

唐胥铁路史实考辨

潘向明

内容提要 唐胥铁路是我国自建的第一条行驶机车的铁路,其建成初期曾以骡马拉车在铁轨上行走,这件事长期以来颇受指责,被说成清廷不准使用机车之故。通过对相关史料的考察,可以认为清廷从未干涉过唐胥铁路的任何事情,其所以用骡马拉车则另有原因;并且,马车铁路是世界铁路史上的正常现象;唐胥铁路的始建时间应以光绪七年(1881)为是。

关键词 唐胥铁路 中国铁路史 洋务运动 马车铁路

晚清光绪初年,直隶开平矿务局为运煤需要,修造了一条由唐山至胥各庄全长约二十华里的小铁路,即著名的唐胥铁路。是为中国人自建的第一条行驶机车的铁路,在洋务运动史和中国铁路史上具有重要意义,值得深入探讨和认真研究。遗憾的是,迄今学界以及社会上对这条铁路相关史实的认识似还存在某些错误。

由于事属初创,条件不备,唐胥铁路建成初期曾是一条以骡马拉车在铁轨上行走的马车铁路。长期以来人们对此批评备至,认为这是由于兴建铁路时遭到清廷禁阻而不敢使用机车的缘故,并以此作为清廷顽固守旧的一个典型事例津津乐道,甚至还有把这件事说成是世界铁路史上一大笑话者。但笔者认为,清廷自始至终不曾干涉过这条小铁路的任何事情,甚至没有注意到它的存在;至于铁路建成初期之所以用骡马拉车并在行驶机车后又一度停驶,则另有其原因,亦非清廷禁驶机车之故,且马车铁路也是世界铁路史上的一种正常现象。此外,这条铁路的始建时间亦需加以考订,因为学界对此尚有不同之说。

清廷从未干涉过唐胥铁路的兴建

关于唐胥铁路的兴建,传统观点有谓:“1879年(光绪五年)清政府允准由开平矿务局出资,修建一条自唐山至胥各庄的运煤铁路,并派矿务局英籍工程师金达监修。因顽固守旧大臣的激烈反对,未果。次年,矿务局复请修建轻便铁路获准。”^①这是一部《中国近代史词典》中“唐胥铁路”条目之内容,其中所谓清政府起初允准修建,又因“激烈反对”未果,次年复请获准之说,系来源于民国年间的相关著述,如出版于1924年的曾鲲化著《中国铁路史》一书中即有如下说法:

(唐山煤井)于光绪三年动工未数月,出煤极旺,李鸿章乃奏请修筑铁路,以便运煤,经奉旨依议,并派矿务局工程师金达督修;正筹备间,忽奉旨收回成命,盖为守旧派所阻挠也。修路之议不成,矿务局乃谋开运河,东由胥各庄起,西至芦台。而唐山煤井至胥各庄长约七英里,地势陡峻,不宜于河,遂复请修建轻便铁路,又因朝廷禁驶机车,乃声明以骡

马拖载,始得邀准,盖实马车铁路也。^②

这是目前所能见到的有关唐胥铁路建造缘起及其所以用骡马拉车问题的最早论述,迄今学界有关著作(包括各种铁路史专著)中关于唐胥铁路的说法都与此大同小异。然而,此说实难成立。

事实上,在《清德宗实录》等相关史料中,是找不到任何一件清廷关于这条小铁路的谕旨的,也不存在任何一件有关它的“弹章”。^③因此,所谓“经奉旨依议……正筹备间,忽奉旨收回成命,盖为守旧派所阻挠……乃声明以骡马拖载,始得邀准”云云,恐怕只是一种缺乏事实根据的主观臆测。^④

为了解事情的真相,有必要将唐胥铁路兴建过程中的主要史实逐一厘清,以从中看出清廷是否干预过这条小铁路的修建。

光绪元年(1875)四月,清廷从直督李鸿章等关于西法开采煤铁以广利源之请,准许先在福建台湾及直隶磁州试办西法采矿事宜。^⑤遂有翌年(1876)台湾基隆煤矿和四年(1878)直隶开平矿务局的创立,举凡矿区内一切经营措施,在法律上均属依照这一谕旨行事,包括运煤道路的筹建,无须另行请旨。

