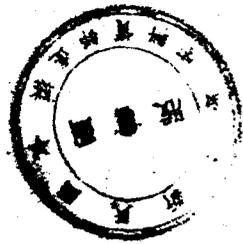


滿洲鐵路誌



400
MG
D 829.12
20/4



3 2174 1501 1

滿洲鐵路誌

目

文化事業：	附帶事業：	炭礦部門：	交通部門：	滿鐵概觀……
-------	-------	-------	-------	--------

國民新聞圖書室

價 值

登記號碼 6586

借發號碼 900

備 註

……十四頁	……十一頁	……七頁	……四頁	……一頁
-------	-------	------	------	------

A 233023



新 京 特 別 市 奉 天 市

哈 爾 濱 市 安 東 市

撫 順 市 吉 林 市

鞍 山 市 牡 丹 江 市

阜 新 市 營 口 市

錦 州 市 本 溪 湖 市

齊 齊 哈 爾 市 佳 木 斯 市

遼 陽 市 大 連 市



北滿江運之利器·江船



大陸醫界最高學府·滿洲醫科大學



滿洲交通運營之總樞紐・鐵道總局



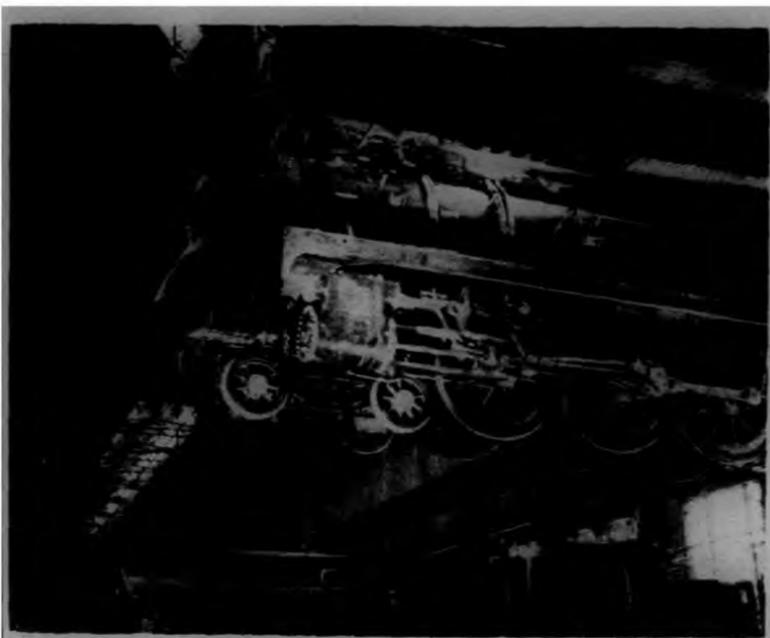
疾馳於大陸之特急「亞細亞」號



世界之最大露天坑・撫順



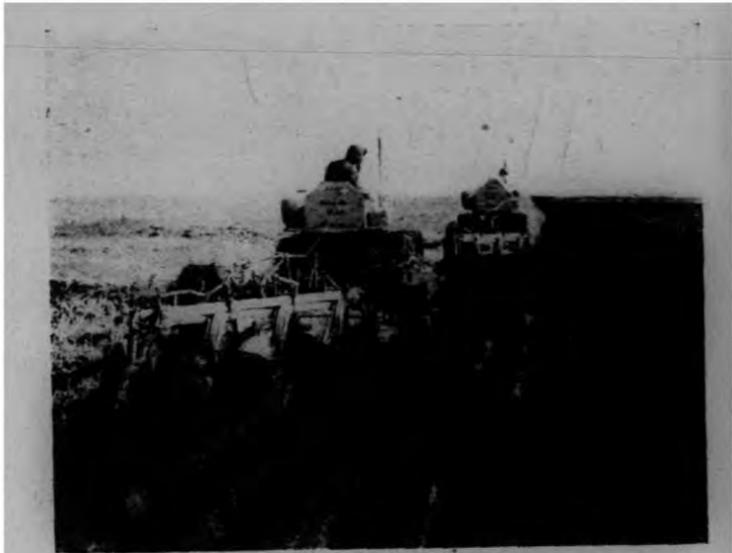
佔滿洲特產物之首位
的大豆向鐵道集散情形



鐵道工場之偉觀



儲藏世界著名書籍
十五萬冊之奉天圖書館



耕農洲滿的化托摩



蒙古人交易之中心地甘珠爾



滿洲政治中心之新北京特別市



經濟都市·奉天



哈爾濱之市販

仙
境
閣
山





祭上水清爾哈



滿洲鐵路誌

滿鐵概觀

南滿洲鐵道株式會社並非單純的營利會社。如一瞥滿鐵創業以來三十六年的歷史，則其爲滿洲的發展曾盡有莫大犧牲的貢獻這是任何人都容易首肯的罷。滿鐵是俄羅斯，擬將東亞收於其魔手中的野心而使其受到挫折的日俄戰爭的結果，根據朴資茅斯條約，即日俄媾和條約日本帝國政府以得之於俄國的南滿洲鐵道及其接壤地域之經營爲中心爲鞏固東亞永遠和平的基礎遵照日本政府的命令，而設立的會社，其當初是以二億圓的資本金（日本政府出資半額）六千四百名的從事員，一千零九十一公里的狹

