

汽笛的声音

日本明治时代的铁路与国家

【美】斯蒂文·J. 埃里克森 著

陈维 乐艳娜 译

The Sound of the Whistle:
Railroads and the State
in Meiji Japan

刘东 主编

西方日本研究丛书



汽笛的声音

日本明治时代的铁路与国家

【美】斯蒂文·J.埃里克森 著

陈维 乐艳娜 译

The Sound of the Whistle:
Railroads and the State
in Meiji Japan

刘东 主编

西方日本研究丛书

凤凰出版传媒集团 江苏人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽笛的声音——日本明治时代的铁路与国家 / (美) 埃里克森 (Ericson, S. J.) 著; 陈维, 乐艳娜译. —南京: 江苏人民出版社, 2011. 5
(西方日本研究丛书)
ISBN 978-7-214-07111-8

I. ①汽... II. ①埃... ②陈... ③乐... III. ①铁路运输—交通运输史—日本—明治时代 IV. ①F533.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 087650 号

The Sound of the Whistle: Railroads and the State in Meiji Japan, by Steven Ericson, was first published by the Council on East Asian Studies, Harvard University, Cambridge, Massachusetts, USA, in 1996. Copyright © 1996 by the President and Fellows of Harvard College. Translated and distributed by permission of the Harvard University Asia Center.

Simplified Chinese translation copyright © 2011 by Jiangsu People's Publishing House
江苏省版权局著作权合同登记:图字 10-2010-370

书 名	汽笛的声音——日本明治时代的铁路与国家
作 者	[美] 斯蒂文·J. 埃里克森
译 者	陈 维 乐艳娜
责任编辑	周晓阳
装帧设计	刘 葶 葶
责任监制	陈晓明
出版发行	江苏人民出版社(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
网 址	http://www.book-wind.com http://jsrmcbs.tmall.com
集团地址	凤凰出版传媒集团(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
集团网址	凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn
经 销	江苏省新华发行集团有限公司
照 排	江苏凤凰制版有限公司
印 刷	江苏凤凰扬州鑫华印刷有限公司
开 本	960×1304 毫米 1/32
印 张	13.25 插页 2
字 数	230 千字
版 次	2011 年 7 月第 1 版
印 次	2011 年 7 月第 1 次印刷
标准书号	ISBN 978-7-214-07111-8
定 价	35.00 元

图书如有印装质量问题,可随时向我社出版科调换。

致威尔伯特·艾里克森、伊伦·艾里克森
纪念利昂娜

脚注中简写列表：

NKTH:《日本国有铁道百年史》

NTS:《日本铁道史》

SEDS:《涩泽荣一传记资料》

TKN:《铁道局年报》

总序：西方日本研究丛书

这又会是一个卷帙浩繁的移译工程！而且，从知识生产的脉络上讲，它也正是上一个浩大工程——“海外中国研究丛书”的姊妹篇，也就是说，它们都集中反映了海外学府（特别是美国大学）研究东亚某一国别的成果。

然而，虽说两套书“本是同根生”，却又完全可以预料，若就汉语世界的阅读心理而言，这后一套丛书的内容，会让读者更感生疏和隔膜。如果对于前者，人们还因为稟有自家的经验和传统，以及相对雄厚的学术积累，经常有可能去挑挑刺、较较劲，那么对于后者，恐怕大多数情况下都会难以置喙。

或许有人要争辩说，这样的阅读经验也没有多少不正常。毕竟，以往那套中国研究丛书所讲述的，乃是自己耳濡目染的家常事，缘此大家在开卷的过程中，自会调动原有的知识储备，去进行挑剔、补正、辩难与对话。而相形之下，眼下这套日本研究丛书所涉及的，却是一个外在文明的异样情节，人们对此当然只会浮光掠影和一知半解。

不过，设若考虑到这个文明距离我们如此之近，考虑到它在当今国际的权重如此之大，考虑到它跟传统中华的瓜葛如此之深，考虑到它对中国的现代化历程产生过如此严重的路径干扰与路径互动，那我们至少应当醒悟到，无论如何都不该对它如此陌生——尤其不该的是，又仅仅基于一种

