

# 近代西方人对“丁戊奇荒”的认识及其背景 ——《纽约时报》传达的信息

刘 亮

中国科学院自然科学史研究所，北京，100190

[摘要] “丁戊奇荒”是晚清时期一次百年罕见的灾荒，前后持续达四年之久，造成了惨重的后果。长期以来，国内学界主流观点多认为清政府的腐败无能和赈灾不力是造成“丁戊奇荒”伤亡严重的主要原因，而当时以《纽约时报》为代表的西方媒体则将注意力更多地集中于中国基础交通设施的落后，并对清政府的赈灾措施给予了一定程度的肯定。

[关键词] 西方人；丁戊奇荒；认识；背景；纽约时报

晚清民国时期，伴随着列强的不断入侵和中西交往的加深，西方主流媒体报纸对中国的报道不断增多。这些报道虽不可避免带有西方人的偏见，但其对历史事件本身的记载，或可以和中文记载进行对照，或提供了新的视角，为相关研究尤其是近代西方识华史开辟了新的途径，加上报纸的连续性和时效性，它具有其他记载所不具备的优点，丰富了历史研究的史料来源。近来，利用西文报纸进行近代史研究已蔚然成风，涉及近代史研究的方方面面。如《西方记者眼中的清末北京“新政”——以英国〈泰晤士报〉报道为中心》、《英国政府的“一个吵闹而多嘴的朋友”——〈泰晤士报〉对列强侵华活动的报道及其影响（1897—1899年）》、《近代〈泰晤士报〉关于辛亥革命新闻报道的文本分析》、《近代〈泰晤士报〉涉藏报道初探》、《德国侵占胶州湾后列强间的舆论战——基于英国〈泰晤士报〉有关报道的考察》、《1937年〈纽约时报〉关于南京大屠杀的报道（1937年12月18日）》、《〈纽约时报》

镜像下的另类中国》等，充分挖掘了《泰晤士报》和《纽约时报》（以下简称时报）这两大西文报纸的价值。作为西方主流媒体之一，时报从1853年起即开始报道清末的中国，内容涉及战争、外交、社会、政治、经济、文化等各个方面，留下了大量的记载。有研究者曾将时报130多篇有关晚清的报道编译成书，期望“以一个独特的视角重新审视中国社会政治、经济和文化等诸领域的变迁”。<sup>[1]</sup> 本文正是在这样的思想指导下所作的尝试，以发生在1876—1879年的“丁戊奇荒”为例，通过对时报相关报道的整理，展现当时西方人对这场罕见饥荒的认识，并对报道背后的原因和背景进行了初步分析。

