

今年年初,电影《唐探1900》热映,引领观众穿越时空,一窥20世纪初在美华裔华人的奋斗历程。而在中国侨都江门,那个时代有一位华工的故事更为精彩。

他就是中国近代民营铁路先驱、江门台山人陈宜禧(1844年6月22日—1929年5月18日),其倡导、主持修建的新宁铁路是当时全国最长、完全独立自主修筑的侨办民营铁路。陈宜禧于1904年从美国返乡修路的事迹广为人知,然而,他在海外的奋斗史却长期被岁月尘封,鲜有人知。

近年来,陈宜禧玄孙女、旅加华人陈丽娜从浩如烟海的英文报刊、陈宜禧的信件和账簿,以及出入境档案中,挖掘出了那些曾被时光掩埋的传奇故事:这位曾经的加州淘金工,是如何一步步跻身西雅图商界翘楚之列?在排华浪潮席卷之时,他又是怎样挺身而出,维护侨胞权益?而他心中“铁路梦”的种子,又是何时种下,进而将铁路强国的梦想深深扎根于故土?

本报记者历时一年,与陈丽娜深入交流研讨,同时也多方搜集、梳理相关史料,首度揭开这一段鲜为人知的历史,呈现给广大读者。

陈宜禧如何从淘金工逆袭成为商界翘楚? 在排华浪潮中怎样守护侨胞? 为何返乡修筑铁路?

本报记者历时一年与陈宜禧后人跨洋研讨——



首度揭开陈宜禧海外奋斗史

江门日报记者 赵可义

A 侨商

从淘金工到商界翘楚的逆袭之路

1844年,陈宜禧在新宁县睦岭都六村宁美堡朗美村(今台山市斗山镇秀墩村委会美塘村)出生,幼年由生父过继给其兄弟陈英学为嗣子。少年时,陈宜禧家境贫寒,经常走街串巷售卖“龙头水火灯”等日用品。

1848年,美国加州发现金矿,随之而来的“淘金热”助推了五邑地区的移民浪潮。10多年后,为谋生路的陈宜禧也加入了这支淘金大军。

对陈宜禧抵达美国的具体时间,学界尚未有定论。《申报》在1920年10月13日刊发的一篇报道《新宁建立陈宜禧铜像记》中提供了一条重要线索:“1861年(陈宜禧)至加利福尼亚省做工于矿田中。”可见,1861年,约17岁的陈宜禧到了加利福尼亚州,成为一名淘金工人。此处“矿田”在一个叫“哪吧”的地方。

根据出入境档案中的口供记录,陈宜禧在哪个吧停留3个月前往北圣胡安(North San Juan)。在加州生活了约10年,其中有六七年从事采矿工作,随后经营粮食贸易,并创办“宝聚堂”公司。

19世纪70年代初,陈宜禧北上来到华盛顿领地,刚开始他只是普通铁路工人,继而成为铁路小承包商,积累了一定资金。然后在甘宝埠(Port Gamble)开办了一家小型洗衣店。不久,陈宜禧来到西雅图,加入同族叔陈程学创办的“华昌号”。

劳工经纪人是陈宜禧在陈丽娜所搜集的英文报刊中常被提及的角色。据1887年9月16日出版的《西雅图每日邮报》一篇报道显示,1883年,他可以“毫不费力地为农场提供1000多名采摘工”。

1887年8月6日的报道称,陈宜禧刚结束在华盛顿小麦种植区的旅行,与各个面粉制造商建立联系,安排供应事宜。8月26日的报道中记载,陈宜禧焦急地等待从华盛顿向美国首次出口面粉的消息,如果面粉在中国受欢迎,他将每月向中国出口大量面粉。“华昌号”与俄勒冈铁路公司签订合同,从佛罗里达州运送面粉到温哥华,搭乘从温哥华出发的加拿大太平洋蒸汽船,每两周向中国定期运送面粉。由此可见,当时“华昌号”的面粉贸易主要由陈宜禧推动和发展。

1889年西雅图大火后,陈宜禧离开“华昌号”,开办“广德号”。“广德号”业务范围广泛,涵盖铁路、矿业和电话安装等工程的建设,以及面粉、大米贸易,还涉足铁路和轮船票务代理等领域。该商号还经营大量批发销售,向爱达荷州、蒙大拿州和阿拉斯加的供应点提供大米和茶叶等商品。

记者梳理发现,1902年1月18日《西雅图时报》报道了一则趣事,提及陈宜禧发明了一种清洁大米的工艺,用电动发电机代替传统脚踏动力来运行清洁机械。这项技术革新不仅显著提升了大米加工品质,更使生产效率实现飞跃,“每天能处理大约1吨大米”。

