

哈尔滨文史资料



# 哈尔滨文史资料

第十五辑

(经济史料专辑)

中国人民政治协商会议黑龙江省哈尔滨市委员会

文史资料委员会

哈尔滨出版社

责任编辑：基 捷

封面设计：吴 杭

封面题字：杨 角

哈 尔 滨 文 史 资 料  
Harbin Wenshi Ziliao

第十五辑

政协哈尔滨市委员会文史资料编辑部编

---

哈尔滨出版社出版

政协哈尔滨市委员会文史资料委员会办公室发行

黑龙江大学激光排版中心排版

哈尔滨地图出版社印刷厂印刷

32开本 850×1168毫米 8.4印张 219千字

1991年7月第1版 1991年7月第1次印刷

印数 1—2500册

---

ISBN 7-80557-459-6/K·12 定价：3.90元





▲ 1950年2月27日毛泽东主席由莫斯科归国途中，来到哈尔滨车辆厂视察。



▲ 宋庆龄、林伯渠接见哈尔滨车辆厂苏方厂长赫里捷维赤。

◀ 哈尔滨老巴夺烟厂旧址



▶ 东三省官银号哈尔滨分号旧址



# 目 录

- “三十六棚”铁路工厂…………… 陈海江 李广健 郭成力(1)  
王秀和创办“祥泰”…………… 沈仲林口述 陈 旭整理(19)  
“老巴夺”·哈尔滨卷烟厂…………… 李桂芹(28)  
吴彩亭与“聚兴成”…………… 吴遵南 张敬贤(51)  
久负盛名的哈尔滨灌肠厂…………… 吴洪涛(59)  
龙滨酒香话今昔…………… 朱 克 姬兴昌(70)

## “秋林”独特经营和美味食品

- …………… 孙玉九 孙继周 刘学礼口述 李今诠整理(75)  
“公和利”呢绒绸缎百货店… 张子建口述 李 好整理(87)  
古老的乡村商号…………… 关鹏书(97)  
哈埠商会简述…………… 刘铁玉(110)

- 哈尔滨制油业…………… 祝新林(120)  
话说哈埠理发业…………… 刘炳富(138)  
哈尔滨西服业回顾…………… 陈宗瑜(147)  
早期哈尔滨钱粮业…………… **解治华**(157)

- 钱桌子·钱庄·货币交易所…………… 袁学军(166)  
哈尔滨金银业忆旧…………… 原世君(180)  
回述当年典当业…………… 徐静君(195)  
解放前哈尔滨保险业…………… 徐静君(203)

在哈尔滨的外国银行.....	袁学军	方明(209)
昔日储蓄会.....		原进斋(221)
哈尔滨对俄(苏)贸易五十年.....		赵德玖(227)
忆家父何治安.....		何宝琳(243)
李明远先生事略.....		吴雪尘(259)

# “三十六棚”铁路工厂

陈海江 李广健 郭成力

“三十六棚”铁路工厂是人们过去的俗称，现名叫铁道部哈尔滨车辆工厂。它始建于1898年6月，几乎和中东铁路的兴建同步。可以说，它是哈尔滨最早兴起的重工业，不仅在修理铁路机客货车上独占鳌头，而且在工业的很多专业技业术上，如发电、铸造、机械锻造、轧钢、大型机床切削加工等方面也都是哈尔滨之最。岁月悠悠，工厂如今已有近百年的历史。

## 沙俄兴建铁路工厂

随着中东铁路的兴建，沙俄在哈尔滨开办铁路企业。开始在现今紧靠江边的哈尔滨铁路局北材料厂处建立工厂，当时建厂初期，临时总工厂的周围是一片芦苇丛生的沼泽地。为了尽快建成投产，沙皇侵略者从阿什河地区（今阿城）招募大批破产农民来哈筑堤排水，运石填基兴建厂房。1898年10月临时总工厂基本竣工，投产时有员工1300余人，其中中国工人约占80%。

