

中国铁路 历史钩沉

铁道部档案史志中心 编



红旗出版社

中国铁路

历史钩沉

中国铁路史志总编委会 编



中国铁路历史钩沉

铁道部档案史志中心编



红旗出版社

000720

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路历史钩沉/铁道部档案史志中心编.

—北京:红旗出版社,2002-11

ISBN 7-5051-0771-2

I. 中…

II. 铁…

III. 铁路工程-发展史-中国-近代

IV. U2-092

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 090637 号

中国铁路历史钩沉

铁道部档案史志中心编

责任编辑:赵慧芝 封面设计:李惠民

红旗出版社出版发行

邮政编码:100727 地址:北京市沙滩北街2号

E-mail:hqcbbs@publica.bj.cninfo.net

编辑部:64037144 发行部:64037154

印刷:三河市富华印刷包装有限公司

2002年11月北京第1版 2002年11月河北第1次印刷

开本:850×1168毫米 1/32 印张:23.125 字数:578千字

ISBN 7-5051-0771-2/Z·196

定价:56.00元

前 言

由原中国铁路史编辑研究中心编辑出版，在铁路系统内部发行的《铁路春秋》杂志，创刊于1991年，1999年停刊。8年间，该刊共发行35期，刊登900余篇文章，约380余万字。这些文章绝大多数是由我国铁路史志同仁在编史修志过程中，深入各地、各级档案部门，在茫茫史海中发掘、整理出来的，诚可谓十年辛苦所获不菲。社会上有志于研究中国铁路史的人们也给刊物提供了不少极有价值的学术文章，这些作者中不乏学者和教授，如中国社会科学院的宓汝成和北方交通大学的徐文述两位老先生。

从存史和方便读者查阅出发，铁道部档案史志中心从《铁路春秋》中遴选出130余篇文章，约50余万字编纂成册，正式出版，取其名曰《中国铁路历史钩沉》。选编的重点：在时间跨度上以新中国成立前的铁路历史事实为主；在内容上则侧重于铁路人物和铁路建设。这些文章几乎都未在其他刊物上发表过，是《铁路春秋》的独家文字。

入选文章遵循历史唯物主义的观点，再现了帝国主义列强的覬覦、掠夺和霸道，再现了清末、民国有识之士的呼吁、奔走和斡旋，再现了中国铁路工程技术专家的才智、自强和奋斗。

入选文章披露了一些至今鲜为人知的历史秘闻。《“空中堡垒”轰炸东京浙赣机厂功不可没》记述了在抗日战争中，浙赣机厂为美军“空中堡垒”以中国后方机场为基地轰炸东京所给予的

技术装备上的支持；《芦汉怪杰》记述一批贫苦农民为早期铁路建设所作出的贡献，后人无论把主人公说成是中国第一任铁路工程包工队队长，还是把这批农民说成是中国第一代铁路隧道工人，都毫不为过。

入选文章澄清了存在于学术界和民间的一些讹误。《中国早期生产的第一台蒸汽机车揭秘》以翔实的资料指出，中国制造的第一台蒸汽机车不是“龙号”机车，而是极其奇形怪状的“中国火箭号”二轴机车；有关同蒲铁路的几篇文章一致指出，阎锡山之所以把同蒲铁路筑成窄轨铁路，并非要把同蒲铁路建成中国铁路的独立王国，而确实是囿于山西省当时的人力、物力和财力的一种无奈。

入选文章为读者提供了一批难得的系统的研究参考资料。《庚子赔款与中国铁路》、《日帝攫取我东北铁路权益的四次高潮》和《旧中国未成铁路探源》等文，都是作者在收集大量原始资料的基础上，经过分析、综合，梳理而成，后之亦步者因此可以省却许多寻寻觅觅的工夫。

