

双辽的第一条铁路

刘科

四洮铁路由北洋政府借日款修筑，归属北洋政府交通部所属的四洮铁路局管辖。1922年4月29日第一次直奉战争爆发，5月5日奉军战败，5月10日北京政府将张作霖免职。5月12日，张作霖在滦州宣布东北独立，与北京政府断绝关系。5月30日张作霖返回奉天。6月上旬，东三省议会推举张作霖为东三省保安总司令，孙烈臣、吴俊升为副司令，宣布东三省“独立”。东三省自治的第一项措施就是经营管理东北境内的国有铁路。同时财政自主，把北京政府控制的关盐两税财源夺到地方政府手中。东三省自治的第二天，张作霖宣布即日起东北地区海关税、盐税、邮政收入和国有铁路收入全归东三省地方政府所有。6月3日，张作霖向四洮铁路督办马龙潭发电报称：“四洮铁路全线均在本总司令管辖范围以内，该路督办、总公处则属于本巡阅使署所有。一切行政事宜，即责成该督办随时秉承总司令之指挥监督、督率工程局局长暨全局员司人等，完全负责，照常供职，不得承受京部及其他方面任何命令。如敢有丝毫接济京部或私将重要军情向其他方面泄露者，一经查实即军法处置。该路员司如敢营私舞弊，查有证据，立即追究驱逐，勿稍宽假，如有犯前项各节，即治该督办以宽隐之罪。其各凜遵，仰即通告”。

修建中段洮昂铁路

四洮铁路建成通车后，奉系军阀为沟通南

北交通，连接辽、吉、黑三省，开发内蒙古和东北北部资源于1924年9月和“满铁”签订了洮南至昂昂溪、三间房铁路修建承包合同，日方垫款1292万日元(后改为借款合同)修建了洮昂铁路。1925年2月洮昂铁路工程局成立，同年3月1日四洮铁路工程局局长卢景贵兼任洮昂铁路工程局局长，把该工程局搬入四洮铁路工程局内。3月18日开始测量，5月28日开工，9月1日开始铺轨。1926年7月15日铺轨到三间房开始临时营业。其后不久，8月中旬嫩江流域降雨甚多，到9月上旬嫩江涨大水，线路及桥梁水害严重，很多线路、桥梁被冲坏，线路附近一片汪洋，抢修恢复工程无望，因此9月28日五庙子站以北的列车停止运行。到10月20日，河水逐渐消退，才开始恢复工程的施工，12月14日全线恢复临时营业，其后完成各种建筑及其他工程，1927年7月1日全长220.1公里的洮昂铁路正式营业。

修建北段昂齐铁路

昂齐铁路系由昂昂溪附近的三间房至齐齐哈尔，长30.4公里。因洮南至三间房站铁路系借日款修建，中东铁路管理局拒绝该路跨越中东铁路，不同意洮昂铁路在昂昂溪站与中东铁路接轨，所以洮昂铁路当时只能修至三间房站，仅差9公里未达昂昂溪。后经四洮铁路局与中东铁路管理局多次交涉，告知以实际情况，阐明洮昂铁路系中国自营铁路，委托日本代建，中东铁路管理局才同意，1928年7月25日双方签订

协议，随即进行勘测、施工。同年12月14日竣工通车并营业。

该线竣工后，又修建两条联络线。榆树联络线，榆树屯至中东铁路的昂昂溪站，因轨距不同，修至昂昂溪站外5.3公里，系两路的联络线。1929年5月26日开工，11月24日竣工通车。1936年8月滨洲线改为标准轨距后，榆树联络线又延长1.1公里至昂昂溪站接轨，全长6.4公里。三昂联络线，自三间房站至昂昂溪站，线路长9.7公里，这条联络线是1939年在日本侵略军直接组织下修建的。该联络线建成后，日军直接管理半年多时间，后移交给齐齐哈尔铁道局管辖。

平齐铁路全线通车

平齐铁路是分段施工修筑的，因此其交付运营的时间也不一致。四郑段工程完工后，于1918年1月11日开办临时营业，9月15日举行通车典礼，办理正式营业。郑洮段于1923年11月1日临时营业，1924年7月1日正式营业。洮昂段于1926年7月15日临时营业，1927年7月1日正式营业。昂齐段于1928年12月14日营业。1928年12月20日，奉天至龙江间开行直达旅客列车，至此四平至齐齐哈尔间铁路全线通车。

