

中国自建铁路的诞生

——唐胥铁路修建述略

陈晓东

今日京沈铁路唐山至胥各庄段,建于1881年,乃我国首条自建铁路。〔1〕关于其修建情况,似尚无专文论及。笔者不揣浅陋,有心探求,以裨于中国近代铁路史之研究。

一、短命的洋铁路

铁路是资本主义列强扩大在华势力的重要工具。十九世纪四、五十年代,英、美侵略者已策划在中国修铁路。第二次鸦片战争后,他们付诸行动,先后有过两次筑路之举。

1865年,英商杜兰德在北京宣武门外,擅建小铁路一里许,上行小火车,旨在用实物广告的形式,博得清政府对铁路的好感。然而“京师人诧所未闻,骇为妖物,举国若狂,几致大变。旋经步军统领衙门饬令拆卸,群疑始息。”〔2〕。

1868年,英、美在与清政府进行的修改天津条约的谈判中,企图获取在华修筑铁路的特权,未遂。1872年,美国驻上海副领事布拉特福以修筑“寻常马路”为名,购得上海至吴淞间的路基。后经济实力颇强的英商怡和洋行,接替了布拉特福的活动,于1876年将“马路”暗建成吴淞窄轨轻便铁路,长约15公里,经营客运。英人以欺骗之法,擅自筑铁路,严重侵犯了中国主权。清政府就此强烈抗议。后经往返交涉,双方达成《收赎吴淞铁路条款》,规定“以一年为限期,自光绪二年九月十五日起至光绪三年九月十五日止,由中国买断一切,价银全数付清,所有地段、铁路、火轮车辆等项,均即点交中国承管,行止悉听中国自主。”〔3〕1877年10月,清政府将吴淞铁路赎回,随即拆除。

洋铁路虽仅昙花一现,但它们毕竟向古老的中国输入了近代铁路的实体,如石投水,在中国社会内部引起了震荡。人们开始关注、议论铁路,并随着时间的推移,改变着对铁路的认识。

二、李鸿章筑路态度之变

清政府迟至1889年方将修铁路定为国策。唐山、胥各庄在直隶境内。直隶总督兼北洋大臣李鸿章对铁路的态度如何,于唐胥铁路能否问世举足轻重。

十九世纪六十年代,朝野上下,几乎一致反对修筑铁路。清政府认为,修铁路会“失我险阻,害我田庐,妨碍我风水”,还会“占我民间生计,势必群起攘臂相抗,众愤难当”,

“设或勉强造成，被民间拆毁，官不能治其罪，亦不能责令赔偿”〔4〕。李鸿章对铁路的态度虽亦基本如此，但与顽固派不尽相同，其思想中蕴有潜在的筑路要求。这期间，李鸿章正着手兴办近代军事工业。引进西方先进的科学技术的实践，使他朦胧地预感到，铁路与洋枪、洋炮、机器和轮船一样，将来不可避免地会传入中国。“与其任洋人在内地开设铁路电线，又不若中国自行仿办，权自我操，彼亦无可置喙耳。”〔5〕不过其时李鸿章对兴办铁路，还缺乏信心，认为“公家无此财力，华商无此巨贲。官与商情易隔阂，势尤涣散，一时断难成议，或待承平数十年以后”〔6〕。

十九世纪七十年代上期，洋务运动进入兴办近代民用企业阶段。1872年，李鸿章创办轮船招商局，对近代交通工具的重要作用有所认识，萌发了“改驿递为电信，土车为铁路”〔7〕的想法。1874年，向为中国所轻视的“小国”日本，悍然侵犯台湾。清政府大惊，谕令沿海督抚，筹议加强海防之策。李鸿章痛定思痛，认为中国之所以被动挨打，正在于无电报、铁路，以致贻误时机。他说：“台湾之役，臣与沈葆楨函商调兵，月余而始定；及调轮船，分起装送，又三月而始竣，而倭事业经议定矣。”〔8〕李鸿章视野开阔，对于“西洋政教规模”，“留心咨访考究，几二十年”。自海防议起，“即沥陈铁矿必须开挖，电线、铁路必须仿设”〔9〕。是年冬，他还进京谒晤恭亲王奕訢，“极陈铁路利益，请先试造清江至京，以便南北转输”〔10〕，成为中国第一个具体规划修铁路者。李鸿章开始主张修铁路，虽遭顽固派“痛诋”，但在有识之士中，和者日众。

