

近代中國史料叢刊續編第四十輯  
沈雲龍主編

# 近代中國鐵路史資料

宓汝成編

上册

文海出版社

有限公司

印行

近代中國史料叢刊續編第四十輯  
沈雲龍主編

# 近代中國鐵路史資料

宓汝成編

中册

文海出版社

有限公司

印行

近代中國史料叢刊續編第四十輯  
沈雲龍主編

# 近代中國鐵路史資料

宓汝成編

下冊

文海出版社

有限公司

印行

# 近代中國鐵路史資料

光緒二十六年—宣統三年

(1900—1911)

中 冊

宓汝成編



近代中國史料叢刊續編 第四十輯

目錄

近代中國鐵路史資料	上册	……	宓汝成編
近代中國鐵路史資料	中册	……	宓汝成編
近代中國鐵路史資料	下册	……	宓汝成編
三水梁燕孫（士詒）先生哀輓錄		……	佚名編
農隱盧文鈔	上册	……	王清穆·崔龍編
農隱盧文鈔	下册	……	王清穆·崔龍編
止菴詩存·外集		……	周學熙著
駟齋集		……	鄧濂著·裘可仁編
清代捐納制度		……	許大齡著
清代碑傳文通檢		……	陳乃乾著

# 上 册 目 次

第一章 外國侵略者侵佔中國鐵路權的 陰謀和中國自建鐵路的開始 (1863—1889年).....	3
第一節 外國侵略者侵佔中國鐵路權的陰謀 活動(1863—1889年).....	3
一、掠奪築路權的活動(1863—1877年).....	3
(一)外國侵略者侵奪上海——蘇州鐵路的陰謀.....	3
(二)斯蒂文生侵奪中國鐵路權的計劃.....	5
(三)英國修築漢緬鐵路的陰謀.....	7
(四)英人私勘北京大沽間鐵路線路.....	13
(五)侵略者勸說清政府建築鐵路.....	14
(六)其他侵奪中國鐵路權益的活動.....	17
二、中英、中美修約交涉中的路權問題(1865—1869年).....	19
(一)修約交涉前清政府阻止外人敷設鐵路.....	19
(二)修約交涉時各省將軍督撫的態度.....	21
(三)外國侵略者對我國人民的畏懼和詭計.....	27
(四)修約交涉中的路權問題.....	29
三、吳淞鐵路及其交涉(1872—1877年).....	34
(一)英國擅築吳淞鐵路和當地人民的反對.....	34
(1)英國擅築鐵路.....	34

(2)沿路人民的反對	39
(二)鐵路的收贖和拆除	41
四、中法和約交涉中的路權問題(1884—1885年)	58
五、外國優略者陰謀侵奪中國鐵路修築權的活動和 競爭(1881—1889年)	63

## 第二節 各派對建築鐵路的爭論和中國自建     鐵路的開始(1874—1889年)

一、清政府籌議海防聲中築路問題的發 生(1874—1877年)	78
二、臺灣鐵路的倡議和停建(1876—1877年)	79
三、築路問題的爭論(1880—1887年)	86
(一)1880—1881年間的爭論	86
(二)1883—1887年間的爭論	103
四、改良主義者鼓吹興建鐵路的言論(1879—1889年)	110
(一)馬建忠	110
(二)王  韜	114
(三)薛福成	116
(四)鄭觀應	118
五、唐胥鐵路、開平鐵路、津沽鐵路的試辦和臺灣鐵路的 建造(1877—1888年)	120
(一)唐胥鐵路、開平鐵路	120
(1)唐胥鐵路	120
(2)開平鐵路	125
(二)津沽鐵路	129
(三)臺灣鐵路	137
六、津通鐵路的倡議和擬建(1888—1889年)	142
(一)建築津通鐵路的倡議	142
(二)津通鐵路的爭論和擬建	146
七、廣九鐵路的擬議(1888—1890年)	178

<b>第二章 清政府官營鐵路的建造和帝國主義對鐵路權益的掠奪</b>	
<b>(上)(1889—1900年)</b> .....	182
<b>第一節 盧漢、關東鐵路的興建和外國侵略勢力向中國邊陲地區的逼近(1889—1894年)</b> .....	182
<b>一、盧漢、關東兩路的興建(1889—1894年)</b> .....	182
(一)盧漢鐵路的興辦和緩建.....	182
(二)關東鐵路的建造和停工.....	188
<b>二、外國侵略勢力向中國邊陲地區的逼近(1890—1894年)</b> .....	197
(一)帝俄建築西伯利亞鐵路.....	197
(二)英、法兩國自緬甸、越南建築通華鐵路的活動.....	198
<b>第二節 中日戰爭後清政府的興建鐵路和帝國主義對中國路權的爭奪(1895—1899年)</b> .....	199
<b>一、清政府的所謂“力行實政”與鐵路的建造(1895—1899年)</b> .....	199
(一)“力行實政”與鐵路的建造.....	199
(二)維新派的建路倡議.....	206
<b>二、中日戰爭後帝國主義爭奪中國路權概況(1895—1899年)</b> .....	216
<b>第三節 盧漢鐵路的建造和比、法、俄集團侵略勢力的侵入(1895—1900年)</b> .....	221

一、修築盧漢鐵路的籌議和外國侵略者的陰謀	
活動(1895—1896年).....	221
附：(一)容閔計劃建築津鎮鐵路的始末.....	231
(二)粵商何獻璋謀辦兩廣鐵路的活動.....	241
(三)無賴商人勾結外商的其他活動.....	246
二、官辦鐵路總公司的籌借洋債和國際金融資本的	
侵略活動(1896—1897年).....	251
(一)鐵路總公司的成立.....	251
(二)國際金融資本陰謀侵入的活動.....	266
三、帝國主義各國對盧漢鐵路的投資競	
爭(1896—1897年).....	270
(一)美國資本家包辦鐵路的企圖.....	270
(二)英國投資盧漢路並接造粵漢路的野心.....	279
(三)比利時對盧漢投資權的攪奪.....	284
四、比、法、俄集團的侵入和英國的干	
涉(1897—1899年).....	291
(一)比利時的進一步勒索.....	291
(二)法、俄兩國干預下比國盧漢鐵路借款合同簽訂.....	299
(三)法、俄勢力滲入盧漢路的陰謀和英國的干涉.....	307
五、盧漢鐵路的建造(1897—1900年).....	313
第四節 關內外鐵路的修築和英、俄掠奪	
路權的鬭爭(1895—1899年).....	322
一、關內外鐵路的修築及對英借款(1895—1898年).....	322
(一)津盧鐵路的建造.....	322
(二)關外鐵路的對英借款.....	324
(三)津榆鐵路的官辦和關內外鐵路的修築經過.....	329
二、英、俄兩國對關內外鐵路的爭奪(1897—1899年).....	332
(一)金達事件和關外鐵路匯豐銀行借款問題.....	332
(1)金達事件.....	332
(2)關外鐵路匯豐銀行借款問題.....	336
(三)英、俄兩國瓜分路權範圍.....	338

## 中 册 目 次

<b>第三章 清政府官營鐵路的建造和帝國主義對鐵路權益的掠奪(下)(1889—1900年).....</b>	<b>341</b>
<b>第一節 帝俄對東北、華北地區鐵路權益的掠奪和美國陰謀奪取東北路權的活動(1896—1899年).....</b>	<b>341</b>
<b>一、李鴻章出賣東清路權(1896—1897年).....</b>	<b>341</b>
(一)帝俄掠奪東北路權的發端和清政府的反應.....	341
(二)李鴻章、維持密約.....	348
(三)東省鐵路公司的組成.....	352
(四)東清鐵路路線問題.....	358
<b>二、帝俄對南滿路權的掠奪(1898年).....</b>	<b>364</b>
<b>三、帝俄對北京至中俄邊界路權的掠奪陰謀(1898—1899年).....</b>	<b>368</b>
<b>四、美帝國主義爭奪東北鐵路建築權的陰謀活動(1896年).....</b>	<b>379</b>
<b>第二節 德帝國主義對山東全省路權的掠奪和英、德對津鎮鐵路的競爭(1897—1900年).....</b>	<b>376</b>
<b>一、德帝國主義對山東全省路權的掠奪(1897—1900年)...</b>	<b>376</b>
(一)德帝國主義掠奪山東全省路權.....	376
(二)德國山東鐵路公司的設立.....	381

(三)山東人民的反侵略鬥爭和清政府對侵略者的保護·····	384
二、英、德兩國掠奪津鎮鐵路的鬭爭(1896—1899年)·····	394
(一)英、德矛盾·····	394
(二)英、德對築路範圍的爭奪·····	396
(三)津鎮鐵路英、德借款合同訂定的訂定·····	398
<b>第三節 英、俄等國掠奪山西鐵路權益的</b>	
<b>活動(1897—1900年)·····</b>	<b>406</b>
一、華俄道勝銀行對山西鐵路建築權的掠	
奪(1897—1900年)·····	406
(一)胡聘之讓借俄、意洋債建築山西鐵路·····	406
(二)《柳太鐵路借款合同》的簽訂·····	411
(三)山西各階層人士反對借款築路的鬭爭·····	417
二、英、俄劃分築路範圍與福公司對運礦枝路的	
掠奪(1898年)·····	419
<b>第四節 英國龐大鐵路網的侵略計</b>	
<b>劃(1896—1900年)·····</b>	<b>421</b>
一、英國在其他帝國主義國家瘋狂掠奪我國路權時的	
動態(1896—1899年)·····	421
二、所謂五路承築權問題(1898—1899年)·····	432
(一)津鎮等五路承築權的交涉·····	432
(二)滬寧鐵路的籌建和英、德兩國的競爭·····	436
(1)滬寧鐵路的籌建·····	436
(2)英、德兩國投資滬寧鐵路的競爭·····	442
(3)英國借款草約和“華洋合股”的陰謀·····	444
(三)滬杭甬鐵路草約的簽訂和英國對抗廣枝路的要求·····	448
(四)浦信鐵路草約的簽訂·····	451
(五)廣九鐵路草約的簽訂·····	453
三、福公司運礦鐵路建築權問題(1899年)·····	455

四、英帝國主義囊括西南地區鐵路權的 活動(1897—1900年).....	463
(一)英國雲南公司的活動.....	463
(二)川滇人民的反侵略鬥爭.....	470
第五節 法帝國主義對華南與西南地區鐵路 建築權的掠奪(1896—1900年).....	474
一、龍州鐵路(1896—1900年).....	474
二、北海鐵路(1898—1899年).....	484
三、廣州灣鐵路(1899年).....	485
四、滇越鐵路(1898—1900年).....	485
五、英、法間在掠奪華南、西南地區鐵路權益中的 矛盾(1898—1899年).....	489
第六節 美帝國主義勢力的滲入粵漢 鐵路(1897—1900年).....	494
一、湘、鄂、粵三省興建粵漢鐵路的倡議(1897—1898年)...	494
二、美國合興公司借款草合同的簽訂(1898年).....	499
三、美籍工程師勘路問題(1898年).....	501
四、合興公司借款續約的簽訂(1899—1900年).....	509
第七節 日本、意大利對閩、浙、贛等省路權的 覬覦(1898—1900年).....	516
一、日本(1898—1900年).....	516
二、意大利(1899年).....	520
第八節 清政府鐵路礦務總局的 設置(1898年).....	522
第四章 《辛丑條約》後帝國主義國家對 我國鐵路權的重新分割和進 一步掠奪(1900—1911年).....	532



第一節	帝俄獨佔東北地區野心的受挫和英、日、俄對我國鐵路權益的進一步掠奪(1900—1911年).....	532
一、	英、俄、日三國間在退還關內外鐵路交涉中的鬭爭(1900—1902年).....	532
二、	日俄戰後東北路權的重新分割和日本對東北路權的加緊掠奪(1905—1911年).....	546
	(一)日、俄對東北路權範圍的劃分.....	546
	附：帝俄對蒙古路權的覬覦.....	547
	(二)日俄和約和日本南滿鐵道股份公司的創設.....	549
	(三)強築安奉路和鴨綠江橋.....	550
	(四)強築新奉路和霸佔吉長路權.....	574
	(五)日本在懸案交涉藉口下掠奪路權的活動.....	582
第二節	美、英爭奪東北路權的陰謀活動(1905—1910年).....	596
一、	哈里曼計劃(1905—1906年).....	596
二、	英國保齡公司包修新法鐵路和日本的反應(1907—1909年).....	601
	(一)保齡公司包修草合同的訂定.....	601
	(二)日本的反對.....	606
	(三)英、日妥協和法新鐵路的擱置.....	612
	附：牛莊英國總商會的態度.....	615
三、	錦環鐵路的美、英借款和日、俄等國的反應(1909—1910年).....	617
	(一)借款包工草合同的訂立.....	617
	(二)日、俄等國的反應.....	627
	(三)鐵路建造計劃的擱置.....	633
四、	美國企圖染指東清、南滿鐵路的	

活動(1907—1909年).....	640
五、諾克斯的“滿洲鐵路中立化”計劃和其它帝國主義國家的反響(1909—1910年).....	645
<b>第三節 法、英對華南與西南地區鐵路權益的掠奪(1901—1910年).....</b>	<b>654</b>
<b>一、滇越鐵路的建造(1901—1910年).....</b>	<b>654</b>
(一)滇越鐵路公司的組成.....	654
(二)帝國主義者對築路華工的荼毒.....	664
(三)滇省人士要求收回滇越路權.....	668
<b>二、法國掠奪兩廣路權的活動(1902—1910年).....</b>	<b>673</b>
(一)對三水至梧州鐵路的覬覦.....	673
(二)對廣西自建鐵路的干預和索取北海西江築路權.....	679
(三)兩廣龍州鐵路.....	679
<b>三、英國屢築滇緬鐵路的陰謀(1901—1910年).....</b>	<b>679</b>
<b>四、英國對西藏路權的覬覦(1904—1907年).....</b>	<b>682</b>
附：英國對伊犁鐵路的覬覦.....	683
<b>第四節 日、美、德、葡等國掠奪閩、浙、贛、粵諸省路權的陰謀活動(1902—1908年).....</b>	<b>684</b>
<b>一、日本的侵略陰謀及其掠奪路權的活動(1902—1904年).....</b>	<b>684</b>
(一)掠奪閩、浙、贛三省路權的活動.....	684
(二)勾結中國官僚築路的陰謀.....	691
(1)杭州江墅鐵路.....	691
(2)閩潮鐵路.....	705
(3)開浦鐵路.....	710
<b>二、美國掠奪閩、浙、贛三省路權的陰謀(1903—1905年).....</b>	<b>713</b>

(一)合興公司的閩贛鐵路計劃.....	713
(二)徐步青的閩贛鐵路計劃.....	714
(三)合興公司的浙贛鐵路計劃.....	715
(四)丁憲章的浙贛鐵路計劃.....	716
三、德商勾結華商圖築甌浦鐵路的活動(1904年).....	717
四、中、葡廣澳鐵路合同的簽訂和廢止(1902—1908年).....	722
<b>第五章 清政府對主要幹線的出賣 和英國鐵路權益的擴 大(1900—1911年).....</b>	<b>728</b>
<b>第一節 贖買京漢鐵路的英法借 款(1901—1910年).....</b>	<b>728</b>
一、再次比法借款的成立(1901、1905年).....	728
二、比法集團對盧漢枝路的壟斷(1901—1908年).....	730
(一)正太鐵路.....	730
(二)汴洛鐵路.....	736
(三)山海枝路及比法集團和德國的矛盾.....	738
三、英法贖路借款的成立(1904—1910年).....	739
附：日本正金銀行的“郵傳部借款”(1910年).....	748
<b>第二節 英侵略勢力滲入粵漢鐵路和廣九 鐵路(1900—1907年).....</b>	<b>749</b>
一、美國合興公司的粵漢借款續約(1900—1902年).....	749
二、收回路權的交涉(1903—1905年).....	754
(一)美國與比法集團的勾結和廢約交涉.....	754
(二)對英借款的議成和粵漢路權的贖買.....	730
三、廣九鐵路對英借款的議成(1905—1907年).....	782

第三節 津浦鐵路的兩次英德借款	
(1902—1910年).....	791
一、英、德加緊優奪津鎮鐵路和直、魯、蘇三省籌款自辦 的擬議(1902—1909年).....	791
二、初次英德借款的議成(1907年).....	796
三、官商合辦津浦鐵路的擬議(1907—1908年).....	813
四、英德續借款的議成(1910年).....	818
五、德國對北段枝路的覬覦及其退還膠沂路權騙取翼豫 路權的陰謀(1903—1909年).....	819
第四節 英國對滬寧和滬杭甬鐵路的 佔奪(1902—1910年).....	827
一、滬寧鐵路對英借款的議成和蘇省收回路權的 籌議(1902—1905年).....	827
(一)對英借款的議成.....	827
(二)蘇省收回路權的籌議.....	832
二、滬杭甬鐵路對英借款的議成和浙、蘇兩省的 反對(1905—1910年).....	836
(一)英國強佔蘇杭甬鐵路和浙、蘇兩省的廢約運動.....	836
(二)清政府出賣滬杭甬鐵路和對英借款的議成.....	845
(三)浙、蘇兩省反對借款的鬭爭.....	864
第五節 英國進一步侵佔鐵路權益的 活動(1901—1909年).....	890
一、英國掠奪滬甯鐵路的進一步活動(1908—1909年).....	890
二、福公司運礦鐵路問題(1901—1905年).....	894
(一)對懷浦、澤浦、膠浦等線的侵略計劃.....	894
(二)贖買道清鐵路的對英借款.....	902

第六節 英、俄勢力對峙下的京張 鐵路(1903—1911年).....	911
一、所謂商辦京張鐵路的騙局(1903—1904年).....	911
二、利用關內外鐵路餘利建築京張鐵路(1905—1906年)...	914
三、張綏鐵路的展修(1908—1911年).....	918

## 下 册 目 次

<b>第六章 民營鐵路的興起和各省 鐵路公司的創設高潮 (1900--1911年)</b> .....	923
<b>第一節 民間承辦鐵路的要求和清政府對鐵路   修建權的開放(1900—1903年)</b> .....	923
<b>第二節 民營鐵路的興起(1903—1911年)</b> .....	929
<b>一、潮汕鐵路的修建(1903—1909年)</b> .....	929
(一)僑商張煜南呈准籌辦潮汕鐵路.....	929
(二)日本帝國主義勢力的滲入和把持.....	932
(三)潮州人士的反對及日本股權的收回.....	940
<b>二、新寧鐵路的建造(1904—1911年)</b> .....	945
(一)新寧鐵路公司的倡建.....	945
(二)新寧鐵路的建造和展築.....	951
<b>三、華商的其他築路計劃(1902--1911年)</b> .....	955
(一)張振勳的廣廈鐵路計劃.....	955
(二)湯壽潛的東南鐵路計劃.....	958
(三)魯、皖、蘇等省商人的一些活動.....	961
<b>第三節 江西、福建、浙江、江蘇、安徽   各省籌築境內鐵路的經過 (1904—1911年)</b> .....	963
<b>一、江西鐵路公司的創設和南潯鐵路的   建造(1904--1911年)</b> .....	963

(一)九南鐵路公司的擬議	963
(二)江西全省鐵路公司的組成及其股本的招募與徵派	964
(三)日本資本的侵入及其陰謀	973
<b>二、福建鐵路公司的組成和漳廈鐵路的</b>	
<b>建造(1904—1911年)</b>	982
(一)法國對建築福建鐵路的覬覦和福建人民的反侵略鬥爭	982
(二)福建全省鐵路公司的組成	985
(三)日帝對閩人自築鐵路的干預	991
(四)漳廈鐵路的建成	995
<b>三、浙江、江蘇兩省省內鐵路的籌建</b>	
<b>經過(1905—1911年)</b>	999
(一)浙、蘇兩省鐵路公司的組成及其撤廢蘇杭甬鐵路	
草合同的要求	999
(二)浙、蘇兩省自辦鐵路的成果	1008
<b>四、安徽鐵路的規劃(1905—1911年)</b>	1009
<b>第四節 鄂、湘、粵三省分辦粵漢</b>	
<b>鐵路(1906—1911年)</b>	1020
<b>一、三省分辦粵漢鐵路公約及初時各省進行</b>	
概況(1906年)	1020
<b>二、鄂境路線的籌辦</b>	1023
(一)鄂境粵漢、川漢鐵路的兼籌	1023
(二)英、日兩國對鄂路借款的競爭	1030
<b>三、湖南粵漢鐵路公司的組成</b>	1034
附：湖南全省枝路總公司	1043
<b>四、粵省籌辦省內線路的周折</b>	1046
<b>第五節 四川、雲南、廣西等七省的築路</b>	
<b>活動(1903—1911年)</b>	1056
<b>一、川漢鐵路的籌辦(1903—1911年)</b>	1056
(一)官辦川漢鐵路公司	1057
(二)美、英、法等國對川路的覬覦	1065

(三)商辦川漢鐵路總公司.....	1072
(四)川路資金等問題.....	1085
<b>二、雲南鐵路的籌建(1905—1911年).....</b>	<b>1098</b>
(一)滇蜀鐵路.....	1098
附：接修滇黔鐵路的擬議.....	1103
(二)騰越鐵路.....	1103
(三)雲南鐵路總公司的資金問題.....	1106
(四)雲南官吏籌借洋款的擬議.....	1115
<b>三、山西同蒲鐵路的籌建(1905—1911年).....</b>	<b>1118</b>
<b>四、陝西、河南兩省籌築西潼、洛潼兩路</b>	
<b>實況(1906—1911年).....</b>	<b>1124</b>
(一)西潼鐵路.....	1124
(二)洛潼鐵路.....	1129
<b>五、廣西境內鐵路的籌劃(1906—1911年).....</b>	<b>1135</b>
<b>六、黑龍江省官修齊昂枝路(1907—1909年).....</b>	<b>1145</b>
本章附表：(1)各省鐵路公司一覽表.....	1147
(2)各省鐵路公司集股情況表.....	1149
(3)各省鐵路公司築路情況表.....	1150

## 第七章 清政府的幹路國有政策 和各階層人民的保路

### 運動(1905—1911年).....1152

#### 第一節 全國線路的規劃和幹路國有的

##### 預謀(1906—1911年).....1152

##### 一、全國線路的規劃(1906—1909年).....1152

##### 二、幹路收歸國有的準備(1908—1910年).....1157

##### 三、借清築路的擬議(1910—1911年).....1162

#### 第二節 湖廣鐵路的四國銀團借款和幹路國有

##### 政策(1905—1911年).....1166



一、湖廣鐵路的借款交涉(1905—1909年).....	1160
(一)張之洞和湖廣鐵路借款.....	1166
附：日、俄兩國的活動.....	1177
(二)美國的參預.....	1180
(三)兩湖人士的反借款鬥爭.....	1194
(1)湖北省.....	1194
(2)湖南省.....	1208
(四)湖廣鐵路借款合同簽訂.....	1215
二、幹路國有政策的決定(1911年).....	1232
附：雲南、陝西等省省辦鐵路的改歸國有.....	1237
<b>第三節 川粵漢幹路的收歸國有和各階層人民的     保路運動(1911年).....</b>	<b>1239</b>
一、川粵漢幹路收歸國有的構劃和鄂路的 國有(1911年).....	1239
二、湖南、廣東、四川三省人士堅決反對幹路國有的 鬭爭(1911年).....	1257
(一)湖南省.....	1257
(二)廣東省.....	1262
(三)四川省.....	1267
三、從保路運動到武裝起義(1911年).....	1273
(一)四川保路同志會的成立及其活動.....	1273
(二)各階層人民的堅決鬭爭.....	1281
(三)日、英帝國主義的干涉.....	1287
(四)清政府的橫蠻鎮壓和人民羣衆的武裝起義.....	1288
<b>附 錄.....</b>	<b>1298</b>
外國人名漢譯對照表.....	1298
徵引資料目錄.....	1301
補 遺.....	1308

# 近代中國鐵路史資料

清同治二年—光緒二十六年

(1863—1900)

上 冊

宓汝成編



# 第一章 外國侵略者侵佔中國鐵路權的 陰謀和中國自建鐵路的開始 (1863—1889年)

## 第一節 外國侵略者侵佔中國鐵路權的 陰謀活動(1863—1889年)

### 一、掠奪築路權的活動(1863—1877年)

#### (一)外國侵略者侵奪上海—蘇州鐵路的陰謀

〔江蘇巡撫李鴻章咨總理衙門文，同治四年五月十三日收〕 卷查同治二年十月間，前管關黃道任內據英、法、美三國領事照會，以擬造火輪鐵路一條，自滬至蘇，俾便往來行走<sup>①</sup>，經黃前道先行備文照復。嗣於三年二月間，英國巴領事〔巴夏禮 (Harry Parkes)〕來滬，面言此事，又經前代理道應守將萬難舉辦緣由，切實函復各在案。

〔清總理衙門檔案。〕

1863年7月20日，有27家洋行，其中大半是英商，這些“商人均僑居於大清國之上海”，他們呈請“欽差大臣江蘇巡撫李〔鴻章〕大

<sup>①</sup> 從此件可以看出，外國侵略者係通過關道向李鴻章要求許其修築這條鐵路的，首德的是中國鐵路發展史中誤為係直接向李鴻章稟請(詳下件資料)。同治二年十月，即公元1863年11月11日至12月10日間，李鴻章始據文聞悉此事。至他們向關道提出此事的日期，尚待考訂，今姑暫從首德的該年7月20日說(詳下件表料)。

又，參頁頁20李鴻章致總理衙門函。

人要求建築上海至蘇州間鐵路の特許權。”①

蘇州，……與上海相距約八十哩。那時，蘇州被太平軍佔領，不過叛亂即將接近覆滅，“申請人深信皇上軍隊不日將從叛軍手中克復此城，恢復周圍地區秩序；認為現今提出自蘇州至上海間建築鐵路權利之要求，實為一適當之時機。建築此路，可仿照當時各國之築路辦法，由正在籌設之‘蘇滬鐵路公司’(Shanghai and Soochow Railway Company)承辦。”②

不幸，……“這一個計劃雖經領事團重要人物的關說，却遭到斷然的拒絕。李鴻章明確地通知領事團說，祇有中國人自己創辦和管理鐵路，才會對中國人有利，並且中國人堅決反對在內地僱傭許多外國人；而一旦因築路而剝奪中國人民的土地的時候，將會引起極大的反對。他更直率地拒絕居間，把任何屬於這一類的建議奏報清廷。他甚至還說，他認為有反對外國人追求鐵路讓與權的企圖的責任，因為這種讓與權將使他們在中國取得過分的勢力。”③

〔肯德著，李抱宏等譯，中國鐵路發展史，頁3—4。〕

〔江蘇巡撫李鴻章致總署函，同治三年正月初九日收〕 一、承諭鐵路與發銅線，事同一律，萬難允許，可援照俄國前案駁斥，並密致通商各口岸，一體防範等因。查俄人所請設者，在天津已通商口岸，僅以傳信為詞；三國所覬覦者，在蘇州未通商地方，竟以開路為主；其用意似有深淺之殊，其關係亦有輕重之別。至於南洋長江各口岸，早已通商，而未聞假道，不沿江海之蘇州，甫經克復，而遽欲開工，更可見其眼光所注，不在彼而在此。是則各口岸之防範猶後，而蘇省之禁絕當嚴也。三國同聲造請，必有為之謀者，未必盡出於商人，亦未必遽計於絕望。或謂由於英繙譯梅輝立(W. S. F. Mayers)唆使。梅輝立係巴夏里高弟，熟諳中國政事文義，外托柔和，內懷陰狡，曩在粵東，倡為由粵開鐵路入江西之議④，剛親至大庾嶺踏勘，工程過大，事遂中

①、② 原註，引自申請書。

③ 原註，引自巴夏禮致斯密文生(MacDonald Stephenson)函(1864年3月8日)。

④ 外國侵略者陰謀掠奪中國鐵路權益活動，一般都以在滬外商請建築鐵路為首件，這裏記錄的梅輝立的倡議時間更早些，其發生年分推定在1862年。

窳。該會七月間調來上海，每執通商條約，謂英商准在各省地方買房地產，開設行棧。鴻章即峻拒之。各領事請開鐵路，該會後再三懇求。自伯郎、戈登爲蘇事爭論後，梅輝立噤不一言，各洋商畏不敢發。如常勝軍議定，該會等或再要求，鴻章當力持定見，多方禁阻，並函致通商各口岸，一體防範。

〔清總理衙門檔案〕

〔1867年〕關於從上海向附近地區，特別是向蘇州修建鐵路之事已經有過各種各樣的建議。……最近一個計劃，是倫敦一家以中國鐵路有限公司 (China Railway Company, Ltd.) 爲名的公司所提出的，其目的在於建築一條從上海到蘇州的鐵路。並宣佈辦法如下：

“擬議中的路線以蘇州河橋附近爲起點，築一弓格橋 (lattice bridge) 跨過吳淞江，沿着新吳淞大道通達吳淞鎮，再取道嘉定、太倉、崑山到達蘇州，終點即在蘇州大東門外。

“最初擬先築單軌。但把橋樑架得寬大些，以備需要時可以敷設雙軌。

“築路費用，包括車輛等等在內，估計〔每哩〕約需銀 28,400 兩，或按 62 哩〔鐵路工程〕計算，需 1,760,800 兩。另加終點站、車站、鐵橋等等 38 萬兩，共需銀 2,140,800 兩。估計該線每年收入爲 282,500 兩，全年支出共計 108,400 兩，每年可得 174,100 兩，或 7.5% 的淨利。”

上述計劃，雖很快地得到一些進展，但一般說來，未免過於忽視中國政府對外國勢力在中國內地擴張所應有的反感。

〔梅耶，中日商埠誌，頁 412。〕

## (二) 斯蒂文生優奪中國鐵路權的計劃

在 1863 年春，怡和洋行 (Jardine Matheson & Company) 一位過去的股東把他〔斯蒂文生 (MacDonald Stephenson)〕的注意力吸引到了中國。他深深感到中國將因鐵路的輸入而使各方面突飛猛進，

他決定下一年秋天訪問中國。同時，他抱着要把中國從他所認為盲目發展的禍害中挽救出來的宏願。他的意見是：“一開始就決定一個綜合的鐵路系統計劃，使所有的鐵路都按照這個系統建造，這樣，就可避免英國人由於缺乏這種鐵路系統而發生的禍害。

……

他的第一步行動是傾聽商人、傳教士、官員等各階層的外國人對於把鐵路輸入中國的意見。當然，在這一點上是沒有不同意見的，問題毋寧說是在於時機的是否適當。……

接着聽取了中國人的意見，爲此，斯蒂文生爵士在廣州和中國商人們舉行了大會。

……

第二步是制訂計劃，於是一個綜合的鐵路系統計劃制訂起來了，它不僅要滿足中國的需要，而且要使中國靠了鐵路交通與外界聯系起來。麥克唐納爵士建議以揚子江流域的華中商業中心漢口爲出發點，築路通到上海，西行經四川、雲南等省直達印度。又計劃從鎮江經過天津、北京作爲揚子江流域的一條大幹綫，同時再從漢口南行直達廣州。這樣一來，中國的四個主要口岸，也是最重要的商業中心，將由鐵路互相溝通。

除了這些幹綫之外，又計劃把上海、寧波連接起來；又從福州築路通往內地，以發展富饒的福建省的貿易。

又建議在廣州與計劃中西通印度的幹綫之間築一條連接綫，這一條綫就是本書後面附圖中所載的，向南繞了一個大灣，抵達中國西部邊境的那一條鐵路〔圖略〕。

……

麥克唐納爵士對於幾條主要幹綫和逐漸發展的鐵路系統已作了詳盡的籌劃。現在爲實驗起見，他建議首先修築幾段短的路綫。鑒於需要使清政府深刻地瞭解鐵路的利益，他認爲必須在清政府監督之下動手建築京鎮綫上的京津段。至於在商業上更有利的路綫，則

或三條鐵路。

麥克唐納爵士就將這樣一份計劃呈給清政府，建議中主張這些實驗性的鐵路應由清政府自行辦理。

〔肯德著，李抱宏等譯，中國鐵路發展史，頁4—8。〕

〔郭嵩燾致李鴻章函，光緒三年二月〕來此〔倫敦〕數月，實見火輪車之便利，三四百里往返僅及半日。其地士紳，力以中國宜修造火輪車，相就勸勉，且謂英國富強，實基於此。……

去冬道上海，見格致書院藏一火輪車道圖，由印度直通雲南。一出臨安以東趨廣州。一出楚雄以北趨四川，以達漢口；又由廣州循嶺以出湖南，而會於漢口；乃由南京至鎮江，東出上海，又東出寧波，北出天津，以達京師。見之怪咋！謂雲南南通商，即籌及火輪車路也。及來倫敦，得此圖知已出自十餘年前。凡其蓄意之所至，無不至也。印度火輪車繼及阿薩密，其通中國分山南北兩道，北道由阿薩密直抵依拉襍底河，南道繞出緬甸，折而東北，以會於依拉襍底河而達蠻允。大率雲南通商一二年後，兩處鐵路所必興修者。……此間有斯蒂文生者，亦言各國鐵路多所創造，尤勤勤焉勸中國之急爲之。謹將所擬節略上呈。<sup>①</sup>

〔郭嵩燾，罪言存略，葉21—22。〕

### （三）英國修築滇緬鐵路之陰謀

1858年4月10日，從印度軍中退休的軍官理查·斯普萊（R. Sprye）大尉……寫信給馬爾梅斯伯利勳爵（Lord J. H. H. Malmesbury）說：……

“閣下，我們在將來對華貿易上的敵人，正在某一處設法進入中國內地，這處地方是我們的商業永遠不能到達的。閣下爲英國外交大臣，……故懇請在目前與中國訂立任何條約時，勿忽略我促請注意的中華帝國西南邊陲的那條路，經由這條路，我們的商業可以在那個國

<sup>①</sup> 此節略未見。



家的內地勝利地作一切將來的競爭。”<sup>①</sup>

他的計劃是勘查一條鐵路線，由仰光到稅打，沿薩爾溫江到達大考渡口，再由此通過景棟和江洪……以達雲南邊界的思茅。

外交部在覆信中認可了斯普萊對於這事的關心，但尖刻地指出中國貿易足以容納一切國家而不致引起嫉妬<sup>②</sup>。……1858年5月8日，他〔斯普萊〕寫信說：“必須有英國到白古<sup>③</sup>和華中的鐵路，以便與美國現在由太平洋港口只需十八日的短航路競爭。”他論辯說，他的路線可以幫助我們的“製造商和商人——他們是我們平時繁榮的主要源泉，就和我們戰時的武力一樣——繼續獲得東亞各國整個商業的一大部分。”<sup>④</sup>在這封信裏，他說主要的敵人是“美國的壟斷意圖”，堅決要由西方路線到達中國，來實現哥倫布的夢想。6月7日他強調需要到達揚子江，“因為我們的商業，由我們的港口仰光，經過一條不中斷的鐵路，一旦到達這條大江，那麼就會在這個天國的內地給予我們一種地位，這無論從商業和軍事方面來看，除了不接近北京這一點之外，可以等於俄國在華北為它自己所造成的重要地位一樣。”<sup>⑤</sup>

