

民族國家的想像與測繪：

孫中山的「鐵路夢」

李 思 逸^{*}

摘 要

本文主要探討孫中山的鐵路規劃思想與民族國家論述之間的互動對話，考查鐵路規劃這一烏托邦實驗所折射出的思想概念與視覺隱喻對共同體的建構作用。本文第一部分討論孫中山早期的鐵路計劃，及其關於鐵路對於促進共同體形成的思想觀點。一個在地理空間上統一、可感的現代中國形象其實是很晚近的發明，正是藉著孫中山的鐵路規劃而逐漸顯現於歷史的語境中。本文第二部分聚焦於孫中山後期對於全國鐵路系統的規劃與繪圖，特別是製圖學衍生出的視覺隱喻之於現代領土想像的意義。這些圖中的鐵路線路一方面以視覺隱喻的形式加快同質空間的確立，另一方面形成新的知識空間，為想像一種新形式的共同體提供了合法性。本文最後借助對孫中山民族國家學說的反思，比較鐵路與民族主義之間的同構性，揭示民族國家統一、同質的理想訴求背後存在著物與主體的依托。本文認為，孫中山的「鐵路夢」對中華民國這一新的共同體的形成至關重要，其不僅參與了共同體的想像實踐，更是承載實現從天下到國家、從帝國疆域到主權領

^{*} 作者現為香港中文大學文化及宗教研究系哲學博士暨兼任講師。

土、從多元民族到單一國族諸種認識論轉變的重要橋樑。

關鍵詞：孫中山、鐵路、視覺隱喻、民族主義、共同體

Remapping an Imagined Community: On Sun Yat-sen's Railway Thoughts and Plans

Si-yi Li^{*}

Abstract

This paper examines the interaction between Sun Yat-sen's railway plans and the emerging discourses of nation-state in early Republican China. It takes Sun's "railway dream" as an Utopian experiment with substantial ideological significance, revealing the constructive role played by the conceptual frames and visual metaphors of this dream in the formation of a new community. The first section discusses Sun's early railway plans and his thoughts of railways' contribution on shaping a new community. An imaginable unified image of modern China on the dimension of geographical space is a very late invention, arising in the historical contexts with the help of Sun's advocating for railways. The second section focuses on Sun's mature planning and mapping of a national railway system with its visualization, especially its effects on modern imagination of territories. The visual metaphors of railways set stages for the establishment of homogeneous space and provide legitimacy for a new imagined community. The last section demonstrates

^{*} Ph.D. and Adjunct Lecturer, Department of Cultural and Religious Studies, The Chinese University of Hong Kong

a comparative study between nationalism and railways with a reflection on Sun Yat-sen's thoughts of nation-state. Through revealing the isomorphism relation among them, the paper points out that the desire for an unified and homogeneous nation-state and the demand on a single subject are supported by material and concrete things, namely railways. Based on above, I argue that Sun Yat-sen's railway thoughts and plans are extremely significant to the shaping of Republican China. Not only does Sun's "railway dream" involve the practice of imagining a new community, but the dream itself carries many important epistemological shifts, such as from "under Heaven" to nation-state, from imperial regions to sovereign territories, from multiple nationalities to one single subject, etc.

Keywords: Sun Yat-sen, railways, maps, nation-state, nationalism

民族國家的想像與測繪：

孫中山的「鐵路夢」

李 思 逸

一、引論：鐵路的中國論述

以鐵路為代表的現代技術、器物，其符號意義往往隨著具體的歷史環境而改變，甚至在不同時期呈現截然對立的態勢。當門戶洞開，剛剛捲入資本主義世界體系之時，鐵路往往被非西方的第三世界國家視作來自域外的「奇巧淫技」或是西方殖民者包藏禍心的侵略工具。然而當這些後發展國家一旦走上所謂的現代化或西化道路時，鐵路轉眼就又變成了獨立富強的象徵、亟待實現的宏偉藍圖。由此看來，鐵路似乎真是一個極易被不同歷史話語所操縱的「死物」。所謂「物是死的，人是活的」，這種不證自明、天經地義的常識思維讓我們對鐵路的理解限制在一種單向的路徑中。我們談論的總是帝國的鐵路、民族國家的鐵路、西方的鐵路、中國的鐵路等等，卻從未能設想過——鐵路的民族國家、鐵路的中國意味著什麼？將鐵路置於前景中思考，會讓我們意識到像現代性、民族國家此類歷史術語其自身的合法性與自然化往往是以物的虛化為代價的。鐵路，作為現代性的發明裝置之一，一旦完成其歷史使命就被剝離出討論域，僅僅作為現代性的一個點綴而被偶爾提及。儘管我們也會承認鐵路對於經濟發展的部分作用

以及在此基礎上對於歷史進程的推動，但卻不願相信這看似毫無內涵的物會和現代性、民族國家有什麼深刻的聯繫。事實上，我們更傾向於認定現代性神話、民族國家的起源背後的深刻原因是另一種神話敘事——比如資本主義的發展。大衛·哈維（David Harvey）提出的「時空壓縮」（time-space compression）就是一個典型例子。儘管哈維承認自啟蒙時代整個世界版圖的縮小是由於交通技術的革新而使「通過時間消滅空間」得以可能，但這種對空間障礙的克服根本上是資本主義的歷史發展的需要，讓我們的生活具有了加速的特徵。¹ 在這種論述中，我們記住了「時空壓縮」、資本主義，唯獨忘卻了技術革新的發生過程、人與物之間的具體實踐。類似的，僅僅意識到民族國家是一個意識形態的建構當然是不夠的，但即使填補進具體的社會運作與政治實踐也仍顯不足——² 這裡面其實也充滿著物的建構與想像需要我們去挖掘和思考。而本文要處理的，正是有關鐵路的論述、規劃與繪圖如何幫助想像中華民國作為一種新的民族國家而存在，並在這一建構過程中生產出主權與領土的視覺隱喻和知識空間。

非西方新型民族國家的締造者，往往對鐵路有一種異乎尋常的偏執與狂熱，比如民國的孫中山（1866-1925）、印度的尼赫魯（Jawaharlal Nehru，1889-1964）、以及土耳其的凱末爾（Mustafa Kemal Atatürk，1881-1938）。孫中山的不同之處在於，他的鐵路始終停留在其論述演講中或規劃繪製的地圖上。事實上，終其一生孫中山都沒有實際建造或領導建造出哪怕一里的鐵路。從早年中書李鴻章提出為了讓「貨能暢其流」而要多修鐵道的主張，³ 到民國成立初期

¹ David Harvey, *The Condition of Postmodernity An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Cambridge MA & Oxford UK: Blackwell, 1992), 240-242.

² 參見帕沙·查特吉（Partha Chatterjee）對班納迪克·安德森（Benedict Anderson，1936-2015）「想像的共同體」有關民族國家理論的批判。Partha Chatterjee, *Nationalist Thought and the Colonial World: A Derivative Discourse* (Minneapolis: University Of Minnesota Press, 1993), 21-22.

³ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈上李鴻章書〉，《孫中山全集》第1卷（北京：中華書局，1982年），頁8-18。

宣布「十年內修建十萬英里鐵路」並規劃出三大幹線的宏圖大計，⁴乃至1919年發表《實業計劃》那涵蓋全國的鐵路系統，孫中山的鐵路思想和線路規劃往往被視作一種想像的烏托邦，在學界相關研究領域長期被「敬而遠之」對待。一方面是因其「不合實際」：在當時的歷史環境下，施行這些計劃缺乏相應的外部環境、經濟條件和技術支持，孫中山也因此常被同時代人譏諷為「孫大砲」；⁵另一方面則是這些規劃本身「不夠科學」，往往是依據其主觀意圖而展現出的「浪漫主義激情與想像」，而忽略具體操作上的可行性和「基本的地理現實」。⁶在當前語境下，由於現實領土的變動使得其中一些線路規劃喪失了意義，而孫中山關於借助鐵路殖民開發蒙古、新疆的措辭更是與主流論述相違背。因此，孫中山的鐵路計劃一直被視作是對一個強大、統一、發展的中國之美好想像，由鐵路而起的中國夢。當青藏鐵路通車之時，報刊媒體多會援引孫中山當年那烏托邦式的鐵路夢想作為參照，認為是將當年的空想、不可能之事變為可能，體現了中國的強大與發展。⁷

誠然，若只是將孫中山的鐵路學說和規劃放置於經濟發展和鐵路建設領域，那麼可探討的餘地確實微乎其微。但是，如果我們能跳出這一框架，將其與現代民族國家的論述相聯繫，之前所謂鐵路的民族國家這一發問便能引發更有價值的反思。孫中山為何如此痴迷於鐵

⁴ 即孫中山於〈致宋教仁函〉及〈在上海與《民立報》記者的談話〉中所謂：「於十年之中，築二十萬里之線。」二文見孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：《孫中山全集》第2卷（北京：中華書局，1982年），頁404、383-384。

⁵ 見胡適著，季羨林主編：〈知難，行亦不易〉，《胡適全集》第21卷「時論」（一）（安徽：合肥教育出版社，2003年），頁393-396；唐德剛：《袁氏當國》（臺北：遠流，2002年），頁87-90。

⁶ 蕭功秦：〈清末「保路運動」的再反思〉，《戰略與管理》1996年第6期，頁1-13；Richard Louis Edmonds, "The Legacy of Sun Yat-sen's Railway Plans," *The China Quarterly* 111 (1987): 421-443.

⁷ 邊巴次仁，成衛東（圖）：〈青藏鐵路：百年夢想的實現〉，《中國民族》2006年第7期，頁7-9。

路，甚至認定「鐵路關乎中華民國的生死存亡」？孫中山的鐵路規劃看似只是在地圖上做著連線「遊戲」，但這一繪圖遊戲對中華民國意味著什麼？孫中山為何要將落後的邊疆區域視作鐵路開發計劃的重中之重？鐵路、國家、民族主義等在孫中山的論述中是如何聯結在一起的呢？正是懷著對這些問題的思考，本文主要探討孫中山的鐵路規劃與民族國家論述之間的互動，特別是考查這一烏托邦實驗折射出的製圖學、疆域領土的視覺隱喻對共同體的想像建構所起到的重要作用。本文第一部分討論孫中山早期的鐵路計劃，及其關於鐵路對於促進共同體形成的論述。本文第二部分聚焦於《實業計劃》中全國鐵路系統的規劃與繪圖，特別是孫中山本人和民國其他製圖學家繪製的鐵路計劃圖。這些想像中的線路一方面以視覺隱喻的形式加快同質空間的確立，另一方面形成新的知識空間，為想像一種新形式的共同體提供了合法性。本文最後借助對孫中山民族國家學說的反思，揭示鐵路與民族主義之間的同構性。本文認為，孫中山的「鐵路夢」對中華民國這一新的共同體的形成至關重要，其不僅參與了共同體的想像實踐，更是實現從天下到國家、從帝國疆域到主權領土、從多元民族到單一國族諸種認識論轉變的重要橋樑。

二、孫中山早期的鐵路規劃

（一）鐵路為國家代言

清帝國由於其鐵路國有政策的失敗，引發了四川、兩湖等地激烈抗爭的保路運動，最終覆亡於隨後的辛亥革命之中。晚清亡於鐵路，此說固然不假。但某種意義上，民國其實也源於鐵路，這卻是被我們忽略的一個面向。孫中山自1912年4月辭去臨時大總統一職後，便積極投身於其宏偉鐵路計劃的宣傳之中。同年9月，孫中山接受袁世凱（1859-1916）授予的「籌辦全國鐵路」之責，出任中國鐵路總公

司總理，設總部於上海。此時的孫中山對袁世凱仍存有幻想，提出要在十年之內，讓袁大總統練精兵百萬，自己則興辦二十萬里鐵路，共致中國富強。⁸ 我們並不知道孫中山轉身投向社會實業是否是迫於政治形勢而選擇的權宜之策，但孫對鐵路的熱忱與執著確是不言而喻的。孫中山曾比較評價自己和袁世凱道：「維持現狀，我不如袁，規劃將來，袁不如我。」聲稱自己會專心致力於社會事業、鐵路建設，等到十年後若「國民欲我出來服役」也不算遲。⁹ 1912年六月二十五日，孫中山在與上海《民立報》記者的一次重要談話中，提出了「交通為實業之母，鐵道為交通之母」的著名論斷，並將鐵路與國家放置入一個正比關係的公式之中——所謂：「國家之貧富，可以鐵道之多寡定之，地方之苦樂，可以鐵道之遠近計之。」¹⁰ 在孫中山眼裡，鐵路可不是什麼虛幻的象徵符號，甚至也不只是便捷、可盈利的交通工具，而是和民國的建立乃至生死存亡緊緊聯繫在一起的「立國之本」。一方面，從鐵路之於國富民生的角度看，孫中山認為：「凡立國鐵道愈多，其國必強而富」。他以美國為例，認為美國之所以是全球最富之國，是因為其有鐵路七十萬里。而「中華之地五倍於美，苟能造鐵道三百五十萬里，即可成全球第一之強國。」否則的話，人民雖多，不能一呼而應；幅員雖廣，交通不便，大而無濟。¹¹ 孫中山認為「中華之弱，在於民貧」，而列強之所以能致富是因為實業發達，¹² 但如果沒有鐵路，「轉運無術，而工商皆廢」，所以修築鐵路才是發展實

