

# 唐山近代交通邮电事业的发展

王士立

(唐山师范学院, 河北 唐山 063000)

**摘要:**唐山近代修筑了铁路,兴办了公路运输,发展了水路交通,开创了邮政电信事业,这些反映了唐山近代化的发展历程。

**关键词:**唐山;近代;铁路交通;公路交通;水路交通;邮政电信

**中图分类号:**K291 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-349X(2017)05-0068-05

**DOI:**10.16160/j.cnki.tsxyxb.2017.05.011

## Retrospect of Tangshan's Modern Traffic and Telecommunications Development

WANG Shi-li

(Tangshan Normal University, Tangshan 063000, China)

**Abstract:** Looking back at Tangshan's modern construction of the railway, the construction of road transport, the development of waterway traffic, and creation of the postal telecommunications business, it reflects the development of Tangshan modernization.

**Key Words:** Tangshan; modern; railway transportation; highway transportation; waterway transportation; postal telecommunication

在晚清兴起洋务运动以后,唐山开始了近代化的历程,唐山成为中国北方近代工业的摇篮。除了兴办开滦矿务局、京奉铁路唐山制造厂、启新洋灰公司等一批近代工业企业,在铁路、公路、水路交通和电信方面也有了新的进步和发展。交通的发展和邮政电讯业的兴起,是城市化的先导和重要条件。本文回望了这几个方面的成就,从一个侧面反映了唐山近代化的发展历程。

### 一、中国第一条标准轨距铁路的修筑与延伸

唐山近代交通事业的发展首推铁路。境内干线有京山铁路。京山铁路是中国自建的标准轨距铁路,以唐胥铁路为始基,不断向东西两个

方向延伸而成。

中国自建铁路是清末洋务运动的产物。中国自建的第一条标准轨距铁路是唐(山)胥(各庄)铁路。从 1880 年开始修筑,至 1881 年建成使用,其间经历了许多坎坷。

1877 年 9 月,清朝直隶总督兼北洋大臣、洋务派首领李鸿章奉旨筹办开平矿务局,委派唐廷枢为该局总办,于 1878 年 7 月在开平镇正式开局。唐廷枢在筹办矿务局的过程中,议计开平的煤由距矿区最近的海口北塘(今宁河县境)海运天津、上海等地,拟修筑矿区至北塘河口近五十公里的铁路。李鸿章接到唐廷枢条陈后,立奏朝廷。经再三苦苦陈谏,始获允准。由开平矿务局出资兴建,聘用英国人金达为承办

**作者简介:**王士立(1935—),男,江苏连云港人,教授,主要从事中国古代史和唐山地方史研究。

铁路建筑工程的主任工程师。但修铁路之议受到清朝官员中顽固派的极力反对,理由是修铁路“破坏风水”,并造成部分民众失业,引起社会不安定。因此在金达到达工地准备动工时,清廷又收回成命。洋务派官员虽然又作努力,无奈抵制风潮太盛,于是唐廷枢不得不改变计划,谋求水运。计划开挖矿区至芦台的运河,由芦台连接已有的蓟运河水运北塘。经过勘测,芦台至胥各庄一段可以开河;胥各庄至唐山矿区一段地势升高,不便开河,仍需修筑铁路。1880年10月,唐廷枢上报了开河和筑路的呈文,开河之议很快得到批准。又经李鸿章再三请求,清廷在极度不愿意的情况下,允准自唐山矿区至胥各庄之间修筑一条铁路,名为“快车马路”,不使用机车,煤车用骡马拉曳。

在前次清廷收回修筑铁路的成命之后,事实上唐廷枢并没有停止修路的准备工作。1880年5月,其路基在“快车马路”的掩护下,仍然偷偷地施工。开平矿务局于1881年3月挑挖了胥各庄至芦台河口阎庄的煤河,当年8月完工,长约35公里。唐山矿区至胥各庄的“快车马路”也在1880年10月后按照新的指令公开地继续修筑了,自1881年6月9日开始铺轨,采用的是每米15公斤(30磅)的轻钢轨,12月28日建成通车,与煤河衔接。唐胥铁路比英国在1825年建成的世界第一条铁路晚56年。