爲了逃避斯普萊的激烈的非難，外交部提議把他的信先轉給貿易部，然後再轉給印度部，但沒有用處。斯普萊繼續對外交部發出一連串關於俄國在北方的企圖的警告，並指出他建議的鐵路在軍事上的重要性以及在“商業上的智慧”<sup>⑥</sup>。同時他和一些商會，幾位議會議員，以及巴林兄弟等接觸，他們都表示了關心，得到他們有把握的支持。他在1858年末又給外交部寫信，強調說籌策這個計劃的他自己和他的兒子們，並不是以資本家爲靠山的“鐵路計劃者”，而是他們因爲把這鐵路看作“一件偉大的國家工作”而感到興趣的<sup>⑦</sup>。

爲了請求商界公衆的援助，斯普萊印了名爲《英國與中國鐵路》

① 原註，英國外交部檔案原稿，第17組，第470卷。

② 原註，同上，第17組，第470卷。1858年4月14日。

③ 譯者注，白古即下緬甸。

④、⑤ 原註，英國外交部檔案原稿，第17組，第470卷。

⑥、⑦ 原註，同上，第17組，第470卷。1858年9月2日，1858年11月17日。

的小冊子給“製造商家和商人們”，其中也印出了他給外交部的信件。……

斯普萊的小冊子却引起了報界和商人團體的注意。格拉斯哥《每日郵報》的領導人(1860年1月11日)和《舍非爾獨立報》的另一領導人，擁護把斯普萊路作為開闢中國的一種手段，因為北京不易在這一點加以干涉。……終於在1860年夏天，英國幾個最重要的商會都採納修建斯普萊路作為他們自己的意見。贊成經由緬甸的陸上路線的大批冗長的建議書，湧向巴麥尊勳爵(Lord Palmerston)和外交部來。……

曼徹斯特市商會1860年7月12日的建議書，是許多贊成斯普萊路、主張開闢該路終點思茅為通商口岸的建議書中的第一個<sup>①</sup>。哈得茲斐德市商會擔任斯普萊運動的領導，強調開通一條經過緬甸到雲南的公路或鐵路，可以預期重大的商業利益<sup>②</sup>。黎芝、利物浦、布萊德福德和哈利法克斯送致同樣口氣的建議書。由於印度部的勸告，外交部簡短地回答說這計劃“似乎不易實行”。……

……

斯普萊得到《泰晤士報》和各商會的支持，也得到了《倫敦中國電訊報》給予的援助，寫了許多論文，第一次揭露印度政府反對他的計劃是主要的障礙。為了政治上的原因，印度政府贊成另一條通過八莫、孟緬(騰越)到大理府的路，這就是後來一般人所知道的八莫路。1862年由克萊門·威廉斯博士所率領的由仰光到上緬甸的探路隊，是在八莫和薩爾溫江地區幾個探路隊中最早的一個，商人們控訴這些探路隊故意不理會斯普萊路。1862年12月印度部通知外交部說，斯普萊路是辦不到的，如果要建立交通，也許可以採取另一條路。外交部表示同意<sup>③</sup>。

① 原註：曼徹斯特市商會議事錄，1858—1860年，1860年7月12日。

② 原註：英國外交部檔案原稿，第17組，第471卷，1860年8月7日，1862年12月2日。

③ 原註：英國外交部檔案原稿，第17組，第471卷，1860年8月7日，1862年12月2日。

但是他們沒有估計到斯普萊的不屈不撓和英國商界的人多勢衆。在後來的幾年中，建議書繼續不斷地湧進來，各商會痛斥印度部沒有把整個事由寫在呈交議會的報告中。……

在 1866 年由哈得茲斐德和利物浦商會領頭的商人的騷擾，又重新起來，得到了一些成功。哈得茲斐德強調在那時提出這件事情的重要性：

“法國商業最近的活躍和發展，以及法國和英國的製造商在中立市場日益增長的競爭，使得這種考慮在目前更加重要了。……由於大陸國家和美國的擾亂，在現在市場上發生的紊亂，使得我們這些寫建議書的人深信，現在比任何時候更需要鼓勵和供給英國工業產品以新的市場，關於我們開發東方帝國的政策，以新闢的道路和交通來代替舊時的戰爭和併吞領土的政策，成爲我國越來越明顯的真正的政策。”①

史丹雷勳爵 (Lord Stanley) 順利地把這事情轉交給了印度部②。……1866 年 9 月 29 日克蘭朋 (Craborn) 將利物浦“東印度與中國協會”的第四個建議書轉呈印度政府，並且因爲最近的商人代表團給予了他一個印象，他命令立即進行勘查，“在英屬緬甸邊疆和中國西部之間，查出一條最好的公路或鐵路線”，特別提到了斯普萊路③。

儘管印度基於官方和政治理由的反對，克蘭朋勳爵還是催促進行這個勘查，也引證“北方製造商和商人羣衆所表示的強硬意見”。1867 年初，由威廉斯 (J. M. Williams) 大尉和加爾格答鐵道部的蘆阿德率領的勘查隊，調查了兩條路線，包括斯普萊提議的路線在內，直到英國領土的邊界，長 250 英里，離江洪還有一半路④。對於調查

①、② 原註：附於英國外交部檔案原稿，第 17 組，第 471 卷，史丹雷 1866 年 7 月 25 日的批註。

③ 原註：英國藍皮書，仰光 and 中國西部，第 233 號 (1867, 50) 第 10 頁。1866 年 9 月 29 日。

④ 原註：同上，英國商會聯合會的建議書 仰光 and 中國西部，1873 年 2 月 17 日，(1873, 61) 第 12 頁。

的結果，有種種不同的看法，但這注定成為官方對於斯普萊路的最後一個行動

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍譯，中國通與英國外交部，頁139—144。〕

國內的輿論都集中於斯普萊路的時候，而〔在中國〕各通商口岸的商界報紙，却更密切地關心八莫路有無可能性。他們希望這條路會鼓勵揚子江上游的開放，而不贊成從仰光較直接的路線，因為那會造成和海岸線的競爭。在政府的支持和印度當局的同意之下，組成了由駐曼德勒政務官司拉登 (Sladen) 少校率領的八莫通商路探查隊，由八莫進行探查，以達雲南，如果可能的話，繼續前進直到廣州。阿禮國 (R. Alcock) 恐怕回民叛亂者會製造困難，雖然他成功地得到北京方面同意這個探路隊，但他明白中央政府的權力是達不到邊疆省份的<sup>①</sup>。他反對這整個的計劃，和香港《中國郵報》的意見（1868年7月1日）極端分歧，這家報紙曾譴責他阻礙司拉登的使命。阿禮國相信，“除非使用武力，這樣的一條通商道路是不能保持通暢的”。<sup>②</sup>司拉登探路隊得到了有限的成功，到達大理府後<sup>③</sup>，由於中國當地人民的敵對而被迫返回。

〔同上書，頁144—145。〕

1869年4月，哈得茲斐德市商會交給葛萊斯頓 (W. E. Gladstone) 一個其長無比的建議書，回顧斯普萊路的歷史，譴責以前的政府忽視商人利益的罪過。……

摘錄 1869年8月利物浦市商會半年度年報的一段，可以看出當時商人們對於斯普萊路感到興趣的情況：

“在以往九年中，本商會與國內其他商業團體一樣，時時給政府各部門送致建議書，贊成勘查從仰光通過暹羅到中國西部瀾滄江上游江洪的直達路……

不論斯普萊選擇的這條路是否正確，但一般認為他的目的是抵

① 原註。英國外交部檔案原稿，第17組，第498卷。1868年6月30日。

② 原註。同上，第490卷，1868年7月30日。

③ 原註。高第，中國與西方國家關係史（巴黎，1901年版），第1卷，第551頁。

得認真考慮的，所以本會繼續以全副精神注視這個問題。我們給政府送致了第八次的建議書，贊成這個事業，請求下令從 1867 年勘查中止的地點起再行勘查……這條由仰光到江洪的路線。勘查應委託英國著名的鐵路工程師擔任，訓令印度政府予以援助；派遣使臣向緬甸國王保證，該遠征隊的唯一目的是和中國西部和平通商，並取得他的合作；促請注意韋克非爾及哈得茲斐德市商會於 1868 年 11 月及 1869 年 4 月分別在它們的建議書中提出的意見。”<sup>①</sup>

雖然這樣施加壓力，斯普萊路和八莫路都沒有多大進展。

[同上，頁 145—146。]

[英國商會的要求，1873 年] 我們收到一份聯合王國商會聯合會最近致英王陛下政府的備忘錄的抄件，要求對於緬甸同中國西南部之間可能修建的鐵路進行專門測量，要求測量的目標在於普遍調查爲了同中國西南部建立商務關係而開闢交通線的最好方法。法國人似乎已經發現了一個很好的辦法通過東京開闢一條交通線；而且我們很奇怪，在香港，對於他們的探險並沒有加以更多的注意。正如我們在前面所提到的，香港商會應該在他們最後的報告中提到這個問題，並且在這條鐵路的遙遠的可能性實現以前，引起國內商會對於這條路線的注意。

[北華捷報，1873 年 9 月 20 日，頁 230—231。]

……沙士勃雷勳爵 (Lord Salisbury) 曾給印度政府指示，讓它由 1867 年突然停止的地方起繼續勘查斯普萊路，這個指示沒有被重視。……在 1877 年 2 月商會聯合會舉行的年會上，哈利法克斯和哈得茲斐德的斯普萊路擁護者，又力勸聯合會呈請政府完成到江洪的勘查工作。“當過度的競爭，敵對的稅率，和普遍的貿易蕭條的時際”，開闢一條直通中國西南市場的通路再沒有比現在更爲重要的了。<sup>②</sup>哈利法克斯的代表提醒說，擁護斯普萊路的各商會已經向白廳送致了一百多份建議書，……威克非爾的代表除了熱烈支持之外，並強調

① 原註：利物浦市商會半年度年報，1869 年 8 月。

② 原註：英國商會聯合會第 17 年度年報，1877 年，第 122—124 頁。

要走在法國的前面。他們通過了一項向首相、外交部及印度部送致建議書的決議。但擔任起草文件的代表們在訪問印度部要求支持他們的議論的函件時碰了壁，於是這件事就顯然被打消了。<sup>①</sup>

〔伯爾考維茨著，江獻華、陳衍碑，中國通與英國外交部，頁185—186。〕

#### (四) 英人私勘北京大沽間鐵路線路

世界上沒有比大沽到北京過去三十哩的佛頭嶺 (Foo-Tow-Ling) 這一地區更宜於建築鐵路的了。只在天津需要架設橋樑，那兒需要兩座小橋：一座架在運河上，另一座架在渾河上。這一片地很平坦，一直到北京西北七十里的羊坊 (Yang-Fung)，都未見有石山。從羊坊起有了山脈——一條向北稍稍偏西至南口，另一條向西經過外國人夏天寄居的禮拜堂〔原文如此——編者〕。兩山之間，有一條坡度不大的路通到佛頭嶺。……從佛頭嶺過去一直到喜馬嶺 (Hsia-Ma-Ling)，除了有兩座岩石攔在路上外，便沒有障礙了。渾河又經過這裏，繞着喜馬嶺的腳下奔流過去。這座山可以開隧道，可以翻越過去，也可以從山腳繞過去。假令採取繞過去的辦法，那就需在村落前面建起拱道，因為村落靠近山邊，而山的南面是很陡峭的。沿着山邊去山北面的小徑約有三哩路程，路的下面就是河流，通過山盡頭的幾座拱道和橫在渾河上的橋，便到達鎮北口 (Ching-Pai-Kow)，過此就到了齋堂，我都沒有看見什麼困難之處。這條路穿過一狹谷，谷內有豐富的築路材料，垂手即得。

喜馬嶺與佛頭嶺之間的山谷，和從佛頭嶺到羊坊的路上，都有豐富的材料，而且，近在手邊，可以用來建築無數的路。

如果齋堂及其附近各礦能向外國貿易開放——這正是礦主們所亟切盼望的，則從大沽築一條鐵路到齋堂，無疑地將是一項有利的投資。首先，火車可以承運所有從大沽到通州的漕米，並可以運載輪往南口的俄商茶磚到羊坊，以及現在用車、用船都要化上四天工夫的

① 原註，英國商會聯合會第18年度年報，1878年。

普通貨物。目前，在天津、北京之間的八十哩路程上，大批旅客要付六元至九元雇一輛車子，走上兩天，那時他們可以得到這條鐵路的方便了。從齋堂及其鄰近礦區，至少還有十萬噸煤可以承運。此外，再藉助一條通過門頭溝平原和房山之間而在盧溝橋會合並穿過盧溝橋的短程鐵路，運輸量就會差不多增加一倍。因為這條鐵路線可以帶來家家要用的軟質無煙煤、青白石灰(white and blue lime)、建築用石頭、上等版石，也許還有目前很少想到的別的許多東西。

我不知道中國有哪一個港口能像天津，一旦興建鐵路和開採礦藏，即能獲得那樣大的利益。天津乃是富庶的山西、整個蒙古、滿洲的一部份、河南的一部份和山東的一部份的這個廣大地區的一個最大的出入口。倘有一條鐵路通到齋堂礦區，其利益便會如我所描述的那樣大。如果進一步使鐵路遠伸到山西省會，通過蘊藏有最上等煤、鐵資源的富庶的煤鐵區的中心，那麼……還有什麼不能辦到的呢？有什麼東西能夠阻攔它兼為格拉斯哥和曼徹斯特，既製造鐵艦，又織造現在必須由曼徹斯特進口的棉織品？我們已經應允疏濬一下大沽口的沙洲，並在沙壘田島上建造一座燈塔。如果有一條防波堤築在大沽口沙洲外面，那我們就可以不怕寒冬和大海，一年四季都可以載運我們的煤炭以外的貨物。如果能有一條鐵路線通到大同，那麼，就可以無阻礙地把蒙古西部產品用船載到黃河的一個靠近京城的口岸，從而運往天津。因此，我們便可以輸出羊毛、獸皮、獸脂等等，這些東西，現在因為運輸不便，對於當地人幾乎是很稀罕的。

【威廉姆遜，華北記行，頁450-452，附錄乙，1868年10月14

日米特(T. G. Mead)致威廉姆遜(A. Williamson)兩附件。】

### (五)侵略者勸說清政府建築鐵路

工總稅務司赫德(R. Hart)的所謂《局外旁觀論》<sup>①</sup>、同治四年九

<sup>①</sup> 總理衙門收到此件後，未即奏報，第二年(同治五年)正月十九日又收到英使阿禮國照會，並附五篇論議的書，或論說等件後，於二月十六日始奏報經過。其奏中說，關於鐵路等事，“屢經辯駁”，責他們“未將如何有益中國之處，切實指出，似仍未便遽為置議”云云。

月十八日收〕凡有外國可教之善法，應學應辦。即如鑄銀錢以便民用，做輪車以利人行，造船以便涉險，電機以速通信。外國之好法，不止四條。然旁觀勸行之意不在此，係在外國日後必請之事。

〔辦辦夷務始末，同治朝，卷 40，葉 20。〕

〔英使館參贊威妥瑪 (T. F. Wade)《新議略論》<sup>①</sup>，同治五年正月十九日收〕各省開設鐵道飛線，以及五金煤炭各廠開採，水陸各軍安設操練，……各等新法，中國如欲定意試行，各國聞之，無不欣悅。其故多焉。一則中國一欲試辦，其初先須暫約外國人相幫，迨其習熟，方能辭去。即如海關稅務司，自設以來，內外既免生事，稅餉亦見其增。……而設稅務司一舉，原係外國代議，中華成例，向無此條。此則外國代謀變通之法，未必於中國有損，反可見為有益。至各國又有欣悅之故，一則中華有取前項新法，商局未免大受其益。二則內地從此容易治平，外國人來往通商，常行居住，易得保全，各國亦可無慮，其最為欣悅者此也。

〔同上，卷 40，葉 31〕。

#### 附：清政府的反應

〔上諭，同治五年二月十六日〕論軍機大臣等，總理各國事務衙門奏，據總稅務司呈遞《局外旁觀論》，英國使臣呈遞《新議論略》，於中外情形，深有關繫。……所陳輪車、電機等事，雖多窒礙難行，然有為各國處心積慮所必欲力爭之事，尤恐將來以保護洋商為詞，即由通商口岸而起。江蘇、江西、浙江、湖廣、閩、粵各省，及三口通商地方，均係沿江沿海，與該洋人口相交涉，該督撫等俱應熟悉中外情形，應如何設法自強，使中國日後有備無患，並如何設法預防，俾各國目前不致生疑之處，著官文、曾國藩、左宗棠、瑞麟、李鴻章、劉坤一、馬新貽、鄭敦謹、郭嵩焘、崇厚，各就該處情形，亟早籌維。仍令通盤大局，或目前即可設施，或陸續斟酌辦理，或各處均屬阻滯斷不可行，務條

① 此件是在英國公使阿禮國投書下寫的，並經他的手遞給總理衙門。



分續晰，悉心妥議，專摺速行密奏<sup>①</sup>。

〔同上，卷40，葉12—13。〕

〔三口通商大臣崇厚奏摺，同治五年三月十三日〕 輪車電機等事，各海口洋人，亦曾屢屢言之。中外地勢不同，斷非急切可辦之事。且興作鐵路，必致擾民，有識者皆以爲不可。然洋人執拗性成，凡事拒之甚堅者，彼必爭之愈力。悉心詳度，此等事彼族故神其說，以冀聳聽，尙非其最要之務。目下處以鎮靜，詳慎預防，以緩其議而徐圖善策。

〔同上，卷41，葉27—28。〕

〔湖廣總督官文奏摺，同治五年四月初十日〕 至輪車電機等事，論者不一。其顯而易見者，則壟斷牟利也，其隱而難窺者，則包藏禍心也。奴才私心竊揣，以爲此種舉動，無論未必能行，即使能行，其弊亦與輪船等。輪船通行之處，不過江海，其意僉將以輪車輔輪船之不及，而以電機貫徹乎其間，以爲天下之利權，盡在乎是。是則洋人之本意，而初非真有他也。

〔同上，卷41，葉41—42。〕

〔江西巡撫劉坤一奏摺，同治五年四月十六日〕 輪車電機，益令彼之聲息易通，我之險阻盡失。以中國之賢選驛傳，固無須此，而地勢物力，均所不能，斷不可從其所請。

〔同上，卷41，葉44。〕

〔德國公使巴蘭德 (M. Brandt) 致總理衙門函，光緒元年四月三十日收〕 日前本大臣在貴署談及泰西各國均用電線輪車各情形，曾面許數日後當將一切大概情形詳譯一紙奉閱。茲已譯出，相應鈔錄一分，送達台覽。……

清摺

……鐵道輪車一事，始議立時，朝野上下，強半有異議。其中有畏事者，有爲身家計者，有謂雖造亦屬無用者，有謂危險堪虞者，有謂無利可圖者，……至今儼如秋葉之被風掃蕩也。法國與德國失和之

<sup>①</sup> 訂又等議覆的奏摺，除後面節錄的三篇外，我們僅見到瑞璣(兩廣總督)和左宗棠(閩浙總督)的，前者未談及鐵路，後者則牽強附會地認爲鐵路“從輪船機器生出，如能造船，則由此推廣製作，無所不可。”參看《實辦夷務始末》，同治朝，卷42，葉47；卷42，葉58—55。

初，德國鐵道輪車十四日內，將人三十八萬口、馬十一萬四千匹、陸路小獸八百五十五位，以及客貨各車九千五百輛，自德國遠近各處，送抵法國東界；又於是年八月初五日至初十日，將人八萬口、馬二萬四千匹、獸一百八十位、客貨各車二千輛，仍自德國遠近各處，送抵法國東界。此外人馬糧料，同時絡繹運送者，亦復不少。而且各路尋常往來客貨，仍復照常運送，兩不相妨。此舉實為亙古未有之奇。不但創見，實亦創聞矣。……

總而言之：自能創用蒸氣電氣各法，泰西各國風土情形，大覺故〔改〕觀。至若工商之流，雖係近水樓臺先於得月，而利益究屬一體均沾。民既富，君孰與不足。然此皆為太平無事時言之耳。至用以備敵，則當取以上所言德法交仗時觀之，便知一切。當今之世，如尚有一二不以電氣蒸氣為救時急務，以為別有道以制勝於他國也，吾誠不知其將果操何道也已。

〔清總理衙門檔案。〕

### （六）其他侵奪中國鐵路權益的活動

〔英人杜蘭德在北京敷設小鐵路〕 前此鐵道一里，闕動都人，惜軌短人推，未能曲盡其妙。

〔綜論餉源並山東熱河各礦，光緒十三年六月二十六日，李文忠公全書，海軍函稿，卷 3，葉 6。〕

同治四年七月，英人杜蘭德，以小鐵路一條，長可里許，敷於京師永寧門外平地，以小汽車駛其上，迅疾如飛。京師人詫所未聞，駭為妖物，舉國若狂，幾致大變。旋經步軍統領衙門飭令拆卸，羣疑始息。此事更在淞滬行車之前，可為鐵路輸入吾國之權輿。

〔李岳瑞。春冰室野乘，頁 204。〕

〔天津英商試行火車〕 天津新置上路火車，已試演數次，甚為合用。先是，於八月初七日試演，觀者甚多，天津道憲亦在焉。演時將火車一輛於租界往來數次，乃以載〔客〕火車一輛接連其後，又令華

人 50 人坐於火車內，後行數次，觀者皆稱美。繼又加載火車二輛，又繞行租界一轉，遂將貨車解去，而令人滿坐火車內。車分上、下二等，天津道憲與英領事坐其上等坐位，其一切從人皆坐下等客位，車外四面則滿載中西雜客。又周徧租界，毫無阻滯。天津道憲與衆人及觀者皆欣喜而散。次日，天津道憲致書英領事，其大意云：此火車之來中國，可謂創觀，其製作亦可謂精美之至。至於行動一切均甚便捷，甚爲適用之物，但尙未稱名，鄙人擬贈以佳號曰“利用”，未知有當尊意否云云。逾數日，火車又去遊都市，則上面已標明“利用”二字焉。

〔申報，同治十一年八月二十八日。〕

〔所謂“婚禮鐵路”的籌辦〕 一種富有野心的計劃，打算送給中國皇帝一條短短的鐵路作爲結婚禮品，藉此使鐵路在中國流行，這件事也沒有得到結果。這是由蘭遜—瑞碧公司 (Ransonmess & Rapier) 的工程部想出的計劃，得到沙色蘭公爵 (Duke of Sutherland) 的支持，並有許多名人捐款達 5 萬鎊<sup>①</sup>。這條“婚禮鐵路”所得的擁護比它的成就爲大。最初預料這個計劃能得到巨大的成就。被邀請參加這個計劃的曼徹斯特市商會作出了這一決議，“成功地實行這個計劃，會對於全世界商業非常有利。”<sup>②</sup> 威妥瑪接到派他去探聽皇室意見的微妙任務，覺得“很爲難，因爲肯定的是不會有結果的”<sup>③</sup>。經過非正式的探詢後，威妥瑪明白告訴沙色蘭公爵說，中國政府“極度不願顯得很無禮貌地拒絕這樣美好的禮物，但它寧願等待時機，而對於任何這類計劃中的事業，要運用它自己的方法。”<sup>④</sup>

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍合譯，中國通與英國外交部，頁 134—135。〕

前月本館所述英人欲獻火輪車與鐵路於中國大皇帝之議，其訊僅由電報傳〔聞〕，當〔時〕尙未得詳細。昨接英國郵寄來函，而事之原委始詳。據傳，此議係先出於製造機器之大商名蘭濟者。該商創議

① 原註：倫敦《中國電訊報》，1873年7月14日。

② 原註：曼徹斯特市商會議事錄，1872—1879年，1873年7月9日。

③ 原註：英國外交部檔案原稿，第 17 組，第 655 卷，威妥瑪致哈蒙德私函，1873年8月22日。

④ 原註：同上，第 17 組，第 655 卷，威妥瑪致沙色蘭函，1873年9月3日。

一章，內列其大意，送呈於公所。其章內之大義略曰：英國邇年興旺富盛，多由火輪車所致，天下遠近諸國通悉此事，是以逐一而效法也。惜乎中國爲世間一大國，人民戶口與歐洲合國同多，而於火車之利，尙未能知與行也。今聞華民多有願設火車者，惟朝廷尙未准行。若以火車鐵路全具進獻，請小試之，試之之後，顯見其有益人處，中國因此遂大用之，亦未可知也。倘後竟能大用，因此致富，吾等諸國與之交接通商，亦必更有利矣。所議需銀六萬鎊，每鎊華秤三兩也。計火車二輛，客車貨車二三輛，鐵路二三十里，合銀二萬鎊，建造鐵路之工費一萬五千鎊，零碎用費一萬五千鎊，另加別項奇巧器具一萬鎊，共計銀六萬鎊云。此銀擬先在銀行、鐵、布各商並船戶等捐湊，須六百人，每人出銀一百鎊，該數可齊。俟捐銀名數既齊，先令人會同駐節北京之英欽差，請大皇帝旨意受否，如果肯受，隨即造成裝運來京進呈。

〔申報，1873年8月30日。〕

## 二、中英、中美修約交涉中的路權問題

(1865—1869年)

### (一)修約交涉前清政府阻止外人敷設鐵路

〔總署函<sup>①</sup>，同治四年正月十七日〕 海外各國，設立銅線法以通信息，開鐵路以利往來二事，皆各國爭欲舉辦之件。……其開設鐵路一事，屢經各國公使晤時提及，均經本衙門理阻各在案。原因中國地勢與外洋不同，倘任其安設飛線，是地隔數千百里之遙，一切事件，中國公文尙未遞到，彼已先得消息，辦事倍形掣肘。……如開設鐵路，洋人可任便往來，較之盡棄其敵，於大局更有關係。是以叠經本處力爲拒絕。第各口領事官難免不尙存覬覦之心，仍向地方官唆演，

<sup>①</sup> 此函分致盛京將軍、吉林將軍、福建巡撫、福州將軍、兩廣總督、黑龍江將軍、安徽巡撫、江西巡撫、浙江巡撫、湖廣總督、庫倫大臣、江蘇巡撫和三口大臣。

兼恐各國洋人不向地方官稟明，私行設立銅線等事。除通行函致外，所有本處先後阻止各國情形，專肅布聞，即希密爲轉飭所屬，嗣後各國領事如有向地方官請立銅線暨開鐵路等事，須查照本處辦法，力爲設法阻止，以弭弊端而杜後患。

〔清總理衙門檔案。〕

〔江蘇巡撫李鴻章致總署函，同治四年二月十七日〕 設銅線法開鐵路二事，各國爭欲舉辦，而英國覬覦尤甚；蓋其商船入中國者最多，此二事於商人最有利益。蘇城初復時，該領事等請由滬開鐵路至蘇，當經剴切禁阻。……茲承函示，遵即轉飭所屬。……查鐵路費煩事鉅，變易山川，彼族亦知斷不能允，中國亦易正言拒絕。

〔同上。〕

〔江西巡撫沈葆楨致總署函，同治四年三月初三日〕 至鐵路一節，窒礙尤多；平天險之山川，固爲將來巨患；而傷民間之廬墓，即啓目下爭端。所幸外人覬覦之心，百端嘗試，而執事定議定力，確乎不搖，似此已足懾其講張，不敢私行設立矣。

〔同上。〕

〔兩廣總督毛鴻賓致總署函，同治四年三月十九日〕 開鐵路則必用火輪車，方可馳騁如飛。無論鑿山塞水，佔人田業，毀人廬墓，沿途騷擾，苦累無窮。而此路一開，遂專爲外國火車獨行之路，中國車馬既難與之並駕齊驅，更不堪其橫衝直撞，勢將斷絕往來，商民交困。誠如指示，於中國地方大局種種關礙，實屬斷難准行。且內地股匪未靖，伏莽滋多，遇此等驚世駭俗之舉，乘機煽動，作梗生端，即外國人之在中國者，亦斷不能平安無事。而設此銅線、鐵路，需用數百萬巨項，豈不徒事虛糜，是於外國人亦有損無益。去年接晤英法各國駐廣領事，曾經閒談及之，當即將中國地勢民情與外國大不相同之處，並中外均有不便各緣由，詳細開導，切實指陳；該領事等似頗領會，俱各俯首無詞。本年疊次會晤，無復以前事爲言。……但不可不預爲之防。現已遵照鈞示，密飭所屬，隨時體察，實力阻止。

〔同上。〕

〔福建巡撫徐宗幹致總署函<sup>①</sup>，同治四年四月初二日收〕 查上年四月間，海關稅司美理登 (Baron de Méritens)，曾請自福州口南台河邊至羅星塔一帶，設立通信鐵線法，當飭通商委員轉爲諭阻。……至羅星塔開路一事，上年咨催示覆，無庸置議，亦即轉行該稅司知照在案。茲該稅司將前二事仍伸請試辦，皆已婉詞力阻。惟此後各國領事，誠如來論，難免不向地方官曉諭，兼恐有洋人私設銅線等事。謹遵照條約所屬隨時查阻，以弭弊端而杜後患。

〔同上。〕

編者按：總署於安徽巡撫、庫倫大臣和三口通商大臣外，其餘都收有覆函，各函內容與上面摘錄的大致相同。資料據清總理衙門檔案。

## (二) 修約交涉時各省將軍督撫的態度

〔總署奏摺，同治六年五月十八日〕 臣等查洋人與各國連和，所以必重條約者，蓋以條約爲挾持之具。故一事也，但使於彼有益，則必出全力以相爭，不載入條約之內不止。迨至入約之後，字字皆成鐵案，稍有出入，即挾持條約，糾纏不已。溯查咸豐八年立約之初，原屬事起倉卒，無從細商。自十年換約以後，臣等與各國辦事，彼族深險狡黠，遇事矯執，或係約中本係明晰，而彼必曲申其說，或條約中未臻妥善，而彼必據以爲詞，極其堅韌性成，得步進步，不獨於約內所已載者，難稍更動，且思於約外未載者，更爲增添。目前如開鐵路，發銅線，洋人贖販鹽斤，輪船駛入內河等數事，皆約內所無，時時前來饒舌。雖經臣等疊次駁回，而其心仍覬覦不已。轉瞬屆限更議，各國互相要約，羣起交爭，乃勢所必至之事。……上月初旬，英國使臣阿禮國出京，聲稱前赴南北各口查看一切。該使臣此舉，自亦爲來歲換約而設。……

〔籌辦夷務始末，同治朝，卷49，葉6—7。〕

〔總署奏摺，同治六年九月十五日〕 比來各國駁駁乎於條約外

<sup>①</sup> 同日，福州將軍致總署函一件，內容基本與本件同。

多方要素，臣衙門但可據理辯駁，無論如何曉諭，總不輕易允行。即如請覲遣使，銅線鐵路，以及內地設行棧，內河駛輪船，並販鹽空煤，各省傳教，而橫生枝節等事，皆其處心積慮，志在必遂者；平日屢次說舌，均經堅持定議，再四折辯，未肯稍涉依違。惟轉瞬修約屆期，臣等私衷揣度，彼必互相要約，羣起交爭，甚至各帶兵船，希冀脅制，務滿所欲；若不允准，無難立起釁端。然而臣等仍有所恃而不恐，則以辦理洋務，其綱領雖在內，其實事仍在外，彼此同肩斯任，尚可預爲之計，互相詢謀也。濱海沿江將軍督撫，及南北洋通商大臣，懋膺朝廷股肱心膂重寄，經理有年，一切情形，無不閱歷，當此重修條約，凡彼所覬覦要挾，爲我所必爭者，諒亦思之至熟。……臣等逆料各國來歲種種不情之請，必將紛至沓來。但使無甚關礙，仍當酌度權宜；儻或萬不可行，斷無遷就之理，縱至決裂，亦非臣等所敢遊移。然決裂而不預爲之備，不可也；決裂而不共爲之備，尤不可也。……所有預料各國必來爭執之請覲遣使，銅線鐵路，以及內地設行棧，內河駛輪船，並運鹽空煤，開拓傳教等節，臣等擬先備具條說，密切函寄各該將軍督撫大臣，屬令妥爲悉心籌畫。……專摺密陳<sup>①</sup>。

〔同上，卷 50，葉 25—27。〕

〔總署條說，同治六年九月十五日〕 銅線鐵路，此二事俄使創論於前，英、法、美接踵於後，嘵嘵再四，不辦不休。彼但知往來迅疾，於貿易大有裨益，是以同心一意，求之甚切，持之甚堅。本衙門先以失我險阻，害我田廬，妨礙我風水爲詞辯駁。彼悍然不顧。本衙門又以佔我民間生計，勢必羣起攘臂相抗，衆憤難當；設或勉強造成，被民間拆毀，官不能治其罪，亦不能責令賠償。彼則以自能派人看守防禦爲詞抵制。現因條約未載此事，如羅星塔、吳淞口等處，英人私設電綫，民因不便而毀之。洋商欲於上海租地界內修造鐵路，蘇松太道應寶時舉七不可以折之。尙未激成釁端。若明歲更議條約，彼必互相要結，強欲增入約內，斷非空言所能禁阻。應若何先事規畫，臨事折衝，俾其

<sup>①</sup> 同日（同治六年九月十五日）上諭，著濱海、沿江通商口岸地方將軍督撫會同藩等十六人通盤籌畫，並命左宗棠、沈葆楨悉心酌覈，妥籌速奏。

不便請行，以杜後患之處，有地方之責者，請共商之。

〔同上，卷 50，葉 32—33。〕

〔陝甘總督左宗棠覆總督說帖，同治六年十月二十五日〕 鐵路原因火輪車而設，外國造鐵路，抽火車之稅，利歸國家。我無火車，顧安用此。……大抵西洋各國爭新闢奇，因以爲利，我如立意不行，或以民情不便，或以事多窒礙爲詞，彼亦不能強也。

〔同上，卷 51，葉 21—22。〕

〔盛京將軍都興阿奏摺，同治六年十一月十七日〕 至欲安設銅線、鐵路，勢必各處挑挖濠塹，安設機器，彼則專爲裨於貿易，往來迅疾，不顧民間生計田廬，妨礙風水重地；我則險阻有失，元氣愈弱。當此賊氛未靖，民心未安之時，關係甚重，似難允行。

