

近代中国报刊与社会历史

特邀主持人 王天根

「主持人语」就目前的大众传媒格局而言,报刊仍在中国民众的政治生活中充当旗手的作用。大众重视报刊的政治功能并非与生俱来的,而是社会历史变迁不断塑造的结果。

报刊作为载体与其传播的社会信息之间的关系,与河床之于河水有相似之处。河床承载河水,奔腾不息的河水也在冲刷河床,某种程度上塑造着河床的深浅,甚至改变河道的走向。社会信息是大千世界历史变迁的表征,其本身亦处在新陈代谢之中,社会变迁中新的信息内容就要有相应的办报形式,以及与此相适应的报刊类型。

总体而言,目前的新闻史探索视野较窄。我们认为,探究近代媒介功能既要关注以报刊为核心的传媒本身,又要研究其与社会变迁之间的关系,尤其要关注政治转型中报人、报业与社会变革的关联。研究报刊既要探讨报业本身变迁的轨迹,也要分析其刊载的内容,通过报刊内容看社会舆论的重叠与交错,由此解读社会舆论的分歧及共性。不注意报刊舆论共性的关联,就很难看清其时社会舆论的焦点。

鉴往知来,安徽大学新闻传播学院与复旦大学信息与传播研究中心共建“中国报刊与社会历史研究所”,目的是在报刊与社会互动的框架中探讨中国报刊变迁的历史轨迹,并探究中国历史在报刊中如何呈现,侧重于新闻学与历史学的交叉研究。

本期专题发表的论文侧重历史学与新闻学的对话,试图在选题上有所突破。

朱从兵教授的论文涉及近代铁路筹建与报刊舆论的动员。19世纪50年代,统治阶级和被统治阶级都有建设铁路的意向;60年代,列强将建铁路作为很重要的事情来做,清政府内部则对筹建铁路颇有分歧,有三次讨论;70年代初创刊的《申报》为铁路筹建的可能性、合法性作了大量的思想动员与事实论证,这为李鸿章等后来兴办铁路奠定了学理基础。当然,《申报》的舆论动员和其时铁路作为国策的制定有怎样的关系,国策在多大程度上参考了报刊舆论的意见,这些问题还有进一步研究的空间,并且对当下社会生活有借鉴意义。

马陵合教授选择晚清这一特殊时期的公众舆论与外交的关系进行探索,重在分析报章舆论对国家外交的评论、舆论与国家外交的互动关系。其时,清政府为了消除日本和俄国对东北的独占,意欲引入另外一种制衡力量,进行均势外交。联美策略推行后引起社会舆论的高度关注,报刊对事件的评论很多,从而在一定程度上改变了传统秘密外交的格局,消除了外交的神秘感。舆论和外交之间应该是怎样一种互动关系,舆论能否改变外交决策?这些都值得深入探索。

报刊史探索仅对报刊的话语进行排列是不够的,更要关注报刊内容是以怎样的方式呈现的。拙作《晚清域外报刊与无政府主义学理的媒介镜像》认为,政治舆论是清末民初传媒史上重要的人文景观,由西方而来的社会进化论、互助论及无政府主义与国粹思想交叉迭起,相互激荡,构成其时报刊的主要内容。这反映了社会变革思潮此起彼伏。细究“天义派”、“新世纪派”创办的报刊,其政治主张涉及国家与社会关系的架构。国家是社会的一部分,是一种社会组织形式,不宜凌驾于社会之上。革命成功后,若官僚体制对社会个体进行过分的掠夺,则这种社会组织形式实在无存在的必要。这就是中国留日、留法学生办报刊宣传无政府主义的缘起。《天义》、《新世纪》将无政府主义理论引入中国,并进行本土化的解读,意在解决革命成功后的社会问题,只不过有太多的理想主义成分。一句话,域外报刊传播的无政府主义作为政治生活方式的呈现,大多意味着社会秩序重建的学理探索,背后涉及政治派系在舆论上的价值取向。

近代报刊既是鸦片战争后西学东渐的文化表现,也是近代中国寻求文化独立的必然结果;既是处在文化转型期的知识分子的话语表达途径,也是官府表达国家意识的新的传播媒介。近代报刊为林林总总的社会舆论的表达起了推波助澜的作用,反映了西潮东渐以及传统的民族政治的主体性特点,体现的是不同政治派系的利益角逐,也有西学启蒙与传统政治文化的自觉与理智力量。

