

东北地方当局的经济发展对日本侵略的抵制

王伟¹, 徐祝申²

(1. 吉林师范大学历史文化学院, 吉林 四平 136000; 2. 中共丹东市委党校, 辽宁 丹东 118000)

摘要:中国东北地区在中国近代史上占有重要的地位, 由于开发较晚, 资源丰富, 且地处东北亚核心地带, 近代以后逐渐成为列强角逐的重要区域。其中日本先后通过中日甲午战争、日俄战争逐次夺取在东北的侵略利益, 不断地辐射侵略东北, 其目的就是最后吞并整个东北。东北地方当局崛起后, 力图改变这种危机局面, 在经济上采取措施对日本侵略进行抵制, 力图用经济方法把日本经济侵略赶出东北, 逐渐摆脱日本的经济控制。

关键词:东北地方当局; 经济; 措施; 日本侵略; 张学良

中图分类号:K25 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-9841(2010)06-0171-05

一、东北自建铁路与葫芦岛筑港

日本侵略中国东北以铁路为主干, 此种政策肇始于日俄战争。迨战事终于1905年9月5日日俄缔结《朴茨茅次合约》, 该约第六条内载:“俄国——中国政府之承认将长春即宽城子至旅顺间之铁路及其一切支线, 并同地方附属一切全路事物按及财产与所经营之一切煤矿无条件让与日本。”^[1]日本割占中东铁路南满支线长春以南段后, 将之改称南满铁道^[2]。此后日本帝国主义以满铁为中心, 依托南满铁路不断地蚕食中国路权, 以期达到最后独霸中国东北的目的。日本侵略东北铁路的方式如下: (1) 独资经营的铁路——南满铁路及安奉铁路, (2) 贷款兴办的铁路——吉敦、洮昂、四洮、吉长铁路, (3) 中日合办的铁路——天图、金福、溪碱铁路。日本在东北的投资中铁路投资占绝对优势。由于满铁的极力经营, “到1930年在东北总长6 085公里的铁路线路中, 日人直接经营者为1 112公里, 中日合办的240公里, 借款等投资的988公里, 共2 340公里, 占38%”^[3]。同时由于日本强行租借旅顺大连, 给东北经济造成了重大的损失, “因无自筑海港, 以致东三省物产, 非东走海参崴, 则南走大连, 举凡四洮、吉长、吉敦、沈海、洮昂、齐克等路, 名为我有, 实则徒为外路之滋养

线”^[4]。

(一) 东北自建铁路概况

在满铁打算掠夺中国铁路利权的同时, 东北地方当局也开展了自建铁路活动。张作霖于1924年设立“东北交通委员会”, 派奉天省省长王永江兼委员长, 筹建铁路。“1925年7月, 奉天省官商合办的沈海铁路开工, 1927年9月通车, 长251公里, 另有支线83.3公里。1925年奉天又开筑打通铁路, 1927年10月通车, 长251公里。1925年10月, 黑龙江官商合办的呼海铁路开工, 1928年12月通车, 长215公里。此外吉林省官商合办的吉海铁路(吉林—朝阳)、黑龙江官商合办的齐克铁路(齐齐哈尔—克山)也于1928年开工。”^[5]1928年6月“皇姑屯事件”张作霖作古, 张学良主持东北全局。在铁路建设方面, “也有宏大的计划和设想”^[6]。

据统计, “在1922—1928年张作霖统治时期, 奉方共修建铁路1 344.13公里; 在1928—1931年张学良统治时期, 奉方共修建国营、省营、省商合办铁路910.18公里。东北地区自1921年至1931年的10年间铁路干支线增长2 243公里, 平均每年增长224.13公里”^[7]。“截止民国二十年(1931年)东三省共有铁路6 330.23公里。其中我国建筑者占50.5%, 中俄合办者占28.2%, 中日合办者

* 收稿日期: 2009-07-20

作者简介: 王伟(1965-), 女, 吉林四平人, 历史学博士, 吉林师范大学历史文化学院, 教授, 主要研究中外关系史。

占 17.7%。日本于我国订立建筑者占 4.2%。总计以我国建筑者最多。中俄合办者次之,日本建筑者最少。”^[1]

