



道钉， 不再沉默

黄安年 著
建设北美铁路的华工

白山出版社



道钉，不再沉默

建设北美铁路的华工

黄安年 著



白山出版社

图书在版编目(CIP)数据

道钉,不再沉默:建设北美铁路的华工/黄安年著. —沈阳:
白山出版社,2010.3

ISBN 978 - 7 - 80687 - 758 - 6

I. 道… II. 黄… III. 铁路工程—华工—史料—北美洲—
近代 IV. D634.371

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 038543 号

出版发行:白山出版社

地 址:沈阳市沈河区二纬路 23 号

邮 编:110013

电 话:024 - 28888689

电子信箱:baishan867@163.com

选题策划:邢志有 董志新

责任编辑:宋 杰

装帧设计:王 婷

责任校对:方存海

印 刷:沈阳市第二市政建设工程公司印刷厂

幅面尺寸:170mm × 240mm

印 张:22.75

字 数:346 千字

版 次:2010 年 6 月第一版

印 次:2010 年 6 月第一次印刷

印 数:1 ~ 2500 册

书 号:ISBN 978 - 7 - 80687 - 758 - 6

定 价:48.00 元

序 言

黄安年

2009年是中美两国人民友好交流历史上值得纪念的一年。140年前的1869年5月10日,是美国历史上具有划时代意义的时刻,第一条横贯北美大陆的中央太平洋铁路和联合太平洋铁路提前完工。经过连续7年的协同努力艰苦奋战,两支筑路大军,即从加利福尼亚州萨克拉门托向东修筑的中央太平洋铁路大军,和从内布拉斯加州奥马哈向西延伸的联合太平洋铁路大军,在犹他准州奥格登地区的普罗蒙特里丘陵处接轨,其中西段承担最艰巨任务的主力正是特别能吃苦和具有特别聪明才智的华工。美国太平洋铁路是美国近代工业化的标志性产物,这一壮举宣告了美国大陆在经济运行上开始连成一片,标志着美国经济进入狂飙发展时期,并推动美国迅速崛起为联结太平洋和大西洋两大洋的世界经济大国,同时也表明中国的最初移民潮,对美国经济的发展尤其是加利福尼亚等西部地区的崛起,作出了杰出贡献。他们的丰功伟绩和奉献精神应为人们所了解,并给美国和中国人民以多方面的启迪和教育,成为中美人民友好交往、协同发展的难得教材。我们应该永远怀念这些沉默无语的“道钉”。

在谈到推动美国崛起的诸因素时,我们不能不注意到外来移民对美国崛起所起的积极作用,也不能不提到南北战争后美国经济进入狂飙发展时期时铁路先行的作用,其中横贯北美大陆的太平洋铁路的建成是美国历史上,也是世界历史上具有划时代意义的重大事件。铁路运输是美国工业化道路中的先行官,对加快太平洋铁路在1869年的通车做出无可

替代的历史功绩正是远涉重洋沉默奉献的攻无不克的冲锋队和敢死队的外来中国农民工。从这个意义上说,作为近代中国最早一批的建设北美世界的农民工——华工和美国的崛起有着不解之缘。

但是在犹他准州奥格登地区的普罗蒙特里丘陵会合处的庆典上,人们分享欢乐时,竟然没有华工的身影。招募华工的倡议者查尔斯·克劳克感到很尴尬,便在萨克拉门托的一次庆祝会上以一句话提醒大家:“我愿意提请各位注意,我们建造的这条铁路能及时完成,在很大程度上,要归功于贫穷而受鄙视的,被称为中国的劳动阶级——归功于他们表现卓异的忠诚和勤劳。”这一讲话被誉为美国移民史中著名的“一句话历史”。

历史是不该被遗忘的,太平洋铁路的建成离不开成千上万铺路的“沉默的道钉”——华工。正是万余名华工不顾生命安危和生活艰苦,在关键时间、关键路段,在平整路基、开通隧道、爆破山腰等关键岗位上连续奋战,才有横贯大陆的铁路开通。历史终于给勤劳纯朴、不畏艰险的中国工人以公正的评价。太平洋铁路贯通50年后,在犹他准州奥格登金色道钉50周年纪念活动中,一辆彩车上站立着当年被选中参加最后铺轨的8位中国工人中的3位,表明历史永远铭记在人们的心中。