十九世纪七十年代后期至八十年代初期，是李鸿章投身洋务运动的活跃期。他陆续创办了开平煤矿、天津电报总局和上海机器织布局，认识到“中国积弱，由于患贫。西洋方千里数百里之国，岁入财富动以数万万计，无非取资于煤、铁、五金之矿，铁路、电报、信局、丁口等税。酌度时势，若不早图变计，择其至要者，逐渐仿行，以贫交富，以弱敌强，未有不终受其敝者”〔11〕，从而把修铁路视为求得国家富强的重要之方。这期间，发生了数起关于铁路之事。李鸿章涉足其间，力争保存、修建铁路。

1877年，清政府赎回了吴淞铁路。赎回后怎么办？李鸿章还在上年，就提出可“令英商将现造车路之铁木器具，查开原购实价，由中国承买，另招华商股分接充，其价分年分起归还洋商，如各机器局、船厂、电线之例，雇令洋匠教习。但为两国和好，顾全局起见，切谕怡和不得抬价居奇”〔12〕。当时上海、江湾、吴淞等地，有商民145人，“公禀两江总督，请准铁路继续办理”〔13〕。可见李鸿章代表了商民们的要求。清政府竟鲁莽地将铁路拆除。后来虽把拆得的器材运往台湾高雄，打算供筑台湾铁路用，是路却因费绌未开工，运去的器材严重锈蚀。1898年，清政府又重筑吴淞铁路。这一拆、一运、一建，浪费甚巨。

日本侵台后，丁日昌任福建巡抚。1877年，他奏请修筑台湾铁路，以加强台湾防务。李鸿章支持这一要求，指出“铁路、电线相为表里，无事时运货便商，有事时调兵通信，功用最大”〔14〕。后清政府准之。

1880年，清政府拒绝承认严重危害中国主权的关于伊犁问题的《里瓦几亚条约》，俄国对华进行武力威胁。清政府召前任直隶提督刘铭传入京，筹议拒俄之策。刘认为，要从根本上增强国家实力，应广修铁路，第一步可先修由江苏清江至京师线。刘议一出，即遭顽固派群起攻击。李鸿章则坚决支持，上了著名的长达四千言的《妥议铁路事宜折》，从国计、军谋、民生、转运等诸方面，列举修铁路有“大利九端”，并逐一驳斥了顽固派所谓

筑铁路会“资敌”、“扰民”、“夺民生计”等迂腐之见。他指出：“四五十年间，各国所以日臻富强而莫与敌者，以其有轮船以通海道，复有铁路以便陆行也”，“处今日各国皆有铁路之时，而中国独无，譬犹居中古以后而屏弃舟车，其动辄后于人，必矣”。〔15〕修筑铁路的紧迫感，跃然纸上。其时，顽固派势大，清政府未准刘铭传、李鸿章之请。

直至十九世纪八十年代上期，清政府仍基本上拒修铁路。1877年，它虽然同意了丁日昌筑台湾铁路之请，但这並不表明其国策有了变化，只因“台湾海岛孤旋，迥非内地可比”，〔16〕另行对待而已。不过这也反映了清政府拒修铁路的态度，已不似过去那般坚决，多少有了一点松动。李鸿章身为洋务派首领，权势颇大。他对铁路的态度，已由仅具潜在的修筑要求，到明确表示要修，进至热情高涨，积极争筑，翻然转变。因此，在一定条件下，李鸿章若利用清政府的松动，大力活动，是可以促成中国自建铁路诞生的。而开平煤矿的创办，正提供了这一契机。

三、路赖矿生

直隶滦州开平镇〔17〕一带，自明代始，即有人掘土窑采煤。为解决天津机器局、北洋水师军舰、招商局轮船的用煤问题，1875年，李鸿章奏准筹办开平煤矿，派轮船招商局总办唐廷枢主其事。

唐廷枢在香港受过西式教育，后长期充任怡和洋行总买办，经营轮船运输业多年，且对新式采矿业有兴趣，颇具近代企业管理才干。李鸿章称赞其“熟精洋学，于开采机宜，商情市价，详稽博考，胸有成竹”〔18〕，可谓知人善任。

