

金釘

Golden Spike

Travelling through the Time Tunnel of
150 Years and Seeking Memories of
the Chinese Americans

带你走进美国华人150年时光隧道
寻找中国人的美国记忆

沈卫红◎著

SPM

南方出版传媒
广东人民出版社

金釘

Golden Spike

Travelling through the Time Tunnel of
150 Years and Seeking Memories of
the Chinese Americans

带你走进美国华人150年时光隧道
寻找中国人的美国记忆

沈卫红◎著



SPM

南方出版传媒

广东人民出版社

·广州·

图书在版编目 (CIP) 数据

金钉：寻找中国人的美国记忆 / 沈卫红著. —广州：广东人民出版社，2017.1

ISBN 978-7-218-11479-8

I. ①金… II. ①沈… III. ①铁路工程—华工—史料—美国—近代 IV—①D634.371.2

中国版本图书馆CIP数据核字 (2016) 第299093号

JINDING——XUNZHAO ZHONGGUOREN DE MEIGUO JIYI

金钉——寻找中国人的美国记忆

沈卫红 著

 版权所有 翻印必究

出版人：肖风华

责任编辑：王俊辉 黄良起 李 响

责任技编：周 杰 易志华

书名题写、篆刻：谭文选

装帧设计：奔流文化

出版发行：广东人民出版社

地 址：广州市大沙头四马路10号（邮政编码：510102）

电 话：（020）83798714（总编室）

传 真：（020）83780199

网 址：<http://www.gdpph.com>

印 刷：广州家联印刷有限公司

开 本：787毫米×1092毫米 1/16

印 张：29 字数：560千

版 次：2017年1月第1版 2017年1月第1次印刷

定 价：79.00元

如发现印装质量问题，影响阅读，请与出版社（020-83795749）联系调换。

售书热线：（020）83795240

序 广东人的太平洋

“Canton”这个词，早在一个半世纪前就在西半球的美洲大陆叫响，在西方人眼里，它代表了“广东”。在Canton语境下，粤语、粤剧和粤菜，被西方人等同于中国国语、中国歌剧和中国菜。这种情形直到20世纪80年代开始才发生改变。可以说，西方人在本土首先接触到的中国，就是广东。

在这一个半世纪里，从广东到美洲的跨太平洋移民模式，深刻地影响了跨太平洋世界的经济和文化，改变了中国与世界的关系。

所以，在很多西方的老报纸里，“Canton”和“China”，常常交替出现，因为那时那地的中国移民，几乎都来自广东。

进入黄金时代的美国，尤其如此。

1848年1月，美国发生了一个影响世界的大事件——加利福尼亚中部萨克拉门托的下弗雷泽河附近发现了黄金矿！最初的金沙就在地表层，只要用一个普通脸盆就可以从砂砾里淘洗出黄金。那时淘金一天，平均每人日薪20美元，相当于美国东部工人日薪的20倍，在富矿区，人均日薪竟高达2000美元。

加利福尼亚的黄金燃烧了整个世界！

虽然通讯很不发达，但这个好消息仍然通过报纸传播出去，很快引爆了全球范围内的淘金狂潮，数十万淘金客从世界各地涌入加利福尼亚，梦想着一夜暴富。其结果是在荒蛮的西部特别是加利福尼亚，人口出现持续狂飙式增长。加利福尼亚州，也因此有了另一个金光闪闪的名字——“黄金之州”。

“黄金流”顺着太平洋的潮水，流到了东方的中国广东。

太平洋东岸的中国，和太平洋西岸的美国，由此开始了中国近代历史上的第一次国际移民潮，迁出地是广东，迁入地是加利福尼亚。广东人踏着这股黄金流，前赴后继地奔赴梦想中的“金山”。到19世纪70年代，在美国的中国移民人口超过6万人，主要是来自广东珠江三角洲的四邑（今台山、开平、新会、恩平）、三邑（今南海、番禺、顺德）和香山（今中山、珠海）的农民。

