

老照片背后的故事

白鸿叶

“楼上楼下面积五百平，大大小小照片五百张”，这就是曾在国家图书馆二期新馆稽古厅和右文厅开展的大型图片展览——“1860—1930：英国藏中国老照片展”。展览共展出英国国家图书馆、英国皇家亚洲协会、英国伦敦大学亚非学院以及一些私人藏家收藏的中国近代历史照片500余幅。内容以1860年第二次鸦片战争、1900年义和团运动和1911年辛亥革命等改变中国历史的重大事件为主线，涉及政治、军事、社会、文化、风土人情、园林建筑等方面，为回顾和研究1860—1930年间的中国近代史提供了宝贵资料。配合展览，展厅还陈列了几套国家图书馆收藏的老照片明信片，包括高粱桥、香山昭庙的京西风景明信片，中国人自行设计和施工的第一条铁路——京张铁路和机车老照片、国立北平图书馆明信片以及清末民国初人物等。

“每张照片背后都有一个故事”，这是大家对展出照片的评价。我这里要介绍的是京张路工及其车辆老照片背后的故事。关于京张铁路的明信片有两套，分别为《国家图书馆藏京张路工照片集（上、下）》和《国家图书馆藏京张路工车辆照片集（上、下）》。《国家图书馆藏京张路工照片集（上、下）》包括：詹天佑肖像、京张干路起点、广安门车站、西直门车站、西直门过车道口栅门、西直门停车场、南口机车房、居庸上关由南望景、青龙桥停车场由东首正视全景、八达岭山洞北桥、居庸关山洞北口、青龙桥车站西上下火车同时开行由南望景、由小八达岭保险道岔遥望景、居庸关新添车站道岔作工景、北沙河桥侧面行车景、张家口车站共十六张；《国家图书馆藏京张路工车辆照片集（上、下）》包括：马力机车、欧节机车、播德威机车、北英机车、摩格尔机车、头等花车、头等客座、包车、铁棚车、货车、平车、守车、煤车、碴车、猪车、马车共十六种机车造型。

詹天佑修建“人”字型铁路的事迹早已家喻户晓。然而我来北京多年却从未有机会实地探“人”，即使多次经八达岭高速到张家口探亲，也只是透过玻璃窗望望而已。受老照片的影响，借着十一长假，我终于下定决心亲自考察一番。2008年10月1日，带着对詹天佑的无限景仰和对“人”字型铁路的无限向往，我和家人来到堪称“天险”的八达岭脚下，参观了吕正操将军亲笔题名的詹天佑纪念馆。与八达岭长城入口处熙熙攘攘的人群相比，纪念馆里显得比较冷清，但恰是我们认真参观的好时机，无人打扰。看过一块块展板、一件件实物，敬佩之情油然而生。现将展览中有关詹天佑以及他主持修建京张铁路的信息整理如下，与大家共享。

詹天佑

詹天佑（1861—1919年），号眷诚，字达潮，广东南海人，是詹家第四十世孙，祖籍徽州婺源（现江西婺源），是中国首位铁路工程师，有“中国铁路之父”之称。1872年，年仅12岁的詹天佑到香港报考清政府筹办的“幼童出洋预习班”，并被录取。从此，他辞别父母，来到美国，先后就读于威士黑文小学、纽黑文（NewHaven）希尔豪斯（Hillhouse）中学。1878年考入耶鲁大学土木工程系，专攻铁路工程。1881年撰写了题为《码头起重机研究》的毕业论文，获学士学位，以优异成绩毕业回国。回国后，詹天佑满腔热忱地准备把所学贡献给祖国的铁路事业。但是，清政府洋务派官员迷信外国，在修筑铁路时一味依靠洋人，竟不顾詹天佑的专业特长，把他差遣到福建水师学堂学驾驶海船。几经周折，詹天佑终于在1888年

进入天津中国铁路公司，开始献身筑路，在建造当时中国最长的铁路——滦河大桥时，首次采用压气沉箱法建造桥梁基础，解决了外国工程师未能解决的桥墩基础施工困难问题，中外瞩目。1905年又主持我国自力修建的第一条工程艰巨的京张铁路。1910年，任广东商办粤汉铁路总公司总理兼工程师，1912年兼任汉粤川铁路会办，负责兴建粤汉及川汉铁路。1913年创办中华工程师学会并任会长。1916年，获香港大学颁授荣誉法学博士学位。1919年初，受命往海参崴和哈尔滨任协约国监督远东铁路会议中国代表，在会议中由于操劳过度，旧疾复发，4月21日回汉口就医，24日病逝，终年59岁。举国哀痛。



詹天佑生活的时代，正值中华民族深受帝国主义侵略，帝国主义各国疯狂掠夺我国铁路修筑权，以此作为扩大侵略、分割中国的重要手段。铁路修筑权的得失，已经成为国家盛衰、民族兴亡的大事。维护我国铁路修筑权，就是反抗外国侵略，詹天佑在主持京张、川汉、粤汉和汉粤川等我国早期铁路建设中，特别是在修筑京张铁路过程中，以大无畏的气概，自强不息，为国争光，给外来侵略者以有力的回击。詹天佑一向重视工程标准化，早在修筑京张铁路时，就建议统一全国铁路标准。他领导全国交通技术工作后，尤其致力于制订法规和工程标准，为我国早期铁路标准化奠定了初步基础。他既坚信我国人民的创造能力，又努力引进西方工程技术，为我国自办铁路和开拓工程事业做出了重大贡献，敬爱的周恩来总理赞誉他是“中国人的光荣”。

