

楔子：中国“后门”与铁路梦

打开世界地图，俯视亚欧大陆东部，只见中国背靠“世界屋脊”，昂首耸壑；面向蓝色大海，雄视云水海天。一万八千公里的海岸线，星罗岛屿，棋布港湾；三百万平方公里的海洋国土，云舒浪卷，鸥飞鱼翔。中国“前门”自然天成，浩博壮阔。

中国大陆山高地阔，汜博宏广，既平衍旷荡，又蒙笼崎岖。南北相距 5500 公里，气候多样，物产丰富；东西相距 5200 公里，地势复杂，高程各异。大西南远离东部平原丘陵地带和海洋，山脉盘绕，群峰错列，叠岩悚然，激浪惊崖。其鬼斧神工，高敞雄峻，历来被视为中国后方“门户”。

中国大西南包括现在的四川、云南、贵州、重庆市、西藏自治区和广西壮族自治区等六个省区市，总面积 257 万平方公里。

在这广袤峻峭的崇山峻岭之中，蜿蜒起伏的条条“茶马古道”，自古是大西南的交通“命脉”。其沿途高山峻岭，深峡激流，林深路陡，道路曲折崎岖，不仅有高寒缺氧的雪域高原，还有荒无人烟的高地草原；不仅有野兽出没的原始森林，还有激流飞湍的金沙江、澜沧江大峡谷。险峻的悬崖峭壁，布满杀机的危岩泥石流，随时都可能夺走行人的生命。从这“后门”走出去的道路可谓危机四伏，生死一线。

然而，在近代史上，就是这险山恶水。道路闭塞的中国“后门”，成为西方列强强夺铁路权益的势力范围。西南民众在抵制西方列强抢夺路权的过程中，开始追逐自己的铁路梦。

在 1840 年前后近半个世纪的时间里，英国和法国首先吞噬了中国西南周边的印度、尼泊尔、哲孟雄（锡金）、不丹、缅甸和越南，随后便向中国西南地区纷纷派出众多的“探险队”“考察队”“旅行队”进行探险、考察、旅游活动，大量收集山川地理、水文气象、人文风物、农产矿产、民风民俗等各种情报，探测路径，以资势力的侵入和铁路的修建。为此，在辛亥革命以前，围绕中国“后门”的铁路着实“热闹”了一番。

英国人觊觎中国“后门”的铁路由来已久，在还没有完全控制印度之

前，他们就不断派出间谍进入中国西南地区搜集地理经济政治情报。在第一次鸦片战争后，不平等的《南京条约》的签订使英国在中国攫取了特权，开始“以开辟新的道路和交通来代替旧时的战争和吞并领土的政策”，这个政策得到希望资本涌入中国获得高额利润的商人们的极力拥护。因此，当英国政府还未正式确定在中国勘测路线之前，民间人士已经急不可待地提出了在中国修建铁路的计划。

在英国怡和洋行擅自修建吴淞铁路（1876年）的前7年，一个英国少尉军官就独自勘探了从缅甸到中国云南的铁路线路，于1856年第一个提出滇缅铁路的线路规划。这得到英国政府和商人们的大力支持。随后，不仅有不少的英国人肆意闯入中国云南窥视线路，而且还有英国人提出“一个综合的铁路系统计划”，包括了从西南到扬子江沿岸的线路。此后其勘测路线从武汉到四川、贵州、云南、西藏，几乎将中国西部勘测完毕。在辛亥革命前几年，英国人武力强夺西藏后，还提出了印藏、川藏铁路以及设计的“三C”国际铁路与滇缅、印藏、川藏铁路衔接的计划，为分裂西藏创造有利条件。英国人在中国“后门”做了一个自我陶醉的铁路梦。

法国于1858年至1883年对越南连续发动的3次侵略战争，最终将越南抢占为殖民地。随即在1883年12月至1885年4月期间法国悍然发动中法战争，战火从中越边境燃烧到中国东南沿海。法军在中越边境被清军击败，向清政府提出议和。恐惧战争的清政府“乘胜即收”，接受和谈的要求，进而妥协退让，使法国乘机攫取了广西龙州铁路筑路权。后来，清政府在中日甲午海战中失败，于1895年4月被迫与日本明治政府签署《马关条约》，割让辽东半岛给日本，极大地触动了俄国、德国与法国在华利益。三国以提供“友善劝告”为借口，迫使日本把辽东还给中国。中国为此向日本支付了3000万两酬报费。法国自恃邀功，威逼清政府出让了从越南境内直达中国云南昆明的滇越铁路筑路权。后来法国人在广西开筑龙州铁路没有结果，却打通了滇越铁路，并准备在云南境内修筑支线，还企图延伸至贵州、四川，乃至中国腹地。

在中国“后门”的万山丛中修建铁路，西方殖民者看中的是大西南的战略位置。比如云南，从来就有“倒擎天下”之势，夺得云南铁路权益，便可直驱四川和贵州，打开进入扬子江流域的通道，可与东南沿海摇呼相应，连成一气，将中国南方彻底控制。

