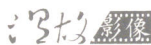


THE VANISHED
YANGTZE RIVER

DURING THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY IN 1910S



绝版长江

1910年代的铁路营造与沿途风物

[美] G.A.凯尔 (G.A.Kyle) 等 著

张远航 编

龚格格 张春颖 译



GUANGXI NORMAL UNIVERSITY PRESS

广西师范大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

绝版长江: 1910年代的铁路营造与沿途风物 /
(美) 凯尔 (Kyle, G. A.) 等著; 张远航编.
桂林: 广西师范大学出版社, 2007.9
(温故影像)
ISBN 978-7-5633-6675-0
I. 绝… II. ①凯…②张… III. 铁路运输—经济建设—
中国—1910—图集 IV. F532.9-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 122231 号

广西师范大学出版社出版发行
桂林市中华路 22 号 邮政编码: 541001
网址: www.bbtpress.com
出版人: 肖启明
全国新华书店经销
发行热线: 010-64284815
山东人民印刷厂印刷
(山东省泰安市灵山大街东首 邮政编码: 271000)
开本: 787mm × 1092mm 1/12
印张: 12 $\frac{2}{3}$ 字数: 29 千字 图片: 125 幅
2007 年 9 月第 1 版 2007 年 9 月第 1 次印刷
印数: 0 001~4 000 定价: 88.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与印刷厂联系调换。

作品简介

《绝版长江》拍摄的这些高清晰珍贵照片，缘于一条铁路的修建。它们分别收录在1918年5月1日和1919年9月15日，美国裕中公司向北洋政府交通部呈递的关于周襄铁路建设的可行性报告里。清末民初，无论是照片还是著述，西方人视野里对中国时有不同程度的歧视，《绝版长江》却体现了观察记录这片土地的独特眼光。通过今人所编译的这些图片和文字，我们似乎又可以回到河南、湖北、陕西、四川及重庆当年的山脉、田野、河流，可以看到大山中成片成片的林木、田地里郁郁葱葱的庄稼、河道上来来往往的船只，更可以看到长江三峡那壮丽的绝版风景……

作者G.A.凯尔 (G.A.Kyle) 等人，1910年代美国裕中公司负责从中国信阳至成都线路勘测的工程师。编者张远航，任职于中共中央编译局。译者龚格格与张春颖，分别任职于中共中央文献研究室、北京物资学院外语系。

封面图片

1910年代的巫峡绝景。照片选自美国裕中公司向北洋政府呈递的铁路营造可行性报告，报告所署时间为1919年9月15日，今可见图上有氯化银或溴化银的洗照片痕迹，照片弥足珍贵。



绝版长江

1910年代的铁路营造与沿途风物

[美] G.A.凯尔 (G.A.Kyle) 等 著

香港的另一面

一位摄影师眼中的六七十年代

蒙敏生 摄

内战结束的前夜

美国《生活》杂志记者镜头下的中国

[美] 杰克·伯恩斯 摄

遍地盐井的都市

抗战时期一座城市的诞生

孙明经 摄

一个时代的侧影

中国 1931—1945

陈晓卿 李继锋 朱乐贤 著

策 划 温故书坊 (wengushufang@126.com)

