

唐廷枢与唐胥铁路

丁又丑

唐胥铁路为我国自建的第一条铁路，由唐山开平矿务局煤场至胥各庄运煤河码头，是一条运煤铁路，1881年兴工建筑并于当年建成通车。这条长度才有9公里多一点的铁路，其修筑却颇费周折，其间唐廷枢曾经起过十分重要的作用，因此铁路历史文献都称唐廷枢为我国自建铁路的创始人。

唐廷枢，号景星，道光十二年（1832）出生于广东香山（今中山市），其父在香港一外国人手下当听差。少年时代的唐廷枢先后就读于香港的马礼逊教会学堂和一家英国教会学堂，16岁到香港一家拍卖行当低级职员，3年后任香港大理厅和大审理院翻译，咸丰八年（1858）任上海海关大写和总翻译。咸丰十一年（1861），他担任美国怡和洋行买办，直到同治十二年（1873）才离开洋行到洋务派兴办的轮船招商局，接着任招商局总办，其间曾捐资得到福建候补道台的官衔。

光绪二年（1876），唐廷枢受李鸿章派遣，兼任开平矿务局总办。为筹办此项事业，当年10月份，他曾同英籍工程师马立士一道赴唐山察勘煤田和运煤航道。

《察勘开平煤矿禀》记述了这次察勘的经过。这份报告说，他们从大沽入海，乘小轮船经北塘，逆蓟运河而上，于芦台舍舟登岸，宿王兰庄，抵开平，在东30里至古冶、西南15里至唐山、北20里至凤山的区域内，连续3天“逐日将煤井铁石细

看”。报告说，他们对沿途所经之海道、河道都作了测量，了解到王兰庄以东有条陡河，它发源于开平以北40里的榛子镇，于王兰庄“直南入涧河而出海”，“其河水尚深，惜乎弯曲窄狭，桥梁甚多，以至小船未便往来。显然，本来很理想的运煤河道，由于“弯曲窄狭”到连小船都“未便往来”，靠它来运煤出海便不现实了。

这次考察以后，唐廷枢陆续给李鸿章写过几篇报告。这些报告一再提及必须筑铁路的观点，指出“欲使开平之煤大行以夺洋煤之利……苟非由铁路运煤，诚恐终难振作也”。

开初，唐廷枢曾设想由矿区直接筑铁路至涧河，他甚至在《察勘开平煤铁矿务条陈情况》的报告中就此作过一个工程概算：

“查开平南至涧河口100里，每里需买民地18亩，每亩地价银10两，以100里计，银18000两；每里需填土路4500方，每方工银1钱，计450两，以100里计，需银45000两。另筑路拱以留旧路需银10000两；更楼等项银10000两；机器、货车、客车需银8000两；每里木料银500两，计银50000两；每里铁料银2000两，计银200000两；每里造工银100两，计银10000两；每里垫砖石银250两，计银25000两，筑码头银24000两。合计银400000两。”

不久，唐廷枢改变主意，打算自唐山矿场修铁路至芦台，以火车运煤至此，然后循蓟运河而下，于北塘入海。这个打算随光绪三年（1877）吴淞铁路的拆除而不遂。

不以铁路运煤，经济上太划不来。唐廷枢测算过，矿务局所产之煤若赖畜力运输，则其成本将比铁路运输高几倍乃至十几倍，如此运出来的煤即使在距矿区最近的天津市场也会失去竞争能力。他一改以往之打算，决计把铁路运输同水路运输结合起来，在唐山至胥各庄这段“不宜挖河”的地段内修一条9公里长的铁路（因为唐山至胥各庄地势渐高，掘河工程太大），然后再

从胥各庄挖一条运煤河到芦台，在那里与蓟运河相接，矿务局所产之煤炭由铁路而转运煤河，再顺蓟运河而下，于北塘入海，再循海河而上至天津。

光绪五年（1878），唐山矿的矿井正式开凿，煤炭的运输问题愈见迫切。唐廷枢深知在唐山附近修路、开河须经朝廷批准，保密是保不住的：且不说唐山到芦台不少土地均为“旗地”，其所有者八旗子弟与朝廷有着千丝万缕的关系，一购土地消息就会传到京城；就是筑路所需之钢轨，未经批准，也难得大批进口。1879年，他把这个计划报告给李鸿章，禀请李鸿章出面具奏，修筑唐胥铁路。李鸿章的奏章曾经得到清廷允准，但工程正筹备间，朝廷又收回了成命。

光绪六年九月初七（1880年10月10日），唐廷枢向李鸿章呈递《拟开河运煤并呈章程禀》的报告，提出“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马路一条，直抵煤场”。这里，唐廷枢避朝廷之讳，把唐胥铁路称之为“快车马路”，其实是筑成铁路而以骡马牵引煤车。李鸿章接到这个报告以后，第二天就批准了。

为了开挖煤河和修筑唐胥铁路，身为开平矿务局总办的唐廷枢委任金达为工程师负责具体勘测和筹划。购置开河所需之土地曾遭耕地主的反对，但有李鸿章支持，总算解决了。筑路之前，唐廷枢曾亲自到唐山与胥各庄之间的较大村庄——将军坨——一带去活动，这里的居民绝大部分都姓唐，他到村里“认家里”和居民建立感情，顺利地解决了购地问题。

光绪七年二月（1881），唐廷枢在给李鸿章写的报告《禀开平煤矿情形乞奏请援照台湾之例减轻出口税由》中说：“六年（1880）九月内禀明宪台批准，于芦台镇东起至胥各庄止，挑河一道，约计70里，为运煤之路……经已兴工挑挖，本年四月可

期一律挑成。”稍后，李鸿章在给朝廷的《直境开办矿务折》中说：“由唐山至天津，必经芦台，陆路转运很难，若夏秋山水涨发，节节阻滞，车马亦不足供用，因于六年（1880）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70里，为运煤之路，又由河头按筑马路……直抵矿所，共需银十数万两，统由矿务局筹措……本年二月兴工挑挖，五六月可以一律告成。”

由唐廷枢的报告和李鸿章的奏折可见，以修筑“快车马路”的名义修筑唐胥铁路和开挖煤河业经朝廷允准终于开工了。

唐胥铁路兴工时，在轨距问题上曾经有过激烈的争论。唐廷枢考虑资金问题主张修窄轨，而金达则力主按英国标准轨距修筑，最后唐廷枢同意了金达的意见。

工程于光绪七年（1881）春天开工以后进展较快，当年6月9日开始铺轨，11月告竣。线路全长9.7公里，路基宽15.23米，轨距1.435米，轨重30磅/码（约15公斤/米）。

唐胥铁路修筑之际，正是清王朝上层统治集团主张修路的一派与反对修路的一派激烈争论的时候，唐廷枢在这个节骨眼上力倡筑路，即便有李鸿章支持，也要冒很大风险，就这个方面看，他不愧为一个比较有胆识、有魄力的人。

1922年9月京奉铁路局为交通史编纂委员会撰写《唐景星事略》，说他“艰难缔造，百折不磨，有非常人所能及者”，所言并非虚词浮饰。

唐廷枢本人接触洋务较早，接受新事物较快，有一定的发展眼光，曾经说过“铁路犹蔓草”，“将来日益滋长，必有布满国境之日”的话，作为一个下层官僚、一个官督商办企业的头头，当时能有如此见地，确是难能可贵的。

（选自《铁路春秋》1993年第2期）