

铭刻铁路文化 传颂“京张”精神

——北京交通大学助力京张铁路遗址公园建设

■本报记者 陈彬 通讯员 袁芳 张立学 韩榕

今年6月30日,故宫博物院院长单霁翔就北京交通大学京张铁路遗址公园研究项目成果,签署了一份《关于“京张铁路遗址公园”建设项目的意见》。其中写道:“我认为:北京交通大学立项‘深入挖掘铁路文化,助力京张铁路遗址公园建设’,进行专题研究,很有意义。”

提交给单霁翔的四册厚厚的项目报告(内容概要、总报告、论文集、表征图集),凝结了北京交通大学课题组50余位校内外铁路专家、文物保护专家、文化学者的心血。

这是一份怎样的报告?在它背后,又凝聚着一群北京交大人怎样的初心与付出呢?

站在历史与未来的交汇点

在北京城,西直门是车水马龙的交通枢纽,亦是这座城市古老历史与现代文明的一处“交汇点”——历史上,它是老北京内城的九大古城门之一;在近代,这里成为举世瞩目的京张铁路标志性的一个站点;2019年,世界上第一条智能化高速铁路——京张高铁就从这里始发。

如今,它又成为了规划中“京张铁路遗址公园”南端的起点。

2019年年末,习近平总书记在京张高铁通车之际作出重要指示:“1909年,京张铁路建成;2019年,京张高铁通车。从自主设计修建零的突破到世界最先进水平,从时速35公里到350公里,京张线见证了中国铁路的发展,也见证了中国综合国力的飞跃。”

可以说,在西直门,新老两条京张铁路实现穿越时空的交会。而作为距离西直门直线距离最近的高等学府,北京交通大学与新老两条京张铁路也有着延续百年的不解情缘。

正如在受访时,北京交通大学教授王玉凤所说,“京张铁路与京张高铁,从时间跨度来看,两条线路相隔百余年;从地理位置上来看,两条线路相距百余年;从时代背景来看,两条线路一脉相承,与新时代的中国梦一脉相承的,与我们北京交通大学的爱路报国传统也有着密切联系的”。

一个世纪前,面对旧中国积贫积弱的国情,京张铁路总设计师詹天佑长叹:“莽莽神州岂长贫弱?”并发誓要“不让欧美以前驱,岂偕扶桑而并驾”。与此同时,曾留学日本的时任邮传部司员曾毓生先生,完成了中国铁路有史以来首次全国性的个人铁路实地大考察——“丙午考察”,掌握了中国铁路现状的第一手资料,呈递了一份757字的《邮传部创办铁路管理学堂书》,开篇即指出“铁路为专门学问,而管理又为铁路之专科”。

1909年,京张铁路开通的这一年秋天,清政府采纳倡议,正式创办了铁路管理传习所(北京交通大学前身),并由此开启了中国培养铁路管理人才的先河。需要指出的是,当时设计修建京张铁路的两位工程技术骨干——俞人凤和沈琪先生,后来分别于1917年和1919年起担任该校的校长一职。

一个多世纪以来,特别是在改革开放之后,北京交大人始终坚持和弘扬敢为人先、自主创新的精神,全面参与了铁路大提速、青藏铁路建设、大秦铁路重载运输、高速铁路建设和城市轨道交通核心技术自主研发等中国轨道交通发展的重大历史事件,取得了一系列具有完全自主知识产权、处于国际先进水平的原创性重大成果,始终是中国轨道交通创新发展的重要力量,为中国轨道交通大发展,为中国高铁走向世界、领跑全球



京张铁路遗址公园研究项目组向北京市规划自然资源委员会海淀分局交接研究成果。

作出了不可替代的重要贡献。

仅以京张高铁的建设和运营为例,在这份事业中,既有北京交大培养的毕业生作出的重要贡献,又有相关科研团队在隧道工程、牵引供电智能化、轨道线路工程等关键技术方面,直接为京张高铁的建设运营贡献的“交大力量”。