临时总工厂设有机车、客车、货车和机械4个分厂。机车分厂里有两条地沟和五条铁路线，供组装和修理机车之用。吊装设备有一般起重机3台。在这个厂房里不仅要检修机车，而且要进行翻砂作业。炼铁翻砂时只有3个小鼓风炉，每半个月开一次炉，只能浇铸一些小型配件。由于检修机车和翻砂作业在一个厂房里。整个厂房里烟气弥漫。灰尘到处飞扬，严重损害工人的健康。在客车分厂里，包括检修客车的制材作业，每月修理客车6至7台。切割原木的火锯以蒸汽机为动力。货车分厂根本没有厂房，除去怕雨淋的工序用苇席搭成棚子以外，多数工序都在露天道线上作业。机械分厂靠近江边，厂房里只安装了十几台老式机床。



临时总工厂的建筑设置虽然比较简陋，但它必竟是哈尔滨出现的第一个铁路工业，形成了哈尔滨第一批产业工人，为哈尔滨工业兴起，起到开拓作用。

临时总工厂主要修理机、客、货车。建厂初期，产量很低，如修理俄式木结构四轮客车，每月只能维修6至7辆。修理机车也只能做简单的维修。1901年又兴建了部分厂房，扩大了生产能力。

1902年中东铁路开始临时营业，当年获客票运费2,844,204卢布，货物运费9,670,787卢布。由于中东铁路客、货运输量超出铁路当局的预料，所以临时总工厂的生产能力显然不能满足沙俄侵略者掠夺东北矿产物资的需要了。1902年9月，沙俄远东决策人物尼古拉二世宠臣、财政大臣维特亲自出马来我国东北视察，他在视察了即将正式通车营业的中东铁路之后就指出：“修理机车客车之厂已有松花江岸即沿江及营口两处，所占地面约41,000,000方沙绳（1沙绳=1俄丈=2.134公尺一方沙绳=4.5522方公尺），仍不过应暂时之用。”维特当即下令，要在哈尔滨“拓筑经久大厂”。1902年，中东铁路公司委派尼斯克斯基工程师在距临时总工厂向南半公里的地方（即现工懋街2号厂址处）着手兴建新的大厂。1903年新的总工厂破土动工，全部工程是按照俄国国内的绘制设计图纸要求施工，是一个综合性的机、客、货车修理工厂，设计年生产能力为：大修机车90台，客车80辆，货车400辆。由于1904年至1905年间的日俄战争影响，延缓了建筑新厂的工程进度，直到1907年才完成了各分厂的机器和大型设备的安装。同年临时总工厂迁入新厂开工投产。新厂名为“东省铁路哈尔滨总工厂。”

哈尔滨总工厂占地面积843,000平方米。根据新的生产设计布局主要有：翻砂、铁工、机器、机车、客车、货车、车轮、水箱、铆工、制材和电灯11个分厂。厂房建筑面积达37,785平方米，计安装各种机器设备280台之多，在厂区铺设5条主要铁路运输线。另有2条铁路专用线与哈尔滨车站相通，总长度约53公

里。各分厂都安装了水、暖、风、电等设施。新建的电灯分厂即是总工厂的中心发电站，这个分厂是在日俄战争期间建成的，1905年就开始发电。新建的发电厂安装有4台25千瓦汽轮发电机，除供应本厂动力及照明外，还供应哈尔滨车站和路局官署等部门用电。这是哈尔滨发电史上的第一个发电站。铁工分厂安装了半吨、一吨、二吨和五吨汽锤各一台，其中五吨汽锤直到东北解放时仍是东北地区吨位最大的。其它分厂也都添置了许多新的机器设备。新设备绝大部分是在沙皇俄国的英斯科、哈尔科夫和布良斯克大工厂订购的。

总工厂投产时员工增加到2000余名。并在新建的办公大楼内设立了总帐房。帐房是中国工人对管理机构的习惯称呼。在厂长领导下由人事、总务、技术和会计等经营管理部门组成了生产经营指挥中心。其生产规模成为当时东北地区第一个现代重工业工厂。