中国人的金山之路，始于广东。

马克思这样描述这个淘金时代：正是在19世纪中后期，从美国的加利福尼亚到中美洲的巴拿马，迅速从以前的荒无人烟变成一个富足的文明区域。“这里稠密地居住着一切种族的人：从美国佬到华人，从黑人到印第安人和马来人，从克利奥洛和美司代佐到欧洲人。加利福尼亚的黄金流遍美洲，流遍亚洲的太平洋沿岸地区，甚至把最倔强的野蛮民族也



拖进了世界贸易——拖进了文明。”

在淘金热的催生下，加利福尼亚州的黄金产值由1848年的500万美元暴增至1853年的6500万美元，增长了12倍。1851—1855年，美国的黄金产量几乎占全世界的45%。根据美国财政部的统计，1848—1883年，占当时全美黄金总产量2/3、价值12亿美元的黄金产自加利福尼亚。

黄金改变了加利福尼亚，改变了美国。同样，也改变了广东。

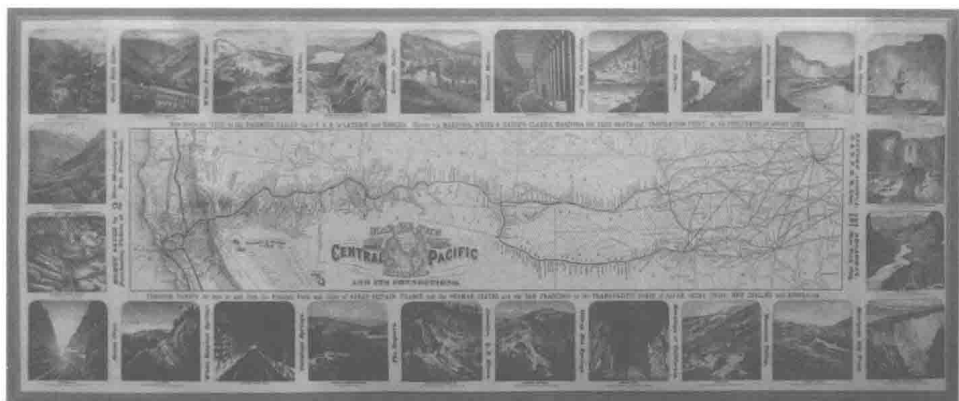
金山，是广东人对美国最直接形象的称谓，而且影响至今。当后来澳大利亚墨尔本也发现了金矿，为区别两个地方，广东人把圣弗朗西斯科叫做“旧金山”，把墨尔本叫做“新金山”。“旧金山”这个名字，就是这么来的。

当然，广东人也给那些致富的乡人起了个金灿灿的名字——金山伯。当那些远赴重洋的金山客筭路蓝缕，历经磨难，终于在水深火热中炼成金山伯之后，对吸引后来者继续奔赴金山形成了强大的示范效应。人们愿意为黄金梦去冒险，哪怕已经看到很多人梦碎金山，客死异乡。

所以，当美国铁路时代来临时，在广东珠江三角洲特别是四邑地区，又刮起了一股铁路移民潮。铁路华工，由此成为美国铁路建设史上的一支“梦之队”。

在位于犹他州普罗蒙特雷金钉国家历史遗址公园内的金钉博物馆，我看到墙上挂着一幅画，画中有两个铁路工人——一个中国劳工和一个爱尔兰劳工，墙上的文字写着：“We built the railroad that built America!”——我们建造了铁路，铁路铸就了美国！

1869年5月10日，犹他州普罗蒙特雷时间下午12时47分，当加利福尼亚州州长斯坦福敲下一颗金色道钉时，北美大陆第一条跨州铁路宣告建成，美国大陆真正统一，美国人实现了梦寐以求的美国梦。



跨州铁路统一了美国大陆，美国成为连接太平洋和大西洋的世界大国。（摄于加利福尼亚州铁路博物馆）

近2万名来自遥远东方的广东农民，用1200多个活生生的生命为代价，铸就了辉煌的美国梦！他们用自己的筋骨，在坚硬的花岗岩山体中钻出了一条条隧道，以主力劳工身份参与修建了美国的钢铁脊梁——第一条跨州铁路，美国自此成为连接世界上最大的两个海洋——太平洋和大西洋的世界大国。

