

CSSCI 来源集刊

JIN DAI ZHONG GUO

近代中国

上海中山学社主办

【第二十六辑】

孙中山研究 · 政治外交 · 经济社会 · 社会生活
考证与述评 · 学者园地 · 书讯 · 史料辑录



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

JIN DAI ZHONG GUO

近代中国

上海中山学社 主办

【第二十六辑】

主 编：廖大伟

副主编：戴鞍钢 易惠莉

编辑部主任：陆兴龙



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

图书在版编目(CIP)数据

近代中国. 第二十六辑 / 上海中山学社编. —上海:
上海社会科学院出版社, 2017

ISBN 978-7-5520-1971-1

I. ①近… II. ①上… III. ①中国历史—近代史—文
集 IV. ①K250.7-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 235051 号

近代中国(第二十六辑)

编 者: 上海中山学社

责任编辑: 杨 国

封面设计: 黄婧昉

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海顺昌路 622 号 邮编 200025

电话总机 021-63315900 销售热线 021-53063735

<http://www.sassp.org.cn> E-mail: sassp@sass.org.cn

排 版: 南京展望文化发展有限公司

印 刷: 上海景条印刷有限公司

开 本: 850×1168 毫米 1/32 开

印 张: 14.5

插 页: 2

字 数: 364 千字

版 次: 2017 年 7 月第 1 版 2017 年 7 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5520-1971-1/K · 414 定价: 48.00 元

