



交通博物馆首任馆长华南圭

“一项创举”

交通博物馆开馆时的合影

——中国最早的交通博物馆

“最惹人注目而感到最有趣的，莫过于那条有动感美的圆环火车轨上行车的运转……由一个司机坐在一座迷你型的小火车头上，开动着机器、鸣放着汽笛，在不断的鸣笛声中，周而复始地飞驰过若干站台和平交道，酷似儿童乐园中所玩的玩具火车一样。”您也许很难想象，这段文字描述的场景，居然发生在百年前的交通博物馆。

交通博物馆是中国最早的一座专题型博物馆。民国初年，京汉铁路局的一位徐姓秘书长在铁路协会的一次会议上提出，创建一座交通博物馆。这个颇具远见的主意，很快被交通次长叶恭綽写成报告，得到交通总长朱启钤的认同，被交通部提上日程，并拨下一笔两万元（一说两万美金）的款项。

筹办博物馆的任务，落在了时任交通部技正华南圭肩上。华南圭毕业于巴黎公益工程大学，后在法国和比利时的铁路一线工作了一年多，回到北京后担任了交通部高级技术官员。他的孙女华新民告诉记者，华南圭还有一个身份——交通传习所的“自任教务长”。所谓“自任”，即并非被上级委任，而是“看到传习所没有铁路技术知识的课程，就向部里建议增加，部里同意后，他就在这里创办了土木科并自任教务长。”

交通传习所即今日北京交通大学的前身，坐落于府右街以西、李阁老胡同东端以南，整个校区就在当时交通部办公的后院。在这里讲授课程之余，华南圭还编写了一套大部头的中文教材《铁路》——这是我国最早的现代土木工程中文教材。为了方便学生“加以事实经验之训练”，他还在传习所开办了一个展示铁路实物的陈列室。

这与交通部创办交通博物馆的计划不谋而合。于是，面向学生的陈列室扩展成了向社会开放的博物馆，华南圭顺理成章地成为博物馆筹办主力和首任馆长。

1913年7月14日，交通部委任华南圭为博物馆筹备处主任。华南圭四处奔波，考察商酌，委托制作各种模型物品。在他的努力下，京汉铁路车间制作的黄河大桥模型、山海关造桥厂制造的转桥模型、汉阳钢铁厂平常生产的十种不同制式的钢轨，都成了博物馆的陈列品。此外，华南圭还亲自绘制若干图纸，包括一个现代造型的中央车站、一个用来刹车的机械制动装置等，让机械师据此制造模型。博物馆的两万元筹备资

金，只动用了八千元。但截至1917年，陈列品已多达3000余件。

1914年10月10日，位于交通传习所内的交通博物馆正式向公众开放。

同年11月，铁路协会会报上登载了一篇名为《交通博物馆参观记》的文章，文中写道，自从听说交通博物馆开幕，会报记者非常想去参观，从友人处得到了参观券，便赴李阁老胡同前去参观。到馆门前，记者看到馆门“颇壮丽”，门额上有“铁路”字样。馆内展品丰富，有“颇精致类似照片”的机车全形油画和唐山制造厂油画，有铁路货运价格比较表、营业一览表等表格，有行李秤、轧票机等实物，还设有游人休息室。

博物馆还引起了外国人的关注。当时在北京发行的一份法文周刊《北京政闻报》赞叹道：“这座博物馆是一项创举。”博物馆由六个厅和一个走廊组成，“左手是一个大厅，展示的是轨道和工程构件，也是最令人长见识的厅。”本文开头提到的能够燃煤行驶的小火车头和环形铁轨模型，就在这个厅内展出，“轨道筑在砾石上，同时有铁路上惯常能遇见的各种复杂情况：坡道、桥梁、隧道。”

博物馆的“镇馆之宝”当属中国第一辆蒸汽火车头——“龙号”机车的实物。1881年在修建唐胥铁路时，开平矿务局工程师、英国人金达悄悄设计并主持制造了这台机车，他的夫人将机车命名为“中国火箭号（Rocket of China）”。不过，由于机车两侧各镶嵌了一条金属刻制的龙，中国人更习惯称它为“龙号”机车。“龙号”机车的运行，拉开了中国近代工业铁路运输的第一声汽笛。

1915年，美国举行巴拿马太平洋万国博览会，中国参展的交通类展品，即由华南圭在博物馆陈列品的基础上精心挑选、准备。这是中国铁路工业第一次走出国门，最终，各种大桥涵洞等参展品获得大奖章1枚、名誉优秀奖章2枚、银奖8枚。

此后，博物馆的藏品不断增加，到1928年，藏品总数已近万件。

可惜，1937年，北平沦陷后，交通博物馆和它所在的美丽校园（已改名为交通大学北平铁道管理学院）都被日寇占用。抗战胜利后，学校复员，博物馆的大部分藏品散失不见，仅回收模型若干件。那辆珍贵的镇馆之宝“龙号”机车，从此也失去了踪迹。

据北京日报

博物馆里的小火车头，能够燃煤行驶



一陈列室可看到地面上的环形铁轨模型

博物馆铁路门机务股陈列



中国第一辆蒸汽机车“龙号”机车

