

东北沦陷时期的满铁铁路中国工人状况

郭洪茂

内容提要 满铁是日本推行大陆扩张政策的产物,铁路在满铁经营中始终占有突出重要的地位。九一八事变后,满铁铁路运输业务不断膨胀,铁路工人数量也迅速增大,但随着日本侵华战争的不断扩大,尤其七七事变以后,满铁铁路运输日益紧张,劳动力供求矛盾也不断加剧,铁路劳动力严重不足,从业员素质下降,铁路事故增多,战时经济日趋窘迫。在这种形势下,满铁庞大的铁路交通运输体系赖以运转和经营的广大铁路工人,一方面在自身素质不断恶化条件下肩负着日益沉重的运输劳务;另一方面,却因生活日艰使本已脆弱的劳动能力无法再生。这就从人力的主观条件上使在物力方面难以增强的铁路运输,陷入了无法逆转的恶性循环。因此,1944年开始的铁路运输的急剧下滑并不是偶然的,它是日本战时经济无法克服的各种矛盾所造成的,也正是这些矛盾,成为导致日本侵略战争末期推行所谓“决战体制”时经济崩溃的决定性因素。

关键词 满铁铁路 中国工人 劳动力

铁路是满铁会社经营的主体,它包括铁路建设部门、铁路经营部门、铁道工厂及其他附属事业部门。因而在研究满铁劳务问题时,不能不首先考察铁路工人状况,这是以往中外史学界较少涉及的问题,存在不少“盲点”和“空白”。本文拟以铁路经营部门为中心,首先考察一下满铁铁路经营的地位及经营状况,然后就满铁铁路系统中国站段工人、装卸工人的状况作一探讨,以期揭示和研究伪满时期满铁役使中国工人的状况。

一 满铁铁路经营概况

(一) 铁路经营在满铁经营中的地位

满铁铁路,是日本通过日俄战争从沙俄手中攫取的“战利品”,是日本帝国主义大陆扩张政策的产物。满铁从1906年设立到九一八事变前,只经营长春至大连间的南满铁路及其支线,即所谓的满铁“社线”。九一八事变后,日本在中国东北建立了伪满傀儡政权。1933年,满铁接管了伪满委托经营的所谓“国线”铁路,为此在沈阳(当时称奉天)设立了铁路总局。1935年日本收买中东铁路后,全部东北铁路都已纳入满铁的经营和控制之下,满铁实现了梦寐以求的对东北铁路的垄断经营。翌年,满铁在奉天新设铁道总局,将过去的铁道部、铁道建设局、铁路总局、北鲜铁道管理局各机关统一起来,作为大陆铁路经营的中枢机关,开始对中国东北铁路及北鲜铁路实行一元化经营。1943年5月,满铁为精简机构、提高效率,将满铁本部机构之一部转移到新京(长春),以适应战时日本的需要,强化战争体制,对铁路机构进行改组,即废止了铁道总局,并精简了过去多达十几个局的本部机构,新设企划局、总务局、经理局、运输局、设施局、工作局6个局,将铁路运输业务也转移到新京,在奉天保留了总务局和经理局的一部以及设施局、工作局、殖产局。^①通过这次机构改组,进一步强化了战时铁路运输的指挥调度。

应该指出,铁路经营是满铁交通事业经营的主干而不是全部。

^① 满铁会编:《南满洲铁道株式会社第四次十年史》,龙溪书舍昭和61(1986)年版,第154—155页。

满铁直接间接垄断经营着东北的水陆空全部交通设施。^① 满铁正是依靠其对铁路交通的垄断, 而实现其对东北煤铁重工业的垄断, 并向农工商业广泛渗透的。1937年满洲重工业株式会社的出现和满铁部分重工业企业的转让, 虽然使它失却了重工业的“半壁江山”, 但它掌握着伪满的主要经济命脉, 不失为实行全面经营的超级康采恩。^② 而且, 此后铁路交通, 特别是铁路经营的主导地位更为突出。^③ 这是因为:

第一, 满铁作为“国策”会社, 为日本的“大陆政策”服务的性质, 决定了铁路经营在满铁经营中的重要地位。至于满铁所实行的“大陆政策”的内容, 用原满铁理事伊泽道雄的话说: “死守帝国生命线乃其一; 通过民族协和建设乐土乃其二; 开发经济地区之资源乃其三。换言之, 即国防与开拓两大任务。国防赖何得以保全, 开拓靠什么来实行? 曰: 以铁路为中心的交通机关之整備, 乃第一要件。”^④ 说得更明白一点, 即通过整備铁路交通, 确保霸占“满洲”和掠夺经济资源。正因为如此, 满铁自其设立以来, 尤其从30年代起, 始终倾注主要力量并投入巨额资金修筑、经营铁路, 同时努力设法提高铁路运输能力。

第二, 满铁的铁路经营收入, 是满铁会社主要的收入来源。据

① 1932年, 通过“关东军司令官本庄繁与溥仪的换文”和“关东军司令官与满铁总裁关于铁道港湾河川委托经营及新建等协定”等, 满铁在取得伪满铁路经营权的同时, 也取得了港湾(葫芦岛、营口、安东)和河川(松花江、嫩江、牡丹江、辽河、黑龙江、乌苏里江、鸭绿江、图们江)的经营权。而大连、旅顺港早已在满铁经营之下。另外, 作为垄断伪满航空的满洲航空会社, 实际也由满铁控制。——详见《满铁史资料》第2卷, 路权篇, 中华书局1979年版, 第1143—1169页。

② 满铁的经营, 包括交通、能源、重工业以及商业、林业、医院、学校等众多企事业, 至1945年全满铁拥有从业人员近50万人(含社员外从业人员)。

③ 满业成立后, 满铁主要以经营铁路交通、抚顺煤矿、调查三大事业为主。

④ 旧伊泽道雄:《满洲交通の展望》, 东亚新书昭和17年版, 第1—2页。

统计,1944年,整个满铁会社总收入为1567011千元,其中,铁路客货运输收入为1055960千元,占满铁总收入的67%,加上铁路杂收入,铁路经营收入总额则为1242543千元,占满铁总收入的79%^①,是会社的主要财政支柱。这也是满铁得以贯彻实施日本的大陆侵略政策的经济基础。

第三,侵略战争使满铁的铁路经营处于更加特殊重要的地位。七七事变后,满铁不仅承担起日本关东军的全部军事运输,而且大举侵入华北。^②太平洋战争爆发后,由于商船大都被征为军用,使华北、东北的大量中国物资经由海路运往日本变得日益困难。尤其是中途岛海战以后,日本更丧失了制海权。从而导致日本政府不得不于1942年12月1日决定采取“陆运转嫁”的新方针^③,即将过去由海路运往日本的华北、东北及朝鲜的物资,改由陆路运输,经朝鲜铁路运至釜山再转运至日本。这样,满铁就必须承担全部的大陆物资掠夺运输任务,“倾尽全力向日本输送”^④,拼命设法(包括在安奉线、梅辑线、图佳线增加货车,并压缩这些线路的区间客车等)增大货物运输能力。^⑤也因此使当时的满铁常以“大陆铁道会社”的地位而自居。

