

京张铁路的京门支线至今已开通百年 目前这趟只有一节车厢、一节机车的列车仍然行驶在路上

# “京城最短列车”穿过百年

1906年9月30日,京张铁路首段通车。

2006年,这个九月秋风起处,记者寻访着百年京张铁路留在这座城市里的痕迹。

京门支线,也称京门铁路,是京张铁路的辅助铁路,由詹天佑在1906年主持建造。这条为了供给京张铁路蒸汽机车燃料之用的铁路单线行驶,迄今也已百年。

今天,在京西三家店至木城涧之间,依旧行驶着这北京地区唯一一趟只有一节车厢、一节机车的列车。这是一趟全国火车时刻表上都查不到的火车,一趟所有售票处都不卖票、只能上车打票的火车。但是两个列车员、一个运转车长,每站、每个道口,每个人都一丝不苟,仍旧认真挥红旗停站、挥绿旗开车,固守着延续百年一份属于火车人的尊严的传统。



只有一节旅客车厢的“小票车”在山间行驶

1906年9月30日在北京,第一列满载货物的火车自丰台出发,经西直门火车站,一路向北直抵昌平南口,宣示了京张铁路——中国人自力修建、自行管理的第一条干线铁路,首段通车。

45岁的詹天佑自此名扬天下。多年以后,他被写入每一个中国小学生的语文课本。京张线、青龙桥“人”字轨,他的故事被代代传颂。只为,那是他为近代中国人自主创新的历史,开启的诗篇。

瞬息星际,人间百年。

时光走到2006年,这个九月秋风起处,我们意图寻访百年京张铁路留在这座城市里的痕迹:

它们是西直门火车站刚刚被拆除的老水塔、昆玉河畔玲珑公园里一个孤单的火车头,是车公庄大街水马龙的地下沉默多年的关于一条铁路的传说,是京西门头沟大山里一趟只有一节旅客车厢但却始终不懈行驶的小火车……

京门支线,也称京门铁路,是詹天佑京张铁路的辅助铁路,同由詹天佑在1906年主持建造。原自西直门站南侧车公庄出岔,西经五路、田村等站,达门头沟的三家店、色树坟、大台各站至木城涧,共11站(含现丰沙线落坡岭站),正线53363延长公里。其修建是为将门头沟的煤炭运抵西直门,供京张铁路蒸汽机车燃料之用。单线行驶,迄今也已百年。1971年2月1日西直门至五路路段线路被拆除。

今天,在京西三家店至木城涧之间,依旧行驶着这北京地区唯一一趟只有一节车厢、一节机车的列车。每天两次往返,不舍冬夏,相伴着矿工、铁路人还有他们的家小,上工、回家。一趟全国火车时刻表上都查不到的火车,一趟所有售票处都不卖票、只能上车打票的火车。但是两个列车员、一个运转车长,每站、每个道口,每个人都一丝不苟,仍旧认真挥红旗停站、挥绿旗开车,固守着延续百年一份属于火车人的尊严的传统。

“赶上车厢里的电瓶坏了,钻山洞的时候,漆黑一片的好几分钟,什么都看不到。人都好像失明了,听到的只有风声。有的时候觉得很刺激,有的时候,感觉很恐怖。火车就贴着树枝走,不留神就被树刮着、蹭着。路边就是酸枣树,伸手就能拽颗枣,枣还是青青的。”  
火车上,时光停驻,岁月静好。

## 木城涧：下了火车推门进家

“京门小票车,已经成为一种标志,如同外地人来到北京,要看天安门,要吃烤鸭。要是没坐过,整个就不算火车迷。”