这条连接两洋的跨州铁路，又名太平洋铁路，被誉为工业世界的七大奇迹之一。

1869年5月10日，在萨克拉门托庆祝跨州铁路完工的庆典上，中央太平洋铁路“四巨头”之一查尔斯·克劳克的弟弟、中央太平洋铁路主管布莱特·克劳克在演讲中说道：“我愿意提醒各位注意，我们建造的这条铁路能及时完成，在很大程度上要归功于贫穷的受鄙视的被称为中国人的劳动阶级，归功于他们表现出来的忠诚和勤劳。”这句话被誉为美国移民历史上著名的“一句话历史”。

如果我们来做道数学题，就会惊奇地发现：在跨州铁路西段——中央太平洋铁路1104公里的铁路线上，有95%的工程是在华工加入筑路大军后的4年多时间里完成的，其代价是平均每2英里的枕木下埋葬了3名华



工，1200多名华工被夺去了生命，20000磅尸骨被船运回中国。当1863年1月中央太平洋铁路动工时，他们计划将用至少14年时间来完成第一条跨州铁路，出乎所有人想象的是，中国人只用了6年时间，就完成了美国人做了40年的梦想。

儒勒·凡尔纳在其小说《80天环游地球》里这样描述跨州铁路：正是有了这条铁路，80天环游世界的梦想才得以实现，过去即便是在最顺利的情况下，从纽约到旧金山也要走6个月，而现在只需要7天。

有人说，跨州铁路宣告了美国西部边界的终结。事实也是如此。

在很多人看来，跨州铁路之所以是个伟大工程，是因为它让美国实现了真正意义上的统一，成为连接两洋的世界大国。然而，还有一个因素恰恰被忽略了。

建设跨州铁路的一个主要预期利益之一就是发展与远东的贸易，所以，这条铁路最早就叫太平洋铁路。1845年1月，一位在中国做生意的商人阿萨·惠特尼向美国国会提交了一个带有慈善性质的太平洋铁路建设方案，虽然未受重视，但修建一条连接太平洋和大西洋的跨州铁路以发展与东方的贸易，成为美国人的一个梦想。1862年7月1日，美国国会通过了第一个《太平洋铁路法



跨州铁路实现了中国到美国东部大陆的货运运输（来源：1969年5月4日《萨克拉门托蜜蜂报》）

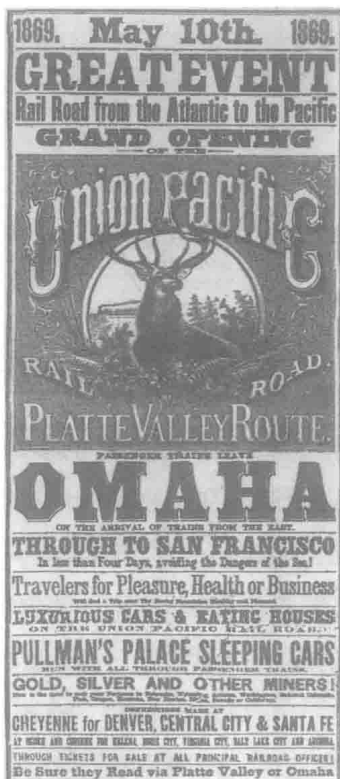


竖立在普罗蒙特雷金钉国家历史遗址公园门口的跨州铁路纪念碑

案》，太平洋铁路建设变成现实。

铁路改变了美国与中国的贸易格局，在1869年5月10日跨州铁路通车当天，来自中国的茶叶便从西部坐上火车运往东部。美国内政部在普罗蒙特雷金钉国家历史遗址公园内竖立了一个纪念碑，用如下文字铭记了这一“历史性改变”：