〔同上，卷 52，葉 22。〕

〔山東巡撫丁寶楨奏摺，同治六年十一月十九日〕 至若銅線、鐵路……等事，臣將條說所開，悉心詳審。總理衙門於受害處，洞悉靡遺。其所以拒彼之言，詞正理長，無可再易。此事爲害過大，使我之國計民生日耗日削於冥冥之中，不堪設想。臣百計思維，其爲我國家所必不能許者，理勢灼然，無稍遷就；卽或稍爲遷就，而各處民人亦必負忿啓爭，於和局終屬無裨。至於無裨和局之時，該夷仍欲我箝制民人，而民人愈不服，甚且相與輕而玩之，且生他變者，尤害之最大者也。

〔同上，卷 52，葉 27。〕

〔總理船政沈葆楨條說，同治六年十一月二十一日〕 一、議銅線、鐵路。秦築長城，當時以爲殃，後世賴之。銅線、鐵路，如其有成，亦中國將來之利也。且爲工甚鉅，目前亦頗便於窮民。然欲朝廷明定條約，許其開工，則大不可。何者？商賈之生計，有力者尙可改圖，民間之田廬，貪利者猶可易地，至壞其祖父之墳墓，雖至愚極不肖者，亦必痛心疾首，聚族而爭。衆憤所加，何所不至。彼雖曰自能派人看守防禦，設其人爲百姓所戕，彼能晏然不問乎？設我百姓爲其所戕，我能晏然不問乎？萬事皆可從權，民心必不可失。應諭以中外一體，彼此宜各



順民情。且秦西智巧絕倫，果能別創一法，於民間田廬墳墓毫無侵損，繪圖貼說，咸使聞知，百姓退無後言，朝廷便當曲許，否則斷難准行。

〔同上，卷 53，葉 5。〕

〔兩江總督曾國藩奏摺，同治六年十一月二十三日〕 大抵洋人……其來中國也，廣設埔頭，販運百貨，亦欲逞彼腹削之詭謀，隘我商民之生計。軍興以來，中國之民久已痛深水火，加以三五口通商，長江通商，生計日蹙。小民困苦無告，迫於倒懸。今若……聽其創辦電線、鐵路，則車驢任輦旅店脚夫之生路窮矣。就彼所要求各事言之，惟挖煤一事，借外國開挖之器，興中國永遠之利，似尚可以試辦。……其餘如輪船、鐵路等事，自洋人行之，則以外國而占內地之利；自華人之附和洋人者行之，亦以豪強而占奪貧民之利，皆不可行。……

就小民生計與之理論，自有顛撲不破之道。如果洋人爭辯不休，儘可告以即使京師勉強應允，臣等在外亦必以全力爭回。即使臣工勉強應允，而中國億萬小民窮極思變，與彼為仇，亦斷非中國官員所能禁止。中國之王大臣為中國百姓請命，不患無辭置辯。甚至因此而致決裂，而我以救民生而動兵，並非爭虛議而開釁，上可以對天地列聖，下可以對薄海蒼生，中無所懼，後無可悔也。

至請觀、遣使、開拓傳教三事，……此數端者，其害稍輕，不特不與立爭，並可有求立應。獨至鐵路、輪船、行鹽、開棧等事，害我百姓生計，則當竭力相爭。不設抵制之詞，不用嚴峻之語，但以婉言求之，誠意動之。……或者至誠所感，易就範圍。

〔同上，卷 54，葉 1-4。〕

〔江西巡撫劉坤一奏摺，同治六年十一月二十五日〕 若如銅線、鐵路……等事，是專吾利以毒吾民，而慮民之羣起為難，即現有之利亦不可保，故欲增入條約，以脅地方。其議若行，中國由是坐困。譬人一身，虧血既盡，則軀命隨之，尚可待異日補救乎？如理喻勢禁之兩窮，惟批卻導竅之一法。蓋泰西各國，惟英、法馬首是瞻，其圖利以英國為甚，其畏民亦英國為甚。現在通商口岸，類皆英商不惜糜費，極力經營，置頓費財，帑蓄億萬，是皆百姓所耽耽者；一旦衆怨並興，獨英

人深受其害。屆時先遣智辯之士，密以禍福諭之，可息其貪志。又密諭法人以上各事，有益通商，無裨傳教，何必同聲附和，以失中國之歡；各省教民甚多，事敗豈有瓦全之理，是亦勢所必然。天誘其衷，庶幾見聽。則英國與各國，必不敢於紛紜，而俄國亦勢孤無與矣。

〔同上，卷 54，葉 13。〕

〔三口通商大臣崇厚奏摺，同治六年十一月二十六日〕 一、議銅線、鐵路二事。……於中國毫無所益，而徒貽害於無窮。似宜始終堅持而拒之，開誠佈公而告之者。惟既經總理衙門王大臣以失我險阻，害我田廬，及占民間生計，衆憤難當等詞折之，上海亦有七不可之說以駁之。是駁之既以盡詞，而彼悍然不顧，事在必行；換約之時，更難置喙。但中國此時寇氛未盡肅清，軍務省分，險隘未盡解嚴。昔年英、法等國，欲於蘇、松、漢口、九江等處通商，已載和約，亦尙有待肅清收復之說，今此例似尙可援。且事關各省要隘，官民是否願行，應由各省地方官紳上庶公議，詢謀僉同，方能定議。是行止之權仍在我，以此爲緩圖，彼雖不能卽此卽作罷論，亦斷不至因此遂至決裂。

〔同上，卷 54，葉 18—19。〕

〔湖廣總督李鴻章奏摺，同治六年十二月初六日〕 議銅線、鐵路一條。此兩事有大利於彼，有大害於我，而鐵路比銅線尤甚。臣與總理衙門籌論及之。各省官民皆以爲不便，洋人貪利無厭，志在必行。數年以來，總未得逞，固由內外通商衙門合力堅拒，彼亦明知民情不願，勢難強偏也。換約時若再議及，只有仍執前說。鑿我山川，害我田廬，礙我風水，占我商民生計，百姓必羣起抗爭拆毀，官不能治其罪，亦不能責令賠償，致激民變。彼若以自能勸導防守爲詞，欲增約內，我則必以百姓抗爭拆毀，官不能治罪賠償等語，載入約內。彼族最多疑慮，當必廢然思返。民實不願，彼實欲藉官以制民，彼之權力，何能勸導許多，防守許多。此固不禁阻之禁阻矣。凡事窮則變，變則通。將來通商各口，洋商私設電線，在所不免。但由此口至彼口，官不允行，總做不到。鐵路工本，動費千數百萬，卽各國商衆集資，亦非咄嗟能辦。或謂用洋法雇洋人，自我興辦，彼所得之利，我先得之。但公

家無此財力，華商無此鉅貲。官與商情易隔閡，勢尤渙散，一時斷難成議，或待承平數十年以後。然與其任洋人在內地開設鐵路電線，又不若中國自行仿辦，權自我操，彼亦無可置喙耳。

[同上，卷55，葉13—14。]

沿海沿江各省將軍督撫對內地敷設鐵路意見表  
(同治六年)

覆奏者	覆奏月日	覆奏要旨	資料來源
瑞麟(兩廣總督)	十一月十五日	鐵路……礙難照辦。……據洋人堅執，執拗相持，……沿海口岸地方，或應築復砲台，或應添修戰艦，……切實講求，……自固疆圉。	《籌辦夷務始末》，同治朝，卷52，葉16—18。
李瀚章(署湖廣總督、江蘇巡撫)	十一月二十一日	鐵路……壞我地方田廬，蹙我民間之生計，衆怒難犯。	同上，卷52，葉30—36。
蔣益澧(廣東巡撫)	十一月二十二日	鐵路，……各省……宜各自籌備，竭力與爭，……海疆口岸，各固藩籬，……庶不致一言決裂，立潰防閑。	同上，卷53，葉30—39。
英桂(福州將軍)	十一月二十五日	彼蓄意已久，……惟有約以限制。如畿輔重地，以及通都大邑，……萬難准行。……其在通商海口百里以內，或准行用銅線、鐵路等事。然仍須民間願賣地基，會同地方官審度辦理，不得有所強占。	同上，卷54，葉6—12。
吳棠(閩浙總督)	十二月初三日	此二事〔銅線、鐵路〕於中國民生計，大有窒礙，……惟有以百姓不願為詞，婉切開導，在洋人知百姓不能相安，或可從緩再議也。	同上，卷55，葉1—5。
馬新貽(浙江巡撫)	十二月初六日	銅線、鐵路……各事，其盡害我億萬人民之生計猶顯，其必得我朝命揀之以毒捕天下，使我自失其人心者至深。……是在內外臣工，協力同心，持萬不可行之定議，據理直爭，斷難稍或遷就。	同上，卷55，葉26—29。

覆奏名	覆奏月日	覆奏要旨	資料來源
李福泰(福建巡撫)	十二月初六日	銅線、鐵路，洋人決計行之，已非一日。羅伯遜請辦於粵，美里登擬辦於閩，以民心不順，均未果行。夫線路……驚民擾衆，變亂風俗。體察各省民情，實屬窒礙難行。	《籌辦夷務始末》，卷55，葉32—37。
郭柏蔭(署江蘇巡撫，湖北巡撫)	十二月初六日	銅線、鐵路，……不可行也。……外洋來至中華，自以顧全聲名爲第一義。如其聲名不美，爲華民所怨憤，不但與通商有礙，即傳教亦無人信從，不可不爲久遠之圖。……以此立說，彼縱未能革面，亦將動心，或可婉諷熟商，以期終止。	同上，卷55，葉37—41。
官文(署直隸總督)	十二月二十二日	驟爲此不經之舉，人必因疑生長生怨。……縱我朝懷柔爲念，……而衆怒難犯，民弗能堪，卽不能相安於無事。	同上，卷56，葉10—16。

編者說明：沿海沿江地方將軍督撫對內地敷設鐵路事宜的覆奏，除了在上面編列的曾國藩、左宗棠等八篇外，今將所餘的列成本表。表中文字悉採原摺語句。《籌辦夷務始末》未曾收錄湖北巡撫曾國藩的奏摺，很可能他當時並無覆奏，因爲他於該年十一月病免。原直隸總督劉長佑未及議奏卽卸任，繼之者是官文，因此只有官文的奏摺。

### (三)外國侵略者對我國人民的畏懼和詭計

[美國駐華代辦衛三畏(S. W. Williams)致徐爾德(W. H. Seward)函<sup>①</sup>，1868年7月] 他[曾國藩]從建築鐵路、內河通行汽船將使本國人民生計窮蹙的立場而反對這些事業，……是值得我們鄭重考慮的。

……一當粗野的、緊握拳頭的、一向恃勞動爲生的、像船夫、車夫等億兆中國人民的生計，忽被汽船或鐵路所剝奪，以至窮蹙無歸時，是可能成爲他們的統治者的嚴重災害和真正的危險。……

如果汽船的行駛惡化了本地船民的境況，……則鐵路之代替那

① 同治六年十一月二十三日曾國藩的奏摺，當時失密被登載在上海的一家日報上。衛三畏將那個奏摺譯成英文寄給徐爾德，此函就是他附寄譯件時陳述的意見。

些推車的、趕驢、馬、駱駝的人的生活，不將使他們的處境更壞嗎？

……

除非等待到這些人民的知識增加了，這個政府的力量增強了，所有各省的秩序更穩定了，而企圖在目前即從事鐵路網的修建，其是否安全，確實是一個問題。

〔美國外交文件，1868年，第1卷，頁516—517。〕

從他們〔中國人民〕的獨立性及巨大的抵抗力量看來，違反他們的意願，以新奇的東西〔鐵路、電線等等〕強加給他們的國家，會引起劇烈的持久的反抗，同時，會直接地危及該國政府的存在。少數開明官吏〔一些洋務派官僚〕雖然願意介紹適合中國需要的外洋的新發明，可是他們面對着不是一個理論問題，乃是一種實際的形勢。在中國的統治者或人民有準備之前，強迫地改變中國皇帝底臣民的社會、經濟生活，只會引起革命。因此，不只是這些進步的中國官吏有不願意接受這些新的要求的理由，就是那些希望維持中國統一的外國駐華代表們，也有責任幫助他們抵抗那些玷辱這個帝國或使其歸於覆滅的要求。

〔威廉士：肅安臣和中國首次遣使記，頁76—77。〕

〔英國公使阿禮國致史丹雷勳爵函，1867年11月15日〕 外洋各國的實際政策〔指造鐵路等項〕要等待。……讓〔中國人〕自己去搞，將會進展得更快更好。……〔這種政策雖然〕不能使商人們滿意，但是，我確信，那樣的一種途徑將能最好地保證貿易上的長遠利益，並保持兩國間的友好關係。

〔馬士著，張匯文等譯：中華帝國對外關係史，第2卷，頁233。〕

〔阿禮國致史丹雷的機密報告，1868年1月1日〕 〔阿禮國〕指出修訂條約的形勢是比較有利的，但是他們所能希望的是“不要把‘讓我們等待’作為我們唯一的座右銘，現在我們可以再加上‘讓我們希望’。”可能進行的無論是甚麼樣的改革，總歸是“遠遠不及商人們所要求的。……”

阿禮國是這樣論證的，……對於英國來說，保全中華帝國使其不

致瓦解，才是最合乎自己利益的。保持中國的領土完整和政治獨立，是合乎英國長遠利益的。要想作到這一點，唯一可行的是寬容政策以及逐漸的改革。“鐵路、電報、礦山以及外國人在公用事業中服務——所有這些，都可以在一個條件下很快地被採納，即中國人對於他們代理人的選擇，對於受僱的時間和條件都能不受別人的命令和控制，並且感覺自己是自由的，不受列強和它們的外交及領事人員的令人憤慨的干與。”<sup>①</sup>

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍譯：中國通與英國外交部，頁 56—57。〕

〔阿禮國論在中國建築鐵路〕 我們從《每日新聞》(Daily Press)轉載一段英王陛下公使〔阿禮國〕對香港代表團的講話，這個代表團最近曾訪問公使，商談有關新條約的問題。

“……關於鐵路和電報，不能作為一種條約的權利來提出要求，開始應該以實驗的方式介紹進來，關於這方面的任何總的計劃都應該由中國人自己着手進行。”

〔北華捷報，1870年1月18日，頁 41。〕

〔英國〕商界的主要野心是想使中國進入鐵路時代，一半是為有投資的場所，一半是為深入內地市場。這一切的提議都沒有成功。

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍譯：中國通與英國外交部，頁 134。〕

1875年一個在煙台經商十四年的湯麥斯·福開森(H. H. Ferguson)先生，企圖在山東內地建築一條通到濟南府的鐵路<sup>②</sup>。外交部就像 1869年對於商人要求鐵路特權一樣地不給予鼓勵。果然，阿禮國第一個給福開森的計劃潑了一桶冷水，他認為“沒有絲毫得到允許的可能性”。1875年外交部又拒絕對此計劃給予官方的支持。

〔同上，頁 166。〕

#### (四) 條約交涉中的路權問題

〔總署奏摺，同治七年十二月二十一日〕 上年十二月為英約前

① 原註：外交部檔案原稿，第17組，第572卷，阿禮國致史丹雷1868年1月11日之密件。

② 原註：外交部檔案原稿，第228組，第549卷，福開森致達比勳爵，1875年2月18日。

期六個月先行酌改之期。……臣等與英使先期晤談，復提及不日修約，儘以萬不可行之事相干，及照會內仍有失禮之語，即令失和，亦不能允等語。

又銅線、鐵路兩事，另經臣等歷次舌戰，甫闢其口。是以上年十二月初八日英使阿禮國派其翻譯柏卓安 (J. M. Brown) 送到修約節略一件。……節略後開款目五條，亦並未提及銅線、鐵路之事。……

嗣令前派章京與英使所派參贊傅磊斯 (Hugn Fraser)、副使雅妥瑪 (Thomas Abkins) 等會議數次。……

八月間，該使復送節略，於停蓋、運鹽……俱寢不提，獨於內河輪船、內地棧房、開挖煤窯等事，始終堅執，志在必行。甚且節外生枝，如言內地棧房，則並牽涉銅線、鐵路而請贖些須。……一波未平，一波又起。臣等正擬駁覆，該使復邀同美國使臣布勞文 (J. R. Browne)，來臣衙門會商，以爲之助。……臣等嘗以該使所請，多係條約所無，面加駁詰，議久始散。十月，該使送來照會一件，是爲辦理修約初用印文之始。大意仍與前來節略相同，惟措言不遜。……適該副使來見，與之嚴辯，該副使遂請將照會發回更正再送。及送至，則不遜之語全刪，而所請各事仍然如故。……美使亦來照會，……[其於]鐵路先請自通州到京一路造辦，又請於西山煤窯到京之路，先造木路。……臣等除另行駁覆美使外，仍備文照覆英使。……現據英使復稱，業將以上來往議論各情，咨回本國秉政大臣轉奏，俟有回文，再行酌辦。該使又於末後照會，附粘一單，重言鐵路於運河堤上造辦，既可省費，又可固隄。足見其甘言引誘，用心甚苦。不但輪船、棧房等事固結不解，而此鐵路一節，尤與銅線、銀礦，同爲頃刻不忘。臣等復以不便於民覆之，以絕其念。

蓋此番修約，研磨一年之久，彼之初望未嘗不奢，臣等或稍與通融，或付之不管，或移情開導，或據理直爭，此既吾敵窮魚，彼亦詞窮語竭。然其願未償，其心未已，彼見臣等所議，已難再有遷就，始行咨回本國，聽候定奪。將來該國回文到時，能否引耳帖服，悉就範圍，尙難懸揣。

【籌辦夷務始末，同治朝，卷63，集1-7。】

附，英、美公使節略暨總署覆文等五件

(一)[英國公使節略，同治六年十二月初八日] 欲使中外交涉和好永敦，且使中華物產極爲興盛，並防內外之危，必須設立新法，整頓舊基。此事如何開辦？留難阻滯等節如何使其消除？當動辦之時，有危險出於難料者，如何防備？尤當細爲酌量。……類如製造鐵道、飛線，以及開礦用外國法術器具才藝，洋人共爲襄助，於國政大體、民生興盛，均有利益。比如米蕩，其種雖自外來，而本地種殖興旺。辦理此事，最要者，開創之權歸於中國，自應防備外國挾制。指定何時必須用何人之事，不致因用外國人財，致生外國爭鬪干預召釁之虞。……如中國能自主，向無論何國尋求法術器具，以及船隻火器人財等事，外國萬不攪越。數十年之間，力量之足與物產之盛，均可積長高大。若非外國幫助，卽數百餘年亦不能有此景象。

[同上，卷 63，葉 11—12。]

(二)[英國公使節略，同治七年八月] 查條約既准洋商運洋貨進內地貿易，無論如何辦法，自應使英商全得內地貿易之益，否則條約卽成廢紙。在貴衙門意見，不過准洋商在小船或客店居住，至於運貨，祇准用篷槳篙櫓等船。在洋商意見，欲買地買房，與各口相同，並欲立運貨通信妙法，如鐵路、電線、輪船入內河等事。意見迥不相同。各國欽差大臣之意，以爲洋商稟請各款，雖有不可盡信之處，而貴衙門所應准者，亦有不及之處。

……至製造鐵路、安設飛線兩事，貴衙門以爲不便出於格項辦理，亦不便令各國自出財力代辦，而各國住京大臣之意，有以爲然者，亦有不以爲然者。鄙意此事毋庸再行駁問，惟祈貴衙門嚴定章程，關於洋商些須，亦不爲礙。緣此事於華洋貿易，實有大益。

[同上，卷 63，葉 38—39。]

(三)[美國公使照會，同治七年十月] 至輪車一節，與辯論輪船無異。貴王大臣等俱知無河之區，運貨只用人夫、車輪、手車、牲口，自古各國皆然。費盡無窮人力，以致運貨費用與物價相齊，則貨物不能周徧。今藉輪車之便，一國貿易之流通，如血脈之行動在身。並非



敢望於數月中各省俱造鐵路，恐難爲華民，但可先造短路一道，在通州至京都試行，以觀後效。貴國不乏殷實之戶，可以借資成作鐵路；不必動用國帑，只須派一聰明之官，前往監工。若以鐵路難成，可於西山煤窯開一木路，直抵京都，試辦如何？京都煤價隨歲之豐歉爲貴賤，如直省通行木路之法，則煤價自然減半，百姓俱謝官之賜福。查貴國十八省土產，名色甚多，俱臻美善，民亦勤敏，亟當順適民情，乘此新巧技藝，可以約時省工，不必阻擱百姓。現有華民萬餘人在本國修造鐵路，俱能踴躍成事。現廈門、上海二港口船塢工棧一千餘工人，學作兵械、兵船、水火機，極其巧妙。中國各省如能照作新巧技藝，因其新巧，人必一定心愛，故能民富國強；若禁止百姓照作，必致衰敗<sup>①</sup>。

【同上，卷 63，葉 76—77。】

（四）〔英國公使黏單，同治七年十一月〕 從前屢次與貴衙門奉商在中國製造鐵路，均經貴衙門總以有礙風水以及民間田產、房屋、墳墓等事，不便開辦照覆在案。本大臣現擬於中國製造鐵路，不惟於風水及民間田產、房屋、墳墓毫無妨礙，且能免地方不測之禍。現據南去之領事官稟報，路過江蘇省時，親見運河迤西之高郵湖，其湖水即與運河西面之隄相連，該湖最寬處約五百餘里。運河以東之地勢甚屬低窪，乃係河身高於平地。該湖水勢，係因積年遇有西北風，波浪淘湧，以致將運河西面之隄，衝擊坍塌多處；其所以未至於氾濫者，亦僅恃有運河東面之隄。則是運河以東所有居住百姓性命不下數萬名口，產業亦不下數百萬金，其現在能保全者，惟恃一隄作爲保障等語。據此情形，人人皆知是爲極險之事，而現在並無人在彼修理，大約欲興此等人工，一時帑項恐不能接濟。若待運河西面之隄全行坍塌，則東面之隄勢亦不能獨立，以致溢出淹斃人命，其不死者，亦必至各處搶據生變。修理此隄，恐貴國力量一時難以措辦，若不用外國器具，實不

<sup>①</sup> 總署旋照據美使稱：“各國辦事，必須審度時勢”。“無論何國皆是如此”。“貴大臣所言各節有益之事，從前各國任京大臣，均於晤談之頃，先後言及。惟中國有能辦者，有不能辦者，亦有現在未能速辦者，俱係審度時勢，酌定行止緩急。”貴大臣“此次照會……代中國熟籌良策，本爵深謝美意。至本爵與河大臣現在商辦各節，諒貴大臣必有所聞，其一切詳細情形，毋庸於文內贅述”云云。〔同治朝奏摺始末，同治朝，卷 63，葉 79。〕

能另有良法修理。莫若准其於隄岸修理妥協之上，製造鐵路，則築隄所需工費，即可併入製造鐵路應用工費之內。至隄岸修妥之後，必能永遠堅固，決無坍塌之虞。緣隄岸一場，則鐵路亦即損壞，所有成造鐵路之工價，豈不罔費乎？

〔同上，卷 63，葉 85—86。〕

(五)〔總署覆英國公使黏單，同治七年十一月〕黏單所議運河隄岸修造鐵路，以鞏隄身一層，足見貴大臣關切之雅。河隄關係民間性命產業，誠屬實情。現在中國軍務漸清，軍需漸減，自可籌款修築，以資保衛。至鐵路一節，並非謂其無益，實因與中國情形不宜，前已歷次布聞。若使勉強興修，恐民間以為不便，或別生窒礙情事，轉覺有負盛情。總之，貴大臣代籌美意，本爵無不欣謝也。希貴大臣亮之。

〔同上，卷 63，葉 86—87。〕

〔阿禮國致麥華佗(W. H. Medhurst)函，1869年3月23日於北京〕從各個口岸寄來的許多建議，一致認為在內地，除輪船航運外，還有必要添設鐵路和電報。

關於這一問題，我現在所能說的，是我完全同意他們的意見，即所有這些設置對於在華自由發展外國貿易具有重大意義。但我也必須加一句，我和我在北京的同僚——他們是既熱忱而又持續不斷地——所作的努力，並沒有說服中國政府，也未能夠打消他們對這些方面任何初步措施的反對意見。

〔藍皮書，中國，第 12 號(1869 年)，頁 7。〕

〔總署奏摺，同治八年九月十九日〕竊臣衙門於同治七年十二月二十一日具奏英國修約大概情形一摺，奉旨，着派親郡王會同大學士九卿公同妥議具奏等因。欽此。旋由軍機處鈔交親王德長等覆奏，內稱：此次所議各節，如安設鐵路、銅線、挖礦、販鹽，以及內地設行棧、內河駛輪船等事，實屬大礙國計民生，業經該衙門極力拒絕，將來若再曉諭，仍以設法拒之為是。其餘各條，該衙門分別准駁，與大局無甚關礙，自不妨徇其所請，免肇弊端等因。具見王大臣於可允不可允之處，斟酌利害輕重，權衡至當，與臣等意見正相符合。惟該使臣

阿禮國，有俟本國回文再行酌辦之語，王大臣等恐其另有詭謀，臣等亦早慮及此，因即隨時察其動靜。

迨本年七月二十四日，該使臣送來節略一紙，大意謂已接到該國覆文，欲將上年所擬作為暫行章程，不算修約，俟將來法、布兩國修約時，再行一同辦理。如中國必欲作為修約，應將覲見及招工章程，並應辦各件，同時定議，方可會定等因。臣等窺其用意，蓋以前請鐵路、銅線……等事，先經臣等峻詞駁斥，該使臣不能滿欲，又恐忽而中變，無可藉口，因知中國現在必不能允其即時覲見，故首先以此為請，……以冀得步進步，為層出不窮之計。臣等……因即堅持定見，連次與該使臣極力辯論。……該使臣計無可施，始允派其副使博聶斯，……來與前派章京及南北洋委員並總稅務司等，公同會商。……擬於即日在臣衙門與英使臣公同先行畫押蓋印①。

〔籌辦夷務始末，同治朝，卷68，葉12—15。〕

〔中美《續增條約》，1868年7月28日於華盛頓〕 第八款 凡無故干預，代謀別國內治之事，美國向不以為然。至於中國之內治，美國聲明並無干預之權及催問之意，即如通線、鐵路各等機法，於何時、照何法、因何情欲行製造，總由中國皇帝自主酌度辦理。此意預已言明。將來中國自欲製造各項機法，向美國以及泰西各國借助襄理，美國自願指准精練工師前往，並願勸別國一體相助，中國自必妥為保護其身家，公平酬勞。

〔中外舊約章彙編，第1冊，頁263。〕

### 三、吳淞鐵路及其交涉(1872—1877年)

#### (一)英國擅築吳淞鐵路和當地人民的反對

##### (1)英國擅築鐵路

〔美國領事的發起〕 在大清帝國建築鐵路的再次努力，是受〔日

① 當時簽訂新條約十款，章程十款，稅則十餘條，後英國政府因在華英商的反對，未予批准。

本]橫濱——東京間建築鐵路<sup>①</sup>的刺激的。上海港口的運輸問題與東京有些相似。外國船舶認為碇泊在距離外國租界地下游十二英里的吳淞江中，比較便利。從這個碇泊處建一條鐵路，通到這個城市，將會起與橫濱——東京線的類似作用。美國駐上海副領事奧力味·布拉特福(Oliver B. Bradford) 經總領事喬治·西華(George F. Seward) 和美國駐北京公使錢斐迪(F. F. Low) 的批准，並在國務院完全知情下，發起了建築從吳淞碇泊處到上海的一條狹軌鐵路的活動<sup>②</sup>。

可是出現了三個阻難。……蒲安臣(A. Burlingame) 應中國政府的請求已從美國取得而在1868年[中美]續約(第八款)中規定，美國聲明並無干預關於建築電線、鐵路及各等機法的中國內政之意<sup>③</sup>。第二個阻難是中國方面已經聲明自己保留所有鐵路權的政策。第三，布拉特福並無適當的財政背景，他光是一個發起人。他無視第一個阻礙，用詐欺手段解決了第二個困難。對第三個困難，……在試圖引起美國資本興趣失敗後，由於允許雄厚的英國工商團體參與了這個[吳淞道路]公司而獲得了解決。

吳淞道路公司(Woosung Road Company) 是布拉特福為購買修築“馬路”之用的土地而組織的。不久之後，這個公司的權利轉讓給吳淞電車公司(Woosung Tramway Company)，表面上為車路之用的土地也買妥了。

【泰勒·丹烈特：美國人在東亞，頁595—596，參閱姚曾真譯本，頁509。】

〔清朝地方官員與外國侵略者的勾結〕 每一個人都知道，清朝官員總是反對鐵路，正像他們反對任何一件革新一樣。向他們提出建造鐵路這個課題，得到的總是乾脆的拒絕；向他們勸喻從歐洲輸入[鐵路的]好處的答覆，總是鐵路適合於歐洲各國情況，而不宜於中國。……

① 該線礦與權在1868年授與美國人，1872年通車。

② 原注：參看衆院檔案，31:45—2號，第2卷，吳淞鐵路的歷史性報告。

③ 條款原文見本書第34頁。

……想從中國政府得到正式的許可是徒勞的，因此，便有這樣一種想法，先正式買地，然後突然把鐵路建造起來，也許能受到〔中國當局的〕容忍，而且還可以把這樣一條鐵路作為一個範例去教育中國人。當時的上海道台〔沈秉成〕……私下是知道這個計劃〔指吳淞鐵路計劃〕的，並且說在他的任期內將不加阻撓。但是，當這個事業還沒有完成前，他就離任了，於是“après lui le deuce”<sup>(1)</sup>。

〔北華捷報館：中國之開闢，1873—1877年，頁65—66。〕

〔鐵路的築成和通車〕〔1872年12月〕上海僑民中有一部分志同道合的，組織了一家小公司，名為吳淞道路公司。這公司買下了上海吳淞間長9¼英里、寬約15碼的地皮。〔上海〕縣令在道台的指令下答應他們的要求，於1873年3月26日發佈告示，宣告他們已經獲得了土地所有權，並有權建築橋樑、開挖溝渠、設置柵欄和築造適合車輛奔馳的道路。

……一家以吳淞鐵路有限公司為名的公司組織起來了。根據有限責任法，在1874年7月28日登記成立公司，設總辦事處於倫敦，資本額計10萬英鎊。這一新公司接收那一老公司的土地和權益，增購了相當數量的土地，並在這段路上築了路基。……這家公司在中國的代理人是怡和洋行。倫敦的狄克松先生(Mr. J. Dixon)與怡和洋行簽訂了在上述路基上建築一條輕便鐵路的合同，工事已於1876年1月開始。隨而引起中國官廳的一些阻難，但由於公司作了讓步，把線路繞越某些地段，終於獲准廣續進行。全線的一半程，即上海——江灣段，已於1876年6月30日通車，公開營業了。

旋又決定，鐵路價銀必須在一年期內分期付款，在此期中，公司仍然保持線路的所有權並營業謀利。查帳員對帳單表示滿意，第一次價銀於12月30日付訖。

曾一度停駛的列車於1876年12月1日重又開始。在7、8兩月，旅客共達16,894人。12月裏，旅客是17,527人，其中三等車的旅客是15,873人。在三等車中有7,946人買的是單程票，因而他們可假定是為商業往來的，另外的大量旅客則是買的來回票，他們乃是真正的旅行者。公司曾估計三等客車中約近3,000位旅客的旅行僅僅在觀看這條線路，因此，毫無疑義，這一部分旅客的運輸業務是將會消失的。

這條鐵路軌距2.6英尺，軌重每碼26磅，因而祇是試探中國人對鐵路感覺的一條實驗路線。然而，它儘管是條輕便鐵路，但建築良好，路上一般設備也尚屬完備。這家公司在中國已備有二輛客車機車、一輛小機車、十輛客車和十二輛四輪貨車，車輛的進一步補充也已訂貨了。

興辦鐵路和電報，乃是拯救貧困和挽救貿易衰微的唯一辦法，乃是開發落後國家資源的一個手段，乃是使野蠻國家晉昇為文明的先導者的唯一特效方法。這是在華英僑長久以來所抱有的主導見解。而且，中國人中的所謂“進步的思想家們”，亦大有同感。雖然農業人口和知識界一般對此表示惱怒與嫌棄，而據說廣大內地絲、茶市場，例如杭州、湖州和蘇州的商賈們，却殷切期望得到這些便利。同時，本領事區〔上海區〕大部分是沖積平原，這裏除了地面上雜亂地散佈着私人墳地、墓穴等等外，不受工程上或其它阻礙的限制，而且地價低廉，因而鋪設鐵路所費可能是較低。關於高級官員對這一問題的看法，我且引一段兩江總督曾國藩的奏議為例。<sup>①</sup>……

儘管周圍地區既不產煤，也不產鐵，光是農業，不足以使鐵路生利，然而中國這一部分地區擁有比較多的人口，這將提供足夠的客運量以償付原始投資的利息……。

① 引文見本書頁24。

中國人單憑他們自己是不能創建一條新的鐵路，甚至也不能管理一條已成鐵路的。……假如要在這裏創建鐵路，必須由外國人供給資本，並附以外國的工程師、站長、警衛、司機，以及如鋼軌、機車、客車等等的外國物料。如果由現在的中國商人或其半官公司管理鐵路，則他們的浪費、不拘細節和普遍的粗心大意，將會把營業用費提高到吞沒掉全部的有效收入。並且……中國官員缺乏值得重視的經驗，絕不理解鐵路線路、車輛等等有小心保養的必要。

在目前情況下，中國當局不會允許把鐵路交給非官方的地方人士的，自然，外國人如要取得一條鐵路的管理權，只有通過一種非常機巧的交涉，才可能實現。

總之，在這個國家裏，最近幾年內，不可能建築鐵路。

〔英國領事商務報告，上海，1876年，頁20—21。〕

〔鐵路的開工〕〔吳淞鐵路公司〕舉瑪利遜 (J. Morrison) 為總工程師兼代理人。路基在 1874 年 12 月動工<sup>①</sup>。……工人有時用至 2,000 人之多<sup>②</sup>。築路工程雖遇到一些糾紛，像 12 月 18 日(十一月初十日)穿虹浜附近，鄉民陳心廣等稟稱，開築“馬路”，跨浜填平，有礙水流<sup>③</sup>；1875 年 2 月 3 日(十二月二十七日)因填平殷五圖地方水流，致激動鄉民公憤<sup>④</sup>。但工事進展，仍極迅速。到 1876 年初(光緒元年底)，《申報》頻傳鐵條鐵器等物將到上海的消息，2 月(光緒二年正月)火車路已築到離上海三四里天通庵以北，是月 14 日(正月二十日)、且有小機車一輛在上面往來運輸木石。

