

先有“四平街站”还是先有“五站”

王海泉

从历史上考证,四平是先有车站,后有城市。四平市是在四平火车站基础上一点一点发展起来的,是这座城市沿用了这个火车站的名字。在四平的历史上,无论叫四平街,还是喊五站,都能指代这座城市。四平街和五站都是当年四平火车站站名。

说到这里,人们不禁要问,那火车站的名字是怎么来的呢?关于这个问题的认识是比较一致的。就是两种来源方式,一是数过来的,二是借用过来的。前者是指称四平火车站为“五站”之说的产生,产生方式是从长春往南数较大的火车站,长春为一站,范家屯为二站,公主岭为三站,郭家店为四站,四平街为五站。后者是说俄国人给火车站命名,借用了西15华里老四平街的名字。人们对借用四平街命名这种说法没有什么异议,但关于四平街名字的由来,却有多种说法,有代表性的主要有两种:一是乾隆皇帝命名说,二是四周围集镇等距说。前者说1754年乾隆来吉林路过四平街(老四平),见四周平坦,因以命名。后者是说老四平街距周围四个较大集镇都是20公里等距的远,它们是东边的半拉山门,南边的鹭鹭树,西边的八面城,北边的梨树镇。这两种说法到底哪种是老四平街名字的由来,已无从确考,也无关紧要,我们知道四平火车站是借用了老四平街的名字就够了。那么,我们还需研究“四平街站”“五站”两个称谓到底哪个在先哪个在后的问题。

多年来,在介绍四平由来的文章中时常见到这样的说法:四平街站原称“五站”,是日俄战争后由日本人更名为“四平街站”的。按照此说法,是先有五站,后有四平街站。但是,在我们还有一种截然相反的说法,就是四平街站在先,五站在后。究竟哪种说法对呢?

回答这个问题,还得从四平街站这个名字说起。当时俄国人在修东清铁路时,从铁路营运的特点出发,在每60里处设一较大车站,铁路

修到四平(当时还不叫四平)这个地方正好赶上个60里处,要在这个地方设站,给这个站取什么名字呢?可以有几种选择,如可以创造个站名,也可借用当地集镇、村落的名字。从东清铁路全线车站名字看,俄国人是喜欢借用当地原名给车站命名的。如四平北的郭家店、公主岭,四平南的双庙子、昌图、开原、铁岭站都是原名。当时在四平这里的火车站附近也有一些屯落的名字可借用,如四门苗家、索家窝棚、张家窝棚、鸭葫芦泡、一面城、黄家屯等,但这些名字的喻意都不如十几里远的四平街名字好。“四平”有四平八稳之意,火车行四平八稳岂不好嘛。所以,俄国人很可能考虑这是个吉利名字,不嫌十几里远将它借用过来,把这个车站命名为“四平街站”。这也是在说四平火车站最初就叫四平街站。

说四平火车站最初叫四平街站的依据有二:一是《四平市志》不同意先叫五站,后更换四平街站的说法,认为那是误传。其根据主要是日本人安藤岩喜的著作《四平街的趣味》一书中写道:在日俄战争后不久,作者来到四平街,在火车站的站长办公室里,发现墙角放着一个俄国人留下的站牌,在这个唯一的战史纪念品上,用俄文写的站名正是“四平街站”。这说明沙俄在建四平火车站之始,就把它命名为“四平街站”了。

二是俄国人先叫五站、日本人后叫四平街站的说法不符合逻辑。推理应该是俄国人先叫四平街站,日本人后称五站。或者是日本人夺取南满铁路后仍称四平街站,老百姓们俗称五站。1904年—1905年的日俄战争,俄国败,日



四平街停车场(资料图片)

本胜。根据《朴次茅斯条约》规定,长春以南铁路归日本所有,长春以北铁路依旧归俄国。日本人接管长春以南铁路后,从长春向南数,60里为一站,到四平正好是第五站,才有可能将“四平街站”称为“五站”。就算是称俄国人称“五站在先,日本人喊“四平街站”在后者,叫五站的依据也应该是从长春站向南数,数到四平才是第五站。但不要忘了,四平火车站是俄国

人修建的,这个站坐落在东清铁路上。俄国人修东清铁路,起点是从俄国国内出发,西经满洲里、哈尔滨直达大连。这条铁路全长2400多公里,俄国人没有理由拦腰截断从长春开始向南数一、二、三、四、五站。如果是那样的话,难道说俄国人修铁路时就准备日后长春以南铁路被日本夺去不成?日俄战争后日本夺取长春至大连铁路,因此日本人从长春往南数一、二、

