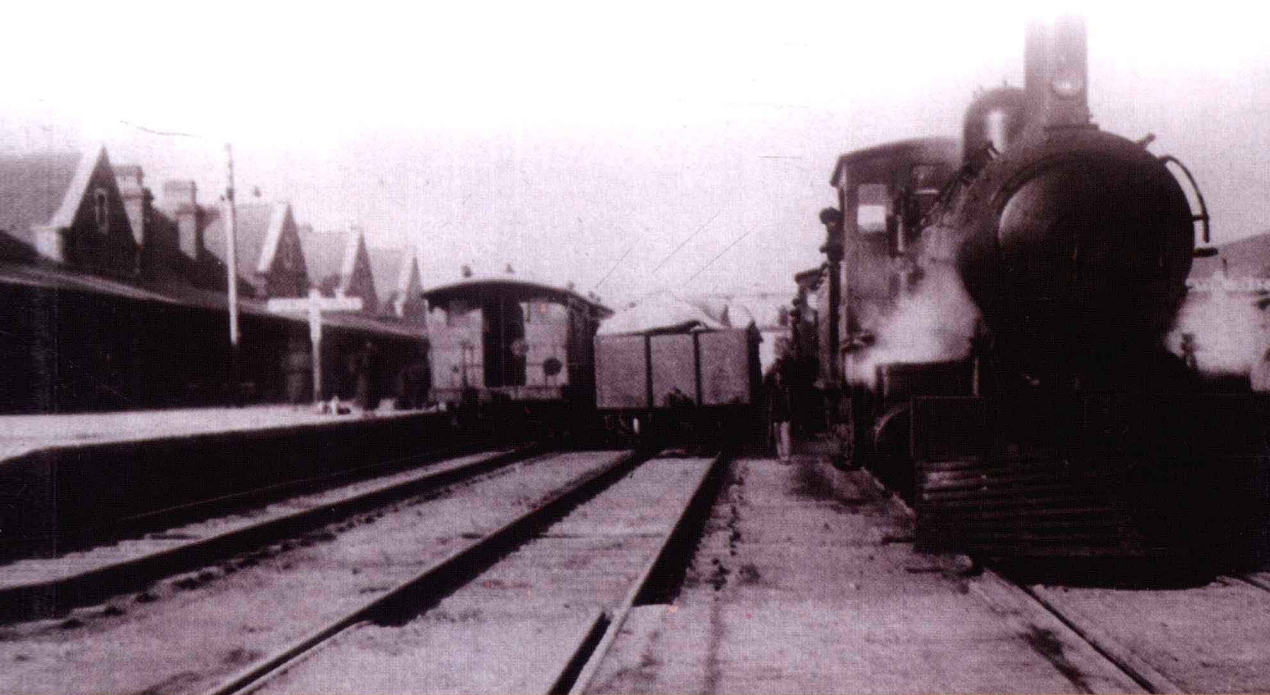


图说中国铁路史话



# 图说 TUSHUOWANQINGTIELU 晚清铁路

纪丽君 亢 宾 编著



中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图说中国铁路史话



# 图说 TUSHUOWANQINGTIELU 晚清铁路

纪丽君 亢 宾 编著

中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

## 图书在版编目(CIP)数据

图说晚清铁路/纪丽君, 亢宾编著. —北京: 中国铁道出版社, 2011. 10

(图说中国铁路史话)

ISBN 978-7-113-13553-9

I. ①图… II. ①纪…②亢… III. ①铁路运输—交通运输史—中国—清后期—图集  
IV. ①F532.9-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 196260 号

书 名: 图说中国铁路史话  
图说晚清铁路

作 者: 纪丽君 亢 宾

策划编辑: 许士杰

责任编辑: 许士杰 编辑部电话: (010) 51873204 电子信箱: syxu99@163.com

版式设计: 纪 潇

责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

版 本: 2011 年 10 月第 1 版 2011 年 10 月第 1 次印刷

开 本: 720 mm×1 000 mm 1/16 印张: 7.5 字数: 87 千

印 数: 1~3 000 册

书 号: ISBN 978-7-113-13553-9

定 价: 25.00 元

## 版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社发行部联系调换。

电 话: 市电 (010) 51873170, 路电 (021) 73170 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 63549504, 路电 (021) 73187



