

华侨，新宁铁路与台山*

刘玉遵 成露西 郑德华

以广东台山县（民国前称新宁县）旅居美国的华侨资本为主投资修建的新宁铁路，是旧中国堪称为民族资产阶级修筑和经营的仅有三条铁路之一^{〔1〕}。新宁铁路从1906年开始修建公益至斗山线起，到1920年完成台城至白沙线止，先后三期工程，共筑成铁路137公里，以台山县城为中心，北接公益并直达江门北街，南至斗山，西抵白沙。日本军国主义侵略者发动侵华战争后，新宁铁路于1939年被迫拆毁而废弃。

新宁铁路就其规模、经济价值和战略意义来说，在中国铁路史上并不占重要地位。也许是由于这个原因，在国内外学术界，至今仍未看到有研究新宁铁路的著作或论文发表。但是，应该看到，新宁铁路是依靠华侨资本、华侨技术力量兴办及经营的铁路，它创建于帝国主义列强争霸中国铁路利权的严重时刻，并在帝国主义、官僚资本主义、封建势力重重压榨的夹缝中，历尽沧桑，坚持了三十多年；它从一个侧面反映了华侨资本与压在中国人民头上的三座大山的深刻矛盾，反映了广大华侨建设家乡、富强祖国的强烈爱国热忱，也说明了华侨资本在半封建半殖民地旧中国必然的历史命运。因此，不论是从华侨史还是从中国近代经济史的角度来看，新宁铁路的历史，是一个很有意义的研究课题。

孕育新宁铁路的社会因素

二十世纪初，在台山出现一条由华侨资本兴办的铁路，是有其深刻的社会经济背景的。

* 按照中山大学与美国加州大学洛杉矶校商定的关于合作进行美国华侨史研究的计划，由两校的有关人员共同组成调查小组，于1979年9月至12月、1980年3月先后在台山、新会、恩平、江门、广州等地进行了四个月的调查。这是双方合作完成的论文之一。作者刘玉遵（中山大学）、成露西（美国加州大学）、郑德华（中山大学研究生）。我们的合作者中山大学研究生于仁秋曾参加本文的资料搜集与整理工作；美国华人历史学会主席麦礼谦先生（Mr. H. M. Lai）和加州大学洛杉矶校亚美研究中心梅缙月博士，虽未参与本文写作，但为本文提供了许多宝贵的资料与意见，谨此致谢。在搜集资料期间，得到广东省侨务办公室、广州市博物馆、台山县领导及群众的热情支持，一并致谢。文中错漏之处，由作者负责。

鸦片战争以后,清朝政府被迫与列强签订了一系列不平等条约,中国逐步沦为半殖民地、半封建社会。以小农业与家庭手工业相结合的经济结构为特征的中国自然经济基础逐步瓦解了,农村农民大量破产,中国人民进一步陷入贫困、饥饿的深渊。随着这种巨大的社会变动,在广东、福建沿海地区出现了一股向海外移民的浪潮。移民中绝大部分是破产的农民、小手工业者和小商贩。一些不堪反动统治者的政治迫害而无法继续在国内生活的人也流亡海外。他们离乡背井,远渡重洋,到东南亚、美洲另谋生路。其中不少人甚至被当作“猪仔”那样地贩卖到国外当苦力。

早在鸦片战争以前,中国东南沿海已有人出洋谋生,但是成千上万的破产农民、小手工业者到国外出卖劳动力和充当“猪仔”华工,却是从十九世纪中叶开始。导致这历史现象的出现,除上述中国国内经济结构的急剧变动这个因素外,还有多方面的原因。十九世纪中叶,随着奴隶制的废除与黑奴买卖的断绝,西方资产阶级在中、南美洲经营的种植园,出现了严重短缺劳动力的危机;而美国加利福尼亚州和加拿大出现的淘金热,美国大陆铁路和加拿大境内铁路的修建,以及东南亚矿场、种植园的开发,都迫切需要大量廉价的劳工。于是,西方资产阶级便把目光转向东方,转向中国,力图以华工来代替黑奴。而同时,在西方列强军事和外交攻势的胁迫下,丧权辱国的清朝政府一改传统的闭关政策,承认西方资产阶级掳掠与诱骗华工勾当的合法化。鸦片战争前,清朝政府是严禁人民出洋的。清朝法律规定,一切官员及军民人等,如有私自出洋或移往外洋海岛者,均严刑处罚,甚至处斩立决^[2]。鸦片战争后,香港的割让,五口通商的开放,为西方资产阶级骗掠华工提供了便利条件。他们在广州、汕头、厦门等沿海城市设立“招工馆”。香港、澳门更成为贩卖华工的中心。从1860年签订的《中英北京条约续增条约》、《中法北京条约续增条约》、1868年签订的《中美北京条约续增条约》的有关条款中,可以清楚地看到,清朝政府实际上是确认西方列强享有在华招募劳工和贩卖人口的权利^[3]的。这就为西方资产阶级大量诱骗掳掠华工敞开了门户。

在一批批到国外出卖劳动力和充当“猪仔”的华工中,台山的农民和城镇居民占了相当数量。台山之所以成为大批向海外移民的地区之一,除了近海这个地理原因外,还因为从十九世纪下半叶起,台山(以及相邻的恩平、开平、新会等县),接连发生大规模的社会动乱,加之天灾不断,造成“四野芜积”,饥馑连绵,农村凋敝。那些无以为生的农民,颠沛流离的破产者,自然便成为西方资产阶级招募和贩卖的主要对象。在这方面,有三个社会因素是值得注意的。第一是红巾军事件。1854年,农民起义的武装队伍红巾军,三次从开平向新会进军,得到当地农民的响应。但由于新宁地主武装当时据有很大优势,所以红巾军三次进攻都失利。1855年,隐藏于获海的红巾军首领谭寿遭捕杀^[4]。那些参加和支持过红巾军的农民,为了逃避反动统治者的追捕,纷纷外流南洋与美洲。第二是“土客械斗”事件。红巾军起义的余波刚息。1856年又发生了“土客械斗”惨剧^[5]。这场械斗是封建统治者为了模糊农民与地主的阶级对立、为了转移农民的斗争锋

芒而煽起的封建宗族斗争。在这场长达十二年之久的械斗中，土人与客人之间互相残杀，烧房舍，毁田园，抢财物。有些械斗，一次死亡的人数竟达四千人以上。据统计，双方直接死于械斗的乡民共达二、三万人。死于疫病、饥馑的为数更多。同治三年（1864年）三月，被困于大隆洞的客人“染疫死者逾二万人”〔6〕。械斗双方抓到的俘虏，不少被押送香港、澳门，再卖往美洲充当“猪仔”华工。不堪这场“人祸”之害的广大农民，亦大批逃往港、澳和国外。据《赤溪县志》记载，在这期间，外逃者达十余万人，其中被土人掳卖及自卖往南美洲的客民，为数约二、三万人〔7〕。第三是严重的自然灾害。这也是造成居民大批出洋的另一个因素。根据台山历史资料的不完整记载，从清咸丰元年（1851年）至光绪三十四年（1908年），台山发生大水灾十四次，台风灾害七次，地震四次，大旱两次，瘟疫四次，大饥荒五次〔8〕。1855年赤溪一带牛瘟流行，耕牛“多死”。1907年赤溪遭台风袭击，民房倒塌达三百多间。遇上荒年，“谷价涌贵”，不少乡民因吃麻麸致死〔9〕。

正是上述诸因素的触发与推动，在十九世纪下半叶，从台山出洋到美洲、东南亚地区的人数急速增多。据清光绪二年（1876年）赴美参观世界博览会的李圭记载，当时加入美国宁阳会馆（新宁旅美华侨同乡会组织）的华侨达七万五千人，加上未参加宁阳会馆的，台山的旅美华侨人数当在八万以上，约占美国华侨总人数的一半〔10〕。随后美国出现排华逆流，严限华工入境，台山华侨人数一度有所减少。但是到清光绪二十六年（1900年），台山旅美华侨又上升到十二万人〔11〕。如果再加上当时旅居美洲其它国家和东南亚地区的，台山华侨人数估计已达二十万之众〔12〕。

台山华侨在海外大部分都是出卖劳动力的工人、农民和小商贩等。他们以血汗换来的微薄收入，除供个人糊口外，还要赡养国内的眷属。据记载，咸丰、同治年间（1851—1874年），台山“得资以周给亲族者，亦不乏人”〔13〕。许多华侨还把长年（甚至是毕生）的积蓄，为家人修建住房，为家乡兴办公益事业。“自同治初年以来，出洋之人日多获资回华，营造屋宇，焕然一新。”〔14〕“近年藉外洋之贲，宣讲堂、育婴堂，赠医院、方便所、义庄诸善举，所在多有。”〔15〕有些在海外勤俭致富的台山华侨，亦纷纷投资回国经营商业和一些工矿企业。在台城和各个圩镇由华侨经营并以侨眷为主要顾客的“金山庄”（钱庄）、金银铺、杂货店、布疋百货铺、酒楼饭店、建筑材料店等迅速发展。全县的圩市，道光年间（1821—1850年）才53个，而到光绪十九年（1893年）便增至75个〔16〕。十九世纪末，台山华侨投资在香港、澳门、广州、江门等地经营的工商业已不下数百家。华侨黄秉常集资四十万元在广州开办电灯公司，侨商李祐美等集资三、四十万元，在山东开采金矿〔17〕。据估计，在二十世纪初，台山华侨每年汇回之款约达几百万元〔18〕。可见，在台山华侨中筹集资本兴办较大型的企业，已具备了经济条件。