“九一八”事变后的平齐铁路

“九一八”事变后不久，1931年12月四洮铁路管理局局长阎铎与“满铁”总裁内田康哉签订

了《四洮铁路借款及经营合同》，把四洮铁路委托给满铁经营(合同第九条规定：路局在未还清借款期限内，委托会社经营一切)。1932年1月12日伪奉天省政府和伪东北交通委员会批准了该契约(《四洮铁路借款及经营合同》)。1934年4月1日，伪“满洲国”将铁路二字一律改称线，据此四洮、洮昂、昂齐三条铁路合并改称平齐线。

抗日战争胜利后的平齐铁路

1945年“八一五”光复后，我军在占领平齐铁路重镇郑家屯后立即接管平齐铁路。1946年1月1日，西满军区决定成立西满铁路局，1月3日西满铁路局在西满军区所在地郑家屯成立，这是东北解放区成立的较早的铁路局，由黄铎任代理局长兼党委书记(至2月18日改由马钧任局长兼党委书记，黄铎任副局长)。1946年3月末，西满铁路局迁至白城子(今白城市)；4月24日迁至齐齐哈尔，改称齐齐哈尔铁路管理局。在西满铁路局的领导下，铁路职工积极抢修被战争破坏的平齐铁路，至1948年3月，平齐铁路全线通车。平齐铁路是东北解放战争时期一条重要的铁路运输线，特别是辽沈战役期间，为辽沈战役运送弹药的3005次秘密军火列车就是由平齐线转大郑线经郑家屯、通辽、甘旗卡彰武、新立屯等车站运往辽沈战役前线清河门车站的。当3005次秘密军火列车于1948年9月28日16时30分抵达郑家屯火车站时，时任沈阳铁路

管理局局长的黄铎带领秘书李森茂到车站迎接。整个解放战争时期平齐铁路为辽沈战役的胜利和全国的解放做出了突出的贡献。

新中国成立后的平齐铁路

平齐铁路在日伪、国民党统治时期遭到严重破坏。新中国成立后，对平齐线进行全面整治，大大提高了平齐线的技术设备能力。

平齐铁路自开通以来为辽宁、吉林、黑龙江三省和内蒙古自治区之间提供了交通便利，推动地方经济开发，活跃城乡经济，促进社会主义建设中发挥了举足轻重的作用。随着国民经济的迅速发展，平齐铁路的技术改造力度不断加大，实现了全线双线贯通。平齐铁路像一条川流不息的河流，像一匹日夜奔腾的骏马，在双辽市经济发展中正起着越来越重要的作用。

平齐铁路与大郑铁路交会的郑家屯车站是一个重要的二等区段站，它位于平齐线92公里107米、大郑线终点367公里100米处，主要担当平齐线、大郑线直通、区段、摘挂货物列车的始发、终到和解体、编组作业和办理直通客货列车的中转接发车作业。随着铁路运输事业的发展 and 双辽地方经济的不断振兴，2013年4月中国铁路沈阳局集团有限公司在郑家屯车站南边1.5公里处修建了新的郑家屯车站，并于2014年5月12日正式将郑家屯车站更名为双辽站。从此，双辽铁路历史又掀开了新的篇章。（下）

第二编

四平党组织在抗日战争时期

(1931年9月—1945年8月)

党史

1944年末，长春地区救亡会组织又委派夏航到四平，建立四平地工情报小组，夏航为小组负责人，王谦为小组成员。夏航到四平后通过伪四平市省长曲秉善的关系谋得伪四平省公署秘书股长的社会职务。夏航以此公开身份为掩护，领导并进行四平的地工情报工作，主要是广泛开展社交活动，熟悉各方面情况，掌握四平日伪官员思想动态以及日伪政府统治压迫人民的情况，特别是汉奸的活动。所掌握的情况，均以口头汇报方式向长春地区情报组织负责人田琛单独报告。1945年初，在哈尔滨的东北青年救亡总会成员石迪(伪满陆军某部兵事处处长、陆军少校)随军队调防来到四平，仍在军队中进行地工情报工作，和长春地区情报组织单线联系。石迪在四平期间，经长春地区地工情报组织负责人田琛介绍，曾同夏航发生过接触，他们虽然不是同一个地工小组，但对四平地工情报工作确产生很大鼓舞和推动作用。

