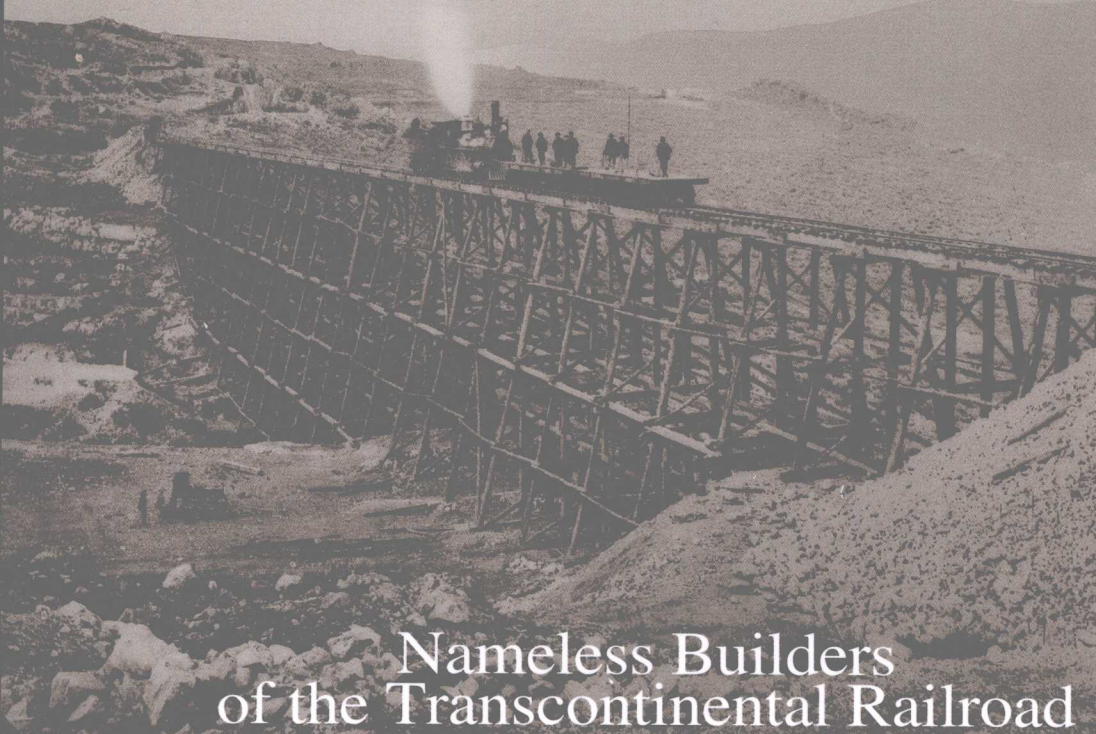




Nameless Builders of the Transcontinental Railroad

横贯大陆铁路的无名建设者

[美] 赵耀贵 著 生键红 译



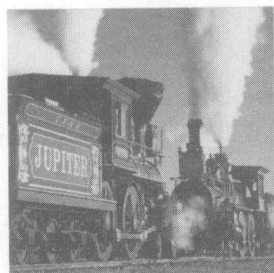
上海百家出版社
Shanghai Baijia Publishing House

Nameless Builders of the Transcontinental Railroad

横贯大陆铁路的无名建设者

Willam F. Chew

[美] 赵耀贵 著 生键红 译



上海百家出版社

Shanghai Baijia Publishing House

图书在版编目(CIP)数据

横贯大陆铁路的无名建设者/(美)赵耀贵著;生键

红译. —上海:百家出版社,2008. 12

ISBN 978 - 7 - 80703 - 883 - 2

I. 横… II. ①赵…②生… III. 华工 - 史料 - 美国
IV. D634.371.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 165218 号

Authorized exclusive Chinese translation.

Copyright © 2007 William F. chew. (Canada & US)

All right reserved.

