

“十二五”
国家重点
出版物出版
规划项目

沉默道钉的足迹

——纪念华工建设美国铁路

Footsteps of the Silent Spikes
in Memory of Chinese Railroad Workers in the United States

黄安年 李 炬 著



中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

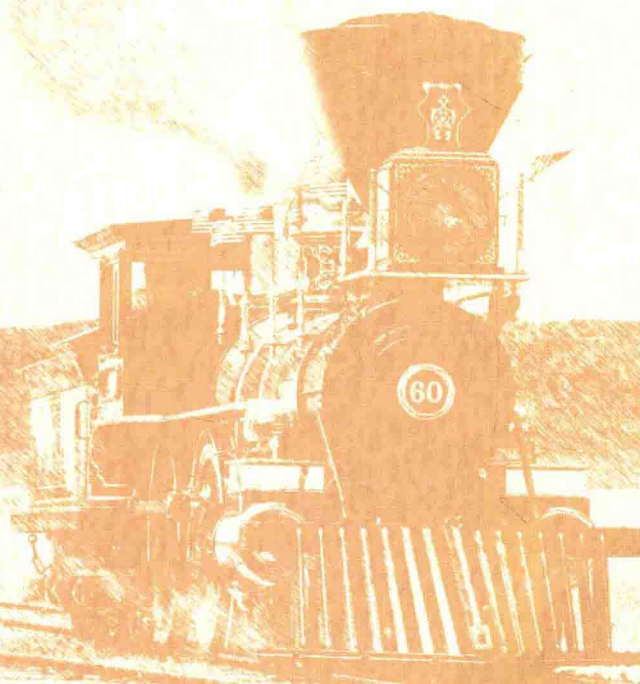
沉默道钉的足迹

——纪念华工建设美国铁路

Footsteps of the Silent Spikes

in Memory of Chinese Railroad Workers in the United States

黄安年 李 炬 著



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)

沉默道钉的足迹：纪念华工建设美国铁路 / 黄安年，
李炬著. —北京：中国铁道出版社，2015.9
ISBN978-7-113-20689-5

I. ①沉… II. ①黄… ②李… III. ①华工—史料—
美国—近代 IV. ①D634.371.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2015）第 153404 号

书 名：沉默道钉的足迹——纪念华工建设美国铁路
作 者：黄安年 李炬 著

责任编辑：郭 宇 罗桂英 刘 颖
设计总监：陈东山
装帧设计：崔丽芳
责任校对：王 杰
责任印制：郭向伟

出版发行：中国铁道出版社（100054，北京市西城区右安门西街8号）
网 址：<http://www.tdpress.com>
印 刷：北京盛通印刷股份有限公司
版 次：2015 年 9 月第 1 版 2015 年 9 月第 1 次印刷
开 本：889 mm×1 194 mm 1/12 印张：24 字数：552 千
书 号：ISBN 987-7-113-20689-5
定 价：298.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书，如有印制质量问题，请与本社读者服务部联系调换。电话：（010）51873174
打击盗版举报电话：（010）51873659

序

Preface

沉默道钉的足迹

Footsteps of the Silent Spikes
in Memory of Chinese Railroad Workers in the United States

——纪念华工建设美国铁路

美国总统林肯 1862 年签署了第一个太平洋铁路法案。美国联合太平洋铁路公司（简称联合太平洋铁路公司）和美国加利福尼亚中央太平洋铁路公司（简称太平洋铁路公司）分别由美国东部和西部相向修筑美国第一条太平洋铁路（简称太平洋铁路）。1869 年 5 月 10 日，在美国犹他州奥格登的普罗蒙特里丘陵合龙，宣告太平洋铁路的建成。自 1869 年至 1893 年，美国先后建成了横贯美国东西的太平洋铁路干线，本书着重探寻华工参与修筑太平洋铁路的足迹。