精神财富需要被挖掘

如果说京张高铁的建设、运营提供技术支持可以算作一种“硬核”的技术贡献的话,那么北京交大人推进的“京张铁路遗址公园”研究项目,则是在技术支撑之外,倾注了更多作为高校对铁路文化和高铁精神的传承与颂扬,是一种软实力的体现。

让时间回到一年前的2019年12月30日,正值京张铁路通车110周年、詹天佑逝世100周年,与原京张铁路走向几乎重合的京张高铁在这一天全线通车。

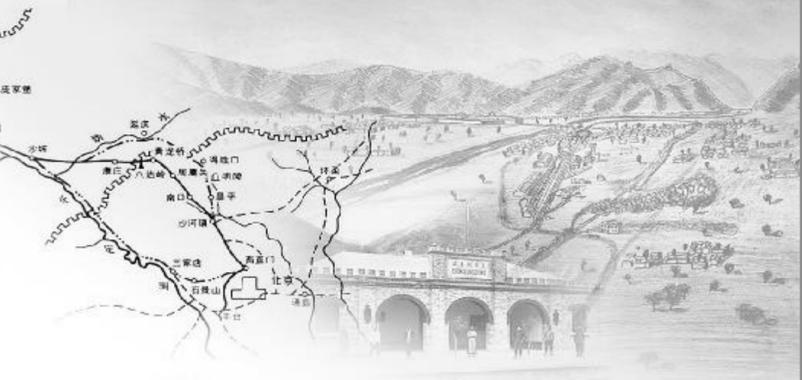
京张高铁在设计施工的过程中,有一段从北京市北五环至西直门的路段,由于要穿过北京市区,地面铺设存在影响百姓出行、割裂城市功能等问题。因此,由北京交大的人大代表牵头,经过多位北京市海淀区和北京市人大代表的艰苦努力,京张高铁在此的大部分路段最终采纳了“入地”方案,即现在的“清华园隧道”。

京张高铁上述路段入地后,一个问题便随之而来——如何妥善利用释放出的地面土地?社会上出现了不少声音:有的认为可以搞经济开发,有的认为可以修公路,缓解交通压力,但都遭到了北京市、区人大代表的坚决反对。代表们一致认为,应当修成京张铁路遗址公园。京张铁路是在110年前由中国人自己勘测、设计、修建的第一条干线铁路,不仅在中国铁路发展史上有着无可取代的地位,而且其中的难度、创新,也被全世界公认。早在2017年全国两会期间,全国人大代表、北京交通大学教授王梦恕院士就提交了《关于保留百年京张铁路历史风貌建设铁路遗址公园的建议》。

2019年1月,北京交通大学立项完成并提交的一份“京张铁路遗址公园概念方案”,得到北京市政府有关方面的高度认同。同年3月,北京市规划和自然资源委员会和海淀区政府共同立项,决定开展京张铁路遗址公园项目,委托规划委海淀分局具体实施。

在此之后,京张铁路遗址公园项目不断向前推进——2019年9月,京张铁路遗址公园启动区亮相北京市五道口地区;2019年10月,“京张铁路遗址公园贯通概念方案征集”工作启动,50余家设计单位应征,最终6家应征单位通过资格预审;2020年4月,经过各方专家和社会公众的线上、线下评审,最终评选出3个全线优秀和4个节点优秀方案。目前,项目正在征集方案成果基础上,博采众长,吸取各方意见,继续深化设计并准备实施。

从世界范围看,铁路遗址公园在很多国家都存在,其中的一些公园已经成为了当地居民休闲的重要场所,乃至于



京张铁路路线图

休闲公园基础上,融入以新老京张铁路为主的中国铁路文化元素,通过多种表征,使游客能在此体验到浓浓的铁路文化氛围,并在更深层次上感受到京张铁路乃至中国铁路所昭示的中华民族奋发图强的精神力量。

换言之,此地不应建成“绿廊”,而是应建成一座“铁路遗址公园”。

正是基于这样的考虑,2018年年末,北京交通大学由该校建筑艺术系主任马强带队组成项目组,开始了京张铁路遗址沿线的踏勘。项目组对铁路两侧反复踏勘后,划出了五个重点区域,最终确定了“一线五珠”的格局。