軌鐵道和日產三百六十噸的撫順炭礦等事業而開始的，爾來克服許多艱難困苦事業遂大見進展，迄至現在資本金已增至十四億圓，日滿從事員數已達三十萬人，並接受有滿洲國鐵道及北朝鮮鐵道的委託經營，其所管路線寬已不下一萬一千餘公里。滿洲建國已竟十年，在其間對於治安之維持，產業之助成，尤其關於開拓事業會盡全力的滿鐵將營業上的利益完全置之度外而一意建設僻地之開拓新鐵道線其總延長已達四千餘公里。滿鐵的使命在於「王道始自鐵路」。然此等不生產的鐵道，終因經過相當的歲月，僻遠地帶得以生出產業，而新的產業又能對交通逐漸加以助成如是而鐵道遂以達到收支相抵。滿鐵創業以來亘三十年之久，擔當鐵道附屬地的土木、教育、衛生等一切的地方行政，對於滿洲文化向上尤多貢獻在滿洲建國不久，即將施設總計二億圓，和每年投下二千萬圓築成的施設，舉其大部，移讓與滿洲國，更於滿洲重工業會社創立同時，將關係會社中的昭和製鋼所以下五社在手的股票，讓渡與滿洲國，而將業務集中於以鐵道為中心的交通、炭礦、調查之三部門。當中國事變時滿鐵曾擔任鐵道、自動車之運輸、鑛山之經營、宣撫工作等，於華北交通會社設立時更供給以多數之人的物的資材和資金。

滿鐵創業以來為開發滿蒙起見曾投資於多數的傍系會社，其投資會社可分為：（一）為社業之延長或其補助機關（二）使其與社業分離而獨立者（三）由於滿鐵試驗研究之結果成為獨立企業化者（四）為

助成地方產業者（五）由於國策的立場而投資者的五種類，總計六十有餘的傍系會社中，如大連汽船日滿倉庫、大連都市交通、國際運輸、福昌華工、大連船渠等，於交通運輸上有直接關係者則均保有其全股而置重點於大陸交通一貫的運營焉。

滿鐵設本於大連，於接受國有鐵道及北鮮線委託經營之同時復設鐵道總局於奉天，舉凡社線、自動車線、水運等交通業務，均於此處爲一元的統轄。在現行職制，直屬於總裁者，有總裁室、經理部、用度部、鐵道總局，調查部、撫順炭礦，中央試驗所，東京新京兩支社，上海事務所，參與、監察役等，於其下復設有局、課、事務所等以分掌各種的業務。

交通部門

滿洲最初敷設的鐵道，爲山現在起，四十七年前，通到綏中的京奉鐵路（北京—奉天）關外延長線，



鐵道建設

及在此三年後著手建設，而於日俄戰爭的前一年，全線開始營業的東清鐵路，爾來四十餘年，關於滿洲鐵道之發達的過程，大別之，約可分爲舊東清鐵路及京奉鐵路之創設的初期經營時代，南滿洲鐵道株式會社之創設及其以後培養線的建設時代，由於中國方面之利權回收並建設平行線之壓迫滿鐵時代，及滿洲國成立後，新線建設時代的四個時期。由現在起十一年前，在奉天的北方，柳條湖附近，由於中國兵的炸壞滿鐵線，遂成爲使東三省政權毀滅的直接原因。即以此爲開端，滿洲事變，遂亦因此而勃發，在其翌年，以王道樂土爲國是的新興滿洲國，遂光輝的步入建設的第一步，同時久爲開發滿洲的病根，舊東北政權的排日政策亦於此而告終熄，其向來惡用排日政策的聯

鐵道，亦立還其本來的使命，並舉滿洲國々有鐵道，完全委託於滿鐵經營，由此始將於過去屢成爲中日國交的禍根的鐵道問題，而告全面的解決焉。

滿鐵之鐵道事業，是以二十數萬的從事員，和不下十億圓的投資，一萬餘公里的鐵道，一年間輸送四千萬人的人員，和五千萬噸內外的貨物。滿洲是人口比較的稀薄之原始產業國，現正在新興產業的建設途上。其主要物產爲農產品及礦產物。以此等物產爲主要輸出品，而以工業製品爲主要輸入品。因之鐵道收入，以旅客收入來比較，仍多依存於貨物收入，貨物輸送，則以將重量貨物的農礦產品，由內地輸送到海港，將輕量貨物的工業製品，或建設材料等，由海港輸送到內地爲其特色。因全滿鐵道，由滿鐵一元的經營統轄，滿鐵鑒於鐵道運價政策。左右滿洲開發之成否將如何之大而特將重點，置於農產物增產促進一事忍受多大的犧牲，實施運價政策，尤堪特記。又將來坐火車進學之日滿學童等的票價完全豁免，此事於一面觀之雖爲些小問題，但由此亦可知滿鐵之如何爲民衆謀福利矣。

滿鐵之交通部門，不僅止於鐵道，並經營汽車路、水運、港灣等事業。滿洲國政府，將此等事業，作爲國有鐵道之附帶而將其經營，完全委託於滿鐵。茲就汽車路之經營言之，因其於產業之開發，治安之維持，及國防之確保等，均有重大的關係，故而一元的委託於滿鐵。現在鐵道總局運營之汽車路線之延長約已達二萬公里。

港灣及水運事業，與鐵道有不可分之關係，亦為滿鐵運輸營業之一翼，隨同鐵道事業之一元化，港灣及水運事業，遂亦統歸鐵道總局統轄。即以大連港為首旅順、營口、河北、安東、壺蘆島、北鮮之羅津、雄基等之碼頭營業及松花江、黑龍江、烏蘇里江等之水運事業，統歸鐵道總局掌管焉。又因煤炭、鑄鐵、硫安及其他滿洲輸物資之故在大連之甘井子、上海及日本之大阪、川崎等各港亦均經營碼頭焉。

擬對鐵道旅行者，供以低廉且舒適之宿泊，滿鐵於沿線各主要地，均設有旅館。西式旅館除有大連、Yamato Hotel 星浦別館、黃金臺別館（在旅順）、奉天、新京、哈爾濱、牡丹江、羅津 Yamato Hotel 等一流旅館外，其他各地並設有鐵道旅館以便行旅。以日本式為主之直營旅館則有五龍背溫泉、壺蘆島、興城溫泉、阿爾山等各旅館。

