿即照約派日員接管，並派代表一人駐局，直接管轄工務運輸會計三處儼然執行局長職務，而局長除管理總務警務外，僅有監督之虛名而已。

二，日軍焚奪之經過：當九一八事變發生後，日軍開駐長春，進佔該路，警務課及警務公所縱火焚屋，槍殺警士，該課全部文卷服裝槍械，均付之一炬，時該路局長郭續潤，適因公赴平，暫由副局長齊耀璜維持應付，嗣郭調瀋海總辦，改派富保衡爲該路局長，日人一面阻其到差，一面慫恿僞吉林省長官公署自行派人，俾便利用，僞省署即以吉長吉敦兩路，均在本省區域以內，現值路務重要，局長一職，應由本省選員充任，俾專責成爲理由，選派金壁東（已入日籍）接充，於上年十月十二日到局接收，僞省署並以遼省各機關多已停止辦公訓令該路局，所有該局事務，應歸僞省署暫行監督指揮，從此該路遇事逕報僞吉林省長官公署核辦，同時僞東北交通委員會在瀋成立，普通事務並報僞交會，顧金壁東兼差甚多，如長春市長吉林鐵道守備隊司令官等，無暇兼顧局務，副局長齊耀璜，又被日人排擠，由僞省署委爲鶴崗煤礦總辦；於是局務完全歸南滿所派之代表中川增藏一人主持，曾由局布告，爲事權統一及辦事敏捷起見，除重要事務，與局長協議外，概由代表處理。

三，日軍迫命吉敦之情況：吉敦雖係南滿墊款修築，而管理權當爲我所有與吉長之歸南滿代經理營者，情形不迥相同，乃日軍部於上年十月下旬派軍官十數人，持軍部命令一紙，到局召金齊正副二局長，首詢官章是否帶來，未帶者去取，取來後軍官一人起立宣讀軍部命令，大意謂將吉長吉敦合併經營，至所有條件照附單所開云云，旋（附單並未宣讀），即



強延局長蓋章承認，據目視附單者云，條件列有六七條，其可記憶者一，支出款項由南滿代表核簽局長不得過問二，購買材料用品局長不得過問三，運費之核定由運輸處長（日人）負責，局長不得過問等項，蓋於代理經營之後為更進一步之侵略，於是該局即改訂吉長吉敦鐵路管理局編制專章，托名營業減少支出繁多，不得不節省經費，於上年十一月一日將吉長吉敦路兩局實行合併一局辦公，於節省經費之美名中，輕輕將吉敦經理營業之權，送與南滿由其代為經營焉。

四，改訂編制及日員之滿佈：該路編制改定後，分總務運輸工務會計警務五處，除警務處為華員外，總務處初為華員，嗣改日員，餘均為日員，計南滿代表中川增藏，總工程司田邊利男，總務處長味岡謙，運輸處長片岡瀨，工務處長村山末男，會計處長谷清，先是運輸處長由中川兼，工務處長由田邊兼，至是均另派人，至各課中除總務警務兩處，共四課現為華員外，其餘各處課長均係日員，即工務機務車務各段段長，亦半由日員充任，並由南滿調來臨時司工十數人，迨改組完成各處課段站已滿佈日人矣。

五，借款合同之任意改訂：查吉長原借款為日金六百五十萬元，年息五厘，已照約付息，並還本多次，尚欠日金五百餘萬元，吉敦原墊款日金兩千四百萬元，年息九厘，因我方尚未完全收工，墊款總額本未確定，（詳後）日方乘此時機以債權者之利益為前提，將兩路

借款合同併改訂，計借款總額日金三千六百三十萬元，年息七厘五，期限五十年，分四十年還清，由南滿代爲經理指揮營業，紅利南滿分二成，政府分四成，餘四成作爲資本支出，對於用人並無新規定。蓋滿日人一視同仁，既爲日人所代管，自以日人爲主體，事實上自無規定之必要也，據南滿計算兩路本息應有四千萬，今祇作三千六百餘萬元，已減讓四百萬元，此項合同係爲僞吉林省長官公署簽訂，完全出於日方片面之誘迫，不令債務方面有絲毫意志之於其間。

六，更改站名之用意：該路始端站向稱頭道溝站，其次爲長春站，頭道溝站與南滿路長春站連接，日人令將頭道溝站名義取消，與南滿站同稱爲長春站，原有之次站長春站名稱改爲東站，自上年十二月一日起實行，蓋完全以南滿爲主體，吉長路視同南滿支綫，不應有兩個長春站名義存在，故改爲東站也。

七，大連吉林間客車之直通：在北京政府時代，舉行中日聯運會議時，日人屢次要求我政府舉行釜山北平間，或大連北平間之直通客車，表面上爲便利旅客，免生中途換車之煩，實際上實爲侵略手段之一種，蓋因此可爲技術方面之種種準備，而爲直通軍事專車之先驅也，我交通當局洞燭其奸，迄未同意，此次日人既併吞吉長作爲南滿支綫，於是急急於大連長春間直通客車之駛行，自本年二月十一日起，將長春吉林間之第五次第六次客車，改爲南

滿之第十七次第十八次客車，南滿第十七次客車於下午五時十五分到長，即於六時半開吉林，下午九時抵吉，第十八次客車於上午九時五分自吉林開行，下午十二時五分到長春，即於十二時三十五分直開大連，前此日方要求平連間之直通車，尙爲聯運路之關係，今則爲幹支路連接之關係，無所謂平等相互契約之聯結也，至貨車不獨直通至吉林，且可直通至敦化，蓋因吉長與南滿向係聯運而吉敦與吉長訂有貨物聯運合同而成，爲與南滿間接聯運之事實其由來已久也。

八，租用南滿車輛之損失：該路原有客貨車輛本不充足，當民國十三年奉直戰起，奉榆路局成立，向吉長借調機車八輛，棚車三十六輛，民國十四年復撥借機車二十四輛，民國十五年復撥借機客守車共二十二輛，彼此商定租金暫行記賬，自迭次撥借奉榆之後，本路客貨運輸車輛益感不足，因之不得不向南滿鐵路租用，所有車租租價既高，又須按月付現，計先後支付南滿車租租金已達日金四十五萬餘元之鉅，現在除守車一輛客車二輛貨車一輛尙未交還外，其餘均由吉長收回，而應收租金，結至上年年底止，共欠現洋六十餘萬元，尙分文無着，自事變以後，長春定爲僞都，旅客列車，益見繁要的大連輸出貨物，亦漸有獨占之趨勢，車輛需要，較前更形不敷，於是南滿舊車之租用，必較前更多，損失亦較前更甚矣。

#### 四 吉敦鐵路

一，本路之原狀：該路自吉林至敦化計長二百十公里，爲吉會路之一段，自吉會訂購後，未能實行建築，日人乃於民國十四年要求奉天軍署修築吉敦簽訂承造合同，由南滿墊款包修，訂定建築費日金一千八百萬元，後又增加六百萬元計墊款日金二千四百萬元，俟逐段竣工驗收卽以九厘起息，全路完工驗收時，卽將墊款還清，如逾一年不還，則改爲借款，以三十年爲期，隨時可以贖回，工程期內用日人爲總工程師，至全路工竣辭退，營業時期用日人爲總會計，至墊款還清日辭退，民國十七年竣工，因工程不良，我方尙未完全驗收，暫先通車營業，局址在長春吉長路局內，總工程爲田邊利男，局長向由吉長鐵路局長兼任，內部組織分總務工務會計監察四科，除工務課長、保田邊利男兼任該科各股日員較多外，其餘各科均係華員，營業管理之權，在事變以前，原由我方操之。

二，營業管理權之侵奪：照原訂合同之規定，在營業時期，祇有聘用日人爲總會計之限制，其餘營業管理之權，按照合同，日方均不能干涉，自該路暫先通車營業以來，日方鑒於路權在我，日人不能充分操縱，影響南滿利益甚大，屢思侵奪該路營業管理之權，曾由吉長運輸處長中川增藏，迭向局長要求將該路車務科歸併吉長運輸處及吉敦行車事務歸吉長兼辦等事，均經我方拒絕，自九一八事變發生後，卽由日軍部命令將該兩路合併，詳前吉長）所有車務科文牘計核兩股併入吉長運輸處事務課車務科運輸股併入吉長運輸處車務課，車