34岁的李雪松生在北京南城,小的时候住在广安门火车站旁边。上学路上经常会被道口的栏杆挡住,目送着火车渐渐远去。十多年后,他得以在火车上工作,工作到了火车上的常见病——胃炎。离开火车多年后,当衣食不愁喝茶抽烟惬意了肚子剔牙的时候,不知道哪根筋突然活动了,他成为了火车爱好者,开始又喜欢上了火车。他的裤兜里总装着一个巴掌大小的火车时刻表,没事就掏出来翻翻,封面都皱得看不出原来的颜色。钥匙包里总别着个当年火车上用的三角钥匙,时不时就掏出来比划比划。

李雪松第一次去坐“京门小票车”是2005年3月6日下午,那一天,这列车上仅仅只有他一个乘客是从起点坐到终点。他手里捧着一本书——《北京铁路中间站》,细看每一个停靠的车站:

三家店,高、王、殷三家大车店曾在此迎接各路客人,地名由此而来。

野溪,当地村民看见一股泉水从山涧里流向永定河,因地处荒郊野外,得名野溪。

丁家滩,丁姓人家在此耕种,由此得名。

色树坟,当地人念“色”为“用”,因原来有座王家坟,坟地里长了一棵色树而得名。

大台,原名定福庄,村里住着牛老汉,辛辛苦苦劳作却生活贫穷,请来算命先生卜一卦,被告“要想吉利改村名”。村外有块平地,像一个大台子。算命先生说:“金牛卧大台,代代会发财”,于是,就命名为大台了。

木城涧,两山之间大山涧,涧中树木成森林,好像一座天然城门,于是得名。

“如今,这些民间传说可能只有老人们才记得了。”当日他坐的小票车,尚有3节旅客车厢,听说2002年还是4节,但2005年底,已经变成一节了。

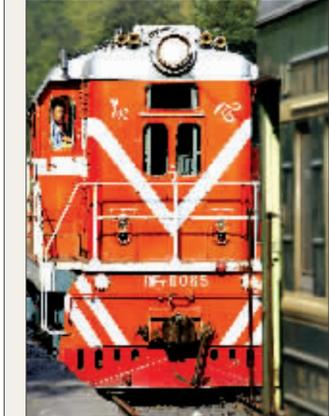
当年,京门铁路因煤而盛。木城涧车站曾经非常繁华。铁路线旁就是人家,秋日风清的时候,山间斜阳照着工人们下了火车,推门进家。

眼前的木城涧,候车亭岁月斑驳,一条寂寞的灰色小狗跟着火车跑。  
一直传说“京门小票车”会停运,但是一直没有停,主要为了解决山区的交通。火车到木城涧,2块5毛钱。冬天,下雪,929路停运,旅客就非常多,连站的地方都没有。其他季节,929路公交车分流走了原来这条火线上旅客的十分之九。“京门小票车”从门头沟站出发不久,一度火车与汽车并行,坐汽车和坐火车的人们隔窗面面相觑,好像都对对方的交通选择觉得不可思议。

在03和04号隧道之间,有一个连名字都没有的小站,只有短促的平台表明这里是个乘降所,除了锈迹的机车停车位外没有任何标志,人们直接叫它“28公里”。去非园采摘樱桃的人们在等车时玩说,司机肯定就像公司司机师傅一样,看这里没人就不停了。车来了,果然招呼,以后往前站,不然我以为不停车。”