为此，中国大西南这个重山叠水之地，成为英、法两国的必争之地。他们争夺的输赢，就是看谁先把铁路修进中国“后门”。谁知道世事诡谲，风云变幻，直到20世纪40年代末，除了法国人修了一条米轨滇越铁路到

昆明外，英国人没有动工一条铁路。

英、法两国对中国西南铁路闹得最凶，规划的线路也不少，最后收效甚微。这不仅在于西南地势地质的复杂原因，更主要是西南民众维护主权的激烈斗争，延缓了这两个西方国家修筑铁路的进程，从而迫使他们的各种铁路计划破产。

当年西南民众反对外国人修筑铁路，并不是不愿意修筑铁路，而是有自己的铁路梦。可是当自己国土上的筑路权益被他人攫夺，自己争取民办铁路护卫主权的时候，却遭到西方列强的挤压和钳制，而清政府最终将民办铁路收为国有，转而成为向西方银团借贷的抵押物，致使西南民众民办铁路维护主权的民族尊严受到严重打击，抵御洋人侵夺路权的斗争彻底失败。激怒的民情一发而不可收，掀起汹涌澎湃的反清浪潮，最后改写了中国发展的历史。

因此，就在围绕铁路修筑的过程中，诸多矛盾错综复杂，中国的“后门”发生了一个个惊心动魄的故事。让人至今难以忘记的是川汉铁路的保路运动，一举引发“辛亥革命”，葬送了大清王朝，埋葬了两千多年的封建制度。从某种意义上说，一条铁路压垮了一个王朝，这是中国西南筑梦铁路创造的奇迹。

国运即路运，西南铁路见证了中国抵御外来侵略者最为艰苦的岁月。1937年7月7日全国抗日战争爆发，国民政府西迁至重庆，为打通西南大后方的国际运输大通道，四川、贵州、云南、广西民众日夜抢筑钢铁运输线，却遭到日寇炮火无情摧残。湘桂铁路残缺不全，湘黔铁路胎死腹中，黔桂铁路惨不忍睹，叙昆铁路半途而废，尤其是即将完成的滇缅铁路由于战局逼迫，最后自己全部摧毁，令人扼腕痛叹！山河破碎，悲壮情怀，西南铁路有梦难成。

20世纪40年代末，中华人民共和国成立。从五十年代初开始，共和国最高层领导的目光始终注视着山脉纵横的大西南，铁路建设的重头戏便在这峰起水涌、山横谷绝的大山王国里一幕幕拉开，中国“后门”的铁路梦才冉冉升起。

新时代的建设队伍艰苦奋斗、自力更生、发奋图强，在大西南掀起了三次铁路建设高潮。1950年6月15日，中华人民共和国第一条铁路——成渝铁路——开工建设，拉开了西南铁路建设的大幕，1952年7月1日建成通车。紧接着，湘桂铁路建成西南地区第一条标准轨国际铁路；黎湛铁路打开西南第一个出海口；宝成铁路跨越秦岭，“蜀道难，难于上青天”的千年历史宣告结束；黔桂铁路修复开工，喜获新生。第一次建设高潮基本改

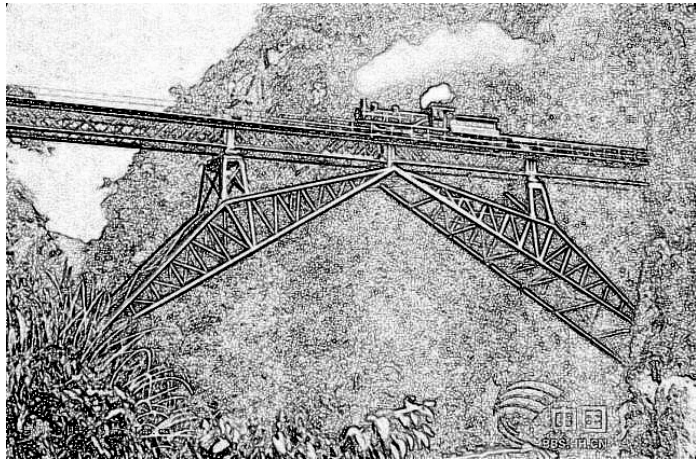
变了西南铁路交通有路无轨的状况。

在 60 年代到 70 年代期间，西南铁路建设掀起第二次高潮，取得显著成果。贵昆铁路飞越乌蒙，车走滇黔；川黔铁路一线贯通“天府”“夜郎”；成昆铁路傲然穿越“筑路禁区”；襄渝铁路信步走过险山恶水；湘黔铁路奋然横贯东西。除西藏以外，西南各省区相互勾连的骨干路径已经并入全国路网。而且成昆铁路被联合国誉为人类征服自然的杰作之一，代表了中国当年铁路最高科技水平，成为中国向世界递出的第一张闪光的名片。西南铁路不仅梦想成真，而且成为中国铁路的发言人。

