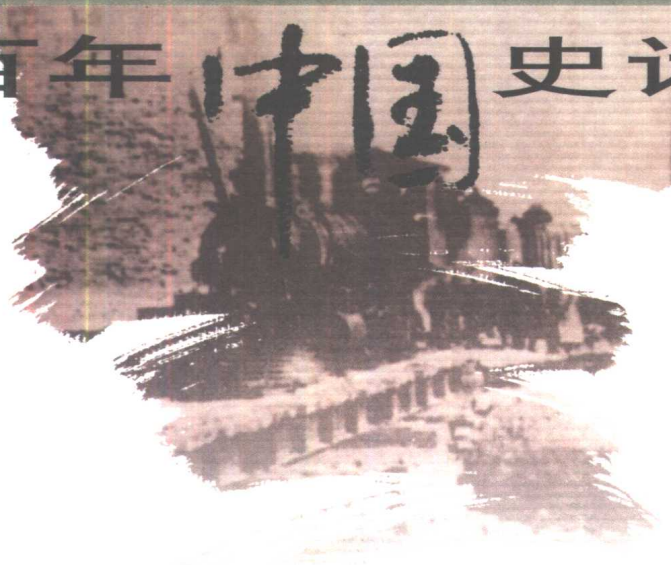


百年中国史话

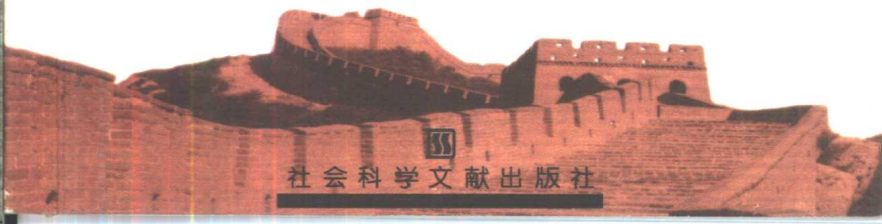


◎ 龚云／著

铁路史话



社会科学文献出版社



百年中国史话

铁路史话

著者 龚 云

社会科学文献出版社



百年中国史话

第二辑

图书在版编目(CIP)数据

铁路史话/龚云著. - 北京: 社会科学文献出版社, 2000.9

(百年中国史话. 第2辑/王忍之主编)

ISBN 7-80149-209-9

I. 铁… II. 龚… III. 铁路运输 - 经济史 - 中国 - 近代 - 通俗读物 IV. F532.9-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 22274 号

·百年中国史话·

铁路史话



著 者: 龚 云
责任编辑: 杨 群
装帧设计: 孙元明 魏 凯
责任校对: 阎晓琦 杨蔚琴
责任印制: 同 非

出版发行: 社会科学文献出版社

(北京建国门内大街 5 号 电话 65139961 邮编 100732)

网址: <http://www.ssdph.com.cn>

经 销: 新华书店总店北京发行所
排 版: 北京中文天地文化艺术有限公司
印 刷: 北京科技印刷厂

开 本: 787×960 毫米 1/32 开

印 张: 6.625

字 数: 95 千字

版 次: 2000 年 9 月第 1 版 2000 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 7-80149-209-9/K·018 本辑定价: 180.00 元
(全套共四辑 720.00 元, 单本 8.00 元)

版权所有 翻印必究

《百年中国史话》丛书总序

王忍之

在新旧世纪交替的日子里，我们将这套《百年中国史话》丛书，奉献给正在跨入新世纪的祖国人民。

1840年，作为西方资本主义强国的英国发动鸦片战争，首先用坚船利炮敲开以农立国的中国的大门。西方列强接踵而至，发动了一次又一次的侵略战争，并将一系列不平等条约强加给中国人民。古老的东方大国开始一步步堕入半殖民地半封建社会的深渊。中国人民为此进行了不屈不挠的抗争，但总是一次又一次惨遭失败。夜漫漫，路漫漫，“长夜难明赤县天”……多少志士仁人在挫折中奋起，努力探寻救国救民和发展的道路。他们向西方学习，也向学西方有成效的日本人学习。可是先生们的侵略，总是在不断地打破着学生的迷梦。尤