曲折跌宕，精彩纷呈，这部《中国铁路历史钩沉》虽难以尽述早期、前期中国铁路史，但也洋洋洒洒，笔触百端，读来感受良多，从而激发人们的爱国热忱。

谨以此书献给铁路史志同仁和爱好研究铁路史的同道，献给新世纪奋战在铁路各个岗位、大笔大字写新篇的铁路员工。

编者水平有限，错误和疏漏在所难免，欢迎读者指正。

编 者

2002年5月

目 录

前 言·····	编 者 (1)
闲谈路史·····	唐襄澄 (1)
李鸿章与中国早期铁路·····	苑书义 (11)
张之洞与中国铁路建设·····	陈晓东 (21)
张之洞与粤汉铁路·····	朱从兵 (29)
陈宝琛曾为漳厦铁路奔忙·····	方 琪 (41)
放眼世界呼唤修建铁路的薛福成·····	陈晓东 (47)
清末致力铁路建设的王清穆·····	陈嘉炎 (54)
黄昌年与粤汉铁路路权斗争·····	黄棟侯 (62)
洪仁玕在中国铁路史上的地位·····	王哲时 (70)
盛宣怀与中国铁路·····	邓宜红 (78)
爱国铁路专家萨福均·····	宋文清 (83)
唐廷枢与唐胥铁路·····	丁又丑 (93)
张作霖与打通铁路·····	刘 科 (97)
吉会铁路与张作霖之死·····	肖 原 (99)
张学良与东北铁路建设·····	王贵忠 (104)
詹天佑轶事·····	骆斯闻 (113)
詹天佑在京张铁路通车典礼上的演说词·····	(119)
詹天佑与川汉铁路·····	李兴鳌 (122)
詹天佑与西陵铁路·····	陈晓东 (127)

詹天佑与中法马江海战	俞 晶 (131)
拳拳爱国心——詹天佑反对国际共管	
中国铁路的一篇电文	罗文俊 (136)
詹天佑薪金知多少	徐允升 (140)
张嘉璈新官上任三把火	李占才 (141)
张嘉璈为杜镇远找米下锅	陶 均 (148)
名彪铁路史册——杜镇远生平述略	胡兴德 (153)
杜镇远与杭江铁路	宓汝成 (160)
铁路名宿凌鸿勋	郭达飞 (165)
孙科执掌铁道部 子承父业志难酬	李占才 (174)
阎锡山与同蒲铁路	侯希强 (179)
阎锡山争夺正太路权的闹剧	曹美云 (187)
茅以新——一个自强不息的人	许宏儒 (192)
陈嘉庚与鹰厦铁路	方 琪 (198)
桥梁专家罗英传略	夏润泉 (203)
土木工程专家张履恒	王诚图 (209)
百年爱心——记铁路工程专家陈祖闾	胡崇俊 (216)
把毕生精力献给铁路建设的刘建熙	
..... 铁二局史志编研室	(226)
办实事的铁路局长黄伯樵	陆锦章 (233)
抗击日寇的铁路局长张元斋	雷明义 (238)
陈福海在上海铁路解放前后	冯先需 (241)
刘鹗和中国铁路	邢道善 (248)
文豪微时——当过车站挂钩员的文学家	
郑振铎	雷风行 (252)
铁路史上的传奇人物张美	王 真 (259)
芦汉怪杰——我的父亲戴伯林在芦汉铁	
路的奇遇	戴学文 (266)

我的父亲刘鸿钧

..... 刘锦雯口述 司马中河 毛译整理	(272)
杨帮办——我所知道的杨毅先生	邹孝标 (277)
我的五舅——记机车工艺专家邹孝标	贾军刚 (280)
“曹大顶”与铁路立交桥	王雨亭 (289)
昔日吴淞路 今朝成古迹	陆锦章 (292)
京张铁路与川汉铁路保路运动	詹同济 (296)
清朝末年的津通铁路之争	倪寒农 (301)
大冶铁路话百年	马长荣 (308)
饱含屈辱和辛酸的沪宁铁路筑路史	章丽廷 (313)
钟山风浪话轮渡	宁史文 (321)
广九铁路往昔录	徐文述 (327)
幻灭的梦——广澳铁路	徐文述 (334)
台湾第一条铁路的修建	罗文俊 (336)
台湾铁路概览	钱元丰 (340)
京汉铁路建设始末	萧志明 (353)
由粤汉铁路到京广铁路南段	吴 钰 (360)
以债还债赎回京汉铁路始末	肖 原 (371)
法国总统访问中国 芦汉铁路旧事重提	韩劲革 (376)
日帝攫取我东北铁路权益的四次高潮	李淑贤 (382)
日帝攫取“满蒙新五路”阴谋及其破产	袁成亮 (388)
日本侵华期间高速修建的两条铁路	范增华 (392)
日本在中国非法修筑安奉铁路	蔡元波 (396)
日本争夺中东铁路始末	郑长椿 (399)
中东铁路修建前后	余海文 郑长椿 (404)
中东铁路风云录	崔志刚 (409)
东北铁路的几次改轨	吴景林 (417)
沈山线沧桑	张书文 (421)

