

雅理译丛 田雷主编

THE HIDDEN HISTORY OF THE
UNDERGROUND RAILROAD

GATEWAY TO FREEDOM

自由之路

“地下铁路”秘史

ERIC FONER

〔美〕埃里克·方纳 著 焦姣 译



GATEWAY TO FREEDOM

The Hidden History of
the Underground Railroad



自由之路 「地下铁路」秘史

〔美〕埃里克·方纳 (Eric Foner) 著 焦姣 译

中国政法大学出版社

2017 · 北京

GATEWAY TO FREEDOM: The Hidden History of the Underground Railroad
by Eric Foner
Copyright © 2015 by Eric Foner
Simplified Chinese translation copyright © 2017
by China University of Political Science and Law Press Co., Ltd.
Published by arrangement with the author through
Sandra Dijkstra Literary Agency, Inc. in association with
Bardon-Chinese Media Agency
ALL RIGHTS RESERVED
版权登记号: 图字 01 - 2015 - 6142 号

本书出版得到北京大学法治研究中心·丽达研究基金的支持

图书在版编目(CIP)数据

自由之路:“地下铁路”秘史/(美)埃里克·方纳著;焦姣译. —北京:中国政法大学出版社, 2017.3
ISBN 978-7-5620-7353-6

I. ①自… II. ①埃… ②焦… III. ①美国—历史—1830-1860 IV. ①K712.42

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第032044号

出版者	中国政法大学出版社
地址	北京市海淀区西土城路25号
邮寄地址	北京100088信箱8034分箱 邮编100088
网址	http://www.cuplpress.com (网络实名: 中国政法大学出版社)
电话	010-58908524(编辑部) 58908334(邮购部)
承印	北京华联印刷有限公司
开本	650mm×960mm 1/16
印张	20 插页24
字数	260千字
版次	2017年3月第1版
印次	2017年3月第1次印刷
定价	69.00元

声明

1. 版权所有, 侵权必究。
2. 如有缺页、倒装问题, 由出版社负责退换。

目 录

1		一、引言：重访“地下铁路”
23		二、纽约城的奴隶制与自由
53		三、地下铁路的起源：纽约市警戒会
78		四、群星连缀：19世纪40年代的地下铁路
102		五、逃奴法与黑人社区的危机
130		六、城际通道：19世纪50年代的地下铁路
164		七、《逃奴手记》：19世纪50年代的逃奴记录
186		八、地下铁路的终点
199		致 谢
202		注 释
239		索 引
277		中英文名称对照表
305		《雅理译丛》编后记

引言：重访“地下铁路”

1838年9月4日，19世纪最有名的美国黑人第一次尝到了自由的滋味。此时，十九岁的弗雷德里克·贝利只是一名初抵纽约的逃奴，他向往这逃出枷锁的日子已经太久了。他在马里兰度过了少年时代，每每远眺切萨皮克湾上风帆往来，他就觉得那些船只如同“自由翱翔的天使”。他偷偷地自学了读写，后来他说，从此他明白了知识是“由奴役通向自由的路径”。1836年，他和四个朋友一同密谋出逃，计划沿海湾一路划船北上。然而未及出发，计划就已暴露，他们被拘捕入狱，随后被各自遣还原主。¹

贝利再次密谋出逃是在两年后，这时他在巴尔的摩一家船坞当捻缝工人，协助他出逃的是他的未婚妻安娜·穆雷，她是自由黑人。安娜给了他买火车票的钱，贝利又向一名退休的黑人水手借了证明自由人身份的文书。他乔装打扮，穿上一身海员制服，乘火车奔向纽约。当时费城—威尔明顿—巴尔的摩之间的铁路线刚刚通车一年，马里兰州法律规定，所有乘坐该线的黑人旅客必须在出行当日早上八点前购票，以便查验证件、核对身份。不过，这一规定实施得还不甚严格，²贝利利用火车时刻表钻了空子，正赶在开车的时间点赶到车站，上车后再补票，从而避开了盘查。