随着台山侨乡社会的形成与发展，华侨和侨眷回乡与外出的日多，台山在经济上对外地的仰求不断扩大。十九世纪末，全县“岁入粮食，仅支半年”〔19〕，不敷之粮，均

靠外地输入，因此，要求改变台山交通闭塞的呼声日益强烈。“吾邑山岳横亘，河流短浅，交通之便，全赖乎道路。”〔20〕可是，直到十九世纪末，台山仍未修建一条公路，“运载则用手车，行旅则用肩舆”。当时“阳江人之在我邑以肩舆为业者，迨逾数千计”〔21〕。台山华侨对西方先进的铁路、公路和航运交通有切身的经历和感受。他们深感发展现代化的交通运输事业，是促使家乡经济繁荣的重要条件。尤其是一些参加过美国、加拿大铁路修建的人，更是强烈要求改变家乡交通落后的状况。“光绪壬辰癸巳间（1892年——1893年），邑人议由县城直达广海筑铁轨火车路，其路绕山坡而行，不由田原，则购地费省，旋以事钜未举。”〔22〕1902年“邑绅倡修紫霞马路直通冲葵，行人称便，惟不能引重致远，货物往来依然梗塞”〔23〕。如何解决台山交通的问题，自然就提上了日程。

如果说台山侨乡社会的发展为新宁铁路的兴建孕育了必要的经济条件，那么，二十世纪初国内出现的争回路权运动，则成为催生新宁铁路的助产士。

十九世纪末期，帝国主义列强掀起了一场掠夺中国铁路利权的狂潮。只在光绪二十四年（1898年）前后数年间，西方列强便取得五十九项、共长三万多公里的铁路修筑权与借款权〔24〕。为了抵抗列强掠夺中国利权，从1903年起，全国各地爆发了争回路权的斗争运动，四川成立的川汉铁路公司在章程中明确规定“不招洋股，不借外债”。广东和湖南、湖北也掀起收回粤汉路权运动，力争废除与美国合兴公司签订的合约，终于在1905年将粤汉铁路赎回自办。

正当争回路权运动方兴未艾的时候，后来成为新宁铁路创办人的陈宜禧从美国返回家乡台山。陈宜禧早在同治初年便赴美谋生，在美国中太平洋铁路当筑路工和管工。由于他长期从事铁路修筑和经营管理工作，“观摩体贴，所获滋多”，“虽非铁路专门学校出身，而实具备铁路工程各种科技”〔25〕。后来，他转到美国西雅图从商，开设万昌、广德等商号〔26〕。他抱着“实业救国”的强烈爱国热情，于光绪三十年（1904年）八月回国准备投资开办德和织造公司，经营纺织业〔27〕。但在争回路权运动的推动下，陈宜禧毅然放弃兴办织造公司计划，投身自办铁路的斗争。陈宜禧在谈及他的这个决定时曾这样说过：“愤尔时吾国路权，多握外人之手，乃不忖棉薄，倡筑宁路”〔28〕。陈宜禧回家乡后，不顾年已六十的高龄，亲到各地进行勘测、调查，邀集地方绅商研讨，提出了关于修筑台山地方铁路的倡议：路线从新昌至宁城、冲葵、斗山、三夹海口，全长约四十多公里，并提出“不招洋股，不借洋债”，工程概由县人自办。这个倡议得到地方绅商的广泛赞同。曾到国外考察铁路的台山在籍绅士、广西试用州同余灼，支持尤其热心。他执笔草拟了《倡建宁城、新昌、冲葵、斗山、三夹铁路小引》，阐明修建铁路的目的，提出：“宁邑滨居海隅，山洋阻隔，舟船不能相通，荒乱时逢上下不能相救”，“货物往来依然梗塞”，若修通这条铁路，不但可在海口开辟新商埠，而且“宁邑六都暨高、雷、廉、琼下四府之谷米、鱼盐、百货，万民运通而无滞阂，邑之民食无虞”。

“小引”申明集股办法，是依靠“旅美、旅港各埠绅商暨在宁之殷富，有财有力者集股以成之”，实行“自筹自办，利权不致外溢”^{〔29〕}。余灼还会同陈宜禧起草了《筹办新宁铁路有限公司草定章程》和《修筑新宁铁路估工清单》，提出了组织铁路公司的办法和修路的初步预算，所需款五十万元，分十万股，每股十元，先收五元。修筑新宁铁路的倡议终于酝酿成熟了。

从集股到建路

1904年9月，陈宜禧带着兴建新宁铁路的倡议，前往香港，争取台山旅港同胞的支持。台山旅港绅商为此于华安会所举行了三次会议。会上对于筑路工程“绝不聘用外（国）人”的主张，反应十分强烈，认为“陈宜禧老于铁路工程”足以信赖。自筹自办，不仅费用格外低廉，而且“以中国人之资本筑中国之铁路已为所难，以中国人之学历建中国之工程尤为中国历史上之特色也”^{〔30〕}。当时便有五十家商号带头认股，其中认股达万元的有陈宜禧、黄福基、陈天中、曾麟芝等人^{〔31〕}。台山在港绅商与美国华侨商务关系和宗亲关系都很密切，他们对修建台山铁路的积极态度，在美国华侨中造成很大的影响。

1905年2月，陈宜禧前往美国，在华侨中开展集股活动。他依靠宁阳会馆的支持，通过在旧金山的《中西日报》等侨报刊登消息、广告和发表演说等方式，向华侨广为宣传修筑新宁铁路的计划。二月十六日，陈宜禧在旧金山向新宁侨胞发表演说，鲜明地以“勉图公益，振兴利权”为号召^{〔32〕}。“一经演说，而附股者纷至沓来，不数日已收到股银数十万元矣”^{〔33〕}。随后，陈宜禧历游纽约等埠，同样受到广泛的支持。到1905年8月他离美回国时，已集股银一百五十余万元。与此同时，宁阳铁路公司还在新加坡、香港、台山等地，开展集股活动。截至1905年年底，宁阳铁路公司已集得股银2,758,412元^{〔34〕}，超出原定招集的资本总额四倍多。

宁阳铁路公司早期的集股活动之所以能取得巨大的成功，除了修筑宁阳铁路的计划与宗旨符合台山华侨的爱国心愿，为华侨提供了在家乡投资的一个机会，以及陈宜禧在华侨中拥有威望外，还有一个重要因素，就是当时反对美帝国主义的爱国运动的推动。1904年12月，正当1894年《中美会订限制来美华工保护寓美华人条款》期满，全国人民和旅美华侨强烈要求废除这一虐待华侨苛约^{〔35〕}。中国人民的正义要求却遭到美国当局的横蛮拒绝。于是，在全国各地爆发了以抵制美货为中心的反对美帝国主义爱国运动。深受美帝国主义残害的美国华侨，积极响应并参加这场斗争。他们把投资建筑这条自筹自办、不招洋股、不雇洋员的宁阳铁路，看成是“国民义奋”的爱国运动，是“有心大局欲挽利权”的具体表现，因而认股十分踊跃。他们之中有投资千股以上的华侨殷富，更多的是投资一、二股的贫苦侨工，不仅新宁旅美华侨踊跃投股，而且开平、恩平、鹤山、

香山、新会诸县旅美华侨投股者也为数不少^{〔36〕}。

分析新宁铁路公司早期所集资本的来源，可以看出几个特点：（一）主要是美国华侨资本，也包括一部分加拿大、澳大利亚、新加坡等地的华侨资本。据统计，在2,758,412元的资本总额中，由旅美华侨直接投集的占1,908,800元^{〔37〕}。其余七十多万元由旅加、澳、新（加坡）华侨和香港、台山商民投集（后者往往也是使用侨汇来投资）。（二）主要是台山的华侨资本，也包括一部分非台山籍的华侨资本。《筹办新宁铁路有限公司草定章程》中，对于投股人的籍贯并无限制。1905年2月，新宁旅旧金山华侨绅商在宁阳会馆商议集股办法时，明确宣布“无论别府别县人皆可入股”^{〔38〕}。因此，开平、恩平、新会、鹤山、香山诸县旅美华侨投股者亦有相当数量。（三）主要是中小股本。投资于新宁铁路的，绝大多数是华侨工人、小商贩和侨商，以及华侨的同乡会馆、宗族组织。他们拥有的股本，一般少至数股，多至千股以上。例如，旧金山的宁阳会馆便投股一万元^{〔39〕}，黄厚国祖投资一千元^{〔40〕}。但是没有任何个人或集团拥有万股以上的资本实力。这现象和当时美国华侨的经济地位是相一致的^{〔41〕}。

新宁铁路的倡办者一方面在海外积极开展集股活动，另一方面，则在国内进行奏请立案。其时，那拉氏为首的清朝政府正在以推行“新政”的名义，陆续实行一些旨在稳定清朝统治的“改革”。光绪二十九年（1903年）九月设立商部后，“鼓励”各省商民设立铁路公司，以兴商务。为了奏请清政府批准新宁铁路实行商办，1905年4月，余灼会同本县举人黄毓棠等，将陈宜禧等筹办新宁铁路之宗旨及经过，具文禀请新宁县知县陈益转奏立案。陈益却采取偷龙转凤的手法，背着倡办新宁铁路的绅商，另行拟订一份由县官倡办的章程上呈，企图把筹办新宁铁路大权攫为己有。由于陈益所拟章程“简略殊甚”，两广总督批覆“未便据咨商部立案”^{〔42〕}。

新宁县太爷制造的县官倡办的阴谋破产之后，紧接着又有一位在籍绅士、广东商务局提调余乾耀出来抢夺筹办铁路的大权。这位“并未帮同招股，亦未估勘工程”的乡绅^{〔43〕}，竟然拟订《宁阳铁路有限公司详细章程》二十二款，上呈两广总督咨部核办。余乾耀借口邑绅对铁路公司“有监察之责”和“有经理分理之权”，意欲干预和夺取公司用人理财大权。他甚至诬告陈宜禧“不照商律办事，不候督宪批准，妄自集议，未能胜任总办之责”^{〔44〕}。八月，陈宜禧从美国招股返回台山，即为此事上省禀报，据理与余乾耀之流力争。当时他虽然报捐了二品官花翎盐运使衔，但是他对于清朝官场那一套并不谙熟，“脚靴手板，学官样而未工；屈膝折腰，步时趋而多拙”^{〔45〕}，结果，这次禀请毫无成效，而“与股华商，闻而解体”^{〔46〕}。陈宜禧为了寻找对策，复往香港，并向当时南下考察商务的商部右丞王清穆提出申诉。王清穆经过一番调查，致函商部，表示支持陈宜禧^{〔47〕}，使“股商之情以聚，邑绅之气益壮”^{〔48〕}。

