

正太铁路史料专志

石家庄市政协文史委员会
石家庄铁路分局路史编志办

纪 念

正太铁路收归国有

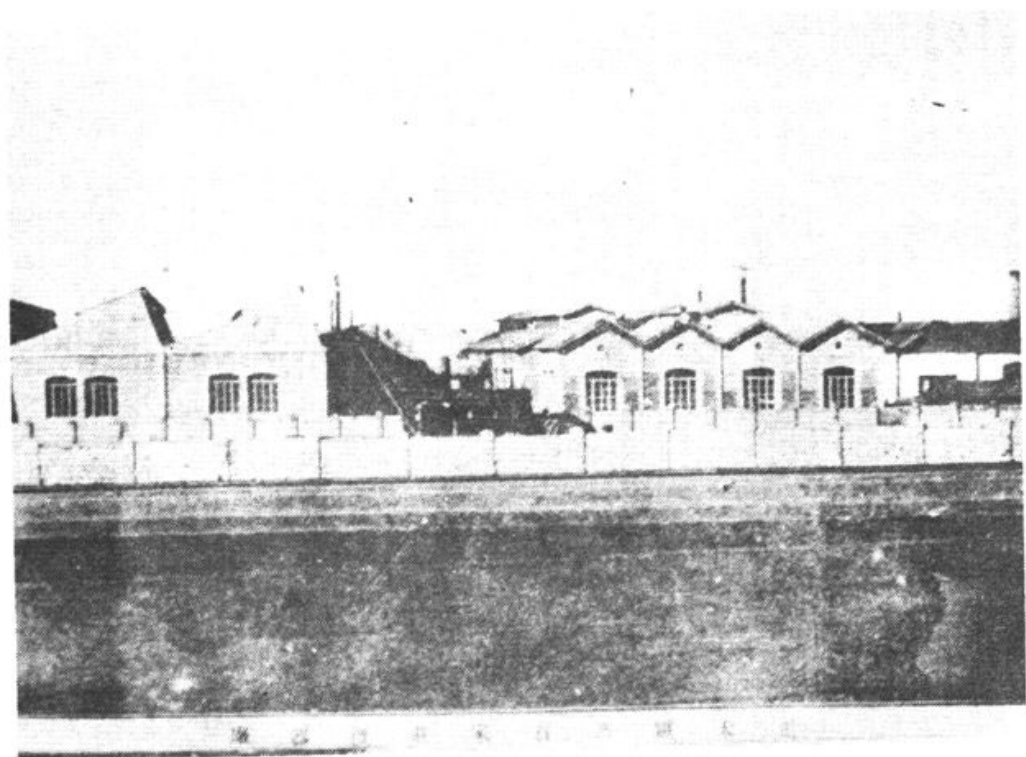
六十周年



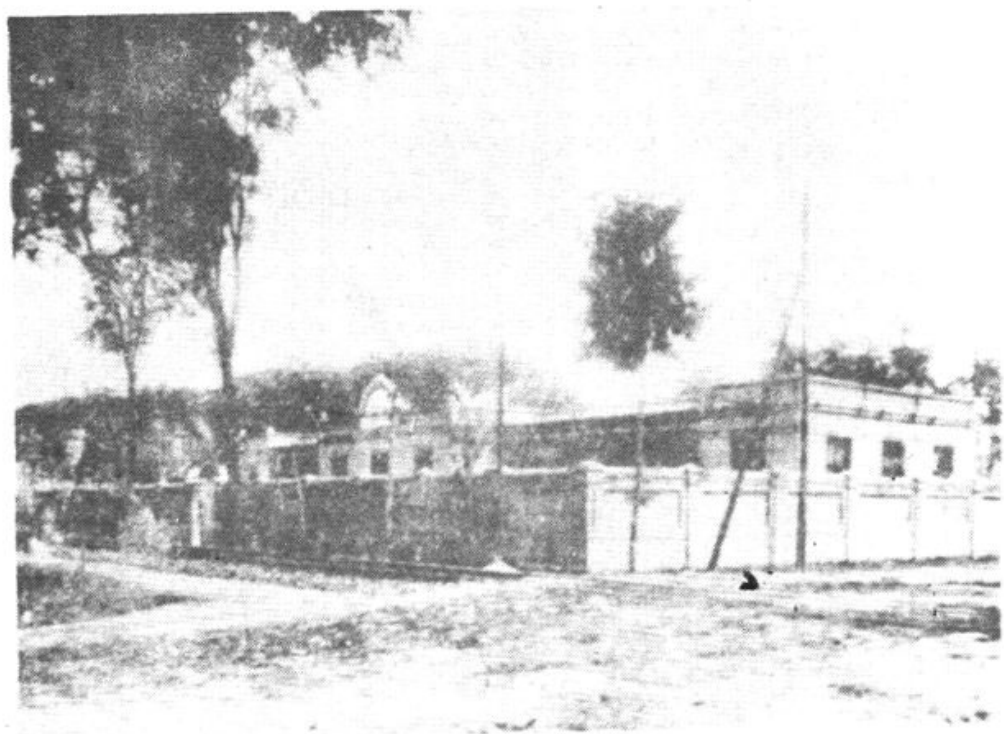
正太铁路管理局旧貌



正太路石家庄车站



原正太铁路石家庄机器厂



正太铁路工会旧貌

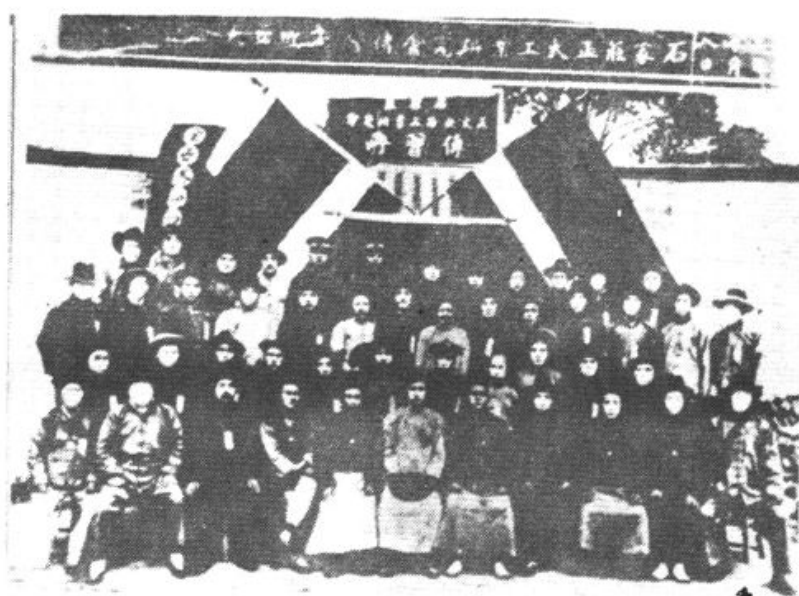


孙云鹏

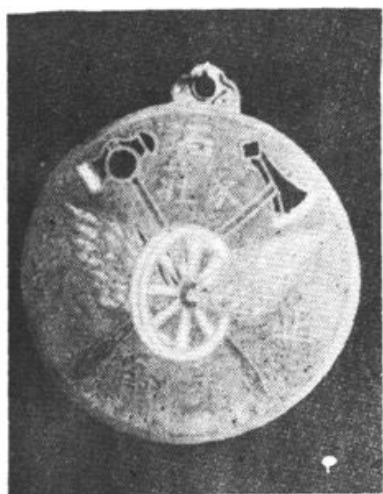
高克谦烈士遗像



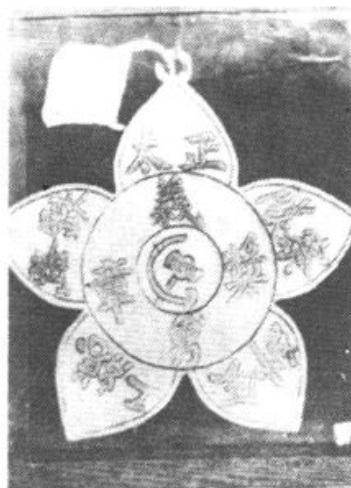
高克谦



1922年10月8日，石家庄正太工业研究会传习所（工会）成立，前排右六为张昆弟，三排左六为刘明俨，二排左六为孙云鹏。



