

开滦史鉴

第四期
1995

开滦矿务局档案处

主办

要目

旧开滦股份制经营后示录·之二	1
开滦与铁路的路矿互惠	7
旧开滦的多种经营·之二	10
旧开滦的海运	13
史证点滴	15
	封三

开滦史鉴

(内部刊物)

第四期

总第4期

一九九五年五月二十日出版

主办单位: 开滦矿务局档案处

编辑: 《开滦史鉴》编辑部

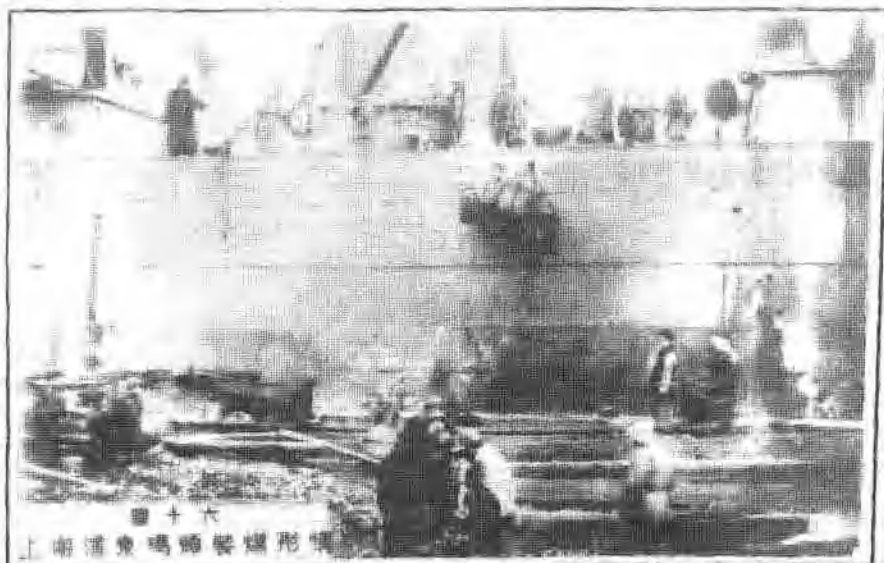
地址: 河北唐山市新华东道70号

(局办公楼115室)

电话: (0315) 2823811—22563

邮编: 063018

印刷: 开滦太阳石现代化办公技术服务部



圖十六
上海浦東碼頭裝煤情形

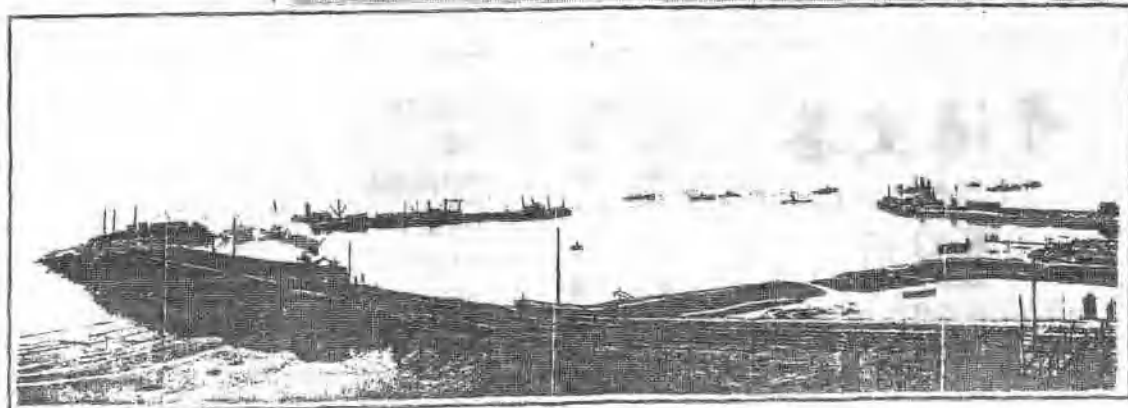


4	
	5
6	

圖十七
開源香港碼頭裝煤情形



- 4. 開源上海浦東碼頭裝煤
- 5. 開源香港碼頭裝煤
- 6. 二十年代初開源秦皇島碼頭全景



目

录

• 开滦史鉴 •

一九九五年第四期·总第四期

股本探源	旧开滦股份制经营启示录(之二)	1
运销史话	开滦与铁路的路矿互惠	7
	一 1901年开平公司同大清帝国铁路局合同	7
	二 1905年开平公司与华北帝国铁路局合同	7
	三 1909年北洋滦矿公司与京奉铁路局合同	7
	四 1910年开平公司与华北帝国铁路局合同	8
	五 1923年开滦总局与京奉铁路局合同	8
	六 1926年开滦总局与京奉铁路局合同	8
	七 1931年开滦同北宁铁路局合同	8
	八 1935年开滦与北宁铁路局合同	8
	九 1939年开滦与天津铁路局合同	9
	十 1946年开滦与天津区铁路管理局合同	9
多业踪迹	旧开滦的多种经营(之二)	10
	六 入股办厂	10
	七 自办的小型附属厂	11
史实拾零	旧开滦的海运	13
史证点滴	1 上海日晖港开滦码头煤场	6
	2 20年代初开滦上海码头	15
	3 20年代初开滦秦皇岛码头装船景况	15
	4 开滦上海浦东码头装煤	封三
	5 开滦香港码头装煤	封三
	6 20年代初开滦秦皇岛码头全景	封三