1905年11月，陈宜禧邀集县内股东与绅商在新宁县学明伦堂开会，商讨筹办路政大事。新宁县新任知县倪祖培与清乡委员均应邀出席。在会上，对余乾耀阻挠公益之行

径，“群斥其非”。余见势不妙，被迫“自行告退”，“辞与不闻”⁽⁴⁹⁾。这次会议作出了两项重大决定：（一）“悉照金山各埠附股华商来函”，一致公举陈宜禧为经理，余灼为副经理；（二）仿照潮汕铁路章程，重新修订《宁阳铁路公司章程》（二十一条）。同时拟订了《宁阳铁路公司权限章程》（七条），《宁阳铁路公司开办善后章程》（十条）。

明伦堂会议结束后，陈宜禧、余灼随即把新宁铁路各章程上报两广总督岑春煊咨报商部。岑春煊又制造口实，声言“无碍田园庐墓，始得筑路”，从中阻难，企图进行敲诈勒索。陈宜禧并不屈从，携带有关章程迳往上海，谒见王清穆，请商部核定准予立案。当时旅美华侨又争得清朝钦差出使美国大臣梁诚致电商部，力陈陈宜禧筹办新宁铁路“确有把握，应请责成专办，勿听阻挠”⁽⁵⁰⁾。光绪三十二年（1906年）二月十四日，商部奏准先行立案，同年四月二十五日，商部又奏核订《新宁铁路章程》（二十一条），其中关于修筑铁路的路线，根据陈宜禧的禀请作了改动，即干线由新昌经新宁县城，至冲葵、斗山、三夹海口；支线由水埗至公益。至此，新宁铁路的立案申请，经过一年多的曲折和斗争才被核准。

新宁铁路从1906年5月开始修筑，至1920年完成台城至白沙线，是分三期工程建成的。

第一期工程：公益至斗山线。

按照原定计划，首期工程是从新昌修至斗山。但是，修路工程一开始就遭到新昌地主封建势力的阻挠与破坏。从新昌至水埗路线用地，多属甄姓之业。甄姓劣绅借口“轨道车头有碍水利祠墓，具禀县善后局，请飭移设”⁽⁵¹⁾。事实上，是“有居奇勒措之意”，企图敲诈铁路公司一笔巨款。公司未作让步，决定搁置此段工程，先从公益开始修筑。从1906年5月30日破土，至1909年3月21日，完成了公益至斗山路线工程。此段全长61.25公里，设十九个车站：公益、万福、大江、陈边、水埗、东坑、板岗、宁城、东门、大亨、松藟、五十、下坪、四九、大圻、红岭、冲葵、六村、斗山。颇具规模的公益机器厂也建成投产。全部耗资共达3,591,369元⁽⁵²⁾。

新宁铁路公司依靠当地的技术力量与劳工，在短短的三年多时间内，建成了这段铁路，确是一件了不起的事情。清朝商部检查大员在查验报告中承认，新宁铁路各车站点缀完美，形势整齐；水塔、车厂等设备都很理想，尤其是煤仓之建设与装卸火车用煤方法，不费人力，堪称先进；涵洞、管道、桥梁之架设，亦甚得法⁽⁵³⁾。这都足以说明台山华侨和广大群众的智慧和才干。

但是，筑路的进程，始终受到封建宗族势力和封建迷信的阻挠。“各姓各族，鲜不持其龙蟠虎踞之雄，严其彼疆此界之限，或迷信风水而起反抗者有之，或持强权而起反抗者有之”，工程所至，风潮斯起，“前后不下百数十处计”⁽⁵⁴⁾。公司当局往往只好改变路线，从而造成不必要的弯轨多达三十九处⁽⁵⁵⁾。既增加了铁路造价，更影响了行

车的速度与安全。这也说明了封建势力对于现代化建设事业的危害。

第二期工程：公益至北街。

当第一期工程动工之后，新宁铁路公司便着手筹划第二期工程，准备把铁路从公益修往新会、鹤山、南海，与佛山相接，并改名为宁佛铁路公司。1906年开始在国内外报刊上刊登招股广告。这个计划当即遭到粤汉铁路公司的反对。粤汉铁路公司声言，根据已立案的粤汉铁路简要章程，除广九、新宁、潮汕、广澳、黄埔诸线外，全省各线铁路只有它有权招股承筑。陈宜禧深感“宁阳地势稍僻，非增筑以达南海佛山，（宁阳）公司断难持久”^{〔56〕}。但由于得不到政府当局的支持，只得放弃这个计划，另找出路。

1908年3月，陈宜禧与余灼再次上书邮传部和农工商部^{〔57〕}，要求准予修筑公益到新会、江门铁路，并坚持日后要接通佛山干线。可是，这个方案不仅继续遭到粤汉铁路公司的反对，而且受到新会、开平某些乡绅的抵制。新会县举人刘金华等于同年五月致电邮传部，提出应由新会绅商自筹自办修筑江门至单水口铁路，新宁铁路公司无权占筑新会铁路，否则势必引起两县纠纷^{〔58〕}。同年六月二十二日，开平县绅、前贵州按察史关以镛等也致电邮传部，指责新宁铁路公司展筑公益至新会铁路，不经开平的水口，有害当地商业与邻县交通，要求由本县自办水口至公益铁路^{〔59〕}。邮传部于七月电复两广总督，批驳了这些无理要求，申明不能彼疆此界分县自办铁路。路线经过该县之绅商，如欲出资办路，可向新宁铁路公司附股。十月，邮传部批准了新宁铁路公司展筑公益至新会路线的立案。

但是，地方封建顽固势力对此并不甘心。由于刘金华等一再制造事端进行刁难，使公益至新会路线的测量工作无法开展，工程进度延搁了两个多月之久。沙岗村的乡绅又坚决反对铁路通过该村范围，迫使铁路线改向北部移动，绕道牛湾渡潭江。由于测量工作的受阻与路线的改动，使这段铁路直到1910年1月21日才开始动工修建。

新宁铁路公司兴修这段铁路的目的在于接通粤中交通要镇江门。江门是粤中通往穗、港、澳的一个门户，是四邑商民水陆往来必经之要道。陈宜禧正确地看到，新宁铁路如只筑至新会而不达于江门，“虽有车行，犹废路也”^{〔60〕}。因此，他们一直坚持力争取得修筑通往江门的路线，1910年6月当公益至会城的路基行将完工时，新宁铁路公司又一次上书邮传部，历陈由于没有获准修筑会城至江门北街路线，使公司面临种种困境，要申请批准立案。七月，这个申请获得邮传部的核准。新宁铁路公司随即组织力量勘测线路，并于同年九月动工兴建。

可是，新宁铁路公司这时却出现了资金严重短缺的危机。公司原来预计，第一期筑路工程完成后，可结余现金和器材等共七、八十万元，只要再续招股金百余万元，便可完成第二期的修筑工程。事实大大出乎公司预料之外，首期工程仅结余十余万元，而认股投资又只有三十余万元。投资者所以如此冷落，一方面是由于当时“银行之倒闭频闻，市面之银根益绌”，另一方面是由于粤汉铁路公司一再反对新宁铁路公司修筑这段铁

路,影响海内外投资者“裹足不前,劝催罔应”〔61〕。于是,陈宜禧只好向交通银行贷款三十万元,订期1911年6月这段工程通车之后分期偿还。1911年春,“雨水连绵难施工作,且新会江门沿路地势低洼,土人以水患为词,坚请造桥泄水,添数十处之桥梁,增无限之资本,且延缓工程,不能如期告竣”〔62〕。陈宜禧虽然变卖了一批家产用作投资,并向一批客商告贷,仍然处于捉襟见肘之境况。新会至江门全线购置器材、设备费,江门至北街这一小段铁路的修筑费,共短缺几十万元之巨,加上交通银行又逼债上门,“公司罗掘俱穷,无可稽柱”,决定上书两广总督,要求批准公司向外国银行贷款六十万元,预期两年偿还〔63〕。

消息一经传出,在公司股东中和社会上引起了激烈的争论。台山的《新宁杂志》、香港的一些报纸和美国华侨报纸《中西日报》,发表许多文章抨击陈宜禧向外国银行借款的主张,说这是“负吾邑人之期望,失天下人之信仰,背自筹自办之宗旨”〔64〕,认为借外债筑路,“足以亡路”〔65〕。两广总督张鸣岐在批复中指出,订借洋款与新宁铁路公司章程“原禀不符”“未便照办”,决定电请邮传部令交通银行将其借款延期二年,并由官赈钱局及浙江银行息借三十万元给新宁铁路公司。清朝政府装扮得如此关怀铁路权益不要外溢,完全是欺骗舆论的伪善行动。当时《中西日报》在批评陈宜禧借外债的主张的同时,也尖锐揭露清廷的伪善嘴脸,指出张鸣岐批驳公司借外债,是“只准知县放火烧山,不准百姓点灯食饭”。政府借外债十六亿六千多万元,却反对新宁铁路公司借款区区之六十万元,这就是官场“办事之权术”。评论提醒公司当局,今虽暂得张督通融,但“官场实不可恃”,以防日后重蹈招商局之复辙〔66〕。陈宜禧深知“借款筑路,本非良策”〔67〕,但结果外债虽未借成,还是转求助于清朝的省督。可见,新宁铁路公司经济上是何等的软弱了。

