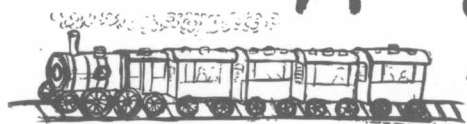


赵妮娜 著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

迷失的火车故事



赵妮娜 著



机械工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

遗失的火车故事 / 赵妮娜著. — 北京: 机械工业出版社, 2010.6
ISBN 978-7-111-30985-7

I. ①遗… II. ①赵… III. ①铁路运输—交通运输史—世界—通俗读物
IV. ①F531.9-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第111281号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑: 赵 鹏 责任编辑: 赵 鹏

封面设计: 孔 岳 责任印制: 杨 曦

保定市中国画美凯印刷有限公司印刷

2010年7月第1版第1次印刷

169mm×239mm•7.5印张•145千字

0001-3000册

标准书号: ISBN 978-7-111-30985-7

定价: 28.00元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页、由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心: (010) 88361066

门户网: <http://www.cmpbook.com>

销售一部: (010) 68326294

教材网: <http://www.cmpedu.com>

销售二部: (010) 88379649

读者服务部: (010) 68993821

封面无防伪标均为盗版



前言

找回往事， 浮现本义

寻常物品的历史常常会淹没于纷繁之中。只是这一个大巨大，是火车。

火车载着旅客和他们的心绪远去，隐喻着人生、时光和往事。

火车是心底的一个玩意儿，有点伤感，有点怀旧，多半因它是发酵剂。

经济状态和国家地理，让火车在这个国度里被宠爱了130多年。

中国铁路、中国火车，理应有既独立又温润的历史。

可是，行业性的纪录，常常是专业词语累积的喃喃自语，又强硬地固守于既定的概念。

