

詹公天佑生平誌

詹同济 编译著

詹天佑纪念馆文献

詹公天佑生平誌

编译著 詹同济

南海市-佛山.



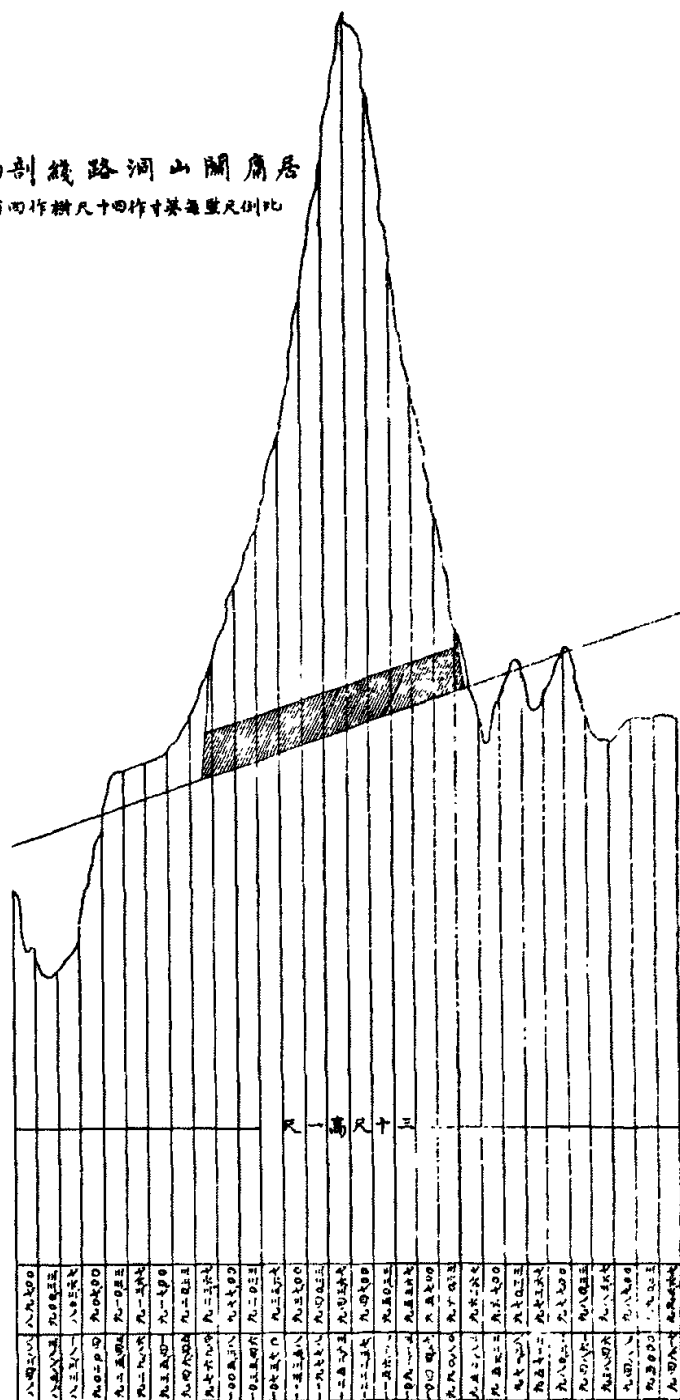
交通部技监、中华工程师学会会长詹天佑
摄于1913年



交通部技监、全国铁路技术委员会会长、汉粤川铁路督办詹天佑
摄于1918年

居庸关山涧内线路剖面形状

比例尺：每英寸代表四十英尺，即每厘米代表十公尺



居庸关山涧内线路以千分之三十的大坡道穿行山岭，显示京张铁路工程之艰险。本图引自詹公天佑遗著《京张铁路工程纪略》之附图册。

履歷

詹天佑

廣東南海縣人。民籍。同治十一年由家學生派
赴美國肄業。於光緒四年考取入耶路大學
堂學習工程鐵路專科。光緒七年畢業。領
憑回國。派往福州船政局學習駕駛操練。
後充當教習。十四年天津鐵路公司調充工程
司。二十年英國工程司研究會選舉充會友。

