

五月十號是美洲大鐵路建成的紀念日,也是華裔美國人歷史上對國家貢獻顯著的標誌。關於它的歷史教育,應該成為華社的文化遺產宣傳的重磅內容之一。這篇文章詳細記述了築路華工當年的艱辛和奉獻,值得我們銘記和自豪。

導讀:提到在美國的築路人,首先浮上心頭的自然**是修建橫貫東西西美洲大陸鐵路的華工,建成至今已歷 151 年。讓我們就從這條鐵路開始,一起探討這段歷史,追尋築路華工的足跡。**

橫貫東西的大陸鐵路

1850 年,加利福尼亞成為美利堅合衆國的第 31 個州。以後幾年內淘金業迅速發展,人口劇增。1858 年在內華達境內第一次發現了銀礦。1861 年南北戰爭爆發後,聯邦政府需要掌控西部豐富的礦產資源支持戰爭需要,內華達迅速成為聯邦屬地,連接東部政治工業中心與西部資源要地成為迫在眉睫的需要。1862 年林肯總統簽署了家園法(Homestead Act),鼓勵東部人民向西遷移,開發人口尚稀少的西部,建設大陸鐵路的設想於是應運而生。經國會批准,這條鐵路由聯合太平洋鐵路公司(Union Pacific Railroad)承建從奧馬哈(Omaha)開始的東段,中央太平洋鐵路公司(Central Pacific Railroad, CPRR)承建大陸鐵路西段。

1863 年 1 月 8 日,中央太平洋鐵路公司在加州首府薩克拉門托(Sacramento)破土動工。計劃中的線路從加州的紐卡斯爾(Newcastle)步步高,穿越陡峭山雲終年積雪的內華達雪山(Sierra Nevada)山脈,經東坡的特拉基(Truckee),進入人煙稀少、幾無水源的內華達州沙漠。一路繼續向東,沿着內陸大盆地(Great Basin)中的洪堡河谷(Humboldt River),到達水井鎮 (Wells)後再向東北進入猶他州,在 Promontory Point 與聯合太平洋鐵路向西修建的鐵路接軌。鐵路給荒漠帶來人煙,將星星點點的礦區連接起來,沿着鐵路城鎮應運而生。現在 I-80 沿線的雷諾(Reno),溫尼馬卡 (Winnemucca),戰鬥山(Battle Mountain),隘口(Elko),水井鎮等等都是隨着鐵路建設而繁榮起來的城鎮。

這是一項美洲大地上前所未有的大工程。剛開工時,太平洋鐵路公司估計建設這條鐵路需要 5000 名勞工,於是開始在加州各地報紙上登載招募廣告。此時東部南北戰爭戰火未熄,加州蓬勃發展的採礦業和農業也都需要大量人手,市場上勞工短缺。破土兩年之後只招到了 800 人,鋪了不到 50 英里鐵軌。公司認識到完成這條鐵路必須依靠當時人稱“天朝工人”(Celestial worker)的華工。

早在 1858 年華工就已經開始在加利福尼亞州修築鐵路了。根據薩克拉門托聯合報(Sacramento Union)的報導,加利福尼亞中央鐵路公司曾僱傭了五十個華工修築薩克拉門托到瑪麗威爾(Marysville)的鐵路。沒有多久他們勤奮,堅韌,可靠的名聲就在工程界傳開。1865 年 2 月中央太平洋鐵路公司雇用了第一批華工,這些人多半是淘金時期的“金山客”。淘金進入工業規模後,華人不是被完全排擠出來就是只能做業內最底層的工作。鐵路公司付的薪金不錯,在他們看來是一個好機會。這些華工已經在美國生活、工作過一段時間,懂些英語,對當地社會有一定瞭解。開始時公司只讓他們干使用鐵鎚手推車平整路基這類最簡單的活,不久華工就開始沿着測量好的路線砍伐樹木、填挖土方、鋪設鐵軌等,逐漸全面承擔了施工中的各類工作。他們不吵不鬧、敬業,認真負責,吃苦耐勞。至 1865 年秋鐵路沿着內華達雪山西麓爬升到 Colfax 的時候,華工已經增加到 3000 多人。