## 一、时报对灾荒的报道

“丁戊奇荒”持续了四年之久，波及中国北方九省，受灾人口达2亿多，并造成大约1300万人口的死亡，被称为有清一代“二百三十余年来未见之惨凄、未闻之悲

痛”、“大稔奇灾”等，震惊了当时的世界。时报对这场灾荒的报道，最早出现于 1876 年 6 月 27 日。“在北方，一场严重的干旱以及随之而来的饥荒导致了 Haie—Cho 附近的一场暴动，暴动的七个头目最后被杀。成群的蝗虫已经毁坏了 Yang—Ohoo 附近数百英里的庄稼。”<sup>[2]</sup>7 月 31 日，一篇以“令人恐惧的饥荒”为题的报道进而写道：“由于一场持续的干旱，饥荒正威胁着直隶、山东、河南和南京。在方圆 800 英里居住着 7000 万人口的土地上，庄稼都已被毁坏。”<sup>[3]</sup>至 10 月，受灾范围已扩大到九省，报道的篇幅也随之明显扩大。时报称，“根据英国报纸的报道，灾荒的强度还很难预见”。<sup>[4]</sup>，时报对这场灾荒报道最密集的时段是 1878 年，这似乎与旱灾在 1877 年达到顶峰而 1878 年逐渐回落矛盾。但稍作思考就不难想到这是由于旱灾引发的后果此时更加严重。正如有研究者指出的那样，“……持续数年的特大旱灾终于度过了它的巅峰阶段而趋于缓解。但是，旷日持久的大旱毕竟已使人民群众对于自然灾害的承受能力差不多到了极限，因此，我们在前面所描述的灾民们种种因饥就毙以及‘人相食’的惨象，不仅没有随着旱情的缓解而相应地减少、绝迹，反而更加严重，更加普遍了。”<sup>[5]</sup>1878 年 2 月 24 日的一篇报道对这场灾荒的原因进行了大篇幅、细致的分析，标题是“7000 万人口处于饥饿中——中国华北大饥馑”，报道称“从未有过如此大范围饥荒的记载——不可能迅速赈灾——受灾省份孤立并受到自然原因引起的疾病的侵袭——交通方式非常缺乏和缓慢。”<sup>[6]</sup>虽然只有短短的一段话，但是却已将该报的立场和观点显露无遗，无论是赈灾不可能很迅速，抑或是受灾省份孤立，都源于一个原因：交通方式非常缺乏和落后。在通篇阅读后，如果再来审视这段话，就会对这一观点有更全面的认识。

表 1 时报报道丁戊奇荒统计

年份	报道的日期	总计
1876	6. 27、7. 31、10. 1、10. 4	4
1877	5. 1、5. 12、5. 14、7. 29、11. 2、12. 12	6
1878	1. 11、1. 27、1. 31、2. 2、2. 4、2. 6、2. 20、2. 23、2. 24、2. 26、2. 27、3. 8、3. 16、3. 23、3. 24、3. 28、4. 2、4. 9、4. 11（两篇）、4. 12、4. 16、4. 19、5. 21（两篇）、5. 23、6. 6、6. 9、6. 23、7. 6（两篇）、7. 10、7. 14、7. 28、7. 30、8. 5、9. 8、9. 21、9. 29	39
1879	1. 26、4. 29、6. 2、8. 10、10. 8	5
1880	2. 12	1

时报对这次灾荒的报道主要集中于以下四个方面：

#### （一）对运输困难的认识

“帝国幅员的广阔，由于运输方式的欠缺造成的一些省份的隔绝，使得迅速的赈济和最终对灾民的安抚困难重重。除了沿河及其支流地区还有从它们中辐辏出的人工运河地区，整个国家运输方式都非常缺乏和不足”。

由于连结富庶的南方省份和贫瘠的北方省份的大动脉大运河已经淤废，这样京师的物资主要就由海运提供，从上海、台湾、暹罗、马来群岛运往作为京师主要仓库的天津，然后通过海河运抵京师。但是在这次饥荒中，各受灾省份除山东、直隶可通过海运调运救灾粮食外，其余各省都处于内陆地区。真正的困难在于如何以落后的交通方式将港口的粮食运抵各地灾区。“当烟台港的小麦很便宜时，方圆两百英里的人们却正在挨饿”，“大量的谷物正在被运进天津港，但是依然存在同样的运输问题”。<sup>[4]</sup>

要知道，“北方几省除了直隶外，其余省份均是山区广泛分布。尽管冲积平原区被运河网连接起来，运河网通到每块田地，贯通每个村庄，但是山区只有粗糙的交通方式。事实上，帝国几乎没有值得一提的道

路。现有的路，被作为从前富于进取心的许多王朝的记忆而保留下来，正处于令人忧伤的衰退和毁灭状态。甚至从京师到前明帝陵的用大石块铺筑的路也无法让交通工具通行，只为驴队和轿夫提供了粗糙且不安全的小路。而在南方山区从没有用过以动物为动力的交通工具，产品运到市场或者生活用品运回村庄都是通过力夫肩挑背扛。去这些省份的旅行者经常看见长队的农民，有些用竹扁担挑着整箱的茶叶，有些挑着成捆的柴把作为薪柴，另外一些挑着自家农田或者作坊的各种初级产品。在直隶、山东、山西和陕西等省，由小公牛牵引的笨拙的二轮车在一定程度上被雇用，但它们提供不了充足的运力将食物运到庄稼歉收的地区。”另外，进入冬季后海河的封冻对于赈灾物质的运输来说，无异于雪上加霜。曾任美国驻华公使的卫廉士（S. Wells Williams, 1812—1884，也译作卫三畏）在当时发给时报的电报中说，“及时的救济将拯救数千生命，但是海河的结冻使得迅速发送救济迫在眉睫”。<sup>[7]</sup>

