

晚清铁路与

晚清社会变迁研究



尹铁 著
YIN TIE



经济科学出版社
Economic Science Press

浙江教育学院学术著作出版基金资助

晚清铁路与晚清社会 变迁研究

尹 铁 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

晚清铁路与晚清社会变迁研究 / 尹铁著. —北京: 经济科学出版社, 2005. 12

ISBN 7 - 5058 - 5300 - 7

I. 晚… II. 尹… III. 铁路运输 - 经济建设 - 影响 - 社会变迁 - 中国 - 清后期 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 135400 号

序

铁路，是人类社会科技发展到一定阶段而产生的先进交通运输工具，是先进的社会生产力，同时又属于人类社会重要的生产资料，它是世界各国社会经济运行机制的大动脉，这是当今世人的共识。晚清时期，西器东来，在古老的东方土地上出现第一条铁路的时候，却被许多人视为“怪龙”。

1825年，英国在达林顿至斯托克顿间修筑了人类社会第一条公用铁路。1830年，英国的乔治·斯蒂芬生在利物浦和曼彻斯特间修筑了铁路。此时的中国，有钱人坐着轿子、骑着骡、马，怡然自得地行进在黄土路上，平民百姓则步行在用脚也难走的崎岖小路上。马克思指出：英国的大炮，“迫使天朝帝国与地上的世界接触”。1865年，英国铁路专家麦克唐纳·斯蒂芬生从印度来到中国，他向清政府提出发展中国铁路的计划：以扬子江流域的华中商业中心汉口为出发点，筑路东通上海，西行经过四川、云南等省直达印度，同时从汉口南达广州；又计划从镇江经过天津至北京作为扬子江流域的一条大干线；又计划把上海和宁波连接起来，又从福州筑路通往内地。这个铁路规划虽被清政府认为是痴人说梦，但是十年后，中国大地上还是出现了第一条铁路。1875年，上海租界中的英国商人为了方便县城与吴淞口码头的交通，决定建筑淞沪铁路。不久，中国大地上终于出现了第一条铁路——淞沪铁路。1876年6月30日，9吨重的机车“天朝”号以每小时24公里的速度奔驰在江湾与上海县城之间。中国之有铁路，比西方整整晚了半个多世纪。

行驰的火车被当时一般人认为是“怪龙”。列车每天运行7趟，将铁路两端的货物迅速送到港口和城里，铁路的优越性和经济效益已经出现。不幸的是铁路运行两个月后的8月3日，火车撞死了一个士兵，钢

目 录

绪论 现代化视角下的晚清铁路与晚清社会变迁	(1)
一、选题的旨趣	(1)
二、研究概况	(2)
三、研究资料与研究方法	(2)
第一章 中国铁路建设的艰难起步	(4)
第一节 他山之石 铁路交通与欧美国家现代化进程	(4)
一、铁路的起源与欧美各国铁路建设	(4)
二、铁路与欧美各国工业化	(9)
三、近代欧美国家铁路建设的几点启示	(16)
第二节 西器东来 铁路传入中国	(21)
一、铁路知识传入中国	(21)
二、列强觊觎中国铁路修建权	(22)
三、清统治集团对铁路认识的深化和分化	(25)
四、吴淞铁路,中西在铁路上的第一次冲突	(31)
第三节 筚路蓝缕 中国铁路建设在争论中艰难起步	(36)
一、清统治集团关于铁路的争论	(36)
二、唐胥铁路及其展筑	(41)
三、台湾建省与台湾铁路建设	(45)
四、津通铁路争论	(47)
五、关东铁路	(52)
第四节 商办官办 晚清铁路建设的两难选择	(57)
一、卢汉铁路的筹建与受挫	(57)
二、甲午战争后朝野建铁路的共识	(60)
三、商办还是官办	(61)
四、中国铁路总公司的设立和官办铁路政策的确立	(66)

