

近代

胡玉海 董说平 著

东北铁路与对外关系

十九世纪末二十世纪初，西方列强由自由资本主义进入垄断资本主义，疯狂地在世界范围内争夺殖民地，中国也面临瓜分狂潮。对付这次狂潮，中国爆发了义和团运动，也出现了保护利权运动。前者属于消极的民族主义，后者属于积极的民族主义。前者，遭遇了民族的牺牲，付出了沉痛的代价；后者在经历多年的持续努力和斗争后，终获聊以自慰的成绩。东北自建铁路的交涉和实施，就是其中卓有成效和熠熠闪光的一例。

辽宁大学出版社

辽宁省教育厅人文社会科学重点研究基地项目

近代东北铁路与对外关系

胡玉海 董说平 著

辽宁大学出版社

©胡玉海 董说平 2007

图书在版编目 (CIP) 数据

近代东北铁路与对外关系/胡玉海, 董说平著. —沈阳: 辽宁大学出版社, 2007. 7

ISBN 978-7-5610-5411-6

I. 近… II. ①胡…②董… III. 铁路运输—经济史—东北地区—近代 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 109305 号

责任编辑: 董晋赛
责任校对: 合力

封面设计: 邹本忠

辽 宁 大 学 出 版 社

地址: 沈阳市皇姑区崇山中路 66 号 邮政编码: 110036

联系电话: 024-86864613 网址: <http://press.lnu.edu.cn>

电子邮件: lnupress@vip.163.com

抚顺光辉彩色广告印刷有限公司印刷 辽宁大学出版社发行

幅面尺寸: 148mm×210mm

印张: 11.875

字数: 330 千字

2007 年 7 月第 1 版

2007 年 7 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978-7-5610-5411-6

定价: 28.00 元

全球化与民族主义

(代序)

一部厚厚的打印精美的书稿——《近代东北铁路与对外关系》赫然地摆上我的书案。作者以平实而严谨的学风向世人讲述一段尘封以久的历史。书中所用史料旁征博引，令人信服；书中所述事实揭密探幽，令人发指。掩卷遐思，那段历史令人想到这样一个议题——全球化与民族主义。

“全球化”，多么美好的理念。如今的人们无不给以礼赞。当卫星上天，当航天飞机进入轨道，当空间站在空中对接，当探测器到达月球，飞向木星、飞向火星，人们奔走相告：“这是人类的成功”。当可持续发展原则被多国接受，当绿色环保意识风靡各地，当保护大气臭氧层公约发布，人们彼此劝勉：“保护我们的家园，地球是我家”。

然而，全球化的歌声掩不住非洲几百万饥儿嗷嗷待哺的呼号，掩不住中东地区的炸弹轰鸣和凄厉的叫声。为什么伊拉克人不惜以肉弹袭击全副武装的美国大兵？为什么伊朗不惜冒犯众怒来保留自己核实验的权利？为什么巴勒斯坦以血肉之躯穷年累月地抗击科技先进的以色列？为什么伊斯兰世界“圣战”的号召能够鼓动人们前赴后继地斩杀伸向中东的黑手，为什么“恐怖主义”能够如影随形地给世界警察制造麻烦？

看起来是全球化遇到了障碍，实则非也，是全球化的方式遇到了对抗。问题出在怎样实现全球化。

物质生活的提高没人反对。使用家用电器改善日常生活是人们的共同愿望，洗衣机、电冰箱、微波炉、淋浴器、电烤箱、电磁炉、数码相机、录放机、传真机、电视机以及手机等迅速进入

家庭。喷气飞机、高速公路、豪华轮船、磁悬浮、通信卫星，人们都想使用，不论在亚洲、在大洋州、在中东、在非洲，有条件的人们都在使用。

一部中国近世发展史也是一部走向全球化的历史。200多年前的乾隆时期，西洋钟、呢绒开始成为王公贵族们使用的奢侈品；160多年前的鸦片战争时期，西洋钟表玩具已经家皆有之，战后洋布呢绒风靡穷乡僻壤；100至八九十年前，洋衣、洋帽、洋鞋、洋袜包装了中国人，颠覆了传统形象，抽洋烟，用洋纸，蘸洋墨水，写洋字，念洋学堂，点洋油、坐洋车、办洋务，最后在孙中山领导下建成了亚洲第一个共和制度的国家。