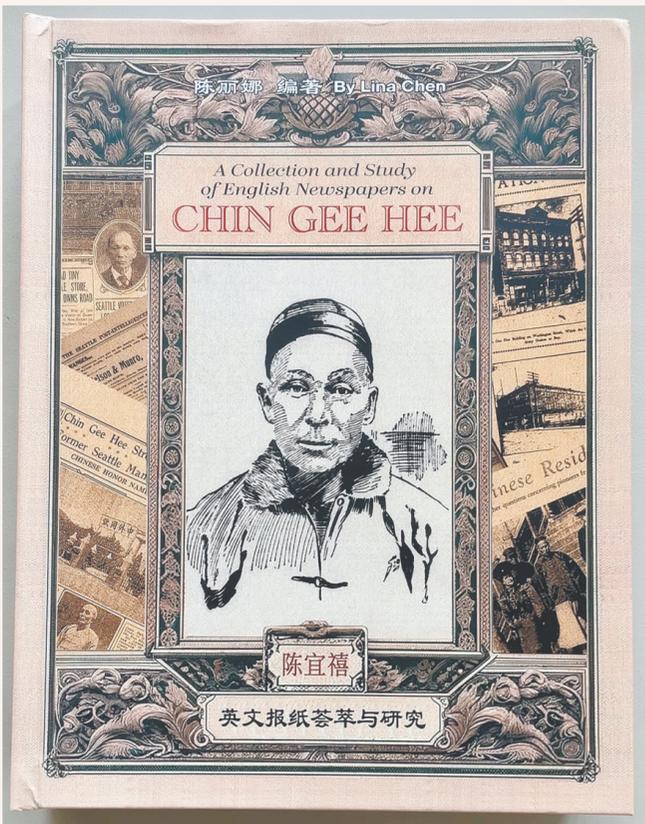
从当地媒体报道来看,陈宜禧商业实力在不断增强。“华昌号”以21270美元入选1884年当地富豪榜,陈宜禧作为“华昌号”股东之一,以其占股的四分之一股份计算,其身价为5300多美元。15年后,据《西雅图邮报》(1899年4月16日)的报道称,陈宜禧“积累了六位数以上的财富,可见其经济实力增速之快。1902年11月《西雅图时报》的一则报道称,陈宜禧是“美国无人不知的华人”,其经营的“广德号”是“西部最大的中国商品批发销售公司之一”。

陈宜禧的经商之道也被媒体关注,称其是一个机敏的人,“很少有事情能逃过他的观察”,在交易中“极为精明”,“能让在与他讨价还价中胜出的人确信自己买到了物有所值的东”。他还会在圣诞节临近时,向到店拜访的客人赠送茉莉花茶,以温馨的方式招徕维系客户。

陈宜禧结识了一些有威望的美国朋友,并与他们建立了深厚的友谊,积极融入当地社会。1899年《西雅图邮报》的报道称,陈宜禧“穿着打扮像个美国人,而且多年来一直如此”,深思熟虑时“会抽雪茄”。他幽默、勤勉、诚信,又不失幽默风趣,这些品质得到了美国友人的赞赏。

值得一提的是,当地媒体也曾报道,陈宜禧的第二子陈椒安出生于美国,拥有投票权。这从侧面体现了陈宜禧家庭在一定程度上参与了美国社会政治生活。

在陈宜禧奋斗史中,1889年6月发生的西雅图大火值得关注,陈宜禧的美国律师Fred H. Lysoms说:“在废墟尚未冷却之前,他便开始建造西雅图灾后第一座砖石建筑”,这座建筑便是陈宜禧大厦。这一举措充分彰显了陈宜禧雄厚的经济实力,以及不屈不挠的韧劲。



陈丽娜用时1年多,编著《陈宜禧英文报纸荟萃与研究》一书。该书共700余页,配有个人研究心得。书内的英文报纸刊出时间从1870年至2001年,横跨130余年。陈丽娜供图

B 侨领

排华浪潮中的华人守护者

19世纪80年代,美国排华恶浪高涨,陈宜禧以及广大在美华人生命财产受到严重威胁。

1882年美国通过臭名昭著的《排华法案》前后,美西地区发生了多起暴力袭击华人事件。其中,最为惨烈的是1885年9月2日发生在怀俄明领地石泉镇(Rock Springs)的一桩暴力驱逐和屠杀华工案件(当时称“洛士丙冷案”),受这一恶性案件的影响,排华势力的气焰愈发嚣张。

1885年11月3日,塔科马的华人居民也遭到强行驱逐,受逐者涌入西雅图,此时陈宜禧挺身而出。据陈丽娜在华盛顿大学查到的“陈宜禧信件和账簿”记载,次日他致电旧金山领事求救:“现在有两到三百名华人处于西雅图,面临极大危险。地方当局有心无力,无法给予我们足够的保护。请求您为我们提供保护。”

