

中国铁道博物馆藏《苏省铁路》相册探析

Research on the *Album of Kiangsu Railway* in the China Railway Museum

陈 哲

Chen Zhe

(中国铁道博物馆, 北京, 100055)

(China Railway Museum, Beijing, 100055)

内容提要: 中国铁道博物馆收藏的《苏省铁路》相册如实地记录了清末苏省铁路公司修筑的沪嘉铁路, 较为全面地展现了铁路沿线的桥梁、车站等建筑设施。同时它也反映了清末苏杭甬铁路商办的艰难历程, 见证了詹天佑与同生照相馆馆主谭景棠的交往, 是研究中国铁路史和中国早期纪实摄影的重要文物。本文根据相册内容, 结合文献资料, 对《苏省铁路》相册的拍摄时间、历史背景、拍摄者谭景棠及其与詹天佑的交往作了初步研究, 并对其历史价值及意义进行了肯定。

关键词: 《苏省铁路》相册 同生照相馆 詹天佑 铁路史

Abstract: The *Album of Kiangsu Railway* collected by the China Railway Museum faithfully records the Shanghai-Jiaxing Railway built by the Jiangsu Provincial Railway Company in the late Qing Dynasty, and comprehensively shows the bridges, stations and other architectural facilities along the railway. At the same time, it also reflects the difficult course of the Suzhou-Hangzhou-Ningbo railway business office in the late Qing Dynasty, and witnessed the communication between Jeme Tien Yow and Tan Jingtang, the owner of K. T. Thompson Studio. It is an important cultural relic for the study of Chinese railway history and early Chinese documentary photography. Based on the content of the album and combined with the literature, this paper makes a preliminary study on the shooting time, historical background, photographer of the *Album of Kiangsu Railway* and his communication with Jeme Tien Yow, and affirms its historical value and significance.

Key Words: *Album of Kiangsu Railway*; K. T. Thompson Studio; Jeme Tien Yow; history of railway

中国铁道博物馆收藏有丰富的与铁路相关的老照片,《苏省铁路》相册便是其中之一。《苏省铁路》相册记录了清末商办苏省铁路公司修筑的沪嘉铁路,较为全面地展现了沪嘉铁路沿线的桥梁、车站等

建筑设施,反映了苏杭甬铁路的艰难起步。同时《苏省铁路》相册也是同生照相馆馆主谭景棠与詹天佑交往的实物见证,是研究中国早期铁路摄影的重要文物。本文根据相关文献资料,对中国铁道博物馆藏《苏省铁路》相册的内容、拍摄时间、历史背景、拍摄者谭景棠与詹天佑的交往以及相册的历史文化价值进行了初步研究。

一、中国铁道博物馆藏《苏省铁路》相册内容及拍摄时间

中国铁道博物馆藏《苏省铁路》相册长31.5、宽25厘米，其封面、封底为黑色硬板纸，封面印有金色的“苏省铁路”四字，其下标注英文“KIANGSU RAILWAY”（图1）。

相册内共收录有16张长26.4、宽20.4厘米的银盐纸基原底放大照片，除最后一张合影外，其余15张照片，每张的左下角都配有黑底白字的照片名称标注。照片内容涉及商办苏省铁路公司修建的沪嘉铁路沿线的重要建筑设施，计有桥梁9座，站房闸门6处，从前至后标注为“上海车站”“上海火车房”“高昌庙闸门”“日晖港六十尺空铁桥”“料塘桥已成”“圆洩泾大桥二百尺二空”“□□大桥二百尺两空”“小普渡六十尺空斜桥”“北姚泾□□尺空桥”“松江二等车站”“龙华三等车