版权所有 翻印必究

目 录

孙 中 山 研 究

孙中山的铁路计划与日本

——从铁路技术人员的视点出发…………… 武上真理子/3

廉泉与孙中山的交往…………… 杨绍固 李中耀/32

孙中山的“犹太观”以及与在华犹太人的交往…………… 王 健/46

孙中山与张静江的关系…………… 李学功 祝玉芳/59

1913 年孙中山两次访问神户

——图像叙述的史话…………… 蒋海波/79

1920 年代日本报刊对孙中山的评论

——以《东京〈朝日新闻〉》为中心的分析…………… 村田省一/107

孙中山与哈同

——革命伟人人际交往的另一种图景…………… 张 虹 苏智良/121

孙中山 1924 年整顿军纪初探…………… 赵 宇 邵 雍/137

政 治 外 交

民初以来海关与中国江海治理机构的创设研究…………… 姚永超/159

美国对华政策调整与《中美关税条约》的签订

..... 李 亮 单冠初/174

辛亥袁世凯出山问题再探讨 丁 健/196

经 济 社 会

胡祖同与交通银行 章义和 管夕茂/217

企业联营对抗产能过剩：近代火柴工业的危机与突破

..... 李健英 刘诗杨/233

社 会 生 活

近代中国城市民间慈善团体之社会救济

——以公善施材总社为例 侯亚伟/249

1934—1937 年上海口岸对失业归侨和侨民的救济活动

——以上海侨务局为考察中心 顾宇辉/265

《社会学杂志》描述的 1920—1930 年代社会民生 邹千江/292

社会责任与生意经：以刘鸿生与定海中学为例

..... 姚清铁 公丽君/312

考 证 与 述 评

李鸿章致王必达信函时务考 李 彬/343

“孙中山的理想与中国梦”国际学术研讨会述评 沈祖炜/368

学 者 园 地

中国近代史的“会通型”学者

——忆沈渭滨教授 张 剑/389

刘学照先生学术传略 孙邦华/395

书 讯

日本学者著作《孙中山与“科学的时代”》出版 易惠莉/403

史料辑录

叶贞甫先生家训(第一、二卷)..... 徐 鹏 标 点/409

孙中山的铁路计划与日本

——以铁路建设人员的观点出发——

武正真雄著 王德海译

孙中山研究

孙中山的铁路计划与日本

——从铁路技术人员的视点出发

武上真理子（瞿艳丹 译）

1913年2月14日夜，在挤满车站的数万人的欢呼声中，孙中山一行抵达东京新桥站^①。可以说，在他一生16次访日经历中，这是最为盛大且最充满喜悦的一次。其后大约一月的旅期，有大半用于同朝野各界人士的应酬交往。不过，在当时孙中山的心中，并不仅仅只有对这些支持中国革命运动的人们的感谢之情。将振兴实业定为共和国建国后下一个目标的孙中山，为确保各种事业所需资金，还要与日本财界人士进行种种协议^②。新生的中华民国应当发起的事业，涉及铁路、矿山、土木、电气、航运、造船等多种方面。孙中山的方针是明确的。他在回应《实业之世界》的记者采访中称：“第一，中国大陆必须发展铁道事业。我本次来日目的，是作为铁路总监视察日本的铁道事业，我信赖日本的实业家，欲图实业振兴，并期待中国大陆能够开通四

① 《孙逸仙氏入京，新桥站的大欢迎》，《东京朝日新闻》1913年2月15日朝刊，第5页。据该报称，将孙中山一行从长崎接到东京的列车里连接着专用“私家车”。再见《孙逸仙氏到来，铁道院款待》，《东京朝日新闻》，1913年2月14日朝刊，第3页。

② 有关孙中山与涩泽荣一努力设立的中日合资企业——中国兴业公司，以及该社的后续，李廷江在《日本财界与辛亥革命》（中国社会科学出版社1994年版）第8章中有详细论及。

通八达的铁路。”^①

孙中山是否达成了上述目的？本文以新发现的铁道相关杂志的记载为线索，试图探明来日期间孙中山与铁道事业相关人士，特别是铁道技术者的交流状况。此外，还将对当时日本铁道技术者们对中国铁路开发计划有何期待等作若干考察。

一、对筹划全国铁路全权的欢迎

（一）日本帝国铁道协会举办午餐会

2月20日，帝国铁道协会在筑地精养轩（东京市京桥区采女町今银座）迎接孙中山一行，与东亚铁道研究会共同举办欢迎午餐会^②。帝国铁道协会是全国官私铁道事业相关者，“以资铁道之改良进步，兼图会员亲睦”为目的而结成的业界团体^③。1899年设立以来，维持2000名左右的会员数；1912年3月末，会员数合计2360名，会长是寺内正毅，名誉会员里有大隈重信、桂太郎、后藤新平等，都是与铁道事业关联甚深的政界名流^④。副会

① 玉利绍堂：《与孙逸仙氏谈话》，《实业之世界》1913年第10卷第6号，第43页。孙中山的发言由戴季陶翻译。在采访中，玉利向孙中山提出组织“日华青年同志会”的构想，请求赞同。对这种高扬亚洲主义的计划，孙中山提倡通过中日合作来实现东洋和平，并明确了必须通过发展中国实业的立场。应当注意两者论点的微妙“错位”。本条报道由安井三吉先生提供，在此谨致谢忱。

② 《铁道协会午餐会》，《东京朝日新闻》1913年2月21日朝刊，第2页。

③ 有关帝国铁道协会设立的经过，可参考中村尚史：《帝国铁道协会的成立——日本铁道业的发展与业界团体》，九州大学《经济学研究》第70卷第4、5合刊（2004年4月）。同会由大阪铁道协会（1898年3月设立）与同年秋东京设立的“帝国铁道协会”合并而成立（1899年8月）。中村以“旧”“新”区别合并前后的“帝国铁道协会”，协会史上以东京的“旧”协会设立日（1898年11月28日）为创始日。

④ 《第九回总会议事速记录，明治四十四年度事务报告》，《帝国铁道协会会报》第13卷第3号（1912年6月25日）第14页。帝国铁道协会编：《明治四十四年十一月现在，帝国铁道协会会员氏名录》（会报第12卷第6号），1911年，附录，复刻版：《明治后期产业发达史资料》第345卷，龙溪书舍，1997年。