20 世纪 80 年后的十年间，西南虽然没有修过一条铁路，但十年后乘着改革开放的东风，西南掀起第三次铁路建设高潮，以跨越式发展的姿态载入史册。南昆铁路再次跃升科技高度，创造了在地质复杂的艰难山区修筑铁路的配套科学技术。而青藏铁路的通车，不仅结束了西藏没有铁路的历史，同时将高寒地区筑路的世界性难题逐一破解，把中国的筑路科技推向了世界前沿。在此前后问世的内昆铁路、渝怀铁路、达成铁路、水柏铁路、株六复线、宝成复线和成昆电化，使西南铁路得以强筋健骨，自此中国“后门”这片“穷山恶水”间开始跳动着现代化强劲的脉搏，呈现出醉人的梦境。

进入 21 世纪初，中国高速铁路悄然崛起。川渝之间的遂渝铁路建成中国第一条无砟轨道综合试验路段，具有自主知识产权的无砟轨道技术处于世界先进行列，打破了国外无砟轨道技术壁垒，国家高铁技术核心竞争力得到强劲提升。沪汉蓉大通道、成灌、成渝、成绵乐、贵广、南广、云桂高铁，沪昆长大干线的开通，以及川藏、成西、兰成、兰渝等高铁大干线的兴建，引领中国“后门”的高速列车穿越千山万水，奔向西南铁路建设的新时代。而与世界接轨的正在建设的“泛亚铁路”，即将为中国“后门”构建走向世界的新“大门”，届时从大西南奔向“中国梦”的火车头也将更加动人心魄！

如今，中国“后门”梦圆铁路，风驰电掣的现代化列车，正在穿越未来新时空，其骄人的英姿将更加炫彩夺目。



第一章 沉重的前尘往事：1858—1911 年

1. 列强觊觎中国“后门”：三个英国人对西南铁路的算计

按照中国传统纪年法，1840年为庚子年。庚为金，子为水，金水相生，和谐之象，该是一个好年头。可是恰恰相反，这年是大清王朝乃至中国历史上最倒霉的一年。后来老百姓说，主要是皇帝的年号“道光”没有对头。“道光”不就是“倒光”吗？这江山不被你“倒光”才怪呢！当然这是民间八卦，不足为辞。

也就在1840年的4月上旬，英国议会下院就通过了发动对华战争的决定。英国到中国做鸦片生意，至于道德问题，他们认为这并不是英国人的错。而在英国人看来林则徐虎门销烟是荒蛮悖逆，不通情理，是中国对大英帝国的侮辱。所以英国人感到“如果我们屈服于中国的羞辱，那么英国今后的政治走向将会威严扫地”，并声称“必须采取措施证明英国国旗的荣耀和王室的尊贵”，这个措施就是用战争证明英国的“正义性”。

于是，由英国人在中国东南沿海发动的第一次鸦片战争，从1840年6月28日打到1842年8月才结束。其结果是清政府战败，被迫与英国签订了中国历史上第一个不平等条约——《南京条约》。从此，英国作为西方殖民主义者第一个在中国强夺到特别的权利。

《南京条约》签订以后，英国国内上下无不为之称快，认为应该立即展开对中国大规模的商业活动。但是中国没有铁路，交通运输条件非常困难。于是英国商人要求在中国修筑铁路的呼声一再响起，而英政府也正好希望以修筑铁路代替战争作为征服中国的另一种手段。英国民间关于在中国修筑铁路的舆论不断发酵，以至有人开始暗中深入中国境内私自勘察铁路路线。

当时就有三个英国人盯上了中国的西南山川河流，前前后后进行了多次算计和鼓噪。他们就是理查·斯普莱、麦克唐纳·斯蒂文生和柯乐洪。

在这三个英国人中，斯普莱第一个提出滇缅铁路计划。这个计划也是英国希望撬开中国“后门”的第一个具有影响力的铁路计划。

在清朝初年，缅甸成为中国的藩属国。1824年、1852年、1885年，英国发动三次英缅战争，最终将缅甸掠夺为英属印度的一个省。第一次鸦片战争后，英国于1886年强迫清政府签订《中英缅甸条款》，逼迫清政府承

认其对缅甸的占领。

在英缅第二次战争之后，也就是中国第二次鸦片战争期间，1858年中英议订《天津条约》的时候，当年4月10日，参加过第一次侵缅战争从印度退休的英国上尉军官理查·斯普莱就致信英国外交部，要求在签订条约时“勿忽略我促请注意的中华帝国西南边陲的那条铁路。经由这条铁路，我们的商业可以在那个国家的内地胜利地作一切将来的竞争”。与此同时，他开始在国内极力宣传自己所勘定的路线，即由仰光到税打，再沿萨尔温江到大考渡口，并由此通过景栋和江洪，进入中国云南的思茅，全长约500公里。为了争取商会的支持，他还把自己的建议和想法写成了《英国与中国铁路》的宣传册子，四处散发，得到英国报界和商界较高的支持率，也得到英国政府的赞同。

