

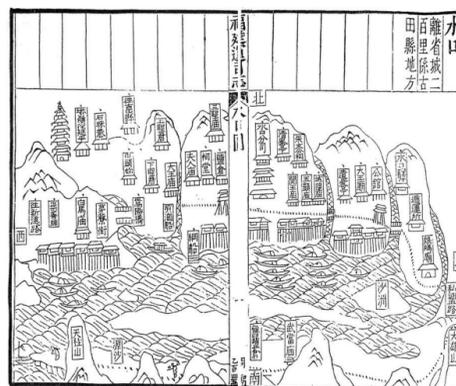
读史阅世

# 船政学子与近代中国铁路

□潘健



1910年5月津厦铁路试通车时行驶在铁轨上的车辆



水口分司水路图

## 史海钩沉

### 田一俊与《大田盐法议》

□刘佩 缪远

田一俊，字德万，号钟台，明代延平府大田梅岭人。与郭奇逢(号鹤峰，大田广平人)、廖宪(号益峰，大文江人)并肩，被誉为“闽中田阳三峰才子”；与田瑄、田瑄并称“梅岭三田”。

田一俊是明隆庆二年(1568年)会元，尽管在朝为官，但常常活跃于乡梓，他为高峰寺题词：“天下无山高戴云，低吟犹恐九天闻。炳霄此去不盈尺，尘世看来总绝群。”更为重要的是，他心系家乡，十分关心大田的民生、教育和经济发展，撰写了《大田县修学记》《大田新建尊经阁记》《遗爱祠碑记》等文。其中，他奏写的《大田盐法议》是明代地方性盐法改革的重要代表。

闽中地区盛产苧麻、粮食等商品原料，对于沿海地区来说是非常重要的生活和生产资料，而闽南沿海地区则提供了盐、鱼等生活必需品。明万历晚期，漳州和泉州地区“票盐”贩卖合法化，促使福建“山海经济”繁荣昌盛。《福建通史》第4卷·明清指出：“晚明福建商品经济比宋代更胜一筹，其中很大的一个原因：宋代福建山海经济交换尚不显著，而晚明则以山区与沿海的大交换闻名于世。”

大田自明嘉靖十五年(1536年)析析尤溪之大田乡置为县，并以永安、漳平、德化三县地益之，属延平府，并不是盐产区。按大明的盐法，大田地区食用的应是西路官盐，通过“盐引”进行贸易往来。实际上，由于地理位置邻近闽南，当时主要是食用泉州、漳州等地的私盐。

清乾隆《大田县志》卷十二“艺文·大田盐法议”记载：“敝县田地鲜少，谷价腾踊，所仰赖者苧麻耳。麻熟时，漳、泉客商入山收贩，四山乡民为负担，除日食外，以所得余直就彼处易盐数斗，随负至各乡，每盐二升博米一升，计往返十日，可供一家三口数日之食。”

大田在当时盛产苧麻，麻成熟后会有泉州和漳州的商人过来收购，并雇佣其乡民送苧麻前往泉州一带，其间挑夫会把所得的力钱购买食盐，回乡后换成大米，两斤盐可以换一斤米，挑夫便以此为生。大田和漳泉两地私下交易食盐在万历早期是不被允许的，虽然当地的民情曾多次上奏盐道司，但是关于是否免除“盐引”的讨论每次都会引发争议，然后又不了了之。“艺文·大田盐法议”记载：以敝县五十余年引盐之议，岁无虚日，而辄议辄罢，当事者谄谀及斯矣！及持议颇力，闻阙穷蹙，然不欲生，其坊里食盐之家，至愿量为充课，不愿课。

明朝时期，福建都转运使司总摄全局，其下设有水口、黄崎镇和黄港三分司，要求延平府的田县食盐均在水利司购买，每年分配七百五十二盐引给大田县，据《明史·盐政议》记载：明朝实行“纲盐制”，即将持有盐引商人的地域分为十个纲，每纲约有二十万盐引，每引折盐三百斤，或银六钱四厘。意味着要向大田县销售二十二万五千六百斤食盐的同时收缴相应的“盐课”。