一位在华女传教士在其给母亲的信中这样写道，“大量捐款已经从英格兰发来并用于赈济中国灾民，也有一小部分来自美国。我看到最新的报纸说捐款数已超过 850 万美元；但是交通是如此恶劣以致救援过程大大延迟。许多人肯定在救援到达他们前就已死去。我的汉语老师做了有见识的评论“如果他们有铁路，很多生命可能就有救了。”<sup>[8]</sup>时报对此表现出巨大的遗憾和同情，“这次饥荒最令人怜悯的特征之一就是国家有充足的粮食，仅仅由于交通的缺乏导致这么多的苦难和生命的损失。灾区周边庄稼即将成熟，但是因为食物只能由四轮马车或者牲畜运送，不能运送足够数量的粮食拯救人们的生命。……这些再发的饥荒可能引起中国人认识到鼓励充分的国内交通运输方式的需要。”<sup>[9]</sup>

事实上，对于中国基础设施的缺乏尤其是对铁路的关切成为时报报道的重点。“的确，使中国如此嫉妒和外国交往所造成的隔绝和孤立，在它的彼此分开的各个省份流行。在劳动力如此丰富、报酬如此低的一块大陆上，如果中国人自由的社会和商业交往已经存在的话，那么像目前所知，世界上完美的一套道路系统应该在数年前就被完善。”<sup>[6]</sup>

时报认为拆除吴淞铁路<sup>①</sup>的举动最能显示大清王朝对于修筑铁路的态度：

中国人最近通过买下并且拆除帝国内铺设的第一条铁路表明了他们对铁路的敌意。这条铁路从上海到吴淞，仅有几英里长。但是它所引起的敌意，几乎不比假如是从京师到香港的铁路小。这个国家的状况和印度形成鲜明对比，印度有数千英里铁路连接，因此世界上的自发捐助能够迅速到达它的受饥荒侵袭省份。最近印度东部省份发生的饥荒，在救济物资已开始大量运至灾民手中前，几乎不被欧洲人所知。超过 600 万美元来自英国的捐助，救灾物资被迅速运至如此遥远和分散的社区完全是由于英国企业建造并得到印度人默许予以保护的交通线。在孤立省份的饥荒季节将继续是可怕灾难的季节，直到中国从中吸取一些新的教训并且对别国的企业和技术展现一种更加大度的好客。世界同情它的灾民，但是它能够提供的最大限度的赈济将缺乏和不足。<sup>[6]</sup>

尽管上述报道字里行间充斥着殖民主义者的优越感，但不可否认，当时处在英国殖民统治下的印度，的确在修建铁路方面走在了大清的前面，而恰恰是交通方式的匮乏极大阻碍了中国此次救灾的进行。

<sup>①</sup> 中国第一条办理营业的铁路，1876 年 4 月通车，但由于系帝国主义用欺骗手段非法修建，后被清政府花 28.5 万白银买下并拆除，从开通到被拆除仅仅 16 个月。

