

法國漢學家沙畹 對清末中國時政的評論與研究*

賀夢瑩

[提要] 法國漢學家沙畹於 1889 年至 1893 年初次來華期間,曾為法國《時報》撰寫一系列有關中國的時評類文章。返回法國後,他繼續關注中國的經濟民生、政治軍事和對外關係。他的文章參考權威資料,通過詳細追溯歷史源流來解釋當下事件,在同時代的新聞報導中獨具風格。沙畹點明中國社會的弊端並提出以西方科技和制度來改革中國的建議,但同時帶有明顯的歐洲中心論,只強調歐洲國家為中國帶來的益處。隨着個人經歷和學養的豐富,沙畹對待中國的態度也越發中肯,並認為中國的未來充滿希望。這些時評文章對認識 19 世紀末 20 世紀初一部分法國知識階層的中國觀具有重要價值。

[關鍵詞] 沙畹 中國觀 清末 《時報》 時評

[中圖分類號] K207.8 [文獻標識碼] A [文章編號] 0874 - 1824 (2022) 02 - 0083 - 12

沙畹(Édouard Chavannes, 1865-1918)是法國現代漢學的奠基人,他將歷史文獻、碑銘、簡牘等內容納入漢學研究視野,同時創新了研究方法,注重實地考察以及地下史料與傳世文獻的對比考證,被高第(Henri Cordier)、伯希和(Paul Pelliot)等人譽為“其同時代的漢學第一人”、“第一位全才的漢學家”。^①

沙畹也是西方最早一批以學術研究為目的專門來華考察的漢學家之一。他於 1888 年從巴黎高等師範學院(École normale supérieure de Paris)和國立東方現代語言學院(École nationale des langues orientales vivantes, 現為法國國立東方語言文化學院 Institut national des langues et civilisations orientales)畢業,翌年 3 月,時年 24 歲的沙畹作為法國駐華公使館散編隨員被派往中國,他的主要工作是學習漢語、收集資料並開展有關中國的研究。期間他作為特約撰稿人定期且匿名為法文《時報》(Le Temps)撰寫中國時評文章,這是沙畹在從事漢學研究之前發表的最早一批有關中國的文章。1893 年返回法國後,沙畹又陸續發表 6 篇與中國時政相關的文章,內容涉及“鐵路”、“礦

* 本文係國家社科基金青年項目“法國漢學巴黎學派與中國現代學術的形成與發展研究”(項目號:20CZS047)的階段性成果。

產”、“海軍”、“水災”、“光緒皇帝”、“甲午戰爭”、“義和團運動”等主題。19 世紀下半葉，隨着中國的逐漸開放，西方世界對中國表現出濃厚興趣並進行了大量的報導，其中法文的出版物尤其豐富，這些報導或是時事調查，或是評論信息，均為作者對所見所感的大事件的記錄，它們的價值“有時甚至超過其他外國文獻以及中文記錄”。^②沙畹作為最早一批來到中國、觀察中國的專業漢學家，其思想和眼光代表了 19 世紀法國知識階層部分人士的中國觀。

截至目前，學界尚未對沙畹的所有時評類文章做系統研究，^③本文將對這些文章進行全面梳理，按照主題進行分類和歸納，結合時代背景和沙畹個人經歷，分析作者選擇這些主題的緣由、寫作方法和寫作視角，藉以探察 19 世紀末 20 世紀初以沙畹為代表的法國知識階層對清末中國社會的立場和觀照。

一、《時報》及沙畹所撰寫的中國時評

《時報》是《世界報》(*Le Monde*) 的前身，由法國記者奧古斯特·內夫策(*Auguste Nefftzer*) 於 1861 年在巴黎創辦，是一份政治類日報，以“受最少的政府影響、創造最多的真理”為口號，對國內國際要聞進行報導和評論。由於其緊追時事、追求真相，且文風嚴謹、立場客觀，廣受當時法國政界、知識界和金融界人士的歡迎與認可，^④是當時最關注國際時勢的法國報紙之一，也是法蘭西第三共和國時期最受歡迎的報紙之一。^⑤自 1870 年起，為保持政治上的獨立性，該報在發表國內、國際政治評論文章時，均採取匿名撰稿人制度。1914 年後幾經轉手，政見上逐漸偏左。二戰期間遷往南方自由區，1942 年由於抵制納粹德國佔領下的法國傀儡政府而停刊。^⑥

《時報》對青年時期的沙畹有持續的影響。至少從 1883 年在巴黎路易大帝中學(*Lycée Louis-le-Grand*) 上學時起，沙畹就已養成閱讀《時報》的習慣。沙畹的父母也是《時報》的忠實讀者，在與父母的通信中，他時常提到這份報紙並談論其中的文章。^⑦此外，沙畹在巴黎高等師範學院讀書時期(1885~1888 年) 對其影響最大的兩位老師佩羅(*Georges Perrot*) 和莫諾(*Gabriel Monod*) 都曾是《時報》的撰稿人。沙畹認為：“《時報》的政治觀點比同時期的政府公報《箴言報》更深刻。”^⑧他還曾說：“在這個所有熱情都被釋放出來的時代，選擇哪份報紙來閱讀非常重要；對某份報刊的日常閱讀會最終影響到一個人的精神，也會使他在做出判斷時有所保留。”^⑨由此可以理解為何沙畹初到中國便主動申請為《時報》寫作專欄。1889 年至 1891 年期間，沙畹在《時報》的“中國來信”(*Lettres de Chine*) 板塊匿名發表了 11 篇時評，其篇名、寫作時間及發表日期如下(全部寫作於北京)：^⑩

[*La ligne de chemin de fer*] (鐵路線) , 1889 年 5 月 15 日 , 1889 年 7 月 4 日

La Chine et la Corée (中國與朝鮮半島) , 1889 年 6 月 1 日 , 1889 年 7 月 25 日

La Chine dans l'Asie centrale (中亞的中國) , 1889 年 8 月 1 日 , 1889 年 9 月 22 日

La Chine et la Mandchourie (漢地與滿洲) , 1889 年 9 月 11 日 , 1889 年 11 月 2 日

La nouvelle marine de guerre en Chine (中國新海軍) , 1889 年 12 月 , 1890 年 2 月 3 日

Le droit de remontrances en Chine (在中國進諫的權力) , 1890 年 1 月 , 1890 年 4 月 9 日

Les Chinois à Formose (台灣島的中國人) , 1890 年 2 月 , 1890 年 4 月 29 日

[*Première année de règne de l'empereur Kouang-Siu*] (光緒皇帝親政初年) , 1890 年 3 月 10 日 , 1890 年 7 月 12 日