三、四、五、六、七、八站,还比较合理。按照这个推理,在1905年前俄国人建管四平火车站期间,不大可能叫五站这个名称。如果有五站称呼,可能也只能是民间叫法。这种可能性也很小。四平站名字的顺序,我认为应该是先有“四平街站”,后有“五站”。

(主要参考书目:《四平市志》《梨树县志》《四平街的趣味》)

曾经辉煌的四平市化纤厂

侯景宝

原四平市化纤厂的前身是四平联合化工厂四车间,也叫抽丝车间。1982年之前,抽丝车间与联合化三车间(维尼纶)在一起。维尼纶也叫合成棉花,比天然棉花更结实耐用。可别小看四平联合化工厂的维尼纶项目,它可是1965年由化工部化工研究所开发设计出来的,是中国第一套年产1000吨的维尼纶项目。而中国第一家维尼纶厂是北京维尼纶厂,但是它的设备却是从国外进口来的。1964年,我市成立维尼纶筹建处。1965年,我国第一套PVA聚乙烯醇生产装置在四平联合化工厂建成投产,规模为1000吨/年。维尼纶车间的地址就在四平联合化工厂南门,老百姓俗称六节楼,现在是四平市消防救援支队铁东区大队联合化路消防救援站。1982年,联合化工厂的四

车间从联合化分离出去,单独成立四平市化纤厂,国家又投资2399万元,扩征周围空地3万平方米,总占地面积7.8万平方米,建筑面积4万平方米,固定资产2805.3万元,计划建设周期两年。1984年6月,该工程提前半年竣工,当年投产,立见成效,填补了整个吉林省涤纶纤维生产的空白,被列为纺织部重点项目。2004年12月,四平市化纤厂改制成民营企业——四平市英迪化纤有限公司。再后来,曾经在全国维尼纶行业赫赫有名的四平联合化工厂维尼纶车间在市场经济的大潮中破产消失。工厂不在了,工人们几十年奋斗的经历还在,这是无法抹掉的。曾经有过的辉煌和发生在那里的一切,都变成了历史,成了曾经四平维尼纶工人的永恒回忆。



第三编

四平党组织在东北解放战争时期

(1945年9月—1949年9月)

党史

12月15日晚上,鲁志等人在第三分局召开全体警察及自卫队队员大会,再次煽动叛变,并决定当天晚上行动。孙玉琛打开仓库,分别给行政股长孙明远、卫生股长张启生及钱振坤等人发了枪。鲁志分工,命钱振坤带领二营四连一排攻打第二营营部,张启生带领自卫队阻击烧锅大门,张明远带领分局警察攻打第二营警卫排,孙玉琛带领部分自卫队员在北大坑阻击。规定口令为“铲除”,枪响为令。

当晚12时左右,叛变信号枪响了,“董团”第二营六连在连长逯振亚、文书高凤仪的控制下,五连在孙玉琛的控制下,叛变投敌,四连在钱振坤控制下攻打第二营营部。警卫连战士经过长时间抵抗后全部被俘,全营只撤出营长宁恒山和两名警卫员。这次叛变事件,“董团”战士牺牲多人,被抢去重机枪2挺,轻机枪3挺,长短枪200余支,子弹、手榴弹20余箱,其他军用物资被抢劫一空。第三分局叛变后,鲁志宣布成立“国民党中央先遣军第七团”,自任团长,委任刘香阁为团副。对第三分局局长杜明岗及骨干分子孙玉琛、孙明远、钱振坤等人都封了官。第二天,他们同汲寿柏大队合为一股,前往怀德街参加攻打东北人民自治军独立五团(冯团)的罪恶活动。至此,董团二营全部解体。

“冯团”事件

东北光复后,在苏联红军的配合下,人民军队收复了怀德县公主岭,成立了怀德县人民政府,组建了怀德县公安大队(后改为警备团)。11月初,省军区派冯光生、叶树德带三五九旅7名战士到公主岭组建部队。经过对怀德警备团二、四

大队的改编,再加上从开原来的手枪队,后又从怀德、伊通、梨树3县农村招募了一批新兵,组成了东北人民自治军第五团,冯光生任团长,叶树德任政委。因团长姓冯,该团被称为“冯团”。

冯团下设3个营,团部设政治处、参谋处、供给处(内设修械所、被服厂)、教导队、团属骑兵连、通讯排,总计2000人,先后驻防公主岭、怀德街、杨大城子等地。该团的主要任务是在党的领导下,组织群众、武装群众,收缴地主武装、清剿土匪,维护地方治安,巩固地方政权。

