

各种原因影响火车运行—— 民国火车不准时 高官有权喊停

如今,高铁的开通,其准点率和舒适性备受旅客青睐。

不过,对于民国时期的人们而言,火车不准时乃是家常便饭。此外,民国的火车车厢实行等级制,三种车厢舒适度、待遇、票价等差别明显。

民国火车晚点是常事

在民国坐火车,晚点是家常便饭的事。

1928年,一名铁路工程师在长期观察后发现,沪宁铁路每天开行的火车都要晚点几分钟到数小时不等。1935年的平绥铁路官方统计显示,每趟火车平均晚点时间为2小时23分钟。

1931年1月,近代著名银行家陈光甫从北京到郑州,火车晚点了4个小时。一个月后再次乘坐,火车又晚点了3个小时。过几天陈光甫乘车从郑州到武汉,竟然晚点了整整28个小时,这回可把他气得够呛:“特别快车而迟刻如此,为世界所罕闻,我国铁路无过人之点,独腐败甲于天下,噫!”(《陈光甫日记》)

由于火车常常晚点,行车时刻表往往被旅客视为废纸。有些旅馆推出了替旅客“看车”的贴心服务,即派一个人专门在车站盯着,看到火车快进站的时候,立即跑到旅馆通知客人上

车,避免客人在车站傻等。

火车晚点的原因很多,首先是设备的陈旧和落后。一趟火车运行下来,中间经过的车站有很多。要想准点运行,必须有一个基本前提——各个车站的钟表时刻必须一致。没错,这个在现在看来小儿科的事在民国曾经是个问题。

1935年,陇海铁路曾经做了一个试验:每天上午和下午各核对一次郑州站与徐州站的钟表时刻,连续观察3天,发现郑州站比徐州站平均慢5分钟。陇海铁路把这一情况上报国民政府铁道部,国民政府铁道部立即采取了对钟表的补救措施。具体办法是设置标准时钟一座,按照中央气象台标准时刻设定,以此为标准,每天通过电台向各铁路管理局授时一次。各铁路管理局根据电报,校正车站的钟表时刻。也就是说,直到1935年全国火车站的表才达成了一致。除

此之外,涉及设备方面的原因还有机车老化、枕木朽坏、机件破损等。

有些晚点原因是铁路工作人员技术不精、工作懈怠造成的,如装卸行李包裹速度慢、解挂车辆不及时、中途加煤上水迟缓等。

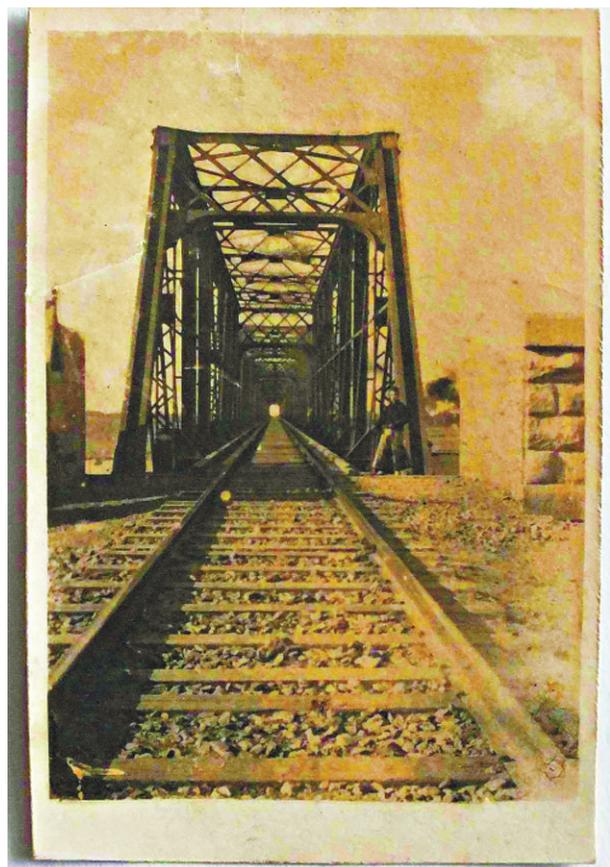
自然因素、突发事件也会影响铁路的正常运行。在民国坐火车,中途遇到路断了、桥塌了、发洪水了、前方着火了之类的事件时有发生。

还有一个原因出现在上下车环节。民国铁路不实行对号入座,旅客为了抢座位,往往争先恐后往车厢里涌。这就造成下车的人下不来,上车的人上不去,火车自然没法开。每个车站耽误几分钟,累积起来,整趟车晚点的程度就可想而知。

1936年,国民政府铁道部专门发文,规定旅客乘车必须先下后上。



民国时期的北平西直门火车站资料图。



民国时期蚌埠火车站老照片。

高官任性 可随时喊停火车

火车晚点还有一些让人哭笑不得的原因。

1937年,山东省主席韩复榘的太太从上海乘车回山东。在上海北站,车站工作人员照例要检查包裹。韩太太大怒,立即叫来铁路管理局局长训斥。局长吓得浑身哆嗦,一边赔不是,一边命令火车暂缓开行。

