

清

末

民

初

铁

路

史

话

汽笛声声闹九州

清末民初铁路史话

■ 严介生 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

汽笛声声闹九州

清末民初铁路史话

中 国 铁 道 出 版 社

2005年·北京

图书在版编目(CIP)数据

汽笛声声闹九州:清末民初铁路史话/严介生编著.
北京:中国铁道出版社,2005.10

ISBN 7-113-06691-7

I. 汽… II. 严… III. 铁路运输-经济史-中国-清后期~民国 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 102823 号

书 名:汽笛声声闹九州/清末民初铁路史话

作 者:严介生

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑:高振英 刘惠英

封面设计:陈东山

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:11.875 字数:312 千

版 本:2005 年 11 月第 1 版 2005 年 11 月第 1 次印刷

印 数:1~1 200 册

书 号:ISBN 7-113-06691-7/K·106

定 价:28.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

前 言

想要读一点关于中国近代铁路史方面的书的念头,产生于主持编辑《中国蒸汽机车世纪集影》画册的过程之中,深感自己对铁路的历史所知甚少,很该趁退休有闲补上这一课。又是这本《集影》,引来一位“较真”的英国人,就此书中有关诞生于中国的首台蒸汽机车的一些问题给我写信,不仅提出质疑,还提供了他的调查考证材料。国人对这“中国首台”也有不同看法,争论已久,英国研究者的来信对澄清问题很有帮助,理当把它介绍出去,就写了书中《“中国首台”究竟是哪台》的那篇,发表于《人民铁道》报的“特别关注”专版上。报社很欢迎此类文稿,约我继续写,后来商定,每月发表一篇。就这样,我的对中国铁路早期历史的“随便翻翻”,变成了为完成稿约而寻找和积累资料,还得列出一个粗略的计划,以期让有兴趣和耐心阅读了这一篇篇不相联贯的文章的读者,能对清末民初中国铁路发展的总体轮廓、建成的主要铁路、与铁路相关的重要历史事件和人物,有一个大致的了解。连着发表了十来篇,还真有喜欢这方面内容的读者,但不知何故,这个专版被取消了,不过我的写作没有停,直到完成了计划中的最后一篇才搁笔。这就是这本书的由来。

从 19 世纪 60 年代起,境外不断传来的呜呜汽笛声,使原本乱糟糟的大清政坛更不平静,洋务派主张让火车开进中华大地,顽固派则视为洪水猛兽,当时,所有先进的洋玩艺都会被抵制,但没有哪一件像铁路这样遭到顽固势力如此坚决、激烈、持久的抗拒,因为铁路是近代工业的象征,对封建制度的维护者来说是一把双刃剑,他们怕得要死。只是在受到列强的一次次沉重打击之后,清廷才意识到,在已被洋人操控的国土上,铁路是禁不住了,就像挡不住他们对中国不断扩大的侵略一样,终于在 1889 年宣布把修筑铁路定为“自强要策”,“毅然兴办”。铁路不仅是洋务派与顽固派争



论的重点问题,还是清廷与列强间矛盾的焦点之一。几乎所有侵略者都把攫取铁路筑造权作为在中国扩展和强化势力范围的要招,为此而不择手段,在清末的许多“外交风波”中,有相当一部分是侵略者为夺取路权而挑起,以清政府出让路权而告终。争夺路权又是列强间“狗咬狗”的重要原因,一些铁路干线往往引起多个强盗国家的激烈争夺,结果自然是以清政府做出更大让步来“摆平”。这就使人民群众与清廷、与外国侵略者的矛盾更加激化,沿线群众反对洋人在国土上筑路的斗争持续不断,好些地方甚至发展为武装反抗。汽笛声声闹九州!围绕铁路展开的争夺酿成了中国近代史上一起起影响深远的历史事件,最后的一起是波及数省的“保路风潮”,引燃辛亥革命的熊熊烈火,从此终结了清王朝的历史。

