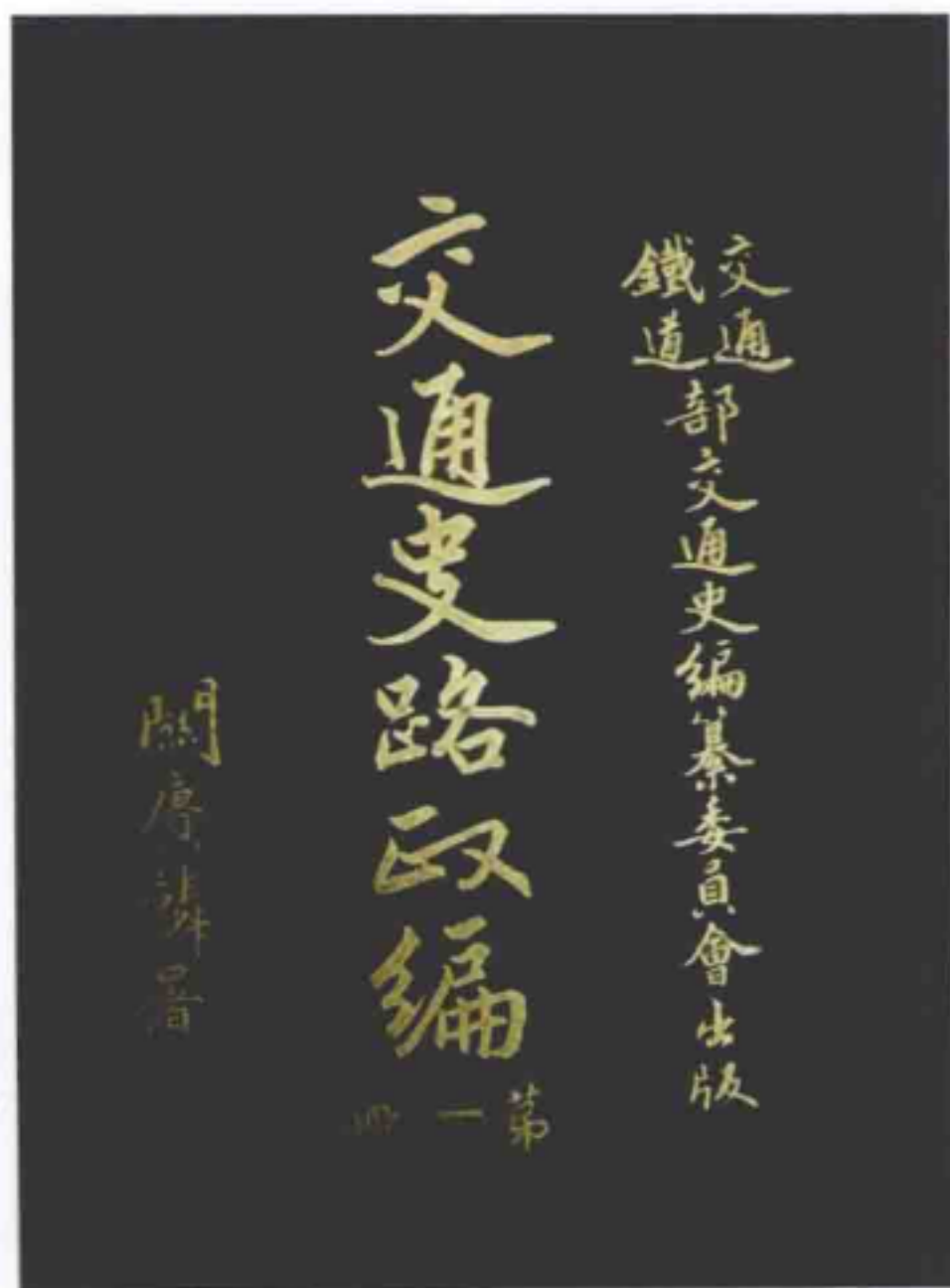


津沽铁路为

中国北方铁路发祥地

历史上天津有若干别称，例如“津沽”、“沽上”等，而贯穿天津的海河又称为“沽水”。因此，中国近代修建于天津及其附近的铁路，则被通称为津沽铁路。另外，津沽铁路在历史上还可以指从芦台经汉沽再至天津的这段铁路。