万历十二年(1584年)，销引的规定变得更加严格。福建盐道给大田减少了二百引的配额，但仍要求必须销售规定的数量。于是，遂派四名船夫去水利司购买官盐八引，不料船只意外侧翻于三澳滩，所有盐都溶于水。到了万历十三年(1585年)和十四年(1586年)又减少了五十二引。即便如此，大田船夫在往返水利司的途中仍然出现船沉没的现象。这时期百姓再次申请从漳州和泉州两地复购食盐未被批准。

万历十六年(1588年)，时任礼部左侍郎的田一俊在知悉家乡苦闷于食盐之事，便写下《大田盐法议》上奏朝廷，其内容主要写道：大田县地处偏僻山谷，地势险峻，交通不便，仅有一些冶炼商人雇外地人挑水运的人，用小船在滩石间运输。这些船只没有防水措施，船内常有水，只适合运输矿石，不适合运输食盐，因为盐受潮变成卤水。当船行驶到距离尤溪县城三百余里时，有大滩三十多个，小滩一百多个。每过一个滩，需要多艘船一起拉一艘船，稍有不慎，船就会被水淹没。矿石沉入水底，只能捞取一部分。盐一旦入水，就无法恢复。并且，这种三板船不及二尺余，长仅丈余，满载的一船盐也只有三百斤。从尤溪逆流而上，即使不受恶劣天气的影响，也需要十五天左右。这么长时间运输所获得的盐资不足以支付工资。

鉴于上述民情，万历十七年(1589年)实施的一项财政措施，即每年通过征收大田县八十二两课银弥补西路的盐引额度。自此允许大田县民众购买闽南地区的“票盐”，但只能在大田境内贩卖，并且，其他县均不能效仿。大田开始遵照执行纳课，全县民众无不欢欣鼓舞，并在盐亭处刻石立碑，使之成为不朽的记载。

由此可晓，田一俊和中国历代知识分子一样，信奉“达则兼济天下，穷则独善其身”的儒家思想，其撰写的《大田盐法议》切实解决了大田县的食盐难题，推动了晚明福建商业发展。

《明史·列传第一百四·田一俊传》记载：一俊出身寒微，家无赢产。赠礼部尚书。一俊先生性格恬淡，少有欲望，平时坚守不取不义之财的节操，常常回到家乡体察民情。他历任官职二十多年，没有人知道他其实很贫穷。直到他病重时，学生们轮流在榻旁侍候，看到他所食用的都是粗糙的粮食，所穿的是简单的布衣，这才感叹他生活简朴如同寒士。朝廷为了表彰他的功绩，诏赠他为礼部尚书，谥文洁先生。

(作者单位:福建理工大学建筑与城乡规划学院)

作为中国最早开办的军事技术学校，福建船政学堂不仅在舰船制造、驾驶领域，而且在工程技术方面培养了大批人才。他们与中国近代工业化相辉映，在许多领域都留下了浓墨重彩，铁路建设亦是他们挥斥方遒的重要舞台。除了中国“铁路之父”詹天佑声名远扬，还涌现了魏瀚、郑清濂、丁平澜、高而谦、陈寿彭、王寿昌、林怡游、李大受、卢学孟、郑诚、陈庆平、王迥澜等诸多管理与建设人才。

早在1889年，张之洞就向清政府提出修建京汉铁路的前身——卢汉(卢沟桥—汉口)铁路，但因缺少资金而作罢。1895年甲午战后，统治者检讨战局，认为“北省兵败”是“由于南省不能迅速接济”，而“南省不能迅速接济”的原因在于缺乏铁路可以转运军队，于是修建卢汉铁路之议又起。卢汉铁路贯穿中国南北，总长1200多公里，建筑需要巨额的款项和高水平的技术。但此时国库空虚，招募的商股中真正的华商股份寥寥无几，而且此时中国的筑路技术水平还不能做到自建，无奈之下，经多方对比和权衡之后，清政府最终认为“比(利)时”系小国，不干预他事”，遂在1897年与比利时公司签订了借款合同。1898年底，卢汉铁路南北两端同时开始施工。1901年正月初十，郑清濂被委任为卢汉北路(1906年，卢汉铁路更名为京汉铁路)行车监督。由此，郑清濂开始了在京汉铁路长达近10年的管理生涯。

