

中外关系史译丛

第3辑



上海译文出版社



2 017 6597 3

中外关系史译丛

（第三辑）

中外关系史学会编



上海译文出版社

中外关系史译丛

(第三辑)

中外关系史学会编

上海译文出版社出版

上海延安中路955弄14号

新华书店上海发行所发行

上海东方印刷厂印刷

开本 850×1156 1/32 印张 10.75 字数 262,000

1986年10月第1版 1986年10月第1次印刷

印数：1—3,200册

书号：11188·49 定价：2.15元

《中外关系史译丛》

编辑委员会

名誉主编 季羨林 章 巽

主 编 姚 楠

副主编 陈 炎 龚方震

编辑委员(按姓氏笔画为序)

陈 炎 周南京 姚 楠 黄重言 龚方震 韩振华
戴可来

责任编辑(特约) 董湘君

目 录

张煜南与潮汕铁路(1904—1908年)	[澳]颜清湟(1)
贵家宫里雁与缅甸华侨	[日]铃木中正、萩原弘明(13)
布古特栗特文碑铭补证[苏]S·J·克略希托内和V·A·列夫斯基(35)	
中国人探索美国,1784—1879年	[美]迈克尔·亨特(54)
是中国人发现了澳洲吗?	[澳]C·P·菲茨杰拉德(91)
中国传统文学在亚洲	[法]沙梦(104)
连富光与红溪惨案	[荷]B·胡廷(132)
暹罗的国家贸易与华人捐客,1767—1855年[澳]J·W·库什曼(165)	
华人移居马六甲	克尼尔·辛格·桑杜(189)
十七世纪中国与东南亚的海上贸易[法]玛丽-西比尔·德·维也纳(216)	
清代前期中英海运贸易研究	[日]松蒲 章(228)
唐代大食通中国之海道	[波斯]伊本·库达特拔(249)
伊朗与中国	[英]威廉·沃森(258)
丝绸贸易	赫德森(278)
荷兰东印度公司对华贸易	[荷]C·J·A·约尔格(304)

张煜南与潮汕铁路(1904—1908年)

——华侨从事中国现代企业的一个实例研究

〔澳〕顾清遑^①

十九世纪末叶,随着帝国主义在华势力的登峰造极,中国民族主义以现代的形式迅速成长,而且越加坚定。当帝国主义者倾其全力于获取经济收益时,受到挫折的民族主义者对保护经济,也越来越注意。帝国主义的首要目标是控制各地区的矿山和铁路,因此,“抵制帝国主义”成为当时的口号,而收回采矿和建设铁路权的运动也成为发展中国经济民族主义的重点。正当革命者和流亡海外的改革者为拯救中国而制定其政治纲领时,保守的清政府和一批士绅则试图以促进经济民族主义来抵制帝国主义。收回采矿和铁路权,寻求其他资本来进行经济现代化,以及利用一个大国反对另一个大国,成为经济民族主义的战略目标。

本文通过对张煜南投身于潮汕铁路建设的研究,来探索华侨在清代中国现代化中的作用。

一 铁路建设是经济民族主义的一种表现

中国需要认识的是铁路的重要性,而不是一次重大的军事失败。尽管中国于1815年拆除了第一条十英里长的淞沪铁路,以维护其传统,来夸耀它的领土完整,但它不能否认铁路在战争中的军事

价值。军队与给养的调动速度几乎具有决定性作用。首先认识这个真理的只有直接或间接经历过一次大战的有远见的官员。1889年，当中国似乎正在忘记1883—1884年中法战争中遭受的惨败时，两广总督张之洞上奏朝廷，陈述铁路在军事、政治和经济上的价值，并建议修筑一条从北京到汉口的铁路。张曾经深深卷入中法战争，为前线军队提供过后勤支援。当时他任广东和广西的行政长官，而广西则同法国刚得到的殖民地越南接近，所以他意识到法国帝国主义已在向中国的西南部挺进。铁路的防御作用十分显著。为阻止西方帝国主义向中国扩张，中国需要一个现代化的统一的铁路系统。张建议修建一条从北京到汉口的干线，它是在高级官员中提出此类建议中的第一个，也是最终建成这条铁路的第一步。但当时朝廷态度消极，张的奏议并未产生效果。

