

• 专题：有关近代中西科技交流的三个案例研究 •

编者按：

本期专题收入了三篇涉及近现代中西科技交流方面的文章。田永秀、黄沐言的文章对海外关于中国晚清铁路建设及相关问题的研究情况综述，反映了欧美学界对中国近代铁路发展不尽相同于中国研究者的观点，虽然其中不可避免的存在着某些偏见甚至错误，但也包括了中国早期铁路史的原始资料和不同的视角，所以也可以说对我国近现代铁路史研究提供了宝贵资料和某些可资借鉴之处。邓亮的文章对清末民初一部翻译为中文、虽冠名为“哲学源流考”，实则是一部天文学史以及物理学、数学和其他相关学科发展历史著作的研究，这是一部比较早传入中国的关于科学史的著作，原作者是英国19-20世纪之交的著名物理学家洛奇。王一茹、冯震宇的文章，讨论了明清时期西学东渐背景下，中国如何在火炮弹药方面如何融合中国传统与西方传入技术，开发新型炮弹的过程。这三篇文章从不同领域提供了中外科技交流的具体案例与史实，在当今风云变幻的国际背景下，从历史经验的角度看，也许可为今日中国如何持续推动科技领域的国际交流与合作，提供某些值得借鉴的思路。

(专题策划：王大明)

海外学界关于近代中国铁路史研究综述

A Review of Overseas Research on the Modern Chinese Railway History

田永秀 /TIAN Yongxiu 黄沐言 /HUANG Muyan

(西南交通大学马克思主义学院, 四川成都, 611756)
(School of Marxism, Southwest Jiaotong University, Chengdu, Sichuan, 611756)

摘要：自19世纪末以来的百余年间，海外学界关于近代中国铁路史的研究经历了“起步-发展-沉寂-复苏”四个阶段，研究内容涵盖近代铁路的发展历程、铁路相关重点问题、铁路系统元素等，研究成果颇具借鉴意义。相较于国内，海外学界的研究在研究者身份、研究目的、研究领域、研究方法、研究资料等方面有其独特之处，特别是因立场不同，在铁路重点问题的关注点与观点上，也与国内存在较大差异。

关键词：海外研究 近代中国 铁路史 铁路与主权

Abstract: Foreign research on the history of Modern China's railway began at the end of 19th century. It has

基金项目：国家哲学社会科学基金项目“中国共产党的铁路接管及新中国铁路体系建构研究（1946-1957）”（项目编号：19BDJ043）。

收稿日期：2022年9月18日；**返修日期：**2024年3月14日

作者简介：田永秀（1970-）女，四川中江人，西南交通大学马克思主义学院教授，研究方向为中国铁路史。Email: yxtian2005@126.com

黄沐言（1990-）女，四川什邡人，西南交通大学马克思主义学院博士研究生，研究方向为中国近现代史基本问题、中国铁路史。Email: huangmuyan99@163.com

experienced a process of “start-development-dormancy-recovery”. The research includes the development course of modern railways, the central issues related to the railway and the elements of railway system. Compared with the domestic research, the overseas research has its own uniqueness in terms of the researchers’ identities, research purposes, research fields, research methods, research materials, etc. Especially, due to different perspectives, there are also differences in the focus and views of key issues.

Key Words: Overseas research; Modern China; Railway history; Railway and sovereignty

中图分类号: N09; F530.3 文献标识码: A DOI: 10.15994/j.1000-0763.2024.06.001

中国铁路的历史已达140余年,其发展经历了从完全依赖海外到自主建设的艰辛历程,完成了跟跑到领跑的跨越式发展,目前已基本实现现代化。近代以来,铁路既是推动经济社会发展的先进交通工具,也是承载着中华民族救亡图存、奋发图强复兴梦的钢铁骨架,研究这段历史不仅是对中华民族复兴梦的溯源,更对当下实施“交通强国”战略有着重要的参考意义。19世纪下半叶,铁路被列强带入中国,其投资、修筑、经营、管理等各个环节几乎都有外国势力的主导与干预,带有浓厚的殖民色彩,发展过程也较为曲折复杂。国内外学界对该阶段的铁路相关问题关注颇多,目前已形成专门的研究团队,突破了政治史与革命史研究的范式,并取得了一定的创新成果。而海外学界的研究状况一直未见系统整理分析,因此,笔者对海外学界的研究内容、成果及特点试作梳理,并与国内研究做一浅较。

一、海外学界关于近代中国铁路史研究的发展脉络

海外学界关于近代中国铁路史的研究始于

19世纪末,几乎与铁路进入中国同步。据笔者粗略统计,近一个半世纪以来,海外学界的研究著作、论文等成果约有201份,分布在晚清(1878-1911年)、民国(1912-1949年)、新中国成立至改革开放前(1949-1978年)、改革开放至今(1978-2022年)四个时期。

由图1可见,海外学界的研究经历了“起步-发展-沉寂-复苏”四个阶段。晚清时期,西方列强企图通过铁路殖民中国,铁路多由外商出资修建、经营、管理,铁路发展较为缓慢,海外研究开始起步,但相关研究不多,成果约21份。辛亥革命胜利后,随着国内工商业发展及军阀混战对运输需求的日益增加,铁路得到了相应的发展,也出现了诸多铁路路权的国际争端,海外相关研究进一步发展,成果约68份,较晚清时期成倍增加。