华工对太平洋铁路建成的历史贡献一直为学术界所称道。有论著称,中央太平洋铁路的完成“全为华人之功”,华工是“美国开路先锋”,“如果没有炸药知识并重视炸药的使用,如果没有中国人在令人目眩的高空贴在几乎垂直的悬崖上干活,如果没有中国人用生命闯过了白人难以忍受的艰苦难关,中央太平洋铁路公司负责的路段决不会建成。即使建成,时间上也要拖得很久。”“修筑这条铁路所要克服的障碍几乎是难以逾越的”,要“同山中的暴风雪和沙漠的酷热作经常性的斗争”,“这些困难的克服”,要归功于包括华工在内的数千劳工的“勇敢和献身精神”,施工中“最沉重的部分都落在他们强壮的肩膀上”,“中央太平洋铁路公司发觉中国劳工比加利福尼亚本地劳工更为得力,更能使公司获得巨大利润。这使后来承包美国西部地区铁路工程的资本家竞相仿效,引入更多的中国劳工。”华工修筑中央太平洋铁路中最艰难的一段被称作“19世纪世界最伟大的建筑”,连儒勒·凡尔纳的小说《80天环游地球》也说,正是有了这条铁路,80天环游地球的梦想才得以实现,“过去即便在最顺利

的情况下,从纽约到旧金山也要走6个月,而现在只需要7天”。

1998年我在“19世纪下半叶华人在开发美国西部所作的历史贡献与中美关系”上海国际学术讨论会上提交了《1998年中央太平洋铁路的建成与在美华工的贡献》长篇文章,以充分的历史文献资料论述在中央太平洋铁路的建设中,华工以中国人特有的吃苦耐劳精神和出众的聪明才智,为筑路发挥了关键性作用,取得了决定性的贡献。他们还付出了惨重的代价,大量华工在高强度、高风险劳动中死亡。然而令人愤慨的是,中国劳工在当时受到了酬金微薄、种族歧视和排华浪潮等不公正待遇。这种现象,甚至引起一些有良知的美国人的不平。今天,正确评价华工的贡献和揭示他们的悲惨遭遇,还他们一个公道,将有助于中美两国友好关系的发展。2006年,我编著了大型历史画册《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》(五洲传播出版社,中英文版同时出版),该画册依据许多珍贵的历史图片和翔实的文字资料,反映了19世纪中晚期数万华工漂泊海外的坎坷遭遇,展现了100多年前在北美建设的华工从生存挣扎到立足生根,为当地文明的发展所作出的巨大贡献。画册的图片包括历史老照片、历史图片、当年报刊杂志漫画,以及必要的历史地图、铁路建设图,历史文献等。画册希冀图文并茂,寓叙事于图片。画册的出版有助于北美华人华侨了解、认识参与建设北美社会的历史,有助于促进中国与美国、加拿大人民之间的传统友谊和友好交往,有助于北美移民社会和多元文化和谐家园的建设。

随着时代的前进,那些“沉默的道钉”、那些建设北美铁路的无名华工,已经受到了越来越客观公正的评价。美国和加拿大领导人曾多次赞扬中国华人建设美国和加拿大的历史贡献。在跨入新世纪的经济全球化和文化多元化的今天,面向欣欣向荣的浩瀚太平洋,世界上最大的超级大国美国、人均面积世界第一大国加拿大、最大的发展中国家中国,应当共同珍惜和继续发展这来之不易的中美两国、中加两国人民间的友好交往,这是中美加人民和社会各界爱好和平与发展的人们的共同期望。一个半世纪前,中国的劳工在极端困难的条件下,越过重洋,构建中美、中加人民友谊的桥梁;在当代世界,太平洋理应成为联系中美、中加人民和政府间友好合作、和谐发展的更加坚实的纽带。

2009年是新中国成立60周年,改革开放30周年,也是中美建交30

周年,共同应对全球经济危机和国际事务严峻挑战,美中两国之间再次携手共进,回顾140年前中美两国人民合作共建北美太平洋铁路的历史,其意义是不言而喻的。

去年以来,山东齐鲁电视台、中央电视台、上海东方电视台等电视媒体告诉我,准备拍摄北美铁路华工的系列纪录片或进行专题报道,我尽己所能,提供了相关的资料和信息及建议,希望这些影视纪录作品能够早日和观众见面。

