

中東鐵路歷史文化尋蹤

中蘇鐵路員工握手銅像的前世今生



哈爾濱鐵路局辦公大樓後花園內的中蘇鐵路員工握手銅像，似在無聲訴說着中蘇友好歲月。

哈爾濱鐵路局機關辦公大樓是一座宏偉的工字型歐式建築，當地人愛叫它「大石頭房子」。這座昔日的中東鐵路(KBJD)管理局總部見證了中俄關係的百年滄桑，現為全國重點保護文物。

在大樓後院僻靜的小花園裡，一座黃銅雕像被綠蔭掩映，兩位身穿二十世紀五十年代鐵路制服、頭戴大沿帽的中蘇鐵路員工，目光凝視，大手緊握，中鐵員工的手上還拿着本書，象徵着那個以「老大哥」為師的中蘇友好時代。

1953年1月1日落成並剪綵的「中蘇共同管理中國長春鐵路紀念塔」照片。



「大石頭房子」前的廣場上，1968年前矗立着「中蘇共同管理中國長春鐵路紀念塔」，「文革」中被毛澤東揮手雕像取代。攝影：哈鐵文體所 劉軍

滿洲里

齊齊哈爾

哈爾濱

牡丹江

綏芬河

我長在鐵路之家，父親在「大石頭房子」裡工作了幾十年，當耄耋老父看到這座飽經風霜的銅像時，心情還是有點激動。是啊，這座銅像的故事太富傳奇色彩了：不僅見證了忽而親如兄弟、忽而刀光劍影的中蘇關係，也見證了「文革」初年紅衛兵造反有理的武鬥年月。

哈鐵博物館承載「東方莫斯科」百年記憶

「大石頭房子」對面的哈爾濱鐵路博物館，同樣是全國重點歷史保護建築，原為中東鐵路俱樂部，是一座仿莫斯科大劇院樣式的二層黃色折衷主義風格的歐式建築，四根秀美的愛奧尼亞立柱，巴洛克式高落地窗，似乎還在炫耀「東方莫斯科」昨日的驕傲和奢華。徜徉博物館，兩幅黑白老照片吸引了我的目光。

1950年2月，毛澤東坐火車經哈爾濱遠赴莫斯科首次訪問蘇聯期間，與斯大林簽署了《中蘇友好同盟互助條約》，規定蘇聯1952年12月31日將中國長春鐵路(中長鐵路，KЧЖД，即原中東鐵路)無償交還給中國。

1952年12月31日，中蘇中長鐵路交接典禮在這座建築內隆重舉行，中國政務院總理兼外長周恩來、鐵道部部長滕代遠和蘇聯駐中國大使潘友新(Александр Семенович Панюшкин)共同出席，八九百名嘉賓出席見證。周恩來和蘇方代表發表了熱情洋溢的致詞。從這一刻起，沙俄、日本和蘇聯掌控中東鐵路的歷史畫上了句號。

毛澤東為紀念塔題名 周恩來剪綵

1953年1月1日，周恩來總理和潘友新大使等中蘇要員又來到「大石頭房子」前的廣場，出席隆重的「中蘇共同管理中國長春鐵路紀念塔」揭幕典禮並剪綵，以紀念中蘇關係史上這一具有里程碑意義的重大事件。

中蘇兩國政府對中長鐵路交接系列活動十分重視，毛澤東專門為紀念塔題詞，「中蘇共同管理中國長春鐵路紀念塔」十五個手書大字鐫刻在碑身。紀念塔的設計融合了俄中藝術風格，塔高14

米，呈下粗上細姿態，使人產生一種直插雲天的崇高感；基座110平米，塔身漢白玉貼面，塔頂為歐洲傳統方尖碑造型，塔身頂端鑲嵌着毛澤東和斯大林的側面浮雕頭像，塔身上下方則裝飾有中國傳統的花環圖案，碑的基座上兩位真人大小的中蘇員工握手像，正面銅牌上分別用俄文書寫紀念性文字。

父親是引我參觀的特殊嚮導，他讓我對中東鐵路百年史，特別是「中蘇鐵路員工握手銅像」的命運多了層了解，使它從迷霧中走出並漸漸清晰起來。

長春

爸爸告訴我，他1959年從唐山鐵道學院畢業後分配到哈局工作，幾乎每天都從這座紀念塔下經過，一直到「文革」爆發為止。現在立於後花園中的「握手銅像」原是紀念塔的主體部分，銅像立在一米多高石頭底座上，遠看很有氣派，大概是1968年(一說為1966年)就消失了，換上了毛主席揮手的巨型雕像。

沙俄修中東路 原為運兵爭霸滿洲

父親對中東鐵路的發展史了如指掌。他告訴我，1897年至1903年，俄國人僅用了六年時間就建成了中東鐵路，也叫東清鐵路，這在當時是個奇蹟，哈爾濱是其樞紐，修路的目的是為了與日本爭奪滿洲，即東北，可以把軍隊和武器從歐洲快速運到遠東來。中東鐵路是一百年前地緣政治的產物，對沙皇俄國具有重要的政治軍事和經濟意義，同時是中國通往歐洲大陸的首條鋼鐵大

中東鐵路建築群

中東鐵路，是沙俄1897-1903年間在中國東北修建的一條骨幹鐵路網，總長2489.2公里，是沙俄西伯利亞大鐵路(從莫斯科到海參崴，全長9311公里)的重要一部分。它西起滿洲里，東至綏芬河，南接旅順口，哈爾濱則是貫通東西南北的丁字型鐵路的樞紐，故稱為「中東鐵路之都」。