新中国成立后,受意识形态等因素影响,海外相关研究进入了沉寂期,研究成果仅约18份。改革开放至今,中国经济快速发展,铁路建设迎来新的高速发展时期,海外学界开始重视中国铁路研究,关于近代中国铁路史的研究也快速发展,截至2022年,成果约94份,较上一时期增长了近5倍。

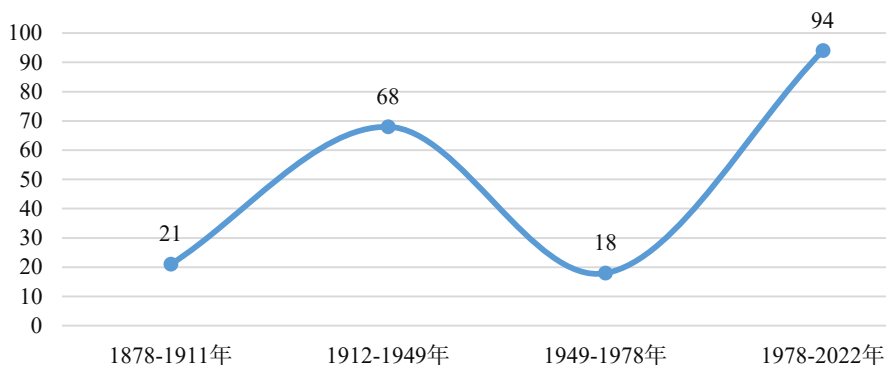


图1 海外学界关于近代中国铁路史研究发文情况

二、海外学界关于近代中国铁路史研究的主要内容及观点

海外学界关于近代中国铁路史的研究既有对发展概况的宏观梳理、对铁路系统各元素的中观研究,也有与铁路相关重点问题的具体分析。

1. 宏观梳理:近代中国铁路发展概况

(1) 发展前景方面

第一,铁路建设前景。19世纪末,海外学界对于在华建设铁路的前景看法不一。如贝雷福德(Charles Beresford)对在华建设铁路前景看好,认为中国市场广阔,投资铁路回报颇丰。据此,他认为英国需向其他国家让渡在华铁路优惠权利或利益范围,让他们更多地参与投资建设中国铁路,英国也会因中国铁路的发展,获得更有利的贸易与商业机会。^[1]但金达(Claude William Kinder)对在华建设铁路的前景并不乐观,认为19世纪晚期的中国民众将铁路视为洪水猛兽,他描述道:“仅仅看到几根钻杆、蒸汽管或任何有洞的东西,当地人就会吓得手忙脚乱、担忧恐惧,从而选择反抗。多年以来,他们一直相信,时机成熟时,蒸汽管和水管会变成大炮或其他可怕的战争武器。”^[2]因此,他认为,铁路建设的反对者远超支持者,铁路建设阻力较大。

20世纪初,尽管中国人已逐渐认识到铁路的重要性,并开始主张铁路自办,铁路建设的阻力逐步减小,但巴里(Arthur John Barry)对中国自办铁路前景并不乐观,认为尽管中国人对铁路的认知已进入渴望铁路自主的阶段,但因总体缺乏有技术、有经验的铁路人才,且铁路债券的投资方式始终未受中国欢迎,在较长的一段时间里,中国的铁路还将依赖于外国工程师、管理者及外资。^[3]

随着时代的发展,外国学者逐步肯定了铁路在中国的发展前景。1934年,全谢孟(Sherman Mung Quan)评估了中国西部铁路的经济前景,提出在西部建设铁路是非常重要的,一是可以更好地开发西部资源、发展工业;二是可以缩

小东西部巨大差异,利于中国的安定团结;三是可以为中国的政治统一和军事活动提供保障;四是可以促进和发展西部与南部边境邻国间的贸易。他预估中国铁路的前景是光明乐观的。^[4]威克(John Weigh)也从技术与装备革新层面分析了华东地区铁路发展前景,认为华东地区当前非常有必要进一步发展铁路线路。^[5]

第二,清王朝对铁路建设的预期。1881年,唐胥铁路的开建,标志着清王朝开始同意在华修筑铁路。此后,威尔逊(James Harrison Wilson)便于1885年赴华考察,论证美在华建铁路的可行性。他指出,清帝国很有可能已察觉到自身所处的危险境地,定会调整完善其民政管理,按照现代方法组织陆、海军,并修建铁路开发资源以抵抗外敌入侵。^[6]他的观点表明,此时清王朝已对铁路建设寄予了巩固国防的期望。

随着帝国主义对中国殖民侵略的加剧,海外学者注意到,迫于国防安全和加强统治的需要,清政府对铁路寄予了更多的期望。有学者认为,经过甲午战争,清政府已深刻意识到独立的铁路建设权对于国防建设的重要性。如柏生士(William Barclay Parsons)提出,中国人多地广,矿藏丰富,铁路建设为其提供了其他东方国家所不具备的可能性与机遇。清政府在甲午战争中已经意识到了铁路的重要性,中国建设铁路网的计划终不再是一纸空文,它已开始缓慢地向前推进。^[7]亦有学者认为,清政府已开始初步向着铁路国有化方向发展。如肯特(Percy Horace Kent)所述,中国铁路未来的发展走向还未可知,但理论上讲,中国已开始出现了国有铁路系统并在向这个方向前进。^[8]