⁸ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈與湯漪的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁411。

⁹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈與某人的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁440。

¹⁰ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海與《民立報》記者的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁383。

¹¹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海中華民國鐵道協會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁391。

¹² 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海中華實業聯合會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁341。

業的前提。如果能完成其所提出的鐵路計劃，就可以「促進商業之繁盛，增加國富，市場因以改良而擴大，生產得藉獎勵而激增」。¹³ 另一方面，涉及到國家的主權安全，孫中山則認為只有修建鐵路才能保全領土，抵抗外國勢力的侵略。在北京報界的歡迎會上，孫中山以東北三省為例向諸位報界人士問到，為什麼我國的領土現在會被日本和俄國的勢力侵入呢？還未等聽眾來得及思考，孫中山便給出了一個簡單而又決絕的答案：「此無他，即因俄有東清鐵路，日有南滿鐵路故也。」¹⁴ 「總之，今日修築鐵路，實為目前唯一之急務，民國之生死存亡，系於此舉。」¹⁴ 而在同年隨後的幾個月不同的演說中，孫中山都多次強調鐵路建設是事關中華民國生死存亡的重要問題，其幾乎將一個新生國家的各個方面都代換為鐵路興建與否、興建多少的問題。鐵路為國家代言，孫中山給出的這一公式固然談不上正確，而其對鐵路的偏執不論是在今天還是當時都給人一種片面、過激的印象。要嘲笑這些見解是容易的，問題是我們應該如何理解孫中山提出的這一公式呢？

與晚清的洋務派官員相比，孫中山對鐵路的認識本身並無太大變化，仍然是在談論鐵路可能為經濟發展及國防安全帶來的益處。整個論述體系中唯一變化了的，就是孫中山將鐵路和國家聯繫在一起使後者凸顯，而這裡的「國家」已和洋務派口中的「國家」大相徑庭。早在辛亥革命之前，晚清輿論界對傳統文化中有關國家的理解就多有批評，特別是針對其家國不分，把國家視作專制君主的私有物這一點，「以朝廷為國家一語，實中國弱亡最大病源。其故因天子自以人民土地為其私產」。¹⁵ 孫中山在民國建國之初亦一再向大眾申明「中華民

¹³ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國之鐵路計劃與民生主義〉，《孫中山全集》第2卷，頁491。

¹⁴ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京報界歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁433。

¹⁵ 尾崎行雄：〈論支那之運命（支那處分案第二章）〉，《清議報》第24冊，1899年8月16日，頁13。

國」作為一個新國家政體的重要含義：一則是「共和之制，國民為國主體」；¹⁶ 另一則是「人人須負義務」。¹⁷ 在孫中山看來，曾經的專制政體，是「以四萬萬人受制於一人，以四大族屈服於一族」，由專制走向共和，最重要的就是國家主體的轉變，即由人民取代君主。所以「共和國家，即以人民為主體，則國家為人人共有之國家；既為人人共有之國家，則國家之權利，人人當共享，而國家之義務，人人亦當共擔」，¹⁸ 正是由於此種國家概念的變化，孫中山在論述興建鐵路時並未遇到洋務派官員當初面臨的義利兩難，即國家與民爭利的問題。按照孫中山的理解，在民國的語境下根本就不存在這樣的難題，因為「民富即國富，既富即強」，¹⁹ 國家與人民本來就是中華民國一體兩面的存在。也恰恰是由於國與民處於可互換的位置，所以反過來「國富即民富」同樣也成立。但我們稍加思索就能發現，孫中山規避矛盾的手段其實是偷換概念，以集體性質無所指的「人民」取代具體的個人。事實上，孫中山根本不在乎鐵路所涉及到的地方或個人的具體利益，而是鐵路能帶來國富民富這樣一種抽象想像。這就不難解釋為什麼孫中山在論述鐵路建設和利益時總是一筆糊塗賬，且處處自相矛盾。

儘管孫中山要求速修鐵路，以立富強之基，所謂「由其後路溢利之日，回首當初，其時間豈止一刻千金，至為寶貴」。²⁰ 但既然國富最終就是民富，所以規劃建設時不能只顧眼前一時一地的利益，而要統籌全局、放大眼光，先從偏遠落後的地方開始修築鐵路，即「先以

¹⁶ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈國民黨宣言〉，《孫中山全集》第2卷，頁398。

¹⁷ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在煙臺各界歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁402。

¹⁸ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在張家口各界歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁451。

¹⁹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海中華實業聯合會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁341。

²⁰ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京全國鐵路協會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁421。

溝通機不交通之幹路爲重要」。²¹ 這就意味著人們爲了國家的長遠利益理當犧牲短期的、地方的乃至具體個體的利益。至於鐵路的獲利，一方面，他宣稱這二十萬里鐵路計劃能給政府每年帶來巨額收入，有六萬萬、八萬萬、十萬萬、十數萬萬等不知是依據何種算法得出的不同說法；另一方面，他估算爲了修建這些鐵路須向外國借債六十萬萬，條件就是批給外國債主四十年的鐵路經營權，「此四十年之內，贏虧皆非我責」，而四十年期滿之後，中國則可獲得這二十萬里鐵路。²² 至於這項鐵路計劃是否能被批准，孫中山的表態更爲分裂。他在多個場合都表示自己的鐵路計劃須獲得人民的同意，因爲民國之主權在民，「人民以爲可則可，人民以爲否則否」。「此事倘在專制時代，以皇帝一人之名義，與外人訂一借債條約，即可舉辦。然今日我國爲共和國，應以人民爲主體，凡事須求人民之同意，此兄弟對於鐵道政策之三事，均須要求我全國之父老兄弟贊成者也」，²³ 當然現實中是不可能會出現人人都贊成甚或人人都出來表態的局面，反倒是任何具體的反對意見，都被孫中山指責爲是一種不愛國的行徑，所謂「推翻此事，不啻推翻民國立國根本」。²⁴

根據金觀濤、劉青峰的研究，中國引進民族主義建立現代民族國家正是在1900至1915年這一時段發生的。「這時，在公共領域，國家被定義爲個人權利之集合，即國家主權是個人權利讓渡的產物，儒家倫理和文化認同規定了讓渡權利共同體的規模，該共同體就是中國民族」，²⁵ 雖然孫中山在宣傳其鐵路計劃時偶爾會以某條鐵路爲部分群

²¹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海與《民立報》記者的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁384。

²² 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海報界公會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁500。

²³ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京報界歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁433。

²⁴ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在濟南各團體歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁481。

²⁵ 金觀濤、劉青峰：《觀念史研究：中國現代重要政治術語的形成》（香港：

體、地方帶來利益的事例佐證，但其所有關於鐵路能帶來國富民富、鐵路事關國家生死存亡的論述中，受益者又變成了集合化的中國民族。而這樣一個想像的共同體，其實是無法分享現實中任何利益的。孫中山對個體和集體的混淆，也造成了其日後對個人具體權利的漠視，甚至在晚年出現獨裁的傾向。²⁶ 但在這裡，我們只需明白在鐵路即國家的等式裡，國家及其指涉的人民都成了虛幻的、漂浮的能指，真正的所指只有鐵路自身而已。中華民國及其國家主體都只有借助於鐵路才能表達自身，而孫中山的鐵路規劃從一開始就和一個領土完整的主權國家意象和一個理想、單一的共同體想像緊密相連。

（二）幹線規劃製造民國

孫中山在民國初年所提出的鐵路線路規劃，最著名的莫過於溝通全國的三大幹線。南路幹線，起於南海，連接廣東、廣西、貴州，經過雲南、四川，通入西藏，終於天山之南。中路幹線起點設於揚子江口，溝通江蘇、安徽、河南、陝西及甘肅，最終連接新疆、伊犁地區。北路幹線始於秦皇島，繞遼東，穿過蒙古、外蒙古，以達西北邊疆之烏梁海。²⁷ 僅僅三個月不到，北上演說的孫中山似乎覺得三條幹線不足以承載自己的路線規劃，又將其分成「數條幹線」：「一、從廣州到成都。一、從廣州到雲南大理。一、從蘭州到重慶。一、從長江到伊犁。一、從大沽到廣東、香港。一、從天津到滿洲各處，其大概如此。」²⁸ 然而又一個月之後，孫中山似乎覺得數條幹線仍然太少，乾脆宣布：「今後將敷設無數之幹線，以橫貫全國各極端」，「各省之省會均將成爲鐵路中心」。這時孫提到的鐵路幹線，有從上海至伊

香港中文大學當代中國文化研究中心，2008年），頁238。

²⁶ 潘惠祥：〈晚年孫中山〉，《二十一世紀》總第12期，2003年3月31日。

²⁷ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海與《民立報》記者的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁384。

²⁸ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京招待報界同人時的演說和談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁459。

犁，從廣州至喀什噶爾，從廣州經雲南至西藏，還特別表示將有十三條鐵路匯合於甘肅蘭州讓世人為之震驚，可卻並未解釋這種讓人震驚的線路規劃為的是什麼。²⁹ 雖然這些尚未成熟的線路規劃一改再改，我們仍然可以從中發現某些共同的規律。

首先，這些線路幾乎都是東西走向，由東部沿海城市溝通西部邊疆，大多落腳於新疆、西藏以及外蒙。所謂「橫貫全國各極端」意味著鐵路路線的起止點與民國的領土邊界識別是對應的。常識而論，一個國家的鐵路規劃當然只能在本國的領土範圍內進行；但反過來說，鐵路線路之規劃也必然對其經過的地方昭示著國家的領土主權。而此時的民國政府正被蒙古獨立、西藏達賴「背叛」（孫中山語）、為軍閥割據的新疆等問題弄得焦頭爛額。孫中山在與袁世凱的談話中就提及「現在蒙、藏風雲轉瞬萬變，強鄰逼視，岌岌可危」；³⁰ 在面對記者提問如何看待滿、蒙現狀時，孫中山也承認：「中國方今自顧不暇，一時無力控制蒙古」，惟有當日後中國強盛之時，「自能恢復故土」。³¹ 對於批評者而言，孫中山線路規劃最大的問題就是其無視真實的地理環境和地形限制，西北及川藏地區有諸多橫斷山脈、大江大河極難跨越，孫的鐵路規劃根本就是天方夜譚。但如果我們暫且擱置實際建設的考量，回到其所處的歷史語境下，就會發現孫的線路規劃及其對蒙古、西藏、新疆的重視，更多是一種標示領土、宣布主權的策略行徑。也許孫中山本人都沒有意識到，這些早期鐵路幹線規劃的最成功之處是將中華民國有關領土訴求的合法性問題轉換成了鐵路幹線規劃是否實際、科學與否的爭論。以至於人們的驚訝與批評只是聚焦於這些不切實際的鐵路幹線如何可能建成，而不是為什麼民國政府可以繼

²⁹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國之鐵路計劃與民生主義〉，《孫中山全集》第2卷，頁490-491。

³⁰ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈與袁世凱的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁412。

³¹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京與《大陸報》記者的談話〉，《孫中山全集》第2卷，頁413。

承清帝國的勢力範圍將鐵路規劃到蒙古、西藏境內。有日本學者研究蒙古獨立與辛亥革命之關聯時就指出，對於漢人來說，民國取代晚清如同中國歷史上其他朝代輪替一樣自然；但在蒙古人看來，晚清的覆滅意味著自己和曾受其統治的漢族及其他民族一樣有了獨立自主的機會——至少在蒙古人的語言文化中，並不存在一個類似的「中國」概念。³² 王柯關於晚清 1884 年「新疆建省」的研究亦指出：在「塞防派」與「海防派」論爭時，李鴻章就打算迫於局勢而放棄新疆；另一洋務名臣，曾出使英國的郭嵩燾甚至一度承認阿古柏政權獨立，認為新疆不算中國重要的組成部分，明顯並不具備現代意義上的領土主權觀念。³³ 章太炎在著名的〈中華民國解〉一文中更是毫無掩飾地聲稱像蒙古、西藏、回部（新疆）這些漢化程度較低、與漢族關聯不大的地方之於中華民國的領土疆界可有可無，「任其去來也」。³⁴ 反倒是孫中山以鐵路規劃的方式直接表達了民國政府對這些西北邊疆的領土訴求，是新生中華民國不可分割的一部分——「吾天然固有之殖民地」。³⁵

其次，這些幹線規劃的依據既非經濟資源，也不關軍事邊防，而是試圖盡可能多的連接所有地方，最終覆蓋全國。孫中山描繪的理想畫面，就是由無數幹線溝通全國，各省省會都會成為鐵路中心，而「從每一省會出發之路線，將多至八、九條不等」。這就涉及到對孫中山線路規劃的另一個批評，即這些幹線設計其實並無意義——它們和支線沒有區別，最終的結果就是中國所有地方都布滿路線，所有的省市都由鐵路相連。問題是，這正是孫中山想要的結果——鐵路溝通全中國，而

³² Nakami Tatsuo, "A Protest Against the Concept of the 'Middle Kingdom': The Mongols and the 1911 Revolution," in *The 1911 Revolution in China*, ed. Shinkichi Etō and Harold Z. Schiffrin. (Tokyo: University of Tokyo Press, 1984), 146-147.

