

滿鐵研究

[Http://blog.sina.com.cn/mantieyanjiu](http://blog.sina.com.cn/mantieyanjiu)

2015 No3



中国近现代史史料学学会满铁资料研究分会

目錄

Contents

01 靡不有初 鲜克有终（卷首语） 许 勇

特稿

03 “九·一八”事变后东北民众抗日武装的破
路斗争 苏崇民

11 满铁北京公所 苏崇民

15 满铁商工课 苏崇民

論壇

18 “九一八”事变前满铁与关东军的东北“参
谋旅行” 武向平

23 满铁附属地盘踞东北 30 年成“国中之国”
赵焕林

文摘

29 满铁技师的欧美考察与亚细亚号列车

34 “九一八”事变前满铁附属地日本语职业
教育述评

39 试论“满铁”对东北地区教育事业的摧残

<http://blog.sina.com.cn/mantieyanjiu>



滿鐵研究

MAN TIE YAN JIU

《满铁研究》编委会

主任：张星臣 魏海生

顾问：国 林 葛剑雄 张本义

沈友益 李海绩 李东翔

编委：张星臣 魏海生 韩宝明

郑 兰 刘建设 许 勇

主管：满铁资料研究分会

主办：北京交通大学图书馆

主编：韩宝明

编辑：《满铁研究》编辑部

邮箱：mantieyanjiu@163.com

地址：北京交大图书馆 611 室

邮编：100044

期次：2015 No3（总第 27 期）

日期：2015 年 9 月 28 日

网址：lib.njtu.edu.cn/mt/mtyj.html

版權聲明

《满铁研究》刊载之文字和图片，其版权归作者所有。凡转载、摘编本刊内容，请注明“转载自《满铁研究》”，并按规定向作者支付稿酬。否则本刊将追究违反规定者的法律责任。

徵文啓事

《满铁研究》是一份由中国近现代史史料学会满铁资料研究分会主管，北京交通大学图书馆主办的史学季刊。传递信息、交流学术，揭示历史，畅想未来是《满铁研究》的办刊理念和既定目标。本刊设简讯、动态、特稿、书评、史证、文摘、论坛、图库、译林、杂俎等栏目。欢迎海内外满铁研究领域的专家和爱好者为本刊赐稿。

執行主編：許勇

靡不有初 鮮克有終

本期的三篇特稿，即「“九·一八”事变后东北民众抗日武装的破路斗争」、
「满铁北京公所」和「满铁商工课」皆出自苏崇民教授的专著——《满铁四十年》，
是苏老授权本刊独家首发的。

「“九·一八”事变后东北民众抗日武装的破路斗争」一文为《满铁四十年》
经济编第一篇下部第七章第二节「抗日武装对铁路的袭击」节选，作者从当年满
铁的文献及档案中，发掘出许多重要的史实和数据，透过这些信息，可以看到自
“九·一八”事变后，东北各路抗日队伍，尤其是东北抗日联军对满铁所属线路、
设备、列车、机构乃至人员的破坏和袭击情况。抗日武装力量的破路斗争，不仅
扰乱了侵略者的交通秩序，让满铁付出了沉重的代价，同时，对于牵制日军，维
持自身的生存和发展，继续坚持抗日斗争，都具有重要意义。

「满铁北京公所」为《满铁四十年》政治编第四篇第一章，满铁北京公所始
设于 1918 年，该公所集多种职能于一身，修车、催款、谈判、出版、调查……，
铁路内外的事似乎无所不干，其中，刺探中国的各类情报是它的核心使命。1932
年，北京公所改称北平事务所，仍归属满铁，后置于天津事务所管辖，但换汤不
换药，除了经营汽车公司，染指航空及轮船事务，仍主要从事刺探华北政治、金
融、工业、矿山、文化、外交、军事情报的勾当。

「满铁商工课」为《满铁四十年》经济编第四篇第一章第一节，如作者文中
所述，满铁在铁路、港口、煤矿等基础业务巩固后，其贪婪的魔爪又伸向了有利
可图工商业。满铁商工课的前身是设立于 1917 年的商工系，当时该系属满铁地
方部地方课，后历经劝业课、商工课的名称，以及兴业部、殖业部、产业部的管
辖。商工课内设庶务系、劝业系、助成系、监理系、视察系、贸易调查系，可谓
麻雀虽小五脏俱全。1938 年，随着产业部的撤销，作为工商业侵略中枢机构的
满铁商工课也寿终正寝。

「九一八事变前满铁与关东军的东北“参谋旅行”」的作者是武向平博士，
她在文中详细介绍了满铁与关东军这对孪生豺狼，是如何沆瀣一气打着“旅行”
的幌子，将张大帅的东三省调查个底儿掉的历史真相。与东亚同文书院的“修学

旅行”如出一辙，“参谋旅行”实为日本人挂羊头卖狗肉的惯用伎俩，攫取旅途沿线的情报才是其唯一目的。以第五次“旅行”为例，冒充满铁员工的三位“旅行者”——河本大作、石原莞尔、川越守二，河本大佐是关东军高级参谋，炸死张作霖的主谋，后脱离军界历任满铁理事、满炭理事长。石原中佐时任关东军作战主任参谋、作战课长，他是策划发动了九一八事变元凶之一。川越大尉时任关东军参谋并兼任旅顺工科学堂的火药课教员，日本关东军炸张作霖专列和柳条湖的炸药，都是他负责从关东军兵器部搞来的。

「满铁附属地盘踞东北 30 年成“国中之国”」的作者是辽宁省档案馆馆长，该文对日俄战争催生的怪胎——附属地做了比较详尽的论述。满铁通过各种手段，巧取豪夺了大量土地作为其所谓的附属地，日本人在“国中之国”里开矿山、设警署、驻军队，征税款，为非作歹了三十年。

「满铁技师的欧美考察与亚细亚号列车」文中提到的“亚细亚”号，是当年满铁颇为得意和自豪的快速列车，不少日本人至今仍为“亚细亚”旧日的辉煌所津津乐道。市原善积是满铁机车部总设计师，他在美、欧进行的为期近半年的考察，对日后由其主持研制的“亚细亚”号产生了重要影响。需要指出的是，该文题目中的“技师”是日文的叫法，很容易被混淆为“技术工人”，实际上，日文的“技师”译成中文就是“工程师”。

「“九一八”事变前满铁附属地日语职业教育述评」比较系统地介绍了满铁附属地的日语学堂和日语教育情况。满铁总裁中村是公倡导的“在满铁沿线日本人所到之处普及日语”，让日本人通过毁灭中国文化进而达到巩固其殖民统治的企图昭然若揭。

「试论“满铁”对东北地区教育事业的摧残」让我们了解到，满铁存续的四十年间，除了军事侵略、资源掠夺、情报搜集之外，还在东北沦陷地区实施奴化教育。目的只有一个，即：全面奴役中华民族。

值此本期发布之际，谨代表韩宝明主编向苏崇民教授致以崇高的敬意！感谢他老人家多年来对《满铁研究》的支持和厚爱。靡不有初，鲜克有终。但愿在苏老等学界前辈的感召下，中国的满铁史研究同人能善始善终、青出于蓝，谱写出更加绚烂的篇章。



“九·一八”事變後東北民衆抗日

武裝的破路鬥爭

苏崇民

“九·一八”事变爆发后，守土有责的东北正规军除在黑龙江省的马占山部外，在张学良不抵抗政策的作用下，大部分撤往山海关内，少部分投降日本。将东北大好河山拱手让人，将东北三千万民众丢给日寇铁蹄蹂躏。以致人数只有两万的关东军在短短几个月的时间内就占领了东北三省并炮制了伪满洲国。

随日本关东军肆无忌惮地侵占东北各地，面对耀武扬威的侵略者，不甘于作亡国奴的东北民众前仆后继，奋起抗争，东北人民的抗日斗争风起云涌。由于日本关东军以少量兵力占领广大的地区，主要依靠满铁掌握的铁路的机动能力。因而，破路斗争就成为抗日武装力量对敌斗争的重要一环。他们与满铁的铁路工人互相配合，展开了轰轰烈烈的破路斗争，包括：袭击车站，烧毁站房，破坏车站设施；袭击列车，杀伤日兵，抓捕列车乘务人员和日本人；还有破坏运转、通讯设施，拔除道钉，焚烧枕木，拆除路轨和妨碍筑路工程等活动。

抗日武装中包括原来东北军中未及撤退的部分队伍和失散的官兵、一部分原来的警察和抗日民众以至原来占据山头的马贼等自发组织的义勇军、自卫军、救国军、红枪会、大刀会和，他们不分昼夜袭击车站、线路、保线工区和列车，甚至迫使满铁不得不暂时停办一些中间小站和保线工区。

下面是一份当年满铁制定的统计表，报告自 1931 年 9 月 18 日至 1932 年 8 月 31 日，日本方面遭抗日武装袭击的各铁路线被害的详细情况。¹

种别 线别	站房 袭击	列车 袭击	运转 妨害	电线 被害	线路及设 施破坏	从事员 被害	计
满铁线	36	22	54	63	28	54	257
沈海线	10			7	24	13	54
溪碱线	1	1	1	3	2	3	11
吉长吉 敦线	9	3		10	15	2	39
吉海线	2	1		3	8	1	15
四洮线	15	5	6	15	94	18	153
洮昂线					6		6
齐克线	1				2	4	7
中东线	1	2	4		16	1	24
呼海线		1		1		1	3
吉敦线						18	18
拉滨线						2	2
拉讷线						1	1
奉山线	29	19	3	20	55	11	137

¹ 《满铁秘档满铁与侵华日军（八）》，第 52 页。

计	104	54	68	122	250	129	727
---	-----	----	----	-----	-----	-----	-----

在不到一年的期间内，袭击七百余次，可见，破路斗争的激烈、次数的频繁和涉及地域的广范。给与敌人打的击沉重。

据满铁记载，在满铁经营的南满铁路和安奉铁路，仅在 1932 年 7 月份的一个月内，就有：7 月 1 日安奉线陈相屯车站附近两铁道系员（满铁的机构是部下设课，课下设系，相当于中国的股，铁道系员就是铁道股的办事员）遭枪击受重伤；7 月 6 日石桥子车站附近被袭；7 月 7 日鸡冠山至秋木庄之间 7 名铁道系员遭绑架；7 月 9 日草河口和通远堡之间的电话线被切断；7 月 11 日抚顺线孤家子和深井子之间的电话线被切断。²还有，7 月 27 日午后万家岭车站被袭；7 月 28 日午前，新城子和虎石台间轻油动车乘务员及乘客被抢，车掌负伤；同日午后，烟台采炭所一名日人员工被刀剑刺伤。另有多起绑架铁道员工事件。

不仅南满和安奉两路，被满铁侵占为日军服务的其它各铁路同样遭到抗日武装的袭击。从 1932 年 6 月至 1933 年 3 月这类事件多达 1 037 次。³

也以 1932 年 7 月为例，在奉山线的羊圈子和沟帮子之间，7 月 4 日当日军贞崎参谋次长所乘列车通过之时，轨条被破坏，装甲列车脱轨，战斗之后，贞崎不得不在沟帮子转乘临时装甲列车返回奉天。7 月 8 日在沟帮子东方的高山子和青堆子之间有 200 余人袭击，9 日又有四、五百人来袭。7 月 17 日北票线朝阳寺和南岭之间的线路被破坏，并有满铁的石本囑托在旅客列车中被绑架。接到情报，由锦县出动第三装甲列车，当到达朝阳寺南方隧道附近时，由于线路遭到破坏，一辆无侧车和一辆炮兵车脱轨，并遭到热河正规军和其他武装的袭击。

7 月下旬，对铁路的妨害“更具计划性并不断深刻化”，7 月 24 日午前 3 时，在荒地车站，郑桂林部约 3 000 名来袭，抓走站长、电报员和巡警。结果，日军 1 名下士官、5 名士兵战死，并有 4 名负伤；站房被焚毁；电杆被砍倒 3 根；前卫和荒地之间的轨条被拆除 6 根，200 米的路基坍塌；400 米电线被切断。又有在通辽周边活动的一部分武装（约 300 骑兵）于 25 日开始破坏打通路彰武县与通辽之间的线路，使列车无法通行并将衙门营子北方保线小屋烧掉；将间巴胡塔和木里图之间的电线切断；烧毁一座桥梁，大部枕木和路轨脱落。⁴

在四洮、洮昂、齐克线、海克线（新线）方面。7 月 13 日拉哈守备队遭到千人袭击，一名军官、一士兵及两名细川组员战死，另有士兵 5 人，满铁社员 1 人负伤。25 日夜 3000 武装人员袭击通辽附近，次日上午约千名武装人员攻入城内，袭击日军分遣队和巡警局。又在通辽至钱家店间的 98 公里处，从郑家屯前往通辽应援的独立守备第一大队平贺中队的军用列车通过之际，线路遭到破坏，一辆机车和一辆客车脱轨，3 名士兵负伤。该中队不得不徒步前往通辽。当时被砍倒电杆四根，破坏轨道 30 米。⁵

在呼海线，日本守备兵、满铁派遣员和呼海线从业员受到的袭击以及对通信设备、轨道桥梁和给水设备的破坏也很频繁。7 月 25 日午前，在中央公园附近，呼海线满铁派遣员 3 名、呼海铁路局电务课长和汽车司机被绑架，要求赎金哈大洋 150 万元。

在吉长、吉敦、拉滨线。7 月 7 日在距拉法 7 公里的新站作业场遭袭，战死 11 名、负伤 21 名；7 月 8 日，在吉敦线老爷岭附近通过的列车遭炸弹袭击，车

² 满铁秘档满铁与侵华日军（六），第 212~213 页

³ （日）《满洲事变と满铁》，第 327、328 页。

⁴ 《满铁秘档满铁与侵华日军（六）》，第 326~328 页。

⁵ 《满铁秘档满铁与侵华日军（六）》，第 329~330、353 页。

体大破。7月10日，在二道河附近第二列车通过时遭枪击。7月17日夜，由于江密峰方面情况紧急，第二装甲列车从蛟河车站出动，在老爷岭至六道河间185公里附近，由于山崩和跨上线路被秘密破坏，机车及3辆货车脱轨颠覆。

在吉海线，7月3日在双河镇和取柴河之间守备队战死2人，电柱2根被砍倒，桥梁上一轨条被撤去。在沈海线，7月9日梅河和沙河之间的木桥被烧毁。7月11日在梅西支线有5处被破坏。7月15日黑山头站和旅客列车遇袭，财物被夺，2名护路军战死，1名司机负伤。

在中东路，7月10日在高岭子、六道河子之间，装甲轨道车被突然放开的3辆载煤车撞击，铁道兵2名战死。⁶7月26日午后，从哈尔滨出发的501次装甲列车，在乌吉密西方，因线路被遮断而脱轨。27日遭到袭击，驰援的冈村支队主力和502次装甲列车，也遭到迫击炮的袭击。一名下士官战死。28日午后，参加援助的503次装甲列车从一面坡返回途中，九站和帽儿山之间有3处线路被破坏，在修理前进之时遭到袭击，机车脱轨，不得不就地构筑阵地抗击待援。⁷

1932年9月以后，随关东军的进占全东北和进犯热河和伪满洲国的出现，抗日武装有了更大的发展，并有走向联合的趋势，规模更大，破路斗争更是有增无减。当年9月，满铁的报告说：“匪贼造成的灾害，更加是有计划的、统一的而且是巧妙的”。⁸

9月1日，满铁线的南台至汤岗子间轨条的螺栓和道钉被拔掉。2日在吴家屯和苏家屯之间，电杆一根被砍倒，电话断线；还有，约20米长枕木下的道渣被除掉；在陈相屯和姚千户之间两根电柱被锯断；在立山至首山之间，集体作业的保线员遭到袭击。3日午后，安奉线通远堡车站遭袭击。9日，大石桥附属地遭到袭击，支援的装甲列车在大石桥和分水之间的上行线，由于二根轨条被撤，机车和车掌车脱轨颠覆，同时遭到袭击，三名士兵和一名司机受重伤，一名下士、九名士兵和二名满铁员工受轻伤；该地下行线旅客列车的先导列车因两根轨条被切断，机车和车掌车脱轨。同日，在辽阳和张台子之间保线员遭袭击。10日午后，在十里河至沙河之间的旅客列车遭遇袭击。

9月下旬，在南满线，9月19日的白天，祁家堡车站被袭，一名巡查即死，一名巡警负伤。同日夜11时，歪头山和石桥子两车站同时遇袭，歪头山和姚千户之间的歪头河桥梁被炸；石桥子和火连寨之间三根电柱被切断，二根轨条的犬钉被拔掉。9月21日，火连寨与石桥子间的线路遭到破坏，机车脱轨并遭到袭击，三名铁道系员当场死亡。22日，他山和海城之间的电线被割断。23日，在陶家屯站，旅客列车、站房和警察派出所同时遭到射击，铁道系员一死一伤。24日，安奉线姚千户车站及宿舍被包围袭击。同日，在满铁干线立山和首山之间，旅客列车遭袭击。同日，鞍山制铁所的专用线被破坏，修理人员遭到袭击。25日，钓鱼台隧道入口附近轨条被撤，机车脱轨遇袭，临时列车兵二人及线路工长一人负伤。26日，在他山和海城之间货物列车遭枪击。27日上午，警备列车在大石桥和太平山之间运行时遭到射击，又在首山和立山之间，交战之时电话线被炸断并混线。29日，安奉线歪头山站遭袭；同日，姚千户屯站和张台子站也受到袭击；又在大石桥和分水之间自动信号机的镜片被破坏，保线员作业时又遭到袭击；还有旅客列车在陈相屯和吴家子之间遇袭，一名公安队员负伤。⁹

