



清末铁路  
三大悲剧人物

严介生 著

中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE



清末  
三大悲劇人物

www.520book.com

# 清 末 铁 路 三大悲剧人物

严介生 著

中 国 铁 道 出 版 社

2 0 0 9 年 · 北 京

**图书在版编目(CIP)数据**

清末铁路三大悲剧人物/严介生著. —北京:中国铁道出版社,2009. 8

ISBN 978-7-113-10327-9

I. 清… II. 严… III. 铁路运输 - 交通运输史 - 中国 - 清后期 IV. F532. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 119736 号

书 名: 清末铁路三大悲剧人物  
作 者: 严介生 著

---

责任编辑: 罗桂英 电话: 51873027

封面设计: 崔丽芳

封面人物钢笔画: 胡泰良

责任校对: 张玉华

责任印制: 李 佳

---

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)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

版 次: 2009 年 8 月第 1 版 2009 年 8 月第 1 次印刷

开 本: 700 mm × 1 000 mm 1/16 印张: 20.75 字数: 350 千

印 数: 0001 ~ 2 000 册

书 号: ISBN 978-7-113-10327-9

定 价: 40.00 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。

电 话: 市电 010-51873170, 路电 021-73170 (发行部)

## 自序

在李鸿章、张之洞、盛宣怀各自创办的近代工业中,最艰难的是铁路,规模和影响最大的也是铁路。

然而在一些书中对他们修筑铁路的记述却非常简略,例如我看过的几本李鸿章传记,讲他创办铁路内容都只占几页的篇幅;手头有两种《中国铁路发展史》,关于李鸿章顶着禁令兴筑唐胥铁路这样一件中国近代铁路史上的大事,也都只有千把字,虽然言简意赅,却也不见了一波三折的故事。我绝无说这些书有什么不妥的意思,每本书都有自己的写作体例和读者定位,也都受篇幅的限制,不能强人所难。

专论李鸿章与中国早期铁路关系的书也是有的,那可是学术性史著,不易读;但专门写张之洞、盛宣怀铁路生涯的书还未见。

我长期在铁路文宣部门工作,知道广大“铁路人”和关爱铁路的读者很希望有一本介绍李鸿章、张之洞、盛宣怀他们如何兴筑中国最早的铁路的书。

如果把 1863 年洋人要求修筑苏(州)沪铁路而引起的交涉事件算作中国近代铁路史起点的话,那么,到 1911 年因“保路运动”点燃辛亥革命烈火而导致大清国覆亡,清末的铁路历史也就是 48 年,大致经历了四个阶段、三个“拐点”。

世界第一条营业铁路 1825 年于英国诞生之后,欧美各国很快掀起一股筑路热潮,进入 19 世纪 50 年代,就急切地要把火车开进沦为半殖民地的中国来了。为此,他们不断向清政府试探、要求甚至要挟。而清政府则把洋人的“推广铁路”视为向中国腹地长驱直入的新的侵略,时任江苏巡抚的李鸿章就是 1863 年苏沪铁路交涉事件的中方当事人,对洋人索要路权的要求断然说“不”,以“拒洋禁路”中坚分子的面目首次亮相于清末铁路舞台。这是第一阶段:“拒办”,朝廷上下一致对外,坚拒铁路于国门之外。

李鸿章是最早从坚决“拒办”中分化出来的高官,其实他不过是来了个“脑筋急转弯”:既然洋枪洋炮可以买来可以自造可以用它打败太平军,铁路也一样可以为我所用。促使他转变的“拐点”是日本 1874 年对台湾的入侵事件,当他用了几个月才把军队运到台湾时,战事早已结束,从而认识到

兴筑铁路对加强海防的极端重要性,由此开始不断向朝廷“请办”铁路。此时洋人对路权的索要更加急迫,不惜在上海以欺骗手段“擅筑”了吴淞铁路。李鸿章的“请办”更是屡请屡败,无奈之下也在自己辖区里“私筑”了唐胥铁路。然而,吴淞铁路被朝廷赎回后拆毁,唐胥铁路也被勒令禁跑火车。外部的施压和内部的“请办”都未能改变朝廷禁修铁路的态度。这是清末铁路史的第二阶段:11年“请办”,有请无办。

