日本问题研究参考资料

（七次修订本）

书号 J05 1
军事学院军事资料室

2 023 9027 9

日本问题研究参考资料

一九七六年第一期

（总第十九期）

吉林大学日本研究室

一九七六年七月

目　　录

編者前言……（ 1 ）

满鉄侵华簡介……（ 1 ）

一、满鉄是日本帝国主义“大陆政策”的产物……（ 1 ）

二、从满鉄建立到“九一八事变”前满鉄的侵略活动……（ 6 ）

（一）经营南满铁路和大连港，垄断南满交通运输……（ 8 ）

（二）不断攫取新路权，大肆发展培养线……（ 14 ）

（三）霸占抚顺煤矿，窃据鞍山铁矿，夺取煤、铁、石油资源……（ 20 ）

（四）发展参与公司，加紧农工商业的侵略……（ 24 ）

（五）“铁路附属地”是日本扩大政治、军事、经济和文化侵略的重要基地……（ 30 ）

三、从“九一八事变”到日本投降满鉄的侵略活动……（ 37 ）

（一）配合关东军占领全东北，扶植傀儡政权……（ 39 ）

（二）攫取伪满“国有”铁路“经营权”，修建殖民地军事铁路网……（ 41 ）

（三）设立“铁道总局”，垄断全东北铁路、港湾、公路、水路交通运输……（ 45 ）

（四）扩大工农商业侵略，垄断东北经济命脉……（ 51 ）

（五）扩大调查机构，加强特务情报活动……（ 56 ）

（六）侵入华北，强占铁路、工厂、矿山，掠夺华北资源……（ 64 ）

四、满鉄对中国工人的残酷剥削、压迫和中国工人的反抗斗争……（ 68 ）

（一）满铁奴役下的中国工人状况……（ 68 ）

（二）满铁对中国工人的剥削与压迫……（ 70 ）

（三）中国工人对满铁的反抗与斗爭……（ 77 ）

五、对满鉄“侵略有理”“开发有功”謬論的批判……（ 86 ）

附录：参考资料

（一）关于设立南满铁路股份公司的敕令（1906年6月7日）……（ 91 ）
（二）关于管理设立南满铁路股份公司事务三大臣命令书（1906年8月1日）……（ 92 ）
（三）关于铁路、港湾、河川委托经营及新设等协定……（ 95 ）
（四）有关满铁的统计资料……（ 96 ）
（五）满铁历届总裁……（ 101 ）
（六）满铁机构一览表（1936年）……（ 110 ）

滿 鉄 侵 华 簡 介

一、滿鉄是日本帝国主义“大陆政策”的产物

“南满铁路股份公司”（以下简称满铁）是日本政府为推行侵华“大陆政策”而设在中国的一个巨型殖民侵略机构。满铁从一九〇六年建立到一九四五年垮台，侵略中国达四十年之久，其组织机构之庞大，活动范围之广泛，侵略掠夺手段之凶残，在所有帝国主义侵华机构中是最突出的，就是与英国东印度公司侵略印度相比，也是有过之而无不及。

满铁的产生，绝非偶然。它是日本帝国主义“大陆政策”的产物，也是日俄两个帝国主义瓜分中国的一个直接结果。

列宁指出**“资本主义进到垄断阶段，进到财政资本阶段，无疑是同分割世界的斗争的尖锐化联系着的。”**① 十九世纪末二十世纪初，资本主义国家进入帝国主义阶段，最大资本主义列强已把世界上的领土瓜分完毕。在这种情况下，帝国主义列强之间，争夺殖民地中国的斗争日趋尖锐。它们已经不满足过去的商品输出、开辟通商口岸，而要求在中国投资设厂、进行资本输出。因此，自一八九四年中日甲午战争之后，帝国主义强盗，纷纷在中国攫取“租界地”，划分“势力范围”，掀起了瓜分中国的狂潮。列宁在《关于帝国主义的笔记》中记有这样的材料：“从那时候起（即从1894/5中日战争起），远东就成为主要是法国、大不列颠、德国、日本、俄国和美国觊觎的基本对象”② 在这次狂潮中，沙皇俄国和日本帝国主义，也在我国东北展开了激烈地争夺。

列宁指出：**“欧洲资本家的贪婪的魔掌现在已经伸向中国了。俄国政府恐怕是最先伸出魔掌的”**③。事实正是这样。沙皇俄国早从十六世纪下半叶，就越过乌拉尔山向东扩张。到了十七世纪中叶，沙俄就侵入黑龙江流域，**“最先伸出魔掌”**。到了十九世纪五十至六十年代，当英法联军侵入中国时，沙皇俄国趁火打劫，强迫腐败无能的清政府先后签订了《中俄瑷珲条约》和《中俄北京条约》，割占我黑龙江以北的领土和乌苏里江

---

① 列宁：《帝国主义是资本主义的最高阶段》（1916年1——6月）《列宁全集》第22卷第248页。

② 列宁：《关于帝国主义的笔记》（1915——1916年），《列宁全集》第39卷，第208页。

③ 列宁：《中国的战争》（1900年12月），《列宁选集》第1卷，第214页。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

