

那一条天路

詹天佑与京张铁路的故事

ZHANTIANYOU YU
JINGZHANGTIELU DE GUSHI

石玉林 著



人
民
教
育
版

那一条天路

詹天佑与京张铁路的故事

ZHANTIANYOU YU
JINGZHANGTIELU DE GUSHI

石玉林 著



人
民
出
版
社

策划编辑：徐庆群

特约编辑：张皓俞

图书在版编目（CIP）数据

那一条天路：詹天佑与京张铁路的故事 / 石玉林 著. — 北京：

人民出版社，2017.1

ISBN 978-7-01-017036-7

I. ①那… II. ①石… III. ①铁路线路—史料—华北地区 ②詹天佑
(1861—1919)—生平事迹 IV. ①F532.7 ②K826.16

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2016）第 300281 号

那一条天路

NA YITIAO TIANLU

——詹天佑与京张铁路的故事

石玉林 著

人民出版社 出版发行

（100706 北京市东城区隆福寺街 99 号）

北京中科印刷有限公司印刷 新华书店经销

2017 年 1 月第 1 版 2017 年 1 月北京第 1 次印刷

开本：710 毫米 × 1000 毫米 1/16 印张：14.25

字数：151 千字

ISBN 978-7-01-017036-7 定价：30.00 元

邮购地址 100706 北京市东城区隆福寺街 99 号

人民东方图书销售中心 电话：（010）65250042 65289539

版权所有 · 侵权必究

凡购买本社图书，如有印制质量问题，我社负责调换。

服务电话：（010）65250042

前 言

说起来是缘分吧。自从 20 世纪的 70 年代后期我从东北调入京张铁路线上的沙城火车站工作，一待就是六年。那时沙城火车站归北京铁路分局管理，中间还有一层管理机构是张家口铁路地区管理处。于是，不管到北京铁路分局办事还是到张家口铁路地区办事处汇报工作，总是要在这条京张铁路上来来去去。也因此对这条铁路越来越熟悉并产生依恋。后来又有了在丰台火车站三年和北京火车站近十年的工作经历，而这两个站也都与京张铁路有着不可分割的关系。于是，京张铁路就与我紧紧地联系在一起了。

经历了那前前后后二十多年的接触，对京张铁路的感知和热爱再也没有间断过。京张铁路线上的那座座小车站、那关沟段四季不同的宜人景色会时时地回旋在我的脑海中；那些听了多少遍的历史故事以及无可考据的民间传说也时不时地由不同的人讲给我，再从我的口中讲给别人听。

我想把这些奇特的故事和传说重现出来，让更多的人对京张铁路的历史和沿途的景色及传说有所了解，应该说是件好事。

京张铁路是在中国处于半封建、半殖民地社会时，中国人自行设计、自己投资、自己施工建成的第一条铁路。爱国工程师詹天佑的这一创举在当时的旧中国为中国人民长吁长了一口气，也向全世界宣明，中国人的聪明才智是赶得上世界先进水平的。

京张铁路穿行了著名的居庸关所在的关沟段，不仅创造了攀上千分之三十三铁路坡度的地段，还创造了“人字线路”的奇迹。更由于火车穿行了关沟段，让人们有机会赏识了关沟沿途的美景，也使著名的八达岭长城较早地展示在世人面前，成为中国长城的标志性古建筑而名扬世界。不管是哪个时代，京张铁路在中国人的心中都不愧称得起是神州大地上的另一条“天路”。

京张铁路越过八达岭进入河北境界后，穿越著名的官厅水库进入远古时期逐鹿之野的怀涿盆地，经过明代的“土木之役”的古战场、盛产葡萄和葡萄酒的怀来、解放战争时期著名的“新保安战役”所在地新保安、元代时设立并至今保存完好的“鸡鸣驿”古驿站，以及著名的古城宣化和张家口……沿途有说不尽的历史故事和丰富的地方特产。