³³ 王柯：《中國，從天下到民族國家》（臺北：國立政治大學出版社，2014年），頁 180-195。

³⁴ 章太炎：〈中華民國解〉，《民報》第 15 期，1907 年 7 月。

³⁵ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海與《民立報》記者的談話〉，《孫中山全集》第 2 卷，頁 385。

在日後他也真的給出了一個幾乎涵蓋全國的鐵路系統。對於孫中山而言，僅僅是將這些省市的名稱放入某一條鐵路線路中，就能將分散的地方變成一個由鐵路連結的、完整中國的各部分。敷設無數幹線的後果，是使「伊犁與山東恍如毗鄰，瀋陽與廣州語言相通，雲南視太原將親如兄弟焉」。班納迪克·安德森（Benedict Anderson，1936-2015）在其名著《想像的共同體：民族主義的起源與散布》中談到想像民族的兩個先決條件，一是認識論層面上地方的消滅使時間上的同時性得以可能，即同質、空洞的新時間觀；另一則是社會文化方面統一的語言可使印刷資本主義發揮作用。³⁶ 孫中山當然沒有讀過安德森的理論著作，卻以其對鐵路的思考與規劃，敏銳地把握住了建構一個統一共同體所需要的類似條件。「鐵路能使人民交接日密，祛除省見，消弭一切地方觀念之相嫉妒與反對，使不復阻礙吾人之共同進步，以達到吾人之最終目的」，「蓋省區之異見既除，各省間不復時常發生隔閡與衝突，則國人之交際日增密切，各處方言將歸消滅，而中國形成民族公同自覺之統一的國語必將出現矣」。³⁷ 在孫中山眼裡，鐵路消除地方距離的限制、帶來統一的語言，形成強烈的民族主義，最終造就一個統一、強大的中國。因此等他鼓吹完二十萬里鐵路計劃能夠促進商業、增加國富之後，話鋒一轉，即宣稱「尤其重要者，則為保障統一之真實，蓋中國統一方能自存也。一旦統一興盛，則中國將列於世界大國之林，不復受各國之欺侮與宰割」，然而此時的民國政府不僅無力控制蒙藏、新疆，就連關內十八省都面臨著分裂的危機。南北議和之後，各省各地仍舊是人心惶惶、互不信任。正是基於這樣的背景，孫中山在此文〈中國之鐵路計劃與民生主義〉一開篇就指出雖然有悲觀論者認為中國會由南北分裂成二國，「但余素知南方情形，今又親蒞

³⁶ Benedict Anderson, *Imaged Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism* (London and New York: Verso, 1991), 22-24, 44-46.

³⁷ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國之鐵路計劃與民生主義〉，《孫中山全集》第2卷，頁488、490-491。

北部，現信中國仍為整個之單一國家，且將永遠如是也」，「中國自廣州北至滿洲，自上海西迄國界，確為同一國家與同一民族」。³⁸ 儘管杜贊奇（Prasenjit Duara）指出像民族這樣提供認同的意識形態共同體既存在於現代社會也存在於前現代的農業社會，³⁹ 但共同體的自在和自覺是兩碼事。孫中山正是借助自在和自覺的二分，將中國是單一國家的存在作為不證自明的「事實」，而普及對這種「事實」的認識則是喚醒民族自覺的任務。事實上，依附於變化了的國家概念，這種對民族自覺的喚醒本身就是在想像一個新的共同體。對孫中山而言，只有在全國「敷設無數之幹線」才可以使中國同胞發生強烈的民族意識，消弭一切地方觀念，「以達到吾人之最終目的」——「將來必有一偉大、統一、永久之中華民國出現」。也許鐵路確實是現實中達到此一目的、完成任務的工具。但我們不要忘了，此時此刻真正呈現出這一未來圖景、鞏固對這一新的共同體想像的工具卻是孫中山提出的鐵路規劃和路線設想。一個統一、可感的現代中國形象其實是一個很晚近的發明，孫中山正是藉著鐵路的規劃做著想像國家的遊戲。

（三）三大幹線規劃與鐵路科幻小說

幻想一個布滿鐵路的強大中國其實並不是孫中山的首創。於1908年出版，署名碧荷館主人的晚清科幻小說《新紀元》講的是1999年已經立憲成功、國富民強的中國決定在所有黃種人國家改用黃帝紀元，引起五大洲其他白種人國家的恐懼和擔憂，最終導致了一場黃種人與白種人之間的世界大戰——當然是以中國的勝利告終。雖然《新紀元》最主要的是體現了對時間的關切和對歷史的焦慮，⁴⁰ 但其在第一章

³⁸ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國之鐵路計劃與民生主義〉，《孫中山全集》第2卷，頁487。

³⁹ Prasenjit Duara, *Rescuing History from the Nation: Questioning Narratives of Modern China* (Chicago and London: The University of Chicago Press, 1995), 53-54.

⁴⁰ 王德威：《想像中國的方法：歷史、小說、敘事》（北京：生活·讀書·新知三聯書店，2003年），頁45-62。

也確立了對未來中國的空間想像，即規畫了這個「少年新中國」的領土範圍：「這時中國除了舊有的二十一省之外，早已將蒙古新疆西藏等處地方，都改爲行省，所以有三十二省，而且這三十二省之內，鐵路的軌線，也早已密於蛛網，沒有一處不是四通八達的了。」⁴¹ 自梁啟超（1873-1929）1902年創作《新中國未來記》後，這種借未來記的形式暢想中國的統一和強盛就是晚清科幻小說中最常見的主題。如顏健富指出，晚清的這些科幻小說家借助書寫權力，將所見景觀描繪成一幅宏偉的建國藍圖，並且營造出西方列強環繞中國、「萬邦來朝」的景象，最終表現出「天下盡是吾土」的視野和「萬國之上」的「新中國」形象。⁴² 但是，由於晚清科幻小說本身知識結構方面的限制（科學思考太少，幻想成分則多），其對時空的想像總是以湊在一起的方式進行，這不僅導致了其小說文體的不穩定，⁴³ 也致使有關「新中國」的想像處於不穩定狀態。雖然《新紀元》中所指的中國在空間意義上是由鐵路連接的、包含蒙古、新疆、西藏的三十二省，但徐念慈（1875-1908）1905年出版的《新法螺先生譚》其中描繪新法螺先生將靈魂煉成一種發光源試圖以此警醒國人時，卻是直言「余祖國十八省，大好河山最早文明之國民」。⁴⁴ 陸士諤（1878-1944）創作於1909年的《新野叟曝言》講的是未來中國，爲了解決人多物少、供不應求的難題，不僅征服了當時歐洲的七十二國，稱霸世界，甚至展開了宇宙殖民計劃——將黃龍旗插在月球的山頂上，建設木星殖民地。一個已經如此無所不包甚至涵蓋宇宙的中國著實令人詫異。可小說一開頭敘述爲了應對人口問題而進行全國調查時，這裡的「全國」卻依舊

⁴¹ 碧荷館主人：《新紀元》，《中國近代孤本小說精品大系》第1冊（呼和浩特：內蒙古人民出版社，1998年），第1回。

⁴² 顏健富：〈廣覽地球，發現中國——從文學視角觀察晚清小說的「世界」想像〉，《中國文哲研究集刊》第41期（2012年9月），頁1-44。

⁴³ 李歐梵：〈晚清文學和文化研究的新課題〉，《東吳學術》2015年第4期，頁5-20。

⁴⁴ 東海覺我：《新法螺先生譚》（上海：小說林社，1905年）。

是指關內十八省。⁴⁵ 似乎真的是鐵路的出現確認了一個涵蓋蒙藏、新疆，統一中國的空間想像。雖然我們沒法直接將孫中山的鐵路規劃與晚清科幻小說作比較，但所幸的是，民國初年真的有一篇依據於孫中山的三大鐵路幹線計劃而創作的科幻小說，即署名劍秋的《環遊二十萬里鐵道記》。

這篇未完成的科幻小說刊載於1912年第1卷第3期和1913年第2卷第1期的《鐵道》雜誌（由孫中山題字），⁴⁶ 以第一人稱「余」想像十年後中國鐵路三大幹線竣工通車，余受總理孫中山的邀請參加通車大典，並乘火車沿線遊覽，考察全國。小說開篇便設定了具體的時空背景，「中華民國十年秋，余自環遊地球歸」，先抵新加坡，後至香港，最終回到廣州去參加通車大典。十年後這種短時段的未來想像雖然是為了和孫中山的鐵路計劃相呼應，但也規定了作者的想像在一定界限之內，不至於太過離奇。強調自己「環遊世界」由域外而歸，依然是繼承了晚清小說中通過一種「世界」話語為參照系重新觀照自我（中國）的視角，但這裡的「新中國」自然是指現實中共和政體的中華民國了。接下來有關通車大典萬邦來賀的場景和梁啟超設想的「維新五十年大祝典」以及吳趸人（1866-1910）《新石頭記》中的「萬國和平會」如出一轍，只不過出席慶典的來賓中，除了以往常見的外國領袖及代表，還特別強調有「西藏喇嘛和蒙古王公」。隨著火車從廣州出發，小說敘述也轉變為對鐵路沿線所經過的省市、地區的歷史地理、風土人情之記載和評價。小說第一部分幾乎是嚴格按照孫中山最初所提三大幹線之南路而展開，即由廣東廣西出發，經過貴州、四川而入西藏之拉薩。小說第二部分則在描繪了西藏的風土人情及回顧英國和西藏「交涉」的歷史後，令列車由拉薩開出，翻越崑崙山，行至新疆，最終抵達伊犁終點站，繼而開始介紹新疆的地理和歷史。所以

⁴⁵ 陸士諤：《新野叟曝言》（上海：亞華書局，1928年）。

⁴⁶ 劍秋：〈環遊二十萬里鐵道記〉，《鐵道》第1卷第3期，1912年，頁148-158；《鐵道》第2卷第1期，1913年，頁148-157。

小說連載第二部分幾乎是在借鐵路旅行向讀者普及西藏和新疆的知識信息，強調其俱為中華民國領土之一部分。作者甚至想像十年後的西藏由民國政府推行了政教分離，達賴雖為「藏王」但只是名義上的領袖，實權由中央委派的巡鎮扶使掌握；而新疆全境已劃分為兩省，分別在迪化和伊犁駐有兩位都督，受中央政府管轄。