1894—1895年，中国败在日本人手中，使全国震惊，全体中国人民蒙受耻辱，但也唤醒了朝廷，使它对铁路的军事价值有所认识。“割让斗争”的前奏就是从掠夺中国铁路建筑权开始的。1896年6月，俄国从中国获得了经过北满修建从尼尔钦斯克到海参崴的横贯西伯利亚铁路的权利。同月，法国迫使中国签署协定，允许它修建一条从凉山（中越边界上的一个城市）到中国西南部广西省龙州的铁路。俄国和法国的行动进一步激起了清廷对铁路在国防上的重要性的认识。与此同时，最早鼓吹铁路建设的张之洞也逐步代替了李鸿章，成为国家政治中最有势力的官员。

朝廷对铁路的态度有所转变，张之洞的权力又增大，导致了一个全国铁路建设计划的诞生。1896年10月，成立了铁路总公署，由盛宣怀任署长。张之洞对铁路总公署的思想影响，明显地反映在该署的第一个重大计划上。它计划建设一条从北京到汉口的干线，称为芦汉铁路，也即张之洞原来的计划。

① 本文作者为澳大利亚阿德莱德大学高级讲师。——译者

在1897年到1900年期间接着发生的“割让争夺战”，集中在铁路和采矿权的争夺上。列强将中国划分成各种势力范围，并使其实际上沦为半殖民地。割让斗争与义和团事件以后的事态发展，使有远见的官员产生了一种紧迫感。他们认为，铁路问题不仅对国防很重要，而且是中国能否生存的一个焦点。如果中国不能抵挡列强以政治为目的而建设铁路的影响，那么中国就将面临最后被瓜分的厄运。中国必须建设一个有效的现代铁路系统，作为保障其主权的手段。1906年，铁路总公署由一个新的邮传部代替，其下有一个部门专管铁路事宜。在制定政策方面，该部的权力比原来的总公署大，而且在运输方面也做到了更好的协调。1907年，该部向朝廷提出了一项全面考虑的修筑全国铁路干线和铁路系统的计划。它还开始训练铁路员工，并从海外获得铁路资料。

中国在铁路建设上作出的努力，破坏了列强的利益，它们正企图主要通过对中国铁路的控制来控制中国。因此，铁路建设就成为中国与外国利益集团之间冲突的焦点，在更广泛的意义上说，也是新兴的中国民族主义与正在兴起的世界帝国主义之间冲突的焦点。

正是在这样的背景下，华侨参与了铁路建设。他们之所以要参与，因为他们首先是民族主义者。一些华侨为了中国一再败在外国列强之手而感到震惊，开始谋求增强祖国力量的方法。与此同时，中国正面临着筹款资助铁路计划的重大问题。由于害怕受外国控制，清政府抛弃了以外债作为主要资金来源的想法，转而依靠中国商人和政府的财力。然而，由于中国商人对“官督商办”的方式不抱幻想，他们在投资建筑铁路方面踌躇不决，而他们的资本相对地说，比外国资本少，政府本身的财力也不足。因此，注意力就转向华侨。华侨虽然没有帝国主义金融家那样大的资本，但比本国商人的资本多。而况华侨资本家是在国外的环境中成为百万富翁的，在经营现代企业方面，其能力可能也高过本国的买办商人。

• 3 •

如果清政府能使少数有影响的华侨资本家参加，那么华侨资本即将源源而来。当时受命制定铁路计划的盛宣怀就采取了这种思想路线。当铁路总公署即将成立时，盛就请当时最富的华侨资本家之一张弼士回国磋商拟议中的芦汉铁路筹款事宜。