Le Hoang-Ho et l'administration chinoise (黃河與清政府的治理) , 1890 年 8 月 , 1890 年 9 月 27 日

L'industrie minière en Chine(中國採礦業),1890年10月31日,1890年12月22日

L'assistance publique en Chine(中國的公共救濟),1890年10月,1891年1月29日

1893年回到法國後,沙畹依舊關注中國的時政,又陸續在雜誌上發表了6篇相關文章:《朝鮮戰爭》(1894)^①、《中日戰爭之結果》(1896)^②、《光緒皇帝》(1900)^③、《起源於十九世紀初的中國義和團》(1901)^④、《滿洲鐵路圖》(1904)^⑤、《中國鐵路筆記》(1906)^⑥。以上17篇文章都是圍繞19世紀中葉西方國家進入中國以後所帶來的一系列變化的關注與思考,包含三大主題:經濟民生、政治軍事及中外關係。^⑦

19世紀法國學界對清朝的研究有兩大關注點:一是清帝國多樣性的民族構成,尤其關注穆斯林林民衆、南方地區和西藏邊界的各民族的情況;二是清朝的對外關係。^⑧沙畹敏銳地捕捉到當時中國社會中新發展與舊傳統之間的矛盾和衝突,涉及的話題大多都是當時國際社會對中國關注的熱點問題和人物,在同期其他新聞媒體中也有體現。^⑨

從國際局勢來看,長期閉關鎖國、面對西方的堅船利砲而被迫開放國門的中國國力衰弱;西方列強對中國的入侵和瓜分的野心,引發清朝進行對外抗衡和對內統治的調整。沙畹在文章中也陳述了中國當時所面臨的局面:南部邊境線被已佔領緬甸的英國和已佔領北圻的法國所包圍;在中亞(突厥斯坦)、蒙古、滿洲和朝鮮廣闊的邊境線則被俄羅斯完全包圍。在朝鮮,“鄰國(日本)試圖用陰謀取代天朝保護國的地位”,而“中國正與英國爭奪錫金小國”。(《光緒皇帝親政初年》)由此引發了一系列戰爭和條約的簽訂。

從國內局勢來看,清末中國需要進行一系列國家治理層面的改革和近代理工業化的籌備與建設,由此,鐵路、採礦、電報、海軍是最先發展的領域。這其中,先進的技術或理念與中國傳統觀念產生了許多矛盾與衝突,也暴露出中國社會的一些弊病。如何更好地接納西方的進入和隨之而來的技術與思想,成為中國社會以及西方社會關注的焦點。

二、沙畹的寫作方法

與同時代的新聞報導相比,沙畹的時評有兩個最顯著的特點,一是注重時事的歷史溯源,二是採納權威可靠的參考資料。

1. 注重歷史溯源

在寫作方法上,沙畹的時評通常從時事入手,通過詳細追溯時事的相關歷史背景,分析並揭示現象背後的深層原因,寫作風格在兼顧新聞時效性的同時帶有濃厚的歷史探究,通過大量史實努力呈現清末中國在國家治理和社會變遷上的真實面貌,並解釋當下問題,提出建議並做出預期,突出了他作為學者,尤其是漢學家的獨特寫作方法,也增強了其時評的可信度和說服力。他的風格無論是與同時期刊登在《時報》“中國來信”板塊的其他文章相比,亦或是與其他報刊類似主題的報導相比,都是獨特的。

以中朝關係為例,《中國與朝鮮半島》一文上溯到公元前12世紀周文王統治時期的中朝關係,並一直延續至清朝,尤其是自1882年“朝鮮與中國的矛盾初現苗頭”起的時局變化,進一步分析近代以來中朝危機的原因。朝鮮在尋求獨立自主的過程中,與中國發生了多次激烈的衝突。“西方政府的干涉使得藩屬國的舊體制不再可行。……朝鮮國王越來越想脫離中國的控制。”“為了避免其他國家勢力在朝鮮的確立,中國用盡所有辦法嘗試將自己在這個國家有名無實的權力變為一種真正的保護國的權力。”沙畹認為,“我們現在很難預測中朝危機的結果,但看起來中國似乎不太可

能達到她的目的”。因為中國採取的加強控制朝鮮的手段，只會引起西方國家的強烈反對和干涉，加速朝鮮投靠他國勢力。1894年7月甲午戰爭爆發，沙畹相繼撰寫了《朝鮮戰爭》(1894)和《中日戰爭之結果》(1896)兩篇文章。《朝鮮戰爭》一文追溯了歷史上西方各國勢力對朝鮮的爭奪，以中日兩國與朝鮮在歷史上的關係為重點，探討了甲午中日戰爭爆發的導火索以及朝鮮國內的現狀和未來。通過一系列歷史事件的分析，沙畹認為，“中日戰爭是不可避免的”，但他又引用拉封丹寓言中《牡蠣與訴訟人》²⁰的故事，將中日雙方比喻成想爭奪牡蠣的二人，寓意最終結果只能是兩敗俱傷、無功而返。與沙畹文章的寫作方法形成對比的是同時期刊載在《時報》“中國來信”專欄的另一篇文章《中國總督與朝鮮半島》(Vice-roi et Corée, 1890年11月20日寫於天津, 1891年1月6日發表)。此文報導異常簡練，內容是當時朝鮮皇后去世後，中國派大臣去弔唁，西方國家原本以為朝鮮會利用這一機會掙脫中國的枷鎖，沒想到事與願違，在中國使臣拿出聖旨時，朝鮮國王行跪拜禮聽旨。這一事件使得作者認為，“朝鮮希望重新成為中國的藩屬國被中國保護，並且朝鮮明白只有與中國保持良好的關係，才是明智和平之舉”。同樣是從中朝關係入手，這篇新聞報導雖有時效性，但僅通過個案分析而得出的結論未免草率，缺乏歷史探究。

