

铁的 —— 路的 —— 谜

TIE DE LU DE MI

陈光中／著



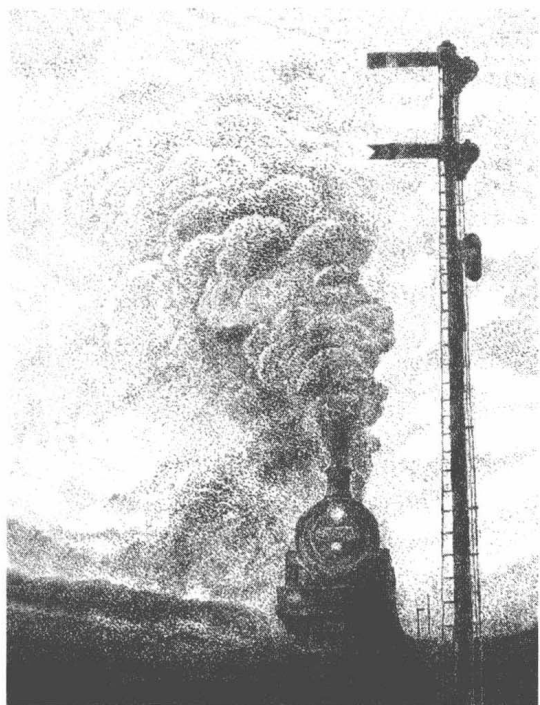
漫话铁路风云 品评百年史实
颠覆传统观点 解析隐情秘事

中国文史出版社

铁的——路的——谜

TIE DE LU DE MI

陈光中 / 著



中国文史出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

铁的路的谜 / 陈光中著 . —北京: 中国文史出版社, 2017.9

ISBN 978-7-5034-9514-4

I . ①铁… II . ①陈… III . ①铁路运输—交通运输史—中国

IV . ① F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 223501 号

责任编辑: 王文运

装帧设计: 蒲 钧 陈欣欣

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 北京市西城区太平桥大街 23 号 邮编: 100811

电 话: 010-66173572 66168268 66192736 (发行部)

传 真: 010-66192703

印 装: 北京柏力行彩印有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 710mm × 1000mm 1/16

印 张: 17.25

字 数: 280 千字

印 数: 5000 册

版 次: 2017 年 11 月北京第 1 版

印 次: 2017 年 11 月第 1 次印刷

定 价: 45.00 元

文史版图书, 版权所有, 侵权必究。

文史版图书, 印装错误可与发行部联系退换。

目 录 | CONTENTS

一、从有到无说“吴淞” / 11

人们都知道它创造了许多“第一”，却常会忘了最重要的“第一”：它是第一条中国拥有主权的铁路。可惜的是，仅在一日之间，说没就没了。

1. 斯蒂芬森是谁 / 12
2. 洋人要来了 / 15
3. 中英之间风波不断 / 19
4. 铁路修通火车开 / 25
5. “铁路死亡第一人” / 29
6. 短命的“中国第一铁路” / 32

二、唐胥铁路的谜团 / 39

唐胥铁路修建至今，已经将近一个半世纪，依然有不少疑点未曾清楚。有些事情属于以讹传讹，需要及时纠正；有些事情仍是难解的谜团，有待后人破译。

1. 唐胥铁路为什么要建 / 40
2. 唐胥铁路建于什么时候 / 42
3. “铁路”二字为什么不能说 / 46
4. 唐胥铁路是谁批准修建的 / 49
5. “马拉铁路”不丢人 / 52

三、“龙”号机车之疑 / 57

据一些专家认定，唐胥铁路使用的“龙”号机车，是中国人自己制造的第一台蒸汽机车。但是，多年来有不少关于它的争论，持续不断。孰是孰非，真假难辨。

1. 有没有“龙”号机车 / 58
2. “龙”号机车似乎存在 / 61
3. “龙”号机车什么模样 / 63
4. 对“太完美”的质疑 / 66
5. “大飞轮”照片的来历 / 68
6. 皮特带来的冲击波 / 70
7. 疑问尚未完全消除 / 76
8. “0”号、“2”号、“3”号机车 / 79
9. “大飞轮”的传说似应终结 / 82
10. 金达其人 / 85