(2) 发展模式研究

近代中国铁路雏形是在晚清时期形成的,因此,清政府的铁路政策直接影响着近代中国铁路发展的模式。在这方面,海外研究者多集中于国家安全层面,主要观点有三。其一,清政府早期铁路政策是为了应对列强的殖民。如梁治强(Chi-keung Leung)探讨了中国早期铁路模式与清政府的国家目标,认为清政府铁路政策的初衷只是应对西方在华势力范围的争

夺。^[9]其二,为了维护清帝国统治。如千叶正史认为,清王朝在洋务时期的铁路网络的形成是为了维持专制国家的统一。^[10]其三,清末时期铁路国有是为了强化国防动员能力。如千叶正史提出,清政府铁路国有的根本目的是为改善国家的防御体制,以求在愈加严峻的国际环境中维持领土统一、国家独立。在交通便利的前提下,清政府能更有效地召集官员、调动军队、运输物资等。^[11]另外,罗森鲍姆(Arthur Lewis Rosenbaum)则从国家财政方面指出了清政府铁路国有的目的。他认为,清政府通过国有化私人公司和寻求纯粹的外国贷款,加速了国有网络的转移,其最终目标是建立一种国家资本主义形式,将铁路的收入用于偿还外国贷款和资助新的工业项目。^[12]

20世纪50年代后,部分学者则分别从不同角度分析了近代中国铁路的发展模式。如孙任以都(Sun E-tu Zen)比较全面地分析了中国的铁路引入、政府角色、铁路管理、铁路资金筹集等,梳理了近代中国铁路的发展模式。^[13]张桂生(Kuei-Sheng Chang)讨论了近代中国内陆铁路模式的变化。^[14]

(3) 发展历程研究

晚清时期,出现了关于早期中国铁路建设的综合性研究,如肯特的《中国铁路发展史》。^[8]进入21世纪以来,综合性的研究开始增多。如埃勒曼(Bruce Elleman)等多国学者从国际史角度对东三省铁路相关问题进行了专题探讨,研究内容以战略与外交争端为主,也涉及商业领域的探讨,涵盖中东铁路、南满铁路、津浦铁路的历史,满洲的铁路技术转移,1945至1948年满洲共产主义战略中的铁路建设等。^[15]彼得罗维奇(Суходолов Александр Петрович)梳理了中东铁路的建设与发展历程,论述了铁路建设的前提条件和主要阶段,探讨了铁路建成后的社会改革、商业和经济变化。^[16]科尔(Elisabeth Köll)以商业史学家的新视角,将中国铁路视为商业机构与行政单位,探讨了晚清时期西方铁路知识传播与技术转移;民国时期国有化后的中国铁路公司尝试新形式的工业管理和行政整合的历程,铁路的

经济、社会、文化作用等,全面梳理了近代中国铁路建设与发展情况,并在此基础上讨论了铁路与中国政治经济体系的关系。^[17]柯睿思(Peter Crush)梳理了晚清时期关内外铁路的建设情况,以及铁路机车、线路、火车站、铁路人物等内容。^[18]

2. 具体分析:近代中国铁路重点问题

主要包括铁路与主权、铁路与经济社会等。其中,主权问题涉及路权斗争与路权运动,铁路与中外关系等内容。

(1) 近代路权斗争与路权运动

近代中国铁路发展是在半殖民地社会的背景下展开的,因此,路权和主权常常纠葛在一起。中国近代铁路史研究大家宓汝成曾指出:“铁路的主权掌握在谁的手里,是我国近代铁路史的核心问题。”^[19]在这个核心问题上,海外学者也给予了较多关注。他们的研究主要围绕中东铁路、南满铁路、关内外铁路等具体线路所展开的路权斗争,涉及路权斗争起因与解决办法,以及路权运动性质、形成条件、政治影响、运动方式等。

有些海外学者认为路权斗争的起因主要是利益冲突。芬利(Marie A. Finley)提出,东北的快速发展得益于中东铁路与南满铁路的建设,但中国民族主义的活动以及日俄在铁路建设中的利益冲突,对该地区的安全造成了影响。^[20]爱德华兹(E. W. Edwards)讨论了1909-1910年间英国对东北铁路争端的应对政策,他认为,英国在华利益的本质是经济利益,英国的政策是保护和扩大英国贸易利益能有利运作的条件。^[21]罗森鲍姆梳理了1897-1902年英俄关内外铁路的竞争历程,认为英俄之争发展到后期,使关内外铁路具有超越其经济价值的战略和政治重要性。拥有这条具有战略意义的铁路使英国得以阻止俄国势力向南扩张,并干扰俄对东三省的侵略计划。^[22]

也有学者提出了一些解决路权争端的建议。如王庆春(Ching-Chun Wang)提出,中国人之所以反对外国资本,是因为他们看到了这背后的权力与阴谋,认为外国势力干预、胁迫中国贷款是别有用心。据此,他提出,中

外政府都需做出改变。坚持国家道德、公平竞争、国门开放以及持久的国际利益,都需要中国对其贷款和铁路拥有独立自主的、完全的控制权。^[23]同时,他还提出,应当取消中东铁路和东三省其他铁路的特殊活动,对铁路的管理应完全出于商业目的。否则,中国的完整将持续受到侵犯,国门开放则毫无意义。^[24]此后,他又再次重申,对中东铁路的管理应采取纯粹的商业化模式,由中俄平等分享。解决的办法是把铁路的管理从政治中脱离出来,采用“城市经理”(city manager)计划,交由中立的专家负责。^[25]诺顿(Henry Kittredge Norton)提出,若中东铁路所有权不交给中国专属,中日俄会在将来继续爆发冲突。^[26]盛常涛(ChangTao Shing)认为,只有多方合作才是解决中东铁路问题的唯一办法,其他的选择都会带来灾难。^[27]