为了使这条矿山铁路成为未来巨大铁路系统中的一段,在修筑唐胥铁路时作出了一个富有远见的决定:采用标准轨距,长度为1.435米(4英尺8英寸半)。此轨距后来成为我国铁路轨距定制,沿用至今。所谓标准轨距,就是英国采用的轨距(英国通用的马车两轮之间的距离是4英尺8英寸半)。标准轨距的采用,在很长时间内给英国的机车车辆制造业带来了巨大商机。唐胥铁路自唐山矿区至胥各庄河头,经实测,全长10.2公里<sup>[1]</sup>,路基宽15.23米,共占地194.35亩。唐胥铁路是后来京沈铁路的始基。中国自建的标准轨距铁路以唐胥铁路为最早。

筑路工程正在进行,唐廷枢就指令工程师金达秘密建造机车,以便在“时机成熟之时”采

用机车拉曳煤车。但机车尚未造好,准备情况却传出去了。无识官员连上弹章,说什么用机车引驶“震动东陵(在唐山西北遵化县马兰峪有清皇室东陵),先王神灵不安”“黑龙(烟)冲天,有伤稼禾”。结果清廷下达了“立即停止制造”的严厉命令。唐廷枢呈请李鸿章据理力争,几个星期后又允许继续建造这个庞然大物。1881年6月9日,在英国蒸汽机的首创者乔治·斯蒂芬森诞生100周年纪念日,此机车建成并投入使用,开平矿务局总工程师薄内的夫人给这台机车命名为“中国火箭号”(ROCKET OF CHINA)<sup>[2]</sup>。而中国工人称其为“龙号”。此后即用“龙号”机车拉运铺轨材料。

唐胥铁路建成后,运行在铁道上的煤车用骡马拉曳,是中国近代化进程中的一件怪事。后经反复请求疏通,直至1882年6月,清廷一批官员坐上机车,亲身体会到车速之快和运行之安全,才允许用机车代替骡马,因而“运输之力,陡增十倍”。于是开平矿务局又从英国购进两台双水柜机车(又称“0号”机车)用来运煤。1882年为适应唐山和胥各庄之间客货运输需要,在建国路天桥东建了火车站。1884年后,唐胥铁路的轻轨逐步换成每米30公斤(60磅)的重型钢轨。

唐胥铁路建成后,不断向东西两个方向延伸。1885年李鸿章奏准成立开平铁路公司,官督商办。1886年,从开平矿务局收买了唐胥铁路,实现路矿分营。接着向西展修至北塘河口阎庄的铁路,1886年完工通车。开平铁路公司于1887年改名天津铁路公司(又称中国铁路公司),并于1888年将铁路展修至天津大沽。1890年,铁路向东延伸至古冶,并与新建的林西矿接轨。从此,林西矿和唐山矿至天津大沽的铁路线直接打通,代替了原来的煤河运输。1892年铁路经滦州继续向东延伸,1894年修至山海关。在那里设立了北洋官铁路局,1896年又改组为津榆铁路总局,原天津铁路公司的铁路收归国有,并继续修筑至关外的铁路。1897年,津卢(卢沟桥)铁路修至北京城外马家堡,1901年修至北京。1907年,关外铁路修至奉天(今沈

阳)皇姑屯。京奉铁路全线通车,当年成立了京奉铁路局。距 1880 年唐胥铁路修筑历时 27 年。1929 年后京奉铁路改称北宁铁路,今称京沈线。

唐胥铁路的修筑,为中国铁路事业的发展奠定了第一块基石,揭开了中国自建铁路的序幕。而京奉铁路的修通,不仅为民众出行提供了方便,更为唐山经济发展插上了翅膀,对关内外的物资交流起到了举足轻重的作用。

