

ZHONGHUAMINGGUOSHICONGSHU



中华民国史丛书

铁路,是近现代社会国民经济运行机制的大动脉,是先进的交通运输工具。铁路传入我国整整比西方晚了半个世纪,且举步维艰,直至进入中华民国,尤其在南京国民政府时期,中国铁路事业才逐步走向正轨,有了一定的发展。该书作者利用二史馆的全部铁路档案,并参考了大量有关书刊,全面系统地介绍了旧中国70多年的铁路史,重点论述了旧中国铁路建设的艰难历程,及建成的铁路对国家社会、经济、文化、教育等各个方面产生的重要作用。



艰难延伸的民国铁路

王晓华 李占才
河南人民出版社

zhonghua mingguoshi congshu



中 华 民 国 史 丛 书

顾 问:

李 新 孙思白 陈旭麓
胡 华 彭 明

主 编:

张宪文 黄美真

编 委: (按姓氏笔划排列)

王学庄 方庆秋 毛 磊
史全生 李静之 杨凤阁
金普森 段云章 张文惠
张宪文 郭绪印 徐辉琪
黄美真 蒋湘炎 靳德行

艰难延伸的民国铁路

王晓华 李占才
河南人民出版社

(豫)新登字01号

艰难延伸的民国铁路

王晓华 李占才

责任编辑 张 黛

河南人民出版社出版发行

河南第一新华印刷厂印刷

新华书店经销

850×1168毫米 32开本 10.375印张 235千字

1993年7月第1版 1993年7月第1次印刷

印数 1—3,500册

ISBN 7-215-02184-X/K·367

定 价 8.60元



清政府邮传部大臣盛宣怀



詹天佑



南京国民政府铁道部长孙科

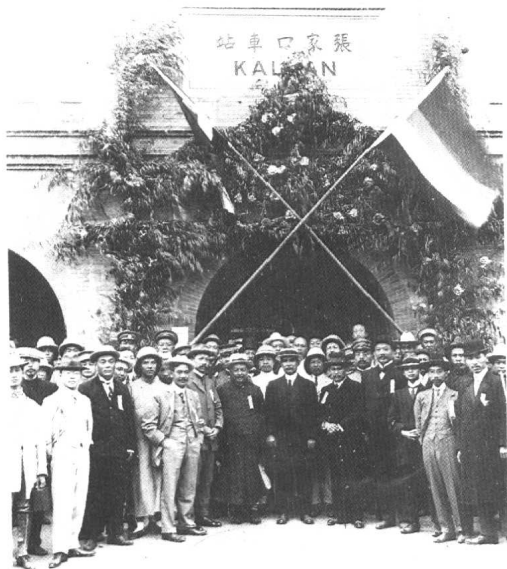


南京国民政府铁道部长张嘉璈

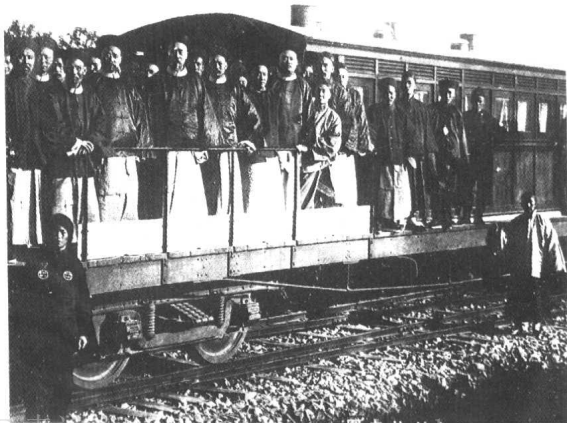
1912年9月5日，孙中山出席全国铁路协会（北京政府交通部门所组织）欢迎会。



1912年9月7日，孙中山视察京张铁路与张家口车站时留影。



1888年，李鸿章视察津唐铁路时在唐山车站（正中者为李鸿章）。



68/24
16
15

编辑说明

中华民国史是中国历史的重要组成部分。用马克思列宁主义的观点和方法研究中华民国史，是历史科学工作者的一项重要任务。

中国共产党十分重视对中华民国史的研究。周恩来、董必武多次号召编修中华民国史和重修清史。1956年制定全国十二年科学规划时，中华民国史的研究被列入重点项目。1983年，邓颖超在全国第四次文史资料研究工作会议上，再次强调研究中华民国史的重要性。