呼海铁路建设实录	田文敏 (428)
奉海铁路建设实录	王贵忠 (433)
几经风雨的北黑铁路	金文中 (436)
爱国主义与浙江铁路	张崇铭 (440)
沪杭甬铁路的变迁	陶 均 (445)
昙花一现 江南一线	章丽廷 (450)
太湖之滨的铁路陈迹——苏嘉铁路始末	黄守辛 (454)
民族危亡中的浙赣铁路	刘建平 (459)
几经兴废 终成通途——皖赣铁路修建 始末	章丽廷 时盛麟 (464)
滇越铁路路权回归记	吴立群 (469)
滇越铁路血泪史片断	奚立荣 (475)
抗战中的滇越铁路	叶炳泉 吴立群 (479)
中国近代铁路史上的德国早期活动	宓汝成 (495)
德帝卵翼下的胶济铁路	赵 钧 (494)
我国最早的商办铁路——潮汕铁路	周济恒 (497)
史海钩沉新宁路	周济恒 (500)
步履艰难——西潼铁路的兴建	邢道善 (506)
“宝天”史话	许东海 (512)
历经沧桑的海南铁路	狄明义 (518)
因煤而建 因煤而盛——淮南铁路今昔	吴恒贵 (524)
山西窄轨铁路成因	杜中堂 (529)
旧中国筹建成渝铁路史略	李兴鳌 (534)
民国时期修修停停的湘黔铁路	龙成章 谭晓卫 (542)
命运多舛——黔桂线建设历程	李振伦 (547)
炎炎绝域滇缅路	赵树林 (555)
滇缅筑路抗战亲历记	郑四德 (560)
昆河窄轨铁路往事琐谈	孔庆福 (568)

清廷的川藏铁路计划	詹同济 (576)
漫话西藏铁路	郑四德 (579)
解放区自建的第一条铁路	张 力 (582)
中国早期生产的第一台蒸汽机车揭秘	
之一	阎存盛 (587)
中国早期生产的第一台蒸汽机车揭秘	
之二	阎存盛 (594)
中国早期铁路的几种标志	尹春湘 (598)
中国早期商办铁路的效验	陈嘉炎 (600)
旧中国铁路的机制	陆锦章 (604)
铁路主管机关的变迁	陆锦章 (605)
中国第一列流线型冷气飞快车	陆锦章 (607)
老式的高速列车“米西林”	赵树林 (610)
中国现存最古老的蒸汽机车	天津铁路分局 (612)
中国最早的双线铁路	路 文 (613)
国家铁路仅存的“寸轨铁路”	李应国 (614)
旧时“两路”的商业化举措	陆锦章 (616)
浙赣铁路福利	陶 均 (622)
昔日沪宁道上	章丽廷 (625)
旧中国未成铁路探源	戈春源 (630)
近百年前的“金达事件”	高海滨 (635)
庚子赔款与中国铁路	徐文述 (642)
湖广铁路债券案纪略	徐文述 (647)
“满铁”出笼记	吴景林 (652)
山西米轨“阻寇”秘闻	范增华 (660)
1944 年随湘桂铁路撤退记	胡建新 (665)
“空中堡垒”轰炸东京 浙赣机厂功不可没	
.....	邹孝标 (680)

历史上的唐山信鸽所	魏永和回忆 李国明编写 (683)
临城劫车与军阀阴谋	马素璁 (685)
临城劫车案和所谓“‘团匪’重现”	宓汝成 (691)
对临城劫车的新论断	马素璁 (700)
满洲里秘密国际交通线	赵圣东 (703)
上海解放前的铁路地下斗争	张知新 (712)
红帽子黑帽子拉杂谈	时盛麟 (717)
铁路拐弯轶闻	任 滨 (722)
罗湖桥应称深圳河桥	吴 钰 (724)
深圳河畔罗湖站	李伯阳 (726)

闲谈路史

唐寰澄

中国的铁路技术是从外国引进的。中国的铁路建设牵涉到不少当年工业较先进的新兴资本主义国家,他们各有其政治、经济、军事上的目的和外交的手段。写中国铁路史自然以中国的资料为主,可是不能不收集国外的有关资料,以论证他们在中国的一举一动,铁路史牵涉的面是够广的了!若是从1814年世界上第一辆实用的、由英国乔治·斯蒂芬森设计的蒸汽机车算起,铁路史至今已有188年,其间关于中外铁路的书籍、笔记、奏稿、新闻等档案材料不可胜计,即使从中国清代光绪二年(1876)上海淞沪铁路开始,亦有126年盈箱满筐的资料好读。看起来事情有得做的了,单是收集、整理、编号、上机等建立起一个全面、完整的档案室就得费不少精神和财力,而这不过是先决的、必要的开端而已。

