

铁路历史看点与铁路文物欣赏

中国早期铁路的

那些人

和事

贾本义
编著



20 — YUNNAN-FOU — La Gare



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路历史看点与铁路文物欣赏

中国早期铁路的那些人和事

贾本义 编著

中国铁道出版社

2014年·北京

内 容 简 介

主要反映中国铁路建设史(1876年至1965年)上所发生重大历史事件和主要政策颁布,稍加故事情节,讲与读者;介绍作者所掌握的铁路发展各阶段(1876年至1965年)的遗留物——铁路文物,及其来历和社会、科技、艺术价值,与读者共赏;增加读者兴趣。达到继承、宣扬、传播铁路科技发展的历史,了解铁路艰难而曲折的经历,吸引青年知识分子投身铁路事业。

图书在版编目(CIP)数据

中国早期铁路的那些人和事/贾本义编著. —北京:
中国铁道出版社,2014.12
(铁路历史看点与铁路文物欣赏)
ISBN 978-7-113-19263-1

I. ①中… II. ①贾… III. ①铁路运输—交通运输史—中国 IV. ①F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 216920 号

书 名: 中国早期铁路的那些人和事
作 者: 贾本义

责任编辑: 许士杰 郭 静	编辑部电话: (010)51873204	电子信箱: syxu99@163.com
特约编辑: 高振英		
封面设计: 崔丽芳		
责任校对: 龚长江		
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: 北京新魏印刷厂

版 次: 2014年11月第1版 2014年11月第1次印刷

开 本: 787 mm×1 092 mm 1/16 印张: 16 字数: 439 千

印 数: 1~2000 册

书 号: ISBN 978-7-113-19263-1

定 价: 38.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。电话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

前言

(一)

交通,伴随着人类社会发展、商品交换、经济繁荣和军事战争而产生的。中国的交通事业,在 3000 年前的周朝,就有交通设置之规定。从国都始向外,10 里设卢,卢有餐馆,可以就餐吃饭、喝水;30 里设宿,宿有餐馆和睡觉休息的设备,并根据道路宽窄定有等级,每年派人维修道路。春秋战国因战乱不止,道路管理不好。到秦汉时,交通得到发展,不仅道路宽直,还把皇帝通过之路称为“御辟”。(谢彬《中国铁路史》,第 4 页)交通工具除了骑马外,车的使用得到了拓展,除战车外,商人和官宦之家开始用车代步,车轴长度全国得到统一。那时的交通设施建设,也为军事所用,所以大型修路和架桥必为军事行动的先兆,这就有著名的军事交通典故:“明修栈道,暗渡陈仓”。

中国古时的交通工具,有“南船北马”之说。就是说,南方河流湖泊多,多用船以求方便;北方气候干燥,山路较多,多采用以马或车代步。历史上有很多关于骏马的传说,如三国关羽坐骑“赤兔”、刘备的“的卢”、唐太宗李世民的六“骏”等,日行千里,夜行八百,能征善战,为战争的胜利和主人的安危立下累累战功。后来又有了轿,由 2 人、4 人、8 人直至几十人抬,从轿子的大小、豪华程度而显示乘轿人的身份和地位。

道路的维修,秦汉之后多采用老百姓自行修理。为了唤起民众的修筑道路的热情和自觉性,封建统治者采用道德意识和封建迷信宣传:“修桥、补路是第一善事”,能修来下辈子的好日子和子孙繁衍与幸福。这种观念盛行几千年,至今仍有它的缩影;并衍生出“毁桥断路即断子孙血脉”,修桥、补路以赎罪孽之说。



斯托克顿至达林顿铁路

官府不重视道路的维修,驿站由文官司职也是空设。久而久之,道路荒芜,交通日趋不发展。清朝时期,由北京发布命令,如没有意外,一般情况下,到武昌需要 27 天,到广州需要 56 天,到云南需要 59 天,到西藏、新疆伊犁需要 100 天以上。(谢彬《中国铁路史》,第 4 页)所以物资交流、文化交流无从谈起,只能守着老传统、老习惯度日。交通不发达,消息闭塞,不知有汉,无论魏晋。

(二)

历史的车轮飞速发展。到十八世纪七八十年代,西方国家已开始工业革命。1782 年苏格兰机械工程师詹姆斯·瓦特发明了蒸汽机,使西方工业革命进入新的阶段。1825 年 9 月,英国工程师乔·斯蒂芬森成功地设计出世界上第一台实用的蒸汽机车,在英国的斯托克顿和达林顿两个城市之间的铁路上,公开办理客运和货运业务,揭开了铁路运输的序幕。铁路作为先进的运输工具,由发达国家以不正当的方式传到中国,已是 50 年以后的事了。蒸汽机车的轰鸣,振动了清朝的王公大臣,冲击了老百姓的平静生活。中国要不要修建铁路?怎么修筑铁路?是中国自己修建?还是由外国人修建?此举涉及国家权益,在清朝末年,成为困扰上至清政府重臣、下至志士仁人直至平民百姓长达 20 多年的重大问题。清廷的犹豫,官员们的争论,使铁路进入中国到被社会各界接受,经历了一个漫长的过程。1889 年 5 月,清廷终于把兴建铁路作为“自强要策”,“即可毅然兴办”,铁路获得了国家签证,正式登陆中国。

