

火车上的中国

火车上的 民国的 (上)

李子明 / 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

《火车上的中国》系列丛书

火车上的

HUOCHESHANGDEMINGUO

民

国

(上)

李子明 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

火车上的民国. 上 / 李子明著. —北京: 中国铁道出版社, 2014. 11

(火车上的中国)

ISBN 978-7-113-19404-8

I. ①火… II. ①李… III. ①铁路运输—交通运输史—史料—中国—民国 IV. ①F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 237368 号

书 名: 火车上的民国

作 者: 李子明

策划编辑: 许士杰

责任编辑: 许士杰 郭 静 编辑部电话: (010) 51873204 电子邮箱: syxu99@163.com

封面设计: 王 雪

责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

版 次: 2014 年 11 月第 1 版 2014 年 11 月第 1 次印刷

开 本: 720 mm×1 000 mm 1/16 印张: 13.00 字数: 232 千

书 号: ISBN 978-7-113-19404-8

定 价: 45.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010) 51873174 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 51873659, 路电 (021) 73659, 传真 (010) 63549480

自序

民国时期，火车已经成为大众化的交通工具，与百姓生活密切相关。在火车上，曾经发生过无数值得言说的故事，它们构成了民国史的重要部分。一直以来，我们的铁路史研究大都侧重于铁路的兴筑、变迁、铁路与政治经济等宏观问题。至于铁路建成后，人们如何乘坐火车、有何感受、火车上发生过哪些悲欢离合的故事？这些似乎并不属于铁路史，也极少有人关注，这太狭隘了。

完整的铁路史不仅要关注“修建”，也要研究“乘坐”；不仅要关注“物”，也应该注意“人”——历史上，人们是怎么坐火车的，火车挤不挤、买票难不难、车票贵不贵，怎么运行李、怎么报销车费，火车上如何吃喝拉撒睡……我始终认为，这些看似鸡零狗碎的细节背后，隐藏着长期以来一直被我们忽视的“另一种铁路史”，我把它称作“铁路生活史”。

“铁路生活史”将关注的重点转向火车里的人，通过人们乘坐火车的经历反映铁路史的发展与时代变迁。本书定名为《火车上的民国》，实际上包括两个内容：一是“回到民国坐火车”，二是“坐着火车看民国”。既是一部“民国铁路出行史”，同时也将火车作为观察民国史的一个窗口。“火车”与“民国”，孰主孰次，孰轻孰重，很难分清。全书分为三个部分：乘车须知、车厢社会、车中人语。另外还有两篇关于民国铁路线路和铁路管理变迁的文章，作为理解全书内容的基础。

“乘车须知”讲的是“如何乘坐火车”，研究的内容相当于铁路的“客运规则”。包括时刻表、车票、车厢等级、卧车、行李等内容。其中分线设局、不对号入座和车厢分等级是民国铁路客运的基础，其他所有制度都因之而生发。

“车厢社会”讲的是火车里的“事”，也就是铁路背后的大历史。在这里，火车是观察民国历史的一个工具。

“车中人语”关注的侧重点是旅客坐火车的各种体验与境遇，目的是更细致、形象地还原民国时期人们乘坐火车的场景，从而更深入

目 录

Contents

◆ 开 篇

经涂九轨——民国时期的铁路.....	1
铁路管理体制百年变迁.....	20

◆ 一、乘车须知

01. 坐车先查时刻表.....	26
02. 民国火车不对号入座.....	31
03. 民国时期的对号列车.....	34
04. 客车车厢分等级.....	38
05. 购票请到火车站.....	45
06. 民国火车买票难.....	48
07. 民国火车不退票.....	51
08. 先上车再剪票.....	54
09. 如何报销火车费.....	58
10. 民国火车不报站.....	60
11. 车票有效期与“中途下车”.....	63
12. 民国火车常晚点.....	66
13. 民国火车“孩童票”.....	69
14. 在民国坐卧车.....	71
15. 火车站里的脚夫.....	77
16. 行李寄存处.....	82

◆ 二、车厢社会

17. 铁路：难民的生命线.....	84
18. 铁路与八一南昌起义.....	92

19. 要去云南先出国.....	97
20. 南北通途——沪平通车.....	101
21. 被遗忘的旅途——“九一八”事变后的平沈通车.....	109
22. 坐着火车游长城.....	116
23. “闯关车”传奇.....	122
24. 民国时期的铁路“春运”.....	125
25. 携带钞票限重量.....	129
26. 带DDT上火车.....	131
27. 铁路转运公司.....	134
28. 连为一体的火车站.....	138
29. 北京环城铁路.....	144