郑清濂(1852—1927年)，字景溪，福建闽县(今福州)黄山人。1874年以优异的成绩毕业于福建船政学堂前学堂轮机制造专业，1877年作为船政第一批留学生，赴法国利浦官学专攻轮机制造、船身制造，又在汕峇甸洋枪厂兼习验料铸造和洋枪炮制造。1880年毕业后，被授予工学博士学位。学成回国后，他先后担任船政学堂前学堂教习、工程处总工程师、船政会办等职务，成为近代中国广为人知的造船专家。同时，郑清濂在铁路建设上的贡献也不逊色，加上他“品端守洁，不

染习气”，屡受相关部门推荐而得以重用。

在卢汉北路任职近5年之后，1905年12月郑清濂被调到汉口，接任责任更为重大的南路线路正监督一职。1906年三月初八铁路全线通车，并正式更名为京汉铁路，成为中国南北运输的大动脉。就在这一年的9月19日，郑清濂被擢为京汉铁路南路副监督，并在次年9月京汉铁路总监督高而谦因公赴粤时代理总监督。总监督是京汉铁路中方派驻的最高行政官员，虽然在业务方面还不得不依靠洋员监督，但行政事务均需华人总监督署名方可执行。1907年12月，邮传部认为“各铁路总办必须通达洋务、熟悉工程之员庶能办理得力，挽回利权”，将“熟谙路政，兼精工程”的郑清濂调任汴洛(开封—洛阳)铁路的总办。郑清濂暂时离开了京汉铁路。

京汉铁路地处中原，又是南北交通要道，自1906年运营后就盈利颇丰。但是，根据借款合同，铁路每年运营总利润的20%须分予比利时公司，且一切行车事务均由比利时公司代理，“动受牵制”。为此，清政府决定赎回京汉铁路。1908年正月邮传部以该年借款合同期限为契机，着手收赎京汉铁路。但赎路事繁责重，恰逢此时京汉铁路总监督高而谦被授云南临安开广道，接任者不仅须娴熟外交，还须熟悉路务。“查有现充汴洛铁路总办、候选道郑清濂深通法文，在京汉供差多年，情形极为谙习，堪以派令接充”。于是郑清濂从汴洛路总办任上被调任京汉铁路总监督，“以之节制汉洋各员，督饬修筑诸工”。其留下的汴洛总办一差，由同样也是船政学堂毕业、“学有专门，识识优裕”，时任广九铁路提调的丁平澜接充。

6月18日郑清濂到任，利用自身熟悉法文和路政的优势，与铁路总局局长梁士诒一起，对比利时公司“要求挟制，迭发难端”等无理要求“随时随事驳拒”，并多方交涉，将比利时借款公司经手的各项文卷、账目、款项、材料一并点收，并悉数收回京汉路抵押

券据，逐次合同全行注销，于1909年1月1日将京汉铁路全线赎回，“丧失多年之京汉路权始得安然收归我有”。郑清濂等众人收回国家利权立下了汗马功劳。

除了郑清濂，在京汉铁路建设和运营时期，还有众多福建船政学子担任该路的管理职务。总监督高而谦就是船政学堂前学堂(制造)第三届毕业生，在留法期间专攻万国公法、法语。1907年清政府筹议赎回京汉铁路时，考虑到京汉铁路一切交涉均用法文，需要一名精熟法文且谙习中西法律的人才负责谈判事宜，高而谦是最佳人选，又曾在广东随同总督岑春煊办理外交有年，故而得到了邮传部尚书陈璧的力荐，在1907年7月调任京汉铁路总监督，在赎路的前期工作中发挥了重要作用。

同样是船政学堂前学堂第三毕业生的李大受也长期在京汉铁路工作，1906年任养路副总管，1908年12月升任养路总管。船政学堂前学堂第四届毕业生卢学孟在1908年获得了邮传部“经理京汉铁路行车有年，始终不懈，洵为在路得力之员”的评价，并在同年12月由车务副总管擢为总管。在李大受、卢学孟被提拔的同时，船政学堂前学堂第一届毕业生、邮传部主事郑诚也被任命为京汉铁路工务总管，并在1910年5月被调任京汉铁路南路提调。这些船政学子在当时贯穿中国南北大通道的京汉铁路线上，先是辅助洋员工作，在收回路权之际又纷纷从副职升为正职，成为京汉铁路事务的决策者与管理者，保证了铁路的正常运营，维护了国家主权。