《申报》与中国近代铁路建设事业起步的舆论动员

朱从兵

摘要:中国近代的铁路建设事业起步于1880年代,这是此前诸多历史条件相互作用的结果,舆论动员就是其中的重要方面。诞生于1870年代初的《申报》就为中国铁路建设事业的起步进行了舆论动员。在1870年代,《申报》舆论动员的形式包括对铁路问题的一般性新闻报道,开展铁路利弊问题的专题辩论,发表连续的铁路专题论说,结合时事评说铁路问题。而就舆论动员的内容来说,有对发生在中国的相关铁路活动的报道,有直接对铁路利益的宣传,还有对国外铁路建设动态的引介。《申报》的舆论动员,使人们对铁路建设事业起步的可能性、必要性和紧迫性都有了一定的认识,创设了铁路建设事业起步的舆论环境,为铁路建设事业的起步奠定了人们思想认识上的基础。

关键词:《申报》;近代;铁路建设;舆论动员

中图分类号:K257.9;K219.2952 **文献标识码:**A **文章编号:**1001-5019(2010)01-0097-11

作者简介:朱从兵,江苏如皋人,苏州大学社会学院教授,博士生导师(江苏苏州 215123)。

由于金士宣、宓汝成等老一辈学者的努力,中国铁路史研究具有良好的学术基础。关于中国近代铁路建设事业起步阶段的历史,金士宣的《中国铁路发展史》和宓汝成的《帝国主义与中国铁路》等著作已有扎实的研究,他们较多地注意到列强的要求对中国铁路建设事业起步的影响。朱泚和崔志海则对清政府的政局、政策演变与近代铁路建设事业起步的关系作了深入的探讨。^①但是,治铁路史的学者对于中国近代铁路建设事业起步的舆论动员的研究似嫌不足,拙著《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》虽然注意到了这个问题,但未作系统梳理。治报刊史的学者注意到重大政治事件的舆论动员或社会动员,对此问题的关注亦显不够。加强对此问题的研究,有助于我们深化对中国近代铁路建设事业起步的历史环境的认识,有重要的学术价值。

中国近代的铁路建设事业起步于1880年代。这里所谓的“起步”,既包括铁路的试办以

及延展,也包括铁路建设国策的确立。虽然在1880年代仍然很曲折,且较欧美晚了半个多世纪,但是,铁路建设事业的起步毕竟是晚清政府在中国现代化进程中迈出的重要一步,对中国近现代历史产生了深远的影响。中国近代铁路建设事业何以能够起步,起步为何如此艰难?这些问题都值得探讨。应该说,这不能仅仅从1880年代去探讨,因为1870年代诸多历史条件的相互作用已为1880年代铁路事业的起步奠定了基础。否则,我们就很难理解为什么1880年代一到来就有了铁路问题的争论和铁路试办的开始。这其中,就有舆论动员所起的作用,而《申报》则充当了当时舆论动员的主角。

《申报》的舆论动员实际上是配合当时列强谋求在中国建设铁路的活动而展开的。从1840年代末起,西方列强就企图在中国建筑铁路,但是,当时没有引起中国社会各阶层的注意。1850年代,来自中国社会统治阶级和被统

^① 朱泚:《甲午战争以前清政府的铁路政策》,《清史研究》1999年第2期,第71~78页;崔志海:《论清末铁路政策的演变》,《近代史研究》1993年第3期,第62~86页。

治阶级的思想家都有了建设铁路的意向。^①至1860年代,随着第二次鸦片战争的结束,西方列强加快了谋求在中国建设铁路的步伐,试图获得条约上的保证,清政府统治集团进行了三次关于铁路问题的讨论,对列强的要求作出了否定的回答,拒绝在中国从事铁路建设。因此,诞生于1870年代初的《申报》从一开始就关注中国铁路建设事业,希望中国的铁路建设能够尽快起步,为此进行了多方面的舆论动员。

一、铁路建设事业起步的可能性 ——报道列强在中国的铁路活动

为了让中国人能够切身感受铁路的利益,西方列强感觉到必须将铁路直接介绍到中国来,它们在中国举办铁路模型的摆演,谋划小铁路的建设。《申报》对这些活动都有报道,从这些报道可以看出,当时中国的统治阶级和被统治阶级对铁路的态度都有了变化。从统治阶级阵营来看,李鸿章等人对铁路的态度有了转变,而下层民众对铁路的态度从他们对吴淞铁路的反应来看,亦采欢迎的态度。这就昭示着,中国近代铁路建设事业的起步是有可能性的。