◆ 三、车中人语

30. 铁蹄下的旅行——在沦陷区坐火车.....	147
31. 在南满路坐火车.....	155
32. “国联调查团”乘车记.....	159
33. 火车里的男女大防.....	162
34. 民国时期的火车贼.....	164
35. 火车卫生种种.....	167
36. 舌尖上的火车.....	173
37. 谁能免费坐火车.....	177
38. 谁坐火车享优待?	180
39. 阔人坐花车.....	184
40. 火车里的宪兵.....	187
41. 坐火车跑单帮.....	191
42. 火车夜行记.....	196

◆ 后 记

200



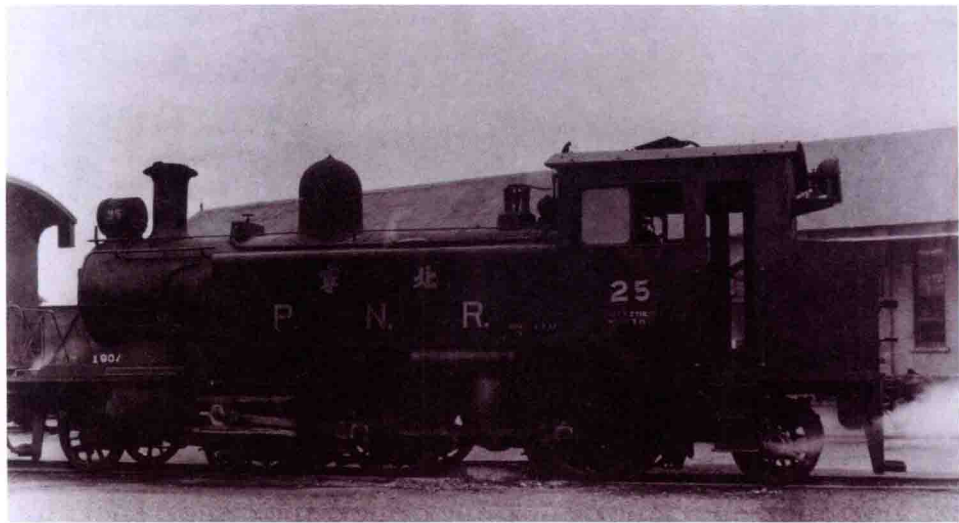
经涂九轨

民国时期的铁路

很多民国背景的影视剧都有火车的场景，一些镜头错漏百出，让人啼笑皆非。前几年的一部谍战剧里，车厢上赫然标注着“重庆—奉天”；早期的港剧《富贵列车》，设定的列车是民国初年从上海到成都，这些都属于异想天开。本书研究的主旨是“火车上的民国”，首先要弄明白民国时期有哪些铁路，或者说从哪到哪可以乘坐火车。

民国时期的铁路，既有晚清时就已经修通的，也有建成于民国建立之后的；既有中国建设经营的，也有受控于外国的；既有南北纵贯、东西横通的干线，也有旁行斜上的联络支线、轻便铁路、环城铁路；既有标准轨，也有宽轨、窄轨。长短短短的铁路，构筑了一副民国出行史的生动地图。

