



华夏文明之源

陇右风情



LANZHOU HUANGHE TIEQIAO

兰州黄河铁桥

方 荣 / 著

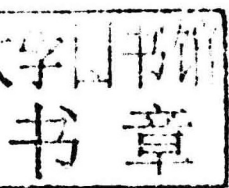


甘肃人民出版社



华夏文田之源

陇 | 右 | 风 | 情 |



LANZHOU HUANGHE TIEQIAO

兰州黄河铁桥

方 荣 / 著



甘肃人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

兰州黄河铁桥 / 方荣著. -- 兰州 : 甘肃人民出版社, 2015. 10

(华夏文明之源·历史文化丛书)

ISBN 978-7-226-04844-3

I. ①兰… II. ①方… III. ①公路桥—桥梁工程—史料—兰州市 IV. ①U448. 14

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第237798号

出版人：吉西平

责任编辑：张 菁

封面设计：马吉庆

兰州黄河铁桥

方 荣 著

甘肃人民出版社出版发行
(730030 兰州市读者大道 568 号)

甘肃新华印刷厂印刷

开本 787毫米×1092毫米 1/16 印张 7.5 插页 2 字数 93千
2015年11月第1版 2015年11月第1次印刷
印数：3 000

ISBN 978-7-226-04844-3

定价：35.00元

作者自序

兰州黄河铁桥，兴建于二十世纪初的清朝末年，距今已一百多年的历史。悠悠百年，熙来攘往通过铁桥的行人、商旅、车马驼队和外国使节，不知凡几！兰州、甘肃、西北地区，乃至全国的政治、经济、军事、文化、外交的发展，因其便而获益者，更如秋水之淼淼！并至今仍老骥伏枥，负重不休。其用其利，不遑细说。

兰州黄河铁桥既兴，即负起交通运输的重任，随着交通运输事业的发展，又成为兰州、甘肃以至西北和全国交通运输的枢纽之一。而各项事业的发展又使铁桥的交通运输任务日益加重。直至新中国成立后的1958年和1959年，又先后建成兰州七里河黄河大桥和新城黄河大桥后，兰州黄河铁桥的交通运输任务才稍有减轻，1979年城关黄河大桥建成后兰州黄河铁桥才终于卸下交通运输枢纽的重担。此后，兰州黄河上不断修建新的黄河大桥，黄河铁桥的交通运输功能不断减弱，改革开放则使兰州黄河铁桥的新功能不断彰显出来。于是，从20世纪80年

代开始,在兰州政协和其他一些会议上,不断有人呼吁,停止使用兰州黄河铁桥,将它作为文物和旅游景点加以保护。此后,兰州黄河铁桥先后被列为兰州市、甘肃省和国家重点文物保护单位,并于2005年改为步行桥。这种巨变,都源自兰州黄河铁桥的深刻文化内涵。

它是兰州的一道独特风景。八方逆旅初临兰州,于不经意间突兀看见黄河铁桥,会有一种“贫穷、落后的甘肃也有这样一座铁桥”的惊诧。继而产生“看一看”的冲动。近观铁桥,一股宏伟的气势直面扑来,立马联想到广州珠江大铁桥、杭州钱塘江大铁桥和哈尔滨黑龙江大铁桥,情不自禁地把经济发展悬殊、人文环境各异的四地划上一个等号,比三山五岳的古刹大庙和曲径幽竹更能在实用的角度和更广阔的层面上激发思古之幽情。

它是一座碑。建成伊始,就雄居着“天下黄河第一桥”的历史地位。是兰州几千年“皮筏舟渡”和搭建浮桥的历史与新中国建立后如抛彩带般架设起一座座现代化黄河大桥历史的分界线,使古代、近代、现代的历史,通过黄河兰州段上的各种桥梁如一年四季般展现得清清楚楚,没有黄河铁桥,一切就将模糊起来。其运行的兴衰,更是兰州和甘肃经济、社会发展的一个参照坐标。

