

· 穿越时空的风向标

· 飙生奋鬣镇海吼

· 黄河飘起炫美的彩虹

· 拜谒孔子在此下车

· 铁道游击队之魂

· 三张茂人的坚守

· 桃山集火红如海

· 车站只是一个大院

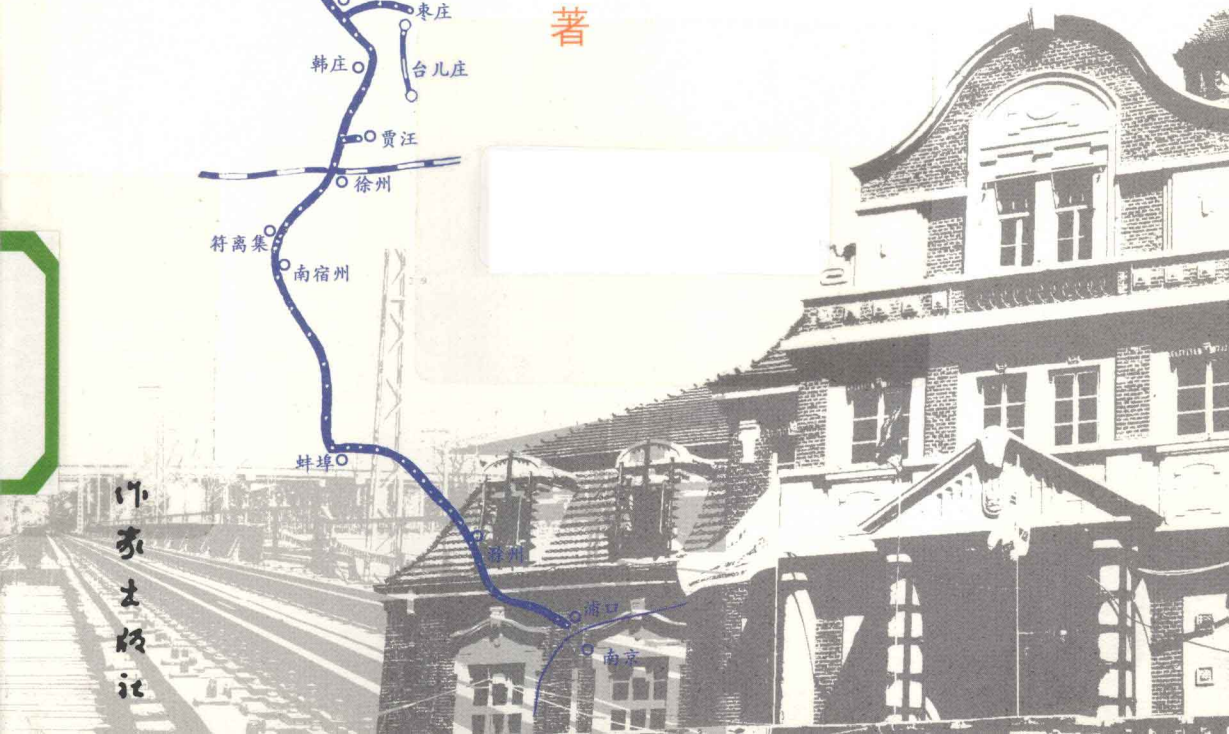
· 旧气的滁州

· 悲情浦口

· 龙虎巷五号

寻访津浦线

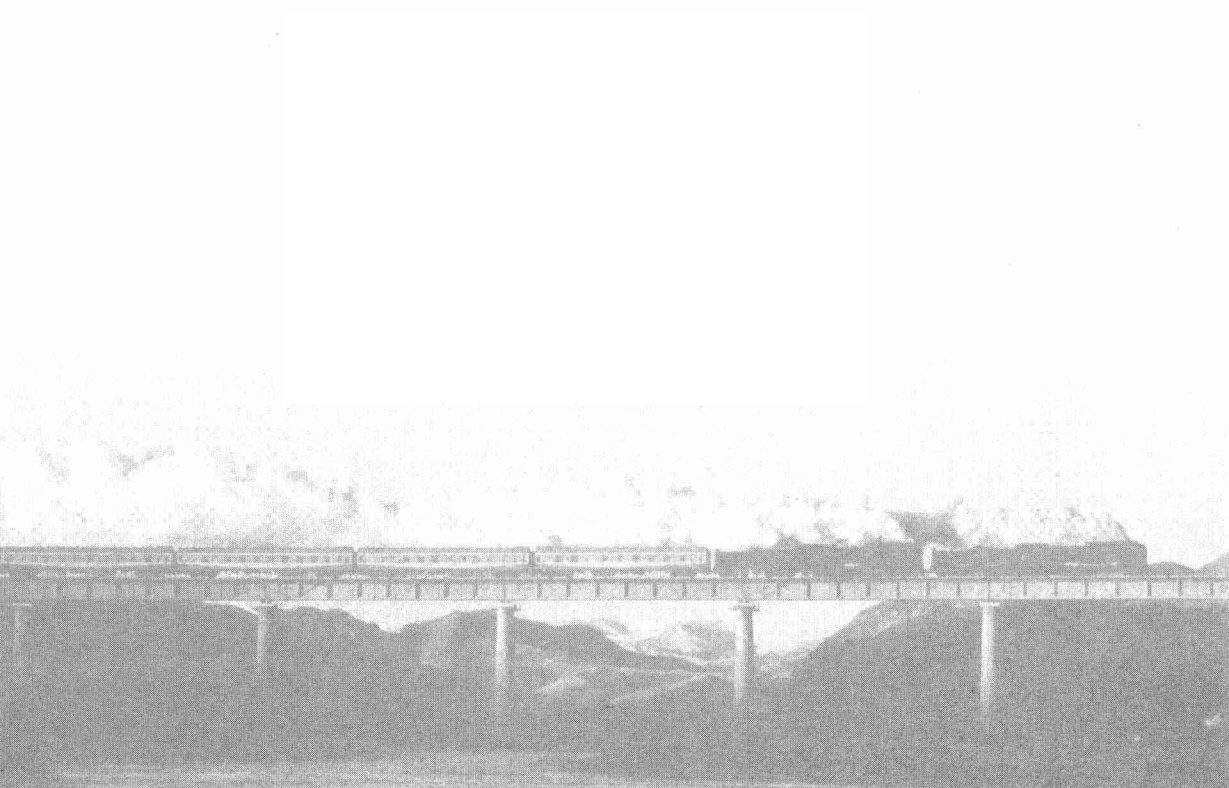
◎ 健鸣 著



寻访津浦线

健鸣 著

作家出版社



图书在版编目 (CIP) 数据

寻访津浦线/健鸣著. - 北京:作家出版社,
2010. 12

ISBN 978 - 7 - 5063 - 5725 - 8

I. ①寻… II. ①健… III. ①纪实文学 - 中国 - 当代
IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 254740 号

寻访津浦线

作 者: 健 鸣

责任编辑: 林金荣

装帧设计: | 合| 和| · 蒋艳

出版发行: 作家出版社

社 址: 北京农展馆南里 10 号 邮码: 100125

电话传真: 86 - 10 - 65930756 (出版发行部)

86 - 10 - 65004079 (总编室)

86 - 10 - 65015116 (邮购部)

E - mail: zuoja@zuoja.net.cn

<http://www.zuoja.net.cn>

印刷: 北京嘉恒彩色印刷有限责任公司

成品尺寸: 170 × 230

字数: 120 千

印张: 13.25

版次: 2010 年 12 月第 1 版

印次: 2010 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5063 - 5725 - 8

定价: 32.00 元

作家版图书, 版权所有, 侵权必究。