(三)

中国铁路建设事业至今已有 130 多年的历史,历经清朝、民国、新中国三个大的历史时期。每个历史时期还可划分为几个阶段,铁路建设的状况各不相同,有其鲜明的特点。如果从铁路建设自身特点看,这一百多年大致分为三个阶段:一是早期阶段(1876 年至 1949 年)。总的特点是起步晚,受列强干涉大,基础薄弱。表现在数量少,仅修建 2 万多公里,且分布不均匀,其中中国自力修建的铁路,不足一半,大部分线路由列强各国承建和贷款代管;没有自己的铁路工业,铁路设备几乎全部依赖国外,标准杂乱不一,质量低下,被外人戏称为“万国铁路博览会”;管理混乱不统一,大部分铁路由承建列强控制,各自设局,规章制度、管理方式各不相同,各自为政,成独立王国,造成运营效率低下。二是基础工业和管理制度建立完善阶段(1949 年至 20 世纪后期)。特点是铁路的建设及经营全部收归国有,管理由国家统一;铁路基础工业从无到有,从低级向高级发展,缩短了和发达国家的距离;铁路制造技术和科技发展,从模仿学习到自主制造再到攻关创新,“中华牌”占据中国铁路大部分领域;管理方式和体制不断革新,逐渐适应铁路发展的需要;安全技术的提高和设备的更新换代,使铁路安全工作不断上新台阶;铁路硕果累累,为国民经济发展做出了巨大贡献等等。这期间的铁路发展,用一句话概括,

就是在摸索中全面发展完善。这个阶段到 20 世纪末 21 世纪初,即 6 次铁路大提速为止,约半个世纪表现明显。为研究表述方便,结合世纪更换,把 1999 年定为第二阶段的结束年。三是铁路跨入现代化阶段。进入新世纪,以铁路 6 次大提速为标志,在内涵上大发展,取得优异成就,很多项目在国际铁路运输上占居第一,高速铁路技术迅猛发展并将继续发展和完善,铁路器材装备形成名牌,走向世界。中国铁路运输从整体上挤入先进行列。

本书主要反映中国铁路早期建设时期的一些事实和人物。当时国家正处于半殖民地半封建的社会,具有与他国、尤其是发达国家不同的情况。这些情况不仅影响中国铁路早期阶段的建设,还制约到第二阶段铁路基础工业的全面发展。直到现在仍然没有完全甩掉早期建设先天不足的影响,加上后天对铁路的认识不符合实际,投入不足,发展乏力。使铁路运输不能完全满足国民经济的发展和人民群众物质文化生活的需要,“一车难求”、“一票难求”在重大节假日中仍然反映强烈。

中国铁路早期建设,离不开当时的政治状况、经济基础和社会环境。那么,中国早期的铁路是什么样?它的发展经过怎样曲折和艰难的道路?后来人应该了解和掌握这段历史。因此,坚持实事求是的态度,正确评价历史事件,正确认识历史人物,正确估价一个时期的政策和技术,并用这种态度研究探讨中国铁路早期建设的情况,就会发现一些历史事实需要弥补;有不少事件的内容表述需要完整,不能偏颇;而作为当时的国情,对统治当局采取的政策和方法,不能简单地用“卖国、腐败、软弱无能”的帽子来界定。盘点中国早期铁路建设,还原真实情况,反映和探求中国铁路早期建设的真实历史和人物,少一点埋怨和责难,多一点理解 and 责任。在百年后的今天,对于国人、尤其年轻人认识国情,了解中国铁路建设事业的过去和现在、奋发图强建设国家,是有深远意义的。

