

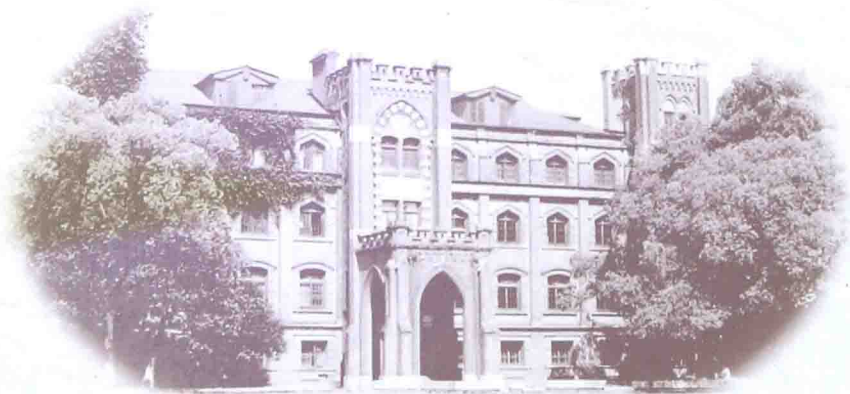


东吴史学文丛
丛书主编 王卫平 池子华

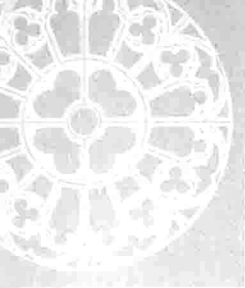
中国近代铁路史新探

—— 朱从兵自选集

朱从兵 ● 著



苏州大学出版社
Soochow University Press



中国近代铁路史新探

—— 朱从兵自选集

朱从兵 著



苏州大学出版社
Soochow University Press

图书在版编目(CIP)数据

中国近代铁路史新探:朱从兵自选集 / 朱从兵著
—苏州:苏州大学出版社,2014.5
(东吴史学文丛 / 王卫平,池子华主编)
ISBN 978-7-5672-0670-0
I. ①中… II. ①朱… III. ①铁路运输—交通运输史—中国—近代 IV. ①F532.9
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 098982 号

书 名	中国近代铁路史新探——朱从兵自选集
著 者	朱从兵
责任编辑	张 凝
出版发行	苏州大学出版社 (苏州市十梓街 1 号 215006)
印 刷	苏州工业园区美柯乐制版印务有限责任公司
开 本	700 mm×1 000 mm 1/16
印 张	14.25
字 数	271 千
版 次	2014 年 5 月第 1 版 2014 年 5 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5672-0670-0
定 价	36.00 元

苏州大学版图书若有印装错误,本社负责调换
苏州大学出版社营销部 电话:0512-65225020
苏州大学出版社网址 <http://www.sudapress.com>

作者简介



朱从兵，1965年生，江苏如皋人，苏州大学社会学院教授、博士生导师、历史学系主任，中国社会科学院研究生院历史学博士。学术研究的重点在中国近代铁路史和太平天国史，在《历史研究》《近代史研究》《中国边疆史地研究》《史学月刊》等期刊发表论文60余篇，已出版《铁路与社会经济——广西铁路研究(1885-1965)》《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》《张之洞与粤汉铁路——铁路与近代社会力量的成长》《太平天国文书制度》《太平天国文书制度再研究》《上海小刀会起义与太平天国关系重考》等专著。目前正承担国家社会科学基金后期资助项目《近代广澳铁路问题研究》(批准号:12FZS023)。

总 序

苏州大学是国家“211 工程”重点建设高校和江苏省属重点综合性大学,其前身为创建于 1900 年的东吴大学。1952 年全国院系调整时,东吴大学与苏南文化教育学院、江南大学数理系等合并为苏南师范学院,同年定名为江苏师范学院,在原东吴大学校址办学。1982 年经国务院批准改名为苏州大学。迄今为止,苏州大学已是一所拥有 6 个校区、113 年办学历史的著名高校。

历史学是苏州大学的传统学科之一,其源头可以追溯到东吴大学时期。1952 年江苏师范学院成立之初,设历史专修科;1955 年,原北京师范大学历史系主任、著名史学家柴德赓教授受命南下,创建了江苏师范学院历史系。

“文革”结束以后,历史系在学科建设、教学研究、人才培养、学术交流等方面均取得长足发展。在此期间,中国史中的太平天国史、江南社会经济史等逐步成为历史系的特色研究领域,出版了《太平天国在苏州》《左宗棠评传》《苏州手工业史》《六朝史》等颇具影响的学术著作;世界史教师也通力合作,先后编写了《世界古代史》《世界近代史》《世界现代史》《世界当代史》等系列教材,在高校历史学界产生了较大影响。

