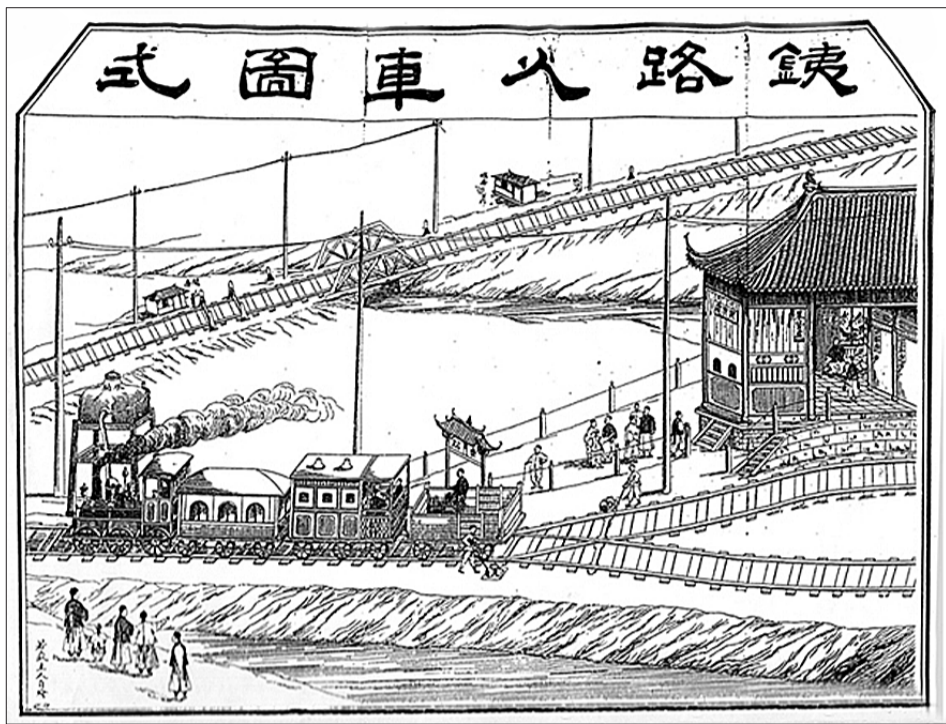


# 英国造“先导号” 是中国首台蒸汽机车



《铁路火车图式》

本报记者 刘胜男 整理

说到火车,现在的人们肯定都不陌生,它是现代人的日常交通工具,为大众的日常生活动带来了许多便利,但是当谈论到中国最早火车的模样和历史时,大多数人却知之甚少,下面让我们跟随历史的脚步,欣赏《上海铁路火轮车公司开往吴淞》和《铁路火车图式》这两张图画,回到最开始的场景,看看古人当时乘坐的火车是什么样子的,深入了解中国铁路的发端。

《上海铁路火轮车公司开往吴淞》为套色木刻,长44厘米,宽26厘米,印于1876年,描绘的是帝国主义在中国修建的第一条铁路——沪淞铁路开通后的情景。1875年,英商怡和洋行决定自上海至吴淞间修建一条铁路。吴淞是一个海港,商业繁荣,火车开行可以获得更大的利润。当时清政府对火车的态度正处于争论时期,洋务派主张引进火车,“采泰西之长技,助中国以自强”;保守派却视火车为“妖物”,怕引进后破坏大清王朝的风水。英国人怕遭到反对,就搞了一个骗局。表面上,他们说购买上海到吴淞间的土地是为了修建一条寻常马路,实际上却在筑路基、铺铁轨,并偷偷从英国运来了机车、车辆和其他铁路器材。1876年1月20日开始铺轨,2月14日以先期到达的仅重1吨多的小型机车“先导号”试车。