除此之外，該篇小說還試圖傳達出一種與以往晚清科幻小說不同的正確性與科學性。首先，作者在行文伊始就加入一個補注，聲稱創作此小說是出於個人理想，自知存在不少「缺點」。一是孫中山的三大幹線計劃將來尚須詳細測定，所以篇中所言的「某府、某縣未必正確」；二是出於行文方便，並沒有將鐵路里程和火車行車速度實際考慮進來；此外有些山水及塞外各處地名亦可能有誤。但雖然有這三個缺點，但小說對於「中山先生所規定之局勢」則全未改動。換言之，這些缺點對於一個「正確」的鐵路規劃大勢而言其實無傷大雅。其次，作者試圖通過對具體鐵路技術的描繪增加其幻想的合理性，故而設計了列車翻越崑崙山一幕。崑崙山自古以來就是中國文化想像中空間的最西極，在神話傳說中是西王母的居所。小說中「余」忽發一疑問，崑崙山這樣的崇山絕頂火車如何得以飛渡呢？「車忽停止，司車者忙迫殊甚。歷一小時始徐徐碾動。問之總理，乃知於列車之後另套一機關車，前者挽、後者推。路亦作螺旋形，擇山凹之最低處迂迴而上。有數十尺高一尺者，有十數尺高一尺者。車行之速度頓減。歷五小時始登封造極，然尚非最高之山頂也」，作者在這裡描繪的其實是過去一種用於爬坡的鐵路線路技術，即展線。在山嶺地帶，地面自然縱坡大於道路設計容許的坡度時，便順應地形，延伸線路長度使其沿山坡盤繞而上，最終到達終點。⁴⁷ 儘管展線技術現今已多被超長隧道及特大橋樑取代，當年在中國可是紅極一時，最著名的莫過於詹天

⁴⁷ 趙妮娜：〈展線：即將消失的鐵路景觀〉，《中國國家地理》第3期（2014年4月），轉引自中國國家地理網：<http://www.dili360.com/cng/article/p5350c3d5f3aea82.htm>，檢索日期：2016年12月13日。

佑（1861-1919）設計、修建京張鐵路時爲了克服南口和八達嶺段的高度差所採用的人字形線路。北上的火車到了南口，便用兩臺機車一個在前面拉，一個在後面推，等火車過了青龍橋進入人字形岔道口後，原先拉的火車改成推，原先推的火車頭又在前面拉，使火車得以成功爬坡。由於1909年建成的京張鐵路是第一條由中國人獨立設計完成的鐵路，其建造者詹天佑也被譽爲偉大的愛國者。其設計的人字形線路幫助火車爬坡的場景常年被編入中小學教科書，爲大眾熟知，甚至一度誤傳是其獨創的發明。《環遊二十萬里鐵道記》的作者無疑是受此啟發，特別設計了這一情景，其背後的民族主義內涵不言而喻。而一個在現實中大獲成功的鐵路技術作爲案例說明，也增添了其有關火車飛渡崑崙山此一描述的可信度。當然在今天看來，想用展線技術使火車跨越崑崙山仍然是極不現實的。由此觀之，與晚清科幻小說所借助的各種光怪陸離的玄幻手法相比，鐵路的連接使得對空間的想像變得具體可感，爲一個統一中國的形象提供了看似科學的合法性。

然而此篇小說在敘述邊疆地區及少數民族風俗文化時不僅落入晚清小說有關異域幻想的窠臼，甚至還閃現出翻版於西方現代性的殖民意識。比如列車進入貴州境內時，作者稱這些險峻山嶺爲土司管領，「各種生苗皆以此爲窟穴」，進而評論這些少數族裔「尚未脫太古原人時代之風尚也」。主人公「余」在行車途中詢問西藏代表「聽聞此地蠻民強悍無比」此事是否屬實。代表卻笑答：「蠻民雖強悍，而性愚易欺！」「余」由此總結「未開化之人往往如此」。而在第二部分講述新疆和西藏時，作者更是極盡渲染一種對異域習俗的獵奇心態，特別強調「人種既異，所奉之宗教亦迥不相同」。言下之意，這些信奉「喇嘛教」、「回回教」的民眾和「我們」這些環游過地球、又乘坐火車考察全國的文明現代人是截然不同的。作者一方面想像代表民國五大民族之五色國旗照耀於「日出入處」——拉薩；另一方面卻又將這些邊疆領土以異域獵奇的方式處理，同時並不給予少數民族與自身同等的主體性。這實在是一個活生生的「內部東方主義」

(internal orientalism) 之情景。所謂東方主義，最著名的當然是薩義德 (Edward W. Said, 1935-2003) 的批評理論，即西方文化爲了突顯自身的主體性和優越感，通過知識權力的生產，製造出一個異質的、分裂的東方作爲他者。而路易莎·沙因 (Louisa Schein) 則在此基礎上指出：這種類似東方主義的殖民話語也會被非西方國家自身所運用。在東方國家的現代化進程中，國家內部的主體民族對少數民族的想像和認知也是以知識生產和話語建構的方式製造一個沉默的他者，以突出自身的主體性及優越地位。⁴⁸ 儘管《環遊二十萬里鐵道記》試圖去迎合孫中山線路規劃對邊疆領土的訴求和當時政府推行的五族共和思想，卻是弄巧成拙，邊疆依然是異域，五族自然也不可能平等地呈現。事實上，五族共和與同質空間、主體之間的矛盾在這裡已初現端倪，而將來批判五族共和最激烈的恰恰是孫中山自己。但在這裡我們可以看到，要真正把異域的地方變成同質的空間、生產出同一的主體性，只有路線規劃、主權宣示、甚至小說想像都是不夠的，其還需要另一項工具——地圖。

三、孫中山後期的全國鐵路系統： 製圖學與領土想像

經過多年考察和反覆思索後，孫中山終於將十萬英里鐵路計劃變成了一個更爲宏大而具體的全國鐵路系統，詳細記載於其 1919 年發表的《實業計劃》一書。《實業計劃》最早是爲向國際社會、特別是歐美資本家招商引資、共同開發中國而提出，固由英文寫成，名爲 *The International Development of China*，最早發表於 1919 年 3 月的《遠東時報》上，後由紐約著名的出版商 G.P. Putnam's Sons 於 1922 年出版。中文版《實業計劃》最早發表於 1919 年 8 月上海創立的《建設雜

⁴⁸ Louisa Schein, *Minority Rules: the Miao and the Feminine in China's Cultural Politics* (Durham: Duke University Press, 2000), 100-131.

誌》上，後由上海民智書局出版發行，最終編為《建國方略之二（物質建設）》。全書由六大計劃，三十三個部分組成，洋洋灑灑十萬字，完全是從經濟、物質層面構想如何建設一個現代的中國，而鐵路當然是重中之重。⁴⁹ 孫中山在此書中，提出建設七大鐵路系統，分別是中央鐵路系統、東南鐵路系統、西南鐵路系統、東北鐵路系統、西北鐵路系統、擴張西北鐵路系統、和高原鐵路系統，共計106條線路，將近八萬英里（根據孫的說法，有些幹線須設雙軌，所以還是按十萬英里來規劃）。按照孫中山的設想，這些鐵路系統一旦建成，中國必定可以四通八達、連為一體，諸多尚未開發的資源會由此變為巨額利益。比如他提出西北鐵路系統可以開發蒙古、新疆的農產資源，而西南鐵路系統可以開發當地豐富的礦產資源，東北鐵路系統可以開發滿洲平原的豆類資源將來出口全世界，高原鐵路系統則可以開發西藏地區的金、銅等貴金屬資源。當然，孫中山這些關於資源開發、經濟利益的論述，依舊是在想像國家的遊戲內，所描繪出的美好而遙遠的圖景而已。⁵⁰ 在這裡，我主要聚焦於孫中山為《實業計劃》所繪製的鐵

⁴⁹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈建國方略之二——實業計劃（物質建設）〉，《孫中山全集》第6卷，頁247-411。《實業計劃》中涉及到鐵路的地方主要是第一計劃的第二部分、第三計劃的第三部分、和第四計劃。

⁵⁰ 近來日本學者武上真理子著有《孫中山與「科學的時代」》一書，從科學傳播和技術史角度探討孫中山科學觀的形成過程，提出孫的《實業計劃》一書特別是築港計劃及鐵路規劃等內容反映了孫中山深刻的科學覺悟與先進的知識水平，具有重要歷史意義。其還著有專文——〈孫文の鉄道計画と日本：鉄道技術者たちの視点から〉考查孫中山的鐵路計劃和日本的關聯，聚焦於孫本人和鐵道技術人員之間的交往歷史以印證其對於當時工程學、技術知識的接受。儘管武上真理子的著作顯著意義在於突破了「科學」一詞在東亞地區接受、傳播的局限性——將其指涉對象由單純的自然科學發展到包括社會科學、人生哲學的廣義「科學」概念或普遍知識體系，但這一「科學」觀念依然受困於西方論述下由傳統過渡到現代的線性史觀和進步論述。所以，武上真理子的研究中，涉及到港口建設、鐵路規劃等史料的搜集均是為了證明孫中山個人科學觀念的進步與深刻，營造出孫「科學偉人」的形象，卻忽略了這些知識話語自身建構的複雜性與想像特徵，反而落入現代性的敘事陷阱中。參見武上真理子著，袁廣泉譯：

路地圖，以及民國地理學者依據此書而繪製出版的多幅地圖，考察製圖學如何影響主權領土的想像。筆者認為，只有在這些鐵路地圖所建立的同質而又可供移動的空間基礎上，一種單一的主體性才能被發明出來。故而本文最後部分以鐵路的視角反思孫中山晚期的民族主義思想，探討鐵路與民族主義的同構作用。

孫中山對地圖的狂熱一點也不亞於鐵路。其一生熱衷於收集各種地圖，並且繪製出版了多幅地圖，其中包括軍事布局、地理標識、行政區劃以及鐵路規劃等多個種類。⁵¹目前所知孫中山最早繪製出版的地圖為《支那現勢地圖》，其於1900年2月於香港發行，7月於東京發行。該圖為套色印刷，比例尺1/2950,000。孫中山在為其題寫的跋中一方面聲稱：「實學之要，首在通曉輿圖，尤首在通曉本國之輿圖」；另一方面則特別強調「其已割之岩疆，已分之鐵路，則用著色表明，以便覽者觸目驚心云」，⁵²可見孫中山從一開始就懂得利用地圖繪製喚起人們的民族情感，特別是面對帝國主義侵略擴張的危機意識，以此激發人們對不受欺侮的統一中國之想像及愛國實踐。

安德森在最初論述民族作為共同體的形成時，主要強調其是通過對小說及報紙等的文字閱讀而得以被想像的，以致於忽略了非文字的傳播方式和受教育程度較低的群體。所以他在1991年的修訂版中特別增加了〈人口調查、地圖、博物館〉一章，主要論述東南亞國家是如何在被殖民過程中借助現代性的鳥瞰式地圖、以一種不可見的、有邊界的領土空間角度來想像國土，取代了過去依據於地方性的指南式地圖所提供的可見的、不相連的想像方式。⁵³另一位西班牙學者說

《孫中山與「科學的時代」》（北京：社會科學文獻出版社，2016年）；武上真理子：〈孫文の鉄道計画と日本：鉄道技術者たちの視点から〉，《孫文研究》59號（2016年12月），頁14-35。

⁵¹ 王志鮮：〈孫中山繪製和收藏的地圖〉，《檔案春秋》2009年第12期，頁36-38。

⁵² 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈支那現勢地圖跋〉，《孫中山全集》第1卷，頁187-188。

⁵³ Anderson, *Imaged Communities*, 170-178.