當在加州再也雇不到更多華工時,中央太平洋鐵路公司轉向華人的勞工中介,直接在中國發廣告招募勞工。當時正值太平天國戰爭(1851—1864)時期,戰亂使農民流離失所,難以謀生。海外招工給他們帶來了希望。他們離開家鄉,登上太平洋郵輪 (Pacific Mail Line)越洋到達 San Francisco,轉乘河輪沿薩克拉門托河溯流而上。中央太平洋鐵路公司把他們送上山坡,加入築路華工行列。這些人不通英語,通常來自同一地方的 10 到 20 人組成一個小隊,住在同一個工棚,共同出錢雇人做中餐。每隊有一個懂英語的人作為頭目,負責從華商處採購大米、花生油、魚干、蔬菜、乾果、糖等食品和生活用品,並與工地的工頭打交道。

月底發工資的時候,這個頭目從鐵路公司領到全隊的工資,再分發到每人手里。也許是因為這種依靠中介的做法,人們才沒能在中央太平洋鐵路的工資表上找到所有華工的名字。

直到今天,中國勞務輸出中仍然可以看到這種組織方式遺留下來的痕迹。組隊的方式給出國華工提供相對熟悉和方便的生活環境,對遠離家鄉的孤獨心靈是一種慰藉,也有助於取得較高工作效率,但同時使華工依靠隊友和頭目,與外界相對隔絕。鐵路完成以後勞工需改行時他們的處境最艱難。

征服天塹的人

用“劈山開路”來形容鐵路華工極為確切。這條鐵路施工上有三大困難:1860 年代美國的工業中心在東部,除了枕木之外的各種鐵路物資:鐵軌、車輪、車廂、道釘、機車以及築路機械等只能在東部製造。那時巴拿馬

運河還沒建成,各種物資只能從海上經過南美洲端科恩角運到西海岸。從港口到工地之間也沒有良好的道路及能載重的橋樑。由於這樣長距離天價運輸成本和道路的限制,使用機械幾乎不可能,築路只得主要靠人工。

內華達山脈南北走向,鐵路要越過高山,從海拔 30 英尺的薩克拉門托開始,在直線 105 英里的距離內沿西坡爬升到海拔 7000 多英尺的 Donner

美華史記

Pass。在險峻陡峭的山體上,華工們爆破岩石,在河谷懸崖上開闢出至少 8 英尺寬的平整路基,在 6,7 千英尺的高海拔地帶,在堅硬的花崗岩山體上開鑿了 15 條隧道,總長 6213 英尺。

內華達雪山降水集中在每年 10 月到次年 4 月,1867—1868 年冬季以暴雪聞名。曾有一場大雪連續下了十多天,積雪深達 10 英尺。整個冬天的降雪總量超過 44 英尺。工人們花費大量時間清除積雪,在雪最深的地方中央太平洋鐵路公司不得不用 12 輛機車連接起來才能推出一條通道,並且在路基上方搭起總長 37 英里的防雪廊,施工才能繼續進行。

鐵路工人的宿營地隨着鐵軌的鋪設向前移動。中央太平洋鐵路公司給工人提供帳篷,很多華工還是住在工棚和地窩子里。大雪封山的季節,從地面上只能看到他們棚屋的煙囪和通氣孔。上班要穿過兩邊都是雪牆的通道,沿着雪台階下到工作面,在搖搖不定的燈光下幹活。?屢屢發生的雪崩埋葬了多少華工到現在也沒有確切的數字,只知道有些人的遺體直到第二年春天才發現。在這樣極端艱苦和危險的條件下,鐵軌依然每天一寸寸地向前延伸。

開鑿隧道的主要方法是爆破。每 30—40 個華工組成一個工程隊,由一個愛爾蘭工頭帶領。工人每天三班倒,每班工作八小時,工頭則 12 小時換一次班。也有文獻稱華工每天工作十二小時,每周工作六天。在開挖海拔最高也是最困難的 Donner Pass 隧道時,公司特別僱傭了來自英國享有盛名的 Cornish 礦工 (注解 1)。華工從隧道的一頭開掘, Cornish 礦工從另一頭。工程總負責人克拉克(Charles Crocker,注解 2)對華工的工作非常滿意。他描述這一試驗結果說: 每個星期天的早上我們來量兩邊的進展。中國人這邊每次都比 Cornish 礦工進度快,沒有輸過一次。