以东的领土共100多万平方公里。恩格斯当时就尖锐地指出："**俄国人已占有了黑龙江以北的领土和该河南岸满洲的大部分土地；他们在那里建筑了工事，进行了铁路线的勘查工作并预定了未来的城市和港口的地点。**"① 九十年代中日甲午战争后，沙皇俄国以干涉日本"归还"辽东半岛为由，诱逼清政府签订《中俄四厘借款合同》，向中国大放高利贷，侵犯中国主权。还提出条件，以沙俄借款修建并管理满洲和中国北部的铁路做为它侵略中国的重要工具。

在这以前，即一八九一至一八九五年，沙皇俄国曾修筑横贯欧亚两洲的西伯利亚大铁路。列宁指出："**'大西伯利亚铁路'（所谓大，不仅指它的长度，而且指建筑人无限掠夺国家金钱，无限剥削筑路工人）开辟了西伯利亚。**"② 这时它又谋使这条铁路通过我国东北，直达海参崴。这样不仅可以缩短筑路里程，更重要地是又可"将满洲永远保持在俄国手中"（威特③语）。进而沙皇俄国在"共同防御"的幌子下，于一八九六年与清政府签订了《中俄御敌互相援助条约》和《建造、经理东省铁路合同》，设立东省铁路公司，窃取了在中国境内修筑东清铁路的大权。一八九七年沙皇俄国又借口德国占据我国胶洲湾，派遣舰队侵占我国旅顺、大连，迫使清政府签订了《旅大租借地条约》、《续旅大租借地条约》和《东省铁路公司续订合同》，攫取了我旅大租借权和修筑东清铁路南满洲支路的权利。旅大租借权的取得，使中国的旅大变成了沙皇俄国独占的殖民地；东清铁路南满洲支路的修建，就使沙皇俄国在我国攫取了一条西起满洲里，中经齐齐哈尔、牡丹江，东至绥芬河，又与乌苏里连接，直达海参崴；北起哈尔滨，中经长春、沈阳直达旅大，纵贯东北三省全长2,700多公里的"丁"字型大铁路。沙皇俄国，可通过这条铁路随时将以护路为名派驻的七万多侵略军运送到东北各地；还可通过减免运税的办法，为其商品输出大开方便之门。尤其是它还通过单方制订的《中东铁路章程》，窃取了铁路沿线地区的警察权、行政权、开采煤矿及兴办其它工矿业的特权，扩大了对中国的侵略。贪婪的老沙皇并不以此为满足。一九〇〇年它还伙同英、美、法、意、日、奥等帝国主义拼凑侵略联军进犯北京，镇压义和团的反帝运动，同时出兵东北，制造血洗海兰泡事件，强占我江东六十四屯，将整个东北置于它的军事统治之下。列宁痛斥道："**它们杀人放火，把村庄烧光，把老百姓驱入黑龙江中活活淹死，枪杀和刺死手无寸铁的居民和他们的妻子儿女。**"尽管这样，沙皇政府还"**扬言自己'毫无私心'。它'毫无私心地'占领了中国旅顺口，并且在俄国军队保护下开始在满洲修筑铁路。**"④

---

① 恩格斯：《俄国在远东的成功》（1850年10月25日左右），《马克思恩格斯选集》第2卷，第36页。

② 列宁：《危机的教训》（1901年8月）《列宁全集》第5卷第72页。

③ 威特（1849——1915），老沙皇侈华头子之一，此时任财政大臣，1905年出任首相。

④ 列宁：《中国的战争》（1900年12月）《列宁选集》第1卷，第214页。

对于沙皇俄国的强盗行径，中国人民曾进行了坚决的斗争。沙俄的侵占东北，也为早已觊觎东北，妄图独霸东北的日本帝国主义所反对。为此，两个帝国主义强盗之间进行了殊死的争夺。

日本帝国主义侵略东北的蓄谋已久。早在明治初期，以山县有朋为首的一小撮军国主义分子就制订了一条吞并朝鲜、灭亡中国、称霸亚洲的基本路线，也就是所谓的“大陆政策”。侵占台湾、江华岛事件和中日甲午战争，就是它推行“大陆政策”的最初步骤。通过甲午战争，日本强盗不仅霸占我国台湾省和澎湖列岛做为它独占的殖民地；从中国掠去两亿三千万两白银作为战争赔款，还要割取我辽东半岛（即旅顺大连地区）作为它进一步执行“大陆政策”的重要战略基地，却遭到了争相瓜分东北的沙皇俄国的反对。在俄、德、法三国共同干涉下，日本被迫放弃了辽东半岛。但是，日本并没放弃侵略东北的野心，现在，它看到被迫放弃的辽东半岛为沙俄所鲸吞，整个东北也将为沙俄所独占，就以报复俄、德、法“三国干涉”为借口，于一九〇四年与俄国交战，爆发了两个帝国主义强盗争夺我国东北和朝鲜的日俄战争。