以鐵路話題為例，沙畹關注中國的鐵路發展，首篇報導《鐵路線》即介紹了1888年在李鴻章倡導下中國自主建成的第一條鐵路“天津—開平鐵路”。通過該鐵路線的建設和運營，沙畹重塑了中國鐵路的修建歷史和過程，以及目前鐵路運行的狀況。通過歷史的梳理，他試圖分析鐵路在中國礦產資源的開發、中國維持在朝鮮宗主國的地位、在轉變清政府對待西方國家的態度上所起的作用，以及中國社會的弊病等一系列問題，由點到線再到面對鐵路主題進行擴展和研究。而同期的法國《旅行畫報》(Journal des voyages) 1887年4月24日也刊登了一篇報導《法國在清朝的第一條鐵路》²¹，慶祝中國在法國人的幫助下建成津蘆鐵路，並描述了李鴻章為鐵路落成剪綵、民衆購票乘車的熱烈景象。這篇報導是大部分新聞報導的典型方法，即對簡要的時事進行報導，有時加入現場描寫，或配有圖片信息，與沙畹的寫作方法顯著不同。

2. 參考權威資料

在資料的選擇上，沙畹努力尋求有據可依的權威材料。他曾說：“至少我們會努力從提供給我們們的文件中獲取所有信息，若沒有中國官方的證實絕不進行任何發揮創造”。(《黃河與清政府的治理》)他的參考資料主要為同期在中國發行的《京報》(Gazette de Pékin, 又稱邸報)、《天津時報》(Le Journal chinois de Tien-Tsin, Che-Pao)和《匯報》(Hoei Pao)²²等報紙上的內容，主要包括其中刊登的敕令、公告、奏章、簽署的條約等。《京報》產生於明代中期的北京報房，在清朝時以刊登朝廷“官文書”為主，向公眾傳遞政府信息，是一份半官方的中文期刊。《天津時報》1886年11月創刊於天津，是中國北方第一張中文日報，由英國傳教士李提摩太(Richard Timothy)任主筆，主要報導商業貿易和新聞方面的內容，另有李提摩太執筆的“論說”專欄，專門探討中國新政及變法圖強。²³《匯報》原名《益聞錄》，由上海徐家匯耶穌會士創辦，是中國天主教歷史上的第一張報紙。雖然該報在多數新聞報導中基本保持客觀公正的態度，但當涉及中法事務或與天主教利益相關的問題時，該報又為法方和天主教辯護。沙畹在使用這些報刊時，避開了其中可能會影響立場與判斷的內容，使用的是官方來源的資料。

19世紀末朝廷和教會、教會和百姓之間的矛盾是複雜的。義和團運動在爆發之初就廣受國內外媒體的關注，當時西方媒體報導的主要內容為義和團製造的社會混亂，對手無寸鐵的外國傳教士和官員的殘忍殺害，慈禧太后對此模稜兩可的態度，以及庚子事變中各西方國家“正義”的反擊。²⁴

沙畹的文章《起源於十九世紀初的中國義和團》也以同期發生的義和團運動為主題，使用了《匯報》1900年陸續刊登的清廷官員對地方秘密幫會調查的兩份奏摺，⁵⁵追溯了當時各個秘密幫會的危害，以及勢力最大的義和團的前生今世，分析朝廷在不同時期對待義和團的態度及其背後的原因。沙畹認為，“朝廷一直以來也只把他們當作是擾亂社會的分子，並不是愛國主義的陣營。朝廷利用他們去攻打手無寸鐵的教會人員和外交官，萬一他們輸了，就借機滅掉他們”。沙畹對所使用的官方文件也進行了點評，一方面給予了積極的評價，認為奏摺全面地揭示出當時勢力越發強大的義和團的起源歷史，為早先的義和門一派；另一方面他也給出了批判性的評論，認為“生澀的官方文件未能完全揭露一些重要信息，例如，這些秘密組織的內部結構，這些組織的真實目的，以及這些隱藏在謎一般的名字之下的信仰”。作為教會報紙，《匯報》對“拳匪”的報導難免帶有教會的意識形態，如曾在1900年六月份第185至188號，以及當年農曆十一月至次年正月的《北京拳禍記》9篇報導中，連續報導了教堂及外國使館被毀、被焚、被劫，教士、官員被殺的一系列事件，並極力為外國侵略者的罪行辯護。⁵⁶但沙畹盡量選擇官方文書，避免使用帶有主觀性的材料，他的文章中也沒有對義和團扶清滅洋的行為進行點評，而是集中於分析義和團的歷史。

三、沙畹的寫作視角和立場

1. 沙畹眼中的中國社會弊端

1889年，中法戰爭結束四年後，年輕的沙畹剛剛從巴黎高等師範學院畢業便來到了他嚮往的國度。然而，即便是生活在北京的法國駐大清公使館，那裡的生活環境也很糟糕，“骯髒的馬路”、“坑窪的路面”、“雜技演員汗濁破爛的服裝”以及“公使館內常利用採買之便騙錢偷東西的中國管家和廚子”，種種經歷一度讓他非常失望。⁵⁷批判保守落後的中國社會的種種弊病也是沙畹在到達中國後最早產生的想法，這在他一系列時評文章中可以明顯看到。

鐵路的引進和建造便是一個典型的例子。鐵路運營不久，就有不少“根植於中國人秉性中的因素”暴露出來，其中最突出的，是中國特權階級不守時造成的延遲開車，進而引發了嚴重的交通事故。“鑑於鐵路線開通才沒多久就發生了這樣的撞擊事件，這對鐵路的未來可以說是災難性的。許多迷信的中國人認為，老天爺不願意為‘西方魔鬼’的發明大開方便之門。此外，這場悲劇似乎也給那些激烈的抨擊者留下了口實，他們認為外國人之所以想在中國修鐵路，主要是因為這樣的旅行方式太危險，歐洲人考慮到自己的安危而放棄了這樣的方式。現在他們想把這批舊鐵軌轉賣給中國。”沙畹在多篇文章中提及鐵路話題，如《光緒皇帝親政初年》一文認為，“帝國的大多數重臣都沒有這樣的遠見。對他們來說，鐵路不是一種拉近與外國距離的方式，而是一種驅趕他們的方式”。雖然以李鴻章為首的少數改革派最終戰勝了大部分反對派，但清政府仍然抵觸西方，堅持要在條件欠缺的情況下自主修建鐵路。

