

## 甲午战争以前清政府的铁路政策

朱 浒

It is generally believed that it was only after defeat by Japan that the Qing embraced a policy of large-scale railroad construction. This paper shows, however, that the pre-war administration of I-xuan, Prince Chun had already firmly established railroad development as part of national policy. Thus, rather than argue that China's railroads were a response to military defeat, it is more accurate to say that the outbreak of the war interrupted their normal development.

长期以来,甲午战争以前的铁路问题不为史学界所重视而一直晦暗不明。目前的近代史研究几乎一致认为甲午战争的失败直接刺激了铁路建设,中国铁路自此有了一个大发展,甲午以前的铁路建设则无足轻重。但是如果没有甲午战前的政策基础,仅仅靠一次战争的刺激能够立刻从无到有吗?甲午战前的铁路事业绝不是中国铁路史上可有可无的一段历史,甚至也不是中国近代史可以随意忽略的一笔。本文正是试图论述铁路的这段历史,来揭示清政府在近代化道路上所作的努力。

由于对早期铁路史不够重视,自然对甲午战前清政府所推行的铁路政策缺乏深入分析。从朝廷中开始讨论修筑铁路事宜到中法战争爆发的二十余年中仅有九公里的铁路;自中法战争结束到醇亲王奕訢去世的五年多时间中,已建成铁路二百余公里。铁路只有在中央政府加力推动的时候,它才能真正获得长足发展。那么,在甲午战争以前,清政府究竟采取了哪些政策,采取这些政策的理由是什么,又对中国的铁路建设产生了怎样的影响呢?

李国祁认为,由光绪初年到甲午战争,是李鸿章当权时代,在他的筹划之下,铁路事业一直在进行;而且认为中法战争后兴办铁路,与其说是受战争失败的刺激,不如说是受中法战争的延误。<sup>①</sup>也就是说,当时中国修建铁路的努力是未曾中断的。这种说法值得商榷,中法战争以前和以后的铁路措施是截然不同的,

因此作为中央政府来说并不存在这种连续性。

宓汝成先生认为:“清朝封建统治集团从70年代起,对于创设铁路,经历了从‘筹办’、‘试办’,到‘毅然兴办’的过程”,<sup>②</sup>这是晚清铁路政策的三部曲。这里给人一种感觉,好象是清政府随着对铁路认识的加深而逐步强化对铁路建设的政策,是一个连续的发展过程。实际上,这个三部曲跨越了许多断裂,并构不成一个有机有序连续性过程。从时间上划分,“筹办”是在奕訢主政时期,“试办”和“毅然兴办”是属奕訢当国时期,这里隐去了两者的不同,而把他们看作一个整体,给人一个直线发展的观感,从而略去许多迂回曲折之处。

从“辛酉政变”到“甲申易枢”的二十余年中,朝廷中对于铁路的意见并不是始终如一的。以往的研究给人的印象基本上是朝廷一概排斥修铁路之议,以至于铁路建设在这段时间内寸步难行。实际上情况要复杂得多。大致说来,朝廷对铁路的态度类似一个“U”形曲线,是一个从拒斥到有些松动再到不议的过程。那么,这个过程是怎样的一个过程,又是基于什么样的原因呢?需要指出的是,这个过程并非一个连续的变动过程,因为当时铁路问

题并没有成为国家的重点问题，而始终居于次要的位置。如此一来，有关铁路的问题在朝廷中没有成为一个独立的政策性讨论，这一点是在讨论前要注意的前提。

同治初年，以奕訢为首的总署对待铁路的态度是坚决而明确的，那就是，决不允许在中国修建铁路。同治二年（1863）上海商禀请造上海至苏州的铁路时，总署即指示李鸿章：“铁路与发铜线，事同一律，万难允许”，并要求“密致通商各口岸，一体防范”。<sup>③</sup>同治四年（1865），又通飭地方大员：“开设铁路一事，屡经各国公使晤时提及，均经本衙门理阻各在案”，然而“恐各国洋人不向地方官禀明，私行设立铜线等事”，所以命“所有本处告后阻止各国情形，专肃布闻，即希密为转饬所属，嗣后各国领事如有向地方官请立铜线暨开铁路等事，须查照本处办法，力为设法阻止，以弭衅端而杜后患”。<sup>④</sup>尤其是在如何应付同治七年（1868）与各国修约事宜时，这种态度更为明显。“如开铁路，发铜线……等数事，皆约内所无，时时前来饶舌”，总理衙门“叠次驳回”，<sup>⑤</sup>但是担心在修约时外国“群起交争”，所以总署先准备了一个意见与各省督抚将军讨论。不过要讨论的是“应若何先事规画，临事折冲，俾其不便请行”，<sup>⑥</sup>因为前提已经设定：“无论如何晓谕，总不轻易允许”。<sup>⑦</sup>果然，在修约交涉中，各国公使屡次提及修建铁路，而总署唯“以不便于民覆之，以绝其念”。<sup>⑧</sup>