正太铁路总工会徽章



正太铁路总工会纠
察队义勇奖章



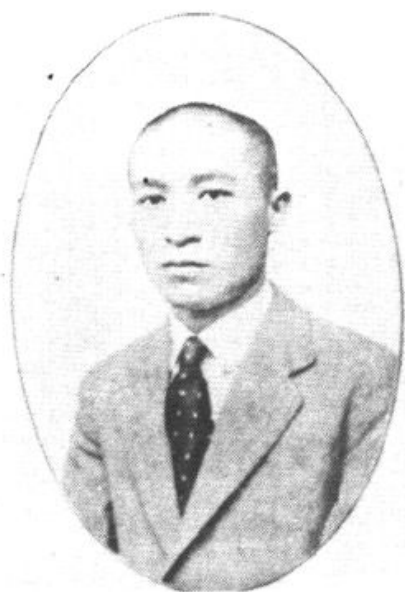
朱璉和朱璉診所



由朱璉、赵子岳等组织的业余歌咏队在街头宣传抗日



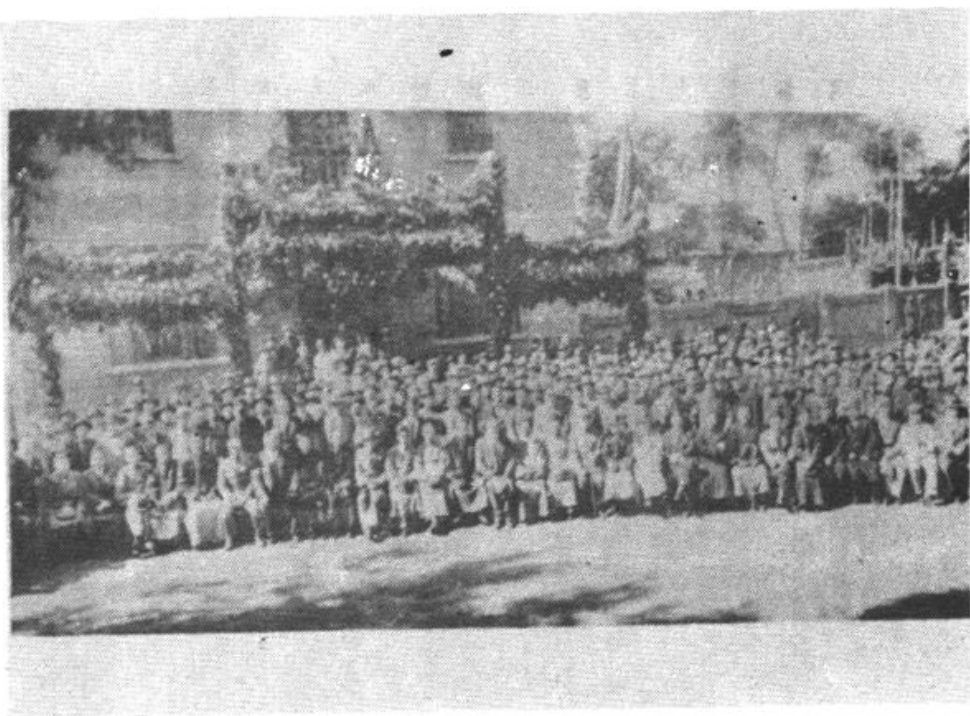
正太工人游击队部分队员陶希晋、朱璉、赵子岳、糜庸等在太行山上。



接收正太路委员兼副局长
朱 华

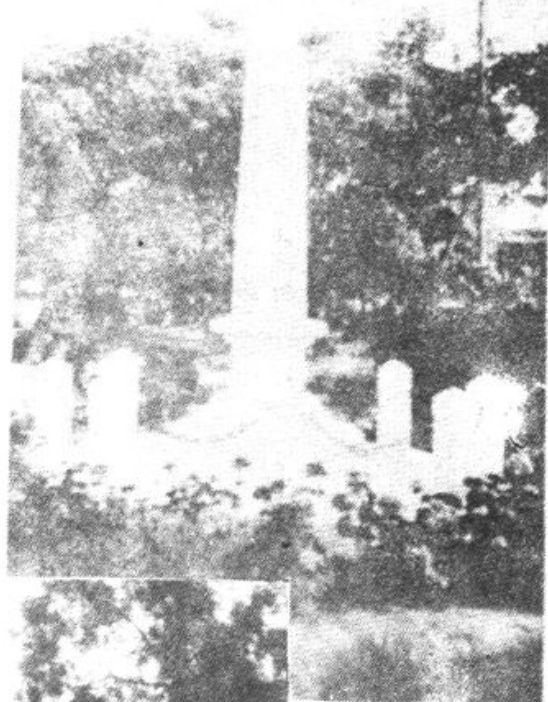


接收正太路委员长兼局长
王懋功



正太路接收典礼周年纪念大会合影

正太铁路接收纪念碑原貌



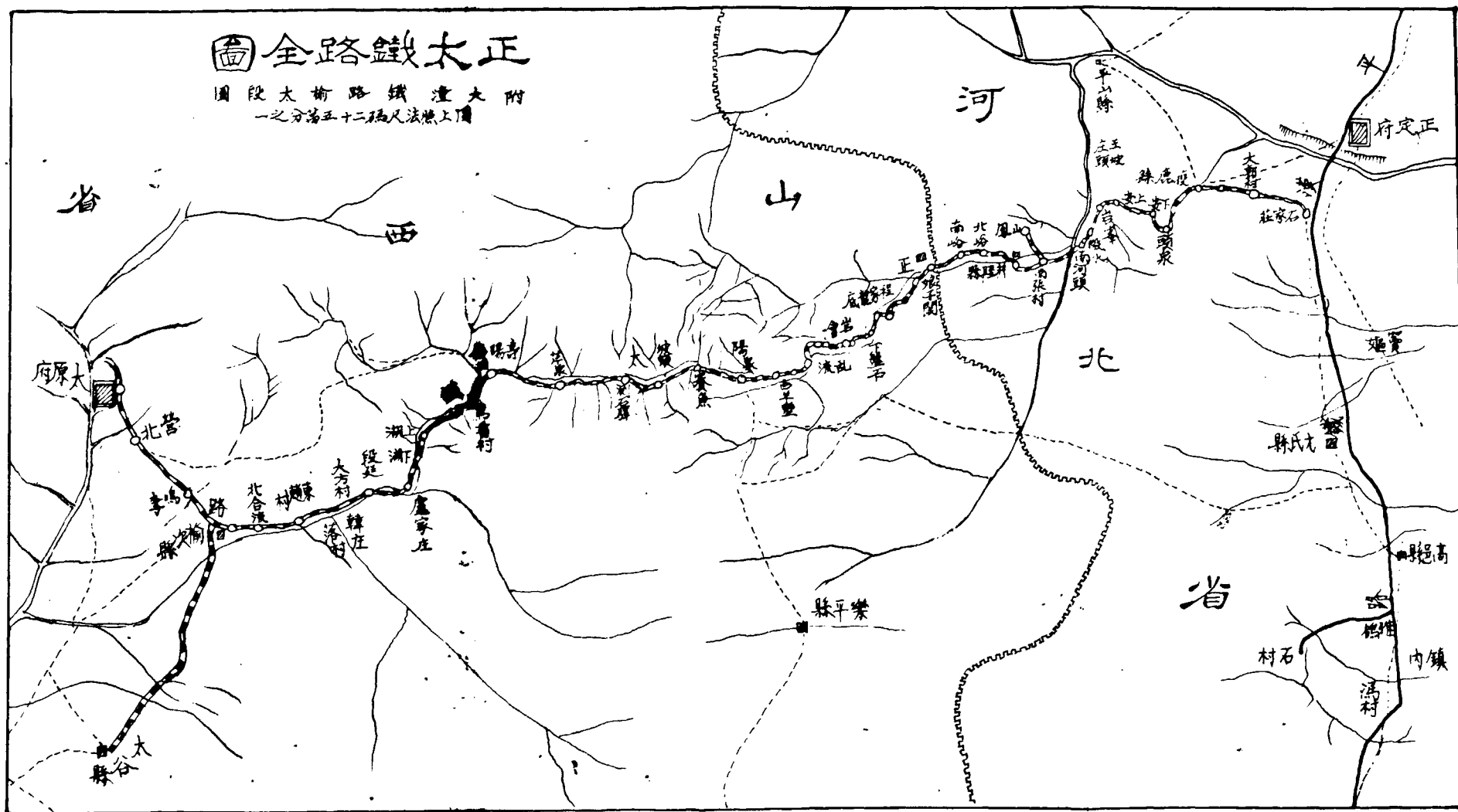