清政府一直被蒙在鼓里,直到试车时才发觉此事。上海道台向怡和洋行提出,修建这条铁路未经批准,要停下来等北京的指示。怡和洋行表面上作了让步,停止试车一个月,实际上铺轨工程仍加紧进行。同时,又从英国运来重9吨的“天朝号”机车一台。一个月过去,清政府并没有提出抗议,3月下旬,重新恢复试车。这条全长15公里的铁路,于7月3日举行了正式通车运营典礼。运营一年后,被清政府用28万5千两白银赎回拆毁。

《上海铁路火轮车公司开往吴淞》便是通车时的招贴画,上面注有:“今日礼拜。上午八点,十一点半钟,下午二、四、六点钟,开往巴塘、江湾、吴淞。”



《上海铁路火轮车公司开往吴淞》

可见,这还是一张中国最早的火车时刻表,表明每天有五趟往返。画面上的上海站为西洋建筑风格,是个二层尖顶小楼,上有钟表,标着中英文“买票处”,用栅栏隔离开车站区域,一个蒸汽机车拖着四节包厢正驶入车站。这台机车就是1874年英国制造的“先导号”,是运行于中国大地的第一台蒸汽机车。值得注意的是,画面采取了对比的手法,站内是舒适、快捷的火车,站外是颠簸、缓慢的洋车、马车,极言乘火车旅行作为一种时尚。无可置疑,这是中国土地上出现的第一条商业运营铁路。尽管五年后,即1881年中国自己修建了第一条铁路——唐胥铁路,但无车无站,用骡马牵引,且只是装煤,规模等极不可同日而语。

《铁路火车图式》是《铁路要览》一书的插页,标有“若痴主人自绘”字样,作于光绪十五年(1889年)。1864年英、法帝国主义帮助清政府绞杀了革命的太平天国以后,便开始了由来已久的铁路侵略计划。针对清政府守旧、腐败、贪污和昏庸的特点,他们以宣传欺骗的手段擅自修筑铁路,偷运机车的实际行动,威胁利诱清政府在已成事实的情况下,接受侵略计划。从1865年到1876年的11年间,英国人多次在华北和华东擅自修筑所谓的“实验性铁路”。英人肯德在他所著的《中国铁路发展史》中说:“为中国人提供一种示范,使他们在心理上习惯于这种新的观念,为将来的发展铺平道路。”其侵略目的昭然若揭。

在长达20年的关于火车的

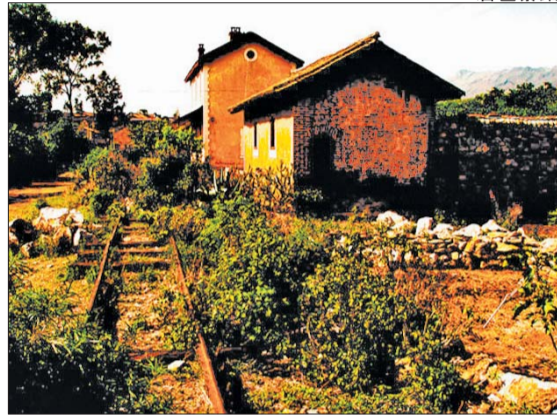
论战中,洋务派一面力斥保守派的攻击,一面积极筹划创办铁路。洋务派代表李鸿章不断向清廷最高统治者提出奏请,终于得到了上谕,把兴办铁路定为“自强要策”。1880年以后,中国开始自己修建铁路。1881年李鸿章专折奏准修建的唐山至胥各庄铁路通车,这是中国自己兴建的第一条铁路,为中国铁路发展揭开了新的一页。1886年唐胥铁路向西展修至芦台,1888年又西展至天津。从《铁路火车图式》可以看出,当时火车在全国虽不是很多,但已形成了一套严密的管理系统。轨道上旗房、闸房,搬道、上水分工精细,车站内装货处、买票处、官客房、女客房、客坐一应俱全。车厢有全包、半包、敞车等级分明。这也可能是中国最早的一张火车站设施示意图。

