

詹天佑文選



北京燕山出版社

詹天佑文选

詹同济 编译

北京燕山出版社

(京)新登字209号

詹天佑文选

詹同济 编译

北京燕山出版社出版
(北京市东城区府学胡同36号)
北京昌平长城印刷厂印刷
全国各地新华书店经销

850×1168毫米 开本1/32·印张6.25 字数145千字
1993年7月北京第二版 1993年7月北京第一次印刷
ISBN7—5402—0628-4/C·0059

印数：2000 定价：5.60元



一九一〇年之詹天佑

京张铁路建成中，公之声望倍增，各省自办铁路纷纷邀请公主持筑路。一九〇九年至一九一一年，公任张绥铁路总工程师、四川省商办川汉铁路总工程师兼会办、广东省商办粤汉铁路总理兼总工程师、河南省商办洛潼铁路工程顾问，在四路任六职，往来于北京、张家口、大同、洛阳、宜昌、广州等地。

No doubt you are doing great work in Yale in China. China is grateful for the education tendered to her sons. For my part I owe my education to Yale and you may rest assured I shall never forget her whenever another College may honor me. To my mind if any of her graduates is being honored by another College, it is Yale herself is being honored.

Yours sincerely
Jenmei Fow

1916年12月詹天佑获香港大学授予法学博士学位后，答谢母校耶鲁大学祝贺文（刊于1918年7月耶鲁季刊）。

隗瀛涛先生序

二十世纪初年，帝国主义列强掠夺中国铁路主权，是列强扩张侵略势力的一个重要手段，因此，保卫铁路主权成了当时爱国者反抗侵略挽救民族危亡的重要任务。

四川人民和全国人民一道，反对帝国主义掠夺中国铁路主权，决心自筑川汉铁路来进行反抗。我国著名铁道工程师詹天佑先生继主持修筑京张铁路这一著名的爱国工程之后，受四川当局邀请，出任商办川汉铁路总工程师兼会办，主持川路修筑事宜。著名爱国工程师主持著名爱国保路工程，是一件足以展示中国科技人员爱国传统之盛事。过去，我们在研究四川保路斗争时，由于缺乏川汉铁路修筑的史料，故对这一盛事，只能记而不叙。《詹天佑日记书信文章选》一书，由北京燕山出版社于1989年出版，此书为保路运动史研究者，提供了一份珍贵史料，继此书出版之后，《詹天佑文选》（詹同济同志编译）由北京燕山出版社安排出版，这将使我们对于川汉铁路工程研究的深入有了进一步认识的可能，更将有力地推动对詹天佑先生以及事业研究的深入。

值此纪念四川保路运动和辛亥革命八十周年，缅怀詹天佑先生历史功绩之际，詹天佑先生手稿译文的继续出版，是学术界众望所归并共得裨益的事，谨序。

隗瀛涛

1991年7月于四川大学

高宗鲁先生序

詹公天佑（一八六一——一九一九）是清末容闳先生率领到美国留学的一百二十名幼童之一。他以幼龄出国，留美九年，回国以后，在恶劣的政治环境下，尊重传统，坚持理想，以三十一年岁月，献身中国铁路事业。

他在一九〇九年完成了中国人自己建筑的第一条铁路——京张铁路（北京到张家口）。他默默工作，不事宣传，不求表彰。詹天佑生活的时代，中国正处于半封建半殖民地时期，他的作为和成就为中国人民增添了民族自信心和自尊心，詹公不愧为中华民族杰出的铁路专家。

笔者在小学读书时，就听过詹公的故事，来美以后，在康州任教之余，开始留意詹公的史料。一九七三年九月，笔者有幸认识美国华纳（Mrs. Thomas G. Warner）老太太，在她的寓所，笔者首次看到红绒布面有铜版凸字、上镌“京张路工摄影上（下）卷”，两册共一百八十二张的照相本。虽历经六十四年的岁月，仍非常清晰壮观。另有还有詹公的亲笔英文信六封。华纳老太太的祖父，就是詹公在美国大学读书时的校长，照相本就是詹公送给她家的。这份历史文物，能由美国友人保存下来，实属难能可贵。当时我的惊喜实非笔墨所能形容。

