

百年火车

北来 著



百年



火车

BAI NIAN

北来 著

HUO CHE



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

百年火车/北来著. —北京:中国铁道出版社,2014.4
ISBN 978-7-113-17957-1

I. ①百… II. ①北… III. ①中国文学—当代文学—
作品综合集 IV. ①I217.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 011857 号

书 名:百年火车
作 者:北来 著

责任编辑:孟 萧 范 博 编辑部电话:010-51873697

封面设计:蓝伽国际

责任印制:郭向伟

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

印 刷:北京大兴县新魏印刷厂

版 次:2014年4月第1版

开 本:880 mm × 1 230 mm 1/32 印张:11 字数:210 千

书 号:ISBN 978-7-113-17957-1

定 价:35.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。

电话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

人生如果是一列火车,我便会不时到守车里坐上一阵,望一望前面变化无穷的情况,看一看后面走过的路,随时跟一闪而过的小站打个招呼。我会在时而轻微晃动时而剧烈颠簸的路途上,看好火车上自己的一点东西,守住寂寞的光阴。

目录

第一辑

- 北京宣武门外：中国第一条铁路始末 - 3
- 吴淞铁路迷魂阵：还原中国第一条营业铁路 - 9
- 中国历史上真有过马车铁路吗？ - 25
- 慈禧太后的火车 - 37
- 中国铁路史尽头：皇室烟云或慈禧 - 47
- 颠覆大清的川汉铁路 - 56
- 鲁迅坐火车 - 68
- 民国时期的成渝铁路 - 80
- 成都火车站的前世今身 - 88
- 小时候的火车站 - 97
- 成都铁路上的老房子 - 105

第二辑

- 抵达铁路 - 115
- 穿越禁区的成昆铁路 - 133
- 一条铁路的夏天① - 141
- 大滑坡 - 153
- 一条铁路的夏天② - 170
- 成昆铁路大隧道 - 183

高山落石	—189
一条铁路的夏天③	—203
世界级石拱桥	—215
成昆铁路的翅膀	—219
泥石流大袭击	—228
泥石流杀死第三座桥	—243
一条铁路的夏天④	—253
成昆铁路沿途秘境	—267
夜行列车	—272

第三辑

丹麦，安徒生的火车	- 279
英国火车与作家	- 284
法国火车与作家	- 290
德国火车与作家	- 297
远去的火车头	- 303
超乎想象的铁路信号	- 309
望见铁路信号	- 313
世界铁路桥：跨越之快乐	- 322
中国铁路桥，什么情况？	- 329
一个人的守车	- 338

第一辑

得—在

北京宣武门外：中国第一条铁路始末

纵然新的解读与新的发现，在很多方面已把过去的结论覆盖，但即便在今天，我们要简单说出中国的第一条铁路，仍要踌躇再三。因为依照有些人的说法，中国的第一条铁路似乎共有三条：吴淞铁路是第一条洋人擅筑的营业铁路，唐胥铁路是中国自办的第一条铁路，另有一条是英国商人杜兰德筑造的广告铁路。

然而，不管怎样，以时间先后而论，中国大地上出现的第一条铁路无疑是1865年7月英国商人杜兰德在北京宣武门外筑造的一华里小铁路。尽管以往的看法认为它够不上一条完整意义上的铁路，因而相关的历史记载也极少，但这条铁路毕竟存在过，震撼过，不仅加深了中国人对铁路最初的神秘感，而且铺筑起来并非易事，也非一时心血来潮，当是中国铁路之始。

之前的几十年中，英法两国不断攻占中国西南边境邻国后，就已准备再插入云南，打开中国的后大门。到1858年4月10日，英国驻印度退休军官理查德·斯普莱大尉在给英国政府外交大臣马尔梅斯伯利勋爵的信中说：“阁下，我们将来对华贸易上的敌人，正在某一处设法进入中国内地，这处地方是我们的商业永远不能到达的……”因而提出修一条从缅甸仰光，沿萨尔温江到达云南思茅的铁路，引起朝野不休争论，史称“斯普莱路”。争论到1862年，英属殖民地印度新任总督詹姆斯·布鲁斯——此人即文献中所译的伊利近，或额尔金伯

