

■ 中国近现代经济社会史

京奉铁路与近代东北移民

——以 20 世纪二三十年代为中心

李海滨¹ 李自典²

(1. 中国铁道博物馆, 北京 100055; 2. 北京联合大学 应用文理学院, 北京 100191)

[摘要] 作为一种现代化的交通方式和基础设施,京奉铁路的开通不仅开辟了新的移民路径,而且改变了移民流向,拓展了移民空间;通过发售移民减价车票,特别是小工票,以及行驶小工专列等,便利了关内移民的往返运送,在一定程度上推动了移民运动的高涨。京奉铁路的开通和运营对近代东北移民运动产生了重要影响。

[关键词] 京奉铁路;东北移民;小工票

[中图分类号]K312.42 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1005-3492(2013)10-0033-05 **[收稿日期]** 2013-08-16

[作者简介]李海滨,男,河北徐水人,历史学博士,中国铁道博物馆副研究员;李自典,女,河北河间人,历史学博士后,北京联合大学应用文理学院历史文博系讲师。

交通是实现客体空间位移的唯一途径,是举办大规模移民的先决条件。借助于现代化的交通工具,移民的速度和频率会大为加快,从而对移民运动产生间接的推动作用。另一方面,交通在移民运动中发挥作用的方式及其程度,往往不取决于移民的需求程度,也不取决于交通的存在质量,而是取决于交通系统的发达程度。^{[1] [P13-14]} 作为现代化的交通方式之一,铁路无疑为移民提供了一种相对快捷的运输载体和重要路径,特别是铁路网络的形成在很大程度上保证和推动了大规模移民运动的实现。

近代以来,东北移民成为中国人口迁移中的“主角”。它以持续时间之长、流动规模之巨而“成为全部近代史上一件空前的大举”^{[2] [P49]},“无论对中国人口地理还是中国经济地理,均产生了巨大而深远的影响。”^{[3] [P340]} 这场波澜壮阔的移民运动是多重因素综合作用的结果。其中,以轮船和铁路为标志的交通方式的变革和发展,使华北、东北以及两个区域之间的交通状况得到较大改善,为这场移民运动提供了基础性条件。尤其是铁路在华北和东北地区的不断延伸且彼此连接,形成一个速度快、辐射广的运输系统,对移民运动产生了重要影响。其中作

为连接华北和东北地区的重要通道,京奉铁路在这个铁路系统中居于关键位置,发挥着“中介”作用;它的开通和运营对于近代东北移民运动的作用和意义不可小觑。因此,文章以京奉铁路作为个案研究的平台,将视角聚焦于该路在近代东北移民运动中采取的具体举措及其作用和意义,以窥视铁路在近代东北移民运动中的一些普适性功用。

—

京奉铁路是近代中国国有铁路重要干线之一,全长 849.39 公里,支线 9 条(丰台、通州、西沽、北戴河、葫芦岛、锦朝、营口、大通、北陵)总计 1372 公里有余。它主要穿越冀东平原和辽西“走廊”,连接北京、天津、唐山、奉天(今沈阳)等城市,是沟通华北与东北地区的重要交通孔道。该路发轫于 1881 年建成的唐胥(唐山—胥各庄)铁路,其后分段展修,名称亦随之屡有变更。1886 年展筑至芦台,称为唐芦铁路;1888 年通车至天津,1893 年延伸到山海关,称为关东铁路;1894 年通车至关外的中后所(今绥中县),后因工款告罄而停辍;1896 年,清廷将中国铁路公司的古冶至天津段收归官办,与关东铁路合并后改称津榆铁路;1897 年,津芦铁路建成后并入