写一本书来介绍一下是不是很有必要？

2022年的冬奥会已经确定由北京市与张家口市联合举办。让不断前来观光和参会的朋友们借此了解这段铁路的历史和沿线风光显得尤为必要。

“王崑是一位90后自由摄影师，专门从事以火车为主的铁路摄

影工作。由于他出生在现在京张铁路始发地（原西直门车站）附近，对于铁路特别是火车有天生的好感。从小就被火车吸引，14岁就追拍火车。而今他已经行程30万多公里路，拍摄40万张有关火车和铁路的照片。出版了铁路摄影图书《追火车》。本书出版前得到这个‘忘年交’朋友的支持，提供了大量京张铁路的照片，使本书增色。在这里对他表示感谢。”

前 言 // 1

一、知道吗，詹天佑最初主持修筑的铁路是哪一条？ // 1

二、英国和俄国为什么同意中国人自己修筑“京张铁路”？ // 5

三、京张铁路应该是从哪里算起的？ // 11

四、公园里停放的机车和闲置的铁路 // 20

五、詹天佑也遇到过“拆迁钉子户” // 26

六、从京张铁路现在的始发点北京北站说起 // 31

七、原来皇帝都是小心眼儿 // 37

八、北京昌平和后羿射日能扯到一起吗？ // 43

九、为了战备又岔出一条铁路 // 48

十、风云际会龙虎台 // 53

- 十一、詹天佑发明了詹式挂钩？ // 59
- 十二、京张铁路上的“关沟七十二景” // 69
- 十三、关沟铁路段杨家将的故事是真的吗？ // 74
- 十四、“凤姐”遇到“高富帅”，当了“一夜皇后” // 80
- 十五、慈禧站在居庸外关的石头上想了什么？ // 86
- 十六、从河北赵州桥“搬来”的传说 // 92
- 十七、八达岭隧道曾经留下的谜团 // 97
- 十八、525 位工程师联名呈请为詹天佑建造铜像 // 104
- 十九、万人坑是日寇的侵华铁证 // 116
- 二十、历经百年的“国宝”未能进入“国保”名录 // 122
- 二十一、慈禧太后吃“窝头”的地方 // 126
- 二十二、永沉水底的古城 // 129
- 二十三、铁路大桥上的火车钢轨变弯了 // 136
- 二十四、全国独占鳌头的海棠小镇 // 141
- 二十五、明英宗在这里沦为俘虏 // 146
- 二十六、沙城镇里的三件奇事 // 151

- 二十七、沙城火车站真的火了 // 157
- 二十八、北纬 40° 线上的沙城葡萄酒 // 162
- 二十九、差点被铲平的“蚩尤冢” // 167
- 三十、河北古崖居 PK 北京古崖居 // 172
- 三十一、董存瑞的故乡在这里 // 177
- 三十二、火车拉来的城镇 // 182
- 三十三、拍过《大话西游》的鸡鸣驿 // 187
- 三十四、古城宣化的前世今生 // 194
- 三十五、京张铁路的变与不变 // 199
- 三十六、塞北名城——张家口 // 205
- 三十七、铁路助力张家口成为京津后花园 // 210

知道吗，詹天佑最初主持修筑的铁路是哪一条？

京张铁路是中国人自行设计、投资和施工建成的第一条铁路。鸦片战争之后，中国沦为了半封建、半殖民地社会，帝国主义列强在中国展开了争夺铁路建筑权的斗争。那么他们怎么会允许中国人自己去修筑铁路呢？这得从詹天佑修筑新易铁路的故事说起。

1900年，八国联军侵占北京，慈禧太后带着光绪帝仓皇逃窜到了西安。待八国联军在北京烧杀抢掠并威逼留京的朝廷大臣们签订了丧权辱国的《辛丑条约》后，才得以返回京城。1902年元旦那天，慈禧与光绪一行正在“回銮”路上。慈禧惊魂未定地说：“此次劫难，多亏列祖列宗神佑，回銮后一定要祭祖。子孙不孝使大清帝国遭此涂炭，自当去请罪。”遂发懿旨：“东陵、西陵自应亲行恭谒。”