得更加直白：「各種民族主義都要求人們把一種相對抽象的觀念（民族、國家）同一個圖式性質的形象聯繫起來。地圖比任何其他形象都更加有利於這種認同，而且，還更加方便和快捷；任何一位公民，即使是文盲，也能理解地圖（繪製的領土）等於民族（或國家）這個等式。」⁵⁴ 借助地圖上的形狀和顏色來想像國家的主權領土的此種政治動員，在面臨侵略和殖民的危機時尤為明顯。一篇1904年於上海出版的政治幻想小說《瓜分慘禍預言計》，其以預言形式描繪中國遭受列強瓜分的慘禍，以警醒國民、喚起民族意識。書中一位愛國講師在講課時，便是先用粉筆在黑板上畫出一個中國地形，繼而向臺下聽眾慷慨陳詞：「將來這北方一帶，便換成了俄國的顏色了；這揚子江流域，便變成了英國的顏色了；這山東便變德國的；兩廣、雲南便變成法國的；福建、浙江便變成日本的顏色了。此後，地圖上再不能看見我中國的影子了。可憐我們四千年的國家，一旦滅了，連圖上也不能占一顏色。」⁵⁵

事實上，領土本身就是一個依附於現代地圖而存在的抽象性概念，其所指稱的對象並不一定和真實的地理空間及其包含的諸種可見之物相對應。當然，物質性的界碑和軍事上的邊界衝突都是在地理環境中真實存在的，但標誌著領土主權臨界值的並非這些物或事件，而恰恰是地圖上的連續線。所有圍繞領土邊界的糾紛，其後果或真正的影響，從來無關某一場戰役的勝利，而是直指地圖上標識線的變動。各民族國家的愛國群眾在面對領土糾紛時，其情感指向的不是具體的地理空間——他們並不在乎此地是什麼、在哪裡、是否身臨其境之類的問題，其判斷依據也不依賴於對國家利益的理解——他們也不

⁵⁴ 胡安·諾格著，徐鶴林、朱倫譯：《民族主義與領土》（北京：中央民族大學出版社，2010年），頁80。

⁵⁵ 軒轅正齋：《瓜分慘禍預言計》（上海：上海獨立出版，1904年），轉引自維基文庫：<https://zh.wikisource.org/zh-hans/%E7%93%9C%E5%88%86%E6%85%98%E7%A6%8D%E9%A0%90%E8%A8%80%E8%A8%98>，檢索日期：2016年12月14日。

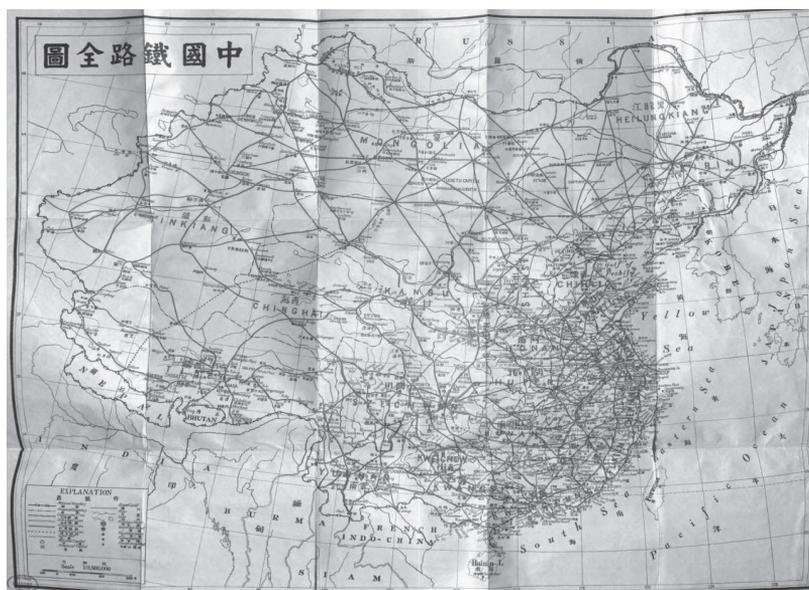
真的需要了解此地有什麼價值、對於彼此意味著什麼。他們所要求的實質上是地圖上某塊具有排他性質的主權範圍能夠得以確認並鞏固。這也是為什麼人們即使完全沒去過邊疆某地，未與邊界地點發生過任何關聯，甚至也從未打算踏入這些空間，卻能借助地圖的識別而對這些地方產生強烈的所有權意識，也因為識別權利被剝奪（地圖上換了顏色）而引發真摯的集體情緒。「國破山河在」，問題從來不是出在「山河」，而是我們如何來想像「國」。地理學家丹尼斯·伍德（Denis Wood）提醒我們，地圖呈現給我們的現實並不同於我們看到、聽到、感受到的現實。毋寧說，地圖真正的旨要不在於呈現出一個我們看到的世界，而是指向一個我們應該知道的世界。⁵⁶ 地圖正是借助視覺符號和知識體系將特定的秩序賦予其所指向的空間，把我們看到的、經驗到的地理疆域轉變為需要依賴知識與想像的主權領土。此種對地圖的深入認識，會有助於理解我們接下來的分析。

孫中山於 1921 年依照其《實業計劃》所規劃的全國性鐵路網，繪製了〈中國鐵路全圖〉並隨書英文版於 1922 年在紐約出版。此圖為雙色印刷，比例尺 1/9800,000（見圖一），此後一直作為《實業計劃》國際版的附圖出現在 1929 年的再版中，1940 年代由英國主理中國事務辦公廳發行的版本中，至日本侵華戰爭時期由日本電報通信社於 1942 年出版的日文版中（扉頁印有汪精衛所題「共榮大計」），內容未作任何改動。⁵⁷ 鑑於一切地圖的表徵系統都可大致分為圖形表徵和符號表徵——前者指其表現特點空間的視覺形狀，後者主要是其上約定的符

⁵⁶ Denis Wood, *The Power of Maps* (New York and London: the Guilford Press, 1992), 4-12.

⁵⁷ Sun Yat-sen, *The International Development of China, With 16 Maps in the Text and a Folding Map at end* (New York and London: G.P.Putnam's Sons, The Knickerbocker Press, 1922, 1929); Sun Yat-sen, *The International Development of China, With 16 Maps in the Text and a Folding Map at end*. (behalf of the London office Chinese Ministry of Information London, New York, and Melbourne: Hutchinson & Co. LTD. Press, 1922)；孫文著，芳賀雄譯：《支那の國土計劃》（東京：日本電報通信社出版報，1942 年）。

號、圖例，本文也主要從這兩個面向著手分析此圖。同時，由於我們把地圖視作一個知識生產的裝置，比起視覺圖像來說，其接近於理論。地圖在引入闡釋、掌控現實的敘述話語和表徵模型的同時，往往又把自身作為其闡釋現實的例證，所以「只有通過生產其他地圖或理論才能使其受到挑戰」。⁵⁸ 故本文亦會注重相關地圖之間的比較研究。



圖一：〈中國鐵路全圖〉⁵⁹

⁵⁸ David Turnbull, *Maps are Territories: Science is an Atlas* (Chicago: The University of Chicago Press, 1993), 3, 54.

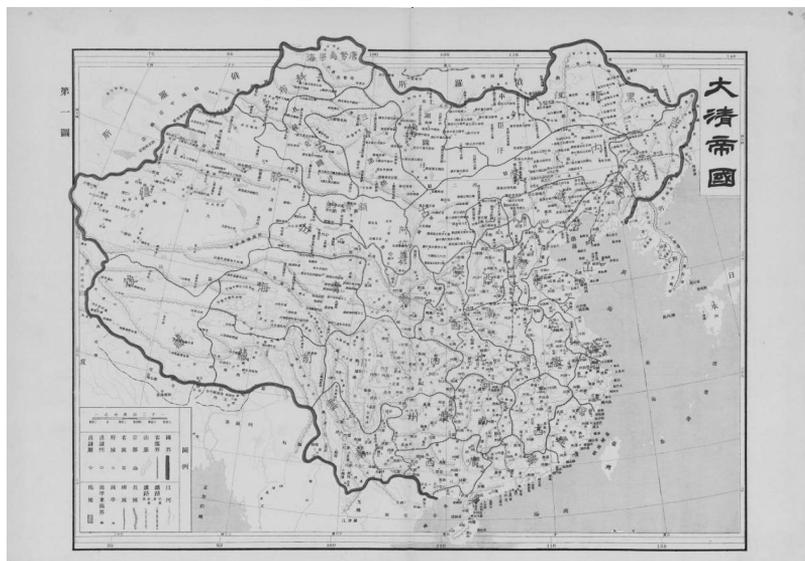
⁵⁹ 本文所用地圖引自 Sun Yat-sen, *The International Development of China, With 16 Maps in the Text and a Folding Map at end*，掃描於哈佛燕京圖書館。

從圖形表徵方面來看，孫中山的鐵路規劃是依附於中國領土的行政區劃圖上進行的，故〈中國鐵路全圖〉呈現出的中國領土是民國通行的「秋海棠」狀，不同於現今中華人民共和國認可的「雄雞」形狀。以此種視覺圖形來表現中國全國領土的手法，可以追溯到晚清的四大全國地圖集，分別是：鄒代鈞（1854-1908）輿地學社出版的《中外輿地全圖》（1903）、上海商務印書館出版的《大清帝國全圖》（1905）、周世棠（1871-1930）、孫海環繪製的《二十世紀中外大地圖》（1906）、以及鄒代鈞亞新興地社出版的《皇朝直省地圖》（1908）。其中《中外輿地全圖》和《大清帝國全圖》更是成為此後民國地圖繪製的參考基礎和藍本。這四本地圖集與之前出版的全國地圖最大的區別，在於放棄了計里畫方的方格網和地圖投影的經緯線並用的方式，完全採用了西方的地圖投影法。計里畫方是指將地表面視為平面，不考慮地表曲率，將實際的水平距離縮放到地圖上。而地圖投影法則是按照一定的函數關係，將地球球面上的經緯網轉換到地圖的平面上。根據余國定的說法，可能是受到自強運動「中學為體，西學為用」的影響，晚清地理學界在繪製地圖時經常將這兩種方法混用。⁶⁰但這兩種方法是互不兼容的，無異於將水平視角與垂直視角同時疊加在地圖上。而鄒代鈞最先發現當時全國地圖的經緯度與地球上的實際距離並不相符，故而學習西方，以地定尺，創造了一種依據於法國米制的標準繪圖尺寸。⁶¹一旦採取了地圖投影法後，中國的領土空間就轉換成了與地球（現實）相對應的，固定在經緯網中的「秋葉海棠」。我們可以比照《大清帝國全圖》中的第一幅全國地圖〈大清帝國圖〉，其為銅版彩印，比例尺 1/12,000,000（見圖二）。儘管孫中山的〈中國鐵路全圖〉與〈大清帝國圖〉主題不一、時代不同，而且經緯度的準確性

⁶⁰ 余定國著，姜道章譯：《中國地圖學史》（北京：北京大學出版社，2006年），頁240-242。

⁶¹ 鄒振環：《晚清西方地理學在中國》（上海：上海古籍出版社，2000年），頁328-329。

也存在差異，但其都指向一個共同的視覺形狀來指代中國的領土疆域。這一「秋海棠」的視覺圖形，不僅獨立於任何特殊的觀察者而獲得了客觀性，同時也成爲任何有關中國領土空間視覺再現的前定事實。而更重要的是，它將所涵蓋的各種具體的地點、地方融合進了一個全局式、鳥瞰的抽象視覺形狀中。一般而言，地方的獨特性體現爲個體的歸宿感和生活經驗，這也是爲何當代文化地理學總是嘗試將空間轉變爲地方，使其煥發個性意義。⁶²但是在民族國家的語境下，特別是對於共同體的建構來說，如何將地方的經驗轉換爲空間的知識才更有意義、更爲迫切。這也是孫中山前期談到鐵路的作用時明確意識



圖二：〈大清帝國圖〉⁶³

⁶² Mike Crang, *Cultural Geography* (London and New York: Routledge, 1998), 100-119; Yi-Fu Tuan, *Space and Place: the Perspective of Experience* (Minneapolis and London: University of Minnesota Press, 1977), 12, 136.

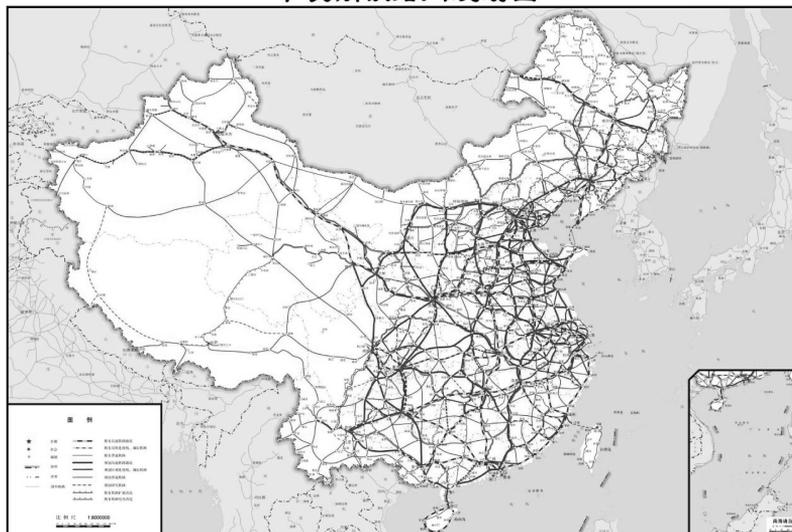
⁶³ 本圖引自上海商務印書館編印：《大清帝國全圖》（上海：商務印書館，1905年），第一圖，圖片來自書格：<https://shuge.org/ebook/da-qing-di-guo-quan-tu/>，檢索日期：2016年12月14日。

到的，即鐵路可以消弭地方，使全國連接起來、四通八達，進而產生一個具有凝聚力和強烈民族意識的的共同體。與〈大清帝國圖〉仍試圖傳達自然地理和行政區劃的知識相比，孫中山的〈中國鐵路全圖〉爲了凸顯其鐵路的主題，在抹平地形地勢、規避自然限制方面做得更徹底——其幾乎就是在一張印有中國領土圖形的白紙上規劃著各條線路。這對於一個實際的建設者來說也許並不高明，但從一個想像的建國者角度來看，這種表現同質、單一空間的手法卻是恰當好處。而鐵路線路的標識又從另一方面強化了這種全國性的同質空間。

回到符號表徵層面，這幅圖的圖例中最引人注目的當屬布滿全圖、密密麻麻的紅色實線與紅色虛線，其分別用來表示《實業計劃》中的計劃鐵路和（計劃）增加鐵路。如此圖景不由讓人想到曾擔任過孫中山政治顧問的澳大利亞記者威廉·端納（William H. Donald, 1875-1946）對孫所做出的著名描繪：「這個小小的鐵路建設者坐在他的地圖前，在這裡標上一條新的線路，校正這一條線，又改動另一條……最後，所有的省會都被幹線連接起來，所有的地級市也被較小的線連了起來，還有面向各個方向的支線。」當端納告知孫中山由於地形地勢的限制，其所規劃的西藏線路「只能靠毛筆和墨水建成」——在現實中是不可能修建的。而孫中山對此的回答則頗讓人玩味：「那裡有路不是嗎？只要有路的地方就能修鐵路。」⁶⁴ 在〈中國鐵路全圖〉的圖例中，除了孫中山規劃的鐵路和港口的符號外，只有湖泊和河道的記號是反映自然要素的，直觀看來確實像是在平坦無阻的白紙上做著連線遊戲。但我們不能由此就得出孫中山的線路規劃無視山勢地形，缺乏地理常識這樣一種結論。其實，所有地圖都是有選擇的再現現實，它們只會呈現想讓我們看到的「現實」而忽略掉其他事實。中國發改委於2016年印發的《中長期鐵路網規劃》中附有比例尺1/8000,000的鐵路規劃圖一份（見圖三），是遠期展望至2030年未來中國的鐵路空

⁶⁴ Earl Albert Selle, *Donald of China* (New York: Harper & Bros, 1948), 135-137.

