

中國鐵路創作者

# 唐景星先生小傳

人老堪娛



嶺南葉玉甫總長恭綽，長交通部日，對於

中國鐵路創造者，唐景星先生小傳，亟思著手

纂輯，願以路局之檔卷，久苦不全，先生之眷

屬，又皆散處，一日未能藏事。旋即作輟，惜

哉。作者曾就聞見所及，於十年前，成一傳略，

亦復挂漏滋多，僅刊載於北寧鐵路月刊第一號，

語焉弗詳，祇存崖略，嗣是以來，又檢閱開灤

礦局及招商局各紀載中，頗有所得，又晤先生

文孫金棻，承其開示節略，得悉其生卒年月，

暨家屬狀況，於是先生軼事，粲然較備，亟為

此傳，以存梗槩，若先生者，不徒為中國鐵路

創造者，實又東亞鐵道家之唯一前輩也，中華

民國二十九年夏曆庚辰十月二十日。

距今六十四年，為西曆一千八百七十六年，

亦即前清光緒二年，上海怡和洋行英國商人瑪

理遜所造滬滬鐵路，築成後一年，中國北部始

有唐胥鐵路之設，（由唐山至胥各莊）主其事者，

為香山唐景星先生。先生一生之事業，皆富於

創造之精神，其所留遺於今日，而能發揮光大

者，端推京奉鐵路為第一。（即由唐胥鐵路擴

充延長而敷築者）而輪船招商局，開灤礦務局

次之，唐山洋灰廠，（即今日之啓新洋灰公司）

建永平金礦更次之，皆先生一手所創建者也。

凡一事之創建，能成立至數十年，或數百

年，其始必有主幹之人，植鞏固之基礎，使後

來者，得以竟其改進之功能，故先啓途徑，後

利輪輿，兩者之利益，殆有相等之形勢，而以

創始者之慘淡經營，尤為匪易也。

唐先生諱廷樞，字景星，粵之香山人也，

香山為廣東鉅邑，而縣屬之唐家村，以唐姓為

望族，若政界之唐紹儀，商界之唐露園，醫界之

唐乃安，司法界之唐寶鏐，皆其族人之知名者。

先生幼慧穎，沉毅有大度，肄業於香港之皇家

書院，為院之高材生，習英文兼治商務之學，

即後來所謂之經濟學，具卓識，冠其儔輩，每

試輒列前茅，以優行卒所業，旋畢業，為香港

巡理廳委員，供職於英人之下，非其所志，居

恒鬱鬱，思捨之他適，而苦無相當機緣，會先

生族叔某，為福州隆順洋行經理，（金棻事略

稱順隆。未知孰是）。以年邁思歸田里，薦先

生自代，是為先生入商界之始。

先生既捨香港巡理廳職務，投身商界，乃

亟思有以展其所學，發抒志願，第福州非衝繁

之區，其聲氣未能悉通乎四方，更難期以召號

之力，適福州英國商人，有釀酒滋事，毆死一

荷籍婦人事，輿論譁然，先生激於義憤，代為

不平，出而質問，爲尸主辨護，卒使英國商人折服賠償，於是一般西人，咸嫉忌之，先生至是亦復不樂居此，遂轉而之滬上，是時先生之友吳君南皋，章君秀川，爲上海怡和洋行經理，南泉策仕廣西，遂舉先生繼其事，先生允之，乃被任爲上海怡和洋行經理，怡和商人，議築由吳淞口至上海之鐵路，曰淞滬鐵路，於時風氣不開，上下官民，一致反對當事者又復處理失宜，阻力橫興，旋由直隸總督李鴻章，委派道員盛宣懷，與之交涉，撤消已成之路線，而悉數購入其已用未用各材料，移至淡水地方存儲之，先生環顧世勢，有所感觸，乃北走京津，力陳修路之利於李鴻章氏，兼及探礦通航兩事，詳述利害，李氏動聽，采納其所建議，是爲先生獨立營運之始。

時有道員朱其昂字雲甫者，浙人，爲海運局總辦，駐滬辦公，因運送漕糧，改用海運，往還津滬，輒需時日至三閱月之久，而海道綿遠，風濤險惡，天庾正供，未便久延，乃商之於先生，擬設輪船局，以便輸送，先生允爲招股壹百萬兩，興辦輪船招商局，兼營客貨運輸事業，由朱稟請直督李公鴻章，即以輪船招商局總辦事畀公。是時李公方亟從事於建設新海軍，一面開辦輪船招商局，一面籌設開平煤礦

公司，既納先生所建議，乃畀先生以全權，而爲兩新機關之首領。先生亦悉心擘畫，慘淡經營，開中國交通界實業界之新紀元，而爲李鴻章氏海軍計畫之後盾，以裕燃料之接濟，以通航路之運輸，謂之爲政治的商業可，謂之爲商業的政治，亦無不可，是先生接近政界之始。

初輪船所用煤艸，悉皆取諸海外，未免過於消耗，是以先生建議李公，開礦採煤，挽回權利，補塞漏卮，此李公所以奏派先生，兼領開平礦務公司總辦事也，先生既受知於李公，遂招募礦股壹百萬兩，延聘礦師，用新法開採，惟每一新興事業之發起，必賴政府之扶助，若孩提之於保姆，殆爲不可逃之公例，故先生將營鐵路，乃先營礦業與航運，二者之規模既立，乃著手於鐵道事宜，於光緒三年，成立唐胥鐵路，先生又被任爲路局總辦，至是先生身兼三職，事若一體，精神煥發，抱負得展，其時距英美之有鐵路，不過五十餘年耳，所聘之工程師，爲英人金達，路長六英里，初祇准用驢馬拖載，不許駛行機車，光緒七年，即西歷一千八百八十一年，工程師金達，始造軌間，距離爲四英尺八英寸半，復造機車，名爲中國之羅克脫，此機車現存北京交通博物館，一切用人