笔者曾多次呼吁加强对于华工建设北美太平洋铁路的学术网络开发和系统研究工作,在这方面美国已经远远地走在我们的前面,笔者希望看到社科院、教育部等主管科研部门作出积极反响。国家科学院的信息研究部门和人文社会科学工作者合作研究开发,将会事半功倍。

华工建设北美太平洋铁路的研究实际上也应该是投资上亿的“清史”工程的重要组成部分,因为它涉及清政府时期的涉美和涉及英属加拿大的关系。我们不仅需要列入研究计划,还要投入足够的人力和财力。

华工建设北美太平洋铁路的研究涉及中国、美国、英国、加拿大的历史文献档案资料收集和研究,这是一项基础性的研究工作,迄今我们的华工究竟有多少人在多长时间内参加了北美太平洋铁路的建设,还不甚了了,国内的博士学位论文中对此也极少涉猎。

我国近代农民工最早出洋并取得最大成效的莫过于华工建设北美铁路,他们对于建设北美家园的贡献最大,然而又是弱势集团,如何维护这些农民工的合法权益,保障他们的基本人权,是我们在研究农民工问题上需要特别重视的课题。

华工建设北美太平洋铁路的研究涉及对于华工遗族的追踪调查,这是口碑史料的重要内容,需要有专门部门负责牵头来从事这项研究工作。这项工作的开展,不仅需要国内的而且需要美国和加拿大的学者协同配合,笔者在美国曾去过麻州北亚当斯探访在高校任历史系主任的华人教授,他告诉我在北亚当斯就有一些安葬华人的坟墓,上面写的是英文名字,中文名字叫什么需要考证,其中有些人可能是太平洋铁路建成后来到这里。

从事美中关系史研究不仅要考察研究政治和文化现状,而且要研究历史上美中两国人民的交往,像具有标志意义的建设北美太平洋铁路的

研究是个重要的立项题目,我们的各类社科项目和美中关系史研究会的研究者需要重视这一课题的研究。

大型画册《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》展现给读者的是珍贵历史图片辅以必要的文字说明。本书《道钉,不再沉默——建设北美铁路的华工》则主要是对建设北美铁路的华工的文字研究成果和资料辅以必要的图片。该书不仅集中了笔者在这一领域的研究成果,而且充分阐述深入研究这一课题的历史、现实意义,呼吁学界和媒体以“道钉”精神来探寻140年前中国建设北美家园农民工们的历史贡献和默默无闻的奉献。

本书收录了31篇文章。开篇《中央太平洋铁路的建成与在美华工的贡献》详尽论述了建成与华工的关系。第2~16篇是对《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》画册的详细说明和补充,限于篇幅画册中言犹未尽的部分在这里都可以看到,尤其那些资料来源对于进一步研究有着借鉴意义。第17~27篇说的是笔者对铁路华工问题的研究成果和建议。第28~31篇则附有四位专家对于笔者北美铁路华工研究成果的点评。

蒙白山出版社积极支持出版本书,在此表示衷心的感谢。

献给140年前建设北美太平洋铁路的华工——沉默的道钉!

写于2009年6月,修改于2009年7月

目 录

CONTENTS

序言.....	001
中央太平洋铁路的建成与在美华工的贡献(1998年6月)	001
《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》前言(2006年10月)	039
“远涉太平洋 金山寻梦”引言 (《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》第一部分) (2006年10月)	045
沉默的金山寻梦华工(2009年7月12日)	048
“建设美国太平洋铁路的华工先锋”引言 (《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》第二部分) (2006年10月)	074
华工参与中央太平洋铁路建设(2009年7月10日)	084
太平洋铁路在普罗蒙特里丘陵处胜利接轨(2009年7月10日)	111
建设太平洋铁路的华工生活(2009年7月13日)	124
“建设加拿大太平洋铁路的华工先锋”引言 (《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》第三部分) (2006年10月)	153