鉴于磁州“运道艰远”等缘故,李鸿章旋决定不在磁州而在省内另觅煤铁开采之地。二年(1876)九月,招商局总办唐廷枢奉命前往滦州开平镇一带调查矿藏情况,事后书于李鸿章称,煤藏开采前景看好,惟需预筹出海运道,可从开平镇修建一条直达距北塘口不远的涧河口的铁路,全长约一百里,估计需银四十万两^⑥,是即所谓“涧河口铁路计划”。但不久之后,唐廷枢又打消了这一构想,主要是因为“铁路必经之地大半系旗地,如躲避此等旗地,另筑曲折的路线,则将所费不赀”^⑦,而与守旧势力的阻挠无关,更不是清廷禁止修建所致。传统观点所谓清廷起初允准,后又收回成命之说,大概就是指这件事。而实际上不但清廷从未过问其事,即便李鸿章也不曾对此有过任何意见。^⑧

唐廷枢在取消了涧河口铁路设想以后,转而计划开挖一条由唐山煤井至芦台的运河,连接已有的蓟运河,利用水路运煤出海。但在这条路线上,胥各庄至芦台的七十里地段较为平坦,适于挖

掘河道,而唐山至胥各庄间一段长约二十里的地段,却由于岩质坚硬,地势较高,无法开挖运河,于是便又想到修筑铁路之事。六年(1880)九月,唐廷枢禀报李鸿章:唐山煤井明年正月即可见煤,“此时不得不预筹运道,以备明春出煤之路”,拟从芦台向东北开挖一条河道,“直抵丰润属之胥各庄。再由该庄之东北筑快车道一条,直抵煤厂”。^⑨需要说明,这里所说的“快车道”或“硬路”,是指骡马曳车在铁轨上行走的铁路,即马车铁路,而不是后来以机车牵引的火车铁路,因为这时矿务局还没有机车,故只能设想修造一条如同基隆煤矿小铁路一样的马车铁路(详下)。

七年(1881)二月,唐再次禀报李鸿章:“六年九月内禀明宪台批准,于芦台镇东起,至胥各庄东止,挑河一道约计七十里,为运煤之路;又由河头筑硬路十五里,直抵矿所,共需银十余万两……经已兴工挑挖,本年四月可期一律挑成。”^⑩这里所说从胥各庄到煤厂的“硬路”,仍是指马车铁路,亦即下引李鸿章奏折中所说的“马路”。

李鸿章是在七年(1881)四月向清廷报告开平矿务局情况的奏折中,才首次让清廷得知这条铁路的事情。在这份奏折内,他先解释其所以未在磁州而在开平设立矿局之理由,然后讲唐山煤矿蕴藏丰富,仅就当前探明储量而论,“已足供六十年之用”,且煤质甚佳,“可与东洋头号烟煤相较”。^⑪接着谈及运煤道路之事:“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;又由河头接筑马路十五里,直抵矿所,共需银十数万两。”^⑫这显然是根据唐廷枢的上述报告而来的,其中所说的“马路”,就是唐廷枢报告中说的“硬路”或“快车道”。值得注意的是,李鸿章在这份奏折的结尾处有如下明确阐释:

当夫筹办之始,臣因事端宏大,难遽就绪,未经具奏。今则成效确有可观,转瞬运煤销售,实足与轮船招商、机器、织造各局相为表里……所有直境招商购器、开办矿务、疏通运道缘由,理合恭折具陈,伏乞皇太后、皇上圣鉴。^⑬

由此可知,直至光绪七年四月为止,李鸿章从来没有把开平矿务局的任何事情,包括修建运煤

道路之事,向清廷进行过奏报。换言之,从开平矿务局筹办到成立,以至勘探煤井、筹划运道等一应事务都是由李鸿章和唐廷枢两人策划并实施的,清廷从未与闻,也不知道有唐胥铁路这件事。可见,传统观点所谓“奏请修筑铁路”、“奉旨依议”、“奉旨收回成命”、“声明以骡马拖载始获邀准”云云,又是从何谈起?