旧 开 滦

股 份 制

经 营

启 示 录

(之 二)

二 开平煤矿股份制的弊端，导致了痛失矿权的历史悲剧

1900年，在帝国主义八国联军攻陷京津的同时，中国近代史上发生了一件震惊中外、腾笑万邦的国际大骗案——英、比帝

国主义掠夺者不花一个铜板，仅靠发行空头股票和玩弄资产转移让渡的把戏就将中国人创办20余年、经营颇有成效的开平煤矿据为己有。开创了当时帝国主义不靠枪炮和不平等条约，仅靠经济手腕就攫取中国矿业的先例。

开平煤矿的被骗占，是国弱被人欺的历史悲剧。其中帝国主义列强军事上的威逼、外国掠夺者的奸猾狡诈是外因，清政府官员的昏庸、贪婪无知是内因，而开平煤矿股份制经营体制的先天不足即因“官督”给企业造成的政企不分、官僚说了算的弊端，正是留给外国骗占者诈骗成功的一个致命缺口。

开平煤矿在十九世纪中叶所进行的这种股份制尝试，虽然在板结的中国封建大地上萌发出经济的新生机，但由于受当时社会政治、经济的客观制约，不可能不带有封建经济的烙印。也就是说，它还不是一个完全成熟的股份有限公司。尽管唐廷枢在引入它时，在招股章程中提出了股本的权利，一再强调了按商业原则、买卖常规去办理，但因其在政治上与官府的特殊关系，在吸资中与官府的经济联系，唐无法彻底地实现经营权的独立，也无法在当时的股份制经营中将官怎样督、商怎样办的权责分清，将相互制约的关系明确划定。所以，他们创办的开平股份制企业实质上是一个不完全不彻底的股份制企业，在运做起来，无法真正按经济规律办事。致使

开平煤矿最终也没逃脱名为“官督商办”。实为“商资官办”的下场。招股章程中规定的那些具有新鲜活力的股份制经营原则，如可以从股本中选举高级职员，大的股东可以委派监工权利，可以由股东选举董事会并成为管理这个公司的最高权力机构等等，都无法得到较好地执行。

开平煤矿的真正权威和管理者，一直由李鸿章直接委派的督办或总办所把持，股东们逐渐变成了除缴纳股资，按股分利外在管理上一无所知的附庸。正如卡尔生在一篇研究开平煤矿的专著中所说：“开平公司可能有较大的一部分股票是掌握在那些没有在公司里负有管理和监督责任的人手里，这样的股东要想在选举公司高级职员方面或者在制定公司的政策方面起有力的作用，他们的希望是很少的”。一位曾在开平煤矿供职的外国技术人员也写道：“股东们在公司里丝毫没有发言权，他们的地位有些象债券持有人所处的地位”。这正是早期中国股份制企业不成熟的特点，股东们（包括主要股东）不知自己的权利为何物，只要企业能按期付给他们一定的利息便心满意足了，甚至从某种心理上说依赖官府庇护，交给官府的人去经营正是他们求之不得的事。

这种股份制企业的不成熟、不完善，给官府或主管的官僚们侵吞开平资财留下了可乘之机，如1889--1892年间，未经股东商议，开平当权者就私调资金给濒临倒闭的官办细棉土厂（今启新水泥厂前身）垫款9.4万两。又为安慰李鸿章之心，为管理不善，股本用罄，负欠更巨，欠款无力偿还”的官办承平银矿先后垫款15万两，代还欠款25万两，为慈禧太后万寿庆典送

礼3万余两等等，这些开支，都是在官府授意下，未经股东商议，一两个总办说了算，明显地违背了股份制经营原则，给开平煤矿经营资金造成一定影响。

这种由官管商人，个人独断专行决定企业命脉的弊端，在唐廷枢当任总办期间，由于唐谙熟洋务，深知资本主义近代企业经营之道，所以其给企业造成的严重恶果并不十分明显。而当1892年唐廷枢去世后，清政府又委派一个对近代企业管理知识一无所知且衙门作风严重又贪婪成性的新官僚——张翼来主管开平煤矿命脉时，这种弊端终于导致了张翼私签“卖约”，顷刻之间就将开平煤矿断送在外人之手的历史悲剧。

帝国主义列强意欲侵占开平产业蓄谋已久。开平煤矿成功的营利经营及独特的地理交通位置和可观的储量及优质的煤田使他们垂涎三尺，但由于开平煤矿系招商集股以官府做为后台创办，具有自主经营的历史背景，所以，他们一开始只能采取零星地收买开平股票方式向开平渗透，慢慢地逼近这座矿山。并寻找插手开平矿务的契机。

1898年，英国矿业公司富商墨林以协助李鸿章“兴办中国中央矿务局”为名来到中国后，了解到张翼已是开平公司的绝对主人，在这个股份制企业中可以不受股东限制任意行事，股东们其实只是附庸的情况下就把骗占的目标对准了张翼。1899年2月，墨林将美国白利公司矿务工程师胡华（后任美国第31届总统）从澳大利亚调到中国，担任张翼的技术顾问，并任墨林公司驻天津的代理人，在开平公司内部安插了内应。胡华利用技术顾问的合法身

份，跑遍了华北各地，经过一年多的刺探和收集资料于1900年6月完成了对开平矿务局的全面调查。在这份秘送给墨林的调查报告中，对开平矿务局的位置、历史、煤田面积、采矿权、资产、各矿产量、地质、煤质、煤层数、储量、成本、煤价、运输及预计盈利，财产总值等作了详细的陈述。他在报告的结论中向墨林建议说：