務科機務股併入吉長運輸處機務課，總務科材料股併入吉長會計處用度課，此外總務科監查科歸併吉長總務處會計科工務科分別併入吉長會計工務兩處，從前吉敦各科股首領，均係華員者，至此均歸併於日員之手，從此大權在握，經濟侵略方策，大可肆意暢行也。

三，不顧信義之蔑棄合同：吉長係爲南滿代爲指揮經理營業，全路營業管理實權均在南滿所派代表之手，連輸工務會計三處長，均係日員，完全歸代表指揮，局長僅管總務一處，該處長原係華員充任，近由日代表改派日員味岡謙接充，從此局長職權日益削奪，此乃中國委託南滿代理經營吉長之結果，而委託代理經營，則規定於合同第三條，尙可謂猶有契約之根據也，至吉敦合同，匪但無委託代理經營之規定，且明明規定局長全權經營，即通車日起至墊款還清日止，所用總會計日員一人，亦須秉承局長命令辦理，局長並得隨時辭退，除總會計得請示局長酌雇日員數人外，此外並無攬用日人之規定，現在日人蔑棄合同將吉敦併入吉長，（詳前項）使吉敦同歸南滿代理經營，不知日人究何所根據也，查此項合同，係南滿會社與我政府交通部訂定，係債權債務者間之契約負相互遵行之義務，乃日人徒知侵奪，不顧信義如此。

四，強迫負担浮冒之墊款：本路建築費，原預算爲日金一千八百萬元，委託南滿會社包工修築，在合同內亦言明此數，不意日人開始動工後，即謂尙須增加修鑿山洞費及總務

購地土工等費，日金六百萬元，計共墊款日金二千四百萬元，第一至第四分段係於民國十六年十月通車，經局長驗收通知南滿認爲竣工，（照合同該段墊款應予起息）第五至第七分段收手續未完，第八至第十五分段均未驗收，於民國十七年十月暫先通車，路局因南滿承造工程不良，曾。方簽有之工程細則，查驗後發見工程不良者一百八十一處，與設計不符者三處，其全部工程，以單價比較浮冒三四倍以至十數倍不等，例如車站臨時應用之木板房一間，開價日金一千四百六十元，木便橋一公尺四百二十元，比較同時同地建築之路價格，高出數倍，故無法驗收，東北交通委員會於民國十八年秋調派東北各路總工程師組織該路收工委員會請南滿會同查驗，以期就專門技術方面，實地考查，公平估價，俾便接收而照合同起息，除該南總工程師田邊利男前往外，南滿不允另行派員參加，對於浮冒工價，置諸不理，嗣經收工委員會查驗結果，發現南滿承包之土工橋梁山洞軌道房屋等項大宗工程日金一千三百四十一萬七千餘元，僅值六百二十萬另七千餘元，除承包工程款內有提取現款一百六十萬元外，計浮冒日金五百五十萬元之多，通知南滿會社，乃南滿迄置不理，迨事變後，日人將吉長借款與該路墊款合併爲借款日金三千六百三十萬元，與僞省署另訂合同，所有吉敦浮冒之吉款，終未剔除，強人承認負擔，並將未驗收之工程隨意定期起息，至此項浮冒之款，亦一併照約起息，損失不貲，三數年來，南滿對此懸案，並不急求解決，或即期待今日之機會歟。

五，侵奪林權與鮮民之移殖：該路沿線產木極富敦額舒樺四縣，產木尤多。砍木勞工原以魯人爲多，近以不堪日人虐政，大都逃命入關，日人移來鮮民甚衆，在敦額兩縣砍伐荒木，並由通木商常錫三等呈請僞省署開放四縣山禁，以便砍伐，一面卽由日人貸以資本，所砍之木，大都由南滿收買，作爲枕木之用，經由吉長吉敦聯運至南滿時，其運費爲極低廉之特價，南滿復將此項枕木轉售他路，一轉手間，獲利甚豐，且移來鮮民不難漸成土著，日人今已指定樺甸安圖二縣及敦化之一部爲西間島，以與延吉汪清和龍各縣原稱間島者聯接，從此間島日人勢力漸自吉省邊境侵入腹地矣。

六，慘殺路員罔顧人道：本年二月間王德林義勇軍在該路敦化一帶，至爲活躍，橋梁電線時被折毀，日軍行動深受影響，且喪亡極重，日本吉林憲兵隊派員調查，認爲有反吉暴徒與王軍勾結所致，日憲兵隊員在蛟河敦化兩地隨意捕人，無論有無嫌疑，靡不嚴刑鞠訊，除當地紳商學各界知名之士，如蓋文華李冠榮（木商）王樽（吉林利羣小學教員）蕭慶功（蛟河商會長）高茂森（敦化商會長）于登雲（蛟河稅局長）王連恩（蛟河農會長）傅憲周（敦化國際運輸系員）外，該路敦化工務員胡世琪警務段長王瀛中巡官田沛霖電報生楊振邦均被捕去，不俟調查事實，卽以刺刀剖腹處死，其狀極慘，路局對於遭難各員，因懼日人橫暴不敢照章加以撫卹，其餘所捕之人，亦大半處死，日人之慘無人道至此已極。

## 五 吉海鐵路

一、本路之原狀：吉海線爲日本要求建築滿蒙四路之一，民國七年由政府與日本興業台灣朝鮮三銀行，訂立中日滿蒙四路借款預備合同，先付墊款日金二千萬元，其路線自熱河至洮南一段，及熱洮至某海港一段吉並吉林至海龍海龍至開原一段，除吉林至海龍一段外，其餘三線日方均先後聲明放棄，民國十五年吉省集資自行修築吉海一線，日方即根據借款預備合同提出抗議，查預備合同規定四個月內訂定正式借款合同，時逾數年，時效已失，又我方建築瀋海線，日本原已同意，（詳瀋海路）吉海一線僅瀋海之延長線，故當時省署力求日方日領始終抗議，而我方進行並未中止，由省署設局籌辦，於民國十六年動工，十八年通車，諒解，雖路線自吉林至朝陽鎮長一百八十三公里，資本總額吉洋二千三百九十萬元，建築費大洋九百餘萬元，由省府派總辦一員，幫辦二員，管理局務，其內部組織與國有各路大致相同，自與瀋海辦理聯運營業甚佳，惟日方以抗議未撤，堅不令該路與吉長吉敦接軌，致不能與吉敦聯運影響營業甚鉅。

二、日人謀合併之經過：日軍部以吉海原係日方預定建築之路，屢次威脅僞省署，要求歸日人經營，表面上乃由僞省署自動以營業不佳，入不敷出爲理由，請求南滿鐵道株式會社代爲指揮經理營業，由僞省署與日軍部訂有合同所訂合同條件據傳（一）與吉長合併歸南



滿代理經營(二)損失時滿鐵負責(三)有盈餘南滿分二成，日方以對於南滿之鐵路侵略方策，均以吉長爲根據，故決將該路與吉長合併，以期政策之貫徹，當派吉長路南滿代表中川增藏主持合併之事，乃由中川逕向吉海自行接洽，於是鉅細靡遺，事事入彀矣，該路總辦原爲李銘書，辦艾迺芳張松齡，嗣李調省署秘書長，艾總辦，艾升後調中東鐵路理事，以總務處長袁瑞嵩升總辦現在仍爲袁氏云。

三、合併經營之情形：該路既合併於吉長，同歸南滿代理經營，於是由吉長首先將該路車工會三處處事撤銷，三處事務由吉長運工會三處日籍處長兼辦，直接歸吉長代表指揮，總辦僅管總務處事務，於本年三月實行暫定以三個月爲期(後又延至六個月)研究合併經營擬辦法，據傳吉長省庫所支官款退還，由南滿投資與吉長吉敦以同一條件經營之，以故該路吉林站與吉長吉敦向未允我接軌者，至此因已歸南滿經營政策變更已由日人予以接軌，三路車輛可彼此通行矣。

