

昭和十五年一月三十一日 印刷
昭和十五年二月五日 發行

編輯人 奉天市鐵道總局 鄺子罕

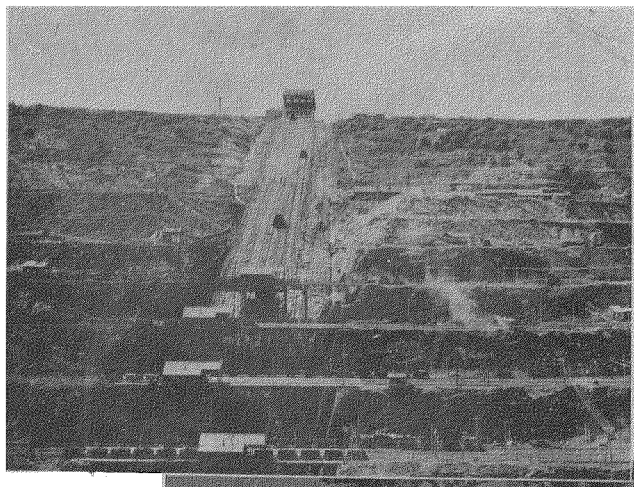
發行人 奉天市紅葉町清風寮 永野賀成

印刷人 奉天市大和區大和町十三號 山田浩通

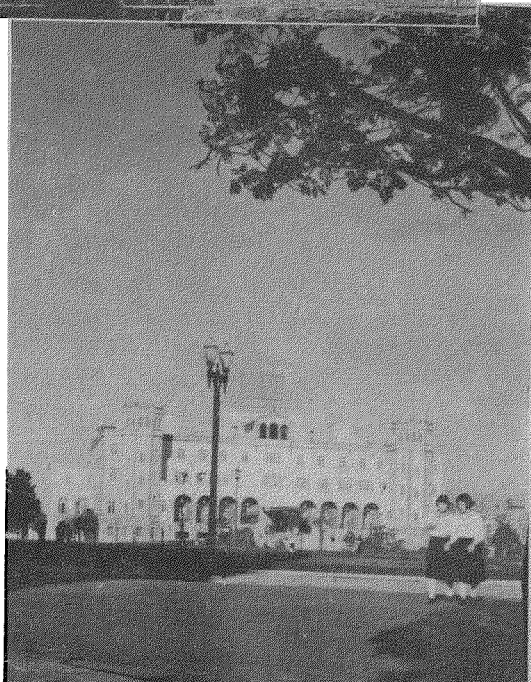
印刷所 奉天市大和區大和町十三號 東亞印刷株式會社奉天支店

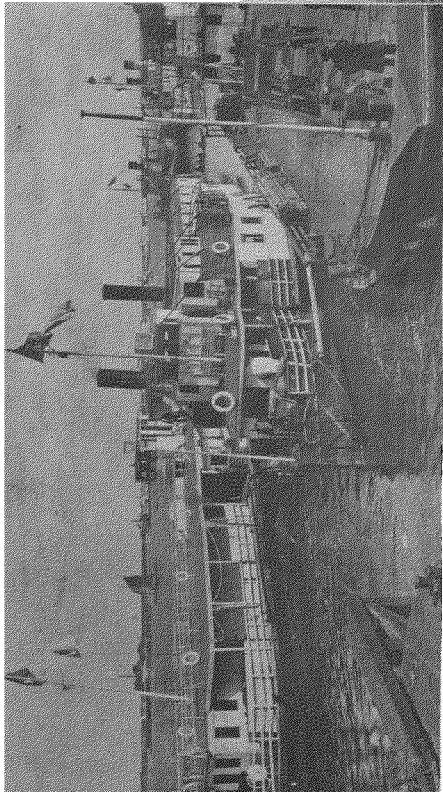
發行所 南滿洲鐵道株式會社 鐵道總局弘報課

← 撫順露天掘



→ 滿鐵直接經營之奉天大和旅館





松花江航路「哈爾濱碼頭」 ↑

遼陽棉花試驗地「全景」 ↓



南滿洲鐵道株式會社要覽

目次

略史	一
組織	二
鐵路	四
交通之發達	五
港口之發達	八
倉庫	一〇
鐵道工廠	一一
旅館	一二

委託滿鐵管理之滿洲國有鐵道	一三
委託滿鐵代理之北鮮鐵道	一七
建設工作	一八
撫順及煙臺煤礦	一九
製油	二二
石炭液化	二二
撫順鐵廠	二四
鐵道附屬地及治外法權之撤廢	二四
都市建設	二八
學校及圖書館	二九
醫院及衛生施設	三〇

農事試驗所	三二一
中央試驗所	三三三
地質調查所	三四
滿洲資源館	三五
調查研究事業	三六
附屬工商事業	三七
滿鐵財政	三九
資本分配	四〇
收入及支出	四一
社員福祉社	四三

南滿洲鐵道株式會社

所謂南滿洲鐵道株式會社者。非僅々限于一鐵路交通機關也。實則謂之爲滿洲近代文明之建設者亦無不可。滿鐵于其遠大之鐵道事業外。尙經營種々附屬事業。如煤礦、鐵路工廠、海港碼頭、倉庫、旅館、學校、圖書館、醫院、衛生機關、及經濟調查委員會、化學研究所、農事試驗所等々。此外尙有其直接統轄之合股公司。如電燈廠、煤氣公司、運輸公司、造船所、及其他種々工廠。是以滿鐵廣繁之事業。誠與滿洲國工業、商業、經濟、學界、均有不分之關係。而滿鐵發展之歷史。亦可謂爲滿洲近三十年來之進化史也。

略 史

日俄之戰對于遠東局面有極大之影響二。一、俄人在遠東建設不凍海港野心之失敗。二、日本山茲在亞洲大陸上得一根據地矣。

一九〇五年九月五日俄之戰一旦告終。案包刺墨條約，日本開始接收一切俄人在南滿之權利及產業，包括關東州租借條約，及自旅順至長春（現新京）之鐵道。其支線。及其他一切之附屬權利等々。此等權利及產業。蓋爲日本喪失十二萬生命。二十億金錢莫大犧牲之唯一補償。以俄人除付日本一億羅布之俘虜贖養費外。對與日本之賠償要求完全拒絕。

北京條約簽字于一九〇五年十二月廿二日。中國非但承認日俄兩方之移讓事實。並且允許日本修築及管理其已建安東奉天間軍用鐵道、依條約原案。中國會應允不更建設與南滿洲鐵路、並行之路線。以妨害其利益。

爲發達此鐵道及其附屬權利之緣由。南滿洲鐵道株式會社于是乎產生。

組 織

南滿洲鐵道株式會社、遵日本天皇之特命而成立于西曆一九〇六年、以處理南滿之鐵道交通。又受日本政府之命令、辦理其附屬營業、如海運公司、電燈煤氣公司、倉庫馬頭等々。更給與以鐵道附屬地及其中土地房產之管理權。于是日一九〇六年十一月滿鐵遂正式成立。至次年之四月一日方開始辦公。逮一九三七年四月一日。滿鐵已歡慶其三十週年記念矣。

滿鐵創立以來已經過幾番之改組。今日鐵道總局之最高機關組織包括總裁（總經理）一、副總裁（副經理）一、理事（常務董事）八、監事（監督人）四、顧問四、總裁與副總裁乃由政府任委。每任期限五年。理事亦由政府任委。每任期限四年。資格限于本公司持有百股以上之股東。監事則由本公司全體股東大會選舉。自去年（一九三九）三月大村卓一繼松岡洋佑而為本公司之總裁。

