

六

“满铁”及伪满交通运输

以史实为镜鉴，颂英烈之功勋，抗日战争图书馆藏书。
www.krzzjn.com
揭侵略之罪恶；
抗日战争图书馆藏书。

以史实为镜鉴，揭侵略之罪恶；
颂英烈之功勋，弘抗战之精神。

www.krzzjh.com

日本军国主义侵略工具 “南满洲铁道株式会社”

唐树富 黄本仁整理

“南满洲铁道株式会社”（简称“满铁”），是日本军国主义对我国进行侵略和经济掠夺的得力工具。它疯狂掠夺了我国东北矿石、煤炭、木材、化工原料和粮食等大量资源，摧残扼杀了中国东北的民族工商业。

1905年日本取得日俄战争的胜利后，夺得了沙俄原来在南满（中国东北南部）拥有的宽城子（今长春）到大连的铁路（南满铁路）及其附属权益和旅大地区租借权。从此日寇便开始了以旅大地区为基地，变中国东北为其殖民地的野心计划。为扩大侵华战争作准备，日本对我东北财富进行了疯狂地掠夺。首先，日寇威逼清政府攫取了安奉铁路的“改良经营”权，吉长、新奉两铁路的贷款权和鸭绿江右岸的木材采伐权，以及开放商埠吉林等权益。接着就是把经营南满铁路和开发利用大连口岸作为它的主要手段。

1906年1月，日本政府设立了“满洲经营调查委员会”，研究和起草所谓“经营满洲”（即变全东北为其殖民地的计划）的具体政策和方案。其中主要有“关于设立南满铁路股份公司的敕令草案”和“命令书草案”。同年6月7日敕令第142号公布了“关于南满铁路股份公司的问题”。7月12日组成了“满铁设

立委员会”，日本政府任命陆军参谋总长儿玉源太郎为委员长（7月24日儿玉去世，7月30日由陆军大臣寺内正毅接替），委员会委员共80人。

但实权由外务、大藏和递信省的实力派勾结军阀财阀操纵。8月1日，外务、大藏、递信三大臣发表了秘录14号“有关管理和成立会社事宜的命令书”。11月24日，后藤新平为总裁，11月26日，于东京成立了总公司。

日本政府鉴于大连口岸地理形势优越，1907年3月5日将总公司由东京迁到大连（社址在今中山区世纪街），4月1日正式营业。

“满铁”形式上是独立的股份公司，这在中国和国际上都有一定的欺骗性，实质上它完全由日本政府控制，是日本政府利用私人资本的对外扩张，是国家资本与私人资本相互结合的产物。正如日本法学家冈松参太郎在其所著《南满铁路股份公司之性质》中所说，“满铁是假公司之名行机关之实，代替政府经营南满洲”。其实这种半官半民的殖民侵略机构，不仅疯狂掠夺殖民地的财富，而且还要推行日本政府的侵略政策。为此，它除了经营有利可图的经济事业外，还得经营一些暂时不能赢利甚至亏损的事业，以及日本政府指定的特殊事业（如设立庞大的调查机构，搜集各方面情报等），而且还得担负其“铁路附属地”行政开支，以及补助在东北的日本人私人资本等“国策性”支出。这些都超出了一个一般性企业经营的范围。因此它必须追求高额垄断利润。所以“满铁”从成立伊始就具有侵略、掠夺和追求利润的两重性，并始终坚持为其侵略服务的宗旨。

“满铁”首任总裁后藤新平，原是台湾总督府的民政长官，具有丰富的殖民经验。日俄停战期间，曾秘密到中国东北视察铁路，并兼任关东都督府顾问。他极力鼓吹在东北实行“文装

武备”的殖民政策，即所谓“举王道之旗，行霸道之术”，打着“中日亲善”的旗号，实际干着侵略的勾当。后藤任总裁后，主持确定了以大连为基地发展“满铁”事业的方针。其主要内容是：1. 经营铁路和经营大连港同时并举；2. 开发矿产；3. 从日本移民50万从事农垦；4. 有几亿畜产，在满洲永久立足，俄国如再来可恃以对抗，待以时日，更可借此攻入敌国（指俄、中两国）。这个方针，直到“满铁”灭亡，始终没有变更。

“满铁”拥有帝国主义在东北的一切企业经营特权，包括修筑和经营铁路、港口、电讯、航运、开矿、伐林、自行决定运费、费用等，取得铁路沿线土地可以任意支配使用，免缴一切税费，甚至可不缴铁路材料进口税等特权。而且他们还禁止中国方面修筑平行铁路，在“铁路附属地”排斥中国主权，形成名副其实的“满铁王国”。

“满铁”，以南满铁路、安奉铁路和大连港的交通运输业作为全部经营活动的基础和中心。它垄断东北农矿产品的出口运输（以大豆、煤炭为主），控制东北的进出口贸易，铁路运输是满铁高额利润收入的主要来源。这些高额利润来自对中国广大工人、农民的剥削和勒索。它在抚顺、阜新等处开采的煤炭，不仅用于“满铁”自身的运输和发电，而且还垄断整个东北煤炭市场，作为向外输出的主要物资。它为了掠夺东北钢铁资源，还在鞍山建立了制钢所（昭和制钢所）。

“满铁”还打着“产业开发”的旗号，渗入东北农工商业各个部门。在农业方面设立了农事试验场；在工业矿业方面设立了中央试验交易所和地质调查所；在商业方面设立了贸易馆、交易所信托公司。它还采取投资、认股、贷款、补助等各种形式，直接或间接地扶助日本资本家在东北经营各种事业，以至形成日本在东北的投资事业除了极少数是日本大财阀直接经营外，

“大部分是满铁的旁系或准旁系，否则也是围绕满铁公司这一太阳系系旋转的卫星。”

“满铁”对于政治、文化各方面也积极插手，在“满铁”附属地建立独立的行政部門，脱离中国主权的控制。关东军派了六个大队的兵力驻守在铁路附属地（到“九·一八”事变前夕兵力猛增到2万余人），作为侵略中国东北的军事活动场所，建立了庞大的调查机构，专搞情报工作。在大连市和其它城市创设了《满洲日日新闻》报馆，办学校、铁路医院、图书馆、博物馆、资源馆，甚至拨款修建庙宇寺院，“满铁”魔爪伸入了各个领域，无所不包，无所不办。

二

“九·一八”事变，“满铁”为关东军提供运输手段，提供技术力量、通讯设备，提供“附属地”房舍为兵营基地，组织自卫队协同关东军作战等。

日本关东军侵占东北全境和伪满洲国的建立，为“满铁”掠夺我东北财富和资源扫清了障碍。原来北宁路对它的威胁已不复存在。它在关东军和伪满政权支持下，将其所属企业活动范围扩展到伪满全境。随着日本军部势力的抬头，1935年日本政府实行了驻“满”机构改革，新设“对满事务局”，由陆军大臣兼任总裁。在东北则由关东军司令官兼任驻伪满洲国大使。也就是说，伪满洲国傀儡政权直接由日本大使馆、关东军来控制。“满铁”也直接受关东军的支配。“满铁”由“经营满洲”改为支持配合军部备战，以国防和产业开发、交通事业为中心任务。由于“满铁”的业务范围扩大，便在沈阳设立铁路总局，统一经营伪满洲国的铁路、港湾、水运和公路运输，对东北全境的交通事业实行垄断。它侵占了原来分属于9个中国铁路分局的18条铁路线，总长

2 939 公里,以及葫芦岛港和营口的河北码头,又接办原中东铁路的干支线1 732 公里,连同新建铁路在内,“满铁”所辖“国有”铁路总长为6 857.3 公里,为“满铁”原有铁路里程的6 倍还多。并在各地设立了5 个铁路分局,2 个事务所,及铁道学院和铁道研究所。在哈尔滨设立林业所、造船所(江船),在皇姑屯、长春、松浦、齐齐哈尔等地新建铁道工厂以及北满经济调查所。

“满铁”为了推行“产业开发”的掠夺政策,进一步垄断全东北的经济命脉,大力发展所谓关系公司,投资总额由11 000 万日元猛增到24 000 万日元。在伪满洲国具有统制特权的19 个特殊公司和10 个准特殊公司中,“满铁”关系公司分别占有其中的13 个和8 个。它们分布在各种重要工业部门和金融交通运输领域。在此期间新设立的关系公司见下表:

公司名称	业务内容
满洲炭矿公司	简称“满炭”,垄断全东北燃料供应。
满洲采金公司	垄断吉林、黑龙江两省和内蒙的金矿开采。
满洲铅矿公司	垄断锦西杨家杖子铅锌矿开采。
满洲金属制品公司	利用东北的矾土页岩,年产400 万吨铝矿。
日满镁工业公司	垄断东北的菱镁矿,冶炼金属镁。
满洲电业公司	简称“满电”,垄断全满电气事业
满洲曹达公司	年产苏达3.5 万吨。
满洲盐业公司	为日本化学工业提供海盐原料。
鲜满拓殖公司	满铁出资300 万日元强买北满100 多万公顷农田,为从日本移民100 万户用。
满洲林业公司	掠夺东北绰尔、东部岔林河、海敏公

司、亚布洛尼亚等五大林区资源，共占160余万公顷的面积，年产木材100万方。

1937年日本侵略者发动全面侵华战争后，“满铁”势力深入华北、华中，在上海、天津设立事务所，在北平（北京）、郑州、青岛、济南、太原、张家口、绥远、多伦等地设立分所和驻在员。先后接管了日军侵占华北各地约4000余公里的铁路，派出员工2万余名，各种车辆5000余台，又拨款1880万日元，设立兴中公司接管日军在华北之“军管工厂”，如龙烟铁矿、井陘煤矿和电气、化工企业共50余个。并打着“开发满华贸易”的口号，大肆掠夺华北之棉花和长芦海盐等重要战略资源，控制了山西大同煤矿和山东矿业公司。

“满铁”创办的日满商事公司，是它扶助日本商人垄断全东北商贸的机构。它对中国民族工商业由原来作为附庸加以利用，逐步改变到进行排挤、扼杀和吞并，对主要产品予以垄断。

东北是祖国的大粮仓，大豆高粱等农副产品闻名全球。还有丰富的矿藏资源。当地的工商业最初是以生产消费资料为主的，如油坊、烧锅、磨房等农产品加工工业。油坊工业以生产豆饼、豆油为主，它通过引进先进技术，扩大工厂规模，生产逐渐有所发展，继而对日本和欧美的出口急剧增长。经营油坊业者大都是杂货商和粮商出身，他们以不等价交换副产品，或放高利贷等不正当手段控制了农村和农民而逐渐致富。他们到处开设粮栈，向农民收购大豆粮食。早在1850年，东北就有粮商经营大豆粮食的买卖，包括粮食贮藏保管、运输和向农民贷放资金。有的还开设车店，负责马车货运，交易者的食宿交际应酬等业务。进行农产品加工业务，是他们资本积累到一定程度后的产物。粮栈还有外部的组织“联号”，是由一个资本家向几个粮栈投资，或几个资本

家联合经营几个粮栈而形成。它能互相融通资金和商品或交换贸易信息，粮栈还与当地油坊、钱庄勾结，或与当地产业资本家相结合，是以大豆粮食为对象，联系广大农民和世界市场之间的商品流通。原来东北较大的民族资本家以经营粮栈者为多。

而以大连为基地的三井、三菱等日本财阀，在“满铁”的支持下，在东北铁路沿线广泛收购大豆和粮食，中国民族资本家因资本微薄，无力与之竞争，只能处于附庸地位。“九·一八”事变前，东北因有英、美财团和奉系政权存在，民族资本的各处粮栈，尚能有所发展。但自伪满洲国成立后，因遭到日本军方和以“满铁”为首的日本财团的排挤，如“满铁”以“成发东”粮栈名义垄断东北特产大豆的收购，实行购、储、运配套，三菱、三井等财团相继在东北各产粮区设立粮谷收购站，原有民族资本开设的粮栈纷纷倒闭。1939年9月11日伪满洲国成立“特产专管公社”，大豆完全归其统制，不得自由交易，民族资本家在城市开设的油坊，其原料来源和产品去向完全由“特产专管公社”控制。油坊业失去了自由竞争，所获利润大为减少，因而民族油坊业继民族粮栈业之后日趋衰落。

1941年太平洋战争爆发后，日寇进一步实行残酷的统治措施，颁布了《汇递管理法》，不许民族工商业者抽资迁厂，只能为其侵略战争服务。而且，“满铁”所属各企业，为了完成“军工”任务，更加加重了中国工人的劳动强度。当时“满铁”全部职工40万人，其中华籍职工占了26万多。1943年以后，日寇在侵略战争中屡遭惨败，为应付其庞大的军费开支作垂死挣扎，其经济掠夺也就更为剧烈，统治手段愈益残酷。如大连民族工商业中最大行业的油坊业、铁工业等，都被日寇强令合并，为其加工军需品。对华商企业所需原料和中国人民的生活必需品，则实行统制、限制以及定时定量配给。并在华商各行各业和中国居民中强行推

销“国债”。整个民族工商业处于奄奄一息之境地。“满铁”实行战时体制，强迫所属企业为支援侵略战争服务。1944年初，“满铁”的任务主要是保证关东军的军需运输，保证东北的煤炭和粮食运往日本。因此抓紧了奉山线（沈阳——山海关）、安奉线（丹东——沈阳）的复线工程，以加速与朝鲜的铁道的联营能力，补救日寇海上运输能力的削弱。