梁实秋有一次陪同某官员坐车到郑州,行经某地,见风景秀丽,他不禁称赞:“这地方风景如

画,可惜火车开得太快,一下子就过去了。”这名官员闻言立即下令停车,火车竟然真的停了下来。梁实秋目瞪口呆,连连感叹特权的可怕。

1937年,陇海铁路曾经因为晚点闹了个大笑话。那一年蒋介石坐火车前往西安,陇海铁路管理局局长钱宗泽随行。一路上,火车又是暖气管爆裂,又是晚点,状况不断。随后的宴席上,张学良等人对火车晚点大发牢骚,钱

宗泽尴尬不已。宴席过后,他闷气难消,提着枪就跑到了火车站。到站一看,一趟开往郑州的普通快车离开车已不到10分钟,而站台上竟然还站着不少旅客,甚至连车辆也没有挂好。钱宗泽一见此景,顿时怒气冲天,蹬脚大叫,当即拔出手枪站上车头,命令火车必须正点开行。众人怕他从车上跌下,百般劝解。这出局长酒后亲督火车“正点”的闹剧一时传为笑谈。

郭沫若坐不起头等车

民国的客车车厢实行等级制,一般分为头等车厢、二等车厢、三等车厢。这三种车厢舒适度、待遇、票价等差别明显。

民国铁路客运票价一般实行两种价率,一种是“一二四制”,一种是“一二三制”。前者

二等车厢车票是二等车厢的二倍,头等车厢车票是二等车厢的四倍;第二种价率,二等车厢车票是二等车厢的二倍,头等车厢车票是二等车厢的三倍。比如一份1927年的沪宁铁路客票价目表上,从南京到上海,三等车

厢票价2.5元,二等车厢票价5元,头等车厢票价10元,这是“一二四制”。

不论实行哪种价率,头、二等车厢票价都比三等车厢贵不少。再加上头、二等车厢一般附带卧铺,买卧铺需要另外花钱,所以

在民国,坐头、二等车厢,尤其是头等车厢,是一种较为奢侈的享受。

民国调查显示,上世纪30年代,全国教师平均月薪仅为16.25元。也就是说,如果坐头等车厢从南京去趟上海,得花去大

半个月工资。郭沫若曾经在一篇文章中提到,自己只坐过三等车厢,不知道头、二等车厢里究竟什么样。这篇文章写于1925年,此时的郭沫若32岁,已经是名满天下的大文人。

(桂林)

唐代的“春运价”:走水路半个月约需一百文



在唐朝,若是一个人要回家过年,得啥价儿?比如,有人要从北京回到石家庄过年,路程以三百公里计算,大概得花多少钱?

最贵的,要数坐马车。唐代的标准速度,马车一天大概走七

十里;标准收费,马负重一百斤,每走一百里,收费是一百文。虽然多数人都不是负重一百斤,但也相差不多。而且,长途的路费,若是照每公里的均价,总要比短途便宜一点。这么算来,要走三百公里的路程,算上中途的休息时间,大概得十来天,路费要六百文。加上这十来天的食宿,起码得准备一两银子,才算够。

唐代的一两银子,从购买力上来说,相当于如今的两千多元。

当然,哪怕对历史不了解的人,看多了影视剧,也知道坐马车

是有钱人的交通方式。所以,若以最高等级的方式来衡量,两千元也不算是天价。

而对于多数百姓来说,走水路是比较合算的方式。水路纵横交错,无上山下坡之苦,且交通便利,运费便宜。水路按平均速度来算的话,一天也能走五十里左右。这么一来,从北京回到石家庄,需要近半个月,和坐马车相差不多。而在费用上,尽管无明确数据,但根据相近的例子来推测,若是逆水最多也不超过一百文。若是顺水,价钱起码能对折。

这么算来,从水路回家过年,路费也就相当于如今的三五百块。

参照唐代的工资标准,九品芝麻官这样最基层的“国家干部”,月薪不超过半两银子。若要坐马车回家,恐怕得节衣缩食大半年。年年如此,为了回家过年,都得勒紧裤腰带过上大半年的苦日子,自然不太现实。若是搭船,区区一两两文,就轻松多了。

唐代的马车,是最高等的交通方式,大概相当于如今的飞机了。而坐船,从花费上来说,也就是相当于如今的坐火车,是多

数百姓会选择的较为实惠的出行方式。当然,还有另一种方式,就是搭“水路”公车,走路回家。其实,这种方式也较为普遍,如学子赶考,多数时间就是坐“水路”,偶尔才搭船。所以,若是赶上科举年,学子们都得提前大半年动身。这么一来,连船费都可以省了。而根据当时人的记录,步行的话,平均每天也能走四五十里,其实和坐船的速度是差不多的。

可见,在唐代,要赶“春运”,方式可多着呢!

(羊晚)