五、伪满覆灭 四平光复

1945年初，世界反法西斯战争格局发生了根本变化，德国法西斯败局已定。1944年英美盟军在诺曼底登陆，开辟了对德作战的第二战场，从西线向德军进攻，并于1945年在易北河与苏军胜利会师。4月30日，众叛亲离的德国法西斯头子希特勒畏罪自杀。5月2日，苏军攻占柏林。5月8日，德国无条件投降，欧洲反法西斯战争胜利结束。

与此同时，日本法西斯已陷入日暮途穷的困境，但还在垂死挣扎。为了促使苏联参加对日作战，苏、美、英三国领导人在苏联的雅尔塔举行会议，签署了《雅尔塔协定》，其主要内容是，苏联在德国投降及欧洲战争结束后2个月或3个月内参加对日作战，作为交换条件，外蒙古的现状须予维持；1904年日俄战争前俄国的权益须予以恢复；千岛群岛须交予苏联，由此，严重损害了中国的主权和利益。

在中国战场，由中国共产党领导的解放区战场，经过解放区军民的英勇抗战，粉碎了日寇的“清乡”和“扫荡”，度过了艰苦的战略相持阶段，开始转入反攻。到1945年，经过解放区军民的春季攻势和夏季攻势，日军已被压缩在中心城市和交通要道，处在抗日军民的包围中。1945年7月26日，美、英、中三国发表《波茨坦公告》，促令日本无条件投降。但是，日本政府发表声明，对公告“不予理会”。

此时，苏联已开始准备向中苏、中蒙边界调运大批兵力，并进行了一系列有关武器、物资的准备。从1945年2月7

日起，苏联一面进行了横跨欧亚大陆的西伯利亚铁路大运兵，一面加强了在苏联境内的东北抗日联军的培训。雅尔塔会议后，周保中、李兆麟很快就得到苏军将向日军发动进攻的消息，抗联加强了军事训练，为苏军进军东北做准备。

面对败局的日本政府曾企图争取苏联继续执行苏日互不侵犯条约，保持中立，但遭到苏方拒绝。根据《雅尔塔协定》，苏联政府已于1945年7月底做好了出兵中国东北的一切准备。7月30日，苏联最高统帅部大本营任命苏联元帅华西列夫斯基为苏联远东军总司令，统帅远东3个方面军及诸兵种共计150余万人。后贝加尔方面军以张作霖为主，计划在战役的第一阶段，占领四平和沈阳。

8月7日，斯大林签署了远东苏军于8月9日零时开始向日军进攻的命令。8月8日下午，苏联政府外长莫洛托夫向日本驻苏大使左藤宣布，自9日起苏联与日本进入“战争状态”。8月9日零时，苏联远东军3个方面军150余万人从东、西、北三面进入中国东北，向盘踞在中国东北的日本关东军发起总攻，目标是夺取沈阳、长春、哈尔滨、吉林、四平等重要城市，全歼关东军主力。与此同时，苏联空军也出动大批飞机，对长春、四平、沈阳、哈尔滨等城市的政治军事目标、工业基地、铁路枢纽实施猛烈轰炸。