爵，1860年曾作为英国谈判代表、全权公使随军至北京谈判，为报复随行的外交使员被虐杀，下令焚毁圆明园——又提出修一条由仰光沿伊洛瓦底江，经八莫到腾越（今腾冲）、大理的铁路，被谓之“八莫路”，引起英国更大的反响。

在中国西南边境建铁路，论证和勘测将是长期未卜的，却唤醒了东南沿海的洋人。

至1863年7月，英美洋枪队帮助清廷即将拿下被太平军占领的苏州，27家驻沪外国商行和英美法领事趁势请求钦差大臣李鸿章和上海道准修苏州到上海的铁路，皆被拒绝；同年秋，“八莫路”设计者布鲁斯52岁命归西天，英国驻华协和洋行从印度请来54岁的英国工程师麦克唐纳·斯蒂文森，研究中国铁路，上奏朝廷又一个计划，劝清政府以汉口为中心铺筑几条铁路，并于次年出版《中国铁路》一书。杳无回音之下，极有可能受指使的杜兰德才出资出面，在宣武门外直接铺了真正的铁路，“以小汽车驰其上，迅即如飞”，好让朝廷眼见为实。但小蒸汽机头拉着几节车厢吼叫着跑了几夭，“京师人诧所未闻，劾为妖物，举国若狂，几致大变。”结果被步军统领以“见者诧异，遥逐纷起”下令拆除，才“群疑始息”。

记述杜兰德火车的李岳瑞，曾为朝廷总理各国事务衙门文书事务官员，熟悉国故朝典。后人仅从他几十年后初版的书中能了解些许情形，但已难想见其时，见了火车惊诧害怕的京师人当中是否也有朝廷官员，又有什么谣言纷纷而起，也难以理喻像李鸿章那样的人后来谈及此事时何以说“前此铁路一里，轰动都人”，却能想起杜兰德火车现身之时，第二次鸦片战争导致英法联军攻打京城刚过5年，此一战又正是1840年第一次鸦片战争的延续和扩大，非但禁烟未如愿，反使中外交恶，禁烟钦差大臣林则徐被革职，进而使英国倾销鸦片合法

化。而这一回，拆一条铁路的命令，需要出自步军统领——官从一品，由皇帝破格特命满洲亲信大臣兼任，掌管京城九门钥匙、白塔信炮，统帅八旗步军及巡捕营将弁上万人，专司查稽盗贼，维护京师治安——必定花去不少时间，确定杜兰德之举是否英国国家行为，以免重蹈覆辙，可见情形之谨慎。

杜兰德铁路虽被拆除，同年至后两年，上海的洋商、烟台的英商、乃至驻华英国公使阿礼国，仍接二连三交涉修筑铁路事宜。同时，朝廷命官海关总税务司赫德、英使馆参赞威妥玛又先后递交《局外旁观论》、《新议论略》，以开导清廷。清廷虽然不会知道英国“开发东方帝国的政策，以新辟的道路和交通来代替旧时的战争和吞并领土的政策，成为我国越来越明显的真正的政策”，但这些用心，不可能奏效，尤其是英国人的角色更容易事与愿违。因为，到了国与国之间，到了国家情感的层面，朝廷抵制的真正的原因已不只是谨慎，还必有朝廷没齿不忘的1860年夏，英法联军兵临京城，清王朝丧权失关，军破城丢，咸丰帝一行被迫逃往热河行宫，皇宫圆明园被焚抢；至次年，咸丰死，子即位，生母慈禧太后痛杀顾命八大臣，改年号同治，26岁起垂帘听政——这些被洋人所逼的一桩桩的祸事才过去，不可能再让洋人的火车在中国跑起来。

