

近代工商业的先驱

——唐廷枢与唐山

唐廷枢（1832—1892），一生中创下了许多个中国第一：

创办了中国第一西法采煤的开平煤矿，主持修建了中国第一条标准轨距铁路，创办了近代中国第一家洋灰厂，创办了第一家由中国人办的保险公司，编纂了中国人学习英语的第一部词典和教科书，开办了上海历史上第一家医院。唐廷枢是中国近代历史上创办近代民族实业，推动民族经济发展，有重要贡献的人。

唐廷枢号景星，亦作镜心，广东省香山县唐家镇唐家村人。少年时期家境贫寒，1842—1848年跟随在学校做工的父亲，在香港马礼逊教会学堂上学。父亲为让他能够上学，同校长签约工作8年。唐廷枢聪颖好学，六年的学校教育，能说一口好英语。离开学校之后，唐廷枢在香港一家拍卖行当职位很低的助手。1851年在香港巡理厅任翻译，1856年在香港大审院任正翻译。超常过人的英语水平，备受社会推崇，很多在外国洋行任职的中国买办经常上门求教，唐廷枢为此花费三年时间，用广州话对英语单词进行注音和翻译，编出一部《英译集全》，共六卷，供学习者查考。这部书后来被公认为中国的第一部汉英辞典，现收藏于珠海市博物馆。

唐廷枢开始自己的商业活动和资本积累，是在担任香港殖民政府翻译时期，1858年以前曾在香港投资了两家当铺。1858年到上海海关任副大写，1859年升任海关正大写兼总翻译。当时上海出现了棉花出口贸易高潮，他便从事棉花生意，独自经营的修华号棉花行，成为外国洋行收买中国棉花的代理机构，与怡和洋行发生业务关系。1861年离开海关，全力为怡和洋行代理生意，两年后接任买办，经济活动有了进一步的发展，经济实力迅速增长。

1863—1872年，担任怡和买办的十年中，除了为怡和经理库款、收购丝茶、开展航运以及在上海以外的通商口岸扩大洋行业务之外，还为老板投资当铺，经营地产，运销大米、食盐，涉足内地的矿产开采。他和怡和前任买办林钦合伙开设茶栈，投资上海三家钱庄，以周转商业资金。他设立了自己的事务所。建立上海丝业、茶业等与对外贸易关系密切的同业公所，担任这些机构的董事。

唐廷枢在任怡和买办的十年中才华尽显，被洋行派往中国各城市开疆辟

士，了解并掌握到资本主义国家在航运和保险方面的运作的业务知识。强烈的国家、民族意识，一心想以自己的经营管理知识和工作经验报效国家，为振兴中国民族工业贡献力量。1873年，唐廷枢毅然放弃英国怡和洋行总买办的职务，参与李鸿章改组轮船招商局，出任轮船招商局总办（局长）。

在进入招商局前夕，在香港集资十万元，“先租两船，往来港沪”。进入招商局以后，为了开展码头堆栈和轮船保险业务，他和徐润等人先后创办长源泰、长发两个堆栈及仁和、济和两个保险公司，开中国人自办保险公司的先导。

1873—1876年，唐廷枢的活动主要在轮船招商局。在上海，唐廷枢对中国洋务运动所办的第一家大型民用企业轮船招商局进行了改组，提出以西法经营，推出合股投资体制，实行股份转让，向社会公开发行股票，使招商局的股值一年之内翻了一倍半，开中国国内股市之先河。经过他的努力，招商局不仅拥有了长江和沿海航运的大部分市场，还在菲律宾、泰国设立分局，拓展了南洋运输业务，同时远航英国、日本、新加坡、夏威夷和美国本土。招商局成为当时中国最大的轮船企业，属下的轮船由最早的三艘增加到三十多艘。

1876年间，唐廷枢为洋务派官僚进行了频繁的活动。他接受福建巡抚丁日昌的委托，筹办福建、台湾两地的洋务；又受李鸿章的委派，积极筹办开平煤矿。与此同时，在招商局收买了美国旗昌轮船公司的全部财产。

1876年，为解决轮船招商局和北洋舰队的用煤问题，受李鸿章的委派，开始筹办开平煤矿，1885年以后完全脱离招商局，专管开平煤矿。

11月，四十四岁的唐廷枢带领英国矿师马利诗等由天津到开平，连续几日骑毛驴或步行，在开平、古冶、凤山、桥屯一带，查看煤窑、铁石情况。到小煤井里观察煤层的贮存形态，带回煤块和铁石，寄给英国有名的化学师施赖礼、戴尔进行化验。将查看的情况、土法采煤与西法采煤的情形以及开采开平煤的价值计算等禀报李鸿章。化验反映的情况是：开平煤铁的质量虽不能与英国的煤铁相比，但其质量很好，开采有把握。