四、“火车”开进紫禁城 / 91

都说慈禧太后是个思想守旧的老顽固，讨厌洋人害怕火车，这可真是冤枉“老佛爷”了。其实她属于“时髦女郎”，什么新鲜玩什么。像那皇家禁苑里最幽静的去处，居然也有充满现代化气息的火车开进去呢。

1. 御花园里的神秘“火车” / 92
2. 中国第一条皇家专用铁路 / 95
3. 慈禧与火车的命运纠结 / 100
4. 一组完整的铁路运输实景图 / 104
5. “火车出行图”的背景之谜 / 107

五、军都山中写大的“人” / 111

我一直不明白，为什么许多人非要把京张铁路青龙桥路段称为“之”字形线路？其实无论是就具体形态而言，还是从深层含义理解，唯有称它为“人”字形线路才最为贴切。

1. 京张铁路的挑战 / 112
2. “天赐青龙佑京张” / 117
3. 卓著业绩并非只在京张铁路 / 124
4. 难得一见的关沟铁路景观 / 128
5. “关沟第七十三景”——詹天佑旧居 / 131

六、铁路颠覆大清王朝 / 137

作为导火索的铁路事端，不仅颠覆了大清王朝，还结束了延续数千年的封建社会，意义深远。用一句曾经时髦的话来形容，那就是：“反动派的垂死挣扎，无法阻挡历史的车轮滚滚向前！”

1. 上谕犹如断命符 / 138
2. 从保路到起义 / 140
3. 铁路政策的对与错 / 145
4. 借款筑路的是与非 / 148

七、孙中山的铁路梦 / 151

乘火车前去赴任临时大总统职务，是一段很不平常的旅程。这似乎隐含着一种特殊的象征，预示着铁路事业将与孙中山的人生相汇交织，演绎出一段特殊的故事。

1. 乘火车赴任的大总统 / 152
2. “总统级”的铁路督办 / 157

3. 昙花一现的总公司 / 161
4. 规模宏大的《实业计划》 / 164
5. “二十万里”有多长 / 167
6. 最后的火车之行 / 170
7. “英灵常耀两香山” / 173

八、奉安大典轶事 / 177

孙中山生前对铁路颇有感情。1924 年底他最后一次来北京，便是由天津乘火车至前门东站下车。没想到，他去世后竟还有机会再乘火车重走当初的线路，应是一种特殊的纪念。

1. 营建中山陵 / 178
2. 灵柩的运输与护卫 / 182
3. 铁路承担最长的运输路段 / 188
4. 奉安大典中的蒋介石与宋庆龄 / 195
5. 孙中山遗体改殓易棺之疑 / 201
6. 孙中山内脏之谜 / 209
7. 中山陵后话 / 213

九、漂移的北京南站 / 215

北京南站——一个曾给无数旅人留下深刻记忆的火车站，一个地理位置飘忽变换的火车站，一个重新获得旺盛活力的火车站。在 100 多年的时间里，它曾三改其名、四建站舍，也应算是中国铁路发展史上一件很有意思的事情了。

1. 从“马家堡”到“永定门” / 216
2. 从“永定门”到“北京南” / 222
3. 老火车站的最后印象 / 225
4. 老站新生 / 229

十、铁路衙门变迁录 / 233

这里所说的“衙门”，并无褒贬之意，只是作为政府部门的别称，以代表“官商”“政企”之中的“官”或“政”。在中国铁路 140 年的发展过程中，“官府”与“民商”、“政府”与“企业”之间的纠葛，总是扯不断、理还乱，几乎成了“世纪难题”。

1. “政企不分”由来已久 / 236
2. 命途多舛的海军衙门 / 238
3. 两头受气的路矿总局 / 241
4. 从屡换“婆婆”到“归嫁”邮传部 / 244
5. 民国前期动乱更迭 / 247
6. 铁道部有了又没了 / 252
7. 新中国的铁道部时存时废 / 255
8. 话说铁路总公司 / 260

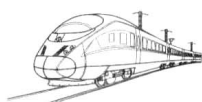
十一、沧海无尽地无涯（代后记）/ 265

这座壮观无比的钢铁长“桥”，如今是“一带一路”建设的重要组成部分。它跨越中国的七个省区，横贯亚洲与欧洲大陆，连接太平洋和大西洋，真是“沧海无尽地无涯，钢桥万里通欧亚”，实在值得自豪呢！

