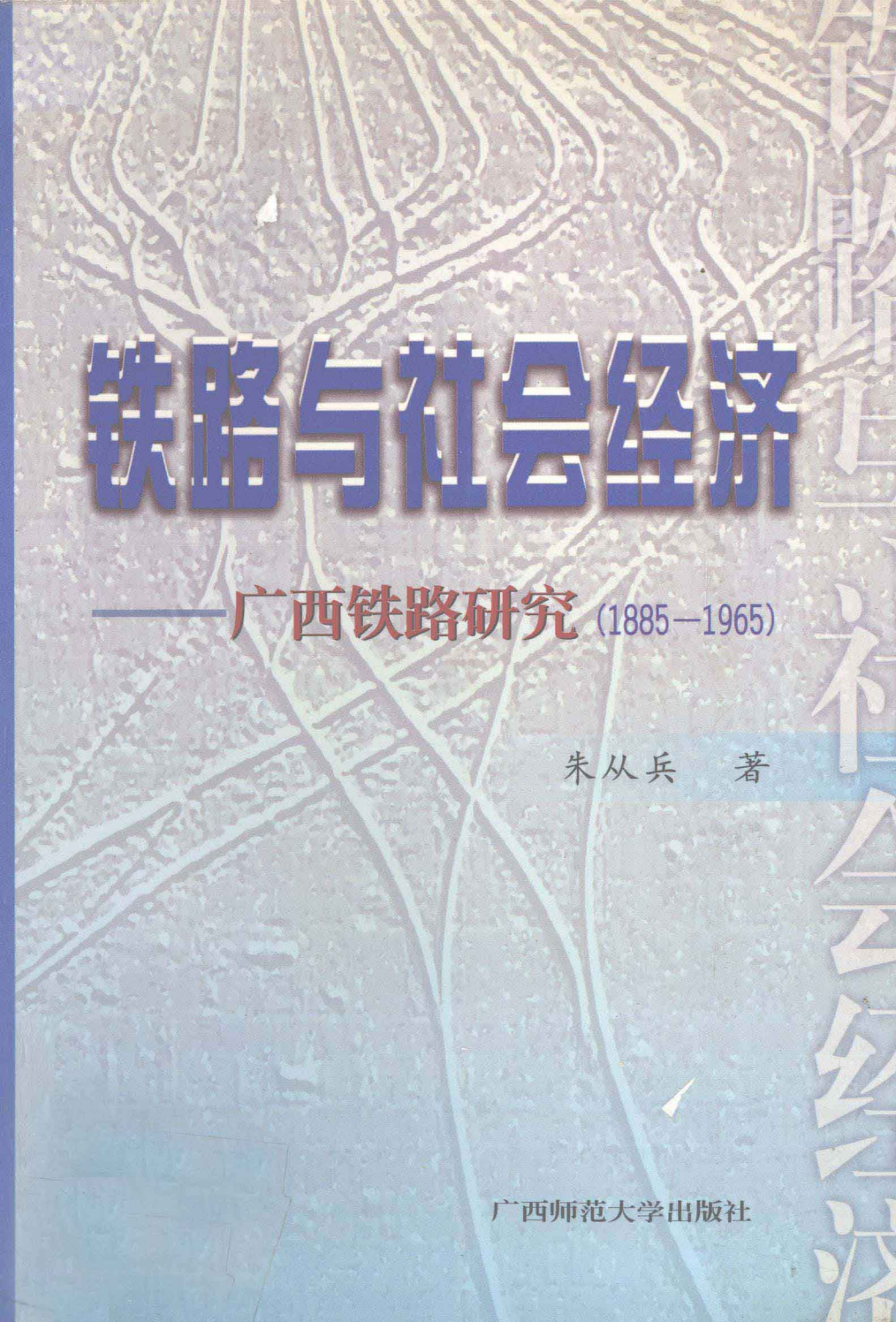


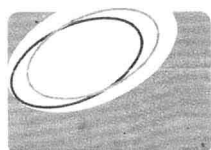
The background of the book cover is a map of Guangxi, China, with a network of railway lines overlaid. The map is rendered in a light, textured style, and the railway lines are shown in a darker, more prominent color. The title '铁路与社会经济' is written in large, bold, blue characters with a white outline, positioned in the upper center of the cover.

