

100年前的南京“地铁1号线”

■闹市区出现的两根铁轨身世之谜
■100年前南京轰动一时的小火车因何成了“私活”
■孙中山为何选小火车作为就职专车

2005年9月3日,南京地铁1号线正式投入运营。如今,随着2号线即将贯通,3号线的开工在望,市民对南京市区的交通状况愈加乐观,飞速奔驰的地铁纵贯城市南北,大大方便了市民的出行。不过,鲜为人知的是,其实早在100年前的清末,南京就有了“地铁”——小火车,只不过不是地下铁路,而是在地面运行。在近半个世纪的时间里,小火车往返奔驰,联通城市南北,被传为奇谈。即便今天,一些上了岁数的老南京还依稀记得小火车的模样。

本版主笔 快报记者 白雁

闹市区挖出两根铁轨

2008年3月,在总统府东侧的一个考古工地上,工人挖出了两根锈迹斑斑的铁轨。此次考古挖掘的任务是寻找六朝宫城的遗址,突然冒出来两截铁轨,完全出乎意料。

铁路是到了清朝才有的新事物,而南京的铁路,从清末以来总共有三条。一是京浦线,二是沪宁线,三是宁芜线,这三条线的轨迹都不经过东箭道,所以,这两段铁轨应该与它们无关。而根据记载,在东箭道附近,也从来没有生产铁轨的厂家。这两段铁轨从哪里来的?它们埋在这里有多久了?

很快,南京市文物局的专家给出了鉴定结果:这两根铁轨有100岁了,而且一直就“住”在东箭道;在生命的前半个世纪里,这两段铁轨和它们的“兄弟姐妹”,还联袂谱写了南京交通史上一段精彩的“小火车”传奇。这段传奇的开始,和清末的两江总督张之洞有着密切的关系,而当时,他的办公地点就在与东箭道一墙之隔的两江总督署内。

为什么要在总督的办公室门外修一条铁路?如果仅仅是为了总督出行方便,那显然过于大动干戈,估计清政府也是不答应的。而根据海关的统计,在这条铁路建好之初的1912年,南京的人口仅有26.9万,居民主要集中在城南,因此,也不存在要在东箭道修铁路缓解交通压力的问题。

那么究竟是谁修建了这条铁路,他们的目的是什么呢?

两江总督趁修沪宁线的便利干“私活”

总督大人为什么要在自己的办公室旁开一条铁路?南京市作协副主席薛冰对这个问题有自己的见解,“说起来还和洋务运动有关。”

清末,随着长江航运的发展,仪凤门外的下关地区发展迅速,大马路、二马路、永宁街等宽阔而规范的商业街市,组成了南京城引人注目的新市区。下关地区既已成为南京举足轻重的新区,它与原本作为主城区的城南地区的联系,也就提到了城市建设的日程上。

光绪二十一年(1895年),洋务运动的骨干人物、时任两江总督的张之洞,开筑“江宁马路”。这条马路,以两江总督署为中心,东南至通济门驻防城边,西北穿过碑亭巷,绕鸡笼山麓过鼓楼,再循旧年石路出仪凤门至下关,成为贯通南京城区南北的主干道。江宁马路历时两年建成,成为南京第一条穿越城区、联系南北的近代道路。

同年,张之洞还提出了修筑沪宁铁路的设想,他认为铁路是国家的“气脉”,对农、工、商业的发展都有利。这一主张次年得到清廷批准。然而,由于财政吃紧,资金筹措困难,张之洞修建铁路的梦想一时难以实现。

一直到了1905年,沪宁铁路才得以开工修建。趁着修筑沪宁铁路的便利,总督又干了点“私活”:1907年,南京开工修筑城中铁路,建成“京市铁路”。这条铁路实际上是从沪宁铁路分出的支线,起自下关江边,过惠民河桥,由金川门入城,经三牌楼、丁家桥、鼓楼无量庵,沿北极阁南麓,经两江师范学堂墙外,过珍珠河后南折,经两江总督署东侧,到中正街(今白下路)止。沿途有江口、下关、三牌楼、无量庵(后改鼓楼)、督署(后改国府)、万寿宫(后改中正街、白下路)等六个车站。虽然线路短,站距近,设施简单,车速也慢,但老百姓很喜欢,都亲切地称它为小火车。这条城中铁路,花费地方财政约四十万两白银。宣统元年(1909)初,终于全线通车。

开通小火车,与张之洞修建江宁马路,在意图上完全一致,但是显然,小火车引起的轰动要远远大于“江宁马路”。

鲁莽小火车刚开通就接连闯祸

小火车来了,交通方便了,但是这个新鲜玩意儿,一开始倒引来了不少麻烦。南京市明城墙专家杨国庆在搜集资料时,就曾找到了一张与此有关的报纸。在杨国庆的办公室里,记者看到了这张名为“时事报图画杂志”的清朝小报纸。在刻板印刷的对开小报上,画有两幅图,一幅是小火车穿过金川门向前奔驰,另一幅是一头骡子惨死在铁路边。在图画的上部,是两段文字说明。