在中國的礦產資源開發活動中，沙畹也看到了其中暴露出的制度和現實問題：(1)“中國人不貸款給礦業公司”，導致礦業公司沒有足夠的資本開礦，而沒有礦產的發掘，也就沒有資本的流入。(2)部分礦產地處偏遠，運輸困難，如貴州。(3)中國家族的裙帶關係導致礦業公司管理不善。此外，沙畹認為，“如果要成功地開採煤炭和鋼鐵，就必須有鐵路；相反，如果要建造鐵路，就必須有大量的煤炭和鋼鐵。這是一個新的惡性循環”。（《中國的採礦業》）

對於黃河洪澇的治理這一歷史遺留問題，沙畹從當年黃河下游發生的兩次大水災談起，回顧了歷史上幾次重大的黃河決堤時的政府對策，尖銳地指出，“沒有什麼情況更能反映出百姓的災難與

行政當局的缺點”。有效治理洪澇的三個必備條件“路橋專業的工程師”、“有效的行動方案”及“充足的資金”均“在中國遠沒有得到滿足”。而最使沙畹感到震驚的是，負責治理水患的官員依然是通過科舉考試選拔而來，“他們不清楚自己必須克服的困難，而是在古書中尋找先輩們的行動方法。我們甚至可以看到一些人建議重新採納傳說中禹帝在公元前 2000 年左右所使用過的方法。對古代的崇拜是中國進步的障礙；奴性地模仿過去的錯誤會導致同樣的不幸再次上演”。此外，負責黃河治理的官員們之間責任不明確以及應急資金的不到位，也是水患無法得到治理的原因所在。（《黃河與清政府的治理》）

對於突發的強降雨造成的水災，“雖然清政府承認公共救濟是其責任之一，但它沒有做好充分履行職責的準備”。應急用的公共糧倉因官員貪污而虧空，導致沒有足夠的食物供應災民。清政府“在災難面前措手不及，只能採取權宜之計”，通過大量售賣官銜或榮譽來籌措救濟金。沙畹認為，雖然水患問題歷史已久，但清政府的治理和應對能力依然很差，其背後的深層原因是國家制度和應急方案的不完備，這些都是深植於清政府的弊病。此外，從整個社會來看，“中國人認為皇帝愛民如子，他必須保護子民不受傷害；這種理論是危險的，因為它削弱了個人的主動性，使子民不習慣於互相幫助，而是希望從他們認為幾乎神聖的力量中獲得一切。然而，事實證明皇帝的力量無法滿足他們的期待”。（《中國的公共救濟》）

2. 科技和制度視角下的改革建議

當然，沙畹的目的並不是批判中國社會，而是希望能有效幫助中國進步。對比日本明治維新後的迅速發展，以及中國在某些方面採用了西方先進技術和制度後取得的飛速發展，他更加堅信中國需要向西方學習，才能全面改善落後的處境。因此，在指出社會的弊病後，沙畹通常會給出合理的建議，尤其是涉及中國的國防建設及工業發展時，他認為中國需要採用西方的科技和制度，並且對已經在西方科技和制度指導下進行的改革表示支持。

在《鐵路線》一文中，沙畹認為，清政府如果將鐵路線延長至滿洲地區，將“具有戰略意義：中國是朝鮮的宗主國，所以很可能在某一天中國需要確認她的宗主權。”而鐵路線恰可以滿足中國運送軍隊和物資至中朝邊境，可以加強清朝對藩屬地朝鮮的控制。中國的鐵路修建勢在必行，“天津—開平鐵路的修建是一個重要事件；在中國漫長的危機裡，它是中國逐步向文明進步開放的一環”，“是中國邁向我們期待的未來的第一步，也是最難的一步。”返回法國後，沙畹繼續關注中國鐵路的建設和發展，曾於 1904 年和 1906 年發表《滿洲鐵路圖》和《中國鐵路筆記》兩篇文章，詳細介紹了中國東三省以及全國範圍內最新的鐵路交通分布和運行狀況，並涉及火車途徑地的礦產資源信息。這兩篇文章寫於沙畹 1907 年去中國考察前夕，可以看作是他為即將開展的中國旅行做準備，也可以為同時期及之後去中國考察的歐洲人提供實用的交通資訊。

在中國近代採礦業的發展中，沙畹提出，雖然清政府曾禁止民間採礦，並壟斷貨幣製造，但近年來採取了截然相反的政策，“一直在推動礦山的開發，並試圖利用科學技術賦予西方人的先進手段來開採礦山”，以便冶煉金屬製造武器。在政府的鼓勵和部分官員的帶動下，中國部分地區引入西方的先進技術及企業和股份制度，雖然發展中仍存在各種問題，“清政府為開放和發展礦產所作的努力尚未完全成功。但這並不是說它們注定是無效的，因為反復的試驗是任何革新的必經之路”。（《中國的採礦業》）

此外，沙畹還非常關注法國在中國近代化改革中所起的積極作用。對於黃河的治理，“自 1888 年以來，新任河道總督吳大澂似乎表現出了一種罕見的主動性：他利用小鐵路來運輸泥土，購買了

大量水泥；他和山東巡撫一起從天津的法國辛迪加（syndicat français）處購買了兩台蒸汽挖泥船。他最近提議組建一支由製圖師和工程師組成的完整隊伍”。（《黃河與清政府的治理》）在《中國新海軍》一文中，沙畹通過舉例總結中國近代海軍的建立與發展過程，如左宗棠、李鴻章等一批瞭解西方、崇尚科學技術的官員提出了切實可行的方案，先後建立了福州船政學堂、北洋水師學堂，成立了海軍衙門，組建了北洋艦隊，並聘請法、英、德等國工程師教學。這其中有許多法國人的參與，如：“中國已經有幾艘像我們這樣建造和裝備的船隻了，這支艦隊的創始人是一位法國人。1867年，法國海軍中尉日意格（Prosper Giquel）在福州建立了一個海軍造船廠和一所海軍學校。在左宗棠總督的支持下，他成功地建立了一個長久運行下去的機構。這是目前正在發展的海軍機構的萌芽。”對於北洋水師學堂，1889年，“一名法國海軍工程師參與了考核；他認為所取得的成果是顯著的；他所提出的唯一批評是對年輕人的實際指導不足”。此外，在旅順修建軍港和船塢的工作“是由法國的一個辛迪加進行的，該辛迪加由首席道路工程師德威尼（Thévenet）先生領導。他和他的同事們不得不與相當大的自然困難作鬥爭，……他們不斷受到在中國出版的英文報紙的攻擊，這些報紙試圖詆毀他們。然而，現在他們的努力已經接近尾聲，當這封信到達歐洲時，亞瑟港（引者按：即旅順港）的工作很可能已經完成”。作者認為，“如果中國人能夠吸收我們的科學，他們不僅會有一支艦隊，還會有一整套新的制度和思想，然後他們的精神本身就會改變。”