經過將近兩年艱苦卓絕的努力,鐵路終於穿過了內華達雪山,進入相對平緩的內陸高原盆地 Great Basin。最初的四十英里全是沙漠,沒有水源更無人煙。越過這區域到達洪堡窪 (Humboldt Sink),東來的洪堡河流到這裡耗盡了最後一滴水,最終也沒到達海洋。從這裡鐵路沿着洪堡河河谷向東,穿越 Great Basin。

在高峰期間築路的華人勞工超過萬人,工程技術人員中卻幾乎沒有華人。1868 年 9 月,當中央太平洋鐵路修到溫尼馬卡的時候,陳宜禧(Chin Gee Hee)正流落到此。幾年前,他隨回台山探親的“金山伯”來到美國,幾經輾轉此時在一位鐵路工程師家里做幫工。目睹荒漠上鐵軌不斷延伸,鐵馬



呼嘯而來,他對鐵路工程產生了極大興趣,加入了中央太平洋鐵路的築路大軍,從雜工做起。在工程師的鼓勵和指導下,他開始學習鐵路工程。聰明又勤奮的他很快掌握了一定的技術,成為工程師的助手。內華達州博物館里記載着他的事迹。

高山上的罷工

中央太平洋鐵路公司的勞工中華人佔大多數,公司也一直雇用着一定數量的白人。工資都是以當時信用最好的金幣發的,每個月月底發給工人們(表一)。表面數字上看來的同等工資其實是不平等的:公司給白人勞工提供食宿,華工的卻要自己負責。華工從早干到晚,工作時間經常超過十小時。白人工頭經常粗暴地對待華工,引起華工廣泛不滿。

1867 年 6 月 25 日,薩克拉門托東面大約 90 英里處,在 Cisco 到頂峰之間積雪仍未化盡的內華達山上開挖隧道的 3500 名華工井然有序地放下工具,走出工地,這就是歷史上記載的第一次美國華工的罷工。罷工的組織者至今不詳。華工推舉代表向公司提出三條要求:1. 每天的工作時間不超過十小時;2. 工資從每月 35 美元提高到 40 美元。3. 工頭不得打工人,保障工人找其他工作的權。

冷靜而有組織的罷工使公司大吃一驚。公司

先是打算僱傭不久前獲得自由的黑人來取代華工,這招行不通後馬上停止了供給華工糧食和各種生活用品,聲稱解雇全體罷工的華工,並拒絕給他們提供返回山下的交通工具。華工們被困在高山山,無吃無喝,也無法離開營地。八天之後飢餓的華工不得不同意復工,中央太平洋鐵路最後也不得不將他們的月工資提高了兩美元。

接軌之後去何方

1869 年 5 月 10 日,來自東西兩方的鐵路在 Utah 的 Promontory 接軌,宣告橫貫北美大陸的鐵路建成。

這條鐵路不僅將東西兩岸連接起來,也給沿線居民的生活帶來了巨大變化。溫尼馬卡地方誌稱“鐵路將外面的世界帶給溫尼馬卡,也將溫尼馬卡呈現在世界面前。有了這條鐵路,洪堡郡 (Humboldt County) 中心搬到了溫尼馬卡,今後這裡一定會繁榮起來。”洪堡河谷牧場的牛仔自豪地展望:“以後三藩市餐館里的牛肉都將是我們這里出產的。”第一列火車經過小鎮那天,人們興高采烈,聚到街上喝酒、朝天開槍,以西部特有的方式大肆慶祝了一番。

金釘雨落,沿線居民還沉浸在展望未來的喜悅中,中央太平洋鐵路公司大斧一揮,除了幾百名留在沿途各站的維修人員之外,解雇了絕大部分華工。這些華工的下落如何?