由“请办”进入“试办”的拐点出现于1885年,中法战争终于结束,大清的海军惨败,陆军虽打了胜仗,也吃尽没有便捷交通的苦头。朝臣中要求加强海军和修筑铁路的呼声高涨起来,慈禧太后这才“恩允”:战后要大治海军,也可“试办”铁路。如果说,西方国家的铁路发展是“从无到有”的话,那么中国铁路则是从“负”到有,清末铁路史的前22年,朝廷一直在防堵铁路的诞生,起的是反作用。李鸿章要在这样的环境里创办铁路,自然也就加倍的艰难曲折了。

实际上,清朝铁路真正进入第三步亦即“试办”阶段,那是1887年的事了,标志就是允许李鸿章展筑已被晾了5年的唐胥铁路,到甲午战败他被罢官时止,大陆上共建成了天津经唐山至山海关外绥中的全长360多公里铁路。这是清末铁路“试办”7年的全部实际成果。“请办”、“试办”的20年间,李鸿章是铁路舞台上的主角。他是中国铁路的拓荒者、奠基人、开路先锋。

甲午战败是清末铁路发展中的第三个拐点。1895年签订的《马关条约》使清政府的统治发生空前危机,光绪皇帝于是把建设铁路列为救亡图存的“力行实政”之首,清末铁路进入第四步即“大办”阶段:借洋债筑铁路讨论了几十年,终于允许了,清末由政府主持建成的约4500公里铁路中,90%以上是在以此为起点16年间筑成的,绝大部分用的是外资;铁路向民间开放了,商办铁路公司纷纷成立,但成效不大,总共只筑成铁路约650公里。也是在这段时间里,俄、德、日、法、英等国强抢路权,在中国筑起了由他们投资和经营的铁路近4000公里。1911年清政府被推翻的时候,国土上的铁路(含台湾省)由甲午战争前的490公里增加到了约9100公里。

进入“大办”阶段,铁路舞台变成张之洞、盛宣怀的天下了。张之洞终于从李鸿章手里接过铁路建设的主导权,与盛宣怀联手建成了清朝最长的铁路京汉铁路,开辟了引进外资的途径和模式,为解决资金短缺这个最大难题找到了出路。张之洞还领导了一场“废约”斗争,从美国公司手里赎回了粤汉铁路筑造权,受这个胜利的鼓舞,全国掀起一个向洋人收回利权的运动。

盛宣怀原是李鸿章的亲信,为跻身京汉铁路大工程而投靠曾经的对手张之洞,他督办铁路总公司10年间,与洋商签订了10条铁路的借款合同,建成了约2100公里铁路(含京汉),占清政府自筑铁路的47%。盛宣怀堪称清末的筑路冠军。

李、张、盛在创建铁路中既是合作者,也是竞争对手。张之洞与李鸿章为争夺铁路主导权而进行过激烈的较量,盛宣怀与张之洞也经历了由“对手”到“联手”又到分道扬镳的曲折演变。