而且,李鸿章在光绪七年四月的这一奏报也未引起清廷的格外关注,后者只是“下所司知之”而已^⑭,没有其他反应。同时,社会舆论也未见任何非议,更无所谓“弹章”递上,盖以此路仅为矿山内部使用,且地处偏僻,无人理会之故。

综上所述,唐胥铁路从筹划到兴修,其决策都只是在唐廷枢和李鸿章两人之间进行的,清廷从未干涉其事。传统观点所谓清廷一再干预这条铁路兴建之说,实为一种缺乏史实依据的想当然,今后不应该再沿袭,否则有悖于实事求是之义。

骡马拉车及一度停驶机车之原因

曾鲲化著《中国铁路史》又称:唐胥铁路建成后,“原以骡马拖车……金达氏乃利用旧废锅炉改造一小机车,其力能引百余吨,驶行于唐胥间。方自以为得计,不意味于世势之言官连奏弹劾,谓机车直驶,震动东陵,且喷出黑烟,有伤禾稼。以致行车未久,即奉严旨查办,旋被勒禁。后经几许波折,始克取消前命,照常开驶。”^⑮这一说法亦为学者所袭用,辗转相传,以至于今。^⑯但是,此说也是不能成立的。

诚然,中国早期铁路事业的发端确是举步维艰,从同治年间中国人开始知道火车铁路这一事物时起,许多人便认为它只适用于西方而不宜于中国,持此种态度者包括当时主持清廷大政方针的恭亲王奕訢等人。李鸿章最初也对火车铁路怀有抵触之意^⑰,但不久便改变了看法,以至成为最早认识到火车铁路对中国自强有重大意义的洋务派官员之一,全力呼吁兴修铁路。但面对当时朝野上下普遍存在的保守势力,他也颇有无奈之感,直到光绪七年得到醇亲王奕譞的暗中支持后,才敢于准许在其管辖的开平煤矿小铁路上行驶机车。^⑱

然而,唐胥铁路建成初期之所以用骡马拉车,

暂未行驶机车,却不是由于清廷不准或矿务局方面不敢使用机车之故,而是因为这条铁路最初筹划之时就是打算模仿基隆煤矿小铁路,建造一条马车铁路,盖当时尚不具备行驶机车的条件。

先是,福建巡抚丁日昌在光绪元年四月清廷准许在直隶磁州及福建台湾开采煤铁之后,便于当年聘请英国矿师赴台北基隆(鸡笼)地方勘探矿藏情形^⑲,并于次年(1876)建成煤矿,同时为了运送机器和出煤的需要,铺设了一条从海岸至山上井口用骡马拉车的小铁路^⑳。唐廷枢于光绪三年(1877)六月亲赴基隆考察,对于这条小铁路印象颇深,同年八月回直隶后具禀李鸿章,认为开平矿区亦可效仿修造一条这样的小铁路:

若煤铁并运,即须自筑铁路,方可大见利益,是台北矿务,煤井未开,铁路先已筑成,正此之谓。盖煤本不难取,所难者使其逐日运出费力。若能仿照台北,筑做用马拖车小铁路,非但煤铁容易运出,即熔铁锅炉、拉铁机器等重物,均无难运进矣。^㉑

由此可知,唐胥铁路原本就是仿效基隆煤矿“用马拖车”的小铁路,因此建成初期之未用蒸汽机车而用骡马拉车,便是顺理成章之事。且知前引李鸿章于光绪七年四月所上奏折中的“马路”一词,确非有意欺瞒清廷——以往论者多把这一措辞认作障眼法,以免受阻——因为李鸿章所说的“马路”,即唐廷枢说的“硬路”或“快车路”,本来就是指以骡马拉车的马车铁路,而这种铁路在当时世界上还是普遍存在的(详后)。由此观之,传统说法中的“乃声明以骡马拖载始获邀准”云云,恐怕就是根据李鸿章奏折中这一“马路”用词附会而来的,殊不知李鸿章所说的“马路”确属实情。况且当时中国还没有蒸汽机车可用,只能先以骡马拉车在铁轨上行走。无论基隆煤矿小铁路或唐胥铁路均如此,而与清廷对火车铁路的态度无关。