附录：部分参考文献 / 273



自序



动笔之初，我是把这本书作为通俗读物来写的。主要的读者对象，应是对铁路历史有一定了解，而又有兴趣进行深度探索的“铁路发烧友”们。

开始进行之后，才觉得事情并不简单。因为我所面对的不仅是普通读者，还有众多的资深专家和权威学者，我所述说的史实，必须经得起他们的批评挑剔。这难免让我有些战战兢兢，只能力求出言必有所据、叙事定然翔实。

然而，随着对历史资料的挖掘日渐深入，我却发现，要想做到“出言必有所据、叙事定然翔实”，何其之难！更让我惊诧的是，专家未必可靠，学者未必权威。越是重大的事件，越是众说纷纭、难判真伪；人云亦云、以讹传讹的情况比比皆是，空穴来风、子虚乌有的故事广为流传；而学界守旧之风浓烈，即便有新史料新见解不时出现，却往往置若罔闻视而不见。

比如，唐胥铁路作为中国自建的第一条铁路，自然是铁路史学家重点研究的对象，然而，时至今日，却连兴工与竣工的时间都搞不清楚，实在令人遗憾。

当然，由于天灾人祸、资料散失，造成史料的断缺，“搞不清楚”有其客观的原因；没有可靠的依据，不能妄下断言，也是一种值得尊敬的科学态度。

但是，有些似乎“搞清楚”了的问题，却偏偏是来历不明的“故事段子”，噱头有余而证据匮乏，这就让人无法理解了。

最典型的例子，是唐胥铁路的修建过程。流行的说法大致如下：先是李鸿章向朝廷请奏获得准许，因为遭到他人的强烈反对，朝廷反悔而“收回成命”；后经再次奏请，被迫只修铁路不用机车，以骡马为牵引动力……故事情节跌宕起伏，还因而总结出了充满爱国主义情怀的结论：惧洋守旧的顽固派拒绝一切新生事物，是多么强大的反动势力；“马拉铁路”实属天下奇闻，是多么让中国丢人的笑话；清廷已经腐败到了极点，下场只有彻底垮台！

这种论调，似乎已成铁证。可是，早有资料证明，李鸿章修筑唐胥铁路其实并未奏请朝廷批准，而是自行其是“先斩后奏”；“马拉铁路”在当时是常见事物，既非“天下奇闻”也毫不“丢人”；清廷的确腐败到了极点，早晚必将垮台，却与“马拉铁路”没有什么因果关系。

还有，詹天佑与京张铁路本是中国人的骄傲，但是，数十年来，作为京张铁路核心精华的青龙桥“人”字形路段，总是被称作“之”字形线路，实属荒谬。

必须老实承认，早先我自己同样未能区分“人”字形线路与“之”字形线路的本质差别，只是在数次徒步考察了那段铁路之后，才恍然明白了其中的道理。这不是一字之差的文字问题，而是根本的原则性分歧：如果没了那个“人”字，京张铁路无从存在；而所谓的“之”字，与青龙桥又有什么关系！？让人无奈的是，如今青龙桥许多说明标牌上仍然大书特书“之”字形线路，其实只要实地看上一眼，便会发现如此坚持是何等可笑！

我并非对专家学者抱有成见，只是看到那种固守旧章的态度，难免为之叹息。同时也时时警示自己，对待历史，认真谨慎自然是第一要义，但是也要有寻根问底的精神、识伪求真的能力，以及大胆怀疑前人和敢于否定自己的勇气。

实事求是地说，由于条件所限，我在本书中所叙述的内容，大多依据的是第二手材料，难免存在许多问题和谬误；而本人才学疏浅，读书不求甚解，也必然有不少自以为是的议论。我倒正希望由此招致业内行家的猛烈批判，如果能够引起更多读者对铁路的兴趣，那正是我求之不得的事情呢！

不过，我无意于写作一部专业著作。这本书的基本任务，不是谈学术，而是讲故事。

在看似冰冷的铁路钢轨下面，隐藏着多少神秘而有趣的前尘旧事啊！有的让人热血沸腾，有的让人愤懑不平，有的让人心绪惆怅，有的让人扼腕叹息，有的让人疑窦丛生……这些，才是我想要与读者交流的东西。