目 录

第一章 命运短暂的吴淞铁路·····	1
第一节 美英创意修筑吴淞铁路·····	1
第二节 上海官府和居民对兴建吴淞铁路的态度·····	2
第三节 吴淞铁路的收赎与拆除·····	4
第二章 京奉铁路是中国早期铁路建设的缩影·····	7
第一节 唐胥铁路是中国自办铁路之始·····	7
第二节 中国制造的第一台蒸汽机车·····	8
第三节 铁路企业的诞生·····	9
第四节 京奉铁路全线通车·····	11
第三章 《中俄密约》与中东铁路·····	13
第一节 俄英日列强争夺东北地区·····	13
第二节 《中俄密约》的签订·····	14
第三节 中东铁路修建合同严重侵犯了中国主权·····	16
第四节 中东铁路的修建·····	17
第四章 清政府兴建铁路国策的颁布·····	20
第一节 排斥铁路·····	20
第二节 铁路建筑要自办·····	23
第三节 兴建铁路成为国策·····	25
第五章 卢汉铁路被称为“新万里长城”工程·····	32
第一节 张之洞“妙计”筑卢汉·····	32
第二节 比利时以小骗大占据卢汉铁路筑路权·····	33
第三节 技术标准极低的卢汉铁路建设·····	34
第六章 胶济铁路的修建和收回·····	37
第一节 德国修筑胶济铁路·····	37
第二节 日军以武力强占胶济铁路·····	39
第三节 胶济铁路的收回·····	41
第七章 京张铁路是中国自力兴建的第一条干线铁路·····	42
第一节 英俄对京张铁路修筑权的争夺·····	42

第二节	袁世凯与京张铁路	43
第三节	詹天佑主持兴建京张铁路	46
第四节	京张铁路建成通车	50
第八章	商办铁路的始与终	53
第一节	商办铁路的兴起	53
第二节	商办铁路的集资形式	56
第三节	商办铁路成果	61
第四节	商办干线铁路收归国有	61
第九章	津浦铁路的修建	65
第一节	容闳提议修建津镇铁路	65
第二节	英德对津镇铁路修筑权的争夺与合作	65
第三节	津浦铁路工程建设	70
第十章	保路运动为什么成为辛亥革命的导火线	73
第一节	铁路在国民经济中占重要位置	73
第二节	国家不具备大规模筑路的条件	75
第三节	清廷的堕落和资产阶级的发展壮大	79
第四节	保路运动引爆武昌起义	83
第十一章	清政府时期建设的铁路	87
第十二章	民国初期铁路国有化运动	95
第一节	四川川汉路的国有	95
第二节	湖南干路的国有	97
第三节	湖北铁路股款的清理	97
第四节	江苏铁路的国有	98
第五节	浙江铁路的国有	98
第六节	河南洛潼铁路收归国有	102
第七节	安徽芜广铁路让归国有	103
第八节	山西同蒲线让归国有	104
第九节	交通部接管漳厦铁路	104
第十节	交通部因商办铁路国有化承担巨大债务	105
第十三章	孙中山铁路强国的计划与梦想	108
第一节	“非铁道无以立国”	108
第二节	宏伟浪漫的铁路建设计划	110
第三节	实施修建铁路的方法	112

第十四章	日本在“二十一条要求”提出前后对中国铁路权益的觊觎和侵占	114
第一节	强索满蒙五路权	114
第二节	企图扩大吉长铁路特权	116
第三节	要求中日“合办”溪碱线	116
第四节	争夺锦朝铁路权益	117
第五节	强索闽浙赣境内铁路权益	118
第六节	觊觎安徽铁路	120
第七节	日军强占胶济铁路	120
第八节	擅自在山东修筑铁路	121
第九节	日本灭亡中国的“二十一条要求”	122
第十节	国内外媒体揭露“日本的铁路侵略”	125
第十五章	北洋政府时期的铁路建设(1912~1927)	127
第十六章	铁路建设初步进入法制轨道	131
第一节	铁路法规的颁布	131
第二节	铁路法规的贯彻	132
第十七章	铁路运输事业对国民经济发展的贡献	137
第一节	铁路自身发展形成国民经济的巨大产业	137
第二节	铁路沿线经济开发对国民经济的促进作用	140
第三节	举办全国铁路沿线出产货品展览会	142
第四节	对国产农工矿产品实行优惠价运输	142
第五节	铁路运输带动和促进民国经济的发展	145
第十八章	南京政府初期修建的铁路	149
第十九章	铁路教育的创立与发展	158
第一节	部属学校	158
第二节	非部属学校	159
第三节	国外留学及实习	160
第四节	铁路员工的在职培训	160
第二十章	铁路工人队伍的状况及国共两党对其的争夺	162
第一节	铁路工人队伍的基本状况	162
第二节	中国共产党对铁路工人队伍的重视及对铁路工运的组织领导	163
第三节	国民党加强对工会领导提高工人待遇	167
第二十一章	抗战时期的铁路建设及铁路运输	170
第一节	抗战前的铁路修筑	170