清政府在被推翻前的最后 35 年里,共建成长短、干支铁路 41 条,计 9 137 公里。从建设资金的来源看,大致有 4 类,一是清廷以出卖路权为代价、向列强贷款修筑的铁路,计 3 800 多公里,书中介绍的京汉、沪宁、津浦铁路等;二是帝国主义直接投资筑造的,计 3 780 公里,如沙俄修筑的中东铁路及南满洲支线,德、法强筑的胶济、滇越铁路,安奉铁路也属此类,是日本借日俄战争之机在它占领的中国东北领土上偷筑而成,战后强迫清廷签约认账,吴淞铁路更是英国人“擅筑”,清廷赎回后拆掉了。三是由官款或主要靠官款筑成的铁路,1 000 多公里,书中介绍了最著名的几条:台湾省基隆经台北至新竹的铁路,新易、京奉、京张铁路等。四是民间集资修成的商办铁路。清末一度兴起过商办铁路的热潮,但筑成的铁路总共不足 600 公里,书中介绍的沪杭甬铁路,由浙江与江苏两家商办铁路公司联合修筑,前者是当时办得最成功的商办铁路公司。

在中国早期铁路缓慢曲折的发展过程中,出现了一批起过重要作用的人物,本书着重介绍了李鸿章、张之洞、盛宣怀、詹天佑和孙中山。他们是不同类型的历史人物。李、张、盛都是清末重臣,洋务派要员,是发展铁路最早的倡导者和实践者,也是清廷与列强签订出卖路权条约的主要经办者,他们的功过是非,至今褒贬不

一；詹天佑是当时国内最杰出的华人铁路工程专家，不只主持修筑了使国人大长志气的京张铁路，还对中国早期铁路事业做出过多方面的贡献；孙中山是对中国铁路事业空前的“狂热留恋”者，辞去临时大总统后宣布 10 年不问政治，全心专意为国家创办铁路，四处奔走呼号，他关于铁路与国家工业化的关系、发展铁路的方针政策等方面的许多重要观点、制订的中国铁路发展计划，至今对我们仍有参考价值和借鉴意义。书中后 3 篇介绍蒸汽机车的文章，其中的 2 台属中国最古老的机车，另 1 台时间上“超限”，但也很著名，有故事，一并收入其中了。

1997 年秋天，某杂志登载一篇法国历史学家介绍中国京汉铁路的文章，标题是《卢汉铁路——中法在本世纪初的合作范例》，称赞法、比、中当年的这项“合作工程取得近乎完美的成功”，读后令人唏嘘不已。虽说时隔百年，当时修筑的铁路都还“活着”，它们“降生”时所受的屈辱和酸楚，一一铭刻在轨道上，没法磨灭也不能修改，这是世代中国人心中永久的痛，也是令我们保持清醒、奋发的历史之镜，岂能忘记。

作为一本铁路近代史的普及读物，我在写作中特别注重史料真实可靠，在此前提下，为增加知识性、趣味性而尽可能多引史料原文，加以解释使之通俗易懂；再就是注意交代故事发生当时的国内外背景情况，以便读者了解事情的前因后果、来龙去脉。鉴于这些文章是独立成篇的，为了便于读者阅读，笔者持“宁多勿缺”的态度，这篇里讲过的事，另一篇如不能不讲到，就宁肯有点重复，也要让读者有一个完整了解。很多铁路从清末开筑，修修停停，拖了几十年，最长的如沪杭甬铁路，新中国成立后才完全修通，对这样的铁路，就不受“近代”的限制，从始写到终，让读者从“起点”一直读到“终点”。

这本书面世的时候，快要进入 2006 年了，这是中国铁路 130 周岁的年份，奉献此书，也是要表达一份纪念之意。

严介生
2005.7.31

目 录

前言.....	1
1. 吴淞铁路	1
洋骗局露底起风波	
2. 唐胥铁路	17
艰难“破冰”之路	
3. 台湾第一条铁路	34
领了“准生证”的难产儿	
4. 京奉铁路	46
历时三十载,十接始成“龙”	
5. 中东铁路	63
祸起“中俄密约”	
6. 京汉铁路	83
错估了对手的博弈	
7. 粤汉铁路	98
争回了路权,甩不掉苦涩	
8. 胶济铁路	115
从德国“强筑”到日本“强占”	
9. 新易铁路	129
慈禧太后的祭陵专线	
10. 滇越铁路	141
铺在华工白骨上的“米轨”	
11. 安奉铁路	156
日本伸进中国东北的魔爪	
12. 沪宁铁路	169