华工参与了太平洋铁路最困难时期和最艰巨地段的兴建，也是完成这条铁路基础性工程的主力军。2015 年是大批华工参加修筑美国太平洋铁路 150 周年，2019 年 5 月将是横贯美洲大陆的第一条太平洋铁路建成 150 周年。太平洋铁路的建成是美国逐步崛起为太平洋国家进程中的一个重要标志，也是中美经济文化交流、近代经济全球化发展起始阶段的重大事件。美国太平洋铁路建设的历程告诉我们，没有华工的参与就不可能有太平洋铁路的 7 年完工，这是美国当时作为一个新兴崛起的发展中国家与一个有着古老中华文明国家的出洋华工共建的举世瞩目的伟大建设工程，无论从历史或现实、学术研究或文化交流的角度，深入开展北美铁路建设中的华工研究都具有多方面的启迪意义。我们需要回顾历史往事，重温历史记忆，探寻历史遗存，普及历史知识，总结历史经验，不忘历史教训。

从交通发展史的角度看，19 世纪是铁路时代，20 世纪是航空和高速公路时代，21 世纪则在发展航空、高速公路、快速海运的同时，也迎来了高速铁路的时代。如今中国成了引领世界高速铁路时代的火车头，当年华工修筑近代铁路的经历显然给这一发展潮流的中国因素和作用做了最好的注脚。150 年前华工能够做到的，今天发扬当年道钉精神的华人，相信会做得更好。

从历史的长河看，中美关系的主流是合作、互惠、友好和交融，而不是排斥、对立、敌视和孤立。当年华工参加美国太平洋铁路建设，显示美国近代化和美洲大国的形成，有着中国劳工的奉献。当年中美携手能够做到的，今天在全球经济现代化、政治民主化和文化思想多样化的时代，理应也能够做到并且做得更好。

从史学发展的潮流看，今天已经不再由精英史学和修正史学所垄断，而要发展拓宽广大人民需求的、被淡忘的群体史学和底层史学，要求不忘反映沉默的弱势群体的历史存在。我们着力呈现美国铁路华工这一群体的历史，正适应了这一潮流发展的需求。

关注、了解、研究和探寻历史上鲜为人知的重大事件，既是史学研究的需要，也适应广大群众普及历史知识的要求和渴望。这方面书籍的出版，将在更为广阔的范围内满足不同群体读者的需求。

中国铁道出版社精心策划组织出版《沉默道钉的足迹——纪念华工建设美国铁路》图文并茂的专著，适应时代潮流，奉献给读者的是一部结构新颖、特色明显和成果丰硕的图书，也是适应中美合作共赢新时代的图书。

本书正文共四部分：修路缘由（修路先行、转危为安、五邑农工、历史评价）；开路先锋（加州内铁路沿线、内华达铁路沿线、犹他州铁路沿线、联合太平洋铁路）；探寻足迹（铁路营地、华工工地、华工工薪、华工生活、华工墓地、华工文献、华工著作、华工文书、华工后裔）；缅怀道钉（美国排华、纪念碑堂、心系侨乡、纪念活动、博物展览、社团媒体、合作攻关）。每部分的开头有引言，各个子目开始时有导语简介。全书还有序、后记及附录（较详实地说明图片来源），以及主要参考书目。为了便于美国读者了解本书，目录和各部分的导语配有英文译文。

本书有以下特点：

第一，图文丰富。本书精选具有历史和探询价值的照片近 600 幅。

第二，成果荟萃。本书力求吸纳中美两国最新的相关研究成果。

第三，实证考察。本书采用的图片多经作者反复对比、考察。作者李炬曾四次探寻太平洋铁路沿线，对照历史老照片的原址进行再拍摄，开创了相同地点拍摄新旧历史图片对比研究华工修筑美国铁路的新方法。作者详尽查阅了国内相关历史古籍资料，多次前往广东五邑侨乡考察，极力收集和研究历史遗存资料。