继 1983 年中国近现代史、世界史成功申报硕士点后,1991 年中国近现代史专业开始招收博士研究生,并于 1994 年正式取得博士学位授予权。1993 年以后,中国近现代史学科还被江苏省政府列为重点建设学科。1995 年,结合苏州大学院系调整,历史系更名为社会学院。

现在的社会学院包含了 5 个系 8 个本科专业,而历史学系无疑居于龙头地位。进入 21 世纪以后,苏州大学历史学科的发展更为明显,学科建设和科研水平不断提高。2005 年,历史学被评为一级学科硕士点;2007 年,获评历史学博士后流动站;2008 年,历史学专业成为江苏省品牌专业,中国古代史获评江苏省精品课程;2010 年,历史学被评为一级学科博士点,后因一级学科的变化,调整为中国史一级学科博士点和世界史一级学科硕士点。与此相应,中国史成为江苏省一级学科重点学科。而历史学科教师承担的国家社科基金课题每年均有斩获,成为科研中的一个亮点。

从“九五”时期开始,历史学科即参与苏州大学“211 工程”建设项目,并作出了积极贡献,先后出版了“苏南发展研究丛书”、“苏南历史与社会研究丛

书”、“吴文化研究丛书”等系列研究成果。在此过程中,我们积极落实学校“服务社会”的办学宗旨,努力服务于地方经济与社会发展,为各级政府部门既提供了有效的决策咨询服务,又承担了多项大型文化工程的建设任务,如:《苏州通史》(编纂)、“苏州文献丛书”(古籍整理)等;还构建了“江苏省吴文化研究基地”、“江苏省红十字运动研究基地”等重要科研平台。所有这些,都为学科建设和人才培养打下了坚实的基础。

苏州大学历史学科的发展,源于长期办学的深厚积累,得益于学校领导及相关职能部门的大力关心和支持,更是与广大教师的辛勤耕耘、努力工作分不开的。为此,2012年9月,经历史学科诸同仁的充分商讨并得到社会学院的同意,我们决定编辑出版“东吴史学文丛”。“东吴史学文丛”收录了我校历史学科多位在职教授的研究成果,每位教授的成果单独成集。它们在一定程度上反映了各位教授的成长历程和治学特色。

在“东吴史学文丛”的编辑出版过程中,王玉贵教授付出了大量的劳动,苏州大学出版社的领导和各书稿责任编辑给予了大力支持,在此一并表示感谢!

苏州大学社会学院院长

王卫平

2013年春节

前 言

学术进步的动力在于不断地探索、积累、集成和总结,因此,学术发展的规律就是:一个时代的学术经过一个时期学人们的探索和积累之后,就会出现一个学术集成和学术总结的高峰。学术集成意在汇聚学人成就,为学术传承奠基;学术总结则意在剖析学人长短,为学术传承铺路。学术的集成和总结常常是学术发展史的一个转折点或里程碑。从这个角度来看,每位学人都有进行学术总结的必要性,论文的结集出版往往带有个人学术总结的味道。

从研究生阶段开始蹒跚学步,我在学术研究的道路上已探索了二十多年,涉及的领域主要在太平天国史和中国近代铁路史。考虑到《太平天国文书制度再研究》(合肥工业大学出版社2010年版)和《上海小刀会起义与太平天国关系重考》(天津古籍出版社2010年版)已基本囊括了我的太平天国史研究成果,这次结集就不再收录太平天国史方面的论文。关于铁路史研究,我虽然出版过《铁路与社会经济——广西铁路研究(1865—1965)》(广西师范大学出版社1999年版、合肥工业大学出版社2012年再版)、《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》(群言出版社2006年版)和《张之洞与粤汉铁路——铁路与近代社会力量的成长》(合肥工业大学出版社2011年版)等,但有一些论文尚未在这些著作中反映,还有些论文则较著作有更系统的建构,因此,这些著作并未集中反映我二十多年来研究铁路史的探索路径和总体思路。当然,探索路径和总体思路不是一回事,要在一本自选集中同时反映,亦非易事。这次结集考虑的基本点就是以向学界展示我一段时间以来研究铁路史的总体思路为主。

