

唐廷枢与开平煤矿

李 志 英

买办与爱国者的矛盾体——入主轮船招商局——实干家的风貌——筹建开平煤矿

买办与爱国者的矛盾体

唐廷枢，字景星，亦称镜心，1832年2月29日出生于广东省香山县唐家村。父亲唐宝臣在香港给一个叫布朗的外国医生当听差。家庭的渊源和家乡的社会氛围，使唐廷枢走上了一条与当时大多数青年不同的道路——不是科考及第而是攻习夷文。1842年，唐廷枢刚刚10岁，就离开了母亲温暖的怀抱，来到远离家乡的香港，先进入布朗医生办的香港马礼逊教科学学校学习，不久又转入英国教会学堂学习。六年的教育使唐廷枢学得了一口流利的英语，“说起英语来，就像一个英国人”。

1848年，唐廷枢开始独立谋生了。他先在香港一家拍卖行当职位很低的助手，然后又在香港殖民政府当译员。10年后，当唐廷枢26岁的时候，已经完全脱去了稚气，成了一个能够灵活应付一切的当铺老板。他在香港开了两家当铺，同时仍兼充译员。唐廷枢不安于现状，决心到更大的世面去闯一闯。他到了上

海，进入上海海关当了副大写(副帮办)，不到一年晋升为正大写和上海海关总翻译。

两年后，唐廷枢脱离了海关，重操他已得心应手的买卖行当。不过，这一次不是自己开当铺，而是替外国人做过手买卖。经同乡、怡和洋行买办林钦介绍，唐廷枢开始同这家侵华历史最久的英国洋行发生关系，“代理该行长江一带生意”。两年以后，正式接替林钦，开始了他10年的买办生涯。

唐廷枢竭尽全力为怡和洋行工作。他曾向怡和洋行经理机昔表示：“我担任现职已经五年了……您完全可以相信，只要我为您提供服务的荣幸，我会尽最大的努力照看您的生意。”他为怡和经理库款，收购丝茶大米，投资当铺，开展对钱庄的拆借业务，提供经济信息，经常奔走在上海、汉口、福州等通商口岸之间。他通晓中外商情，左右逢源，操纵有法，为怡和带来了累累利润。其中最重要的，就是他广揽华股和航运业务，为怡和洋行华海轮船公司开辟了长江航线，终于与实力雄厚的美国旗昌轮船公司分占长江航运之利。

唐廷枢为洋行竭尽全力，就必然要染指洋行不光彩的行当。1868年，上海成立了专门贩卖鸦片的洋药局，唐廷枢曾经是它的董事。怡和洋行的经理约翰森说：“在一般情况下，我不通过唐景星推销鸦片，但在特殊情况下……我就需要借他的光。”一语道破了唐廷枢在怡和洋行鸦片贸易中的特殊地位。1869年3月的一天，就在怡和洋行的一艘由上海开往香港的轮船即将启航的时刻，唐廷枢还匆匆赶来，为香港总行提供了当天上午上海鸦片行情的最新情报。

唐廷枢度过多年的买办生涯，但始终不能忘情于自开商号。抵沪不久，他就开设了专购出口棉花的修华号棉花行。以后又与林钦等人合伙先后开办了泰合、泰生等钱庄以及茶栈。自营商业为唐廷枢带来了滚滚财源，几年光景，唐廷枢已成为上海滩的富

户。他在担任买办的同时，开始在外国侵华企业中附股。首先附股的是怡和洋行经营的谏当保险行。华海轮船公司成立后，他成了最大的股东，在第一期股本中，他一人就独占了全部股本的几乎 $1/4$ 。因此，他不但进入了公司的董事部，还担任了公司的襄理。与此同时，他还在众多的非怡和洋行经营的外国企业中附股。

甲午战争前，资本紧迫在外国侵华企业中并不少见。这些企业主大多是外国的流浪汉和冒险家，他们到中国来是为了大捞一把。因此，他们囊中羞涩就并不奇怪。唐廷枢的资本的加入，无疑解了他们的燃眉之急。不仅如此，唐廷枢凭借他在中国商人中的广泛联系和影响，还招徕了大量其他买办和商人的资本，仅北清轮船公司中，就有 $1/3$ 的股本为“唐景星所能影响的”华商所有。

唐廷枢的一位洋行老板曾经评价说：“唐景星现在是站在我们的鞋子上。”即是说他是洋行的忠实助手。可是，唐廷枢的脚并不总是站在同一双鞋子上。有时候，他也表露了忧国忧民的爱国情怀。

