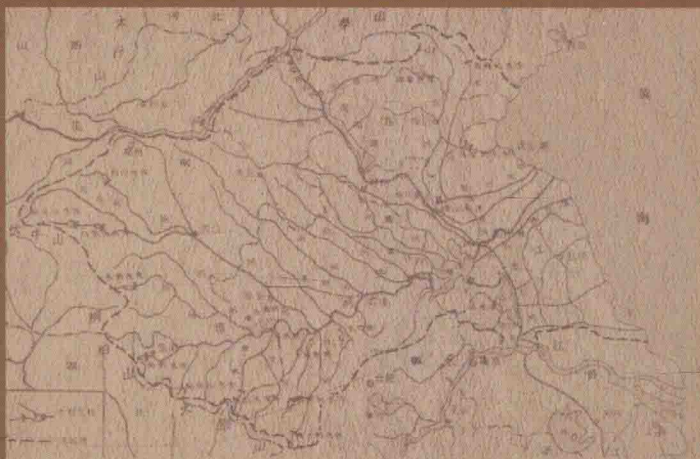




中国铁路史研究丛书



TIELU YU HUAIHE LIUYU SHEHUI BIANQIAN

铁路与淮河流域 社会变迁

(1897—1937)

总主编 朱从兵

黄华平 著

铁路与淮河流域社会变迁

(1897—1937)

黄华平 著



合肥工业大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

铁路与淮河流域社会变迁 (1897—1937) / 黄华平著. —合肥: 合肥工业大学出版社, 2018. 8

(中国铁路史研究丛书)

ISBN 978 - 7 - 5650 - 3923 - 2

I. ①铁… II. ①黄… III. ①淮河流域—铁路运输—关系—社会变迁—1897—1937 IV. ①F127.53②D668

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 096410 号

铁路与淮河流域社会变迁 (1897—1937)

黄华平 著

责任编辑 章建 张燕
出版发行 合肥工业大学出版社
地 址 (230009) 合肥市屯溪路 193 号
网 址 www.hfutpress.com.cn
电 话 总 编 室: 0551-62903038
市场营销部: 0551-62903198
开 本 710 毫米×1010 毫米 1/16
印 张 19.25
字 数 340 千字
版 次 2018 年 8 月第 1 版
印 次 2018 年 8 月第 1 次印刷
印 刷 合肥现代印务有限公司
书 号 ISBN 978 - 7 - 5650 - 3923 - 2
定 价 58.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题, 请与出版社市场营销部联系调换。

本书系安徽省教育厅人文社科重大项目“铁路与淮河流域社会的演变（1895—1937）”（项目编号：SK2016SD61）的研究成果

本书系 2015 年度安徽省博士后研究人员科研活动经费资助项目“铁路与淮河流域社会的演变（1895—1937）”的研究成果

皖南医学院马克思主义学院资助学术著作出版

《中国铁路史研究丛书》

编 委 会

主 任 朱从兵

编 委 虞和平 (中国社会科学院近代史研究所研究员, 博士生导师)

江 沛 (南开大学历史学院教授, 博士生导师)

韩宝明 (北京交通大学图书馆馆长、教授, 博士生导师)

马陵合 (安徽师范大学经济学院教授, 博士生导师)

朱从兵 (苏州大学社会学院教授, 博士生导师)

李克明 (合肥工业大学教授)

苏全有 (河南师范大学教授)

丁贤勇 (杭州师范大学教授)

祝曙光 (苏州科技学院教授)

刘玄启 (共青团广西壮族自治区委员会副书记, 教授)

丁 戎 (中国矿业大学副教授)

庞广仪 (广西经济管理干部学院副教授)

黄华平 (皖南医学院副教授)

丛书主编 朱从兵

丛书策划 朱移山 (合肥工业大学出版社编审)

章 建 (合肥工业大学出版社编审)