1876年，唐廷枢踏勘开平矿区，並取回矿石样品化验，证明开平的煤、铁资源皆丰，品位亦好。经李鸿章批准，决定开采。1877年，唐制订招商章程。1878年，在开平镇设立矿务局。经用钻机钻探，确定将矿井选在开平西南15里的唐山。

唐廷枢不仅是开平煤矿的经营者，也是主要投资人，故一开始即十分关心企业的经济效益。开平煤除了矿局自用及就地销售外，将主要外销天津。唐山至津，有130公里之遥。运价如何，决定着煤本的高低。为了多获利润，他作了精细核算。当时天津煤市场上，国产煤价约为每吨“四两五钱至五两。”从唐山往天津运煤，得先用畜力车运至芦台，然后可改水运，煤船沿蓟运河南行，至北塘出渤海，再由大沽口入海河至津。开平土煤的开采价为“每吨二两七钱”，畜力车费为“每吨二两二钱”，再加上船费、力资等，合计每吨“五两六钱”，已高出天津国产煤价，故以往难以销售。开平矿务局用机器采煤，开采价每吨可减至“一两二钱”，则煤本亦相应降为每吨四两一钱，低于天津国产煤价，能有销路。若由唐山至芦台筑铁路，用火车运煤，每吨运费仅“一两”，则煤本又可减至每吨才二两九钱，即便加上税厘，仍低于天津国产煤价许多，与洋煤相较，其价更廉〔19〕。况且机器所采系深层煤，质量优于手工所采浅层煤，按天津国产煤价卖，销路定旺，获利必薄。由此，唐廷枢得出结论：“煤本不难取，所难者使其逐日运出费力”，〔20〕“欲使开平之煤大行，以夺洋煤之利，及体恤局轮船多得回头载脚十余万两〔21〕，非由铁路运煤诚恐终难振作也。”〔22〕

筹办开平煤矿前，李鸿章曾派人开挖直隶磁州煤矿。因无近代交通工具，当地价每吨仅0.9—1.2美元的磁州煤，运至天津后售价竟高达每吨14美元，难以销售，结果该矿只得停

办^[23]。经了解英国煤炭工业历史，他认识到“火轮车之制，权舆于英之煤矿，道光初年始作铁轨以约车轮，其法渐推渐精，用以运销煤铁，获利甚多，遂得扩充工商诸务，雄长欧洲”。^[24]教训与借鉴，使李鸿章悟出了“煤铁诸矿去水远者，以火车运送，斯成本轻而销路畅，销路畅而矿务益兴”^[25]之理。应以火车运煤，李鸿章之心与唐廷枢相通，所以他鼎力支持唐，结合办矿，谋修铁路。

开平一带的铁矿石蕴藏亦很丰富。唐廷枢本打算“开煤必须筑铁路，筑铁路必须采铁。煤与铁相为表里，自应一律举办。”^[26]后因采铁、冶铁需资过巨，便放弃此议，只办煤矿，但铁路仍修。初，唐廷枢曾有过由唐山迤南，筑铁路一百里，至渤海边的涧河口的打算。若是，将煤由铁路运至该地后，可直接经海路运至津。但因“铁路必经之地大半系旗地，如躲避此等旗地，另筑曲折的路线则将所费不赀”，^[27]加之还得兴筑码头，唐只得改变初衷，筹修由唐山至芦台之铁路。开平煤矿投产前，前途未卜，商人多观望，股金未能按期收齐。资金有限，唐廷枢拟先筑唐山至胥各庄（按：时属丰润县，现为丰南县城）段，因该段地势陡峻，车行最难。“五年（按：光绪五年，即1879年），乃稟请直督由矿务局出资，自唐山起至胥各庄止，建一铁路，以便运煤。鸿章许之，专折具奏。奉旨依议。并派矿务局工程师英人（C·W·Kinder 按：即金达）督修。”^[28]顽固派愚昧地认为，“轮车所过之处，声闻数十里，雷轰电掣，震厉殊常，于地脉不无损伤”。^[29]唐山西北遵化县的马兰峪。系清皇室东陵所在。他们声称若筑唐胥铁路，势必震动山川，有碍灵寝，便横加反对。李鸿章、唐廷枢“正筹办间，因廷臣谏阻，奉旨收回成命”。^[30]