四、侵奪路權之改組辦法：吉海既與吉長聯軌，其經營方針必使同爲南滿培養線而不相競爭，故現在南滿對吉海經營方針，極爲注意，其經營機關組織辦法並早已決定，對於管理局及總辦名義，均予保存，惟總辦之下，僅設監查警務兩課，歸總辦直接管理，其餘總務工會計車務各事項，併入吉長各處，歸南滿代表直接管理，總辦下之監查課，亦僅事後

監查有名無實，其主旨在使該路管理局，實際上成爲駐吉辦事處，而實權則完全操於南滿路代表之手，此項辦法。因南滿路尚有將吉海吉長吉敦瀋海四路合併組織東部線管理機關之大計畫，（詳後十五）內部方針正在研究中，故吉海除工務車務會計三處已併入吉長實權已歸南滿外，對於根本改組辦法，現在暫未實行，總之改組之結果。我方對於該路毫無過問之權，必使完全放棄而後已，以完全我國資本自辦之路，一轉手間。竟爲日方所侵奪計亦巧矣。

五，幫辦張松齡之慘被殺害：該路幫辦張松齡，與日人向無隔閡當日軍部謀佔該路之初，張松齡微有不愜，致招日人之忌，某日日軍部派憲兵二人，自吉垣將張押送長春。當夜解至奉天，家屬惶駭，卽請僞長官熙洽保釋，熙卽以長途電話向奉天日軍部探詢真相，始悉已被殺死，屍無下落，熙當轉告張其家屬，對於張此後可不提，同時吉省官銀號劉某亦被日軍捕去。其後亦無下落。均係被日軍虐殺。噫慘矣。

## 六瀋海鐵路

一、本路之原狀：本路係遼寧省官商出資合辦。爲東北自營鐵路之嚆矢，當民國十一年議建之初，日本以與滿蒙四路約內開線海衝突，要求合辦交涉，經年始由日本駐奉總領事船津辰一郎呈經日政府同意。歸省政府自行建築，一面由省府允其包工修築洮昂鐵路。以爲交換條件，路線自瀋陽經撫順海河口海龍至朝陽鎮。長二百五十一公里，又自梅河口至西安

支線長七十四公里，資本總額一千七百萬元，建築費洋一千四百餘萬元，民國十六年全線通車。設總辦一員由省府委派，協理一員由商股公舉，並照國有鐵路編制，分設各處課，全路員工。無一外人，與北寧吉海辦理客貨聯運營業極爲發達。

二、日人霸佔之經過：該路本係完全中國資本自辦之路。日人豈能據爲已有。乃日人手腕異常巧妙，當上年事變之後，該路路軌被毀，運輸停頓，日人以爲有機可乘，由僞市長土肥原於十月十三日奉日軍部命令，召集該路股東重要職員及董事等談話，該路同人多不敢出席，祇有董事丁鑑修吳裕泰周叔明王金川謝東甫劉赫南六人，赴僞市政公所與土肥原見面，當由土肥原出示擬定對於瀋海路改組維持辦法一紙當場宣佈，並按照該辦法所定，親派丁鑑修爲該路維持會會長兼理事，吳裕泰等五人爲理事，土肥原自兼監事長，日人某某等若干人（當時另開有名單交丁照辦）爲顧問，土肥原訓話嚴囑所派之人均得服從軍部命令等語，自此日本顧問大爲活動，由監事長土肥原直接指揮進行，該路事務乃全歸日人操縱，原任總辦當保衛協理沈振榮，至是均不得不離職以去，

三、日顧問掌握實權之經過：該路於上年十月十五日通車，監事長總攬大權，直接命令各路員工處分事務，所派顧問均係日軍部囑託，復經本路加以委任，分派各處辦事，各處處長均暫仍舊，而實權則完全歸顧問掌握，處長不復能過問，每處復設顧問若干人，分掌處

內事務，總之各處課長，均以日人之命令是聽，不敢絲毫違拗，否則輕則毆辱，重則斥押，甚至危害生命，亦意中事也。

四，把持路權之日職員名：土肥原賢二自主持改組該路後，即自任爲監事長，嗣土肥原調往哈爾濱特務機關長，始易他人，現任監事長爲河本大作，保陸軍大佐，副監事長高野係工務處顧問，兼總務處顧問爲近松龜吉田中正等三人，車務處顧問爲池原義見大橋正次早川亘三人，工務處顧問爲高野井上二人，會計處顧問爲風堅等二人，

五，反客爲主之改訂編制：自該路改組後，實權已歸顧問掌握，而日人意猶未足，自本年六月起，復改定新編制，將顧問等名目取消，設參事若干人，華日人同樣任命，此項參事，可實任各處處長課長職務，又設職員若干人，凡月薪二百元以下者，均派爲職員，亦不限定，又任命華人僱員若干人，凡按日支辛工者，均爲僱員，自此項新編制實行後，各處重要職位，均被日籍參事包辦，從前顧問處事，尙爲客卿地位，今以參事管處儼然成爲主體矣。

六，攫奪本路之根本計劃：該路管理權，已全入日人掌握，與日人代理經營，原無二致，願日人爲手續上完備起見，仍有向僑交通部進行代管合同之事，至其現在管理該路之方策，首在加多運價，以利南滿之競爭，故收入日見減少（上月收入九百五十萬元本年約七百萬元）而一面支出款項則日益加多，（例如日顧問購置汽車每輛六七千元又出差除支差費每

天十元外復托名交際費隨意支用並不節省）其結果已有入不敷出之勢，預定本年借日款四百萬元，加入該路資本，明年再借二百萬元，此事因丁鑑修（該路會長）係僑交通部長，故即由僑交通部主辦，大約不久便可成立，此後日人以債權資格，管理該路更振振有辭矣。

七、迫買日貨對於路員之毆辱：該路採買日常用品，均由總務處顧問指定。向某日商購買，承辦人不得違誤，某次須購日紙約洋二萬元左右，仍由日顧問指定向某日商購買附業課長賈永貞以該日商索價過昂，改為標購，則華商天德信標價最廉，其貨品亦係日產，與日商樣品相同，日顧問以日商交易未成，不禁大怒，立傳賈至辦公室，肆意蠻罵且加毆辱，並言不買日貨即係反日，須送軍部問罪，經同事緩頰，始已此事非日顧問擅作威福，即對係採購材料有難言之隱二者居必其一也。

八、北寧聯運岔道之拆毀：日人佔據該路，獲得管理權後，首使該路成爲南滿路之培養支綫故明令車務處不許與北寧路辦理聯運，並將北寧瀋海兩路，在大北邊門外之聯運岔道拆毀，雖瀋海本路運輸大受影響，日人亦所不惜，蓋本營路業之不振，收入減少，日人始得藉詞加入資本，以債權資格永久霸佔路權也。

## 七四 洮鐵路

一、本路之原狀：四洮幹線，自四平街至洮南，長三百十四公里，支線自鄭家屯至通遼，長

二百五十公里，原係日本要求滿蒙五路之一，民國二年中日協定，滿蒙五鐵路借款大綱時，會議該路應首先建築，民國五年向日本正金銀行訂立四鄭鐵路借款合同，先築四平街至鄭家屯一段，先後共借日金七百六十萬元，民國八年復與南滿鐵道會社，訂立四洮鐵路借款合同，延築至洮南，並自鄭家屯至通遼築一支線，借日金四千五百萬元，因受歐戰金融影響。未發公債，改由該會社暫時墊款，作爲築路資金，歷年續訂合同墊借款項，隨時撥充建築工程費用，並撥還正金銀行短期借款，結至民國十四年五月，實欠債款日金三千二百萬元，民國十五年合同期滿，因我方要求減輕利息，尙未解決，故未續訂合同，按照原合同規定，總工程師總會計行車總管，須用日人，故該路工務會計車務三處處長，均係日員，惟局長尙有主權管轄三處，各日籍處長亦均能聽從局長指揮，