第二节 铁路运输在抗战中的贡献·····	174
第三节 抗战期间大后方的新路建设·····	175
第四节 沦陷区修建的铁路·····	179
第二十二章 腥风血雨中东铁路·····	188
第一节 日俄战争肢解中东铁路·····	188
第二节 日本改建南满铁路·····	190
第三节 俄国私下将中东路之一段卖给日本·····	190
第四节 中俄合办变为中苏共管中东路·····	192
第五节 国民党对《中俄协定》的宣言·····	194
第六节 中苏因中东铁路暴发武装冲突·····	195
第七节 中共中央提出“武装保卫苏联”的口号·····	199
第八节 苏联将中东铁路卖给了日本·····	200
第九节 中东铁路成为苏联的战利品·····	201
第十节 中东铁路的回归·····	203
第二十三章 抗战胜利后南京政府和中共边区政府对铁路的接收与修建·····	205
第一节 南京政府对铁路的接收与修复·····	205
第二节 共产党领导的解放区对铁路的接收与修建·····	207
第二十四章 中国铁路早期建设有特殊贡献的名人·····	210
一、中国铁路的重臣盛宣怀·····	210
二、中国铁路鼻祖詹天佑·····	215
三、铁道部第一任部长孙科·····	227
四、四次出任铁道部部长的叶恭绰·····	229
五、金融专家出身在职时间最长的铁道部长张嘉璈·····	231
六、张作霖与东北铁路·····	237
七、阎锡山用特殊的方法修筑不同轨的山西铁路·····	240
参考文献·····	242
后 记·····	243

第一章 命运短暂的吴淞铁路

上海在 1842 年开港,10 年后就成为中国最大的对外贸易口岸,吞吐量日渐增大,码头一片繁忙景象。吴淞镇位居上海东北方,紧靠黄浦江,扼长江入海口,地居重要。在 19 世纪 60 年代,西方列强为加速推销商品,扩大市场,一再提出在中国兴建铁路。

鸦片战争后,有很多西方列强的商人到上海推销商品,他们拖家带口,在上海海滩附近盖了不少洋房,成为他们度假、消遣的基地。这些人惊奇、陶醉中国文化,尤其对苏州的园林建筑欣赏倍至,大批西方人经常骑马或乘马车到苏州参观、游览。沿途的中国南方农村房屋建筑、文化生活和人造梯田,都成为他们从未见过的美景。美中不足的是路途的不便与颠簸。这让他们想起本国的铁路。1863 年 7 月 20 日,有 27 家洋行,其中大半是英商联名上书,呈请时任钦差大臣江苏巡抚李鸿章,要求建筑上海至苏州间铁路。这是清政府第一次收到申请修筑铁路的书面文件。

清政府不识铁路真面目,一概予以拒绝。但事与愿违,1876 年上海突然间出现了中国第一条运营铁路,中国铁路史由此肇始。这种开天辟地的大事,清朝最高统治当局最初并不知晓,这使满朝文武大臣十分震惊,万分恼火。这是怎么回事呢?

第一节 美英创意修筑吴淞铁路

清政府反对修建铁路,使西方列强认识到:“想从中国政府得到正式的许可是徒劳的;因此,便有这样一种想法,先正式购地,然后突然把铁路建造起来,也许能得到(中国当局的)容忍;而且还可以把这样一条铁路作为一个范例去教育中国人。”(摘自《北华捷报馆》:《中国之回顾》,第 65~66 页)于是,列强各国商界,想用先斩后奏的方法,把铁路强行修到中国,以便增加它们的投资场所,并深入内地,推销商品。

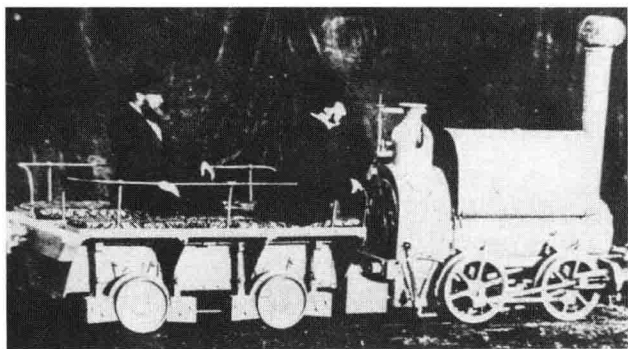
这就有了英国修筑上海吴淞铁路这件震动朝野的事。最早创意要修这条铁路的是美国人。1872 年 12 月,美国驻上海副领事奥力味·布拉特福(Oliver B. Bradford)经美国驻上海领事乔治·西华(George F. Seward)和美国驻华公使镂斐迪(F. F. Low)的批准,并告知美国国务院,发起兴建从上海到吴淞铁路的活动。但是,奥力味·布拉特福只是一个发起人,他有三大难题:一是中国同美国 1868 年签订的中美续约规定,美国不干预建筑铁路的中国内政;二是中国政府声明自己保留所有铁路权的政策;最重要的是第三个障碍,布拉特福并无适当的财政背景,也就是说他没有钱,属于空手套白狼。他在美国资本集团中反复活动,集资筹款,没人听他的,非常为难。后来他和英国资本集团联系,吸引资本雄厚的英国工商团体参与了这个项目,资金获得了解决。随即他又把这个项目转让给英国怡和洋行。