当时(1896年)，张是海峡殖民地的代理总领事。1893年3月，经出使伦敦大臣薛福成提名，他担任了驻槟榔屿首任副领事，并从1894年底起，一直任代理总领事，因为当时的总领事黄遵宪已奉召回国。张弼士利用爪哇与槟榔屿为基地，成功地在东南亚建立了一个商业帝国。他与清政府的政治关系及其广泛的商业联系，使他成为在东南亚华人中筹集芦汉铁路资金的最合适的人选。张抵达上海，并向盛报告说，香港和东南亚的大多数华侨对拟议中的铁路或华北的其他铁路都不热心。张指出，他们感兴趣的是南方的铁路，特别是在广东和福建两省的铁路。因为他们大部分来自这两个省份。张的悲观论调并未减弱盛宣怀任命他负责在东南亚为拟议中的铁路筹集资金的信心。于是张返回新加坡。1896年12月，新加坡和马来亚的当地华文报纸登出广告，宣布公开出售芦汉铁路的股票。张及其代理人在华侨中究竟筹集了多少钱，无从知晓，但不会太多，最后修建这条铁路的大部分资金还是不得不自外国借款。这次失败表明华侨对于他们家乡以外的省份进行的经济计划，一般并不关心。他们所关心的主要是他们出生的县和省。华侨民族主义的这种地方观念因素，成为清代末期的特征。

二 张煜南从事潮汕铁路建设

在清代末期，如果没有张煜南的首创精神，华侨对中国铁路建设的大规模投资不可能出现。1904年到1905年潮汕铁路的修建，是对华侨投资者作出的一个榜样。修建这条铁路的资金主要来自东南亚华侨，特别是英属马来亚和荷属东印度的华侨，投资额达三

百多万银元。1903年，张得到商部对此项计划的全力支持。他所建议的潮汕铁路公司也将得到广东省政府的保护，这种保护对办成任何现代企业来说，是至关重要的。根据北京政府批准的潮汕铁路公司章程，它将发行股票一万股，总投资额为二百万银元。每股的持股人要出资二百元，先付五十元，其余分两期付清。章程还规定，不向政府要钱，差额由张煜南与其他组织者补足。

究竟什么原因使张煜南承担此项计划，尚是一个人们猜测的问题。有一种说法是，他受清政府委托修建这条铁路；另一种说法则是，他受到了张弼士的强大影响，因为张弼士对于华南铁路建设事宜，出了大力。这两种说法都不能说明张煜南为什么在这个时候从事这样一项计划。可能他是被个人野心、民族主义感情和张弼士的影响这三种力量所促动。毫无疑问，张煜南是一个有野心的人，他在爪哇和苏门答腊拥有财产数百万。他和其他侨民资本家一样，是靠财富而获得实力和特权的。荷兰当局任命他为苏门答腊东北部日里的华人甲必丹。其后，他转注于中国的宦途，对此他似乎更为重视。象他这样一个侨民，几乎没有机会能通过科举进入清朝官场。然而，他显然热衷于宦途，因为这将会对他的家庭和宗族带来荣耀和特权，而最好的办法就是通过官方的任命。1895年，可能是由于商业和方言的关系，他继张弼士任中国驻槟榔屿副领事。任命为领事这件事，通过后门将他带进了中国的官场。从此，他就可以开始攀登中国的社会阶梯了。尽管清政府承认副领事属于钦命官员，但在官制中职位极低，与其他中国官员相比，威望低，特权很少。槟榔屿的副领事馆很小，只有副领事和两个办事人员（一名翻译和一名秘书），包括副领事在内，全都没有薪金，纯属义务性质，所得到的补偿只是赏以头衔。张煜南了解他的地位，也了解如何利用其财富来提高地位。他利用他的财富从清政府得到了更多的头衔和特权。他向中国捐助了各种救济款项，因而被晋升为花翎二品顶戴，四品卿衔。1902年，他因捐献巨款八万两作为广

州一所高级中学的基金，与清廷政权中心建立了更密切的关系，获得四品京堂候补，1903年又蒙慈禧太后召见，这是给予有前途的新官和有才能的人的一种特殊荣誉。由此可见，张煜南创建潮汕铁路，其动机可能出于谋利者少，更重要的是要在清政府中不断获得荣誉、头衔和权力。及至1907年潮汕铁路建成之后，他获得了一个新的官职——三品京堂候补。