基本无知的状态,就对这个邻近的文明抱定了先入为主的态度。

还是从知识生产的脉络来分析,我们在这方面的盲点与被动,至少在相当大的程度上,是由长期政治挂帅的部颁教育内容所引起的。正如上世纪50年代的外语教学,曾经一边倒地拥抱“老大哥”一样,自从60年代中苏分裂以来,它又不假思索地倒向了据说代表着全球化的英语,认定了这才是“走遍天下都不怕”的“国际普通话”。由此,国内从事日本研究的学者,以及从事所有其他非英语国家研究的学者,就基本上只能来自被称作“小语种”的相对冷门的专业,从而只属于某些学外语出身的小圈子,其经费来源不是来自国内政府,就是来自被研究国度的官方或财团。

正因此才能想象,何以同远在天边的美国相比,我们反而对一个近在眼前的强邻,了解得如此不成正比。甚至,就连不少在其他方面很有素养的学者和文化人,一旦谈起东邻日本来,也往往只在跟从通俗的异国形象——不是去蔑视小日本,就是在惧怕大日本。而更加荒唐的是,他们如此不假思索地厌恶日本人,似乎完全无意了解他们的文化,却又如此无条件地喜欢日本的产品,忽略了这些器物玩好的产生过程……凡此种种,若就文化教养的原意而言,都还不能算是完整齐备的教养。

与此同时,又正因此才能想象,如此复杂而微妙的中日关系,如此需要强大平衡感的困难课题,一旦到了媒体的专家访谈那里,往往竟如此令人失望,要么一味宣扬一衣带水,要么一味指斥靖国神社。很少见到这样的专门家,能够基于自己的专门知识和专业立场,并非先意承旨地去演绎某些话语,而是去启迪和引导一种正确的阅读。

那么,除了那两种漫画式的前景,更广阔的正态分布究竟是怎样的?总不至于这两个重要邻邦,除了百年好合的这一极端,就只有你死我活的另一极端吧?——由此真让人担心,这种对于外来文明的无知,特别是当它还是极其重要的近邻时,说不定到了哪一天,就会引发代价惨重的、原本并非不可避免的灾祸。确实,要是在人们的心理中,并不存在一

个广阔的理解空间，还只像个无知娃娃那样奉行简单的善恶二元论，那就很容易从一个极端走向另一个极端。

作为一介书生，所能想出的期望有所改善的手段，也就只有号召进行针对性的阅读了，并且，还必须为此做出艰苦的努力，预先提供足够的相关读物；此外，鉴于我们国家的大政方针，终将越来越走向民主化，所以这种阅读的范围，也就不应仅限于少数精英。正是诸如此类的焦虑，构成了这套丛书的立项理由——正如在上一套丛书中，我们曾集中引进了西方自费正清以降的、有关中国研究的主要学术成果，眼下我们在新的丛书中，也将集中引进西方自赖肖尔以降的、有关日本研究的主要研究成果。

我们当然并不指望，甫一入手就获得广泛的反响和认同。回想起来，对于大体上类似的疑问——为什么满足理解中国的精神冲动，反要借助于西方学界的最新成果？我们几乎花去了二十年的不倦译介，才较为充分地向公众解释清楚。因而，我们现在也同样意识到，恐怕还要再费至少十年的心血，才能让读者不再存疑：为什么加强理解日本的途径，也要取道大洋彼岸的学术界。不过我却相信，大家终将从这些作者笔下，再次体会到怎样才算作一个文化大国——那是在广谱的意义上，喻指学术的精细、博大与原创，而并非只是照猫画虎地去统计专著和论文数量，而完全不计较它们的内在质量。

我还相信，由于这套丛书的基本作者队伍，来自我们二战时期的盟国，所以这些著作对国内读者而言，无形中还会有一定的免疫力，即使不见得全信其客观公正性，至少也不会激起或唤醒惯性的反感。此外，由于这些著作的写作初衷，原是针对西方读者——也即针对日本文化的外乡人——所以它们一旦被转译成中文，无意中也就有一种顺带的便利：每当涉及日本特有的细节和掌故时，作者往往会为了读者的方便，而不厌其烦地做出解释和给出注释；而相形之下，如果换由日本本土学者来处理，他们就不大会意识到这些障碍，差不多肯定要一带而过。