总工厂是中东铁路的必然产物，沙俄侵略者为了达到掠夺物资和长期霸占东北的需要，对总工厂实行了残酷的统治。总工厂实行了“挂工牌”制度。不论是日工还是月工，都必须领有厂方发给的一枚小金属牌，上面刻着阿拉伯字码，作为工人的代号，每天上班时，须经工厂大门附近工牌箱中取出自己的工牌，然后挂在分厂工牌架子上，下班时，取出工牌再挂回工厂大门的牌架子中。为了监视工人劳动，沙俄统治者以保护工厂为名，在厂内设置了路警值班室，并有40余名阿穆尔护境军长期驻扎在总工厂。在工厂大小工头和路警的监视下，工人们每天都要工作9至12小时以上。中俄工人在物资待遇上极不平等。工厂规定：徒工报酬俄国人每天30戈比，中国工人每天20戈比。成手工人的工资差别也很大，同样工种和级别的中俄两国工人的工资差别有一倍左右。工头分派活很不公平，货车厂木材多系日工包作活计，凡厚利易作之活，即派给俄工；利微难作之活，分派给华工，以致每月算帐，华工得资不及俄工之半。至于一些技术工种，基本上都

是由俄国工人担任。象总工厂发电站（电灯分厂）这样的“紧要之处，竟不准华工加手，”“意在使华工永不知要领。”中俄工人待遇的不平等也表现在居住条件、发给抚恤金、领取燃料以及子女受教育权利等各个方面。中东铁路管理局有关章程明文规定，凡工人因公致伤或死亡者“照章发给恤金，有妻女者，每月给养资，成丁后即行取消，”而死亡者如为俄人则“领取恤金多且速，华工则异。呈请交涉局维持，惟见静候办理四字，每候一年二截及至领出得不抵失，多有旷工费钱毫无所得，因之累贫如洗者。”沙俄统治者视中国工人为“黄色苦力。”

1903年中东铁路正式营业后，运输量越来越大，也就要求总工厂不仅要检修机客货车，而且还要组装新机车来满足中东铁路运输的需要。1914年，东铁从美国购买800台“迭卡波德”机车的整机部件交给总工厂组装。为了加强组装机车的能力，总工厂又从天津、上海和青岛等地招来大批中国技术工人，使总工厂员工总数达到3000余人，其中仅机车分厂就有工人1000余人。为了完成组装任务，总工厂加大了劳动强度并延长了工作时间。每月以组装十二、三台机车的速度进行生产，到1920年末基本完成了这批机车的组装任务。根据工厂任务的转变，各分厂的设置也有变化，由原来的11个分厂改为7个分厂。

## 中苏合办铁路工厂

俄国十月革命后，中东铁路成为国际反动势力打击苏维埃新政权的重要运输线，沙俄残余势力亦加紧了对中东铁路的统治和利用。总工厂工人为了反抗沙俄的残酷统治，支援俄国十月革命和苏维埃政权，从1918年5月至1920年3月间就曾组织4次中东铁路全线大罢工，终于迫使中东铁路管理局局长霍尔瓦特下台。1924年1月，又在哈市“驱沃”运动的强烈压力下，沙俄残余势力的代表沃斯特劳乌莫夫被罢黜。沃贼下台不久，中苏建交。哈尔滨总工厂结束了长达26年的沙俄殖民统治。

1924年5月，根据中苏两国签订的《中俄解决悬案大纲协定》和《奉俄协定》，中东铁路实行中苏合办。1924年至1935年哈尔滨总工厂由中苏合办。老铁路工人对这一时期俗称为“老北铁”。由中苏合办的总工厂在管理制度上和以前有所不同。首先废弃了沙俄统治时期一些不合理的制度，实行了8小时工作制，劳动条件也有所改善，经济收入有了提高，中苏两国工人在待遇上的差距有了明显缩小。全厂员工人数也逐年增加，到1928年工厂已有2647名。管理和生产机构也有所改变，比较明显的是工厂设厂长1名，副厂长2名，在副厂长中有中国人一席。管理机构中主要设有技术科、总务科、会计科和材料收发所。生产机构中主要有翻砂、铁工、机器、车轮、汽配、机车、汽锅、客车、木工、货车、发电、锯木、阿利福油制造和绵纱头洗涤等13个分厂。全厂的建筑房舍面积达40152平方米，比沙俄时期增加2367平方米。全厂的主要设备也增加了近90台，生产能力有了相应的提高。