⁶ 满铁秘档满铁与侵华日军（六），第214~225页。

⁷ 满铁秘档满铁与侵华日军（六），第354~355页。

⁸ 《满铁秘档满铁与侵华日军（八）》，第109页。

⁹ 满铁秘档满铁与侵华日军（八）第67~71页。

再看在 10 月份。10 月 3 日牛庄城日军接到有“马贼”六七百包围袭击牛庄的报告，出动了独步三（独立守备队第三大队）的第三中队；10 月 4 日，闻讯抚顺东方营盘附近有“败兵”约千人杀害朝鲜人，日军出动独步二的主力 and 独步六的两个中队。10 月 13 日，巨流河东方地区有“败兵”约 5 千人，日军出动混成 39 旅步骑各一个中队和巨流河守备队的步骑各一个小队；10 月 28 日一棵树北方地区日军步 29（步兵第 29 联队）之第二大队、独步五之第三中队、步兵炮半队和炮兵一中队同约 800 名包括“败兵”在内的公安队交战。

11 月份有：11 月 9 日，海城西北方大王屯和古城子处同“马贼”约 500 名交战，日军出动独步三的主力（第一二三四中队）、步七八的第三中队和野炮二的一小队；11 月 11 日刘房子东南方日军独步一第二中队、步兵炮、乘马班同千名“马贼”交战；11 月 24 日在场甸子西方地区日军独立守备队司令官指挥独步二三四的主力、步三二的第二大队、野炮八的第一大队、骑八的第二中队、汽车队（15）、军飞行队（21）讨伐“匪贼”约千名；同日在三江口附近日军步七七的一中队同约 500 名“兵匪”交战；

12 月份有：12 月 5 日，在衙门台附近日军独步四曾我部同约 300 名“马贼”遭遇；12 月 25 日，安奉线凤凰城附近出现约千名“兵匪”，日军出动独步四第一、三中队、步 40 的一大队；12 月 25~27 日，在本溪湖东方牛心台附近日军独步四铃木少佐指挥两个中队同以牛心台附近为根据地的 500 名“兵匪”作战。

1933 年 1 月份有：1 月 4~5 日新民屯附近日军步 40 一大队、步 5 一大队、步 29 一大队与“兵匪”约 500 名作战；1 月 7 日在辽阳西方大沙岭，日军步兵 3 两个中队同约 500 “兵匪”交战；在本溪湖北方三块石山附近日军独步 4 第二中队同“匪贼”约 300 交战；在锦西日军骑 27、步 73 之一小队击退“兵匪”数百；1 月 11 日在齐齐哈尔西方地区，日军步 17 两个中队同约 200 “兵匪”交战；在新城子北方 5 公里安家窝棚，日军独步 2 第三、四中队同 300 名“兵匪”激战；1 月 23 日在兴城西方地区日军步 76 击败“兵匪”约 600 名；1 月 25 日京奉线石山站日军步 78 的一分队击退数百“兵匪”袭击；在京奉线大凌河甸站日军步 73 的一中队击退约 500 名“兵匪”的袭击；在法库门南方及西方地区日军独步 5 的一部和步 32 的一大队对“兵匪”五六百实行扫荡。

2 月份有：2 月 6 日小黑山西南地区日军步 78 第三大队击退数百兵匪；2 月 7 日高丽门西方约 5 里的红旗堡，日军独步 4 第一中队同 600 之敌交战；2 月 8 日在红旗堡日军独步 2 的主力同约 400 的“马贼”交战；在铁岭东南方地区日军独步 5 第三中队同约 400 “兵匪”交战；2 月 13 日在奉山线高台子附近日军步 78 的一中队和另一小队同数百“匪贼”交战；2 月 14 日安奉线草河口东北方崔家堡附近日军独步 4 第三中队和第四中队的一小队同约 300 名之敌交战；2 月 25~26 日在锦西西南方 13 公里处，日军步 76 的主力 and 炮 25 的一中队于 25 日夜击破数百“兵匪”，又于 26 日同 600 “兵匪”打遭遇战。¹⁰

从以上的记载，可见当时抗日武装对南满和安奉两铁路运输线的破坏相当严重，给予侵略者的威胁十分巨大。破坏和袭击几乎无日无之。战斗十分激烈。

1932 年 9 月之后满铁以外由日军占据满铁管理的这些铁路，也遭到了更有力的袭击。

在四洮线，9 月 1 日午后在边昭和开通之间，4 根枕木被拆除烧毁。中东路西部线，从 8 月 31 日至 9 月 7 日遭到李海青部约 8 000 名的袭击，铁路破坏 26 处、桥梁烧毁 3 处。中东路南部线，6 日午后有大部队袭击窑门。10 日午后哈尔

¹⁰ 《满铁秘档满铁与侵华日军（七）》，第 370~402 页。

滨发旅客列车在西屯（双城堡）南方线路被破坏处脱轨并遇袭，死 12 名、伤 16 名、1 名日本人失踪。中东路东部线，11 日开往哈尔滨的列车，在程站车站停车时遇袭，死 6 名、伤 14 名，并有约百人成为人质。

在吉海线，5 日在九站和哈达湾车站之间的线路被毁，机车和客车脱轨，同时遭到袭击。日本女子一人即死，另日本女子一人及一俄人重伤。

在四洮线，9 月 19 日线路及电线被烧，21 日郑家屯和卧虎屯之间的木桥被焚毁。21 日郑家屯机车库被焚毁。在洮昂线，9 月 24 日东屏至衡基之间的木桥被焚毁。

吉敦线，9 月 17 日向吉林出动的步四二大队，返回敦化途中，所乘列车在秋梨沟遭到袭击，一名士兵负伤。9 月 25 日夜，在土门岭和河湾子之间的木桥，有六根枕木被烧毁并砍倒电柱切断电线。31 日晨，蛟河车站发军用列车在黄沟河桥上，被炸弹炸坏机车，一名下士重伤。

吉海线，9 月 18 日在 84 公里处列车被颠覆，5 辆客车烧毁，桥梁烧掉。同日，烟筒山至小城子间有两处线路破坏，小城子和盘石间两座木桥被焚毁，盘石至朝阳镇线路多处破坏。

奉山线，9 月 26 日木里图和衙门营子之间的线路被破坏。

中东路东部线，9 月 26 日横道河子发旅客列车在高岭子附近遭到袭击，乘务员被绑架。

中东路南部线，9 月 28 日，哈尔滨发旅客列车在双城堡和拉林之间遭到大刀会和红枪会的阻击。

中东路西部线、洮昂线和呼海线，9 月末全部遇袭，呼海线各站员工全部逃亡，列车停止运转。

对铁路的破坏起初只是焚烧木桥拆除路轨和枕木，而在 9 月 21 日在沈海线斗虎屯至北三家之间路轨两处被爆破，首次出现使用炸药，引起敌人的恐慌。¹¹

1933 年 1 月，满铁在奉天站与齐克铁路的龙江站之间，经由四洮、洮昂铁路开通了旅客直达列车，由于抗日武装的袭击，到 7 月下旬就被迫停运，直至 1933 年末才恢复运转。1934 年度，满铁因列车颠覆及遭袭击所受损失达 500 万元，几乎是这一年铁路经费 5500 万元的 10%。¹²

抗日武装的活跃，对侵略者造成严重的威胁，当年 6 月 6 日抚顺煤矿庶务课长在给总务部的一份报告中关于老头沟煤矿附近的形势有如下报告：“在三道岁寺洞（老头沟北方约 5 里）附近约 1 000 名共匪集结，为防备讨伐队的奇袭，利用地形积极地做准备工作。派遣便衣队正待机行事。号称东北人民革命军海龙军，本部设置于三道沟，在附近宣传共产主义，还拥有学校和工厂。此外在距老头沟约 4 里的茶条沟附近有匪首不明约 150 名，在西南方 4 里的石国师有匪首忠义、明山好率领的 150 名，在北方约 2 里半地带匪首米镇所率约 150 名。正积极地窥伺袭击的时机。……上面列举的仅是较大部队，至于少数匪贼则不遑枚举。”¹³

满铁修筑的新线也成为抗日武装袭击的重要目标。1931 年 12 月 7 日，敦图线测量队的先遣队到达瓮声拉子（明月沟）时，遭到抗日的王德林军的狙击，“造成了事变后满铁社员最初的殉职者”。新建线的警备原由关东军承担，由于关东军人力不足，满铁从 1932 年 4 月起，雇佣日本在乡军人等组成满铁警备队（1936 年改称满铁自卫队驻屯各工地现场，1937 年 3 月末有 598 人，其中日本人为 484 人）。也是在 1932 年以后，破路斗争更加活跃，使得满铁“经常被迫停止测量或

¹¹ 满铁秘档满铁与侵华日军（八）第 231~232 页。

¹² （日）《铁路总局附属事业の基调》，1936 年 1 月，第 1~5 页。

¹³ 《满铁秘档满铁与侵华日军（八）》，第 219~220 页。

施工”。¹⁴对敦图线工程的破坏尤为频繁，据满铁的记载，仅在 1932 年的 8 月份就交战 8 次。1933 年 6 月 15 日一天之内，“大桥、驮腰子、大石头等敦化、哈尔巴岭间全线遭到匪袭。在驮腰子，激战达 2 小时，有 2 人战死、4 人轻伤，另有警备队 1 名重伤。同一天，在敦化有 4 人战死，3 名负伤，另有警察 1 名负伤”。1933 年 7 月 17 日，抗日武装 600 名围攻老头沟，当夜日军正在为小野上等兵守灵，“一时非常混乱”，交战达两小时，结果，有 2 名当场死亡，5 人负伤，被架走 6 人，其中有日本人 2 名。¹⁵

在拉滨线，1933 年 7 月 4 日，从驻五常的中队中派驻小城子的諏访原中尉指挥的步兵一小队及机关枪一分队，于 5 日清晨从小城子出发，到上营西方扫荡，6 时许到达腰庆岭（上营西南方 4 里）之时。同北来、常胜好指挥的约 300 人遭遇，激战约 2 小时。日军有諏访原中尉以下 27 名（内 1 名为重伤次日死亡）战死，另有 3 名伤者。列表如下¹⁶：

部队名	官等	姓名
步兵第 40 联队第二机关枪中队	大尉	諏访原盛卫
同上	伍长	中塚新次
同上	上等兵	柳泽年寿
同上	同上	石冈一郎
同上	同上	太田垣穗治
同上	三等看护长	岩城秀雄
步兵第 40 联队第七中队	特务曹长	田中竹夫
同上	上等兵	北川随太郎
同上	同上	河本寿雄
同上	同上	河野贞男
同上	同上	大槻重一
同上	伍长	佐野 茂
同上	上等兵	佐佐尾正二
同上	伍长	林 良造
同上	上等兵	虬（系字旁）静马
同上	同上	上田喜九造
同上	同上	桥本定治
同上	同上	本母悟次
同上	伍长	平手辰男
同上	同上	土野伊佐雄

在齐克支线，7 月 13 日拉法守备队及作业队遭到不下千人武装的袭击，战死军官等 2 名、细川组员 2 名，负伤者士兵 3 人、满铁社员 1 人。¹⁷

1934 年以后，虽然由于日寇的围剿、镇压和利诱以及国内反动派的挑拨，抗日义勇军有的陆续脱离抗日战线，抗日武装有所削弱。但是在中国共产党领导下的人民抗日斗争却依然蓬勃发展。东北抗日联军的成立，更使抗日斗争进入新的阶段。满铁的报告写道：“仍有部分‘顽固思想匪徒’潜伏在险峻的山区或

¹⁴ （日）吉林大学日本研究所存，特秘，打印本《铁道建设》。

¹⁵ 【日】本田康善：《敦图线建设史》，第 253～271 页。

¹⁶ 《满铁秘档满铁与侵华日军（七）》，第 443～445 页。

¹⁷ 《满铁秘档满铁与侵华日军（六）》，第 232 页。

僻远的村庄，巧妙地钻过警戒网，出没于建设沿线或工地，袭击从业员或工人驻所，继续进行绑架、杀伤、阻碍或抢夺工程材料及粮食等。”

据满铁记载，从 1931 年 11 月到 1936 年 3 月中旬，抗日武装袭击铁路建筑工程并予以损害的件数如下：

袭击对象	袭击件数	造成损害件数
满铁	241	123
自卫队	105	28
包工人	409	347
军队	208	111
自卫团等	421	286
合计	1384	895

即在 4 年零 5 个月的期间内，几乎每天都要发生袭击铁路的事件。而其有效率为 65%。在此期间，因遭受袭击而造成的死亡人数为日本人 219 人，其中军队方面占 153 人，其次为包工人方面；而“鲜、满、俄”人为 220 人，其中自卫团等方面 122 人，其次为包工人方面。杀伤人数日本人为 194 人，“鲜、满、俄”人为 264 人，俘获人数日本人为 36 人，“鲜、满、俄”人为 1970 人。后者主要是包工人手下的中国工人，实际上是参加了抗日武装或逃离了工地。¹⁸

随日军疯狂的围剿和镇压，抗日形势日益严峻，但抗日武装仍然构成敌人的重大威胁。1936 年 5 月份，在吉林铁道局管内，抗日队伍“经常接近铁路沿线”，在京图线威虎岭及哈尔巴岭地区和图佳线老松岭东面一带，给敌人以“莫大威胁”。5 月 26 日，方振声等人“约 200 名突袭老松岭站，并投掷手榴弹”。在哈尔滨铁道局管内，抗日队伍主要在滨绥沿线，以一面坡为中心，经常游动线路南北。胡仁等“约百名曾于 5 月 26 日袭击和颠覆了穆棱煤矿铁路客车”。奉天铁道局、齐齐哈尔铁道局和水运局管内都有抗日联军的出现，这个月，抗日队伍出现 786 次，总人次达 44284 名。¹⁹

1937 年，中国人民的全面抗日战争爆发后，东北抗日联军更加积极活动，以打击敌人后方与支援关内抗战为中心任务。攻城夺寨，破坏交通，到处袭击铁路据点。1937 年 11 月 1 日，作为安仁线测量的掩护部队，驻屯双山子的宽甸松本部队水出中队“率部下 30 名同满警 20 名分乘 3 台汽车，于 5 时 35 分从双山子出发，前往四平街，前进中在小佛沟南方 500 米，发现小流东侧高地共匪约 300 名占领阵地。开始战斗。”结果，中队长步兵少佐水出佐吉等 15 名战死，另重伤 2 名，轻伤 2 名。²⁰还有，沙河沿一战，击毙日军 700 余名，穆棱车站一役，炸翻敌军车一列，毙敌兵 700 余名。²¹1938 年 6 月 20 日，在满铁的铁道局所长会议上，牡丹江铁道局长就承认“很遗憾，在我的管区内几乎大部分地区还是任凭匪贼横行，这是坦率的告白。尤其是从勃利到楚山的图佳线沿线，包括滴道在内直到林口的虎林线，这一区间强大的匪团正在猖獗，... 大事件常常是匪团同爱路村民合作干的”。关于抗日军民袭击铁路的事件，他列举了“以 1937 年 4 月 3 日袭击林口城内为开端，5 月 30 日在穆棱附近切断电线、破坏电柱，7 月 11 日袭击阎家，12 月 15 日在龙爪和向阳间袭击、掠夺混合列车，1938 年 3 月

¹⁸ 【日】特秘，打印本《铁道建设》。

¹⁹ (日) 铁路总局：《国线沿线匪贼情况并警备对策及匪贼二因铁路、白动车线事故调月报》，1936 年 5 月，秘，第 1~3 页。

²⁰ 《满铁秘档满铁与侵华日军(十六)》，第 136~138 页。

²¹ 冯仲云：《东北抗日联军十四年苦斗简史》，青年出版社 1946 年版，第 62 页。

19 日，在佳木斯至长发屯间放倒电柱使电信中断，5 月 4 日在向阳和楚山间袭击第 285 次列车使之脱轨颠覆，5 月 13 日袭击勃利县城，6 月 6 日袭击杨木，6 月 13 日在楚山至宝林间袭击 285 次列车，使电动摩托卡脱轨颠覆并焚毁。”²²

满铁铁道总局建设局在其报告中也承认，他们在霍黑线，由于抗日队伍王铭贵部的活跃，而“不容偷安片刻”。在图佳线和兴宁线，由于金日成所部在密林地区，“利用密生的草木巧妙地回避讨伐队，出没无常”，“行动日趋积极”，使满铁感受极大威胁。在滨绥线也有反满抗日的共产党部队“潜伏沿线附近伺机活动，代马沟南方有身着日本军服的大部队出现，穆棱南方也有队伍出现”报告总结说：“凡此种种，殊难乐观。”²³1938 年 7 月 11 日在满铁哈尔滨林业所亚布尼亚林区有“吉东抗日军约 500 名在抗日第五军军旗的先导下，经杨木岗，于拂晓时分，分为三队，同时袭击部落、警察队、各铁道机构。”²⁴

满铁编写的《绥神线建设概要》（昭和 14 年 8 月）中写道：“当时（1938 年 6 月～11 月）管内一带有赵尚志、张连科、周宇值、关团长、来津匪、王连长等大小共产匪团盘踞，巧妙地躲过日满军警讨伐的锋锐，在高粱繁茂期，对沿线的集团部落或建设铁道的苦力小屋袭击，抢走人畜，掠夺食粮、物质。7 月 3 次，8 月 6 次，9 月 11 次。1938 年 11 月 14 日和 1939 年 2 月 13 日，两次在距绥化起点 180 公里和 190 公里附近发生大遭遇战，日本掩护队有下士官以下 11 名死伤。1939 年 5 月 3 日夜半在绥化起点 223 公里附近遭到袭击。”

