

论九一八事变前东北铁路对关内移民的影响

高 慧

摘 要 近代以来,关内向东北的移民在中国移民史上所占的分量极重。而近代东北铁路网的形成,不仅为移民提供了新的出行方式和路径,使其能够深入东北腹地并就近分散于铁路沿线,而且相关铁路优惠政策的推行,减轻了移民的经济负担,助推了移民运动的高涨。近代东北铁路对关内民众向东北移民发挥了重要作用。

关键词 近代东北 铁路 关内移民 优惠政策

中图分类号 K258.9 文献标识码 A 收稿日期 2019-06-27

On the influence of Northeast Railway on immigrants within the Customs before the September 18 incident

Gao Hui

Abstract Since modern times, the migration from Guan to Northeast has played a very important role in the history of Chinese immigration. The formation of the modern northeast railway network not only provides a new way of travel and path for immigrants, so that it can go deep into the hinterland of Northeast China and disperse along the railway line nearby, but also the implementation of the preferential policies of the relevant railways has reduced the economic burden of immigrants and contributed to the upsurge of the migration movement. In modern times, the Northeast Railway played an important role in the migration of the people to the Northeast.

Keyword Modern Northeast China; railway; immigration within customs; preferential policy

铁路作为重要的交通运输工具,早已受中国近代先进人物林则徐、孙中山等人的重视,他们在其著作中皆提出修筑铁路的主张,非常重视铁路在国家经济建设中的重要作用。到了民国初年,铁路已成为近代社会国民经济运行的大动脉。

中国东北由于其特殊的地理位置,遂在近代招致邻邦日俄两国觊觎,其入侵方式皆以建设铁路作为重要手段。俄国通过《中俄密约》篡取了铁路的修筑权,宛如利刃一般插入东北心脏,控制了东北经济命脉,对我国危害极大;其次是日本,它在日俄战后获得了中东铁路长春以南段、中俄共管的铁路及其附带利权,形成俄国占据北满,日本占据南满的局面。在此危急情形之下,我国为维护国家权力、抵御外来侵略,无论是中央还是地方,都先后掀起筑路建港的热潮,在此影响下近代东北地区的交通建设质量遥遥领先于国内其他地区,成为近代中国铁路网最密集、铁路运营里程最长、铁路系统最为完善的地区。从1916年—1931年,东北铁路运营里程占全国总里程的比重从34.5%上升到44.5%,可见东北铁路发展建设之快,之所以出现这种情况,显然是由于受到日俄侵略的刺激以及维护主权、

开发东北的需要促成的。

由于这种新式交通方式的出现,给当时关内向东北的移民带来了深刻的影响。所谓关内移民是指近代从河南、河北、山东等地迁向东北地区寻求生计之人。交通方式对他们的移动显得尤其重要,铁路便利了他们的迁移和提高了聚集的速度。

在移民研究理论中,经典的“推—拉”理论认为移民这一现象的出现,是“推力”和“拉力”共同作用的结果。关内人民向东北移民现象的出现,正是由于内地人口增多,土地矛盾尖锐,难以生存,造成一种“推力”推动当地人民不得不远走他乡。“人民迁徙,移密就疏,原为人类自然之趋势”^{[1][125]},东北地区正是以其地广人稀的优势,再加上各种鼓励移民政策的实施,此等“拉力”吸引了大量人口的迁入。其中,近代铁路的建设以及相关政策的实行作为一种强劲的“拉力”,给移民带来深刻的影响。

近代东北铁路问题和移民问题在学界一直倍受关注。关于东北铁路方面的专著主要有袁文彰所著的《东北铁路问题》,该书对东北各铁路的建设、发展、运营等各方面进行了介绍,此外还有王贵忠、王奉瑞等人,也

对东北铁路相关问题进行了详细的讨论。关于移民方面的著作也有不少,主要以王海波、路遇、范立君等人的著作为代表,都突出介绍了历史上东北移民的背景、意义、问题等内容,详细探讨了近代大规模东北移民出现的主、客观原因。此外,关于东北铁路与移民关系的论文主要有马义平的《近代铁路通行与华北地区的农村移民》,该文主要介绍了华北地区移民原因、移民对城镇化的推动作用等内容,还有李海滨、李自典合著的《京奉铁路与近代东北移民——以20世纪二三十年代为中心》等文,其中不乏有涉及铁路在移民运动中所起的作用方面的论述,但内容比较分散,尚缺乏系统地梳理。本文在借鉴前人研究的基础上,以九一八事变为限,通过收集、整理、总结相关资料,以小见大,从近代东北铁路对关内移民影响的角度进行介绍。

