

松北区呼海铁路的红色故事

□王树元

“在哈尔滨市松北区松浦村，至今还保留着几处中东铁路时期的老建筑：呼海铁路管理局旧址、扶轮学校旧址等，这些老建筑不仅见证着呼海铁路的运行时代，同时也见证着中国共产党在日本侵略者统治时期的哈尔滨，领导呼海铁路工人与日本侵略者展开不屈不挠斗争的一幕幕。

”4月28日是哈尔滨解放76周年纪念日，七十多年过去了，先辈、先烈们在哈尔滨这块土地上面对血雨腥风、刀光剑影，演绎出无数感人肺腑的故事，令后辈动容。



坐落在哈尔滨市松北区的呼海铁路管理局旧址。



1932年5月被呼海铁路党支部破坏的马家船口站机车。

历时近二十年 呼海铁路方得修筑

呼海铁路自1910年春筹划修建至1928年底全线通车运营近二十年，其间屡次筹议，几经勘测，其周折辗转，历时之久堪称典型。呼海铁路最初称为兰海铁路，因名称与兰州海州间路线相同，后改称呼海铁路。

1910年春黑龙江省咨议局提议招股筹修兰海铁路，路线以呼兰县境内马家船口起始，经呼兰、绥化至海伦为终点，预计用款600万两白银，官商各半。后因资金款项未能落实而被迫搁浅。

1911年修建兰海铁路被再次提议，很快黑龙江行省公署设立兰海铁路筹办处，选派名誉董事管理招股事宜。但适逢鼠疫流行，粮食欠收，加上武昌起义爆发，时局不稳，致使“官款既筹措维艰，商款尤难筹集，开办无期”。当年9月黑龙江行省公署不得已将筹办处暂行裁撤，官商合办之议未能实现。

1912年11月，黑龙江临时省议会重提前议，提出先修呼兰首段，再分段修建，因故又被搁浅。1923年4月黑龙江行省公署咨请交通部核准呼海铁路相关事宜，因种种原因再遭拒绝。

1924年经再三筹议，黑龙江督军兼省

长吴俊升等人提出筹资兴建呼海铁路的意见书及章程，获得批准。同年9月末组建官商合办呼海铁路股份有限公司，成立呼海铁路工程局，并很快便开工建设，工程分段筑路，逐段开通。自1926年8月起，利用工程列车率先办理松浦至呼兰间客运业务，直至1927年通车至绥化。

1928年12月呼海铁路全线竣工并通车，南起哈尔滨松花江北岸的马家船口，向北经松浦（现今呼兰县）、绥化至海伦县，全长二百多公里。呼海铁路全线设有马家船口、松浦、徐家、呼兰、绥化、海伦等19个车站。经过半年试运行，1929年7月1日10时，呼海铁路管理局在哈尔滨松花江北岸松浦镇马家船口站，举行了隆重的通车典礼。

呼海铁路管理局、总站（松浦站）选址于马家船口以北4.5公里的松浦镇，这一带相继形成了以铁路管理局、员工住宅、总站为主的松浦镇，以商埠为主的马家船口镇。总站西部设机务段，东北部设总机厂、油库，南部设员工生活区，生活区内建有扶轮学校等附属机构。

1933年3月呼海铁路被日本“满铁”接管，纳入滨北（哈尔滨——北安）铁路网。

成立党支部 利用职业发展党员

1927年底，胡起受党组织派遣，到哈尔滨开展党的地下工作，在党组织帮助下，他考入呼海铁路官员传习所。为了开展革命工作，胡起和同学郭子修等成立了读书会，他发现同学傅乃琦（罗烽）爱读书，因此吸收他加入了读书会，通过组织“读书会”等形式，传播革命思想。

胡起1929年3月结业后，到呼海铁路马家船口站任站务员，他以公职为掩护，积极开展革命活动，并在学员中积极发展党员。同年七月初的一天，由满洲省委姚茂才代表党组织在胡起家，举行了一个人党仪式，吸收了傅乃琦、徐乃键二人加入中国共产党。姚茂才当场宣布成立呼海铁路党支部并任书记，罗烽任宣传委员，徐乃键任组织委员，支部直属哈尔滨市委领导。1930年改属北满特委，直接领导人是