从满铁新筑铁路的警备费在铁路经费和总修建费中所占的比重，也可看出抗日武装力量的破路斗争给予满铁的伤害多么严重。铁路总局经营国线“必须有自卫的警务，每年需支出 350 万元。此外，因列车颠覆及被袭击所遭到损害不下 500 万元，占 1934 年度铁道经费 5500 万元的 10%”²⁵警备费在总修建费中占 3～16%，这个数字远远超过了铁路用地收用费。“游击队的攻击，不仅需要警备费，从而提高建设成本，也是建设计划拖延的一大原因。”²⁶抗日武装力量的破路斗争，对于牵制日军，维持自身的生存和发展，继续坚持抗日斗争，都具有重大意义。

原文出处：《满铁四十年》经济编第一篇下部第七章第二节「抗日武装对铁路的袭击」

收稿日期：2015. 5. 26

²² (日) 铁道总局：《铁道局所长会议事录》，昭和 13 年 9 月，第 40～42 页。

²³ (日) 铁道总局建设局：《建设线ニ於ケル匪害概況》。

²⁴ 《满铁秘档满铁与侵华日军（十八）》，第 213 页。

²⁵ 【日】铁路总局附业课：《昭和十一年一月铁路总局附带事业ノ基调》，极秘，第 4 号。

²⁶ (日)《日本帝国主义の满洲支配》，第 700 页。

滿鐵北京公所

苏崇民

一、北京公所的设立及其任务

满铁在中国经营铁路等各项侵略事业，需要随时注意中国的政治动态和不断地同中国中央和地方政府打交道。满铁首先在奉天设置公所，之后又向东北各主要城市派出公所员或嘱托出差或驻在。1913年11月，满铁派嘱托1人常驻北京，负责调查收集中国中央政府及其他各种情报。同年，满铁交涉局第一课也派遣一名嘱托驻在北京负责交涉。又由于当年2月至12月，满铁川上理事因修订吉长协约一事，翌年8月到10月，龙居理事因该协约的细目协定，先后出差并滞留北京同中国政府进行交涉。在此期间，两名理事与中国交通部及其它中国政府当局曾有亲密交往，使相互之间的各项问题获致完满进展，因此，认为有必要置一常设交涉机关，遂于1918年1月15日，以满铁理事长名义致电日本驻北京代理公使：“兹决定在贵地开设北京公所，拟在公使的指示下掌理各项交涉事务，一切务请公使指导并请给予方便，特此函请查照，并请惠予协助为荷。”^①决定开设北京公所，并派去牛岛吉郎为所长，同年4月开始办公，在日本公使的指导下从事对华交涉。

该所既负责交涉更是收集情报的机关。1921年12月满铁调查课派去驻在员，在公所内从事调查研究。1923年11月满铁铁道部也派遣了驻京办事员，1924年1月上述两驻在员划归公所所属，在公所内设调查、运输二系。^②

1924年9月满铁北京公所长竹中政一以大洋6万元秘密购得曹汝霖在东长安街13、14两号房产。境界东至电报局，南至东长安街官道，西至门牌15号邻居地界，北至二条胡同及法国人享姓所有地地界。土地面积2437平方米。房屋大小38间，包括内外全部庭园。为蒙骗中国官厅，采取了以上项房产土地做为担保的借款合同的形式，合同以曹汝霖（曹慎德堂）为借主，阚铎（阚霍初）为保证人。合同规定以10年为期，期满自动更新延长，并特别载明“对于本合同所定条款，如有违反或届期不能偿还债务时，贵公司对于第四条所载物件可自由处理并抵偿债务或抵充损失赔偿，鄙人都不得提出异议。”^③

这是曹汝霖为一己私利秘密勾结日本人私自转让中国首部的土地房产的一项罪行，也是满铁在北京的一次违法活动。

该所主要办理外交事务，同时承担有关中国各铁路车辆的修理、转让或出租事宜，还承担向北宁铁路索取赊销煤款及运输中国军人的运费以及关于洮昂、沧石、吉长铁路的谈判，与华北各煤矿公司及其他各机关的交涉等等。另外设有研究室，从事调查及出版事业。1928年国民党北伐成功，同年8月国都南迁。满铁将北平公所的研究室迁往上海。北平公所与各机关的交涉事务并无较大的变化。

满铁公所参与的一项重要活动是关于沧石铁路的交涉。这是由津浦线沧州车站经河南省郑州到京汉线石家庄的铁路铺设计划，从1912年左右起就开始计划，其后民间或官方虽屡次拟着手铺设，也有过让外资参加的策划，均未能实现。1925年曾向满铁提出借款要求，当时满铁的方针是侵入到中国本部一事是不智之举，而予以拒绝。

后来，沧石铁道当局及直隶省当局又提议借款，满铁按上述方针再次予以拒绝。1928 年国民军北伐成功，南京政府的基础渐趋稳定，孙科就任铁道部长热心策划铁道计划的完成拟由美国引进巨额资本，却毫无进展。因此 1928 年 9 月由沧石铁道工程局何局长向在北京的三菱代表市吉彻夫提议从日本资本家借款建设费 700 万元。市吉得到芳泽公使的赞成向各有力方面劝说。同时他也同何局长一起对满铁北京公所长提出借款要求。作为借款条件，声明除以铁道的财产及收入充作担保之外，无妨将山西、河北的煤定出年限以每年各百万吨寄卖，用一部分利益充当偿还借款之用，因而满铁表示应允。

满铁进行这一交涉的根本方针是同有关铁道的利权一起，用何种形式获得关于山西煤的利权作为必须条件。在取得日本政府谅解的同时，在 1918 年 12 月设立华昌公司作为投资公司开始交涉。1929 年 7 月 31 日同何局长及华昌公司代表市吉彻夫之间完成借款合同及工程承包合同的签定。

上述合同发生效力，一方面是要到民国政府完成批准，另一方面是要到同前载合同相关联应缔结的煤包销合同的成立，决定予以延期。

但是，到了 9 月 25 日南京外交部对南京日本领事发出通告，称本件借款合同没有得到中央的许可因而无效。满铁遂决定停止这一交涉^④。

满铁北京公所曾经收买交通系官员郑文轩，利用他蒐集机密情报。1927 年 8 月 10 日满铁的代理北京公所长牛岛吉郎致函庶务部长，内称：“兹有曾任交通部秘书之郑文轩，现年 39 岁，原籍广东而成长于横滨，因而娴熟日语与日本人无异，（语学修养有胜于日本人）。历任旧交通系首脑梁士诒及其骨干叶恭绰、郑洪年等人的私人秘书，参与三人机密。数年以来，与本公所颇为他亲昵。大正 12 年及 14 年松冈理事来北京向交通部交涉时，亦因该人活动于内部，深得其力。但自去年被交通部停薪，目前又因该部整理人员而失业，最近生活发生困难。先是松冈理事在北京时赠予数百元，复于去年年底和今年端午节时，曾提请贵部每次支给 500 日元，以资维持。盖中国政局之变化极其频繁，将来旧交通系东山再起，亦在意中。现在即开始蒐集交通部、财政部以及其他属于机密之情报，该人乃最为适当，因此拟按下列条项，采用为本公所嘱托。相应检同本人履历书，送请贵部审议，希即查照办理为荷。

计开

郑文轩 采用为北京公所嘱托。

每月津贴 支给银币 300 元。

采用日期 请从本年 8 月 1 日起。

以上条件 已经松冈副社长同意。^⑤

对此满铁庶务部长答以：“郑文轩勿庸加以嘱托名义，应从本年 9 月份起，以一年为期，共支给报酬 2400 日元，均分三次，由贵公所转给具领。相应函复，希即查照办理。”^⑥这笔钱是以文书课临时费结算的。

满铁北京公所每年都有优裕的活动经费，由于 1928 年度的启发费有剩余，经满铁本社批准“邀请当地的外交使团或英美新闻记者到满洲参观。与英美记者商谈的结果，有‘库娄巴库拉库’‘合众社’、‘晨邮报’、‘每日新闻’、‘纽约时报’及其他驻本地记者及家属等，应邀参加。”^⑦按计划是在 1929 年 3 月 4 日由北平起程，经过大连、奉天，12 日回北平。这是满铁笼络外国新闻记者和宣传满铁的一种经常采用的方法。

二、北平事务所及其扩充

“九一八事变”后，满铁在华北加紧扩张。1932年12月1日随着职制改革北平公所改称为北平事务所。继1933年2月日军进占热河进入华北，1933年5月31日，逼迫中国政府签订塘沽停战协定，将冀东地区划为“非武装区”，成立亲日的冀东防共自治政府，华北形势突变。

满铁北平事务所先是于1933年10月派遣所员驻天津、济南，翌年5月派所员驻青岛，接着于1935年派遣所员驻多伦，充当调查和搜集情报的先锋。1934年3月23日，日本同苏联的所谓北铁让与协定正式签字，满铁收买了中东路，满铁北平事务所也接收了中东路在北平的财产。1935年度，开始上述财产的管理。

1935年5月份以后，华北局势更趋严峻。北平事务所收集情报及各种调查活动愈加繁忙，7月满铁调查班进驻天津，作为其辅助联络机关事务更为繁重。12月3日南京政府发表币制改革之后，加快了华北问题的进展，终于出现了冀察政务委员会。在此期间，北平事务所在收集有关情报上十分出力。

天津事务所开办后，北平事务所被置于它的管辖之下，作为辅助联络机关之外，还向冀察、冀东两政府派遣社员充任顾问。兴中公司的成立以及各种调查班的进入华北，北平事务所的工作也益加繁忙。

这期间北平事务所进行的主要活动如下：

（一）庶务关系主要业务：

- （1）开办承平汽车公司，兴中公司职员常期驻在，担任与各机关的联系。
- （2）将租给航空公司的原北铁房舍转租于军方，对该房屋内的家俱及其他进行修理与保管。
- （3）根据天津事务所的指示，就张多线汽车运输工作及其他事务与各机关进行联系。
- （4）就绥远螺旋浆轮船运输问题取得联系。
- （5）与美国转运公司预约的旅行团进行联系。
- （6）实行语学检定考试及满洲医大、工大的入学考试。
- （7）为了加强留学生的研究，得到采用专任教师的认可，增强了对会社留学生的监督和鼓励。

（二）宣传关系

- （1）中国共产党与青年学生的思想问题。
- （2）驻在军部与冀察政权及山西、山东地方政权的交涉情况。
- （3）冀察政权与南京政府之间的从属关系。
- （4）探听冀察、冀东政府的内部情况。
- （5）北平市各产业部门的兴衰情况。
- （6）平绥、平汉铁路对铁道部的关系。
- （7）日本势力进入华北的情况。
- （8）外国及南京势力与华北的政客、财阀之间互相依赖的关系。
- （9）探听华北各矿山的营业情况。

（三）调查

- （1）调查北平的文化机关。
- （2）调查北平的外国势力。
- （3）调查在北平的同乡会以及同业公会的情况与南京势力。
- （4）调查北平附近的各种工业的情况。
- （5）调查金融机关。

(6) 编写北平市概要。

(7) 调查平绥铁路的情况。”^⑧

1937 年七七事变爆发时，满铁的北平事务所长是 42 岁的有贺库吉，当时在北平公所被困的日本人共计 69 人，其中包括 63 岁的前所长牛岛吉郎、因铁路爱护村而臭名昭著的八木沼丈夫、北平陆军特务机关的冈城坚造等 3 人、北平大使馆海军武官室的滨田健三以及许多满铁和军队的留学生。^⑨可惜，在当时中日交战的情况下，中国对满铁公所这样的敌对机关并没有采取措施，以至像八木沼丈夫这样罪恶累累的歹徒得以逃脱并继续其在中国的罪恶生涯。

注释：

① 满铁文书类纂，甲种，大正 7—14 年，总体，庶，庶，事务所设施，第 21 册

② (日)《南满洲铁道株式会社第二次十年史》，第 1275 页。

③ 满铁文书类纂，甲种，大正 7—14 年，总体，庶务，庶务，事务所设施，第 19 册，第 12 号。

④ (日)南满洲铁道株式会社：《第五十七回帝国议会说明资料》，昭和 4 年 12 月

⑤ 满铁文书类纂，乙种，昭和 1—6 年，总体，庶务，补助捐助，个人援助，第 7 册 2，第 5 号

⑥ 满铁文书类纂，乙种，昭和 1—6 年，总体，庶务，补助捐助，个人援助，第 7 册 2，第 5 号

⑦ 日本外务省档案，S133，s61921，第 3960~3961 页。日本驻华(北平)堀代理公使致田中外务大臣电，昭和 4,3,2，第 218 号。

⑧ (日)《南满洲铁道株式会社第三次十年史》，第 2552—2554 页

⑨ 满铁秘档满铁与侵华日军(十四)，第 422~426 页。

原文出处：《满铁四十年》政治编第四篇第一章满铁北京公所

收稿日期：2015. 5. 26

滿鐵商工課

苏崇民

满铁创业的初期，对于一般工商业，除通过中日合办清和公司干预之外，还无暇顾及。迨至满铁的铁路、港口、煤矿和附属地的业务基础相继巩固，日本人在东北经营的工商业也随之有了相当发展，特别是在 1917 年以后，因受欧战影响，各种制造工业遽告殷盛，商业也趋于繁荣。满铁为了指导和资助这些事业，开始在地方部地方课设商工系管理此项事务。后来事务日益繁杂，对产业开发的方针亦有所改变，1919 年 7 月 16 日乃设劝业课于地方部，从此有关工商业设施改为和农业一起进行，以独立的一课承担产业开发这一侵略任务。

地方课商工系，曾参与商务会、交易所、电灯公司、市场公司的设立事宜，还制订了谷物现货市场的计划，对调配所、旅馆、博览会给与资助或给以援助。成立劝业课以后，除上列各项外，还从原主管单位接收了有关关系会社事项，同时又致力于直营事业，例如中央试验所或电气、煤气、窑业等事业，对于其中基础已经巩固的多数事业，采取改为独立经营的方针，并付诸实行。

1922 年 1 月 11 日，劝业课被分成农务、商工二课，商工课归属兴业部，有关商工业事项均移交该课管理，掌管：（一）有关工商业扶助事项；（二）有关社内工业及其附属事业的事项。

商工课内部一度分为商务、工务两个部分，并在 1922 年 12 月开始实施独立的监察业务，对关系会社事务进行整顿革新。1924 年为了进行产业扶助的准备和呆帐及投资公司的整顿工作，改革了课内的组织；5 月为增加日本商品的对东北的出口和完成振兴在东北日商的根本调查，制订了计划；至 1925 年 7 月关系事业的整顿初步告一段落，后来采取了对于产业扶助的事务和关系事业加强监督的方针。

除上述对工商业扶助的中枢机关，参与业务的还有地方事务所、长春商品陈列所、各公所、鲜满案内所等地方机关。在社内工业方面，当初有中央试验所、窑业工场、电气作业所及瓦斯作业所，其中，除中央试验所之外，从 1925 年 7 月以后都分别独立为另外的企业组织。

商工课主管的有关工业的事项主要的有：关于工业资源及有发展前途的工业的企业化事项和关于工业用地、用水、动力事项。对此商工课实际办理的主要事项，列举如下：“

- （一）为兴办有前途的工业、调查一般工业现状；
- （二）进行有关油坊、染织布、胶合板、肥皂等的调查，对在满洲的各种事业，特别就这些事业的内容与其前景进行研究；
- （三）有关满洲的工业及中央试验所的事业，征求专门学者的意见；
- （四）对关东州特惠关税即对运往内地的关东州特产的特惠关税进行调查，更就附属地的物产也向关东厅提出意见；
- （五）关于苏打工业征求专门学者的意见，进行调查的结果，认为从国策出发应设立在关东州，后来，又结合关东厅的海外调查报告，争取使关东州的苏打工业产品在内地享受特惠关税待遇，结果定为免税；
- （六）支给大连劝业博览会以补助金，这是在满洲的最初的尝试。会社主要

是给予补助，同时，特设了满铁馆，展出了众多产品；

(七) 以开发资源及创办有前途的工业为目的，实行主要城市的背后地的调查，以重要附属地为中心，首先就奉天，长春、安东进行实地调查，还要调查一部分背后地；

(八) 关东厅以前曾怂恿旭硝子[玻璃]会社进入关东州，作为建立玻璃工业的第一步，该社对此作了实地调查；同时，关东厅制成苏打工业的具体方案，促使满铁以外的三菱、旭、三井参加创办苏打工业，对此，会社作了比前回更详细的调查，进行根本研究，以供他日参考之用；

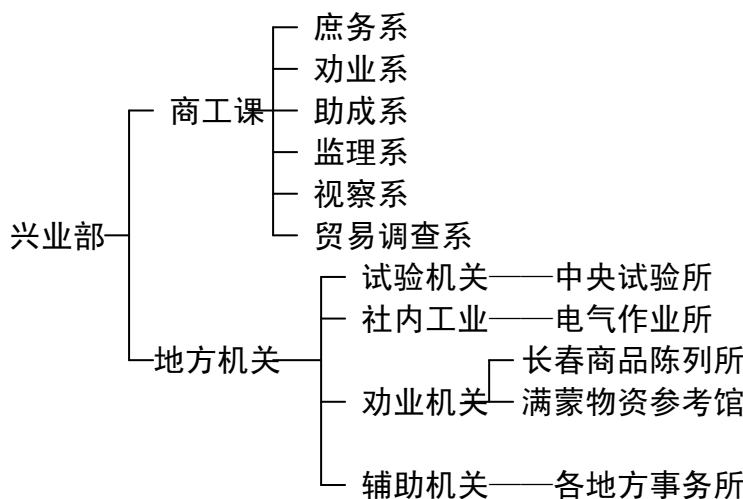
(九) 满洲畜产资源虽然丰富，皮革工业却很不兴旺，委嘱专门学者研究其原因，在奉天进行了实地试验，取得了相当的成绩；

