京城深处的烟台身影

## 一路寻碑，一念怀贤

# 张起岩与福山的文脉缘

□燕台石


北京鼓楼东的草厂胡同内即元代万宁寺旧址。


位于北京南北中轴线北端的鼓楼，元万宁寺遗址在它的东侧。

初冬的北京，金黄的落叶在大街小巷随风起舞。我穿行在胡同里，四处寻找当年在烟台福山留下传世口碑、而后以元朝首科左榜状元入京为官的张起岩（1285年—1353年）遗迹，抱憾的是一无所获。当年他立身奏对的元大都朝堂已不复存在，他任“大礼使”主持盛大场面的赫赫威仪也销声匿迹，他在天寿万宁寺留下的文采飞扬的神御殿碑（欧阳玄撰文、张起岩书丹）亦难觅踪影。

我在北京钟鼓楼东元大都天寿万宁寺旧址，也就是现在的北京市东城区草厂胡同盘桓良久，正待转身返回的时候，街头一位须发皆白的老者主动搭话，问我从哪里来？要找谁？我说：“我从山东烟台来，想看看元代张起岩在万宁寺留下的神御殿碑。”老者明白我的来意后说：“你看不到了。万宁寺现在已是居民区了，神御殿碑就在12号大杂院住户的墙壁里，被文物保护单位保护着呢！不过张起岩这个人，北京人都想着呐！”

张起岩生于至元二十二年（1285年），字梦臣，号华峰，祖籍济南章丘，出身儒学官宦世家，自幼濡染书香，天资卓绝。据说他八岁通晓儒家经典，十岁便能赋诗撰文，弱冠之年就学有所成，被察举为福山县学教谕，后因政绩显著被升迁为安丘县尹。延祐二年（1315年），张起岩在元朝刚恢复的科举考试中一举夺魁。最初他被授登州同知，但还未赴登州上任，就被当朝仁宗皇帝特旨改任集贤院修撰，秩从六品。

“他是一位清廉正直的好官呀！”老者一脸真诚地对我说。他担任监察御史时，丞相倒剌沙诬陷弹劾贪官的御史台官员，满朝无人敢言，他挺身而出，连续上疏抗争，并在朝堂上与丞相激辩，最终令皇帝折服，御史免于重罪。张起岩历仕多年，不仅刚正不阿，而且勤政爱民，平易近人。据说，他在担任廉访使时，曾经用“幽默”打动了边疆的士兵们。有一次，他巡视边疆时，看到士兵们苦不堪言，就笑着说：“你们的任务就像‘吃辣条’（编者注：一种麻辣味面筋零食，不是现在的辣条），越吃越辣，越吃越想吃。”士兵们听了都笑了，觉得“有趣又贴心”。

张起岩还是一位难得的才华横溢、超群脱俗的高官，曾主持修撰《辽史》《金史》《宋史》三部正史，任总裁官之一。他秉笔直书，为后世留下了珍贵的历史典籍。他一生学识渊博、博闻强识，诗文、书法皆有造诣，篆隶笔力雄健，文章剀切厚重，时人盛赞其为硕学宏才、王佐之才。他历任国子监丞、监察御史、礼部尚书、翰林侍讲学士等职，是元代著名政治家、史学家、文学家。

65岁时，张起岩辞官回归故里章丘。他一生廉洁自守，平生不置产业，为官所得俸禄皆用于周济同族和师友故人，去世之日，“廪无余粟，家无余财”，享年68岁，谥号“文穆”。

老者一席言谈，验证了古人的一句话：“劝君不用镌顽石，路上行人口似碑。”张起岩考中状元后在京城为官的官品和人品，时至今日仍被世人称颂，非有不寻常的仁德、作为和成就不足以如此！由此我想起，张起岩在考中状元前，曾在我的故乡烟台福山当过县学教谕，从此与福山结下绵绵不了情，至今口碑载道，与北京为官美誉如出一辙！