(二) 铁路运输状况

满铁在伪满时期经营着十分庞大的铁路交通网,到1945年日

① 满铁会编:《满洲铁道株式会社第四次十年史》,第169页。1935年以后,日元与伪满元等值,故统一用元来表示。

② 华北交通株式会社,实质上是满铁在华北的分支。

③ (日)高桥泰隆著:《日本殖民地铁道史论》,日本经济评论社,平成7(1995)年,第432页。

④ 《昭和十七年十一月卅日部所会议议事录》,第33页,转引自苏崇民著《满铁史》,中华书局1990年版,第532页。

⑤ 苏崇民著:《满铁史》,第533页。

本战败时,经营铁路(包括社线、国线、北鲜线)总里程达12493.2公里(北鲜线1449.1公里)。其中,有一半铁路是1933—1943年间,主要根据关东军修建军事铁路网的要求,先后修筑的第一至第七次线及复线,计6038.5公里。此外,在运输手段方面,从1934年开始,满铁在大连“新京”间(后延长至哈尔滨)、釜山“新京”间、奉天北平间、釜山北平间、“新京”北平间各主要铁路线,还配备了当时世界上最先进的“亚细亚号”特快列车(时速120公里)。

伪满时期,满铁的铁路运输,无论货运还是客运,无论“社线”还是“国线”,总体来说,1943年以前一直呈迅速上升趋势(见表1)。但从增长速度来看,客运1936年比1933年增长66%,1944年比1938年增长240%;而货运1936年比1933年增长44%,1944年比1938年增长63%,显然客运增长速度大大快于货运增长速度。

满铁铁路客运增长迅速,主要是由于大量关内劳动者流入东北(1939年以后每年有上百万人^①)、日本向东北大量移民、沿线城市发展、新建铁路等原因。铁路货运方面,主要是军用货物、社用货物及重工业用的煤炭和铁矿石的运输量增长较快,而一般营业货物和生活必需物资的运输却因受运输能力所限受到抑制,从而使待运货物积压(滞货)日趋严重。1937年1月末,满铁铁路运输积压货物为10万吨,1938年同期为82万吨,1939年同期猛增至150万吨(相当于满铁铁路13天的运输量)。铁路运输滞货问题如此严重,当然使军用货物运输受到较大影响,因而调度(配车)课长提出:“今后,军用货物也需要考虑缓急来运输”,或“军用民需两者

① 伪满中央银行调查部《昭和十八年度统计月报》所载关内入满劳动者数:1939年为985667人,1940年为1318907人,1941年为918357人,1942年为1004479人。吉林省档案馆藏350—37—233。

间应进行妥善的调整”。^① 暴露出满铁铁路运输能力(主要是货车)的明显不足。

太平洋战争爆发后,尤其1942年末实行“陆运转嫁”之后,铁路货运增长趋缓,1944年开始出现下滑,比1943年度下降8.1%(见表1)。

铁路货运何以如此呢?相对而言,货运比起客运,更加受到包括线路、车辆在内的铁路运输设施的制约,而在战时经济体制下,由于资金和物资的限制,使设施的改善日趋困难。与此同时,在维持满铁庞大的铁路运输体系的经营方面,人的因素也日趋复杂和弱化,出现了种种问题。

表1 1932—1944年满铁铁路客货运输状况^②

年 度	客运(千人)		货运(千吨)	
	“社线”乘客	“国线”乘客	“社线”货运	“国线”货运
1932年度	8610		16572	
1933年度	11634	7869	18851	8918
1934年度	13786	8815	21671	11873
1935年度	15123	13280	20981	14956
1936年度	15750	16697	21366	18658
1937年度	17515		24331	
1938年度	50050		47855	
1939年度	75967		58961	
1940年度	97822		64506	
1941年度	103683		74576	
1942年度	132153		84441	
1943年度	163544		84984	
1944年度	170050		78085	

资料来源:《昭和十一年度统计年报》第283—299、304—305页;《南满洲铁道株式会社第三次十年史》第1156、1207—1208页;《南满洲铁道株式会社第四次十年史》第205—206、211—212页。

① 旧)高桥泰隆著:《日本殖民地铁道史论》,第387—388页。

② 1938—1942年每年的客运统计中,含北鲜东部线客运人数,每年约占3%弱。1938—1939年统计数字为社线和主要铁路线(除连京线)运输量的合计数。

二 铁路运输系统中的中国工人

在考察铁路运输系统劳务状况之前,有必要了解整个满铁从事员的构成情况。如表 2 所示,在满铁从业员中,中国人特别是中国人佣员所占比率越来越大。中国人社员数,从 1939 年度的 85145 人增至 1944 年 7 月的 255422 人,由占社员总数的 43.2% 提高到 64.8%,中国人佣员数从 72564 人增至 202702 人,由占社员总数的 36.9% 提高到 51.4%,而在中国人从业员中,佣员所占的比率虽由 85.2% 略降至 79.3%,但仍占有极大的比重,这表明在满铁的社员中,起码有 4/5 的中国人是低级劳动者。不仅如此,由于满铁从 1942 年增设了准职员职别,日本人佣员升为雇员,使社员中地位最低的佣员成为清一色的中国人。从而反映出满铁会社人事制度上的民族歧视日益严重。

表 2 满铁从业员职别民族别构成^①

年 月	社 员			社员中雇员		社员中佣员	
	总人数	日本人	中国人	日本人	中国人	日本人	中国人
1939 年	196886	111741	85145	17008	8211	71495	72564
1940 年	203878	114271	89607	18330	7957	71040	77451
1941 年	220424	121644	98780	21772	8034	72947	86350
1942 年	296213	131027	165186	73901	33489		119675
1943 年	361805	133170	228635	69050	35656		177949
1944.7	394349	138927	255422	73592	37585		202702

资料来源:《满铁统计月报》第 38 卷 12 号,昭和 20 年 3 月份,第 4—5 页。

(一) 铁路运输系统中国站段工人构成情况

满铁铁路运输系统,包括满铁各铁道局(或铁路局)及与铁路

① 社员中的职别,依次分为参事、副参事、职员、准职员、雇员、佣员 6 个职级,其中,准职员是 1942 年满铁修改职制时新增设的,以前没有。

运输有关的码头局、江运局、铁道工厂、铁道建设事务所,铁路运输系统从业员,在整个满铁从业员中占绝大多数;而铁路站段则属于各铁道局,是铁路经营的主体,铁路站段从业员在铁路运输系统从业员总数中亦占绝大多数。据统计,1944年7月,在全满铁的405281名(社员外10932名)从业员总人数中,有铁路运输系统从业员246312人,占60.7%;而在铁路运输系统从业员中,除却码头局、江运局、铁道工厂、铁道建设事务所的50210人,铁路站段从业员为196102人,占79.6%。^①因此,探讨铁路站段工人状况,对弄清整个满铁铁路工人的劳务状况,具有重要意义。

