

锦州铁路在抗战爆发前社会的影响探究

赖天睿

(内蒙古师范大学 历史文化学院 内蒙古 呼和浩特 011500)

【摘要】 东北的铁路建设，始于清末，东北也是近代中国境内铁路发展较为完善的地区。近代东北铁路有三条主干线路——横贯北满的中东铁路、纵贯南满的南满铁路和通往关内的京奉铁路，经过中国政府和日俄殖民者几十年的建设，至九一八事变前夕，东北基本形成了以此三条线路为主体的铁路网，对当时和后来的东北均产生巨大影响。主要研究对象京奉铁路上的重要地区——锦州地区，并探讨锦州铁路对锦州地区诸方面的影响。

【关键词】 近代；铁路；锦州

【中图分类号】 U121

【文献标识码】 A

【文章编号】 1673-9574(2022)11-0043-03

1891年4月，清政府宣布修筑关东铁路，将之前的津唐铁路扩展至盛京乃至图们江中俄边境，这是辽西地区筹办铁路之始。甲午战争前夕，由英商设计的锦县站开始修筑，受战争影响于六年后修筑完成，此时由于关外铁路尚未全线通车，锦县站只有在地区内经沟帮子通往营口的铁路，直到辛亥革命前后才成为连结奉天和北京的中间节点。奉张于1920年前基本统一东北后，锦州铁路作为奉系有效控制的京奉线一段得到当局的大力发展。奉系当局在军阀混战情况下将奉山路收入大部不是充作军费，而是用于支线建设，至“九一八”前夕，锦州铁路的中心锦州站成为北宁线关外段仅次于沈阳的铁路枢纽，干线可连接平沈津等北方重要城市，支线深入东蒙热河腹地矿藏区、连接葫芦岛商港，经沟帮子东达营口、大连。伪满建立后，锦州地区铁路在客观上进一步得到了完善。与此同时，针对日伪残酷的殖民统治以及光复后国民党利用特务组织实行的腐败统治，铁路系统爱国人士在中共地下党组织领导下进行了顽强斗争，1948年末，随着辽沈战役的胜利，锦州铁路获得了新生。锦州铁路历经晚清、奉系、国民政府、日伪统治以及解放战争数个时期，在近代政局变革的大潮中起起落落，值得深入探究。

考察锦州地区铁路在抗战爆发前的发展情况有利于丰富锦州地区的地方史研究，而且有助于补充中国铁路史研究的薄弱环节，同时也为今天振兴东北战略中铁路建设和发展提供借鉴。

一、锦州铁路概况

锦州铁路始建于光绪十九年（1893），光绪三十三年（1907）完成山海关至沈阳接轨，由英国人设计，1894至1897年为官商合办，隶属于中国铁路公司关内外铁路局。1907年关内外铁路局改称京奉铁路局，东北易帜后称北宁铁路局，于锦州、山海关设工程处、机车房。至九一八事变前，锦州至北票煤矿的线路通车。

九一八事变后，日本侵略者强占该路于10月实行武力接收，归伪东北交通委员会奉山铁路局管辖。除事变前所设机构外，日满当局增设铁道监理所、列车区、电气区、检车区、生

计所、警务区。1936年奉山铁路局迁至锦县改称锦县铁路局，管理锦州地区铁路。为加紧对辽西地区的掠夺，至1939年，当局先后建成了叶柏寿—赤峰线、锦州—承德支线、新立屯—义县线、锦州—古北口线，并扩建了锦县站。但这些建设“成就”与所谓“开发”一样都是从侵略者的殖民需要出发的，这些建筑中无一不凝结着锦州劳动人民的血汗。

二、锦州铁路与东北近代经济发展

（一）奉系政府统治前

锦州铁路所在的京奉铁路全线建设一波三折。京奉铁路源于唐胥铁路，至1894年关内段才完工通车。出关铁路受到甲午战争和英俄在东北地区的博弈影响，前后长达十余年才得以延伸到奉天城根。而锦州铁路所在的辽西地区铁路由于连接清代两京，战略地位重要，自建成之日起就受到了英俄的争夺。锦州地区铁路建成不久，八国联军发动侵华战争，俄军自营口登陆，随即进入辽河西侧控制沿线铁路，锦州地区铁路被俄国占领一直持续到1902年。俄军撤离后又为英国实际控制，成为养肥伦敦大亨们的吸血管。英国利用锦州地区京奉铁路干线和后来大虎山到通辽的支线大通铁路攫夺了锦州腹地北票、八道壕等地的大量矿产，从日俄手中分了一杯羹。除掠夺物资外，英国殖民者还对运费进行肆意垄断。入关与出关的运输不论远近，使用同一高昂运价，严重阻碍辽西地区民族工商业发展。