中長期鐵路網規劃圖

圖三：〈中長期鐵路網規劃圖〉⁶⁵

問規劃方案，其上的圖例同樣沒有反應任何自然地理因素，完全是行政區劃的界限和鐵路線路規劃。這幅圖也同樣是用紅色的實線及虛線來表徵規劃中的鐵路線路，無疑是起到強調的作用。與2016年的〈中長期鐵路網規劃圖〉相比，為什麼孫中山1921年繪製的〈中國鐵路全圖〉會顯得荒謬而飽受批評呢？事實上，當我們指責孫中山的〈中國鐵路全圖〉不夠科學、不合實際時，我們並不只是將已掌握到的自然地理知識、鐵路規劃常識考慮了進去，而是我們始終基於一種現代人的立場來思考問題——即用理性的算計、市場的眼光來打量〈中國鐵路全圖〉所反映的鐵路規劃。當我們詢問某些線路是否有用時，其實是在追問這些鐵路能否帶來利潤。同樣，當我們質疑某些線路的可行

⁶⁵ 本圖引自〈中長期鐵路網規劃（2016年）〉，轉引自維基文庫：[https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E4%B8%AD%E9%95%BF%E6%9C%9F%E9%93%81%E8%B7%AF%E7%BD%91%E8%A7%84%E5%88%92_\(2016%E5%B9%B4\)](https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E4%B8%AD%E9%95%BF%E6%9C%9F%E9%93%81%E8%B7%AF%E7%BD%91%E8%A7%84%E5%88%92_(2016%E5%B9%B4))，檢索日期：2016年12月14日。

性時，我們更多是在考慮爲了克服自然條件的限制而要花費的巨大代價是否合算。然而如前所述，這些實際的經濟利益從來不是孫中山考慮的重點，他甚至在《實業計劃》中還提出了所謂「鐵路經濟的新原則」，不同於「資本家、鐵路家」認爲只在人口繁盛地區修鐵路才能獲利的認識，要將人口眾多之處和人口稀少之處由鐵路連接起來以此獲得大利。⁶⁶ 這裡所謂的「大利」自然是指由遍布全國的鐵路所塑造出的「偉大、統一、永久之中華民國」。只有突破此種有關孫中山鐵路規劃「實用性評價」的窠臼，我們才可能重新審視這些線路符號可能具有的意義。地圖上出現的鐵路符號不只是宣告自身的存在，同時還說明其所連接的空間是可以進入的，其所經過的各點（城市）在認識論意義上是平等的、可以代換的。換句話說，鐵路讓孤立的地方變爲相互關聯的局部，將不可見的整體性呈現了出來，並且真正征服了有關異域的想像。在孫中山的地圖上，傳統的重要城市北京、南京並未被視作鐵路線路的連接中心，反倒是蒙古的多倫諾爾、烏里雅蘇臺等城市擁有更多的線路經過。四條匯集拉薩的進藏線路，讓觀看者意識到這座城市只是鐵路線經過的一點而已，與其他的點並無二致。這並不意味著《環遊二十萬里鐵道記》中的異域想像就不再生產，只是這種想像如今已依附於新的領土空間意識更多成爲一種娛樂消費。如果是「海棠葉」的視覺形狀是將國家想像固定爲一種空間性的總體，那麼以鐵路爲代表的視覺符號則讓我們掌握了在此總體空間內部進行同質轉換的法則——用點和線來轉化地方和距離，將片狀的、地方性空間意識變成網狀的、全國性的領土釐定。鐵路線段不只是連接地圖上的疆域，也將一定的社會秩序投射進來。而地圖的存在本身又將這種投射自然化，使其具有一種合法性。⁶⁷ 在面對鐵路規劃圖所呈現的

⁶⁶ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈建國方略之二——實業計劃（物質建設）〉，《孫中山全集》第6卷，頁261-263。

⁶⁷ Jeremy Black, *Maps and Politics* (London: Reaktion Books, 1997), 112; David Turnbull, "Cartography and Science in Early Modern Europe: Mapping the Construction of Knowledge Spaces," *Imago Mundi* 48 (1996): 5-24.

空間整合時，所有個體的觀看者事實上享有與共同體一致的上帝視角，即在權力中心的政策指導下進行國家想像的遊戲。比較〈中國鐵路全圖〉與〈中長期鐵路網規劃圖〉，兩幅地圖最大的區別體現為東部和西部鐵路線路分布數量的差異。如同兩圖所處時空有別，依據的現實各異，它們所能喚起的民族情感與政治動員程度也是不同的。也許〈中長期鐵路網規劃圖〉是經過科學論證、綜合考慮經濟、文化、民族等各種因素後的成果，但孫中山的鐵路圖卻是真正拋開了現實因素的考慮，而在「圖面」意義上借用鐵路符號的分布，實現了東西部的均衡發展，甚至含有大同、共富的願景。即使只是出於意識形態的宣傳，〈中國鐵路全圖〉也是形塑民族國家的強力工具。

此外，我們還應該考慮孫中山的鐵路圖所蘊含的時間維度。雖然以二維視覺呈現的地圖給人一種靜止不動的感覺，但其實任何一幅地圖既包含自身指向的時態時間，又擁有與所處現實的時間相交互的時段時間。⁶⁸〈中國鐵路全圖〉首先是對過去的繼承，體現為其對晚清帝國疆域的領土化確認；其次是對未來的展望，以鐵路規劃設想一個強大的民族國家；最終落腳於其所處的「現在」，實質是上世紀20-30年代面對內憂外患的情況下，以鐵路為主題、繪圖為手段建立起一個理想中國的典範想像。儘管〈中國鐵路全圖〉只是孫中山本人繪製的《實業計劃》的附圖，但在此書出版後，特別是孫中山的學說被國民黨政府確立為指導思想後，民國地理學界以此圖為基礎，繪製、出版了大量相關地圖。這些地圖在呈現鐵路規劃的基礎上更加詳細反映了《實業計劃》中其他的建設提案，並且在當時的大眾傳播、中小學教育實踐中都具有重要影響。

〈孫總理實業計劃圖〉（見圖四）是上海東方輿地學社於1932年出版的《最新中華形勢一覽圖》書後附圖，彩色印刷，比例尺1/4200,000。該圖正面為鐵路規劃為主的中國領土全圖，並配有關於港口改良、河

⁶⁸ Wood, *The Power of Maps*, 126-127.



圖四：〈孫總理實業計劃圖〉⁶⁹

道整治的8幅附圖。最左一列紅字註明：「本圖謹遵總理建國方略實業計劃繪製。地名一一遵照原書，毫無苟且減略之處。茲為便利學者讀建國方略起見，隨圖附贈一幅，不另取資。」圖的背面印有戴傳賢節錄的《建國方略題表》，主要分為「開發交通」、「建造港埠」、「興辦食衣住行工業」、「創設各種大工廠」等欄目，簡單清楚，易於查找或記憶。此本圖集的主要編繪者洪懋熙（1898-1966），字勉哉，江蘇丹陽人，民國時期著名的地圖從業者。其自幼隨童世亨在上海開辦的中外輿圖局學習編繪地圖，後成為上海商務印書館的繪圖員，1922年應屠思聰之邀到上海世界輿地學社編制地圖，後於1924年創辦並主持東方輿地學社，繼續繪製、出版地圖。他在圖集前言就指出，這是中學程度適用的教科書，亦有普及大眾之效，故而特別提倡愛國思

⁶⁹ 〈孫總理實業計劃圖〉，轉引自洪懋熙編繪：《最新中華形勢一覽圖》（上海：東方輿地學社，1932年）。本圖掃描於哈佛燕京圖書館。

想，「清代屢次劃界失地均繪為插圖，附以詳細說明以志不忘」。他還表示本圖集注重邊疆疆域，比如外蒙古、西藏等地均一一列入，更重要的是，圖末增附有「國際重要條約一覽表」、「各國在華租界一覽表」、「各國在華權利一覽表」……各種喪權辱國之點皆據實節錄，以警惕讀者。所以最後附有的〈孫總理實業計劃圖〉也特別標識出當時日本侵占的臺灣，租界的旅順、大連，俄羅斯搶奪的江東六十四屯，以及分別為英國和葡萄牙控制的香港和澳門。與這種「喪權辱國」、慘遭分裂的現實形成鮮明對比的是孫中山的實業計劃建構起的一個統一、強大的中國形象，無疑流露出對國家統一、富強的渴望，具有感召之意。而屠思聰主辦的上海世界輿地學社所出版的《中華最新形勢圖》集冊後亦附有類似的〈孫總理建國方略圖〉（彩色印刷，比例尺 1/10500, 000）。他在地圖背後的說明中更是明確表示，編繪此圖的目的是為了「俾國民覽之，如下一興奮劑，共同努力，於最短期間促其實現，使全國實業由此發達，國民生計由此充裕，國家基礎由此穩固」。⁷⁰

除了這種隨圖集附贈的版本外，單獨發行的實業計劃圖亦有不少版本，最著名的當屬蘇甲榮（1895-1946）繪製的〈孫中山先生實業計劃圖〉（見圖五）。此圖為彩色印刷，比例尺 1/9000, 000，五年間已有三版發行，受歡迎程度可見一斑。其以經過北京的經線作為零度經線，同樣是顯著標識出當時被侵占、租借的領土地區，並且更加詳細地標明國家各部分在規劃中的發展用途（畜牧、墾荒等）和特有的資源（鹽、煤炭等）。該圖的圖例部分除了一般常見的省會符號，還細分了「故都北平」、「首都南京」，並增添了「蒙藏都會」。圖中的鐵路線路主要劃分為「已成鐵路」、「計劃鐵路」和「外國經營鐵路」。繪圖者蘇甲榮在弁言中聲稱：《實業計劃》中有關築港、整治河道、建築鐵路的內容，「均非地圖莫明」，「凡信仰先生主義者，不可

⁷⁰ 參見鮑國強：〈〈孫中山先生建國方略圖〉版本解析〉，《地圖》2006年第5期，頁108-111。



圖五：〈孫中山先生實業計劃圖〉⁷¹

不讀《建國方略》一書，讀《建國方略》者不可不備本圖」。這固然有廣告推銷之嫌，但也反映出對於國家的想像而言，製圖學的視覺呈現是對文字敘述的鞏固與規範。蘇甲榮，字演存，廣西藤縣人，典型的五四一代知識分子。其早年考入北京大學文科哲學門，與同班的徐彥之（1897-1940）、朱自清（1898-1948）等人加入王光祈（1890-1936）發起的少年中國學會，並出任《少年中國月刊》編輯。蘇甲榮於1922年在北平創立日新輿地學社，北伐期間，還一度出任第八軍秘書、第十五路軍秘書長。在日本侵華戰爭時期，蘇甲榮同樣是以繪製地圖的方式來進行自己的抗日鬥爭：〈各國在華交通侵略圖〉、〈日本侵略我東北地圖〉、〈日本侵略灤河圖〉、〈上海戰區地圖〉等一系列地圖或是向同胞警示日軍的侵略動向，或是說明日軍的侵略罪行。蘇甲榮因此而受到日本憲兵的注意，最終被迫害致死。