对于清政府是否会从这场惨绝人寰的灾荒中获得教训，进而修筑铁路，西方人也有清晰的认识，“假设中国饥荒的恐怖完全是内部交通不完善的结果这一事实，将导致清朝官员重新考虑他们对在帝国内引入铁路的固执己见的反对，那几乎是不可能的。一种自满的宿命论，已经是数个世纪以来的，而不是盎格鲁——撒克逊族所知道的文明，甚至不可能被一场直接影响到1500万人口的饥荒带来的教训所颠覆。并不是中国官员完全忽视他们应对这场巨大灾难的努力。相反，他们已经展示了获得所有目击者由衷钦佩的相当的能量和果敢。但是以中立天罚的方式批准魔鬼工程的使用在中国会被视为不过是招致更坏灾难的一种方式。中国业已展示了它准备利用已经在中国达到他们的初步阶段的西方发明；它从未甘心地容忍机械应用，只有基于它们是黑暗力量的活儿的假设，目前它被从中国人概念中除去才是可理解的。”<sup>[10]</sup>

#### (二) 对清政府及各地官府救灾的评价

时报曾刊登了一篇题为“中国人的中国观”的报道，其实是一个姓金的中国人所写的信件。在信中他写道，“最糟糕的是政府反对进步和文明。本来就只有由外国资本修建的大约12英里的铁路，政府却如此地嫉妒它，以28万美金的代价买下它，而不是用那笔钱去拯救饥民。因此你看到了这样的政府长久以来就没有救助，忽视人民。唯一的事就是去改变政府。在这里旅行非常不方便、昂贵、充满危险。”<sup>[11]</sup>此处所说的“12英里的铁路”即为上文提到的吴淞铁路。有报道提到在Wa-chung的中国内地会的布德(Charles Budd)先生，去了遭受饥荒的陕西省，对他所目睹的灾难写下了令人心碎的描述，认为政府提供食物和救济的努力在很大程度上被官员的不诚实所抵消。<sup>[12]</sup>

有篇报道刊登了大清王朝给美国加州一

位慈善家贝埃上校(Col. F. A. Bee)的文档，从中也可以看到大清王朝的赈灾措施：

第八个月，28号——山西旱灾极其严重。我们批准了山西巡抚曾国荃的请求，留下本应该上交给京师的200000两白银(合280000美元)军费用于赈灾。我们进一步要求李鸿章想办法筹措和分发200000两白银。河南省也正在遭受严重的灾难。我们进一步批准了(河南巡抚)李庆翱的请求，从本应该运往京师的军费中取款147000两白银，用于赈灾。考虑到受灾地区范围的广阔和期盼数月，就像嗷嗷待哺的小鸟一样的灾民，朝廷怎么能无动于衷呢？我们考虑到可怜的平民，非常担心救援者不能到达每个灾民。我们因此命令户部设法立刻分拨200000两白银。李鸿章将进一步安排在山西和河南两省分拨200000两白银。

自从山西灾情到最严重，而河南灾情稍缓的时候，400000两白银，十分之七运往山西，而十分之三运往河南。这笔巨款将被交给上述官员用于赈灾。让巡抚们敦促下属分发这笔捐款，由良知对忠诚的忠实表现引起，最终每个家庭能够分享到帝国的关心。让他们仔细避免在分发捐款中勒索。

考虑到这两省的深重灾难，人们正在可怜地等待食物，让所有或高或低的官员免除所有将粮食运往这些省份的粮商的关税。<sup>[13]</sup>

不可否认，在受灾最严重的山西、河南两省，大清王朝各级地方官府，还是为赈灾作出了很多努力。

#### (三) 对西方参与赈济的报道

有关这次灾荒的信息，主要是由当时在华的传教士、西方记者、各国公使等人群以及前往中国的海轮带回欧美各国并刊登在报纸上的。圣保罗先锋社的一位通讯记者在(1878年)1月26日所发的来自上海的报道中说，“这场饥荒，已在中国北方省份持续了三年，现在似乎到达它的顶峰。如此可怕

的灾难直到本月才为我们所知。我们的消息不是来自中国人，而是来自在当地的外国人，或者在那些省份传教或者被派去赈灾。昨天来自李提摩太，他是一位英国新教传教士，以及来自佩雷，一位罗马天主教传教士的信，带来了山西、陕西、河南和山东的可怕消息。”<sup>[14]</sup>

