

□长庚

铁路研究的独特之处

作为现代性的一种象征,铁路自清末以来一直在中国的国家统一和经济社会发展过程中扮演着核心角色。如科技哲学专家刘大椿所言:“即使在19世纪的欧美,铁路也是现代性的生动而引人注目的标志。铁路作为一种大规模的集成机器和技术系统,将触角深深地伸入物理空间和精神空间,使现代性得以具体化。”

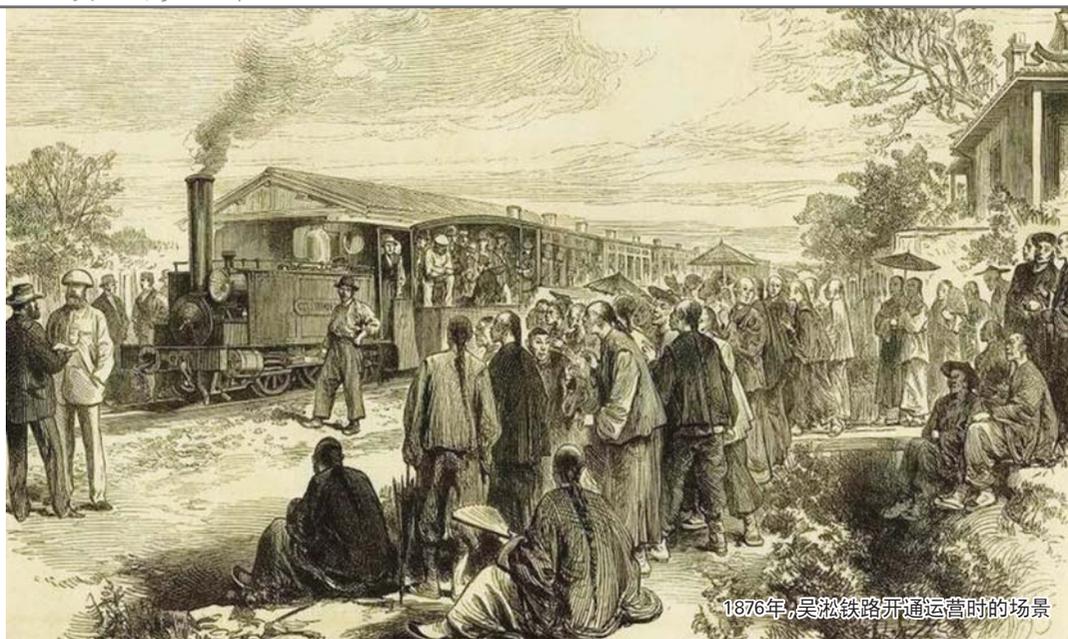
近代铁路技术产生于英国,是第一次工业革命的重要成果。1767年,纽科门式蒸汽机投入市场使用;1780年代,瓦特改良蒸汽机并使其运转能够适应工业生产;18世纪和19世纪之交,高压蒸汽机制成,可以用作机车,发展铁路进而成为普遍性运输方式的计划在19世纪初纷纷涌现,电报技术同期也日趋成熟;1812年,四轮轴承车厢技术获得专利;19世纪30年代,第一辆卧铺车厢出现在美国;19世纪40年代,英国铁路公司开始推动标准化时间的建立,火车大厅开始出现;19世纪50年代,铁路车厢标准尺寸确立;19世纪80年代,铁路时间成为英格兰标准时间……

1876年,上海到吴淞口之间出现了中国土地上的第一条运营铁路,由在华外国商人组织修建,运营一年多就被清廷收购后拆除。中国人主动修建的第一条铁路,是1881年建成的唐胥铁路,即从唐山到胥各庄,它由开平矿务局聘请的英国工程师金达主持,为便于运输煤炭而建。此路之后逐步延伸,形成了京奉铁路,并为之后自主建设京张铁路提供了资金。1905年,以詹天佑为代表的中国工程师首次不借助外国资金和外籍技术人员,自主建设京张铁路,成为中国铁路史上的里程碑,开启了中国人自主建设铁路的时代。

对铁路的深入研究也迅猛扩张开来。早在晚清时期,中国境内就出版了一些“通史”类的书籍。如刘馥、易振乾编著的《中国铁道要鉴》、王盛春编著的《中国铁路要纲》、英国人肯德的《中国铁路发展史》等。

