

## 重走京张路之三 ——八达岭、青龙桥

古籍馆舆图组 金靖

沉寂了近两个月，2010年9月，我们终于第三次走上京张路，目标是八达岭、青龙桥一线。



周六早上 8:30，四人小组就在西直门聚齐了。Y567 次动车 9:33 开，我们争取利用发车前一小时完成第一个拍摄任务，即老西直门站。京张铁路修建之初，这里被称作“京张铁路西直门车站”，1923 年京张线铁路向西延伸至绥远，西直门车站改称平绥铁路西直门车站，这个名称一直

使用到 1949 年。解放后，改称“西直门车站”，1988 年又改为“北京北站”。2005 年，北京北站开始改造站台，2009 年 1 月 17 日新站正式启用，但站台东侧老候车楼上始终保留着“平绥铁路西直门车站”几个字。

我最后一次从老西直门站坐火车已是十几年前了，现在站在气派的候车楼前，完全想不出它原来的样子。我们从后门绕到前门，试图提前进到站里拍摄老候车楼，但工作人员恪尽职守严把大门。给他们看图片，说明我们的意图，仍被告知要与西客站宣传科联系好才可以拍摄。我们只能隔着检票口玻璃，远远望着东北角的老房子，无奈地守在队伍的最前面，争取早些进站。时间一分分过去，检票闸门分秒不差地打开，旅客们匆匆进站匆匆上车，我们却一路小跑奔向老站台。

从 Y567 的车尾跑到车头，走过一座老天桥才能到达对面的老站台。这座铁质天桥是詹天佑设计的，采用了英国优质钢材，一百年过去，依然坚固如初。我踏上铁桥的一刻，抬了抬头，看到的是白色钢架天棚，忽然感到这么现代的设计元素与这老桥、老站台、老候车室是多么的不协调。

因条件和时间所限，我们无法对照拍摄与老照片相同的方位与角度，但也算是有所收获。

等哪天拿到西站宣传科通行的绿卡，我们再来。

火车开了，原来只有坐席的动车，现在也有很多人站着，好在路程不远，车跑得很快。当车厢里响起一片惊叫声的时候，我正向车外望着，心随着惊呼声一起颤了一下，是居庸关！延绵的壮丽、无以言表的气势，即便只是匆匆掠过，即便是我早已熟悉的景象，心中的小激动仍然持续了许多秒……

10:42 列车准时到达八达岭站。我们并不想随着人群出站，准备沿着铁路走，去寻找八达岭山洞，但站上的工作人员一直呵斥着“快点儿出站”，我们一个不落的全被哄了去。

出站不远就是詹天佑纪念馆。原本得到的信息是免费参观，到门口才知道要 20 元一张票！这可是超了预算呀！怎么办？一抬头，救星从天而降！原来，丰会的同学在这里工作，这下我们不光可以免票参观，还可以寄存书包减轻负重！最重要的是，他还很热情的画了地图，让我们之后的行动很顺利！

纪念馆里并没有其它参观者，我们独享专场。由瞻仰厅、序幕厅到陈列厅，了解了詹天佑从求学、投身铁路建设到抗清护路、拥护辛亥革命所走过的历程。纪念馆里“人”字铁路模型上，鸣着汽笛的小火车一趟趟的驶来驶去，让我们终于弄懂了这个伟大工程的原理。展品里有一个“京张铁路界碑”，就是在我们上次行动去过的阜成门内冰洁胡同出土的。

出詹天佑纪念馆已经 11:30，想想景区的饭肯定很贵，按计划每人 10 元标准怕是不行。而且今天还没有拍到一张理想的照片，我们便决定先去岔道城，找到那里的两个桥洞，再去寻找便宜的农家饭。一路走着，路边站的都是“农家饭”——穿着写有“农家饭”围裙的村民在招揽生意，可我们任务在身，只能忽略肚子的抗议声，先找到岔道城的桥洞再说。

过了八达岭站，西边不远有一个道口，这里的护道员看过我们的照片说，这个桥洞因为修路已经堵上了，但还可以看到。我们高兴地向他指点的方向奔去，而他还在和边上的朋友议论“这照片可有年头儿了”，很想回头跟他说句“那可不，一百年了！”。（参图版 1）

有了护道员的一句“往前走不远就是了”，我们有了精神，顶着大太阳，沿着盘山路，排成一字线，前进。先在路的左手边看到的“岔道城隧道”，不过，这只是公路隧道。再往前有一座小小的石桥，桥边铁路护坡下有一个桥洞，是这里吗？我们左看右看上看下看，得出结论：新修的公路垫高了路基，虽然是原来的桥洞，但却已没有百年前照片上的角度。尽力尝试着各种不同角度拍摄，但得到的照片都不是很理想。