版权所有 侵权必究

书 名 横贯大陆铁路的无名建设者

著 者 [美]赵耀贵

译 者 生键红

责任编辑 朱彦 张天民

装帧设计 梁业礼

出版发行 上海文艺出版总社(www.shwenyi.com)

上海百家出版社(www.bjph.net 上海市茶陵路 175 弄 3 号 200032)

经 销 各地新华书店

印 刷 上海市印刷十厂有限公司

开 本 890 × 1240 1/32

印 张 4.75

字 数 98000

版 次 2008 年 12 月第 1 版 2008 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 80703 - 883 - 2/D·34

定 价 25.00 元

献 辞

献给我的祖父赵荣贵,若没有他在太平洋铁路上所洒下的汗水,时隔两代之后,我也不会完成这次跨越五洲四海的旅程。同时,也将此书献给我的孙辈 Chanel、Ty 和 Bennett,让他们得以了解这笔珍贵的历史馈赠。

译者自序

2000年1月,我作为赴美的访问学者,在美国犹他州韦伯州立大学学习生活了八个月。在此期间,犹他州的美国友人 Elwood C·Zaugg 和 Elwood Kay 夫妇驱车送我前往离盐湖城近3小时路程的金钉国家历史遗址(National Historic Site——Golden Spike)参观。1869年5月10日,中央太平洋铁路与联合太平洋铁路在犹他州的普拉蒙特雷丘陵接壤,标志着美国东西大陆的连通。在铁路汇合的当天,全美为之振奋,庆祝典礼从早上一直持续到晚上,通车的喜悦从西部一直蔓延到东部。为了纪念这辉煌的一刻,这里建成了金钉国家历史博物馆。这座座落在荒芜的犹他州沙漠上的纪念馆是一栋纯美国特色的建筑物,像为美国的发展发挥过关键性作用的第一条横贯美国大陆的铁路一样,显然已经落寞了,即使在双休日,也鲜有人来参观。那日,博物馆里除了几位管理员、我和美国朋友之外,剩下的只有安静地见证历史的文字、图片与实物材料了。一进入馆内,一股熟悉的气息扑面而来。在此,我看到了早期华人的图片,从铁路工地遗址中挖掘出来的中国传统的建筑工具、炊具、服饰、清朝钱币等等。也许是由于我的亚洲面孔,或者是看透了我的心思,管理员热情地为我介绍了承担横贯美国大陆铁路的西段——中央太平



译者在美国华美博物馆

左起:姚丽莎、William(作者)、Eujeue(南加州中国历史协会副主席)、生键红

洋铁路建设近五分之四工程的早期在美华工的历史。

从1864年开始,华工加入了铁路建设,用自己的血肉铸成了现在美国纵横交错的铁路运输网;铁路完工之后,华工选择了白人工人不愿涉足的农业、手工业及服务业,继续为美国的发展默默奉献。华工为美国的开发与建设作出了重大的贡献,而铁路建设是众多华工对美历史贡献中最突出的部分。美国中央太平洋铁路就凝聚着2万多名华人劳工的血汗。这座“19世纪世界上最伟大的工程”,穿越崇山峻岭,横贯美国大陆,促进了美国经济的内在融合,奠定了美国超级大国的雏形。在施工过程中,矮小单薄的华工承担的大都是最恶劣、最艰险的工作,无数人因公殉职。但在通车庆典上,却找不到一个华工的身影。从铁路建成之日起,接踵而来的排华法案,使华人受到了排挤,华人的

贡献被遗忘甚至被扭曲了。

翻开美国的华人华侨史,“排华”是贯穿整部历史的基调。在1850年,华人来到美国不到两年的时间,排华情绪就开始在美国西部有所抬头,歧视性的排华法律和判决,排斥、压迫和驱赶华人的残暴行为在西部蔓延,压得早期在美的华人喘不过气来,所有华人为美国所作出的贡献都刻意地被“遗忘”了。1882年美国联邦政府通过了排华法案后,排华的暴行公开化,甚至到了白热化的地步,在其实实施的数十年里,白人种族主义者肆意丑化和凌辱华人移民,以各种理由驱逐、囚禁,甚至屠杀华人移民。一纸排华法案,令无数华人移民妻离子散,无处藏身。可以说,美国华人的历史是一段充满血泪和辛酸的历史,历史学家蔡西善曾经说过:“美国华人的历史是一段充满文化冲突、政治排斥和一连串的社会和经济不平等的历史。”^①美国总统富兰克林·斯坦福也曾经公开表示:美国对待华人的历史,是美国历史上一页“应当改正的历史错误”。^②