华工参与加拿大太平洋铁路建设(2009年7月14日)	156
“华工奉献 丰碑永存”引言(2006年10月)	
(《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》第四部分)	
(2006年10月)	191
不忘华工建设北美的丰功伟绩(2009年7月14日)	194
国际反法西斯战争中的华人生活(2009年7月15日)	212
当代华人建设北美新社会(2009年7月17日)	217
《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》后记(2006年10月)	236
研究《沉默的道钉》的参考资料(2006年5月6日)	240
华工建设太平洋铁路和美国的崛起(2007年10月)	255
沉默的华工和贯通北美大陆的中央太平洋铁路	
(《史学月刊》2008年第1期)	262
从历史上的漫画看19世纪后期美国的排华潮	
(《社会科学论坛》2009年6月)	279
画册特点及在相关领域的价值	
——介绍《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》	
(2006年10月26日)	291
有感于编著《沉默的道钉》画册(2007年11月14日)	294
缅怀横贯美国大陆铁路沉默的华工建设者	
——献给为137年前为铁路通车无私奉献的铺路道钉们	
(2006年5月9日)	308
再谈一个值得高度关注的研究课题	
——华工和北美太平洋铁路(2006年10月31日)	313
祝贺齐鲁电视台等组织寻找华工太平洋铁路之旅	
(2007年4月3日)	318
高度重视图片资源的知识产权的保护(2007年4月12日)	321
发挥网络优势寻找建设北美太平洋铁路华工后裔	
(2007年11月7日)	329

纪念美国横贯北美大陆第一条太平洋铁路通车 140 周年 (2009 年 5 月 10 日)	331
张聚国:汗水和生命铸就的不朽丰碑 ——读《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》 (2007 年 6 月)	333
王旭:沉默的道钉,鲜活的历史 ——评介大型画册《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》 (2007 年 5 月)	336
孟庆龙:一部很有特色的图片专题史 ——大型历史画册《沉默的道钉——建设北美铁路的华工》评介 (2007 年 11 月)	342
杨玉圣:“道钉”并不沉默 ——读黄安年教授编著《沉默的道钉》(2008 年 9 月)	347
后记	349

中央太平洋铁路的 建成与在美华工的贡献

1998年6月

摘要:19世纪中叶,美国中央太平洋铁路和联合太平洋铁路接通,成为第一条横贯北美大陆的铁路干线。它把美国经济区域连成一片,标志着美国经济发展开始进入狂飙时期。在这一美国近代工业化历史的重大事件中,成千上万的中国劳工应招参加了最艰巨的中央太平洋铁路的建设。在工程中,他们以中国人特有的吃苦耐劳精神和出众的聪明才智,为筑路发挥了关键性作用,取得了决定性的贡献。他们还付出了惨重的代价,大量华工在高强度、高风险劳动中死亡。然而令人愤慨的是,中国劳工在当时受到了酬金微薄、种族歧视和排华浪潮等不公正待遇。这种现象,甚至引起一些有良知的美国人的不平。今天,正确评价华工的贡献和揭示他们的悲惨遭遇,还他们一个公道,是有助于中美两国发展友好关系的,好在从尼克松以来的美国历届总统都对华人建设美国的贡献加以赞颂,这是令人稍可欣慰的。

130年前的今天,美国近代工业化历史上具有划时代意义的第一条横贯北美大陆的中央太平洋铁路和联合太平洋铁路,经过包括中国在美国华工在内的美国各族人民的连续7年协同努力艰苦奋战,终于比预计时间提前7年完工,1869年5月10日下午2点多,由加利福尼亚的萨克拉门托(Sacramento)向东689英里与由内布拉斯加的奥马哈(Omaha)向西1086英里的两支铁路大军在犹他准州奥格登地区(Ogden)的普罗蒙特里丘陵(Promontory Point in the mountains)处相接,其中承担最艰巨任务的



西段主力正是在美国的华工。这一壮举宣告了美国大陆在经济上真正连成一片、标志美国经济发展开始进入狂飙时期，它预示着美国行将成为面向两大洋的经济大国，同时也充分显示了在美国历史上最初的中国移民潮，对于美国经济的发展尤其是加利福尼亚等美国西部地区的崛起，所作出的永志难忘的历史性贡献。