从客观来看，锦州地区京奉铁路的通车也与芦汉铁路通车一起促成了清政府自修铁路的决心，对日后建成京张铁路起到了一定的推动作用。

（二）奉系政府对铁路的建设与发展

1919年，奉系军阀为获取锦州地区煤矿资源，计划修建京奉铁路的两条支线——锦（锦州）朝（朝阳）线、虎（大虎山）壕（八道壕）线，几年后先后竣工。两条支线筑成后，极大地便利了锦州地区北票煤矿、八道壕煤矿的运输，提升了市场的需求。虎壕线建成后，八道壕煤矿年产量在九一八事变前达近八万吨，甚至可以与抚顺地区的日本煤矿进行竞争。锦朝线建成后，北票煤矿的煤于5小时内可由锦州沿京奉线直通华

北地区，东则运至东北各地，煤产量从1924年的6万吨增长到1930年的51万吨，成为东北民族工业的代表。

东北易帜之后，以张学良为代表的东北政府改组东三省交通委员会，呼吁进行“东北新建设”，提出了以铁路为血脉、以自主海港为输出口的路港一体化交通发展策略，其中最具代表性的就是位于锦州西南部的锦西葫芦岛港的建设。1930年，葫芦岛港开港，东北地方政府提出了以辽西地区为中心的新铁路网计划，并寄予厚望：“近可以抗衡大连，而致其死命，远可以控制海参崴，而丧赤俄盘踞中东路之雄心，将来东北之经济全权，仍操之于我，而无旁落之虞”。虽然新铁路网由于东北沦陷未能实现，但是葫芦岛港开港及已完成的部分铁路建设也为日后锦州地区的发展打下了坚实基础。今日的葫芦岛港已成为辽西地区最大港口及中国为数不多的核潜艇军港，至今在刚去附近仍然立着当年的那块张学良将军的“葫芦岛筑港纪念碑”以纪念这一事件。

铁路建设为锦州地区的商品经济发展提供便利，清朝末年，由锦州地区输往关内关外的每种不出十万石，而随着奉系铁路建设日趋成熟，情况得到很大改变。1930年前后，锦县向关内运出货物，年集散的谷物约六十万石，其中高粱18万石，占据首位，大豆、小米次之。这些谷物除30%用于本地消费外，20%由铁路运往营口，30%由铁路或大车运往关内；棉花二十五万斤，70%运往奉天；麻约四十万斤，其中有十五万斤运往营口及烟台方面；另外每年有大量来自蒙古的皮毛价值约六七十万元，多运往天津、营口及哈尔滨。

锦州地区铁路的发展过程中也带动了锦州城市的各项建设。为解决铁路职工的生活问题，锦州铁路部门在锦县及下辖各地进行基础设施建设。建立了一批教育、医疗卫生机构，如至今仍在使用的锦州铁路医院等。

同时奉系政府为培养铁路人才，于1927年在锦州建立锦县交通大学，这是锦州乃至东北地区的第一所国立大学，后来改名为东北交通大学，作为东北交通领域的最高学府，为日后的铁路建设培养人才。九一八事变之后的四个月，东北交通大学成为东北军在关外最后的中枢机构。

另外，奉系时期的人口流动由于铁路的发展出现了新的变化。在奉系经营京奉铁路之前，关内进入关东主要由海路到达当时东北地区的两大海港——大连、营口再进入内陆，而自冀北、辽西进入东北腹地的出关者因铁路客运尚未普及往往需要徒步出关。而自奉系当政之后，为与日俄控制的南满铁路、中东铁路竞争，多次实行移民减价政策，虽然在奉榆铁路局的列车先进程度与日俄机车相比差距较大，但也能使铁路与日俄进行竞争，这也是民国国有铁路进行客运的重要举措。另一方面，由铁路运送的移民相当数量选择在沿线定居，从事商业、农业等工作，为当地工业化及城市发展起到了重要推动作用。

