



今日浦口站 快报记者 顾炜 摄



《寻访津浦线》封面

津浦线上火车碾过铁轨的轰隆声,已经响彻百年。数不清的列车载着乘客和货物南来北往,每一次过往,也许都有一个故事。

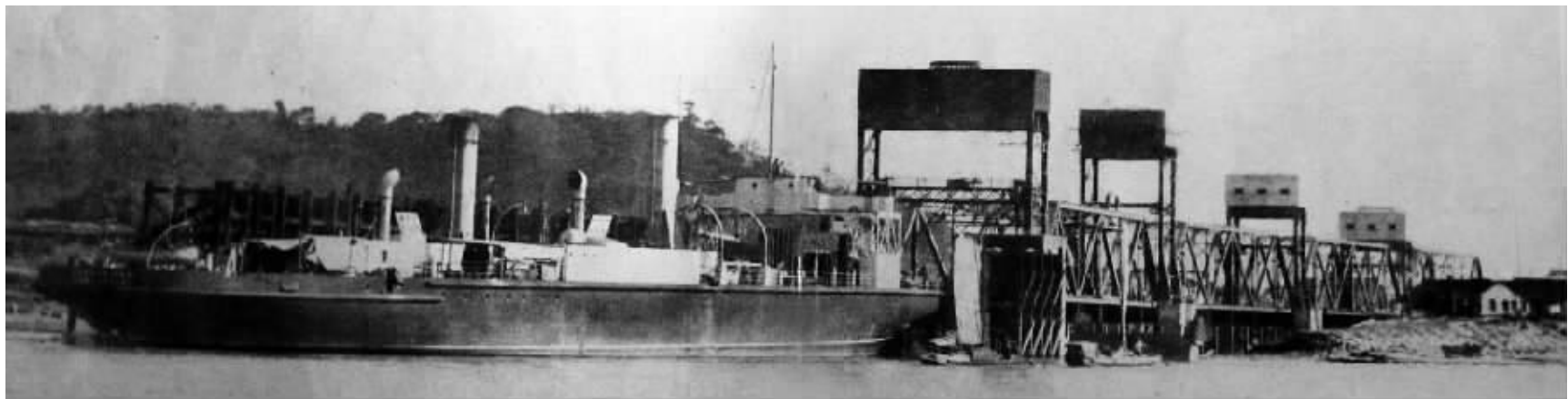
风花雪月,国恨家仇,几多温情,几许忧伤……如今,那些轰轰烈烈的历史在身后渐渐淡去,但那些曾经口口相传留存下来的真实故事,却并未走远。



徐志摩和陆小曼



20世纪30年代列车头等车厢



浦口火车轮渡全景 除署名图片外,本版图片均为杨洪建提供

百年铁路带不走的国事家事——

如果徐志摩那一天走津浦线……

□本版主笔 见习记者 郑文静 快报记者 王凡

友人曾劝徐志摩坐火车

上世纪二三十年代,诗人徐志摩是津浦线上的常客。正是他曲折的情感生活,让他频繁乘坐火车往返北平和上海间,与铁路产生了某种密切的联系。

那时的徐志摩在北平教书,却经常负债,原因是陆小曼在上海的生活开支太大。他多次请求陆小曼移居北平遭拒,只得奔波于两地之间,仅1931年春夏半年内就往返8次之多。

徐志摩乘坐的是津浦铁路上海—北平列车,那时火车时速只有三四十公里。晚上7点15分从北平上车,第三天下午6点才能到沪。除了耗费时间外,车票也是一笔不小的开支。旧时列车分为三等,三等车22.5元,二等车45元,一等车67.5元。为节省路费,他一直不忘寻找免费机票。

1931年11月19日晚,林徽因在北平协和小礼堂有一个讲座,徐志摩答应届时从上海赶来听演讲。18日凌晨,徐志摩早早乘车赶到南京,晚上住在同窗好友何竞武家里。第二天一大早,他怀揣着航空公司送给他作营销宣传的免费机票,准备搭乘邮政班机“济南号”飞往北京。