第二章 帝国主义与晚清铁路	(71)
第一节 帝国主义列强在华直接建筑的铁路	(71)
一、俄国修筑中国东省铁路	(71)
二、日本强占南满铁路和台湾铁路	(75)
三、德国修筑胶济铁路	(78)
四、法国修筑滇越铁路	(80)
五、列强未实现的掠夺铁路权企图	(83)
六、外资铁路侵夺的利权	(86)
第二节 铁路外债与晚清铁路建设	(100)
一、晚清铁路外债思想	(101)
二、晚清铁路外款概况	(103)
三、外债铁路工程建设	(116)
第三节 晚清铁路建设上的侵略与反侵略斗争	(126)
一、列强在华铁路的管理与经营	(126)
二、中国人民的反抗斗争	(132)
三、列强重压下的官办铁路	(135)
四、以夷制夷的铁路外交	(139)
第三章 商办铁路公司运动	(144)
第一节 收回利权运动和商办铁路的兴起	(144)
一、收回利权运动	(144)
二、商办铁路公司的兴起	(145)
三、商办铁路与列强的斗争	(147)
第二节 商办铁路公司的集资	(152)
一、商办铁路公司的资金来源——近代中国民间资本的估计	(152)
二、商办铁路公司集股概况	(158)
第三节 商办铁路公司的筑路与经营	(169)
一、商办铁路公司的建路概况	(169)
二、商办铁路公司的经营业绩	(178)
三、商办铁路公司经营的特点	(180)
第四节 商办铁路公司的评价	(186)

一、商办铁路公司对晚清铁路建设的影响	(186)
二、商办铁路挽回铁路外债丧失的利权	(187)
三、商办铁路的不足之处	(190)
第四章 晚清铁路与晚清政局	(194)
第一节 晚清铁路管理机构与铁路政策法规	(194)
一、晚清铁路管理机构	(194)
二、晚清铁路政策法规	(197)
三、晚清铁路工程教育	(201)
第二节 晚清铁路建设中的地方与中央政府	(205)
一、地方督抚与晚清铁路建设	(205)
二、各自为政的铁路建设	(208)
三、谘议局与各省铁路建设	(210)
第三节 商办铁路与晚清政局	(215)
一、商办铁路运动与清末立宪运动	(215)
二、晚清铁路建设与地方自治	(219)
三、晚清铁路建设与地方自治	(220)
四、商办铁路公司与中国资产阶级的形成	(223)
五、从浙路风潮看中国早期资产阶级的特征	(227)
六、晚清铁路与中国早期无产阶级	(231)
第五章 晚清铁路与晚清社会经济	(236)
第一节 晚清铁路与晚清资本主义经济	(236)
一、铁路与晚清公司制度的建立与发展	(236)
二、铁路对中国传统经济结构的冲击	(246)
三、商办铁路公司与各地资本主义经济结构	(249)
第二节 铁路交通与晚清城市化进程	(254)
一、铁路交通与东北地区城市化进程	(254)
二、铁路交通与华北地区城市化进程	(257)
三、铁路交通与华东华中地区城市化进程	(262)
四、铁路交通与华南西南地区城市化进程	(266)

第三节	晚清铁路对交通路线的重构	(269)
一、	晚清铁路建设计划	(269)
二、	晚清铁路的站线	(273)
三、	铁路线路对各地交通路线的重构	(278)
第四节	铁路与晚清经济发展	(283)
一、	晚清铁路与矿产资源开发	(283)
二、	铁路运输促进了晚清商业发展	(288)
三、	晚清铁路与金融、电信、邮政业的发展	(296)
第六章	铁路干路国有政策	(304)
第一节	铁路干路国有政策的制定	(304)
一、	铁路干路国有政策的制定	(304)
二、	湖广铁路借款	(307)
三、	铁路干路国有政策的评价	(309)
第二节	保路运动与辛亥革命	(313)
一、	湖广绅商拒借洋债的斗争	(313)
二、	四省保路运动	(314)
三、	各省铁路公司国有化	(319)
第三节	铁路干路国有政策的影响及评价	(322)
一、	对产权制度的破坏	(322)
二、	阻碍中国民族资本主义经济发展	(326)
三、	影响近代中国铁路建设健康发展	(328)
四、	影响企业制度的健康发展	(330)
五、	维系北洋政府统治	(331)
附录	(334)
晚清铁路大事记	(340)
主要参考文献	(356)
后记	(366)

绪论

现代化视角下的晚清铁路与 晚清社会变迁

一、选题的旨趣

晚清时期是中国历史上最激荡复杂之时期之一，经历了所谓“数千年未有之变局”。列强侵略的深入，民族危机的加剧，阶级矛盾的激化，东西文化的冲突，革命与改良的论争，深刻地影响着晚清中国社会之变迁。晚清中国社会变迁是包含政治、经济、文化诸层面的社会进化过程。用现代化范式宏观审视中国近代历史的发展进程，是学界的新潮流。

