

沪杭铁路的前世今生



最早开在沪杭线上的蒸汽机车现已退役,被废弃在钱江一桥一带,身上长满杂草。



80年代的罗马尼亚产的ND2型客车



1996年的东风4B内燃机车



2001年的东风4D准高速内燃机车



2004年的东风11型准高速内燃机车

(上接 B1 版)

清末 城站曾是杭城人气最旺的地方

光绪三十二年,沪杭铁路的江墅线(江干闸口至拱宸桥新埠)正式开工,设拱宸桥、艮山门、城站、南星桥、闸口5站。宣统元年(1909),沪杭铁路全线完工正式通车,并把车站设在清泰门内。“当年设立的几个站台,如今再去寻找,依然还能看到铁路的踪影,尤其是城站的位置,一直都是老地方。”城站火车站党办的工作人员告诉记者。

作为浙江第一条铁路——沪杭铁路,给杭州带来的变化是巨大的。记者在《杭州志》的艺术文化篇中看到,沪杭铁路通车以后,也正是电影艺术传入杭州之时,几个火车站附近的茶馆就经常公开放映西洋电影,以吸引人气,如拱宸桥的阳春茶园、城站一旅馆开设的楼外楼茶园。“清朝末年的时候,杭州人气最旺的地方就是茶馆,当时除了西湖边一带,就属城站一带的茶馆最热闹,大大小小就开了几十家。”一位对茶道颇有研究的前辈说。

说起这个楼外楼茶园,还有一则故事。记得去年4月时,在杭州红楼大酒店挖出过一块长2米、宽80厘米的“楼外楼”石碑。该酒店老板说这块“楼外楼”石碑是建酒店,拆围墙时发现的,但并不清楚石碑属于哪个单位。记者曾前往孤山的知名酒家楼外楼询问过,但该公司办公室的严军说这块石碑并非他们酒店之物。后来,还是杭州碑林文保所所长陈进提出了点看法,说这块石碑很有可能是当年楼外楼茶园的招牌,而这个茶馆就在城站一带。

民国时期 “铁路兵团”大名鼎鼎

20世纪初,中国铁路一线的工人运动力量充沛,浙江铁路工人运动的先驱沈干城,就在沪杭线上与军阀展开了一系列斗争。

1922年,沈干城辞别家乡来到沪杭铁路闸口机厂,当了一名钳工,并在京汉铁路召开第

一次代表大会时,作为沪杭铁路代表列席。1926年,当时的浙江省省长夏超宣布“反孙(传芳)独立”后,沈干城和闸口机厂的共产党员一起秘密组织了工人地下武装——沪杭甬铁路工人纠察总队,监视军阀队伍行动,组织铁路工人故意延误交车时间,阻止军阀士兵乘车逃走。有一次,沈干城与北伐军东路军配合,组织闸口铁路工人等,对孙传芳的军用仓库进行突然袭击,把军粮抢得一干二净,破坏了敌军的供给。

1927年,北伐军沿着沪杭线向嘉兴、上海挺进。沈干城组织闸口机厂的工人,用了短短三天三夜的时间,把火车机车改装成六辆命名为“中山”号的土铁甲车,开赴前线。北伐军在土铁甲车炮火的掩护下,重创白俄雇佣军的铁甲车队,俘敌颇多,胜利结束了“嘉兴战役”。此



已废弃在仓库的东风4B货车

外,沈干城又专门派出了一组“铁道队”,驾驶火车星夜运送北伐部队和军火。北伐军曾说这支铁道队顶得上一个“兵团”,由此,“铁路兵团”的声誉不胫而走。

史量才和沈秋水的沪杭之恋

北山路上有座秋水山庄是幢中西式建筑,与新新饭店毗邻。秋水山庄如今免费开放,闲逛至里面,发现陈设依旧,只是已成为新新饭店的一部分。新新饭店办公室的工作人员告诉记者,秋水山庄当年的老板就是大名鼎鼎的《申报》老板史量才,他同时也是沪杭甬铁路公司的董事。

上海报业大亨为何在杭州建别墅呢?饭店的工作人员开始讲述起秋水山庄的故事:山庄取名为“秋水”,其实是为了一个女人——沈秋水,史量才的二房太太。

沈秋水原本是上海滩上一个有名的妓女,嫁给史量才后,她的一笔巨大财物为史量才创办《申报》提供了资金,因此史量才对这个女人是非常宠爱。沈秋水整天闷闷不乐,史量才便经常带她来杭州西湖边游玩,每次都下榻在新新宾馆。后来便在宾馆旁建了自己的别墅,这就是秋水山庄。

“建了秋水山庄之后,史量才和沈秋水来回杭州上海之间就更加频繁了,有时候坐沪杭火车,有时候则自己开小车。”新新饭店的人说,沪杭两地最早的恋人当属他们这一对了。不过好景不长,1934年10月,史量才因胃病复发在秋水山庄休养了一个多月,11月,他和夫人、儿子等一同坐着自备小车返回上海。史量才本有两名保镖,可那天人多车小,保镖被安排乘坐了沪杭火车。正是这一天,史量才不幸在海宁被枪杀。

60年代 一刮风下雨,火车就跑不动

徐松德是杭州火车站第一任高级技师,曾在上世纪60年代至70年代期间专开火车,跑

杭州至上海这条线路。

找到早已退休在家的徐老可不是件容易的事。“我那时候开的是蒸汽机火车,现在全国都已经找不着了,开这种火车是很苦的事情。”徐老人很爽快,一听记者想让他讲讲沪杭铁路上的故事,一张嘴便先诉起苦来。

徐老说,那时候杭州火车站的蒸汽机车并不多,每天来回杭州与上海的只有三趟火车,如果耽误了这三趟的时候,只能找过路车想办法了。蒸汽机车的速度其实并不慢,只是需要加大量的煤炭和水,一刻都不能停。“那时候一趟车的车头上必须要有三个人,正司机、副司机和司炉,副司机和司炉的作用就是给火车加煤加水,一趟车跑下来往往要六七个小时,一直不停地铲煤、送煤,是非常累的体力活。”

可能那个时期经常跑外地的人不是很多,就连春运的时候也不是那么挤,也不会特地多增开几趟列车。徐老说,车厢最多的时候也只有12节,可能是那时候的条件限制,带大包小包的乘客也不多,12节车厢完全可以装下春运时的高峰人流。

“那时,我们开火车的最怕的就是刮风下雨的日子。天气一差,蒸汽机车炉内的水就烧不开,火车缺乏动力会跑不动,唯一的办法就是拼命加煤,两个人根本就忙不过来,一趟车跑下来,人累不说,煤都需要加好几吨才行。”徐老后来补充说,还有一点可以证明那时候的条件艰苦,从杭州到上海必须在嘉兴站停下来休息一下,为什么呢?因为蒸汽机车跑起来时会消耗大量的水,到嘉兴后必须加足水,不然就开不到上海。

“那时候从杭州到上海的车票是多少呢?”记者问道。

“十几块吧,不算很贵的。”徐老说。

(下转 B3 版)