从1848年起,第一批广东人到美国加州淘金,开始了中国人移民美国的历史。此后的半个世纪,华人开始大批移民美国。1997年,华人只占美国人口的1.1%,但是他们在美国历史与社会中的影响和作出的贡献却远远超过了这个数字。在1850—1870年的20年里,华工每年向加州政府缴纳500万美金的税款,相当于加州政府收入的一半,如此,20年税款总数达1亿美

① 蔡西善(Shih-shan Henry Tsai):《华人在美国》(*Chinese in the United States*),载于金洪山编《亚裔美国人历史辞典》(*Dictionary of Asian American History*),纽约,1986年版,第3页。

② 罗斯福1943年10月11日致国会的咨文,参见关在汉编《罗斯福选集》,商务印书馆,1982年版,第445页。

元。而1848年美国从墨西哥购得德克萨斯、新墨西哥、加利福尼亚总共才花费了1500万美元。^①吉米·卡特在他担任美国总统时曾对邓小平说过：“华裔之少，与其对这个国家的贡献之大，不成比例。”^②

看到这些历史图片与文物，想到了为美国的经济发展和现代化进程作出了不可磨灭的贡献的华工，他们都悄无声息地湮没在美国历史长河之中。对许多亲身经历苦难的幸存华工来说，那是一段不堪回首的噩梦，有些华工把这个作为尘封的记忆深深地埋在了心里，伴随着他们永远地消失了。谁来挽救即将随着早期华人逝去而消失的历史，尽可能地还原早期华工在中央太平洋铁路上的工作与生活状态，正确评价他们对美国早期开发与发展作出的贡献与牺牲，让更多的人知晓这段历史，让更多的人记住这段历史呢？在金钉国家历史博物馆，我的内心受到了巨大冲击。这次参观使我与华工史结下了解不开的情结。在我完成访学工作回国之后的六年间，我五度访美。

19世纪中国国内鲜有学者对美国华人移民做过系统的史学研究，20世纪80年代之后才开始有对美国华人华侨史系统的研究。1984年陈翰笙主编的十辑《华工出国史料汇编》的公开出版，掀起了国内研究华人华侨的热潮，书中收集、翻译了大量的美国华工的史料，推动了美国华人华侨史的研究。尤其是第七辑《美国与加拿大华工》，其中有部分材料专门对中央太平洋铁路的建设进行了详细的记载，如贡特·巴特的《“苦力”——1850~1870年美国华工史》，亚历山大·塞克斯顿的《19世纪

① 陈翰笙：《华工出国史料汇编》第7辑[C]，北京：中华书局，1984年版，第47页。

② 引自香港《明报月刊》1984年8月号《洛杉矶今昔谈》一文。

华工在美国筑路的功绩和贡献》。书中关于早期华人的史料记载甚少,虽然作者作出了许多努力,但是在具体历史事件细节的研究中,由于材料缺乏,有些存在较大争议的问题至今无法得到圆满的解决。

在美国访学期间我有幸结识了赵耀贵(Willam F·Chew)先生。他1931年生于旧金山,1969年获加利福尼亚州立大学洛杉矶分校工程学硕士学位,曾在美国宇航局工作40年,现在是美国太空总署的退休工程师。1870年,赵耀贵的祖父赵荣贵来美国,五十多岁时结婚。赵耀贵是不会讲中文的第三代“竹升”(台山人称在美国出生的华人移民后代为“竹升”)。他的祖父从中国来到加州修筑铁路,后来这条铁路成为西部开发和加州经济繁荣的大动脉,但是建筑铁路的英雄们,却长久地湮没在历史的烟尘中。1997年,赵耀贵开始研究华人史,为了彰显这段历史,让无名英雄留个名,并肯定华人先驱者的历史贡献,他耗费几年时间,查阅了1864年至1867年的铁路工人原始工资单,找出约1500个华工姓名,扣除部分重复的名字,约有900个姓名是单独的,这些加州华人先驱者的姓名,都收录在他的书中。2004年,赵耀贵出版了《横贯大陆铁路的无名建设者》(*Nameless Builders of the Transcontinental Railroad*)一书,为加州铁路史和华人移民史留下了一份宝贵的资产。

