

文史知識

京張鐵路話百年

方謙光

凡是到過北京的人，無論是普通老百姓，還是各國首腦一定會做兩件事，一是吃烤鴨，二是爬長城。俗話說，一到長城非好漢，不吃烤鴨真遺憾。如果是沒吃過烤鴨或沒到過長城，就不能算是真正到過北京。

北京周邊長城最有代表性的應該屬八達嶺長城，這一段長城氣勢雄偉，穿山越嶺，盤旋于深山峽谷之中。座座峰燧、敵樓林立，氣勢非凡，巧奪天工。凡是到過八達嶺長城的人，無不讚歎古人的智慧，不能想像，在沒有機械設備的情況下，只憑人力是怎樣完成這樣艱巨的工程。長城也是人工創造的世界七大奇跡之一。

如果你是乘火車去八達嶺，可以從北京北站(西直門火車站)上車，走京張(北京至張家口)線，在青龍橋下車。青龍橋就在八達嶺長城腳下，在這裏你不但能領略到古長城的巍峨氣勢，還可以感受火車穿越八達嶺的另一個奇跡。這裏的鐵道的坡度達到世界之最，為千分之三十三(每公里上升三十三公尺)，採用「之」字形線路，火車要由兩台大馬力機車推拉牽引，才能越過八達嶺。創造這個奇跡的不是別人，就是中國傑出的鐵路工程師、中國鐵路之父詹天佑先生。京張鐵路於 1905 年初動工到 1909 年 10 月竣工，僅用四年的時間。這是一條完全由中國人自己勘測設計，全部由中國人自主施工的第一條鐵路。京張鐵路的建成不但大長了國人的志氣，也令那些洋工程師們徹底折服。

從京張鐵路 1909 年建成通車，至今已經整整過去了一百年。在這一百年裏，中國鐵路所發生的事，依然讓世界各國的鐵路工程師們折服。在 2005 年，中國只用了五年的時間，就建成了世界上海拔最高的鐵路，由格爾木至拉薩的青藏鐵路，中國在上海建成了世界上第一條正式運營的「磁懸浮」鐵路。中國完成了北京至天津城際鐵路時速高達 350 公里/小時，由北京南站到天津站 130 多公里的路程僅用 29 分鐘。正在修建中的北京至香港高速鐵路，已經完成了由武漢至廣州段時速達 380 公里/小時。鄭州至西安的高速鐵路已經建成通車。北京到上海的高速鐵路也正在建設之中。中國除了建成的磁懸浮鐵路和高速輪軌鐵路之外，各大城市還修建了四通八達的地

下鐵路(地鐵)。

中國鐵路的成就不但令洋工程師們折服，還引起了國際政治領袖們的關注。就連俄羅斯的總理普京和美國總統奧巴馬都表示，要採用中國的高速鐵路技術，要請中國人去幫助他們修建俄國和美國的高速鐵路。

中國鐵路取得了今天的成就，你可知道中國鐵路的發展，百年來是經歷了怎樣的坎坷和多麼艱辛的歷程。百年以前的清同治十三年(1874年)上海英商未經清政府的允許，修築一條吳淞鐵路，清政府把鐵路看成是「破壞列祖列宗之成法以亂天下」的怪物。但又不敢得罪洋人，愚蠢又無能的清政府競不惜重金，以二十五萬兩白銀把這段鐵路購回後再拆毀，真正是一群「敗家子」。在光緒七年(1881年)，李鴻章為開平礦務局運煤需要，奏請清政府批准修築唐胥(唐山至胥各莊)鐵路，當鐵路鋪軌完成，清政府又以「機車直駛，震動東陵，且噴黑煙有傷禾稼」為由，不准用火車頭牽引，只能改用騾馬拖曳列車運行。直到光緒二十六年(1900年)慈禧為了要到西陵去掃祭，清政府下令派詹天佑負責修建新易鐵路(河北新城至易縣)，限期六個月建成，詹天佑只用了四個月就建成了。慈禧頭一次坐上了火車，大為驚喜，也不怕「機車震動西陵」了，認為火車這玩意兒還真不錯，也就不再反對修鐵路了。光緒二十九年(1903年)袁世凱奏請清政府修築京張鐵路，消息傳出，英俄兩國都來爭奪築路權，雙方僵持不下，打得不可開交。清政府兩邊都不敢得罪，最後只得聲明，京張鐵路全部工程一律不用外國人，一切均由中國人自己承擔。消息傳出，英國人對俄國人說：「中國修這條鐵路的工程師還沒出世呢！咱兩家就先別打了，等著笑話吧！」

