

唐廷枢与唐山近代工矿交通业的兴起

阎永增

(唐山师专政史系 河北 唐山 063000)

摘 要:本文从唐廷枢在唐山的实业活动切入,比较系统地论述了唐廷枢对唐山近代工矿交通业兴起所做出的杰出贡献:初步架构了近代唐山工业体系的雏形,促进了近代唐山的开发。

关键词:唐廷枢;唐山;工矿交通业;近代

中国分类号:K 29 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-519X(2000)01-0018-(05)

唐廷枢在唐山的实业活动始于 19 世纪 70 年代,时值洋务运动后期。截止到 90 年代初,他在唐山创建了一批近代企业,推动了唐山近代工矿交通业的兴起。主要实业贡献是:创建了我国较早的近代煤矿——开平煤矿;修筑了我国第一条标准轨距铁路——唐(唐山)胥(胥各庄)铁路;创办了我国第一个铁路工厂——唐胥铁路修理厂;兴办了我国最早的水泥工厂——唐山细棉土厂。所有这一切,初步架构了近代唐山工矿交通业体系的雏形,极大地促进了近代唐山的开发。

一、中国第一佳矿

创办开平煤矿,是唐廷枢洋务实践的杰作,也是他在唐山开始实业活动的标志。

1876 年 11 月 3 日,唐廷枢奉李鸿章之命,偕同英籍矿师马立师等人,亲赴开平,勘察煤铁矿务,并向李鸿章屡次条陈,从煤质、储藏量、生产成本、利润、市场营销等方面,对开平煤铁详加评析,得出了“采办应有把握”^{[1](P623)}的结论。李鸿章大加赞赏,令唐廷枢赶紧设法筹办。1878 年 7 月,开平矿务局在开平镇正式开局,唐廷枢担任该局总办。唐

廷枢任内开凿了两处矿井,一为唐山矿,它是于 1879 年 2 月在英籍矿师白内特的主持下,采取西方的矿井技术开凿的,1881 年秋正式出煤;二是林西矿,1887 年冬开始兴建,1889 年开始出煤,1892 年正式投产,也采用了西法开矿。这样,唐廷枢采用西方的建矿模式和技术,按一定的开发程序和开拓方式,创建了开平煤矿。它的建成,使我国的煤矿开采在凿井、开拓、掘进、采煤、通风等方面,形成了比较完整的工艺系统,在提升、排水、通风关键环节上实现了机器生产,并在一定程度上扩大了开采的深度和广度,提高了劳动生产率,极大地推动了中国近代煤炭工业的发展。《益闻录》曾盛赞开平煤矿“深大而坚牢,出煤之多,速而省工,诚中国第一佳矿也”。^{[1](P652)}

不仅如此,唐廷枢还通过对开平煤矿的有效经营,赢得了“中国有利之矿,仅开平煤矿耳”^[2]的盛誉。下页的表 1 和表 2 反映的是开平煤矿的生产和效益情况:

表 1 反映,从 1881 年出煤开始,煤产量一路直上,从 1881 年的不足 2 千吨到 1892 年的 25 万吨,产量增长了 150 倍。1887 年,

收稿日期:1999-05-18

作者简介:阎永增(1965-),男,唐山师专政史系讲师。

又开林西矿,1889年开始出煤,产量日增,表明开平煤矿从全局上看生产不断扩大。生产的扩大从另一侧面表明煤炭的旺销。由于产销两旺,矿局赢得了可观的利润。据统计,1882~1884年,矿局收入32万两,1885年和1886年分别获纯利7万两和15万两。^{[4](P747)}

表1 开平煤矿的产量(1881~1892)^[3]

单位:吨	
年 别	产 量
1881	1663
1882	38383
1883	75317
1884	126471
1885	187039
1886	187314
1887	224705
1888	241136
1889	247867
1890	(此三年的平均产量大概是……252538吨)
1891	
1892	

表2 开平矿务局利润(1888~1892)^{[4](P747-748)}

单位:银两			
年别	提取官利	净利	利润总额
1888	64676.00	144045.388	208721.388
1889	76463.00	112247.039	188710.039
1890	104363.16	64948.530	169311.690
1891	135262.435	153573.463	288835.898
1892	140918.744	15041.164	155959.908
合计	521683.339	489855.584	1011538.923

表2反映了1888~1892年所获利润的稳定性。5年的利润总计达100万两之巨,平均每年利润达到20万两。其中,净利总计近50万两,平均每年近10万两,为企业的发展积累了资金。官利总计达50多万两,平均每年10万多两,股东得到了丰厚的股息回报,开平煤矿也由此成为当时中国十几家官督商

