

【造物天工】

京城那条“樱木花道”的前世今生

郭 静

京城北面通往延庆青龙桥火车站，有一条最美铁路，每逢春季，两侧樱花烂漫，人称“樱木花道”。



北京居庸关樱花花海



列车穿过“樱木花道”

这条铁路也是个老物件儿，它的身世还得从一百多年前一条皇家旅游铁路专线说起。

----- 皇家专线 | 用心良苦的铁路推广 -----

很多人都不知道，曾有一条 1500 米长的铁路横跨今天的北海大桥，连接着北海和中南海，那是晚清昙花一现的皇家专线。



紫光阁铁路上一节车厢

对于火车这种自带怪兽之躯和巨大声响的舶来之物，最初的大清子民是拒绝的。1865 年英国人杜兰德在京城永宁门外修筑了一条小铁路，官员民众“诧异所

未闻，劾为妖物，举国若狂，几致大变”。慈禧也觉得洋人在国内修铁路是居心叵测，下令将其拆除。再看看十几年后最早通车运营的吴淞铁路，清政府宁愿赔款 28 万 5 千两白银给英商，也要坚持把这段铁路拆毁。“你们洋人能建，我们大清能拆”成了此后清政府处理铁路问题的一个固定模式。

然而执着的铁路推广家李鸿章并没有放弃。他想，如果能在统治者的潜意识里植入“坐火车，挺好”的观念，在全国推广铁路不就指日可待了吗？

于是李鸿章拉来法国人友情赞助的六节豪华火车厢，在西苑三海建筑了第一条皇家专线——紫金阁铁路，并用各种方法吸引慈禧乘坐。成功的是，慈禧迅速为小火车所倾倒，每天都要坐着往返于北海和中南海。不过，还没能完全接受新事物的慈禧觉得蒸汽机车动静太大，会破坏皇城“龙气”，故火车不用机车牵引，而是“每车以内监四人贯绳曳之”。



《乾隆京城全图》(1750 年)

----- 铁路三雄 | 正阳门历史性会面 -----

1900 年八国联军侵华，慈禧挟光绪仓皇逃至西安。至 1901 年《辛丑条约》签订，才终于放心回京。返回的一路车马劳顿，到河北保定时，全国铁路督办大臣袁世凯为慈禧准备了一辆豪华列车返京。这次可是真正的蒸汽机车牵引。

从西安到保定，用了三个月；从保定到北京，用了三小时。没有对比就没有伤害，正是这次经历扭转了慈禧以至清政府对铁路建设的冷漠态度。慈禧向大臣们发布上谕，让他们开会研究下车马运输方式的变通改革之法。不久，慈禧有赴西陵祭祖的念头，袁世凯适宜地提出不如修条直达西陵的铁路，让太后坐火车去。

慈禧高兴地将此事交给袁世凯，要求在第二年清明节也就是六个月内完成。时间紧迫，袁世凯却被聘请英国还是法国工程师的难题纠缠了俩月毫无进展。焦虑万分的袁世凯不知如何是好。

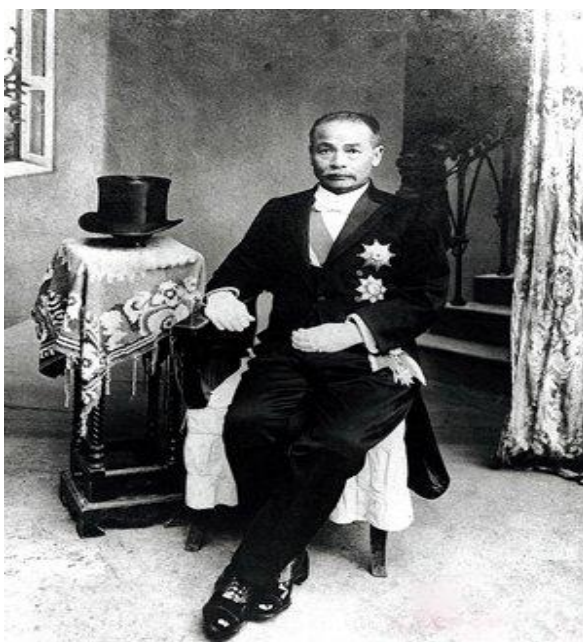
这时候，袁世凯忽地想起了一个人——

是的，核心男主角终于要登场了。

1872年12岁的他背井离乡赴美留学，从旧金山登上火车一路坐到纽约；1878年以高中全校第二的成绩考上耶鲁大学理工学院铁路工程专业。旅美的九年生活让他深知古老封闭的晚清和工业发达、铁路纵横的美国差距之大。而作为大清首批官派海归学霸，他以坚强的意志力挽狂澜，以实力改写了晚清铁路的颓靡面貌。

