

近代经济生活系列

铁路史话

A Brief History of Railway in China

龚云 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)



近代经济生活系列

铁路史话

A Brief History of Railway in China

龚云著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目 (CIP) 数据

铁路史话/龚云著. —北京: 社会科学文献出版社,
2011. 5

(中国史话)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 1635 - 9

I. ①铁… II. ①龚… III. ①铁路运输 - 交通运输
史 - 研究 - 中国 IV. ①F532. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 075984 号

“十二五”国家重点出版规划项目

中国史话·近代经济生活系列

铁路史话

著 者 / 龚 云

出 版 人 / 谢寿光

总 编 辑 / 邹东涛

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮 政 编 码 / 100029

责任部门 / 人文科学图书事业部 (010) 59367215

电子信箱 / renwen@ssap.cn

责任编辑 / 王学英 邵长勇

责任校对 / 李 睿

责任印制 / 郭 妍 岳 阳

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部

(010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 北京画中画印刷有限公司

开 本 / 889mm × 1194mm 1/32 印张 / 5.625


版 次 / 2011 年 5 月第 1 版 字数 / 104 千字

印 次 / 2011 年 5 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 1635 - 9

定 价 / 15.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

《中国史话》 编辑委员会

主 任 陈奎元

副 主 任 武 寅

委 员 (以姓氏笔画为序)

卜宪群 王 巍 刘庆柱

步 平 张顺洪 张海鹏

陈祖武 陈高华 林甘泉

耿云志 廖学盛



总序

中国是一个有着悠久文化历史的古老国度，从传说中的三皇五帝到中华人民共和国的建立，生活在这片土地上的人们从来都没有停止过探寻、创造的脚步。长沙马王堆出土的轻若烟雾、薄如蝉翼的素纱衣向世人昭示着古人在丝绸纺织、制作方面所达到的高度；敦煌莫高窟近五百个洞窟中的两千多尊彩塑雕像和大量的彩绘壁画又向世人显示了古人在雕塑和绘画方面所取得的成绩；还有青铜器、唐三彩、园林建筑、宫殿建筑，以及书法、诗歌、茶道、中医等物质与非物质文化遗产，它们无不向世人展示了中华五千年文化的灿烂与辉煌，展示了中国这一古老国度的魅力与绚烂。这是一份宝贵的遗产，值得我们每一位炎黄子孙珍视。

历史不会永远眷顾任何一个民族或一个国家，当世界进入近代之时，曾经一千多年雄踞世界发展高峰的古老中国，从巅峰跌落。1840年鸦片战争的炮声打破了清帝国“天朝上国”的迷梦，从此中国沦为被列强宰割的羔羊。一个个不平等条约的签订，不仅使中

国大量的白银外流，更使中国的领土一步步被列强侵占，国库亏空，民不聊生。东方古国曾经拥有的辉煌，也随着西方列强坚船利炮的轰击而烟消云散，中国一步步堕入了半殖民地的深渊。不甘屈服的中国人民也由此开始了救国救民、富国图强的抗争之路。从洋务运动到维新变法，从太平天国到辛亥革命，从五四运动到中国共产党领导的新民主主义革命，中国人民屡败屡战，终于认识到了“只有社会主义才能救中国，只有社会主义才能发展中国”这一道理。中国共产党领导中国人民推倒三座大山，建立了新中国，从此饱受屈辱与蹂躏的中国人民站起来了。古老的中国焕发出新的生机与活力，摆脱了任人宰割与欺侮的历史，屹立于世界民族之林。每一位中华儿女应当了解中华民族数千年的文明史，也应当牢记鸦片战争以来一百多年民族屈辱的历史。

当我们步入全球化大潮的 21 世纪，信息技术革命迅猛发展，地区之间的交流壁垒被互联网之类的新兴交流工具所打破，世界的多元性展示在世人面前。世界上任何一个区域都不可避免地存在着两种以上文化的交汇与碰撞，但不可否认的是，近些年来，随着市场经济的大潮，西方文化扑面而来，有些人唯西方为时尚，把民族的传统丢在一边。大批年轻人甚至比西方人还热衷于圣诞节、情人节与洋快餐，对我国各民族的重大节日以及中国历史的基本知识却茫然无知，这是中华民族实现复兴大业中的重大忧患。