三、锦州铁路与近代东北政局

（一）初建时期

锦州及其所在的京奉铁路关外段的修筑过程中伴随着日俄英美等列强及清政府的反复争夺与博弈。其中具有代表性的就是锦瑗铁路的归属权的问题。

锦瑗铁路的修筑是清政府在新政时期为发展东北经济，同时抵制日俄侵略的举措，由时任东三省总督的锡良提出。该铁路纵贯东北西部内陆，自锦州起经小库伦、洮南、齐齐哈尔最终至黑龙江边的瑗琿。清政府希望利用各列强在东北地区的矛盾修筑此路，从而维护国家主权，从列强手中夺回部分利权。锡良寄希望于修筑京奉线关外段的英美等国借款，后遭到日俄的反对而搁浅，最终该计划未能使清政府从中获利，反而使日俄联合在一起反对其他列强在东北的权益。

该计划可以从侧面看到，锦州地区在该计划实行中占据着重要地位，锡良在宣统元年十月三十日上的《密陈借款修筑锦瑗铁路片》中指出：“此锦州至瑗琿一路，连贯两千余里，内与并驾齐驱，兼以顾京师右臂；是东省生路只此锦瑗一条，东省生机只有均权一法……”。由此可以看到，在当时东北相当数量的铁路线皆被日俄掌控，锦州地区由于连接关内、辽东及东北西部内陆，战略地位十分重要。

（二）奉系时期

1918年张作霖就任东三省巡阅使后，即与北京政府时而发生冲突。直皖战争和两次直奉战争中，由于京奉铁路基本贯通，利用铁路会极大提高运输兵员及物资的效率，于是铁路在军事运输上发挥着重要作用，奉系政府也对入关要道辽西地区的京奉铁路关外段极为重视并进行了充分利用。直皖战争爆发后，奉系即以重兵保护京奉铁路关外段。第一次直奉战争爆发后，张作霖任命亲信张作相为兵站司令，专门负责军事运输，在奉天设立总兵站，以锦县为主地，并在锦县下辖的沟帮子、绥中等地设立分站，也可侧面看出锦州地区铁路干线的重要性。

战争失利后，张作霖率奉军借京奉线退回关外，宣布东三省自治后，将京奉铁路关外段收归奉系政府所有，设驻锦州沟帮子的奉榆铁路局进行管理，全部收入归奉天省财政厅。虽然英国商人仍在京奉铁路攫取利益，但由于奉系政府的苦心经营，收入每年至少五百万元以上，各种车辆和运输能力反超关内段。

二次直奉战争时，奉系政府亦对锦州地区铁路的畅通非常重视。在战前准备中，奉军在锦州、兴城、绥中向山海关一带的铁路线上增设待避线，并增设供应水及燃料的设备，增加了京奉线的运力。并且在很多关于这期间战争的资料中可以看到经常会出现奉军“沿京奉线”出兵或进发的字样并且常常是两三条进军线路之一，这样可以看出铁路对当时的军事调动产生

着或多或少的影响。

另外，日本利用锦州地区铁路对奉系政府进行要挟控制的事件更是数不胜数，发展有一定起色的、威胁日控南满线利益的奉山线及发展中的辽西内陆矿山势必引起殖民者注意。比如东方会议后，日本驻奉领事吉田茂趁张作霖被北伐军击败就要挟其出卖国家利益，狂妄地提出了“禁止京奉线的中国军列通过满铁附属地”等封锁辽西铁路的无理要求。这也可作为京奉线关外段在近代有军事运输作用的旁证。

四、锦州铁路与近代东北工人运动

奉系军阀统治时期，东北各项建设较之前均取得相当成果，这是不能抹杀的成绩，但作为大地主、大资产阶级的代表，他们统治期间也对人民运动进行镇压。与北洋时期直系吴佩孚统治下发生的二七运动一样，锦州地区铁路系统也发生了由进步人士领导的工人运动。