开展中华民国史的研究，有助于人们了解中国近代社会历史的发展，认识中国新民主主义革命的必然胜利和北洋军阀、国民党南京政权必然灭亡的历史规律；也可以使广大群众深刻理解中国革命胜利的曲折过程，加深对中国共产党和社会主义祖国的热爱，提高建设祖国、实现四化的信心和决心。

本《丛书》是中华民国史研究工作者的学术研究成果。我们希望它的出版，能对中华民国史研究活动的广泛开展起促进作用，并能在广大群众中普及民国史知识。

本《丛书》拟通过较系统地研究中华民国时期的著名人物、事件和专题，全面反映这一历史阶段的政治、经济、军事、科学、文化等各方面的情况。它收录的范围，从孙中山领导资产阶级民主革命起，至一九四九年中华民国覆亡止。

本《丛书》要求史料翔实可靠，观点正确，文笔流畅。对历

史人物和历史现象，要用历史唯物主义的观点，给以实事求是的、恰当分析和评价。

本《丛书》从1987年开始，由河南人民出版社陆续出版。

《中华民国史丛书》编辑委员会

1987年11月

目 录

编辑说明	(1)
一 大龙旗下的遗产(代序)	(1)
古老国土上钢轨与铁轮的磨撞	(1)
“开数千年未有之奇局”	(5)
一个了不起的中国人——詹天佑	(9)
国有铁路的艰难	(12)
民营铁路的惨淡	(24)
洋人“承办”铁路的井然	(32)
铁路风潮与清王朝覆亡	(37)
二 五色旗下的梦幻	(40)
孙中山大铁路计划的破产	(40)
日本资本对中国铁路的渗透与扩张	(47)
胶济路风波	(51)
“新银团”对中国铁路的控制	(54)
“同根生”者亦“相煎”	(60)
铁路的缓慢延展	(63)
临城劫车案	(67)
路政与路务	(70)
铁路管理机构沿革	(74)

三	青天白日旗下的进展	(78)
	新桃换旧符	(78)
	孙科“子承父志”	(80)
	南张北阎各修各道	(87)
	筑路热潮	(94)
	中东路事件	(124)
	整顿路务	(131)
	统一会计制度及技术标准	(137)
	联运及负责运输	(141)
	铁路教育	(145)
	铁路警务	(153)
	铁路劳工及员工消费合作	(156)
	铁路沿线经济开发	(167)
	张嘉璈新官上任三把火	(214)
	债务整理	(222)
	修筑“战备路”及“抗战准备”	(230)
	抗战中的铁路运输及其“撤退”	(240)
	抗战期间新路建设	(252)
四	太阳旗下的掠夺与摧残	(261)
	“满铁”对中国财富的吸吮	(261)
	“九一八”后东北铁路沦陷	(265)
	“一二八”事变中京沪、沪杭甬铁路损失	(267)
	抗战爆发后日军对关内铁路的占领与摧残	(269)
	铁路破击战	(273)
	沦陷区铁路殖民地化	(276)

沦陷区新路建设	(282)
五 五星红旗下的归趋	(289)
“小日本”投降了	(289)
国民党政府抢摘“桃子”	(291)
国民党政府恢复和发展铁路计划的破产	(300)
全国大陆铁路回归人民怀抱	(306)
附录	(313)
民国时期铁路主管部门长官年表	(313)
民国时期铁路分布一览表	(314)
民国时期国有铁路客货运量统计表	(321)
后记	(322)

一 大龙旗下的遗产(代序)

古老国土上钢轨与铁轮的磨撞

大地上本来没有路，人走多了，便成了路。这是鲁迅的哲理名言，其实也正是人类社会道路发展史的真实写照。交通道路，是与人类社会同步产生和发展的。随着人类社会的发展，随着社会生产力及科学技术的发展，交通道路和交通工具也在不断的进步和发展。