也正是在這種情況下，詹天佑臨危授命，出任京張鐵路總辦兼總工程師。詹天佑傾注全部的心血，以超人的智慧和過人的膽識，頂住了重重的壓力和洋人的刁難，克服各種艱難險阻，闖過道道難關，僅用了四年時間就完成了全長二百零一公里的京張鐵路，在中國的鐵路史上譜寫了光輝的詩篇。

抗日戰爭爆發的前夕，由中國著名的鐵路橋梁專家茅以升先生主持修建了滬寧鐵路(上海至寧波)杭州錢塘江大橋，大橋剛剛建成通車不久，抗日戰爭全面爆發，南京、上海相繼失守，為了防止日軍繼續南下，錢塘江大橋不致落入敵手，茅以升先生又要親手炸掉這座耗費畢生心血，親手設

計建造的錢塘江大橋，這個痛苦決定無異於親手殺死自己的親生兒子。大敵當前，爲了民族和國家的生死存亡，茅以升毅然決然地炸毀了他親手建造的大橋，抗戰勝利後又重造錢塘江大橋，這就是一個中國工程技術人員的品格和情操。

中國鐵路發展到了今天，正是一代又一代的鐵路人繼承和發揚了詹天佑、茅以升先生的無私奉獻的精神。人們稱之爲「天路」的青藏鐵路能在短短的五年時間順利地建成通車，有誰知道青藏鐵路的前期準備工作已經做了四十多年，要修建世界上海拔最高的高原凍土鐵路，沒有現成的經驗可循，一切資料和資料都要靠人們的親自觀測，一點一滴的積累。爲了取得第一手的原始資料，鐵道第一勘測設計院和鐵道科學院西北研究所，從上世紀五十年代開始就在西藏的風火山和羊八井等地建立了長期觀測站，一點一滴地真實地紀錄著天文、地質、氣象和高原凍土變化的資訊，五十年來，不分晝夜從未間斷。試想一下，長年堅守在觀測站裏工作的人們，在荒無人跡的 4000--5000 米的高原上，頂著狂風暴雪，在極度嚴寒和缺氧的環境下，日夜不停地堅守了五十年，他們也有家，也有妻兒老小，也是有感情的人，是如何渡過那漫漫長夜，如何克服著高原缺氧和刺骨的嚴寒，如何克制和忍受著孤獨和寂寞……。正是他們把自己的青春和生命，無私的默默地奉獻。正是因爲對高原凍土進行深入徹底的研究，找出了解決在高原凍土地區修築鐵路的應對方案。所以在 2000 年初，當國家決定要修進藏鐵路時，對青藏、川藏、滇藏這三個方案進行比選，確定選用青藏鐵路方案。因爲前期的準備工作細緻而充分，所以整個施工能順利進行，一千多公里的橫穿青藏高原的「天路」，不僅勝出，五年時間就鋪通建成，創造了築路史上的又一個奇跡。

在修建京廣複綫時要穿越南嶺，全長 6.5 公里的南嶺隧道要穿過岩溶極其發育的「喀斯特」地區，整個石灰岩山體由於長年受到地下水的溶蝕作用，形成千瘡百孔的喀斯特溶洞，溶洞又與地下河連通，隧道每掘進一步，都要冒極大的風險，時刻都會有地下水夾雜著泥沙大量的湧出，使整個的工程受阻，南嶺隧道經常是打打停停，差不多用了十年的時間，才全部貫通。我的一位同學就是負責南嶺隧道地質工作的工程師，他用了整整

十年的時間，鑽遍了南嶺隧道的大大小小的溶洞，一點一滴的摸清了南嶺隧道岩溶分佈的基本規律，積累了大量的珍貴資料，制定指導施工的正確方案。試想一下，一個人一盞礦燈，在暗無天日的隧道和天然溶洞中，連續不斷地鑽上十年，是需要多麼堅強的毅力。

上世紀 80 年代中期，也是為了解決南嶺隧道岩溶探測問題，鐵道部根據日本駐鐵道部專家的建議，從日本引進了「瑞利波」探測技術，因為這是一個新鮮玩意兒，究竟是怎麼一回事兒，一時誰也說不清楚，只是認為很神秘。當這種被稱為「佐騰式全自動地下探測機」運進了南嶺隧道，經過了兩個月的試驗，在隧道裏根本無法正常工作，究竟是什麼原因，日本人自己也說不清楚。這種花了大價錢買來的東西在隧道裏不能發揮作用，引起中、日兩國技術人員的紛爭，中方要求索賠，差一點兒鬧出一場官司。1989 年我隨中方的考察團親自去日本「佐騰株式會社」去考察和研究，最終弄明白了是日本人沒有弄清楚「瑞利波」在不同地質情況下的傳播機理。