第一次直奉战争爆发后，李大钊等人即为京奉铁路工人运动贡献自己的力量。李大钊作为直隶地区党的重要领导人之一，指导邓培等人建立了唐山铁路党支部；而随后任中国劳动组合书记部北方分部副主任的王尽美也自济南前往山海关领导秦皇岛等地的铁路、煤矿工人罢工运动。二七惨案发生后，唐山地区的工人运动领袖将运动骨干派往锦州以保存力量，于1924年建立了辽宁省第一个党支部——沟帮子党支部，至东北易帜之前，锦州地区铁路部门的党组织已较为完善。当时奉系政府的铁路系统是相当腐败的，工人工资极低，并且经常被拖欠发放，生活相当困苦。东北易帜前后，支部书记欧阳强即领导党员和工人群众撒传单、贴标语，包围铁路官员办公室要求增加、补发工资。1930年，遍布锦州铁路下辖大部分车站的北宁路关外段“花红”斗争爆发，为讨回铁路工人应得的年终红利“花红”，北宁路关外段的沟帮子、大虎山两站首先罢工，随后内陆各站纷纷相应，迫使当局做出让步。除此之外，还有皇姑屯大厂斗争等多次工人运动，均对辽宁甚至东北地区工人运动开展提供了经验，欧阳强还被派往营口支援当地党组织的建设。在沟帮子党支部影响下，营口、大虎山、北票、彰武、通辽等地均建设了铁路党组织，沟帮子作为北宁路的基点也是满洲省委的工作重点。锦州铁路较为完备的发展情况也促进了当地铁路工人的壮大。

结语

本文对锦州地区铁路起到的作用进行初步探究后，结论如下：

1. 经济发展方面：锦州地区铁路建设对本地区乃至东北皆有重要作用，从清末的英美日俄各列强争夺、锦瑗铁路计划提出，再到奉系对辽西内陆及葫芦岛港口的开发，皆与以京奉线为主干的铁路建设密切相关，这为辽西地区的经济发展、城市化提供便利。虽然九一八之后饱经战乱困扰，日伪控制的锦州铁路也发挥了一定作用。

2. 政治局势方面：锦州地处京畿向东北延展的关键地区，相对和平的时期，铁路修建会成为各方博弈的关键点，清朝和奉系政府皆有利用锦州地区铁路与日俄列强周旋的事例，比如锦瑗铁路计划、京奉线最终收归国有等；而在战争时期，锦州地区铁路成为作战双方的争夺目标和占领方的关键点。

3. 工人运动方面：工人运动是无产阶级在革命时期的重要斗争方式，锦州地区由于铁路发展产生了大批铁路工人，自奉系时期、伪满时期直至解放战争时期，锦州地区的铁路工人也对中国革命起到了一定的推动作用，比如东北地区第一个党支部——沟帮子党支部对地区革命的示范作用、京奉线罢工对大革命时期全国个人运动的相应作用等。

参考文献

1. 相关著作

- [1] 金士宣，徐文述. 中国铁路发展史（1876—1949）[M]. 北京：中国铁道出版社，1986.
- [2] 沈阳铁路局志编纂委员会. 沈阳铁路局志稿：运输篇[M]. 沈阳：沈阳铁路局，1993.
- [3] 宓汝成. 中华民国铁路史资料（1912—1949）[M]. 北京：社会科学文献出版社，2002.
- [4] 沈阳市人民地方志办公室. 张氏帅府志[M]. 沈阳：沈阳出版社，2013.
- [5] 易丙兰. 奉系与东北铁路[M]. 北京：社会科学文献出版社，2018.
- [6] 辽宁省地方志编纂委员会办公室. 辽宁省志：工会志[M]. 1999.
- [7] 孙海滨，刘景毅. 锦州史话[M]. 北京：社会科学文献出版社，2014.

2. 相关论文

- [1] 张春艳. 京奉铁路述考[J]. 兰台世界，2011，(5)：43—44.
- [2] 李海滨，李自典. 京奉铁路与近代东北移民——以20世纪二三十年代为中心[J]. 兰州学刊，2013，(10)：33—37.
- [3] 黄清琦，陈喜波. 京奉铁路之历史地理研究（1881—1912）[J]. 地理研究，2014，(11)：2180—2194.
- [4] 王凤杰. 清末民初京奉铁路（关外段）与辽西城镇早期现代化初探[J]. 历史教学，2014，(7)：39—46.
- [5] 徐婷. 铁路与近代东北区域经济变迁[D]. 吉林大学，2015.
- [6] 高月. 锡良与锦瑗铁路计划——以主权维护为视角的考察[J]. 东北史论，2010，(4)：45—51.
- [7] 高翠. 1909—1910年英国对待中国东北铁路问题的态度[J]. 北京科技大学学报（社会科学版），2009，(9)：128—133.