

第四章 开平矿山铁路

正当淞沪铁路的铁轨被拆走，丁巡撫的啓蒙性的台湾建筑铁路计划受到北京清政府的各种意想中的阻挠的时候，在北方却又暗暗地掀起了进步运动，事情发生在北京东南面不到 100 哩的唐山。这一次运动的提倡者是唐景星和直隶总督李鸿章。

不难记得，当李鸿章担任江苏巡撫的时候，他曾在 1863 年对上海外商的呈文加以拒绝。他那次所以反对，主要是要避免外人势力的扩张，至少也许可以说对于铁路系统发展后会产生利益缺乏认识。以后数年中，当他对这个问题比较清楚的理解以后，他就常常有力地支持铁路事业。

这时——1878 年，李鸿章已就任直隶总督将近八年。他离开了江苏之后就调到湖广——位于洞庭湖流域，包括扬子江在华中流过的湖南湖北两省。不久又从那儿调任北方最重要的总督，他很快就成为中国的第一流人物，按照外国人的估计，他保持这种地位至少有三十年之久。

另外一个人是唐景星，他的名字似乎没有传出中国。虽然他曾在 1882 年为了矿务到英国去办过交涉，但很少有人知道他。关于他的功绩，要作一个完全公正的定论尚有待于将来。他无疑是一个出色的人物。他出生于广州，在充满强烈的排外情绪的广州长大，按照西洋的观点来说，他是一个偏见很深和落后的时代里的产物；可是他自己却是一个胸襟宽大和进步的人物。虽然他是一个不足道的商人，关于这一点，他本无巨大的才能足以叙述，可是，他是一个诚实的经营者，加上他的另外一些特性，他可称得上是一

个勇于坚持己見和具有高尚的爱国精神的人物。

唐景星在目前所叙述的时期中正是輪船招商局的总办。在几年前这个公司的筹备工作中他是一个重要的角色。該局是一个股份公司，全部股份限于中国商人持有，自成立以来一再添購大量船只。因此需要大量的煤，但当时在远东市場，只有日本煤。中国自己的煤虽然蘊藏丰富，但出产仅供当地需要不作他用，这些已經开采的煤矿大部分在中国內地，并且是用中国的土法开采的。

这种情况使得唐景星很不以为然，他渴望在輪船航运进步运动展开之后，国内的矿业跟着有相应的發展。所以他建議直隶开平地方的煤矿应加开采，該地滨海，以蘊藏着有价值的煤床聞名。李鴻章支持这个計劃，沒有多久，經過唐景星和他的朋友的努力和总督的支持，开平矿务局成立了，并获得了准許开矿的上諭。

开平矿田位于滨海平原上，在长城临海之处的山海关和白河口的大沽之間。1878年在該矿东端的唐山开掘了第一口竖井，由已故的薄內(R. R. Burnett)指导，他曾被任为总工程师。离开平最近的海口是北塘^①，由此可用船运煤，北塘位于北塘河口，距离开平 29 哩。

在开平和北塘之間沒有滿意的运输道路，因而产生了一个企圖輸入铁路的机会。

可是在开工之前，必須奉旨允准，这是一件很困难的事情。迷信是造成反对铁路的主要原因。如所周知，中国人有一种非常微妙的堪輿学，名曰“風水”，据說各地的盛衰就是按照風水的原則而决定的。这些風水先生人数既多而且又非常活躍，对他們來說建筑铁路实在是一件大事情。結果，凡是人的才智所能設想出来的种种可笑的理由，都在清政府的权貴的看法下产生了，他們以此来

^① 提起这件事非常有趣味，北塘原来就是 1860 年額尔金作战时登陆的地方。要了解它和其他地方的位置，請參閱本書第 35 頁所附的地圖。

反对这个计划。但是不管这些偏见如何，终于及时地奉旨允准，金达(C. W. Kinder)被任命为承办铁路建筑工程的主任工程师。不幸得很，金达一到工地，刚刚接受训令准备开工时，上谕忽又撤销。

北京方面曾作了种种尝试，企图对这个决定收回成命，结果无效。后来，失掉了很多机会以后又作了这样的决定：自煤矿到蘆台之間开鑿运河，蘆台在北塘北面几哩，是北塘河上距离煤矿最近的地方。可是勘测结果，证明运河无法通至唐山，清政府最后在極度不願意的情況下允許自煤矿至胥各庄之間建筑矿山铁路，两地相距为7哩余。胥各庄本来是计划中运河的終点。这条矿山铁路上的車輛拟用騾子拉曳。

这一决定是如此令人不滿，非常相信铁路的唐景星决定立即开始行动，他希望在事机成熟之时会采用機車曳引，工程师也遵照指示立即工作。

这个工程首先發生的问题是軌距问题。唐景星所熟悉的淞沪铁路在这方面已造成一个不幸的先例。虽然原先的计划是决定采用英国的标准的，但是不难記得，当时为了财力关系，决定把軌距从标准距离(4呎8吋半)縮减为30吋。幸而金达了解到这个问题必須力爭的重要性。他認為这条矿山铁路的軌距必須放寬；这条矿山铁路一定要成为他日巨大的铁路系統中的一段，而且他也認識到当时是一个紧要关头，决定的軌距和将来铁路的發展有極重要的关系。他来到中国之前，在日本建筑铁路时已經获得了丰富的經驗，他很清楚地知道日本的铁路系統，軌距决定为3呎半是非常不利的。因而他决定在他能力所能阻止的情况之下，决計不讓中国人蒙受节省观念的禍害，所以力劝采取英国标准(4呎8吋半)。經過一番頑强的斗争，他的意見通过了，这条路綫在1880年鋪軌，第二年全部竣工。

正当工程进行的时候，金达私下就在开始建造他所謂一种“非

常特殊設計”的機車。鍋爐是原來的一個輕型的卷揚機上的。車輪是當作舊鐵買進來的，車架則用槽鐵所製，那些槽鐵是借用唐山煤礦第一號豎井的架子。造價共計鷹洋 520 元，大約合 70 至 80 英鎊，包括人工和所有的舊料在內。

機車尚未造好，準備的情況卻傳出去了，結果奉到立即停止製造的嚴厲的命令。可是幾星期之後，在這個期間曾一再與李鴻章商量，又重新允許繼續建造這個龐然大物。1881 年 6 月 9 日，在喬治·斯蒂芬生 (George Stephenson) 誕生 100 周年的紀念日，总工程师薄內的夫人給這輛機車命名為“中國火箭號” (“Rocket of China”)。

這輛機車現在已天天為礦山鐵路運輸材料，同時由於已不再有反對的意見，下一年又購進了兩輛雙水櫃機車。

目前華北鐵路系統發展的初期就受了這些情況的影響。這證明下列兩點的論據：第一，它說明了和中國官員們打交道，應用大事從小處著手的原則的正確性，這種道理唐景星是完全熟悉的；第二，它說明了在中國這樣一個具有根深蒂固的和難以克服的成見的国家面前，只要堅持自己的意見，也會獲得成功的。