

中国铁路的故事

——陈春森 题

胡绳玉 著

中国铁道出版社

1999年·北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书从“铁路是什么”写起,依照时间顺序写到 1949 年中华人民共和国成立,人民铁路诞生为止。书中择取 70 年间有关铁路的典型而有特色的片段连接起来,构成了一本完整的中国铁路发展的“简史”,而且全书浅显通俗易懂,贴近人民大众,具有可读性,是进行爱国主义教育的好教材。

图书在版编目(CIP)数据

书 名:中国铁路的故事

著作责任者:胡绳玉

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:叶 娟

封面设计:李艳阳

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:787× 1092 1/32 印张:4.375 字数:90 千

版 本:1999 年 2 月第 1 版 1999 年 2 月第 1 次印刷

印 数:0~1000 册

书 号:ISBN 7-113-03184-6/K·19

定 价:10.00 元

版权所有 盗印必究

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。

序

铁路是近现代重要的交通运输工具,自从 19 世纪三四十年代,铁路知识飘洋过海传到中国,到在中国大地上出现第一条铁路,中国比西方发达国家落后半个多世纪。

旧中国的铁路,在帝国主义、封建主义、官僚资本主义三座大山的夹缝中,从无到有,从小到大,历尽坎坷,艰难展筑,到 1949 年中华人民共和国成立前夕,勉强可以通车的仅 1 万多公里,中国又大大落后于西方发达国家。

但是,铁路作为先进生产力的代表,历史的火车头是任何力量也阻挡不了的。伴随着中国铁路的诞生与发展,中国的铁路工人,作为中国无产阶级队伍中一支重要的力量,不断地发挥着巨大的作用。新中国的建立,尤其是实行改革开放政策之后,为铁路的飞速发展提供了历史性机遇。到 1997 年底,全国铁路营业里程已达 6.6 万公里,属亚洲第一;电气化铁路达 1.2 万公里。

鉴往知来,对旧中国铁路历史的研究,将使我们深刻地理解今天的中国铁路,也必将使我们艰巨地感受到建设社会主义现代化铁路的任重而道远。

《中国铁路的故事》,从旧中国 70 多年的铁路发展史中,择取其典型而有特色的片段,用故事的形式串联起来,构成一本完整的中国铁路发展“简史”。作者胡绳玉,系苏州铁道师范学院历史系副教授,他把自己在教学和科研中的一些积累,整

理成书,史料翔实,文字流畅,通俗易懂,可读性强,这就更有助于普及路史知识,进行知路爱路教育。

中国铁路史,是中国近现代经济史、政治史的组成部分,学习和研究中国铁路的历史,也是进行爱国主义和社会主义教育的一个重要组成部分。我希望铁路部门广大干部职工,特别是青少年学生,都来读一读这本《中国铁路的故事》,进一步激发我们的历史责任感和时代紧迫感,在以江泽民同志为核心的党中央领导下,高举邓小平理论的伟大旗帜,认真贯彻落实党的十五大精神,同心同德,艰苦奋斗,我国的社会主义现代化铁路事业,就一定能够以崭新的面貌,跨入 21 世纪。

目 录

一、铁路是什么	1
二、铁路是怎样诞生的	3
三、铁路是如何传入中国的	4
四、形形色色的中国早期“铁路”	6
五、倡导在中国修铁路的先驱们	8
六、一场被证实是可笑的争论	10
七、被偷筑的第一条铁路	12
八、中国自办铁路的开端	14
九、标准轨距的起源	16
十、台湾省的第一条铁路	18
十一、从排外到媚外的铁路政策	20
十二、列强争先恐后吞噬中国铁路	22
十三、造价昂贵的沪宁铁路	24
十四、中国铁路大王盛宣怀	26
十五、陇海铁路的来龙去脉	29
十六、山西铁路为何多窄轨	31
十七、中东铁路始末记	34
十八、负有侵略基地任务的“满铁”	37
十九、从胶济铁路到五四运动	40
二十、一寸钢轨一寸血	43
二十一、屡经变更的清代路政	46
二十二、江浙合力兴建沪杭甬	48
二十三、粤汉铁路历尽坎坷 38 年	50