虽说巴尔的摩与纽约相距还不到200英里，但贝利的旅程可谓一波三折。火车到达巴尔的摩以北35英里处，乘客们必须弃车从棧，

乘渡船通过萨斯奎哈纳河，行至威尔明顿，再换乘蒸汽船去往费城。据贝利后来回忆，在费城“我找了个黑人打听怎样能到纽约”。经他指点，贝利先摆渡到达新泽西州的卡姆登，随后转乘火车到达南安博伊，再次换船横渡哈德逊河，在钱伯斯街街尾的一处小码头上岸。从巴尔的摩出发还不到 24 小时，他就踏上了自由的土地。多年后，他这样写道：“新世界在眼前豁然开启，令我心旌激荡。”²

抛开贝利的满腔豪情不谈，此时他仍然是孤军奋战，如惊弓之鸟，对下一步的计划毫无成算。恰巧，他遇到了在马里兰的旧识杰克。杰克也是一名逃奴，他警告贝利，虽然他们已经身在自由州，但纽约街头时刻都有奴隶捕手出没。随即，一位“热心的”黑人水手告诉贝利，可以去码头附近的里斯本纳德街 36 号找大卫·拉格尔斯。拉格尔斯是纽约市警戒会的总干事和主要发起人，三年前，他发起成立这一组织，主要是为了打击日益猖獗的拐卖奴隶活动。这一时期，纽约街头常有奴隶贩子将自由黑人尤其是未成年人掳去南方为奴，但直到多年以后，所罗门·诺瑟普的畅销回忆录《为奴十二年》出版时，这一问题才真正引发广泛关注。³同时，警戒会还为南方来的逃奴提供庇护、中转和法律代理服务。1838 年间，巴尔的摩、费城、新英格兰和纽约上州之间的反奴隶制活动连缀成网，拉格尔斯就是这张联络网的领导人。他会定期清点各个码头，留心搜寻新来的逃奴。拉格尔斯把贝利带回自己家，并建议他改名换姓以逃避追捕。从此，弗雷德里克·贝利摇身变为了弗雷德里克·约翰逊，在拉格尔斯的介绍下，他开始接触反奴隶制活动。拉格尔斯也给安娜·穆雷写了信，敦促她立即动身来纽约。几天后，这对新人就在拉格尔斯家的客厅结婚

了。为他们主持婚礼的是詹姆斯·彭宁顿牧师。^{4*}

彭宁顿本名詹姆斯·彭布罗克，跟贝利一样，也曾是一名逃奴。1827年，21岁的彭布罗克抛下了父母和十个兄弟姐妹，从紧靠梅森—迪克森线南侧、位于马里兰州华盛顿县的家中出逃。与贝利相比，彭布罗克的追寻自由之旅可谓历尽煎熬。他先是步行出发，然而他“对路程和方向都一无所知”，结果错误地偏离了北方，朝东南方向的巴尔的摩前进。途中有不少好心人指点他怎样躲避追捕，其中既有黑人也有白人。然而有一次，一帮人为了他主人悬赏的200美元奖金抓住了他，好在彭布罗克最终成功逃脱了。他逃往宾夕法尼亚南部，一对贵格派夫妇收留了他，彭布罗克在威廉·赖特和菲比·赖特的农场躲了六个月，他们付钱雇他干农活，并且教他读书写字。1828年，彭宁顿终于逃到了纽约，在布鲁克林寻了份工，上夜校，后来又在长岛的一所黑人学校教书。等到为贝利主持婚礼的时候，彭宁顿已经是当地公理会的牧师了。⁵

弗雷德里克·贝利并没有像彭宁顿一样在纽约定居。虽然贝利觉得自己已经“比较安全”了，但在拉格尔斯看来，对逃奴而言，纽约的局势仍然险象环生。婚礼后不久，他给了这对新人五美元（比当时体力劳动者的一周工资还要多），嘱咐他们前往马萨诸塞州的新贝德福德，那里会有另一位废奴主义者接应他们。新贝德福德是个重要的港口城市，也是当时全球捕鲸行业的中心，那里的造船业和远洋运输