研究中国铁路历史的人们都清楚，中国铁路肇始阶段修筑的两条铁路，在中国铁路发展进程中有着不容忽视的意义，一条是1876年（清光绪二年）外商擅自修建的从吴淞口通往上海闸北的14.5公里长的淞沪铁路（亦称吴淞铁路）。另一条是清政府为解决开平煤矿原煤外运，而于1881年（清光绪七年）由中国自行修建的9.7公里长的唐胥铁路。



《交通史路政编》第一册





然而这两条铁路的命运却截然不同。因清政府排斥铁路的方略作祟，淞沪铁路在其筑成后的第二年（即1877年10月）即由清政府以28.5万两规平银收购并予以拆除，并未在此基础上延续铁路的发展，使其成为名副其实的“短命铁路”。而唐胥铁路的命运则要好得多，由于该路建成后，缓解了开滦煤炭外运不畅的难题，解决了清政府北洋兵舰、商用船舶、驻防军队等燃料供应问题，因此得到清政府的首肯。此后，在朝廷准允下，将铁路从胥各庄延修至芦台形成了胥芦铁路（也称唐芦铁路），以后这条铁路又从芦台进一步向汉沽、北塘、塘沽、天津方向延伸修建，并最终成为唐津铁路（唐山—天津）即津沽铁路。

19世纪70年代初，清政府开始筹议海防后，朝廷中洋务派官员即着手勘查和经营近代煤矿和铁路事宜。唐廷枢（1832～1892）受李鸿章委派，查勘了开平煤矿，并于1876年（清光绪二年）提出修筑铁路以便煤运的主张。唐廷枢在条陈中断言：“非由铁路运煤、诚恐终难振作也。”此意正中李鸿章下怀，因为李鸿章曾在三年前，提出过在沿海铺设铁路的主张，但此主张并没有被清政府所采纳，但他并未放弃这一主张。而此时接到唐廷枢有关修建运煤铁路的条陈后，更坚定了李修建运煤铁路的决心，为此，他采取了表面放任而实际支持的态度，让唐廷枢在他自己的行政辖区内修筑运煤的唐胥铁路。



位于冀东平原唐山附近的开滦煤田，自1879年（清光绪五年）采用从国外引进的近代西式采掘技术采煤后，煤产量不断

开平矿务局开滦矿井

增长，如1881年（清光绪七年）产煤量为3600余吨，1882年（清光绪八年）产煤量增加到38000余吨，到1883年（清光绪九年）又增加至75000余吨。原煤产量的逐年增长，对煤炭运输提出了新的要求，原来靠人力和畜力的运输方式，以及人工开挖运河（又称煤河）将煤炭从运河运至芦台，即便如此，也不能从根本上满足煤炭大量外运的需要。因此，急需修筑一条运煤铁路之事，被提到议事日程上来。

由张焘所编撰并初刻于1884年（清光绪十年）的《津门杂记》，对开平煤矿产煤和煤炭运输的描述，真实反映了开平矿务局开滦煤矿早期煤炭外运的情景。《津门杂记》分为上、中、下三册，作者张焘，字赤山，祖籍浙江钱塘（今杭州），出生在北京，幼年随父寓居天津。他博学多才，善长书画，略通医术，并懂外文。在其寓居天津的三十年间，他将自己耳闻目睹、亲身经历的一些事件记录下来，又在稗官野史中悉心搜集很多有关天津古迹、奇闻逸事的记载和诗篇，积久成帙，编纂成《津门杂记》一书。书中很多内容真实反映了近代天津作为