就在这里——犹他州普罗蒙特雷，1869年5月10日下午12:47时钉下了一颗金色道钉，第一条跨州铁路完成了。自东而来的联合太平洋铁路和自西而来的中央太平洋铁路之间戏剧性的竞赛在此达到高潮。这标志着我们达到了长期追求的目标——一条直接通往太平洋和中国贸易的运输通道。同时，它也成就了一个伟大的政治目标，即用钢铁脊梁统一美国大陆，实现从海洋到海洋的真正连接。



作为一个伟大事件，跨州铁路被称为从大西洋到太平洋的大开放。（来源：1969年5月4日《萨克拉门托蜜蜂报》）

铁路也改变了人们的生活方式，用“火车时刻表”将西部与东部各州连接起来。在铁路到来之前，人们是没有时间概念的，火车将“时间”这一新生事物引入到人们的日常生活中，将西部——这个广袤的长期被边缘化的地方，带入到国家生活中。

经历了第一条跨州铁路建设的华工已经成为熟练技工，他们又被征召去修建北太平洋铁路、南太平洋铁路以及其他铁路工程。到1890年，美国全国铁路的总里程达到269062.148公里，远超英国而居世界首位。四



CENTRAL PACIFIC RAILROAD.									
No. 1, TIME CARD No. 1.									
To take effect Monday June 6th, 1864, at 5 A. M.									
TRAINS EASTWARD.					TRAINS WESTWARD.				
Frt and Pass No 3	Frt and Pass No 2	Frt and Pass No 1	STATIONS.		Frt and Pass No 1	Frt and Pass No 2	Frt and Pass No 3		
5 P M leave	1 P M leave	6.15 A M, L	18	Sacramento.....	8.45 A M arr	12 M arr.....	6.40 P M ar.		
5.50 { mt frt	2.15	3.55	22	Junction.....	18 3	11.20	5.55 { mt. Fr		
6.09	2.38	7.05	25	Rocklin.	4 7.40	11.07	5.37		
6.22	2.55	7.15 meet F.	31	Pino.....	3 7.15 mt pass	10.56	5.25		
6.40	3.30 P M arr	7.30 A M arr		Newcastle.....	6 8.45 A M, L	10.30 A M, L	5 P M, L.		

Trains No. 2 and 3 east, and 1 and 3 west, daily, except Sunday.

Trains No. 1 east and 2 west, daily.

LELAND STANFORD, President.

1864年6月6日中央太平洋铁路第一张火车时刻表（来源：Donner Pass: Southern Pacific's Sierra Crossing, by John R. Signor）

通八达的铁路网奠定了美国现代化的基础，推动了西部的狂飙式发展。

曾被马克思誉为“实业之冠”的铁路，是国家经济起飞的发射台。马克思说，这“不仅是因为它终于（同远洋轮船和电报一起）成了和现代生产资料相适应的交通联络工具，而且也因为它是巨大的股份公司的基础……它给资本的积聚以一种从未预料到的推动力”。

在美国的黄金时代，广东人用瘦弱的臂膀，写下了一个大写的“人”！

二

翻开美国早期华人这本生动的教科书，我惊异地发现：从矿山到铁路，从沼泽到农田，从森林到沙漠，从山村到渔村，从棚屋到唐人街，从西部到东部，这些来自遥远东方的广东农民，用老祖宗传下来的“炼金术”——勤劳、刻苦、忍耐、勇敢、智慧、诚信，把一切不可能变成