办煤矿企业中经营得最有成效的一个。时人评论说:“年来禀请开矿者颇不乏人,独数开平煤矿办有成效。”^[5]

总之,不论是从西法开矿还是从有效经营方面讲,开平煤矿都不愧为“中国第一佳矿”的美誉,而唐廷枢正是这一佳矿的创办者和经营者。《捷报》对他称赞有加,认为“在中国的股份制公司中,不管是矿业还是其他企业,还没有一个中国经理能取得(象唐廷枢)这样的成就”。^{[6](P192)}“中国第一佳矿”的美誉恰恰证明了这一点。

二、中国第一条标准轨距铁路

中国第一条标准轨距铁路——唐胥铁路,是伴随着开平煤矿的创建而诞生的。

唐廷枢办矿伊始,就强调铁路对于煤矿的重要意义。他在历次条陈中尖锐指出:“欲使开平之煤大行,……苟非由铁路运煤,诚恐终难振作也。”^{[1](P620)}“自筑铁路方可大见利益”,^{[1](P625)}“若有铁路运煤,便可多开一井”。^{[1](P627)}他的结论是“开煤必须筑铁路”,^{[1](P621)}“煤矿铁路一齐开办”。^{[1](P627)}基于这种办矿思想,唐廷枢在1876年筹办开平矿务局时,就主张修筑一条从开平到涧河的百里铁路,但因顽固势力的阻挠,铁路计划被迫搁浅。然而,唐廷枢终不灰心,于1877年向李鸿章提出了他修正后的铁路计划,即修筑唐山矿区至芦台的铁路,但这一计划又遭顽固势力的封杀。在这种情况下,唐廷枢被迫开拓水路运输。“开河一道,取名‘煤河’,由芦台向东北,直抵丰润属之胥各庄”。^{[6](P199)}由于胥各庄至唐山矿区一段地势陡峻,不宜开河,唐廷枢于1880年10月向李鸿章建议修建轻便铁路,“由该庄(胥各庄)之东北筑快车路一条,直抵煤厂”,^{[6](P199)}这条“快车路”,就是后来载誉中国铁路史的唐胥铁路。

1881年6月,唐胥铁路开工修建,11月告竣通车(关于修建和告竣时间尚有分歧,此处采取该路工程师金达著《中国北方铁路与

煤矿》之说),全长16.04华里(关于长度,说法不一,此处亦采用金达之说),占地194.35亩,路基宽15.23米,采用国际标准轨距4英尺8英寸半(1.435米),最大斜度为百比一。在使用轨距方面,唐廷枢曾一度处在矛盾状态,一方面他碍于财力紧张,试图将轨距“从标准距离(4呎8吋半)缩减为30吋”,即拟采用2英尺6英寸的轨距;一方面又惧于“淞沪铁路在这方面(指曾使用2英尺6英寸的窄轨距——笔者注)已造成一个不幸的先例”,^{[7](P124)}经过缜密思考、研讨论证,他最终还是坚定地采纳了总工程师金达的建议,即使用国际标准轨距,也由此掀开了中国铁路史的新篇章。此后,这一轨距长度,遂成为我国铁路轨距定制,沿用至今。

1886年,开平矿务局商董上书李鸿章,要求把铁路从胥各庄展筑至阎庄。李鸿章准奏,并成立了由伍廷芳任总理、唐廷枢任经理的开平铁路公司,随即收买唐胥铁路。从此,唐胥铁路脱离开平矿务局,实行路矿分营。唐阎铁路于1887年通车。不久,由海军衙门奏请清廷批准,修造阎庄到大沽的铁路,仍由开平铁路公司承建。接着续修津沽铁路,1888年津唐铁路全线贯通。开平铁路公司也改组为天津铁路公司(又称中国铁路公司)。1890年铁路向东延伸至古冶,连通林西矿。此后,铁路向东展筑至山海关乃至奉天皇姑屯,向西展筑至北京,这样,就建成了京奉铁路,而唐胥铁路则成为这一“巨大的铁路系统中的一段”。^{[7](P125)}

不难看出,这一巨大的铁路系统根基于唐胥铁路的发轫,根基于标准轨距的采用,根基于唐廷枢的远见卓识。徐润说:“唐君诚为明见远识之人”,^{[8](P973)}可谓一语中的。