炭 礦 部 門

滿洲之炭礦數，其全滿計達有五十餘處，埋藏量概算亦有一百億噸，煤與鐵共稱爲滿洲礦業之大宗。滿鐵自日俄戰後，由政府接受之炭礦，有撫順、煙臺及瓦房店之三礦，連同此等礦外現在復經營蛟河、老頭溝炭礦，此等礦之全礦區面積，計有八千八百平方公里，煤炭埋藏量有十五億噸，煤種爲滌青炭。滿洲事變後，對舊政權及其他滿鐵以外之炭礦爲一括經營起見乃創立滿洲炭礦會社，由滿鐵經營者則僅限於前記各炭礦而已。

滿鐵經營之炭礦中，其值得特筆記出者厥爲撫順炭礦，其露天採掘場稱爲世界第一。撫順炭礦，位居奉天東方之渾河平原，礦區東西約十七公里，面積爲六千零十六萬平方公尺，煤層之厚平均約爲三十六公尺，最厚部達一百二十五公尺。埋藏量號



奉天·鐵路學院

稱十億噸，可採煤量有六億噸。

八

滿鐵撫順炭礦，不僅採掘煤炭，爲求煤炭原價低廉，自給自足，且以營利爲目的，使其經營各種附帶事業。即如經營發電所、瓦斯工場、臭油蒸溜工場、燻子工場、煤炭乾溜工場、硫酸工場、酸水素工場、機械工場、火藥工場、土木、水道、電氣、鐵道、電燈、電話等事業供給奉天及鞍山之電力均由撫順送電。此外有滿鐵中央試驗所，銳意研究之低溫直接還元製鐵法，已成工業化之製鐵工場，以滿洲出產之富鐵礦撫順煤作原料生產純鐵乃至特殊鋼。

滿鐵撫順炭礦，其堪誇耀於世界者，除露天採掘外，復有大規模之製油工場，並石炭液化工場。製油原料之油母頁岩，知其爲燃燒之石，乃在距今三十五年以前，始被發現。燃料油爲國防上不可或缺之物，勿庸論，因之各方面均爭相研究，滿鐵亦於十七年前，作出熱瓦斯循環內熱式即撫順式之考案。遂於撫順建設油母頁岩製油工場。現在之製造工場擁有老大之施設，實令觀者瞠目。油母頁岩在撫順煤田之最上層，普遍分布，厚約一百三十公尺，總量據云有五十餘億噸，可充本工業之原料者，於露天採掘經剝離者之中，含油量多之部分，取其上層三分之二，則平均含有油量百分之六。

關於液體燃料之對策，自被重視爲國策上之問題後，滿鐵更圖石炭液化之企業化，乃命滿鐵中央試驗所，對此加以必要之試驗與研究，同時更得日本海軍燃料廠之助力，遂得完成研究，於撫順設立大

規模之石炭液化工場，企業化之成功，則已於三年前公表，由來對於人造石油製造法中之煤炭直接液化法，均視為極感困難之技術，例如以德國產褐煤作原料之直接液化法，若以今日之技術而論，雖不稱為難事，若即令使用與德國產褐煤性質不同之日滿產褐煤時，尙加一層之困難，況撫順煤乃屬於瀝青煤之範圍，即在德國，至今猶未聞其有完全成功者。

撫順炭礦及工業方面有數萬工人作工，撫順炭礦事務所，為謀彼等之生活向上，力講萬全之對策，茲就工人管理言之，先將關於支付工銀，相沿多年，成為陋習之把頭制度，加以是正，以保護工人之利益。對於工人之厚生施設，有工人住宅。收容數萬之工人。

工人住宅中，有獨身，帶家眷者之區別，對於家眷之工人特別優待，為獎勵結婚，以使其能長久居在撫順，而實與獨身工人以結婚獎勵彩票，對於得彩者於結婚之際，支給予結婚費用，並且優先的貸與住宅。此外並設有供給工人以比市價低廉的日用雜貨的小賣店，遇有疾病，死亡之際復定有給療治療及支與現金之扶助方法。即如因傷病受會社醫院治療時所需治療費完全由炭礦負擔。又因傷病依醫師之指示休勤，領取不到受領工銀時在休勤期間中支給公傷津貼，再有因業務傷病死亡時，支給所定之弔慰津貼及殯葬費。炭礦從來對於私傷者，亦曾豫以施療，惟因傷病者中，有需要食費者，又或有因患重症希望歸鄉而旅費感覺窘困者，為救助此等工人，以相互扶助為目的設有工人共濟會。即如

常備工等，於炭礦採用同時，均有加入共濟會之義務，每月必須按照所定金額賺出，炭礦方面則亦於每月賺出，與此同類以內之補助金，作為共濟基金，於共濟規程內，明示救濟之標準，至於辦理，則由炭礦負責，以期萬無遺漏焉。

再有因業務而傷病，不堪工作而退職者，或被辭退之殘疾工人，其留於現地，而希望就職者，則豫以收容，並教授以手藝，習熟後，支給相當之工銀，與以自活之路，使彼等不至窮於糊口，故有此救養工廠之設。使彼此等殘廢工人故其作業範圍，亦然亦受有限制。

現在彼等從事製作條筐、麻繩、絨毯類、火藥袋等工作，收容人數，常在七十名左右。

撫順市街之西部，有繁華之歡樂園，園內規模宏大，並有壯麗之廟宇，廟內供奉工人最尊崇之老君、關帝、財神、火神、娘々等諸神。又廟前之廣大劇場常時開演，其中之一部，為工人免費公開，炭礦之設此等種々娛樂機關，可謂工人之一大慰安處所。

附帶事業

伴隨滿洲國行政機關及其他國策遂行機關之發達整備、滿鐵雖不認爲如從來、互產業全部面有關與之必需、然對開拓鐵道之產業開發、則認爲仍有積極的協力的必要、同時一面爲使受委託之國有鐵道之經營經濟化、復經營各種附帶事業、而此附帶事業更以鐵道自警村、同訓練所並一般開拓團及鐵道愛護團等爲對象實施營業指導、農畜林產之改良增殖、並爲東北滿營業形態之確立、復實施大規模機械農業之試驗乃至邊疆地帶食料品之增產貯藏等事業、現已著々收有成效。