⁷¹ 蘇甲榮：《孫中山先生實業計劃圖》（上海：日新輿地學社，1929年）。本圖掃描於哈佛燕京圖書館。

事實上，這些地圖繪製者無一不是將地圖繪製等同於愛國實踐：一方面以圖示的方式反映現實中遭受到的侵略與分裂，以激發人們的危機意識、凝聚民族情感和愛國心；另一方面又都不約而同選擇了孫中山所規劃的統一富強之中國形象作為寄予希望的指向。至此，一個發源於孫中山鐵路規劃的統一中國形象具有了典範意義，並在特殊的歷史時期獲得了道德上的至高地位並延續至今。⁷²然而這一道德制高點之所以能加以確立並深入人心，絕不只是菁英分子對語詞操弄的結果，製圖學這條脈絡對統一中國形象的呈現與傳播具有更為深遠的影響。視覺呈現之於文字敘述最大的補充、校正功能就在於其對形象的確立和規範化，杜絕其他可能的異己想像。中央集權的統一民族國家，已不再僅僅是個人的主張甚或某個黨派的綱領，其通過製圖學的映射成為整個共同體的歷史訴求，也是擺在所有人面前的唯一現實選擇。任何與地圖上呈現的統一中國形象不相符的再現方式均會遭到否定，任何可能暗含獨立、分裂隱患的主張都會被打上先天的道德劣勢。雖然孫中山設想的統一、富強之中華民國只在烏托邦意義上存在，而現實中有關領土的爭議和變動更是沒有停止過，但統一中國的想像所佔據的主導地位卻是再也無法被撼動了。中央政府也會嫺熟地利用這一道範想像，將地方的挑戰或地域性的矛盾包裝成對統一國家的潛在威脅，使得後者不僅沒有任何辯解的機會，更是在共同體的語境中喪失了立足的可能。在此意義上，孫中山的「鐵路夢」對統一中國的想像與繪製，才是留給後來中央集權的民族國家執政者的最大饋贈。

⁷² 杜贊奇將民國時期聯省自治運動的失敗歸咎於話語策略的「道德劇」之影響，從此以後地方對於中央再無爭論、異議的可能。參見 Duara, *Rescuing History from the Nation*, 187-203.

四、結論：「鐵路夢」與民族主義

就在《實業計劃》及《中國鐵路全圖》付梓之際，孫中山的民族主義思想和政策也發生了顯著的「變化」。儘管我們無法確定孫中山鐵路計劃的完善與其民族主義思想的發展是否存在著因果聯繫，但兩者之間的偶合卻為我們從鐵路的視角反思孫中山的民族主義提供了可能。在民國成立之初，以排滿起家的孫中山等革命黨人轉而支持楊度提出的「五族共和」一說，宣傳「合漢、滿、蒙、回、藏諸地為一國，即合漢、滿、蒙、回、藏諸族為一人」，強調五族一家、地位平等，「共策國家之進行」。⁷³ 而在1919年推出的《三民主義》（一般通稱為「文言本」）中，孫中山激烈地批判了五族共和思想，將其稱之為「無知妄作」是導致民國長期四分五裂的元兇之一。孫中山在這裡區分了民族主義的消極目的和積極目的：前者是「漢族光復，滿清傾覆」；後者要求漢族與其他四族「合為一爐而治之」，以成就一個新的「中華民族」——如同其推崇的美國模式一樣「合黑白數十種之人民，而治成一世界之冠之美利堅民族主義」。⁷⁴ 翌年於上海召開的國民黨修改章程的會議上，孫中山再次重申了自己的民族主義宗旨：「現在說五族共和，實在這五族的名詞很不恰當。我們國內何止五族呢？我的意思，應該把我們中國所有各民族融成一個中華民族（如美國，本是歐洲許多民族合起來的，現在卻只成了美國一個民族，為世界上最有光榮的民族）；並且要把中華民族造成很文明的民族，然後民族主義乃為完了。」⁷⁵ 因此，在1923年國民黨的黨綱中對民族主義

⁷³ 楊度：〈金鐵主義說〉，《中國新報》第1卷第1期，1907年，頁9-60；孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：《臨時大總統宣言書》，《孫中山全集》第2卷，頁2；孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在北京五族共和合進會與西北協進會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁439。

⁷⁴ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈三民主義〉，《孫中山全集》第5卷，頁186-188。

⁷⁵ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海中國

的最終表述版本是：「以本國現有民族構成大中華民族，實現民族的國家」。⁷⁶對於孫中山從「五族共和」到「中華民族」的這一轉變，學界向來有較多論爭。有學者認為孫中山一直都是秉持大漢族中心主義的同化思想，一度接受「五族共和」只是迫於民國成立之際局勢不穩而採取的權宜之計。⁷⁷有學者指出孫中山之所以否定「五族共和」是因為察覺到其與保全領土、保證國家統一之間存在矛盾，但孫中山的民族主義忽視了政治共同體的影響，「到最後都沒有擺脫種族思想的桎梏」。⁷⁸也有學者通過辨析孫中山的遣詞造句，所謂「同化」與「融化」的區別，認為孫中山晚年的「中華民族」觀有一個從以同化為基礎的一元一體走向一種以平等為基礎的「多元一體」之演變過程。⁷⁹不過這些評價分析大多是停留於思想史內部，甚至在不同程度上受制於民族國家話語的意識形態影響。而借助對鐵路的觀照，我們得以跳出民族主義話語體系從外部對其加以思考，就會發現孫中山的民族主義事實上並不具有意識形態宣傳的顯著變化，其自始自終如同鐵路規劃一樣，是為統一的國家想像而服務的。

孫中山在1924年的《三民主義》（一般通稱為「演講本」）有關民族主義的第一講中有這樣經典表述：「所以就大多數說，四萬萬的中國人可以說完全是漢人。同一血統、同一言語文字、統一宗教、統一習慣，完全是一個民族。我們這種民族，處現在世界上什麼地位呢？用世界上各民族的人數比較起來，我們人數最多，民族最大，文明教化有四千多年，也應該和歐美各國並駕齊驅。但是中國人只有家族和宗族的團體，沒有民族的精神，所以雖有四萬萬人結合成一個中

國民黨本部會議的演說》，《孫中山全集》第5卷，頁394。

⁷⁶ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國國民黨綱〉，《孫中山全集》第7卷，頁4-5。

⁷⁷ Duara, *Rescuing History from the Nation*, 75-76.

⁷⁸ 王柯：《中國，從天下到民族國家》，頁223-235。

⁷⁹ 鄭大華：〈論晚年孫中山「中華民族」觀的演變及其影響〉，《民族研究》2014年第2期，頁61-73。

國，實在是一片散沙，弄到今日，是世界上最貧弱的國家，處國際中最低下的地位。人爲刀俎，我爲魚肉，我們的地位在此時最爲危險。如果再不留心提倡民族主義，結合四萬萬人成一個堅固的民族，中國便有亡國滅種之憂。」⁸⁰事實上，在孫中山的所有論述中，關係到中國「亡國滅種」、「生死存亡」的因素除了民族主義就是鐵路建設。如果我們比照前文有關其「鐵路即國家」的思想，就會發現孫中山對民族主義的提倡和其對鐵路的宣傳策略如出一轍。比如其曾將中國所處國際地位的低下歸咎於鐵路的缺乏：「人不活動，則爲廢人；國不活動，則爲廢國。比利時之土地，不足當我國一省，而其在國際上之地位，較我國尚高一等，以其鐵道事業發達，而國家活動之自由也。」⁸¹「中國人民之眾，幅員之大，而文明與生計均不及歐美者，鐵路不興，其一大原因也。」同理，雖然中國有四萬萬人之眾，卻如一片散沙，在內是缺乏民族主義，在外則是鐵路不發達。「中華之地五倍於美，苟能造鐵道三百五十萬里，即可成全球第一之強國。否則，人民雖多，不能一呼即集，與少何異。幅員雖廣，自南而北，自西徂東，交通不便，載運不靈，雖大無濟。」⁸²由此觀之，鐵路和民族主義實際上是孫中山想像統一國家的兩種工具，互爲表裡、缺一不可；而鐵路也確實有助於我們釐清孫中山的民族主義思想。

總體而言，孫中山的民族主義始終是國家至上的，是爲一個統一中國的訴求而服務。與其說孫中山的民族主義是爲了解決現實中的群體劃分問題，不如說是爲了動員大眾投身於一個統一中國的實踐運動中。這也與他所謂中國歷史上有民族而無民族的精神這樣的認識不謀而合。對其而言，民族主義本質上是用來構建現代國家的工具，所以

⁸⁰ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈三民主義·民族主義〉，《孫中山全集》第9卷，頁188-189。

⁸¹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在濟南各團體歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁481。

⁸² 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈在上海中華民國鐵道協會歡迎會的演說〉，《孫中山全集》第2卷，頁391。

認同是爲了動員，最終指向的是一個統一的、獨立的現代中國。一個國家一個民族，這幾乎是晚清至民初所有中國知識分子的共同選擇。不僅是革命派的孫中山，改革派的梁啟超也聲稱：「凡國而未經過民族主義之階級者，不得謂之爲國。」⁸³「今日欲抵擋列強之民族帝國主義，以挽浩劫而拯生靈，惟有我行我民族主義之一策。」⁸⁴以今天的眼光看來，這種將西方民族國家的建構方法套用在中國身上無疑具有加諸於自身的東方主義嫌疑，但這畢竟是被迫捲入現代化、同時又面臨侵略危機的中國所選擇的自救方式，也已經成爲構成我們歷史的真實部分。所以要把握這種歷史語境，就必須意識到孫中山的民族主義事實上是國族主義，其最成功之處在於扭轉了以家國關係爲代表的集體與個人的權力地位，樹立起沒有國就沒有家，沒有統一、富強的中國就不可能有自治的地方、獨立的民族（少數民族）這樣一種理念。如同鐵路將其所連接的地方變成中國這個整體的組成部分，孫中山的民族主義是爲了將盡可能多的群體及個體團結於「一個國家」的旗幟之下，這也意味著他不可能讓地方的利益、「內部群體」的訴求凌駕於國家之上。比如他對聯省自治運動的批評，強調真正的自治只有待「中國全體獨立之後，始能有成」。「自由之中國以內，始能有自由之省。一省以內所有經濟問題、政治問題、社會問題，惟有於全國之規模中始能解決。則各省真正自治之實現，必在全國國民革命勝利之後」；⁸⁵與此類似，儘管受到共產國際、共產黨提倡國內民族的「民族自決權」之影響，孫中山對「民族自決權」的承認卻是以「反對帝國主義及軍閥之革命獲得勝利以後」爲前提，甚至暢想將來組織「自由

⁸³ 梁啟超：〈國家思想變遷異同論〉，《飲冰室合集·文集之六》（北京：中華書局，1989年），頁22。

⁸⁴ 梁啟超：〈新民說·論新民爲今日中國第一急務〉，《飲冰室合集·文集之四》，頁4。

⁸⁵ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國國民黨第一次全國代表大會宣言〉，《孫中山全集》第9卷，頁116-117。

統一的（各民族自由聯合的）中華民國」。⁸⁶既自由又聯合，既允許自決又要求統一，孫中山之所以從未覺得這其中有任何矛盾之處，實際上和他構想的「中華民族」以及「鐵路夢」有深切關聯。

孫中山民族主義中「一個中國」雖然已經可以確定，但「一個民族」仍然是難以迴避的問題。所謂把中國境內所有各民族融成一個中華民族，究竟是如何融法、在現實中怎樣構建呢？孫中山曾提出過民族形成的五種自然力，即血統、生活、語言、宗教及風俗習慣。⁸⁷梁啟超也認為所謂民族主義，是指：「各地同種族，同言語，同宗教，同習俗之人，相識如同胞，務獨立自治，組織完備之政府，以謀公益而禦他族是也。」⁸⁸如果按照這種民族標準，那麼現代民族國家的建立者就會面臨「統一」和「自決」的兩難：這一標準不僅針對其所要求建構的「一個民族」，也適用於其「一個國家」境內的其他少數民族，即對統一中華民族的訴求依據有可能動搖其對少數民族統治的合法性基礎。這樣看來，不論在修辭上使用平等融合還是相互轉化，落實在實踐層面上終究是一種種族同化，難逃大漢族沙文主義的指責。但我想指出，種族同化並不是孫中山民族主義的目的，其對如何建構「大中華民族」所給出的答案也不在民族主義話語體系內。其實在文言本《三民主義》中，孫中山就以瑞士民族和美利堅民族形成為例，認為在民族形成的眾多因素中，有一種是高於血統、宗教、語言、歷史這些自然力的，所謂「最文明高尚之民族主義範圍，則以意志為歸者也。」⁸⁹——所指的無非是一種主觀認同。使這種主觀認同得以發生的條件不是民族主義的任何話語策略，而是孫中山一直念茲在茲的