(十) 为了调查油坊工业不兴旺的原因，会社虽有设立油坊研究所之议，但目前社外在设立大豆工业研究所，决定予以援助。

(十一) 于长春、奉天、安东各车站内设置该地物产介绍所；

(十二) 关于南洋豆饼的销路，派遣课员进行实地调查；”。①

1927 年商工课的机关系统及分担事务如下表：②



1930 年 6 月兴业部撤销。商工课转属新设的殖产部，掌管：(一) 有关工商企业调查的事项；(二) 有关矿务事项；(三) 有关产业介绍的事项。

“九一八”事变后，于 1935 年 11 月，地方部商工课鉴于新的形势和伪满洲国的实际情况，起草了《商工课业务方针》。其中，关于工业系有关业务内容如下：“

1、促进工业的发展

鉴于日本工业界现在的形势和满洲经济界的实际情况，应促使日本企业家进入下列工业，并为了发展这些工业，要给予有效的适当的援助和指导。

- (1) 适合日满工业统制方针的工业；
- (2) 其产品能代替日本由外国进口的工业品的工业；
- (3) 利用和开发东亚资源的工业；
- (4) 过去为中国人所垄断，而现在日本人打算开始插手的工业；
- (5) 能有利地加工进口原料的工业。

2、与日本内地工业的联系

随着满洲工业的发展，与日本内地工业的关系将日益密切，为了避免与日本内地的工业相对立、而得以健全地发展，应讲求必要的联系。

3、对工业的统制

对工业的统制，当然要依据日满两国对工业统制的方针。但是，在自由企业中，根据实际情况，需要在某种程度上进行统制的工业，也不在少数。对于这种工业，要与关东军、关东局及满洲国政府保持十分密切的联系，妥善处理。

4、满洲虽然富有矿、农、畜产等各种工业资源，但其他工业条件并非都有利。因此，对这些工业要进行降低生产费和研究其用途等所必要的工业试验，并设法改善一般工业的条件。

5、调查和介绍有发展前途的工业

对于有发展前途的工业，应进行调查，将它介绍给日本企业家，以吸引日本资本的进入。

6、对工业团体的援助和指导

应帮助组成工业团体，以便对满洲工业实行统制，从而使各种工业健全发展。”^③

商工课的 1936 年度业务计划中有关工业方面的项目，还包括如下各项：“

… …

- 8、补助大豆工业研究会；
- 9、援助简易粮食精选干燥事业；
- 10、援助满洲大豆工业株式会社；
- 11、援助满洲特产中央会；
- 12、援助大连工业博物馆；
- 13、援助大连油脂工业株式会社；
- 14、援助轻金属合金化事业；
- 15、援助满洲发明协会；

… …

- 44、调查工业条件和工厂；
- 45、研究矿产、农产、畜产等的加工业；
- 46、研究食品、水产、林产等的加工业；
- 47、研究金属、机械、纺织、窑业等各种工业；”^④

1936 年 10 月 1 日，满铁新设产业部，商工课划归产业部，掌管：（一）有关工商业的调查及研究；（二）有关工商业的扶助及附属事业。1938 年 3 月，产业部撤销，有关产业扶助事项移归铁道总局产业课，作为工商业侵略中枢机构的商工课随之被撤销。

注释：

①（日）《南满洲铁道株式会社第二次十年史》，第 865—872 页。

②（日）《满铁地方行政史》，第 889-890 页

③④ 满铁文书类纂，丙种，昭和 9-10，兴，商，杂，杂件，第 29 册 3，第 6 号。

原文出处：《满铁四十年》经济编 第四篇 第一章 第一节「满铁商工课」

收稿日期：2015. 5. 26

九一八事变前满铁与关东军的东北

“参谋旅行”

武向平

(吉林省社会科学院日本研究所副研究员)

内容提要: 20 世纪 20 年代, 满铁经过二十余年的积极扩张, 已通过铁路网庞大的触角牢牢地统治着中国东北的交通运输业、金融业、工商业、邮电业、棉纺织业等各行各业。随着关东军谋划发动侵华战争步伐的加快, 由于满铁自身在华所具备的丰厚的“实力”条件, 便成了关东军最佳的协力者和合作者。从 1926 年 4 月至 1929 年 4 月, 在满铁的协助和参与下, 关东军对中国东北近 50 个地区进行了以探查军事情报为目的的“参谋旅行”, 为发动九一八事变做好了提前准备。

关键词: 九一八事变 满铁 关东军 参谋旅行

到 20 世纪 20 年代末期, 满铁经过了二十多年的“图谋”, 不但攫取了长大、安奉铁路及其支线各项权益, 还通过对华借款权控制了吉长、吉敦、四洮、洮昂等铁路, 还“经营”抚顺煤矿、鞍山制铁所、中央实验所、农事试验所、地质调查所等几十家企业, 并通过铁路网庞大的触角牢牢地统治着中国东北的交通运输业、金融业、工商业、邮电业、棉纺织业等各行各业。到 1928 年 3 月, 满铁股东人数多达 18600 多人, 满铁俨然成了日本地主资产阶级的“国民会社”。^① 在日本, 从上至下都把满铁看成是在华取之不尽、用之不竭的金库。尤其是在推动“满蒙”政策上, 满铁同关东厅、关东军、日本驻华(沈阳)领事馆构成了日本对中国东北进行侵略的“四头政治”。

在满铁设立之初, 满铁、关东厅、关东军和领事馆这“四头政治”彼此各自为政。但是, 到了 20 世纪 20 年代末期, “四头政治”的格局发生了微妙变化, 随着关东军谋划发动侵华战争步伐的加快, 由于满铁自身在华所具备的丰厚的“实力”条件, 便成了关东军最佳的协力者和合作者。于是, 从 1926 年 4 月至 1929 年 4 月, 在满铁的协助和参与下, 关东军对中国东北近 50 个地区进行了以探查军事情报为目的的“参谋旅行”, 为发动九一八事变做好了提前准备。

一、满铁与关东军“参谋旅行”的背景

一战后, 为了在“凡尔赛—华盛顿体系”下实现日本外交“新图谋”, 1924 年 6 月出任高藤加明内阁外相的币原喜重郎^② 在对华问题上提出如下原则: 第一, 在尊重各国正当权益的前提下, 来维护日本的“合理权益”, 以此维护世界和平; 第二, 在外交上尊重并提倡“相承主义”原则, 以保持同各国的信任关系; 尤其要改善同美苏两国的关系; 第三, 在对华政策上贯彻不干涉内政的原则, 以求两国共存共荣, 实行经济合作。^③ 正是由于币原喜重郎对外标榜所谓的“不干涉中国内政”原则, 就使得日本对华侵略的策略不得不变换一种新的方式和战略, 于是在通过满铁进一步加大对华的经济侵略的同时, 对华的政治干涉便被罩上了一层隐形的面纱。

币原所倡导的对华“不干涉内政”原则提出还不到两年, 便在“郭松龄倒奉”事件^④ 中受到了严重挑战。第二次直奉战争后, 奉军土派将领郭松龄决心推倒

张作霖，清除洋派代表杨宇霆等而发动的倒戈事件，即“郭松龄倒戈事件”。奉军内部原存在新老两派系对立，后来新派中又分为土派和洋派。出身陆军大学和保定军官学校的郭松龄、李景林等土派，与出身于日本士官学校的杨宇霆等洋派的矛盾一直很深。第二次直奉战争后，由于地盘分配问题导致矛盾激化，郭松龄决心推翻张作霖，清除杨宇霆势力。于是，郭松龄便同冯玉祥、李景林结成了反张“三角同盟”。1925年11月23日，郭松龄在河北滦州起兵，宣布倡导和平，班师回奉，要求张作霖下野，查办杨宇霆，拥立张学良为总司令。11月25日郭松龄便率领7万余人向山海关进兵并占领山海关，12月6日攻占了锦州，奉军全线溃败。

面对这种情况的变化，日本深感一旦张作霖失败，势必对日本在中国东北的各项权益造成严重打击。于是，日本当局便在关东军和满铁的秘密策划下，开始运用各种手段对郭松龄倒戈事件进行干涉。首先，日本利用满铁在中国东北庞大的调查体系这一有利优势，对郭松龄和张作霖、杨宇霆的矛盾展开调查，以便对当时中国东北的政局进行分析和判断。郭奉战争爆发后，满铁调查部便对郭奉双方的军事实力、作战情况和战争经过展开全面调查，并形成《郭奉战争日志》，对郭奉战争进行跟踪调查，上报关东军和日本驻沈阳总领事馆，以便制定新的应对当时中国东北局势的策略和措施。该日志记录的时间是从1925年11月23日郭松龄倒戈事件爆发到1925年12月27日结束，其情报详细记录了郭松龄发动倒戈事件的真实意图，李景林和冯玉祥的参战目的，张学良的态度变化，以及对张作霖在当时东北局势的判断等，并指出在郭奉战争爆发的最初阶段日本政府的态度是保持中立。^⑤

二、满铁参与策划关东军的军事干预

1925年12月6日，郭松龄军队攻占锦州，日本政府的“严守中立”的态度却发生了变化，转而利用日本在满铁附属地享有的特权，对奉军进行支援。1925年12月7日，满铁社长室文书课长致电梅野实理事^⑥，传达满铁理事会的决议，商讨对郭奉战争的应对措施。出席这次理事会的主要人员有：满铁社长、副社长、大藏省在东北的高级官员、铁道部长、庶务部长、地方部长、经理部代理、文书课长代理等。此次满铁理事会的决议主要有以下几个方面内容：

第一，对于已经解除武装的士兵，按照一般普通旅客予以运送；第二，对于为数众多的集体士兵的运送，则采取以往的办法应经总领事批准后再予以处理，不分郭军与奉军；第三，关于运输所需费用，如有当权者（例如王省长之流）的申请，则可采取费用后付的办法；第四，奉天的难民可用奉天铁道部事务所随时派出的临时列车进行运送；第五，如果张作霖公开退却时，则派出临时列车接应，如果是战败逃亡，则要先将其安置在适当的避难所，然后再用普通的列车运送；第六，梅野实理事继续留守进行指挥；第七，旅顺旅馆做临时备用准备。^⑦

以上是满铁为了应对当时中国东北的政局变化而采取的措施，主要是针对张作霖在郭奉战争的不同情况而制定的协助张作霖逃离措施。满铁最后一任总裁山崎元干在回忆满铁与郭奉战争时指出，“郭松龄的失败首先是日本（主要是由满铁和关东军共同策划）援张的结果”^⑧。山崎元干还揭露了当时关东军和满铁干涉郭奉战争的经过，1925年12月15日，关东军把同文的通牒分别送达到张作霖和郭松龄手中，宣布“以满铁附属地的东西两侧以及满铁的北端终点起20华里以内为禁止战斗区”，正是由于关东军司令官指定出了非武装战斗区，才使郭松龄军队无法进入到沈阳，张作霖摆脱了危机。^⑨当时，为了能够得到满铁的大力援助，张作霖曾把大量的金银财宝送交满铁奉天地方事务所保管，当时

的所长是井上信翁。而且，张作霖还大摆筵席招待了满铁和关东军的要员。过了一年，也就是在1926年的7月19日，张作霖亲自到旅顺和大连，并拜访了当时的关东军司令官武藤信义和满铁总裁安广伴一郎，并同安广伴一郎合影留念。^⑩

通过山崎元干的披露便可以清楚如下历史事实，第一，满铁和关东军为了控制中国东北的政局，对郭奉战争进行干涉，动用满铁在附属地的特权，对张作霖的奉军进行支援，最后导致郭松龄战败被杀，冯玉祥的国民军被迫向西北撤退，使张作霖在中国东北的独裁统治地位得到巩固；第二，日本之所以会在郭奉战争中对张作霖的奉军进行支援，其最终的目的是以期通过张作霖在东北的地位，维护日本在中国东北的各项侵略权益；第三、满铁和关东军对郭奉战争的干涉，说明在九一八事变爆发前，满铁已经开始同关东军协力对中国进行武力侵略，只不过是其协力的程度没有九一八事变爆发时那么明显而已。

三、“参谋旅行”与东北军情踏查

郭奉战争虽然是在日本支援下以张作霖的胜利而告终，但是张作霖并未如日本之愿顺利地成为日本在东北维护殖民统治的代行工具，其最终后果便是在关东军和满铁的谋划下，开始了长达三年之久的以探查东北军事情报为目的的东北“参谋旅行”。

第一次“旅行”的时间是从1926年开始，为期一个月。“旅行”地点主要是从旅顺到长春的满铁沿线主要地区，包括大连、普兰店、瓦房店、盖平、大石桥、鞍山、辽阳、沈阳(11)、虎石台、开原、铁岭、公主岭、长春、本溪湖、连山关、凤凰城、汤山城、丹东、大东港等。

参加的人员主要是满铁及关东军的要员，其中包括关东军驻奉天步兵第三十三连队、独立守备队第二大队(其中包括四个中队)中尉以上的官员，共计50余人。这次“旅行”的目的主要是了解上述满铁附属地日本驻军情况，并对各地驻军的情报业务进行视察。1926年8月，在奉天满铁俱乐部由河本大作(关东军情报参谋)、后宫淳(满铁嘱托、关东军司令部中佐)、尾崎义春(关东军参谋、少佐)三人进行了演讲。这次演讲的主要内容有：第一，批判当时日本对华外交的“软弱”，指出美国哈里曼对满铁的“铁道收买”计划，侵犯了日本在“满洲”的权益，是通过小村寿太郎的外交努力才予以制止；第二，满铁从设立时起便是“特殊”会社，儿玉源太郎曾向满铁第一任总裁后藤新平做出指示，满铁是日本开发“满洲”的基础，与东印度公司具有相同的性质，必须时刻谨记上述指示来经营满铁，这也是日本天皇的意图；第三，满铁是日俄战争中用日本生命换来的成果，满铁是日本在“满洲”多年来所保存下来的权益和利益，必须加强铁道警备来坚守满铁。⁽¹²⁾

第二次“旅行”的时间从1926年9月开始，为期一个月。“旅行”地点主要是哈尔滨、掖河、绥芬河、东宁、宁古塔等地区。参加的人员主要是河本大作、川越守二(关东军参谋部大尉)等。

这次“旅行”的目的主要有两个：一是现地调查对苏联间谍情报网络部署是否合理；二是上述地区日本驻军和当地日本侨民的状况。经过这次探查对上述地区的情报间谍工作进行了调整，增派了在中国东北对苏联的情报人员，并加大了谍报工作的费用投入，由原来的每年10万日元增加到20万日元，对哈尔滨的特务机构重新进行调衡，主体力量放在了对东宁的警备上。⁽¹³⁾

第三次“旅行”的时间是1926年11月至1927年1月中旬，为期三个月。“旅行”的地点主要是齐齐哈尔、不哈图、海拉尔、满洲里、洮南、昂昂溪、郑家屯、兴安岭等。

这次“旅行”的目的主要是侦查在内蒙古、兴安岭地区对苏联的军事防御和情报间谍情况。经过对上述地区的军事探查后，掌握了在兴安岭作为对苏作战的阵地防御情况，以及该地区的军事部署情况，并加大了在该地区对苏作战的防寒设备的改进工作。(14)

第四次“旅行”的时间是1927年2月，为期10天左右。“旅行”的地点主要是公主岭、四平、开原、铁岭。参加的人员除了河本大作以外，还有满铁经济调查局经济部部长奥村慎次、满铁本社铁道部长谷川善二郎、满铁本社铁道部部长宇佐美宽尔。这次“旅行”的目的主要是调查张作霖在接近满铁附属地的公主岭地区的课税情况，张作霖修建的大郑铁路(原为大通路)的运输情况，张作霖在沈海铁路线上的物资运送量情况等。

这次探查后得出的结论是由于张作霖在自行修建的大郑铁路、沈海铁路运输线的运输，与满铁的物资运输产生了竞争，导致满铁货物运输量比同年减少了6%。并把最终调查的结果向满铁总裁山本条太郎及关东军进行了汇报，并决定满铁不再依靠中国运输物资，扩大了对抚顺煤炭的开采量，由原来的年产量600万吨增加到了1000万吨，其中有400万吨以上的煤炭从大连的甘井子直接运往日本。(15)

第五次“旅行”的时间是1927年8月上旬，为期三天。地点是锦州以西50公里处的高桥镇。参加的人员是河本大作、石原莞尔、川越守二三人，他们全部隐藏身份化装成满铁员工。这次探查的目的是根据“东方会议”的指示，为解决张作霖在东北的军事武装而实行的现场探查。最后决定高桥镇是解除张作霖武装的最有利地点，并指派陆军中将、关东军第十师团长白井二郎和陆军少将、关东军第十二师团长福岛恪次完成上述任务，并把关东军的具体作战计划向白井二郎和福岛恪次进行了传达。(16)

以上就是1926年到1927年满铁和关东军在九一八事变爆发前对中国东北进行的“参谋旅行”，通过这次“旅行”，使关东军和满铁对当时中国东北的军事情况、苏联军事设防、张作霖的军事部署，以及满铁附属地的日本驻军情况有了深入了解，并针对各地实际情况对日本的防御措施进行了重新调整。后来，为了探查中国东北的军事情报，满铁和关东军又进行了多次“参谋旅行”，一直持续到1929年4月。