它是兰州与西方经济、技术、文化碰撞、交流与合作的第一个结晶和产物。鸦片战争后,西方人进入甘肃进入兰州,其经济、文化的渗透,由来已久,但由甘肃人自主自愿的与西方人按照当时的国际商贸规则进行经济、技术合作,并取得成功,建设兰州黄河铁桥是第一例。它把隅居西北“地瘠民贫”的甘肃清政府官僚们落后保守的脑袋劈开了“一线天”,以至因“谏阻立宪”而丢官的陕甘总督升允,也要感叹:“冬官既失,考工失传,外人奇技巧思,每可以宜民利用。而足辅我所

不足，用人之长，亦奚足异？”由此以降，日积月累，时光淘蚀，到二十世纪后期，“一线天”开扩成改革开放的通天坦途，就是逻辑必然了！

它是一面历史的“三棱镜”。透过它，不仅可以看到兰州黄河铁桥自身的创建历史，而且清末兰州以至甘肃的行政、民政、财政、金融、交通、军事、外交、官场斗争、人民生活、市井百态，以及西方商人的种种手段、思想方法和做派等等，无不——折射在我们的眼前。也折射出新中国、尤其是改革开放以来兰州、甘肃、西北以至全中国的发展变化。

正因为如此，近百年来，铁桥引得不少文人骚客咏叹、志传家记述和史论家的述评。更有大量的民间传说，随着时间的流逝，越传越奇，越传越神，越传越美。人们欣赏美好的传说，也敬重真实的历史。

档案是将人们引向真实历史的最佳途径。作为甘肃省档案馆的“兰州黄河铁桥档案全宗”至今完好地保存着。兰州黄河铁桥档案，是清末“甘肃全省洋务总局”在筹建兰州黄河铁桥过程中产生的，记载了铁桥从筹备、桥料运输、工程建设，到经费筹措、造报核销和铁桥使用维护全过程的公务文件。上自光绪三十二年（1906年）五月下迄宣统三年（1911年）四月，历时五年时间，系统完好，共568份原始文献。原分为“筹备案”、“运输案”、“经费案”三大部分，经整理组织成45个案卷，是兰州黄河铁桥创建历史最权威最可靠的第一手历史文献。这些文献已于2002年3月被国家档案局召开的“中国档案文献遗产工程”国家咨询委员会第一次评审会议评定为“中国档案文献遗产”之一，列入第一批“中国档案文献遗产名录”。兰州黄河铁桥究竟是怎样建成的？最有发言权的是兰州黄河铁桥档案。但是，黄河铁桥档案不但是用文言文写成，

而且又有旧公文格式、用语和套语的致碍，难看难懂，不便于利用。

本书以档案为依据，以不虚构、不夸大、不缩小为原则，以史料性、故事性、趣味性、可读性为准绳，采用讲故事的方式解读兰州黄河铁桥筹备和建设大大小小的问题，并广涉兰州黄河铁桥建成前后的有关历史。还需说明的是，书中的故事不仅不是“编”出来的，“写”出来的，也不是“抽”出来的，更不是“收集”来的，而是档案中原本就有的，只不过这些故事在档案中被碎片化了，这里一点，那里一块，看档案时，看了后面忘了前面，当然不见故事。现在把它们集中起来，按固有顺序排列好，故事就出来了。因此，这本故事对档案的覆盖率极高，可以说，除了一些不足为道的琐事外，兰州黄河铁桥档案中有意义的内容都在故事中反映了出来。读了这本故事，就等于阅读了全部兰州黄河铁桥档案。

既然书中的故事是从档案中来的，当然也就不是从社会上收集来的，这是这本故事不同于其他故事书的地方。大凡一件事，达到一定的规模和分量，就会产生和形成传说，并随着时间的流逝而数量增多，内容变得日益传奇，甚至离奇。这些传说，因其高度的文学化而显得非常好听和有趣。当然，传说也不是无风起大浪，它也是有一定事实根据的，甚至可以说，传说在根本上也是来自于档案，只不过传说的事实可以张冠李戴，它的有趣和离奇往往都是想象出来的，整个故事带有极大的主观虚构成分，正如大仲马根据一张会计档案账单虚构出一部惊险离奇的长篇小说《基督山恩仇记》一样。因此，传说属于文学的范畴，不属于历史。这在一般情况下人们是不难辨别清楚的。兰州黄河铁桥这么大一件事物，又存在了百余年，当然少不了传说。问题是出于种种原因，有的传说被当做历史来宣传，有的传说被作为史实写进了历史著作和地