19世纪70年代后,出现了路权运动的深入研究。一是关于清政府政策对路权运动的影响。如威廉姆斯(Devon O' Neal Williams)梳理了保路运动的历史,通过分析清政府在经济、政治和军事方面的政策,认为清政府对省级事务的干预反而促成统一的革命社会的形成。^[28]徐正光(Cheng-Kuang Hsu)认为,1911年铁路国有和持续的外国融资相结合的政策方案遭到了根深蒂固的地方士绅商人利益集团的强烈反对,这也导致了清帝国的灭亡。^[29]二是关于路权运动性质。李恩涵(En-han Lee)梳理了中国早期民族主义的兴起以及该群体为夺回铁路控制权的实践活动。他认为,铁路维权运动与早期经济民族主义和接受现代主权思想的反外国活动不同,它基本上是一种防御行动,其有限目的是为了加强中国对自身经济资源的控制。^[30]三是关于路权运动对中国政治运动方式产生的影响。郑小伟(Xiaowei Zheng)以四川保路运动中的政治文化、抗议方式、民族主义为视角,分析了中国现代政治的形成。他认为,基层前所未有地参与保路运动,创建一个新的政治共同体,改变了中国的政治运动方式。^[31]兰金(Mary Backus Rankin)考察了清末动员政治的兴起及其与公共事务等其他方面的关

系,分析了铁路活动者追求爱国目标的实践,讨论了民族主义、宪政的连锁主题,以及反对政府压迫的斗争是如何在恢复铁路权利的话语中呈现的等问题。^[32]另外,曾田三郎也梳理了湖南的路权运动,重点分析了抗议铁路国有政策的活动过程。^[33]

(2) 近代中国铁路与中外关系

在铁路带来的巨大战略意义和利益回报驱使下,海外资本纷纷投入到晚清及民国初年中国铁路建设中,中外关系也与铁路建设互动明显,这也自然引起了海外学界的关注。

与铁路相关的外中关系也是主权问题的一个重要方面。对此,海外学界研究主要包括中日关系,也涉及其他国家。日本学者萩原充研究了1927至1937年日本与中国及西方各国在铁路建设方面的对抗关系。他认为,该时期中国的铁路建设被迫依赖于外国资本,国民政府在政策的制定上无法全面分析新设铁路对国内经济发展的影响。因此,该时期铁路建设和以往铁路建设有质的差异。^[34]另外,他还以胶州至济南的铁路为例,讨论了20世纪30年代日本维护和扩大在山东权益的原因和措施,认为日本没有制定行之有效的方案,同时,中国对山东统治的加强,也削弱了日本在山东的利益。因此,日本对济南铁路的兴趣也有所下降。^[35]赵伟(Wei Chao)从1903至1937年间各国在满洲的铁路利益角度,探讨该时期的中日关系。^[36]

另外,马纪樵梳理了列强争夺在华铁路权的历史。主要包括:1863至1885年英国人在中国的铁路建设计划、尝试以及清政府的应对;1885至1905年英法俄德等国在中国的角逐以及中方的抵抗运动;1905至1914年中国与国际金融等方面的情况。^[37]

(3) 近代中国铁路与经济社会

主要涉及铁路对经济、农业等方面的影响。经济方面,周全泰(Chuen-tyi Chow)提出,晚清、民国时期,中国的铁路发展并未对其经济发展作出重要贡献。^[38]惠尼曼(Ralph William Huenemann)探讨了中国铁路的财务历史,认为铁路增加了近代中国国民的收入。^[39]罗森鲍姆提出,晚清中国铁路发展和交通改善

可能只是经济增长的先决条件。当时的国际国内环境复杂,且清政府并未制定行之有效的政策来进一步发挥铁路的作用,铁路对经济、工业发展的影响是有限的。^[40]周舜莘(Shun-Hsin Chou)分析了东三省铁路系统快速发展的因素、铁路发展所需的财力、铁路交通模式的特征、铁路公司的资本成本和结构特征,认为一、二战之间,中国其他地区的经济停滞不前,但东三省的经济在铁路的影响下却经历了快速的发展。^[41]此外,金尼(Henry Walsworth Kinney)也探讨了东三省的经济状况,并整理了有关南满铁路的各项资料,包含铁路线路、车站和铁路工厂的照片等;^[42]冢濑进以铁路铺设与中国东北经济的变化为对象研究了中国近代东北经济史。^[43]

农业方面,冢濑讨论了20世纪中国东北地区农业发展与铁路建设的关系。认为铁路建设一定程度上促进了农业的发展,但不同地区也有所差异。中东铁路的建设刺激了沿线土地的耕种,对农业生产发展起到了关键作用;南满铁路沿线由于缺乏土地,老农业区依旧发展缓慢。^[44]梁柏克(Ernest Pak-kek Liang)分析了铁路对农业贸易、农业商业化等方面的影响,认为在中国,铁路提高了农业区域的市场可达性,对中国农业发展起到了助推作用。^[45]另外,吴凝等分析了中日两国城市现代化进程的差异,阐明了中日两国城市现代化进程中,铁路是工业化的主要成果,认为中国早期修建铁路的主要目的是为加强国防,从而巩固清帝国统治,在现代化建设中的作用并不大。^[46]