先就農產關係言之、施行優良農產種子之普及分配、並舉開農產品評會等、以圖品質之改良增殖、而寄與農村之振興、另一方面、更協助未開地之開墾、行特種農產物之試驗獎勵並農家經濟之調查等、並與滿洲國當該農業增殖計劃相呼應、爲期其目的之達成、進而豫以協力、且爲此等運營上於鐵路沿線的十六處經營採種場以使其充當優良種子之增殖、並營業指導外、更於哈爾濱設農事育成所從事農畜產物之育成、又以養成產業技術員爲目的於奉天熊岳城富拉爾基等處設置農業修練所、以資修練農業技術並營業方法。更對大陸農業劃一新機軸爲目的、於綏神線五楊地方設立機械化農場。

關於畜產方面、滿鐵亦注以多大之努力、一面對於獸疫之防遏協力援助外並圖飼料農產物之增產、

依對於鐵道愛護團地區家畜之分配、貸與及品評會之舉辦、對於此項增殖普及、傾注全力。滿鐵直營之種畜場有十數處，其他爲指導獎勵飼料農產物之栽培設有採種場、爲肉製品研究並製造販賣、經營有畜產加工所。其他除對林產水產均傾注全力外、並擔任鐵道沿線農村之副業獎勵助長並指導。卽如農產加工的大醬、醬油之釀造、鹹菜製造、山葡萄之加工等、無不豫以指導。

滿鐵附帶事業中、其值得特記者、爲鐵道愛護指導。鐵道原爲國防上及產業開發上之動脈、國家之安泰興隆、國民之和樂繁榮、惟有鐵道之確保、方得期待、對此重大的鐵道之安全性、欲期其確保若僅依鐵道從事員之力、則到底不可能、軍隊與鐵道警護總隊、雖盡凡有之努力、然料滿洲國內一萬有餘公里之鐵道保護監視仍感十分困難。故對沿線居民、使其協力擔任鐵道防護、以期進行之萬全、此乃愛路運動之主旨。卽所謂以『民路合作』、『以民護路』、『愛路報國』的精神、完成鐵道之防壁、兼於王道建國有所貢獻焉。

鐵道總局、於鐵道兩旁、各五公里以內之村落、設鐵道愛護團、委託村長爲團長、以居民全體八百三十萬人爲團員、實行愛路運動、除對團員施行施療、施藥、救卹外、並施行產業上之福利工作焉。

爲求愛路運動之效果擴大、使團員等更爲組織化、編有鐵道愛護團協和少年團（十歲—十五歲）、同青年團（十六歲—十九歲）、愛路義勇隊（二十歲—三十五歲）及國防婦人會等。最近出於愛路團員

之活動，如因水災之鐵道復舊工事，使其按照豫定縮短數日，又或脫軌事故復舊工作較豫定時間，縮短數小時，爲例尤夥。

文化事業

滿鐵於創業同時，開始鐵路附屬地之文化的經營以來，迄至康德四年十二月一日將附屬地之行政權及各種地方施設移讓與滿洲國政府為止，在此三十年間，爲文化之經營，曾投下一億八千二百萬圓之事業費，與二億六千三百萬圓之經費。雖扣除由經營附屬地所得之一億六百餘萬圓，然爲啓發附屬地之文化仍負擔有一億五千七百餘萬圓之巨費，其支出額，占每年總支出額之六成，可謂巨大之金額矣。

凡對滿洲，想像爲匪賊橫行之荒野的人，試先一睹，大連碼頭之近代的滿鐵港灣設備，再一乘盡善盡美且具有高速度的流線型列車「亞細亞」，最後再到高層西式建築，櫛比林立的舊滿鐵附屬地之市街，即任何人對滿鐵如此偉大的文化貢獻，亦不禁生有崇敬之念也。

積三十年間，於滿鐵沿線附屬地，經營之教育事業，如學校、圖書館等曾經耗費二千萬圓，滿鐵不止單對於小學教育，即自男



奉天 Yamato Hotel

女中等學校、商業、農業、工業學校以至工業專門學校、醫科大學亦均經營之、且爲朝鮮人設置公學校十校、爲滿人設置南滿中學堂及日語學堂。於行政權之移讓同時滿鐵將其大部分移讓與政府、然現在在大連尙經營有南滿洲工業專門學校、在奉天經營有充爲滿洲國人之中等學校的南滿中學堂、及滿洲醫科大學、同大學特爲造就滿洲國人之醫師、收容滿人學生達二百餘名、此外職業教育機關有南滿洲工業專門學校附屬工業實務學校、本溪湖工業、營口商業之各實習所及大連、奉天、哈爾濱各地之鐵路學院。

如談及滿洲之鐵路與文化時、不可忽略者有滿鐵自豪之流線型特別快列車「亞細亞」、「亞細亞」乃滿鐵在滿洲、以多年在大陸上所得之經驗爲基礎、自行設計、而於滿鐵鐵路工場製造者、最高速度每小時可達一百三十公里、爲有冷氣裝置之豪華列車、大連—哈爾濱間、僅以十三小時半之時間即可馳破。

在滿洲能製造、運轉如斯比較世界一流列車並無遜色之列車、則滿洲文化之如何向上、不難察知。滿鐵自認爲僻遠地之文化廣播者、運行厚生列車、厚生船及厚生汽車。此舉不僅單爲滿鐵從車員、並亦以一般住民爲對象、舉國有電影、戲劇、音樂會、展覽會等、爲彼等之慰安、且可圖文化之向上、同時除廉價出售各種日用品外、且對於受不到醫療之惠的地方住民、施行免費治療。

