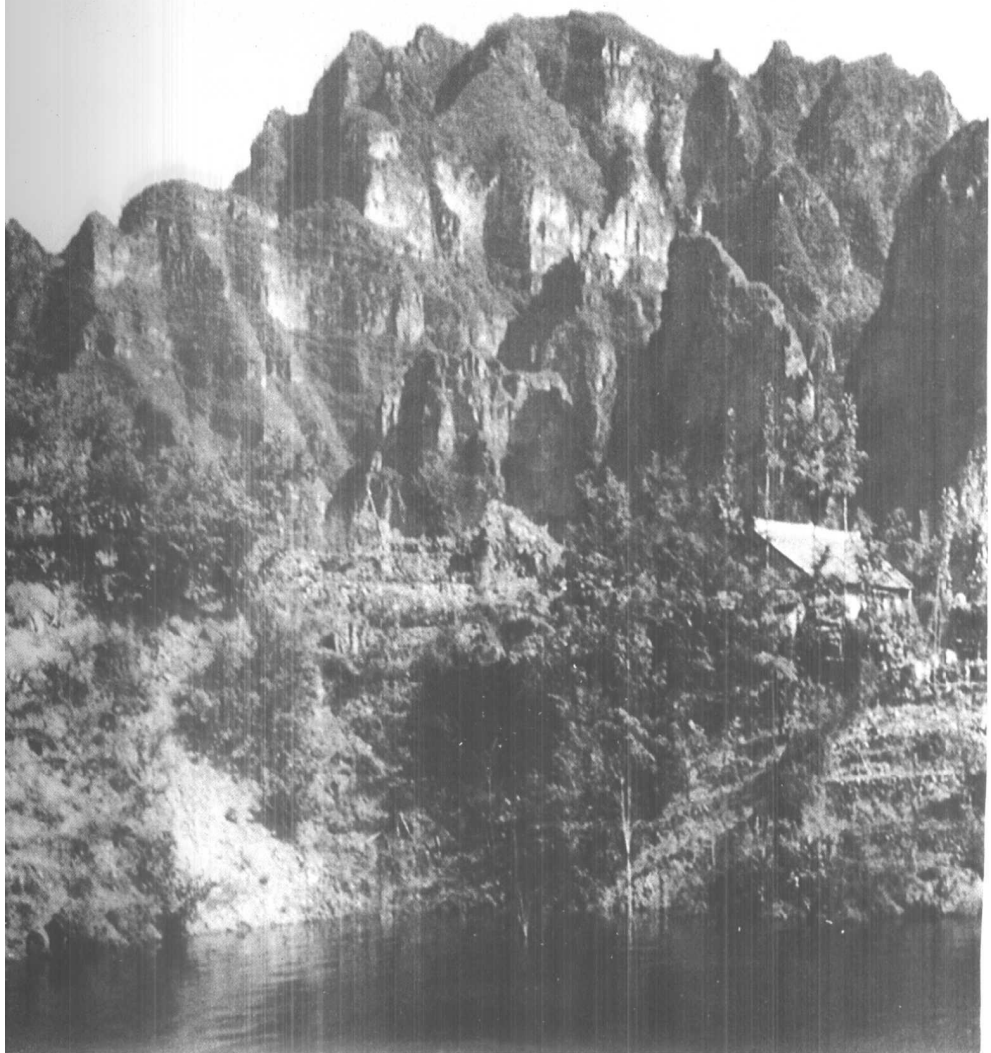


经济事件



中国第一座近代大型煤矿 ——开平煤矿的创办

开平煤矿是中国大陆第一座采用西方机器设备和技术进行生产的近代大型煤矿。它的创办，有着深刻的国际国内政治、经济背景和独特的地理资源条件。

1840年鸦片战争以后，西方列强疯狂地对中国进行主权践踏和经济掠夺。至70年代中期，外国资本家竞相在中国开办了50余家近代工业企业。洋务派打着“求强”、“求富”的旗号，从1860年开始，引进西方先进技术设备和经营方式，创办了一批军工和民用企业。中国通商口岸的开放，刺激了近代航运业的兴起。加之洋务派创办水师，引进大批新式舰船。所有这些，造成煤炭的大量消耗，使中国市场出现煤炭需求骤然增长，传统土法采煤远远不相适应的局面。洋务派官僚李鸿章等借筹办海防之机，多次上书朝廷，请求“开采煤铁以济军需”并最终获准。唐山近代煤炭开采业由此应运而生。

