

# 詹天佑 留美幼童毕生维护中国路权

詹天佑是整个近代中国工业从无到有、从外来到自主的缩影。如今，京张铁路上，他留下的“人”字型铁路依然穿梭于山岭之间，不再办理客运业务的青龙桥车站也成为旅游景点，向世人静静叙说着中国铁路在近代艰难起步、在列强环伺中砥砺前行的过程。

## 铁路高材生被迫学习舰船驾驶

1872年9月，11岁的广州府南海县学子詹天佑作为第一批留学幼童背井离乡，前往美国东部学习。前后9年留学期间，他凭借自身努力，考取耶鲁大学谢菲尔德理工学院，成为土木工程系1878级学生，专习铁路工程。由于清政府在1881年7月突然中止留学计划，所有幼童中只有两人拿到学士学位，其中一人便是詹天佑。

1881年10月，詹天佑回国。然而，清朝官员囿于科举“功名”之见，只当他是拥有一技之长的工匠。于是，长期学习铁路工程的詹天佑被分配到福州船政学堂学习舰船驾驶，毕竟对于清廷官员来说，铁路与舰船都是“洋玩意儿”，并未意识到这样的安排有何不妥。

詹天佑虽然不喜欢这样的安排，但沉稳的性格让他并未怨天尤人，而是凭借其数理知识基础，轻松完成航海驾驶专业的课程，成为“扬武”舰的实习船员。

1884年2月，詹天佑调任福州水师学堂教习。任教期间，23岁的詹天佑亲历中法战争。1884年8月23日，法国军舰在福州马江突袭福建水师，“扬

武”舰被击沉。这时的詹天佑正在水师学堂上课，他虽然没在一线抵抗，但法国舰艇的炮火摧毁了学堂校舍，他迅速奔向战场，跳入马江帮助援救落水士兵。

中法战争最终因为清政府的软弱“不败而败”，福建水师学堂也遭到彻底破坏，难以继续运作。1885年，詹天佑调任家乡广州博善馆，担任英文教习，在这里一直待到1888年5月。等待7年以后，詹天佑的铁路学识才终于受到重视，调任“中国铁路公司”的帮工工程师（相当于总工程师助理）。

这段时间，英德两国加速竞争中国利权，铁路是其中重要领域。从1881年中国首条铁路唐胥铁路开始，中国就一直聘请英国人金达担任总工程师。随着铁路逐步扩建，清政府不愿看到英国人独占鳌头，便引入德国工程师参与铁路建设。金达为了对抗德国工程师，决定起用拥有专业经验的中国铁路工程师加入铁路建设工作，詹天佑自然在征召之列。

1895年至1903年间，詹天佑先后担任多条铁路的筑路工程师、线路总工程师，亲自在一线指挥施工。他的辛勤工作得到清廷高层的认可，赞扬他“胼手胝足，沐雨栉风”，“在事异常出力”，保荐他“免选本班以道员选用”。

## 正面回击诋毁与谣言

1905年5月4日，直隶总督袁世凯命令44岁的詹天佑“即对拟修筑之北京到张家口铁路进行测量”，这意味着他即将成为这条铁路的总工程师。

北京至张家口的直线距离只有

200多公里，但要跨越数十公里长的太行山余脉军都山，地形险峻，以八达岭为最高峰的关沟地区更是一夫当关、万夫莫开之地，这对于当时的世界铁路工程界都是十分艰巨的任务。

詹天佑当时考虑最多的问题是八达岭隧道的挖掘成本。按照英国工程师金达先前的初步勘测，关沟段需要挖掘八达岭隧道约3公里。初步勘测后，詹天佑调整隧道的起止点，隧道全长缩短为1.8公里。但他还是不满意，又对关沟地区展开反复测度，终于找到八达岭隧道的最短距离——1.1公里。

只是，缩短隧道全长，就要升高隧道起止点，铁路车辆必须先爬一部分陡峭的山坡，再进入隧道。

为了让铁路车辆安全通过，詹天佑决定让列车在爬坡中途“休息一下”。列车前后均挂一台机车，爬坡前段，前车拉、后车推，驶入地势较为平缓的青龙桥车站停稳；随后前车推、后车拉，倒出青龙桥车站，向着八达岭隧道入口继续爬坡。如此一来，青龙桥车站的进出两部分铁路就形成“人”字型，成为具有詹天佑特色的路线设计方案。

1905年10月2日，京张铁路正式动工兴建。1907年初，就在京张铁路紧锣密鼓修筑时，美国记者福斯特讥讽詹天佑是“船上毕业”，认为中国人独立修筑铁路必然失败。随后，詹天佑的两位得力助手被英国公司重金挖走。后来，社会上又传出流言，称为挖掘八达岭隧道有一百多人丧生。