文化之向上，與保健事業，有密切之關係。滿鐵創業以來，於鐵路沿線，及其他各地，設有多數醫院及保養院，對於社員自不必論，並擔任一般住民之醫療與保健，此外並設立衛生研究所及多數保健所，留意於防疫，對於滿洲之保健衛生上負有重大之使命。至衛生研究所及獸疫研究所等，現雖均移管於滿洲國政府之同種研究機關，然歸社費經營之醫院，其大部分仍保留於會社。現在滿鐵之醫療施設，於全滿設有百餘處，置有醫院、分院、診療所及出診所等，而廣向一般開放，並無社內社外之差別，而豫診療焉。

在此醫院之中，稱爲滿洲結核對策之重要機關，所設之保養院（結核養成所）亦包含在內。醫師養成機關，在奉天滿鐵經營有滿洲醫科大學及附屬病院，對於滿人醫師之養成，特盡全力。衛生研究所現雖已移管與滿洲國政府，如克服流行病，風土病等事業，除對滿洲國政府方面，出以人的，財政的協力，圖謀間接的協力外，並對於社業運營上，有必要之衛生保健之研究，由鐵道總局保健課繼續辦理焉。

試舉其一例即百斯篤防疫是也。自今三十二・三年前百斯篤大流行以來對於此種調查、研究及其防疫對策，曾經出以絕大之努力，於今日賴此三十年之經驗，得獲有滿洲百斯篤防疫之指導的地位。又於百斯篤常在地帶之各線，除有鐵路貨物及包裹消毒之施設外，且於最近，編成各國尙無其先例，施

設最稱完備之防疫列車，雖於僻遠地域，一旦遇百斯篤發生，即能迅速出動，對於病源之決定。

消毒、防疫工作，可期毫無遺憾，因此近年的百斯篤，概能防過使其不出於局地焉。

最後，對於滿洲之文化向上，有多大之貢獻者，當首推滿鐵之大調查機關。

互東亞全球，為經濟、文化、自然及其他之徹底的調查研究，而為大東亞繁榮之基礎，故對此調查研究，滿鐵仍繼續盡其絕大之貢獻。

滿鐵之調查部門，僅居鐵路、煤礦事業之次，持有龐大的豫算並網羅多數之人材，以大連本社為中心，總攬鐵路總局調查局，新京支社，上海事務所，東京支社之各調查室並東亞經濟調查局，北滿經濟調查所，北支經濟調查所，中央試驗所（大連）滿洲資源館（大連）及大連圖書館等。

關於東亞共榮圈建設上必要之政治、經濟、法制、文化、自然等施以基礎的調查研究，並為即應東亞再建之新階段，學全力蒐集積極的活動資料。

復於中央試驗所分設無機化學有機化學，燃料，農產化學等各科，以理化學工業及一般理化學的試驗研究，機械及材料之試驗研究為始，依社內外之請求，辦理各種資料之分析試驗，及機械兼器具之試驗焉。

(附錄)

躍進滿洲之主要都市

躍進滿洲之主要都市

建國以來，十年時之滿洲國躍進情形，到處均可見到，在建國前，滿洲三千萬之人口，於今則已膨脹至四千數百萬之多，是為最顯而易見者。由於此種莫大之發展，乃使建國前後，為數達三十萬之匪賊，悉被討伐，僻遠地帶之治安，已付確保，旋以五族協和為理想，宣布王道政治，完成人民之安居樂業，究其根由，實不外乎各種新事業之着着發展，而有如斯之勃興也。

對滿洲大發展之現狀，由各主要都市之繁盛情形觀之概可知矣。

擁有人口五十萬以上稱為大都市者，有政治中心地之新京，工業都市之奉天，商業觀光都市之哈爾濱，擁有十萬人以上都市如安東、撫順、吉林、鞍山、牡丹江、營口、阜新、本溪湖、齊齊哈爾、佳木斯、遼陽等各市。

新東特別市 稱政治都市之新京，所以定為國都者，乃於由民國廿一年二月依東北行政委員會發表之新國家組織大綱，大同元年四月一日國務院佈告第一號乃至第二號尊國都於長春，命名曰新京，遷

來經多次之變革，於政治、經濟、文化、軍事所有分野，成爲滿洲國之心臟部，僅僅數年間，而市勢遂達於飛躍的繁榮。

人口亦由建國前之九萬人，膨脹幾至七倍的六十萬人，其間更於大同二年四月，實行特別市制，直接受政府之監督，自康德四年十二月，撤廢治外法權接收鐵道附屬地之一切行政權，市政遂愈形膨脹。

又市街爲大放射線，道路縱橫行之，官衙會社及商舖，櫛比比築，俱備輪奐之美，而以理想的近代的都市飛躍的向前伸展焉。

奉天市 本市有奉山、錦古兩線銜接中華民國，連京線通關東州，安奉線達朝鮮，又有梅輯線之便爲鑛鐵資源地帶之東遼道相聯，同時更企畫於奉天、營口間開鑿運河，如此愈益增加其爲東亞經濟基點之重要性矣。以往稱爲經濟都市之特質者，今到東部爲重工業地帶，鐵西爲工業地帶，西北爲輕工業地帶，鼎立相互發展，遂一變而爲新興生產都市之面貌矣。

且此等工場地帶，既得有工業築地條件之完，復與於使用水豐富，鐵鋼、煤炭出產地之鞍山、本溪湖、撫順等地隣接享有所謂奉鞍重工業區域之基點的好條件享有，今後之發展，定可括目前待。建國