18世纪七八十年代，西方，已开始工业革命，蒸汽机的发明为传统交通运输业的革命带来了新曙光。1825年，英国在大林屯至斯托克屯间修筑了人类社会第一条公用铁路。1830年，英国的乔治·斯蒂芬生在利物浦和曼彻斯特间修筑了铁路。第一代火车诞生了，虽然，当时的车厢是用驿站马车底架改装的，速度也很慢，但这标志着，一场划时代的交通革命到来了。

此时，同在一个地球上的东方，处在封闭状态下“居天地之中”的中国，正是清朝盛世乾嘉时期，人们坐着轿子、骑着骡、马，怡然自得地行进在黄土路上，对中国以外的世界一无所知。

1840年，英国的大炮轰开了古老中国的大门，带给中华民族

的不仅是灾难与耻辱，也传来了先进的“奇技淫巧”。第一批睁眼看世界的中国人，朦胧地知道了铁路与火车的存在。

1860年，太平天国领袖洪仁玕向天王洪秀全表示要造“如外邦的火轮车”，“一日夜能行七八千里”。^①但这只是个神话般的梦想。当西方的铁路四通八达之时，1865年，英国铁路专家麦克唐纳·斯蒂芬生从印度来到中国，他雄心勃勃地向清政府提出发展中国铁路的计划：“以扬子江流域的华中商业中心汉口为出发点，筑路东通上海，西行经过四川、云南等省直达印度；又计划从镇江经过天津至北京作为扬子江流域的一条大干线，同时再从汉口南达广州”，“除掉这几条干线之外，又计划把上海和宁波连接起来，又从福州筑路通往内地”^②。

这个铁路规划被朝廷认为是痴人说梦，无论如何不能接受。中国几千年只有“用夏变夷”，从未闻“以夷变夏”，无论如何清政府也不会接受这个蓝眼珠白面孔的夷人的“瞎说白道”的。于是，斯蒂芬生心灰意冷地离开了这块广袤无垠的土地。

1875年，上海租界中的英国商人为了方便县城与吴淞口码头的交通，解决繁忙的货物运输，决定建筑淞沪铁路。

铁路公司任命加不利尔·杰姆士·玛理逊为工程师，并征购土地，勘测路线，建筑路基。1875年冬，玛理逊夫人打下第一根铁钉。不久，中国大地上终于出现了第一条铁路——淞沪铁路。

1876年6月30日，9吨重的机车“天朝”号以每小时24公里的速度奔驰在江湾与上海县城之间。铁轨只有3英尺长、26磅重，轨距30英寸，车轮27英寸，而客车只有以后火车车厢的1/2

① 洪仁玕：《资政新篇》。

② 肯德：《中国铁路发展史》第7页。

长、2/3宽、3/4高。①

在场的中国人被这条“怪龙”吓呆了，他们惶恐不安，不知道“怪龙”的诞生会带来什么结果。同年8月3日，“怪龙”在飞驰当中，撞死了第一个不怕死的士兵，钢轮下血肉成泥。于是，中国百姓由害怕转成愤怒，要求朝廷上的“真龙”惩处这条“怪龙”。

南洋大臣沈葆楨，上海道台冯峻光接到上谕以后，立即召见英国驻沪领事，要求责成铁路公司立即停止火车的行动，听候处理。

但此时，铁路的优越性及经济效益已经出现，列车每天运行7趟，将铁路两端待运的成山的货物迅速地送到港口和城里，每星期一英里（1.609公里）可获纯利27英磅。英国公使在与李鸿章交涉铁路问题时，要求中外合股共同办理淞沪铁路。但是清政府关心的不是运输和经济效益，而是风水、祖训等，因此不管付多大代价，也必须拆除铁路。最后双方议定，中国以白银20万两的价格，买回淞沪铁路。

1877年10月20日，中方最后一批白银交付给铁路公司，公司特备专车，请上海道冯峻光视察全线，办理移交手续。冯道台以天朝上国官员特有的自豪感，拒绝洋人的诱惑坚决不乘火车，而是坐轿察完全程。随后，他们拆毁铁轨，铲平路基，捣毁车站，真是“力拔山兮气盖世”，中国的唐·吉珂德终于战胜了“怪龙”。不久，淞沪铁路的残骸被运送到台湾，在基隆的海滩上任凭风雨的侵蚀与海浪的冲刷，久而久之，终于被沉到永不见天日的打狗湖底去了。