中国之所以为中国，中华民族之所以历数千年而

不分离，根基就在于五千年来一脉相传的中华文明。如果丢弃了千百年来一脉相承的文化，任凭外来文化随意浸染，很难设想 13 亿中国人到哪里去寻找民族向心力和凝聚力。在推进社会主义现代化、实现民族复兴的伟大事业中，大力弘扬优秀的中华民族文化和民族精神，弘扬中华文化的爱国主义传统和民族自尊意识，在建设中国特色社会主义的进程中，构建具有中国特色的文化价值体系，光大中华民族的优秀传统文化是一件任重而道远的事业。

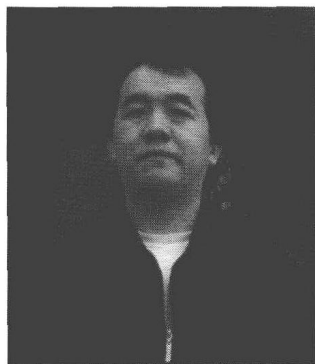
当前，我国进入了经济体制深刻变革、社会结构深刻变动、利益格局深刻调整、思想观念深刻变化的新的历史时期。面对新的历史任务和来自各方的新挑战，全党和全国人民都需要学习和把握社会主义核心价值体系，进一步形成全社会共同的理想信念和道德规范，打牢全党全国各族人民团结奋斗的思想道德基础，形成全民族奋发向上的精神力量，这是我们建设社会主义和谐社会的思想保证。中国社会科学院作为国家社会科学研究的机构，有责任为此作出贡献。我们在编写出版《中华文明史话》与《百年中国史话》的基础上，组织院内外各研究领域的专家，融合近年来的最新研究，编辑出版大型历史知识系列丛书——《中国史话》，其目的就在于为广大人民群众尤其是青少年提供一套较为完整、准确地介绍中国历史和传统文化的普及类系列丛书，从而使生活在信息时代的人们尤其是青少年能够了解自己祖先的历史，在东西南北文化的交流中由知己到知彼，善于取人之长补己之

短，在中国与世界各国愈来愈深的文化交融中，保持自己的本色与特色，将中华民族自强不息、厚德载物的精神永远发扬下去。

《中国史话》系列丛书首批计 200 种，每种 10 万字左右，主要从政治、经济、文化、军事、哲学、艺术、科技、饮食、服饰、交通、建筑等各个方面介绍了从古至今数千年来中华文明发展和变迁的历史。这些历史不仅展现了中华五千年文化的辉煌，展现了先民的智慧与创造精神，而且展现了中国人民的不屈与抗争精神。我们衷心地希望这套普及历史知识的丛书对广大人民群众进一步了解中华民族的优秀文化传统，增强民族自尊心和自豪感发挥应有的作用，鼓舞广大人民群众特别是新一代的劳动者和建设者在建设中国特色社会主义的道路上不断阔步前进，为我们祖国美好的未来贡献更大的力量。

陈东元

2011 年 4 月



◎ 龚 云

作者小传

龚云，1971年9月生，湖北南漳县人。历史学博士，中国社会科学院马克思主义研究院副研究员，从事中国共产党思想史和社会主义农村发展研究。著有《中国近代史学科体系形成的评析（20世纪30~60年代初）》、《路线：中国共产党的磨难》、《铁路史话》、《农民运动史话》、《中国近代史研究》（合著）和《改革开放30年思想史》（副主编）等，发表学术论文近50篇。



目 录

一 中国近代铁路发展概观	1
二 中国近代铁路的肇兴 (1876 ~ 1894)	13
1. 吴淞铁路的兴建与拆毁	13
2. 中国自建铁路的发端	20
三 中国近代第一次筑路高潮 (1895 ~ 1911)	31
1. 铁路建设高潮的出现	31
2. 列强在华掀起筑路高潮	44
3. 民间筑路浪潮的兴起	53
4. 詹天佑与京张铁路	63
5. “干路国有”与保路运动	70
四 中国近代铁路发展从低谷走向高峰 (1912 ~ 1937)	82
1. 孙中山的“大铁路计划”	82
2. 列强掠夺中国路权高潮再起	90

3. 北洋政府时期铁路的缓慢延展	94
4. 中国近代铁路工人运动	100
5. 地方强人筑路热潮迭起	110
6. 铁路建设高潮的再现	121
五 中国近代铁路由停滞走向全面衰落	
(1938 ~ 1949)	134
1. 沦陷区的铁路延展	134
2. 抗日大后方的铁路展修	141
六 人民铁路诞生	151
参考书目	158

一 中国近代铁路发展概观

列宁曾经说过：“铁路是资本主义工业的最主要的部门即煤炭和钢铁工业的总结，是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标。”

