

关于那条“洋人给我们修的铁路”

老佛爷，洋人要来给我们修铁路，你们都谈了些什么？

近日，习近平主席访问英国，谈判的一项重要内容就是在英国合作建设高铁项目。消息传来，网上很快出现了这个段子作为回应。回顾历史，中国大地上修建的第一条铁路——吴淞铁路正是英国人建的。

吴淞铁路刚建完不到两年，就被清政府赎回拆毁了。但是中国修筑铁路的步伐并未因此停止，据统计，截至清朝灭亡，外国独资、中国国有、商办铁路遍及全国，合计完成近一万里。

革命先行者孙中山将总统宝座让与袁世凯后，声明自己下一步要做的事情就是在中国修筑20万公里的铁路，虽然没有建成一公里，但是铁路的重要性却是不言而喻的了。如今，据中国铁路总公司统计，中国铁路总里程达到11.2万公里，其中高铁1.6万公里，位居世界第一。



吴淞铁路遗址

1 欺骗筑路 修马路却建成了铁路

吴淞铁路始建于晚清光绪元年(1875)，由英国人修筑，连接上海与吴淞，途经上海站、江湾站和吴淞站三站。事实上，外国人预谋在中国修筑铁路由来已久，同治二年(1863)，就有英、美二十七家商行联合向时任江苏巡抚的李鸿章上了一个禀帖，请求建造一条上海至苏州的铁路。当时，李鸿章雇佣的外国“常胜军”正在攻打太平军，眼见即将攻克苏州，英、美商团想借机修路谋利，不料李鸿章对雇佣军此前的哗变心有余悸，担心洋人有枪有炮，再借助铁路，怕是尾大不掉，就拒绝了商人的请求。一计不成，两年后，英国人准备在京城永宁门外建一条小铁路，目的是刺激封闭排外的清人，孰料铁路修成后，“京师人闻所未闻，骇为妖物，举国若狂，几致大变”，不得已负责京师治安的步军统领

衙门“飭令拆卸，群疑始息”。(李岳瑞：《春冰室野乘》)

1872年，美国人在日本修筑的横滨至东京铁路通车，又激起了外国人的筑路热情。最狂热的当属英国人，这次他们打起了皇帝的主意，准备将铁路作为光绪帝大婚的礼物，结果算盘还是落空了，被清廷友好地拒绝了。明争不成，只能采取暗斗的方式。美国驻上海副领事布拉特福组织“吴淞道路公司”，以筑“寻常马路”为名，欺骗上海道台沈秉成，购得上海至吴淞沿线土地。后因资金短缺，该公司被英国怡和洋行收购，改名为“吴淞铁路公司”。1874年12月，铁路工程启动，开始铺设道轨，清廷才恍然大悟，几经交涉，但无济于事，经过一年半的工期，至1876年6月，吴淞铁路上海至江湾段竣工，7月正式营业。

3 纷争迭起 火车撞死人，司机得偿命

早在铁路筹建时期就屡遭当地民众阻挠，先是有村妇去修路局哭诉撒泼，原因是这名村妇听说自家土地被征用时，每亩仅给五十两的补贴，虽然价格已经很高，但是她得知其村庄南段每亩补偿达到二三百两之巨，心中不满。经过调查，原来是村子南部建有水厂，因此拆迁地价偏高，此事最终不了了之。(《宝山马路肇事》，《申报》1873年1月17日)。

铁路通车后，1876年7月，西人在所购买的铁路沿线空地建了一条隔离带，用篱笆围住，与民人多有不便，附近养羊户想借地修一条小路，找西人商谈不妥，引起双方殴斗。乡民一气之下将篱笆拆除，还砸了些西人房屋的陈设，双方僵持不下。下午五点，一西人出外游玩，因乡民阻路，遂手持长鞭抽打围观乡众，乡民则用竹竿搏击，仓皇中西人掏枪打伤了一名乡民，民众更加激愤，场面混乱不堪。最终，宝山县衙

派人平息了此事，抓住了几名闹事的头头，并晓谕村民，此后不得再在铁路沿线闹事。(《圈地致辱》，《申报》1876年7月19日)。事情虽然就此告一段落，但前期因修筑铁路损坏风水的传言已经令乡民非常不满，加之修路工程洋人拖欠工钱，本次洋人又打人，民洋矛盾渐增，一旦发生摩擦，则会再次爆发争斗。

8月3日，火车运行一个月后，到江湾镇以北的铁道时，轧死了一名行人。消息传出，乡民大愤，抗议声浪迭起。新任的上海道台冯焌光本来就是一位守旧官僚，迷信风水，当然也有守护领土的责任心，对修路一事早有不满，他找到英领事麦华陀，要求司机以命偿命。英方则根据不平等条约中规定的领事裁判权，宣布司机无罪释放，民人更加愤怒。为了避免更大冲突，英使威妥玛下令英商于8月20日停驶火车并暂停铁路续建工程，中英双方围绕路权展开谈判。