元代初年，科举久废，儒士多以察举入仕。青年才俊张起岩凭借深厚的学识与品行，被举荐为官。元至大元年（1308年），他远赴登州福山县（今烟台福山），出任县学教谕。这是他仕途的起点，也是他与烟台福山结缘的开端。

福山县学教谕品级不高，职责是掌管文庙祭祀、训导生员、振兴地方文教。彼时元代立国未久，北方历经战乱，地方儒学多有颓敝。福山地处海滨，文教风气尚待振兴。张起岩到任之后，并未因官职卑微而懈怠。他整顿学官规制，修缮文庙祠宇，制定生员讲学功课，摒弃浮华文风，以经世致用的儒学正道教化士子。在他的悉心经营下，福山学风日渐兴盛，士子向学之心蔚然成风，沉寂已久的县学重新焕发生机。明清时期福山一县就出了75名进士，追本溯源，张起岩当年兴学之功，亦可视为福山文脉的一段先声。

任教谕期间，一桩突发事件，让福山百姓见识到了这位年轻儒吏的理政才干。当时境内蝗灾四起，农事受困，福山县尹率众下乡捕蝗救灾，便将县事托付给张起岩。临危受命，年轻的张起岩没有丝毫慌乱。他代理县政短短数月，处事果断、仁厚爱民，赢得了福山百姓的由衷认可。民间百姓纷纷感叹：“若得张教谕为真县尹，吾属何患焉。”后来，张起岩因在福山县政绩突出而升迁为安丘县尹，而后赴考，于延祐二年一举夺魁。

张起岩在福山任职6年，以勤政亲民的良好口碑赢得福山民众的真诚拥戴，他也始终对福山民众保持着一种特殊的感情。离开福山多年以后，他仍经常惦念着福山，即便身居高位、政务繁忙，也依旧牵挂当地的文教发展与民生建设。他多次应邀为福山撰文。《福山县志》记载，他撰写过五通碑记，其中仅一篇是其在福山任职期间所写，其余四篇皆是他高中状元以后所作。

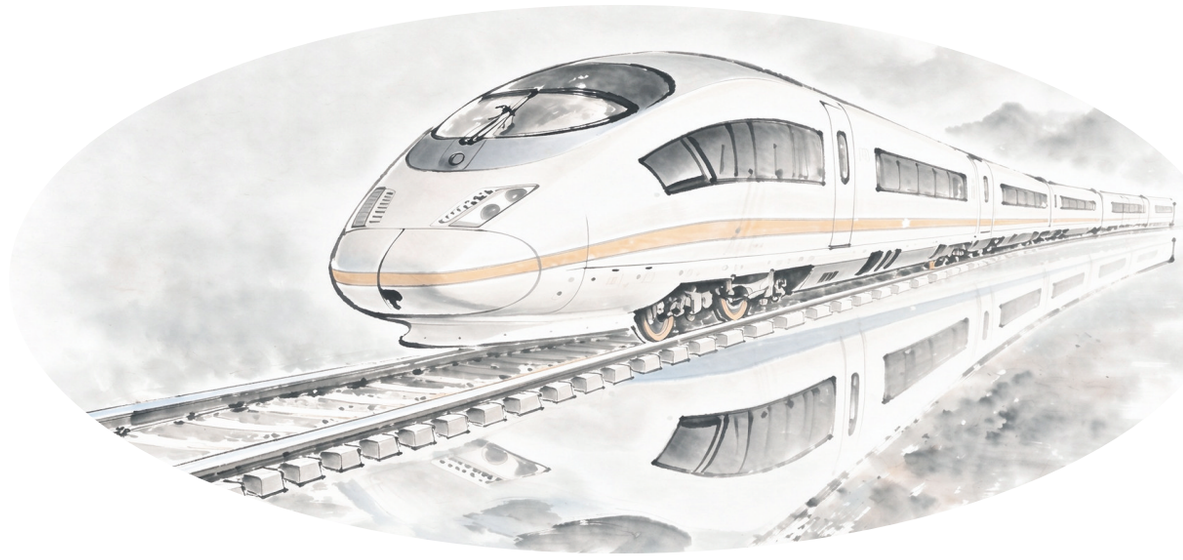
最早那篇是写于延祐元年（1314年）的《重修德胜庙记》。当时，福山县西南二十里王家庄附近的德胜庙经兵燹后破败不堪，当地耆老王宽祖孙两代耗时十八年募资将其修缮一新，他便应百姓之请撰文记述其事。延祐五年（1318年），主簿祁祖谦等募修福山学宫后，派人赴京请他作记，他且喜且叹，欣然提笔写下了《福山县修学记》。文中他回想起自己初到福山任县学教谕时的情景：“宫垣颓圮，取径者旁午，前门折而西出，横截以墙堑。”他曾六次请示修建庙学，但终未能如愿，因而深感遗憾。此番庙学落成，了却他一桩心愿，他挥笔成文，勉励福山士子潜心向学、传承文脉，成为福山文教史上的重要文献。