本公司之主體即為在奉天之鐵道總局。為滿洲鐵道事業之最高機關。前此滿洲之鐵道管理極為複雜而無統系。南滿路線係由大連之滿鐵本社管理。國鐵路線則歸奉天鐵道總局管辦。北鮮路線則為在清津之北鮮鐵道局經營。自一九三六年十月一日、此三局遂合而為一。而成為鐵道總局矣。前在大連滿鐵本社之鐵道部、遂亦遷至奉天。成為鐵道總局之中堅部分。由此全滿及北鮮之鐵路、遂均屬此一處管理矣、此外鐵道總局、猶經理以前之鐵路建設局、及各處碼頭事業。

大連滿鐵本社分為五部。一、總裁室、二、經理部、三、地方部、四、產業部、五、用度部、自從治外法權撤廢後已改為四部。一、總裁室、二、經理部、三、調查部、四、用度部、本社尙直接管轄撫順煤礦、中央試驗所、經濟調查所、滿鐵東京及新京分所、上海及天津事務所等々。尙有在外國之事務所二。一在紐約。一在巴黎。皆直屬於總裁室之下。以前屬於產業部之地質研究所。滿洲資源博物館。獸疫研究所。及農事試驗場數處。又屬於地方之醫院、學校、圖書館、及教育衛生機關等々。

半已移交政府。餘則改屬別部。由滿鐵經營在鞍山之著名鐵廠亦於一九三三年改爲滿鐵管轄下獨立之昭和製鋼所矣。

今日滿鐵之龐大組織包括至二十五萬之日滿鮮職員。其薪俸總數每月達一億一千三百萬元之巨。

鐵 路

鐵道事務爲滿鐵之主要事業。亦即以此在遠東以至於世界上占一極重要之地位。滿鐵之優良鐵路非但爲所謂「亞洲穀倉」之中南滿運輸主幹。並且爲日本中國之國際交通及貫通歐亞之西比利亞鐵路之主要連絡也。

然而此鐵路當日本於一九〇六年、自俄人手中接收時已破爛不堪。其主要路線爲一自旅順至長春（新京）之單軌鐵道。其鐵路構造之不良、固不待言。而且其鐵軌橋樑等多爲俄人退却時所撤去。或炸毀。滿鐵接收後、即刻開始整理工作、重新建設、此瀕於無用之破爛鐵道。遂將以前俄人所設五尺寬之廣軌鐵道換爲日本內地所有之狹軌鐵道。後又改爲標準軌（四尺八寸半）。同時新鐵軌亦經輸入。俄人所用之六十四磅半輕軌、遂改爲八十磅軌。後又改爲現在所用之百磅鐵軌。更將連京主線、及撫順支線、全部設以雙軌。滿鐵猶不避無數困難、將奉天安東間之軍用鐵道同樣修築完成。在種々改良及

山洞穿鑿、橋樑建設之後、全線縮短至十五英里。僅々於此等基本改造工作上、滿鐵已消廢五千萬圓之巨款。以三十餘年繼續改良之結果、滿鐵今日遂爲東亞設備最完善之鐵道路線矣。

現滿鐵所有之社線全長一千一百二十九杆零十分之一。即七百零一英里又十分之六。其分析如下

一、連京線	七〇四・三杆	四三七・七英里
一、安奉線	二六〇・二同	一六一・七同
一、旅順線	五〇・八同	三一・六同
一、營口線	二二・四同	一三・九同
一、煙臺線	一五・六同	九・六同
一、撫順線	五二・九同	三二・九同
一、其他	二二・九同	一四・二同

交通之發達

因滿鐵之鐵道及其熱心改良、此三十年間南滿洲交通、遂有驚人之發達。尤以貨物運輸之巨大增加爲甚。由下所列表可見滿鐵交通歷年發展之比較。

年 度	乘 客 人 數	客 車 收 入	載 貨 噸 數	貨 車 收 入
一九〇七—〇八	一、五二二、二三一 ^人	三、五九四、二三九 ^圓	一、三四八、四九三 ^噸	六、一六〇、二七四 ^圓
一九一二—一三	三、九〇五、八二三	五、〇〇八、六三三	四、二四七、二三六	一三、九一三、三四一
一九一七—一八	五、八四四、九二九	八、一三六、七〇七	六、五九九、一三三	二三、七九三、〇五六
一九二二—二三	七、六四五、〇六八	一二、三八九、〇六八	一〇、九二六、一九九	六九、五一八、一一一
一九二七—二八	八、二六三、〇八九	一六、一〇二、九五三	一六、七一七、六七七	九四、〇四〇、八一九
一九三二—三三	八、六一〇、一五九	一四、八一二、〇四五	一六、五七二、八一六	八五、〇二二、三一四
一九三七—三八	一七、五一五、〇四四	二四、八七七、五二七	二四、三三一、三九三	一二五、五五八、三七五
一九三八—三九	二一、〇三〇、〇〇〇	三三、九四〇、〇〇〇	二四、〇八〇、〇〇〇	一五、〇九〇、〇〇〇

由下列滿鐵總收支及每秆利益表可見其驚人之成功。不愧與世界最優良之鐵道比較也。

年 度	總 收 入	總 支 出	利 息	每 秆 利 益
一九〇七—〇八	九、七六八、八八七 ^圓	六、一〇一、六一五 ^圓	三、六六七、二七二 ^圓	三、二二八 ^圓

一九二二—二三	一九、九〇七、四五六	七、八四六、九二三	一二、〇六〇、五三三	一〇、八〇四
一九一七一—一八	三四、四五七、一二三	一〇、八五八、七三四	二三、五九九、一八九	二一、三四三
一九二二—二三	八七、八一三、〇二九	三四、一六九、二八五	五三、六四三、七四四	四八、六〇〇
一九二七—二八	一一三、二四四、一八〇	四五、二三五、八三五	六八、〇〇八、三四五	六一、一七〇
一九三二—三三	一〇三、八四六、五一二	三八、七九五、八四七	六五、〇五〇、六六五	五七、七一五
一九三六—三八	一五八、四二六、五八五	六三、四五七、九八四	九四、九六八、六〇一	八四、一一七
一九三八—三九	一九二、七四五、九三八	八二、九四七、五四七	一〇九、七九八、三九一	九七、二五三

案上列表中貨物運輸，占鐵道收入百之八十五。旅客營業僅占百分之十五。所運輸之貨物中主要部分爲撫順煤炭及滿洲農產品。尤以大豆爲大宗。近年緣滿洲國內各處鐵道建設之發展。於是建築材料。機械煤油綿布等之輸入量日見增加。而滿鐵遂爲其運輸之主線。由此可測滿鐵運輸營業將來之發達。尤有一點足以注意者。蓋滿鐵之鐵道事業爲其收入利益之大宗。鐵道業之利息遠超過其他各事業之總利。于是滿鐵得以鐵道業利息之餘潤。經營大規模無利息之事業。如教育衛生科學等々之機關。及其他鐵道區間之公衆事業也。

港口之發達

各國港口之建設及管理多歸政府經營。而大連港口之建設則此等重大工程均由滿鐵代辦。如英國大西鐵道公司之建設「卡敵夫」「泰爾波」港及在南威爾士之「白里」船塢也。關東廳之職務則僅限于船舶停留之管理而已，因此滿鐵于港口方面有極大規模之建設。

大連開港乃始于俄人。當時之名曰「大爾乃」。蓋為中東鐵路之終點。俄人曾有大規模之都市港口建設計畫。在其管治下二十年中。據云曾投資二千萬羅布。以實現其夢想。但日本接收大連當時其港口建設尙去完成遠甚。當時僅有小棧橋一。碼頭及防波堤，尙在建築中。港口掘鑿則方起首而已。至于其他工務，則尙未着手也。