当时的唐山还是一个名为桥头屯的荒僻村落，但这一带地下得天独厚地蕴藏着丰富的优质煤炭资源。远在明代，当地人即以土法挖煤，至洋务运动时期，生产已经小有规模。

1876年11月，直隶总督李鸿章饬令上海轮船招商局总办、候补道唐廷枢偕英国矿师马立斯，到开平镇一带勘察煤、铁资源情况，取得满意结果，第二年即批准《开平矿务局招商章程》十二条，该局开始实行招商募股，官督商办。1878年7月24日，李鸿章、唐

廷枢设局于开平镇 后移唐山)正式创办了开平矿务局 唐廷枢任总办。开平矿务局从英国引进钻探、采煤的机器设备 ,10 月 2 日 ,在开平西南的桥头屯正式开机钻探 , 1879 年开始按着近代企业的要求凿井建矿 , 两年后建成第一、二号井 , 定名为唐山矿。矿区地面建筑约 400 亩 煤矿拥有其周围 5 公里以内的矿产开采权。

开平煤矿在提升、通风、排水三个环节上实现了机器作业 , 为提高生产效率及煤田的深部开发提供了有利条件 , 在经营上引进西方资本主义国家的管理机制和方法 , 重金聘请英国矿师柏爱特指导监督生产 , 采用招商募股按股分成的方法募集资本 , 并按市场需要组织规模生产。 1881 年开平煤矿顺利建成投产 , 当年产煤 3613 吨 ,1883 年年产达到 7.5 万吨 , 超过先期投产的台湾基隆煤矿 (1884 年中法战争中被炸停产) 最高年产 5.4 万吨的水平 ,1885 年产煤高达 24 万多吨 , 成为当时中国第一座近代大型煤矿。

1887 年 , 开平矿务局又在唐山矿以东 20 公里的林西开凿新井 , 建成了西法采煤的林西矿。全局的煤炭产量逐年递增 , 到 1899 年累计已达 631 万吨。开平煤炭主要销售给上海轮船招商局、天津机器局和北洋水师等。不久 , 香港及一些外国船只也开始使用开平煤。1889 年至 1899 年的十余年间 , 全矿盈利高达 500 余万两白银 , 相当于先后募集的 150 万两股本的三倍多。开平煤逐渐取代“洋煤”占领了天津煤炭市场。其经营在中国当时“官办”、“官督商办”的 10 余座煤矿中是最成功的一个。

中国第一条标准轨距铁路 ——唐胥铁路的兴建

中国第一条标准轨距的铁路，是 1880 年由开平煤矿创始人唐廷枢冲破重重阻力主持兴建的。这条铁路东起开平矿务局唐山矿，西至丰润，今丰南，胥各庄。它的运营，标志着铁路运输方式首次引入中国，对中国近代铁路交通运输业的发展起了有力的推动作用。

1876 年，唐廷枢在呈报李鸿章的《勘察开平煤铁矿务节略》中提出：“欲便开平之煤大行，以夺洋煤之利，及体恤局轮船，多得回头载脚十余万两，苟非由铁路运煤，诚恐终难振作”。唐廷枢从开平煤矿振兴发展的长远利益出发，指出修建铁路是降低煤炭运销成本，与进口煤竞争以最终占领煤炭市场的需要，并在勘察、筹建开平煤矿时，大胆谋划在矿区至北塘港口，修筑一条百里长的铁路。他的这一设想无疑是大胆的。因为，自从 1863 年起，西方商人就企图在中国境内修筑铁路，但清王朝中视铁路为“西技淫巧”的封建保守势力多方阻挠，乃至朝廷屡屡严加禁止。