日寇在军事上惨败后，经济上暴露出来的各种矛盾和困难也日益加剧。关东军要求“满铁”加大运输量和加速掠夺各种物资。而中国人民在日寇横征暴敛、敲骨吸髓下，早已民穷财尽。民族工商业日趋衰微，广大农民被抓劳工，田地荒芜，粮食减产。“满铁”控制的各煤矿也因大批工人被征调，产量大幅度下降。日寇灭亡前夕整个东北粮食紧张，能源奇缺。由于燃料紧张，街面所有大小车辆全部改用木炭作燃料，因此街上黑烟冲天。“满铁”长途汽车公司也被迫改为短途。所有煤炭也都集中在东北和朝鲜的铁道线上，保证关东军的军事调遣。日本殖民主义的残酷剥削和掠夺，引起了中国人民的强烈反抗，“满铁”列车，也常遭到东北人民有组织的袭击。此时，关东军又面临苏联红军的打击，对“满铁”的保护无暇顾及，因此，除了严令“满铁”加强运输和搜刮物资外，实际已无能为力。

1945年9月7日，日寇妄图依托长白山天险作最后挣扎，特将其关东军司令部移驻通化。为指挥军运方便，命令“满铁”总部随军行动迁至长白山下，并要求运输生产实行“总动员”，以应付时局急变。但不到一个星期，日寇被迫宣布投降。“满铁”这个日寇侵华的掠夺工具，也随着侵略战争的彻底失败而宣告灭亡。

（大连市工商联文史办供稿，摘自《大连文史资料》）

日伪统治东北期间的“满铁”

苏紫民

日本帝国主义在“九·一八”事变后制造了一个傀儡政权，成立了伪满洲国，将整个东北变成了自己独占的殖民地。从此以后，它在东北的政策就转变为：确立和巩固殖民地统治秩序，系统地大规模地掠夺东北的资源，变东北为发动和支持侵略战争的兵站基地。

日本关东军作为日本政府的全权代表，确立了它在执行日本对“满”政策上的“指导”地位。以前的四头政治被关东军的独揽大权所代替。关东军通过伪满洲国傀儡政权盗用国家名义发号施令，对东北人民施行法西斯暴力统治。采取公司形式的满铁在东北的政治活动及其在“满铁附属地”的政治统治逐渐失去意义。

1932年3月，关东军取得了伪满“国有”铁路的管理权，并与满铁签订了《关于铁道、港湾、河川委托经营及新设等协定》，将伪满洲国的“国有”铁路、港口、江运及公路运输的经营及新铁路线的修建事宜，完全委诸满铁。满铁遂将全东北的原有中国自办铁路、港口和码头悉数侵占并着手实现其“铁路网计划”。

根据上述“协定”，“国有”铁路的经营须接受关东军的监督，有关经营的重要事项，必须事先报请关东军批准，新线的修建、港湾的增筑、人员的配备都要根据关东军司令官的“指令”行事。这就是说满铁这部分新增业务是接受关东军的领导和监督

的。

掌握东北一切大权的关东军，并不满足于仅握有“委托经营”部分的监督权，它要将整个满铁完全置于自己的摆布之下，以便使这一巨大经济力量完全从属于日本军部的备战计划。但是，按照官制对满铁固有业务的监督权，在地方属于关东长官，在日本政府属于拓务省，关东军并没有置喙的余地。于是在1933年一个改组满铁的方案便出笼了。由关东军主持制订经满铁首脑同意的这个方案的实质是将满铁所属各种事业分离，分别成立独立的公司，全部置于关东军的直接统制之下，满铁本身只作为持股公司保留其形式。这一方案一泄露，舆论哗然，纷纷反对，一时成为日本朝野的一大政治事件即所谓“满铁改组问题”。由于拓务省、大藏省、各种资本家团体和满铁社员会的激烈反对，特别是出现了满铁股票跌价、满铁公司债券无人认购的局面，飞扬跋扈的关东军遭到了日本资产阶级的当头棒喝，满铁改组计划未能实现。

随日本法西斯运动的抬头和军部势力的增长，日本政府终于在1935年实行了驻“满”机构的改革，在日本政府内新设“对满事务局”由陆军大臣兼任其总裁，在东北则由关东军司令官兼任“驻满全权大使”，满铁的固有业务被置于“全权大使”的监督下。于是，配合军部的备战计划，支持侵略战争，就成为贯穿满铁各项活动的一条黑线。

从1932年伪满洲国成立到1937年的“七·七”事变，日伪在东北地区建立起殖民地统治制度，推行以“一行业一公司”为原则的经济统制，满铁则垄断了东北全境的铁路、港湾、煤矿、钢铁、轻金属、化学工业等经营。

满铁在扩大事业新建机构的同时，为了筹集修建铁路和兴办基础工业所需的巨额资金，于1933年实行第二次增资，将额

定资本由4.4亿日元增加为8亿日元，并且扩大了公司债的发行额。

1932年7月满铁总裁内田康哉升任外相，继任总裁林博太郎是由陆军大臣南次郎推荐的，从此以后，满铁总裁的人选就由军部提名了。1935年，日本军部选中了绰号“不穿军衣的军人”松冈洋右接替林博太郎为第十四届满铁总裁。松冈洋右是个狂热的军国主义分子，他以领导满铁“第二次创业”自居，宣扬“满铁的主要使命在于协助关东军和满洲国综合开发满洲经济”。1936年11月，他主持了满铁历史上最重大的机构改革，将所有铁路机构统一于“铁道总局”，同时，设立“产业部”统辖一切产业部门，实行铁路统营和产业经营的一元化，拉开了全面垄断东北交通运输和工业生产的架势。

这一阶段，满铁的主要经营活动如下：

(一)设立“铁道总局”，垄断全东北铁路、港湾、公路、水路交通运输。垄断全东北水陆交通运输，是“九·一八”事变后，满铁经营活动的主要特征。1933年3月1日满铁设“铁路总局”于沈阳，经营所谓满洲“国有”已成和新建铁路、港湾、水运及其所有附属事业，侵占了原来分属9个中国路局的18条铁路总长2939公里以及葫芦岛港和营口的河北码头。1935年3月满铁又接办原中东铁路的干支线1732.4公里，连同新建铁路在内，“铁路总局”管辖的所谓“国有”铁路总长达6857.3公里，为满铁自有铁路营业里程的6倍多。

1936年10月1日满铁将其各铁路机构合并，在沈阳设“铁道总局”，统一经营铁路、港湾、水运和汽车运输，成为管理整个东北水陆交通的机关。

满铁经营铁路的主要任务是满足日本政府和军部关于所谓“国防”、“开拓”和“维持治安”的要求。所谓“国防”就是支

持和配合侵略战争，将军事运输和军用品的运输摆在首要地位。所谓“开拓”，就是掠夺各种资源，攫取高额利润、移植日本农民和促进日货倾销。所谓“维持治安”，就是协助关东军和伪满政权镇压中国人民的抗日斗争，建立和加强日本在东北的殖民统治。

(二) 实现“满蒙铁路网计划”修建军事与经济掠夺铁路。修建军事铁路是“九·一八”事变后，满铁的首要任务。满铁新筹集的绝大部分资金，都投在“新线”的修筑上。这些新筑铁路都是根据关东军的要求，首先考虑军事上的需要而修筑的。其中特别是敦图（敦化——图们）路的修筑，实现了日本帝国主义20余年梦寐以求的日“满”最短路线，日本能以最快速度经过北朝鲜将军队直接运到长春及北满，这就极大地增强了日本的军事地位，当然这条铁路对于日本掠夺东满吉林地区的各种资源也是极为有利的。到1937年年底，满铁修建通车的铁路包括锦承（锦州——承德）、图佳（图们——佳木斯）、虎林（林口——虎林）、滨北（三棵树——北安）、北黑（北安——黑河）、京白（长春——白城子）、白温（白城子——温泉）各线在内已有28条总长达3500公里的铁路，它的殖民地军事铁路网已基本建成。它们在日本帝国主义将东北建成为军事侵略基地方面起了极为重要的作用。它们又是日本帝国主义镇压中国人民的反“满”抗日斗争，建立和加强日本的殖民统治的重要手段，在掠夺东北的财富和宝藏、盘剥和压榨东北人民方面，它们则是巨大的吸血管道。由于新线的修建，这种“国有铁路”的货运量在1936年度达到1865万余吨较1933年度的891万余吨翻了一番以上，其货运收入达8000余万元。

(三) 设立经济调查会，参与制订伪满经济统制政策。1932年1月，满铁应关东军的要求，设置了经济调查会，协助关东军

起草和制订伪满洲国的经济统制政策和各项计划、法令。这个经济调查会，虽然是在扩大满铁调查课的基础上成立的，人员和经费也都是由满铁提供，然而，实际上它是关东军的附属机关，一切按关东军的命令和要求行事。伪满洲国最初一批经济政策法令就是由经济调查会炮制出来的。后来，它又参与了伪满第一个五年计划的起草和对华北经济的全面调查。直到1936年经济调查会撤销，它的班底并入产业部为止。它起草的规划、资料近3 000件（见满铁三十年略史）。满铁经济调查会的存在突出的说明了满铁和关东军的密切合作关系。

（四）发展关系公司，垄断东北经济命脉。伪满洲国成立后，“经济开发”就被提上日程。关东军由满铁经济调查会参与策划，决心推行经济统制政策，以满铁为中心，进行经营。满铁以大量新设关系公司，增加社外投资的方式，成为这一“经济开发”的主角和实行经济统制的骨干。这就出现了满铁关系公司发展的“黄金时代”。从1931年到1937年，满铁的关系公司由57个增加到80个，满铁对关系公司的投资从11 000万日元猛增为24 800万日元。在1936年12月底，在东北地区全部新设公司455家中，满铁关系公司为29家，而这29个公司的实收资本却占实收资本总额的54.4%，加上事变前设立的关系公司，在东北地区共有67个。它们分在各种工业、矿业、土建、水电煤气、农林、金融、通信、交通和商业部门，处于垄断或举足轻重的地位。因此，可以说满铁通过其关系公司网完全垄断了东北经济的命脉。

（五）满足军需，创办重工业和化学工业。满铁新设关系公司的一个重大特点，是它们从属于日本军部的扩军备战计划，被用于增强日本的作战能力。由伪满洲国出土地、矿权和厂房，由满铁吸收日本资本家的资本出资金和技术，开办日本军阀急需

的“具有国防经济意义的工业”和化学工业，这就是满铁新设关系公司的主要特征。1933年，满铁将昭和制钢所设于鞍山，实行钢铁联营，到1937年8月它的年生产能力达生铁70万吨、钢材28.5万吨，成为东北军需工业的基础和核心。1934年2月满铁伙同伪满洲国设立了资本为1600万日元的满洲炭矿公司（简称满炭），它是伪满洲国的煤炭业统制机关，它管辖除抚顺煤矿和本溪湖煤铁公司以外的全部煤炭的产销。1935年5月，设立了资本为1200万日元的满洲采金公司，垄断了吉黑两省和东部内蒙古的金矿开采。1935年投资设立的满洲铜矿公司垄断了锦西杨家杖子铅锌矿的开采。同年设立的满洲矿业开发公司更独占了“国防重要矿产资源”的矿业权。1936年，在抚顺设立了资本为2500万日元的满洲轻金属制造公司，利用东北丰富的矾土页岩，年产4000吨铝，加强了日本军需工业。这以前在1933年10月满铁同日本理化学兴业公司合作设立了资本为700万日元的日满镁工业公司，利用大石桥一带贮量极大的菱镁矿，冶炼金属镁。铝和镁作为轻金属都是发展军事工业的重要原材料。1934年3月，设立了资本为620万日元的同和汽车工业公司，满铁持有这个公司股份的46.8%。它是汽车工业的统制公司，承担日本国产汽车的装配修理、车体制造和销售，主要是供应关东军所需车辆。1934年11月设立的资本为9000万日元的满洲电业公司（简称满电），满铁持有它的半数股份。它垄断并统制全满的电气事业。此外，为了发展与军需密切相关的基础化学工业，1933年，满铁在大连设立了满洲化学工业公司（简称满化），资本为2500万日元，年产能力为18万吨硫酸。1936年又设立了年产苏打3.5万吨的满洲曹达公司。同年，满铁又参与设立了满洲盐业公司，为日本化学工业提供原料盐。就是这样，满铁以其资本和技术，发挥其综合经营的长处，对东

北各种资源开始了系统地掠夺，为发展军需工业，变东北为日本扩大侵略的兵站基地不遗余力。

(六) 侵占东满、北满大片土地，着手组织集团移民。日本在东北的殖民统治刚一确立，即着手移民侵略的准备，而具有这方面经验，掌握运输手段，并且拿得出资金的满铁又是首当其冲。在日本政府的授意下，满铁拿出300万日元，指使东亚劝业公司在东满、北满一带强制“收买”农地，并以“整地”为名大肆圈占土地。到1935年一共侵占土地100多万公顷，为大规模移民作了准备。1935年满铁又投资设立满洲拓殖公司作为移民机构，开始由日本大批移民。1935年日本政府通过了“二十年百万户”的移民计划，移民规模乃日见扩大。这一年，满铁还将东亚劝业改组为鲜满拓殖公司，专门组织朝鲜移民并对他们进行统治与盘剥。

(七) 攫取北满五林区，加紧掠夺林业资源。随着军事铁路网的修筑和煤炭生产的扩大，满铁的木材消耗量成倍增长。1935年满铁兼并了中东路，攫取了该路沿线的三大林区（绰尔、东部、岔林河）和与之有关的海敏公司及亚布洛尼亚林区。这五大林区共占面积160万余公顷，年采木材约100万方。1936年满铁又与伪满洲国合办满洲林业公司，垄断吉林省国有森林的采伐权，扩大了采伐规模，满铁控制的扎免采木公司和满鲜坑木公司都扩大了采伐规模，加紧了林业资源的掠夺。

