

# 1904年《泰晤士报》总结清国铁路现状 南京的铁路被认为是最有价值的部分

(本报上海记者)在最近的一篇文章里,我已经描述了有关比利时控制南铁道干线(汉口至广东)事件的重要性。有关这一重要问题的结果,至今尚无定论。同时,自1898年开始的、有关建设连接上海、苏州和南京铁路的磋商最终定案,这一工程很快将由一家英国的联合企业开始施工。而或许,我们也正好可以利用这一时机,来回顾一下英国铁路企业在清国的发展历史。



索纳乐,1896年任英国驻华公使

晚清铁路建设是中国近代史研究中的一个重要问题。曾经,清王朝统治集团将修建铁路视为破坏农田、妨碍风水的“奇技淫巧”而顽固地拒绝,但西方列强却看上了中国地大物博,积极谋划,软硬兼施争夺清王朝的铁路修建权。但是,修建之路并非一帆风顺。1904年《泰晤士报》驻上海记者发回英国的一篇报道,正是对于当时铁路现状的总结。从这位记者对清国铁路的吐槽中,我们可以看到东西方思维与利益的碰撞,也可以看到西方列强妄图借铁路掠夺中国资源的野心。

## 1898年 英国很自豪,拥有清国2800英里特许土地使用权

我想,英国政府对于由清国所支持的外国企业来兴建当地铁路所抱持的愉悦的乐观态度,自1898年开始已经有了相当的变化。诚然,直到1901年8月时,兰斯多恩勋爵还在议院就此发表了讲话,但是从此以后,他便再也没有发表过任何看法了。事态已经足够明晰,在清国目前的统治下,我们需要应付的状况是前所未有的,或许,除非只有在波斯,才会有类似的难题。如果我们能够成功地面对这一问题,便能制定出具有效力的政策,而不会只是再发表一些无用的陈腔滥调。毋庸置疑,德国、法国、比利时,还有俄国,已经从心里汲取了教训,他们在攫取和发展铁路、采矿的特许土地使用权时所表现出来的举动,完全是出于对时局聪明的判断和理解。这些国家绝对把清国的铁路归于“当地

商业利益”一类,套一句马汉上尉的话来说,便是这些铁路“目前处于政治和军事的控制之下”,不管他们是否企图为自己取得这样的控制权,或者,就如同比利时,只是把他们的服务放在被其他列强“获取了价值”后再放弃的事情上。在1898年11月,当时的英国驻华公使索纳乐爵士希望向贝思福勋爵再次确认有关清国铁路的土地特许使用权,以及与其他国家相比我方在此事上的立场,他为此写了一篇篇幅很长的备忘录,其得以发表。今天再读这份非同寻常的文件,我们会发现这样一个事实:我们的对手一直以来不断地在暗中使用外交手腕使我们付出了相当的代价;同样的,这些文件中所包含的、有关我们并未认清这种外交手腕的目的与方式的内在证据,也会给人留下深刻印象。

只要从“英国以外的土地特许使用权”的总结中随意摘取一段,我们便可看出,文件除了以尽可能清楚的方式展现了在这种情形下所能预期的结果,也在“承诺”与“兑现”的差异上进行了明确、清晰的分析。索纳乐爵士这样写道:

俄华银行已经在兴建由太原府连接卢汉铁路干道支线的合约上签字。该支线长度约为130英里。直到今日,他们还无法为该条支线的施工筹措到足够资金。我认为很有可能,这条支线最终将由英俄联合企业负责施工兴建。我正在

为此做出安排。

整篇报告中,几乎找不到一个段落没有包含类似这样的、乐观满意的表述。只是,无论当时的表述是多么的合理,如今在面对事实时,这些措辞都已经变得极其可怜。对于任何希望看到一份英国在华政策失利摘要的读者来说,我都找不到比此文更具推荐价值和启示意义的文件了。

要知道,到1898年11月26日为止,“土地特许使用权战争”的最终结果,曾由英国驻华公使自豪地总结如下:

国家	铁路数量	铁道线总长(英里)	备注
英国	9	2800	包括汉口至广州和云南至长江流域的铁路
俄国	3	1530	包括满洲里铁路(自斯泰烈斯至海参崴)
德国	2	720	
比利时	1	650	
法国	3	420	
美国	1	300	

## 1904年 英国实际控制的清国铁路线,总长仅570英里

那么,1898年的这张表格如今兑现情况如何呢?目前由英国控制的实际铁路线,总长仅为570英里;今年以内,看起来还会有另外的180英里投入兴建。

那曾经被承诺的2800英里英国铁路线,可以被归纳为:北方铁路,北京经天津至牛庄,500英里。从山西煤矿到长江沿岸的北京联合企业线,250英里。天津至镇江的半英国-德国线,300英里。上海至南京线,180英里。上海至南京延伸线,浦口至河南信阳,270英里。苏州经杭州至宁波线,200英里。九龙至广州线,100英里。汉口至广州的半英国-美国线,300英里。缅甸至长江沿岸线,700英里。

但它们现在的实际状况其实是这样的:

### 1. 北方铁路(在1899年已经完成了约300英里的距离)

和北京联合企业所经手的短程煤炭运输线路(山西煤矿至卫辉)是直到今天唯一仍在“持续经营中”的、属于英国的铁路线。特别需要一提的是北方铁路的扩建和维护,这条铁路当然是维持我们地位的最重要的因素,也间接的是清国政府在华北地区所处地位的最重要因素,它可能是由于英国政府自1899年年初直到如今采纳了其他列强的政策,以“注意到清国政府方面所绑定的承诺”的事实而造成的。

在此,最微不足道的英国人找不到国家信贷中的重大承诺,连最敏感的财政大臣也是如此,这看起来是不是一种危险的尝试?因为即使在当时,大家都承认清国铁路的优点就在于它一般都有利可图的投资。

### 2. 北京联合企业自山西煤矿至长江流域的线路

清国政府以宣称的它和卢汉铁路互相竞争的理由,而将此线路系统地堵塞了。堵塞工作得到法国与比利时的公使和俄华银行的支持。在1903年6月28日的电报中,《泰晤士报》的驻京记者提供了一份这个联合企业所作协商的概要,自从那时直到现在,还没有发生过实质性的改变。在今年1月对联合企业代表贾米森先生与盛宣怀的一次访问中,盛大人以极大

的镇静,重申了公使和联合企业在1901年曾经拒绝考虑的条件。

### 3. 半英国德国线,天津至镇江

这条线路已经缩小为原长的三分之一,仅剩200英里长,作为我们对于德国在山东省关上大门表示重视的结果。看起来,它还没有立即开工的迹象,英国的特许权获得者对于等待德国与袁世凯总督磋商的结果觉得满意。所有当事人在过去三年里均是毫无进展。

### 4. 上海——苏州——南京线

这是1898年清国迫于压力而勉强承认的属于“不可剥夺的英国企业”的铁路线之一。在签署了初步合约五年之后,一份修建该条线路的最终合同,终于于去年7月由英华公司和盛大人签署。公司履行承诺提供数额为3250000英镑的资本,并于一年之内开始施工。找钱的过程似乎充满了许多艰难,与此同时,在财政和工程细节方面作更多商议又变得势在必行。盛宣怀的信心在整个过程中都令人质疑,近来,款项按照他自己所列的条件即将拨下来了,他却开始清晰无疑地表现出蓄意阻挠的态度,以至于英国公使不得不为此提出抗议。抗议生效了,人在伦敦的清国公使在债券一事上被赋予了必要的权力,因此可以预期,工程将会在短时间内开始。在经过如此漫长的无所作为之后,结果毕竟值得庆祝。

专家们认为,南京的铁路是清



1882年,直隶总督李鸿章乘“龙号”机车视察唐胥铁路

国同一类型的铁路特许土地使用权中最有价值的部分;将它的施工和控制掌握在英国人的手中,对于保护我们在上海乃至长江流域的重要利益至关重要。可以合理地假设,在不久之后,其财务上的业绩将引导英国在清国其他铁路上作更多的投资。

### 5.6. 上海至南京铁路系统向河南信阳与浙江杭州的延伸线

清国人凭着一些借口拒绝讨论对于这些英国特许土地使用权的最终合约,直到持有合约的英华公司能够释出善意的凭据,为南京铁路线提供资金。清国人在这件事上自由发表了各自的看法,与珀西勋爵发表的看法大致不差,英国不应该在纸上“堆积起特许土地使用权”,但却什么都不做便想要来维持、发展它们。

我们在这件事情上的政策引发了一个结果,最近,某些浙江士绅试图取得政府的批准,以德国资金修造一条铁路,来阻止英国铁路通往杭州。

### 7. 九龙(香港)至广州线

对于这条一部分穿过英国属地而进入人口稠密地带的铁道短线来说,这是一份很有价值的特许

土地使用权。皇家政府已经承诺,连续五年在铁路建设上承担3%的费用。现在讨论是何原因导致该项目的耽延已经于事无补,但是对于殖民地未来的繁荣来说,还是明显有必要的。前任总督卜力爵士在他的告别演说中,提到这一耽延“简直堪比丑闻”,南方的民意也都支持他的意见。耽延所引发的令人不快的结果,可以十分恰当地被认为与九龙(香港)至广州线上主干线的自然延伸有关联。

### 8. 半英美汉口至广州线

在前一封信里,我已经说明了,英国曾经在这条举足轻重的干线上所拥有的利益,如何已完全蒸发不见,而比利时和那些站立在比利时身后的国家,又是如何在这件事上同样抹杀了美国的利益。

### 9. 缅甸至长江流域线

作为一条实际上是政治事件的线路,它或许可以从我们的名单上画去。从1897年至1900年自昆龙摆渡口至云南府及至长江沿岸的舒府的调查中,可以看出,虽然这条铁路的建造并没有不可克服的困难,但是作为一个纯商业和私人性质的企业,它的前景并不具备太大吸引力。



卜力(1840-1918),英国派驻香港的第12任总督。图为卜力(左)与大清官员的合影

【解释<sup>1</sup>】 本文载于1904年9月21日的《泰晤士报》。本文对原报道有删减。

【解释<sup>2</sup>】 贝思福(Lord Charles Beresford),英国海军将领,英国下议院议员。1898年9月至次年1月在中国进行了为期3个月的考察。次年,他出版了《瓜分清国》一书,疯狂叫嚷清国即将被瓜分。