·历史研究·

DOI:10.20004/j.cnki.ujn.2024.06.006

区域与移动:京奉铁路线上的人口贩运(1912—1928)

江 沛,张韵琪

(南开大学 历史学院,天津 300350)

[摘 要]1912年以来,铁路网络率先在华北、东北区域形成。随着经贸活动的增加,人口买卖的市场也随之扩大。诱拐者出于降低成本、提高效率并减少风险,利用铁路进行长距离、跨地区的人口贩运。京奉铁路不仅成为诱拐者利用的重要交通工具,一些车站、站台也成为交易平台,铁路警察在打击拐卖中虽有尽力但难以有效地遏制此类事件发生。诱拐者、受害者与警察等相关人群,在铁路沿线、车站甚至车厢内斗智斗勇。由于市场需求旺盛,加上现代交通体系缺乏有效的管理,人口买卖现象难以禁止。

[关键词]人口贩运;京奉铁路;诱拐者

[中图分类号]K26 [文献标识码]A [文章编号]1671-3842(2024)06-0058-10

人口贩运(Human Trafficking),指的是出于营利目的,通过欺诈诱拐、暴力威胁或取得卖主同意等手段,招募、运送、转移、窝藏或接收人员的现象。在全球及中国的人口贩运中,妇女、儿童是主要受害者。目前学界对晚清民国人口贩运的研究主要聚焦于三个方面:一是将其纳入到众多社会问题中去,揭示灾害、贫穷、疾病、战争、劳动力市场等因素对人口买卖的推动作用;二是从婚姻家庭出发,描述人口买卖与家庭结构间的复杂关系;三是探讨近代有关人口买卖的新法律与社会实态间的背离①。显然,目前学界对借助铁路这一新技术条件产生的人口贩运形态关注不够②。本文基

[基金项目]国家社会科学基金抗日战争研究专项工程重大委托项目"日本侵华作战相关文献的收集、翻译与研究"(项目编号:20KZD001)。

[作者简介]江沛,南开大学英才特聘教授、博士生导师;张韵琪,南开大学历史学院博士研究生,邮箱:13391812081@163.com。

①代表性研究有江沛:《20世纪上半叶天津娼业结构述论》,《近代史研究》,2003年第2期;苏彤,温艳:《民国西北大灾荒时期陕西妇女贩卖问题探究(1928—1930)》,《陕西理工大学学报》,2018年第4期;苏成捷:《清代县衙的卖妻案件审判:以272件巴县、南部与宝坻县案子为例证》,邱澍生,陈熙远编:《明清法律运作中的权力与文化》,桂林:广西师范大学出版社,2017年版;贺萧著,韩敏中,盛宁译:《危险的愉悦:20世纪上海的娼妓问题与现代性》,南京:江苏人民出版社,2022年版;任思梅著,施美均译:《清末民国人口贩卖与家庭生活》,上海:上海人民出版社,2022年版,等等。

②马钊认为:现代交通运输系统的建立,给想出逃的妻子提供了更多的机会。见Zhao Ma, *Runaway Wives, Urban Crimes, and Survival Tactics in Wartime Beijing, 1937—1949*, Cambridge, MA: Harvard University Asia Center, 2015, Chapter 3。在《清末民国人口贩卖与家庭生活》第5章中,任思梅从空间与交通关系的角度探讨人口贩运问题,主要观点有三:一是国家权力很难到达城市的"三不管"地区;二是铁路让被卖者快速远离故乡与亲属并陷于孤立无援的状态;三是通过1922—1926年京汉铁路警察的活动报告书可知,政府力图通过管理全国铁路干线以扩展权威。

于中国第一历史档案馆、北京市档案馆、辽宁省档案馆等馆藏未刊档案,尤其是京奉铁路警察局(北京段)留下的30起此类案件的报告,力求展现诱拐者利用铁路网络的便利交通条件,使传统的人口贩卖行业呈现出的新业态,揭示北京政府时期各地铁路警察难以遏止犯罪的深层原因。

一、南来北往:诱拐者的流动路线

近代以来,随着以火车为代表的新式交通工具的不断拓展,并逐渐形成适应现代工业需求的交通运输网络,铁路成为广受欢迎的出行方式之一,人口贩运也借此得以实现低成本和跨区域的流动。与此同时,各铁路线设置警察机构,以维护铁路区域的安全和秩序。在铁路线覆盖和辐射的地区内,执法的铁路警察、谋利的诱拐者、无知被骗的受害者等多元主体间发生着惊险的斗争,正如列斐伏尔(Lefebvre)对铁路(及相伴的全新的生产方式)的评论:"集中的、放射形的空间被组织起来服务于政治权力和物质生产,以赢得最大利益。社会各阶层都在其中你争我夺、伪装矫行,跻身于被征服的空间等级之中。"①