我的中国铁路史研究,其基本内容可分成三个方面:一是中国近代铁路建设事业的起步,这是以往研究中注意得不够的,至少是以往研究中还缺乏若干问题意识。西方列强要求中国建设铁路,只是问题的一方面。更重要的问题是,究竟有哪些因素,或经历了什么样的过程,才使这种要求转化为中国封建统治者自身的要求,从而使铁路建设成为国策。二是中国近代铁路建设的探索史,即铁路建设事业起步以后,从中央到地方,从政府到社会,在铁路建设的

过程中遇到过哪些问题,有过什么样的思考、认识和抉择,最终又建立起了什么样的应对体制和机制,根据这些体制和机制又有哪些铁路建设的具体实践。对这些问题进行深入的研究,才不至于使铁路建设史出现空心化的倾向。三是铁路的筹建、建设、运营和管理给社会可能带来什么样的影响,这种影响可从宏大的或区域的政治取向、经济变迁、社会生活、生态变化得到反映,也可从人们日常生活的细微之处获得感知。这三个部分,构成了我近二十年来研究中国近代铁路史的总体框架。

在第一部分,我选了3篇论文,反映了铁路建设事业起步阶段统治高层对铁路态度的变化、对铁路建设的动力选择和当时的舆论动员情形。对这一部分内容感兴趣的读者,可进一步参阅拙著《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》。在第二部分,我选了4篇论文,主要是一些代表人物的铁路建设思想和实践,张之洞是我关注较多的人物,对他在芦汉铁路、沪宁铁路和粤汉铁路筹建过程中的所思所想所为,我进行了长期的研究,对他与粤汉铁路的关系,我已有专著出版,不再收入相关成果。孙中山在民初对中国铁路建设有很深入的思考,我也曾以较多的时间,系统地探讨过他的铁路建设思想,发表了系列研究论文,这次选入2篇,企望读者对孙中山的铁路建设思想有新的认识。严复和赵炳麟属于另外两种类型的人物,严复对铁路建设问题有过思考,但无实践,只是充当献策的谋士,这使他的铁路思想具有理想和务实的矛盾色彩;赵炳麟作为言官,对铁路建设问题亦有理性的认识,但当他被抛到铁路建设的前沿舞台时,却有一种不胜其力的尴尬。通过这些人物的认识、思想和实践,我们不难认识到近代铁路建设的艰巨性和复杂性。在第三部分,我选了3篇论文。从特定区域来看,铁路建设对社会的影响,与该区域的区位特点有关。我早年研究过广西铁路筹建史,在作为边疆省份的广西,铁路筹建与边防问题密切相关,使中央和地方对铁路建设产生了分歧,这对区域社会的政治生活具有一定的影响;从全国范围来看,铁路对社会的影响反映在近代社会力量的成长上,这种成长,从铁路筹建的体制和机制的变化可以得到很好的说明。虽然我做的是粤汉铁路研究,但目的是揭示铁路与近代社会力量成长这种关系的普遍性;从微观层次来看,铁路的建设和经营也深深地影响着人们的日常生活,这种影响既有正面的,也有反面的。为了说明反面的影响,我提出了所谓“反日常”的概念。

至于我的探索路径,我在此简要地做一说明。我的铁路史研究始于研究生阶段的自发学习,硕士学位论文即以铁路史为选题。当时的选题是铁路人物,试图做全国性铁路史研究。攻读博士学位时,导师王庆成研究员建议我继续从事铁路史的探索,并与地方史相结合,由此而有了区域铁路史的研究。由于当时社会史的研究正热,所以当时确立的研究视野是社会经济史。获得博士学位以后,我继续深化博士学位论文的研究,与此同时,又回过头来注意与

硕士学位论文相关的学术动态,并有计划地加强全国性铁路史研究,试图将铁路的全国性通史与地方史的研究结合起来。2004年调入苏州大学以后,我对全国性铁路史的研究得到了进一步加强。我的设想是,从晚清铁路史研究入手,有了基础之后,再向民国铁路史、中华人民共和国铁路史推进。到目前为止,我的研究仍然以晚清铁路史为主,对民国铁路史的涉及还不多。对全国性铁路史研究的切入点仍是铁路人物,我拟选择李鸿章、张之洞、盛宣怀、孙中山等对中国近代铁路建设决策能够产生重大影响的人物,并对李鸿章、张之洞、孙中山等人有所探讨,由此而有了一系列的研究成果。在研究方法上,我也在不断思考,主张铁路史应是一门多学科交叉的综合性学科,应从政治史、思想史、经济史、技术史和社会史等学科视野进行探讨,呼吁多学科的学者共同努力,编纂具有新范式、新话语的大型铁路通史。从我个人的实际研究视野来看,总体上是从政治史转向社会史,具体地说,还有以下三个方面的变化:从以往强调西方列强对铁路利权的侵夺,到建构中国政府和社会如何应对铁路利权问题的体制和机制;从注意近代铁路建设的历史环境、体制机制等问题,到逐渐地关注铁路建设和经营所引发的社会变迁;从以前关注铁路建成后的社会经济史,到提倡探讨铁路建设和运营中的社会经济史。在实现这些视角转换的过程中,我也根据具体的研究需要,将对铁路人物的研究与线路史、区域铁路史、铁路专题史结合起来,试图揭示中国近代铁路史的基本规律,从而凸显研究的问题意识。以上的探索路径也反映在我培养硕士、博士研究生过程中,我已有18位研究生的学位论文以中国近代铁路史为选题,这些论文都是在我的同时期对中国近代铁路史研究新的认识指导下完成的,也在一定程度上印证了我探索中国近代铁路史研究方法的基本轨迹。