个人对火车的记忆，则多是情绪大于史实，散落于网络和文本的角落。

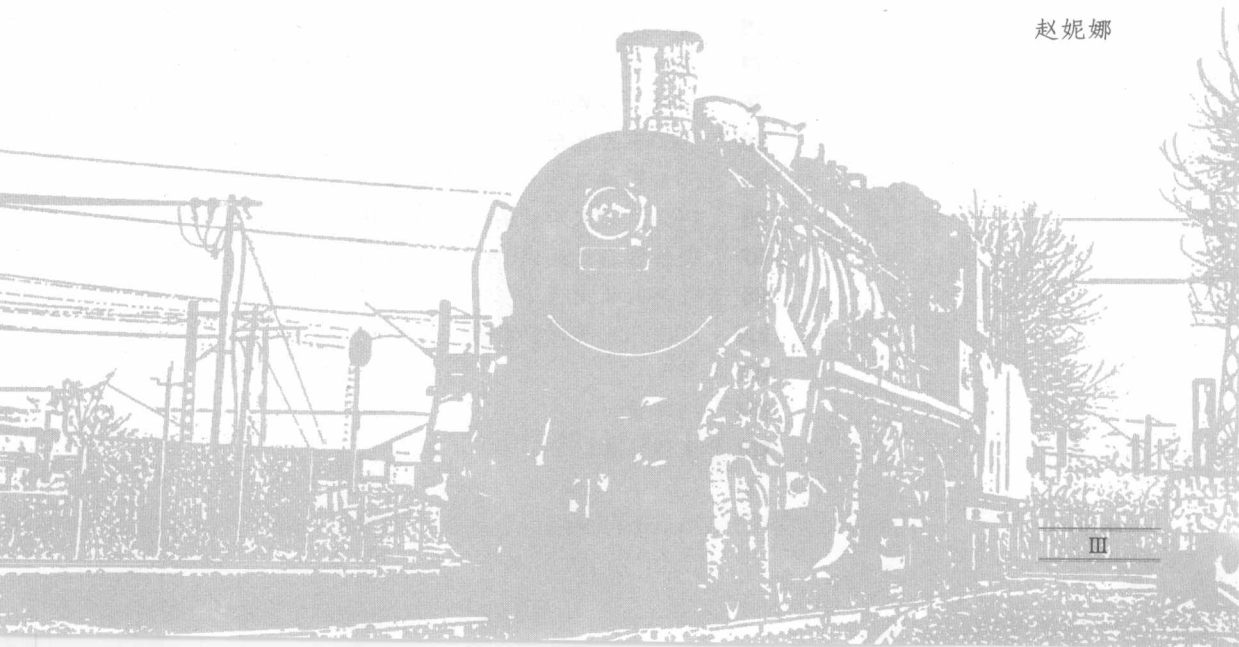
时间前行，中国火车的细碎往事，疾速地飞逝。

火车的历史，因为习惯性的思维和纪录方式，有一些已经隐身，有的正在隐身。

在这样一个稍有一点距离的旅行就多半与火车有关的国度里，火车的一些事，被我们搞丢了，遗忘了。

在这里，就是让那些被遗忘了的火车故事，慢慢地浮现，并且回归一些本意和真实。

赵妮娜



要说的是中国铁路早时一些好玩的事……



容闳的建议

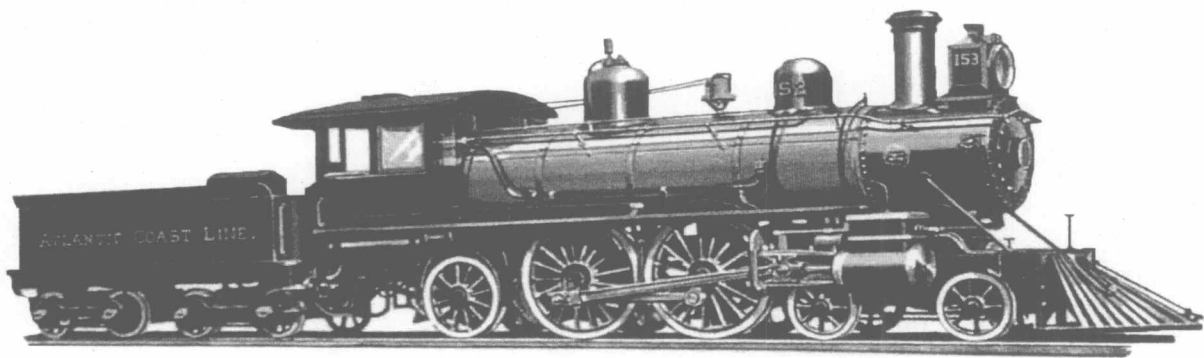
火车和留洋早早就结合在一起。火车，最初在中国，的确是个洋玩意。

容闳是中国第一个毕业于美国一流大学的留学生。这个中国式的绅士，足以成为所有中国留学生的精神偶像。他那些动人的家国故事，从纯净地建议中国修铁路开始。

1847年，容闳19岁，随校长布朗夫妇赴美，两年后考入耶鲁大学。5年毕业，获文学学士学位。

容闳的人生故事和铁路牵扯得很多，他不断地向不同的官员建议：修建铁路吧，铁路是个好东西……

历史纪录，那些听到容闳建议的官员们也都先后提出了修建铁路的倡议。只是历史的字迹里，只看到那些人的名字，而少有容闳的。





1860年，容闳冒着生命危险从上海潜入太平天国都城南京，向天国的乾王洪仁玕提出了筹备海军、创立银行、统一度量衡、兴办实业等改革建议，其中包括修建铁路。天国给了他一方官印，但没有行动。容闳对天国失望了，很绝地写下：“太平军之行为，殆无有造新中国之能力，可断言也。”那意思是说，我断言，你们没有创造新中国的能力。

1863年，容闳在安庆晋见曾国藩，提出了一整套的建议，其中包括修建铁路。曾国藩非常欣赏容闳，委派容闳出洋购买机器。1865年，容闳携所购买的一百余种机器抵达上海，创办了上海江南机器制造总局。曾之后成为力推清王朝修建铁路的主力。

1854年11月，容闳从耶鲁毕业即回国，在海上走了154天到达中国香港。漫长的行程似乎在预示着容闳的蹉跎人生。

1912年4月21日，84岁的容闳在美国哈特福德市寓所与世长辞，与美国妻子玛丽合葬于哈城西带山公墓。



耶鲁学子

1847年1月4日，个头不高的广东小伙容闳带了不多的行李，坐船去美国。98天后的4月12日容闳到达纽约。这一年，他19岁。3年后他考入耶鲁大学，并于1854年从耶鲁大学毕业。