作家版图书, 印装错误可随时退换。

目 录

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1 酷城的天际线 / 1 | 22 演绎艰难的抉择 / 105 |
| 2 穿越时空的风向标 / 10 | 23 三张茂人的坚守 / 110 |
| 3 铁路学府出津门 / 15 | 24 找表的故事 / 114 |
| 4 在杨柳青流连 / 20 | 25 木桥通火车 / 117 |
| 5 静海像一位迟暮的美人 / 24 | 26 伟人瞬间擦亮的火花 / 122 |
| 6 飙生奋鬣镇海吼 / 28 | 27 抗战殉难员工纪念碑亭 / 130 |
| 7 目睹的不只是风花雪月 / 31 | 28 请郭沫若题写校名 / 135 |
| 8 黄河飘起炫美的彩虹 / 35 | 29 桃山集火红如海 / 140 |
| 9 济南站的钟声 / 41 | 30 离离原上草 / 143 |
| 10 老槐树的信仰 / 48 | 31 暮色中的十里堡 / 148 |
| 11 微笑而不屈的雅士 / 54 | 32 南宿州的兵事轶事 / 150 |
| 12 作别西天的云彩 / 58 | 33 淮河流淌的旋律 / 154 |
| 13 泰山带飞了我们的遐想 / 63 | 34 车站只是一个大院 / 159 |
| 14 拜谒孔子在此下车 / 67 | 35 管店老井 / 163 |
| 15 滕州泉水万年不竭 / 73 | 36 旧气的滁州 / 166 |
| 16 感受历史的温度 / 77 | 37 悲情浦口 / 169 |
| 17 哥特式的台儿庄站 / 80 | 38 繁忙的中山码头 / 180 |
| 18 铁道游击队之魂 / 84 | 39 火车轮渡的风光 / 185 |
| 19 临城经历了生命轮回 / 90 | 40 龙虎巷五号 / 190 |
| 20 轰动民国的劫车案 / 96 | |
| 21 南北津浦的接点 / 101 | 后 记 / 197 |