唐廷枢他有自己的经济利益，这种经济实力越增强，附着在外国资本上的束缚就越发不堪忍受。1872年，他和徐润等人联络广东同乡建立的广肇公所揭橥的就是“联乡里而御外侮”的旗帜。在外资企业中，他是入股华商的领袖，他竭尽自己所能保护华商。在给机昔的信中他明确表示：“只要我能腾出几分钟时间，我总是帮助我的本地朋友工作，他们全都要我担任他们与外国洋行发生联系的代表……照顾他们的利益。”

人主轮船招商局

1873年，是唐廷枢生命历程的重要转折点。这一年他41岁，

正值年富力强。

这年，由李鸿章倡议创建的轮船招商局，由于总办朱其昂不善经营，亏折赔累，已难以为继。李鸿章接受了盛宣怀等人的建议，“招致粤商”首富唐廷枢、徐润等买办“接创商局”。

唐廷枢早就想经办中国人自己的轮船公司了。可是，仅靠民间商人毕竟势单力薄，许久以来，这只能是一种愿望而已。如今，有了官方扶植，终于可以和洋人一争高下了。这时，正是唐廷枢买办生涯的最辉煌时刻，他是怡和倚重的左右手，是有声誉有地位的大买办；他周旋于华洋势力之间，左右逢源，是上海滩的风云人物。利与义，孰轻孰重？唐廷枢斟酌良久，终于，爱国思想占了上风。他毅然抛弃稳定而收入丰厚的买办之职，投身于振兴民族轮船航运业的行列。

唐廷枢深知要办好中国人的第一家轮船公司决非易事。他对接办轮船招商局是否可行做了深思熟虑的全盘考虑。

能否获得一定的利润，是一个企业能否存在下去的首要条件。唐廷枢和徐润一起算了一笔帐：若以 50 万资本，用四条轮船，每年只要航行三个月，至少可以获利 20%。至于管理，唐廷枢已有多年经营航运企业的经验，是多家外国轮船公司的股东甚至董事。他自信管理航运企业是轻车熟路。

最令唐廷枢担心的是官办洋务企业的弊病，如若大权都掌握在政府委派的“官”手里，纵然有天大的本事也办不好企业。尽管轮船招商局已经挂上了“官督商办”的招牌，唐廷枢仍然放心不下。他向李鸿章提出了轮船经营“归商办理”、“请免添派委员”、“免其造册报销”等要求，李鸿章一一答应了。这时，唐廷枢才正式接受了邀请。

7 月，李鸿章正式札派唐廷枢为轮船招商局总办，以“商总”名义驻局，总理招股及轮船运输诸业务，改朱其昂专管运漕事务。

唐廷枢的到来，给轮船招商局带来了生机。招股“无人过问”的局面一改而为“盛旺”。唐廷枢不仅将自己多年积累的资金连同南浔号等四艘轮船投入局中，而且依靠自己在商人中的信誉，吸引了大批资金，包括已经投入外国企业的华股。招商局第一期拟招股本银 50 万两，不到一年已招足。

在唐廷枢的主持下，招商局体现了鲜明的“商办”特点。他任总办后不久，即稟请李鸿章添派徐润为会办，协助经理各务。唐、徐二人都是粤商公认的领袖，徐润的入局，无疑加强了招商局最高领导层商人的力量。在企业的领导体制上，实行商总领导下的商董负责制，保证投资人对局务有一定的发言权。

在任人制度上，反对官方徇私派人，由商总商董挑选“精明强干、朴实老诚之人”充任。在具体经营办法上，“应照买卖常规办理”。遇有紧要事件，必须听取股东大会的意见，反对专断。

《轮船招商局局规》规定：股票及取息手折均编列号码，填写姓名和籍贯，在股份册上详细注明，“以杜洋人借名”；如果股东将股票出让，必须到局注册，“不准让与洋人”。这就以具体措施保证了招商局的主权掌握在中国人手里。

为了保证企业正常运转，唐廷枢入局后不久，就为招商局设立了必要的附属企业。1874 年，附设同茂铁厂，保证轮船的维修不致仰赖洋人。1876 年创办仁和水险公司，开中国保险业之先河。既消除了货主的疑虑，又向洋人夺回了部分利权。