总 序

其是日本帝国主义所发动的全面侵华战争，更是旨在灭亡中国。没有现代化，固然无法跻身于世界民族之林；但没有民族独立，更不可能建设一个现代化的国家。以马克思主义武装起来的中国共产党人，领导中国各族人民进行了争取民族独立、人民解放的英勇斗争，并取得了新民主主义革命的胜利。

1949年中华人民共和国的建立，标志着半殖民地半封建旧中国的终结。曾经饱受痛苦和屈辱的中国人民从此站起来了。中国人民走上了社会主义的发展道路。这是历史的抉择。尽管在以往社会主义建设过程中，我们在取得巨大成就的同时也有过挫折与失败，在今后现代化事业的道路上，也不会一帆风顺，但“坚冰已经打破，航路已经开通”。迎接我们的，是光辉灿烂的美好前途。

古人说过：“温故而知新。”学习历史可以使人变得聪明一些。毛泽东当年在延安曾把研究现状，研究历史，研究国际革命的经验 and 马克思列宁主义，作为改造党内学习的基本内容。他认为，不注重研究现状，不注重研究历史，不注重马克思列宁主义的应用，是极坏的作风。他要求党的干部要真正懂得中国共产党的历史，真正懂得中国的近百年史。邓小平同

志、江泽民同志也经常提醒党员、干部和青年，要学习历史，尤其是中国近代史和中国共产党的历史。1991年，江泽民同志专门致信李铁映等同志，强调进行中国近代史、现代史及国情教育，使小学生、中学生、大学生认识人民政权来之不易，提高民族自尊心和自信心。

正在社会主义现代化道路上跨入新世纪的中国人民，当然不应该也不会忘记过去的岁月，不应该也不会忘记自己曾经经历过的任人宰割的痛苦和屈辱，奋起反抗的失败与胜利，学习西方的经验与教训，建设现代化国家的成功与挫折。这是我们前进的起点，也是我们前进的动力。今天的青少年，是未来世纪建设国家的主力军。建设的重任，要求他们多懂一点中国近百年的历史。这就是这套丛书的编写缘起。我们组织了中国社会科学院内外的专家学者，写出了大体上反映近代中国历史进程的九十多本小书。中国社会科学院还组织学者编写了一套《中华文明史话》丛书，它是向青少年朋友讲述中国古代历史的。希望这两套丛书能相互配合，成为我国未来建设者的好读物。

《百年中国史话》这套丛书，当然不可能囊括一切，但尽可能注意到各个方面，尽可能

总 序

全面地、立体地反映自 1840 年鸦片战争以后直到 1949 年中华人民共和国成立的 110 年间，也就是半殖民地半封建社会的旧中国的历史。这是中国历史的昨天。发生在昨天的许多故事，是值得我们永远记取的。这套丛书的各位作者在写作中，或者溶入了自己的见解，或者采纳了学术界的研究成果，限于体例，不能一一指出，谨在此向在中国近代史研究领域长期耕耘的学者们一并致谢！

是为序。

二〇〇〇年三月

■名 誉 顾 问 胡 绳 刘大年
■编委会主任 王忍之
■主 编 王忍之 张海鹏

编辑委员会委员 (以姓氏笔划为序):

马 勇	王 正	王庆成	王忍之
李文海	何秉孟	余绳武	张海鹏
金冲及	郭永才	姜 涛	徐辉琪
龚书铎	谢曙光	戴 逸	

常务编委:

张海鹏 徐辉琪 姜 涛 马 勇

目 录

- 一 中国近代铁路发展概观…………… 1
- 二 中国近代铁路的肇兴
 (1876~1894) …………… 16
 - 1. 吴淞铁路的兴建与拆毁 … 16
 - 2. 中国自建铁路的发端 …… 25
- 三 中国近代第一次筑路高潮
 (1895~1911) …………… 39
 - 1. 铁路建设高潮的出现 …… 39
 - 2. 列强在华掀起筑路高潮 … 55
 - 3. 民间筑路浪潮的兴起 …… 67
 - 4. 詹天佑与京张铁路 …… 79
 - 5. “干路国有”与保路运动 … 87
- 四 中国近代铁路发展从低谷走向
 高峰 (1912~1937) …… 103
 - 1. 孙中山的“大铁路计划”… 103