3. 沙畹的歐洲中心論

沙畹在初到中國剛步入漢學研究時，主要受到早期西方知識界中國觀的影響，持歐洲中心論，面對近代以來西方勢力在中國的介入，沙畹並沒有意識到西方國家背後的真實目的，而是強調西方在進入中國的過程中帶來的積極影響。

在沙畹眼中，西方勢力在中國邊疆地區的介入，不僅促使清廷加強了對這些地區的治理，而且推進了當地的近代化發展。《中亞的中國》、《漢地與滿洲》及《台灣島的中國人》三篇文章集中探討了這一問題。新疆、西藏、滿洲和台灣在歷史上或因異於漢民族和漢文化，或因位置偏遠，中央政府在當地曾一直實行比較鬆散或異於漢地的治理模式。但近代以來，西方勢力的介入一度影響了當地的穩定。因應形勢發展，清廷加強了對邊疆地區的開發和治理：移民實邊、試辦屯田、新疆與台灣建省、用儒家思想教育民衆、改革地方行政機構、鼓勵農業生產和開發礦產資源，等等。“通過一系列的創新，中國更加主動地參與到滿洲事務上……滿洲的制度改革是漢民族生機活力的顯著標誌。”由於日本和法國先後出兵試圖佔領台灣島，引起了清廷對台灣的重視，積極在當地推行現代化防務及新政，沙畹認為，“在台灣島，就像在滿洲和中亞地區一樣，一股活力再次被激發起來，這與大清帝國過去的惰性和弱點形成了鮮明對比”。

關於中日甲午戰爭，沙畹分析了《馬關條約》中涉及朝鮮獨立、割讓領土、賠款和開埠通商貿易的5項條款被制定的動機及可能帶來的影響。在他看來，在戰後的中日談判中，李鴻章利用西方國家之間的利害博弈使日本放棄佔領遼東半島，幫助清政府將戰後的損失降到了最低。“這場原本可能改變遠東格局的大戰，最終並沒有產生什麼重大的結果，中國幾乎是毫髮無損地結束了這場本來可能讓其喪失主權的戰爭。”（《中日戰爭之結果》）《馬關條約》使西方各個帝國主義國家利用片面最惠國待遇，獲得了與日本相同的所有特權，加速了中國社會的半殖民化進程，加深了民族危機。西方國家在華投資辦廠加強了對中國的經濟控制和資本輸出。巨額的戰爭賠款加重了清政府的外債。凡此種種惡劣的影響在當時的沙畹看來却是“毫髮無損”的結果，這樣的觀點顯然失之偏頗。此外，面對未來充滿危機的中國，沙畹認為“只有一場像日本明治維新一樣的改革才能救中國，這

場改革在幾個月內就可以抹去中國兩千年的歷史。她的命運掌握在她的年輕皇帝手中；他還可以帶領中國走上一條新道路；他可以成為自己國家新生的推動機”。可見，對危機四伏的中國，沙畹依然認為只有盡快按照西方模式進行改革才行得通。

在對待中法之間的戰爭時，沙畹的歐洲中心論更加突出，他從未對法方進行過批判，並將 1884 年法國海軍上將孤拔率領遠東艦隊攻打和控制台灣海峽的侵略行為稱為“光榮歷史”及“我們的探險是第二次警告”（《台灣島的中國人》），亦或是“中國與法國的海上衝突”（《中國新海軍》）。不過，對比同時期的其他新聞報導，沙畹的時評並沒有表現出鮮明的個人感情色彩，基本維持中性的寫作態度。以海軍話題為例，《時報》“中國來信”板塊於 1890 年 8 月 30 日刊登了《中國海軍》（1890 年 7 月 11 日寫於天津）一文，作者由 1890 年英籍海軍軍官琅威理（William Lang）辭去北洋海軍總查一職談起，大篇幅批判了中國海軍體制內部的惡習，例如中國軍官的“惡意排擠”和“製造矛盾”，導致“才華橫溢”又“盡心效力”中國海軍事業的琅威理辭職，這是中國海軍的“巨大損失”。作者還認為，中國近代海軍的建立、發展以及人才培養，“全仰仗於歐洲人”，而此次事件是中國“忘恩負義”的表現。這一觀點與代表英國立場的《北華捷報》（*North-China Herald*）一致。雖然琅威理確實為北洋海軍事業做出了相當的貢獻，但當時社會對他的辭職也有不同的聲音，例如，上海《申報》就認為這是琅威理的傲慢所致，而以海關總稅務司、英國人赫德（Robert Hart）為代表的群體則認為琅氏辭職過於輕率，是他的性格使然。²⁹

不過，在沙畹的思想中，似乎並沒有把中國當成是一個弱小的、西方國家可以殖民的國家，而是把中國與西方國家放在同等地位，認為中國只是一個暫時落後、但依然可以趕超上來的大國。因此，他沒有表達或沒有意識到中國被入侵的本質，只把入侵當作是西方國家對中國的改造。也因此，沙畹在文中更多談到的是西方國家帶給中國的有利的一面，無論是對中國的軍事入侵還是內政外交的干涉，沙畹都更突出其結果是“使中國覺醒”、“將中國從麻木中喚醒”、“使清政府加強中央集權”、“加快中國多民族融合”、“西方的先進技術和制度會加速中國的發展”，以及在向西方學習的過程中“中國會意識到西方文明的價值和重要性”等。同時，沙畹期待中國盡快覺醒，可以與西方國家一同發展。

4. 沙畹眼中的中國未來

沙畹認為，中國在學習西方先進的科技和制度後，會有一個新的發展。在對鐵路的修建中，“中國必將逐步向我們的思想 and 藝術打開國門……北京將不再是一座與世隔絕且封閉的首都，……（它）會一點點丟掉封閉的堡壘形象。”（《鐵路線》）在對黃河的治理中，中國“迫切需要進行一場徹底的改革。中國人開始意識到這一點，……開始採納歐洲的發明和制度。”（《黃河與清政府的治理》）對於礦產資源的開發，“這些在中國蓬勃發展的股份公司、鑄造廠和鍛造廠，是……西方工業壟斷結束的前奏”。礦產的開發“是中國經濟史上的一次革命。……是沉睡的舊帝國覺醒的表現之一”。（《中國的採礦業》）

