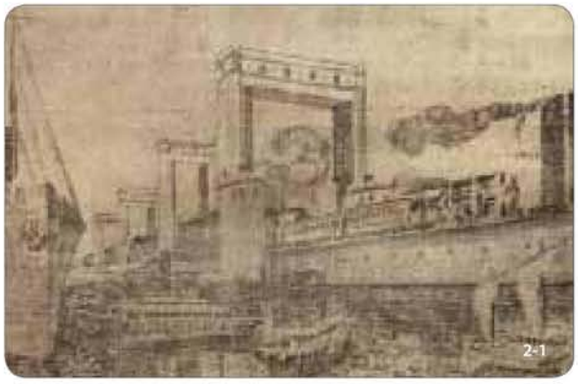


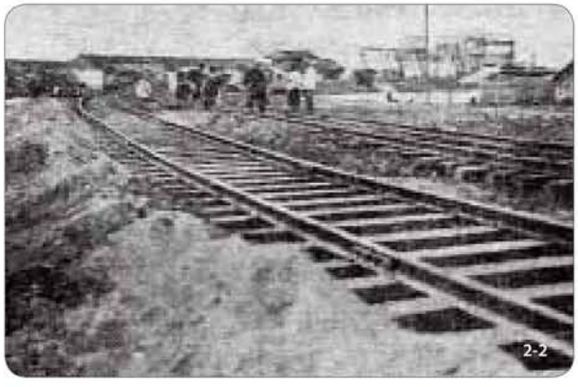










**图 2 首都铁路轮渡新旧影像对照**
(2-1"首都铁路轮渡设计图",引自《工程周刊》,1932年第1卷第3期,封面;2-2为"下关轮渡接轨线",引自《工程周刊》,1933年第2卷第16期,第246页;2-3、2-4为考察时所摄下关铁路轮渡遗址现状影像)

晰,但枕木已腐朽,钢条散落一地(**图2**)。参观该遗址后,考察队立即提出新的疑问:1933年第一批文物抵达浦口火车站时,首都铁路轮渡是否已经建成?1064箱档案如何运抵南京行政院大礼堂?1937年12月间,西迁北路三批文物迁移陕西宝鸡,是否经过该铁路轮渡?

据查,民国时期,南京境内有两条重要铁路交通线,即连接南京与上海的沪宁铁路及连接天津与浦口的津浦铁路。沪宁铁路兴建于光绪三十一年(1905年),三十四年(1908年)竣工通车,全长311.04公里,抵达下关长江边。浦口铁路始建于光绪三十四年(1908年),宣统三年(1911年)完成津浦线南段铺轨工程,设置3个客货混合站,直抵浦口长江边。[*4]因津浦、沪宁两线隔江相望,无法接轨通车。为解决南北列车过江问题,1930年10月,国民政府铁道部"下关、浦口铁路轮渡设计委员会"确定活动引桥轮渡方案,由成立的"首都铁路轮渡工程处"借款招标建设火车过江轮渡,英国多门浪公司中标承建两岸活动引桥,英国马尔康洋行中标承造火车渡轮及挖泥船。首都铁路轮渡工程(**图2-1、2-2**)于1930年12月1日动工,至1933年9月全部建成,同年10月22日正式通航。[*5]此次考察所见的铁路轮渡遗址,即下关铁路轮渡接轨线,与沪宁线相连。目前,在对岸尚存一处浦口铁路轮渡接轨线,与津浦线相接。[*6]

可以肯定,1933年2月至5月,故宫文物分五批经平汉、陇海、津浦线运抵浦口火车站,并转运上海、南京。在此期间,首都铁路轮渡及铁路渡轮尚在建设之中,因此文物应当是从浦口火车站卸运,再搬运至江轮,分别运送至上海及南京。[*7]

及至1937年12月间,为避免文物遭受日军损毁,存朝天宫保存库文物分三路西迁,其中西迁北路7287箱文物应是经首都铁路轮渡,沿津浦线北上,由徐州转陇海线运至陕西宝鸡。据载,1937年12月,在南路、中路文物运离南京后,南京分院再次奉紧急命令,将津浦路车皮调至下关装运,抢运出3列车文物,共计7000余箱。[*8]另查,当时往返于下关、浦口铁路轮渡码头的渡轮名为"长江号",船长113.3米,宽17.86米,舱面铺轨3股,各长98.43米,可载重40吨货车一列(共21辆,每股道装7辆)(**图3**)。可见,抗战期间,车皮及文物应均由"长江号"渡轮往返运送。在日军侵占南京前夕,"长江号"渡轮连同拆除的部分设备西撤至长江上游汉水石碑附近自沉。[*9]

DPM