他的这项研究工作,主要有以下几项重要的发现:其一,一般美国史书和教科书记载,华工修筑加州铁路始于1865年,但是,赵耀贵从1864年的铁路工人薪资单上找到了华工姓名,将华工建筑加州铁路的历史提早了一年。而之前美国华人史专家认为,美国中央太平洋铁路是1863年1月8日动工修筑的,从1865年1月起雇用中国工人。中国国内的华侨史专家也沿用这

一说法。作为筑路华工的后代,赵耀贵决心弄清楚这个问题。他写道:“华工当年是‘苦力’的代名词,很多华工后代羞于讲述这段似乎不光彩的历史,但是如果我不去做这件事情,以后这段历史也许会被淹没了。”

其二,赵耀贵从 1870 年的沙加缅度报刊上发掘出一条消息,当时发现了约 2 万磅人骨,据测算是 1200 位铁路工人的尸骨,可以确定,当年在铁路修筑过程中,有大量华工丧命。1999 年,在赵耀贵 68 岁高龄的时候,他去位于沙加缅度市的加州州立铁路博物馆,要求查阅当年的工资档案。经过多方与馆方交涉,终于获准复印这些尘封了 136 年无人问津的原始单据。经查找,发现了 1864 年 1 月至 1867 年 12 月中央太平洋铁路公司雇用中国工人的工资单。证实当年该公司累计雇用华工 2 万到 3 万人。当时华工的日工资是:铁匠 1.34 美元,劳务承包商 1.15 美元,工头 1 美元,司机和伐木工 1 美元,厨师 0.66 美元,侍者 0.60 美元,经七折八扣后,工人实际到手的,只有 40%,即工资单上月薪 30 美元的,工人只领到 12 美元,折合中国银币约 36 元。他写道:“从 1864 年到 1869 年,大约有 1200 名中国工人在建筑路基时因爆破、雪崩、泥石流和肺炎死亡,相当于每 3 英里死 5 人。”(约每公里死 1 人)

其三,华工的贡献主要体现在铁路进入内华达山脉之后,布鲁默路堑的开凿、合恩角的挑战、13 条隧道和一天 10 英里的进度,华工为中央太平洋铁路建设创造了一个又一个的奇迹。他指出,中央太平洋铁路起初工程进展缓慢,1863 年 1 月至 1864 年 1 月才筑了 18 英里(约 29 公里)路,因为美国工人不愿在严酷的劳动条件下长时间工作,只有在雇用中国工人以后,工程才得以完成。中国工人凭着坚韧不拔的精神,在坚硬的大理石岩

中,开凿出隧道和路基。在这些巨大的贡献中显现了华工的智慧。

赵耀贵还在寻找当年曾参与中央太平洋铁路建设的华工后裔,经过几年历经风雨沧桑的找寻,到目前为止只找到了74名后裔,但他没有停止步伐,依然继续他的追寻。我和他有个约定,将组成一支由周奇博士和姚丽莎硕士等优秀研究人员组成的研究团队,在中国的台山继续寻找死去华工的后裔和在“排华法案”之后回国的铁路华工后裔。当然,追溯这段历史也是为了更好地巩固和发展中美民间友谊。阅读赵耀贵先生的《横贯大陆铁路的无名建设者》一书以及与他直接接触和交流,使我深刻感受到了一点:作为铁路华工的后裔,他有与其他史学研究者不一样的使命感。这点在我与美国南加州华人历史协会副主席 Eugene W·Moy 交谈时也有此同感,他说作为华裔,从内心希望祖国强大,这样海外的华人才有地位。他一直致力于培养赵小兰这样的华裔精英,为自己的族群争取更大的权利和应有的地位。感同身受,面对两位为海外华人华侨作出贡献的前辈学者,我能做什么呢?也许我将此书译成中文出版就是对中美文化交流乃至华人事业所能尽的绵薄之力。征得作者同意和授权,我将此书翻译成中文。在译书出版之际,特书此文,是为序。