对于铁路作为一种技术与基础设施在帝制时代晚期被引入中国,早期学者主要聚焦于中国官员和精英关于铁路建设的经济收益与缺点的公共话语。还有一些研究讨论半殖民社会中铁路的政治史与外交史,他们聚焦于从清朝末年一些研究,则讨论了公共财政与中国铁路投资的不同面向,以及外国在铁路企业上进行金融投资的结构。当然,也有不少研究讨论铁路在中国的经济角色。

铁路在近代中国历史上的影响巨大。清朝灭亡的直接导火索“四川保路运动”,就是因为当时官民之间在铁路权益分配问题上出现了分歧;孙中山一直倡导“铁路救国”,他从临时大总统位置上退下来后,主动要求担任全国铁路督办,提出“非铁道无以立国”,并描绘了一幅铁路蓝图;20世纪20年代的安源路矿罢工和京汉铁路大罢工不断掀起了早期工人运动的高潮;大运河衰败的直接原因也是铁路,京津线、津浦线与大运河平行,替代了大运河的功能,也导致了运河沿线城市的衰落。20世纪90年代以来,更多的



1876年,吴淞铁路开通运营时的场景

现代化的铁路 推动社会现代化

19世纪初期,作为工业文明的重要标志,火车诞生了。铁路的出现使人类社会的交通方式实现了革命性变革,它是现代工业文明的标志性成果,在当时兼具新奇危险与文明进步两方面的内涵。在现代国家形成进程中,以铁路为中心的近代交通体系发挥了其他工业技术所无法替代的重要作用。百年光阴竞速,火车的兴起和发展,涉及时空感受与生活情感的巨大变迁,有关铁路的研究,则触及社会历史、大众媒介、文学文化等领域。

学者开始从不同层面和视角探究中国近代铁路发展史,近年关于铁路主题的中、英文著述出版应接不暇。2001年,美国佛罗里达大学就成立了一个名为“路迷”的跨学科研究小组;早些时候,学者周永明还提出了“路学”的跨学科研究倡议。

吴淞铁路为何被拆

一个基本认知是,铁路带来了有别于传统的新视角下的感知与认识。所谓“现代性”的核心意义,或许就是“颠覆”,即建立有别于传统的、震撼的、难以预见的新时代。通过铁路这一19世纪工业文化的侧面,今人可以窥见技术与科学的发展如何改变了人们的生产生活,继而彻底打破人们对传统空间、时间的认知,并建立起新的现代感知方式。

以吴淞铁路这条中国第一条营业性铁路为例。吴淞铁路全长14.5千米,其上海至江湾段于1876年6月30日正式通车,吴淞铁路有限公司于翌日邀请当地华人免费试坐,并于《申报》上刊登了中国第一份铁路时刻表。

由于铁路的铺设一开始是英商以投机、欺瞒的手法悄悄进行,不仅有违中英双方合约,更直接挑战了当时清政府拒绝发展铁路的立场。时任上海道台的冯焌光感到受骗后反应十分激烈,在谈判时态度强硬、寸步不让,直斥英方违背万国公法,是“违我朝廷素愿,而明欺我朝廷也”。他甚至发出极端言论,称若火车开行,自己将卧于铁轨之中任车轧死,让英使威妥玛、梅辉立等人深感不可理喻,视为疯人。最终经过多方干预和反复交涉,吴淞铁路通车运行十六个月后被清政府以二十八万五千两白银买回,后由两江总督沈葆楨下令拆除、废置。

关于这个问题,前人有很多讨论。很多人会把问题归结于官员的顽固保守、老百姓的观念落后、民族主义情绪,甚至是风水问题,说火车经过,会破坏风水,惊扰祖坟。但在新近出版的《铁路与中国转型》一书中,我们看到,这并不是问题。清末当时在征地过程中,有的农民会为了获得更多的补偿金,把一般的土地划为坟地。甚至由此出现了新的商机。一些“中介”在得知外商的铁路路线规划

后,会提前帮助外商与沿线农民交涉征地,从而赚取中间差价。

该书作者柯丽莎是知名的中国商业史研究者,她的成名作《从纱厂到商业帝国:近代中国区域企业的兴起》研究的是南通张謇的大生纱厂,讨论张謇如何进行布局,从大生纱厂发展成一个商业帝国,并影响了整个国家经济,颇具新意。而在《铁路与中国转型》中,她创新性地提出,铁路进入中国的过程那么曲折,可能主要问题不在文化观念和习俗,而是缺少铁路发展需要的政治环境和技术水平。就政治环境而言,当时官方需要平衡中央与地方、本国与外国以及各个殖民国家之间的利益。而所谓的技术,则包括勘测和制图技术、工程技术、金融技术和工具,比如股票、债券、统计以及管理运作大型资本的能力,以及与技术相配套的机制,比如清晰的价格、交易、产权制度等等。