捷報

郵傳部奏保以京張鐵路工程計已過半實

屬等畫精詳勞勩卓著擬請派充二等領事官

賞加二品銜於光緒三十四年五月二十日奉

旨依議欽此

抄日
傳陞

多報人

四月朔四在天津訂定 奏世凱片 再奏西
 學術各專科從前風氣未開士習於
 舉帖括之學欲求一專門名家如
 醫術等款農工商學又各學長
 凡由外洋畢業人者多用查此項
 一其是十年底幾人中國派置
 循是二十九年立學堂畢業之員
 光緒文在官立學堂畢業之員
 習前尤覺難能可貴上年學部
 學堂曾奏查辦現充光緒八年
 鐵路大學堂畢業現充光緒八年
 會辦局務吳仰曾於光緒八年
 大略畢業現充光緒九年入天津
 煤礦局永秋於光緒九年入天津
 畢業現充北洋醫學堂員候選
 查有農工商部礦務議員候選
 光緒四年入美國礦務大書院
 政調查局華僑熱礦師會辦臨
 工程司以上四員科學精深在
 得有職友尚未給以出身查大
 查其勵章程考列中等以上進
 身該員等或曾為學部考友或
 部議員資望也深目不必再令
 懇 天恩俯准將應天佑吳仰
 榮光四員分別給以科進士出
 班選補出身 鴻恩逾格除飭
 照部外理合附片具陳 伏乞
 示 謹 奏 硃批該部議奏欽此

詹天佑抄錄直隸總督奏保本省内授予進士出身人員名單，
 奏請光緒帝硃筆批示之奏報抄件

捷報 伺候人叩	貴府詹士人 天祐添喜 宣統元年 正月七日	奉	旨着賞給工科進士欽此 指日連登	
------------	-------------------------------	---	--------------------	--

詹天佑抄录授予工科进士出身之捷报
 (详见本书正文中《历经废除科举新政》文之叙述)

ever becoming an engineer. Through pluck and hard work he mastered the technique of his profession and won recognition. He was next promoted to be a resident engineer of a section.

Faithfulness and merit ultimately found their reward. Following the boxer uprising, Taotai Jeme's schoolmates were found high in power under Viceroy Yuan Shih Kai. China was then learning many bitter lessons with reference to Railway building with foreign capital and engineers. The Powers were loud in their talk of "spheres of influence." It was expedient for China to build a railroad to the borders of Mongolia. How could she pit her neighbors, who were looking on with green eyes, against each other? Therefore, China decided to build the Kalgan Railway without foreign interference—with Chinese capital and Chinese talent. The logical choice for an engineer fell on H.E. Jeme Tien-Yu.

"Pooh! Pooh!" sneered the foreigners, "this little apprentice boy of Kinders can never do the work; there is not a 'Chinaman' living who can push a railway up the Nankow Pass to Kalgan, with its rise of 1,800 feet in ten miles. The scheme is almost impracticable and a most serious engineering proposition for even a successful foreign engineer to undertake, let alone an inexperienced Chinese apprentice." But Taotai Jeme set to work with a stout heart, and the Peking-Kalgan Railway, with over a mile of tunnels, completed at a cost of less than \$ 50,000 (Gold) per mile—a record in mountain railway construction—stands as a monument of his efficiency. The 130 miles of railway has been in operation for months now with not a single foreigner in any capacity, and the trains run like clock-work without a single mishap. This goes to prove that our people can not only build a railway, but also manage it successfully.