工厂任务主要是修理各种机车、四轴客车、二轴客车、篷车、平车、半身车、流质车和专用车辆等。各种车辆的修程主要包括大修、中修、小修和定期检修。当时规定：牵引货车的机车行经190000公里予以大修；牵引客车的机车行经250000公里予以小修；牵引货车的机车行经32000公里予以小修；牵引客车的机车行经42000公里予以小修；凡遇险而受损坏的机车予以临时维修；客车行驶7年大修、行驶1年定期检修；货车行驶3年定期检修，残旧货车或因遇险而受重大损坏的予以大修。仅从1924年至1927年的4年统计，年均修理机车33台、客车278辆，货车1676辆。生产基本保持稳定状态。

由于受苏维埃政权实行社会主义政策的直接影响，总工厂在一段时间里，中俄两国工人的待遇较为平等，经济收入较为稳定，在待遇和收入上明显高于哈尔滨市其它行业的工人。以1927年总工厂月工资收入来比较，每月各类人员收入总额为：工匠106.76金卢布、帮工63.40金卢布、工头80.84金卢布、特种工人59.

75 金卢布、普通工人 45.68 金卢布、学徒工 19.84 金卢布、工匠帮工工人等 91.56 金卢布。总工厂全体员工平均月薪为 90.51 金卢布。在其它待遇上也有明显变化。如总工厂员工每年都有一次去外地休假并享受铁路免票待遇。居住公房和私房有明确规定补助，民用烧柴和生活用品等都比市内产业工人好一些。在当时总工厂内所实行的带有某些社会主义企业性质的规章制度和生活福利待遇，确实是总工厂工人在特殊历史条件下的第一次尝试。在建立新中国之后，很多老工人经常回味“老北铁”这一段历史，不无道理。但是，中苏合办时的总工厂毕竟是处在中国封建军阀的统治之下，腐朽的社会制度并不能从根本上改变中国工人的政治地位，总工厂工人仅仅是在经济收入上有了改善，但生活和政治上并没有保障。如在 1929 年爆发的“中东路事件”之后，总工厂中国工人大批被裁而失业。仅 1930 年 1 月总工厂一次就裁掉 180 名中国工人。为了求生存，反对地方当局和官办的工业维持会，成立了中东铁路中国工人失业复工团和总工厂失业工人后援会。多次组织罢工打击地方反动当局，最后推倒了工业维持会，部分被裁工人得到了复工，但员工人数仍然逐年减少，1930 年为 1996 人，1931 年为 1777 人，1932 年为 1376 人。

总工厂是东北地区形成产业大军最早的工厂，也是最早接受马列主义思想影响的一个工厂。因此，这个被人们俗称为“三十六棚”的总工厂，得到了很多早期党内知名人士的重视。1922 年党内知名人士罗章龙曾来哈到总工厂视察；1923 年，中共北京区执行委员会和劳动组合书记部北京分部派陈为人和李震瀛到哈尔滨建党，他们首先在总工厂发展了第一名铁路工人团员马新吾；接着吴丽石来哈后又于 1925 年在总工厂成立了第一个中东铁路党支部。1929 年和 1930 年身为满洲省委书记的刘少奇同志又两次来哈在总工厂开展工人运动。总工厂在历史上不仅为东北的铁路事业做出了贡献，也在东北地区的工人运动发展史上发挥了相当重要的作用。



## 日伪接收总工厂

1931年“九·一八”事变，日本侵略军进攻东北，1932年2月5日占领了哈尔滨。日本侵略军为了霸占中东铁路，采取了种种手段破坏中东铁路的正常业务。最后，终于迫使苏联于1935年以170,000,000日元的价格把中东铁路卖给了伪满洲国，实际上是被迫廉价卖给了日本。