中東鐵路沿線的城鎮設計和佈局，所屬建築樣式，既保留了典雅莊重的歐洲風格，又洋溢十九世紀末二十世紀初世界建築潮流的浪漫氣息，這在中國獨一無二，在世界極為罕見。從2006年起，哈爾濱及中東鐵路沿線的數百處精美建築被整體列為「國家重點文物保護單位」，成為東北地區的歷史文化瑰寶。



中東鐵路示意圖。資料圖片



1952年12月31日中蘇中長鐵路交接大會老照片。

動脈，極大促進了東北開發和經濟社會發展。日本佔領東三省後，蘇聯於1935年將中東鐵路賣給日本人。1945年日本投降，更名為「中長鐵路」。

在我兒時的記憶中，哈爾濱的各式紀念塔是整個城市歐式建築風格的一部分，我從未見過的中長鐵路交接紀念塔就是其中一件精品，它與矗立在哈爾濱火車站前廣場、南崗區聖·尼古拉教堂西側廣場、道里區八區體育場北面廣場等三個城市中心廣場上的蘇軍解放東北紀念碑一道，構成了中國唯一一個按歐洲放射性設計和建造的城市——哈爾濱的獨特景觀。

銅像「文革」被推倒 換毛澤東雕像

丁晏強是我在鐵路大院一起長大的髮小(即兒時的玩伴)，現在哈鐵博物館工作。在他幫助下，最後經哈局前局長、鐵道部前副部長國林證實，爸爸關

於銅像1968年遭紅衛兵推倒的回憶是無誤的。他們還說，銅像1968年被推倒後，丟到了附近的鐵路局鍋爐房裡，蘇聯工人的一條胳膊也被斷斷了。

隨着人們對城市歷史建築和文化遺產的重視，2000年7月，哈爾濱鐵路局將在鍋爐房沉睡了40多年的「中蘇兩國員工握手銅像」，安置到「大石頭房子」後面的小花園裡，2010年6月對銅像再次修繕，南崗區政府將它定為「哈爾濱市不可移動文物」。

今夏回家鄉探望父母，爸爸不僅陪我參觀了哈鐵博物館，更想到對面的「大石頭房子」院內看看「中蘇鐵路員工握手銅像」。經與大門口門衛交涉，我們得以進入保安森嚴的大院內散步，見到重見天日的銅像。在熟悉的「老朋友」面前，爸爸若有所思，流連許久，我按動快門，為他攝影留念。

隨着兩次世界大戰的結束，沙俄帝國和「大日本帝國」早已灰飛煙滅，但因中東鐵路而生而成長的遠東大都會哈爾濱卻生機盎然。

作為中俄和中蘇關係史上濃重的一筆，中東鐵路史，其在哈爾濱及沿線保留的精美建築群仍具有重要歷史和人文價值，而為這段歷史畫上句號的「中蘇中長鐵路交接紀念塔」，不應被我們遺忘。

(特別鳴謝中國鐵路哈爾濱局集團公司工會文化體育事業管理所提供支持)



博物館外空場上展示的綠皮車廂。



博物館地下展廳再現了哈爾濱僑民時代的生活場景。



列車時刻表



日本佔領東北時期的滿鐵火車票。



哈爾濱鐵路博物館展廳內景。

記者手記

回望江城「俱樂部文化」



原中東鐵路俱樂部內的大劇院，二十世紀俄國著名男低音歌唱家沙里亞賓曾在此演出，後改為電影院。

參觀哈鐵博物館，兒時記憶紛至沓來，「走後門」看電影的情景尤其難忘。記者生於六十年代初，小學正趕上「十年浩劫」，貧瘠的文化生活使《列寧在十月》和《地雷戰》，以及《紅燈記》等八個樣板戲都成了奢侈品。文革後期，《多瑙河之波》等東歐影片開始在內部放映，金髮美女、男女熱吻的鏡頭最具殺傷力，媽媽常帶我「走後門」弄電影票或「逃票」看電影。「俱樂部文化」源於歐洲的貴族圈，

相當於香港的會所文化。隨着中東鐵路1897年開工建設，特別是俄國爆發十月革命，來自俄國的貴族潮水般湧向哈爾濱，帶來芭蕾舞、交響樂、文學沙龍、舞會、沙灘游泳和郊外野炊等異國生活方式，各種俱樂部應運而生。哈爾濱的僑民文化不同津滬等地的租界文化，前者是華洋共處，洋人生活滲透到當地人生活的方方面面，後者則是「飛地」，僑民自成一體，主要對當地的華人買辦生活有較大影響。今天的哈爾濱人熱衷音樂和繪畫，離不開紅腸、

麵包和啤酒，酷愛郊遊等風俗習慣便是僑民文化影響的結果。這在中國的其他城市絕無僅有。歷史上，哈爾濱的俱樂部數目眾多，尤以中東鐵路系統為最盛。除中東鐵路俱樂部外，記者兒時還去過鐵路車輛廠俱樂部、紅軍街鐵路俱樂部、哈鐵車輛段俱樂部、鐵路江上俱樂部、太陽島別墅俱樂部等。去夏的一天，我請父母在江上俱樂部二樓露台上用午餐，望着眼前風景如畫

原中東鐵路俱樂部建築外觀，今為哈爾濱鐵路博物館，成為哈爾濱歷史文化名片。



的松花江，媽媽觸景生情地說：「最喜歡江上俱樂部了，大學剛畢業時，周末常在這裡跳舞！」

時移世易。松花江畔的垂柳依舊守護着江城美輪美奐的俄式建築，但典雅而別致的「俱樂部文化」卻早已遠去。