滿鐵大體任依照俄人之計畫，即刻開始港口改良之工作。未完成之防波堤等，即改良而完成之。未掘鑿之海口，亦即加工而深掘之。目下第一流之船隻，亦可直接停泊于其棧橋之傍。更在棧橋之內鋪設七十餘英里之鐵路，以便貨物之搬運。在寺兒溝更設棧橋二。專為煤油及燃料之用。此外在大連灣對岸甘井子地方。尙有棧橋一。並裝置新式機械設備。專為撫順煤炭輸出之用。其中尙另有棧橋一。專屬阿莫尼亞及硫磺礦產等運輸之用。大連港內，尙有專為民船卸貨之碼頭一。總之在此大連港內。

年可運輸一千一百萬噸以上之貨物。由此大連遂變為遠東第一港口矣。

逮一九三九年之三月，滿鐵於此偉大之港口改良事業，已投資達一萬一千二百二十四萬餘元。此外滿鐵尚在壺蘆島、安東、旅順、羅津、上海、大阪、鶴見等處，亦均設有碼頭。而目下滿鐵在羅津及壺蘆島尚在建設新港也。

滿鐵經營之港口規則，極為簡單而便利。在港內停泊一千噸以上之船隻，為其航行之安全起見，必須依用本公司之引港規則。碼頭之使用，只須付一定之使用費，以免閒船之停泊。是故大連港口之秩序，於東方無比。下列之表可見大連港業之實況。

年 度	停 泊 船 數	輸 入 貨 物	輸 出 貨 物	收 入	支 出	利 益
一九〇七—〇八	一、一四三	五四三、五八三	二九〇、九九七	五七二、四九三	五六〇、一五一	一一、三四三
一九一七—一八	二、〇三二	八〇九、二六〇	二、二〇三、七二〇	二、八一三、四九一	二、五四五、七一五	二六七、七七六
一九一七—二八	四、二三四	九七六、二七五	六、六二二、四八〇	一〇、一六二、五二六	九、二一九、四三九	九三三、〇八七
一九三七—三八	六、三七八	三、四一四、五五七	五、七四五、五三八	一七、七三四、〇六六	二一、七七三、〇七一	四、九五〇、九九五
一九三八—三九	七、〇四六	四、三三二、五六三	六、一〇九、一一一	二二、〇八四、三四一	一五、八四〇、八一一	七、二四三、五二九

倉庫

一九〇七年滿鐵成立之初。其倉庫事業組織尙極粗漏。一九〇八年開始在大連埠頭內、設一小規模倉庫、其次在沿路線、各重要都市起首採用露天堆站方法。至一九一一年方始建設今日在大連碼頭、及沿線各處之新式倉庫。今日於廿年來之建設及改良之下。僅大連碼頭內已有倉庫七十九所。其總面積、約占四十二萬二千平方米。其他沿線之三十一大站、亦有倉庫一百四十一所。面積共計約二十萬九千平方米。堆積於此等倉庫內之貨物、年約八百六十萬五千噸。而大豆及豆餅之屬占其百分之六十。

一九一二年滿鐵開始在大連埠頭內、採用所謂「混合保管」制度。以便利大豆之運輸。其後鑑於其極好之成績。遂將之推廣至奉天鐵嶺開原及滿鐵沿線其他各主要地方。在此巧妙制度之下。先將所運之大豆在其受貨地方、按其品質及重量而分析之。然其頒發貨單。貨主將此貨單、即可在運輸終點領取同量、及品質之大豆。並且此等貨單可在銀行押款。以其有驚人之成功。遂於豆餅豆油米穀等之運輸、亦採用同樣之制度。且於倉庫中之貨物、均由本公司代爲保險、不另取貨主之分文也。

滿鐵倉庫事業之歷年發展可見於下列之表。

年 度	運 輸 貨 物	收 領 貨 物	總 數	發 出 貨 物
一九一一年	六、八一〇噸	六五二、〇七五噸	六五八、八八五噸	五一五、五七三噸
一九一七—一八	三〇〇、六六二	三、〇二三、六六八	三、三二四、三三〇	二、八六四、一〇三
一九二七—二八	五五五、五三六	四、七八六、六三一	五、三四二、一六七	四、八二四、七一四
一九三七—三八	四四三、六四一	四、九七六、六九〇	五、四二〇、三三一	四、八二二、三九七
一九三八—三九	五九七、九三四	四、八六六、〇三八	五、四六三、九七二	四、九七〇、〇二五

鐵道工廠

滿鐵最初之工業經營。即在大連附近沙河口地方。建設有極新式機械設備之大規模鐵道工廠。此工廠完成于一九一一年。

沙河口鐵道工廠之資本約一千萬元。其用地面積達九十九萬平方米。包括工廠九十五所。為遠東設備最善最大鐵道工廠之一。其中分機械工廠、鐵工廠、鋼鐵製造工廠、製材廠、蒸氣機製造工廠、客貨車輛製造工廠、油漆工廠、電氣修理工廠、發電廠、事務所及其他各種設備。一九三八—三九年

間、其職員達五千八百七十人。其車輛製造及修理等之費用、至二千三百五十七萬餘元。由此可見此廠規模之宏大。即滿鐵最新之流線型特別快車、「亞細亞」號之計畫及製造、亦均由此廠一手爲之。此外滿鐵在蘇家屯尙一工廠。專爲枕木防腐等之工作。在大連猶有一電氣工廠、專爲修理電話電報。而同時尙研究各種電氣機械也。

旅 館

舒適之旅館爲旅行者第一之要求。然三十年前當滿鐵成立之初、此等設備在滿鐵沿線全然無有。因而滿鐵在其沿線各地、開設極新式之高尙旅館。起初此等旅館、皆各營業獨立。然自一九三一年以來、則均改歸滿鐵直接管理之下。

現滿鐵直接經營之旅館凡十。(一)大連大和旅館。(二)星ヶ浦大和旅館。(三)旅順大和旅館。(四)旅順大和旅館黃金台別館。(五)奉天大和旅館。(六)新京大和旅館。(七)哈爾濱大和旅館。(八)撫順筑紫莊。(九)五龍背之五龍閣(十)北京扶桑館。此十旅館之資本、不下五百萬元。一九三八—三九年中、其住客總數達一二二、二九九人。平均每日三百三十五人也。

委託滿鐵管理之滿洲國有鐵道

一九三三年二月九日、滿洲國政府與滿鐵簽約委託其管理所有滿洲國有鐵道。此舉之原因有二。

(一)多數雜線統一之必要。其中大半均以管理失當。連絡欠佳之故。虧失甚多。而滿鐵對於滿洲鐵路事業上。以多年之經驗與充分之實力。任此重託最爲適宜。(二)此舉爲滿洲國政府與滿鐵了却債務之最妥善辦法。蓋滿洲國政府成立當時曾承認擔負以前滿洲軍閥爲建設鐵路之用、向滿鐵所借之一萬三千萬元債款。換而言之。即將此等鐵道抵押。至于債款償清爲止。並與滿鐵訂立契約。委託其經營松花江航運。建築營口壺蘆島港口。及施設滿洲長途公共汽車路線。于是一九三三年三月一日、鐵路總局乃誕生于奉天。以任此重大使命。至一九三六年十月一日、乃與滿鐵之鐵道部及北鮮鐵道局、合而成爲現在之鐵道總局矣。

自滿鐵受此重託以來、已力圖種々改良與改組。以求將此等陳舊之路線。更變而成爲新式之鐵道。其改良大概如下。(一)修正及統一各線之章程車費等別等々。(二)閉辦與滿鐵本線連絡之直通列車並于他線各站發售連絡票。(三)改良鐵軌。(四)加設臥車及食堂車。(五)於各線主要地方施行混合堆棧制度。(六)發展河川航路、及創辦大規模長途汽車路線。(七)發起職員養老儲蓄制度。(八)統一改良

