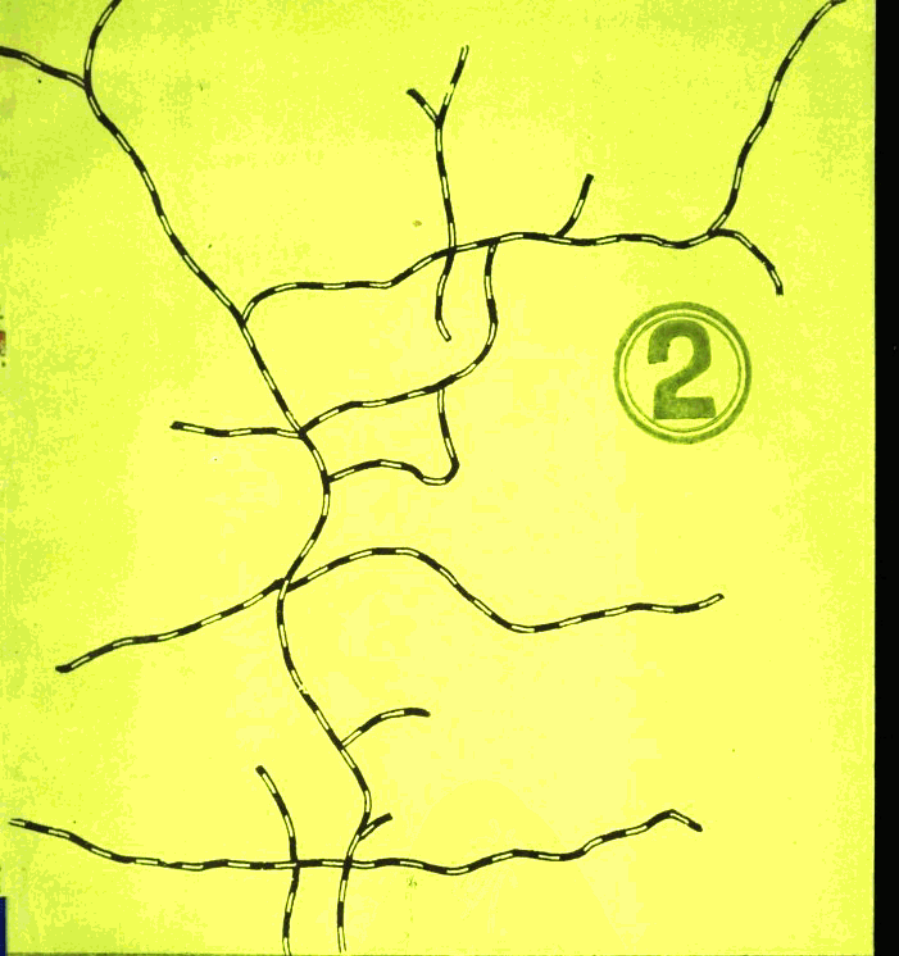




2

济南铁路局史志资料选编

济南铁路局史志编纂办公室编

济南铁路局史志资料选编

第 二 辑

一九八六年十月

前 言

自我局第二次史志工作会议以来，全局上下签订编志承包合同，有效地推动了史志工作的普遍展开，部分单位已进入志稿长编的试写阶段。为了配合全局编志工作的进行，现将局史志办现存有关我国及山东铁路起源与发展的部分常识和背景史料；有关济南铁路局管内大部分干、支线建设的概况资料，汇集成本期资料选编出刊，以期减少有关单位在收集资料方面的重复劳动，为编写各级志书创造方便。同时，继第一辑史志资料选编之后，为广大编志工作者和其他读者进一步了解铁路建设与发展的历史，继续提供珍贵史料，以更好地为两个文明建设服务。

