

浅析李鸿章修筑铁路的思想与举措

●王海莎

【摘要】李鸿章是中国近代史上的重要人物，在洋务运动中创办了很多企业。他在外国资本主义兴办铁路的影响下，较早地萌生了在中国兴办铁路的思想，在清政府顽固派极力反对兴办铁路的情况下，李鸿章仍然坚持修建铁路，并竭力阻止洋人在中国兴建铁路，以防他们通过兴建铁路攫取更多更大的特权和利益。在面对修筑铁路所需的巨大经费问题时，李鸿章明确提出要举借外债，为铁路的修筑奔走呼号不遗余力，为近代铁路的建设与发展做出了极大的贡献。

【关键词】李鸿章 洋务运动 修筑铁路

鸦片战争后，外国列强入侵，太平天国革命运动崛起，剧烈地震撼着清王朝的封建统治，促使封建统治阶级内部发生分化。一些地主阶级中的有识之士，从维护封建统治出发，寻求“富国强兵”之道，主张向西方学习，兴起了以“自强”、“求富”为口号的洋务运动。中国铁路正是在洋务运动中产生并得到初步发展的。

铁路是近代物质文明高度发展的产物，早在1825年英国就建成了世界上的第一条铁路，由于它在经济、政治和军事上所起的作用，越来越为人们所认知，于是欧美各国纷纷仿效，在短短的十几年里，铁路建设便有了长足的发展。对此，处于封建社会末期的中国，部分先进知识分子，例如：林则徐、魏源、徐继畲等就已经开始注意到了这一新生事物，并建议应在全国各省倡办。而真正充分认识到铁路的重要性、坚持举办铁路并把它付诸实践的却是洋务派的领袖李鸿章，李鸿章作为洋务运动的代表人物和旗帜，与中国铁路

的产生和发展有着极为密切的联系。

一、李鸿章修筑铁路的思想认识

李鸿章最初反对西方列强在中国兴建铁路，对在西方已经诞生50多年，但是刚刚传入中国很短时间的铁路的整体性认识在思想上经历了一个由知之甚少、知之不多、不甚认识到知之较多、有了较深刻的认识，最后转化为直接上书清朝中央政府论述对铁路的认识，阐述兴建铁路的诸多利处，主张兴建铁路，并且身体力行的发展过程。他在由抗拒西方列强在中国兴建铁路到力主兴建铁路的发展过程中，逐渐形成了兴建铁路的较为完整的思想认识。

（一）坚决抵制西方列强在中国修筑铁路

早在19世纪50年代，英、美、俄等国为开辟市场，扩大对中国的商品侵略，便开始谋求在中国修筑铁路，提出一系列筑路计划。到19世纪60年代，西方列强的筑路要求更为高涨。英国殖民者公然宣称：“关于开发东方帝国的政策，以开辟的道路和交通来

作者简介：王海莎，中共党员，毕业于保定学院，现为现代管理大学校办公室文秘。

代替旧时的战争和吞并领土的政策,成为我国越来越明显的真正政策。”[明确地把铁路视为和平征服中国的重要手段,加紧进行攫取中国路权的活动。

一开始,即在1863年至1867年间,李鸿章与所有清政府官员一样,反对由外国或中国自己兴建铁路。1863年(同治二年),李鸿章任钦差大臣、江苏巡抚,当时在上海的27家洋行,他们呈请时任江苏巡抚的李鸿章,要求取得上海至苏州间铁路的特许权。在上海的英、美、法领事也同时提出照会,加以支持。1864年,英国铁路建筑工程师麦克唐纳·斯蒂文生来到中国,他不顾地理条件的难易,建筑工程条件是否许可,单凭地图就提出了一个所谓的“中国铁路网”计划。同年英国驻上海领事巴夏礼向李鸿章“再三吁求”承办上海至苏州间铁路。面对外国侵略者的要求,李鸿章明确地通知领事团说:自己“拒绝把任何属于这一类的建议奏报清廷”;他甚至还认为“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我国取得过分的势力。”[李鸿章在路权交涉中,反对外国侵略者掠夺路权的态度是鲜明的,坚决抵制洋人在中国筑路的行动。

(二) 积极倡导自主修筑铁路以捍国权

李鸿章从接触铁路开始,就对铁路问题加以了解,渐渐认识到了修筑铁路在西方国家富强中的作用,体会到铁路在国家社会进步和经济发展中的举足轻重的地位和作用,进而主张自主修筑铁路。