及增加以前各鐵路經營之學校及醫院。(九)開辦鐵路學院。(十)在沿線各重要城市開設旅館。(十一)提倡鐵道與民間合資之工業開發。(十二)辦設路警。(十三)採用最新式之鐵道會計及統計。如此在滿鐵管理之下、滿洲國鐵發達之速度實臻空前之記錄。

現在于滿鐵代理下之滿洲國鐵路線如下。

- | | |
|----------------|--------|
| 一、奉吉線(吉林奉天間) | 四四七·四籽 |
| 二、壺蘆島線(錦西壺蘆島間) | 一二·一同 |
| 三、奉山線(北奉天山海關間) | 四一九·六同 |
| 四、河北線(溝帮子河北間) | 九一·一同 |
| 五、北票線(金嶺寺北票間) | 一七·九同 |
| 六、葉峰線(葉柏壽赤峰間) | 一四六·九同 |
| 七、錦古線(錦縣古北口間) | 五四二·三同 |
| 八、新義線(新立屯義縣間) | 一三一·五同 |
| 九、平梅線(四平街蓮河間) | 一四九·二同 |
| 十、梅輯線(梅河口陽岔間) | 二三一·〇同 |

- | | |
|------------------|--------|
| 十一、大鄭線(大虎山鄭家屯間) | 三六六・二軒 |
| 十二、平齊線(四平街齊齊哈爾間) | 五七一・四同 |
| 十三、榆樹線(齊齊哈爾昂々溪間) | 二八・七同 |
| 十四、京北線(新京北城子間) | 三三二・六同 |
| 十五、白阿線(白城子阿爾山間) | 三三七・〇同 |
| 十六、寧墨線(寧年墨爾根間) | 一八〇・三同 |
| 十七、北黑線(北安墨河間) | 三〇二・九同 |
| 十八、虎林線(林口虎頭間) | 三三五・七同 |
| 十九、齊北線(齊齊哈爾北安間) | 二三一・五同 |
| 二十、濱北線(哈爾濱北安間) | 三三四・九同 |
| 廿一、龍豐線(龍潭山大豐滿間) | 二六・六同 |
| 廿二、京圖線(新京東新京間) | 四・六同 |
| 廿三、拉濱線(三棵樹新站間) | 二五八・一同 |
| 廿四、京濱線(新京哈爾濱間) | 二四二・〇同 |

廿五、濱洲線(哈爾濱滿洲里間)	九三四・八軒
廿六、汪北線(汪清北荒嶺間)	八二・四同
廿七、綏神線(綏化神樹間)	一三五・八同
廿八、濱綏線(哈爾濱綏芬河間)	五四六・四同
廿九、梨樹線(下城子梨樹鎮間)	五八・九同
三十、綏寧線(綏陽東寧間)	九六・二同
卅一、京圖線(新京圖門間)	五二八・〇同
卅二、圖佳線(圖門佳木斯間)	五八〇・二同
卅三、朝開線(朝陽川上山峰間)	六〇・六同
卅四、其他	一六八・六同
共計	八八八三・〇同

一九三八—三九年間此鐵路之收入達一億八百餘萬元。乘客總數二千八百八十餘萬人。載貨總噸數達二千四百三十餘萬噸。

此外鐵道總局、現尙經營長途汽車路線二十餘處。共長七千餘軒。而滿鐵在哈爾濱所設之哈爾濱水

運局。及其直接管轄下之哈爾濱水運協會、所營之航路凡九計長五千一百九十餘浬。

委託滿鐵代理之北鮮鐵道

北滿與日本海間直接連絡路線之建設。久已視爲一大難題。及至敦化圖門間之鐵道完成後。此計劃始得實現。而列車遂可由新京直通在日本海邊之清津及羅津矣。爲通車便利起見。朝鮮總督府。遂于一九三三年十月一日、委託滿鐵代理北鮮鐵路。于是本公司在清津設立北鮮鐵道管理局。以改良管理此等路線。至一九三六年十月一日、遂歸併于奉天之鐵道總局矣。北鮮鐵道之路線如下。

(一) 圖門—羅津間

一六二·五浬

(二) 南陽—清津間

一七二·二同

(三) 會寧—鷄林間

一一·七同

共計

三四四·四同

及拉濱線與北黑線完成後。此等通車遂可直達北滿之黑龍江邊。而圖佳線之完成乃將東北荒避之區與日本海岸構通爲一。目下羅津爲北鮮交通之門戶。已成一極新式偉麗之海港。而其將來之發達誠不可限量。滿鐵自得國鐵及北鮮鐵之管理權。遂與滿洲國政府合作、而爲北滿及東滿開發之先鋒矣。

一九三八—一九三九年中，滿鐵于此等路線之收入達一千零四十餘萬元。乘客三百零五萬餘人。載貨二百十五萬七千噸。及羅津港口全部完成後，則北鮮鐵道之活動當更增加矣。

建設工作

今日『滿洲國』及『建設』二語有不可分之關係。而滿鐵則爲此建設者之中堅分子。蓋滿洲國政府曾預定鐵道建設十年計劃。包括四千籽之新路線建設。此等工作均已委託滿鐵代辦。

當滿洲國政府之委託滿鐵代理國鐵也。同時尙與滿鐵約定。令其增築敦化圖門。拉法哈爾濱、及泰安海倫間之三鐵道路線。其建設費約一億元。此後于一九三三年九月、一九三四年四月、及一九三五年十二月滿鐵又連接受三次政府方面新路線建設之委託。其增加費用約四億元。

一九三三年三月一日。滿鐵以此等鐵路建設之故。遂在大連設立鐵道建設總局。而于新京、哈爾濱、齊齊哈爾、羅津各地設立分局。其後因建設增廣之關係。尙時々增設新局。如在圖門、牡丹江、北安、白城子等處。一九三六年十月一日、此鐵道建設局、遂經改組爲鐵道總局之建設局矣。自是以來。鐵道總局以其資源經驗經濟之全力。以推進其建設工作。結果于一九三九年之夏、滿鐵已完成不下二十條之重要路線。而目下尙刻々推展其鐵道範圍至于滿洲之邊荒。所築新路約四千七十餘籽。包括敦化

圖們、圖們牡丹江佳木斯、林口虎林、拉法哈爾濱、海倫北安黑河、新京北城子阿爾山、金嶺寺葉柏壽承德、古北口葉柏壽赤峰、新立屯義縣及梅河口輯安等重要路線。

滿鐵之另一同樣重要之建設工作。蓋爲羅津及壺蘆島港口之計劃及建築。羅津港之建築計畫豫定于十五年間完成。費用約三千五百萬元。其規模之宏大幾與大連港等。此偉大工作之第一部分始于一九三三年而于一九三七年已完成矣。于是以一無名之漁村。遂一變而成一可于一年中運輸三百萬噸之大港口矣。日下滿鐵正在開始其第二部工作。豫定于一九四二年完成。

壺蘆島之建設、蓋爲其已成工程之改良與擴充、包括增築棧橋二防波堤一及其他之需要設備。預定費用約二千萬元。其工程開始于一九三六年之四月。目下猶在滿鐵監督之下進行中也。

撫順及煙臺煤礦

除鐵道事業之外。滿鐵之最重要事業、蓋即爲其在撫順及煙台經營之煤礦。此二煤礦之資本、實達一億四千八百萬元以上。

撫順煤礦、于此二礦中尤爲重要。撫順位于渾河之流域。在奉天之東約三十英里。其炭田之廣闊約一萬六千五百英畝。東西約十英里。南北二英里半。其炭層之厚度、自七十八尺至四百二十尺不等。