后来，一九七七年，笔者与凌鸿勋先生合编有《詹天佑与中国铁路》一册，也都是表示对民族先贤的敬仰。

詹同济先生是铁道部高级工程师、曾在詹天佑纪念馆建设中，负责史料编研工作。他是詹公天佑之孙，他将詹公生前保

留下来的英文书信手稿，加以编译，连同詹公生前发表之文章演说，继《詹天佑日记书信文章选》一书之后，又编译成本书。同济先生是本书再适合没有的编译者，而本书的问世，是极富历史史料价值的。

一九八七年，我初次回到中国，记得那天我与同济先生同车去参观正在修建中的詹天佑纪念馆后，再走下公路，沿着铁轨向青龙桥车站走去，一路上有农舍、小桥、沟渠，也有面色古铜、扛着铁镐的养路工迎面而来，正巧一辆高大绿色的国产柴油机车，拖着长龙的列车，缓缓擦身而过，记得我必须抬头仰视，才能看清机车驾驶员的年轻面孔。由左右两边望去，山势陡峭，古老的长城伸展在铁路两侧，那里就是当年詹公修建铁路的关沟。那天阴雨，没有见到一位游客，只有穿越天险关沟，由塞外吹来的寒风，令人联想起当年修路的艰辛。

在青龙桥车站詹公天佑之象前，有他手建之铁路，后有万里长城。所谓“天险神功，贞石与磨崖并峙；地灵人杰，山川与草木同荣。巨工足抗迹于长城，勋名不朽；崇极巍峨图形于台阁，金范如生。”正是最佳的写照。

一九一八年，詹公在“敬告青年工学家”一文中说：“即凡做一事，无论人言之是非，先求己心之安泰。必须以事业为前题，诉良心而无怍，方可坦然行之。勿屈己以徇人，勿沽名而钓誉。以诚接物，毋挟徧私，圭璧束身，以为范则。不因权利而操同室之戈，不以小忿而萌倾轧之念。视公事如家事，以己心谅人心。”这是我们工学家的忠言，真值得我们骄傲，也值得我们深思。

詹公曾留美九年，在耶鲁大学获得土木工程学位。他在耶大是一八七八年班，该年班的座右铭是拉丁文的：“Fac et Spera”，笔者中译为“在实践中求希望”。詹公对中国铁路事业之贡献，做了这句格言的最好印证。

汉儒王充说：“世俗所患，患言增其实，著文垂辞，辞出

溢其意，称美过其实。”但是读者由詹公手稿之书中，一定会同意，詹公是我们名至实归的杰出铁路专家。笔者忆起梁启超所说：“今后之历史殆将以大多数之劳动者或全民为主体”。对一切苦干实干富国裕民的人民，都该给予应有的历史光荣地位。本书的出版是切合这个旨意的。

今年（一九九一年）是詹公诞生一百三十周年，也是他去世后的七十二周年。笔者西望故国，缅怀前贤，欣见本书的出版，同时，愿读者莫忘詹公生前抱有“将不让欧美以前驱，岂仅偕扶桑而并骑”的殷切希望。