关于修建小铁路的谋划,始于1872年。这年5月左右,上海的外国商人“老保顺之东家、旗昌管理火船之东家、丰裕洋行、立德洋行、同小兴洋行内之东家兀非磷”等以“上海一隅来往行人日多一日”为由,共同商定集资12万两从美国购置设备,向工部局申请建筑一条小铁路,线路为:从小东门码头经过金利源海关,再由新北关门口经过苏州河对面一直到同和祥码头洞浦一带。他们连续在《申报》上登载招股告白三次,面向中外商贾募集资金。^②为了配合这次集股行动,刚刚创刊的《申报》在第二期即发表《议建铁路引》,进行铁路建设的宣传和

鼓动。该文通过分析,认为上海已经成为“货物□集、商贾辐辏之区”,这样的地方应该像西方的“名都大邑”一样建有铁路,以“出奇异、便工力”。该文赞颂洋商们的铁路建设计划为“西域之大观、中华所罕见”,赞扬铁路“可以多装人货,其法捷,其价廉,仍效驯马尔界之心”,而且“可避拔船风潮之虞,可免小车尘雨之污,既快且捷,直欲使一蹴而至,是则华人之获益良非浅鲜”。该文也清醒地认识到:“独中国于创建铁路一款,议之八九年,竟未见成功。有心世事者,徒深浩叹。”因此,对这次铁路筹建能否成功,该文的作者还是有忧虑的,一是担心“英、法两工部局谓此举有碍事理”,二是担心在上海的“恃撑拔船、推小车以取衣食之资”的“四方游食之小民”因铁路失业。对于前者,作者建议此后“集其事者”要“审思而详察”;对于后者,作者则建议为父母者要让子女“各执一技以谋生,不独士农工商为然也”。^③尽管做了如上的宣传工作,但集股还是不顺,后由于集股无成,此议遂寝。

关于举办铁路模型的摆演,最早的也是在1872年。这年9月,英国商人在天津试行火车,“观者甚多”。李鸿章和其他地方官都前往观看和试坐。经过试行,李鸿章认为:“此火车之来中国,可谓创观,其制作亦可谓精美之至。”并为试行的火车命名“利用”号。^④对这次摆演,《申报》进行了报道。李鸿章对铁路的态度似乎使人受到了鼓舞,有了这次成功的摆演,一家名叫兰逊—瑞碧公司的工程公司在英国财界显要的支持和曼彻斯特市商会的赞助下,还想直接对清朝的最高统治者同治皇帝进行同样的活动,期望清政府更快地作出修建铁路的决定。当时的《申报》发表专论,透露英国商人们的动机:

① 朱从兵:《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》,北京:群言出版社,2006年,第30~33页。关于太平天国对铁路的态度,一般论者均以《资政新篇》来说明。其实,在太平天国前期,有些领导人就表现出对铁路等现代工业文明的兴趣。1853年4月,当英国费士邦舰长(Captain Fishbourne)乘何默士(Hermes)舰到镇江参观时,受到太平军领袖们(指罗大纲和吴汝孝等人)的友善欢迎,他们称他为兄弟,并告诉他说:将来外国人可以随便用汽船、铁路、电线及其他西洋机器而无碍。他们对他讲:“我们将要同您们一样。咱们同拜一位上帝,而且共同生活如弟兄。”(晏玛太:《太平军纪事》,中国史学会主编《太平天国》第6册,上海:上海人民出版社、上海书店出版社,2000年,第925页)

