



哈尔滨站 近代大城市铁路枢纽模板

□王宝滨

大约15年前,我得到了一幅俄文版的《1913年哈尔滨站建筑及线路分布图》,该图真实记载了110年前哈尔滨火车站的规划和布局。该图显示,百年前的哈尔滨城市火车交通运输已经步入近代城市的先进行列。作为中东铁路的特等站,担负着南来北往的客运和货运重任。后经俄文翻译学者李滨老师的翻译,百年前哈尔滨火车站的情景呈现在读者面前。

壹

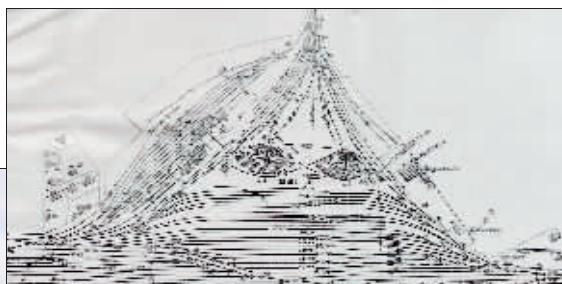
百年前线路便已四通八达

1913年的哈站东北起自霁虹桥,西南至安发桥范围内,虽然站内线路、道岔和建筑多有变化,但线路的走向基本没变。

当年的线路四通八达,有去往满洲里的西部干线(现滨洲线);有去往绥芬河的东部干线(现滨绥线);有去往宽城子(现长春)的南支线。此外,还有去往中东铁路总工厂的铁路专用线。站内有南北两个线群。北线群有11条线路,供客、货列车到达和发车使用;南线群有9条线路,供货物列车编组、调车使用。

东北侧跨线桥(现霁虹桥)下有5条线路,有西部干线、土挡线(即安全线)、埠头线(去道里)、大桥村线(去道外)和斯基德尔斯基木材专用线。斯基德尔斯基是当年的大俄商,他与大木材商葛瓦利斯基在中东铁路东线兴办林场,利用火车将毁灭性采伐的原木拉到哈尔滨销售。因木材销量极大,斯基德尔斯基便向铁路当局租用了一条专用线,用于木材集散,并以自己的名字命名。此线长达千余米,一直伸向现继红小学校一带。

在线路图的北侧,有一条去往中东铁路总工厂的铁路专用线,后来被称为道里走行线,需要总工厂修理的机车、车辆由此进厂。在线路图的西南侧,有一条来自总工厂的铁路线,经总工厂修好的机车、车辆由此进入哈尔滨站,经编组后回送中东铁路各部线。哈尔滨站位于中东铁路总工厂以南,故此线也称南回线。现这两条线路均被拆除。



▲《1913年哈尔滨站建筑及线路分布图》(部分)。



▲中东铁路时期的哈尔滨站。

贰

给水系统及站台设备完善

线路图上显示,当时车站给水系统已相当完善。有水塔,有延伸至松花江边的地下输水管线、新水源地(深井),以及旅客站台上6个客车供水井的位置,而且输水管线的长度和口径也有显示。

站内水塔是中东铁路最大的水塔,它个头虽然没有中东铁路总工厂的水塔高,但“脑袋”(水箱)大,容水量为240吨。那时,给水塔上水的人叫给水司机,水泵靠蒸汽机带动,上水时要发动蒸汽机,直到新中国成立后,铁路部门仍有给水司机这个职务名称。

线路图上通向松花江的地下输水管线值得一提。铺设地下输水管线的街道,被称为水道街,后来改称兆麟街;在松花江边设置给水井的街道,后来得名井街。由于车站耗水量不断增大、松花江水位逐年下降,江水供不应求。于是,铁路当局在水塔附近增设了新水源地(深井)。深井的位置大约在现哈站北候车室附近。

线路图上有两座旅客站台,即1站台、2站台,还有3条客车线。1站台1道长131.7沙绳,折合280.5米,主要接、发绥芬河、宽城子方向的客车;2站台2道长124.5沙绳,