日俄战争，是日本和沙皇俄国两个强盗在中国土地上进行的一场帝国主义战争。受到战争蹂躏，遭到严重损失的是中国人民。日俄侵略军铁蹄所到之处，纵横千里几同赤地，广大东北人民陷于枪烟弹雨之中，死于炮林雷阵之上者数万生灵，肉飞血溅，产破家亡。战争结束后，两个帝国主义强盗又背着中国人民，狼狈为奸，进行肮脏的交易，通过臭名昭著的《朴茨茅斯条约》瓜分了我国的东北。沙皇俄国继续保有长春以北的东清铁路本线、支线及其所属一切权利；日本军国主义则夺取了我旅顺、大连和长春大连间铁路及其一切附属权利，同时沙俄还承认日本对于朝鲜的独占地位。一九〇五年底，日本强盗威逼清政府签订了《中日会议东三省事宜正附条款》，不仅强迫清政府承认日俄媾和条约中的一切条款；还进一步迫使清政府开放凤凰城、辽阳、铁岭、长春、吉林、哈尔滨、齐齐哈尔等十六处，做为日本殖民主义者通商和居住的地方；攫取了安奉铁路（安东①——沈阳）的“改良、经营权”，吉长（吉林——长春）、新奉（新民——沈阳）铁路的贷款权和鸭绿江右岸的木材采伐权。至此，日俄重新瓜分了我国东北，沙俄侵略势力退到北部，日本强盗侵入我东北南部；日本侵华“大陆政策”进入了实施阶段。

列宁指出：**“战争就是通过暴力机关继续执行交战国的统治阶级早在战前就已经执行的那一政策。和约也是那一政策的继续，它记下军事行动所造成的敌对力量之间的一些变化。”**② 日俄战争后，日本帝国主义处心积虑的问题，就是怎样适应战后新形势，

---

① 安东，现名丹东。

② 列宁：《论“和平纲领”》（1916年），《列宁全集》第22卷，第157页。

在我国东北巩固战争中已经取得的利益，并进一步扩大侵略的问题。日本的一些侵华老手和有关部门，鼓噪喧嚣，纷纷出谋献策。他们要求撤销军政，打着经营铁路的旗号推行“大陆政策”。侵华老手、台湾总督兼满洲军总参谋长儿玉源太郎和台湾总督府民政长官后藤新平，早在日俄战争期间，就草拟了《满洲经营策梗概》，叫嚣：“战后经营满洲的要诀在于表面上经营铁路，暗地里采取多方面措施”。他认为：“根据这一要诀，应使租界地内之统治机关与铁路之经营机关完全分离；铁路经营机关，必须故作除经营铁路之外，与政治、军事毫不相干的姿态”；递信次官田健次郎在《经营满洲策略》中建议，将铁路改筑为标准轨幅，使南满路与京奉路、东清路和朝鲜铁路联结起来，附带经营抚顺煤矿；日本外务省在《满洲铁道纪要》中进一步要求“仿照东省铁路公司的先例，组织一个公司”，采取官商合办形式，日本政府以其霸占的铁路、港湾、煤矿等折价入股，“其它股票从日清两国人中募集”，不足部分，可“发行公司债，输入外国资本”；等等。根据这些侵华头子的主张和要求，日本政府于一九〇六年一月，设立了“满洲经营委员会”，以儿玉源太郎为委员长，专门筹划日俄战后进一步侵略东北的一系列问题。一九〇六年五月，日本侵华元凶伊藤博文出面，在日本首相西园寺公望官邸，召开了“元老重臣会议”，即“满洲问题协商会议”，在这次会议上决定设立“关东都督府”（后改称“关东厅”），在旅大租界地内行使殖民统治权；设立满铁，做为政府的代行机关，对租界地以外的广大南满地区进行侵略和掠夺。

满洲经营委员会经过精心策划之后，草拟了两个文件。一是一九〇六年六月七日公布的《关于南满铁路股份公司》的《第一四二号敕令》；一是同年八月一日外务、大藏、递信三大臣给设立委员会的关于设立满铁的《秘铁第十四号命令书》，这是满铁建立的重要依据。敕令主要规定了：（1）要设立南满铁路股份公司，在满洲地区经营铁路运输业；（2）公司股票统为记名式，其所有人以日中两国政府和日中两国人为限；（3）总裁、副总裁经敕裁由政府任命；（4）政府设置筹备委员会，使其办理有关公司建立的一切事务。三大臣命令书是把敕令具体化，规定了：（1）公司经营的各种事业；（2）资本两亿元，其中政府出资一亿元，以现有铁路和铁路附属的一切财产以及抚顺、烟台煤矿等抵充；其余一亿元由民间招股；（3）政府对民间股份给予年六厘分红的保证；（4）政府对满铁发行的公司债保证利息；（5）政府设监理官监督满铁业务，历年事业计划、预算、会计和营业规章等也都要由政府审查批准；（6）政府可随时命令满铁接受新任务，以及指令满铁在附属地内行使行政权，从办理文化教育卫生科学实验，以至征收捐税和驻军设警，等等。这两个文件表明：满铁虽然是以经营铁路运输事业为主，兼营煤铁等“附属事业”的经济机构，却担负着从政治、经济、文化、军事各方面推行殖民侵略政策的实际责任。它的成败与日本帝国主义的命运息息相关，日本

