

2008年央视一套节目的开年大戏《闯关东》开播以来,创下了很高的收视率。这部电视剧讲述的是从清末到九一八事变爆发前,一户山东人家为生活所迫而离乡背井“闯关东”的故事,以主人公朱开山复杂、坎坷的一生为线索,其中穿插了朱开山的三个性格迥异、命运不同的儿子在关东路上遇到的种种磨难和考验。闯关东成为山东人一种独特的文化传统,要看懂这部戏,就让我们了解一下闯关东的前尘往事。



闯关东的前尘往事

□张蓉

一、清朝一纸诏令开启关东大门



山东人闯关东的历史非常久远。1644年清政府入关后,清军近百万人关,以致于关外“荒城夷堡,败瓦颓垣,沃野千里,有土无人”。因为东北是清朝兴起的老家,为固本强根,清政府多次颁布诏令,令各地官吏招徕流民去关外垦殖。在种种优惠政策鼓励下,“燕鲁穷氓闻风而至”,开启了山东大规模移民之先河。

山东自古以来地少人多,人口密度大,1850年时每平方公里

就达到215.86人,人口密度居全国第四位。而山东的自然灾害十分严重,在清代,山东曾出现旱灾233年次,涝灾245年次,黄河、运河洪灾127年次,潮灾45年次,平均每年被灾34县次,占全省县数的31.8%。

与山东相比,邻的东北拥有丰富的森林、物产,有广袤肥沃的黑土地,吸引着众多无以为计的山东农民“或系只身,或携眷属……渐次搭建草房居住,是以愈聚愈众”。到18世纪中叶,在

关外谋生的山东各地农民已达180万人。

20世纪初,沙俄和日本先后在东北修建铁路,开办煤矿,建起了油坊、制酒坊、玻璃厂、火柴厂等现代化企业,这都需要大量廉价劳动力。这些都成为山东农村破产劳动力谋求生存的重要因素,再加上东北丰富的自然资源,“闯关东”已是贫困的山东农民寻求温饱的主要谋生出路乃至演化成为具有山东地方特色的文化传统。

二、战乱饥荒逼迫农民逃荒关外

民国时期,山东遭受了历史上极为严重的天灾人祸。1925年8月,黄河泛滥,过水面积达1.5万平方公里,灾民200万人。1927年山东旱灾,蝗灾并发,灾民遍及56个县,面积达24万平方公里,灾民2086万人,占全省总人口1/2以上。而当时北洋军阀混战,互相厮杀,穷兵黩武给山东的贫苦百姓带来沉重的灾难。大批青壮劳动力被拉当差,致使山东农业生产陷入停滞。军阀张宗昌占鲁之后,强行订立名目繁多的税赋,新增苛捐杂税多达

几十种,仅1927年田赋一项就达6124.7万元,老百姓饱受其害。饿死者比比皆是。甚至因无法生存而全家自杀的事,也早不成为新闻了。在天灾人祸面前为求得一线生机,大批农民离乡背井,逃荒东北。

随着胶济铁路的不断延展和大港、小港航运功能的日趋完善,青岛成为山东腹地的主要出海口和货物中心,而前往东北的移民也从以前的“扶老携幼,结队成群,相率逃荒于奉(天)锦(州)各属,以冀宗族亲

友而就食,并可望异日开种荒地”,转而由乘、胶、沂、登、青各州坐火车至奉天。据胶济铁路调查,“每日乘胶济车由青岛转赴东三省求生者,达三千人。”而据《胶澳志》记载:“每逢冬令,胶济铁路为移民加开一、二次列车。”随着青岛港的日趋繁荣,来往船只数量增加,青岛至大连的往返班轮频繁。青岛成为山东人闯关东的主要输出地之一。

从饱受战乱、天灾、饥馑和苛捐杂税的乡间走出来的山东

农民,在满怀乡愁和期望的旅途中,遭遇的不仅仅是行路的劳累,船主的敲诈和土匪的抢劫,更为凄惨的是将自己的生命都丢在关东北的漫漫路途上。

1927年和1928年是闯关东人数急剧增长的头年,两年间,山东到东北谋生的人数高达188万人之多,占全国移民东北总数的87%还多。

据档案统计,1927年有18万3千6百多人从青岛转船去东北,他们大多来自沂州、胶州、莱州、青州等地,占当年山东移

民东北人数的22%左右,成群结队,衣袋里装的苦累或独身步行,身上背着一个包袱,装着全部的家当;或者推着独轮车,携妇将雏奔波在干涸的颗粒无收的大地上。有些人卖房卖地甚至是卖儿卖女,才筹集到一点可怜的盘缠。从山东内陆买一张廉价的火车票,坐上胶济铁路线上简陋的小票车,或买一张日本小火轮船票,跨海抵达青岛,然后再从青岛小港乘轮船去大连、安图等地,从此离乡背井,漂泊一生。