满铁铁路运输系统站段工人可以分为两大类:一类是铁路固定工人;一类是满铁社员外直辖从业员。

第一类固定工人,他们是被满铁正式录用的拥有社员中的雇员身份的日薪劳动者,有较稳定的工作岗位,在满铁社员中他们的人数最多,一般在铁路沿线各站、各段以及铁道工厂工作的正式工人多属这一类。这一类工人,在满铁社员中属于最下层,但在满铁整个工人构成中,处境比社员外从业员相对稍好一些,因而1942年以前也有相当部分日本雇员存在。据统计,1931年度末中国人雇员为10506人,日本人雇员为10378人^②,大体持平。1933年,满铁接收了伪满国有铁路之后,铁路中国工人比率骤增,社、国线合计,中国员工(含少数鲜人)为54862人,约为日本员工(13789人)的4倍。^③其后因日本员工人数增长较为迅速,使铁路中国工人的比重开始下降,但绝对人数还是中国工人增加较多,故1937年度以后,中国员工始终大体保持占2/3左右。

① 详见《满铁统计月报》,第38卷12号,昭和20(1945)年3月份,第3表、第4表。

② 满铁《昭和六年度统计年报》,第91页。

③ 旧)高桥泰隆:《日本殖民地铁道史论》,第398页。

据满铁统计,1937年度末至1941年度末,满铁铁道现场从业员(车站、列车段、机务段、检车区、工务区、电气区及通信所从业员)实际人数由84397人增至137157人,其中,中国人由59666人增至92112人,由占71%降至67%;而同期铁道现场运输关系从业员(机车乘务员、列车乘务员、站内从业员、机车关系从业员、保线关系从业员及装卸工人等)实际人数,则由56100人增至93657人,其中中国人由38119人增至63013人,由占68%降至67%(见表3)。到1943年8月末,满铁铁路运输系统从业员总人数,已增至227067人,其中,中国人占59%,为134337人(职员3950人、

表3 铁路从业员民族别构成

铁道现场从业员					
年 度	实际人数			构成比(%)	
	计	日本人	中国人	日本人	中国人
12年度	84397	24731	59666	29	71
13年度	99106	31522	67584	32	68
14年度	119345	41219	78126	35	65
15年度	121711	42673	79038	35	65
16年度	137157	45045	92112	33	67
铁道现场运输关系从业员					
12年度	56100	17981	38119	32	68
13年度	61502	22247	39255	36	64
14年度	77992	28769	49223	37	63
15年度	80653	28954	51699	36	64
16年度	93657	30641	63013	33	67

资料来源:满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第6表。辽宁省档案馆藏,日文资料,交通类1205。

准职员6347人、雇员26084人、佣员88196人、社员外9759人)。^①而满铁铁道局员工,1942年度末总计188229人(本局12966人、站段152767人、其他22496人),其中,中国人120926人,占64%,至1944年11月,铁道局员工总数增至200156人(本局

^① 满铁会编:《南满洲铁道株式会社第四次十年史》,第157页。

10625人、站段162988人、其他26543人),其中,中国人136775人,占68%。^①可见,在有满铁社员资格的铁路员工中,中国铁路工人占有的比重之大。

第二类满铁社员外直辖从业员,有常佣工(称“常役方”)、临时工(称“临时方”)和日佣工之分。所谓常佣工,是指满铁作为佣员录用而处于试用期者,或可不定期连续雇用的劳动者;所谓临时工,是指预先已确定雇用期限的限期雇佣劳动者;所谓日佣工,是指限于当日使用的劳动者,雇佣关系每日更新,多由供给业者提供,类似直辖外从业员中的供给工,但在劳务管理上却与供给工截然不同,与满铁实际是一种契约雇佣关系。这三种直辖从业员都没有社员身份,均由满铁各部门直接管理和使用,直接或间接从满铁部门领取报酬,属于日薪劳动者,其中“常役方”较容易升格为满铁社员中的佣员。他们大部都是从事一般性的体力劳动,多为煤矿工人和铁路运输系统社员外从业员,也有铁路小站装卸工、铁路勤杂工等。他们的工作较常佣工稳定些,后二者不但工作无保障不稳定,待遇也最低。此外,在社员外直辖从事员中,还有少数身份待遇特殊的“嘱托”。但“嘱托”属于满铁各部门特殊聘用的人员,与上述三者(体力劳动者)在工作性质上截然不同,因而不属于工人类别。

在满铁社员外从业员中,中国人占绝大多数,而且多为临时工;而日本人则在身份待遇特殊的“嘱托”中占有很高的比率。据统计,1943年8月末,满铁铁路运输系统社员外从业员数为10876名(临时工10752名、嘱托124名),其中中国人为9759名(临时工9752名),占社员外从业员数的90%,而在嘱托中,只有7名中国人,仅占0.05%,日本人却有89名,占72%。^②

① 《满铁统计月报》,第38卷12号,第5表。

② 《南满洲铁道株式会社第四次十年史》,第157页。

另据统计,满铁社员外直辖从业员,1940年10月共有128051名,其中,常佣工81726名,临时工13565名,供给工32760名。^①至1943年5月,满铁社员外直辖从业员锐减至12802人(中国人12063人,占94%),1944年4月略增至13171人(中国人12514名,占95%),同年7月又再降至10932人(中国人9993名,占91%)。^②关于社员外直辖从业员因何减少,原因不详。不过,在社员外直辖从业员锐减的同时,满铁“定员外从业员”(直辖外从业员),却由1942年度末的36754人,增至1944年7月的54497人。^③可见,在满铁社员外直辖从业员中,中国工人占有高达90%以上的比率。

(二) 劳动者供求矛盾的加剧与劳务统制的强化

1937年伪满开始推行“产业五年计划”之后,各方面对劳动力的需求突然猛增,1939年“北边振兴计划”的出台,使本已十分紧张的劳动力供求矛盾进一步加剧。日伪当局原想通过缓解对华北劳工的“入满”限制政策来解决劳动力不足问题。但实际上,七七事变后,随着华北劳动力需求的不断增大,来自华北的劳动力大为减少,而侵华战争的长期化,又使华北劳工招募更加困难。同时,随着东北千千万万的劳动者被驱使奴役在包括大量军事工程在内的各种部门,出现了劳务管理、劳动力竞争和工人流动加剧等一系列问题,使包括满铁铁路在内各个部门的劳动力供求矛盾日益尖锐,成为日伪当局迫在眉睫的难题。

① 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,昭和15(1940)年12月,第7页。沈阳铁路局图书馆藏,满04—F1。另据第3页载,直辖从事员为128050名,其中常佣工81686名(铁道关系14916名、抚顺煤矿66770名),人数略有不同;临时工人数相同,都是铁道关系从业员。