津榆铁路,并改称关内外铁路;1903年通车至新民屯;1907年,清廷与日本签约接管新奉铁路^①,随即将其改为标准轨距,并正式定名为京奉铁路。1912年,该路展筑至奉天城南的小西门边外,并与南满铁路相接。1928年6月,南京国民政府将北京改为北平,京奉铁路随之更名为平奉铁路。1929年2月,南京国民政府将奉天省改为辽宁省,4月15日,平奉铁路又更名为北宁铁路。1931年“九·一八”事变后,北宁铁路因其山海关外路段宣布脱离天津总局的管辖而一分为二。

同一时期,华北与东北的铁路网络渐次形成:到1911年,以北京为中心的京奉、京汉、京张、津浦四条干线以及与这些干线连接的正太、汴洛、胶济、道清四线初步构成一个华北铁路网。^{[4][P272]}1903年,中东铁路及南满支路正式通车;1904年和1911年,胶济、津浦铁路分别开通。特别在20世纪二三十年代间,东北地区掀起了一个铁路建设的热潮,奉(天)海(龙)、吉(林)海(龙)、呼(兰)海、沈(阳)海、京奉铁路大(虎山)通(辽)线、洮(南,今洮安)昂(溪)、齐(齐哈尔)克(山)等铁路相继建成,并以京奉铁路为中心而相互联络。这样,以京奉铁路为“媒介”和“桥梁”,华北与东北两个区域的铁路网络相互衔接,形成了一个快捷和流畅的运送网络。京奉铁路在这个铁路网络中居于重要位置,是运送关内移民往返东北的一种现代化的交通载体。

二

京奉铁路开通后,它采取何种运营政策和措施来便利移民的运送,从而间接推动移民运动的发展呢?答案是发售移民减价车票。移民减价是指“铁路对殖之旅客票价照普通旅客票价,减少若干成,或竟至全免之谓。”^[5]它与铁路以招徕普通旅客、推广营业为主旨的性质不同,可以说是出于国家政治和社会现实的需要,即“铁路之移民减价,实为铁路对于国家之义务,其核收之票价,亦不能以生产费为标准也。……铁路制造移民减价票,不能揆之一定法则,应因事制宜,不失为移民之目的可也。”^{[6][P86]}

20世纪二三十年代,为提倡移民垦殖和鼓励举家迁徙起见,中央政府交通部特令京奉、京绥两路发售移民减价车票,并公布相应的条例。京奉铁路方面,“以天津东站、军粮城、塘沽、大凌河往沈阳、营

口者为限,准许移民及其家属乘车购用减价票,即由天津东站、军粮城及塘沽至沈阳或营口市,每票票价4元;在牛庄开河后,至营口的票价,每张价为3元,其减价时间,路局临时通告。大凌河至沈阳者每人减收票价1.4元,大凌河至营口市者每人减收票价1元,在12岁以下的孩童均免收票价;”^[5]“每人携带行李,大人以20公斤为限,孩童以10公斤为限,逾重照章核收运费;移民本身随带农具免收运费,但以40公斤为限,逾重者应另照章缴费报运。凡购用移民减价票者,应向起点站站长报告,并由站长查明确无蒙混情事,填给证书,持往购票处以凭购买。凡持用移民减价票者,不得于未抵到达站以前中途下车,违者除照三等客票票价扣除已缴之移民减价票票价补收相差之数外,另照三等票价征收罚金……。”^[7]