站”“龙华二十尺三空铁桥”“六吊湾上一百尺平桥”“石湖荡车站”“雪水泾二十尺三空环桥”。

相册中第7张和第9张照片的标注文字存在部分缺失，分别是“□□大桥二百尺两空”，“北姚泾□□尺空桥”。这两处的文字可以根据文献资料补齐。詹天佑在禀复邮传部验收苏路竣工情形时，曾经提到沪嘉铁路沿线河流众多，就直改弯又面临取土的困难，铺设桥梁成了解决之道：“统计造桥四十八座，涵洞六十三处，桥之大者曰北姚泾一百尺一孔，曰六吊湾一百尺两孔，又曰斜塘曰圆洩泾均二百尺两孔，其斜塘桥之两端各有二十尺环洞一个，询悉水深各一二丈至三四丈不等，潮涌溜急操作甚难。”^[1]可见沪嘉铁路上两百尺两孔的大桥有斜塘桥和圆洩泾桥，相册中第6张照片即为“圆洩泾大桥二百尺二空”，由此推断第7张照片为斜塘桥，左下角标注文字应为“斜塘大桥二百尺两空”，而第9张照片的完整标注应为“北姚泾一百尺空桥”。

相册中最后一张照片并无任何标注，是詹天佑与商办苏省铁路公司工程技术人员的合影（图2），左起依次为徐文澍、张鸿诰、王国勋、詹天佑、周少珍、薄蟾元、周良钦^[2]。相册内部封底处印有蓝色的“K. T. Thompson”上海同生照相馆印记（图3），说明其为上海同生照相馆摄制。《苏省铁路》相册本体虽然没有标注拍摄时间，但相册中最后一张合影，为推测具体的拍摄时间提供了线索。



图1 《苏省铁路》相册
中国铁道博物馆藏



图3 《苏省铁路》相册内底同生照相馆印记



图2 《苏省铁路》相册中的合影照

1906年苏省铁路公司成立后，詹天佑开始担任苏省铁路公司工程顾问^[3]。毕业于山海关铁路工程学堂并跟随詹天佑初测京张铁路线的两名工程学员徐文洞和张鸿诰，经詹天佑推荐被调往商办苏省铁路公司任职，其中徐文洞任领袖工程司^[4]。1909年5月28日，詹天佑奉邮传部的旨意从北京出发前往上海验收商办苏省铁路公司新建成的沪嘉铁路，6月5日抵达上海，6月9日在苏省铁路总理王清穆等人的陪同下从上海站“开专车督其逐段查验”^[1]，结束后很快就离开上海抵达武汉，并计划前往宜昌勘查川汉铁路^[1]。这趟短暂的上海之行，詹天佑给沪嘉铁路留下“料实工坚，建筑悉合法度，渠亦极称善”^[1]的评语。

早在詹天佑抵达之前的1909年5月30日，苏省铁路公司就已经在枫泾举办了盛大的通车典礼，“先期于各车站饰以花彩，又在枫泾（即沪嘉线之终点）搭盖彩棚容六七百人”^[5]，从相册第7张照片中可以看到铁桥两端还挂有花彩装饰（图4），可见照片的拍摄时间距离通车典礼的时间应该很近。此外，结合相册第5张照片左下角的标注“料塘桥已成”（图5）以及詹天佑和徐文洞等人在车站月台的合影，再联系詹天佑在上海短暂的停留，判断相册的拍摄时间应在1909年六七月间。

二、《苏省铁路》相册产生的时代背景

《苏省铁路》相册记录的沪嘉铁路，自上海（南）站经松江至枫泾，全长61.2千米，又称苏路、沪枫铁路，是清末苏杭甬铁路在江苏境内的一段。苏杭甬铁路后改称沪杭甬铁路，是中国近



图4 《苏省铁路》相册 斜塘桥



图5 《苏省铁路》相册 料塘桥

代铁路建设史上筹集资金最丰、工费最低、速度最快、质量最好的商办铁路^[6]。在清末收回利权、铁路商办的浪潮中，拒款废约护路的斗争贯穿了苏杭甬铁路建造的全过程。

清末，外国列强加快了侵略中国的步伐，铁路就是其重要的工具。1898年8月英国强索五路路权，其中之一即为苏杭甬铁路。清政府派盛宣怀和英商怡和洋行（代表中英银公司）签订了该路的借款草合同，后因时局变动，正约一直未曾议定^[7]^[94]。与此同时，因统治危机的加剧，清政府开始重视工商业的发展，派遣人员前往南洋各地招徕华侨回国兴办实业，甚至一反历来仇视压制结社态度，支持和鼓励商会的设立。1898年11月19日，清政府矿路总局拟定《矿务铁路公共章程》二十二条，