二十四、最早的一条商办铁路.....	53
二十五、爱国华侨建造的楷模铁路.....	55
二十六、速度像牛步的漳厦路.....	57
二十七、晚清建造的赔钱路.....	59
二十八、旧中国四川为何没有铁路.....	61
二十九、铁路教育诞生记.....	64
三十、老佛爷坐火车.....	68
三十一、一个响亮的名字：詹天佑	70
三十二、导致清政府垮台的保路运动.....	75
三十三、孙中山筹划铁路励精图治.....	78
三十四、袁世凯出卖路权后来居上.....	82
三十五、从无序走向有序的中国铁路.....	84
三十六、不断壮大的铁路工人队伍.....	87
三十七、红星照耀下的铁路工人运动.....	89
三十八、一个举步维艰的铁道部.....	94
三十九、一条模式化的铁路——浙赣线.....	97
四十、茅以升和他的钱塘江大桥	100
四十一、日本利用中国铁路进攻中国	104
四十二、抗战中的铁路工人	107
四十三、争外援急修国际铁路线	110
四十四、大后方的铁路建设	112
四十五、引狼入室的黔桂线	114
四十六、国共两党对铁路的争夺	116
四十七、苏美两国染指中国铁路	120
四十八、人民铁路诞生记	124
四十九、从硝烟中驶来的伟人号列车	127
五十、旧中国铁路史的终结	131

前 言

中国铁路的发展,从 1876 年第一条铁路——吴淞铁路通车运营算起,到今天已有 120 多年的历史了,有关中国铁路发展史方面的专论、专著,已经写了不少,但学术性论著,专业性太强,对广大群众来说,不易接受,更难普及。最近,有人用文学的笔法来撰写,为中国铁路发展的历史提供可读性。但史学不同于文学,它只能而且必须是依靠事实说话,写必有据。为此,我尝试写一本能为广大群众所接受的,又具有学术性的普及型的铁路史,这就是今天奉献在读者面前的这本《中国铁路的故事》。

本书从“铁路是什么”这一最简单的问题写起,依照时间顺序,写到 1949 年中华人民共和国成立,人民铁路诞生为止。我所以截取中国铁路发展历史长河中的这一区段,就是因为前辈史家对这一段历史的研究,已经取得了不少可喜的成果,这段历史,也有 70 多年,史料汗牛充栋,本书择取其典型的、有特色的个个片段,汇成 50 节。每一章节,记叙一个铁路故事,可以单独成篇,而每一单篇,连接起来,则是一本完整的中国铁路发展的“通史”。在语言文字方面,根据“故事”写作特点的需要,删剔繁琐的数据、穷僻的小地名,努力做到浅显化、通俗化,贴近人民大众,短小精悍,增加可读性,所撷取的史料与评论观点,尽量做到科学性、权威性、共识性。为了及时汲取铁路史学界的最新研究成果,也为了对某一事件叙述的完整性,有些篇章在时间的跨度上,还一直延伸到了 90 年代的今天,

以便《故事》不故,更具有新鲜感和时代感。

在本书中,我们可以看到铁路对近代中国历史进程所发挥的巨大作用。但是,由于半封建半殖民地的枷锁桎梏,紧锢着中国铁路的发展,使中国的火车头只能在艰难坎坷的道路上缓慢前进,这就明白地告诉我们:落后要受欺侮,要挨打。了解旧中国铁路的历史,可以更好地认识新中国铁道事业的发展,树立建设有中国特色的社会主义现代化铁路的责任感。所以,本书不仅是各级铁路学校学生、铁路职工和铁路爱好者宣传铁路史,进行爱路教育的科普读物,而且也可以作为各行各业,特别是对青少年进行爱国主义和社会主义教育的教材。

目前,铁路在我国交通运输业中,仍占有重要地位,它与社会发展、群众生活紧密相连,本人服务铁路 30 余年,从事中国铁路史教学与研究 10 余年,在整理总结自己教学、研究工作中一些积累的基础上,编撰了此书,奉献给广大读者,其中当然包含有不少前人与今人的研究成果,因属“故事”,故不一一标明出处。后人总是在前人开拓的道路上前进的,前人的光荣也就在于此,由于自己水平有限,错误与疏漏在所难免,敬请广大读者不吝批评、指正。