一、改派局長及日員之引用：九一八事變後，該路原任局長何瑞章，副局長吳敬安，力持鎮靜，故路務得照常進行，未至停頓，惟日方意在攫奪該路，竟指使地方維持會秉承日軍部意旨，委閻鐸爲局長，於上年十月六日就職，將副局長缺裁撤，閻某就職後，虛擁局長之名，路務實權皆操諸日籍處長之手，所有舊日員司，凡夙爲日人所不滿者，悉行撤換，課長以上重要職員，均以日人充之，即使有一二曾受日人豢養之華員，備位課長之列，而實權則仍在日籍課員之手。

三，威迫利誘排斥華員：日人對於該路華員，不特職位較高者，加以撤換，即普通中下級員司，亦實行排斥，初該路有志華員，平日鑒於日人利用鐵路政策，侵略滿蒙之陰謀，日見急迫，特組織鐵路同人協進會，以圖挽救，並發行刊物，以資宣傳，主其事者為課員修振江王汝梁曾憲炯等，日人以修等不為利用，恨之刺骨，屢次威嚇，使其停止此項愛國運動，而修等不屈不撓，活動益力，該路同人入會者，數百人，日人久思剷除，終未得隙，迨九一八變作，乃誣修王曾為共產黨，派軍警搜捕，幸均聞風化裝遠颺，得免於難，自是該會會員，人人自危，相率避去，其未及逃避為日人慘殺失蹤者十餘人，日人排斥華員除對於鐵路協進會會員加以威迫外，對於一般華員則用利誘辦法，實行頒發去職慰勞金，規定在某日限內自請辭職者，發給慰勞金若干，逾限辭職或被開除者，不能享受此種利益，諸華員明知不及早請辭，將來亦難立足，於是去者愈衆，遺缺率以日人補充，而日人圖謀把持之心遂矣。

四，改訂合同攫為日營：該路短期借款合同，向係每年改訂一次，至民國十五年五月三十一日，合同期滿，因減利問題，未能解決，即未改訂，如照複利計算，截至民國二十年止，所欠本利已達日金五千餘萬元，九一八事變後，日方乃與偽奉天省府改訂該路借款合同，借款額為日金四千九百萬元，年息七厘五，由滿鐵代理經營，每年日方保息若干，不足時由滿鐵墊補，如有餘利滿鐵亦按成分享，殆已完全成為滿鐵之附業矣。

## 八、洮昂鐵路

一、本路之原狀：該路自洮南至昂昂溪，共長二百二十四公里，我方原擬自行籌款修築，惟於籌辦時，奉天省政府並擬同時興建瀋海路，日人謂瀋海與南滿鐵路平行，且侵犯滿蒙四路中日方既得之借款權，橫加阻止，迭經交涉，我方迫不得已，乃允許洮昂由滿鐵墊款承造，以爲交換條件，於民國十三年九月由奉天省長與南滿鐵道會社，訂立洮昂路包工借款合同，規定建築費一千三百萬元，外加購車費五百萬元，合計一千八百萬元，此款須於工竣後六個月內還清，逾期不清，則改爲借款，在包工期內，聘日人一名爲顧問監督收支，該路於民國十四年五月開工，翌年七月竣工，據南滿鐵道會社送來工程決算書，共費日金一千三百一十二萬五千元，其決算書內，列有諸掛費一項，計日金二百餘萬元，因該款用途不明，顯屬浮冒，我方碍難承認，因此借款合同未能正式訂立，局內各處課長均係華員充任，外段站亦無日員，路務完全歸局長指揮。

二、指使顧問奪取局長之情形：當九一八事變發生之際，該路局長萬國賓，適因公往龍江省城，嗣即發生戰事，路綫中斷，日顧問石原重高受日當局之指使，遂乘機奪取局長，籍口局中主持無人，竟以顧問資格代理局長職務，照路章局長不能行使職權或公出時應由副局長代理，正副局長均不能行使職權或公出時，應由總務處長代理，絕無由日顧問代理之



事，幸萬局長苦心交涉，應付得法，卒使副局長萬咸章正式代理，萬副局長以猝遭變故，人心洶洶，爲維持路務安定人心起見，勢不得不負責代理局務，而原有路員賴此亦得照常繼續任職，未嘗停頓，因此日人奪取局長之謀，終未得遂，及僞東北交通委員會成立，卽正式派萬咸章爲局長，副局長一缺裁撤，萬於上年十二月十五日就職，舊有華員仍能保持原狀，應付自非易事也。

三，強迫簽訂聯運協定之經過：當該路工竣通車之初，日方卽屢次要求與南滿鐵路辦理聯運，我方始終未允，及九一八變起，日人隨意擬定聯運協定，強迫卽卽實行，萬局長不爲日人威力所屈服，拒絕簽訂聯運一切協定，萬副局長代理局務後，亦不肯簽訂，迨戰事發生，日人乃於事實上強迫實行，於是自南滿路之四平街經四洮，洮昂而至龍江，滿鐵列車直通無阻，該路至是乃完全成爲南滿之支路矣。

四，違背合同與實權之攘奪：按照路昂包工合同之規定，該路日顧問之權限，不過監督本路一切收支各款，關於本路用款各單據會同局長核簽而已，迨九一八事變後，日顧問石原重高不顧合同，將其權限，擅自擴張，一切局務均行過問，雖無局之名，而有局長之實，並於沿線各段站及行車方面，均派有日人充當聯絡員，以資監督，而圖把持，此項聯絡員，歸日顧問直接指揮，局內外聲氣相通，儼然自成系統，上下華員統如贅疣矣。

又日顧問石原尙因有日人助手荷田竹村二人輔助顧問辦事，實際上竟與聞各處事務，而日人心猶未足，擬將現任各處處長及課長等，悉易以日員，此項計畫雖一再展期實行，恐終須成爲事實也。

五，改訂合同之變爲滿鐵代理經營：該路自竣工之後，因諸掛費問題，迄未解決，尙未正式改訂借款合同，九一八事變後，日方即乘勢解決此項問題，聞已與僞省府實行改訂正式借款合同，並有併入四洮，同歸滿鐵代理經營之說，雖其內容極秘，外間鮮得其詳，要爲侵奪我主權利益，而於南滿則片面有利，可無疑義也。

六，龍江瀋陽間客車之直通：日人於吉省既舉辦吉林大連間客車之直通，自洮昂齊克兩路歸其掌管，復於江省舉辦龍江瀋陽間客車之直通，該路第一第二兩次列車，則自龍江至四平街，第二十七二十八兩次列車，則自龍江直通瀋陽，將來有必要時，並擬直通大連，總之此時中國各路，已成南滿附屬之支綫，列車之應否直通，只有聽南滿之指揮，惟命是遵而已。

## 九、齊克鐵路

一，本路之原狀：齊克路幹綫南起昂昂溪，經齊齊哈爾以達克山，長二百十公里，又支綫一自寧年至訥河，長八十六公里，爲黑龍江省官商合辦之路，於民國十七年開工，現在尙未完全告竣，路局與洮昂路同在洮南一處辦公，兩路員彼司此互相兼辦，兩路事務沿綫。農

產甚富，通車以來營業頗旺。

一、路權之謀奪與局址之再遷：該路局長向由洮昂局長兼任，九一八事變後，由副局長萬咸章代理，局務迨日軍至洮後，我方爲避免日人侵佔起見，乃將齊克路局與洮昂分立，遷往龍江設局辦公，未幾龍江失守，復又移至泰安鎮，迨後日軍進展，日人仍令將齊克併入洮昂同局辦公，並由偽東北交通委員會明令將該路歸會管理，卽由該會委員派萬咸章兼任局長，萬於上年十二月十五日就兼職，實際上則齊克一路至是同被日人把持矣。

三、自稱顧問之侵我主權：該路完全爲我國資本自辦之路，與日方原來毫無瓜葛，乃日人將該路劃歸日人把持，僞東北交通委員會管理，一轉手間，對於該路已可操縱於上，而日人猶以爲未足，復指使洮昂路顧問石原重高，自充齊克局長，不顧全路耻笑，繼以自知理細，又自貶爲該路顧問，強自干涉路務。肆意侵我主權，在該顧問雖不復知人世間有羞耻事，而日人之鬼蜮伎倆亦可哂矣。