“这里画的其实是两个交通事故的场面。”杨国庆这样向记者解释。1907年,为了修建小铁路,清政府重开金川门,铁路穿过金川门入城。铁路修好后,小火车开始运营。每天夜晚,等最后一班小火车通过后,10点钟准时关门,城门一关,无论火车还是行人不得通行。这样实行了一段时间后,有人提议,小火车停得太早了,能不能迟点儿呀。于是,从这年10月22日起,主管方将最后一班小火车的时间延迟到晚上11点。“可是,这个消息并没有及时通知守门人,于是,这天晚上到了10点,守门人按时关闭金川门。11点,小火车来了,黑暗中一头撞开金川门,大模大样地向东驶去。”

就在同一张报纸上,还刊登了小火车干的另外一件坏事。这天晚上8点左右,一头鲁莽的骡子走到了铁轨边,小火车轰隆隆开来,骡子和主人都慌了神,一个不知道牵,一个不知道牵。火车碾过,主人关键时刻幸运逃脱,骡子却变成了三段,尸横铁轨。

“报纸及时刊登这两则新闻,读者就当奇闻轶事来看了。”杨国庆笑着说,“当然,小火车带给南京的,主要还是好处。”

100年前的世博会上,小火车出尽风头

光绪年间,两江总督端方考察欧洲,回国后奏请在南京开办南洋劝业会。所谓的南洋劝业会,薛冰解释说,“其实就跟我们现在说的世博会一个性质。”

1910年夏,南洋劝业会在南京开幕,主会场在丁家桥、三牌楼一带,面积四十多公顷,二十多座宿舍分门别类,有中式,有西式,有如园林,有如殿宇,异彩纷呈。会场内外附设有马戏场、动物园、植物园、剧场等游艺场所。为了迎接这个盛会,小火车新增劝业会站(后改称丁家桥站),以运输物品,便利交通。当时的会场外还铺设轻便轨道,每小时发小火车绕场一周。

这个中国历史上第一次举办的世博会,展览持续六个月,吸引中外游客数十万人,小火车功不可没。

南洋劝业会让四面八方的来宾见识了南京小火车。不过,无论是为小火车的开通打前站的张之洞,还是他的后继者端方,大概都没有想到,就在小火车开通三年后,大清的江山就亡了。而正是小火车,把临时大总统孙中山送进了曾经的两江总督署,不过从那天起,两江总督署就更名改姓了。

孙中山为何选小火车当就职专车

1912年1月1日下午,孙中山从上海坐火车奔赴南京,就任民国临时大总统。在下关火车站孙中山作了短暂停留,又坐原车直抵两江总督署东箭道车站。这一天,小火车沿途的街面店铺,都挂灯笼、打彩旗表示欢迎。

在东箭道的车站下车后,孙中山换乘一辆蓝色丝绸绣花马车,直抵两江总督署,从东门进入。当晚,孙中山在总督署的大堂设宴宣誓就职,而他的办公室就设在原两江总督署西花厅。

从下关火车站到两江总督署,孙中山为什么要选择乘坐小火车?薛冰推测说:“一是因为当时汽车还不太普及,二是小火车方便快捷。”

不过,薛冰还告诉记者,据说当时反对派认为孙中山可能会走同样直通总统府的江宁马路,因此,他们就在城北埋伏下杀手,准备行刺孙中山。没想到孙中山却选择乘坐小火车进城,要拦截火车,绝非易事,并且一路上军警密布,进入市区后,市民更是夹道欢呼、争相一睹大总统的风采,杀手根本无暇下手。

就这样,小火车把中国送进了共和时代。虽然仅仅91天之后,孙中山被迫辞去临时大总统职务,黯然离开南京,但是正如小火车势如破竹的“隆隆声”,历史发展的趋势已经不可扭转。

上海大学生坐小火车进南京城请愿

一九三一年秋,当日本帝国主义制造了侵占沈阳的“九一八”事变的消息传到上海。为了迫使国民政府出兵抗日,从九月下旬到十二月份,上海学生曾多次赴京请愿。当时从上海到南京,最便捷的交通方式便是火车。学生们乘坐火车到下关车站后,再纷纷转乘小火车进城,如今,在上海同济大学的档案馆里,还清楚记载着其中几次请愿活动的细节。