高宗鲁

一九九一年一月十八日

于美国康州

目 录

魏瀛涛先生序

高宗鲁先生序

第一部份 文章选

- 第一篇 京张铁路调查报告 (1905年) (2)
- 第二篇 修造京张全路办法 (1905年) (4)
- 第三篇 拟订各省铁路通行程式呈商部文(1905年)..... (6)
- 第四篇 京张铁路山洞完工申报邮传部文(1908年)..... (7)
- 第五篇 审定津浦铁路济南黄河大桥设计报告 (1909年)
..... (9)
- 第六篇 京张铁路通车典礼英文致词 (译文) (1909年)
..... (11)
- 第七篇 京张铁路通车典礼演说词 (1909年) (13)
- 第八篇 京张路张绥路酌订升转工程司品格程度
章程及在工学生递升办法 (1910年) (15)
- 第九篇 展筑张绥铁路改定张家口至天镇路线报告
(1910年) (17)
- 第十篇 任学部考试归国留学生主试官对考生的谈话
(1910年) (19)
- 第十一篇 主持四川省商办川汉铁路路工手拟函件
(1910年) (20)
1. 致川路公司驻宜昌总理李稷勋为开首钉道请
临工监视函..... (20)

2. 致川路公司驻宜昌总理李稷勋为第五工段东
兴界岭山洞拟择熟手承包开凿函…………… (20)
3. 致川路公司驻宜昌总理李稷勋为开凿东兴界
岭山洞已令马包工估价请为酌定函…………… (21)
- 第十二篇 广东省商办粤汉铁路公司为与湘路接轨事咨
呈粤汉铁路督办谭人凤文(1912年10月)…… (21)
- 第十三篇 广东省商办粤汉铁路公司总理为与湘路接轨
事致湘鄂路局总办函(1912年10月)…… (22)
- 第十四篇 在旅汉美国各大学校联合同学会新年大会的
演说词(1914年1月)…………… (22)
- 第十五篇 关于汉粤川铁路选测川汉线绕经泸州至成都
路线之意见(1914年9月)…………… (24)
- 第十六篇 汉粤川铁路就款计工办法(1914年11月)
…………… (24)
- 第十七篇 在中华工程师会年会的演说词
(1914年11月)…………… (25)
- 第十八篇 连任中华工程师会会长宣言书
(1914年11月)…………… (26)
- 第十九篇 在中华工业会的演说词(1914年)…………… (28)
- 第二十篇 在汉口欧美同学恩亲会的演说词
(1914年)…………… (29)
- 第二十一篇 编纂华英工学字汇缘起(1915年3月)…… (29)
- 第二十二篇 改定汉粤川铁路汉宜线详交通部文
(1915年8月)…………… (30)
- 第二十三篇 《京张铁路工程纪略》自序
(1915年12月)…………… (31)
- 第二十四篇 连任中华工程师会会长一年后请另选
贤能函(1915年12月)…………… (33)
- 第二十五篇 汉粤川铁路督办与外国银行团交涉湘鄂

	线长沙以南路线工款详交通部文（1916年5月）	（34）
第二十六篇	连任中华工程师学会会长三年后请另举会长公告（1916年7月）	（35）
第二十七篇	在中华工程师学会第四届常年大会的演说词（1916年10月）	（36）
第二十八篇	交通部技监主持全国交通会议开会致词（1916年12月）	（37）
第二十九篇	《铁路危言》序（1917年春）	（38）
第三十篇	再次就任中华工程师学会会长宣言书（1917年10月）	（39）
第三十一篇	《交通丛报》五周年祝词（1917年）	（40）
第三十二篇	敬告青年工学家（1918年2月）	（41）
第三十三篇	接受香港大学授予法学博士学位后，答谢母校耶鲁大学祝贺文（刊于1918年7月）	（43）
第三十四篇	《交通类编》序（1918年）	（44）
第三十五篇	致巴黎和会中国专使电（刊于1919年3月）	（45）
第三十六篇	詹氏征文条例（刊于1919年）	（46）
第二部份 书信选		
	第1信至第103信 主持修筑京张铁路时期（1905年至1908年）	（50）
	第104信至第195信 主持修筑京张及张绥铁路、四川省商办川汉铁路、广东省商办粤汉铁路时期（1909年至1911年）	（111）
	附录 詹天佑年表（增订）	（171）
	编后记	（187）

第一部份
文 章 选

第一篇 京张铁路调查报告

(光绪三十一年、1905年)