“这项产业定值得投资100万英镑，这个企业绝不是一种投机事业，面是一个会产生非常高的盈利的实业企业”。在胡华这份报告中按他大大压低了估算，开平当时资产总值已达104万英镑（不包括煤田及秦皇岛未完工程占款）。胡华的报告为墨林动手攫取开平产业提供了可靠的经济情报，加速了英人骗占开平的行动。1899年9月，墨林了解到张翼为修建秦皇岛码头要向外国借款的消息后，便勾结张翼的顾问德璀琳（德国人，天津税务司）与张翼签署了一份以开平煤矿全部财产作抵押的借款20万英镑（合平银140万两）的借款合同，攻破了唐廷枢时期不依靠外资，靠招商集股独立经营的防线，从经济上完成了对开平产业的渗透。（嗣后，张翼又向德国开办的德华银行借款45万两）这些外资，在很大程度上影响了开平局资金构成的比重。当时，开平局的股本为150余万两，加上官、商借款84万两，共计234万两，而另向外国借款185万两，这样，外国资金已经占了开平全部资金419万两的44%。外国人已开始掌握了开平的经济命脉（但这还是假定开平所有股份都掌握在中国人手中，实际上，当时外国人已经私下收购了开平相当一部分股票）。

在外国人采用经济渗透的迂回策略悄

悄向开平插手的时候，一个看似巧合的偶然事件，突然改变了墨林等人掠夺开平产业的步伐。1900年八国联军侵入中国，开平矿区被联军占领，当时矿区与天津的交通断绝，矿山和轮船等资产被外国入侵军劫持，工人逃离大半，生产经营陷入一片混乱。在这种矿山命运岌岌可危的形势下，开平100两的股票下跌到35两。惊慌失措的张翼逃离矿区，躲进了天津英租界家中。英国人抓住这一难得的机会，放弃了缓慢向开平渗透的策略，改用直接威胁骗占的手段对开平下了手。1900年6月22日，英国领事馆派出英国巡捕以“通匪嫌疑”将张翼拘捕关押起来，又于第二天由早已与墨林勾结好的德璀琳带着事先拟好的“保护手据”以“探望和救援”张翼为名，骗得了被囚张翼的授权书，张翼委托德璀琳为开平矿务局“代理总办”，授予他“全权办理开平矿务”的大权。紧接着，德璀琳又于7月10日，骗得了张翼进一步授权

“广招洋股，将开平局作为中外合办公司”和“将开平矿务局的一切土地、房屋、矿山、轮船以及其它一切财产所有权与管理权全行交给德璀琳代管”，德璀琳“有权按其意愿出售、抵押、租赁、管理、经营及管辖”的札书。在未经股东们商议的情况下，张翼一个人就将开平矿务局全体股东们的权益拱手交给了一个外国人。

德璀琳在骗得张翼的全权委托之后，并没有去广招洋股，实行中外合办，而是与胡华密谋，于1900年7月30日私订了一份由德璀琳全权代表开平矿务局，胡华代表墨林公司，将开平所有产业权益卖给墨林公司的“卖约”。张翼怕承担出卖开平矿产的罪名，一开始拒绝在“卖约”上签

字，胡华等人为诱骗张翼签字，又私拟了一份“移交约”作为卖约的补充文件，并采取威逼利诱手段，先是声称张翼不签字，就让美国、英国、比国公使联合起来到中国外交部门搞垮他，再不然就让驻在唐山的外国军队重新占领矿区。后又对张翼施行拉拢引诱，答应签字后张翼为新公司的驻华督办，给张翼5万镑（合35万两）作为张和德瑞琳的私人酬金，还应允给张翼一笔贿赂和收买中国有关方面的款项（其中给清政府的就有20万两白银）。通过这一系列威逼利诱，讨价还价，最后为照顾张翼的面子，又连夜拟写了一份备忘录即“副约”，诱骗张翼在“移交约”和“副约”上签了字，并加盖了开平矿务局和直隶热河矿务督办的公章。这样，又是在股东们毫无所知的情况下，张翼一人就将开平煤矿这个股份制企业私自盗卖给了外国资本家，张翼从中得到了巨大的好处。

墨林公司在得到这份“卖约”后，紧锣密鼓地开始骗占活动。1900年10月10日，先函告英国外交大臣塞利斯波瑞，声称已缔结了一个将中国开平矿务局改组为英国有限公司的合同，谋求得到英国政府的庇护。随后又匆忙拼凑了7名股东（每人只有一股新公司的股份）充当发起人，编制了“开平矿务有限公司”章程等文件，以号称100万镑股本的名义于1900年12月28日在英国伦敦注册成立了“开平矿务有限公司”，准备替代开平矿务局。但是，号称有股本100万镑的新开平有限公司“并没有筹集任何资本去买下中国的开平矿务局，他们的100万镑股本只是一些空头股票。为了把他们的空头股票变成实有财产，墨林公司开始玩弄资产转移让渡和变换股