魏源、奕訢、李鸿章、左宗棠、沈葆楨、刘铭传、王韬、郭嵩焘、何启、马建忠、严复、康有为、梁启超和孙中山等人都从不同方面倡导和推动现代化。

智者能够透过正面影响去看负面影响。站在民族生存的立场和国家主权的立场，他们都忧心于全球化推广者的用心叵测，他们已经看出资本主义走遍世界寻找市场推销商品，要把各地的弱小国家置于自己的掌控之中。

为此，奕訢对来访的前英国公使阿礼国谈：“中国人非不知电报、铁路、轮船、开矿之利，然主权不能自操，与中国无益，虽有不如无也。”

为此，沈葆楨创办亚洲最大造船中心——福州船政局——，规定洋员只负责技术，不得干予公事。李鸿章办大量洋务，用了许多洋员也力避洋人操纵。

正是在这个意义上，我们不能简单地说1866年那次修约对于列强在中国敷电报、铺铁路的要求的拒绝是顽固和守旧，也不能简单地说初期的铁路之争是守旧和进步之争。因为这里都包含着对列强侵略的警惕，包含着对国防安危的考虑。

守旧派官员的失足在于只见树木，不见森林。他们只知洋人善于用电报传信息，用铁路、轮船运兵作战，不知中国也可以用电报、铁路、轮船强化自己、抗御外侮。那个刘锡鸿的可恶之处是他以亲历外洋的经历现身说法，宣称铁路用之外洋则可，用之

中国则不行，理由是中国的老百姓自私、愚昧而落后，对好东西一定会偷窃和破坏。

李鸿章的高明在于，他看出无休止的争论毫无意义，在最高统治者不能判断是非利害的情况下，发展才是硬道理，先干起来再说话。他修了开平矿区的运煤小铁道，然后请王公大臣们试乘，再要求将该路向两端展筑。中国铁路从无到有，从小到大的艰难发展的开端就在这里。如果有一顶“中国铁路之父”那样的桂冠，恐怕戴在他的头上没有什么不合适。毕竟是他妥善地解决了交叉在全球化与民族主义坐标上的这一复杂问题。

1904—1905年的日俄战争在中国的领土上进行，战后又抛开中国而自相让渡在华权益，然后分而治之，并都以铁路为基干，疯狂地掠夺各项资源。沙俄要推行“黄俄罗斯计划”，日本要建设“大东亚共荣圈”。这是全球化、区域化吗？是为了这个区域、这个全球所有民众的共同利益吗？否！完全是自私自利的殖民主义。

在这样大背景下，中国政府、东北地方政府以及民众为自建自营东北铁路而进行不懈的交涉，进行艰苦的建设，完全是正当的，是捍卫民族利益，任何人都没有理由加以谴责。

民族主义有积极的，有消极的两种。消极的民族主义是全球化的障碍，而积极的民族主义并不反对全球化。近代东北自建铁路是官民一体的民族主义运动，它是积极的民族主义。

康有为是世界主义者，他满怀激情地热盼世界大同的那一天，为此他撰写了名著《大同书》。但他不想在不适当的时间发表，害怕引起混乱。他一生孜孜不倦地致力于中国的独立富强，为改良政治奔走呼号。

孙中山是具有世界眼光的政治家，他胸怀开阔，赞成大亚洲主义，他所建立的共和国是美国式的民主共和国。但是，在遭遇袁世凯等北洋军阀的褻渎后，晚年规划了《建国方略》和“五权宪法”，表明他认识到民主制度的实施也必须走中国化的道路。

邓小平显然也是赞成全球化的，他十分关注全球问题，把全球的问题简化为东西问题和南北问题。东西问题是和平问题，他

主张用和平方式解决一切国际争端，反对诉诸武力；南北问题是发展问题，他主张解决欠发达国家和贫困地区的问题，发达国家和富国要作出贡献，而不是掠夺。他强调中国要对世界的发展应该做出贡献，这个贡献就是不拖后腿，全神贯注抓经济建设。他还告诫国人，将来发展了，也不要当头。这是很有深意的，就是说，发展是全球各国的事情，不要由一二个强国来主宰。这符合国际歌的精神，——我们不承认救世主——，我们也不要去当救世主。

