

长路漫漫始于斯 踏访我国第一条标准轨距铁路——唐胥铁路

刘树华 唐山博物馆

刘 飞 唐山博物馆

刘岭峰 唐山市艺术学校

[摘要] 本文以踏访的形式对我国第一条标准轨距铁路——唐胥铁路的修建背景、过程、发展进行了详尽的挖掘和介绍，旨在阐明洋务运动中洋务派对中国早期铁路建设所作出的贡献，以及唐胥铁路对当时唐山煤矿资源运输所发挥的作用。同时也从唐胥铁路这一层面对中国铁路发展史作一简单了解。

[关键词] 唐胥铁路 唐山矿 洋务运动 李鸿章

世界上第一条铁路于1825年诞生在英国，很快，传教士把铁路的知识带到了中国，自此，中国铁路开始了它艰难的诞生过程。

洋人对中国铁路的建设表现出极大的热情，但闭锁太久的清朝官民无法接受那机车的轰鸣和滚滚的烟雾，将其“骇为妖物”。随即，英国人在北京宣武门外擅建的小铁路和美国人骗建的吴淞铁路相继被闪电般拆除，但“妖物”的轰鸣已经开始蔓延，震荡了整个中国社会，人们开始真正关注铁路并逐渐改变对其的认识。而李鸿章的转变最为彻底，也最有意义，正是由于它的积极斡旋与鼎力支持促成了中国铁路的诞生。唐山开平煤矿的创办，是修建中国铁路的一个契机。成就了我国第一条标准轨距铁路——唐胥铁路。

一、铁路源头——唐山矿一号井

唐山矿一号井，中国第一口现代化煤井。这座历经130多年沧桑的矿井，至今仍在使用。但它的面貌早已改变，我们无法想像它最初木制井架的容颜，在它脚下就是中国第一条准轨铁路——唐胥铁路的起点。唐胥铁路起自唐山矿一号井，止于胥各庄（今丰南区境内），全长9.76公里，是中国第一条自建铁路，也是我国铁路总里程的源头，踏访也从这里开始。

1876年的唐山还不是一座城市，而几位不速之客的到来开始了唐山与近代工业文明的接轨。10月至11月，奉北洋大臣、直隶总督李鸿章之命，唐廷枢带领英国矿师马立师用极其快捷的速度完成了对唐山煤田的勘察，初步探明煤炭储量600万吨。这一结果让唐廷枢和李鸿章都大为惊喜，因为这解决了清政府兴办洋务的燃眉之急。

十九世纪中叶，帝国主义列强依仗“坚船利炮”肆意侵略中国，清王朝朝政腐败，外侮加剧。面对列强入侵，朝野有识之士力主“师夷之技”，寻求自强富民之路，从而兴起了洋务运动。从1863年开始，近20年间，洋务派在南京、上海、武汉、天津等地先后兴办20家洋法生产的军事工业和民用厂矿企业。

为了供应北洋海军、轮船招商局和天津机器局（兵工厂）所需煤炭，北洋大臣、直隶总督李鸿章提出“借地宝以资海防”，“开利源而应军国要需”。李鸿章和他志同道合的幕

友们行动了。1875年他以“军国需要，用煤孔亟”征得朝廷同意，开始集中官商之力，筹办煤矿。先派员到了辖内的磁州，结果因“运道难远”等原因作罢。随后他将目光落在了开平……

唐山矿1878年10月2日开钻。到1881年底，一号井开凿到180米时，开始出煤。于是，中国内地第一个用机械开凿的矿井正式诞生，并就此告别了土法采煤，开创了近代中国西法机器采煤的先河。

当时来参观的欧美煤矿专家交口称赞：“唐山矿的煤井在设计、建筑和材料方面，可以和英国以及其他地方的最好煤矿媲美”。天津颇具影响力的杂志《益闻录》曾这样记载唐山矿一号井的情况：“唐山有煤井一所，井口在街前，井深60余丈。井上设有货轮机器……按此井之坚牢，出煤之多，速而省工，诚中国第一佳矿也”。