中国近代铁路史应有新的建构,这种建构只有在作为政治史、思想史、经济史、技术史和社会史的铁路史都已有相当研究基础之后才有可能。从目前的研究状况来看,这种新的建构显得任重道远。这主要是因为,铁路史研究远未引起学者们的重视,主流学者没有深入到铁路史研究中来,多学科合作研究的团队难以形成,在全国还未出现铁路史研究的学术重镇或学术中心。我真诚地期待具有新范式、新话语的中国近代铁路史的新建构会早日出现。

目 录

Contents

近代铁路建设事业的起步

晚清宫廷的思想动态与铁路兴办(1865—1889)/2

《申报》与中国近代铁路建设事业起步的舆论动员/21

甲午战前京津铁路线的筹议述论

——兼议中国近代铁路建设起步的动力选择/35

铁路建设的探索:认识、思想和实践

张之洞与芦汉铁路的建设/56

严复铁道观研究/78

一个言官的尴尬

——赵炳麟的铁路建设思想与实践/93

铁路建设与民生主义

——民元孙中山铁路建设思想新探/102

“尤当先以沟通极不交通之干路为重要”

——孙中山铁路规划思想初探/128

铁路与近代中国社会

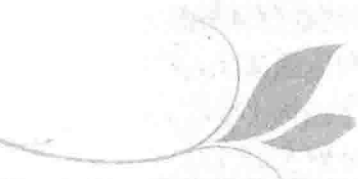
铁路筹建与清末广西边防/152

铁路与近代社会力量的成长

——以粤汉铁路筹建体制和机制为切入点的分析/169

近代铁路的“反日常”现象论析

——以1916年《申报》对铁路的报道为例/188



近代铁路建设事业的起步

晚清宫廷的思想动态与铁路兴办

(1865—1889)

《申报》与中国近代铁路建设

事业起步的舆论动员

甲午战前京津铁路线的筹议述论

——兼议中国近代铁路建设起步的动力选择

晚清宫廷的思想动态与铁路兴办 (1865—1889)

现代意义的铁路于 1825 年在英国出现。10 年后,在世界主要资本主义国家兴起铁路建设热潮的时候,有关铁路、火车的知识开始传入中国。1835 年,《东西洋考每月统记传》(道光乙未六月)载有《火蒸车》的报道。此后,一些欧洲来华传教士在鸦片战争前撰写的汉文外国史地书籍里,也有提到铁路或辘轳路以及火轮车、火车等名词的,这些书籍主要有:稍后于 1835 年刊出的息力《英国论略》、1838 年刊出的高理文《美理哥合省国志略》、1839 年刊出的郭士立《万国地理全图集》等。这些书籍对铁路的叙述都很简略,并多模糊印象之词,1840 年刊出的郭士立《贸易通志》对铁路才开始有比较详细的记载。^{〔1〕}鸦片战争以后,一批睁眼看世界的中国人所撰著的介绍外国史地知识的著作中,也多次提到英国、美国的铁路和火车,这其中以徐继畲的《瀛环志略》和魏源的《海国图志》最具代表性。他们对铁路、火车已经有了较为确切的认识,并作出了比较恰当的评价。他们的认识和所作的评价表明他们并不排斥采用铁路和火车的可能性。这种可能性变成中国铁路建设事业起步的现实性,经历了一个曲折的过程,这个过程直接反映了晚清宫廷在 1865—1889 年间思想动态的演变。