当时的总税务司赫德以“客卿”身份于同治四年（1865）递呈《局外旁观论》，内称“做轮车以利人行”为四条好法之一，中国“应学应办”。<sup>⑨</sup>同治五年（1866）正月，英使馆参赞威妥玛呈递《新议略论》，亦劝中国开设铁路。<sup>⑩</sup>总理衙门关于铁路等事，“屡经辩驳”，认为“未便遽为置议”。<sup>⑪</sup>

上述各事主要是针对外国的请求而予以坚拒。但同治四年中，上海曾风言李鸿章有办铁路之意，总理衙门立即专门驰函查寻，李鸿章解释说：“自是彼族设此謬言。无聊尝试，原可置之勿理”。<sup>⑫</sup>总理衙门这才算罢。由此看来，不论谁提出修建铁路之事，一概不许。

总署反对修筑铁路的理由主要有以下几点：第一是中国与外国情况有所不同，“倘任其安设飞线……开设铁路，洋人可任意往来，较之尽东其亩，于大局更有关系”，<sup>⑬</sup>害怕洋人

进入中国太深，以致多生枝节，制造隐患；第二是铁路会使中国险阻尽失；第三是有害民间田地、庐舍，尤其有碍风水；第四是妨碍民间生计，势必会引起纷争。

其实，抛开总署的书面理由而探索深层的客观原因的话，会发现他们拒绝铁路是其来有自的。我们不应忘记这样一个事实，此一时期国人对铁路所知极为有限，即便是亲身乘坐过火车的官员们尚不能通晓其功用，更何况对铁路感性知识都没有多少的朝廷大员呢？所以这只是情急之余的借口。不仅在朝中的重臣对铁路所知甚少，各地方大员糊涂观念也不少，最明显的如左宗棠认为：“轮车机器、造铁机器，皆从造船机器生出，如能造船，则由此推广制作，无所不可”。<sup>⑭</sup>铁路究竟是怎么回事都不清楚，何谈见识？连李鸿章也认为铁路“有大利于彼，有大害于我”。<sup>⑮</sup>在这样的一个知识背景下，不可能进一步探询铁路问题。

另外一个重要原因是出于对洋人的疑虑，这种心理情结导致了对铁路的猜忌，“铜线铁路……皆其处心积虑，志在必遂者，平日屡次饶舌，均经坚持定议，再四折辩，未肯稍涉依违”。<sup>⑯</sup>在地方大员的覆奏中，也充斥着对洋人的怀疑，正与总署意见互为表里。铁路要么是“彼族故神其说，以冀耸听，尚非其最要之务”；<sup>⑰</sup>要么“其显而易见者，则垄断牟利也，其隐而难窥者，则包藏祸心也”；<sup>⑱</sup>或者是“益令彼之声息易通，我之隘阻尽失”，<sup>⑲</sup>或者是“轮车铁路者，是欲广通其路于中国也，以中国之中，而皆有该夷之兵，皆有该夷之民，皆为该夷任意往来之路”。<sup>⑳</sup>总之，“洋人可任意往来”实是可堪忧虑，且其心内必有所图，将大不利于中国。

还有一个令总署反对修建铁路的原因，即各省将军督抚的态度。封疆大吏们在覆奏总署时纷纷表示铁路决不可行。首先是铁路需费太大，对中国来说是“徒事虚糜”。持此观点的是李鸿章、毛鸿宾。其次是扰民生计，容易诱发社会变乱。这种意见以曾国藩最具代表性。他说：“创办电线铁路，则车驴任挈旅店脚夫之生路穷矣”，万一“中国亿万小民穷极思变，与彼为仇”，<sup>㉑</sup>实在是不堪设想之局面。丁宝桢说：“此事为害过大，使我之国计民生日耗日削于冥冥之中，不堪设想。”<sup>㉒</sup>刘坤一也认为：“是专吾利以毒吾民，而虑民之群起为难”。<sup>㉓</sup>

第三是与民为难，官府不能为之防护。李鸿章说：“百姓必群起抗争拆毁，官不能治其罪。亦不能责令赔偿，致激民变”。<sup>⑤</sup>虽然总署说明洋人曾表示自能派人看守，然而沈葆楨驳道：“彼虽曰自能派人看守防御，设其人为百姓所戕，彼能晏然不问乎？设我百姓为其人所戕，我能晏然不问乎？万事皆可从权，民心必不可失”。<sup>⑥</sup>第四是国家刚从社会动乱中稳定下来，中国此时“寇氛未尽肃清，军务省分，险隘未尽解严”，<sup>⑦</sup>且“内地股匪未靖，伏莽滋多，遇此等惊世骇俗之举，乘机煽动，作梗生端，即外国人之在中国者，亦断不能平安无事”。<sup>⑧</sup>

光绪二年十二月（1877年1月），福建巡抚丁日昌上奏请办台湾铁路，总理衙门的意见是：“举办轮路为经理全台一大关键，尤属目前当务之急。并请飭下丁日昌，审度地势，妥速筹策，务当力为其难，俾安内攘外，均有裨益”。<sup>⑨</sup>光绪五年（1879），奕訢又奏称：“电线铁路各事……应由该督等随时酌度情形，奏明办理”。<sup>⑩</sup>这种态度与前面相比，实在令人诧异。为什么会有这种变化呢？