築路人行天下

一部分華工繼續在西部各州建造鐵路。南太平洋鐵路公司僱傭了一批華工,將北加州的鐵路線延伸至南加州,給南加州帶來 1880 年代的迅猛發展和繁榮。1870 年北太平洋鐵路公司(Northern Pacific Railroad)在現在的華盛頓州卡拉馬 (Kalama) 建立基地,計劃從這裡向北修築鐵路與從明尼蘇達州開始向西推進的北太平洋鐵路接軌,也招收了大量華工,卡拉馬甚至有了一座被稱為中國園(China Garden)的唐人街。有些具有豐富經驗的華工走得更遠,北太平洋鐵路蒙大拿州段,阿拉巴馬到田納西州的 Alabama and Chattanooga 鐵路,孤星州的 Houston and Texas 鐵路都留下了他們的足跡。

加州和內華達州的礦山需要修建與大陸鐵路主線連接的支線。1875 年內華達縣窄軌鐵路開工,承包商僱傭了 300 名華工,招不到更多華工情況下不得已又雇了 150 名白人。人們說:每月掙 26 美元的中國勞工,勤勞刻苦又自律,工作時間長也不抱怨;而每月拿 30 美元的白人勞工到發薪日去喝酒,一醉就是好幾天。不需多想就明白,這條鐵路主要是靠華工完成的。

三角洲的墾荒者

沒有繼續留在鐵路行業的只好改行謀生。加州中部聖華金河和薩克拉門托河彙流地帶的三角地勢低窪,西面有海水倒灌,春天融雪季節洪水頻繁,形成一片面積數百平方英里的沼澤,無人居住,只有燈芯草、香蒲等水生植物以及雜生灌木在其中自生自滅。農場主看上了這片富含腐殖質的土地,用賤價從政府手里買來。大陸鐵路修好以後,加州的農產品在東部大城市的市場上大受歡迎,



開墾這片土地有利可圖,需要的只是廉價勞動力。很多曾修築過大陸鐵路的華工轉而成為了開墾三角洲的農工。來自廣東農村的他們有排水造田的經驗。華工們趟着泥水,斬斷糾結在一起的草木,疏浚水道;修建河堤,安裝閘門,在三角州上用圍堰圍出一座座島嶼,開出一片片良田。除了種蔬菜、水果以外,這裡具有豐富水源的土地還適合種稻,加州稻米農業就是這樣發展起來的。直到今日,薩克拉門托南面仍能看到大片水田。這項工程雖然沒有大陸鐵路那樣著名,同樣給加州帶來了重要財富。

高山礦區伐木工

另一個有大量華人的行業是與礦山及鐵路密切相關的伐木業。內華達州的礦產資源非常豐富,但是白人把持的工會不準華人直接參加開採。開銀礦需用木材做巷道支架,砍樹、集材、運輸下山、送到鋸木場、將剩下的枝杈賣給礦工取暖等等,每道工序都需要大量人力。文獻記載華人在伐木業一度處於壟斷地位;1880 年代在內華達雪山森林的伐木工中有 70—80 %是華人,其中不乏改行的鐵路華工。另外一些華人勞工轉入了服務業。除了大家熟知的洗衣業,華人也在白人家里做廚師、傭人等。

從華工到勞務承包商

這一時期華工中階層分化變得更為明顯。鐵路修建期間華工中已經出現頭目,管理華工的日常生活事務並且與公司打交道。此種經歷培養了他們的領導和交流能力,鐵路完工以後他們中的許多人轉變成為勞務承包商。舊日的勞工兄弟不懂多少英文,他們幫着找工作。鐵路公司、農場主、伐木業需要華工的時候也往往找到他們。除了傭金,他們也開商店,給華工提供吃住行日常必需品。這種兩頭通吃的地位使他們在短期內得以比普通勞工快得多的速度積累起一定財富,從華工轉變成華商,與底層的勞工拉開了距離。他們的經濟與社會地位使他們能在以後的排華風潮中爭取到一定法律庇護,有些人得以全身而退,帶着多年積累下來的財富返回中國。陳宜禧就是其中的一個。

橫貫大陸鐵路完工以後,陳宜禧在伐木、港口等行業都干過活;1873 年他輾轉來到新興城市西雅圖。來自台山的同鄉陳誠學(Chin Chun Hock),介紹他加入當地很興旺的華昌公司(Wo Chong Company)做小老闆。這個公司本來做進口生意,陳宜禧參加以後主要做勞務承包。他的最大客戶就是不斷需要華工的北太平洋鐵路公司。北太平洋鐵路東起明尼蘇達的聖保羅 (Saint Paul),西達華盛頓州的西雅圖、塔科馬和俄勒岡州的波特蘭,是連接五大湖地區與太平洋出海口的重要通道。