比之骡马拉车,蒸汽机车虽具有拉力大、运行快等优点,但因其技术含量较高,就当时开平矿务局(或基隆煤矿)的物质条件而言,不管清廷的态度如何,都难以立即使用机车,只能先以骡马拖车在铁轨上行走,因为这种方式简单省事,且能迅速投入使用。这正是唐胥铁路建成初期一段时间内

只能用骡马拉车的原因所在。

不久之后,矿务局的英籍工程师金达氏利用废旧锅炉自制了一台机车,“其力能引百余吨,驶行于唐胥间,是为我国行驶机车之始”²²,于是马车铁路即变为火车铁路。在当时普遍反对火车铁路的舆论氛围下,李鸿章之所以敢于默许把这台机车投入使用,是因为得到了醇亲王奕譞的暗中支持,后者曾于光绪七年(1881)致函李鸿章,谓可将火车“试行于煤铁之矿、开垦之地,以及屯军设防之一、二口岸,俾见闻习熟,渐推渐广”²³。就是说,唐胥铁路建成后先以骡马拉车,旋能够改为机车牵引,其根本原因在醇亲王的支持。

又据当时在华的英人说,唐胥铁路开始行驶机车后未久,“便被命令停驶。停了几个星期,过些日子,又可以开行了,以后便一直在使用,直到从英国运来了两个车头”²⁴。这一说法是可信的,在当时举国反对火车铁路的情况下,机车一度因故停驶,是十分可能的事情。但问题在于,这机车一度停驶的具体原因究竟何在,是否果如论者所谓系由于守旧官员“连奏弹劾”,“谓机车直驶,震动东陵,且喷出黑烟,有伤禾稼,奉旨查办,旋被勒令停驶”所致?因史料中不存在此类“弹章”及相应的谕旨²⁵,恐怕这类说法也如同李鸿章奏折中的“马路”一词被解释为“声明以骡马拖载始获邀准”的说法一样,是一种借题发挥式的捕风捉影之谈。查光绪七年十二月清廷有一谕旨称:

昨据祁世长奏,迁安等处开采煤铁,陵寝重地,相距匪远,恐非所宜等语。该处开采矿厂,于陵寝附近山川脉络有无妨碍?著李鸿章详查具奏,慎重办理。²⁶

这是目前所能见到的有关当时保守势力以影响东陵为由,反对开平矿务局开采煤铁的仅有一条史料。但不难看出,祁世长的反对意见只是说矿区距“陵寝重地”不远,开采煤铁“恐非所宜”,从风水的角度提出了“于陵寝附近山川脉络有无妨碍”的问题。这显然是针对开采时的爆破作业一类活动而言,而与行驶机车之事无关。更主要的是,清廷就祁世长的意见对李鸿章所作谕示的口气也相当平和,只是要求“慎重办理”而已,并无立即停止开采之意,更没有涉及勒令禁止机车之语。

而机车之所以一度停驶,大概是由于李鸿章在接奉这一要求其“慎重办理”的谕旨后,为“慎重”起见,下令暂停矿区内的一切作业,包括机车的行驶。但过了一段时间之后,见朝廷并未看重此事,亦无人继续追究,便允许重新开工,机车也恢复了运行。论者所谓“行车未久,即奉严旨查办,旋被勒禁”云云,也许就是从祁世长这件奏折而来的,辗转流传中附会添加了许多想像的东西,却不符合事实。试想,倘若果真是“奉严旨查办,旋被勒禁”,李鸿章岂敢再用机车?