平均約一百三十尺。于此滿鐵經營其世界最大之露天煤礦。煙台煤礦位于奉天之南約三十英里。在連京線之附近。

滿鐵于一九〇七年開始經營撫順煤礦。即從事于科學化之大規模生產。其開發第一步即將其已有之炭坑三所加以改良。而于其外更增掘二所。即有名之大山及東鄉二坑也。此等工程完成于一九一二年。共耗費九百二十萬元。而其煤炭之每日出產量。遂由三百六十噸增至五千噸矣。其發達之第二步，則爲露天開掘法之採用，及沙石搬運用之電氣鐵道之建設。此外更增掘炭坑三所。此等改良之結果遂于一九一八年，將其每日出產量增至七千噸。第三步之開發始于一九一九年。其工程包括（一）龍鳳大堅坑之開掘。（二）自古城子至楊柏堡間之露天開掘。（三）千金寨露天坑之增掘，以與古城子炭坑溝通。此偉大工程現已完成。其每日出產量已增至二萬五千噸。

因撫順煤礦之發達。滿鐵爲將來計劃，遂將其地建成一極近代化之都市。而爲之施設電燈、瓦斯、電車、自來水、電話等々之設備，並且滿鐵又設立多數撫順煤礦附屬工廠。其主要者凡四。（一）供給奉天鞍山各處電力之偉大撫順電燈廠。（二）流酸阿莫尼亞廠。（三）骸炭廠。（四）製油廠。

近年煤炭出產之數量如下。

年 度	撫 順 煤	煙 台 煤	其 他	共 計
一九三三—三四	七、〇六〇、〇〇〇 <small>噸</small>	一七一、〇〇〇 <small>噸</small>	三七、〇〇〇 <small>噸</small>	七、二六八、〇〇〇 <small>噸</small>
一九三四—三五	七、五七三、〇〇〇	二二六、〇〇〇	一四〇、〇〇〇	七、九三九、〇〇〇
一九三五—三六	七、六六七、〇〇〇	二六一、〇〇〇	一九一、〇〇〇	八、一八九、〇〇〇
一九三六—三七	七、九七八、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	三〇二、〇〇〇	八、五八〇、〇〇〇
一九三七—三八	八、二二八、〇〇〇	三四五、〇〇〇	四〇九、〇〇〇	八、九八三、〇〇〇
一九三八—三九	七、九五二、〇〇〇	三六二、〇〇〇	五〇七、〇〇〇	八、八二〇、〇〇〇

一九三八至一九三九年度、煤炭販賣分配比較如下。

本社自用

二、三三五、〇〇〇噸

國內用

五、三一四、〇〇〇同

輸 出

一、四五二、〇〇〇同

輪船用

七七九、〇〇〇同

製油

製油于目下撫順煤礦附屬工業開發上占一極重要地位。撫順地下所貯藏之煤油頁層縱橫炭層之上。東西十英里。南北一英里。其最厚處約四百五十尺。計約五十億噸。而煤油平均得其百分之六。淡氣百分之〇・五五。及撫順煤礦採用露天開掘法。須先將此無價之頁層全部掘出。滿鐵之工程師于苦心研究之下。遂發明利用乾蒸溜之新製油方法。而得到極大之成功。遂于一九二八年四月基于此新發明設立一完善之製油廠。其資本約七百萬元。結果成績極為優美。目下正在擴充其規模。以求增加其出產量。一九三八—三九年度撫順製油廠之職工人員達一千餘人。其收入達一千一百十八萬九千餘元。

石炭液化

石炭液化蓋與製油有極密切之關係。滿鐵現正從事於開發此極重要之工業。以成爲撫順煤礦附業之一。

滿鐵之于石炭液化計畫實始于一九二八年。距今已十一年矣。此計畫蓋自兩方面進行。滿鐵會委託在日本德山之海軍燃料研究所、對於撫順石炭液化加以研究。而一方又在大連之中央研究所盡力作各種研究。逮一九三三年、于五年苦心研究及試驗之後、滿鐵之化學家遂發明一種直接用撫順煙煤液化之方法。結果松岡前總裁遂于撫順設立石炭液化臨時事務所。以求將此項寶貴發明成爲實用工業。而一方仍提倡對於此等困難工作繼續加以研究。一九三七年石炭液化工業計畫遂被列入滿洲國工業五年計畫之內。因而滿鐵對于其工作更加努力。至一九三九年之二月、經過多少困難、此石炭液化廠之建築工事方始完成。其後又經屢次試驗、始將其所有缺點改正。至同年之七月廿二日、滿鐵遂得發表其石炭液化工業化之成功。其所製之煤油品質極爲優良。較諸原來之預想尤佳。而滿鐵現正從事于工廠各部分之考查。一俟調查完畢後、即開始大量生產。

案此種直接液化法。先將煤末及蒸木油混和更用輕氣在高溫度及大壓力之下吹入。其結果產生之煤油達其原料重量百分之五十。(在原理上應得百分之六十五)。而以前所謂低溫化合炭質法、及「夫益西唉」式之石炭液化法、只得其重量百分之十或十五。在撫順石炭液化法未發明之前。唯有德國對于直接石炭液化法有所成功。然德人發明之方法乃適用於木炭。若用諸滿洲及日本所產之煙煤則不相宜。而撫順液化法則專適用於煙煤。而于科學上實爲一極大之新貢獻。

滿鐵以前曾發明、利用鞍山極貧之鑛苗、一種最新式之冶鐵方法。因而有現在極發達之昭和製鋼廠。又曾在撫順發明極巧妙之製油方法。遂爲目下正在擴充之撫順製油廠之基礎。此次石炭液化之發明及其工業化之完成、誠于將來滿洲及日本之油業界有莫大之價值。而滿鐵之先鋒事業又加一段之光明史矣。

撫順鐵廠

目下滿鐵在撫順正在進行設立一製鋼廠。自一九三二年以來中央試驗所屢次試驗以低溫直接製鋼法用東邊道所產含有百分之六十之鐵鑛苗及撫順煤炭製成質分極良之鋼鐵。至一九三七年十月遂在撫順設立製鋼廠臨時事務所。計畫以資本八百萬。于二年中建成。預定每年可產二萬噸之純鋼。

鐵道附屬地及治外法權之撤廢

依一八九六年中國及俄國訂立之中東鐵路建設條約、俄人得有在鐵道區內一切管理之全權。一九〇五年之包刺墨條約、遂將此等權與鐵道一同轉歸日本。而于北京條約中國乃正式承認此等權利之移交。一

九〇六年滿鐵當局、遵日本天皇之命令開始辦理市政、工程、教育及衛生諸工作。並奉命征收在附屬地內居民稅捐以供上述建設之費用。于是一九〇七年滿鐵遂制定關於附屬地管理之詳章。居民方面亦由大衆公選一協議委員會以參與市政。一九三七年滿鐵管轄下之附屬地達三一五、一八八、八五六平方米包括三〇二八所之房屋。

此等宏大建設之費用蓋全由滿鐵一手負擔。而其維持費則半出于居民所出極輕之稅捐。其差額則均由滿鐵方面補足之。一九三六年度之稅捐平均每家僅出十元。尙不足其支出之三分之二。

滿鐵對與附屬地建設已投一億九千三百四十八萬餘元之巨資。共一九三六年度之總支出達二六、一〇七、二四〇元。而其收入不足之一六、六三四、〇〇〇餘元則均由滿鐵填補。滿鐵于地方事業上所投之資本分配如下。

土地	一一一、〇四八、〇〇〇元	五七・一%
學校	一九、二七〇、〇〇〇同	一〇・〇同
圖書館	五四八、〇〇〇同	〇・三同
俱樂部	三三六、〇〇〇同	〇・二同
醫院	一五、二一九、〇〇〇同	七・九同