(二) 干线联运

铁路联运是近代铁路发展的必然。但近代东北铁路干线联运却具有被迫性。东北自建铁路是在日本和俄国压迫的夹缝中建立起来的。由于这种因素,在铁路的兴建过程中皆为分段建筑,分线设局。东北自建铁路的竞争对手,日本的南满铁路,成路时间早,管理水平高,运输能力强,东北自建铁路无法与之相比,“我国自昔筑路,即乏系统,又无计划,以前受人之威胁与条约之束缚,而处于被动之地位,焉能与外人竞争?”^[4]²⁹⁻³⁰当时,东北的吉长、四洮、洮昂、吉敦铁路属于国有铁路,但由于投资关系都受日本满铁不同程度的控制,“吉长、四洮、吉敦、沈海、洮昂各路筑成后,都无不与满铁联运,而俨然成为满铁的营养线。”^[8]为了避免该四条国有铁路长期为满铁吸货,使其并入东北自有铁路网,“尤非实行联运不足以达到便利交通之目的”^[1]⁵⁷。由于上述原因,东北交通委员会计划“以北宁铁路为轴心之东北各铁路联络运输方案,召集各铁路派遣代表在天津北宁铁路局开联运会议,制定各路车辆过轨直通之详密规章”^[9]。1929年,东北地区的本国铁路实行东四路联运和西四路联运。

东四路联运是指北宁、沈海、吉海、吉敦四条铁路干支线组成的客货联运。“1929年5月吉海铁路完工通车,吉海局与沈海公司签订了《客货联运协定书》,实行两路客货联运,沈吉直通货车、客运在朝阳镇(今辉南)换车”^[7],是为东四路联运之始。1929年12月,东北交通委员会训令东北国有和省有铁路全面实行联运,与满铁南满路展开货物竞争,维持本国铁路营业。训令指出:“与南满路竞争地点以沈阳、通辽两站最为重要,惟该路(沈海)与吉海、北宁三路为联络满洲东部及关外一大干线,所有一切运输与满铁有竞争关系。为挽回利权,增进营业起见,亟应办理联运。”^[7]

西四路联运是指北宁、四洮、洮昂、齐克四条铁路干支线组成的客货联合运输。通过北宁铁路干支线联结关内外的铁路及港口,通过北宁铁路打通支线、四洮铁路的郑通支线和郑洮干线,以及洮昂和齐克铁路,组成纵贯东三省西部的铁路运输大动脉。1929年5月11日交通委员会在沈阳召开第二次西四路联运会议。会议决定自9月20日起实行西四路客货联运。

(三) 葫芦岛军港的兴建

“一地方之发达必以交通为先务,且地方之发达日进,则交通之需要亦与之剧增,至于交通工具在水则为吞吐之海港,在陆则为联络之铁路,是二者又相互为用,不可或缺者也。”^[1]⁷²“东北铁路系统就其性质而言,约可分为三大系:(1)中国铁道,以北宁路为干线,沈海,吉海及大通三铁路,为吉黑主要支线;(2)日本铁道,以南满铁路为干线,吉、长与吉敦,四洮与洮昂,及安奉等,为入吉黑与朝鲜联络之主要支线;(3)俄国铁道,以中东铁路为干线,与俄乌苏里江相连,直达海参崴港,该路除哈长线外,无主要支线。”^[4]⁷而中国东北却没有良好的港口为吞吐口,“吉辽黑热四省,每年物产产额,农产二千一百万吨,林产四百三十五万吨,矿产八百三千六万吨,畜产二十四万吨,天产丰富如此,以无出口良港,一切利权,每多外溢,诚为可惜”^[4]⁷¹。

葫芦岛筑港,是东北边防总司令长官张学良为了对抗日本经济侵略的一个计划。1930年1月24日,由北宁铁路局和荷兰一家建筑港湾公司签订契约,建筑经费达640万美元,向美国及其他方面洽借。葫芦岛军港修建的意义是十分巨大的,“一旦完成,则吉林海龙方面之产物,依北宁路,北满蒙古方面之物产,经朝锦线,悉吸收于葫芦岛,满洲商业之路线,将发生一大变动。辽西赤峰方面之商务,将尽为葫芦岛吸收,至于徙大连中继港者,亦将减削其价值,渤海沿海贸易,悉折而入葫芦岛矣”^[4]⁷³。“连山港筑成,南满路之价值,即将锐减,旅顺大连,亦将失其经济地位,实足与日本在东北经济侵略之一致命打击。”^[10]