## 二、中国第一座大型铁路桥——滦河铁路大桥的建成

唐胥铁路建成 5 年之后,开始不断向东西两个方向延伸,直到 1907 年建成京奉铁路(北京至奉天即沈阳)。其间 1890 年铁路修至古冶。1891 年兴建古冶至山海关的关西铁路。1892 年(清光绪十八年)工程进展至滦河,需要跨滦河建桥。清政府聘用英国人金达为总工程师,由英国人喀克斯承包建造。这是关西铁路建设中一项最大的工程,代表着在中国的河流上架设大型桥梁的初步尝试。他们选择的建桥地点在榆山和武山南麓,下距出海口 50 多公里。河面宽而水流急。平时河宽 50 米,夏季山洪暴涨,势更汹涌,水面宽达 600 米。河底淤沙极深。西侧细沙厚 1~5 米,向东逐渐加厚,最厚处约 20 米。因此,喀克斯打桩时遇到很大困难。在修筑桥墩时,由于沙深流急,屡筑屡塌。喀克斯无奈,将工程转包给日本人,打下的木桩也被激流冲走。继而转包给德国人,他们采用“空气打桩法”,仍然无功而罢。金达走投无路,眼看交工的期限逼近,才授意喀克斯去求助原来并不受他重视的詹天佑,以转嫁难题。

詹天佑,字眷诚,1861 年 4 月 26 日生于广东省南海县(今广州市),出身于没落的官僚世家。清朝同治年间,选派幼童赴西方国家留学,12 岁的詹天佑考取赴美。初入小学、中学就读,后入耶鲁大学深造,主修土木工程。1881 年毕业归国,被派往福州船政局练习,赏五品顶戴。1884 年调广东博学馆任教习。1888 年詹天佑经友人推荐到天津中国铁路公司任工程师,这是他献身中国铁路事业的开始。这年 8 月,詹天佑参加了芦台—天津铁路塘沽至天津

段的铺轨工程。1890—1894 年,詹天佑参加了关内外铁路的修建工作,他常驻石门(现属卢龙县),督修从古冶到滦州(滦县)这段工程。此时的詹天佑,还是一个名不见经传的小人物。

1892 年当英国工程师喀克斯求助于詹天佑时,年方 31 岁的他,勇敢地挑起重担,决心要为中国人争气。他首先认真勘察了现场,研究外国工程师采用过的各种施工方法,分析其失败原因,又与工人一起缜密测量,研究河床的地质构造,决定另选桥址。由山口南移,虽然加长了桥身,但因水面开阔,水势减缓,从而方便了打桩、立柱和运料、行船。詹天佑成功地把这座铁路桥建造在坚固的石墩上。他采用“气压沉箱法”,将一部分桥脚置于水面下二十多米深的岩床上。这种方法首开了中国铁路建桥史上的先河。他的具体做法是:雇佣熟悉水性的机匠,置备了下水器具,潜入河底;汲水空根,深至八丈四五(约 28 米),方淘尽浮沙碎石,见到花岗岩实底;用长松木密打梅花桩,施长方大石和三合土砌成桥墩。此桥“工程浩大,历 32 月始告成”,1894 年 2 月竣工<sup>[3]</sup>。大桥全长实测为 670.56 米,桥面宽 6.3 米,桥墩 16 个,17 孔,采用钢桁架结构,设计载重等级为古柏氏 E-28 级。铁轨为单线。

滦河大桥是中国第一座大型铁路桥。大桥凌波飞架,雄卧当空,势扼咽喉,蔚为滦河一景。滦河东西从此变通途,之后成为连接华北与东北的锁钥,为兵家必争之地。同时,詹天佑也因修建此桥而名扬中外。当年他被选为英国土木工程学会会员,是中国工程师当选为该会会员的第一人。詹天佑一生曾修建和踏勘了许多条铁路,最为世人瞩目的是 20 世纪初他主持修建的京张铁路,越过险峻的八达岭,成为中国自建山区铁路的先驱和典范。不过可能有人不知,建造滦河铁路大桥才是詹天佑的建业之始。他的名字在唐山历史上留下了深深的印记。

滦河铁路大桥经历了一百多年后,雄姿依旧。特别是它经受了历史上罕见的 1976 年唐山大地震的考验,至今依然屹立在奔腾的滦河之上。如今,大桥早已不再使用,另建新桥代