责任编辑 曹凌志

装帧设计 蔡立国

制 作 左 伟

<http://www.bbtbook.com>

网络销售合作伙伴

博库书城 www.bookuu.com

当 当 网 www.dangdang.com

卓 越 网 www.amazon.cn

THE VANISHED
YANGTZE RIVER

DURING THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY IN 1910S 历史影像

绝版长江

1910年代的铁路营造与沿途风物

[美] G.A.凯尔 (G.A.Kyle) 等 著

张远航 编

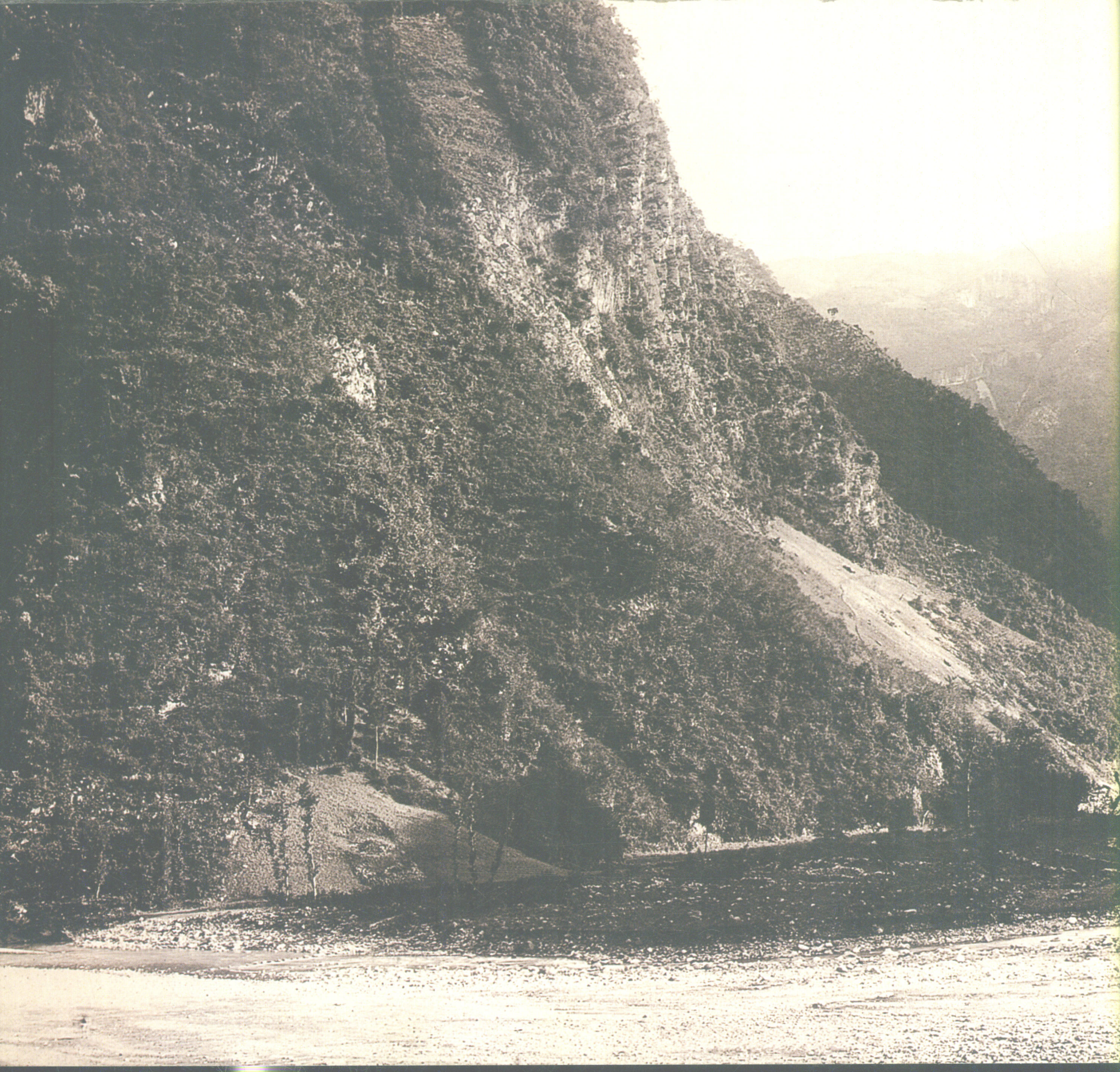
龚格格 张春颖 译



广西师范大学出版社·桂林















目 录

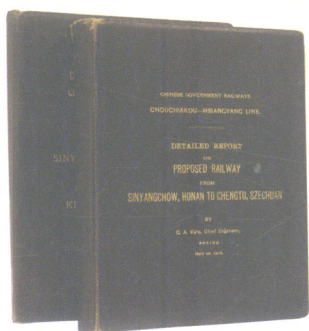
这些照片的由来——写在前面	10
从信阳到成都	15
附录：费用预算的依据和达到平均成本所使用的方式	100
重庆及其周边	105
1910年代的三峡景观	119

前页图片：

- ① 巫峡风景
- ② 三支峡风景
- ③ 巫山县城
- ④ 风箱峡风景

这些照片的由来

——写在前面



“报告书”原件

这些拍摄于将近90年前的照片，缘于一条铁路的修建。它们分别收录在1918年5月1日和1919年9月15日美国裕中公司向北洋政府交通部呈递的关于周襄铁路建设的可行性报告里。

这两份长达300多页的报告书，装订极为考究，覆以湖蓝绸布装裱的硬壳封面，正文为英文打字，其中附有大量的参数图表和照片。有些照片，从构图到用光都十分讲究，明显出自职业摄影师之手，或者说，拍摄这些照片的人至少也接受过相当水准的训练。2006年6月，这两份报告书在尘封了80多年之后，重现于北京潘家园旧货市场。至于这两份报告书到底是裕中公司呈递给交通部的正本，还是公司存档的副本，尚难以确定。不过，因事关公司商业

机密，加以西方人对档案的重视与严谨，估计这两份报告书从北洋政府的旧档里流出的可能性比较大。

清末民初，列强为达控制中国之目的，先是与清政府继又与北洋政府讨价还价，争相与其签订贷款承建铁路的协议。1917年5月，当时的交通总长许世英代表政府与美国裕中公司签订了委托其承造铁路的合同，规定裕中公司在中国境内承造总长约2413.5公里的铁路。后来，双方商定将原合同规定路线长度由2413.5公里缩短为1769.9公里。合同还规定，此项铁路经费由裕中公司代售金币债券分年发行，至铁路造成为止。年息5厘，每次债券发行后，自第26年起，分期还本，以50年内本利还清。