总之，这次为期三年之久“参谋旅行”，是日本政府在中国东北军事混乱、政局不稳的情况下进行的，其中心目的就是探查以张作霖为首的东北军事集团布防情报，以及苏联的军事防御设施。这次探查是在满铁和关东军共同谋划下进行的，满铁不但为关东军提供各种费用和调查资料，满铁的一些高级主官还亲自参与这次“参谋旅行”。这充分说明，在九一八事变爆发前，满铁已经开始参与关东军的对华军事行动。

经过这次长达三年之久的“参谋旅行”，使满铁和关东军掌握了张作霖在东北的军事布防情况、物资运输情报及张作霖自行修筑的铁路对满铁物资运输造成的竞争和影响，这进一步加剧了满铁、关东军和张作霖的矛盾和斗争，为关东军最后制造“皇姑屯事件”埋下了祸根。这也充分说明，日本为了维护满铁在东北各项权益，发动侵华战争早已蓄谋已久。

[注释]

① 苏崇民：《满铁史》，北京：中华书局，1990年，第421页。

② 币原喜重郎(1872-1951)，是日本著名外交家。生于大阪的地主家庭，三菱财阀岩崎弥之

助之婿，日本帝国大学法科毕业后进入外务省工作。曾任外务书记官，驻荷公使，驻美大使馆参事官。1915 年起任第二次大隈重信内阁、寺内正毅内阁、原敬内阁的外务次官，其后曾任驻美大使、华盛顿会议日方全权代表。1924 年起任加藤高明、若槻礼次郎、滨口雄幸等内阁的外相，历经五次内阁变更，故有“币原时代”之称。因其主张同英美协调，“尊重”中国的合理要求，受到军部和大多数枢密院顾问的责难，被称其为“软弱外交”。1945 年 10 月组阁，按盟军总司令部指令，实行确保人权的五大改革，发表“天皇人间宣言”，公布金融紧急措施令等，1946 年 4 月总选举后辞职。1947 年当选众议院议员，1949 年当选众议院议长。后任第一次吉田茂内阁的副总理、进步党总裁。1949 年任众议院议长。著有《外交五十年》。

③ 日本外務省档案(缩微胶卷): SP144 号,《第五十二議會に於ける幣原外務大臣の演説》。

④ 第二次直奉战争后，奉军土派将领郭松龄决心推倒张作霖，清除洋派代表杨宇霆等而发动的倒戈事件，即“郭松龄倒戈事件”。后来在关东军和满铁的干涉下，再加之李景林的变卦郭军失败，郭松龄兵败被杀。

⑤ 辽宁省档案馆编：《满铁密档：满铁与侵华日军》（五），桂林：广西师范大学出版社，1999 年，第 179-217 页。

⑥ 梅野实曾是三菱合资会社的技师兼三浦制铁所所长，进入满铁后历任大连埠头事务所长、运输部长、抚顺煤矿矿长、鞍山制铁所所长。1923 年 6 月-1927 年 6 月担任满铁理事。在郭奉战争中代表满铁积极活动。1935 年任三和矿业代表董事。

⑦ 《满铁档案》，甲种，总体件，文书、报告、杂目类，第 11 册第 2 部分，引自苏崇民：《满铁档案资料汇编》第一卷，《日本的大陆政策与满铁》，北京：中国社会科学文献出版社，2011 年，第 430-431 页。

⑧⑨⑩ 滿鐵会：《滿鐵最後の総裁山崎元幹》，東京：滿鐵会，1974 年，第 547 頁，第 548 頁，第 549 頁。

(11) 沈阳在当时被称作“奉天”，为了说明当时的历史线索和背景，在研究报告中凡涉及当时地名的，一般都用现在的名称，但专用名词仍使用原名字，其他地名同。

(12)(13)(14)(15)(16) 中央档案馆档案：《河本大作笔供》，119-2，1103，2，第 26 号，吉林省社会科学院满铁资料馆解学诗先生藏。

原文出处：东北史地 2014. 5

滿鐵附屬地盤踞東北 30 年成“國中之國”

赵焕林（辽宁省档案馆馆长）

一块盘踞于东北 30 年之久的蛇形领地，一个对东北近代社会产生深远影响的特殊区域，它因日本侵华而生，又因日本战败而亡，史学家说它是殖民地，老百姓叫它“国中之国”，它有着一个令现代人感到陌生且疏远的名字——满铁附属地。那么，满铁附属地在哪儿？它是如何建立的？当年在附属地内究竟发生了什么？今天就让我们翻开档案，去挖掘那段鲜为人知的历史。

日俄战争催生附属地怪胎

19 世纪末叶以来，日俄两国为称霸远东对中国东北和朝鲜展开了激烈争夺。1895 年，日本在中日甲午战争中获胜后，强迫清政府签订了《马关条约》，其中关于把中国辽东半岛割让日本这一条，在沙俄看来等于是抢食其禁脔，于是俄国联合法国与德国出面干涉，逼迫日本将辽东半岛归还中国，制造了“三国干涉还辽”事件。日本对此怀恨在心，伺机报复。此后日本又制定“大陆政策”，企图吞并朝鲜，灭亡中国，独霸东亚。

逼辽还辽不久，俄国便以驱日有功为借口，打着确保辽东和平的幌子，诱迫清政府订立《中俄密约》和《旅大租地条约》，强租了旅顺和大连，并攫取了在中国东北境内修筑和经营铁路的权利，这条铁路即为“中东铁路”。中东铁路为“丁”字形宽轨铁路，其干线西起满洲里，中经哈尔滨，东抵绥芬河；支线由哈尔滨经长春、沈阳直至旅顺口。在建造与经营中东铁路的过程中，俄国还以开采沙土、石块，建造营运、保护设施为借口，侵占了铁路两侧的大量土地，并形成了特定的区域，当时被称为“铁路用地”。

1900 年，俄国乘八国联军镇压义和团运动之机，出兵侵占了中国东北全境，这一做法与日本的“大陆政策”发生了严重冲突。经过几年的准备，日本自恃实力大增，决定与俄国针锋相对，争夺中国东北。1904 年 2 月 8 日夜，日本偷袭了停泊在中国旅顺港的俄国舰队，日俄战争爆发。

日俄战争历时一年零七个月，它不仅是对中国领土和主权的粗暴践踏，而且还让东北人民遭受了惨重的战祸，这场战争最终以俄国战败收场。1905 年 9 月 5 日，日俄两国在美国签订了《朴茨茅斯条约》。根据该条约，俄国将旅大地区的租借权，中东铁路支线长春以南段并所有附属权益，一律无偿“转让”日本。

为催逼清政府承认日俄之间的“转让”，同时向中国索取更多权益，日本驻华公使小村寿太郎在日俄媾和后立即动身来华。1905 年 12 月，迫于压力，清政府与日本签订了《中日会议东三省事宜正约》。该正约第一款即规定中国政府承认日本继承俄国让与的一切权利和设施，这就使得日俄之间关于铁路及其用地权益的“转让”有了国际法的依据。

就这样，根据日俄《朴茨茅斯条约》《中日会议东三省事宜正约》，俄国将长春至辽宁大连的铁路及其一切附属权全部“转让”给日本，并由日军野战铁道提理部接管。1906 年 12 月，南满洲铁道株式会社（简称满铁）成立。1907 年 4 月，日军野战铁道提理部将此铁路正式移交给满铁，满铁接收后将铁路用地称为满铁附属地。

逐年扩张附属地面积

满铁附属地指大连至长春，奉天（今沈阳）至安东、营口、烟台、抚顺、柳树屯等合计 1200 余公里的铁路沿线由日本占据、属于满铁管辖的用地。它首先指铁路沿线地带，其宽度从 20 米到 400 多米不等；其次指沿线各地所拥有的大小不等的市街；再次指在附属地范围内的矿区、农场、森林等。

1907 年 4 月 1 日满铁开业时，铁路附属地面积为 149.7 平方公里，随后，满铁以武力为后盾，采取霸占、兼并、强购、商租等手段巧取豪夺，附属地的面积逐年扩大，至 1936 年底增加为 524.3 平方公里，相当于 1907 年的 3.5 倍。

随着附属地面积的扩大，铁路用地所占比例逐年减小，而市街与矿区则逐渐成为附属地的主要组成部分。1931 年，在满铁附属地总面积中，市街用地达 118.5 平方公里，上升到第一位，超过了当时为 115 平方公里的铁路用地。

满铁最大的附属地在抚顺，为 68.397 平方公里，其次是鞍山的 19.8 平方公里。面积在 5 平方公里以上的还有奉天、公主岭、开原、铁岭、辽阳、四平街、长春等，而熊岳城、安东、大石桥等附属地的面积也都超过了 1 平方公里。虽然满铁附属地的形成各不相同，但它们的共同之处，便是不择手段地扩张。

抚顺附属地，是满铁附属地中面积最大的。日俄战后，日本挟战胜之余威，谬称抚顺煤矿为俄国人经营，强行占领矿区，设立抚顺采炭所，开日本占领中国煤矿之先河。此后，满铁即以开矿采煤为借口大规模收买土地。至 1908 年 5 月，满铁在抚顺收买铁路及煤矿用地总面积为 3.986 平方公里，此后逐年扩大。1912 年收买千金寨以外的土地 3.3 平方公里，其后又收买了小官屯线区用地，万达屋、古城子两矿用地，千金寨市街扩建用地，葛布街、榆林铺采砂用地等。1927 年以后，中国政府严禁盗卖国土，满铁便开始使用假名义人来秘密收购土地。至 1936 年，满铁在抚顺的附属地沿沈抚铁路抚安（今榆树台）以东至抚顺，长 52.9 公里，其中包括铁路、市街和矿区等占地，总面积达 68.397 平方公里。

鞍山附属地，面积仅次于抚顺附属地，其形成源于日本强占鞍山铁矿。1916 年，满铁假借中日合办振兴铁矿公司名义，利用于冲汉，依靠张作霖，压制了当地居民的强烈反对，以工厂用地名义强占了大孤山等八矿区的大片土地，并成立鞍山制铁所。此后，满铁又以同样的名义，陆续收买了一些用地。这些土地本来仅用于工厂，与铁路附属地性质完全不同，但到了满铁手中，就被作为铁路附属地的一部分，实行同样的管理。1926 年鞍山铁路附属地面积达 19.7 平方公里，其中工厂用地 6.8 平方公里，水道用地 1.42 平方公里，市街地 11.48 平方公里。

奉天（今沈阳）附属地在满铁附属地中占有特殊地位，发展最为迅速。奉天不仅是东北的政治经济中心，而且还是南满铁路和安奉铁路、京奉铁路、奉海铁路的交叉点。满铁曾一度策划将其总社迁至奉天，着意发展奉天附属地，建设大日本人市街，为实现这一目标，满铁不断扩张附属地。满铁接收时奉天附属地面积为 6.77 平方公里，此后，经侵占大皇姑屯耕地的一部分、瓦房屯耕地一部分、十里码头村全部耕地、揽军屯耕地一部分均被划入附属地范围。1910 年，满铁投资 30 万元兴建的奉天车站落成，随即便加速附属地新市街计划。满铁先后通过利用日本人收买土地、勾结汉奸获得永租商埠土地许可等手段攫取大面积土地。至 1936 年末，奉天附属地总面积达 11.72 平方公里。

设警察署实行殖民统治

日本接收南满铁路以后，依恃武力讹诈，非法攫取了大量的特权。在铁路附

属地名义下，日方在广大的地区内设警驻军、征收捐税、伐木垦殖、掠夺矿产、经营交通、发行金票、从事教育，建立起完全独立于中国的行政系统和法律制度以外的帝国主义的殖民地制度，满铁附属地实际上已经成为深入中国内地不受中国管辖的“国中之国”。

日本在满铁附属地攫取的最重要权利是警察权，实际上它是一切权利的基础，有了警察权也就有了一切。早在满铁设立之前，日本政府在 1906 年 7 月就公布了关东都督府官制，规定关东都督除管辖关东州外，还掌管南满铁路的保护和取缔事务，对南满铁路的业务进行监督，并对铁路附属地保有警察及军事的权限。都督府下设官房及陆军、民政两部。民政部在外务大臣的监督下，执行一般行政及司法行政的一切职务，其下设有警务课。

1906 年 10 月 3 日，日本开始在铁路附属地设警务署，首先设置的有大石桥、奉天、公主岭警务署。同年 12 月，日本制定了《警务署制》，规定警务署长在民政长官的指挥监督下，在其管辖区域执行行政、司法警察职务。此后，铁路沿线附属地普遍设置了警务署和警务支署，执行警务、刑事、保安、警备、卫生等警察事务。在附属地外，则另有外务省系统的领事馆警察。由于二者系统不同，经常发生龃龉。1908 年 1 月，为加强两者的联系，日本对警察机构进行了改革，使驻南满各地领事兼任都督府事务官，都督府警察官兼任领事馆警察。1917 年 7 月，日本在改革都督府官制时，新设警务部，以宪兵队长担任都督府警务总长，实行了宪警合一。

1919 年 4 月，日本废除了关东都督府官制，新设关东厅，改由文官警务官充任警务总长。警察人数也与年俱增，1906 年为 931 人，1920 年为 1773 人，1931 年达到 2500 人，警察岗位 196 处，此外还有大批宪兵、密探。无论是分驻于关东州和南满铁路附属地的警察系统，还是分驻于日本各领事馆管辖的侨居区的警察系统，目的都是为了保护日本人，同时也对中国人实施统治。

驻兵权埋下日后侵华祸根

日本在满铁附属地内非法攫取的另一项特权就是驻兵权，这项权利在 1931 年的九一八事变及其后关东军侵占东北过程中起到了特别重要的作用。

1907 年起，日本以守备南满铁路为借口，在旅大租借地与满铁附属地常驻师团，后来号称关东军。旅顺的关东军司令部是日本在东北驻军的最高机关。日军部署为：一个师团司令部驻辽阳，两个旅团司令部分别驻铁岭及柳树屯，在旅顺、柳树屯、辽阳、铁岭四地，各配置一个步兵联队，在辽阳的步兵联队中一个大队驻在沈阳。1909 年 4 月，日本又决定设置独立守备队，司令部设在公主岭，分为六个大队，分驻公主岭、开原、奉天、连山关、大石桥、瓦房店，其所属各中队遍布南满、安奉铁路各个附属地。师团和独立守备队最初接受关东都督的指挥，1919 年 4 月起改由关东军司令官直接统辖。关东军受日本内阁陆军大臣领导和陆军参谋本部统率。

日本还于 1905 年 12 月起在东北派驻关东宪兵队，本部设于旅顺，分部设在旅顺、大连、辽阳、沈阳、铁岭、长春及安东等附属地；又设特务警察（便衣队）分驻铁路沿线。至 1931 年九一八事变前夕，日本在南满驻军官兵，包括守备队、宪兵、便衣警察、正规军在内，共达 24677 人。

日本变相在附属地征税

为了弥补经费的不足，日本还在附属地内变相征税，剥夺中国课税权。1907

年 9 月，满铁以社则第 12 号公布《附属地居住者规约》，宣布附属地内的居住者、长期停留者、土地建筑物使用者和所有者必须遵守满铁制定的各种规则并负担公费，否则就要由警察迫其退出附属地。公费就是课税，不称税捐，是为避开课税权的交涉。满铁还以社则第 15 号公布了《公费及手续费规则》，将公费分为户别捐和杂捐。户别捐兼有财产税和所得税性质，采取摊派的办法，在各公费区内由满铁的地方办事处确定税率和等级，从特等到十等共分十一个等级。杂捐是向艺伎、娼妓、女招待、舞伎、仲居（女佣人）、帮闲、游艺师、女发师、马车、人力车、自行车、货车、船、曲艺、游戏场、剧场、屠户等征收的一种税，按其来源又可分为收益税、消费税和交通税等。

中国政府从未承认日本有权在附属地对中国人或外国人课税，并多次对日本课税提出正式抗议。但是，日本不但不理会中国的抗议坚持向居民征税，而且阻止中国在附属地行使课税权。先是不许中国在附属地设立税局，强迫已设立的税局撤出，后来又不许中国税务人员进入附属地收税，指使日本警察拘捕和驱逐中国税务人员。就是以这样的强暴手段，日本逐步在铁路沿线建立起它自己的附属地课税权。

满铁所征捐税，1907 年的数值为户别捐 18847 日元，杂捐 7198 日元，此后逐年增多。1913 年户别捐与杂捐分别增为 97429 日元与 41559 日元；1918 年又分别增加为 176422 日元与 84661 日元；1929 年达到了最高峰，户别捐增加为 692701 日元，杂捐则为 353524 日元。

对此满铁并未满足，居然还把课税对象扩大到居住在附属地外，已向中国纳税的人力车、马车和货车上。1918 年，满铁奉天事务所试图向已纳税的中国人力车、马车和货车征税，遭到抑制而失败。1926 年，该所又强制征税，引起中国车夫的大罢工，“整整三天未见一个车影，到站的货物不能处置，水果腐烂、鲜鱼发臭，货主和车站都陷入困境”。满铁不得不搬出警察署长、总领事与中国交涉，结果硬是从中国方面每年勒索了 15000 日元的养路费代替征税。

此外，满铁还在附属地开办学校，攫取教育权。满铁附属地的教育分两大类：一类以日本青少年为对象；一类以中国青少年为对象。前者推行帝国主义的侵略教育，培养侵略满蒙的骨干，鼓励日本移民定居；后者推行殖民主义的奴化教育，造就对殖民主义顶礼膜拜的拥戴者。这些学校里的教学均使用日语，不允许使用汉语，附属地的教育权完全被日本控制。

日本人以主权者自居，在满铁附属地内按照国家编制特点设立行政机构，利用攫取来的种种特权，实施殖民统治，他们控制铁路运输，兼营煤矿、航运、码头、炼铁、森林采伐等 80 多个产业，大肆掠夺着东北的自然资源、人力资源和社会财富。

