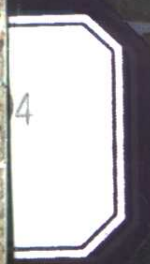


中国近代 铁路史

杨勇刚
编著



HE LI HUNG CHANG
MR. CHU YU CHE AND DR. W
ON A FLAT CAR FITTED UP V
PRIVATE CAR KNOWN AS



中

國

近

况

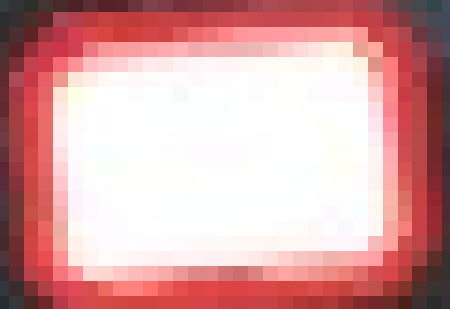
况

况

况

况

况



中国近代铁路史

杨玉刚

编著

上海书店出版社

责任编辑 陆坚心
封面设计 程 钢

中国近代铁路史

杨勇刚 著

*

上海书店出版社出版

(上海福州路 424 号)

新华书店上海发行所发行

宜兴太华彩印厂印刷

*

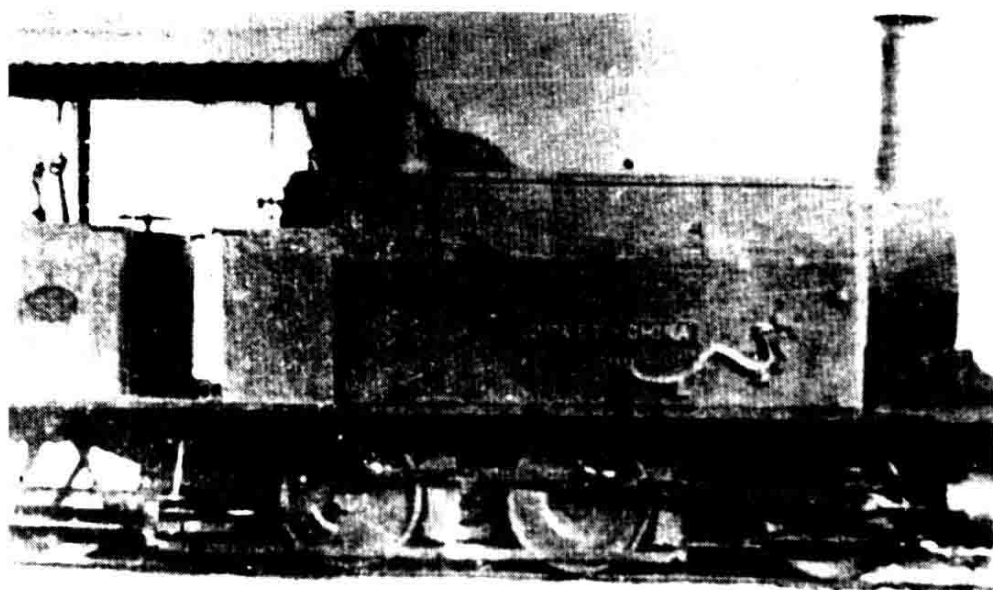
开本 850×1168 毫米 1/32 印张 6.625 字数 160 千字

1997 年 5 月第一版 1997 年 5 月第一次印刷

印数 0001—3000

ISBN 7-80622-229-4/K·27