总之,唐胥铁路兴建期间及其建成以后,从未有人上过所谓机车“喷出黑烟,有伤禾稼”及“震动东陵”之类的奏章,清廷也不曾就唐胥铁路行驶机车之事有过任何谕旨。因而,这类说法也是错误的,实不宜再沿用。

马车铁路是世界铁路史上的正常现象

以往论者不仅说唐胥铁路建成初期之为马车铁路是由于清廷不准使用机车,甚至还有说马车铁路闹出了“世界铁路史上的笑话”者,如有人称:

清朝皇帝在批准修筑唐胥铁路的时候,曾规定一个条件,就是不准行驶蒸汽机车,理由是这个庞然大物走起来‘震动山陵’。所以这条铁路修成以后,规定只能用骡马拖拉,于是‘火龙’变成‘马龙’,成了世界铁路史上的一大笑话。²⁷

实则这种说法是不对的,因为清廷从未有过任何针对唐胥铁路的谕旨,更谈不上什么“规定只能用骡马拖拉”之类,已如前述。而且,马车铁路也绝非世界铁路史上的笑话。

“铁路”(railway)一词,在英文中原为轨道之意,而轨道则是由早年的木轨演变为后来之铁轨的,其在轨道上行驶的车辆,最初是由人力或畜力牵引,后来才有蒸汽机车的出现。换言之,铁路一词在现代人的观念中固然是指火车(机车)拖曳车辆在铁轨上行驶的一种交通方式,但早期却并非如此,以19世纪而论,既有火车铁路,也有马车铁路,且前者是由后者发展而来的。

早在16世纪,欧洲有人发现在木制的轨道上推车,要比在粗糙的地面上容易而省力,于是木制

轨道开始出现,是为轨道交通之滥觞。迨至18世纪,欧洲一些矿山、工厂中以人力或畜力驱动车辆在木轨上运输矿石物料,已经是一种常见的现象,盖轨道比起其他道路来,具有路面坚硬、平滑以及行驶快捷、平稳及载重量较大的优点,此即唐廷枢所说“硬路”或“快车路”之本意。早期在轨道上行驶的车辆都是人力或骡马牵引,到19世纪上半叶才出现了由蒸汽机车牵引而在铁轨上行驶的火车,并后来居上,最终取代了人力或畜力,成为唯一的牵引动力。但这种取代经历了一个相当长的时期,并非机车一经出现,马车铁路便立即退出历史舞台。事实上,在19世纪曾经有过一段马车铁路与火车铁路并存的时期,几乎与整个19世纪相始终。

光绪年间的中国驻英公使薛福成说过,英国的轨道交通始于1676年,是纽卡司尔地方之煤商专为运煤而设,“其轨以木为之,其车四轮单马,能运一百八十英斗之煤”;1738年,英国始有铁轨出现,而仍以马拉车在铁轨上行走,1813年“始创行远之机器头(按:即蒸汽机车),乃废马运而用火运”。^②薛福成这里所说英国铁路由木轨变为铁轨,由骡马拉车变为蒸汽机车的发展演变史,是符合事实的,可知近代中国早已有人对世界铁路史具有比较全面的了解,惟其所说机车在19世纪初问世以后便“废马运而用火运”一语,却不尽合乎事实,因为马车铁路在机车出现以后仍存在了相当长的时间。

例如,当时欧美城市中有一种在铁轨上行走的马车,用作公共交通工具。这种马车铁路在当时十分流行,据说1882年的时候,仅在美国和加拿大各城市中,就有总计415条马车铁路线,轨道总长4800公里,从业人员共35000人,车厢18000辆,马匹100000头。^③而马车铁路在当时之所以如此盛行,是因为在铁轨上的一节马拉车厢比在普通道路上可运载更多的人,还由于它没有蒸汽机车那种巨大的噪音和烟尘的缘故。只是到了19世纪末和20世纪初的时候,由于电动机的推广应用,这种马车才逐渐被有轨电车所取代。

光绪二年(1876),美国费城举办世界博览会,前往办理参展事宜的清政府浙海关文案李圭,就

曾目睹或亲身体验了当时美国的马车铁路,据称:

有所谓“街车”(原注:西语称“克阿”^④),其制如屋,长约二丈,宽六尺,高六尺,两旁玻璃窗下设长凳,可坐三十人,兹值赛会人众,车内外坐立几满,可容八十余人;车底有四轮,牵以二马,行铁路,较速常车……城内外各街逐处皆有,无论何时至何街,悉随人意(原注:西国皆有之,而以美国为最多最美)。^⑤

足见马车铁路在当时世界上实为一种普遍现象,因此我国同一时期建造的唐胥铁路于建成初期之用骡马拉车在铁轨上行走,也绝不是值得惊奇的事情。顺便指出,矿山中使用马车铁路的现象,不但是19世纪世界各国司空见惯之事,即使今天也未完全绝迹。

总而言之,马车铁路在19世纪仍是世界各国与蒸汽机车同时并存的一种交通运输方式,我国唐胥铁路建成初期之为马车铁路实为当时一种正常现象,绝非笑话。

唐胥铁路始建时间考订

关于唐胥铁路的始建时间,由于原始资料中缺乏明确记载,学术界一直有不同说法。如曾鲲化著《中国铁路史》中说,唐胥铁路是“光绪五年兴工,十一月告竣”^⑥。孙毓棠编《直隶开平煤矿年表》中则称:“光绪六年,煤厂工程大半完成,自矿厂至胥各庄修成小铁路十余里,自胥各庄至芦台运河开挖。”^⑦而成书于1930年由民国交通部编撰的《交通史·路政编》一书则谓:“其路线由唐山煤井起,至胥各庄止,凡十八华里,光绪七年五月十三日兴工……十一月工程告竣。”^⑧据此以观,有关唐胥铁路的始建时间,至少有光绪五年、六年和七年三种说法,学界诸多有关著作乃分别各取其中之一。这种情况显然是不利于学术发展的,需要略加考证,以求得历史的真实。

查开平矿务局总办唐廷枢于光绪六年九月上直督李鸿章禀文中云:“此时不得不预筹运道,以备明春出煤之路……开河一道,取名‘煤河’,由芦台向东北,直抵丰润属之胥各庄;再由该庄之东北筑快车路一条,直抵煤厂。”^⑨可知唐廷枢的运煤通道“煤河”与“快车路”在光绪六年九月的时候还

在计划之中,此前不可能有兴建铁路之事,则光绪五年、六年之说则显然难以成立,而七年之说较为可信。

另据李鸿章光绪七年四月关于开平矿务局办理情形的奏折中说:“惟煤产出海,销路较广,由唐山至天津必经芦台,陆路转运维艰……因于六年九月议定兴修水利,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;又由河头接筑马路十五里,直抵矿所……本年二月兴工挑挖,五六月可以一律告蒧。”^②是可与唐廷枢以上说法相印证,即整条运煤通道,包括运河河道和铁路路基的施工,始于光绪七年二月,同年五、六月间竣工。

又查海军衙门于光绪十三年(1887)二月请修津沽铁路折中有谓:“近畿海岸……如有铁路相通,遇警则朝发夕至……今开平矿务局于光绪七年创造铁路二十里后,因兵船运煤不便,复接造铁路六十五里南抵蓟河阎庄为止。”^③海署上此奏折时距唐胥铁路始建为时不久,所言不致有误,足证七年始建之说实属可信。此外,英人肯特著《中国的铁路投资》一书中也说直隶省最早的一条铁路线是在1881年建成的。^④

更重要的是,上述民国交通部编撰的《交通史·路政编》一书中关于唐胥铁路始建于光绪七年之说,还有如下具体而明确的记述:

其路线由唐山煤矿起至胥各庄止,凡十八华里。七年五月十三日兴工,六月五日为首创我国标准轨距铁路敷设之期,由总工程师薄内(R. R. Burnett)氏之妻在唐山钉第一枚道钉。十一月工程告竣,每英里用款约英金三千镑。开车之始,原以驴马拖车,其引重力几与平地相埒。八年,金达氏乃利用开矿机器之废旧锅炉,改造一小机车……其力能引百余吨,驶行于唐胥间,是为我国驶行机车铁路之始。此机车由薄内氏之妻以英国第一机车之名名之,曰“中国之洛克提”(Rocket of China)。^⑤