要拍摄的另一个桥是“岔道城西”，但如果我们还沿着公路走，方向却是往南去了。还是先去找“岔道城”，再去找“西”吧。向北望，可以看到岔道村的残墙新瓦，走，让我们先去填饱肚子，再寻找方向！

我们踏着布满杂草乱石的路基，深一脚浅一脚的下到坡底，跨过铁路，再走不远就到了岔道城东城门。只有城东面还有些民房，城里全是新修的仿古建筑，除了没有沧桑感，“古城”建得还算可以。只是为啥户户闭门，这么冷清呢？终于见到一个农家铁锅炖菜，没的选择，看来只能在这里吃了，进院门，从廊壁到屋里的墙上都挂着不少宣传画，挺有特色。为了节约开节，我们只点了一份最便宜的铁锅烧鸭，再加上贴饼子和米饭，估计两位男士只是吃了半饱，但这 98 元的餐费已经是严重超支了。

吃过饭，我们继续往西走，出了西城门，看到一个雕塑，原来这里被旅游局评为中国最美的乡村。岔道城始建于明嘉靖三十年（1551），作为居庸关前哨，历代均在此驻兵。隆庆五年（1571 年）重新加固并在墙外包砖，整个城为不规则长方形，设东、北、西门，北门为假门，城上有垛口、望口，南城墙有烽火台二座。现保留部分南城墙和西门城楼、明代石刻揽胜碑。在岔道城村西北有“岔道城活人坑遗址”，1943 年，日军从山西、张家口和延庆抓来 6000 人修封锁沟，凡病者濒死者，皆推下坑烧死，死者约有七八百人。

西城门外的村子也是商业气息浓重，家家办起农家乐提供餐饮住宿。村外不远就是岔道环岛，环岛边的一座桥引起我们的注意，会不会是当年那个桥呢？我们拿着资料照片，换到不同方位比较，确定就是这里！对面的山形都没有变化，只不过原来小小的桥洞，已经拓宽成双向四车道的大桥了。桥的主体是公路，北侧是京张铁路。

看来中午这顿“大餐”没白吃，顺利拍到“岔道城西”的照片，我们拿首手绘路线图，兴致勃勃地奔向下一个目标。此时太阳晒着我们的后脑勺，感觉轻松多了，再次经过八达岭站，一直向东走，詹天佑纪念馆、北门锁钥、公交枢纽、八达岭熊乐园。再往下都是车行道，一般游人到这里就是终点了，只有我们四人还要继续前行，路边的黑车司机喊“走错路了”，嘿嘿，错没错我们心里有底。

走到铁路桥，我们顺着石阶登上路基，右手二百米就是八达岭山洞南口，这张照片来得比较容易。而山洞北口的照片需要到穿过山洞，到另一侧去，小吴不顾危险想靠近洞口看个究竟，但被洞口值守的警卫拦下，我们只能先转回头去青龙桥了。

一路沿着铁道，踩在碎石铺成的路基上行走，脚底很快被石块的尖角咯疼，于是就跨着枕木走。快到最后一个弯道时，我下意识地看了一眼时间——15:24，记得 Y580 次是 15:22 从八达岭站发车，这个时间……赶紧提醒大家，就在我们刚跳下路基的瞬间，一声刺耳的鸣笛就在身后响起，火车来了！道边可以驻足的地方有限，我们几乎被“挤”到树丛里，看着远远闪着大灯的动车头冲着我们飞奔过来，真是又紧张又激动呢。

匆匆赶到青龙桥，已近黄昏，古老的青龙桥站被暮色笼罩着。这里虽然已不再上下乘客，

但为纪念这个百年老站和京张铁路，2009 年曾青龙桥车站和首都博物馆共同举办了“工业遗产——京张铁路青龙桥站”展览，以老候车室为主体的展厅现在暂时关闭，但户外还保留有不少指示牌：人字型铁路、老水塔和水鹤的旧址、站前护坡等等，已然成为一个实物博物馆。

候车室灰墙外醒目的“青龙桥车站”几个大字，是京张线上唯一由京张铁路会办及总办关冕钧题写的站名。我们无法进去展室参观，只能透过窗户“窥视”到讲述青龙桥站历史的展板、照片以及保存如初的“男宾候车室”和“女宾候车室”。车站一旁是 1919 年中华工程师学会塑立的詹天佑全身铜像，从铜像的后面拾级而上，是呈站台状的詹天佑与夫人谭菊珍的墓。（参图版 2）

天色已晚，我们只能顺着来时的上行铁路返回八达岭。看来下次要再走一趟，探寻下行线上的六郎影、石佛寺，20 公里的山路直到居庸关。

（未完待续）