票的把戏。1901年5月2日，墨林先将写有开平矿务局产业、权益的“卖约”转让给于1900年12月14日才在英国伦敦注册成立的“东方辛迪加有限公司”，转让费是东方辛迪加有限公司股票7.9万镑（实际给的是开平有限公司股票），东方辛迪加有限公司获得这个“卖约”的当日（1901年5月2日）就把它转手让售给新成立的“开平矿务有限公司”，售价是开平矿务有限公司所谓交足股金的每股一镑的股票99.993万镑及注册费2551镑5先令。开平矿务有限公司据此宣称：“它所获得的中国开平矿务局产业和权益是用股票换自东方辛迪加有限公司”，换言之，即东方辛迪加有限公司用从墨林手中买来的“卖约”中包含的开平矿务局实际产业与权益作为资本购买了开平矿务有限公司的股票。这样一转让，就使开平矿务有限公司发行的空头股票变成了有中国开平矿务局实有产业为依托的有价值的股票了。在东方辛迪加与开平矿务有限公司的转让合同中规定：“这项出售与购买完成之后，辛迪加即从此不再和这个合同（指“卖约”）发生任何关系，而这个合同就应该看做原来就是中国公司（指开平矿务局）与伦敦公司（指开平矿务有限公司）双方直接订立的”。这一金蝉脱壳的手法，使这场骗局变成了开平矿务局与开平矿务有限公司之间的“互相买卖”。买卖告成时，中国股东们还蒙在鼓里，不知道自己手里的股份一下子成为外国人手里的股份是怎么回事。

开平矿务有限公司用发行的空头股票“买得开平产业”后，首先施展了一个旧股换新股的骗术，将中国开平矿务局老股

东手里的每股百两的有实际价值的股票，换给新开平矿务有限公司每股一镑的新股票25股。即从新发行的100万镑股票中拿出37.5万镑股票换得原开平矿务局的全部股本。并声称这是新公司作为旧公司移交给他们一切权利、利益的完全补偿。而实际上，创办已20余年的开平矿务局其财产总值据胡华1900年调查报告中大大压低的估计数字已达104万镑。（其中还没包括煤田50万镑及由成本中冲减的230万两固定资产及秦皇岛未完工程占用的75万两）。另据英人骗占开平后1902年2月自行编制的资金平衡表所列，英人承认接收开平资产为111.4785万镑。以37.5万镑新股票换取价值111.4785万镑的资产，中国开平矿务局将亏77万余镑，如果按招商集股当时市面每镑折银3两的比值折成英镑计算，每百两旧股可兑换成33镑有余，旧股吃亏已很明显，而新公司提出的用25镑换取旧股百两的方案，只不过是接骗占当时市面开平股票价格按7两比一镑的比值等量兑换而已。正如胡华供认所说：“我心中有三分之二的股票应归公司改组者这样一个框框”，按这个框框，新公司只是拿出了100万镑新股票的三分之一，兑换了旧公司的全部股票，就据有了整个开平煤矿，这那里是对旧公司移交给新公司一切权力、利益的完全补偿？真是弥天大谎。

新开平矿务有限公司用37.5万镑新股票骗得旧开平矿务局价值111余万镑的资产后，中国股东所得的新股票以后也在帝国主义的威逼利诱下被外国人贱价收买过去（1902年在天津召开的一个股东会上，到会的59人中，就有46人为外国人）。

换股工作由开平矿务有限公司授权的

麦加利银行于1901年7月3日开始，为诱骗股东们尽快换股，外国资本家一方面利用张翼函告中国股东必须换掉他们手中的股票，一方面又在报刊上大登广告谎称：这次新旧公司移交，业经当局批准并奏明皇上在案，并声明“除新股以外，今后其它股票一律不发红利”。在张翼的配合下，换股票工作在六个星期内就很快完成，

（未经换掉的小部分股票有很大一部分在动乱中遗失或损坏了），这样，原开平矿务局150万两的股票及价值百万英镑的产业就牢牢地控制在开平矿务有限公司手中。通过换股票，表示开平矿务局股东承认新公司的存在，并把原在开平矿务局的投资转移到开平矿务有限公司手中。通过换股票，原股东失去了开平矿务局股票也就失去了股东身份，从而丧失了对开平矿务局一切问题的发言权。同时，这次换给开平矿务局股东的不是正式股票，而是不记名的股份证书，从而接开平矿务局转股的老股东们在新公司失去了选举权与接选举权，剥夺了他们对公司的管理权。英国人利用股票变换手段，不但巧妙地把开平产业变为自己的产业，使新发行的股票由空头变为有价值，而且清除了老股东对新公司的任何影响。

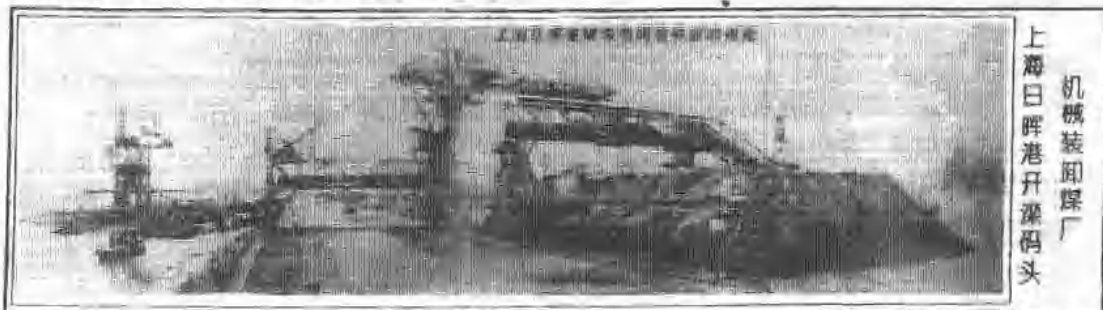
英国人玩弄换股手段把价值百万英镑的开平产业据为己有后，对已由空头股票变成实有价值的开平有限公司股票开始了瓜分。东方辛迪加对100万镑股票中除去37.5万镑后剩下的62.5万股，作了如下分配：发给本次骗占有功人员墨林5万股，东方辛迪加转让得利15万股，参与见证签押人员7万股，在欧洲密谋吞并开平产业的幕后老板们私分30余万股，余下的40余万