铁路是近代工业革命的产物。18世纪70年代，蒸汽机的发明为传统交通运输业的革命带来了曙光。1825年，英国在大林屯至斯托克屯间修筑了人类历史上第一条公用铁路。自此，人类交通进入了“铁道时代”。至1848年，在英国通车的铁路已达5000英里（约合8000公里）。在此期间，美国（1830年）、法国（1832年）、比利时（1835年）、奥地利（1838年）、荷兰（1839年）、意大利（1839年）等11个国家先后修筑了铁路。随着世界贸易的发展和西方资本主义势力在全球的扩张，铁路也在全世界各个角落开始延展。

铁路在古老的华夏大地上的出现，也是“欧风美雨驰而东”的产物。1840年的第一次鸦片战争，把闭关锁国的中华帝国开始纳入世界资本主义体系当中。西方列强开始按照自己的面貌改造中国。他们声称，在彻底破除“进入中国内地的屏障”，为西方贸易打开

“一个新世界”方面，“武力和外交”“业已完成”他们能够完成的使命，要最后完成“进入中国内地”的工作“只不过刚刚开始”，应在物质技术如电报、铁路方面下工夫。中国境内敷设的第一条营业铁路是1876年由第一个用坚船利炮打开中国大门的“日不落帝国”——大英帝国——的商人在上海擅筑的吴淞铁路。它标志着古老的中国也开始步履艰难地进入“铁路时代”。从这一年算起到1949年中华人民共和国成立，中国近代铁路，从无到有，从少到多，风风雨雨历经73载。按照中国近代铁路自身发展所呈现出的阶段性特点，中国近代铁路史可以大致分为四个时期。

第一，自1876年吴淞铁路出现到1894年中日甲午战争前，这一时期为中国近代铁路的艰难起步期。在此期间，围绕是否修筑铁路，清政府内部的洋务派和顽固派进行了旷日持久的争论。在这无益的争论中，中国铁路的诞生比西方晚了半个多世纪，丢失了中国铁路自身发展的大好时机。清政府对铁路的态度长期处于“排拒”状态，视之为“洪水猛兽”，最后在外忧内患的双重压力下，从国防的考虑方决定“试办”，并最终“毅然兴办”。在近20年中，中国筑成的铁路总里程才473.4公里，包括津唐铁路（天津至古冶），部分关东铁路（古冶至中后所），部分台湾铁路（基隆至新竹）及大冶铁路。这些铁路中，津唐铁路145.1公里为官督商办，余皆为官办。清政府本拟用官督商办，无奈中国风气未开，招商集股困难，缓不济急，只得转向官办。在修路中，清政府确定铁路“当由我

自造”的方针，注意防止路权外溢，不借外债，但不反对官督商办的铁路公司及地方当局，在大致平等的条件下，适当借些外债，让民间及地方与外资发生往来。总的来说，这一阶段中国铁路的起步非常艰难，发展极其迟缓，但由于中国在形式上是一个主权国家，中国铁路初创期的发展大致是正常的。清政府奉行的是利用外资，自主修建，允许民间和地方当局引进外资的筑路政策。惜好景不长，中国在中日甲午战争中失败，因此地位急剧下降，修路中的正常局面被打破了。

第二，从1895年甲午战败后清政府继续奉行“必将举办”铁路政策，到1911年清政府宣布铁路“干线国有”政策为止，这一阶段为中国近代铁路第一个建筑高潮期。甲午战争惨败，大大刺激了清政府。清政府宣布铁路为“通商惠工要务”，将铁路作为“图自强而弭隐患”的一项“实政”。为此清政府制定了官办铁路、“借债筑路”的基本政策。为了推动铁路发展，清政府于1903年向民间开放铁路修筑权，由此促成了商办铁路的兴起。与此同时，帝国主义列强为了瓜分中国，输出过剩资本，大肆抢夺中国铁路建筑权益，并为此展开了“路权掠夺战”，掀起了掠夺中国路权的第一次高潮。帝国主义攫取铁路权益，其线路几乎遍及全中国。成长中的中国民族资产阶级深感于“国将不国”，提出自造支路的要求，并开展了挽回路权的斗争，兴起了各省自办省内铁路的高潮。帝国主义列强对清政府施加压力，谋求假其手进行阻遏和破坏；清