不待言，这面来自其他他者的学术镜子，尽管可以帮助我们清洗视野和拓宽视角，却不能用来覆盖我们自身的日本经验，不能用来取代我们基于日文材料的第一手研究——尤其重要的是，不能用来置换中日双边的亲历对话，以及在此对话中升华出来的独自思考。而最理想的情况应当是，一旦经由这种阅读而引起了兴趣和建立了通识，大家就会追根究底地上溯到原初语境去，到那里以更亲切的经验，来验证、磨勘与增益它们。

无论如何，最令人欣慰的是，随着国力的上升和自信的增强，中华民族终于成长到了这样一个时刻，它在整个国际格局中所享有的内外条件，使之已经不仅可以向其国民提供更为多元和广角的图书内容，还更可以向他们提供足以沉着阅读和平心思考这些图书的语境。而这样一来，这个曾在激烈生存竞争中为我国造成了极大祸害的强邻，究竟在其充满曲折与陷阱的发展道路上，经历了哪些契机与选择、成功与失败、苦痛与狂喜、收益与教训，也已足以被平心静气地纳入我们自己的知识储备。而借助于这样的知识，我们当然也就有可能既升入更开阔的历史长时段，又潜回充满变幻偶因的具体历史关口，去逐渐建立起全面、平衡、合理与弹性的日本观，从而在今后同样充满类似机遇的发展道路上，既不惧于提示和防范它曾有的失足，也不耻于承认和效仿它已有的成功。

我经常这样来发出畅想：一方面，由于西方生活方式和意识形态的剧烈冲击，也许在当今的世界上，再没有哪一个区域，能比我们东亚更像个巨大的火药桶了；然而另一方面，又因为长期同被儒家文化所化育熏陶，在当今的世界上，你也找不出另一块土地，能如这方热土那样高速地崛起，就像改变着整个地貌的喜马拉雅造山运动一样——能和中日韩三国比试权重的另一个角落，究竟在地球的什么地方呢？只怕就连曾经长期引领世界潮流的英法德，都要让我们一马了！由此可知，我们脚下原是一个极有前途的人类文化圈，只要圈中的所有灵长类动物，都能有足够的智慧和雅量，来处理 and 弥合在后发现代化进程中曾经难免出现的应力与裂痕。

此外还要提请注意，随着这套丛书的逐步面世，大家才能更真切地体会到，早先那套连续出版了一百多种，而且越来越有读者缘的“海外中国研究丛书”，在其知识创化的原生态中，实则是跟这套“西方日本研究丛书”相伴而生的。作为同一个区域研究的对象，它们往往享有共通的框架与范式，也往往相互构成了对话基础和学术背景。而由此也就不难联想到，尽管西方的区域研究也在面临种种自身的问题，但它至少会在同一个地区谱系中，或在同一个参考框架下，把中日当作两个密不可分的文明，来进行更为宏观的对比研究——这就注定要启发我们：即使只打算把中国当作研究对象，也必须蔚成一种比对日本来观察中国的宽广学风，因为确有不少曾经百思不得其解的难题，只要拿到中日对比的大框架下，就会昭然若揭，迎刃而解。

最后，由于翻译此套丛书的任务特别艰巨，既要求译者通晓英文，又要求他们了解日本，也由于现行的学术验收体制，不太看重哪怕是最严肃的翻译工作，给这类唯此为大的学术工作平添了障碍，所以，对于所有热心参赞此项工程的同侪，我既要预先恳请他们随时睁大眼睛，也要预先向他们表达崇高的敬意；并且——请原谅我斗胆这样说——也为他们万一有什么“老虎打盹”的地方，预先从读者那里祈求谅解。当然，这绝不是一个“预先免责”的声明，好像从此就可以放开手脚去犯任何错误了。可无论如何，我们想要透过这套书提供的，绝不是又有哪位译者在哪个细节上犯下了哪类错误的新闻，而是许多译者经由十分艰苦的还原，总算呈现在图书中的有关日本文明的基本事实——无论知我罪我，我还是把这句老实话讲出来，以使大家的目力得以穿透细枝末节，而抵达更加宏大、久远和深层的问题！

刘 东

2009年8月16日于静之湖·沐暄堂

鸣 谢

在我博士论文的鸣谢中,我不知羞耻地写道,“一列火车的人使这一论文最终在隧道尽头得见曙光。”此书很大程度上是基于这篇论文的。那时,我控制住了自己进一步拿铁路做比喻的冲动,现在我也尽量克制,我只想加一句,从论文前进到这本书的旅程中,这列火车变得更长了。