第四，雅俗共赏。本书兼具可读性、知识性、资料性和探寻性。本书文字力求通俗易懂，朴实无华；遵循史实，言之有据；本书附录提供参考书目和必要的注释资料。

第五，注重版权。本书所有图片均注明出处，凡是涉及版权问题尽可能联系所有者或收藏者获得授权，对于无法联系上的，均为保护收藏单位的合法权益做好准备。

第六，开放互动。本书反映的是阶段性成果，探寻问题涉及方方面面，提出了开展研究的重点、疑点和难点，一些题目通过作者博文即时发布，进一步推动社会关注和互动。

第七，旅游指南。本书为即将掀起的沿着太平洋铁路足迹行进的历史文化

旅游提供了丰富的资料，相信对有兴趣的旅游者和旅游公司会有所帮助。

本书是黄安年和李炬合作的新成果，着力于探寻和突破美国铁路华工研究上的重点、难点和疑点。全书四部分内容试图集中在以下 20 个课题上，用图文形式作初步解读，提供了我们的思路供读者参考。

1. 美国为何要兴建太平洋铁路？
2. 中央太平洋铁路公司为何选择华工？
3. 华工何时参加修筑太平洋铁路？如何界定华工参加修筑太平洋铁路的时间？
4. 参与修筑太平洋铁路的华工从哪里来？广东五邑地区占多大比例？
5. 华工以什么身份来美国？契约华工和自由移民所占的比例各有多少？
6. 参与修筑太平洋铁路的华工有多少人？各个年份的统计情况？
7. 美国铁路华工承担了哪些工种，建设了哪些最困难和最危险的施工路段？

他们是怎样施工的？

8. 美国铁路华工的工作和生活待遇如何，他们和欧洲白人劳工（如爱尔兰工人）有何不同？

9. 美国铁路华工在争取平等生活条件过程中发生了哪些事件？

10. 美国铁路华工在美国的生活习俗如何？他们和白人社会如何交往？

11. 修筑铁路过程中有多少铁路华工死亡？

12. 美国铁路华工的遗骸是怎样处理的？墓地在哪里？先友遗骸是怎样运回国内的？

13. 铁路华工在美国家庭生活怎样？他们是如何和国内家人联系的？迄今发现华工家信情况如何？

14. 迄今确定的美国铁路华工的姓名有哪些？为何难以发现他们的姓名？

15. 1869 年 5 月 10 日太平洋铁路合龙时，为何对有关华工在场的看法不一？

16. 第一条太平洋铁路建成后，铁路华工分别到了哪里？

17. 1882 年美国排华法令前后，美国铁路华工的遭遇如何？

18. 如今我们找到了多少美国铁路华工的后裔？确切名单有哪些？

19. 我们的方志和古籍及政府文献是怎样记载美国铁路华工的？为何直接谈到的很少？

20. 迄今发现了哪些涉及美国铁路华工的族谱、家谱和村志？

相比美国铁路华工的各种现有研究成果，我国的美国铁路华工基础性研究工程无论在规划还是实施方面都尚属起步阶段，需要奋起直追。如果没有扎扎实实地基础性收集整理、综合分析、调查研究，并在此基础上制作数据库，就难以在坚实的史料基础上开展深入的重点、难点和疑点的攻关研究，并取得突破性进展。从现在起，到 2019 年还有 5 年时间，只要认真规划，确保足够的资金和人力资源到位，是可以取得阶段性的重要基础性研究成果的。我们注意到，现有各类学术工程的已有成果中无论是学术研究、政府档案文献汇总、方志笔记资料丛刊、石刻墓碑汇编等，涉及美国铁路华工的专题项目数量甚微；各种学术规划立项中也很少涉及这个专题项目；从事这方面基础性调查和研究的，除了少数人员和侨乡部分研究工作者外，整体说来，力量薄弱，从事社会调查的人员不足；社会关注和志愿人员参与度也欠缺。当务之急是有关职能部门

需要追加立项、积极组织力量，以求分期分批结出硕果。

我国的美国铁路华工基础性调查工作严重滞后，并非偶然。一是大量研究资金和力量的投入不到位，很少投在时间长、难度大、结出硕果较慢的基础性研究工程上；二是这类基础性研究涉及人员多，在过度量化的当前学术生态下，往往难以立项和让所有人分享学术成果，大大影响了参与者的积极性。此外，还有一个重要原因是，由于近代以来国内战乱不断，政治动荡，以及资源保护意识薄弱和技术手段落后，找寻和复原基础性资料难度很大，增加了研究成本和效应的可靠度。如果我们不注意顶层设计，其难度可想而知。