商办铁路是庚子事变后全国兴起的借资商力收回路权运动中的一个组成部分。1903年12月清政府颁布《铁路简明章程》，准许民间资本承办铁路。这项政策对中国铁路建设和商办铁路的兴起起到了促进作用。但是，外国侵略势力也蠢蠢欲动，日本、法国对福建权益早已觊觎，福建要修建

## 闽人遗事

### 李文察的宦海音乐人生

□本报记者 萧镇平 通讯员 叶庚成

明代平和人李文察任山西辽州同知时，因“进奏乐书”得到嘉靖皇帝的赏识，召其进京改任太常寺典簿，先后写成《四圣图解》《乐记补说》《律吕注》《典乐论》等音乐论著，是古代福建省成就最高的音乐理论家之一。

李文察，号楼云，系平和县清宁里侯山人(现平和县小溪镇西林村)，其生卒年不详。清道光版《平和县志》载：“李文察，(明嘉靖)四年(1525年)岁贡。”贡生指的是在府、州、县生员(秀才)中成绩或资格优异者，升入京师的国子监读书的人。

其父为李世浩，字硕远，号槐庵，为明正德十五年(1520年)岁贡，曾任宁波府教授，清道光版《平和县志》载：“奉庄渠先生之教，相与讲阳明、甘泉合一之学。”庄渠即魏校，明代官员、学者，与李承勋、胡世宁、余佑善并称南都四君子，因居苏州葑门之庄渠，故号庄渠；甘泉即湛若水，明代著名理学家。

据清道光版《平和县志》记载，李世浩致仕归乡时，发现乡里山林盗劫之风犹存，社会懒惰之风盛行。为改变这种不良风气，于是建崇贤堂、设义仓，又效仿浦江郑氏、吴兴严氏作《李氏家规六十九条》，概慨然曰：“君子欲大行天下，然希文之志能行于家，蓝田之约能行于乡。”经过努力，当地风气为之一振。

正是在这种家风熏陶下，李文察从小受到良好的教育，关心民间疾苦而且富有正义感。平和县系正德十三年(1518年)，王守仁平叛山贼作乱后奏请朝廷而设。李文察于嘉靖四年(1525年)岁贡时，平和县刚成立几



“太常典乐”牌坊上的构件“恩荣”

年，按例每个贡生可以支取一笔可观的“里纲金”，但李文察想到平和县土瘠人稀，而且之前因“山贼”作乱，许多百姓都背井离乡，迁徙到别处生存，现在新造小邑，百废待兴，需要用钱的地方还很多。李文察不愿增加百姓的负担，于是上书坚辞不受贡金，并慷慨陈词，建议朝廷“宜激浊扬清，裕民止盗，或奢靡，均税役，平会计”。

明代莆田举人谢炯记录下了《李文察辞

贡金传》的故事，后被收录到清道光版《平和县志》里。谢炯赞道：“夫廉可能也，廉而于其所当有不可能也。廉而使一邑与其邻郡邑之人民均受其赐不可能也。养于学、仕于时皆若人，天下孰与不治乎？”

李文察被朝廷任命为山西辽州同知。嘉靖十七年(1538年)六月，他向朝廷上《奏进奏乐书乞正乐表》，进奏几年来所著的乐书。礼部覆言道：“文察所进乐书，其于乐理、乐声、乐原，多前人所未发者，且于乐声中，考定知音，以为制律之本……宜令文察及太常知音律者，选能歌乐舞生百余人，协同肄习……”嘉靖皇帝收到这些乐书后，藏之于皇宫秘阁中，同时召回李文察，任太常寺典簿，协同该寺官肄乐。太常寺专门负责皇帝祭祀和宫廷礼乐之事，是祭祀礼乐事宜的实际执行机构。

史料记载，嘉靖皇帝很赏识李文察，凡有祭祀大典，一定要令李文察随从。嘉靖十八年(1539年)，加封李文察为文林郎，《封文林郎太常寺典簿李文察敕命》曰：“尔太常寺典簿尔典簿李文察，深沉宏博，雅重温文……特授尔阶文林郎，赐之敕命。”同时，加封李文察的父亲李世浩为文林郎，并在《封文林郎太常寺典簿李文察敕命》中赞其：“义方教子，缙为名流。”