遭遇饿虎扑食	
13. 京张铁路	183
清末筑路史上辉煌篇章	
14. 沪杭甬铁路	199
一条商办铁路的奋斗和结局	
15. 津浦铁路	216
少见的激烈争夺,少有的筑路速度	
16. 李鸿章与中国早期铁路	230
17. 张之洞:苦筹京广 20 载	253
18. 盛宣怀:强推“干路国有”,引燃覆清烈火	274
19. 詹天佑:“京张”之后续辉煌	298
20. 孙中山的铁路观和“大铁路计划”	316
21. “中国首台”究竟是哪台	341
22. 0 号:中国现存最古老的蒸汽机车	350
23. KF1 型蒸汽机车的传奇故事	356
24. 1911 年中国铁路示意图	367
主要参考书目	368
后记	369

1. 吴淞铁路

洋骗局露底起风波

中国近代铁路史开篇第一件大事,记载的是英国人在光绪二年(1876)建造于上海的吴淞铁路,和由此引起中英两国间的外交风波,准确地说,记录的是一起“吴淞铁路事件”,其影响远远超出这条轻便铁路本身。问题的焦点在于,英方“擅筑”了这条铁路,大清国主权遭受侵犯,坚决要求停建,英方我行我素,甚至发出动武威胁。然而,一条全长 14.5 公里的铁路在光天化日之下修建起来,清朝地方官员怎会被瞒过了很久?还有,清廷发现了上当受骗,经过艰苦谈判,以 28.5 万两银子把铁路买断赎回后,竟把它彻底拆毁,宁要一堆废铁,不要一条铁路。这到底是怎么回事?

吴淞铁路,一条从上海闸北向北通到吴淞口的窄轨轻便铁路,全长只有 14.5 公里,却在中国以至世界铁路史上颇有名气,因为,它是出现在中国古老大地上的第一条营业铁路(此前 11 年,英国商人杜兰德曾在北京宣武门外筑造过一段约 500 米长的小铁路,但只是搞宣传做广告的,很快被勒令拆除,详见第 19 页);还因为这条铁路的短暂“生涯”很特别,“生”得太离谱:它是英国殖民者以狡诈手段“擅筑”的,没有“出生证”;“死”得又近乎荒唐:清廷竟以高价赎回后立即彻底拆毁。吴淞铁路只存在了一年多,围绕着它的命运,一个先进的西方资本主义强国与一个没落的东方封建大国之间,展开了一场以强凌弱、蛮不讲理的较量,写下中国近代铁路史离奇苦涩的第一页,不仅引起铁路史家的关注,也给后人留下许多启迪。



美国驻沪领事设下骗局,办成购地手续

最早策划修筑吴淞铁路的是美国驻上海领事馆的官员,据他们自己说,这是受了日本在横滨——东京间建造铁路的启示和刺激,日本政府把这条铁路授与美国人建造,1872年建成通车后,进出东京的物资就可在横滨装卸,再经铁路运达东京,快捷多了。在上海经商的洋人都抱怨黄浦江水浅,起卸货物不便,英国领事曾提出“挑挖”黄浦江的计划,清廷没有同意。美国领事于是提出学横滨——东京间建造铁路的样,从上海筑一条通到吴淞的铁路。吴淞位于黄浦江与长江出海口的交汇处,是个建有大型海岸炮台的军事要塞,鸦片战争中,江南提督、老将陈化成率领官兵坚守吴淞炮台,击伤企图进犯长江的英国军舰多艘,最后壮烈牺牲。美国领馆官员要在这里修筑码头、火车站,明面上说是为了使欧美来的轮船免进航道淤塞的黄浦江,但他们着眼的肯定不只是经济利益。