十九世纪七十年代中期以后，铁路已为更多的国人所了解，并且认识亦深化。不仅因为中外往来日多，风气日开，更多官员亲自见识了火车铁路，而且当时传入中国的相关知识也更为确切、真实。在传教士和一般西人所办的刊物中，频频出现介绍铁路的文字，且已非简短描述，而是详尽介绍其工程及样式，如《万国公报》、《格致汇编》、《中西闻见录》等刊物中所载。如此，则对朝中大臣了解铁路亦有一定帮助。

再者是朝中已有人敢于提出修建铁路的意见，而且奕訢亦表示赞同，此人便是李鸿章。同治十三年（1874）的海防议中，他提出“倘如西国办法……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”。<sup>⑪</sup>是年冬李鸿章见奕訢，“极陈铁路利益”，奕訢“意以为然”。<sup>⑫</sup>只不过他不愿再成为众矢之的，因而只是暗中采取一些松动策略。这一点在吴淞铁路事件中已经有所流露。光绪二年（1876）三月，总署在奏片中称：“中国于此事无论害多利少，窒碍难行，即欲仿照西法办理，亦当权由自主……如中国将来以铁路为有益，仍听中国自主。”<sup>⑬</sup>吴淞铁路的交涉更多涉及政治意味，尤其是买回铁路后，

拆毁铁路更含有一种维护道统和意气用事的意思。<sup>⑭</sup>

第三方面的理由则是来自于台湾本身。同治十三年（1874）日本进犯台湾后，引起了朝廷对台防的重视。丁日昌抵台后，以台湾为四面环海，交通不便，并与内地情形不同为由上奏请开铁路以利台湾防务，给了总署一个借口，于是总署上奏建议批准台湾筹办铁路。

在总署的这些行动引领下，进言请开铁路的上奏也多了起来。光绪五年（1879）六月，贵州候补道罗应旒奏：“火轮车、电线之类亦当设法次第添设，通数千里之声气如咫尺，致数千里之货物于须臾，于用兵、救荒及平物价、治盗贼各政事无所不便”。<sup>⑮</sup>翰林院侍读王先谦奏：“至于水雷、炮台、电线、铁路，防海所不可少，皆当次第筹办。”<sup>⑯</sup>左都御史志和等也称：“各国以铁路调兵，以电线通军报，亦曰兵贵神速也。中国无铁路，则征调难，已吃亏一著。”<sup>⑰</sup>这些职位不高的官员能如此上奏，本身就是一个重大的变化，亦可略窥朝廷态度松动之一斑。不过，这时的政策恐怕也只能称作松动而已。这表现在：一来，吴淞铁路终究予以拆除，没能加以利用；二来，台湾铁路也终于没有办成。所以此时的铁路建设虽提上日程，却也仅停留在纸面与口头上。

光绪六年底到七年初，由于刘铭传上奏请开铁路而引发了朝内一场关于要否办铁路的辩论。此次论战一般已被作为“洋务”和“顽固”对立的一个典型事例提及，不过这里并不是对双方孰是孰非作出评价。如果换一个角度，把问题的焦点集中于铁路问题本身时，就会发现另外一些值得注意的地方。

以前在讨论铁路问题时，并没有把它作为一个主要问题处理。如同治年间铁路是作为修约内容之一项而述及，光绪初年则是作为台湾海防的辅助措施才得以批准。但这次在朝廷中的争论却是把铁路专门作为一项政策问题来处置的，这体现了朝廷上下已经开始重视铁路问题的存在。

刘铭传，包括李鸿章，在这次提出筹造铁路的时候，也颇具策略性，此次具有以下几个特点：

首先，是由于客观实际情况的需要，主要是来自俄、日的威胁。刘铭传认为：“俄自欧洲起造铁路，渐近浩罕，又由海参崴开铁路以

达珥春。此时之持满不发者，以铁路未成故也，不出十年，祸将不测。日本一弹丸国耳，其君臣师西洋之长技，恃有铁路，动逞螳螂之臂，藐视中华，亦遇事与我为难。”<sup>⑧</sup>李鸿章也赞同这一点，并认为：“中国与俄接壤万数千里，向使早得铁路数条，则就现有兵力，尽敷调遣；如无铁路，则虽增兵增饷，实属防不胜防。盖处今日各国皆有铁路之时，而中国独无，譬犹居中古以后而屏弃舟车，其动辄后于人，必矣。”<sup>⑨</sup>光绪五年底日本挑起的琉球事件和光绪六年与俄国的伊犁交涉都是很现实的问题，朝廷不能不因此对铁路重视起来。

其次便是将铁路问题与自强运动联系起来。刘铭传说：“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。”<sup>⑩</sup>李鸿章认为“西洋诸国所以勃焉尚起者，罔不慎操此术，而国计、军谋两事，尤属富强切要之图”<sup>⑪</sup>，“中国有可富可强之资，若论切实办法，必筹造铁路而后能富能强，亦必富强而后可以居中驭外，建久远不拔之基。”<sup>⑫</sup>