现代化研究发端于西方，西方学者从现代化角度研究分析中国近代社会发展。^①在中国执中国现代化研究者为罗荣渠，^②其特点首先是在现代化理论构建方面提出了一系列独到的见解，在介绍、评论国外现代化各派理论的基础上，力图建立中国自己的马克思主义现代化理论体系；其次是在研究方法上，侧重于从世界现代化的进程考察中国现代化的特点，进行宏观的比较研究，从世界看中国。中国近代化或早期现代化是近来史学界研究热点，史学界诸多专家学者均有专著论述现代化问题。^③中青年学者是现代化研究的中坚力量。^④台湾地区的学者则出版了“中国现代化的区域研究”学术丛书，分别对广东、闽浙台、江苏、上海、湖南、湖北、四川、山东、直隶等省早期现代化的发展及其特点进行了较深入的探讨。有关中国早期现代化的研究论文不胜一一列举。学者们多角度、多层次、全方位研究近代中国社会发展进程，有利于人们进一步认识近代中国社会的整体面貌。其研究意义有学者认为：中国早期现代化这一新研究领域的开拓，并非中国学者受外国学者的影响而亦步亦趋，应该说是当代中国改革与社会发展给历史研究者提出的新课题。此项研究不仅具有重要的学术价值，同时对现实也不乏参考借鉴意义。对中国近代史学科的发展来说，这一新研究领域的开拓也为历史学

与现实的结合找到了一个很好的切入点，并为近代史研究的发展提供了新的活力，帮助近代史研究者摆脱了以往那种片面的“单线突进的阶级斗争史观”的思维定式，开始对中国近代历史作全方位多层面的考察与研究，这无疑是一个重要的进展。

从铁路的角度考察晚清中国社会变迁，无疑是个新课题。在晚清时期，没有哪种经济部门如铁路那样与近代中国各层面有如此广泛的联系，具有如此广泛的内涵。汤寿潜说：铁路“以一公司而包含农、工、商、矿各实业，虽拔山之力如海之才未易竟其蕴也。又有外交焉、度支焉、学堂焉、巡警焉、电务焉，分之即新政一大部分，今比而同之，天下至纷颐而不可以理者，莫铁路。”^⑤它是晚清社会各种矛盾的聚焦点，晚清中国政治、经济、文化、社会各方面因素作用于铁路，它的兴衰深刻地影响晚清社会的发展进程。铁路可视为晚清社会的一个缩影，解剖这只麻雀能使我们更深刻地认识晚清社会。何况，在现实层面上，它也不乏参考借鉴意义，实为历史与现实的结合的一个很好的切入点。

二、研究概况

晚清铁路史尚无研究专著，系统阐述均包含在中国近代铁路史专著中。中国近代铁路史专著，早期有：曾鲲化：《中国铁路史》燕京印书局，1916年。谢彬：《中国铁道史》，上海中华书局，1929年12月版。肯德[英]，李抱宏等译，《中国铁路发展史》，三联书店1958年6月第一版。近期有：杨勇刚编著：《中国近代铁路史》，上海书店出版社，1997年。李占才：《中国铁路史（1876~1949）》汕头大学出版社，1994年。王晓华、李占才著：《艰难延伸的民国铁路》，河南人民出版社，1993年。马里千、陈逸志、王开济编著，王学俊审校：《中国铁路建筑编年简史（1881~1981）》。张雨才编著：《中国铁道建设史（1876~1949）》，中国铁道出版社，1997年。金士宣、徐文述编著：《中国铁路发展史（1876~1949）》中国铁道出版社，1986年。（有关晚清铁路研究概况，参见本书参考目录）。

三、研究资料与研究方法

恩格斯指出：“即使只是在一个单独的历史实例上发展唯物主义观点，也是一项要求多年冷静钻研的科学工作，因为很简单，在这里只讲

空话是无济于事的，只有靠大量的、批判地审查过的、充分地掌握了的历史资料，才能解决这样的任务。”^⑥本书尽可能系统完整地搜集有关晚清铁路的历史资料和前人研究成果，力图以厚实的史料为基础来论述晚清铁路与晚清社会的变迁。

正如美国历史学协会主席伯纳德·贝林所言：“不管我们采取何种研究历史方法，马克思主义者的观点都是我们认识过去的强大力量。”在研究过程中，力求运用历史唯物主义和辩证唯物主义观点和方法，紧扣近代中国的时代特征，分析铁路对晚清中国社会的影响。采用法国年鉴学派的史学理论和研究方法，将晚清铁路放在历史长时段考察，分析它在晚清中国社会进化中的作用。借鉴其他人文和社会科学学科的理论与方法，对晚清铁路与晚清中国社会关系，进行全方位，跨学科研究。