开平煤矿于1879年始凿煤井，1881年出煤，1882年全面投产。为避免出煤后，因运力不敷，致使煤产积滞，唐廷枢于1880年着力解决运输问题。胥各庄迤西至芦台，地势平坦，多荒地。矿局开挖了一条运河，长35公里，专供运煤，称“煤河”。芦台至天津间的水道亦予疏浚。胥各庄至唐山，不宜开河，便筑大路。唐廷枢未放弃修铁路的计划，让民工把路修得特别坚实，与铁路路基无异。挖河、筑路于1880年秋冬间开始。时股金不裕，“矿务局曾通过李鸿章的关系从天津机器局和海防支应局借到银三万两，以矿局来年生产的烟煤焦炭抵还”^[31]，保证了工程进行，翌年春夏间工竣。

从唐山至胥各庄，路程虽不长，但机器采煤产量高，“每应运五六千担，须雇大车三百采，〔始〕足敷用，不独无此多车，且车价腾贵，更难化〔划〕算”^[32]。况且“夏秋水涨发，节节阻滞”^[33]，土路泥泞难行。于是李鸿章以退为进，授意开平矿务局再次奏请修建运煤轻便铁路，申明为免于震动东陵，可不行驶机车，以驴马拖曳。经其一再努力，清政府终在“极度不愿意的情况下允许”^[34]。因路基已具，施工顺利。“〔光绪〕七年五月十三日（即1881年6月9日）兴工，六月五日（6月30日）为首创我国标准轨距铁路敷设之期，由〔矿〕总工程师薄内（R·R·Burnett）氏之妻在唐山订〔钉〕第一枚道钉。十一月（按：约年底）工程告竣，每英里用款约英金三千镑。”^[35]该路东起唐山煤井，西南至胥各庄止，与“煤河”相接，长9.7公里^[36]，约合6英里，单线，铺每码三十磅的轻钢轨，由英国进口，最大斜度为百比一。路款全由开平矿务局自筹，未用洋款。

在合理确定轨距问题上，唐胥铁路工程师、英国人金达是有贡献的。唐廷枢本打算用窄轨，一来使铁路轻便些，减少震动；二来可少花些钱。金达不同意，坚持要采用较宽的英国轨距。“……金达了解到这个问题必须力争的重要性。他认为这条矿山铁路的轨距必须放宽，

这条矿山铁路一定要成为他日巨大的铁路系统中的一般，而且他也认识到当时是一个紧要关头，决定的轨距和将来铁路的发展有极重要的关系。……因而他决定在他能力所能阻止的情况之下，决计不让中国人蒙受节省观念的祸害，所以力劝采取英国标准（4呎8吋半。按：合1.435米）。经过一番顽强的斗争，他的意见通过了”。〔37〕各国的轨距，有的较英国的窄，有的较英国的宽，而英国的适中，为多数国家所采用。就在唐胥铁路采用后不久，1886年召开的国际铁路会议，将英国轨距定为世界铁路标准轨距。尔后，我国的自建铁路皆沿唐胥路之制，采用这种轨距。轨距统一，方便运输。采用英国轨距，对开单煤矿亦有实际好处。英国轨距宽于窄轨，配套使用的车辆的尺寸也相应大些，这样可以多装煤。另用英国轨距，所铺的钢轨应重于窄轨铁路，而唐胥路初铺的钢轨每码仅重30磅，“煤车过重，铁轨过轻，若用六十磅钢轨可能经济些”〔38〕。这就为唐胥路日后更换轻轨，改铺重轨，提高运力，打下了基础。

四、机车与驴马之争

1882年初，唐胥铁路投入使用。伊始，只能用驴马拖曳煤车，人称“马车铁道”。

是年，开平煤矿已全面投产，大量的煤急待外运。而驴马的牵引力太小，铁路又有些坡度，运输拖了采煤后腿。为了应急，经金达的设计和指挥，中国工人“利用矿场起重机锅炉和竖井架的铁槽等旧材料，试制成功了一台0—3—0型的蒸汽机车。这台机车，只有三对动轮，没有导轮和从轮，机车全长18英尺8英寸。当时任总工程师的英人薄内（Burnet）的夫人仿照乔治·斯蒂文森（George Stephenson）制造的英国著名的蒸汽机车‘火箭号’的名称，把它命名为‘中国火箭号’。可是中国工人却在机车两侧各刻一条龙，把它叫作‘龙号’机车。”〔39〕这台中国自制的的第一台机车，“其力能引百余吨，驶行于唐胥间”〔40〕，大大加快了煤的运输。机车的行驶，使唐胥路成了完全意义上的铁路。