第三，铁路对国防军事利用极大。关于这个方面，刘铭传说得极为详尽、透彻，“于用兵一道，尤为急不可缓之图”，因为“惟铁路一开”，“虽万里之遥，数日可至，虽百万之众，一呼而集，无征调仓皇之过，无转输艰阻之虞。”<sup>⑬</sup>李鸿章的意见是：“兵合则强，兵分则弱，中国边防海防各万余里，若处处设防，非特无此饷力，亦且无此办法。苟有铁路以利师行，则虽滇、黔、甘、陇之远，不过十日可达。”<sup>⑭</sup>无论海防塞防，有铁路周转都可讲求，这实在是一个颇具诱惑力的理由。

也正是基于这种策略，慈禧才肯定为之所动。然而，辩论的结果却是以“叠据廷臣陈奏，金以铁路断不宜开，不为未见。刘铭传所奏，著无庸议”告终，<sup>⑮</sup>铁路动议最终没有获得通过，这又因为什么呢？

首先值得注意的是在整个讨论过程中，看不到总理衙门的意见。刘铭传上奏请旨飭下总理衙门议覆，但我们所见到的档案中，只有上谕与廷臣奏议直接联系，而且上谕中根本没有提及总理衙门有无相关意见。由此看来，总理衙门，尤其是奕訢，很有可能只当了个传声筒，却将自己置身于此事之外。与请筑台湾铁路时相比，总署的确是一点作用都没有发挥。

另外一个原因则是在南北洋大臣身上。北

洋大臣李鸿章虽然一直讲求铁路，但是可能由于以前的经验，这次表现得很慎重。他认为“今尚非其时，倾须俟诸数十年之后，”<sup>⑯</sup>认为刘铭传此意不过是“盖欲先创规，以为发轫之端，庶将来逐渐推广。”<sup>⑰</sup>另外他担心借洋债有三弊：“恐洋人之把持而铁路不能自主也”，“恐洋人之淹谋，而铁路为所占据也”，“恐因铁路之债，或妨中国财用也”。<sup>⑱</sup>南洋大臣刘坤一虽然表示“欲仿造铁路火车，实与李鸿章、刘铭传有同志”，但同时又认为“有妨民间生计”，“内地税厘，将归乌有。”<sup>⑲</sup>这样的意见，很难让慈禧抉择，铁路之议就此作罢论。

## 二

光绪十年三月十四日（1884年4月9日），朝廷中发生了一次重大的人事变动。正在中法战争进行当中，执掌中枢达二十余年的恭亲王奕訢被开去一切差使，代之以醇亲王奕譞遥领军机。此事史称“甲申易枢”。在此之后，朝廷对于铁路的态度发生了急剧的变化。

更换中枢之后发生的三件有关铁路的事件足以说明这个变化。

第一件事是光绪十年（1884）五月，詹事府代递左中允崔国因奏称“建设铁路，则调兵转饷运漕，均可迅速，且通商惠工，可夺外洋之利。”<sup>⑳</sup>慈禧下谕：“铁路一事，前经李鸿章等会议，以需费至鉅，未即兴办。惟此等创举之事，或可因地制宜，酌量试办。著总理各国事务衙门，会商李鸿章详加酌覆，妥筹具奏。”<sup>㉑</sup>这里很耐人寻味，对此周盛传认为：“今此议发自京员，又奉有酌量试办之谕旨，且不发交南洋，而独命中堂会商，总理衙门不欲旁挠之意，盖可想见，此诚难得之机遇。”<sup>㉒</sup>当时上海天津各西报也报道中国将兴建京津铁路，<sup>㉓</sup>而李鸿章也确曾命驻德公使李凤苞订购一百二十里铁路器材，<sup>㉔</sup>说明可能有所行动。另外一个佐证是光绪十年六月二十四日（1884年8月14日），美国使馆参赞何天爵（C. Holcombe）致函总理衙门称：“贵衙门须行奏明中国现造铁路，拟向美商总借中国库平银二千万两……所有入奏折稿及奉准朱批，须由贵衙门用印文送交何参赞，以便向美商商借，而凭取信。”<sup>㉕</sup>说明总理衙门方面可能也确与美使

进行过接洽活动。

第二件事是光绪十年（1884）十月、十一月间，京师传闻“神机营王大臣等拟借洋债五百万两，修置铁路，自西山起至芦沟桥止，”<sup>⑤</sup>以便运煤供神机营炮厂之用。另一说是“嗣闻用机器取煤，借款五十万，自西山开铁路至德胜门，以便运煤，造机器。”<sup>⑥</sup>此事并未找到确证，但言官们对此攻讦甚急，尤其是内阁学士徐致祥，连续上折攻击办铁路之举，甚至说“倡导此说与赞成此说者，非奸即谄，而置国家之大害于不顾也。借夷之款以增夷之利，用夷之法以遂夷之计。”<sup>⑦</sup>十一月二十五日（1885年1月10日），上谕：“徐致祥此奏，并不平心论事，辄敢肆行訾议，殊属妄诞，著交部议处。”<sup>⑧</sup>继准吏部议：“降三级调用，不准抵销。”<sup>⑨</sup>因进言反对修铁路而获咎处分，这在朝中还是第一次。