日本人在附属地内为非作歹

在满铁附属地这个“国中之国”内，中国人的行为和权益受到各种限制，而日本人则在特权的庇护下为非作歹，满铁附属地成为藏污纳垢的罪恶渊薮。

日本警察与驻军在附属地内任意逮捕、刑罚、杀害中国公民，甚至到附属地外寻衅闹事、扰乱东北社会秩序。

1927 年 5 月 28 日，吉林梨树县二区公安分局莫杂铺分所巡长张广学率警巡逻，见太平沟南满铁路旁两名中国人已被杀害，经勘察确认，系被四平日本守备队所枪杀。经交涉，当地日本警察署出具引渡书，直认不讳。南满铁路两侧为中国人往来行走必经之地，事先并无明文禁止通行。莫杂铺分所长亲至日本守备队

提出抗议。守备队长中岩诘先是抵赖，见警察署已出具引渡书，无法抵赖，便反咬一口，说这两名中国人要窃取 41 次列车的货物，是盗贼。中方据理反驳：死者遗物仅麻绳、扁担、镰刀，身边并无他物，不足以证明在火车上行窃。即使是盗贼，其罪也不至死，日方可以交中国政府惩办。中方要求严厉惩治杀人凶手，然多次交涉，未得到合理解决，遂成悬案。

同年 8 月 15 日，日本守备队第一大队中队长平岩彦派 5 名士兵，在轧葫芦泡附近的庙台沟小站北铁道旁又残杀 3 名中国人。案发后，四平日本警察署电话诡称因见 3 名中国人手持农具，欲行窃货车，夜间良匪不辨而被击毙。日本宪兵队分遣队长小林正也狡辩称因恐 3 名中国人进前加害或系行窃货车，为防卫计需加以击毙。中国警察根据现场调查据理驳斥：第一，出事地点距四平街 7 里，是铁道通行道口，被害人由此经过很正常，且从死者衣着用具看都是劳动者，何来良匪不辨；第二，守备队能看到 3 名手持农具的被害者，被害者岂能看不见荷枪实弹的守备队，即使为偷窃而来，焉能自取死路；第三，被害者除枪伤外，尚有刃器伤多处，属生前先被抓获，以刃器加害后再用枪击毙（有附近居民证明）；第四，被害者即确属盗贼，也应抓获后引渡中方法庭惩办。但日本宪兵仍狡辩，宪兵分遣队长始称出于误会，终则表示口头道歉。至于如何惩治凶手、安抚被害者家属，则避而不谈。此案交涉多次，亦无结果。

此后不过四五日，日本守备队又在该地残杀 1 名中国人。不出 3 个月已经有 6 名中国人被杀。

1929 年 3 月，日本守备队士兵堀川、村木在营房北墙外巡逻时，又无端用刺刀杀害过路的中国人 1 名；6 月，日军股长枪杀中国人 1 名；7 月，日本守备队驻十家堡分队的士兵奥山、大场、屋原等人又在杨木林铁道中间杀害 1 名中国人，先用枪射伤后，又用刺刀刺死。日军残杀中国民众的案件，每次必有交涉，而交涉均无结果。日方不但不认罪，反而强词夺理，造成悬案，不了了之。

日本驻军凭恃武力干涉中国内政。辛亥革命期间，在南满铁路附属地，先由满铁出面容纳革命党人，并给予经费支持；不久又决定维护清朝统治，转而驱逐和镇压革命党，并借口保护侨民安全，出兵占领开原、营口、辽阳等地。1912 年 1 月，又迫使孙中山派来的关外都督蓝天蔚革命军“从中立地带撤出”。清朝覆灭后，日本军部、浪人又把旅大租借地和铁路附属地作为复辟清朝的基地，搞“满蒙”独立，由大连至公主岭运送武器。以后日本转而支持段祺瑞。当巴布扎布匪徒于 1916 年 8 月避入铁路沿线的郭家店附属地时，得到日军的庇护。日军为此在四平至公主岭一带宣布戒严，禁止中国军民进入。在日军掩护下，巴布扎布得以大摇大摆撤出郭家店。此后，日本又支持张作霖势力。

日本人还利用附属地不受中国管辖的特殊情况大肆进行非法营业。满铁无视中国政府明令禁止吸用鸦片、吗啡、麻醉毒品的法律规定，公开设立了关东专卖奉天支局，下设新京（今长春）、安东、营口三个办事处，主要从事鸦片买卖。当时奉天开设了许多白面馆专供中国人吸用。大南门里日本人开设的山本洋行和安斋洋行都是贩卖毒品的商店。奉天车站前的许多大旅馆，如悦来栈、天聚东、亚洲旅馆等都是贩毒的巢穴；西塔附近的柳町、十间房、信浓町和今沈阳站南一、南二等地区也随处可见日本人开设的鸦片烟馆、吗啡馆。

日本浪人还在附属地内开设了许多赌场、赌棚，公开聚赌。他们用扑克牌“押红宝”，引诱他人下赌，雇佣打手，常常输打赢要，为所欲为。

卖淫业则是附属地内的另一个罪恶行当。出口娼妓是当时日本帝国的一项政策，在所有营业中捷足先登的必然包括艺伎、酌妇一类，附属地也不例外。这也

被列入附属地杂捐收入之首。1917 年 3 月末,在附属地内日本女性 20125 人中,有艺伎 314 人,酌妇 622 人,仲居 47 人,女发结 45 人,料理店女招待 241 人。菊文饭店、沈阳馆等都是著名的日本妓院。

更有甚者,日本人还不顾中国法令,在附属地内半公开地制造和贩卖军火。奉天的吉田商会、大正洋行、青木洋行、上田商会、元川组、元田茂商会、敷岛洋行等数十家商行都是公开贩卖枪械子弹的商店。不法之徒在奉天城内持枪作案后,大多跑回附属地以逃避追捕,逍遥法外。

至于日本人利用附属地制造、贩卖伪币,扰乱中国金融等事更是时有发生。

满铁附属地 1937 年终结

1931 年九一八事变爆发,不到半年时间东北全境被日军占领,满铁附属地也因此丧失了作为侵略基地的特殊地位。1932 年伪满洲国出笼,大量日本侨民充当伪满各部门的首脑、官吏和职员,操纵了伪满的实权,整个东北被日本人牢牢掌控,原来作为“国中之国”的满铁附属地已经没有必要单独存在。日本为了统一它在整个东北的政治体制,也为粉饰伪满洲国的“独立性”,决定撤销满铁附属地的行政权。

1937 年 11 月 5 日,日本与伪满正式签订《关于撤销治外法权和转让满铁附属地行政权条约》,声称鉴于“日满协和,一心一德”,正式撤销治外法权和南满铁路附属地行政权,并于同年 12 月完成。就这样,满铁将附属地行政权连同附属地的一些行政设施和职员,都原封不动地移交给了伪满洲国。满铁附属地,这一东北近代史上的特殊产物,至此算是在形式上结束了历史使命,寿终正寝了。

在形式上交还满铁附属地行政权以后,日本继续占领东北包括原来铁路附属地的地方,实行殖民统治。日本在满铁附属地内已经攫取的特权被合法化并扩大到了全东北。直到 1948 年 11 月 2 日,东北全境解放,东北这块热土才重新回到了中国人民的手中。

原文出处:中国档案报 2014 年 3 月 21、24、27 日 003 版

滿鐵技師的歐美考察與亞細亞號列車

钟放

(东北师范大学日本研究所)

内容摘要: 从明治维新至法西斯政权建立, 日本一直在向欧美学习, 作为殖民机构的满铁也不例外。1933 年, 满铁决定研发从长春到大连的快速列车, 项目的总设计师市原善积赴欧美考察。他访问了关英等国, 积累了很多技术资料, 但对欧美文化却再也没有明治初期日本人那种新奇感。以市原善积为代表的满铁技师, 在心理上漠视英法美、亲近德意, 响应着欧洲歧视犹太人的逆流。作为考察的成果, 亚细亚号在 1934 年正式通车, 但是, 技术的进步掩盖不了满铁工作人员的法西斯主义国际观和殖民意识。

1932 年, 日本在中国东北扶植伪满洲国。十四年间, 除军事入侵和经济掠夺外, 日本的技术殖民亦不可忽视。1933 年夏, 已深入中国东北近二十年的殖民机构满铁做出计划, 在 1934 年 11 月实现长春到大连的特快列车通行。这是日本技术殖民的重要举措。

一、市原善积的技术考察

1933 年 8 月 23 日, 满铁首次通过了特别预算, 用于研发亚细亚号列车。当时, 满铁的客车生产能力依然有限, 除沙河口工厂制造的产品外, 很多车辆都是从美国进口。“亚细亚”的名称是经过广泛征集、最终遴选确定的。日本学者发现, 拉丁语的 ASIA 一词有“旭日初升”之意。“亚细亚”的命名更能体现“大亚洲主义”的构想, 还暗含着欧美文明已经日薄西山的意思。

为实现亚细亚号早日通车, 日本再次选择向欧美学习。1933 年 8 月 25 日, 满铁机车部总设计师市原善积接到赴欧美考察的正式命令, 具体任务包括改良客车构造、研发空气调整装置和提高机车速度。这次技术考察为明治维新以来日本向欧美的学习画上了句号, 其规模和影响有限, 但从一个侧面暴露了日本对伪满技术殖民的实态。

接到命令后, 市原善积着手准备列车草图和具体考察计划。在设计过程中, 他将客车的防暑、防寒和保温功能作整体考虑, 确定车厢外壳的材料是改进技术的关键。德国快速列车的车厢外壳用铝箔作绝缘材料, 但日本在短期内无法自行生产。9 月 17 日, 市原到达大阪, 访问了住友制钢所和住友制铜所后, 依然没有满意的替代方案, 出访的轮船却即将起航。

1933 年 9 月 26 日, 市原善积登上了大洋丸, 开始了漫长的欧美考察。在夏威夷做短暂停留以后, 10 月中旬到达旧金山, 然后赴洛杉矶和芝加哥。市原善积精通英语, 在美期间, 他得到三井和三菱商社的协助, 但主要是单独考察、采访。他参观并乘坐了 19 世纪 60 年代投入运行的普尔曼豪华特快, 还参观了芝加哥世界博览会。当时, 中日围绕伪满洲国能否参加世博会展开了关乎国家利益和民族尊严的外交攻防战, 最后, “满洲馆”被附设在日本馆内。

结束在美国的考察以后, 市原善积又去了欧洲, 在英国、法国和比利时, 他收获甚微。1933 年 5 月, 德意志国铁 877 型柴油动车组开通了柏林至汉堡的线路, 市原善积体验了世界领先的“柏—汉飞人”(Fliegender Hamburger)。1934 年 2 月 24 日, 他向满铁本部的请示获得批复, 亚细亚号列车的空气调整装置将

主要参照德国产品进行研发。离开德国后，市原善积经奥地利到达意大利，最后从地中海走苏伊士运河，经印度洋返回中国上海，整个考察可谓“世界环游”。

市原善积的日记显示，在横渡太平洋、穿越大西洋的漫长旅途中，他靠研究和阅读技术资料度过了很多枯燥的时光。即便是经过孟买、科伦坡，前往上海的归途上，他也在忙于整理资料。在欧美考察期间，列车的座椅、方便乘客的电灯开关，凡是遇到可以借鉴、能够激发灵感的细节，市原善积都一一记录，作为日后设计和研讨的素材。1933年11月7日，他在芝加哥看到列车上古典风格的坐垫，认为将来满铁的客车可以参考。

在参观举世闻名的好莱坞以后，他在日记中写道：“我腾出时间专门来参观摄影场并不是为了看电影。美国人已经在看有声电影，日本却达不到。摄影棚是如何防止外界杂音的呢？我很想考察摄影棚的建筑，特别是墙壁的构造，然后在满铁特快列车上应用。”[1]

市原善积在美国考察了一百零二天，离开之前，他在1934年1月20日的日记中写道：“对于美国，我回国以后还要仔细研究。总的来说，恐怕日本还是赶不上美国，我们日本的技术人员应该好好向美国学习。落后的文明必须赶超先进文明，在此过程中必须努力。努力的结果是愉快的。我抱着今后绝对不能输给美国技术人员的决心离开了美国。”[1] 此时，日本国内的法西斯势力蠢蠢欲动，完全否定英美文化的暗潮已经涌起，但是，满铁的技术人员还保持着面对先进文化的紧迫感。

20世纪30年代初，美德两国的快速列车在技术上世界领先。德国是市原善积考察的重点。1934年2月6日，他在德国的高速列车“柏一汉飞人”上，看到车厢内外两面可视的温度计，还有可以在卧铺上操纵的廊灯，都为之赞叹不已。

二、市原善积的文化心理

在出访欧美的过程中，市原善积流露出对资本主义文明的漠视和对德意的亲近。

与明治初年的岩仓使节团不同，模仿欧美的高潮在日本已经过去，制度借鉴不是满铁技师的使命。无论是享誉世界的英国议会大厦、美国的自由女神像，还是法国资产阶级革命的纪念广场，都引不起市原善积的任何兴趣。他只是用阴冷的笔调在日记中简单描绘上述有政治意义的名胜。美国白宫也没有激发市原的理性思考，他在1933年12月30日的日记中记录了美国的失业人数。当时，美国“全国复兴管理局”在努力降低失业率，但是，由于职业的局限和文化立场的褊狭，市原善积在罗斯福新政已初见成效的美国没有感受到新时代的气息。

市原善积在他的工作日记中流露出对法国的轻蔑和对意大利的友善。当时，欧洲敌视犹太人的社会思潮已经抬头，市原善积在离开巴黎前的日记中写道：“我在巴黎的时间是2月1日至5日，仅有五天短短的考察，我很难谈论法国，也没有这个资格。法国人与美国人不同，其脸型有时像东洋人。嘴没有闲着的时候，好像水里的鱼一样，嘴动才能维持心脏跳动，保持生命力。在人种上，由于犹太人的混入，纯种的法国人减少了。”[1]

1934年3月9日，市原善积即将离开威尼斯返回亚洲，他在日记中写道：“意大利人的外貌与日本人相似的地方很多。意大利语听起来和朝鲜语很像。宾馆的服务员也都知道日本人能征惯战。意大利耕种了很多葡萄，葡萄酒的产量非常高。”[1]

市原善积用相机拍摄了德国民众夹道欢迎墨索里尼的盛况，还有纳粹少年团

效忠法西斯党领袖的仪式。整个工作日记看不出他对法国资产阶级革命的追怀与思考。作为一战的战胜国，法国政治混乱、经济持续衰退，强国地位日益受到新兴的苏联和昔日战败者德国的挑战。法国的国际形象与其辉煌时代不可同日而语。意大利的法西斯制度，是作为法国缺乏效率的议会制的对立物存在的，因此受到市原善积这类日本访问者的赞赏。从心理学的角度看，犹太人导致纯种的法国人减少，意大利语和朝鲜语很像，这类荒谬的结论都是市原善积潜意识中对两国文化的态度决定的。

另外，市原善积处处宣传和美化伪满洲国。

1933年10月13日，市原善积到达旧金山，他就对当地的新闻媒体发表了颂扬伪满洲国的讲话：

“我是为在满洲建造世界第一的铁路这一目的而来。把从大连到新京(长春)的行程缩短到七小时，改良列车上的空气调整装置是我的具体目标。据说，联盟太平洋(Union Pacific)公司将在今年冬天制造出优良列车，当然，我想我们要做出比那更好的东西。从客车改良开始，提高速度是最大的目的。我已经注意到，满洲国铁路有一部分不能通行的事情由于处理缓慢，产生了漫天的负面宣传。

满洲国国力的扩张是有目共睹的，新京的人口急剧膨胀，城市建设也必须加快速度。离开满洲国一个月，形势有很大变化。希望外界清楚，满洲国的马贼远远没有芝加哥暴力团多，所以也没有必要担心。”

市原善积俨然是伪满的宣传员。10月18日，市原善积乘坐美国的普尔曼豪华特快。有列车员和理发师询问：“日本人在俄罗斯和满洲快混不下去了吧。”市原“义正词严”的回答：“俄国要出卖北满铁路呢，那里的铁路破烂不堪，线路情况不好，车辆非常糟糕。”

1934年3月24日，市原善积在归途中遇到一位在孟买服役的英国陆军少佐。他在当天的日记中写道：“他手持1913年出版的《日本事情》，计划从上海经北平去日本，然后经美国回到伦敦。我劝他去新兴的满洲国首都新京看看，他对自己的军人身份有所顾虑。我告诉他：满洲国的大门永远是敞开的，请一定去看看吧！”[1]

三、亚细亚号的设计与通车

市原善积到达上海，随后返回满铁本部。在他的主持下，技术组加快了设计。在“南满工业学校”毕业的吉野信太郎负责设计流线型车头。吉野在满铁沙河工厂积累了很多经验。他与市原善积等人合作，最终完成了整个亚细亚号的设计。

亚细亚号机车为蓝色，客车是绿色，整个车体为流线型，中间有一道白杠。机车重200吨，完全使用蒸汽动力，备有自动投煤装置，动轮直径是2000毫米。客车座位自动化，备有空气调整装置。车头的设计者吉野在1946年10月13日因病去世，否则，以他的资历，很有可能参与战后新干线的设计。

亚细亚号列车由牵引机车和六辆客车编挂而成。其中，邮政行李车一辆、三等车厢两辆、餐车一辆、二等客车一辆、嘹望一等客车一辆。同时期德国的“柏一汉飞人”由两辆客车编成，美国的“联盟太平洋”(Union Pacific)与“和风”(Zephyr)都是三辆编成。历经半年，亚细亚号列车在满铁的沙河工厂生产出来了。