衛生研究所	四一六、〇〇〇元	〇・二%
市政施設	一八、一六五、〇〇〇同	九・四同
自來水公司	九、四九〇、〇〇〇同	四・九同
房屋	九、四七四、〇〇〇同	四・九同
農事試驗場	八六九、〇〇〇同	〇・五同
獸疫研究所	六九〇、〇〇〇同	〇・四同
中央化學研究所	三、三四二、〇〇〇同	一・七同
其他	四、六一六、〇〇〇同	二・五同
共計	一九三、四八三、〇〇〇同	一〇〇・一同

日本對於其在滿洲之治外法權、早有自動放棄之意、唯以滿洲情勢未定是以久々遷延。然自滿洲國成立以來、其治安工作及法律制度日臻完備、尤于(一)工業權利(二)財政管理(三)稅捐制度(四)法律系統(五)警察制度(六)郵政管理六者上有極顯著之進步、滿洲國政府感覺日本在滿之治外法權、對於此等改良之進行有極大之阻碍、于是與日本政府商議要求撤廢治外法權、遂于一九三四年七月由滿洲政府組織治外法權撤廢籌備委員會、而于其次年日本政府、關東局、及滿鐵方面、亦均組織同

樣之委員會，以籌備移交手續，其中詳細情形實爲複雜，本書亦不贅言，總之諸委員會歷多少困難，遂于一九三七年十二月一日將日本在滿洲之治外法權正式撤廢。而其中書主要部分，卽爲滿鐵附屬地之移交，此等移交經過會發生種々難題，加以各方之意見層出，或謂滿鐵附屬地因其文化程度之發達，應成爲獨立管理區，而一方則主張將其歸屬地方管轄區與他區域無別。

最後于一九三六年四月十七日，經新京委員會決定，而于同年八月十二日，山對滿事務局通過，以下對於附屬地移交之四點，（一）將附屬地劃歸滿洲國管理區域，（二）將其都市機關歸併當地官廳，（三）將附屬地依其當地情形改編爲城市村屯，（四）由各處當地委員會選舉代表以參與地方行政，而滿洲國政府受此重託，須擔負地方經濟補助之責任，其都市改編遂決定如下（一）一等都市，新京奉天安東營口撫順遼陽鞍山四平街鐵嶺，（二）二等都市，公主嶺本溪湖開原瓦房店大石橋蘇家屯熊岳城海城范家屯橋頭鳳凰城，（三）村屯，雞冠山連山關郭家店雙廟子昌圖開平松樹新台子等。

而與附屬地同時移交之滿鐵經營機關，尙有在關東洲以外之醫院，滿鮮人之公學校，日人學校，圖書館，婦人病院，傳染病院，公衆衛生機關，道路，堤防，橋樑，公園，墓地，火葬場，消防所，標準時間設備，自來水（除鐵道及煤礦所用之外），下水道，公會堂，運動場，職業介紹所，房屋，游泳池等々，滿鐵於此等之投資達三一、四三八、九九四元。

在此等移交之下，多數之滿鐵社員遂轉入滿洲國政府及關東局矣，於是一九三七年十一月三十日，在大連及其他滿鐵地方事務局分局所在地，舉行隆重之滿鐵職員送別會，由此持有卅餘年光榮歷史之滿滿地方事務局遂一旦解散矣。

此外尚有數處之試驗所，尙歸滿鐵暫時管理，遂有一九三八年四月一日之第二次移交，其所移交之機關如下，（一）公主嶺農事試驗場，（二）熊岳城農事試驗場，（三）柞木營子農事試驗場，（四）遼陽綿花試驗場，（五）鳳凰城煙葉試驗場，（六）洮南農事試驗場，（九）獸疫研究所，（十）地質調查所，（十一）土們嶺林業試驗所，（十二）新城樹苗園等，同時亦將衛生研究所移交與關東局及關東軍矣，滿鐵對於此等施設之資本亦達三、六三七、〇〇〇元。

於此等慷慨之移交，可見滿鐵對於滿洲國開發合作之熱誠，而表示日滿間之互相信任也。

都市建設

滿鐵之都市建設工作，因其附屬地撤廢已告節束，然其以前之偉大工作，亦不可因而湮沒無聞，是以於此有補述一筆之必要。

俄人當時在大連、牛昌（營口）、瓦房店、大石橋、遼陽、公主嶺、各處會有小規模之都市建設、

然此等建設、蓋均爲鐵道職員宿舍、及軍隊駐屯之地。而實無商業中心之計劃。

在滿鐵管理之下、此等居留地遂漸之發達、而成爲近代化之都市矣、其在大連、奉天、遼陽、營口、鐵嶺、新京、及其他八處之附屬地計劃、與建設最新式之都市、鋪設廣闊之拍油道路、又在大連、奉天、新京、安東、撫順、鞍山等處設立電燈廠、及煤氣公司、並在各處施設自來水及下水道、尙在數處創設電車及公共汽車路線。此外尤施設市場、屠宰場、公墓、火葬場、並開設學校及醫院等々、滿鐵于此項地方公衆事業上之投資、實達一九三、四八三、〇〇〇元。

由三十年間繼續努力之結果、在治外法權撤廢當時、除關東州外各附屬地之人口已達一〇二、三〇〇戶、約五四〇、五七〇人。

學校及圖書館

于滿鐵經營之種々文化事業中、其教育機關之施設、蓋爲其最重要、而其效果最永久之工作也。蓋於關東州外、所有附屬地內學校之建設及管理、均由滿鐵一手主辦、其設立之教育機關資本達二千萬元。其所辦學校如左。

幼稚園

廿五

師範學校

二九

一

小學校	四六	工業專門學校	一
職業學校	八	醫科大學	一
中學校	一三	其他學校	二六

此外尚有專爲朝鮮人所設之小學校十一、中學校一、職業學校五、及專爲滿人之小學校十。猶有附設之日人幼稚園十二、鮮人小學校十九、滿人小學校四、及其他散在各處滿鐵管轄下之小學校八十有二、滿鐵每年支出之學校經費、總數不在二、八一四、〇〇〇元之下。

自一九三七年十二月一日以來、滿鐵已將此等學校全部交與滿洲國政府管理。現尙屬滿鐵管理者、唯有滿洲醫科大學、南滿洲工業專門學校、南滿中學校及鐵路學院四者而已。

此外滿鐵尙在各大都市設立圖書館三十所、藏書達六十一萬一千餘卷、而大連圖書館、則爲其中最大而完善者、自附屬地移交以來除大連、奉天、哈爾濱諸圖書館外、其他均已隨之轉歸政府矣。此外滿鐵尙設有循環圖書館四十二所、藏書二萬三千餘卷。

醫院及衛生施設

滿鐵自成立以來、在鐵道區域內對於衛生、及保健工作均十分重視、因之南滿洲遂被視爲一健康樂土。

而無在中國各地流行之傳染病等騷擾。滿鐵更從事於防衛工作不遺餘力，尤留意於港口進出之微菌傳帶、並施行免費種痘、預防注射、飲料水化驗、肉類檢驗、工廠及礦坑內之衛生檢查、以及種々檢疫工作。

滿鐵在其各附屬地、及其他大都市如吉林、哈爾濱、齊齊哈爾等處、設有醫院三十一所、及分院一所。在小平島設有肺病療養院一所、尙在其他十處派有々人醫師、專爲當地人民謀健康幸福。

於此等醫院中、大連病院規模之大實爲第一、其資本達八百萬元、其設備之完美、醫術之優良、久已馳名遠東、現此醫院、蓋爲一直屬滿鐵管轄之獨立機關。

於此等工作之外、滿鐵在鐵道區內、設有微菌檢查所六處、以防止傳染病之發生、更在沿線無醫藥設備地方。設有看護婦派出所十處、滿鐵復協助大連之衛生處研究特別對於滿洲之健康及衛生問題、以及醫學上之試驗及藥品之製造。