1931年9月29日凌晨,“上海各大学赴京督促政府出兵代表团”的学生齐声唱起岳飞的《满江红》,到

达南京下关车站。同一天上午,他们从下关分批乘小火车进城。下午,学生代表齐集国民党中央军校大礼堂。军校里面戒备森严,礼堂四周和二、三层楼上布满了持枪的国民党军队官兵。几架军用飞机在上空盘旋。下午两点钟过后,蒋介石走上讲台,安抚学生。此后,三千多名上海学生被分成两批,于当天深夜和第二天凌晨先后送回上海。此后,各地学生又多次来南京请愿。

然而,此次请愿并没有多大效果,国民政府对日本侵略军疯狂的侵略行为反应冷淡。11月24日下午五时到第二天凌晨一时,上海大学生再次大规模赴京请愿。二十五日,上海学生到达南京下关车站,国民党中央党部一面命令南京卫戍区临时宣布戒严,一面派人到车站联系,要学生到中央军官学校去。上海学生请愿团声明,在政府没有圆满答复之前,不谈话、不吃饭、不睡觉。经和铁路局交涉后,由小火车分批送上海学生到中央大学休息。

在那个风雨如晦的年代,小火车承载了爱国学生们的满腔热情,那是我们民族生生不息的希望。

小火车的南延线与雨花门的问世

细细翻阅着一摞老地图,记者无意中发现在1936年的南京市地图上,小火车的路线发生了一个不易让人察觉的变化。从地图中看,小火车铁路的最南端并不在白下路,而是出了雨花门,与一条东西向的铁路接起来。莫非,和今天的地铁1号线一样,当时的小火车也修了南延线?

“一点不错,”明城墙专家杨国庆笑着告诉记者,“从1936年起,小火车南延线就提上了日程,到了1936年7月,南延线竣工。此后,小火车到了中正街后继续南行,经八府塘、淮清桥,跨秦淮河,过白鹭洲和武定门内侧,到门东石观音庙后连到城墙,为了小火车出城,还特地开辟雨花门,出城后,小火车抵达养虎巷,可以联通江南铁路,也就是后来的宁芜线。”

至此,小铁路联通沪宁线与宁芜线,地位更加重要了。

需要说明的是,小火车其实并不小,它的轨距、轨制与当时的沪宁线是完全一样的。因此,在东箭道出土的两根铁轨,与以前沪宁线上的铁路并无二致。

从1927年到1946年20年间的地图上,小铁路都宛如一条动脉穿过整个南京城。奇怪的是,在1967年绘制的地图上,记者仔细辨认,也没有找到小铁路的影子。是绘图人员疏忽了吗?

1958年,小火车和南京说再见

“并非测绘人员疏忽,”杨国庆告诉记者,“而是小火车在1958年前后就拆除了。”这个结论也是杨国庆在研究城墙时的额外发现。

抗战后,因为京市铁路年久失修,小火车经营每况愈下。到了1958年,已被拆除大半,小铁路不仅功能丧失,反而开始妨碍交通。1959年底,南京市城市建设局利用原有的小铁路路基修筑自长路路口雨花门至养虎巷段道路,宽度5.8米的雨花门只能容一辆卡车通过,显然不能满足计划需要。在经过批准后,雨花门被拆除,一条宽幅为10米的新路诞生了。

此后,小铁路渐渐销声匿迹。转眼又是50年过去,无怪乎人们对东箭道出土的铁轨要百般惊讶了。

有人坐过1毛钱一趟的小火车

家住北门桥的刘先生今年69岁了,和记者聊起小火车,他记忆的闸门一下子打开了。

上世纪50年代,刘先生家住鼓楼附近,调皮的他常常和小伙伴一起,偷偷钻进车站,爬上小火车。从鼓楼一口气坐到雨花门外的终点站,到了终点站,大家并不出站台,又顺路坐回来,就图个好玩、快活。

小孩子只是调皮,当然不会拿钱去买票,不过刘先生还是隐约记得,“当时的票价大约是1毛钱,坐上去不限站数,想哪站下车就哪站下车。”他简单估算了一下,“那时候的一毛钱,相当于现在的好几块钱,算起来,应该和现在地铁1号线的价格差不多。”

刘先生还告诉记者,虽然铁轨早没了,但其实翻开地图,你还是能找到小火车的痕迹。“你看,南京财经大学旁边的铁路北街、铁路南街,为什么叫这个名字啊?就是因为当年有小火车通过啊。”

“一点不错,”明城墙专家杨国庆笑着告诉记者,“从1936年起,小火车南延线就提上了日程,到了1936年7月,南延线竣工。此后,小火车到了中正街后继续南行,经八府塘、淮清桥,跨秦淮河,过白鹭洲和武定门内侧,到门东石观音庙后连到城墙,为了小火车出城,还特地开辟雨花门,出城后,小火车抵达养虎巷,可以联通江南铁路,也就是后来的宁芜线。”

至此,小铁路联通沪宁线与宁芜线,地位更加重要了。

至此,小铁路联通沪宁线与宁芜线,地位更加重要了。



资料图片