总 序

铁路是世界资本主义发展到一定阶段的产物，列宁指出：“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。”^① 铁路的出现对近代以来的世界产生了深远的影响，中国近代早期维新思想家王韬就看到：“今日欧洲诸国日臻强盛，智慧之士造火轮舟车以通同洲异洲诸国，东、西两半球足迹几无不遍，穷岛异民几无不至，合一之机将兆于此。”^② 有学者断言：“最能象征 19 世纪全球性转变的东西，就是铁路了。”^③ 马克思·韦伯认为，“就总的经济生活而不是单单就商业来说，铁路是有史以来最具有革命性的一种工具”^④。

1825 年，世界上第一条铁路在英国出现。10 年后，在西方各国开始出现第一轮铁路建设热潮的时候，有关铁路的知识就传入我国，随后出现了要求在中国建造铁路的设想、呼声和舆论；中外各种力量的博弈，造就了我国第一条自建铁路的诞生，1881 年，开平煤矿的运煤铁路——唐胥铁路建成。自此以后，在探索如何建设铁路、管理铁路和经营铁路的过程中，铁路的利权在丧失，收回利权、国权的斗争在开展，中国的铁路线在艰难曲折地延展，近代中国逐步形成了半殖民地半封建社会条件下的铁路网。1912 年，孙中山在辞去临时大总统担任全国铁路督办时曾指出：“交通为实业之母，铁路又为交通之母。”^⑤ 从宏观方面强调了铁路在国民经济中的重要作用。事实上，铁路对于近代中国的影响不只限于国民经济领域，有识之士认识到：“铁路，是

① 《列宁全集》第 22 卷，人民出版社 1958 年版，第 182 页。

② 王韬：《弢园文新编》，生活·读书·新知三联书店 1998 年版，第 2 页。

③ [美] 彭慕兰、史蒂夫·托皮克：《贸易打造的世界——社会、文化与世界经济》（黄中宪译），陕西师范大学出版社 2008 年版，第 88 页。

④ [德] 马克思·韦伯：《经济通史》（姚曾广译），上海三联书店 2006 年版，第 186 页。

⑤ 胡汉民编：《总理全集》第 2 集，上海民智书局 1930 年版，第 151 页。

沟通文化的血管，是开发富源的先锋，是培植政治力量的利器，是树立国防策略的首要工具。”^① 近代著名的铁路工程专家和路史研究专家凌鸿勋的看法更令人深思，他说：“举凡我国社会的转变，思想的醒觉，经济的发展，以及政治的演进，国运的隆替，在在与铁路问题有关。”^② 一部中国近代铁路史，有着丰富的内涵和深刻的意蕴。

新中国成立后，本着铁路是经济发展的先行官的认识，中央人民政府非常重视铁路建设，完成了成渝、宝成、贵昆、成昆等重大的铁路建设工程。但是由于当时国情的限制，铁路建设的规模仍然有限，铁路运输作为经济发展的瓶颈问题未能从根本上得到解决。改革开放以来，随着经济的快速发展和社会的日渐开放，我国加快了铁路建设步伐，进行了一系列铁路建设和运营管理体制的改革尝试，铁路线在迅速地延伸，铁路网在不断地完善。进入新世纪以后，铁路作为绿色环保的交通运输方式，在世界各国交通运输发展战略中占有重要地位。我国顺应世界交通发展趋势和国内经济社会发展的需要，制定了中长期铁路发展规划，在维护和改造既有线路的基础上，铁路运行速度在稳步地提升；同时，在吸收、借鉴国外高速铁路技术的基础上大胆进行自主创新，在高速铁路建设领域独占鳌头，使我国迎来了高速铁路时代。一部中华人民共和国铁路史，是中国铁路从落后走向领先的历史，也是中国人民探索中国特色社会主义道路、建设中国特色社会主义事业的历史的重要组成部分。