(八) 促进日商联合，设立商事公司。1935年7月，满铁促使各地日本零售商“输入组合”联合设立满洲输入公司，给予各种优惠待遇、贷款和提供担保，使之大量进口日本商品，促进了日货倾销。1936年10月满铁又将它的商事部分离，改组为同满炭合资的资本为1000万日元的大商业公司日满商事公司，满铁及其关系公司的产品由该公司统销，满铁及其关系公

司所需生产资料也由该公司供应，因此，该公司就垄断了钢铁、煤炭、化工制品以及机械设备等各种重要生产资料的进出口贸易和市场交易。它成为扶植日本工业企业的重要杠杆和扼杀中国民族工业的罪恶的绞索。

(九) 设立天津事务所和兴中公司。1933年以后，日本开始加紧在华北的侵略，随日军的大举侵入华北，满铁也加强了它在华北的经济活动。1935年2月满铁经济调查会和东亚课开始全面调查华北经济，制订了“华北经济开发方针大纲方案”。同年11月，满铁即设立了天津事务所作为驻在华北的中枢机构，下设北平分所并在郑州、青岛、济南、太原、张家口、绥远、多伦等地设驻在员。它伙同侵华日军的特务机关，对华北又进行了广泛而详细的调查，为日本侵占华北经济机构和掠夺华北资源做了充分准备。天津事务所还在日军的配合下，进行了攫取战略物资和铁路利权的活动。同年12月，满铁根据日本政府的指示，又拨款1880万日元，设立了兴中公司。这个公司作为满铁在华北的别动队，打着发展“满华贸易”的旗号以掠夺龙烟铁矿、井陘煤矿、华北的棉花和长芦盐等重要战略资源和攫取津石铁路权益为目标而大肆活动。

1937年的“七·七”事变后，日本发动了全面侵略中国的战争，并准备入侵苏联，急于在东北建成以工矿业为中心的军事工业体系，扩大了原订“满洲产业开发五年计划”的指标，将重工业部门的投资指标，由原来的25亿日元增加了36.6亿日元。如此庞大的计划，仅靠满铁的资本和技术是无法实现的，日本政府和军部把希望寄托在新兴财阀中对东北“最为关心”的“日产系”的鲇川义介身上。

鲇川义介野心勃勃，他计划引入美国的资本和技术，在东北建立巨大的汽车制造厂，并以汽车工业为核心，垄断全满重

工业。鲇川的计划得到了日本政府的支持，乃于1937年12月1日，将“日本产业”公司迁入东北，设立了由“日产”和伪满洲国各投资2.25亿日元的巨型公司，即满洲重工业开发股份公司（简称满业）。这个公司被赋予垄断伪满全部重工业的特权，满铁不得不从重工业部门退了出来，将它属下的重工业移让给满业，满铁只保留了抚顺煤矿。

随伪满洲国撤销治外法权及满铁附属地行政权的“返还”，满铁就放弃了垄断一切的“综合经营”方针，一面大力向华北发展，希图在华北建立新的垄断地位，一面集中精力发展交通运输事业，特别是北满的铁路、水运和公路运输，同时设立调查部，标榜“交通、煤矿、调查”为满铁三大事业。1938年11月，日本决定设立“华北开发公司”，作为统制华北经济的总机关，满铁又不得不由华北撤回，专心发展以铁路为中心的东北交通运输业。

1939年，日本加紧准备进犯苏联，制订了“北边振兴三年计划”，满铁承担了主要投资项目，修建北满各干线的复线和国境支线，全面控制北满江运，发展汽车线路，满足军事运输的要求，建立战时体制，紧密地配合了关东军的作战部署。并于1940年将资本总额由8亿日元增加为14亿日元。

太平洋战争爆发后，满铁为密切同关东军和伪满洲国的联系，将满铁本部实质上迁到长春，并撤消了铁道总局，全力经营铁路，实行高度重点原则，努力保证军事运输和向日本发送掠夺中国的各种战略物资。并且于1945年1月决定再次将资本总额增加为24亿日元。直到日本投降满铁解散为止，满铁始终是日本垄断资本掠夺东北资源剥削东北人民的主要工具，是日本帝国主义进行侵略战争的重要支柱。

在这一阶段担任满铁总裁的主要是大村卓一，他从1933年

任关东军交通监督部长，1935年任满铁副总裁兼铁道总局长，1939年3月继松冈洋右任满铁总裁，直到1943年9月退職。在这十年期间，直接主持殖民地军事铁路网的修建和铁路的经营，使铁路运输适应侵略战争的要求；是一个积极效忠于日本法西斯军部的铁道技术专家。接替大村卓一任第十六届满铁总裁的是小日山直登，其继任是满铁最后一届总裁山崎元干。

这一阶段满铁的主要活动如下：

(一) 经营华北铁路，掠夺华北资源。1937年卢沟桥事变发生后，满铁即将日军和辐重弹药由东北源源运往华北，同时将它的天津事务所扩大为华北事务局，陆续接管了日军侵占的华北各铁路近5000公里。这种由日军占领满铁经营的形式，一直持续到1939年4月。满铁向华北派出的员工有2万多名、各种车辆达5000余台。

1939年4月，伪华北傀儡政权宣布实行铁路“国有”，设立了日伪合办的华北交通公司。在资本3亿日元中，满铁的份额是12000万日元，而日本政府为统制华北经济于1933年11月新设的华北开发公司是15000万日元，其余3000万元属伪华北政权。华北交通公司实质上不过是满铁华北事务局的变种，它的人员、周转资金和器材，完全是满铁提供的，满铁和华北交通始终保持着“联合经营”。

与此同时，满铁的别动队兴中公司也异常活跃，它紧密配合日本侵略军，接管了全部所谓“军管”工矿，包括井陘煤矿在内的19个主要煤矿和铁矿、炼铁厂、电灯厂、盐厂、苏打工厂以及打包工厂等华北主要的大型厂矿，共计56个。他同日本财阀串通一气，对这些厂矿大肆掠夺。满铁就是这样，直接参加了对中国的侵略战争，参加了对华北的占领和统治，推行日本帝国主义的“以战养战”的反动方针，掠夺华北的各种资源。

1940年1月，满铁又将兴中公司的全部股份转让给华北开发公司。这就结束了满铁在华北的“综合经营”，它的地位基本上为华北开发公司所代替。不过，直到日本战败为止，满铁通过华北交通公司、大同煤矿公司和山东矿业公司，在华北铁路和煤矿方面，仍然拥有很大势力。

(二) 建立战时体制，加紧军事和战略物资的运输。随日本侵华战争的长期化和准备进犯苏联，满铁在关东军的授意下，继续赶建军事铁路和以掠夺煤铁和木材为目的的“产业铁路”，到1943年，建成了17条总长1500余公里的新线和近900公里的复线。此后，满铁即停止了新线的修建，专注于奉山（沈阳——山海关）、安奉（丹东——沈阳）等干线的复线的修筑。在此期间，满铁还扩建了大连西港、葫芦岛港和北朝鲜的罗津、雄基二港，新建了大东港和大连渔港。

在运输方面，军事运输日益突出，从“七·七”事变时起，侵华部队的运输即成为满铁的经常性业务，军用列车平均每月达200次。1939年日本开始推行“北边振兴计划”，满铁配合关东军在北满国境的集结，加强了军事运输的管理。太平洋战争期间，满铁又将关东军的主力由北满运往南方战场。由于军事运输的频繁和日伪推行“五年计划”对战略资源的大掠夺，铁路货运量从1937年到1941年增加一倍，客运量增加一倍半以上，而运输能力只增加半倍，致使运输状况日益紧张。满铁采取压缩“营业品”运输量的办法扩大军事运输。迨到1942年以后，日本的海上运输能力日益削弱，原来由海路运往日本的华北煤炭、粮食等物资，不得不改由陆路，即经由东北和朝鲜的铁路运往釜山或罗津，再运往日本，实行所谓“陆运转嫁”。满铁又将民用货物的运输量压到货运量的10%以下。结果，铁路运输的收益率明显下降，运转事故逐年增加，铁路经营陷于恶

性循环之中。

(三) 扩充汽车路线，把持江上运输。1937年“七·七”事变后，满铁即设立汽车局，推行“汽车事业四年计划”，妄图将它经营的“国营”长途汽车路线由6000公里扩大为6万公里，到了1941年3月才勉强达到2万公里就因不堪亏累而停止扩充。这一年，运输人员近2千万人次，货物近百万吨。太平洋战争发生后，由于汽车零件难以进口加上燃料不足，汽车运输的经营陷入停滞状态。

在北满江运方面，于1939年，设立了北满江运局，强行收买了全部民船，一手把持了全部北满江上运输，它占有船只312只，每年运输量约为70万吨货物和70万人次旅客。

(四) 设立大调查部，为建立“大东亚共荣圈”服务。1938年，满铁撤销了成立不久的产业部，新设调查部，1939年又扩大了调查部，并将调查列为满铁“三大事业”之一。1941年度，满铁调查部拥有调查员及助手约1600名，加上拨归调查部领导的满铁中央试验所的技术人员500名，总数超过2000人，该年预算超过1000万日元。它是日本当时最大的调查情报机关，也是世界上有数的规模庞大的调查机关之一。它为日本军国主义建立“日满华经济集团”和“大东亚共荣圈”的政策，为在中国沦陷区和日军所到之处建立殖民地统治秩序，为系统地掠夺日军占领地区的物质财富，充当侦察前哨，起草掠夺计划，出谋划策和提供资料。调查部组织的大规模调查有“中国惯例调查”、“中国抗战力调查”和“日满华经济集团调查”，其目的是为日本政府和军部在制订侵略政策上提供依据。此外，调查部还进行“社业调查”和“北方调查”，并且派遣特务到东南亚地区直接配合日军的侵略活动”

(五) 扩建抚顺煤矿，发展石油化学工业。抚顺煤矿经过满

铁30余年的开采，露天矿已深达百米，各矿井的产量也开始下降。1937年度是抚顺煤矿产量最高的年度，这一年度产量是924万余吨，以后即逐年下降。满铁为维持其产量并且为了掠夺更多的煤炭，在扩大露天矿开采的同时，又开凿了通往深部煤层的深井，如老万大斜井和大山大斜井。

随侵略战争的扩大，日本对抚顺石油的需求日益紧迫，满铁由1936年开始投资1800万日元的西炼油厂第二次扩建工程，于1941年9月完成，可以年产粗油30万吨。1939年起又兴建东炼油厂，到1944年形成年产粗油19万吨的生产能力。1943年，油母页岩年产量达900万吨，粗油年产量达36万吨。又以粗油为原料，生产重油其二号重油，还生产挥发油、润滑油及其它各种油类。

满铁长期研究成功的煤炭液化事业也加紧进行，到1939年2月终于建成了抚顺煤炭液化工厂，同年6月成功地生产出煤炭液化一次原油。后来又增添设备，从1941年9月起开始生产高辛烷价的航空挥发油。从1936年度到1942年度，满铁为此投资2371万日元。该厂于1943年11月独立资本为5000万日元的满洲人造石油公司。

(六) 设制铁工厂，生产海绵铁和特殊钢。满洲重工业公司成立后，满铁让出了昭和制钢所的大部分股份，基本上脱离了钢铁工业。但是，由于满铁中央试验所发明了生产海绵铁的低温直接还原炼铁法，具有操作简便成本低廉的优点。以海绵铁为原料生产的特殊钢质量优良，在军事上和工业上具有很高价值，得到日本政府和军部的重视。满铁乃于抚顺煤矿着手建立制铁试验工厂，1938年10月动工，1939年4月完成第一期工程，1941年6月完成第二期工程。同年11月改称制铁工厂。并为向日“满”钢铁工业供应海绵铁以代替由美国进口的废铁，又

进行了扩建。1943年已具有生产海绵铁15 000吨，各种特殊钢约6 000吨的生产能力。

由于中日战争的长期化并扩大为太平洋战争，日本在战争泥潭中愈陷愈深。满铁如同整个日本帝国主义一样，它所固有的各种矛盾及困难也日益加剧。战争提出的加大运输量和各种物资产量的要求同满铁的运输和掠夺能力的矛盾；满铁增加和扩大其运输和生产设备的要求同它所能筹集的人力、物力和财力的矛盾，都在加深并日益尖锐化。这些矛盾在日本侵略者和中国人民之间，满铁同被它盘剥的工人、农民之间的这种基本矛盾日益激化的情况下，不断发展。满铁曾用加强法西斯统治，强迫工人提高劳动强度直至实行所谓“总动员”等办法，妄图摆脱困境。但是，正如整个日本帝国主义的侵略不可避免地走向失败一样，作为日本帝国主义侵略工具的满铁，也摆脱不了覆亡的命运。中国人民在中国共产党的领导下浴血奋战，取得了抗日战争的伟大胜利，就在中国领土上彻底埋葬了日帝国主义，同时也就将它强加给中国人民吸吮中国人民膏血达40年之久的满铁这个侵略机构永远抹掉了。

“九·一八”事变至

“七·七”事变期间的满铁

李作权

一、满铁的地位及其变化

日俄战争后，日本夺得了沙皇俄国根据不平等条约在中国东北南部（简称南满）拥有的特权，即长春到大连的铁路及该

路沿线的附属地权益和旅大的租借权。1906年日本帝国主义政府为经营南满铁路及其附属地，以第142号敕令设立南满洲铁道株式会社（简称满铁），同年11月26日正式宣布成立，1907年4月1日开始营业。从此满铁成为日本帝国主义推行其大陆政策，特别是侵略“满蒙”的主要工具。