* antislavery 与 abolition 的区别，如果细究，可作专章讨论。在内战前夕的改革者语境中，这两个词经常可以互换使用。但是，首先 antislavery 的范围比 abolition 更为宽泛，如“同情奴隶，但由于政治考量等原因不支持立即废除奴隶制”的人也可以称为 antislavery，而 abolition 在19世纪中期往往指积极推动立即废除奴隶制或奴隶贸易的倾向，并且往往与活跃在废奴领域的具体机构、个人相关；其次，在美国内战前的语境中，abolition 往往特指更为激进的废奴主义派别，在南北双方论战时，abolition 一词有时带有贬义，antislavery 则更为中性；最后，antislavery 与 abolition 在英国、美国早期殖民地、美国内战前夕三个不同时空都会并举使用，但不同情况下分别代表的政治倾向并不相同。在不作特别说明的情况下，本书将内战前夕美国的 antislavery 译为反奴隶制，将 abolition 译为废奴主义。——译者注

业为自由黑人和逃奴提供了大量就业机会。新贝德福德的废奴主义运动势头强劲，繁荣的黑人社区常年向逃奴敞开大门，这座城市因此闻名遐迩，被称为“逃奴的直布罗陀”——不过，弗吉尼亚某家报纸则把这里叫做“黑鬼、小偷、窝藏逃奴者的贼窟”。1838 年秋天，因为发现新贝德福德“姓约翰逊的实在太多，常常彼此混淆，难以区分”，弗雷德里克·贝利人生最后一次改了名字。从此，他将以弗雷德里克·道格拉斯之名行世。⁶

I

今天我们已经无从得知，内战前那几十年里到底有多少奴隶成功逃脱。当时人留下的记载意义不大，因为废奴主义者和奴隶主两方都有理由夸大逃奴的数量——前者是为了突出黑奴对自由的渴望，以及废奴主义者自己的“高尚无私、英勇无畏、救苦救难、解民倒悬”，后者则是为了证明北方正在蓄谋颠覆奴隶制。据估计——其实应该说据猜测，1830 到 1860 年间，每年大约有 1000 到 5000 名奴隶逃脱。这一点点逃奴远远无法影响奴隶人口的自然增长，因为 1860 年的奴隶总人口已有近 400 万，不过，这已经足以引发蓄奴州的警惕、激化南北之间的争端了，更何况，这些逃奴的主人损失的可是真金白银。⁷

逃奴的数量之多，还引起了南方内科医生的注意。萨缪尔·卡特赖特医生声称，他发现“黑奴逃跑是因为患有一种疾病”，他把这种医学界从未发现的新病症命名为“逃亡狂”（drapetomania）。纽约记者兼园林设计师弗雷德里克·劳·奥姆斯特德在他 50 年代的南方游记专栏里对此大加讥讽，奥姆斯特德说，考虑到白人奴隶的逃亡史早就为世所知，不妨认为黑奴的逃亡病是从白人那里传染来的。逃奴们的性格命运千差万别，但道格拉斯和彭宁顿的经历很有代表性。跟他们

一样，大部分逃奴都是单身青年男性，那些有直系亲属的逃奴会在到达北方后想方设法把妻儿接过来。有时候他们会像道格拉斯一样，提前数月周密计划；有时候冤屈遽然而至，逼他们踏上逃亡之路——比如，彭宁顿出逃是因为他的主人威胁说，如果再不听话，就要赏他母亲一顿鞭子。⁸