1911年10月21日,公益至会城线已告竣工。1913年4月26日,会城至北街线建成。从公益至北街全线长46公里,建成车站共十六个:浔阳、麦巷、牛湾、大王市、司前、白庙、沙冲、南洋、大泽、莲塘、汾水江、惠民、会城、江门、白石、北街。全线耗资达3,273,280元〔68〕,新宁铁路公司因此而债台高筑。

第三期工程:台城至白沙。

公益至北街线完工和通车不久,基本上还清了展筑公益至北街铁路的借款之后,1915年12月,新宁铁路公司筹议展筑台城至白沙而达阳江路线,并拟订了招股章程,在国内外刊布招股广告。到1916年12月22日,公司正式向交通部呈请先行展筑台城至白沙铁路,并获得交通部核准立案。此段铁路沿线均为较为富庶的乡村圩镇,对于客运货运需求量较大,新宁铁路公司准备先集中财力完成这段工程,日后再向开平、恩平延伸,通往阳江,以促进开平、恩平两县煤矿的开发,和便利阳江等县的粮食、农副产品、山货、海产、建材的输入。台城至白沙这段铁路预计需投资七十一万元。新宁铁路公司鉴于海外招股已颇困难,便采取两种方式在县内进行招股。其一是铁路沿线所占用的土地,按当

时地价折算招股；其二是发动沿线村镇乡民，分姓氏宗族进行集股。在较短的时间内，便集股五十万元，其中白沙马氏宗族便集股二十五万元，三合区集股九万元，水南乡集股六万元，筋坑乡集股五万元，其余零星集股五万元。

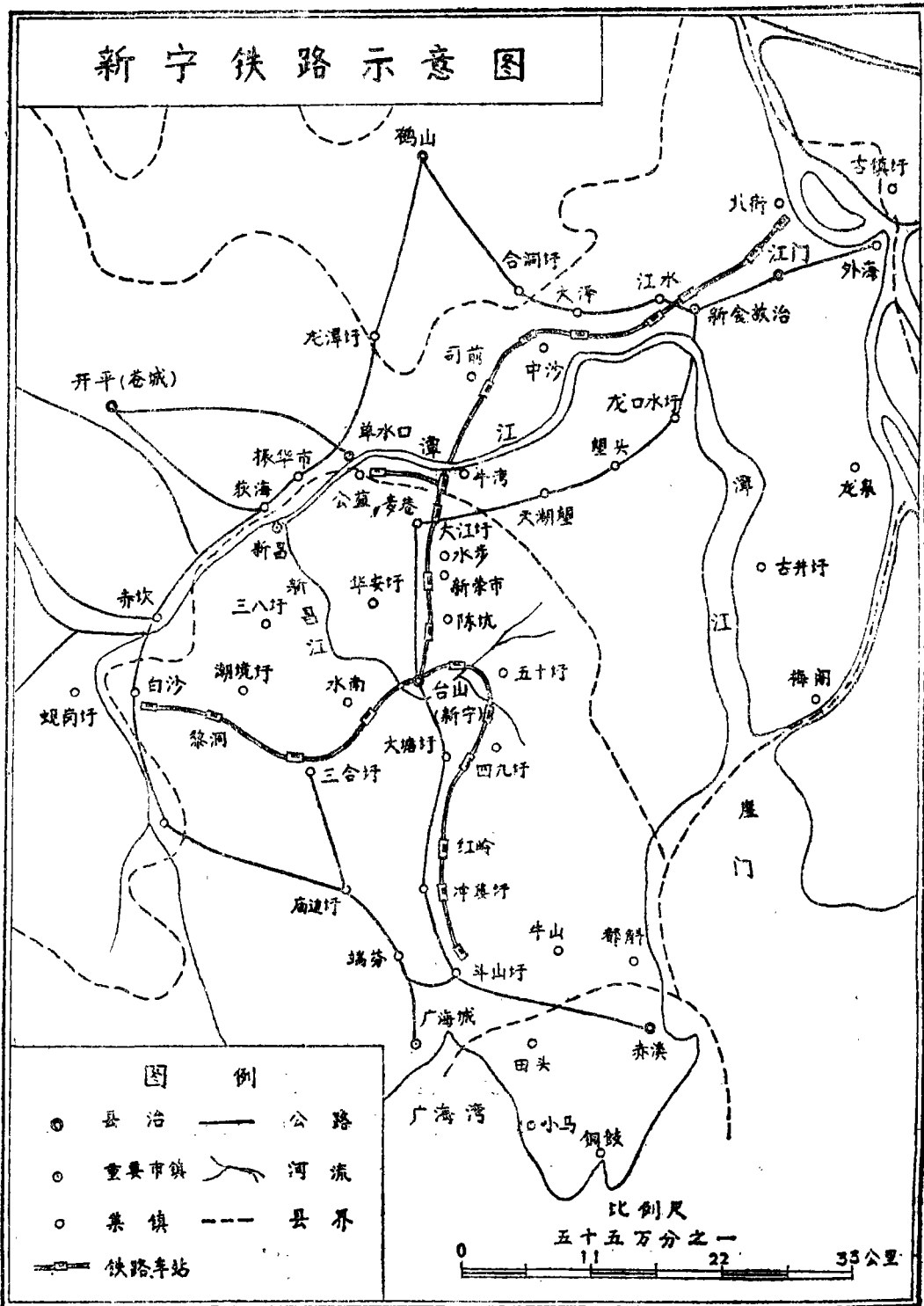
这种集股方式虽然较快地解决了筑路的资金困难，但却激化了本来就存在的封建的宗族纠纷。还在新宁铁路公司申请修筑台城至白沙铁路立案之初，对于这段铁路的走向便存在很大分歧。潮境圩的黄氏宗族代表曾上书交通部，指控陈宜禧徇私另与马姓立约，取消原定经过潮境圩的路线，改为通过三合直达白沙。这是舍繁盛而经偏僻。而且黄族已集股十二万元之多。后来，台山旅港商会为此举行会议，调处黄、马二姓的争端，建议把路线绕至东心坑，在此增建一站，以照顾马姓的要求，然后由东心坑再通向潮境圩、长江而达白沙，以满足黄氏之愿望^[69]。但是，陈宜禧认为，“潮境万山环绕，不适工程，绕长十二里，增多二十万建筑费，将来营业利益无多，舍易就难，无此办法”^[70]，坚持铁路不能通过潮境。交通部为此函请广东省省长朱庆澜等官员进行调解，亦无结果。1918年3月，正当铁路修筑至横坑、水寨时，黄族乡民数百人群起反抗，发生了一场械斗。这一事件引起了新宁铁路美洲华侨股东的严重关切，有的股东甚至要求暂停修筑这段铁路，“以免牵累新宁铁路公司血本”^[71]。新宁铁路公司董事局为此也进行了多次的干预，并作出了决定：“嗣后关于借款及展筑路线并一切与私人立约事项，必经董事局议决，总理始得执行”^[72]。直到1919年3月，新宁铁路公司与黄族代表经过反复协商，双方同意由长江站修筑一条四公里支线直通潮境圩，这场事端才告平息。

1920年3月，台城至白沙全线修筑竣工通车。这段路线长26公里，分设十一站：台城、筑坑、水南、官步、三合、黎洞、上马石、东心坑、长江、田坑、白沙。全线费用约二百余万元。

正当台城至白沙铁路动工修筑时，新昌商会的会董和新宁铁路公司举行谈判，要求修筑新昌至水埗的铁路。1917年4月9日，双方订立合约，决定由新昌绅商先附股十五万元，新宁铁路公司筹款五万元，作为修筑这段长约十公里的铁路的资金。新宁铁路公司随即向交通部呈报立案。可是，由于新宁铁路公司当时正忙于修筑通往白沙线路，新昌至水埗线便被延宕下来，此后也一直没有动工。

台城至白沙铁路通车后，年已古稀的陈宜禧又雄心勃勃地筹划修筑从白沙通往阳江的铁路。据1920年5月17日陈宜禧给他的美国朋友托·柏克法官的信透露，他已致信洛克菲勒，要求贷款三百万元作为展建铁路费用，并望柏克帮忙促成此项贷款^[73]。1923年9月，陈宜禧被孙中山委任为筹办铜鼓商埠委员，他又大力鼓吹修筑斗山至铜鼓铁路的计划。1924年至1925年间，陈宜禧除了在华侨、绅商中开展集资活动外，还分别给美国驻华大使、驻广州总领事、西雅图商会和柏克等发出许多信件，邀集美商积极投资建设铜鼓商埠，并望美国当局赞助他的建埠计划^[74]。可是，由于绅商、华侨附股者不多，指望美国的贷款更变成泡影。陈宜禧修筑这两条铁路的计划后来便随着他的被迫离职而

新宁铁路示意图



破灭了。

新宁铁路从1906年破土兴建至1920年全线建成，三期工程前后历时十四年，招集股本3,658,595元，投资800万元，建成铁路长137公里，车站46个，桥梁215座，涵洞236个⁽⁷⁵⁾。并先后建成公益码头、北街码头、公益机器厂、龙湾船坞、新宁宁城印刷厂等一大批工程。台山人民为了表彰陈宜禧建筑新宁铁路之功勋，特铸造了他的铜像，于1920年3月20日——台城至白沙铁路建成通车之日，立于台城火车站，作为对他的永久纪念。

惨淡经营三十年

新宁铁路经营客运与货运业务，是从1909年开始的。是年四月二十日，公益至斗山段建成，新宁铁路公司举行盛大的通车典礼，从此正式开始了载运。新宁铁路每列火车一般只挂六、七个车厢，客车与货车混列。客车分头等、二等、三等三种座位。1911年，公益至斗山铁路的客运、货运收入共三十余万元⁽⁷⁶⁾。1913年5月2日公益至北街铁路通车后，客运货运量大增，1914年全年的收入开始大幅度增长。1920年5月21日，公益至白沙铁路通车，但是，公司原来预计会再次大幅度增长的情况却没有出现。1921年至1926年间，平均每年收入只有110万至120万元左右（详见下表）。