提出修建铁路“官办、商办、官商合办，而总不如商办……此后总以多得商办为主……”^[8] 1903年12月，清政府商部通艺司颁布《铁路简明章程》，对华洋官商资本投资中国铁路建设做出了有关规定，要求按照《公司律》规定投资铁路建设。

1905年粤汉铁路路权收归国有，各省商办铁路犹如雨后春笋般涌现，苏浙两省绅民上书清廷，要求收回路权，集股自筑苏杭甬铁路，运作成立商办公司事项。1906年3月，苏州商会倪思九等人电告商部：苏省绅商筹办苏省铁路已认定底股20万，请予注册。同月，商部章京阮惟和建议请办开（封）海（州）一路。5月，苏籍京官陆润庠、恽毓鼎等则先后请筹设江苏全省铁路公司，公举王清穆、张謇分任总、协理，商部奏报立案，拟首先修建自上海至浙江及自海州经徐州以达开封两线^[9]。6月，商办苏省铁路公司宣布成立，“先办苏嘉，续办沪嘉北路，各线以次勘办”^[10]。



图6 苏省铁路界碑
上海铁路博物馆藏

随着废约修路运动的展开，苏省铁路公司开始募集股票，每股5银元，先交的100万股为优先股，年息7厘，一年时间就募集到2332768元^{[9]104-105}。在这一时期的上海，5银元可购买1市担大米（120斤）^[11]，短短时间募集到200多万，足见人们购股的热情。这一方面是因为晚清以降风气渐开，人们已认识到铁路是营利事业；另一方面则是苏浙一带人口稠密，物产丰富，工商业发展较早，社会积累资金多，负责商办铁路的人员也因经济实力雄厚而得到较大的发言权，不为政府官员所轻易左右。由于政府干涉的减少，人民对投资自然更有信心，筹款成绩出色也就不让人意外了。

股款既集，苏省铁路公司立即邀请参加关内外工程的本国工程师前来勘测、设计和施工。沪嘉铁路自1906年冬开始测量，1907年正月正式开工，同年11月通车至松江西门，1909年3月修筑到枫泾，全路告竣，“核计全路开支约二百三十万两有余”^[5]。此外自上海龙华至日晖港码头的支线长约3.8千米，已于1907年建成，以便运入钢轨、钢梁、枕木、煤等路料。1909年7月28日，苏浙两省铁路在枫泾车站接轨，并立有路界石碑（图6），在车站东侧建机车头调头圆形大转盘，供两省机车在枫泾调头，返回始发站。机车至枫由分轨驶入大转盘，经人力推动，以180度旋转回程，但旅客不必下车换乘，车厢可直抵终点站^[12]。

但英国一直没有放弃苏杭甬铁路的修筑权。早在苏浙两省商办铁路公司成立之时，英方就向清政府施加外交压力，迫使清政府履行1898年签订的草约。清廷外务部在英国的不断施压下，自知废约无望，但在江浙两省的废约自办呼声下，也不敢与英方签订正约，左右为难之下只得选择了延宕的策略。但最终清政府还是选择向英方妥协，1908年3月6日，前外务部右参议高而谦、外务部右丞胡惟德、邮传部梁士诒与中英银公司代表人濮兰德在北京共同签订《沪杭甬铁路借款合同》二十四款。合同将苏杭甬铁路改称沪杭甬铁路，以上海为起点，连接中英银公司借款建造的沪宁铁路。借款总额为150万英镑，九三折实收，年息5厘，以30年为期，1918年12月1日起还本才可提前全数还清^[13]。

苏、浙两省商民认为这是以借为夺，迅速掀起了“拒用英款”运动。苏、浙两省铁路公司坚持不用部拨借款，利用英款不到位等违约行为，要求清廷废约、退款，撤回英国工程师，同时积极筹股，以尽量不动外务部所拨款项，甚至印刷劝股的宣传小册子，遍行发布，劝导各界参与筹股。沪、杭、苏等地