东北地区是人口贩运的终点之一。早在乾隆三十三年(1768年),刑部左侍郎钱维城就上报一起受害者多达50余人的拐卖案件。该案犯人在秋冬之间将幼孩从北京卖到东北,声称"若卖在近地邻省易于败露,惟东省入秋冬来京者多,卖与出关无从发觉,是以积久数多,不即破案"②。有些居住在东北三省的旗人,也从关内购买人口,自北京转运北上,甚至"现任职官,亦群然为之而不以为非"③。清末民初,受到中央政府移民垦边政策的鼓励,河北、山东民众展开了移民东北的热潮。在此过程中,京奉铁路以及烟台至旅顺、大连的船运是主要的"闯关东"路线,人口贩运也夹杂其间。据1918年4月中国救济妇孺总会的调查,被拐女性多被贩往东北的营口、大连、沈阳、哈尔滨一带,由此,中国救济妇孺总会决定在这些重灾区设立分会。奉天(今辽宁省)分会负责人颜文海表示:"奉省为轮轨辐辏之区,南北荟萃之所,被拐之案时有所闻",筹议分会"关系人道大防",须"勉励从事"④。

有关奉天为"轮轨辐辏之区"的表达,反映了新式交通工具对人口迁移的影响。铁路未建之前,关内向东北的移民通道主要是沿松花江一线的驿路,以及可资通航的河流⑤。清末民初,北方铁路交通的骨架发展起来,为民众出行提供了更多选择。在华北,以北京为中心的铁路网络初具规模,京奉、京汉、正太、京张、胶济等多条铁路线,构成华北铁路的骨架;在东北,由于日、俄势力的介入,铁路建设起步较快,先后建成中东、南满线,再加上沟通关内外的京奉线,形成三条铁路主干线。其中,京奉铁路是连接东北与华北两大区域的主要通道,起自北京,迄于奉天,经丰台车站与京汉、京绥两路接轨,可达汉口、张家口,并经天津总站和天津东站(今天津西站)与津浦铁路接轨,由浦口间接可通沪宁铁路至上海及沪杭甬各路,终至奉天与安奉铁路、南满各路互相联络⑥,地位极为重要。

北方铁路网络的构建与完善,助力着关内向东北的移民浪潮。时人感叹:东北无铁道时,人口

①列斐伏尔著,刘怀玉译:《空间的生产》,北京:商务印书馆,2022年版,第29页。

②钱维城:《奏为请严查口票以杜拐卖事》(乾隆三十三年三月二十四日),中国第一历史档案馆藏,档案号:03-1402-023。

③马玉山:《中国古代的人口买卖》,北京:商务印书馆国际有限公司,1997年版,第181页。

④《中国救济妇孺会奉天分会为在奉天省会设立救济妇孺分会并送简章事给奉天总商会的函(附简章)》(1918年4月16日),辽宁省档案馆藏,档案号:JC014-01-4749-1。

⑤赵中孚:《近代东三省移民问题之研究》,《"中研院"近代史研究所集刊》,1974年第4期(下),第615页。

⑥《京奉铁路行车时刻并票价里数表》(1921年1月1日起实行),《劝业丛报》,1921年第2期,第368页。

不满20万,随着清末直隶、山东向东北移民数量的增加,1920年代关内移民多沿铁路北上,平均每年移民可达40万人,1927年移民数量高达100万人,其中20%为妇女儿童[①]。相较传统交通方式而言,速度是铁路的亮点。京奉铁路未建之前,从唐山到奉天,只能坐驴车或者徒步,路上最少花费十天半月,乘火车一天便能到达[②]。根据京奉铁路行车时刻表,从北京正阳门站(也称作前门东车站)到天津东站,最快的列车只需要3个小时;而乘火车从北京到奉天,历时不足24小时。在京奉铁路警察署提交的30件有关诱拐的文卷中,有18件留下了当事人乘坐列车的记录(参见表1)。

表1　诱拐者选择列车情况表

列车次数	第101次	第3次	第7次	第17次	第5次
列车类别	北京至奉天直达特别快车	北京至奉天邮务快车	北京至山海关寻常客车	北京至天津客货合车	北京至天津快车
案件数量	10	2	1	3	2
始发站(北京正阳门)预计开车时间	20:10	8:25	5:45	10:35	16:25
预计到达天津东站时间	23:45	11:19	9:33	16:40	19:25
预计到达山海关站时间	7:50	17:45	17:24	——	——
预计到达奉天城站时间	次日19:55	次日7:20	——	——	——
全线历时	23小时45分	22小时55分	11小时39分	6小时5分	3小时

其中第101次列车,即北京至奉天直达特别快车,最受诱拐者的青睐,有10起案件的诱拐者选择了这趟列车。该车自20:10从北京正阳门站出发,次日19:55到达奉天城站,历时不过一天,便能将北京的受害者转运至843.12公里外的奉天。"快速"不只意味着转运速度的提高,还产生了孤立与隔离的效应。诱拐者利用铁路快速运输的特点贩运受害者,不仅节省了贩运成本,也减少了被受害者家属和警方追查的风险,同时也在短时间内避免了受害者因反悔而引发的潜在问题。