All along in his career his foreign companions look upon his work with envy and contempt. We are told that after the first section of the Kalgan Railway was completed Taotai Jeme made a speech. There were a number of foreign engineers

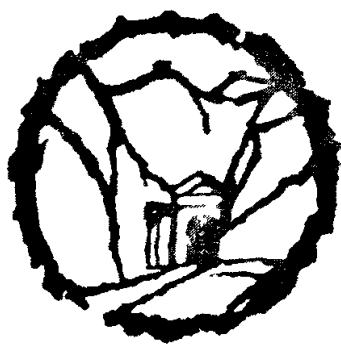
前页译文

义和团事件过去后，中国清政府权威人士对外宣布，中国打算修建一条通往蒙古地区的铁路。而中国在使用外国资金和外国工程师修路过程中，是吃了不少苦头的。清政府面临邻近列强国家势力范围中碧眼人互相争执修路权的情况下，权宜之计是，用中国自己的资金，和自己的修路人员，修建这条铁路通向卡拉干(Kalgan)。(笔者注：卡拉干即张家口，详见本书内介绍英文韦氏大辞典之正文。)合乎逻辑的选择，这项工作就落在工程师詹天佑先生肩上。外国人嘲笑说：“呸！呸！这个金达 Kinder 手下的中国年轻人，绝对不能完成这项工作！中国在世的人中，没有能修建铁路通往长约 10 英里、升高 1800 英尺的南口关沟段山区的人！（或译为能修此路者尚未出世。）这一设想绝对不能实现；甚至对于有成功经验的外国工程师来说，也是一项极为严重的工程任务。让没有经验的中国人独自去干吧！”但是，詹道员勇于承担重任，并且将含有总长超出 1 英里山洞工程、只用每英里不到 5 万金元的记录、长约 130 英里的卡拉干铁路，成为效率纪念象征的山区铁路建成，并已通车数

月了,没有一个外国工程师参与工作。列车如同钟表一样准确地行驶,毫无闪失!这就证明,我们的人民,不但建成了铁路,而且成功地进行运输管理。

在整个修建过程中,詹天佑的外国同行伙伴们,始终注意他的所作所为,有的深感对他的能力估计不足,有的则是钦佩和羡慕他的成功!

(笔者注:本篇历史资料,首尾不全,现只摘译。原件未注明来源,也无年月日。引用的国外嘲笑语,为别处所未见。全文似是国内人所写之英文文件。原存放于詹公天佑生前的剪报文件夹内。)



显示京张铁路开凿山洞穿过南口关沟八达岭天险山区之美术插图。为1983年铁道部在京举办京张铁路与詹天佑史料展览之内容,画家刁成易原作之一。

编写说明

本书是广东人民出版社1995年12月出版之《詹天佑生平志》(詹同济、黄志扬、邓海成合著)的增订本。

增订中,对于近些年来出现的关于先祖父詹公天佑业绩的问题,作了深入的补充说明;对于原书出版中的失误予以更正;有关章节予以改写,增加了内容;对于多年来出现的误传,以新发现的史料予以进一步的匡正。

增订时,继续重视历史名人所处历史时代的重要资料的编述。曾经有过一种说法认为,引用历史资料过多,淹没了历史名人的事迹。笔者以为,编述方式可以改进,但不能同意对于引用历史时代资料的论断。如果不介绍历史时代,不从历史时代的资料所表达的历史环境历史条件出发,就不能深入了解历史名人那种历史条件下所表现的奋斗精神和艰苦卓绝的努力。如果对于历史名人事迹,只做表面的抽象的歌颂和口号式的赞扬,只能促使对于历史名人的误解,反使一些讹传更为传播,严重损伤历史名人的形象和业绩介绍。例如说,詹天佑是铁路之父!中国早

期的铁路,都是来自他的发明和努力,值得崇敬!又说詹天佑之所以是历史名人,就是因为他发明了火车自动车钩,发明了之字形路线,从而建成京张铁路,为祖国争光,所以为他在八达岭上建立了纪念铜像!这样神话般的恭敬,把詹公天佑描绘成脱离所处错综复杂的清末民初历史环境的神化人物,掩盖了詹公天佑令人深为感动的与恶劣历史环境中恶劣势力周旋的事迹,只能使历史名人演化为高不可攀的神人,使历史无法古为今用!