西雅图形势也愈发紧张,以陈宜禧密友托马斯·伯克法官为代表的人士,顶着巨大压力,反对诉诸暴力、肆意践踏法律的行为。陈宜禧在11月7日的《西雅图每日邮报》报道中表示:“如果出现买家,他们愿意出售财产”,选择离开西雅图。从中可以嗅到不安气息。

最终,排华暴行在西雅图还是未能得以阻止。次年2月6日至9日,西雅图发生排华暴乱,情景惨烈。据当时出使美国、日斯巴尼亚(西班牙)和秘鲁三国的大臣张荫桓所著的《三洲日记》记载,在暴乱期间,陈宜禧怀有身孕的妻子受到惊扰,自二层楼跳坠,后小产。陈宜禧房产损失8万余美元。当美方质疑陈宜禧“多蒙”损失之时,负责赔偿交涉的张荫桓特别申明“该商受害之酷”,对方便不再提出异议。

面对暴乱中受到冲击、无助的同胞,据《西雅图每日邮报》1886年2月14日报道,陈宜禧“开设了一家免费食堂,让那些没有钱的、饥饿的华人每天可以吃两顿饭”“每天免费为60人提供餐食。”由此可见,在自家生命财产受到严重威胁时,陈宜禧依然心系受难同胞,为他们提供庇护场所。

暴乱发生后,一篇1886年4月10日的报道称,“华昌号”忙于准备一份数额巨大的损失赔偿清单,打算呈交给政府。陈宜禧在记录本上详细记录了26处被毁的劳工营地名单。

系列排华案件爆发后,华人群情激愤,清政府就洛士丙冷案、塔科马案、舍路(西雅图)案等向美提出交涉。张荫桓及其前任负责赔偿等事宜。当时,排华乌云未散,危险仍未解除,

陈宜禧仍不时向领事馆发送求助信息。《三洲日记》证实,“华昌号”前后多次致电求救,恳请保护华人。

最终,迫于舆论压力,经张荫桓等多方努力,美国国会通过洛士丙冷案赔偿协议,赔款14万多美元,后来又对舍路等8案赔款27万多美元,这是鸦片战争以来中国政府首次收到外国巨额赔款。

为了让受难者早日拿到赔款,据“陈宜禧信件和账簿”记录,陈宜禧代表大量获赔款的利益相关者致电张荫桓称,“因众多受难者目前情况极为艰难”“恳请尽早拨付赔偿款项”。《三洲日记》也于同日记载,印证了这一信息。

从目前掌握的资料看,在暴力排华案中,陈宜禧依靠其影响力,从紧急求助、为受难者提供庇护到调查同胞损失、催发赔款等,均有参与。在排华浪潮的汹涌冲击下,陈宜禧临危不惧维护侨胞权益的行为,赢得了华人的广泛尊敬,也奠定了他在华人社区的崇高影响力。

1896年至1897年,西雅图华商曾希望在西雅图设立中国领事馆,并极力推荐陈宜禧为领事候选人。包括西雅图商会在内的推荐信中写道:“他若出任领事,必将受到西雅图商界的欢迎。”此事在陈丽娜搜集诸多新闻报道中也有提及。但由于种种原因,陈宜禧未偿所愿。

尽管如此,陈宜禧在西雅图华人社区以及美国社会中的声望已然确立。据《新宁铁路档案资料汇编(二)》(暨南大学出版社)中的一则信息:陈宜禧曾赴旧金山调解堂会之间的纠纷,当时该埠的洋文政务司与四邑会馆出现矛盾,陈宜禧特向双方劝和,并谒见领事及中华会馆绅商,共议调停善法。当地报纸对此称赞道:“今陈君以鲁仲连自任,事能息,实本埠之福也。”《申报》也称其“素秉热忱,凡本城公益之事多所赞助”。

对于华人遭遇的种种歧视性政策,陈宜禧还积极向时任驻美官员、美国相关部门官员反映华人民意。1899年6月,陈宜禧曾到华盛顿拜访当时清驻美公使、美国总统,欲推动一次请愿活动,希望美国政府延长在美国华人赴华访问的时间。

据1903年8月8日《华盛顿晚星报》(The Evening Star)中的一篇报道显示,身为“加拿大太平洋铁路在西雅图的中国客运代理”,陈宜禧拜访美国移民事务主管,希望修改相关法律,以允许更多中国人进入美国。

C 铁路梦

1890年至1893年曾返乡考察民营铁路

自19世纪70年代起,清政府为铁路修筑问题展开争论。而在大洋彼岸的美国,大量五邑籍华工参与修筑了太平洋铁路,涌现出了一批具备铁路技能和管理的华工,陈宜禧正是其中的典型代表。