此外,铁路特有的快速运输功能,将购买—运输—出售三大环节紧密地联系起来,整合了人口贩运的流程,扩大了人口买卖的市场。由于铁路贯穿着北方城市和港口,横跨城市和农村的广袤地域,因此,只要是铁路途经的站点,其周边地区就是便捷的人口贩运网络。在诸多案例中,乡村贫民卖儿鬻女,诱拐者通过铁道将受害者转运到买家或者另一位中间商的手中。以纳兴斋为首的犯罪团伙为例。纳兴斋本来是振武军的稽查员,跟随龙济光自云南北上投靠段祺瑞,直皖战争后段祺瑞下台,振武军被遣散,只好另谋出路,在这时他看到了买卖人口的商机:

> 至1919年,振武军开来天津,在小站驻扎。以后直军与边防军打仗,振武军开到盐山县,入沧州一带去了。随后军队遣散,彼时南省有兵丁约有三四千人,因沧州盐山等处民人贫苦,多将自己幼孩出卖与军人,每一小孩卖几十吊铜元,或卖洋一两元不等。[③]

除了散兵游勇充当人口贩卖的中介,带有地域性色彩的诱拐者团伙也粉墨登场。程黄氏就是其中的一位,她甚至夸耀自己"能卖一火车的人""拐得眼睛都睁不开"。程黄氏住在德胜门外的龙王堂,该村多名居民早已结成拐卖犯罪团伙。1919年程黄氏的丈夫去世后,她加入本村拐犯帮派,"从业"长达十年,直至1929年被捕。这群人依靠熟悉的贩运路线——京奉铁路两端行事,通过铁路

①毛嗣开:《东三省铁道事业》,《晨报》,1928年5月25日第6版。

②清:《铁路与新中国》,《京奉铁路机务处技术员学会会刊》,1927年第1期,第16页。

③《京师警察厅关于传闻天津破获多起迷拐幼童案请将案情寄来以供参考给天津警察厅的函》(1923年3月),北京市档案馆藏,档案号:J181-018-15983。

网络分工合作,整合人口贩运中的诱拐、运输、窝藏和销售环节,发展自北京到奉天的贩运“业务”。该犯罪组织借助铁路沿线的商业场所掩护其行径,将受害者运至奉天后,以奉天站旁边的福顺栈房为据点,将受害者隐匿数日,期间通过该旅店的层层关系找好买主。程黄氏自述,客栈碰见买卖人口“亲热着呢”,客栈“管给找买主,也落不少钱”[①]。根据京奉铁路查获的案件,有26名人口贩运的主谋(包括诱拐者、买家在内)到案,留存讯问记录,各项信息统计如表2。

表2　档案中所见人口贩运参与者情况一览表

姓名	性别	年龄	籍贯	案发时住址	职业	贩运起点	(拟)贩运终点
宁逢仁	男	44	山东德平	北京前门东	打泰山铁镯	北京	奉天
王德元	男	31	河北三河	常住奉天,浮住北京	奉天开妓院		
朱殿清	男	26	河北涿县	北京校尉营	天桥唱戏	北京	奉天
王凤山	男	30	河北文安	北京	织席为生	北京	奉天
赵高氏	女	36	京兆昌平	北京小经厂	不知	北京	奉天
陈玉亭	男	50	河北青县	北京	不知	北京	奉天
陈李氏	女	40	河北保定	常住奉天,浮住北京			
高何氏	女	55	京兆大兴	北京下下二条胡同	不知	北京	奉天
郑双成	男	40	镶黄旗满人	北京彰仪门	抬红白事轿子	北京	奉天
徐顺	男	60	河北蓟县		赶车		
陈刘氏	女	43	京兆大兴	北京城内	开设暗娼	北京	山海关
魏胡氏	女	43	河北河间				
李润东	男	30	京兆顺义	北京琉璃厂	山海关做生意	北京	山海关
王德	男	65	京兆大兴	北京安定门外浮住	赋闲	北京	山海关
程德胜	男	39	河北文安	唐山	娼窑老板	北京	唐山
德禄	男	37	镶白旗满人	北京东直门内	做小买卖	北京	天津
王昆峰	男	63	镶黄旗满人	北京汪家胡同	钟表铺生理		
关姑娘	女	54	镶黄旗满人	北京烟袋斜街	不知		
雷氏	女	44	镶白旗满人	北京王驸马胡同	接生婆		
于金镛	男	27	天津白糖口	北京浮住	赋闲	北京	天津
柴恩林	男	30	京兆宛平	北京后门外三座桥	内务府当差	北京	天津
董赵氏	女	72	北京海淀	北京钱串胡同	拐卖惯犯		
刘王氏	女	53	山东掖县	北京打磨厂	开洗衣房	北京	天津
蔡刘氏	女	50	河北沧州	北京平则门	不知	北京	天津
李庚亭	男	27	河北武邑	北京顺治门内浮住	皮匠	北京	天津
苑光义	男	34	京兆永清	北京天桥	煤铺生理	京兆通县	天津