政府为了维持自己摇摇欲坠的统治，乞求帝国主义的支持，遏止资本主义势力的高扬，整顿国内铁路发展秩序，改变了20世纪初一度执行的向民间开放铁路投资的方针，于1911年制定“干路国有”的政策；刚一实施，即引起了全民的强烈反击，引发了保路运动，导致了清政府的覆亡，此后中国进入军阀统治时期。中国铁路发展由高峰跌入低谷。这一时期共筑铁路9200多公里，平均每年兴建544公里，到1911年全国铁路已近万公里。在这些铁路中，列强直接修筑和清政府借债修筑的，达8305.7公里，占总里程的83.5%，这充分显示了中国铁路的半殖民化的特征。清末铁路的78.28%分布在长江以北。因北京是全国政治中心，几大干线由此向四周辐射；北方河流少，急需发展铁路以改善交通；在列强划分的势力范围中，沙俄对东北侵略最深，筑路亦多；加之北方矿产丰富，已有一批近代化开采的煤铁矿，为铁路运输提供了大宗货源。清末商办铁路，绝大部分分布在南方，这与南方开放早，民族资本主义经济相对发达，民族资产阶级力量较强的社会状况相符。

第三，自1912年北洋政府“统一路政”完全取缔民办铁路，到1937年抗日战争爆发前修“战备铁路”，这一时期为中国近代铁路发展从低谷走向第二次高潮期。1912年至1927年北洋政府统治时期，为中国近代铁路发展的第一个低迷期。北洋军阀政府宣布“循守成例”，完全取缔民办铁路，导致铁路发展渠道的单一化，截断了民族资产阶级和地方政府在铁路部门的创

业机会。作为中央政府的北洋政府，更迭频频，而且国内军阀战争频仍，致使铁路建设所需要的内部和外部条件不具备。北洋政府以修铁路为名大借洋款，而用于铁路方面的却甚少，资金的严重不足，使得铁路的兴筑裹足不前。从1912年到1914年第一次世界大战爆发，西方列强谋求调整、增强各自在华势力，纷纷以提供贷款为名，再一次开展路权掠夺战，掀起列强在华掠夺路权的第二次高潮。但因第一次世界大战爆发，列强所强夺的铁路，实际都未动工。有关文书成为限制、束缚中国自主行动的文据。预支的垫款，几乎都流为袁世凯政府的军费、政费，用来危国害民。日本利用中国辛亥革命爆发和第一次世界大战欧美列强无暇东顾之际，大肆在中国掠夺路权，把整个东北地区和山东全省视为禁脔，并为此在中国擅筑了不少铁路，想以此实现其吞并东北、独霸中国的野心。第一次世界大战结束后，英美法等国为破除日本在华膨胀的势力，组成英、美、法、日四国新银行团，并试图国际共管中国铁路，最后因其内部矛盾和中国人民的反对而破产。整个北洋军阀统治期间，虽然民初在孙中山的倡导下，曾掀起筹办铁路的热潮，但16年间中国路权丧失颇多，而真正建成的铁路甚少，且绝大部分位于东北，其中日本投资的就超过半数，东北地方当局在张作霖的推动下筑路也不少。关内兴修铁路，多半系延展清季已经着手而尚未完工的铁路：汴洛铁路的东向海州、西向灵宝段，粤汉铁路的湘鄂段和京张铁路向包头的延展线。另还有少数民营铁路：部分

粤路和云南的个（旧）碧（色寨）铁路。所以北洋政府时期为中国近代铁路修筑的第一个低谷期。

1927年4月南京国民政府成立后，将建筑铁路视为关乎政权稳定、巩固的要务，关系国民经济前途，是“先中之先，要中之要”，“将欲救济目前之贫苦，避免将来之革命，则国家必当积极建筑铁路”，发誓要从国家年收入中拨分1/4充作铁路建筑费用，并为此制定了铁道建设计划和中外合资筑路政策，整顿路务，清理外债。这样，中国近代出现了第二个铁路建设高潮。浙赣铁路、粤汉铁路、陇海铁路等重要铁路干线和钱塘江大桥、南京铁路轮渡等重要铁路工程相继建成。在此期间，日本为了经营东北，巩固其殖民地，在中国东北和台湾修筑了大量铁路，并使东北铁路网初步形成。

纵观1912年民国成立到1937年抗战爆发这一时期，可以看出这一阶段是列强掠夺中国路权规模最大、最深入时期，每条铁路都伸向内地。这一时期全国增建铁路11000多公里，平均每年兴建450多公里，到1937年全国铁路总里程已达22000多公里，形成了中国近代铁路网的基本骨架。这次高潮中兴修的铁路主要集中在东北和江南地区，前者因为日本1904年日俄战争后就开始经营中国东北，尤其在1931年九一八事变后日本出于其殖民侵略的需要在东北集中兴修铁路，使东北铁路成网；后者因为1927年后中国的政治中心移至南京，南京国民政府的重心也集中于江南地带，所以国民政府集中设置的是建构以南京为中心的江南