方志，这就有违传说产生和流传的本意了。人们欣赏传说，但也需要历史。澄清历史，还历史以本来面目，也是这本故事的期望之一。

相信广大读者会喜欢这本书。

2014年9月于兰州

目 录 Contents

001	作者自序
001	左宗堂的梦
007	升允的脸
012	彭英甲的实业
020	晚清甘肃守旧官僚的心病
029	清末北方的运输大景观
041	甘肃与西方经济技术合作双赢的第一个范例
060	清代晚期货币的智力大游戏
070	史论家的题
095	后话

左宗棠的梦

光绪三十三年(1907年)十二月十九日，陕甘总督升允就创建兰州黄河铁桥事向光绪皇帝上了一个专门奏折，称：“故大学士左宗棠前任陕甘总督时，已窃忧之，曾议建造铁桥，因洋商福克索价太昂中止。”宣统元年(1909年)六月，升允为兰州黄河铁桥竣工所撰写的《创建兰州黄河铁桥碑记》又云：“昔左文襄公。督师度陇，固已怒焉忧之，曾议修建黄河铁桥，因洋商福克索价过昂，事遂中止。”这就是说，修建兰州黄河铁桥，最早是由左宗棠提出来的。

左宗棠原本湖南湘阴人，曾率领其湘南子弟与曾国藩一道长期镇压太平军和捻军，后任浙闽总督。他怎么会“忧”起兰州的黄河而议修黄河铁桥呢？

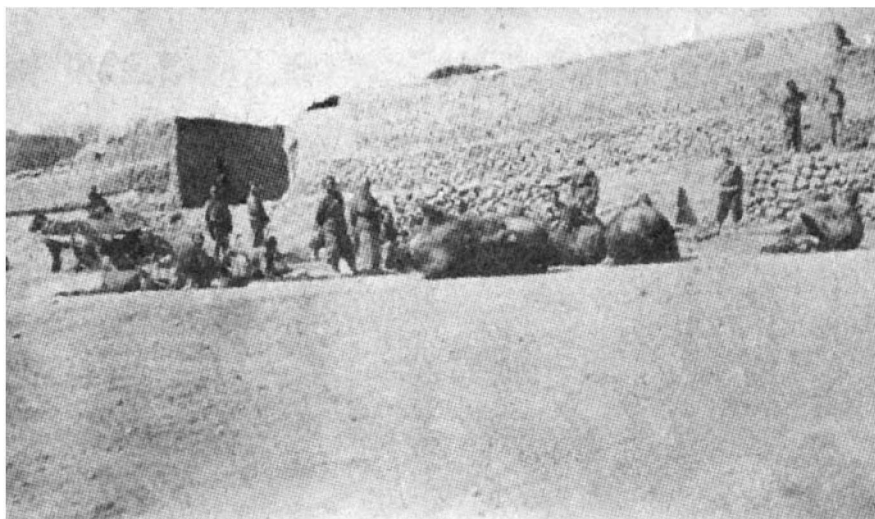
十九世纪六七十年代，甘肃和整个西北都是多事之区。其一，同治二年(1863年)，继陕西回民起义之后，甘肃又爆发了规模更大的全省性大起义和灾民暴动，长达十二年之久；其二，同治四年(1865年)，阿古柏在英国的支持下，率浩罕侵略军侵占南疆，并于同治六年(1867年)建立“哲法沙尔汗国”，自称“阿古柏伯克”，同治九年(1870年)又北侵北疆，新疆大部陷落；其三，同治十年(1871年)，沙皇俄国出兵侵占伊犁