注释：

1. 参见吉尔伯特·罗兹曼主编：《中国的现代化》，上海人民出版社1988年版。
2. 参见罗荣渠：《现代化新论》，北京大学出版社1993年版。罗荣渠：《现代化新论续篇 东亚与中国的现代化进程》，北京大学出版社1997年版。罗荣渠、牛大勇编：《中国现代化历程的探索》，北京大学出版社1992年版。罗荣渠主编：《各国现代化比较研究》，陕西人民出版社1993年版。
3. 章开沅、罗福惠主编：《比较中的审视：中国早期现代化研究》，浙江人民出版社1993年版。陈旭麓著：《近代中国社会的新陈代谢》，上海人民出版社1992年版。汪熙、[美]魏斐德（Wakeman, Frederic）主编：《中国现代化问题——一个多方面的历史探索》，复旦大学出版社1994年版。姜义华等主编：《港台及海外学者论传统文化与现代化》，重庆出版社1988年版。章开沅、朱英主编：《对外经济关系与中国近代化》，华中师范大学出版社1990年版。李文海：《世纪之交的晚清社会》，中国人民大学出版社1995年版。
4. 周积明：《最初的纪元——中国早期现代化研究》，高等教育出版社1997年版。孙立平：《传统与变迁——国外现代化及中国现代化问题研究》，黑龙江人民出版社1992年版。许纪霖、陈达凯主编：《中国现代化史》第1卷，上海三联书店1995年版。朱英：《转型时期的社会与国家——近代中国商会为主体的历史透视》，华中师范大学出版社1997年版。刘鸿辉、任军：《现代化进程中的东方发展道路——论近代中国的历史走向》，陕西人民出版社1999年版。
5. 《奏准商办全浙铁路有限公司章程》序言。
6. 《马克思恩格斯选集》第2卷，人民出版社1976年版，第118页。

第一章 中国铁路建设的艰难起步

第一节 他山之石 铁路交通与欧美国家现代化进程

一、铁路的起源与欧美各国铁路建设

1825年9月27日，在英国的斯托克顿—达林顿两个城市之间修建的世界上第一条公共铁路正式开始营业，在盛况空前的通车典礼上，斯蒂芬生亲自驾驶他的“运动号”蒸汽机车，牵引着12节煤车和20节挤满乘客的旅客列车，时速达19公里。从伊库拉因车站出发，下午3点47分到达斯托克顿，共运行了31.8公里，此举宣告了世界铁路的诞生。斯托克顿—达林顿铁路被公认为是世界上第一条正式的铁路，1825年9月27日被公认为火车正式发明的日子。

铁路作为近代交通运输工具，它的出现是与工业革命的发展和资本主义世界市场的形成分不开的。在工业革命之前，西欧国家陆路交通工具以马车为主，运输业则以水运为主。瓦特蒸汽机的发明，为火车的出现提供了可能。1801年，英国发明家特里维塞克首先制造出能在一般道路上行驶的蒸汽动力机车。1803年他又将瓦特蒸汽机改造成高压蒸汽机，并用此制造了可在轨道上行驶的车头。1804年2月29日，特里维塞克的车头沿着专门铺设的轨道由默尔瑟开到阿伯西昂。由于当时木制轨道载荷极为有限，火车未能投入使用。1811年左右，英国熟铁车轨出现并铺设于煤矿，1825年，世界上第一条供公众使用的熟铁车轨铺设于斯托克顿—达林顿之间，于是出现了本书开头的一幕。

铁路运输具有运量大、速度快、运价低、气候影响小的特点，它一出现便以其自身的优越性及经济效益对社会发生重大影响，各国纷纷建

铁路。各国建成第一条铁路的时间（见表1-1）。

表1-1 各国铁路通车年份

国别	最早通车年份	国别	最早通车年份
英国	1825	意大利	1839
美国	1830	瑞士	1844
法国	1832	西班牙	1848
比利时	1835	巴西	1851
德国	1835	印度	1953
加拿大	1836	澳大利亚	1854
俄国	1837	埃及	1855
奥地利	1838	日本	1872
荷兰	1839	中国	1876