经请示驻北京公使馆同意,美国驻沪副领事奥力维·布拉特福开始行动了,1872年成立起“吴淞道路公司”。他们知道清政府害怕铁路,故意使公司的名称避开铁路二字。筑铁路,第一件要解决的是购地,这须要经地方官的批准和协助,他们诡称,要修筑的是一条“寻常马路”。当时的上海道台(道,省以下主管若干府县的政府机关,官员称道员或道台)叫沈秉成,相信了洋人的鬼话,批准了他们的购地申请,还私下答应,在他任期内对美国人的筑路工程将不加阻挠。根据沈秉成的指示,上海县令贴出布告,向百姓通报吴淞道路公司要修筑“马路”之事,命令乡民答应洋人的购地要求。就这样,美国人骗术的第一步得逞,为修筑吴淞铁路办下了购地手续。

美国领馆的官员解释说:“清朝官员总是反对铁路,正像他们反对任何一件革新一样”,这样做是不得已而为之。这种“欺骗有理论”当然站不住脚。但清廷“总是反对铁路”却是事实。此前,仅为筑造这条吴淞铁路,洋人申请过不止一次。

1863年7月,以英国怡和为首的一批外国洋行在上海组建过

一家中国铁路公司,提出修筑上海至苏州间的铁路,在这个计划中,这条铁路的起点就是吴淞口,也就是说,第一步先建造吴淞铁路。遭到时任江苏巡抚李鸿章的坚决拒绝。

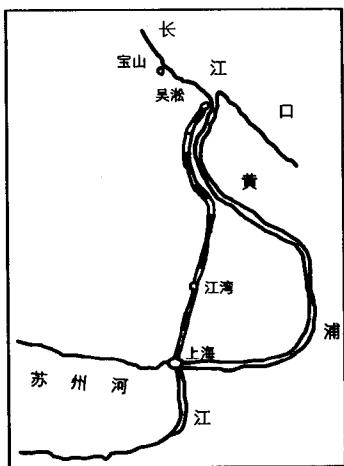
1865年初,一批英国商人在国内筹资30万英镑,组建了一个上海吴淞铁路和桥梁公司,声称不仅要建造吴淞铁路,还要建造苏州河上的桥梁。又遭清政府反对,没有了下文。

1866年,英国公使阿里国向清政府的总理各国事务衙门(相当于今外交部)提出要求,在上海租界到吴淞口之间修筑一条铁路,以解决黄浦江岸边装卸货物不便的问题。还是遭到拒绝。

英国商人原来认为,筑造吴淞铁路“取得中国官方的批准,预计不会有困难”。然而一次次的碰壁,使他们得出结论:“想从中国政府得到正式的许可是徒劳的”,只有“先正式买地,然后突然把铁路造起来,也许能受到(中国当局的)容忍;而且还可以把这样一条铁路作为一个范例去教育中国人”。追求超额利润的强烈欲望使他们急不可奈、不择手段地要“使中国进入铁路时代”。

英商接手后继续行骗,直到机车上路,清廷才恍然大悟

但美国副领事奥力维·布拉特福却缺乏“适当的财政背景”,他想在上海的各国洋商中集资,未成,又向本国制造火车的资本家试探,“试图引起美国资本的兴趣”,也没有结果。他没有筹到足够的购地资金,修筑铁路的事做不下去了。这对实力雄厚的英国商人来说是好消息,他们顺利地接了手,组建起“吴淞铁路有限公司”,在上海道台沈秉成帮助下,以很低的价格买下了上海至吴淞间长



吴淞铁路示意图

14.5 公里、宽约 15 米的地皮，并于 1873 年 3 月 26 日贴出告示，宣称他们已经获得了土地所有权，有权在这些土地上建筑桥梁，开挖渠道，设置栅栏和筑造“适合车辆行驶”的道路。

英国人把美国领馆设下的骗局也接了过来，仍不说明要修的是铁路，只说“车辆”而不提“火车”，继续把上海的清朝地方官蒙在鼓里。

1874 年 7 月，这家公司在英国登记注册，资本额为 10 万英镑，总部设在伦敦，在中国的代理商为怡和洋行。

1874 年 12 月，吴淞铁路修建工程正式开工。西洋人不仅骗过了昏聩的清朝官僚，也骗过了精明的新闻记者，都相信他们是在筑“马路”，1874 年 12 月 15 日的《申报》报道说：“吴淞马路业已开工，系由老闸大桥北之东首为始。”关于这条铁路起点的确切地点，《中国铁道建设史略》的编著者张雨才先生经考证后认为，大致就在现上海老北站的附近。但工程一度因资金不足而停了下来。为了减少投入，决定缩小规模，改建为 0.762 米轨距的窄轨铁路，使用小型机车。1875 年，工程重新启动。