英国怡和洋行出面组织一家英美合资以英商为主的公司,取了一个含糊名称叫“吴淞道路公司”(Woosung Road Company)。英国上海领事麦华伦以建筑“一条寻常马路”为名,向上海地方当局、上海道台沈秉成提出购买上海、吴淞间长 9.25 英里、宽约 15 码的地皮。1874 年 7 月 28 日,英国商人在伦敦登记成立铁路有限公司,接收了前一公司。同年 12 月,开始修筑路

基。铁路器材从海外运到上海后,麦华伦又致函上海苏松太道,闪烁其词地说运来了“供车路之用”的铁器设备。

英国这个欺骗计划得以实现,与清政府时任上海道台沈秉成的态度暧昧有关。据英国北华捷报馆《中国之回顾》记载:沈秉成“私下是知道这个计划(指吴淞铁路计划)的,并且说在他任期内将不加阻挠。但是,当这个事业还没有完成前,他就离任了,于是 aqres lui le deuge(在我身后,洪水泛滥了)”(宓汝成《中国近代铁路史资料》第一册,中华书局,第36页)从这个史料看出,英国在修建铁路之前,告诉了上海地方当局,上海道台没有拦阻、没有向上汇报。责任不在英方。所以后来美、英都不承认擅筑吴淞铁路。当然,这也是美英设的一个“局”,让上海地方当局往里跳,因为他们本应该通过驻华使馆直接正式向清廷申请。

由于英方资金不足和其他原因,铁路工程从1874年上半年一度停工。1876年,英人玛利逊为总工程师,“马路”变成了铁路。轨距为0.762米,轨重为13公斤/米。前期使用“引导号”蒸汽机车作牵引送料,这是中国铁路第一次用蒸汽机车运行。6月30日上海至江湾段建成,7月3日,吴淞铁路上海至江湾段(长8公里)正式通车营业。

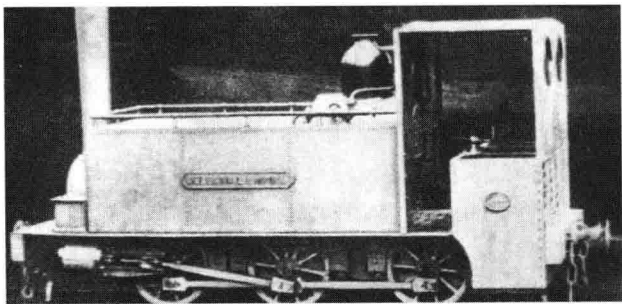


吴淞铁路使用的第一台蒸汽机车“引导号”,重1.32吨。

第二节 上海官府和居民对兴建吴淞铁路的态度

沿路居民从铁路开始勘测时起,就自发起来抵抗。沿途乡民先是拔去勘测木桩,后又拒绝拆房,阻拦施工。英人不得不给予高价,并将工程逐段包给本地乡民,再付工钱。线路修至唐家宅村庄,村庄居民不愿搬迁,吴淞铁路公司多次派人劝导,后答应给白银270~300两的重价,并再给拆迁费,村民才答应搬走。

铁路通车后,出现了中途近千男女老幼拦截运行的情景,人们在机车后部挂绳“冀图拉住”,不让火车前行,后来感觉机器力量太大,才各自松手。通车第3日,火车运行在吴淞至江湾之间,突然有男女老幼八九百人前来拦阻。询问原因,方知前一日有机车火星飞入居民的草屋上,致使草屋着火,被烧得一干二净。管车洋人当即好言相劝,答应派人



“天朝号”蒸汽机车,车轴排列为0—3—0式,总重9吨

调查、赔偿,众人方让路行车。

对铁路的不满情绪在不断上升,袭击列车的事件时有发生,铁路和沿途乡民的矛盾日益激化,他们采用种种方式攻击铁路。终于在火车通车一个月内,因轧死一个人使矛盾达到顶点。上海新任道台冯俊光提出“以命偿命”的要求,又使矛盾再次升级。

上海地方官员抗议英方私自修建铁路

新任上海道台冯俊光,到任不久,发现英国商人在上海修筑铁路,于当年(1876年)2月22日,会见英国驻上海领事麦华佗,提出责问,要求立即停工。英商傲慢无理,不听他的,继续修筑。冯俊光一面紧急上报清廷,并于3月21日,照会英驻上海领事麦华佗,提出书面抗议。

照会指出,“由上海开办铁路至吴淞,及用火轮车在铁路上行走,系违我朝廷夙愿”;“各国一切工务,以及筑路等事,其权原归各国朝廷掌理”;“华英通商条约并未有准入购地开筑铁路,亦未有准入上海开路至吴淞”等内容。

照会指出,现在所修筑的铁路,堵塞损坏许多公路、小路,以及水道,造成沿途邻近居民很多不便;铁路架造的桥梁,影响往来船只通航,河运均受阻碍。指出英商当初请求前上海道台,给发允购地皮照会,是铺设一条寻常马路,现在修成铁路,是私自变更照会内容,若当时知道或料定要造铁路,断无允准之理。总论此事,是实有违万国公法,并违和约条款,帮扶暗谋欺骗之事,有碍本国朝廷及百姓,大伤中国与有约各国和睦之谊。(宓汝成《中国近代铁路史资料》第一册,第42~44页)