由表2可见,人口贩运参与者的平均年龄约43岁,职业多与商业有关,社会阅历较为丰富。更

①周叔昭:《北平诱拐的研究》,燕京大学,硕士学位论文,1933年,附一第46页。

为重要的是,他们的流动性高,流向多变,流窜于华北与东北区域之间、城市和乡村之间,甚至以京城民居为据点,伺机物色潜在的受害者。流动的特性,意味着他们易于同买卖各方牵线搭桥,促使交易成功;也意味着住址不定,难以抓捕或传唤到案。在表2之外,还有大量的犯罪嫌疑人闻风而逃,逍遥法外,例如宋王氏被吴姓妇人诱拐赴奉,京师警察厅取供后带宋王氏到吴姓妇人家指认,吴姓全家早已躲逃[①];再如无业游民潘子祥同军人朱荣久诱拐两名妓女,在前门东车站被警察发现可疑,潘子祥立刻逃跑,不知何往[②]。总之,诱拐者利用铁路网络,降低了贩运成本,扩大了人口买卖的市场,也给警方的管控、抓捕工作带来了极大的挑战。

二、站车之内:贩运人口何以可能

根据交通社会学理论,交通虽然是实现客体空间位移的唯一途径,但客体位移的发生并不取决于交通本身,而取决于主体的运输需求和客体的状况[③]。换言之,远距离移动的发生既需要交通工具的便捷性及可接受的成本,又需要旅客有移动的愿望。在人口贩运的案例中,诱拐者有运输需求,被贩运者有移动需求吗?根据33名受害者的供述,其概况如下(参见表3、4)。

表3　档案中所见受害者信息表

	年龄(单位:岁)				性别		籍贯											其中:职业	
	≤10	11-20	21-30	≥31	女	男	北京	京兆	河北	天津	山东	河南	山西	辽宁	四川	广东	不知	婢女	妓女
人数	6	19	5	3	30	3	11	5	7	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3
共计	33				33		33											5	

表4　档案中所见受害者人际关系表

	与原属家庭/主人/领家的关系									与诱拐者的关系			
	年幼无知	尚好	淡漠	紧张					合伙从事婚姻欺诈	串通	受骗	被迫	不知
				合计	被虐待	被(典)卖	婆家娘家互相指控	背夫为娼					
人数	6	3	5	17	4	11	1	1	2	8	18	3	4
共计	33									33			

由表3、4可见,大多数受害者年龄小于20岁,生活阅历尚浅。此外,她们与原属家庭关系紧张,受害者内心委屈愤懑,有离家出走的倾向,诱拐者正是利用了她们情感脆弱、对外界无知的弱点,以虚假承诺骗取了受害者的信任,携同其成功登上火车。

火车线路较长,相关设施较多,覆盖范围较广[④],与乘客联系密切的主要是车厢和站台。

一、车厢。为适应各类旅客的不同出行需求,京奉铁路发展出多种客车类型:就速度而言,有客

①《京奉铁路局关于查获一名被诱拐妇女宋王氏请讯办的函》(1927年8月),北京市档案馆藏,档案号:J181-018-21393;《京奉铁路局函送被诱拐妇宋王氏一口请讯办一案卷》(1927年8月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-53685。

②《京师警察厅外左一区分区表送军人朱荣久略诱妓女刘金铃请讯办一案卷》(1927年1月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-53561。

③谷中原:《交通社会学》,北京:民族出版社,2003年版,第13页。

④一般而言,铁路设施包括所属车辆、站台、轨道、货厂、桥梁等建筑物及土地材料、物品财产员工。见纪春书:《铁路警察论》,出版地不详,1926年版,第4页。

货混合慢车、普通快车、直达快车、特别快车等；就车厢等级而言，有头等、二等和三等车厢。不同等级的车厢配置不同。最低等级的为三等车厢。三等车厢设备简陋，车厢内空气污浊难闻，行李堆积如山，乘客扰攘嘈杂，环境脏乱烦心[①]。一般情况下，由于诱拐者需要承担远距离的交通费，又有被查的风险，他们会尽可能选择最便宜、隐蔽性最高的三等车厢。

除此之外，诱拐者也时常利用普通客车贩运，他们并非完全躲在嘈杂的公共场所，有时也利用人们心理认知的盲区。诱拐者程黄氏如是自述：

> 我带着（受害者）银子在前门上的车，（同伙）曹牛氏在丰台上车。过了天津才在一起坐……别看曹牛氏那样机伶，在车上老实着呢，围了围巾，戴了黑眼镜，低着头，手里拿一张报看，其实一个字也不识。我一进火车，看见一个穿大衣，戴帽子的阔气老爷，我一时见景生情，就拉着银子坐在他身边。银子剪了发，穿的是斜纹布的棉袄棉裤，看起来我们像这位老爷的使唤人。所以探访一次也不来问我。过了天津才放心。[②]

上述材料中，曹牛氏装模作样的阅读行为，是要扮演正常的乘客形象，这一形象更符合主流社会对体面乘客的印象[③]，但其真正的目的是让押车警察对她敬而远之；另一方面，由于铁路车厢的封闭性，注视与被注视成为经常性的体验之一，为避免与他人沉默以对的尴尬，曹牛氏通过阅读报纸的方式，拒绝与其他乘客交谈，以免让自己处于险境之中。同样地，程黄氏佯装富家老爷的佣人，同样是意在避人耳目。根据京奉铁路局规定，旅客可携带仆役乘车，仆役须随主人在同等车位落座，车票由仆役本人收执以便查验[④]。在列车上，程黄氏和曹牛氏是诱拐者，也是普通乘客。她们的行为表明：诱拐者利用现代交通的便利虽节约了成本，同时也要刻意伪装以免被查，在封闭式车厢一直处于神经高度紧张之中。