唐廷枢修筑铁路运销煤炭的计划，虽经李鸿章呈奏朝廷获准，但在筹备过程中，一再受到朝廷顽固派的极力反对。洋务派巧妙与之周旋，一方面改变原计划，先由胥各庄至芦台开挖一条人工运煤河，另一方面在购买煤河地亩时，暗中买下了铁路路基所需的土地。1880 年，开平矿务局开挖了一条胥各庄至芦台河口、长 77 华里的运煤河，同时以修筑“快车马路”（以马拉车的铁路）为名，秘密

修筑起一条唐山矿区至胥各庄的铁路。

唐胥铁路于 1881 年 6 月 9 日首次通车运营。这是由中国人自己在华夏大地上兴建的第一条铁路。铁路全长为 10.2 公里 轨距为 1.435 米。这作为中国铁路的标准轨距定制，一直沿用至今。

开平煤矿生产的煤炭，虽可经唐胥铁路运输到胥各庄，但从胥各庄到天津码头，却只能依赖人力在河上拉纤。冬季到来，河道封冻，运输极为困难，而一旦进入涸水期，煤船又常停棹候水。运输渠道不畅，造成矿内煤炭大量积压，而天津煤炭市场上开平煤却供不应求。开平矿务局商董向李鸿章禀陈煤河运输的种种弊端，表示愿凑股银，将唐胥铁路接办延长。经李鸿章同意，1886 年开平矿务局将唐胥铁路接修 65 华里至芦台附近的阎庄储煤厂，李鸿章奏准朝廷成立了官督商办的开平铁路公司，购入了唐胥铁路和胥各庄修车厂。该公司是中国最早的铁路运输企业，1887 年改称天津铁路公司。此后，因经济和军事需要，官府与商界联手将唐胥铁路从两头分别拓展：其西端于 1888、1901 年修至天津、北京 东端，1896 年修至山海关，然后向关外延伸，1907 年修至奉天。至此，京奉路全线通车。

中国第一座铁路工厂 —— 唐胥铁路修理厂

在开平煤矿开井钻探和唐胥铁路秘密筹建的同时，为了适应煤炭生产和铁路运输需要，开平矿务局于 1880 年在丰润（今丰南）胥各庄创办了中国铁路史上第一座机车车辆工厂——唐胥铁路修理厂（俗名胥各庄修车厂）。

建厂之初，厂房简陋，生产设备落后，仅有几十名工人，担负的主要任务是修造唐胥铁路使用的 12 吨兽力运煤车。工人们就是在这种条件下，于建厂当年建造了中国第一台蒸汽机车。

1884 年，唐胥铁路向西延伸至塘沽。1886 年官督商办的开平铁路公司成立。该公司购入了唐胥铁路和胥各庄修车厂。1888 年该厂被迁至唐山西马路，更名为唐山修车厂。当时，厂区仍十分狭小，占地仅 40 余亩，有工人五六百名。厂内设有翻砂场、机器场、修车场、火车房等。工厂聘请英国人管理，开始从英国进口机器设备和原材料，除修造煤车和小火车头外，还能制造货车和花车（客车）曾为慈禧太后制作了 17 辆昂贵豪华的专用包乘车——“龙车”。

随着唐胥铁路的东西延伸，唐山修车厂修造任务日益繁重，1899 年该厂在老厂南购地 500 亩兴建新厂，1903 年新厂建成，拥有各种机器设备 770 台，实用动力 2355 马力，职工 2700 余人，成为当时中国设备先进齐全，生产能力最大的铁路工厂。1907 年随着京奉铁路局的成立，唐山修车厂更名为京奉路唐山制造厂。