铁路与社会经济

——广西铁路研究 (1885—1965)

朱从兵 著

广西师范大学出版社



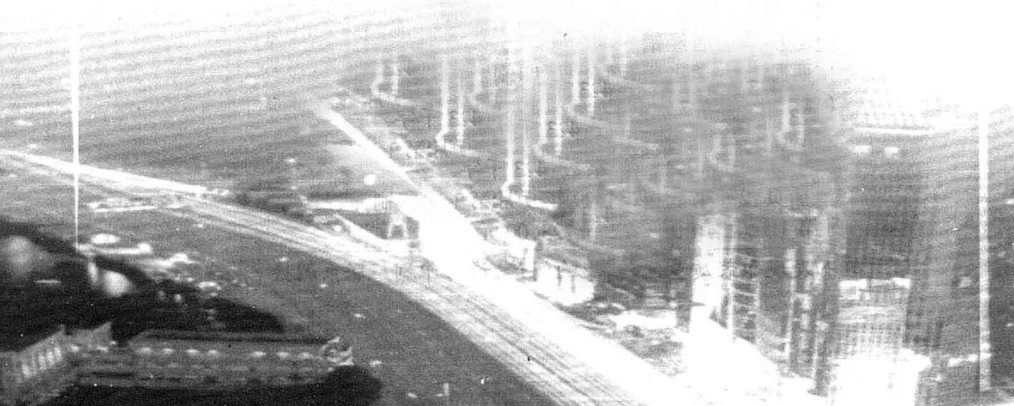
铁路与社会经济

——广西铁路研究

(1885—1965)

朱从兵 著

▲ 广西师范大学出版社
• 桂林 •



图书在版编目 (CIP) 数据

铁路与社会经济: 广西铁路研究: 1885~1965 / 朱从兵著. —桂林: 广西师范大学出版社, 1999. 9

ISBN 7-5633-2924-2

I. 铁… II. 朱… III. ①铁路运输-影响-地区经济-经济建设-广西 ②铁路运输-经济史-广西-1885~1965 IV. F532

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 48726 号

广西师范大学出版社出版发行

(桂林市中华路 36 号 邮政编码: 541001)
(电子信箱: pressz@public.glptt.gx.cn)

出版人: 萧启明

全国新华书店经销

广西师范大学出版社印刷厂印刷

(广西桂林市临桂县一中北侧 邮政编码: 541100)

开本: 850mm × 1168mm 1/32

印张: 17.5 插页: 2 字数: 423 千字

1999 年 9 月第 1 版 1999 年 9 月第 1 次印刷

印数: 0 001 ~ 1 000 定价: 23.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与印刷厂联系调换。

序 一

朱从兵同志所著《铁路与社会经济——广西铁路研究(1885—1965)》就要出版了。我虽在病中,但很乐意写几句话。1993—1996年间,他在中国社会科学院研究生院攻读博士学位,我是他的导师。我们一起切磋学习,最后他以广西铁路研究为题,完成了学位论文,得到论文答辩委员会的好评,获得了学位。现在,他又经过三年的继续研究,完善并大大扩充了原来的论文,成为一部40万字的著作。他的勤奋和努力是值得称道的,我祝贺他在学术研究征程中的成功。

从兵这部著作的内容,主要可分为两部分:一是叙说、研究从晚清至1965年期间广西筹建与建设铁路的历程,其中包括帝国主义掠夺广西路权,国内官、商筹办铁路,三四十年代和五六十年代建设铁路的努力和成就。这是中国近代历史的一部分,是反帝爱国、各界人民为国家和地方的福利进行铁路建设的历史。二是分析、研究广西铁路对广西社会经济的影响,包括对工业、农业、城市圩镇和商业、贸易的影响,铁路建设与广西交通运输格局变化的关系等。对这两部分,从兵都做了多年的研究,内容都富有学术价值。尤其是第二部分,从兵进行了相当艰苦深入的调查,从铁路部门和其他单位搜集了大量的档案材料和其他文字资料,然后去粗取精,分门别类统计、分析、归纳、研究,作出比较科学合理的说明、解释。我觉得,从兵的这本书,对社会经济史的研究,作出了自己的贡献,对广西地方历史研究和现实

