

中国历史小丛书

铁路史话

TIE LU SHI HUA

金士宣 吴希庸编写



中华书局

059

08



詹天佑象

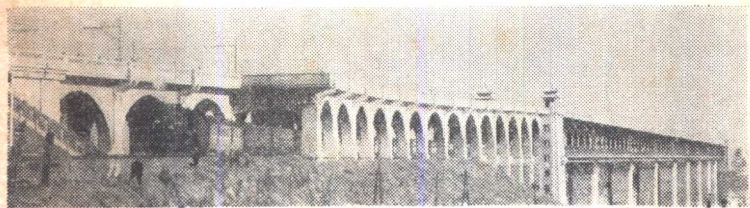


1909 年京张铁路完工后的验道专车——詹天佑
(前排左起第八人)和各段工程师及筑路工人

1181/09



1911 年成都人民保路运动的死事紀念碑



1957 年完工通車的京广綫武汉长江大桥

中国历史小丛书

铁路史話

金士宣 吳希庸 編 写

目 录

一、侵略者、洋务派和中国铁路·····	2
二、强盜的魔爪·····	9
三、为保卫主权而斗争·····	17
四、出卖路权的新高潮·····	25
五、 結束語 ·····	35

一、侵略者、洋务派和中国铁路

(一)西方侵略者的阴谋

自从 1840 年鴉片战争、英国侵略者用炮舰打开了清朝闭关自守的大门以后，西方侵略者通过一系列的不平等条约，攫取了种种特权，强迫中国开辟许多通商口岸，把中国变为他们的商品市场和原料供给地。为了便于在中国倾销商品和掠夺原料，他们不仅设立了許多輪船公司，控制中国沿海和內河航运，而且企图在中国修筑铁路，因为铁路能使他们的侵略势力大规模地深入到天然水道所达不到的广大地区。

早在 1863 年 7 月，在上海以英商为主的二十七家外国商行，趁着英美流氓組織的洋枪队帮同清軍进攻苏州太平軍的时机，向江苏巡撫〔注〕李鴻章要求建筑上海到苏州的铁路。但是，当时苏州还在太平軍控制之下，这个要求，沒有被李鴻章所接受。

当年秋天，英商怡和洋行請了一个經營殖民地鉄

〔注〕巡撫：清朝省級地方政府的長官，总攬全省的軍民要政。类似后来的省長。

路的“专家”麦克唐納·斯蒂文森来到中国，拟出一份修筑中国铁路网的庞大计划，内容是以汉口为中心，向西经四川、云南修到当时已沦为英国殖民地的缅甸和印度，向东修到上海、杭州和宁波，向南修到广州，向北从镇江修到天津。这个计划虽然没有被清朝政府接受，但是却明显地暴露了英国侵略者以缅甸和印度为基地，从我国通商口岸进一步侵入我国内地的野心。

1864年，又有一个名叫杜兰德的英国商人，在北京宣武门外修了一条约一里长的小铁路，行驶蒸汽机车。他企图用这条小铁路作为广告，来引诱清朝统治者答应外国侵略者在中国修筑铁路的要求。清朝统治者不但不加赏识，反而用“观者駭怪”（看到火车的人害怕）为理由，勒令把这条“广告铁路”拆掉了。

外国侵略者看到采用以上这些方法都行不通，就干脆用偷偷摸摸的手段，来达到在中国修筑铁路的目的。1873年，上海英商怡和洋行在英国驻华公使和领事的支持之下，成立吴淞道路公司，表面上说是修筑一条“寻常的马路”，实际上却是修筑一条从上海到吴淞的窄轨铁路〔注〕。1876年6月底，这条铁路修到江湾，开始通车。通车不多久，火车压死了一个行人。沿线居