〔席赫盧，吳淞鐵路交涉，見上海通志館期刊，第 2 年，頁 115。〕

〔火車的試行〕上海新造鐵路火輪車可以先行抵江灣，故於今日(初九)西商公司董事發帖請本埠領事眷屬以及各巨商，前往試坐，於五點半鐘一次，次日禮拜六則請華人乘坐，可以開行數次；以西人

① 原注：《申報》，同治十三年十一月初七日。

② 原注：《申報》，同治十三年十二月十四日。

③ 原注：《申報》，同治十三年十二月二十八日。

④ 光緒元年正月初六日、初七日、初八日。

請帖僅 150 副，華人請帖有一千副也。計火車七輛，可以載人百五十光景。

【申報，光緒五年閏五月初九日。】

〔行車情況〕〔光緒三年四月〕初十日，……彥卿來，……與余五人往試火輪車。先坐東洋車至大橋北輪車房買票，約至江灣轉回，每人錢一百八十文，至吳淞者有加，去而不返者有減。車有上、中、下之別，其價有差。於時待車之客甚多，另有坐地以待。移時，望見黑煙騰起，自隱而現，自淡而濃，聲隆隆然，輪車至矣。車箱凡六，窄而長，長各三丈許，窄可對面坐，分上、中、下等各二，而舉火發機者別為一車居前。六車在後，鈎貫相連，輪軸罔不備。既停，脫居前者以聯於後，而車之後者轉出於前。兩箱之間，登降所由。箱前後各有門，出入互通；兩旁開牖，嵌以琉璃窗，可啓可掩，猶能眺望也。坐中凡二十餘人，六箱則一百四五十人矣。在其板屋靜候轉動，始徐繼捷，愈行愈速，電發颯馳，蓋其輪運於鐵路。鐵路者，如磁如矢，置鐵條兩為閑，其間尺寸不差。車為迫置直前，毫無出入。坐來頗穩。而所過邨莊雲樹，不翼而飛。桑者閒閒，其行有若狂奔者。不一刻許，已十二里抵江灣，下車，車即前去。其煙乃自濃而淡，自現而隱。余等閒步江灣鎮上，行漸深，過社廟，登廟旁高樓啜茗少時，出路口，適輪車自吳淞回。復坐之歸，更速於去時。……聞西人之始開鐵路也，必平必直，致壞田舍、夷墳墓無數，又將漸入腹地，故大吏入告而諭止之。今撤毀有日矣。

【潘鍾璣：香齋精舍集，卷 12，葉 2—3。】

## (2) 沿路人民的反對

此項工程〔吳淞鐵路〕，先於路口造橋之初，為鄉民疊次拔去木格，經領事館照會沈觀察，札委陳司馬會勘論話，竟為婦女囉唆，殊形棘手。旋經陳司馬傳集各園地保，再三指導，應用民田，議給銀價，並將工程逐段議歸該處本地鄉民，各認己田開築，仍照給工價。

【申報，同治十一年十二月二十三日。】



南段……礙及唐家宅村莊，並各戶冰廠屋宇，現在必得拆毀，當時宅主等均有不願之見。迨陳司馬會同葉邑尊屢次傳集里保宅主論導，所以議給重價，自 270 兩至 300 兩不等，再給拆費，始得允洽。

日前賣山張邑尊會辦此〔北〕段勘路，爲鄉民聲阻擊。

〔申報，同治十一年十二月二十六日。〕

江灣鎮以北係賣山縣所轄，所由路徑，早經陳司馬議定。……惟張邑尊蒞任未久，鄉民未服，諸多推諉，……致應用之地尙未能勘定列冊。

〔申報，同治十二年二月初八日。〕

前日，吳淞至江灣之火車，正駛行時，中途陡遇男婦老稚八、九百人前來攔阻。詰其故，稱因前日機車中之火星飛入該處附近之草屋上，致兆焚如也。管車洋人卽溫語慰之，並許以當令管事者前來查看。衆人方始讓路。乃開行甫數步，衆人中有謂何爲輕縱？前行者因復蜂擁而來，冀圖拉住。後覺機器力大不能敵，遂各釋手。車遂啓行。

〔申報，光緒二年九月初七日。〕

當它〔吳淞鐵路〕的建築期中和通行初期，可能是受上海士人的煽動，在附近的各個村子的人民中間，存在嚴重的反感，甚至於有準備用自殺方式來進行這種反對活動的。……種種攻擊鐵路的方式都被採用着。……

一個住在吳淞的中國人，……綽號“海盜”，他有一個侄兒在鐵路上當“監工”。也許受了官員們的收買或其他尙未查明的動機，這個人和他的侄兒煽動了吳淞和其它村子的人民幹起惡事。他們掘去軌間路基，把砂礫堆置鐵路線上，預期顛覆列車。但是，當列車到達這麼一大羣人集聚在線路週圍的地點時，司機一看壞了，停止行進。

這趟列車於是遭到襲擊，但是司機和護路者擊退了圍聚的羣衆，並逮住“海盜”的侄兒，和另一個被逮的肇事者，鎖在一節客車中解回上海。在去上海路上，聚集着更多的羣衆，有一個人曾準備投身機車前自殺，但是，這個司機又及時把車煞住，並把這個意圖自殺者作爲

犯事人，和其他二人一併解到上海。

〔吉爾，金沙江，頁49。〕

在〔火車通行後〕一月期內，一個人被火車軋死了。……人們很懷疑他是受地方官吏唆使的。不管怎樣，這個事件是被大大地利用了。這個道台〔馮燦光〕……提出了“以命償命”的要求——即以火車司機的命來抵償死者的命。這個想法當然是可笑的。……但是，英國領事想，舉行一個正式的審訊也許會使中國人滿意。在他的指示下，一個由副領事承審的誤殺案的審判舉行了。不用說，案件在初審法院，就結束了。這個司機立即無罪放免，但是〔清朝〕官吏們的敵意却沒有得到緩和。

與此同時，人們得悉〔清朝的〕官吏將訴諸他們慣用的暴動手段，即煽動農民拆毀鐵軌，來強行阻止火車的行駛。爲了避免導致更大困難的衝突的發生，威妥瑪……終於勸告火車暫時停駛。……火車在作了約六個星期的有利潤的運轉後，於8月24日停止駛行。

〔北華捷報館：中國之問題，1878—1877年，頁66—67。〕

## （二）鐵路的收購和拆除

1876年2月22日（光緒二年正月二十八日），〔馮燦光〕會見英領事，提出責問，以爲興此大工，礙難草率，詢問如何准造的緣故。

英領之意，似乎地既經西商出價承租，執有管業的契據，照約應聽憑業主作何用度，未便顧問。

彼此會商，意見相左。

23日（正月二十九日），馮道復赴英領事署，再向麥領抗議稱，誠恐就此任憑興築，有干上級長官詰問，必須暫停工作；互報長官，待會商周妥以後，再行興築。麥領僅允暫停火車行駛一月，等候京方交涉，至於一切工程，仍須照舊進行。

馮道無奈，詳報江督沈葆楨，請轉總理衙門向英使嚴重交涉。沈督得報，認此事滬道稟報遲緩，着令迅速會商英領，停止築路工程。馮

道便在3月21日(二月二十六日)復往晤麥領事商,麥領不允,且對於火車行駛暫停一月之說,也不承認,早於3月19日(二月二十四日)復准鐵路公司駛行運輸火車①。

〔席謙慶:吳淞鐵路交涉,見上海通志館期刊,第2年,頁116。〕

〔蘇松太兵備道馮燦光致英國駐上海領事麥華佗照會②,光緒二年二月二十六日〕 爲照會事:查洋商擅築吳淞鐵路一事,節經本道請貴領事諭飭停工,未荷允行。但事屬違約,合再開列各條照會。爲此照會貴領事,請煩查照,迅速轉飭停工,聽候京信,並祈見覆施行。

計開:

一、由上海開設鐵路至吳淞,及用火輪車在鐵路上行走,係違我朝廷素願,而明欺我朝廷也。

一、各國一切工務,以及築路等事,其權原歸各國朝廷掌理。遍查地球各國,從未有任別國之人開造火輪車路者,卽如日本一國,祇在他國借債,而築造火輪車路,仍由該國自主。倘我中國竟任他國之人造路,不但爲地球內各國所笑,且恐此端一開,各國不依。

一、英國或美國,凡築鐵路有礙鄰居地業,或礙公路以及水道,若未經請准立法之總部,萬不能行。

一、人民在他國購置實業,如地皮及房屋等,其人之地皮與房屋,本應遵照該國之律法,除非條約內曾經載明,方能照辦。

一、華英通商條約並未有准人購地開築鐵路,亦未有准人自上海開路至吳淞。

一、現在所築鐵路,已堵塞損壞許多公路、小路,以及水道,業有大損,又於隣近居民多有不便。

一、現已在港道上架造橋梁,往來載貨,船隻均受阻礙。

一、當初有一起洋人喇扎亞領事及白領事,於同治十一年間會銜代請前上海道台允其購地之時,彼固明知,若不得地方官允准,卽尋

① 原注:根據光緒二年二月二十七至二十八日和三月初四日《申報》寫成。

② 馮燦光以此事與美國商人也有關係,同年三月初四日又致上海美國領事同文照會一件。

常道路且不准開設，況鐵路乎？

一、當初代請前上海道台給發允購地皮照會，原不過欲設一條尋常馬路。

一、前上海道台於同治十二年二月二十八日之照會，並無推廣增益之事，且道台當時亦說明斷不答應抽收路捐。

一、自領事與前道台創論此事以來，領事並未顯然對華官說明該公司買地將何作用之實意；若華官明知或料定要造鐵路，用火輪車在此路上行走，斷無允准之理。

一、前次阿伯領事來文，係築馬路，是以前道將租契蓋印。今既改造鐵路，則與前文不符，所有前任已印租契及一切造路告示，自今以後，均應作為廢紙。

一、所設之謀，為非他國之律例所能行，除非地方官明有答應，方可舉行，是以本道以照會拒駁，不准蓋印。看出當初未向前任請准，造路確係有挾私偏之見。及至貴領事來函請免納稅之火輪器具，仍稱造車路之用，並未將火輪車路聲明，本道立即拒駁，而所有送來要請蓋印之地契，當時即不答應蓋用。是該公司所購之地，其未蓋用者尚多，安得謂係該公司之業？且本道但盡人事阻止，不准開工，悉以理爭，並未以勢力強阻。

一、總論此事，將以明告領事等，又特以明告美國領事。查蒲安臣當初續立條約第八款內載：鐵路欲行製造，總由中國皇帝自主酌度辦理等語。今我皇帝並無開造鐵路之諭旨，倘領事照舊執迷，助該公司成事，是實有違萬國公法，並違和約條款，幫扶暗謀欺騙之事，有礙本國朝廷及百姓。且如此堅執，明明可大傷中國與有約各國友誼之誼也。

一、英國條約第三十九款內載：英商上貨下貨，總須先領監督官准單，如違，即將貨物一併入官。又四十六款內載：中國各國收稅官員，凡有嚴防偷漏之法，均准其相度機宜，隨時便宜設法辦理，以杜弊端。又通商章程第六款載明：各口上下貨物之地，均由海關妥為定界。又江海關定章：浦江泊船起下貨物之所，自新船廠起至天后宮

爲界，商船祇許在例准起貨下貨之界內起貨下貨各等語。是吳淞既非起貨下貨之所。又吳淞口一段，盡屬海塘，關係民生、農田保障爲中國最緊要之事，斷不能任百姓將官地盜賣，建造房屋、碼頭。今洋商創造鐵路，用火輪車自上海至吳淞口行走，是何意見？且吳淞既不准起下貨物，倘違犯關章，本道惟有查拿罰辦，請問造此鐵路火輪車何用？

一、上海貿易租界，自洋涇浜起至虹口爲止，有法國租界，有英國租界，有美國租界，吳淞口係寶山縣所管，不在通商租地界限之內。又各國通商章程，祇有上海口岸，並無寶山地界通商。今所造之火輪車路，係何國租界？

一、此次洋人造鐵路，用火輪車，諒因中國從來未有，欲創之舉以爲推廣地步。但輪船、槍礮等項外洋所有者，中國皆已一一仿造，若鐵路與火車，中國不難自造，無藉洋人開端。且洋人若欲廣造鐵路，則須租購基地，所費不貲，中國自造，無須地價，難易判然。洋人若欲藉此圖利，斷乎不能。既屬無利可圖，而必欲作違約之事，請問其意何在？

以上各條，如蒙貴領事察照，迅速轉飭該商停工，聽候貴國駐京大臣及總理衙門回信，自有妥當辦法。如置之不理，本道亦可照會各國領事，並刊入新聞紙，使地球各國天下官民共見共聞。想貴領事爲各國領袖，在中國多年，深悉中外情形，凡事均敦和誼。此事全仗貴領事設法辦理，如能妥爲中止，幸不至決裂，則天下人民無不仰望大德，本道尤爲感激無盡也。

〔清華大學圖書館藏檔案鈔本。〕

〔總署致英國駐華公使照會，光緒二年二月二十七日〕 爲照覆事：光緒二年二月十八日准貴大臣照稱，上海蘇州浜修築鐵路一節，除日內另行詳細照會外，查此事所有地段一帶，置者匪止英國商民，而原定議之際，均以安撫民價照給。且外國租界，現將此地使用之處，屢與各國條約文義，毫無相背。至蘇松太道、寶山縣馮令於此案舉止，請見未洽。應咨行南洋大臣妥爲轉飭等因。二月二十二日，又准貴

大臣照稱，現查此事最要者，原有二端。一則現已開工之地本係外國人早經照章承租，詎馮道向本國麥領事官聲言，倘或領事官弗能禁止，本道自行設法相阻等語。二則所有前於同治十三年九月二十日訂租地畝一段之業戶，及經手地保人等，被寶山縣提案從嚴杖比，業戶數日後交保回家，在途殞命。查本國商人承租此項車路各地段，麥領事官照例函請馮道蓋印爲憑，不料馮道亦未允照辦，應請轉飭蓋印，以符定章等因前來。

查條約十一、十二各款，內載英商並英國人民在各口租地等語，並無修築鐵路字樣。更查同治元年華官在洋涇浜辦理抽捐一事，當以上海英商所住之地，中國並未賣與英國，亦未典與英國，不過是准英國人在此居住，俾有相聚而居之益。英商在上海租住之地，仍屬中國之地，中國官仍收該地錢糧，所以舉行抽捐之事。可知上海租界，雖租英商，地歸中國。馮道統轄上海地方，英商怡和洋行欲開鐵路，應由上海領事官照會馮道，俟馮道申詳照准，方可舉行。乃據馮道照會麥領事官內稱，貴領事來函所言，築路鐵器，函請免稅，但謂車路之用，並未聲明建築火輪車路等語。是此鐵路之舉辦，於應行照會地方官者，並未由麥領事官照會。且麥領事官亦明知此事應行照會地方官，因以似是而非之語，託以函知。馮道有地方責任，其對麥領事官極意辯論，阻弗使行，自是地方官責所應爾。況前次火輪車路，曾經商議，中國以諸多不便，未能允行，嗣卽作爲罷論。無非以中國地方，中國當有自主之權。條約中所不載，地方上所難行，中國未便勉強相從，外國亦未便勉強中國，而有是舉。蓋中國鐵路，向所未有，一旦開築，駭人聽聞。民心驚動，關係所在，不止上海一處。倘屬不關緊要之事，則馮道早當體念商情，樂爲允准，正無俟申詳咨覆，由本衙門向貴大臣照會一切也。

所有開築鐵路一節，仍希貴大臣揆情酌理，細覈條約，俾釋羣疑。至訂租地畝各情，雖據馮道稟呈轉咨，究竟其中情節實在如何，當由本衙門咨行南洋大臣查照轉飭詳細酌核，相應照覆貴大臣查照。

〔清季外交史料，卷5，集12 14。〕

〔總署致英國駐華公使照會，光緒二年三月十三日〕 光緒二年三月初九等日，接准南洋大臣、江蘇巡撫函咨，內稱：上海蘆草浜英商怡行開築鐵路一事，前經上海道向麥領事官辯論，麥領事官允許暫停火車一個月，現尚未屆一個月，竟將輪車生火運行等因。查上月二十七日，曾經本衙門照會，以上海洋行租界，仍屬中國地方，英商欲開鐵路，應由領事官知照上海道商妥，方可舉行。中國鐵路，向來未有，一旦開築，不免驚動民心，務希貴大臣細覈條約，俾釋羣疑等因在案。茲准南洋大臣、江蘇巡撫所稱，麥領事官未屆一個月，業將輪車生火運行等語。是開築鐵路應由麥領事官知照於前者，麥領事官已不預先知照；其由麥領事官允許於後者，麥領事官又不實踐所言。似此情形，殊非和衷辦事之道。相應據情照會貴大臣，希轉飭麥領事官與該關道和平商酌，毋稍偏執可也。

〔同上，卷5，葉15。〕

〔李鴻章與英國漢文正使梅輝立問答節略，光緒二年三月十六日〕 梅又云：昨日中堂令我到上海須往謁沈制台。聞沈制台出省閱兵，若在上海、蘇州，自爲就便。若到江北，往返多時，威大人<sup>①</sup>尙等我回京議辦滇案，恐難往見。

答云：沈制台爲南洋大臣，上海之事，自應與之相商。若不及遠去，可卽與馮道台商辦。梅大人究擬如何辦法？

梅云：威大人因關道與領事各執意見，彼此相持，是以派我前去。我到上海，會過水師提督後，擬往晤馮道台。惟馮道台祇知勒令商人停工，並無別樣善法。殊不思洋商租地，費許多貲本自行建造，如何能卽停辦？若令停辦，必鬧大事。且此實爲有益之舉，華人不辦而洋人辦之，不過欲中國知有利益，並無他意。何必如此疑阻？今兩邊騎虎之勢已成，儻不稍予通融，誠恐立見決裂。中堂明白大局，必求代想一主意。

因就勢迎機答云：吳淞是中國地界，洋商租地，暫租，非永買也，不可便作洋人之地，況其中尙有未經印契者。英人興築鐵路，並不

① 指英國駐華公使威妥瑪。

商知中國官員，實爲有心欺藐，無怪關道出頭阻止。且此等創舉，中國並未辦過，外間議論，多不謂然，關道何能違衆人之論，而徇洋商之情？此層斷做不到。你既殷殷商問，萬不得已，我想有一法，或可解釋。目前洋商既已興工，勢難中止。惟通商口岸，中國有自主之權，若令外人興築鐵路，實於中國體制有礙。查福建所辦電線，前由丹國人經理，每爲海濱居民毀壞，總無善法可以杜絕其弊。現在丁撫台議將電線買回，由中國官員自辦，民間不致藉口滋事，此法較妥。何不將洋商購置車鐵木石器料及租地價，仍由中國照原值買回，另招華商股份承辦？若資本過巨，或分年，或分限，如數還清，永歸中國管業，但須公平交易，不可絲毫擡價居奇，致令關道爲難。如此辦理，洋商資本不致無著，而中國自主之權亦無所損，似是兩全之法。

梅云：此層亦可商量。但恐馮道台堅執成見，務求中堂函致令其與我和衷商辦。

答云：上海事隸南洋，我未便越俎。但是中國通商要事，果於大局無損，我當從旁解勸。你可一面自以己意往與相商，我一面函屬馮道台和衷議辦，總期兩邊都過得去，始足見中英兩國和好真心。並將馮道寄來照會英美領事十七條，鈔給閱看。

〔李鴻章：李文忠公全書，譯署函稿，卷4，葉50—51。〕

〔李鴻章致馮焄光函，光緒二年三月十六日〕 梅使以鐵路之事，總署而稱須由滬道與領事商辦，而麥領事來文，覺滬道齟齬過甚，無可商辦，威使不得已乃請水師提督往辦。恐提督情形不熟，或生事端，致敗和局。兄謂：英商此舉，本太欺藐中國，爾輩豈可一味偏袒強霸，總須求一善全之法。梅謂：鐵路是大有利益，華官豈真不知？乃總署與南洋大臣、上海道必欲停止，勢不能行。若以在中國境內應有自主之權，或請由國家准令怡和等商墊款辦理，照各國通行規矩，所收輪車稅利分給中國幾成，以十年爲期，由中國酌償原值收回自辦，所有裝運捐稅章程，均可商定。兄告以：各國原有此等辦法，但鐵路未開以前，預爲妥商，未嘗不可允行；今先罷准和路，忽興此舉，由欺侮強勉而成，未便仍令洋商承辦，致礙國體而滋物議。且使他處或再仿



照謀辦，更不成事。無已，或令英商將現造車路之鐵木器具，查開原購實價，由中國承買，另招華商股分接充，其價分年分起歸還洋商，如各機器局、船廠、電線之例，雇令洋匠教習。但爲兩國和好，顧全局面起見，切論怡和不得擡價居奇。梅使云：祇要中國肯設法通融，我卽與怡和等商酌，怡和是極正經殷實之人，祇願此事有成，諒不至從中漁利。俟晤滬道，看其意見若何。兄謂：此非北洋兼管之事，亦不敢獨出私見，所議亦未必能行。惟因滬道與英領事皆騎虎難下，久恐激出事變，要令兩邊俱下得去，似不出我等擬議中耳。語罷各散。幼帥暨執事皆深明時局，欲千方百計儘令停工，斷做不到，則不若就此轉圜。梅翁人雖堅狠，尙有情理可喻。家兄信來，滙案不日奏結，請由總署與威使定擬處治。故威使令梅翁旬日回京，諸祈及時相機妥議爲幸。

【同上，朋黨函稿，卷 16，葉 10—11。】

〔李鴻章述吳淞鐵路的交涉，光緒二年三月十七日〕至吳淞鐵路一節，前奉三月朔公函，詢及應如何歸宿之處，仰見深籌遠略，洞悉機宜。此事迭接馮道稟函鈔件，與麥領事等辯論辦法，均尙中肯。惟沈前道業准購地印契起造馬路，當時洋人卽有擬行火車鐵輪之說，既未能力遏其萌，今路工已成，器具已備，乃斷斷然起與爭論，於事何裨。在馮道之意，多方擾阻，使其技窮力竭，再歸收買自辦，庶不至擡價居奇；是雖無聊之極思，實亦兩全之妙法。但威使既請該國水師提督在滬督辦，又令梅使南下設法調停，若不就此稍予通融，正當滙案饒舌之時，一波未平，一波又起，久之或生事變，洋務更多棘手。梅使十五會晤時諄求鴻章設法排解，十六日復申前請，是以作爲旁觀閒論，擬照原價收回自辦；但南洋與馮道等是否可行，未敢逆料，仍以活筆宕開。渠卽來致馮道一函，令與和衷妥商，當勸函交該使齎呈，於十七日赴滬矣。

【同上，譯署函稿，卷 4，葉 43—44。】

〔總署咨摺，光緒二年三月十九日〕臣衙門於本年二月十三日接據南洋大臣沈葆楨來函，並鈔蘇松太道馮燦光稟件，以英商怡和行

就舊租馬路地界，並添租張華浜、塘脚、蘆草浜北岸地畝，擅欲開築鐵路。英領事麥華陀並未照會商辦，僅據函稱洋船運來鐵器等件，備吳淞車路之用，請予免稅。經該道函詰，並據申報紙所載吳淞鐵路開工興築各情，及事非條約所有，疊次駁辯，並將該商租地契據扣不蓋印。領事堅執條約內並不禁止此事之說相抵，往返爭論。麥華陀以詳請英國使臣示遵爲言，又令將火車暫停一月候信，築路一事，未肯停止。沈葆楨以爲若不極力阻止，不特日後通商各口援案照行，且吳淞寶山所轄，並非通商碼頭，其地爲砲台海塘所在，均關緊要，咨由臣衙門照會英國使臣飭禁等情。

臣等查開築鐵路，爲中國未有之事，而爲洋人久蓄之謀。利害固應通籌，行止尤應自主。今英國並未與中國商定，遽爾興辦，自應按約據理力爭。當經臣等照會英國使臣威妥瑪，以交涉事件，當據條約爲憑，不得謂爲條約所不載，卽爲條約所不禁，應卽轉飭領事，嚴行禁止。旋據威妥瑪兩次照覆，謂此事所有地段，皆按價值給置，核與條約無背。且奉沙雲南、四川請案，謂憎惡心術，復見一端。並來臣衙門面議，總執定租界爲詞，並云若在租界外修路，不待中國禁止；且謂鐵路無損華民，轉以該道馮燦光等爲不合。經臣等諄切辯論，復給予照會，以英商在上海租住之地，仍屬中國之地，此次鐵路之舉辦，領事並未照會地方官，該道有地方責任，阻弗使行，責所應爾。況火輪車路，中國諸多未便，未能允行。中國地方，中國有自主之權，條約所不載，地方上所難行，中國未便勉強相從，外國亦未便勉強中國等語。

又因沈葆楨等兩咨內稱：上海道及領事前議暫停一個月火車之期，現在英商怡和行未屆一個月，竟將輪車生火運行等情。復由臣等照會威妥瑪相詰，仍囑其轉飭領事與關道悉心商酌，毋稍偏執。威妥瑪於此事雖明知英商之非，而於飭禁一層，不但未允照飭，且謂專派彼國漢文正使梅輝立前往上海與其本國水師提督協同辦理。其照會亦有自行保全之說。暗論時又有馮燦光以領事如不攔阻英商，他便自行攔阻，若果如此，本國必不甘心，必要竭力保護等語。其情已可

概見。臣衙門疊據沈葆楨及江蘇巡撫吳元炳咨函，尙未議有定局。臣等往返照會辯論各情，亦經隨時知照沈葆楨等轉飭馮煥光遵照，以期內外一氣，協力維持。正辦理間，又據吳元炳來咨，據馮煥光稟稱，美國領事晏瑪太函稱：虹口租界馬路一條，工部局欲添地接長，請飭估價。經該道以欲租之地，有礙民居墳墓，函覆阻止。恐亦爲將來開鐵路地步，亦經臣等照會美國使臣西華轉飭禁阻。其有無異詞，尙難逆料。臣揆度情形，英國既倡於前，難保他國不踵其後。在臣等當與各使臣據理相爭，尤在南洋大臣等飭令該道酌度，相機妥辦。現據威妥瑪函稱：梅輝立業經出京赴滬，已由臣等函知沈葆楨轉飭知照。除由臣等隨時向英國使臣論辯禁阻外，應請飭下沈葆楨、吳元炳妥爲籌畫，並密飭馮煥光詳酌機宜，悉心辦理，務期力杜後患，而免釁端。

〔清季外交史料，卷5，葉16—18。〕

〔總署奏片，光緒二年三月十九日〕 泰西各國，恃鐵路火輪車，爭行路運物之速。近年日本亦仿而行之。中國於此事無論害多利少，窒礙難行，卽欲仿照西法辦理，亦當權由自主。各國使臣官商，屢經懇願中國，冀得便利，臣衙門亦百計拒絕，並於英國修約時詳陳覆議在案。今英國明知直言之無益，遂爲此欺矇挾制之計。在我之理固直，而在彼之意良堅。

查同治五年二月間英國使臣阿禮國曾向臣衙門面稱：上海黃浦江地方，洋商起貨不便，請由海口至該處，於各商業經租就之地，創修鐵路一道，計三十里，由外國捐資，不必中國相助。浦江淤淺，挑挖不易，鐵路修成，水路挑挖無關緊要，行止聽便等語。卽經行查上海通商大臣。旋據覆稱，開築鐵路妨礙多端，作爲罷論。前年議欲挑挖黃浦江未果，各洋商起下貨物，未能便捷，始決意舍彼就此。是以官商一氣與我相持，其能否廢然中止，殊無把握。一經舉辦，則將來以次展拓，及各國效尤，實有不可思議者。此臣等與沈葆楨等不能不力爭之故也。惟上海道馮煥光與英國領事彼此爭持，不餘餘力，至勢難中止，咨由臣衙門與威妥瑪再相駁詰。揆諸現在情形，雖擬仍與力爭，恐未必就我範圍。威妥瑪經臣等逐次論辯，曾謂風聞沈葆楨疑慮英

商，造成此段，必然漸至他處。不知租界以外，斷不許英商辦理此事。如中國將來以鐵路爲有益，仍聽中國自主。梅輝立謂吳淞口地基，何者可租，何者不可租，只得租至某處，不可多佔，此等事上海道如不許租，威妥瑪必行文領事，令與上海道商酌辦理各等語。臣等因函致沈葆楨等，妥籌辦法，能即禁止固妙，設或不能就範，亦必設法歸到中國自主一層。至蘆藻浜等處地址，威使等既有前言，近接沈葆楨來文，鈔附領事麥華陀致馮燦光函件，亦有張華浜弓背形地及蘆藻浜北岸地畝，允其備價收贖之條，諒可乘機開導，令其退回。應請飭下沈葆楨等密飭該道，相機籌辦，如能力持前議，自是正理；否則亦須妥籌歸宿之法，俾得操縱由我，庶不至漫無限制，貽患無窮也。

〔同上，卷5，葉19—20。〕

〔上諭，光緒二年三月十九日〕 總理衙門奏，英國商人在上海租地擅欲開築鐵路，請飭相機妥辦各摺片……等語。著沈葆楨、吳元炳妥爲籌畫，並密飭道員馮燦光詳酌機宜，悉心辦理。至張華浜弓背形地及蘆藻浜北岸地畝，麥華陀致馮燦光函既有允其備價收贖之條，正可乘機開導，令其退回。著沈葆楨相機籌辦。美國領事在虹口添租地畝一節，亦恐爲開築鐵路地步，著沈葆楨等設法禁阻，妥爲辦理。

〔同上，卷5，葉18—19。〕

〔李鴻章論吳淞鐵路，光緒二年四月初四日〕 上海鐵路一事，鴻章已密致幼丹制軍及馮道商酌，買回自辦。刻接馮道二十七日來信，與梅使議有端倪，但未合攏。但美使西華過津，略與辯論。伊即係主持創議之人。據稱，應請准令洋商承辦，照各國通例，由中國抽納捐稅，十年再照原價收回。梅使亦有此議。鴻章未之許也。蔡知事條陳見過，似德使非能排難解紛者。其云總署遙執於上，蓋不知大疏有妥籌歸宿之說耳。

〔論漢案並吳淞鐵路，見李文忠公全書，譯署函稿，卷5，葉4。〕

〔李鴻章覆馮燦光函，光緒二年四月十一日〕 梅使過津，初七八日來晤兩次，與在滬處所議略同。彼謂收買後請仍交怡和承辦數年者，一則以中國自辦，委之素不熟悉之洋人，必致廢壞；如閩省電線，

買回竟已擱置，轉非洋人勸望中華取法興利之本意。一則怡和是體面守法之富商，若令代中國承辦，聽華官號令，事必有成，可無掣肘。一則衆商既推怡和爲首領，今買回後雇令他國洋人承辦，怡和太覺無顏。其言似亦近情。鴻章指稱：伊所擬十條，處處以英官挾制中國，多不合理。方欲援筆爲之改竄，及讀朔日手示，既允收買，而仍令承辦，是虛受自主之名，實受不能自主之害，且恐擾亂關章，不如聽其擅行，而堅守關章，不准起下貨物，其咄在彼，縱屈於勢，而理自伸云云。洵爲直截了當，遂與罷議。告以此事本由南洋主政，我是局外旁觀，因見兩邊騎虎不下，故爲買回自辦之說，調停解和。貴使仍欲買回後仍歸怡和承辦，意存要挾，不但關道不能允行，卽沈帥與總署亦難照准，我祇有置之不論。該使業於初八下午起程回京，窺其隱衷，毫無活動，殊堪焦憤。日來未接幼帥覆函，聞渠意買回後不允其照樣成造，則離題更遠，竟無結束之方。未知台旆赴蘇稟商，若何定見？近因滇案奏到，威使在京大肆咆哮，頗有興風作浪之勢，似欲將通商各事議妥乃肯結案，一時難就範圍。

〔同上，朋僚函稿，卷16，葉13。〕

〔李鴻章致馮燧光函，光緒二年七月十五日〕 前據稟吳淞鐵路火車壓斃人命一事，當經批答在案。嗣又接初六日來牘，抄呈麥領事函，具悉一一。初八日梅輝立來寓面商，以奉威使諭，詢吳淞近事，欲與會商。告以事隸南洋地方，前奉便宜行事會商一切之諭旨，係專指滇案前後各節，並非各省洋務，皆可主裁。惟既有壓斃人命重情，亟應停止行駛火車，並停工程。頃得上海道稟報，威使辦法極是。梅謂威使祇令停駛火車，以待命案辦妥，並無飭鐵路停工之說。當將尊處抄送領事照會檢示，梅始無言而去。本日復據梅輝立來謁云：接麥領事報稱，滬道欲調兵阻止鐵路，洋涇浜紛紛謠言有兵勇改裝伺探，擬將滋事燒毀洋行，並在鐵道左右紮營。威使深怪滬道蠻霸行事，慮有不測，已調藍提督大兵船兩隻，由大連灣星夜赴滬。是兵端將開，此間和議亦不能成等語。又告以鐵路本屬唐突，茲更釀成命案，官民必不甘服。但須從長商議妥策，諒無調兵阻止之理。屬其轉達威使，速飭

麥領事不可聽信謠傳，積疑生霧。詢其已否接有本國來文，令停鐵路？梅謂此係威大臣專政，本國絕不與聞。果爾，則担文往控，似無甚裨益，祈執事從容鎮定，徐與理論，切勿唆慫軍民，造謠惑衆，固於此事無益，且與大局有損。至屬，至要。

兄自到煙台與威使往復辯論，十二日以前，彼必要岑中丞等提京覆訊。再四堅持，今始落到另議條款，尙未送到。大約除在京已允八條外，要求仍多，其必不可行者亦必不可允，旬日當可議定也。彼意欲將吳淞鐵路列在款內，兄力爭稱係題外之文，未便越俎。萬一議及，究應如何歸宿，務須迅速稟商幼帥裁示通融之法。

〔同上，朋僚函稿，卷16，葉18-19。〕

〔又函，光緒二年七月二十七日〕 鐵路之事，鄙人本不欲攬越，而威使於滇案商務大致議妥之際，忽插入此節，謂指令會商一切事務，若我不管鐵路，則彼不管償款。將來必託名本國多索，殊不成事；且未便以一端致稽前案，不得已乃允派員往滬會商。該使遂慨然定數二十萬，於是定議結局。甚哉彼族用心之狡也！但此事洋商斷無中止之理。幼帥及執事來信，日盼其中止。嘻！何其愚也！担文與怡和極熟，英人而挖其長官、富商，又事不干己，奚能有濟？足下始終堅信，鄙所不解。與威使約曰：如英國有信飭令停止，則委員與關道立即停議。雖未以實告，該使啞然大笑，謂英廷於華事皆倚重我，我不請停，誰能飭停。譬如中國有使臣在英，未有不詢商使臣而定計者，此可知其大凡矣。頃晤梅輝立，斷不可仍執前議，須另設通融之法。八月初，梅使即由京赴滬會議，兄已奏派朱毅甫、盛杏蓀與執事妥籌辦法。不盡之言，屬杏蓀先行奉陳，望勿執成見，早圖歸宿爲要。