1 酷城的天际线

津浦铁路的设计大体循着京杭运河的走向，最早为津镇铁路。皖省商民闻讯后，要求经由宿州、蚌埠、滁州至浦口，江苏省铁路公司也请求改经皖境。后来沪宁线通车，最终铁路改道，津镇铁路演变成了津浦铁路，天津北站成为津浦铁路的起点。

近代中国看天津。作为中国铁路的发祥地，天津义无反顾地投入到了这场近代中国轨道交通的革命当中，引领风潮，开启大幕，创造了多项第一——

1881年，建成最早的车站——唐山站和胥各庄站。

1882年，造出第一台机车——龙号机车。

1885年，成立第一个独立铁路企业——开平铁路公司。

1888年，建成第一个综合性车站——天津站。

1894年，建立第一个机务段——天津机车房。

1894年，建成第一座特大桥——滦河大桥。

1900年，建立第一个工务段——唐山工务段。

1918年，建立第一所职工子弟小学——天津扶轮公学第一小学。

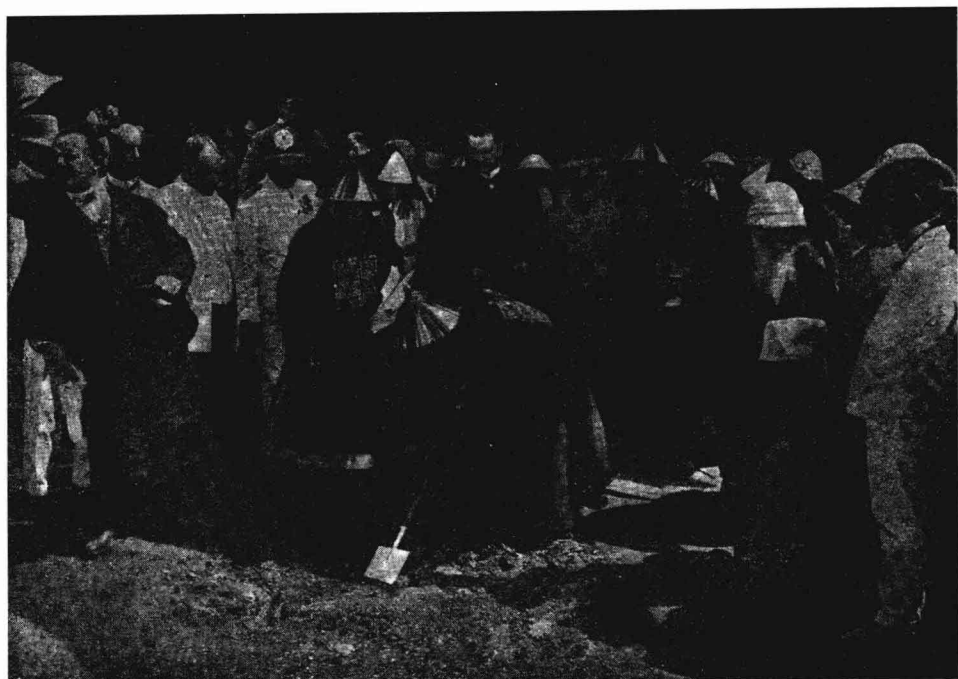
1918年，建立第一所职工子弟中学——天津扶轮公学第一中学。

1931年，建成第一所职工休闲娱乐场所——天津北宁公园。

1933年，建成第一座宾馆——北戴河宾馆。

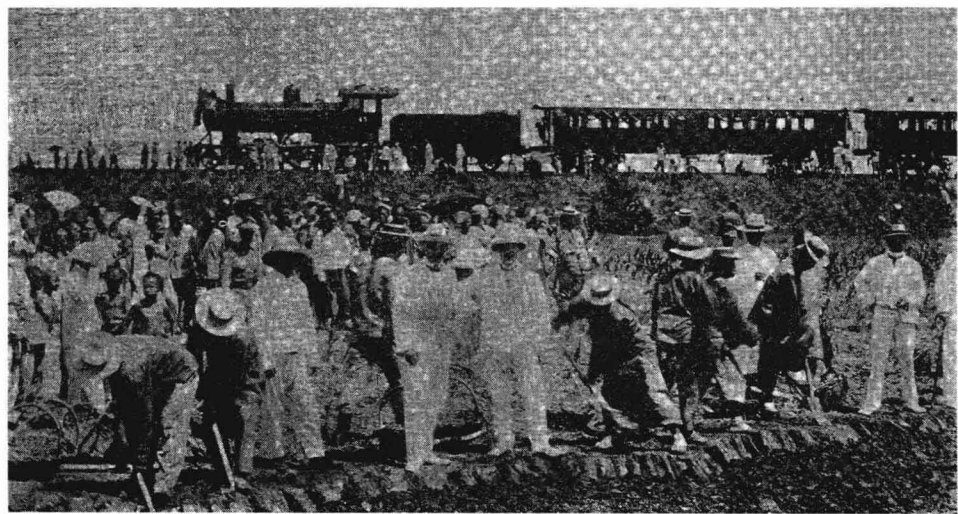
天津是我国开埠通商最早的大城市，历史留下了诸多印痕，一些颇具欧洲风格的建筑，见证了铁路蹒跚前行的身影。原京奉铁路管理局和津浦铁路管理局，就设在北站前的大经路沿街。从那时起，兼具东方含蓄和西方唯美的建筑群便赫然出现在北站一带。第五大道的小洋楼别墅古朴、婉约，而这里的建筑因为大多是公共设施，倾注了德国建筑师更多的设计灵感，始终占据着这座工业城市时尚的顶端。

