

美国横贯大陆铁路的修建与华工的贡献

张 敏¹ 杨 非²

(1. 湖南师范大学历史文化学院 湖南长沙 410081; 2. 株洲南方中学 湖南株洲 412000)

摘 要:19 世纪下半叶,美国进入了“铁路时代”,相继修建了五条横贯大陆的铁路,构成了纵横交错的全国铁路网。华工为这些铁路的修建作出了巨大的贡献。

关键词:美国,铁路,华工,贡献

中图分类号:K712.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1004-8499(2005)02-0100-03

19 世纪 60 年代,美国南北内战结束后,国内经济迅速恢复和发展,客观上要求交通运输的改善。美国进入了铁路大发展的时代,先后完成了五条横贯北美大陆铁路的修筑工程,对美国经济的发展起了重要的促进作用。来自中国的华工队伍为美国铁路的修建付出了艰辛的劳动,做出了不可磨灭的巨大贡献。

美国横贯大陆铁路的修建是美国经济、政治发展的要求,尤其是西部大开发的需要。内战结束后,美国进入西部大开发的高潮阶段,使得交通运输条件的改善成为日益突出的问题。

首先表现在,西部矿业的兴起以及随之而来的“淘金热”,使成千上万的移民从东部或中部涌向西部。在第一条横贯北美大陆的铁路建好之前,交通主要依靠的是马车和运河。这使得人们在路上花费了大量的时间,其进程也慢,而且还容易受到天气等自然因素的影响。因此,人们迫切需要一条横贯东西的快捷交通工具。

其次,西部地广人稀,兴起的城镇依采矿点的地理位置定,彼此距离相隔甚远。人们日常生活用品等物质资料在本地得不到满足,依靠他地则需要很长时间才能得到,给生活带来诸多不便。因此西部自身的这种封闭状态亟待打破。

再次,随着美国工业化水平的提高,经济取得了较大发

展,产品开始丰富,大公司、企业的老板、资本家迫切要求开拓国内市场,尤其是西部广阔的市场。与此同时,西部的农业、畜牧业早已开始了资本主义化,商品化程度较高,农场主和牧场主也希望将其产品远销中部和东部。这样一来,东、西部之间的双向物质流动问题日益显得突出,亟待解决。

此外,扩大铁路铺设也是美国联邦政府出于促进经济发展、维护政治稳定、国家统一的考虑。19 世纪以来,美国工业化水平大幅度提高,各州的经济有了较大发展,但是这种发展显然是不平衡的。西部地区远远落后于东部。要想加快落后地区的发展,首先得从交通上加强联系;而政治上则要防止西部的某些州脱离联邦,搞独立。因此,修建横贯东西的铁路问题日益提上联邦政府的日程。

二

在铁路大规模修筑之前,主要交通工具是马车和汽船。国家基本的公路系统由各农场通往附近村镇的乡村公路组成,公路系统相互连接,人们依靠马车来旅行和运输货物。然而,大多数公路的质量不高,在很多地区同在森林中开辟的小道差不多,而且运费非常昂贵。以联邦政府为军队马匹购买燕麦为例:大西洋沿岸每蒲式耳燕麦购价 30—40 美分,而运到在西部边疆的军队要花 60 美元。^[1](P273)]因此,人们把目光转向水上运输。1812 年俄亥俄河行驶了第一条汽船,从而开始了汽船时代。随后政府大力修建运河,形成了 950 英里的运河

[收稿日期]2004-12-30

[作者简介]张敏(1980-),女,湖南衡阳人,湖南师范大学世界史 2002 级硕士研究生。杨非(1978-),男,湖南怀化人,湖南株洲南方中学高中历史教师。

网。水上运输便宜且运输量大,对美国经济的发展作出了不少贡献。然而也有诸多不利因素。如修筑运河的造价很高。宾夕法尼亚的“干线”(运河)每英里的平均成本超过 24000 美元。而且维修费也很贵,一旦遭受洪水破坏,其维修费几乎等于重新修建。如果遇到干旱之年水源枯竭或者冬季的冰冻季节,航道就要关闭。如此一来,对于新的交通工具的期待是众人的愿望,人们选择了铁路,正如埃默森所说:“美国人喜欢铁路,这小小的发明,好象铁路是他们在其中出生的摇篮似的。”^{[2](P500)}

1862 年,美国国会通过了《太平洋铁路法案》,开启了横贯大陆的铁路建设时代。为了推进铁路建设,美国联邦政府采取了两条重要措施。

第一条措施是给铁路开发公司以土地赠予。实质上就是允许私营企业在无偿划拨的国有土地上出资从事铁路建设。当时的土地政策有两大内容:一是给予当时负责第一条东西大线建造的联合太平洋公司与中央太平洋公司所需要的路基用地,以及包括建设车站、仓库、泵房、临时工房、机车厂、器械厂、附属铁路建筑物等在内的全部配套用地;二是每建筑 1 英里铁路,可以得到铁道线两侧以间隔方式划出的 5 个地块,每个地块的面积合 640 英亩。这些地块范围内的土地可由铁路公司自行定价出售或处置。在全线修通以后的 3 年内如果这些土地未能售出,则应执行联邦政府规定的每英亩土地 1.25 美元的统一价格,但出售土地的收入仍归铁路公司所有。