近代中国，向铁路宣战的阶层大致分三种：

① [英]肯德：《中国铁路发展史》第11页、13页。

第一种人是来自庙堂之中的守旧派官僚们，这些人愚昧、虚骄，抱着自大、盲目排外的心理。他们反对的理由或曰破坏风水、震动陵寝，或曰有伤禾稼、与民夺利，或曰开门揖盗、病国害民。他们视新生事物为洪水猛兽，是反对修铁路的最顽固势力。

第二种反对修铁路的阶层，是居住在传统运输线路、靠卖脚力吃饭的船民与苦力。火车的运行，使大量的货物通过铁路运往地方，势必造成船民与苦力们的失业与挨饿，因此，他们也反对筑铁路。例如，1899年，成千上万的船民疯狂地拆毁了天津白河上的铁桥，阻挠津通铁路的建设。1900年，顺天府属州县中的穷民，因“失车船店脚之利而受铁路之害者”，见义和团队伍“烧铁路火车”时，“遂蜂起而应之”。^①

第三种反对修铁路的阶层，是农民。恩格斯说：“英国资本家极力要修建中国的铁路，但是，中国的铁路意味着小农经济和家庭工业整个基础的破坏；由于那里甚至没有中国的大工业来予以平衡，亿万居民将陷入无法生存的境地”。新的生产力威胁到旧的生产力存在时，一场搏斗是不可避免的，尽管人们还意识不到这一点。1900年春夏之际，在出现了铁路的华北平原上，涌现出了无数股头裹红巾的义和拳武装，他们高呼：“挑铁道，把线砍，旋再毁坏大轮船”的口号。虽然不乏反侵略的精神，但更多的是在向一种新的生产工具铁路、电线、轮船宣战。他们将“琉璃河至长辛店铁路焚毁，高碑店迤北各桥梁、各车站车辆焚烧殆尽”^②。甚至在天子脚下，也一把火烧毁了慈禧老佛爷专乘的“龙车”。

① 袁祖：《乱中日记残稿》，《义和团》第1册，第347页。

② 《义和团档案史料》上册，第107页。

近代中国社会中，出现了一个庞杂的反对修筑铁路的群体。尽管他们的目的不同，但连接他们思想一致的纽带是千百年来祖宗留传下来的习惯势力。这是在改革、前进道路上的最可怕的阻力与障碍势力，因此，破除人们头脑中的传统观念，使他们接受新的事物的过程，不亚于一场革命。但是，正如马克思指出的：英国的大炮，“迫使天朝帝国与地上的世界接触”，“正如小心保存在密闭棺木里的木乃伊一接触新鲜空气便必然要解体一样”，古老的腐朽的势力不管抵抗的多么顽强，钢轨铁轮迟早将会通过这片未开拓的处女地。

“开数千年未有之奇局”

鲁迅说过这样的话，第一个带头吃螃蟹的人是勇士。万事开头难，尤其在数千年传统文化积淀下的因循守旧的封建社会中，敢于带头学习西方先进的科学技术，悖逆祖制的人，也是勇士。

“世人皆醉我独醒”，在西方坚船利炮与“奇技淫巧”威胁着大清帝国根基的时候，林则徐、魏源等人首先提出了“师夷之长技以制夷”的口号，但这只是一个模糊空洞的概念。

将理想变成现实的，应归功于洋务派。李鸿章、郭嵩焘、左宗棠、丁日昌、刘铭传等人，他们都在几乎举国一致的反对修铁路的浪潮当中，顶风而进；为开创中国铁路事业，筚路蓝缕，做出令人难忘的贡献。

19世纪70年代开始，英、法、俄、美、日等列强先后对中国的边疆进行侵略。针对日益严重的民族危机，李鸿章向清廷提出富国强兵之策。即“煤铁矿必须开挖，电线铁路必须仿设……”。

