

第一章

筑路要求的提出和中国铁路的创建

第一节 车马驿道

——中国古代的陆上交通

一 中国古代陆上交通工具

在漫长的中国古代社会，陆上交通运输长期靠人手提、肩扛、头顶、背驮，几无交通工具可言。大约在氏族公社时期，随着牲畜的驯服和饲养，人们开始役使牛、马、驴、骡、骆驼等牲畜驮运货物。

车的发明，是中国陆上交通工具的一大变革。相传车是由黄帝发明的，也有奚仲（夏禹时车正）造车之说。《史记·夏本纪》中有“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘犇”的记载。据此可以推断，在大约 4,000 年以前的夏王朝时期，车已被中国人用作陆上交通的主要工具。

车发明之后，其制造工艺不断发展，车的种类也逐步增多。最初的车，车轂最初叫辘，只是一段粗大坚硬的圆木，中间凿孔，穿入车轴，上安车厢，置双轅。后来又在轮上安装辐条，以减少滚动时的阻力。春秋战国时期，铁被应用于车的制造，在车轴两头镶以铁键，并涂上植物油，使之耐磨润滑。秦朝时，分别官阶大小，实行“车

同轨”^①出现了单辕车、独轮车。三国时 诸葛亮发明“木牛流马”用于运输，行车停车不易倾覆。车的种类有用于货运的货车，用于征战的战车，用于载人的坐车、卧车，也有用于指明方向的指南车等特种车辆。

中国古代车的牵引，是靠人力或畜力。汉代以前畜力牵引主要是用马 开始是两马、四马、六马或八马的双数马驾车 后来是一马或三马的单数马驾车，车辆转向的灵活性大为提高。汉代以后畜力牵引多用牛 牛拉力大 道路适应性较强 且行走平稳 又能弥补因战争用马而造成的马匹的不足。无论是靠人力牵引，还是靠马、牛等畜力牵引，车的运行速度极为缓慢，运载能力也极为有限。在西方出现火车、汽车等近代交通运输工具后，中国的车马交通工具明显落后了。

二 中国古代道路交通

路是人走出来的。中国古代道路经历了人行小道、驮运道路和车行道路的发展过程。人们行走外出、从事生产劳动 足迹所到之处 逐渐形成人行小道。牛、马等牲畜被用作交通运输工具之后 原先的人行小道逐步发展为驮运道路。车发明之后 又出现了人力或畜力牵引的车行道路。从人行小道到驮运、车行道路 路面渐趋宽阔平整。

随着人们活动范围的扩大和国家统治区域的拓展，各种道路日渐延伸 并由线成网。相传黄帝“披山通路”“旁行天下”说明原始社会后期 中国道路所联结的地域已相当广阔。夏、商、周三代“以道路为大政”中原地区与远方部落之间已有道路相通。西周时，更在以镐京为中心，方圆千余里的王畿内辟有 12条“国野大

^①以往通常认为秦朝“车同轨”天下统一，车宽六尺。但据近年出土之秦车，却是按“官阶”高低，车宽大小有所区别。尽管如此，“车轨”的有所统一，应当视为造车技术的一大进步。

道”，其直如矢”。秦始皇统一中国后，统一修筑全国道路，由此奠定了中国道路网的基础。西汉张骞、东汉班超出使西域，开辟和延伸了通往西域的道路，即后人所称的“丝绸之路”。唐朝时期，运输货物的道路贯通全国，以长安为中心，东至宋、汴，西迤岐州、蜀川、京府，南达荆、襄，北抵太原、范阳，“远适数千里”。清初乾隆时期，中国疆域广大，道路四通八达，远至蒙古、青海、西藏、新疆、外兴安岭皆有道路可通。