了可能，把画在纸上的梦想变成了行走脚下的现实，一点一滴默默地蚁筑着金山梦和美国梦。

除了建造西部铁路，广东人将水利灌溉技术引入矿区，将运河挖进城镇，用“黄金之水”把西部变成了一座座金山银山；他们筑堤造田，把泥沼地改造成万顷良田，把西部变成了一个个粮仓果园；他们把海洋渔业引入西部，在湾区和西海岸建立了数十个“中国渔村”，创造了西部海洋渔业的勃兴；他们加入到制造业、雪茄业和其他公共事业基础设施建设的队伍中，为西部的经济发展作出了卓越贡献；他们把一片片人迹罕至的荒芜的城市边缘地带建设成繁荣兴旺的城市商业中心，为西部城市发展注入鲜活的动力。我们无法估计广东人对美国西部大开发的贡献总量，但仅仅在铁路建设和土地开垦上的贡献就足以用“伟大”来形容。以土地开垦为例，开垦前的土地价格每英亩仅为1—3美元，改造为良田后，土地价格每英亩增长到20—100美元。在19世纪70年代中期，加利福尼亚州的一位前总勘测员做过一个估算，由华工建设铁路和开垦土地所带来的加利福尼亚州房地产的增值达289700000美元。

广东人在太平洋彼岸“走西口”，他们的足迹所到之处，形成了许多广东人的“埠”。到1870年，加利福尼亚州有286个城市和乡镇留下了广东人的开埠足迹，这些城镇的名字都被翻译成了有粤语特色的名字。富国银行捷运公司的代理人必须学习这些城市的粤语名字，才能将从中国来的信件和包裹送到收件人手里。

对于美国华人而言，加利福尼亚州有几个很有名的地名是从小就听惯叫惯了的，但它们无法用汉语普通话来表达，必须要用粤语才能说得明白，因为这些地方都是广东华侨聚居地。这些地名包括：旧金山叫“大埠”，萨克拉门托叫“二埠”，这两个埠在美国华人中家喻户晓，很多美国人也知道。生活在斯托克顿、马里斯维尔和奥罗维尔的广东人则把这三个城镇都叫做“三埠”，这可能是因为广东人不喜欢“四”音，而“三”



的发音似“生”，意味着“好意头”，所以都争着当老三。有意思的是，至今没有发现“四埠”的相关史料。位于国王县的汉福德叫“五埠”。

除了以上六个地名，其他一些小城镇，广东话统统叫做“埠仔”，所以，我们常会听到老华侨说“某某住在某个埠仔”。广东人的埠仔遍布加利福尼亚州各县。

为什么会有“大埠”“二埠”“三埠”这样的次序呢？从北美早期华人历史中，我们可以发现一些规律和脉络——那就是：华工随着铁路走，华工随着矿区走。换言之，在铁路城镇或者有金银矿的城镇，一般都会有华埠，即唐人街。

当然，旧金山是个例外。

旧金山是毫无争议的大埠，因为这里是金山梦开始的地方，广东人从旧金山进入美国，然后分流到其他城镇、矿区或铁路工地去为圆梦而劳作打拼。作为自19世纪50年代以来美国华人政治经济文化活动的



“大埠”旧金山唐人街

中心城市，淘金热中建立起来的四邑会馆、三邑会馆、宁阳会馆、阳和会馆、合和会馆、人和会馆这六大华人会馆，其总部均设在旧金山唐人街。随着越来越多的华人抵达美国，留在大埠的华人开始以萨克拉门托街和杜邦街为中心聚集在一起，并且很快向周边街区扩展开去，被称为“小中国”或“小广东”。跟其他埠一样，旧金山唐人街也是从孤立的棚屋区逐渐发展起来的。在最早的棚屋区内，华人建起了简陋的家，他们用砖砌炉子、烟囱和长凳，在窗口或阳台有一个可以抽烟的地方。1856年，有一本叫《东方人》的华人黄页罗列了旧金山的华人商家，包括33家商店、15个药剂师、5家草药店、5家餐馆、5家理发店、5家肉店、3家旅馆、3家木材工场、3个裁缝、2个银匠、2个面包糕点师傅、1名雕工、1名雕刻师、1名翻译和1名美国商人的代理人。所以，广东人把“大埠”也叫做“大城”。

