

武汉地铁站名趣谈

古田路： 江西填湖广的化石

董玉梅

武汉地铁一号线，一顺溜有四个站点，分别是古田一路、二路、三路和四路，这是武汉地铁线上唯一的系列站名。

古田一路至四路的路名，都是由古田路派生出来的。古田路位于硚口区西部，西起古田一路南段，东至古田三路中段，长约1.4公里。其实，无论是古田路，还是古田系列路段这一片，民国年间和1950年代中期，还都是城郊菜地。如果把历史再往前延伸到元末明初，这里还是荒湖和沼泽遍布的无人区。是明代初年开始的一场持续数百年的、规模浩大的移民，才把古田片区推到了我们的面前。这场移民在历史上称为“江西填湖广”。

在这场持续百余年的浩大的移民史诗中，古田片区的辛家墩、江家墩、陈家墩、罗家墩、祝家墩、崔家墩、韩家墩、两个肖家墩、两个贺家墩都成了江西移民的聚落，而且毫无例外地都是以他们的姓氏命名。

为什么在我们的正史中，没有详细的江西填湖广的纪录呢？为什么只用寥寥数语便把一个持续时间相当长的、且规模浩大的历史事件忽略了？通过梳理有关的系列地名，我以为，最大的可能性就在于大规模迁移的主体多为农夫工匠。他们不比富商巨贾，高官显贵，而是地位卑下的底层。作为个体，他们被迫离开家园，被捆绑押送到陌生的地方。据说，“解手”二字就是这场移民过程中产生的词汇。当初，强制迁移的民众路途上逃跑的多，为了防止逃跑，便用绳子把他们的手捆起来串成一串。途中，有人想要方便，押送官就必须把捆绑手的绳子解开，最后的结果是，解手成了方便的代名词。如果不知这段历史，又想解释为什么方便被称为解手，那可真是说不清楚了。

探究古田一带的地名，我们可以这样说，地名是没有史官的偏见和歧视的，它只认同这块土地上发生过的事件，只忠实地记录普通百姓的迁移故事，从而留下了证实“江西填湖广”的最好史料。古田片的发展史，就是不同姓氏的江西人共同演绎的一场西部大开发，正是他们的辛勤劳动，才使这里逐渐成为人口密集的聚落。古田曾经是新中国的工业基地，这地基原来是江西老表们打下的。

这其中，居住在韩家墩的韩氏家族是清代初叶迁居至此的。清代初叶，江西省因荒年欠收，韩氏家族被迫西迁，落脚此地开荒垦殖，繁衍生息。据韩氏宗谱记载，这个宗族辈份字序为“家、国、永、昌、洪、世、守、光”。从宗谱辈份看来，这个家族是典型的、中国传统的以务农为主业的家族。

清代末年，张之洞修筑张公堤，干涸出大片湖地，这些土墩变成了陆地上的高地。

自然条件变化后，社会环境也发生了巨大变化。首先是博学中学占用了墩上的部分土地，而后，英商又在附近的崔家墩建立颐中香烟厂。韩氏家族的人们也随着生存环境的变化而变化，单一的务农方式自然解体，家族中的成员开始进入工厂务工，赚取钞票；有些则花大价钱从烟厂购买扁担，通过出卖自己的苦力，成为武汉早期的码头工人。随着社会结构的进一步变化，韩氏家族也进一步分化，他们中有鱼贩、有屠夫、有皮匠、

有木匠，也有从事过猪种、骗猪仔业者。有些家境较殷实者，还在大路边开起小茶馆、小磨坊、小杂货铺等。

辛亥革命时期，武汉很多居民为避战乱，都“跑兵荒”。位于汉水的小口岸集镇罗家墩的官办“玉丰面粉厂”的厂主弃厂而逃。闻此消息，舵落口、江家墩、崔家墩、韩家墩、辛家地等四乡八镇的乡民蜂拥而至，抢夺面粉。传说，唯有韩家墩一户人家不搬面粉，而是闯进工厂账房，将装有银两和银币的钱包拎走。抢面粉的农民只在短时间内避免了饥饿，而抢钱包者却开始购置田产、兴建房舍，牛栏，送子女就读博学书院，成为墩上大户。不仅如此，这户人家还在附近开设较大规模的杂货铺，经销大米、油盐酱醋及香纸蜡烛。一场战争让一个官办工厂几近倒闭，却让一户韩氏家族暴发起来。