其时，朝廷或民间所知的火车在中国古籍上就早有记载，即古人打仗攻城的战车：以两轮车，车厢中设炉，上施镬，满盛油，炽炭火，烧令沸，四面积薪，推至城门楼下，纵火而去，若敌以水灭之，则油得水其焰益高，可燔城楼。

而洋人所说的铁路，或火车，时人有的叫火轮车，有的叫汽车，究竟又是何物？

德国传教士郭实腊可能是第一个向中国介绍西方火车的人，不过

他那篇 1835 年在杂志上发表的文章标题叫《火蒸气》。而说出这种火车的第一个中国人又可能是被时人称为“中华炮师”的丁拱辰。他早年谋生国外见过世面，制成火轮车和火轮船雏形，回国后编著《演炮图说》一书，于 1841 年自费千金刊刻问世，所述内容除了炮，就是火车，转送靖逆将军奕山和两广总督祁贡后，奏准六品军工顶戴赏赐。两年后，丁拱辰修订成《演炮图说辑要》一书，内附《西洋火轮车火轮船图说》记述试制汽机、火轮车、火轮船三种模型成因，附图三幅。道光帝特谕令查明其人其事上报朝廷，但鸦片战争结束没了下文。林则徐被贬谪时读到《演炮图说》，盼望与丁拱辰详谈，但无缘一见。倒是魏源于 1841 年 6 月在京口见到了充军途中路过的林则徐，受嘱托以其《四洲志》译稿为底编成《海国图志》，于次年刻印 50 卷，几年后扩充到一百卷，介绍西方各国历史地理，尤其战舰、火器的制造技术，提到火轮车。该书咸丰元年传入日本，被奉为“海防宝鉴”、“天下武夫必读之书”，但在国内犹如石沉大海；魏源于咸丰三年任江苏高邮知州时镇压太平军，后因“迟误驿报”、“玩视军机”革职。稍后，另一位著书立说提及火轮车的人是徐继畲，他先在厦门初识美国传教士雅裨理受益匪浅，再经多年搜集西人著述，于 1848 年编成《瀛环志略》十卷刊印，论述各国风土人情、舆地沿革及社会变迁，刊本传至日本影响巨大，本人却于 1851 年任福建巡抚兼署闽浙总督时，因一桩英国教士事件被革职。此后，国人谈及火车的声音仍旧微乎其微，有时甚至含糊不清。

如 1859 年，太平天国刊行洪仁玕著《资政新篇》，文中倡修的“如外邦火轮车”，所指便不是火车，而是马路上跑的蒸汽汽车。稍晚时，湖广总督官文、广西巡抚刘坤一偶尔论及火车，用的是“轮车”一词，只比早年林则徐用的“火烟车”稍准确一点。幸而徐继畲被

革职十二年后重被起用，在总理各国事务衙门行走，却又遇上还是英国人带来的问题：火车。

其时正是中英、中美修约期间，新条约涉及准否外国人在中国修铁路，总理各国事务衙门两次与各省大臣会商对策。一谈洋人就好比说起狠揍过自己的强悍对手，自然没什么好说的，1865年第一次全体反对，但说什么的都有，比如铁路“失我险阻”、“害我田庐”、“妨碍我风水”等。1867年第二次商讨仍多数反对，仅福建船政大臣沈葆楨认可，湖广总督李鸿章主张“自行仿办”，但要“待承平数十年后。”而“待承平”就是要等平息了太平军再说。可见其时的清廷，不仅未从十余年战乱中解脱出来，还得面对第二次鸦片战争留下的修约麻烦。