〔注〕窄轨铁路：两条钢轨之间的距离只有二英尺半，折合公制0.762米。

民对于外国人强买土地、擅筑铁路的行为，本来就很反对；这件事发生后，更激起了群众的愤怒，大家纷纷起来阻止火车行驶。英国侵略者使用威胁手段无效以后，才同清政府商妥，由清政府用白银二十八万五千两把吴淞铁路赎回；同时商定，在付清赎款以前，仍由吴淞道路公司继续施工和营业。同年12月1日，这条长14公里多的吴淞铁路全线通车了。可是清政府在按期付清了赎款，把铁路赎回以后，却下令把铁路拆掉，把机车和车辆沉入了江底。

(二)洋务派和铁路

外国侵略者在中国土地上自行修筑铁路的阴谋失败以后，就改变办法，怂恿洋务派来出面倡导。

当时清朝统治集团内部在对待西方资本主义势力的态度上，分为两派。一派是极端守旧的顽固派，他们仇视从西洋来的一切新事物，认为轮船、铁路、电报等等，都是“奇技淫巧”，万不能学。另一派是同外国侵略者有勾结的洋务派，他们为了镇压国内人民，维持封建统治，主张不但要同外国维持“和好”关系，而且必须向西方资本主义学些本领。他们所推行的洋务运动，主要是举办军事工业，同时也创办一些近代工矿业和交通运输业。洋务运动虽然标榜“自强求富”，实际上他们所

办的企业有很大的买办性，起着为外国侵略者开辟道路的作用。

大卖国贼李鸿章是洋务派的首领，他在西方侵略者的影响和怂恿之下，曾经在 1877 年列举兴修铁路的“大利”九条，并且提出了修筑南北铁路干线的计划，请求清朝皇帝批准修筑。因为顽固派的反对，他这个计划没有实现。1880 年，李鸿章在开平矿务局技师英国人金达的建议下，以便于运出开平煤矿所产的煤供轮船招商局和北洋海军之用为理由，开始修筑唐山到胥各庄的铁路（简称唐胥铁路），第二年完工。

唐胥铁路是中国最早修筑的一条铁路，只有十公里长。这条路后来逐步延长，发展成为一条大干线，起先叫作关内外铁路，后来改称京奉铁路和北宁铁路，相当于现在的京山线和沈山线。

唐胥铁路的修筑工程，同洋务派所办的其他工矿交通企业一样，在技术上完全依赖“洋匠”〔注〕。金达所设计的路轨，采用了较宽的“标准轨距”。原来窄轨铁路虽然建筑费比较省，但是运输能力比较低，从长远利益来看，远不如采用较宽的轨距经济合理。后来我国绝大部的铁路都采取了这种标准轨距。这件事，被英国和中国资产阶级铁路史学家当做金达的功劳写在史册上

〔注〕“洋匠”：就是外国工程技术人員。

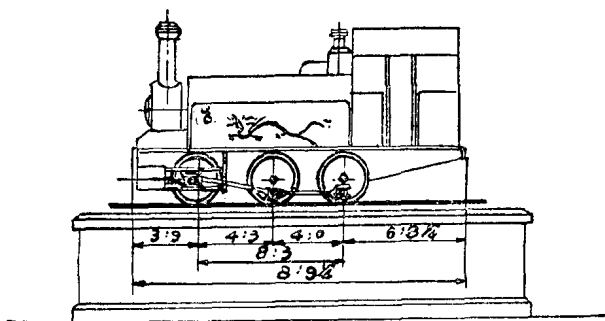
了。其实，所謂标准軌距就是英国采用的軌距〔注一〕。金达知道，中国鐵路軌距采用了英国标准，英国工厂制造的機車、車輛就可以大量輸进中国，这样就可以給英国資本家开辟一个利潤很高的商品市場。

