



张之洞

容闳

李鸿章



津浦铁路初通时的照片 本版图片均为资料图片



修建津浦铁路的技术人员,中间拄拐杖者为南段总工程师德纪

一波三折的津浦铁路修建计划

□本版主笔 快报记者 唐蕾 戎丹妍

一条最早提出修建的铁路线

记者查询资料并采访相关专家后发现,津浦铁路的诞生过程非常曲折。最初,这条路线并不叫津浦铁路。

早在1863年,一个叫麦克唐纳·史蒂文森的英国爵士将修建铁路的观念带到中国,并为中国制定了第一个铁路线路计划,就是要修建一条纵贯中国南北的铁路。当时他提交的方案是“从镇江经过天津、北京作为扬子江流域的一条大干线”。但当时保守的清政府对铁路、火车这种洋玩意儿,完全没法接受。这个英国人只好心灰意冷地离开了。

后来,洋务运动兴起,李鸿章等人认识到火车对经济发展的重要性,开始提议修筑铁路。当时,江苏一带的水运发达,经济繁荣,南北贸易往来密切,所以一些洋务派人士提议把清江浦(今淮安)至京城作为首选线路。1877年李鸿章在致郭嵩焘的信中就提到他在1874年“极陈铁路利益,请先试造清江至京,以便南北转输”的内容。但当时的恭亲王奕訢“谓无人敢主持”,最终计划就没能施行。

到1880年,直隶总督刘铭传也奏请政府,速造清江浦经山东至北京的铁路,但是这个建议又遭到反对。比如当时的内阁学士张家骥就认为此铁路一开,有所谓“三弊”:一弊洋人会于清江求开口岸;二弊毁坏田庐、坟墓;三弊夺轮船招商局之利。就这样,洋务派与顽固派为此争论了一个多月。而这时张之洞就出来提了一个折中方案,修一条从汉口到京城的芦汉铁路,汉口的地理位置在内地,于是大家都同意了。

后来因为运河淤塞,1886年,曾国藩的儿子曾纪泽又提议沿运河,建造从北京至镇江的津镇铁路,但清政府依然没有答应。直到1896年,热心洋务的容闳提出借外国资本修建津镇铁路,并以重金报效政府,这次才得到了批准。

容闳与一家英商公司协议,签订了550万英镑的借款草合同。但德国得知后,蛮横地表示,如果津镇铁路不向他们借款,便不许穿过山东省境。这样津镇铁路就必须向西绕离山东,但又会与芦汉铁路接近,这立马遭到了拿到芦汉铁路贷款权的俄、法的强烈抗议。

正当人们焦头烂额时,英国人跳了出来。原来英国在争夺芦汉铁路贷款权中已经失利,为了巩固自己在中国南部的势力,便向清政府提出津镇铁路贷款权。面对德国的威逼,清政府不敢贸然答应。英国人明白,要想取得津镇线的修建权,必须先和德国和解。于是,两国幕后交易,签订了协议,互相承认对方在中国的铁路投资范围,并同意合资修建津镇铁路。在两国联合施压的情况下,清政府只好把津镇铁路的贷款权交给了英德两国。

重订条约,津浦铁路取代津镇铁路

基调定好后,清政府开始与英德两国谈判具体内容。1899年4月,三国达成初步协议,签订了《津镇铁路借款合同》。但很快八国联军入侵,合同又被搁置。到了1903年,谈判继续展开。1905年,收回利权运动在中国气焰高涨,人们纷纷要求废除津镇铁路借款合同,自行筹款修铁路。朝廷就任命在收回粤汉路权中影响很大的张之洞与袁世凯一起办理津镇铁路借款事宜。与外商的直接谈判主要由外务部侍郎梁敦彦承担。梁敦彦在谈判中忠实地执行张之洞“让利争权”的方针,给债主经济上一些“现利”为代价,促使他们减少对路权的干预。

1908年1月13日,三方终于签订了《津浦铁路借款合同》。而此时因为沪宁铁路即将竣工,为了与之联结,清政府就决定将津镇铁路的南端西移至浦口,路名从此也就改为津浦铁路。

就这样,一条最早提出的铁路线,经过波波折折、修修改改,

近半个世纪后才最终达成协议。

钱多、心齐、地势好,铁路修建飞速

《津浦铁路借款合同》签订以后,轰轰烈烈的修路工程开始了。也许是前面的酝酿时间太长了,到了正式修建时,津浦铁路的建设速度出奇的快,在清代铁路建筑史上堪称之最。从1908年7月北段开工开始,到1911年9月南北两段接轨,首尾仅用了38个月。而当时比它短很多的铁路有的起码也要两三年时间才能修好,比如胶济铁路,全长三百多公里,却用了5年时间(1899年-1904年)修建。

