

长

春
中
东
铁
路
记
事



省南安興

长春市政协文史资料委员会
民进长春市委员会

编



长春中东铁路记事

长春市政协文史资料委员会 编
民进长春市委员会

《长春中东铁路记事》编委会

主任：邢文林 宇

副主任：高峰 黄金和

编委：陈学魁 吕冬雷 李峰

宋宏宴 王丹

长春文史资料编委会

顾问：张元富 万芝兰 唐晓明

主编：邢文

副主编：高峰

编辑：吕冬雷 宋宏宴

长春中东铁路记事

长春文史资料总第87辑

出版 长春市政协文史资料委员会 民进长春市委员会

地址 长春市绿园区普阳街 1789 号

邮编 130062

电话 (0431)87602141;87602090

印刷 长春市现代印务有限公司

出版日期 2012 年 11 月

开本 787mm×1092mm 1/16

印张 11.25

印数 1—3000 册

字数 150 千字

工本费 25 元

翻越历史的城垣

杜 婕

自2008年民进长春市委开始这项踏查长春城市历史文化活动以来，这是我看到第三本结集发行的册子，之前的《百年大马路》、《长春满铁记事》在挖掘长春城市文化过程中，已经充分展示了民进长春市委在此工作中所作的努力和成果，但这一次看到的集子，感触很深：一是选题在原有的基础上开始有了深度研究的态势；二是尽管相较前两册，文字不是太多，但增加了大量的宝贵的历史图片，相较文字更有历史的厚重和留存的价值。我以为，文化是城市的灵魂，是城市的名片，是城市发展的原动力。城市在经济发展的同时，决不能放松文化建设，要高度重视历史文化的挖掘和保护工作，要尽最大力量把沉睡多年的历史文化遗产展示在世人面前。

围绕历史文化遗产保护工作，民进长春市委应该说做了一项惠及当代，功在千秋的大事业。民进作为以参政议政为要务的参政





党，在进一步强化文化建设和文物保护意识上作出了一个表率。

长春要发展，长春要繁荣，必然会大力加强城市建设工作，这就需要我们在城市建设中要多留遗产，少留遗憾。要进一步突出文化建设和文物保护的重点。长春的历史虽短，但却很有特点，很有文化。要从体制、机制和立法上进一步加强对文物的保护。要把文物的保护和开发利用有机的结合起来，深入挖掘历史文化遗迹所蕴涵的旅游资源，丰富群众的文化生活。同时也要调动全社会的积极性，让方方面面都行动起来，保护长春文化，繁荣长春文化。

通过民进长春市委所做的工作，我们认为要呼吁政府有关方面，从现在起对长春的历史文化再进一步全面普查，摸清底数。要对长春文物保护工作进行全面规划，尽快制定未来保护和繁荣的具体规划，把长春的文化建设和文化繁荣推向高潮。

本书仍然得到了长春市政协文史委的大力协助，在此表示感谢！同时也对参与此项工作的所有人表示敬意！

此为序。

（作者：民进长春市委主委）

目 录

翻越历史的城垣	杜 婕	001
探寻真实的记录——中东铁路用地踏查综述	民进长春市委员会	001
中东铁路文化遗产的价值和意义	曹保明	007
中东铁路及在长春的历史足迹	陈立明	016
中东铁路与东北近代早期的城市	杨照远	059
中东铁路长春宽城子火车站尘封往事	陈学奎	073
中东铁路与宽城子站区	杨照远	098
一条特殊的铁路和一座城市的发展 ——论中东铁路与长春城市历史的渊源	连相如	111
追寻与记忆——长春中东铁路用地寻访随记	王明时	122
中东铁路的历史变迁及其路徽的演变	赵 洪	127
中东铁路支线（长春段）历史建筑	王新英 刘 威	140





长春近代建筑——华俄道胜银行	房友良	152
东清铁路的产物，长春近代工业的雏形——亚乔辛火磨	周建奎	159
历经世纪沧桑“还我河山”依存	王明时	163
180号蒸汽机车考察	张 林	169
诠释《中俄合办东省铁路公司合同》等条约内容	陈学奎	178

探寻真实的记录

——中东铁路用地踏查综述

民进长春市委员会

4年，12次踏查，300余人次参与，8次座谈会及学术论坛，350余人次参与研讨交流……数字不能说明一切，但却是一种真实地记录，记录着我们在探寻长春历史文化道路上的脚印，记录着我们付出的每一滴汗水，每一份努力，随着时间的推移，我们的愿望逐渐清晰，终有一天，量与质的转变将会完成，我们会交上一份完美的历史答卷。