第三件事是在中法战争期间，双方试探进行和谈的时候，盛宣怀与林椿酌议，法国借银二千万，以一千万购法国船械及铁路料，一千万现银，借作整备海、陆军及造铁路。<sup>⑩</sup>此议一出，朝中言官交章谏阻。徐致祥奏：“无论竭中国之力不足以应，而以彼之款专开铁路，并监工匠头俱用伊国之人，则千万之资耗于中国，而铁路之利收自洋人，造成后断不能禁彼之不行也。”<sup>⑪</sup>周德润奏：“法以一千万两现银，听中国自造铁路，雇法工匠，是铁路之外不得用此项银两，工匠之中不得用别国之人。既开铁路于中国以便其私图，复收现银回本国以坐享厚利，明言通融，暗实攘夺。”<sup>⑫</sup>总之，一不可借法款，二不可造铁路。但是清政府最终同意“由法国在北圻一带开辟道路，鼓励建设铁路。彼此言明，日后若中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办，其招募人工，法国无不尽力襄助。”<sup>⑬</sup>除借款之议未予应允外，还是将其他有关铁路动议写进了正式条款，这也是清廷在外交中第一次在铁路修建方面作出的让步。

上述三事表明朝廷在铁路上的态度已发生了极大的转变。虽然这时还谈不上有正式的路政策，但是这一转变已经体现了奕谿时期在铁路方面不同于奕訢时期的动向。这个趋势在中法战争以后更加明显。

中法战争结束以后，朝廷下诏各臣工切筹善后，铁路问题立即被作为一项重要内容提了

出来。李鸿章言：“法事起后，借洋债累二千万，十年分起筹还，更无力筹水师之岁需。开源之道，当效西法采煤铁、造铁路、兴商政。矿藏固为美富，铁路实有远利……非圣明主持于上，谁敢破众议，以冒不韪。”<sup>⑭</sup>光绪十一年（1885）七月，闽浙总督左宗棠病故，临终遗疏言：“铁路宜仿造也。外洋以经商为本，与中国情形原有不同，然因商造路，治兵转运灵通，无往不利。其未建以前，阻挠固甚，一经告成，民因而富，国因而强，人物因而倍盛。有利无害，固有明征。天下俗论纷纷，究不必与之辩白……请俟海防大臣派定之后，飭令议办。”<sup>⑮</sup>左宗棠以前对铁路的态度并不积极，而今也认识到铁路“有利无害”，并请朝廷商办。他的意见对朝廷产生了相当大的影响。

奕谿在复出以后一直就是建设铁路的热心支持者，并且海军衙门成员中，奕劻、善庆唯奕谿是从，李鸿章、曾纪泽都是力倡铁路之辈，可以更加顺利推进铁路建设。光绪十二年（1886）四月，又由李鸿章奏请将铁路事务统归海军衙门管理，使铁路事宜有了正式的行政管辖，也使铁路建设有了主持机构。<sup>⑯</sup>从此，对朝廷来说，铁路已不是要不要建的问题，而是如何建以及在何处建。

唐胥铁路的公开及合法化是对这一说法的第一个注脚。李鸿章在光绪六七年间暗中修造的短短小铁路如今不仅得以保留，甚至可以公开招股续接至阎庄。

开平铁路的接修仅仅是个试探，并且工程进度得也很顺利。在这种情况下，海军衙门于光绪十三年（1887）采取了公开的步骤，奏请修筑津沽铁路和台湾铁路，并得到慈禧的批准。不仅如此，海军衙门在上奏中还请求“设合用无弊，拟将京外开矿各处，均次第仿照兴办”，<sup>⑰</sup>为将来续修津通路打下伏笔。这样，中国铁路建设进入第一个加速发展时期。

这个时期的铁路建设能够形成如此规模，取得如此进展的原因首先得力于海军衙门成立并主持统办全国铁路事务。奕谿、李鸿章、曾纪泽等提倡建筑铁路之人主持海军衙门，推行政策灵活有力，少了许多掣肘之处。另外便是将铁路建设与海防建设联系起来。关于铁路与海军相辅相成的建议，李鸿章在光绪九年就已提出：“倘海多铁舰，陆有铁道，此乃真实声威，外人断不敢轻于称兵恫喝。”<sup>⑱</sup>在中法战争

期间，盛宣怀进言：“倘不谋自强之政，先为不教之战，海无铁舰以冲锋，陆无铁道以征伐，”<sup>⑥</sup>这仗根本就没法打。刘铭传在申请修办台湾铁路时也称：“如遇海疆有事，敌船以旱队猝登，隔绝南北声气，内外夹击，危迫将不忍言。若修铁路既成，调兵极便，何处有警，瞬息长驱，不虑敌兵断我中路。”<sup>⑦</sup>铁路原来仅作为有裨于国防而提出，现在铁路最重要的功用被强调为它的国防作用。