陈宜禧当过铁路工人,后来从事劳工经纪业务,主要为修筑铁路寻找劳工。根据英文报纸和账簿记录,陈宜禧为西雅图—瓦拉瓦铁路、普吉特湾—哥伦比亚铁路、北太平洋铁路、大北方铁路等多条铁路提供劳工支持。陈宜禧还参与了西雅图架设电报线及城市商业区的承建工作,积累了丰富的铁路工程及相关业务经验。旧金山一华文报纸称其“素以量地学著名”。

除了劳工经纪业务,陈宜禧还投资美国铁路。记者梳理《三洲日记》发现,19世纪80年代,陈宜禧曾借给美国当地人3万余美元,用来修建铁路。

陈宜禧很早就与铁路结缘。那么,陈宜禧是如何萌生回乡修建铁路的想法呢?据《申报》报道,其“在铁路做路工及包工时,即以建筑铁路于其故乡为职志,怀之有年”。

陈丽娜也认为,高祖父陈宜禧在接触铁路后,便在心中种下了回乡筑路的种子,只是当时尚在等待合适的时机。

根据陈丽娜引述1893年6月29日《西雅图邮报》的报道,陈宜禧在1890年至1893年之间返回家乡考察民营铁路。

《西雅图邮报》的一篇报道还提及,“陈宜禧提议修筑一条自广州向西延伸的铁路线,作为该省巡抚(注:应为张之洞,时任两广总督)规划的庞大铁路网的一部分”。然而,随着张之洞的调离,这一计划最终被搁置。

提及陈宜禧为何在此时返回广东,就不得不提当时清政府关于铁路修建的争论。据《中国近代史铁路史资料》(宓汝成编)记载,在1889年,洋务派最终在这场论战中战胜保守派,清政府于同年5月正式宣告“毅然兴办铁路”。

当时,作为洋务派代表人物的张之洞,积极倡导修筑铁路,并且重视华侨权益保护,在华侨群体中有着良好的口碑。

时刻关注时局的陈宜禧,很可能是受到这一政策转变的鼓舞,选择返回家乡探寻修筑铁路的可能性。但最终,他带着满心的失望回到西雅图,因为当时修筑铁路仍以官办为主,商办铁路政策尚未成熟。

《西雅图邮报》的这篇报道还透露了一个信息:陈宜禧在谋求建设铁路未果后,转而在广州创办电灯工厂,并请美国专家授课,后来电灯厂亏损。

1896年,陈宜禧回国修筑铁路的热情再次被点燃。当年,李鸿章访问欧美,在其途经温哥华回国时,与陈宜禧会面。据旧金山、西雅图的媒体报道,当获悉陈宜禧是一名铁路建设者、土木工程师,并精通英语时,李鸿章对他产生了浓厚兴趣,并表示“将召唤他回国协助政府进行铁路建设”。但后来,此事不见有结果。

时间来到1903年,这一年清政府创设商部,开始注重商政。受此影响,华侨们也积极呼应。商部奏定的《铁路简明章程》明确表示“华人请办铁路,如系独立资本至五十万两以上”“给予优奖,以资鼓励”。随着商部准办潮汕铁路以及粤汉铁路回路权风潮的兴起,一股兴利权的自强之风在华侨中激荡,陈宜禧看到了圆梦铁路事业的好时机。

1年后,陈宜禧怀揣壮志归国,迎接他的是修筑铁路的重重困境。然而,经历过西雅图排华风暴的生死考验,以及大火废墟上的涅槃重生,这位坚毅的侨领作好了直面所有挑战的准备。

“这次离开是为了实现我年轻时的梦想——在我的家乡新宁修一条铁路。起初,我遇到了许多障碍,但我实现这个计划的决心就像一支离弦之箭,不会在途中徘徊,而是直奔目标。”陈宜禧后来在给西雅图商会的信中这样写道。



新宁铁路路线图。台山市博物馆供图



五邑大学侨乡文化与区域国别研究院院长刘进: 填补陈宜禧海外奋斗史研究空白,实属难得

陈宜禧是近代华南侨乡现代化建设的标志性人物,其在主持修建新宁铁路时秉持“不借洋款、不募洋股、不雇洋工”准则,生动彰显了中国企业家的民族气节与自强精神。这位跨越时空仍被侨乡百世铭记的传奇人物,至今仍留在台山市“陈宜禧路”的路牌铭刻中延续着历史回响。

学界对陈宜禧的研究长期聚焦于新宁铁路建设史,对其从少年出

洋、白手起家直至成为商界翘楚与护侨领袖的完整人生轨迹,仍存研究空白。陈丽娜女士作为陈宜禧的玄孙女,身为一名侨青,以弘扬“陈宜禧精神”为目标,经年累月穷搜博采所得珍贵史料,填补了研究空白,实属难得。本文作者凭借媒体人的专业敏感与治史还原,以微观叙事重构历史现场,首次还原了陈宜禧海外奋斗的图景,亦属难得。