清朝皇帝在批准修筑唐胥鐵路的时候，曾规定一个条件，就是不准行駛蒸汽機車，理由是怕这个庞然大物走起来“震动山陵”〔注二〕。所以，这条鐵路修成以后，暫時只能用騾馬拖拉。后来我国工人凭着金达的几份圖紙，利用煤矿起重机的鍋炉改造成機車的鍋炉，利用竖井架子的槽鐵造成機車車架，并用生鐵鑄成車輪，用鋼搪成汽缸，制成了一台蒸汽機車，在唐胥鐵路上行駛。在既成事实面前，清朝皇帝也只好默认了。这台機車是0—3—0式的，就是有三对动輪，前边沒有导輪，后边也沒有从輪〔注三〕，动輪直径2英尺6英寸。機車全长18英尺8英寸。金达仿照英国乔治·斯蒂文森制造的“火箭号”機車的前例，把它命名为“中国火箭号”；但是中国工人却因機車兩側各刻有一条龙，把它叫作

〔注一〕英国通用的馬車兩輪之間的距离是4英尺8 $\frac{1}{2}$ 英寸(合公制1.435米)，后来修鐵路就用这个宽度作为軌距。

〔注二〕“山陵”：指清朝皇帝的陵墓东陵。东陵在唐山西北遵化县的馬兰峪。

〔注三〕导輪和从輪的用途，是承受機車上部的重量并使轉变方向灵活，可以比較安全地通过弯道。



1881 年中国工人自造的“龙号”机车

“龙号”。龙号机车是我国工人自己装配的第一台机车。它的构造虽然比较简单，牵引力也比现代机车小得多，但是从当时的条件看，确实也表现了我国工人的智慧和创造力。

清政府虽然批准开平矿务局修筑唐胥铁路，但是当权的顽固派唯恐将来再有人要求筑路，就在唐胥铁路筑成的那一年，以利少害多和集资困难为理由，明令不准再修铁路。因此，在此后的几年中间，“无敢议兴铁路者”。

到了 1885 年中法战争以后，为了挽救濒[bīn 宾]于破产的洋务运动，洋务派兴修铁路的主张又重新抬头。于是李鸿章得到清朝统治者的批准，把唐胥铁路向西伸展，修筑到天津。但是当 1888 年年底李鸿章准

备把铁路从天津向北京附近的通州延长的时候，却引起了一场激烈的争论。顽固派提出许多理由来反对修筑津通铁路，其中最主要的一条理由，是说这条铁路修成以后，使清朝统治的心脏北京门户洞开，一旦外国军队从大沽口登陆，就可以利用铁路长驱直入北京，所以修这条铁路等于“开门揖盗”。以李鸿章为首的洋务派，也针对顽固派的论点进行反驳，并极力强调津通铁路在国防军事上的重要性，坚持必须修筑。清朝皇帝在把这两派不同的意见交给各地大官员讨论以后，采纳了另一个洋务派首领两广总督〔注〕张之洞的意见，决定暂时不修津通铁路，而改修从芦沟桥到汉口的铁路（简称芦汉铁路，后来改为京汉铁路）。因为这样既能沟通中原腹地，有利于巩固封建统治，又因路线远离海洋，没有“引敌”的危险。

经过这场争论以后，清政府公开宣布修筑铁路为“自强要策”，并说“应统筹天下全局，次第推行”。从此，洋务派的筑路主张获得胜利，兴修铁路成为清政府的政策了。

李鸿章和张之洞虽然都属于洋务派，但是他们背后所依靠的外国势力不同，而外国势力之间是有矛盾的，他们彼此之间自然也存在着矛盾。李鸿章既没有能

〔注〕总督：清朝地方的最高长官，辖一省或二三省，综理军民要政。

够达到修筑津通铁路来加强自己所控制的北洋地盘的目的，当然也不愿意张之洞修筑芦汉铁路来扩大他的势力。1890年，正当芦汉铁路筹备工作逐步进行的时候，李鸿章便以防备帝俄侵入东三省为借口，请求清政府暂停修筑芦汉铁路，把这笔经费移用来修建唐山到山海关以东的铁路。清政府批准了他的请求，把修筑芦汉铁路的计划搁置下来。李鸿章随即成立了北洋官铁路局，开始施工，到1894年7月中日甲午战争爆发以前，这条铁路已修筑到山海关以东的中后所（今辽宁省绥中县）。