希望这本集历史性、科学性、知识性和趣味性于一体的小册子,能受到读者的欢迎。

作者

1997 年 7 月

一、铁路是什么

在今天,不知道铁路是什么的人,大概不多了,也绝不会把铁路理解为用铁铺成的路。但是,在德国的巴伐利亚州,的确有一条用铁铺成的路。该地方的上巴拉蒂纳特是闻名的产铁区。数百年来铁匠们捐献出的边角料,慢慢地筑成了这条“铁路”。关于铁路的概念,中外各国铁路专家,各有各的阐述。有的说,用蒸汽作动力,在铁轨上运行并经营运输的就叫铁路;有的说,有特别轨道,以机械为动力运送旅客、货物、邮政等业务的叫铁路;还有的说,铁路就是在通道上铺设轨道,以机械为动力,运行迅速,输送量大的陆上交通设施,可提供一般群众使用。我国前辈铁路史专家曾鲲化解析,铁路是“陆路的交通机构,在轨道、动力、时间、运行、经营等项目中有特别含义的交通机构,并供一般人使用”。众说纷纭,各有千秋。权威的《中国大百科全书》介绍说,铁路是“一种现代陆地运输工具。狭义地讲,铁路是由路基、道床、轨枕和钢轨所构成的运输线路,包括铁路桥梁、铁路隧道和各种辅助设施。广义地讲,铁路是指铁路运输系统或铁路运输业。”《辞海》解释:铁路亦称“铁道”。使用机车牵引车辆(或使用装有动力装置的车辆)组成列车,循轨行驶的交通线路。按线路数量分,有单线铁路、双线铁路和多线铁路;按轨距分,有标准轨距铁路、宽轨铁路和窄轨铁路。所以,我们现在讲的铁路,综合起来,应该说是指在轨道、动力、时间、运行、经营等方面,有特别含义的陆上交通

工具。

铁路是一种拉得多、跑得快、成本较低、环境污染较少，且很少受气候条件影响，一年四季都可以不分昼夜地进行定期的、有规律的、准时的陆上交通运输工具。它几乎综合了其它各种运输工具的特点和优点，所以世界各国无不把它当作一种主要的运输工具来发展。现在全世界铁路总长度达 130 万公里以上，并且不断向高速、优质方向发展。

我国基本上是一个地域辽阔的内陆国家。平原少，山地多，高原丘陵约占全国土地面积的 $2/3$ ，而且资源分布不均衡，经济发展不平衡，人口众多，人民收入偏低，因此铁路运输在整个综合运输体系中，有着不可替代的优点，不容置疑地起着骨干和主体作用。但是，由于历史与现实的种种原因，我国铁路无论在数量上还是在质量上，与发达国家相比，都有很大差距。通车营业铁路至今仅有 6.2 万公里，人均铁路拥有量居世界 100 位之后。按国土面积平均拥有铁路量排在世界 70 位之后；而按完成的客货换算周转量却居世界第 3 位。在航空、水运、高速公路大发展的今天，运输业虽然进行了大分流，但铁路的客货运量仍然非常繁重，不能满足国民经济的飞速发展与人民生活水平日益增长的需要。列宁说：“铁路是一个重要的环节，是城市和乡村间，工业和农业间联系的表现之一，社会主义是完全建立在这种联系上的。”我们党和国家把铁路看作国民经济的“先行官”、“大动脉”。新中国成立以来，已经建立并形成了以首都北京为中心，连接全国大陆（除西藏自治区外）各省、自治区、直辖市的巨大铁路网络，铁路技术装备也有了较大的改进和加强。在中国共产党的领导下，在改革开放的大环境中，中国铁路建设的车轮正滚滚向前。

二、铁路是怎样诞生的

四千多年前,埃及人在建造金字塔时,把大石块装在木橇上,木橇放在石头凿成的“辙道”上,然后由奴隶或牛马拖动前进,就能使摩擦力大大减少,搬运时就会省力得多。这种“辙道”可说是轨道的雏形。在古希腊罗马的交通史上,出现了不少把路道加工成的轨道。16世纪,德国人发明了石轨路,主要用于矿山,后来引进到了英国。1660年,在英国纽卡斯坦矿山,有人把石轨改为木轨。因为石轨容易碎裂,造成翻车事故。木轨虽然制作轻便,但牢固性不够,磨损又太快。于是有人在木轨上包敷一层铁皮,出现了铁木轨。1767年,英国人李示裕干脆用生铁铸成轨道来代替铁木轨,出现了铁轨(铁路)。当时的铁轨是凹形的,经过一个时期的应用,发现凹槽里容易积存垃圾污垢,有碍行车安全。1789年,英国人简索蒲将凹形改为凸形,从而形成了今天铁路轨道的雏形。