道路的延伸和运输的日盛，有组织的道路交通逐渐发展起来。中国有组织的道路交通始于周朝，称为“邮传”（邮为递送公文，步递）（传是传送行旅，车行），由“夏官”职掌道路运输，“秋官”主持道路建设、管理和养护。秦朝路政实行分级管理，中央有主管财政的治粟内史兼管全国货运，造车由主管山海池泽出产及手工制造的少府职掌，地方由郡、县、乡、亭、里逐级管理陆路交通。西汉以马骑代车传，此后邮传又称“邮驿”，干道沿线按一定距离，一般为 30 里左右，设驛（驿站）。隋朝实行邮、传、驿合一，由户、工、兵部分掌交通运输事权。唐朝开始在全国设置地方道路运输管理机构，称“转运使”。元朝在中央设置“诸站都统领使司”，职掌全国驿站，时有驿站 1519 个，号称 60 里一站。后改称“通政院”，内设漕运提举司、陆运提举司。明朝驿传事宜由兵部“车驾清吏司”管理，各地设递运所、水马驿、急递铺，三者各司其职。清朝驿传沿明制，但车驾清吏司内分设有驿传、脚力、马政、递送诸科及马档房，各地驿传由省按察使兼管，下设道，名称有驿传道、驿传盐法道、粮驿盐道、粮盐道等，多有变化。由上可见，中国古代道路交通管理机构逐步完善，职责权限愈趋明确，这对于道路运输的发展具有积极作用。

中国古代道路运输，除公文、军旅外，以粮食、盐、铁、铜等为大宗，主要是有关国计民生的货物调拨和转运。这对于国家政治经济的统一和社会生产及产销的调节有积极作用。由于自给自足的自然经济结构和重农抑商的政策制约，中国古代道路运输没有明显

的商品流通意义,只是到了明中叶以后,以长途贩运为业的徽、晋、江右、闽、吴越、关陕等大商帮的出现,使得道路运输的商品流通意义日渐突出。

第二节 “求强求富”

——筑路要求的提出

一 世界铁路时代的到来和铁路知识的传人

铁路作为近代交通运输工具,是世界贸易发展和人类文明进步的总结。它的出现是与资本主义世界市场的形成和工业革命的发展分不开的。

自十五世纪末、十六世纪初,西方通往东方的新航路被相继开辟,欧洲商人的贸易范围空前扩大,世界各国各地区逐渐被联为一体,为资本主义世界市场的形成创造了条件。1640年英国发生资产阶级革命。十八世纪六十年代英国又开始工业革命,机器生产代替手工生产,机器大工业代替工场手工业,社会生产力获得巨大发展。随着机器工业的建立,交通运输业也逐步发生变革。

在工业革命之前,英国国内陆上交通工具以马车为主,运输业则以运河系统最为重要。十八世纪中叶,英国开始出现由布蒙特创制的白木轨“街车道”,后来出现铁轮货车和生铁护轮轨道,这种有轨交通道还都行驶马车。瓦特蒸汽机的发明,为使用机车牵引车辆组成列车、循轨行驶的铁路的出现提供了可能。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车辆。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火车头。1804年2月29日,特里维塞克的火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9月27日由斯蒂芬森制造的‘运动号’蒸汽机车，在斯托克顿至达林顿之间的世界上第一条供公众使用的铁道上行驶，宣告了世界铁路的诞生。至1848年在英国通车的铁路已达5000英里（约合8,000公里）在这期间美国（1830年）法国（1832年）、比利时（1835年）德国（1835年）加拿大（1836年）俄国（1837年）奥地利（1838年）荷兰、意大利（1839年）等11个国家先后建造了铁路。

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。在英国，1825年以后与铁路有关的电信业、冶金矿产业、制造业有了长足的发展，铁路沿线城镇兴起，人口集居、就业机会增加，农村家庭式耕作日趋没落，内地与沿海港口城市交通便捷，对外贸易进一步发展，人们的观念也开始发生变化，“开动蒸汽”和“铁路速度”成为一种社会语言，并按小时和分钟来计算路程。铁路出现所带来的社会变化，被英国经济史学家称之为“铁路时代”的到来。

1840年前后，有关铁路的知识开始传入中国。先是一批来华的外国传教士，在他们所编撰的中文的世界史地著作中，夹带着介绍了一些铁路知识。葛力在《英国论略》一文中说道：“英国其广推贸易之法，有火轮船航河驶海不待风水，又造辘轳路，用火车往来，一时可行百有八十里”^②。郭实腊在《贸易通志》一书中比较详细地记载了西方的铁路交通，并提出铁路“亦中国所当法”。鸦片战争之后，以林则徐、魏源为代表的先进中国人，在忧患和抗争中开眼看世界，提出了“师夷之长技以制夷”的主张。在林则徐的《四洲志》、魏源的《海国图志》中，虽没有把铁路作为向西方学习的长技之一，但对此都作了初步的介绍。徐继畲在《瀛环志略》一书中，对铁路的

