

为了适配地形,詹天佑在京张铁路的青龙桥车站,设计出“之字形展线”,为人称道至今。而在京张铁路沿线,还有许多特别的遗存,等待有心人去发现。臭泥坑23号桥,是其中的一处,位于京张铁路的关沟段。1939年,因当地发大水被冲毁,而后,剩下两座桥墩,相对完好,它们的存在,也成为当地历史和自然情况的见证。可惜的是,2017年,两座桥墩最终被埋。

在寻找和记录的过程中,偶尔也会有一些出乎意料的收获。比如,“平津区铁路界”的界桩就是在调查记录的时候发现的,王嵬记述这段发现经历的时候,写道:“在远离线路的角落里,我发现了一座‘平津区铁路界’的水泥界桩,它是1946年3月平津区铁路管理局成立时的产物,用于表示界桩以内为铁路管理,以外为地方管理,后来,此局成为历史,可以说这座界桩为见证京张铁路1946—1949年隶属该局的实物。”

马莱4型机车,谁的回忆?

王嵬原来爱拍火车,先调查铁路沿线的文化和自然环境,考虑好照片要表达什



么,与什么元素结合,然后再去选景。等待是常有的事,有时几天,有时一个礼拜,想要这个景,就必然有付出,至于能不能得到,也要看运气和策略。没什么可说的,这很正常。

近年来,王嵬单纯拍摄火车的照片渐少,用他的话来说,很多人追求铁路沿线的美景,但拍得多了,自己觉得有些腻,如今,他更关注铁路背后深层次的文化因素:“首先,火车是由人造出来的,为人服务,把原理搞清楚以后,再去拍它,效果就会好得多,车也会有灵魂。”

比如,王嵬就从自己结识的一位老火车人卢生师傅那里,了解到不一样的马莱4型蒸汽机车。1921年,进口的七台马莱4型蒸汽机车,都运用在京张铁路上,是当时全国最大功率的蒸汽机车。

卢生师傅的一家与这台机车颇有渊源。卢生师傅自己曾在检修车间工作,修过马莱4型蒸汽机车,对这台机车极为熟悉。巧合的是,卢生师傅的岳父是一名大侉(对火车司机的一种尊称),驾驶的也是马莱4型机车,直到现在,家中仍然保留着岳父的老照片,其中还有与这台机车的合照。王嵬说,从老照片里,还可以看出很多历史信息,比如,照片上,大侉的穿着西装革履,可以想象,在当时,大侉的生活条件应该比较富裕。王嵬没能和这位大侉交谈,因为在很多年前,他已经去世了,不过王嵬最终仍去看望了他,在他长眠的地方,过去和现实,奇妙地重合在了这个时间点:“他已经休息了六七十年。不知他是否知道,如今他还能借着年轻时,在南口车站姜记山野美术馆摄影棚拍摄的照片,再风光一把。不知他是否能想到,他的西装、皮鞋、文明棍、披风,以及他体面的生活、开过的大机车,成为如今众人的关注点……”

而马莱4型机车,显然寄托着更多人的回忆,其中就有曾在机车上担当过学徒、副司机的田师傅,还有已经年过九十的谷师傅。这段故事就更为暖心,与师傅分别41年,断了联系,两人甚至不知彼此是否还在世,却因为王嵬的采访,重新通上了电话:“我帮他们拨通

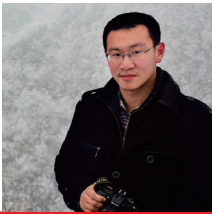


电话后,电话两端的师徒俩都非常激动。自1976年3月分别后,他们师徒二人已经41年没联系,甚至都不知道对方是否在世。田师傅给我讲了很多马莱4型机车的焚火方法。他说,马莱4有两个炉门,在南口压火的时候,开上面的炉门,用一吨半煤将炉床添成簸箕型,上山的时候只打开下方的炉门往中间添煤即可,到康庄一般需用5吨煤,比Ma(ㄇㄟ1)型机车要费煤、费人,但1台马莱4能顶3台Ma(ㄇㄟ1)。他说,你看我这身高,你就知道我为什么一直在马莱4上了,像那些个小小儿,根本烧不了马莱4,那车司机室大,出煤口离炉门远,炉床又有三四米深,一般人根本烧不上气压,所以不论是开车的还是烧火的,我们马莱4的乘务员,就是神气!”王嵬在回溯这段采访经历的时候,写道。