然而，把张煜南的个人野心和私利作为他从事这项计划的主要和唯一的动机来过分强调，那是不对的。他和当时的许多其他华侨一样，也是一个民族主义者。他害怕清政府衰微和海外华人在侨居国地位的削弱。他对待中国衰微的反应与其他自强运动领袖们的反应一样，就是要使中国的经济现代化，以拯救孔门体制。但是没有直接的方法可以发现他对经济民族主义的态度。他既未对这个问题公开发表过文章，也没有象张弼士或梁廷光那样，向政府提出过什么具体的计划。唯一的方法只能从他的文集和他的谈话记录中获得一些零星的材料来对他的态度形成一些印象。他是一个侨民资本家，而不是一个孔门学者。他并未写出什么重要的著作。他的文集主要是对当时某些著作的评论。在他选编的他人的著作中，反映出他对现代经济和中国现代化的兴趣。在《海国公余辑录》第一集中，他集中谈槟榔屿的气候、地理、税收、经济潜力和贸易。在其文集中也收进了一些著名的改革者，如薛福成、冯桂芬和张之洞等人的著述。显然，他赞成这些人的许多观点。虽然张煜南并不是一个儒学家，但他相信伟大的儒家文化会传播于海外，而中国一些传统的准则，如忠君、诚笃、信实、敬老等，也将在华侨社会中保持着。他也渴望协助华侨受教育，并使他们同中国更加接近。在这一点上，张煜南符合一个十分信仰儒家文化的传统的中国民族主义者的形象，他准备运用自己的财力来协助中国实现现代化。他和其他华侨民族主义者一样，也为外国列强获得日益增多的开矿和筑路权所困扰。他强烈地感到，自己应该有所作为

来协助限制外国的势力。

张的民族主义感情，部分地表现在他对家乡广东梅县福利的关心。他在梅县出生成长，对它必然有亲切之感。他的双亲和亲戚住在中国，这就进一步加强了他对该地的感情。他可能想过，如果他要协助中国实现现代化，首先考虑的应该是梅县。他在通商口岸汕头与苏门答腊之间的广泛商业利益使他认识到存在于内陆与沿海通商口岸之间的运输问题。他经常回家乡，也使他看清了家乡的运输问题。整个梅县和嘉应州，大量依靠进口大米来养活这个地区的人口。从汕头载运大米和其他食品，必须依靠韩江水道，但因水道淤塞，航行缓慢而又困难。如果能建一条从汕头到潮州的铁路，那么这个问题就可以解决。他的想法逐渐具体化，而他的同乡嘉应客家人资本家，如张普昌(音)、吴立清(音)、林立生(音)和谢荣光等人的支持，也增强了他的决心。

迄今尚无证据可以证明，张弼士对张煜南的这项事业有直接影响，但有一些旁证表明张弼士对他有间接影响。由于方言、宗亲和业务关系，他们两人的私交颇为密切。虽然他们属于不同的客家籍(张弼士是大埔客家人，张煜南则是梅县客家人)，但说话的口音相近，彼此能交谈自如。他们虽不是堂兄弟，但都姓张，因而相信有一个共同的远祖。方言和宗亲关系成为一条纽带，发展了他们之间的亲睦关系，商业上的联系使他们交往更密。1877年，张弼士同张煜南的弟弟张鸿南在日里开办了一个种植园，名为利旺公司，种植可可、橡胶、咖啡和茶叶。当张弼士在中国忙于政治和经济事务时，张煜南曾一度在海峡殖民地做他的代理人。在政治上，他们两人都是传统的民族主义者，支持清政府，鼓吹经济改革，试图利用华侨资本协助中国实现现代化。政治上的接近，可能使他们更加亲密。1895年以后，张弼士在清朝官僚政治中的飞黄腾达可能引起了华侨资本家的嫉妒，但是他的成就却为他们之中的许多人树立了效法的榜样。他向他们证明，任何海外资本家都可以在中