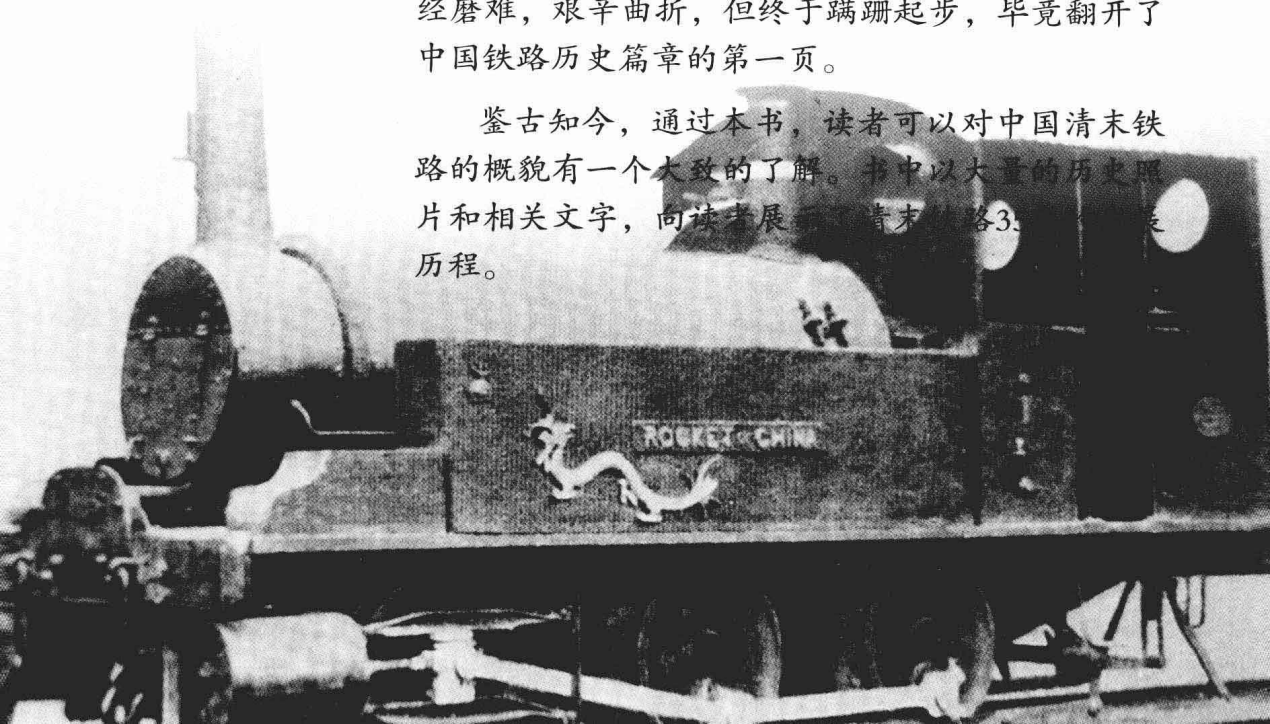
# 前言

中国铁路肇始于清朝末期，而清朝末期（1840~1911）又历经道光、咸丰、同治、光绪、宣统五朝帝王统治时期。如果以1876年作为中国铁路的发端之年，那么中国铁路在清朝末期仅历经光绪和宣统两朝共计35年。这一时期正值中国社会处于半封建、半殖民地的没落屈辱时代，外国侵略势力觊觎中国铁路权益，清政府又将铁路视为异端邪说，可以想象，在这样的历史背景下，倡导在中国修建铁路是何等的艰难。

本书侧重介绍中国铁路肇始阶段的部分重要史实、铁路初创时期修建的主要线路和相关人物。书中以图文并茂的形式，将清末筹划修建铁路、外国势力攫取中国路权、清末铁路对当时社会的影响等方面，以及当时清政府对待铁路的态度从“拒办”、“筹办”、“试办”到“毅然兴办”的变化过程等内容，呈现在读者面前。

铁路在中国的出现，虽比西方发达国家晚了半个多世纪，但这一象征人类社会文明进步的车轮，最终还是驶进了中国辽阔的土地。清末中国铁路历经磨难，艰辛曲折，但终于蹒跚起步，毕竟翻开了中国铁路历史篇章的第一页。