我从来没有涉猎过铁路史,作为铁路工作者有时有兴趣地看过一些材料,不妨也闲谈几句。

从淞沪铁路说起

《中国铁路桥梁史》第一节记道:光绪二年(1876),“英商怡和洋行以修筑马路的名义,骗取了清朝地方当局的同意,修筑了淞沪(吴淞—上海)轻便铁路,全长14.5公里,轨距762毫米(30英寸)。开始通车营业不久,火车压死了一名中国人,招

致群情激愤，阻止火车运行，清廷以 28.5 万两白银买回路产后于光绪三年（1877）即行拆毁……此后，由于清廷对铁路持抵制态度，故直至光绪七年（1881），因开发开平煤矿的需要，才建成了唐（唐山）胥（胥各庄）铁路……

淞沪铁路是中国第一条营业铁路。从桥梁技术史的角度，这一叙述足矣，但若从铁路建设史的角度，则还可以提出很多问题，需要引证原始资料作令人信服的说明。

清廷在允许筑路时是如何受骗的？

铁路既成已开始营业，当局还不知道是铁路是马路，是什么原因使地方官员采取听任的态度？

火车压死了人，群情激愤，所激愤的是什么，是受骗还是压死了人没有赔偿？假如是后者，那就只需千把两银子就够了；若是前者，错在英商，为什么又要花巨金赎回？铁路既已赎回，已是中国财产，为什么又要拆毁？朝野对此作何评论？其思想根源是什么？

以上仅用“清廷昏庸”这一结论来解释是不够的，当详细说明当时的一切背景。

要解决这些疑问得翻阅不少资料。笔者在这里不过是想说明写史落笔的困难，需要不时和不断地自出难题，自问自答，这样才能不使后之读史者脑子里打满问号，却又时过境迁，难以查证。

这些疑问，留请铁路史编者去参考解决。

年来入暮，以读文、史、哲为趣，常为之拍案慨叹。以史为鉴，只恨开卷太晚，所见太狭。偶然亦注意一下铁路史料，谨录有关的几则。

在备受外国人欺侮之后，清廷听了一些大臣的劝告，认为彼明我暗，中国不了解外国的情况，再加上中国没有驻外使节，于是陆续派出一批使臣，其中就有驻英、法正副使郭嵩涛和刘锡鸿，一个开明、一个保守的两个人物，他们记录了若干和铁路有关的事。

刘锡鸿在《英轺私记》中记道：

“余卧病中，有伦敦绅士上书，言英人之欺负中国有六事：一、鸦片流毒；二、中国圣教最善，外洋传教实为多事；三、商人不归地方官管束，而以领事自理，袒护不公；四、擅造吴淞火车路，反索赔偿其费；五、云南人命不就案办案，借以强索码头；六、接待使者礼有未至。”

“中国钦差，若许面毕其词，当集合同志为向议院争辩等语。正使以婉言辞之，办法良是。盖使于其国，不便妄听绅民唇舌以与彼国君为难也。”

正使郭嵩涛在《使西纪程》中记光绪三年（1877）四月初五，得到两封信。其中一封是刊克里甫所写：

“……刊克里甫陈论五条：一、禁止贩运鸦片烟；二、西洋待中国人应求公平；三、西洋人在中国者应各归地方约束，不宜专归领事；四、火轮车路应听中国人自办，不宜西人勉强，而引吴淞铁路为大戒，责以不可以如此横行；五、西洋传教者不宜过于保护，其首被戕，亦自取耳。中国圣人之道，道理完足，不应以他教乱之。”

“其言全似中国人自张大，亦不测其何意也。”

在吴淞火车路的问题上，英国的正直士绅并不认为他们政府的作为是正确的。英国欲思在中国土地上建设铁路，碰到中国人的抵制而采用“横行”的办法，连正直的英国人也看不惯。办外交的中国官员，因英国人完全站在中国的立场上说话，反而弄不清其确切的目的，选择了稳定的处理方法。郭公使就曾两次写信给国内的大臣沈葆楨（幼丹），希望他妥善解决此事。