前人口僅不過三十萬前後之奉天，今則擁有一百五十萬，而爲滿洲國第一大都市，且爲南滿商業界資本之傳統的基地，故商業殷賤頗確固焉。

古昔於此卜地築城，建都遠自渤海時代，以迄於金、元、明、清諸代，地名曾有瀋州、瀋陽、盛京、奉天等的變遷，在滿洲事變又復瀋陽之故稱，乃張學良掌握東北四省霸權之地也。包含有清一代興亡歷史之奉天城，以金碧輝煌之故宮爲中心，由方形之內城，與其周圍之邊城，爲滿洲第一之平城，城內道路，四通八達，商業殷繁，人馬往來如織。

由城內起，往東方約十四公里之地點，有清太祖高皇帝安葬之東陵，又北方約六公里之處，有爲清朝第二代太宗文皇帝陵寢之北陵，均夙稜耀日，佳氣葱蘢，其中石獸華表，皆彫裝絕工，此外支撐黃瓦碧瓦之楹色畫棟，精彩奪目之斗拱，虹梁，其鑲嵌彫刻建均，盡配合之妙，至石門、石階、石欄及影壁之彫彩，更堪驚嘆，其中如牌樓之凸彫，壯麗恢宏，頗可回憶清朝之全盛期也。而今則於其附近一帶，劃爲公園地，而爲奉天人士之遊樂地，又於北陵附近設立有國立賽馬場焉。

哈爾濱市 本市之建設，乃於自今四十四年前，東清鐵道建設局設立之同時而開始者。當時固不過

爲松花江沿岸蘆葦蒼鬱之一寒村，然帝政俄國，企圖以本市爲東方經略之據點，而進行東洋的莫斯科之大都市計劃，其後迄至俄羅斯革命止，二十年間所投之資金，稱爲二億六千萬金盧布。嗣經日俄戰爭、世界大戰、俄羅斯大革命、中俄角逐等多彩的變遷，及滿洲國之誕生，遂包圍於王道協和之慈光中，以產業振興計畫，開拓民政策爲樞軸，而成爲農畜產物之配給加工，並往背後地之物資供給等的北滿之據點，繼續完成其重大使命，故其將來已彼的定爲交通、商業上之繁榮都市矣。該市爲僅次於上海、東洋之國際都市，各國人寄任者甚多。哈爾濱又爲北滿江運之中心地，千艘級之江船，黑煙繚繞浮動巨體而爲客貨之輸送。在夏季，沿岸更可爲絕好消夏地焉。

安東市 本市地臨鮮滿國境之鴨綠江，勢當水陸交通之要衝，從來依木料、柞蠶絲、豆餅、米穀等之集散交易，雖示相當之繁榮，然因安奉沿線之匪患，迄至五六年前止其發展之進程，曾受有相當程度之阻碍。然現在則因治安之確立，東邊道之資源開發，東邊道縱橫鐵路之敷設，並鴨綠江水電工程之完成，復發現不凍港之大東溝，而進行築港計畫，是既得有臨海工業地帶之動力，用水、土地之豐富，復獲有低廉之供給餘力，相提並進，至三十年後，將一躍而變爲擁人口二百萬之大工業都市殊

不難想像，現於之人口爲三十餘萬。

撫順市 據一說，謂撫順之沿革，遠於漢時代，曾爲玄菟郡治之設置地，於明時代與瀋陽（奉天）同其興隆已成爲一都邑矣。自今四十六年前，當時之清國，曾着手於豐富的撫順煤之開採，當時之戶數，僅不滿百戶，嗣不其久其實權，即被汲汲南下政策之俄羅斯所掌握，以日俄戰爭爲機因，更將其實權，移於日本，而由滿鐵之手，繼續開發，遂成重工業都市，異常發展。現在之人口，約有三十餘萬。

吉林市 水都吉林，乃與松花江之水相共而有今日之繁榮也。在建國前，第二松花江流域一帶雖曾爲政治、文教、產業、經濟之中樞地，繼續其隆盛，迨建國後，則僅爲一觀光都市，以保其餘命，但自中國事變勃發以來，木材界遽呈活潑，如之於市外二十四公里之大豐滿，有堪與世界一二位爭衡之大規模水力發電工程開工，遂一變其面貌。而唯向隆盛之一途奮進，且以吉林人造油，滿洲化學爲始，已見大多數會社工場之進出，更擁有小白山，北山，龍潭山之風景地帶，而爲滿洲產業觀光都市

中，屈指之大都會。將來連同水力電氣復電之完成，各會社，工場一旦正式開始操業之際，定能出現爲國內屈指之大工業都市，頗惹人注目。現在之人口約有二十三萬。

鞍山市 本市乃自今二十三年前，與滿鐵鞍山製鐵所之設立同時，乃完全以日本人之力，而創設之特異都市。其後作隨第一次歐洲大戰後，財界之不振，鐵價之暴落，增產計畫之挫折，因而惹起製鐵所之遷移問題等，踏入幾多荆棘之途境。

迨滿洲事變勦發，國際政局之不安，遂使各國均急於組織準戰時體制，遽招斯業之興隆，在今九年前，與昭和製鋼所設立同時，製鐵所遂亦合併爲一起，因之鑄鋼遂見一貫作業之完成，更隨同此次中國事變並大東亞戰爭之進展，而爲日滿兩國物動計畫之一大支柱，而愈鞏固不拔之地步矣。

鞍山之歷史，遠於唐時代太宗（約一千三百年前）遠征高麗之時，傳說於當地，曾有造鐵之舉，其遺跡今已於昭和製鋼所鑛區內發現矣。然至滿鐵地質調查所，發現鐵山爲止之千三百年間長時間，對其經過，則完全不得而知。現在之人口已超過二十萬矣。

牡丹江市 本市乃距今三十九年前，以帝政俄羅斯在東清鐵路設置之小站，名黃花甸子爲起始，於其後因就牡丹江之名而改稱者。當初僅不過爲一漁火寒村，嗣因滿商及山東勞工之繼續移住及來墾者之增加，四圍沃野之開拓，密林地帶之採伐等因而使大豆、小麥之年產，亦達到多量。且經滿洲事變，以至滿洲建國，遂至治安恢復，圖佳線又復開通，並以北鮮三港之完成，而形成爲日滿經濟圈之一基點，故牡丹江市，於茲將愈形飛躍的發展，滿洲事變前，僅持有三千人之人口，而今則突破二十萬人，而成爲集滿唯一都會矣。