铁路史话

- 2. 列强掠夺中国路权高潮再起 113
- 3. 北洋政府时期铁路的缓慢延展 ... 119
- 4. 中国近代铁路工人运动 126
- 5. 地方强人筑路热潮迭起 138
- 6. 铁路建设高潮的再现 152

五 中国近代铁路由停滞走向全面衰落

(1938~1949) 168

- 1. 沦陷区的铁路延展 168
- 2. 抗日大后方的铁路展修 177

六 人民铁路诞生..... 189

参考书目..... 198

一 中国近代铁路发展概观

列宁曾经说过：“铁路是资本主义工业的最主要的部门即煤炭和钢铁工业的总结，是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标。”

铁路是近代工业革命的产物。18 世纪 70 年代，蒸汽机的发明为传统交通运输业的革命带来了曙光。1825 年，英国在大林屯至斯托克屯间修筑了人类历史上第一条公用铁路。自此，人类交通进入了“铁道时代”。至 1848 年，在英国通车的铁路已达 5000 英里（约合 8000 公里）。在此期间，美国（1830 年）、法国（1832 年）、比利时（1835 年）、奥地利（1838 年）、荷兰、意大利（1839 年）等 11 个国家先后修筑了铁路。随着世界贸易的发展和西方资本主义势力在全球的扩张，铁路也在世界各个角落开始展延。

铁路在古老的华夏大地上的出现，也是

“欧风美雨驰而东”的产物。1840 年的第一次鸦片战争，把闭关锁国的中华帝国开始纳入世界资本主义体系当中。西方列强开始按照自己的面貌改造中国。他们声称，在彻底破除“进入中国内地的屏障”，为西方贸易打开“一个新世界”方面，“武力和外交”“业已完成”他们能够完成的使命，要最后完成“进入中国内地”的工作，“只不过刚刚开始”，应在物质技术如电报、铁路方面下功夫。中国境内敷设的第一条营业铁路是 1876 年由第一个用坚船利炮打开中国大门的“日不落帝国”——大英帝国的商人在上海擅筑的吴淞铁路。它标志着古老的中国也开始步履艰难地进入“铁路时代”。从这一年算起，到 1949 年中华人民共和国成立，中国近代铁路，从无到有，从少到多，风风雨雨历经 73 载。按照中国近代铁路自身发展所呈现出的阶段性特点，中国近代铁路史可以大致分为四个时期。

第一，自 1876 年吴淞铁路出现在 1894 年中日甲午战争前，这一时期为中国近代铁路的艰难起步期。在此期间，围绕是否修筑铁路，清政府内部的洋务派和顽固派进行了旷日持久的争论。在这无益的争论中，中国铁路的诞生比西方晚了半个多世纪，丢失了中国铁路自身

发展的大好时机。清政府对铁路的态度长期处于“排拒”状态，视之为“洪水猛兽”，最后在外忧内患的双重压力下，从国防的考虑方决定“试办”，并最终“毅然兴办”。在近20多年中，中国筑成的铁路总里程才473.4公里，包括津唐铁路（天津至古冶），部分关东铁路（古冶至中后所），部分台湾铁路（基隆至新竹）及大冶铁路。这些铁路中，津唐路145.1公里为官督商办，余皆为官办。清政府本拟用官督商办，无奈中国风气未开，招商集股困难，缓不济急，只得转向官办。在修路中，清政府确定铁路“当由我自造”的方针，注意防止路权外溢，不借外债，但不反对官督商办的铁路公司及地方当局，在大致平等的条件下，适当借些外债，让民间及地方与外资发生往来。总的来说，这一阶段中国铁路的起步非常艰难，发展极其迟缓，但由于中国在形式上是一个主权国家，中国铁路初创期的发展大致是正常的。清政府奉行的是一条利用外资，自主修建，允许民间和地方当局引进外资的筑路政策。惜好景不长，中国在中日甲午战争中失败，因此地位急剧下降，修路中的正常局面被打破了。