座落在石家庄铁路运输学校内的「懋华亭」





迁建于石家庄新客站的“正太铁路路章碑”。

附大潼鐵路榆太段圖
上頂熱法碼五十二分一



目 录

正太铁路的修建与变迁·····	赵海旺	(1)
正太铁路初期的设备状况·····	赵海旺	(20)
正太铁路的运营管理·····	赵海旺	(23)
正太铁路旅客运输·····	郭观仪	(36)
阎锡山争夺正太路权始末·····	曹美云	(42)
王懋功执掌正太路·····	赵海旺	(45)
正太消费合作社·····	吕文和	(57)
正太医院的变迁·····	吴振群	(61)
正太风暴·····	刘宪洪	(68)
同情二七罢工·····	刘宪洪	(94)
彭真介绍我入党·····	张大中	(98)
毛泽在职工学校·····	李进文	(103)
利用铁路工会开展对敌斗争·····	张吉祥	(106)
正太抗日工会在行动·····	智化日	(110)
打入机务段，建立情报站·····	焦许昌	(116)
活捉敌酋铃木川三郎·····	刘宪洪 孔祥玉	(120)

一尊迟塑六十年的铜像	曹美云 (124)
点燃正太工运之火第一人——张昆弟	路史办 (128)
正太路第一名中共党员——孙云鹏	路史办 (137)
正太工人领袖——施恒清	路史办 (143)
正太铁路工人的好医生——朱珪	路史办 (151)
正太路走出的全国铁总副主席——梁永福	路史办 (159)

接收石家庄铁路前后	刘建章 (163)
创作话剧《不是蝉》前后	魏连珍 (167)
我们为中央首长治病	高富锁 谢银川 (174)
正太扶轮学校忆旧	赵子岳 (179)
我的差役生活	董乾三 (182)
司机世家话今昔	杨庆臣 (187)
怀念日本医生高木	高富锁 (190)
佳节迎嘉宾	于双全 (194)
短命的反革命暴乱组织“铁联”	赵海旺 (198)
大石桥的由来	张 力 (203)

正太路大事年表	(205)
---------------	-------

附:

岑春煊奏摺	(231)
柳太铁路合同	(235)
正太路借款合同	(240)

正太铁路行车合同	(250)
正太路局紧要告白	(254)
正太大罢工宣言	(256)
正太大罢工外地援电	(262)
正太路接收周年报告	王懋功 (268)
正太铁路新公墓简章	(273)
正太铁路员工消费合作社章程草案	(275)

正太铁路的修建与变迁

赵海旺

十九世纪末，世界上一些已经过渡到帝国主义阶段的资本主义国家，对中国的经济侵略，也逐渐由商品输出变为资本输出。中日甲午战争失败后，进一步暴露了清政府的腐朽无能，更引起了帝国主义各国瓜分中国和在中国投资竞争与军事侵略割地的狂潮。