不只是火车和轨道

说到思想文化的现代性,铁路确实是个很好的切入点。

还是拿吴淞铁路来说。冯焌

光、沈葆楨等人并非愚昧无知,反对现代科技与文明的庸人,相反,他们都对铁路能给中国带来的效益有着清楚的认识。

他们反对铁路的理由,除了外国修建侵害主权外,更多是基于一种我们已感陌生的认识论:为什么要那么快呢?有效益我们就一定要去争取吗?况且,铁路带来的垄断性收益最终都是归于政府,机器技术夺走了贩夫走卒赖以生存的饭碗,国家与民争利,有什么光彩可言呢?

有钱不赚,难怪会被洋人当作傻子和疯子。这启示我们,铁路与现代性的关系不是一成不变的:一方面,铁路并非一开始就被所有人都当作进步,且带有必然性的历史取向,而是一个逐步建构的过程;另一方面,曾经看似愚昧、落后的反铁路姿态,在语境变换之后倒有可能成为更加“现代”的反思资源。

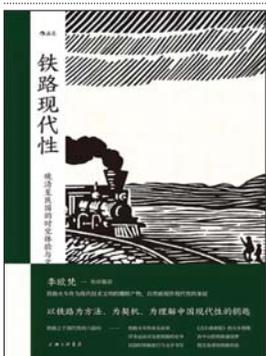
由此可以引申出一系列问题。如果铁路现代性是资本主义经济发展的技术产物,那么一切与之有关的文学书写、文化产品乃至心智与经验是否都要被置于这些宏大术语之下?如果铁路现代性仅仅是一种建构的话语与意识形态,我们又该如何处理现代性之中真实而切身的物质对象,以及时空中的身体经验呢?“铁路”和“现代性”二者之间除了直接的映射关系外,是否还存在其他形式的关联与互动?

至此,铁路不仅是现代性的产物或象征,更可以是言说现代性的一种思路和方法。李思逸的《铁路现代性:晚清至民国的时空体验与文化想象》一书,就是从铁路作为一个具体的“物”为出发点,首先确立铁路作为现代性的言说方法和研究范式,然后依据大量的史料钩沉和文本分析来解读现代性之于铁路的派生方式:时空概念的演变,意识形态的争论,乘坐火车的身体感受,以及文学文本再现的人物主观经验等,在铁路与火车所引起的时空体验和文化想象这个主题下,重新思考现代性的诸多问题。

对比不同国家的铁路在政治、经济发展过程中扮演的角色,也能让我们更形象地理解这一点。原武史的《铁道与天皇:日本近代城市的帝国化》一书,则介绍了日本的经验。直至20世纪30年代,大阪都在人口、经济、面积方面力压首都东京,这种繁荣的背后,与大阪发达的私营铁路的发展息息相关。铁路带动了沿线商业中心、住宅、娱乐场所的快速繁荣,形成了一种独特的大阪“庶民文化”。不过,随着昭和天皇即位,由权力中心统一控制的全国性铁路网络逐步把每个地区都纳入帝国发展的版图之中。一种帝国意识随着铁道网散布,最终,大阪的“庶民文化”被日本帝国化的进程驯服,它与东京的地位也发生了倒转。从物质形态上来看,铁路网络的延伸完全就是“权力网络”的直观隐喻。

铁路不只是表面上的火车和轨道,更是一个庞大的科层化的机构。因此,不仅是要把铁路这一研究对象镶嵌到一个已经被搭建好的结构中做静态的分析,而且要更加关注研究对象本身的发展逻辑和脉络。铁路在发展演变的过程中,一定处于特定的环境,遇到具体的问题,以特定的方法去解决,这是一个实践的过程。从实践的逻辑出发开展研究,才可能更接近历史的真实。

【相关阅读】



《铁路现代性:晚清至民国的时空体验与文化想象》
李思逸 著
后浪 | 上海三联书店



《铁路与中国转型》
[德]柯丽莎 著
金毅 译
思库 | 江苏人民出版社



《铁道与天皇:日本近代城市的帝国化》
[日]原武史 著
王笑宇 译
光启书局