夏日的午后，行人稀少，绕到那条熟悉的法桐路上，没有目的地随心而走。树叶缝隙中透过的丝缕阳光，间或晃一下眼睛，更多的阳光漾在路边那些老建



津浦铁路开工仪式

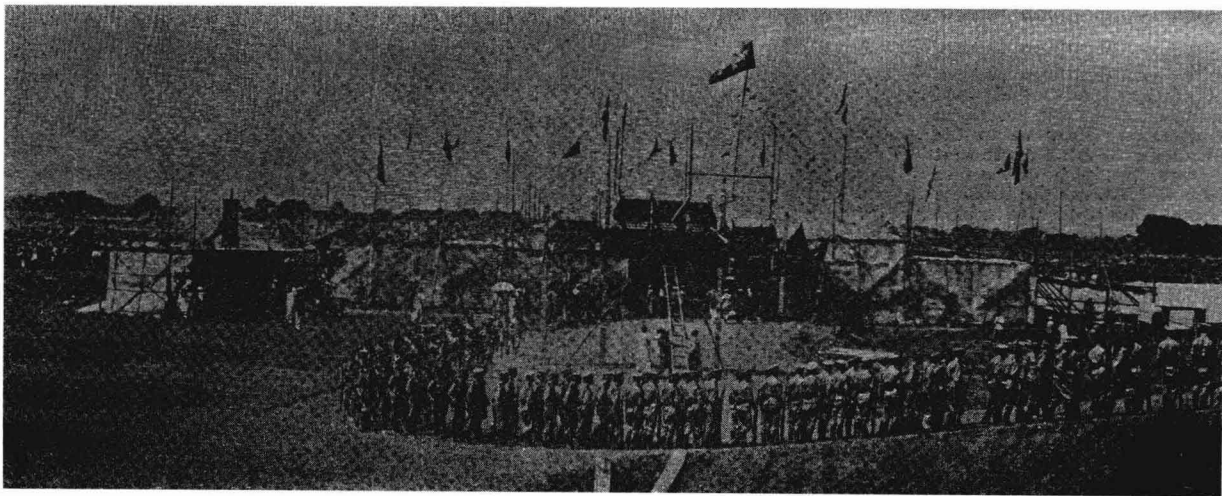
津浦铁路施工工地



筑的围墙上，墙上爬墙虎的绿意更加浓了。一幅德式建筑的卷轴，把人拉回到一百年前的情景里去：提着公文包的德国铁路建筑师，黄包车里打量街景的大使夫人，身穿绸缎马夹的中国绅士，到西方考察归来的朝廷官员，江南来的谦逊学子，义干云天的北方实业家……他们步履匆匆，轻轻叩打着这“天子经由之渡”，让后来人感到惊奇。

1888年，只有9.67公里长度的唐（唐山）胥（胥各庄）铁路终于展筑至天津，称唐津铁路，开始从矿山到城市的铁路世纪。从此，纵横几万公里的中国铁路网开始像画笔一样，向四处延伸。1907年，山海关至皇姑屯一段的铁路建成，北京至奉天（今沈阳）铁路全线开通，全长1042公里，成为贯通山海关内外的主要通道，清政府将其命名为京奉铁路。1908年，清政府设立津浦铁路总公所，开始举外债修建津浦铁路，转年在大经路厚德里（今十月影院对面）设立北段总局。以山东省峰县为分界点，韩庄以北至天津由北段总局负责，由德国工程师进行设计施工，全长626.1公里；韩庄以南至浦口由南段总局负责，由英国工程师进行设计施工，全长383.3公里。北段开工时，外国人主张将天津起点站设在租界，而官方和商民主张设在南开，莫衷一是，一时难以确定，便先自良王庄向南修建。为使经水路运至陈塘庄的筑路器材运至施工现场，修筑了良王庄至陈塘庄的支线，全长25.48公里，名为良陈支线（1939年前后拆除）。光绪三十四年（1908）六月，津浦铁路北段开工典礼在天津举行；宣统元年（1909）二月，南段开工典礼在浦口举行。