长以下,理事、评议员中有代表技术系、事务系、经营系的人们就任,可以说日本铁道业界的“门面”全集中于此。东亚铁道研究会是以“研究东亚铁道普及之方法”为目的、1905年设立的私立团体^①。设立时的7名高层领导中有5位是工学博士,显然是技术系人员活动的中心^②。理事长古市公威(1854—1934)是1888年日本最早取得工学博士学位的人,日俄战争时期作为京釜铁道总裁,拥有日本初次在海外开通经营铁道的业绩。不过,其名虽冠以“东亚”,但研究会主要关心的是“清国铁道经营问题”,设立次年即往天津、上海派遣常驻会员,致力于收集当地情报^③。

被这些人招待的孙中山,作为中华民国筹划全国铁路全权代表,又说了什么?过去的研究中,孙中山被上述古市询问铁道建设资金取得计划时,答曰“用[中国铁路总]公司名义,由政府担保借外资”,不过详情不明^④。事实上,当时孙中山的“演说”长达两个半小时,其要旨载于《帝国铁道协会会报》与《铁道时报》两种杂志上^⑤。

① 《东亚铁道研究会规约》,《东亚铁道研究会创立一件》,JACAR(亚洲历史数据中心)Ref: B04010942900(外务省外交史料馆)。研究会设置于帝国铁道协会内。日本交通协会编:《百年史》,日本交通协会,1998年,第36页。

② 设立时的高层领导如下:理事长,古市公威(工学博士);理事,原口要、渡边嘉一、野村龙太郎、平井晴二郎(以上,工学博士)、小川资源(铁道技师)、图师民嘉(铁道官僚)。《东亚铁道研究会创立申报》,前引《东亚铁道研究会创立一件》。

③ 《东亚铁道研究会理事小川资源外一名派往天津上海一事》,前引《东亚铁道研究会创立一件》。小川资源被派往天津,本间英一郎被派往上海,调查内陆地区铁路路线,并探讨铺设新路线的可能性。有关小川资源,下一章还将论及。

④ 《在日本铁道协会欢迎会的谈话》(1913年2月20日),尚明轩主编:《孙中山全集》第8卷,人民出版社2015年版,第273页。《孙中山先生日本游记》,《民谊》1913年第6号原载。

⑤ 《孙文君欢迎午餐会》,《帝国铁道协会会报》1913年第14卷第2号,第199—204页。《铁道协会的孙氏招待会,孙氏有关中华民国铁道铺设计划的演说》,《铁道时报》1913年第15卷第702号,第8—10页。同时,孙中山演说的大要,于午餐会的第三天(2月22日)很快发表在《时事新报》(东京)上,内容与《铁道新报》记载大略(转下页)

《帝国铁道协会会报》是发给协会会员的机关杂志,与作为“一般读者自然不必说,铁道职员、铁道股东、铁道商人等也必读的铁道专门杂志”^①。流传更广的《铁道时报》,性质稍有不同,不过关于欢迎孙中山午餐会的记载并没有太大差别^②。

刊载于两杂志的文章是将孙中山演说的中文翻译成日语,经过了译者(应该是戴季陶)与记者的双重变形。因此,严格来说,虽然不能视为孙中山自己的言辞,但有关中国铁道建设的必要性与将来的可能性,还是很容易看出孙中山演讲洋溢的热情。也可以确认其要点是一直以来所云“用[中国铁路总]公司名义,由政府担保借外资”。但不得不指出,孙中山对于中国铁道建设之关键的引入外资的方法,其自身的言行还是稍欠一贯性。

演说中的孙中山,列出了可以想到的四种导入外资的方法:(1)通过外国人的事业承包方式(在条约内规定所有权与营业权的回收期限);(2)由中外共同出资的新公司设立方式;(3)本国资本限定方式;(4)外资借款方式((3)原本就不可被称作导入外资的方法,是不可能实现的方案,被当场否定,因此实际上只提出了三种方案)。当中孙中山最推崇(4),为了避免政府借款很可能引起的政治问题,他提倡应当以其主宰的铁路总公司作为借款的名义人。方案(1)虽然最佳,但因国民感情不会允许,故而不可能实施。在法律尚未完备的中国,设立公司是否能获得必要的信用,这一点存有疑问,故而方案(2)也未被推荐。事实上,孙中山在前一