三、中国第一个铁路工厂

1881年,在唐胥铁路开工建设之际,唐廷枢创办了唐胥铁路修理厂,这是我国最早的铁路工厂,今唐山机车车辆厂的前身。

修理厂的基本任务是修造煤车和修理机车。建厂初期,它就制造出了中国第一台蒸汽机车。这台机车在唐廷枢的主持下,由工程师金达同中国工人一道于1881年完成。机车高约3米,宽2.5米,重约10吨,牵引能力100多吨,时速5000米。有三对动轮,每个动轮的直径是2英尺6英寸。没有导轮和从轮。虽然结构比较简单,牵引能力也小,但主要构造和外形已接近现代机车。英人白内特(时任开平矿务局总工程师)的夫人仿照乔治·斯蒂文森制造的“火箭号”蒸汽机车的前例,把它命名为“中国火箭”(Rocket of China)。但制造机车的中国工人,却在机车的两侧各镶上一条黄铜镌刻的飞龙,称之为“龙号”机车。“龙号”机车的建造,表现了中国工人阶级的聪明才智和卓越的创造力,同时,也凝结了唐廷枢的辛勤汗水。《捷报》如是说:“火箭”号火车头,“是直隶总督、矿局总办(指唐廷枢——笔者注)和总工程师金达的合作的产品,至于每人贡献多寡,则一言难尽”。^{[1](P652)}

“龙号”机车的上轨运行,标志着在我国的铁路上开始了行驶机车的历史,与畜力运输相比,其运力陡增10倍。但顽固势力却连奏弹劾,攻击机车行驶“震动东陵”,“喷出黑烟,有伤禾稼”。^{[7](P121)}不久,机车被勒令禁驶。唐廷枢力谋疏通筹划,并于1882年6月,邀请一批官吏乘坐由火车机车牵引的车辆,用以证明机车的效率、安全和可靠。之后,清政府默认了机车的行驶,与此同时,修理厂还制造货车和客车。下页的表3勾勒了修理厂制造货车和客车的基本轮廓。

表3反映,修理厂在建厂当年就开始制造货车,但从1881年到1886年的生产趋势上看,生产量并不大。这受技术、原料、需求等多方面因素的制约。从1883年起,修理厂开始制造客车,也是这几年制造的唯一一辆客车,这说明修理厂的指导思想是重货轻客,这也恰恰符合创办修理厂的初衷,即使这辆客

车,也是仅供矿局的官员使用的,并未投入以赢利为目的的营运。

表3 修理厂制造的货客车数量(1881~1886)^{[9](P1-2)}

	单位:辆					
年别	1881	1882	1883	1884	1885	1886
货车	13	12	--	--	--	5
客车	--	--	1	--	--	--

注:1884年更名为唐山修车厂。

随着工厂规模的不断扩大,修理厂厂地不敷应用,1884年,矿局在唐山西马路占地40多亩,把修理厂从胥各庄迁至唐山,并更名为唐山修车厂。厂内设机器厂、修车场、火车房、翻砂厂等,工人增至五六百名,初步形成了具有一定生产能力、规模粗备的近代铁路工厂。1886年,唐山修车厂被开平铁路公司收买,实行厂矿分营。1887年后,修车厂建起镗车楼、花车房、打铁房、补锅房、锯木场等场房,小型机床达到20多台,还添置蒸汽锤、元锯、压刨等设备,并开始使用蒸汽动力,使修车厂更具近代色彩。以后随着铁路的延伸,修车厂日益发展,1899年,在铁道南购地500亩,另建新厂,俗称南厂,1903年迁入。1907年更名为京奉铁路唐山制造厂,并发展成为全国规模最大、技术力量最强、唯一能制造、修理各种机车、客车和货车的铁路工厂。

唐胥铁路修理厂在中国机械工业史上谱写了自己制造机车车辆的光辉篇章。如果说它是中国铁路机车车辆的摇篮,那么,唐廷枢就是这个摇篮的编织者。他的奠基之功,在中国机械工业史上熠熠生辉。

四、中国第一个水泥厂

中国第一个水泥厂——唐山细棉土厂,生产了中国第一桶水泥。洋务运动后期,由于军事工业和民间工业发展较快,致使水泥需求量日增。而当时国内使用的水泥却全部依赖进口,价格昂贵。“公家建筑,购用外来洋灰,每桶价至20元之巨”。为满足国内对水泥