有一点是所有逃奴共有的：面对令人生畏的莫测命运，他们展现出了惊人的勇气。那时，南方各地都游荡着逃奴巡查队和追捕逃奴的私兵。1831年，弗吉尼亚州南安普敦县爆发了特纳起义，50多名白人丧生。此后，巡查和追捕的队伍进一步扩大了。当局会定期在船只、火车和公路上搜查逃奴。在蓄奴州，协助逃奴会被罚以重金。而且，大多数奴隶只要一出自家邻近地区，就没有任何地理概念，也不知道如何寻求帮助，他们多少能意识到，有不少黑人和白人都愿意向他们伸出援手，但他们不知道怎样找到那些好心人。逃奴们对外界风险的臆测也常常言过其实。在他1845年出版的第一本自传中，道格拉斯还能追忆起那种监视无处不在的幻觉——“渡口必有守卫，桥头必有哨兵，林间必有巡捕逃奴的队伍”。他绘声绘色地向读者解释那种焦虑不安的感觉，让他们想象自己脚下的“土地早已沦为奴隶主的狩猎场，危机四伏，随时可能有一帮人类同胞窜出来捆住你，就像一只狰狞的鳄鱼叼住猎物那样”！⁹

如果不考虑“地下铁路”，我们就无法理解逃奴问题。据道格拉斯回忆，拉格尔斯是他逃亡路上遇到的唯一一个“地下铁道员”。事实上，1838年道格拉斯抵达北方时，“地下铁路”这个叫法还不存在。今天我们仍然不清楚这个名词的确切起源，最早使用这个词的案例之一是在1839年，华盛顿某报纸在报道中引用了一名年轻奴隶的话，说他希望能“沿一条秘密铁路一路逃到波士顿”。这个词出现之后就迅速流行起来。1842年，奥尔巴尼市一家废奴派报纸报道，26名逃奴刚刚“通过地下铁路”离开本市。1853年，《纽约时报》发

现，“‘地下铁路’一词如今被广泛使用，以形容全国各地协助奴隶逃跑的各种不同组织”。同年，北卡罗来纳州的一家报纸也定义了他们心中的“地下铁路”：“一种废奴派组织，旨在从南方种植园中偷窃奴隶，或引诱唆使奴隶从种植园中溜走；把奴隶从那些仁爱开明的主人身边偷走，把他们送到寒冷、陌生、不宜人居的异乡，任由他们在光荣伟大的自由中冻饿而死”。这时候甚至有一首流行歌曲就叫“地下铁路”，还有家报纸早早预言这首歌肯定会“大行其道”。¹⁰

跟19世纪50年代地下铁路的实际组织和影响力相比，记者们的报道有些太过夸张。南方报界把所有类型的逃奴都算到地下铁路头上，不管是通过陆路还是海路，去往北方、加拿大还是南部城市。1860年，专跟废奴主义唱对台戏的《纽约先驱报》指责地下铁路本质上是个诈骗组织，专门利用那些好心肠白人错付的同情心骗取捐款。不过，该文也称：“地下铁路不是编造出来的。（它）早已蔓延到每一个自由州，而每个蓄奴州的边境上都有它的铁道员和信使。”¹¹

这本书要讲的正是逃奴和纽约城地下铁路的故事。内战爆发之前，纽约已经是美国最大的都会，纽约市包括曼哈顿和布朗克斯两个区，大部分居民集中居住在三十四街以南。这一时期逃奴大多取道主要城市，由上南部出发，经费城，逃向纽约上州、新英格兰和加拿大，纽约是途中必经的一站。究其定义而言，地下铁路指的是城市之间、区域之间的网络，所以我也关注了东北部逃奴运输网络中的另一些重要站点。我还谈及了一些关于逃奴的国家政治斗争和联邦立法问题，以及逃奴问题如何成了内战的关键催化剂。

到过纽约的著名逃奴不止有道格拉斯和彭宁顿，哈里雅特·雅各布斯和“箱中人”亨利·布朗都曾在此逗留——还有哈里雅特·塔布曼本人，她曾经数次突袭马里兰，然后带领着被她解救的奴隶途经纽约逃往加拿大。然而，直到近年，学术界才开始关注纽约城中公开和秘密援助逃奴的活动。大多数关于地下铁路的研究，都很少涉及纽约