“五珠”分别指京张线路经过的西直门老火车站、四道口、清华园、五道口、清河这五个区域。”马强表示,途经北京城区的京张线路就像一条丝线一样,把这“五个珠子”串联起来,形成铁路特色的核心区域,带动周边的城市更新。他希望通过对这五个区域的整合及带状铁路廊道的打通、保护及重建,形成“可以与旧时空对话的特色铁路公园”。

经过近3个月的踏勘、设计、制作,最终在2019年海淀区人代会开幕的当天,马强把刚“出炉”的“京张铁路遗址公园概况设计方案”交给了身为海淀区人大代表的王玉凤手里。该方案得到了海淀区和北京市规划和自然资源委员会的高度认可,此前的城市绿廊规划方案也由此变更为铁路遗址公园。

当年9月,京张铁路遗址公园启动区在北京五道口地区正式落成,同时启动京张铁路遗址公园总体建设方案的国际征集。很多人看了启动区和国际征集方案后都认为,严格地说,启动区和征集方案依然没有摆脱原有“城市绿廊”的思路,对于铁路文化和历史的挖掘也严重不足。

“由于这两项工作都不是由铁路系统熟悉的人员完成的,因此有些问题也是可以理解的。但无论如何,既然要建遗址公园,总不能‘有名无实’吧?”王玉凤表示,未来的京张铁路遗址公园必须要把詹天佑和京张铁路的价值体现出来,因为这条铁路所具有的历史价值和现实价值在世界范围内都是独一无二的。“如果不用起来,真的太可惜了!”

为了不留这份遗憾,就在2019年10月,京张铁路遗址公园国际方案征集正式启动的同时,王玉凤和同事一起给北京交通大学党委书记黄泰岩、校长王稼琼写了一封信,希望再次立项,助力京张铁路遗址公园的规划建设。

“因为作为一所铁路为特色的重点大学,我们有责任让这座公园建得‘名副其实’。”王玉凤说。

收到这封信后,黄泰岩立即批示:“这项工作很有意义,应该予以支持。”王稼琼也高度认同,指定主管副校长余祖俊为校方负责人,交通运输学院院长聂磊为总体负责,科技处立即拨款设立专项资金,支持研究。50余名校内外铁路专家、文物保护专家、文化学者迅速组建团队并投入到了紧张有序的调查研究工作中。

两种情愫的交织

对于助力京张铁路遗址公园建设,参与此项研究的交大人有着更深的理解和使命感。他们像赛道上接力的选手,为完成任务奋力奔跑。

早在2019年夏天,该校建艺学院城市规划系主任高巍就带领40名同学,在这个暑假“打开”了遗址公园的规划蓝图。

他们没有回家,没有参加国庆群众游行活动的训练,而是重走了京张铁路9公里,冒着酷暑、顶着风雨,对每个路段进行实地调研,再通过大数据分析,对手头的材料进行加工、再创作,用两个月的时间绘出了遗址公园、制作出了模型。对于他们来说,为设计公园“出谋划策”和在“天安门前走过”一样光荣。

9月,在北京国际设计周海淀分会场,交大学生的设计方案一经提出,就获得观众的阵阵掌声。交大研一学生康贺阳团队对京张铁路西直门地段提出了设计方案。康贺阳说:“13号线拆开后,原有的高架线路如果能设计成高线公园,就可以和地面的遗址公园相呼应。”他设想依靠现有京张铁路废弃铁轨和博物馆,与转河连接,建设文化遗址公园,同时设置瞭望塔,与13号线高线公园连通,可解决行人交通问题。

研究项目启动后,项目组专门分为五个子项目,分别负责对京张铁路沿线文化遗产进行梳理、挖掘詹天佑精神和京张铁路文化、与京张铁路有关的文化创意工作、总结铁路科技发展历史,以及收集、拍摄与京张铁路有关的表征图集、照片等。