强调基础性工程研究，并不意味着忽视美国铁路华工研究中重点、难点和疑点问题的攻关研究。基础性攻关研究和课题重点、难点、疑点的攻关研究两者并行不悖，相向而行。事实上许多重点、难点和疑点离不开对于基础性工程的研究，基础性研究的进展有助于重点、难点和疑点的突破性研究。我们需要有所作为，从 2015 年开始到 2019 年底 5 年时间，抓紧了，可以做很多事，抓而不紧，或者忽视了对于基础性研究工程，虽然我们可以取得一些重要的进展，但是缺乏基础性研究成果的铺垫，不仅难以继续深入，而且由于缺少 150 年历史机遇的推动力，能否保持连续性就很难说了。

研究铁路华工问题，还需要按照铁路华工工程的需要来建立和完善数据库，含各种文献报刊资料和民间收藏，以及历史遗存和铁路华工后裔的口述史料。需要深入地对于华工修筑太平洋铁路的沿线和方方面面，做细致的实地考察。

开展美国铁路华工的基础性研究难度大，不仅需要立项、资金和人力等量化指标到位，而且需要有一种潜心治学、刻苦钻研、坚持不懈、志愿奉献的精神，一种道钉精神。我们呼吁发扬新时代的道钉精神，以出色的研究成果来缅怀一个半世纪前背井离乡沉默的道钉们！

在书稿付印之际，我要特别感谢自由摄影师、历史影像研究爱好者李炬先生与我合作。他 2010 年在美国搜集太平洋铁路的照片和资料，为实地寻访做准备。2012 年 10 月、2013 年 9 月、2014 年 5 月、2015 年 5 月他四次驾车走访华工修筑的太平洋铁路沿途与铁路相关的历史博物馆、历史学会，寻觅、拍摄、记录 150 年前修筑铁路的华工足迹，并对寻找到近百处历史照片的拍摄地点，复拍了对比影像。本书开路先锋部分集中了他的寻访成果，同时他对于书中其他图片也做了不少技术修补工作，提高了图片的品质。