② 约翰·哈罗德·克拉潘的《现代英国经济史》把1820—1850年的英国经济史划分为“铁路时代前夕”和“早期铁路时代”两个阶段。

《小方壶斋舆地丛钞》再补编一三。

介绍较为准确,他说英国“陆有铁路,石路浇以铁汁,火轮车通行”,并称赞铁路、火轮车“精能之至”流露出赞美之情。

近代中国主张兴筑铁路的第一人,是太平天国干王洪仁玕。洪仁玕是拜上帝会的创建者之一,曾在香港滞留四年有余。他在1859年来到太平天国都城天京后写下的《资政新篇》一文中主张“兴车马之利,以利便轻捷为妙。倘有能造如外邦火轮车,一日夜能行七八千里者,准自专其利,限满准他人仿做。若彼愿公于世,亦禀准遵行,免生别弊”。对此,洪秀全加了“此策是也”的眉批,表示赞同。

鸦片战争后中国人有关西方铁路的描述,大多还只限于介绍,且不尽全面准确。尽管洪仁玕主张在中国兴筑铁路,但这只是太平天国农民领袖的一种设想,不仅太平天国本身没有也不可能付诸实施,而且更没有也不可能引起清朝统治集团的注意。

二 清政府内部筑路要求的提出

中国大门被打开后,特别是第二次鸦片战争之后,西方资本主义又把在华修筑铁路作为其进一步掠夺中国的手段。

1863年7月,上海有27家洋行致函江苏巡抚李鸿章,以“火轮车路之益,难以枚举,不独利便贸易,而于行军亦未尝无益”^②。请求承办苏州上海间火车铁路。同年11月,英、美、法三国驻沪领事又照会上海道黄芳,提出了同样的要求。对此,清政府以“三国同声造请,必有为之谋者,未必尽出于商人”^③予以拒绝。1864年,英人斯蒂文生来华劝说中国修筑四条铁路干线,以形成中国铁路网,亦未被采纳。1865、1866年,中国海关总税务司英人赫德、英国

中国史学会主编:《太平天国》,中国近代史资料丛刊(二)第532—533页。
 邵汝成编:《中国近代铁路史资料》(1863—1911)以下简称《铁路史资料》)第
 三册,第1308页。

③ 《李鸿章致总署函》,同治三年正月初九日收。《铁路史资料》第一册,第4页。

驻华使馆参赞威妥玛又分别向总理各国事务衙门呈递《局外旁观论》、《新议略论》 告诫清政府 应准许在各省开设铁道 以博取各国的“欣悦”。1867年前后 英、美又借修订条约来谋求中国铁路修筑权。对此 清廷谕令各省督抚将军、南北洋通商大臣斟酌议奏 在所收到的数十个奏折中 包括曾国藩、李鸿章、左宗棠、沈葆楨等各地大臣以铁路坏我地方田庐、蹙我民间生计及使隘阻尽失等情由，无一不反对在中国修筑铁路。总之 在七十年代之前 尽管西方列强多次劝诫中国修筑铁路，但清政府一概予以拒绝。

十九世纪七十年代，清政府内部有人开始提出修筑铁路的要求。这是与当时洋务运动的发展、海防问题的日益突出和中国人逐步走向世界的社会背景分不开的。

自六十年代开始 清朝统治集团中一批实权人物以“自强”为口号 掀起了以购买洋枪洋炮、进行洋式操练和开办军事工业为主要内容的洋务运动。随着洋务运动的发展 军事工业耗费巨大、经费不济的矛盾日渐突出。从七十年代起 洋务派又提出了“寓强于富”的口号 在继续筹办军事工业的同时 着手创办采矿、冶炼、纺织、航运等民用性厂矿企业。为便于运输特别是煤矿运输 修筑铁路的问题逐渐被提上日程。

第二次鸦片战争后 中国边疆一度平静。但自七十年代起 随着西方各主要资本主义国家开始向帝国主义阶段过渡，列强分割世界领土的斗争又趋活跃，中国边疆重现危机。1871年 沙俄利用“阿古柏事件”出兵强占新疆伊犁；1874年 日本在美国支持下出兵侵略台湾；1876年 英国借口“马嘉理案”迫使清政府签订《烟台条约》 增开沿海及长江流域口岸 并将其势力渗入中国西南地区。面对日益紧迫的边疆危机，清政府部发生了“海防”与“塞防”之争。为筹海防，一部分人提出了修筑铁路 以使南北洋滨海七省联为一气，呼应联通的主张。