由于我们专业知识和编辑水平有限，加之所选资料的出处、规格、标准不一，选编必有不当之处，恳望读者批评指正。

编 者

一九八六年九月

目 录

中国铁路之起源·····	1
铁路知识是怎样传入中国的·····	5
德帝国主义对山东全省路权的掠夺·····	8
胶州湾事件与胶济铁路·····	41
客闵与津浦铁路·····	46
津浦铁路沿革·····	51
陇海铁路筑路纪要·····	56
十五年来之交通概况(铁路部分)·····	62
蚌埠分局先后划归济南局情况·····	76
津浦铁路·····	83
胶济铁路·····	89
蓝烟铁路·····	92
辛泰铁路·····	95
兖石铁路·····	105
泰莱线·····	109
泰肥线·····	111

泰肥线穆湖段·····	113
兖宁线·····	115
济荷线·····	117
临枣线·····	134
张磁线·····	137
张东线·····	141
济南铁路枢纽·····	145
改建后的济南铁路枢纽·····	149
徐州铁路枢纽·····	167
济南洛口黄河铁路大桥·····	170
济南曹家圈黄河铁路大桥·····	184

中国铁道之起源

我国倡议建筑铁路，始于英国铁路大家司梯文生。时在清同治三年（一八六四年）氏由印度来华，见我国尚无铁路，谓沪苏间建一铁路可与伦敦西北铁路竞美。其时风气未开，迄无应者。四年七月，英商杜兰德氏在北京宣武门外造一里许小铁路，试行小火车，是为火车输入中国之始。因舆论反对，经步军统领饬令摧毁。十三年七月，英商邪台马其沙实业公司（即今怡和洋行）以上海自开埠以来，商务日见繁盛，建议筑松沪铁路。举玛理逊为总工程师兼代理人，线长九英里。光绪二年正月二十日（西历一八七六年二月十四日）小机车（名曰引导）第一次开行，时成一英里三分之一。旋经江海关道冯煥光、南洋大臣两江总督沈葆楨反对，向英使威妥玛交涉饬令公司停工。英使以洋商自行租路修筑与中国无涉，拒绝停工。会有一兵士被车压毙，当道照会英领停车，又不允，且派兵舰二艘来沪示威。北洋大臣李鸿章出面调处，以银二十万两由我购回。沈督饬冯煥光订定买断条款，计规银二十八万五千两。限一年付清，在未清前，路仍归公司经营。二年十一月十六日，始由上海直达吴淞。每星期每英里获利二十七镑，几与英国铁路客车收入相等。三年九月十五日为止最后付款期，款方付讫，当局遽命工匠即刻将全路掘毁，是为外人倡议建筑铁路时期。

淞沪铁路既毁，福建巡抚兼台湾学政丁日昌以轨材废弃可惜，奏请移台湾，改筑台南至台北铁路。许之。其后以无款中辍。然主张修筑铁路之见于章奏者始此。

当唐廷枢（粤人字景星）之总办轮船招商局也以轮船恃煤为命脉，派员在开平觅得产煤矿区，禀请李督批准开采。嗣以运煤

非建铁路不为功，五年后稟请李督由矿局出资，自唐山筑至胥各庄，凡十八华里。李督专折奏准，并派矿务工程师英人金达督修，世所称唐胥铁路是也。正筹办间，廷臣交章谏阻，奉旨收回成命，六年后请修轻便铁路，虑朝议禁驶机车，声明用驴马拖载始获允准。至议轨间尺寸，用金达议定为英尺四尺八寸半，遂永为我国轨间标准。七年五月十二日兴工，十二月告竣，每英里用款约英金二千镑。开车之初用驴马拖行，俗呼为马车铁路。嗣因引重力缺乏，金达氏利用废旧锅炉改造一小机车（现存交通博物馆），其力能引百余吨。并由开平矿务总工程师薄内氏之妻命名曰“中国之洛克提”，“洛克提”者，英国铁路第一机车之名也。是为我国驶行机车铁路之始。