满铁成立后，以经营南满铁路和抚顺煤矿为重点，同时插手一切有利可图的事业以及有助于日本扩大其侵略势力的各种事业，实行所谓综合经营。实质上它是一个国家垄断资本主义企业。它的资本有半数为日本政府出资，其余是为数以万计的小股东。因而决定了满铁的活动，是和日本政府的侵略扩张政策相联系的。满铁从成立之日起，作为日本的国策会社，就担负着“经营满洲”，变东北为日本帝国主义的殖民地的使命，所以它实质上是日本设在东北的一个殖民会社。原满铁理事曾撰写了《论南满铁道株式会社的性质》一文，论证了满铁是殖民会社。指出采取株式会社形式是掩人耳目的策略，它的实质是，政府欲假会社之名而行机关之实，欲使南满铁道株式会社代替政府经营南满洲。满铁在营利之外，必须经常注意“国运”之发展和“国权”之扩张，还要经营日本政府指定的属于国家行政事务范畴的各种公共事业。因此满铁不仅是国家垄断资本主义性质的企业，而且实质上是国家机关、政府的化身，是殖民主义者所设立的殖民公司。日本帝国主义设立满铁的根本目的，不仅是经营南满铁路；而在于“经营满洲”，以满铁拥有的各种特权和手段，以和平的方式，即以政治、经济、文化等各种方式，努力扩张日本帝国主义的势力，变中国东北为日本的商品销售市场、原料产地和投资场所，并进而变成为日本帝国主义的独占殖民地。

“九·一八”事变前，满铁是日本帝国主义侵略东北的枢

机关。日本帝国主义对东北的侵略和掠夺，实际上是以满铁为主体的，除旅大租界地的行政权之外，日本夺自沙俄在南满的一切设备和特权，基本上完全交给了满铁。从清政府索取的安奉铁路的改筑和经营权，抚顺和烟台煤矿的采掘权，大石桥至营口支线的经营权和吉长铁路的借款权等，也都交给了满铁。所以满铁的发展和扩大，本身就意味着日本帝国主义在东北的势力和权益的加强。

“九·一八”事变前，日本帝国主义在我国东北从事侵略和扩张的机构有关东厅、领事馆、关东军司令部和满铁等四个机构，因而叫作四头政治。关东厅是日本帝国主义设在关东州（即旅大地区）的殖民统治机构，对满铁拥有监督权，但是满铁的事业和活动主要在旅大租界地之外。它的经营涉及面很广，好多问题不是关东厅能解决的。实际上满铁的一切重大活动和一切重大经营问题，都是直接听命于日本政府。至于日本驻东北各总领事，虽在外交方面对满铁进行指导，因为满铁是日本帝国主义侵略东北权益的集中代表，所以日本在东北的外交活动，往往是以满铁的侵略活动为中心而展开的。至于关东军司令部只是在用兵作战时，可以对满铁发出有关军运的要求，而平时只不过是满铁的警卫队，镇压东北人民、保护满铁的利益。因此可以说，“九·一八”事变前，日本帝国主义设在东北的各种侵略机构，基本上是围绕满铁而转动的，满铁是日本设在东北的侵略中枢机构。

日本帝国主义炮制的傀儡政权——伪满洲国成立后，关东军作为日本政府的全权代表，确立了它在执行日本对“满”政策上的指导地位。以前的四头政治被关东军的独揽大权所代替，关东军成为伪满洲国的太上皇。它通过伪满傀儡政权盗用国家名义发号施令，对东北人民施行法西斯统治。因而使采取公司

形式的满铁在东北的政治活动及其在“满铁附属地”的政治统治失去意义。

掌握伪满一切大权的关东军，为将整个满铁完全置于自己的控制和摆布之下，以便使这一巨大的力量完全从属于日本军部的扩军备战的需求。但是按照日本的官制，对满铁的业务监督，在地方属于关东长官，在日本政府属于拓务省，而关东军则无权过问。于是1933年关东军抛出了一个满铁改组方案，这个方案的实质是将满铁的各种事业分离出去，分别成立独立的会社，全部置于关东军的直接监督之下，满铁本身只作为持股公司保留其形式。关东军抛出的满铁改组方案一经泄露，日本国内舆论哗然，纷纷反对，一时成为日本朝野的一大政治事件，即满铁改组事件。这一方案由于日本拓务省、大藏省和各资本家团体的反对，特别是出现了满铁股票暴跌，满铁会社债券无人认购的局面，使满铁改组计划未能实现。但是随着日本法西斯势力的抬头，日本政府终于在1934年末到1935年实行了驻满机构改革。日本政府设置了“对满事务局”，总裁由日本陆军大臣兼任，专门负责对伪满进行统治和掠夺的有关事项。在东北则由关东军司令官兼任驻伪满大使，实现四头政治的统一，满铁的固有业务被置于“全权大使”的监督之下。到此，满铁的全部业务被置于关东军司令官监督之下。

但这种变化既没有改变满铁的性质，也不妨碍其发挥侵略作用。满铁作为日本的国策会社，始终为日本帝国主义的侵略、掠夺政策服务，尤其在东北沦为日本的独占殖民地的初期，关东军的军事行政和政治统治只是排除了使东北殖民地化道路上的政治障碍，但要巩固殖民统治，在经济上使东北经济完全依附于日本，使东北经济殖民地化，主要还得依靠满铁。因而满铁在“九·一八”事变后，成为日本帝国主义变东北为其侵略

战争基地的经济支柱。

二、“九·一八”事变后满铁的主要活动

“九·一八”事变后，满铁的主要活动，可分两个阶段，即以1937年日本发动全面侵华的“七·七”事变为线，“七·七”事变前和“七·七”事变以后，满铁的主要活动有所不同，本文只揭示从“九·一八”事变到“七·七”事变期间满铁的主要活动。在这期间日伪统治者在东北建立殖民统治制度，巩固殖民统治，满铁配合军部的备战计划，垄断了东北全境的铁路、港湾、煤矿、钢铁、轻金属和化学工业的经营。

1. 垄断全东北的水陆交通运输是“九·一八”事变后满铁经营活动的主要特征。1933年1月3日，满铁设铁路总局于沈阳，经营所谓满洲“国有”的已成和新建铁路、港湾、水运及其所有附属事业。侵占了原来分属9个中国路局的18条铁路，总长2930公里，并侵占葫芦岛港和营口的河北码头。1935年3月满铁又接办原中东铁路的干支线1732.4公里，连同新建铁路在内，铁路总局所管辖的所谓“国有”铁路总长达到6857.3公里。满铁经营的铁路，区分所谓“国线”（伪满洲国委托满铁经营的铁路）、“社线”（满铁直辖的安奉线）、“北鲜线”（朝鲜总督府委托满铁经营的铁路，1933年10月1日成立北鲜铁道管理局）。1936年10月1日，满铁将其各铁路机构合并，在沈阳设立“铁道总局”，统一经营铁路、港湾、水运和汽车运输，成为管理整个东北水陆交通的总机关。

满铁经营铁路的主要任务，是适应日本帝国主义的“国策”，满足日本政府和军部关于所谓国防、开拓和维护治安的要求，为支持侵略战争将军需品运输和军事运输摆在首要地位，协助关东军的军事运输以镇压东北人民的反抗和斗争，维护日本

帝国主义在东北的殖民统治。

满铁在攫取并垄断东北铁路的同时，根据日本军部和关东军的需要，修建了一批新铁路，以实现所谓“满蒙铁路网计划”。满铁新筹集的绝大部分资金，用在新建铁路上，而新建的铁路，首先考虑军事上的需要。如敦化至图们的铁路，是日本帝国主义20多年来梦寐以求的日“满”最短路线。这条铁路建成后，日本能以最快的速度从北朝鲜将军队直接运到长春和北满，这就可以大大增强了日本的军事地位，同时也有利于掠夺东满、吉林一带的物资资源。到1937年底，满铁在东北修建的新铁路已有28条，总长达到3500公里的铁路通车。这样，日本帝国主义在东北殖民地的军事铁路网已基本形成。由于新线的修建，铁路总长度的增加，使“国有铁路”的货运增长，1936年度的货运量达到1865万余吨，比1933年的891万余吨翻了一番以上，其货运收入达到8000余万元。铁道总局所属汽车运输，其营业收入也逐年增长，1933年为608914元，1934年为1265290元，1935年为1581948元，1936年为1878662元，1937年则达到3508465元。如以1933年为基数，1937年则为576%，1937年已比1933年增长了4.67倍。

2. 满足日本帝国主义急需，创办重工业和化学工业。日本帝国主义为了扩大侵略战争，将东北变为日本帝国主义侵略扩张的战略物资供应基地，满铁适应军部的需求，大力发展重工业和化学工业。“九·一八”事变后满铁新设立的关系会社的一个特点，就是从属日本军部扩军备战的计划，开办日本军阀急需的“具有国防经济意义的工业”和化学工业。1933年满铁在鞍山设立昭和制钢所，实行钢铁联营。到1937年8月它的钢产量达到70万吨，钢材达28.5万吨，成为伪满军需工业的基础和核心。1935年2月设立了资本为1600万元的满洲炭矿株式会社

社，成为伪满统制煤炭的特殊会社。1935年5月设立资本为1200万元的满洲采金会社。1935年又投资设立满洲铅矿会社，垄断了锦西杨家杖子铅锌矿的开采；同年设立的满洲矿业开发株式会社，更独占了国防重要矿产资源的矿业权。1936年在抚顺设立的资本为2500万元的满洲轻金属制造会社，年产铝4000吨，大大加强了日本的军需工业。此外，1933年设立的日满镁工业，1934年3月设立的同和自动车，同年设立的满洲电业会社（满电），满铁均有较多的股份，从而垄断了制镁、汽车及电气事业。发展与军需生产有密切关联的基础化学工业，是满铁的重要活动之一。1933年满铁在大连设立满洲化学工业会社（满化），资本为2500万元，年生产能力为18万吨硫铵；1935年又设立了年产苏打3.9万吨的满洲曹达会社；同年满铁又参与设立了满洲盐业会社。就这样，满铁以其拥有的资本和技术，发挥其综合经营的优势，对东北的各种资源开始进行了系统的掠夺。在煤碳、钢铁、轻金属和化学工业方面开展了大规模的经营活动，从而形成了垄断这些行业的局面。

3. 掠夺土地，参与组织移民。日本向东北移民，是日本帝国主义的国策，是变东北为其巩固的殖民地的一项重要措施。“九·一八”事变后，日本帝国主义加紧了向中国东北移民的步伐，在日本向中国东北移民过程中，满铁首当其冲。在日本政府和军部的授意下，满铁出资300万元，指使东亚劝业公司在东满和北满一带强制以低价收买土地，到1935年共侵占土地达100多万公顷，为日本帝国主义大规模向东北移民作了准备，提供了条件。同时满铁为日本移民提供了运输手段。1935年满铁又投资设立了满洲拓殖会社，作为移民侵略机构，专门从事日本向中国东北移民的有关事宜。同时满铁又将东亚劝业公司改组为鲜满拓殖会社，专门组织朝鲜移民，并对他们进行统治和

剥削。

4. 掠夺林业资源。日本帝国主义对中国东北林业的掠夺，从19世纪初已开始，满铁也早已着手对林木的掠夺。“九·一八”事变后，满铁随军事铁路网的修建和煤炭生产的扩大，对木材的需求量成倍增长，因而进一步加紧了对林木的掠夺。1935年满铁兼并了原中东铁路，随之，攫取了该路沿线的绰尔、东部和岔林河三大林区，并攫取了与之有关的海敏公司及亚布洛尼亚（亚布力）林区。这五大林区共占面积160万余公顷。1936年满铁又与伪满洲国合办满洲林业株式会社，作为统制林业的特殊会社，垄断了伪满东南部国有森林的采伐权。原为满铁控制的扎免等公司，也不断扩大采伐规模。

5. 促进日商联合，设立日满商事会社。满铁不仅在产业部门中大量投资，从而垄断了东北的经济命脉；同时在商品流通领域中，也积极为日本侵略者出力。1935年7月满铁促使各地日本零售商“输入组合”联合设立满洲输入会社，满铁给予各种优惠待遇，包括贷款和提供担保等。因而促使大量日本商品进入东北，使东北成为日本商品的倾销市场，严重打击了我国民族工商业的发展。1936年10月满铁又将它的商事部分分离出来，和满炭合资创办了资本为1000万元的“日满商事会社”。商事会社成立后，满铁及其关系会社所生产的产品全部由该会社统销。满铁及其关系会社所需的生产资料也全部由该会社供应。日满商事会社实际成为满铁及其关系会社的供销机构。日满商事会社因而垄断了钢铁、煤炭、轻金属、化工制品及机械设备等各种重要生产资料的进出口贸易和市场交易。

以上可见，满铁在“九·一八”事变到“七·七”事变期间，它的活动不仅仅限于铁路、港湾、水运等交通运输事业，而且在煤炭、钢铁、轻金属、化学制品以及掠夺土地、森林、移

民等方面都起了垄断作用，并且对重要物资的商品流通也进行了垄断。满铁的活动几乎涉及到当时东北经济生活的各个方面。

满铁还将其势力侵入我国华北地区。随日本帝国主义大举侵入华北，满铁不断加强其在华北的经济侵略活动。1935年11月，满铁设立了天津事务所，作为驻华北的中枢机构。它伙同侵华日军的特务机关，对我国华北地区进行了详细的调查，为日本帝国主义侵占和掠夺华北的物资资源作了充分准备。1935年12月满铁根据日本政府的指示，拨款计1880万元设立了兴中公司，作为满铁的别动队，从事对我国华北的掠夺活动。

三、满铁在东北经济殖民地化中的作用

“九·一八”事变后，满铁的全部经营活动，被置于关东军司令官的监督之下。但这并没有妨害满铁作为日本的“国策”会社，在日本帝国主义侵略东北过程中的作用。满铁在日本帝国主义变东北为其侵略战争的物资供应基地和将东北经济变为殖民地经济中仍发挥着它的特殊作用。