经济建设,也有一份很值得重视的作用。

历史研究在相当一段时期以来颇为冷寞。这有史学研究自身的原因,也有史学界以外的原因。我们要吁请外部条件的改善,同时也必须关注自身的提高。史学研究的基础领域应是一个常数,而注目的重点则需要因时因地而异,研究的方法也应随思维理论科学的发展而改进。80年代中期,我曾负责中国近代史学科的规划,提出从了解国情的需要出发,加强研究社会、经济、文化等方面的历史,以农村、城市、边疆等为“七五”研究重点。由于许多同志的共识和努力,十几年来,城市研究蔚为大观,农村研究等也成就卓著,社会经济文化历史的研究受到了更多的重视。我觉得,这是当前史学发展的需要,也是“理论联系实际”运用于史学研究的一种恰当方式。当然,这不是急功近利,而是史学应关注与国家现状相联系的历史问题,进行艰苦独立的科学研究;同时,对“历史”要有全面理解,在任何时候,政治历史的地位不能忽视,近代中国的事件历史研究不能放弃,需要的只是改善、发展对它们的研究。前几年,国际史学会主席 T. C. Barker 教授来北京,我们和他交谈了史学研究能否得到社会重视的问题。他劝我们多致力于社会经济史研究,他说,他的近著《英国交通运输的经济历史》一书,学术界需要,产业界也需要。他的见解在相当程度上与中国同行是一致的。

从兵在京求学期间在选择学位论文题目时,我赞成他进行广西铁路的社会经济史研究,就是基于以上的认识。无论从常识、从科学来看,铁路对于经济的发展具有巨大的影响。在世界工业化、近代化的历程中,交通运输条件的改善、进步,都是必不可少的条件。这样的课题对国家、对广西地方都是有益的。当然,工业化、近代化还与其他许多条件相关,从统计学上研究铁路和社会经济发展的具体相关系数,是不大容易的;但科学研究

特别是马克思所昭示的经济研究方法,需要“抽象”,可以暂时撇开其他因素来专注某一项现象,所以,铁路对于社会经济的关系,仍然是可知的。从兵这本书在这方面付出了巨大的努力,我相信,他的努力会得到收获。特别是,他得到广西铁路当局的支持,在调查研究中获得了许多有价值的资料,有做好这个题目的有利条件。当然,在学位论文以及在这部著作中,他不能完全利用这些资料。而这些资料的一部分有关铁路的经营管理,则是另外的学科——部门经济学研究的问题。在这里,我想顺便提到,铁路的社会经济效益与它的运力、运量并不一定是完全的百分之百的正比例。我回忆四十多年前在中央理论部门工作,一位领导同志,也是一位负盛名的理论家在和我们讨论经济建设问题时说,运输量不一定是创造的价值量;如果盲目地拉一车沙子到某地,又盲目地拉回来,那末它的效益只是零。那是完全的计划经济时代的问题,现在的经济管理自然不同了。不过,既然社会效益总是与某种经营管理的效能有关,如何使铁路对国家的、地方的社会经济发展起最大限度的推动作用,经济史家是否也可以做一些部门经济学的研究呢?这是我即兴的联想,可能不妥,只供从兵参考。

我从80年代起担任研究生导师,要求来学的研究生以社会史方向来从事学习和研究。研究生制度是培养高级人才的很好途径,但需要多方面工作的配合,例如需要传授本专业以外的其他有关专业的学识,专业导师能起的作用是很有限的。在从兵和他的师兄弟在北京学习研究期间,我常同他们谈起已故严中平先生对我说的一段话。严先生曾说,做研究生导师不易:自己研究过的问题,不必叫学生再研究;自己没有研究的问题,如何指导学生研究?严老先生学问渊博,他的话自有幽默的成分,但对我来说,却对他说的话深有同感。我对学生的帮助,主要只是

在研究的方法和经验方面,学业的成就更多依靠于他们原来的基础和自己的努力。从兵来自广西,曾在广西师范大学学习、教书,对广西有了感情,也希望所研究的问题与广西有关,对广西有益。他在广西曾从钟文典先生受学,钟先生是广西史学界耆宿,他得到钟先生的指导和熏陶,学业有优良的基础。从兵早已回到广西师大工作,从他写出这部书稿,从近年常在报刊见到他发表的文章,我相信,他的教学研究工作是勤奋努力的,希望他更进一步发挥才能,以服务于学校、服务于社会。

王庆成

1999年7月27日于北京

序 二

从兵同志的这部学术专著,专门研究了广西铁路,重点论述广西建设铁路的历史和铁路对广西社会的影响,并就铁路与社会经济发展的关系及其研究方法,展开了有益的探讨。研究的时间断限是 1885 年至 1965 年,整 80 年。