不仅如此，传教士还参与了赈灾工作。卫廉士在给时报编辑的一封信中，提到了传教士参与此次赈济灾荒的办法：美国人向位于纽约市华尔街104号的Messrs. Olyphant & Co. 机构捐款，然后款项通过电报转至上海，并由位于那里的美国传教士机构直接用于赈灾。<sup>[7]</sup>

“传教士尽他们所能赈济灾民。由于外国的入侵，中国常常将鸦片和传教士归在主要邪恶之列，但是后者现在通过施加援手赢得了好感。”<sup>[9]</sup>显然，这给传教带来了便利。例如，在青岛的英国浸礼会传教士李提摩太(Timothy Richard, 1845—1919)，1878年已经有400多位信徒。“这么多数量的信徒据说是由于去年赈济灾民的措施。中国人认为一个能够促进如此慈善事业的宗教一定更人道。”<sup>[15]</sup>

而中国最高统治者对于外国人在赈济灾民方面所做的努力也给予了“广泛和出乎意料的感谢。”<sup>[16]</sup>

有若干传教士在参与赈灾过程中染病身亡。1878年8月5日的报道称，“星期六从中国天津来的私人信件，落款为1878年6月4日，宣布若干位传教士在中国华北赈济灾民时死亡。伦敦会(London Mission)的巴勒戴尔(Rev. J. S. Barradale)，生病发烧被带回天津的家中，并于5月25日去世。公理会(American Board Mission)的亨特(Mr. P. R. Hunt)先生，于5月30日死于同样的疾病。三周内，在京师的传教士有五位死于同样的恶性发热，即：中华圣公会

(Church Mission)的迪德里克森(Miss Diedrickson)，美以美会(Methodist Episcopal Mission)的坎贝尔(Miss L. A. Campbell)，圣道公会(Methodist New Connection)的霍尔(Rev. W. H. Hall)以及前面提及的教会中两名教士。<sup>[17]</sup>

#### (四) 对灾荒气候原因的分析

现代研究中，基于历史气候分析对“丁戊奇荒”作出解释的主要有满志敏的《光绪三年北方大旱的气候背景》和郝志新、郑景云等的《1876~1878年华北大旱：史事、影响及气候背景》等。

而当时的人们又是如何从气候方面作出分析的呢？时报对此也有相关报道。

“根据李希霍芬男爵(Ferdinand von Richthofen, 1833—1905)、卡内尔博士(Dr. Carne)以及其他等人的证据，中国北方省份在过去两个世纪里，已经经历了一次地球上已被开发和种植地区几乎没有与此相似的气候变化。”<sup>[6]</sup>这是这场饥荒发生的大背景。

有报道将干旱的成因直接指向了人们对植被的破坏，“这场罕见饥荒的原因是连续的作物歉收。中国的那部分地区的主要地形是高台地。从未有茂密的森林覆盖高原或者山地，尽管南部省份林木覆盖相当好。但是先前，在山坡上有足够的林木来截留积淀在下面平原地区的雨云。逐渐地，这些植被被砍掉，整个地表的树和灌木完全被剥掉。被剥离的土地表面不可避免的结果就是降雨的完全停止。这是干旱的第三个季节。庄稼通常在五月和六月收获。这些地区已经连续三季作物绝收。看起来甚至中等的丰收都不会到这些省份直到土地表面被人类行为改变重新覆盖以森林和丛林。”<sup>[18]</sup>

时报在1879年6月2日的报道中，转载了5月17日《伦敦泰晤士报》的一篇报道，该报道为诺丁汉气象台E. J. 洛先生有

关于干旱周期的研究成果。该研究计算出的周期为 11 年，每 11 年干旱和热浪就发生，经常持续三年，也就是说，干旱在连续三个夏季发生，但是某几个扰乱因子的影响不时发生，也会偶尔提前或者延缓一两年干旱的到来。并且，大旱往往紧随于大寒之后。必须指出的是，该研究是基于全球范围的考察。作者认为一次干旱和寒冷事件会覆盖相当大的地区，并以 1877 年和 1878 年在澳大利亚和中国，以及 1878 年在好望角、北非伊斯兰教地区和摩洛哥的大旱作为佐证。<sup>[19]</sup>这说明 1878 年发生在中国的大旱有其显著的全局气候背景。