② 《满铁统计月报》,第38卷12号,第5页。

③ 《满铁统计月报》,第38卷12号,第7页。

为加强劳工招募和劳务统制,1937年12月,伪满民生部制定了《满洲劳工协会法》,其后设立了满洲劳工协会(1938年1月),由其垄断伪满一切劳务业务,诸如斡旋劳工招募和供应;斡旋劳工运输;经营管理劳动力市场;训练劳动力;经营劳保设施;进行各种劳动调查等。此后,日伪通过实行劳动登记制度和指纹登记制度,强化了对工人的劳务编制。1938年2月,伪满在公布《国家总动员法》的同时,设立了劳务委员会,作为伪满的最高劳动政策决策机关。同年12月1日,又颁布了劳务统制的基本法规《劳动统制法》。由于该法就劳工的劳务统制缺乏具体规定,因此,在伪满使用劳动力的业者间签署有三种协定:1.以劳动者招募与使用为主要内容的“全国性”协定;2.以劳动条件为主要内容的地区性协定;3.以工资为主要内容的行业协定。1939年4月28日,伪满240家大企业签署了关于劳动者招募与使用的“全国性”协定。^①

然而,所有这一切统制措施都无法从根本上解决伪满的劳动力紧张状况。业者间违反协定的现象屡有发生,对劳动力的竞争愈演愈烈,工资上涨,劳动者的流动加剧。而同期因日本也加强了对华北的经济掠夺,使华北所能供应的劳动力相对减少。日伪又于1940年7月开始对华北实行汇兑管理,导致华北劳动者当年回归者猛增(见表4),是上年的2倍多。尽管1940年11月伪满政府制定了《劳动者流动防止对策要纲》,企图消除劳动力流动根源,但无多大效果,劳动力紧张局面依然如故。于是,迫使日伪当局不得已而实行了劳动力重点分配政策,即适当抑制土建等方面的劳务需求,尽可能保证煤矿及军事工程的需要。如表4所示,由于华北入东北的劳动者1941年比1940年大为减少,从131万人降至91万

① 解学诗著:《伪满洲国史新编》,人民出版社1995年版,第733—734页;铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,第52、55页。

人。而1941年关东军针对苏联的大规模备战活动——“关特演”，又使军事工程和军事运输所需劳动力骤然增加，从而导致日伪的劳动政策发生了重大转变。

1941年9月，伪满炮制出笼了《劳务新体制要纲》。其核心内容是要摆脱对关内劳动力的依赖，通过推行所谓“勤劳奉公”制度，即全民性劳务奴役体制，确保“国内”劳动力资源的自给。此后，便通过伪满行政力量“摊派”强行征集劳动力，甚至动用伪警在城市“抓劳工”，美其名曰“紧急供出”。但是，由于伪满剩余劳动力十分有限，无论用什么高压强制手段，也无法满足每年增加上百万劳动力的需求。据统计，1939年，伪满大约有750万劳动者，其中约300万是农业劳动力，“农忙季节尚有70万劳力不足，至于其它部门几乎全无剩余”，而“昭和14年度所需增加劳动力数……总计约达100万人，结果其所需大部分只能求于国外”。^①由于关内入东北打工的劳动力每年都有大量回归者，这就决定了劳动者的高度流动性。

表4 1939—1944年入离东北劳动者数

年份	入东北总人数	离东北总人数	差额
1939年	985669	390967	594702
1940年	1318907	846581	472326
1941年	918357	668169	250188
1942年	1004479	595674	408805
1943年	876638	244442	632196
1944年	346448	87219	259229

资料来源：关东州劳务协会《昭和二十年三月份协会统计报告》，吉林省档案馆藏，350—37—233。

随着伪满劳动力流动和供需矛盾的日益加剧，满铁的劳务问题也随之暴露出来。1939年，满铁铁道总局调查发现：“最近，常佣

^① 铁道总局人事局调查课：《满铁劳务概要》，第16页。

劳动者退职率激增,实际上是因物价高涨导致生活费上涨,而会社工资没有随之改善,加之受地方劳金高额的牵制,向社外职业流动者多造成的……常佣劳动者退职率的增加和出勤率的下降,是铁路劳动力的致命缺陷。而且,其流动性北满比南满更甚。^① 据统计,1939年满铁各铁道局常佣工的退职率(占平均现有人员的比率),分别为:牡局146%、哈局129%、齐局109%、吉局39%、锦局30%、奉局30%。^② 在铁路工人中,机车烧煤工(给炭手)和工区线路工,因工种差、工资低,流动性最大,而难以招募。如绥化工区1939年10月计划招募30名线路工,结果竟出现无人应募的局面。^③

由于铁路工人工资较低,尤其社员外从业员工资更低,而且流动性大,加之劳动力市场竞争激烈,因而造成铁路部门劳力的严重不足。据调查,1939年满铁铁路部门通过劳动力供给业者招募的劳动者,只达到所需人数的50%左右,加上动员“满人”社员招募的劳动者,共计只能满足当年铁路所需增加劳动者的92%,平均缺少8%,而牡丹江铁道局只招募到82%,缺员竟多达18%。^④ 太平洋战争爆发前夕,1941年8月29日,满铁铁路当局“为在战时铁道动员下确保铁路运输所需要的劳动力”,制订了《铁道劳务动员管理要纲》和《铁道劳务动员实践要领》,对劳务统制机构的管理和充实劳动资源的方法做了新的规定。明确指出:“在铁道爱护村能供出劳力的情况下,须在与铁道警护队联络基础上招募之”;“劳务股在现地招募工人有困难时,其所需人员、使役处所等,须在调

① 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,第10页。

② 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,第13页。

③ 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,第19、30页。

④ 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》第20—21页。

查基础上及时报告给干事室。而干事室在各铁道局劳务股于现地补充不足劳力有困难的情况下,或新出现需使役多数工人的事态时,可通过军方委托伪满劳工协会或华北交通株式会社招募供出工人;由劳务班指定日本人社员作为输送负责人担负有关输送的一切职责;“在收容设施中,必要时要做好防止工人逃亡和防谍上的诸措施”;“工人要尽可能地收容在集体宿舍里,为防止逃亡,必要时须设置监视人;劳务班要经常与军警保持密切的联系,严禁流言蜚语……当发生多数工人逃亡或准备逃亡时,须尽快向有关军警通报,并采取适当措施”。这些规定说明,满铁铁路运输系统开始施用强制手段,“通过军方委托招募”和使用“供出工人”,使用军警、实行言论管制等,对铁路工人实行战时法西斯统治。

(三) 铁路工人素质不断下降

劳动力的不足和流动性的进一步加剧,直接导致了铁路工人素质的明显下降,具体表现为:

1. 非熟练工人比重增大。随着铁路运输量的增加,铁路工人中非熟练工人数量大增。首先,铁道从业员的年龄构成,16—20岁的青少年铁路工人比重迅速增加,而26—40岁的中坚层的铁路工人比重却不断减少。1938—1940年,“满人”社员(加入共济者)由64197人增至82289人,其中16—20岁者由3249人(5.1%)增至7939人(9.7%),21—25岁者由13956人(21.7%)增至19532人(23.8%),26—40岁者由37945人增至44886人,却由占59.1%下降至54.5%。日本人青少年铁路员工的比重增大趋势也同样明显,1936—1940年,日本人社员(加入共济者)由54528人增至104898人,其中16—20岁者由2554人(4.7%)增至22642人(21.6%),26—40岁者由31827人(58.4%)增至48167人,却由

