

营口造纸厂引进白板纸生产线的艰辛历程

郭庆宇

营口造纸厂创建于1936年。由于技术设备老旧，新中国成立后，厂里先后搞了多次技术改造，仍处于技术落后状态。改革开放以来，特别是进入上世纪80年代中期，营口造纸厂产品的质量、品种、规格已无法适应市场竞争。为了企业发展，提高质量和产量，厂领导考虑再次进行技术改造，并加快引进白板纸设备。只有生产出一流产品，才能打进国际市场，获得价值和盈利双丰收。

通过考察，厂领导决定从澳大利亚引进二手板纸机。该设备虽处于上世纪60年代技术水平，但该设备价格非常便宜，这对于缺乏外汇的营口造纸厂来说无疑是最佳选择。如果再配套一台上世纪80年代较为先进的日本产的涂布机设备，不仅能生产出高级粉面白板纸，还将有很强的市场竞争力，创汇可达千万美元。

1985年，营口造纸厂同省轻工工业品进出口公司、营口市外贸公司联合，从澳大利亚引进二手板纸机。尔后，又积极和中国国际信托投资公司合作，通过国际租赁的方式从日本引进涂布机。

从1985年12月末开始，经过110天的艰苦施工，营口造纸厂将机体总长150米、重近3000吨的设备安装完毕，两台机器“嫁接”配套，开始试验生产高级粉面白板纸。之后几个月，又经过数轮调试和设备配套，终于试车成功。

1987年1月15日，是营口造纸厂发展史上值得纪念的日子。当天，来自日本、澳大利亚、美国、巴西等国的友好人士及香港的一些厂家代表参加了白板纸生产设备试车剪彩仪式。同年11月15日，在厂三楼会议室举行了白板纸生产线竣工典礼。从这一天开始，伴随着隆隆的机器声，16#涂布板纸机投产了。一张张白板纸接连下线，



▲营口造纸厂正门。

▶1987年1月，厂内部分政工干部在废纸库拍照留影。

标志着引进“先进技术”的成功，该事件被《营口日报》列为1987年营口市十大新闻之一。

在解决机器技术升级问题的同时，解决制造白板纸所需的纸浆问题也提上日程。1985年，营口造纸厂与香港厂家合资，在香港和深圳市先后建立营港纸品实业贸易公司、营港深纸品厂，购买生产所需要的废纸原料，如废书报、废瓦楞纸箱等原料。这样，从根本上改变了因使用苇浆作原料而出现的白板纸变形、折裂等问题。1986年，营口造纸厂在市外经委和外贸部门大力支持下，又在珠海创立了中澳工贸公司，在港澳、



东南亚一带地区收购木浆废纸。

1986年至1990年，营口造纸厂陆续从香港进口大量废纸，用于制作高级白板纸的底浆，总计135.327万吨。1987年至1990年，共耗用95.162万吨。利用这些回收的外国废纸原料，一

举解决了长纤维纸浆短缺问题。

营口造纸厂生产的单面涂料白板纸，分平板和卷筒两种。以进口漂白木浆为面浆、亚硫酸盐漂白苇浆为衬浆、废纸浆为芯底浆，抄制白板纸，经表面施胶、涂布整饰等工艺，产品质量完全符合市场需求。

第一步试车成功的喜悦还未散去，营口造纸厂又开始积极谋划引进制浆、配浆等配套设备，以形成完整的白板纸生产线。派往澳大利亚和新西兰的总工程师及技术人员兵分两路，历经数月，通过不懈努力，最终不辱使命。

笔者保留了三封当年的信件，从内容可窥见营口造纸厂出国人员历经的艰苦与敬业精神。1988年5月9日，时任

设备引进衔接人的郭家安收到从澳大利亚寄来的航空信。写信人是厂总工程师陈谋西等一行4人。信中说，他们已于1988年4月4日8时平安到达澳大利亚墨尔本机场。到达现场后，立即对该厂进行了考查，从要引进的Faivievd 5号机主体看，是一台较好的板纸机。但由于停机时间长，部分设备已不完整，需回国后再进行配套。

1988年10月12日，从新西兰寄来的第二封航空信中说，这次出国一行14人，大家每天迎着晨曦出、顶着星星归，住宿是租用的二手旧平房，大家轮流做饭。信中透露，手机台的烘缸气