沙畹認為，中國的未來發展及其在遠東的大國地位，首先取決於國家政策的走向及改革的意願。因此，他非常關注光緒帝和慈禧太后的執政理念與政策。“外國問題可被視為中國政治的導向中心”，而光緒帝的政策“決定着中國社會未來的發展”。鑑於光緒帝“還很年輕，很可能仍然需要經常向有經驗的人士諮詢建議”（《光緒皇帝親政初年》），沙畹在《在中國進諫的權力》中評述了中國這個“被孟德斯鳩認為是專制的國家裡”長期實行的大臣進諫這種“自由制度”的行使方式。他認為，“近年來，由於歐洲勢力在中國的出現使得清政府加強了中央集權，最高統治者越來越頻

繁地參與到政策的落實上。”雖然皇帝權力至高無上，但“也受到大臣進諫權力的限制”。大臣有時會與統治者發生激烈的對抗。在這種情況下，大臣通常會利用天象異常和自然災害這類信仰為自己的觀點辯護。為此沙畹一方面肯定進諫是一種良好的監督方式，另一方面也看到，希望推行新政的皇帝必定會受到巨大的阻力。不過，從皇帝對鐵路建設、採礦業和鑄造業的支持和推動的態度來看，“至少在理論上，中國人不再反對所有創新”，並且“皇帝執政初年就通過了一系列旨在加強和擴大他權力的法令”，“目標是利用歐洲國家所提供的行動手段和實例，實現中央集權，這是歐洲國家力量強大的來源，也能使清政府更好地抵抗歐洲國家。”中國只有適應外國人到來後形成的新局面，“才能像歷史上長期以來那樣，繼續宣稱自己是遠東第一大國。”（《光緒皇帝親政初年》）

此外，沙畹看到了中華民族包容萬象、海納百川的融合力。在對新疆、西藏、滿洲和台灣這些邊疆地區的管理上，“中國完全有能力完成民族同化。她的偉大不在於她的軍隊強大，而在於她非凡的文明。四千年以來，在同一個模子裡流淌着千百萬種人類的思想。在一代代的傳承中，一些思想也在不斷發展，這些思想今天成為這個民族的共同遺產；如此長久的生命力給予這些思想特別的穩定性。……清廷已經意識到它所掌握的不可估量的力量並決定利用這一力量來穩定那些它擔心會被奪走的地區。”（《漢地和滿洲》）

不過，當 1895 年甲午戰爭中國戰敗後，沙畹從早期對中國未來的樂觀態度，開始轉變為更多的擔憂。《中日戰爭之結果》一文認為，雖然李鴻章的努力使戰敗的中國免遭巨大損失，但“這場外交的勝利帶給中國的可能是不幸多於益處”，因為中國大陸保持了領土完整，所以中國會認為這是自己強大的結果。“中國又陷入了百年的沉睡中，廣袤的帝國依然認為自己是世界的中心；她看不到歐洲文明在大門外的威脅。”雖然中國按照西方模式進行改革還能自救，“但時間緊迫，如果不做出果斷且及時的決定，我們擔心不久之後死亡的喪鐘將會響起，宣告這個全世界所有國家中最古老最龐大的民族的消亡”。拋開沙畹結論的正確與否，這裡所表現出的是沙畹針對當時中國所面臨的嚴峻國際形勢的更深的擔憂。

1907 年從中國考察回來後，沙畹不再撰寫時評類文章，不過，在走遍了華北大片土地後，沙畹對中國和這裡的人民有了更深的瞭解和感情。考察期間當他碰到一位中國知縣，在地圖上向其指出威海衛和膠州這兩處被英國和德國瓜分的地區時，沙畹對此感到很慚愧，並認為列強的殘暴侵略“非常卑鄙”。^②可見，此時他的立場已發生改變，開始更多地從中國的立場出發去體察和反思近代西方勢力對中國的介入，並為此感到耻辱。1911 年，沙畹在給法蘭西學院拉丁語文獻學教授及好友路易·哈維（Louis Havet）的信中寫道：“我饒有興致地看完了你寄給我的巴爾扎克的小說（《禁治產》），他在談到中國時也預感到中國人身上蘊藏着巨大的力量。我相信中國人依靠他們勤勞的雙手、對慾望的節制和政治力量，會在不久的將來扮演一個重要的角色。”^③沙畹贊同作家在書中對中國的正面描述，認為應該試着去理解中國，而不是用對待異己的眼光看待它。1911 年，面對奄奄一息的清王朝和中國國內風起雲湧的起義和運動，沙畹相信中國人身上蘊藏着巨大的能量，這些能量可以拯救中國，帶領中國走向一個充滿希望的未來。

餘 論

1889 年，年輕的沙畹來到中國，對中國的國家治理和社會現狀進行了一年多的觀察與評論，其中對於某些話題的格外關注，與其自身經歷有密不可分的聯繫。以鐵路話題為例，事實上，早在來華前，沙畹就已在法國接觸到李鴻章 1886 年向法國“新盛公司”為慈禧太后訂購的小火車。這輛

小火車曾在西苑鐵路(分紫光閣路段與北海路段)運行,這是慈禧太后和光緒帝第一次見到火車和鐵路,對他們後來贊同修建鐵路發揮了重要的作用。^①在中文相關資料中,並無更多有關新盛公司的記載。據法文文獻記載,里昂比爾工廠(La Buire)曾為清朝皇帝生產了一輛極盡奢華的小火車。^②而沙畹的父親埃米爾(Émile Chavannes)是當時比爾工廠的總工程師^③,沙畹的妹妹瑪麗(Marie Chavannes)曾詳細描述了跟隨父親參觀“獻給中國皇帝的迷人的小火車”：“它由三節車廂組成,車廂椅子上的軟墊是用漂亮的里昂絲綢包裹,一節車廂通體黃色,是皇帝乘坐的車廂,另兩節是紅色和金色,是其隨從人員乘坐的車廂。”^④1889年3月15日,沙畹到達中國幾天後,在給家人的信中也詳細介紹了李鴻章向法國訂購小火車的緣由,以及小火車在中國的現狀與反響：“看起來,這輛小火車在中國產生了一種不可思議的效果,它被秘密送至北京,以防引起反對外國人及外國發明的保守派的叫囂。小火車被安置在紫禁城。但這裡出現了一個巨大的困難,即：皇城禁止外國人進入,而中國人不敢讓這個火車頭運作,擔心會出事故,因此,是皇宮太監在紫禁城長長的小道上慢慢移動着這輛載着天子和太后的火車。這就是比爾工廠建造的這輛窄軌小火車的真實故事。”^⑤慈禧和光緒乘坐小火車的獨特方式被沙畹當作奇聞軼事講給家人聽。他的記錄也印證了《翁同龢日記》1892年11月27日記載的“賜座火輪車,以人推挽出福華門”,^⑥以及當時的傳聞“每車以內監四人貫繩曳之”。^⑦沙畹的記載甚至還早於翁同龢日記中的記載。