军国主义分子把它看成是“大陆政策的生命线”（儿玉源太郎语），[①] 是“大和民族发展的气压计”（松岗洋右语）。[②] 满铁虽然是营业公司，却不完全以自身的营利为目的，而是以贯彻政府的侵略意图为己任。它不仅从事农工商业侵略活动，还独揽附属地内的行政大权，正象满铁理事岗松参太郎招认的那样，满铁是“假公司之名，行机关之实”，“是代替政府经营南满洲”[③] 的公开侵略机关。满铁这个“股份公司”虽然打着“中日合办”的招牌，但是，不仅不允许中国政府或民间入股，即使日本的股份，也完全由日本政府一手操縱。公司的头头由政府任命，公司的债务利息和红利由政府保证，公司的业务、历年事业计划、予算、会计等接受政府监督，公司的营业章程由政府批准，公司还必须随时接受政府的各种新任务。由此可见，满铁决不是一般的股份公司，它是二十世纪上半期，日本帝国主义用以剥削、压迫中国人民的综合性国家垄断资本主义组织，它是日本政府所推行的以吞并朝鲜、灭亡中国、独霸亚洲为目的的“大陆政策”的一个重要产物。

一九〇六年八月十八日，日本政府批准了满铁公司章程；十一月十三日任命后藤新平为总裁；十一月二十六日召开成立大会；十二月七日办完设立登记手续。总公司先设于东京，后迁至大连。一九〇七年四月一日，满铁正式开业，作为推行日本“大陆政策”的急先锋，踏上了侵略中国的第一线。

满铁一登上政治舞台，就继承沙皇俄国的侵略衣钵，不仅完全接管了东省铁路南满支路的业务、权益，还以变中国东北为日本的独占殖民地为目标，进一步扩大侵略活动，经营铁路，夺取路权，窃据煤铁资源，通过参与公司侵入农、工、商各部门，大搞特务情报活动，配合关东军发动“九一八事变”，建立傀儡政权。“九一八事变”后，又以伪“满洲国”为基地，进一步攫取路权，修筑军事铁路网，控制东北交通运输，垄断东北经济命脉。“七七事变”后，为支援侵略战争，配合军事进攻，它大搞军事运输，疯狂地掠夺各种经济资源，扩大调查情报机构，配合侵略军进攻中国本部，妄图灭亡全中国。但是，这只是日本帝国主义的痴心妄想，白日作梦。毛主席指出：**“哪里有剥削，有压迫，哪里就有反抗，有斗争。”**[④] 满铁的侵略活动遭到了中国人民，首先是东北人民的坚决反抗和斗争。在中国共产党的领导下，中国人民经过艰苦卓绝的抗日战争，终于把侵入中国四十年之久的满铁连同日本帝国主义一起，永远被赶出了中国。

---

① ［日］宿利重一：《儿玉源太郎》第749页。

② ［日］小岛精一：《满铁康采恩读本》第7页。

③ ［日］冈松参太郎：《南满铁路股份公司的性质》见《满铁地方行政史》第648页。

④ 转引自《人民日报》1966年12月14日第6版编者按

二、从满铁建立到“九一八事变”
满铁的侵略活动

伟大领袖毛主席早在五十年前就明确指出当时的中国是**“经济落后的半殖民地”**。①后来，在《论反对日本帝国主义的策略》这一重要报告中又进一步指出：**“差不多一百年以来，中国是好几个帝国主义国家共同支配的半殖民地的国家。由于中国人民对帝国主义的斗争和帝国主义国家相互间的斗争，中国还保存了一种半独立的地位。”**②从一九〇七年四月一日起，满铁就在这个半殖民地中国的东北，开始了它的血腥侵略活动。日本帝国主义把这种侵略活动叫做“经营满洲”，它的任务就在于用经济、政治和文化等各方面的侵略，变中国东北为日本的商品市场、投资场所和原料来源，进而变为日本独占的殖民地。

除满铁而外，日本设在中国东北的主要侵略机关还有统治旅大租借地（日本帝国主义取名“关东州”）的“关东都督府”（一九一九年起划分为“关东厅”和“关东军司令部”，前者主管旅大租借地行政和在东北的日本警察，后者主管在东北的军事）和在沈阳的日本驻奉天总领事馆。“关东都督府”是代表日本政府对满铁实行直接监督的地方机关，按照日本的“官制”它有权对满铁的具体业务进行监督，后来由“关东厅”继承了这项权利。“关东军司令官”则继承了原来由“关东都督府”掌管的统率日本驻军，保护它的“关东州”和南满铁路的任务，它在军事上可对满铁提出要求和进行指导。驻奉天总领事馆是日本外务省的派出机关，日本政府指令它主持东北地方的外交，对满铁的外交活动进行指导。因此，关于日本在中国东北的侵略有“三头政治”或“四头政治”的说法。这些机构都是日本帝国主义推行其“大陆政策”的工具，是日本政府变中国东北为它的殖民地的侵略方针的手段，是日本垄断资本对外扩张的马前卒。而满铁在这些机构中则占有突出的地位。它的侵略活动范围最广，发挥的侵略作用最大，力量最为雄厚。满铁成立时资本号称两亿日元，一九二〇年又增资为4.4亿日元，“九一八事变”前夕，满铁总资产已超过11亿日元，并拥有一支3万多日本职工的侵略队伍。满铁总裁历来是由日本政党、财阀的重要人物担任，它的任命是日本政府的重要人事，它实际上主持和组织日本对中国东北的蚕蚀式侵略。因此，它是日本侵略东北的主要工