民众爱国热情高涨，虽妓女、乞丐也竞相认购一元或五元的股票^{[7][97]}。在苏、浙两省坚持不懈地斗争下，清政府及英方不得不承认沪杭甬铁路的商办地位，并将借款移作开封、徐州铁路之用。苏浙保路运动取得了最后的胜利。

这也是为何沪嘉铁路通车之日乐队、彩旗和宴请的庆祝场景特别隆重，因为这是国人自己集资修建的铁路，地方官员、绅商、民众都特别兴高采烈，《申报》《东方杂志》《民呼日报》等报纸杂志都刊登了沪嘉铁路通车盛况（图7）。1909年《图画日报》上刊登了《沪嘉铁路车站》（图8）说明其建造始末，并自豪地称：“中国自造之铁路，当以此路为始，亦当以此路为最完美。吾中国前途之福，我苏人士无上之光荣也。”^[14]同年10月，上海（南）站至杭州闸口站通车，观者如潮涌，夏衍在晚年曾回忆：“艮山门是从杭州到上海的第一站，通车的那天，整个杭州包括沿路乡村都轰动了，我母亲也高兴地带了二姊、四姊和我，背了条长板凳，带了干粮（南瓜团子），走了两里多

路，到艮山门车站附近沿线的空地，排着队去看火车这个从来没见过‘怪物’。沿线挤满了人，连快要收割的络麻地也踏平了。在盛夏的烈日下晒了两个多钟头，好容易看到一列火车从北面开来，隆隆的车轮声和人们的呼喊声融成一片，这个大场面，尽管事隔七十多年，到现在依旧是记忆犹新。”^[15]

三、《苏省铁路》相册拍摄者及其与詹天佑的交往

《苏省铁路》相册由同生照相馆拍摄制作，这家照相馆创办于光绪三十四年（1908年）腊月，早期馆址在上海北四川路，馆主为广东人谭景棠^[16]。1880—1911年间上海照相业迎来了蓬勃发展的黄金时期，在这期间创办的照相馆数量众多，保守估计也在百家之上，其中宝记、耀华、英昌、同生四家尤为出名，人称清末上海照相业的“四大天王”^[17]。同生是这四家照相馆中资历较浅的一家，但发展迅猛，至民初已家喻户晓。其早期专注铁路摄影，于清末民初之际拍摄过一系列有影响力的铁路工程作品，同时也深谙人像摄像之术，曾给孙中山拍摄过肖像照，深得其信任。1925年3月12日，孙中山病逝于北京，去世前在遗嘱上签字，“由孙夫人手托其臂，而后执笔，共分三纸写。孙之签字及孙科等字均用蓝墨水写（所制铜版上所签之字不明显即以此故）：余以中国毛笔写之，由同生照相馆当场拍出”^[18]。

从公开的同生照相馆摄影作品来看，《苏省铁路》相册应是目前同生照相馆摄制的、最早的铁路照相贴册，拍摄时间距



图7 沪嘉火车在枫泾行礼时之全景
采自1909年6卷第6期《东方杂志》



图8 沪嘉铁路车站
采自1909年《图画日报》^[14]

其成立才半年左右。对清末中国本土照相馆来说,照相用具都是舶来品,再加上铁路工程类照片纪实性和新闻性极强,拍摄成本和准入门槛都很高,没有多少人有能力 and 动力外出拍摄纯粹的铁路工程照片来进行商业销售。因此,早期从事铁路摄影的摄影师或照相馆,多受官方邀请或受报纸杂志的委托,例如上海的日成照相馆就曾于1876年7月受《申报》委托,拍摄过吴淞铁路^[19]。而同生照相馆初出茅庐就能得到拍摄沪嘉铁路的机会,应与詹天佑的帮助密切相关。