3. 中观研究:近代中国铁路系统元素

主要涉及铁路人、铁路技术、铁路经营管理、铁路卫生等,以及铁路线路修复、机车。^[47]^[48]同时,在游记中还零散记录了火车旅行、火车站的相关内容。^[49]

(1) 铁路人

一是探讨了中国铁路工人的形成及其活动的影响。奥兹特克(Selda Altan Ozturk)将铁路工人经历置于20世纪法国殖民主义和中国资本主义发展的大背景下,分析了20世纪初滇越铁路建设过程中的劳动关系,认为在“阶级”

作为一个政治范畴引入中国之前,铁路工人自发活动的核心是为保护自己的生命和身体不受资本主义发展的伤害,在政治上对法国殖民统治产生了重大影响。^[50]摩根(Stephen Lloyd Morgan)以1912至1937年间中国铁路系统的管理人员为研究对象,探讨了这一群体从原职业转变为铁路工人的经历,并分析了20世纪前半叶中国新兴产业中工人阶级的起源与形成,认为直至1937年,与铁路相关的工作已逐渐成为一种既定的职业,铁路人工作稳定,收入较高,享有教育和医疗资源等福利。^[51]此外,他还以民国时期的铁路人事档案为基础,分析了他们的工作组织和纪律结构,认为铁路管理创造了新的工作制度和纪律,从而在创造新工业的工人群众方面发挥了重要作用。^[52]

二是关注了盛宣怀、孙中山等铁路重要人物。如费维恺(Albert Feuerwerker)以中国早期工业化官督商办制度为背景,介绍了盛宣怀如何将这一制度应用于政府资助的铁路线路的建设和管理中。^[53]爱德蒙(Richard Louis Edmonds)分析了孙中山在中国铁路网发展规划中的作用。^[54]严清湟(Ching-Hwang Yen)以1904至1908年张煜南与潮汕铁路为例,探讨了海外华人参与中国现代企业的个案问题。^[55]

(2) 铁路技术

张忠(Zhong Zhang)探索了中、西方人对铁路技术网络特征的理解,并认为当西方人将铁路作为地缘政治工具来推进其商业和政治议程时,中国人和西方人一样努力理解网络技术的社会和政治含义,并通过将传统的治国方略与现代专业知识相结合来应对帝国主义对铁路建设施加压力的困境。^[56]林成(Chaisung Lim)讨论了南满铁路的管理与技术问题,认为在日本管理南满铁路期间,开发了达到当时世界一流水平的新技术,能够创造稳定的利润结构,但核心技术的传播也仅限于日本员工,限制了对中国员工的技术输出。^[57]

(3) 铁路经营

麻田雅文探讨了1896至1935年间中东铁路经营史,主要涉及中东铁路的国际环境、组织结构和员工、铁路建设事业、铁路与港口和

海运的交通体系、燃料资源的争夺、中东铁路警备队和护路军等方面内容。^[58]

(4) 铁路卫生

徐嘉音 (Chia Yin Hsu) 分析了1910年俄国铁路管理人员和中国铁路官员在哈尔滨地区瘟疫流行期间制定的疾病控制措施。^[59] 拉特曼诺夫 (Ратманов Павел Эдуардович) 梳理了1921至1935年间中东铁路的医疗卫生服务史, 认为在1929年以前, 中国医疗卫生事业发展迅速, 中东铁路新建了医疗设施, 并且开创了维护铁路职工健康的新形式; 1930年后, 由于路权斗争, 铁路医疗卫生部门的活动明显减少了。^[60]

三、海外学界关于近代中国铁路史研究的主要特点

与国内相比, 海外学者研究的独特之处主要体现在六个方面。

1. 研究主体身份多样

国内学界的研究者有史学、文学、经济学、土木工程等学科的研究人员, 以及铁路建设者、政策决策者。而海外学界研究主体的身份更加多样, 较为典型的是近代铁路工程师, 如金达、巴里、康德黎 (Kenneth Cantlie)、柏生士等。此外, 还有铁路外资代表、律师、作家等, 如贝雷斯福德、威尔逊、肯特、佩克 (Graham Peck) 等。以及史学、国际关系学、工商管理学、地理学、社会学等学科的研究人员, 如芬利、威廉姆斯、奥兹特克、科尔、千叶正史、萩原充、马纪樵、威克、拉特曼诺夫等。

2. 研究目的针对性强

近代以来, 国内学界在“救亡图存”与“民族复兴”的动因驱使下, 研究目的经历了从革命史观视角下揭露列强夺取路权的侵略性、讨论铁路建设的必要性, 再到现代化视角下还原铁路建设的真实性、研究铁路发展的重要性的过程。虽然海外学界也有宏观视野, 但多数研究目的更直接、更有针对性, 更擅长于从小处着手。新中国成立前, 海外学者的研究动机多是出于服务本国利益的需求, 而新中国成立后,