替,但它将作为历史的纪念,永远地存在下去。

### 三、唐山近代公路、水路交通与孙中山建设北方大港的宏愿

#### (一)唐山近代公路、水路交通

唐山的公路运输是由于开平煤矿的创办而兴起的。20世纪20年代初年,开滦矿务局英国高级员司有一辆四缸脚踏福特汽车,此为唐山出现的第一辆汽车。1928年开滦唐山矿配备矿山救护车一辆。之后,唐山铁路工厂、启新洋灰公司、华新纺织厂等企业陆续添置汽车,从而开创了汽车运输事业的先河<sup>[4]1413</sup>。20世纪20年代,原清朝盛京御道(京榆古道)成为唐山的第一条汽车运营线。1920年10月,在京榆古道的基础上,首先整修完成丰润至北京段,并首次通行客运班车。以后又相继整修丰润至临榆(今山海关)、唐山至丰润、滦县至乐亭等公路线段。1930年,丰润县人缪锡九首先创办了第一家商办汽车运输企业永茂汽车行,从事客货运输<sup>[4]1389</sup>。其后又有多家汽车运输行开业。至1936年,商营汽车达到三十多辆。1940年前后,唐山有各种客货运汽车一百二十多辆。国民党统治时期百业萧条,至解放前夕,民营汽车运输业仅有28辆汽车,面临崩溃边缘。

唐山河渠众多,河海贯通,故历代舟楫十分便利。境内滦河水运始于汉朝末年。清朝末年唐山地域诸县与京津等地商业贸易发达,由天津、大连、烟台等地驶来的装载上万斤货物的五桅、七桅大船,云集大清河、甜水沟一带,由滦河、大清河上溯,转运至诸县及承德、内蒙古等地。其中往来于滦州、乐亭之间的载重4吨的木帆船多达千艘。19世纪20年代,滦河及其支流计有民船2800艘<sup>[4]1503</sup>,货运十分繁忙。1931年九一八事变以后,滦河水运遭到破坏,民船数量减为1350艘,通航里程缩短至370公里。抗日战争胜利以后,水运状况有所好转。后因铁路、公路运输力提高,加之河道淤积,滦河水运日趋衰落。至1948年唐山全境解放前夕,滦河水运运营木船仅有500艘左右。

蓟运河水运也始于汉朝末年。清代民间水运始终不断。民国年间,载重10万斤的商船沿

还乡河上溯到蛮子营村,经营航运的船只不下百余艘,与天津等地进行物资交流。抗日战争时期,丰润、玉田、遵化等县的商品运输,除北宁铁路外,几乎全靠蓟运河水运,时有船只约156艘。后来水运日益萎缩,至解放前夕,玉田、丰润沿河只有私家商船30余艘。

明清时代,陡河下游水运兴起。1918年,陡河下游水运兴盛,东河沽一村就有大船54对,沿岸的稻地、黄各庄、董各庄等村镇均有大对子木船数只或数十只不等。

此外,清末洋务运动中煤河实行水运与铁路联运开平煤。

#### (二)孙中山建设北方大港的宏愿

唐山境内的水路运输对当地的经济社会发展影响很大。但由于铁路、公路运输日益兴旺发达,内河航道淤浅,内河水运每况愈下,到20世纪70年代末,唐山内河水运基本告终。

唐山地域海岸线近二百公里,发展海运条件优越。东晋十六国后赵时期,即开通了乐亭与今天津海口之间的海上运输。至清朝末年洋务运动后期,乐亭、丰润沿海与东北、山东、天津等地的商业贸易兴盛,从天津、大连等地驶来的装载上万斤货物的海船,云集于大清河、甜水沟、小港、涧河、西河等港口。后来由于秦皇岛港兴起,又有开滦矿务局自备海运轮船运煤,故域内木船海运日趋萎缩。但大清河盐场的盐长期以海运为主。至20世纪80年代有唐山港的兴建。

护法战争失败后,1918年5月21日,孙中山先生离开广州赴上海。革命屡遭挫折,使他陷入了苦闷和绝望的困境。但是为国为民改造中国的强烈愿望,促使他专心著书,以此唤起人民、唤醒社会。于是他继续撰写尚未完成的《建国方略》一书,到1919年完成了全书。

《建国方略》分为三部分<sup>[5]</sup>:之一是孙文学说——行易知难(心理建设);之二是实业计划(物质建设);之三是民权初步(社会建设)。其中1917年6月19日发表的《实业计划》第一计划的第一部就是论述建设“北方大港”的问题。在不到1200字的文章中,孙中山全面论证了“兹拟建筑不封冻之深水大港于直隶湾中(今河