唐廷枢受命于危难之际，经过几年的艰苦奋斗，轮船招商局终于渡过了困难时期，迎来了欣欣向荣的局面。股票市价一升再升，至 1881 年，股票每百两可卖二百两，升水 100%。英商太古、怡和轮船公司跌价竞争，惨败而归，不得不与招商局订立“齐价合同”。他们不但没能挤垮招商局，招商局反而在风浪中壮大了。1877 年，招商局收买了美商旗昌轮船公司，总吨位占

了中国通商口岸中外轮船的 36.7%。

中国轮船飘洋过海，下南洋，航日本，去美国，到英伦，“华商之利日赢，而西商之利有所旁分矣”。1876 年，太常寺卿陈兰彬算了一笔帐：过去洋商转运于中国各口，每年外流白银约 787.7 万两。招商局开办后，洋船少装客货，三年已减少白银外溢 1300 余万两。

实干家的风貌

唐廷枢在经营轮船招商局中表现出了杰出的才干，环顾洋务行列，与之相埒者极少。于是，又一项重任落在了他肩上。1876 年秋，李鸿章决定委派唐廷枢勘察开平矿产资源，兴办与否，完全决定于此行的调查结果。

11 月 4 日，唐廷枢偕同英国矿师马立师出发了。先乘海轮由大沽至北塘，而后沿河道北进。唐廷枢深知此行责任重大。自 60 年代以来，中国对洋煤的需求量日甚一日，1867 年进口的洋煤为 11.3 万吨，1872 年又增至 13.4 万吨，至 1876 年已将近 20 万吨。中国的土煤生产已远远不能满足日渐增长的需要。鉴于漏卮严重，清统治阶级内部要求自办新式矿业的呼声日益高涨。虽然顽固派官僚多次阻挠，洋务派并不气馁。洋务大吏如李鸿章、曾国藩、左宗棠等极力抗争。几个回合后，清政府终于采纳了洋务派的主张，1875 年 5 月 30 日正式发布上谕，著李鸿章等人妥为试办。酝酿已久的中国新式矿业终于诞生了。

但是，洋务派最先兴办的两个煤矿——直隶磁州煤铁矿和湖北兴国煤铁矿——都失败了。新生事物的成长固然多磨难，但经办人员不得力显然也是重要原因之一。成败在此一举，如果开平煤矿再次失败，顽固派的气焰会更加嚣张，几经奋争得来的不易之果将付之东流。李鸿章不顾轮船招商局的需要，决定选派唐廷

枢担此重任。

唐廷枢认为，将来如果出煤，天津必定是最重要的市场，而煤是体积大、价值小的商品，如果交通不便，运费过昂，势必没有竞争力。从北塘沿河北上，他看到的是“河道湾阔深浅与大沽河相仿”。他特意绕道察看了可直通唐山、开平的陡河，“其河水尚深，惜乎弯曲窄狭，桥梁甚多”，不适宜通航。

6日晚，唐廷枢到达开平，略事休息后，就投入了紧张的勘察工作。7日、8日、9日三天，“连日在开平一带，东30里至古冶，西南15里至唐山，北20里至风山，逐日将煤井铁石细看”，方圆几十里的荒野上，到处留下了唐廷枢的足迹。他一会儿观察山势走向，察看矿层脉象；一会儿捡起矿石仔细观察，并不时询问跟随在后的马立师；一会儿又屈身弯腰下到狭窄的小煤窑内，了解手工开采的情况和成本、消耗、产量等；同窑主、矿工攀谈。

三天下来，唐廷枢已成竹在胸了。9月29日，长达4000余言的《察勘开平煤铁矿务并呈条陈情形节略》写成了。他相信开平的煤铁有开采价值，但是方法必须得当。他为开平矿设想了三种办法：一是继续用土法开采，用马车运至天津，每吨成本（包括纳税在内）银6两4钱，价格超过了天津市场上的日本煤价，轮船不肯购用；二是用西法开采，而运输条件不变，运至天津每吨成本银4两7钱，只可售给天津居民使用，若运至上海，需加水脚银一两多，计每吨银6两有余，很难销售；三是用西法开采的同时，改善运输条件，由开平修筑铁路达涧河口，然后用轮船接运，运至上海每吨成本银仅4两，不但可以与洋煤竞争，而且每吨可获利银5钱，如果每年开采15万吨，就可获利银75000两。“欲使开平之煤大行，以夺洋煤之利，以体恤职局（指轮船招商局）轮船，多得回头载脚10余万两，苟非由铁路运煤，诚恐终难振作也！”唐廷枢身在开平，仍念念不忘招商局。当时轮船