面对诋毁与谣言，詹天佑采取正面回击的态度。1907年10月，居庸关隧道与八达岭隧道施工过程中，詹天佑邀请老上司金达前来访问，金达离开后称称赞詹天佑：“你正在进行卓越的工程，而且极为经济，这应该极大地归功于你和你的同仁。”金达的肯定以及隧道的完成让国际铁路界刮目相看。

## 改革粤路公司工作风气

除去京张铁路以外，詹天佑的另一大贡献，便是主持修建粤汉铁路，即后来著名的南北大干线京汉铁路武广段。碍于时局变动，这条铁路没能在詹天佑在世时全程通车，但他依然为这条铁路的设计与建设打下坚实基础。

早在1906年5月，广东绅商就与海外华侨集资建立“商办广东粤汉铁路有限公司”，准备修建粤

汉铁路广东段，股东盛情邀请詹天佑为广东桑梓尽力。但当时的詹天佑已经投身于京张铁路建设，无暇南顾，只能推荐一同留美学习的南海同乡邱孙谋担任粤路公司总工程师。1908年11月，广州黄沙至源潭间道72公里铁路建成通车。

只是，粤路公司的管理混乱与派系倾轧让下一步筑路工程难以推进。1910年10月，粤路公司股东大会投票，邀请詹天佑担任公司总理（总裁），并奏请清廷邮传部批准。得到这份邀请，詹天佑让粤路公司总工程师邱孙谋接替自己手头的工作，于1911年初回到广州担任公司总理，并兼任总工程师。

詹天佑来到以后，各派系慑于他的威名不敢捣乱，他顺势改革公司工作风气，如严禁职员上班时间吸烟，严格控制公司员工报销事项等。随后，他亲自前往源潭以北的线路日夜督建，最终，1912年3月，广州至连江口130公里铁路正式通车运营。

辛亥革命后，孙中山非常重视铁路计划，1912年4月解除临时大总统职务后，孙中山提出“交通为实业之母，铁路又为交通之母”，专程视察粤路公司，鼓励詹天佑筹建粤汉铁路。当年12月，詹天佑出任国有汉粤川铁路会办，主持铁路建设工作。至1914年6月，詹天佑升任汉粤川铁路督办，成为最高行政负责人。

除了修建铁路，詹天佑晚年还担负起“外争国权”的重要任务。1917年十月革命后，原属沙俄管辖的中东铁路迅速由协约国集团接管，英、美、日等国均想独占这条贯穿中国东北大干线的权利，多方妥协以后转为国际共管，詹天佑作为共管委员会的中方代表前往哈尔滨与海参崴谈判。1919年3月5日，共管委员会召开会议，詹天佑提出中东铁路本为中俄合办，既然俄方退出，那么中东铁路应由中方管辖。在衰弱的国力下，他的据理力争并未取得回报，中东铁路仍然维持国际共管。

北上争取国权未果，寒冷天气与较差的卫生条件让詹天佑本已劳累的身体更添疾患。回到汉口后，他被诊断患上阿米巴痢疾。1919年4月24日，詹天佑去世，终年58岁。去世前，他口授遗呈，要求政府持续关注中东铁路主权问题与汉粤川铁路修建问题，可见他对于毕生从事的铁路工程事业仍然念念不忘，鞠躬尽瘁，死而后已。

据《同舟共进》 萧西之水/文

## 刘湘依靠妖道纵横四川

四川军阀刘湘在玩弄神道骗术方面，可算得首屈一指。他先用神权来笼络第二十一军部属，又企图借神道来“统一”四川。他利用妖道刘从云冒充神仙，设坛讲道。凡是入道者，都要向刘从云谢恩，再由刘湘封以法号。大一点的军阀，法号以玉字排辈，如刘湘为玉亮，刘文辉为玉猷，杨森为玉勇……

刘湘有了什么主意就暗示给刘从云，要他以神仙的旨意向大家传达，如不执行就是“违反天意”。而其他的军阀们入道，也都是为了利用妖道达到各自的目的。他们以

“道坛”为“政坛”，纵横捭阖。杨森和刘湘虽然是同学，但势如水火。刘湘要杨森听命于他，但杨森决不屈膝，可是转过来却愿意向刘从云跪顶礼。刘从云在四川南充时，杨森为他的坐骑亲佩鞍辔，想借妖道来逼刘湘让步。杨森部旅长廖泽还叫他老婆做了一双红缎绣花拖鞋献给刘从云。

后来，刘湘借用神权，拉拢各方势力，集中力量打击刘文辉，掀起了四川军阀大战。真是“神仙”打仗，凡人遭殃！

据《文史月刊》 刘善伟/文