国青云直上，只要他能明智地利用他的财富和关系。从这一点来看，张弼士深深地卷入华南铁路建设，可能有助于为张煜南指出前进的道路。

首批资本筹集后，潮汕铁路公司于1904年4月正式成立。张煜南任常务董事。股东们还任命一个日本人佐藤为总工程师，并与日本一家辛迪加签订了承建铁路的合同。从雇用日本人为总工程师和同一家日本公司订约这两点说明，华侨资本家与现代化者面临着困境。在贯彻实行经济民族主义时，他们希望从资本到技术和管理全部由中国人掌握，但中国工程人员极少，而能胜任承担此项工作的公司为数更少。选用日本的工程师和建筑公司，而不选用欧洲人，可能是受林立生的影响，他是一个投资三十万两的股东。后来他曾被一些在日本留学的中国学生指责为日本资本的代理人。经济民族主义者曾试图尽可能动员所有的资本和技术人才来实现中国现代化。他们很不愿意利用外国的资本和技术，但现实迫使他们不得不这样做。

张煜南担任潮汕铁路公司常务董事后，他似乎意识到了前途存在的问题。有两个可能发生的困难是绅士的反对和外国干涉。张必然听说过中国第一条铁路（淞沪铁路）的命运，它就是由于绅士的强烈反对而被拆除的。众所周知，绅士在中国的地方社会中，具有深厚的势力。而张也必然知道这一点。在这个问题的处理上稍有差错，可以引起混乱，最糟糕时能使事业遭到失败。虽然张曾得到中央政府的支持，中央指示广东省政府和潮州地方政府，如有必要，应予以保护，但此项指示是否真正有效，他并无把握。即使有效，可能会触犯当地的绅士，从而使此项计划在官僚和绅士之间陷于尴尬的境地。要保证此项计划顺利进行，必须谋求绅士的支持。张机智地任命一位有势力的绅士萧志山（音）为潮汕铁路公司总经理。萧是三品花翎顶戴，官居潮州北部的候补道，表明他在当地很有财有势。看来张煜南已经预料到，要使萧说服他的同

僚士绅支持拟议中的铁路建设,存在一些困难。他在写给萧的一封信中,强调此项计划是从民族利益出发,也是从当地的商人和百姓的利益出发的。他还进一步强调说,此项计划的目的在于使中国的经济摆脱外国控制。除了呼吁萧发扬爱国主义外,他还试图劝萧协助他,因为他们有着长期的友谊,而且共同关心着本省广东的福利。萧终于接受了这项工作,从而为保证当地绅士支持这项新的计划,迈出了几步。

张煜南所认识到的第二方面的问题,就是外国干涉。在帝国主义加紧控制中国经济、列强之间加强争夺之际,铁路成为让步政治的焦点,因为铁路是控制租界经济和政治的关键。列强警惕地保护着它们从中国获得的利益,也窥伺着其他方面的动向。尽管它们相互竞争,但它们共同担心中国人的行动,是否会危害它们的在华利益。象这样拟用中国人的资本建造潮汕铁路的行动,定会引起它们的深切关注,甚至可能招惹它们的干涉。张煜南似乎已认识到这种危险。在实际动工之前,他于1904年5月20日,在汕头举行宴会,招待外国驻汕头的领事和总领事。其目的在于同外国外交人员搞好关系,因为这些人在列强对这项新事业采取的态度方面,将起重要作用。他可能简短地向他们介绍了这个计划,并向他们保证,它并不想损害列强在华势力,而仅是为了表示华侨对家乡的关怀和热爱。他可能也曾试图探察西方列强对于把承建合同交给日本辛迪加的決定有什么反应。不管他在这次宴会上做了些什么,但举行宴会这个事实表明了他对列强态度的关注。

早期的报道表明,这个计划前途光明。开始进行勘测,征购土地,当地士绅也给予全面的合作。虽然抗议之声偶有所闻,但张采取了妥协方针,并且干脆改变路线,尽可能适应当地的要求。1904年8月,准备工作告成,9月间开始进行实际的筑路工作。