詹天佑因设计修筑京张铁路而名载史册,同样同生照相馆也因为拍摄了《京张路工摄影》而名噪一时。京张铁路是中国首条不使用外国资金及人员,由中国人自行设计并投入营运的干线铁路。这条让国人倍感自豪的铁路,包括各段工程的桥梁、隧道、车站、水塔、停车场,制造厂和铁路材料厂,各类型机车、车厢,铁路工程局机关、工程人员、官员,工程验收和通车典礼情形,都被谭景棠完美地摄入《京张路工摄影》之中。詹天佑对《京张路工摄影》十分满意,曾将其作为纪念品分赠工程人员及亲友,他在1910年3月14日给儿时好友诺索布的信中不无自豪地写道:

“寄上照片册,请存念。内有各种富有兴味的工程建筑,这是中国工程司修筑的第一条铁路。其总工程师就是你的朋友。”^{[4]86}作为拍摄者,谭景棠则得到了詹天佑赠送的“精工速肖”四字奖牌一枚,得其允许,同生照相馆可“另晒全路照片出售”^[20]。头脑灵活的谭景棠,迅速地将“精工速肖”四字奖牌制作成标识印在照片衬纸上广而告之,使同生

照相馆一时风光无两。也因此,不少人认为这就是谭景棠与詹天佑交往之始,但从《苏省铁路》相册中的合影照来看,两人的交往应早于《京张路工摄影》的拍摄。

那么谭景棠与詹天佑何时开始交往?谭景棠1876年出生于广东香山县,詹天佑1861年生于广东南海县,从年龄上来看,詹天佑长谭景棠15岁,从籍贯来看,两人籍贯所在虽相隔不远,却并非同乡。不过,詹天佑父亲的好友,推荐詹天佑参加留美幼童招考、后来成为其岳父的谭伯邨却是广东香山县人士,与谭景棠为同乡同族。但是两人交往之初究竟是通过父辈谭伯邨或是其他第三者的关系,目前无从得知,不过,有两件事值得引起注意。同生照相馆早期在《申报》上的广告曾提到自己拍摄过沪宁铁路,“前者沪宁铁路及苏杭铁路竣工,其全路建筑之形势皆经敝馆摄,一时传为神肖”^[20]。沪宁铁路,1905年4月25日开工,1908年1月通车,1908年7月正式竣工,历时三年^{[7]119},而同生照相馆创立于光绪三十四年(1908年)腊月,这说明谭景棠甚至在成立同生照相馆之前就已经拍摄了沪宁铁路竣工的照片。一个籍籍无名的摄影师居然得到拍摄沪宁铁路的机会,如前文所述,在当时的社会背景下,是极难办到的,而巧合的是,早在1904年詹天佑就接受时任中国铁路总公司督办大臣盛宣怀的邀请,担任沪宁铁路的工程顾问。詹天佑的书信中还记录了这样一件事——1906年,詹天佑有一友人刚从美国归国,仍穿西装,因为京张铁路同人均须是中国人,故必须先更换服装,才能在京张铁路就职,当时北京及天津均无假发辫出售,詹天佑曾求助过一位谭姓友人,写信询问可否先借发辫给他一用^{[4]118}。从信中的熟稔口气来看,两人关系亲密。虽然并无确切资料证明这位谭姓友人就是谭景棠,但从清末照相馆可以提供戏装照的角度来看,从摄影师处借一条假发辫显然比别处方便。

综上所述,结合《苏省铁路》相册的拍摄内容及拍摄时间来看,詹天佑与谭景棠早在《苏省铁路》相册拍摄之前就已熟识了:詹天佑验收沪嘉铁路在上海停顿的时间很短,但就在这么短的时间内,同生照相馆得以拍摄沪嘉铁路竣工验收的场面。此外,詹天佑曾经给上海的《远东时报》提供过一张肖像写真(图9),虽然并无任何同生照相馆的标记,但相片中詹天佑的服饰装扮与《苏省铁路》相册合影照别无二致,极有可能也是这一时期谭景棠的作品。