隨着這一工程的進展,對華工的需求大大增加,陳宜禧的事業也隨之蒸蒸日上。當時的勞務承包商除了招募外也要管理工人,負責安排食宿、發工資、報稅等。由於他對鐵路工程的熟悉,以後修建這一地區的大北鐵路(Grant Northern Railroad)、西雅圖—瓦拉瓦拉鐵路的時候,他都參加了勞務承包。做這些大項目使他的公司在工商界名氣越來越大,他也逐漸上昇為華人社會的領袖人物。

1885 年 11 月附近的塔科馬地區發生反華暴亂。在市政府支持下,暴徒們把華人驅趕到火車站,強迫他們沿着這條 12 年前主要由華工建成的鐵路離開,並燒燬了他們的主店鋪房屋。西雅圖的華人也波及。陳宜禧迅速用電報向三藩市的清領事館報告情況,要求保護,並且詳細地記錄了華人財產遭受的損失。後來清政府得以根據他的記錄索取到賠償。陳宜禧在西雅圖繼續經商到 1904 年左右,以後他將在美國的生意留給兒子和女婿,自己回到中國。

中國早期鐵路建設和海歸華工

十九世紀中期,洋務運動(1861—1895)在中國興起,鐵路屬於從西方引進的科學技術中最為重要的項目之一。清朝第一條國有並長期營運的鐵路唐(山)胥(各莊)鐵路于 1881 年建成;1893 年這條鐵路延伸到天津至山海關,改稱津榆鐵路。海歸的華工們在這條鐵路的建設中起了重要作用。1896 年美國在天津的領事 Sheridan P. Read 在一份報告中詳細介紹了這條鐵路的歷史和當時運營狀況,特別提到員工中有掌握中英雙語的中國人員。1896 年 2 月工程新聞與美國鐵路會刊(Engineering News and American Railway Journal)登載了這份報告的摘要,在注釋中指出:“修築這條鐵路的工人曾經在加利福尼亞、內華達和猶他修建過貫通大陸鐵路,也修建過中央太平洋鐵路公司通往北方俄勒岡和南方洛杉磯的鐵路”。遺憾的是我們至今還沒有找到他們的名字。

上文提到的陳宜禧是對中國鐵路事業做出杰出貢獻的一位海歸。回國以後他主持建造了寧陽鐵路。這條位於中國廣東省新寧(台山)和新會境內的鐵路全長 59.3 公里,1906 年開工,1909 年通車。修建鐵路的全部資金都由海內外華人自籌,其中陳宜禧等從海外籌集的資金就有 270 多萬銀元,工程技術人員和築路工人也都是華人。台山市特地為他立碑塑像,紀念他對中國鐵路事業和家鄉的杰出貢獻。

二十多年前在加州伯克利的一個中國餐館里,老闆告訴我此地曾經是美洲大陸鐵路的一個車站,他的祖先就是修築那條鐵路的華工。時光荏苒,一百五十年過去了,有了高速公路、飛機、物流網,但是鐵路使命遠遠沒有終結。今天在西部的廣闊大地上、群山中,仍然可以看到兩三個機車推拉著長度幾英里、車廂數百節的火車,將集裝箱、石油產品、重型機械等送往各處。Amtrak 還提供芝加哥到三藩市、洛杉磯以及沿着太平洋海岸線的旅遊線路,旅人可以舒適地盡賞沿途壯麗風光。所有這一切不能不感謝流血流汗建造鐵路的前輩華工。

“他們用生命告訴我們,對任何命運都敢於擔待。而當離開的時候,留下腳印在時光的沙海。”

華工前輩們有的無聲無息地故去了,有的在排華浪潮中被殺害、被趕走了。這條鐵路是他們留下的不可磨滅的證據:沒有華工,就沒有這條橫貫鐵路,就沒有今天統一、強大的美國。1999 年 4 月 29 日,來自加州的議員 John T. Doolittle 在衆議院的演說中明確指出:華工們拿着微薄的工資,在凜冽寒天里、艱難的工作條件下胼手胝足,建成了這條鐵路。沒有他們的努力,國家的發展和前進必推遲多年。華工們的貢獻絕不可低估。由此他向華人社會深致敬意。

華工前輩的歷史功績永垂不朽。北美新視界