几个月后,出现了张所预料不到的麻烦。日本筑路队激怒了当地人的情绪。从广义来说,这是日本帝国主义同新兴的中国

民族主义之间的冲突。甚至早在1904年9月筑路工程开始之前，反日情绪就已逐渐形成。谣传日本人正在企图通过一些华侨商人购买股票来控制这条铁路。据报道说，在日本留学的潮州学生集会讨论此事，并递交请愿书给张煜南、张弼士以及其他与这条铁路有直接关系的头面人物，要他们提防日本人的意图。当地居民由于害怕他们祖先的灵魂受到惊扰，并因外国人的出现而感到恼火，于是采取了好斗的立场，他们和日本筑路队的关系变得紧张起来。在安村，有两名日本工人被暗杀。对此，日本人提出了苛刻的要求。一场举国攸关的危机即将来临。在开枪射击之后，接着出现了近于骚乱的状态。两广总督派兵前往弹压。日本人要求惩处凶手，赔偿死者家属和日本财产受到的损失。日本政府威胁说，这些要求如得不到满足，就将使用武力。

这一事件使张煜南陷于危险境地。如果答应日本的要求，则将被视为一种懦弱的行为，并将进一步激起反日情绪的高涨；如果不理睬日本的要求，那么可能引起一次民族危机。他如临深渊，力图使此事从国际政治中解脱出来。他向日本政府表示，由于潮汕铁路是私营企业，并已同一家日本公司签订合同，这件事根本是商人之间的争执，日本政府没有理由进行干涉。根据同日本公司所订合同规定的义务，他只准备为两名死去的日本工人付出一万元赔偿费。然而，商部迅即认识到了这一事件在“让步政治”中的潜在爆炸性。它和其他类似的事件一样，可能招致日本的直接军事干涉，结果控制整个广东省。商部命令潮汕铁路公司赔款二十一万元来解决这个争端。由于日本当时正忙于进行日俄战争，它接受了赔偿，不再谈这件事了。

两年之后，潮汕铁路建成，并于1906年11月开始通车。其标准轨距的长度只有二十四英里，共花了三百多万元。这条铁路以潮州城的西门为起点，以汕头的下林为终点。共有六个车站，每天有六班列车行驶，三次往北，三次返回汕头。许多观察家对这条铁路持

悲观态度。过分庞大的行政机构和野心勃勃的训练项目增加了公司的开支,而航运费很低,竞争剧烈,使该公司的收入太少,无法分红。然而,严格地说,这倒并不是由于计划不周造成的。1908年,该公司开始将路线进一步向内地扩展,以便与张弼士设计的从广州到厦门的新铁路相衔接。但是广厦铁路始终未建成,因此使潮汕铁路成为一个没有干线的支线。后来曾想把这条路线延伸到广州,使其在经济上能够存在下去,但也未获成功。因此,这条用大量华侨资本建设的铁路,在商业上并没有获得重大的成功。

尽管如此,潮汕铁路却收到了一些心理上和政治上的成效。在心理上,它给全体中国人带来了自信心和民族自豪感。当该计划开始实施时,中国各界人士的注意力都被吸引了过来,它被视为一种试验。它的胜利建成振奋了许多中国人,并使他们相信:中国人是有能力修筑现代化铁路的。它为完全由商人经营管理的私营现代企业树立了榜样。新的方式“商办”证明是可以代替旧的方式“官督商办”的。它也为华侨投资在中国铁路事业树立了榜样。回想起来,由于潮汕铁路的建设成功而产生的自信心,对国内外中国资本家来说,是很重要的,他们后来进行了类似的计划。由此而产生的民族自豪感被看作经济民族主义发展的重要象征。在政治上,清政府可以自豪地向西方表示,中国国民已经成功地资助和管理一个新的企业。它在某种程度上可以用来代替西方在中国的企业。清政府把它作为一个政治武器,在进行关于外国人在华投资的谈判条件上,可以比过去强硬一些。

张煜南之所以能在中国历史上有名,是由于他投身于潮汕铁路,而潮汕铁路之所以在中国经济史上有名,则由于华侨的投资。然而在经济上,张和这条铁路在当时的重要性都不大。这段插曲表明了一点,即华人资本不足以支持任何重大的企业,不能代替外国的资本。它在中国的早期工业化中只能起辅助作用。然而张建设铁路的动机却代表了许多华侨的愿望和希望,同时,铁路建设的重

重困难和有限的成功也成为许多华侨资本家在卷入晚清经济现代化中遭遇到的命运的例证。

(马宁译 姚楠校。原文载《现代亚洲研究》[Modern Asian Studies],第18卷,第1期,1984年2月)