生键红

2008年9月25日夜

谢 词

假如我没有碰巧拜访位于犹他州普拉蒙特雷的金钉国家历史遗址,那么就不会写成这本书。与监管人布鲁斯·鲍威尔、管理员罗伯特·楚和凯利·布林克霍夫的见面十分重要,这使我开始了一段梦幻之旅。在对我的出现表示了好奇后,监管人布鲁斯·鲍威尔回忆了一段失败的经历,他们试图寻找中国铁路劳工后裔,却没有成功。我被他的真诚打动,假如他的努力没有成功,那么我可以做什么呢?中国劳工为建造中央太平洋铁路作出了巨大的努力,这些管理员更加急切地希望寻找到中国劳工的后裔,这样就可以让他们代表自己的祖先参加纪念庆典了。

我回到了洛杉矶,监管人鲍威尔还继续鼓励我。在南加利福尼亚中国历史协会的一次会议上,我开始展开行动,发言请求寻找中国铁路劳工的后代。让我高兴的是好几位会员走上前来,告诉我他们的祖先就是铁路劳工。尊尼·叶和他的兄弟约翰逊告诉我,他们的祖父叶冠涛是一名爆破工,在筑路的时候死于爆炸。然后就是安妮塔·王·林的祖父王华丰,格兰特·丁的曾祖父金喜功,出版作家康尼·杨·于的曾祖父李望山,拉齐·欧文·杨的曾祖父劳余平,他们都是铁路工人。丽莎·习(《金山上》的作者)的曾祖父方东生和两个儿子也在铁路上工

作。我衷心地感谢这些人,因为他们不仅告诉我自己的故事,还提供了记录他们祖先“遗产”的资料。

我尤其要感激南加利福尼亚中国历史协会的会员,他们对我的行动不仅很感兴趣,而且还提供了支持。我还要感谢洛杉矶华美博物馆的馆长苏兰·成·关,她帮我吧华工工资记录上的中文翻译成了英语。

在1998年,有30位成员陪伴我从洛杉矶来到普拉蒙特雷,参加每年举行的“铁路的联姻”重演庆典,在这里我要特别感谢他们的慷慨。这是多年来,中国劳工的后裔和支持者们第一次参加官方再现历史的活动。而且,尊尼·叶和约翰逊还指挥我们这群人放鞭炮给观众们看,这使得他们都很高兴。然后,职业团体“永生者”的创始人和总监杰夫·李,在助手吉尔伯特·洪的协助下领衔表演了舞狮。第二年,踩着鼓点,跟着其成员叶玉伟和他妻子玛莎击钹的节拍,他们又表演了一次舞狮,多纳·杨和罗斯林·李即兴编排了这次表演。当然,要不是南加利福尼亚中国历史协会游客中心的执行总监尤金·摩尔和另一位官员吉尔伯特·洪,用他们的货车把易损的戏服和主要乐器从洛杉矶运到普拉蒙特雷,观众们就享受不到如此色彩艳丽、音效出色的演出了。我深深地感激尤金、吉尔伯特以及以上提到过的所有人。

作为1999年第一批访问普拉蒙特雷的中国人,中国历史协会受邀参加了考尔法克斯历史协会资助的庆祝合恩角成为加利福尼亚州历史遗迹的典礼。海伦·维兰德组织他们乘坐美铁火车环绕合恩角一圈。这真是一次盛会,整个地区的人都参加了游行、狂欢、宴会,他们还邀请著名的演说家为来自奥布和达奇·弗赖特的旅游团作向导。我想对他们无与伦比的热情好客

表达我全部的感激之情。

非常感谢道格拉斯·法瑞尔对于达奇·弗赖特的中国人所做的研究,我从未发表过的关于1860年和1870年达奇·弗赖特人口普查的论文中获益良多。法瑞尔所做的研究对我极其重要,因为其中很多中国居民的名字在1860年人口普查中被列为矿工,然后在1870年的人口普查中又被列为了铁路工人,很多名字与中央太平洋铁路公司1865年工资记录中的名字一样。最重要的是,在法瑞尔的论文中有住在达奇·弗赖特的早期中国铁路工人的名字。

我还十分感谢萨拉门托加利福尼亚州铁路博物馆的馆长海伦·豪尔特曼以及其他的工作人员。他们允许我查看原始的工资记录、照片,还向我提供特定工资记录的复印本以及其他相关信息。

我还欠了苏珊·梭温一份情,她专业的编辑加工使这份研究报告表达清楚、风格突出、格调高雅,同时还让报告更加有趣,且更具有可读性。毫无疑问,她是一名“非常职业”的作家、文学评论家和出版顾问。