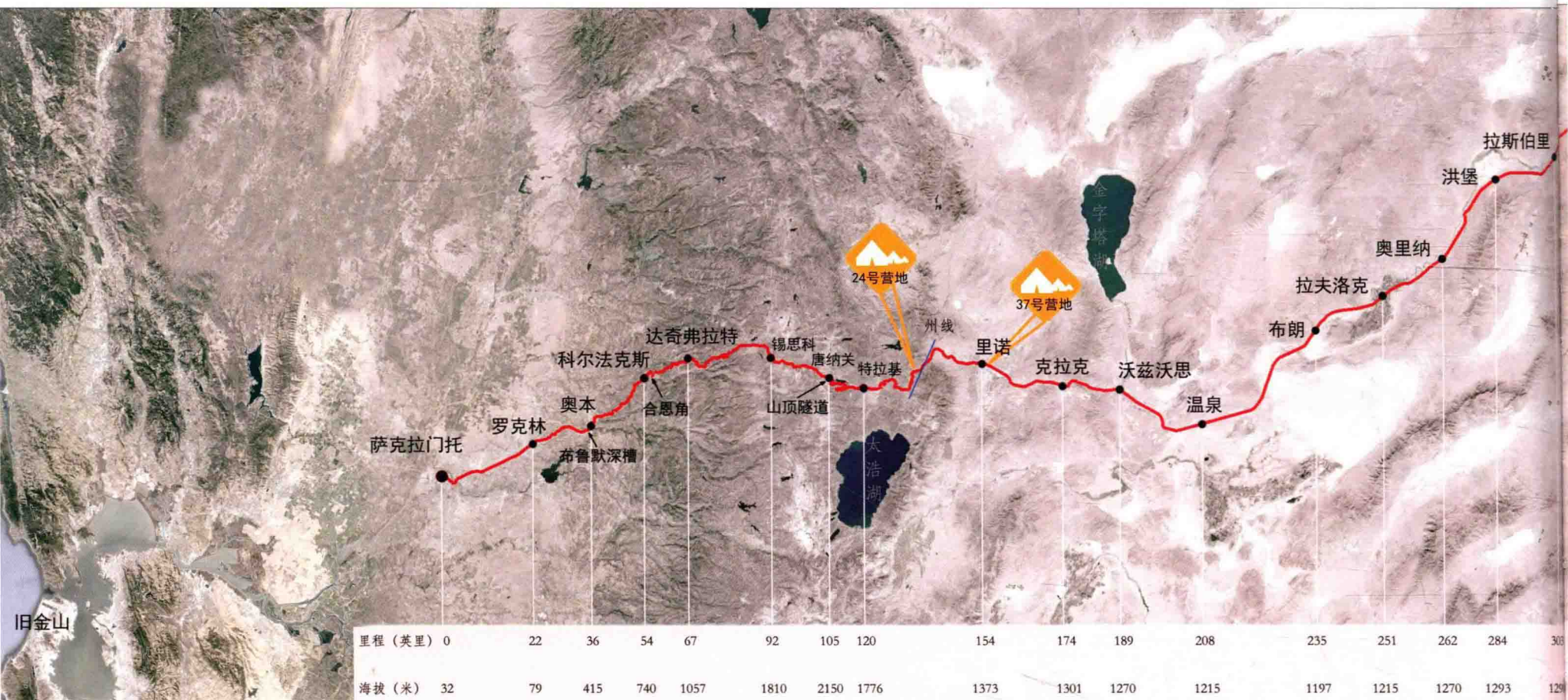
本书的开路先锋部分由李炬完成，其他部分均由黄安年完成，全书由黄安年统稿。

蒙中国铁道出版社积极组织和大力支持出版此书，在此表示衷心的感谢！
献给 150 年前参加修筑美国太平洋铁路的华工——沉默的道钉。

北京师范大学历史学院教授 黄安年

写于 2015 年 1 月 28 日，修改于 3 月 7 日

定稿于 2015 年 6 月付印前夕

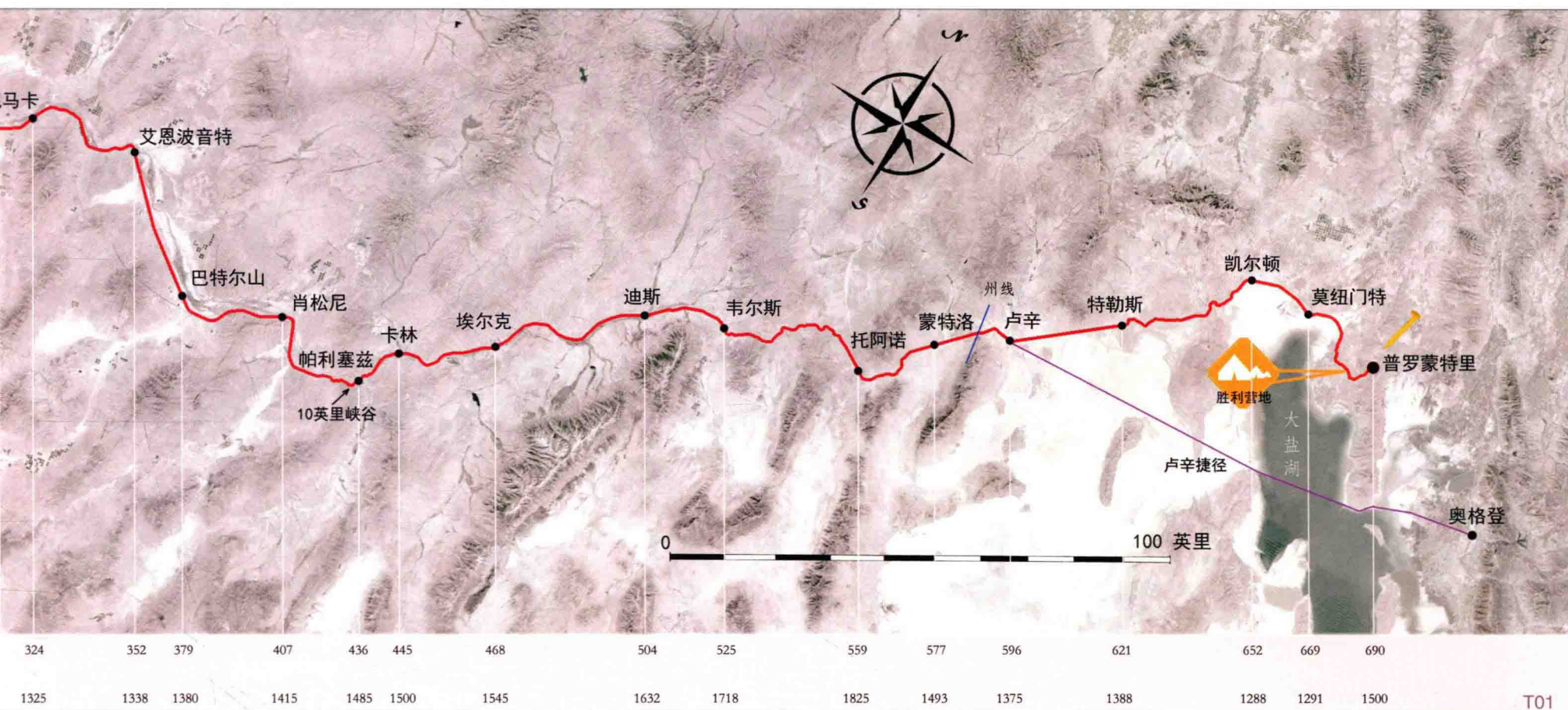


1861年6月，加利福尼亚中央太平洋铁路公司成立，总部在萨克拉门托。

1862年7月，美国总统林肯签署法令，选择勘测的五条太平洋铁路的中线作为第一条横跨美洲大陆的铁路。

1863年1月8日第一条横跨美洲大陆的太平洋铁路在萨克拉门托破土动工。1863年10月27日太平洋铁路铺设了第一条铁轨。