此照会,引经据典,由经济到政治,由内政到外交,从国内到国际,洋洋洒洒十七条,约2000字,不卑不亢,软中带硬,据理力争,把中方理由和意见表白得一清二楚。同时,不同意在中国建铁路、尤其是洋人在中国兴建铁路之意表露无遗。

美国公使为英国修筑铁路说情

美国公使乔治·西华是上海吴淞铁路修建工程的发起人,在中英关于吴淞铁路工程修筑之事争执与洽谈之中,乔治·西华站出来为英方说情与作证,劝说中国政府不要拆除铁路。

他认为“开造此路之人与贵国商民甚睦,并无意行贵国官民所不允之事”,筑路动机是好的,即使修路之前“贵国如不允从,彼也造此路为有理;盖想此路造成,贵国官民必同为欣悦”;他不承认修建之前没有通报上海地方当局,“不然,彼如何能以置买田地?”指出英商田地买置2年后,方开工开办,这2年内,上海人人传说修造铁路的事,官方并无辩驳。现在此路已造成,贵国已决定赎买,应想贵国官民有无用处,不必想当初造路人之意如何;他劝告清政府:上海、吴淞等处商民,均谓此路非常方便,是甚为有用之路,并已上书地方官保留此铁路;若拆此路,岂不空废这么多的可贵的器材。他呼吁清政府:“此路不过为一式样,各等人民既均悦此路,兹竟速行废坏,岂不可惜”。如果你们决定必须拆除,也应该让此路运行一阶段,听一听当地官员和商民的反应,是不是有用,再决定拆除还是保留。(宓汝成《中国近代铁路史资料》,第56~58页)

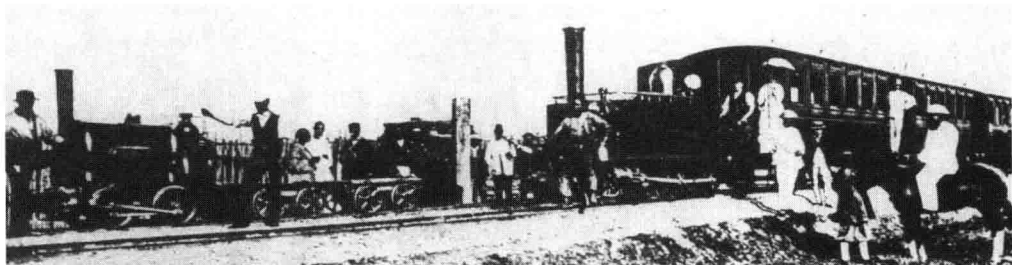
上海人乘坐火车的感受

上海《申报》1876年6月5日报道试通车情况:“上海新造铁路火轮车可以先行抵江湾,故于今天西商公司董事发贴请本埠领事眷属以及各巨商,前往试坐。于5点半钟一次;次日礼拜六则请华人乘坐,可以开行数次;以西人请贴仅150副,华人请贴1000副也。计火车7辆,可以载人百五十人光景”。

吴淞铁路全程通车后,有人约朋友去乘车,写下乘车感受:“余5人往试火轮车。先坐东洋车到大桥北轮车房买票,约至江湾转回,每人钱180文;至吴淞者有加,去而不返者有减。车有

上、中、下之别，其价有差。于时待车之客甚多，另有坐地以待。移时，望见黑烟腾起，自隐而现，自淡而浓，声隆隆然，轮车至矣。车箱凡六，窄而长，长各3丈许，窄可对面坐，分上、中、下等各二，而举火发机者别为一车居前。六车在后，钩贯相连，轮轴罔不备。既停，脱居前者以联于后，而车之后者转出于前。两箱之间，登降所由。箱前后为有门，出入互通；两旁开窗，嵌以玻璃，可启可掩，尤能眺望也。坐中凡20余人，六箱则一百四五十矣。在其板屋静候转动，始徐继捷，愈行愈速，电发飙驰，盖其轮运于铁路。铁路者，如砥如矢，置铁条两为闲，其间尺寸不差。车为迫置直前，毫无出入。坐来颇稳。而所过屯村云树，不翼而飞。桑者闲闲，其行有若狂奔者。不一刻许，已十二里抵江湾，下车，车即前去。其烟乃自浓而淡，自现而隐。”（宓汝成《中国近代铁路史资料》第一册，第39页）上海人先于全国乘坐火车，使用铁路运输货物。