的需求,唐廷枢于1889年毅然创办了唐山细棉土厂,今唐山启新水泥厂的前身。

早在开办开平矿务时,唐廷枢就了解到唐山的灰石可用作制细棉土的原料这一情况,但对当时尚无起色的开平矿务局来说,无力拿出资金去支持这项事业,所以,唐廷枢暂时把这一建厂计划搁置起来。但他并没有放弃行动,这期间,他调查走访,深入研究,收取样品,反复实验,并请英国细棉土化学师施礼达炼验,“搜求讨论,十载于兹”,直到80年代后半期开平矿务办有成效之时,他才终成夙愿。1889年12月,他把多年的调研结果及筹股设想向李鸿章作了汇报。李鸿章指派他筹办细棉土厂,并要求他“迅速妥议章程,克期开办,以资应用”。于是,唐廷枢开始了建厂的正式运作。水泥原料主要是石灰石和粘土。唐廷枢决定使用唐山的灰石和广东香山的泥土,因为二者“合炼制造细棉土为极佳,已无疑义”。在资本来源上,由军械局各局、开平矿务局和广东香山地主各出2万两白银。在成本核算和销售方面,所有石、泥、焦炭价值,均按成本实报实销;香山泥土的运输,由矿局赴香港的运煤船转至澳门,顺便捎回,船费从廉核算;细棉土厂按“生意办法”办事;造成的细棉土,“先尽军械所官用,提取其盈余,再行发售民间销用”。该厂聘请英籍工程师芬奇主管技术工作,他是一位有能力的化学师。在他的主持下,工厂“制成了品质很好的水泥”,^{[6](P216)}而且,在数量和成本方面也“都很令人满意”,日产量近30吨,“如果经营得好,该厂可获30%的纯利,足以支付一切开销并能为股东分付10%的股息”。^{[1](P663)}1892年,唐廷枢逝世后,继任者张翼不学无术,无心经营,遂于1893年报歇停闭。1900年,时任开平矿务局总办的周学熙重办该厂,旋即八国联军侵华,细棉土厂为英人骗占。1906年,周学熙把该厂从英人手中赎回自办,改称唐山洋灰公司。1907年,正式定名为启新洋灰股

份有限公司,随即发展成为“中国境内最大的,而且也是最好的水泥工厂”。^{[8](P1078)}

五、结论

唐廷枢在唐山的实业活动,启动了唐山近代工矿交通业发展的行程,使唐山在能源、建材、交通运输和机车车辆制造等方面得到了初步的开发,从而为唐山近代工矿交通业体系的形成铺平了道路。同时,它也使昔日“烟户祇十八家”的小荒村热闹起来,并由此扩展开来,极大地推动了唐山城市的兴起及其城市化的进程。难怪有人把唐山地名的由

来与唐廷枢联系起来。有书云:唐山“初称为广东村,不过一荒村耳,有唐氏者,始发现此煤,后遂称为唐山”。^{[10](P3)}关于唐山地名的由来,说法不一。至于此说,姑不论其信度几何,但从中我们可以深切体味到唐山与唐廷枢的历史渊源,解读出唐廷枢——作为一名广东人——拓荒近代唐山的深刻内涵。唐廷枢在唐山创榛辟莽,披荆斩棘,成为开发近代唐山的前驱先路,成为光耀唐山近代工矿交通业历史的第一人。他的筚路开山之功,永远为唐山人民所铭记。

参考文献:

- [1]孙毓棠. 中国近代工业史资料. 第一辑下册[M]. 北京:科学出版社,1957.
- [2]马建忠. 适可斋记言:第一卷[M]. 北京:中华书局,1960.
- [3]卡尔逊. 开平煤矿:附录 A[M].
- [4]开滦矿务局史志办公室. 开滦煤矿志:第三卷[M]. 北京:新华出版社,1995.
- [5]郑观应. 盛世危言:开矿上:附录开平矿事略[M].
- [6]汪敬虞. 唐廷枢研究[M]. 北京:中国社会科学出版社,1983.
- [7]宓汝成. 中国近代铁路史资料:第一册[M]. 北京:中华书局,1963.
- [8]汪敬虞. 中国近代工业史资料:第二辑下册[M]. 北京:科学出版社,1957.
- [9]唐山机车车辆厂厂志编审委员会. 跨世纪的历程——唐山机车车辆厂大事记[Z]. 北京:中国铁道出版社,1995.
- [10]顾琅. 中国十大矿厂调查记[Z]. 北京:商务印书馆,1916.

Tang Ting-Shu and the Rise of Modern Industry, Mining and Traffic

Yan Yong-Zeng

(Political and Historical Department of Tangshan Teachers College Hebei Tangshan 063000)

Abstract: The author, from Tang Ting-Shu's industry activities in Tangshan, dissertates his outstanding contribution to the industry, mining and traffic of Tangshan, which built the rudiment of modern industry system and accelerated the development of Tangshan.

Key Words: Tang Ting-Shu; Tangshan; industry, mining and traffic; modern

责任编辑、校对:王秀兰