而沙畹對清朝海軍的關注也與其早年在巴黎高等師範學院求學時認識的福州船政學堂最早一批來法國留學的學生林振峰和鄭守箴有關係。^⑧沙畹在《中國新海軍》一文中提到了福州船政學堂的學生培養模式：“從福州船政學堂畢業的年輕人可以去西方學習,其中一些還來到了法國。當他們回到中國的時候,曾經的學生變成了老師,傳播他們在外所接受的教育。”這段描述應該就是基於鄭、林二人的經歷所寫。

沙畹初到中國之時,正是中國社會劇烈變動的時期,也是中國近代化發展的起步階段。他通過撰寫時評文章,表達自己對中國社會最初的觀察和思考。他所關注的話題,符合同時期西方社會對中國關注的焦點,他的文章從時事入手,參考官方資料,通過追溯相關歷史來解釋事件背後的複雜因素,不以單一事件給出判斷,是對某些專題歷史的整體回顧和解讀。他看到了中國社會及清政府的一些弊病,並提出中國接受西方先進的技術和制度進行現代化發展的改革建議。但同時,他也不不可避免地帶有歐洲中心主義的立場,不承認西方國家對中國侵略的本質,只強調帶給中國的積極影響。不過,隨着漢學研究的深入和對中國的進一步瞭解,沙畹更加理解中國文化的悠久和博大,他相信中國即將迎來新生和強盛。

沙畹早年的政治觀點藉助《時報》這一平台表達出來,擴展了當時西方社會看待中國的視角。因其注重歷史溯源的寫作方法和不帶個人情感色彩的分析視角,沙畹的文章在同時期的新聞報導中突顯出來。這些文章雖非純粹的學術研究,但集中反映出其中國立場與觀念,對於認識19世紀末20世紀初法國知識階層部分人士的中國觀具有特殊意義。此外,沙畹的個人經歷與清末變革中的中國也交織在一起,相關法文檔案對中文歷史資料有一定的補充作用。

① Henri Cordier, “Nécrologie-Édouard Chavannes”, 1944-1945, pp. 258-259; David Honey, *Incense at the Young Pao*, vol. 18, no. 1/2 (1917), p. 131; Paul Pelliot, *Altar: Pioneering Sinologists and the Development of “Les études chinoises”, Renaissance*, vol. II et III, *Classical Chinese Philology*, New Haven: American O-

riental Society, 2001, pp. 44-57; 戴仁:《西方漢學第一人——愛德華·沙畹》,阮潔卿譯,北京:《史學理論研究》,2012年第1期;張廣達:《沙畹——第一位全才的漢學家》,《史家史學與現代學術》,廣西桂林:廣西師範大學出版社,2008年,第134~175頁; He Mengying, *Édouard Chavannes, fondateur de la sinologie moderne*, PhD dissertation, Paris: l'École pratique des hautes études-PSL, 2019.

②⑱巴斯蒂:《1949年以前法國的清史研究》,王文婧譯,北京:《清史研究》,2020年第2期。

③國外最早提及沙畹匿名撰寫《時報》“中國來信”時評的是高第(Henri Cordier)的“Nécrologie-Édouard Chavannes”一文,涉及沙畹最早發表的5篇時評。2014年,皮埃爾·帕爾潘(Pierre Palpent)在高第文章的基礎上,在法國國家圖書館數字資源網站(Gallica)上進一步對《時報》進行檢索,蒐集整理出13篇1889年7月至1891年4月間發表在《時報》上的“中國來信”,並認為他們均為沙畹所撰。以上兩位學者對沙畹匿名撰寫的時評文章或收錄不全,或有錯漏。對於沙畹的時評文章,中國學界僅有張廣達的《沙畹——第一位全才的漢學家》一文簡要提及。本文在前人資料的基礎上,共蒐集整理出22篇“中國來信”板塊的時評文章,並依據文章的寫作時間、地點、主題、內容和風格,同時結合沙畹在法國的公共及私人檔案,最終篩選出11篇報導判斷為沙畹所作。

④Hubert Beuve-Méry, *Du “Temps” au “Monde”: ou la Presse et l'argent*, Paris: Imprimerie S. P. I., 1956, p. 5, 11.

⑤Christian Delporte, “Presse et culture de masse en France (1880-1914)”, *Revue Historique*, T. 299, Fasc. 1 (605) (Janvier/Mars 1998), pp. 93-121; Hubert Beuve-Méry, *Du “Temps” au “Monde”: ou la Presse et l'argent*, p. 10.

⑥Patrick Eveno, *Le journal Le Monde: une histoire d'indépendance*, Paris: Odile Jacob, 2001, pp. 23-27.

⑦沙畹家族後人保存。本文所涉及的沙畹私人檔案均為未經公開的一手資料,中文翻譯為筆者自譯。

⑧沙畹致父親的信,1884年3月3日於巴黎,現由沙畹後人保存。

⑨沙畹致父親的信,1899年2月17日於巴黎,現由沙畹後人保存。

⑩帶方括號的標題表示原文沒有題目,為方便研究,筆者參考皮埃爾·帕爾潘先生的補充增加。

⑪Édouard Chavannes, “La Guerre de Corée”, *Revue de Paris*, tome 4, Bureau de la Revue de Paris, 1894, pp. 753-768.

⑫Édouard Chavannes, “Les résultats de la guerre entre la Chine et le Japon”, *Annales de Géographie*, tome 5, no. 20, 1896, pp. 216-233.