折合265.2米,主要接、发满洲里方向的客车。1909年10月26日,1站台发生了震惊世界的安重根击毙伊藤博文事件。当日上午9时许,前来哈尔滨与俄国财政大臣B·H·科科甫佐夫会晤的日本前首相伊藤博文,下车后检阅仪仗队时,被韩国义士安重根3枪击中胸、肋、腹,当场毙命。当年伊藤博文专列停靠的1道,在2000年哈站扩展1站台时被拆除。如今,在哈尔滨火车站的站台上,仍旧保留着当年安重根义士行动地点的标识。

叁 机车检修能力相当齐备

线路图上标有两个扇形机车库,这两个车库是西伯利亚大铁路上重要枢纽站标准配置,在中东铁路沿线有多处,代表着近代铁路工业的发展。另外还有两个转车桥(俗称转盘),转盘中心相距79.93沙绳,折合170.3米。1970年我读初中时,曾在机车库劳动了15天,跟随工人师傅修蒸汽机车,比较熟悉那里的情况。

机车入库前需进行整备,主要项目是清炉、上煤、上水和上砂子。机车为什么要上砂子呢?因为机车牵引列车上坡时,车轮往往会打滑。于是,遇有坡道时,司机便打开撒砂开关,让砂子顺砂管撒向轨面。机车所用砂子需干燥,砂箱在机车上部,恰似两个凸起的驼峰。

蒸汽机车入库前需进行整备,主要项目是清炉、上煤、上水和上砂子。机车为什么要上砂子呢?因为机车牵引列车上坡时,车轮往往会打滑。于是,遇有坡道时,司机便打开撒砂开关,让砂子顺砂管撒向轨面。机车所用砂子需干燥,砂箱在机车上部,恰似两个凸起的驼峰。

线路图上的3个仓库位于车站南侧,

站老水塔
秦家岗

都是独立式的,互不连接。以后,随着货运量逐渐加大,又新建了一些仓库,并把仓库连在一起。2018年哈站改造时,只保留了一个仓库,其余的全部被拆除。

始建于1903年的哈站老站舍,其方位并非正南正北,与正北方偏差52度角。站前街道名称都有一个“大”字,如车站大街(今红军街)、松花江大街、铁路大街和满洲里大街等。现在的凤翥街在图上也能找到,它当时的街名叫聋子街。线路图上的地包(俄语:机车库)区域,即现道里的地德里区域,标有11处建筑,每处都有编号。建筑间距十分宽敞,后来出现在这里的铁路俱乐部、小学校,在线路图上并无显示。

哈站内有一座跨线人行天桥。此桥呈L形,跨越站内17股线路,全长207米。它南起现南岗公司街街口,向北后又拐至当时的地包区域。该旱桥解决了南岗、道里交通不便问题。此桥在1939年出版的哈尔滨站地图上仍有显示。

1898年哈尔滨因中东铁路的建设,从沿江村落逐渐发展为近代工业化城市,在城市历史发展进程中,哈尔滨因铁路而兴。百年后,哈尔滨与国家一道步入高铁时代,哈尔滨火车站见证了这一从近代工业文明到现代文明的巨大变革。

(本文图片由作者提供)

作者简介

王宝滨 哈尔滨铁路局退休干部、黑龙江省哈尔滨历史文化研究会会员、哈尔滨文史馆馆员。



▲哈尔滨站老货场。王宝滨/摄

博文的地
站台上安
重根击毙伊
藤 摄 王宝滨

与您约稿

哈尔滨记忆专版通过寻访城市老建筑、老物件、老故地等,讲述发生在哈尔滨的老故事。如果您酷爱城市历史研究,或是相关领域专家,

欢迎提供稿件。

稿件相关要求如下:1. 文章字数为2500—3000字,多幅相关旧照。2. 文章相关要求为:主题鲜明、史实

精准、故事情节丰富、可读性强等。3. 稿件请发送至22304430@qq.com,同时请注明姓名、个人简介(100字以内)、联系方式。