斯普莱主张将铁路从缅甸修入中国的宣传在民间发酵。于是在1867年，英国军官威廉斯大尉联手英国加尔各答铁道部的芦阿德，开始率领勘察队，对斯普莱路线进行勘测。他们两年勘测了250公里返回，但最后没有结论。

到了1872年7月25日，英国商会联合会议决定上书女王，要求完成从仰光到江洪的勘测。谁知早在1861年到1863年期间，英属缅甸行政长官派驻缅甸曼德勒的代表威廉姆斯，就曾由下缅甸沿伊落瓦底江北上勘探至八莫附近，又从曼德勒沿江北上勘探，对缅北边城八莫及其附近地区的状况，以及云南的情况进行了全面的了解。威廉姆斯认为，利用轮船溯伊落瓦底江逆流而上至八莫，上岸沿陆路西行，通过距离约五六十公里的野人山地带，到达云南西部，这是最为便捷的道路。这里自古以来就是滇缅之间的通道，不论从自然条件或政治关系上都是滇缅商路的首选。威廉姆斯认为可先行开筑普通的道路，待时机成熟再换修铁路。威廉姆斯在1864年《皇家亚洲学会期刊》上发表了此次勘探报告，引起社会关注。为此，当接到商会联合会的要求后，英国决定不再考虑“斯普莱路线”。

还在“斯普莱路线”策划勘测期间，又一个英国人盯上了中国西南铁路。这个人叫麦克唐纳·斯蒂文生，曾是怡和洋行的股东。从1863年春天开始，他就一直研究在中国修建铁路的问题。他认为在中国修建铁路将会给经济带来突飞猛进的变化，也将给英国带来丰厚的利益。由于声称“要把中国从他所认为盲目发展的祸害中挽救出来”，于是他“一开始决定一个综合的铁路系统计划，使所有铁路都按照这个系统建造，这样，就可避免英国人由于缺乏这种铁路系统而发生的祸害”。

为了设计这个铁路系统计划，斯蒂文生在西方各国收集商人、传教士、官员等各个阶层对修建中国铁路的意见，还在中国广州的商人中召开大会

进行宣传，大造声势。

他还认为，这个综合铁路系统计划，“不仅要满足中国的需要，而且要使中国铁路交通与外界联系起来。”因此他建议“以扬子江流域的华中商业中心汉口为出发点，筑路通到上海，西行经四川、云南等省直达印度。又计划从镇江经过天津、北京作为扬子江流域的一条大干线，同时再从汉口南行直达广州”。这样就将中国最为重要的商业中心间的四个主要口岸连接沟通。此外，斯蒂文生还计划修建上海到宁波的铁路，福建到内地的铁路，并设想将广州和通往印度的线路连接起来。

于是，他将这些建议、主张和规划图纸上呈给清政府，希望清廷官员自行办理。那时的清政府对修建铁路还无动于衷，这样建议自然被束之高阁。当然，斯蒂文生不会无缘无故为中国提交铁路修建计划，英国后来在西南地区虎视铁路权益的行径，也就佐证了斯蒂文生铁路计划的目的。

英国对打开中国“后门”一直抱着坚定的决心，不断怂恿人员以各种名目进入中国云南窥测探路。1882年，英国皇家地理学会会员，《泰晤士报》驻华第一任记者、英国在亚洲扩张政策的有力鼓吹者柯乐洪便以“探险”的名义，在一个探险家哈雷特的帮助下，从广州经广西进入云南开始“探险”，不仅到了昆明，还从思茅到了大理。他这一路大量收集地理、水文、资源、民俗等情报资料。在后来的1900年，他以这次旅行的见闻文字和图片为材料，出版了英文《经由陆路到中国》一书。同时他在《通过华南边疆：从广州到曼德勒旅行记事》一书中，记录、论述了其考察广西西江流域水文、资源情况，沿江枢纽城镇社会政治、经济、文化情况以及当时广西航运商贸情况。

经过这次“探险”，柯乐洪规划了一条比斯普莱路线还要长的铁路。柯乐洪计划从缅甸玛打万开始，到清万（景迈），经过掸邦到江洪，最后到思茅。同时提议，再建一条从盘古到景迈的铁路。这两条铁路被称为“柯乐洪铁路计划”。

柯乐洪完成“探险”回到伦敦后大造舆论，他认为：“英之视四川，犹俄之视满洲也。俄缘通海之故，不能不入满洲；英缘通商之故，岂能不入四川乎？”于是这个计划得到英国伦敦、曼彻斯特、格拉斯哥、新加坡、仰光等地的英国商会的大力支持。