截至甲午战争为止，经过了十五年的争论和多次周折，这条山海关内外的铁路，以唐胥为开端，断断续续地向西展筑到天津，向东展筑到中后所，一共筑成铁路348公里。

此外，在甲午战争以前，还在湖北筑成了大冶铁矿铁路28公里，在台湾筑成了自基隆至台北和新竹的铁路约100公里。

二、强盗的魔爪

（一）帝国主义争夺中国路权的狂潮

1894年爆发的中日甲午战争，清朝被日本侵略者

打敗以後，第二年簽訂了屈辱的《馬關條約》。這次戰爭徹底暴露了這個封建王朝的腐敗無能，絲毫沒有抵抗外來侵略的能力。於是，各帝國主義國家都爭先恐後地奪取在華權利，迅速形成了列強瓜分中國的局勢。

在中日戰爭以後的幾年內，帝國主義對中國的經濟侵略，除了更多地在中国傾銷商品和掠奪原料以外，最重要的手段是加強對中國的投資，特別是鐵路投資。因為鐵路投資不僅可以獲得長期的高額利潤，而且還可以奪取鐵路的修築權和經營權，甚至可以控制鐵路沿線的土地和資源。因此，鐵路投資成為列強激烈爭奪的一個主要目標。它們爭奪路權的鬥爭，實際上也是它們分割勢力範圍鬥爭的一部分。

首先引起帝國主義爭奪的是蘆漢鐵路。甲午中日戰爭以後，帝國主義對清政府橫施壓力，目的是想對這條鐵路進行投資，是想通過投資掠取高額利潤。清政府在列強的強大壓力下只能接受。於是就舊話重提，溝通中原的大幹線蘆漢鐵路的修築計劃又被提到日程上來了。但是蘆漢鐵路長達 1200 多公里，建築費至少需要白銀四千萬兩。當時清政府根據《馬關條約》的規定，既要對日本支付巨額賠款，還有其他各種支出，財政上已經山窮水盡，哪里還有錢修路？於是接受了親美派大買辦官衍盛宣懷的主張，決定用官款、商股、洋

債三者并举的办法，实际上就是用国家主权为代价来举借外債，修筑鐵路。

外国侵略者得此大好机会，就紛紛起来爭夺芦汉鉄路的借款权。

首先要求借款权的是美国合兴公司，接着英、俄、法、比等国的公司和銀行也都接踵 [zhǒng 种，脚后跟] 而来，互相爭夺，各不相让。最后，清政府认为比利时“系小国，别无他志”，接受了它的借款。其实，比利时虽然是个小国，本身并没有什么投資力量，但是它有法国和帝俄作后台老板，出面借款的虽是比较公司，实际上借款中有俄、法两国的資本。結果，通过芦汉鉄路的“借款合同”和“行車合同”的簽訂，俄、法两国夺取了重大的权益。

合同规定：借款总額为一亿一千二百五十万法郎，以鐵路及其一切財產和营业进款为担保；借款九扣实收（每借 100 元，只能收到 90 元），年息 5 厘。如果把“九扣实收”也算进去，年息实达 5.5 厘以上（当时欧洲通行的利率是 4 厘）。鉄路工程所需材料，除汉阳各厂所能制造的以外，概由比国公司承办，进口材料一律免稅，还要給比国公司等于购料价格 5% 的酬劳費。比国公司每年分享鉄路营业余利 20%。筑路工程由比国公司派总工程师主持；鉄路工作上所有的重要职位，由

比国公司指定代表担任，铁路完全由比国人（其中有法国人）代管。借款债票的发行、存储、支付等事项概由华俄道胜银行承办。双方对合同条文如有不同解释，以法文为凭；如发生争执，不能解决时，最后由第三位“公正人”（实际上指法国公使）评断。