但“出煤之多，速而省工”，却给煤炭的运输留下了一大难题。

二、筑路风波

沿着铁路南行，脚下漆黑的煤屑几度淹没了漆黑的枕木，乌亮的铁轨，百多年未曾间断的使用和修缮，抹去历史的痕迹，我们再也寻不到祖辈铺下的第一根枕木，第一条钢轨。但我们还是在努力的追寻，终于在钢轨侧立面锈蚀的无法辨认的字迹里读出了它若隐若现的沧桑。

1876年，唐廷枢受命到荒僻的开平一带勘察煤田时，就开始谋划开矿后的煤炭运输。针对当时开平一带以牛马拉车，使煤价猛增，外运后不敌进口煤炭的市场行情，提出了“苟非由铁路运煤，诚恐终难振作也”的看法。为了把煤炭从矿区运到最近的海口，然后装船运出，1879年唐廷枢禀请李鸿章准许矿务局修筑一条由唐山矿地至河河口百里铁路的计划。

当时李鸿章对修筑铁路很感兴趣，在1874年趁着筹议海防的时机，提出铁矿必须开挖，电线、铁路必应仿设的主张。李鸿章便立即上奏朝廷，请修铁路，以便运煤。清政府也深知中国的机械船只，以煤为命，所以很快就批准开平矿务局自修铁路。李鸿章便聘请开平矿务局工程师、英国人金达负责督修。

但在唐山修筑铁路的计划很快被朝内顽固派们阻止，“群臣阻谏”，认为铁路“利小而害大，利近而害远，利显而害隐”，恳求清廷“恪守祖宗成法”。“老佛爷”突然醒悟，立即收回成命。筑路计划流产。

铁路不让修筑，开平矿务局只好开掘运河运煤。在购买“煤河”地亩时，唐廷枢仍念念不忘修筑这条关系煤矿命运的铁路，暗暗买下铁路地基。开平矿务局于1881年开挖了一条从胥各庄至阎庄长达35公里的“煤河”来解决煤炭的外运。运河挖到胥各庄时碰到难题：唐山至胥各庄一段，“地势陡峻，不宜于河”。于是唐廷枢又提出一个“变通办法”：在胥各庄至唐山间修一条“快车道”，并保证路修成之后，火车车皮用骡马拖拉，清政府才算批准了这个奏请。

1881年（清光绪七年），中国第一条准轨铁路——唐山至胥各庄铁路，历经磨难终于动工兴建。“聘英人金达为技师长，筑铁路以便运输，初用马车，继改用小机车。光绪12年改筑，轨广四尺八寸半，为中国铁路轨道定例。”同年6月9日开始铺轨。7月1日，开平矿务局总工程师、英国人薄内的夫人在唐山钉下了第1枚道钉，11月工程告竣。唐胥铁路全长9.76公里，每米轨重15公斤（轻轨），共耗银11万两。这就沟通了唐山至芦台、天津的运输渠道。

1881年底，唐胥铁路投入使用，起初只能用骡马充当火车头，在钢轨上拖拽煤车，被时人戏称为“马车铁路”。翌年，随着开平煤矿的全面投产，牵引力小、速度慢的马车铁道显然不能满足煤炭运输的需要，积压待运的煤越来越多。为了应急，“中国工人凭当时任工程师的英国人金达（C.W.Kinder）的几份设计图纸，利用矿场起重机锅炉和竖井架的槽铁等旧材料，试制成功了一台0—3—0型的轻型蒸汽机车。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国人薄内（Burnet）的夫人把它命名为‘中国火箭号’。可是中国工人却在机车两侧各刻一条龙，把它叫做‘龙号’机车。”这台中国人自造的第一台机车，虽然牵引力只有百余吨，构造也比较简单，但从当时困难条件来看，它充分表现了中国工人的创造能力。火车机车的开行，大大提高了煤炭运输能力，使唐胥路成为完全意义上的铁路。