王嵬也收藏了很多铁路的老照片,但是因为时间久远,许多地点都没有当时的照片作为佐证。从小学习画画,王嵬也想着用这种方式,结合当地的地形、地貌,把当时的车型、事件复原出来,这就更需要结合口述史,再查阅史料,或者实地勘探:“不只是大侉,还有铁路工人都是历史见证人,大历史本来就是由分子组成。他们能告诉我很多史料上没有记载的东西,包括个人感受等等。但因为口述史,经过个人记忆,也会有偏差,所以得知道主心骨,对历史有所了解。同一个问题要采访很多不同的人,最终进行判断。” ●



- 1.京张铁路之魂——青龙桥之字形折返线
- 2.1909年,刚刚通车的南沙河15号桥正面
- 3.2017年,因修京张高铁而拆除的111岁的南沙河15号桥正面
- 4.建于1906年的清河车站站房
- 5.2015年,王嵬发现了孙明经拍摄的青龙桥车站照片,并与孙明经之子孙健三联系,帮他将其父在78年前拍的照片送给青龙桥现任站长。
- 6.清河站于2016年11月停止营业,将被扩建为高铁车站,王嵬曾向海淀区文委递交关于清河车站的《不可移动文物申请》,2017年5月,海淀区文委将清河车站定为不可移动文物,并将其保护。



生活周刊 × 王嵬

Q: 追了这么多年的火车,对火车、铁路文化的理解,有没有什么转变呢?

A: 一直也没有什么改变。所谓的铁路文化、火车文化,其实就是人们与火车之间的关系,或者说,是人们利用火车、铁路的一种生存方式,无论你曾是火车人,还是乘客,或者是铁路沿线居民。看待火车文化的视野,不断开阔。一开始,认为铁路文化是一种爱好,包括铁路摄影、火车模型,对于铁路古迹的考察等等。而随着时间的推移,逐渐拓宽视野,总而言之,火车文化更重要的还是人们与火车之间的关系。

Q: 近年来,你好像做了很多口述史,这些老师傅们的口述,有没有让你对火车有新的理解?

A: 之前采访了一位老师傅,今年88岁,通过他的口述史,马莱4型机车好像又活起来了。虽然关于这辆车,有很多技术资料,但是个人的感悟、故事,包括他告诉我开这辆火车的技术、技巧、保养等等。听他说的这些,是真正有价值的东西。

Q: 有没有推荐的铁路线路,值得一看?

A: 很多。京张铁路,还有我这次去的滇越铁路,都非常值得一去。滇越铁路的炼象关这一块,虽然这些老线已经不通火车了,但它们的历史感非常强,非常有历史意义。

Q: 最近你去了缅甸、越南和泰国,能和我们分享一下,在那边有什么让你难忘的火车线路吗?

A: 四月份去了缅甸、泰国和越南,看看这三个国家与铁路相关的东西,也找一些灵感和启发。比如,缅甸有一条从曼德勒到腊戍的铁路,抗战期间,物资先运至缅甸仰光,再经由铁路运至腊戍,后经滇缅公路运至昆明。

Q: 2018年,有没有什么新的考察计划?

A: 五月份,会去一次美国,到耶鲁大学,看看詹天佑曾经读过的学校。另外,那里还保留着一些一百多年前的蒸汽机车,这些机车是活着的,烧煤,还跑一些旅游线路。那边还保留着两台跟马莱4型蒸汽机车同年代生产的机车,想去看一看。朋友也联系到了当年生产马莱4型机车工厂的工会,虽然工厂已经不在,看看和他们工会中的老人,能不能交流出一些有意义的话题。