1945年11月21日,“冯团”内部发生第一次叛变事件。11月,刚组建完毕的“冯团”命一营营长高治东和一连副连长褚方带领一连二排去陶家屯、响水河一带接收新兵,部队驻响水尖山子屯。只有政治处、供给处、教导队等人员留守怀德城。11月21日,褚方带领16名战士在去杨树林一带起枪途中与汲寿柏匪队遭遇。褚方令战士不准抵抗,全部投降敌人加入匪队。夜间褚方带领汲寿柏匪队包围尖山子二排驻地,将营长高治东等人缴械,工作队员张瑞林被害。随后褚方等人又带匪队到陶家屯三家子屯,将

“冯团”二连副连长张平安等3人抓住。由于叛变三营副营长李广龙的出卖,扩军新兵连连长张兴善被枪杀。

此前,国民党就已经在密谋策反。国民党怀德区党部书记王子愚,按照怀德县党部书记长王凤亭的授意,召开有青年联盟、地方治安维持会负责人参加的会议。东北行辕地下活动分子董介等人参加了会议,密谋策反第四分局及“冯团”。

趁怀德共产党驻军力量薄弱之机,他们勾结三营七连连长王洪俊、骑兵连长王贵,多次密谋策划三营叛变。

12月16日晚,范家屯汲寿柏匪队、黑林子鲁志叛匪合成一股后连夜开到怀德南设立攻城指挥所,汲寿柏任总指挥。17日晨4点开始攻城,在叛变分子的内应下,汲寿柏等匪徒攻下了“冯团”的团部。这次叛变造成了巨大损失,团供给处主任李忠福等20余名战士中弹身亡,匪徒打开仓库,抢去大、小枪200余支,子弹、米面、衣物等全部抢光。还抢走苏联红军银币50余万元,放走犯人10余人,抓住修理汽车的5名日本人,当场枪杀。

(未完待续)

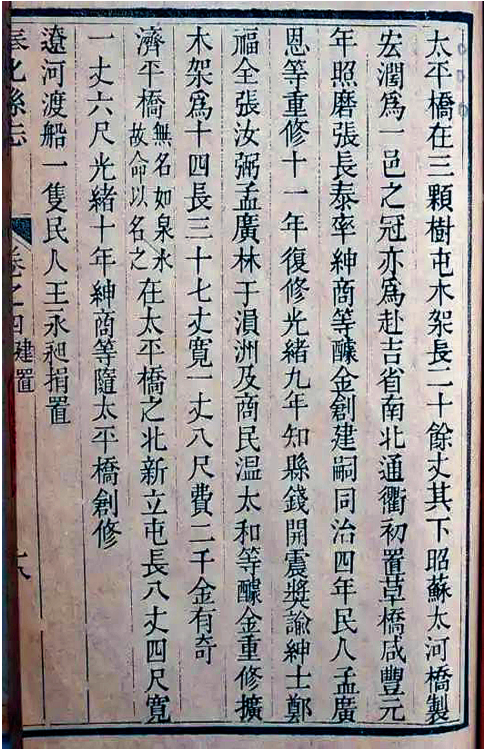


梨树县第一座木结构的桥梁——太平桥

魏晓光

桥梁是公路交通的重要组成部分,随着道路的发展而发展。梨树县桥梁的发展演变,经历了一个漫长的历史时期。自梨树辟地以来到道光年间,由于此地人烟不稠和生产力落后,交通亦不发达,境内较大河流上均无桥梁。一些较为主要的通道所经的旱沟小溪上,偶有土木秫秸结构的临时性小桥,或只供行人用的独木桥,偶有老幼或妇女过桥,不敢直立行走。

清朝咸丰元年,梨树境内出现了第一座纯木结构的较大桥梁,当时叫太平桥。此桥位于今四棵树乡三棵树屯,东西跨招苏太河,它是木架横梁,桥面长二十丈(约6—7米)。这座桥是当时在任的“照磨张长泰率众绅商聚金创建”。后经三次重修,至建县时(1877年)已“扩木架为十四,长三十七丈,宽一丈八尺”。1943年三棵树水泥桥建成后太平木桥废弃,共沿用九十余年。此桥的出现,是梨树县桥梁发展史上的一座里程碑,开创了梨树县半永久式桥梁建筑的先例,对当时的交通发展起了重要作用。



《奉化县志》记载的太平桥

太平木桥建成之后,梨树县内木质结构桥梁陆续出现。新中国成立初期,全县木桥已有78座。