鉴古知今，通过本书，读者可以对中国清末铁路的概貌有一个大致的了解。书中以大量的历史照片和相关文字，向读者展示清末铁路35年的发展历程。



# 目录

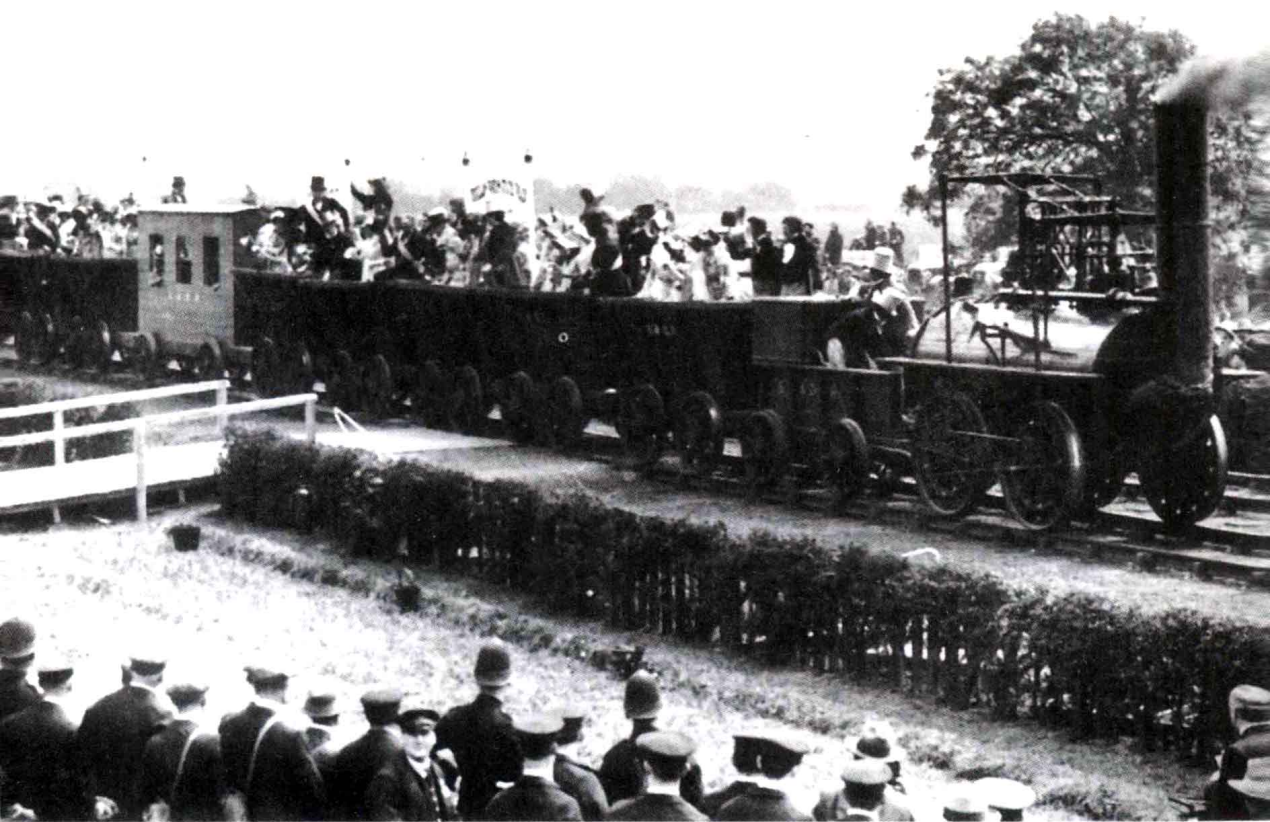
|                     |    |
|---------------------|----|
| 世界铁路的发端.....        | 1  |
| 中国最早提出修建铁路的人.....   | 4  |
| “师夷长技以制夷” .....     | 5  |
| 前所未有的“视界” .....     | 6  |
| “西学东渐”第一人.....      | 7  |
| 短命的广告小铁路 .....      | 8  |
| “寻常马路”的命运 .....     | 9  |
| “小机车”发挥大作用 .....    | 10 |
| 皇城铁路上的“奇观” .....    | 11 |
| 最早来华修铁路的外国工程师 ..... | 12 |
| 中国自建的第一条铁路 .....    | 14 |
| 荒唐的“马车铁道” .....     | 15 |
| “龙号”机车的诞生.....      | 16 |
| 总理海军事务衙门 .....      | 17 |
| 中国第一家发放股息的企业 .....  | 18 |
| 刘铭传苦建台湾铁路 .....     | 20 |
| 第一座铁路隧道 .....       | 22 |
| 开滦挂牌设局 .....        | 24 |
| 设计独特的“腾云号”机车 .....  | 25 |
| 天津铁路动起来 .....       | 26 |
| 张之洞的铁路情缘 .....      | 27 |
| 官办铁路的开始 .....       | 29 |
| 老龙头火车站的由来.....      | 30 |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 中国“汉阳造”的发源地——汉阳铁厂 ..... | 32 |
| 传统技术解决大难题 .....         | 34 |
| 重金修建的第一条双线铁路 .....      | 36 |
| 火车邮政的开通 .....           | 37 |
| “T”型铁路的修建 .....         | 38 |
| 作恶多端的“护路”骑兵 .....       | 40 |
| 东省铁路标志 .....            | 41 |
| 官款修建的第一条江南铁路 .....      | 42 |
| 慈禧首次坐火车 .....           | 44 |
| 盈利最高的铁路 .....           | 47 |
| 总理各国事务衙门 .....          | 48 |
| 皇家祭祖专线——西陵铁路 .....      | 49 |
| 祭陵专列 .....              | 50 |
| 一手官印 一手算盘 .....         | 51 |
| 暗藏玄机的贷款 .....           | 52 |
| 沪宁铁路 .....              | 53 |
| 繁忙的上海北站 .....           | 54 |
| 早期列车上的餐饮服务 .....        | 55 |
| 江西境内最早的铁路 .....         | 56 |
| 劣质的黄河大桥 .....           | 57 |
| “巨野教案”的后果 .....         | 58 |
| 一根枕木一条人命 .....          | 59 |
| 米轨火车 .....              | 61 |