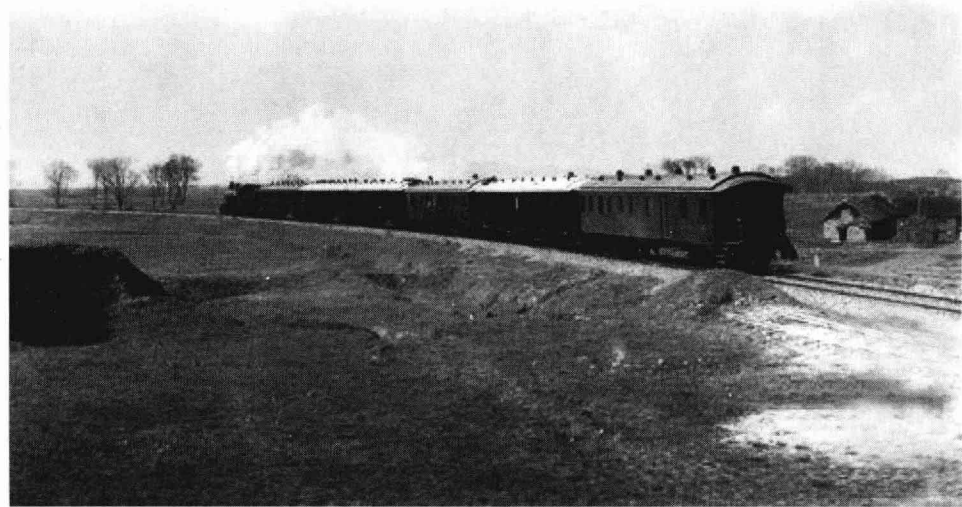
津浦铁路开通仪式





修建津浦铁路的工程技术人员

津浦铁路通车初期，穿行在原野上的火车



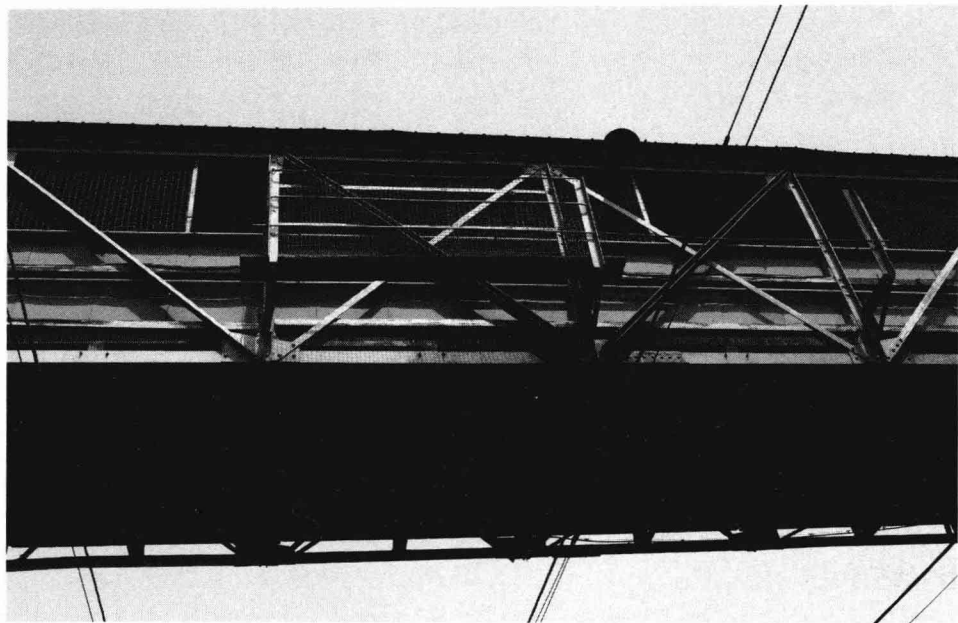
津浦铁路所经大部分为平原，仅济南泰安间因经泰山山区，地势急剧升高，其中界首为最高点，标高208米，而天津附近为9.1米，浦口为9.5米。全线除黄河、淮河两大桥工程艰巨外，一般施工较易，筑路工程历时4年完成，可谓顺风顺水。津浦线北段在天津北站与京奉路接轨，在南段止于浦口。继续南行的旅客下车后，径直乘坐津浦铁路的轮渡至长江对岸，转换宁沪铁路的列车。