这里是长江口—马平川的冲积平原，土方工程量不大，当地人烟稠密，受雇的施工人员多时达 2000 余人，工程进展迅速。最大的困难是散落在田间的农家坟墓，农民最忌讳的事是被人破坏了祖坟。这使洋人十分头痛，工程师亨利·鲁滨逊建议，经过坟墓的地方建造旱桥通过，以减少阻力。然而要这样办，铁路的造价太高了，公司承受不起。此事使铁路公司与沿线民众的关系处于十分紧张的状态中，冲突不断，为建造桥梁而打下的标桩，屡屡被乡民拔去。为了解决沿线居民对筑路工程的阻挠，驻上海的英国领事亲自出面，请上海道台沈秉成帮助。沈秉成指派一位姓陈的官员来到施工现场做工作，很多妇女出头申辩，又哭又闹的，十分棘手，陈姓官员只好召集地保开会，商量出一个办法：路基工程经过某村的地段，交给某村的乡民来做，路基经过谁家田地，由谁家按要求开筑，照给工价。这个办法得到农民赞同。但南段线路要通过一个名叫唐家宅的村庄，村子必须拆迁，村民都不愿意。地方官会同

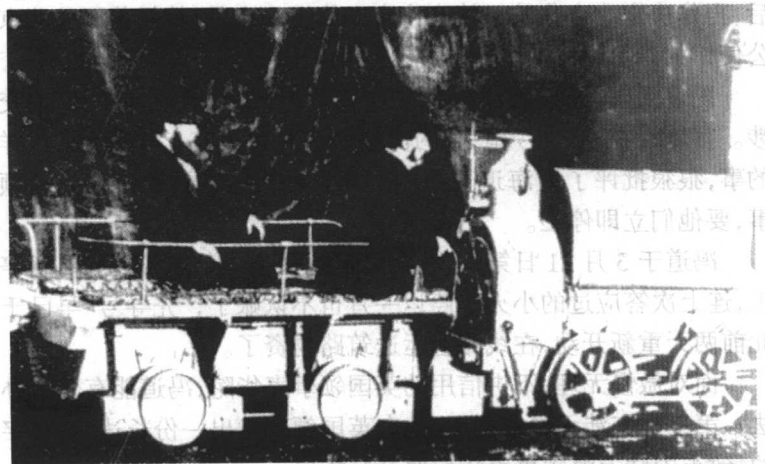


村里长者屡次传集里保宅主进行劝导,许以重价,每户给 270 两至 300 两银子的拆迁费,才得以摆平。但路基工程中仍不断发生纠纷。据《申报》报道,线路要穿越一条叫穿虹浜的河道,英国人为了省钱而不架桥,下令把河道填平,附近农民坚决不干,派陈心广代表他们出面交涉。1875 年 2 月 3 日,英国工程师又命令填平殷五图地方的水道,激起乡民公愤。

1875 年 12 月 20 日,一艘名叫格伦洛欧号的轮船抵达上海,从英国运来了钢轨,还有重 1320 公斤、最高时速 32 公里的“先导号”机车和车辆。英国领事要求中国海关给予免税优惠,并继续欺骗,说这是些“供车路之用的铁器”。免税的目的没有达到,但欺骗再次得逞,上海当局准其将“铁器”上岸,运到了工地。

新任工程师玛礼逊也在 1876 年 1 月到达上海。此时,全线的路基已经筑好,还剩下 15 条小河需要架桥。到 2 月 14 日,铺就了大约 1 公里的轨道,这天,“先导号”机车由 6 名壮工抬上线路试运行,获得了成功。

用今天的眼光看,这是台很小的机车,但抬到线路开动起来,汽笛呜呜一叫,在当时简直惊天动地,美英两国设计的骗局也就露



行驶在吴淞铁路上的“先导号”机车



了底！昏庸无能的清朝官僚这才知道自己受了骗、上了当。他们所以在这么长的时间里被蒙于鼓中，除了无知，不知道铁路、火车是啥样，更重要的原因是太相信“条约”了，清廷在 1868 年与英、美、法等国谈判签订的《天津条约》续约中，是拒绝了洋人在中国筑造铁路的要求的，特别是与美国的续约，还明白写入了筑造铁路“总由中国皇帝自主，酌度办理”的条款。清廷没想到美、英会联手设置骗局，违背条约擅筑铁路，因而十分恼火。