自中国自己的铁道网正式实行以来,对南满铁路的营业影响极大,据日本经济年报所载,“昭和五年(1930年)较上年减削3 800 000圆金洋,货物输送量也比上年减3 200 000吨,这自然是受中国铁路竞争的一大打击”^[11]。“昭和6年(1931年)出现了创业以来的第一次赤字,同年不得不解雇2 000名职工,致使满铁真正被置于生死关头。”^[12]¹³⁶“南满铁路民国二十年纯利润年度减少两千余万元。”^[12]⁵⁵²“而且中国葫芦岛筑港工程的将快完竣,铁路联运事业的发达,必然使东省货物的起落中心点由大连而转于营口、秦皇岛等处,大连为日政府不惜巨金所筑成的海港,如果因中国交通系统的完成而自归淘汰,实足使日本实为经济侵略之致命伤。”^[4]⁷³“铁路联运和葫芦岛筑港后,日本国内舆论常尽鬼脸自吓,夸张东北交通委员会的东北铁路计划,目的在制满铁之死命,而完全驱逐其势力出满蒙。”^[1]⁷³

二、大豆与东北经济

中国东北地区肥沃的土壤,温湿的气候,适合大豆种植。近代东北经济开发,是以农业为主的,而东北农业经济,是以大豆三品生产和贸易为核心的。1921年后,东北农业特产惟有大豆在国际市场一枝独秀,成为东北主要的农业出口商品。大豆三品输出开始于第二次鸦片战争时期,中英间签订的《天津条约》规定营口开埠。1861年3月,清政府“许开豆禁”,1863年(同治二年)正式下令“各海口豆实开禁,准令外国商船运售”^[13]。从此大豆三品成为外商贩运牟利的首选农产资源。“据统计,蜂拥牛庄的外国船只,从1862年的86艘、27747吨,增至1864年的274艘、91118吨,其中90%的商船租给中国商人进行粮豆转口贸易。”^[14]1908年,日本三井物产会社将百吨大豆运往伦敦试销成功。大豆油脂的工业价值被发现,欧美各国订货者相继而起,大豆、豆油进入欧美市场。“1908年,大豆输往欧洲者占5.4%,1910年增至67%,1911年豆油输往欧洲者占48.7%。”^[15]一战期间,欧洲帝国主义国家无暇东顾,东北大豆三品出口大幅度增加,“东北直接对外贸易额从1914年的15800万海关两,增至1918年的24674万海关两,增长了56.2%”^[16],其中大豆三品输出额占东北对外贸易额的一半以上。

大豆经济的发展与当时中国官方的一系列政策也是分不开的。日俄战后,清廷为筹饷实边而全面开放官荒旗地。民初东北当局又从实边兴垦和增加赋税收入出发,鼓励移民,扶植土地开垦。移民的大量迁入和开发以及适应国际市场的大豆等农产品生产活动的充分展开。奉系军阀自大战以来一直采取支持和保护当地产业的政策。尤其在其统一黑、吉两省后,东北保持相对的独立与统一;且由于东北政局的稳定,战乱比较少,从而促进了东北民族资本的发展,大豆的种植和加工逐渐兴起。一战后,大豆三品出口贸易呈现增加的趋势。欧洲大豆进口逐年增加,“1923年,东北大豆出口额达110万吨,1927年超过160万吨,比大战前猛增两倍半,其中2/3被英国、德国等西欧各国用作油脂原料消费掉”^{[12]353}。“因为豆及豆制品对外输出的激增,于是油坊即很快的发达起来”^{[17]242}。营口为东北最早的商业港口,油坊最早在这里兴起。“查营口在光绪二十一年即有英商太古洋行设机器榨油场于其地。该场不特当地新式油业之始创,亦全国之权舆也。民十一乃增至三十家。其中二十