一、铁路便利了关内民众向东北移民

传统的移民路线,主要有陆、海两条路线。选择陆路的移民只能选择徒步进入东北,他们拖家带口,风尘仆仆,多经由山海关、喜峰口、古北口等关口流入东北。选择水路的移民,大多步行至小渡口,然后坐船到营口,沿辽河、伊通河北上,可到达松嫩平原一带。但是由于落后的交通条件的限制,效率低下,所以过去向东北移民的一直以来只是间断的、少部分的,尚未呈现出大规模的态势。

在近代东北大规模的铁路建设之后,以铁路为代表的新的式交通运输线路逐渐完善,为移民提供了新的选择,从而形成了新的移民高潮。近代东北自主修建铁路主要在张氏父子统治时期,张作霖于1924年成立专办铁路事务的东北交通委员会,筹划修建能够自控的铁路,主要是奉(天)海(龙)、吉(林)海(龙)、京奉铁路大(虎山)通(辽)线等。皇姑屯事件后张学良临危受命,担负重任,决心完成其父未完成之计划,从1928—1931年这四年间,修建了包括呼海、齐克、天图等线在内的900余公里的铁路线,后来由于九一八事变的爆发,张学良虽未完成全部计划,但经过多年努力,东、西、南北三大干线计划已基本实现。这一系列自建铁路加上东清铁路(后改称中东铁路)、安奉铁路等列强控制的铁路,在东北形成了一个四通八达的铁路网,关内移民可凭借便捷的交通抵达目的地,省去了过去翻山越岭,长途跋涉的艰辛。

由于东北移民的来源相对集中于华北地区,所以

当时作为关内外沟通桥梁的京奉铁路便成为移民出关的首选。华北地区的多数移民一般先乘坐京奉铁路(1912年中华民国成立后改为北宁铁路)到达奉天,再从奉天出发搭乘其他铁路分散到各地。主要有以下几种路线选择:(1)由奉天搭乘安奉铁路在安奉路各站下车,到达辽东地区;(2)或从奉天起,经过四平、郑家屯、洮南,沿洮昂线、齐克线北上抵达东北北部;(3)或乘坐南满铁路直达东北的心脏地区—吉林,经由吉敦线、吉海线到达吉林东部地区。据记载,从1912年至1916年,南满铁路干线平均每年要输送300余万人^{[2]36}。另据相关资料统计,通过北宁路出关的移民占31.7%,从青岛启程的占22.9%,其余人口分别由烟台、龙口、天津等地出发^{[3]54}。仅仅在1927年和1928年上半年由北宁路出关移民约占当时移民的25%^{[4]20}。可见,新式交通工具的出现使移民不再局限于过去传统的出关方式,给移民提供了更多的选择。

二、各铁路局相继推出乘车优惠政策

从清末开始,东北各铁路局纷纷推出关内移民乘车优惠政策,以吸引乘客,便利了关内移民的出行,推动了移民东北的速度和规模的扩大。

1. 实行移民减价政策,订立低廉的特价运费。“东三省各铁路对于难民乘车,一律免费或减收。”^{[5]20}这对于移民来说是一项重要的惠助政策。由于东北铁路路权及铁路管理权的复杂性,不仅有中国人控制的铁路,还有日本、俄国控制的铁路,当时为争夺利益,互相竞争,竞相采取方便客商的政策。京奉铁路规定“乘车运费按三等客票价仅收取每单位家族成年壮丁30%之运费,所有随同乘车之父母、祖父母及妻子、子女等,完全免费。”^{[6]47}这不仅减轻移民旅费负担,而且改善了过去存在的移民多是男人而没有女人的现象。况且铁路用运货的车运送出关难民,“按铁路供应客车等值计,铁路减低些许运费实等于未减……奖励移民条例规定后,对于难民有优惠,对于铁路固无若何利益可言,然在铁路行车调度运用上,春季东北粮源拥入关内,出关列车多系放空,再次季节回空利用车辆运送难民,等于一举数得,铁路实亦毫无亏损也。”^{[7]48}京奉铁路局还另设小工票优惠政策,其优惠对象是那些春季出关谋生,等到冬季返乡的“小工”。自20世纪初以来,直隶地区每年春天去东三省做劳工的贫民人数众多,皆因难以负担高额的火车票价,多选择步行出关,1906年,关内外铁

路管理局针对这种情况,专登小工票减价广告:“每人均减价收车脚两元,并饬不准另外需索,惟此项专票每苦工一人只须买票一张,并不准有人包买。”^[9]而北宁铁路则规定,凡12岁以下的移民,“皆准免费乘车”^{[9]430}。中国人自己控制的铁路,实行移民减价政策的出发点主要以减轻移民负担,以便招徕移民,开发、建设东北。但其票价的降低,影响了列强控制的铁路客运收益,于是为争夺客源,也纷纷出台减价政策。南满铁路于1925年发售移民减价票,将移民票价较之前降低四成,并于1927年4月1日起,规定15岁以下及60岁以上的移民,费用全免。中东铁路同样也出台移民减价运送办法,规定从长春至哈尔滨每张车票仅收取1卢布92戈比,此外,对符合政策规定的儿童和老人也减免其票价。此类政策出台的出发点虽然是为抢夺客源,增加收入,但这种竞争却产生了一些积极影响,即缓解了过去高昂票价给贫苦移民带来的旅费负担,为其进入东北提供便利。