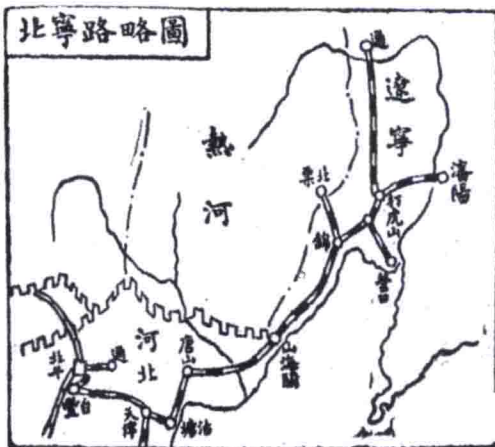
北宁铁路



北宁铁路机车



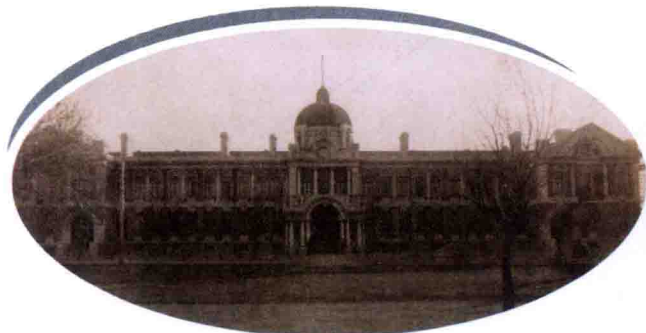
北宁铁路徽记



北宁铁路略图，摘自《铁路常识》商务印书馆 1935

北宁铁路是北方地区东西向大动脉，1912 年全线通车，早期称京奉铁路，1929 年国民政府将奉天改称沈阳，京奉铁路改称北宁铁路。北宁铁路干线全长约 849 公里（数字来自《中国近代经济史统计资料选辑第一种》，科学出版社 1955 年 8 月版，以下未特别标注皆同）。从北京前门车站（今为中国铁道博物馆正阳门馆）出发，向南经永定门、丰台、黄村、廊坊、杨村等到天津，从天津折向东北，出山海关，经锦州、新民到达沈阳。

北宁路从北京向东南到天津，再向东北通往沈阳，从高空俯瞰，像一个大大的对勾。或许您会问了，从北京到沈阳为什么要舍近求远，先到天津呢？这是历史原因造成的。我国最早修建的铁路是 1881 年为运输唐山开平煤矿的煤炭而修建的唐胥铁路（唐山到胥各庄）。此后唐胥铁路不断向两端延伸，1888 年延至天津，1897 年由天津通到北京城外马家堡，1901 年延展至北京正阳门。这就造成了京奉铁路在天津拐弯的怪现象。现在坐火车到沈阳就不需要经过天津了。



民国京奉铁路局

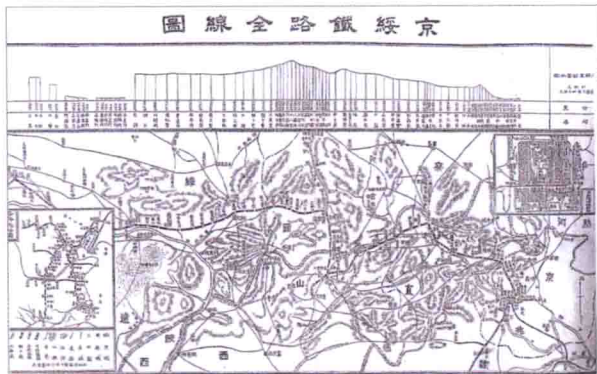
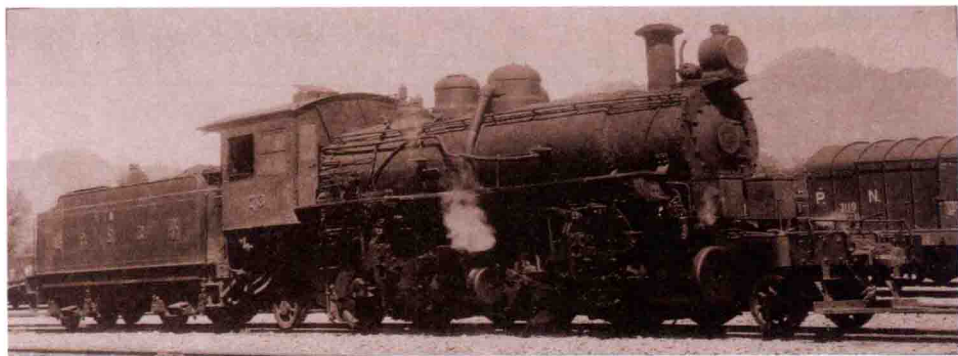


京奉铁路徽记，与北宁路的区别在于右边字母不同



北宁铁路是当时连接关内外的唯一铁路干线，从北京到唐山、北戴河、秦皇岛、山海关、锦州等要经过此路。从沈阳经南满、中东路，可达苏俄。共产党人到苏俄，共产国际派人到中国，很多都走这条线。从北京到天津的这段路，非常繁忙，车次很多。邹韬奋在一篇文章里曾说过，清末民初的时候，各国列强有一个共识，那就是无论战局多么混乱，必须保证京津之间每天一趟火车往来。从南方来的旅客乘坐津浦铁路火车到达天津后，可以换乘此路到北京。