由于移民与东北地方经济社会发展之间的关系匪浅,因而,东北地方当局在移民减价车票的发售上同样不遗余力。

除按中央或东北地方政府的规定发售移民减价车票外,京奉铁路局还专为每年在春季出关、冬季入关的小工实行特别的减价办法——发售小工票,且行之已久。所谓小工或苦工,是指来自河北、山东(主要为津浦铁路北段沿线)各处出关佣工的贫民,他们均在每年春季出关佣工,在冬季年关前后入关返籍,属于“候鸟”式移民。为体恤民艰、招徕移民及维持运输起见,1906年,关内外铁路(京奉铁路的前身)管理局在《北洋官报》上刊登装运小工大减价的广告“查直隶各处贫民每年春间赴东三省一带做苦工者人数众多,均在开河以先就道前往,只以火车票价稍昂,多系徒步而行,本总局现拟格外体恤,定章减收,专备火车于三月初一日起,凡天津、军粮城、北塘、塘沽四站均卖此项苦工专票,上车装送营口或新民屯,每人均减价收车脚两元,并饬不准另外需索,准此项专票每苦工一人只须买票一张,并不准有人包买,幸勿受其诈骗,致干重罚。”^[9]此后,这种专为小工(或苦工)发售减价车票——“小工票”的办法成为定例。1912年春,京奉铁路与津浦铁路商定联合发售直达前者关外各站的通票,来自津浦铁路北段沿线的小工出关更为便捷。1915年冬,为便利小工的返乡,两路又联合售卖由京奉铁路关外各站直达山东济南等处的减价小工通票,并将详细办

法刊登广告。

20世纪二三十年代,为鼓励移民举家迁徙东北,京奉铁路局发售的小工票不再只限于小工一人,而是可供小工一家(8口以下)使用;它的发售量也随着移民数量的与年俱增而“水涨船高”:1922年为8304张;1924年为21346张;1926年为3358张,1927年为42636人,1928年为60184人,1929年为85488人,1930年为98201张,1931年为55649张。^{[11] [P85-86]}1923年4月,该路曾一度停止发售小工票,原因是“直鲁各地来东之移民过多。据调查所得,已十五六万人,若再令任意而来,恐将来人数过多,谋生无计,非转乎沟壑,即流为盗贼,所以勒令将小票车停止,以示限制。”^[12]然而,随着移民潮的发展,运送移民仍是铁路运输的一个重要任务,小工票停售不久又开始发售。1927年移民高潮达到顶点之际,小工票的发售量出现成倍的增加。仅1927年1—4月间,在天津使用小工票出关的移民人数:1月份为40837人;2月份为51546人;3月份为149614人;4月份为118712人,共计约36万人。^[13]由于小工票发售量的剧增,以致普通客车不能容纳,只得在客货车之后添挂铁篷车;甚至开行小工专列——小工票车,其办法是“由天津开行小工专车,挂车十数辆,至关外各大站,沿途摘下,分别开往各支线。卸空后再集合整列入关内,为第二批之运送。”^{[8] [P356]}1928年4月,据记者赴天津东站的调查显示“近月以来,鲁省难民以生活艰难弃乡并流难于四方者,不可胜数,除一部分由青岛乘船出关外,余由津浦路至津,转乘京奉小票车出关”;^[13]仅是月1—10日间乘坐小工票车的移民为40917名。^[14]综计1931年“九·一八”事变之前,乘坐小工票车出关作工移民每年均在108300人以上。^{[15] [P2]}

小工票的发售办法,始终以减低票价为原则,最初按普通三等票价减半核收,嗣后一律改收五元,妇孺全部免费。^{[16] [P104]}由于1927年进入东北的移民数量出现激增,小工票的营业收入反较其他客运收入为多,这与原定宗旨有违;并且因南满铁路对移民实行特别减价的竞争,京奉铁路局只得将小工票价再度减低。“天津至本路关外各大站者,如沈阳、新民、通辽、大虎山、北票、锦县等,一律收三元五角;由天津至营口者,改收四元五角;所有小工之妻室及年

在12岁以下之子女与小工同时起票者,概准免费运送。”^{[8] [P356]}1930年,小工票的发售达到极点,主要是由于北宁路局对于移民实行特别减价,“凡由天津至营口,每人四元五角;其余由天津至关外各站一律三元五角;眷属及年在十二岁以下之子女,并准免费。”^{[8] [P273]}