② 《造铁路告白》,《申报》,大清同治壬申三月二十五日,上海书店影印本第1册,1983年,第7、11、15页。

③ 《议建铁路引》,《申报》,大清同治壬申三月二十五日,上海书店影印本第1册,第5~6页。

④ 《天津试行土路火车》,《申报》,大清同治壬申八月念八日,上海书店影印本第1册,第518页。

若以火车铁路全具进献，请小试之，试之之后，显见其有益之处，中国因此遂大用之，亦未可必也。倘后竟能大用，因此致富，吾等诸国与之交接通商，亦必更有利矣。^①

至1873年，美国驻上海副领事布拉特福在美国驻上海领事、驻华公使和美国国务院的支持下，凑银15万两组织起吴淞公司，准备建筑上海至吴淞的复线铁路。他旋又转让给英商怡和洋行，并由后者组织一家英美合资而以英商为主的公司，取了一个含糊名称叫“吴淞道路公司”。当时拟定的铁路线是：“由英租界河南路隔河对面而起，直北至西人炼枪之处，复向东北九里至刚安村，即在刚安村建桥以过，过河东折而北，则为西国酒店，由酒店直东至吴淞河边，沿河至吴淞为止。”当时，英国驻上海领事麦华陀以建筑“一条寻常马路”为名向上海地方当局提出购买上海、吴淞间地皮的要求。铁路器材从海外运到上海后，麦华陀又致函苏淞太道，闪烁其词地说是运来了“供车路之用”的铁器等件。但是，由于资金不足等原因，铁路工程从1874年上半年度起一度停工。尽管英、美商人玩弄偷梁换柱的手法，但在他们开始组织公司的时候，《申报》于1873年5月6日就明确地以《上海至吴淞将造火轮车铁路》为题进行了报道，认为此事理应引起上海地方官吏的注意。当时的报道还说：“今官宪之准行诸上海者，不知其果以为可行而准之耶？抑尚有疑而未定耶？”^②

一年之后，所谓的“寻常马路”又有了新的进展。1876年1月，吴淞道路公司在完成路基工程后，开始了路面铺轨工程，进展顺利，2月14日，已铺轨四分之三，即由“引导”号机车牵引试行料车。这是在中国土地上第一次行驶火车。早在铁路开始铺轨之时，上海道冯■光就照会麦华陀，以“民称不便”为由，要求英商停工。麦华陀等“悍然不顾，仍照常开工”。实际上，所谓的“民称不便”之说，是不能成立的。

据《申报》报道，当时“西人雇佣民夫，民甚踊跃，且行走火车之时，观者又皆欢欣鼓舞”。虽然每日只有装拉石子的数辆料车来往数次，但是，每日往观者不下数千人，“大有众蝶觅香，群蚁逐■之势”。^③3月23日，《申报》发表《论铁路事》一文，认为路事屡列报端而路工仍被阻的原因在于“中官则自欺，西人则欺人”。为什么这样说呢？该文分析说：

西商之买地者，数年买成一地，则观察即印一契，何致如此买地而观察毫不觉察，不一询问为何如此买法，恐难免不无自欺之处。但本馆前亦曾闻一事，买成一地，会审衙门中西官曾往会勘，陈司马已见本报深疑系造铁路，询之西官，西官当以只造马路为词，是西官亦难免欺人之咎矣。自欺欺人，为时已久，延至今日，始行合盘托出，晚矣。

同一天的《申报》另载一《铁路续闻》的消息，则说路工被阻是由于“上宪（指沈葆楨）有批飭禀报迟延之意”。^④“自欺欺人”之说诚有道理，但如果南洋大臣沈葆楨本着积极的态度，有足够的勇气、卓越的见识和开闢的胸襟，此事可以朝着良好的方向发展，使中国近代的铁路建设事业得以较早地启动起来。

沈葆楨去世时，《申报》又发表了《西报论故督》一文，对沈葆楨拆毁铁路的原因提供了一种说法：

制军前在台湾时，人传其语，谓此海岛固可战可守，惜无通达之路，是应知铁路之用之可贵矣。乃一任江督，即将上海至吴淞之火车路连根拔去，况此火车从英将来之时，已定其名曰“总督”，既至中国，又以华字加于其上，此其媚中国者，至矣。而中官不察，遽命挖去。或谓制军不肯舍其旧而新是谋，殊有老成识见。然西人抑又闻舆论，谓此路买回之时，系直隶总督在燕台擅自成交，不先咨会，似有轻慢南洋之意，

① 《英人议献火车铁路论》，《申报》，大清同治癸酉七月初八日，上海书店影印本第3册，第209页。

② 《上海至吴淞将造火轮车铁路》，《申报》，大清同治癸酉四月初十日，上海书店影印本第2册，第405页。

③ 《观火车铁路纪略》，《申报》，大清光緒丙子三月十四日，上海书店影印本第8册，第317页。

④ 《铁路续闻》，《申报》，大清光緒丙子二月念八日，上海书店影印本第8册，第261页。

所以决计拆去。此西人之不解者,又一也。

这里的说法大概是李鸿章所言沈氏“偏愎”、该文所言沈氏“器小”的注脚吧。^①也就是说,在沈葆楨看来,铁路可在台地建,而不可在内陆建,而在李鸿章看来,此属“偏愎”之见。至于李鸿章在烟台就吴淞铁路问题与英方达成协议时有无轻慢沈葆楨之意,我们无从悬揣。但李鸿章与他是有过沟通的,并解释了自己介入此事的原委和苦衷。^②1877年10月26日,《申报》发表的《论铁路火车事》对此则是另一种看法,作者借从台湾回来的友人之口指出:

南洋大臣沈公固倡议造铁路者也,是应深知铁路之有益也,岂铁路能有益于台湾,又反致无益于吴淞乎?且沈公当亦深知此项铁路之不能合用于台湾也,若欲用之于鸡笼等地以运煤,则嫌其太长,又嫌其重出。若竟用之于内地以运各物至船,则商民无不大得便宜,惟嫌其太短,虽再加百倍,亦合用也。故余谓火车之停,断非南洋大臣之意也。^③

这种看法,固是为沈辩护,但有强为代言之意,因此,算不得高明。也有人对沈葆楨拆毁铁路表示理解。《申报》于1877年9月18日发表《论吴淞铁路》一文,阐述了铁路对于载运货物、救灾和军事的积极作用,对中国将要拆毁铁路表示了宽容的态度,其重要的理由有二:一是,“英国创造铁路之时,亦均费尽大力,英人于此等事深信新奇,而初作之时,尚复许者半,而阻者半,何况刻下华人于西人所行诸事无不极力而肆诋,深恶而痛绝乎?”二是,“今若此路不拆,恐英人援此以为例,他日又在他处再造一路,又须与之购买,是中国本欲兴此铁路,因此反多一周折也。此圣人所以有欲速则不达之言也”。最重要的是:“铁路本属至美之事,而英人必欲强中国为之,而中国不愿为人所强,乃反

变为至难之事矣。”^④这里的分析充满了智慧,体现了作者的长远眼光和辩证思维,作者将沈葆楨拆铁路的现象放在新生事物成长的曲折性和艰巨性中去考察,仍然看到了中国铁路建设事业起步的可能性。

二、铁路建设事业起步的必要性 ——通过多种形式宣传铁路的利益

尽管铁路建设事业的起步存在可能性,但是,从可能到现实,还有很多的阻力,也有许多问题需要解决,这就必须加强对铁路建设的必要性的论证和宣传,《申报》在这方面采用多种形式进行了努力。

1872年11月28日,《申报》发表《论内地收购设火轮车路》一文,陈述铁路的“四利”:

诚使各路通行,则州县省驿站之费,而文报无阻,其利一也;差使免供应之烦,而威福难作,其利二也;转运减车牛之扰,而粮餉无缺,其利三也;官事无稽滞之虞,而顷刻立办,其利四也。有关系于国家之政者,诚非浅鲜。

但对中国应否立即兴办铁路,这篇文章还是采取了谨慎的态度:

惟是国家大事不可率尔举行也,閭閻大利亦不可骤为变易也。斯民可与图成,难与谋始。是在创议者之不避谤毁,不辞艰难,以成此大利益之事也。惟必须确实采访察看,真知有利而无害,有益而无损,方可举行。否则,无以服众论,即无以持独见也。兹闻已拟定购造铁路以为样式,如实有裨益于国家之政,愈助夫贸易之道,则从此可仿而行之。^⑤

这样的观点与当时英国确立的“等待”策略是一致的。1873年的《申报》专论《英人议献

① 《西报论故督》,《申报》,大清光绪己卯十一月廿一日,上海书店影印本第16册,第5页。

② 朱从兵:《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》,第100页。1881年1月22日,《申报》发表的《论铁路筹款之难》一文又评论说:“论者谓沈文肃公意见太拘,以冯道擅允洋人之请,致使有用之材尽归无用,而二十万白金凭空抛却,甚属可惜。”(上海书店影印本《申报》第18册,第85页)这里的所谓“意见太拘”,与李鸿章所说的“偏愎”相似。

③ 《论铁路火车事》,《申报》,大清光绪丁丑九月二十日,上海书店影印本第11册,第405页。

④ 《论吴淞铁路》,《申报》,大清光绪丁丑八月十二日,上海书店影印本第11册,第273页。

⑤ 《论内地收购设火轮车路》,《申报》,大清同治壬申十月廿八日,上海书店影印本第1册,第721页。

火车铁路论》中商人们提出的堂皇理由就说：

英国近年兴旺富盛，多由火轮车所致，天下远近诸国通悉此事，是以逐一而效法也。惜乎中国为世间一大国，人民户口与欧洲合国同多，而于火车之利，中国尚未能知与行也。

该报对此解释说：

英人之意不过欲中国造成火车铁路，可便于商，可裕于国，中国若果富足，彼之通商贸易亦可大获利市。彼于法、美诸国土地均非广大，尚且如此，何况中国富有疆域，名冠寰区者哉？^①

