

从一本小说开启的美国西部铁路华工话题

——记陈建戈先生九月九日半杯讲座

邓家齐



《侨报》华府地区办事处原主任陈建戈先生今年五月出版了小说《铁路大王》。小说以与陈建戈先生同是台山宗亲的前辈、著名的旅美侨领陈宜禧为原型，浓墨重彩的讲述了中国华工修筑美国太平洋铁路以及后来陈宜禧回家乡修筑台山至新会的新宁铁路的历史。《铁路大王》虽然是一部小说，但小说中许多人物和历史事件都是真实存在过的。

因缘际会，应半杯清茶社的邀请，陈建戈先生于2023年9月9日假Potomac Community Recreation Center为我们就美国西部铁路华工的历史做了一场精彩的演讲。

陈建戈先生从回顾“金钉节150周年”庆典活动开始他的演讲。美国太平洋铁路分为东西两段，东段由联合太平洋铁路公司负责修建，西段由中央太平洋铁路公司负责修建。1869年5月10日，两段铁路在犹他州的普罗蒙特瑞(Promontory Utah)接轨，美国中央太平洋铁路公司(CPRR)总裁利·斯坦福(Leland Stanford)用银锤隆重地将最后一根“金道钉”钉入铁轨，标志着美国第一条横贯大陆的铁路完工。为纪念这个重要的日子，人们把这一天称为“金钉节”。华裔在美国历史上留下的最浓墨重彩的一笔，要数在这条铁路建设过程中所作出的贡献。

2014年5月9日，美国劳工部将一万两千名华工列入“荣誉堂”，美国太平洋铁路华工再次得到了历史的铭记。

2017年春，犹他州议会正式通过决议案，决定于2019年隆重纪念美国首条跨大陆铁路在犹他州接轨150周年。2019年5月9、10日两天，“金钉节150周年纪念”在犹他州盐湖城举行，一万多名中外嘉宾参加了活动，时任联邦政府交通部长赵小兰发表致辞，中国驻美大使崔天凯发表视频讲话，白宫专门就当天的庆祝活动发表声明，中国国内多个团体受邀参加庆祝活动。这次庆祝活动的主题和亮点就是重申肯定华工在建筑西部铁路工程中的重大贡献。

陈建戈先生在演讲中分析了美国需要立法修建横跨两大洋的太平洋铁路的原因，他归纳为以下六点：

1. 19世纪美国的西进运动。
2. 1848年美国加州金矿发现引发的淘金热。
3. 1846-1848年美墨战争。
4. 1861-1866年美国内战。
5. 美国外来移民人数暴增，加州居民迅速增加。
6. 为巩固联邦制，发展美国经济。

1862年5月6日，美国参议院通过太平洋铁路法案，6月20日由林肯总统签署。1864年7月1日和7月2日，美国参、众两院分别通过太平洋铁路法案修正案，7月2日由林肯总统签署生效。1862年和1864年两个太平洋铁路法案成为横贯美国的太平洋铁路工程的主要立法依据。法案规定由联合太平洋铁路公司和中央太平洋铁路公司共同承建横贯大陆的太平洋铁路。

太平洋铁路全长3069公里。其中，联合太平洋铁路公司负责从内布拉斯加州的奥马哈(Omaha Nebraska)到犹他州普罗蒙特瑞路段，全长近1500公里。中央太平洋铁路公司负责从加州萨克拉门托(Sacramento California)到犹他州普罗蒙特瑞路段，全长约1100公里。后来，由西太平洋铁路公司承建了从萨克拉门托到旧金山约200多公里的路段。

陈建戈先生接下来介绍了中央太平洋铁路公司需要聘请华工修筑铁路的原因。

1863年1月，太平洋铁路动工的时候，计划预算将用至少14年的时间来完成。在西段，一开始就是最艰难的工程，在中央太平洋铁路建设者面前是海拔2100米的内华达山脉。铁路工程最初的40英里(约64公里)都是在崇山峻岭中穿行，必须建设50座桥梁和10多条隧道，施工条件极为艰苦。工程开始阶段，中央太平洋铁路公司主要招收爱尔兰人以及法兰西人、西班牙人、墨西哥人、德国人和当地白人工人工作。但没过多久，由于难以适应当地艰难的施工环境，就有数百名工人偷偷离开。虽然当时每天有大批爱尔兰人随船到达旧金山，找筑路工人并不难，但这些人根本无法适应危险并且令人疲惫不堪的修路工作，每天还是有数以百计的劳工逃走。为保证有足够的筑路劳动力，当地政府甚至从监狱释放了一批囚犯补充到筑路工人中，但不久，连这些囚犯也相继逃走。劳动力的短缺，导致中央太平洋铁路在两年之内只铺设了仅仅50英里(约80公里)的铁轨，缓慢的进度使得工程承包商面临破产的危机。铁路公司刊登广告，计划招收5000名铁路工人，但最终只有数百名白人应征。铁路公司不得不把目光最后转向人口数量庞大的中国劳动力。