上午8时,飞机从南京准时起飞。10点多降落在徐州机场,徐志摩突然感到头痛欲裂。有史料显示,在这短短的10分钟里,有徐州的朋友挽留徐志摩在徐州住一夜,第二天再乘火车去北平。但徐志摩想坚持一下赶到北平,如约去听林徽因的演讲。10分钟后,飞机再次起飞,在临近济南的上空时,忽遇漫天大雾,飞机撞上了山头……坠毁地点就在津浦铁路党家庄车站旁。

“轻轻的我走了,正如我轻轻的来;我轻轻的招手,作别西天的云彩……”徐志摩的诗成了他短暂人生的写照。如果那天,他像往常一样乘坐津浦铁路列车的话,那么,悲剧就不会发生。

轰动民国的劫车案

1923年,津浦铁路曾发生一起轰动国内外的劫车案,被当时的媒体渲染成了民国第一案。

那是1923年5月6日凌晨两点半,在津浦铁路临城站至沙沟站间,一截铁轨被拆,导致一列往北行的火车出轨倾覆。共有中外旅客69人被绑票,其中外国旅客39人。

这消息一公布,各国公使怕伤及侨民生命,坚决反对使用武力,天天催迫北洋政府想办法。最终经过多次谈判,历时37天,全部游客才被释放。劫车头子孙美瑶的“山东建国自治军”被收编为“山东新编旅”。

历史上关于这次劫车的真相版本很多,众说纷纭。一是“劫匪”的性质,是农民起义还是土匪绑架。二是劫车本身,是爱国行动还是土匪行为。旧时的看法认为是“匪”,20世纪80年代初,有人认为是“义”,莫衷一是。1997年,枣庄山亭区委、区政府在抱犊崮景区立山东建国自治军碑,给予了肯定。

火车等人不是传说

津浦线上还发生过火车等人的感人故事。1965年9月15日清晨,贾汪—徐州的513次列车在津浦线上行驶着。列车眼看就要开进茅村车站了,司机周树扬发现茅村站外铁道旁边的小道上有4名妇女抬着一副担架床,床上躺着病人。她们一边向车站方向小跑,一边还不停地向老周招手。她们是赶到徐州看病去的。

列车在茅村只停7分钟,可她们现在距离车站还有一公里多的路,怎么也难以赶上这趟车了。病人会不会因为赶不上车而发生意外?老周想,列车晚点咱可以赶,为了抢救病人,就破例来个“火车等人”。当时,距离徐州还有11公里。

列车在茅村车站刚刚停稳,老周就立即跳下机车,找到值班站长介绍了情况。值班站长听说后,马上表示支持。老周一直等到把病人抬上车,才鸣笛开车,这时列车已晚点3分钟。为了保证列车正点,副司机邵理信、司机吴俊亮两个小伙子更是干劲倍增,一个劲地往炉膛里填煤。当列车迎着朝阳驶进徐州站的时候,没想到还早点了两分钟。

寻访亲历者

和我们这些铁路上的匆匆过客不同,津浦线沿线的铁路人与铁轨有着血脉相连的关系,他们是百年津浦的见证者、记录者。

火车坐轮渡过江要听他的指令

人物:陈宝元 职务:车号员、值班员

在南京北站运贸公司支部书记刘建宁的帮助下,我们见到了原浦口火车站(今南京北站)老员工86岁的陈宝元。

1949年刚刚解放,24岁的陈宝元从南京西站调至浦口火车站,成为一名车号员。“车号员,就是记录过站的车辆,需要记录车种、每列火车的数量,还有每辆(节)车的车号。”陈宝元说。

那时,记录下车号,一是为了上报,另一方面是为了火车轮

渡调度之用。车号员要将车辆情况告知值班员,再由值班员告知栈桥和轮渡调度员。陈宝元说,栈桥的调度员听到值班员的指令后,与同样接到指令的轮渡调度员相互配合,调度车辆上船和下船。