尤其是改革开放后, 海外学者的研究则多偏向于学术旨趣。具体可分为五类: 第一, 考察铁路建设情况、分析中国铁路发展前景, 为外国在华修建、投资铁路的可行性提供参考。第二, 考察中国铁路沿线情况, 为赴华旅游或是为入侵中国搜集信息。第三, 客观记录、梳理铁路建设历程, 还原真相。第四, 讨论近代中国铁路发展过程中的实际问题, 提供解决方案。第五, 基于研究旨趣与史料挖掘, 进行学术创新。

3. 研究领域有所偏向

20世纪80年代前, 国内学界多围绕路权这个铁路的核心问题展开研究。近年来, 研究领域不断拓展, 开始出现了铁路个案的深入探讨, 以及铁路与近代中国社会变迁的研究。如前所述, 海外学界的研究领域更加偏向于对近代中国铁路史中涉及国际利益与国际关系问题的讨论, 他们更多是将铁路作为一种现代交通工具来进行剖析, 对于在主权不完全独立国家中进行铁路建设可能给主权带来的风险问题关注并不多。

4. 研究方法有所创新

国内学界的研究早期以革命史观为主, 近年来开始向着社会史观、现代化史观等多范式方向发展。而海外学界的研究视角一直以来较为多元, 在文明史观、唯物史观、全球史观、社会史观、现代化史观等视角下, 出现了跨学科跨领域的研究, 如商业史学、历史地理学等, 以及基于中国现代化背景的研究, 如孙任以都的研究方式是在中国努力实现现代化的背景下, 考虑铁路问题以及铁路在中外关系中的作用。^[61]

海外学界研究的方法主要包括逻辑分析法、历史考证法、历史比较法、计量史学法、田野调查法、观察法、微观经济分析方法、制度结构分析方法、批判性研究方法等。较为典型的是个案研究法与制度分析法的结合、笔记法与辩证法的结合。如科尔选择了三条主要的铁路线作为机构分析的研究案例, 认为将制度方法应用于中国的铁路发展, 历史学家可以解决制度的多个方面问题。^[17] 徐正光的研究采用了制度分析和案例研究来检验其假设, 认为对

国家内部特征的制度分析为评估中国控制、调节经济和社会的能力提供了必要的基础;从比较的角度进行案例研究,可以展示中国与外国资本以及绅士、商人阶层之间的关系模式。^[29] 吴钟煌(Chung Hwang Woo)的研究中对调查数据的处理,运用了两种方法:一是笔记法,二是根据获得的事实得出一般结论。^[62]

5. 研究资料较为丰赡

海外学界所利用的研究资料除了国内部分资料外,还包括海外个人或官方私藏的史料。例如:柯睿思的《关内外铁路》一书中展示了金达后人私藏的文件资料及金达的私人信件;^[18] 马纪樵的《中国铁路:金融与外交,1860-1914》一书,是作者花了近40年时间,翻阅大量的中英法比等国档案资料所著;^[37] 赵伟的“满洲的外国铁路利益:中日关系的刺激因素(1903-1937)”一文,参考了从国民政府铁路高级官员手中获取的大量史料。^[36]

6. 同一问题因中外立场不同,关注点和观点差异较大

此处以吴淞铁路、保路运动的相关研究为例,略作对比。

第一,吴淞铁路被视为中国境内修建的第一条营运铁路。目前,国内学界多以吴淞铁路事件中的反侵略斗争为切入点,重点关注了国人在对待铁路主权问题上反侵略意识的觉醒,以及路权斗争胜利的意义,形成的主流观点认为,吴淞铁路是英美两国以建筑“一条寻常马路”为名,欺骗清政府,私建的一条商用铁路,是铁路殖民中国的第一次尝试。而有些海外学者则是以在华建设商用铁路问题为切入点,重点关注第一次建设商用铁路的过程及失败原因,多从自己国家利益考量,得出了与国内学界不同的观点:一是认为修建吴淞铁路可作为一个示范,能展示铁路在解决中国物资运输、商品交流等方面的作用,进而让中国人接受铁路这个新事物,并且,对修建方使用欺瞒手段获取铁路筑造权的事实言辞隐晦。二是认为沿线民众的反抗是源于惧怕新事物的保守思想,且反抗行为是在清政府的教唆下进行的。三是认为清政府赎回铁路只付出了成本价,且将拆

毁铁路所得器材直接丢弃在了海滩上,并未提及 its 用途。^[63]

第二,关于保路运动爆发原因的研究,国内外学界不同之处是,国内学者多以晚清四川铁路主权丧失,激起民众反抗为切入点,重点关注四川人民围绕保路运动开展的斗争起因及过程,形成的主流观点认为保路运动中四川人民的反抗行为是一场反帝反封建的爱国运动,清政府为维护其自身统治,在外国势力的挑唆、威胁下,借口铁路国有出卖了国家主权,这种屈辱行为激起了四川人民的反抗斗争。而海外学者威廉姆斯则以清朝中央政府铁路国有政策对四川经济政治的影响为切入点,重点关注了事件前后中央政府与四川地方政府之间的政治斗争,并将四川人民的反抗行为描述为一种从清政府政权中脱离出来的分离活动。^[28]

余 论

第一,海外学界的研究成果有一定借鉴价值,但一些论述与统计也不尽客观,甚至也有带有敌意歪曲历史的论述存在,应当予以甄别,辩证地吸纳接受。第二,近代中国铁路的相关史料遗失、损毁较多,国内少见有藏。但在1949年以前的外国租界里,留存了部分较为完整的近代中国铁路史料,它们后来流失海外,被官方或私人馆藏。因此,应加强与海外学界的史料分享交流。第三,海外学界对中国近代铁路史的研究较为细化,但未成体系,各国学者间的横向交流、相互借鉴不多,研究不够系统、全面、深入,这或许会是下一步的研究方向。