在五六十年代，中国人对西方的了解还主要集中于坚船利炮。

1872年,在中国第一位留美毕业生容闳的倡议和主持下,中国第一批30名幼童官费赴美留学;1875年,清政府派郭嵩焘为中国第一位驻外使臣,出使英国;1876年,南北洋大臣派福州船政学堂学生28人前往英、法两国学习制造和驾驶。随着中国人逐步走向世界对西方的了解日益增多,铁路作为西方近代工业文明的一个标志,自然为出国留洋的先进中国人所注视,并成为他们向西方学习内容的一个重要方面。

清政府内部修筑铁路的要求,最初是由从事洋务活动的一部分官吏提出来的。其主要代表人物有李鸿章、丁日昌、郭嵩焘等。

1874年11月,清廷谕令各地大臣“切筹海防”。12月10日,时任直隶总督李鸿章即奏呈《筹议海防折》,认为:“南北洋滨海七省,自须联为一气,方能呼应联通。”提出仿设“火车铁路,屯兵于旁,闻警驰援,可以一日千数百里,则统帅当不至于误事,而中国固急切办不到者也”^①。这是统治集团内部明确提出的第一个修筑铁路的主张。次年初,李鸿章又赴京,会晤总理衙门大臣恭亲王奕訢,“极陈铁路利益,请先试造清江至京,以便南北转输”^②。

福建巡抚丁日昌在1877年1月巡视台湾防务后向清廷奏报,认为当时台湾情形“不在兵力之不敷,而在饷需之不足,不患番洋之不靖,而患声气之不通”,主张在台湾修筑铁路,并力陈铁路之利在于军情可瞬息而得,军旅可神速征调,外御倭患,内息祸乱,且有便于煤矿运输。他将铁路与电报、练兵、购器、开矿等一并看作是加强台湾防务的要事,主张未雨绸缪,分头速办。

郭嵩焘在出使英国期间,针对当时出洋学生只习军事的片面做法,主张应“改习相度煤铁及炼冶诸法及兴修铁路及电学,以求

^① 《铁路史资料》第一册,第78页。

^② 《李鸿章致郭嵩焘函》,光绪三年六月初一日。见《铁路史资料》第一册,第79页。

^③ 中国史学会主编,《洋务运动》,中国近代史资料丛刊(以下简称《洋务运动》资料丛刊), (二),第346—349页。

实用。他曾多次致函国内，介绍英国铁路情形，称赞“火轮车之便利，三四百里往返仅及半日”，“铁路开，可使‘道途便利，贸易日繁’”。1879年郭嵩焘回国后又写下了《铁路议》、《铁路后议》两文，力主修筑铁路，不能一日迟缓，主张修筑铁路应“国家与其人民交相比倚，合而同之，民有利则归之国家，国家有利则任之人民”^②。

此外，上海道冯焌光在勘办江西乐平煤矿、拟定章程时曾提出了“置造铁路以便转运”的主张。贵州候补道罗应旒、两江总督沈葆楨、翰林院侍读王先谦等人也提出了铁路适于用，为海防所不可少，自应筹办的主张。

当时，洋务派官吏修筑铁路的要求其着眼点集中在加强海防方面。除李鸿章、郭嵩焘等人外，还没有注意到铁路建设与商业贸易的关系。他们所提出的铁路修筑，主要是在沿海及台湾地区。对于在内地修筑铁路甚至还表示反对。但是，洋务派修筑铁路主张的提出，打破了六十年代时清政府内部一概反对筑路的局面，具有开风气的意义。

三 改良派的筑路呼声

在洋务派主张修筑铁路的同时，一部分具有改良思想的士大夫也发出了修筑铁路的呼声。其代表人物主要有薛福成、王韬、马建忠等。

薛福成，早年曾充任曾国藩幕僚，后随李鸿章办理外交事务。在1878年写有《创开中国铁路议》一文。他指出：“政莫先于利用，功莫大于因时”，“修筑铁路实为因时利用之举”，“轮车之制不行，则中国终不能富且强也”。文中，薛福成列举铁路具有便于商务、便于转运、便于调兵之三大利。此外，铁路又与轮船、矿务、邮政、机器制造相表里。他主张先择经济繁盛之区修筑若干铁路，“渐推渐广，渐