① 毛泽东：《中国社会各阶级的分析》（1926年3月），《毛泽东选集》合订本第3页。

② 《毛泽东选集》合订本，第128——129页。

具，可以说，其它三个机关都是围着满铁侵略转动的。

以满铁为代表的日本侵略势力，在中国东北首先遭到中国人民的反对，受到中国主权的限制。中国人民抵制日货、维护路权的斗争，以及中国工人反抗满铁剥削与压迫的斗争，束缚着满铁侵略的手脚。在中国人民斗争的推动下，惧怕日本帝国主义侵略危及自身利益的中国统治阶级，有时也通过它把持的中国中央和地方政府，以主权者的身分对满铁的侵略活动进行某些限制。于由当时的中国还保持半独立状态，使日本帝国主义在口头上也不得不承认中国的主权。因此，在中国东北广大土地上，满铁还不能为所欲为。但是，正如毛主席在《矛盾论》这一光辉著作中所指出的：**“当着帝国主义不是用战争压迫而是用政治、经济、文化等比较温和的形式进行压迫的时候，半殖民地国家的统治阶级就会向帝国主义投降，二者结成同盟，共同压迫人民大众。”**① 不论是腐朽卖国的清廷、反动的北洋军阀、奉派军阀以至国民党反动派都是这样。他们和日本帝国主义勾勾搭搭，镇压中国人民的抗日行动，整批地或零细地出卖中国主权，向满铁的侵略活动大开绿灯，使得满铁一步步地扩大侵略范围，攫取越来越多的利益。

满铁在中国东北的侵略活动，还面临着其它帝国主义的争夺。沙俄仍然盘踞北满窥伺时机。其它帝国主义国家，特别是美国也在千方百计打入中国东北，争夺以铁路为中心的侵略权益。在某种意义上可以说，从日俄战后到“九一八事变”前，一部中国东北铁路权益交涉史，就是美国同日本争夺路权和势力范围的历史。面对美帝国主义的激烈争夺，日本在表面上口是心非地表示赞成“门户开放”、“机会均等”的帝国主义利益均沾的政策，即承认中国包括东北地区在内是各个帝国主义国家都有份的半殖民地。但在实际上却同沙俄互相勾结起来，签订三次密约，划分南北满势力范围，巩固它在南满的地位，进而将整个东北地区看成是它的势力范围，宣扬它拥有在“满蒙的殊特利益”。但是，美帝国主义的争夺始终是满铁侵略途上的一个羁绊。十月革命后，苏联在中东路活动也是满铁侵略活动的一大障碍。

由于各种条件的制约，满铁的侵略活动，不能不有所忌惮，使这一阶段的满铁侵略，具有如下的特点。

第一、采取无孔不入有空就钻的全面侵略方针，实行所谓“综合经营”。满铁始终以经济侵略为主，配之以政治和文化侵略。在经济侵略方面，又以铁路作为主要手段，同时侵入矿业、农业、工商业各个部门。为了实行侵略，搞了关于中国东北的社会、经济、习惯、自然、地质等各种调查和试验研究。

第二、满铁始终以南满地区，特别是以“铁路附属地”作为侵略活动的基地，向北

① 《毛泽东选集》合订本第296页。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

满、内蒙、热河、华北以及华中、华南伸张势力。满铁投资的90%以上集中在南满铁路及其“附属地”内，满铁的机构，它开办的工厂、矿山、学校、医院、旅馆、仓库，以及它投资设立的参与公司，绝大多数是设在这个地区。所以，当时，满铁的主要活动范围还是在南满。

第三、采取掩人耳目的欺骗手法，施展种种阴谋诡计。

（1）、利用外交手段，伙同日本外交官，攫取以铁路为主的侵略利权。满铁设立交涉部和北京、奉天（沈阳）、吉林、郑家屯等“公所”，作为对中国中央和地方政府直接交涉的机关，密切配合日本驻华大使和驻奉天总领事，合演双簧，一打一拉，软硬兼施。日本外交官公开指责强硬抗议，满铁暗中拉拢施以小惠，威胁利诱，以达到其攫取利权目的。

（2）、拉拢收买中国官僚、军阀、王公贵族和土豪劣绅为它效劳。满铁一贯采取贷给巨款、赠送谢礼、进行贿赂，直至代为保管金银财宝等各种花招，收买、扶植亲日势力。满铁总裁掌握一笔上百万元的“机密费”就是专为收买中国官员的，满铁还设有特别会计科目，为其侵略政策服务。对于奉天军阀张作霖、黑龙江军阀吴俊陞、热河的汤玉麟和执掌铁路大权的高纪毅，都用送钱送礼送地皮等方式，极尽拉拢收买的能事。被满铁贿赂和收买的中国大小官员不知凡几。

满铁还以顾问和嘱托的名义，雇佣一批汉奸和土豪劣绅，付给高薪，使令他们为满铁效劳。他们在攫取利权、刺探情报、盗买土地等各种满铁侵略活动方面起了日本人无法起到的作用。这个汉奸队伍还为“九一八事变”后成立的伪“满洲国”准备了反动骨干。