[参考文献]

- [1] Beresford, C. *The Break-up of China, with an Account of Its Present Commerce, Currency, Waterways, Armies, Railways, Politics and Future Prospects* [M]. New York and London: Harper and Brothers Publishers, 1899, 28-29.
- [2] Kinder, C. W. 'Railways and Collieries of North China (1890)' [A], Forrest, J. (Ed.) *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers, with Other Selected and Abstracted Paper Vol. CIII* [C], London: The Institution, 1891, 281.

- [3] Barry, A. J. 'Railway Development in China'[J]. *Journal of the Royal Society of Arts*, 1909, 57(2948): 541-560.
- [4] Quan, S. M. 'Estimate of Future Significance of China's Western Railway'[D]. California: University of Southern California, 1934.
- [5] Weigh, J. 'Characteristics of Future Transportation Development in East China'[D]. California: University of Southern California, 1934.
- [6] Wilson, J. H. *China, Travel and Investigations in the "Middle Kingdom". A Study of Its Civilization and Possibilities with a Glance at Japan*[M]. New York: D. Appleton and Company, 1887.
- [7] Parsons, W. B. *An American Engineer in China*[M]. New York: McClure, Philips & CO, 1900.
- [8] Kent, P. H. *Railway Enterprise in China*[M]. London: Edward Arnold, 1907.
- [9] Leung, C. K. 'China: Railway Patterns and National Goals'[D]. Illinois: The University of Chicago, 1980.
- [10] 千葉正史. 清末における電信・鉄道ネットワーク形成の展開——国家統合の変容と交通ネットワーク形成課題の転換[J]. 現代中国研究, 2005, 17: 2-16.
- [11] 千葉正史. 清末立憲改革下における国家統合の再編と鉄道[J]. 史學雑誌, 2005, 114 (2) : 149-183.
- [12] Rosenbaum, A. L. 'China's First Railway: The Imperial Railways of North China, 1880-1911'[D]. Connecticut: Yale University, 1972.
- [13] Sun E-tu Zen. 'The Pattern of Railway Development in China'[J]. *The Far Eastern Quarterly*, 1955, 14(2): 179-199.
- [14] Chang K. S. 'The Changing Railroad Pattern in Mainland China'[J]. *Geographical Review*, 1961, 51(4): 534-548.
- [15] Elleman B. A., Kotkin, S. *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History (1st ed.)*[M]. Armonk: Taylor & Francis Group, 2009.
- [16] Петрович, С. А. 'Китайская Восточная Железная Дорога: Опыт России И Китая Посовместной Реализации Крупномасштабных Проектов'[J]. *Известия ИГЭА*, 2014, 3(95): 72-77.
- [17] Köll, E. *Railroads and the Transformation of China*[M]. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2019.
- [18] 皮特·柯睿思. 关内外铁路[M]. 王书民 译, 北京: 新华出版社, 2013.
- [19] 宓汝成. 中国近代铁路史资料(1863-1911)[M]. 北京: 中华书局, 1963, 3.
- [20] Finley, M. A. 'The History of the Chinese Eastern Railway'[D]. New York: Fordham University, 1935.
- [21] Edwards, E. W. 'Great Britain and the Manchurian Railways Question, 1909-1910'[J]. *The English Historical Review*, 1966, 81(321): 740-769.
- [22] Rosenbaum, A. L. 'The Manchuria Bridgehead: Anglo-Russian Rivalry and the Imperial Railways of North China, 1897-1902'[J]. *Modern Asian Studies*, 1976, 10(1): 41-64.
- [23] Wang, C. C. 'Why The Chinese Oppose Foreign Railway Loans'[J]. *The American Political Science Review*, 1910, 4(3): 365-373.
- [24] Wang, C. C. 'The Chinese Eastern Railway'[J]. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1925, 122: 57-69.
- [25] Wang, C. C. 'A Solution of the Chinese Eastern Railway Conflict'[J]. *Foreign Affairs*, 1930, 8(2): 294-296.
- [26] Norton, H. K. 'International Aspects of the Chinese Eastern Railway'[J]. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1930, 152: 308-317.
- [27] Shing, C. T. 'International Controversies Over the Chinese Eastern Railway'[D]. Iowa: The University of Iowa, 1934.
- [28] Williams, D. O. 'Violence Upon Seizing the Railroad: Qing Policy in Creating the Sichuan Railway Movement'[D]. Utah: The University of Utah, 2013.
- [29] Hsu, C. K. 'Foreign Interests, State and Gentry-merchant Class: Railway Development in Early Modern China, 1895-1911'[D]. Rhode Island: Brown University, 1984.
- [30] Lee, E. H. *China's Quest for Railway Autonomy, 1904-1911: A Study of the Chinese Railway-rights Recovery Movement*[M]. Singapore: Singapore University Press, 1977.
- [31] Zheng, X. W. 'The Making of Modern Chinese Politics: Political Culture, Protest Repertoires, and Nationalism in the Sichuan Railway Protection Movement'[D]. California: University of California, San Diego, 2009.
- [32] Rankin, M. B. 'Nationalistic Contestation and Mobilization Politics: Practice and Rhetoric of Railway-Rights Recovery at the End of the Qing'[J]. *Modern China*, 2002, 28(3): 315-361.
- [33] 曾田三郎. 湖南における鉄道利権の回収運動[J]. 地域文化研究, 1978, 4: 69-90.
- [34] 萩原充. 南京政権の鉄道建設と対外関係(上)——專漢鉄道への日本の対応を中心に[J]. 経済学研究, 1985, 34 (4) : 70-88.