火车头出现的消息，风传开去。“行车未久，都中言官复连奏弹劾，谓机车直驶，震动东陵，且喷出黑烟，有伤禾稼。奉旨查办，旋被勒令禁驶。”〔41〕

李鸿章十分看重开平煤矿，认为也有了是矿，“从此中国兵商轮及机器制造各局用煤不改远购于外洋，一旦有事，庶不为敌人所把持，亦可免利源之外泄，富强之基，此为嘴失”〔42〕，不甘心机车停驶，影响煤矿生产。当时已近中法战争前夕，轮船、军舰需煤孔急。况且唐山远离东陵达二百里，唐胥路铺的又是轻轨，不可能震动东陵。在李鸿章的支持下，“经唐廷枢力谋营救，经几许波折，数月之后，取消前命，始克照常开驶”〔43〕。仅一台机车不够。同年，开平矿务局“又从英国购来了两台小型0—2—0式（只有两对动轮）机车（称0号），参加运行”〔44〕。

五、路短作用大

唐胥铁路是洋务运动的重要成果。虽然它仅长9.7公里，但毕竟为中国自建的首条营业铁路，行驶了中国自制的的第一台机车，确定了中国铁路的标准轨距，并造就了中国早期的铁路工人。

唐胥铁路应开平煤矿运煤需要而生，又地处关内外交通要冲，因此发挥了很大作用，正如李鸿章所说，“是矿务因铁路而益旺，铁路因矿务而益修，二者又相济为功矣。”^{〔45〕}

1881年，开平矿甫出煤，“煤河”已挖，铁路已筑。1882年，煤矿全面投产，铁路随之通车。矿路并举，煤出路通，使开平煤得以及时外销，赢利后，又扩大再生产，形成良性周转。开平矿投产以来，年产量迅速上升。1882年为38,383吨，1883年为75,317吨，1884年为126,471吨，1885年为187,039吨，1886年为187,314吨。^{〔46〕}投产翌年，该矿即有公积金可留。至1888年，已基本还清债务，开始发放股息，成为我国近代机器采煤业中经济效益最好之矿。经开平矿的示范和推动，1882—1884年间，我国新开办的新式煤矿就有五座。

开平矿建成前，天津的煤市场为日本煤所垄断。1882年始，开平煤经唐胥铁路和“煤河”，源源进入天津。据统计，1882年达8,185吨，1883年为8,503吨，1884年为13,731吨，1885年为17,485吨，1886年为34,100吨。^{〔47〕}铁路、水路运价廉，加之机器开采，劳力便宜，经李鸿章奏准，又得以大幅度降低出口税等因，改使开平煤的销价较日煤便宜得多。1882年，“日本煤炭在天津的标价是：广岛煤矿的块煤每吨售天津纹银七至八两；三池煤矿的块煤则为七两，而开平煤矿的块煤以每吨四两五至五两的售价招揽生意”^{〔48〕}。开平煤的煤质又好于日煤，适合轮船、汽机燃用。由是，在竞争中日煤处于劣势，进口量连年骤降。开平煤入津前的1881年，天津煤市场进口的日煤多达17,445吨。1882年为1,296吨，1885年为566吨，1886年仅为301吨。至十九世纪八十年代末，日煤已不复进口。^{〔49〕}天津煤市场为开平煤夺回。