（3）、采取各种诡诈隐蔽的手法，从事各方面的侵略活动。满铁在修筑南满铁路的培养线方面采取了“包工修筑”“供应材料”的形式，在开办工厂矿山方面采取了中日“合办”形式，在攫取土地方面采取“商租”的形式。还有在盗买土地时利用中国地主的名义，在报领矿区时利用中国商人的名义，在从事调查情报时伪装商人、游客等等。

（一）經营南滿鉄路和大連港，垄断南滿交通运輸

经营南满铁路，是满铁全部侵略活动的主要物质基础，铁路运输业是满铁经营的主要部分，铁路运输收入是满铁高额利润的主要来源。从一九〇七年到一九三一年，满铁对铁道的直接投资累计27,210万日元，占全部直接投资的35.9%，居各项投资的第一位。① 如果再加上对港湾、铁道工厂、旅馆等与铁路运输直接相关的投资，就占全部直

① 本文中所引数字，除特别注明者外，都来自《滿鉄統計年报》。

接投资的一半。铁路营业的利润经常占满铁全部利润的80%以上，在满铁收入最高的一九二九年满铁各项利润总额是9,988万日元，其中铁路利润即达7,489万日元。满铁经常利用它由铁路运输获得的高额垄断利润，作为它从事政治文化侵略和暂时不能盈利的一些经济侵略活动的经费。因此，满铁始终将铁路的经营摆在它一切侵略活动的首位。

日本政府在设立满铁时，命令满铁经营的铁路有：

1、大连——长春间铁路

2、南关岭——旅顺间铁路（一九〇八年改由周水子至旅顺）

3、大房身——柳树屯间铁路

4、大石桥——营口间铁路

5、烟台（现灯塔车站）——烟台煤矿间铁路

6、苏家屯——抚顺间铁路

7、奉　天——安东（现丹东）间铁路

1至6是日本继承沙俄的，7是日本修建的。满铁按照日本政府的要求首先改轨改线、扩建港湾，打下铁路经营的基础。

（1）改筑宽轨、铺设复线、添备车辆、修建工厂。南满铁路的轨距，在沙俄时代原为1524公厘，但在日俄战争时期被日军改为1067公厘，不适于大量运输，满足不了日本实行侵略和掠夺的需要。满铁按照日本政府指示，统按京奉路标准改为1435公厘，从一九〇七年五月到一九〇八年五月，大体一年时间全部改筑完毕，通行宽轨列车。此外，满铁还按照日本政府的命令在大连——苏家屯间铺设复线，在沿路主要车站设旅馆及仓库，从美国和英国购买了大批机车车辆、线路器材和各种机械。一九〇九年大连——苏家屯间复线完成。一九一一年号称东洋第一的满铁大连沙河口铁道工厂全部投产。以后，满铁又继续铺设复线，改良钢轨、修筑车站、调车场，加强沿线各种设备，添置机车车辆，大大提高了运输能力。

（2）强行改筑安奉路，延长营口支线。安奉铁路原非沙俄所有，是日本在日俄战争期间为运输军队擅自非法修筑的792公厘狭轨的轻便铁路。战后，自然应该立即拆毁。但是由于这条铁路对于日本侵略东北是十分重要的军事铁路，通过这条铁路驻在朝鲜的日本军队可以朝发夕至直达东北的首府奉天，在经济上它对日本也是有利的，因此，在一九〇五年签订中日会议东三省事宜条约的时候，日本就迫使清政府承允该路“仍由日本政府接续经营，改为专运各国工商货物”。并约定一年为运送日军回国期限，二年为改良竣工期限，然后经过十五年由中国赎回。但日本政府却违反条约，不但将安奉铁路列为南满铁路的支线，指令满铁经营，而且随意改变路线，加宽轨距，拖延工期，甚至驻扎军警扩占工地，遭到了清政府理所当然的反对。迨至一九〇九年八月，

日本完成了安奉路改筑的准备工作，急于筑成安奉路以巩固它对朝鲜的殖民统治，发展它在中国东北的“特殊地位”，就向清政府发出最后通牒，声称要“自行改筑”，同时悍然出动军警，强行施工。清政府屈服于日本的战争讹诈，一切悉依日本要求，与日本签订《安奉铁路节略》，承认日本加宽轨距改变线路和立即开议购地及其他一切细目。在满铁加紧赶修下，该铁路于一九一一年竣工。与此同时，日本又擅自在鸭绿江上架桥，使安奉铁路与朝鲜铁路接轨，成为日本侵略中国东北的一条重要干线。

日本政府以最后通牒手段解决安奉路问题之后，利用清政府的妥协投降，又同清政府签订了《东三省五案协定》，解决了日本侵略东北的一些悬案，进一步加强了日本的侵略权益，其中一项是使令清政府承认大石桥至营口铁路为南满铁路支线；并允许该路延长至营口市街。这条铁路原来是沙俄修筑的临时线路，根据一八九八年七月六日中俄《东省铁路公司续订合同》第三款“东省铁路公司为建造南满洲铁路需用料、件，粮草运载便捷起见，准其由此路暂筑枝路至营口及隙地海口，惟造路工竣全路通行贸易后，公司应遵中国政府知照，将诸枝路拆去。总之，自勘定路线，拨给地段日起，一过八年，必定拆去”，① 但是日本非法地将该路列为南满铁路支线，拒不拆除，并要求延长至营口，清政府原本不许，遂成为悬案。经过这次协定，满铁取得正式权利，并将该路延长至营口新市街。