《铁路要览》一书中还提到了沪淞铁路的命运,对闭关锁国的清政府提出了直言不讳的批评:“欧美各洲莫不皆有铁路火车,以速其行,而中国独无。前者,西人创设于上海以达吴淞,中国人始得见之,附以往来,一扩眼界者,盖不乏人。惜乎!中国出资购取而不自驶,以求推广,乃拆而去之,此大失计之事也。”清政府花巨资收回的目的不是利用,而是拆除,愚腐程度令人瞠目。

这两张火车图的发现纯属偶然,是2001年底作家钱小惠在北京的寓所整理父亲阿英遗著时翻到的。这两张图由阿英保存了半个多世纪,为中国铁路发展史的研究作出了重要贡献,也为后人了解当时的历史提供了参考。



碧色寨站



废弃的铁轨

穿越时空浪漫的“小巴黎”

## 中国最早火车站 ——碧色寨站

本报记者 刘胜男 整理

碧色寨车站是中国近代史上最早的火车站,位于云南边陲红河彝族哈尼族自治州首府蒙自县境内。法式砖红暖黄的小小联排屋建筑,单看照片还以为穿越到了上个世纪的法国小镇,在这个拂去历史尘埃才能感知它往昔辉煌的地方感受时空的交错。这座历经百年的小站,至今仍每天迎来送往,发挥着余力,也是众多旅游者和摄影家们的绝好去处。

碧色寨车站,占地2平方公里,现在还保存原貌,整个车站都属保护范围。碧色寨车站站房,位于车站北端,东西向,法国式砖木结构建筑,红瓦黄墙,一楼一底,通高11.5米,面阔五间25.5米,进深10.2米,站台面阔25米,进深4米,现为昆河线站房。这个修筑最早、曾经“繁荣”一时的火车站对研究滇越铁路和中国铁路发展史具有重要的历史和现实意义。

火车站位于蒙自县城北面10公里的草坝镇碧色寨村山梁上,居犁把山东麓。宣统元年(1909年)4月13日滇越铁路铺轨至碧色寨,建碧色寨车站。宣统二年(1910年)滇越铁路全线通车,逐渐繁荣起来,原为滇越铁路滇段一大站。民国10年(1921年)



本版图片来自网络

个碧铁路通车,碧色寨成为换装站,滇南进出口货物都由碧色寨中转,后成为滇越铁路与个碧石铁路的换装站。

从1910年起的30多年时间里,碧色寨车站一直扮演着滇越铁路沿线第一大站的角色。在这30年间,等待运输出国的大锡、皮毛和米装满了仓库,火车的汽笛声、搬工的号子声昼夜不停,法、英、美、德、日本和希腊人接踵而至,纷纷在这里开设洋行、酒楼、百货公司、邮政局。每天有四十余对列车在此经停,拉人装货,洗车加水,热闹非凡;美女富商,洋酒咖啡,错落杂陈。其开放和繁华程度,在滇南一带首屈一指,昆明人、越南人艳羡地将其称作“小巴黎”。

比邻火车站有个小村庄,它先于火车站存在,原名叫做“坡心”,却因一个法国驻蒙自的官员发现这里依山面海的美景,取名“碧色寨”,小村庄便因火车站而得名,并与之同名。滇越铁路的开通,使最初只有十几户人家的碧色寨,成为铁路线上的一个特等站,迅速成为一个异常繁忙的中转站及贸易集市,成为云南进出口贸易的重要集散地。小山村碧色寨至今还保存着当初的风貌,吸引很多游客前去旅游。车站今为昆河线上的一小站,1987年12月21日公布为云南省重点文物保护单位。

作为中国最早的火车站之一,现在荒废破落的碧色寨像是给世人开了一个法式浪漫玩笑,掩映在石榴园后的昔日繁盛早已不再,恍惚给人一种时空错落的失落感。红瓦黄墙依旧在风中招眼,到处沾染着法式气息,诉说着一个遥远的故事。但是在云南人的记忆里,它永远不会只是个火车站那么简单和纯粹,它承载着曾经的光荣与梦想,繁华与辉煌,依然吸引着很多人前去感受它昔日的美景和繁华。