股经戴维斯（开平矿务有限公司董事）和蔡斯（东方辛迪加有限公司经理、比国财政顾问）长时间的密谋后，又采取了以开平股票为补贴发行债票的方法进行私分。他们以“为了清偿旧欠和筹集发展资金”为借口，发行债券50万镑，又以“低息债券如无补贴发行困难为借口，提出以开平矿务有限公司股票作为贴息（每认购两镑债票贴给一股）。通过这一手段，很快把剩余的股票私分了。由于这次发行债券是在少数人间秘密进行的，不但中国股东不知道，就连当时在中国担任新公司总办，正为他们操办接收开平产业事宜的胡华也不知道。当他由佛兰魁处得悉后，曾于1901年5月19日致函墨林表示反对，认为举债30万镑即可，多发行20万镑债票除增加利息支出外，别无用途。并预言新公司股票三年后可涨价到每股三镑，以之作债券补贴代价过高。但当墨林将私分股票的意图说明后，并分给胡华一万镑债券时，胡华就由反对者变为了瓜分的参与者。

债券发行后，很快收足款项，并利用这笔发行债券的款项之一部分清偿了前开平矿务局对外欠款。还清欠款后还剩余20万镑，这笔资金存在银行三年未动。可见当初为发行债券提出的“为了资金需要”的借口，不过是掩盖他们私分股票的骗人把戏而已。其实，开平矿务局的旧欠债，根

据卖约条文，早已包含在100万镑之内，应由接管债权的新公司从股本中偿还，通过发行债券的办法偿还这笔欠债，就将应由新公司承担的债务转嫁到劳动者剩余价值中来承担，这种偷梁换柱的手段其欺骗性是十分狡诈而隐蔽的。此外，通过以债还债方法，还把原开平矿务局吸入的其它国家的投资（如德华银行45万两）统一到这一笔债主手中，防止了其它帝国主义列强对开平矿务的插手，英国资本家的算盘精得真是令人惊叹。由于发行债券采取贴股措施，使股票数量增加，相对来说股息相应贬值，一般股民原有股本收入不是增加了而是减少了，真正受益的只是那些通过私自购买这批债券而获得贴股的人，而这批人正是私自决定发行债券及与其有关的人。总之，在这种旧股换新股的资产转移让渡中，一个本由中国人自己招商集股创办，价值已达百万英镑的实有煤矿企业就奇迹般地变成了英国人手中的实有产业。没花一个钱（据各种资料统计，最多外国人投入的资金不过10余万镑而已）的英国资本家成了主要股东，过去的真正股东成了零星附股者，唐廷枢创办的中国煤炭行业中最早的股份制大型企业就这样稀里糊涂地改换了主人。

（未完待续）



机帆装卸煤厂
上海日晖港开滦码头

开 滦 与 铁 路

的 路 矿 互 惠

□ 尚 浩

唐胥铁路发展为国有铁路后，开滦外销煤的运输主要由京奉路以及津浦等铁路承担，开平矿务局开发的运煤河已退于很次要的地位，仅运销沿河一些小村镇的用煤，年运量降到几万吨或最多十几万吨。因此，开滦为保证将大量的煤炭等产品及时运到外地销售，不断地定期与铁路协议签订运煤供煤合同，矿方做到按合同供给铁路之廉价优质煤，路方按合同以低价运输开滦煤炭，互保互利，两全其美。

根据历史记载，自1901年至1946年，开滦同京奉铁路局（各时期名称不同）先后共订立十次运煤供煤合同。另外，1911年至1927年，开滦同津浦铁路局签订过五次互惠合同。这些合同，对铁路局承担开滦的煤炭运费率、车辆使用办法，开滦供铁路局的煤炭数量、价格、质量及检验方法等，都作了具体规定，现将此类合同简录如下：

1、1901年5月18日，大清帝国铁路

局同开平矿务有限公司签订合同，有效期为一年，运费率为一哩每吨银洋0.01元，每月供铁路机车块煤1500吨，每吨银洋6元，超过限额每吨7元。

2、1905年3月28日，华北帝国铁路局与开平矿务有限公司签订合同。运费率：50哩以内一哩每吨银洋0.015元，50哩以上一哩每吨银洋0.012元，150哩以上一哩每吨银洋0.011元。车辆延期费：超过30小时每天或不足一天，10吨车银洋5元，20吨车银洋10元，30吨车银洋15元。煤价：唐山机车块煤每吨银洋6元，林西机车块煤每吨银洋5元，唐山末煤每吨银洋3.25元，林西末煤每吨银洋3元。

3、1909年8月16日，京奉铁路局与北洋滦州官矿有限公司签订合同，有效期为五年。运费率：50哩以下一哩每吨银洋0.015元，150哩以下一哩每吨银洋0.012元，150哩以上一哩每吨银洋0.011元。煤价：块煤每吨银洋6元（马家沟井口交货），