尽管该书也有沿袭曾鲲化氏前述错误之处,但这段有关唐胥铁路兴建和竣工时间及其他情况的记述,应该说是十分可信的,盖此书出版于1930年,时距唐胥铁路始建之时不算太久,编撰

者可能看过某种详细资料,否则难以写出如此具体的数据和情节来。况且其七年五月开始铺轨之说,亦与上述唐廷枢和李鸿章关于六年九月议定兴修运河及马车路,七年二月兴工挑挖,五六月可一律告蒧的说法大致吻合,就是说五六月告蒧的是运河河道及马车铁路的路基工程,后者的铺轨作业则是在五月至十一月进行的。所以,结论应该是唐胥铁路始建于光绪七年(1881)。

然而,唐胥铁路始建于光绪七年的结论还有一个疑点需要解决,即史料中有一件英国驻津领事1880年份的商务报告,这份年度报告中说当时唐山至胥各庄的小铁路和胥各庄至芦台的运河已经建成:

从矿厂至胥各庄已修成一条单轨的铁路,约长六英里半,轨距四英尺八英寸半……从胥各庄至芦台已挖好一条小运河,从芦台河引水入内,河有闸,可以维持每天船运十二小时,水深足四尺。^⑥

如果这里说的是1880年的事情,便与唐廷枢和李鸿章以上关于运河和马车路是在光绪六年九月(1880年10月)议定兴修计划、七年春正式开修的说法严重不符。究以何者为是?显然是后者的可信性更大。那么又该如何解释英领事商务报告中这一说法呢?唯一的解释便是英领事这份1880年份商务报告中的上述内容并非说的光绪六年(1880)之事,而是七年发生的事情。就是说,该年度报告不是写于1880年,而是写于1881年,写作之时将当年发生的事情也一并写入其中,这大概是由于英驻津领事未曾认真对待这件事的缘故。对此,可从其1881年份商务报告中看出端倪,盖其后一份报告(1881年份)中有谓:“在(开平)矿区附近开挖的小运河,一两个月内即将完成,那时便能开始运煤。”^⑦既然其1880年份报告中已说“从胥各庄至芦台已挖好一条小运河”,何以1881年份的报告中又说该小运河还要“一两个月”才能完成,岂非自相矛盾?足见英驻津领事1880年份商务报告的真实性值得怀疑,故对其所谓1880年已修成小铁路之说也不必信以为真。

综上所述,唐胥铁路是在光绪七年(1881)兴工建成的,其他始建时间的说法不符合事实。

①陈旭麓等主编:《中国近代史词典》,上海辞书出版社1982年版,“唐胥铁路”条目。

②⑬⑭曾鲲化:《中国铁路史》,民国十三年(1924)序,台湾文海出版社影印,第32、32、32页。

③笔者所见有关史料是这种情况,尚有疏漏,望不吝赐教。

④李国祁先生著《中国早期的铁路经营》一书中也说:“一般中国记载皆作开平煤矿兴办铁路,曾经李鸿章奏准,后清廷惑于旧派阻挠,再令停办。此说亦有启人疑窦之处。兴办开平矿区铁路是否奏准,大成问题。《李文忠公全集》中,没有奏请兴建这条开平至涧河口铁路的奏折,在其他奏折中,也没有提到曾经奏准开办这条铁路。甚至开平煤矿的兴办,也仅是根据同治十三年请办磁州煤矿的奏谕。故奏准兴办之说,恐属子虚乌有。”(李国祁:《中国早期的铁路经营》,台北“中央研究院近代史研究所”1961年印行,第49~50页)。此论颇有见地。本文认为,不仅最初的涧河口铁路计划清廷未曾与闻,即便后来的唐胥铁路,其兴建过程自始至终清廷也都不曾过问,不存在任何有关的谕旨和奏折。