- [35] 萩原充. 1930年代の山東権益をめぐる日中関係: 膠濟鉄道の諸利権を中心に [J]. 土地制度史学, 1994, 36(2): 1-18.
- [36] Chao, W. 'Foreign Railroad Interests In Manchuria: An Irritant In Chinese-Japanese Relations(1903-1937)'[D]. New York: St. John's University, 1980.
- [37] 马纪樵. 中国铁路: 金融与外交, 1860-1914[M]. 许峻峰译, 北京: 中国铁道出版社, 2009.
- [38] Chow, C. T. 'China's Internal Transport Problem: The Case of The Railways' First Century, 1866-1966'[D]. Michigan: Michigan State University, 1972.
- [39] Huenemann, R. W. 'The Dragon And The Iron Horse: The Economics of Railroads In China, 1876-1937'[D]. Massachusetts: Harvard University, 1982.
- [40] Rosenbaum, A. L. 'Railway Enterprise and Economic Development: The Case of the Imperial Railways of North China, 1900-1911'[J]. *Modern China*, 1976, 2(2): 227-272.
- [41] Chou, S. H. 'Railway Development and Economic Growth in Manchuria'[J]. *The China Quarterly*, 1971, 45: 57-84.
- [42] Kinney, H. W. *Modern Manchuria and South Manchurian Railway Company*[M]. Tokyo: Advertiser Press, 1969.
- [43] 塚瀬進. 中国近代東北経済史研究——鉄道敷設と中国東北経済の変化[M]. 東京: 東方書店, 1993, 1993.
- [44] Tsukase, S. 'Agricultural Development and Railways in Modern Northeast China'[J]. *Shakai-keizai-shigaku*, 1992, 58: 313-338.
- [45] Liang, E. P. 'China, Railways and Agricultural Development, 1875-1935'[D]. Illinois: The University of Chicago, 1982.
- [46] 呉凝、鈴木充. 初期鉄道建設からみた日中両国の都市近代化過程日中両国の都市近代化過程の比較研究[J]. 日本建築学会計画系論文集, 1994, 457: 261-270.
- [47] Cantlie, K. *Some Aspects of the Rehabilitation of China's Railways*[M]. London: China Society, 1937.
- [48] Clark, P. *Locomotives in China*[M]. Sydney: Roundhouse Press, 1983.
- [49] Franck, G. C. *Carpenter's World Travels China*[M]. New York: Doubleday, Doran & Company, 1926.
- [50] Ozturk, S. A. 'Labor and the Politics of Life Along the Yunnan-Indochina Railway, 1898-1911'[D]. New York: New York University, 2017.
- [51] Morgan, S. L. 'Chinese Railway Lives, 1912-1937'[D]. The Australian National University, 1995.
- [52] Morgan, S. L. 'Personnel Discipline and Industrial Relations on the Railways of Republican China'[J]. *Australian Journal of Politics and History*, 2001, 47: 24-38.
- [53] Feuerwerker, A. *China's Early Industrialization-Sheng Hsuan-huai*[M]. Cambridge: Harvard University Press, 1958.
- [54] Edmonds, R. L. 'The Legacy of Sun Yat-Sen's Railway Plans'[J]. *The China Quarterly*, 1987, 111: 42-43.
- [55] Yen, C. H. 'Chang Yu-nan and the Chaochow Railway (1904-1908): A Case Study of Overseas Chinese Involvement in China's Modern Enterprise'[J]. *Modern Asian Studies*, 1984, 18(1): 119-135.
- [56] Zhang, Z. 'The Transfer of Network Technologies to China, 1860-1898'[D]. Pennsylvania: University of Pennsylvania, 1989.
- [57] Lim, C. 'Railway Technology of South Manchuria Railway and Workers in China'[A], Okazaki, T. (Ed.) *Studies in Economic History*[C], Berlin: Springer, 2017, 67-103.
- [58] 麻田雅文. 中東鉄道経営史—ロシアと「満洲」1896-1935[M]. 名古屋: 名古屋大学出版会, 2012.
- [59] Hsu, C. Y. 'The Chinese Eastern Railroad and the Making of Russian Imperial Orders in the Far East'[D]. New York: New York University, 2006.
- [60] Эдуардович, Р. П. 'История Врачебно-санитарной Службы Китайской Восточной Железной Дороги (1921-1935 гг.)'[J]. *Дальневосточный Медицинский Журнал*, 2009, 124-126.
- [61] E-tu Zen Sun. *Chinese Railways and British Interest, 1898-1911*[M]. New York: King's Crown Press, 1954.
- [62] Woo, C. H. 'Wartime Changes in Chinese Transportation'[D]. California: University of Southern California, 1944.
- [63] Anonymous. 'Railways in China'[J]. *Science*, 1889, 13(328): 375-377.

[责任编辑 王大明 柯遵科]