末煤每吨银洋3.20元(马家沟井口交货)。

4、1910年12月10日,华北帝国铁路局与开平矿务有限公司签订合同。运费率延期费均按1905年3月28日合同执行。煤价:唐山机车块煤每吨银洋5元,林西机车块煤每吨银洋4元,唐山、林西末煤每吨银洋分别为3元和2.5元。

5、1923年5月19日,京奉铁路局与开滦矿务总局签订合同,期限为1923年5月1日至1926年4月30日。运费率:①由矿区运往秦皇岛、塘沽及天津的煤炭按公共运费率减收22.5%,其他地点减收15%,②由古冶、开平、唐山运往胥各庄的煤焦按铁路局公布的普通运费率收费(开滦同意凡铁路能到达的地点不使用运河运煤),③矿用器材按五等货物照铁路收费率章程减15%收费。延期率:每超过24小时或不足24小时,按每吨容量收银洋1元。煤价:唐山或马家沟机车块煤每吨银洋4.4元,赵各庄二号块煤每吨银洋3.9元,唐山或马家沟末煤每吨银洋3.15元,特别焦炭每吨银洋12元,一号焦炭每吨银洋9元。

6、1926年9月12日,京奉铁路局与开滦矿务总局签订合同,期限为1926年7月至1931年6月30日。运费率:到达秦皇岛的煤焦按现行(当时)运费率减收25%、塘沽减收20%、北京减收10%,其他减收5%,唐山、开平至林西洗煤厂的入洗原煤减收15%,其他照旧合同不变。煤价:唐山、马家沟机车块煤每吨银洋5.65元,赵各庄二号块煤每吨银洋5元,唐山、马家沟末煤每吨银洋4元,特别焦炭每吨银洋15.5元,一号焦炭每吨银洋11.5元。

在执行上述合同结束之时,1931年8月北宁铁路局提出修订合同,要求运费增

加30%,煤价降低40%,车辆延期费重订。此期,正是铁路“罚开滦”事件发生之期间。如果照此要求办理,开滦估计要支付400万元给铁路局。开滦总经理经请示伦敦开平公司董事会,认为订立合同是主要的,降低煤价是次要的,经过四个月的磋商,又签订了下一个合同。

7、1931年12月29日,开滦同北宁铁路局分别由总经理那森爱德、局长高纪毅签订合同,期限为1931年7月1日至1933年12月31日。运费率:对开滦运出煤焦一公里每吨的运费,并实行递远递减原则,运往秦皇岛、塘沽的煤焦按规定运费率减收10%,除北票、八道壕及西安煤矿外,承运他矿的煤焦运费率不得低于开滦。延期费:制订了更具体特殊规定。煤价:机车块煤每吨银洋4.5元,二号块煤每吨银洋4元,一号末煤每吨银洋3.75元,特别焦炭每吨银洋13.5元。

8、1935年10月26日,开滦与北宁铁路签订合同,双方代表为开滦总局顾振、裴利耶与路局殷同,期限为1935年1月12日至1937年12月31日,期满后展期至1938年12月31日。该合同在供煤上除质量要求提高外与前合同无大差别,煤价也没变化。运费率:在正常年间每吨约降低0.3元或20%,或开滦少付运费130万元,但开滦须保证每年交付运费不少于500万元,并规定遇到政治上的变动或事变而影响运输和生产时这种“担保运费”可取消。还规定,如路局对他矿运往天津或塘沽的运费降低时,开滦也得同样待遇。该合同执行到次年即1936年5月22日唐山矿爆发罢工,产量销售大减,此时又关闭了马家沟矿。在这种情况下,开滦屡次向路局提出要求

取消“担保运费”，最后开滦以撤回“租购车辆”相威胁，路局才于1937年10月间同意俟年终结算时再根据实际情况合同规定计算核减“担保运费”疑额。又在“七·七”事变后，路局提出的需煤量超过合同规定（超过部分供平汉、平绥、津浦路所用），开滦对此提出异议，结果超过部分以每吨加价2元而解决。

9、1939年1月1日，开滦与天津铁路路局签订合同，双方签字代表为开滦局孙多钰、那森爱德与路局周庆满，期限为1939年1月7日至1941年12月31日，期满后又能展期至1943年3月31日（此合同订于日本侵华时期，故在日本投降后1946年路矿签订合同时不再提及，而直称“所有中华民国二十四年十月二十六日前北宁铁路管理局与开滦矿务总局订立之……合同早已失效，统应作废”）。该合同删除了“担保运费”之规定。运费率照旧合同不变。煤价：机车块煤每吨银洋4.5元，二号块煤每吨银洋4元，一号末煤每吨银洋3.75元，二号末煤每吨银洋3.5元，备用二号块煤每吨银洋6元。此合同规定的基本路矿作业制度执行到解放后很长时期。

1941年2月15日，铁路局因工料增长，对一切运费实行增价。经路矿双方协议，调整了运费和煤价。运费率：平均增长108%，煤炭按六类货物减收10%，出口日本、朝鲜的运费再减10%。煤价：机车块煤每吨9.5元（伪联币）。按此协议，矿务局每年多付运费796.7万元，路局多付煤款249.5万元，相抵后路局每年增收547.2万元。因此，开滦在上海地区增长煤价，煤价增长后超过运费的增长。1941年7月1日始，又在华北地区提高煤价。此后，日本