从上述规定看来，俄法集团不仅取得了芦汉铁路的借款权、承造权和经营权，而且当清政府不能按期偿还借款本利时，芦汉铁路及其一切附属财产就将全部为俄法集团所有。同时，帝俄通过华俄道胜银行控制了芦汉铁路的全部财务；法国通过它的驻华公使享有对借款合同的解释权力。

由比国公司出面的俄法集团通过借款而夺得了芦汉铁路的承造权和经营权以后，其他各国都红了眼，纷纷援例提出各线铁路借款权的要求。经过一场激烈的争夺以后，各国用分赃的办法瓜分了中国铁路权利。软弱媚外的清朝既无力拒绝，也无决心拒绝，就一一承诺了。从1896年到1898年，被各个帝国主义掠夺的铁路权，连同下面就要谈到的俄、德、法三国直接修筑和占有的铁路在内，共计一万多公里。特别是1898年这一年里，帝国主义各国掠夺的铁路权利最多，其中帝俄取得正（定）太（原）铁路的借款权（1904年转让给法国）；比利时取得了汴（bian 变）（开封）洛（阳）铁路的

借款权；美国取得粵(广州)汉(口)鉄路的借款权；英国取得沪(上海)宁(南京)、浦(口)信(阳)、苏(州)杭(州)甬(宁波)、广(州)九(龙)、道(口)清(化鎮)等鉄路的借款权；英德两国共同取得津(天津)浦(口)鉄路借款权。写在合同上的外国特殊权益，或者比照芦汉鉄路借款合同和行車合同，或者大同小异。原由中国自办的山海关內外的鉄路，在 1898 年也因外債关系，管理权落入了英国人的手里。这就是帝国主义各国掠夺中国鉄路权的第一次高潮。

(二)国中之“国”

在帝国主义各国通过借款关系夺取中国上述各条鉄路建筑权的同时，俄、德、法三国还在中国直接建筑、直接占有、直接經營鉄路。

1896 年，帝俄根据它同卖国賊李鴻章在莫斯科訂立的密約，在中俄共同防止日本侵略的幌子下，在我国东北修筑一条横貫吉黑两省的鉄路干线——中国东省鉄路(簡称中东鉄路)。随后帝俄又以德国占領胶州湾为借口，在 1898 年强占了旅顺、大連两港，并取得了中东鉄路支綫(由哈尔滨到旅顺、大連)的直接建筑权。

中东鉄路从滿洲里起，經哈尔滨到綏芬河长 1,481 公里，采用帝俄鉄路的 5 英尺 (1.524 米)寬軌距，实际

上就是西伯利亚铁路的延长，通过我国的东北北部和烏苏里铁路连接，直达帝俄远东的出海港海参崴 [wēi 威]。支线从哈尔滨起，經长春和沈阳，达旅顺和大連两港，长 944 公里。到了 1903 年 7 月 1 日，干线和支线共 2,400 多公里都完工通車了。这条铁路虽然叫作中国东省铁路，但是在铁路线上和铁路附近，中国主权連一点影子也沒有了。

1897 年，德帝国主义借口两个德国传教士在山东曹州被杀，派兵从海上侵入我国山东省，占領了胶州湾，随后又取得了从青島到济南的铁路——胶济铁路〔注一〕的直接建筑权，并且把铁路沿线三十华里以內的采矿权也强夺了去。这条铁路共长 394 公里，在 1904 年完工通車。

1898 年，法帝国主义取得了从它的殖民地越南到我国云南昆明的铁路——滇 [diān 掂] 越铁路的直接建筑权。这条铁路从越南海防港到老街，叫作“越段”；从我国云南省河口到昆明，叫作“滇段”，都采用窄軌距，两軌距离一米。滇越铁路在 1910 年全线完工，共长 817 公里，其中滇段长 464 公里〔注二〕。从此法国侵略

〔注一〕胶济铁路在第一次世界大战之初，就被日本军队占領。1923 年才由我国出錢贖回。

〔注二〕1942 年国民党政府才把滇越铁路(滇段)收回自办。