行车未久，言官复连章弹劾，寻等被勒令禁驶，唐廷枢力谋营救，经几许波折始克开驶。十一年金达谒李督面陈路线有展长必要，于是由李督奏准将唐胥路展至芦台。脱离矿局，别组开平铁路公司，派伍廷芳为总理，唐廷枢为经理，招集商股二十五万元，收买唐胥路，十二年展筑芦台工程，十三年工竣开车。由兹逐渐推展，而成京奉铁路。为今日全国路网之初祖，是为国人自造铁路时期。

同光之际，主修铁路与反对修铁路二派几为政治上劲敌。主修铁路者，以利交通、便运兵、御侮强国为前提，其主要人物为李鸿章、郭嵩焘、薛福成、刘铭传、左宗棠、张之洞诸人。反对修铁路者，以无事生事、震动陵寝、所喷黑烟有伤禾稼为话柄，其坚持不变者有沈葆祯、张家骥、刘锡鸿、余联沅、冯煊光诸人。两派壁垒森严各不相下。李鸿章与郭嵩焘书，有曰：（同治十三年冬，赴京叩谒梓宫、谒恭邸，极陈铁路利益，请先试造清江浦至京，以便南北转输。邸意亦为然，谓无人敢主持。复请其乘间为两宫言之渠，谓两宫亦不能定此大计。从此，遂绝口不谈）。薛福成开创中国铁路议曰：（中国士大夫不知铁路为何物，骤闻是说

不免疑骇，及目见之，则此事本平甚常，无足惊异。从前吴淞铁路若留至今日，则知其利必渐渐多。）今日群知建筑铁道为当务之急，不可一日缓，以前种种纷扰已如明日黄花。然览李薛二公所云云，可以窥见当日反对筑铁路者之势力。设非李鸿章等百折不回，尽力提倡，吾国铁路将无建筑之日。此又研究中国铁道史者，当知此一段掌故也。是为吾国初筑铁路之纠纷时期。

第二节 铁道主管机关之更迭暨铁道部成立

我国创办铁路之初无专属机关。光绪十二年（一八八六）四月，直隶总督李鸿章，以铁路有神军事，奏请将铁路事务划归总理海军衙门管理，报可。十七年三月，总理海军衙门会同李督奏请造关东铁路。谕派李鸿章为督办，裕禄为会办。自后关东铁路即所谓关内外铁路者由督办专司之。二十二年设立铁路总公司，以盛宣怀为督办大臣。修筑芦汉铁路仍由海军衙门兼辖。二十四年六月设立统辖矿务铁路总局，路事遂离海军衙门而独立。

当铁路总公司、矿务铁路总局先后成立，也以铁路总公司为建设机关，矿务铁路总局为管理机关，凡矿务铁路两项俱归统辖。中国铁路之有管理机关自此始。二十九年八月矿务铁路总局奉旨裁撤，所有路矿事宜归并商部。

商部成立之初分保惠、平均、通艺、会计四司，关于铁路事项属诸通艺司。是时，借款官办铁路权在各路督办及铁路总公司，商部不过监督承转之机关。旋于三十年六月，奏请仿管理铁路大臣等，将近年经办情形造具图册报部。九月又请飭各该管路矿大臣逐年按季填造表谱图册，均奉旨依议。凡此皆商部设计集中各路实权之动机。

三十二年正月，奏请厘定全国铁路轨制一律以英尺四尺八寸半为标准。九月商部改为农工商部，同时，特设邮传部专管船、路、电、邮四政。尚书张百熙莅任，以接收路政为入手。于是，津浦、京汉、沪宁、正太、汴洛、道清等各路，均先后收归邮

传

部掌管。三十三年三月，署尚书林绍年以京汉沪宁、正太、汴洛、道清等五路事务纷繁，奏请设五路提调处，以候补五品京堂梁士诒充任。自陈璧掌邮传部设路政司，裁撤提调处，另设邮传部铁路总局，专管借款、各路行政，以一事权，仍以梁士诒充局长。宣统三年正月，尚书盛宣怀奏撤梁士诒。局长差遗缺，以署侍郎李经芳兼任。