^②《伦敦敦李伯相》。《洋务运动》资料丛刊（一）第305页。
^③《铁路后议》。《洋务运动》资料丛刊（六），第316页。

续渐远”以“联遐僻于呼吸 变贫弱于富强”^①。1880年底薛福成又为李鸿章代拟《妥筹铁路事宜折》进一步阐述了关于修筑铁路的主张。

王韬曾任职于英国教会办的墨海书馆 后游历英、法、俄诸国，1874年起在香港主编《循环日报》。他在《变法自强》一文中指出：“火车铁路 电气通标 亦无不自我而为之 凡泰西诸国所眈眈注视 跃跃欲试者 一旦我尽举而次第行之 俾彼无所觊觎艳羨其间 此即强中以驭外之法也。”^②在《兴利》篇中 王韬将铁路与采矿、制器并列作为亟应兴利之端。他认为：“有轮车而远近相通 可以互为联络 不独利商并且利国 凡文移之往来 机事之传递 不捷而速 化驰若神 遏乱民 御外侮 无不恃此。”^③王韬还写有《建铁路》一文，批驳了所谓修铁路扰民、病民、害民的言论 强调了“轮车铁路未尝不利于国家 便于商贾 与其因西商之请而为之 不若我中国之自为”^④主张审势揆时 早修铁路。

马建忠 1876 年被派赴法国留学，兼任驻法公使郭嵩焘的翻译，1879 年获博士学位后回国。回国当年即写有《铁道论》、《借债以开铁道论》两文。前文指出：“立富强之基者 莫铁道若也。”马建忠认为：“近今中国财殫力竭 凋敝日深 内外臣工 争言兴利 而言之数十年 茫若捕影者 无他 以不知有救患之利 有节用之利 有开源之利也”而修筑铁路正可以救患、节用、开源 实为“中国当行而不容稍缓者”^⑤。他还援引西方修筑铁路的事例，具体论证了筹款、创造、经理等铁路建设三要事 提出了官商合办的主张。后文指出：“今中国议开铁道 当以筹款为先。”马建忠认为 因国家财政拮

① 《洋务运动》资料丛刊（一）第 378、382 页。

② 《铁路史资料》第一册 第 114 页。

③ 《洋务运动》资料丛刊（一），第 489 页。

④ 《洋务运动》资料丛刊（一），第 500—501 页。

⑤ 《洋务运动》资料丛刊（一），第 412、416—417 页。

据民间风气未开，无已则有借洋债之一法^①。而借洋债应自行承办，不准洋人入股，并预筹偿还结清之法。

上述改良思想家们的筑路主张不只是着眼于军事国防，主要是从振兴商务、谋求国家富强出发，把铁路建设与发展经济结合起来。较之洋务派的主张显然是进了一步。不仅如此，他们还提出了自建铁路以抵销洋人之觊觎、借债筑路以弥补国家财力之不足等铁路建设方针，更比洋务派的主张具体、周详。

四 吴淞铁路的擅筑和拆毁

就在李鸿章等人主张修筑铁路的同时，1874年12月，英国殖民主义者不顾清政府的反对，在上海擅自开工兴筑吴淞铁路。

早在1865年8月，英人杜兰德曾在北京永宁门外擅自敷设小铁路一条，近一里长，“以小汽车行驶其上，迅疾如飞”。时人“诧所未闻，骇为妖物，举国若狂，几致大变”^②。不久，经清步军衙门饬令拆卸。1872年，英商又在天津租界内建一铁路，于9月9日试车，载客运行。当时天津道在场并乘坐了火车，事后他赞叹该火车制作可谓精美之至，于行动一切均甚便捷，甚为适用之物，还为机车赠名“利用”号^③。此路修于外国租界，清政府未便谕令拆除。该铁路并非营运铁路，但作为西方列强无视中国主权，擅自修筑铁路的一个实例，对于日后上海吴淞铁路的出现有一定的影响。

1863年请修苏沪铁路被拒后，英国又于1866年、1867年提出要求，并拟定了苏沪路的具体走向。其中，“以苏州河桥附近为起点，筑一弓格桥，跨过吴淞江，沿着新吴淞大道通达吴淞镇”一段，成为后来吴淞铁路的基线。