(接上页)相同,只是缺少出席者一览等信息。《孙氏的演说,中华民国铁道铺设计划》,《时事新报》(东京)1913年2月22日。

① 老川庆喜:《〈铁道时报〉解题》,复刻版《铁道时报》第9卷,八朔社1998年版,第4页。此外,伴随1899年“新”帝国铁道协会的成立,发给会员的《铁道时报》由该会收购,支援其出版。

② 文末附上《帝国铁道协会会报》记事全文的中文翻译,可供参照。

年秋天就任筹划全国铁路全权后不久,便力推方案(1)^①,而之后改变为支持方案(4),也可以看出对这半年来所面对的国内反对意见作出的考虑结果。

然而对(2)案怀疑的姿态,也殊不可解。如李廷江所指明的,旅日期间的孙中山设立中日合资的投资公司——中国兴业公司,是因与以涩泽荣一为首的日本财界人士反复谈判而来的结果^②。这日午餐会结束后,孙中山出席了中国兴业公司第一届发起人大会,次日与涩泽荣一就合办公司一事交换意见,对定款草案进行深入探讨^③。午餐会出席者一览中,也可以看到后来成为该公司大股东的大仓喜八郎之名。此时的大仓是如何理解孙中山的话的?不仅大仓,聚集在这一场合的其他人对孙中山的铁道铺设计划有何评价?这也是很大的疑问。因此接下来,笔者将对出席午餐会的日本人略作分析。

出席午餐会的日本人(见表1):根据《帝国铁道协会会报》及《铁道时报》的记载,除白岩龙平和山田纯三郎两位来宾之外,招待方的28人全部是帝国铁道协会会员,当中25名是评议员之上的领导。其中可注意者,是标记作(评议员)的岩原谦三、大仓喜八郎、草乡清四郎、菅原恒宽4人,他们是作为1911年10月15日据改正定款而新设的“特别会员”(法人)代表者而被选

① 《孙文入京与其政见及影响,附孙文铁道经营案》,《支那铁道关系杂件,杂部1.孙逸仙铁道关系,自大正元年九月》JACAR. Ref: B04010910200(外务省外交史料馆);《中国之铁路计画与社会主义》(译文)(1912年10月10日),前引《孙中山全集》第2卷,第80页。后者原文可见The China Press所收之“Sun Yat-sen on Railways and Socialism in China”,但据《孙中山全集》注释,并未发现原文。

② 有关设立中国兴业公司的交涉,可参照前引李廷江:《日本财界与辛亥革命》,第270—294页。

③ 同上书,第277页。之后,确定公司的构想是在孙中山旅日期间的3月7日,而正式设立是在8月11日,也就是在确定第二次革命的趋势之后。

出的评议员^①。该协会之前仅接受个人会员,从此“为了对与铁道关系密切的公私法人当中车辆制造公司、土木承包公司、船舶公司、运送公司及专门贩卖铁道材料的公司进行调查,劝诱其入会”^②,而大幅转变了方向。改正定款的直接目的是为了获得更多的法人会费,而结果是迎来了以铁道为投资对象的实业家成为主要会员或领导。当然,实业家与技术者、政治家、官僚的区分并无明确标准,且领导当中,称为技术者兼实业家的也不在少数。不过与技术系的人们相比,企业经营者当然对事业的财务问题更为关心。日本土木工学界第一人的古市,在孙中山演说之前,已经表示“中国以本国资本铺设铁道可有困难,愿闻孙先生高见”^③。该背景下,应当看出协会当时实业家比重不断增加的状况。

孙中山的演说论点集中于经济方面,也可以看出是为呼应此类听众的需求。对技术者集团的演说,只提出了“铺设由东向西、抵达天山南北之铁道”的第一目标,而有关该计划并未详细说明,难免有不足之感。不过至少在当时的场合下,强调建设连结沿海部与内陆部的铁道,促进“物产输出之便”,可以获得莫大的财富,这种财富胜过“满洲”,尤为重要^④。考虑到这是经第三者之手撰写的《大要》,无法否认实际演说中有关计划路线的详细叙述在书写时被省略的可能性,然而这样更能说明听众想从孙中山那里“听到什么”。