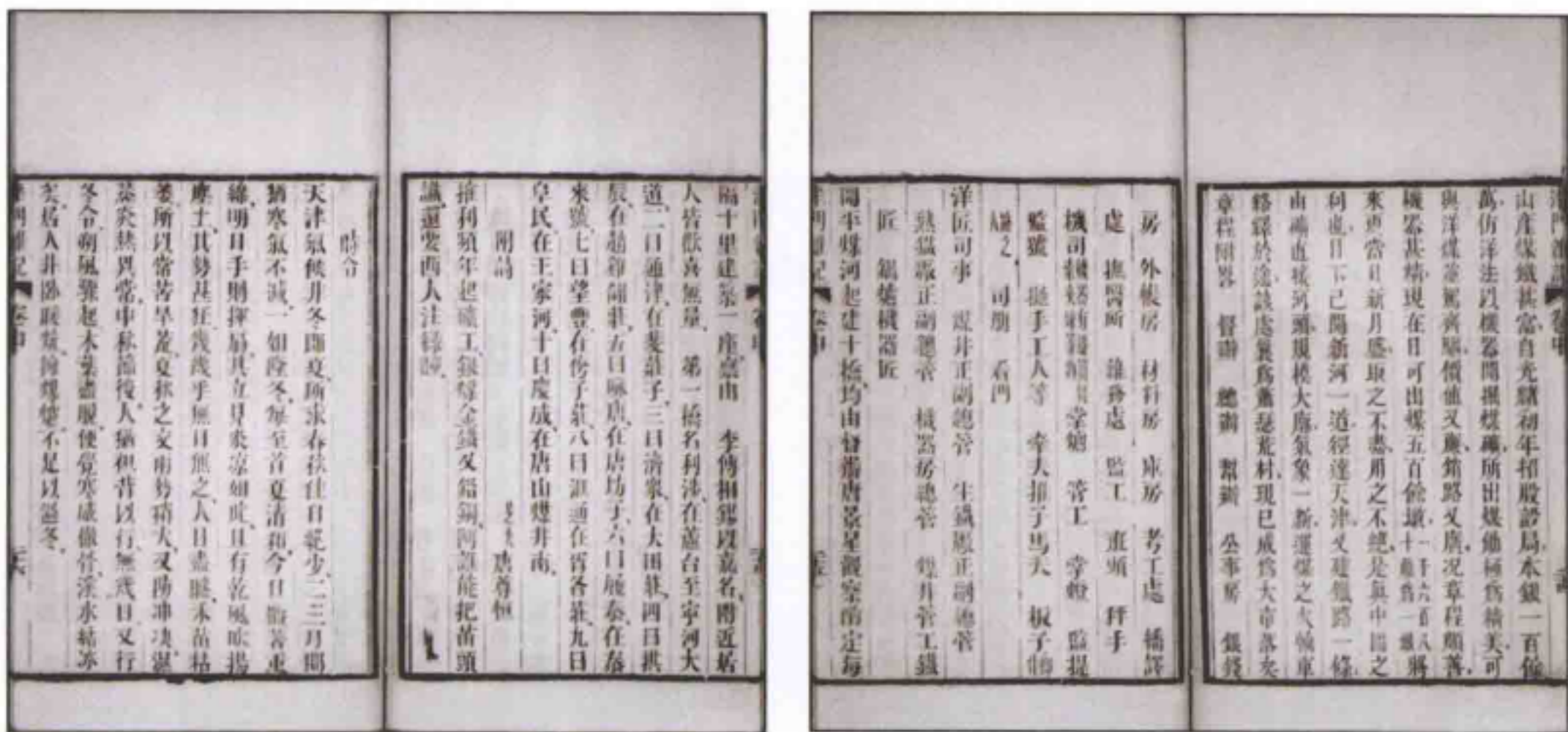
一个重要通商口岸，因“华洋错处”，中外文化互相交流借鉴而产生的变迁。

《津门杂记》卷中的“开平矿务局”一节，有关于煤河开挖及建桥一段的描述：“开平在津城东北二百余里，其地多山，近滦州永平，山产煤铁甚富，自光绪初年招股设局，本银一百余万两……开平煤河起建十桥，均由督办唐景星（即唐廷枢）观察酌定，每隔十里建筑一座。禀出。李傅相锡（注：此“锡”字与“赐”字为通假字）以嘉名，附近居人皆欢喜无量。第一桥名‘利涉’，在芦台至宁



《津门杂记》封面





《津門雜記》中有关开滦煤矿产煤通过煤河运往芦台及煤河上所建桥梁情况的记载

河大道；二曰‘通津’，在裴庄子；三曰‘济众’，在大田庄；四曰‘拱辰’，在赵鸡翎庄；五曰‘咏唐’，在唐坊子；六曰‘履泰’，在泰来号；七曰‘望丰’，在侔子庄；八曰‘汇通’，在胥各庄；九曰‘阜民’，在王家河；十曰‘庆成’，在唐山煤井南。”这段描述，实际上是对开平煤矿产出的原煤，准备经人工开挖的运河，以水运方式运至芦台之情景的描绘。

1881年（清光绪七年）5月，李鸿章呈递给朝廷的《直境开办矿务折》中，提到开挖运煤河道时，这样表述：“……由芦台镇东起至胥各庄止，挑河一道，约计七十里，为运煤之路，又由河头接筑（快车）马路十五里，直抵矿所，共需银十数万两，统由矿务局筹措……是年二月兴工挑挖，五、六月可以一律告竣。”很显然，李鸿章和清政府都希望借助人工开挖胥各庄至芦台段的运煤河道，以图加快开滦煤田的原煤外运。