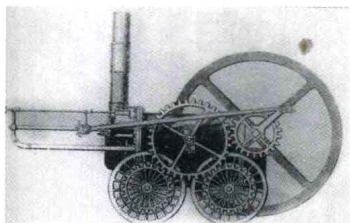
|                    |    |
|--------------------|----|
| 日本在华修筑的第一条铁路 ..... | 62 |
| “断桥”的由来 .....      | 63 |
| 艰难的选线 .....        | 64 |
| 大马力机车 .....        | 66 |
| 早期的铁路警察 .....      | 68 |
| 盲肠铁路 .....         | 69 |
| 专管交通行政的中央机构 .....  | 70 |
| 京奉铁路的前世今生 .....    | 71 |
| 老北京的前门火车站 .....    | 72 |
| 京奉铁路信号所 .....      | 73 |
| 京奉路界桩 .....        | 74 |
| 天津北站 .....         | 75 |
| 华侨修建的惠民铁路 .....    | 76 |
| 别致的京汉铁路车票 .....    | 77 |
| 全能的铁路公司 .....      | 78 |
| “潮汕铁路案”的背后 .....   | 79 |
| 险象环生的阿里山森林铁路 ..... | 80 |
| 直立式汽缸蒸汽机车 .....    | 81 |
| 受冷落的川汉铁路鄂境股票 ..... | 82 |
| 南昌早年的北大门 .....     | 83 |
| 非常时期的接轨仪式 .....    | 84 |
| 几经波折的罗湖铁路桥 .....   | 85 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 刻在石碑上的铁路规章 .....       | 86  |
| 懋华亭的由来 .....           | 87  |
| 正太路工眼里的好局长 .....       | 88  |
| 行车安全的功臣——大石桥 .....     | 89  |
| 早期正太铁路的旅客运输 .....      | 90  |
| 举借外债 修建津浦 .....        | 91  |
| 佳作成就盛名——浦口车站 .....     | 92  |
| 国人修路 震惊中外 .....        | 93  |
| 京张铁路行车时刻价目表 .....      | 94  |
| 镜头里的见证——《京张路工摄影》 ..... | 95  |
| 中国第一所铁路大学 .....        | 96  |
| 商办川汉铁路股票 .....         | 97  |
| 难能可贵的一段路 .....         | 98  |
| 保路爱国 迎接革命 .....        | 99  |
| 保路运动的导火索——湖广铁路债券 ..... | 100 |
| 破约保路 .....             | 101 |
| 披露真相的“水电报” .....       | 102 |
| 辛亥秋保路死事纪念碑 .....       | 103 |
| 晚清铁路大事年表 .....         | 104 |