的情况。郝吉思最新的大卫·拉格尔斯传记可谓关于 19 世纪 30 年代纽约市警戒会的开创性研究，但可以想见，书中与纽约相关的部分只写到 1840 年拉格尔斯离开纽约为止。40 年代早期，纽约最主要的两种黑人报刊先后停止发行，一份是黑人自有的报纸《有色美国人》，另一份是拉格尔斯主持的杂志《自由之镜》，两种都是我们了解逃奴组织和活动情况的主要消息来源。而从这时开始直到内战之前的时间，纽约市地下铁路的运作细节都已经散佚难知了。 8

这方面史料的阙如并不奇怪。与纽约上州、新英格兰和中西部那些反奴隶制运动蓬勃发展的地区不同，纽约市与南方蓄奴州之间经济来往密切，纽约市政府也支持南方。虽然从名义上说，当时全国最大的两家废奴派团体，美国反奴隶制协会（American Anti-Slavery Society）和 1840 年分裂出来的美国 and 外国反奴隶制协会（American and Foreign Anti-Slavery Society）都把总部设在纽约城，协会每年五月的年会也在纽约召开。然而，不开会的时候，废奴派团体的骨干们都零星散布在各地。这个骨干群体人数很少，除了大卫·拉格尔斯之外，还有富商刘易斯·塔潘、黑人牧师查尔斯·雷和西奥多·赖特、废奴派主编悉尼·霍华德·盖伊，以及其他本书将要提及的人物。

纵观我国历史，美国白人总是为自己享有举世无双的自由而得意洋洋，而黑人的处境则要一言难尽得多。对黑人而言，不论是作为总体的北方各州，还是纽约市本身，它们变成自由之地的历程都十分漫长。纽约州直到 1827 年才废除奴隶制，即便如此，因为南方和联邦法律允许追捕和遣还逃奴，所以奴隶制在纽约市和其他自由州仍然部分受到保护。这是移民的年代，万千移民自纽约涌入美国，或为谋求生计，或为躲避宗教和政治迫害。尽管经历了万般艰难险阻，纽约仍然是大多数人心中毋庸置疑的自由之路。同一时期，也有无数逃奴曾在纽约勾留。然而，尤其在 1850 年《逃奴法案》生效后，留在纽约意味着要冒再次为奴的巨大风险，逃奴们只能去别处寻求自由。 9

即使在纽约州废除奴隶制之后，南方的奴隶制仍然是纽约市的重要经济支柱。纽约市政治多年来由民主党把持，他们与南方往来密切，到了需要配合追还逃奴的时候，地方官员简直乐意之至。在1860年大选中，林肯赢得纽约州主要靠的是乡村地区的压倒性支持，而他在纽约市的支持率刚过三分之一。纽约城还爆发过不止一次针对废奴主义者的骚乱，支持奴隶制的暴徒群起攻击废奴派成员的住所、集会地和自由黑人的社区。¹²纽约市警戒会每年都会在年会时公布上一年度援助逃奴的数目，但是长期以来，警戒会都面临着资金和人手的匮乏，跟北方其他废奴气氛浓厚的地区相比，纽约市警戒会更像是一小拨人的秘密活动。安东尼·莱恩后来回忆他在19世纪40到50年代给警戒会当会计的经历时说，“我们不敢公开集会”，因为逃奴们一旦频繁现身，纽约城里的奴隶主和奴隶捕手们就会“穷追不舍”。¹³纽约市出版的《全国反奴隶制标准报》会通报全国其他地区的逃奴情况，但对于本城的地下铁路活动却极少提及。有些逃奴，比如道格拉斯，会在回忆录里记下他们逗留纽约时的情形。但总体而言，纽约城的地下铁路是个谜，仿佛一套拼图里丢失了关键的几片，或者扣人心弦的侦探小说过半，证据链条忽然变得含混不全。