比如：

早年来华的“英国铁路大家斯蒂芬森”到底是谁？

中国铁路第一起人身死亡事故有什么曲折的内幕？

为什么说吴淞铁路是中国拥有主权的第一条铁路？

“中国人自己制造的第一台蒸汽机车”孰真孰假？

紫禁城的御花园里面怎么会掩藏着一列“火车”？

是何等缘由竟让大清王朝因铁路问题而彻底颠覆？

孙中山梦想修筑的“二十万里铁路”到底有多长？

“总理奉安大典”的背后隐含着哪些未解的玄机？

一个年代久远的老站为何屡次改换名称迁移站址？

铁道部的变迁与存废有怎样错综复杂的历史背景？

……

有许多疑问，很值得认真探寻；也有许多事情，还需要深入辨析。

只要有“打破砂锅问到底”的兴趣，将能得到许多出乎意料的收获。

在讲述故事的同时，我希望能够与读者一起，打破那些传统观点的“砂锅”，寻求历史的本来面目。

真正的快乐，就在这不断探寻的过程之中。

铁路作为工业革命的特殊产物，对推动人类文明进步起到过不容忽视的作用。铁路在中国出现，已超过 140 年，它的发展历程，与国家和民族的命运同步，不仅是中国近现代史上不可或缺的一页，还形成了与众不同的深厚文化积淀。如今，蒸汽机车的时代已经结束，高速铁路却在全面发展，历史仍在延续。我在铁路部门工作了四十多年，干过不少行当，有幸经历过一些重大的转折，是值得回味的人生经历。这本书，就是四十多年感情的结晶。

其中有几篇文章以前曾经发表过，此次或是重写或是增补，都进行了必要的修订。

在这里，必须感谢那些帮助和指导过我的人们，如詹同济、姚世刚、张建峰、张晓颖、张耀锟、王静秋、刘润辉、寇兴军、陈向前、邵笑、李宽、梁未妮、杨磊、任汉诗……还有许多未能一一列出名字的师长和同行。无论是当年的友情还是曾经的教诲，我都会永记在心的。

还要感谢责任编辑王文运先生。我们曾经有过愉快的合作，这本书是我们又一次共同努力的心血结晶。

更要感谢的，是有兴趣阅读这本书的读者。无论赞许还是批驳，都是我衷心的期盼。

A stylized, cursive handwritten signature in black ink, likely belonging to Chen Xiangqian, the author of the text.

2016 年 12 月于北京会城门

目 录 | CONTENTS

一、从有到无说“吴淞” / 11

人们都知道它创造了许多“第一”，却常会忘了最重要的“第一”：它是第一条中国拥有主权的铁路。可惜的是，仅在一日之间，说没就没了。

1. 斯蒂芬森是谁 / 12
2. 洋人要来了 / 15
3. 中英之间风波不断 / 19
4. 铁路修通火车开 / 25
5. “铁路死亡第一人” / 29
6. 短命的“中国第一铁路” / 32

二、唐胥铁路的谜团 / 39

唐胥铁路修建至今，已经将近一个半世纪，依然有不少疑点未曾清楚。有些事情属于以讹传讹，需要及时纠正；有些事情仍是难解的谜团，有待后人破译。

1. 唐胥铁路为什么要建 / 40
2. 唐胥铁路建于什么时候 / 42
3. “铁路”二字为什么不能说 / 46
4. 唐胥铁路是谁批准修建的 / 49
5. “马拉铁路”不丢人 / 52

三、“龙”号机车之疑 / 57

据一些专家认定，唐胥铁路使用的“龙”号机车，是中国人自己制造的第一台蒸汽机车。但是，多年来有不少关于它的争论，持续不断。孰是孰非，真假难辨。

1. 有没有“龙”号机车 / 58
2. “龙”号机车似乎存在 / 61
3. “龙”号机车什么模样 / 63
4. 对“太完美”的质疑 / 66
5. “大飞轮”照片的来历 / 68
6. 皮特带来的冲击波 / 70
7. 疑问尚未完全消除 / 76
8. “0”号、“2”号、“3”号机车 / 79
9. “大飞轮”的传说似应终结 / 82
10. 金达其人 / 85