招商局每年为清政府运送漕米北上，但运漕船只由天津南下时，往往无货可运，只好放空南驶。唐廷枢千方百计为招商局争揽一笔运载生意，既有利于开平煤与洋煤竞争，又有助于招商局航运业务的发展。

在《节略》中，唐廷枢还谈到了采炼铁矿的计划。开平一带的铁矿资源很丰富，矿苗裸露地面，随处可见。他估算了炼铁的成本，认为产品价格低于英国，有利可图。他十分欣喜，“可谓天造地设，以为人生利用”，“煤铁共生，煤铁并举，岂非天意？”这说明，唐廷枢是十分了解煤铁业的特性的。一般而言，煤铁共生是最理想的钢铁厂厂址。

尽管前景十分乐观，唐廷枢在《节略》中并未轻下结论。他估算了开办费用，预计购买机器等需银40万两，修筑铁路需银40万两，共80万两。“为数颇巨，恐非易筹”，必须“慎重其事”。煤块、铁石样品成色如何，只是粗略的观察，尚缺乏科学依据，必经过科学实验，才能最后确定有否开采价值。届时，“或官办，或招商办”，再呈请李鸿章裁夺。

转眼冬去春来，京城同文馆的化验报告来了，英国著名化学家巴施赖礼和戴尔的化验报告也来了。报告一致认为，铁矿石的含量在四五成到六成之间，且不含磷酸；煤块不含硫磺，可与英国中等煤相颉颃。煤铁都有很好的开采价值。

这一年，唐廷枢受丁日昌委托拟办台湾石油矿；与徐润合伙投资安徽池州煤铁矿；与太古轮船公司签订了齐价合同。可是，在星移斗转中，在匆匆忙碌中，一个筹建开平矿的蓝图也在他头脑中日渐成熟了。

1877年9月9日，又一个洋洋4000余言的禀折——《开采开平煤铁并兴办铁路》，送到了李鸿章面前。唐廷枢认为开采开平的矿产首先是一个为国家奠定富强根基的问题，“夫取灭地之利，济民生日用之需，寰中之宝藏已兴，海外之漏卮渐塞，诚

属富强要术，远大宏猷”。他说：英国每年开采煤铁的收入，平均每人可得银十余两，所以成为世界上最富强的国家。中国的人口、土地十倍于英国，不但没有这项进款，反而每年要支出六七百万两银子购买他国之煤，“宁无彼盈我绌耶？”他分析了开采开平煤铁的各种有利条件，特别是中国劳动力价格低廉，仅为英国的一半，将来产品完全可以和英国煤铁竞争。他再次强调了改善运输的重要性，认为这是开平成功与否的前提条件之一。为了缓和清朝顽固势力对修筑铁路的反对意见，他建议自开平至芦台之间修筑一条用马拖车的小铁路。

李鸿章很快批准了唐廷枢的开采计划，并委派他负责这项工作。为了得到地方官吏的配合，李鸿章还指派天津道丁寿昌、天津海关道黎兆棠会同督办。要求他们迅速拟定开平章程，以及如何集资的问题，实行官督商办。

李鸿章批复后仅仅十几天，也就是9月27日，唐廷枢的《禀复遵批议定开平矿务设局招商章程由》又呈送到了李鸿章面前。如果不是事事躬亲，掌握大量第一手材料，整个开平的巨细早已装在胸中，何来如此迅捷。

《开平矿务局招商章程》共12条，再次体现了唐廷枢在官督商办企业突出商办特点的指导思想。

《章程》规定，本局“虽系官督商办，究竟煤铁仍由商人销售，似宜仍照买卖常规”，请免添派委员，并免去文案书差名目。坚决反对官衙式的经营作风，“所有酬应等项，一概不认，以重公本”。

《章程》注重保护投资者的利益，规定拥有1万两股份的股东，“准派一人到局司事”，商股派出人员如因不称职被辞退，仍由原来的商股另派。这条规定同时也就确立了大股东在企业中的主导地位，因为只有唐廷枢这样的大股东才真正有可能参予企业的经营管理。在开平的创办资本80万两中，唐廷枢一人的投