在近代,在帝国主义列强侵略中国的过程中,掠夺铁路的修建、投资权和管理权是他们重要的手段之一。最早提出在广西修筑铁路的是法国。中法战争结束以后,在 1885 年(光绪十一年)订立的中法《越南条款》中,就有日后中国如修建铁路,应向法国人商办的规定。其后双方几经交涉,虽然也订立了诸如《龙州至镇南关铁路合同》,并就法国公司修建工程所需的土地、经费、器材、车辆及路轨宽度等作出具体的规定,但直至清政府灭亡,也未修成尺寸铁路。20 世纪初年,在日益高涨的“收回利权,兴办实业”的思潮激励之下,广西的一批爱国官绅、商人和青年学子也纷纷提出自办铁路的主张,有的还设立了公司,筹集了部分股款,设想了各种线路方案。但是,由于资金难筹,技术落后,设备缺乏,加以地方主义作祟,政局变化无常,社会环境动荡不安,等等,结果,主观愿望虽然美好,而实际效果一无所获。直至 1937 年抗战军兴,湘桂铁路衡阳至桂林段才正式动工建筑,在官民同心协力之下,1938 年 9 月湘桂铁路衡阳至桂林段终于建成通车,结束了广西没有铁路的历史,圆了广西人民向往了半个多世纪的铁路梦。继之是 1939 年 12 月的桂林至柳州段建成

通车,1940年9月柳州至来宾段的建成通车,1943年5月柳州至贵州独山段建成通车,1951年11月来宾至凭祥段建成通车,1954年12月凭祥至国境段建成通车,1955年7月广西黎塘至广东湛江铁路建成通车,1959年黔桂铁路金城江至贵阳段全线畅通。如此坎坷、复杂的广西铁路建筑史,长期以来,缺乏系统和具体的介绍。从兵同志的这部专著,正好弥补了这个缺陷。

广西的铁路,无论是抗战时期的衡桂路段、桂柳路段、黔桂路段,还是新中国建立初期的来宾至凭祥路段与黎湛路段,都是在国家民族危难之时修建起来的。因此,论及这些铁路的作用,首先是支援了抗日战争运输的需要,而后又在打破美国帝国主义对新中国的封锁中起了重要作用,充分发挥了广西沿边、沿海、沿江的区域战略优势。因为兴建于战时,适应国家的急需,在财力、物力奇缺,技术设备十分落后的条件下,主要依靠来自全省各地、数逾百万的民工的努力,无私奉献,用血汗以至生命,在恶劣的自然条件下神速地铺设了这些铁路。而由于战局动荡不安,铁路又常受到敌人的破坏。在战时的保护铁路和战后的重建铁路时,也多是依靠铁路员工和人民群众的力量。其中出现了许多可歌可泣、令人惊心动魄的事件。读从兵同志的书稿,回忆当年耳闻目睹的许多情景,勿忘国难,礼赞人民的思想感情更加强烈。由此而观,从兵同志的专著,不但具有重要的学术价值,而且还有重要的历史教育意义。

论及铁路与社会经济发展的关系,从兵同志强调既要着眼于铁路自身,又必须同时着眼于铁路沿线地区的自然条件和社会经济基础。这种双向需要的认识,是铁路及其经营者认识自我,服务社会,从而取得发展的重要依据。具体论及铁路对广西社会经济的作用和影响,则抗战时期兴修铁路,主要出于政治和军事需要,战时虽有沿海、沿江的外地工业设施凭借铁路得以内

迁,但与军运相比,仍属次要地位。新中国建立以后,铁路对于广西社会经济的影响才日见突出。对于这个问题,从兵同志从工业、农业、交通运输格局的变化,以及对圩镇和商业、贸易的影响等方面,分别作了详细的论述,指出铁路在开发地方资源,拉动地方经济发展,促进商贸的内外交流,转移地方的民智风习诸方面,皆大有好处。所论虽然止于1965年以前,但现实来自历史,欲前瞻今后地方社会经济的发展,必须弄清往昔的发展道路及其经验教训。从兵同志的专著,既是对昔日广西铁路建设及其作用的回顾和总结,又对广西今后的铁路建设和社会经济的发展提供了可贵的史鉴。

从兵同志是一位青年学者。他学习勤奋,学风严谨。遇到问题,必夜以继日地搜集资料,排比辨析,探问究竟。对问题能断则断,否则存疑以待,绝不浮光掠影,急躁从事。通观他的全部书稿,堪称征引宏富,论证精到。即以抗战期间广西征调筑路民工人数为例,从兵同志引用了目前能够见到的有关公私记载数十种,进行细密的对比和考辨,认为实际征调人数应比当年广西省政府编纂的《广西年鉴》、《桂政纪实》等提供的数字要多,但究竟动员了多少民工修筑湘桂和黔桂铁路在广西境内的路段,则“还有待于史料的进一步发掘和史学界的进一步努力”。如此慎重地处理问题,体现了严肃的治学态度。这是十分可贵的。