中国第一台蒸汽机车 ——“龙”号机车的诞生

1880年，开平矿务局在兴建唐胥铁路的同时，悄悄在其所属的胥各庄修车厂内，制造了中国第一台蒸汽机车。

这台 0—3—0 型蒸汽小机车，是修车厂工人按英籍工程师金达设计的图纸，使用极其简陋的设备，利用废旧材料制成的。机车上用的锅炉是从卷扬机上拆下来的，底盘、车体用井架的槽钢制成，三对动轮是从进口的废铁料堆中挑选出来的。造好的机车车身长约 18.8 英尺，重约 10 吨，牵引能力百余吨，时速约 5 公里。工人们还在机车两侧各镶焊了一条黄铜镌刻的飞龙。机车虽然结构简单，马力不大，但它却标志着中国近代铁路交通运输的历史帷幕由此拉开，展示了中国工人阶级的聪明才智和进取精神。开滦总矿师、英人白内特的夫人曾为其起名“中国火箭”号，但中国工人们一直自豪地称它“龙号”机车。

“龙号”机车于 1881 年 6 月 9 日上轨点火，拉响第一声汽笛，运行在唐胥铁路上。“龙号”机车运力虽较畜力运输增加了 10 倍，但因昏庸的清廷听信一些无知官员关于“震动东陵”（位于唐山西北 70 多公里的遵化清皇陵）“黑烟冲天，有伤庄稼”的奏本，下令禁止使用。唐胥铁路上跑的仍是骡马拖拉的木轮铁瓦运煤车。直到 1882 年 6 月，“龙号”蒸汽机车才获准重新启用。

“龙号”机车退役后，曾存放在北京府右街交通陈列馆前环形道上的机车房内，在供人参观展览时，仍可点火运行。1937 年日

本帝国主义发动全面侵华战争，占领北京后，将展览馆迁移到和平门内的一条胡同里，“龙号”机车却从此不知去向。

中国第一座水泥厂 ——唐山细敏土厂的兴办

唐山细敏土厂（细敏土，水泥的英文译音）始建于 1889 年，这是中国第一座水泥厂，素有“中国水泥工业摇篮”之称。

19 世纪 60 至 80 年代，中国洋务派在“求强”、“求富”的口号下，创办了一批近代军用工业和民用工矿运输企业。水泥是兴建这些厂矿用的主要建筑材料，而当时中国还没有生产水泥的工厂，多年来，水泥需求量日益增长，却全部依赖进口。进口水泥的售价又极高，每桶（170 公斤）价格约相当于一名普通工人 3 个月的工资。洋务运动的倡导者和实践家都急于改变这种状况。

开平矿务局总办唐廷枢是广东香山人，他从同乡友人那里得知，自己家乡的粘土与石灰石混合后，可以烧制出水泥，于是他开始大胆尝试。经反复多次取样到香港、澳门试验，积累大量的可靠数据后，唐廷枢奏请李鸿章批准，于 1889 年 11 月正式兴办了官督商办的唐山细敏土厂。建厂筹资共 6 万两白银，由开平矿务局、军械所各局、广东香山县五中堂倪田主各出 2 万两。厂址选在唐山大城山南麓，占地面积 40 余亩。投产之初，主要原料产自广东香山县，经水、陆长途运输到唐山，生产成本较大，又因石灰石质地次，产品质量不过关，因此连年亏损。1892 年唐廷枢病逝，次年，唐山细敏土厂停产。

中日甲午战争以后，国内“设厂自救”的呼声日高，1899 年，原开平矿务局会办周学熙擢升为总办，他一上任即着手恢复已停办

6年之久的唐山细敏土厂。不幸，1900年八国联军侵华，英国墨林公司骗占侵吞了其窥伺已久的开平矿务局，不久英军强行接管了开平矿务局所有产业，唐山细敏土厂作为该局产业的一部分也被英国资本家侵吞。

