

吴俊升与通辽两条铁路修建有关吗?

· 刘科



1928年6月4日,吴俊升与张作霖皇姑屯被炸现场

吴俊升灵柩打开通路回昌图,曾在打开通路通辽站短暂停留

吴俊升是清末民国时期东北地区一个响当的人物,特别是他的绰号“吴大舌头”更是流传甚广,可谓尽人皆知。在通辽一带关于吴大舌头的传说和逸闻很多,但往往都与历史事实相差太远,有的文艺作品以吴俊升为素材演绎的一些内容,作为文艺作品本属于正常描写,但因为是当年的东北名人吴大舌头为描写对象,有些人却当历史来读,并且在抖音平台上振振有词的作为历史进行讲解,这就容易误导不了解那段历史的读者和听众,使他们产生错误的历史认知。比如有部文艺作品中有这样一段文字:吴俊升,东北当年无人不晓的吴大督军,通辽最早的“长记”电灯厂就是他白花大洋140万建的,这人可谓通辽的“光明使者”。这位督军在那个时候就明白“要想富先修路”的道理。通辽的第一条铁路(从郑家屯到通辽)就是他1919年委托马龙潭督建修成的。接着他又下令在1928年修建了通辽到打虎山的铁路。就是这一路一电使通辽变成了农牧产品集散地,一下子火了起来。

从该文作者的上述文字可以看出,该作者认为郑通铁路和打开通路都是吴俊升主导修建的。但史实并非如此,结合吴俊升的任职经历,以及两条铁路的修建背景与过程,他与这两条铁路的修建没有任何关联。

吴俊升生平与任职轨迹

吴俊升,字兴权,号“吴大舌头”,祖籍山东历城吴家庄,1863年10月11日(农历8月29日)出生于奉天省昌图县兴隆沟村(今辽宁省铁岭市昌图县老城乡长青村兴隆屯)。幼年的时候因为家里贫穷,从8岁开始就给他家放猪、放羊、放牛、放驴、放马,是一个历经苦难的放马娃,本应是天真烂漫的童年,可是吴俊升却漫山遍野地追逐着牲畜,不管刮风还是下雨,天天如此,这种“马倌”的生活他干就是6年。

1879年,年仅17岁的吴俊升投入清军辽源(辽源即今吉林省四平市所属双辽市,驻地郑家屯)捕盗营当伙夫,后转为马夫,1880年转为骑兵,因作战勇敢,屡蒙晋升,由马夫、骑兵、哨长(相当于班长),很快提拔为把总(相当于连长),可以说郑家屯是吴俊升发迹的地方。1906年清政府进行营制改革,吴俊升被任命为奉天南路巡防队(营)副统领。1908年又被任命为奉天南路巡防队(营)统领(驻防郑家屯),成为奉天省四支主要武装力量之一的最高军事长官。吴俊升自从升任奉天南路巡防队(营)统领后,在奉天省军界中就处于举足轻重的地位了。

人们把他和张作霖、冯德麟、马龙潭等四人并称为奉天“四大重镇”。在“四大重镇”之中,最初以吴俊升势力为最大,他拥有步、骑兵八营3000余人,辖区有洮安(今白城)、镇东(今镇赉县一部分)、安广、突泉、开通(开通县始建于1904年7月4日,1958年10月与瞻榆县合并,称通榆县)、瞻榆七县。另外,通辽、辽源(今双辽)、双山(今双辽)、乾安、昌图、梨树、法库、怀德(今公主岭市)、康平九县也是其辖境,他的实际势力范围达十六县。

因为吴俊升在奉天北部一带“防边和剿匪,素著功绩”,特别是平定乌泰叛乱有功,1912年吴俊升被任命为陆军骑兵第二旅旅长。1914年吴俊升被提升为洮辽镇守使。1917年

张作霖、冯德麟为争夺奉天督军而剑拔弩张之际,吴俊升赶到沈阳,向张作霖表示:“若是大帅想打,俊升带队打前敌。”1917年4月大总统黎元洪召吴俊升晋京,授吴俊升“兴威将军”称号。8月15日陆军第29师编成,张作霖为了酬劳吴俊升对他的支持向北洋军阀政府举荐吴俊升担任师长,于是北京政府任命吴俊升为新编29师师长,师部设在洮南,同时吴俊升仍兼任洮辽镇守使。10月,洮辽镇守使一职撤裁,吴俊升专任29师师长。11月7日,吴俊升受张作霖之命,率29师以剿蒙匪为名进驻齐齐哈尔,以压服反对鲍贵卿督黑的英顺、巴英额等。1921年3月12日,张作霖通过北京政府下令,任命吴俊升为黑龙江督军兼代理省长,不久即实任省长。