这是全球化思想，而且是正确的全球化观念；这里面也有民族主义，是积极的民族主义。

一些经济学家强调“全球化”是经济领域里的概念，是说以资本、商品和劳动力的自由流动为标志的全球经济一体化浪潮，是不可逆转的历史潮流。面对如此大潮，世界大多数国家的政府和决策部门也都在寻求更加开放的经济政策，以便让自己的国家最大限度地享受自由贸易和全球一体化带来的巨大经济利益。

我们说，它也是一个政治概念。因为，既然推动这个经济一体化的动力涉及政治、理念以及政府的机制和政策，它就是政治概念。

有些人的“全球化”鼓吹是双重标准，要求别人是全球化，对自己是民族主义。本来已经是富国了，在贸易不利于己的情况下就推行经济壁垒主义。

美国外交关系委员会资深研究员亚当·塞格尔认为，作为一贯倡导自由贸易的全球一体化的领头羊——美国，目前在全球贸易政策方面正趋向全面保守。尽管美国由于经常账目赤字而对外国资本的依赖日益加深，但是，美国却以国家安全为由，驳回了中国收购尤尼科石油公司和 IBM 个人电脑的投资，目前参议院正在就限制外国投资问题进行辩论，美国国会对限制美中贸易的压力一浪高过一浪。现在，美国几乎每个州都制定了针对业务外包的限制。

这是不平等的，只许他“对外流动资本”，不许别人“对外流动资本”，已经背离“全球化”的概念了。在违背的同时，露

出了殖民主义的小丑。

新老殖民主义的本质是一样的。所不同的是，老殖民主义对其殖民地进行直接的政治、军事、经济控制；新殖民主义则是承认殖民地的政治独立，但通过各种手段对发展中国家进行控制、干涉与掠夺，维持不平等国际关系，并且使国际组织机构也成为推行新殖民主义的工具。

19 世纪末 20 世纪初，西方列强由自由资本主义进入垄断资本主义，疯狂地在世界范围内争夺殖民地，中国也面临瓜分狂潮。对付这次狂潮，中国爆发了义和团运动，也出现了保护利权运动。前者属于消极的民族主义，后者属于积极的民族主义。前者，遭遇了民族的牺牲，付出了沉痛的代价；后者在经历多年的持续努力和斗争后，终获聊以自慰的成绩。东北自建铁路的交涉和实施，就是其中卓有成效和熠熠闪光的一例。

我们今天说它“著有成效”和“熠熠闪光”，是出于对维护民族尊严和国家主权而斗争过的志士先贤的崇敬。在崇敬之余，更多的是悲从中来。

因为那是一个民族软弱，殖民主义横行的时代，国家的独立和民族的尊严受到任意践踏，正义的事业受到无理纠缠。那个大国沙俄把军队派到中国已经是侵略了，签约撤兵后又赖着不走。中东铁路本是中俄合股，沙俄有什么权力背着中国把南满铁道让给日本？日本得到南满铁路已经是对中国主权的侵略，有什么资格阻挠中国在东北自建铁路？铁路就是交通线，为什么在铁路之外又挖空心思无孔不入地掠取矿山开采权、森林采伐权、武装护路权？真是岂有此理。明摆着是以铁路为吸血管掠夺各种资源，并以铁路沿线为侵占第一步，然后步步进逼，最终达到全国占领的目的。

什么叫大东亚共存共荣？什么叫共同开拓？什么叫保护小邦？都是时候未到，时候一到，殖民主义的狰狞面目就露出来了。1895 年，日本不是宣称保护并帮助朝鲜改革内政吗？它一直派一个统监充当太上皇，十年后就正式宣布日韩合邦，让这个国家的君王拜倒在日本天皇的脚下。在中国，日本不以据有满铁

为满足，1931年，它撕下伪装全面占领东北；1937年更全面进攻中国。在亚洲，它发动了太平洋战争，把东南亚都置于自己的铁蹄之下。

“二战”以后，老牌殖民主义不吃香了，前殖民地国家纷纷独立，人民争取解放。超级大国就拿出新的手法加强对第三世界的剥削和控制。非洲裔社会学家阿明说，这个新手法就是使之“依附”于自己。“依附”理论是指在战后发达资本主义国家建立的世界秩序中，形式上获得独立的前殖民国家实质上仍然不得不在政治、经济上仍旧处于依附地位，被视为半殖民地、准殖民地式的生产资料、劳动力资源，分别纳入大国的势力范围。

