

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、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，铁路也在世界各个角落开始展延。

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、铁路方面下功夫。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 年吴淞铁路出现在 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 多年中，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。清政府奉行的是一条利用外资，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。帝国主义攫取的铁路权益，其线路走向几乎遍及全中国。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，谋求假其之手进行阻遏和破坏；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；刚及实施，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，绝大部分都分布在南方，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“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。西方列强从 1912 年到 1914 年第一次世界大战爆发，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，将建筑铁路视为攸关政权稳定、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 $\frac{1}{4}$ 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铁路网。江南铁路的修建，使中国近代铁路基本趋向于均衡。

第四，自 1937 年抗战爆发中国近代铁路开始遭受大规模破坏至 1949 年 10 月中华人民共和国成立，这一时期为中国近代铁路由停滞走向全面崩溃期，是中国近代铁路发展的第二个低谷期。这一时期中国长期处于战争状态，八年抗战和三年内战，中国铁路饱受战争之苦，铁路发展处于瘫痪状态，新修线路甚少，而破坏的路线却比比皆是。战时兴修的铁路，中国方面，主要集中于大西南，因为首都迁至

大西南的重庆，西南成为国民政府的大后方和开发中心；日本方面，基于侵略战争需要和经济掠夺的目的，在中国沦陷区兴修了一些新路，在客观上延长了中国铁路通车里程，增加了铁路运输能力。国共三年内战期间，几乎没有新筑任何铁路，而毁于战火的却遍布于全国。这一时期中国新修铁路不到 4000 公里，平均每年兴建 350 多公里。由于战争破坏，至新中国成立前夕，全国铁路通车里程不足 1.13 万公里。1949 年 10 月中华人民共和国成立后，中国近代铁路路权发生根本性变革，人民铁路诞生，中国铁路进入一个快速、有效的发展时期。

中国近代铁路，从其出现到艰难发展，都受制于近代中国特定的半殖民地半封建社会的政治背景和经济条件，所以也被打上这一畸形社会的烙印，而呈现出自身的一些特点。

第一，数量少，分布不均。从 1876 年吴淞铁路建成到 1949 年的 73 年间，中国总共兴修铁路才 2.23 万公里，而真正能通车的，到 1949 年尚不足半数，每平方公里土地面积上仅有铁路 0.23 公里，是世界大国中拥有铁路最少的国家之一，与中国广袤的国土面积极不相称。不仅量少，而且分布也极不均衡。中国

近代铁路，多为帝国主义强筑和出资修筑的，而列强修筑铁路多是服务于他们自身的需要，集中于他们的势力范围内，所修铁路多是从沿海深入到内陆，其目的是便于他们的侵略和掠夺，所以中国近代铁路集中分布于东北和沿海地区。东部地区占全国土地面积的 40%，而铁路长度却占全国总长度的 94%，东部地区的铁路又大部分集中于东北三省。这三省的国土面积只占全国的 9% 弱，而铁路却占全国铁路总长度的 50% 左右。而在北京—武汉—广州一线以西的广大西南、西北地区，土地面积占全国总面积的 60%，却只有几条很短的铁路，仅占全国铁路总长度的 6%

第二，质量差，运输效率低。中国近代铁路主要是帝国主义国家直接投资或贷款修建的，在运营管理和技术设备上也分别受有关国家的控制，采用那个国家的铁路设备，从而造成了中国近代铁路设备类型多样，线路质量差，建筑标准不一，技术装备落后残缺不全，管理制度混乱，运输效率非常低。据不完全统计，钢轨型号有 200 多种，机车型号有 120 多种，32% 的车站没有信号设备，72% 的线路区段没有安装闭塞设备，路基常年失修，失效枕木达 50% 以上，严重影响了行车安全和运输