不只诱拐者受到行车规则的约束，受害者家属登车查询也要遵循行车规则。张文奎怀疑其妻王氏离家出走，是被人诱拐，一面向警方报案，一面利用人脉私下探查，他这样陈述：

> 我向军警督察处素识的刘老爷告知前情。我与刘老爷不时在前门东车站查访，并叫我胞弟在丰台车站访查……我与刘老爷正在前门东车站寻找之际，于众人中我瞥见王氏与焕儿等前来乘火车，我即告知刘老爷说王氏等来了。彼时开车我们亦当即登车。我们在车中寻找一次无着，惟有一车（包厢）因关着门未经进去，及至车到过丰台地方，我才将王氏及拐犯等抓获到黄村地方喊告。[⑤]

军警督察与受害者家属尽管疑虑满腹，却没有轻易推开那扇紧闭的包厢门。问题在于：火车包厢既是开放的公共场所，又是封闭性私人领域；既是车务人员需监管的空间，又是乘客一定程度自在而为的空间。尽管警方需要严打拐卖，但铁路部门也要考虑经济效益，会特别尊重高级旅客的隐私。京奉铁路管理局也要求行车警察机警敏捷，禁止滋扰乘客[⑥]。那扇关闭的厢门，明确表达了旅行者免受打扰的意愿，因此“刘老爷”虑及职业，也难以任意而为。

---

①《京奉铁路客车改良》，《铁路协会会报》（第2卷第8册），1913年，第64-65页。

②周叔昭：《北平诱拐的研究》，燕京大学，硕士学位论文，1933年，附一第26页。

③正如希弗尔布施（Wolfgang Schivelbusch）所揭示的：“在旅途中阅读，完全是中产阶级的事情，搭乘铁路的下层阶级并不阅读。”参见希弗尔布施著，金毅译：《铁道之旅：19世纪空间与时间的工业化》，上海：上海人民出版社，2018年版，第97页。

④京奉铁路管理局总务处编查课：《京奉铁路旅行指南》，1924年第4期，第242页。

⑤《京奉铁路警察署函送张文奎控陈玉亭等将伊妻张王氏等拐逃一案卷》（1924年4月），北京市档案馆藏，档案号：J181-019-40403。民初京师驻军较多，有专门的常设军事机关，如京畿警卫司令部、京师军警督察处、京畿宪兵司令部等，还有一些临时性的驻军。其中，军警督察处为监督约束军人行为的机构。由于此时军事迭起，北京治安问题严峻，只得由军方和警方共同维持社会秩序。参见丁芮：《管理北京：北洋政府时期京师警察厅研究》，太原：山西人民出版社，2013年版，第96-100页。

⑥《京奉铁路巡警现行规则》，《铁路协会会报》（第4卷第11册），1915年，第70页。

二、车站。车厢与窗外世界基本隔绝,只有内部流动,但车站却是相对开放的铁路延伸设施。19世纪上半叶欧洲铁路车站建设时,其就建筑形式曾有激烈讨论,一直在城市纪念碑和功能性建筑间摇摆定位。一般而言,火车站的建筑须符合两个条件:既要拥抱城市领域,面向开阔空间,便于疏散;又要展示旅行领域,敞开火车棚和铁道线。1906年开通的京奉铁路起点正阳门东站,包括站台、风雨棚、候车室、客票房、问事房、行李房、公用电话等设施,是上述建筑理念的典型产物。

与封闭狭窄的车厢相比,车站为乘客提供的行动空间较大。上车前,乘客需在站台附近买票。受害者的车票皆由诱拐者代购并持有,这意味着她们不得不听命于诱拐者,不然就有无票乘车的风险。诱拐者借此控制受害者,将她们带在身边。此外,诱拐者可以依靠惯常性的旅行经验混淆视听。例如李润东携带受害者,由京绥路广安门站登车赴丰台,再换乘京奉车,"故意倒车""躲避前门车站";李润东还为自己购买与受害者终点不一致的车票,以便观察情势躲避警方追查[①]。

多数受害者属于无知乘车,听其摆布踏上旅程,基本是被动的、从属的。直到身体由逼仄的车厢转移至开放的月台,受害者才有了表明意愿的机会。对于乘客来说,车厢与车站是两个不同的世界:车厢是封闭的空间,但铁轨却代表着理性的秩序[②]。随着列车近站,受害者渐渐清醒,才可能把握逃跑的时机。李聂氏,37岁,正黄旗人,是30余名受害者中的最年长者。由于丈夫赋闲,李聂氏打算挣钱养家,偶遇熟人王德,便托其介绍佣工。王德表面答应,实则打算将李聂氏拐走。两人在正阳门站上车,近丰台站时李聂氏发觉可疑,意图跳车逃生,她讲述道:

> (王德)找我说丰台有他亲戚,叫我跟他到丰台给他亲戚家佣工,我应允。他还带我登火车,是他买的车票,行过丰台,他不叫我下车,我听说他是买的哈尔滨车票,我恐怕被他将我拐卖,是以我情急欲跳下火车,被警拦住带局送案。[③]

正阳门站与丰台站相距仅19.1公里。李聂氏认为短途旅行没问题,便同意搭乘火车。然而,实际目的地哈尔滨超出她的预期,她察觉到被拐卖的风险,急得要跳车,引起了警察的关注[④]。

在另一案件中,受害者依靠对南北方位以及相对应省份、城市的经验性认识,也被成功解救。16岁的尹大妞,家住北京城,父亲早故,依靠母亲和伯母度日。她们原计划以结婚为名骗取61元彩礼,不料却碰到拐卖团伙。尹大妞稍具地理知识,很快意识到异常:

> 昨晚刘王氏托乡亲带伊(李氏)同到车站买票,言明送伊赴山东,与其侄成亲,不料上车后听说买奉天票,恐其拐卖,故欲在丰台下车,经警交署,次晨回京。[⑤]

谎称带女性去不远的地方,却偷买长途旅行的车票,是诱拐者的常用伎俩。诱拐者希望借助交通运输条件拓展距离,让受害者意识到与原生家庭过于遥远,孤立无援,使其灰心,以减少受害者逃跑的风险。

总之,火车贩运人口离不开诱拐者的巧妙骗术和受害者的迷茫、无知或有意配合。现代交通网络的快捷,加上受害者的复杂心理,使得跨区域的人口贩运更加迅速和隐蔽,大大提升了执法部门追踪、打击的难度。然而,被贩运者处于开放的铁路空间,总有求救的机会,关键在于受害者是否机

---

①《京奉铁路第一总段警察署关于李润东等诱拐杨张氏给京师警察厅的函》(1920年4月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-27594。

②李思逸:《铁路现代性:晚清至民国的时空体验与文化想象》,香港:时报文化出版社,2020年版,第326页。

③《京奉铁路第一总段警察署关于查获拐犯王德等一案的函》(1920年6月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-27354。实际上,诱拐者买的是山海关车票,并非哈尔滨车票。

④由于列车的车窗并不完全封闭,有些乘客出于逃票或者其他目的,会在列车近站速度减缓时跳下来,因此造成伤亡,令负责维持站台治安的警察头疼不已。

⑤《京奉铁路第一段警察署关于幼女李氏与刘王氏等在车争吵喊称拐卖等情形的函》(1921年4月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-25411。引文中的李氏即尹大妞——作者注。

智果断地抓住逃离的机会。显然,诱拐者和受害者间的斗争,不仅是拐卖行为的较量,也是如何利用空间与移动的特点进行的智力角逐。

三、铁路打拐:警察治理犯罪的成效

京奉铁路是中国最早推行警察制度的铁路之一。1888年唐胥铁路修筑至天津后,地方长官委派弹压委员,在重要车站雇佣三五人,身穿号服,火车到站时伫立站台,此为铁路警察(以下简称"路警")的雏形。那时,尚未设置护路军队、押车警察等专业警力[①]。1902年,英国交还京津榆铁路,清政府遂在该路主要车站设置路警。随着京奉铁路关内外各段、京汉铁路各段、正太铁路等线的开通,各路警察陆续出现[②]。

清政府兴办路警初期,制度并不完备,不足以应付铁路拐卖人口这一新形式。1904年,以李五巴为主犯的诱拐者团伙通过铁路,从北京将幼女杨刁儿等受害者带走,"乘坐火车送至天津紫竹林媒人家"[③],将她卖给天津窑洼的妓院。1905年9月,北京正阳门火车站发生"刺杀五大臣"事件,由此铁路安保得到加强。年底,督办山海关内外铁路大臣的袁世凯奏请整顿京津车站,将车站栅栏修补齐整,添设新的栅门,增设巡警切实防护,严密稽查[④]。1907年,《山海关内外铁路巡警稽查职守章程》出台,明确了路警职责,规定该路每日派有巡警稽查并跟车来往;巡警有权盘诘乘客;如遇形迹可疑者、带有犯禁物件,或聚众私语者,巡警可以当即扣留,押送地方官或北洋营务处查办[⑤]。

民国建立后,铁路上的诱拐案件大量增加,引发各方重视。1915年,京奉铁路局颁布《京奉铁路巡警现行规则》,详细规定警察职守,对查缉犯罪时的心态、技巧、衔接和奖惩都作了具体规定。1920年,交通部颁布《京汉京奉京绥铁路警察处编制规则》,规定设置警务处,隶属于管理局,并分课办事,不断细化铁路警察的职责。1921年,鉴于淮河水灾导致人口买卖激增,内务总长张志潭饬令"灾民子女上下车站暨各该地方娼寮处所,设法严行禁止"[⑥]。1924年,京西发生水灾,灾民颠沛流离,京师警察厅为防难民妇女卖为奴婢或堕入妓院,要求各路各区警察严厉打击拐案[⑦]。1925年7月,鉴于京奉铁路屡发诱拐私运案件,局长常荫槐命令警务处处长张乐山挑选干练长警20名,改为便衣侦探,随车往来稽查,以安商旅[⑧]。