武汉公交记忆

百废待兴时期的“木炭车”

刘宝森

武汉解放后，百废待兴，燃油十分困难。1949年5月30日，人民解放军小组奉命进驻汉口特别公共汽车管理处，与管理处协同管理，6月21日实行企业整顿。为贯彻市委降低成本，设法通车的指示精神，全处掀起抢修旧车，并全部停止使用汽油，改装烧木炭。8月至12月，改装木炭客车27辆，木炭卡车3辆。改装费用为旧币927万元，平均每辆车花费30万元。

由汽油车改木炭车的技术要追溯到1933年，当年《申报年鉴》曾作过报道：陇海路工程师汤仲明，湖南建设厅的何德、柳敏诸君，曾先后从事过用木炭代替汽油的研究。汤仲明发明的代油炉，内燃木炭装置于汽车前，其原理系将木炭化成一氧化碳，同时取出水蒸气中的氢气，以代替汽油为动力燃料，这项技术先试验于郑州，再由陕西省主席杨虎城运往西安，先后在抽水机、汽车上进行试验。阎锡山还计划办厂制造代油炉。

抗日战争时期，汉中西北局曾将汽车“二六”式标准煤气改成烧木炭的木炭炉。1941年，技术人员再对这种木炭车进行改造，使其日臻完善，一直延续下来。汽车改烧木炭，不仅消耗大量木材，而且成本高，不便于操作。车辆行驶中途要多次添加木炭，在添加木炭时烟尘滚滚，既污染空气，也不利于工人的身心健康。烧木炭的汽车时速不高，麻烦不说，还经常熄火。老舍先生曾写过一首《咏木炭车》的打油诗进行讽刺：“一去二三里，抛锚四五回；下车六七次，八九十人推”。1950年代初期，这首打油诗在武汉不胫而走，广为流传。

公交集团的老工人回忆，那时开木炭车颇为麻烦，要装木炭，生炉子，清洗滤网，每行40公里就要添木炭。在夏天，开木炭车比炼钢工人在高炉前还难受，车厢就像一个炕，人就像一块烙饼一样被烤着。车外太阳暴晒，车内炭炉熏烤，一趟车回来，人就像刚从河里捞上来，整个身体也黑得像非洲人。就这样，顽强的公交人度过百废待兴的困难时期。

一周地铁族

地铁就是时尚T台

马梦娅

如果你在地铁站内看见漂亮小姐姐的照片，是不是心情超好？然而，再看看仙女姐姐们曾经是相貌平平的“丑小鸭”，又会是怎样的心情？

韩国整容业近年来受到越来越多的青睐，甚至国外也有不少人愿意选择飞抵韩国，进行整容，以满足自己的爱美之心。在韩国首尔各大地铁站，显眼的大幅整容诊所广告以及整形前后的对比图，也无一不在展示着整容手术的神奇魔力。只是，在不久的将来，进出地铁的乘客将不会再看到这些宣传画了。

据近日媒体报道，首尔城市地铁公司宣布，2022年以前，首尔所有地铁站将全面禁止整容诊所和医院的广告。首尔地铁公司方面将禁止广告公司购买此类广告的投放，并且将提高整个广告行业监督的力度。

首尔地铁公司表示，在这些广告的宣传画中，整容前后的夸张对比，扭曲了很多人眼中正常女性的样貌。而且随着韩国人对于性别问题的觉醒，越来越多的人向地铁公司投诉这些广告，并且投诉人数在2015年以来出现了显著的上升——整容对比照易引发女性对外貌的过度焦虑，坐个地铁还要着急自己家要不要去整个容，不是闹心嘛？

今年上半年，和朋友去了一趟首尔，在地铁的洗手间里确实被震惊到。如厕的姑娘相比在镜子前梳妆的姑娘比，不能同日而语。一水儿的妹子拥挤在镜前补妆，涂口红擦粉已不算什么，居然有姑娘拿着电烫发夹在一缕缕地夹头发洗手间外，一排男士耐心地等待，这种等待对于他们来说已是习以为常。