（3）修筑大连港和旅顺、营口、安东码头。南满铁路及上述两个支线通连大连、旅顺、营口、安东等四个港口。除旅顺被日本海军占为军港外，在其余三港中，大连港的自然条件和地理位置最为优越，它是港阔水深的不冻港，又是日本和中国东北、亚洲和欧洲海陆联络最好的中继地，并且它位于旅大租借地南端，完全在日本政治军事控制之下。因此日本政府决定把这个地方作为日本侵略东北的主要基地，宣布开放它为各国通商的自由港，免除进出口税，将它交给满铁经营，命令满铁建筑港湾和修建水陆运输联络设备。满铁接收大连港后立即将它的总部迁到大连，以大连作为它侵略东北的根据地和掠夺东北资源运进日货的门户。满铁接收时的大连港经沙俄侵占时期的建港已粗具规模。沙俄曾计划把大连港修建成每年吞吐货物500万吨的大港，但是工程未及一半就发生了日俄战争，转到日本手中。满铁接收之后，立即实行了以六年为期的筑港工程，后来又进行扩建。到一九二六年岸壁完成5,000公尺，每年货物吞吐能力达700万吨。并且在寺儿沟修建了油类专用和危险品专用码头，在甘井子修建了煤炭码头。一九〇七年大连港进港轮船1,143只，总吨数164万吨，到一九二九年进港轮船达4,912只，总吨数1,380万吨，增加了七倍多，而出口货物吨数更增加了24倍。除大连港外，满铁还修建和经营了

① 《中外旧约章汇编》第1册，三联书店1957年版，第784页。

旅顺，营口和安东码头。

此外，满铁为了将从东北掠夺的煤、铁、硫酸铵、大豆、豆饼及其他物资运往日本，还在日本大阪和横滨的鹤见分别修建码头交由其子公司“日满仓库公司”经营。并且投资设立“阪神筑港公司”。

在整顿铁路、扩建港湾的同时，满铁第一任总裁后藤新平，风尘仆仆奔赴彼得堡和北京，分别谒见了沙皇尼古拉和西太后，伪装“亲善”“友好”，骗取信任，达到了他的使南满铁路同东省铁路和京奉路实现联络运输的目的。南满铁路实现同东省铁路的联运，使它成为欧亚交通的干线；它同京奉路的联运，又使它成为中日交通的干线。安奉铁路竣工后，实现了同朝鲜铁路的联运，再加上通过大连港的海陆联运，使南满铁路成为世界交通的重要一环，在帝国主义修建的殖民地铁道中占有重要地位。

南满铁路是一条帝国主义侵略和掠夺半殖民地的铁路，它既是日本垄断资本输出资本榨取利润的工具，又是掠夺东北资源，垄断原料来源和倾销日货的手段。南满铁路的收入主要来自货运。一九二九年铁路营业收入总数为12,210万日元，其中货运收入为10,109万日元，占82.8%以上。在货运中又以南行出口货运为主。这一年经大连港出口的货物为7,569,973吨，而进口货物只有1,447,359吨。满铁货运收入的主要来源是出口农产品（主要是大豆、豆饼）和煤炭的运费。其中煤炭是满铁抚顺煤矿自家生产。因此，满铁运输政策的核心就放在争夺和垄断东北出口大豆和豆饼等农产品的运输上。满铁制订了称为“大连中心原则”的运输政策，采取使大连成为东北主要吞吐港，从而控制东北贸易，垄断东北进出口货物运输的政策，即将出口货物吸引到南满铁路运往大连出口的政策。满铁制订这一政策的目的在于最大限度地攫取高额垄断利润，它的一个重要内容就是为了同以营口为出口港的辽河水运以及京奉铁路和以海参崴为出口港的东省铁路进行竞争。在一九〇七年，营口还是东北地区的主要吞吐港，占进出口贸易总额的75%，大连只占15%。在南满铁路的强有力竞争下，曾经繁荣一时的辽河水运遭沉重打击，一蹶不振。一九一〇年大连港已压倒营口成为东北的主要吞吐港。这就是说，南满的出口农产品运输开始被满铁垄断，南满进出口贸易开始被日本操纵。

北满是东北大豆的主要产地，满铁早就贪涎北满大豆。一次大战发生后，中东路忙于军运，帝国主义武装干涉十月革命期间，日本又插手中东路，这就为满铁争夺北满出口货载造成绝好机会。满铁乘机改变了同中东路划分势力范围的作法，制定了“北货南运”的方针，将原来通过中东路运往海参崴出口的货载吸收到南满铁路方面来。为此，它设立了“长春运输公司”和“协和栈”作为揽货机构，这就进入了满铁大规模掠夺北满农产品的阶段。一九一七年，满铁的货运量达到一九〇七年的5倍。一九一九年满铁利用其垄断运输的地位进一步抬高了运价，一九二〇年它的铁路运输利润高达4,800余万