新殖民主义的代表是英美。美国一直是最主要的推行新殖民主义的国家，而英国则十分经典地通过签订条约与协定，通过英联邦、英镑区、英联邦内特惠特，以及进行秘密活动等方式控制、干涉其前殖民地国家。

60年代是全球大动荡的年代，以电子、空间和生命科学为主导的现代科技对于资本主义的经济和社会制度造成很大的挑战，逐渐引起了社会的结构性和制度性的根本转型。西欧和日本完成战后重建，东西冷战结束，新的世界经济秩序形成，人称跨国资本主义时代。于是“全球化”的鼓吹在发达国家轰然而起。

90年代是全球经济一体化盛行的时代。以互联网技术为突破口的信息技术革命，使资本、商品和劳动力可以在全球自由流动的信念成为各国经济学家和政治家的共识。只是由于90年代末亚洲、俄罗斯和拉丁美洲的金融危机，打乱了全球经济一体化的进程。金融学界才对中国和印度限制资本流动的做法表示赞赏。随后，欧盟和美国等发达国家也相继放缓或停止了制定解放资本流动的法律程序。

这就是说“全球化”的鼓吹者们也认识到，在全球化的进程中必须充分考虑各地区各国家的具体情况。进而言之，全球化的同时必须充分考虑各民族国家的利益。

但近来又有所谓后殖民主义，它实际是文化霸权主义，是狂妄的西方文化中心主义，企图把西方文化强加于世界各地和各

民族。世界本来是多元的，文化本来是多样的。世界就因多元而生机盎然，文化就因多样而丰富我彩。每个地区每个民族的文化都有其特色，都有其存在的价值和意义。后殖民主义理所当然地遭到批评和抵制。

真正的“全球化”也许是全人类的福音，但盗用“全球化”的名义推行霸权主义就一定是和平居民的灾难。一两个超级大国出于利己的政治、经济目的，一面高唱“民主”、“人权”，一面居然逮捕一个主权国家的民选总统；在“莫须有”的罪名下，公然派兵消灭了主权国家；在推进“民主进程”的借口下向它扶植的政权派驻太上皇；在“民主改造”的口号下向某一地区强灌自己的文明。所有这些，都必然并且已经激起了持续不断的反抗。

从老殖民主义、新殖民主义到后殖民主义，人们看到强势国家始终不能平等地对待弱势民族，一再践踏“平等”、“自由”、“博爱”的人类共同信念。

从“共存共荣”到“全球化”，人们看到美好的言辞一再被盗用。

当美名被盗用，反盗用就是正义的。

当“全球化”的美名威胁到民族生存，民族主义就有存在的合理性。

论者有曰：“21 世纪是全球化的时代，21 世纪又是民族主义的时代”。诚哉斯言！

董守义

2007 年 5 月 25 日

目 录

全球化与民族主义（代序）	董守义（1）
第一章 中国人的早期铁路观	（1）
一、鸦片战争前后对铁路的模糊认识	（1）
二、拒绝外国人修筑铁路的建议	（7）
三、修筑铁路的利弊之争	（17）
四、第一条铁路建成与争论的继续	（22）
第二章 关内外铁路的修筑与交涉	（30）
一、关内外铁路的修筑	（30）
二、关内外铁路工程数次中断的原因	（36）
三、英俄对关内外铁路的争夺与路权瓜分	（43）
第三章 中东铁路与俄国势力的扩张	（50）
一、俄国“借地筑路”与国际反应	（50）
二、中东铁路修筑与列强在东北的角逐	（56）
三、交还“关内外”铁路的斗争	（67）
四、中东铁路扩张引发的矛盾与战争	（72）
第四章 日俄以铁路控制东北的战略与中国的应对	（82）
一、日俄以经营铁路控制南北满	（82）
二、清政府引外资“互均势力”的努力	（88）
三、日俄密约划分中国东北势力范围	（95）
第五章 美英与俄日争夺东北路权的角逐	（104）
一、美国“门户开放”政策及针对性	（104）
二、哈里曼的铁路收购计划及失败	（110）
三、新法铁路计划与最后流产	（117）
四、锦瑗铁路计划与日俄的反对	（122）
五、诺克斯的“满洲铁路中立化”计划的搁置	（126）