开平煤矿恃唐胥铁路、“煤河”联合运煤。不久，“煤河”之弊端显露。铁路运输快捷、畅通、四季无阻，“煤河”却不然。“近年察看情形，河道春秋潮汐不大。煤船常有停棹候水之苦。河无来源，亦有岁淤岁挑之费”，^{〔50〕}且每到冬季，还会冰封。开平煤产大幅度增加，亟需提高运力。1886年，唐廷枢“与众商再四熟筹”，要求“将原有铁路，照样接办沿新开河（按：即“煤河”）南岸至河尾至，即芦台左近之阎庄，现储煤厂六处。阎庄外截运河大小船只终年畅行无阻，庶转运不穷，买卖均获便捷”^{〔51〕}。中法战争后，清政府力图振作。李鸿章乘机使唐廷枢的要求获准，成立了开平铁路公司，属官督商办性质，由伍廷芳为总理，唐廷枢为经理。唐胥铁路建成后，路权归开平煤矿。而开平铁路公司独立于煤矿，乃我国首个专业铁路公司。由路矿合一至路矿分开，有利于铁路的集中管理，加快铁路建设。该公司自筹股金，买得唐胥路权，并接筑胥各庄至阎庄局的铁路35公里，于1887年工竣通车。唐廷枢终于实现了十年前的愿望。醇亲王奕譞受李鸿章影响，转向支持修筑铁路。中法战争后，他主持新设置的兼管铁路事宜的海军衙门。经该衙门以加强海防为由奏准，1887—1888年间，唐山至阎庄的铁路又展筑至塘沽、天津。至此，开平煤经铁路可直接运抵天津。后津唐铁路继续延伸。西端次第展筑至丰台、芦沟桥、马家堡、北京；东端次第修至古冶、山海、关大虎山、新民、奉天（按：即今沈阳）。长达841公里。连结关内外的交通大动脉——京奉铁路（按：即今日的京沈铁路），实乃以区区9.7公里的唐胥铁路为始基。随唐胥铁路的逐段展筑，铁路的功用日彰，修路的风气日开。在洋务派的不断推动下，清廷终于顺应了潮流，认识到“此事（按：指修铁路）为自强要策，必应通筹天下局”，“定一至当不易之策，即可毅然兴办”^{〔52〕}，改变了以往的消极态度，于1889年5月，确立了积极修筑铁路的国策。

唐山本系一山名，仅有一18户人家的小山村乔家屯。唐廷枢办开平煤矿，凿井于此。

唐胥铁路以此为起点,使开平矿采掘兴旺,並促进了物资流通,商旅往来,唐山地区日臻繁荣。至十九世纪九十年代,乔家屯已发展为有一千多户的唐山镇,属滦州。至二十世纪二十年代,唐山镇又发展成工矿业较发达的唐山市。^[53]

英人金达,在修筑唐胥铁路、确立标准轨距、设计中国自制的首台机车中,表现得明干、踏实,获清政府信赖。后他长期受雇为中国铁路工程师,为修筑京奉铁路,在技术上起了较大作用。

(1) 1877年,丁日昌创办台湾基隆煤矿时,曾从矿井至海边修了一条轻便铁路,长约9里。因仅用人力拉车运煤,一直未行驶机车,故尚不能称之为完全意义上的铁路。

(2) 李岳瑞:《春冰室野乘》,页204。转引自宓汝成编《中国近代铁路史资料》(1863—1911),第一册,页17,中华书局,1963年5月版(以下简称《铁路史资料》(一))。

(3) 交通史编纂委员会:《交通史路改篇》,第一册,1931年刊。转引自《铁路史资料》(一),页54—55。

(4) 《总署条说,同治六年九月十五日》,见《筹办夷务始末:同治朝》,卷50,转引自《铁路史资料》(一),页22。

(5) (6) 《湖广总督李鸿章奏折,同治六年十二月初六日》,出处、转引处同上,页26; 25—26。

(7) 《复丁雨生中丞》,见《李文忠公全书》,朋僚丞稿,卷13,光绪三十一年至三十四年刊。

(8) 《筹议海防折,同治十三年十一月初二日》,同上书,奏稿,卷24。

(9) (10) 《致郭嵩焘函光绪三年六月初一日》,同上书,朋僚丞稿,卷17。

(11) 《致丁宝桢丞,光绪二年八月十九日》同上,卷16。

(12) 《致冯煦光函,光绪二年三月十六日》,同上。

(13) 《交通史路政篇》,第一册,页11,转引自金士宣、徐文述著《中国铁路发展史》(1876—1949),中国铁道出版社,1985年11月版。

(14) (16) 《总理衙门奕訢等奏折,光绪三年二月二四日》,见《铁路史资料》(一),页83、84。

(15) 见《李文忠公全书》,奏稿,卷39。

(17) 滦州今日称滦县。开平镇今属唐山市。

(18) (33) (42) 《直隶开办矿务折,光绪七年四月二十三日》,见《李文忠公全书》,奏稿,卷四十。

(19) 文中有关价格数,参见《唐廷枢奏勘开平煤铁矿务并条陈情形节略,光绪二年九月二十九日》;《唐廷枢开准开平煤铁并兴办铁路禀,光绪三年八月初三日》,转引自《铁路史资料》(一),页122、123、124。推算结果,不一定采确,但清楚地表明,铁路运煤,可大大降低煤价。