一家系华商,九家系日商。民国十四年日商在营口之油厂均告惨败。独华场增至二十四家。安东之榨油工业不如营口,然有相当之发达。民国七年,当地共有油厂十四家。民国十九年厂数增至二十一家,资本共四八三二八〇两,工人共八百二十一人。”^{[18]184-185}“大连油业之发达,数年之间,其发达程度远达营口,截至民国十四年止,油厂增至八十四所,期间七十二厂,共有资本以前二百五十万三千元,又日金七百八十九万元。大连之榨油工业。不特在东省为最盛,既在全国亦首屈一指也。”^{[18]80-181}其他的城市如哈尔滨、沈阳的油业也都有长足的发展。“1928年中国共有榨油工场二百八十三所,其中设立在东三省者有一百八十六所,约占全数五分之三。”^[19]油坊遍布东北全境。“到1931年,东北全境榨油工厂动力使用率达100%。榨油工厂的建立增加了对原料的需求,出口的繁盛又刺激更多的人力投入到大豆的种植开发上。东北大豆产量因开辟垦殖而逐年增加,1924—1931年间大豆种植面积扩大了200余万公顷”^[20],东北成为世界著名的商品豆生产基地。东北资源丰富,工业落后,输出多为原料,而输入则多为加工及制成品;然以输出特产品甚多,故其贸易,经常保持出超。东北为列强所需原料纸供给地,当时东北重要的输出物品为大豆及豆制品(约占输出总额60%)。东北经济的发展,农、商紧密相关,农产品“收额之最丰者,首推大豆……故在奉省,惟农与商相关密切,农庆有秋,而商亦获厚利,不若他地必工业兴而后商业盛也”^[21]。围绕大豆的流通和贸易,东北的商业随之活跃。由于东北铁路系统的发达,许多粮豆集散中心市场发展成城镇。交通枢纽或贸易港如大连、长春、哈尔滨在20世纪20年代皆以“大豆都市”闻名中外,是与发展大豆运输、加工、出口相关联的。

“东三省黄豆已成为世界的商品,它的发展实为今世世界农业中一大异彩;现在世界黄豆的主要产地,为东三省、中国本部、日本、朝鲜及爪哇等。美国及苏联南部亦渐有出产。以上各地的黄豆产额共约六七〇〇—六八〇〇万石(八八〇万公吨),其中东三省黄豆约四〇〇万石(五三〇万公吨)占总产额百分之六十。”^{[22]29}“东三省的黄豆及豆粕豆油实为东三省经济的中枢。一九二六年以来五年的输出贸易,平均每年输出总额是四亿两,而黄豆豆粕豆油三项年输出合计二二、三〇〇万两,占全输出额56%。由此可知这三项在东三省贸易上占有如何重要的地位。”^{[22]31}东北地方当局以大豆经济雄

厚的实力为基础,努力发展各项事业,抵制日本的经济侵略,使日本的侵略利益没有全部得逞。

三、移民实边

日本移民侵略主张由来已久,早在幕末明治初期就已形成。1855年,日本幕末维新思想家吉田松阴就曾提出“(日本)与美俄的媾和,既成定局……但必须乘机蓄养国力,割取易取的朝鲜、满洲、中国。失之于俄美的,应以朝鲜和满洲土地求得补偿”^[23]。1890年总理大臣山县有朋公布他的《外交政策论》、《军事意见书》,力主把朝鲜、满洲地区并入日本。儿玉源郎说:“战争不可能常胜不败,永久的胜利是与人口的增减相关联的。让更多的日本人定居中国东北,那么这个地区自然而然会成为日本强大势力范围。”^[24]这一点后藤新平看得更清楚,他说:“经营满蒙的诀窍,在于实现满洲移民集中主义”^[25]。日俄战争后,日本外务大臣小村即提出向“满蒙殖民四百二十万”的口号,此后移民逐年增加。

1906至1931年,期间日本政府把向满洲移民作为主要侵华的目标来实行,表现的方式是开始向日本租借地的“关东州”(旅大)和南满铁路的“附属地”实施移民^[26]。在初期移民中,1914年至1917年,日本在东北主要的移民机构“满铁”在所谓“附属地”一带动员了34个铁道守备队退伍兵进行农业移民。1915年日本另一个中国东北移民的机构“关东厅”在旅大一带进行了19户的所谓“爱川村”移民。这19户共计48人,被称为日本向中国东北移民的“先驱”。1928年,“满铁”建立了“大连农事株式会社”,在公主岭、熊岳城两地建立所谓“农事试验所”^[27]。“据中日文化协会调查,1910年到满洲的日本人为62741人,1916年为91945人,1924年增至183585人。据日本外务省调查,1925年在满洲的日本人口为184528人;据《日本殖民统治论》一书统计,1926年在满洲的日本人口为191000多人,1928年增至203000多人。”^[28]