阜新市 卽至最近，尙默默無聞，僅爲一邊僻未開地之阜新市，近來因阜新煤田之故，遽爲著名之新興煤都矣。由於背後地，豐富之地下資源，與企業條件之適合，不但可以廣爲促成礦工業之勃發，且位居盆地之中央。

四面盡有平坦之耕地，又得交通之惠，將來得爲物資集散地之發展，不難想像，更推測在來滿洲無石油的賦存之定說，於二年前，已於阜新，發現大油脈矣。且因基於產業開發計畫之東亞的需要，致技

術與資材，驟然大量流入，更與爲大陸物資之吞吐港，目下正在積極築橋之臺蘆島相銜接，一旦綜合經濟圈確立時，則將爲燃料資源之一大寶庫，本市將來發展寔堪期待，今則本市之人口，早已突破十五萬人矣。

營口市 本市位臨渤海灣，爲遼河之河口港，於未設鐵路時代，曾利用遼河之河運，爲南滿唯一之滿洲特產物對外輸出口港，又爲此等特產物之加工業地，經日清、日俄兩役遂愈所繁盛矣。然而自滿鐵創設極盡繁榮之大連港，逐漸奪其貿易，致一向沉滯而不振，但自滿洲建國後，由於急速的近代國家體制之移進，致使本市再應臨海工業都市之需要，年來成爲懸案築港地帶之建設，現已正在進行，將來之再度光輝亦被注定。現在之人口約有二十萬。

錦州市 本市位居奉天、天津、北京之中間，爲熱河、蒙疆之中樞商業都市，自古卽甚繁盛。近來更爲新興工業都市，其發展之迅速，實堪驚異。

又本地氣候溫和，工業用水既質良豐富，又爲全滿勞動力之供給地，背後接連阜新，北票之大煤田，前擁遼瀋島之良港，交通則四通八達，連同農產鑛產之豐富等，是工業發展之諸條件，極其完備，如合成燃料、東棉、日滿製粉、東亞煙草、滿洲瓦斯、滿洲畜產、同和汽車之諸工業相繼建設，今後之繁盛、更可拭目以待。

本市之起源遠自四千年前之昔，始於舜禹時代，同遼東之遼陽，與遼西之錦州，共爲知名之古邑。現在之人口約有十四萬。

本溪湖市 本市地下資源以煤鐵爲首，並因石灰、耐火粘土、滑石、礬土頁岩等重要礦產，均埋藏於同一處之關係，故堪爲滿洲屈指之重工業根據地，煤鐵公司之名，夙即膾炙人口。但向來除煤鐵公司事業，及石灰業外，迄至近年，概未脫離手工業之範圍，然自中國事變勃發，與戰局之擴大，本市擔負產業國策的責任，遽形加重，以洋灰、白雲石工業公司爲首，特殊鋼會社、宮原機械製作所及窯業會社等，逐次設立，遂現出顯着的隆昌，又因市街地之膨脹，處於山谷之狹隘地點的同市，遂遽達於飽和點矣。是以應其發展之對象，以新市區之宮原驛爲中心，擇選平坦地帶，於此處着手，實現本溪湖近代的一大重工業都邑計畫，更圍繞於此都邑計畫，致誘導各種工業之勃興，則同市將來頗可

期待愈益鞏固也。現在之人口有十二萬餘。

齊哈爾市 本市由來即以西北滿地帶之政治、經濟、軍事、交通之要衝而發達，爲於嫩江左岸、豐沃之大平原上建設之郡邑，以前擁有人口十三萬，爲北方推進之根據地。近來以本市爲中心，依背後地之開發、農產物之增產，而脫離向來之哈爾濱經濟力圈，得以保有獨自之性格，今後大可期待強力之發展也。且背後地接穀倉地帶，齊齊哈爾農產物交易市場，亦因而爲設立，將來實大有望也，現在之人口約有十八萬。

佳木斯市 本市周圍有十萬平方公里廣大之沃野，成爲開拓團圍墾之根據地。此地域一帶享有林礦各種資源之惠，尤其地接松花江對岸，號稱有埋藏量五十億噸鶴崗煤礦，是工業都市之條件，俱已完備。國策纖維會社並大發電所即已着手設立，鐘紡、北海道農業器具製造所等日本資本，亦見進出，備着手三年都市計劃而人口早已突破十萬，現在趨向於新興工業都市，而強力發展中。

遼陽市 遼陽市爲滿洲最古之都邑，富有多數之史蹟，且孤影沉寂屹立於市中之白塔，似尙不明其建築時代，故本市悠久興亡之跡似亦未得其詳。

而且伴隨近年來交通之整備，及附近經濟圈之變遷，略感趨於衰弱之一途，而世人往々漠不關心，實則久已嘆其不運矣，然現在則因得產業經濟之舉國的伸張，又因附近各都市之綜合的大工業地帶之建設，帶亦由長久之冬眠覺醒，亦逐次趨向新興都市發展之機運，既得爲背後農村物資之集散地，更爲消費都市而漸漸得見其活潑之動態矣。現在之人口有十萬餘。