定价:17.00 元



1881年6月9日唐胥铁路通车 图为英人工程师金达设计,中国工人制造的“龙号”机车



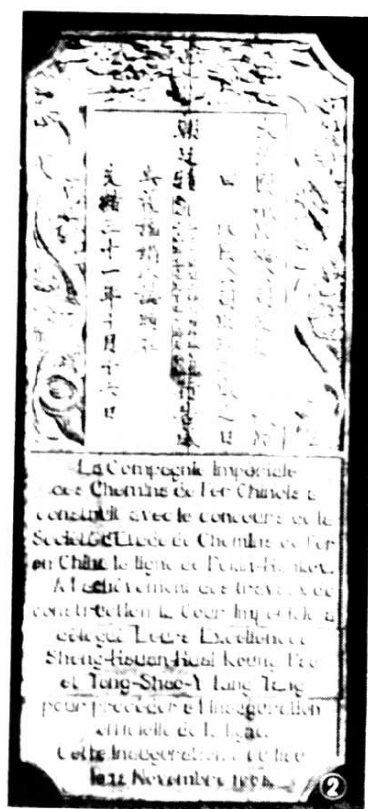
1888年9月,李鸿章率同官商查验天津至唐山铁路时的台影。



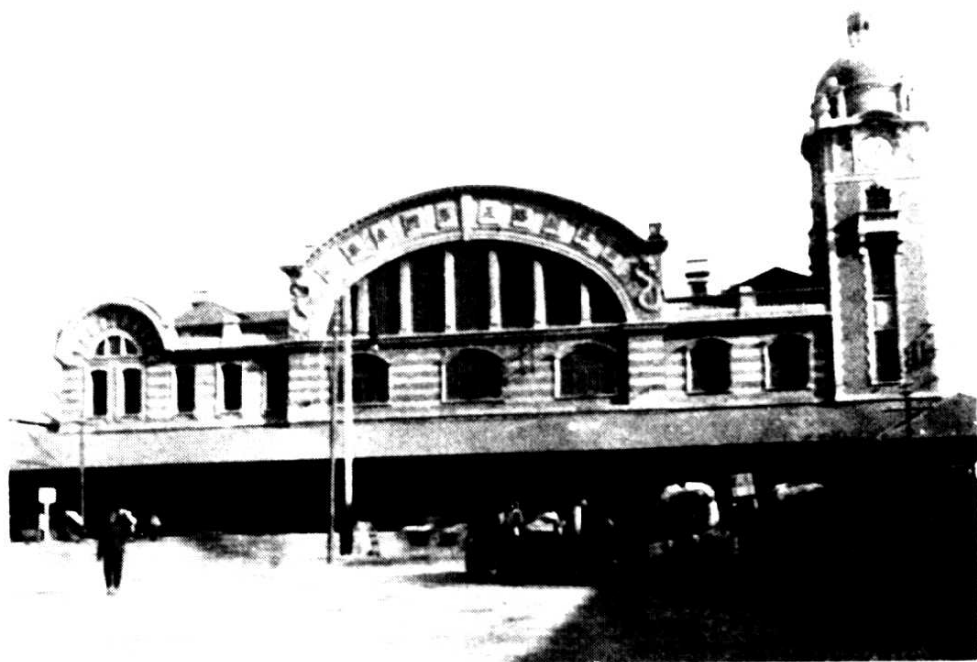
1897 年俄国派驻东省铁路的“护路军”。



牵引西太后慈禧御用花车的机车。



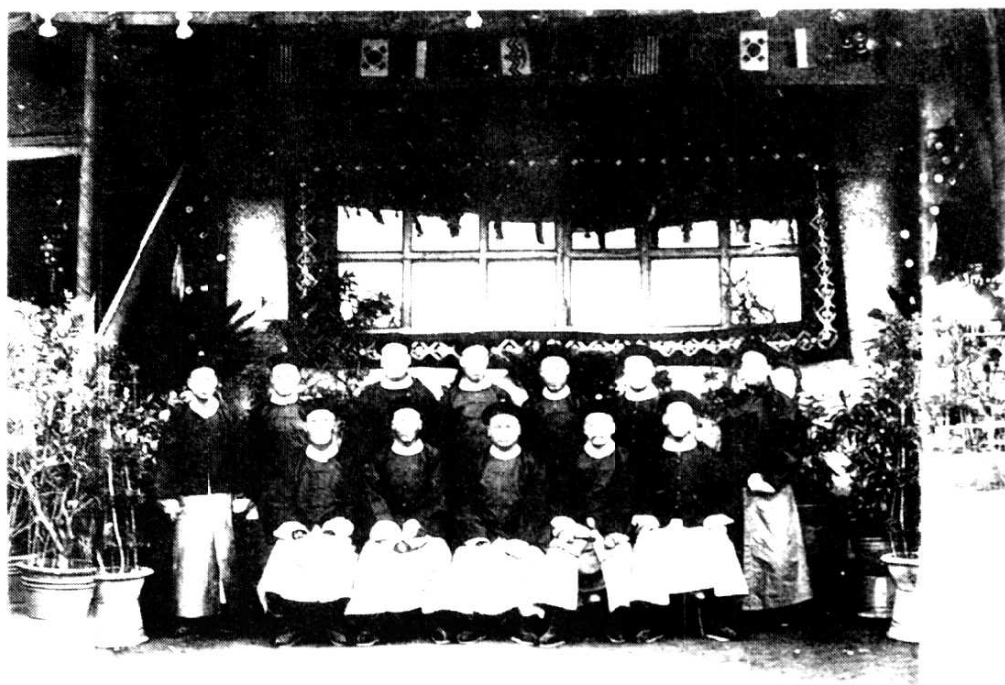