值得一提的是,为了记载京张铁路遗址公园建设前的历史现状,也为公园的进一步设计和建设提供方便,项目组还特聘专业航拍公司,对公园规划范围及其周边进行航拍,克服重重困难,保存了大量珍贵的京张铁路(遗址公园)沿线航拍视频资料。

课题组专家之一,《铁道知识》杂志社社长兼主编魏宗燕指出,百年前,詹天佑所提出的“各出所学,各尽所知,使国家富强,不受外侮,足以自立于地球之上”是旧中国时代的中国梦,与新时代的中国梦一脉相承。承载着中华民族历史和文化记忆的老京张铁路,本身就具有着以爱国主义为核心的民族精神,以及以改革创新为核心的时代精神。将其改建成遗址公园,两股情愫将交织交融,进一步凸显中华民族文化自信,为公园本身增添一种别样的魅力。

为给京张铁路遗址公园建设注入文化元素,交大课题组成员们付出了太多的艰辛。

恰恰就在专项研究活动进行的那段时间,世界范围新冠肺炎疫情暴发。这给相关的研究带来了太多意想不到的困难。然而,大家齐心协力,克服各种困难,线下开会改到了线上。各小组对各自研究报告中的内容字斟句酌,许多校内外专家知道此事后,纷纷前来做“外援”,对报告进行修改完善,力求用最精练的语言,将他们眼中京张铁路遗址公园呈现给大家。

经过几个月的艰辛努力,今年6月,研究报告《深入挖掘铁路文化,助力京张铁路遗址公园建设》正式出炉。项目组不仅全面挖掘京张铁路的历史文化、詹天佑精神的内涵与意义,也深入探究新老京张铁路、詹天佑精神乃至中国铁路元素与遗址公园自然景观的交融,并在此基础上,探索运用更丰富的手段和更多样的方式对研究成果进行表征。

一份面向未来的报告

据介绍,这份凝聚了数十位专家学者数月心血的总报告,总字数超过了10万字。报告通过“铁路文化主题塑造”“京张铁路文化和詹天佑精神挖掘及表征”“京张铁路重要遗产保护及活化利用”“中国铁路科技创新元素提炼及表征”“京张铁路遗址公园铁路文化开发及特色服务”“京张铁路遗址公园铁路文化主题塑造方案”等主题,系统地阐述了京张铁路遗址公园铁路文化主题塑造的必要性与重要意义。

同时,这份报告提出了京张铁路遗址公园建设需要加入的多元化“铁路元素”清单及表征建议,特别是由马强编辑设计的表征图册,长达200余页,内涵丰富,构图精美,为专业设计团队在今后的设计中提供了创意之魂,使其能够充分展示京张铁路遗址公园的“特色文化”,展示百年京张铁路见证下的,中国铁路与中华民族从历史走向未来的复兴之梦。

如今,京张铁路遗址公园项目正在紧张的设计和筹建过程中,交大人将以铁路专家顾问的方式,继续为京张铁路遗址公园的建设助力。明年,正值中国共产党建党100周年,清华园地区的部分遗址公园会完成前期建设,以此迎党的百年华诞献礼。

此后,北京还会迎来2022年冬奥会,公园的建设工程也将进一步推进;更多的故事还将在这座千年古城发生,在这个过程中,京张铁路遗址公园将最终从一个蓝图,变成我们生活中的一部分。

“万物有所生,而独知守其根。”当代中国,正经历着人类历史上最大规模、最快速度的城镇化进程。时代的加速度、铁路发展的加速度,深刻改变着城市的面孔、人们的生活,也催促着人们更好地坚守城市的文化、守护其中的精神。

110年前,詹天佑在列强环伺、经验缺乏、人才匮乏、任务艰巨的困境下,不畏艰险,亲自踏勘、因地制宜、巧妙设计,让京张铁路提前两年竣工通车;百年之后的今天,同一条路上,京张高铁又继续传承着中国梦,在中华民族圆梦之旅上迈出了坚实的一大步。我们有理由相信,未来京张铁路遗址公园的建成将继续弘扬民族精神,铭记百年历史,充分展现京张铁路蕴含的丰富历史文化价值。



京张铁路遗址公园概念图