1902年4月，慈禧与光绪帝就去拜谒了东陵，但却迟迟未去西陵“恭谒”。这是为什么呢？原来西陵离京甚远，慈禧已年近七旬，难以承受长途劳顿之苦。主子有难，奴才自当效力。于是就有

一人跳出来献了一个修筑新易铁路来祭祖的主意，此人就是时任直隶总督兼北洋大臣的袁世凯。袁世凯的奏请正中慈禧下怀。

1902年10月19日，慈禧召见军机大臣并传谕袁世凯：“皇帝明年春天要去西陵祭祖，若是从新城县（现为高碑店市）高碑店接造一段到易县梁各庄的铁路，往来方便，也可减去地方上迎送的麻烦。着袁世凯速即派员覆勘估，克日赶办。只是限期六个月，你等小心用事，不得耽误大事。”

袁世凯接到上谕，自然拼命巴结，全力以赴。不想刚开始行动就遇到了麻烦。原来，袁世凯打算聘请曾修建唐胥铁路的英国工程师负责新路的测量和修筑，并已筹集了白银六十万两，但这一决定却遭到法国人的抗议。法国驻北京的公使认为，新易铁路在京汉铁路的高碑店接轨，应该称为京汉铁路的支线，而修建京汉铁路的比利时贷款主要来自法国，所以这条支线就应该由法国工程师承担。这样英法双方就开始了互不相让的争夺，致使袁世凯左右为难。最后英法双方同意委任一名中国铁路工程师负责新易铁路的修筑工作，于是，就有了袁世凯委任詹天佑为新易铁路总工程师修建新易铁路的故事。

当詹天佑接受委任时，由于英法两国的争执耽搁了时间，距离清王室祭祖的日期只剩下四个月了。但是，在詹天佑的带领下，全体工程人员不仅克服了地表冻结、材料短缺以及运输上的困难，而且突破了“路基需要风干一年才能钉道”的国外筑路经验，采取边垫路基、边铺铁轨的应急措施，保证了铁路在四个月内顺利竣工。

