

和伤亡率的统计数据,指出:客人若肯遵循常制,按每日每人而算,1128万天内仅死1人,而以年算之,则37600年才死1人。这样的事故死亡率较之搭航船、火船、小船等是小而又小。正因为这样,在1873年,英国铁路客运量才达到450余兆人。这篇文章的最后还推测了铁路客货运所产生的巨大受益达5770万镑,以说明铁路的利益。^①

但是,对于第一点的忧虑并不仅限于《汇报》,据闻当时的上海道沈秉成在查问其事以期阻止。在这种情况下,11月11日,《申报》又刊登《上海至吴淞筑火车路未议》一文,对此问题再行申述:

特凡各通商口岸四卫之数十里内,有条约专例,准西人任意购买地基,起造房屋,今任其越格在卫内筑路,亦援建屋之例耳,有何不可?不许其在内地开路,必先不许其内地买地,倘仍照条约,即不能禁西人之买地,又何地禁西人之不筑路耶?

这篇文章以“火轮车路为世人第一要事”为由,并不讳言西人欲将铁路遍及中国内地为“久蓄于胸怀”的愿望,并阐明了吴淞铁路筑成后的三点好处在于:沿线地皮涨价、便于沪人至吴淞港外眺望游览、使中国四海之人亲见而共信其利益。对这种不费中国一钱而为中国日后建筑铁路“先立一式样”的行为没有人表示支持,感到“实不可解”。^②

尽管如此,《申报》并不失去信心,从李鸿章的身上看到了中国建筑铁路的希望。12月12日又发表《论世务》一文,以评李鸿章作为“救时宰相”为切入点,以问答的形式阐述了中国建筑铁路的必要性、艰巨性和必然性。关于必要性,该文指明了铁路和电线对于国家富强的意义,指出:“虽然此二事者,实为裕国便民之要务,不欲富强则已,苟欲富强,此二事者,必须先事举行,不能偏废也。”国家的强大体现在开发和保卫边疆的能力和实力上,因此,该文就铁路对开发边疆和保卫边疆的战略重要性进行了深入的分析,告诉人们,铁路建设对于

边疆地区的人口增长、土地开垦和礼义教化等将发生一系列的影响,将使“荒野沙漠之外不啻如腹内各省”,如此则能保边疆太平。关于艰巨性,该文主要是从中国人心风气方面立论的,指出:

开创甚难,费用亦大,且事属新奇,骇人闻见,未免有难于下手,艰于使人之处。前《汇报》所论中国难用铁路情形实属见到之言,故吾谓此二事既成之后,无不称其利益;未设之行,无不欲为阻止,非徒李伯相一人不能举办,即令中国数十年内亦难望其有成。

关于必然性,该文从两个方面立论,一是基于事物发展的辩证法从艰巨性看到了必然性,认为“天下事往往拒之愈久,而迎之愈骤;行之弥难,而成之弥易,有不期然而然者矣”。二是从当时中国已经开始开办炼铁诸矿等学习西法的实际进程推论而来的,指出:

煤铁之利一经广大,则诸務必举,而二事亦必行,特目下尚非其时耳。于何见之?于呢羽、轮船诸物见之。昔年中国前辈谓呢羽、洋布为外国之物,不甚穿着,今则不服用呢羽、洋布者鲜矣。昔年谓浮海为险事,自有轮船之后,其不欲浮海者亦鲜矣。何也?皆取其便易也。铁路、电线二事,特未创行耳,倘有一省创行,则世人皆知其便利,亦必效行矣。^③

应该说,这篇专论的认识水平还是相当高的。

在吴淞铁路交涉陷入僵局之际,《申报》于1876年6月9日刊载了一篇西方人写的《劝中国建火轮车路说》,以汕头1871~1873年大米进口量和进出的华人数、印度救灾的实例说明铁路对于赈灾救饥的重要性,然后以运河的开凿为例来反驳修建铁路会“伤害风水地脉”的观点,并指出:“与其有修补运河之巨费,何不修理火车之道路?”最后总结说:

火轮车的好处,在百姓饥荒之时,能够

① 《复揭火车利弊》,《申报》,大清同治甲戌八月初二日,上海书店影印本第5册,第255页。

② 《上海至吴淞筑火车路未议》,《申报》,大清同治甲戌十月初三日,上海书店影印本第5册,第459页。

③ 《论世务》,《申报》,大清同治甲戌十一月初四日,上海书店影印本第5册,第567页。

搬运粮米予百姓食用;商贾人往来贩卖货物也能够运货物予买卖人挣钱;用军出师更能够调兵快到对敌之所,中国或迤西边界不靖,可以调拨迤南、迤北、迤东三路极远之官兵,坐火轮车由新开车路迅速前往,或迤北亦然。若果海洋而不宁,又可以将南、西、北三路者调往。如此理办,上于国家有益,下于黎民有裨,上下均得实惠矣。^①

当时社会上有一种传闻说,吴淞铁路购回后,不但继续自办,而且还有续建上海至苏州铁路的计划。《申报》于11月8日刊载《论用铁路火车宜先自南北通衢始》对这个计划表示反对,主张修建王家营至北京的线路,从运价、就业问题和经费等几个方面论证了其可行性。^②12月18日,又载《咏火轮车》诗,其一云:“轮随铁路与周旋,飞往吴淞客亦仙,他省不知机器巧,艳传陆地可行船。”^③

1876年以后,《申报》结合时事阐发建筑铁路的必要性。1877年10月26日,《申报》发表《论铁路火车事》。该文再三慨叹吴淞铁路停车给往返沪淞的人们所带来的不便,由于当时传说吴淞铁路拆毁后将运往台湾修建铁路,作者借从台湾回来的友人之口对铁路开发台湾资源特别是木材的意义进行了分析,指出:

以吾目中所见,台湾土产之轻小者,尚能以人力运出,若重大之货物如美材等者人力不能逮,俾尽作柴薪,未免可惜。而各省制作各局反用重资向外洋购用,未免失算。中国向日本所买之木料,台湾皆有,日本能取之以致富,台湾则弃之以薪,可见材木亦有幸不幸耳。若能大兴铁路,则废弃之材皆为有用之材矣。生番见此情形,亦当兴求富之念,必乐转运各物与众人贸易,相习既久,归附亦更易矣。^④

10月27日,该报发表《又论铁路火车》,借

从各西国和东洋回来的友人之口阐明了开发矿产和建造铁路对于欧洲各国富强的重要性,指出:

余前游各西国与东洋回,深见各国之致富,首则在于开各矿,次则在于造铁路,故各国均能蒸蒸日上焉。是以欧罗巴一洲之地,其国中能有此二事者,则盛;若无此二事者,则衰,均已明效大验矣。

这位友人建议将拆毁的吴淞铁路移建于从通州至北京铁路,如此则便于漕运问题的解决,更重要的是,此路可以让清政府最高统治者“亲见铁路之制”,认识和了解铁路的利弊,从而有利于铁路建设事业的启动和推广,因为轮船在中国的制造和使用就经历了这样一个过程。这位友人还说明了这样一个道理:只要惯于保护和利用铁路,铁路在军事上也是无害有益的,普法战争、日本平叛和俄土战争都证明了这一点,因此,他得出结论说:“由此观之,国家岂但有铁路则盛,无铁路则衰乎?中国何必固执也。”^⑤

10月29日,《申报》又发表《再论铁路火车》,对铁路在军事上、赈灾和商品流通方面的作用予以阐发。在军事上,作者以来自海上的西方列强为假想敌,认为建设铁路有利于中国的防守,“仍我之利,非彼之利”;在赈灾问题上,作者以印度救灾的情况证明铁路是有益于拯救灾民的,可以避免人相食的惨剧,由于山西正发生饥荒,因此,作者以从天津运粮至山西为例,从运输的速度和成本两方面分析了铁路在赈灾上的优势;在商品流通方面,作者提到桂米运粤的历史及在当时遇到的困难,指出如能在两广间建造铁路,“米商既不畏滩河之险,又可无留阻之忧”。^⑥

1877~1878年,北方各省发生了史无前例的大饥荒,《申报》乘此时机宣传铁路对于赈灾的重要性。1878年7月9日,该报登载《论转

① 《劝中国建火轮车路说》,《申报》,大清光绪丙子五月十八日,上海书店影印本第8册,第530页。

② 《论用铁路火车宜先自南北通衢始》,《申报》,大清光绪丙子九月念三日,上海书店影印本第9册,第445页。

③ 《咏火轮车》,《申报》,大清光绪丙子十一月初三日,上海书店影印本第9册,第581页。

④ 《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。

⑤ 《又论铁路火车》,《申报》,大清光绪丁丑九月念一日,上海书店影印本第11册,第409页。

⑥ 《再论铁路火车》,《申报》,大清光绪丁丑九月念三日,上海书店影印本第11册,第413页。

运莫善于筑火车马路》一文,从赈灾粮的运输情况来分析建设铁路的意义:

今晋豫之灾至于如此,有银无米又若是情形,为民之上膺国家之任,自宜统从前、现在之利弊而熟筹之,务使有至简且易之法,可以通粮食之来源者,则莫如于内地陆路总要之处筑铁路一条,而于各州县分设小路,所费虽巨,而其法究系一劳永逸,且上下均有所利,固不若开浚运河之费事而又无益也。且筑路一事,苟能行之,则海中有轮船,而内地有火车,岂非甚便哉?况铁路、马路均筑于北方,推车度日之人仍不至减其谋食之利也。通盘筹划,实惟此事为方今第一之要务。

接着,该文分析了铁路是否资敌和夺民生计、铁路建设如何筹款等问题。关于是否资敌的问题,该文指出:

余谓此言直竖孺之谈耳。夫欧洲各国欲至内地,必由海道,苟有齟齬,则海禁必先严密,而所设铁路之处,又何难以千人守之,使其断绝哉?假令虑俄人于北方满蒙部落之外壤地相连,有所窥伺,则我于山左右陕豫内地设立此路,势必不至边城,彼又何能长驱直入哉?使外国之兵可以近我铁路,驾车直入,则天下已不可为矣。尚复容我顾虑哉?

关于是否夺民生计,该文说:“铁路虽成,水路乘舟者仍不少减,且铁路旁通原有马路,推车者仍有生意,而传信递文之辈亦不过时日快捷,而仍不能不用此辈也。”关于经费问题,该文指出:“殊不知中国工多费大之事,除运河而外,尚不知有几端?”对于铁路建设启动迟缓的原因,该文总结说:“总之,畏难,一也;泥古,二也;不敢排众论而申独断,三也。”^①

1879年1月7日,《申报》又载《论中国不可不建轮车铁路》一文,论述了铁路对于赈灾的意义以及铁路建设的若干重要问题。关于铁路对赈灾的作用,文章指出:

试观同治十年十一年间,闽粤两省水旱不均,禾稼歉收,幸在沿海得以江苏、安

徽之米由洋船运来接济,若如光绪二三年间山东、直隶、河南、山西皆有旱灾,谋赈济者苦于鞭长莫及,以致遭饥荒而殒命者数十万人。设使早筑火轮铁路,何至若此?他如湖南、陕西、甘肃、四川,皆非水路可通,一逢歉岁,即使邻省丰收,骡马车辆可以转运,而道途既迂,运费太重,迁延日久,饥民嗷嗷,其不致以生乱者,鲜矣。书曰:民惟邦本,本固邦宁。百姓不得足食安居,国家焉能久享升平哉?

铁路的作用还在于军事:

此不但利商贾,运货物,转输粮食,拯救饥荒,而于用兵之际,其用尤大,不捷而速,军行若神,使敌国几疑兵卒从天而下,如遇一方有事,则三方之兵可以咸集,轮车之利,不其溥哉?

关于铁路是否有伤风水的问题,该文以运河的开凿为例进行反驳说:

独不观运河之始辟乎?当其初开之时,凡坟墓之有碍河路者,未尝不移之他所,而中国人从未闻议其坏风水,伤地脉也。移骨迁冢,亦未闻有鬼神作祟也。知此则虚诞之词可以一扫而空之,运河既开,其利不小。

关于铁路建设的资金筹集问题,该文提出了两种办法:

惟是创始者难为功,鸠资集众非可徒托之空谈,国家于此时兴大役,拔巨款,一时亦难以筹措,则莫如仿照招商局成法办理,招人充股。或仿泰西事例,与商民借款行息。

并说:

近来蒿目时艰,关心大局者,辄虑中外贸易银流外洋,指为一大漏卮,因是银价日昂,民生日蹙。今若以兴筑铁路之役,借贷于外国商民,路成则西商无不道出其间,而所贷之债自可递年渐偿。

关于铁路是否夺民生计,该文的分析不同于前文:

殊不知,若作铁路,首先需人平犖,确

^① 《论转运莫善于筑火车马路》,《申报》,大清光绪戊寅五月念九日,上海书店影印本第12册,第593页。

填沟坎,供畚■,趋工作,安置穷民无算;既成之后,管理、修葺、运煤、辇物,事事皆需人而为之。

关于铁路建设的人才问题,该文认为:

惟为非常之事,必得非常之人,必也。任用得人,始可济事。盖才不限于一隅,人限于一国,楚材晋用,自古为然,苟有才者,无论中外皆可录用,无拘于资格,无泥于声望,出重聘以邀之,擢美官以任之,收指臂之助,而尽群策群力之用,则中国之兴可以翹足俟也。^①

确认铁路的利益,理性地对待铁路的弊端,才能深切地体认铁路建设的必要性。这其中不只是对具体利益的阐发,更有上升到国家富强高度的警示。我们从上面的内容也不难看出,在1880年代三次铁路问题争论中提出的基本问题,《申报》的一系列专论都已涉及,为李鸿章等人应对反对者的意见提供了思想养料。从这个意义上说,《申报》为中国铁路建设事业起步所做的舆论动员功不可没。

三、铁路建设事业起步的紧迫性 ——报道列强修建通达中国边疆 地区的铁路计划

在1870年代,中国近代铁路建设事业的起步,不仅存在着可能性和必要性,而且还有着相当的紧迫性。当时,西方列强铁路建设的技术已经达到相当高的水平,及至1874年,19世纪中期经济征服者最突出的成就——梅格斯的“秘鲁中央铁路已经慢慢地行驶在1.84万英尺的高山上。当火车在山巅中出没,在岩洞中穿行时,遂使早期英国铁路的一般行程相形见绌”。^②当时已有了建设穿过英吉利海峡的海底铁路的设想,1874年11月16日的《申报》就以《铁路过海》为题予以及时报道说:英、法两国“又议定在海底通一洞路以便火车可径达两

岸也。此举若成,将为天下第一奇异工程矣。所用之费亦大约不下千万银数焉。按此事曾久已谋及,然议论至今,始行定局矣。闻其法则以大铁管铺设于海底云”。^③在铁路建设技术飞速发展的背景下,建设跨越崇山峻岭、飞渡江河湖海的跨国铁路就不在话下,因此,西方列强有了一系列从中国周边国家建设铁路通达中国的计划,中国边疆地区的国防安全和中国铁路建设的主权受到威胁,《申报》在这方面做了不少的揭示和提醒,对以天朝上国自居的清政府来说,应该有一种紧迫感。由此看来,中国要不要建设铁路,就成了一个具有相当紧迫感的时代性问题。

值得注意的是英国的计划。从1850年代末期开始,英国就一直有人在致力于谋划修建自缅甸至云南的铁路,^④至1870年仍然没有停止。1873年9月29日,《申报》刊载了题为《论英国拟由印度、西藏造铁路以通云南事》的报道,称:

咸丰年间,回民作乱于滇,苗民作乱于黔,云南与内地不能往来者十有数年。然各省锤箔之锡,非云南点铜不能合用,故锡商均由粤东浮海至印度,复从印度遵陆,由西藏至云南边境,鬻得点铜之锡,仍由原路以达粤东,较之由粤东绕道广西以至云南更为便捷。闻如兴办锡者,亦十有余年,现今贩运点铜各商不谓为滇锡,反谓为洋锡也。后因此路一通,而英商亦曾经此行走,遂请于英之朝廷,拟由印度经西藏至云南界,制设火车铁路九百里,以便诸商往来云南贸易。

该报道认为此路建成缩短了英国与云南的交通距离,使英国“于通商各海口之外,又益一通商陆口”。为了让中国人能够接受这样的计划,该报道还指出,此路建成“未始非滇人之一大利”,并预言“英人既通云南之后,亦必通四

① 《论中国不可不建轮车铁路》,《申报》,大清光绪戊寅十二月十五日,上海书店影印本第14册,第22页。

② 艾瑞克·霍布斯鲍姆:《资本的年代:1848—1875》,南京:江苏人民出版社,1999年,第65~66页。

③ 《铁路过海》,《申报》,大清同治甲戌十月初八日,上海书店影印本第5册,第475页。由于此工程耗资巨大,一直未能正式动工,所以,张荫桓1889年9月1日的日记还说:“英、法海底铁路议而未成,中国之谈铁路者已洒洒千言,记其行度,夸其制作,以自矜博洽矣。年来中国取则西法,十擲未必得隍;而假西法以愚中国者,又类市人骇虎。”(《洋务运动》(八),第285页)