京奉铁路局发售移民减价车票、特别是小工票,以及开行小工专列等措施,是对关内移民往返东北的直接惠助,即在运价和运送上给予移民优惠和便利,从而实现体恤民艰、招徕移民和维持营业的多重目的。进而言之,移民还乡后在亲朋邻里间宣传、介绍关外垦荒或工作的情形,至翌年春便会招引乡人亲友大批出关,这在一定程度上推动了近代东北移民运动的高涨。可惜这些优惠措施因受到1931年“九·一八”事变的打击而停顿,1932年2月12日,东北交通委员会宣布废除此前实行的移民减价车票;3月10日南满铁路废除了同样的政策,^{[17] [P171]}从而宣告了移民减价车票的寿终正寝。

三

近代东北移民运动出现的原因,除了中央和东北地方政府实施鼓励东北移民的政策外,近代华北地区的社会生态环境日益恶化,而与华北毗邻的东北地区有着良好的天然生产条件,地广人稀,自然吸引华北移民的流入。而京奉铁路的开通为这场移民运动的进行提供了基础性条件,直接推动了移民浪潮持续高涨,尤其20世纪二三十年代,移民数量呈现突变性的增长,1927年的移民人数约八九十万,竟超过20年来的总额。^{[18] [P10]}直至1931年“九·一八”事变后,这场波澜壮阔的移民运动才出现暂时的和缓。

近代东北移民的数量庞大,其来源却相对集中于山东、直隶(河北)两省,“尤以隶籍山东者独占鳌头,约居移民总数的80%,次之为河北及河南人”^{[19] [P119]}。1893年,天津至山海关的铁路通车之前,山东、直隶两省通往东北的交通路线主要为驿道和“泛海”,与此相应,进入东北的移民路径分为陆路和海路。1907年京奉铁路开通后,来自山东西北部、河北及河南部分地区的关内移民进入东北的路径呈现新的变动。这些移民大多先聚集天津,然后经由京奉铁路前往关外;居于山东西北部者,先在津

浦铁路的济南、德州等站乘车至天津,再转京奉铁路出关;居于河北省者,大多径直搭乘京奉铁路前往关外;籍隶河南省者,多先聚集于郑州,搭乘京汉路车至丰台,再转京奉铁路出关。随着移民规模的日渐扩大以及京奉路局对移民实行减免车费的优惠办法,搭乘京奉铁路进入东北的移民数量与年俱增。譬如,1918年从山东前往东北打工的人约35万,其中从烟台出发者12万,从龙口出发者10万,从青岛出发者9万,从羊角沟出发者2万,乘津浦铁路者2万,^{[20] (P21-23)} 仅占全部移民总数的6%。1925年,由于京奉铁路几乎专供军事运输,鲁、直移民多选择海路前往东北;即使如此,是年2-6月间,乘坐京奉铁路至沈阳的移民仍高达17万5千余名。^{[21] (P3)} 1926年,从山东、河北一带去东北的劳力计约50万人,其中经由京奉铁路者为13万人,^{[22] (P83)} 所占比例跃升至30%。1927、1928年上半年经由京奉铁路进入东北的移民分别为135626人、150900人,占东北移民总数24%和26%。^{[23] (P656)} 有关记述显示,1927—1929年间经由京奉铁路至沈阳的移民,总计在60万人以上。^{[24] (P347)} 20世纪二三十年代,经由京奉铁路进入东北的移民数量虽呈增长的趋势,但其占移民总数的比例平均仅为26%,同期经由青岛、烟台、龙口及天津等地乘船渡海者约占73%。^{[24] (P334)} 关内移民多选择海路进入东北,固然与地理优势和传统惯性密切相关,即对于那些靠近沿海口岸的移民而言,乘坐汽船更为便利,而关键的是汽船较之铁路还拥有一定的价格优势。例如,天津船价普通三等船位收价日金5元,移民约收2元至3元。^{[21] (P5)} 京奉铁路方面,尽管该路局为移民发售减价车票,但运价仍较海路为昂。例如,1925年,移民及其眷属由天津东站军粮城、塘沽至沈阳或营口者每票价4元。^{[25] (P98)}