1881年以来130多年的中国铁路史值得研究，也需要研究。我们出版《中国铁路史研究丛书》的目的有三：第一，为促进中国铁路史研究的深入做铺垫。丛书各著作的研究方法不拘一格，采用政治史、经济史、社会史、思想史、文化史、技术史等史学分支学科视野，运用多学科的理论和方法多角度地对中国铁路历史的诸面相进行新的探讨，以期形成中国铁路史研究的新范式和新话语。第二，为大型综合体《中国铁路史》的编纂做准备。丛书拟分为五大系列：线路史系列、区域铁路史系列、铁路人物研究系列、铁路专题史系列、国外铁路史系列，五大系列的著作积聚到一定规模，意味着中

① 张惟格：《东北抗日的铁路政策》，（台北）文海出版社1982年版，第1页。

② 凌鸿勋：《中国铁路志·前言》，（台北）文海出版社1982年版，第1页。

国铁路史研究队伍的形成，这将为大型综合体《中国铁路史》的编纂创造良好的学术条件。第三，为当代中国铁路的发展做参考。丛书将力图展现中国铁路发展的历史全貌，总结中国铁路的历史成就、经验和教训，阐明铁路系统与社会各系统的相互关系，揭示中国铁路发展的基本规律和总体趋势，从而为当代中国的铁路建设和铁路决策提供有益的历史借鉴，为中国特色铁路文化的建设提供丰富的历史资源。

丛书采取分批出版的形式，著作成熟一批即出版一批。我们竭诚欢迎丛书的读者对已出版的著作提出中肯的批评意见，并希冀有志于路史研究的工作者热情赐稿，共同推进中国铁路史的学术研究事业和中国铁路文化的建设事业。

《中国铁路史研究丛书》编委会

2014年5月

目 录

绪 论	(001)
第一节 选题意义	(002)
第二节 学术回顾	(004)
第三节 研究框架	(010)
第四节 创新与不足	(013)
第一章 铁路到来与淮河流域交通更新	(015)
第一节 淮河流域铁路交通的到来	(015)
一、由英国而至全球的铁路扩张	(016)
二、由长江三角洲而至淮河流域的铁路萌芽	(022)
第二节 路线的规划与布局	(026)
一、平汉铁路：过境淮河流域西缘	(026)
二、津浦铁路：连通长江三角洲	(030)
三、陇海铁路：沟通腹地与港口	(040)
四、淮南铁路：贯穿皖境南北	(046)
第三节 运营效益与路外致因	(050)
一、“三路”客、货运量及其变化	(050)
二、“三路”营业收支、盈余及其变化	(055)
三、运营效益与路外致因	(060)
第四节 交通网的更新	(068)
一、铁路时代之前的交通	(068)

二、铁路时代的交通更新	(072)
本章小结	(080)
第二章 铁路与淮河流域产业变革	(081)
第一节 煤业兴起与生产变革	(081)
一、煤业兴起	(082)
二、煤业生产变革	(088)
第二节 传统农业的改进	(091)
一、农产品运量和商品化率的提高	(092)
二、植棉种烟的扩大与区域化	(102)
三、农业改良和推广	(108)
第三节 新式产业的兴起	(112)
一、铁路附属工业伴生	(112)
二、假日产业兴起	(116)
三、现代金融业出现	(120)
本章小结	(123)
第三章 铁路与淮河流域市镇演变	(124)
第一节 新兴市镇的兴起	(124)
一、平汉路沿线兴起的市镇	(125)
二、陇海路沿线兴起的市镇	(127)
三、津浦路沿线兴起的市镇	(129)
第二节 传统市镇的分化	(133)
一、部分传统市镇的衰落	(134)
二、部分传统市镇的再度兴起	(138)
第三节 市镇空间形态演进	(144)
一、郑州的空间形态	(144)
二、蚌埠的空间形态	(148)