1903年4月5日，慈禧和光绪帝及王公大臣们由永定门外马

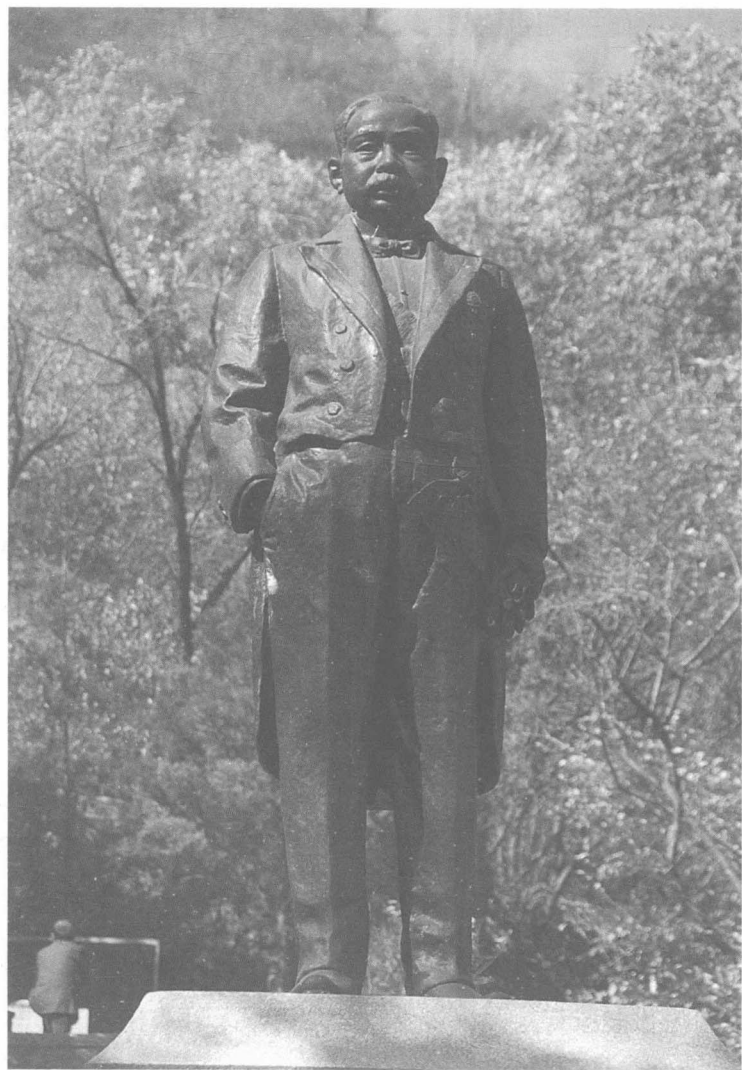
一、知道吗，詹天佑最初主持修筑的铁路是哪一条？

家堡沿京汉铁路南下至高碑店，折而沿新易铁路西行，当天即可到达梁各庄。4月6日，慈禧一行在西陵完成祭祖。

詹天佑因而在铁路事业上崭露头角。

新易铁路从河北省(当时称直隶)新城县高碑店至易县梁各庄，长42.5公里，于1937年和1945年被分段拆除。20世纪90年代，新易线路经修复后，由北京铁路分局开行北京至西陵的假日列车。

从新易铁路的修建可以看到，正是由于英法两国的争执不下，才让中国人有了自己动手修筑铁路的机会。而京张铁路的修建也与新易铁路有异曲同工之妙。不过，这次不是英法之争，而是英俄之争了。



詹天佑铜像 （王 嵬 摄）

英国和俄国为什么同意中国人自己修筑“京张铁路”？

詹天佑在英法两国为修新易铁路而争执不下的情况下，得以出面担纲总工程师，一战成名。接着又遇到同样的情况，詹天佑因此得到一个施展抱负的大好机会。

20 世纪初，在帝国主义列强抢占中国铁路筑路权的情况下，中国人民也没有缩头缩尾地干看着，纷纷要求自建铁路。于是清政府也成立了铁路矿务总局，并且还颁布《矿务铁路公共章程》，承认商人可以兴办铁路。

张家口地处北京八达岭外，是北京西北方向的军事重镇，也处于北京通往内蒙古的交通要道上，从内蒙古运出的毛皮驼绒等土特产品以及从南方运出的茶叶、白糖等生活用品源源不断从这里经过。因此，修一条从北京到张家口的铁路来解决因山高路远而造成的运输困难十分必要。那时就先后有几批商人上书清政府要投资兴建这段铁路，但都被驳回。不过此事却引起了清政府的注意，清政

府开始研讨修建这条铁路的可能性。

当时的理藩大臣肃亲王善耆为了加强和蒙古王公的联系，也希望改善交通。这样，清政府在考虑了经济与政治两方面的因素后，准备修建这条铁路。

但是，当清政府打算利用关内外铁路（京奉铁路）的余利（清政府在关内外铁路运营中分得的钱）修建这条铁路时，却遭到掌管这笔钱的英国人的刁难。英国人认为京张铁路是关内外铁路的延长线（关内外铁路是指山海关内外的铁路，起自北京正阳门东车站，止于奉天城（沈阳）站），要动用这笔钱修京张铁路就必须由英国人担纲总工程师，否则不给拨款。俄国方面听说后，马上表示长城以北是它的势力范围，要修铁路必须要用它的工程师。于是又出现两个帝国主义国家争执不下的局面，使京张铁路的修建迟迟不得进行。