1928年6月3日午后,由京返奉的张作霖的专车抵达山海海关车站时,专程前来迎接张作霖的黑龙江督军吴俊升上车,陪同张作霖回沈阳。6月4日5时30分,当张作霖一行所乘专列抵达皇姑屯附近的京奉、南满铁路交叉处的三洞桥时,日本人埋下的炸药突然爆炸,吴俊升头部被一铁钉洞穿,当场毙命,时年66岁。

从吴俊升生平经历来看,这两条铁路修建时吴俊升已经升任黑龙江督军兼省长,郑通铁路、打开通路的地域范围不在吴俊升主政的黑龙江省管辖范围之内。四洮铁路郑通支线和京奉铁路打开通支线的修建均开始于1921年,郑通支线路于1921年4月1日于四洮铁路郑家屯车站举行开工典礼,正式开工,打开通支线路于1921年10月开工。这两条铁路修建时吴俊升已经于1921年3月12日被北洋军阀政府任命为黑龙江督军兼代理省长,其实际于1917年10月,洮辽镇守使一职裁撤,吴俊升专任29师师长,已经不理洮辽一带政务了。

四洮铁路郑通支线的修筑和吴俊升没有关系

郑通铁路,从通辽至郑家屯,长114公里,是四洮铁路(四平街今四平至洮南)的一条支线。四洮铁路曾经是清政府拟办的锦瑯铁路(锦州至瑯琊)的一段。由于沙俄也企图争办这条铁路,清政府勘而未修。自1905年日本占有南满铁路后,利用各种机会,夺取在中国东北修筑铁路的权益。

1913年秋,袁世凯派孙宝琦、李盛铎为特使赴日本要求日本“承认”中华民国,取缔国民党人在日本的活动,交换条件是愿出相当报酬。日本侵略者借机提出“满蒙五路计划”,作为承认的条件。1913年10月5日,袁世凯外交总长孙宝琦同日本驻华公使山本圆次郎签订了《借款修筑铁路预办法大纲》,即所谓的“满蒙五路换文”,通过这个换文日本取得了:四洮(四平街至洮南)、开海(开原至海龙)长洮(长春至洮南)三条铁路的借款权;洮热(洮南至热河省承德)、吉海(吉林至海龙)二路修造时,尚需用外资,尽先向日本资本家商谈,日本实际上已经取得了这两条铁路的借款优先权。

1915年12月,北洋军阀政府与日本正金银行签订《四洮铁路借款合同》,借日元500万,后又续借260万。四洮铁路由南满铁路株式会社(以下简称满铁)承办,先修四郑段(四平街至郑家屯)。1918年四郑铁路建成后,“满铁”要求四郑铁路向西延长至通辽,向北延长至洮南。1919年9月8日,中日签订了《四洮铁路借款合同》,决定四郑铁路由郑家屯向洮南展筑,并由郑家屯向通辽修筑支线。郑通支线路于1921年4月1日正式开工修建。日人池部领事致小幡公使电文中叙述了开工典礼的情况:“4月1日于郑家屯车站由四洮铁路局局长等日方主要职员列席,举行了郑家屯至白音太来间延长工程的开工典礼,当日开始土木工程……”。由于线路所经地区大部为平原和沙丘地带,工程极易,全线114公里仅历时7个月即告完成,1921年10月末竣工,11月1日开始临时营业,1922年1月1日正式营业,归四洮铁路局管辖。

郑通支线开通时设10个车站,即白市站、巴西站、欧里站、门达站、大罕站、大林站、乌司徒站(现在称乌斯土站)、钱家店站、五道木站、通辽站。四洮铁路是北洋军阀政府交通部主持修建的铁路,交通部任命的四郑铁路工程局(1921年7月四郑铁路工程局改称四洮铁路工程局)首任局长兼督办是虞愚,郑通铁路开工时局长是虞愚,督办是陆梦雄;而郑通铁路建成时局长是赵世瑄、督办是陆梦雄。因此,从四洮铁路郑通支线的实际情况看郑通铁路的修建与吴俊升和马龙潭没有丝毫关系。