“二埠”萨克拉门托，粤语又叫“沙加缅度”^①，是仅次于大埠旧金



“二埠”沙加缅度老城

山的华人经济文化中心。二埠是淘金热的发源地，也是跨州铁路的西线起点，所以，这里是向黄金主矿脉、跨州铁路和萨克拉门托河三角洲农场输送华工的劳动力集散中心，也是为华

^① 沙加缅度的最早中文表述为沙加免度，本书统一用沙加缅度，与现在二埠的唐人街牌坊一致。



工提供物资供应和服务保障的中心。

“三埠”斯多克顿、马里斯维尔和奥罗维尔均位于萨克拉门托河和圣华金三角洲区域内，在淘金热中，这三个埠都是早期加利福尼亚州华人聚居的城镇，所以，生活在这三个埠的粤侨都深信自己的埠是“三埠”，而且这三个埠各自又有粤语名字：斯托克顿叫“士得顿”，马里斯维尔叫“咩厘云”，奥罗维尔叫“奥罗村”。

“五埠”汉福德，粤语叫轩佛，知道的人就更加少了。然而，在19世纪80年代，这里是一个因南太平洋铁路建设而兴起的繁华小镇，地方虽小，但因铁路华工和农场华工聚居，仅有60米长的中国巷远近出名得很，一度成为旧金山和洛杉矶之间中谷地区最大的华人社区。

加利福尼亚的黄金和铁路吸引了大批广东人漂洋过海，有些人很快实现了金山梦，而更多的金山客发现的只是心碎、失败和孤独，这迫使他们必须继续往内陆和沙漠山野寻找金子。当时的报纸有很多这样的报道：有些华人因为发不了财“无颜见江东父老”，选择自杀来结束他们的金山梦。大多数华人移民则徘徊在财富的两个极端和孤独之间，遍布西部的唐人街变成了一个自我封闭的“光棍城”，时刻警惕着反华势力的冲击。

自华人从旧金山踏上寻梦之路，本土的反华和排华势力始终像噩梦一样如影随形。无论是矿区或铁路沿线的华工营，还是早期的华人棚屋区或唐人街，都充斥着“大火”“烧杀”的血腥历史。媒体妖魔化华人社区，他们鄙夷地把中国人称呼为“中国佬”“天朝人”“蒙古人”“约翰”，把华人视为野蛮的异教徒。从西海岸的西雅图，到西艾拉内华达山顶的特拉基，乃至怀俄明州的石泉镇，都发生过许多惨绝人寰的排华血案。正如马克思所说，劳动者被剥夺的历史“是用血和火的文字载入人类编年史的”。

1882年，美国国会通过《排华法案》，这是美国历史上唯一针对单

一族裔的歧视性法案。为建设美国作出了卓越贡献的中国人，遭遇了长达61年的合法的排华运动，直到1943年这一法案被废除。这在世界移民史上也是罕见的。

正如1869年5月10日跨州铁路于犹他州普罗蒙特雷合拢庆典结束后，在向全世界发布的那张著名照片中，唯独不见铺下最后一根枕木的华工面孔。

最不应该被遗忘的金色道钉——华工，被遗忘了。

三

2014年5月，广东省人民政府侨务办公室和《广东华侨史》编修工作领导小组办公室派出一个田野调查组远赴美国，重走当年的中央太平洋铁路，沿途收集铁路华工历史资料，寻找铁路华工后裔。

这是中国第一次有组织地开展中央太平洋铁路华工的田野调查，任务艰巨，一切都需从零开始。

我有幸参加了这次田野调查。

我们从旧金山出发，沿着中央太平洋铁路的起点萨克拉门托——奥本——合恩角——达奇弗兰特——唐纳关——特拉基——雷诺——拉夫洛克——温尼马卡——盐湖城，最后行至中央太平洋铁路和联合太平洋铁路的合拢地普罗蒙特雷，完成了对几个重要铁路节点的寻访。

出乎我意料的是，虽然一个半世纪过去了，铁路沿线居民对跨州铁路的自豪感丝毫未因岁月的纷扰而褪去，相反，跨州铁路至今仍是他们心中的光荣和梦想。他们会热情地告诉你当年中国人是怎样不可思议地用双手和黑炸药修筑了这个伟大工程，本地民间组织和历史协会也在几个重要铁路遗址上竖立了纪念碑，向帮助他们实现了梦想的中国人致敬。