1935年3月，在当时的“满铁驻哈尔滨临时特派员办事处”的精心策划下，日本铁道省派出了以加藤仲二为首的，由大连、抚顺、长春、哈尔滨等地调集的103名接收人员到哈尔滨工厂进行接收。根据当时苏日双方的协议，总工厂的接收工作分三次进行。日伪在接收总工厂前就预测到中苏两国工人有反对接收工厂的情绪，所以他们害怕。接收人员山本曾说：“总工厂是北满一带进行赤化工作的地点，是赤化的策源地。”因此，他们在接收的时候，心情极为不安，都害怕会出现危险情况。接收货车分厂的大浦曾说：“在接收房产和房屋的时候，要非常注意是否隐藏了爆炸物和可能发生的其他危险情况。”日伪对接收总工厂的工作相当谨慎，在将近4个月的准备工作中，不但对所有的接收人员进行了严格的训练，而且详细斟酌了每一个接收细节，制订了一旦发生不测事故的应急措施。他们在接收的前一天，即3月22日派出230名日本士兵进驻总工厂警戒，对厂内各重要地点和部门都配备日军把守。同时命令全体接收人员，要仔细观察厂内动向，如有可疑和不稳的情况发生，应立即报警。在一切准备工作就绪之后，3月23日上午10时45分，日伪接收人员加藤仲二、今泉卯吉、筱原丰三郎、山本纯次等第一批接收人员进入总工厂准备接收，午后2时，接收开始。首先由苏方厂长伯洛克尼耶夫向日伪接收人员介绍工厂情况，然后交待了厂长业务。于此同时，日伪接收人员与驻扎军队在总工厂办公楼顶上升起了伪满铁路总局旗、伪满洲国旗，并鸣响汽笛。工厂汽笛一响，一则通知第二批接收人员入厂

接收，二则标志接收成功。第二批接收人员在十分紧张的气氛中进入总工厂之后。即开始进行财产、工具、资材、人事、设备、工程文件等重要部门的接收。并对各科室、分厂进行了巡视。3月24日，第三批接收人员到达总工厂，进行全厂范围的全面接收。全厂范围的接收工作细节很多，直到4月15日，全面接收工作才结束。

日伪接收总工厂，仅财产总价就达3,251,152金卢布零57戈比。其中还不包括工厂占用的面积为934,200平方米的土地，以及59,044.26平方米的90幢建筑物和厂内铁路线路的设备、设施等。

日伪接收以后，将工厂名改为：“北满铁路哈尔滨铁道工厂。”主要任务仍以机车、客车、货车修理为主。1937年4月，为了实行专业化生产，日伪成立了“三棵树铁道工厂。”把哈尔滨铁道工厂的机车修理部分的有关人员和设备调到三棵树工厂，把原来的机车分厂改为仕上职场。这个职场的业务包含三部分：一部分负责自动车修理；一部分负责装甲车修理；一部分则负责本厂的机械、设备修理。同一年，这三部分又与松花江北岸的呼海路松浦工厂合并，专门修理客车和货车。年检修能力为：客车一般修480辆，货车一般修840辆，事故修车120辆。

日伪接收总工厂后，多次变化机构设置。初期，基本保留了工厂原有的管理机构，但各科室和分厂都改为日本企业的称呼。管理机构，设有庶务系、会计系、材料系、检查系、计划系、技术系、试验室、仓库。在生产系统设有机车、客车、货车、木工、机械、铆工、车轮、锻冶、铸工等职场，另有发电职场一处。全厂上下各类管理人员及工头都换成日本人。日本统治者把工人分为“佣员”、“雇员”，把干部分为“准职员”、“职员”。对新入厂的工人统称为“常役方”，即临时工。日伪为了加强其殖民统治，不断扩大总工厂的作业面积和改变生产机构。1936年，将原来的客车油工室改建为台车职场；原车轮分厂厂房改为再用品职场。1937