津浦铁路分南北两段分别修建,中间以山东省峄县韩庄运河桥为分界点,韩庄以北至天津段由北段总局负责,由德国工程师德浦弥尔主持设计施工,全长626.1公里;韩庄以南至浦口由南段总局负责,由英国工程师德纪负责设计施工,全长383.3公里。1908年6月30日,津浦铁路北段举行了开工典礼,正式开始修建铁路。南段于第二年的1月2日举行开工典礼。

津浦铁路能这么快修好,和以下一些原因分不开:

首先,津浦铁路的借款合同相比之前的借款合同,其条款内容为中国争回了一些路权。以前的合同大都规定,路成之后,在贷款期内,铁路由债权国代为经营管理,分取余利两成。而津浦铁路合同取消了这一规定,使中国恢复了自主支配运营利润的权力。而且津浦铁路的工程师也大多是中国自己人,即便是德国和英国的总工程师,他们还必须尊重、听命于中国的督办大臣,而以前的中国督办大臣都是有名无实的。正因如此,中国的广大筑路工人和技术人员包括官员在内都具有很高的热情。

其次,因为这条线路分两段修建,南北自然就形成了竞赛之势,哪方都不甘落后。而且,因为津浦铁路修造之势非常迅速,还

贷没有风险。当修筑过程中遇到借款不够时,外国投资者依然十分放心投资。津浦铁路的债票在德国和英国发售时,非常抢手。此外,津浦铁路的地理环境好,这条线路主要穿行于地势较平坦的华北及长江下游平原,除了在济南到泰安之间要经过鲁中丘陵地带外,其他地方都一马平川。

正是这些天时地利人和的因素,使得津浦铁路的修建过程顺风顺水。

津浦铁路最艰巨的工程——滦口大桥

在津浦铁路修建过程中,遇到的最困难的工程,莫过于黄河滦口大桥。

滦口位于济南城北,滔滔黄河到了这里已经十分平静。但河面非常宽,有约1300米,南依大坝,北枕鹊山。承建大桥的是德国孟阿恩桥梁公司。为选桥址,自1901年起,德国人就在济南附近黄河上下游90公里范围内,进行了历时3年的勘测、比选,最后才选定了滦口。

但在大桥即将开工之际,山东道员丁达意考虑到建桥既要对济南的繁荣有利,又不能因桥墩阻水而易引起河防险患,最后请来津浦参议詹天佑等来济南协商。詹天佑经过实地勘察,详细了解历年水文变化情况,并考虑到当时的经济能力,提出了两方都能接受的“减少桥墩、扩大桥孔、加固堤身”的方案。最终确定:桥长1255.20米,11座桥墩12孔;梁下留有充分的通航空间;桥上铺设单线线路,留有铺设双线的余地;载重为E-35级;按七级地震烈度设防等。

滦口大桥的修建时间几乎和整条津浦铁路的修建时间差不多长。从1909年7月大桥正式开工,直到1912年11月16日才建成,总造价为1165.8893万德国马克,折合当时库平银454.56万两。

也因为它的修建困难,才延迟了南北两段直线通车的时间。

南北两段铁路分别在1911年10月和11月已经通车,但因为滦口大桥没建成,只能先两段分别通车。直到1913年1月1日,滦口大桥才正式投入使用,这也标志着津浦铁路全线贯通。

滦口大桥是当时亚洲第一大桥,采用了当时最为先进的气压沉箱等应用技术,其中大桥第10孔跨度为164.7米,是全国孔径最大的铁路桥,在当时世界桥梁中也是少见的,成为津浦铁路最壮美的风景。

津浦铁路将南方的大宗货物运到了北方

津浦铁路从天津总站开始,经沧州、德州、济南、兖州、徐州、蚌埠、滁州至浦口,全长1009.4公里,单线(仅浦镇至浦口间的3.5公里为复线),标准轨距。北段的部分钢轨产自汉阳。两段都购用了唐山机厂制造的平板石渣车。浦口设有货栈,可存货4000余吨,经轮渡与沪宁路沟通。天津、济南、浦口分别建有机车工厂。

津浦铁路建成后,把天津、济南、徐州、蚌埠、南京等重要城市联系起来,沟通了海河、黄河、淮河、长江流域,是继京汉铁路(芦汉铁路的改称)后,中国又一条南北交通干线,铁路客运一直繁忙。至于货运,北段因与海岸、大运河平行,受海运和河运竞争,较为清淡。而南段因为深入内地,货源充足,大宗货物有徐州到贾汪的煤、利国驿的铁矿、淮北符离集的煤等。另外,还有产自豫东、皖北的豆、麦、芝麻等农产品,也在此条线路上运往南北。津浦铁路还与京奉、胶济、沪宁、沪杭等线路开展联运,提高了运输效率,有力地加强了东北、华北、华东等地区的联系和交往,所以在当时可谓最繁忙的一条线路,在开通当年就产生了盈利,运营支出仅及收入的百分之五十。在当时来说可谓罕见。(感谢《寻访津浦线》一书作者杨洪建、中国铁道博物馆副馆长金万智对本版的大力支持)