^① 《洋务运动》资料丛刊（一）第421—423页。

^② 《铁路史资料》第一册，第17页。

^③ 《铁路史资料》第一册，第17—18页。

^④ 《铁路史资料》第一册，第5页。

鉴于清政府拒绝修筑铁路，上海英商采取欺骗手法，在 1872 年 12 月组织吴淞道路公司，以修筑适合车辆奔驰的道路为名，于次年 3 月买得上海吴淞间长 14.9 公里 宽约 14 米的地皮。而一家以吴淞铁路有限公司为名的机构则于 1874 年 7 月在英国伦敦登记成立，举玛利逊为总工程师兼代理人。1874 年 12 月 15 日吴淞铁路开工，1876 年 1 月开始铺轨，6 月 30 日上海至江湾段通车 公开营业。

对于英商擅筑吴淞铁路 时任上海道沈秉成曾予默认 乡民则纷纷反对。对此，《申报》作了大量报道。人们屡次拔去线路标桩，拒绝拆迁房舍 引水浸灌路基。上海至江湾通车后 人们又以机车中之火星飞溅草屋，集群阻拦，甚至掘去路基，力图颠覆列车。1876 年 3 月，新任上海道冯焌光照会英领事，指责修筑铁路系违我朝廷素愿 亦事属违约 请迅速转饬停工。总理衙门亦数次照会英国驻华公使 以租界地方“虽租英商 地归中国”欲开铁路，应‘申详照准 方可举行’^③ 并请遵守条约 毋稍偏执。4 月 李鸿章提出‘将洋商所购置车铁木石器料及租地价 仍由中国照原值买回 另招华商股份承办的’的主张^④ 以使洋商资本不致无着 中国自主之权亦无所损。8 月 火车压毙一中国士兵 乡民愤而拆毁铁轨 强行阻止火车行驶。8 月 24 日 吴淞铁路火车停驶。

在清政府据理力争下，10 月 24 日上海道冯焌光与英国使馆汉文正使梅辉立订立《收赎吴淞铁路条款》。该条款共 10 款 规定清政府以规平银 285,000 两 自 10 月 31 日起 于一年之内分三期付清 买断吴淞铁路所有地段、铁路、火轮车辆、机器等项 未付清之前 火车行止仍由洋商公司承办 准其搭客往来。

① 参见《铁路史资料》第一册 第 39—40 页。

② 《铁路史资料》第一册 第 42 页。

③ 《清季外交史料》卷五 第 13 页。

④ 《李鸿章与英国汉文正使梅辉立问答节略》。《铁路史资料》第一册 第 47 页。

收赎条款订立之后，洋商继续延伸吴淞铁路，于 12 月 1 日全线修通，又开始营运。1877 年 10 月 20 日，清政府将赎款全部交清，是日吴淞铁路火车停驶。不久，吴淞铁路被拆除，其路轨及其他器件运往台湾，1883 年又运回上海，发往北方，以供修筑开平铁路之用。

吴淞铁路是在中国土地上出现的第一条营运铁路，它全长 15 公里，轨距 0.762 米，轨重每米 13 公斤，先后有“先导”“天朝”号机车行驶。在 1876 年 12 月的一个月间，共运送旅客 17,000 余人，至 1877 年 8 月，共运送旅客 16 万人。吴淞铁路虽存在仅一年有余，但铁路这一新式交通工具已为朝野上下所关注。搭乘者称其“电发飙驰”“坐来颇稳”^①，实有大开眼界之感。

吴淞铁路的出现，反映了西方资本主义列强对中国主权的践踏和对铁路的觊觎。清政府反对外国人在华擅筑铁路，并不惜以高价赎回吴淞铁路，在一定程度上反映了清朝统治者对于国家主权的维护。但是，在吴淞铁路赎回后却加以拆毁，则又反映出清朝统治者以反对修筑铁路、拒绝新生事物来维护封建社会秩序的迂腐观念。

第三节 “事关军国安危”