民国元年一月一日，南京临时政府成立，设交通部。四月民国政府移北京，邮传部原有之路政司及铁路总局事务并入交通道路政司，以路政司司长兼领铁路总局。二年十二月修改官制，改路政司为路政局。三年七月，取消路政局改设路政、路工、铁路会计三司。同月部令“查从前借款，各路因合同内有督办名义，向由本部派员兼充，以便与外人接洽。兹派次长王黻炜兼充铁路督办，执行职权。”此制相沿至国民革命统一南北后始废去。

民国十七年（一九二八）十月二十三日，国民政府命令：文明国家对于铁道事业颇多设立专部。为贯彻总理铁道政策，着即设置铁道部，以期计划之实现与发展。除特任部长组织成立外，着交通部即将关于铁道行政一切事宜移交铁道部办理，以专责成而明系统此令。”同月二十四日，特任孙科为国民政府行政院铁道部长，于二十五日宣誓就职。择定本京浮桥杨将军巷钟南中学旧址及第二十六七号楼房为办公地址。三十一日，任命连声海为国民政府行政院铁道部政务次长，王征为国民政府行政院铁道部常任次长。铁道部于十一月一日开始办公，由是宣告成立。

嗣以钟南中学旧址不敷应用，于十八年春间收买京市萨家湾、中山路、太平桥等民地、建筑新署。所有购地建筑经费均由津浦、平汉、北宁、各路按月摊解，升附建职员宿舍。至十九年三月先后落成，旋即迁入办公。（摘自铁道年鉴第一卷）

铁路知识是怎样传入中国的

世界铁路运输业的兴起

美国的斯托克顿——达令顿铁路在1825年9月27日对公众正式开业运营，标志着近代铁路运输业的开端。它使陆上交通迈入了以蒸汽机为动力的新纪元，成为工业革命的一个重要环节。铁路及火车一经发明，便以其迅速、便利、经济等优点，深受人们重视。除了在它的发源地英国全面展开铁路的铺设工程外，其他资本主义国家如美、法、比、德各国、分别于1830年至1835年，先后开始利用这一交通运输工具。尔后，俄国于1838年，意大利于1839年，相继在国内开始修建铁路。在1825年——1848年的二十四年里，单就英、美、法、德四国的铁路总里程，就从初期的60公里，展延到期末的21,000余公里，呈现了一日千里的发展景象。铁路运输在推进各国社会经济的发展方面，显示了巨大的作用，引人注目。

传教士传播西方学艺

到了二十世纪二、三十年代，英国产业革命引起的兴业热潮逐渐告一段落，因经济萧条而一筹莫展的英国朝野，注目于庞大的中国市场。在资本主义各国谋求扩张在华势力的形势下，基督教也加紧了在华传教布道活动。西方传教士从其本国差会机构接受了在华便宜行事的指示，除了展开宗教活动外，还从事于非宗教的以至危害中国安全的非法活动。介绍“西方学艺和科学”，就是他们配合完成布道的一种手段。为求有利布道，在华的传教士一般都学习中文、华语，有些人并达到了相当熟悉的程度。

某些传教士还用中文撰写有关世界（或某一国）的史地、贸

易等著作，介绍西方情况，炫耀物质文明。其中类多涉及欧美一些国家最初竞相兴建铁路的情况。如裨治文的《美理哥全省国志》和《地球图说》，郭士立的《万国地理全图集》和《贸易通志》，息力的《英国论略》和马理逊的《外国史略》都是。其中，在《贸易通志》中所叙述的尤为详明：

“且火机（即蒸汽机）所施不独舟也，又有火轮车。车旁插铁管煮水，压蒸动轮，其后竖缚数十车，皆被火机拉动，每一时走四十余里。无马无驴，如翼自飞”。

“欲施此车，先平其险路，铺以铁辙；无坑坎，无纡曲，然后轮行无滞。……然地有纡曲高下不可行火轮者，唯在填平道路，将碎石漫地，使其平坦；两旁轨辙以铁为槽，行时溜轻如飞，则一马之力牵六马之重”。