图9 詹天佑像^①
中国铁道博物馆藏

四、《苏省铁路》相册的价值及意义

1. 有助于近代沪杭甬铁路历史的研究

沪嘉铁路是沪杭甬铁路的一段，沪杭甬铁路作为中国近代商办铁路的佼佼者，因“废约拒款保路”运动在中国铁路史上占据重要地位。同时沪杭甬铁路连通上海、杭州、宁波三个城市，横跨江苏、浙江两省，便捷了彼此间的交通，“原来从上海到杭州之间小轮船需要20多小时，而现在铁路只需要6小时就可到达”^[21]，大大加强了整个地区的经济联系和文化交流。当时沪杭甬铁路所运载的主要货物有：水果、蔬菜、大米、豆类、茶叶、煤、煤油、丝及丝织品、木材、木料、柴、纸张、文具、蚕茧、食物和食糖之类^[22]，对沿线地区的

社会经济特别是农村经济的影响可谓深远，其历史十分值得人们研究。

《苏省铁路》相册记录了沪嘉铁路竣工验收时的情景，为人们了解沪嘉铁路初建景象、研究沪杭甬铁路的历史发展提供了第一手资料。沪嘉铁路自1909年建成，至今已有一百多年，这期间其站房与线路设施已经历过数次变更与改造。如1914年沪杭甬铁路收归国有后，便着手筹划由沪宁路上海站拓展联络线，沪嘉铁路首发站上海站也改称上海南站，“经由上海西站、徐家汇站至新龙华站与沪杭线衔接。此项工程于1916年完成。衔接之后，列车由沪宁路上海站可以直达杭州，旅客到达上海亦无转车之烦。同时将原有沪杭路上海站至新龙华站一段作为支线，并改沪宁上海站为上海北站，沪杭上海站为上海南站”^[23]。而上海南站已于1937年8月28日被日机轰炸成废墟。此外沪嘉铁路所经之地，多系太湖支流灌溉地区，河流水道繁杂，建成初期共造桥48座，《苏省铁路》相册记录了其中重要的9座，而这些桥梁现早已不复存在。这些改造与变故使得沪嘉铁路早已昨是而今非，但《苏省铁路》相册仍保留了它最初的模样，为这一地区铁路文化遗产的保护、研究、利用乃至恢复提供了参考。

近代以来，因为摄影术的发明，以图证史的方法开始为研究者所重视。随着晚清至民初老照片的不断发掘，其史料价值也日益被学者肯定。照片图像清晰、明确、真实、细腻，具有其他任何文献载体无可比拟的优势。用具体的图像来反映一段历史的发生，一起事件的过程，一个人物的生平，一条铁路的兴衰，一座城市的变化，比文字资料更有立体性和真实感。以《苏省铁路》相册为例，其作为中国早期铁路工程的影像资料，记录了沪嘉铁路建成初期的重要站房、桥梁等建筑，体现了当时铁路建筑的风格与特点，并展现出诸多文字材料所无法记述的细节。类似的铁路老照片为今人研究近代中国历史，保护利用早期铁路工业遗产，提供了真切具象的帮助。

2. 为中国早期摄影研究提供实物资料

在近代西风东渐的过程中，进入中国的新奇事物除了铁路，摄影也是其中较为重要的一种。在19世纪60年代前后，中国的

① 图中左上小图为《苏省铁路》末页合影中的詹天佑，右侧主图为詹天佑提供给《远东时报》的肖像。两图中的詹天佑均着竹叶纹样的外衫，当为同一时期拍摄的。

职业摄影师已在东南沿海城市出现^[24]。因迎合了人们趋时喜新的心理和社会发展的记录需求,照相业在各大城市中扩展很快,逐渐成为一门欣欣向荣的产业。清末洋务运动的兴起,也促进了照相业的发展,洋务派官员及买办在办工厂、开矿山之余,常常会找专人拍摄工程进展情况并制成照相贴册,以便更生动地向朝廷展现兴办洋务的成果。铁路作为清末重要的实业,与之相关的照相贴册也开始出现,其中又以同生照相馆拍摄的铁路工程作品知名度最高,流传最广。