六、美、英争夺东北铁路的失败·····	(131)
第六章 “满洲六案” 交涉与日本扩张路权·····	(135)
一、破坏新法铁路计划·····	(135)
二、强行改建安奉铁路·····	(144)
三、吞并大石桥——营口铁路·····	(155)
四、攫取吉会铁路的修筑权·····	(160)
五、联结京奉铁路与南满铁路交涉·····	(166)
第七章 维护和收复中东路主权的交涉·····	(172)
一、利用日美矛盾, 实施维护中东路主权的方针·····	(172)
二、采取有力的措施反对日本武装占领中东路·····	(178)
三、驱逐霍尔瓦特收回护路权和路区主权·····	(187)
四、路区主权问题交涉与最后解决·····	(192)
五、维护和收复中东路主权交涉的几个问题·····	(195)
第八章 中日“满蒙五路”与“满蒙新五路”交涉·····	(199)
一、“满蒙五路”交涉·····	(199)
二、“满蒙新五路”的交涉·····	(219)
三、满蒙五路与新五路: 日本满蒙铁路网计划·····	(229)
四、“满蒙五路”“满蒙新五路”交涉与中国 权益的丧失·····	(235)
第九章 东北地方自主筑路的快速发展·····	(242)
一、自主筑路的对策与规划·····	(242)
二、自主筑路上的困境与破解·····	(249)
三、自主修筑的十条铁路·····	(258)
四、自主筑港的挫折与成果·····	(270)
五、自主筑路的影响与意义·····	(276)
第十章 铁路交涉的焦点与中日矛盾的加剧·····	(286)
一、近代东北铁路修筑权与铁路借款的交涉·····	(286)
二、日本利用“平行线”一说干涉东北自建铁路·····	(296)
三、中日铁路交涉矛盾加剧的形式与本质·····	(309)
近代东北铁路交涉大事记·····	(313)
后 记·····	(366)

第一章 中国人的早期铁路观

一、鸦片战争前后对铁路的模糊认识

铁路，亦称“铁道”，是使用机车牵引车辆（或使用装有动力装置的车辆）组成列车、循轨行驶的交通线路。1825年，英国司道克登（stockton）至达林登（Darlington）之间的这段铁路^①，为世界铁路之始。美国和德国分别是在英国第一条铁路建成后的5年和10年建成了自己的第一条铁路。而中国则是在世界第一条铁路修成50多年后才建成自己的第一条铁路。我国通车营业的铁路，以1876年英商怡和洋行在上海擅自修筑的淞沪铁路（窄轨）为最早，但翌年即拆毁。1881年筑成的唐胥铁路（唐山至胥各庄，今京沈铁路的一段），是我国第一条标准轨距铁路。在世界上出现第一条铁路的半个世纪后，中国人才建成唐胥铁路，这除了封闭落后的国情因素外，还有人们认识迟钝和认识模糊的问题。

铁路和火车的名词，具体是何时传入中国的？时间已不可考。据有关史料记载，在鸦片战争之前，有西方传教士所著中文书籍中，已提及铁路或轆轳路、火车或火轮车的名词。如郭士立

^① 铁路创始，一般是以1825年9月27日，英国工程师司梯芬生所制机车初驶司道克登（stockton）至达林登（Darlington）之间，作为铁路运输之最早。1828年至1830年美国建成巴尔铁摩尔（Baltimore）至阿度亥阿（Ohio）铁路。而德国是在1835年始有火车铁路。

(Karl Gutzlaff) 在其《贸易通志》一书中有较详的记述^①，并劝告中国也应仿办，“且火机所施不独有舟也，又有火轮车，车旁插铁管煮水，压蒸动轮，其后竖缚数十车，皆被火车拉动，每一时走四十余里，无马无驴，如翼自飞。欲施此车，先平其险路，铺以铁辙，无坑坎，无纡曲，然后轮行无滞。道光十年，英吉利国都两大城间，造辙路九十余里，费银四百万元，其费甚巨，故非京都繁盛之地不能用。近日西洋各国都多效之。……然地有纡曲高下不可行火轮车者，唯在填平道路，将碎石埽地，使其平坦，两旁轨辙以铁为槽，行时溜轻如飞，则一马之力牵六马之重。则皆中国所无，亦中国所当法”^②。从文中对铁路建筑要求和火车运行的原理描述看，在同时期关于这方面资料是最为详尽的，但他对英国铁路建成的时间还是搞错了，是 1825 年（道光五年），而不是 1830 年（道光十年）。