占 58.4% 下降至 45.9%。^①

其次,铁道从业员的连续工作年限,不满三年以下的铁路员工,无论中国人,还是日本人,不仅超过半数,且比重迅速增大。据统计,1936—1939年间,铁路系统“满人”社员中连续工作不满一年者,由1938年的18%增至1939年的28%,不满三年以下者竟由50%猛增至85%;而同期日本人社员连续工作不满一年者占30—31%,不满三年以下者,由1936年的58%增至1939年的66%。至1940年9月,日本人和“满人”社员合计,连续工作不满一年者占20.3%,不满三年以下者占52.3%。^②

再次,铁路熟练工人的比重下降。1936—1939年度,日本人社员工作四至五年者,由16%降至14.1%,十至二十年者由13.6%降至5.6%。1940年“满人”社员工作四至五年者占17.3%,五至十年者占26.2%,合计占43.5%,而日本人社员工作四至五年者占8.6%,五至十年者占13.2%,合计占21.8%^③,比重较中国熟练工人少一倍,且明显下降。其主要原因,是随着日本侵略战争的不断扩大,有越来越多的21—35岁的日本人社员应征入伍。据统计,1938年—1943年间,全满铁有13627名社员被征入伍,其中铁道总局系统11967人,占87.8%。^④不难想像,随着铁路非熟练工人数量的增大和日本熟练工人比重的减少,满铁铁路经营无疑将会越来越多地依赖于中国铁路工人。

2. 录用标准下降、培训期限缩短。1940年以前,满铁铁路系统

① 满铁奉天调查室:《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),昭和18年4月,第8表、第10表。辽宁省档案馆藏,日文资料,交通类1205。

② 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第14—17页(手写页码,下同)、第13表、第14表。

③ 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第13表、第15表。

④ 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第9表、第9表之1。

录用社员都要经过严格的体检、考试、筛选，一般录用比率不大。而1941年以后，随着伪满及满铁本身劳动者供求矛盾的加剧，铁路当局大大降低了员工的录用标准。

1940年，满铁录用的铁路员工占应试人员（日本中学毕业生）的比率为26%，而1941年录用者占应试人员的比率却增至60%，到1942年，录用者（伪满中学毕业生）的比率更猛增至99%。^①不仅如此，铁路员工录用标准的下降，还表现为技术工人学徒见习期的缩短。如火车司机学徒，若为国民学校毕业生，一般要经过机手、实习司机助手、司机助手、实习司机4个阶段的学习，才能正式录用为司机。在七七事变以前，若要当一名火车司机，共计需要经过57个月的司机学徒期间；及至1941年11月以后，司机学徒期则降为32个月（表5）。再如检车员，作为伪满中学毕业生，七七事变前需要经过2年的学徒（称车手）期，才能任用，到1943年1月，检车员学徒期降为10个月。而站务员和乘务员的业务见习期限，则如表6所示，或由3年、4年减为2年，2年减为1年，或由3个月减为2个月。

表5 火车司机学徒期限

职名	七七事变前	七七事变后	1941年11月以后
机手	18个月	9个月	6个月
实习司机助手	5个月	5个月	4个月
司机助手	30个月	24个月	18个月
实习司机	4个月	4个月	4个月
合计期限	57个月	42个月	32个月

资料业源：满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告书》第一编（总括），昭和18年4月，第18页。

^① 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编（总括），第11表、第12表。

表6 站务员(乘务员)业务见习期限

种类	国民学校毕业生者			中等学校毕业生者		
	七七事变 以前	1941年4 月以后	1943年 1月	七七事变 以前	1941年4 月以后	1943年 1月
站务员业务	3年	4年	2年	2年	2年	1年
乘务员业务	2个月	2个月	2个月	2个月	3个月	2个月

资料来源:满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),昭和18年4月,第19页。

3. 铁路工人的体质下降 一般说来,铁路运输量的大量增加,要求必须相应提高铁路运输能力,而增强铁路运输能力的方法,要靠运输手段的改善和劳动力的扩充来加强。可是,七七事变以后,满铁的铁路运输量增长十分迅速,而运输手段却没有得到相应的改善,且劳动力紧张状况更是日益加剧,致使铁路从业员的人均业务量和劳动强度增大,劳动时间延长,加之工人生活窘困日甚,结果导致铁路工人体质的普遍下降。

1937—1940年,满铁铁路货运量由12903百万吨公里,增至20594百万吨公里,增长60%;而同期营业货车车辆数,由百公里平均228台增至272台,仅仅增长19%,增长速度还不到货运增长的1/3。^①从铁路工人的人均业务量变化来看,铁道现场工人的人均业务量,由1937年的202千人吨公里,增至1941年的269千人吨公里,增长33%;而铁道现场运输工人的人均业务量,由1937年的304千人吨公里,增至1941年的394千人吨公里,增长30%(见表7)。在这种情况下,由于铁路运输手段和设备得不到改善,加之工人劳动时间的延长,这就大大增加了工人的劳动强度。

^① 旧 高桥泰隆著:《日本殖民地铁道史论》,第394页。

表 7 1937—1941 年铁路工人人均业务量的变化

现场从业员	年度	业务量(千人吨公里)	现场从业员(人)	人均业务量(千人吨公里)	人均指数
现场从业员	1937 年	17033498	84397	202	100
	1938 年	21708346	99106	219	108
	1939 年	28993219	119345	243	120
	1940 年	31130219	121711	256	127
	1941 年	36870054	137157	269	133
运输从业员	1937 年	17033498	56100	304	100
	1938 年	21708346	61502	342	113
	1939 年	28993219	77992	372	122
	1940 年	31130219	80653	386	127
	1941 年	36870054	93657	394	130

资料来源:满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第5表。

在铁路工人劳动强度不断增大的同时,由于伪满实行粮食物资统制,粮食和其它生活必需品日益紧缺,黑市物价暴涨,使工人实际生活水平不断下降。结果造成工人的过劳和营养不良。据统计,从1938年2月至1940年10月,仅两年零八个月间,奉天的“满人”生活发布品零售物价平均指数(100—203)上涨了一倍多。^①而“满人”社员(以佣员为例,日薪6角)的实际月收入指数,以1937年为100,至1940年反而下降到72.3(减少27.7),至1942年也只回升到90.9,仍低于1937年的水平。^②另从奉天的“满人”社员的收支赤字情况(表8),也足可证明铁路系统中国工人生活水平的急剧下降。

① 铁道总局人事局调查课:《满铁劳务概要》,第38页。

② 1937—1942年奉天“满人”社员(佣员)实质月收入指数,分别为100、93.9、88.3、72.3、84.7、90.9。铁道总局人事局调查课《满铁劳务概要》,昭和15年12月,第21表。

表8 满铁中国人社员月收支赤字状况

年月	日薪 0.6 (佣员)	日薪 0.95 元 (雇员)	月薪 45 元 (职员)	月薪 65 元 (职员)
1937 年 6 月	-1.42	5.8	2.41	3.48
1938 年 6 月	-3.17	-2.33	-3.04	-7.28
1939 年 6 月	-5.37	-6.76	-12.86	-22.42
1940 年 6 月	-15.02	-22.90	-41.29	-64
1941 年 6 月	-10.25	-19.18	-43.83	-68.87
1942 年 4 月	-7.75	-15.37	-34.15	-56.91