1906 年 4 月京汉铁路建成时立



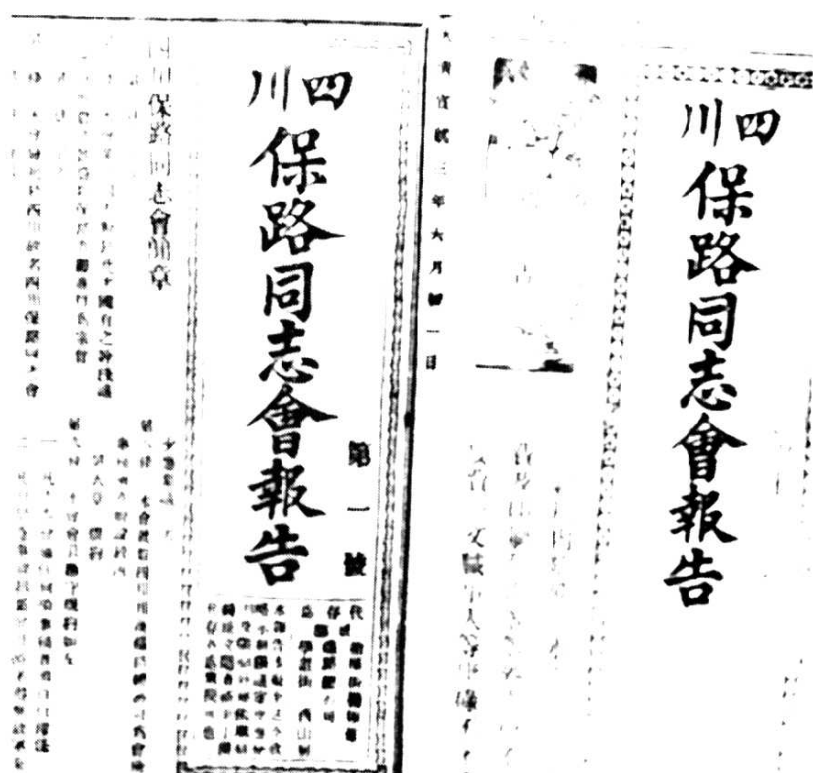
京奉铁路北京正阳门(前门)东车站。



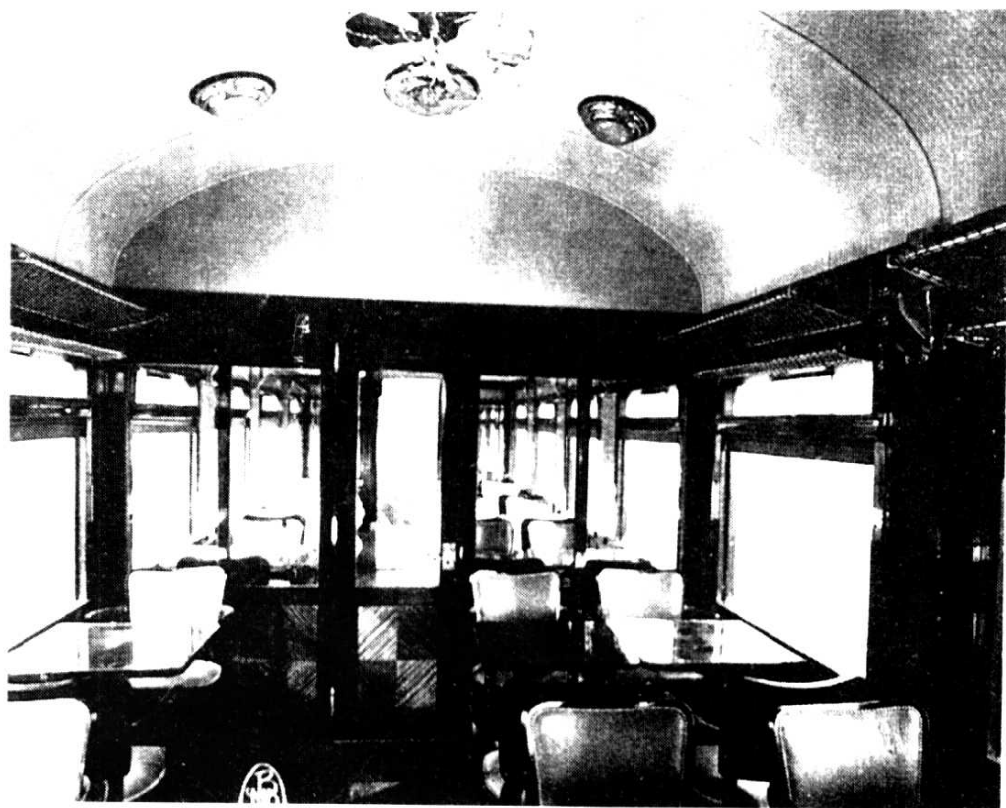
沪宁铁路上海北站。



詹天佑(前排中)与京张铁路工程技术人员的合影



1911年5月清政府以铁路国有为名,将粤汉、川汉铁路利权出卖给西方列强激起了川鄂湘粤四省人民的保路运动。图为6月18日成立的“四川保路同志会”章程。