四、由日代營之合併：日人以雖有日顧問把持該路，而究嫌尙乏合法之根據，藉作永久之吞噬，於是對於黑龍江省政府，強迫簽訂該省官銀號復業資金借款合同，及呼海鐵路借款之合同，規定將齊克路及以哈爾濱爲起點或終點，而新設之鐵路與呼海路合併委託南滿鐵道會社代爲經營，按照該合同應由南滿派代表一人，擔任經營該路之一切事務，而局長僅有監督

任務，如是則日人可根據合同永久把持，然此項合同係屬強迫簽訂，在法理上當然無效，故現在尙未實現然以日人強暴，恐終難免成爲事實也。

五，未完工程之擅自進行：齊克路局雖由日人併入洮昂同局辦公，（見本章二）然對於未完工程進行情形，則局內工務人員日人仍不令與聞，（因處課長仍係華員）因日人爲軍事進展侵佔北滿起見，頗有將該路加緊展築之計畫，事關機密，故不令人知，然材料列車自南滿直駛齊克沿綫者，爲數甚多，日本工人又大批北上，均足證明該路工程正由日人私自進行中，

六，沿綫農產之盡被吸收：該路沿綫農產甚富。大豆尤爲出產之大宗，自九一八事變後，北寧關外段，四洮洮昂及該路，相繼被佔，前中國各路舉辦之西四路聯運，已由日人禁止實行，而由南滿鐵路開行南滿齊克間直通列車並派聯運課課員野中，時赴齊克視查沿綫特產設法吸收，本年三四兩月已運出大豆六千餘車，五月內調查沿綫尙留存四千五百餘車，南滿擬儘量供給車輛以一日運出一百五十車爲標準，預定六月份即可運畢，該路上年出產大豆一項，已有一萬餘車之多，完全爲南滿所吸收。

## 十 洮索鐵路

一，本路之原狀：洮索路起自洮昂路之洮安站，西北行循洮兒河以達索倫，全綫長約一百七十里，初於民國十七年日本曾加迫北京政府簽約借款承造，惟該約迄未簽訂，乃由

與安屯墾公署籌辦，所需款項亦即由該署墊借，於十八年八月開工，嗣因路務日繁，有設專局之必要，乃由屯墾公署咨准東北交通委員會，於同年九月設立洮索鐵路工程局，並由北寧路月撥工程費國幣十萬元，以資協助，原預定民國二十年全路完工，而九一八事變突起，遂行停頓。

二，霸佔路局與局長之被害：該路局長張魁恩，於九一八事變後，尙勉強維持局務，迨日軍至洮佔據該路，張局長因不甘受日人之指揮，乃將其逮捕押解奉天，其後即無下落，據傳已被日人戕殺矣。

三，意圖把持之歸并洮昂：當民國十六七年，日本曾向我提出滿蒙新五路借款權之要求，滿蒙新五路中卽有洮索一綫，不過其預定路綫，係起自洮南與起自洮安稍有不同耳，是知日方欲利用洮索以完成其侵略滿蒙政策者，已非一日，祇以我方窺破其奸，毅然自行籌款興築，始暫息其野心，迨九一八事變後，洮索齊克同被日人把持，乃將洮索路局亦劃歸偽東北交通委員會管理，而改派洮昂路局長兼理，儼如洮昂支綫，雖爲我國自行籌款修築之路，終爲日本所攫奪。

## 十一 呼海鐵路

一，本路之原狀：呼海幹綫，自呼蘭縣屬之松浦鎮至海倫，長爲二百十六公里，枝綫自松浦至馬船口，長八公里，卽濱黑綫之一段也，初於民國五年，我政府與道勝銀行簽訂濱

黑鐵路借款合同，因歐戰發生，事遂作罷，民國七年，黑省政府，曾提議自辦而未果，民國十一年，復有建築呼蘭至嫩江間鐵路之議，旋復停頓，迨民國十四年，黑省軍政紳商，鑒於交通事業之重要，協力進行，始有呼海鐵路公司之組織，公司股本預定國幣一千萬元，官商各半，同年並設立工程局於松浦，十七年取消公司，改爲完全官辦，因開辦齊克鐵路之故，另設呼海齊克兩路總辦公署，十八年該署取消，改工程局爲管理局，十九年復設公司於龍江省城，該路於十四年十月興工，十七年十二月全綫通車，自開工至通車以迄現在，始終由總理兼局長，高雲崑一人經辦成績甚優，沿綫大豆紅糧出產頗富，營業甚爲發達。

二、存心侵吞之強迫借款：自黑省馬主席第一次根據海倫，哈長綫丁李兩司令敗退之後，日軍進駐哈埠，卽有南滿鐵路事務所駐哈辦事處調查股主任吉武正雄者，奉滿鐵當局命令，帶同車工機務各項人員，每日自哈埠渡江至呼海鐵路局分處調查，對於車務工務機務會計各項，迫索表冊，極爲詳細，於是該路狀況，日人瞭如指掌，作爲侵佔之張本，一方強迫黑省當局訂立黑省官銀號借款合同及呼海鐵路借款合同，其擬定之辦法，係由南滿鐵道會社借與黑省政府日金三百萬元，年利七分五厘，以爲官銀號復業資金，而此項借款由呼海鐵路收入內，分年攤還，並以該路動產不動產及一切收入爲擔保，借款期爲五十年，期前不得還清，省政府將呼海委託滿鐵會社代理經營，由會社派代表一名擔任該路經營之一切事務。

又規定該路須連接齊克鐵路，及將來以哈爾濱爲起點或終點，而新設之鐵路及該兩路合併經營之建設與該鐵路接續綫及其支綫或延長綫時，應由會社選派總工程師一名，擔任其建設事務，所需之資金由會社借與之，如此不特呼海路入於日人掌握中，而齊克及其他江省境內鐵路之建築權借款權，亦均被日人壟斷無遺矣，蓋日人之心，以爲從前彼方勢力範圍，限於南滿，不能完成其整個的滿蒙侵略政策，故欲以呼海路爲侵佔北滿之導綫，將來將中東路之哈長綫收買，改爲標準軌，可與南滿聯軌直達大連，則南北滿即可打成一片，惟日方所擬借款合同，馬主席並未簽署，從日人於馬離省後，強迫僞省府簽訂者，自屬無效也。

三、強迫接收後之改組：上述借款合同，因未正式簽署，應屬無效，但日方並不以此而戢其野心，於三月下旬曾有日人前至該路總局強行接收，擬將全路完全改組，並將商股抽出，其組織設局長一人，副局長缺裁撤，局下設秘書二人至四人，復設事務總長一人，統轄車務工務會計警務四處，每處各設四課，除局長秘書警務處長外，其餘各處處長，則均以日人充之。

四、佔據路局與路務之操縱：日人強迫改組呼海路局之事，既如上述，僞滿洲國交通部委派常紹樞爲呼海鐵路局長，正擬接任改組間，適馬主席由海倫督師南下，與日軍在呼蘭河發生戰事，路局組織，才得變更，而常紹樞亦未得接任，惟日人吉武正雄竟以該路顧問

自居，每日到松浦佔據路局，監督行政，主持事務，凡現金出納及職員任免，均須其署名蓋章，方生效力，滿鐵事務所又派技術人員二十餘名，代行司機調車掛鉤修車等職務，古武正雄並極力慫恿該路向滿鐵借用資金，調用日員，蓋其侵併之野心，始終未戢，

五、日軍進駐之肆意破壞：當馬主席所部省軍南下時，吉武正雄聞此消息，即將全路機車客貨車，開駛松浦完全扣留，致該路行車停頓，吉武正雄並向日軍部商派憲兵十數名駐局彈壓，同時日軍二三百名開駐松浦，在該路材料廠附近挖掘戰壕，預備襲擊，自馬船口至呼蘭一段爲日軍佔據，將路綫車輛肆意破壞，該路員不時被毆辱，甚且虐殺，全路人心惶惶，紛紛遷避，江南局務因之停頓，迨戰事稍停，仍由高氏維持原狀，惟日人覬覦已久，終不免據爲己有也，