面对日本对东北侵略严重危机,许多有识之士呼吁移民实边。他们认为,“移内地人民到边区去屯垦,既可以免内地人满为患,又可以使边地充实发展,实是一件有益而无害的事情”,^[29]“移民实边,当今之急务也”^[30]⁸⁷。民国时期的移民政策是对抗日本侵略的“移民实边”策略,而东北地方当局在这项政策的实施中起到了重要的作用。1919年以后,张作霖以东三省巡阅使兼奉天督军统一东北。1923年,张氏在内蒙东部设立垦务局,划分垦

区,筹集款项,向移住该处的垦民提供“旅费、种籽及农具,新垦土地免租免赋3年”^[17]⁶⁵⁵⁻⁶⁵⁶。“1925年,张作霖以东北边防屯垦督办身份,下令大规模招民开垦,并在长春设立专司招垦事务的移民局,在长白、洮南、呼伦等处设招垦局,派专人远至山东登莱各属招徕移民”^[31]⁴²⁶。“东北易帜”以后,东北地方当局成立了东北屯垦委员会,以孙传芳为委员长,于济川副之^[30]⁹⁰。“这是一个对东北地区移民垦殖工作总负责的机构,一成立即开始研究东北的垦殖方案和计划。”^[30]⁹¹1928年底张学良在保留原有移民垦殖机构的基础上,又设置了兴安屯垦督办公署等机构。1930年,东北当局先后制定和颁布了《辽宁移民垦荒大纲》、《兴安屯垦区移民办法》、《黑龙江省沿边荒地抢垦章程》等。这些移民机构的设立,加强了对移民垦务的组织管理,使移民事业有组织、有计划地进行。

东北地方当局鉴于当时关内难民贫困已极,很难承担旅途路费,因而,铁路部门对移民也予以优惠。东三省的国有铁路,对于“难民乘车,一律免费或减收”^[30]⁹²。1927年,洮昂路铁道部门制定了《优待垦民乘车办法》,规定“农民及其眷属,持有本县县长发给之垦民执照,经由本路洮南站上车,前往本路各站,及由洮昂溪站上车,前往镇东(今吉林镇赉县)以北各站下车垦荒者,准坐代用三等车,收票值三成,并准每人免费携带行李农具80公斤,7岁以下之小孩免收票价”^[31]¹²⁶⁵。“1928年,奉海、洮昂两铁路亦颁布《运送直鲁难民免费办法》,对难民实行免费运送。1930年,又颁布《北宁、四洮、洮昂、齐克四路联运移民暂行办法》及《四洮铁路运送开垦农民减价章程》。1931年6月,吉敦线亦颁行《垦荒农民减价章程》。”^[30]¹⁰⁷以上这些鼓励和支持移民的政策、措施,促进了关内人民移民东北。正如时人所讲:“1894年中日战争以前,全东三省之人口不过二、三百万,至现在(1930年)止,仅三十余年,已达三千余万,比中日战争前已增加十倍矣。此十倍之当中,虽原居民之生殖者,然移居者最少亦占五、六倍以上。”^[32]由于东北地方当局的移民政策,增强了东北的国防力量,抵制了日本的移民侵略,使日本“满蒙殖民”的阴谋没有得逞,为以后抵御日本的侵略产生了重大的影响。

四、结 语

日本自甲午战争后,开始经营东北,不断地在东北夺取侵略权益,特别是以满铁为核心的殖民机构,不断地加大对东北的投资,企图垄断东北的经

济命脉,使东北完全依赖日本。东北地方当局面临这样的形势,采取一系列措施与日本抗衡,力图运用经济手段夺回东北经济的主动权,进而把日本侵略势力逐出东北。首先努力发展自建铁路,排挤打击满铁的势力,其次努力发展大豆经济,增强自身的实力,最后面对日本的移民渗透,采取“移民实边”的策略,加大对东北局面的控制。可以说东北地方当局在经济上的策略对日本的侵略势力的打击是沉重的,增强了中国人民抵抗侵略的信心。

参考文献:

- [1] 东北交通研究会. 中国东北路电述要[M]. 东北交通研究会,1932.
- [2] 李占才. 中国铁路史(1876—1949)[M]. 汕头:汕头大学出版社,1994:8.
- [3] 杜恂诚. 日本对旧中国的投资[M]. 上海:上海社会科学出版社,1980:83.
- [4] 王余杞. 北宁铁路之黄金时代[M]. 北平:星云堂书店,1932.
- [5] 杨勇刚. 中国近代铁路史[M]. 上海:上海书店出版社,1997:95-96.
- [6] 王晓华,李占才. 艰难延伸的民国铁路[M]. 郑州:河南人民出版社,1993:118.
- [7] 杨小红. 从铁路政策看东北地方政府的治边思路[J]. 辽宁大学学报:哲学社会科学版,2004,5(3):30-35.
- [8] 陈晖. 中国铁路问题[M]. 北京:三联书店,1955:51.
- [9] 王奉瑞. 东北之交通[M]. 台北:文海出版社,1982:43-44.
- [10] 王云五,主编. 东北问题[M]. 上海:商务印书馆,1931:48.
- [11] 中央大学社会科学研究会. 对日问题研究[M]. 南京:南京书店,1932:9.
- [12] (日)大藏公望. 满史会,满洲开发四十年[M]. 北京:新华出版社,1988.
- [13] 姚贤镐. 中国近代对外贸易史资料:第1册[M]. 北京:中

华书局,1962:147.

- [14] 海关贸易报告册[G]. 牛庄,1865:13-14.
- [15] 衣保中. 东北农业近代化研究[G]//长白丛书研究系列. 长春:吉林文史出版社,1991.
- [16] 东北物资调节委员会. 东北经济小丛书[M]. 沈阳:京华印书局,1948:26-27.
- [17] 章有义. 中国近代农业史资料:第2辑[M]. 北京:三联书店,1957.
- [18] 龚骏. 中国都市工业化程度之分析[M]. 上海:商务印书馆,1934.
- [19] 孔祥熙. 中国工业化程度及影响[M]. 工商部工商访问局编,1932:66.
- [20] 胡雪梅. 东北大豆出口贸易与近代中国东北开发(1860—1931)[J]. 北方文物,2002(3):93-99.
- [21] 东北文史丛书编辑委员会. 奉天通志·卷162[M].
- [22] 日本工业化学会满洲支部. 东三省物产于化学工业(上下)[M]. 沈学源,译. 北京:商务印书馆,1936.
- [23] (日)井上清. 日本军国主义[M]. 北京:商务印书馆,1985:7.
- [24] (日)井上清. 日本帝国主义的形成本[M]. 北京:人民出版社,1984:61.
- [25] 满洲事情案内所. 近世满洲开拓史[M]. 满洲事情案内所,1941:104.
- [26] 高乐才. 日本“满洲”移民研究[M]. 北京:人民出版社,2000:2.
- [27] 季淑芬. 试论日本帝国主义向中国东北的移民[J]. 北方文物,1995:31-36.
- [28] 中国海关. 1902—1911的十年报告[M]. 卷二,354-355.
- [29] 雨荪. 移民屯垦,东方杂志[J]. 1928. 22(5).
- [30] 范立君. 近代关内移民与中国东北社会变迁[M]. 北京:人民出版社,2007.
- [31] 东北文化社编印处. 《东北年鉴》[M]. 沈阳:东北文化社,1931.
- [32] 南阳. 如何开发东三省,中东经济月刊[J]. 1930,6(9):10.

责任编辑 张颖超

The Resistance Against Japanese Invasion with the Economic Development of Local Authority in the Northeast of China

WANG Wei¹, XU Zhu-shen²

(1. School of History and Culture, Jilin Normal University, Siping 136000;
2. Dandong Municipal CPC Committee Party School, Dandong 118000, China)

Abstract: The northeast area of China plays an important role in Chinese modern history. This area is rich in resources and is lately developed. It is located in the core place of Northeast Asia. Therefore, it became an important region, for which many powers struggled after modern times. Through the Sino-Japanese War of 1894 and Russo-Japanese War, Japan despoiled the interests of Northeast China with the purpose to invade the whole Northeast. After the rising of the northeast of China, local authority attempted to change this crisis situation. And it also took measures to resist Japanese aggression in order to drive the Japanese economic forces out of the northeast of China and break away from the economic control of Japan.

Key words: Northeast local authority; Japanese invasion; Zhang Xueliang