地区。光绪四年(1878年)，清政府派崇厚出使俄国，崇厚擅自签订了丧权辱国的《里瓦几亚条约》。清政府又命驻欧洲大使曾纪泽进行外交斡旋，费尽九牛二虎之力，终以“探虎口而索已投之食，障川流而挽已逝之波”的悲叹向清政府交差。左宗棠就是在这种历史背景下来甘肃和西北的。

同治五年(1866年)，甘肃人的战乱经清政府几年的镇压，不仅没有平息，而且进一步发展，清政府损兵折将、兵变迭起、行政失控。八月，陕甘总督杨岳斌不得不以病奏请开缺，清政府就调浙闽总督左宗棠接替杨岳斌任陕甘总督。同治六年(1867年)正月，又加配左宗棠钦差大臣印，督办陕甘军务。老谋深算的左宗棠，经近一年的准备，在扫清潼关以东的捻军以后，于同治六年六月由潼关入陕，开始其镇压陕甘起义的征程。他采取步步为营、稳进稳打的军事部署和先剿后抚与边剿边抚的镇压方略，每得一地，先从军事、经济、行政、交通等各方面进行全面巩固，然后再图西进。前后用了七年时间，才于同治十二年(1873年)底将甘肃的战乱镇压下去。

同治十三年(1874年)四月，清政府谕左宗棠筹措关外(即新疆)军粮，随即又命左宗棠督办出关大军粮饷转运一切事宜，光绪元年(1875年)又命左宗棠以钦差大臣督办新疆军务。至此，西北的所有军政大权都操于左宗棠一人之手，其兵锋所向也由原来的陕甘战乱转而指向阿古柏和沙俄的外国侵略。由此，左宗棠的人格角色发生了根本性转变，以往所压抑的爱国主义精神，得到了突显和发挥的机会，“练兵制器，抵御外侮”。他一方面积极组织转运粮饷至新疆哈密屯储，并向哈密集结军队；另一方面，进一步发挥他先巩固既得地区，再图西进的策略，从经济、政治、军事、文化、教育、交通运输、军装甲械等各个方面，采取一系列有效措施和政策，对甘肃进行着力经营，以求把甘肃建设成为西

征新疆的牢固后方基地。但是，他无论是转运粮饷出关、向新疆结集军队，还是经营甘肃，都遇到同一个令人“怒焉如捣”的问题，这就是交通运输问题，而其瓶颈地段就是兰州的黄河津渡。