T01 修筑中央太平洋铁路地形和进程图。



T01

1864 年仅有少数华工参与太平洋铁路建设。1865 年大批华工加入太平洋铁路建设大军。1866 年至 1867 年，华工总数最多，达 14 000 人左右。

1869 年 4 月 28 日，以华工为主力的太平洋铁路建设大军，完成了一天铺轨 10 英里的壮举。

1869 年 5 月 10 日，太平洋铁路在普罗蒙特里合龙。



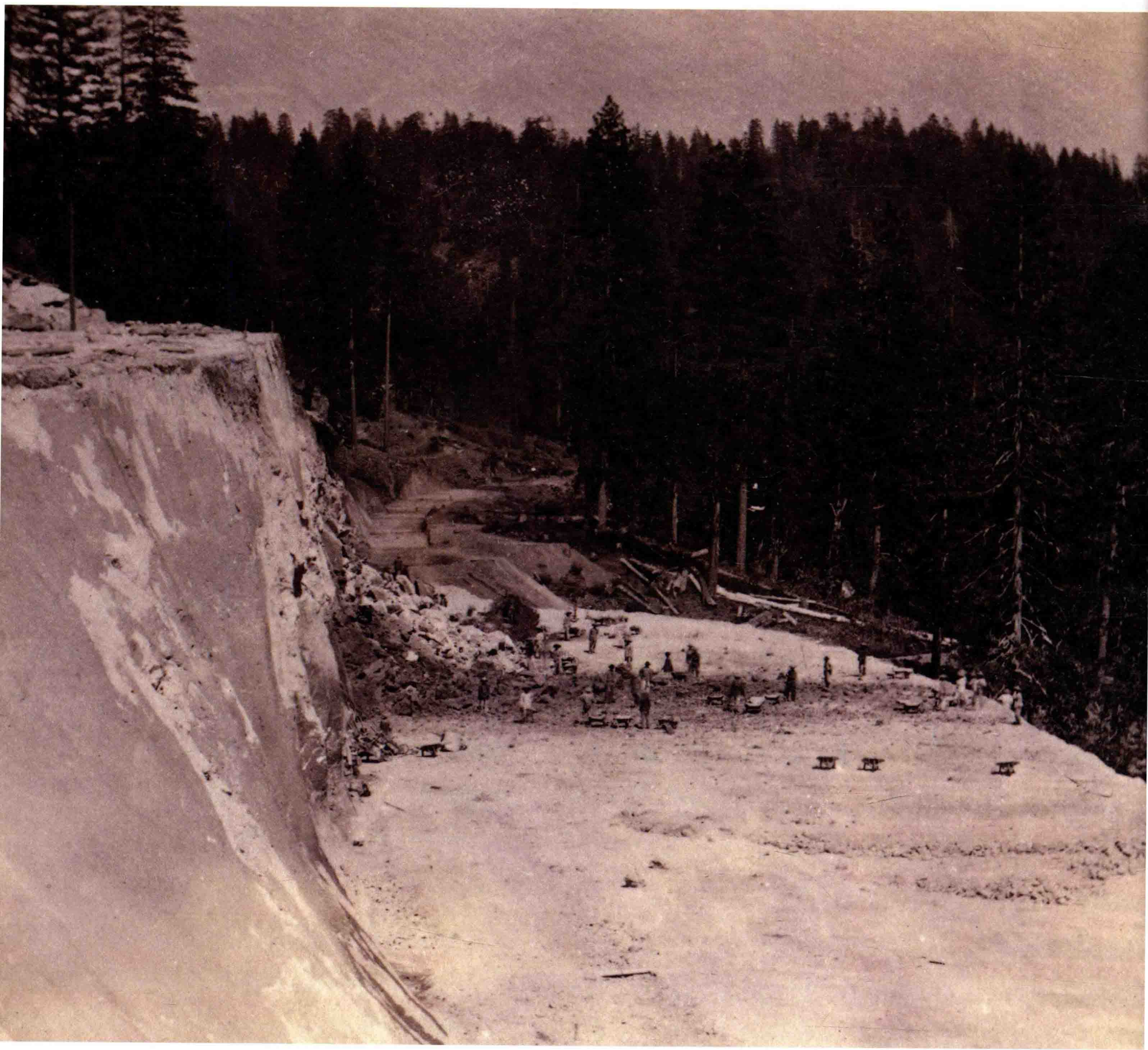


T02 在太平洋铁路经过的最高点唐纳关北侧，由北向南拍摄8、7、6号隧道及防雪棚全景。8号隧道和7号隧道之间的上下两道石墙，就是著名的“中国墙”。





4103 内华达州 10 英里峡谷风光。洪堡河水蜿蜒流淌，这条太平洋铁路运输大动脉上，列车不停地穿梭往来。



T04 1866 年春夏，距离萨克拉门托 69 英里阿尔塔附近，在 60 英尺高白垩岩上修筑铁路时爆破后的情景。



T05 在阿尔塔附近找到这段白垩岩壁，尝试爬上岩壁拍照而跌落下来，最终艰难上去却因树木遮挡，无法完成与老照片相似机位的拍摄



T06 距萨克拉门托 77 英里处野马谷的路基墙（中国墙）及灰熊山隧道，1866 年夏天太平洋铁路就已经建到这里。



107 灰熊山隧道西端一帶的地貌變化較大，因增加鐵路復線而拓寬路基，老照片中的路基端已經完全被掩埋，森林植被也比450年前茂密



T08 1866 年秋天，在西拉内华达山唐纳关上已下了一场雪，远处竖井上的蒸汽机正在运转，将开挖 6 号隧道（山顶隧道）的石块吊运出来。脚下的一道中国墙——路基墙已经筑好，清晰可见，另一道中国墙——防雪墙还没构筑。



T09 2015 年 5 月 2 日，冒险爬上 8 号隧道西口上的山顶，向西拍摄了 6 号、7 号隧道的全景照片。