10 幸好，《全国反奴隶制标准报》的主编悉尼·霍华德·盖伊还留下了一些记录，作为40年代中期到内战前夕纽约城地下铁路的关键运营者之一，盖伊详细记录了1855和1856年他和各种族同伴们合力救助逃奴的情况。¹⁴盖伊的逃奴救助点不属于纽约市的警戒会组织，但他有时候也会与警戒会合作。这部学界此前知之甚少的手稿中，记录了盖伊团队援助过的200多名经过纽约的逃奴。本书第七章会详细讨论盖伊的《逃奴手记》，因为它提供了许多从前不为人知的细节，包括纽约城地下铁路的内部运营方式，以及纽约地下铁路如何向南北两端交通。盖伊的记录中不仅有許多反映逃奴心路历程的引人入胜的故事，更澄清了纽约市在50年代井然有序的奴隶逃亡路线中的枢纽地

位：逃奴们从弗吉尼亚、马里兰、特拉华、哥伦比亚特区等地出发逃到费城，在纽约经盖伊办公室中转后，再沿地下铁路被分头送往奥尔巴尼、雪城、波士顿或加拿大。

1850年《逃奴法案》通过后，盖伊手记这类材料变成了联邦检举的潜在证据。对历史学家是个坏消息的是，为安全计，许多地下铁路参与者都烧毁了自己的文件。盖伊的逃奴手记只有他小圈子里的人知道，即便如此，他保存这些记录也冒了巨大的风险。¹⁵

从1835年纽约市警戒会创立，直到1860年内战爆发前夕，总计有3000到4000名逃奴在经过纽约时得到了援助。¹⁶考虑到纽约市警戒会的公开宣传时有筹款目的，这一数字可能有不少水分。不过，数字的精确与否都无损于这一事实——在内战爆发之前，纽约和其他北方城市曾经有一群至今默默无闻的人，冒着严峻的风险，帮助奴隶们继续前行。¹¹

II

这张从北方各州渗入南方内部的隐秘网络真的存在吗？多年以来，历史学家们对此莫衷一是。内战甫一结束，废奴主义者就发表了一批回忆录，旨在为废奴派的成就树碑立传，同时也是为了巩固全国上下对于内战成果的认同，保卫奴隶们从战火中得来的自由。其中有几部回忆录浓墨重彩地描绘了废奴派组织奴隶逃亡的故事，有些文章在“铁路”意象上渲染太过，甚至有一位作者将地下铁路刻画为“蜿蜒交错，横贯北方诸州，调度有方，站点遍布各地”。这些回忆录中虽然也夹杂了不少关于黑奴们力争自由的故事，但占据叙事核心的总是那些废奴派白人。¹⁷

威廉·斯蒂尔的《地下铁路》一书显然不在此列。1872年，斯

蒂尔受费城反奴隶制协会委托，编纂了这本关于途经费城的逃奴的资料集，先后多次再版。斯蒂尔本人是一名黑人废奴主义者，1847年费城反奴隶制协会曾经雇他当书记员，此后数十年间，费城警戒会的活动都是他主持的。斯蒂尔有一本跟盖伊手记同类型的笔记，详尽记录了大量逃奴档案，其中许多逃奴先后在费城和纽约的记录中都出现过。因为担心被检举，斯蒂尔曾经把这些记录藏在谷仓和当地公墓里。《地下铁路》就是基于这些笔记写成的，尽管书中对于地下铁路的具体分支情况含糊其辞，局限了它的价值，但这本书仍然包含了许多珍贵史料。在充分肯定那些救助者的同时，斯蒂尔特意以逃奴自身的经历为中心来展开叙事，来交待他本人是如何帮助逃奴奔向自由的。19世纪70年代，宾夕法尼亚州东南部的内科医生罗伯特·斯梅德利就地下铁路访谈了一部分健在的废奴主义者。斯梅德利死后，黑人废奴主义者罗伯特·珀维斯和来自白人废奴派家庭的玛丽安娜·吉本斯整理出版了他的手稿。这本书突出强调了宾州的乡村贵格派在帮助逃奴中的重要作用。¹⁸