1934年11月1日，长春至大连的亚细亚号正式通车。11月2日的《盛京时报》对此作了报导：

“(11月1日)，从新京开的列车是10点出发，乘客有板垣征四郎少将，他

率领即将赴日拜观大演习的满洲国武官一行 33 名，当日 1 点 38 分到达奉天，1 点 43 分驶往大连。

从大连对开的列车是 9 点出发，乘客中有法国记者马丽女士，当日 1 点 47 分到达奉天，1 点 52 分驶往大连。” [2]

亚细亚号在途中停四站：大石桥、鞍山、奉天和四平。盛大的开通仪式表明伪满当局对亚细亚号的重视。日本将亚细亚号作为向欧美展示“满洲国”的窗口，因此邀请了法国记者参加。这和芝加哥博览会上附设“满洲馆”是出于同样的动机。据市原善积回忆，在亚细亚号试运营期间，曾有美国记者团乘坐；正式开通以后，接待过英国产业联盟远东考察团。

1935 年，日本完成了对苏联中东路路权的“收买”。此后，满铁将长春到哈尔滨之间的“宽轨”（间距 1524 毫米）改为标准线（间距 1435 毫米），1935 年 9 月 1 日，亚细亚号的运行区间扩大到哈尔滨。通车后，从大连到哈尔滨的全程票价是一等车厢 7.5 日元，三等车厢 2.5 日元 [1]198。满洲中央银行调查部发行的《经济金融概况》显示，1934 年至 1937 年，大连的中国手工业者每天工资是 0.4 日元至 2.0 日元 [3]。7.5 日元约相当于他们一星期的工资。即使是伪满社会上层的中国人，也无缘乘坐这列豪华特快。

大连到长春全程是 701.4 公里。亚细亚号的最高即时速度超过 110 公里 / 小时。平均速度是 82.5 公里 / 小时，8.5 小时即可走完全程。同样的距离，满铁的列车在 1908 年需行驶 24 小时 10 分，到 1927 年也要耗时 12 小时 10 分。1934 年，日本国内最快的列车“飞燕”（つばめ）的速度是 68.8 公里 / 小时，“光号”（ひかり）只有 49.1 公里 / 小时 [1]。可见，日本对伪满洲国的硬件建设和技术开发是不遗余力的。美国的“联盟太平洋”与“和风”已经达到 144 公里 / 小时，但是编挂车厢的数量只是亚细亚号的一半。

技术殖民在中国东北也遭遇了“水土不服”，据市原善积回忆：亚细亚号列车开始运行以后，空气调整装置因中国东北夏季特有的柳絮而屡屡失灵，在运行区间扩展到哈尔滨以后，由于对中国东北的低温估计不足，客车防冻装置多次出现故障。不过，这些问题在满铁技术人员的努力下，最后都得到解决。

1941 年，针对苏联的关东军特别演习开始了。从当年 7 月下旬开始，很多旅客列车停运，亚细亚号列车亦服从战时的需要。日本发行的列车时刻表中，涉及中国东北和朝鲜半岛的部分已经删除。亚细亚号列车恢复运行是在当年 12 月，但从大连到哈尔滨需要 13 小时 51 分，比先前的 12 小时 30 分大幅延长。

日美开战以后，铁路必须为军需物资的运输服务。1943 年 2 月末，亚细亚号列车停运。1944 年 9 月，大石桥以南的信号设施全部撤掉。伪满垮台以后，亚细亚号列车的车体不知去向。

结语

市原善积的欧美之行是日本与英美开战前最后一次向对方学习。他搜集了很多技术资料，完善了列车设计的构想。但是，一战后的资本主义世界对这位满铁技师已经不再有吸引力。制度文化与历史文明不是市原善积考察的对象，而且，他对已经在欧洲泛滥的种族歧视观念颇为赞同，对德意法西斯国家表现出前所未有的友好。这些观念是时代的产物，也是满铁这一殖民机构的根本性质决定的。

火车技术的改进掩盖不了伪满洲国的民族歧视和经济剥削。在达官显贵体验快速列车的时候，挣扎在死亡线上的中国农民，正赶着传统畜力车，冒着严寒前往东北铁路沿线的主要城市，将他们用血汗培植出来的大豆贱价出卖。在亚细亚

号列车停运不久，伪满洲国也垮台了。

[参考文献]

[1]市原善稔. 满铁特急南七南号[z]. 原害房, 2010.

[2]亚细亚号正式运营上下两列先后过奉 I-N]. 盛京时报, 1934—11—02.

[3]石丽珍. 伪满洲国史料 11I-Z]. 全国图书馆文献缩微

原文出处：外国问题研究 2014 年第 2 期 第 3-6 页

“九一八”事变前满铁附属地日本語職業教育述評

谢忠宇

(东北师范大学留学生教育学院副教授, 历史学博士)

内容摘要: 满铁历来十分重视附属地内中国人的日本語教育。不仅在初、中级普通学校教育中大量设置日语, 还在其经营的重点地带创办了具有职业教育性质的日语学堂。通过对日语学堂的教育法规、实际发展状况进行考察与分析, 可以明确满铁设立日语学堂的目的及其实施教育侵略的本质。

关键词: “九一八”事变; 满铁附属地; 日语学堂; 职业教育

满铁附属地是指大连至长春、奉天至安东, 以及与这两条干线相连接的营口、抚顺、旅顺等铁路支线的铁路用地, 全长一千余公里。1909年至1913年, 满铁积极筹划在其沿线各重要地点, 开办所谓示范性日语学堂, 向中国人普及日语。时任满铁第二任总裁中村是公倡导, “在满铁沿线日本人所到之处普及日语”[1]。显然, 这一方针的贯彻, 不仅是要以日语为桥梁妄图使中国人同化于日本, 从而达到巩固日本殖民统治的目的; 同时也是培养为其侵略者服务的下级中国从业人员。

一、满铁成立初期的日本語教育模式

1907年4月, 满铁开业当初, 有中国雇员4129人, 日本雇员6135人[2], 他们几乎都是来自野战铁道提理部的从业人员, 在这些人中, 只有少数精通日语的中国人和精通中国语的日本人, 在工作中语言成为交流的极大障碍。所以, 满铁尝试设置日语教育机构或对其进行补助经营, 主要采取了下述三种方式。

第一, 在小学校设置中国人特别班。1910年5月, 在辽阳小学校设立了进行日语教育的中国人特别班, 20余人入学[3]。1910年9月和1911年4月, 满铁分别在熊岳城小学校分教场口[3]及昌图小学校开设了中国人特别班[3]。

第二, 加设实业补习学校日语科。1910年4月, 满铁以其从业人员和附属地居住者为对象, 在瓦房店、熊岳城、盖平等地开设了进行普通补习教育和技能教育的实业补习学校。1912年12月, 在教学内容中加上日本語, 招收中国从业人员听课。

第三, 补助私人经营的日语学校。1910年3月, 开设了奉天外国语学校, 开始了正规的日本語教育。满铁在奉天外国语学校成立当初, 以支付补助金的形式参与经营。

上述三种方式在实际运行中都存在诸多问题。在初等教育阶段设置中国人特别班, 中日两国学生同一校舍学习, 有些日本人指出所谓各种“弊害”, 进行抵制; 实业补习学校方式, 虽然招生渠道广泛, 但授课时间短, 短期内很难提高日语水平, 难以培养高水平的学生; 关于满铁直营私人经营的日语学校, 由于财政问题和对当时行政当局的顾忌, 难以实行。这样, 上述三种方式都需要进行改革。于是, 满铁对如何安排普通教育和日语教育这两个系统进行了讨论。首先决定让小学校中的中国人特别班独立, 开设了进行中国人普通教育的公学堂, 并设置日语, 盖平公学堂就是最初的尝试。另外, 新设具有职业教育性质的日语教育机构, 即日语学堂, 进行专门日本語教育。

二、日语学堂的实际发展状况

(一)《南满洲铁道株式会社日语学堂规则》(内规)的内容

1912年6月,《南满洲铁道株式会社日语学堂规则》以内规的形式发给当事人[4]。

规则采取“内规”的形式,是“先试验实行,再观其效果正式实施”[5]。第一条是“本学堂在满铁附属地内外需要之地方进行设置,教学目标是一周授课32学时,1年后达到一定的效果”,满铁在附属地内设置直营的日语学堂,并且制定了较高的教学目标,可以看出满铁非常重视日语教育。第二条的研究科被分为“法政部”、“商业部”、“语言部”。日语学堂被定位在职业教育,修完一年本科课程后,在研究科学习实务教育。其中的商业教育在附属地外由私人经营,这是日语学堂的特色之一。关于设置“法政部”,有的官僚提出反对意见,他们认为“学习法律的人多有排外主义思想——学习法律如同给予盗贼钥匙,要绝对禁止”[5]。满铁地方课首任教育系主任冈本辰之助反驳说:“治理各地骚乱,需要使用大量的中国下级行政官员,这需要懂得法律知识,所以设置了法政部,[5]。满铁不仅需要技术人员,也需要中国人下级行政官员,随着满铁的膨胀,雇用了约3000人的中国雇员,他们不在大连本部的中枢部门工作,而大都在铁道、矿山、地方事务所等现场部门工作。即便这样,让中国人学习法政无异是“给盗贼钥匙”的想法仍普遍存在于满铁的某些高层领导头脑中。教学科目除了日语,还有中国语、唱歌、体操。设置唱歌主要是为了在“纪元节”、“天长节”这样的典礼上,齐唱日本国歌“君之代”,宣扬“日本精神”。第十一条规定了本科的入学资格是“高等小学堂毕业”。我国的教育制度是初等小学堂5年,高等小学堂4年,合计九年。所以入学资格是接受过9年初等教育的人。

1912年7月,满铁成立了铁岭日语学堂。次年4月,又成立了本溪湖日语学堂及长春日语学堂,但是长春日语学堂在成立的第二年停办。1915年4月,又成立了抚顺日语学堂。从日语学堂的设置位置来看,都是围绕在奉天东部的铁岭、抚顺、本溪湖。铁岭作为俄国中东铁路南部线要地而繁荣,抚顺、本溪湖很早以前就因煤炭城市而繁荣。可见,满铁为了自身的利益,在其经营的重点地带都设置了日语学堂。

(二)日语学堂的设备

在日语学堂的初创期,满铁把中国人教育的重点放在公学堂,没有过多考虑日语学堂。由于经费不足,日语学堂大都是借用教室。例如,铁岭日语学堂借用了铁岭商品陈列馆的一个房间[6];长春日语学堂借用长春公学堂的一间教室;抚顺日语学堂借用大连工业学校抚顺分教室的一间教室进行教学[7]。被派遣到本溪湖日语学堂的教员山路犹龙被人带到经理系事务所一角的教室时,有如下描述:“本以为应该是漂亮的建筑,看到的却是在车站仓库旧址内搭建的包有白铁皮的临时板房,非常吃惊——本以为对中国人进行教育应该建筑体面的楼房,但实际上却和理想相反。”[8]铁岭日语学堂在1919年8月新校舍完成之前,一直借用商品陈列馆及铁岭小学校的一间教室进行教学。而新建校舍的质量也很差,虽然学校每年都提出维修要求,但一直没有得到答复。结果1931年发生了天棚掉落事件,幸好这是发生在放学后的30分钟,所幸没有发生人身伤害事件[8]。如上,山路看到的现实可以说和满铁本部设计的蓝图一样,满铁认为应该把有限的预算用在教师的工资上,至于设施尽量利用现有设施即可。

(三)学生状况

日语学堂的入学资格是“高等小学堂毕业或具有同等学历的中国人”[4]。学生的年龄从15岁到35岁不等，都是半成年人或成年人，其中有不少人在入学前都受过附属地外我国小学的爱国主义教育，都具有民族精神，对周边的政治状况极为敏感。因此，日语学堂也成为“排日运动的策源地”[9]，爱国运动高涨时，学堂学生纷纷退学。截止到1920年，本溪湖日语学堂的入学人数是519人，退学人数是381人，占入学人数的73.4%。截止到1923年，铁岭日语学堂的入学人数是819人，退学人数是581人，占入学人数的70.9%[10]。在短时期内退学人数达到7成，让人吃惊，这给日语学堂的经营造成极大困难。1914年3月，长春日语学堂仅建校1年就被停办；1921年，抚顺日语学堂被简易矿山学校合并；同年8月，停办本溪湖日语学堂；1921年以后，附属地仅存一所日语学堂，即铁岭日语学堂。《满铁附属地经营沿革全史》对铁岭日语学堂有着如下记述：“中国从大正12年发起了教育权收回运动，本堂受难的日子到来了。满铁也由积极的方针变更为现状维持，出现了中国人教育的受难时代，报名人数骤减，中途退学者频出……”。[11]由于大量学生退学，使日语学堂经营者发出感叹：“怎样才能维持学堂的生命？”[9]出现了“日语学堂被挤压到最后—隅，看不到些许光明”[9]的状况，这表明日语学堂的经营遭到了沉重的打击。

(四) 毕业去向

以铁岭日语学堂毕业生的去向为例，全体学生的20.7%进入上级学校，79.3%就职或自营业。日语学堂并不属于普通教育，而被定位为在日本语实用教育机构，但是由于学习年限被延长到2年，出现了升入上级学校的情况。但升入我国学校的学生很少，1928年有12人升入中国学校，这主要是因为当年发生了张学良“易帜”事件，铁岭街道两侧挂满了青天白日旗，民众爱国热情高涨[12]。在这种背景下，铁岭日语学堂的学生被看成亲日派，学生在思想上产生了动摇，纷纷升入我国的上级学校。

就职的毕业生多在满铁及其关联公司工作。除此之外，也有部分毕业生进入日本公司工作，因为是日语学堂毕业，经常受到轻视，每天只能拿25钱或是30钱的薪金[8]。随着爱国运动的高涨，我国民族资本公司开始拒绝毕业于公学堂及日语学堂等日本教育机关的学生。某日语学堂教师在回忆录中记下了学生写给他的信：“请允许我们在履历书上没有填写日语学堂毕业，而写上了××中学校毕业或具备同等程度。虽然我们在学科考试中合格，但在履历书上却经常失败。”[8]这表明在爱国运动高涨时期，日语学堂的毕业生陷入就业困境。

三、中国学生的爱国运动

早在满铁初创期，满铁就拟出了开办示范日语学堂的计划，地方课教育系主任冈本辰之助还制定了在附属地尽可能设置日语学堂的方针。但是进入20世纪20年代，我国教育权收回运动高涨，日语学堂教育也成为声讨的标的。五卅运动后，我国学生在每次爱国运动中都进行罢课抗议。普通民众也都充满了爱国热情，在剧场里看到日本人观众时骂其说“日本狗来了”[8]，他们对日语学堂的学生也进行了激烈的攻击，把在日本学校学习的中国学生看成“亲日派”。日语学堂学生的年龄大，政治、民族意识强，为了摆脱“亲日派”的阴影，有的学生特意采取了排日行动。对于参加爱国运动的学堂学生，有的日本教师说“大多数新生是无所事事的中国中学退学学生，一部分学生相当顽劣”[8]。由于日本教师不理解中国学生的爱国心理，武断地认为是“学生顽劣”导致了排日运动。因此，如何应对中国学生的爱国运动成为日本教师的最大课题。

为了解决这个问题，满铁中国人教育研究会下设的日语学堂经营研究会，针

对中国的教育权收回运动及中国学生的爱国运动,对中国人教育进行了具体的讨论:“1. 应该怎样对待国耻纪念日; 2. 从事中国人教育的日本教师应该采取什么态度对待学生; 3. 中国人不知日本礼仪, 给日本人带来不快感, 对此事项进行调查; 4. 如何采用中国国民政府制定的休息日; 5. 如何对待学生参加排日运动。[8] 在大部分日本教师的意识中, 排日的原因是因为“学生顽劣”, 其实只要存在具有这种想法的教师, 不论召开多少次研究会都不会收到什么“效果”。还有部分日本教师认为, 教育权收回运动不是国民的声音, 也不是纯真爱国心的流露, 不过是军阀政治的需要[8]。研究会虽然对收回教育权运动进行了分析, 但却得出如此结论, 根本不会解决任何问题。在教育现场, 日本教师与中国学生的心理距离越来越远。

1927年2月, 有人认为既然日语学堂是由于进行日语教育而成为教育权收回运动的标的, 而铁岭的主要产业是铁道事业, 不如将其改组为培养铁道人员的铁道技术学校。但因当时满铁正在缩小规模、改组日语学堂的方案被满铁以“目前的铁道事业不需要增加此种学校出身的中国人从业”[9]为由遭到否决。还有人提出入学时间应该接近中国的学期, 如果错过中国的入学时期, 从中国学校中途退学的“顽劣”学生就有了入学的机会, 这样“素质良好的学生”就不能入学。由于这需要和其他的日本学校进行协商解决, 也遭到了否决。这样, 所有的方案都没能实现, “日语学堂虽然继续存在, 但却看不到些许光明”[9], 此种状况一直持续到“九一八”事变爆发, 日本全面侵占我国东北后才有所改变。

其实, “九一八”事变前, 满铁附属地还是被我国政治、文化所包围的地域, 日本不得不顾及我国的政治状况, 尚不敢明目张胆地宣扬侵略有理, “开发”有功的殖民思想[13]。但满铁对普及日语教育的工作从未松懈, 并付出较大努力, 不仅在中国人初、中级普通学校教育中大量设置日语课程, 还创建了具有职业教育性质的日语学堂, 并制定了学堂规则, 使之有法可依, 还根据实际需要对其进行了修改。如学习年限从1年分别延长至2至3年; 增加诸如算数、法政、簿记等实用教学科目; 还设置了日语别科。此外, 把有限的教育经费用于确保教师收入, 稳定教师心理; 在我国爱国运动蓬勃发展, 日语学堂经营陷入困境时期, 努力研究、开展讨论、寻找对策。但上述行为, 其实质并不是在相互尊重主权、领土完整基础上进行的平等文化教育交流, 而是迂曲配合日本政府的政治、经济、军事侵略, 以便从中国谋取最大化利益。其目的不是“对中国人普及日语, 以求日中亲善、发展人文”[4], 而是力图以日语为桥梁使中国人同化于日本, 稳固其统治, 同时也是为日本人的侵略活动扫除语言障碍, 培养出能同侵略者进行语言、思想沟通的下级中国从业人员, 因此激起了广大中国学生的排斥和反抗。

参考文献:

- [1] [日]满铁. 满铁付属地学校及 圆番馆 社会公共施 登展[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1939.
- [2] [日]满铁. 南满洲铁道株式会社十年史[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1919.
- [3] [日]南满洲铁道株式会社总裁室地方部残务部整理委员会. 满铁附属地经营沿革全史: 中卷[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1939.
- [4] [日]满铁. 南满洲铁道株式会社经营教育施設要览[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1917.
- [5] [日]满铁教育研究会. 满铁教育 土9[J]. 大连: 满铁教育研究会, 1936(11).