三、闯关东的文化思考

山东人之所以成为闯关东的主力军,是有其客观环境和主观因素的。上面谈到的多是客观因素,从主观上讲,山东人的吃苦耐劳是有名的,只有他们才能在环境恶劣的东北地区生存下去。另一个方面,山东人的豪爽和喜欢群居的特性,决定了在闯关东的时候,往往是亲戚带亲戚,老乡帮老乡,有时一人出外找到活后,一村子的人都追随而

去了。这种几千万规模的人口大迁移在世界上也是不多见的。因此,闯关东成为山东人一种独特的文化传统。几百年来闯关东成为山东人的另一种生存形式,就算到现在,山东很多地方人家都有在东北的亲戚。闯关东是一种自发的行为,其点睛之处在于一个“闯”字,它将山东人无所畏惧、豪爽热情的性格准确地表达出来。



四、闯关东路上的两起惨案

闯关东的道路是十分艰难的,饥饿和艰辛自不必说,而且厄运就向梦魇一样,死死缠绕着一些无辜的百姓。就在山东移民去东北人数达到高峰的1927年,在青岛周边就发生了两起重大的事故,数以百计的难民失去了生命。

1927年9月17日,在青岛和红石崖之间往返的日本小火轮“观德丸”号限制只准载客150人,而在红石崖港口急待上船赴青岛然后转船去东北的难民却很多,争着上船想经过青岛赴关东。日本船长贪图钱财,违章超载多至400余人,船小抵不住人多,当船行驶至距小港口外十余里处,船进水沉没。幸附近正

停泊一艘美国军舰,立即上前营救,仅救出121名乘客,有300余人死亡或失踪。这成为青岛历史上死亡人数最多的一场惨案。

据当时的《晨报》刊载,罹难者中最为凄惨的有许、孙两家人。许家14口人,只一人遇救。孙家幸存了一名叫孙全的14岁少年,其父母兄弟共14口全行淹死。这些可怜的人哪,原以为背井离乡去寻找一个让自己家族能够生存下去的地方,但结果却成为客死异乡,甚至连尸体都不知飘落在何处的孤魂野鬼,只留下无家可归的孤儿独自流浪。

坐轮船怕船沉,那就坐火车吧。当时要闯关东的山东人

能使用的运输工具也就这两个了。然而福无双至,祸不单行。无独有偶,青岛历史最严重的火车相撞事故也在这年发生了。受害者同样是转道青岛去关东的贫苦百姓。

胶济铁路每年专门增发运送赴关东灾民的列车叫小票车,车辆简陋,票价便宜,主要乘客是那些口袋里没有几文钱的胶济铁路沿线,还包括山东腹地希望转道青岛的灾民。这种小票车拥挤不堪而且速度缓慢,慢当当,慢当当地行驶在胶济铁路上。

1927年3月9日,时任北洋政府交通部长兼铁路督办郑洪年乘坐豪华的4次专列要去青

岛,当他的专车驶到沧口站时,一辆满载难民的6号小票车刚刚进站,因小票车车速慢,按规定专列应当停驶。时任胶济铁路局车务副站长钱宗渊、段长蒋之鼎、副站长李衍林等人为了怕上司怪罪,违章将专列放行,导致在四方和沧口间的湖岛地区,两辆火车相撞,造成三十余人死亡,数十人受伤的惨剧。在湖岛有个地方叫万人坑,就是当年埋葬无人认领罹难者的埋骨地。还有十多个青壮年,因此成为残废,这些幸存者联名向胶济铁路局提起诉讼,想讨回点赔偿费,以便生存,但被无情地驳回,连诉讼费都要自己承担。可怜是旧债未了却填新愁,闯关东的发财梦

换来的是一生的悲哀。

现代著名作家王统照在青岛生活多年,他以轰动一时的沉船事件为素材,撰写了一篇短篇小说《沉船》,深刻地刻画了北方农村穷困破产景象和农民流离失所的生活,反映了当时贫困农民的一种必然命运——破产农民流离失所,成群结队地去异乡逃荒,挣扎求生。然而异地也并不像他们憧憬的那样美好,也同样有新的灾难在等待着他们。央视1频道播出的年度大戏《闯关东》反映的正是这一家三代山东农民闯关东的生活再现,富有传奇性,然而更多闯关东者的生活是困苦而又艰难的。