1877年9月，唐廷枢再次向李鸿章呈报，内容包括开平煤铁的化验结果、开办矿局的前景、需要解决的问题及资金筹措等事宜。在报告中申明：天下各矿盛衰，先问煤铁石质之高低，次审出数之多寡，三审工料是否便利，四计运转是否艰辛，有一不全，均费筹划。中国“煤夫”工钱低廉，工资在采煤成本中所占比例仅为英国煤矿的一半，开采必能获得利润。在此基础上，

他提出“煤铁乃富强之根本，亟易开采”。李鸿章批准唐廷枢筹建开平煤矿。原本搞官办煤矿，但因清廷财政困难，决定开平煤矿为官督商办。

9月27日，唐廷枢拟定了开平矿务局招商章程十二条。章程规定：开平矿务局专营煤铁，拟集资八十万两。善于股份制运作的唐廷枢，以招股方式筹得白银一百万两，从国外买回先进设备，请来外国工程师和领工。

1878年7月24日，开平矿务局正式成立，唐廷枢任总办。

这个煤矿从勘察矿址、拟定计划、招集资本到正式开采，都是在唐廷枢亲自主持之下进行的。这个矿在十九世纪末期的年产量，曾经达到78万吨，总资产增长五倍，为当时其他的官商煤矿所不及。

唐廷枢在矿址选定后，即考虑煤炭运输问题。开平煤主要是销往天津。唐山距天津二百里地，运煤要从陆地先运到芦台，然后再改为水路，由大沽口入海到天津。这样运输不仅麻烦，运费也高。如果由唐山至芦台修筑铁路，用火车运煤，减少运输的麻烦，还可降低成本。便上书李鸿章，请求开矿、筑路同时进行，修筑唐山至芦台一百里铁路。后因办矿资金不足，拟先筑唐山至胥各庄十八里这一段。李鸿章同意这一计划，于1879年向清廷奏准，派英国工程师金达督修。

因上海吴淞铁路发生伤人事件，引发朝野“阻路”风潮。借口唐山靠近东陵，铁路奔驰会“震动陵寝”，清政府收回批准，筑路就此失败。唐廷枢知向清廷奏准修筑铁路时机不对，开始议筹挑河运煤。

唐廷枢亲自沿涧河口溯流而上，遍查陡河一带水道，并绘图设计。10月，唐廷枢将勘察情况及议筹河道运煤的主张，向李鸿章禀报。他说：“为适应1880年间运煤之需，筹思再四，唯有舍路而取河运。”向李鸿章正式禀呈，开河运煤及其“章程六条”。议定由胥各庄至阎庄开挖一条七十里的运河，取名为“煤河”。李鸿章在接到禀呈的第二天就批准此议，并对占地给价及挖河集资等事宜做了明确批复。1881年3月，煤河开工挑挖，于8月引芦台河水入内。全长七十里，河底宽一丈五尺，河面宽六丈，深一丈，按有控制水位的铁石水闸。煤河共占地6500亩，总造价十一万五千两白银。

在筹挖运河时，胥各庄至唐山地势逐渐升高，地势陡峻，无法开河。李鸿章授意唐廷枢再次奏请修建运煤轻便铁路，声明为免于震动东陵，不用机车，而用骡马牵引，并为此在清廷中积极斡旋，清政府在极度不愿意的情况下允许筑路（亦有这段铁路是秘密开工和修筑之说）。于是筑路工程于1881年初动工，11月工程竣工，这就是我国第一条自建铁路——唐胥铁路。

《中国交通史》的“路政篇”中说，唐胥铁路光绪七年（1881年）五月十三日兴工，六月五日钉第一枚道钉，十一月竣工，十一月八日通车。其实际时间要早此半年到一年。唐胥铁路虽仅长十九里，但它是中国的第一条自建铁路，行驶了中国自制的第一台机车，确定了中国铁路的标准轨距。

1881年底，唐胥铁路投入使用，当时只能用骡马充当火车头，在钢轨上拖曳煤车，被称为“马车铁道”。后来，由于开平煤矿的全面投产，牵引力小、速度慢的马车铁道不能满足运输的需要，为了解决这一问题，中国工人根据金达的设计利用矿场的废旧材料，试制成功了一台构造比较简单的轻型蒸汽机车，牵引力只有百余吨，时速60里。