北省乐亭县)”的条件、意义及可行性和实用性。孙中山指出,北方大港腹地宽广、物产丰富、货源充足,有极高的经济价值。他说:“以地居中国最大产盐区域之中央故也。在此地所产至廉价之盐,……只此一项产业,已足支持此港而有余。”而且,中国当时最大的煤矿——开滦煤矿距此港较近,煤炭运出可以节省运费。所以“兹港将来必畅销开滦产煤”,开滦煤矿也势必向此港投资。同时,“直隶生齿之繁,山西矿源之富,必赖此港为其唯一输出之途”。内蒙古、新疆丰富的资源和畜产品都可由此港运出。孙中山还设想,将来“与西伯利亚铁路联络,则中央西伯利亚一带皆视此为最近之海港”。北方大港“必成将来欧亚路线之确实终点”,把欧亚大陆连为一体,是“与纽约等大”的港口,其服务区域比美国的纽约港还要大。

1929年,南京国民政府决定在天津成立“北方大港”筹备处,进行筑港前期的准备工作,随后在乐亭沿海实地勘测七十余日,编纂了《北方大港之现状及初步计划》,但由于国库空虚,财力不足,不久即决定筹备暂缓,建设计划无限期地束之高阁。

20世纪30年代末,侵华日军与当地伪政府一度企图在乐亭县王滩建港,规划建设4个万吨级深水泊位,在动工期间由于屡次受到冀东抗日游击队的攻击而改址塘沽(今塘沽新港)。

孙中山先生在《建国方略》中提出的建设北方大港的宏愿,在半封建半殖民地社会的中国长期不得实现。七十多年后,在中国共产党领导下,孙中山建设北方大港的理想终于变成了现实。1989年开始兴建的唐山港,打通了唐山“冲出渤海湾,走向全世界”的黄金水道,结束了唐山有海无港的历史。唐山港正朝着孙中山先生提出的“与纽约等大”“为世界贸易之通路”的国际贸易口岸的目标飞速前进。

#### 四、唐山近代邮电业的开创

1896年清政府首先在北京设立邮政局。1897年12月21日,大清邮政在唐山镇正式设立邮政分局,位于新立街(今解放路)仁字三条胡同,办理国内信函、明信片、书刊印刷物、包裹

以及国际函件等邮递业务,并负责镇内邮品的投递。投递邮品步班与自行车班并行。这是唐山近代邮政业的开端。后来,又陆续在遵化、开平、滦州、乐亭等地设立了代办所。1909年开办快递信函,1912年开办保价信函和商务传单,1920年又开办国际保险信函。唐山邮政局建立后,利用火车守车与天津、大沽、北戴河、秦皇岛等局交换邮件。1901年,天津邮界首开唐山—丰润—遵化邮差邮路,两年内,初步形成了唐山近代邮政通信网络。至1947年,邮件运输靠自行车与委办汽车邮路,相继淘汰了步班形式。经过半个多世纪发展,到1949年解放初期,全市有邮政局所12处,邮路9条,总长160公里。唐山电信早于邮政出现。唐山电报通讯始于1883年开平矿务局设立的电报站,而官办唐山电报房于1908年10月开局,比邮政局晚建立11年。早期使用的设备为莫尔斯人工电报机。市内最早的电话始于1883年开平矿务局修筑的唐(山)胥(各庄)铁路两地的专用电话交换点;长途电话也开始于开平矿务局的路矿专用电话,可与天津通话。1925年天津电话局在唐山设立电话分局,设磁石式25门长话机,长途电话可通天津、山海关。唐山电话局于同年8月开通市内电话,配备磁石式100门交换机一台,安装电话机53部。之后又有发展,至1949年初,人工电话交换机1730门,通信能力十分薄弱。

#### 参考文献:

- [1] 赵竞存. 穿越时空看唐山[M]. 保定:河北大学出版社,2014:467.
- [2] 肯德. 中国铁路发展史[M]. 李抱宏,译. 北京:生活·读书·新知三联书店,1958:26.
- [3] 唐山市政协文史资料委员会. 唐山百年记事:第一卷[M]. 北京:中国文史出版社,2002:132.
- [4] 靳宝峰,孟祥林. 唐山市志:第一卷[M]. 北京:方志出版社,1999.
- [5] 孙中山. 建国方略[M]//孙中山选集. 北京:人民出版社,1957:192-194.

(责任编辑:李亚平)