然而,移民返乡时以搭乘京奉铁路者为多,取道海路者较少。据一份移民返乡路线的统计显示:1927年上半年依次为大连(45%)、京奉铁路(41%)、营口(11%)、安东(3%);1928年上半年为京奉路(44%)、大连(40.8%)、营口(12.6%)、安东(2.5%);1928年上半年经由京奉铁路返乡的移民,超过同期经由大连返乡的移民约万余人。^{[23] (P656-657)} 造成这种情形的缘由:一是有些移民

在工作一段时间后已有所积蓄,较有余资乘坐火车;二是南满铁路对于返乡移民并无减收车价的优待办法,从而导致移民返乡与进入东北的路径会呈现出异向变动。

可见,京奉铁路的开通意味着新的移民路径的开辟,关内移民可以直接乘坐京奉铁路,或者先经津浦、京汉、胶济铁路再换乘京奉铁路进入东北,移民路径更为多样和丰富;同时,经由京奉铁路进入东北的移民与年俱增,尤其是几乎一半的返乡移民同样搭乘该路。这些充分证明京奉铁路在上述移民路径中的“咽喉”地位和重要功用。另一方面,尽管具有快速、便捷的优势且路局实行减免车票的办法,但在运价方面,京奉铁路与更为廉价的海路相较仍处于劣势,加之其他因素的影响,它在整个移民路径中始终无法超越海路的位置,至多在移民回返之时与海路平分秋色。需要指出的是,关于铁路与海路的比对不仅是单纯地区分二者的孰轻孰重,而是力图表明近代东北移民运动高潮的到来受裨于廉价的海路与快捷的铁路的共同存在和结合。

京奉铁路开通之前,由于自然环境和交通方式的制约,关内移民到达东北后,多在辽河沿岸滞留,仅有少数溯辽河而上到达松花江中游地带。“移居到满洲的流民,直隶人多选在辽西,山东人则选在辽河及其支流浑河、太子河流域,在那里建立了他们的第二故乡。”^{[26] (P32)} 当时移民的空间流向是以辽河及其支流为坐标,移居范围集中于辽东及辽西地方的有限区域内。京奉铁路开通之后,尤其在20世纪二三十年代与东北铁路网络的联运,推动了移民空间的拓展和流向的改变。铁路沿线或腹地已经成为吸纳移民的主要区域,移民空间因铁路而拓展、流向以铁路为指南;铁路替代河流成为决定移民空间和流向的新坐标。具体而言,来自山东西北部、河北及河南部分地区的关内移民,大多先搭乘京奉铁路直达奉天(今沈阳),而后换乘南满或中东铁路开赴长春或哈尔滨;还可由京奉铁路改乘四洮、洮昂、齐克等路进入黑龙江省,或改乘沈海、吉海、吉长、吉敦等路到达吉林东部。^{[16] (P103)} 可见,移民空间和流向随着这些铁路如触角一般的延伸而拓展至广袤的东北北部地区,从而决定了移民的分布格局,呈现出“南少北多”的局面。例如,1927年1-6月间移往东北的

移民共有 63 万人,其中进入南部地区的约 27 万人,往北部者 36 万人。^{[27] [P8]}

综上,作为一种现代化的交通工具和基础设施,京奉铁路成为近代东北移民运动走向高潮的重要条件,为移民的宣泄提供了重要通道,发挥着传输或中介作用。它的开通和运营既对近代东北移民运动起到了推波助澜的作用,又在一定程度上改变了近代东北移民运动的景观,赋予这一运动更多的现代化色彩和意蕴。京奉铁路“对于救济关内之难民出关,从事就业生产,并得均衡调节关内外疏密悬殊之人口,意义实甚重大。”^{[28] [P49]} 华北与东北地区之间的经济、社会和文化联系因之更为紧密。一言以蔽之,京奉铁路“最有价值的功绩就是把人烟稠密、人口过剩的直隶省和山东省的人口移殖到富饶而人口稀少的满洲去。”^{[29] [P190]}