资就达 30 万两。

10 月 3 日，李鸿章批准了《章程》。1878 年 7 月 19 日，唐廷枢偕英国矿师柏爱特等自上海抵达开平。25 日，开平矿务局正式成立。

筹建开平煤矿

矿务局成立了，唐廷枢投入了紧张筹建工程。

资金是企业的生命线。唐廷枢派人驰赴各地，尤其是富商聚集的上海，大张宣扬，招集股本。但是，许多人犹豫观望，投资热情不高，以至招股进展很不顺利。本拟招股本 80 万两，当年仅募得股金 20 余万两，至 1880 年也不过增至 30 余万两。

面对这种情况，唐廷枢一方面设法挪借凑垫，一方面决定铁矿暂不上马，专事煤矿。“宁可迟迟开办，不可草草误事”。1878 年 9 月中旬，在英国订购的钻井机器运到。10 月初，正式开钻。次年春，采煤机器运到，按照西法开井。与此同时，井上建设也加紧进行。蒸汽锅炉、升降机、炼焦炉以及煤气厂等设备和厂房陆续安装建成。1880 年底，矿务工程大部分完成，矿厂占地约 400 亩，矿务局有权开采周围 10 里以内的矿产。

基建工程在如此短暂的时间内全部完成，用当时的标准衡量，不仅在国内是第一流的，就是在国际上也是先进的。《北华捷报》称：“唐山的煤井在设计、建筑 and 材料方面，可与英国以及其它地方的最好的煤坑媲美。”

基建工程的完成仅仅是迈开了第一步，要达到预期的目的，还要做进一步的努力。首先是运输问题。这一问题唐廷枢早已预见到了，如果不能妥善解决，就像没有翅膀的鹰，开平是永远无法腾飞的。因此，在基建工程紧张进行的同时，交通工程也提上了议事日程。考虑到顽固势力的反对和资金的困难，唐廷枢提出

了一项变通办法：自芦台镇至胥各庄，开挖河道，全长 70 里，专供运煤之用，取名“煤河”；自胥各庄至矿区的一段路程，地势险峻，崎岖坎坷，不宜水运，拟修“快车路”一条，全长 15 里，直抵煤场。李鸿章批准了唐廷枢的建议。

1880 年底，铁路工程开始动工。1881 年春，开挖煤河。1881 年夏，运河和铁路先后建成。这条运河，是中国最早的近代式运河，修建有铁石水闸和坚固的桥梁，在胥各庄还安装了机械工具装卸货物。这条铁路，是中国人自建的第一条铁路，初以马骡拖拉，1882 年改用蒸汽机车牵引。

其次是税收问题。在工商界闯荡多年，唐廷枢深知中国税制的弊端。洋人恃强欺压，中国的出口税反而重于进口税，在煤的进出口上尤其明显。根据 1858 年《天津条约》签订后的新定海关税则，土煤出口比洋煤进口，每吨税金重 20 倍。唐廷枢认为，照此办理，开平煤势必无法与洋煤竞争，厚利必然为洋商所垄断。他请求李鸿章奏请清廷，援照台湾基隆矿和湖北广济矿的先例，将开平煤的出口税减低 85.9%，以利于产品的销售，“恤华商而敌洋煤”。清政府批准了这项要求。

障碍扫清了，开平一投产就显示了巨大的潜力。1881 年开始出煤，1882 年正式投产，当年产量为 38383 吨，次年增至 75317 吨，一年之间增加了 96.2%；1884 年继续增至 126471 吨，又比上年提高 67.9%。

产量的迅猛增长，使开平煤矿声誉鹊起，招股不顺利的局面迅速改观。1882 年初，募足了 100 万两股本，超过原定的 80 万两。上海市场上出现了争购开平股票的现象，开平股票价格坚挺。1883 年 5 月，《北华捷报》报道，人们拒绝以 210 两的价格出售面值为 100 两的股票。另有记载说，开平股票在市场上曾涨至每百两售价 140 到 150 两。1883 年夏秋，上海发生金融风潮，钱庄倒闭，银根奇紧，股票市场一片混乱。开平股票受到影

响，曾一度跌至每股 70 两甚至 40 两。但是，由于开平的生产发展较快，开平股票基础坚固，很快摆脱了阴影，当年 12 月，已回升至每股 150 两。

产量的迅猛增长，给开平带来了显著效益。1884 年矿局首次报告资本状况：股本 120 万两，直隶当局借款 24.3 万两，私人借款 45.2 万两，共计 189.5 万两。从 1883 年起提取公积，以销煤所得，陆续清偿所借官私各款，至 1888 年基本还清，并首次发放股息。这时，开平资产净值估计已达 220 万两左右，七年间积累了约 100 万两。