## 世界铁路的发端



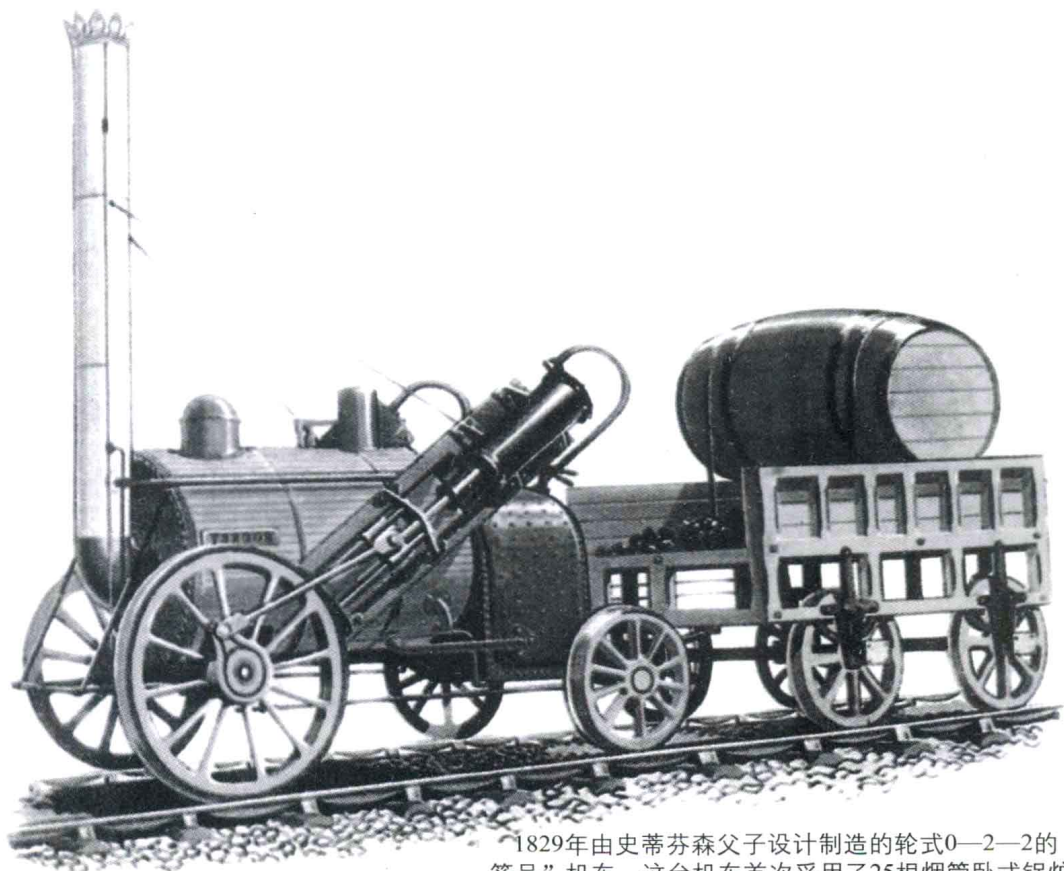
1825年英国建成世界上第一条营业性铁路斯托克顿—达灵顿铁路。



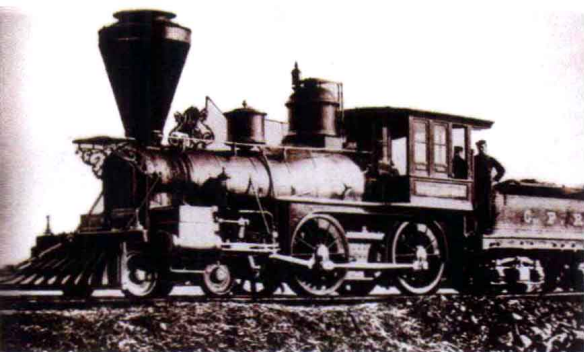
1804年英国工程师理查德·特雷维西克设计制造的世界第一台实用型轮轨蒸汽机车。



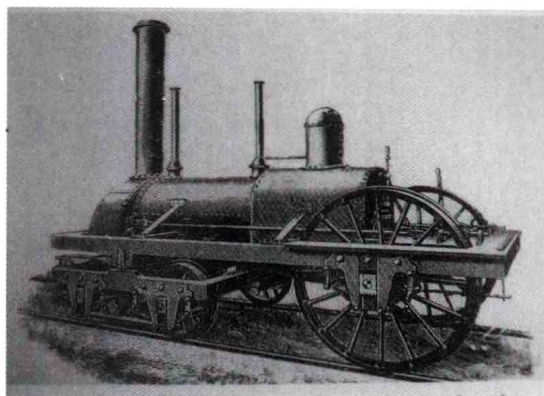
1825年，英国人乔治·史蒂芬森主持修筑了世界上第一条铁路（斯托克顿—达灵顿）。这是被称为世界铁路之父的乔治·史蒂芬森和罗伯特·史蒂芬森父子。



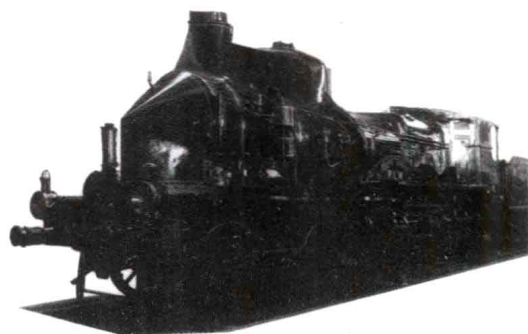
1829年由史蒂芬森父子设计制造的轮式0—2—2的“火箭号”机车。这台机车首次采用了25根烟管卧式锅炉。



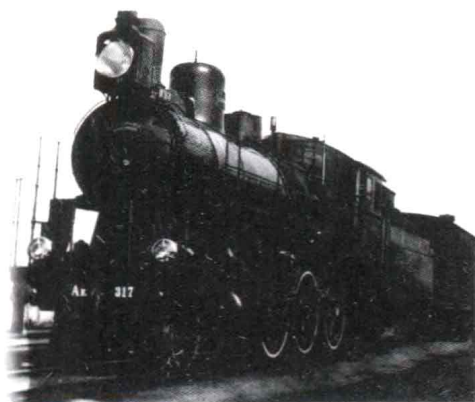
1830年美国第一条铁路建成，这是美国早期的2—2—0轴列式蒸汽机车。



世界上最早的带有导轮转向架的机车