商讨对付铁路之年，英国方面已派人测量斯普莱路，一年未完中止，第二年又派出探路队首次探测从八莫到中国的线路，一度到达危险的滇境腾越，确定了所选路线可行。这些情况即使朝廷尚不知晓，但在清廷看来，哪怕书面上的铁路也必定跟列强是一种东西。故而1868年，在新签订的《中美续增条约》中写明铁路“总由中国皇帝自主酌度办理”，以灭洋人幻想。同时，总理各国事务衙门复函英公使阿礼国：“至铁路一节，并非谓其无益，实因与中国情形不宜，前已历次布闻。若使勉强兴修，恐民间以为不便，或别生窒碍情事，转觉有负盛情。总之，贵大臣代筹美意，本爵无不欣谢也。希贵大臣亮之。”这样的言辞对一个年已六旬的侵华老手阿礼国，看似央告，但真相很快就难再遮掩：此年稍晚时，阿礼国请见皇帝，朝廷“不许”；逾年，阿礼国再请求办理电线、铁路，朝廷仍“不许”，继而，阿礼国又请在中国各个通商口敷设水底电线，才“许之”，《清史稿》里如此轻慢的用词，让清廷的一肚子窝囊气流露无余。

三年后，同治帝满16岁亲主朝政，始接见洋人。各国使臣，特别是英国人仍像八十年前第一个来华使臣马戛尔尼一样，对拜跪礼不买账，争议数月才妥协，以鞠躬代拜跪，但不是三鞠躬而是五鞠躬，称为加礼。接见的时刻到来，年仅37岁的慈禧太后风华正茂，静静坐在一层薄薄的垂帘之后，总算从缝隙间瞥见大英帝国的驻华公使向大清朝五折腰。然而，这个公使不是已退休回籍的阿礼国，而是54岁的威妥玛。威氏1841年随英军侵华，曾任英国侵华全权代表额尔金翻译，威逼朝廷签订条约的英方代表中就有他，已跟中国的三个皇帝打了交道，比前任更胜一筹，不过仍得鞠躬。

随着一下接着一下鞠躬，铁路之于中国仍停留在杜兰德火车的记忆中，而之于西方已兴起半个世纪有余。因而，后人往往归罪于清廷保守愚昧，但如果关于铁路，中国首先遇上的不是英国，恐怕历史又将不同。同时，慈禧太后的后半生与中国铁路的发端密不可分，而铁路又与她深怀恶感的英国交织在一起，这才使得中国铁路从一开始便匪夷所思。

吴淞铁路迷魂阵：还原中国第一条营业铁路

对中国的第一条营业铁路，史书都说是英国人以欺骗手段擅自修建的，但西方一直坚持认为中国官员从一开始就被告知了修建铁路的实情，所谓不曾察觉并不可信。如今，吴淞铁路已了无痕迹，甚至在文献档案中也找不到起点和终点的准确位置，但仍能够尽力说清楚来龙去脉，看看英国人有没有瞒天过海那么大的本事，中国人又是不是那么无知好欺骗。

上海新任道台沈秉成与洋人

1872年5月2日，《申报》登出一则广告：西商拟在中外商人中招集股份以修建一条铁路。此举可视为洋人十多年来三次请求在中国修铁路均被拒绝后，出现的另一个动向。11月，广告后幕撩开一角：美国驻上海副领事、实际上的总领事白拉福（另译为奥立维·布拉特福）出资5000两白银，组建了美英合资的吴淞道路公司，英方资金占绝大多数。当月15日，英国驻上海代理领事阿拉巴斯特写信给上海道台沈秉成，请修一条吴淞至上海的“车路”。当年新到任的沈秉成道台大为赞同，于是，洋人12月10日迅即开始征购修路土地。