2. 订立奖励关内移民远赴东北垦荒乘车的优待条例,每年定期开通由关内出发的廉价联运专车出关。以东北交通委员会为代表,规定每年春季定期开通移民专用列车,按旅客快车行驶,21个小时即可到达,非常便捷。过去铁路对于移民的待遇很苛刻,收费按照每人三等车票半价计算,而且只能在货运列车上加挂货车供移民乘坐,称为苦力车或小票车,等到下一个区段,将这些车厢甩下,移民需要等待很久,才能将这些车厢附挂在另一区间的货运列车之上,在此期间,常常会有人因为受冻生病而死。在移民优待条例出台后,按照移民专车编组的规定,“须尽量挂用三等客车,不敷之处,得利用木质完好棚车,以便保暖”^{[11]47};中东铁路方面也出台相关政策,为运送移民的车辆消毒,以减少生病人数,不仅如此,1928年还将50辆货车改装成为移民运送专列,每节车厢可容纳40人,“长哈间每日三次往复”^[12],一天就可以运送近6000人,同时购地建筑每所可容三千人的难民临时免费寄宿所。通过以上这些措施改善了移民服务,与过去相比,减少了移民路上的人员伤亡和经济损失,在关内外产生极好的影响。于是每年通过铁路运送出关的人数由过去的八九十万骤然增加到二百万人左右。但诸如此类的奖励优待移民乘车办法,仅实行数年就因为九一八事变的爆发而终止,未能继续实行。若能持续推行,对于国计民生以及移民的

发展将有重大意义。

3. 制定移民还乡优待办法。东北交通委员会规定每年冬季铁路开行由关外至关内移民还乡专用列车,收费每人按三等客票价40%优待计算,除幼童按照普通规章优待外,其他家眷亲属也一律按优待规章收费(无免费待遇,以示不奖励移民入关之意)。中国人一向重视伦理观念,在关外成功移民,等到晚年必须还乡与家人团圆,所以对入关还乡的人也予以便利和优待,但价格要高于出关时的费用,而且不免除同行亲属的费用,以示出关与入关的差别。有关移民乘坐铁路的优惠政策更进一步激发了关内民众向东北移民的愿望,从而引发了更大规模的移民浪潮。

三、关内移民依铁路呈新的分布态势

铁路的发展不仅给关内民众移民东北提供了便利条件,而且移民随铁路沿线定居,拓展了生存空间。

传统意义上,自然因素(河流、地形等)对人口聚集影响最大。四大文明古国无一不发祥于大河流域,皆是因为这些地区靠近河流,方便水利灌溉,适宜人类生存。过去移民在进入东北后,由于一些客观条件的限制,主要沿辽河流域活动,只局限于辽宁东部、西部地区,未能大规模的深入东北腹地。19世纪初,黑、吉两省人口数量“不过占现在人数十分之一”^{[13]10}。

近代以后兴起了各式各样的交通方式,尤其是铁路的建设为移民流动提供了便利,移民由过去的沿河活动转变为沿铁路线活动,从而遍及东北各地。“清末,黑龙江人口增长的主要原因是由于中东铁路的修建。”^{[14]54}可见,中东铁路的修建为移民大规模向北流动创造了便利条件。仅1927年上半年流入东北的移民就达63万人,其分布区域大致如下:东省南部27万人,占比42.9%;东省北部36万人,占比57.1%。此外,据《中国历代人口变迁之研究》记载,1927年以后东北地区的移民“64%往北满,36%往南满”^{[15]361}。造成这样的原因主要是移民随铁路交通直达目的地。由此可见,纵横交错的东北铁路网促使移民由东省南部发展而至北部,便于移民向更广阔的空间流动,拓展了移民的生存空间。

这些四通八达的铁路像触角一样蔓延至东北的各个角落,移民在进入东北后,大多分散在铁路沿线,逐渐形成了大片的移民居住区。据哈尔滨总商会难民署记载,1927年中东路东西段分布的难民是当时吉、黑两省的难民总数的55%,1929年上升到65%,可证当时

吉黑两省难民“以中东路沿线各县为最多”,然留在东北南部的移民,同样分散于铁路沿线,其中近半数分散在南满铁路附近,约五分之一分散在沈海沿线,其他移民则沿着四洮、长春、吉敦等铁路线前往目的地^{[17]47,49}。

