

民国“安正铁路”“蚌正铁路”筹建往事

高峰

“打响文化资源牌”之
“淮南历史文化撷英”
(第十季)大型征文

民国年间,安徽曾经两次规划建设通往正阳关的铁路——“安正铁路”(安庆至正阳关)与“蚌正铁路”(蚌埠至正阳关),两条铁路的筹建充满曲折,最终均“胎死腹中”。

一、

安正铁路的构想源于民国初年的1912年。史料记载,“安正铁路者,计划自本省省会之安庆,经桐城、舒城、六安,以至淮河畔之正阳关,为联络扬子江与淮河之重要路线也。”规划旨在打通长江与淮河之间的交通动脉,促进区域经济整合。

在当时财政条件下,地方资金难以独立支撑铁路建设,不得不寻求外部借款。被柏文蔚都督任命为“安正铁路”督办的管鹏经洪梦奎介绍,“从日本东亚兴业会社借款二十万元,以为本线测量经费。”借款虽解了燃眉之急,却也为后续的纠纷埋下伏笔。“未几而二次革命起,所借之款经柏文蔚用都督名义挪作别用,筑路计划于以中止。”政局突变,计划夭折。

二次革命后,北京方面安徽同乡曾试图重启计划,但北洋政府“惟恐与英国之权利冲突,开罪友邦”,不仅下令缉拿倡议人员,更解散了筹备机构。政府给出的理由是“所拟之安正铁路线路,与津浦、浦信两路相妨”,当时,中国铁路建设深受外国资本控制,英国作为津浦铁路的权益相关方,北洋政府因其抗议而却步。

安正铁路的筹建挫败并非终点,借款却引发了延续十余年的资金纠纷。向日商借款二十万元,“除由官厅挪用八万有余外,其余之十一万”下落不明。绅商们要求款项经手人程庆福公开账目,才发现其私存生息、挪用公款。

面对挫败,柏文蔚等人将原“安正铁路”规划调整,提出“安颍铁路”(安庆

经正阳关至阜阳)的新方案,试图以更宏大的规划争取支持。《筹筑安颍铁路皖省商办安正铁路一事》记载,皖北商会代表李华轩、省议员王兰亭等人积极联络各地富商,按民业铁路章程筹集股本推进。高亚宾在《安徽全省铁路计划书》中提出“北干”线路构想,计划将铁路延伸至河南,衔接陇海线,可见地方的雄心。

然而,中央与地方的利益冲突再起。交通部明确表示:“若安颍与津浦路并驾,则皖北商货输入长江者孰能舍近求远,其影响本路者甚巨。”

1913年9月14日,交通部致安徽都督倪嗣冲电:“安正线筹备处取消,并应请候管鹏。”

“……管鹏等所拟安正路线,既与两路相邻,本部察度情形,当然不能准予组织公司修筑。其所设筹备处,并应即饬令取消。管鹏系因逆迹昭著,由尊处呈准大总统严拿惩办之人,本部并风闻管鹏数月以来,未奉部准设立公司,即假借安正路招股名义,在各处招摇蒙骗;商民不悉真实,难免受其欺诈。应请俟拿到该犯,一并讯究有无上项侵诈骗情,从严讯追,以示政府保卫商民之意,实所祷盼”。

津浦铁路的垄断利益背景下,一条可能分流货源的地方铁路自然难以获得支持。

陈紫枫《柏文蔚就任安徽都督经过》:“元年五月间接任都督……管鹏为安正铁路督办,后兼内务司司长,又代行民政长”。有意思的是,孙少侯、柏文蔚、管鹏三人,此时均为安徽民国要人,且都是寿县人,尤其是管鹏,老家在寿州城西菱角嘴,与正阳关近在咫尺,结果倪嗣冲主皖,他却卷入筹资纠纷,安正铁路最终因多方因素未能推进。

二、

安正铁路和安颍铁路计划失败,皖北士绅将希望转向了“蚌正铁路”(蚌埠至正阳关)的规划。

1932年9月,大通煤矿为方便淮煤外运,请求拨庚款修筑蚌埠至正阳关铁路支线。建设委员会表示同意。9月27日,铁道部训令(第327号),令津浦铁路

管理委员会:“建议请商按庚款,修筑蚌埠正阳关铁路支线,以便交通而利煤运等情前来自。查蚌正支线为总理实业计划内海州汉口线之一段。”

训令说:“正阳关地滨淮河,为皖北通衢,众凡皖省之颍、亳、霍、六等县,豫省之光州、固始、周家口等处所产茶、菽、棉、木、米、麦、杂粮,均以该处为集中之地。该路经过地富有关矿产,已办之矿如六合之淮南煤矿及商办之大通煤矿,每日产煤达六七百吨,两矿正在逐步扩充产能,行将日渐增加。诚能商拨庚款,即时兴筑该路,不特改良皖北交通、便利两矿煤运,即铁路本身亦属有利事业,可为断言。”

然而,铁道部在回复中指出资金困难又质疑修筑的必要性:“查英庚款已指定为完成粤汉路经费,俄、意两庚款未经拨交,荷庚款指定为东北两港测验经费,实已无可指拨。惟蚌埠正阳关一带交通方面,对于客货运输有无兴筑铁路之必要,应由该路详细宣明;如宜兴筑,约需经费若干,如何筹备,应并议复,再凭核办。”