18世纪末,英国工业革命开始。1784年,瓦特制造了改良蒸汽机。1804年,理查德·特里维西克设计制造了世界上第一台行驶于轨道上的蒸汽机车“新城堡号”,他是世界上第一个把蒸汽机车和铁轨两者拉拢到一起的先驱者。但是他的机车比马车好不了多少,而且屡有事故发生。被誉为“铁路之父”的工程师乔治·斯蒂芬森最终完成了前者的任务。斯蒂芬森出身于英国一个煤矿工人的家庭,家道贫寒,8岁当放牛娃,14岁当煤矿童工,但他勤奋好学,经常利用工作之余,攻读科技书籍。31岁,他当上了发动机工,他于1814年设计制造出“半统靴号”蒸汽机车,经过不断改进,最终设计出“旅行号”(又译为“运动号”)机车。而凸形轨

道,至此也改进成今天的宽底、细腰、大脑袋的“工”字型铁轨。铁路的两大要素:轨道与机车都就基本形成了。

1825年9月27日,在英国的斯托克顿和达林顿两个城市21公里的距离间,修建了世界上第一条铁路。乔治·斯蒂芬森亲自驾驶着他的“旅行号”蒸汽机车,牵引着12节煤车和20节挤满乘客的旅客列车上路了,时速达到了19公里。这台机车至今还保留在达林顿的岸顶车站。在通车前几天举行的一次聚会上,斯蒂芬森对他的儿子罗伯特和朋友们说:“我敢对你们说,你们一定能够活着看到,在这个国家里,铁路必将胜过一切其它运输工具……邮件通过铁路传递和普通工人利用铁路旅行比步行省钱的时代就会来到。尽管还有不可估量的困难等待我们去克服。但是我说的一定能够在你们活着的时候实现。”到1830年,轨道与机车最终获得满意的解决,铁路作为一种新型的交通工具,终于正式登上了运输业的历史舞台。继英国之后,美国、法国、比利时、德国、加拿大、俄国等先后开始大力发展铁路事业。随着钢铁工业的发展,1857年,在英国钢轨代替了铁轨。由此可见,铁路的诞生,正如列宁所说的那样,“铁路是资本主义工业的最主要部门即煤炭和钢铁工业的总结,是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标。”英国是资产阶级革命和资本主义工业革命最早的国家,英国也是铁路诞生的故乡。

三、铁路是如何传入中国的

1825年英国诞生世界上第一条铁路之后十多年,有关铁路、火车的知识才传入中国。一些来华的传教士,除了展开宗

教活动外,还介绍“西方学艺和科学”,在他们用汉文撰写的文章、书籍中,对欧美国家开始不久竞相兴建的铁路情况,也时有提及,称之为 轱路(轱轱路)、火轮车等。关于铁路大多很笼统也很简略,而且都是模糊印象之词。1840年刊行的传教士郭士立所撰《贸易通志》一文,才对铁路开始有了较为详细的记载:“且火机(即蒸汽机)所施不独舟也,又有火轮车。车旁插铁管煮水,压蒸动轮,其后竖缚数十车,皆被火机拉动。每一时走四十余里。无马无驴,如翼自飞”,并指出:“欲施此车,先平其险路……填平道路,将碎石墁地,使其平坦,两旁轨辙以铁为槽,行时溜轻如飞,则一马之力牵六马之重”,最后建议“亦中国所当法”。鸦片战争打开了中国的大门,“放眼看世界第一人”的民族英雄林则徐,在托人代译的《四洲志》中,多处叙述了美国铁路运输情况。如在“总论”中说:“其不通河道者,即用火烟车(即火车)陆运货物,一点钟可行二三十里。”其车路皆穿凿山岭,砌成坦途。曾亲自参加抗英斗争的魏源,在其《海国图志》一书中,也提到了火车与铁路。如在弥利坚国(美国)总记中写道:“国内运载货物,陆则有大车、小车,籍马力以行走。又有火轮车,中可住千人,一时能行百八十里。故国内多铁轱轱之路。”所谓“铁轱轱之路”,也就是铁路,并主张“师夷长技以制夷”。在林则徐、魏源的影响和支持下,徐继畲撰写的《瀛环志略》,虽然只是根据一些传闻,但对铁路、火车的建设和运营,已开始具有明确的概念了,并称“铁 轱路”(铁路)这种运输工具“精能之至”。