铁路投资是当时帝国主义国家对中国输出“过剩”资本的一种重要方式，通过铁路投资，不但可以获得长期的高额利润，而且可以攫取铁路的修建权与经营权，进一步控制铁路沿线的矿产资源。因此，铁路投资成为帝国主义扩大对我国经济、政治侵略的主要工具；同时也成为帝国主义之间相互激烈争夺的主要目标之一。

甲午战败后，清政府妄想“力行实政”以图“自强”，藉以挽回颓势。于是洋务派、维新派纷纷提出广修铁路的建议。正太铁路修建的背景，正是在这样的条件下产生的。

八载周折 两次签约

一、 清廷被迫修窄路

正太铁路，联接河北、山西两省，沿线矿产资源丰富，有煤、铁、铝矾土、耐火粘土、石灰石等，其中煤炭资源尤为丰富。1896年（清光绪二十二年），清政府决定修建芦（沟桥）到汉（口）的铁路，同时也提出了将芦汉铁路作为贯通南北的主要干线，直隶（河北）、山西、河南、湖北等邻近芦汉铁路的省份，可以修建铁路支线，与芦汉路联接。当时的山西巡抚是胡聘之，他于同年6月写出奏本，报呈清政府，请求批准修建太原到正定铁路，并和芦汉铁路联接。修路的款项由山西省商务局向外国借款。7月8日，清朝光绪皇帝批准了这个奏本，同意修建正定到太原的铁路。消息传开后，俄国为了抢夺正太铁路的借款权，通过他和法国共同在华设立的华俄道胜银行，推荐法国工程师越黎勘察线路。勘察后越黎认为，这条铁路经过的地方虽然山峦重叠，地势险峻，但物产丰富，货源充足，有修建的必要。1897年，山西巡抚胡聘之根据越黎勘察的情况，又上本启奏，并提出由山西商务局向华俄道胜银行借款修路。7月8日得旨照准。经过谈判，1898年5月21日山西省商务局曹中裕同华俄道胜银行代理人璞科弟在北京总理各国事务衙门签订了《柳太铁路借款合同》十六条，合同规定：线路由直隶省正定府南之柳林堡起至山西省太原府止，全长五百华里，三年工期，借款2500万法郎，合华银680万两（1法郎折合银0.272两），年息6厘，25年本利还清。该合同无视中国主权，规定“铁轨之宽窄，何处应设车站，以及车站何处应大，

何处应小，火车客货车辆之多寡等各事，均由银行代为酌核；在借款未还清前，他人概不准在柳林堡至太原此路沿途左右一百里内，兴造铁轨路及各项机械运行之路。”柳太借款合同签订后，华俄道胜银行于同年冬邀集法国弗务林公司、拔崔吾建筑公司及克来苏钢铁厂等企业派实业团来华踏勘后，认为该路沿线地形构造复杂、修路工程艰巨，费用昂贵，并且适宜修成轨距为一米的窄轨铁路。

在筹划修筑柳太铁路中，山西一些保守人物提出了多种理由反对修筑这条铁路。而且举张修这条铁路的山西巡抚胡聘之调离山西，新换了何枢来山西任巡抚，他上任后，坚决反对修这条铁路。1899年12月20日，何枢向清皇帝上奏称：“臣 几经熟思审处，旁参舆论，体察情形，觉其利之有无，渺不可知，而流弊则诚难免矣……现在晋民谈及路、矿两端，靡不痛心疾首”。1900年，山西又换了一任巡抚，名字叫毓贤，他也是反对修路的。毓贤向皇帝进言：“查前抚臣胡聘之，拟开铁路、矿务两事，大为地方之害，碍难办理”，並列举了开办铁路的五大罪状。大意是：

山西省表里山河，夙称天险，若兴办铁路，那不就等于门户洞开，险要化为通途，一旦发生战事等，侵略者就可以长驰直入。此铁路不可开者一也。

“据闾省举贡生监范宗漳一百九十二人，阳泉县闾属绅民李祥等二十八人，又据省城米面钱当各商及各行商人王兴茂等四百三十人，均共同递禀，求止铁路，以及民生。泣诉攀轭，其情可悯。皆谓铁路一开，生机立蹙，万民待命，人心惶惶。此铁路不