⁸⁶ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國國民黨第一次全國代表大會宣言〉，《孫中山全集》第9卷，頁119。

⁸⁷ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈三民主義·民族主義〉，《孫中山全集》第9卷，頁187-188。

⁸⁸ 梁啟超：〈新民說·論新民為今日中國第一急務〉，《飲冰室合集·文集之四》，頁3-4。

⁸⁹ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈三民主義〉，《孫中山全集》第5卷，頁186-187。

鐵路規劃，一個橫貫全國、連接四方的鐵路系統。

「鐵路能使人民交接日密，祛除省見，消弭一切地方觀念之相嫉妒與反對，使不復阻礙吾人之共同進步，以達到吾人之最終目的」，「今後將敷設無數之幹線，以橫貫全國各極端，使伊犁與山東恍如毗鄰，瀋陽與廣州語言相通，雲南視太原將親如兄弟焉。迨蓋省區之異見既除，各省間不復時常發生隔閡與衝突，則國人之交際日增密切，各處方言將歸消滅，而中國形成民族公同自覺之統一的國語必將出現矣。」⁹⁰ 鐵路既然可以抹平省區、消滅方言，將所有地方融化成全國一體之內的各個部分，那麼在這個體系裡，少數民族的認同問題又有什麼難解決的呢？孫中山是希望在以鐵路系統建立的同質領土空間基礎上，實現語言、宗教、生活習慣等全方位的一體化，最終促成高度同一的民族主體之出現。與其說他的民族主義是種族同化政策，不如理解為現代性宏大敘事對單一、同質主體的幻夢於政治領域中的錯置。事實上，孫中山試圖將中國所有地方、城市放進他那作為整體而出現的鐵路規劃中，這一行為本身就帶有現代性的衝動。而借鐵路建立一個包羅萬象的體系來表徵一個新的統一的中國，這其實也與啟蒙的理想相符。⁹¹ 如果孫中山在贊成五族共和時期就設想了一種與統一中國相匹配的理想單一民族主體，那麼也不難理解其在晚年會承認「民族自決權」、提倡所謂的「自由統一」——孫中山真正認可的民族主體，必然是在他的鐵路計劃推行之後才能出現的。就連《實業計劃》中受人詬病的「蒙古、新疆之殖民計劃」，在孫中山眼裡，其實也只不過是整個鐵路計劃的補充而已。⁹² 如此看來，孫中山所謂的

⁹⁰ 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈中國之鐵路計劃與民生主義〉，《孫中山全集》第2卷，頁488、490-491。

⁹¹ Max Horkheimer and Theodor W. Adorno, *Dialectic of Enlightenment: Philosophical Fragments*, trans. Edmund Jephcott, eds. Gunzelin Schmid Noerr (Stanford: Stanford University Press, 2002), 4.

⁹² 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：〈建國方略之二——實業計劃（物質建設）〉，《孫中山全集》第6卷，頁264。

「中華民族」並非指現實中漢族和各少數民族的總和，而是與一個由鐵路連接的統一國家相符合的理想主體。當我們以孫中山的鐵路規劃去反思有關民族國家的想像與論述時，會發現他的「鐵路夢」最為成功之處是將一個衍射出的「中國夢」深入人心。其有關統一中國的想像是以鐵路和民族主義互為依托而進行，背後綁定著對高度同質的空間、以及在此基礎上產生的絕對單一主體之訴求。也許彼時孫中山本人會認為他的「鐵路夢」所描繪出的大同圖景為這一訴求提供了足夠的合法性，但隨著歷史進展、世事遷移，為了維持這一訴求的合法性勢必要求生產出更多的話語策略，比如曾經的「五族共和」、「自由統一」，後來的「多元一體」，以及最近的「跨體系社會」。無論是訴諸於經濟問題還是生命權力（biopower），這些闡釋手段無非是試圖給具體政權的統治實踐尋求相應的合法性。但在現代民族國家的神話面前，這種合法性實質上和訴求「獨立」的合法性依舊是等效的。換句話說，無論我們尋找多少非西方的資源又或我們具有多麼強烈的現代批判意識，都不足以改變民族國家形成的真實歷史進程，同時也無法解決這一進程根源處的一對矛盾：即理想中的同質訴求與現實中異質個性的對立。化解這一矛盾的可能，也許只待夢醒之時，人們意識到統一的理想並不必須和同質訴求相互綁定，而對民族國家合法性的論證也許並不比討論孫中山烏托邦式的鐵路規劃更為緊要。

徵引書目

- 王志鮮：〈孫中山繪製和收藏的地圖〉，《檔案春秋》第12期，2009年，頁36-38。
- 王柯：《中國，從天下到民族國家》，臺北：國立政治大學出版社，2014年。
- 王德威：《想像中國的方法：歷史、小說、敘事》，北京：生活·讀書·新知三聯書店，2003年。
- 李歐梵：〈晚清文學和文化研究的新課題〉，《東吳學術》2015年第4期，頁5-20。
- 余定國著，姜道章譯：《中國地圖學史》，北京：北京大學出版社，2006年。
- 尾崎行雄：〈論支那之運命（支那處分案第二章）〉，《清議報》第24冊，1899年8月16日。
- 武上真理子著，袁廣泉譯：《孫中山與「科學的時代」》，北京：社會科學文獻出版社，2016年。
- 武上真理子：〈孫文の鉄道計画と日本：鉄道技術者たちの視点から〉，《孫文研究》59號，2016年12月，頁14-35。
- 東海覺我：《新法螺先生譚》，上海：小說林社，1905年。
- 金觀濤、劉青峰：《觀念史研究：中國現代重要政治術語的形成》，香港：香港中文大學當代中國文化研究中心，2008年。
- 胡安·諾格著，徐鶴林、朱倫譯：《民族主義與領土》，北京：中央民族大學出版社，2010年。
- 胡適著，季羨林主編：《胡適全集》，安徽：合肥教育出版社，2003年。
- 洪懋熙編繪：《最新中華形勢一覽圖》，上海：東方輿地學社，1932年。
- 軒轅正裔：《瓜分慘禍預言計》，上海：上海獨立出版，1904年，轉引自維基文庫：<https://zh.wikisource.org/zh-hans/%E7%93%9C%E>

- 5%88%86%E6%85%98%E7%A6%8D%E9%A0%90%E8%A8%80%E8%A8%98，檢索日期：2016年12月14日。
- 唐德剛：《袁氏當國》，臺北：遠流，2002年。
- 陸士諤：《新野叟曝言》，上海：亞華書局，1928年。
- 孫中山著，中國社科院近代史研究所中華民國史研究室編：《孫中山全集》，北京：中華書局，1982年。
- 孫文著，芳賀雄譯：《支那の國土計劃》，東京：日本電報通信社出版報，1942年。
- 章太炎：〈中華民國解〉，《民報》第15期，1907年7月。
- 梁啟超：《飲冰室合集》，北京：中華書局，1989年。
- 鄒振環：《晚清西方地理學在中國》，上海：上海古籍出版社，2000年。
- 楊 度：〈金鐵主義說〉，《中國新報》第1卷第1期，1907年，頁9-60。
- 碧荷館主人：《新紀元》，《中國近代孤本小說精品大系》第1冊，呼和浩特：內蒙古人民出版社，1998年。
- 趙妮娜：〈展線：即將消失的鐵路景觀〉，《中國國家地理》第3期，2014年4月，轉引自中國國家地理網：<http://www.dili360.com/cng/article/p5350c3d5f3aea82.htm>，檢索日期：2016年12月13日。
- 鄭大華：〈論晚年孫中山「中華民族」觀的演變及其影響〉，《民族研究》2014年第2期，頁61-73。
- 劍 秋：〈環遊二十萬里鐵道記〉，《鐵道》第1卷第3期，1912年，頁148-158；《鐵道》第2卷第1期，1913年，頁148-157。
- 潘惠祥：〈晚年孫中山〉，《二十一世紀》總第12期，2003年3月31日。
- 蕭功秦：〈清末「保路運動」的再反思〉，《戰略與管理》1996年第6期，頁1-13。
- 鮑國強：〈〈孫中山先生建國方略圖〉版本解析〉，《地圖》2006年第5期，頁108-111。
- 邊巴次仁，成衛東（圖）：〈青藏鐵路：百年夢想的實現〉，《中國民族》2006年第7期，頁7-9。

- 顏健富：〈廣覽地球，發現中國——從文學視角觀察晚清小說的「世界」想像〉，《中國文哲研究集刊》第41期，2012年9月，頁1-44。
- 蘇甲榮：《孫中山先生實業計劃圖》，上海：日新輿地學社，1929年。
- 〈中長期鐵路網規劃（2016年）〉，轉引自維基文庫：[https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E4%B8%AD%E9%95%BF%E6%9C%9F%E9%93%81%E8%B7%AF%E7%BD%91%E8%A7%84%E5%88%92_\(2016%E5%B9%B4\)](https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E4%B8%AD%E9%95%BF%E6%9C%9F%E9%93%81%E8%B7%AF%E7%BD%91%E8%A7%84%E5%88%92_(2016%E5%B9%B4))，檢索日期：2016年12月14日。
- 上海商務印書館編印：《大清帝國全圖》，上海：商務印書館，1905年，第一圖，書格，<https://shuge.org/ebook/da-qing-di-guo-quan-tu/>，檢索日期：2016年12月14日。
- Anderson, Benedict. *Imaged Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London and New York: Verso, 1991.
- Black, Jeremy. *Maps and Politics*. London: Reaktion Books, 1997.
- Chatterjee, Partha. *Nationalist Thought and the Colonial World: A Derivative Discourse*. Minneapolis: University Of Minnesota Press, 1993.
- Crang, Mike. *Cultural Geography*. London and New York: Routledge, 1998.
- Duara, Prasenjit. *Rescuing History from the Nation: Questioning Narratives of Modern China*. Chicago and London: The University of Chicago Press, 1995.
- Edmonds, Richard Louis. "The Legacy of Sun Yat-sen's Railway Plans." *The China Quarterly* 111 (1987): 421-443.
- Harvey, David. *The Condition of Postmodernity An Enquiry into the Origins of Cultural Chang*. Cambridge MA & Oxford UK: Blackwell, 1992.
- Horkheimer, Max, and Theodor W. Adorn. *Dialectic of Enlightenment: Philosophical Fragments*. Translated by Edmund Jephcott and edited by Gunzelin Schmid Noerr. Stanford: Stanford University Press, 2002.

- Schein, Louisa. *Minority Rules: the Miao and the Feminine in China's Cultural Politics*. Durham: Duke University Press, 2000.
- Selle, Earl Albert. *Donald of China*. New York: Harper & Bros, 1948.
- Sun, Yat-sen. *The International Development of China, With 16 Maps in the Text and a Folding Map at end*. New York and London: G.P. Putnam's Sons, The Knickerbocker Press, 1922, 1929.
- . *The International Development of China, With 16 Maps in the Text and a Folding Map at end*. On behalf of the London office Chinese Ministry of Information. London, New York, and Melbourne: Hutchinson & Co. LTD. Press, 1922.
- Tatsuo, Nakami. "A Protest Against the Concept of the 'Middle Kingdom': The Mongols and the 1911 Revolution." *The 1911 Revolution in China*, edited by Shinkichi Etō and Harold Z. Schiffrin, 129-49. Tokyo: University of Tokyo Press, 1984.
- Tuan, Yi-Fu. *Space and Place: the Perspective of Experience*. Minneapolis and London: University of Minnesota Press, 1977.
- Turnbull, David. *Maps are Territories: Science is an Atlas*. Chicago: The University of Chicago Press, 1993.
- . "Cartography and Science in Early Modern Europe: Mapping the Construction of Knowledge Spaces." *Imago Mundi* 48 (1996): 5-24.
- Wood, Denis. *The Power of Maps*. New York and London: the Guilford Press, 1992.