〔同上，卷16，葉20-21。〕

〔李鴻章奏片，光緒二年七月二十七日〕 連日威妥瑪、梅輝立屢向臣處繞舌，謂既奉旨會商一切事務，此事若不過問，以後必生弊端。該使總以鐵路係各國通行善舉，洋商自在通商口岸租地置造，希冀中國仿行，非中國所宜阻止，即英國亦斷不令其中止。而沈葆楨暨馮燧光來函，又皆欲阻止其事，彼此相持不下。以我之境地、聽客之所爲、

久之竟無歸宿之方，儻或激生事端，轉貽後累。現在滇案、通商各事既經議結，中英和局大定，威妥瑪再三懇請臣處派員與上海道、英國官員會商，調停妥辦，似未便過分畛域。臣擬揀派隨同來煙之道員朱其詔、盛宣懷馳往上海，與該關道詳酌機宜，設法操縱，俟威妥瑪所派之員到滬，會同妥籌；並函告該使，務在保我中國自主之權，期於中國有益，而洋商亦不致受損。由關道及中外官員妥定辦法章程，分報查核，並咨明總理衙門南洋大臣查照外，合再附片具陳。

〔月上，奏稿，卷27，葉62。〕

〔收贖吳淞鐵路條款〕 大清國監督江海關蘇松太道馮、三品銜湖北候補道朱、布政使銜直隸遇缺題補道盛，大英國漢文正使梅，會議上海至吳淞鐵路條款事宜，公同校閱，悉屬妥當。合將會議辦法，逐條開列於左：

一、鐵路一事，李大臣與威大臣在煙台面商，為保中國自主之權，彼此商派委員朱道台、盛道台會同梅正使與上海關道，面商通融辦法。現在江寧省城會訂條議，面呈南洋大臣核定辦理，彼此畫押照繕兩分，各執一分為據。再由關道等將此條議呈明北洋大臣、江蘇撫憲鑒核，梅正使亦將此條議呈明威大臣鑒核。

一、鐵路擬歸中國買斷，所有地段、鐵路、火輪車輛、機器等項，由中國買斷之後，即與從前洋商承辦之公司無涉。

一、現在所議買斷地段、鐵路、火輪車輛、機器、停車房屋，一切應還該公司價值若干，即由上海道、英領事邀同公正商人各兩位，詳細查明各項細數，由中國照數核給，兩不相欺。惟開行一年之久，應照英國公司向例逐年核減之數折實照減。

一、價值分作三期交付；查明價值之日，中國即先付第一期價銀三分之一，該公司先將地契繳還上海關道；半年屆時，中國再付第二期價銀三分之一；一年屆時，中國付清第三期價銀三分之一。由上海道照會領事，飭令該公司前來具領。

一、以一年為限期，自光緒二年九月十五日起至光緒三年九月十五日止，由中國買斷一切，價銀全數付清，所有地段、鐵路、火輪車

輛等項，均即點交中國承管，行止悉聽中國自主。從前洋商公司不得過問。一年以前，因中國價銀尚未清付，自光緒二年九月十五日起一年之內，火輪車行止應聽該洋商公司承辦，盈虧亦與中國無涉。所有如何保護一切章程，由上海道會同英領事商辦（俟訂明後即當謹遵）。

一、吳淞至上海已成一段鐵路，其起止約三十里。一年以前，因中國尚未將價銀付清，暫由該洋商公司辦理<sup>①</sup>；但准其搭客往來，不得違礙關章，並不得添購地段，推廣鐵路。

一、前因行車壓斃人命一案，應妥議撫卹銀兩轉給。

一、現議通融辦法，大致已定，不得再有更改。關道與領事以前一切照會，彼此消案，不再爭論。

一、此項辦法，係兩國和好，為保中國自主之權，期於中國有益而與洋商無損，故格外通融，由中國買斷。以後如欲做鐵路等事，應與中國先行商明，不得以現在辦法援以為例。

一、該公司在英國原僱洋匠及監工人馬利生，應查明當日原訂合同，由中國買斷之後，應如何給付工價，或留用，或退回本國，按照原訂合同辦理，以昭信守。倘若留用，一切悉聽中國官調度，不得擅專。

以上各條於江寧省城會訂畫押，到上海蓋印，以為憑信。

大清光緒二年九月初八日。大英降生後一千八百七十六年十月二十四日。

大清國監督江海關蘇松太道馮押、三品銜湖北候補道朱押、布政使銜直隸通缺題補道盛押。

大英國漢文正使梅押。

〔交通史路政編，第1冊，頁8—9。〕

〔沈葆楨奏上海鐵路會議買斷辦理情形摺，光緒二年十一月二十七日〕 竊查二年春間，上海英商於租地內擅築鐵路，行駛火輪車直達吳淞，臣葆楨、臣元炳嚴飭關道照會英國領事阻止，該領事麥華陀堅不允從。又咨總理衙門照會飭阻，該國使臣威妥瑪復一味偏執。延

<sup>①</sup> 光緒二年十月十六日（12月1日），吳淞鐵路宣告全路正式通車。



至數月，迭經馮燦光駁詰催禁，始據英領事覆稱：奉該使傳諭暫停，候就煙台會商等語。臣鴻章在煙台時，咸妥瑪果以此事饒舌，欲派英員前往商辦。當以滇案將結，未便復以此事齟齬，即經附片奏明，並派道員盛宣懷、朱其詔馳晤江海關道馮燦光，詳酌機宜，會同英員妥籌辦法。

適咸妥瑪所派之漢文正使梅輝立於八月十八日亦到上海，會議數次。該正使先欲中外合股集資同辦，繼欲中國買後仍歸洋商承管。反覆把持，迄無成說。九月初一日該道等復約該正使前來江寧籌議，當向逐細剖辨，以中國地方，外人未便擅造鐵路，通融給價，已屬格外體恤，倘再生枝節，則曲不在中國而在西洋。經該道等往復籌商，始於九月初八日議明買斷，行止悉聽中國自便，洋商不得過問，惟一年限內，價未付清，暫由洋商辦理，祇准搭客往來，不得違章裝貨，亦不得添購地段，推廣鐵路。訂立條款，由臣葆楨核定，照繕兩分，梅輝立與馮燦光等均各畫押，以一分交上海英領事存查，以一分歸江海關衙門備案。該道等旋與梅輝立回滬，於九月十七日將條款蓋印，各執為憑。所有條款內應辦事宜，係先議一年限內暫行火車保護章程，經麥華陀畫押，由上海道出示曉諭。一面會查鐵路價值，飭據公司開呈賬目，各邀中外公正商人逐款清查，大加釐剔，凡涉不實不盡，分別駁減，其有細賬尚在英國未經寄到者，恐彙核有需時日，亦公同定一總數，將各項包括在內，統計買此鐵路共需規平銀二十八萬五千兩。復立議據，定於一年限內，分三期付清。該鐵路地畝、車輛、器具等件，以及成本用款價銀細數，分繕洋文清單二紙，亦於十月二十八日由英領事簽押送道存查。應付價銀，在江海關洋稅項下作正自給，分期交英領事轉給。俟光緒三年九月十五日一年屆滿，價銀付訖，即將地畝車器各件，照單由中國收管，行止悉由中國自主，永與洋商無涉。

〔沈文肅公政書，卷6，葉76—77。〕

〔美國公使西華致總督照會，光緒三年九月十一日〕 昨晤貴署各位大臣談及上海吳淞鐵路之事，當詢以可否將所擬節略照會貴衙

門，各位大臣均以爲可。想本國與貴國既實有敦重之交，本大臣更願使彼此情誼愈篤。相應將所擬節略照送貴國王查照。若貴親王想此節略毋庸照覆，本大臣亦不以應行照覆爲盼也。須至照會者。

計送節略一紙。

上海吳淞鐵路節略

第一端：在上海擬造鐵路時，卽行置買田地。本大臣雖不在上海，甚與開造之人相熟，亦甚明其心意。

第二端：開造此路之人與貴國商民甚睦，並無意行貴國官民所不允之事。

第三端：造路之先與後，均未云貴國如不允從，彼亦以造此路爲有理；蓋想此路造成，貴國官民必同爲欣悅。

第四端：不然，彼如何能以置買田地？因置地時，已將用以造路之語言之在先。

第五端：田地買定二年，方興工開辦，此二年內，人人傳論造路之事，並無辯駁。

第六端：造路人之意如何，今不必議論，因此路早已造成，貴國已行買定。

第七端：如此看來，茲欲商議此事，應想貴國官民有用處否，不必想當初造路人之意如何。

第八端：上海、吳淞等處商民，均謂此路至便，甚爲有用之路，已具稟呈送該處地方官。

第九端：各國洋人亦均與商民之意相同，不但造路之人以爲其便，卽如本大臣之從旁而觀者，亦莫不以爲甚便。

第十端：若拆此路，豈不空廢如許可貴之器具。

第十一端：此路一拆，恐遠人聞知，必以貴國爲不能重視有益者，卽係於內地，有來往方便之益。

第十二端：且恐使貴國百姓不能欣悅，因該民已見國內駛用輪船，並聞國內開造輪路，必能悉輪路較比輪船尤爲有用。

第十三端：貴國先時原盡悉此等器具爲有用，一心學如法成就，

以得其益；一旦於已成者拆去，恐民人均以貴國不以此事為足欣僖。

第十四端：此路若廢，官民必以貴國為不悅此奇異之法，自不想再擬別造鐵路，豈不於各省長進大有妨礙。

第十五端：此路不過為一式樣，各等人民既均悅此路，茲竟速行廢壞，豈不可惜。倘貴國必欲拆廢，據想須由原至委詳察此路於官民一切公私之事，果係有用與否，再行拆廢。

〔朱士嘉編：十九世紀美國侵華檔案史料選輯，下冊，頁413—414。〕

〔吳淞鐵路停車〕 吳淞鐵路於是日〔光緒三年九月十五日〕停止。中國官憲於前一日將置買鐵路公司等款，如數兌清。其火輪車亦於十四日午後不開行矣。惟此鐵路不過小試其機。前聞買定後，即欲拆往台灣，以作運煤之用，然未見有明文也<sup>①</sup>。……第中國既知鐵路有益國便民之利，他日廓其規模，照式築造，各省皆可通行，未始非上海鐵路為先導也。

〔萬國公報，卷10，第462期，光緒三年九月二十八日。〕

〔美國駐上海總領事韋爾士(G. W. Wells)致國務院函，1877年11月20日〕 我費盡周折才從中國官員方面探悉他們〔撤除吳淞鐵路〕的理由，我盡可能用他們的語言呈報如下。他們說：“……吳淞鐵路的拆除，完全因為在政治上有這樣做的必要。如果聽任它保留在那裏不動，那適足印證當局的行動是庸人自擾；而且，又會給類似的侵犯中國領土和她的獨立的行為以一種強有力的鼓勵。”<sup>②</sup>

〔泰勒·丹涅特：美國人在東亞，頁596—597；參閱該會真譯本，頁504注文。〕

#### 四、中法和約交涉中的路權問題(1884—1885年)

〔法國駐華公使巴德諾(Jules Patenôtre)致法代理外交部長茹費理(Ferry Jules)電，1884年8月5日，上海〕 赫德(R. Hart)於提

① 路軌拆除後，併鐵路上其它零件，旋即運到台灣。1883年，復載回上海，運往北方，供修築開平鐵路之用。

② 光緒三年九月十五日清政府在將收買吳淞鐵路價銀付訖後，旋即加以拆除。

議八千萬〔法郎〕辦法<sup>①</sup>之同時，向總理衙門提出了一項別的辦法，……這個辦法，就是中國在五十年內讓與我們建築鐵路の特權，帝國政府約定每年在其境內築造若干〔里〕長的鐵路。倘出乎意料之外，總理衙門提出類似這樣的辦法，我應如何答覆？鐵路的讓與，原可以在訂立條約時要求，但自然須減少賠款，作為交換，始可獲得。

〔法國黃皮書，中國與東京事件，1884—1885，第12號，轉引  
中國近代史資料叢刊·中法戰爭，第7冊，頁240。〕

〔李鴻章致譯署電，光緒十年七月十八日〕上海邵道十七來電，李梅(M. Lemaire)又密邀張守云，現奉法廷授以全權，遇事可徑奏，亟盼我轉圜，總須略予體面。如賠費為難，或於十八省外之海島暫租與法，否則預允日後建造鐵路，酌認地段若干，准法商充當公司等語。友濂令張守答以馬尾之役，太無情理，法返躬亦當自愧云。

〔李文忠公全書，電稿，卷3，葉44。〕

〔陳寶琛致軍機處電，光緒十年七月二十七日〕頃邵電又謂，德璿琳(G. Detring)與巴議，一、租基隆若干年，法出租銀，一、給法日後造鐵路地段，賠費作罷論。聞已電商，未接覆等語。與李梅所言，大致同。但李係二者擇一，德議似二者並行。

〔中法越南交涉資料(上)，轉引中國近代史  
資料叢刊·中法戰爭，第5冊，頁541。〕

〔總署與美使楊約翰(J. R. Young)問答節略，光緒十年七月二十七日〕七月二十六日，美國楊約翰偕其頭等參贊哲士、二等參贊柔克義來署，奕勛、閻敬銘、許庚身率同章京接見。

哲云，現在是法國請我們來與貴國說和。

告以，那很好。現在可先與楊大人說明白，法國若來說和，賠償是不能的，鐵路用法國工匠也是不能的，海島租地也是不能的。除此

<sup>①</sup> 這個辦法的內容是，赫德要挾清政府“承認法國為保證東京商務的安全，需要莫大的費用”，“在捐輸的名義下，於十年內每年付給八百萬法郎”(也就是共計八千萬法郎)賠款給法國，作為“法國同意安南對中國繼續納貢”的交換條件。詳見《中國近代史資料叢刊·中法戰爭》，第7冊，頁238。

三端，若另有平允的法子，或可商量。……

哲云：楊大臣只盼中、法仍舊和好，以後可以辦理鐵路。中國若有鐵路，即可強盛起來。楊大臣前到廣東、福建、湖北等省，到處督撫都說楊大臣好，所以楊大臣要與中國出力。楊大臣說中國第一緊要是要做鐵路。

告以：貴國與中國交誼最厚，即楊大臣辦事亦極和平。

哲云：承各位誇張！……楊大臣擬由電報局給上海領事官一信，令其探法國巴大臣意思若何，大約明後日有回信。……

告以：我們靜候楊大臣回信，再行商議。

〔同上，第5冊，頁543—544。〕

〔楊約翰面遞節略，光緒十年八月初四日〕 前數日本大臣在貴署言及中法一事，曾發電囑本國駐上海總領事，詢問法國巴使，此事應如何了結。昨有本國人自滬帶來該總領事與法使所言節略，據法使云：

……本國於東京之事，必須中國照津約辦理。看中國現雖不予償款，必須予以別項，即係或中國允由東京至漢省添造鐵路，並允於漢省通商所造鐵路之費，中國應行襄助，按每年須還本國造鐵路修路之費，還至十年為期。或中國允予以臺灣地方，將基隆相連煤礦予三十年限滿後，賣於本國；或允予以海南地方。如不了辦，本國不論費若干兵餉，總要兵至北京，彼時再告知中國如何辦法。……中國欲了此事，如只予以些須益處，本國斷不允行。

〔同上，第5冊，頁651—552。〕

〔李鴻章致譯署電，光緒十年九月初七日〕 頃盛道又與林椿(P. Ristelhueber)酌議，擬改兩國停戰，華軍退諒山保勝，法軍暫駐基、淡，候津約議定再撤。法借銀二千萬，以一千購法船械及鐵路料，一千現銀，借作整備海陸軍及造鐵路，限四十年分批還本息。林椿謂如廷議可行，須赴滬與巴面商。鴻已令盛道專呈樞廷核奪。但法船調齊，倭日危急，日內必須定議，否則無救。

〔又電，同日〕 頃敵處暨盛道轉達林椿續議。據稱，此議甚密，尚

未請本國核示，又恐各國人聞知忌妒，乞認之。

〔又電，光緒十年九月初九日〕 頃林樞面稱：初議係恣意，自不妨交閱。續議係林自己之意，須先赴滬與巴密商。如不洩漏，當可爲力。儻有一洋人知道，勢必傳播阻撓，林不能辦。蓋借銀修鐵路，各國爭欲攬辦，由我爲政，或法或別國均可。且藉以棄怨結好，實兩利也。可否將續議暫緩發閱，俟法廷可允再酌，俾免機事不密。

〔李文忠公全集，電稿，卷4，葉3、4、5。〕

〔茹費理致金登幹(J. D. Campell)轉達赫德照會，1885年3月12日〕 (二)我沒有聽見說要求在中國建設鐵路的專權，但中國能否約定於若干年(年數再定)內建築鐵路若干公里？爲建築此項鐵路法國工程師及法國冶金工業將被優先使用？

〔法國黃皮書，轉引中國近代史資料叢刊·中法戰爭，第7冊，頁295。〕

〔英國駐華公使歐格訥(N. R. O'Conor,)致外交大臣葛蘭維爾(Granville)函，1885年4月29日發，6月30日收〕 我電報中提及第一款，即決定在中國建築鐵路時，中國政府將(Shall)請求法國的幫助及材料的供應。假若“將”(Shall)字可以作命令式的解釋〔即作“必須”解〕<sup>①</sup>的話，則此條款將造成一個吾人最應反對的壟斷。我想這樣一個壟斷，我國政府將不能認爲滿意。但是，我希望數日內能夠知道這個條款確實的意義及法國公使與總督會談時所給與的解釋。假若依據解釋意義法國得到建築鐵路的壟斷，雖則是在一個有限的時期內的話，我一定儘力根據你的意見，在不使人們說我願意妨害會談成功的限度內，願總督知道，我國政府反對給外國政府在中國任何有損於英國商務利益的獨佔<sup>②</sup>。

〔英國藍皮書，中法談判，轉引同上書，第7冊，頁329—330。〕

〔中法會訂《越南條約》，光緒十一年四月二十七日訂，同年十月

① 方括號〔 〕中的文字，是中國近代史資料叢刊·中法戰爭的編者加的。

② 1885年6月17日歐格訥又致葛蘭維爾函一件，內稱：“請求法國幫助中國建築鐵路一事，似已爲上面的附帶條件所抵消，即此並不給予法國專有利益，以損害其他國家。”

二十二日互換] 第七款 一、中法現立此約，其意係爲鄰邦益敦和睦，推廣互市。現欲善體此意，由法國在北圻一帶開闢道路，鼓勵建設鐵路。彼此言明，日後若中國酌擬創造鐵路時，中國自向法國業此之人商辦，其招募人工，法國無不盡力勸助。惟彼此言明，不得視此條係爲法國一國獨受之利益。

〔光緒條約，卷 15，葉 9—10。〕

〔李鴻章、戈可當 (G. Cogordan) 問答紀要〕

光緒十二年正月三十日下午三點鐘，法國公使戈可當帶同參贊卜法德、領事白藻泰、翻譯微席葉來見。

.....

戈：鐵路一條與新約語意相仿，請寫入〔通商〕章程。

李：日後中國自造鐵路，如果法國工料較廉，中國自可向其購辦，否則，仍令他國人辦理。新約第七款上既有此意，現即不必重提。

〔中法越南交涉始末，轉引中國近代史資料叢刊·中法戰爭，第 7 冊，頁 56。〕

.....

〔又〕光緒十二年二月初六日下午三點鐘，法使戈可當帶同參贊卜法德、領事白藻泰、翻譯微席葉來見。

.....

戈：可寫兩國講明，洋藥土藥禁止在邊關出入北圻。這是法國讓中國一大好處，總要以在口製造土貨或開礦相抵。

李：禁止洋藥土藥，不過是兩國體面之事，也不算大好處。製造、開礦、鐵路，三者俱不能提；否則，洋藥照英國新章徵稅，土藥不提亦可。

.....

戈：鐵路不再提，開礦也不再議，只議製造土貨以禁止洋藥土藥出入北圻相抵。

〔同上，頁 63—64。〕

〔《中法通商章程草案》，光緒十一年口月口日〕 第二十款 光緒十一年四月二十七日和約第七款所載鐵路一端，今由中國言明，於

開鐵路時，尋法國業此之人，比較價平，令其承造至若干吉羅適當之遠，以符前約之義。

〔清季外交史料，卷 62，第 12。〕

## 五、外國侵略者陰謀侵奪中國鐵路修築 權的活動和競爭(1881—1889 年)

〔英國公使威妥瑪要求承貸鐵路借款優先權〕〔威妥瑪〕旋云：……查中國向德國購造鐵甲船，與丹國訂辦電報，水師則雇用法、美、英人，吾英人曠有煩言，謂中國疑忌英人。……今中堂如有借款創辦鐵路、整備水師等事，託我英人辦理，則猜疑可釋，而商定洋藥，自亦易事。

答云：……本大臣辦事一秉大公，毫無偏袒。若將來中國准造鐵路，有需借款，則英商最稱殷實，諒無舍此而與他國商借者。

威云：我慮及此，原非英國政府之意。深恐傳說紛紜，有礙目前商辦事耳。

〔往拜英國公使問答節略，光緒七年十月初八日，  
李文忠公全書，即署函稿，卷 12，第 32。〕

〔陰謀組織所謂“鐵路委員會”〕 如果〔中國〕政府採取在我們看來是極其簡單明瞭的一個方式，即令其官員與幾個幹練的外國人協力合作，〔組織“鐵路委員會”或“鐵路局”，〕則在中國提倡鐵路，可能會進行得很順利，而所發生的種種困難，也都可以避免。這個“鐵路委員會”或“鐵路局”，應該能獨立行動。我們確信，無論是那一國籍的外國人，一定會像在海關事務中所表現的那樣，忠於職守而無可指摘的。……這些官員，應組成爲一個部的核心——假如〔中國〕政府有意修築鐵路，或容許私人企業修建，那就必需成立一個巨大的部。組成該局的華洋人員不應兼有其他職務，他們的權限也應有明文規定，這樣，一方面防止一些無知的官員和他們糾纏，另一方面，也防止他們越權行事。我們希望，中國的公共事業中，能容納許多能明智而正



直地處理工作的人員，容納許多會向外籍同僚學習及取得經驗而不久即能適合於該項工作的人員；而外國人員，至少有些是可以從海關洋員中抽調的，他們嫻於中國的語言和習慣。此外還可從世界各國各級工程人員中獲得純業務性的援助。

〔北華實報，社論，1887年6月17日，第661。〕

〔美國使館參贊何天爵 (C. Holcombe) 致總理衙門函，光緒十年六月二十四日收〕 貴衙門須行奏明中國現造鐵路，擬向美商總借中國庫平足銀二千萬兩，每年不得過五厘起息，按年將利息交清。其本銀以五年為一期，分為四期，每期還本銀五百萬兩，利隨本減，至二十年全行還清。平色借還一律，彼此均在上海兌付。今託美國何參贊向美商商議，如美商允借，將此款准兩個月送至中國上海交齊。或水脚保險，或匯兌匯費，大約統共用銀二、三百兩，並無別項花費。所有入奏摺稿及奉准硃批，須由貴衙門用印文送交何參贊，以便向美商商借，而憑取信。

〔清總理衙門檔案。〕

〔美國前公使西華建造鐵路說略<sup>①</sup>〕 中國之用鐵路，當先言其利益。夫一國人民之益，必自國家創之。至路之所以益人者，如人欲出遊，或奉差他往，或因私務遠行，有鐵路則不惟省費，而且迅速也。若商人運貨，需費尤省，形同縮地，朝發夕至，是有益也明矣。凡為民父母使民樂利者，必不忽此利益也。合衆國已由鐵路獲益良多。……通商惠民，相生相養。惟在國家度其利益，從中設法，派員經辦，總其利權。使各省偶有亂逆饑荒，得信必早，而發帑賑濟，調兵剿賊，瞬息千里，捷若影響。若與別國構兵，無人協助，不知何方起釁，惟賴火車以應急事。火車之用，不惟便人有無相通，更可使國富兵強。至以上火車各利益，無庸贅陳。

茲將造路之法，畧敘一二。……中國欲造鐵路，須先籌通衢大道，及行兵運糧之要路。然華人無力興此大工，即使能之，均願商辦，以實利益，斷不願官為之約束。竊為設想，中國如欲建路，先由國家建造

<sup>①</sup> 此件由同文館翻譯，於光緒十一年正月二十九日交致總理各國事務衙門。

長路，然後聽民接造枝路，仍須由官保守也。

設中國立意建造長路，則有可問者五：第一，問如何擇地以造鐵路？第二，問須選何地以造鐵路？因開一路必當有所宜也。第三，問何法建造為至善？或令人包辦，每一里給錢若干？或官僱工人建造，隨時給其工費？第四，問此等鉅款何以籌辦？第五，問鐵路成後如何處置？

答第一問曰：只須用通曉調兵捷徑，及深明運貨便商者各一人；然以上二人，又必須有精明鐵道者以指引。

答第二問曰：其人精明鐵道者，一經通曉調兵捷徑、運貨便商之人，告以所擬，即能相地鳩工。

答第三問曰：二法各有所宜。……

答第四問曰：此費多由出售股份而來，然有國家盡收者，有收幾份者。

答第五問曰：鐵路造成後，國家有盡行收管者，有陸續賣出者。若路經民造，則一切章程法例，皆由官定，因鐵路不能統稱私產。……

按以上所陳，利益既多，又切於事。

然更有欲言者，第一，國家欲辦此事，須先覓三人之精明幹練者，與奉派總理之官，商議一切，以便細查其實而妥司其事。此三人，一係通曉調兵捷徑者，一係深明商賈運貨之便途者，一係曾經目覩鐵路之用而曉其理者。國家既聞以上三人所言，自當信其誠實，則工作堅固矣。……

愚按此等人必選由敵國為工。蓋美國之鐵路與歐洲各國相較，為數最多。且美國之鐵路，價廉而工省。華、美二國之友誼至厚，按照蒲安臣之約，中國可問美國國家舉薦上文所言之人。

竊以中華必建鐵路，不能久延。中國自當努力前進，興此大工。以上所陳，即希詳核，或可獲益於將來也。

（同上。）

〔美使田貝(C. Denby)致國務卿貝雅(T. F. Bayard)函，1885年11月5日〕 我們確有理由認為，展覽一條美國鐵路及其車輛運輸模型，對於啓發〔中國〕政府官員注意鐵路是有功效的。中國人以講求

實際著名，而缺乏科學知識，因此，使他們親眼看到事情的證據乃是一種有效和最容易使他們信服的辦法。爲了適合這一特點，乃從美國搬來了全套能夠運轉的鐵路模型，其中包括 100 呎長的幹線和側線，以及轉轍器、轉台、客車、機車和煤水車。……車身長 5 呎，其他部件與此成比例。這具模型經過精心製造，成爲美國現行鐵路、機車、車輛等等的精確的縮影，即使最細微的部分也都完備無遺。所使用的動力是鐘錶發條。這具模型已於 9 月間在天津督署展覽給總督李鴻章看了，他頗爲稱許，且說他在 10 月間進京時將帶到那裏去展覽。……

10 月 16 日，總督又命將業已運京的模型再給他展覽一次，翌日，總督便將其呈獻給皇帝的父親醇親王。幾位能操縱模型的中國機械師隨入王府。醇親王非常高興，並感謝他們教他的隨從操縱模型。兩天後，醇親王將模型送進皇宮，展覽給皇帝和皇太后觀看，進行得很勝利。兩宮對此頗感興趣，且化了一些時間仔細觀察這具模型。這是他們第一次見到的談論已久的鐵路的一個最完美的形象，這促使他們和王爺能夠領悟這項現代化器具能給中國許多好處。據了解，這件事具體地支持了總督所提出的在中國建築鐵路的主張，兩宮已樂於傾聽他所說的有關鐵路利益的言論，並同意他在國內作興築鐵路的準備。

我們希望繼這一良好結果之後，將有可能在這個廣大帝國的各個地區，採用我國的鐵路制度。我們的鐵路制度在許多方面是特別適合於中國採用的。可以預期我們的工程師和製造家們的技藝和進取精神將會在中國找到一個有利的使用場所，將會供應適當的人力和物資，足以維持我國鐵路及其管理的崇高的聲譽的。

〔美國外交文件，1866 年，頁 180—181。〕

〔光緒十二年三月初十日〕前美使鑾斐迪來談。……言何天爵已赴華謀辦鐵路。

〔張蔭桓，三洲日記，卷 1，葉 15。〕

〔光緒十三年正月十一日〕科士達偕總兵魏森禮來晤。此來爲言比得招商局電詢火車辦法，欲自大沽築自新城，自新城至紫竹林，商

周自辦。

〔同上，卷3，第8。〕

〔光緒十五年二月十九日〕格蘭忒竟使奧，則華席當屬何天爵。聞美之富商，咸擁戴使華，冀謀銀行、鐵路，爲之說項者實繁有徒，總統恐不能不俯徇衆情也。

〔同上，卷7，第73。〕

〔英國葛洪籌建滇緬路的活動〕 斯普萊在60年代和70年代所沒有完成的事，葛洪(A. R. Colquhoun)在另一個探險家兼政論家霍爾特·哈雷特(H. S. Hallett)的幫助下，在80年代嘗試了，並且獲得較大的成功。早在1882年，葛洪做了一次由廣州到雲南(最後一段是由思茅到大理)的旅行<sup>①</sup>，後來他逗留在緬甸時，相信和斯普萊路平行但更向東去的一條路是可以成功的。葛洪的路線是通過暹羅的各揮邦土族，不從仰光而從瑪打萬開始，然後到清萬(景邁)，經過揮邦到江洪再到思茅。他也提議另外一條從盤谷到景邁的路。除了對付法國的競爭外，他相信這樣一條路的商業價值會給予中國極深的印象，使它“儘可能對於在中國建築鐵路給予必要的鼓勵”。他相信這個冒險事業如果不是在官方的提倡之下進行，能夠獲得更大的成功，於是他向倫敦和曼徹斯特市商會請求援助。

首先在輿論和財政上給予支持的，是倫敦市商會。……該商會的會刊印行了特刊，登載葛洪對於皇家地理學會的第一篇演說<sup>②</sup>。在這篇演說中，葛洪把他自己看成是中國的塞西爾·羅德斯(C. Rhodes)<sup>③</sup>，述及英國在印度的統治給印度人民帶來了和平及好的政府，否則他們就會受到內亂的折磨和土邦國王們的壓迫。而且，那對於貿易也是有益的。現在需要一個新的印度來對付日益增長的國際競爭的威脅。工業和國際貿易已經不再是英國的壟斷事業了，開闢新的市場

① 原註：葛洪：《華南及華西南的探險》中所描述的旅行。皇家地理學會：增刊第2卷(倫敦1889年)。

② 原註：《倫敦市商會會刊》，1882年11月15日。

③ 原譯者註：19世紀後半期英國帝國主義者侵略非洲的開路先鋒。

已成為絕對的必要。由商會支持的私人冒險事業來開闢這樣一條路，通過“友好和熱心貿易的”暹邦以通達中國西部的富足省份，就可以開闢一些尚沒有人去過的市場<sup>①</sup>。

葛洪去和曼徹斯特市商會接洽，並於1882年12月12日在一個特別會上演說；他的雄辯給人以很深的印象。兩星期後，商會接到徵募捐款的請求書，並沒有置之不理。葛洪估計以7,000鎊作為探路隊的經費，他提議請四個主要的商會各捐600鎊。於是，董事會便向會員們勸捐，“他們認為這件事對於本國的貿易和商業極為重要<sup>②</sup>”。

同時，倫敦市商會的會刊繼續作為葛洪發表文章的機關報。警告說英國首倡的事情到處碰到法國的競爭，在爭先進入雲南的競爭中也是一樣。東京的騷亂和法國對於暹羅的圖謀，使得葛洪的計劃必須迅速實現<sup>③</sup>。

到了1883年11月，葛洪已經能夠報告說，雖然印度政府拒絕在財政上支持他，但不反對非官方的探查，各商會籌集的3,500鎊已足夠做為這次探查的經費。曼徹斯特市商會匯去它的會員所捐的393鎊——其他來源已保證有2,900鎊，包括倫敦和格拉斯哥商會的各600鎊，仰光商會的500鎊，新嘉坡商會的100鎊，和香港商會的300鎊。此外，新嘉坡政府捐了500鎊，香港政府捐了300鎊。最重要的是香港各界表現的具體的關心，法國對於南方各省的圖謀，使得他們以前對於那含有競爭性的緬甸路的敵意化為烏有了<sup>④</sup>。

到1885年春天，葛洪和哈雷特在完成了勘查工作之後回到英國，尋求對於他們組織鐵路公司的計劃的支持。印度政府一直不太合作。於是，葛洪像在他以前的斯普萊一樣，深信他遇見了官方的陰謀。實際上印度政府仍然贊成從曼德勒起始的路線，或通過八莫，或經過薩爾溫江的古侖渡口。在四月十三日倫敦市商會的特別會議上，

① 原註：《倫敦市商會會刊》，1882年12月1日。

② 原註：《曼徹斯特市商會董事錄，1879—1885年》，1882年11月29日，1882年12月27日，1883年1月24日。

③ 原註：《倫敦市商會會刊》，1883年2月5日，1883年6月5日。

④ 原註：《曼徹斯特市商會董事錄，1879—1885年》，1885年11月28日。

郝爾特·哈雷特報告了上年完成的探路隊工作，商人們通過了一項決議案，要求政府從緬甸行政費結餘的 100 萬鎊中支付修築鐵路的費用<sup>①</sup>。一星期後，在贊同這個鐵路計劃的曼徹斯特市商會的主持之下，哈雷特在曼徹斯特市政廳對市民作了演說<sup>②</sup>。

曼徹斯特市商會非常熱心，會長親自率領一個代表團到印度部會見蘭道夫·邱吉爾 (R. Churchill) 勳爵，力勸採取葛洪的路線，並實現通過暹羅擇邦的鐵路計劃。第一步是由郝爾特·哈雷特領導工程測量，估計通過英國領土的一段鐵路約需 100 萬鎊。邱吉爾回答說，他將仔細考慮這件事。……

事情沒有進展，在 9 月裏又談到另外派遣一個代表團。但邱吉爾回答說不必要，因為他自己的見解和商會的完全一致。……

1885 年 9 月是葛洪的宣傳運動達到最高峰的時期。29 日，他在倫敦市商會發表關於政府的東方政策的演說，不但力勸支持他的通到中國西南部的鐵路，並且說明普遍地在遠東鞏固和擴張英國利益的重要性。……