资料来源：满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括)，第23表。

由于铁路工人每天的工作十分疲劳，体能消耗大，且得不到起码的营养补充(有许多人还要为家庭生计所迫去“社员共济基金”借款^①，甚至去社会上借高利贷)。结果，因过劳和营养不良等，导致中国工人体质普遍下降，工人伤病死亡率明显增加。根据《满人社员病伤死亡率调》记载，1938—1940年，“满人”社员病伤死亡率增长69%。其中，病伤退社增加70%，公伤死亡增加62%，病死增加70%。^②

铁道从业员素质的下降，是铁路运转事故不断增加的重要原因之一。据统计，1937—1941年，铁路事故总件数，分别为：9875件、17498件、30182件、31859件、26286件，增长十分迅速。满铁认为，其主要原因是“线路保持不良、轮转材料检修不良”、“设施保持不良及从业员的素质低下”造成的。如1942年度上半期发生的以列车脱轨、撞车为主的1030件铁路事故中，“因车站及机务段的从

① 据奉天铁道局总务部厚生科调查，在“社员共济基金”机构有借款者，日薪不满2.5元的占32%，日薪2.5元以上的占25%，月薪不满70元的占16%，月薪不满100元的占12%。同上，第27表。

② 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括)，第144表。

业员处理不善造成者 438 件,因车辆不良、线路保持不良、路基软造成者 349 件,由人为性原因造成者稍多”。^①可见,铁路事故的大量增加,与铁道从业员素质下降有着密切的关系。

不仅如此,满铁铁路系统劳动力的严重不足和铁路从业员素质的下降,又从人的因素这个侧面反映出侵华战争后期日本已陷入重重困难的境地,暴露出许多无法克服的矛盾,而这些矛盾,对导致日本战时经济的崩溃,都是不可忽视的重要因素。

三 铁路装卸工人

铁路装卸工人,属于满铁社员外从业员中的“直辖外从业员”,亦称“定员外从业员”,多为关内“入满”劳动者^②,20至40岁的壮年劳力占70%以上^③,且多独身。伪满时期,他们中绝大多数是由满铁下属国际运输株式会社(1926成立)、福昌华工株式会社(1926年成立)及社外承包人,以承包形式提供给铁路部门使用的“供给工”;按照劳动力供给业者与铁路当局签订的合同,完成指定的装卸任务,在作业上“接受公社的指挥、监督”,属于“卯子工”性质。他们也是日工资劳动者,但与满铁社员外直辖从业员不同,既非由满铁直接管理,也非从满铁直接领取报酬,而是由国际运输株式会社指派的“把头”即“苦力头”管理,并通过“把头”间接从国际运输株式会社或其他劳动力供给业者那里领取报酬。铁路装卸工

① 前掲《会社铁道事业业态调查报告书》第一编(总括),第99—101页、第151表。

② 据统计,在新京国际运输公社的劳工中,来自关内者,1941年占92%,1943年占93%。满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役),昭和18年4月,第30—31页(手写页码,以下同)。辽宁省档案馆藏,日文资料,交通类1208。

③ 哈尔滨的装卸工人中,20—40岁者占71.5%,四平装卸工人中则占83.8%。同上,第34页。

人,在满铁运输系统从业人员中与码头装卸工人属于同一工种,地位最低,属于从事体力劳动的最苦最累的“苦力”。但是,装卸工人却是满铁铁路交通经营中不可缺少的重要组成部分,尤其在运输方面发挥着十分重要的作用。因此,探讨铁路中国装卸工人的状况,对于深入研究和全面揭示满铁的劳务问题,也具有重要意义。

(一) 装卸制度的演变

铁路装卸制度,可以追溯到满铁创立之初。当时,铁路成车货物的装卸是由货主自理。1907年5月,在大连、大石桥、辽阳、奉天、铁岭、公主岭、营口、新民屯、旅顺、草河口、凤凰城、沙河填、孟家屯13个主要车站,设日本人及中国人常役夫,直接经营装卸,其他小站则实行承包装卸制度。当时的“承包”和后来的“承包”含义不同,不是装卸作业承包,而是人夫供给承包(设常佣人夫)。装卸费通常按斤或吨来计算,每百斤银七厘,每吨银十钱。这种装卸制度实行不久,至1907年11月末被废除,同年12月各主要车站改行承包作业,而其它站则让“杂役夫”装卸。但这种装卸制度也没维持多久,即被废止。至1910年,铁路装卸制度出现三种形式:1. 承包制度(通过承包人即“苦力头”与车站签订承包作业合同,承担铁路装卸任务);2. 常佣人夫制度(雇日佣人夫直接经营);3. 小站由站员和乘务员共同作业。1912年8月,又出现了第四种装卸形式——安奉线各站不设人夫,而在货车上设装卸乘务人夫(三人一组,三班轮换)的乘夫制度。^①可见,当时的装卸制度很不统一,甚至可以说有些混乱。

后来,随着铁路装卸货物量的增大,铁路装卸所实行的直接经营方式,因缺乏灵活性,至1914年10月1日,整个满铁线,除金

^① 总裁室人事课:《关于满铁铁道营业货物装卸之华工制度之沿革》,昭和5年1月,第4—9页。

州、普兰店、瓦房店、熊岳、盖平、大石桥、海城、苏家屯、凤凰城、长春、公主岭 11 个车站实行铁路常佣人夫制度外，其他各站均采用了承包制度。翌年，又有海城、金州、普兰店、盖平、苏家屯 5 个车站改用了承包装卸制度。此后采用直营人夫制度的车站越来越少，进入 20 年代以后，除营口站仍采用直营制度外，铁路装卸都统一采用了承包制度。^① 到 1929 年，铁路各站装卸作业，均由作为劳动力供给业者的国际运输株式会社（营口、奉天、开原、四平街、长春、沙河填、安东 7 大站）、福昌华工株式会社（大连码头、甘井子码头及吾妻、小岗子、南关岭、旅顺、营口煤炭 5 站）及社外承包人（100 个车站、日本人 31 人、中国人 69 人）所承包。从作业量来看，国际运输占 49%，福昌华工占 41%，其它占 10%。^② 就这样，至 30 年代以后，铁路装卸，基本上为国际运输和福昌华工所垄断，尤其国际运输的装卸工人所占的比重越来越大。

（二）铁路装卸工人的数量变化

七七事变以后，随着满铁铁路运输量的迅速增大，铁路装卸工人的数量也在不断增加。铁路装卸工人在籍总人数（人次），由 1937 年的 3822592 人增至 1939 年的 6393565 人；年度出勤总人数，由 3124710 人增至 5321446 人（表 9）。若一年按出勤 300 天计算，铁路实有装卸工人数（在籍人数），1937 年平均约为 1.27 万人，1939 年平均约为 2.13 万人，增长 68%。1940 年，满铁铁路装卸工人数（具体不详），起码不少于国际运输会社承包铁路装卸的人数，即 2.4 万人。^③ 至 1941 年 5 月，国际运输的铁路装卸工降为