中国自营的第一家水泥厂——唐山细棉土厂，也是在唐廷枢倡议和主持之下兴办的。

进入开平矿务局后，他仍然不忘堆栈码头业务，1890年和郑观应等集资在广州修建轮船码头，运销开平的煤炭。在矿业和工业的投资方面进行了许多试探，有1883年与买办李文耀试办之热河承平银矿，1887年和1888年与徐润先后勘察的平泉铜矿和迁安铁厂，以及1889年从香港华侨商人何献墀（昆山）手中接办了广东天华银矿。在他逝世的前一年，还邀约郑观应计划经营造纸厂。逝世的当年，又和徐润等人筹办热河的建平金矿。他还对一家有发展资本主义倾向的报纸——《汇报》，给予经济上的支援。这家报纸是他小时候的同学、中国第一个留美博士容闳创办的。

唐廷枢六十岁生日时，唐山矿区四十八乡绅父老子弟敬送他“万民伞”。丁日昌在调他办理福建洋务时，夸他“于各国情形以及洋文洋语罔不周知”，“才识练达，器宇宏深”。李鸿章称他“精习船务生意”，“于开采机宜”，“胸有成竹”。“中国可无李鸿章，但不可无唐廷枢”。

创建于1870年的上海仁济医院，是上海第一家，也是中国人创建的第一家西医医院。唐廷枢是主要的投资者。

1892年10月7日，由于长期奔波劳碌，六十岁的唐廷枢在天津开平矿务局任内病故。上海的《北华捷报》发表讣告和纪念文章，赞扬他的一生标志着中国历史上的“一个时代”，“他的死，对外国人和对中国人一样，都是一个持久的损失”。“怡和洋行”出版的一本书称“唐廷枢是中国第一位现代买办”。招商局派轮船专程将他的灵柩送广东老家安葬，护送的有十三国商务官员的专船。这支庞大的船队驶抵其家乡香山唐家湾（现属珠海市），参加丧事的有近千人，场面十分隆重。十三国的驻津领事馆在公祭日下半旗致哀。

唐廷枢的名字和事迹与唐山市历史是不可分割的，研究唐山文化，一定会想到他，一定会尊崇他。唐山名人的概念，绝对不是只以是否出生在唐山为原则，而应是以对唐山经济社会发展的贡献为原则。在唐山的名人园中，唐廷枢理应占有重要的位置，在唐山为唐廷枢树立起塑像，是很值得考虑的事情。唐山市之名与唐廷枢之姓皆唐，真是历史性的巧合。

唐胥铁路

——中国第一条标准轨距铁路

世界上第一条铁路于 1825 年 9 月 27 日正式诞生在英国。五十年之后，这种运输方式伴随着帝国主义的侵略和掠夺而传入了中国。铁路在中国大地上的出现，是交通史上的大事。哪条铁路是中国的第一条铁路，现在有三种不同意见。

第一种意见认为，1864 年由英商杜兰德在北京宣武门外铺设的一条长约 500 米的供人观赏的、有小型蒸汽机车行驶的模型铁路，是我国的第一条铁路。

第二种意见认为，1876 年由英国怡和洋行在吴淞和上海之间擅自修建的公开运输旅客和货物的铁路，是我国第一条铁路。

第三种意见认为，由开平矿务局出资修建的，于公元 1881 年 11 月 8 日通车的唐山—胥各庄铁路，是我国的第一条铁路。

交通史作为历史的一个重要方面，逐渐为许多历史学者所重视。一些断代史研究专著中，特别为交通的历史发展辟有篇章，进行了专门的论述。

1840 年鸦片战争前后。当时中国的爱国有识之士如，林则徐、魏源、徐继畲等人先后著书立说，介绍铁路知识。鸦片战争以后，西方列强就想在中国修筑铁路，遭清政府拒绝。同治三年（1864 年），英商杜兰德以赶庙会为名，在京城宣武门外铺了约一里长的小铁路，行驶小火车。这条具有广告性质的小铁路，清廷也以“观者骇怪”为由，勒令拆除。同治八年（1869 年），同治皇帝大婚，英商兰济提议以铁路火车为礼物，名“婚礼火车”，亦被清廷谢绝。

同治十二年（1873 年），在英国驻华公使和领事支持下，英国怡和洋行修造了上海到吴淞的轨距为 0.762 米的窄轨小铁路，三年后修到江湾，于 7 月 1 日通车运营。8 月 3 日轧死一行人，激起当地民众愤怒，阻止火车行驶。清廷