郭在光绪三年（1877）九月十四的日记中写道：

“赫德之弟赫达自爱尔兰至，枉过一谈，语及吴淞铁路，言若竟毁弃，外部德尔比必益怀轻视中国之心……以一切疑难，即顺理者少也（其意似指英国修铁路是好心，毁弃不用是不讲道

理)。所言极为有见。沈幼丹日怀赵孟朝不谋夕之心，又乐‘委顺时论’而据之以为名。两次寓书陈论，不一回报，其志决矣，无可斡旋。”

两次“寓书陈论”的内容须予查证。看来清朝朝野在这些年里，对修铁路一事是反对者居绝大多数，沈葆楨只想保住其“朝不保夕”的高官，对吴淞火车路的赎买是出于无奈，也许还表现出一种“天朝、大国的风度”。拆毁则示以对侵犯主权的抵制。可见在吴淞火车路的事前事后，尚可有大块文章可写。

中国需要铁路吗

英国自17世纪发明蒸汽机之后，逐步将其普遍应用于开挖矿产、改进工业和制造舟车以发展交通，终于引起18世纪末叶的工业革命，发展了资本主义，因此得以不断扩展海外势力。西方世界，凭借武力，一个个地敲开了东方各国的大门。马克思在《中国革命与欧洲革命》中说：“英国的大炮，破坏了中国皇帝的权威，迫使天朝帝国与地上的世界相接触。”

经历了战争失败的中国人渐渐地也知道了一些西方富强的表面现象和原因。既然首先到中国的是船和炮，所以就有人要求“师夷智以造炮制船”（曾国藩）；再就是西洋机制货物，有人通过早期在国外看到的机械制造和火车交通，早就认识了它们的好处。同文馆学生张德彝在他的《航海述奇》中，于同治五年（1866）三月二十七日详细记录了火车的构造和细节，认为“此举洵乃一劳永逸，不但无害于商农，且裨益于家国，西国之富强日盛，良有以也”。

同治十三年（1874），总理各国事务衙门以恭亲王奕訢、文祥的奏章“练兵、简器、造船、筹饷、用人、持久”六条为基础，上谕命军机大臣密令全国督抚“详细筹议，将逐条切实办法限于一月内复奏”。

此外别有要计，亦即一并奏陈”。李鸿章奏称：“曾国藩与臣叠奏请开煤铁各矿、试办招商轮船，皆为内地开拓生计起见。盖既不能禁洋货之不采，又不能禁华民之不用……曷若亦设机器自为制造，轮船铁路自为转运？”不能不用，则自己生产制造，应该没有窒碍，然而大谬不然。鸦片要抽，洋货要用，铁路不能修，好像事不相关。郭嵩涛给李鸿章的信说：“窃谓中国人心有万不可解者。西洋为害之烈莫甚于鸦片烟……中国士大夫甘心陷溺，恬不为悔……钟表、玩具，家皆有之；呢绒洋布之属，遍及穷乡僻壤……一闻修铁路、电话，痛心疾首，群起阻难。”

斗争在不断地进行着。而李鸿章于光绪四年（1878）拆掉吴淞火车站的第二年（1879）三月，在其为李圭《环游地球新录》所作的序中说：“夫自通商以来，泰西诸国，日出其聪明才力，以相角逐。凡可以为富强计者，若铁路、电线、车缸、炮械之属，转相仿效，务极新奇；至于商务，尤所措意。舍是则无以自立其国，匪特习尚所在，盖亦时势所然也。”他在不时找机会阐述他的主张以感动当局。

别的国家都“仿效而务新奇”，而中国却不听人劝说，不管时势然不然，仍然“痛心疾首”，其故何来？

懂得“逢迎迎合”，即会迎合当权者的意见，并且还会造作出一些诡辩的论据来“充实”上峰意见的刘锡鸿说了很多反对的道理，这里不妨引用他《英轺私记》中的若干段精彩文字和别人有关他的记载。

刘锡鸿在出国途中记道：

“英公使威妥玛在都初相见时，辄言政在养民，当以开煤矿、创造铁路为中国目前急务。此次由天津南下，同舟洋人立论亦专主于此。余以中国立教尚义不尚利、宜民而不扰民之说晓之。伊辈辩论往返，殊不惮烦，初不知其何乐于中国之富强，而进言恳切若是。”