灶已拆完，正在拆烘缸、纸辊及其他备件，并已陆续运到奥克兰港，装上集装箱货轮，经日本抵达大连。预计全部设备将分4批次运输，最终于1989年2月运回营口造纸厂。

1988年11月6日，第三封从新西兰发出的航空信邮寄到营口造纸厂。该信是营口造纸厂七分厂引进二手板纸机制浆和配浆工段机器的工作汇报，寄件人是七分厂工程师佟良。信中提到，他们已在异国他乡工作两个月之久，但进度很快，估计到11月15日左右，主机能全拆完。此外，制浆和配浆部分的设备也拆完了。但遇到的问题，是当时我国实行每周单休制，新西兰实行双休制，每逢节日也休假。所以，比合同上原定的拆迁时间不会提前多少。第二批出国人员的停留期限是截至12月20日，如果延期，飞机票价格将上涨25%—30%。为了赶进度，节省资金，他们已向该企业负责人提出了加快工作进展的申请。

经过全体职工的不懈努力，营口造纸厂新投产的白板纸生产线年产量达3.5万吨，所有产品全部返销国际市场，年创产值人民币7000万元，创汇1000万美元以上，被誉为“营纸方式”。

当年营口造纸厂以市场需求为导向，集中精力研究市场变化，制订生产方案与开发新产品，在实践中更新观念，为当时我国社会经济发展和造纸工业作出了较大贡献。

史事钩沉

烽火中营口的不屈抗争（三）

王辉

第三章 啖肉吮血的“满铁”（上）

日俄战争后，中东铁路南段（长春至大连）被日本所占，称“南满铁路”，由大石桥修至营口的铁路被称为“中东铁路支线”。随后，南满洲铁道株式会社成立。铁路的开通，对营口以往以水运为主的运输经济产生巨大影响。“南满”铁路各火车站周围成为日本的“满铁附属地”，营口境内的各个火车站附近充斥着“满铁”魅影。

满铁全称为南满洲铁道株式会社，在日本帝国主义侵华时期发挥着重要作用。九一八事变爆发前，满铁以东北为主要活动区域，在经济侵略的同时，积极为军事侵略做准备。

日俄战争后，日本从沙俄手中接管了南满铁路。《满洲开发四十年史》记载，1906年6月7日，日本政府为经营这些铁路，设立了南满洲铁道株式会社，满铁被委以铁路附属地的行政权，并准许其经营事业权。

满铁创建于1906年，从1907年实际开业，至1945年8月抗战胜利而告终。在长达近40年时间里，满铁成为日本侵华的急先锋，组建之时号称拥有两亿日元资金，是日本最大的公司。其打着“开发满洲”的旗号，以经营铁路和港口为主，服务于日本侵略战争，有着不可告人的内幕。

从满铁表面职能来看，其只是一个开展铁路经营活动的组织，从事铁路运输，对各种物资进行掠夺。但实际上，满铁不仅忠实地执行着日本帝国主义对外侵略扩张的“大陆政策”，更是在整个侵华过程中无孔不入，渗透到各行各业，从事各种侵略勾当，起着不可估量的重要作用。可以说，满铁是日本政府“经营满洲”的“国策会社”；日本占领东北后，满铁积极配合日本军部进行战备活动；抗战全面爆发后，满铁又承担了为侵华日军运送军用物资和人员的任务。

由于满铁在日本侵华时占据特殊的地位，从其成立的那天起，它的一切重要事务都牢牢控制在日本政府手中。满铁总裁、副总裁及理事由日本政府任命，并设满铁监理监视其业务，

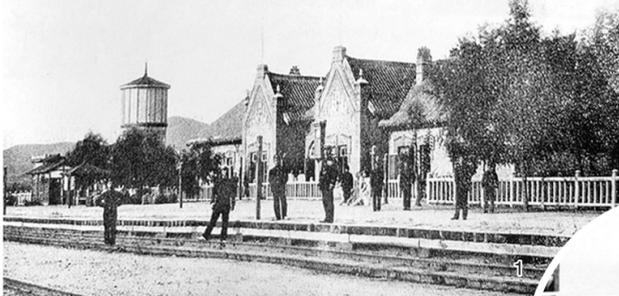


图1:1913年的熊岳城火车站。
 图2:熊岳的奶牛饲养场。
 图3:熊岳树木园的苗圃实验室。
 图4:1911年的满铁大石桥附属地。

可以发布监督公司事业的命令，拥有取消公司的决议和解除其干部职务的权利，可随时命令满铁接受新任务。日本政府还可以使用满铁的铁路、土地及其他物品等。所以，满铁形式上是独立的股份公司，实质则完全处于日本政府控制之下。