当局通知开滦允自1941年2月15日后运费增长适用于对日本及朝鲜的煤运。至此，全部运费的增长均已转嫁给消费者。

10、1946年10月20日，开滦与天津区铁路管理局签订合同，双方代表开滦总局为王崇植、瓦茨，路局为石志仁，期限为1946年4月16日至1947年12月31日，后经两次展期至唐山解放后1949年10月15日。这次合同与以前合同最大特点是“以适易煤”为契约。日本投降后进入1946年之际，开滦与路局经济都发生拮据。矿务局经营亏损，路局入不敷出（开支372亿元法币，收入只有18亿元）。“七·七”事变前，铁路局年需煤20万吨，扣除开滦煤款，尚可由开滦获得运费30万银元，而到了这个时候年需煤增至72万吨，呈现出“用煤多、运煤少，煤款多、运费少”的困难局面。为此，经路矿双方多次磋商，决定“以适易煤”，即铁路局每运煤4.5吨，开滦供给铁路局用煤1吨，运供煤之比4.5:1。运供煤之比以后因情势不同也有变化。

以上十个合同的内容，在总体框架不变的前提下，其具体规定是随着时间推移不同的情况而有所变动。特别是在1935年10月26日第八个合同中，规定了开滦年付路局一定的“担保运费”，以利铁路运营，以后开滦煤矿发生了罢工，产销煤量减少，此“担保运费”取消，到1946年10月20日订立的第十个合同时，路矿双方经济非常困难，当时物价又不稳定且呈飞涨之势，故实行了“以适易煤”的办法。总之，这些合同对开滦和路局双方既互相制约，又互惠互得互保，体现了市场经济活动中一般基本规律。

（下转第12页）

多业踪迹

旧开滦的

多

种

经

营

(之 二)

• 任 炳 •

六、入股办厂

1、承平银矿

1883年前，在承德山区有银矿三处，一处叫烟筒山，一处叫骆驼坡，一处叫孤山子，由锦州人泥氏采用土法开采。当时因土法开采无力解决排水问题，深处矿产不能挖出，故产量较小。1883年，由上海招商局、朱翼臣、泥氏三家合股共同组成承平银矿合伙开采。但不久，因招集的股本用罄、反欠国税，清政府催缴甚急，欲再招股本又无人认购，所以1885年面临倒闭的危险。北洋大臣李鸿章得知后，认为“以此等好矿、无人接办、诚属可惜”，于是命令朱翼臣再招集商股，并借给公款聘用洋人，购置机器改为西法开采。1887—1889年间，虽可以开炉炼银，但每月产银五、

六千两，所费却不下九千两，经营一年徒耗五、六万两，入不敷出，再次面临倒闭危险。朱翼臣找到开平总办唐廷枢求助。唐廷枢曾多次到承平一带勘察，认为“此等好矿，又经办理稍有规模，只需再添加机器，加之用心整理，经营数年必收成效。若因数万金之附充不筹，致使十万之公款无着，功亏一篑，良为可惜”。所以，一方面为安慰李鸿章之心，二为开平股东多开一条利路，遂于1890年稟请李鸿章将承平银矿交给开平矿务局办理。

开平矿务局接手承平银矿后，当年既由开平矿务局垫还了三万两所借的公款，又垫付了四万四千两购置机器设备的欠款，并承诺将承平银矿原开办所用的本银三十万两，除五万两拨做官股外，其余二十五

万两分八年归还。唐廷枢接办承平银矿时，对办银矿前景充满希望，但实际开采后，却并未采到大窑好砂，而且适值焦炭价值昂贵，且炼次砂又不合算，于是不得不又改用土法，以木炭烧炼较好的砂，粗次的矿砂只好暂时堆存。由于开销太大，为节约开支，又将所雇8名洋人尽行解雇，只留1人专管钻探矿砂事务。但仅机器尾价、转运费用，遣散洋人回国等费用已用去银十一万余两，除将所产银二万两抵补外，又由开平矿务局垫付九万两。开平矿务局自1890年接手至1891年前后共垫款十四万七千余两，但直至1893年也未找到好的银矿砂线，该矿所出之银，仅够经费之用，无余力还欠款，致使先后垫付的十四万余两资金及承诺代还的原亏欠二十五万两股本形成长期的负担。1900年后，开平矿务局被英人骗占后，承平银矿才逐步脱离开平矿务有限公司。

2、建平金矿

光绪十七年三月，（1891年）建平金矿招集商股十五万两试行开采。当年开平矿务局附股一万两，次年又增加投资两万五千两，前后共投资三万五千两，英人骗占开平后，建平金矿所投资金也不了了之。

3、天津煤气公司

光绪八年（1882年）天津煤气公司筹划在天津英租界内安装煤气管与街灯，按当时上海公共租界的标准收取费用。当时，开平矿务局总办唐廷枢认为这个计划有利可图，就由开平矿务局出面承购三百股，每股一百两的股票。1890年后，此煤气公司建成供气。开平矿务局按股取息。

4、细棉土厂

光绪十二年（1886年），开平矿务局总

办唐廷枢见唐山一带建筑砖厂用水泥较多，遂由开平矿务局出面集资十万两，开办了唐山细棉土厂（即启新水泥厂前身）。

1889年11月开办、1891年投产。水泥厂开办之初，原预计花费三万两，但建厂房、购机器、修库房等开支不断膨胀，到1892年已占用资金二十四万四千余两。其中除由官款挪用外，仅开平矿务局就垫付九万四千两。加上1892年唐廷枢病故，接办者贪污渎职，水泥质量下降，造水泥的原料购自广州香山一带，成本昂贵，1893年被迫停工关闭。1900年后，唐山细棉土厂的股份被英人把持过去，后在收开平局的运动中，于1906年经周学熙之手将该厂收回。招股成立了唐山洋灰公司。1907年组成启新股份有限公司，经过整顿，产品行销全国，从此脱离开滦。