1911—1926年新宁铁路营业收入统计表*

年 份	金 额	年 份	金 额
1911年	355,218元	1921年	1,148,135元
1914年	732,955元	1922年	1,268,578元
1915年	836,960元	1923年	1,205,029元
1916年	1,051,078元	1924年	1,223,754元
1917年	830,000元	1925年	1,203,108元
1918年	730,000元	1926年	1,021,259元
1919年	1,080,000元		

* 资料来源：《商办广东新宁铁路公司辛亥年总结册》，藏广州市博物馆；《交通史·路政篇》，南京，第十六分册；《世界日报》，旧金山，1919年10月8日；《新宁铁路整理之经过》，新宁铁路总务课，1928年12月。

在二十年代，新宁铁路全路每年的客运量约为三百万人次，货运量约为十余万吨。客运与货运收入的比例，约为四比一。新宁铁路运输业务以客运为主的这种情况，从一个侧面反映了台山县侨乡社会的现实。当时的台山工农业生产相当落后，全县几乎没有

什么工矿企业,可供外销的农副产品更少,因而没有什么大宗的原料与产品需要铁路承运。但是,台山的华侨与侨眷很多,经常有大批华侨、侨眷回乡与外出,他们便成为新宁铁路的基本主顾。加之台山侨汇较多,形成一种巨大的社会购买力,吸引着大量的农副产品、食品、日用百货、建筑材料等商品的流入,刺激了商业的畸形发展。许多商贩频繁地往来于这条铁路线上。这些商品也就构成了新宁铁路货运的主要项目。

新宁铁路主要经营客运,而且客运量又不大,造成铁路的利用率低,管理费用高,铁路的财政情况一直十分困难。新宁铁路所需的机器、设备、燃料,主要是依赖西方市场供应,如火车头、车厢多来自美国、德国^[77],连煤炭也靠国外供应。新宁铁路由于对西方市场的这种依赖,在经济上经常遭到巨大的损失。1914年10月间,因“洋煤来源短绌”,火车停驰两站^[78]。1916至1918年间,由于洋煤价格猛涨,公司付出的购煤费用,增加了三倍多^[79]。

地方军阀对铁路公司的巧取豪夺,更是加在铁路公司身上的沉重负担。本来,新宁铁路公司为了支持广东的革命政府,曾借出十二万元作为军饷(这笔借款用加二车费的方式扣还)。当时孙中山并指示任何机关、单位不得再向新宁铁路借款。可是,大小军阀却置若罔闻,敲诈勒索越演越烈。1915至1917年间,各地军官欠下铁路的借款便达49,513元。如某地军官任鹤年便欠款8,097元,某地军官朱之贞欠款2,000元^[80]。1923年12月3日,西江善后督办江门行署颁布布告,宣称由于“土匪蜂起,调遣各军剿办需费很多”,责令新宁铁路公司再加收车费附加费二成,“按日汇缴本署核收,借济军饷”^[81]。至于政府官员、军队官兵不购票乘车的现象,更为普遍。

如果说官家是暗夺,那么土匪则是明抢。在旧中国时的台山,土匪一直甚为猖獗,新宁铁路的商旅、华侨、侨眷自然成为他们的抢劫对象。1916年,一群土匪包围汾水江车站,抢劫进站的一列火车,有百多名旅客遭绑票^[82],公司方面也遭到巨大的经济损失。

同时,第二、三期展筑两条路线的铁路耗费庞大,公司接连举借了大笔债款。历年营业的有限盈余,均用于展筑开支和清偿债款,因此,铁路自开始营业以来的十多年间,从未发放过一次股息,从而引起股东的不满与疑虑,并使公司扩大招股受到严重影响。陈宜禧为了挽回铁路公司的信用,决定于1923年开始发放第一期股息。规定凡1905年至1908年5月27日期间投股者,从交股之日起计至1908年5月27日止,可领取四厘的周息。铁路公司这期支付的息金共245,290元^[83]。

从1924年起,公司的财政状况不断恶化。“车利收入,日形短绌,材料腾贵,工值飞涨,一切费用,比前倍蓰”^[84]。加之地方军阀的勒索有增无减,1925年粤军总司令许崇智每月向新宁铁路“借饷”一万元,驻江门的第二军每月向公司收饷五千至七千五百元^[85],这就使得新宁铁路公司“入不敷出,债台高筑”^[86]。据估计,1925至1926年间,公司积欠的债款已达一百四十余万元^[87]。

在陈宜禧看来，摆脱公司财政困难的出路，唯有借债展筑白沙至阳江、斗山至铜鼓的两条铁路，指望通车后公司每月增加十多万元的盈利。1925年1月，新宁铁路为此筹备成立银业公司，拟集股金150万元。二月，陈宜禧又致函柏克法官，请他帮借外债100万元（港币）^{〔88〕}。可是，这些筹款、借款计划再一次遭到失败。陈宜禧虽然把他在美国西雅图的楼房一幢、沙坦市店铺五间，贱价出售，并将售得的六万元悉数交给铁路公司周转，但杯水车薪，远解决不了公司的困难。

1926年，新宁铁路的债务人纷纷要求偿还债务，“债主临门，急如星火”，被国民党右派操纵的新宁铁路机器工人工会，又与台山的土豪劣绅相勾结，迫害新宁铁路的进步工人，捣毁进步工会组织，接连制造怠工、罢工事件。九月，他们蒙骗和煽动火车司机罢工达十一天之久，妄图以瘫痪铁路运输作威胁以达到其控制新宁铁路的目的。

正当新宁铁路“困难万状，险象环生”^{〔89〕}的时刻，公司的董事局和股东内部出现了新的矛盾和倾轧。早在1906年新宁铁路公司宣布成立之初，其章程便有建立董事会以“会议公司各项义务”之规定^{〔90〕}，但是直到1914年才召开股东大会选举成立第一届董事局，十名董事均由拥有千元以上股本的股东中选出，任期两年。可是，董事局形同虚设，总理陈宜禧依靠当地陈、马、李、黄四大家族势力的支持来掌管路政。这就引起了其他股东的不满。而陈族与马、李、黄族股东之间也存在不少矛盾。新宁铁路公司某些觊觎总理职位的股东，与地方上的反动政客串通一气，趁机“撮拾浮言”，控告陈宜禧“盘踞宁路，违法溺职”^{〔91〕}，请求广东省军政府派员整顿路政。这是反动政客为篡夺新宁铁路公司路政大权而导演的一场丑剧。

1926年11月11日，广东省政府中的反动政客以“工潮迭起”、“管理不善”为理由，决定由省建设厅派出三名官员，会同新宁铁路公司董事局推举的两名董事，组成“新宁铁路整理委员会”，接管陈宜禧总理和董事局的一切权力，负责对新宁铁路进行为期六个月的“整理”。

政府当局的这一决定公布后，引起新宁铁路广大股东和社会舆论的广泛反对。“台山各界暨股东维持新宁铁路请愿团”、“旅省新宁铁路股东维持会请愿团”和旧金山华侨，纷纷致电广东省政府当局，反对派员整理路政，要求当局收回成命，仍归商办，以顺舆情^{〔92〕}。但是，政府当局根本不顾民意，委任陈延焄为新宁铁路经理委员，刘鞠如为工程委员，钟启祥为会计委员，于十一月底赴台山接管路政。铁路公司的广大股东和多数董事都反对这三名官员掌管公司大权，只同意聘他们担任顾问之职。陈宜禧更坚决拒绝交出总理之权力，并于1926年12月发表《快邮代电》，揭露当局所谓整理路政之阴谋，并坚决表示：“无论何时，其有以非法相加，破坏我宁路之商办之局者，宜禧一息尚存，誓死力争。”^{〔93〕}1927年2月21日，陈延焄向江门警备司令部请调来一连军队，对铁路公司实行武力接管，并强令公司每月支付三千元军饷作为对警备司令部的酬劳^{〔94〕}。四月二十日，政府当局胁迫铁路公司董事局推举两名董事参加整理委员会，陈

宜禧被迫返回老家六村避居。此后，整理委员会及其一伙仍不放松对他的迫害，到处散布流言蜚语，指责陈宜禧徇私舞弊，侵吞公款，终于把他折磨得神经失常，于1930年含愤逝世。陈宜禧的身后遗产，只有农村住房三间，土地二十余亩。陈宜禧不仅将后半生的心血，而且将毕生积蓄的家产都献给了新宁铁路事业^[95]。

广东省建设厅强行接管新宁铁路后，各派的政客、军阀、豪绅立即对铁路大权展开了激烈的争夺。陈延焯上任经理委员只有半年，该职便被李逢宜所夺。三个月后，汪精卫的侄子汪宗淦又取而代之。1928年初，四邑警备司令徐景唐又乘汪出走之机，安插自己的亲信出任经理委员、会计委员。1928年4月，以当时的广东省政府为靠山的陈延焯再次被任命为经理委员。

按照广东省建设厅原来的决定，整理新宁铁路的期限为六个月，届时将把路政大权交回股东大会选举产生的董事会。可是，历任的经理委员总是制造各种借口，阻挠股东大会的召开，一再延长整理期限，以便利用手中掌握的路政大权，加紧进行搜刮。整理期限终于被延到二年之久。