皇姑屯车站也在该路上，1928年6月4日，张作霖就是被炸于该站附近。九一八事变后，该路被一分为二，关内段由中国政府控制，关外段被日本控制，北宁铁路中断。随后中日达成协议，以“国际联运”重新恢复通车，成为中国铁路史上的一段耻辱。（详见《九一八事变后的平沈通车》）



京绥铁路研究，来自《交通史路政编》

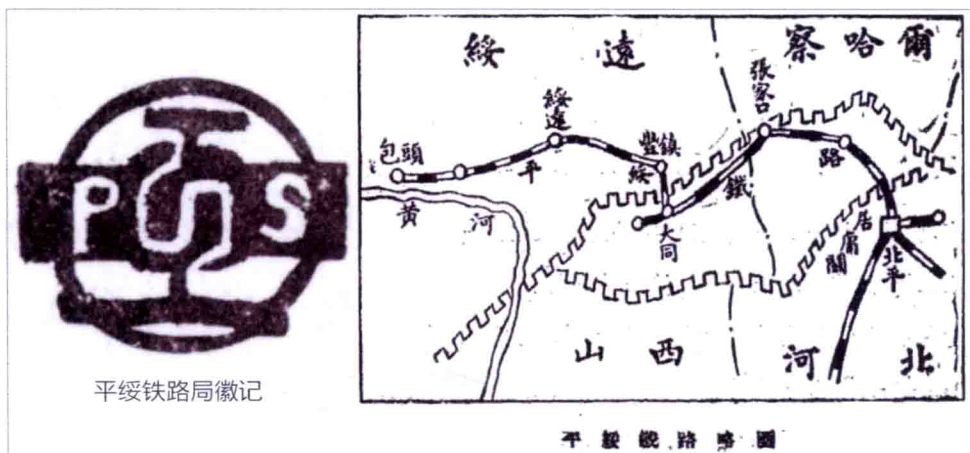
京绥铁路

京绥铁路也称平绥铁路，它的前身是大名鼎鼎的京张铁路。京张铁路是詹天佑主持设计、建造的干线铁路，开启了中国自主筑路的先声。这是京绥铁路永远的骄傲，民国平绥铁路局编写的歌曲《平绥铁路颂》骄傲地唱道：

“惟我平绥，邦家之光；工程设计，誉满重洋；华人筑路，此为嚆矢”。

1909年京张铁路通车后，继续西北延伸，1921年修到绥远城（今呼和浩特），1922年底到包头。全路从北京出发，过居庸关、八达岭，到张家口后继续往西，经大同、绥远，抵达包头，干线全长814公里。

京绥铁路是北京通往西北的重要通道，也是一条旅行线，到八达岭游长城，大同看石窟都要经由此线。该路还有四条支路，分别是京门支路、环城支路、大同支路、宣化支路。其中的环城支路就是北京环城铁路，这是当时北京城内重要的交通工具。



京绥铁路青龙桥车站、“人字线”、八达岭隧道名扬天下，青龙桥车站的詹天佑铜像正对着铁路，旅客往来于此，莫不景仰。（详见《坐着火车游长城》）京绥路虽然有着光辉的历史，但是沿途闭塞贫瘠，再加上战争影响严重，这条路是出了名的破旧，处处都因陋就简。很多当时的旅行记都提到，京绥铁路头等车相当于别的铁路的二等车，二等车相当于人家的三等车。车到西北后，暖气跟不上，旅客往往冻得瑟瑟发抖。胡适曾说这条路是当时全国最破坏最腐败的铁路。（胡适《平绥路旅行小记》）

京汉铁路

京汉铁路也称平汉铁路，晚清时期已经建成通车。该路从北京正阳门西站（已拆除）开始，南行经保定、正定、石家庄、邯郸、新乡，入河南境。过黄河后经郑州、许昌、驻马店、信阳、孝感，过大别山，直达汉口，干线全长1214公里。