1874年是《申报》大力宣传铁路利益的一年。2月26日，该报发表《吴淞口建造火车铁路以达上谕论》，指出：

泰西诸国火轮舟车创设有历年所，分道而驰，并行不背。凡于世人事，无不称便，尤为便于商旅，盖货物之流通更速，贸易之来往较易，故银钱之利息愈厚矣。^②

7月15日，该报又载《火轮车为福国之举》一文，以铁路对美国西部开发的作用为例分析其“有益于国”的功能，要求中国试行。^③7月20日，刊登《论机器》的专论，开头即说明要让中国的“在上有权之人”亲见铁路利益的必要性，认为只有这样，铁路的利益才能像轮船那样，为华人所信，并进而“购用之”、“制造之”。^④接着，由于传闻上海吴淞将开铁路，《申报》与中国人办的倾向保守的《汇报》展开了一场铁路利弊的大论战。

8月26日，《申报》刊载《火轮车路辩》，对《汇报》所提出的关于铁路四大弊进行辩驳，认为：“《汇报》所言，仅取其小，而概不知其大。”关于所谓的“失事”，《申报》辩称：“西人亦经用心将所搭马车及乘船楫受伤者与搭火车受伤者互相考较，而火车受伤者实少七倍。此事系国家考究入册，有凭可据。”关于所谓的行人“难于趋避”，《申报》介绍了铁路与普通道路的关系

系有三种情况：一是“在旷野无人居宅之处”，铁路两旁“尚无栅栏以藩篱”；二是在“有人迹之地”，铁路“必护以栅栏而不准入”；三是“遇有横出路径”，则视路基高低，“或以桥跨之，或以桥穿其下”，或于两旁设门，“派人管守”。关于所谓的“货有凑至太捷之虞”，《申报》反诘说：“然则国内转输载运，其被阻且慢者，乃为国之利乎？”并指出铁路运输较之传统的帆船运输“究更为有常”。关于所谓的船业“将有百万人失业”，《申报》的反驳是有说服力的：“此事尚有两端之论，若造火车路必用多人，失此业者可就彼佣，故境有火车路一大带造成后，而所经各处之贸易顿然广大数倍，昔之就业于大路之人皆可行业于火车各分路，其势实无失业之患也。”关于外国人在中国建筑铁路应先呈禀朝廷，《申报》则认为，按西国之例，“今吴淞一带，经西人全行购买停妥，且所过各径路亦兼买就，其地已为私地，于私地之上设举各事，似不必禀于国家也”。以上诸方面，还只是铁路利之“小者”，其“大者”为铁路对国家“颁政、遣使、调兵、转饷之利”。《申报》揭示了铁路在当时综合国力中的核心地位，指出：“故吾尝言，此国之内若有火车，彼国则无，则彼实不能与此相埒，火车之利有如此之大也。”并说：“《汇报》设欲为中国实讲火车之害以利之，吾乃曰：类此之论，若能取信于人，实所以致害中国了。”应该说，这样的看法是相当尖锐了。^⑤

《汇报》发表长篇文章抓住两点反驳《申报》，一是担心外国人将在中国“遍国以擅行自办”，二是认为因火车“失事”，西人“常视火车为危机”。对此，《申报》于9月12日登载《复揭火车利弊》一文予以回击。对于第一点，《申报》认为，英人在吴淞一带购地筑路系遵照“和约续条”允许西人在通商口岸购买若干地基的规定，至于“通商各口以若干远近为限”，估计以60里为率是没有问题的。对于第二点，《申报》引用了英国官方公布的1873年铁路载客量

① 《英人议献火车铁路论》，《申报》，大清同治癸酉七月初八日，上海书店影印本第3册，第209页。

② 《吴淞口建造火车铁路以达上谕论》，《申报》，大清甲戌正月初十日，上海书店影印本第4册，第169页。

③ 《火轮车为福国之举》，《申报》，大清同治甲戌六月初二日，上海书店影印本第5册，第49页。

④ 《论机器》，《申报》，大清同治甲戌六月初七日，上海书店影印本第5册，第65页。

⑤ 《火轮车路辩》，《申报》，大清同治甲戌七月十五日，上海书店影印本第5册，第193页。