晚清宫廷在 1865—1889 年间的统治结构可粗略地概括为:两宫皇太后(1881 年后只有西太后慈禧)和皇帝为最高当权者,宫廷官僚可分为三部分:以言官为重要力量的廷臣、以督抚将军为主体的外臣、介于廷臣和外臣之间的总理衙门(1861 年设)和海军衙门(1885 年设)官员。一般来说,由于政务视野的不同,廷臣的思想较为保守,外臣的思想相对善变和开明,而总理衙门大臣和海军衙门大臣也是比较开明和善于变通的。两宫皇太后和皇帝的思想在外臣、总理衙门和海军衙门官员的影响下会逐渐地发生变化。因此,从晚清宫廷总体的思想动态来看,铁路兴办的阻力主要来自廷臣。

一、1860—1879 年:外臣对铁路态度的变化

当然,当列强早期要求中国建筑铁路,提出试行、仿办等主张时,外臣对

〔1〕 宓汝成:《帝国主义与中国铁路》,经济管理出版社 2007 年版,第 18 页。

铁路的态度也是排斥的,只是他们对铁路的态度较早地发生了变化。要不要接受铁路、要不要在中国建设铁路的议题,进入晚清宫廷则是铁路知识传入后30年的事情。19世纪60年代中后期,晚清宫廷就此议题曾经有过3次讨论。这3次讨论基本上是在外臣的范围内进行的。

第一次是在1865年。李鸿章当年议复总理衙门关于电线问题时表示:“中国或亦仿照外洋机巧,自立铜线,改英语为汉语,改英字为汉字,学习既熟,传播自远,应较驿递尤速。”^{〔1〕}当时上海的西报借此蜚语,以为李鸿章有兴办铁路之意,总理衙门立即专门驰函查寻,李鸿章解释说:“自是彼族设此謬言,无聊尝试,原可置之勿理。”^{〔1〕}但是,如何拒绝列强的要求,总理衙门想听听沿海沿边各省督抚将军的意见,所以2月12日行文曾国藩、刘坤一、崇厚、官文、李鸿章等滨海沿江各省的将军、督抚16人,要求他们“力为设法阻止,以弭衅端而杜后患”。至于拒绝的理由,该衙门指出:“海外各国,设立铜线法以通信信息,开铁路以利往来二事,皆各国争欲举办之件。……其开设铁路一事,屡经各国公使晤时提及,均经本衙门理阻各在案。原因中国地势与外洋不同,倘任其安设飞线,是地隔数千百里之遥,一切事件,中国公文尚未递到,彼已先得消息,办事倍形掣肘。……如开设铁路,洋人可任便往来,较之尽东其亩,于大局更有关系。是以叠经本处力为拒绝。”^{〔2〕}在这种“力为拒绝”的基调下,各省督抚将军发出的都是一片反对之声。

第二次是在1866年。1865年秋,中国海关总税务司赫德交给总理衙门一份题为《局外旁观论》的说帖,1866年,英国驻华公使馆参赞威妥玛在英国驻华公使阿礼国授意下,草成一件题为《新议论略》的节略,都要求中国学习西方“各等新法”^{〔3〕},而阿礼国在给总理衙门的铁路节略中,再度推荐,劝中国采纳司蒂芬孙的铁路计划,先兴办一二条利润丰厚的短线。总理衙门在接到《局外旁观论》和《新议论略》后,以他们所论“于中外情形深有关系”为由上奏清廷,要求交给沿海、沿江通商口岸地方各省督抚“妥议”。清廷觉得其中亦“有不能不预为筹划者”,但并未采纳总理衙门的建议。总理衙门随后又上奏指出:“窥洋人之立意,似目前无可寻衅,特先发此议论为日后藉端生事地步。若不先事通筹,恐将来设有决裂,仓卒更难措置。”仍请清廷将赫德、威妥玛所论交各督抚讨论筹划,清廷这才接受总理衙门的建议,于1866年4月5日发布上谕,要求沿海沿江各省督抚“详慎筹划”。^{〔4〕}由于这次讨论和筹划的

〔1〕 (台)“中央研究院”近代史研究所编:《海防档·丁·电线(六)》(上),艺文印书馆1957年初版,第8—9,23页。

〔2〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第1册,中华书局1963年版,第19页。

〔3〕 宝璜等修:《筹办夷务始末》(同治朝)卷40,(台)文海出版社1966年影印版,第31页。

〔4〕 中国史学会主编:《洋务运动》(一),上海人民出版社、上海书店出版社2000年版,第15—16页。

中心不是铁路问题,所以只有部分督抚在复奏中提到铁路问题。这些督抚看到了铁路的基本功能在于“辅轮船之不及”,但也意识到列强对此有“故神其说”的成分。他们认识到列强“欲广通其路于中国”为“包藏祸心”,其深层目的是“以重怵我百姓之心”。他们否认中国建筑铁路的必要性和可能性,“贸迁驿传固无须此”以及“其弊与轮船等”是他们否认必要性的基本理由,而“必致扰民”、“地势物力均所不能”以及“运思巧而不适于用”是他们否认可能性的基本理由。总的态度就是铁路并非中国当时急务,应该谨慎地拒绝洋人的要求。〔1〕