京奉铁路打开通支线的奉系主导、抵制日干涉修建

京奉铁路打开通支线的打虎山站到通辽站(站址位于今天和平路南端),全长251.7公里,原为中国国有铁路京奉铁路的一条支线,1934年4月1日与四洮铁路郑通支线合并称为大郑线。

打开通路是由1921年——1922年修筑的虎壕铁路(打虎山至八道壕)展筑而成的。这条铁路和张作霖、张学良父子息息相关。1919年初,张学良向其父张作霖建议创办八道壕煤矿,修筑由京奉铁路打虎山站出岔至八道壕煤矿的

虎壕铁路、修筑葫芦岛商业海港。为此,张作霖投资50万元修建了八道壕煤矿。1921年4月张作霖要求交通部修筑虎壕铁路和奉天兵工厂道岔,以之作为归还铁路被收归京奉铁路的补偿。交通总长叶恭綽同意由京奉铁路局修筑这条铁路,但以暂时缺款而“恭请座借垫现大洋30万元”,而后以京奉铁路利润偿还垫款,年息6厘。张学良向张作霖建议同意垫款筑路。4月29日,张家为交通部垫款30万元。虎壕铁路29公里工程于1922年12月29日告竣。1923年4月,张作霖同意新立屯商会的建议,由八道壕向新立屯展筑铁路。张作霖知道此线继续向北展筑,必然引起日本侵略者的干预,便秘而不宣,于1923年春天悄悄动工。

经过两年多时间,1925年8月铁路修到新立屯,并未引起外界注意。1925年9月,日本忽闻中国正在赶修新立屯至彰武和通辽的铁路,日方认为此举有违1905年日本与清廷秘密缔结的《日满满洲善后条约》中关于“清政府同意以保护附近铁路之利益为目的,在未收回该铁路之前,于该铁路附近不得敷设与其并行之干线或损害该铁路利益支线”的条款。因此日本方面先后派满铁的松冈洋右理事、日本驻奉天领事馆的吉田茂总领事、峰谷辉雄代理总领事和满铁奉天公所所长藤田弥助等接连向张作霖提出抗议,表示日本“不能漠视”这种不利于满铁的计划,要求中国“停止现在进行中之工程”。对日本的无理干涉,张作霖、杨宇霆等奉方要员采取不予答复或顾左右而言他的拖延办法,同时下令抓紧赶修。

在这场中日打开通路交涉中,京奉铁路局的年轻局长常荫槐表现突出。京奉铁路局局长常荫槐认为,中国方面修筑“打开通路在军事上是绝对必要的,在经济开发上也是十分重要的”。修筑打开通路的所有费用均由常荫槐担任局长的京奉铁路局提拨供给,常荫槐将京奉铁路整顿后增加的收入,大部分用于修建打开通路,打开通路全线建成共投资714万现大洋。对于日本人的无理抗议,时任京奉铁路局局长常荫槐置之不理,他不顾日本人的威胁恫吓,全力以赴,星夜赶工,终于于1927年10月修到通辽。

打开通路修成后常荫槐曾说过:“坚定地实行自己的铁路计划,日本的抗议是不足畏惧的”。由于常荫槐在中日交涉中的强硬态度,日本侵略者认为常荫槐是“实际执行‘包围满铁计划’的杰出人物”,日本驻奉天总领事吉田茂说:“最为日本方面所不满者”,就是常荫槐不顾日本反对,自行建筑打开通路。

彰武至通辽是平坦的沙漠地带,工程比较容易。到1927年10月彰武至通辽段铁路竣工,至此打开通路全线完成,10月24日京奉铁路列车首次开抵通辽车站,11月15日打开通路开办临时营业,第一列客货列车抵达通辽车站。