2011年，“踏查长春”系列活动仍在继续，这次我们将目光投向了长春的中东铁路用地。经过细心安排及与有关部门的沟通，4月17日，民进长春市委会踏查中东铁路用地活动正式启动。除了一直热心参与踏查活动的专家、学者以及历史文化爱好者，长春电视台《发现长春》栏目组和《长春晚报》老长春版专栏记者也全程跟踪拍





摄采访。这对我们的踏查活动无疑是一种极大的丰富，同时也为我们组织的活动提出了更高的要求。

中东铁路是沙俄为了掠夺和侵略中国，控制远东穿过我国领土上修建的一条铁路。由沙俄设计修筑，以哈尔滨为中心，西至满洲里，南至大连，全长**2420**多公里。始建于**1898**年，**1903**年建成通车。

中东铁路长春用地，是中东铁路的筑路后形成的。**1889**年至**1901**年在宽城子（长春）二道沟一带修建宽城子火车站，并强占了**5.53**平方公里的土地作为铁路用地。其内建有广场、停车场、货物处、水塔、兵营、商店、学校、俱乐部和俄国人住宅等。我们的踏查便由俄国人兴建的宽城子火车站俱乐部开始。

从“宽城子火车站俱乐部”到吉林省医院分院

凯旋路上有一座通体黄色的二层小楼，伫立在日益繁华的街区里。那浓郁的俄罗斯风情会让人对它的历史产生一些小小的猜想。它现在的名字是吉林省医院分院，但最初，它的名字叫“宽城子火车站俱乐部”。走进这座小楼，欧式建筑的浮雕装饰以及铁艺楼梯等，虽然室内的陈设及装修有些来自原建筑只是经过简单翻修，有些则根据医院功能的需要一改原来的样貌。

据了解，宽城子火车站俱乐部也是沙俄苦心经营的“中东铁路用地”的一部分，都是为沙俄侵略中国服务的工具。**1958**年，铁道部长春机车工厂（长春机车厂的前身）成立，长春市政府就把宽城子火车站一带拨给机车厂使用。此后，长春机车厂就开始对宽城子火车站俱乐部旧楼不断进行维修。**2010**年，吉林省医院分院进驻宽

城子火车站俱乐部旧楼。使用前，吉林省医院对旧址按照“修旧如旧，恢复原貌”的原则，重新进行了修复，曾经负责修复工作的李明东先生还专程赶来，为我们介绍了具体的修复情况。

“大红楼”——“亚乔辛火磨”

踏查的重头戏，是参观长春近代最早的外资企业“亚乔辛火磨”旧址。“亚乔辛火磨”建于1903年，它是中东铁路的工程师、俄籍塞尔维亚人苏伯金出资，首先引进了德国制造的动力制粉机械，在火车站西北建起的一座机械化面粉加工厂，被称为“大红楼”。

“大红楼”在长春历史上有过几个第一：第一个四层红砖楼，楼层最多、高度最高；第一个带有地下室的楼；第一个框架结构的楼；第一部电梯诞生在这里；第一个引进大型成套机械设备的地方。

在凯旋路2155号长春轨道客车装备有限责任公司院内西北，首先进入我们眼帘的就是那座“大红楼”了，今天已经拆除三分之二的建筑像一位风烛残年的百岁老人孤零零地站在铁道线旁。据陪同我们踏查的该公司宣传部的领导介绍，2007年，因工厂准备兴建新的厂房，同时“大红楼”已经失去他的原有的使用功能，决定开始拆除“大红楼”，后因文物部门和媒体的干预，在“大红楼”即将被全部拆除前，保住了这个具有长春近代工业标志性意义的建筑。

在该公司院内还踏查了宽城子火车站站房和水塔原址，遗憾的是，原来残存的站台和水塔的遗迹，因在2009年修建新厂房时，被完全拆除，已无遗迹可寻了。

二道沟邮局通讯站与瞿秋白、任弼时

踏查小组一行参观了中共在长春的第一个通讯站旧址。据介绍，





2008年11月，长春市委、市政府决定按照“修旧如旧、保持原貌”的原则，对这个通讯站旧址进行保护性修复，修复工程于2009年6月底竣工。修复后的通讯站旧址是首批长春市中共党史教育基地之一，主要用于展示中国共产党在长春的早期革命活动。

1923年10月，为了发展东北的党组织，中共北京区执委负责人李大钊派人到哈尔滨成立中共哈尔滨组。哈尔滨组成立后，特别关注吉林省党组织的发展。1924年8月，哈尔滨组派人到长春建立了吉林省历史上第一个中共地下通讯站。

1924年8月，共产党员张锦春受中共哈尔滨组的派遣来到长春。他以吉黑邮务管理局长春二道沟邮局邮务生（后任局长）的身份为掩护，利用邮局传递信息的方便条件，建立了长春二道沟邮局通讯站，代号为“弓长之”。