20世纪后半期,特别是改革开放以来的20年,广西的铁路建设有了飞跃的发展,铁路交通和运输服务也有了很大的改变。20世纪即将过去,21世纪就要到来。当我们坐上火车奔驰在广西大地,享受铁路交通给我们提供优越、舒适的旅行服务时,如果能够对先辈们在铁路建设中的艰难创业多少有一些了解,我认为是再好不过的。因此,我谨将这部专著介绍给读者朋友们。

从兵同志的专著完成以后,感谢他的厚爱,给我以先读的机

会,并且要我写序。盛情难却,拉杂写了以上几点,说不上序文,仅是个人的读后感受而已。

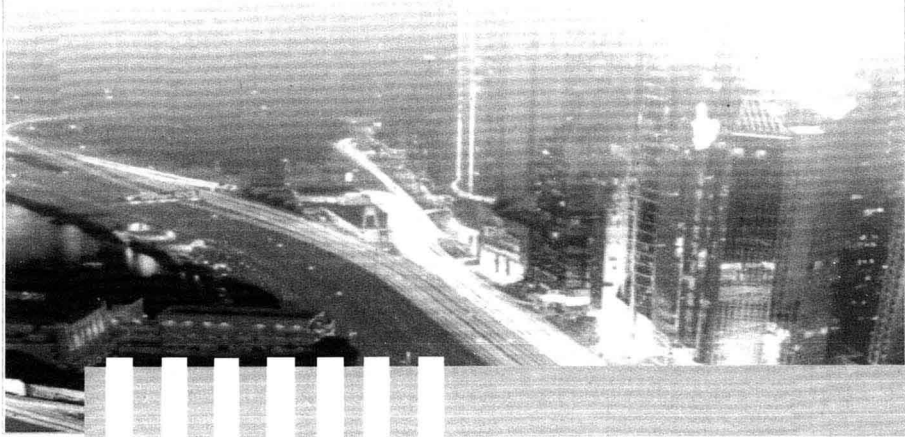
钟文典

1999年7月29日于桂林



第一篇

铁路与社会经济发展的关系



铁路对社会经济发展的影响,既是一个常识性的问题,又是一个必须进行科学研究的问题,因而是一个比较复杂的问题。因为社会经济发展的因素是多方面的,铁路在多大程度上、在哪些方面促进了社会经济的发展,不是轻而易举就能界定清楚的。社会科学理想的研究方法离不开数据,但是,社会科学的研究结果不大可能像自然科学那样得出一个精确的数据或一个数据化的公式。研究这个问题,可通过掌握大量的数据资料和文字资料进行铁路建筑前后的纵向对比研究,然后再选择一个有铁路的区域和一个没有铁路的区域作为参照对象,进行深入的横向对比研究,并将宏观研究与微观研究有机结合,从而得出令人信服结论。

铁路对社会经济的影响是以工业的发展变化为中介的,在铁路建成后,一个地区的社会经济将形成一种铁路运输以工业为中介推动其他经济部门发展的趋势,铁路将改变一个地区整个的经济地理面貌。但是,我们在强调铁路对社会经济发展的重要作用时,也不要忽视铁路沿线地区原有的社会经济基础和自然资源条件,一味地强调铁路的作用也是不对的。沿线原有的社会经济基础和自然资源条件不仅是铁路对沿线社会经济发生作用的前提条件,而且对铁路建设的进程、铁路发生作用的方式、铁路建设规划以及铁路与其他交通运输工具的关系均有不同程度的制约关系。更为重要的是,铁路与沿线社会经济之间存在着一种双向需要的关系,这种关系正是铁路对沿线社会经济发生作用的内在机制,这种机制内部的良性互动成为我国国民经济稳步向前发展的重要保证之一。铁路是人类社会经济发展到一定阶段的产物。它对人类社会经济发展的作用并不是一成不变的,随着社会经济的进一步发展,铁路发挥的作用将越来越小,这是一个近现代交通运输发展史的规律。因此,“铁老