效率。当时质量比较好的京汉铁路，行车速度每小时只有 15 到 30 公里，货车平均载重也仅有 800 多吨。

第三，半殖民地半封建性显著。中国近代经济发展的落后和近代工业基础的薄弱，使得铁路的修筑不得不依赖于外国，西方列强也把在中国修筑铁路、掠夺中国铁路利权作为掠夺中国的一个重要手段如日本《朝日新闻》所鼓吹的那样：“铁路所布，即权力所及……铁道者，犹人之血管也，死生存亡系之，皆吾颐使之奴……”近代各时期中国政府，又往往把出卖铁路利权作为换取西方列强支持的一种代价。近代中国铁路的延伸是在中国一步一步沦为半殖民地半封建社会的大背景下才得以实现的，这就使得中国近代铁路的大量利权沦丧于他人之手。至 1911 年，在中国已筑之 9200 多公里铁路中，有 8305.7 公里铁路为西方列强所直接经营或控制经营；到 1937 年，已建成 22000 多公里的铁路中，有 19070 公里铁路为西方列强所直接经营或控制经营；抗日战争胜利后，从日本及德国手中收回的 10556 公里铁路中，被外国直接侵略或控制经营的仍达 8538 公里。更有甚者，列强常常通过控制铁路利权，进而控制铁路沿线的矿藏开采权、森

林砍伐权，乃至行政管理权和警察司法权，使得铁路及铁路沿线地带成为“国中之国”。这样，在半殖民地半封建的近代中国，一条条运输线路成为帝国主义掠夺原料、推销商品、榨取中国人民血汗的吸血管和反动政府横征暴敛、搜刮民脂民膏和调集人马粮草镇压人民革命的工具。作为近代文明工具的铁路，在近代中国，却成为破坏文明、反对文明的工具，一个征服的工具，具有极强的反人民性，使中国人民无法享受其便利。

然而，铁路毕竟是机器大工业的产物，是一种先进的近代交通工具。它一出现，就对社会经济发展产生了重大影响。铁路的出现和发展，推动了中国近代化的展开，促进了中国近代由传统农业社会向近代工业社会的转型。铁路的出现，首先推动了铁路工业的产生和发展。伴随着中国最早的自建铁路唐胥路的兴筑，中国最早的铁路工厂，开平矿务局胥各庄机修厂便于 1880 年应运而生。到 1949 年，全国铁路工厂在大陆就有 40 余家中国铁路工业作为整个近代中国工业的重要组成部分，促进了中国工业化的兴起和发展铁路的出现，也带动了与铁路建设相关的近代工矿业的发展，唐胥铁路本来就是为运煤而兴建的，它的

兴筑，反过来又极大地改善了开平煤矿的运煤条件，使其所产煤又多又快地运输到全国各口岸；近代中国著名的汉冶萍煤铁厂矿公司（由大冶铁矿、汉阳铁厂、萍乡煤矿局合并扩充而成）就是为修筑铁路而兴办的大型钢铁联合企业。铁路的兴筑和延伸，打破了中国内地的封闭状态，加强了沿海与内地、城市与乡村的联系，加速了中国传统的自给自足的小农经济瓦解，推动了中国商品经济的扩展。京汉铁路建成前，从北京到汉口，走驿道需 27 天，铁路开通后只需两天半即可抵达；津浦铁路建成前，从天津到浦口，无论是水运还是驿道，行程均需 25 天左右，铁路开通后，行程仅为 2 天多一点时间。铁路的便捷，增加了商品流量，加速了商品流速，促进了商品经济大规模的发展。铁路的展筑，加速了经济重心的变迁，推动了中国城市化，使一大批近代城市在铁路沿线兴起，并成为所在地的新的经济中心。在东北，中东铁路修筑后，使哈尔滨这个昔日的“渔村”，到 1905 年已跃升为北满最繁华的城市，使得黑龙江的省城齐齐哈尔黯然失色，旅顺、大连（土名“青泥洼”）自南满铁路通达后，一跃而成为东北贸易中心，几与上海、广州齐名。在华北，天津这座华北的军事