据省政协文史委办公室主任姜东平介绍，由于地理位置特殊，长春二道沟邮局通讯站当时还是党的地下交通站，党中央赴前苏联和“北满”工作的同志在经过长春时，都由该通讯站负责接待和掩护。党的领导人瞿秋白、任弼时、赵世炎等途经长春时都曾住在这里。此外，通讯站当时还承担着发展党组织的重任。张锦春先后发展了安贫、韩守本、王平等人入党，为吉林省党组织的发展壮大打下了良好的基础。

《还我河山》——勿忘国难家仇

在长盛小学门前南望，一幅色彩鲜明的壁画赫然映入眼帘。据踏查成员赵洪介绍，这幅画就是爱国教师苏少权于1929年绘制的大型爱国壁画《还我河山》。

这幅壁画画在这所学校老校舍的北墙上，踏查成员房友良介绍，1898年沙俄侵占我国东北三省修建中东铁路后，建有一个护路队兵营。沙俄撤走后，这个兵营遗址改为“东省”第一学区第十二小学。当时学校有一名美术教师叫苏少权，思想非常进步。1929年的一天，该校原爱国校长宋觉民在哈尔滨被奉系军阀杀害的消息传来，苏老师极为悲痛，挥毫绘制了这幅《还我河山》大型爱国壁画。九一八事变后，壁画遭到日本侵略者的涂抹毁坏和风雨侵蚀，但壁画的标题和轮廓还依稀可辨。1985年教师节前夕，有关单位对该幅壁画曾进行过一次修复。现在，已经修复一新壁画被列为市级文物保护单位，成为对人民进行爱国主义教育的珍贵教材。

以上是2011年踏查活动的一些见闻，在这做简要赘述，踏查取得的成果在今年的“发扬延安座谈会精神 探究中东铁路”座谈会得到了系统的总结。会上，踏查成员赵洪、房友良、陈立明等分别介绍了“踏查长春中东铁路用地”活动的新发现，包括日本人修的宽城子战绩纪念碑遗迹、宽城子火车站票房子、站长住宅等。长春市文物保护研究所王新英着重对历史文献中关于宽城子火车站的地理位置，以及沙俄为什么要在当时的二道沟修建火车站做了详细的考证。王庆祥、杨照远等专家，先后介绍了中东铁路的由来、性质，当时的规划以及对长春产生的影响。市政协委员、长春工业大学设计学院副院长王明时结合“中东铁路为什么修”以及“修中东铁路带来什么”两个问题，提出了自己的看法。座谈会使长春中东铁路用地在每个人的脑海里有了清晰的印迹。这次会议我们有幸请到了中国民间文艺家协会副主席、省文联副主席曹保明先生出席并作了





即席发言。曹保明将长春中东铁路提升到了世界文化遗产的层面，这是我们在做此工作时所没有想到的，这也为我们的踏查活动赋予了一种新意义，让参与踏查的成员们信心倍增。

用自己的脚步丈量历史遗留的痕迹，用自己的双眼见证时代赋予建筑的变迁，用自己的感受抒写踏查收获的真实细节，记录依然可被挖掘的真实存在，我们一直在努力。

中东铁路文化遗产的价值和意义

曹保明

我觉得民进这些年在陈学奎老师的组织下开展踏查长春地域文化的历史与内涵系列活动，参与活动的人，有的是专家学者，有的是普通市民，有的是长春历史文化的爱好者，大家都在默默地走入到自己生活的街区当中抢救这些文化，保护这些文化，我们这些行动应该自觉感动这块土地，并让外界知道，我们在做什么，其实我们做的很多。

中东铁路（本文所指中东铁路是长春一段）的问题及关于中东铁路和长春的关系问题，我是非常感兴趣的，也是非常想了解的，同时也是希望市民们能够和我们一起去了解这些问题。中东铁路在长春形成宽城子火车站，实际上它具有着世界的意义。我们所做的工作也绝不是在孤军奋战，全世界都在注意中东铁路在久远的历史