1912年，津浦路全线贯通，北段总局升格为津浦铁路总局，1914年改称津浦铁路管理局，办公地设在天津北站西侧（遗址在中山路铁三院一带）。第一次直奉战争爆发后，津浦铁路屡遭战火蹂躏。1928年初，管理局建筑被火焚毁。北伐军克复平津后，津浦路局一度改设浦口。

据1914年津浦路局职员录记载，全路华洋司员1498人，在津者一多半住在大经路附近，京奉路局也是如此。许多历史名人与两路局关系密切：詹天佑1908年曾任津浦铁路路务参议，吕海寰、徐世昌、朱启钤曾任津浦铁路总公所督办大臣，徐世章、吴毓麟、孙凤藻等曾任该路局长，奉系将领常荫槐、高纪毅等曾任京奉路局局长。1931年，开滦矿务局向北宁路局补缴罚金50万元，高纪毅用其中的4万元购买了种植园等400亩地，修建了北宁公园，第二年9月竣工。他撰文书丹的《北宁铁路宁园碑记》，今仍存园内。

天津北站距天津站仅4.3公里。增设天津北站，完全出于袁世凯一人的主张。戊戌变法失败后，袁世凯青云直上，1903年升为直隶总督兼北洋通商大臣，省会在保定。北洋通商大臣衙门为了和外国租界办理洋务方便，着意设在天津河北金钢桥口。袁世凯身担封疆大吏和北方洋务两要职，半个月驻保定，半个月驻天津，每月朔望必往返津保一次。

依照清例，一品大员出入有仪仗马队，车轿接送，并鸣炮三响。而老龙头车站（今天津站）在帝俄租界内，俄国人是不买袁世凯的账，不许仪仗马队带枪进入俄租界，也不许鸣炮。袁世凯倍感难堪，一怒之下，札飭天津道另修车站，指定由金钢桥起往北开一直线，宽24米，径抵铁道，限当年竣工。所开辟的直线即现在的中山路（1946年以前称大经路，意即大人经过的路）。袁世凯还指令在第二站台老天桥北侧修建了一座豪华的玻璃大厅，专供清廷高官们候车、待客之用。车站于1903年初完工，初名新开河火车站，后为天津城火车站、天津新站。1910年11月18日，京奉铁路与津浦铁路在天津北站举行联轨典礼，该站成为两路共管共用的公共站，称总站。京奉路局负责扩建工程，由津浦路局租用。1938年改为北站，沿用至今。车站建成后，袁世凯等清廷高官们在进出天津时都改由天津北站上下火车，威风体面地经由宽阔的大经路出入直隶总督衙门，大经路一带也迅速发展成为周边地区的政治、文化和洋务中心。铁路局、



天桥上的广播喇叭

津浦铁路1号桥



机厂、票据厂、医院、扶轮中学、北宁公园等先后设立在天津北站周边。直隶银元局、户部造币厂、中山公园、中华武术会、商品陈列所、直隶省会议厅、博物馆、省立图书馆、美术馆等也先后设立在大经路附近。比利时电灯公司的有轨电车，也由老城区和天津站陆续通达天津北站。

近代许多重大政治历史事件在此铺展。1912年1月26日，革命党人薛成华在天津北站投掷炸弹，暗杀北洋巡防大臣张怀之。1912年8月24日，孙中山先生应袁世凯之邀北上共商国是，在路过天津时到中山公园演讲后，从天津北站乘火车赴京。1929年5月26日，护送孙中山先生遗体前往南京中山

陵的列车抵达天津北站第一站台，天津市各团体、民众前往悼念。天津北站虽历经百年，站内布局和大部分设施基本没有改变，出站口、老站台、老公事房等至今仍在使使用，十分罕见。天桥上的钢结构是铆焊结合工艺，虽然锈迹斑斑，但坚如初始。木制桥面虽然磨去厚厚的一层，依然结实耐用。造型笨拙古老的信号灯、广播喇叭已被列为国家级文物，还在忠实地履职。北站常被作为影视作品的外景拍摄地，包括《末代皇帝》《金粉世家》等，成龙、李连杰等大腕在此摆弄武功。大钟的指针仍然在执着地前进，只是站台上少了许多观众；一张张独有的长椅还在原处摆放，却不见了期待的目光。

在天津市区，几个过去遗留下来的主要车站中，以天津西站建成最晚，始建于1909年8月。随着天津至良王庄段的完工，于1910年12月14日开始运营，其设计图纸和建筑材料都来自德国。外檐墙面为清水砖墙，窗套、立柱、花饰及入口台阶均为石材，是全国铁路枢纽站中保留最完整、规模最大的哥特式建筑。在西站改扩工程中，站房楼被缓慢地平移至新站附近，作为铁路博物馆永久保