编写志书本不应多加评论,但为了深入介绍历史名人业绩,增订中增编了对于詹公天佑业绩历史作用的叙述,引用了珠海出版社于2007年、2008年先后出版詹同济编著的《詹天佑——引进西学、振兴中华之工学家》和《詹天佑评传》二书相关的内容并有所增补。

编写增订中,除根据和引用詹公天佑著述文献外,并参考《中华工程师学会会报》多卷集;中华民国时期,交通部部长孙科主持关赓麟主编《交通史》总务编、路政编有关各卷;以及容闳先生编著《西学东渐记》;梁启超先生著《饮水室文集》;商务印书馆大学丛书陈恭禄编《中国近代史》,世界书局出版詹文滂译《西洋哲学史》;以及现代社会科学出版社出版近代史著作等。笔者前辈工学家王金瓚(香港大学毕业、詹公天佑长婿)所写英文《怀念詹天佑》一文(刊登于美国土木工程师学会会报1919年9月第XLV卷第7期),和工学家詹文琮(美国耶鲁大学毕业、詹公天佑

第二子)所写《川汉铁路的过去与未来》一书(与邱鼎汾共同署名,1935年湘鄂铁路局工务处印行)(笔者注:湘鄂铁路即湘鄂两省粤汉铁路)。现均参考引用于本书编写增订中。

笔者从上世纪八十年代起,先后与家乡广东省南海县政协、南海博物馆、南海县(市)史志编纂办公室,以及南海县(市)图书馆联系,得到有力支持;广州市中山图书馆、广州市史志编纂办公室、广州市荔湾区政府和荔湾区编志办公室同样给予有力支持。除致以谢意外,应顺此记述。

本书编写中,原南海县政协、南海博物馆、南海地方志及编纂办公室原副主任邓海成先生给予大力支持,特此致谢!

詹天佑科学技术发展基金会重视研究宣传詹公天佑生平事迹,大力支持和赞助本书的编印,专此致谢!

本书编者 詹同济
2011年元月于北京

笔者特别说明:

本书以非正式出版物付印,用以配合国家图书馆重视征集非正式出版物的决定。国家图书馆此项工作之原文转编于下:

国家图书馆

国图函〔2008〕28 号

国家图书馆关于“非正式出版文献”的征集函

国家图书馆作为国家总书库、全国书目中心和文献信息提供中心,负责全面采集各种载体的文献信息资源,建设国家文献信息资源保存与提供基地。目前馆藏文献总量已逾2631万册(件),居世界国家图书馆第五位,并以每年60~70万册(件)的速度增长。

在国家图书馆近百年的发展历程中,得到了社会各界的广泛支持和帮助,社会各界的慷慨捐赠是国家图书馆丰富馆藏文献的重要渠道之一。近年来,“非正式出版文献(内部资料)”的价值越来越被社会所重视和认可,但由于其形式多样、发行范围小、传播不广且易流失等特点,给此类文献的收集、保存和利用带来很大的困难。为使此类文献中一些学术性与资料性较强的文献得到妥善保存与利用,国家图书馆面向社会各界广泛征集“非正式出版文献(内部资料)”,重点征集范围如下:

1. 学术会议文献(包括会议论文集和其他与会议相关的文献资料)

2. 研究报告(包括各类科研报告、社会调查报告、田野调查资料等)

3. 口述历史、非物质文化遗产等非正式出版的相关文献

4. 民间诗文集(未正式出版)

5. 其他具有保存和研究价值的各类非正式出版文献

捐赠文献凡符合本馆入藏标准而本馆尚未收藏的,将被作为正式馆藏,永久保存,并将向捐赠者颁发“收藏证书”,作为捐赠文献被国家图书馆收藏的凭证。

希望贵单位能积极协助并大力支持本馆的征集工作。

专此致函。

寄赠地址:北京市中关村南大街33号

收件人:国家图书馆中文资料组(收),邮编:100081

咨询部门:国家图书馆中文资料组,电话:010-88545059

E-mail:zwzl@nlc.gov.cn; zhaozg@nlc.gov.cn

网址:<http://www.nlc.gov.cn>