- [6] [日]满铁铁岭地方事务所. 铁岭事情志[M]. 铁岭: 铁岭地方事务所, 1927: 42.
- [7] [日]满铁抚顺地方事务所. 抚顺附属地沿革史[M]. 抚顺: 抚顺地方事务所, 1924.
- [8] [日]满铁地方部学务课. 满铁教育回顾30年[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1937.
- [9] [日]满铁初等教育研究会第二部. 公学校・日语学堂教育 突隙[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社. 1937.
- [10] [日]满铁. 统计年报[z]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 各年度.
- [11] [日]南满洲铁道株式会社总裁室地方部残务部整理委员会. 满铁附属地经营沿革全史: 上卷[M]. 大连: 南满洲铁道株式会社, 1939: 958.
- [12] 李流芳. 铁岭县志[M]. 沈阳: 辽沈书社, 1993.
- [13] 谢忠宇. “九.一八”事变前满铁附属地日本人小学校教育方针确立经纬探析[J]. 东北师大学报: 哲学社会科学. 2013 (5): 64-68

原文出处: 东北师大学报 (哲学社会科学版) 2014年第6期

試論“滿鐵”對東北地區教育事業的摧殘

呂汝泉

(辽宁对外经贸学院日本语言与文化研究中心)

内容摘要: 日本侵华之后,立即就在中国东北地区实施奴化教育,这是中国近代教育史上最耻辱的一页。“满铁”打着公司的幌子,背地里却主导着对东北地区的奴化教育,给整个中华民族造成了不可愈合的创伤。因此有必要从客观历史的角度出发,分析伪满统治时期,日本帝国主义特别是“满铁”在我国东北沦陷区实施奴化教育的罪恶行径,论述奴化教育对东北地区的恶劣影响,并唤醒年轻一代,牢记日本军国主义犯下的滔天罪行,这有助于青少年树立正确的历史观,培养深厚的爱国主义情怀,将自身的发展与中华民族伟大复兴结合起来,为谱写“中国梦”的美好篇章而贡献力量。

关键词: 满铁; 史学视角; 经济掠夺; 文化侵略; 奴化教育

1905年9月,日本以巨大的代价(日亡8万余人,俄亡4万余人),换回了日俄战争的胜利。随后便以旅大地区为据点,沿着铁路一路向北侵占了整个东北地区,进行了长达40年的殖民统治。1906年11月“满铁”在东京成立,其在中国的总部设立在大连。“满铁”下设总务部、调查部、矿业部、运输部、地方部等重要部门;在东京的分社还成立了东亚经济调查局,出版《满铁月报》等内容千篇一律但极具思想腐蚀性的刊物。“满铁”本部的调查部,“调查”活动范围涉及大半个亚洲,其“调查”内容均与日本的侵略扩张政策密切相关。

“满铁”名为民办,实为官办,挂着公司的牌子,干着侵略的勾当,是中国东北部奴化教育的主导者及主要参与者。作为日本近现代最大规模的“国策会社”,“满铁”是日本在中国东北设立的最大的殖民统治机构,“满铁”在政治、经济、军事、文化等领域的所作所为,比臭名昭著的东印度公司还要可耻,完全是日本国家意志的代言代行机构,行使着政府的职责,其成立的初衷便是为侵略和扩张服务。军国主义者通过“满铁”窃取我国的社会、政治、经济和文化等各类情报,掌控东北的交通命脉,掠夺煤、铁、木材等资源,以此支撑日本军国主义侵略机器的运转。

“九·一八”事变后,“满铁”将铁道附属地的行政权移交伪满洲国。从此以后,“满铁”为了配合日本军国主义发动侵华战争,致力于修建铁路、开采煤矿并进行各种情报的调查工作。“满铁”还肩负着一项更为隐蔽的使命,就是通过创办各种学校,利用教育这件漂亮的外衣,暗地里从事奴化东北人民的丑恶行径,在很长的一段时间内影响着中国东部地区的人民。

一、殖民地教育体系的确立

(一)增建和恢复大量学校:思想的奴化

日本帝国主义的奴化教育主要是针对东北青少年,秉承“训育忠良之国民”的主旨,对青少年开展精神奴化,腐化和磨灭有志青年的民族意识和革命思想,从思想上奴化东北人民,让他们服从日本帝国主义的统治,形成奴性从而无力反抗。

基于这样的思考与目的,日本帝国主义在溥仪政权建立之初,立即下令关闭了东北地区已有的各类学校,并在1933年之后,按照“日满一心一德不可分割”

的精神，完全按照奴化教育的办学理念和方针重新组建学校。由于日本帝国主义的疯狂进攻，东北各地的各类学校日渐衰败，濒临倒闭，进步师生不得不逃离东北，多数校园被日军抢占或毁于战火，为了师生的人身安全，许多学校纷纷关门，东北地区的教育事业深受打击。日本帝国主义者为了在最短的时间内收买人心，从而更快的掌握核心教育阵地，实施所谓的“德政”，伪临时政府成立后立即着手恢复和整顿各类学校。

东北日伪政府高度重视汉奸的培养，所以将恢复高等院校放在重要位置。众所周知，在“七·七”事变之后，北大、清华、南开等著名高校为了躲避战火，陆续迁往内地，无力迁离的高校多半处于停课状态。日伪临时政府为了培养效忠日本天皇的“顺民”，满足殖民统治的需要，先后在东北地区建立了建国大学、新京医科大学、哈尔滨工业大学、奉天工业大学、旅顺工科大学、旅顺医学专门学校、南满洲工业专门学校、大连高等商业学校等大中专院校，但是这些学校的共同特点就是知识单一，所学知识大多为殖民者服务。

（二）实行新学制：科学的奴化

在实施奴化教育的初期阶段，日本殖民主义者基本上沿用中国原有学制，仅仅对部分教育内容略加删改。随着侵略程度的加剧，日伪政府认为我国原有的学制修业年限过长，重视基础教育，而日本扩大经济掠夺，需要大批具有初中级技术水平的工人，所以仅仅依靠改变教学内容，还不足以实现他们奴化的目标。简而言之，原学制不能适应“建国精神”、“日满一体”的教育宗旨，“新时期”的现状要求必须重建“新学制”，因此开始对旧的教育制度进行了彻底的改革。

日伪当局从1932年6月开始进入准备阶段。1936年，日伪当局将视线转移到扩军备战的方向，基于战略需要，“新学制”的制定节奏随之加快。1937年4月，伪满洲国政府将拟定的学制“成案”提交“学制调查委员会”，于1937年5月正式颁布，并规定从1938年1月1日起正式施行。1937年10月，伪民生部又公布了各类学校的学校规程。“新学制”提出了完整的奴化教育方针和政策，将学校系统分为初等教育、中等教育、高等教育三个阶段和师道教育、职业教育两个门类，加强了对各级教育机构的管控。“新学制”的颁布和推行，标志着奴化教育在东北的全面实施及殖民教育体系在东北的正式确立，而所开设的大学、技校均是为侵略服务的。

（三）强行使用日语教材：语言的奴化

任何时期，教科书永远是最主要、最直接的教学工具，日本帝国主义者在此方面同样煞费心机，改编教科书得到了日伪当局的高度重视。伪满政府成立后，相继成立了临时审定教科书委员会，此机构首先制定了“中小学教科书实施规则”。1937年11月，临时教科书审查委员会对中小学教科书分别进行审查，删除了有关“九·一八”事件、“不平等条约”、“日本帝国主义”、“侵华”等一系列“有碍中日邦交”的内容。1938年5月，伪满洲国政府教育部颁布了酝酿已久的《教科图书审定规程》，同年9月又颁布了《修正教科图书审定规程》，规定各类学校所使用的教科书，在没有经过审定之前，不得使用或发行。另外，为了全面展开奴化教育，伪满洲国政府教育部强令各中小学增加“(日式)修身课”的学时，各中学增设经学讲读课程，日语成为了必修课，日语成绩的优劣作为衡量学习成绩的最主要的一项指标。至此，东北地区原有的课程设置标准和成绩评价体系荡然无存。

（四）学校由日本人负责：政策的奴化

1932年伪满洲国建立后，日伪当局就开始逐步加强对教育权的控制。无论是

1932年3月建立的民政部文教司和1932年7月由“文教司”升格的文教部，还是各级地方分管教育事务的行政机构，都是由日本侵略者一手建立起来的。而这些建立起来的学校，一方面由日本人指派和安插各级学校的行政长官或者是最高领导，另一方面，日本侵略者还直接插手到各级教育行政机构和学校的教育教学中。在伪满中央教育机构中，同其他各部门无一例外的先后实行了“总务司中心制”和“次长中心制”，而总务司长均由日本人担任。实际上，伪文教部的权力也几乎完全控制在由日本人担任的总司务长手中。1937年7月后，在各级教育机构中，包括学校在内，虽然正职大多是由中国人担任，但实权还是均被担任副职的日本人掌握，所有的一切决议或一切事务都要听从日本人的安排。除此之外，所有学校被迫大量录用日系教师，至此几乎所有的学校均被日本人所掌控。

二、奴化教育的各个阶段

(一) 起步阶段：1906—1915

日俄战争结束之后，首先借鉴在中国台湾地区的殖民教育经验，对大连地区初级教育的各类学校进行了“改革”。此时只是对教学目的等较为宏观的内容进行初步规定，暂未确立较为露骨的教育方针，亦未设立独立完备的教育管理机构，更无完善配套的初等教材。日本当局由于来自各方面的担心，这一阶段对殖民教育投入的精力不是很多，而把主要的精力放在了抢夺资源上面。由于沟通受阻，日本帝国主义者把向中国人传授日语放在了首位，扶持鼓励地方城市办学，聘请日系老师，当语言上受到控制以后，又逐步在思想上加以引导。日本帝国主义者在此阶段一方面以传播文化为遮掩，进行腐化思想的初步引导，另一方面又培养了一大批懂日语的中国人，成为军国主义者的忠实奴仆。

(二) 扩展阶段：1915—1923

1915年5月，日本军国主义者强迫袁世凯签订了丧权辱国的“二十一条”，将旅顺、大连的租借期限延长为99年，自此，日本正式进入了“大陆经营时代”。随着初等、高等学校的不断增加，日本当局也加快了对奴化教育立法的进度，制定并颁布了《关东州普通学堂规则》、《关东州公学堂规则》、《关东州书房(私塾)规则》，并将中国原有的官办学校及民间既存的初等教育机构逐步纳入“同化教育”的范畴，重新规定了各类学校的办学方针、办学理念和课程设置。“同化教育”的主要途径是强化日语教育。语言是思想的表达方式，想要使中国人具有与日本人同样的思想和行为方式，那让他们学会日语、使用日语是首当其冲的[61]。基于此，日伪政府当局不仅强迫中国学生学习日语，而且不断增加日语的教学时间，规定学生在校期间必须使用日语，若是不小心说了汉语便会遭到一顿毒打。日本当局旨在用语言来同化殖民地人民的意识，进而达到“同化教育”的目标。

(三) 深化阶段：1923—1943

“九·一八”事变后，日伪当局的教育政策发生了根本性改变，为配合其“大陆政策”而加大了日语教学的力度，增加日语学时，减少中国语学时，除汉语课程之外，其余课程一律使用日语进行授课。1932年3月，日本建立了傀儡政府“满洲国”，从此掌控了东北的政治、军事、经济及文化等一切权力，使整个东北彻底的沦为日本的殖民地。“七·七”事变后，日本当局再次调整奴化中国人的教育方针，日语热迅速升温。为大力灌输奴化思想以及行使奴化教育，教学大纲及教学计划被随意修改，所有东北地区的学校完全进入日式教育阶段。奴化教育的工作重点主要放在儿童以及青少年身上，目的就是从小灌输一种日本文化，

以便更好地进行思想奴化，企图剥夺青少年对祖国、对民族的亲情。

(四) 顶峰阶段：1941—1945

进入20世纪40年代，日本当局的奴化殖民教育达到极致，先是在1942年颁布了《关东州民籍规则》和《关东州寄留民规则》，这两项《规则》规定对殖民地的中国人进行重新登记，目的是加强对殖民地的统治，标志着日本殖民当局对东北地区的殖民统治进一步推进。而奴化殖民教育达到顶峰的重要标志是1943年6月公布、1944年4月实施的针对殖民地全体居民进行奴化教育的《关东州人教育令》。为使中国学生在语言、精神、思想及习惯上完全日化，日伪当局肆意侮辱东北人民的民族感情和民族自尊心，在《教育令》第八条中把日语改称“国语”，把日本历史改称“国史”。1941年太平洋战争全面爆发后，学校的办学宗旨转变为“一切为战争服务”，实行“战时教育体制”，派遣现役军官到驻校任教，强制学生参加“国防训练”，将广大中国学生彻底推向教育黑洞。

三、奴化教育的恶劣后果

(一) 东北教育事业损失惨重

日伪当局在奴化教育中迫切希望中国人早日成为没有民族意识的愚民，因此日军在军事进攻之时，对东北地区的教育事业进行了大规模的破坏。在伪满州国建立之前，日本对东北人民的教育表面上以两国的文化融合为基础，实质上是为日本的殖民统治服务。但侵略色彩并不明显，而在“九·一八”事变后，日本迫使各学校暂时停课，关闭东北的学校、图书馆等文化教育机关，甚至采取了轰炸学校等恶劣手段进行打击。“九·一八”事变之前，东北共有30余所大专院校，事变之后，几乎全部被查封或毁坏。1938年以后，为了奴化教育的需要，重新开放了其中的10所大学。日伪当局对东北地区的教育事业实行打压政策，旨在推行一系列摧残民族文化意识的愚民政策，打压的同时，日本又举办数量有限的学校为它的愚民政策服务，培植听从指挥、只为日本效劳的顺民。

(二) 迫害师生，削弱师资力量

日伪当局对东北地区的爱国师生大肆逮捕、屠杀或迫其离开学校。日本宪兵队以“思想犯”、“反满抗日”等罪名逮捕了大批教师，被捕教师饱受严刑拷打，最终大多被处以死刑，侥幸逃过死刑的教师刑期也长达10年以上。1941年震惊全国的“一二·三〇”事件中，共逮捕进步学生60多人收监关押。为了镇压“反满抗日”的爱国青年和进步人士，先后三次在营口进行大规模的搜捕，甚至对无辜百姓施以酷刑。与此同时，日伪政府以各种莫须有的罪名对教育界人士进行残酷迫害，大批教师被杀或被迫改行，部分坚守教育事业的老师也无不遭到日伪当局的多方监视和打压，东北地区的师资力量受到严重削弱。

(三) 思想被严重奴化，丧失民族意识

在奴化教育的长期高压政策下，广大东北人民特别是青少年无法接触到进步思想，只能接受日本帝国主义推行的愚民政策。殖民者在学校里大肆宣讲修身课、日满亲善课、中日共存荣辱课等奴化思想，并按照他们的需要束缚和麻痹中国学生的思想。同时，高唱日本军歌、国歌，遥拜日本天皇成为中国学生每日被强迫必做之事，企图让青年学生尽快忘掉我国优秀的传统文化，甚至还希望他们从思想上和行为上背叛自己的国家。奴化教育对东北青少年的价值观、人生观和世界观都造成了巨大的负面影响，极大破坏了东北地区的教育事业，导致教育事业停滞不前。

四、结语

“满铁”存在的近四十年时间，不断对东北地区进行着疯狂的掠夺和压榨，用我国人民的血汗支撑着日本军国主义侵略机器的持续运转。“满铁”在对东北地区进行经济掠夺的同时，还对其非法统辖区的人民强制实施了奴化教育。奴化教育与军事经济等手段并用，从而达到全面奴役中华民族的企图。虽然时间已经进入二十一世纪，但“满铁”的侵略史实和滔天罪行，我们每一个中华儿女都不应该淡忘。因此，有必要系统而彻底地揭露日本军国主义者的罪恶行径，撕下“满铁”的伪装，唤醒年轻一代牢记历史，树立正确的历史观，并依据客观事实，从不同视角研究“满铁”的历史。通过对“满铁”历史的学习，培养年轻一代产生深厚的爱国主义情怀，将自身的发展与中华民族伟大复兴的宏伟目标有机结合，为谱写“中国梦”的美好篇章而贡献力量。

原文出处：西昌学院学报（社会科学版）2015年3月 第27卷第1期 p81-84