1885年，他公开鼓吹：“缅甸的重要还不在于它本身的贸易，更重要的是它构成我们通往中国大路的一部分，中国才是我们将来的市场。”

从缅甸开通一条大路伸入中国云南，是英国一贯坚持的决策。但由于当时英国政府还面临着吞并上缅甸的战争，而且对于到底按照哪条路线修

建铁路，并没有明确的计划。当时，英政府倾向于从曼德勒开始，经过古伦渡口，向北一直修到云南的线路，这样就可以控制当时还处于独立地位的上缅甸。因此柯乐洪铁路计划没有引起政府的反响。

1886年，英国以战争手段并吞上缅甸后，法国和英国争夺云南铁路权益和长江流域势力的斗争明朗化，英国政府开始修正滇缅铁路线路，1888年计划铁路从缅甸进入云南后，跨过大半个省区，深入到楚雄，再分为两线：一线到昆明；一线到成都。但到1892年，英国延长了路线计划，即一线从缅甸最南端的仰光出发，北上穿过泰国北部进入云南；一线从中部的曼德勒开始，北上到八莫，然后东向经腾越直达云南大理。其实，英国的铁路计划并不止于修到云南，而是得陇蜀望，为进入长江流域开辟第一步，同时也为进入西藏打开通路。因此，后来英国根据自己侵略野心的需要，这套计划又经过较大变动。

从1858年到1885年的27年间，三个英国人的不懈努力代表了大英帝国以修筑铁路代替战争夺取利益的政策，他们的计划虽然没有实现，但却成为英国掠夺中国西南铁路权益的卑劣行径的发端。

2. “马嘉里事件”：一纸《烟台条约》砸开西南大门

当年，三个英国人闹闹嚷嚷要修筑西南铁路的时候，英国政府继续不断派出人员从缅甸擅自闯入中国云南勘测铁路线路，而就此发生的“马嘉里事件”轰动一时，英国以此讹诈清政府，签订了一纸中英《烟台条约》，使之成为英国人砸开中国西南大门的“敲门砖”。

在“斯普莱路线”开测之后的一年，以驻曼德勒的英国政务官斯赖登为队长，包括威廉斯、安德生等及护卫在内的50人，在未得到清政府准许情况下，于1868年1月18日，擅自进入中国境内。探路队沿途测绘山势地图、记录气象资料、调查城镇人口状况，考察风土人情等，于当年6月初到达了腾越（腾冲）。因正当云南回族人民起义风起云涌、局势动荡之时，斯赖登不得不于7月中旬返回八莫。

斯赖登在当时的报告中得意地说：“在八莫和腾越之间修一条长达130英里的公路或铁路，就能有效地开发云南的资源，且使我可与中国西南的

财富和资源发生直接联系。”

1873年1月，云南大理回族人民反清起义运动被清政府残酷镇压，中国境内又恢复了平静。当年的7月，英国商会联合会又要求英国政府尽快勘测缅甸通往中国云南的各条商路。在缅甸的英国官员也遥相呼应。

1874年，英属印度政府再次派遣探路队前往中国探查路径。这次由柏郎上校率领近200人的武装“探路队”前往云南。在临行之前，印度总督特别指示，这次除勘查商路外，还应尽量搜集沿途经过地区的资源、历史、地理和商务等情报。

1874年6月13日，英国驻华使馆向总理衙门声称柏郎等人来中国旅游，将于11月启程，从曼德勒跨过中缅边境，经由腾越到大理，要求清政府派人保护英国人的安全，并向清政府索取从缅甸进入云南的“游历”护照。7月16日，英国驻华公使威妥玛和翻译梅辉立到总理衙门来领取护照时，又谎称柏郎等人，或将来北京，或将到上海。总理衙门一位大臣揣着明白装糊涂地问道，英国“游历家”们为何不从海路到上海，那多安全啊。边鄙地区民情野蛮，极易滋事，很不安全哦！尽管中国官员十分不情愿为英国人开路，但总理衙门不愿引起英方不快，最终还是发放了护照。

骗取护照之后，威妥玛在7月29日照会总理衙门，他们已经派上海领事馆职员马嘉理为汉语翻译，持照前往滇缅边境迎接“游历队”。当时清政府还特意向沿途打招呼对马嘉理给予款待和关照，因此马嘉理十分顺利地出境。

马嘉理动身由上海出发，途经汉口、湖南、贵州进入云南。这个被称为“中国通”的英国人进入云南后，沿途刺探清廷军政情况，测绘山川地图，经昆明、腾冲、梁河从盈江过蛮允，于1875年1月到达缅甸八莫同柏郎会合。

马嘉理和柏郎率队进入中国，却根本没将中国政府放在眼里。当年2月初，他事先未和地方官府联系办理入境手续，便擅自率领武装探路队闯入云南，并扬言要进攻腾越城（今腾冲），对云南地方官员进行恐吓讹诈。