① 前掲 〔关于满铁铁道营业货物装卸之华工制度之沿革〕，第 27—28 页、第 74 页、第 270 页。

② 〔日〕山口重次：《铁道荷役一般》，载《满铁第一回劳务讲习会讲演集》，第 15—16 页。

③ 铁道总局人事局调查课：《满铁劳务概要》，第 5 页。

2. 2 万人。^① 考虑到还有社外承包人所提供的铁路装卸工, 以及通过签订劳务契约供满铁使用的供给工, 这时铁路装卸工实际人数, 当远在 3 万人以上。如 1940 年, 铁路系统有 2.8 万名以契约形式出卖劳务的“供给工”^②, 这些人无疑将多被用于补充铁路装卸工的严重不足。据伪满劳工协会统计, “昭和 14(1939) 年度劳力所要增加数, 荷役(装卸) 部门为 32900 人”^③

表 9 各铁道局年度别装卸工人在籍、出勤情况 (单位: 人次)

局别	1937 年度		1938 年度		1939 年度	
	在籍总数	出勤总数	在籍总数	出勤总数	在籍总数	出勤总数
总计	3822592	3124710	4471639	3965106	6393565	5321446
奉局	1368398	1019005	1482925	1330515	2262225	1857282
锦局	308174	289684	448089	479087	502935	454390
吉局	456681	382162	552526	474695	816204	678920
杜局	548327	462163	604012	534547	785187	667815
哈局	762440	628707	954674	764111	1117890	908586
齐局	378572	342989	429413	382151	510039	435038

资料来源: 满铁奉天调查室《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役), 昭和 18 年 4 月, 第 4 表。辽宁省档案馆藏, 日文资料, 交通类 1208。

1939 年以后, 铁路装卸部门的劳力愈来愈紧张。装卸工人在籍数、实际出勤数, 以 1939 年度为高峰, 此后急速减少, 出勤率也明显下降。如表 10 所示, 奉天站 1941 年的在籍、出勤人数, 仅为 1939 年的 1/3 略强, 面同期哈尔滨站亦大约减少了一半, 长春站和四平站也有所减少。工人出勤率, 奉天站由 90% 下降至 72%, 哈尔滨站由 94% 下降至 80%, 四平站由 89% 下降至 75%, 长春站由 83% 下降至 70%。

① 满铁: 《会社铁道事业の业态调查》, 见高桥泰隆《日本殖民地铁道史论》, 第 407 页。

② 铁道总局人事局调查课: 《满铁劳务概要》, 第 5 页。

③ 铁道总局人事局调查课: 《满铁劳务概要》, 第 16 页。

表 10 铁路站别年度别装卸工在籍、出勤情况 (单位: 人次)

站别	类别	1936年	1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
奉天	在籍	159781	212892	256859	366013	341968	134034
	出勤	132712	183846	231212	283347	253283	96413
	出勤率	83%	86%	90%	77%	74%	72%
哈尔滨	在籍	66962	66874	83767	90357	85172	45376
	出勤	62804	56274	71862	80641	72450	36182
	出勤率	94%	84%	86%	89%	85%	80%
四平	在籍	73427	71062	65175	131159	110341	91820
	出勤	62464	57986	58155	96071	90516	69007
	出勤率	85%	82%	89%	73%	82%	75%
新京 (长春)	在籍	113150	109725	134640		212663	195748
	出勤	93914	87780	102935		148092	137575
	出勤率	83%	80%	76%		70%	70%
牡丹江	在籍	36563	69825	106763			115340
	出勤	27054	49450	88924			93440
	出勤率	74%	71%	83%			81%

资料来源: 前掲《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役), 第8—12表。

(三) 装卸工人的劳动强度

1932年以后, 随着满铁铁路运输量的激增, 铁路装卸工人也不断增加, 不过, 装卸力工数量的增长远不如货运量的增长速度更快。而且, 1939年以后, 铁路货运量虽仍继续增长(表1), 但铁路装卸工人却反而明显减少(表9)。这样一来, 就势必导致装卸工人人均业务量的增大, 增强工人的劳动强度。

据统计, 1937—1940年, 满铁铁路发到货物总吨位分别为: 7461.3千吨、8694.9千吨、10798.7千吨、11762.5千吨, 而人工装卸货物总吨位分别为: 1965.0千吨、2750.9千吨、3172.0千吨、3116.6千吨, 装卸率分别占26%、32%、29%、26%。^①可见, 1940年比1939年, 无论人工装卸货物总数, 还是装卸率, 都明显减少。而铁路装卸工人的日人均作业量, 就整体来说, 虽然由1938年的

^① 满铁奉天调查室: 《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役), 第1表。

6.9 吨降至 1940 年的 5.9 吨^①，但是，货物量高度集中的各大铁路枢纽站，人均装卸作业量却有很大幅度的提高，有的甚至成倍增长。

以哈尔滨站为例，1936 年度总计使用装卸工 62556 人次，装卸货物 368663 吨，日人均作业量 5.9 吨；1939 年度使用装卸工 80691 人次，装卸货物 777545 吨，日人均作业量 9.6 吨，比 1936 年增加 3.7 吨，增长 63%；1941 年度用装卸工 36182 人次，比 1939 年减少一倍多，装卸货物 506581 吨，比 1939 年减少 35%，而日人均作业量却猛增至 14 吨，比 1939 年增加 56%，是 1936 年的 2.4 倍（表 11）。其他大站的日人均作业量增长情况分别为：奉天站由 1939 年的 6.3 吨，增至 1941 年的 8.4 吨；四平站由 1936 年的 5.7 吨，增至 1938 年的 9.2 吨；“新京”站 1937—1940 年，大体保持在 10 吨左右。1942 年 10 月 15 日，“新京”站的人均装卸作业量，工头（把头）王保身、刘玉珍、刘云霞三个作业组，竟分别高达

表 11 哈尔滨站装卸作业情况（1936—1941 年度）

年度	装卸货物量 (吨)	装卸工人情况			
		在籍人数	出勤人数	出勤率	人均作业量
1936	368663(100)	66962	62556	93%	5.9
1937	309200(84)	66874	56274	84%	5.5
1938	312474(85)	83767	71362	85%	4.4
1939	777545(211)	90356	80691	89%	9.6
1940	692888(188)	85072	74451	87%	9.3
1941	506581(137)	45376	36182	79%	14.0

资料来源：高桥泰隆《日本殖民地铁道史论》，第 408 页。

15.7 吨、18.4 吨、18.7 吨。^② 铁路装卸工人的劳动强度明显增大，

① 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编（荷役）第 125 表（参见第 6 表）。

② 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编（荷役），第 8—12 表。

特别是哈尔滨站和‘新京’站的装卸工人劳动强度更大,简直令人难以想像。

劳动强度还与劳动时间成正比。从表 12 即可看出,‘新京’车站装卸工人每天的上班时间高达 12—15 小时,纯作业时间一般在 8 小时以上,最高达 12 小时以上,人均装卸作业量在 11 吨以上,取高达 18.7 吨,纯卸货最高竟达 33.3 吨。奉天站装卸工人的纯作业时间,也在 8 小时以上,与‘新京’站相差无几。