我还要感谢苏富春迅速完整的审读,她是拉斯维加斯内华达大学历史系的副教授。苏对于内华达中国人的渊博知识以及出色的学术功底为我的研究提供了巨大的帮助。另一位要感谢的人是亚裔美国人研究中心的副协调员朱迪·苏·胡,她仔细研究了 my 报告后认可了研究的价值,认为我抓住了这些历史事实的精髓。华裔美籍历史学家邢·马克·雷也是我要感谢的人,他向我提供了未经公布的信息,消除了我对于六家慈善协会的误解。

感谢金钉国家历史遗址的现任监管人玛丽·丽姿,她迅速

地回复了我对照片的请求,还选了许多有份量的朱庇特 60 号列车引擎的照片,我把其中一张选为此书的封面。

我无法量化出我妻子娜塔莉妮娜的努力、耐心、建议,以及她给予我的最真诚的支持。她对本书作出的贡献是无价的。

原版序言

1997年9月,我和妻子从具有重要历史意义的拉什莫尔山旅行回来,正在环游犹他州的时候,妻子提议拜访位于犹他州普拉蒙特雷的金钉国家历史遗址。我很久以前就很清楚这一古迹对于中国人在普拉蒙特雷完成的壮举意味着什么,并且,尽管不够积极,我还是多次表现出对于金钉国家历史遗址的兴趣。妻子大声读出旅游指南上的历史简介,又勾起了我对拜访这一遗址的兴趣。尽管不在行程之内,并且超出了我们的旅行计划,我们还是决定拜访这一古迹,因为现在是最好的时机。我们朝着普拉蒙特雷进发了。

由于算错了距离,我们几乎不得不折回原地,原因是经过了一个小时,我们还不知道在什么地方打转转,而且眼前没有任何曙光。但是既然我们已经走了这么远的路,我们下定决心坚持下去。热情在减退,我们不满地咕哝,最终总算驶进了金钉国家历史遗址的停车场,风尘仆仆地停了下来。

我完全没有意料到等待我们的是什么。我曾经想象过一座朴素的遗址,可能有一座孤零零的纪念碑,以及一块历经风雨的铜铸标识牌。然而,这里,在一片广阔高原的中心矗立着一座巨大的、现代化的大楼,大楼还配备了几名公园管理员。这座大楼

落成于1969年,旨在庆祝横贯大陆铁路竣工100周年,大楼内设有休息区、影音室,还可以看到录像带、书、文学作品、纪念品以及一座小型博物馆,该博物馆展出的是从遗址中挖掘出的100多年前铁路工人宿营时使用的原始工具、炊具、衣服以及海报大小的照片。

天空明亮发光,大楼外矗立着与中央太平洋朱庇特60号引擎以及联合太平洋119号引擎等体积的蒸汽机车复制品。它们重现了“铁路的联姻”。我着迷地注视着它们,这带出了我心中的小男孩。这两个引擎相互接近,开始起舞。119号首先穿了过来,朝后退去,让朱庇特驶过了由金道钉连接的两条铁路连接的地方。然后,朱庇特重复了同样的动作。火车铃当当响起,口哨吹起,我仿佛置身于1869年5月10日那个历史性的时刻,那天横贯大陆铁路宣布“完工”。

我和公园管理员罗伯特·楚相互问候,也许注意到了我的亚洲面部特征,他问我认不认识什么中国人有亲戚可能参与了横贯大陆铁路的建设。他告诉我,他和这里的工作人员都有一种挫折感,他们找不到华工的后裔参加每年这一引人入胜的历史事件的重演。他问我是否有兴趣继续参加。这促使我写出了这本书,并且从全新的角度丰富了我的生命,而罗伯特对此一无所知。

我回到了童年时代,回忆起我叔叔告诉给我的故事。1870年,我叔叔刚到美国不久,我祖父赵荣贵就去温奈姆卡建造中央太平洋铁路了。出于对他的遗产的尊重,那时那刻,我就发誓会让这些人留下姓名及面容。作为一名成年人,很久以来,我很清楚中国苦力对于完成横贯大陆铁路所起的作用,但是我很难过地获知,这支估计有成千上万人的队伍仍然不为人知,没有