第三次是在 1867 年。考虑到铁路等问题是 1868 年的修约交涉中列强“势所必争之事”,总理衙门为此而早做准备,提出作为预案的“条说”,于 1867 年 10 月 12 日奏请清廷将“条说”“密切函寄”各省将军督抚“囑令妥为悉心筹划”,得到清廷的批准。〔2〕1867 年 10 月 12 日至 1868 年 1 月 16 日间,各省将军督抚共 18 人纷纷专折各陈其说,意皆阻止洋人建筑铁路。但是,在这次讨论中,部分官僚已能比较客观地认识到铁路的利弊,沈葆楨认为:“铜线、铁路,如其有成,亦中国将来之利也,且为工甚巨,目前亦颇便于穷民。”〔3〕福建巡抚李福泰议复说:“铜线铁路,洋人决计行之已非一日……或曰彼人之意,不在沿海江岸也。我朝西北边界,与俄英法均有路可通,而由印度趋缅甸,亦可竟达西藏云南。彼国商船由海道而来,迂回数万里,若由西北陆路,行以铁路之法,旬日竟达,取道捷而为费省,固各国所必争。如其议而行之,百货聚于中华,富强之资也。”〔4〕湖广总督李鸿章在 1867 年 12 月 31 日奏折中的看法则独树一帜,他认为:“电报、铁路、轮船和机器——外洋强力之所在——中国也可以采用……旅行海外的中国人得到证明,这些事物并非有害,而是有益的”,但是,必须向外洋各国力陈不得强迫做过早的或匆促的决定。〔5〕他还指出:“然与其任洋人在内地开设铁路电线,又不若中国自行仿办,权自我操,彼亦无可置喙耳。”〔6〕

经过 19 世纪 60 年代的三次讨论,外臣逐渐改变了对铁路一味拒绝的态度,甚至有人提出了“自行仿办”的微弱呼声,总理衙门的官僚们也认识到“至铁路一节,并非谓其无益”,但又觉得铁路系“现在未能遂办者”〔7〕。这种看法影响了一批思想变通者。也许是这些缘故,美国绅士阿尔伯特·S. 毕克默

〔1〕 朱从兵:《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》,群言出版社 2006 年版,第 52 页。

〔2〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第 1 册,中华书局 1963 年版,第 22—23 页。

〔3〕 宝璽等修:《筹办夷务始末》(同治朝)卷 53,(台)文海出版社 1966 年影印版,第 5 页。

〔4〕 宝璽等修:《筹办夷务始末》(同治朝)卷 55,(台)文海出版社 1966 年影印版,第 34 页。

〔5〕 [美]马士:《中华帝国对外关系史》(第二卷),上海书店出版社 2000 年版,第 229 页。

〔6〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第 1 册,中华书局 1963 年版,第 25—26 页。

〔7〕 宝璽等修:《筹办夷务始末》(同治朝)卷 63,(台)文海出版社 1966 年影印版,第 86—87 页。

在19世纪60年代末预言:“在清国,建成一条甚至多条铁路以及铺设多条电报设施的日子应该为期不远了。”〔1〕

从19世纪70年代开始,西方列强为催促中国启动铁路建设事业,不断提出各种要求和设想,展开各种外交权谋,使宫廷外臣中的一部分人渐渐地对铁路的态度有了较大的改变,并试图进一步改变晚清宫廷中最高当权者的态度。但是,在19世纪70年代,廷臣的阻力很大,在一定程度上甚至影响了最高当权者态度的变化。