重镇，昔日人称天津卫，自京奉铁路、津浦铁路建成并与京汉铁路、京绥铁路联接后，迅速转变为仅次于上海的全国第二大海港、人口过百万的第二大城市。在华东，位于淮河、运河交汇处的清江浦，历史上有江北首府之称，是南粮北运的集散地，但自津浦路开通后，清江浦日渐衰落，无可奈何花落去，再也无法重现往昔的繁荣景象，成为一座默默无闻的小城。

铁路不仅在经济上具有重大的价值，而且在政治上也加速了近代中国的一体化，打破了封建时代中国的分散落后状态，推动了中国由家族国家向民族国家的转轨，加强了中央与地方的联系，增强了民族凝聚力和国家认同感。诚如近代中国历史上力主修铁路的洋务派代表人物张之洞所言：“铁路成，则万里之外旦夕可至，小民生业靡不流通，朝廷耳目靡不洞达，山川之产靡不尽出，风俗之陋靡不尽除；使中国各省铁路会通，则国家气象大变，商民货物之蓄息当增十倍，国家岁入之数亦增十倍。”张之洞所言虽不无夸大其词，但也形象地概括了铁路的功效。在近代中国，铁路作为近代文明的桥梁，将近代工业文明从沿海输入内地，从城市输注乡村，极大地促进了中国传统农业文明向近代工业文明的转型。

总之，铁路在近代中国，在中国近代化的过程中，起了“助推器”的作用它之成为列强侵略和征服中国的工具，源于中国近代社会的半殖民地半封建地位，是铁路路权丧失的结果，而不是铁路本身的原因。经过中国人民的抗争，铁路的路权发生根本性革命，回归到人民之手。人民铁路诞生后，铁路这一近代文明的标志和近代化的产物，将会推动中国近代化的更快发展，使铁路呈现出人民性的本色，成为人民便利的工具。

二 中国近代铁路的肇兴 (1876~1894)

1. 吴淞铁路的兴建与拆毁

世界上第一条铁路 1825 年在当时最发达的大英帝国开始投入营运。铁路出现不久，关于铁路方面的知识和信息，随着西方商人、传教士在 19 世纪 30 年代末便传入中国。息力在《英国论略》中介绍道：英国“其干推贸易之法，有火轮船航河驶海不待风水，又造輶辘路，用火车往来，一时可行百有八十里”。郭实腊在《贸易通志》中比较详细地记载了西方的铁路情况，并提出铁路“亦中国所当法”。1840 年英国用枪炮轰开中国紧闭的国门后，为了开辟中国市场，便觊觎在华修建铁路。1844 年，外国商人便有谋划修筑从印度的加尔各答到中国广州的铁路；1847 年，英国海

军军官戈登私自勘探台湾基隆煤田，鼓吹在港口和矿区之间敷设铁路；过了两年在华西方势力的喉舌——《中国丛报》鼓吹不择手段地在华兴筑铁路，并设想以上海为起点修建两条：一到杭州，一到苏州。这期间列强鼓吹修路的主要动机，在于为扩展商品市场创造便利的运输条件，也隐含有军事上的意义，设铁路以便煤的外运，保障它们来华船只，特别是海军舰艇就地取得燃料。

第二次鸦片战争后，列强势力开始渗入到中国内地。中国土地广袤，交通闭塞，为便于向中国内地扩展，从 19 世纪 60 年代起，西方列强开始向清政府提出筑路要求。最先提出这种要求的，是英国驻广州领事馆翻译梅辉立。他于 1862 年向广东当局提出修筑广东至江西的铁路，并至大庾岭踏勘。1865 年，英国铁路专家斯蒂芬生向中国政府鼓吹其发展中国铁路的计划，设想以汉口、上海、广州为三个基点，敷设 4 条干线（汉口沿长江至上海；汉口西至四川，再经云南往缅甸；汉口至广州；从上海经镇江至天津、北京）和三条支线（从上海经杭州、宁波至福州；从福州往内地的茶叶产区；从广州起与上述第二条干线上某站相联接）。这个铁路计划，不仅把当时中国四个重