检票口门窗



站台上的公事房

正在平移中的天津西站





天津北站

护。经过时间的洗礼，从最初的炫耀归于现在的平静。

而在天津海河东岸，屹然突起现代化的天津新客站。作为城市的新门户，高架候车厅通畅明亮，高高的钟楼召唤四方的旅客，宽阔的广场直达海河岸边。2008年8月1日，时速350公里的京津城际铁路开通，最小追踪间隔为3分钟，高峰期有100趟列车对开，向世界宣告中国高铁时代的到来。天津又一次领跑。

酷城是令人目眩的。中山路上，横在空中的高速铁路，楼宇间穿行的立交桥，大片大片板房相间的蓝白色以及建筑工人安全帽的红色，构成了今天的主色调。清末民初的德式建筑成为轮廓，酷感中有些羞涩，主流中有些边缘，激情中有些颓废，平淡中还有些创意。在这里，我们可以轻易地辨析历史的进程。原来，时光可以这样来记录。北站的房顶红得还是那么鲜艳，而照耀在上面的太阳，每天都是新的。

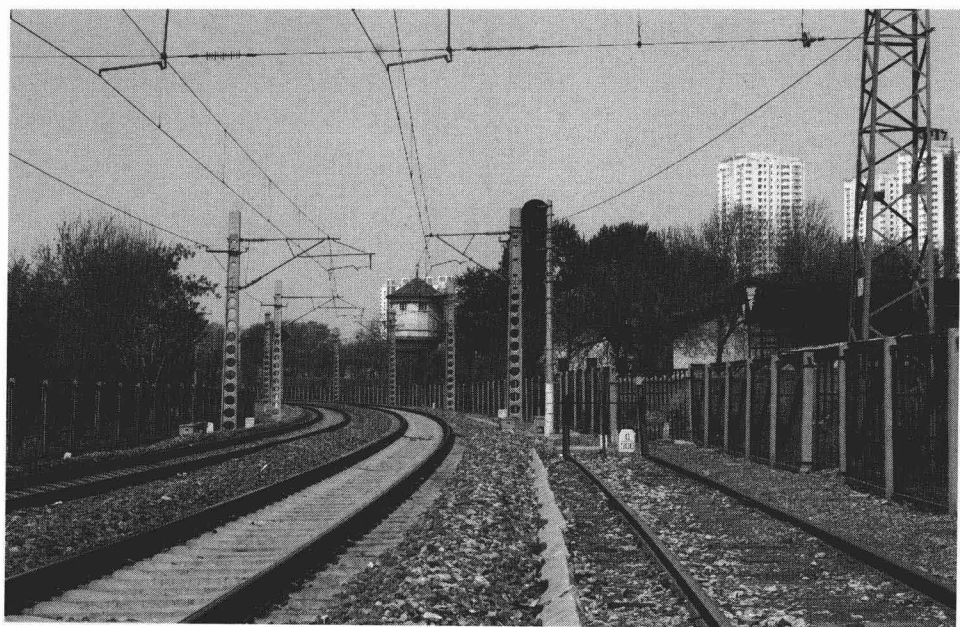
2 穿越时空的风向标

夏日的晌午，阳光渐渐涨起来。湛蓝的天空下，一条条锃亮的铁轨迤迤南行，伸向远方。津浦铁路0公里处，一座水塔不慕奇伟，只恪圣洁，天鹅一般清清白白。轻盈欲飞的姿势，感觉像是站在了路基上。塔尖上的风向标如同风车，尽情地舞动。那里，就是著名的天津机车厂。

1909年，在天津海河沿岸的陈塘庄，为建设津浦铁路，修建了装机厂，这也是中国最早的机车工厂。先是作为由德国海运来的筑路机械的装卸点、维修点，后来发展为德国机、客、货车散件的组装厂，聘用德国人巴维尔任厂长，马林为机器师，一批德国人担任技术管理人员。