回國後，正趕上全國鐵路要大面積地提速，為了保證列車提高速度後的安全，首先就要對鐵路路基進行檢測，需要找到一種簡單、快速而又有效的方法，我們想到利用瑞利波，能否在鐵路路基上應用，最關鍵的問題是要首先弄清楚瑞利波的傳播機理，查遍了能夠找到的國內外文獻資料，也找不到有關瑞利波傳播機理的文章，無奈，只有自己反復地摸索和大量地實踐，這個過程是單調、枯燥、漫長而又艱苦的。經過反復的實踐，我終於解開了瑞利波在介質中傳播機理的奧秘，在 1999 年的鐵道學報上公開發表了《利用瑞利波進行鐵路路基檢測的理論基礎與應用》的學術論文，為了這篇論文，從 1989 年開始，整整耗費了我十年的精力，俗話說「十年磨一劍」，人生苦短，人活一輩子能有幾個十年。

中國鐵路的發展是由一代又一代的工程師和技術人員們默默地耕耘，耗盡心血和精力，而發展的，但他們的也僅限於方案和圖紙。真正要把圖紙上的東西變成現實，光靠工程師們是做不到的，還要靠無數的鐵路工人的雙手去實現。回想起 1988 年在南嶺隧道工地，鐵二局和鐵五局的工人們負責開挖南嶺隧道，工人們要分成日夜三班在隧道中艱苦作業，他們住

的地方就是在隧道洞口，用竹竿和瀝清油氈所搭建的簡易工棚，屋頂漏雨，四面透風。丈夫在隧道裏幹活，天天都要冒著透水和塌方的危險，妻子在簡易的工棚看孩子做飯，只盼著丈夫別出危險能平平安安地下班。大一點兒的孩子在石渣堆上玩耍，因為這裏沒有學校，也沒有幼稚園。有時我和下了班的工友們聊天兒，他們大部分都來自貴州和四川，我問他們最大的願望是什麼？他們最大的希望就是能把隧道早點兒打通，在回家時坐火車能享受一次臥鋪。沒想到，他們的要求和心願竟然是這麼簡單。

和農民工相比，他們也許還算是幸運的，首先有一份工作，收入雖然不多，但很穩定，能享受「勞保」，退休後還有養老金。而農民工是沒有這些待遇的，而他們所從事的是勞動強度更大、危險係數更高的工作，幹一天拿一天的工錢。我記得在 80 年代末，我去南昆鐵路(南寧--昆明)工作，也是在隧道口和一群開山鑿石的農民工攀談，才知道他們是當地的農民，從交談中得知，他們一天的工資僅有六塊錢人民幣。與的物價相比較，這六塊錢也就是能買三斤大米。農民工最大的心願就是希望能有朝一日成爲一名正式工。

在廣闊的中國大地上，正是這些千千萬萬的普普通通的工人和農民工，用他們辛勤的勞動和汗水，創造了一個又一個奇跡，如長江三峽大壩，青藏鐵路，磁懸浮列車和調整鐵路，以及「南水北調」，「西氣東輸」等浩大的工程。現代的中國各地就像是一個熱氣騰騰的大建設工地，到處都能見到中國工人和農民工們忙碌的身影。難怪 2010 年美國的《時代週刊》雜誌的封面人物，不是俄國的普京，也不是美國的奧巴馬，而是中國工人。

在中國改革開放的三十年裏，中國發生的巨變，由貧到富，由弱到強，外匯儲備居世界第一。當然也成就一批新富豪，其中有置礦工生死于不顧的黑心煤礦主、有製造毒奶粉毒害嬰兒的不法奸商和一批大貪官。他們雖然很有錢，但財富並不是他們創造的，他們只不過是巧取豪奪，一些令人唾棄的敗類和社會蛀蟲。而真正創造歷史和社會財富的是那些默默奉獻的工程技術人員，以及付出辛勤汗水的中國工人和無數的農民工。

回首百年，中國鐵路發展史也就是中國百年發展歷程的一個縮影。

2010-5-16 于北京溪翁莊