1832年法国第一条铁路建成。这是1898年法国铁路使用的最快列车，机车上装有降低风阻力的面板。



1837年俄国第一条铁路建成。这是横贯西伯利亚铁路上的2—3—0轴式机车，特点是在机车外面的行走通道上装设护栏，确保乘务员安全。



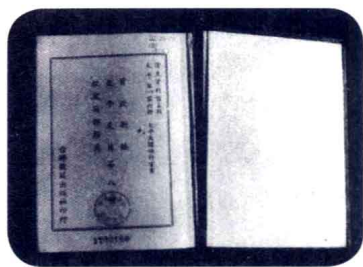
1835年德国第一条铁路建成。这是德国早期的2—3—2轴式蒸汽机车。

## 中国最早提出修建铁路的人

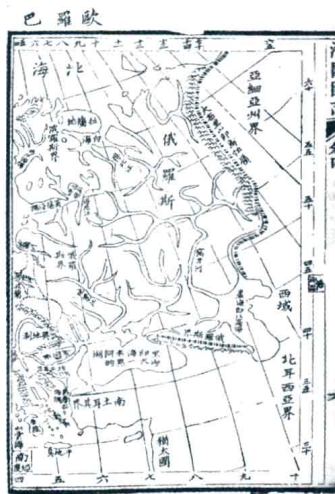
在近代中国，首先提出修建铁路的是太平天国的干王洪仁玕，他在1859年撰写的《资政新篇》中提出一套统筹全局的革新方案，主张发展交通运输业，修筑道路，制造火车轮船等，并勾画出发展近代铁路、公路交通的蓝图。他建议：“先于二十一省，通二十一条大路，以为全国之脉络”，这样一来，“虽三四千里之遥，亦可朝夕至”。洪仁玕在《资政新篇》中提出：“兴车马之利，以利便轻捷为妙。倘有能造如外邦火轮车，一日夜能行七八千里者，准自专其利，限满准他人仿造。”他的这些主张和建议，比起后来改良派、洋务派等陆续提出的发展民族工商业的主张，不仅早了二三十年，而且也更为全面和彻底。