但三人殊途同归,都以失败而谢幕铁路舞台。

李鸿章在沙俄压力下签订《中俄密约》,答应其“借地造路”要求,出卖东北路权,比他签订《马关条约》更遭诟病。

张之洞主导粤湘鄂三省自筹资金修筑粤汉铁路,以失败告终,继而与英、法、德、美四国进行借款谈判,遭到三省民众反对,粤汉未通身先死,遗恨九泉。

盛宣怀强推“干路国有”,与四国签订出让路权的湖广借款合同,激起“保路运动”,触发武昌起义,成为清末铁路的终结者。

李鸿章、张之洞、盛宣怀是清末铁路的三位关键人物,也是三大悲剧人物。

如果说这本书有什么特色的话,那就是侧重于讲故事,通俗易懂地讲有根有据的故事。

严介生

2009.6.28

## 目 录

### 李鸿章

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| ——从“开路先锋”到“卖路罪人” .....    | 1   |
| 首次亮相,坚拒洋人索路权 .....        | 3   |
| 语出惊人:“自行仿办”铁路 .....       | 9   |
| 奏请、面恳,接连碰壁 .....          | 15  |
| 奏准台湾筑路,却是无米之炊 .....       | 19  |
| 力保吴淞铁路,怎奈鞭长莫及 .....       | 23  |
| 亲信吁请筑“清京”,“后台”助阵遭围攻 ..... | 35  |
| 顶着禁令,私筑“唐胥” .....         | 45  |
| 小火车勒令停运,唐胥路岌岌可危 .....     | 53  |
| 不怕挨骂,不懈“融冰” .....         | 56  |
| 争来时势移,唐胥得展筑 .....         | 62  |
| 铁路终获解禁,“津沽”首借洋债 .....     | 65  |
| 铁路筑进宫苑,火车“公关”太后 .....     | 71  |
| 筹筑“津通”起风暴,笔战群儒气如虹 .....   | 74  |
| 再次受挫,“津通”遭“缓” .....       | 80  |
| 消极筑“卢汉”,顾自建“林西” .....     | 84  |
| 夺回主导权,督办“关东”路 .....       | 88  |
| 甲午战败,“东路”夭折 .....         | 95  |
| 联俄订《密约》,路权做交易 .....       | 100 |
| “借地造路”,贻害无穷 .....         | 114 |

### 张之洞

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| ——从载誉京汉到遗恨粤汉 .....      | 122 |
| 呈递《干路折》,撼动李鸿章 .....     | 123 |
| 调任督湖广,主持筑卢汉 .....       | 127 |
| 八字没一撇,釜底被抽薪 .....       | 130 |
| 遭“缓”受挫志不移,建厂制轨待来时 ..... | 132 |
| 首吃“螃蟹”,苦不堪言 .....       | 135 |
| 铁厂建成日,烦恼开始时 .....       | 140 |

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| 救亡图存急,卢汉重上马 .....       | 144 |
| 起用盛宣怀,排拒假富商 .....       | 147 |
| 说服朝廷借洋债,生花妙笔加蒙混 .....   | 151 |
| 选择洋债主,内部起争议 .....       | 154 |
| 狡鼠下饵钓鱼,睡狮昏然上钩 .....     | 157 |
| 比国公然索路权,中方怒打“美国牌” ..... | 161 |
| 无可奈何签合同,利权尽失为害大 .....   | 165 |
| 勘测“不厌详慎”,选定最佳路线 .....   | 168 |
| 首筑卢保段,毁于义和团 .....       | 171 |
| 洋人独掌施工权,进度虽快质量差 .....   | 177 |
| 黄河大桥告竣,卢汉全线贯通 .....     | 181 |
| 惧英抢夺路权,粤汉提前筹建 .....     | 186 |
| 签订《粤汉续约》,丧权多于卢汉 .....   | 189 |
| 美方违《续约》,张、盛起分歧 .....    | 193 |
| 撇开盛宣怀,“废约”改“赎约” .....   | 199 |
| 欺人太甚美再发难,趁人之危英国出手 ..... | 203 |
| 三省自办粤汉路,官、商争权起内讧 .....  | 208 |
| 国内集资无望,回头又借洋债 .....     | 212 |
| 硬入伙美国施压,张之洞坚拒不允 .....   | 217 |
| 可怜“三省代表人”,今遭三省人怪怨 ..... | 219 |
| 临终口授《遗折》,祈盼粤汉早成 .....   | 222 |
| <b>盛宣怀</b>              |     |
| ——从“筑路冠军”到乱路祸首 .....    | 226 |
| 赎回吴淞铁路,出任谈判代表 .....     | 227 |
| 反复“掰手腕”,赢了张之洞 .....     | 230 |
| 对手变助手,联手筑卢汉 .....       | 235 |
| 编外参谋长,“另筹”出高招 .....     | 241 |
| 进京“公关”,满载而归 .....       | 245 |
| 铁厂“姓盛”,起死回生 .....       | 249 |
| 筑路多条,猫腻不少 .....         | 254 |
| 富得流油,突遭抢夺 .....         | 265 |
| 时来运转,进京管路 .....         | 272 |
| 借款合同,埋下“雷管” .....       | 279 |
| 解决“胡子工程”,“干路”须归国有 ..... | 282 |

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| “国有”文件出台,湖南最先反对 .....   | 286 |
| 借款合同签字,粤省斥为“卖路” .....   | 289 |
| 公布“购股办法”,无异“夺路劫款” ..... | 294 |
| “破约保路”,四川因何最烈? .....    | 297 |
| 罢课罢市,“无计熄之” .....       | 300 |
| 盛氏推波助澜,朝廷动用武力 .....     | 304 |
| 想要退让,为时已晚 .....         | 310 |
| 忠臣变罪臣,遭谴又革职 .....       | 312 |
| 改朝换代初,“国有”竟实现 .....     | 316 |
| 附 录                     |     |
| 清末(1911 年)铁路简图 .....    | 319 |
| 主要参考资料 .....            | 320 |
| 后 记 .....               | 321 |