按照铁路内部空间的不同,京奉路警分为押车警察(以下简称"乘警")和车站警察(以下简称"站警")两类。乘警负责维持车厢治安,站警则在站台工作,两类警察职责衔接,并与京师警察厅及其下属各区段警察合作,也与军警配合。根据工作守则,京奉路警为执行职务的基层人员,应当对铁路一切可疑情况负有查察和预防的责任,尤其是站警对于"妇女小孩无人跟随形迹可疑者,须留

①《京奉铁路警务》,交通部交通史编纂委员会,铁道部交通史编纂委员会编:《近代交通史全编》(第24册),北京:国家图书馆出版社,2009年版,第249页。

②韩延龙,苏亦工主编:《中国近代警察制度》(上),北京:中国社会科学出版社,2018年版,第188页。

③《刑部为会审李五巴等强奸拐卖室女杨刁儿一案事》(光绪三十年六月),中国第一历史档案馆藏,档案号:16-01-006-000023-0011。

④《袁世凯奏为整顿京津车站拟订开驶专车并添设巡警各章程事》(光绪三十一年十一月二十四日),中国第一历史档案馆藏,档案号:03-7143-037。

⑤《山海关内外铁路分段巡警章程条规清单》(光绪三十三年三月十九日),中国第一历史档案馆藏,档案号:21-0446-0009。

⑥《内务部关于饬属于贩卖灾民子女上下火车及娼寮处设法严行禁止的训令》(1921年5月),北京市档案馆藏,档案号:J181-018-13160。

⑦《京师警察厅关于严禁贩卖难民妇女的训令》(1924年8月),北京市档案馆藏,档案号:J181-018-16342。

⑧《京奉路添派查车警探》,《大公报》,1925年7月20日第5版。

心查察以防拐骗"[①]。因此,铁路警察常常怀疑妇孺乘车的自主性,一旦发现她们有可疑男伴或者只身乘车,便倾向于以潜在的诱拐案上报处理,尽管经过审理有些案件实属误会。

表5　档案中所见铁路警察与诱拐案件关系表

类别	警察种类												如何发现								负责警署		
	乘警	站警										多警种配合	多人口角殴打	家属或受害者喊告	男女形迹可疑	无票乘车	幼女迷路	女客跳车	乘客患病	乞丐出现在站台	第一总段警署	第二总段警署	第三总段警署
		共计	正阳门站	永定门站	丰台站	黄村站	落垡站	张庄站	天津东站	山海关站	锦县站												
次数	9	13	3	1	3	1	1	1	1	1	1	8	5	7	7	5	3	1	1	1	27	1	2
共计	30												30								30		

由表5可知,京奉路警打击诱拐之所以取得如此成就,关键在于发挥多元犯罪治理主体的主动性:一是乘警与站警的协作。在行车时,乘警随时侦察违法行为,不动声色、暗地窥探,待列车靠站时,乘警再将可疑人物移交站警处理。二是路警与其他警种(民警、军警)配合。30起案件中,有1起为区警察署与铁路警察署共同查获拐犯的成功案例[②],另外3起案件由军警督察处职员予以破获[③]。三是警民合作。据上表所列30起案件中,至少有12件(含多人口角殴打、家属或受害者喊告两类)是民众发现或主动上报的。由此可见,打击拐卖需要各方协作配合,才能更高效地打击犯罪。

值得注意的是,新式通讯技术对抓获拐犯也起到一定作用。1920年之前,京奉铁路各站电话已有磁石式(Magnet Phone)、风拿波式(Phonepose)、路签电话机、自动电话机(Automatic Phone)、互通式电话机(Inter-communication)五种。1925年6月,随着技术改进和引入,京奉铁路设置调车长途电话(Train Dispatching Phone),各段、各站间得以顺畅联络[④]。在30起案件中,有2件依靠电话快速抓获人犯:一是妓院司账发现有人拐逃妓女,于是上报该管巡长,经巡官用电话告知天津总站查扣,并押解回京[⑤];二是黄村警长接到丰台站电话,得知即将抵站的列车上有人既拐带妇女,又身携违禁药品[⑥],两起案件,从案发到锁定嫌疑人并破案,历时不过一日,反映了通讯技术进步的背景下各段警察的协同合作,才是办案效率提升的关键因素所在。

尽管如此,北京政府时期路警在侦办诱拐案件时仍存有不足:

第一,统一的路警机构成立较晚,打击犯罪成效有限。清末的铁路警察,并非隶属内政部门,而是归属各地督抚或者交通部门[⑦]。民初北京政府一直在试图统一路政。直到1923年临城劫车案发

①《京奉铁路巡警现行规则》,《铁路协会会报》(第4卷第11册),1915年,第68页。

②《京师警察厅外左三区区署关于京奉铁路第一分段北京警察署函送高何氏形迹可疑一案卷》(1918年5月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-19867。