起初，洋人征地不先给银子，以致“造桥之初为乡民叠次拔去椿木”，中外官员会勘线路时，“竟为妇女啰唆，殊形棘手”。而将“首

段工程照章先给价银勘工举办”后，情况才变顺利：“保甲莫不遵循”，“乡民欣然从事”，拆除房屋“当面自愿允立契据，而后已勘丈停当者立契日即给银两，数十百户毫无抑勒勉强情形”。进而，中外官员商定“凡遇屋宇坟墓一概绕道迂折而过”，并给巨价赔偿，故而“南段各图乡户农民无不欣然从事”。但当中外官员勘至北半段时，因对不同地段的地价产生歧义或误解，“有乡民妇女与洋人阻挠，甚至彼此扯碎衣物”。另因宝山地方官员到任不久，“诸多推诿”，乡民不服，致使征地难以“勘定列册”，带来损失与不满。

对因地价未达到所期值引起的事端，《申报》皆详细跟踪报道。对因利益纠纷生怨愤或地方官员私吞地款，乡民联合阻止筑路，或呼来乡人与西人争执，或打伤铁路督工和外国雇员……《申报》仍予以详实披露，给历史留下一份后人可查对的清单。

好在洋人有钱且大方，困难统统不在话下，一些地段一经收购即行施工筑路。次年3月19日，白拉福致谢沈秉成的助手在购买土地过程中的协助，继续使用“车路”一词，沈台道26日则回信说：“我已命令上海和宝山各处官员张贴告示禁止民众妨碍工程。”

那个时期，在英国人之间私下频频往来的信件中还透露出，“在听取了两位领事的口头介绍后，道台看起来并不对铁路的修建持有异议，只是他不能批准或支持该计划，因为在条约中未曾有过先例。领事们对此感到满意，并在官方信函中使用了普通道路的称谓”。“沈道台是一个开明并且充满了善意的人，私下是知道这个计划的，并且说在他的任期内将不加阻挠”。但有些事后的回忆，所言具体日期不明，是指整个事情的一开始，还是已把沈道台捆绑上了战车之后，至今已难确定；况且当时美方总领事为西华德，不过暂离任，白拉福只是驻沪副领事；而英方驻沪领事既可能是麦都思，也可能是马嘉理，

阿拉巴斯特仅为代理，故不清楚“两位领事”指的何许人也。

洋人之所以变化不定，说不定会把沈秉成道台弄迷糊。因而，沈秉成发觉培养译才为时务所急，遂选取聪颖弟子入广方言馆习西文。

1873年5月6日的《申报》说“外国商人筹集了50 000两白银，拟在两年内修建上海至吴淞铁路”。报纸上的消息，无从判断沈道台是否知晓。这家报纸虽由英商合资创办，但雇用华人分任编辑和经理，同样看不出背后的东西，不过创办之初即报道初始阶段的吴淞铁路，似乎专为这条铁路而生，他必知道这个。还当知道即便报纸不道破修铁路的秘密，也终究纸包不住火。只是既已支持英美人购地，对中国人的婉约脾气而言，则最好若无其事顺势而为，等机会再脱身，才不至于太不讲情面。到7月6日，一条长15公里、平均宽15米的土地经一个名叫哈斯的奥匈领事馆翻译以中间人身份购妥，购地合同上必定有中国人难分辨的英文签名，还是加盖上了道台公章。

当8月15日的《字林西报》——纯由英国人办的英文大报，1872年起与路透社远东分社签约，主编均为在华英商——上有一篇关于在道路沿线架设电线的报道，带出了修铁路计划，沈道台这下再无退路，或者说找到了解脱理由和时机。他避重就轻，但挑明态度，让人转告驻沪英领事麦都思，说他沈秉成不得不以从未被告知此事为由，向英方提出抗议，要求停止电报线的铺设。之所以仅仅针对电报线而不提“道路”或“车路”等铁路代名词，可见其良苦用心。英国驻京公使威妥玛收到麦都思19日写的来信后，自然心知肚明，9月3日回信说：“你来电称道台在得知我们想在上海和吴淞间修建道路以及用电报线连接两地之后深为震惊，对此我非常遗憾……希望记者们不要忘记这个教训”。

沈道台对一份英文报纸震惊，可能比不上英国人对他能看懂英文