面对西方列强无视中国主权,擅自在我国兴建的铁路,李鸿章与清朝其他官员一样,坚决主张收回,但却反对一些顽固派所说的将铁路收回后加以拆毁的做法。1872年,上海怡和洋行以修马路为名,背着清政府擅自修筑了一条从吴淞到上海的铁路——淞沪铁路。针对这一事件,李鸿章认为“通商口岸,中国有自主之权,若令外人兴筑铁路,实与中国体制有碍”,他力排众议,提出“将洋商购置车铁木石器料及租地价,仍由中国照原值买回,”“即将地亩车辆各件照单由中国收管,行止悉由中国自主,永与洋商无涉”。这时的李鸿章已认识到了铁路的兴建事关国家的主

权与经济命脉,中国要维护主权,发展经济,实现强国之梦,必须由中国人自己修筑铁路,不许外国人染指中国铁路的兴建。

李鸿章在思想上的这种变化,也是随着日本对华侵略的阴谋日益显露,对日本不断加深了解的结果。日本自明治维新以后,对外尤其对中国侵略扩张之势日益显露,李鸿章也对日本日渐注意了解,不仅从19世纪70年代开始把对外御侮的重点对准了日本,而且也在研究它在短短的几年里迅速崛起的原因。他在1871年上奏中说:“闻该国自与西人订约,广购机器兵船,仿造枪炮铁路,又派人往西国学习各国技艺”。这里,李鸿章把仿造铁路,与广购机器兵船,制造枪炮等看成是日本富强同等重要的原因。次年,日本擅自宣布琉球为“内藩”,而后又借口琉球船民被台湾生番所杀害发动战争,李鸿章又奏陈清廷说,日本近年“改习西洋兵法,仿造铁路火车”,“其势日张,其志不小。……泰西虽强,尚在七万里以外,日本则近在户闼,伺我虚实,诚为中国永远大患”。由此可见,李鸿章这时已将日本修筑铁路与“其势日张,其志不小”之关系,看得非常重要。

当然,李鸿章产生由中国人自己修筑铁路的思想的直接原因,还在于洋务运动中军事工业和民用企业的广泛建立,迫切需要解决交通运输问题。李鸿章形成这种认识后,就开始向清政府上奏,正式提出了修筑铁路的主张。1874年,他在《筹议海防折》中说:“中国南北洋滨七省自须联为一气,方能呼应联通。惟地段过长,事体繁重,一人精力断难兼顾。”倘使“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”。由此可见,李鸿章对于铁路在交通方面的作用也有了相当的认识。因此,中国要“自强”,要“求富”,不仅要学习西方的“坚船利炮”,更要像日本一样“仿造铁路火车”。

(三) 力陈修筑铁路的“九利”

对于视铁路为洪水猛兽的顽固派,李鸿章与其他洋务派官僚一起,为修建铁路问题与其进行了激烈的争论。通过对顽固派反对兴建铁路的种种谬论的批驳,

李鸿章对铁路的认识更加全面，更坚定了他修筑铁路的主张。

1880年，直隶提督刘铭传上奏请修铁路，引起了第一次大争论。当时顽固派张家骥等人认为修路有弊无益，主张将刘铭传请开铁路一折，置之不议。李鸿章则向清政府上了《妥筹铁路事宜折》，阐述了他对铁路的认识，较全面地分析了修路对我国社会经济发展、国计民生的种种好处。紧接着，他论述了在中国修筑铁路“大利约有九端”——利南北贯通，增加税收；利调兵快捷，有利军政；利拱卫京畿；利调济物价，有利民生；利军民物资运输；利邮政，海运漕运之不测；利矿务煤铁；利轮船招商，轮船不达之处，火车达之，二者互为表里；利官民兵商的行旅。

这一奏折，较系统全面地阐述了李鸿章自己对铁路的看法，深刻认识到了铁路的修筑与国计、通商、惠工、民生、邮政、行旅等各方面的关系。可以说，它是倡导宣传在中国兴建铁路及其好处的一份重要论纲。

在当时的社会情况下，虽然中国的铁路事业发展举步维艰，但是也取得了一定的成绩。据史料所载，从1881年至1894年的13年期间，在李鸿章的关心与支持下，共修建铁路300公里，主要有：唐胥铁路，津沽铁路，关东铁路，台湾铁路等。短短的几条铁路，虽与中国的国土面积很不相称，但在这样风气未开的年代里，李鸿章能够力排各种阻力，将千百年来的陈陈相因的驿道开始改为铁路，使铁路渐渐为中国民众所认知，实为中国近代社会的一大进步。无怪乎以研究中国铁路史著称的学者曾鲲化先生说：“我国路界唯一之元勋，其合肥李文忠公鸿章乎！”