对于颜值美貌这件事，韩国人看得格外重，不惜花去大量时间与皮肉之苦，然而，在冬日的武汉，欣赏最自然可爱的武汉妹子才是正经事。地铁的温暖舒适让赶车的武汉姑娘们放松下来，时髦精们开始展现最温柔的姿态，这样的轻松俏皮的美，是地铁里独特的风景，也是濯清涟的清新之美。难怪在芝加哥，2018最新鲜最时尚的T台秀就是在地铁里举办的——在可以展现各种美好的车厢里，一切的养眼都与生活有关，与心态有关，与积极的正能量有关。

始发车

阿姆斯特丹： 蓝色52号

胡榴明

我们皆因无知，才以为我们能够改变未来。要发生的事总要发生，未来像过去一样定不可移。

——(荷兰)斯宾莎诺

世界城市规划建设史中阿姆斯特丹称得上最具“设计感”的城市。十三世纪初，荷兰人在阿姆斯特河入海口建筑水坝，阻挡海水从河道灌入陆地，阻挡泥沙随河流冲入大海，寸土必争，围海造城，于是有了阿姆斯特丹。当年，阿姆斯特丹交通运输以船行为主，环状四条运河，纵横165条河道，1281座桥梁连通城市东南西北，以船为车，以河为街，十六世纪大航海时代，十九世纪大工业时代，国际通商贸易大港，欧洲大陆西北端最繁荣的城市，扬帆满舵，从陆地到海洋。

阿姆斯特丹地铁，建于1977年，目前运营线路4条：绿色50号线(M50)、橙色51号线(M51)、红色53号线(M53)、黄色54号线(M54)，和巴士、有轨电车等城市公交系统一道归属阿姆斯特丹交通局统一管理。

网上有人吐槽阿姆斯特丹地铁：等得心烦意乱，到站列车车厢两节，行驶不到一站，机车故障前行停止，后一班列车到站时间未知……

外地游客观光游览，本地人很少建议地铁出行，不全是以上原因，主要是到此一游人所必游的景点和景点之间距离太近，完全没必要坐地铁。举例来说，以多姆广场(水坝广场)为中心，方圆数百米景点无数，中央车站、荷兰王宫、国家博物馆、新教堂、安妮之家、伦勃朗故居，还有闻名世界的阿姆斯特丹性博物馆和红灯区……甲地乙地三五步可至，用不着先乘地铁再转地面公交耗时耗力。

那么，地铁在阿姆斯特丹，是否可有可无？

回到当然是“不”。

二十一世纪，城市高速发展，城市圈迅速扩张，城市人口迅速增长，快速轨道交通网络成为城市建设发展的必须。今天，阿姆斯特丹，自行车塞满街巷，城市空间一天比一天狭窄，寸金难买寸土，再也没有空余的地皮扩大城区地上交通系统网络，包括道路和停车场。

因此，阿姆斯特丹市决定，在原有的四条地铁线基础上再建一条新的地铁线，蓝色52号线，连接南北远城区，1995年开工，工程进行二十二年，正式运营时间定在2018年。

漂浮水面的阿姆斯特丹，历史上每建一幢房屋，都要往水和淤泥的地底深深打进木桩，17世纪荷兰王宫，13568根树木支撑地基。

由此可以设想，穿越城市中心地区，52号线地铁工程的施工难度——隧道经行地区，地面建筑地基更新，密集如地下森林的无数根木桩全部换成钢结构——这只是整项工程施工部署的其中之一。

蓝色52号线，阿姆斯特丹市第一条穿行城区中心的地铁线路，荷兰建国史上第一个在城市中心区进行隧道工程的建设项目。吸取上世纪下半叶50号线路工程毁坏地面建筑的经验教训，绝大部分轨道铺设地底；完成前四条地铁线路“不可能完成的任务”，横穿老城区，在多姆广场中央车站设立站点，串联数处著名景点，南端和北端远至城郊，与城际高速公路相对接……

地表之上，人类挑战自然，阿夫鲁戴克拦海大坝，人类建筑工程奇迹；地表之下，人类挑战自然，阿姆斯特丹地铁52号线，世界地铁工程经典……人类的骄傲，一而再再而三地载入历史。

证明什么？人定胜天，超越自我，掌控未来……