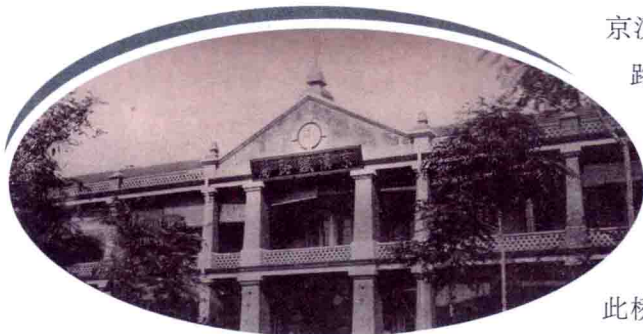
京汉铁路贯通我国中部，穿过四省，为南北一大干线。张之洞说它“可控八九省之冲”。在北京可与北宁、京绥铁路相连，



平汉铁路徽记



在石家庄与正太铁路相连，在新乡与道清铁路相连接，在郑州与陇海路相连，在汉口可连接粤汉铁路。借助水运，还可以辐射长江上游各地。1918年，毛泽东首次赴京，就是从长沙坐船到武汉，后乘京汉铁路到北京。



京汉铁路郑州黄河大桥是中国铁路早期著名工程，大桥长 3015

1906 年，是中国第一座横跨黄河南北的钢体结构铁路大桥。1913 年，21 岁的郭沫若北上求学，坐火车经过

此桥，他说：“夜过黄河桥，长

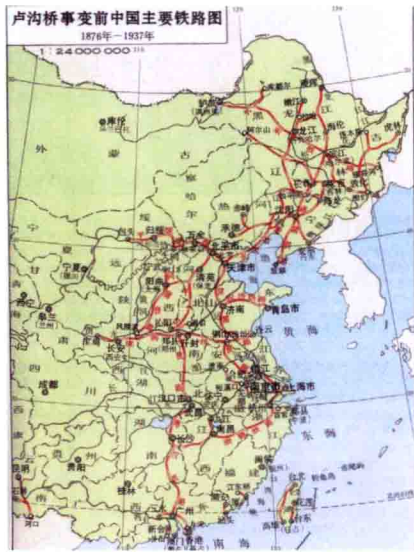
十九里，上悬电灯，下映河水，光明四灿，

黄白相间，风声水声，助人快意。”（《郭沫若游学书信》）

京汉铁路局



平汉铁路略图



七七事变前主要铁路示意图



津浦铁路徽记

卢沟铁桥也是京汉铁路著名的桥梁，京汉铁路并设有卢沟桥站。卢沟桥（石桥）是京师南大门，旧时从南方到京城的商旅都要在卢沟桥外住一宿，第二天拂晓进城，“卢沟晓月”因此得名。卢沟铁桥位于卢沟石桥北几百米处，都建于永定河上。“七七事变”中，双方激战的主要地点就在卢沟铁桥。因为谁控制了铁路桥，就可以控制京汉铁路。

津浦铁路

津浦铁路建成于1913年，由天津站始，经沧州、德州、济南、泰安、徐州、蚌埠、临淮关、滁州至南京浦口江岸，干线全长1009公里。津浦路沟通了海河、黄河、淮海、长江流域，可与北宁路、胶济路、沪宁路、陇海路等路相连，是一条南北交通干线。津浦路与京杭大运河几乎并肩而行，昔时从杭州到北京，走运河需要两三月，而走铁路只需要两天，运输能力胜运河远矣。

津浦路是华北连接华东、江南的要道，从北京到南京、上海、杭州，此路都是必经之路。有钱人、文人多，是津浦路乘客的一大特点。津浦铁路蓝钢车外形美观、装饰高档，享有盛誉，是当时全国最豪华、最先进旅客列车。

津浦铁路一个重要的工程是铁路轮渡。津浦铁路到浦口后，与沪宁铁路隔长江相望，当时也没能力修建长江大桥。如果想从天津坐火车到上海怎么办呢？早期采取的办法是，列车到达浦口后，全部旅客、行李皆下车，坐船过江，然后换乘沪宁铁路车。这种做法费时费力，非常不便。铁路轮渡建成后，火车直接坐船过江，省了大事。（详见《南北通途：沪平通车》）

沪宁铁路

沪宁铁路建成于1908年，始于上海，终到南京，国民政府定都南京后，改称京沪铁路。前些年“京沪铁路八小时”的段子说的就是这条路。



京沪铁路徽记



沪宁铁路略图，摘自《铁路常识》商务印书馆1935

沪宁铁路不长，只有311公里，但是它连接着政治中心南京和和经济中心上海，沿途经过昆山、苏州、无锡、常州、镇江（时为江苏省会）这些经济发达、人口稠密地区，所以这条路客运极为发达。根据1935年的官方统计，沪宁铁路仅占全国铁路线总长的4%，然而它的年运输旅客的总人数却占到了当年全国年度客运总人数的25%！沪宁路是民国时期最“挤”的铁路，人多、买票难，最早的“黄