华人最早何时到达美国尚有待于史家进一步考证，但有明确的资料记载，至少在1785年，华人已经登上美国国土。根据美国入境档案，1820-1848年，在旧金山登岸的中国人总数不超过14人。华人大规模进入美国是1848年美国加州发现金矿以后。到1860年代，加州的华人总数已经达到5-6万人。

对于聘用华工修筑铁路，中央太平洋铁路公司管理层最初存在不同的意见。他们担心华工体力不足，缺乏铁路修建经验，会拖延工程进度，铁路总承包商查尔斯·克罗克(Charles Crocker)说：“能修建万里长城的民族，当然也能修铁路”，最终说服了管理层，愿意先试用50名华工。

1865年2月底，50位华工开进西部铁路工地。

《铁路大王》以小说特有的虚构手法描写了这些华工首战“斧劈崖”的过程。

“斧劈崖”由四座大山石壁组成，离工地最近的叫“三跳岩”，它由无数块巨石组成，侧面是悬崖峭壁，深不见底。往前的山体叫“倒锥岩”；五块突兀险峻的巨石呈高低分卧山腰各处，形成一倒锥型；再往前走，山体顶部百码见方，靠峡谷处横卧着一块块巨石，其中一块型似八仙桌面，故叫“八仙岩”；最远处的石岩叫“乱石岩”，它由一块块大石相连，绵延千多英尺。“斧劈崖”的石头质地坚实、脆硬，不利开凿。临近断崖处，四座石岩宛如一把巨斧从天上劈下，峡谷谷底深不可测，令人不寒而栗。

50位体格瘦小的中国人，在没有任何机械的帮助下，全凭他们勤劳的双手、坚韧的性格、不怕累不怕苦的精神和非凡的耐力，仅仅用四个多月的时间，在“斧劈崖”的悬崖峭壁中，修筑完成了一条一千多码的铁轨，当中还由于营地被爱尔兰歹徒抢劫、铁路钢铁构件被盗、几位工友被打至重伤而停工了一个多星期。铁路总承包商克罗克不禁赞叹：“华人工程队是伟大的！”中央太平洋铁路公司代表詹姆斯在验收报告里写下这样的评语：“有条不紊的组织施工，协同操作的



合作模式，一丝不苟的工作态度以及克服困难的施工智慧是确保斧劈崖路段竣工的基础，华工们有组织、有纪律的团队精神是西线建筑顺利向前推进的保障。”

小说的故事情节是非常动人的，而实际上太平洋铁路公司在最初尝试使用华工的时候，是把他们安排在坡度较缓的路段，使用手推车和简单的工具做平整路基这样的工作。但华工们认真负责，敬业耐劳，很快就可以胜任铁路的如砍伐树木、填土挖方、铺设铁轨等工作，并逐步全面承担了施工中的各类任务。

试用华工的成功，使得中央太平洋铁路公司开始大量使用华人。到1865年秋，中央太平洋铁路公司雇用的华工数量已经达到3000人。当在加州再也招不到更多的华工时，中央太平洋铁路公司把目光转向劳工中介，直接在中国国内招收劳工。虽然铁路公司最初还没有做到华工与白人工人同工同酬，但他们所开出的薪酬，对中国国内许多仍然在战乱中苦苦挣扎或者虽然已经来到大洋彼岸却仍然从事餐馆、洗衣行业的打工工人来说，有很大的吸引力。一时之间，飘洋过海来美国打工淘金成为一个潮流。高峰时期，参与修建铁路的华工数量多达1万至1.5万人，占中央太平洋铁路公司铁路工人总数的80%以上。1868年美国与清政府签订的《蒲安臣条约》(Burlingame-Seward Treaty of 1868)，规定“两国人民可以随时自由往来、游历、贸易或定居。”更为美国在中国扩大招募华工提供了合法依据。

当时，巴拿马运河还没有开挖，所有修筑铁路的钢铁构件和重型机械，都必须从美国东部用船绕南美洲经麦哲伦海峡运到美国西海岸，运输成本非常高昂。在挖掘机械不足的情况下，修筑太平洋铁路的工人们经常要在极端环境中开山劈石、清除障碍物、钻探隧道、修建挡土墙等，所有工作几乎都是华工徒手完成，手推车和马或骡子拉的路平底车已经是很好的省力设备了。

陈建戈先生在演讲中讲述了华工在施工过程中遇到困难时，创造性的发扬施工智慧，用新的工具或施工方法解决难题的几个例子。

首先是“洞铲”：洞铲是一种非常适合挖洞的工具。中国南方沿海地区多属粘土结构，打洞用别的工具效率不高，乡民们发明了一种类似于“T”字型的工具，它特别适用于铁路施工过程中遇到的粘土层场合挖掘土方。在太平洋铁路施工过程中，华人施工现场随处可见这种工具。