大”的思想不仅是错误的,而且是有害的。

许多社会因素,如社会环境、社会制度、国家政治经济形势及其方针政策与措施、区域经济政策与措施以及铁路与社会经济各部门之间的协调等,决定着铁路对社会经济产生影响的深度和程度,而铁路系统内部也存在着很多制约自身发挥积极作用的因素。从外在的因素来看,铁路车站设置得是否合理、铁路线网规划是否科学、铁路建设的速度和技术程度是否适度,等等,都是非常重要的问题。从内在的因素来看,铁路系统是否具有强烈的服务意识和服务质量监督机制、是否能够通过加强内部经营管理来挖掘运输潜能、是否能够确保行车秩序和运输安全、是否能够处理好与沿线人民群众的关系,等等,更是关系到铁路自身存亡的根本性问题。“要致富,先修路”,只能说明铁路是社会经济发展的必要条件。实际上,铁路并不是社会经济发展的充分必要条件,“修了路,不一定富”应该成为我们清醒的认识。只有这样,我们才能做好各个方面的工作,为铁路更好地发挥作用创造良好的条件,从而出现“火车一响,黄金万两”的喜人局面和“铁龙飞转,经济好转”的经济奇迹。

第一章 铁路与社会经济发展之间的互动关系

一、本课题研究方法探讨

铁路是近代物质文明的成果,近现代的人们对铁路的态度经历了一个漫长的转变过程。从最初人们反对建筑铁路,至广西建筑黎湛铁路时人民群众主动让出心爱的土地房屋,献出几百年的风水林,^①这期间竟有一个多世纪。在当代,铁路对于社会经济发展的影响之大,即使在一般人心目中也是无可置疑的。铁路的影响已经渗透到社会生活的各个领域,特别是对于一个生活在现代大都市的人来说,他的衣、食、住、行、用都有可能蕴含着铁路运输的贡献。1954年1—3月间,柳州铁路局装了几十车木材运到武汉市和河北等地,以供应兴建长江大桥、车辆厂、造纸厂、大学校舍和纺织工厂等工程的材料,同时尚有10余万根青竹也经由铁路运到华北、东北等地,满足了农村打井和兴修水利的需要。为了满足城市和工矿区人民生活的需要,保证工业生产的进行,该局还将约1万吨的粮食运往各地城市。煤的运输量仅3月份即较1月份增加了87%。广西著名的土产木薯,被运出近10万吨到天津酒精厂,以代替粮食酿制酒精。该局在3月份内超计划运输了69.5车牛、28车马和100余种种子,解决了农业生产上缺畜力和种子的困难。山区木材的输出,

^① 参见《广西日报》1955年7月7日,第2版。

更直接促进林农和少数民族地区农民生活的改善。^① 1960年,南宁火车站为城乡人民运输各种冬季生活日用品,仅在12月份就已组织运输各种日用物资5304吨。^② 1965年1月,桂林铁路北站积极赶运春节供应物资,仅上半月即运出日用工业品、糯米、面粉、糖果饼干、三花酒、水果、鲜菜等2537吨。^③ 也许当时的人们并没有深究他们日常使用的生活用品与生产资料是通过什么方式运到他们所在的社区,并没有深究他们的生活、他们身边发生的变化以及他们身边正在进行的工程建设与铁路有何样的联系,但无可置疑的是,铁路确实在为他们作出默默的贡献,铁路运来的商品确实在改变着、丰富着他们的生活,并将不断地改变他们的生活习惯与生活方式。“铁路经过路线,不但与地方经济资源蕴藏开发之关系甚大,且对于当地人民风俗习尚,亦具有无上转移之功力。”^④ 由此看来,铁路已成为人们日常生活的一部分,诚非虚语。因此,人们反而很少意识到它的存在——除非铁路系统的某个部分出了故障。解放初期,由于广西抚河及桂濠公路(桂林——濠江)因土匪抢劫不能通行,铁路未能畅通,桂林市物资内运外销受阻。^⑤ 这时,人们才意识到恢复铁路交通的必要性和紧迫性。

尽管铁路为现代人所不可缺少,但要对此进行研究和论证,却相当困难。社会经济发展的因素是多方面的,铁路建设和铁

① 参见《广西日报》1954年4月21日,第2版。

② 参见《广西日报》1961年1月5日,第2版。

③ 参见《广西日报》1965年1月21日,第1版。

④ 湘桂铁路管理局总务处编印:《湘桂铁路管理局第三周年纪念特刊》,4页,1941。

⑤ 参见桂林市《对资改造》编辑小组编著《桂林市资本主义工商业的社会主义改造》,52页,南宁,广西人民出版社,1992。