陈宝元后来也做过值班员。他解释了火车坐轮渡这件听上去不可思议的事,“轮渡上有三条铁轨,一列火车被分成若干节,按调度的指令,排列在轮渡

的铁轨上。等火车到岸之后,再一节一节相连,恢复成长龙。”这么多年,陈宝元见证了火车轮渡的发展,“我记得刚到浦口站的时候,只有浦口号一条船,后来又有了南京号、上海号、江苏号。”

退休多年,老人家很喜欢散步到铁轨边,看看列车呼啸而过,“我不用数就知道有多少辆。”陈宝元脸上写满自豪,这是年轻时闯尽火车无数的经历所带给他的“财富”。

车厢排列组合要听他的指挥

人物:笪如明 职务:调车员

今年61岁的笪如明,是浦口火车站的退休工人,他自称是历史面前的“年轻人”。

对于浦口站,笪如明的情感并不是从工作那天才有。他4个月大的时候就跟着全家搬到了浦口。工作后,笪如明从事调车作业,就是将货车重新编组,将发往一个地方的货车车辆编成一列。笪如明说,那时走津浦线由北往南的货车,80%是运输煤炭,由南往北的货车,多是运输百货,“每天工作12个小时,要调

几百辆车。”

就在笪如明工作后的一年,南京长江大桥通车,浦口站的客运也随之停止,仅留货运。1985年为了减轻大桥压力,浦口车站的客运再次恢复。1988年以后,这里只剩下了一对津浦线上浦口往返蚌埠的慢车,全程要9个小时。到2004年,这趟最后的慢车也停运了。笪如明见证着这段历史。而现在的南京北站主要承担南钢、扬子石化等企业的货物运输。“虽然退休了,领导还是经

常让我过来帮帮忙。”笪如明说。

“人这一生就是短短几十年,到我们现在回头一看,工作的时间真的很短暂。”笪如明感慨起来。岁月流逝于他而言最深的烙印就是“小时候觉得浦口老站雨棚铁柱子下的水泥墩特别高大,等多年后再去看,那个水泥墩才多高啊,跟膝盖差不多。为什么我当年会觉得它高大?大概是因为那个时候实在太小了吧。”笪如明笑了,笑容里有挽留不住时间的怅然。

他历经十余年寻访津浦线

人物:杨洪建 职务:南京铁路疾控所调研员

出生于铁路世家的杨洪建,1973年成为一个“铁路人”。因为从小家住在津浦线徐州站旁边,早年的供职单位又是津浦线沿线的徐州铁路部门,杨洪建将津浦线作为了他的聚焦点。

从1993年起,杨洪建就利用周末坐火车到南京,去南京图书馆和中国历史第二档案馆翻阅资料。为了寻找一张照片,他要翻无数书籍。收录在书中黄河大桥的照片,就是他在南图一本

摄影集里发现的,之前从来没有发表过。那些年,津浦铁路沿线的博物馆也都留下了他的足迹。

这两年,杨洪建有了出书的想法。为了让搜集的史料更生动,他寻访每一个铁路沿线的有故事的车站,像发生临城劫车案的沙沟站,周围全部都是村庄,根本分辨不出,杨洪建费了好大劲才找着。但是杨洪建始终坚持实地寻访,有些车站他都要反复去,看到历经百年遗存的建筑

物,他的感动都会无比强烈。“在现实的场景里求证记忆里的故事,感受时空交错带来的独特风情。”杨洪建说。

去年年底,杨洪建的《寻访津浦线》由作家出版社出版。他的笔名叫“健鸣”,“鸣”字取的是火车轰鸣之意。“我是一个铁路人,写这本书是为了表达河流对源头的感激之情。”杨洪建说,这本书既是给自己留下的一份记忆,也希望成为津浦线的一笔。