李鸿章(1823—1901)  
安徽合肥人,字少荃,道光进士

## 李鸿章:从“开路先锋”到“卖路罪人”

### 内容提要:

李鸿章是向索要在中国筑造铁路之权的洋人说“不”的第一个清朝高官。

李鸿章也是最早从坚拒铁路于国门之外的大清统治集团中分化出来的高官,第一个正式上奏请求试办铁路,日本 1874 年入侵台湾是促使他有此转变的“拐点”。

在连续 6 年“请办”无果之后,李鸿章于 1881 年在自己辖地里“私办”了 9.7 公里长的唐胥铁路,引起轩然大波。但他保住了这条“破冰之路”。

为了促使朝廷对铁路开禁,李鸿章不懈“融冰”,终于使建成已 5 年的唐胥铁路获准展筑。清末铁路从此进入“试办”阶段。

李鸿章修筑津京铁路的计划遭到顽固派空前激烈的反对,另一个地方实力派张之洞趁机出手,提出缓修津京、先建京汉的建议得到朝廷采纳,李与张对铁路建设主导权的争夺由此开始。但李鸿章很快反败为胜了,他以俄国正加紧修筑西伯利亚大铁路,威胁东北安全的理由说服朝廷下令缓建京汉,移款先筑“关东”(铁路)与之对抗,实际是把唐胥铁路延伸到东北吉林。

大清与沙俄于是展开了一场修筑铁路的竞赛。但当李鸿章把铁路筑到山海关外的绥中时,日军在辽东半岛登陆了,甲午战争的失败,使李鸿章搞了 30 年的洋务运动,包括他建设铁路的事业画上了句号。

李鸿章从 1874 年首次“请办”到 1894 年关东铁路停工的 20 年间,只建

成了天津至绥中 350 多公里的一条铁路,他的许多时间、精力被迫用在与顽固势力的斗争上了。

李鸿章为中国铁路做的最后一件大事是,1896 年他出使莫斯科签订《中俄密约》,以答应俄国“借地造路”的代价,换取两国联合抗日的一纸空文,使俄国在我东北修筑起两条铁路,贻害无穷。

李鸿章是中国铁路的催生者、奠基人和开路先锋。维护中国路权的第一个清朝高官是他,出卖中国路权的第一个清朝高官也是他。

## 首次亮相，坚拒洋人索路权

李鸿章与铁路发生关系，是从接获一封信函开始的，这一天是 1863 年 7 月 20 日，写信者是一群在上海的洋老板。此时李鸿章刚当上江苏巡抚不久，正在全神贯注地筹划、部署向占领苏州的太平军发起总攻的事。这封信来得真不是时候，然而写信者却认为此时是最“适当之时机”。洋商们在信中开宗明义地写道：

申请人深信皇上军队不日将从叛军手中（指太平军）克服此城（指苏州），恢复周围地区秩序，认为现今提出自苏州至上海间建筑铁路权利之要求，实为一适当之时机……

信的来头不小，由英国宝顺、怡和为首的西方 27 家在上海的洋行联署，公然向巡抚衙门索要修筑苏沪铁路的权利。

李鸿章自打率淮军进入上海以后，才与洋人有了较多接触，知道洋商们为了把生意做大，赚取更多的利润，不断提出各种要求，要都满足他们，那大清皇朝就要被改造成英吉利或法兰西，真的“用夷变夏”了。李鸿章现在哪有精力来处理筑铁路这种事情，待打下苏州之后再说吧。“拖”，这是清政府从上到下对付洋人所提各种无理要求的惯用办法，去年（1862），时任印度总督的一名英国高官，就曾向清廷提出要修筑一条由缅甸仰光，沿伊洛瓦底江向北，经八莫、腾冲至大理的铁路，企图打开中国的后门，中方就采取“拖字诀”，不了了之的。对于苏沪铁路，李鸿章也只能这样办，虽说面对的是 27 家洋行，但毕竟是商人，不会有大碍。