对哈佛大学的阿尔伯特·克雷格教授,我欠下了最大的人情债。这么多年来,他给了我不懈的支持。他的妻子——照子·克雷格曾对我说过,她的丈夫常把自己比作助产妇,帮助他的学生们产下论文;但是,在鼓励我完成此书的过程中,他的作用远不止此。他给了我非常明智的建议,特别是让我补充有关明治铁路“变革力”的材料,极大地促成我将一篇枯燥的论文变成了我希望是相当有趣的专著。我同时也要感谢不列颠哥伦比亚大学的威廉·瑞伊教授。在我读研究生时,他还是一位讲师,他启发了我对日本企业史的兴趣,并把我介绍给日本顶尖的研究企业的历史学家们。从那时起,他就是我重要的导师。另外,卡尔·莫斯科维茨、唐纳尔德·施弗利和已经去世的埃德温·赖肖尔也在我写论坛讲稿和论文时提出了有益的意见。这些年来,布朗大学和达特茅斯学院 vii

的同事们对我正在写的文章进行了阅读和评论,我最感谢的是他们进行了有建设性的批评。我还要进一步感谢一个同样研究明治日本的学生达拉斯·费恩,她贡献了她的博学与热情。

我还要感谢许多日本学者所提供的帮助。在我于日本进行论文调查期间,东京大学的中川敬一郎和石井宽治教授是我的指导老师,给我提供了重要的介绍和观察问题的角度。还有一些历史学家也慷慨地贡献了他们的时间和智慧:宇田正、老川庆喜、星野誉夫、原田胜正、田中时彦和武知京三。我特别要提一下宇田教授,他对铁路有着无限的热情,影响并启发了我,他带我游览了曾经的关西铁道公司干线,我对那次旅行至今难以忘怀。另外,我还要感谢森川英正和由井常彦教授,他们在过去十年的几个关键点都向我提供了帮助和鼓励。

我要感谢下列机构的图书管理员和资料保管员:哈佛—燕京图书馆、东京大学的经济学院图书馆及明治新闻杂志文库、东京运输博物馆、国会图书馆、国立公文书馆、一桥大学和现在已经不存在的日本国有铁道(JNR)。特别要感谢运输博物馆的佐藤丰彦和JNR资料馆的工作人员给我提供了热情和慷慨的帮助。

东京大学出版社宽容地让我在这本书使用由井常彦和宇田正两位教授编辑的《用历史的眼光看日本管理》(东京:东京大学出版社,1989)一书中题为《明治时代的私有铁路:现代日本管理的前驱?》的一文。我同时要感谢东京运输博物馆,允许我使用其所拥有的图片复印件来作书的说明。

本书的主要赞助来自外国语和地区研究奖学金、富布赖特—海斯论文奖学金与赖肖尔日本研究所。哈佛大学的教员资助项目使我能够聘请一位研究助手麻里仓石,他在第一章的资料收集中起到了至关重要的作用。西弗吉尼亚大学制图部的迈克尔·伯克哈特对地图的细致准备非常值得认可。特别要在这里赞扬的是东亚研究所李·安·百斯特杰出的编辑工作。我还必须感谢那位不知名的编辑,他的评论非常到位,

使我在许多方面都有所改进。最后,我衷心感谢我的妻子索尔薇格这么多年来给我的支持和宽容。对这些机构和个人,我都深深地感谢。这本书如果有任何影响力的话,都源自于他们的贡献;而这本书的缺点,则由我一个人负责。

ix

汽笛声响起，从新桥，我们的火车飞速出发了。

——大和田建树，《铁路之歌》，1900 年

简 介

这本书主要讲述了日本铁路在其最初发展的 40 年里的政治活动，以及国家和私营企业的关系。时间跨度从 19 世纪 70 年代铁路作为公共事业被介绍到日本开始，经历从 1881 年开始的政府和私有铁路并行建设，一直到 1906 - 1907 年铁路国有化之后。这是日本铁路史的第一章，事实上与明治时代(1868 - 1912)是基本重合的，而明治时代正是日本现代的开始。明治时期的日本人，与同时期的西方人一样，都认为蒸汽机车是进步与文化的集中表现，是现代工业力量的缩影。铁路对明治社会有着巨大的影响，它带来了人与物陆地运输的革命，并培养了一种国民属性。就像西方将 19 世纪视为“铁路时代”^①一样，“蒸汽之王”在明