其时,福建人丁拱辰从海外归国,根据其所见所闻之资料积累,编写出的《演炮图说》,对火轮车等技术,作了详细的说明,尔后又写下了我国第一篇火车论文《西洋火车火轮船图说》,称火轮车是“一种巧夺天工的新奇之器”。1843年,丁拱

辰根据火轮车原理,用铜精雕细刻,制作了一辆小火轮车,这可以说是我国最早的蒸汽机车模型。这辆小火轮车长 63 厘米,宽 20 厘米,不费大力就能拉着 30 斤重量前进或后退。其制造原理,和现在的蒸汽机车几乎完全一样。铁路知识就是这样,从 1840 年前后,随着国门的开启,中外交流的拓展而逐渐传入中国的。

四、形形色色的中国早期“铁路”

鸦片战争后,国门洞开,英商伴随英军在中国大地登陆。由于政治、军事和经济上的需要,他们不断地向清朝政府提出在中国建造铁路的要求,并拟订了一个又一个修筑中国铁路的计划,变着法儿将此付诸实现。

1865 年 7 月,一个名叫杜兰德的英国商人,在北京宣武门外修建了一条长约一里的窄轨小铁路,“小汽车驶其上,迅疾如飞”,“哄动都人,惜轨短人推,未能曲尽其妙”,但“京师人诧所未闻,骇为妖物,举国若狂,几至大变”。杜兰德想借此大肆宣传的广告铁路,与其希望的相反,不但没有得到清朝皇帝和王公大臣的赏识,反而使中国官员害怕众人闹事,由京师步军统领用“见者诧异,谣诼纷起”的理由,予以下令拆除,“群疑始息”。

1872 年,一英商在其政府授意下,在天津绕租界紫竹林河沿一周的土路上,铺设了一条轻便小铁轨,进行火车表演,哄动津门。9 月 14 日,英国驻天津领事邀请天津道宪亲临现场观看。表演时,火车绕租界往来数次,为安全起见,先在机车后面挂上一辆货车,让在场的 50 名中国观众乘坐,运行数趟,

围观者赞美不绝。后来将货车解去，又加挂两辆客车，分上、下两等座位，英国领事与天津道宪坐上等座位，其余随员皆坐下等客位，剩下的令观望者再入坐，欲试者争先涌入，连车门四面台阶处也站满了人，周游租界，获得成功。第二天，天津道宪致书英国领事，称“此火车之来中国，可谓创观。其制作亦可谓精美之至。至于行动一切，均极便捷，甚为适用之物，但尚无称名，鄙意拟赠以佳号曰‘利用’，未知有当尊意否”。英领事接信后，喜出望外。数日后，只见该火车上真的标明了“利用”二字。《申报》为此作了详细报道。

1873年，清同治皇帝大婚周年庆典将届之际，在英国政界素有名望的沙色兰公爵的支持下，英国兰逊—瑞碧公司牵头的一些商业巨贾，私下策划以庆祝这次婚礼为名，送给中国皇帝一条短短的铁路为礼品，以供婚乐。这就是喧闹一时的所谓“婚礼铁路”。他们打算以“车辆之华丽、工作之精巧”的“火车铁路全具敬献”，使中国皇帝“亲见其用之便，制之精，因而仿行于各处”。当时英国伦敦和曼彻斯特等地的报纸，还连篇累牍地鼓吹“成功地实行这一计划，会对全世界商业非常有利”。但是，“礼物”被大清皇帝拒绝了，当时的英国驻华公使威妥玛告知沙色兰公爵说，中国政府“极度不愿并且显得很无礼貌地拒绝这样美好的事物”，英国想“借此使铁路在中国流行”，为抢先在中国获得筑路特权铺平道路的策划，又一次破产了。上述种种“铁路”，在今天看来，只不过是铁路模型或类似游戏车之类的儿童玩具而已，并不是真正意义上的铁路。而铁路模型敬献皇上最成功的一次，要算1885年李鸿章策划的美国制模型。当时不甘落后的美国授意工程师詹姆士·威尔逊不辞万里，从美国搬来全套能够运转的铁路模型，其中包括100尺长(30.48米)的干线和侧线(支线)，以及转辙器、转台、