不料，没过几天，英法美三国驻上海领事出面了，找到上海道员，表示支持洋行老板们筑造苏沪铁路的要求。李鸿章接到道员的报告，觉得事情不简单了，原来此事是三国政府在背后策动的，弄清了这个背景，再读 27 家洋商的那封信，分量就大不同了。李鸿章正在部署的向苏州太平军发起总攻，若得不到英法美等国政府支持的“常胜军”的协同作战，胜算的希望是大打折扣的，正如他给朝廷的报告中所说，只有洋人“帮同动手”，临阵才“较有把握”。李鸿章终于读懂这封信了，就在发起总攻的前夜，洋人们把索要苏

沪路权的要求摆到了桌面上,这是他们出兵的要价,也是明目张胆的要挟。

在中国近代铁路史上,列强们向清政府公开索要筑造铁路的权利,这是第一次。

苏州是当时中国生丝收购中心,被太平军占领以来,洋商的生意受到极大损失,所以他们与清政府一样急切地要把这座城市夺回来,而且立即筑造一条铁路,把它与对外贸易的最大港口上海连接起来,这样,洋商在中国的进出口贸易势将进一步扩大,赚取更多利润,而且在他们看来,这对中国经济发展也大有好处。

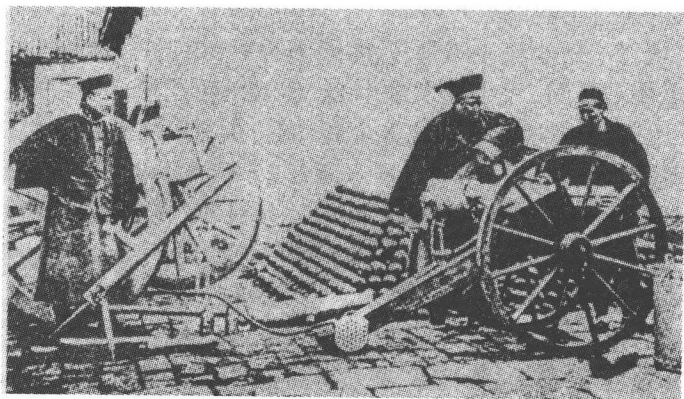
洋商们在这封信中还写道:他们拟成立公司,取名苏州上海火车局,经营方式效仿“外国现行之法度”;他们还提出如下条件:以五年为期,由他们投资承修此路;在双方确定的期限内,“专准”他们“一力承办”,清廷不得允许其他人另修同一走向的铁路,以免“争夺”他们的“生计”;为修铁路而购置的土地一概“归本局管业,辖免一切钱粮”。洋人们对此事显然酝酿已久,现在,终于等到了提出这一要求的最佳时机。在他们看来,此事必成无疑。

就李鸿章目前的“开化”程度而言,在中国修筑铁路是他完全不能接受的事。他跟洋人有直接接触才一年,对西方世界的了解还局限在先进的武器方面,如在与洋人组建的“常胜军”联手进剿太平军的战斗中,他目睹了他们用大炮攻城的“实为奇妙”,震惊于60磅重炮弹轰塌坚厚城墙的场景,不断取得的胜利令他欢欣鼓舞,但也为外国利器兵强“百倍于中国”而忧心忡忡。他大量购买洋枪洋炮,开始设立洋炮局,向洋人学习制造先进武器的技能,武装自己的淮军,仅此而已。洋务运动刚处于萌芽阶段,提到议事日程的只是要购船、造炮、练兵等等,还没有想到要发展民用工业。此时的李鸿章还没有认识到筑造铁路的重要性。

鉴于向苏州太平军的进攻迫在眉睫,对于洋人们索取苏沪铁路筑造权的要求,李鸿章必须尽快做出答复。然而要说出这个“不”字可真不易。

一年前(1862年4月),李鸿章率他的淮军从安庆进抵上海进剿太平军,接连打了一些胜仗,到上海第17天,清廷就擢升他为署理江苏巡抚,7个月后,实授江苏巡抚之职,又2个月,令他兼署南洋通商大臣,成为手握重兵,掌控全省人事财政及与外国打交道实权的封疆大吏。出现这种官运亨通、“隆隆直上”的局面,既是他的恩师曾国藩在起作用,也得益于洋人的帮扶。因此,李鸿章是不敢得罪洋人的。