奕谟时期在铁路政策方面取得的最大成就是完全确立了铁路建设的国策地位，同时彻底结束了长达十年之久的朝廷中的铁路论战。这个结果是围绕津通铁路的争议展开而取得的。

光绪十四年至十五年，朝廷中爆发了一场关于铁路问题的激烈论争，其导火索是慈禧批准了修建津通铁路的请求。这次论争波及面广、规模之大、程度之激烈是为诸多铁路史著作反复提及的，也是一直被作为“顽固派”和“洋务派”关于要不要学西方之“用”进行论战的范例。然而，事实上，这里有些东西恐怕是被误读了，为众人所反对的是津通铁路而不是铁路本身，这个区别应当予以注意。当然不是没有人要求停办铁路，但更主流的意见是改建他处铁路，因而将津通铁路之争依然看作是否应办铁路的问题，恐怕是不太妥当的。

例如，在朝诸臣所上奏折中，军机处共下发八件供讨论，其中：

山西道监察御史屠仁守奏：“北洋大臣李鸿章必欲肇始于津沽，而遂接办于通州，则失策莫此为甚矣……窃以议铁路于今日，惟自京师达清江，于国家大计有宜筹者。”<sup>⑧</sup>

户部尚书翁同龢等奏：“铁路势必举办，然此法可试行于边地，而不可遽行于腹地……津通铁路宜暂缓办，俟边远通行，民间习见，然后斟酌形势，徐议及此。”<sup>⑨</sup>

翰林院侍读学士徐会沣等奏，请停津通路，宜设德州至济宁铁路，俾通南北运河，不通洋人码头，我可独专其利。<sup>⑩</sup>

另有国子监祭酒盛昱奏：“窃以为施之荒漠广远之区则有利无害，施之人烟辐辏商贾通行之路则有害无利。今闻由天津至通州将设铁路，愚民震骇，咸谓非便”。<sup>⑪</sup>

上述诸人的意见是铁路可办，但津通之地不可办。给事中洪良品等会奏、屠仁守等会奏、礼部尚书奎润等会奏、左庶子朱琛奏中主

要着意之点是反对由津至通开铁路。只有河南道监察御史余联沅、仓场侍郎游百川、内阁学士文治三人上奏坚决反对办铁路。<sup>⑫</sup>如果说在朝内言官中反对办铁路的意见还略与赞成者持平的话，那么在接下来地方将军督抚的意见中，反对办铁路的人已是微乎其微。

慈禧谕令军机处著庆裕等十三人覆奏，除裕禄未见覆奏外，在其余十二人中，刘铭传表示支持办津通铁路，主张修铁路但非津通的有四人，王文韶认为可“或者移置黄河北岸，自陶城埠起，经东昌府至临清州止”。德馨提出：“计不如先就南北适中之处，自保定以达王家营，先行安设试办，既免外人窥伺，并可独擅利权。”张之洞主张：“似宜先择四达之衢，首建干路以为经营全局之计，以立循序渐进之基。至津通一路，其缓急轻重之宜，尚有宜加审察者……臣愚以为宜自京城外之芦沟桥起，经行河南，达于湖北之汉口镇。”黄彭年的意见是：“臣窃观天下之大势，铁路之宜先办者二，可缓办者一，不妨试办者一，”津通铁路即属不妨试办者。<sup>⑬</sup>

在余下七人中，反对修铁路的有二人（奎斌、卞宝第），另有四人含糊其辞（曾国荃、崧骏、陈彝、庆裕），一人称毫无所知（定安）。很明显要不要铁路已不是问题。经过转圜，后来朝廷批准了张之洞改建芦汉铁路的意见，而朝中再无异议，也可看出此次争议确有对人不对事的味道。

在对待西方各国要求打进中国铁路市场的问题上，这一时期的处理也颇有可称道之处。

吴淞铁路事件之后，西方对中国铁路采取了“等待”的策略，一时间显得颇为沉默。但是在中法战争之后，“1885年间，建造铁路之说甚嚣尘上。‘欧洲已经组成了一些大的联合企业，预计在对法战争以后，中国的市面将完全兴旺。’<sup>⑭</sup>……英国的重工业非常需要这样一种刺激”。“铁路建造这门工业当本国的铁路线一旦建成以后，就不得不向外输出。这时，中国这个地方正被以为可进行这样的大规模的铁路建造，以‘复兴英国的整个钢铁业。’”<sup>⑮</sup>恩格斯在1886年也认为：“商业复苏的唯一希望——这至少对制铁业来说是直接的，对其他部门则是间接的——在于中国还有可能为修建铁路而开放”，<sup>⑯</sup>“最后一个新的市场是中国，这一市场的开辟可以使英国的贸易暂时恢复繁

荣。因此，英国资本极力要修建中国的铁路。”<sup>⑧</sup>总的说来，由于中国已经开始建造铁路，使外国资本在中国铁路上的竞争又活跃起来，然而，在这一时期它们的所有努力都只是中国铁路建设的一个注脚。