京张路权既完全定为中国自办，所有工程全部概用华员，绝不借材他国，遂于光绪三十一年四月设局开办，以天佑为总工程师，旋即只带熟谙工程之学生徐张（徐文河及张鸿浩——编者注）二人，迭次详细测勘。其时外人议论，咸以吾国工程人材甚难，且有英人在伦敦演说谓，中国能开凿关沟之工程司尚未诞生于世云云。其言中之意何若，固可不必深论，而斯路工程之艰阻，于此实可想见。四月初五日开始测勘，阅月事竣。兹将当时调查所得各情形条列如下：

一、全路里程按驿站计四百二十里，以测量路程计三百六十里，此路中隔高山峻岭，石工最多，桥梁又有七千余尺，路险工艰，为他处所未有，每里约估银二万两。（仍俟细勘，方能估实数目。）

一、第一段由丰台修至南口，长一百零四里，从速动工，约年余，方可竣工，随即行车卖票，冀得少获余利，且于转运材料，亦较为直捷。

一、第二段由南口修至岔道城，长三十三里，拟俟第一段开工后，即派精细工程司分驻关沟地方，详细测勘，两相比较，视何路为最宜，即由何山开凿，赶紧动工。

一、第三段由岔道城经怀来、宣化达张家口，长二百二十三里。关沟山洞一时难以竣工，所有该段材料，只可先用骡车由大道转运，陆续兴工，一俟山洞凿通，而第三段工程亦将

告成，若两段同时并举，期以三年余，约可全路通行，惟铺垫碎石以及零碎工程尚须一年之久方可，一律完善，约计四年余，若款项应手，则全路可以告成。

一、全路商务，居庸关设有道捐局，专收车辆牲口捐，查其所收捐册，约计每日用马车骡驼转运货物，经过该局有二万担之谱。由京往来张家口货物，现在每担约需时价银一两二钱，每人约需车价银三两五钱，若将来由火车装运，货物每担车脚以二钱五分核算，全年三百六十天，约可收货票银一百八十万两。客座每里以制钱五文核算，每日以五百客座计之，全年三百六十天，约可收客票银二十五万九千二百两，统计货票客票两项，每年约有进款银二百零五万九千二百两。

一、全路养路票，每里每日约需银十两，以全年三百六十天核算，共约需银一百二十九万六千两。此路之外，既无河道，又无别路可以转运，且车马骡运脚价亦昂，即车价稍为增加，未尝不可，但创办伊始，商旅骤闻车价昂贵，众皆裹足，以故车价愈贱，而招徕愈广，则进款亦愈多。查泰西各国铁路，定价最廉，凡遇商贾往来，格外优待，绝无留滞，以故年盛一年，一俟第一段路工告竣，即当严定章程，庶几运务日盛，而利源日溥，即京榆全路进款，亦可借此日增。

一、查宣化府属之鸡鸣山煤苗颇旺，已有用土法开采，其煤质亦似甚佳，于机器厂、火车锅炉，或可适用，若遣派矿师赴该山查勘，果系可用，再行设法开采，则京张全路借资利用，既省转运工费，取值亦廉，并可运销各处，而全路进款亦日益加增。

一、查怀来县属之新保安山，素产硬煤，为该处居民所日用，如遣矿师查勘鸡鸣山煤矿时，可就便勘验，如煤苗果旺，似宜一并开采，即就地销售亦必流行，若再由火车运销各处，则车价较驼运取值尤廉，于本路进款裨益更多。

一、如能开采以上两矿，先有三利：本路免购开平煤炭，

既省运费，又可就近装用，利一；该矿出煤愈多，转运别处销售，必由火车装运，则车脚日多，利二；由火车装运，车价既廉，则民间日用亦多，其煤价亦必照现在减少，而民间更乐为购用，且附近小民，更可借该矿工作以谋生，利三。