1917年11月，交通部在北京设置株钦铁路工程局，计划由裕中公司贷款修建自湖南株洲至广西钦州的铁路，铁路途经湘乡、保庆、东安、全州、新安、云州、桂林、永福、郴州、象县、武宣、贵县、云山至钦州，共约1100公里，定名为株钦铁路。当时，正值第一次世界大战，债票不能发行，依照合同，先由裕中公司暂筹款美金50万元，以作为设局勘路之费用。株钦铁路工程局依国有铁路编制通则，设置局长一人，总务、工务、会计三处；其中工程科设外国人一员，总工程师设综核科，以外国人一员为总稽核。

后来，裕中公司以株钦线不足合同1769.9公里之数，商请交通部，核准添造由河南周家口至湖北襄阳铁路一条，约计362公里，以为补充不足之里数。该项工程定名为周襄铁路，由株钦铁路局兼办，并于1918年1月设立周襄铁路工程局，投入测量勘探周襄路线。周襄铁路之堰城至南阳路线经过的重要城镇有堰城、大刘店、问津寨（问十镇）、吴城、新安店、舞阳、谢店（卸甲店）、保安镇（保安驿）、招抚岗、独树、方城、博望、新店、南阳等，里程为172.2公里。裕

中公司于原定路线之外，并测勘由信阳至襄阳241.35公里，据总工程师称，该线较周家口为优，但较原线约缩短了128.7公里，拟由襄阳再展勘至陕西汉中，呈奉交通部。核准后，再派人勘测。

1918年6月，株钦、周襄两路测量完成后，裕中公司又商榷交通部，履勘由陕西新安至四川成都的路线，以为将来承建入川铁路做准备，其“野心”不可谓不大。至此，原先的周襄铁路实际上已调整延伸为信阳至成都的铁路建设规划。

为了参证经由此线入川之可行，裕中公司还请人对交通部拟议中川汉铁路途经三峡的部分线路进行勘测，并拍摄了沿途的山川地形，以说明此线施工之艰难、成本之昂巨。这些照片与勘测数据，也一并附于其中一份上呈给交通部的报告里。收录在本书中的部分三峡照片，可以说是由铁路勘测衍生出来的副产品，不经意地为后人留下了长江三峡1910年代的壮丽景观。

由于当时战事频仍，土匪骚扰不断，勘测工作可谓历尽艰辛。其报告中称：“尽管我们不断收到河南、陕西、四川三省土匪破坏我们工作开展的消息，但是没有一支队伍停止他们的工作。”其中，

Amount	Per Mile	Total Cost
General Expenses	10.00	\$ 10.00
Construction Expenses	10.00	\$ 10.00
Maintenance Expenses	10.00	\$ 10.00
Operating Expenses	10.00	\$ 10.00
Interest on Bonds	10.00	\$ 10.00
Depreciation	10.00	\$ 10.00
Taxes	10.00	\$ 10.00
Insurance	10.00	\$ 10.00
Contingencies	10.00	\$ 10.00
Unforeseen Expenses	10.00	\$ 10.00
Total		\$1,000,000.00
Average Cost per Mile		\$5.80

“报告书”内页

-185-



View of Chwan Ping.



Tao Ho at Ta Chi Tu.

-181-



Looking Southwest from Divide towards Chengkou.



Country East of Nanchi.

“报告书” 随附图片

一位工程师还“被河南的一些土匪给抓去了，过了52天后才重新获得自由”。勘测工作不得不于1919年中止。

从提议到勘测，周襄铁路以及相关路线的修建虽然颇费周折，但还是大体上完成了勘测，尽管当时这条铁路并未投入建设，这两份勘测报告也被当局束之高阁，但是却为其后的铁路建设勾画出了最初的蓝本。1976年建成通车的襄渝铁路，襄樊至渠县的路段就基本上遵循了当时所勘测的线路，只是由于裕中公司所设计线路的目的地是成都，而非重庆，故与后来的襄渝线分道扬镳，由渠县西折，经蓬溪、射洪而抵成都。

需要指出的是，裕中公司所提供的勘测报告，不仅仅包含与铁路建设相关的各项技术参数，通过对沿途人文物产的详细介绍，报告还进而论证了规划中的铁路在当时所具有的经济与社会价值，人文信息十分丰富。以其对沿途人文物产的如数家珍，推测裕中公司当时一定聘请了中国的相关专家参与此事。出于对这些宝贵信息的珍视，在编译整理这本书的过程中，我们尽可能地保留了报告中的这些原始记载。

众所周知，由于交通不便，河南、湖北、陕西、四川腹地，在清末民初鲜有旅行者涉足，加之当地不像沿海地区，人们很少掌握现代的照相设备或技术，留给后人的影像资料可谓少之又少。从报告随附的大量照片里，我们得以窥见线路沿途，尤其长江上游、汉水流域将近90年前的山川地貌。虽然近百年的时光已经悄然逝去，长江三峡大坝的崛起，更无情地改变了这里的一切，但却阻遏不住人们追寻历史的冲动与愿望。这部画册的出版，或许多少能带给人们一些心灵上的慰藉。



“报告书”随附图片