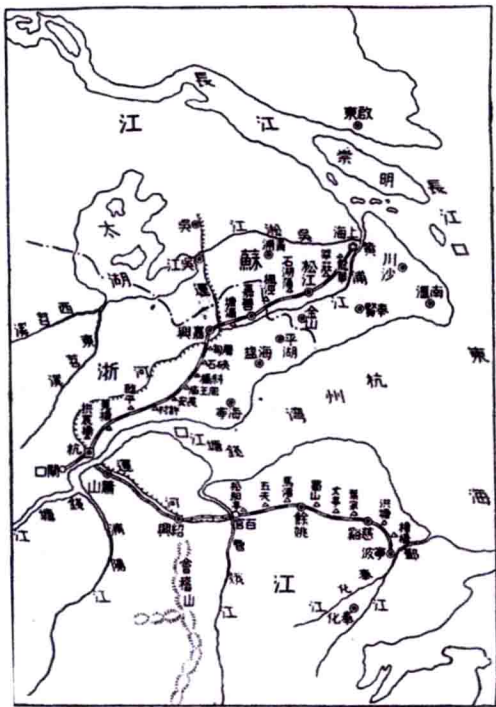


牛党”、对号列车都诞生在这条铁路。

淞沪铁路是沪宁铁路的支线，从上海北站至吴淞，长 16 公里。

沪杭甬铁路

沪杭甬铁路始于上海，中经杭州，终到宁波。该路分两段，从上海西南行到浙江杭州，为沪杭段，也称“沪杭铁路”。沪杭段建成较早，1909 年即已通车；从杭州东南行，到达宁波（别称“甬”），为杭甬段。其中宁波到曹娥江东岸的百官（今上虞）1914 年通车；从杭州到曹娥江西岸则进展极慢，其中钱塘江大桥是关键工程，该桥于 1937 年 9 月建成，11 月，萧山至曹娥江西岸铁路建成。万事俱备，只欠曹娥江大桥了。可惜的是，当时全面抗战已经爆发，连刚刚建好 74 天的钱塘江大桥都被爆破拆除，遑论曹娥江桥。因此，民国时期，沪杭甬铁路杭甬实际没能正式贯通，直到 1955 年，曹娥江大桥建成，这条路才算完全修通。



沪杭甬铁路示意图

摘自沪杭甬铁路旅行指南 1933 年版

民国时期，沪杭甬铁路虽非完璧，但是其沪杭一段却是出了名的富庶之地。沪杭段全长 186 公里（数字来自《中国铁路大事记》，中国铁道出版社，1996），沿途经过松江、枫泾、嘉善、嘉兴、海宁等站，物阜民丰，客运发达，营业成绩只比沪宁路稍差。

沪杭铁路北接沪宁路，南接浙赣路，进出杭州非常方便。通过沪杭铁路，从上海到杭州只需要 4 个多小时。每到节假日，从上海等地到杭州旅游的游客络绎不绝。农历八月，坐火车看钱塘江大潮也是当时的时尚，路局特意加开观潮专列，票价便宜，安排周到，很受欢迎。

杭甬段从宁波到曹娥江东岸也有火车运行，全长 78 公里，途径宁波、余姚、百官等站。这段路很短，又不能连接杭州，因此客货运皆不发达。日本占领浙东后，铁路被毁，原铁路路基变成了汽车路。

粤汉铁路

粤汉铁路干线全长 1190 公里，从武汉到广州，经过的岳阳、长沙、株洲、衡阳、郴州、韶关等重要站点，贯通湖北、湖南、广州三省，连接长江、珠江两大地区，为南北一大动脉。