容闳的铜像是美国著名大学校园内第一个东方人的铜像，在耶鲁大学的名人堂，容闳的铜像和毕业于该校的政界名人布什、克林顿等一起接受学生的瞻仰。

他曾先后组织三批共120名中国少年赴美留学，其中有同样毕业于耶鲁大学、后来被誉为“中国铁路之父”的詹天佑。

那一场心甘情愿的欺骗



语义和情绪上讲，我们的概念之中，欺骗就是这个事件的核心词，而从语义和情绪上讲，欺骗要大于：第一条中国铁路。

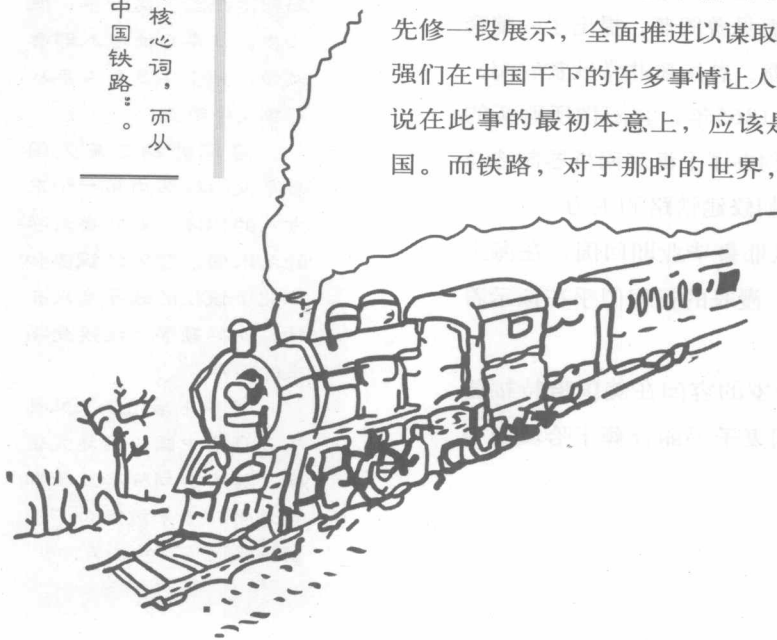
火车，我们也想要。

书里都说：1876年在上海修建的吴淞铁路，是中国领土上出现的第一条铁路。这就是英国侵略者背着中国政府和人民，采用欺骗和蒙混的手段修筑的。

中国式的教育就是重复，况且欺骗这词足以激起爱国热情。于是我们的概念之中，欺骗就是这个事件的核心词，而从语义和情绪上讲，“欺骗”要大于“第一条中国铁路”。

让政治和情绪色彩包围史实，所有的历史就会失去了最核心的分量。

130年后的今天，以现代社会的商业精神评判此事，这应该是一个典型的技术输出的案例，存在商业技巧——先修一段展示，全面推进以谋取更大商业价值。当然，列强们在中国干下的许多事情让人痛恨，但在此事上，或者说在此事的最初本意上，应该是好的——将铁路引进中国。而铁路，对于那时的世界，有着今天航天技术的地



位，而且比航天技术更为实用，更有让大众享受更高质量生活的先天素质。

一个商业事件，最后的结果是“双输”的局面：中国出钱买回了铁路，但是拆了；英方拿了28.5万两白银，不少了，但是一个宏伟的商业计划惨惨地夭折。

折戟沉沙，双方同时。

百年后再组合事件发生的地点、时间、人物，品寻那时我们别有的心情、另外的原因——或许那应该是一场心甘情愿的欺骗。因为火车，我们也想要。

慈禧那个洋派老太

在中国晚清的所有事件中，总有一个绕不开的人物——慈禧，那个女人当时的绝对权力决定了这一切。

如果说康熙是旅游爱好者，乾隆是古玩爱好者，那么慈禧这个老太太是绝对的时尚达人，外加年纪不小，地位很高。

这个女人时尚地去照相，让西方画家画西洋像，宫内的钟表告诉她西方在机械方面的力量，所以在要不要火车的问题上，她一定有足够多的犹豫不决，在事前一定会想到的一点是：那肯定比坐马车快一些吧。