滿鐵對於此等施設上投資一六、四六三、〇〇〇元、每年開支達五百三十萬元、而其收入僅達三分之一。

農事試驗所

滿洲本以農業立國，久經稱爲「亞洲之穀倉」，其農事之普遍，固不待言。故其將來之發達不盡在乎田地之增加，而實基於其方法及種子之改良，滿鐵鑑於此等之需要，乃盡心竭力在南滿各處設立多數之農事試驗場。

滿鐵最主要規模、最宏大之農事試驗所在公主嶺，此試驗場，占有五百二十畝克（英畝名每約華六畝）資本約五十萬元，而以全力爲種々試驗，以求改良與增加滿洲之農產及畜產。更於農業化學上加以種々研究，結果其大豆出產率，較諸以前所產增加百分之十至二十，豆油百分之十，米百分之三十五至四十。麥之改良尙在研究中，本試驗所，又將當地之羊種與麥利諾種緬羊合種。而成爲一新羊種，其羊毛產量之增加約達四倍，馬種及豬種之改良，菜蔬及纖維植物之種植，以及滿洲地質之研究，均得有極好之成績。熊岳城農事試驗場，則從事於果樹種植之研究，尤注重於種子改良。植物病理學及昆蟲學之實驗，更於植林養蠶亦加以研究，滿鐵於此二處，尙設有農民養成所，而免費教養一般當地之農民也。

此外滿鐵尙經營農事試驗所五處，及鳳凰城煙草試驗場。遼陽棉花試驗地，鄭家屯家畜交易市場，及種畜場三、採種田二、原種圃十五、種羊場三、種豕場三、種雞場一，此等農事試驗之結果，均散與

一般當地農民。對於機械化大農方面，滿鐵於一九三三年，在安奉線上、鳳凰城附近，設有五百畝之稻田，專爲實際試驗，以考察對於在滿洲實行科學化大規模農場之利弊。

此等施設之附屬工作上，滿鐵在公主嶺、熊岳城、海倫諸農事試驗場內，均設有氣象臺。專爲農事氣候之觀測，此外在各處尚有氣象臺九處，並協助關東州天文臺，作每日天氣報告之觀察。

滿鐵於一九二五年在奉天設立獸疫研究所，專爲研究種々家畜之流行病、及傳染病、並且製造家畜病疫之血清、及預防藥等。

中央試驗所

滿洲豐富之天然資源、及農業出產早已聞名於世，然而如何方可利用此等天與之富源、以開發滿洲之工業、蓋爲滿鐵設立當時最大之問題、而大連中央試驗所之設立、卽所以解決此難題者也。

中央試驗所成立於一九〇七年，其初蓋爲關東廳所設，而於一九〇九年乃轉歸滿鐵管理、繼續作種々研究、尤注意對於滿洲富源工業化開發之種々理化研究、而給與其他工商各業科學之援助、於下所舉之例可見其工作範圍之一部（一）伏見臺化學試驗所、其研究可分爲四部、（甲）有機化學（乙）無機化學（丙）燃料化學（丁）農業化學、（二）沙河口試驗所、最近歸屬於鐵道總局之鐵路技術研究所

其對於物理研究，亦可分爲四部。(甲)機器研究(乙)電氣研究(丙)車輛研究(丁)土木工程研究，此二處均設有實驗之小型工廠，以求將此等發明置諸實用工商業之發展也。

大豆實爲滿洲農產品之王，而中央試驗所亦對於大豆之工業用途，加以特別注意，其大豆化學製油廠之完成，對於滿洲農工業界誠爲一無價之貢獻，更發利用豆餅製造各種代用品，如肥皂、牛乳、乾牛酪、餅乾、麵粉、粉條、糖果、甘油、瑛瑯、油漆、牛油、豬油、漆布、假象牙、橡皮、機器油以至於炸藥等々，此誠屬一可驚異之研究結果也。

雖然滿洲產有大量之優良陶器原料，而中央試驗所於一九一〇年，設立之陶器公司，尙屬滿洲陶業之創始，自其成立以來，其成績已蒸蒸日上，遂擴充成爲一獨立公司矣，中央試驗所更於火磚及各種磚瓦之製造方法改良成工，尤以大連附近產有極良之玻璃原料，因之於大連設立玻璃廠，並極力提倡製瓶及玻璃事業，此外尙完成多種之試驗，如繭綢之改良、礦產之改善，尤於鉛業之成功，及農產品無數新用途之發明，如用高粱梗製酒及紙等々，總之滿鐵之中央試驗所，蓋爲滿洲工商界新事業之先鋒。

地質調查所

當滿鐵於一九〇七年接收鐵道及其附屬事業也，滿洲之礦產及其用途尙鮮有人知，滿鐵遂從事於種

々地質調查。

一九〇七年四月，滿鐵在撫順設立地質調查所，其目的蓋爲研究煤礦之開發，而於同年之十月遂遷於大連，其工作範圍亦更增廣，而開始作一有系統之全滿地質調查，其成績中之最著者，如在鞍山及其他七處極大鐵礦之發現，在開平及海城鎂礦及炭酸鉀長石鑛之發現，尙有數處煤礦之調查及測量等々。又從事於各種工業需要之原料之調查，而研究各種實用之地質學，如溫泉炭坑鑿井等々，今日此地質調查所，遂成爲滿洲之最高地質調查機關。

滿洲資源館

滿鐵在大連設立之滿洲資源館。爲規模最大最完備之滿蒙出產品博物館，其目的蓋爲使一般公衆，對於滿蒙之富源，得到相當之認識與鑑賞，館內所陳列之原料，及製成物品之標本及圖畫，農業、礦業、林業及其他種々產業情況之資料，加以大量恰當說明之照片及圖表，尤有利用電氣之說明器具，以極巧妙之方法使觀者易于明瞭，館內尙陳列關於利用天然富源之種々科學研究，結果，以爲將來新工業之基礎者也。

調查研究事業

滿鐵之龐大調查研究事業、於此有總述一筆之必要。此等工作之目的蓋爲採集各種材料、以爲滿鐵政策計劃之指南、由此而擴張其範圍以應付一般公衆之要求、供給滿洲各企業狀況之最可靠情報。從來滿鐵爲滿洲經濟發達之主力、故於此項機關之設立、固有當然之必要。

滿鐵之弘報及研究機關會經過多次之改革、以適合其組織之變更形態。現在此項機關、並不歸屬於一獨立之部門、而其管理則均依其工作之關係劃歸各課、其中最重要之機關、則爲經濟調查委員會、此會組織於滿洲國成立之後、專研究滿洲國之基本經濟狀況、而供給各種重要資料、以爲滿鐵工業政策、及滿洲國開發計劃之主動力。其工作已於一九三六年大體完成、而此組織遂成爲滿鐵工業之中心。此外屬於此項工作者、有直屬於總裁室之弘報課、及鐵道總局之資料課、尙有散於滿洲日本中國各處之研究員、及調查委員等々。

滿鐵將此項工作之結果發行多數之刊物、以供給關於滿洲之重要情報、其主要者如「調查月報」「滿洲經濟統計月報」及每二月發行之英語刊物「現代滿洲」、及每兩年發刊之英語「滿洲進化報告」等々。