日元，为一九〇七年的13倍强。一九二四年，中东路被苏联接管，加强了东行运输，打破了满铁对北满出口货物运输的垄断。满铁为维护既得利益，制订了“北满政策”，设立了资本为1,000万日元的“国际运输公司”，作为它的别动队。这个公司在东北八个主要城市和上海设有支店，另有营业所、交易店等45个，遍布东北各地，利用向货主提供从收购到运送所需资金，组织马车运输，实行秘密运费折扣等各种手段，同中东路秘密争夺货运。甚至利用中国商人以“成发东”货栈名义，高价抢购大豆运往大连。一九二七年满铁的货运量达1,840万吨，为一九〇七年的13.5倍。一直到一九二九年，满铁几乎垄断了全部南满货物和南下的北满货物的运输。这一年由南满铁路运往大连港的出口货物达760万吨，其中煤炭、大豆、豆饼占80％以上。煤炭的十分之七，大豆的十分之二强，豆饼的十分之六被运往日本。满铁的铁路营业利润从一九〇七年到一九二九年增加18倍。（参见铁路营业收支表）

铁路运输营业收支表　　单位：万日元

年度	收入			支出	利润	支出占收入百分比
	合计	货车	客车			
1907	948	604	342	538	410	59
1913	2,048	1,500	455	672	1,375	33
1920	8,531	6,387	1,466	3,676	4,856	43.1
1929	12,210	10,109	1,745	4,721	7,489	38.7

资料来源：《满铁统计年报》

一九二九年中国自办铁路：沈海、吉海、打通、齐昂、呼海等路以北宁路为中心，开始形成独立的联络运输体系，动摇了满铁的垄断地位。这一年开始的世界经济危机和白银跌价，又影响了满铁的营业，削弱了满铁的竞争力。满铁为维护其垄断地位，一面破坏中国自办铁路的东西四路联运，一面对中国铁路大肆进行减价竞争。东西四路联运是指北宁、沈海、吉海、吉敦的联运和北宁（经过大通支线）四洮、洮昂、齐克的联运。满铁用破坏吉敦、吉海接轨，强迫沈海路与南满路联运，指使派往四洮路任车务处长的日本工程师足立长三从中作梗，拖延会期，拒绝接受中国车辆和无理扣留四洮、洮昂车辆等等办法，千方百计地加以破坏。在东西四路联运不顾满铁阻挠终于实现之后，满铁就大减运价，例如一九三〇年满铁就曾经减低营口到货运价，一九三一年又减低五成，并且对大批货物实行运费回扣，还指使国际运输公司参加到争夺货物的斗争中，将它在北满的一套办法搬到南满。不仅如此，满铁还向中国当局提出限制中国铁路吸货区域的交涉，大肆宣传中国铁路“包围”的南满路，威胁日本大陆政策的“生命线”，为发动侵略战争大造舆论。

此外，满铁为了发展以大连港为中心的海陆联络，加强在中国沿海海运界的日本势

力，以大连港为基地经营了海上运输业，并不断扩大其势力。一九〇八年满铁开始租船开辟大连至上海的航路，一九一一年在上海黄浦江边修筑了上海满铁码头，一九一三年开辟了华南沿海航路，使满铁的侵略活动范围远达华中、华南。一九一五年满铁出资设立了“大连轮船公司”作为满铁的海上“别动队”，推行它的海运政策。这个公司在一九一六年增资为200万日元，一九二六年增加到1,000万日元，一九二八年又增加到2,500万日元，一九三一年合并了“满洲船渠公司”，再次增资70万日元，成为拥有2,570万日元资本的大型企业。这个公司以大连港为中心经营海运业和仓库业，在大连设本店，在天津、青岛、上海、神户设支店，在安东、香港、营口设办事处。一九三二年七月满铁将自己经营的大连、上海间航路也交给“大连轮船”经营，满铁的一切海运业务，遂全部由“大连轮船”承担。一九三一年“九一八事变”前，“大连轮船”已拥有轮船42艘，总吨数133,203吨，另有租船15艘，总吨数43,388吨。成为中国沿海海运界的一霸，参加了帝国主义国家各大轮船公司垄断中国海上运输的俱乐部。这一年，它经营的航路有：

1、大连——天津——安东线

2、大连——青岛——上海线

3、天津——青岛——上海线

4、大连——龙口线

5、营口——大连——阪神线

6、大连——香港——广东线

7、大连——名古屋线

此外，它还向华南、南洋和日本各地航行货船，运输满铁生产的煤和铁等物资。

“大连轮船”由于残酷剥削大量中国船员，获得了惊人的利润。一九二八年它运送旅客250，390人、货物2,389,561吨，利润为1,002,032元，对资本的利润率高达18%。①

此外，在一九一八年三月，日本政府指使满铁收买松花江、黑龙江船舶，经营北满江运，配合日本军队干涉十月革命。满铁拿出320万日元，设立“极东运输组合”，同时利用两名俄国人出面设立俄国法人“东西伯利亚轮船公司”，由“组合”控制“公司”，利用“公司”名义，收买船舶，挂着俄国国旗，私自在松、黑两江航行，达七年之久。“组合”曾先后收买阿利克谢父子商会等所有轮船（包括浮栈桥）38只，企图垄断松、黑两江的航行。后来由于绝大部分船舶租给俄国人经营的“黑龙江商船公司”，除其中6只由日军强制征用，交给“组合”外，其余船只下落不明，加上，日军撤退后，

① 〔日〕满铁《第六十四帝国议会说明资料》，第377——378页。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com