作者最后发表议论，火车和铁路“皆中国所无，亦中国所当法”。

据考证，裨治文撰述的两书。完成于1838年；郭士立的《万国地理全图集》和《贸易通志》。分别完成于1839和1840年。息力和马理逊的著作完成于何年不明。根据已掌握的上述年份，可以认为最先输入中国有关火车铁路的知识，最迟应该是1838年。

林则徐与铁路知识的传入

鸦片战争前夕，林则徐奉旨在广州主持禁烟政务。为明瞭世界形势，他自1839年起两年间。组织人力，翻译外文报刊、书籍。在节译慕瑞（Murray）的《地理大全》的基础上；于1841年编纂而成的《四洲志》中，多处叙述美国的铁路运输情况。如在“总论”中说：“其不通河道者，即用火烟车（即火车）陆运货物。一点钟可行二、三十里。”“其车路皆穿凿山岭。砌成坦途。”书中分述纽约、宾夕法尼亚等州经济情况，多处叙述建设铁路以便州内交通。这是出于国人手笔最先对铁路及火车的介绍。

魏源、鸦片战争中参与浙东抗英战役之后，以忧国忧时心情，设想“师夷长技以制夷”。他在《四洲志》的基础上，广泛采集反映西方史地的资料，写成《海国图志》一书，广泛涉及西方的历史、地理、科技、文化。书中也提到了火车与铁路。如在弥利坚国前记中写道：“国内运载货物，陆则有大车、小车，藉马力以行走。又有火轮车，中可住千人，一时能行百、八十里。故国内多铁轱辘之路。”所谓“铁轱辘之路”也就是铁路。

与魏源同时的徐继畲，以《海国图志》为基础，在参与对外交涉工作中与外国人接触所获见闻，于1848年撰述成《瀛环志略》一书，零散叙述当时美国各州的铁路分布运营情况，还简述铁路修建的工序和功能：“以石铺路，熔铁汁灌之，……以利火轮车之行，一日可三百余里。”一本地理书而对铁路能作如此逼真的描述，可以说是难能可贵。

综上所述，有关铁路火车知识的传入中国，在当时的讯息传播条件下，在时间上并不算晚。当时比较先进，开明的封建士人，已经认识到铁路运输是一种技术的“精能”，却没有想到要加以引进和利用。这种状况固然是受封建的社会经济条件所决定，它与当时封建中国的高度集权，严密控制，压得“万马齐喑”，不易产生改革要求，也深有关系。

（摘自《铁道知识》1985年第5期）

德帝国主义对山东全省路权的掠夺和

英、德对津镇铁路的竞争

(1897—1900年)

一、德帝国主义对山东全省路权的掠夺

(1897—1900年)

(一) 德帝国主义掠夺山东全省路权

〔塞纳乐致沙士伯雷电，1897年11月22日于北京〕海靖 (Baron Von Heykjng)，正式通知中国政府，在下列要求未予允准前，决不从胶州撤兵①。

.....

五、德国工程师，在山东省内，具有建筑通省铁路以及开采铁路沿线矿藏的优先权。

总理衙门对于这些要求的答复是：在胶州撤兵以前，谢绝谈判。

〔蓝皮书，中国，第1号（1898年），页2—3。〕

〔张之洞致盛宣怀电，光绪二十三年十一月初一日〕昨津电，德事甚急。查六条以铁路为最要，不许则难了，轻许则贻害。此间现议宁沪一路，流弊尚少。若以此易彼，或可解围。惟交还二字，恐有别情。请速召锡乐巴将洋文原电呈出，细译交还二字语意究作何解，有无流弊。如尚无他，似可速电总署，以此

①1897年冬，德国藉口曹州教案，派军舰强占胶州湾，提出六项要求。这里只摘列有关在山东通省建筑铁路的第五项一项。

抵去一条，实于大局有益，而宁沪路成矣。

〔盛宣怀：愚斋存稿，卷29，页11。〕

〔张之洞致柏林许景澄电，光绪二十三年正月二十一日，公元1897年12月14日〕德事有何确信！六条中惟铁路最毒，意在踞全齐耳。请探彼国议论，铁路一条尚可商量否！尊意有何良策？或抵换，或酌减，或展缓，或求助，祈示。他国情形若何！危险之至！均祈速电覆。