整理委员会在整理新宁铁路期间，主要是做了两件事。其一是“清党”，即清除与镇压新宁铁路职工中的革命力量。大革命时期，新宁铁路的职工运动蓬勃开展，他们积极支持省港大罢工，支援国民革命军北伐。1926年，中共广东省委派遣李安到台山领导工人运动，帮助新宁铁路职工建立铁路职工联合会后，国民党右派把持的新宁铁路机器工会很快被工人唾弃了。同年十月间，铁路职工会的工人和农民自卫军团结合作，在公益一举粉碎了机器工会头目“六大寇”发动的袭击铁路职工会的暴乱。国民党反动势力遭到沉重打击。因此，整理委员会把铁路职工联合会视为“整理”的重大目标。陈延焯上任伊始，就依靠徐景唐的一连军队，会同铁路路警，“择要布防”，“严密监防”铁路职工联合会的一切活动^[96]。1927年4月12日蒋介石发动反革命事变后，整理委员会随即在新宁铁路职工中进行“清党”，查封铁路职工联合组织，开除并迫害进步职工。据整理当局宣布，在短短的几个月内，便以“平日工作不良，性近怠惰”的罪名解雇了一百多名工人^[97]。沙冲车站站长刘达，因支持过农民自卫军，竟被逮捕和杀害。其二是拟定某些经营管理方面的规章制度。整理当局利用有关的条文，借口节省开支，大肆裁员减薪。整理委员会接管路政大权时，新宁铁路共有职工1,600人，两年后职工人数减至1,302人，其中养路工由630人减至340人，平均月薪从30.5元降至22元。但是，路警只减员一人，保留229人，而且平均月薪却增加10.6%。公司总经理一人原领月薪600元，现在五名整理委员月薪共达2,000元^[98]，这充分暴露了整理委员会鱼肉工人以饱私囊的真面目。

整理委员会的倒行逆施，不断遭到新宁铁路公司广大职工和股东的反对。1927年9月，正当整理委员会接管路政期满六个月后，陈宜禧便向台山股东发函，邀集他们同赴铁路公司，“向整理委员会询问接收，以符原案而重路务”^[99]，此后广大股东纷纷要

求将铁路交回商办。至1928年11月，整理当局被迫同意召开股东大会，选举产生第六届董事、监察人。董事会决定聘陈荣贵、马醴馨为正副总经理。1929年1月，整理委员会正式结束，路权交回新董事会和总经理接办。

1929年10月，董事会改聘陈耀平、马周仁为正副经理。为了改进与健全管理机构，改善经营管理方法，增加铁路的营业收入，新宁铁路公司从1930年开始采取如下的措施：（一）清查资本债务，拟定清还债款的办法；（二）按照铁道部颁的会计条例，编制预算与决算，交由董事会议决后执行；（三）编定行政组织系统，明确各部门、单位之职责权限。并设立路务会议、购料委员会，以协商全路事务，采购全路所需的材料与设备；（四）在新会至北街、台城至白沙铁路线上，增开短途有轨汽车四十五次，以增加客运收入；（五）更换枕木，维修路线桥梁、车站、厂房，改善电话通讯线路；（六）1931年决定修建公益铁桥，以取代轮渡，把公益至新会直接连结起来。这一建桥工程交由美国马克敦建筑公司承包，并预付了建筑用费565,000元（港币），预定两年内完工。可是，直到抗日战争爆发，只完成几个桥墩工程。预付的建筑费全部被侵吞^[100]。

新宁铁路收回商办之后，营业一度有了好转。1929年至1932年每年的盈利都达二十至四十万元左右。可是，好景不长，由于世界经济不景气的影响，侨汇量骤降，台山、新会农村经济萧条，商业不振。其时台山、新会的公路交通又渐发展，汽车运输公司和铁路公司展开了激烈竞争，使铁路的客运、货运量下降。1933年以后，新宁铁路全年营业收入便急速下降，并出现亏损。详见下表：

1929—1934年新宁铁路盈亏情况统计表*

年 份	收 入	盈 亏
1929年	1,596,655元	盈 323,774元
1930年	1,829,255元	盈 442,248元
1931年	2,174,751元	盈 360,000元
1932年	3,109,923元	盈 363,652元
1933年	1,738,076元	亏 39,951元
1934年	1,378,495元	亏 36,979元

*资料来源：铁道部铁道年鉴编纂委员会：《铁路年鉴》第一卷；铁道部参事厅第四组：《铁道年鉴》，第二卷；《新宁铁路民国二十三年统计年报简编》，藏广州市博物馆；《新宁铁路月刊》，1931年11期。

铁路公司企图以减薪裁员措施来渡过这种严重困境。1933年公司解雇职员二十八人，并宣布留任者一律减薪。1934年又解雇职工二百多人^[101]。可是，到1935年之后，新宁铁路的营业状况和财政收入依然还在直线下降。新宁铁路已陷于破产的边缘。

1937年7月日本发动全面侵华战争。十月，日本开始派遣飞机袭击台山，而新宁铁路便成为日机轰炸的主要目标。从1937年10月15日至1938年1月，日本飞机多次轰炸公益、斗山、水步、冲葵、台城、大江等车站，火车头、车辆、路轨、桥梁及其它建筑遭到严重破坏，新宁铁路实际上已陷于瘫痪，只能分段行驶有轨汽车。1938年10月广州沦陷后，新宁铁路奉政府当局之命进行拆毁，以防日军的迅速推进。拆毁铁路工程，由沿线十里之内的乡村征集民工分段包干。车头、车辆、铁轨一律拆散掩藏，路基掘毁，枕木则归拆路民工作为报酬。1939年2月，新宁铁路正式遣散职工。三月，日军占领了新会、江门。1940年之后，日军又多次进占台山。新宁铁路价值三千多万元的资财，除了1942年调运23,782根铁轨至广西修筑黔桂铁路外，全被日寇洗劫一空^[102]。至1945年抗日战争结束时，新宁铁路剩下的只是残缺的路基了。

新宁铁路对台山社会经济的影响

新宁铁路存在的时间只有短短的三十余年，但是它对台山社会经济的发展还是产生了明显的影响。过去台山华侨取道江门回乡或出国，如果步行或坐轿，不但需费时三、五天，而且途中常有被土匪抢劫或绑票之危险。铁路通车后，当天即可到达，在江门也不用滞留，华侨与商旅无不称便。据1932年的统计，新宁铁路全月运输的旅客达二十五万人次之多。台山作为一个侨乡社会，每年侨汇收入常达几百万元甚至上千万元，成为巨大的购买力。而台山县物产不足，远远不能满足这种需求。台山仰求于外县、外省和外国的粮食、副食品、纺织品、日用百货、建筑材料等，便从水、陆两路运至江门、公益等地，再通过新宁铁路大量运进台山各个圩镇，以满足消费者的需要。1940年曾有人作过统计，“三十年来，由宁路输入之货物，总值当在国币十亿元以上，而输出总值则不及三千万元”^[103]，如果按照1938年3月国民党政府外汇核准办法，每元国币折合三角美金计算，输入总值为三亿美元，输出总值则合一千万美元。这么大量的外来商品犹如血液，通过新宁铁路这条血管源源不断地输入台山，把台山卷入了世界市场，使以外购内销为特色的台山商业出现了畸形的繁荣。

新宁铁路所通过的地方以及沿线附近的白沙、水步、冲葵、大江、四九、五十、三合、大塘、沙坦等许多圩填，店铺林立，商业繁盛，茶楼、饭店、旅馆、布匹百货店、杂货店、金铺、钱庄，乃至为有钱人的腐化生活而设的烟馆、赌窟、妓院，一应俱全，各自形成一个消费中心。邻近六村车站的沙坦市，在二十世纪二十年代后期，便有杂货铺十七间，礼饼铺四间，猪肉店十间，糖酒店六间，布匹百货铺八间，茶楼、旅馆十间，药材店九间，木料缸瓦铺七间，医务所八间，金银铺票号十一间，水果店五间，理发馆三间，妓院六间，鸦片烟馆十四间^[104]。台城作为台山县城所在地和新宁铁路的中枢，发展尤为迅速。二十年代初，台城开始拆城墙，修马路，新建大批店铺楼宇，

全城人口增至二万以上。金铺银号多达五十余间，茶楼、饭店、旅馆共达三百多家。

随着新宁铁路的修建，台山还新兴了公益、斗山两大圩镇。据1893年修的《新宁县志·建置略》所列新宁全县的村庄、圩镇，当时尚未出现公益、斗山名称。在1905年新宁铁路兴建之前，位于潭江之滨的公益，还是一片稻田，只有两户农家居住。到1908年，据《旧金山稽查者报》发表的一篇报导，公益已成为拥有二万五千人口的市镇^[106]。这个数字显然是夸大了，可能包括了参加建筑铁路的临时工人。但是，在短短几年内，公益确实已迅速发展为拥有数千居民的全县第二大城镇。新宁铁路公司在这里投资二十多万元修建了公益铁路分局大楼、机器厂、停车场、电灯厂、码头、长堤、工人宿舍、铁路巡警房等，还购置了大片土地^[100]。公益不仅是新宁铁路的后勤基地，而且成为台山对外交通的重要门户。这里有铁路北连新会、江门，南接台城、斗山，沿水路有轮船直达广州、新昌各地。铁路公司的大量投资和交通的发达，使公益商埠日见繁盛。“近数月来，建屋愈多，居民愈众，故铺地价值，顿增数倍，前每间三百余元，今则涨至千元有奇。”^[107]新宁铁路拆毁之后，公益便急剧衰落了。

斗山也是伴随新宁铁路的修建而兴起的新圩镇。新宁铁路修建之前，斗山原是一个荒僻的村落，只有十来户人家（当时称为大兴）。铁路通车后，斗山的规模不断发展，不到十年间，便新建五十多间店铺。从二十年代开始，斗山修筑太平街、蚬岗埠，新建商店近二百六十间，成为台山南部商业和交通的中心之一。