数日后，英军走到中国境内红蚌河边，得到边区军民正在准备联合抗击探路队的消息，不敢贸然前行。马嘉理便自告奋勇带着三个随从前往探路，柏郎率部随后。当时的边防守军腾越左营都司李国珍，故意放过马嘉理，切断其与柏郎的联系。马嘉理14日晚行至芒允，在当地寺庙中住宿了两天。只见一路过来平安无事，于是在16日返回八莫接应柏郎部队。2月21日，马嘉理一行在蛮允附近的户宋河被当地居民拦阻盘问，马嘉理当场开枪打死一群众，从而被激怒的当地居民将马嘉理一行四人杀掉，弃尸户

宋河中。次日上午，当地景颇、傣、汉等各族群众配合李国珍守军在班西山下阻截柏郎的部队。柏郎闻报马嘉理被杀，又被中国军民阻击，只好仓皇逃窜出境。英国这次探路就此失败。马嘉理被杀一事，史称“滇案”或“马嘉理事件”。

当年“马嘉理事件”发生之后，为一直窥伺中国西南铁路权益的英国找到了一块“敲门砖”，英国人咬定事件的幕后指使者就是清廷，威妥玛就此向清政府施加外交压力，提出处理“滇案”的要求，不仅要惩凶，赔偿，还要减免税厘、增开通商口岸和开放云南边界贸易等，否则将要撤使、绝交，派兵入滇。

其时，乌孜别克族明格部的军官阿古柏已经率兵占据了新疆广大地区，而英国和俄国正在利用阿古柏，企图抢夺新疆这个战略要地。当“马嘉理事件”发生时，清政府正准备命令左宗棠西征以收复新疆。此时清政府担心英国会与俄国联合起来阴谋占据新疆，对英国人的要求基本答应。清政府首先以“盗匪劫杀”为名，将边寨的腊都、儿通瓦等23位少数民族抗英勇士斩首；把腾越镇总兵蒋宗汉、同知吴启亮革职，将左营都司李珍国革职下狱。

清廷命令李鸿章、丁日昌两人与英国人商量妥善处理“滇案”。1876年7月，李鸿章与威妥玛在山东烟台签订中英《烟台条约》和《入藏探路专条》。内容除“抚恤”“赔款”“惩凶”“道歉”外，增开宜昌、芜湖、温州、北海等地为通商口岸；重庆“可由英国官员驻寓查看川省英商事宜”；扩大领事裁判权等，其中包括大清派出公使前往英国道歉，这成为中国外交史上派出驻外长期代表的开始。

《烟台条约》所附《入藏探路专条》，特别同意英国派人“由中国京师启行，前往偏历甘肃、青海一带地方，或由内地四川等处入藏，以抵印度，为探访路程之意，所有应发护照，并知会各处地方大吏暨驻藏大臣公文，届时当由总理衙门察酌情形，妥当办给”。这让英国得到了入侵中国西南边境的所谓“条约权利”。

“马嘉理事件”反侵略斗争的壮举，却以一个难言的结局载入中国近代史。

英国企图从四川打开中国西南“前门”蓄谋已久。早在1861年汉口开埠之后，英国人就觊觎进入四川的长江航道，曾经深入到川东门户夔州，收集水文和航船运行资料，虽然当时无法开通川江航道，但他们得出结论：“除非汉口以上的长江航线开放通航，对华贸易就不能扩张”。

而在宜昌开埠以后，英国加快了利用川江航道进入四川的步伐，企图通过川江控制重庆，趋进云南、缅甸、西藏，与从“后门”进来的铁路贯

通一气。

所以，英国极力怂恿英国轮船径直开到重庆。于是，英国商人立德首先提出从宜昌到重庆通航的计划，并正式向清政府呈递申请。英国国内的商人和媒体极力喝彩，英国《泰晤士报》为此满怀希望地说：“假使立德成功，则七千万人口的贸易就送上门来了。”

英国驻华公使也为之撑腰打气，向总理衙门发出照会，要求清政府发给立德执照，但未得到批准。英国人的如意算盘未能实现，可立德在 1883 年曾私下雇船考察川江。

《烟台条约》的签订，英国人认为还未满足希望得到的利益，再次与清廷讨价还价。英国迫使清政府在 1890 年 3 月 31 日，签订了中英《新订烟台条约续增专条》，不仅统一确定了鸦片税厘并征额，满足了英国在印度的殖民当局及鸦片贩子们的利益诉求，而且在其第一款中就规定：“重庆即准作为通商口岸，与各通商口岸无异。英商自宜昌至重庆往来运货，或雇佣华船，或自备华式之船，均听其便。”至此，重庆成为中国的第 20 个对外通商口岸。

在中英签订了《新订烟台条约续增专条》后，1898 年 2 月，立德开始第一次航行。从此，川江成为英国进入西南的通道。

清政府同意英国人横穿西南腹地探路和开放重庆口岸，标志着西方列强打开了四川乃至西南的大门。后来，英国人就以重庆为据点，毫无顾忌地穿越大西南，开始探测印藏、川滇铁路的路径。