注 释

①新奉铁路指的是日本在日俄战争期间修筑的由新民屯至奉天之间的长约 60 公里的轻便军用铁路。

参考文献

- [1] 谷中原. 交通社会学[M]. 北京: 民族出版社, 2002.
- [2] [美]Walter Young. 美报之华人满洲移民运动观[J]. 东方杂志, 25(24).
- [3] 胡焕庸, 张善余. 中国人口地理(上册)[M]. 上海: 华东师范大学出版社, 1984.
- [4] 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.
- [5] 戴世文. 满蒙垦殖与铁路运输(续)[J]. 北宁铁路月刊, 1(5).
- [6] 李振声. 增加铁路营业进款方法之研究[J]. 铁路杂志, 1(5).
- [7] 京奉京绥两路发售移民减价票(续)[N]. 大公报(天津版), 1925-03-30, 第一张.
- [8] 金士宣. 中国铁路问题论文集[Z]. 南京: 交通杂志社, 1935.
- [9] 山海关内外铁路总局装运苦工大减价广告[N]. 北洋官报, 第

958 册, 1906 年 4 月.

- [10] 天津社会科学院历史研究所编. 天津海关十年报告(1922-1931)[Z]. 天津历史资料, 1980(5).
- [11] 京奉路小票车停止原因[N]. 盛京时报, 1923-04-21, 第二版.
- [12] 直鲁难民出关数目[N]. 益世报, 1927-04-29, 第三张.
- [13] 一月来过津出关难民五万人[N]. 大公报(天津版), 1928-04-15, 第六版.
- [14] 最近十日内出关难民概数[N]. 益世报, 1928-04-19, 第三张.
- [15] 北宁铁路经济调查队编辑. 北宁铁路沿线经济调查报告书[Z]. 北宁铁路管理局, 1937.
- [16] 金士宣. 中国东北铁路问题汇论[M]. 天津: 天津大公报馆, 1932.
- [17] [日]川锅诚一著, 邓嵩, 萨殊利译. 入满打工的中国劳工问题[Z]. 近代史资料(总第 108 号). 北京: 中国社会科学出版社, 2004.
- [18] 朱倬. 满洲移民的历史和现状[J]. 东方杂志, 25(12).
- [19] 陈彩章. 中国历代人口变迁之研究[M]. 民国丛书(第三编·16). 上海: 上海书店, 1991.
- [20] 高劳. 山东之苦力[J]. 东方杂志, 15(7).
- [21] 我国内地人民移殖东省之情况[J]. 中外经济周刊, 225.
- [22] 周春英. 近代东北三省关内移民动态的分析[J]. 中国边疆史地研究, 2004(2).
- [23] 赵中孚. 近代东三省移民问题之研究[J]. 中央研究院近代史研究所集刊(第 4 期·下册), 1974.
- [24] 李文海主编. 民国时期社会调查丛编(人口卷)[Z]. 福州: 福建教育出版社, 2004.
- [25] 许仕廉. 中国人口问题[M]. 民国丛书(第三编·16). 上海: 上海书店, 1991.
- [26] [日]满史会编著, “东北沦陷十四年史”辽宁编写组译. 满洲开发四十年史[M]. 1988.
- [27] 王慕宁编译. 东三省之实况[M]. 上海: 中华书局, 1929.
- [28] 王奉瑞. 东北之交通[Z]. 沈云龙主编. 近代中国史料丛刊续编(第 93 辑). 台北: 文海出版社, 1974.
- [29] [英]肯德著, 李抱宏等译. 中国铁路发展史[M]. 北京: 生活·读书·新知三联书店, 1958.

(责任编辑: 王望)