首先，日本侵占东北后，首要的任务是炮制殖民统治政策，变东北为其扩大侵略战争的战略物资供应基地，变东北经济为日本帝国主义的经济附属。而炮制殖民地经济政策，主要是由满铁来进行的。1932年1月满铁根据关东军的要求，决定成立满铁经济调查会（简称满铁经调会），协助关东军起草和制定伪满洲国的经济统制政策和各项计划。经济调查会直属满铁总裁领导，它吸收了满铁调查部的几乎全部人员。经调会的最高机关是委员会，它由满铁各部头目、经调会各部头目以及各单位头目担任委员。设正副委员长，委员长为满铁理事十河信二，副委员长为石川铁雄。满铁经调会于1932年成立后，其活动大体可分为四个时期：第一期从1932年1月至6月，主要策划制定

调查计划和所谓满洲开发的基本方针，炮制出了《满洲经济统制根本方案》；第二期从1932年7月至1933年3月，炮制所谓满洲开发综合计划及基础产业、金融、移民等各种计划，制定了《满洲经济开发第一期计划》，1933年3月1日伪满发布的《满洲国经济建设纲要》，就是由满铁经调会负责配合关东军特务部（原统治部）炮制出来的；第三期从1933年4月至1934年7月，主要进行所谓满洲开发的基本研究、资源调查和炮制出《满洲经济开发第二期计划》；第四期从1934年8月至1936年9月，主要审查以前制定的各项经济政策和各项经济计划，并将其调查活动深入到华北地区。

1936年经调会撤销，它的班底全部并入满铁产业部。在满铁经济调查会存在的将近五年的时间内，起草规划、资料将近3000件。伪满初期的一批经济政策和法令，全是由满铁经调会炮制出来的。满铁经调会并不是一个决策机构，炮制伪满经济政策的决策机构是关东军，经调会的一切活动是在关东军的命令和要求下行事。它和关东军特务部紧密配合，起着经济参谋本部的作用，在东北经济变为殖民地经济方面起了很大的作用。

其次，满铁通过发展关系会社，垄断东北经济，使东北经济成为日本帝国主义的经济附庸。伪满洲国成立后，变东北经济为日本帝国主义的经济附庸，进行“产业开发”掠夺东北的物资资源，已成为日本帝国主义的迫切需要。关东军在满铁经调会的参与和策划下，炮制出使东北经济殖民地化的经济统制政策，以满铁为中心，来进行“经营”东北的经济。

满铁也乘机扩张其势力，以大量新设关系会社，增加社外投资的方式，不仅在关东军的支持下，攫取了路权，垄断了东北的铁路、港湾、水运和汽车运输等交通运输业，同时通过发展关系会社，尤其是和伪满洲国共同出资兴办特殊会社，通过

特殊会和准特殊会社垄断某一部门或某一行业。1931年到1937年是满铁关系会社发展的黄金时代，满铁的关系会社由57个增加到80个。满铁对关系会社的投资也从11 000万元增加到24 800万元。满铁由于大力发展关系会社，使其关系会社遍布东北经济的各部门。据昭和12年满铁《关系会社统计年报》总括中记载，1937年满铁的关系会社71个，它分布于：林业3个，矿业7个，工业20个，通讯宣传3个，商业12个，电气、瓦斯2个，兴业、拓殖7个，土地、建筑、土木6个，交通、运输、仓库9个，其它2个。由此可见，满铁及其关系会社已垄断了东北经济的各部门。尤其是创设和掌握特殊会社的经营权，通过特殊会社统制某一行业。据统计，到1939年末，满铁的关系特殊会社有满洲航空、满洲电电、满洲石油、同和自动车、满洲炭矿、满洲采金、满洲电业、奉天工业土地、满洲矿业开发、满洲火药贩卖、满洲拓植、满洲林业、满洲盐业、满洲曹达、满洲弘报协会、日满商事、满洲轻金属等17个特殊会社。除伪满中央银行等少数特殊会社外，绝大多数特殊会社都有满铁投资，并控制了这些特殊会社的经营权，成为满铁的关系会社。如1936年19个特殊会社中，实收资本共计14 432.5万元，其中满铁资本为2 724.4万元。满铁正是通过关系会社，尤其是特殊会社，垄断东北的经济，使东北经济变为日本的经济附属。

最后，日本在东北的投资，也主要是通过满铁进行的，使东北的经济被日本资本所垄断。东北殖民地经济的形成，主要的特征和标志是日本资本垄断东北经济，只有日本资本全面垄断东北经济，使东北经济成为日本帝国主义的经济附庸，才能完成东北经济的殖民地化的过程。“九·一八”事变后，日本资本大量输入东北，垄断东北经济。而在1937年以前，在东北殖民地经济形成过程中，主要是通过满铁来进行的。据伪满政府

编的《满洲建国十年史》统计表明，1932年日本对伪满的投资为9700万元，其中满铁为6500万元，占67%，1933年占54%，1934年占61%，1935年占65%，1936年占51%，1937年占46%。从1932年到1937年，满铁在日本对伪的投资中，所占比重是相当大的，1932年高达67%，而较低年份1937年仍占46%，平均在50%以上。满铁的资本总额，1933年3月由原来的4.4亿元增为8亿元。满铁的总资产，1929年为10亿多元，1937年则增为21亿多元。满铁的固定资产也在逐年增长，据昭和12年度满铁《关系会社统计年报》记载：1930年为90464.6万元，1931年为91600.9万元，1932年为100579.5万元，1933年为102991.2万元，1934年为115592.0万元，1935年为134557.7万元，1936年为149962.4万元，1937年为163006.7万元。

1937年以前，日本是以满铁为中心进行投资，垄断东北经济，这就是日本所说的“满铁中心时代”。满铁的资本，其中半数为日本政府的资本，满铁的活动，代表了日本政府的意志。满铁资本的增长，就是日本资本的增长，满铁对东北经济的垄断，就是日本资本对东北经济的垄断。

总之，满铁在东北经济殖民地化的过程中起了重要的作用，日本帝国主义通过满铁将东北经济纳入日本帝国主义的经济体，使东北经济沦为殖民地经济。

日本强占东北铁路

阮振铨

1941年，我任伪交通部长。这时我知道，伪满洲国把东北所有的铁路都委托给满铁经营，在每年度终了时，由满铁和伪交通部铁道司将满铁一年当中新修建的线路及附属工程，以及一年的经营状况清算一次。把清算的结果列入满铁与伪政府的往来帐上。

1932年9月15日，日本关东军司令官武藤信义与伪满洲国总理郑孝胥签定了《日满议定书》及其附件。根据这些规定，伪满洲国把铁路修建及经营权委托给日本，日本政府责成满铁来经营。也就是把东北原有铁路，如奉山线、打通线、四洮线、洮昂线、吉长线、吉敦线、奉吉线等，全部交给满铁经营管理。1933年，伪交通部长丁鉴修正式办理了移交手续。每年清算时，满铁把委托经营后新修筑的敦图线、四梅线、梅临线、延佳线、北黑线及锦州到热河等铁路垫款和利息中，扣除委托经营的各铁路每年营业收入，尚欠满铁垫款多少。清算后欠款数目作为伪政府的债务，这笔债务的数额逐年增加，1943年达到20多亿元。所谓委托经营，就是把东北铁路筑路权和管理权，全部交给日本政府。欠款数目的增加，大大加重了东北人民的负担。1942年的伪省长会议上，我报告了铁路总延长约11 000多公里。满铁名为委托经营，实际上垄断全伪满铁路交通。

日伪强占齐昂铁路

卢元善

齐昂铁路是清末黑龙江巡抚程德全，为八旗生计，召集旗人出银子30万两，由齐齐哈尔到昂昂溪修轻便铁路40公里。伪满洲国成立之初，便从齐齐哈尔到昂昂溪修筑了一条平行公路，这样就使齐昂铁路陷入无法维持局面。我当时是伪黑龙江省民生厅长，齐昂铁路局长孙伯威、副局长叶某到民生厅找我商议办法，并召集了股东会议。会议决定由我和股东代表关小权，一起到伪满交通厅去交涉。伪交通部主张把齐昂铁路卖给伪满铁路总局，股东代表关小权同意了。1937年5月，伪交通部通知，以13万元国币出卖齐昂铁路的全部财产。我遂将此事通知股东会议，虽然给价很低但也毫无办法，只好同意了，登记的股票只有13万股。我便决定由民生厅行政科监视，每股只分给一元钱了事。当时的股东实际没有任何发言权，尤其是在我的纵容下，面对伪满政府的压力，遂把股东30万两银子折合时价60万元的齐昂铁路，仅以13万元买掉了，实际等于无偿占有了该铁路。

旧北黑铁路兴建与拆除

王永祥

北黑铁路——北安至黑河间的铁路，全长302公里，1933

至1934年由日本侵略者驱使千万中国劳工用血汗和白骨建成。累计用工量为110多万工人，共用电柱11368根，在东北地区铁路修建中属中下等程度。路经我县线段全长为71公里，桥梁17座，隧道（清溪隧道）1个，长260米。北黑铁路分为北（安）辰（清）段和辰（清）黑（河）段两期工程，从1933年6月开始修建，1934年12月全线通车，1935年2月正式营业。全线有各种桥梁32座，全长2103.28米，土方工程572万立方米，每公里平均为18934立方米。

日本修建北黑铁路

日本在《北黑线建设纪要》（昭和13年3月）“本线的使命”一节里说的多么耸人听闻：“本线的建设，不仅为增进沿线居民的福利，也在与日本不可分之满洲国国防上负有重要使命，从经济上开发黑龙江沿岸大量的矿产、林产，开垦沿线到处皆有的荒地，将来与苏联自由贸易时，其交通量之增大不难想象，而建设本线使命之重大且远大，亦可知矣。”日人著《哈铁概观》（昭和15年4月）中关于北黑线建设的“概说”中更是直言不讳地说，北黑线是“满洲国国防上最重要线”，“沿线资源丰富”。这就使人们认清了日本人所说的“建设本线使命之重大且远大”，是因为“国防上负有重要使命”、“开发沿线丰富资源”、“将来与苏联自由贸易”。日本不论用什么华丽的辞藻掩盖，准备进攻苏联和掠夺沿线丰富资源的实质，不昭然若揭了吗？

日本为实现上述罪恶计划，1932年（昭和8年）3月1日，设立了“满洲铁道建设局”，局长为佐藤应次郎，下属齐齐哈尔建设事务所，所长为铃木长明，和哈尔滨建设事务所，所长为石村长七。1933年3月，修建北黑线由齐齐哈尔建设事务所承担，1934年2月1日移交给哈尔滨建设事务所。为具体实施这一

计划，哈尔滨建设事务所又下设北安分所，所长为庄子诚。在孙吴负责现场施工的班长为高黎吉太郎。

北黑线分两段进行修建，即北辰段（北安—辰清），1933年4月开始测量，8月下旬完成，全长136.834公里。辰黑段（辰清—黑河）于1933年12月21日开始测量，1934年3月下旬完成，全长166.38公里。

北黑线全线设有18个站，在孙吴境内设有辰清、腰岭、清溪、孙吴、北孙吴、额雨等6个车站。并设有孙吴机关区、北安检查区——孙吴驻在所，孙吴工务区、北安列车区——孙吴驻在所和黑河自动车区——孙吴驻在所。

在孙吴境内还修建孙—逊线（孙吴—逊河）、孙霍线（吴家窝棚—霍尔漠津），但未竣工。

北黑线通车后，据不完全统计，1936年，旅客输送人员为2582（单位100人）人次，1937年为2573（单位100人）人次。货物发送量，1936年为3381（单位100吨）吨，1937年6060（单位100吨）吨，以上客货运输均含军用。

中国劳工的血肉铺设了北黑铁路

日本帝国主义为了完成其罪恶使命，不惜牺牲千万中国劳工的生命，北黑铁路是用中国劳工的鲜血和尸体修建起来的。全线所经大部分为荒无人烟地区，沿线的地形、地质、气象等自然条件极为复杂。有湿地沼泽地带、湿地草原地带，有易塌方的第三、第四纪新生代，有坚硬的岩石带，还有众多的横贯河流。冬天严寒得连日本当时用的寒暑表刻度也不够用（日本当时的寒暑表只到-20℃），积雪达1~2米深，夏天烈日炎炎，牛虻、蚊子、小咬不断袭击施工人员。积雪融化和夏季洪水不断造成坍塌，在这样艰苦条件下，中国劳工风餐露宿，住席棚和马架子，忍饥挨

饿,在日本鬼子的刺刀与棍子的奴役下,完成了土方工程每公里平均为18 934立方米,堆积土方为12 577立方米,挖掘土方为3 601立方米。抓来的中国劳工,由于过度劳累、疾病致死者不计其数。中国劳工由于忍受不了非人的折磨,只好豁上命大批逃跑。由于自然灾害影响,特别是工程艰巨,劳工大批逃亡,加上抗日武装力量不断袭击,迫使修建距北安64——100公里处的路基面降低4米高度,以减少工程量。在孙吴境内的155.160公里处的清溪河、168公里处的三站河、177、180、187公里等处的桥梁改用大桥梁。就这样用降低质量标准来达到其罪恶使命。

中国人民的斗争

当日本侵略者着手修建北黑铁路时,活动在这一带的有东北军马占山余部,和有民族正义感的中国人民,自发的组织起来进行抗日斗争。活动在孙吴、辰清间的是以孙宪章为首的150余人,其斗争锋芒所指主要是打击日本侵略者。其斗争的形式,主要是以神出鬼没的游击战术,袭扰敌人,缴获日本的粮食物资,破坏铁路建设。从1933年1月到1935年9月,和日本侵略者作战78次,平均每月近3次,最高时1934年8月达11次,严重的威胁着日寇建设北黑铁路,这一伟大爱国主义表现永垂史册。