延祐七年（1320年），他又应请撰写《加号大成至圣文宣王碑附福山县尹堂邑吴公修庙颂》，记述元武宗加封孔子为“大成至圣文宣王”的尊孔国策，以及福山县尹吴公捐俸重修文庙、教化兴学的政绩。泰定元年（1324年），他应请再作《文庙学田碑》，记述福山学田管理、经费筹集，保障县学日常运转的功绩。元统三年（1335年），张起岩已经离开福山20多年，官居翰林侍讲学士、中奉大夫、知制诰、同修国史、同知经筵事，可谓公务繁忙。尽管如此，那一年，道士林德荣历时十一年将福山祝圣道院重新建成后到京师拜访他，他不仅热情招待了这位来自福山的普通道人，还挥笔精心撰写了《祝圣道院记》碑文。由此可见，张起岩对福山有着深厚的感情，也足见他为人高尚的品格。张起岩的一篇篇碑文，不是为自己歌功颂德，而是对福山地方建设的支持，也是他对这片土地绵长情意的寄托。

纵观张起岩一生，他起于微职，却能踏踏实实为民做事；居庙堂之高，则施展才能“达则兼济天下”。他以书生之才造福百姓，以重臣之德回馈社会，其为政之仁厚、爱民之赤诚、治学之严谨，历经数百年时光，在京都和烟台福山留下温润而厚重的印记，事迹为当地百姓世代传颂。窃以为，今天为政者当以古人为鉴，守清廉之本，行务实之举，多解民忧，多惠民生。金杯银杯，终不如百姓的口碑。史册留名，唯凭一身正气、一腔公心和一片赤诚。只有事事以民为本、爱民育物，方能赢得长久的敬重而为世人称颂。

正是：政绩何须炫紫台，民心所许胜金杯。为官但解黎民苦，自有清名万古来。


张起岩画像



晚清、民国，绅商各界为烟潍铁路多方奔走，却受国力、时局与外部势力掣肘，筑路夙愿终究沦为纸上蓝图。

新中国的成立，为大规模铁路建设奠定根基。蓝烟铁路率先打通对外通道，桃威铁路、烟大轮渡、德龙烟等普速线路相继落地，一步步补齐交通短板。进入新时代，青荣城际开启动车组时代，潍烟高铁循着百年烟潍的构想圆梦通车，实现全市县县通高铁；龙烟市域化改造加快推进，建成后将把铁路服务延伸到城市内部，形成高铁、城际、市域铁路、普速货运、陆海轮渡协同的多层次轨道网络。