① 《本会纪事,临时总会》,《帝国铁道协会会报》,1911年第12卷第6号,第1—3页。《本会纪事,第七十一回理事会》,《帝国铁道协会会报》,1912年第13卷第1号,第3—4页。12月26日第71届理事会中,推选出岩原、大仓、草乡、菅原等8名法人代表评议员。

② 《本会纪事,第六十九回理事会》,前引《帝国铁道协会会报》第13卷第1号,第1页。

③ 前引《铁道协会的孙氏招待会》,《铁道时报》第15卷第702号,第8页。

④ 孙中山已经在各种场合陈述过自己的计划路线。可参考前引《孙文入京与其政见及影响,附孙文铁道经营案》《中国之铁路计划于社会主义》(译文)等。

表1 帝国铁道协会、东亚铁道研究会主办“孙文君欢迎午餐会”日本人出席者名单

姓名*	生卒年	学历学位	帝国铁道协会*1	东亚铁道研究会*2	东亚兴业*3	中国兴业公司*4	类别
井上角五郎	1860—1938	庆应义塾	理事 评议员				实业家 政治家
岩原谦三	1863—1936	东京商船学校	评议员				实业家
石川石代△	不明	工学士	正会员				技术者
原口要	1851—1927	瑞萨莱尔理工学院 工学博士	理事 评议员	理事	顾问身份		技术者
速水太郎	1862—1936	京都府英学校	理事 评议员				实业家
大仓喜八郎	1837—1928	私塾	评议员		500 股	700 股	实业家
大屋权平	1861—1924	东京帝国大学理学部 工学博士	评议员	会 员			技术者
渡边嘉一	1858—1932	工部大学校土木科、格拉 斯哥大学工学博士	理事 评议员	理 事			技术者 实业家
玉木弁太郎	1860—1923	工部大学校电气工学科 工学博士	评议员				技术者
橘协△	不明	东京帝国大学理学部土木 工学科 理学士	正会员				技术者

(续表)

姓名*	生卒年	学历学位	帝国铁道协会* ¹	东亚铁道研究会* ²	东亚兴业* ³	中国兴业公司* ⁴	类别
草乡清四郎	1846—1924	庆应义塾	评议员				实业家
图师民嘉	1854—1922	商法讲习所 美国留学	计 主 理 事 评议员	理 事			官僚 (铁道经理)
中村是公	1867—1927	东京帝国大学法科大学	评议员				实业家 政治家
野村龙太郎	1859—1943	东京帝国大学理学部土木 工学科 工学博士	理 事 评议员	理 事			技术者
杨井清八△	不明		正会员	会 员			官僚 (铁道事务)
松野干胜	不明	工学士	评议员				技术者
增田礼作	1854—1917	格拉斯哥大学 工学博士	评议员	会 员			技术者
古市公威	1854—1934	巴黎中央理工学院 工学博士	理 事 评议员	理 事 长	社 长 300股		技术者 官僚

(续表)

姓名 [*]	生卒年	学历学位	帝国铁道协会 ^{*1}	东亚铁道研究会 ^{*2}	东亚兴业 ^{*3}	中国兴业公司 ^{*4}	类别
古川阪次郎	1858—1941	工部大学校土木科工学博士	理事 评议员	会 员			技术者 官僚
小林源藏	1867—1921	东京帝国大学法科大学	理事 评议员				官僚 (铁道事务)
田健治郎	1855—1930	私塾	评议员				官僚 政治家
木下淑夫	1874—1923	东京帝国大学工科大学土木工学科 东京帝国大学大学院(法·经)工学士	评议员				官僚 (铁道运输)
岛安次郎	1870—1946	东京帝国大学工科大学机械工学科工学博士	评议员				技术者
白岩平 ^{*5}	1870—1942	日清贸易研究所			董事 100股	100股	实业家
平井晴二郎	1856—1926	瑞萨莱尔理工学院工学博士	副会长 理事 评议员	理事			技术者