年将原机车分厂改为仕上职场。1939年，将原翻砂分厂改为铸物职场后，又扩建了936平方米。1940年，在再用品职场增设三联压延机。1942年，新建了火锯职场，添设五尺、四尺带锯各一台。1944年，增设了内燃机职场和工机职场。1945年，根据生产需要又增设了独立职场和制罐职场。在管理机构方面，变化也十分频繁。1941年，日伪将工厂原有的各系改为庶务系（人事）、技术系、材料系、作业系（生产）、运输系、检查系、经理系（财务）。1943年，将管理机构改为两大关系，即车务关系和技术关系。车务关系设庶务长，下设庶务系主任、经理系主任、仓库系主任。庶务系主任辖后勤、人事、文书、福利、培训等业务。经理系主任辖原价、决算预算、出纳等业务。仓库系主任辖材料、记帐、调度、预备品、中央工具等业务。在技术关系设作业长，下设计划系主任、调查系主任、检查系主任。作业长同时负责管理各职场场长的工作。计划系主任辖生产计划、作业计划、对外生产等业务。调查系主任辖设备工作、作业研究、安全、设计制图、技术研究等业务。检查系主任辖车辆、材料、材料试验等业务。1945年，又将管理机构改为工场长直接领导庶务课长、计划课长、机关车场工场长、客货车工场工场长、铁工工场工场长及铁道养成所的管理体制。当时，庶务课长下设庶务系系长、人事系系长、经理系系长、资材系系长。计划课长下设计划系系长、设备系系长、检查系系长。机关车场工场长下设组交职场场长、制罐场长、旋盘场长、工机场长。客货车场工场长下设客车职场场长、货车职场场长、台车职场场长。铁工场工场长下设锻冶职场场长、铸物职场场长、利材职场场长、电气动力职场场长、内燃机职场场长、工具职场场长。铁道养成所设养成主任。在日伪统治时期，各分场（职场）的管理体制基本上是设分场长（主任）、副主任。分场长下设计划员、庶务员。副主任下设指导员（即工段长，管理生产技术）。

在日伪统治时期，哈尔滨铁道工厂的生产规模变化很大。特

别是日本侵略者为了加紧扩大侵华战争的需要而不断地扩建厂房、增加设备，以疯狂地压榨和掠夺中国人民的财富来支撑其所谓的“圣战”。其中厂房面积由日伪接收时的 40,152 平方米、增加到 1945 年时的 55,293 平方米；金属切削机床由日伪接收时的 143 台，增加到 1945 年时的 343 台；其他动力、搬运、木工机械等，由日伪接收时的 231 台，增加到 1945 年的 494 台。近十年间，厂房建筑面积增加了 38%，机械设备增加了 125%。尽管工厂的生产能力不断增加，但哈尔滨铁道工厂的工人却日益贫困而陷入了极其悲惨的境地。

日伪接收总工厂初期，还装模作样地表现出与中国工人“亲善”。当时有些工人要求离开工厂，他们还一味地挽留，说什么“好好干活、钱大大的给。”但是当它们完成了全面接收以后，就开始施行了在当时东北各地实行的一整套法西斯血腥统治。他们整修了工厂的围墙，建筑了炮楼，并在围墙上架起电网。厂内驻扎着日本士兵，派进了铁路警护队，安插了日伪特务，并先后实行了挂工牌制度、监工制度、搜身制度、童工制度等等。日伪在总工厂首先取消了“老北铁”时期的 8 小时工作制，把劳动时间一律改为 10 小时。采取一昼夜两班制；取消了“老北铁”时期的一切福利待遇；工资改为日工制，规定：中国童工每日 2 角、日本徒工每日 8 角，中国工人每日 8 角、日本工人每日 2 元 4 角。尽管如此，日伪当局仍然觉得不够劲，每天还要派大小工头监视工人干活，稍不顺眼，开口就骂、举手就打。1937 年“七·七”事变以后，日本侵略者更变本加利地压榨和剥削工人。为了提高生产率，他们不断地开展什么“生产周间”、“安全周间”、“节约周间”、“增产周间”、“圣战完遂周间”等生产运动。一到这些“周间”，大小工头对工人的监视比平时还要严厉，稍微出一点事故，轻则挨打受骂，重则给加上一个“破坏大东亚圣战”的罪名送去当“劳工”。当时规定：每个月的 8 号是所谓的“诏书奉戴日”，每到这一天都要强迫工人集合起来向日本天皇和傀儡皇帝行礼、“遥