由于总理衙门早有应对之策,列强在修约交涉中未能取得在华兴办铁路的条约权利。英国驻华公使阿礼国在修约交涉后指示在华英国商人说,铁路“不能作为一种条约的权利来提出要求,开始应该以实验的方式介绍进来”〔2〕,以便使清廷的官员对铁路有一个较为直观的印象。1872年9月,英国商人在天津试行火车。李鸿章和其他地方官都前往观看和试坐。经过试行,李鸿章认为,“此火车之来中国,可谓创观,其制作亦可谓精美之至”,并为试行的火车命名“利用”号。〔3〕似乎是因为有了这次成功的摆演,一家名叫兰逊—瑞碧公司的工程公司在英国财界显要的支持和曼彻斯特市商会的赞助下,还想直接对清朝的最高统治者进行同样的活动。他们以为,如能成功,则清廷会更快地做出修建铁路的决定,当时的《申报》透露说:“若以火车铁路全具进献请小试之,试之之后,显见其有益之处,中国因此遂大用之,亦未可必也。倘后竟能大用,因此致富,吾等诸国与之交接通商,亦必更有利矣。”〔4〕该公司准备利用同治帝于1873年的大婚典礼,集资6万英镑以庆贺婚礼名义,送一条包括火车(机车)2辆、客车货车2—3辆、铁轨20—30里的“婚礼铁路”当作展览品,以便宣传推广。只是在英国驻华公使告知他们清廷不愿接受后,才未成为事实。〔5〕由此看来,晚清宫廷的最高当权者对铁路是不接受的。

然而,英国商人并不甘心,为了进一步试探清廷对铁路建设的态度,他们又拟在上海至吴淞之间筹建铁路。为了配合他们的行动,《申报》还营造筹建铁路的舆论环境。1874年是该报大力宣传铁路利益的一年。2月26日,该报发表了《吴淞口建造火车铁路以达上谕论》,指出:“泰西诸国火轮舟车创设有历年所,分道而驰,并行不背。凡于世人事,无不称便,尤为便于商旅,盖货物之流通更速,贸易之来往较易,故银钱之利息愈厚矣。”〔6〕7月15日,该报又

〔1〕 郑曦原编:《帝国的回忆——〈纽约时报〉晚清观察记》,生活·读书·新知三联书店(北京)2001年版,第28页。

〔2〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第1册,中华书局1963年版,第29页。

〔3〕 《申报》第1册,上海书店1983年影印版,第518页。

〔4〕 《申报》第3册,上海书店1983年影印版,第209页。

〔5〕 宓汝成:《帝国主义与中国铁路》,经济管理出版社2007年版,第43页。

〔6〕 《申报》第4册,上海书店1983年影印版,第169页。

刊载了《火轮车为福国之举》的文章,以铁路对美国西部开发的作用为例分析其“有益于国”的功能,要求中国试行。^{〔1〕}7月20日,刊登《论机器》的专论,开头即说明要让中国的“在上有权之人”亲见铁路利益的必要性,认为只有这样,铁路的利益才能像轮船那样,为华人所信,并进而“购用之”、“制造之”。^{〔2〕}接着,该报又与中国人办的倾向保守的《汇报》展开了一场铁路利弊的大论战。12月12日,该报发表《论世务》的文章,以评李鸿章作为“救时宰相”为切入点,以问答的形式阐述了中国建筑铁路的必要性、艰巨性和必然性。^{〔3〕}

廷臣对铁路的态度,给英国商人的热情浇了一盆冷水。当时,俄国蚕食我国新疆边境地区,强占伊犁,而日本、法国又在东南沿海侵略台湾,1874年,在清廷内部掀起了塞防海防之争。这次争论鲜明地反映了宫廷对铁路的态度,据1877年7月11日李鸿章给在英国的郭嵩焘回信说:“西洋政教规模,弟虽未至其地留心谘访考究,几二十年亦略闻梗概。自同治十三年(即1874年)海防议起,鸿章即沥陈煤铁矿必须开挖,电线、铁路必应仿设,各海口必应添洋学格致书馆以造就人才。其时文相目笑存之,廷臣会议皆不置可否,王孝凤、于莲舫独痛诋之。曾记是年冬底赴京叩谒梓宫。晤恭邸(指恭亲王奕訢——引者注)极陈铁路利益,请先试造清江至京以便南北转输,邸意亦以为然,谓无人敢主持。复请其乘间为两宫言之,渠谓两宫亦不能定此大计,从此遂绝口不谈矣。”^{〔4〕}

所谓“廷臣会议皆不置可否”,连“两宫亦不能定此大计”,说明当时宫廷内的守旧势力十分强大。对铁路态度已有变化的李鸿章感觉到要求兴办铁路的艰难,但他仍然做着努力,从晚清宫廷的最高人物之一慈禧开始做说服工作。1875年年初,李鸿章在京期间从1月29日至2月2日连续三次被慈禧太后召见,他趁机请开铁矿,要求架设电线铁路,在各海口添设格致书院,荐郭嵩焘出任洋务,并赞同福建巡抚移驻台湾,建设海军,要求左宗棠停止西征。慈禧对这些建议未置可否。^{〔5〕}列强也没有放弃对铁路利益的宣传,1875年6月,德国公使巴兰德向总理衙门递送宣传“创用蒸气电气各法”的清折,认为德国“铁道轮车”运送客货的能力“实为亘古未有之奇”。^{〔6〕}1875—1879年间,《申报》及时报道中国周边国家特别是日本和俄国的铁路建设动态,结合