行政，皆操之先生之手，是爲先生服務鐵路之始。

既而礦廠因距河較遠，不便運輸，遂由唐山至胥各莊之線，展長至薊河邊之閻莊，是爲唐閻鐵路。（光緒十二年）光緒十四年十二月，由蘆台續修至天津，是爲津蘆鐵路。十五年由唐山展至開平，十六年修至古冶十八年修至雷莊，嗣後修至山海關，是爲津榆鐵路。（光緒二十二年）光緒三十一年，修至瀋陽，是爲京奉鐵路。由雷莊以前，屬於先生在世之年，皆先生之所及見者，爲中國鐵路之最早期，而先生亦當爲中國鐵道家之第一人。

先生嘗於光緒九年，出洋考察，其目的爲路政礦政航政三大事業，遍歷歐美，又因華工事，留居南美洲巴西國甚久，既歸國，於所辦之招商局，開平煤礦公司，及唐胥鐵路，皆有具體之進步矣。方天津協約之初訂也，外國商船，駛行內港，汽輪勃興，於是江海航運，悉爲外商所壟斷，吾國沿海之沙船，舊有三千餘號，經此競爭之失敗，乃不免於天然淘汰，遂減至四百號而已，汽輪始爲英公司一號，後乃增至百號，及至先生與朱君其昂建議創立招商局也，購船置台，首在津滬，建立棧房碼頭，百事草創，絕無師承，公衆對此，咸懷觀望，

先生經之營之，定行船章程，創自保船險制，今猶仍之，而助先生之經營成立，則李鴻章（時任北洋大臣直隸總督）、沈葆楨（時任南洋大臣兩江總督）兩公，爲尤力也。所設分局，遠及於南洋馬來各埠頭，又注重長江，及甯波航線，以謀與外商相抵制。其時有旗昌洋行，雄視我國海運，未幾爲先生所兼併，而歸於招商局，觀光緒六年，先生手定招商總局章程序

文

曰：

欲求其法，先周覽外國書之涉輪船者，譯而出之，後參以中國之不同，時異因乎時，地異因乎地，博采衆論，務求一是，本局之總綱總目，以及行船所宜忌，都爲一百三十二條，並附航務之道，現行利弊，大略殆括於此。

創始之難，計畫之劬，先生之虛心毅力，高掌遠矚，蓋其成功之訣此先生於航政之偉績也。

路政航政，既已分途並進，成效昭然，不料礦局股本，至此告罄，遂請添招新股，繼續進行，又以出煤無多，不得不爲推廣擴充之計，乃增開林西等礦廠，雖至是出產漸有起色，而先生百計維持之勞瘁，洵足令人欽佩不置矣，

先生因礦事之策畫爲難，疲精耗神，靡所弗至，嘗變賣房田，斥鬻股票，告貸親朋，自行認股，以爲提倡，其進行困苦，有若是者，是則於礦政之苦心也。

先生所創事業，不止於是，若唐山洋灰廠，（今啓新洋灰公司即繼此成立）建平金礦，永平金礦，（後來財政總長李君士偉嘗繼續營辦）均草創於先生之手，經過若干時期之遞進，而有今日，木本水源，當推先生爲鼻祖也，若招商局之危而復安，以迄近歲，開平煤礦，合併灤礦，始得發達，啓新洋灰，建平永平金礦，數經沿革，均非先生所及見，與先生始願所期許者，亦各有不同，獨京奉鐵路，則造基收效，爲先生生平事業最大之成功。

我國派遣學生，肄業外洋，其在南洋（江蘇）者，自曾文正公國藩始建議者，馬建忠容閱也，其在北洋（直隸）者，自李文忠公鴻章始建議者，先生也，先生在北洋時，請派留學生出洋者，先後凡四次，每次約三十名，赴美留學，費由北洋給予，所治學科，以工商爲標準，官費學生，不學法政，蓋有特殊見解者存焉，非先生之洞達大體，宏攬羣流，其孰能見及此耶，此又先生培植人材，提拔後進之遠識也。

路政航政礦政三大事業，經過十餘年之設

置，而告成功，其盤根錯節，遺大投艱，有非常人所能擔負者，先生佈置裕如，卒底於成，此實先生才識堅定，超越尋常之偉裁也。卒以操勞過度，感患心臟病，歿於天津廣邸，距生於前清道光壬辰年四月二十四日，歿於光緒壬辰年八月二十七日，享壽六十有一歲。原配陳氏，側室曰李、曰張、曰楊、曰姜、曰吳、子九人，女九人，嗚呼，以先生之才識之功績，若在他國，必有以顯揚而紀念之者，願先生之歿也，國人對之，碌碌無所感念，僅查諸招商局卷宗中，有追念先生舊功，贈卹先生家屬賻金壹萬伍千兩而已，國史無相當之紀載，後世無相當之敬禮，僅路礦航三界舊人，知有唐景星先生其人者，至其軼聞遺事，語焉莫詳，能不令人長太息耶，舊德先疇，相望隔世，載筆及此，曷勝景行仰止之思。

按先生遺像，京奉鐵路局，會存半身一幀，軍事以後，已不可求，僅輪船招商局十年前，印行一小冊，題曰舟航之友者，刊載先生衣冠像一幀，是乃先生遺像，海內之僅存者，他日對於先生軼事，若有所獲，當再從事增益於此稿中，俾成全傳，是則無任心香祝禱者也。