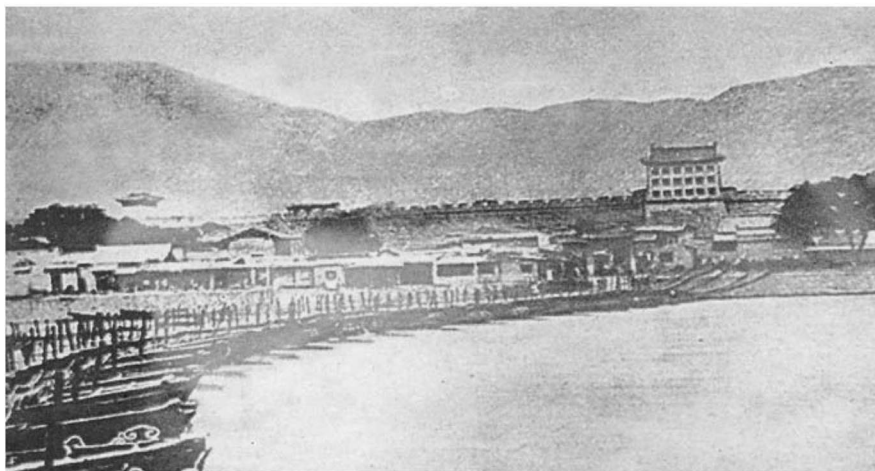


人们正在为渡河准备羊（牛）皮筏 |

兰州城北，濒临黄河，是向西向北通往甘州、凉州、西宁、宁夏各郡和新疆的唯一要津。固而，“辘 轩传符，商贾征旅，肩摩毂击，相望于途。”但因黄河“中阻巨浸，行者苦之”。为解决这个交通梗阻问题，早自秦汉始，就常为军事行动而在黄河上搭建浮桥，随用随拆。平时则用皮筏渡送行人。自明代洪武五年(1372年)起，搭建兰州黄河浮桥渐成甘肃地方政府的常例，每年由皋兰县令负责招工备料，搭建兰州黄河浮桥，即有名的镇远浮桥。几百年来，拆建不卒。由于兰州地处高寒地区，黄河每年冬季要结冰，不仅损坏浮桥船只，而且黄河结冰后，行人车马也弃浮桥而从冰冻河面上直接过黄河，美其名曰“冰桥”。因此，“镇远浮桥”的搭建，一反南方冬建夏拆以躲过夏秋洪水的浮桥搭建规律，采用春建冬拆的办法进行。如此一来，问题接踵而来。其一，大大

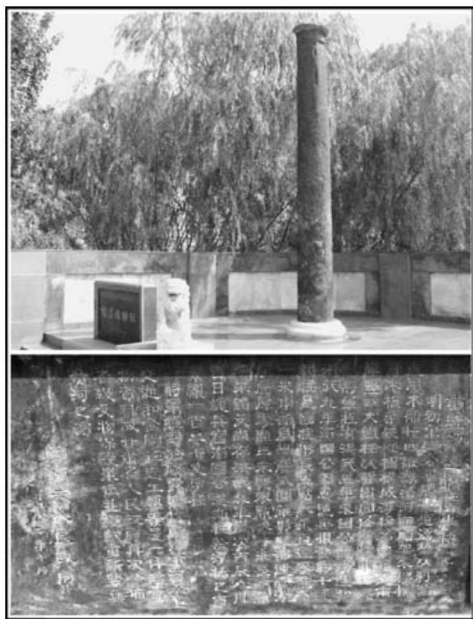
提高搭建、使用、维护浮桥的成本。如遇特大洪峰漂没浮桥，必造成一年两建的结果，其成本在常年的十倍以上，这在明清历史上已发生多次。搭建浮桥成为甘肃地方政府的一个财政负担，且每到夏秋季节，无论官府还是商民军旅，无不忧心黄河浮桥的存毁和交通的阻绝。其二，冬过“冰桥”，自然是老天恩赐，平坦宽阔，潇洒自由。但每年初冬和初春，河水将冻未冻、冰面将解未解之时，必造成浮桥不存、舟船不能渡、冰上不能行的交通阻隔时段。更有甚者，每年总有一些难耐等待而欲渡黄河的人们，从险象环生的薄冰上渡过，成功者固然有，冰裂塌陷而被黄河吞没的行人车马比比皆是，“病涉戕生”又成为官民长期挥之不去的忧虑和烦恼。凡此种种，归结起来，一是交通不畅，二是安全系数低，三是经费负担重，能不使人“怒焉如捣”吗？所以，长期以来，就有很多仁人志士皆称搭建浮桥“非长久之计”，要寻“一劳永逸之策”。

左宗棠是睿智之人，自同治十年(1871年)他进驻兰州后，对这些情况自然是洞若观火。可以说从这时起，左宗棠就萌生了概念尚模糊的在



| 兰州镇原浮桥

兰州黄河上修一座永固性桥梁的念头。当他受命督解关外粮饷和督办新疆军务后，以“师行风扫箠”为军事信条和用兵特点，其修建兰州黄河桥的欲望不仅日益强烈，而且逐步清晰起来。但可修不可修？怎么修？谁来修？这些问题既不清楚，也无从选择，只好深藏于胸，等待时机。光绪三年（1877年），当左宗棠进军新疆一举歼灭了阿古柏的军队，收