——筑路问题的论争

一 论争缘起

十九世纪八十年代，清政府内部发生了一场应否开筑铁路的论争。这场论争是清统治集团中顽固守旧派与洋务派之间矛盾斗争的继续，直接起因则是刘铭传奏请开造清江至北京铁路。

^①《铁路史资料》第一册，第 39 页。

早在六十年代中叶，清政府内部就曾以京师同文馆（1862年7月设馆）是否应招收科甲正途人员学习天文算学展开过一场激烈的争论。1866年底，总理衙门大臣奕訢等以西方诸强制器、行船、行军“无一不自天文、算学中来”^①，奏请于京师同文馆内添设天文算学馆，招收科举士人及正途出身五品以下各官入馆学习，延聘外国人在馆教习。此议一出，即遭守旧派非议。山东道监察御史张盛藻奏称“科甲正途人员均读孔孟之书，学尧舜之道，何必令其习为机巧，专明制造轮船、洋枪之理”^②。大学士倭仁更是竭力反对，他认为：“立国之道，尚礼义不尚权谋，根本之图，在人心不在技艺”；“天下之大，不患无才，如以天文、算学必须讲习，博采旁求，必有精其术者，何必夷人，何必师事夷人。”^③洋务派则认为“城下之盟，春秋所耻”，“欲御外敌，当以实力讲战守”。他们指责守旧派是“空讲孤虚，侈谈术数”。后来由清廷定义，天文算学馆终得设立，但两派之间的矛盾斗争并未终止。

七十年代初，李鸿章主张创修铁路，因在朝大臣“不置可否”，总理衙门“无人敢主持”，“两宫亦不能定此大计”，遂绝口不谈^④。丁日昌于1878年7月因病免福建巡抚职，所议台湾筑路一事也不了了之。1880年12月，前直隶提督刘铭传奉诏入京，呈奏了《请筹造铁路折》，重提修筑铁路之事。他指出：“中国自与外国通商以来，门户洞开，藩篱尽撤，自古敌国外患未有如此之多且强也……失今不图自强，后虽欲图，恐无及矣。自强之道，练兵、造器固宜次第举行，然其机括，则在于急造铁路。铁路之利于漕务、赈务、商务、矿务、厘捐、行旅者，不可殫述。而于用兵一道，尤为急不可缓之图。”^⑤他主张举借洋债开造铁路，就当时情形而言，宜先修筑清江

① 《洋务运动》资料丛刊（二）第22页。

② 《洋务运动》资料丛刊（二）第29页。

③ 《洋务运动》资料丛刊（二）第30页。

④ 《铁路史资料》第一册第79页。

⑤ 《光绪朝东华录》（一）第1000页。

至北京铁路。12月3日清廷发布上谕命李鸿章等照刘铭传折内所陈悉心筹商妥议具奏。

未及李鸿章等议奏，内阁学士张家骥即于1880年12月22日上奏清廷反对开造铁路。他认为开造铁路有三大弊端，一为开造铁路洋人必觊觎之利借端生事以致利尚未兴患已隐伏二为开造铁路必平毁屋庐坟墓贻害民间实为势迫形趋徒滋扰攘三为开造铁路所费动需千万而利却必不可得终是虚糜帑项赔累无穷^①。他主张将刘铭传请开铁路一节置之不议以防流弊而杜莠言。为此，清廷又将张折发下，命李鸿章等妥筹具奏。

刘铭传请造铁路在清统治集团内部再次掀起轩然大波。围绕是否开造铁路的问题，洋务派与守旧派官吏纷纷上奏，各执一词，针锋相对其激烈程度不亚于六十年代是否设立天文算学馆、学习西方技艺的争论。赞同修筑铁路的主要有直隶总督李鸿章、两江总督刘坤一、陕甘总督左宗棠、总理海军事务衙门大臣奕譞等人反对开造铁路的主要有通政使司参议刘锡鸿、内阁学士徐致祥、陕西道监察御史张廷燎、太仆寺少卿延茂等人。前者是以清政府封疆大吏为主，后者是以清政府在朝大臣为主。

二 论争内容

洋务派与守旧派关于筑路问题的争论，其内容主要有以下四个方面：

1. 开造铁路是否有利国计。洋务派认为铁路渐兴经纬得以相错有无得以懋迁民人必化惰为勤可致地无遗利人无遗力，渐臻殷阜之象且可使各地发展相平衡铁路一开民因而富国因而强人物因而倍盛^②。守旧派认为铁路开山川之灵不安即旱潦之灾易召铁路运输是以彼一省之货易此一省之财统一家言

^① 《未可轻议开造铁路折》。《铁路史资料》第一册，第88页。

^② 李鸿章：《妥筹铁路事宜折》。《铁路史资料》第一册，第89页。

之 则毫末殊未有增 铁路使千里若近邻 探望戚友、寻赏幽胜者必增 奢华宴游之气必生 而财产日以虚糜 。

2. 开造铁路是否有利军政。洋务派认为 铁路有利师行、征兵御敌 铁路开 则虽滇、黔、甘、陇之远 不过十日可达 ,十八省防守之旅 皆可为游击之师 将来裁兵节饷 并成劲旅 ,一呼可集 声势联络 ,一兵能抵十兵之用 。