岁月中对这块土地的影响。中东铁路从**1896**年开始兴建，但它的历史背景却可以延伸到甲午战争、日俄战争时期。这些大的背景向世界展示着当时帝国主义国家对中国东北这块土地的狼子野心，俄国往北是高加索山脉和北冰洋，他们没有不冻港，所以早在清朝康熙年间，他就把眼光盯准了中国的黑龙江、乌苏里江，他侵略咱们，并由此尝到了甜头。雅克萨战役和《尼布楚条约》的签订，虽然是清朝水军把他们打败了，逼着他们签订了《尼布楚条约》，但这个条约的签订实际上已经埋下了祸根。《尼布楚条约》上面有一条：外兴安岭黑龙江以东领土问题再议，结果一到《璦琿条约》和《北京条约》就轻易的把“再议”这两个字删掉了。这个当初的不平等条约，在俄国人看来却是中俄签订的最平等的条约，于是把东北的土地从符拉迪沃斯托克一直到黑龙江的外兴安岭以及库页岛全都划给了俄国，**100**万平方米的土地，接着**100**年后又签订条约，将新疆巴尔喀什湖以东以南**44**万多平方公里及后来**7**万多平方公里的土地，总共**150**多万土地就这样被俄国据为己有。由此例，我们就可以看出，帝国主义国家利用几种不平等条约的签订，将建中东铁路在内的一些想法迅速变为现实。中东铁路的建成，对我们实行全面的侵略行动。所以由于这条铁路的修建，从某一点上说长春被世界所瞩目。

现在我们必须思考它的世界性问题，我很多次都在想，我们不能单纯从它的建筑上讨论，还要进一步从这条铁路的实际存在和作用上去深刻地研究它，分析它。王庆祥老师也说，这是历史遗留下

来的不应忽视的文化。在建筑上说，日俄当时兴建的铁路、建筑已经留在了这里，他们本身是没有罪的，就比如我们到德国看到它中世纪时期建造的一些监狱，人们都想保留它，经常参观它。

所以对于我们所踏查的对象，首先要确立一个观点——我们是在认定一个世界文化遗产。踏查中东铁路不是简单地为了编一本文史资料，我们是在告诉世界人民，在东北这块土地上，华夏民族曾被人侵略，土地被割让，我们将会铭记这个耻辱。当然不可否认的是铁路本身也带来了一些先进技术，比如早在上世纪三十年代，我们就已经有动车了，从长春可以直达大连，但这种先进有我们的耻辱和悲痛，有很多的牺牲，那里遗存了很多文化，我觉得，我们的踏查，不能仅限于保护我们这座城市的历史文化，还要留住长春这块中东铁路的世界文化遗产发生地，它的价值和伪满皇宫是一样的。

世界文化遗产发生地是什么概念呢？联合国教科文组织有明确的规定，作为世界文化遗产应具备四个条件，第一要有悠久的历史，所说久远历史是指我们在时间观念上的上限十万年也不算远，下限是一百年，这是从欧洲瓦特发明蒸汽机开始算起，我们国家是强调辛亥革命的1911年，但无论怎么说，中东铁路的兴建都超过了这个下限；第二要有清晰的走向，就是大家回忆起来都能知道，中东铁路就是这样，在座的老专家以及没来出席会议的一些人都了解这段历史；第三要有活态的存在，这条铁路至今还在应用。在中国的铁路里，中东铁路，东北铁路和台湾的铁路以及詹天佑修建的八达岭铁路，是中国最早的铁路。我们要知道，我们占有了这样一种优势，





而这个优势，是世界留下来的，是世界文化遗产发生地；第四要有鲜明的地域特色，中东铁路的地域特色显而易见，是烙印在中国人特别是东北地区人民心坎上的伤痕。时至今日，我们提起，现在仍有很多中东铁路的经历者和他们的后代能讲述那段历史，刚才大家说了很多此类的事例。所以，长春中东铁路是世界文化遗产的发生地。

这里我举一个例子：1994年，中国驻法国大使馆的一位参赞，在他回国的时候带了十张明信片，明信片是当时八国联军及一些曾到中国的外国人看到的中国丑陋一面的记述，他们认为很丑陋，认为当时中国人裹小脚，抽大烟……其中有一张明信片，是一个人跪着，辫子缠在头上，后面有个光膀子的男人站着，正在等死，一支枪对着跪着人的脑袋，旁边站着一排人，有的叼着烟，有的戴着礼帽，日文写的是“（中东铁路，马贼的脑袋用车装）”。这里要解释一下，日本人对中国义勇军、忠义救国军等都叫马贼，后来也翻译成土匪，在中原叫响马，也叫忠义响马，也叫胡子，这四种称谓，日本人可能觉得“马贼”代表着杀人放火，但在东北地区，这四种称谓都是有不同的含义，并不像他们所说的那样，所以明信片用了这样的注释。这样一张明信片当时发在了《南方周末》上，我看到之后，立刻就去找，因为文章内写的明信片事件的发生地在一面坡。一面坡在黑龙江中东铁路从哈尔滨到牡丹江支线上，那时候中东铁路有延伸支线。我立刻就赶到当地，因为图片上的人物面貌非常清楚。当时我坐车连夜从哈尔滨到一面坡，下车已经是黎明，凌晨四