中法战争结束后的谈判中，法国就一再企图在铁路问题上打开缺口，李鸿章的回答是：“日后中国自造铁路，如果法国工料较廉，中国自可向其购办，否则，仍令他国人办理”。<sup>⑨</sup>光绪十二年（1886）间，德国一些资本家和制铁业代表派人到中国竞争铁路时，得到的回复是：“我们将在我国能自己制造材料时建筑铁路。”<sup>⑩</sup>光绪十四年（1888）五月，天津有报报道“准洋商包办铁路，由津到通”的消息，德国公使巴兰德立即照会称“德商愿较优劣”，<sup>⑪</sup>对此，李鸿章断然否认有令洋商包办铁路之说。<sup>⑫</sup>

法国恃有《中法新约》中的正式条款，在揽办中国铁路的活动中最为积极。光绪十五年（1889）八月，清廷决定兴办芦汉铁路后，法国公使李梅急忙会晤李鸿章并照会总理衙门，要求与法国商办。<sup>⑬</sup>李鸿章致函奕谟：“将来如果采购外洋钢轨、铁桥、机器、车辆，法国必执约争购。但须货精而价较廉，或与他国货价一律，方能允行，断不能任伊把持垄断也。”<sup>⑭</sup>

光绪十七年（1891），关东铁路兴工后，法署公使林椿照会总理衙门，荐法国各铁厂承办铁路工程。总理衙门转饬李鸿章，李鸿章复：“是中国铁路如有借助法商之处，自可迳与该商议订，不必定由贵国官员介绍。如取材他国，法商不得有异辞”。<sup>⑮</sup>十二月，李梅回任，指责中国违背条约，总理衙门回文称：“本衙门查中国建造铁路，虽购买外国物料，岂能遽损自主之权？但求货价合宜，无论何国，均可购买。此铁路公司一定办法，各国皆然。”<sup>⑯</sup>否认有违约之责。

从上面各事可以看出，在中国开始自建铁路的高潮后，各国处心积虑地要求进入其中。但是一直到甲午战争爆发，中国很好地维护了主权，在铁路建设中始终坚持自主的原则，从而使这一时期的铁路发展处于比较健康的状态。

还有一点应予以解释的是这个时期的铁路外债问题。光绪十三年（1887），津沽铁路招商资金不足，李鸿章向英怡和洋行贷款六十三

万七千余两，德华泰银行四十三万九千余两，后来为修建津通铁路又先借英汇丰银行十三万四千五百余两。<sup>⑰</sup>这些借款与甲午战后的外债有极大的不同，不仅全部予以归还，而且是由北洋大臣出面向外商商借，尽量避免与中央政府直接相关，从而使这种借款限定在纯经济的范围之内。对待牵涉到政治性质的借款则不仅一概加以拒绝，就连贷款条件不如意的借款，也不予以松动，如光绪十六年（1890）与奥商伦道呵商借贷款时，伦道呵曾提出“借债、购件、雇洋人、造工、在洋设公司，俱由伦代办。其价、货与他人同，并准伦父子在洋设公司专为中国办事”和“倘中国将来派员在洋专办银务，即委伦或伊子充是缺”，<sup>⑱</sup>李鸿章回电：“所包太广，恐有流弊。在洋设公司，专为中国办事，必骇各国听闻，群起争论，断难允行”，指示陈季同“将以上要求各端删去，方可画押”。<sup>⑲</sup>

综上所述，自“甲申易枢”之后清政府的铁路政策有了根本性的转变，这种转变促成了中国铁路发展的第一个高潮。而且这个发展还是在完全自主的情况下进行的，相较于甲午战后的情况不啻有天壤之别。也正因为此，我们更应该关注一下这个时期的自强运动。与其说是由于甲午战争的失败刺激了中国铁路的发展，倒不如说是因为甲午战争的爆发打断了中国铁路发展的正常进程。