对于中国北方频频遭受的干旱，有人因为它提供了一个有趣的研究领域。即是否历史时期一直以来被认为持续的中亚的干旱化，已经趋向南移并且开始影响华北平原？<sup>[4]</sup>

值得注意的是，时报还转载了一篇以《七千万人处于饥饿中——危险对于应该从这个地区撤走的美国人开始了》为题的文章。该文认为“中国北方遭受饥荒侵袭的多个省份有七千万人口处于饥饿中。无法想像这样一场巨大的灾难。我们不能怀疑，倘若中国人已经找到了从相对繁荣的东部省份到美国的路，而一旦这条路对他们开放，他们将蜂拥进入美国。中国人问题可能迅速成为美国未来比黑人问题最严重时候更大的威胁；因为黑人进入美国从来不是自愿的，并且随着黑奴贸易的废止而停止了，但是一旦中国人开始潮水般涌入，就很难知道什么地方、什么时候它才会停止。”<sup>[20]</sup>在今天看来，这样的担忧也许有点杞人忧天，甚至啼笑皆非，但是它从侧面反映了当时这场饥荒的严重以及在世界范围内引起的震动。

## 二、报道背后的原因及背景

从上述大量的报道中不难发现，时报对

当时中国交通方式的缺乏以及落后给予了最多的关注。为什么会出现这样的情况呢？

环顾当时的世界，欧美国家先后完成第一次工业革命，近代化的交通系统和运输工具均已登上历史舞台并充分发挥着其应有的作用。运河、公路、铁路等交通方式一下子将人们带进了一个崭新的时代。

18 世纪 80 年代，英国出现了规模空前的兴修运河热。到 19 世纪 40 年代初，英国已修建人工河道 3960 公里（不包括苏格兰和爱尔兰），运河网已经形成。到 1858 年，英国可通航的内河水道已达 4250 英里。陆路方面，先来看看铁路，1825 年英国建成世界上第一条铁路，1830 年 9 月 15 日，48 公里长的利物浦—曼彻斯特铁路线通车，此后，英国两度掀起修建铁路的热潮。到 1850 年英国的铁路为 6084 英里，1860 年为 9070 英里，占欧洲各国的首位。英国铁路网在 19 世纪 50 年代形成，伦敦自那时起成了铁路网的最大枢纽。筑路工程师梅特卡尔、特尔福德、多克亚当等发明的新筑路方法，使公路质量大为提高，他们用石块铺设坚硬路基，上面压上泥土、沙砾和碎石的混合物，中间略高，路面呈适度的弧形，防止积水。用新方法修筑的公路，大大提高了速度。

这是率先进行并完成第一次工业革命的英国的情况，再看一看美国的情况。

公路方面，到 1825 年，新英格兰建立了相当完备的免费公路和收费公路体系。1830 年纽约州的公路长度达到 4000 英里，宾夕法尼亚州有 2400 英里。运河方面，1840 年基本形成一个运河网。铁路方面，1840 年，美国铁路总长度超过 3000 英里，19 世纪 40 年代以后，铁路建设转向中西部，成为开发西部的大动脉。1860 年，中西部铁路已占全国铁路长度的 31%。密西西比河以西的铁路已达 1800 英里。到了 19

世纪 80 年代中叶, 通向太平洋的各条干线都已修建完成。此外, 由于汽车的发明, 19 世纪末 20 世纪初美国掀起了改善公路的广泛运动, 成立改良公路的机构, 逐渐改用沥青碎石铺设公路。