据记载，为了纪念横贯北美大陆东西铁路的历史性大会合，加利福尼亚一位名叫大卫·休斯的富商捐赠了一枚黄金轨钉。这枚轨钉比一般的轨钉要大一倍，直径大约有6英寸（15厘米）多，钉身是用18K金铸成。5月10日，中央太平洋铁路董事长、加利福尼亚州州长利兰·斯坦福敲下了这个黄金轨钉的第一槌。^[1]具有象征性的这一银槌掠过轨钉，落在铁轨旁边电报线的信号器上。该信号器直通华盛顿，全美各地教堂都随之响起了钟声，共同欢庆这历史非凡时刻。^[2]随着铁路的连接完成，铁路旁边的电报线工程也完成了，横贯大陆铁路历史性的会合就这样完成了。^[3]

就在这一天，在加州萨克拉门托举行了盛大的庆祝活动，在游行队伍中，竟然连一个华工代表也没有。人们一个接一个走上主席台祝酒，但没有人在会上提到华工。来自在旧金山发表演说的纳萨尼尔·贝内特法官，在发言中认为铁路工程的告捷完全是由于在加州同胞的特有素质所致。他说：“在加州人民的血管中，流着四个当代最伟大民族的血液，有法国人敢打敢冲的勇猛劲头；有德国人的哲学头脑和坚定精神；有英格兰人的不屈不挠的毅力；有爱尔兰人不知忧愁的火暴脾气。它们各自作出一份恰如其分的贡献。”贝内特居然只字不提华工所作的贡献便下结论说：“一个来源于这些民族并将其最优秀的品质聚集在他自己的生活中的民族，是能够取得任何成就的。”^[4]

这时，只有中央太平洋铁路公司的四巨头之一、招募华工的倡议者、加州法官查尔斯·克劳克感到很是尴尬，便十分巧妙地以一句话提醒大家：“我愿意提请各位注意，我们建造的这条铁路能及时完成，在很大程度上，要归功于贫穷而受鄙视的，被称为中国的劳动阶级——归功于他们表现卓异的忠诚和勤劳。”这一讲话被誉为美国移民史中著名的“一句话历史”。^[5]

一些尊重历史真实的美国学者，对美国华工在建设横贯大陆的太平

洋铁路的贡献能够持比较客观的态度,他们正确地指出:“像贝内特法官那样从无视华工的成就到否认中国人的人权,也就不过相差一小步罢了。”“关于建筑中央太平洋铁路的这些衣衫褴褛的广东劳动大军的故事,例如他们是怎样被招雇到铁路工程来的,以及他们是怎样翻山越岭穿越内华达高山区的,这段史实在反映加利福尼亚州黄金时代的历史篇章中是相当模糊的。”^[6]

笔者提交大会的论文本着尊重历史本来面貌的求实精神,着重论述横贯北美大陆铁路对于美国经济现代化发展进程中的里程碑意义,以及中国华工对于最终建成这条铁路的历史性贡献,并从中悟出给予美中两国人民富有启迪意义的若干思考。

(一)

论题首先要从第一条横贯北美大陆的铁路的兴建谈起。

在美国内战前夕,铁路建设的总长度已经达到3万英里。占当时全世界铁路总长度的一半以上。^[7]但是,美国铁路建设的狂飙时期却在美国内战以后开始的几十年的时期里。^[8]

有关建设横贯北美大陆太平洋铁路的主张最初是在1840年提出来的,1845年初,一位与中国经商的纽约商人阿瑟·惠特尼向国会提出建议,要求政府赠地给予筑路公司,以兴建自苏必利湖至俄勒冈地区的铁路,他先后多次向国会鼓动修建到达太平洋沿岸的铁路线。由于1849年加利福尼亚淘金热出现的影响,建设这一条横贯大陆的铁路就日益显得更加迫切。但是在1850年人们主张建设这条铁路需要政府的大量财政资助,因此只需修建一条就足够了。又由于地区性的竞争,阻碍了各个利益集团对于首选线路的一致认同。