詹天佑不愧是近代科技界的先驱，他一生实干爱国，不仅自己取得了骄人的成绩，同时也注重培养青年人，常以亲身经历和体会教育青年。1910年任学部归国留学生主考官时，他对考生说：“我们留学外国获得了一些知识技能，要做一点事贡献国家。如要做官，就不能做事，想做事，万不可做官，但官不可做，又不可无……在现在中国里，没有经过朝廷给予你一官职，就没有地位，没有人把重要的事给你做。”

京张铁路

京张铁路是自北京丰台，经八达岭、居庸关、沙城、宣化至河北张家口的铁路，亦是中国首条不使用外国资金及人员，由中国人自行完成并投入营运的铁路。居庸关、八达岭，层峦叠嶂，石峭弯多，且“由南口至八达岭，高低相距一百八十丈，每四十尺即须垫高一尺”，工程维艰。所以当时自办京张铁路的消息传出之后，外国人讽刺说建造这条铁路的中国工程师恐怕还未出世。詹天佑勇敢地担当起总工程师的艰巨任务，勉励工程人员为国争光，他亲率工程队勘测定线，当时制定了三套方案，一是由丰台沿永定河谷至沙城到张家口，即今天的丰沙线；二是由丰台至南口通过关沟越过八



达岭；三是由昌平经过十三陵通过德胜口至延庆。经过研究认为第一线工程浩大，不可能采用。第三线虽可绕过八达岭，但线路延长而且石方开挖量仍很大，并不理想。第二线关沟段方案是在当时经费和工期限制等条件下最为理想的方案，即由西直门经沙河、南口、居庸关、八达岭、怀来、鸡鸣驿、宣化至张家口。

这条路线的难关在南口至八达岭一带的关沟段，这一带地势险峻，悬崖峭壁，工程之难在当时为全国所无，世界所罕见；且坡度很大，南口和八达岭的高度相差近 60 米。在八达岭附近青龙桥段，为了穿越燕山山脉军都山的陡山大沟，为了使火车能爬上这样的陡坡，当时也制定了三个方案，第一方案是自石佛寺西北行，开挖山洞 1800 米，人工挖需要三年。第二方案是由青龙桥东径过黄土岭至小张家口出山，可避免经过八达岭，但此线使线路延长，且开挖石量较大，不够理想。第三方案是由石佛寺引上山，进青龙桥东沟，然后折回，在八达岭下开挖山洞 1091 米，使原定山洞长度缩短近一半（图中蓝色线为理想的第三方案线路）。最后选定了建造成本较低的第三个方案。顺着山势，詹天佑设计了“人”字型线路，这是中国铁路史上的一个创举，列车在用折返方法攀斜，由两部机车牵引，一个在前边拉，一个在后边推。过青龙桥，列车向东北前进，过了人字型线路的岔道口就倒过来，原先推的火车头拉，原先拉的火车头推，使列车折向西北前进。巧妙地克服了地形困难，使得铁路顺利通行。这一设计思路，也被随后的各国铁路设计广泛采用。工程原计划六年完成，结果只用了四年就提前完工，工程费用只及外国人估价的五分之一。

看罢展览，我们沿着铁路线徒步来到青龙桥车站。走在生锈的铁轨上，不禁想象当年恶劣的环境下，詹天佑带领工人们埋头苦干的情形。他得克服多大的困难，顶着多大的压力，工人们又付出多少艰辛，才建成至今仍在使用的铁路。正在青龙桥“人”字岔道口驻足时，听到远处一声长鸣，“和谐长城号”正向我们驶来，好是兴奋，紧跑两步，用镜头记下了“和谐长城号”通过“人”字型铁路的全过程，敬佩之情真是难以言表。铁轨旁摆放着数十根水泥枕木，看来是要将这百年枕木更新换代了，似乎我们来的还真是时候，可能明年十一就看不到了。我们希望能将这些百年枕木适量保存在纪念馆里，以便后人瞻仰。如今的青龙桥车站已装修如“旧”，只作“和谐长城号”的转换站，游人并不在这里上下车。车站旁侧则是詹天佑铜像，铜像建于民国十一年（1922），是汉粤川路铁路同人及中华工程师学会与京绥铁路同人会所立。铜像左侧是孙中山所题碑文；铜像后山坡上是和詹天佑及夫人谭菊珍的墓地，墓地在半山腰，墓碑前有一束颜色鲜亮的黄菊，应是刚摘来不久，想是在我们之前已有人来过。鲜花与漫山红叶相映衬，让人心头淌过一丝暖意。

文末，摘录詹天佑的两段名言与大家共勉：

“工学之前途，发达可期，实业之振兴，翘足以俟，将不让欧美以前驱，岂仅偕扶桑而并骑。”

“世事至难也，然衡其究竟，每败于易而成于难，若因其难而畏之，则事之底于成者卒鲜。”