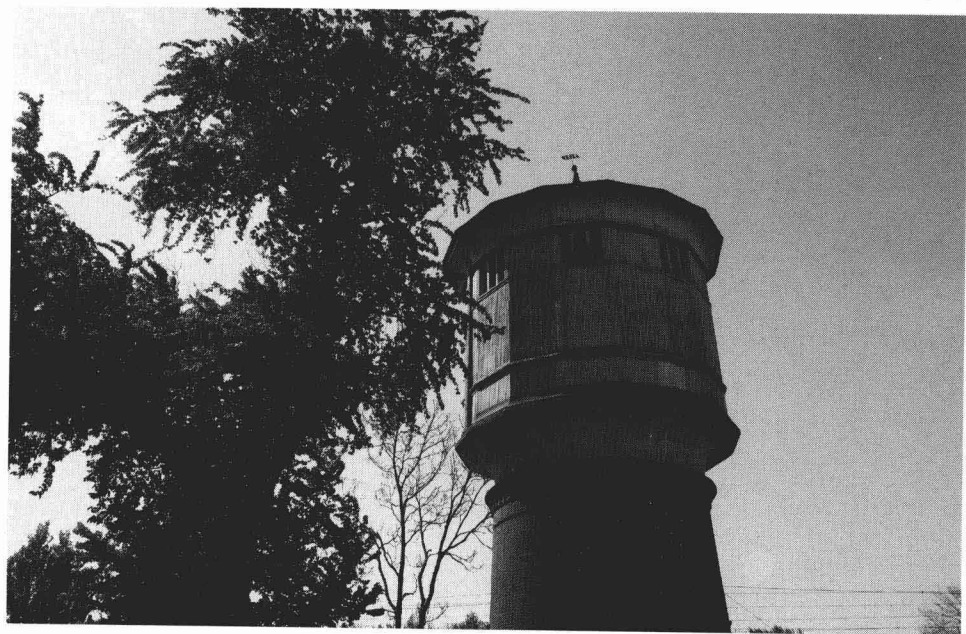
不久，细心的德国人发现了更为适宜的厂址。津浦线与京山线在天津新开河北岸的交汇处，自然形成了一个锐角三角形地带，便于机车掉头，是机车工厂的理想选择。说干就干，1910年，新的机厂开始兴建。因地处西沽，人们自然地称作西沽机厂。三角地段逐渐热闹起来，铁路工人在其北面建房生活，居住地叫转盘村。工厂还是由德国人设计承建，分为锅炉房、电灯房、铁匠房、架车房及公事房、库房、煤夫房、机器房、机车房、花车房（专门修理客车）、翻砂房、铆工房、木工房等，工人约300多人。厂内建起机车转盘、水塔、煤台和扇形车库等建筑。为及时修理机车的故障，又由德国工程师设计建造了两座能出入机车的车房，使用面积均为800平方米，配备了机车修配设备。1911年西沽机厂建成，陈塘庄装车厂随之迁来。1914年第一次世界大战爆发，德国工程师和管理者撤走，厂长职务便由机务处处长兼任，厂名改为津浦铁路管理局天津机厂，以后又改为机车车辆机械厂、机辆轨道交通装备公司，如今是我国车辆配件的主要研发和生产基地。老天津人亲切地称之为津浦大厂。近年来因大量生产列车减震用的弹簧，人们又简称“弹簧厂”。

在天津，机车厂是个真正的庞然大物，占地面积41.53万平方米，抵得上近40个足球场。在厂里，人们放弃了以楼作为计算单位，而以区作为计算单元。由大门而入，驱车数分钟，来到大院东北角，一座异国情调的水塔拔地而起，



津浦铁路0公里处，远处是机车工厂的水塔

杨树与水塔相伴





机车厂房像庄严的教堂

纵横交错的线条充满了动感





厂房内景

红白相间，远远就进入视线。走到跟前，感觉像一座完善的浮图。

水塔建于1910年，为蒸汽机车上水所用，高21.5米，贮水容量98吨。因为工厂建在西沽，人称“西沽水塔”。塔身分上下两层，底层为褐色的砖砌塔座，拉长的拱形墙龕将门框自然地扯向两边，最为平常的砖头在平面上雕出凸起的菱形图案，缠绕在塔身周边，简洁而不失美感。塔顶为曲线形坡屋顶，风向标为铜质，醒目地标注着它的出生年代“1910”。水塔共分四层，下面三层是砖混结构，最上面一层是木质结构，每层只有木梯相连。第二层上有一个巨大的锅底形铁制容器，和上层相连，有三条铁管直通地下，占据了整层面积的三分之二。第三层没有梯子，只有一个矩形铁缸。在铁缸的后面，有一个木板掩盖的洞口，不到一米高，顺着洞口可以慢慢爬上去。最上一层是高约5米的圆形铁桶，用来盛水。

感念水塔过于寂寞，塔边不知何年生出一棵比肩杨树，很快超过了塔的高度，俯身捍护着水塔。水塔也曾作为鸽子的栖息之地，雪花般漫天翱翔。从此，单调的厂区每天可以倾听天外的啾啾之音，欣赏精灵的舞蹈。自从蒸汽机车被替代以后，水塔一直闲置，大门也被用铁皮封死。直至2002年，人们才开始用老水塔贮存接收的雨水和地表水，浇灌成片的园林。