北黑铁路的拆除

苏联红军出兵东北打败日本关东军后,于1945年冬到1946年2月,将北安——黑河和绿神——山神府的两条铁路全部拆除,把北黑铁路沿线的一些桥梁、隧道、水塔、车库、站房、发电厂等设施全都炸毁,至此,北黑铁路彻底毁坏和停运。

(摘自《孙吴文史资料》)

日本拆毁沟营铁路的事件

李凤春

沟营铁路是在沈山线上从沟帮子车站到营口河北站的一条支线，全长91.1公里。1889年（光绪二十四年）春动工兴建，1900年（光绪二十六年）春工程全部告竣。初称营榆铁路（即今京沈段）全线通车以后，把它改为支线叫沟营支线。

沟营铁路虽为支线，也是联结关内外重要线路之一，在客货运输方面发挥着很大的作用，运往营口的煤、粮食和从营口港进口的生活必需品以及大洼所产的盐、田庄台的苇席、二界沟的鱼虾，全靠该路运往辽西及热河等地，仅河北车站的货运量就占该线80%以上。“特别是从1929年开始的抵制日货运动以后，该路曾与日本人经营的南满铁路抗衡，降低客运费，从营口往东北各地发送的货物都往河北站集中，当时日本人经营之营口到沈阳铁路票价每人为2.5元金票，而中国铁路由营口经沟帮子至沈阳，则为大洋2元（大洋二元五角折金票一元），并于途中供给旅客饮食一餐。由此，日本帝国主义者所经营的营沈间铁路客货运输受到了很大的打击”（引自《营口地方志》387～388页）。据日本人所写《五省富源》（作者滕曲政吉，昭和7年（1932年）5月出版）的资料中也记载着直至满洲事变前，东北军阀一直把它作为与满铁并行的铁路，利用沈山、洮昂、大通线大幅度降低运费，依靠官宪统治威力，把南满的特产，集中到本国的铁路上，当时他们显示了极为异常地活跃，而对满铁来说，则深陷于叫苦不迭的境地，这是世人有目共睹的新鲜

事，“看当时的那样往河北火车站集中货物的事实，也是很有趣的一件事”。

“九·一八”事变以后，日本帝国主义者，把曾与满铁抗衡的沟营铁路攫到手，十分重视该路的建设与保护。1934年改称河北线，为掠夺沿线物资及输送开拓团方便，在盘山大洼间增设田家镇、大洼田庄台增设庭田、田庄台河北间增设大同农场等简易站，改建田庄台火车站，来实现其长治久安之策。

然而，当太平洋战争爆发之后，日本军队在战场上屡遭惨败，他为了在军事防御上的安全，采取挖肉补疮的办法，征集伪满“国兵漏子”，于1943年8月15日将沟营铁路大洼至河北间36.8公里拆除，田庄台和河北两个火车站毁掉。铁轨和枕木全部运走，补修沈安线和安东至釜山铁路。该段路拆毁之后，给大洼县南部的交通运输造成极大的困难，田庄台土产品苇席外运、二界沟鱼虾的输出，都必须旱路车运，不仅运价高昂，而且装卸不便。一向称为水陆交通方便的田庄台镇的繁荣与发展，更直接受其影响。

（摘自《大洼文史资料》）

拉滨线筑路始末

李芝云

拉滨线铁路蜿蜒纵贯吉、黑两省，是我国东北部南北交通运脉干线之一。1933年12月建成，1934年正式通车。这条铁路的修建，是日本帝国主义掠我资源侵略我东北的罪恶证据，也是伪满洲国政府丧权辱国、出卖主权的一大见证。

日本在发动“九·一八”事变，侵占东北后，就把苏联做为防御重点的“第一目标”。在1932年签订的《日满议定书》中，规定“日满共同防卫及日军屯驻满洲”。共同防卫的对象虽未明文规定，显然是指苏联。为了达到上述目标，日本修建了拉滨线铁路。

早在1931年12月16日，关东军以“指令”形式将上述计划修筑的铁路通知满铁，指令中说：“从将来的国策，特别是从作战的角度看来，同吉会线铁路一起修筑一条拉法站、五常、哈市线，然后经过呼海线连接齐克线为方今之急务”。

《拉滨线纪要》一书中说：“……此线由哈市向北，与呼海线相联络，可构成连接北安、黑河之重要干线。南从新站起呈丫形分歧，一支经小姑家至吉林，另一支经拉法连接京图线（今长图线）东行，可与北朝鲜要港清津、罗津及雄基相呼应。因而此线可构成由北满通往日本最便捷路线。在军事上、经济上及其他诸方面，具有重要使命。由谷仓地带的北满输出各种物品必经此线，且拉滨线沿线盛产大豆、高粱及小麦等谷物，木材的出产亦不少。”基于上述目的，在入侵东北后不到半年，日本即迫不及待地修建此线铁路。

这条线路，从1932年（大同元年）5月27日进行路线实测，编成五个测量队，用飞机从南北两方面进行空中摄影。7月1日，根据空中摄影绘成地形图，再根据地形图进行路线选定，拟订修建方案。在满洲国，用飞机照像来修铁路，以本线及克海线为嚆矢。由日本南满洲铁道株式会社与满洲国政府之间缔结了《拉滨线铁道建设请负契约书》。由该株式会社承担修建总责。其占地按照吉长、吉敦铁路局之《购地暂行章程》办理。在吉林市设“吉长、吉敦铁路局建设部”，由田边利男、河边义郎先后任技师长；在哈尔滨市设“临时呼海铁路建设事务所”，后来

改为“哈尔滨铁路建设事务所”，所长为石村长七，由这两个单位负责具体施工任务。由“满铁”贷款3 857万元。从大同元年（1932年）6月19日起工，关系县派警察保护队保护建设。铁路局自身亦组织拉滨线护路队担当保护之任。到大同2年（1933年）12月15日竣工，历时一年有半。建成后列为满洲国国有干线铁路。

这条路线，以长图线拉法站为起点，北经新站、舒兰、五常，终到哈尔滨市三棵树，故名。铺轨里程272公里，加支线总延长290.9公里。完工后第二天（1933年12月16日）在哈市三棵树举行“拉滨线铁路铺轨竣工式”。1934年（大同3年，亦即康德元年）1月10日开始临时营业，8月正式通车营业。

通车后，便于日本侵略者运兵，既可防苏联南下，又便于镇压人民的抗日活动。铁路沿线的粮食、木材，各种物资源源不断地被运走，起了一条吸吮中国劳动人民膏血的“吸血管”的作用。从筑路开始到建成，人民的反抗，始终未停止。伪满洲国交通部长丁鉴修在此线竣工仪式上祝词说：“忆昔北满，物产丰盈，惟运欧美，须越海程；神工鬼斧，斯路告成，东瀛咫尺，西欧比邻；雷奔电掣，济物利民……”概括了这条路线所起的作用。然而在日本统治的时期，不可能达到“济物利民”之目的。

（摘自《舒兰文史资料》）

伪满的国道修建

阮振铎

关于所谓国道的修筑和补修工程，1940年所修的国道总延长里数3000多公里的一倍以上。这是因为桥梁等已经架好，仅做土路基和铺石子，所以较快。

原来所谓国道大致可分三种，一种是东边道和热河省境内的所谓警备道路；一种是由漠河到黑河等沿黑龙江边的所谓国防道路；一种是由哈尔滨到大连的所谓哈大道路。1941年到1942年10月间，主要修筑的国道是黑龙江沿岸由黑河到漠河的国防道路、热河省境内沿边界的警备道路的一部分，和由辽阳到鞍山、由公主岭到双城县境的哈大道路的两大段，共计总延长约6500多公里。这些道路线的计划和测量等，基本上早在伪国道局时就拟定了。交通部施工时多少有些变更。两年中共动员劳工约百万人，这些劳工除一部分修筑桥梁等工程的熟练技术工人，是从关内骗来的以外，主要是由各省县摊派出来的，先送到土木工程处，交给包工人使用。包工把头只顾自己发财，不管工人的死活，对工人待遇极为恶劣，经常克扣工人的给养，给工人吃腐烂的食物，没有卫生设施。工人们住在一层破席棚内，非常阴湿，患各种疾病的甚多。因为劳动强度过大，所以伤亡者很多，死亡率达到10%，有的地方竟达到20%左右。

所谓国道和各省县道，是可以公开发表的。1942年伪满全境道路总延长约8万公里。关东军直接修的军用道秘不发表，所以不包括在内。这些已修完的8万公里道路，先后大约需要几

百万的劳工。尤其是修筑所谓国道，主要目的是为了便于日本的军事输送。其中国防道路是为防卫和准备进攻苏联；警备道路是为了打击抗日力量和镇压人民；哈大道路除供物资运输外，还准备作飞机的滑行道。我任交通部大臣时，曾亲自指挥修筑这种道路。

伪满时期开鲁县的交通概况

戴广志 整理

1932年（伪满大同元年）日本人编写的“开鲁要览”中介绍说：由日本人经营的汽车业有龙口、古藤松卫两家；由中国人经营的有王春九、王子玉等八家汽车行。总共有汽车16辆，营运于开鲁至通辽间。

1933年（伪满大同2年）日本关东军侵占开鲁后，将兴安西省省会设在开鲁。同年3月属“南满铁道株式会社”的“国道局自动车营业所”也建立起来。相继又建立了“国际运输社”，它属于地方公路运输受理机构，办理实质性运输业务，结算运杂费和代为征收税金及手续费等。同时日军特务机关以开鲁为中心，对天山、林东、林西、赤峰、贝子庙（今锡林浩特）、扎鲁特旗等地道路的路基情况，河道、桥梁、荷载能力以及汽车车型、车数、车行住址和经营者姓名都做了详尽调查。于1936年（伪满康德3年）编印了机密《北支自动车交通事业及道路现状调查报告》以供日军侵华之用。

日本侵略者为了达到它能够大肆掠夺中国人民的财富和军事上需要的目的，对公路交通是很重视的。日本在占据了内蒙

古东西部后，积极修筑公路。先后修了通辽至赤峰，开鲁至鲁北，开鲁至八仙筒和翁牛特旗、库伦旗的道路。并对道路划了级别：通辽至赤峰的道路定的“国运”，其余为“警备道”。道路修好以后，运输业也逐渐发展起来了。

一、国道局独家汽车营运与私营马车业者的出现

开始以“国道局”为中心发有客运班车运行于通辽、赤峰之间；后又以客货混装方式营运于鲁北、八仙筒等地。当时由于对公路重修轻养，形成了“先天不足，后天失养”的状况，除通辽至赤峰的客运班车常年营运外，其余道路只在冬春营运、夏季多用马车运输，这样私营马车业就逐渐发展起来了。当时私营马车业者拥有马车近千辆，活跃于开鲁、通辽等地。加之汽车运价高于马车运价几倍之多，所以商贾多用马车运输货物。因此“国道局”独家经营的汽车业亏损严重，原有的几家汽车行纷纷倒闭。

1938年（伪康德5年），日本人上村自购汽车三辆，与鲁国栋、张景川合资共八辆汽车，经“兴安西省”批准，成立了“开鲁大陆汽车株式会社”。日本人上村为理事，鲁国栋、张景川为支配人（经理），共有职工二十七八名。开始营运于通辽、天山、林东、林西等地，一时营业效益较好。主要是因为全部承包了开鲁西部几个旗县“消费组合”的货物运输。由于货源足，又加上配给的汽油较多，它独占了汽车运输市场。由于形势的变化，1940年（伪满康德7年）“国道局”指令“开鲁大陆汽车株式会社”的汽车只准以开鲁为起点营运开鲁西几个旗县和鲁北、八仙筒，如果去通辽营运须经“国道局”批准，否则处以重罚。1941年（伪满康德8年）汽油开始控制供应，远远满足不了需要，只好改造汽车燃烧系统，以木炭为燃料，因而

引起汽车动力不足，机件受损，营运状态不佳。1942年（伪满康德9年）“国道局”的汽车也开始以酒精做燃料，运力下降，应保的通辽至林西客运班车也时断时续只能勉强维持了。

二、日本人控制的马车运输业的兴起

由于汽车燃料紧张，运费价高，所以私营马车运输业效益较好。但是这种状况日本人认为对其实现垄断、掠夺中国人民的财富是极其不利的。因此在1942年（伪满康德9年），由伪兴安西省出面，以“国际运输社”（也称国际马车场——在西门里路北）为主，向省内商贾及蒙古王公募集资金20万元，“满铁”投资30万元，总计筹资50万元。又网罗了一些当时的运输界人士，于1942年成立了“开鲁振兴株式会社”，隶属于伪兴安西省民政厅管辖。

“开鲁振兴株式会社”（以下简称会社）伪兴安西省委派一名日本官员门司勉任常务理事，支配人（经理）由鲁国栋、钟馨三、戴炳一等三人担任。下设五个课：总务课课长泉大；营业课课长田中；会计课课长粟木；需用课课长后藤；农业课课长（名不详）。“会社”用所筹资金一次购进胶轮马车120辆，役马130匹，以十辆车为一个班，设有正副班长。“会社”的各辆车的右角插有三角型写有“振兴会社”字样的红旗。役马所吃草料均由“兴农合作社”将向农民征来的粮草低价售给。这个“会社”一成立，“国际运输社”就通知各公营企业的物资必须交由“会社”车运输。这样，“会社”就得到了整个伪兴安西省境内货物运输的特权。只一年时间，私营的马车运输业就全被挤垮了。由于运输业得到了控制，日本人为了加强对各旗县的土特产物资的掠夺，在省内又建起了多种掠夺性质的企业。如：“满蒙天产株式会社”、“畜产品株式会社”、“实业公司”等等，