所以由此推断，慈禧那个洋派老太太多少对火车到来是有一点好感的。当她不能确定此事的最终效果时，她对这件事采取了闭上双眼的态度。一方面洋人得罪得不能太多，另一方面这事也不知道最终结果，所以即使心里明白这是一个欺骗：“寻常马路=铁路”。

骗就骗吧，走着看吧。老太太心里这么想。

上海那个开埠之地

上海这个地方永远是中国的时尚先锋，100多年前就是，历史永远是今日的坚实基础。

130年前的上海洋商遍地，修铁路可以说不是西方政府的强烈



希望，而绝对是西方商人们的。资本主义的规则就是政府为商人绝对服务，那么西方政府出面就很必然了。

这个事件的发生之地上海，存在一个重要的本地人物：上海道台沈秉成。

沈道台暗自里喜欢机械，相信大炮大船的力量，是洋务运动的主力。这是主要官员一个特别值得引起注意的思想动态，所以在审视这一“欺骗”案例时，此人的这些想法在起关键作用。

有非正官方的纪录说，沈道台承诺，在自己任期内不拦这事。

试想申报可以是欺骗，为什么在修建那不短的时间里，还是不明白这欺骗，那这欺骗可是太有心甘情愿的味道了。毕竟修铁路是个大工程，到了现在修条铁路仍然有大动静，媒体肯定会说，人来车往也看得到，更不要说那个年代。

好玩的是，那地界绝对不是沈道台一个人说了算，朝廷在那地方也绝对不是这一个官员，上海也算是大清王国的重地，为什么就没有人肯定这是欺骗，并将欺骗立刻停止？

一切让“欺骗”有些了意味。

又一个老套的政治游戏

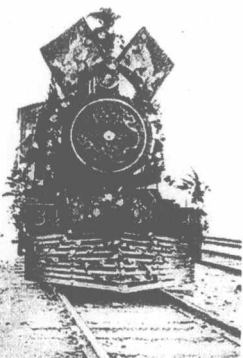
中国几千年的封建政治其实一直充满了意味，说难听一点，就是自我式的欺骗。

在这个地球上，无论汽车还是火车，车祸和车是一起到来的“双胞胎”。民众的抗议反应更多的有国家和民族情感，而不是反对火车的到来。就像我们今天一直大喊汽车和IT的自主知识产权一样。商业规则在区域存在时，永远和此区域的国家情感产生对撞。

商业无国界，地球是个大村庄。可我们就是这样难以自制地划定我们的地盘，其实自然界中连低级动物都如此，属于不可抵抗力量。

但是政治总是利用民众的力量，想一想直到小皇帝溥仪想骑车锯个门槛儿也是重大事件的清朝末年，几百年的朝政积攒了多少老朽的人物和观念。在任何一个政府中，先进和落后的人群永远是政敌，况且当时的中国朝政存在水火不容的洋务派和顽固派。

总之，火车即使运行了，大家也都喜欢，铁路还是被拆。仔细审



视，可以那么轻易地看到，这是老套的政治游戏，有着政治游戏的惨烈，只是最后直接的承受者是火车。

吴淞铁路是个政治替身，死了，导致中国火车真正到来比世界上第一条铁路晚了56年。

吴淞铁路被拆与一个大官沈葆楨有直接关系，有趣的是他是洋务运动的干将而不是顽固派人士。

如果让他解释，他一定会说坚决拆毁铁路不是反对铁路本身，是反对擅筑铁路的洋人，借此表明中国官员维护国家主权、不容洋人强权行径的坚定决心。

而身为南洋大臣，他不会说出的另一个原因是，吴淞铁路被拆事件，是始终与以李鸿章为首领的北洋大臣有竞争和矛盾的南洋大臣们，狠狠打击北洋派系的武器。

典型的政治派系之争，可怜的是出在当时政府中仅有的支持铁路的两个高级官员之间，中国第一条铁路眼睁睁地看着自己中弹倒下，没有任何办法。

不知道慈禧是否知道此事，但是这个事件里还隐隐透出了慈禧式的风格。这是个时尚的女人，这个女人的手段里一直透出一种决然的狠。火车修错了，死人了，那好，拆了吧。可能就是这么一句话，是这个女人做事时常有的风格：中间不要过渡，恶狠狠地结尾。