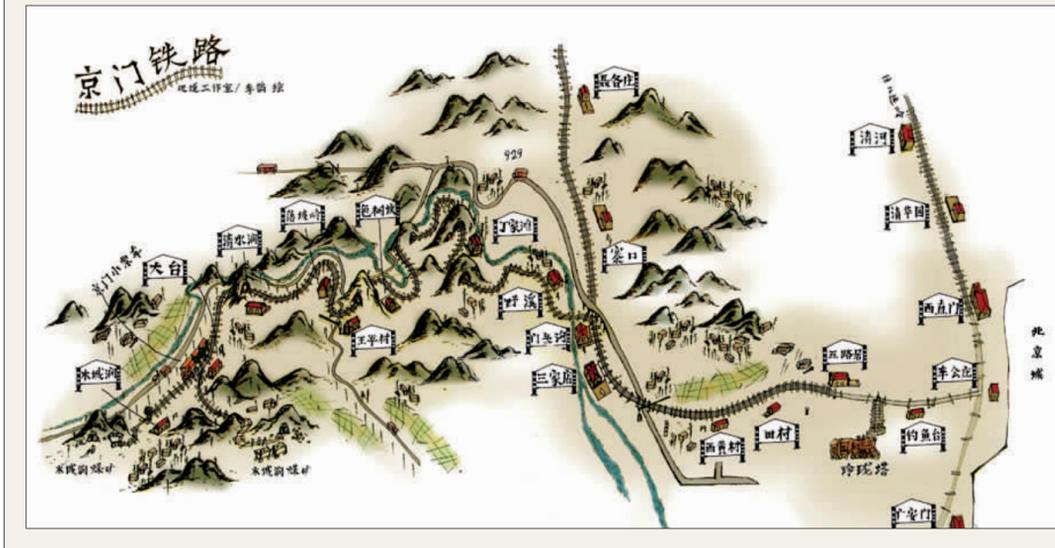
2006年9月,一位住在山里的老人坐着只有一节旅客车厢的“小票车”回家



“小票车”到达木城涧终点站后,火车头更换挂车方向等待返程



过去使用的火车头



## 清水涧：一个人的火车道口

第一次去坐小票车之后两年间,李雪松跟朋友去过十几次。他说他最喜欢冬天,车窗外关河寥落,而车上有锅炉,比较暖和,可以看见外面的雪,那雪那白啊,和白面似的,白得晃人眼。太阳一照,雪亮亮的。由于是山区,雪不化,没有人破坏,所以眼前齐整整的雪山,除了冬天,就是春秋。满眼的绿,还有虫鸣,伸手就能抓到野酸枣。秋天的红叶也不错。尤其是到了落坡岭,有水有山,依山傍水的美丽。

在这条铁道线上,他结识了道口值班员老张。位于清水涧的北京人民轴承厂附近有一个铁路道口,好像是从2005年开始,京门铁路沿途的一些铁路道口都改成了有人值守,老张于是就来到了这里上班。

老张说,将要进站的列车行驶的时候轧上了“发码器”,道口就知道要来了,于是铃响杆落。老张走出屋子,手里拿着黄色信号旗站在栏杆旁。通过道口时,司机鸣笛或闪灯要道,道口工右手持黄旗竖起,表示道口已关闭,允许列车通过。

虽然每天只有这趟仅有一节车厢的客车从这里经过四次,上午一个来回,下午一个来回,但老张一点也不觉得轻松:还有货车呢。这些货车有的拉从木城涧运出的煤,还有轴承厂运出的轴承。

“就是去趟厕所都要小跑着去。”老张是一个负责的人。对于铁道口的值班员来说,别看就这么一个小屋子,仅仅一个值班员,但要求却一点都不少。冬天山里冷,夏天蚊子多,这些对于他来说,已经不算什么了。老张说,不许看书,不许看报,不许听广播,不许聊天,不许漏岗,不许值班时睡觉,不许……一指雪白的天花板,“看见没有,那里面有摄像头,你的一举一动,都被记录在案呢。”

老张的家在门头沟的安家庄。原来有趟从北京去张家口口的慢车还会在安家庄停车一分钟,后来,连慢车都不停安家庄了,老张就骑自行车回家。从轴承厂道口回安家庄,这么一趟在路上就要花3个小时。  
看到老张,李雪松常想起他听到过的那

个英国“一个人的火车”的故事——

在一个寒冷的12月的早晨8点,57岁的英国人杰姆·沃诺克开始在苏格兰西洛锡安区寒风呼啸的布雷奇火车站上孤独地等车了。

事实上几年来,沃诺克是当地唯一一个使用这个火车站坐车到爱丁堡上班的人,苏格兰铁路公司数次想将这个亏本小站关闭,然而经过长达4年的奔波和抗议,沃诺克如今终于打赢了这个“小站官司”,苏格兰铁路公司不得不答应,只要沃诺克一天还使用这个小站,那么铁路部门一天就不会将其关闭。