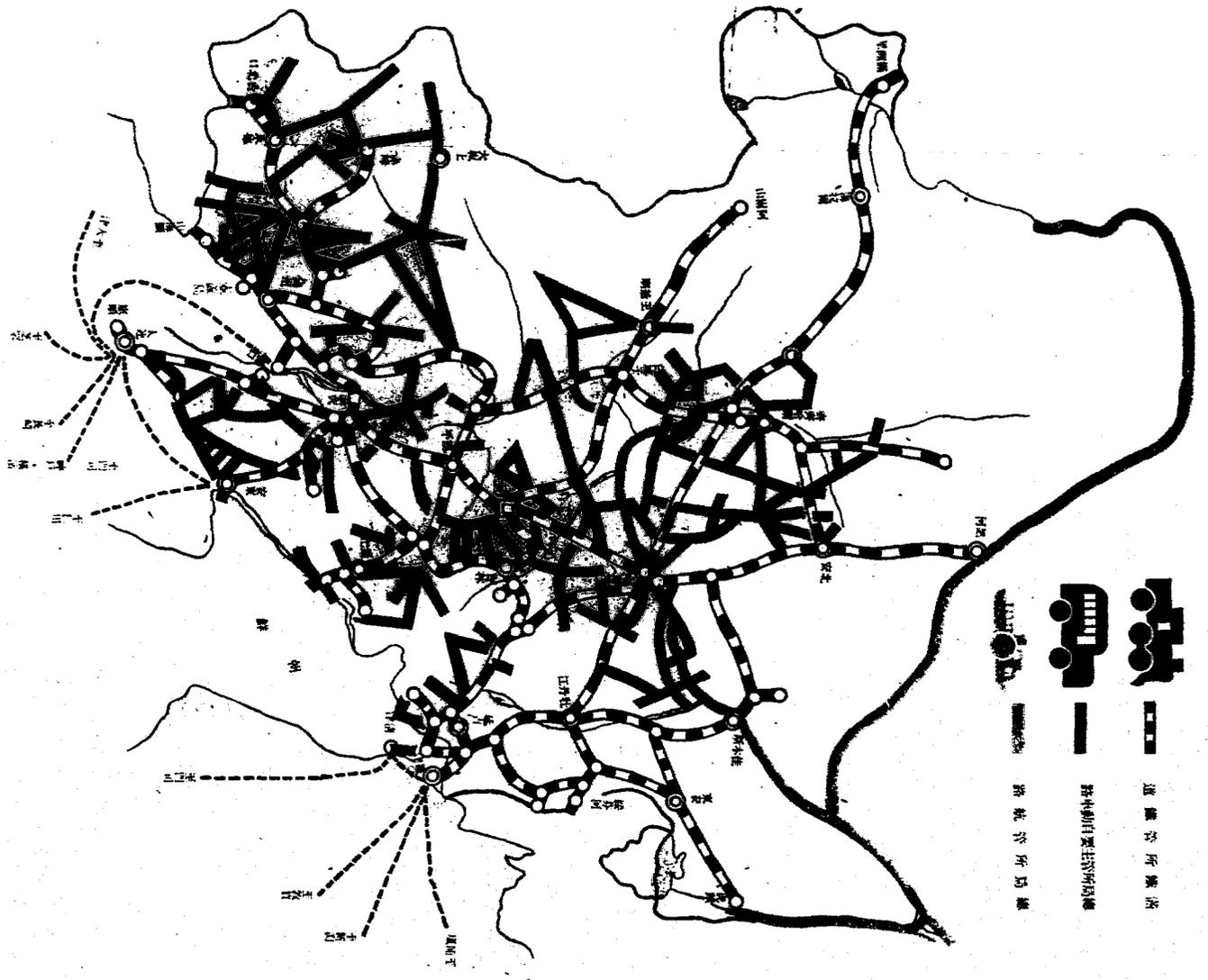
大連市 關東州之大連市，昔時呼名青泥窪，僅爲人口寂寥之一寒村。自今八十四年前，英法聯合艦隊，侵入北京之際，曾爲其根據地，日清戰爭前，李鴻章築造砲台及機橋並置水師營，遂稱大連灣矣。日清戰役之結果，曾一度歸日本之掌中，旋因三國之干涉，遂復交還中國。其後俄國租借關東州作爲極東進出之據點，更計畫不凍港旅順軍港之計劃，並企圖於大連建設一大商港，迨日俄戰爭之

際，復被日軍占領，日本復繼承俄國之關東州租借權，設立南滿洲鐵道株式會社，敷設鐵路，並擔大連港經營之任。爾來三十餘有年，大連爲日本海外唯一之自由港，又爲滿洲之門戶，遂愈爲繁華矣。

自由港的大連，當歐亞連絡之要衝，不但爲滿洲國之門戶，同時亦即大陸之咽喉。經此不凍港向外輸出之滿洲特產大豆、豆餅、豆油、小麥、煤、鐵及鐵製品、柞蠶絲同原料不下數百萬噸，而更有麥粉、棉紡物、麻袋、木材、機械器具及各種建設材料之輸入，與老大貨物之吞吐，乘降船客之數，年亦達百餘萬人。由此碼頭乘降船旅客，無論何人均要驚異滿鐵，投以巨資所建築之能收容五千人之車船連絡待候所也。

又在此碼頭每日可見平均約有一萬人出動之勞工，此均歸福昌華工株式會社所承攬，其搬運勞作之狀態，與豆餅混合保管倉庫及同大豆之露天堆積場，頗爲大連碼頭呈一異彩。再福昌華工株式會社，爲勞工福利設想，而有勞動團體合成組織之編成，以保證彼等之生活，而資其向上發展之施設，例如碧山莊華工收容所，乃此等華工之安樂鄉，亦爲大連之一名所也。

寫眞ハスベテ軍許可濟



— 普通客車所屬路

- - - 路車制自置客車所屬路

⋯⋯ 路軌管所屬線

昭和十七年八月十五日 印刷
昭和十七年八月二十日 發行

奉天市朝日區朝日街二段二

編輯人 千 田 萬 三

奉天市大和區松島町九番地一ノ二〇

發行人 數 村 吉 之 助

奉天市大和區彌生町三一

印刷人 新 井 長 吉 郎

奉天市鐵西區嘉工街三段一號

印刷所 興亞印刷株式會社

發行所 奉天市 村弘報課



KBC
G
829. 12
0 / 4