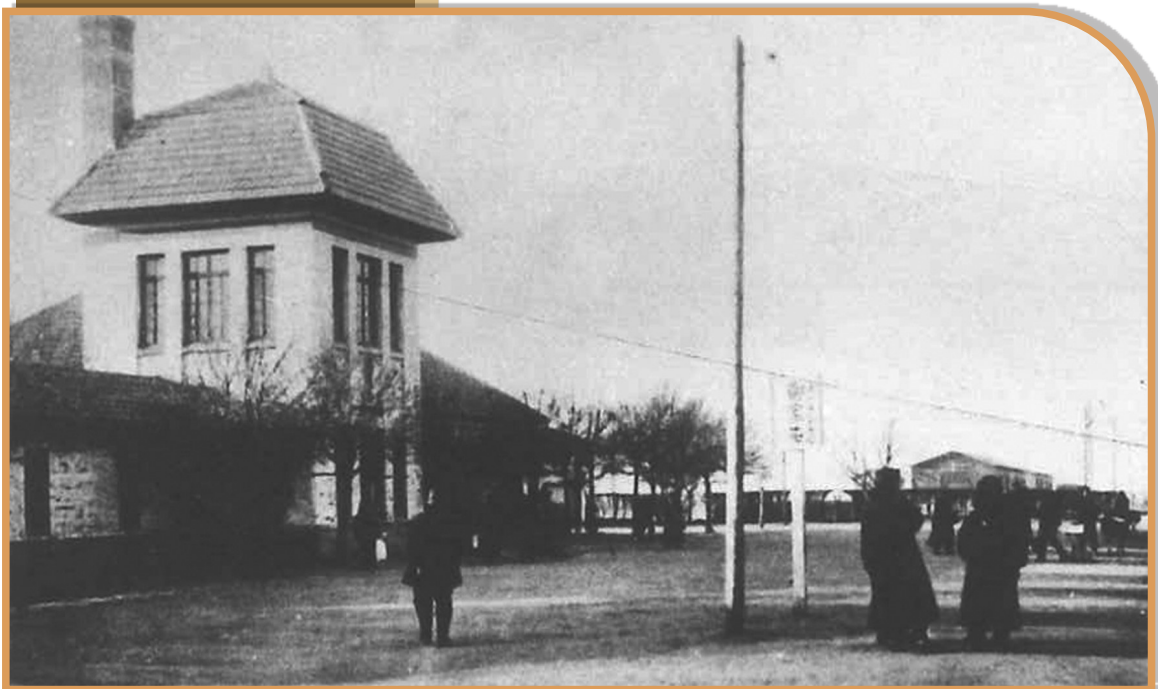
综上所述,吴俊升虽然是权势滔天的黑龙江督军兼省长,但与四洮铁路郑通支线和京奉铁路打开通支线的修筑没有任何关系。文艺作品中说吴俊升下令修建了四洮铁路郑通支线和京奉铁路打开通支线的说法是错误的,是臆想和张冠李戴的产物,不符合历史事实,有必要予以澄清和纠正。

要说吴大舌头和打开通路和郑通铁路的关系则要从小吴俊升皇姑屯被炸身亡说起,1928年6月4日吴俊升和张作霖在皇姑屯被炸身亡,7月24日上午9时吴俊升的棺柩由奉天吴公馆送往奉天城一公里的奉安所暂厝。他的族人在其家乡昌图县五间房的五龙岗修建了陵园,陵园修好后,暂厝在奉天奉安所的吴俊升灵柩于1929年8月22日开始迁葬。23日,正式迁葬。上午10时,在异常灼热的天气下吴俊升的迁葬队伍由奉安所出发,送葬队伍首先来到小河沿吴公馆,让死者最后“看一看”生前住过的地方。然后由大东门进入奉天城,沿钟楼、鼓楼,出小西门迤迤而行。由奉安所到火车站约3.5公里,用了5个小时。午后3时,送葬队伍到达奉天新站。张学良将军特派专列护送吴俊升灵柩回昌图安葬。送葬人分乘两列火车离开奉天。送葬列车离开奉天停留的第一站是吴俊升遇难地——皇姑屯站,随后是新民车站、打开通路线上的通辽车站、吴俊升的发迹地第二故乡郑家屯站,最后到达灵柩安葬的终点站八面城车站。

吴俊升灵柩专列于8月25日凌晨到达昌图县北部的八面城车站。稍事休息后,吴俊升的灵柩由128人抬着,直奔五龙岗墓地。葬礼从8月25日至8月31日,进行了6天。8月31日早6时,由朱庆澜将军、马龙潭镇守使主持将吴俊升灵柩落葬。

从以上史实可以得出结论:四洮铁路郑通支线和京奉铁路打开通支线的修筑和吴俊升无关,但吴俊升在皇姑屯事件被炸身亡后,运送灵柩的专列是经打开通路、郑通路、四洮路抵达八面城车站,而后灵柩由128人抬着,直奔昌图县五龙岗墓地安葬的。简言之,吴俊升仅是以逝者身份,经由这两条铁路路上归葬之路。

史实辨正



吴俊升灵柩运回昌图途中,曾在他的发迹地郑家屯车站停留