日本当局虽已料到苏军可能参加对日作战，并对防备苏军进攻做了长达10年左右的一系列准备，在漫长的中苏边境上特别是一些战略要地，修筑了若干坚固的防御工事，如东宁要塞、虎林要塞等。但是在苏军强大的攻势面前，这些要塞并不能挽救日本失败的命运。苏军后贝加尔方面军，奉命从东北地区的西部发动进攻，走的线路是外蒙、内蒙，行一路几乎没遇到什么抵抗，长驱直入，行军速度就是推进速度。8月18日，前头部队已经推进到张北地区和内蒙通辽地区，矛头直指日伪统治中心长春、沈阳和平四。另两路，苏联远东军第一方面军以牡丹江为主攻目标，辅以进攻密山、汪清、延吉等地；苏联远东军第二方面军则以哈尔滨为主攻目标。在那里，有的遇到了抵抗，但战斗刚开始的8月10日日本政府向盟国乞求投降的消息通过无线电波传遍各地，虽然关东军在日本天皇宣布投降的8月15日并没有及时下令停战命令，不少日军还在顽固抵抗，但从8月10日以后，多数日军官兵整天无精打采，无心抵抗。所以，苏军另两路推进速度也比较快。经过6天的进攻，到8月14日，苏军另两路军均突破了关东军的防线，日本关东军已处于被包围的态势。（未完待续）



回望“肥年”

宋今声

庄稼人管风调雨顺、五谷丰登、六畜兴旺，大人小孩没病没灾平安康泰，不缺谁短谁的，电话安着，彩电看着，肥猪杀着，集市上溜达几圈儿办年货，相中啥买啥，得意啥来啥，叫“肥年”。我则不然，吃可将就，用可对付，书不可一日不读，不可一年不买。说起书，半生钟爱半生读，经史子集，中外名著，虽有积藏，仍觉拥有不够，岁内架上不增书，便是“歉年”。



往年添书，全靠钱买，今年添书，没费一文。今年盛夏一个星期日的清晨，我信步于一家破产瓦厂。走进院里，只见一堆残书破纸，乱散于晾瓦棚内青草里，出于好奇，便顺手拣起几本。这些散发着霉烂气味的破旧书刊，大多因潮湿腐烂块或丢张少页残缺不全，文字难以辨认。问过看门人才知道，当年厂子买旧书日报，是制作水泥瓦垫瓦模子用。厂子黄了，晾瓦棚露天没人管，旧书旧报也和碎瓦堆一块儿成了垃圾。

我拨去长在碎瓦堆上的杂草，丢开破碎瓦片，拣看烂纸文章。虽然残章断句的居多，有用可读的无几，然而凤毛麟角，见珍见奇。砖头瓦片翻完了，烂纸片子拣净了，竟然露出两捆报纸！报纸虽已泛黄，却是完好无损，字迹清晰，但是由于湿积粘连，翻不开、碰不得，如刚出土的菜芽儿脆嫩。我轻轻拂去沾在上面的尘土，让其接受轻风和阳光的洗浴后，静静地守候在旁边，若拂边垂叶，专等杆摇。

半个小时过去了，报纸开始干翘，我一边浏览报上内容，一边小心地将其一张张揭开晾晒。天将午，两捆湮没了的知识终于重见天日。我脱下上衣，把报纸“襁褓”好，再拣一捆杂草拧根绳，把包严的报纸捆好背回家。一路上，窃喜于意外之得。

回到家里，我把这些报纸摊在炕上铺平，一张张地细看起来。有民国29年出版的《东南日报》，民国35年出版的《商报》；1950年暹罗出版的《全民报》；1954年、1955年繁体竖排版的《人民日报》《光明日报》；1956年的《光明日报》《甘肃日报》；1957年的《光明日报》和1958年的《北京日报》《中国青年报》《大公报》；1960年的《北京日报》

《光明日报》《文汇报》《大公报》；1961年的《工人日报》；1964年的《光明日报》《文汇报》。从报头盖有“北京第四中学图书馆”印章的1954年《人民日报》和报头盖有“北京宣武区图书馆收发章”印章的1960年《大公报》来看，这些报纸来自北京无疑。可以说，这些报纸除了一些是解放前出版的以外，大部分是我国上世纪五六十年代丰富多彩的的社会活动真实记录。

读了这些旧报，使我进一步了解了新中国成立初期乃至上世纪60年代国内外发生的一些重大历史事件，如抗美援朝，农业合作化等。许多文字十分珍贵，所介绍的事件鲜为人知。1954年8月29日《人民日报》“抗美援朝专刊”189期上，载有红英的文章《黄妈妈的喜悦》，记叙了战斗英雄黄继光母亲邓芳芝参加四川省第一届人民代表大会，当选全国首届人大代表情形。1958年5月15日《中国青年报》刊登图片新闻，报道了我国第一辆小轿车——“东风”牌轿车于同年5月12日下午在长春一汽诞生。