北满特委冯仲云。

呼海铁路党支部成立后，第一个任务是发展党员，扩大党组织。为此他们利用职业关系成立了一个知行储蓄合作社，内分储蓄、贷款、编辑、图书四个部分，以储蓄团结群众，以贷款惠及群众。支部每月编辑杂志《知行月刊》，以公布出纳为主掩护组织宣传，以贷款的盈余购置新书、订阅新刊物，许多呼海铁路员工成为合作社社员。

半年之后，呼海铁路党支部吸收了18名新党员，扩建成3个分支。呼海铁路为中东铁路重要一环，加上工作开展顺利，满洲省委决定将呼海支部扩大为呼海铁路特别党支部。

1931年日本侵略者发动“九一八”事变后，胡起受中共满洲省委派遣到海伦车站开展党的工作。同年12月成立了海伦车站党支部，胡起任党支部书记。

党支部切断铁路交通 支援马占山抗日

1931年11月日寇疯狂向北进犯，在嫩江江桥一带遭到爱国将领马占山部奋起抗击，日军企图继续北进，但不知马占山部的实力。于是日寇就施展诡计，一面采取软化手段，与马占山谈判讲和，企图诱降；一面在背地里调动兵力，准备武力围剿。这时马占山在爱国士兵和广大人民群众的支持下，识破了敌人的圈套，坚持抗日。

1932年5月日本侵略者见谈判无效，诱降不成，就要大举进攻。就在这个关键时刻，呼海铁路松浦站党支部得知敌人预向中东铁路庙台子站运兵，企图经过庙台子沿中东铁路西线进攻马占山的情报，便派人把这一紧急情报送给马占山。5月19日呼海铁路松浦站党支部发动铁路工人和爱国职员，由胡起等人带领马占山部官兵，将松浦车站和松浦铁路工厂的机车连夜编成20列，全部拉到呼兰河以北，并拆毁万发屯站、泥河站等几段铁路，并放火烧毁呼兰河木桥，切断了铁路交通，造成呼海铁路全线瘫痪，迫使日军延迟近四十天的时间进攻马占山部。

同年夏季，呼海铁路特别党支部还支援过原东北军骑兵营营长官长海的抗日武装。当年长官海的武装组织经常活动在松花江江北一带。一天，他们突然袭击日军据守的区域，将日军消灭后迅速撤离。日军遭到突然袭击，恼羞成怒，企图消灭这股武装。日军派了一个大队，乘坐呼海铁路的江运轮船，从江南向江北进发。

呼海铁路特别党支部知情后，立即派呼海铁路军事委员会委员、路警段警长张永福，组织马家船口站路警中的地下党和爱国路警等近两百人，携带武器弹药，在北岸江堤设下埋伏，待日军轮船靠近北岸江面时，张永福高喊：“打！”一排排子弹射向船上的敌人。虽说没有重武器，但密集的子打打在船上，导致船体被打漏，随时都可能沉没。为使日军无法靠岸，路警们用竹竿做成掷弹器，将一颗颗手榴弹甩入江中，炸得日军的船东摇西晃，无法射击，有的连人带枪掉入水中。日军被这突然袭击惊呆了，不敢前行，怕中埋伏只好回逃。

1932年10月，呼海铁路特别党支部领导铁路工人同马占山部官兵，将日寇准备进攻抗日部队使用的十余列机车截获，这一行动直接支援了马占山的抗日。

呼海铁路特别党支部通过支援爱国抗日武装，不仅打击了敌人，锻炼了自己，也壮大了地下党组织。

目前，原呼海铁路管理局机关、扶轮学校、油库等旧址尚存，并被列入不可移动历史文物名录。



原呼海铁路扶轮学校。

本文图片由作者提供

抗日战争时期的胡起。



作者简介

王树元 哈尔滨党史研究会会员，热衷研究哈尔滨城市历史及党史，曾在多家刊物发表多篇文章。

与您约稿

哈尔滨记忆专版通过寻访城市老建筑、老物件、老故地等，讲述发生在哈尔滨的老故事。如果您酷爱城市历史研究，或是相关领域专家，

欢迎提供稿件。

稿件相关要求如下：1. 文章字数为2500-3000字，多幅相关旧照。2. 文章相关要求为：主题鲜明、史实

精准、故事情节丰富、可读性强等。3. 稿件请发送至22304430@qq.com，同时请注明姓名、个人简介（100字以内）、联系方式。