第二条措施是给予铁路公司以巨额贷款。凡在平原地区修筑铁路,每 1 英里可以贷给 1.6 万美元;在难度较大的丘陵地带则每英里可以贷款 3.2 万美元;而在难度更大的山区则每英里可以贷款 4.8 万美元。^{[3](P65)}对开发难度特别大的地段给予贷款的数额则更大。另外,联邦政府还规定了一条特殊政策,即在当时尚未建州的地区修建铁路可以加倍赠予土地。这样做,极大地调动了一些私营企业包括国外企业投资铁路建设的积极热情。从通过《太平洋铁路法案》起,至停止土地赠予的 1871 年止,由联邦政府赠予给各个铁路公司的土地总量达到 1 亿英亩以上,再加上由西部地区各州赠予的数千英亩土地,各个铁路公司所得到的土地为 1.8 亿英亩。这样慷慨的赠予,使铁路公司转瞬之间成为空前庞大的“土地帝国”。^{[4](P79)}

正是在多方面的共同努力下,1869 年 5 月 10 日,美国第一条横贯大陆的铁路“联合太平洋——中央太平洋铁路”终于在犹他州的普罗芒托雷峰胜利接轨。这条联结美国东西部的主干道东起奥马哈,经内布拉斯加、怀俄明、犹他、内华达,西抵加利福尼亚州的萨克拉门托,将东西两大地域连为一体。此后 20 余年的时间内又有 4 条横贯大陆的铁路先后建成,分别是:1883 年建成的北太平洋铁路。这条铁路从美国东部的明尼苏达州的德卢斯到西海岸华盛顿州的塔科马,中途经过俾斯麦、比灵斯和斯波坎。1885 年建成的圣菲铁路。这条铁路从美国东部密苏里州的堪萨斯城到西海岸边的洛杉矶,中途经过圣菲和阿尔伯克基。1887 年建成的南太平洋铁路。这条铁路从美国西海岸的旧金山到南部的新奥尔良,中途经过尤

马、图森和埃尔帕索。1893 年建成的大北铁路。这条铁路从美国东北部明尼苏达州的圣保罗市到西北部的西雅图,中途经斯波坎和迈诺特。这五条铁路干线加上以前修的,构成了纵横交错的全国铁路网。全国铁路总里程从 1870 年的 5.3 万英里上升到 1900 年的近 20 万英里,超过当时欧洲铁路里程的总和,相当于当时世界铁路总长的三分之一。^{[5](P83)}

三

美国铁路发展得如此之迅速,横贯大陆铁路的修建如此之顺利,这里面的原因很多。其中有一条重要因素是人们所不能忽视的,那就是中国华工的巨大贡献。

在横贯大陆铁路修筑之前,就已经有不少的华工来到美国,主要集中在加利福尼亚州一带。从事的工作主要是开矿掘金,拓荒种田,疏通河道等等。美国进入“铁路时代”后,资本家开始大量投资铁路建设,因而需要大量的劳动力。最初参加铁路建设的多为白人,华人被认为是“修不了铁路”的劣等工人而被摒弃。但是,随着铁路建设工程的展开,劳力缺乏的问题显得越来越严重,尤其是中央太平洋铁路公司。该公司承接的是从萨克拉门托至奥格登的西段路线,工作条件极为艰苦,很难招到白人工人。即便招来,也很快离去,转向更具诱惑力的西部淘金、采银和种植业。

1865 年 2 月,第一批 50 名华工来到中央太平洋铁路工地。他们自带给养,结成若干小组。下车后,他们草草环顾一下四周的深山老林,就井然有序地支帐篷、做晚餐,匆匆用餐、洗涮一下便早早就寝了。第二天天刚亮,华工们就手持镐头、铁锹,推着独轮小车开始干活了。整整一天,他们埋头苦干,铺就的路基十分平整,进度也非常迅速。这一切使公司承包商们既满意又惊讶。他们从此改变了认为中国人体质虚弱,不堪重体力劳动的看法。^{[6](P86)}不久,他们又召来了第二批 50 名华工,并从此一发不可收拾,接二连三地雇佣了一批又一批的在美华工,后来甚至派员到中国本土广东、福建沿海地区大量招募工人。美国人先后共雇佣了 1.5 万名华工,占修路工人总数的 90%,最高时达 1 万名。中央太平洋铁路成为华工参加时间较早,人数较多的一条铁路干线。1869 年第一条横贯大陆铁路的建成“毫无疑问是 19 世纪最伟大的工程成就”。^{[7](P53)}