3. “各修各界”：英国人强夺滇缅铁路自讨没趣

自从英国通过三次侵略战争，将缅甸全部侵吞后，对于修建滇缅铁路的野心日益膨胀，其目标已经不是斯普莱路线，也不是柯乐洪路线，而是将斯蒂文生的铁路计划全部展开，把滇缅铁路计划延伸到了中国腹地扬子江沿岸。可是英国人万万没有想到，当他们企图在中国云南境内开工修筑滇缅铁路时，却遭到云南绅商的坚决抵制，而地方政府官员也以“各筹各费，各修各界”为托辞巧妙拒绝，英国人落得个一事无成。

英国人要修筑滇缅铁路是一个蓄谋已久的计划，我们知道，斯普莱和

柯乐洪就对滇缅铁路进行过炒作，也得到英国政府和商人的认可与支持，但始终没有达到目的。那是因为英国人还没有完全控制缅甸，线路的走向一时难以确定。而在缅甸被全部侵占以后，中国对缅甸的宗主权的问题又成为一大障碍。

乾隆以降，缅甸和清廷就成为一种宗藩政治关系，缅甸向大清王朝纳贡称臣，清廷成为缅甸的宗主国。对于英军入侵缅甸，清朝驻英公使曾纪泽曾向英国抗议，英国置之不理。

英国全部吞噬缅甸后，提出缅甸的归属谈判。1886年，英国人强迫清政府签订《中英缅甸条约》，迫使清廷放弃在缅甸的宗主权，从此中国和缅甸脱离政治关系，中国“后门”被插上楔子。

在中日甲午海战爆发前夕的1894年3月，英国对清政府多次施压，无奈之中的清廷又被迫签订中英《续议滇缅界、商务条款》，规定：“云南若建诸铁路应和缅甸通到边境的任何铁路相接，在腾越（在八莫线上）和思茅设立领事馆。”中国的“后门”初步被撬开；而在中国遭到法国强压签订《龙州至镇南关铁路合同》后，英国人认为破坏了曾在伦敦达成的英法两国共同开发中国云南、四川两省的协议，英国权益受到损害，要求清政府一律平等对待。于是在1897年2月，英国强迫清政府签订了中英《续议缅甸条约附款》规定，开放云南腾越、思茅、广西梧州三口通商；中国如在云南修筑铁路，允与缅甸铁路相接。从此中国的“后门”被全部撬开。

当时英国人对在中国西南修筑铁路已经表现出志在必得的决心。1895年，中国在甲午海战失败之际，英国人威尔逊就向清政府提出先修三条铁路干线。即北京、天津、汉口到广州；汉口、重庆到成都，从这条线向西接太原，经西安至兰州。这三条干线都是滇缅、川藏、印藏的延长线。一旦这三条铁路修通，中国的华北、华中、华南、西南都将被英国控制，与其在中国沿海势力遥相呼应，整个中国便危矣。英国人的掠夺谋划已经昭然若揭。

1897年，清政府开始筹借甲午海战失败后第三期对日赔款。英德集团再次压倒俄法集团，取得了这次借款权。1898年2月，清总理衙门与英国汇丰银行、德国德华银行在北京签订了《英德续借款合同》。此间，英国驻华公使窦纳乐乘机敲诈，将以前“中国如在云南修筑铁路，允与缅甸铁路相接”的条款，变成“中国同意英国公司将该铁路延长至中国”为借款条件之一，迫使清政府接受。原来只是中国铁路接轨到缅甸，现在却成为缅甸任何一条铁路直接延长到中国，也就是英国人可以在中国境内修筑铁路了。为此，当年，英国专门组织了一个“云南公司”，未经清朝政府同意，

便派出工程师勘测云南境内腾越（今腾冲）、大理、楚雄一带的路线，以及缅甸滚弄到中国扬子江沿岸的铁路线。

当时，借款条约签订后，张之洞对英国图谋不轨很是气愤和无奈。他郁闷地说：“转借英款，受无穷挟制，贻全局大误；若借英款而准其造路，由缅入滇、川。达汉口，汉口以上用铁路，汉以下用兵轮，直贯长江，则江以南十二行省，全为英有矣。”

清政府深知英国人心怀鬼胎，张之洞的那番话已经说明了大臣们对英国修铁路到内地的忧虑。云南“倒擎天下”之势的战略位置，不得不使清政府保持警惕。如果贸然同意英国人将铁路修建下去，丢失的不仅是整个中国大部分主权和领土，以及丰富的资源，而清王朝也可能完全成为西方列强的附庸，后果将令人背脊出汗。因此，尽管和英国人签订了缅甸铁路可以延长进入中国的条约，但清政府暗中在云南一直坚持滇缅铁路不易外人之手的策略。