他就是将一生奉献给中国铁路事业的詹天佑先生。

最开始时，由于中国铁路业受制于洋人，从美国毕业回国的詹天佑一身才华无可施展，甚至都没能进入到铁路建设的核心圈子。直到1902年底，袁世凯的一封调令让他快马加鞭赶回了北京。



詹天佑赴东北出席铁路会议前留影（1919）

此时的袁世凯确实是个荐才功臣。他大胆任命詹天佑出任“祭祖专线”新易铁路总工程师。詹不负众望，仅用四个月完工，建成了完全由中国出经费、中国工程师主持的第一条中国近代铁路。

1903年清明节后，铁路圈三大风云人物终于在正阳门聚首。在袁世凯的引荐下，慈禧对詹天佑欣赏有加。会面更大的意义在于传达了一种信息：大清已有如詹天佑这样杰出的工程人才，不比洋人差。大清已有能力自主建立铁路了。

当时的詹天佑并没有预料到，这样的信息促成了两年后一个完全改写他个人人生甚至中国铁路历史的机会。

----- 京张铁路 | 终成举世瞩目之奇迹 -----

1904 年袁世凯提出了一个浩大工程：修建京张铁路。慈禧自然同意，但表明没有能力在资金上给予支持。袁世凯想动用存在汇丰银行的保障金，却招致英俄两国都来争夺筑路权。清政府见此情形，只能咬牙宣布：京张铁路，我们自己建，不启用洋工程师。

英俄都以为清政府在开玩笑：中国能造此路之工程师，尚未诞生吧？

确实，北京与张家口之间横亘着太行山脉，崇山峻岭，沟壑纵横。八达岭与南口相距 20 公里，海拔差竟达到了 600 米。让火车爬上 600 米高度的斜坡，需穿越 1000 多米长的隧道，难度可想而知。

顶着双重压力，袁世凯再次聘请詹天佑为总工程师。此时距离詹天佑回国已经整整 24 年了。他郑重接下了这个近乎不可能完成的任务，一次又一次前往青龙桥勘测，最终选定了丰台—南口—青龙桥关沟—张家口三段式修建方案，并在难度最大、危险最多的第二段上创造了举世瞩目的“人字形”岔道。



《西直门过车道口栅门》工程中段起点站



《青龙桥车站西上下火车同时开行由南望景》，著名的人字形铁路

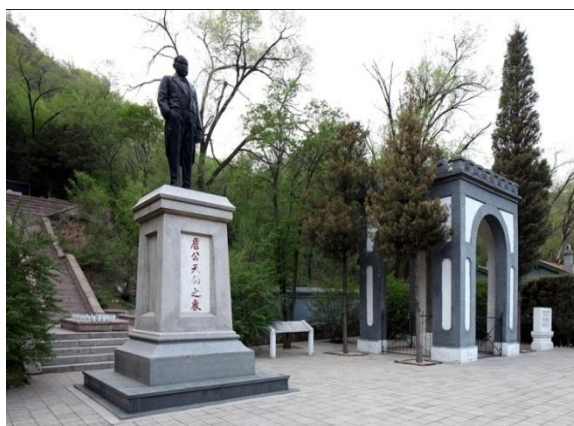
1905-1909，京张铁路用了四年时间建成并通车。这是中国完全依靠自己的人和技术，自主建成的第一条铁路干线。其工程难度前所未有，为世界罕见。

之后的十年里，詹天佑往返于南北各大铁路线，为铁路网的建设操劳奔波。他严谨认真，为保证工程质量，凡事都亲力亲为。可惜很多铁路未及联通，国难却已接连再三。1919 年 4 月 24 日，58 岁的詹天佑积劳成疾病逝于汉口。抱病期间他再登长城，留下一段话：“生命有长短，命运有沉升，初建路网的梦想破灭令我抱恨终天。所幸我的生命能化成匍匐在华夏大地上的一根铁轨。”

詹天佑的纪念馆位于八达岭长城脚下，就在文章开头提到的“樱木花道”上。每天注视着自己设计的铁路上跑着现代化的列车，也是很安慰的一件事吧。

京张铁路工程已是百年前之事，物虽犹在，人事已非。好在，整个京张铁路工程都被当时的摄影师记录了下来，得以让我们回顾这段辉煌往事。1909 年上海同生照相馆发行了《京张路工摄影》，收录了桥梁、隧道、车站、机车、工程人员和通车典礼等珍贵的老照片。现藏于国家图书馆。刚才的西直门和青龙桥照片就是这一系列。

虽然原版影集不卖，但我们有绝对现场的明信片。手握这样一套明信片，是不是乘坐火车时就可以好好显摆一下渊博的知识与满满的爱国心了呢？



青龙桥车站詹天佑铜像

【好物介绍】

京张路工明信片 尺寸 14×10cm，共 16 张