### 百年夙愿
### 晚清民国烟潍铁路的求索与落空

第二次鸦片战争中，清政府战败，被迫与英法联军签订《天津条约》，将山东登州设为通商口岸。1861年英国驻登州领事毛里逊对登州进行考察后认为登州海口水浅，不宜作为通商口岸，遂将《中英天津条约》中规定的通商口岸由登州改为烟台。当年，烟台正式开埠，近代工商业快速发展，逐步成长为北方重要的沿海商业城市，被人称为“中国北部之第一门户”。

1897年，德国强占胶州湾，在青岛开展大规模建设，将胶州湾打造为不冻港与军事基地。1904年胶济铁路建成通车，连通济南与青岛，青岛港的货物可经由铁路直达山东内地。依托港口与铁路的优势，青岛港商业地位快速提升、货运吞吐量大幅增长。受此冲击，烟台在山东沿海商埠中的龙头地位逐步下滑，本地工商业受到明显冲击。

为挽救烟台商业，重振烟台商务，1904年—1906年期间，多位烟台绅商提出修建一条连接烟台与山东腹地的东西向铁路的提议，但均未能实现。1907年，烟台富商张自璐试图通过官督商办的形式，修建一条连接烟台福山与潍县（今潍坊）的铁路，与胶济铁路相连并延展至济南。同年，张自璐成立福潍铁路公司集资认股。这时，德国以《胶澳租界条约》中德国应享有山东铁路权力的条款为由，要求合办烟潍铁路。为防止德国控制烟潍铁路，张自璐等人禁止洋资入股，引起德国抗议。由于德国的阻挠，烟潍铁路的修筑暂时被搁置。

1909年，烟台商界谭宗灏等人再度发起修建烟潍铁路的倡议。谭宗灏带头出资200万元作为优先股，广泛号召各界募股，坚持完全商办，希望依靠民间力量完成建设。招股初期各界响应热烈，但矛盾很快显现：一方面筑路耗资巨大，资金缺口巨大；另一方面，德国持续向清政府施压，觊觎这条铁路的修建权利。同时，山东咨议局希望介入监督、参与管理，引发民商不满。大量商人撤回股本，商办局面快速瓦解。

之后，中央邮传部倾向把烟潍铁路收归官办。山东巡抚孙宝琦在官府与绅商之间来回斡旋，先后尝试官督商办、官商合办等多种模式，可民间筹款始终不及预期。虽然到1911年已经完成大部分线路测绘工作，但不久后辛亥革命爆发，清王朝覆灭，晚清一轮轮关于铁路的筹议，始终没能落地实施。

民国时期，孙中山十分重视山东铁路建设，在《建国方略》中规划了烟台方向的铁路线路，再次点燃了山东商民修建烟潍铁路的希望。北洋政府推行铁路国有政策，但国库空虚、财政窘迫，加上复杂的对外交涉，工程一拖再拖。

1920年，华北发生特大旱灾。北洋政府抓住以工代赈的机会，调拨赈灾款项，以铁路路基标准启动工程招募数万名灾民，修建烟潍铁路的路基。可没过多久，赈灾款项就被削减直至完全停拨。资金链彻底断裂，工程无力继续。万般无奈之下，北洋政府将已经修好的高标准铁路路基，改造成为烟潍公路。1922年公路通车，原本的烟潍铁路计划就此彻底转向公路项目。

此后二三十年间，不断有商人、政客重提将烟潍公路改回铁路的设想，但受战乱、财政匮乏、外国势力的干预，全部沦为空谈。

### 破局启新
### 新中国普速铁路织就基础路网

新中国的成立，彻底结束了近代以来战乱频仍、政局动荡的局面，国家实现高度统一，为大规模铁路建设奠定了基础。第一个五年计划期间，为促进山东半岛地区经济的发展，中央财经委员会最初拟建由潍县（今潍坊）至威海卫（今威海）的铁路。后经过多次研究比较，决定修建由胶济铁路蓝村站到烟台的铁路，定名为蓝烟铁路。蓝烟铁路始建于1953年，1956年正式通车，成为烟台对外联系的唯一铁路大动脉，结束了烟台没有铁路的历史。