三、其他城市的空间形态	(151)
本章小结	(153)
第四章 铁路与区域社会进步	
——近代淮河流域人口流动、文教卫生和社会结构	(155)
第一节 人口流动上升	(155)
一、人口流动量	(156)
二、人口流动原因与流向	(160)
第二节 文教卫生传播	(170)
一、铁路教育的举办	(171)
二、铁路卫生的建立	(177)
第三节 社会职业群体成长	(180)
一、铁路职业群体产生	(180)
二、工矿业工人群众壮大	(187)
三、商业群体迅速增长	(191)
第四节 社会力量凝聚	(194)
一、社会组织产生与发展	(195)
二、社会力量的功能及展现	(204)
本章小结	(216)
第五章 铁路与区域社会冲突	
——近代淮河流域铁路犯罪、行车事故与水患	(218)
第一节 铁路犯罪猖獗	(218)
一、铁路走私和贩运烟土	(218)
二、铁路盗窃	(222)
三、沿线匪患	(226)
四、铁路部门的应对	(229)
第二节 行车事故频发	(236)
一、各路行车和伤亡事故	(236)

二、行车事故原因	(242)
三、行车安全规制的制定	(246)
第三节 铁路水患严重	(249)
一、铁路水患概略	(250)
二、水患危害及协调	(254)
本章小结	(259)
结语	(260)
一、社会因素是路线规划布局、运营的先决性条件	(260)
二、铁路对于经济变革和社会进步的推动具有一般规律性	(261)
三、铁路对社会领域的影响往往是积极与消极并存	(263)
四、铁路主体能动性提升其对社会影响的程度	(264)
附录一：参考文献	(266)
附录二：国内铁路史研究成果一览（2015年9月—） 含补录部分	(283)
后 记	(290)

插图、表目录

- 图 0-1 淮河流域地理范围概况 (011)
- 图 1-1 The railway network of Great Britain (1907) (020)
- 图 1-2 平汉铁路南线勘测示意图 (029)
- 图 1-3 平汉铁路淮河流域段示意图 (20 世纪 30 年代) (030)
- 图 1-4 津浦铁路淮河桥桥址示意图 (036)
- 图 1-5 津浦铁路临枣、台枣支线示意图 (038)
- 图 1-6 津浦铁路干、支线示意图 (039)
- 图 1-7 陇海铁路东段线路规划示意图 (043)
- 图 1-8 陇海铁路线路示意图 (045)
- 图 1-9 淮南铁路全线示意图 (048)
- 图 1-10 淮河流域铁路交通分布图 (049)
- 图 1-11 平汉、津浦和陇海三路旅客人数变化示意图 (053)
- 图 1-12 平汉、津浦和陇海三路货运量变化示意图 (053)
- 图 1-13 平汉、津浦和陇海三路收入折线示意图 (058)
- 图 1-14 平汉、津浦和陇海三路支出折线示意图 (059)
- 图 1-15 平汉、津浦和陇海三路盈余折线示意图 (059)
- 图 1-16 淮河流域水系示意图 (069)
- 图 1-17 清末淮河流域陆路交通示意图 (072)
- 图 3-1 1905 年郑县城区图 (145)
- 图 3-2 1930 年郑州城市图 (146)
- 图 3-3 蚌埠城市带状分布图 (149)
- 图 3-4 1918 年漯河镇和郾城县空间形态图 (152)
- 图 5-1 张八岭撞车事故现场 (240)

表 1-1	平汉铁路历年客、货运量统计表（1906—1937）	（051）
表 1-2	津浦铁路历年客、货运量统计表（1912—1936）	（052）
表 1-3	陇海铁路历年客、货运量统计表（1912—1936）	（052）
表 1-4	平汉铁路历年收支、盈余统计表（1906—1935）	（055）
表 1-5	津浦铁路历年收支、盈余统计表（1912—1937）	（056）
表 1-6	陇海铁路历年收支、盈余统计表（1907—1935）	（056）
表 1-7	平汉铁路各种车辆一览表	（063）
表 2-1	津浦铁路淮河流域主要车站附近农产的品种、产销一览表	（098）
表 2-2	陇海铁路淮河流域主要车站附近农产的品种、产销一览表	（099）
表 2-3	平汉铁路淮河流域主要车站附近农产的品种、产销一览表	（100）
表 2-4	1932 年河南省陇海沿线各县棉产调查表	（103）
表 2-5	淮河流域各铁路机车修理厂设备一览表（1935 年）	（114）
表 4-1	平汉、津浦和陇海三路载运旅客人数一览表	（157）
表 4-2	平汉铁路员司和劳工人数一览表（部分年份）	（182）
表 4-3	陇海铁路督办公署秘书处、总务处人员一览表	（184）
表 5-1	1936 年平汉、津浦和陇海三路每月行车事变起数及原因表	（243）