新宁铁路的修建，也带动了台山某些现代工业的建设，推动了台山公路、航运交通的发展。新宁铁路公司投资十三万元兴建的公益机器厂，拥有二、三百名工人，设备先进，技术力量相当雄厚，能维修车头和客、货车辆，1926年还装配过两台小火车头^[108]。这类工厂当时在全省来说也是罕见的。新宁铁路开办的印务局，开创了台山现代印刷业的先河。到1926年，台山便出现印务局九家。由于受到新宁铁路的推动，1920年台山成立公路局，开始筹划修建公路。到1937年，全县建成公路三十一条，共长四百余公里，初步形成了以台城为中心，连结县内各大圩镇的公路网。与此同时，公益至广州，三埠至江门、广州、澳门，台城至三埠，广海至江门、澳门，这几条航线也相继通航。但是台山的公路、航运交通在新宁铁路的推动下发展起来后，反过来却成为新宁铁路强大的竞争对手。

新宁铁路在推动台山建筑业的发展上，其作用也是显著的。华侨在海外劳碌终生，希望回国后办成三件大事：婚姻、建屋、买地。早在十九世纪后半期，台山华侨已陆续有人汇款回家乡修建华洋合璧的楼房供家属居住。但是在侨乡大批地修建新房，却是二十世纪初至抗日战争爆发前这三十余年间，也就是新宁铁路从通车到拆毁的时期。这不是偶然的巧合。一方面，这个时期侨汇较多，这是主要的；另一方面，这个时期有了新宁铁路，修建楼房所需的大量建筑材料，如从香港进口的水泥、钢材，从海外和县外输入的木材，都可由铁路运输，既节省了运费，又节省了时间，所以这个时期台山的建筑业一片繁

荣。根据我们调查材料，白沙的望楼岗、双龙、塘口、李井、牛路等三十三个自然村兴建的二百六十六座楼房，大都是这个时期建筑的。三合地区的二十多个华侨新村，其中不少是这个时期建筑的。陈宜禧家乡的美塘新村，全村十多幢楼房都是修建于这个时期。台山县五千座碉楼，也是在民国初年至十五年间建造的^{〔100〕}，台城和斗山、公益、大江、白沙、沙坦、四九、五十、冲葵、水南等圩镇，都是在这个时期进行大规模扩建的。

新宁铁路的建成，直接影响到台山的社会阶级结构。新宁铁路的铁路工人（包括新宁铁路属下的机器厂、印刷厂的工人）共达一千六百人，他们构成了台山县第一支现代产业工人大军。这支工人队伍集中，和外界的接触多，容易受国内外先进思潮的影响；他们大多数来自农村，和农民保持着密切的关系；加之他们的经济地位低下，政治上又毫无民主权利，因此成为当时台山社会政治生活中一支最激进的革命力量。1919年11月，公益学生发动的抵制日货运动，便得到新宁铁路工人的大力支持。铁路工人主动援助学生在公益车站搜查和焚烧日货。1921年1月香港海员大罢工，掀起了现代中国第一次工人运动的高潮。新宁铁路工人接获这个消息后，立即举行集会与募捐，大力声援与支持香港海员工人的斗争，仅新宁铁路公益火车头厂工人的捐款便达一千多银元。1923年“二七”惨案发生后，新宁铁路一千多名职工为了支援京汉铁路工人的正义斗争，抗议吴佩孚屠杀铁路工人的血腥罪行，举行了台山历史上规模最大的罢工，“打倒军阀”、“工人联合起来”的口号响彻台城，罢工代表到台山县政府请愿，县长被迫表示支持新宁铁路工人的正义行动。1925年省港大罢工爆发后，新宁铁路工人更积极配合罢工委员会派来台山的工人纠察队，进驻台山的主要港口，封锁和断绝对香港的交通，一直坚持到1926年10月。

新宁铁路工人运动的蓬勃发展，引起了国民党右派和土豪劣绅的惊慌。他们指使和扶植号称“六大寇”的陈安、伍时栋之流，于1925年拚凑了新宁铁路机器工会，并且加入了反动分子李德轩把持的广东机器工会。1926年春，在共产党的领导下，新宁铁路工人成立统一的工会组织——职工联合会筹备处。同年四月七日，台山县团局官兵二十多人持枪向铁路工人寻衅，殴打检票员，公然抢掠铁路工人的财物。铁路职工会联合筹备处领导工人举行抗议罢工。在工人罢工斗争的压力下，台山县长被迫接受惩处肇事凶手、赔偿损失、县团局长向工会道歉等要求^{〔110〕}。罢工斗争取得了完全的胜利。随后，联合会选举委员，“六大寇”又全部落选。但是反动分子并不甘心于失败。公益商团团长李监发、商会会长李朗先与“六大寇”相勾结，组织了一支暴徒武装，突然袭击和捣毁了设在公益火车站二楼的新宁铁路职工联合会办公室，接着又乘火车前往台城，捣毁了台山县职工联合会的会址。

为了反击反动派的进攻，新宁铁路职工联合会于1926年秋组织了千名工人大军集中公益。开平、新会的工人武装纠察队、农民自卫军以及广东铁路工会工人武装纠察队的

一个大队共几百人亦同时到达，支援新宁铁路职工联合会的斗争。这些工农大军汇合公益后，向盘据公益的那支暴徒武装发动进攻，全歼了“六大寇”，解除了全部暴徒的武装。工人、农民随后举行盛大的示威游行，庆祝这场斗争的胜利。不久，铁路职工联合会又发动和团结工人开展缩短工作日和增加工资的合理斗争，迫使公司同意将职工工作日从十小时减为八小时，并增加工资25%。

1927年“四·一二”反革命政变后，新宁铁路广大职工面对严重的白色恐怖的威胁，不顾个人安危，英勇机智地掩护中共广东省委派到台山领导工运的共产党员安全转移，掩护广东铁路工人武装纠察队顺利撤出公益，保存了革命力量。新宁铁路职工联合会被反动政府和铁路管理委员会查封后，铁路机器工会卷土重来，许多工人遭到残酷的迫害。数以百计的工人被解雇，铁路工人运动趋于低潮。后来，他们之中有相当一部分人积极投身抗日战争和解放战争的行列。1948年爆发的震动全县的台山汽车工人大罢工，其骨干不少就是原来的新宁铁路工人^{〔111〕}。

*

*

*

研究中国铁路问题的英国著名学者珀西·肯德在1907年出版的《中国铁路发展史》一书中曾公开断言，中国人现在实现用自己资金建筑并由中国工程师监造铁路的愿望，“未免有点为时过早”。如果让中国人的公司取代外国公司来修建中国铁路，那就得“花上五十年功夫”^{〔112〕}。可是，时间只过了两年，蒸汽机车却飞奔在由华侨资本和中国工程师修建的新宁铁路上。新宁铁路的出现，高度体现了广大华侨的爱国热忱和中国人民的志气。这就是对肯德们的回答。

华侨资本兴办的新宁铁路说明，在近代中国半殖民地半封建的社会条件下，华侨资本作为民族资本的一个重要部分，是国民经济中比较先进的资本形态，代表着比较进步的生产关系，是一种新生的力量。它的存在与发展，对于发展社会生产力、促进民族统一市场的形成、推动生产的社会化与现代化，具有积极的进步意义。但是，在旧中国三座大山的压迫下，新宁铁路和几乎所有侨资经营的企业一样，都逃脱不了亏损、停业、破产、倒闭或被吞并的历史命运。

1919年10月8日，孙中山在上海青年会发表的《改造中国之第一步只有革命》的演说中，论及如何着手改造中国的问题，这样指出：“辛亥革命以后，多数华侨，热心回国经营实业，因官吏索贿过重，致中途灰心。从这点看，从实业上改造起，也是没有希望的”^{〔113〕}。孙中山正确地看到，腐朽的政治制度乃是扼杀华侨资本发挥积极作用的桎梏。

正因为遭到帝国主义、官僚资本主义和封建主义的摧残与扼杀，新宁铁路惨淡经营三十年之后终于落得被拆毁的悲惨结局。本来，兴建新宁铁路的华侨资本和国内的其它民族资本相比较，与外国资本、官僚资本主义和封建势力的联系是较少的。但是，当它一旦投资在旧中国经营企业，就立即遭到外国资本、官僚资本主义和封建势力的包围，经常受到

打击与控制。新宁铁路公司向外国资本（虽未办成）、交通银行、官办钱局借款，并且向封建宗族势力妥协与退让，可以说是在走投无路的情况下自投外国资本、官僚资本的罗网。这正说明了华侨资本在经济上的软弱。而美国马克敦公司的侵吞巨款，日本帝国主义军事侵略对铁路造成的全面破坏，国内军阀官僚的勒索敲诈，类此事实，则是赤裸裸的掠夺与摧残。新宁铁路破产的根本原因乃在于此。

新宁铁路之遭到失败，还有一个不可忽视的因素，就是这条铁路沿线的社会经济基础不够雄厚。台山既没有需要仰赖铁路运输的工矿企业，也没有发达的农副产品可供输出。新宁铁路又未能与省内和国内的铁路干线相连接。因此，这条铁路虽然适应了侨乡社会消费的需要，但却不能发挥更大的经济效益。新宁铁路客运与货运收入的比例是四比一，输入值与输出值的比例是三十比一。这种“先天不足”的特点，给新宁铁路在经营方面造成了颇大的困难。从这一点来看，新宁铁路的历史也为我们提供了有益的教训。