1885 年是商界對於葛洪計劃興趣最高的一年，而實際上商界要求修築通到中國西南的緬甸路的呼聲已在普遍低落。這一部分是因為合併上緬甸給了政府主持的那條與之競爭的由曼德勒到古倫渡口的路線以動力；而且由於官方興趣的增長，商人的壓力已經感到不再需要了。因為法英在這地區的競爭變得更加顯著了，這個問題就越來越被看作是政治事件，最好讓白廳去處理。

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍輝，中國通與英國外交部，頁 186—190。〕

〔英國東電公司企圖承辦我國鐵路，曾紀澤致李鴻章電，光緒九年六月二十一日到〕東電公司總辦本德爾來署言，中國將興火車鐵路，各洋商求承辦者甚多。本德爾託澤將渠之身家品行電告中堂，冀蒙信任。查本德爾，英之富商，又議院有權有名之紳，各部尚侍，皇宗國戚，皆與往還甚密。澤所知如此而已。信任與否，候鈞裁。聞興

① 原註：《倫敦市商會會刊》，1886 年 5 月 5 日。

② 原註：《曼徹斯特市商會議事錄，1879—1885 年》，1885 年 4 月 29 日。

火車鐵路，不禁狂喜，省兵、旺商、利運、救荒，一舉有四大益，而行旅之便不與焉。滬至杭海塘建路極易，且有益於塘，將來當亦可辦。

〔李鴻章覆曾紀澤電，光緒九年六月二十二日〕 鐵路利益最大，尙未定議興辦，本德爾似宜緩商。

〔李文忠公全集，電稿，卷1，第29。〕

〔曼徹斯特商會主席致曾紀澤函，1886年□月〕 我們深深地感到蘭開夏的出產品在中國的消費量幾乎是能夠無限增加的，因而我們抱着極大的興趣囑望着鐵路運輸。據聞貴國政府已經準備建設鐵路了。我們深信由於鐵路的延伸，……中英兩國的商務利益，必然會大大地增進起來。

〔曾紀澤覆函<sup>①</sup>，1886年6月25日〕 你們提到把鐵路介紹到中國去的擬議，認爲此舉將使商務無限擴張。果真把鐵路介紹到中國去，英國〔對華〕的商務就會有巨大的擴張，乃是毫無疑問的事情。儘管我皇上政府也充分承認這一步驟的必要性，但是，要以爲在最近的將來就能夠大量地鋪設鐵路，却是錯誤的。怎樣才是把鐵路介紹到一個國家裏去的最好方式，也是一個最重要的、需要慎重考慮的問題。

爲了避免別國因過分倉促而造成的錯誤，必需有計劃地按照考慮成熟的方案去進行。給中國這樣一個國家，精心做出這樣一個方案，必然需要一些時間。那些親眼看見鐵路經營的人，那些生來就聽到汽笛叫聲的人，容易忘記了，就在科學先進的英國，蒸汽機、鐵路和輪船也還受到過不少反對意見的攻擊的。

〔曼徹斯特商會第86次年報，1886年，附錄，頁47—50。〕

〔德國公使巴蘭德的活動〕 光緒十一年秋間，李鴻章晉京時，會晤德國欽差巴蘭德氏。巴氏即向鴻章備陳鐵路之利約有五端：(1)載兵；(2)運餉；(3)救災；(4)利商；(5)弭亂。同時還有一種傳說，謂德國願借銀2,000萬兩與中國建設鐵路，由天津德領事向鴻章轉商<sup>②</sup>。

〔吳錦：津滬鐵路的爭議，載中國近代經濟史研究集刊，第4卷，第1期，頁104。〕

① 本件從英文譯出。

② 原註：見《申報》，光緒十一年十二月二十一日。

〔德國參贊阿恩德 (Arendt) 致總署《論開鐵路》節略，光緒十一年九月十四日收〕 一、查各國鐵路，有由各國自行建造者，有派令專願承辦之人——有係銀號、富商，有耑工鐵路大匠，又有由公司專辦。此三項中，無論何項，或令本國人辦理，或令他國人辦理，則均有之。

一、查鐵路一事，於各國商務、兵政、民事，均有攸關。……所以鐵路如何建造，如何巡閱，平時如何使用各節，亦均為國家要務。既為國家要務，即應由國家自專。惟果欲如以上所云，則與其令他人承造，何如自辦為佳。至以此事所用之銀，自屬不少，而以此事所借之款，亦可緩歸。

一、又查海內各國，令他國公司承辦鐵路者不少，且不特令其承辦建造，造成後仍令其管理一切。惟如此辦理，而能於其國帑藏政務毫無窒礙者則未有，却於其國帑藏政務常能攙越者則良多。諒中國不願有此。中國如必欲令人承辦，亦總不歸外國公司，而必歸中國公司辦理也。

一、鐵路一事，如欲中國公司承辦，原無不可，然恐願行附股者，不能立時足數。且急宜防者，總不令承辦之人，專以所入之股視為利藪，如招商局之事，前鑒未遠，恐商股裹足不前耳。

一、如欲一人承辦或令公司承辦，總應令承辦之人，將造創之法模，造成之工夫，並造費若干各節，預為明白開具。如此仍令將如何運貨，如何搭客大概情形，及運貨搭客脚費若干，亦令預為開單，則更為妥善。至辦理此事，應用資本，宜預定湊齊之限，如逾限不齊，即不令其承辦。又臨發承辦憑單時，當先令繳銀若干，以為均照所應辦理之質。

一、興辦鐵路，自係中國得意之舉，然因此變更於國事民事者甚多。中國如欲興辦，當熟思全局，博訪輿見。查現有自願代辦鐵路之人，其自募來華之所，雖均係熟悉其事者，如問及此人，則其議論，總有近於速辦之詞，究不能無偏私之意。中國如欲興辦，則不如逕由他國，延請素有名望不與自願代辦聯屬者一二人，與之考問。

一、查各國遇有建造鐵路等工時，多不遽交一人承辦，却先將工程大概情形，出示曉諭，令各商匠等願承辦者，開具工程工費詳細單



單；衆單會齊後，再揀其中價廉工固者，責成辦理。將來中國興辦此事，無論國家自辦或轉交於人，其應由洋匠辦理之工，及置辦鐵條火車客車，不若亦用出示之法爲妙。

〔糖總理衙門檔案。〕

〔德國金融資本家攫取路權的活動〕 據德銀號狄士康〔貼現銀行〕來函稱：糾合公司，現派人赴華攬鐵路及借款，求爲通達。茲將前後信函譯錄<sup>①</sup>。除函達李相外，呈備察閱。

弟又聞該銀號並乞德外部招呼，彼部告以與中國現商洋藥新章，可借此機會，冀得互讓利益之法。……云云。

〔許景澄致總署函，光緒十一年十二月，許竹真先生出使函稿，卷2，葉5。〕

德華銀行三代表之一，愛克斯諾(Herr A. H. Exner)發表了一本題爲《中國，中華地理和人民概述》(China, Sketches of the Land and People)的著作。……這位作者聲稱德國和中國間的不相往來的狀態快要結束了。爲了便於開發中國的資源，鐵路是非常需要的。他說，中國人口在四億以上，在農業及各種日用工藝中，勤勉的勞動者爲數之衆，這件事本身便令人信服地證明着，在中國，鐵路一定是一項大有成就的事業。因此，1886年在柏林成立了一家公司，從事徵集基金並擬製在中國修築鐵路的計劃。愛克斯諾就是這家公司所派遣的代表之一。這位作者並描述了他到廣州、上海、天津和北京的旅行情況。他曾上溯揚子江六百英里，並憑弔過長城。

〔北華捷報，1890年7月18日，頁63。〕

《泰晤士報》柏林採訪員於6月22日寫道：關於某幾位德國資本家和鋼鐵製造家最近力求與中國政府訂立建築鐵路的契約而未獲成功的問題，《Vossische Zeitung報》<sup>②</sup>報導道：

“由德意志銀行和製鐵工業的代表們參加的一次會議已假貼現銀行(Discount Bank)召開了，派去中國的代表提出了一些報告，從這些報告看來，中國政府方面對於建築鐵路一事顯然並不重視。……

① 原書缺譯件。

② 《福斯報》，德國自由派報紙。

這些報告進而表明，……鐵路是有利可圖的。此外，必須小心注意英國的競爭。

“針對這些報告，議決立即召回愛立希 (Herr Erich)。其他三位代表目前尚留在中國。”

代表們在天津聽到總督的回答是，“我們將在我國能自己製造材料時建築鐵路”。這些報告坦率地承認去中國的使命沒有得到絲毫結果。

像這樣一篇模實的報告，無需再加說明了。曾為人們所一再談論的這一龐大的鐵路計劃，已被證明只是一個幻想而已。

〔北華捷報，1886年8月6日，頁145。〕

〔法國〕八月二十一日接准大咨，法國李使照稱：盧溝直達漢口，創造鐵路，查照中法會訂《越南新約》第七款，隨時商辦等因。是日李使適來晤商，茲將問答各語，撮要錄呈察閱。李使擬二十六日起程回京，恐其復向尊處繞舌，應否相機辯駁此事，現尚未定辦法，將來如果採購外洋鋼軌、鐵橋、機器、車輛，法國必執約爭購，但須貨精而價較廉，或與他國貨價一律，方能允行，斷不能任伊把持壟斷也。

〔論法人爭價盧漢鐵路，光緒十五年八月二十五日，李文忠公全書，譯署函稿，卷19，葉42。〕

〔比利時資本家的活動〕 薩多因男爵 (Baron Sadoine) 現在此地〔天津〕，當他在北京時，〔總理〕衙門曾予接見，離津前他將晉謁總督。薩多因是位工業大王——他在里格省 (Liege) 的色萊因 (Seraing) 僱佣了一萬二千名工人，自然是在為他所代表的巨大企業尋求鐵路和其他承辦契約來的。……

薩多因晉謁總督，備蒙親切接待之後，他便去開平視察礦務和新築的通向蘆台的鐵路，男爵係比利時色萊因考柯克里爾公司 (Société Coukerill) 的總經理，這次來到東亞是為了解中國和日本可能會有的需要。男爵現年六十七歲，這些利益將為他人所獲取，而非為其本人所親享。

〔北華捷報，1889年4月29日，頁467。〕

〔帝國主義各國間的競爭〕 1885年，在中法戰爭結束之後，中國鐵路的興築又變成爲一個甚囂塵上的問題。1886年，在天津和北京聚集了中國向所未見的最大的一羣“獵取權利讓與的人”。一家德國公司所派的代表，據說打算貸給中國35,000,000鎊，供作建築鐵路之用。據1885年新訂中法條約的規定，如果中國決定建造鐵路，其招募人工，法國無不盡力勸助；一家法國公司在這一條款的鼓勵下，在天津一所價值100,000圓的大廈中組織成立，並擁有一筆非常寬裕的招待費。……

代表美國政府的是印第安納的理查·田貝，他在1885年來中國任公使之前，已經和美國國內的鐵路興建顯然有利害關係。……他也深信時機已經到來，美國的在華利益應該作侵略性的推進。一個美國工程師詹姆士·威爾遜(J. H. Wilson)將軍大約正在這個時候到達中國，於是趁機將美國鐵路工程和行車方法的優越性呈獻給中國人。一套美國鐵軌的模型和一輛由發條操縱的小火車甚至架設到皇宮的庭院裏，以供幼皇帝和內廷的娛樂。可是法國公司以一套法國設計的更加精緻的車輛爲禮品，馬上把這一點點的收穫抵銷得一乾二淨。……

美國利益集團由旗昌洋行出面，投標一條從天津到大沽的鐵路建築工程，這條路實際將成爲計劃中的天津——開平路的一個連接線，但是美國資本家不願爲這項工程提供貸款，於是合同訂給了開平公司。大約就在這個時候，美國人參加過一次臺灣八十哩鐵路工程的投標，但是由一家英國公司以較廉的標價將合同奪去。

1887年是外國投資者最爲活躍的一年。一個中美銀行的計劃已經擬定。這個銀行是由所謂費列得爾菲亞公司予以支持，並且得到李鴻章的核准的。原擬以80,000,000兩銀子貸給政府，來資給鐵路工程和籌設一個造幣廠。這個利益集團也取得了包括安裝電話設備權在內的廣泛讓與。總理衙門拒絕批准這件合同，嗣後雖一再努力想恢復這個計劃，但是毫無結果。這個計劃很像是從一開始起就是發起人的一個動議，而不是投資人的一個動議。

〔泰勒·丹迎特著，姚曾咸譯：美國人在東亞，頁505—506。〕

由沽北至津一路，現已勘丈地基，擬及時鳩工修路；惟集股尚難踴躍，亦擬借款應急。……現議鐵路借項，英、法各銀行爭來詢商，不必專用華泰〔德商〕也。

法商愛禮小鐵路頗多要求，已遵示回覆，另與他商議訂。

〔覆覆臺灣鐵路並京津路借款，光緒十三年四月二十日，李文忠公全書，海軍函稿，卷3，葉3—4。〕

來函並鈔巴使照會，備悉一一。……北洋與各國交涉，一視同仁，毫無偏厚，而德商亦未始不略器利益。今巴使照會內稱：前於五月十六日以天津來報內稱，天津議准外洋包辦，建造鐵路，現在准建由津至通鐵路，請將五月十六日照會各節酌奪示覆等語。所云准外洋包辦，自係傳聞之誤。天津鐵路既非洋人包辦，即未便分段令德商包辦，更無所謂會賽。

〔覆陳津浦鐵路，光緒十四年十一月初九日，同上，譯署函稿，卷10，葉23—24。〕

中國之鐵路，目下尙未有開辦之機也。然而傳聞如是，信否莫必。而外洋各國，一聞中國開辦鐵路之信，無不爭先恐後，竭力營謀，欲求承攬此項大宗生意，紛紛進京，多方謀幹，已有若干家。在西人重利，固亦無怪其然。……夫中國此時庫款未能充裕，外洋亦嘗知之。而一聞有開辦鐵路之信，各國皆爭先承攬，惟恐失之者，蓋以此事若成，獲利甚厚。即中國一時不能如數清償，日後所獲既豐，自不難一一交付。故前者聞有德國商人專爲此事進京招攬；又有傳言謂怡和洋行業經包定；又有謂此項工程法人必欲承辦，不肯讓入；又有人言美國商人亦願承充是役，甚而至於東洋亦有承充中國鐵路工程之說。

〔申報，光緒十二年八月初五日。〕

〔外國侵略者聯合修築一條上海——北京線的傳聞〕 由西方各國政府聯合修築一條從上海到北京的鐵路，並獻贈給中國政府，而以有效經營爲唯一條件，這對各國大有好處。這件事說來似乎是令人驚異的，但我們相信，這是完全有根據的。……

歐洲每一個政治家都以爲，四萬萬人等着消納他的國家的製造品，因而都在興奮地期待着。他們知道，在北京有權勢的曾侯〔紀澤〕以及其他開明人士，曾在一種英文評論期刊上寫過關於“中國覺醒”的文章；這種覺醒的新徵象日有所聞，但可惜，其中絕大部份都沒有內容；而令人奇怪的是，爲什麼中國總是沒有覺醒過來。

.....

……使北京與中國各地以及全世界溝通，〔中國〕政府及其外務大臣們便都會醒悟過來，像那樣的一條幹線不久便會引起更多的鐵路線的建築，它們就會和電報一樣，很快地伸展開來。只有鐵路，才能真正地開放中國，而鐵路所帶來的新貿易不久即能償付外洋各國爲修築第一條鐵路線所付出的代價。西方各國從新市場所獲得的利潤，不數年便足以補償修築京滬線的費用。

〔北華捷報，1889年9月1日，頁233—234。〕

〔福開森致《北華新聞》編者信，1885年8月12日〕數月前，總理衙門徵詢對鐵路的建議和估價。呵！隨之而來的是好一番情景！所有各國經紀人、投機商人、商人以及海關關員等，都湧向前來，提出他們的意見，並提供了概算數字。許多厚顏無恥和冒昧從事的人，都因他們在估價中所表現的不可靠而暴露出來了。這些人中，究竟有多少人有資格投遞估價單，或對鐵路建築能提供些意見呢？很少。

〔北華捷報，1885年，頁88—89。〕

〔擺演鐵路〕香港西字報言：有提高威利 (Decauville) 鐵路公司〔原文如此〕託怡和洋行經辦鐵路事宜，現在香港怡和洋行先將該公司所造鐵路，在碼頭置放，直達棧房，計程一里半，本月十四日安設，……觀者如堵，莫不拍手稱快。

〔中報，光緒十三年正月二十二日。〕

茲悉，事爲兩廣總督張香濤〔張之洞〕制軍所知，即函請怡和洋行，將此項鐵路運至粵垣試用，行中允之。本月初一日由火船運至，如法安放。制軍飭藩司隨帶武員多人前往驗看，靈動便捷，極口稱揚，

回稟制軍，旋與該行商令代辦矣。

〔申報，光緒十二年三月十一日。〕

西人新製活動鐵路，曾於粵東試演。張香帥委員臨閱，獎賞有加。日前又運至天津，在紫竹林租界河沿重試。

〔申報，光緒十二年四月二十四日。〕

茲悉此項鐵路設在海大道旁迤西，長約三里許，下墊碎石，高八寸。先於初三日試行輪車，車長二丈餘，闊七尺〔原文如此〕，鐵路寬不及三尺。車以純鐵爲之，前置機器，後載煤斤，中有餘地，可坐數人。晨間十點鐘生火開機，車如箭激，試行兩次，旋即停輪。初六日又試一次。

〔申報，光緒十二年九月十八日。〕

茲悉此項鐵路，係法人愛麥經理，由法領事官林椿君函請傅相駕臨試驗。傅相允如所請，於十月二十六日偕長蘆運憲周玉山都轉、津海關道劉獻夫觀察、洋務委員伍秩庸觀察、水師營務處羅稷臣觀察，坐駛一週。此路往還約長五里，歷時僅七分而已。……傅相嘉許者再。

〔申報，光緒十二年十一月初六日。〕

茲聞天津西字報言，近日華人之欲坐火車〔者〕頗多。經理鐵路之人，因之收車價銀。計分四等，上等客取洋三角，二等客取洋二角，三等一角，四等五分。又另擇日期，專載婦女小孩。俾知鐵路之靈妙。

〔申報，光緒十二年十一月十一日。〕

秋間，有怡和洋商運來極小鐵路數里，在紫竹林租界園地內擺設演試，蓋欲炫以求售。尙無過而問者，行將起拆回國。巴使所稱張家灣擬建鐵路，及都中謠傳天津興建鐵路，或皆由此而起也。

〔論津浦鐵路並遣退德法人員，光緒十一年十一月初八日；李文忠公全書，評語函稿，卷 18，集 55 - 56。〕

## 第二節 各派對建築鐵路的爭論和 中國自建鐵路的開始<sup>①</sup> (1874—1889年)

### 一、清政府籌議海防聲中築路問題的 發生(1874—1877年)

〔李鴻章籌議海防摺<sup>②</sup>，同治十三年十一月初二日〕 南北洋濱海七省自須聯爲一氣，方能呼應聯通。惟地段過長，事體繁重，一人〔指統帥〕精力斷難兼顧，……何況有事之際，軍情瞬息變更，儻如西國辦法，有電線通報，徑達各處海邊，可以一刻千里；有內地火車鐵路，屯兵於旁，聞警馳援，可以一日千數百里；則統帥當不至於誤事，而中國固急切辦不到者也。今年臺灣之役，臣與沈葆楨函商調兵，月餘而始定；及調輪船，分起裝送，又三月而始竣，而倭事業經議定矣。設有緊急，誠恐緩不及事。

〔李文忠公全書，奏稿，卷24，葉22—23。〕

〔李鴻章致丁寶楨函，光緒二年八月十九日〕 中國積弱，由於患貧。西洋方千里數百里之國，歲入財賦動以數萬萬計，無非取資於煤、鐵、五金之礦，鐵路、電報、信局、丁口等稅。酌度時勢，若不早圖變計，擇其至要者，逐漸仿行，以貧交富，以弱敵強，未有不終受其敵者。

〔同上，朋僚兩稿，卷16，葉25。〕

---

① 在太平天國時，洪仁玕在《資政新編》中說：“興車馬之利，以利便輕捷爲妙。倘能造如外邦火輪車，一日夜能行七、八千里者，准自專其利，限滿准他人做做。如彼願公於世，亦稟准遵行，免生別弊。”洪秀全眉批：“此策是也。”這是國人提出的第一個興辦鐵路的主張。

② 同治十三年九月二十九日上諭：“總理各國事務衙門奏，海防亟宜切籌，將緊要應辦事宜，撮敘數條，請飭詳議一摺。沿江、沿海防務經總理各國事務王大臣並各該將軍督撫等隨時籌畫，而備禦究未可恃。……該王大臣所陳練兵、簡器、造船、籌餉、用人、持久各條，均係緊要事宜。著李鴻章〔等十五人〕詳細籌議”云云。本條係李鴻章覆奏中在“用人”條下涉及鐵路事項的摘錄。

〔李鴻章致郭嵩燾函，光緒三年六月初一日〕 西洋政教規模，第雖未至其地，留心諮訪考究，幾二十年，亦略聞梗概。自同治十三年海防議起，鴻章即歷陳鑛礦必須開挖，電線、鐵路必應仿設。……其時文相目笑存之。廷臣會議，皆不置可否。王孝鳳、于蓮舫獨痛詆之。會記是年冬底赴京，叩謁梓宮，謁晤恭邸，極陳鐵路利益，請先試造清江至京，以便南北轉輸。邸意亦爲然，謂無人敢主持。復請其乘間爲兩宮言之，渠謂兩宮亦不能定此大計。從此遂絕口不談矣。讀二月抄賜示各節，崇論閎議，洵足啓發愚蒙。……惟兩生在臺灣，建言須就地試造鐵路、電線，已奉廷僚議准，又以費絀中止<sup>①</sup>。內地若果議及，必至羣起相攻。尊論欲令敵處開示朝廷，以使沛然不疑於其心，天下必有起而應者，何見推之過當耶！……鄙意鐵路須由開煤鑛做起，興此大役，而鐵尙需購自外洋，絕難告成。

〔同上，卷17，葉12—13。〕

## 二、臺灣鐵路的倡議和停建(1876—1877年)

〔福建巡撫丁日昌奏摺，光緒二年十二月十六日〕 臣自五虎門渡海，東抵鷓籠，歷後山蘇澳，復折回前山至郡，全臺形勢約已十得七八。深惟目前情形，不在兵力之不敷，而在餉需之不足，不思番洋之不靖，而患聲氣之不通。……竊以臺事設郡置縣，無益之葭芩也；輸路礦務，奏功之鍼石也。輸路宜於臺灣而不必宜於內地，礦務籌謀現在即可取效於將來。其間形勢互異，利害迥殊，有可以屈指計者，臣謹爲我皇太后、皇上總晰陳之。

臺灣前山業已開闢無遺，後山雖平曠膏腴，遠遜前山，然道里表長亦與前山相等。當夏秋溪河盛漲時，前山南北文報往往經月不通，後山更不必論。即如日本窺伺臺南，紮營業已經旬，郡中尙未得信。近者如此，遠者可知。幸而疫重敵退，否則倭營業已深入穩紮，豈不大費經營！若非郵遞艱難，何致如此隔膜！其害一。

<sup>①</sup> 參看本節二、“臺灣鐵路的倡議和停建。”



後山之地棄之必爲彼族所據，取之則開百里之路，必須設數營之勇分紮要隘，否則生番必乘虛狙殺，路雖開猶不開也。開千餘里之路即須添設數十處之營，費重時長，年復一年，勢成坐困。其害二。

臺灣四面環海，敵人隨地可以泊船，即隨地可以登岸。彼則輪船飄忽，朝擾北而暮可擾南；我則跋涉艱難，速計旬而遲須計月。留營固恐餉需難繼，撤勇又恐事變忽來，處處爲敵所制，即時時爲敵所乘。其害三。

安平砲臺連戰費至四十萬兩，尙非泰西新式。即使其能得力，而全臺口岸如安平者尙有數十處，若均設臺防守，爲費殆將千萬。度支如此艱難，豈能籌此鉅款？然不籌則防無可防。其害四。

臺灣民情浮動，相傳無十年不反之說。……合而計之，三十年之間，糜國帑與民捐且逾千萬，百姓因遭賊而家破人亡者，至今言之猶有餘痛。蓋彰化一帶，深山大澤，易於藏垢納污，往往亂機已釀，經年累月而官尙未聞知，皆由道阻信艱之故。其害五。

……

臺灣水陸額兵共十八營，每年需餉三四十萬兩，合併則防汛全空，仍舊則訓練皆僞。自開路撫番以來，前後山一帶勇數添至二十餘營，每年需餉又在百萬兩外。零星散紮，分則勢孤，以禦生番且不足，何況外侮！是輪路不設，不惟該兵勇不能合營操演，而深入瘴鄉，即冊籍多寡亦無人爲之查考。其害七。

……

夫以輪路……之不舉行，其害之可睹固灼灼然有如此者。今試以輪路……之利言之：

輪路計一日約行二千餘里，由臺南至臺北頃刻即達，軍情可瞬息而得，文報無淹滯之虞。利一也。

後山瘴癘盛行，若有輪路，則屯軍擇善地駐紮，遇有緊急，方執而馳，朝發夕至，不必使有用之兵受瘟疫之害。利二也。

輪路比輪船捷至一倍，不居精練二枝勁兵駐紮南北二路，海上有事，電報即來，精銳辰集，隨敵所向，合兵急攻，以逸待勞，以衆乘寡，

主客之勢既異，勝負之券可操。是無輪路而兵多餉重，微調遲延，我處處爲敵所制；有輪路而兵精餉有，赴援神速，敵且處處爲我所制矣。以視株守一隅，軍符已下累日而消息仍覺杳然者，相去豈可同年而語？利三也。

內山奸民縱有煽動，而勁旅呼吸即達，朝聞萌蘖，夕壓重兵，比於迅雷不及掩耳。敵民無所用其簧鼓，奸宄無所用其機智，番衆無所用其兇橫。禍亂不生，商民安堵，百貨流通，舟車輻輳。利四也。

日本琅嶠一役，合沿海七省因臺事而設防，耗餉何止千餘萬。臺中若設輪路，……則敵人知我已得窺要，可無意外之虞，不惟大宗之餉可省，即常年防軍亦可酌裁。利五也。

輪路開，兵勇可以歸併操練，不惟營官不敢以少報多，即勤惰壯弱亦可隨時稽核，臥薪嘗膽以求實濟，斷無練而不精之兵。利六也。

輪路開，則由臺灣府城至鷓籠口不過數時可到，來往人等自可由鷓籠起岸，不必再涉安平之險。利七也。

……

日本前本弱國，自設輪路、電線、開礦、練兵、製器後，今乃雄踞東方，眈眈虎視。前年窺臺南，上年逼琉球不令進貢，今又膏高麗使與通商。彼其志豈須臾忘臺灣哉？既已斷我手足，必將犯我腹心。而且臺灣爲東南七省尾閭，上達津沽，下連閩浙。臺事果能整頓，則外人視之有若猛虎在山，不敢肆其恫喝。若再輔以中等鐵甲船二三號，則遇各島無理肆擾，尙可由臺斷其後路，使彼有首尾不能相顧之憂。故臺強則彼有如芒刺在背，時存忌憚之心；臺弱則彼視爲奇貨可居，各蓄吞噬之念。輪路開，……則兵事自強，而彼族之狡謀亦自息。利十也。

夫臺灣不辦輪路……之害如彼，辦輪路……之利如此，其得失取舍，固可不待懸揣而知。而或者慮輪路……一辦，必致傷人廬墓，百姓怨嗟。不知臺中曠土甚多，輪路不致礙及田廬。……且風水之說亦未深入膏肓。此可無慮者一。

或又慮輪路用煤必多，將來煤盡則輪路將成廢物。不知臺北各

山到處皆煤，固有用之不竭之效。況煤價愈賤則輪路獲利愈除。此可無慮者二。

又或以輪路經費繁重爲慮。不知後山暫可緩開，自前山極北之鷄籠起，至極南之恆春止，計程約在千里。以一里約二千兩計之，大約經費總在二百萬兩以外，不過安平礮臺六倍之費，大約得上年臺中日本防務所用之六七便足集事。且防務所給勇糧，既出則不能復還，輪路則租稅可收，……每年歸還成本之後，源源挹注，於帑項實大有裨益。至輪路、礦務、電線三者必須相輔而行，無礦務則輪路缺物轉輸而經費不繼，無電線則輪路消息尚緩而呼應不靈。查鷄籠達恆春陸路電線，尚有閩省今春議撤之線可以移用，即添補修整爲款當不甚鉅。至達省水路電線，則爲費較多，似可從緩再商。鷄籠、滬尾關係全臺形勝，此二處礮臺水雷亦宜擇要舉辦。夫輪路礦務，曲突徙薪之費也，費少而效除；臨事募勇，焦頭爛額之費也，費多而無濟。目前所費有限，將來所省實多。此可無慮者三。

又或慮輪路僅在前山，則後山番情尙多反復。不知臺事以禦外爲要，外侮既靖，擇生番之尤兇者大舉勦辦，則撫局自永遠可諧。一俟後山有礦可採，再行次第舉辦路線，庶免浪費鎔銖。況於南北中三路多開捷徑，則前後山將混而爲一。險阻日通，則獠狃日闕。此可無慮者四。

又或慮輪路礦務取法洋人，他日全局要害必爲洋人所盤踞。不知我但雇洋人爲工匠，工竣則洋人可撤。將來一面舉行，即一面學習，不過二三年，當可自爲製造。以練兵爲體，以輪路……爲用，故有輪路、礦務則餉可足，兵可精，並非謂有輪路、礦務而兵可不用也。日本借泰西之款，雇李泰國開輪路，至今尙無流弊，何況款由自籌？且環地球皆辦輪路礦務，人有捷徑、有餘利可以制我，而我無捷徑、無餘利可以制人，終非勝算。夫輪路與輪船等耳，輪船可行，則輪路亦可行。非常之舉原難爲黎民所懼，要在持議者之堅定不搖耳。此可無慮者五。

又或慮臺灣開闢二百年，何以從前議守議戰並無輪路開礦之說。

不知從前無外人環集覬覦，故不必處處設防，今則外人攻之之法與從前不同，則我禦之之法亦當與從前有異。譬之乘小舟於曲港，固可游駛自如，及出至大海重洋，篙槳之所不能爲力者，則小舟非顛卽覆矣。……地與勢殊，卽不能不事隨時變，理固然也。此可無慮者六。

又或慮臺中既設輪路，恐彼族欲於內地效尤。不知臺灣係屬海外，與內地情形迥然不同，況係中國自行舉辦，並非如上海由於洋人私造者可比。將來如奉密旨准行，則請辦奏中尙須聲明臺灣海島孤懸，廬墓無幾，不致爲輪路所傷，仍請他處不得援以爲例等語，見諸抄報；似此辦理，則彼族亦無從藉口。此可無慮者七。

日下臺灣疫重兵疲，民窮變亟。防廣則營皆散粲，勇不練而豈能精；口多則敵易紛乘，險無定而何能扼？餉將竭而備仍虛，寇已深而謀未定。日本及小呂宋皆逼近臺疆，蓄銳養精，機深意險。若不未雨綢繆，速將輪路、電線、練兵、購器、開礦各事分投速辦，誠恐該二島猝然有變，非僅止於虛聲恫喝而已。……伏維聖慈獨斷，飭下總理衙門籌議，有無經費，如何舉行，並請特簡熟悉工程人員駐臺督理，俾靖浮言而收實效。將見臺防有磐石之安，卽沿海無風鶴之恐，臺民幸甚！大局幸甚！

〔中國近代資料叢刊·洋務運動(二)，頁346—353。〕

〔總理衙門奕訢等奏摺，光緒三年二月二十四日〕 據沈葆楨原摺內稱，丁日昌所稱購船、練兵、設臺、電線、開礦、招墾諸務，臣在臺時先後條奏，或奏焉而未及舉，或舉焉而未及成。惟鐵路一端，當時未經談及，而實爲臺地所宜行。……

李鴻章原摺內稱，臺灣情形，沈葆楨曾躬親其事，見聞最熟。……至鐵路、電線相爲表裏，無事時運貨便商，有事時調兵通信，功用最大。丁日昌到臺後，疊次兩商，該處路遠口多，非辦鐵路、電線不能通血脈而制要害，亦無以息各國之垂涎，洵篤論也。惟鐵路需費過鉅，似須煤鐵開採有效，就地取料，工力較省。……各等語。

丁日昌原摺內稱〔略，見上件。〕

丁日昌附片內稱，臣前在上海曾密飭廳縣將洋人私設電線一律

拆毀，在閩將前任督撫與洋人已議合同由廈門設至省城之電線買就拆回，是臣平日於電線、輪路等事，本不以爲然。惟至臺灣，察看形勢，有必須辦輪路、電線、礦務而後始能一勞永逸。前此到臺諸臣未必不見及此，特以議論新奇，恐招衆謗。臣此次請辦輪路、礦務，人多罕聞罕見，必又集毀招尤。惟輪路一事，臣但知於臺防相宜，事屬應辦；至於經手議價，以及採辦物料，設放位置，臣於工程大屬隔膜。此舉如因經費難籌，暫從緩辦，固毋庸議。倘事在可行，伏懇天恩，另簡熟悉工程人員經理督率，成效方有可觀各等語。……

即輪路一事，雖係創舉，惟臺灣海島孤懸，迥非內地可比。丁日昌續陳輪路之利，備極詳盡；沈葆楨聲稱鐵路一端實爲臺地所宜行；李鴻章聲稱鐵路、電線相爲表裏，功用最大；是舉辦輪路爲經理全臺一大關鍵，尤屬目前當務之急。並請飭下丁日昌，審度地勢，妥速籌策，務當力爲其難，俾安內攘外，均有裨益。以上諸要務，一俟辦有端緒，卽由該撫臣隨時奏報，上慰宸廑。……惟臺灣籌辦輪路、礦務各大端……必須指定有着的餉，源源報解，方易集事。……