各旗县也都建有“营业所”、“出張所”。此时，“国道局”和“大陆汽车株式会社”尚有汽车22辆，从此，汽车、马车运输业就全部控制在日本侵略者手中了。

三、伪满开鲁县的航空业

1939年（伪康德6年），伪满政府在开鲁修建了民用机场。机场地址在姚吉铺南（今民主村），占地4平方公里。“满铁航空株式会社开鲁营业所”设在开鲁北门西侧。所内有砖木结构的平房七间，有四五名职员（其中有一日本人）负责出售机票和接送乘机旅客。机场有四五间砖木结构的平房，做为候机室和警卫人员宿舍。

航班每周一、三、五往返，以新京（今长春）起飞，经通辽、开鲁、林东、林西、赤峰、承德。资料记载，开鲁至林东机票价为40元（伪币），其余不详。

（摘自《开鲁文史资料》）

北镇县伪满公路交通

刘廷荣

日本帝国主义侵占东北，扶持溥仪建立满洲国傀儡政权后，也着手修筑公路。其目的是一是便于镇压群众及抗日武装力量；二是便于掠夺东北资源。道路分为国道和地方道路，以“日满亲善”、“建设王道乐土”为名，把魔掌直接伸入了内部；又遍设“国际运输株式会社”和“地方运输会社”，垄断着社会运输和装卸工人。他们在北镇独占汽车运输行业，成立“辽西交通株

式会社”。又以“荷车组合”名义，统治畜力车运输。整个北镇运输系统在日伪统治下，为日本帝国主义掠夺服务。

一、公路交通政策

①公路政策，主要公路线分为军用路线，铁路辅助线，乡村治安线及开发产业线，均为国营路线，并委托“满铁”经营。其它各地区内的交联络线概为民营。公路铁路共同发展，主要公路不与铁路平行。

②运输政策，第一凡经常专途定期线上大规模的公路客运事业称为“旅客自动车运输事业”可兼办货运。以民营企业为原则，全由交通部管理。第二凡经营短途之客运事业称为“旅客自动车运送事业”，以民营为原则，按照交通部之规定由省长或市长管理之。第三凡在某一与事业有关之地区内经营货运事业称为“货物自动车运送事业”，以民营为原则，完全由交通部管理之。交通部为谋自动车交通事业之统治及发展起见，认为有必要时，指定在特定区域内合并各个事业者，组织“自动车运送事业组合”，指定组合长、副组长及理、监事并认为法人。根据此项法则，可利用管制方式，可推翻前三项原则，而以民营官督之办法，将一切民营事业集中控制，名为民办，实是官办。其一切公路运输，则可集中于满铁，以实现日本操纵伪满政策。

二、公路

伪满洲国为强化治安和军事所需很重视公路的修建，特别对沟北公路进行改线整修。北镇境内有国道二条，一是北镇至台安段。即由北镇东门出发经中安至羊肠河入黑山，经大虎山至台安，北镇境内25公里。二是北镇至盘山段，即由北镇南关

经疗屯到沟帮子南行入盘山界，北镇境内 26 公里。其它道路，日伪统治者为掠夺北镇县的粮、豆、果、棉对乡村道路都有季节性的维修，以县公署土木股为主管机构。

三、运输

日伪统治者掠夺粮、豆、果、棉，其运送方法是由农民把作物送到指定收购场所，再由专业运输车辆或组织运输车辆送交铁道运输。这部份运输是由“国际运输株式会社”承运。国际运输株式会社是满铁指定的特定运送人，专门承运铁道末端运送事务，由它组织车辆和装卸工人，其它界不得参与。汽车运输：第一客运路线，A 民营路线，1940 年调查统计，沟帮子至北镇 28.4 公里，沟帮子至阎阳 10.6 公里，北镇至黑山 32.8 公里，由辽西交通株式会社运送，该会有客车八辆 170 个座位；B 国营路线，白土厂门至北镇 37 公里，由满铁国营汽车运送，全年运输客流量 5 万人次。第二货运路线，从沟帮子至北镇，从北镇至青堆子，北镇至高山子等车站为主。由辽西交通运输株式会社运送，该公司有货运汽车四辆 8 个吨位，年运输量为 11 000 吨，全县尚有大车 2 288 辆及其它各种畜力车参加运输。

（摘自《北镇文史资料》第七辑）

英日资本家

在安东争夺航运酿成翻船惨案

王云峰

丹东市的前身“安东”，从 1904 年开埠以来，因为靠江临海，

航运业比较活跃。经营海运业务的有华商招商局、政记公司和复记行三家；英商有太古行、怡隆洋行；日商有大连汽船会社、国际运输（代理大阪商船会社）、共益商会（代理大连机帆船）等。因为鸭绿江水位较低，500吨以上轮船只能停泊三道浪头。从浪头到安东一段江运，起初全靠帆船和舢板。30年代开始，英商怡隆洋行邵兆直（G、L、SHOU）（代理英国驻安东理事）购置了两艘江上轮船，船名“怡丰”和“怡隆”。怡丰行驶安东——浪头，怡隆航行大孤山挂网沟、赵氏沟（大东沟）。浪头票价3角、赵氏沟5角、大孤山1元，和帆船、舢板基本相同，既稳且快，生意兴隆。

“九·一八”事变后，日本侵略者从各方面进行掠夺。看到怡隆洋行的独家经营，就想办法进行争夺。1934年秋，由日本的“在乡军人会”出资，委派仓田芳松出面，雇用中国人王雨亭张罗，成立了“日满合办”的“大安轮船公司”。初成立时，办公室设在兴隆街头道桥下，原宏业号书局对门；又在江岸怡隆洋行仓库附近，租用张麻子三间平房作为仓库，从大连买来小型轮船一艘，载重100吨，命名“大安”行驶浪头。

因为生意兴隆，大安公司不断发展，又派进日人林末五郎负责营业。由王雨亭出面说合，向民船代理店福裕祥暂借三楼一半作营业用房，后来得寸进尺不断蚕食，最后全部霸占了福裕祥三层楼房。经过一年的扩充发展，大安公司增添了“顺天”、“兴安”、“兴隆”三艘小型轮船，经营江上航道浪头、东沟（赵氏沟）和近海的大孤山。

因为大安公司是日本官办，其手下人神气十足，态度蛮横，又因先入为主习惯，人们都爱坐怡隆的船，怡隆洋行又增添东沟船。大安公司的仓田和林末，都是属于“浪人”之流，眼看生意不如怡隆，就采取“顶行”手段降低票价，规定为浪头2角、

东沟4角、孤山8角。怡隆洋行发觉乘客减少，探明大安公司降低票价，就随同降为2角、4角和8角。票价相同，仍是怡隆繁忙兴旺。于是，大安公司又将票价降为1角、3角和5角。怡隆派有专人窥探，一发现降价立即报告邵兆直，怡隆也立即随同降价。大安公司一计不成又生二计，决定对乘客赠送物品。买浪头票一张赠送火烧两个（一角钱买六个，后来双方互顶，增送到四个），东沟船票一张赠送毛巾一条（票价3角，开始赠送价值1角的毛巾，后来互顶增送到2角的），孤山船票赠送香皂和毛巾（价格由开始值2角到后来的4角）。怡隆洋行也立即随机应变。并扬言：即使白坐船加赠品也在所不惜，有决心奉陪到底。

怡隆洋行有“神福”、“神佑”、“神爱”三艘轮船，船行烟台、大连、青岛、上海，江船赔一点钱，还可以“失之东隅、收之桑榆”，而大安公司的江运是唯一收入，资金毕竟是有限的，双方亏本顶行一年之后，渐渐有些招架不住。于是有人为之出谋划策，向怡隆邵兆直协商，收买其船只和航道。邵兆直起初是咬牙不干，后经他的日籍妻子劝说，也看到复杂的远东形势，感觉到僵持到底恐有不利，就漫天要价20万元。实际按照当时价格，三艘江船不过五六万元。经过多次磋商争讲，最后于1937年初夏以10万元成交，由大安公司收买了怡隆洋行的江运船只和航行权（包括码头设备）。

达成协议生效后，大安公司立即取消赠品、恢复票价，真所谓“关上门卖疥药”。独一无二、横行霸道。定员100人的小船，却硬要卖150乃至近200张票，强迫乘客拥挤上船，否则当次无效，船开作废。日本浪人和佣人们说：“哪丢哪找”。

帝国主义分子的唯利是图是贪而无厌的。终于酿成了惨痛恶果。1938年6月，农历端午节后几天，大安公司的“梭底”轮

船“大安”，由安东开往大孤山。当它开出江口不远，发现海面大风呼啸，恶浪咆哮着迎头卷来。船长说声“不好”，下令掉头返航。因为这艘“大安”属于“瓢船”，用内行话说“太刁”，在沿岸近海航行，显得快速轻便。大安公司初创，贪图廉价从大连买来。在内河航行是不适用的。江河有流，航行大都用平底船，虽然速度慢些，但航行稳当。这艘被认为“太刁”的梭底船，毛病就是最爱偏杆。当时“大安”船载客超量，很难保持两帮平衡。在大风浪里猛一回头，船体本来已经偏倾，再在潮浪猛烈冲击下，“大安”在半分钟内翻倾覆没。

当时没有乘客记录，仅从售票四百零几张，还有部分“免票”和无票乘船者推算，乘客加员工共400余人，仅十几人得救生还，其余全部葬身海底。

老百姓在愤懑痛恨之余，诅咒日本侵略者的好景不长、“不吉之兆”，市上流行歌谣说：“满洲国，要玩完，着火、断桥、又翻船”……因为发生在满洲舞台失火和镇安桥冲倒的第二年。

（摘自《丹东文史资料》第一辑）

伪满国都“新京”机场的概况

王迪

伪满洲国国都新京第一个机场，位置在长春市北部，宽城区二道沟一带，所以人们称它为“宽城子机场”。

宽城子机场是1931年9月兴建的长春（新京）第一个飞机场。1932年6月21日通航。1935年日本帝国主义又在大房身西边5公里之外——朱家窝堡修建一个较大的飞机场，这是伪国

都新京第二个机场。这个飞机场虽然距大房身5公里之外，还叫大房身机场，又因大房身机场在宽城机场西边7公里，所以也称“西机场”。

40年代，日本帝国主义又感到伪新京只有两个机场还不够用，宽城机场不能久用，又在大屯南冯家窝堡兴建一个飞机场。未建成，日本帝国主义就投降了，伪满洲国也就灭亡了。

为何选择长春作伪都

于 注

日本帝国主义在制造傀儡国家的同时，选择了长春这个当时仅有十几万人口的小城作为殖民地的首都。这对于日本统治集团来说，也是一个重要的选择。他们从既定的侵略政策出发，首先从进一步侵略我国，进而进攻苏联来考虑，确定了“满洲国”首都设在东北的北部，至少也要在中部的原则。因此，不肯选择位置偏南，而且又是沦陷前政治中心的沈阳。地处东北北部的哈尔滨，已有俄国人的多年经营，惮于苏联的影响和碍于尚在苏联手中的中东铁路。这是选择长春的首要理由。

其次，必须交通方便，就是和日本之间交通便利，与东北各地之间四通八达。长春具备了可以经由大连乘船直达日本，也可以经由丹东、图们（后来又增加了集安）通过朝鲜到达日本；而且地处东北中心，有宜于控制东北各地的条件。这是第二个理由。

东北沦陷以前，长春早已是南满铁路最北端的车站，有已经营25年的满铁附属地，居住日本人1万人。在日本人看来，早

是日本北上的据点，有一定的基础，可以作为依托，这是第三个理由。

还有一个理由是：当时长春市区周围空旷，地价便宜，每平方米仅0.051元。因此，就是征购100平方公里的土地，也只要500余万元伪币即可办到。当时，在一个人口不多，而又能满足系列政治、经济与自然方面要求的小城，去建设一座新的殖民统治中心城市，对日本帝国主义统治者来说，也许是更适宜的。

日本帝国主义在长春沦陷后的短短几个月内，就对市区全部房产进行一次秘密的全面调查。还在“满洲国”成立以前，就以地方伪政权的名义宣布冻结半径20公里范围内的土地买卖，以防止地价上涨。

长春的城市规划，是由日本关东军直接主持定案的。满铁、伪满国都建设局共同提出草案，最后决定权属于关东军参谋长。这项活动，从开始到最后决策，自始至终没有让一个中国人参与，当然也包括那些上层傀儡人物在内。

丰满电站的沧桑

闻 师

在美丽的江城——吉林省吉林市南24公里，是北国著名的电都——丰满发电厂。高91米、长达1080米的重力拦江大坝，把滚滚奔流的松花江拦腰截断，坝上形成了一个长达200公里的人工湖——松花湖。松花湖两岸由连绵不断的高山环抱，景色异美，春、夏、秋、冬吸引着许多国内、外游客，是一个避

暑、游览的胜地。松花湖，不仅是北国江城的重要风景游览区之一，也为发展电力、防洪、灌溉、养鱼、航运等事业，展示了广阔的前景，成为取之不尽、用之不竭的资源宝库。当人们欣赏了由于丰满电厂的修建而形成的松花湖的美景，饱尝了松花湖资源的美味时候，可谁能知道丰满电厂，还有一段不平静的历史呢？！