其它欧洲国家诸如法、德甚至比利时也都在 19 世纪 70 年代初建成了发达的陆路交通系统。甚至当时作为英帝国殖民地的印度, 其陆路交通也比中国要好得多。“印度被数千英里铁路线连接起来, 发生灾荒的省份可以迅速得到世界自发的捐助。最近发生在印度东部省份的饥荒, 在救济开始大量流向受灾人群前, 欧洲人几乎不知道。在英国, 高达 600 万美元捐款, 使救济品能够迅速施给偏远和分散社区全是由于由英国企业建造并由印度人维持的交通线路。<sup>[21]</sup>

与上述欧美国家形成鲜明对比的是, 当时的中国几乎没有近代化的交通工具, 还停留在依靠人力、畜力的阶段, 以至于在这次百年奇灾面前遭受前所未有的打击。

今天, 伴随着我国现代化进程的不断加快, 交通方式已经发生了翻天覆地的变化, 有些方面已赶上甚至超过发达国家。在各种自然灾害面前, 国家的救灾物资和救援力量能够迅速抵达灾区, 开展救援, 像“丁戌奇荒”那样惨痛的记忆永远不会再出现。

### 参考文献:

- [1] 郑曦原编, 李方惠、胡书源、郑曦原译. 帝国的回忆: 《纽约时报》晚清观察记: 1854~1911 [M]. 北京市: 当代中国出版社, 2011: 前言.
- [2] News from China and Japan [N]. *The New York Times*. June 26, 1876.
- [3] A Threatened Famine [N]. *The New York Times*. July 30, 1876.

[4] Threatened Famine in China [N]. *The New York Times*. October 1, 1876.

[5] 李文海等著. 中国近代十大灾荒 [M]. 上海: 上海人民出版社, 1994: 94.

[6] Seventy Million Starving—The Famine in Northern China [N]. *The New York Times*. February 24, 1878.

[7] Famine in North China [N]. *The New York Times*. November 2, 1877.

[8] The Famine in China [N]. *The New York Times*. June 23, 1878.

[9] The Famine in China [N]. *The New York Times*. May 21, 1878.

[10] It is supposed that the Horrors of the Chinese Famine [N]. *The New York Times*. May 21, 1878.

[11] A Chinaman's View on China [N]. *The New York Times*. January 31, 1878.

[12] The Famine in China [N]. *The New York Times*. February 27, 1878.

[13] The Famine in China [N]. *The New York Times*. April 16, 1878.

[14] Death by Fire of 3, 000 Chinese [N]. *The New York Times*. March 16, 1878.

[15] Churches and Ministers [N]. *The New York Times*. June 9, 1878.

[16] Relief for Sufferers by the Famine [N]. *The New York Times*. July 10, 1878.

[17] Deaths of Missionaries in China [N]. *The New York Times*. August 5, 1878.

[18] A Frightful Famine [N]. *The New York Times*. February 26, 1878.

[19] The Cycle of the Seasons [N]. *The New York Times*. June 2, 1879.

[20] Extent of the Chinese Famine [N]. *The New York Times*. February 20, 1878.

[21] 高德步、王珏著. 世界经济史 [M]. 北京市: 中国人民大学出版社, 2005: 260—261、273.

**Modern Western Views on “Dingwu Famine” and Related Background**  
——Information Delivered by *New York Times*

**Liu Liang**

(Institute for the History of Natural Sciences, CAS, Beijing 100190)

**Abstract:** “Dingwu Famine” is a once-in-a-hundred-year famine. It had lasted more than 4 years and led to heavy loss. Traditionally, Chinese scholars blame it on Qing Government. However, western media focused on the backwardness of traffic infrastructure in China and to a certain extent, gave affirmation to the relief measures of Qing Government.

**Key Words:** Westerner, Dingwu Famine, View, Background, New York Times

[作者简介] 刘亮 (1985—), 男, 陕西彬县人, 中国科学院自然科学史研究所助理研究员, 主要研究方向为水土保持学史。