

从 617 铁路专线到“老外街”

◆ 邱根发

近几年，虹梅路、虹许路之间出现了一条热闹的小街——俗称“老外街”。说它小，因为不过只有几百米长。说到“老外”，里面进进出出的的确有很多外国人，光在此街上开设饭馆、酒吧、咖啡馆、小吃店的就有十九个国家和地区，包括意大利、美国、德国、西班牙、加拿大、荷兰、日本、比利时、墨西哥、泰国、希腊、伊朗、印度……在这里可以尝到世界各地独特的风味美食。

但是最初吸引人们到这儿来的，还不是因为美食，而是因为一条铁路、一辆火车、一个伟人，和一段惊心动魄的粉碎“政变”的故事——一块铜铸的说明牌把人们的思路拉向四十多年前。

101专列

牌子上写着：“1971年9月，林彪集团安插在毛主席身边的眼线得知，在1971年9月10日的晚上，毛主席的专列将在上海某站停靠。之前，林彪集团已经策划了八种企图谋害毛主席的方案，但是毛主席早已察觉了其中隐藏的危险，临时决定改变了9月10日下午的行程，未在事先安排的顾家花园车站停靠，而让101专列停靠在虹桥机场一条运输专用铁路的车站，成功地躲过了林彪的谋害，也使林彪集团的企图暴露在光天化日之下。现在，在这段富有传奇色彩的废弃铁路路基上，在毛主席专列的临时停靠站，铸就了另外一种传奇——老外街101”在另外一块牌子上还写着：“这里曾经是毛泽东101专列的停靠站。1971年9月10日，毛泽东101专列停靠此站后，上南京，回北京，随后发生了‘九一三’事件。”

由此可知，这绝不是一般的火车和铁路，而是毛泽东的专车和专线。从它建成、运营的数十年中，每一声轰鸣、每一次启动，都关系着中国政坛的神经，以至于近些年来各种传说不知有多少。可见这条短短的极富传奇的铁路，与中国当代政坛，讳莫大也！

现在这条铁路在改革开放以后早被拆掉了，而那辆火车却还雄姿勃勃地昂首挺立在“老外街”的街口，车头上挂着一个牌子：“101”。

其实，“101”只是民间的说法，略微知道点内情的人称之为“主席专列”或“内部专线”，而正式的官方文件上却称之为“民航617铁路专用线”或“徐虹支线”。翻阅它的历史，实在是中国铁路的一个特例——不归铁路局管，却属于民航局管，一头连着沪杭线铁路，另一头通向虹桥机场，从凯旋路向西一直到虹桥机场。其大致的路线走向基本就是从现在的古羊路一线，从凯旋路穿越中山西路、宋园路、虹许路、虹梅路、虹中路、虹井路、沪青平公路，一直到虹桥机场。

顾家花园小站

其中在宋园路以西有个地方叫顾家花园，这里有个小站，毛主席来沪时曾在这里下车。所谓小站，其实是栋小洋楼，还带一个游泳池，是以前某个大户人家的住宅，新中国成立后在这里设了一个首长休息室，即毛主席的休息室。据当年414招待所前去检修服务的电工王逸金先生说，那个所谓的顾家花园小站其实连个站台都没有，周围都是菜花地，火车就停在菜花地里，工作人员拿一个挂靠式的楼梯往火车车门上一靠，主席才能下车，然后乘坐市委警卫处的轿车离开，所有设备都简单得很。现在那栋小楼和游泳池早就被拆掉了，成为古北新区的一部分，名玛瑙园小区。从顾家花园小站再往西，靠近虹许路的地方还有个站头，就是“老外街”的说明牌上说的那个临时停靠站，现在也已经拆掉，成为“老外街”的一部分。但是，据原414招待所（现西郊宾馆）的诸多老同志说，1971年9月10日晚上主席专列停靠的站头，并不是位于虹许路附近的站头，而是现在沪青平公路附近的一个站头，已经离虹桥机场不远了。那天晚上，414招待所的工作人员知道毛主席要来了，都做好了接待准备，但是等了一夜，主席没有下火车，第二天中午火车就开走了。后来传来了“九一三”林彪爆炸的消息，方才知道主席不下



■ 1971年毛泽东专列临时停靠站基石



■ 昔日“老外街”



■ 如今的“老外街”街景



■ 如今“老外街”上的“101专列”

火车的原因。

由此可知，主席若从南边来，是沿沪杭线铁路到凯旋路，然后向西拐入“617专线”，到顾家花园或者虹许路站下车，然后乘车驶往414招待所。如果从北边乘飞机来上海，则在虹桥机场下飞机后，亦由“617专线”行驶到沪青平公路站或虹许路站下车，再驱车前往414招待所。自然，这应当都是1960年以后的事情，在1960年以前，414招待所还没有建造，那时主席到沪如果是乘火车，应当是在沪杭线上的徐家汇站下车，然后驱车前往市中心住的。

这条铁路长约5公里，沿线用地宽度10到20米不等，原属上海县，后上海县撤销，该地划归闵行、徐汇、长宁三区，并作为三区行政区划线。铁路以北是长宁区，以南是徐汇区，以西是闵行区，而且与城市道路有八处相交，早在1950年5月就开始建设此铁路了。这些，都是时任上海市长陈毅和副市长潘汉年亲自下了批文要修建的。