蓝烟铁路仍存在不足。最初建设时，其为单线铁路，随着社会经济的发展，运力逐渐捉襟见肘；再者，蓝烟铁路向南绕行接入胶济铁路，增加了烟台到山东腹地的运输距离。

改革开放拉开了我国沿海地区对外开放的大幕。1984年，烟台成为全国首批14个沿海对外开放城市。对外经贸快速发展、港口吞吐量持续增长，城市对内对外物资流通、人员往来的需求急剧膨胀。但彼时烟台仅有蓝烟铁路一条对外铁路，单一线路的运力已经难以匹配对外开放带来的发展节奏。补齐铁路基础设施短板、完善区域铁路路网，成为烟台扩大开放、发展外向型经济的现实刚需。

桃威铁路西起蓝烟铁路桃村站（在今烟台栖霞市境内），东至威海站，全长约138公里，是威海市自筹资金、自行修建的地方铁路，总投资6.5亿元。它的建设历程颇具时代色彩。1987年威海升格为地级市后，经济快速发展，原有的交通设施已不能满足需要，于是当地市政府决定自筹资金修建一条沟通内地的经济通道。1989年，桃威铁路由国家计委批准立项，1990年正式开工，1995年正式验收运营。建设过程中，沿线近10万名村民加入建设队伍，工期比原定计划提前了半年。这条铁路的建成，不仅终结了威海不通铁路的历史，也补齐了烟台东部缺乏铁路线的短板。栖霞等胶东内陆县域接入铁路网，为胶东东部地区的对外开放、人员物资流通提供了交通支撑。

大莱龙铁路西起潍坊大家洼站，向东经寿光、寒亭、昌邑、平度、莱州、招远至烟台龙口港站，全长约175公里，是德龙烟铁路通道（德大、大莱龙、龙烟三段组成）的重要组成部分，也是这一通道中首条建成投运的线路。大莱龙铁路于1999年5月开工建设，2002年12月全线铺通，2005年全线投入运营，龙口就此彻底告别不通铁路的历史。

由于建设之初本着“先通后备”原则，标准低、配套不足，大莱龙铁路长期是纯货运线路，实际运营时速低于60公里。2022年6月28日，大莱龙铁路电气化扩能改造工程全线开通运营，线路等级由地方铁路一级升级为国家铁路一级，年货运能力由1900万吨提升至3000万吨，惠及德州、滨州、东营、潍坊、烟台5市。

对外开放格局下，烟台作为北方重要海港，不仅要打通陆路，也亟须打通南北陆海通道。2006年11月6日，烟大铁路轮渡建成开通，首艘渡船“中铁渤海1号”从旅顺西站启航。烟大铁路轮渡正式开通试运营，标志着我国东部陆海铁路大通道全面贯通。渡船跨越渤海海峡耗时6小时，考虑到海况复杂，运营初期只装载货运列车。2008年，客运滚装运输开通运营。在此之前，东北与山东之间的铁路货运必须绕行山海关，大连到烟台的铁路绕行里程达到1800公里。烟大铁路轮渡建成后，列车通过船舶摆渡跨越渤海海峡，实现了烟台与辽东半岛铁路的直接连通。这条陆海联运大通道，把东北、胶东两大沿海对外开放板块紧密衔接起来，开辟出烟台通往东北的运输捷径，进一步放大了烟台港的区位优势。

至此，烟台形成以蓝烟铁路为主轴、桃威铁路为东部支线，烟大铁路轮渡连通辽东半岛的铁路格局。

# 烟台铁路的百年回响

□卜浩宸

### 城际先行
### 青荣城际开启胶东高铁时代

从全国中长期铁路网规划，到交通强国山东示范区落地，山东大力推进胶东半岛城市群轨道交通建设。烟台铁路建设也迈入全新阶段，不再只满足于解决有没有铁路的问题，而是向着内外联通、快慢结合、干线与市域配套的多层次轨道网络迈进。青荣城际铁路、潍烟高铁、龙烟市域（城际）铁路接续规划落地，分别承担半岛内部快速往来、西向对外高速通道、城市东西向通勤骨架三大功能，百年筑路梦想，从对外大通道，进一步延伸到城市生活的毛细血管之中。