表 12 新京站、奉天站装卸工人作业时间

站名	年月日	工头名、班别	非生产时间(分钟)	作业时间(分钟)	合计	作业时间率与人均作业量(吨)
新京站	1942. 10. 13	刘云霞、24 人	270	480	750	64% 11. 9
	10. 14	刘云霞、22 人	260	430	690	62% 12. 3
	10. 15	刘云霞、24 人	170	580	750	77% 18. 7
	10. 13	刘玉珍、20 人	210	510	730	70% 15. 1
	10. 14	刘玉珍、27 人	220	500	720	69% 14. 3
	10. 15	刘玉珍、29 人	180	570	750	76% 18. 4
	10. 13	王保身、26 人	330	390	720	54% 11. 3
	10. 14	王保身、22 人	230	490	720	68% 11. 3
	10. 15	王保身、25 人	150	600	750	80% 15. 7
	11. 13	韩忠信、28 人	220	660	840	79% 30. 7(卸)
	11. 14	韩忠信、28 人	100	740	840	88% 33. 3(卸)
	11. 15	韩忠信、26 人	240	660	900	73% 31. 7(卸)
奉天站	1942. 11. 10	2 班	120	495	640	81%
	11. 11	6 班	125	580	705	82%
	11. 12	26 班	145	520	640	77%

资料来源:《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)所载《新京驿ニオケル荷役劳动者作业时间调》(表)、《新京驿ニオケル荷役劳动者一人一日当作业量》(表)、《奉天ニオケル荷役劳动者作业时间调》(表)。

不仅如此,装卸工人劳动时间的延长还表现为夜间的加班加点。据统计,1940 年,夜间装卸货物量的比重,奉天局占 6.2%,锦州局占 10.8%,齐齐哈尔局占 3.6%。^① 在这样的情形下,装卸工

① 满铁奉天调查室:《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役),第 102 页。

人过甚疲劳程度是非比寻常、难以言喻的。

与劳动强度形成鲜明对照,装卸工人的劳动收入不但低微,而且还要受到“国际运输大工头、二工头、小工头”等的层层盘剥,实际只能拿到工资的60%至80%不等。^①加之日伪实行战时粮食统制,生活必需品物价暴涨^②,致使工人的生活毫无保障。满铁虽也认识到“不应因生计费指数的上升(新京1939年为100,至1941年增至205,增长一倍多),而使最低工资者生活迭落至饥饿线以下”^③,但却没有采取有力措施,因而,造成大量装卸工人体质下降,营养不良,患病率激增。

(四) 装卸工人的流动与铁路当局的对策

如前所述,1939年以后,随着伪满劳动力紧张状况的日益加剧,劳动力流动越来越严重,其流动形态也发生了变化,开始由原来的自然流动变成人为的流动——业者间为争夺劳动力,不惜用各种手段“挖墙角”,尤其中小企业甚至以“高赁银”(较高工资)向大企业发起了“全面的挖墙角运动”。^④而且,农业部门因劳动力的不足,到农忙季节也要吸收大量的劳力。这样一来,就加剧了劳动者的流动,尤其铁路装卸部门,更是首当其冲,深受影响。

由于铁路装卸工人绝大部分来自关内,其中有很大一部分人是迫于生计只身来东北打工的,工资的高低对他们的影响更大,而“中小企业者支出的劳动赁银(工资)比之强大业者的我方(满铁),

① 满铁奉天调查室:《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役),54—55页。

② 四平站装卸工人的饮食费占生计费的比重,由1939年6月的54%,增至1941年9月的80%。见《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役),第65页。

③ 满铁奉天调查室:《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)第48页。()内见第64页。

④ 满铁奉天调查室:《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役),第75页。

通常都是高赁银^①，况且，装卸作业劳动强度又大，时间也长。因此，铁路装卸工人的流动率非常高。据统计，1940年1—12月，“新京”装卸工人的流动率(合计200.6)，占雇佣率(合计202.3)的99%；1941年1—12月的流动率(167.8)，占雇佣率(143.6)的116.8%；1942年1—8月的流动率(93.9)，占雇佣率(93.4)的100.5%。而1940—1942年哈尔滨装卸工人的流动率，每年均占雇佣率的50%。而且，装卸工人的绝大部分(90%)，都是不满6个月的非熟练工人。^②

在这种情况下，满铁当局为了尽可能地减少铁路装卸工人的外流，确保铁路运输所需要的劳动力，一方面在工人工资上做了一些调整，有增有减——1941年的“荷役赁银”比上年增减幅度情况是：四平站增73%、奉天站增23%；“新京”站降4.5%、哈尔滨站降23.7%。并采取了“按地区的特殊性，在(赁银)比劳动市价低的地方，设人夫补助金”，以及“给出勤奖，端午、中秋节临时给酒肴钱”的方法，同时也在“增强生活必需品的配给”上做了一些努力。^③；另一方面，也进一步强化了对装卸工人的劳务统治。订是强化对工人的收容设施，加强对工人的集中管理。满铁当局认为，“确保劳动力的先决问题是收容设施”问题，因此，新建的“工人收容宿舍”增加迅速。例如哈尔滨国际运输的“工人收容宿舍”的建筑面积，1942年增至5717坪，是1939年(2519坪)的2.3倍。^④但是，装卸工人无论在“收容宿舍”里，还是在作业现场，都要受到封建“把头”(大工头、二工头、小工头)的重重剥削、欺压和监管，过着类似

① 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)，第75—76页。

② 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)，第77—81页。

③ 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)，第48、50页。

④ 满铁奉天调查室：《会社铁道事业业态调查报告》第四编(荷役)，第57、59页。

“集中营”式的生活。尽管如此,也仍然没能从根本上解决工人的流动问题,至战争后期,铁路运输中的劳力紧张矛盾愈来愈加剧,成为制约满铁铁路运输的主要原因之一。

综观满铁铁路各部门的全部工人状况,满铁庞大的铁路交通运输体系赖以运转和经营的铁路工人,特别是“享有”“社员”身份的佣员,在拥有四、五十万员工的满铁各部门的工人队伍中,应该说是处于劳动、生活“待遇”相对较佳的工人上层。但从本文并不很充分的分析中也可看出,即便是他们也未未能逃脱日本殖民主义的压榨和战时经济愈演愈烈的灾难。在日本侵略战争不断扩大,战时经济日趋紧迫,交通运输愈加紧张的形势下,铁路工人,一方面在自身素质不断恶化情况下肩负着日益沉重的运输劳务;另一方面,却因生活日艰使本已脆弱的劳动能力无法再生。这就使人力的主观条件在物力方面难以增强铁路运输,并陷入了无法逆转的恶性循环。因此,1944年开始的铁路运输的急剧下滑并非是偶然的,它是战时经济无法克服的各种矛盾(资金物资紧缺、通货膨胀物价暴涨、劳动力不足素质下降等)所造成的,也正是这些矛盾,成为导致日本侵略战争末期推行所谓“决战体制”时经济崩溃的决定性因素。

(作者郭洪茂,1955年生,吉林省社会科学院日本研究所研究员)

(责任编辑:李仲明)