从字面看，南满洲铁道株式会社应是“铁路公司”。九一八事变前，从其机构设置看，与铁路机构并列的还有总务、计划、交涉、经理、炭矿、制铁、贩卖、殖产、地方、工事、用度11个部门和1个调查机构——临时经济调查委员会，真正的铁路部门所占比例不足1/10。满铁庞大的机构设置，包罗了工农商学各行业，加上调查、科研、外交机构，构成了地地道道的“满铁王国”，担负着政治、经济、文化侵略三重任务。可见，其经营铁路就是个幌子而已。

后藤新平曾在日本侵占台湾时期任总督府民政长官，他是满洲经营委

员会委员长，日本陆军大将儿玉源太郎的亲信，因其举荐而成为满铁第一任总裁。他在《就任满铁总裁情由书》中说：“我在满洲必须居于以主制客、以逸待劳的地位……其得心应手之计，必当第一经营铁路；第二开发煤矿；第三移民；第四兴办畜牧农业设备……其中必以移民为要务……现在如依靠经营铁路，不出十年，将得以向满洲移民50万。俄国虽强，也不能向我开启战端……”这实际上等于表明了当时日本经营“满洲”所采取的根本方针。他还直言：建立满铁，就是“使之成为帝国主义政策的先锋队”，“战后经营满洲唯一的妙诀，在于表面伪装经营铁路，背地实行各种设施……”这就是满铁真实的面目。

对与铁路毫不相干的畜牧农业，满铁也很感兴趣，在熊岳城进行了相关的“开发研究”。

位于鲅鱼圈区熊岳镇铁东社区的日本奶牛场旧址，是当时为日本人饲养奶

牛的场所，始建于1914年，采用日本制造的红砖砌筑，由水塔房、饲养所、饲料仓库、奶牛房及地下室组成。距日本奶牛场旧址不远处，另有一个日式建筑群，也建于1914年，原为公主岭产业试验场熊岳城分场所在地，建筑由前面的红砖房屋与后身的碉楼构成一个整体，附近还有一座红砖砌筑的日式建筑。

建于1915年的熊岳树木园，保存着来自亚洲、欧洲、美洲的珍稀树木，被誉为北方树木的博物馆和基因库，素有亚洲袖珍标本园之称，在国内外具有一定的影响力。

营口境内知名的熊岳温泉也被日本人霸占，很多老照片都显示了当年日本人在熊岳温泉洗浴的场景。加之其对东北土地物产和矿藏的觊觎，不难看出，日本人十分垂涎中国东北的大好河山。

满铁控制下的满铁附属地（即南满洲铁道附属地），是日俄战争结束后，日本继承、接收了原沙俄中东铁路的长

春以南至大连间的铁路附属地的权利，并由1906年建立的南满洲铁道株式会社经营管理，类似于中东铁路附属地的，具有殖民性质的特殊区域。在这个特殊区域，日本享有以行政权为主的一系列特权，对中国东北进行了令人发指的全面侵略。

满铁附属地原指长春至大连、沈阳至丹东、旅顺线、营口线、抚顺线和甘井子、浑河、榆树以及这两条干线相连接的铁路支线的铁路用地。满铁仗武力巧取豪夺，到1936年已经扩大到东北很多城镇、市街和矿区。这一处处特殊的区域，虽然在中国的国土上，许多事情却要由日本人说了算。

今天，哈大铁路沿线两旁长着绿油油的庄稼，每到收获时节，人们用笑脸迎接收获。但在当年满铁控制这条铁路的时候，为防止抗日义勇军破坏铁路，满铁强行规定，铁路沿线两侧二华里内，不许种高棵农作物。有了这个样板，日本人在公路两侧亦采取了同样的规定。但他们却可以任意在铁路线两侧修建供其使用的建筑。

20世纪初修建的这些铁路沿线建筑，既有铁路配套设施，也有居住生活建筑，均服务或从属于中东铁路。先是沙俄借助“干涉还辽有功”，攫取了中东铁路的筑路权和使用权，并在铁路两侧修建建筑，随后，又被日本侵略者占有。

贯穿营口全境的南满铁路，沿线有他山、分水、大石桥、太平山、盖州、沙岗、芦屯、熊岳城和九寨等火车站，日本人建造的日式建筑连同早期俄国人在修建铁路时建造的俄式建筑，一同供火车站的日本员工使用。

面对如此局面，中国政府只能旁观列强在中国东北任意角逐，目睹铁路在列强之间辗转易手。中东铁路及其沿线建筑的所有权和使用权的演变，见证了中华民族在近代蒙受的屈辱。

（未完待续）

历史寻踪