〔张之洞：张文襄公全集，卷154，页14。〕

〔张之洞致总署及王文韶电，光绪二十三年十一月三十日〕六条中惟山东铁路一条最毒恶，意在吞吸全齐、硬驳彼必不允，或以江宁至沪铁路与之相抵，海使曾遣德员来鄂商盛京卿及洞，欲揽办宁沪铁路借款，利息五厘一毫半，本息俱摊在内，六十年还清，不再还本。盛京卿细核，并不吃亏。较招商股息尚轻，如肯以此路相抵较胜，且路从沪起，各国牵掣，为患较轻。

〔同上，卷79，页15—16。〕

〔总署议结曹州教案奏摺①〕本年十月间，山东曹州地方，杀毙德国教士二名，德国兵船遽袭胶澳。该使臣海靖致臣衙门照会，要求六款，势将决裂。业经具摺奏闻。……

该使又藉教案索商务，拟请嗣后山东如开办铁路，及铁路附近矿务，先令德国人估办。旋又请设德华公司，造通山东省城並通省及铁路附近之矿，意在仿照俄华公司利益，臣等力与磋磨，允由胶澳至济南，造铁路一段；俟此段造成后，再商造后段，与中国自办干路相接。均由德商华商集股领办。声明不占山东地土，並另立合同，无庸比照他国章程，以为中国自商之证。……

〔附：总署致德使照会（光绪二十三年十二月十九日）〕光绪二十三年十二月初三日准贵大臣照覆教案六条，与本衙门意见相同，即作为教案商定了结之据。惟第五条铁路由胶澳起往济南

①光绪二十三年十二月三日朱批：依议。

府及山东界一节、其由济南府往山东界之一道，应俟铁路造至济南府后，始可开造，以便再商与中国自办干路相接。至一切办法，於另订详细合同内声明。此后段路所行之处，亦应订明。相应照覆贵大臣查照可也。

〔清季外交史料，卷128，页14—16。〕

〔张之洞致总署电，光绪二十四年正月初二日〕洋报载德总领事自言德将以山东铁路为吸取全东地利，深入豫省中原之根。其说甚详，计甚毒。中外皆见此报，明是见英吞长江，彼嫌胶州一隅尚小，故得步进步，覬我中原。

〔张之洞，张文襄公全集，卷79，页29。〕

〔驻德公使吕海寰致总署电，光绪二十四年正月初九日〕外部毕鲁函约往见，据云：奉德主谕，胶事大局已定，甚善，惟请中国准胶澳铁路展至沂州，尤敦睦谊。寰告以沂路前经海靖议删，今又反覆，殊不合。毕云：沂州利益大，清格外通融。因告以中德兵杂居，久必激变，中国难任保护；必撤兵，方电商。毕云：兵甫战，遽撤兵，此示民怯。况中国所许未见效验，亦难请撤。若将充案及偿款早了，许展沂路，当可结案。告以照会互换，谕旨批准，本已结案。诘难再四，彼仍坚持，海使明知理屈，故耸动德君出首，恐难遽夺。

〔清季外交史料，卷129，页7—8。〕

〔又电，光绪二十四年正月十二日〕顷赴外部约见，云海靖来电，以中国戕凶办充案未获，沂路未允为词，德主如知，恐伤睦谊，请先转达总署速办云云。

告以定罪缉凶，均能照办；惟沂路已删，系海使藉端寻衅，切勿轻听，並將前电反覆辩论；彼辞遁，仍狡辩。末云：沂路实系德主意，中国肯照电速办，立即撤兵，更加交好。德主前有相助语，应否设法抵制，与立密约，藉以联络？至重降谕旨，彼既不惟，庚电似可不告。自办铁路，先与德商一层，彼不来争，或