中国华工在完成中央太平洋铁路以后,又投入了南太平洋铁路的建筑工程。华工约占工人总数的 75%到 80%,他们的劳动使加利福尼亚州有了第一条南北铁路,从而改变了该州的历史。为此,南加州华人历史协会于 1976 年 9 月在加州铁路线上特立一块金属牌匾,上刻“加州铁路,南北贯通,华裔精神,血肉献功”,以纪念南太平洋铁路通 100 周年。英文题为:“值此 100 周年之际,我等纪念数逾 3000 之华工为建南太平洋铁路和圣佛尔南多大隧道之功勋。”^{[8](P215)}

北太平洋铁路公司也雇佣了 15000 余名华工在华盛顿、爱达荷和蒙大拿铺设铁路。有 250 名华工在休斯顿和得克萨斯线上,600 名华工在亚拉巴马和查塔努加线上,70 名华工在新

奥尔良线上。甚至连习惯雇佣爱尔兰移民和退伍军人的联合太平洋铁路公司“在第一条横贯美国大铁路接通之后,仍雇佣了近500名华工”。在怀俄明煤矿工作的华人,夏季还兼在铁路打工,帮助“把南太平洋铁路修过了炎热的莫哈韦沙漠”,接通了旧金山与波特兰的线路。

除此之外,华工还参加了穿越圣华金峡谷的铁路干线、连接旧金山和洛杉矶的铁路,以及蒂哈查皮山口有17条隧道的环形线的修建。“在这条铁路线上,1000名华工修建了长达6975英尺的圣弗南多隧道,这是西部最长的一条隧道。”^{[9]P11}从萨克拉门托向北到波特兰的铁路线,从蒙德豪斯到本顿的铁路和横越巴拿马的铁路,也都有华工参加建设。

为修筑密织全美的铁路网,数万名华工献出了自己的汗水、鲜血乃至生命。由于偏见和歧视,华人在很长一段时间内在美国得不到公平待遇。19世纪下半叶在美修筑铁路的华工的境遇,更是低下。他们往往是在最恶劣的气候条件、最险峻的地理环境下从事最艰苦的劳动,他们的劳动时间最长,可得到的报酬却最低。哪儿工程艰苦,哪儿工程紧,华工就被派到哪儿。难怪铁路承包商克洛克在庆祝通车的盛大庆典上动情地说:“我愿意提请各位注意,我们建造的这条铁路能及时完成,在很大程度上,要归功于贫穷而受鄙视的,被称为中国的劳动阶级——归功于他们所表示的忠诚和勤劳。”^{[10] (P136)}

然而令数万名华工绝对想不到是,铁路通车之际,正是他们失业之时。铁路公司再也不用大规模地雇佣华工了。铁路源源不断地把东部的劳力运往西部,华工们失去了大量的就业机会。“不给华人一个机会”成为19世纪90年代流行全美

的排华口号。

华人和来自世界各地的移民一起为美国的经济开发和社会发展作出了巨大贡献,修建横贯美国大陆铁路是19世纪华工对美国近代社会经济发展所作的最大贡献。

参考文献:

- [1](美)吉尔伯特·C·菲特,吉姆·E·里斯.美国经济史[M].沈阳:辽宁人民出版社,1981.
- [2](美)丁·布卢姆等.美国的历程(上册)[M].戴瑞辉等译.北京:商务印书馆,1995.
- [3]万元坤.他山之石——美国西部开发史研究[M].宁夏:宁夏人民出版社,2003.
- [4]王旭.美国城市史[M].北京:中国社会科学出版社,2000.
- [5]丁则民.美国内战与镀金时代(1861年—19世纪末)[M].北京:人民出版社,1990.
- [6]陈依范.美国华人史[M].韩有毅等译.北京:世界知识出版社,1987.
- [7]丁则民.美国中央太平洋铁路的修建与华工的巨大贡献[J].史学集刊,1990(2).
- [8]邓蜀生.美国与移民——历史·现实·未来[M].重庆:重庆出版社,1990.
- [9]王寅.19世纪下半叶华工对美国铁路建设的贡献[J].历史教学问题,1999(4).
- [10]南开大学历史研究所美国史研究室.美国历史问题新探[M].北京:中国社会科学出版,1996.

[责任编辑 吴波]

The Construction of Traverse - continent Railroad in America and the Contribution of Chinese Laborer

Zhang Min¹ Yang Fei²

(1. History Culture College, Hunan Normal University, Changsha Hunan 410081;

2. Senior High School, Zhuzhou NanFang Middle School, Zhuzhou Hunan 412000)

Abstract: The late 19th century, the United States entered “The Railroad Time”, and constructed five traverse - continent railroads. The railways constituted the railroad - web all over the century. The Chinese laborers did great contribution on the construction of the railroads.

Key words: America Railroad Chinese - laborer Contribution