客车、机车和煤水车……车身長 5 尺, 其他部件与此成比例。即使最细微部分也完备无遗。动力设备均为钟表发条, 整套模型精美无比。李鸿章观后, 大加赞赏, 经数次试运转后, 10 月 17 日由天津运到京城, 先呈献醇亲王观赏, 醇亲王观后十分高兴。两天后, 醇亲王将模型送进皇宫, 展给光绪帝和皇太后观看, 引起了浓厚兴趣。美国原想借此活广告的成功, 取得在华投资修铁路的权益, 后因资金短缺, 暂且作罢。而李鸿章的洋务派, 却借此成功, 有力地促进了以后中国修筑铁路高潮的兴起。

五、倡导在中国修铁路的先驱们

鸦片战争前后, 铁路知识从西欧飘洋过海传到了中国, 第一个倡导在中国修筑铁路的人, 是谁呢? 过去曾有史书认为是太平天国后期领袖洪仁 , 其根据是在他著名的《资政新篇》中提到, 采用资本主义国家所实行的发明专利权的办法, 鼓励本国人民制造“如外邦”的“火轮车”, “用火、用气、用风”作为车辆的动力, 使“可朝发夕至”。但这里的“火轮车”, 经专家查证, 不是指铁路上的蒸汽机车, 而是指当时国外公路上行驶的蒸汽车, 而且有把铁路、公路混为一谈之嫌, 因此认定洪仁 为我国最早倡议修筑铁路, 是第一个提出中国铁路网建设的人, 根据不足。

继洪仁 之后的江苏吴县人王韬, 在 1864 年《上李鸿章书》中, 发出了自建中国铁路的倡言。他感叹日本与西方通商仅七八年, “而于枪炮舟车诸事, 皆能构制”, 相比之下, 朝廷因害怕洋人侵略, 拼命阻挠学习西法和引进铁路, 是因噎废食,

进而大胆呼吁：引进铁路，奋发图强，决不能甘居日本之后。这是 19 世纪 60 年代中国改良主义者对铁路最早的一声呼喊。1871 年，王韬在辑撰的《普法战纪》中，又率先向国人介绍了铁路在军事和国防上的作用，并急切地提出，只有引进轮车铁路，加以学习和消化，才能迎头赶上，改变任人欺侮的地位。他的《变法自强》、《兴利》、《洋务在用其所长》、《建铁路》等文章中，更是大力鼓吹建筑铁路，认为铁路之“利国利民，莫不备言”。

如果说王韬是首创在中国倡导修筑铁路的民间有识之士，那么李鸿章则是朝廷重臣中首创在中国修造铁路的第一人。

李鸿章(1823~1901)，字少荃，安徽合肥人。早在 1867 年任湖广总督时，就上疏清廷，认为“与其任洋人在内地开设铁路电线，又不若中国自行仿办，权自我操，彼亦无可置喙耳。”到 1874 年筹议海防问题时，他又上书朝廷，正式提出要求修建铁路。他说：“南北洋滨海七省自须联为一气，方能呼应联通。惟地段过长，事体繁重，一人(指统帅)精力断难兼顾，……何况有事之际，军情瞬息变更，倘如西国办法，有电线通报，经达各处海边，可以一刻千里；有内地火车铁路，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。”李鸿章从国防需要“沥陈铁路必应仿设”，但“其时文相目笑存之。廷臣会议，皆不置可否。”顽固派对李鸿章的建议不感兴趣，意见没有被采纳。1875 年 1 月，李鸿章赴京吊唁同治帝病逝，乘机晋见恭亲王奕訢，“极陈铁路利益，请先试造清江至京，以便南北转输。”奕訢“意亦为然，谓无人敢主持。”又说：“两宫亦不能定此大计。”筑路意见又被束之高阁。李鸿章并不灰心，继续奔走呼号：“火车铁路利益甚大，东西洋均已盛行，中国阻于浮议，至