资料来源：金士宣的《中国铁路发展史（1876~1949）》第3页。

从1840年到1913年，是世界铁路发展的“黄金时代”。由于铁路机车制造已趋完善，轨道构造也不断改进定型，各国修造铁路的热情日益高涨，铁路发展速度明显加快。1840年，世界铁路营业里程为8000公里；到1913年，已达110万公里之多。工业发达国家都形成了铁路网，并垄断了陆上交通运输市场。在美国，98%的城市之间的旅客周转量由铁路承担；在其他资本主义国家，运输量的80%以上也是由铁路承担的。铁路的大量修建和超前发展，奠定了这些国家工业化的坚实基础，对这些国家的发展强大起了不可低估的作用。

（一）英国铁路建设

英国是最早修建铁路的国家，从1840~1900年的60年间是英国铁路的快速发展时期，铁路营业路程由1350公里增加到35165公里，增加近25倍（见表1-2）。

表 1-2 英国铁路建设里程

年 份	铁路营业路程 (公里)	年 份	铁路营业路程 (公里)
1840	1350	1880	28872
1850	10650	1890	33000
1860	16787	1900	35165
1870	24500		

资料来源：中国科学院经济研究所的《主要资本主义国家经济统计集》，世界知识出版社 1992 年版。

英国国内铁路网的建设，作为一个完整的系统，大约是在 19 世纪 80 年代完成的，至此英国已建成一个密布全国的铁路运输网。英国是一个海岛国家，航运有重要意义，国内铁路运输相对不占重要地位。但英国将自己的铁路向殖民地延伸，在国外的铁路投资方面，英国居于领先的优越地位。1853 年，英国在它的东方殖民地——印度开始修建铁路；到 20 世纪初，印度铁路达 5.5 万多公里。1909 年，英国对国外铁路的投资，折合 85 亿美元。在 1890~1913 年期间，“英国靠自己的殖民地，把‘自己的’铁路网增加了 10 万公里，比德国增加的多 3 倍”。到 1913 年，英国在其殖民地的铁路总长度达到了 20.8 万公里。^①

（二）美国铁路建设

美国的第一条铁路从巴尔的摩到俄亥俄，全长 21 公里，于 1828 年开始铺设，1830 年完工。^②美国铁路网的普及在资本主义国家中是最快的。19 世纪 50 年代，筑路规模扩大，80 年代形成高潮。从 1850~1910 年的 60 年间，共修筑铁路 37 万余公里，平均年筑路 6000 余公里。1887 年筑路达 20619 公里，创铁路建设史上的最高记录。1888 年，美国铁路里程已经超过全欧洲的铁路里程，其中大部分建在中西部地区。1869~1893 年，美国先后建成了 5 条横贯大陆的铁路干线，这就是：联合太平洋铁路（1869 年建成）、圣菲铁路（1881 年建成）、北方太平洋铁路和南方太平洋铁路（均于 1883 年建成）以及大北铁路（1893 年建成）。到 19 世纪末，美国全国已建成四通八达的铁路网和几条横贯大陆的干线。铁路建设不断向西部扩展，到第一次世界大战前，新开发

的密西西比河以西地区的铁路线占全国总长度的一半。美国铁路网由6条横贯东西、10多条联络南北和10多条由东北向西南的主要干线以及大量的支线和地方线所组成。铁路长度增加到40万公里。占全世界铁路总长度的近1/2（见表1-3）。^③

表 1-3 美国铁路建设里程

年 份	铁路营业路程（公里）	年 份	铁路营业路程（公里）
1840	4588	1880	150880
1850	14525	1890	263440
1860	49417	1900	311152
1870	65220		

资料来源：中国科学院经济研究所的《主要资本主义国家经济统计集》，世界知识出版社1992年版。

美国的铁路发展也不是一帆风顺的，铁路的发展要克服既得利益集团的反对，运河公司和对运河投资的各州，收费公路公司、货车承运人、汽船老板和旅馆主人同运河界联合起来，他们注意到铁路的发展可能给他们的生意带来的损失。此外，位于运河和航道两岸的城市也反对修筑铁路，因为这可能损害他们的贸易。沿铁路线的农民则抱怨火车惊吓他们的家畜，机车喷出的火星危害他们的庄稼和建筑物。铁路的发展还要和愚昧进行斗争，愚昧在很多方面比既得利益集团的反对更难克服。铁路被公众认为不道德和有危害性。一些专家竟然声称，如果铁路连续按每小时15英里的速度运行，乘客会七窍出血，在隧道里按此速度行驶会使人窒息，等等。