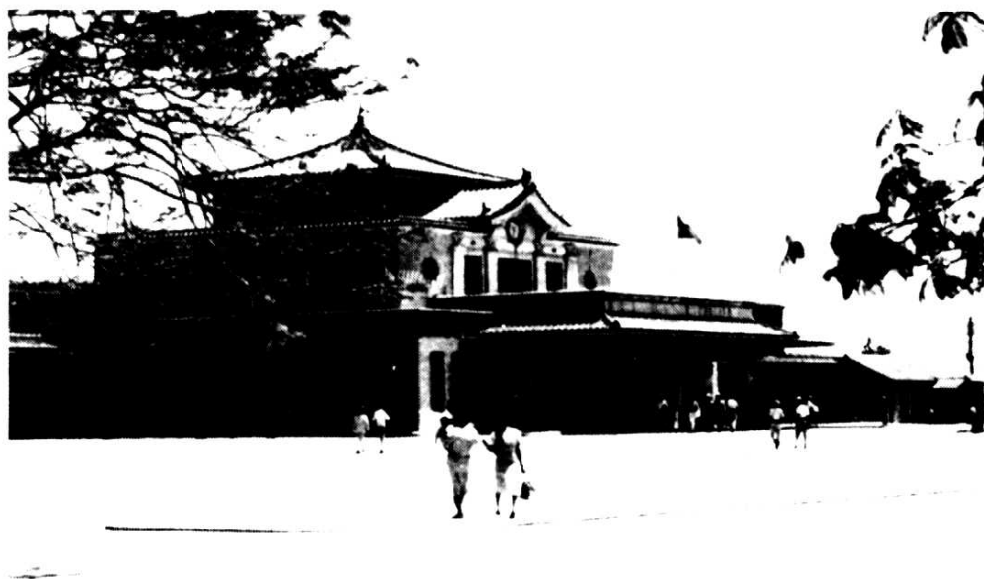
1933年起国民党政府从事路务整顿。图为陇海铁路头等餐车内景。



1934年5月钱塘江桥工程处成立，以茅以升为处长。图为茅以升在钱塘江大桥工地留影。



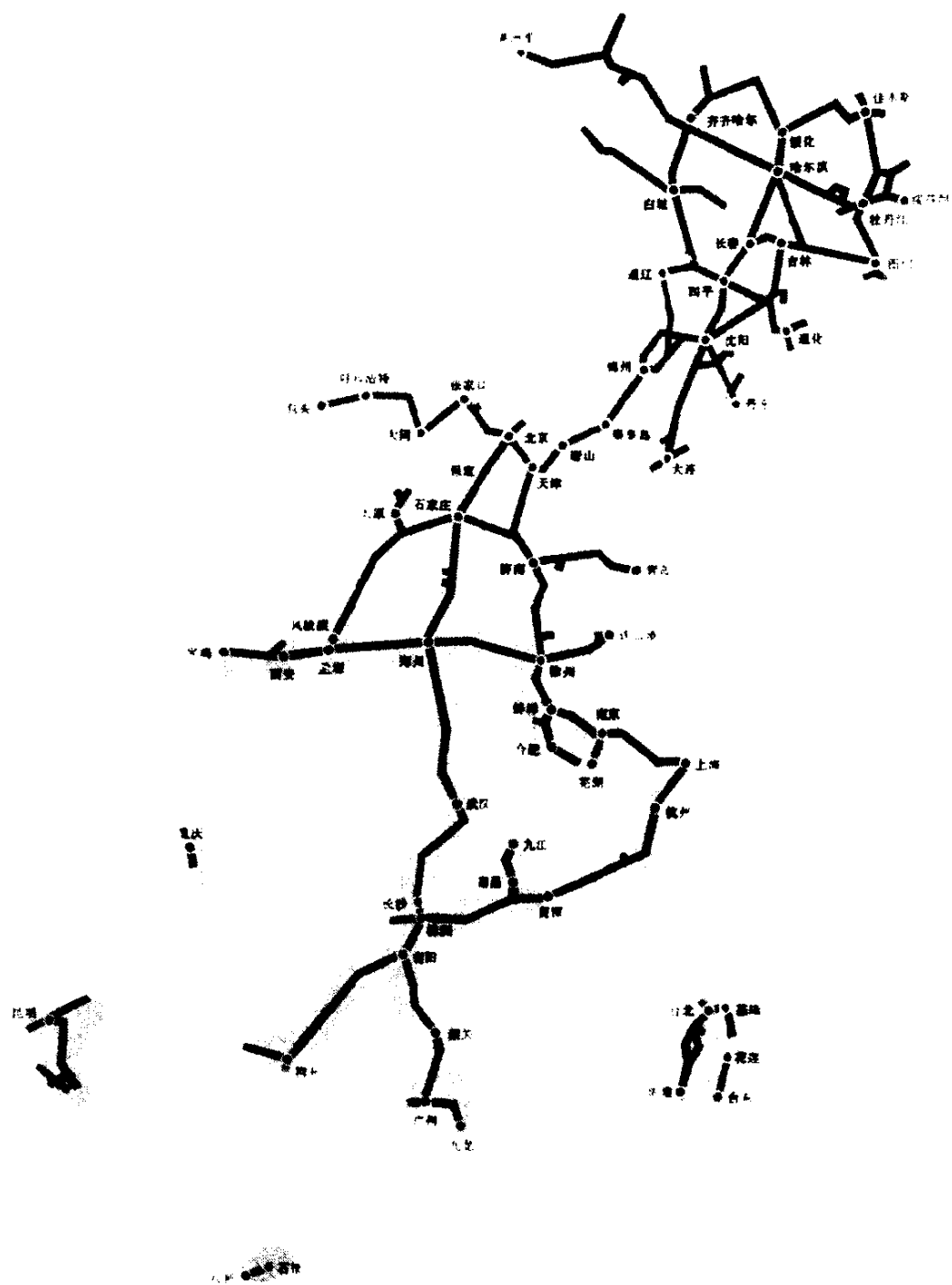
日军在侵占我国东北期间为扩大侵略而擅自修筑铁路的活动,遭到了东北抗日武装的破袭。图为日军修筑拉宾铁路时,用装甲车护送筑路物资。