青荣城际铁路是中国山东省境内一条连接青岛市、烟台市与威海市的城际铁路，为胶东半岛地区城际铁路的主干路段，也是中国“八纵八横”高速铁路网主通道之一“沿海通道”的组成部分。青荣城际铁路于2010年10月动工建设；2014年12月，即墨至荣成段率先开通，崭新的烟台南站投入使用，烟台正式迎来动车组运营时代；2016年全线贯通运营，线路横穿海阳、莱阳、牟平，串联青岛、烟台、威海三座胶东核心城市。青荣城际铁路的开通，推动“胶东一小时生活圈”加快成型。济南到烟台的运行时间压缩至3小时以内，极大便利了商务往来、游客出行，为烟台扩大对外开放、做强滨海文旅产业、推动青烟威一体化插上交通翅膀。

近代烟潍铁路构想，在晚清和民国时期，人们反复奔走却屡屡落空；跨越百年，这一历史构想，在新时代以潍烟高铁的形式落地成真。作为国家“八纵八横”沿海高铁通道的重要组成部分，潍烟高铁全长237公里，设计时速350公里，2020年12月开工，2024年10月21日正式开通运营，线路起自昌邑站，终于芝罘站，新设莱州站、招远站等站点，结束了莱州、招远长期没有客运铁路的历史，实现了烟台市县县通高铁的愿景。如今，人们乘坐高铁，从济南东到莱州最快70分钟、到烟台最快117分钟，烟台向西直达潍坊、济南，不再绕行青岛，彻底补齐了烟台向西高速通道的历史短板。

### 向内延伸
### 龙烟市域铁路打造城市通勤轨道

至此，烟台对外高速大通道基本成型：青荣城际打通半岛南北，潍烟高铁打通半岛北部西向通道。但干线高铁更多服务跨城市长距离出行，烟台是东西向狭长的带状城市，主城区、黄渤海新区、蓬莱机场之间，缺乏一条大容量的市内轨道交通，龙烟市域铁路（官方名称：龙烟铁路市域化改造工程）应运而生。它没有新建全线，而是通过改造现有普速龙烟铁路并进行延展改建。龙烟市域铁路是国内既有铁路市域化改造的代表性项目，也是山东省重点建设项目，被纳入国家“十四五”铁路规划。该项目东起烟台站，西至烟台西站，再新建蓬莱机场支线，接入蓬莱机场站，线路总长46.6公里，改造利用既有龙烟、蓝烟铁路，改建4座车站，新建福莱山、八角、蓬莱机场等6座车站。项目于2024年9月全面开工，计划于2027年9月底建成通车。通车之后，线路将开行公交化市域列车，烟台站到蓬莱机场一站直达约25分钟，站站停全程约45分钟，不受雨雪大雾天气影响，串联烟台老城区、珠玑、福山、黄渤海新区、蓬莱机场，兼顾通勤、机场、港口轮渡、旅游等多类客流需求。

### 轨网成型
### 从交通末梢到环渤海门户

从过去苦求一条向外的出路，到如今拥有通达全国的高速通道，再到轨道服务城市通勤、空港联运，烟台早已摆脱近代交通末梢的困境。百年烟潍铁路旧梦，不是简单复刻旧时线路，而是在不同时代条件下质的升级。历史上，人们期盼铁路挽救一座商埠；今天，四通八达的轨道网络，赋能城市高质量发展。日趋完善的铁路网，也将继续支撑烟台环渤海门户城市的未来发展。