⑬Édouard Chavannes, “L'empereur Koang-Siu”, *La Semaine Politique et Littéraire*, 27 octobre 1900, p. 1137-1147.《光緒皇帝》一文發表在《一週政治文學報》,該刊現存極少,此文暫未得見。但從文章題目和沙畹一貫的寫作風格推測,該文是對光緒皇帝內政外交的態度和政策的分析與研究,是對《光緒皇帝親政初年》這篇時評的延續。

⑭Édouard Chavannes, “La Société des Boxeurs en Chine au commencement du XIX^e siècle”, *Journal Asiatique*, IX^e sér., tome XVII, 1901, pp. 164-168.

⑮Édouard Chavannes, “Carte chinoise des chemins de fer en Mandchourie”, *Toung pao*, 1904, pp. 218-225, 336-338.

⑯Édouard Chavannes, “Note sur les chemins de fer en Chine”, *Toung pao*, 1906, pp. 546-551.

⑰下文所引沙畹的報導原文均出自以上報導及文章,不再一一注釋。

⑱張霞、李小玉譯:《法國畫報記錄的晚清1846-1885》(上、下),廣州:廣東人民出版社,2018年;趙省偉主編,許媚媚等譯:《海外史料看李鴻章》(上、下),廣州:廣東人民出版社,2019年。

⑳故事講述兩個人爭搶誰先看到牡蠣便可以吃掉它,結果牡蠣被路過的裁定者一口吃掉,並將牡蠣殼一分兩半給爭執雙方一人一份,美其名曰給兩人公平分割了的故事。

㉑“Le premier chemin de fer français en Chine”, *Journal des voyages*, 24 avril 1887, p. 262. 法國國家圖書館電子數據庫 <http://gallica.bnf.fr> 及許媚媚等譯《海外史料看李鴻章》(上)第38頁。

㉒主編李杕。1898年與《格致新報》合併,改稱《格

致益聞匯報》，1907年更名為《時事科學匯報》。自1899年第100期起簡稱《匯報》，後來的新聞史著作為避免重名誤會，一般稱之為“徐家匯《匯報》”。1911年停刊。參見馬光仁主編：《上海新聞史（1850-1949）》，上海：復旦大學出版社，2014年，第55~57頁。

②③《天津時報》後更名為《直報》，義和團事變時停刊。參見葉再生：《中國近代現代出版通史》，第1卷，北京：華文出版社，2002年，第219~220頁。

②④李紅利、趙麗莎編譯：《遺失在西方的中國史——法國〈小日報〉記錄的晚清1891-1911》，北京：北京時代華文書局，2015年；趙省偉、李小玉編譯：《遺失在西方的中國史：法國彩色畫報記錄的中國1850-1937（上）》，北京：中國計劃出版社，2015年。

②⑤上海徐家匯《匯報》，1900年，第185號（6月11日）、第186號（6月16日）、第187號（6月18日）、第188號（6月23日）。

②⑥徐緒典主編：《義和團運動時期報刊資料選編》，濟南：齊魯書社，1990年，第87~101頁。

②⑦參見沙畹私人日記：“Petite chronique particulière”，1889年6月12日，1889年6月24日，記於北京，現由沙畹後人保存。

②⑧李書緯：《晚清官場的洋大人：第2部改革篇》，廣州：廣東人民出版社，2019年，第326~333頁。

②⑨阿列克謝耶夫：《1907年中國紀行》，閻國棟譯，昆明：雲南人民出版社，2001年，第123頁。

③⑩法國國家圖書館——手稿部藏（Bibliothèque Nationale de France, Département des Manuscrits），沙畹致路易·哈維的信，1911年8月17日，編號NAF24491，第299~314、326~341頁。

③⑪楊乃濟：《西苑鐵路與光緒初年的修路大論戰》，北京：《故宮博物院院刊》，1982年第4期；魏開肇：《慈禧太后和中國鐵路》，北京：《紫禁城》，1993年第4期；劉燕：《清末北京西苑的御用鐵路》，北京：《北京檔案》，2003年第3期；劉源：《御苑裡的小火車》，北京：《紫禁城》，2005年第6期。

③⑫該工廠以生產鐵軌、火車、船、汽車等機動裝置聞

名，在發展過程中幾次更名，本文採納該工廠最通俗也最為人熟知的名字“比爾工廠”。其最早為1847年建立的“儒勒·福爾薩工廠公司”（Les Ateliers de Jules Froissard & Cie），1866年更名為“比爾工廠”（Chantiers de la Buire），1877年更名為“比爾和約爾姆公司”（Société de l’Horme et Buire），1895年原公司倒閉，新公司“約爾姆和比爾企業新公司”（Société Nouvelle des Etablissements de l’Horme et de Buire）成立。由此推測，中文記載的新盛公司對應的是“比爾和約爾姆公司”。參見“La Buire, des terres agricoles, un passé industriel, puis un nouveau quartier ambitieux”，*Lyon chez moi*, sept. 2007, no. 10, pp. 14-15.

③⑬Henri Cordier, “Nécrologie-Édouard Chavannes”, *T’oung Pao*, vol. 18, no. 1/2, 1917, p. 114-147.

③⑭瑪麗：《我的回憶錄》（Marie Chavannes, *Mes Souvenirs*），第17頁，未出版，由其後人保存。

③⑮沙畹致母親的信，1889年3月15日於天津，由沙畹後人保存。

③⑯翁同龢：《翁同龢日記》第5卷，陳義傑整理，北京：中華書局，1997年，第2561頁。

③⑰章乃煒等編：《清宮述聞 初續編合編本》（上），北京：紫禁城出版社，2009年，第350頁。

③⑱巴斯蒂：《出國留學對中國近代世界觀形成的影響——清末中國留法學生》，載《近代中國與世界》第二卷，北京：社會科學文獻出版社，2005年，第259~280頁；高時良、黃仁賢編：《中國近代教育史資料匯編（洋務運動時期教育卷）》，上海：上海教育出版社，2007年，第976~977頁。鄭守箴與林振峰在高師讀書的信息可以在高師校友網站（Association des anciens élèves, élèves et amis de l’École normale supérieure）查詢到：<https://www.archicubes.ens.fr/lannuaire>，訪問日期：2021年6月15日。

作者簡介：賀夢瑩，南開大學外國語學院講師，博士。天津 300071

[責任編輯 陳志雄]