1996年8月出版的《中国铁路大事记》一书也有相关记载：“1879年（清光绪五年）开平矿务局请求修建唐山至北塘运煤铁路未成后，次年（即1880年），谋求以运河代替铁路。但因地势不宜开挖运河，于是又重新奏请修建铁路，并把铁路线路缩短为唐山至胥各庄，而胥各庄至芦台段则开挖运河，以连接已有的蓟运河，通至北塘海口。”



周馥着官服像



周馥老年像



当年协助李鸿章兴办洋务的重要幕僚周馥（1837 ~ 1921）在了解到“唐山运煤迟滞，不能以时接济兵船所需”的情况后，即禀请筹建一条运煤铁路。随后，经直隶总督李鸿章奏请朝廷，于1881年（清光绪七年），以修筑一条“快车马路”的名义，由开平矿务局出资，兴建了中国第一条标准轨距（1435毫米）的唐胥铁路（唐山—胥各庄），以此，开中国官督商办铁路之始。后又奏请修建津榆铁路（天津—山海关），并仍由周馥督办完成了天津至西林段的工程。

唐胥铁路的建成虽然在一定程度上缓解了开平煤炭外运的矛盾，但由于铁路里程太短，并没有从根本上缓解开平矿务局的煤炭外运难题，“矿内积煤日多，欲运煤而路不畅”的情况并没有从根本上得到改观。此外，因开平煤炭对清朝的军事国防有着重要意义，

“南北洋兵舰及招商局轮船、各机器局汽炉，皆赖开平五槽煤济用，所关于时局者甚大，海上万一有警，尤恃开平煤为军储第一要图”。足见清政府在军事国



1886 年设立开平铁路公司。

1887 年改组为中国铁路公司并迁址到天津



1888 年李鸿章率官员绅商查勘唐津铁路全线

防、政务经济等方面对开平煤炭的依赖，当局甚至将开平煤炭的外运称之为“事关时局的大事”。1886 年（清光绪十一年），李鸿章以招集商股的方式，募集了二十五万两白银，

并组建了开平铁路公司，该公司将唐胥铁路收购后，李鸿章又派周馥主持筹划将唐胥铁路从胥各庄延伸修建至芦台附近的阎庄储煤场的事务。1887年（清光绪十三年），李以专折上奏朝廷称：“大沽、北塘以北五百余里之近畿海岸，防营太少，究嫌空虚，如有铁路相通，遇警则朝发夕至，屯一路之兵，能抵数路之用，奉旨允准，”随后，清政府批准将唐胥铁路（唐山—胥各庄）向芦台方向延展修建，铁路接修至芦台附近的阎庄储煤场后，形成了胥芦铁路（胥各庄—芦台）。此举，初步改变了开平煤炭原仅能依靠人工开挖的运河以水运方式运至芦台的局面。此后，于1888年（清光绪十四年）铁路继续向塘沽、天津方向延伸修建，并于同年建成，从而最终形成了长约130公里的唐津铁路（唐山—天津），即史称的津沽铁路或北洋铁路，在这条铁路建成的基础上，以后修建的关内外铁路、京奉铁路、关东铁路等皆由此为发端，因此，津沽铁路是为中国北方铁路的发祥地。