铁路的修筑过程也对移民的分布产生重要影响。铁路修到哪里,那些筑路工人就定居到哪里。在近代筑(铁)路技术并不发达的情况下,劳动力在这一浩大工程中起着举足轻重的作用。而近代东北由于自然条件、朝廷禁令等的影响,到1919年人口密度仍然很小,根本无法满足铁路建设所需劳力,只能向关内征召。以中东铁路为例,俄国在修筑该路时,劳动力“80—90%是从关内河北、山东等省招往的”^{[18]355}。不仅中东铁路如此,由于鼠疫流行而被迫中止的吉长铁路工事,在疫情减弱时发布拟继续进行的时报中写道:“且路工一旦开手,则每日约需苦工一万五千余人”^[19]。由此可见,铁路修筑需要招募大量移民,这些为数不少的移民,待工事结束之后,多就近散居于铁路沿线,扩充了这些地区的人口规模,使其在原有基础上继续发展为更大的市镇。

四、铁路交通弱化了移民的“安土重迁”观念

近代化铁路的速度快捷,更便利了季节性移民的生存方式,一定程度上弱化了移民的“安土重迁”观念。中国自古以来就是一个传统的以农业为主的国家,农民与其世代生活的土地有着深切的情感,不愿轻易迁徙,这就使其逐渐形成了保守、惧变的心理。因此,传统的中国人没有特殊情况,轻易不离开家乡。到东北谋生的关内移民都是为生存迫不得已,但“安土重迁”这一

乡土情结仍深深根植于关内移民的观念深处,好在铁路的便利,可以让他们采取“候鸟”的生存方式,在一定程度上可以缓解这种情感压力。即随着近代东北铁路网的逐渐完善,为移民出行、往返家乡提供了便利。在此背景下,关内民众为养家糊口,纷纷外出谋生,逐渐形成一种候鸟式的移动形式。他们的流入时间一般从每年的二、三月份开始增多,而从东北的返回时间基本都在秋收过后,十、十一月为最多。此种现象产生的原因主要有三。(1)移民出关主要由于生活所迫,“秋收以后,入关度岁,家人团聚,亦是快事。”^{[20]58}(2)东北作物为一年一熟,冬季休耕期较长,而关内有些地区还可以农作,使其增加收入。(3)受“安土重迁”观念的影响。的确,这种思想并未完全消失,但我们不可否认的是,近代东北铁路交通的便利确实推动了移民运动的高涨,使关内移民敢于踏上迁徙之路,从某种程度上冲击了传统的“安土重迁”观念。

综上所述,近代关内向东北移民运动的高涨,铁路的修筑及相关政策的实施在其中起到举足轻重的作用。它不仅为移民提供了新的方式和路径,使其能够深入东北腹地,并就近分散于铁路沿线,客观上促进了沿线区域城镇化的发展,而且移民优惠政策的提出,减轻了移民负担,催生了大规模移民运动的到来。此外,近代化交通的便利,逐渐弱化了“安土重迁”观念对移民的影响。总之,铁路为关内移民东北提供了便利条件,为在20世纪初年形成移民高潮发挥了重要作用。

参考文献

- [1]张宗文.东北地理大纲[M].杭州:中华人地舆图学社,1933.
 - [2]徐恒耀.满蒙的劳动状况与移民[J].东方杂志,1925年第22卷第21号.
 - [3]乔平.中国的移民殖边[J].清华月刊,42(6).
 - [4][5]朱倬.满洲移民的历史和现状[J].东方杂志,1928年第25卷第12号.
 - [6][7]王奉瑞.东北之交通[M].台湾:文海出版社,1982.
 - [8]山海关内外铁路总局装运苦工大减价广告[N].北洋官报,1906-4.
 - [9]刘辉主编.1922—1931最近十年各埠海关报告(上卷)[M].海关总税务司署统计科译印,北京:中国海关出版社,2009.
 - [10]王奉瑞.东北之交通[M].台湾:文海出版社,1982.
 - [11]东铁移民新计划[N].盛京时报,1928-1-5.
 - [12]王慕宁.东三省之实况[M].上海:中华书局,1929.
 - [13]熊映梧.中国人口(黑龙江分册)[M].北京:中国财政经济出版社,1989.
 - [14]陈达.中国人口问题[M].北京:商务印书馆,1934.
 - [15]钟悌之.东北移民问题[M].上海:日本研究社,1931.
 - [16]宓汝成.帝国主义与中国铁路(1847—1949)[M].上海:上海人民出版社,1980.
 - [17]吉长工事已拟继续进行[N].盛京时报,1911-3-26(5).
 - [18]马平安.近代东北移民研究[M].济南:齐鲁书社,2009.
- ★作者简介:高慧,辽宁大学历史学院硕士研究生,研究方向为中国近现代史。