这个乘车经过写得很贴切，也很真实，对于没见过火车和没坐过火车的人，很有知识性和吸引力，反映当时不少上海人已接受了铁路新的运输方式。当决定拆除铁路时，上海、江湾、吴淞三处商民145人，联名上书两江总督，请求允准铁路继续办理营业，这说明中国的商民即民族资产阶级已接受了快捷、大运量的铁路运输方式，他们是新的运输方式的受益人和接受者，而两江总督对此不予理睬。



1876年，吴淞铁路试车首车待发

第三节 吴淞铁路的收赎与拆除

1876年2月，清政府向英驻华公使，就英方违约修建铁路提出交涉。

李鸿章提议，“在保我中国自主之权，期于中国有益，而洋商亦不致受损”的原则下，建议“派道员朱其诏、盛宣怀驰往上海，与该关道详酌机宜，设法操纵，俟威妥玛所派之员到沪，会同妥筹”得到清廷允准。（《李文忠公全集》第27卷，第62页）朱、盛赶到上海，和冯焌光一起，与英方商谈收回吴淞铁路，经多次讨价还价，签订了《收赎吴淞铁路条款》。

3月，清廷上谕：“著沈葆楨、吴元炳妥为筹划，并密飭道员冯焌光详酌机宜，悉心办理。”（《清季外交史料》第5卷，宓汝成《中国近代铁路史资料》第一册，第51页）

江海关苏淞太道冯焌光、三品衔湖北候补道朱其诏、布政使衔直隶遇缺题补道盛宣怀，大英国汉文正使梅辉立，会商收赎上海至吴淞铁路条款事宜，签订《收赎吴淞铁路条款》共10条。

一、铁路一事，李大臣（即李鸿章）与威大臣（即英国驻华公使威妥玛）在烟台面商，为保中国自主之权，彼此商派委员朱道台、盛道台会同梅正使与上海关道，面商通融办法。现在江甯省城会订条约，面呈南洋大臣核定办理，彼此画押照缮两分，各执一分为据。再由关道等将此条议呈明北洋大臣、江苏抚宪鉴核，梅正使亦将此条议呈明威大臣鉴核。

二、铁路拟归中国买断,所有地段、铁路、火轮车辆、机器等项,由中国买断之后,即与从前洋商承办之公司无涉。

三、现在所议买断地段、铁路、火轮车辆、机器、停车房屋,一切应还该公司价值若干,即由上海道、英领事邀同公正商人各两位,详细查明各项细数,由中国照数核给,两不相欺。惟开行一年之久,应照英国公司向例递年核减之数折实照减。

四、价值分作三期交付:查明价值之日,中国即先付第一期价银三分之一,该公司先将地契缴还上海关道;半年届时,中国再付第二期价银三分之一;一年届时,中国付清第三期价银三分之一。由上海道照会领事,飭令该公司前来具领。

五、以一年为限期,自光绪二年九月十五日起至光绪三年九月十五日止,由中国买断一切,价银全数付清,所有地段、铁路、火轮车辆等项,均即点交中国承管,行止悉听中国自主。从前洋商公司不得过问。一年之前,因中国价银尚未清付,自光绪二年九月十五日起一年之内,火轮车行止应听该洋商公司承办,盈亏亦与中国无涉。所有如何保护一切章程,由上海道会同英领事商办(俟查明后即当谨遵)。

六、吴淞至上海已成一段铁路,其起止约三十里。一年以前,因中国尚未将价银付清,暂由该洋商公司办理;但准其搭客往来,不得违碍关章,并不得添购地段,推广铁路。

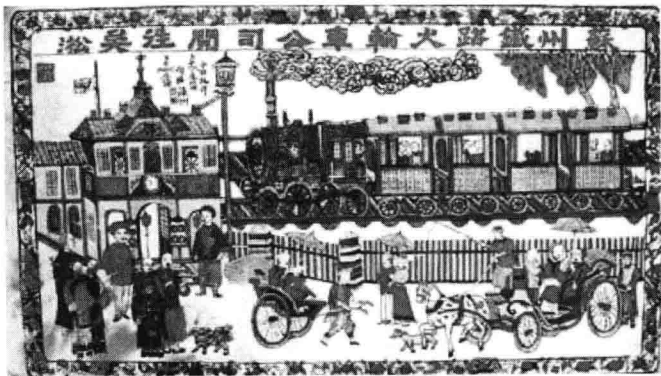
七、前因行车压死人命一案,应妥议抚恤银两转给。

八、现议通融办法,大致已定,不得再有更改。关道与领事以前一切照会,彼此消案,不再争论。

九、此项办法,系两国和好,为保中国自主之权,期于中国有益而与洋商无损,故格外通融,由中国买断。以后如欲做铁路等事,应与中国先行商明,不得以现在办法援以为例。

十、该公司在英国原雇洋匠及监工人马利生,应查明当日原订合同,由中国买断之后,应如何给付工价,或留有,或退回本国,按照原订合同办理,以照信守。倘若留用,一切悉听中国官调度,不得擅专。”(《交通史路政编》第一册,宓汝成《中国近代铁路史资料》,第54~55页)