作为同生照相馆早期的铁路摄影作品,《苏省铁路》相册中的照片视角较为固定,取景构图手法与其后期作品相比稍显呆板单调,例如大部分桥梁基本毫无例外地占据画面上部的三分之一处。不过在部分照片中,摄影师已经开始运用景深突出主体,譬如用桥梁下的小舟来点缀画面,使主体清晰,次要部分稍虚,用以虚衬实、虚实对比的手法来突出主体。得益于《苏省铁路》等早期作品的锻炼,谭景棠在铁路摄影上摸索出自己的风格,陆续拍摄出《京张路工摄影》《津浦铁路南段摄影集》等脍炙人口的经典之作。《苏省铁路》相册作为铁路与摄影在一个特殊历史时期结合的产物,它的存在不仅有助于研究中国早期铁路历史,对研究清末民初同生照相馆的历史以及中国早期摄影史同样有重要的意义。

参考文献

- [1] 詹天佑. 詹天佑稟复邮传部验收苏路工竣情形[N]. 申报, 1909-7-16.
- [2] 任喜贵, 贾本义. 詹天佑[M]. 北京: 中国铁道出版社, 2006: 98.
- [3] 詹同济, 黄志扬, 邓海成. 詹天佑生平志[M]. 广州: 广东人民出版社, 1995: 300.
- [4] 詹同济. 詹天佑书信选集[M]. 广州: 华南理工大学出版社, 2006.
- [5] 沪嘉铁路行开车礼纪盛[N]. 申报, 1909-5-31.
- [6] 张晓玲, 周顺世. 江苏铁路发展史[M]. 北京: 中国铁道出版社, 2015: 26.
- [7] 金士宣, 徐文述. 中国铁路发展史[M]. 北京: 中国铁道出版社, 2000.
- [8] 矿路总局暨总署会奏矿务铁路章程疏[M]//宓汝成. 中国近代铁路史资料1863—1911: 第二册. 北京: 中华书局, 1963: 328.
- [9] 关赓麟. 交通史路政编: 第十六册[M]. 南京: (国民政府)交通部、铁道部交通史编纂委员会, 1935.
- [10] 苏省铁路公司之成立[N]. 申报, 1906-6-18.
- [11] 许道夫. 中国近代粮食经济史[M]. 北京: 中国农业出版社, 2010: 62.
- [12] 中国人民政治协商会议金山县委员会文史资料工作委员会. 金山文史资料第10辑(内部资料)[G]. 1991: 102.
- [13] 曾鲲化. 中国铁路史[M]//沈云龙. 近代中国史料丛刊: 第98辑. 台北: 台湾文海出版社, 1978: 711.
- [14] 陈建华. 文以载车——民国火车小传[M]. 北京: 商务印书馆, 2017: 22.
- [15] 夏衍. 我的母亲[M]//邓九平. 寸草心: 中国文化名人忆母亲[M]. 北京: 同心出版社, 2000.
- [16] 仝冰雪. 中国照相馆史[M]. 北京: 中国摄影出版社, 2016: 343.
- [17] 张伟. 西风东渐: 晚清民初上海文艺界[M]. 台北: 台湾要有光出版社, 2003: 322.
- [18] 壮行. 孙寓吊唁记[N]. 申报, 1925-3-16.
- [19] 拍照火轮车[N]. 申报, 1876-7-15.
- [20] 北四川路老白渡桥同生照相馆. 精工速肖[N]. 申报, 1910-4-16.
- [21] 丁贤勇, 陈浩. 1921年浙江社会经济调查[M]. 北京: 北京图书馆出版社, 2008: 71.
- [22] 中华人民共和国杭州海关. 近代浙江通商口岸经济社会概况——浙海关、甌海关、杭州关贸易报告集成[M]. 杭州: 浙江人民出版社, 2002: 703-704.
- [23] 汪佩青. 沪宁、沪杭甬两路接通和统一调度的经过[G]//全国政协文史资料委员会. 文史资料存稿选编: 经济下. 北京: 中国文史出版社, 2002: 762.
- [24] 马运增, 陈申, 胡志川, 等. 中国摄影史1840—1937[M]. 北京: 中国摄影出版社, 1987: 19.