1945 年 10 月 25 日,根据开罗宣言和波茨坦公告台湾回归祖国,共接收干、支线 900 多公里。图为台湾省铁路高雄车站。



1946年7月中国共产党领导的东北铁路总局成立，中共中央东北局副书记陈云兼任局长。图为陈云在陶赖昭第二松花江大桥通车典礼上讲话。



1949 年中国铁路图。

序 言

沈渭滨

蜿蜒远去的铁路，风驰电掣的火车，现在已是人人熟悉的交通工具和国民经济重要的产业部门了。可是一百多年前，中国人第一次在国土上看到西洋人修筑的一小段铁路与吼叫着的火车时，不仅“诧异未闻”，而且“骇为妖物，举国若狂，几致大变”，吓得清政府赶紧让步军衙门飭令拆除。10年后即1876年，外国人在上海修筑的吴淞铁路，营运仅及年余，也遭到了同样命运。直到1881年办洋务如日中天之时，中国才修筑了第一条自建的铁路——唐胥铁路，专运开平出产的煤炭。此后，续有兴筑，但到1949年解放前，72年中只筑成了不到25,000公里的铁路，其中被外国人控制和经营的就达8,500公里。足见发展之艰难，步履之蹒跚。这中间，既有社会风俗习惯和传统思维定势的阻力，又有历届政府的腐败与政策上的原因，也有外国资本帝国主义的侵略野心。铁路建设的历史，既涉及近代中国的方方面面，又对于当代国民经济的发展有借鉴参考的价值，研究它自是有重要意义。

勇刚有志于此，常与我切磋讨论此事。他自西南交大毕业后分配在上海铁道学院从事中国革命史的教学，并在我指导下研习中国近代史。他工作认真，教学、科研成绩突出，曾与其师兄郭太风主编《中国革命史论》一书并发表过这一方面的不少论文，在同行中可说是小有名气。但他对铁路史却情有独钟，有鉴于此，我建议他集中精力研究铁路建设与近代中国社会变迁的互动关系，作为专攻方向。他经过考虑后，接受了这个建议。8年来，他在教学之余认

真阅读有关著作,勤奋收集各项资料,悉心考订前人著述中的失误与资料记载中的歧讹,向技术专家请教铁路修筑技术和管理运行中的学问,编订了中国近代铁路内外债细目表和近代中国铁路大事记等等。这些都为他完成上述确定的研究课题,做了切实的准备。现在的这部《中国近代铁路史》,就是他正在撰写的《铁路建设与近代中国社会变迁》一书中有关铁路史的部分,为了适应教学与社会的需要,先抽出来单独成书出版。

有关中国铁路史的专著并不多,自本世纪以来仅有十余种。其中较有影响的是1907年出版的[英]肯特著、李抱宏译《中国铁路发展史》,1946年出版的张嘉璈著《中国铁道建设》;解放后则有宓汝成著《帝国主义与中国铁路》(1980年上海人民出版社出版)和金士宣、徐文述著《中国铁路发展史》(1986年中国铁道出版社出版)。我国台湾省学者陈延厚等编《中国铁路创建百年史》(1982年台湾版),也在大陆有所影响。这些著作,或者就铁路建筑的自身过程成史,或者侧重于帝国主义掠夺中国路权对中国铁路事业的影响立论。虽然重点不同,但为中国铁路史研究奠定了基础。

勇刚的这本《中国近代铁路史》,就是在前人研究的基础上另辟蹊径的著作。他在本书中从铁路建设与近代中国社会发展关系着眼,侧重于两者互动的考察。从而使中国近代铁路的自身发展史与近代中国的经济状况、政局政情变化、军事与国防建设需要、社会思潮更迭的影响等方面结合了起来。既说清了铁路发展的纵向过程,又兼及了社会变化的大背景和各个方面的关节点。这样的整合,有助于读者理解近代中国铁路发展迟缓的原因及其特点;也有助于从事铁道事业的实际工作者从历史中获得借鉴和汲取教训。

以往的铁路史著作,在划分阶段时有的以1876年中国第一条营运铁路即吴淞铁路为起点,有的以1881年中国第一条自建铁路即唐胥铁路为起点,但具体分阶段时却又以朝代更替为界标,显得前后不一;也有人主张以铁路发展的重大技术如机车的演进,即由