1906年8月，曾参与“收开”事宜、已改任长芦盐运使的周学熙筹银7.48万两，把唐山细敏土厂从英国人手中“赎回”自办。1907年7月，周学熙募足股银100万两，正式建立启新洋灰股份有限公司，“启新”寓意重新办厂，由开平矿务局矿师李希明任经理。工厂新购地300余亩，在原厂基础上进行扩建，生产原料就地取材，改以唐山大城山的石灰石及唐坊粘土为主要原料，大大降低了生产成本，又不惜重金从丹麦进口了回转窑、球磨机等新式设备，高薪从德国聘请技师、烧窑技工和新式设备管理使用人员，生产出了高质量的水泥，年产量达到25万桶，约合4.25万吨。原唐山细敏土厂生产的水泥，商标为“狮子”牌，启新洋灰公司将其更名为“龙马负太极图”牌，简称“马牌”。“马牌”水泥在中国开创了使用机械化干法生产水泥的先河。

当时清王朝正推行新政，大力兴建炮台、铁路、码头、桥涵等，需用大量水泥，生产出来的“马牌”水泥，优先供应各军械所等官办军工业，剩余部分才能向民间发售。“马牌”水泥十分畅销，供不应求，官商巨贾纷纷投资入股，使启新很快还清了官方借款，变为民族资本企业。

1911年，“马牌”水泥行销量占全国水泥总销量的92%，启新成为当时中国最大的水泥厂，中国完全摆脱了依赖进口水泥的局面。1904年，“马牌”水泥荣获美国圣鲁意赛会头等奖，这是中国水泥行业的第一枚国际奖牌。1912年，万余桶“马牌”水泥销往美国旧金山，首开中国水泥出口的历史记录。

中国第一座大型铁路桥梁

——滦河大桥

唐山境内的铁路桥梁是随着唐胥铁路的延伸而修建的，最早的大型铁路桥梁，是建成于光绪二十年（1894年）的滦河大桥，其中心位于京山线319公里处。它横跨滦县与昌黎交界处的滦河，是中国铁路史上第一座大型铁路桥梁。它的建成和通车，成为联结华北与东北的咽喉要道，为冀东乃至东北的经济发展、革命和建设发挥了举足轻重的作用，在中国铁路史上写下了光辉的一页。

清光绪十六年（1890年），帝俄加紧蚕食东北领土，清廷深感其祖陵受到威胁，故采纳李鸿章“唐津铁路向东延伸”的建议。光绪十八年（1892年），筑路工程进展到滦河河畔。同年5月始建滦河大桥。时由提督周兰亭、直隶后补道李树棠主办，并请英人金达为总工程师负责勘测设计，李吉德、狄连德、穆和德为副总工程师，特聘英人喀克斯包工承建。由于大桥位于两端山坡之底，河宽桥高，故工程极为艰巨。施工初期即受阻，因河床泥沙很深，又遇水涨流急，工程打桩遇到困难。据《滦县志》记载：“按当日修筑桥墩，屡筑屡塌，缘河面宽而流急，河底淤沙极深，夏时山洪暴涨，势甚强悍，施工最难。”喀克斯对此一筹莫展，不得不请日本人帮忙，结果日本人浅尝辄止。再次转包德国工程师，改用空气打桩法，仍无济于事。眼看工期迫近，无奈金达授意喀克斯求助于正在石门（今卢龙县境）修筑铁路的中国工程师詹天佑，以解燃眉之急。

詹天佑来到现场后，仔细研究了河床土壤和地质结构，结合现

场勘查测量，重新选择桥址，并决定在桥墩施工中采用“压气沉箱”工艺。用中国潜水员深入河底，以传统的方法配合机器打桩，终于顺利地奠定了桥基，并以两端桥台作深井基础，用混凝土灌注，中墩沉箱圈中以片石填筑基础，用块石垒砌墩身而成。几经周折，最后，还是中国专家和工程技术人员解决了外国人不能解决的问题，大长了中国人的志气。光绪二十年（1894年），滦河大桥按期竣工。桥长 670.6 米，宽 6.66 米，水面高 9.66 米，桥墩 16 个，计 17 孔，中 5 孔各宽 66.6 米，余宽不等，每墩各长 7.33 米，宽 3.37 米。设计荷载为古柏式 E-28 级，工程造价 872495 两白银。