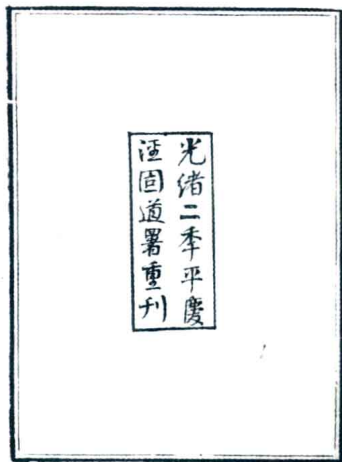
太平天国己未九年印行的  
《资政新篇》刻印本



台联国风出版社印行的  
《资政新篇》影印本



《海国图志》内插图



《海国图志》刊印社及年代

## “师夷长技以制夷”

被后人称为“睁开眼看世界”第一人的林则徐，在其组织幕僚编纂《四洲志》之后，又有其好友魏源受林氏所嘱托，以《四洲志》为蓝本，在增加补充更多内容后，于1841（清道光二十一年）编纂成50卷的《海国图志》。并在成书后10年间，将该书增补到近百卷。他在书中阐述有关世界各国的情况，唤起国人学习外国的长技，兴利除弊，增强国力，抵抗外来侵略，师夷长技以制夷。该书既反映了西洋的“坚船利炮”，又介绍了欧洲国家的商业、铁路交通、学校等情况。通过《海国图志》使中国人跨出“国界”，认识近代世界的新鲜事物。

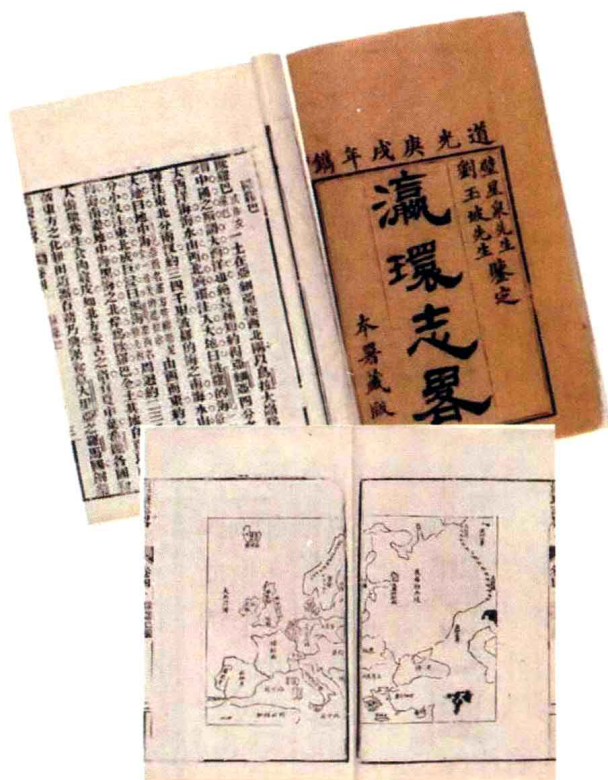


《海国图志》封面



## 前所未有的“视界”

从1844年至1848年，清末地理学家徐继畲用五年时间完成了《瀛寰志略》的编纂。他在书中全面介绍了世界各国的地理沿革、政情民俗、经济状况，记载了西方的科学技术和外国修建铁路的情况，并断言铁路的出现将对世界产生巨大的影响。这本著作对近代以来中国人的思想开放和正确认识世界，正确认识中国产生了重要影响。