〔1〕《申报》第5册,上海书店1983年影印版,第49页。

〔2〕《申报》第5册,上海书店1983年影印版,第65页。

〔3〕《申报》第5册,上海书店1983年影印版,第567页。

〔4〕《李鸿章全集》第5册,海南出版社1997年版,第2709—2710页。

〔5〕 蹇宗一:《李鸿章年(日)谱》,(台)文海出版社1980年版,第4857页。

〔6〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第1册,中华书局1963年版,第16—17页。

时事阐发铁路建设的必要性,继续制造兴办铁路的舆论。^{〔1〕}这期间,李鸿章以“购回自办”为目标处理了吴淞铁路交涉,但购回的吴淞铁路被沈葆楨拆除;丁日昌在台湾“建言须就地试造铁路、电线,已奉廷僚议准”,但因人事纠葛和经费难筹而未建成;李鸿章曾派人到日本去考察该国的铁路系统与矿山,但鉴于“内地若果议及,必至群起相攻”^{〔2〕},当英国人带着天津“当地铁道的新计划”访问他时,这个计划遭到他的拒绝。^{〔3〕}尽管如此,1879年还是出现了李鸿章拟在天津紫竹林建筑铁路的传闻。^{〔4〕}

也就是说,由于廷臣的保守势力强大,连李鸿章对铁路也采取了谨慎的态度,这引起了列强的担忧。因此,又有德国商人谋划通过李鸿章再次给清廷进献铁路模型。1879年1月30日,郭嵩焘的日记详细地记载了拟献清廷的铁路模型情况:“德国克罗卜厂致送合淝伯相小火轮车机器一具,运至伦敦,先邀一观……盖为两小火轮车机器,携带车厅,亦分头等、二等、三等,几褥、地毯悉如火轮车厅之式,门窗之属皆具。其货车、煤车、牛羊及马上下车式,无一不肖为之。为铁路八段,用八巨箱盛之。穿山为路者一,山旁划为车路者二,铁桥渡水者二,铁路中通马车为铁栅栏者一,叠石为门、下通马车者一,塾[塾]房、铺户及买火轮车票,逐段点缀。木工十之五,铁工十之四,其牛马之皮皆浆树皮为之,取可以受颠播,亦居十之一。两旁路为苔草及杂树,惟妙惟肖。(其管事官)朗斯敦述克罗卜之意,欲请合淝伯相代致之朝廷,因请为两小火轮车取具[具取]一名。因取‘山效奇、川贡珍’之文,一名之‘效奇’,一名之‘贡珍’。于是于所凿山榜曰‘凿山通道’,其山前为门若城,榜曰‘闾阖门’,而于山旁开路处仿摩崖式,题其上曰‘瀛岛’,一桥左方曰‘飞星过汉’,一桥左方曰‘驾月陵霄’,其右方曰‘行气若虹’,曰‘阁道中开’。倩丹崖以篆书为之。铁路下为马车路,横出若瓮门,榜其两方曰‘熙来’,曰‘攘往’,倩丹崖以隶书为之。戏具致之中国,亦一巨观也。”^{〔5〕}

1888年来华的美国美以美会传教士何德兰,在根据在华见闻所写成的《慈禧与光绪——中国宫廷中的生存游戏》一书中提到,光绪帝在少年时代,在“听说了铁路和用火开的车之后就想要,而且直到沿着紫禁城内的荷花池畔建成了一条窄轨铁道才算满意。欧洲的工厂造了两节小车厢和一节机车,这么一来他就可以带领宫廷女官们乘坐这不同寻常的旋转木马一游了”。至于这条铁路的下落,他还说:“1901年我去紫禁城时,那铁道、车厢和机车还

〔1〕 朱从兵:《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》,群言出版社2006年版,第76—80页。

〔2〕 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第1册,中华书局1963年版,第79页。

〔3〕 中国史学会主编:《洋务运动》(八),上海人民出版社、上海书店出版社2000年版,第395、407页。

〔4〕 郭嵩焘:《郭嵩焘日记》第三卷,湖南人民出版社1982年版,第696页。

〔5〕 郭嵩焘:《郭嵩焘日记》第三卷,湖南人民出版社1982年版,第403—404页。