英国人对滇缅的线路勘测手脚快，行动早。在1894年签订中英《续议滇缅界、商务条款》的当年，到1900年的6年间，英国情报官员戴维斯少校就受英国政府派遣考察修建滇缅铁路的可行性，他先后四次到云南进行徒步考察，行程几千公里，考察了云南几乎所有重要的地区，而且一直深入到四川西南的藏、彝地区，沿途不仅对山川地貌进行测量，对气候、物产、社会和风俗状况进行记录，也对所到之处的西南少数民族的情况进行考察。

1898年，戴维斯进入四川后，踏勘了泸州经毕节、威宁、宣威至昆明，昆明经牛栏江、昭通至宜宾两线路。

戴维斯直言不讳地说道，英国筹划中的滇缅铁路，其最终目标是修成一条从印度，经缅甸、云南、四川，与已立项的汉口至成都线相接的铁路，打通从内陆通往上海的商道。这样，英国不仅可以从经济利益方面与法国在中国内陆省区抗衡，也可以在清末动荡的省区格局中扩大自己的“政治影响”。就因为滇缅铁路对英国侵入中国具有重大战略意义，英国一直坚持要承建滇缅铁路，以便实现一系列的庞大计划。

当年英国人在攫取滇缅铁路权益之时，没想到法国抢先在中国云南和广西夺得筑路权益，让他们大失脸面，于是对中国十分不满。

那是在1886年中国与英国签订《中英缅甸条约》前一年，中国已经经历了一场中法战争（1883年12月至1885年4月）。这场战争看似中国赢了，而且法国首先提出和谈。但最后的结局所有中国人都意想不到，反而是法国强迫清政府签订了《中法条约》，清政府允许法国在云南、广西通商，规

定中国在云南、广西修筑铁路必须与法国协商。法国人在英国人之前夺得西南首条铁路修筑权。而在 1895 年，中法又签订《续议商务专条附章》，第五款中规定：“越南之铁路或已成者或日后拟添者彼此议定，可由两国酌商妥定办法接至中国界内……”根据此条款法国威逼清政府，于 1895 年 3 月 20 日同意修建自越南边界至云南的滇越铁路滇段，并且协商拟定了《中法滇越铁路章程》。对此，英国耿耿于怀。

1901 年 11 月，英国驻华公使萨道义就向清政府外务部照会公开提出，中国已经同意法国修建滇越铁路，只要法国在云南所得的铁路利益，英国必须一律同样所得。于是英国要求在中国境内承建滇缅铁路。

由于《中法滇越铁路章程》的拟定激起云南民众一片强烈的反对声，而且当时清政府确实不愿意洋人再到云南修建铁路，况且英国人的铁路计划已经延伸到中国内地，比滇越铁路到昆明为止更加危险。于是清政府以自己修建云南境内的铁路为由，拒绝了英国的要求，让英国人大为光火。

在这期间，英国人要求修筑滇缅铁路的消息更加激怒了云南民众，抵制洋人修路，自办铁路的呼声日益高涨，1906 年，云贵总督向朝廷奏设滇蜀铁路“议成”，云南第一个官商合办的滇蜀铁路公司成立。这就是说，云南民众自己集资修建铁路，英国在云南修建铁路的计划将化为乌有。

这时，英国驻滇总领事开始着急了，在滇蜀公司成立的第二年，迫不及待地 向云贵总督丁振铎发函，要求英国勘测修筑缅甸新街至云南腾越的铁路，路权归英方。

因为朝廷一直有云南铁路不再易外人之手的意思，云南民间又有坚决反对洋人筑路的呼声，这就给丁振铎这位总督攒足了说硬话的底气，于是以各自分段勘测修筑为由，与英国人展开所谓的商议，拒绝由英国一手承办的要求。后经多次议商争辩，英国只好同意“各筹各费，各修各界”。就此，英国自讨没趣，图谋中国十几年的滇缅铁路一夜之间便不存在了。

英国在 1588 年打败西班牙无敌舰队，开始崛起，在鼎盛时期，号称“日不落”帝国。可想而知，英国在全世界有多少殖民地。特别是在维多利亚时代，英国出版的世界地图把大英帝国用粉红色标出，生动地表现出英国在全球范围内的霸权。

但到了 20 世纪初，由于英国拥有广阔的海外殖民地，每年都能获得巨额利润，而忽略新技术和新设备的采用，开始缺乏创新精神。同时由于向海外大量投资，造成国内投资不足，经济发展开始缓慢下来。而这时的美国和德国的制造业得到大步发展，特别是美国，1900 年一跃而居世界经济强国，取代了英国经济霸主地位，英国失去了垄断地位。在这样的背景下，

大英帝国再向清政府行驶炮舰政策，似乎有点力不从心了，而投资铁路建设的巨款也成为一种负担，所以也就顺水推舟应了“各筹各费，各修各界”的商议，英国人计划的滇缅铁路也就落空。