《瀛寰志略》

## “西学东渐”第一人

中国近代史上第一个留美学生——容闳，毕业回国后，他带回一个“以西方之学术，灌输于中国，使中国日趋于文明之境”的强国梦想。他大胆向曾国藩提出“留学教育计划”，获得赞同后，立即与李鸿章一起上奏清政府，得到批准。1872~1881年间，在中国开启了第一次公派赴美留学计划，120名幼童分四批赴美留学，第一次让国人得以平视西方教育，受其教益。经过近20年的努力，容闳的理想逐渐变成了现实。鉴于容闳对中国留学教育和中美交流的贡献，他的肖像于2000年5月5日进入了美国著名的耶鲁大学的名人堂，和毕业于该校的政界名人布什、克林顿等一起接受师生们的瞻仰。



清末著名教育活动家容闳



清末留学幼童合影



容闳与部分成年后的留美幼童合影

## 短命的广告小铁路

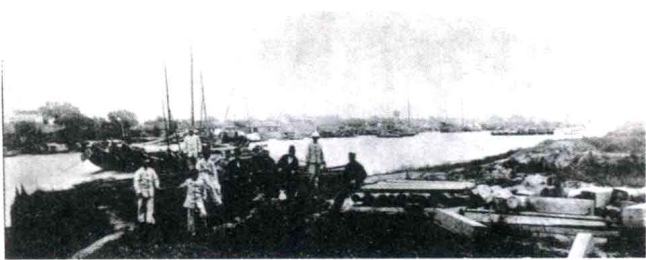
1865年一条仅长1华里的小铁路出现在北京宣武门外，这条沿着城墙和护城河之间“官荒地”修建的小铁路，实际上是英国商人杜兰德偷偷建造的，其目的是希望清朝官员能够认识铁路和向百姓展示铁路的便利，借以打开中国市场。在小火车试行期间，伴随着火车的轰鸣和汽笛的鸣叫声，前来观赏的京城百姓心里充满了恐惧和惊诧，将其视之为“怪物”，喧哗若狂，使维护京城治安的步兵衙门大惊失色，以担心引起骚乱为由把小铁路拆除了。这条铁路的命运与它1华里的长度一样短，没有达到预期目的，成为铁路史上一大笑谈。



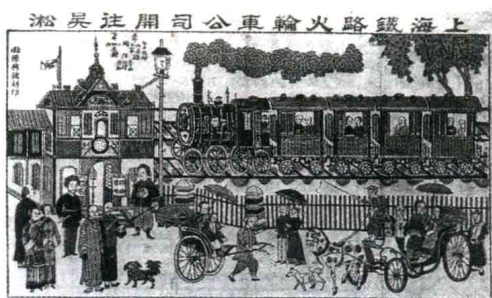
## “寻常马路”的命运



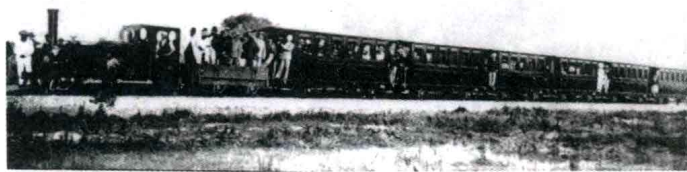
当中国大地出现的第一条由英国怡和洋行采取欺骗手段擅自修建的营业性窄轨铁路——吴淞铁路时，轰动了整个上海滩。这条在当时被称作“寻常马路”的铁路，自苏州河北岸的上海站起向北，折而东行，经老靶子场，北过天通庵至江湾，再向北，经张华浜，到蕴藻浜南岸的吴淞，全长14.530公里。1876年1月8日开工，施工时工人曾多达2000余人，由于吴淞和上海之间地势平坦，工程进展顺利，1876年7月3日，该路正式运营。列车每日往返6次，运行速度每小时24公里。在运营通车这段时间里，共运送旅客16万人次，而当时的票价也非常昂贵，上等座收大洋半元，中等座收大洋二角五分，下等座收制钱120文。这条铁路在通车后不久因火车在江湾镇北轧死一名行人，经交涉后，清政府以28.5万两白银将它赎回拆除了，拆下的钢轨、器材等去向不明。



1876年2月修建吴淞铁路的设备抵达吴淞口



上海铁路火轮车公司介绍吴淞铁路的宣传画，画中还标有火车开行时刻



吴淞铁路通车