开平煤矿在天津市场上与洋煤(主要是日本煤)展开了激烈竞争，并且很快占领了天津市场。1881 年，天津进口洋煤 1.7 万余吨，1882 年减至 5400 余吨，以后逐年下降。1883 年为 3700 余吨，1884 年为 1200 余吨，1885 年为 566 吨，1886 年仅 301 吨。

面对成功，唐廷枢并不满足。当时，煤河已经不能满足日益增长的生产和日趋扩大的市场的需要，且运河易于淤塞，维持费用过高，而且冬季水浅不能充分利用，必须继续改善运输条件。1886 年，唐廷枢申请将唐胥铁路延至胥各庄附近之阎庄，全长 65 里。矿务局自筹经费，当年投资成立“开平铁路公司”，并动工兴建。次年 5 月筑成通车。1888 年，铁路延至大沽。不久，又展至天津。

1885 年以后，由于唐廷枢不再兼任轮船招商局总办，开平矿务局与招商局的关系日益松弛。唐廷枢当初利用招商局运漕回空轮船运煤的设想已无法实现。为了增强开平煤炭的外运能力，唐廷枢决心自办轮船运输。1889 年，开平矿务局购买了一艘上海制造的“北平”号轮船，又在英国订购了三艘轮船，由会办徐润负责管理。此后，开平矿务局的轮船自行运煤航行在沿海各口，天津、烟台、大连、牛庄、上海，甚至广州、香港……开平

煤在沿海口岸各市场上与日本煤、英国煤展开竞争。

1887年，在唐山矿区以东15英里的林西发现新的矿田。经勘察证明，林西煤层距地表较浅，煤质好，地势平坦开阔，从发展的观点看有优于开平矿的可能。唐廷枢决定开凿新矿井，1889年在上海招募股金50万两。消息传出，投资者蜂拥而至，很快就招齐了预定的数额。当年，林西矿出煤。次年，唐山至大沽的铁路延至林西矿区，林西矿更加兴旺，生产的发展和利润的增加，“年盛一年”。

以上措施都推动着开平煤矿稳步发展，产量持续上升。1888—1895年的年产量都在25万吨左右，1899年更高达778240吨，比起正式出煤的1882年，17年间增加了20.3倍，平均每年增长19.37%。不仅同时期洋务派的其他煤矿很难望其项背，而且远远高于1912—1937年全国机械开采煤矿的年平均增长率(7.48%)。经济效益也充分显示，1889—1899年的11年间，开平矿局共盈利400余万两，平均每年36.3万余两，平均利润率为23.95%。

开平煤矿比较顺利地解决了产供销问题，比较成功地引进了国外的先进设备和技术，对中国工矿交通事业的早期发展起了示范和推动作用。1883年，在开平顺利出煤的直接影响下，醇亲王议开斋堂煤矿。其后以迄甲午战前十余年，我国共开办新式煤矿十余处。

唐胥铁路的建成通车，开中国人自办铁路之先声。唐胥铁路的不断延伸和经营成功，有力地回击了顽固派的腐朽论调。自此以后，议开铁路蔚然成风。

“先有开平而后有唐山”，现代唐山人如是说。正是开平煤矿的出现，才使唐山由一个偏僻乡村演进成为工业城市。由于能源不足而濒于衰亡的传统行业重新出现了生机，制瓷业、砖瓦业、酿酒业……如老树枝头又冒新绿，新兴的工业部门不断涌

现。1886年，开平矿务局投资兴建唐山细棉土厂，这是中国最早的水泥厂，为推动唐山新兴工业部门的出现做了直接贡献。

开平煤矿是20世纪前中国唯一的一家连续正常生产的大型煤矿，它的年产量与进口煤的总量几乎相等。这是中国早期工业化的一面旗帜。

1892年(光绪十八年)10月，唐廷枢在碌碌操劳中溘然长逝，年仅60岁。逝前，他还操心着开办开平马家沟矿。身后，留下的是一个蒸蒸日上的开平。

尽管，在他的生命历程中曾经有过一段不光彩的历史，但他用从外国人那里学到的先进经验“去损伤这些外国公司”。人们忘不了他为创建开平付出的辛劳，也不会忘记他为推进中国的近代化所做出的诸多努力。