注：

- [1] 另两条铁路是福建的漳厦铁路和龙溪轻便铁路。
- [2] 陶骏等：《大清律例增修统纂集成》，光绪三十四年，卷二十。
- [3] 王铁崖编：《中外旧约章汇编》，第一册，三联书店，1957年，第144—146、261—263页。
- [4] 何福海等修：《新宁县志·事纪略下》，光绪十九年；余肇谋等修：《开平县志》，民国二十二年，卷二十一。
- [5] “土人”指讲粤方言（台山话属粤方言系统）的乡民，“客人”指讲客家方言的乡民。台山客人约于十八世纪初从粤东迁徙而来。
- [6] 王大鲁：《赤溪县志》，民国九年；《新宁县志》，光绪十九年。
- [7][13] 《赤溪县志》卷八附编，开县事纪。
- [8] 据《赤溪县志》、《新宁县志》资料统计。
- [9] 《赤溪县志》卷七，纪述志，灾祥。
- [10] 李圭：《环游地球新录》卷三，《环览随笔》，《书华人寄居美国始末情形》，第28—29页。
- [11] 《台山县政公报》，《省府陈主席巡视台山对学生之演说》，台山，民国二十年，第三期，第111页。
- [12] 徐君勉：《论新宁人与兴办铁路》，原刊于《香港商报》，转引自《广东新宁铁路志》，台山，民国三年，第2页。
- [14] 李道平：《宁阳存牍》，粤东省城，光绪二十四年冬，第65页。
- [15] 《新宁县志·舆地略下》，光绪十九年。
- [16] 据张深等修：《新宁县志》，道光二十一年。
- [17] 《陈宜禧敬告新宁铁路股东暨各界书》（1921年9月），原件藏广州市博物馆；刘伯骥：《美国华侨史》，台北，1976年，第352页。
- [18] 《广东新宁铁路志》，台山，民国三年，第2页。
- [19] 《新宁县志》，光绪十九年。
- [20][21] 钟治：《新宁地理》，《新宁杂志》，1913年，第31期，第3页。

- [22] 黄朝槐:《宁阳杂存》,广州新宁明善社,光绪二十六年三月,第12页。
- [23] 余灼:《倡建宁城、新昌、冲葵、斗山、三夹铁路小引》(1904年)影印件,藏中山大学东南亚历史研究所。
- [24] 参看陈晖:《中国铁路问题》,三联书店,1955年,第30—31、39—40页。
- [25] 梅友卓:《陈公宜禧与宁阳铁路》,《广东文献》,台湾,1976年12月,第六卷第四期。
- [26] 祝秀伙:《关于侨贤陈宜禧生平史料蒐补》,《广东文献》,台湾,1979年6月,第九卷第二期。并参看陈迥常:《宁阳铁路总办陈公宜禧传略》,未刊稿,原件藏中山大学东南亚历史研究所。
- [27] 《陈宜禧启事》,刊于《中西日报》,旧金山,1905年3月5日。
- [28] 《陈宜禧敬告新宁铁路股东暨各界书》民国十年九月,原件藏广州市博物馆。
- [29] 余灼:《倡建宁城、新昌、冲葵、斗山、三夹铁路小引》,影印件,藏中山大学东南亚历史研究所。
- [30] 《中西日报》,1904年11月30日。
- [31] 《中西日报》,1904年12月14日。
- [32] 《中西日报》,1905年2月17日。
- [33] 少云:《新宁铁路公司陈宜禧拟借外债驳议》,《新宁杂志》,1911年,第18期,第3页。
- [34] 交通部交通史编纂委员会编:《交通史·路政篇》,南京,第十六册,第410页。
- [35] 参阅阿英编《反美华工禁约文学集》,中华书局,1960年;《非禁说》、《山钟集》,广东省中山图书馆油印本,1958年。
- [36] 据《中西日报》1904年12月14日、1905年4月21日、12月9日报导。
- [37] 《新宁铁路公司收到光绪三十二年二月初二日股份列》,《中西日报》,1906年3月4日。
- [38] 《中西日报》,1905年2月25日。
- [39] 《中西日报》,1905年2月17日。
- [40] 《中西日报》,1905年12月19日。
- [41] 参看刘伯骥:《美国华侨史》,第七、八章。
- [42] 《交通史·路政篇》,第十六册,第353页。
- [43] 《陈宜禧等稟商部文》,见《交通史·路政篇》,第十六册,第369页。
- [44][46] 《交通史·路政篇》,第十六册,第369页。
- [45] 少云:《新宁铁路公司陈宜禧拟借外债驳议》,《新宁杂志》,1911年,第18期,第5页。
- [47] 《交通史·路政篇》,第十六册,第259页。
- [48] 同上书,第369页。
- [49] 同上书,第366、369页。
- [50] 同上书,第368页。
- [51] 《批飭公勘新宁路线》,《中西日报》,1906年2月8日。
- [52] 据《新宁铁路建筑费进支表册》,原件藏广州市博物馆。
- [53][55] 《胡朝栋等查验福建、潮汕、新宁各路之报告》,《新宁杂志》,宣统二年,第九期,第18—19页。
- [54] 《广东新宁铁路志》,台山,民国三年,第3页。
- [56] 《交通史·路政篇》,第十六册,第379页。
- [57] 当时清政府搞“官制改革”,扩充各部。商部取消,新设这两个部。

- [58][59]《交通史·路政篇》，第十六册，第388页。
- [60]同上书，第387页。
- [61]《宁路请借外债之详情》，《中西日报》，1911年8月19日；《广东新宁铁路志》，民国三年，第7页。
- [62]《广东新宁铁路志》，民国三年，第7—8页。
- [63]据《中西日报》1911年8月19日、9月24日消息。
- [64]《新宁杂志》，1911年，第18期，第3页。
- [65]《宁路借外债之详情》，《中西日报》，1911年8月19日。
- [66]羽：《宁路拟借外债之评议》，《中西日报》，1911年9月17日。按：招商局成立于1872年，名为商办，实是官商合办。由于亏折甚巨，1885年又改为官督商办。但是，历年依然亏折。1909年又行改组，收归邮传部官办。
- [67]《陈宜禧的公开信》，《中西日报》，1911年9月12日。
- [68]据《新宁铁路公司请予立案各款》中所列材料推算。
- [69]《交通史·路政篇》，第十六册，第397页。
- [70]同上书，第399页。
- [71][72]同上书，第402页。
- [73] Correspondence, Chin Yee Hee to Judge Thomas Burke, May 17, 1920. Located at Univ. of Washington, Seattle.
- [74] Correspondence, Chin Yee Hee to Mr. Schurman, U. S. Ambassador to China, June 2, 1924; to O. Jenkins, U. S. Consul General to Conton, June 3, 1924 and July 6, 1925; to Seattle Chamber of Commerce, June 3, 1924. Located at Guangzhon municipal museum.
- [75] Chin Yu: The Sunning Railway, The Far Eastern Review, May 1934, 见 *Bulletin, Chinese Historical Society of America* Feb. 1973. Vol.8, No.2, P.7.
- [76]《商办广东新宁铁路公司辛亥年总结册》，藏广州市博物馆。
- [77][106]《商办广东新宁铁路实业估值统计册》，新宁铁路公司印，民国七年。
- [78]《宁阳火车照常开行》，《中西日报》，1914年10月8日。
- [79]《世界日报》，旧金山，1919年10月8日。
- [80]《陈宜禧敬告新宁铁路各股东暨各界诸君书》，民国十二年十二月三日，原件藏广州市博物馆。
- [81]《西江善后督办江门行署布告》，第卅二号，民国十二年十二月三日，原件藏广州市博物馆。
- [82]铁道部参事厅第四组：《铁路年鉴》，1932—1933年，南京，第二卷下，第1668页。
- [83]《整理经过及计划报告书》，藏广州市博物馆。
- [84][86]《陈宜禧敬告新宁铁路各股东暨各界诸君书》，1925年，藏广州市博物馆。
- [85]《陈宜禧呈粤军总司令文》，1925年7月2日，藏广州市博物馆。
- [87]《溯源月刊》，台山，1926年，第四期，第58页。
- [88] Correspondence, Chin Yee Hee to Judge Thomas Burke, Feb. 23, 1925. Located at Univ. of Washington, Seattle.
- [89]《陈宜禧敬告新宁铁路各股东暨各界诸君书》，1927年5月，藏广州市博物馆。
- [90]《交通史·路政篇》，第十六册，第375页。

- [91] 《陈宜禧之快邮代电》，1926年11月，藏广州市博物馆。
- [92][94] 参看《颍川月刊》，台山，1926年，第七期，第43—45页。
- [93] 《陈宜禧之快邮代电》，原件藏广州市博物馆。参看《中西日报》，1927年2月12日。
- [95] 《广东文献》，台湾，1979年6月，第9卷第2期。
- [96][97][98] 《新宁铁路整理之经过》，新宁铁路总务科编，1928年12月。
- [99] 《陈宜禧致台山股东函》，原件藏广州市博物馆。
- [100][102] 陈挺秀、马天骥：《商办新宁铁路公司节略》，原件藏广州市博物馆。
- [101] 《台山华侨杂志》，台山，1934年，第三、四期，第8—9页。
- [103] 《和平实现后建设新台山》，台山，民国二十九年，第80页。
- [104] 据笔者就地调查所得。
- [105] 据 *Bulletin, Chinese Historical Society of American* Feb. 1973, Vol. 8, No. 2, P. 2
- [107] 《新宁杂志》，1917年，第34期，第22页。
- [108] 《新宁铁路整理经过》，新宁铁路总务科，1928年12月。
- [109] 《和平实现后建设新台山》，台山，1940年，第64页。
- [110] 《颍川月刊》，台山，1926年，第1期，第82页。
- [111] 据笔者在台山调查所得资料。
- [112] 肯德：《中国铁路发展史》，李抱宏等译，三联书店，1958年版，第191—192页。
- [113] 《孙中山选集》，上卷，人民出版社，1956年版，第432页。

读者·作者·编者

浙江温岭师范叶斌读者来信指出，本刊今年第二期《郭沫若论历史剧创作》一文中将孔尚任和关汉卿、马致远并列为元代戏曲家（见第89页）是笔误。他说：“孔尚任应是清代戏剧家，而非与关汉卿、马致远同代”。

作者王剑丛复信给叶斌说：“你所指出的那段文字中，‘元代’应为‘古代’的笔误。孔尚任确是清代的剧作家，由于粗心，顺序排列不准确。”

又，同期102页第4行“完璧归赵”，“璧”误排作“壁”，也承福建南平市教师进修学校曹振道读者来信予以指出。

我们衷心的感谢读者对本刊的支持和鞭策，今后将加强责任心，努力把刊物办好。