1853年国会授权陆军部长戴维斯负责对密西西比河谷与太平洋沿岸之间的几条线路可行性的勘察。1855年勘察报告完成,报告提出了4条可供采取的路线,但是国会对于勘察报告并未采取任何行动。美国内战开始后,有关铁路建设线路的选择显得对于北部十分有利。在加利福尼亚州热衷于铁路工程的利兰·斯坦福、科利斯·亨廷顿、马克·霍普金斯、查尔斯·克劳克、西奥多·朱达等人的积极推动下,提出承建加利福尼亚州的中央太平洋铁路线由西向东与另一条由东向西的铁路线相接的



申请，这一主张获得国会多数人的支持。^[9]

1862年7月1日美国国会通过了第一个建设太平洋铁路法案，该法案称“由政府保障援助为用于邮政、军事和其他目的而建设的由密苏里河到太平洋的铁路线和电报线路”^[10]政府负责赠送大批国有土地和资助大量资金，规定由联合太平洋铁路公司和中央太平洋铁路公司共同承建横贯大陆的太平洋铁路。根据法案，预计这条铁路的建成联合太平洋铁路公司和中央太平洋铁路公司将获得4500万英亩的土地赠给以及约6000万美元的借款。法案规定联合太平洋铁路和中央太平洋铁路建筑各自的起点，联合太平洋铁路公司起自格林威治线西经100度的共和河谷南岸和普拉特河谷北岸之间地向西修筑，在南山口越过洛矶山脉，到内华达准州的西部边界，其后再向西延伸。中央太平洋铁路公司则起自太平洋岸到加利福尼亚州的东部边界，其后再向东延伸。双方铁路建设的延伸可以一直到和另一方线路相衔接为止。该法案要求建设快速和安全的铁路线同时完成电报线路的建设。^[11]

尽管如此，横贯大陆的太平洋铁路修建开始时仍未能吸收足够的投资。^[12]1862年10月17日，中央太平洋铁路公司向内政部提出了建设该铁路段的专门报告。^[13]1863年5月美国内政部的报告说，根据1862年7月1日生效的由政府保证建设用于邮政、军事和其他目的的自密苏里河至太平洋的铁路线和电报线，已经开始实施，并发行必要数量的股票，股东们可以得到最充分的保障以满足他们所从事的伟大事业。但是实现这一工程，主要的障碍在于劳动力的大量匮乏，需要大批自由雇员来满足需求。^[14]1863年6月1日中央太平洋铁路公司向向内政部长提交了该公司详尽的年度报告和工程局的设计线路报告，工程设计报告对于铁路修建所经线路作了明确而具体的叙述，并专门说明了穿越塞拉岭（Sacra）艰难山区的线路，报告设想了5种不同的线路方案，对于整个线路的地形及其水平落差均作了说明，为铁路施工提供了较好的蓝图。^[15]

由于横贯太平洋铁路修建中的十分巨大的利益驱动，各个铁路公司、承包商和股东们之间展开了空前激烈的争斗，也一再提出对该法案的多种修正意见。例如1863年7月国会众议院曾通过了对1862年7月1日太平洋铁路法案第14节的修正案（HR No. 190）。^[16]1864年3月16日，众议院提出了对1862年太平洋铁路法案的修正案（HR No. 336）。^[17]

1864年1月25日美国财政部长在致美国第38届国会第一次会议的报告中,强调太平洋铁路的兴建的重大意义。报告称:“太平洋沿岸的贸易,它与亚洲的贸易关系,印度和中国贵金属的运输,内华达、犹他、科罗拉多和堪萨斯的人口、矿物和农业生产的增长和发展,得益于联合太平洋铁路和中央太平洋铁路建设的支持。”^[18]

1864年参议院的第132号议案提出了对于1862年7月太平洋铁路法案的修正案,并经历了多次讨论和修正。讨论中对于修正条款的第1、2、3、4、13、14节等处均有激烈争论,主要涉及铁路公司期望更多的经济利益。如在1864年5月24日的辩论中,亨德里克斯提出动议修正第4节第10行,要求政府特许铁路公司获得的土地可以包括煤矿和铁矿地区,这些土地将达10万英镑。^[19]至于众议院第438号议案关于对1862年太平洋铁路法案的讨论,同样充满着讨价还价的争斗。^[20]该议案于1864年4月30日提出,期间经过6月10日、6月16日、6月20日、6月21日、6月22日、6月24日、6月25日、6月27日和6月29日的多次磋商。^[21]