这一远见卓识，遭到守旧派官僚王孝凤、于莲舫等人的“痛诋”，而“廷臣会议皆不置可否”，连一向赞同洋务“新政”的军机大臣兼总理衙门大臣文祥也装聋作哑，惟“目笑存之”。1874年冬天，李鸿章再次晋京，“极陈铁路利益”，恭亲王奕訢无可奈何地表示：“无人敢主持”，“两宫亦不能定此大计，从此绝口不谈”^①。

第一位出使英国的清国公使郭嵩焘的遭遇更为可叹。1875年，他欣然同意出使英国的举动，遭到朝野上下的攻讦。他的同乡，儒学大师王闿运恶狠狠地骂他：“出乎其类，拔乎其萃，不容于尧舜之世；未能事人，焉能事鬼，何必去父母之邦”^②。就是这位作为“名教罪人”的郭公使，在国外，又有“大逆不道”之举，他在考察了西方物质文明后，非常希望愚昧落后的清王朝能学习外国先进技术，从此富强。他写信给李鸿章提出“急图”治国“以立富强”之基，“而欲树此根基”，则在“赶办铁路、电报，二者实可以立国千年而不敝”^③；信后还附上英国铁路专家司蒂芬逊所拟的铁路计划书供李鸿章参考^④；郭嵩焘的崇洋举动，引起其副使刘锡鸿的反感，他向朝廷参劾郭为“汉奸”。不久郭被诏命革职，孑然一身，回到湖南老家。他哀叹道：“枢府无可倚毗之大臣，举朝无可主张之公论，岂惟无同志之援，亦并无气类之应”^⑤。正是在这种压抑的环境中，郭嵩焘郁郁而亡。

1877年，当淞沪铁路被拆除之际，福建巡抚丁日昌也认识到铁路对国防的重要性。他上奏朝廷：铁路“宜于台湾而不必宜于内地”，要求将淞沪铁路器材运往台湾。在得到允许后，他聘请

① 李鸿章：《复郭筠仙（嵩焘）星使书》，《洋务运动》第1册，第269页。

② 王闿运：《湘绮楼日记》第5册，第6页。

③ 郭嵩焘：《伦敦致李傅相》。

④ 郭嵩焘：《致曾沅甫》，《养知书屋文集》。

玛理逊为工程师，计划从台北基隆至台南修一条铁路，“实予台防大有裨益”。但由于“费绌中止”^①。

在举朝一片反对修铁路的氛围中，李鸿章办铁路的决心并没有动摇，在他的努力下，中国近代第一条铁路——唐胥铁路终于诞生。

1877年，轮船招商局总办唐景星在唐山附近勘查到大量的煤层。李鸿章与唐景星筹办了开平矿务局。但矿区与外界的交通条件极差，大量的煤不能及时运出。因此，李鸿章请求在唐山至胥各庄间建一条运煤铁路，用骡马拖拽；资金全由矿务局筹办。朝廷权衡也无大伤害，同意办理。

李鸿章任命英国人金达为总工程师，在讨论铁路轨距宽窄时，金达力排众议，决定设计4.85英尺的轨距，这一方案的确定，奠定了日后中国铁路的标准轨距，使铁路的发展不限制在矿区以内，而成为更长的大干线的一部分。1880年6月，铁路正式铺轨，12月竣工，全线11公里，共用款11万两。中国第一代铁路终于诞生，通车时分，人们看到的是滑稽的一幕：几头骡马，力不胜任地拖拽着长长的运煤车在铁道上艰难而行，但这毕竟是铁路，是一个了不起的进步。

金达并未让事情停留在原始的阶段上，在李鸿章授意下，他用槽铁焊成车框，装上一台卷扬机上使用的锅炉，改装成一台机车，并取名“中国火箭”号，其牵引力达百余吨，这是中国最早的火车。

1881年6月9日，第一列用蒸汽机为动力的机车，拖着长长的煤车轰隆隆地从唐山开往胥各庄，这是一个值得纪念的日子。唐胥铁路是中国最早出现并得以保留的铁路，尽管它的命运还是

① 转引自潘君祥：《试论近代前期台湾铁路的倡导与开筑》。