③《京奉铁路警察署关于捡拾幼女颜氏一口的函》(1920年9月),北京市档案馆藏,档案号:J181-033-00423;《京奉铁路警察署函送张文奎控陈玉亭等将伊妻张王氏等拐逃一案卷》(1924年4月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-40403;《京奉铁路第一分段警察署函送幼女李林弟一口请安置》(1925年1月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-46603。

④《京奉铁路电话》,交通部交通史编纂委员会,铁道部交通史编纂委员会编:《近代交通史全编》(第24册),第437-438页。

⑤《京奉铁路第一段巡警总署关于王太控严顺绥与张金花同逃一案的呈》(1917年9月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-17474。

⑥《京奉铁路北京警察署关于于金镛拐带杜齐氏给京师警厅的呈》(1920年5月),北京市档案馆藏,档案号:J181-019-27608。

⑦关内外铁路(即京奉铁路的前身)最初由直隶大臣直接统辖,1908年由北洋大臣、直隶总督杨士骧改归京奉铁路局管辖,铁路巡官由京奉路局委派,由北洋大臣帮带。1914年1月起,交通部直辖京奉铁路管理局接收该路。见《京奉铁路警务》,交通部交通史编纂委员会,铁道部交通史编纂委员会编:《近代交通史全编》(第24册),第250页。

生,交通部才设立了统一的铁路警务管理机关,即铁路警备事务处(后改称路警总局)[①]。此前,京奉、京汉、京绥等路警皆由所属路局管辖,行使职权相对独立,彼此配合不力。在京奉铁路绵延的1000余公里铁道线上,不同路段的管理效能强弱不一,诱拐者对此十分明了。如诱拐者李润东,有意躲避检查较严的前门车站;程黄氏在北京段火车上紧张无比,直到"过了天津才放心",都是明证。

第二,警察队伍存在渎职与不作为的现象。相关资料表明,为便于作案,龙王堂的犯罪团伙与路警及其官员相勾结,如程黄氏的女婿是车站职员,程黄氏便让女婿牵线搭桥,经常贿赂车站有头有脸的人物;黎玉亭长期在警署附近窝藏受害者,但因为腐败警员的纵容,六七年后才东窗事发[②]。此外,北京政府时期诸多军阀势力崛起,一些军人或假冒军人者,常常搅扰铁路客运秩序,无票乘车,肆意占座,无序躺卧车站,制造各种乱象,京奉铁路局不敢管,一些诱拐者便假借军人身份掩护犯罪。

第三,铁路警察人力有限,技术手段落后。尽管警察在车站、车厢都有部署,却难以掌控诱拐者的犯罪活动。铁路上人员流动性极高,旅客多且身份复杂,甄别和排查拐卖行为并不容易。30起案件中,警察成功抓获诱拐者仅12起,诱拐者利用人流如织的掩护"走去不见""不知何往"是常事。从警察部门后来部署看,他们也无力将流窜的嫌疑犯逮捕归案。

在现代化的社会空间里,现代交通技术带来了快速流动,人口贩运也借机而起,追踪犯罪者的足迹就必须利用现代交通与通讯技术。正如福柯(Foucault)"权力—空间关系"理论的总结,秩序的实施有赖于借助监视形成强制执行的机制,尽可能让犯罪者的一举一动都彰明昭著[③],否则就很难适应现代社会的特点进行治理。北京政府时期,京奉铁路局与警察局联手在车站、车厢、市内各区部署警力合力打击拐卖,取得了一定成效,但因技术手段不足,无法形成全方位、多层次的监控体系,治理能力尚属有限。

四、结 语

一切技术都是人体意志与行为的延伸,尤其是交通工具的不断变革。作为现代交通技术,铁路以其技术特性压缩空间,使人流和物流得以实现跨区域的规模性流动,也带动了人口贩运跨区域流动的新形势。狡猾的诱拐者利用铁路快速穿梭在区域、城乡之间,伺机寻觅"猎物"下手。与此同时,近代工商业生产方式和交通方式冲击着乡土社会,乡民大量离村,进城寻找更好的就业与婚姻机会,邂逅陌生人由此成为经常性体验。转型时代的社会变化、工商业变革所形成的信息差,给了诱拐者欺骗受害者的机会,使受害者陷入困境并被迫跟随。在造福经济与社会的同时,铁路等现代交通工具为诱拐者所利用形成了新的犯罪方式,如何有效地遏制这些犯罪,是现代社会的共同课题。

[责任编辑:马晓雪]

①《督办铁路警备事宜处》,交通部交通史编纂委员会,铁道部交通史编纂委员会编:《近代交通史全编》(第16册),北京:国家图书馆出版社,2009年版,第390页。

②参看周叔昭:《北平诱拐的研究》,燕京大学,硕士学位论文,1933年,附一第12、40、22页。

③米歇尔·福柯著;刘北成,杨远婴译:《规训与惩罚》,北京:生活·读书·新知三联书店,2012年版,第194-200页。