上海道台要求立即停工，英国公司置若罔闻

“先导号”机车试运行 8 天后，新任上海道台冯焄光来到了英国驻上海领事馆，提出责问。冯焄光 1862 年进李鸿章幕府，靠着这棵大树，升任上海道台，此人“讲究中外地理、算学、制船、制炮之法”，是个洋务派，有较强的维护国家主权的意识。英领麦华陀没把冯道放在眼里，态度傲慢强硬，说是筑路之地经英国商人出钱购买，执有营业的契据，业主对所购土地作何用途，是他们的权利，领事馆“未便过问”。交涉没有结果。第二天，冯道再度找到英国领事馆，提出：必须立即停工，彼此都向上级报告，由双方上级会商之后，再作决定。麦华陀只答应小火车停运一个月，等候英国驻北京公使馆的指示，但铺轨工程不能停，照旧进行。

冯道无奈，详报两江总督沈葆楨，转请总理衙门向英使馆交涉。官署设在江宁（今南京）的沈葆楨这时才知道上海发生了这样的事，狠狠批评了上海道员禀报迟缓，下令冯道再度会见英国领事，要他们立即停工。

冯道于 3 月 21 日第三次会晤英领，不想，英领不但不同意停工，连上次答应过的小火车停运一月也不认账了，“先导号”早已于此前两天重新开动，在线路上运送筑路物资了。

面对傲慢无理、不讲信用的英国领事麦华陀，冯道能有什么办法？第三次交涉无果的当天，他向英国领事发出一份长达 2000 字的《致英国驻上海领事麦华陀照会》，指出：

——由上海开设铁路至吴淞，及用火轮车在铁路上行走，系违

我朝廷素愿，而明欺我朝廷也。

——各国一切工务，以及筑路等事，其权原归各国朝廷掌握。……倘我中国竟任他国之人造路，不但为地球内各国所笑，且恐此端一开，各国不依。

——华英通商条约并未有准人购地开筑铁路，亦未有准人自上海开路至吴淞。

——现在所筑铁路，已堵塞损坏许多公路、小路，以及水道，业有大损，又于邻近居民多有不便。

——现已在港道上架设桥梁，往来载货，船只均受阻碍。

——当初代请前上海道台给发允购地皮照会，原不过欲设一条寻常马路。

——自领事与前道台创论此事以来，领事并未显然对华官说明该公司买地将何作用之实意；若华官明知或料定要造铁路，用火轮车在此路上行走，断无允准之理。

——前次阿伯领事来文，系统筑马路，是以前道（台）租契盖印。今既改造铁路，则与前文不符，所有前任已印租契及一切造路告示，自今以后，均应作为废纸。

——（本道）看出当初未向前任请准，造路确系有挟私伪之见。及至贵领事来函请免纳税之火轮器具，仍称造车路之用，并未将火轮车路声明，本道立即拒驳，而所有送来要请盖印之地契，当时即不答应盖用。是该公司所购之地，其未盖用者尚多，安得谓系该公司之业？

——总论此事，将以明告领事等，又特以明告美国领事。查蒲安臣（美国公使）当初续立条约第八款内载：铁路欲行制造，总由中国皇帝自主酌度办理等语（指 1868 年 7 月 28 日中美关于天津条约的《续增条约》）。今我皇帝并无开造铁路之谕旨，倘领事照旧执迷，助该公司成事，是实有违万国公法，并违和约条款，帮扶暗谋欺骗之事，有碍本国朝廷及百姓。

——吴淞口一段，尽属海塘，关系民生、农田保障为中国最紧要之事，断不能任百姓将官地盗卖，建造房屋、码头。今洋商创造

铁路,用火轮车自上海至吴淞口行走,是何意见?且吴淞不准起下货物,倘违犯章,本道惟有查拿罚办,请问造此铁路火轮车何用?