自附屬地移交以來、此等調查機關、多數已歸於政府、其移交情形前已述及、然滿鐵對於其調查研究事業尙盡力繼續工作、以協助滿洲之進化。

附屬工商事業

方滿鐵成立當時、南滿洲之工商事業尙極幼稚、於是滿鐵在其鐵道交通建設工作外、更擔任創設種々工商事業之重責。

第一步、滿鐵即開始設立其鐵路交通之附屬業、其主要者如電燈廠、煤氣公司、海運公司、造船廠、倉庫、電車公共汽車公司、鐵廠及各種礦業。及國家之開發漸具形態、滿鐵乃將此等機關改爲獨立公司、至一九一五年滿鐵之海運機關、遂變爲大連汽船會社、其他如煤氣、電燈、陶器、連運等事業、亦相繼獨立、此外滿鐵更促進多數工商事業之設立、或出其全部資本、或與他方合股經營、而幫助其發達。至一九三八年之末、滿鐵之附屬機關達五十有八、其資本達九萬一千一百萬元、其中滿鐵持有其全數、資本者如下。

大連交通會社	日滿倉庫會社	滿鮮坑木會社	大連汽船會社	大連農事會社	大連窯業會社	日本精蠟會社
大連	東京	安東	同上	同上	同上	大連
一九三六	一九三五	一九二九	一九二五	一九二六	一九二五	一九一九年
五、〇〇〇	一五、〇〇〇	一、五〇〇	三五、七〇〇	一〇、〇〇〇	六〇〇	二、〇〇〇圓
共計	大連トック鐵工會社	興中公	滿洲不動產會社	福昌公司	哈爾濱土地會社	國際運輸會社
—	同上	同上	同上	大連	哈爾濱	同上
—	一九三七	一九三五	一九二七	一九二六	一九二五	一九二六年
九一、六〇〇	四、五〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一、八〇〇	五〇〇	五、〇〇〇圓

滿鐵非但以全力直接經營此等事業、並且以其潛勢力促進私人之投資、因之滿鐵對於各種私人投資、與以極低廉利息之經濟補助、又以其調查研究之結果、以爲各種工商事業之參考、更以其豐富之人財與經驗、協助各種事業之計劃、滿鐵對於工、商、農、礦、林產等業之間接協助工作、每年投資達一百五十萬元。

滿鐵財政

滿鐵成立當時之資本僅二億元、其中之半係日本政府委交之鐵道煤礦及其附屬產物、其餘一億元、則擬招自中國政府、及中日民間、然中國政府與人民完全拒決此等提議、而日方購買此項股票之數量、竟超過其豫定資本千分之六十六。

滿鐵因其營業之擴充、與其附屬事業之增進、遂於一九二〇年將其資本增加至四億四千萬元、而政府仍出其半數、以收回滿鐵以前在倫敦債市發行之社債、其餘半數則仍募諸民間、一九三三年滿鐵又將其資本增至八億元、日本政府及民衆仍各出其半、至一九三九年三月卅一日。其已繳資本已達六九六、二〇八、〇〇〇元。最近又定增資六億圓。而滿鐵之總資本計達十四萬々圓矣。

依原定規則、滿鐵得發行除政府資本其已繳資本同數之社債。至一九一〇年遂將此規則改變、而其發行社債量、遂增至其已繳資本之二倍、但不得超過其總資本之數、於是滿鐵一九一一年在倫敦債市上發行四次社債、共計一千四百萬鎊英金、至一九二二年遂將此等社債收回一千二百萬鎊、其餘二百萬鎊亦於一九三三年陸續償清、自一九一七年以來、此等社債殆全數在日本國內發行。

逮一九三九年於三十二年間、滿鐵發行之社債達一、七二一、四三四、〇〇〇元。其已償還數爲七

六九、六〇九、〇〇〇元、尙餘九五、八二五、〇〇〇元。

資本分配

滿鐵成立當時、其現金資本約一億元、其後年々增加、至一九三九年、於三十二年之後、滿鐵與其直接投資事業之總資本達八九二、一六四、四四〇元、於下所列表可見滿鐵資本增加之速度。

年 度	資 本 (元)	年 度	資 本 (元)
一九〇七 ^年	一四、〇四九、〇〇〇 ^圓	一九二七 ^年	六四四、八四二、〇〇〇 ^圓
一九一二	一二七、〇五三、〇〇〇	一九三二	七五八、四二八、〇〇〇
一九一七	一七六、五三九、〇〇〇	一九三七	八五二、七二〇、〇〇〇
一九二二	五〇六、八八六、〇〇〇	一九三八	八九二、一六四、四四〇

其資本分配如下。(一九〇七—一九三九年)

鐵 道	投 資 種 別	資 本 (元)
		三七六、八六三、七四 ^圓

港口碼頭	一二三、二四六、二四一
煤礦	一四八、二三四、四八四
製油	二二、七三六、七四八
石炭液	一二、三一三、四六一
鐵工廠	二、九八六、〇一五
其他	二一六、七九三、七七七
共計	八九二、一六四、四四〇

以上所列直接經營機關資本之外，滿鐵尙於軍閥時代、滿洲之其他鐵道建設、借款投資一五九、二七三、〇〇〇元。而於其他附屬機關投資達二三六、四八五、〇〇〇元。

收入及支出

茲將滿鐵經營之各種事業、每年之總收入及支出列成一表、其三十年來之驚人成績、可一覽而明瞭。

年 度	收 入	支 出	利 息
一九〇七—〇八	一一、五四三、一一六圓	一〇、五二六、一三一圓	一一、〇一六、五八五圓

一九二二—一三	三三、五四六、四七七	二八、六二〇、四三三	四、九二六、〇四五
一九一七—一八	六九、四二九、二五二	五四、五〇三、六一〇	一四、九二五、六四二
一九二二—二三	一六九、九五六、六四六	一三四、八七六、四〇二	三五、〇八〇、二四四
一九二七—二八	二三〇、五五八、五二四	一九四、二八四、二〇一	三六、二七四、三二三
一九三二—三三	二四五、九四〇、六七四	一八四、六五二、九五〇	六一、二八七、七二五
一九三七—三八	三五五、〇四八、一三九	二六三、〇五八、八一三	九一、九八九、三二六
一九三八—三九	三八七、四一一、六二二	二八六、三八五、四七二	一〇一、〇二六、一五〇

於下列之收支表、可見滿鐵之收穫皆由其鐵道、碼頭、煤礦三事業、而其他事業則均虧本經營。

事業	收 入 (圓)	支 出 (圓)	利 損 (圓)
鐵 路	一九二、七四五、九三七 <small>圓</small>	八二、九四七、五四七 <small>圓</small>	(十) 一〇九、七九八、三九〇 <small>圓</small>
碼 頭	二三、〇八四、三四一	一五、八四〇、八一二	(十) 七、二四三、五二九
煤 礦	一〇五、七八五、〇五〇	八九、二〇五、九九二	(十) 一六、五七九、〇五八
製 油	一一、一八九、八六九	八、九三〇、〇八八	(十) 二、二五九、七八一

社員身元保證金制度、蓋專爲社員意外遭遇及退職後安全之保證、全體職員均須加入、而按其薪金之大小以定其保證金之多少、此等保證金除作對公司之賠償金、及退職金外、不得隨意支用、滿鐵尙有職員儲蓄制度之施設、然不加以強制、此等存款得享極厚之利息。

滿鐵消費組合設立於一九一九年、以極低廉之價格分配、及販賣各種社員日用物品、其會員僅限於滿鐵職員及其眷屬、然一九三九年之會員、竟達六萬三千餘人、其營業自其設立以來、亦日見增進、其一九三八至三九年度之營業、達二千五百餘萬元。

滿鐵社員會成立於一九二五年、其會員包括滿鐵之全體社員、其組織如一自治機關、以增加會員之享樂、其成績如社員宿舍之經營、俱樂部施設、講演講習會之開催、以及電影音樂會食堂等、種々娛樂之設備、本會更主辦滿鐵之半月機關報「協和」、及種々圖書之刊行、本會之總俱樂部設於大連、尙有分會四十散於各地、而於邊僻之地、此等俱樂部蓋爲社員唯一之消遣場所也。