④ 宓汝成:《帝国主义与中国铁路(1847—1949)》,北京:经济管理出版社,2007年,第20~21页。

川”,而从如此的“神仙缩地之术”亦可“愈以见泰西诸国之获利,火轮车船之可贵也”,最后还提出了“华人曷不效而行之”的要求。^①多年之后,《申报》又提到这个计划,1879年6月18日,刊载《西南边境大势论》说:

前数年英人欲由印度入缅甸通道云南,遂有马嘉理之案,齟齬两载,几至兵争。其通道初意原欲开筑铁路以建陆路马头,而中国婉言辞之,英人亦以野人戕其官员,虑此后不免他祸,遂即罢议,而英人之心卒未尝忘也。

并指出:

所患者,英既有缅甸,由印度而东直抵云南,不啻与中华接壤,假令甸关之外,缅甸之中,建筑铁路,我亦无从过问,而后此借以通商,则取其载运之便;即借以征兵,亦资其调遣之速,我固能保交涉事件无更甚于马嘉理之案,驻华公使无不如威妥玛之贤乎?^②

德国人的计划可谓宏大。德国地质学家和地理学家李希霍芬于1868~1872年间在中国作了7次旅行,跑遍了中国当时的13个行省。他在1870年的日记中写到,胶州湾交通方便,有广阔的发展余地。从胶州湾修一铁路经过煤区,通过济南铁路分支,一条通往北京,一条通往河南和山西,这样可以开发河南北部和山西南部的重要煤田和铁矿。1874年,他又在地理学会报告中提出,修建从西安经哈密到伊犁的铁路,与从鹿特丹至天津的欧亚铁路相连。^③这样的构想,在当时的《申报》中有及时报道。1874年7月10日,《申报》载《欧洲人议开火车路》的消息提及此事并加以评析说:

中国前有日耳曼著名之博士名里士多文者,遍历中国各直省,考察地势。今博士于欧罗巴洲颁刊袖珍书一册,将开筑火车路以及中国与欧罗巴两境相连之事,详为论列。据云美国人近将太平滨海之金山郡

与亚兰的海滨之各郡欲以火车路相连,此举诚为当世之急务也。然所借接连之人,不过四五千万而已。今若于亚西亚洲作火车路,则将欧罗巴三百兆人与中国三百兆人皆相助为理,其功则必倍蓰矣。顾欧洲人论及此事,亦明知非中国所能准行,亦必不能假道于中地也。^④

沙俄的野心也不小,最为时人所忌,当时的《申报》也有揭露。1874年12月28日,该报刊登题为《俄国将开火车路以达中国边界》的报道,宣称“现在俄罗斯朝廷议拟筑开火轮车路一条以直达中国属下之地界”,只是该报道未获悉“其径取何路”,但特别提醒中国说:“按俄罗斯之此举也,或谓其因欲便运两国往来货物耳,然其内或另有大谋欤?抑或国家之大谋为首,而通便货物次之耶?吾华人闻此信息而未免茫然,必生隐虑矣。”^⑤1879年1月10日,该报发表《论俄人专意铁路,中国不可不备》的专论,透露了当时俄国的铁路建设动态,揭露了俄国专意于铁路建设的目的。关于铁路建设动态,该文提供的重要信息是:

俄国巨官尝论铁路之兴,以今日而观,必自窝瓦河旁萨拉特夫以达乌拉河口,又近里海之孤厘掖乎以至于机洼布哈拉、杉木干、搭士干、库尔干、喀什噶尔,若此则调遣师旅,转输餉糈,最为迅直。

其总的趋势是:在俄土战争的刺激下,“俄国近年专注意于铁路,自西而东渐造渐远”。俄国进行铁路建设的目的是:

按轮车铁路,各国皆有,均系首重便商,次则利国。惟俄则与众不同,凡欲修建铁路,国家必派武员查勘合宜,方许筑造,否则不可。揣其用意所在,专为调兵运粮计,是则俄之所重者,盖在此而不在彼也。因此,该文作者忧心忡忡地指出:

俄国铁路若达中国西北境,中国必当预为筹备,如其不然,一旦兵衅或开,必受

① 《论英国拟由印度、西藏造铁路以通云南事》,《申报》,大清同治癸酉八月初八日,上海书店影印本第3册,第309页。

② 《西南边境大势论》,《申报》,大清光绪己卯四月念九日,上海书店影印本第14册,第607页。

③ 罗文俊、石峻晨编著:《帝国主义列强侵华铁路史实》,成都:西南交通大学出版社,1998年,第100页。

④ 《欧洲人议开火车路》,《申报》,大清同治甲戌五月念七日,上海书店影印本第5册,第33页。

⑤ 《俄国将开火车路以达中国边界》,《申报》,大清同治甲戌十一月二十日,上海书店影印本第5册,第619页。

其敌,所幸者,今日犹可及早图之耳。即如昔年普法之战,法之败于是役者,以防御铁路疏忽,调兵运饷着着输人,不及普国之整齐迅速,以致普兵入境而法兵尚未麋集,故有师丹之败,一蹶而不振甚矣。轮车铁路之不可不急建也。

最后,该文较为详细地介绍了俄国彼得大帝改革的重点在于考选和培养习于西学的人才以开风气的历史经验。^①

法国人在越南亦有筑路的设想。1880年4月28日,《申报》刊发《安南将开筑铁路》的新闻,报道说:

昨阅香港报,知法国……又拟在通商之处建设火车铁路,以便往来,其路西则通至暹罗,北则通至云南,总期有利于贸易场中。暹罗闻之,惧法人乘机进逼,肆其蚕食,君臣筹商,竟无良策。据西人论及此事,谓法之欲建车路,非为占地贸易之计也,特欲践约以保护越南耳。盖法人久欲通商于中国云南省,惟因道途崎岖,转运不便,故隐忍以伺。今幸越南与之立约,允准开通过路,以广贸易,则交界之暹罗及云南等处,倘有交涉事件,法国可以代谋,不嫌越俎。若中国更许其建筑车路以通于两粤滇黔,则贸易从此可期日增月盛,此允法人之素众,而思一旦如愿以偿者也。呜呼,时事如此,我中国得毋有鞭长莫及之嗟乎?^②

虽然当时的日本还不可能有在中国建筑铁路或建筑通达中国边疆地区铁路的计划,但是,日本国内铁路建设的动态还是引起了中国舆论的关注,《申报》及时地报道了日本的铁路建设动态。1875年12月27日,《申报》载《论日本转售铁路事》一文,开头即述铁路对于边防、调兵和商贾的三利,认为当时的日本实行国有铁路私有化政策是“殊失计”,而中国迁延时日,

“不汲汲于仿用西法者,岂转不如日本哉?”该文还从财政经济的角度分析了中国铁路建设迟未启动的原因:

盖自粤逆扰乱,东南财赋之区未能复元,重工要务必有大费,苟工既兴而费不能支,岂非为强邻所窃笑哉?是以当道诸公不得不慎而又慎,以存乘势待时之见也。即如开矿采煤,倡议有年,而目前仍未兴办,建筑铁路,亦倡议有年,而云南通缅甸一路■允英人之议,使之兴办,而中国若不与闻其事者,岂中国不如日本之信西法,而不肯为哉?^③

1878年5月17日,该报又载《日本增筑铁路》的消息称:

日本前从箱馆开一火车路直达东京,行人称便,经本馆节次列报。兹又闻日廷欲从西京再开一路而抵鸟左地方,估价需洋一百万元,约计三年大功方克告竣云。^④

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。其目的是引起中国社会各阶层特别是所谓的“在上者”对铁路问题的兴趣,促使他们对铁路问题的态度逐步发生变化,从而培育起要求建设铁路的力量,推动中国铁路建设事业尽快起步。可以说,1870年代,正是这样一个年代,朝野有识之士纷纷对铁路表示接受,^⑤为铁路建设事业的起步,奠定了思想认识上的基础。这样的变化,与《申报》所做的舆论动员有密切的关系。

责任编辑:张朝胜

① 《论俄人专意铁路,中国不可不备》,《申报》,大清光绪戊寅十二月十八日,上海书店影印本第14册,第34页。

② 《安南将开筑铁路》,《申报》,大清光绪庚辰三月二十日,上海书店影印本第16册,第449页。

③ 《论日本转售铁路事》,《申报》,大清光绪乙亥十一月十日,上海书店影印本第7册,第613页。

④ 《日本增筑铁路》,《申报》,大清光绪戊寅四月十六日,上海书店影印本第12册,第445页。

⑤ 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112~118页。