一条长虹飞架两岸，天堑变通途。从此，来往车辆如梭。

滦河大桥历经沧桑，曾遭战争破坏。1948年冬，辽沈战役胜利结束，东北解放大军持戈入关进行平津战役。国民党反动派为阻止大军入关，炸毁了滦河大桥。在这紧要关头，铁路职工和人民群众挺身而出，经过昼夜紧急抢修，使东北解放大军和军用列车顺利通过。1976年7月28日唐山大地震，从东北方向进入灾区的救灾部队和车辆全部依赖滦河大桥。横渡滦河唯一通道的滦河大桥，在支援唐山抗震救灾中发挥了巨大作用。

京 东 板 栗

唐山有着得天独厚的自然地理条件。北部山区的迁西、遵化沿长城地带及迁安与滦县的沙地、丰润的部分山区，土壤多为棕壤和粗骨性褐土，含有多种微量元素，这片土地盛产板栗。

据古书记载，京东（唐山）板栗历史悠久。《战国策》中记述：“幽燕有枣栗之利，此所谓天府也。”秦汉时期，栗树栽培兴盛，有“燕秦千树栗”之说。唐宋以来，唐山一些地方出现了“栗园村”。如迁西的栗树湾子村、栗树沟、栗树庄，滦县的栗园村，开平的栗园村等。据日本《中国物品传入日本的故事》一书记载，京东板栗最初是由华侨李金章于 1910 年在东京闹市浅草地区开始经销。此后，板栗销往日本的年出口量由百吨发展到上千吨，成为唐山土特产出口的一大名品。后来，由于多年战乱，树木毁坏严重。抗日战争时期，全市残留栗树仅为 7 万亩，年产量 2000 至 3000 吨。到 1949 年，共有栗树 7.92 万亩，年产量 3345 吨。

建国后，唐山将板栗作为山区经济发展的重点，大力扶植生产，扩大栽培面积，改进栽培技术。从 1949 年到 1965 年，栗树面积增加到 21.16 万亩，年产量增加到 12345 吨。1980 年，河北省命名迁西县为板栗生产基地县。1988 年，国家科委将迁西县板栗生产列入了星火计划。在国家的大力扶植下，唐山北部山区栗树有很大发展。迁西县栗树面积高达 24.8 万多亩，年产量 8135 吨，年出口量 7450 吨，占全国出口量的四分之一，河北省的二分之一，年创汇 448.87 万美元。遵化市栗树面积 17.08 万亩，年产量 3648 吨。日本《每日新闻》称迁西板栗是“中国甘栗的最佳食品”。日本

《经济新闻》称迁西板栗为“高级品”。以迁西板栗为代表的京东板栗还被国际市场誉为“东方珍珠”。

唐山陶瓷

唐山陶瓷生产始于明代永乐年间。

永乐二年(1404年)山东枣林庄(今河北中部)和山西介休等地移民来唐山湾道山附近安家落户。其中范、田两家在原籍世代业陶,他们发现湾道山南蕴藏煤、矸丰富,遂就地取材,在耕作之余烧制少量缸盆陶器,这就是唐山陶瓷的起源。明嘉靖年间(1522—1566年),从山东枣林庄迁到唐山湾道山一带的秦家和常家合伙烧制缸盆,其作坊取名陶成局。清雍正年间(1723—1735年),东、西缸窑两地窑户逐渐增多,人们按其村落位置,称东边为东缸窑、西边为西缸窑。

陶瓷生产初期为农村家庭副业,所产罍、瓮、盆、盎与油灯壶,品种数量甚微,主要供当地人民生活所用。清康熙年间,西缸窑的首家陶瓷作坊东裕成诞生,至1840年鸦片战争前夕,东、西缸窑共有陶瓷作坊10余户、工人百余名。到清代末期,唐山的陶瓷业发展较快,东缸窑陶瓷作坊有陶成局、永庆隆、余庆局、东陶成、三合义、泰成局、复兴局、义来局、本茂局、本发局、宝善兴、宝善隆、庆和成,西缸窑陶瓷作坊有东裕城、祥泰成、祥泰局等8户;乔屯也有瑞生缸局和全信缸局。全市陶瓷作坊发展到20多户。每户从业人员十几到40人不等。原料粉碎靠畜力,产品制作靠手工;季节性生产。产品以大缸、盆盎为主。