① 杰弗里·理查兹和约翰·M. 麦肯齐兹，《火车站：社会的历史》(哈佛：哈佛大学出版社)，3 1986, p. 2。

治时期日本人的意识中占据统治地位。铁路不仅在明治时代的社会和文化生活中扮演着重要角色,在政治和经济的发展过程中也处于中心地位,对于那个时代工业政策和官僚政治的兴起、国家—企业关系的发展来说,尤为重要。

扫视从 19 世纪中期到现在的整部日本铁路史,我们看到的是一幅充满着巨大变革的图景。有两组景象展现了这一变革非常不同的两个方面。1854 年 3 月,马修·佩里将军在打开日本紧锁的大门后再次访日,向日本人展示了美国工业革命所带来的各种机械奇迹。在佩里的礼物中,其中一件是实物 1/4 大的铁路模型,有着完整的“像是在小人国里的蒸汽机车、车厢和服务员”,以及几英里长的铁轨(见图 1)^①。这并不是日本所见到的第一辆火车模型——就在半年以前,俄国上校 E. V. 普提雅廷带来了一辆用酒精驱动的蒸汽机车模型,并在其军舰上展示给一些惊愕的日本官员看——但是美国的模型有着更大的影响,当时岸上有几百人都看到了它。与佩里同行的官方艺术家注意到,在佩里提供的全部礼品中,“日本人对火车最为惊异”^②。在横滨的接待大厅后面,美国人铺下了大约周长为 1 英里的环形轨道,然后向在场的贵族们做了展示。根据佩里远征队的官方记录,“许多日本人聚集起来,看着火车顺着轨道不断循环,非常高兴和诧异,每一声汽笛响,他们都不可抑制地发出喜悦的欢呼声。”^③其中一位观察者,“认为一定能够驾乘”,甚至坐到了小火车顶上。美国官方记录这样描述这位“尊贵的贵族”,“以 20 英里每小时的速度围着环形轨道前进,他松开的袍子在空中飞舞。他拼命抓住屋檐,带着极大的兴趣笑了,他蜷起的身体由于大笑而痉挛般地摇晃,而火车

4 ① 弗兰西斯·L. 霍克斯排版,《美国海军中国海与日本远征记》,卷 1,西德尼·瓦拉几编(伦敦:麦克唐纳,1952),p. 171;威廉·海涅,《随佩里到日本》,弗雷德里克·陶德曼译(檀香山:夏威夷大学出版社,1990),p. 93。

② 海涅, p. 126。

③ 霍克斯排版, p. 194。

快速地沿轨道前行。”^①另一位驾乘者，一位将军幕府“新孔子派”的官员在其日记里这样描述此次经历：“飞速，就好像在飞，(火车)不断转圈。非常好玩！”^②

历史往后 110 年，我们发现，日本人从对前所未有发明的入神观察者，进步成为铁路技术的全球领导者，这一转化的标志是 1964 年新干线“子弹头火车”的启动。豪华的子弹头列车时速超过了 135 英里，成为快速高效铁路服务的国际标准。西方人现在到日本来学习，而非传授最先进的运输技术。直至今日，日本仍然保持着铁路技术的领先地位，它正在测试下一代磁悬浮超级火车，这一火车时速高达 325 英里每小时。在佩里访日时，从东京到大阪步行或乘轿需两个星期，乘坐今日的新干线只用两个半小时。在下一个十年，乘坐磁悬浮列车也许只要一个小时。^③

另一组景象则表现了日本铁路史非常不同的一系列变革。1872 年 10 月 14 日，明治政府开通了日本第一条铁路——总长 18 英里的(东京)新桥到横滨线，标志着日本国家铁路系统的开端。官方把这一事件当作国家庆典来对待，政府雇员可以因此休假。尽管一场大雨使庆典延迟了三天，却并没有影响到 14 日早上的节日气氛。在新桥和横滨站举行的开幕式非常热闹，年轻的明治天皇穿着传统的宫廷服装参加庆典，更使活动进入高潮。在新桥站，同样身着传统服装的政府高官与外国使节一起在奏乐中迎接天皇。接下来，他们陪同天皇乘坐首班火车到了横滨然后返回，港口的军舰放枪 21 响、陆上的军队放枪 101 响，以示敬意。^④ 从