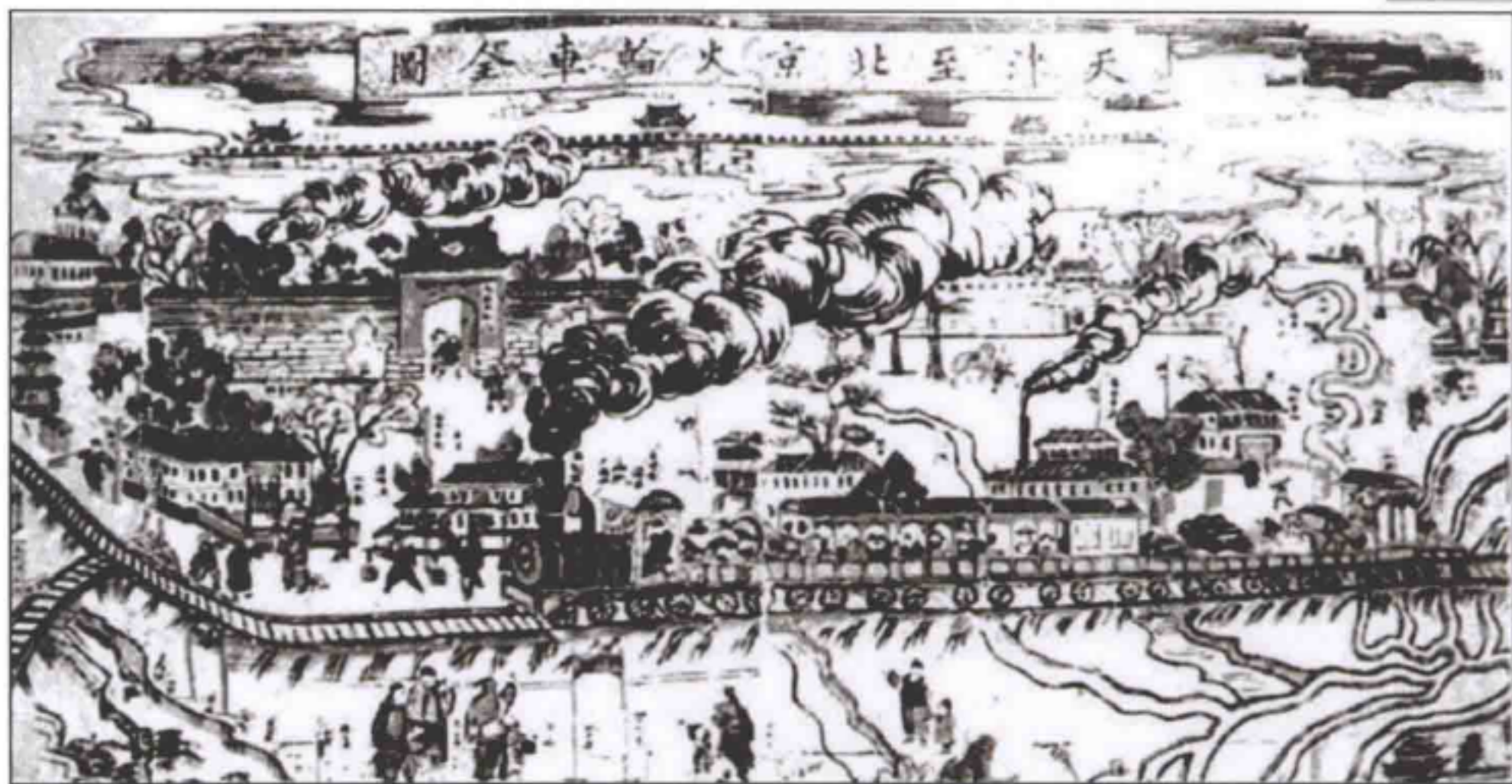
1890年（清光绪十六年），开平矿务局的古冶林西煤矿即将完工，因为该矿煤炭运输的需要，唐山和古冶之间修筑了一条铁路，并与当时的唐津铁路



1888 唐芦铁路延伸修建至天津后形成唐津铁路即津沽铁路

相连接。成为津冶铁路（天津—古冶）。1896年（清光绪二十二年），津冶铁路收归官办，同年，中国铁路公司与北洋官铁路局合并为津榆铁路总局。

在此之后，随着1907年（清光绪三十三年）京奉铁路（北京—奉天）和1910年（清宣统二年）津浦铁路（天津—浦口）的相继建成，铁路，这一近代交通运输方式，已成为天津城与周边城市、乡镇之间的重要联络工具。其中京奉铁路沿线的张贵庄、军粮城、塘沽、北塘、茶淀、汉沽、芦台等站点，津浦铁路沿线的杨柳青、周李庄、独流、静海、陈官屯、唐官屯等站点均成为天津周边的重要市镇。铁路也成为天津与武清、宝坻、宁河等地联络的重要方式之一。正可谓：中华北方之铁路，是以师夷之长技，得官商协力举办，集中外三方款项，始唐胥而成津沽，虽经历几许沧桑，且几经艰难曲折，终成北方铁路鼻祖。



天津至北京火轮车全图

津沽铁路的建成，使得天津成为北方铁路的发端和中心。并且深刻影响着天津及周边城镇社会经济的发展，也提高了天津的经济地位。至20世纪初叶，以天津为中心的华北铁路网初步形成，铁路干线成为华北地区陆路交通的主要动脉。天津作为铁路枢纽城市，不仅借此提高了城市地位，还加速了天津向外向型城市发展的步伐。