七、自办的小型附属厂

1、煤气厂

1880年开平矿务局在唐山矿修建了足供二三百盏煤气灯的煤气厂。制造煤气的设备全部是唐山矿机修厂自造，即有干烟釜16个，长2.25米，每天用煤2.3吨，产煤气543立方米。所产煤气主要用于上井口、锅炉房、修配厂等处照明。1906年唐山矿发电机投入供电，电灯代替了煤气灯，煤气厂停办。

2、制冰厂

1925年唐山矿内曾设有制冰厂，供五个矿的员司自用。厂内有特制火车一辆，夏日每隔一天装冰运至其它四个矿。四个矿都有冰窖以备储藏。制冰厂投资2万元，每日能制50磅重冰块160块。用自来水经

过滤后注入冰槽内，每年制冰期 10 个月，每块冰成本约 8 分，售价一角四分，每年消耗阿母尼亚 40—50 磅。

3、制革厂

唐山矿内制冰厂旁边还设有制革厂。原料生皮系从本地市场购买，皮革制成后即在于厂内制成缰鞍具，备驾矿车骡马用。当时制革一般为简单的手工劳动，用刀刮净生皮，再以硫酸洗涤，然后置石灰内 4—5 日，再浸入“光鲁姆”水内 1—2 日即成。

4、棉花厂

厂址设在唐山矿西北井处，规模较小，由市面购买棉花，弹净后供各矿医院使用。除此外，开滦各矿还曾相应开办过麸料厂、面粉厂，主要供开滦内部自用。

5、以贫民教养院名义开办的小型工厂

开滦于 1922 年创办的“贫民教养院”，收养了大约 128 名与开滦相关的老弱病残。利用这些老弱病残开办了名目繁多的小型工厂。1926 年，教养院有院民 242 人，当时开设的工厂有地毯厂、肥皂厂、汽水厂、洗衣厂、编筐织席厂、鞍具厂、制鞋厂、

木工厂、缝纫厂、绣花厂、染织厂、牛奶制品厂、养猪场、养兔场、养蜂场、菜园子等。据 1926 年统计，单织地毯一项就盈利 5176 元，全院一年能创出 25 万元产值。1936 年后，开滦用院民们生产的地毯、绣花产品销往国外赚大钱，把院民们生产的衣服、肥皂大部分卖给开滦矿工；院民们生产的汽水、啤酒、乳酪供洋人、员司们食用；生产的兔肉、蜂蜜给神甫吃；猪肉、牛奶、奶油、黄油供洋人员司食用；木工厂生产的薄斗子专门用来装殓井下死亡的矿工和教养院死亡的院民。1948 年唐山解放后，开滦教养院被取消，洋人神甫、修士陆续回国，教养院开办的各类小型工厂随之解体。

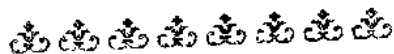
唐山解放后，以上开办的各类小型工厂及其附属生产项目逐渐被取消或被大的生产厂所代替。各矿生产不能兼顾的一些小型项目如锹、镐、螺丝钉等由部分煤矿职工家属组织起来的服务队解决。60 年代后，由“家属生产大队”“家属副业生产科”或“生产学习大队”等办的加工厂为矿上服务，后大部分被服务公司所取代。



(上接九頁)

开滦与路局所订运煤供煤合同，使开滦煤矿确实受益非浅。一是保证了开滦获得低运费的权利，从而降低了煤炭成本，加强了市场竞争能力；二是开滦获得了独家供应铁路用煤的权利；三是加上“租购车辆”合同，使开滦获得了运输安全保障，尤其是在民国初年军阀混战期间，维护了

津秦干线这与开滦经济命脉攸关的生命线的畅通，保证了在天津销煤市场的垄断地位，加强了将大量煤炭运往天津、塘沽、秦皇岛港口码头的地位，使开滦营业范围不断向南方扩张。



旧 开 滦 de

海

运



KAIPIING

开滦的胥各庄至芦台的煤运河，唐山至胥各庄的铁路，在唐山以至全国都是闻名的。但开滦的海上运输事业却是鲜为人知的。煤矿企业经办海运，在中国工业史上开滦煤矿也是有着重要一页的。

开滦的海运始于开平矿务局。开平局在开办唐山矿的同时，开挖了胥各庄至芦台的煤运河，修筑了唐山至胥各庄标准轨距的国内第一条铁路，这样就沟通了唐山至塘沽、天津的运煤渠道。然后，由上海轮船招商局的轮船运到沿海各埠。唐山至

天津铁路通车后，开平局自1888年，先后在天津河东、塘沽、广州、营口、上海浦东、天津河西、秦皇岛、烟台、香港荔枝阁等处建立了码头。随着各地码头的建立和产销营业的发展，开平局的海上运输由轮船招商局承担，逐步过渡到开平局自己办理。大约从1888年开始即自行购置轮船，到1895年开平局已拥有四艘货轮，在天津、塘沽转运开平煤矿至旅顺、威海卫、烟台等地清政府海军仓库及其他外埠各地，还兼运邮件、旅客和一般货物。以后，又随