一路上，我总被一种朴素的温暖感动着。



当我们在漆黑的雨夜走进奥本的一家汽车旅馆，可爱的服务员姑娘热情地打开餐厅门，让我们参观挂在墙上的淘金时代的老照片，她说是中国人把铁路修进了奥本。

在拉夫洛克，我们遇见一位七十多岁的“中国迷”拉里先生，这位善良的老人为了一个承诺，多年来悉心守护着当地华人公墓，每年清明节，他独自一人去华人公墓，按中国人的方式拜祭这些无名华工。

在唐纳关，我认识了80岁高龄的守山人那姆先生，他在这山里住了一辈子，每一个与铁路有关的故事，他都了如指掌。他亲手拆掉了6号隧道铁轨和防雪棚，他收藏了华工使用过的铁锹，他几乎是一个人在办着一个历史协会，因为没有经费，筹办一个小小的铁路博物馆成了他的梦想。

在温尼马卡的洪堡博物馆，热情的工作人员看到我手忙脚乱地翻拍唐人街照片，贴心地对我说：你这样太辛苦了，这些照片我们都有电子档案，我发到你的邮箱吧。就在我离开洪堡博物馆几小时后，一套珍贵的温尼马卡唐人街照片已经传到了我手里。

巧合的是，就在我们抵达盐湖城的第二天一大早，一个令人振奋的消息在美国华人中迅速传播开来。

当地时间5月9日，美国劳工部举行隆重纪念活动，将铁路华工集体



世界上最大的小城——雷诺，粤语名“粒络埠”。（摄影：吴薇）



Gary Richard Herbert
Governor
Declaration

Whereas, on May 10, 1869, the Golden Spike at Promontory Point, Utah, joined the Union and Central Pacific railroads and finished the construction of the first transcontinental railroad in the United States, connecting the East and West coasts;

Whereas, more than 11,000 Chinese laborers contributed to the completion of this historic undertaking, comprising at times no less than 80 percent of the Central Pacific Railroad labor force;

Whereas, the Chinese Transcontinental Railroad Commemoration Project connects Asian-American groups around the world that aim to preserve and celebrate this shared legacy in the history of the United States and China; and

Whereas, the State of Utah wishes to recognize the notable contributions and sacrifices of the Chinese railroad workers and their families, and joins in commemorating the 145th anniversary of this historic event;

Now, therefore, I, Gary R. Herbert, Governor of the State of Utah, do hereby declare May 10, 2014, as

Transcontinental Railroad
Chinese Laborers' Recognition Day

Gary R. Herbert
Gary R. Herbert
Governor

犹他州将2014年5月10日命名为“铁路华工日”

的铁路华工第四代后裔余黄铿娟女士说：“铁路华工不仅参与了两条铁路的合拢工程，而且他们打开了一扇门，让他们的后代可以成为这个伟大国家的一部分。”这道出了许许多多美国华人的心声。

就在同一天，犹他州宣布5月10日为“华工日”。我们刚好参加了这个新闻发布会。

历史的车轮总是向前的，虽然在前进过程中充满曲折，布满荆棘。在美国华人历史上，铁路华工这个充满传奇和悲情的集体，为后来的人

请入位于首都华盛顿宪法大道200号的劳工部大楼荣誉堂（Hall of Honor）。劳工部的荣誉堂建于1988年，原先叫名人堂（Hall of Fame），目的是为纪念在各个领域作出独特贡献的美国人或集体，迄今已有50位个人或集体获得这一荣誉。铁路华工集体入选劳工部荣誉堂，这是美国政府首次正式表彰铁路华工在建设跨州铁路中的独特贡献，也是对铁路华工在美国西部大开发中作出的卓越贡献予以正式肯定。

这是一个迟来的荣誉，来得太晚，但毕竟还是来了！这是几代美国华人努力奋斗的结果！生活在盐湖城