首先,没有洋人的帮助,李鸿章统率的军队根本就进不了上海。因江南局势危急,奉命回安徽招募兵勇的李鸿章在3个多月的时间里匆忙组建起一支13个营的淮军,目标很明确,开到上海与太平军作战。可怎样把这支6500



李鸿章 1865 年在上海开办的江南机器制造局

人的军队从安庆运到已成孤岛的海，成了大难题，陆路所经之地都已是太平军的天下，最便捷的当然是走长江水路顺流而下，但必须“越贼境”，穿过太平天国首都南京的沿江防线。曾国藩和李鸿章对行军路线举棋不定，而上海的形势更加恶化，急等淮军救援，正在一筹莫展之时，洋人伸出了援手，英国麦李洋行租给他们 7 艘轮船，上插英国国旗，还派出英国军舰护航，使李鸿章的淮军分批乘轮船顺流东下。太平天国当时还在幻想争取英国中立，因而眼看载着淮军的船队在江面通过，没有开炮拦截，但船队在通过南京西北部的下关要塞时，李鸿章仍心惊胆战，与军士“同匿舱中，不敢露面”。

第二，李鸿章率淮军到达上海后能站住脚，一出手就打了胜仗，更得感谢洋大人。淮军都是手拿武器的农夫，足登草鞋，身穿大脚裤，被上海人称做“大脚裤蛮子兵”。但统帅这支土得掉渣的军队的李鸿章却异常精明，一到上海就通过买办官绅与洋人建立起密切关系。此时，上海的反革命势力已成立了“中外会防公所”，共同对付太平军的进攻，因犯罪“潜匿上海”的美国军官华尔组建起一支以英法俄侵略军为骨干、5000 多人的洋枪队。李鸿章遵照朝廷“务当体察洋人之性，设法笼络”的指示，结好华尔，并举荐他得到了四品顶戴花翎，洋枪队还被朝廷赐名为“常胜军”。李鸿章的淮军与太平军交战，都是跟“常胜军”联手进行的。华尔被太平军打死后，英国军官戈登接任，此人参加过英法联军打进北京的侵略战争，圆明园就是在那次战争中被这些强盗放火焚毁的。现在，李鸿章把戈登奉为上宾，重演“毋惜小费”的故伎，把关系搞得更“铁”。通过这两个洋人，李鸿章又打通了与英、法等国驻上海领事馆的关系，购得大量洋枪洋炮，并聘来洋教官，很快使淮军各营装备洋枪三四百支，后来又增添两门“劈山炮”，武器火力不仅远

胜太平军，还超过了曾国藩的湘军。

第三，攻打苏州的战斗即将开始，必须得到“常胜军”的援助。李鸿章率军到达上海一年间，大小战役数十起，终于扭转战局，进入进攻态势，从1863年6月起，李鸿章就开始统筹全局，制订出分北、中、南3路围攻苏州的作战计划，并上报朝廷，得到批准。就在27家洋商联名递交筑造苏沪铁路申请函的7月，他手下的程学高部正在“常胜军”配合下发动攻势，切断了苏杭间太平军的陆路交通，造成了清军进攻苏州十分有利的态势。

如果李鸿章不满足洋人筑路的要求，“常胜军”会不会拒绝上阵？这样的事情不是没有发生过。果然，到了当年9月间，围攻苏州的战斗即将打响，戈登突然呈递报告说，他的“常胜军”必须得到英国海军提督柏郎的命令才能参战，而此时柏郎不在中国。李鸿章顿时急了，9月24日在戈登的报告上批道：现在的战局很好，“各路攻剿得手，贼势正衰”，在此形势下，“常胜军”官兵“宜及时合力图功，副余厚望，不必候柏提督回苏（州）方可会剿”，接着严厉地说：“常胜军系中国兵勇，该总兵（指戈登）系中国官职，为中国之将，食中国之饷，应听本部院调遣”，协力克服苏州。戈登在临战之前突然使出这一招进行要挟，是否与李鸿章对洋商们索要苏沪铁路路权拖着不答复有关，我们不能肯定，但足以说明，“常胜军”虽是清政府出钱出饷豢养的一支雇佣军，却仍受洋主子的控制，并不总是服服帖帖听从李鸿章指挥的。苏州城墙非常坚固，太平军必拼死保卫，没有“常胜军”的先进火炮确难攻破，这样的战局对李鸿章来说是灾难性的，因战场失利而被朝廷革职法办的高官多得很。