## 十二中東鐵路

一、本路之原狀：中東原名東清，當前清光緒二十一年中日戰爭結束後，帝俄乘中國戰敗之餘，要求東清鐵路敷設權，翌年由我國與華俄道勝銀行，議訂中俄合辦東清鐵路公司合同，內訂中國政府以庫平銀五百萬兩與該銀行合夥開設，生意盈虧均照股攤認，中國政府規定建造鐵路與俄之赤塔及南烏蘇里河之鐵路兩相銜接，所有建造經理一切事宜，委派該銀行承辦，自該公司成立開車之日起，以八十年爲限，所有利益全歸該公司專得，八十年限滿之日，所



有鐵路及其一切財產，全歸中國政府，無庸給價，又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回云云，該路在我國境內，西起滿洲里東至綏芬河止，共長一千四百八十四公里，是爲幹綫，及光緒二十四年，俄國強迫租我旅大，復強定鐵路合同七項，其路綫由哈爾濱南行經長春奉天以至旅大是爲支線，自哈爾濱至長春長二百三十八公里，長春至大連長七百另四公里，該路幹綫於光緒二十三年興工，於二十七年通車，支綫於光緒二十五年興工，二十九年通車，軌間寬一，五二四公尺，此日俄戰爭以前之情形也，迨日俄戰事結束，於光緒三十一年（一九零五年）締結朴資茅斯和約，該路支綫自長春以南七百餘公里，割讓與日，即今之南滿鐵路是也，其餘支綫及幹綫仍歸俄人經營，即今之中東鐵路是也，歐戰時俄國政變，我國與道勝銀行續訂管理東省鐵路合同，由中國政府暫代俄政府執行該路合同及現行章程之所有各項職權，並執行光緒二十二年所訂合同及公司原有現行章程所予之特權，以迄中政府正式承認俄國政府並彼此商訂該路辦法爲止，迨蘇聯政府成立，乃於民國十二年簽訂中俄協定奉俄協定及管理中東鐵路協定，中東路遂按照協定，由中俄兩國共同管理，組織中東鐵路理事會，爲該路最高監督機關，內設理事十人，華俄各半，各由本國政府任命之，其理事長（督辦）則由中國政府任命，副理事長由蘇聯任命，理事會外，並設監事會，內設監事五人，華二俄三，監事長由華方任命，在理監二會之下，直接管理路務者，乃爲管理局，局長俄

人副局長華俄各一員，管理局內按事務之性質，分設十餘處，處長人選則按照協定華俄人員平均採用，民國十八年中俄兩國對於該路問題發生爭議，旋起衝突，嗣在伯力會議解決，仍照中俄奉俄協定，恢復衝突以前之狀態，並擬將爭議問題於最近中蘇會議解決之，

一、日軍進佔後之運輸停頓：日本自九一八侵略東北之計畫實行後，以進行順利故，遂進而侵佔中東鐵路，首先將日軍開駐該路沿綫，干涉行軍事務，實行以武力壓迫蘇俄，蘇俄政府爲避免衝突計，對於日本武力表示退讓，惟將該路良好機車客貨車等項，價值四千五百萬元以上之路產，悉運俄境，以免損失，該路冬季出口貨運約在數百萬噸左右，營業餘利年有兩千七百餘萬金魯布，上年冬季因無車輛不能運輸，地方農民損失甚鉅，而經營出口特產之各外商，亦蒙重大之損失，乃日軍藉口剿匪，對於該路東綫破壞更不遺餘力，平常行車亦時有中斷，

三、指使僞國爲權益之承繼：日本對於中東路久思侵佔，當歐戰發生，帝俄政變，我國代管東路之初，日本即欲乘機霸佔，嗣因華府會議承認中國代管，日始未獲如願以償，自九一八事變發生後，日本視爲唯一之良機，亟思設法佔據，以達其最初目的，然爲極力避免與蘇俄直接衝突起見，遂以日本一手包辦之僞滿洲國爲當事者，日本則自居於幕後而操縱之，故使滿洲僞國通告蘇俄，按照中俄協定所載，中國方面關於中東鐵路之利益，概歸僞國

承受，於是中東鐵路所懸之中蘇國旗，遂改懸蘇俄及僞國國旗矣，中俄兩國間關於中東鐵路之各項協定，完全被其破壞，而中國對於該路所有主權利益，亦被日方蹂躪淨盡，

四、便於操縱撤換華員：日人既外假僞國名義實行操縱該路，猶慮該路原有華員不能悉聽其指揮，本擬卽行加入日人，又礙於中俄奉俄協定內用人之規定，深慮因之與蘇俄發生衝突，於是暫以撤換華員入手，以便操縱計新派理事長爲沈瑞麟，理事范其光艾迺芳金榮桂李紹庚，（代理督辦）監事長張怒，監事邵麟等，以上各員，雖由僞滿洲國委任，實則均係日本指派，致使中國政府派在該路按照協定擔負共同管理責任之人，或被撤職或被屈從，不復能執行職務，此事自應由日方負其責任也，

五、日人攘奪東路之步驟：日軍初至東路，原擬以武力壓迫蘇俄，繼以日政府對俄方針關係，於是姑以僞滿洲國應付蘇俄，較爲得計，一面則趕築中東路平行線或枝線，以與已成之南滿鐵路及進行中之吉會鐵路相銜接，（詳後十三，十四，）以奪東路之運輸，而制其死命，一面則靜待國際間形勢之變化，至相當時期，再以武力壓服之，一切決定襲用朴資茅斯和約，割讓長春至大連枝線之辦法，將中東全路由俄人手中割讓於日，而日人中之急進者，復主張卽時買收該路，倘一時不易進行，最小限度亦須將該路南線哈長段買收，以便南滿鐵路直通哈爾濱，可以壟斷北滿之運輸，雖蘇俄曾否認出賣之說，而日人暗中進行甚力，總

之日人攘奪東路步驟，容有緩急剛柔之不同，而到消滅蘇俄在北滿運輸之勢力，由日本取而代之以政策，則始中一貫永無變更也，

### 十三 拉哈，敦圖，長大，鐵路

一，各路之概況：拉哈，敦圖，長大三線係正在建築之路拉哈鐵路，自吉敦路之拉法站至哈爾濱，路線約長六百公里，自九一八事變後，始有此名詞，蓋日人謀奪東路在北滿運輸權，以爲軍事上經濟上之侵略者，由來已久，苦不得逞，自九一八事變發生，日軍勢力侵及東路時，本不難以武力壓倒一切，祇以國際關係，暫時極力避免與蘇俄發生衝突，然又不甘坐失機會，故決定創建哈爾濱至拉法之鐵路，因中東全路運輸量，十分之六出自哈爾濱區域，拉哈線接聯吉敦及敦化至圖們江線，（即吉會路線）一旦路線完成，則東路運輸大半被奪於日，向之以海參崴爲出口港者，今則轉而入於朝鮮鐵路之羅津等港，以出口，日本之大陸政策，於以完成其一部，故拉哈鐵路名詞未之前聞，九一八事變後始應時而生者也，

敦圖鐵路與長大鐵路，係民國十七年日本強迫北京政府簽約借款承造之路，據傳係南滿會社社長山本條太郎與前交通部航政司長暫代部務之趙鎮私擅簽訂，未經我國閣議討論，亦未經我國外交部通知有案，完全係一時誘迫簽訂之契約，萬難生效，我國政府人民又一致反對，是以迄未實現，九一八事變發生，日本認爲時機已至，乃爲事實上之進行，按敦圖係自吉敦