⑤《清德宗实录》卷八,“光绪元年四月壬辰”条。

⑥参见宓汝成编《中国近代铁路史资料》第1册,中华书局1961年版,第122~123页。

⑦⑧⑨⑩⑪⑬⑭⑮孙毓棠:《中国近代工业史资料》第1辑下册,科学出版社1957年版(版本下同),第638、640~641、643、585、668、642、644页。

⑧见光绪三年八月初三日唐廷枢禀及同月初九日直隶总督李鸿章批,参孙毓棠《中国近代工业史资料》第1辑下册,第623~628页。

⑪⑫⑬⑭《李文忠公全集·奏稿》卷四〇《直隶开办矿务折》。

⑮《清德宗实录》卷一二九,“光绪七年四月二十六日丁巳”条。

⑯李国祁先生在其《中国早期的铁路经营》中也引用曾鲲化的这一说法,谓机车行驶未久“引起言官连章弹劾,认为机车行驶震动东陵,所喷黑烟有伤禾稼,致行车未久复被查禁。后经李鸿章的奏请,方准经常行驶”(同书,第53页)。

⑰参见《同治朝筹办夷务始末》卷五五,“同治六年十二月湖广总督李鸿章奏”,中华书局影印本,第13页。

⑱参见拙作《论醇亲王奕訢》,《清史研究》2006年第2期。

⑲基隆煤矿小铁路兴建于光绪二年(1876)九月,同年十二月竣工,从井口至海岸全长2346码(约2144米),由于井口高出海平面数十米,煤车可自行沿轨道下滑,而上行则以骡马拖拉。

参孙毓棠《中国近代工业史资料》第1辑下册,第586页。

⑳宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863~1911)》第1册,中华书局1961年版,第123页。又见《洋务运动》近代史资料丛刊第7册,第121~122页。

㉑②③民国交通铁道部“交通史编纂委员会”编:《交通史·路政编》第1册,1930年版,第12、11~12页。

㉒《李文忠公全集·译署函稿》卷一二《复醇亲王论铁路函》。

㉓《英领事商务报告(1882年份)》,转引自宓汝成编《中国近代铁路史资料》第1册,第125页。

㉔笔者只是在光绪十四年(1888)围绕津通铁路问题大讨论的相关史料中,见到御史何福堃奏称:“轮车所过之处,声闻数十里,雷轰电掣,震厉殊常,于地脉不无伤损;本年夏间京师地震,畿辅一带被灾尤重……论者多归咎于唐山、阎庄等处铁路”云云(中国史学会编:《洋务运动》资料丛刊第6册,第225页)。该御史的这段话似与所谓机车行驶“震动东陵”、“有伤禾稼”之意相近,但这是光绪十四年的事情,与唐胥铁路的修建无关。

㉕《清德宗实录》卷一四〇,“光绪七年十二月壬戌”条。

㉖金希编:《中国铁路史话》,中华书局香港分局1977年版。

㉗薛福成:《出使英法比四国日记》,岳麓书社1985年版,第640页。

㉘日“东京都总务局总务部公文书馆”编:《东京马车铁道》,“东京都事务所”1989年发行,第47页。

㉙“克阿”即英文car的音译,当时英美人以马车为代步工具,后来沿用指称小汽车或电车。

㉚李圭:《环游地球新录》,湖南人民出版社1980校点本,第45页。

㉛宓汝成编:《中国近代铁路史资料》第1册,第124页。

㉜《光绪朝东华录》,“十三年二月庚辰”条。

㉝转引自[英]伯尔考维茨《中国通与英国外交部》(中译本),商务印书馆1960年版,第166页。

㉞民国交通铁道部“交通史编纂委员会”主编:《交通史·路政编》第1册,第11~12页。按:“火箭号”系英国第一台蒸汽机车之名,由史蒂文森创制。金达氏为开平矿务局制造的我国第一台机车即被称之为“中国火箭号”(Rocket of China)。

作者简介:潘向明,1951年生,中国人民大学清史研究所副教授。

〔责任编辑:潘 清〕