可作罢，统候钧裁。

〔同上，卷129，页10。〕

〔又电，光绪二十四年正月二十六日〕顷外部来云：胶至沂已允议，甚感；惟沂至济，须並办，方有出路。当时並未提明，系误会。办路先商一层，法俄约均有案，请一并允准，画押后即退兵等语。当驳以沂至济初议未及，得步进步，中国何以为情。辩论再三，彼总求通融，明知为难，不能不转达。

〔同上，卷129，页18。〕

〔又电，光绪二十四年正月二十八日〕迭晤外部，密探情形，外虽和睦，内实叵测。海使作梗，诿为训条，亦非无因。……海靖所言明系恫喝。惟外部言本拟加索兵费，嗣知中国支绌，故以拓铁路、开矿务抵之。若路矿兴旺，德费钱而华受利益，於中国无损等语。审时度势，似应从速允准。

〔同上，卷129，页19。〕

〔又电，光绪二十四年二月初一日〕……又询津镇路事，彼云：海靖电署商四条，悉飭照中国意办理。又问中股归华自造否？彼云：由济至沂，两国各立公司合办，作为华德商路，不归中国国家；至管辖地方，仍归中国等语。不知海靖所商是否符合。撤兵事，彼云：海靖电来，无危险之事，即可议撤。

〔同上，卷129，页19—20。〕

〔又电，光绪二十四年二月初四日〕奉沁电，遵达外部，並告干路议妥，沂济即允行，藉以抵制，彼意活动。昨午商定，适奉卅电，复将英、美均有后言各情往告。乃彼已接海电，知沂济允行，忽执定办路先商之议，不肯稍松。並据开两礼拜前训条给海，请中国在东省界内，无论兴办何事，但须用外国相助，须先向德国业此之人讲说云云。未知有此议否？否则先商，不但铁路一项，当力驳其漫无限制。彼乃云：中国看重商字，疑有勒掇意，可将先商照法约改为先向德言。购物先向德人购，如不成，再向他国；

若非购自外洋者不论等语。辩论许久，始终坚持。如须再向外部理论，可否将干路由山东何州县边界经过，计里数若干电示，以便划清界限。

〔同上，卷129，页21。〕

〔又电，光绪二十四年二月十四日〕遵真电，转询外部，並告以若期胶澳兴旺，必须先服民心。……〔彼云〕，至办路先问德人一层，可定密约，应秘而不宣，以免他国藉口；本部亦将此意电海靖与总署商办等语。海靖如何议论，乞电示。

〔同上，卷130，页3。〕

〔总署奏与德使议定专条三端遵旨画押摺①〕窃臣衙门前与德国使臣海靖议定曹州教案六款，划租胶澳五款，业於光绪二十三年十二月二十二日恭摺具陈，奉朱批，依议。钦此。嗣因德国兵丁在山东即墨县被杀，德国教士在广东南雄州被劫，海靖复添请筑由胶澳至沂州府城，由沂州府城至济南府城相连铁路一条；並嗣后在山东兴造铁路、矿务，均先与德国商办，以为偿补。臣衙门与之辩论，允其添筑沂州铁路之请，仍将山东省路矿等项，先向德国业此之人商办，如德商不愿承办、任凭中国另办，以防他日藉口均沾之谋。德使允从，与臣等议订专条三款。……彼此画押盖印，批准互换。並订明画押后即电达其本国将驻胶州即墨之兵撤回胶澳租界之内。臣等於本月十四日面奏，请敕派大臣画押，以昭郑重。蒙朱笔圈出李鸿章、翁同和。钦此。至日，该使来臣衙门，彼此画押讫。谨将原本，恭呈御览。……

附：《中德胶澳租借条约》，光绪二十四年二月十四日，即公元1898年3月6日，北京。

第二端、铁路矿务等事。

第一款 中国国家允准德国在山东盖造铁路二道、其一由胶澳经过潍县、青州、博山、淄川、邹平等处往济南，及山东界。

①光绪二十四年二月十五日朱批：依议。