研究地下铁路的学术史始于19世纪90年代，俄亥俄州立大学的历史学教授威尔伯·西伯特终身痴迷这一研究主题。西伯特向当时仍然在世的数十名废奴主义者发放调查问卷，请他们回忆地下铁路的运营情况。他还开展访谈，遍搜当地报纸，重新寻访逃奴们走过的路线。西伯特享年九十有五，1896到1951年间，他在研究美国革命时期的效忠派和撰写俄亥俄州州史之余，还出版了多卷关于地下铁路的研究。西伯特奠定了此后所有地下铁路研究的基础。

西伯特提出，我们不应该把地下铁路设想成有正式的成员、干事和经费的严密组织，实际上，内战前数十年间，救助逃奴的活动本身历经起落。话虽如此，他描绘的地下铁路看上去还是很像井然有序的组织网络，在北方各地拥有成百上千的“铁道员”，站点星罗棋布，直通加拿大。西伯特绘制的明细地图进一步加深了这种印象（尽管这

张地图主要是他想象出来的)，为了表现逃奴们通常取道的路线，这张地图看上去很像现在的铁路运行图。在 1898 年出版的地下铁路通史中，西伯特称，他已经确认了至少 3211 名地下铁路“铁道员”的名字，他们几乎全都是白人男性。然而，通史中对于纽约城地下铁路的活动着墨极少。西伯特写道，纽约的情况“几乎没有任何记录”，他那张详尽的铁道员名单中，在纽约城的只有九人。相比之下，西伯特记述其他地区的情况时往往有些夸大。他称宾夕法尼亚州东南部“乐于担任铁道员、帮助转运逃奴的人数仿佛无穷无尽”。西伯特还经常选择性忽略那些不符合他想法的问卷反馈，例如，一位来自马萨诸塞州的废奴主义者就强调，他们往往是在逃奴抵达时才随机应变，“我们没有常设的路线，也没有常设的站点”。¹⁹

西伯特的著作主宰了学术界和通俗观念中关于地下铁路的想象，直到 1961 年，西伯特的观点才受到挑战。拉里·加拉在《自由线》一书中对西伯特、斯梅德利等人的研究方法和结论提出了激烈批评。加拉一面承认前人研究有汇集史料之功，另一方面指责西伯特过于轻信那些“老废奴派”天花乱坠的传奇故事，他认为西伯特把那些偶尔帮助逃奴的人跟真正献身废奴事业的人混为一谈，并且显然过于夸大了地下铁路的组织化程度。加拉声称，历史学家们把“民间传说”变为了正统学说，一味突显那些乐善好施的白人，却完全忽略了逃奴本人和北方自由黑人社区的作用。加拉并不否认，像威廉·斯蒂尔这样的一小拨中坚分子为逃奴提供了有组织的帮助，但他强调的是，绝大多数黑奴是靠自身努力才成功出逃，在他们到达北方之前，废奴主义者根本无力施援。在加拉看来，那种井然有序、渡人自由的交通系统完全是个神话。²⁰

《自由线》出版时正值非裔美国人史开始进入学界主流，这种新的史学取向强调的是普通黑人的“能动性”，加拉的批评正是从这一角度出发的。加拉的观点很快被学界广泛接受，然而，其负面影响是

此后学界对地下铁路的长期忽视。1999年，约翰·霍普·富兰克林与洛伦·施文宁格合著了迄今为止最全面的逃奴研究，但该书索引中“地下铁路”只出现了两次。相反，他们强调奴隶的“旷工”行为要常见得多，认为奴隶只逃跑数天或几个星期，在附近躲上一阵再回家，大多数人根本不会到达北方。²¹