“小火车在唐胥铁路上开行的消息很快传到京城，朝内顽固派立即哗然：‘机车直驶，震动东陵，且喷出黑烟，有伤禾稼’。于是‘奉旨查办’，简易蒸汽机车‘旋被勒令禁驶’。其实葬着清朝14座帝、后、妃陵墓的东陵，远在唐山以北遵化县长城脚下的马兰峪，离唐胥铁路有近百公里。”

小火车被禁驶后，用骡马拉的运煤大车再次行驶于唐胥铁路的轨道上。开平煤矿的产量上升很快，靠畜力拉运显然不行。李鸿章只得去向清廷疏通。这时法国侵略者“帮”了忙，它正加紧向中国寻衅，中法战争即将爆发，清政府的兵工厂军舰轮船急需煤。这种形势有利于李鸿章说明运用火车头与增加煤产量的关系以及铁路对加强国防的重要性。清廷终于作出让步，解除对火车头的禁令，并同意从英国购买2台3轴的水柜

蒸汽机车，这样，唐胥铁路才成为真正意义上的营业铁路。

三、路从这里延伸

走出矿区，铁路从脚下继续延伸，一路上虽然没有邂逅与铁路相关的历史遗迹，但在与铁路员工和铁路两侧老百姓的交谈中，发现他们大多都知道这条铁路年代的久远、地位的重要。唐胥铁路虽然早已改变了当初的模样，但它辉煌的历史除了留在档案中，也在老百姓的口口相传中延续在民间。

1882年6月，北洋大臣、直隶总督李鸿章率一批官吏、大臣来唐山亲自乘坐机车验证，当时时速32公里，安全可靠，这才排除了众人的非议，允许机车正式在唐胥铁路上行驶。仅长9.76公里的唐胥铁路，是中国第一条自建铁路，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，是我国成功保存下来加以实际应用的第一条铁路。虽然这条铁路诞生的如此艰难曲折，可它却彻底改变了人们对铁路的看法，并就此揭开了中国自主修建铁路的序幕。

唐胥铁路的最终完成，实现了唐廷枢十年前的愿望，可对于李鸿章来讲，这仅仅是个开始，他有更远大的梦想。1885年，清廷迫于中法战争的失败，成立“总理海军事务衙门”统一管理海军，并兼管铁路事务。李鸿章抓住这一机会，多次上书力陈铁路与国家安全的关系，并得到了醇亲王的支持。由于他苦心孤诣坚决努力，修建铁路成了晚清后期的一大国策。

唐胥铁路是中国铁路的肇始，也是李鸿章远大梦想的起点，他要从这里开始，构建一张覆盖全国的铁路网，并主张借洋债修路。1886年，“开平铁路公司”成立，后改为“中国铁路公司”，这是我国第一个专业铁路公司。1887年，唐胥铁路向南展修到了芦台，并继续向南经塘沽到达天津，1888年秋，津唐铁路130公里全线贯通，至此，唐山的优质煤炭经铁路可直抵天津。此后，津唐铁路继续延伸，向西次第展筑至丰台、卢沟桥、北京；向东次第展筑至山海关、新民、奉天（今沈阳），总长达841公里，成为连接关内外的交通大动脉，而只有9.76公里的唐胥铁路是这一切的开端。随着唐胥铁路的逐段展筑，铁路的功用逐渐为世人所了解，修路的风气日开，而中国的铁路事业，也一天天发展起来。

今天的唐胥铁路因“压煤改线”已失去了往日的风采，煤河也失去了迷人的舟楫环佩。橘红色的电力机车隆隆而过，跳动着我们这个时代的脉搏，一声汽笛划破长空，让人隐隐怀念起蒸汽机车的古老与稚拙……

参考文献：

- [1]《李文忠公全书》朋僚函稿第17卷第13页
- [2]曾鲲化《中国铁路史》，（1924年版）
- [3]金士宣、徐文述《中国铁路发展史》第12页，中国铁道出版社，2000年版
- [4]严介生《汽笛声声闹九州，清末民初铁路史话》，中国铁道出版社，2005年版
- [5]《交通史路政编》，第一册第29页