路之敦化站至圖們江邊，(民國十七年所簽之約，分爲敦老老圖兩綫，即自敦化至老頭溝，及老頭溝至圖們江，圖們江已築鐵橋聯接朝鮮鐵道，吉敦敦圖兩綫，即係吉會路綫，)長約二百十公里，長大係自長春至大賚，爲吉長路之延長綫，與中東路併行，長約二百七十公里，敦圖沿綫生產運輸能力日人曾屢加調查，作有精密之估計，認爲不獨政治軍事方面爲有利，即經濟上亦極有希望，因此修築敦圖以完全吉會之心，益見堅決，茲將日人調查敦圖沿綫耕作地及運輸吸收率，分述如次，

縣名	可耕地	已耕地	運輸吸收率
敦化縣	三〇九，四八五畝	五八，七五〇畝	百分之八十
額穆縣	二一六，六七二畝	五〇，八八九畝	百分之八十
安圖縣	一四二，〇二一畝	七，六二八畝	百分之二十
樺甸縣	二五六，八九一畝	一〇九，七三三畝	百分之三十
延吉縣	二七三，一八九畝	一五七，一六八畝	百分之六十
汪清縣	一六〇，〇二二畝	四三，八二八畝	百分之二十
和龍縣	一四〇，九一六畝	四七，二八〇畝	百分之三十
琿春縣	一一〇，二九三畝	二四，四二四畝	百分之二十
合計	一，六〇七，六八〇畝	四九九，七〇〇畝	平均百分之六十八

二、墊款修築之進行：日人以該路與其大陸政策關係之重要，亟欲趕速修築完成，於是利用彼所操縱之偽吉林省長官公署，由南滿鐵道會社與簽承包建造合同及附屬文件若干種墊款，總額約日金五千萬元，（建築拉哈資金不在內），其內容與其他借日款修築各路條件大致相同，所有修築工程，由吉長鐵路日總工程司負責進行，於上年十二月即行測勘，測勘結果，因人才經濟材料三項均感不足，擬將拉哈敦圖二綫先行完成，長大則陸續興修，至敦圖路自敦化築至銅佛寺後，並擬分兩綫，北綫經延吉至朝鮮之穩城，以達雄基及羅津港，南綫經龍井村和龍至會寧以達清津港，（見十四附圖）應用材料已自清津運至會寧，積存甚多，現正在趕築中也。

三、實地測勘之經過：吉長路局向南滿鐵路調來日本員工爲數甚多，組織測量隊若干隊，於上年十二月分別出發測勘，測量隊內雖間有少數華人，因恐大批日人深入內地發生意外，乃由吉長路局函請各官署沿途保護，並由局頒貼佈告以免誤會，同時並請偽吉林省長官公署出示切實曉諭保護，但本年一月內王德林義勇軍在敦化時曾將牡丹江東岸設計橋工及試鑽地質工程等，均予以破壞，致工作深受影響，又以測量隊在敦化延吉間與路局無法通信，乃請由偽吉林省長官公署飭知吉林電話局，准許日人在敦化延吉間，借用軍用電話線桿，另行掛線通信，因之路工進行深得便利，

四，設置建設部之情形：日人對於此項建築之新綫，認爲係屬吉長吉敦之延長綫，爲進行便利計，於本年一月在長春設置臨時建設部，隸屬於吉長吉敦鐵路管理局，歸日本代表直接指揮掌管，關於吉長吉敦鐵路延長綫之事務。至吉長局長及日總工程司職務之執行，統依照所訂承造合同及附屬文件辦理，建設部內設庶務檢查計理工程四課，庶務課掌文書警務事項，檢查課掌檢查及地畝事項，計理課掌工務文件會計材料事項，工程課掌設計建設建築電務事項，總工程司爲田邊利男，計理課長爲上田水足，工程課長爲河邊義郎，該兩課股長亦係日員，兩課事務悉聽總工程司支配，庶務檢查兩課人員得歸吉長局長支配，故該課多華員，庶務課美爲王傳岩，檢查課長爲彭道中，測勘事務於三月杪告竣，四月內即着手購地。一面函致沿綫長春扶餘農安大查敦化延吉各縣派員幫同辦理，以利進行，並訂有購地章程，呈報黑兩省及僞交通部備案，現正積極建築不久當見告成也，

#### 十四 延海，甯敦鐵路

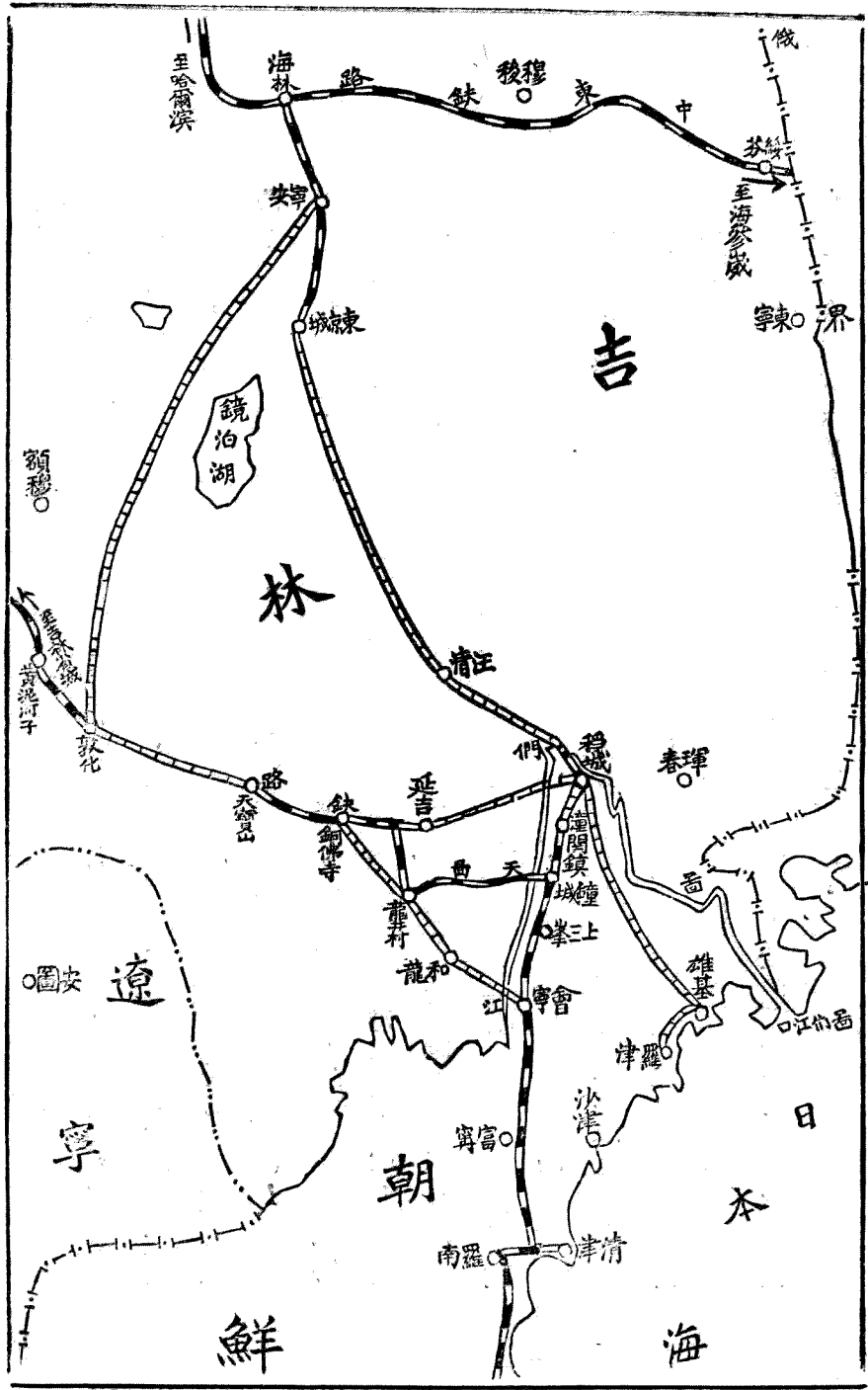
一，各路之概況：延海甯敦兩綫，係現正建築之路，延海路自延吉邊境，經汪清至中東路之海林站路綫長約三百公里，甯敦鐵路自甯安經爾塔塔拉站靠山屯至敦化，長約二百二十里，均爲九一八事變後日人新要求之路綫，