(20) 《唐廷枢开采开平煤铁并兴办铁路禀,光绪三年八月初三日》,同上书,页123。

(21) 招商局的轮船至天津卸货后,由于缺乏南运货源,常常空载返沪。若开平煤能经铁路大量运至天津,则可由招商局之船运载一部分至沪镇售。招商局由此可得一笔可观的运煤收入。

(22) (26) (32) 《唐廷枢奏勘开平煤铁矿务并条陈情形节略,光绪二年九月二十九日》,见《铁路史资料》(一),页122; 123; 122。

(23) 卡尔逊:《开平煤矿(1877—1912)》,页17,1957年版。(Ellsworth C. Carlson. 《The Kaiping Mine, 1877—1912》)。

(24) (25) (45) 《妥议铁路事宜折,光绪六年十二月初一日》,见《李文忠公全书》,奏稿,卷39。

(27) 北华捷战,1879年2月7日,卷22,转引自《铁路史资料》(一),页124。

(28) (30) (35) (40) (41) (43) 《交通史路改篇》,第一册,转引自《铁路史资料》(一),页120—121。

(29) 中国近代史资料丛刊:《洋务运动》(六),页225。

(31) 《开平案据汇编》,页57。转引自张国辉著《洋务运动与中国近代企业》页204, 中国社会科学出版社,1979年12月版。

(下转第54页)

的赞同。3月18日,民德大选中,德国民主社会主义党变为在野党,基督教民主联盟上台执政。5月18日,第一个两德国家条约签订。7月1日,两德货币统一,西德马克在民德流通。其后,苏联又同意统一后的德国可以自由、独立地决定归属哪个军事集团,苏军将分批撤回苏联。8月31日,第二个两德国家条约签订,民德将根据联邦德国的“基本法”加入联邦德国。9月12日,最后一次“二加四会议”在莫斯科举行,四大国批准德国统一并取得全部主权。1990年10月3日零时,联邦德国的黑、红、黄三色旗在民主德国上空升起,分裂41年之久的德国又实现了统一。

综上所述,战后德国的分裂是美、苏、

英、法四大国之间矛盾斗争的结果,两个德国的出现是“冷战”的产物。但长期的民族分裂,并不符合德国人民的意愿,要求民族统一;结束外国军事占领状态是两德人民的共同心愿,也是历史发展的必然趋势。四大国,尤其是美、苏间关系的缓和,对德政策的调整,则为德国统一打开了方便之门。

①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪见《德黑兰、雅尔塔、波茨坦会议记录摘编》,上海人民出版社1974年版,第27、29页;第29—30页;第90—91页;第94页;第225—226页;第157页;第261—262页;第307、317页;第319页;第399页;第437页。

⑫⑬⑭见《斯大林文选》,人民出版社1962年版,第429页、第423页、第480—481页。

(上接第61页)

(34)(英)肯德:《中国铁路发展史》,页25,李抱宏中译,三联书店,1958年版。

(36)关于唐胥铁路的长度,史书记载略有所异。此据《中国铁路建筑编年史》(1881—1981)一书之说。该书由马千里等编著,中国铁道出版社,1983年版。

(37)肯德著,李抱宏等译,《中国铁路发展史》,页25。

(38)北华捷报,1884年12月10日,卷33,转31自《铁路史资料》(-),页125。

(39)(44)金士宜等著《中国铁路发展史》,页14;14—15。

(46)(47)《开平煤矿的产量和外销量(1882—1898年)》统计表,见张国辉著《洋务运动与中国近代企业》,页206。

(48)字林西报,1882年7月7日、8月12日,转引自上书,页208。

(49)《关册》,1880—1895年各年统计报告,同上。

(50)(51)《光绪十二年六月开平矿局商董李鸿章》,见申报,1886年7月27日。

(52)《上谕,光绪十五年四月初六日》,见《德宗实录》,卷269。

(53)参见徐润:《徐愚斋自叙年谱》,1927年刊,页75。