绪论

铁路作为现代交通体系的重要组成部分，自诞生以来，就对人类社会的生产、生活产生了极为深刻的影响，成为人类跨越时空进行社会交往活动，以及社会不断向前发展的基础和催化剂。德国学者马克斯·韦伯指出：“就总的经济生活而不是单单就商业来说，铁路是有史以来最具有革命性的一种工具。”^①我国民主革命先行者孙中山也曾论断：“交通为实业之母，铁路又为交通之母。”^②近代我国著名铁路工程专家和路史研究专家凌鸿勋，则更进一步认为：“举凡我国社会的转变，思想的醒觉，经济的发展，以及政治的演进，国运的隆替，在在与铁路问题有关。”^③因此，铁路史研究不仅仅是经济史，更是一部有着丰富内涵的铁路社会史。

本书正是基于对铁路社会史的浓厚兴趣，从笔者原本注重的铁路基本形态研究，转向以社会史视角进行铁路史研究的一次尝试。本书构建“社会影响下的铁路”和“铁路影响下的社会”两个研究层面，前者考察社会诸要素影响下的铁路筹建和运营，后者则考察作为社会子系统的铁路如何影响社会系统。本书的撰写，总的期望在于丰富铁路史研究的内容，审视铁路与社会变革之间的复杂关系。

^① [德] 马克斯·韦伯：《经济通史》（姚曾奭译），生活·读书·新知三联书店2006年版，第186页。

^② 引自胡汉民：《总理全集》（第2册），上海民智书局1930年版，第151页。

^③ 凌鸿勋：《中国铁路志·前言》，参见沈云龙编：《近代中国史料丛刊续编》（第93辑），（台北）文海出版社1982年版，第1页。

第一节 选题意义

众所周知，当前铁路史研究的范畴可谓空前宽泛，从原来铁路的政治属性，拓展至经济属性，再至铁路的社会属性，其中社会属性研究是大势所趋。这一方面反映了铁路史研究良好的发展态势，极大地丰富了铁路史研究的内容，为更加全面认知铁路的重要性奠定了基础；而另一方面，铁路史研究的泛社会史化，也产生了两种不良倾向，值得重视。一是脱离铁路史基本形态的研究。铁路史基本形态研究即是铁路史的本体研究，包括铁路规划、铁路建设、铁路工程及其过程中的政治、经济、外交和民生，还包括铁路管理体系、管理规章、运营体系、运营效益等方面的内容，脱离了这些内容，或者没有搞清楚这些内容就去分析铁路的社会属性，显然有本末倒置之嫌。实际上，铁路社会属性的发生及其程度、广度，都与铁路本体及其运营效益的利弊有着密切关系。二是虚无或模糊铁路社会属性的界限。社会史视角下的铁路研究，主要探究铁路子系统与社会系统的互动关系，特别是铁路子系统对社会系统的影响。但在研究过程中，著者往往出现的问题是：要么夸大了铁路对社会的影响力，要么想当然地错配了铁路影响力的范围，要么忽视铁路对社会的不良影响，还有就是没有重视社会系统对铁路的影响。