吴淞铁路由清政府以白银 285 000 两赎回。按照英国人要求,规定赎款在一年内分三次付清,而在这一年当中仍由吴淞铁路公司继续行车营业,以示“通融”。这样该公司就有时间和机会,按原计划把铁路修到吴淞镇。



木刻年画

吴淞铁路全长 14.5 公里。1876 年 12 月 1 日全线通车,使用 3 辆“天朝”号机车,重 9 吨,10 辆客车,12 辆货车,时速 24 公里。到 1877 年 8 月 25 日止,运行不到一年,有 16 万多人次

乘坐。后被清政府“买断”后拆除，应福建巡抚丁日昌的要求，将钢轨、机车、车辆等铁路器材运往台湾。

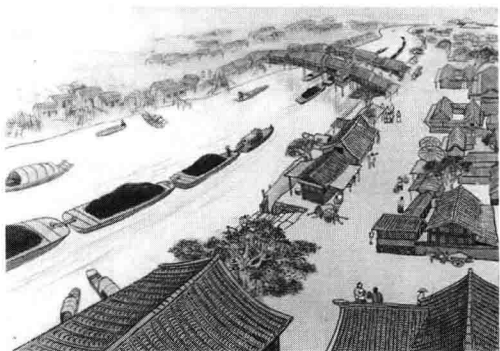
吴淞铁路的出现，虽然没有“使中国进入铁路时代”，但作为新式运输工具的形象，给人们留下深刻的印象。吴淞铁路是中国领土上出现的第一条铁路，是在没有得到中国政府正式批准和沿线居民支持的情况下兴建的，在世仅一年就被拆除了。但它毕竟是中国的第一条铁路，作为先进的运输方式，中国人看到了它的作用。

第二章 京奉铁路是中国早期铁路建设的缩影

第一节 唐胥铁路是中国自办铁路之始

京奉铁路源自于唐胥铁路。唐胥铁路是中国自建的第一条铁路。

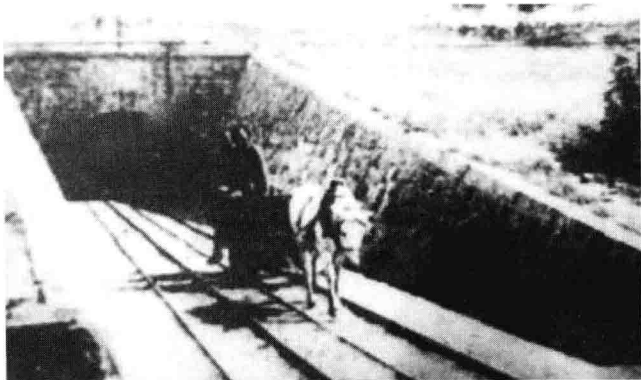
1877年,为了供应北洋海军、轮船招商局和天津机器局所需要的煤,轮船招商局总办唐廷枢派人到开平,觅得烟煤矿区,禀请直隶总督李鸿章批准开采,成立开平矿务局。开平矿煤质极好,唐廷枢建议李鸿章:“欲使开平之煤大行,以夺洋煤之利,及体衅职局轮船,多得回头载脚10万余两,苟非由铁路运煤诚恐终难振作”。唐廷枢给李鸿章算了一笔账:英国煤上海时价每吨8两,新南煤7两,东洋煤6两,台湾煤4两5钱至5两。开平煤运至天津上岸,共6两4钱。若运至上海,以拒洋煤,须增加运费、租钱、税钱等费用,合计每吨比洋煤还贵,断难出售。如筑铁路,则“山价1两,铁路运费1两1钱,上海轮船水脚1两1钱,装卸上下力费4钱,进出口半税1钱5分,上海买煤经纪开钱2钱,栈租银1钱,只需成本银4两,不仅可拒洋煤,尚有利5钱。如每年采煤15万吨,便可获利钱7万5千两。”(宓汝成《中国近代铁路史资料》,第122页)



水路运煤图

为了把煤从矿区运到最近的海口,然后装船运出,开平矿务局于1879年请求兴建一条从唐山到北塘的铁路,矿务局出资。李鸿章专折具奏。奉旨依议。并派矿务局工程师金达督办。正筹办间,因廷臣谏阻,奉旨收回成命,第一次筑路失败。

1880年10月,唐廷枢再次呈禀,提出“开河一道,取名‘煤河’,由芦台向东北,直抵丰润属之胥各庄;再由该庄之东北筑一快车路,直抵煤厂”。这段快车路修成轻便铁路。考虑到朝议禁驶机车,声明以驴马拖拉,以免震动东陵,得到清廷批准。



唐胥铁路初期用骡马拉着火车行进,1882年正式采用机车牵引