国人最早翻译介绍西方铁路知识，是林则徐的《四洲志》、魏源的《海国图志》和徐继畲的《瀛环志略》。《四洲志》一书中对美国的铁路和火轮车有较多的叙述：在美国“其不通河道者，即用火烟车陆运货物，一点钟可行二、三十里，其车路皆穿凿山岭，砌成坦途，迄今尚未完竣。如值天寒河冻，亦用火烟车驶行冰面，虽不及舟楫，而究省人力”^③。我们从这段叙述中得到关于铁路和火车的信息是模糊的。其一是“不通河道者，即用火烟车陆运货物”，似乎是说，在美国铁路已经四通八达，书中还说“陆有铁车路可达邻部”等。该书发行时距美国第一条铁路建成仅 10 年时间，不可能形成全国性的铁路网。其二认为火车“一点钟可行二、三十里”，其速度是太慢了。其三是“值天寒河冻，亦用火烟车驶行冰面”，这让人更加费解，冰面行驶火车，更是

① 郭士立 (Karl Gutzlaff)，德国人，1824 年受荷兰布道会派遣到暹罗传教，从当地华侨学会了福建方言。1831 年以前多次在中国沿海游历，散发圣经和药品，曾到过天津。1840 年郭随英国侵略军北上，任翻译兼情报官。郭氏著述颇多，其《贸易通志》约成于道光廿年（1840）。

② 《小方壺斋輿地丛钞》再补编十三，《贸易通志》第 3 页。

③ 《小方壺斋輿地丛钞》再补编十二，《四洲志》第 43 页。

大误。这表明作者似乎还不十分了解关于铁路和火车的知识，只是知道美国已经有了火车，而作者“往往将行走马车的铁辙路，与行走火车的铁路混为一谈”^①。从上述三点叙述中可看出，作者还没有看到传教士写的这方面知识，所以对于铁路的记叙多为传闻或个人的意想。

与《四洲志》相比，《海国图志》对铁路和火车的记叙有明显的进步。作者在美利坚总记中征引地球图说的记载说：“有火轮车，可住千人，一时能行百八十里，故国内多造铁轆轳之路”^②。在美利坚东部二十部中说：“其外更有火车，惟以火力旋轮，日可行千余里”^③。《海国图志》关于美国铁路和火车的记叙，多为引证，所以其表述是准确的。如火车是以火力推动车轮旋转，每日可行千里等。

徐继畲的《瀛环志略》一书，对铁路和火车的记叙，要比前两部书有了较深入的内容：“乃造铁轆轳路，（以石铺路，溶铁汁灌之，使平如砥，以利火车之行，欧罗巴各国皆有之）。以火车由陆转运，以达於海”^④。接着他又进一步阐述火车的发明：“先是欧罗巴诸国织布多用火轮机，能者推广其法，遂造为火轮船。近年美利坚又推广其法，造火轮车，而溶铁为路以速其行，亦可谓精能之至矣”^⑤。徐继畲从科技发展的角度，告诉人们从火轮机、火轮船再到火轮车，都是能者推广的。溶铁为路的认识，与前者相比是很大的进步。然而，他还是出现了火车发明于美国的错误。这说明，一方面他还没有直接看到铁路创造的书籍，而是听人们传说而写成的；另一方面可能是受《四洲志》和《海国图志》的影响，因为这两部书在美国的目下记载铁路和火车的内容较多，便误以为是美国创造。

从上述三部书看出，中国人在鸦片战争前已经对铁路和火车

① 李国祁：《中国早期的铁路经营》，台湾商务印书馆1976年版，第7页。

② 《海国图志》卷六十一，第2页。

③ 《海国图志》卷六十二，第12页。

④ 《瀛环志略》，卷六，第42页。

⑤ 《瀛环志略》，卷七，第43页。

知识有所了解。按当时的交通、信息条件，能在铁路创造后十多年开始介绍铁路和火车的知识，从时间上说，并不算晚。问题是对铁路和火车创造巨大经济价值和社会意义的认识，是模糊的。只知这是一种西方人创造的奇器，它便于交通。就是这种模糊的认识，也只是在极少数人头脑中才有，所以当时只把铁路和火车作为新鲜事来讲，并没有如何去创造或仿办的想法。