竊查海防經費一款，原係奏明分解南北洋大臣李鴻章、沈葆楨兌收應用。臺灣地屬南洋，且經理各事均與海防相爲表裏，若將臣等原議各省應解南洋一半海防經費移充臺餉，庶臺事卽可逐漸經營，足以維持南洋全局，並可以拱衛北洋。臣等共同商酌，所有指撥海防經費之各關四成洋稅，各省釐金，截至本年六月止，仍令全解北洋大臣李鴻章收用。自本年七月爲始，粵海、潮州、閩海、浙海、山海等五關並滬尾、打狗二口之四成洋稅，暨江海關四成內二成洋稅，以一半批解部庫抵還部撥西征餉銀，以半分之半批解北洋大臣李鴻章兌收，劃出半分之半批解福建巡撫丁日昌兌收。其每年酌提江蘇、浙江釐金銀各四十萬兩，江西、福建、湖北、廣東釐金銀各三十萬兩，亦自本年七月爲始，以一半批解北洋大臣李鴻章兌收，以一半批解福建巡撫丁日昌兌收。如此量爲酌劑，則北洋仍得原議分撥之款，臺灣卽用南洋應得之款，各省均係指定應解之款，於財力足敷周轉，而支用皆歸有著。相應請旨飭下各該省督撫，督飭司道暨各關監督等，遵庶此次奏案，

按期如數分別批解，不准絲毫帶欠；倘有藉詞推諉及延不報解情事，即由北洋大臣、福建巡撫指名奏參。

〔同上，頁353—361。〕

〔李鴻章覆丁日昌函，光緒三年三月二十一日〕 臺地各務尚未開辦，或可抽暇旋省耶？部署皆不以借洋債爲然。惟開辦鐵路，定購鐵船，一時斷難有此巨款，或者通融准行，惟各關無力分年認還，當於南洋海防應撥四成半分之半項下按結抵扣，爲數無幾。若僅借二百萬，分十年歸楚，尚不至誤。但此後解款愈少，幸預籌之。

〔李文忠公全書，明瞭函稿，卷17，葉4。〕

〔又函，光緒三年五月二十一日〕 俄土戰爭方始，日本內亂甚長，似臺防目前必可無事。各營疲弱者逐漸裁汰，但酌留精銳分守要隘，專致力於鐵路、電線、開礦、招墾等務，得尺得寸，亦可大可久之計也。

〔同上，卷17，葉12。〕

〔上諭，光緒三年五月二十三日〕 福建巡撫丁日昌奏<sup>①</sup>，請撥臺灣辦理輪路經費，改辦馬車路，並購鐵甲船。

得旨：著該衙門議奏。

奉總理各國事務衙門奏：……所請移費購船，實爲先其所急起見，應由丁日昌咨商南北洋大臣會同派員分別訂購。

又稱：臺灣鐵路，俟礦務大興，再行舉辦，擬先撥款二三十萬兩，設立馬車路，以利師行，實非無見。應請飭下丁日昌，先行舉辦，從之。

〔德宗實錄，卷51，葉17。〕

〔福建巡撫丁日昌奏摺，光緒三年七月二十日〕 其馬路一節，臣已札飭臺灣道夏獻綸，俟撥有經費，即行審度舉辦。至臺灣府城至旗後口約八十里，爲商賈輻輳之區。現在港口淺窄，夏秋湧大船稀，幾於百事俱廢。臣現擬商同督臣，將旗後口挖深，仍由旗後設鐵路至郡，實於臺防大有裨益。其經費可卽就職員林維讓等擬捐照數催收湊用，免動正款，並責成臺灣道夏獻綸經理。該道辦事實心，必能了此勾當。

〔中國近代史資料叢刊·商務運動（一），頁66。〕

① 丁日昌原奏日期是光緒三年五月初四日。

〔李鴻章致丁日昌函，光緒二年九月初六日〕……昨赫德過津，面詢前此尊處函託各件。一、臺灣至旗後鐵路，需銀五六十萬兩，已向麗如銀行商借，利息約須八釐。兄嫌其太重。赫云：俟議定再行緘覆。若執事不出任事<sup>①</sup>，卽作罷論。

〔李文忠公全書，朋僚函稿，卷17，葉24。〕

### 三、築路問題的爭論(1880—1887年)

#### (一) 1880—1881年間的爭論

〔劉銘傳奏請籌造鐵路摺<sup>②</sup>，光緒六年十一月〕中國自與外國通商以來，門戶洞開，藩籬盡撤，自古敵國外患未有如此之多且強也。彼族遇事風生，欺凌挾制，一國有事，各國圍窺。而俄地橫亘東西北，與我壤界交錯，扼吭拊背，尤爲心腹之憂。……竊謂用兵之道，貴審敵情。俄自歐洲起造鐵路，漸近浩罕，又將由海參崴開鐵路以達瑯春。此時之持滿不廢者，非畏我兵力，以鐵路未成故也，不出十年，禍將不測。日本一彈丸國耳，其君臣師西洋之長技，恃有鐵路，動逞螳螂之臂，藐視中華，亦遇事與我爲難。臣每私憂竊歎，以爲失今不圖自強，後雖欲圖，恐無及矣。自強之道，練兵、造器固宜次第舉行，然其機括，則在於急造鐵路。鐵路之利於漕務、賑務、商務、礦務、釐捐、行旅者，不可殫述。而於用兵一道，尤爲急不可緩之圖。中國幅員遼闊，北邊綿亘萬里，毗連俄界，通商各海口，又與各國共之。畫疆而守，則防不勝防，馳逐往來，則鞭長莫及。惟鐵路一開，則東西南北呼吸相通，視敵所驅，相機策應，雖萬里之遙，數日可至，雖百萬之衆，一呼而集，無徵調倉皇之過，無轉輸艱阻之虞。且兵合則強，兵分則弱。以中國十八省計之，兵非不多，餉非不足，然各省兵餉，主於各省督撫，此疆彼界，各具一心。遇有兵端，自顧不暇，徵調餉兵，無力承應，雖

① 光緒二年七月，丁日昌以病劇請假回籍調理，四年六月，病免福建巡撫職，臺灣鐵路建議事，於是卽作罷論。

② 這個奏摺是陳寶琛代擬的，也收在陳的文集中。見《陳文忠公奏稿》卷上。

詔書切責，無濟緩急，蓋國分爲十八疆界也。若鐵路造成，則聲勢聯絡，血脈貫通，裁兵節餉，併成勁旅，十八省合爲一氣，一兵可抵十數兵之用。將來兵權俱在朝廷，內重外輕，不爲疆臣所牽制矣。

方今國計絀於防邊，民生困於釐卡，各國通商，爭奪利權，財賦日竭，後患方殷。如有鐵路收費足以養兵，則釐卡可以酌裁，並無洋票通行之病。裕國便民之道，無踰於此。且俄人所以挾我，日本所以輕我者，皆以中國守一隅之見，畏難苟安，不能奮興耳。若一下造鐵路之詔，顯露自強之機，則氣勢立振，彼族聞之，必先震驚，不獨俄約易成，卽日本窺伺之心，亦可從此潛消。本年李鴻章奏請沿海安設電線，此亦軍務之急需。但電線須與鐵路相輔而行，省費既多，看守亦易。或者以鐵路經費難籌，無力舉辦爲疑。竊謂議集商股，猶恐散漫難成，今欲乘時立辦，莫如議借洋債。洋債以濟國用，斷斷不可，若以之開利源，則款歸有著，洋商樂於稱貸，國家有所取償，息可從輕，期可從緩；且彼國慣修鐵路之匠，亦自願効能於天朝，此誠不可失之機會也。

查中國要道，南路宜開二條：一條由清江經山東，一條由漢口經河南，俱達京師。北路宜由京師東通盛京、西通甘肅。惟工費浩繁，急切未能並舉。擬請先修清江至京一路，與本年議修之電線相表裏。此路經山東、直隸地界最多，或謂於民間墳墓廬舍有礙，必多阻撓。不知官道寬廣，鐵路所經，只佔丈餘之地，於墳墓廬舍當不相妨，卽偶有牙錯，亦不難紆折以避。臣昔年剿捻中原，屢經各該省，其地勢民情固所稔知，非敢爲臆斷也。

事關軍國安危大計，如蒙俞允，請旨飭下總理衙門迅速議覆。若輟轉遷延，觀爲緩圖，將來俄局定後，築室道謀，誠恐臥薪嘗膽，徒託空言，則永無自強之日矣！

〔劉壯肅公奏摺，卷2，葉1—3。〕

〔上諭，光緒六年十一月初二日〕 劉銘傳奏籌造鐵路一摺，所請籌款試辦鐵路，先由清江至京一帶興辦，與本年李鴻章請設之電線相爲表裏等語。所奏係爲自強起見。著李鴻章、劉坤一按照摺內所陳，



悉心籌商，妥議具奏。

〔東華錄，光緒朝，卷38，葉2。〕

〔內閣學士張家驥未可輕議開造鐵路摺，光緒六年十一月〕 竊臣聞前任直隸提督劉銘傳來京後，有開造清江浦至京鐵路之請。臣知朝廷權衡慎重，決不輕議施行。惟獻策者張皇喜事，既以爲有利可圖，恐參議者附和隨聲，即以爲是謀足用。一言債事，關係匪輕。……

溯自各國通商以來，凡海口有碼頭地方，洋人無不蓋造房屋，置買地基。清江浦乃水陸通衢，若造成鐵路，商賈行旅，輻輳駢闐，必較之上海、天津更爲熱鬧。洋人工於貿利，其從旁覬覦，意想可知。雖該處無設立碼頭條約，而未必能禁其往來，設或借端生事，百計要求，則將何以應之？利尙未興，患已隱伏。此一弊也。

自清江浦至京相距一千數百里，從中豈無田畝、屋廬、墳墓、橋樑阻隔不通之處？開造鐵路，將於阻隔之處一律平毀乎？抑使民自爲遷徙乎？其事之窒礙不問可知。若沿向來官道營造，臣南北往來數次，所過官道介於田畝之間、屋廬之側、墳墓之旁、橋樑之上者，隨處有之。火輪車電掣風馳，易於衝突，必至貽害民間；即使設法繞越，善爲布置，將來造成之後，尋常一切行人以及來往車馬，將准其同行乎？抑不准其同行乎？若准其同行，則擁擠磕碰，在所不免，傷人壞物，易啓爭端。若不准其同行，則必須另開一條孔道，俾之行走。竊恐此令一下，民間必不樂從。勢迫形趨，徒滋擾攘。此二弊也。

天津設立招商局，購備輪船，現在獲利雖微，資本尙無虧蝕。若鐵路既開，則由上海、漢口入京者，大半歸於陸行，天津碼頭即將從此而衰。蓋南北轉運之物、來往之人，只有此數，水便則由水，陸便則由陸，此贏彼縮，勢所必然。竊恐所購輪船，漸歸無用，從前資本無處取償，是鐵路之利未興，而招商局數百萬款項棄於一旦，即以利害言，亦已自相矛盾。且開造之費動需千萬，目前各處設防，西事未竣，庫款支絀，籌款維艱，而復耗鉅費以求不可必得之利，虛糜帑項，賠累無窮。此三弊也。

伏望宸衷立斷，將劉銘傳請開鐵路一節，置之不議，以防流弊而

杜壽言。

〔交通史路政編，第1冊，頁20—21。〕

〔上諭，光緒六年十一月二十一日〕 前據劉銘傳奏請籌造鐵路，當經諭令李鴻章等妥議。茲據張家驥奏稱，開造鐵路約有三弊，未可輕議施行等語。著李鴻章悉心妥籌具奏。

〔東華錄，光緒朝，卷38，葉10—11。〕

〔李鴻章妥籌鐵路事宜摺<sup>①</sup>，光緒六年十二月初一日〕 查火輪車之制，權輿於英之煤礦，道光初年始作鐵軌以約車輪，其法漸推漸精，用以運銷煤鐵，獲利甚多，遂得擴充工商諸務，雄長歐洲。既而法、美、俄、德諸大國相繼經營。凡佔奪鄰疆，墾闢荒地，無不有鐵路以導其先，迨戶口多而貿易盛，又必增鐵路以善其後。由是歐、美兩洲，六通四達，為路至數十萬里。微調則旦夕可達，消息則呼吸相通。四五十年間，各國所以日臻富強而莫與敵者，以其有輪船以通海道，復有鐵路以便陸行也。即如日本，以區區小國，在其境內營造鐵路，自謂師西洋長技，輒有藐視中國之心。俄自歐洲起造鐵路，漸近浩罕、恰克圖等處，又欲由海參崴開路以連瑯春。中國與俄接壤萬數千里，向使早得鐵路數條，則就現有兵力，儘數調遣；如無鐵路，則雖增兵增餉，實屬防不勝防。蓋處今日各國皆有鐵路之時，而中國獨無，譬猶居中古以後而屏棄舟車，其動輒後於人，必矣。

竊嘗考鐵路之興，大利約有九端：

江淮以北，陸路為多，非若南方諸省，河渠貫注而百貨流通。故每歲所徵洋稅釐金二、三千萬兩，在南省約十之九，在北方僅十之一。惟鐵路漸興，使之經緯相錯，有無得以懸遷，則北民必化惰為勤，可致地無遺利，人無遺力，漸臻殷阜之象；其鐵路扼要之處，徵收釐稅，必漸與南方相埒。此便於國計者，利一也。

從來兵合則強，兵分則弱，中國邊防海防各萬餘里，若處處設備，

<sup>①</sup> 這個奏摺是李鴻章幕僚薛福成代擬的，也收在薛的文集中。見薛刻成《庸庵全集·庸庵文續編》卷上，葉9—21。同時，這篇文字又是薛在光緒四年所寫的《創辦中國鐵路》的進一步發揮，後文見同上書《庸庵文編》，卷2，葉17—26。

非特無此餉力，亦且無此辦法。苟有鐵路以利師行，則雖滇、黔、甘、隨之遠，不過十日可達，十八省防守之旅，皆可爲遊擊之師，將來裁兵節餉，併成勁旅，一呼可集，聲勢聯絡，一兵能抵十兵之用。此便於軍政者，利二也。

京師爲天下根本，獨居中國之北，與腹地相隔遼遠，控制甚難，緩急莫助。咸豐庚申之變，議者多請遷都，率以事體重大，未便遽行，而外人一有要挾，即欲撼我都城。若鐵路既開，萬里之遙如在戶庭，百萬之衆尅期徵調，四方得拱衛之勢，國家有磐石之安，則有警時易於救援矣。……此便於京師者，利三也。

曩歲晉、豫荐饑，山西米價騰踊，每石需銀至四十餘兩。設有鐵路可運，核以天津米價與火車運價，每石不過七兩左右。以此例之，各省遇有水、旱偏災，移粟輦舍，捷於影響，可以多保民命。且貨物流轉，自免居奇之弊。此便於民生者，利四也。

自江、浙漕糧改行海運，議者常欲規復河運，以防海運之不測。鐵路若成，譬如人之一身，血脈貫通，即一旦海疆有事，百萬漕糧無虞梗阻；其餘如軍米、軍火、京餉、協餉，莫不應手立至。此便於轉運者，利五也。

輪車之行，較驛馬十倍之速，從此文書加捷，而頒發條教，查察事件，疾於置郵。他如偵敵信、捕盜賊，皆朝發夕至，並可稍裁正路驛站，以其費擴充鐵路。此便於郵政者，利六也。

煤鐵諸礦去水遠者，以火車運送，斯成本輕而銷路暢，銷路暢而礦務益興。……此便於礦務者，利七也。

凡遠水之區，洋貨不易入而土貨不易出，今輪船所不達之處，可以火車達之，出入之貨愈多，則輪船運貨亦與火車相爲表裏。此便於輪船招商者，利八也。

無論官民兵商往來，行役千里而瞬息可到，兼輕而塗費轉輕，無寇盜之虞，無風浪之險。此便於行旅者，利九也。

以上各端，西洋諸國所以勃焉興起者，罔不愷操此術；而國計、軍謀兩事，尤屬富強切要之圖。劉銘傳見外患日迫，兼憤彼族欺凌，亟

思振興全局，先播風聲，俾俄、日兩國潛消窺伺之心，誠如聖諭，係爲自強起見。

查中國要道，南路宜修二條，一由清江經山東，一由漢口經河南，俱達京師；北路二條，宜由京師東通奉天，西通甘肅。誠得此四路以爲根本，則傍路繁要之區，雖相去或數百里而地段較短，需費較省，卽招商集股，亦輿情所樂就。從此由幹達枝，縱橫交錯，不患鐵路之不振興。惟統計四路工費浩繁，斷難並舉。劉銘傳先造清江至京一路，與臣本年擬設之電線相輔並行，庶看守易而遞信彌捷，洵兩得之道。蓋先辦一路，雖於中國形勢尙偏而不舉，然西洋諸國五十年前亦與中國情形相等，惟其刻意營繕，爭先恐後，故有今日之氣象。劉銘傳之意，蓋欲先創規模，以爲發軔之端，庶將來逐漸推廣，不患無奮興之日也。

顧或謂鐵路若開，恐轉便敵人來犯之途；且洋人久思在中國興造鐵路，此端一起，或致彼愈滋煩瀆。不知各國之有鐵路，皆所以徵兵禦敵，而未聞爲敵用，何也？鐵路在我內地，其臨邊處皆有兵扼守，彼豈能憑空而至？萬一有非常之警，則壞其一段，扣留火車，而路亦無用，而全路皆廢。數十年來各國無以此爲虞者，客主順逆之勢然也。至洋人擅在他國造路，本爲公法條約所不准。若慮其逞強爽約，則我卽不自造鐵路，彼獨不能逞強乎？況洋人常以代中國興利爲詞。今我先自興其利，且將要路佔造，庶足闕其口而奪之氣，使之廢然而返矣。

或又謂鐵路一開，則中國之車夫、販豎將無以謀衣食，恐小民失其生計，必滋事端。不知英國初造鐵路時，亦有慮奪民生計者，未幾而傍路之要鎮以馬車營生者，且倍於曩日。蓋鐵路祇臨大道，而州縣鄉鎮之稍僻者，其送客運貨，仍賴馬車民夫。鐵路之市易旣繁，夫車亦因之增衆。至若火車盛行，則有駕駛之人，有修路之工，有巡瞭之丁，有上下貨物、伺候旅客之雜役，月賦工糈，皆足以仰事俯畜；其稍饒於財者，則可以增設旅店，廣買股份，坐擁子母。故有鐵路一二千里，而民之依以謀生者，當不下數十萬人。況煤鐵等礦由此大開，貧民之自食其力者，更不可數計。此皆擴民生計之明證也。

或又謂於民間田廬墳墓有礙，必多阻撓。不知官道寬廣，鐵路所

經，不過丈餘之地，於田廬墳墓尚不相妨；卽遇官道稍窄之處，亦必買地優給價值。其墳墓當道者，不難稍紆折以避之。劉銘傳剿捻數年，於中原地勢民情，固親歷稔知者也。

惟是事端宏大，經始之初，宜審之又審，俾日後勿滋流弊，始足資程式而行久遠。臣嘗博採衆議，外洋造路有堅窳久暫之不同，其價亦相去懸殊，每里需銀自數千兩至數萬兩不等。清江浦至京最爲衝要之衝，造路須堅實耐久，所需經費雖未能預定，爲數自必不貲。現值帑項支絀之時，此宗巨費，欲籌之官則挪湊無從，欲籌之商則散渙難集，劉銘傳所擬暫借洋債，亦係不得已之辦法。

從前中國曾借洋債數次，議者恐各省紛紛援例，致受洋人盤剝之累，經戶部奏明停止。願借債以興大利，與借債以濟軍餉不同。蓋鐵路既開，則本息有所取償，而國家所獲之利又在久遠也。惟是借債之法，有不可不慎者三端，恐洋人之把持而鐵路不能自主也。宜與明立禁約，不得干預吾事；但使息銀有著，期限無誤，一切招工購料，與經理鐵路事宜，由我自主，借債之人毋得過問。不如是則勿借也。又恐洋人之詭謀，而鐵路爲所佔據也。宜仿招商局之例，不准洋人附股，設立鐵路公司以後，可由華商承辦，而其政令，須官爲督理。所借之債，議定章程，由該公司分年抽繳，期於本利不至虧短，萬一偶有虧短，由官著追，只准以鐵路爲質信，不得將鐵路抵交洋人。界限既明，弊端自絕。不如是則勿借也。又恐因鐵路之債，或妨中國財用也。往時所借洋款，皆指定關稅歸償；近則各關撥款愈繁，需用方急，宜議明借款與各海關無涉，但由國家指定日後所收鐵路之利，陸續分還，可遲至一二十年繳清，庶於各項財用無所牽掣。不如是則勿借也。凡此數端，關係較鉅。聞洋人於債項出納之間，向最慎重，若盡照所擬辦法，或恐未必肯借。彼若肯借，方可興辦，與其速辦而滋弊端，不如徐議而免後悔。

又聞各國鐵路，無一非借債以成。但特素有名望之監工踏勘估工之清單，與日後運載之利益，足以取信於人。中國南北鐵路，行之日久，必可多獲盈餘。誠設立公司名目，延一精練監工，細爲勘估，由總

理衙門暨臣等核明，妥立憑單，西洋富商，或有願爲稱貸者。至鐵路應試造若干里，如何選料募匠，如何費省工堅，非悉心考究，無由握其要領。一切度地、用人、招商、借債，事務繁積，非有特派督辦之大員，呼應斷不能靈。查劉銘傳年力尚強，英氣邁往，曾膺艱鉅，近見各國環侮，亟思轉弱爲強，頗以此事自任。惟造端不易，收效較遲，儻值外患方殷，朝廷或畀以軍旅之寄，自應稍從緩議。現既乞假養病，別無所事，若蒙聖主授以督辦鐵路公司之任，先令將此中窾要，專精考校，從容商榷，卽俄、日各國驟聞中國於多事之秋，尚有餘力及此，所以示之不測，未始非先聲後實之妙用。且以其暇招設公司，商借洋債，雖能否借到巨款，尙無把握，然以劉銘傳之勳望，中外合力維持，措注較易於他人。其舊部駐防直、蘇兩省，不下萬餘人，將來講求愈精，或另得造路省便之法，或以勇丁幫同修築，或招華商巨股，可以設法騰挪，當與隨時酌度妥辦。蓋劉銘傳以原議之人，始終經理，卽待其效於十年以後，尤屬責無旁貸。儻更有要任相需，仍可聞命卽行，獨當一面也。

再，中國既造鐵路，必須自開煤鐵，庶免厚費漏於外洋。山西澤路一帶，煤鐵礦產甚富，苦無殷商以巨本經理。若鐵路既有開辦之資，可於此中騰出十分之一，仿用機器洋法，開採煤鐵，卽以所得專供鐵路之用。是礦務因鐵路而益旺，鐵路因礦務而益修，二者又相濟爲功矣。

〔李文忠公全書，奏稿，卷39，葉20—26。〕

〔李鴻章議覆張家驥之摺片，光緒六年十二月初一日〕 張家驥所稱清江浦爲水陸通衢，若造成鐵路，商旅輻湊，恐洋人從旁覬覦，借端要求等語。臣謂洋人之要挾與否，視我國勢之強弱。我苟能自強而使民物殷阜，洋人愈不敢肆其要求；我不能自強，則雖民物蕭條，洋人亦必隱圖其狡逞。卽如越南，國政不善經理，以致民生凋敝，日就衰弱；法人乘間侵奪其六省，以洋法經營，日臻富庶，是其明鑒。蓋強與富相因，而民之貧富又與商埠之旺廢相因。若慮遠人之覬覦，而先遏斯民繁富之機，無論遠人未必就範，卽使免絕覬覦，揆之謀國庇民

之道，古今無此辦法也。

張家驥又謂開造鐵路，恐於田廬、墳墓、橋樑有礙，民間車馬及往來行人恐至擁擠磕碰，徒滋騷擾。查外洋鐵路有雙、單行之別，雙行者佔地寬不過一丈二尺，單行者佔地七尺，今南北官道寬至二三丈及四五丈不等，鐵道所佔不及官道之半，既須填築加高，與官道判若兩塗，自於官道中車馬行人無所妨礙。其十字午貫之路，則有建旱橋之法；有於兩旁設立柵門，瞭望火車將至，則閉柵以止行人，俟火車既過，然後啓柵之法。至造路之費，地價亦其大宗，如有田廬侵礙官道者，當不惜重價以償貧民，輿情自可樂從；萬一有民間墳墓及田廬不願遷售者，自無難設法繞道。其他跨山越水建造橋梁，外洋自有成法可循，未聞其不便於民也。

張家驥又謂水陸轉運及往來之人祇有此數，若以鐵路奪輪船之利，恐招商局數百萬款項一旦無著。查近水之區，運貨利用輪船，其行稍遲而價較廉；遠水之地，運貨利用火車，其行更速而價較鉅；二者固並行不悖。即或鐵路初成之時，招商局生意略減，然該局既將旗昌原價交清，復分年撥還官帑，成本日輕，每歲得漕項津貼，縱令運載稍分於鐵路，亦尚可支持周轉。數年之後，商貨日多，更可與鐵路收相濟之益。且北方地非穰瘠，而繁富之象遠遜南方，蓋由運路艱阻，而其民於所以殖貨之原，亦遂不肯勤求；若一旦觀運銷之便，則自耕織以外，必更於藝植之利，工作之利，一一講求，可無曠土游民之患，即如江、浙、閩、鄂等省，自通商以後，絲茶之出其地者，倍於曩日。則謂水陸轉運祇有此數者，似又未盡然也。

以上張家驥所陳三弊，臣逐細研求，尙覺不甚確鑿。

〔同上，卷39，葉27—29。〕

〔李鴻章覆奕讓論鐵路函，光緒七年正月初四日〕 查鐵路一事，爲泰西各國富強最要之端。鴻章明知中國風氣未開，探諸輿情，則論者必譁；籌諸經費，則款難應手。時勢所限，原非人力所能勉強。惟以中國土壤之博，物產之豐，人才之盛，十倍於西洋各國，而富強之勢遠不逮各國者，察其要領，固由兵船兵器講求未精，亦由未能興造鐵

路之故。夫中國有可富可強之資，若論切實辦法，必籌造鐵路而後能富能強，亦必富強而後可以居中馭外，建久遠不拔之基。但今尚非其時，似須俟諸數十年之後。適值劉提督銘傳力倡斯議，鴻章若遽加駁斥，則中國日後富強之機因此阻遏，誠屬可惜。是以歷舉九利，蓋皆得諸親歷外洋者之議論，而參合中土之情勢，欲使世人略知此中底蘊，庶迂拘之意見漸融，或將來之創辦較易耳。

目下經費難籌，必借洋債。鴻章所舉宜慎者三端，固關係緊要之件，亦實見夫洋人最重借款，有此三端，必多顧望。蓋深慮時勢有所窒礙，而徐議以免後悔，適與鈞指相合也。

至敝疏九利之說，固必天下皆有鐵路，而後其效始全。鐵路偏於各省，則徵兵運餉，銷貨權稅之利，亦偏於各省，原非謂清江、漢口一有鐵軌，即不必籌及他處也。夫專開一路，則有一路之益，統開四路，則有四路之益，然必先開一路，而後四路可以漸開，先開四路，而後各省之路無不可開。五十年前，西洋諸國尚無鐵路，迄今縱橫交錯，為路至數十萬里。其鐵路與軍實之多少，彼此若勢均力敵，遇有爭端，不輕發難，而和局即可長保，勢使然也。中國若仿其法而行之，西洋去我太遠，知有鐵路，必不敢妄生覬覦，亦勢使然也。今若能創辦一二處，使商民咸知其利，則各處或願集股措辦，較易為功，固不必盡籌官帑矣。

竊謂清江一路既開，則由清江以至瓜洲不難續造，從此直、東兩省，內地徵兵運餉，直達江海，其迅捷必十倍於曩時。推之漢口有一路，而河南、湖北等省，當亦視此。若夫遇水則建橋樑，遇山則或鑿其穴，或跨其嶺，西洋皆有成法可循，雖巴蜀、隴阪山川阻深，江、淮以南水道苞絡，亦尚可平其艱阻，但須導以先路，則雖創造之費或多於平地，不患商民之不踴躍也。

鈞論又謂銷貨一節，惟煤、鐵實有厚利，其他百貨，北方之資財不加益，不能保其銷路之加多。仰見平盈酌虛，洞徹原委，已為燭照無遺。竊謂鐵路既成，則北方煤鐵之礦自必大開，若其民觀運銷之便，或更願於藝植之利，工作之利，格外講求，地方官亦當隨事督勸，未必



不有裨生財之道，猶之江、浙等省，輪船既通以後，絲茶之比其地者數倍於曩日。直、東從前漕船盛行時，沿河生計較旺，若鐵道則轉運之多且速，更百倍於漕艘也。

又蒙諭以民間田廬可徙，墳墓不可徙；小民各有恆業，改圖甚難。仰見籌畫周詳，諄諄以保民生順民情爲本。敬佩無已。查南北大道，田廬墳墓在其中者尙少，鐵路多依官道，本可於墳墓不相妨礙；間有一二當徙者，鴻章前此行軍各省，每築營壘，客冬加築天津土圩，遇有墳墓阻礙，貧民領錢十數千文，卽皆欣然樂徙，從未壓以官勢，亦未致生怨讟。蓋貧民營葬本甚簡便，其稍有財力者必不至迫臨官道也。萬一有抵死不遷之民，卽稍紆迴以避之，亦非難事。苟能經理得人，訟牒當不致繁夥，亦不必竟以申商之法繩之也。

惟是事端宏大，創始宜慎。現在外間軍民有風聞其說者，尙多引領欣盼，以爲貧瘠之區或可漸變爲富盛；而官場迂謹無識，及京城學士大夫之私議，尙未盡翕然，本不敢存必欲速辦之意。今蒙詳示以試行於煤鐵之礦、開墾之地，以及屯軍設防之一二口岸，俾見聞習熟，漸推漸廣。權衡至當，深協機宜。鴻章亦素有此意，既承明誨，倍豁愚衷。緣奉諭詳加討論，此事於國家遠大之圖，馭外固本之術，煞有關係，仍不敢不罄其愚覲續陳之，尙求殿下加意爲幸。

（同上，譯署函稿，卷12，葉24。）

〔劉坤一議覆籌造鐵路利弊片，光緒七年正月初八日〕 臣以鐵路火車之有裨益，別項雖未深知，至於徵調、轉輸兩端，可期神速，實爲智慮所共曉。中國幅員遼闊，自東徂西，幾萬餘里，均與俄界毗連；加以英在緬甸，法在越南，時虞窺伺；沿海數省，則爲各國兵船往來，倘有風鶴之驚，殊虞鞭長不及。如得辦成鐵路，庶可隨時應援。臣前過天津時，曾與李鴻章論及。茲劉銘傳所請，適與臣意相符。其先辦清江至京一路，無非從易入難，自近及遠，行之以漸，期底於成。願立一法，必有一弊，大利所在，害亦隨之。張家驥恐鐵路成後，洋人於清江永開口岸，原是意中之事，然可據約力爭。至謂於南北行旅以及沿途田廬、墳墓、橋樑諸多不便，均屬有見，亦可相度地勢，斟酌設施。輪

車與輪船水陸殊途，似於招商局無甚相涉；即令此贏彼絀，亦是楚得楚弓，無足深較。

而臣所錫錫過慮者，此項鐵路火車，有妨民間生計。蓋物產之精華，民生之日用，無鐵路未必見少，有鐵路未必加多。祇此貨物之流通，如使盡為火車所攬，則窮民向恃車馬人力運負以營生者，約數萬人，詎不失業？縱謂火車日盛，貿易日多，此項貧民，亦必別有營生之計，而急切何能見效？且非駕輕就熟，未免有拂民情。從前捻逆滋熾，論者歸咎於河運鹽務之改革，亦前車之鑒也。又現在各洋關運照稅單，盛行東南，內地稅釐，被其侵占，然用尋常舟車裝載，為數尚少，而我亦可設法防維。今自清江至京造成鐵路，則請領洋關單照之貨，往來便捷，勢必並驚爭趨，內地稅釐，將歸烏有，不可不預為之計。即無洋關單照之貨，應完內地稅釐，而以輪車兩驟風馳，何能節節停待？亟應查明各處稅釐確數，妥定章程。

臣欲做造鐵路火車，實與李鴻章、劉銘傳有同志，第係創舉，又屬鉅工，雖議論最忌紛紜，而規畫必須詳慎。夫不善始者，必不善終。為之而不成，或成之而復毀，非惟虛糜可惜，亦將遺笑外人。請旨飭令劉銘傳務將一切利弊，逐細推求，先行踏勘道路，酌擬章程，呈由總理衙門釐明造路行車有無格礙，收稅還款有無把握，參酌異同，權衡輕重，則其事或行或止，一言可決矣。

〔劉坤一遺集，奏疏，頁598—600。〕

〔通政使司參議劉錫鴻罷議鐵路摺<sup>①</sup>，光緒七年正月十六日〕  
竊聞近有建議仿造火車鐵路者。……臣嘗奉使西洋，講求其事，既有所見，不敢不即陳明，以期早日罷論，息此紛紜也。……

火車實西洋利器，而斷非中國所能仿行也。臣竊計勢之不可行者八，無利者八，有害者九。……

西洋人於各貨總匯行店，皆名曰公司。火車鐵路，特公司為之，無關國帑。若中國則商民決無約夥為此者。倘以官領之而招民湊股，

① 參閱劉錫鴻奏摺，光緒七年正月十六日，見劉錫鴻遺集，卷之六，頁598—600。

則近年百姓受欺於官屢矣，……豈復肯蹈覆轍。況此時民力大困，卽網羅天下富室，亦未易集西洋一公司之巨資也。其不可行者一也。

無已，則動公帑爲之。夫帑藏不充久矣。上而宿衛軍士，且乏衣食而無以肅威嚴；下而調飢黎民，且傾倉廩而無以普賑恤。百廢不舉，類皆以財力未裕而苟安之，乃籌款項以事此不急之務，其於政體亦似略乖矣。……我國家經費有常，何處籌此巨款？……其不可行者二也。

西洋專奉天主耶穌，不知山川之神。……我中國名山大川，歷古沿爲祀典；明禱既久，神斯憑焉。倘驟加焚鑿，恐驚耳駭目，羣視爲不祥。山川之靈不安，卽旱潦之災易召。其不可行者三也。

西洋鐵路，既由商民湊股爲之，則在事之人莫非自治其事之人，修途造車在在結實，與中國之付諸委員吏役，視爲官事，而徒存其狀貌者不同。溯自軍興以來，法令稍弛矣，在下者知侵冒不足以干典刑，遂相習以自肥囊橐。……豈火車鐵路一事，獨能有實際乎？其不可行者四也。

……西洋之法，人苟失職有據，官紳親見聞者，皆可懲究其罪，不以非所屬而遠嫌。……若中國則官各有職，界限劃然，苟無管轄其人之責，卽不能斥治其人之非。……況辦理火車委員，初無刑賞之柄。……修道者或貽誤覆車，必待送諸地方官，傳質紛紜，然後施之薄責，而仍無補於其事。人何所畏而謹守職役？其不可行者五也。