1864年6月29日众议院终于通过决议,要求与参议院代表举行联合会议,以商讨和参议院议案的分歧,取得对联合决议的认同,参议院接受了这一动议。^[22]国会两院委员会由来自参议院的詹姆斯·哈伦、L·F·S·福斯特、约翰·康纳斯和来自众议院的撒迪厄斯·斯蒂文斯、J·W·麦考勒格、C·科尔组成。1864年7月1日该委员会提出修正议案报告。报告详细列出了近30处措辞和内容的修正建议,包括第10节末尾加进有关放宽抵押贷款的规定,在第15节后加上很长一段更有利于铁路公司获得贷款、资助和其他好处的内容,强调中央太平洋铁路在完成规定了加利福尼亚线任务后可以继续向东扩展,直到和联合太平洋铁路相接。^[23]

而根据美国国会1864年5月11日的第112号议案(太平洋铁路公司议案参议院第132号),规定了密苏里河至太平洋沿岸的太平洋铁路建设进度每年的里程;加利福尼亚太平洋铁路段1865、1866、1867年每年均为50英里,1865和1866年,每英里可发行9.6万美元的债券,1868年自西向东的洛矶山至内华达塞拉岭之间50英里,每英里则为4.8万美元的债券。1869、1870、1871、1872、1873年均为每年100英里。1874和



1875 年为 200 英里,1876 和 1877 年为 100 英里,自 1868 年起,每英里均为 4.8 万美元。^[24]

1864 年 7 月 1 日和 2 日参议院和众议院分别同意联合委员会提出的修正议案报告。7 月 2 日林肯总统正式签署生效。^[25] 根据美国国会先后通过的两个太平洋铁路法案,给予了铁路公司和承包商们以更大的实惠。承建的铁路公司有权无偿获得铁路建设用地及其两侧毗连的相关公有土地,包括泥地、石地、林地及其他建筑材料。有权在公有土地上建设车站、铁路建设物、车间、库房、修理厂等。法案规定每铺设 1 英里路轨另外给予铁路两侧 10 平方英里的备用地段,并且按首次抵押条件给予贷款,一般每英里可得 1.6 万美元贷款,但是丘陵地则为 3.2 万美元,山区为 4.8 万美元。法案特别提到有 300 英里路段为多山困难线路,其中 150 英里路段为洛矶山脉的自东向西处,另 150 英里路段为内华达山脉塞拉岭由西向东处。法案规定对这些地段的建设债券应给予加倍的优惠。^[26] 铁路公司得到的特权不只是修正前的沿线山林采伐权,而且还包括沿线公有地的采矿权。

联合太平洋铁路的起点站是内布拉斯加州的奥马哈,中央太平洋铁路的起点则是加利福尼亚州的萨克拉门托。两个公司一个由东另一个由西相向建筑。新法案把赠地增加了一倍,准予出售面值 100 美元的股票,数量由 10 万张增加到 100 万张。^[27] 作为条件,铁路公司需交付政府间接抵押债券偿还借款时缴付 5% 的纯收入,并在运送军队和政府物资时给予 50% 的优惠。^[28] 根据两个太平洋铁路法案及其后的建设太平洋铁路的措施,私人铁路公司从政府那里获得的土地赠给总数超过了 1.3 亿英亩的土地,有的州还额外赠送了他们的 4900 万英亩的土地,比整个得克萨斯州的面积还要大。^[29]

《太平洋铁路法》的修正法在实施时,提出了一份简要的地质调查报告,该报告把所调查的区域分成山岳地(1 英里 4.8 万美元)和溪谷、丘陵地(1 英里 3.2 万美元)两部分。大致上红土指应支付 4.8 万美元的山岳地带地质,黑土是指 1 英里支付 3.2 万美元的溪谷、丘陵地质。根据该法,中央太平洋铁路的铺设路段被指定在萨克拉门托东北方的阿喀特溪流以北的溪谷、丘陵以及山岳地带。^[30] 继 1862 年和 1864 年两个太平洋铁路法案后,国会还通过了一些有关太平洋铁路个别条款的修正案。例