第二，从1895年甲午战败后清政府继续

奉行“必将举办”铁路政策，到1911年清政府宣布铁路“干线国有”政策为止，这一阶段为中国近代铁路第一个建筑高潮期。甲午惨败，大大刺激了清政府。清政府宣布铁路为“通商惠工要务”，将铁路作为“图自强而弭隐患”的一项“实政”。为此清政府制定了官办铁路、“借债筑路”的基本政策。为了推动铁路发展，清政府于1903年向民间开放铁路修筑权，由此促成了商办铁路的兴起。与此同时，帝国主义列强为了瓜分中国，输出过剩资本，大肆抢夺中国铁路建筑权益，并为此展开了“路权掠夺战”，掀起了掠夺中国路权的第一次高潮。帝国主义攫取的铁路权益，其线路走向几乎遍及全中国。成长中的中国民族资产阶级深感于“国将不国”，提出自造支路的要求，并开展了挽回路权的斗争，兴起了各省自办省内铁路的高潮。帝国主义列强对清政府施加压力，谋求假其之手进行阻遏和破坏；清政府为了维持自己摇摇欲坠的统治，乞求帝国主义的支持，遏止资本主义势力的高扬，整顿国内铁路发展秩序，改变了20世纪初一度执行的向民间开放铁路投资的方针，于1911年制定“干路国有”的政策；刚及实施，即引起了全民的强烈反击，引发了保路运动，导致了清

政府的覆亡，此后中国进入军阀统治时期。中国铁路发展由高峰跌入低谷。这一时期共筑铁路 9200 多公里，平均每年兴建 544 公里，到 1911 年全国铁路已近万公里。在这些铁路中，列强直接修筑和清政府借债修筑的，达 8305.7 公里，占总里程的 83.5%，这充分显示了中国铁路的半殖民化的特征。清末铁路的 78.28% 分布在长江以北。因北京是全国政治中心，几大干线由此向四周辐射；北方河流少，急需发展铁路以改善交通；在列强划分的势力范围中，沙俄对东北侵略最深，筑路亦多；加之北方矿产丰富，已有一批近代化开采的煤铁矿，为铁路运输提供了大宗货源。清末商办铁路，绝大部分都分布在南方，这与南方开放早，民族资本主义经济相对发达，民族资产阶级力量较强的社会状况相符。

第三，自 1912 年北洋政府“统一路政”完全取缔民办铁路，到 1937 年抗日战争爆发前修“战备铁路”，这一时期为中国近代铁路发展从低谷走向第二次高潮期。1912 年至 1927 年北洋政府统治时期，为中国近代铁路发展的第一个低迷期。北洋军阀政府宣布“循守成例”，完全取缔民办铁路，导致铁路发展渠道的单一化，截断了民族资产阶级和地方政

府在铁路部门的创业机会。作为中央政府的北洋政府，更迭频频，而且国内军阀战争频仍，致使铁路建设所需要的内部和外部条件不具备。北洋政府以修铁路为名大借洋款，而用于铁路方面的却甚少，资金的严重不足，使得铁路的兴筑裹足不前。西方列强从 1912 年到 1914 年第一次世界大战爆发，谋求调整、增强各自在华势力，纷纷以提供贷款为名，再一次开展路权掠夺战，掀起列强在华掠夺路权的第二次高潮。但因第一次世界大战爆发，列强所强夺的铁路，实际都未动工；有关文书成为限制、束缚中国自主行动的文据；预支的垫款，几乎都流为袁世凯政府的军费、政费，用来危国害民。日本利用中国辛亥革命爆发和第一次世界大战欧美列强无暇东顾之际，大肆在中国掠夺路权，把整个东北地区和山东全省视为禁脔，并为此在中国擅筑了不少铁路，想以此实现其吞并东北、独霸中国的野心。第一次世界大战结束后，英美法等国为破除日本在华膨胀的势力，组成英、美、法、日四国新银行团，并试图国际共管中国铁路，最后因其内部矛盾和中国人民的反对而破产。整个北洋军阀统治期间，虽然民初在孙中山的倡导下，曾掀起筹办铁路的热潮，但 16 年间中国路权丧失