没有任何纪录，如果房子有录音功能，应该在夜晚到故宫去静听它们的倾诉。

最后的公正：承认愚顽

对此事的历史纪录中，在最后都为吴淞铁路惋惜，都将责任推于那个消失的末代王朝。

最后的公正之处在于承认了愚顽，但是绝对不仅仅是政府的，也有国民的。

直到现在文人们继续在研究，当时的官员中为什么普遍存在那么盲目、那么强烈的排外情绪。在我们这个内陆文化明显的国家里，国民精神里是不是群体性地有着相对保守顽固的成分，在火车到来的这个事件中，是不是深深地流露出那么一些。





当然，不可能要求一个一直都在井底的青蛙认为天很大，不是头顶的那一点。闭关自守的政策也在发挥作用。

瞧，又是政府的问题。政府也是由人组成，而且往往是精英国民，那么又说明了什么？

我们在这里做一下案件回放。

时间是19世纪50年代，火车是欧洲的工业化宠物，怀着或明或暗的目的，心怀美好或者龌龊的愿望，俄、美、英等国多次提出要在中国修建铁路。中国政府长期不同意。

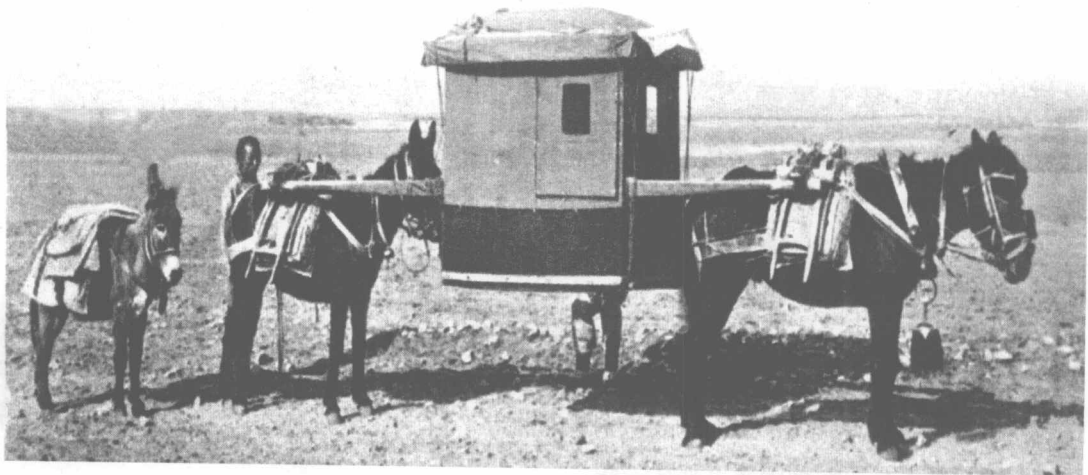
时间前行到了70年代，美国人想了一个办法，以修建一条“寻常马路”为项目向中国政府申请。被允许后，美国人将项目发包给了英商，公司对外称吴淞铁路公司。

这条铁路从上海至吴淞镇，全长14.5公里，窄轨，轨距762毫米。

1876年7月3日开通客车。刚刚运行一个月后的8月3日，火车压死一个行人。清政府决定买回铁路。

到1877年10月买断日期到来期间，铁路一直在运行，上海人们都爱坐火车。

但是不可理喻的结果是，赎回的吴淞铁路最后被拆毁。拆下的钢轨和其他器材被运到了很远的地方——中国台湾的打狗港，今日的台湾高雄港。





总是这样说

各种历史资料对吴淞铁路的描写如下：吴淞铁路是中国大地上出现的第一条营业性铁路，这条铁路是外国侵略者未经中国允许而擅自修建的。

从19世纪60年代起，英、俄、法、美等国企图攫夺中国铁路权益，为扩大对中国的侵略而多次要求在中国修建铁路，但都被清政府拒绝。在上海修建的这条铁路先由美国策划，后由英国主导。