——吴淞口系宝山县所管,不在通商租地界限之内。又各国通商章程,只有上海口岸,并无宝山地界通商。今所造之火轮车路,系何国租界?

——此次洋人造铁路,用火轮车,谅因中国从来未有,欲创之举以为推广地步。但轮船、枪炮等项外洋所有者,中国皆已一一仿造,若铁路与火车,中国不难自造,无藉洋人开端……(洋人)必欲作违约之事,请问其意何在?

冯焄光——列举了17条之多,摆事实,讲道理,对英方为擅造铁路所要的阴谋诡计作了彻底揭露,义正词严地提出责难和质问,指出“铁路与火车,中国不难自造,无藉洋人开端”。

冯道在照会中最后要求英国领事迅速责令公司停工,听候贵国驻京公使与总理衙门协商,自有妥当办法。并说:

以上各条……如置之不理,本道亦可照会各国领事,并刊入新闻纸,使地球各国天下官民共见共闻。

用今天的话来说,如果再不听劝阻,坚持施工,本大人就要把此事进行通报,并在媒体“曝光”了。一个任人宰割的弱国地方官,他能有什么“硬招”!

英方不顾清廷反对,铁路强行开通营运,矛盾进一步激化

俗话说,“秀才遇见兵,有理说不清”,现在,这位四品大员遇到的是一伙穿着燕尾服的西洋强盗,他们认的是强盗逻辑,冯焄光通过照会说的一通道理完全是对牛弹琴。英国公使威妥玛特地去请教在上海的英籍大法官何恩比:冯焄光的行为是否违反国际公法?明明是自己违反国际公法,反而企图诬陷坚决维护国家主权的这位中国官员。英国大法官不得不承认“冯氏行为殊难言其有违反国际公法之处”。冯道的照会发出后,英国人的铁路工程不但未停,反而加快了进度。冯焄光实际上也知道曝光吓不退英国人,他们向来是“论势不论理”的。

这个时候,争执已经提升到清廷总理衙门与英国公使馆之间的层面上。清政府心急火燎,第一步是尽快使工程停下来,再想善后办法。英方的想法正相反,一面拖延着应付清廷的交涉,一面抓紧把铁路建成,变成抹不掉的事实。英国公司的效率也真令慢吞吞的清朝官僚吃惊。5月30日,第二台机车“天朝号”从英国运到了上海。此时,线路已铺轨至全线中点的江湾镇。6月12日,组装完毕的“天朝号”首次上路行驶,从吴淞铁路上海端起点出发,一路开到了江湾镇。

与此同时,他们通过媒体大造舆论。清政府不准他们在中国筑造铁路的主要理由不是老百姓反对吗?请看《泰晤士报》驻沪记者是怎样写的:

几英里路已经完全铺好了石砟,整个乡间洋溢着乐趣。邻近村镇每日有成千居民蜂拥而来观看工程的进行,并议论各种事情,从小机车到铺路的石砟。大家都十分高兴,显然他们都热心的盼望着一个愉快的日子的来临……

《泰晤士报》记者反映的实际是英国人的心情,所谓“盼望着”的“愉快的日子”,就是1876年6月30日,这段线路在这一天正式开通,投入营运。

7月1日,铁路公司发出请帖150张,邀请各国驻上海领事、眷属、洋商前往试坐;第二天,又请有头面的华人免费试坐,发出请帖1000张,一天开行了6次。7月3日起,上海至江湾间正式售票营业。列车编组为6节车厢,分上、中、下三等,全列可载140多人,从上海到江湾,坐三等车厢买一张往返车票,票价是180文。乘客很多,有些人没有座位,坐于车厢地板上。列车每天在上海江湾间往返,主要是运客,生意很好,铁路公司当时已有两辆客运机车,10辆客车和12辆货车,还很吃紧,急向国内订购第二列客车。

铁路营业之后,确实也给商贸运输、当地百姓的出行带来了方便,消息不胫而走,杭州、湖州和苏州的商贾们都殷切希望也能尽快享受铁路的好处。但铁路公司与沿线民众的矛盾却在激化。《申报》报道,有一次江湾一带居民八九百人曾上路拦车阻行,原因