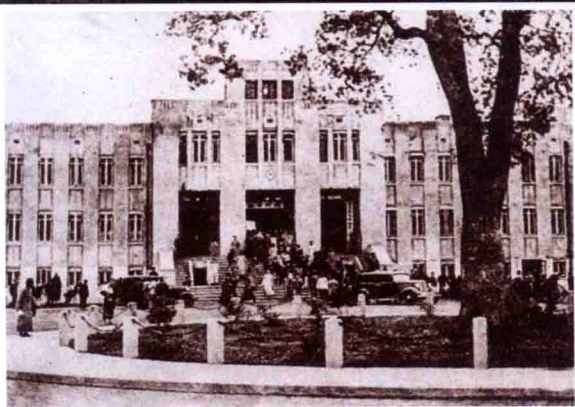
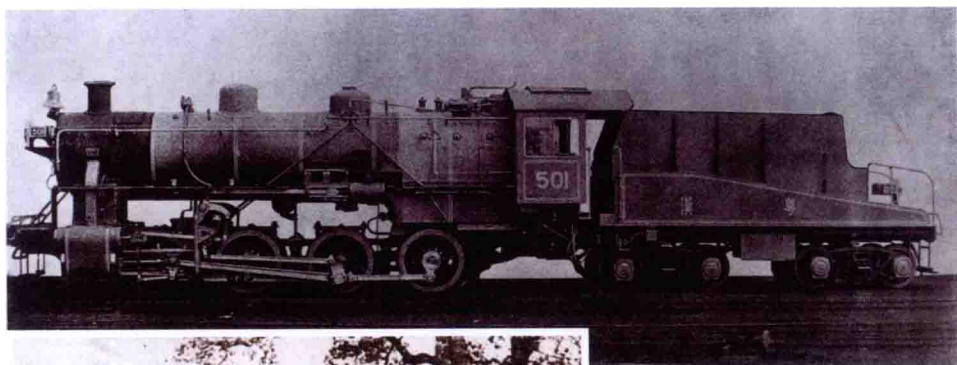


粤汉铁路修

商办广东粤汉铁路总公司（1910 年）

建异常艰难，从 1898 年动工，分三段修筑：南段（广州至韶关，时称广韶段），在 1916 年建成；北段（武昌至株洲，称湘鄂段），1918 年建成。1936 年，中间的株韶段（株洲至韶关）修通后，粤汉铁路才全线贯通。

先期建成的湘鄂段和广韶段，分处南北，互不连接，一直各设路局，各自运营。由于路线短，没有距离优势，受水运等竞争影响，这两条路比较穷，几乎入



粤汉铁路衡阳车站

粤汉铁路机车

不敷出。1936 年全线贯通后，三段合并，组建了新的粤汉铁路局。不过由于三段独立运行太久，规章制度、作业标准不完全相同，甚至语言也不通，再加上各段尚存地域之见，员工之间互相歧视，合并工作并不顺利。通车很长一段时间内，



粤汉铁路晚点严重、管理混乱、事故频出，旅客的乘车体验很差。

抗战时期，该路连接广九路，是中国获取国际援助及物资的重要的国际交通线，在战时承担了沉重的军事运输任务，为抗战胜利做出了巨大贡献。

广三铁路（广州—三水）是粤汉铁路的支线，全长 49 公里，建成于 1902 年。



广三铁路三水站旧址

陇海铁路

陇海铁路是从晚清时期的汴洛铁路（开封至洛阳）的基础上扩展而成的。1908 年汴洛铁路建成后，清政府曾计划：“乘汴洛现造之路，东达徐海，西展陕甘、新疆，成东西一大纬线。”计划不可谓不宏伟，然而这一蓝图一直到新中国成立之后才实现。



陇海铁路徽记

北洋政府时期，汴洛铁路的扩展计划正式制定完成，新的铁路由汴洛路向东西分别延伸，东端由开封至江苏海州（今连云港），西端由开封至兰州（古称“陇”），全称陇秦豫海铁路，简称陇海铁路。陇海铁路是分段修筑的，到 1916 年，东西分别通到徐州和观音堂。1925 年 7 月，由徐州修通到了海州。1934 年 12 月，新建的连云港建成，陇海铁路有了出海口。



西段方面，1924 年 5 月，观音堂至陕州段建成通车。1927 年 11 月，陕州到灵宝段建成；1931 年 12 月灵宝至潼关段建成；1935 年 1 月，潼关到西安段建成；1936 年 12 月，