吴淞铁路的一生

1872年12月，由美国驻上海副领事发起并有英国工商团体参与，以建筑一条“寻常马路”为名成立吴淞铁路公司。

1874年7月28日，英国商人在伦敦登记成立吴淞铁路有限公司，接收了前一公司，并以怡和洋行作为其在华代理人。同年12月开始修筑路基。该路轨距为2英尺6英寸(折合0.762米)，轨重为26磅/码(折合13公斤/米)。

1876年1月20日开始铺轨。

2月14日，以“引导号”(又译“先锋号”)蒸汽机车牵引料车运行。这是中国铁路第一次有蒸汽机车行驶。

6月30日，吴淞铁路上海至江湾段5公里的铁路建成。

7月3日，吴淞铁路公司售票运营。

10月24日，清政府在沿线人民反对筑路呼声日烈和察觉英人未经准许而擅自修建铁路的情况下，经与英方多次交涉，中英双方签订《收买吴淞铁路条款》。议定由中国以白银28.5万两买回吴淞铁路，英方应在定约之日起，停止未完工程的施工。但英方不守信用，仍继续施工。

12月1日，上海至吴淞镇全长14.5公里的吴淞铁路全线竣工通车。

1877年10月底，中方还付齐款，铁路拆除。



中国最早的铁路客运之妇孺时尚



在中国，第一批以购票方式坐上火车的人中，妇女和小孩占了大半。

中国第一批火车票的销售，证明了一个商界理论：女人和孩子的钱好挣。在中国，第一批以购票方式坐上火车的人中，妇女和小孩占了大半。

我们最需要保护的妇女和儿童第一批自己买票坐车，而此前20多年，中国政府拒绝火车、中国人痛恨火车的根本原因，却正是它的不安全，甚至由不安全引至邪恶。这真是自己不给自己面子的事。

1876年6月30日，吴淞铁路上海至江湾段5公里的铁路建成，英商就打算通车，展示的成分在此时已时隐时现。所以，请柬150张发给了洋人，却有1000多张是给中国人的。

国人感觉好极：如腋下羽翼，足登烟云。中国人要夸什么好，一定是世界上最夸张



的评议，那时的火车速度最多也就一小时三四十公里顶天了。

7月3日，吴淞铁路公司的售票告示就出来了：即日正式启运，票价分三等，上座大洋半块，中座减半，下座再减半。

这肯定是中国最早的铁路票价表，最早的铁路售票。

这绝对是不便宜的票价。那时候一个工薪阶层一个月也就挣个一两大洋。但是，首开当日，却是盛况空前，时间还没有到，上海人已持票上车，所有车厢顷刻满员。

这是那一年那个城市最大的时尚。人们的热情，有如现在在一个大型商场刚开业时搞酬谢营销的盛状，而且，绝对比那种更疯狂。因为那个喷着气吐着烟的铁家伙、那些跟在后面跑的小房子，毕竟是我们绝对没有见过的。

上海人对时尚的追崇精神比其他任何一个中国城市的人们都要敏锐、强烈。在那个年代，他们也绝对比其他地方的人们开放乐观。工业技术的好处、一种可以享受的出行方式、一个可以引为时尚和骄傲的物件，只要这一切在内心，足够认定火车了。

上海人的这种感觉一时也是国家中一些先进人士的感觉。有经济实力的，甚至专程跑来，坐一坐火车。



编组和运营

吴淞铁路当时列车编组为7辆四轮小客车，满载约乘坐150人。

列车每日往返7次，运行时速24~34公里，列车全程运行35分钟。

运送旅客16万人次

第一个月的乘客达17527人次，90%坐的是三等车。坐三等车的乘客中，有1/3是特来体验这种新式运输工具的。

由于参观者多是当日往返，于是公司立即推出比单程票略为便宜的往返客票。这就吸引了更多的乘客，经营得相当红火，从全线通车之日算起的不到9个月时间内，共运送旅客16万人次。