查阅《上海民用航空志》可知：“……征地移民的工作，经过20多天的努力，于时年（1950年）8月25日基本结束。专用铁路线涉及虹桥乡数十村，498户居民，从开始征地动员到办妥手续，前后历时40余天，对被征用的土地、房屋、青苗等，及时给予补偿费。”这么短的动迁时间，这么神速的建筑工程，可见新中国成立后老百姓对共产党真是一呼百应的拥护。好在工程是保密的，假如老百姓知道是为毛主席建专线，在那个时代恐怕补偿费都不要了也说不定。

据《毛泽东年谱1949-1976》及党史部门编纂的资料说，毛主席在新中国成立后多次来上海，1960年以前住过原法国总会（即花园饭店）和兴国宾馆1号楼，1960年以后来沪都是住在414招待所一号楼，每次基本上都是住几天至一周，有一次还住了近两个月，但是只有一次例外，是住在火车上的，就是1971年毛主席南巡视察过程中，9月10日傍晚到上海的那次。很多材料上都说，当时毛主席在杭州时已经接到密报，有人在收集主席在杭州活动的具体情况，说是主席处境危险，应当赶紧离开，于是主席临时决定离开杭州，于9月10日傍晚抵达上海，专列停靠在虹桥机场附近的吴家花园。其实说的就是617专线上的顾家花园，大概是上海人说话“吴”和“顾”发音比较相近而致误。

很多材料上还提到，这次主席没有下车，在火车上过了一夜。当时毛主席对林彪的死党、空四军的政委王维国已经有所警惕，尽管他人来了，但没叫他上火车。王维国自知无趣，预感到他们的“571计划”要败露了，长叹一声，瘫倒在车站的沙发上……如此说来，这条铁路和火车在最关键的时候，的确是发挥了不可替代的作用。

第二天中午主席突然离开上海，一路北上，最后安然抵达北京。

从那以后，主席再也没来过上海。出于对铁路和列车的保养，每天还会有一辆列车从顾家花园缓缓驶向虹桥机场，但是车中无人，没有任务可执行了。听老同志说，原先顾家花园车站和虹许路车站里的沙发和桌椅用具，后来都由414招待所的人搬了过来。到1996年，这条铁路完全停运了。

废弃徐虹支线

1999年，中国民航华东管理局鉴于这条铁路实际上已经废弃，而现有路面和交通路口多年来已经陷入脏乱差的情况，发文给上海市计划委员会，题目是《关于徐虹支线铁路整体规划的请示》，文中说道：“徐虹支线铁路（沪杭铁路原徐家汇站至虹桥机场）段，该段产权权利本归中国民用航空华东管理局。随着市高架轻轨明珠线的建设和沪杭铁路内环线的全部拆除，该路段于1996年6月起停止列车通行，不再承担任何运输任务。由于疏于管理，不久便成了藏污纳垢场所，道口因年久失修，也给市民造成了一定的影响（该路段1999年前系委托上海铁路局代为维护管理）。1999年，上海铁路局将维护管理权归还我局后，我局对该铁路共投入资金九十余万元，对铁路周围脏乱差现象进行了整治，使沿线及周边环境得到了改观。同时，为使铁路沿线的道口路面能有一个彻底改善，我局于99年3月向市府办公厅督察办发了函，将铁路沿线所有道口段路面产权移交市政管理。后在99年5月28日由卫计委主持召开、相关单位参加的会议上明确：铁路沿线道口路面，由市政全面负责并协调好各区市政工作，等市府研究决定后，再下批文办理相关手续。该铁路作为机场配套设施，在民航局未决定该铁路报废的情况下，为维护好该铁路沿线有一个长期良好环境及又为保护铁路解决一定的资金，我们打算利用该地段闲置的场地，充分发挥出它的社会效益，拟建一些临时建筑。补充该地区居民人员密集，商业网点缺少和社区生活配套设施严重不足，缓解周边居民生活中购物困难的矛盾，同时也为下岗人员再就业提供机会……”并作出了具体的规划。上海市计划委员会及时作出回应，支持民航华东局的计划。

建设“老外街”

在这样的背景下，“老外街”应运而生。但是最初还不叫“老外街”，叫“虹桥生活休闲街”。

原虹桥镇的张亚江先生承租了虹许路到虹梅路一段，在此同时，民航局拆除了实际上已经报废多年的617专线铁路，使这一铁路的路基及周边地区，焕发了新时代的光彩。他从2000年筹建，2002年4月开始营业，建房出租，先后有39家单位、其中包括19个国家的境外人士入驻经营。至2008年，作为上海世博会的接待点，进行了环境改造，有了中英文的标志。在世博会领导周汉民先生的指导下，发展方向转向主要吸引外国人来此休闲、小吃。按照市旅游局接待外宾的标准进行改造。因此从2010年4月开始，街名改为“老外街”。当时，张亚江还斥资100万元，按当年毛泽东乘坐的火车头整体买下来，放在“老外街”步行街的街口，增添了“老外街”的景观，果然一炮打响，成为上海著名的旅游景点之一。著名作家叶辛还专门为“老外街”题写街名，并赠送了“以礼相交天下客”的条幅。中外游客来此既是休闲，又是了解了历史——尤其是这片土地上曾发生的惊险一幕。

现在每到傍晚或周末，“老外街”上灯红酒绿，人流攘攘，家家生意火旺，遥想当年的剑拔弩张，不禁令人顿生沧桑巨变之感。

“老外街”与我曾工作过的414招待所（西郊宾馆）近在咫尺，过去工作上也有过一点联系，我偶尔也会在“老外街”散散步，感受此地的异国风情。对这条短短铁路的点滴变化自然也会记在心头。

关于这条特殊年代的特殊铁路，现在只有“老外街”留住了一些记忆，其他路段均已经开发成房地产业了。

（本版摄影 邱斌）