李鸿章在官场上混到现在这样的局面真的来之不易。1846年，24岁的李鸿章考中进士，春风得意了没几年，他在翰林院读书养望的生涯就被太平天国革命所打破，朝廷打发他随侍郎吕贤基回老家安徽办团练、“剿发匪”。一个只会拿笔杆子的书生，哪里懂得领兵打仗？投笔从戎的5年间，李鸿章打了不少仗，败多胜少，父亲战死于荒野，祖宅被“焚毁一空”，自己有一次被打得落荒而逃，饿得闯进农舍抢饭吃。后来李鸿章也建了一些战功，熬到个四品候补道台的官衔，还“遭众忌”，待不下去，郁郁然跑到江西曾国藩麾下充任幕府，又因生性散漫，“耍滑装病”而受到曾国藩严责，令他去皖北招兵、编练马队，又空手而归。后来曾国藩保举他出任两淮盐运使，已先期到达淮扬筹办了，不想朝廷未准，白高兴了一阵。李鸿章一路走来，实在是“背”透了。李鸿章的时来运转，说起来真得感激曾国荃，由于他拒绝胞兄曾国藩的调遣，这步孤军深入救援上海的险棋才轮到他李鸿章来下，从此得以开创自己的事业，仕途顺畅，由一个四品候补道台一跃而成二品大员、封疆大吏。

苏州是太平天国首都天京外围最重要的据点，拿下或拿不下，对于实现

剿灭太平天国的总体战略布局关系重大，也对李鸿章的仕途会产生极大影响。所以在洋人们看来，抓住这个节骨眼提出筑路要求，李鸿章只能乖乖答应，别无选择。

然而，很出洋人意外，李鸿章做出了断然拒绝的答复。英国人肯德在《中国铁路发展史》中作了如下记载：

（李鸿章答复说）只有中国人自己创办和管理铁路，才会对中国人有利；并且中国人坚决反对在内地雇佣许多外国人；而一旦因筑路而剥夺中国人民的土地的时候，将会引起极大的反对。他更直率地拒绝居间，把任何属于这一类的建议奏报朝廷。他甚至还说，他认为有反对外国人追求铁路让与权的企图的责任，因为这种让与权将使他们在中国取得过分的势力。

李鸿章回答的话被“洋化”了，但我们仍能看明白，他坚决不同意外国人取得在中国筑造铁路的权利，还直率地表明，连把洋人的此类要求转报朝廷的事，他也决不承当。当时的李鸿章还没有完全拜倒在列强脚下，在与洋人的接触中，他既看到了西方先进的东西，也看到了洋人控制下的上海是怎样的情景，特别对洋人的“尖精火器”，中国“无以扼其气焰”，心中非常不安。此时襄助慈安、慈禧两位太后主持朝政的是恭亲王奕訢，他认为太平天国是“心腹之害”，洋人不过是“肢体之患”。而李鸿章则认为：“目前之患在内寇，长久之患在西人”，朝廷必须尽快“变计”：仿立外国造船工厂，购求西人机器，先制各式火枪，再造巨炮兵船。他不只这样说，而是付之实行，于1862年在上海设立洋炮局，开始了自己生产洋枪洋炮。李鸿章说过，他这样做，近期是为了对付太平天国，远期是冲着洋鬼子的，希望有朝一日把他们赶出中国去。那个时候，从清政府的最高统治者到围剿太平天国的各路骁将，都还做着复兴大清国的美梦。李鸿章在与洋人合作进攻太平军的同时，对他们仍保持着应有的警惕。

1863年12月，李鸿章攻克了苏州，戈登率领的“常胜军”不仅参战，而且十分卖力，李鸿在上报朝廷的《克服苏州折》中写道，“常胜军”与程学勤部联手进攻苏州的娄、齐二门，“戈登排列开花大小炮位，对准轰击”，炸塌城墙十余处后，戈登带着队伍“肉搏以登，立将贼匪长城攻破”。李鸿章还恳请朝廷正式授予戈登总兵官衔，给予头等功牌、银一万两、赐黄马褂的赏赐。

李鸿章既坚拒了洋人在中国筑造铁路的要求，又未影响洋人协助他作战的积极性，把这件事办得很圆满。当然，起关键作用的恐怕还在于，剿灭太平天国是清政府和列强共同的目标，是双方的最大利益所在。显然，列强