陇海铁路略图，摘自《铁路常识》商务印书馆 1935

西安到宝鸡段通车。1945 年 12 月，宝鸡至天水段完工通车。宝天段修筑于抗战时期，经费紧张，质量低劣，建成后频频塌方，人称“盲肠”。

民国时期，这条路虽然统称陇海铁路，但是各个时期覆盖的范围并不一致。如 1924 年鲁迅到西安，火车只能坐到河南三门峡，然后再走黄河水路、后坐汽车到西安；而到了 1936 年，《西行漫记》的



正太铁路略图，摘自《铁路常识》商务印书馆 1935

作者斯诺就可以坐火车直达西安了。事实上，整个民国时期，陇海铁路都没有全部完工，直到 1952 年，天水到兰州段竣工，陇海铁路才算全线贯通。

陇海铁路民国时干线全长 1356 公里，途径宝鸡、咸阳、西安、渭南、华阴、潼关、三门峡、洛阳、郑州、开封、商丘、徐州、连云港等重要站点，可与同蒲、京汉、津浦铁路相连，是一条重要的东西大通道。抗战期间，在敌人的炮火下，陇海路坚持行车，创造了“闯关车”的奇迹。在 1942 河南大旱灾中，它运送大量灾民逃离灾区，功不可没。

正太铁路

正太铁路建成于 1907 年，起于石家庄，终到太原。该路原定以正定府为起点，过太行山，抵达太原，故名正太铁路。后因经费不足，改以石家庄为起点，石家庄当时在正定府属境内，故路名一直不变，直到日伪时期，改称“石太铁路”。



石太铁路徽记



正太铁路徽记

正太路干线全长 250 公里，路线由石家庄向西，经过华北平原，进入获鹿后，渐渐进入太行山区，沿绵河两岸前进，至娘子关进入山西省境内，溯桃河两岸西行，在芹泉越太行山主脉土垭岭，到达最高点寿阳。从寿阳开始沿白马河两岸而下，十五次越过白马河后到达段廷。之后，逐渐进入平坦的晋中盆地，直至太原。从娘子关到段廷，列车多沿河流两岸行进，穿山过河，桥隧相连，如行羊肠九曲中。弯道多、桥梁多、隧道多，坡度大，是其特征。为便于施工，节省经费，该路采用的是窄轨（1 米），这是它的鲜明特点。山西铁路多窄轨，亦以此为嚆矢。日伪时期，实行了窄轨拨宽，全部改为标准轨距。

正太铁路是山西第一条铁路，它把山西与京汉铁路连接起来，改变了山西的

闭塞状况，沿线阳泉、寿阳、榆次等均因此路兴旺；而石家庄作为正太、京汉两路的交汇点，逐渐发展为华北重镇。

胶济铁路

胶济铁路东起青岛，西达济南，途径即墨、高密、潍县、昌乐、临淄、章丘等县，干线全长 394 公里，是横贯山东半岛的交通大动脉。胶济铁路修建较早，1904 年即已建成，初为德国控制经营。一战后被日本人占领。1923 年 1 月，被北洋政府赎回。

胶济铁路修建前，由青岛到济南需要十天左右，而通过铁路只需要十小时，两地的时间距离大大缩短。胶济路在济南与津浦路连接，北达京津、南达沪宁；通过青岛港，还可以从海路到华南、东北、日本、欧洲等。抗战前，胶济铁路还与其他路局合作，开通了青岛直达北平、南京的联运通车，旅客不需中途转车，每年夏天到青岛旅游的乘客络绎不绝。



胶济铁路青岛站

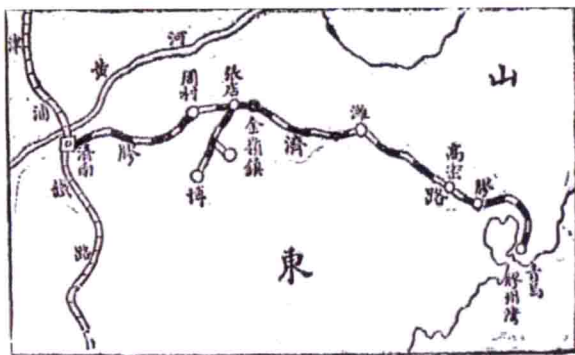


胶济铁路示意图

浙赣铁路

浙赣铁路东起浙江杭州，中经南昌，西至湖南株洲，经过浙、赣、湘三省，是我国江南地区一条东西大动脉。

浙赣铁路于 1929 年开始修筑，从杭州西行，经萧山、



浙赣铁路略图