经过清政府的反复斡旋，英国人以必须存够六个月的本息后才可动用余利和俄国人提出修路只能中国人自己干的条件，京张铁路的修筑计划才得以实施。其实，这两个帝国主义国家都是想看中国人的笑话。他们认为，在当时的条件下，中国人能把这条穿越燕山山脉的铁路修成恐怕是天方夜谭。

于是，清政府不得不作出决定：修京张铁路不用一个外国人，全部经费由中国出，铁路由自己修建。建成后，全部由中国人经营，与任何其他国家无关。正是这逼出来的条件使得詹天佑能够大显身手，从而名扬天下。

当然，詹天佑也是在国内外一片质疑声中上任的，不仅外国人准备看笑话，本国人不看好的也大有人在。但詹天佑却意志坚定，

二、英国和俄国为什么同意中国人自己修筑“京张铁路”？

他勉励参加建设的工作人员说：“全世界的眼睛都在望着我们，必须成功！”

詹天佑带领着工作人员进行了艰苦的勘探、选线和开工建筑，期间的辛苦、艰难、所遇到的困难和克服这些困难的意志、决心及智慧不再细表。只从原计划六年实际只用四年时间完工，节省工程费用二十八万余两白银的实际结果看，京张铁路的建成也实现了詹天佑自己提出的“花钱少、质量好、完工快”的目标。

京张铁路修建工程为什么能节省这么多钱？一是工程师与建筑承包商直接订立合同，没有中间的代理人，这就省去了中介费；二是购买工程材料也没有代理人，所以没有回扣。这样总工程费用必然大大节省。

值得一提的是，詹天佑在接受委任后，就选线一项就实际勘察了三条线：一条是从西直门向西，经石景山到三家店，沿永定河出青石口到沙城，直奔张家口。这条线路穿山越岭、劈山修路，工程十分浩大，但修成后通过能力较强，是一条理想的线路。可是由于预算大、工期长，清政府没有批准，詹天佑只好放弃。新中国成立后，修通的丰沙线正是当年詹天佑勘察的这条路线。

第二条选线就是通过关沟段的这条铁路了。这条路分成三段：一是从丰台到南口；二是从南口到康庄，中间经过关沟，其中从南口到八达岭不足二十公里，高度相差近六百米，需要开凿近一千七百米的隧道，工程难度最大；三是由康庄经怀来、宣化到张家口。

第三条选线是詹天佑等人回测的线路，经怀来、延庆、小张家

口，沿热河到北京的大道。沿途要经过德胜口、明十三陵、黄土梁。虽然这条路能够绕过关沟段，但路途远，而且山地坡度也不小，工程并不比经过关沟段简单。

于是，詹天佑选择了京张铁路穿过关沟段这条选线。

詹天佑无疑是个天才的建造师，一开始的勘察、选线阶段就实行了分工负责制，除丰台至南口的一段由他亲自插标带领工作人员详细测量定线，第二段的南口至康庄一段八达岭隧道定线则派副工程师颜德庆等人负责，第三段的康庄至张家口段副工程师翟兆麟等人负责。各负其责必然各自用心，保质保量。

《中国铁路大事记》一书记载了这段历史：

1909年10月2日，京张铁路通车典礼在南口隆重举行，参加的中外人士达万人之众。邮传部尚书徐世昌致词说：“本部之成，非徒增长吾华人工程师之荣誉，而后此从事工程者，亦得以益坚其自信力，而勇于图成。将来自办之铁路，继兴未艾，尤以京张为先河，所以非细事也。”

……该路全线分为三段施工：第一段自丰台至南口，工程初由邝孙谋负责，邝孙谋应聘为广东商办粤汉铁路总工程师后，乃由詹天佑自己带同副工程师俞人凤、陈西林、柴俊畴等担任；第二段南口至岔道城，工程由副工程师颜德庆、工程员张鸿诒、苏以昭等担任；第三段自岔道城至张家口，工程由副工程师翟兆麟和山海关铁路学堂毕业生刘铨、李鸿年、耿瑞芝等担任……以中国人自己的聪明智慧和财力、物