日帝侵略中国的产物

1931年9月18日，爆发了日本帝国主义侵占我国东北的“九·一八”事变，日寇借助蒋介石反动政府的不抵抗政策，9月23日占领了吉林省城，很快侵占了全东北。1932年3月，日本关东军扶植溥仪成立了傀儡政府——伪满洲国，进而妄图以东北为基地，侵略华北和全中国，最后实现“大东亚共荣圈”的迷梦。为此，日本帝国主义曾指令伪国务院，制定了所谓“满洲开发五年计划”，以加强掠夺我国东北的各种资源。丰满水电站的修建，就是日本帝国主义掠夺东北各种资源的一个组成部分。最初，伪满产业部（后改称经济部）国建局第二技术处，于1935年7月15日，制定了“国道局治水利水调查实施计划书”，这个计划书中提到水力发电调查包括第二松花江和牡丹江两处。之后，日军关东军司令部于1936年1月17日及8月28日，先后两次“指示”伪政府，必须于五年内在松花江先建设18万千瓦的水电站，并应设置水力发电特别会计，在国务院内成立专门机构负责进行。唯命是从的伪满政府，立即将第二松花江列入第一次产业开发五年计划中，指令国道局对丰满水电站积极规划设计，并于1937年1月1日，成立水力电气建设局，于长春专责其事，担任东北全部水力电气事业。伪水电局（最初直辖于国务院，后改隶于产业部）局长本间德雄，在原国道局

勘探设计的基础上，积极组织人力对丰满水电站进行钻探，选定坝址，收买土地等，并完成了丰满水电站的设计。本间德雄是日本国内水电站建筑工程的权威人物，曾到过许多国家，参观过不少水电站，但他从未见到丰满这样理想的建筑水电站的地势。视察丰满之后，本间德雄喜出望外，他深深感到，长白山比富士山还美，松花江在日本无处找寻，丰满水电站修成后，东北这块大好河山，必将进一步为日本“大和民族”的子孙主宰。本间德雄决心把丰满水电站的规模，设计到世界先进水平的行列，他计划建成一座钢筋混凝土结构的重力型大坝，高91米，长1100米，坝体210万立方米。最高水位标高266米，最低水位标高248.5米。总储水容量125亿立方米。坝下建厂房，厂内安装最大为7万千瓦的巨型水轮发电机10台（第一期完成8台，第二期2台）。

丰满时期丰满水电站的施工顺序大体如下：1937年4月开工后，首先修建办公室、仓库、住宅及吉林丰满间的公路和轻便铁道。同年11月，开始进行拦河坝围堰工程及其基础掘凿工程，接着开辟砂场，采运砂石，相继修建大型混凝土拌合工场及其它工场，随之安装浇制拦河坝基础混凝土的起重机等各种建筑机械。在围堰浇制的同时，于1938年向德、美、瑞士各国订购大小水轮发电机8台（其中包括厂用小发电机2台，大发电机6台，另外2台大发电是1941年向日本订购的）。围堰和浇制坝体的顺序，先是右半部，后是左半部，左、右相继交错进行。1940年至1942年是丰满水电站大规模施工阶段。这三年共浇制拦河坝混凝土约100万立方米，取水设备及输水钢管安二大体已完成。1942年8月7日，最后堵塞拦河坝西部的临时排水洞，截断江流开始贮水。这一时期发电厂厂房及屋外升降变电所修建工程与拦河坝工程平行施工，亦近于完成。国外订货陆

续到达，并先行安装2台厂用小发电机及一、四号主发电机。1943年2月15日及20日，2台厂用机先后发电。同时3月25日及5月13日第一、四号主机也开始发电，用154千伏电压向长春、哈尔滨送电。这一年坝体混凝土浇制33万多立方米，连年累计达146.7万立方米。1944年筑坝与安机工程继续并进，6月22日及12月25日第二、七号主机先后发电，并用220千伏电压向沈阳地区送电。至此，水电站已经运转的水轮发电机容量达28.3万千伏安。日本帝国主义投降前夕，由于其无力继续建设，1944年4月1日伪水电局全部并入电业株式会社，这一年仅浇制混凝土18.2万立方米。1945年除进行一些防弹工程外，建设工程几近停顿。拦河坝混凝土浇制量仅达5.2万立方米。一部分国外订货也因国际交通中断等原因不能到达。8月15日日本投降时，拦河坝混凝土浇制量累计170.4万立方米。整个水电站坝体完成量达89%，2台主发电机和2台厂用小发电机安装完毕并发电，安机总量完成了设计总数的半数多。

伪满期间，丰满水电站是日本帝国主义掠夺中国资源的工具。伪水利电气建设局局长本间德雄在呈报修建丰满水电站的报告中宣称：修建丰满水电站的主要目的是创造“满洲产业开发原动力的源泉”。实际就是建立掠夺东北资源的动力基地，同时还可兼收航运、防洪、灌溉之利，以便扩大对东北资源的综合掠夺。日本侵略者自1937年4月动工，始竭力实现这一计划。至1944年底，丰满水电站有4台发电机组相继安装完毕，并先后向长春、哈尔滨和沈阳送电。从1943年3月第一台主发电机正式发电，至1945年日本垮台前夕，丰满电厂发电总量149500万度。日本侵略者全部垄断了这些电能，用之于扩大掠夺我国东北的丰富资源。例如1943—1945年间，主要为了日本所垄断的四平人造石油工场、西安岸坑株式会社、满州电气化学工

业株式会社、满洲人造石油株式会社、满洲轻金属株式会社、抚顺炭坑、抚顺页岩油工场等主要靠丰满电厂供电生产。可见，日本帝国主义修筑丰满水电站的主要动机和客观效果都反映了殖民主义者在殖民地的一切经济活动，完全服务于对殖民地的经济掠夺和经济侵略。

强征劳力修电站

丰满发电所工程，在伪满期间从动工到开始发电，用了五年半的时间。当时机械化程度不高，要完成如此庞大的建筑工程，所需工人数量之多，劳动强度之大，是可想而知的。

据有关资料记载，为修建丰满发电所，每天有12 000名劳工被分成日夜两班劳动。7年使用劳动者2 250万人（次）。这样为数众多的工人来自何处呢？其具体途径有如下几种：

1. 在关内骗招劳工。1937年11月，关东军决定由日本法人大东公司负责供应修建丰满发电所所需之劳力，在丰满设立吉林工人管理所，在天津设立大东公司招工处，办理从华北、山东及关内各地招工事宜。其手段之一，是谎告做工地点。据《满洲劳动年鉴》1939年的统计，从关内进入东北的劳工为492 376名，其中到吉林的为39 905名。这些人除到丰满外，还有到吉林境内煤矿等处的，丰满是主要用工处之一。

2. 收降保安补充队。1937年冬，丰满五家哨一溜13栋简易工棚，住有从唐山运来的2 000名劳工。这些劳工是被日本军缴械后交给大东公司的原冀东保安补充队的士兵。冀东保安补充队（国民党地方武装），1936年建于唐山马家沟，为一个旅的编制。1937年“七·七”事变后，被日军缴械收编后，对他们说，凡是愿到锦州修马路的可以留下，每月双饷，修完马路，免费把大家送回唐山。当时2 000名士兵受骗，由大东公司接管，从

唐山被装进闷罐车。这些人被直接运抵吉林龙潭山车站。下车后由丰满警备队押送，步行至丰满江东。

3. 使用勤劳奉公队。伪满政府根据德国法西斯对青少年训练的组织方法，于1942年成立了国民勤劳奉公局，隶属于伪民政部。同年11月18日公布了《国民勤劳奉公法》。《国民勤劳奉公法》规定，凡年龄在20岁至23岁的青年，因检查不合格，不能被征国兵，都有义务参加勤劳奉公队，从事每年4个月《国民皆劳》的无偿劳动。丰满水电工程从1943年以后，每年都有勤劳奉公队在这里劳动，和劳工干同样的活。

4. 摊派劳工。伪满自1941年开始实行劳动新体制，要求“国民皆劳”，在东北境内进行了多种强制性的劳动力征集。1942年2月9日由伪民生部公布了《劳动者紧急就劳规则》。这一规则实施后，每年有250万人被强征，从事无偿劳动。这些劳动者大多数来自农村，由省、市、区、村按规定数目层层摊派，不限青壮年。邻近丰满的旺起乡，1944年2月，就有唐凤臣、管相臣、张显丰、迟殿武、杜长山等百余名农民被摊派到丰满当劳工。时间的长短可由劳动管理者根据需要决定。管相臣曾两次被摊派，第二次从1945年2月，一直干到日本投降为止。

5. 用犯人充当劳工。在国破人命贱的东北，那时的所谓囚犯多如牛毛。1936年吉林市人口为127 501人，而吉林监狱的在押犯就有1 641人，看守所押的有3 254人。在伪满统治下，如此众多的“犯罪分子”，正是供他们驱役的最好“无料苦力”（无料即免费的意思）。1939年在丰满上游大屯采沙场，有四五百名犯人在劳动，他们身穿红色罪衣，有的戴着脚镣。吉林监狱作业所在丰满约有1 000名各种犯人担负采、筛沙石劳动。住所周围有电网，看守倍加森严。

“尸骨堆成的大坝”

日本侵略者在修筑丰满大坝过程中，对中国劳工的剥削榨取是极端残忍的。比如，在严冬季节里，他们连一副手套都没有向劳工发放过。劳工们光着手穿着夹鞋，从太阳没出来干到太阳落山。两只手一挨石头，就像针扎似的难受，一不小心，肉皮就被粘下一层。每个人的手和脚都冻得像馒头一样。冬季的劳动，不仅使劳工饱尝这样一些苦难，接踵而来的死亡事故威胁着每一个劳工的生命。从1937年冬，丰满江东岸的水流截断工程和江东岸坝基的掘凿工程开始，死神便滞留于劳工之间。为了丰满水坝的奠基，要挖300多万立方米的土方，在冰冻三尺的冬季，掘土机毫无用处，一切掘进，全凭劳工的双手。一镐下去，震得虎口发麻，却只能入地几分，十几镐下去，也不过刨出一块小小的冻土。而施工者为抓工程进度，根本不顾劳工死活，竟让他们挖洞取土。丰满一带土中夹沙，冻土多有裂痕，在这里掏洞取土是很危险的。如果掏空一个洞子，不刨掉旧顶后，再挖新洞，那么，在既无横杆又无立柱支撑下，洞顶塌落，下面所有劳工会粉身碎骨的，所以掏洞取土，这是丰满水电工程中劳工死亡最多的一项劳动。直到1943年，在厂房变电所左右，有人还看见过一次塌方，有30多名劳工死于非命。

丰满所有劳工，不论工种如何，每日劳动皆为12小时，所有劳动现场都有监工、拉杆的对劳工进行监督。如掘凿工场，就有拉杆的100余人，其中多数为鲜系日本人。这些拉杆的手拿木棒、马鞭、小铁锤，凡是他们认为磨洋工的，干活不使力的，不顺眼的，都可以任意毒打。1938年夏，一名劳工拉痢疾，一会就得便一次。一个姓李的鲜系日本人拉杆的认为他磨洋工，让他跪下，双手举着扁担，接着这个拉杆的手持一根胶皮管子，左

右开弓，把他打倒，又抬起镐把，朝这个劳工后脑打去，这名劳工连哼都没哼一声，张了张嘴，就被打死了。工程处的日本监工菊地，更为凶恶，被他毒打过的劳工数以百计。1940年的一天，菊地在工地的高坡上让劳工埋下一根柱子，柱子上横绑一条扁担，成了十字架。菊地叼着烟，让手下人把一名认为是“磨洋工”的劳工，绑在十字架上，然后进行毒打，一直把这名劳工当众活活打死。日本监工对中国工人的集体杀害，更是令人发指。丰满工程开工后，从东北各地招来了数百名石匠。日本施工者对石匠按劳工对待，石匠们愤而反抗。他们的主要斗争方法就是消极怠工。一次，有近百名石匠在大坝基础挖掘后的深坑里炸除露出的岩石。日本监工为了惩处石匠们“磨洋工”，想杀百数千，竟提前摆动红旗，鸣汽笛。正在下药、凿眼的石匠听见汽笛声急速撤离，可是现场只有一条狭路可以上下，人涌路塞，结果许多没有跑出来的石匠被炸得血肉横飞。面对这种惨绝人寰的景象，日本施工者却狞笑着高喊：“磨呀磨呀的干活计，死了死了的好！”

丰满劳工食宿条件极差。劳工们住在用几根木杆支起来的席棚子（叫工棚子）里。工棚子大约有五垧地的面积，前前后后有好几十趟，每趟可住五六十人。工棚子两头开门，没有窗户，不见阳光，阴暗潮湿，蚊子、苍蝇、跳蚤多得很。晚上，劳工睡在工棚内的土“炕”上。“炕”是在里边挖一道二尺来宽的地沟，两边堆成的土台子。“炕”不通烟火，铺上烂草和破席子，不隔凉也不隔潮。晚上，有拉杆的守在两头门口，劳工出外大小便他们也跟着，生怕劳工跑了。劳工每天三顿饭吃苞米面窝头和发霉高粱米饭，给点咸菜，夏天有时给点咸盐豆，一年吃不上几顿青菜。劳工们干了一天，回到了工棚子又湿又冷，没铺没盖，睡不好觉，处于饥寒交迫中的劳工得病的很多，又无

医无药，只有死路一条。

丰满电站大坝从1937年开工，一直到1943年，死难劳工数以万计。修建电站初期，死了的劳工都送到“尖山子”根的水沟里。这里离大坝较近，日本把头嫌有死尸味，后来就让人往“万人坑”送。丰满“万人坑”，座落在丰满水电站东小丰满和孟家村之间的一个小山丘上，离丰满街约2公里，现名叫丰满陵园。开始那里挖了个大坑。没几个月的时间，大坑被填满了，就在大坑周围挖了不少小坑，小坑填满了，就把死尸乱扔在坑的周围，一堆堆，一片片，不知有多少，这种人间惨状是罕见的。

丰满大坝的工程，从1937年11月开始进行拦河坝围堰工程及其基础掘凿工程，到1942年8月7日最后截断江流，近5年的时间，死亡劳工数以万计，可以说：“丰满电厂大坝是苦难劳工的尸骨堆成的大坝。”

（摘自《吉林市文史资料》第五辑）