蒸汽机到内燃机到电力机车的使用为分阶段标准,但事实上这三者的演进并不是一个截然取代的过程,而是相互交叉,长期混用,很难作为分阶段的界标,而且单纯以技术发展为阶段也难以涵盖铁路史多方面的复杂内容。勇刚与我反复讨论之后,决定采取以近代各时期中国政府的铁路政策演变作为分阶段界标,这样既可与本书的写作主旨即铁路建设与近代中国社会变迁的互动关系相一致,又可使铁路事业自身发展的内在联系更为紧密,阶段性更为分明清晰;并且也可以此将近代中国铁路史的起点,合理地推至1874年清政府内部筑路要求的提出。本书即是以这一标准分期,将1874年至1949年的75年历史分为五个时期,每期编写成一章,组成全书的写作框架。这是本书与众不同的又一个特点。尽管这样的分期标准是否合理、是否恰当,需要经过专家和读者的检验,乃至进行深入讨论,但作者的认真探索和勇于进取的精神,是应当肯定的。

杨勇刚同志是个读书勤奋、坐得定冷板凳的人。他在做研究的过程中,能按照做学问的基本训练入手,先做资料长编和大事记,然后再写论文,最后形成著作。10年苦下来,成绩不斐。附录中的《近代中国铁路大事记》做得比较翔实,并且订正了前人同类作品中相当一部分条目在时间与内容上的错误或欠妥之处;书中所附《中国近代铁路外债细目表》,虽逐录前辈的成果,但《中国近代铁路内债细目表》却为他人著作所无,是自己从资料中梳理剔抉而成的,弥补了以往铁路史著述只见外债、没有内债的缺憾。

作为专著,本书仅16万字左右,稍嫌单薄;不少内容如铁路建设与近代民风习俗的关系,对政治、经济发展的影响等,都只是点到为止,没有展开。可能是作者怕影响正在写作中的铁路与社会变迁一书有关,所以宁可使这本书作为阶段研究的成果而力求精简扼要。想到现在有些学校与研究机关,对学术著作只看数量和书的厚薄、很少考究质量的风气,那么甘写要点突出、文字简练、拧干水

分、不讲空话的书，不也是值得称赞的吗？

勇刚对铁路史的研究，虽已见成果，但距离自己设定的目标还要走很长的路。在当今学问落寞之际，还要发扬坐冷板凳的精神，坚持初衷，才能使自己在繁荣祖国的科学文化事业中作出应有的贡献。那些为此而奋斗一生的前辈学者是我们的榜样。我们可能无法达到他们精深博大的境界，但他们那种无悔追求的学术品格，将永远是激励我们的巨大力量。

1997年3月序于潇溪故里抱墨轩

导 言

中国近代铁路史,就是半殖民地半封建的中国社会中,中国铁路事业发生和发展的历史。

本书所述的中国近代铁路史,起于 1874 年,迄于 1949 年。将 1874 年作为中国铁路史的开端,是以清朝北洋大臣、直隶总督李鸿章奏呈《筹议海防折》,明确提出要修筑铁路的主张为标志的。从 1874 年清政府内部修筑铁路要求的提出,到 1949 年 10 月中华人民共和国成立,中国铁路路权发生根本性变革,中国近代铁路事业的发生和发展经历了 75 年。按照近代各时期中国政府铁路政策的演变及其对铁路事业发展的影响所呈现的阶段性特点,中国近代铁路史可以分为五个时期:

1. 自 1874 年清政府内部筑路要求的提出,到 1889 年清政府最高统治者决定兴办铁路为第一个时期。这一时期,从事洋务活动的清朝封疆大吏为海防、漕运计主张修筑铁路;西方列强无视中国主权,擅自兴建吴淞铁路;清政府对兴筑铁路举棋不定,一方面赎回并拆毁了吴淞铁路,另一方面又允许了作为运煤工具的唐胥铁路的修建,以及孤悬海外的台湾省铁路的兴筑,并由总理海军事务衙门兼领铁路事宜。

2. 自 1889 年清政府决定兴筑铁路,到 1903 年清政府开放铁路修筑权为第二个时期。这一时期,清政府毅然宣布兴办铁路,制定了官办铁路、借债筑路的政策,批准设立了中国铁路总公司,由此出现了中国近代第一个铁路建设高潮,芦汉铁路、粤汉铁路、关