（引自詹天佑编《京张工程纪略》、1915年12月
中华工程师学会出版）

第二篇 修造京张全路办法

（光绪三十一年、1905年）

窃职道等同奉钧札，委办京张铁路所有一切兴修事宜，飭令通盘筹画，详细妥议，禀候核夺。先于四月初一日，职道天佑奉宪台札，飭由京至张家口铁路亟往详细查勘，绘图帖说，据实禀复各等因。奉此职道天佑遵于四月初五日，自津起程，从丰台起，沿途测勘，二十八日行抵张家口。伏查京张一路，由丰台发轫至张家口，延袤虽仅三百六十余里，而中隔居庸关、八达岭、层峦叠嶂，石峭弯多，遍考各行省已修之路，以此为最难，即泰西铁路诸书，亦视此等工程至为艰巨。职道等猥以庸愚，荷蒙委任，而此路又中国筹款自办，为各省倡，惟责重益觉才轻，而图终必先虑始，固不敢铺张从事，致巨款虚糜，亦不敢苟且速成，贻外人口实。谨就管见所及，拟约分三大段兴修，敬为宪台陈之。其第一段由丰台经彰仪门，拟就关内外铁路局原勘开筑之路，修至南口，长一百零四里。沿途尚称平坦，间有水沟，修造桥梁，施工尚易；其第二段由南口经关沟修至岔道城，长三十三里，斜度最高，所谓最难之工，即指此段而言。现测由南口至八达岭，高低相距一百八十丈，形势崔嵬，难安轨道，按照欧美铁路办法，必须开山凿洞长六千余尺。若两

面以人力开凿，日夜兼程，各通三尺，约计三年之久，始能开通，如用机器开凿，则事半功倍。但购机费巨，将来山洞工竣，未免废弃可惜。复查关沟偏东，地名德胜口，石径崎岖，水沟错杂，中隔峻岭两层，仍不免开山凿洞；况平时人货绝不由此往来，不若关沟宽大，尚易运载材料；况由此定线，则路程加长三十余里，此路之不能行，无待再勘。惟查距八达岭南二里余，名青龙桥，向偏东北，名小张家口，中有黄土岭，较八达岭稍低，轨路行经该处，虽绕越多十余里，似可减开凿之工。互相比较，此路约省费三十万两，即预计开车养路，亦所耗无多。职道天佑自张家口回时，匆促查阅，尚未细勘。拟俟第一段开工后，即派精细工程司，往彼驻扎，详细测量，视何路为最宜，即以何处为定线。总之，此段之路，无论轨道绕越何处，斜度均属至高，计由南口修垫，每四十尺即须垫高一尺，形势过斜，拟俟路成开车，所有南口岔道两处，须多备机车一辆，以便上下斜坡，用两机车推挽，帮助压力，以昭慎重；其第三段，由岔道城经怀来、宣化达张家口，长二百二十三里，沿路一带，间有稻田，多半园池尚称腴沃，此处购地，价当昂贵。中间之上花园，距鸡鸣驿二十里，地名蛇腰湾、老龙背等处，石径狭窄，下临羊河，发源浑水，平时浅涸，一至夏令，山水涨发，河流奔涌。现拟依山沿河，凿取山石垫高河身，长约六七里，修为轨道，冀免开山凿洞，以省繁难。由此至半坡街，石岗欹斜十余里，高低不一，弯曲又多，石质尤极坚硬，必须逢曲取直，就低培高。自宣化达张家口，有小岭名石壑子，形势险窄，乱石塞途，而勘得山后尚有一道，颇为平坦，向偏西南，可以绕越；但浮沙太多，开车以后，若遇巨风，须于养路之时，加意谨慎，庶不至沙压轨道。至张家口一镇，向分上下两堡，地窄人稠，购地不易。下堡前隔浑河，有石桥一座，将来车站拟即在下堡对岸园子地方建设。若设在上堡，即须添筑桥梁，而轨道复延长数里，且将来全路通行，口