二、李鸿章借款修建铁路

李鸿章清楚地意识到，要修筑铁路必然耗资巨大，且周期长，而清政府每年的财政收入只不过八千万两，光靠政府的投资是根本解决不了问题的。因此，他积极主张举借外债，借用外资兴建我国的铁路。然而，中国在经过两次鸦片战争的打击后，各方面的主权逐渐丧失，日益沦为半殖民地半封建社会，同时又要提防洋人，维护中国的国家主权，不许外邦借机损害中国的国家利益。

在这样的社会背景下，举借外债实属不易。因此他提出了借款兴建铁路必须遵守的三条原则：

1. “恐洋人之把持而铁路不能自主。宜与明立禁约，不得干预吾事；但使息银有着，期限无误，一切招工购料，与经理铁路事宜，由我自主，借债之人毋得过问，不如是则勿借。”即在向洋人借款时必须与之订立明约，在我国向他们借得款项以后，洋人不得以此为条件，乘机向朝廷要挟，干涉我国的铁路事业，一切物质资料的供应，工作人员的聘用，铁路各项事务的经营与管理，务操诸中国人之手，由国人自己作主，借款的人或国家不得过问，做不到这些就不向该国借款。这样就能防止洋人把持铁路，而能自主。

2. “恐洋人之诡谋，而铁路为所占据。宜仿招商局之例，不准洋人附股；设立铁路公司后，可由华商承办而其政令，须官为督理。所借之债，议定章程，由该公司分年抽缴，其于本利不至亏短，万一偶有亏短，由官着追；只准以铁路为质信，不得将铁路抵交洋人。界限既明，弊端自绝，不如是则勿借”。李鸿章生怕洋人诡计多端，而铁路因借款被其占有，提出应仿照轮船招商局之例只向洋人借款，却不许洋人附股搭办。由我国设立铁路公司，采用官督商办的形式，所借的外款也由该公司进行使用，并议定章程，要该公司每年上交利税，而使其本金不至亏损，万一偶尔真有亏损，也由政府追缴；最终只能以铁路经营为信誉，而不准将铁路抵押给洋人。

3. “恐因铁路之债，或妨中国财用。往时所借洋债，皆指定关税归偿；近则各关拨款愈繁，需用方争，宜议明借款与各海关无涉，但由国家指定日后所收铁路之利，陆续分还，可迟至一二十年缴清，庶于各项财用无所牵肘。不如是则勿借也”。李鸿章认为第三所要考虑的问题就是，因借债而会影响国家财政收入。因为以前清政府向西方国家借款时，均要以关税等主权作担保或抵押。如今则借款时必须与之写明条约，它与各口海关无任何关系，与其它各项财政也毫无牵涉。所借之款由国家



日后将铁路运行的收入陆续逐年归还,最迟至一二十年还清。这样也就不至于使其它的主权丧失。

从以上三原则中,我们不难看出,李鸿章为了发展我国铁路事业,在如何利用外资、维护国家主权的问题上,是作了比较充分的考虑的。他的这种借款修路的思想对于今天我国铁路的改革与发展,加大铁路改革的力度,融资拆借,兴建合资铁路引进外资,仍然有很大的现实意义。

李鸿章修筑铁路的近代化意识,以捍卫封建制度为出发点,从下决心学习西方到他着手办“洋务”的具体实践,使鸦片战争以来呐喊了近20年的“师夷之长技以自强”的口号得以开始实施。在中国走向近代

化的艰难历程中,李鸿章的历史作用举足轻重,堪称向中国近代化迈出第一步的代表人物。然而,从主观方面讲,他修筑铁路倡导近代化不是为了全面推行资本主义,而是为了挽救行将灭亡的腐朽的封建制度,因而面临封建专制制度和旧的传统势力对新生事物的强大掣肘,他不敢也无力与之抗争。从客观方面讲,李鸿章在实施他的近代化计划时必须看洋人的脸色,看封建统治者的脸色,受复杂的派系斗争和既得利益集团的钳制,这一切都使得李鸿章致力于近代化的努力事倍而功半,举步维艰,但就其对铁路的认识和修筑铁路的主张、思想而言,是合乎中国的实际,是符合中国历史发展的趋势的,开了中国近代化的先河。

参考文献

- [1] 宋汝成著,《中国近代铁路史资料》,中华书局出版社,1963年版
- [2] 朱从兵著,《李鸿章与中国铁路》,群言出版社,2006年版
- [3] 青德著、李抱宏译,《中国铁路发展史》,三联书店出版社,1958年版
- [4] 吴汝纶编录,《李文忠公全书》,古本A,1905年刊行
- [5] 黄继宗、于醒民著,《洋务运动史论文选》,《洋务运动中留学生的派遣》,人民出版社,1985年版