守旧派认为 造铁路 则不惟不设险而且自平其险 山川关塞 悉成驰骤之坦途 重门洞开 屏障悉撤 ,一夫奋臂 可直入长驱 是为自失其险以延敌^① 铁路需兵守 则袤延数千里 安得处处防范 倘有疏虞 军粮器械悉委弃于敌人 如为敌所据 ,则无疑是代人布置 。

3. 开造铁路是否有利民生。洋务派认为 若火车盛行 则有驾驶之人 有修路之工 有巡瞭之丁 有上下货物、伺候旅客之杂役 ,月赋工精 皆足以养家糊口 其稍有富裕者 则可以增设旅店 广买股份 坐食其利 铁路开 则依以谋生者众 煤铁等矿大开 贫民可自食其力者更不可数计 此外铁路开则运粮便 各省遇有灾害 移粟迁居 相当迅速 可以多保民命 货物流畅 也可免囤积居奇的弊端^②。守旧派认为 修铁路必须买民田 失田之民难以即刻购到土地 则会坐食寻空 挨饿受冻^③ 铁路一开 则沿途以车舟贩卖为生者 将失去生计 铤而走险^④。

4. 应否借债造铁路。洋务派认为 应由铁路公司举借洋债 并议定章程 ,以日后铁路所收之利分年缴还 ,不得将铁路抵交洋人 ,一切招工购料及其他铁路事宜 ,均由自主 ,洋人不得过问^⑤。守旧派认为 ,借洋债易受控制不易偿还 ,洋人盘剥要挟之祸患难以了结^⑥。

①③⑥刘锡鸿:《罢议铁路折》。《铁路史资料》第一册 第 97—99 页、101页。

②⑤⑧李鸿章:《妥筹铁路事宜折》。《铁路史资料》第一册 第 90、91 92 页。

④ 徐致祥:《论铁路之害折》。《铁路史资料》第一册 第 104 页。

⑦ 延茂:《铁路不可开办折》。《铁路史资料》第一册 第 108 页。

⑨ 刘锡鸿:《不可借款造路片》。《铁路史资料》第一册 第 102 页。

此外 洋务派认为兴修铁路还便于漕运、邮政、矿务等 守旧派则以为开造铁路会增货价、便走私、启衅端等。总之 围绕是否开造铁路问题争论的内容涉及政治、经济、军事及社会秩序、民风习俗等多个方面，其中最主要的是国计与军谋两个方面。

三 论争评述

清政府内部关于筑路问题的论争 在 1889 年 5 月以前一直未获定论。但是，1881 年唐胥铁路的建成和通车，特别是 1887 年 3 月清廷准修津沽铁路，实际上已表明了这场论争以洋务派的胜利和守旧派的失败而告结束。

这场持续七八年之久的论争 无论是洋务派的主张 还是守旧派的观点 从本质上来说 都是为了维护清王朝封建统治 无所谓“爱国”与“卖国”之分 但就双方所表达的思想主张来看 却有明显的“进步”与“落后”之别。

在洋务派方面 他们面对江河日下的清朝统治 敢于突破天朝自大观念 主张向西方学习先进技艺 修筑铁路以求富强 是顺应社会发展要求的。他们的主张也比七十年代时有所发展 不仅看到了铁路建设在巩固国防、抵御外来侵略中的作用 而且看到了铁路建设对于国家富强、民生发达乃至转变民风习俗的积极意义。尽管他们的主张还有偏颇之处 且不乏幻想色彩 如认为造铁路就能富能强 居中驭外 建久远不拔之基等 但是 这种力求国家富强、安宁而勇于开拓创新的精神却是十分可贵的。

在守旧派方面 他们也看到了清朝统治面临的危机 但死守残阙 抱定“夷夏之防”的宗旨 用那传统的小农经济观念看待火车铁路 以为中国不同西方 不必学也不能学，一味“傲物”、“故我”确是迂腐之极。他们甚至还攻击洋务官吏主张修筑铁路 是“用夷之

① 李鸿章：《覆奕谏论铁路函》 光绪七年正月初四日。《铁路史资料》第一册 第 95 页。