近些年来，职业史家和公共史家都开始怀疑加拉的观点有些以偏概全。虽然西伯特的研究有添油加醋之处，但不能因此就把那一代学者精心搜罗的回忆材料一笔抹杀。晚近史家的重新解读为这些材料增添了新的价值，他们结合了更为深入的地方研究，细致审阅了内战前白人和黑人废奴主义者的通信和报纸，详细清点了与逃奴相关的站点和人员。²²他们出版了好几本地下铁路核心人物的传记，包括大卫·拉格尔斯、罗伯特·珀维斯，还有雪城的“地下铁路王”杰明·洛格。同时，学者们也在着手研究蓄奴州内部庇护逃奴的系统，以及奴隶群体之间传播消息的途径。最新的地下铁路通史来自独立史学家弗格斯·博德维奇，跟加拉一样，博德维奇也强调前人研究中夸大了逃奴的规模，他同时还追溯了北部各地的救助逃奴群体兴起的过程。关于地下铁路还有更多的问题亟待研究，例如，警戒会的组织网络在地方层面上如何运作，以及北方各地的废奴群体彼此之间如何联络。²³

与学术争鸣相伴，公共史学领域对地下铁路的兴趣也重新高涨起来。2004年，辛辛那提市建成了一家名为“全国地下铁路自由中心”的专题博物馆。美国国家公园管理局也推出了一系列颇有教育意义的活动（比如沿地下铁路路线的骑行“探险”），还有大量地方团体在寻找当年逃奴们藏身的地点。虽说出于乡土自豪感或旅游宣传的目的，这些活动的成果往往趋于浮夸，但它们仍然加深了我们对各地援助逃奴情况的了解。我们不难想到，地下铁路对大众很有吸引力，且不说“冲破枷锁”的故事天生就富有传奇色彩，近年来，全国上下重新开始关注这一时段的历史，尽管人们对于如何评价奴隶制、内战和

重建仍然莫衷一是，但地下铁路象征了我国历史中的一个伟大转折点，黑皮肤与白皮肤的美国人携起手来，为正义的事业并肩前进。²⁴

晚近研究中呈现的地下铁路不再是街闻巷议中由秘道、暗号、路线与驿站构成的严密组织，而是许多地方网络的串连，单个地方团体的命运随时势而沉浮，通过它们的协同努力，大量逃奴安全抵达了自由州和加拿大。单个的警戒会或兴或亡，昙花一现。但现在我们明白，“地下铁路”并不是一体的组织，它更像是由形形色色的地方团体毗连而成的保护伞，其中有些部分完全公开和合法，有些则不为法律所容。纽约城的地下铁路正符合这一模式。

道格拉斯与彭宁顿都出身马里兰州，这并非巧合。显而易见，相比那些来自下南部“棉花王国”的奴隶，从边界州逃到自由州要容易得多。从更南部来的逃奴一般会选择逃往新奥尔良、莫比尔等南方城市，混迹于自由黑人之中，或者逃往印第安人领地、墨西哥，或是逃往巴哈马群岛等英属地区。有一些边远地区也有逃奴建立的定居点，如弗吉尼亚州的阴暗大沼地。²⁵ 1861年加拿大人口普查发现，80%南方出身的加拿大黑人都来自于三个州——马里兰、弗吉尼亚、肯塔基，其中许多都是逃奴或其后代。内战前夕，某位肯塔基名流写道，这三个州与密苏里州共同“承受了（逃奴问题带来的）全部损失和烦扰”。在奴隶制江河日下的特拉华州（内战前夕该州只剩下1800名奴隶），逃奴现象也数不胜数，其中有一名1850年逃脱的奴隶，他的主人正是道格拉斯旧主人的儿子。²⁶

本书中讨论最多的逃奴来源地是马里兰，因为该州与宾夕法尼亚州之间共享漫长的边界线，马里兰特别容易出现逃奴现象。在马里兰州最大的报纸《巴尔的摩太阳报》上，几乎每一期都能看到来自全州各地的带有“逃奴”标题的悬赏告示，跟整版的马匹买卖、钢琴、止咳药和假牙广告混在一起。巴尔的摩的自由黑人社区是全国最大的——1850年，有25 442名不同性别、年龄的自由黑人在此居住，