光绪年间,陶成局为开平煤矿包制修建矿井用之缸砖,后又为大沽船厂生产缸砖和耐火土,使其资本大增,扩建窑炉厂房,拓展生产规模,职工增至百余人,成为唐山首家资本主义陶瓷业。民国

三年（1914年），启新洋灰公司老厂试产陶瓷。翌年，该厂正式建为瓷厂，生产日用陶瓷和卫生陶瓷。4年后，该厂与启新洋灰公司脱钩，由德国人汉斯·昆德租赁经营，厂名定为启新瓷厂。翌年，研制出半陶半瓷性质的洋灰瓷，并从国外引进机器设备，先后研制出日用白瓷、电器瓷件和铺地砖、卫生陶瓷。至此，唐山陶瓷由烧制土陶器开始进入烧制白瓷器的新时期。

与启新瓷厂同期兴建的新明瓷厂，初期仅能生产缸盆等日用粗瓷。后见同业竞起，遂派人去江西、河南、山东等地考察，并学习启新的经验，添置设备，聘请人才，研制出了日用细瓷。并在京、津、唐设立了五所批发售品处。到1936年，唐山窑厂已发展到40多户，一些产品销往东北各省。

30年代末期唐山发电厂的兴办，使陶瓷业得以采用电力粉碎原料，有力地推动了陶瓷业的发展，使陶瓷业形成一定规模。1942年，启新瓷厂通过增建厂房窑炉扩大了生产。1943年，德盛窑业厂工人大幅增加。“新明”、“德盛”、“启新”、“德顺隆”等较大厂家分别在京、津、沪设立分销机构，使唐山陶瓷业市场得到拓宽。40年代后期，唐山陶瓷受连年内战和国民党政府横征暴敛的影响，日趋萧条。到唐山解放前夕，陶瓷业一片凋零，全市88户有36户停产破产、52户勉强维持生产且开工不足，工资不能照发，行业职工失业者达70%以上。

唐山解放后，党和政府为使陶瓷业得到恢复和发展，对私营窑厂采取了扶植保护政策，多次发放贷款，组织劳资双方开展生产自救，进行民主改革等。到1949年6月，开工复产的窑户达86个。特别是1957年，全行业实行公私合营，陶瓷业有了飞速发展，全年工业总产值比1953年增长一倍多，相当于1949年的11倍。

新中国建设的30多年中，唐山陶瓷业不断迈出新步伐，跨入

了全国重要陶瓷产区的行列。到 1986 年，全市已有大小陶瓷企业 70 多家（不含县属企业），固定资产达到两亿多元，比 1949 年增长 15.2 倍；有职工 18720 人，比 1949 年增加了 11.66 倍；工业总产值达 19969 万元，比 1949 年增长了 89 倍，在全国八大陶瓷产区居第三位。截止 1986 年，唐山日用细瓷、卫生陶瓷和釉面砖累计出口量分别达 12 亿件、1157 万件和 1007 万平方米。其中日用瓷已远销香港、东南亚、中东、欧洲、大洋洲及拉美等 50 多个国家和地区。胜利牌卫生瓷和三环牌釉面砖除销往东南亚、中东、非洲等 30 多个国家和地区外，国内市场已覆盖了除台湾、西藏以外的 28 个省、市、自治区，并成为供应国家重点工程和高级宾馆饭店的名牌产品。

唐山陶瓷创出了许多载誉国内外的名牌产品，有数十种产品获得省优、部优奖和国家金质奖、银质奖。卫生洁具在全国历次质量评比中独占鳌头；釉面砖在全国七次评比中荣获六次第一。

在改革开放的新时期，“北方瓷都”将会绽放出更加绚丽的光彩。