（三）德国铁路建设

德国第一条铁路是纽伦堡—富尔特铁路，于1835年12月建成。1835~1880年是德国铁路建设的高潮时期。据统计，在1845年左右，德国仅有铁路3280公里，1860年时达到11633公里，1870年时更达到19575公里。普鲁士的铁道网在1850~1870年期间增加了3倍。在19世纪50年代，德国较大城市之间的铁路线还彼此不连接，到19世纪

60年代，德国境内各主要铁路线已经开始相连，而且形成了较为密集的铁路网。到1872年，德国铁路里程已达22426公里，超过了英国。1880年德国干线铁路30460公里，支线3248公里，共计33708公里。到1914年，德国铁路里程6.2万公里。^④

随着铁路建设里程的增长，铁道运输工具也大幅度增长。1850年至1870年，机车的数目从498辆增加到3485辆，客车车皮从1284辆增到5552辆，货车车皮从6825辆增加到76824辆。在同一时期中，货运量由19000万吨公里增加到404500万吨公里。^⑤铁路投资在德国国民经济总投资中的比例不断增长（见表1-4）。

表1-4 1850~1879年投资情况

年份	公共投资所占百分比	铁路投资所占百分比
1850~1854	9.5	19.4
1860~1864	7.7	14.6
1870~1874	7.8	22.0
1875~1879	11.1	25.5

（四）法国铁路建设

1845~1890年是法国铁路的路网建设时期，这一时期也是法国工业化历史上一段辉煌的岁月，经济的高速增长带来了铁路的投资高潮：1845~1854年，法国铁路的投资占国内资本投资总额的10%，1855~1864年占14.4%。1833年，法国铁路仅900公里，1847年达到1800公里，1851年达到4000公里，1857年达到7000公里，1870年达到17000公里，到1900年，铁路营业里程已达3.6万公里，1913年增至4万公里，并且新建了地区性铁路1.1万公里。^⑥从而成功地建立起法国铁路系统。

1852~1869年间，铁路货运量猛增近10倍，运费则大大降低。1852年铁路公司年利润为1亿法郎，1869年增至8亿法郎。^⑦

（五）俄国铁路建设

俄第一条铁路修建于1837年，全长仅37公里。此后，俄铁路建设进入高速发展期。第一阶段从1837年至19世纪60年代中期，主要是确保

沙俄帝国的战略利益。像圣彼得堡—莫斯科铁路的投入使用，就将俄最大的两个贸易和工业中心连接了起来。第二阶段从19世纪60年代中期至80年代，主要是确保莫斯科与原料、食品基地和港口之间的联系，而且延伸到了外高加索地区。第三阶段从19世纪末到第一次世界大战期间，俄修建了环里海铁路、中亚铁路和西伯利亚大铁路。在俄国铁路建设的发展中，曾经有两个大高涨时期：60年代末（和70年代初）以及90年代后半期。从1865年到1875年，俄国铁路网平均每年增加1500公里，而从1893年到1897年，平均每年增加大约2500公里。到1917年，俄国铁路总长度已达7.17万公里，仅次于美国，居世界第2位。

铁路货运运输量：1868年为43900万普特；1873年为111700万普特；1881年为253200万普特；1893年为484600万普特；1896年为614500万普特；1904年为1107200万普特。客运增长的速度也很快：1868年为1040万人；1873年为2270万人；1881年为3440万人；1893年为4940万人；1896年为6550万人；1904年为12360万人。

二、铁路与欧美各国工业化

铁路和火车的相继发明，出现了铁路运输，铁路运输的出现是人类交通运输史上的一件划时代的大事。自从各国相继出现了铁路和火车以后，进入了近代铁路运输时代。客货运量大、速度快且运价又便宜的铁路运输以一种全新的运输方式出现在世界上，极大地促进了货物的交流和人际来往，从而快速地促进了社会的进步和生产力的发展，加快了工业化的进程。“铁路是资本主义工业的最主要部门即煤炭和钢铁工业的总结，是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标。”^⑧再没有比铁路更能汇聚工业时代全部特征的产品与技术了。

铁路交通在促进欧美工业化进程中起着举足轻重作用。正如马克思所言：“生产越是以交换价值为基础，因而越是以交通为基础，交换的物质条件——交通运输工具——对生产来说就越重要。资本按其本性来说，力求超越一切空间界限。因此，创造交换的物质条件——交通运输工具——对资本来说是极其必要的：用时间去消灭空间。”^⑨马克思在谈到铁路对印度工业的影响时讲，“英国的工业巨头们之所以愿意在印度修筑铁路，完全是为了要降低他们的工厂所需要的棉花和其他原料的