明洪武十八年（1385年）所立铁柱（将军柱）|

复大部分地区后，又面对崇厚辱国和曾纪泽外交失败的局面，他简直怒火中烧，“强邻壁上观，弭伏一丘貉，老我且婆娑，勉司北门钥”。他要进一步经营甘肃，为收复伊犁地区做经济、军事准备。光绪四年（1878年），在安排好兰州制造局的造枪、造炮事宜的基础上，又决定创办兰州织呢局，以扬甘肃盛产皮毛之长，增强甘肃经济实力。他请胡光墉从德国购买全套织呢机器，聘请德国技师和技工。光绪五年（1879年）十月，德国技师史德洛米押送1200箱机器从上海经武汉来到兰州，十几名德国技师和技工也先后来兰。其中有一名叫福克的技术人员，很受左宗棠的赏识和重用，让他和史德洛米事实上负责兰州织呢局的全部事务。这时，左宗棠通过和福克的接触与询问，逐步形成在兰州修建黄河铁桥的明确意向。于是，就在兰州织呢局的事务安排得差不多时，于光绪六年（1880年）初，正式提出筹建兰州黄河铁桥的问题，并与福克进行正式谈判，不料福克开口就要60多万

两白银，左宗棠鉴于甘肃财政困难只好中止。但左宗棠并未死心，他转而做长远打算。首先的一步棋，就是向清廷上了一道奏折，把他从1867年入陕甘以来干了十几年的修桥筑路问题提了出来，称“甘肃地内，自遭兵燹以后，千里萧条，河道沮淤，桥梁倾塌，农商行旅均以为苦，故命各军营修桥、铺路、种树、修城垣……”这实际是在为修建兰州黄河铁桥向清政府要钱开辟道路、制造舆论。

可惜的是，当左宗棠于光绪六年(1880年)六月出兵一举收复被沙俄军侵占的上伊犁地区以后，于当年十月便奉昭回京了。此后，他虽魂牵梦绕甘肃的方方面面，但修建兰州黄河铁桥一事，终因鞭长莫及而只能是一个不能实现的悠悠远梦。光绪十一年(1885年)，73岁的左宗棠带着这个遗憾撒手人寰。



| 兰州黄河铁桥开建前原水面上架设的镇原浮桥

升允的脸

兰州黄河铁桥的创建成功，当时陕甘总督升允应该说是尽够了他的“领导责任”的。但与他同样尽责的继任者护督毛庆蕃和督宪长庚相比，有一个很大的不同点，就是升允赚足了面子。

首先，创建兰州黄河铁桥是在升允于光绪三十一年(1905年)走马上任陕甘总督后不到一年的时间提出来的，并在其任内筹备、开工建设。仅此一点，按照中国的传统观念，不管事实究竟如何，追本溯源，政绩第一功应归当地的最高长官，那当然是非升允莫属了。



光绪三十三年十二月十九日陕甘总督升允就修建兰州黄河铁桥及其经费来源事 |
上奏皇帝并于同月二十八日扎甘肃三司和农工、厘金、洋务总局

其次，从升允的政治轨迹看，他于宣统元年(1909年)五月因“谏阻立宪”被开缺而移居西安；宣统三年(1911年)辛亥革命爆发后，陕西宣布独立，升允主动与长庚联系，将甘肃军队组织成保皇军与陕西革命军对抗，在清帝宣布退位后，还和革命军打了几个月的仗。总地看，升允是个保守派人物，也非洋务派之属。但从彭英甲所著《陇右记实录》看，他有一个优点，就是办事果绝并讲求实效。



| 光绪三十四年二月二十日陕甘总督升允就其奏书获朱批札
甘肃三司和农工商矿局洋务总局

升允走马上任陕甘总督之时，正是清政府推行所谓“新政”之际，他作为忠于清廷的旧官僚，自然和其前任松蕃一样要在甘肃推行“新政”，但又不知从何做起。光绪三十二年（1906年）初，洋务派人物彭英甲以兰州观察使分巡兰州，在升允询问其在辽沈办理交涉事宜情况中，发现彭英甲是位有胆有识、重事实、讲实效的官员，就决心在“新政”事务上依靠彭英甲。在彭英甲的策划下，很快形成涉及洋务、学务、榷务、织造、钱法、卫生和农、工、商、矿等各个方面的一系列项目计划和措施，其中就有修建兰州黄河铁桥的建设项目。升允大喜过望，便于同年四月让彭英甲以兰州道创设甘肃农工商矿总局，并任总办，兼甘肃