皖省府上报铁道部阐明理由:“近年以还,淮河淤塞日甚,运输困难,以致正阳关商业衰落,农村破产。拟请求兴建蚌正支路。铁道部认为皖省商民建议确有采纳必要,预计需款300万之巨,除派员勘察外,赴工商部商酌筹款办法。”

然而,铁道部复函表示,经过调查,

认为:“蚌埠至正阳关一线,系与淮河平行,本路以频年军事之余,设置未臻完备,若与平行线河流竞争运输,结果必受不良之影响……以现在中国之经济状况及交通状况言之,则兴筑此项支线尚非必要之图,如为发达皖北及豫东之货运起见,似不如利用淮河组织大规模水运,俾与铁路联络输送,必能事半而功倍。”

“蚌正支线”铁路的筹建暂时搁置。

1934年6月,正阳关各社会团体代表王召棠等再呈修筑“蚌正支线”,强调修筑该路的必要性:“正阳地位,距淮跨颍,大之为豫、鄂、皖三省孔道,小之为凤阳、阜阳、三河尖、六安、合肥、凤台、颍上、霍邱水陆舟车平均等远之枢纽,

正阳之铁路通,则以上各省各县之军事、交通、文化、农、工、商业均随之而进步”。

1935年,淮南铁路逐段建成通车,建设委员会担忧如果再修建“蚌正铁路”就会减少淮南铁路的运营量,所以改变支持修筑“蚌正铁路”的态度,认为“正阳蚌埠之间,淮河水运本可通行……蚌正之线,一时尚非必要”。

尽管正阳关商会及绅士各界“联名分呈行政院、铁道部,吁请早日动工”。但随着七七事变后,全面抗战爆发,筑路计划最终胎死腹中。

正阳关彻底与铁路擦肩而过。

三、

安正铁路与蚌正铁路的失败,反映近代中国铁路建设的多重困境。

首先,资金问题是制约铁路建设的关键因素。无论是安正铁路向日本借款导致的纠纷,还是蚌正铁路申请庚款的无果而终,基础设施建设均面临资金短缺的难题。依赖外国借款易受政治干预,而国内资本又无法支撑大型铁路建设。

其次,政治动荡严重影响了项目推进。安正铁路的失败与“二次革命”直接相关,柏文蔚将借款挪作军费,北洋政府因政治对立取消项目,都体现了政治因素对基础设施建设的干扰。

第三,列强利益冲突是另一重要因素。交通部取消安正铁路的理由是“与津浦、浦信两路相妨”,背后实际是担心与英国控制的铁路权益发生冲突。在半殖民地半封建社会的中国,铁路建设往往受到外国势力的干预。

第四,腐败问题也是不容忽视的因素。从挪用勘测经费,到程庆福私存借款利息,都暴露了当时资金管理的混乱和腐败现象的普遍存在。

无论是安正铁路还是蚌正铁路,最后都被认为可能与现有铁路(如津浦路、淮南铁路)产生竞争,制约了区域性铁路的建设。至此,正阳关两次错失铁路机遇,不但没有成为与蚌埠并立的皖北铁路交通枢纽,而且迅速衰落。而蚌埠由淮畔小镇迅速崛起,从而不可逆转地取代了正阳关的地位。

泉水叮咚(上)

李振秀

一直以为八公山是座缺水的石头山,山上植被相对单一,多是些耐旱的松柏。这个谜底,我到2014年左右才得以揭开。

一座山或高或低,若是没有水,是大缺憾。所以,就想弄清八公山是不是一座缺水的石头山。那年以后,我深入山中,踏山察水,查阅资料,反复踏勘调查,才知道八公山上有许多泉水。据史书和寿州、凤台有关史料记载:八公山景色秀美,有古泉数百眼,分布于八公山脉的峡谷山冲之间。有“三潭(黑龙潭、白龙潭、石门潭)七十二泉”之称。

明末清初有24名泉的记载。李兆洛主修的《凤台县志》所载有23个名泉,即元女泉、紫砂泉、滋泉、止泉、响松泉、洗云泉、涌泉、珍珠泉、玛瑙泉、水晶泉(大泉)、瑞泉、碧砂泉、岚秀泉、浣翠泉、云窦泉、淮泉、沉绿泉、马跑泉、奶头泉、岚香泉、沁月泉、磐泉、蒙泉。

翻阅寿县1987年版的《寿县志》也有类似记载,寿县八公山麓古有“二十四名泉”之称,实地查勘存泉20眼,即珍珠泉、玛瑙泉、水晶泉(大泉)、浣翠泉、洗绿泉、洗云泉、岚秀泉、云窦泉、元女泉、响松泉、紫砂泉、碧砂泉、瑞泉、滋泉、止泉、涌泉、磬泉、淮泉、蒙泉和马跑泉。余4泉已湮废。再将清《凤台县志》与《寿县志》所载的“名泉”相比较,清《凤台县志》所载的奶头泉、岚香泉、沁月泉、《寿县志》没有载入,而这3泉并没有湮废。再查阅其他资料,清《凤台县志》与《寿县志》尚没有记载的名泉还有:玉露泉、聚星泉、抱雪泉、浑山泉、芳泉、姊妹泉、龙窝泉等古泉。这样一看,八公山的名泉不止24眼,而是有30眼之多,更有一些隐匿在山村四野的未知名泉水,汨汨潺潺,从未间歇。

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.
<div data-bbox="828