事实上,站在布雷奇车站月台上荒凉空气里,看到车站墙上因年久失修而斑驳剥落的油漆,沃诺克的心情可以说充满了苍凉。他对去采访他的记者说:“每当我在这座小站上等车时,我感到自己就像是泰坦尼克号上的乘客一样,就像其他人都登上了救生船,而我却还站在这艘即将沉没的巨轮里。那真是一种非常孤独的感觉。”

## 玲珑塔：被“遗忘”的火车头

在京城腹地,有一段消失了的铁路。关于它有很多传说。

据说最早京门铁路的起点其实是西直门车站,与京张铁路从现在人民医院那儿岔岔,之后上车公庄大街,再到西二环路上的官园桥,一直向西,与现在昆玉河西岸玲珑塔以北的铁路接轨,然后再一直向西去五路车站、西黄村、石景山、三家店、门头沟、大台等车站。

传说是建国后某年,有一次国家领导人去西郊机场接外宾回来,走到西直门之后正好过火车,挡住了国宾车队的路。之后国家领导就做出批示:将这段铁路拆了!京门支线的西直门—五路的铁路从此就消失了。

更匪夷所思的事发生在位于现在西八里庄的玲珑塔。传说当时人们埋头苦干扒铁路,扒到玲珑塔北边,抬头一看,赫然发现这儿还有一个蒸汽机车的火车头呢。但实在为时已晚,火车道已扒了个干净。最后这个火车头就留在那里直到今天,成为玲珑公园里一个颇为古怪的物件。后来,慢慢地成为天性浪漫的北京人拍婚纱的地方。演员出身的导演张光北还在这里拍了电视剧版的《青春之歌》。最爱它的还是孩子们,曾经在上周五那个最明媚的秋日早晨,在玲珑公园遇到70岁的张姓老人,正追逐着他一岁零8个月的孙儿淘淘:“那个火车头已经看了100岁了,还非要上铁道上去!”

玲珑公园里好像没有人说得清这个火车头为什么会在这儿。56岁的段园长只知道1989年建国这个火车头就在这儿,当时后面还挂有3节车厢。火车头前边原本是一路东去而今已消失的铁道线,47岁的刘师傅说他小时候亲眼见过那上面曾正常运行着来来往往的火车,他印象里它应该一直延伸到今天的动物园后身,“小时候我们去动物园就走铁道线”。

网友们则唏嘘着火车头前方原来健在过的那座铁路桥,“同志们,京门昆玉河老铁路桥,已经被拆除了”,“唉,历史的见证美好的线路!”这是消灭历史遗迹啊,“然后相约着等昆玉河停水的时候,去看看那桥墩的基座……”

关于京门铁路另一个未经查实的传说,发生在门头沟。北京行政学院公共管理教研部的吴刚教授说他听说了一件事:门头沟政府1999年时接到德国一个小姑娘的来信,信上说她爷爷临死时留下一份遗书,说他当年帮门头沟修过一座铁路桥,到100年了一定要告诉中国人,有一个螺钉该换了,别忘了换。据说这座桥现在都在,而且门头沟政府好多部门都知道这件事。但记者打了一圈电话,没有遇到一个表示知道这件事的人。请教詹天佑纪念馆馆长史文义,他说詹天佑修京张铁路及支线路保“中国人修中国人自己的铁路”,应该是一个外籍员工都不曾用过。但是,大家还是很愿意传说它,因为它实在是好温暖的一个故事。可能也因为,大家愿意相信真有这样的人,他会如此礼遇和善待他们一百岁的京门铁路。

文/本报记者 王菲 王永  
摄影/本报见习记者 李锋  
制图/通道工作室 李鹤  
(明天敬请关注京张铁路100年·下篇)