① 霍克斯排版，p. 171。

② 《日本铁道百年史：略史》(日本国有铁道，1974)中引用，p. 8。

③ 保罗·H·野口，《延误的出发，迟到的到来：工业家庭化和日本国有铁道》(檀香山：夏威夷大学出版社，1990)，pp. 30 - 31；《全部登上那发财的火车》，《经济学家》，1990 年 6 月 16 日，p. 38。最新一代的东海道新干线被称为“Nozomi”，于 1992 年首发，最高时速为 167.4 英里；“新‘子弹头’出发，重获火车速度记录”，《日本漫游》，1992 年 5 月 11 日，p. 6。

④ 《铁道一瞥》(铁道省，1921)，pp. 27 - 30。

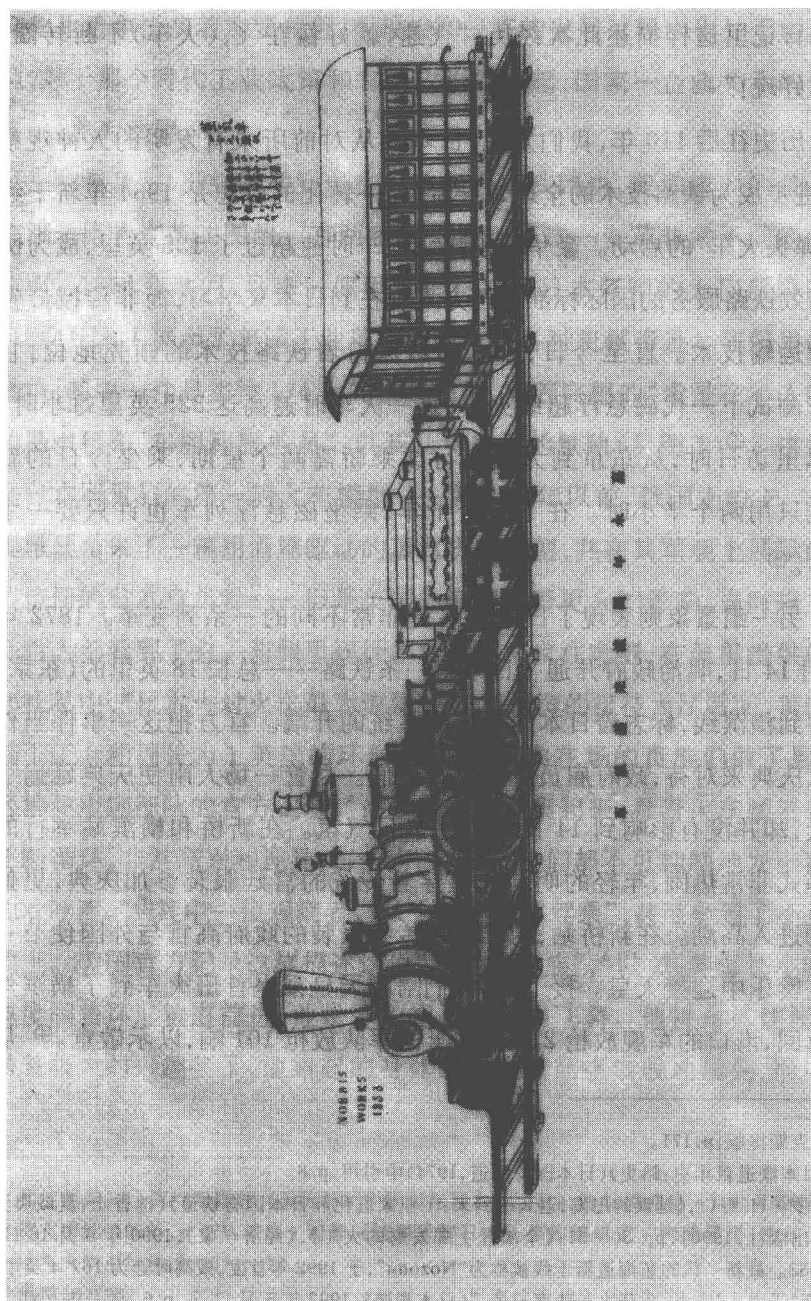


图1 马修·佩里于1854年3月展示给日本官员看的火车模型。由樋畑翁辅绘制。图片提供：东京运输博物馆。