①李国祁：《中国早期的铁路经营》37、57页。

②宓汝成：《帝国主义与中国铁路》53页。

③④宓汝成：《中国近代铁路史资料》第1册4页、19—20页。

⑤《筹办夷务始末》（同治朝）卷49，6—7页。

⑥《筹办夷务始末》（同治朝）卷50，32—33页。

⑦《筹办夷务始末》（同治朝）卷50，25页。

⑧《筹办夷务始末》（同治朝）卷63，7页。

⑨⑩《筹办夷务始末》（同治朝）卷40，20页，31页。

⑪⑬宓汝成：《中国近代铁路史资料》第1册14页、19页。

⑫《海防档》电线，22页。

⑬左宗棠奏，《洋务运动》（一），18页。

⑭《筹办夷务始末》（同治朝）卷55，13页。

⑮《筹办夷务始末》（同治朝）卷50，25—27页。

⑯崇厚奏，《筹办夷务始末》（同治朝）卷41，27页。

⑰官文奏，《筹办夷务始末》（同治朝）卷41，42页。

⑱刘坤一奏，《筹办夷务始末》（同治朝）卷41，44

页。

- ②①马新贻奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷45,46页。
- ②②曾国藩奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷54,1-4页。
- ②③丁宝楨奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷52,27页。
- ②④刘坤一奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷54,13页。
- ②⑤李鸿章奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷55,13页。
- ②⑥沈葆楨奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷53,5页。
- ②⑦崇厚奏,《筹办夷务始末》(同治朝)卷54,19页。
- ②⑧宓汝成:《中国近代铁路史资料》第1册20页。
- ②⑨丁日昌奏,《洋务运动》(二),346页。
- ②⑩《洋务运动》(一),203页。
- ②⑪《李文忠公全书》,奏稿卷24,22-23页。
- ②⑫《李文忠公全书》,朋僚函稿卷17,12-13页。
- ②⑬《清季外交史料》卷5,19-20页。
- ②⑭柯文说:“在另外一些情况下,中国人反对西方影响带来的革新……由于种种原因在政治上是无法接受的……沈葆楨在1876-1877年收购并拆除外国建造的吴淞铁路一事。这一行动表面似乎是由于反对西方技术的保守情绪所引起,但最近的研究沈氏的真正动机带有更多的爱国色彩……对他来说,吴淞铁路的问题在于这条铁路是由外国商人未经中国授权制造的”。柯文:《在中国发现历史——中国中心观在美国的兴起》,26-27页。认为沈葆楨意气用事见李国祁:《中国早期的铁路经营》44页。
- ②⑮⑯《洋务运动》(一),178页、199页、211页。
- ②⑰⑱《刘壮肃公奏议》卷2,1-3页。
- ②⑲⑳《李文忠公全书》,奏稿卷39,20-26页。
- ②㉑㉒《李文忠公全书》,译署函稿卷12,2页。
- ②㉓《清德宗实录》卷126。
- ②㉔㉕《李文忠公全书》,奏稿卷39,20-26页。
- ②㉖《刘坤一遗集》,奏疏卷17,8页。
- ②㉗㉘《清德宗实录》卷184。
- ②㉙请开清江铁路禀,《周武壮公遗书》卷12。
- ②㉚《中法越南档》第834号文,光绪十年闰五月四日。转引自李国祁:《中国早期的铁路经营》。
- ②㉛《西国近事汇编》甲申卷2,译光绪十年闰五月二十二日至二十八日西报,转引自李国祁:《中国早期的铁路经营》。
- ②㉜宓汝成:《中国近代铁路史资料》第1册64页。
- ②㉝山东道监察御史文海奏,《洋务运动》(六),169页。
- ②㉞浙江道监察御史汪正元奏,《洋务运动》(六),174

页。

- ②㉟内閣学士徐致祥奏,《洋务运动》(六),172页。
- ③③④《光绪朝东华录》1862页、1867页。
- ③⑤《李鸿章全集》,电稿(一),312页。
- ③⑥徐致祥奏,《中法战争》(六),26页。
- ③⑦周德润奏,《中法战争》(六),30页。
- ③⑧《中法越南条约》第七款,《中法战争》(七),424页。
- ③⑨《清史稿》交通志,4428页。
- ③⑩《交通史路政编》第1册,38页。
- ③⑪曾鲲化:《中国铁路史》,44页。
- ③⑫总理海军事务奕谟等奏,《洋务运动》(六),188页。
- ③⑬《李文忠公全书》,译署函稿卷14,25页。
- ③⑭盛宣怀为条陈中法战事呈闾敬铭说帖,见《历史档案》1989.3。
- ③⑮《刘壮肃公奏议》卷5,20页。
- ③⑯屠仁守奏,《洋务运动》(六),201-202页。
- ③⑰翁同龢等奏,《洋务运动》(六),213页。
- ③⑱转引自李国祁:《中国早期的铁路经营》77页,又见李鸿章驳京僚谏阻铁路各折函,《李文忠公全书》,海军函稿卷3,22-27页。
- ③㉒《洋务运动》(六),200页。此奏未由军机处发下。
- ③㉓上述各奏折见《洋务运动》(六),201-218页。
- ③㉔黄彭年奏见《中国近代铁路史资料》第1册166-167页。其它见《洋务运动》(六)234-256页。
- ③㉕作者自注:此处引自甘博士:《中国的铁路投资》
- ③㉖(英)季南:《英国的对华外交,1880-1885》,270页。
- ③㉗恩格斯致奥·倍倍尔,《马克思恩格斯全集》第36卷,456页。
- ③㉘恩格斯致尼·弗·丹尼尔逊,《马克思恩格斯全集》第38卷,467-468页。
- ③㉙李鸿章、戈可当问答纪要,中法越南交涉始末,《中法战争》(七),56页。
- ③㉚宓汝成:《中国近代铁路史资料》第1册73页。
- ③㉛③㉜《李鸿章全集》,电稿(一),968页。
- ③㉝③㉞③㉟《海防档》铁路,60页、61页、87页、120页。
- ③㊱详陈创修铁路本末,《李文忠公全书》,海军函稿卷3,28页。
- ③㊲陈参赞来电,光绪十六年十月二十三日,《李鸿章全集》,电稿(二),313页。
- ③㊳寄巴黎陈参赞,光绪十六年十月二十四,《李鸿章全集》,电稿(二),314页。
- (作者朱浒:中国人民大学清史研究所硕士研究生;邮编100872)