业师朱从兵教授对社会史视角下如何把握铁路史研究的内容有过论述，值得借鉴：

从具体内容来说，铁路筹建、建设进程中的各种利益关系非常复杂，铁路的筹款、购地、施工都对沿线百姓的生产、生计和生活产生直接的影响，铁路的经营和管理也会给影响区域内人们的社会生活带来这样或那样的变化，人们的物质生活（衣食住行用）、精神生活（意识、观念、思想、境界和信仰）和人际关系（人际交往活动与交往圈）因此而发生一系列的变迁，这些变化、变迁的主导趋势当然是利好，但我们也要正视一些负面的、消极的、不利的因素。在特定情势和时空视野内，铁路带给人们的并不全是福祉和安全、舒适、便利的感觉，要关注铁路的“反日常”现象及其基本规律，探讨铁路“反日常”现象与铁路部门“利日常”努力的辩证关系。因此，这就需要研究铁路安全事故、铁路沿线治安和犯罪、铁路沿线生态和景致景观、铁路系统各种不合理的制度，需要研究流动中的车厢社会中人们各种各样的感受和体验，并由此建构起由铁路社会到车厢社会再到外部社会的互动关系。事实上，近代铁路建设、经营和管理中各种利益关系的互动导致了近代社会

力量的成长，晚清时期绅商阶层的活跃和民国时期铁路工人运动的开展就是社会力量成长的两个重要标志。特别是在晚清时期社会各阶层对铁路建设的诉求和围绕铁路利权问题所展开的一系列运动在一定程度上塑造了近代公共领域，这在公共领域的休闲性层面、事务性层面、舆论性层面、组织性层面都有充分的反映。以社会史视角考量铁路系统员司职工的生活史和福利史，以此为基点考察铁路工人由自在阶级向自为阶级的历史转变，并以社会力量的成长为视域进一步分析铁路工人运动发生、发展的历史轨迹，从而说明铁路与近代社会力量的成长这一命题在民国时期的新特点。对这些问题的探讨构成了铁路社会史的基本内容，是近代社会史研究的深化在铁路史领域的有益尝试。^①

南开大学江沛教授将“现代交通体系与社会变动间的关系”列为中国近代交通社会史研究的主要范畴之一，并就其研究的具体内容提出了建设性的看法：“由于现代交通体系推动了产业化发展、贸易运输的快速发展，市场竞争带来了产业、贸易内部及外部环境的利益分歧及重新分配，于是传统社会较为缺少的社会组织应运而生，诸如各个层次的商业、产业工会、员工协会逐步产生并发展，成为协调利益、保护工人、理顺产业内部机制的重要组织和手段，带动了新职业的兴起和就业机会的扩大，对于市场的有序运作具有重要作用。现代交通体系的兴起，大大加快了城市化进程。交通枢纽的建立，是近代经济中心所必需也是市场链式扩张的需要，由此，不少地区因交通线路所经而完成了乡村到城市化的进程。”江沛教授还认为：“现代交通体系与行政管理、移民、救济、疾病传播、犯罪、工人运动、军事、现代时间观念形成间关系的探讨，是考察现代交通体系特征及功能不可缺少的。”^②

本书的研究，也是迎合当下泛社会史化在铁路史研究领域的一个体现，显然从学术趋新方面来说已是落入俗套。不过，本书在研究内容上尽量避免泛社会史的几种倾向，并尽可能沿着上述两位学者指明的研究范畴进行。这就是本书最为重要的意义之所在。

当然，本书的意义尚不止这点，还包括其他两个方面的价值。第一，从铁路与区域社会关系的研究来看，学界在铁路与淮河流域社会变动的关系研究上存在缺失，特别是在考察铁路与整个淮河流域社会变迁时，研究内容上

^① 朱从兵：《中国铁路史研究方法漫谈》，《社会科学辑刊》2017年第4期，第113—114页。

^② 江沛：《关于开展中国近代交通社会史研究的若干思考》，参见安徽师范大学经济管理学院等编：《第四届中国近代交通社会史学术研讨会论文集》，编者2016年印行，第6页。