二，延邊築路之計畫：延邊一帶朝鮮人民雜居，墾地者日多一日，致戶口數目反較

較中國人民爲多，此項鮮民入我國籍者有之，仍爲日籍者有之，分別本屬不易，日人統以應歸日本管理之，朝鮮人民視之即利用其在延邊，一帶人數之衆多，使爲侵略之先驅，於是強稱延吉汪清和龍三縣爲間島移民耕地，喧賓奪主，近因日本積極實行移民政策，故鮮民渡江入境者更多，日人復強自指定樺甸安圖及敦化縣之一部爲西間島，日事擴張勢力，並謀建築鐵路，以爲侵略工具，其侵略方策，不外六端，（一）速成敦化至羅津鐵道之終點港，（二）獲得沿線土地所有權，（三）取得鮮人雜居權，（四）廣設領事館並擴充權限，（五）獲得延邊一帶鐵路建築權，（六）移植鮮民，茲就鐵路一項言之，查朝鮮鐵道自清津港至會寧一段，已竣工通車，會寧至潼關鎮原係輕便狹寬鐵道，現亦照標準軌間改築，與清會段接軌通車，並自潼關鎮延築至穩城，又自穩城築一鐵路經雄基以達羅津港，預定本年十月竣工，此係朝鮮境內日人極力計劃路港貫通運輸聯絡之情形，其在我國境內，則日人而謀修築聯絡之路，除前述（十三）敦圖鐵路已與朝鮮鐵道聯絡外，日人猶嫌勢力未足，故謀築延海鐵路路線，自中東路之海林站經寧安東京城義松小城市三岔口大洋清至延吉縣之嘎呀河，經灰謨洞渡江以達朝鮮之穩城，日人又稱爲海穩鐵道，與朝鮮鐵道連接，直達羅津港，並自寧安經沙蘭鎮爾站塔拉站靠山屯至敦化，築一聯絡綫稱爲甯敦鐵道，於是兩綫（延海甯敦圖）兩港（羅津清津）之計劃始成，朝鮮聖民之入境始便，而日本之大陸政策亦始告成，



延邊鐵路與朝鮮鐵道聯絡圖



三、威魯承造之經過：延海一綫（即海稜綫）雖曾強迫我國北京政府訂有承造合同（見前敦圖長大鐵路）因未生效，故日人於九一八事變後，擬以武力興築同時並築甯敦一綫後與偽吉林省署有相當接洽，始未形諸武力，據傳訂有承造合同，計延海綫建築費約日金三千五百萬元，甯敦綫建築費約日金二千萬元，內容如何尙難探悉，惟甯敦綫路基業已築成，先已駛行商用軍用汽車矣。

四、甯敦建築費之預算：據傳甯敦建築費約日金二千萬元，茲獲得該路建築費預算，書則內列日金一千六百十萬元，爰分列如次，以示延邊一帶築路用費之一斑，

一 路綫測量日金 一三三，二〇〇 每公里日金六百元

二 用地費

五三七，五二〇

路綫用地

熟地五，八六一，〇〇〇

荒地三，九〇七，〇〇〇

熟地二，四四〇，〇〇〇

荒地 六八〇，〇〇〇

平 方 公 尺

車站用地

三 土工 二，七一四，九七一

一 牡丹江離甯安二、五五公里處 長度四五〇公尺

二 石道甸子

長、五五

五〇〇

四 隧隊 四，二九〇，〇〇〇 內分六處

三第一三道嶺 八二、六〇〇

四第二三道嶺 八五、七〇〇

五第三三道嶺 九三、五〇〇

六朱敦嶺 一五、一〇〇

五 橋樑 三六六，三〇〇 每公尺日金三百元共三十九處一二二一公尺

六 溝渠三一，四五〇

七 火櫛費三七，四〇〇

八 軌道費三，三六五，〇九〇 本綫二二二公里  
側綫二一，八公里

九 通信號機四四四，〇〇〇 每公里日金二千元

十 房屋 七〇四，四〇〇

十一 柵垣及境界坑椿費一三，三二〇 每公尺日金六十元

十二 運費 四六二，八一二 三十四頁

十三 建築用器具一一一，〇〇〇 每公里日金五百元

十四 建造列車費二四四，二〇〇 每公里日金一千一百元

十五 車站 七二二，〇〇〇 共二十站

十六機械工場費三〇〇，〇〇〇 一所

十七預備費二二二，〇〇〇 每公里日金一千元

合計日金一四，六九九，六六三元

十八總務費日金一，四〇〇，三三七約百分之十

總計日金一千六百十萬元

## 十五 東部綫西部綫管理局

一、東部西部綫之劃分：日本以鐵路爲侵略滿蒙之工具，以南滿鐵路爲侵略工具之主幹，主幹既固，乃從事於分枝之增茂，於是積極謀建南滿枝線，以擴大其勢力，惟是公然在中國領土之內，隨意修築鐵路，勢有未能，故施行投資政策，以利誘以威脅之慣技，強令中國借彼之款修築彼所願建之路，如洮昂四洮吉敦吉長等路，不獨路線由彼指定，卽路權亦由彼把持，於是幹路主綫相互聯絡，勢力日增，侵略益急，中國爲謀自救，以圖生存起見，始有自行籌款築路之事，近年築成瀋海吉海呼海齊克及山通支線開發地方，便利交通，成績甚著，日人以主權不屬於彼，久思破壞，屢次抗議阻撓，對於工事之進行，則指爲妨礙南滿路利益，對於聯運之協定，則謂爲競爭南滿路營業，其意非仍令南滿路保持獨占之威權不止，處心積慮，匪伊朝夕，迨九一八事變後，日人予取予求，隨心所願，前述東北各鐵路，除

中東一路尙未完全侵奪外，其餘各路，無論借日款所修或中國自資修築，其主權已一一被攘於日，由日人秉一貫之侵略方針，以爲經營之步驟，向歸我所自築自營之路，亦囊括而成爲南滿支線，日人遂坦然爲路線之整理，除南滿路爲主幹外，在南滿路之東者，如瀋海吉渚吉長吉敦及正在修築之敦圖各路，定爲南滿路東部支線，稱爲東部綫，在南滿路之西者，爲洮昂四洮齊克山通各路定爲南滿路西部支線，稱爲西部綫，各綫相互運用，以培養南滿本綫，保持獨佔之威權，藉以完成經濟政治軍事之侵略方策，故東部西部綫劃分一事關係甚大也。

二、名存實亡之管理組織：日人爲實行前述方策，將東部西部綫劃分後，即分設東部西部綫管理局各一處，分別管轄，東部綫暨西部綫各路事務，由南滿鐵道會社派日員組織設立之，掌工程技术運輸營業會計財政全部事項，事實上成爲南滿鐵道直轄之管理分所，一切用人行政，中國政府或人民自全無過問之餘地，至原有各路管理局，日方擬仍令存，並由華人充任局長，惟組織辦法（一）擬於局長下酌設秘書一課或秘書警務兩課，襄助局長辦理普通事務，所有鐵路行政及用人並其他實在事務，統由東部西部綫管理局直接處理，局長完全不能顧問，（二）擬於局長下酌設秘書等課，歸局長支配外，仍照路局組織，舊例分設總務工務運輸會計各處，處長悉用日員，處長之上添設事務總長一人，亦由日人充任總管各處處長，各處事務即直接歸事務總長指揮，事務總長地位與局長相等，凡歸事務總長管轄各處！

局長不能過問，亦猶局長所管稅務等事專務總長並不問問，至事務總長與局長則同受東部西部綫管理局之指揮命令，此項組織據傳本年四月一日實行，因國聯調查團來華故暫行從緩，不久仍須實行，將來路局名義雖仍存在，而實際管理之權，完全在日人之手，所謂路局者，實際上恐尚不如路南滿鐵現有之各地公所也，

九一八事變後日本鐵蹄下之東北鐵路