李文察对礼乐研究颇深，《四库全书总目》载：“其书凡《古乐笙蹄》九卷、《律吕新书补注》一卷、《青宫乐调》三卷、《典乐要论》三卷、《乐记补说》一卷、《四圣图解》二卷。文察生平所学，具见于《古乐笙蹄》。大旨本《史记·律书》与《周官·大司乐》文而自

铁路的消息传出后，他们勾结中国绅商，准备夺取铁路修筑权。1905年9月，在福建京官、光禄寺卿张亨嘉等人的倡议下，由前内閣学士兼礼部侍郎陈宝琛任总办的福建全省铁路公司成立，欲以福建绅商和华侨的力量兴建福建全省铁路。于是，清政府以福建铁路“系由绅商集股自办，其工匠欲聘用何国之人，该绅等自可任便办理”为由拒绝了日本的不法要求。《福建铁路公司章程》中明确规定“本公司专招华股”“工程师定延华人”，表达了福建人民维护国家利权的决心。1906年4月公司聘请的工程技术人员纷纷到位，他们均是船政学堂的毕业生，“全省士民咸以大权不至旁落为幸”。

总工程师陈庆平，字永述，号怡堂，福建长乐县人。1885年以第三名成绩毕业于福建船政学堂前学堂。1886年4月6日作为船政选派的第三批留学生入巴黎法国工部制造大书院学习制造专业，后又到巴黎桥梁工程官学学习工程设计和桥梁建筑，获得了“可胜任车铁路总监工之任”的评价，曾任津榆铁路副工程师、京汉铁路南路副总工程师。

副总工程师王迥澜，字幼谷，福建闽县人。船政学堂前学堂第二届毕业生，第二批赴法留学生，“专习营造”，于测量、算绘、久暂、台堡、守城、防隘、水底设防各项工程理法，莫不博览详求，获得了“派管制造军器火药各厂必能胜任”的评价，曾任京汉、正太、滇越铁路副工程师。

测量师兼段长陈海瑞、陈锡周，副测量师林兆燕、林鉴殷也都是福建船政学堂的毕业生。陈海瑞，字庆诚，闽县人，船政学堂前学堂第四届毕业生，曾在京汉铁路南路、汴洛铁路担任测量师和段长职务；陈锡周，字芸侯，闽县人，与陈海瑞同届，历任京汉铁路南路工程管工、北路养路稽查；林兆燕，字景山，闽县人，船政学堂前学堂毕业生，历任台北铁路测量、船政绘事院教习、船厂监工；林鉴殷，字述祖，侯官县人，船政学堂后学堂毕业生，曾任台湾舆图局测量、粤汉铁路翻译和测量。

福建铁路工程技术人员到位了，可铁路公司的议董(认股300股以上者)却因为先修哪条铁路而争论不休。福州籍议董认为要先建福州(福州—马尾)线，泉州籍坚持要修泉东(泉州—东石)线，厦门籍则要建漳厦(漳州—厦门)线，最后陈宝琛采纳了先建漳厦线的提案。1907年3月，陈庆平和王迥澜从嵩屿启程，先到漳州，然后又折往泉州勘测铁路线。遗憾的是，陈庆平不久就染上虚肿病症，服药无效，于当年8月24日在嵩屿工程处病故。陈庆平的英年早逝，使漳厦铁路失去了技术核心，而当时国内又极缺专业的铁路工程人才，副总工程师王迥澜系管全工程师，不谙路工，“工匠亦无熟手”，加以资金不继，公司管理效率低下，导致工程一直拖延。直至1910年，仅修成28公里，且“前不过海，后不过江”，乘坐并不方便，铁路造价还高达220万元，1912年通车营业后，每月收支难以做到平衡。

漳厦铁路建筑虽未获得成功，但它勇于对抗列强，信任福建船政学堂毕业的技术人才，为船政学子提供了实践的场域，使他们所学专长得以发挥，促成他们后来成为中国铁路建设事业的栋梁。

(作者单位:福建社科院历史研究所)