2 收入不菲 14.5公里的铁路一年能赚一万英镑

上海至江湾段铁路通车后，当地民众视其为奇物，争相观看。“此时所最有趣者莫如看田间乡民……或有老妇扶杖而张口延望者，或有少年荷锄而痴立者，或有弱女子观之而喜笑者，至于小孩或怯怯而依于长者前者，仅见数处或牵牛惊看似作逃避之状者，然究未有一人面不带喜色也。”(《民乐火车开行》，《申报》1876年7月10日)。

与十年前京师民众对待铁路的态度不同，乘坐火车的人很多，男女老少，各行各业，无不坐车参观。“华客即持照纷纷上车，并有妇女小孩等，更有妓馆中之娘姨大姐满头插遍珠兰栀子花，香气四溢。”(《记华客初乘火车情形》，《申报》1876年7月3日)。

坐车的人多了，效益也自然非常可观，“车辆往返每日六次，而客车皆拥挤无空处，即城内终年几不出门外半步者，闻有此事亦必携家眷一游。”(《民乐火车开行》，《申报》1876年7月10日)。有人统计，“从1876年12月1日至1877年8月25日，共运客16万余人次，平均每英里每周可赚27英镑”，吴淞铁路里程总计接近十英里(14.5公里)，据此推算，每月利润则近980英镑，一年可达到一万多英镑，“与英国国内铁路日利润率相当”。(金士宣、徐文

述：《中国铁路发展史(1876-1949)》)。

火车分上中下三等，票价分别为730文、360文、200文。换算成英镑，大概一等票价为0.073英镑，三等票价为0.02英镑。嘉道时期，面粉价格大概每斤20文，鸡蛋每斤30-50文，猪肉每斤是50-60文，也就是说，坐火车从吴淞到上海需要10斤面粉，5斤鸡蛋或者是4斤猪肉。《红楼梦》里宝玉的大丫鬟晴雯的月例折换成银钱也就850文左右，可见在当时坐火车不算便宜。中国地域辽阔，铁路修建还大有余地，1863年，一位英国工程师麦唐纳·斯蒂芬孙规划了几条铁路干线：从汉口向西，经过四川和云南到缅甸；从汉口向东到上海；从汉口向南到广州；从镇江向北到天津和北京；从上海到宁波；以及从福州到内地。(马士：《中华帝国对外关系史》)正当英国人沉浸在计算收益美梦时，铁路沿线却事故频发。

4 拆毁再建 28.5万两白银赎回，俩月拆掉

中方以英商欺骗筑路在前，要收回铁路，英国则考虑到本国收益，拒绝交回路权。经过多轮协商，双方各让一步。10月24日，中英双方在南京签订《收买吴淞铁路条款》：吴淞铁路由中国买断；中方收买价格为28.5万两白银，分三期付清；在价款没有付清之前的一年内，火车可由洋商承办客运，但不许办理货运。

由于清政府一时拿不出太多资金，铁路由英方继续办理，风波也暂告一段落。1876年12月1日，吴淞铁路恢复营业，上海至吴淞全线通车。1877年10月20日，吴淞铁路在英国人经营一年后，正式被购回，清政府不顾英美的反对，毅然将铁路拆除。俩月后，至12月18日，路基被铲平，站房被拆毁。随后，车厢、机车、铁轨等被运往台北，后又迁到高雄，也未再利用，日久天长，大部分设施被海水侵蚀，部分机车

在1883年又被运回，用于修筑开平煤矿铁路，几经辗转，已经形同废铁。中国第一条运营铁路也就此夭折。

拆毁铁路，今人看来，必然是荒唐无稽之举。可清廷何以冒天下之大不韪，顶着外国的势力强行拆毁铁路？曾经的三任两江总督李鸿章、刘坤一和沈葆楨都各有说辞。李鸿章认为，“京畿为天下根本，长江为财赋奥区，但能守此最要次要地方，其余各省海口边境，略为布置，即有挫失，于大局尚无甚碍。”他视吴淞一带为仅次于京畿的重地，岂可拱手让人，因此李鸿章在吴淞铁路谈判中始终坚持“收回自办”。刘坤一则考虑吴淞炮台的军事地位，“虽不足以关锁长江，亦可捍卫苏、松各郡”(朱寿朋：《光绪朝东华录》)。沈葆楨在给好友郭嵩焘的信中流露出无奈，“铁路弟所极愿办者，无如吴淞非其地也，起卸货物，则偷漏之端，防不胜防。”(陈支平：《台湾文献汇刊》(第四册))。可见，政治、军事等因素是清政府拆除吴淞铁路的重要原因。吴淞铁路虽被拆除，但中国修建铁路的汽笛已经拉响。1898年，维新变法期间，上海至吴淞炮台铁路再次通车，全长16.1公里，只不过这次是中国人自己营建的。

(北青)