由于长期潮湿，致使这些报纸干脆易损。为了保存好这些极为难得的历史资料，除少数能够整张保存外，大多需要忍痛剪辑。我找来十几本硬皮账册，将有价值的文章图片剪下，分政治、社科、文史、珍闻、图片等七类，标明出版日期及报名，粘贴账册上，将其插入书架，与书无异。

望着自己用半年的双休日剪辑装订的十几本“书”，我十分惬意。若论价值，千金难买，若论知识，浩若烟海。轻而得之，实属意外。一分钱没花，得了这么多“书”，不是“肥年”吗？

梨树县集市的古往今来

李铁夫

提到集市，人们就会想到新鲜的蔬菜、熙攘的人群、叫卖的声音、热闹的场所。那种定期或在固定地点集中设摊买卖货物的市场就是集市。

梨树县原称奉化县，《奉化县志》(译文)的“志地里”部分这样记载集市：“在县城的集市，每逢一、三、五、七、九，在东十字街；每逢二、四、六、八、十，在西十字街。喇嘛甸的集市，每逢二、四、六、八、十。南郭家店的集市，每逢一、四、七、榆树台镇每天都有集市。小城市镇也每天都有集市。关帝庙会，六月二十四日，在县城和各镇都有集市。”

从这段文字得知，梨树的集市，百余年前就有了，而且梨树县几个乡镇，如喇嘛甸、郭家店、榆树台、小城市的名称也由来已久。

集市是人流聚集的场所，梨树的人口是从道光元年(1821年)开始不断聚集的。随着经济的发展，官商富户接踵而至，在城内建衙署、修祠庙，开商铺、修住宅，城内商户林立，成为百余里的大型集镇，俗称“买卖街”。到清朝末期，全县设有集市7处，分为日常集市、传统集市和庙会集市。日常集市通常凌晨摆摊设床，傍晚散集；传统集市如叶赫镇的集市是逢三、逢八；庙会集日，如关帝庙会是农历六月二十四日，在县城和各镇都有集市。

解放前，梨树县有11个集市，其中以四平街市场、郭家店市场和三江口市场为主，四平街市场主要是交易县内及伊通、西安(今辽源市)、西丰、东丰出产的粮食、山货等。郭家店市场是县境北的小城市、榆树台镇及长岭、双山各县的粮食交易地，三江口市场主要交易孤家子镇、郑家屯、双山等地的粮食。

梨树县集市曾经历了高潮和低谷，1957年，开放农村自由市场11处，集市贸易曾一度活跃。1958年，农民自留地被收回，人民公社化后，集市贸易关闭，直至1961年恢复。1980年市场开放，至1985年全县共有市场26处。之后，位于梨树镇中心的市场大厅和春阳市场成为较大农贸市场。

如今，位于梨树镇西北的“梨树早市”是梨树最大集市，是梨城人早起常去的地方。每天早四点到上午九点，一条直角街，二百余个摊位，千余米街道，购物百姓构成了梨树清晨的生活交响曲。东门街道各摊位有固定摊主，每家占地4米左右，年缴费1850元；北门街摊主基本是乡镇或周边农户，占地1至2米左右，每天交费1元。早市以春夏秋三季为主，集中了馒头、包子、油条、锅贴、豆浆、豆腐脑等各种早餐，以及水果、调料、鱼虾、肉蛋、服装等，更多的是时令蔬菜。逛早市多是中老年人，有的推着拉杆车，有的骑自行车或摩托车，有的开轿车，但大多是步行，人们兴致勃勃而来，心满意足而归。

与“早市”相对应的是“夜市”，来夜市消费的大多是年轻人，网红食品、物品和充满了烟火气息的路边烧烤大排档，吸引着来放松的人们，带动了夜经济的兴起。

近年来，各乡镇的集市同样不同程度地存在着，规模或大或小，商品或多或少，延续传统时间，有的10天一次，有的一周一一次。集市的物品与城镇大同小异，满足了家门口购物的愿望，同时也为生活增添了乐趣和期待。