中国人对铁路朦胧印象的这种状态，是从鸦片战争前开始的，而从鸦片战争到咸丰末年的20年间，中国人对铁路和火车的知识，并没有随着时代发展而进步。所以直到咸丰末年，是入驻北京的外使开始建议中国设铜线、修铁路。当时刚刚成立的总理衙门，对铁路和火车没有认识，同时对外国人的建议心存疑虑，所以对修筑铁路的建议一律予以拒绝。

然而，在这个时期，中国也有人渴望这种新知识，极力主张兴办铁路者。咸丰九年（1859）太平天国干王洪仁玕在他的《资政新篇》中，曾主张兴办火轮车：“兴车马之利：以利便轻捷为妙。倘有能如外邦火轮车，一日夜能行七八千里者，准自专其利，限满准他人仿做。若彼愿公於世，亦秉准遵行，免生别弊。先於廿一省通廿一条大路，以为全国之脉路，通则国家无病焉。通省者阔三丈，通郡者阔二丈五尺，通县及市镇者阔二丈，通大乡村者阔丈余。差役时领犯人修葺崩破之处。二十里立一书信馆，愿为者请饷而设，以为四方耳目之便，不致上下梗塞，君民不通也。信资计文书轻重，每二十里该钱若干而收。其书要在某处交递者，车上车下，各先束成一捆，至即互相交讫，不能停车俄顷。因用火用气用风之力大猛也，虽三四千里之途，亦可朝发夕至，纵有小寇窃发，岂能漏网乎”^①。

洪仁玕作为太平天国的执政者，他虽然对铁路和火车的了解还远不如魏源、徐继畲，对火车运行原理和功能的认识，也还处于一种比较模糊的状态。但他却具有追求新知识的渴望，对修筑铁路的经济作用和社会价值似乎也有一定的认识，所以他欲主张

^① 金毓黻，田余庆等编：《太平天国史料》，第39页。

大胆试办。最终太平天国是不可能实现洪仁玕的铁路计划的，但与清朝廷大员相比，洪仁玕这种勇于接受新事物的精神，是应该肯定的。

在鸦片战争后的 20 年，洪仁玕的铁路知识仍然处于模糊的状态，但他却是主张在中国修筑铁路的第一人。与最早向中国政府提出修筑铁路的外国人梅辉立相比^①，早了 3、4 年的时间。外国人梅辉立在同治初年，向广州当局建议修铁路入江西，以便于土货的输出。1863 年（同治二年），英、美、法商人 27 家联名建议修筑上海至苏州的铁路。这两起提议是外国人最早建议中国当局修筑铁路的，但均遭拒绝。外国人在广州、苏州两地提出修路，均遭地方当局拒绝，而主张修铁路的中国人为太平天国的执政者，其修路主张只是一种愿望而已。所以直到世界上第一条铁路已运营 40 年后，在中国还没有修筑铁路的可行性方案。

1864 年（同治三年），英国的铁路专家司梯芬生来华，提倡中国修建铁路。他提出了一个计划：以汉口为中心，修建长江干线，东至上海，西及川滇与印度相连。并由清江筑支路通津京，汉口筑支路通广州，上海筑支路通宁波，福州筑支路通内地，广州筑支路通印度。为了开创风气，可先试办津京、苏沪、广州至佛山等利润厚的短线^②。司氏的铁路计划十分庞大，但司氏既不了解中国的国情，也不熟悉中国地理环境。在一个对铁路和火车的认识还相当模糊的国度里，让人们接受他的这个庞大的铁路计划是不现实的。

1865 年（同治四年）7 月，英商杜兰德在北京宣武门外铺设了 1 里长的小铁路，以人力推动^③。其目的是为了中国人见识铁路，以开风气。然而，仅 1 里铁路，却引起很大轰动，步军统

① 梅辉立、迈耶斯，威廉·弗雷德里克，英国外交官。生于澳大利亚塔斯马尼亚，1942 年全家回英国。1859 年来华，1960 年为使馆翻译学生。

② P. H. Kent: <Railway Enterprise in china> p. 2, 引自李国祁《中国早期的铁路经营》，台湾商务印书馆 1976 年版，第 13 页。

③ 《李文忠公全集》（海军函稿卷三），第 6 页有：“前此铁道一里，哄动都人，借轨短人推，未能曲尽其妙”。