

造沪宁铁路而衣锦还乡的盛宣怀来说，这是万万办不得的事！季全宝还提出，盛宣怀的举动不仅保全了盛家祖坟，也保全了常州府衙府学和许多古建筑。

回看中国铁路 150 年的发展史，21 世纪初沪宁城际铁路以及此后连线建设的京沪高铁，在修筑过程中曾顺带发现许多古墓。比如江苏段的徐州贾汪、荆山村汉墓，南京北站汉墓，再比如山东枣庄段凤凰山汉墓群。当然，比之百年前沪宁铁路修筑时期，国人早已经能够科学合理地保护性处理这些古墓。

中国首条完全不使用外国资金、人员，完全自主设计并投入运营的铁路为曾经的留美幼童詹天佑所设计的京张铁路。京张铁路全长 200 公里，里程大约是几乎同时开建的沪宁铁路的三分之二。而由于需要克服关沟段 33% 大坡度难题，以及开凿八达岭等四座隧道，京张铁路的设计、建造难度恐怕比沪宁线更高。詹天佑设计了“人”字形折返线路，至今传为美谈。此后，直到中华人民共和国成立以后，许多铁路大中专院校都会树立詹天佑像。人们视詹天佑为“中国铁路之父”。

詹天佑之后，中国颇为著名的铁路修筑专家当推茅以升。他自 1916 年从当时的民国交通部唐山工业专门学校毕业后，被清



上图：1988 年，列车经过棚户区，慢如蜗牛，还需有人在前“清道”。
摄影 / 纪海鹰

华学堂官费报读赴美留学，学成回国后担任教职。之后于 1934 年至 1937 年主持修筑了双层公路铁路两用桥钱塘江大桥。1937 年 9 月 26 日，钱塘江大桥建成通车时，“八一三”淞沪会战已经打了一个来月，且从杭州笕桥机场起飞的中国空军作战飞机已经在与日寇鏖战。茅以升不得不亲自主持炸桥。后来，茅以升带着数十箱装有大桥档案、图纸的“家当”，辗转多地。抗战胜利后，茅以升回到杭州，主持修复钱塘江大桥。

另一番证明中国工程技术人员之优秀，却也证明当时中国积贫积弱的，则是 20 世纪 30 年

代国民政府铁道部技正应尚才与他设计的粤汉铁路 600 型机车。因当时国内外没有合适这段铁路的车型，应尚才与当时国民政府铁道部英国顾问肯尼斯·康德黎进行头脑风暴，设计 600 型机车时结合了株洲至韶关段路况等特点。值得一提的是，肯尼斯·康德黎的父亲詹姆斯·康德黎曾在 1896 年于伦敦营救过被清廷诱捕的孙中山先生——民国初期，孙中山曾在《建国方略》中提及全国铁路建设，其也曾确实专门考察过中国铁路状况。

粤汉铁路 600 型是中国人首次自行设计并监造的大型蒸汽机车，某种程度具有划时代的意义。应尚才要远赴英伦，到位于英格兰西北部的牛顿勒维洛斯的沃尔冈机车厂监造此车，主要原因在于当时的中国工业不发达，没有任何一家工厂能完成 600 型机车的设计要求——这也是差不多时期，宋美龄所用公务车要从美国进口的原因。1936 年 1 月起，共 24 台 600 型蒸汽机车陆续运抵青岛、上海和广州，并在株韶段通车后集中运用于粤汉铁路。没过多久，全面抗战开始，3 台还挺新的 600 型机车在撤退前被铁路工人炸毁以免落入日寇之手。中华人民共和国成立以后，幸存的 21 台 600 型机车在戚墅堰工厂整修、技改后，投入沪宁线运营，并于 20 世纪 50 年代末