没有一人不露喜色

此处素称僻静，罕见过客，今忽有火车经过，即见烟气直冒，而又见客车六辆，皆载以鲜衣华服之人，乡民有不啻为奇观乎？是以尽管面对铁路，停工而呆视也。或有老妇拄杖而张口延望者，或有少丰荷锄而痴立者，或有弱女子观之而嬉笑者，至于小孩或惧怯而依于长老前者，仅见数处，则或牵牛惊看似做逃避之状者，然究未有一人不面带喜色也。1876年7月10日的《申报》以《民乐火车开行》为题，很高兴地报道。

首先是商业 而不是诡计

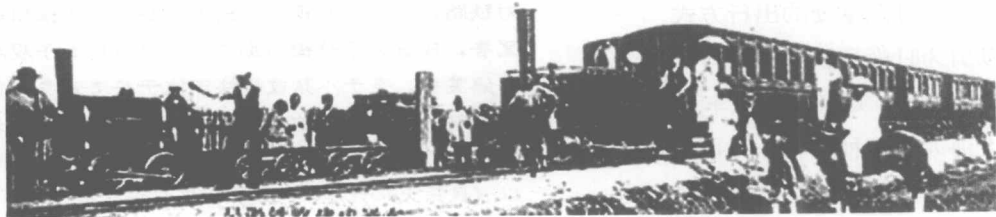
旧中国的事，落到底还是一个场子，这个场子叫官场不叫商场。吴淞铁路被拆，是记入1877年中国历史的雷人之事。

有一种心理：别人总是欺负我，于是别人对我的种种行为全是阴谋诡计，没有丝毫好意……

站在第三方的角度去看中国铁路兴建之初的故事，首先明确地看到是商业推力，而不是阴谋诡计。

在一系列行动中，火车的发明国英国是主力。

1865年，英国人杜兰德在北京宣武门外修建了一条一里长的小铁路，这是有文字记载的在中国



大地上出现最早的一条铁路。不过它从性质来说是个展品，与现在在北京宣武门崇光百货的门口搭一个舞台，音响加美女地推广商品属于同一种行为。不过修条铁路和搭个舞台，那成本今天的人的也算得出相差太多，但是杜兰德在150多年前就不惜投入成本了，这是什么样的决心？这是一个商人的决心。

最后的结果是杜兰德在中国赔大了，铁路被拆，在后面的历史文献里，再也找不到这位勇敢商人的名字。

这时是1866年初，距日本明治维新还有两年。

1873年同治皇帝大婚，英国商人打算送给中国皇帝一条短短的铁路作为结婚礼品。五万英镑捐款都在英国筹好了，清政府这次出奇地廉洁自律，坚决不收。英国商人不惜本钱拍马屁的计划又泡汤了。

之后，是吴淞铁路的修建和拆毁。

中国的事，落到底还是一个场子，这个场子叫官场不叫商场。

上海的外交事务是由南洋大臣管辖的。在场子上，那是李鸿章的对家。

1877年10月20日，中国政府28.5万两白银购路款全部给英国人付清了，可怜的铁路立即被停运，南洋派的代表沈葆楨下令把这条铁路拆掉。

吴淞铁路被拆，是记入1877年中国历史的雷人之事。

你很穷，你落后，你以为关门闭户就没事了，那结果只会更穷更受人欺负。最好的防卫不是把自己禁锢起来，而是交往中主动学习别人强大自己。

清朝的故事，是失败的例证，铁路是其中重要的一项。



商人杜兰德

1865年，英国商人杜兰德在北京宣武门外修建了一条一里长的小铁路。这是中国出现最早的一条铁路。不久，清统治者以“观者骇怪”为由，勒令把它拆掉。

被淡忘的为一个人修的铁路

1901年，慈禧想要坐火车到西陵祭陵，于是清廷紧急筹措修建京汉铁路高碑店站到梁各庄皇陵的支线。时任关内外铁路总办的“留美幼童”梁如浩主持此事，他推荐了詹天佑。詹天佑崭露头角，在不易施工的冰天雪地，指挥工程迅速完竣。准确地说，“中国人自建的第一条铁路”不是京张铁路，而是这条铁路，它只有37公里，为一个人祭祖修筑的铁路。人们有意无意地淡忘了它。