四、“火车”开进紫禁城 / 91

都说慈禧太后是个思想守旧的老顽固，讨厌洋人害怕火车，这可真是冤枉“老佛爷”了。其实她属于“时髦女郎”，什么新鲜玩什么。像那皇家禁苑里最幽静的去处，居然也有充满现代化气息的火车开进去呢。

1. 御花园里的神秘“火车” / 92
2. 中国第一条皇家专用铁路 / 95
3. 慈禧与火车的命运纠结 / 100
4. 一组完整的铁路运输实景图 / 104
5. “火车出行图”的背景之谜 / 107

五、军都山中写大的“人” / 111

我一直不明白，为什么许多人非要把京张铁路青龙桥路段称为“之”字形线路？其实无论是就具体形态而言，还是从深层含义理解，唯有称它为“人”字形线路才最为贴切。

1. 京张铁路的挑战 / 112
2. “天赐青龙佑京张” / 117
3. 卓著业绩并非只在京张铁路 / 124
4. 难得一见的关沟铁路景观 / 128
5. “关沟第七十三景”——詹天佑旧居 / 131

六、铁路颠覆大清王朝 / 137

作为导火索的铁路事端，不仅颠覆了大清王朝，还结束了延续数千年的封建社会，意义深远。用一句曾经时髦的话来形容，那就是：“反动派的垂死挣扎，无法阻挡历史的车轮滚滚向前！”

1. 上谕犹如断命符 / 138
2. 从保路到起义 / 140
3. 铁路政策的对与错 / 145
4. 借款筑路的是与非 / 148

七、孙中山的铁路梦 / 151

乘火车前去赴任临时大总统职务，是一段很不平常的旅程。这似乎隐含着一种特殊的象征，预示着铁路事业将与孙中山的人生相汇交织，演绎出一段特殊的故事。

1. 乘火车赴任的大总统 / 152
2. “总统级”的铁路督办 / 157

3. 昙花一现的总公司 / 161
4. 规模宏大的《实业计划》 / 164
5. “二十万里”有多长 / 167
6. 最后的火车之行 / 170
7. “英灵常耀两香山” / 173

八、奉安大典轶事 / 177

孙中山生前对铁路颇有感情。1924 年底他最后一次来北京，便是由天津乘火车至前门东站下车。没想到，他去世后竟还有机会再乘火车重走当初的线路，应是一种特殊的纪念。

1. 营建中山陵 / 178
2. 灵柩的运输与护卫 / 182
3. 铁路承担最长的运输路段 / 188
4. 奉安大典中的蒋介石与宋庆龄 / 195
5. 孙中山遗体改殓易棺之疑 / 201
6. 孙中山内脏之谜 / 209
7. 中山陵后话 / 213

九、漂移的北京南站 / 215

北京南站——一个曾给无数旅人留下深刻记忆的火车站，一个地理位置飘忽变换的火车站，一个重新获得旺盛活力的火车站。在 100 多年的时间里，它曾三改其名、四建站舍，也应算是中国铁路发展史上一件很有意思的事情了。

1. 从“马家堡”到“永定门” / 216
2. 从“永定门”到“北京南” / 222
3. 老火车站的最后印象 / 225
4. 老站新生 / 229



十、铁路衙门变迁录 / 233

这里所说的“衙门”，并无褒贬之意，只是作为政府部门的别称，以代表“官商”“政企”之中的“官”或“政”。在中国铁路 140 年的发展过程中，“官府”与“民商”、“政府”与“企业”之间的纠葛，总是扯不断、理还乱，几乎成了“世纪难题”。

1. “政企不分”由来已久 / 236
2. 命途多舛的海军衙门 / 238
3. 两头受气的路矿总局 / 241
4. 从屡换“婆婆”到“归嫁”邮传部 / 244
5. 民国前期动乱更迭 / 247
6. 铁道部有了又没了 / 252
7. 新中国的铁道部时存时废 / 255
8. 话说铁路总公司 / 260

十一、沧海无尽地无涯（代后记）/ 265

这座壮观无比的钢铁长“桥”，如今是“一带一路”建设的重要组成部分。它跨越中国的七个省区，横贯亚洲与欧洲大陆，连接太平洋和大西洋，真是“沧海无尽地无涯，钢桥万里通欧亚”，实在值得自豪呢！

附录：部分参考文献 / 273