其次是改良悬崖施工吊篮：1866年，在内华达山脉华工们用修栈道的方法打通唐纳峰通道(Donner Pass)。被称为合恩角(Cape Horn)的花岗岩石墙是这里最难攻克险关，它的下部是垂直光滑，深达1000英尺(约300米)的悬崖峭壁。华工用吊篮在悬崖上悬吊，在崖壁上装置炸药来建设贯穿山脉的隧道。一旦点燃炸药，便要争分夺秒回到崖顶，差之毫厘都足以决定生死。虽然用爆破的方法可以加快工程进度，但事故造成的工人死亡率也随之上升。华工动手改良吊篮设计，用摇臂转动轴代替原来的手工牵引，并增加了“止回棘爪”装置以防止吊篮上升时反向下降，铁路工程的生产效率和安全性得到大幅提高。

“火烧水激”法：《铁路大王》介绍了华工在修建唐纳峰隧道时，由于严寒和岩石坚硬，用钢钎开凿工作效率很低。华工们想到用火烧水激的方法：他们先用柴火烧热需要打碎的岩石，待温度升高后将水浇上大石，淬水后的大石被锤击后即酥脆粉碎。华工们用这一方法，大大加快了他们的施工进度。

度。

冰滑道运输：1867年，在冬天开凿长达1600英尺的唐纳峰隧道时，连续两年遇到美国历史上罕见的严冬，铁路工程因为积雪和严寒导致运输困难而陷入停顿，工程师们也束手无策。华工们烧雪融水，把水洒到雪上结冰，铺了一条37英里(约60公里)长的雪滑梯，利用光滑的路面拖运物资，不但恢复了运输而且还加快了进度。

华工们的施工智慧获得铁路公司上下一致的好评。但就是在这条著名的唐纳通道和附近的花岗石绝壁合恩角一带，中央太平洋铁路公司的华工们付出了惨重的代价。有一种不无夸张的说法是：在这里每铺设一条枕木，几乎都会有一名牺牲的华工。单是在合恩角，华工的营地就数次被雪崩冲毁，至少有300名华工长眠在这座冰冷而坚硬的花岗石悬崖之下。一些人的尸体，甚至是在几天之后才被发现。由于缺乏工伤记录，现在已经难以确知在修建中央太平洋铁路的过程中有多少华工因故殉职，保守估计最少有数百人，最多可达千人。可以毫不夸张地说，中央太平洋铁路是用华工们的血和汗建成的。但在所有参加铁路建设的工人中，华工所得到的待遇却是最低的。

对于铁路华工的工资，不同的资料有不同的记录。有资料显示，1865年2月最初试用的50名华工，每月的工资是28美元，不包伙食。而当时白人工人的工资是35美元，而且包住宿和伙食。在华工试用成功之后，中央太平洋铁路公司付给华工的工资是每月30美元，同样不包伙食。在1866年之后，华工的工资除不包伙食之外，基本同白人工人持平，都是每月35美元。但1867年6月，华工曾经爆发过一次大规模的罢工，他们其中一个诉求就是：增加工资，同工同酬。《铁路大王》中陈宜禧的讲话说到：“华工每个月过去是26美金，现在提高到30，也是大大低于其他族裔，尤其是白人，他们领着每个月35美金的高薪，还为他们提供免费伙食和住宿”。童辉所写的《太平洋铁路150周年/史料中的华工记忆》中写道：“华工发动大罢工，为了争取与白人劳工相近的工资、生活条件。他们要求月工资从当时的34美元提高到40美元”。位于纽约的美国华人博物馆(MOCA)在介绍这次罢工原因时则说：“尽管在第一条横贯大陆铁路上工作的中国人经常比白人工人承担更危险的工作和更长的工作时间，但他们的工资还不到白人工人的一半，而且必须为自己的食物付钱。”中央太平洋铁路公司最终以切断对中国工人的所有供应，不向华工提供任何让他们返回城市的交通工具来向华工施压。8天以后，罢工结束，中国工人的任何要求都没有得到满足。尽管如此，罢工后不久，中央太平洋铁路公司还是把华工的工资增加到了36、37美元。

1863年太平洋铁路开始施工，最初的任务分配是：联合太平洋铁路公司从东侧的爱荷华州与内布拉斯加州交界处的奥马哈开始，向西修筑铁路；中央太平洋铁路公司从萨克拉门托开始，往东修筑铁路，预计双方汇合地点是在太浩湖(Lake Tahoe)附近，也就是今天的加利福尼亚和内华达两州的交界处，双方会师的时间预计在开工14年后。如果按这个计划，中央太平洋铁路公司实际只修筑600多公里的路，而联合太平洋铁路公司修筑里程多达2200多公里。其主要原因是中央太平洋铁路公司所分得的区域，是美国西部的重要山脉内华达雪山(Sierra Nevada)的核心区域，不仅悬崖峭壁遍布，而且还终年积雪，施工难度实在太高。

(下转第27版)