西洋各國，收養孤窮，禁治匪類，其事最實，其法最周，城市鄉間，罕見有鼠竊狗偷者。我則軍興以來，國家教養之政尙未暇舉，攘竊之風盛行，物值一錢，卽不可道上須臾置。矧此鐵路之鐵，延長數千里，勢難節節嚴守，竊失實在意中。……其不可行者六也。

西洋各國，惟界口設有稅關，火車在此僅停一刻，查驗即便起行，故無礙其往來之期。我則各省各屬關卡不一，而人心之貪詐亦不可勝窮。若照尋常關榷之法逐細嚴查，則每關停留，時刻無定。若慮其行期延誤，而稍示寬大，則走私漏稅之弊百出，國課益以不供。其不可行者七也。

西洋各國，客店最多。……身無重衣，故常萬里遠行而不攜一物。我中國行李筭篋，擔負纍纍。……若以載兵言之，洋兵水囊藥袋與其所持器械，且晚恆附於身。……華兵固不能如其簡便也。其不可行者八也。

有此八不可行而利或寓焉，猶曰殫心併力以務成之，不可因啜廢食也。然而利果安在哉？

或曰：英國自造鐵路，貨物流通，各行貿易皆比前繁鬧十數倍，國之益富，職是之由，得非利乎？夫由西洋而迄地中海，凡數十國，壤地均可相接；自鐵路盛行，火車互為遞送，英商之貨，直達歐洲而外，其所得皆他國之利也。若中國則雖造鐵路，不過周於兩京十七省而止，以彼一省之貨易此一省之財，……統一家言之，則毫末殊未有增，是安可以為利？

或曰：火車行則各鄉貨物可集於口岸，不亦得他國之利乎？不知中國食用之物，類皆不宜於西洋，所銷大宗，惟絲、茶耳。……倘絲、茶所集逾額太遠，則有擠擁跌價之虞。……火車運赴口岸，不過徒便洋人，未足利中國也。

或曰：火車行則千里若近鄰，凡夫探望戚友、尋賞幽勝者，無跋涉之勞，自必咸樂遠出；往來人衆，沿途之飲食住宿，船馬剝載，土物購帶，生理自然增多，其為利於民不少也。不知此惟洋人好游為然耳。……我中國方當禁民惰游，何為利此？

或曰：西洋鐵路公司，皆獲贏餘，苟中國官借洋債為之，經理精密，亦裕餉之一法也。夫聖朝之生財，自有大道，豈效商賈所為，……夫洋人合衆夥以治鐵路之事，所得息猶止四釐，況我中國視為官事，而苟且將之，……弊端百出，……虧絀且無以補，安望其藉以裕餉。

或曰：中國幅員太廣，恆有鞭長莫及之虞，有火車則巡察易周，官吏不敢踰法，是則有神政治矣。不知察吏之昏明在精神不在形跡，人之所治莫近於身心，官之所治莫近於衙署，此固不煩車馬而可到者。……

或曰：中國置兵防守各省，餉糈所費太多，有火車則惟練數萬於

京師，察市變而馳以刺洗，疾風掃葉，禍亂立平，省餉不其鉅數！此其說近似有理，然臣觀西洋諸國，各部均設防兵，未嘗以有火車而渾灑。……又況兵易增不易減，自昔爲然。……今若信其可以裁兵而開鐵路，他時鐵路既造，必爭起而言兵之不可裁，省餉之說大誰欺？

或曰，中國業已開礦，無火車則載運艱難，罔以濟用，蓋謀所以便之。不知中國開礦非自今始也，周官非人，掌金、玉、石、錫之地，而爲厲禁，以時取之，……然未嘗藉火車以致之也。使因開礦而造火車，則是耗無窮之資財博有限之礦課，其利安在？

或曰，濟河淤塞，惟恃海運以濟京師，他時或有海氛，運道阻絕，百官萬民何所取給？今先事於清江浦以北造鐵路以代漕運，固思患預防之至計也。臣亦聞嘗籌及之。山東之漕，業由運河抵通矣，事至不得已，則移漕運總督於濟寧，令南漕秋初皆集清江浦起岸，由宿遷取道膠、嶧以達濟寧而下河道，僅五六百里耳。……我朝征準噶爾、厄魯特，戡定回疆，沙漠迢遙，兵糧且陸運而無置，況腹地數百里之近，而謂必須火車乎？

夫不可行而無利如此，則事當勿議矣。然使無利而亦無害，猶姑備其物，以娛耳目也。臣請更言其害。

西洋各國之田，統歸近地豪富雇佃以耕，無以貧民而仰給於十畝者。鐵路之造，惟富者彼此商允贖地，即不至紛擾閭閻。我中國則官道向外莫非民田，官道爲尋常輿馬所經，不得不買取民田以開鐵路。無論官中發價，獲領甚難，即領價弗虧，民之失地者，究無從遽得可購之地。銀一到手，坐食尋空，此後謀生，傷哉奚待，斯陳餒者衆矣。就謂官荒可闢補民田，而官荒所在之處，未必即民廬所在之處，紛紛徙就，載道流離情形，不深可憫哉。其害一。

鐵路之造，填沙杵土，可以華民爲之，若其築路之法，則非洋匠而莫得平適。至於火車事件與築路之鐵條、脂輪之油水，……一概須用外來。……爲鐵路一道，銀之出洋者數十萬，爲鐵路數道，銀之出洋者即數百萬。師工之來，猶多以貨相易，與此工作，則露出無非實利，懸望有珠還之一日。即謂借諸彼人，實於司庫無與，然負此鉅債

果能脫然無累乎？……其害二。

鄉僻小民，百畝之入以養十數口，猶有餘財。其居近城市者，則所入倍而莫能如之。……何者？商賈所不到，嗜慾無自生，糶食粗衣，此外更無他求也。今行火車，則貨物流通，取攜皆便，人心必增奢侈，財產日以虛糜。……其害三。

英人每謂搭載火車貨物，不能增費。臣嘗疑之。……火車鐵路成本如此其重，工食、煤火、歲修、日給各費又如此其浩繁，而均以加諸貨價之內，未有不令軍民度日倍艱者。其害四。

守國之道，人和而外兼重地形，兵力苟不如人，則握險憑高，亦足自固。王公所爲設險以守也。若造鐵路，則不惟不設險而且自平其險，山川關塞，悉成馳驟之坦途，重門洞開，屏障悉撤，一夫奮臂，可直入室矣。……其害五。

……若火車既行，他族難禁其附載，則洋人蹤跡自必徧及里閭。以利啗人，村愚尤易爲惑，卽不至交通勾結，內潰爲虞。然使百姓之視洋人，無異其視華人，則他時和局或更，民情已不可盡恃。其害六。

鐵路之利於行兵，實視乎兵力之強弱。兵力強，則我可速以挫人；兵力弱，則人亦因以蹙我。……或謂扣留火車，掘斷鐵路，卽遏截其兵。庸詎知槍礮所指，我雖掘斷，彼固能填之乎？……此舉若成，徒代人布置耳。其害七。

然慮及外洋或以爲迂，則且言土賊。西洋各國，地狹而分治者衆，莽無伏戎，故火車之行，無他虞耳。我則山林叢菁，常有盤踞，行旅被劫，視爲尋常。火車所經勢不能徧布兵勇，倘於其空僻所在，設法梗道奪車，而嚮司火者以馳之，襲邑攻城，隨其所指，俄頃卽至，則不可守矣。烽燧之告警，羽書之馳報，無有能捷於火車者，豈及斷鐵路以遏之？其害八。

由是有請先爲一道鐵路之造，以運貨兵爲要議。若造一道則火車所到者十之一，不能到者十之九，各處商貨，依然不能周通，直指兵威，依然不能驟至。爾時見爲無益，廢之則前功盡棄，行之則浩費難供。費此七千萬借款，又不知何所設措而可釋重累，是無端作法以

自困矣。其害九。

夫無利而有此九害，勢又不可行，而猶有建爲此議者，蓋由火車洋匠之覓生理者立說相煽；而洋匠之懷叵測心而布散之，華人之好奇喜新，不讀詩書，而讀新聞紙者附和之。洋樓之走卒、沿海之黠商、捐官謀利者，見此可圖長差，以獲莫大之財也，遂鼓其簧舌，投上司所好，而慫慂之，輾轉相惑，以致上聞也。

〔清朝續文獻通考，卷312，郵傳三，頁18—35。〕

〔劉錫鴻密陳不可借款造路片，光緒七年正月十六日〕 再密陳者：臣曩年奉使西洋，未出京之先，與英使威妥瑪相見。伊即言中國惟空煤鐵可以生財，惟造鐵路可以省兵。火車行，則京師屯兵五萬，便足控馭四方等語。迨抵英國，英人之勸造鐵路，願借以銀者甚衆。臣以其自願相借，必非好意，姑默誌之。迨駐德國，聞英人佔踞西奔島，立時往開鐵路一節，詢其故於洋翻譯官博郎。據稱：此係駕馭之法，民苟不服，則馳火車以往剿，立可芟夷。又稱：英人嘗言，中國雖地大民衆，若造鐵路，亦可不憂其反側，故深盼中國爲之。博郎係盡心所職者。其言此時若茹若吐，似不便洩本國詭謀，而又欲覺臣心之意。迨臣由德返國，適與威妥瑪同舟，時有鐵路洋匠赴上海謀生理者。威妥瑪導以見臣，請爲吹噓。臣以興築無貲爲辭。威妥瑪謂英國儘可借給，但須以物押借。海關稅多寡無定，不足作押；惟即以所造鐵路質之於英，待收足本利，乃歸中國，是爲兩便。臣聞言晒其包藏禍心，並告以中國不可愚弄之說。伊面爲之赧。臣徐與論史，言國之存亡，在德不在強弱……等語，冀以遏其奸萌。威妥瑪復論仁論性，……以掩其包藏禍心之非。以是知鐵路一說，固彼人所挾以禍中國，萬萬不可聽從者也。

〔經濟研究所抄稿，路電郵航類，第4册。〕

○〔上諭，光緒七年正月十六日〕 諭軍機大臣等，前因劉銘傳奏請籌造鐵路，當諭令李鴻章、劉坤一等籌商妥議。茲據先後覆奏，李鴻章以經費不貲，若借洋款，有不可不慎者三端，劉坤一則以有妨民間生計，且恐於稅釐有礙。所奏均係爲慎重起見。鐵路火車爲外洋所盛行，

若以創辦，無論利少害多，且需費至數千萬，安得有此鉅款？若借用洋債，流弊尤多。查據廷臣陳奏，僉以鐵路斷不宜開，不爲無見。劉銘傳所奏，著無庸議。將此各諭令知之。

〔德宗實錄，卷126，葉13。〕

## (二) 1883—1887年間的爭論

〔李鴻章致奕譞函論鐵艦鐵路之利，光緒九年六月二十二日〕

火車鐵路利益甚大，東西洋均已盛行，中國阻於浮議，至今未能試辦。將來欲求富強制敵之策，舍此莫由。儻海多鐵艦，陸有鐵道，此乃真實聲威，外人斷不敢輕於稱兵恫喝。尙祈主持大計爲幸。

〔李文忠公全集，譯署函稿，卷14，葉25。〕

〔徐致祥論鐵路之害摺，光緒十年九月十三日〕 議者謂鐵路開，運漕便，似矣。海運恐資盜糧，河運又虞淹滯，爲今之計，勢處兩難。聞明春海運僱用售與美國之輪船裝運，運費在欠項下抵扣。一時權宜，未嘗不可。如戰事告竣，海面安謐，查寧河兩項船隻，儘數僱募。同治十二年未設招商局以前，皆係前項船隻運輸天津，近亦參用，歷屆無誤。雖運費較鉅，時日稍遲，而歲支二三十萬之鉅款，實以養十數萬之貧民。今若以鐵路轉運，工成亦須二三年，無論緩不濟急，而商船歇業，饑寒迫而盜賊興。其害一。

山東黃河泛濫，連歲爲災，小民顛連困苦之狀，目不忍觀，耳不忍聞。全局興修，非千萬兩不可，朝廷軫念民艱，苦於籌辦。無力小民，雖蕩析離居而不至爲非者，實有感於深仁厚澤，而知國家之用度支絀不能兼顧。今若舉行鐵路，以千餘萬之資，不以治河而以便夷，民將怨咨而寒心。其害二。

有謂自京師開至天津而達於清江浦者。夫清江爲水陸要衝，南北咽喉，向非通商碼頭，鐵路一開，夷人必要求此地置造洋房，增設貨棧，起蓋教堂。以咽喉衝要之地，與夷共之。其害三。

夷之欲於中國開通鐵路，蓄念十餘年矣，特無以發其端，難於啓



口耳。今中國先自倡之，彼將如法而行，許之則開門揖盜，拒之則啓釁興戎。其害四。

中國之所恃以扼要據險者，惟陸路耳。夷人他日於中國要地，廣開鐵路，四通八達，靡不周歷，山川關塞，盡失其險。輪船所不能到之處，皆鐵路所可通之處。中國將何以自立？其害五。

如謂易於徵兵調餉。不知鐵路雖堅，火車雖捷，密斷尺地即不能行，若以兵守，則袤延數千里，安得處處防範？倘有疏虞，軍糧器械悉委棄於敵人。其害六。

如謂便於文報。查火輪車每時不過行五十里，中國驛遞緊急文書，一晝夜可六七百里，有速無遲。今若俱由輪車遞送，則驛站全廢，且陸路之車駝俱歸無用。人以失業而憤嗟，馬以失飼而倒斃，不獨累及於人，抑且戕及於物。其害七。

戶部之庫藏不支，海疆之兵餉不給，欲爲此舉，又將借款外洋。每年所入，陸續歸還，亦須十年清款。而洋人之器巧而不能耐久，壞而無可復修，俟十年後，除本利歸洋人外，計亦無復贏餘，而器用已敝，又需巨款添置，伊於胡底。且加以中國經手官員，乾沒中飽，更所不免，商局之虧，前車堪鑒。其害八。

所害如此，而猶以爲利，此漢賈誼所謂可長太息者也。總之，利小而害大，利近而害遠，利顯而害隱，彼所爲利者在五年之中，臣所爲害者在十年以外。

.....

伏願聖衷獨斷，外洋有以此說煽誘者，拒弗納；中國有以此說嘗試者，罪毋赦。恪守祖宗之成法，以固結民心，以永保天命，則天下臣民之福也。

〔嘉定先生奏議，卷上，葉12-13。〕

〔徐致祥請罷開鐵路急修河工摺，光緒十年十一月二十五日〕

夫倡導此說〔開鐵路〕與贊成此說者，非奸即諂，而置國家之大害於不顧也。借夷之款，以增夷之利；用夷之法，以遂夷之計。既借其款矣，則工匠、器具一一皆取資於夷。夷惟利是視，精良之器，必不肯與我。

明矣，勢必以朽敗之物，作昂貴之價，則我之借款祇屬空言，而夷之藥物均爲奇貨。當局者竟未一思耶！或謂以此運煤，便神機營礮廠之用。不知京師煤價百斤，不過二千餘文，按市價購買，並不至糜費。又謂運下所餘之煤，可出售以獲大利。夫西山煤窰，每日駝騾裝載進城，礮廠數千，依於此爲生者不下數萬人。國家竭力養民，猶恐多致失所，今以數萬人之生路，從而奪之，是驅失業之人，不飢寒而盜賊之，不止虧國體而戕民生，臣知朝廷決不忍出此。況西山爲神京拱衛，地脈所繫，王氣所鍾，妄施開鑿，亦屬不祥。應請聖衷獨斷，勿再爲邪說所動。臣但願朝廷無此舉，而身干煩瀆之愆，不願臣言倖而中，而民受無窮之禍。

山東黃河，頻年潰決，瘡痍滿道，時屢宵旰。……方今海氛緊急，餉需浩繁，聖慮焦勞，部臣竭蹶。東省興辦鉅工，核實亦須五六百萬兩，一時誠難措置。第以鐵路所費數百萬，不用之治河以甦民困而靖亂源，而以之便夷，以之便媚夷之人，臣實爲國家長太息也。

〔同上，卷上，葉16-18。〕

〔上諭，光緒十年十一月二十五日〕徐致祥此奏，並不平心論事，輒敢肆行詈誶，殊屬妄誕，著交部議處<sup>①</sup>。

〔東華錄，光緒朝，卷66，葉18。〕

〔陝西道監察御史張廷燎請罷修鐵路片，光緒十年十一月二十七日〕傳聞內地擬創修鐵路輪車，係借洋款，先於西山試辦。西山非通衢，不關運道，非邊要，不關防務。修此何爲？將以運煤乎？夫產煤之地，去京師甚近，駝載肩挑，無數窮黎俱借此謀生，而國家數百年來亦不聞有缺煤之患。主是說者必以爲此特小試其端，俟辦有成效，將由津而南，節節建立，爲運糧計。不知海道不通，而河運可復，卽云河運難而海運易，河運之費多，不如海運之費省，於萬不得已時，何妨將江浙各省糶糧暫收折色，於直隸就近採買。北省產米之地極多，實可咄嗟立辦，無虞之虞。俟海疆肅清，再復舊制，有何不便？又或謂輪車通行，則調兵甚便。不知兵貴精不貴多，古之善將兵者每以數百人數千

<sup>①</sup> 摺准吏部議：“降三級調用，不准抵銷”。

人敵人數萬數十萬；卽以近今觀之，劉永福之屢戰屢捷，潘鼎新之陸岸一捷，劉銘傳之淡水一捷，皆兵不滿萬，而俱能衝鋒破敵，可以知兵事矣。如謂兵單地方，必須調遣增益，方能制勝。而附近之兵，亦何不可尅期而至？顧調度何如也。輪車縱云神速，豈有盡天下之兵，萃聚一處之理？方今法人構算，沿海各省辦理屯防，福州、臺灣最屬喫緊。島嶼一區，孤懸海外，彼以鐵甲船橫絕要隘，而我無兵船不能渡海與之馳騁上下，一切軍火接濟，俱形滯礙。且滇、粵出關之兵及南北洋防軍，一月之費以數百萬計。戰事一日不了，則防兵一日不撤，卽餉項不能一日不籌。當此庫欸支絀之際，卽極力節省，悉裁糜費，猶恐兵食不足，重煩宸慮，豈可輕於試嘗，耗此鉅欸而不之惜？然則鐵道之修，無論事不可行，亦勢有所不及也。況輪車一行，必生外夷覬覦之心。始則好言假借之而不能遽却，繼則以強力直據之而不能驟除，勢必至通商省份皆駐紮外夷包險之兵，其爲害有不可勝言者。……勿曰涓涓，其流將大。西山之試辦鐵道，乃履霜堅冰之漸。伏望聖明獨斷，立罷此議，俾不識政體者無從逞其私臆。天下幸甚！萬世幸甚！

〔經濟研究所抄稿，路電郵航類，第4冊。〕

〔李鴻章請借洋欸建造鐵路〕〔光緒〕十一年，既與法國議和，朝廷念海防不可弛，詔各臣工切籌善後。

李鴻章言法事起後，借洋債累二千萬，十年分起籌還，更無力籌水師之歲需。開源之道，當效西法採煤鐵，造鐵路，興商政。礦藏固爲美富，鐵路實有遠利，但招商集股，難遽踴躍，官又無可資助。若輕息假洋欸爲之，雖各國所恆有，乃羣情所駭詫，非聖明主持於上，誰敢破衆議，以冒不韙。

……

是年冬，鴻章復言陶城、臨清間二百餘里，運道淤墊，請試辦鐵道，爲南北大道樞紐。上用漕督崧駿等言，格不行。

〔清史稿，交通志一，葉2。〕

〔左宗棠覆奏海防事宜摺，光緒十一年夏〕一、鐵路宜仿造也<sup>①</sup>。

① 據清史稿：“疏下王大臣議，雖善其言，而不能用也。”見交通志一，葉2。

外洋以經商爲本，與中國情形原有不同，然因商造路，治兵轉運靈通，無往不利。其未建以前，阻撓固甚，一經告成，民因而富，國因而強，人物因而倍盛。有利無害，固有明徵。天下俗論紛紛，究不必與之辨白，所謂民可使由，不可使知也。如電報、輪船，中國所素無者，一旦有之，則爲斷不可少之物；倘鐵路造成，其利尤溥。臣查清江浦至通州，宜先設立鐵路，以通南北之樞；一便於轉漕而商務必有起色，一便於徵調而額兵即可多裁。且爲費僅數百萬，由官招商股試辦，即可舉行；且與地方民生，並無妨礙。迨至辦有成效，再行添設分枝。至推廣於西北一路，尤爲日後必然之勢，請俟海防大臣派定之後，飭令議辦。其籌款之法及舉辦章程，另由該大臣自行奏明。

〔交通史路政編，第1冊，頁38。〕

〔太僕寺少卿延茂奏鐵路不可開辦摺，光緒十一年十月初五日〕

竊維今之談洋務者，動以倣法泰西爲自強之計。每見洋人之船堅礮利，輒豔羨之；豔羨不已，往往墮其術中，遂併其有害中國者亦豔羨之。……惟鐵路一事，洋人聳擁幾二十年矣，仰賴朝廷洞鑒，幸未墮彼術中。今聞預籌轉運之謀，又開鐵路之議。奴才反覆籌之，並證以

士。……及法人之衰也，普魯士即反用鐵路以伐之，夷其都城，法人割地請和。今泰西各國屢請中國修造鐵路，其蓄志接修，不待智者而決矣。即使永保和局，不過於泰西商務極有裨益。倘一旦狡焉思逞，勢將長驅直入，何以禦之？議者或謂設有他變，我將鐵路撤毀一二段，彼之兵輪全成齏粉。不知彼若接修，斷非一國，設使一國開釁，彼局外各國之鐵路，我安得干預而拆毀之？況萬國公法，本有假道過兵之例。彼若陽託局外之名，暗作東道之計，使我跋前疐後，坐受其困，彼時悔之已無及矣。此鐵路之不可開者二也。

一、修造鐵路，宜防借款難償也。英、法兩國嘗勸土耳其修造鐵路，土耳其因用款不敷，英、法兩國出數百萬洋元以借之。迨土耳其鐵路修成，所得之利，僅敷歲修之用，而英、法之借款不能按期清還，不得已割地以償之。地之不存，利將安在，此亦前車之鑒也。今若修造鐵路以利轉輸，按鐵路一里，需銀萬兩，以二百里計，需用二百萬上下之譜。若跨黃建橋，其費當不止此。加之歲修有費，守護有費，設局委員有費，每年所賺之利幾何，而堪此層層繁費乎？即如招商局股本，全數賠空，不過利歸中飽，此猶是中國集股者耳。若彼時借用洋款，今日之禍患更不知若何結局也。此鐵路之不可開者三也。

一、修造鐵路宜防變生意外也。自咸豐初年始廢運河，改由海道，運河上下二千里，小民失業者不可勝計，往往挺而走險，流為捻匪。經各將帥數十年全力，費國家數千萬帑金，始就蕩平。今若改修鐵路，則舟車挑負，以及行棧舖店失業無聊者不知凡幾。其貧窮守分固已乞食異鄉，轉填溝壑，其強悍無賴者不免偷竊拆掘，釀成事端。且鐵路一項，必須平垣，投卷石、覆資土，立見覆亡，數年為之而不足，一夫毀之而有餘。此奴才所為鯁鯁過慮也。假令利國者重，害民者輕，利害相權，朝廷猶必加慎，況甚有害於民，大無利於國者乎？此鐵路之不可開者四也。

有此四不可開，兼之修建之工須僱洋人，購買之料須用洋產，每年歲修尤必需洋人經理，是鐵路之舉，利權全付之洋人，禍患隱伏於中國，所以朝廷未即允辦者，想聖明早已洞見及此矣。

議者又謂鐵路之惠商通旅，可以獲重利。奴才竊以爲不然。嘗考歐洲各國無君臣父子夫婦之倫，雞鳴而起，孳孳爲利，利之所在，君臣父子不相顧。是以歐洲之商務獲利倍於中國，而歐洲兼併禍患，亦速於中國者此耳。若夫中國之道則不然。我朝深仁厚澤，培養數百年，藏富於民，何嘗厲民以自利哉！今開鐵路者，祇知獲利，不知病民；縱云惠商，豈能獲利！彼之創爲惠商獲利不害民生之說者，是皆墮於洋人之術中，自忘禍患者也。況轉輸之法，河運具在，成法可循，要在實心任事之大臣，不畏難，不因循，事乃集耳。

奴才區區愚見，自知無補聖朝；祇以國家利害所關，不敢緘口結舌，以苟祿位。

〔經濟研究所抄檔，路電郵航類，第4冊。〕

〔徐致祥奏請罷開鐵路摺，光緒十三年三月初四日硃批〕比來道路喧傳，謂鐵路之說又起。聞由開平煤廠迤北至山海關，迤南至大沽，以達天津。創斯議者，不過託於運煤、轉餉、徵兵之迅速，以爲自強之策，莫逾於此。夫鐵路之害，中外臣工先後論奏者，諒不乏人，似毋庸臣更爲贅及。然智者千慮豈無一失，愚者千慮或有一得。如臣之愚，雖不足備聖世芻蕘之一得，而區區迂拙之衷，實有不能緘默自安者。我朝文德武功，卓越前古，祖宗成法，可深長思。今之講西法者，動輒謂風氣使然，爭相效慕。不知風氣者，視朝廷之措施，與士大夫之趨向爲準，非宇宙間所能自爲也。臣愚以爲若開鐵路，無事則顯耗中國之財源，隱釐小民之生計；有事則千人守之而不足，一夫壞之而有餘。況其害尤有不可勝言者！願我皇太后皇上仰承家法，俯順民情，無則多慎防維，有則立予停止，天下臣民幸甚！

〔經濟研究所抄檔，路電郵航類，第6冊。〕

編者按：當時爭議紛紛，未獲定論。光緒十三年二月下旬，海軍衙門奏准修建津沽鐵路（參看本節、五、（二），頁130—132），無異是對反對建造鐵路者的一個答覆。津沽鐵路不久修竣後接築津通，洋務派和頑固派之間乃繼續展開爭論。詳見本節、六、（二），頁146—178。

#### 四、改良主義者鼓吹興建鐵路的言論

(1879—1889年)

##### (一)馬建忠

〔《鐵道論》，光緒五年〕 鐵道之興，……姑弗深考。……先後五十年之間，鑿山開道，梁江跨海，凡寰輿五大洲，莫不有其鐵軌輪轍焉。而軍旅之徵調，糧餉之轉輸，賑濟之輓運，有無之懋遷，無不朝發夕至。宜乎鐵道所通，無水旱盜賊之憂，無穀賤銀荒之弊。

故各國未創鐵道之先，其度支以萬計之者，而既造鐵道之後，無不以億計矣。……蓋其屬馳電掣，任重致遠，行萬里若戶庭。……宜昔之經營十數年而度支常不繼，今則籌徵不數月而帑藏時有餘，所以立富強之基者，莫鐵道若也。

……

中國自軍興以來，製造之局，幾遍直省。一切槍礮兵器漸仿外洋爲之，而於外洋致富致強最要之策，如火輪車一事，反漠然無所動於中，蓋以爲中國有窒礙難行者。而吾以爲火輪車惟中國可行，惟中國當行，且惟中國當行而不容稍緩。何也？溯火車之初創，百病叢生，不知幾經改作，以臻今日之美備。人爲其勞，我乘其易。此時會之可行也。中國平原廣衍，南北交通，卽有山川，亦可繞越，此地勢之可行也。中國材鐵充盈，人工省賤，非如外洋百物俱貴，動用浩繁，此人力之可行也。

近今中國財殫力竭，凋敝日深。內外臣工，爭言興利，而言之數十年茫若捕影者，無他，以不知有救患之利，有節用之利，有開源之利也。何以言之？水旱之偏災迭報，而荒熟不能相濟，是苦於轉運之艱也。生齒蕃衍，則人浮於可耕之地，疫兵迭擾，則地浮於可耕之人，是苦於遷徙之難也。偏僻之區，汚吏弄民，因緣爲奸，而上無以聞，下無以達，是苦於聲氣之不通也。反是而行鐵道，則無艱難不通之弊。此救患之利當行也。國家之用，曰庫儲，曰軍儲，曰鹽課，無不仰給於轉

運之費。費浮於物，以致民貧食貴，到處皆然，是苦於轉輸之難也。反是而用鐵道，可省轉輸和糴之費歲數百萬。此節用之利當行也。

英人所以致富，曰煤與鐵，遍西南洋而盡用之。今我中國豫晉之產，西人謂其尚富於英，乃未聞豫晉之煤鐵行之千里，豈復望其行於外洋以奪英人之利乎？是苦於來原之否塞也。駭曰：百里外不販樵，千里外不販糶，是苦於貨泉之滯銷也。言利之臣，又從而稅之，以爲多設一卡即多一利源，不知稅愈繁而民愈困，民愈困而國愈貧矣。……反是而用鐵道，則無否塞滯銷之患。此開源之利當行也。

然此猶曰行之有利，不行無害，非所論於當行而不容稍緩者。試思今日之域外，環中國之疆宇，無非鐵道也。……吾若不乘其未發之時，急行興作，將不數年，各國之鐵道已成，一旦與國失和，乘間竊發，而我則警報未至，徵調未齊，推轂未行，彼已憑陵我邊陲，控扼我腹心，絕我糧餉，斷我接濟，吁！可危也。且思輪船梭織海上，西洋各國運兵而至者，無逾旬日；……而吾自腹省調兵滇南，或自關內調兵塞外，能如是之神速乎？以輪船之緩於輪車，而人在數萬里外，反居我先，矧異日各國以輪車環集我乎？且中國數萬里之疆域，焉能處處防禦。……爲國家設保障，惟鐵道爲能。此所以當行而不容緩者也。

而難者曰：鐵道之可行，鐵道之當行，與行之不容稍緩者，亦既聞命矣，而無如終以籌款爲難。……欲於此時籌一巨款，能乎不能？使不籌款於國帑，輒思鳩資於民間，不知民間十室九空，亦猶國帑千瘡百孔，卽有二三股實有志舉辦，究之孤掌難鳴，多口可畏，況乎律稱錢財爲細故，官視商賈爲逐末，一有差失，既不能向官府以雪冤，復不能假律意以自解，而計秋毫之利，因之傾家擲百萬之金，緣以媒禍，又誰爲爲之？嗚呼！是不知因時利導之方也。……國帑雖空，獨不能除貸而化無爲有乎？民資雖竭，獨不能糾股而積少成多乎？聯官商爲一氣，天下豈有難成之事。而或者又曰，中朝而行稱貸之事，國體有傷，不急而開洋債之風，牽掣實甚。不知泰西各國，無一非債欠數千兆，而英、法、德、俄之稱雄如故也。苟不借浮息之債，時債當予之息，又何畏牽掣哉？夫借債以開鐵道，所謂挹彼注此，非若借債以償賠款，而貽債息



之累。況借債另有變通之法，其法維何？曰：鐵道專由商辦，而借債則官爲其保。如是則陽爲借債之名，陰收借債之效，用洋人之本，謀華民之生，取日增之利，償歲減之息。使或牽於庸衆之見，惑於無稽之談，而猶不肯爲是也，獨不見壬寅賠鴉片六百萬元，又賠英商三百萬元，……其款有大於鐵路所需者乎？曰：是不得已也。曰：正惟不得已，而吾恐今日之以鐵道爲可已者，將來之不得已，且十百倍於此而不止也。羣疑衆難之心胸，亦曾審思之否也。

〔馬建忠：適可齋記言，卷1，葉17--21。〕

〔《借債以開鐵道說》，光緒五年冬〕 今中國議開鐵道，當以籌款爲先。願將籌之於官乎？而京協等餉，拮据已甚。抑將籌之於民乎？而風氣未開，集股維艱。無已，則有借洋債之一法。然而借債以開鐵道，事屬創舉，苟非倣倣西法，參酌得中，何足以臻美善而絕流弊。竊嘗熟察事機而統計之矣。中國果借洋債，辦法多端，其中有不可行者，有可行不可行因乎其人者。

天下之利，最患中飽。各口洋商林立，而銀行之出貨者，無逾三四家，俱係外洋分行，計其成本，祇足以供市肆之所需，不足以應經營之大舉。勢必乞諸其鄰，從中漁利。……即使外國大銀行派人來華，亦難越其範圍。爲今之計，惟有自行承辦，逕往英、法都會，與其官私銀行面行商榷，由我計息，由我定價，一杜居間把持之弊。……反乎此，而在中國各口謀之，其能集事也難矣。此不可行者一。

借債與人股有別。……中國創行鐵道，綿亘腹地，豈可令洋商人股。……埃及鑿蘇合濟河，入股者率屬法人，河工告竣，法人專享其利。前數年其股票大半落於英人之手，於是立約以其河爲萬國通行之河，各國興戎，亦禁不能封。豈非開河利人，反自貽其害乎？……是鐵道之不可招洋股也。此不可行者一。

鐵道需時甚久，非一二年所能成事，而此一二年中所借之款，歲須輸息，取之於國庫而國庫空虛，取之於鐵道而鐵道未竣。惟有倣倣西法，併五六年當償之息，一氣借成，以免異日騰挪，無所失信於人。此不可行者一。

計鐵道所需費數千百萬，既無久假不歸之理，亦無全數盡還之力，卽或攤分撥還，而每次撥還之數，亦必累至百萬，力不能勝。惟有倣倣西法，每年償息外另提或一釐或釐半，大約攤至五十年，卽可結清。此不可不行者一。

中國初創鐵道，由京以達淮城，往來通衢，創興之後，利可倍蓰。但一借洋債，每年輸息數十萬，是中國之鐵道，反爲洋人之利藪。惟有倣倣西法，一切借券，第標號數，不標姓名。一俟鐵道得利之後，將其券逐漸收回。此不可不行者一。

借貸之事，曲折難行。銀行可按期而取足，民間難悉數以取盈。然銀行利重，民間利輕。……此借於銀行與不借於銀行者之未可預定也。

外洋鐵廠，指不勝屈。……德……廠主素慕中國鐵道之利，假使逕向賒欠各種輪機軌轍，……工竣後按年撥還，彼必樂從。……所慮者彼或高抬價值，或陰爲主持。……是在經理者酌理準情，通方達變，以求一萬全之策。此賒欠鐵廠與不賒欠鐵廠之未可預定也。

至籌償負之法，或附入本息以攤還，或闖取債券以清結，往往失之毫釐，累苦巨萬，亦難臆料。此皆可行不可行一視乎其人者。

或曰：借債必有所取信，必有所指名。……致煩過慮。曰：此乃不知借款以行鐵道之理也。歐美諸國鐵道，迄今造成者不下四萬餘里，何一非借款以成？何一有取保之說？而所持以取信者，不過恃一有名望之監工踏勘估工之清單，與夫日後運載之利益耳。中國鐵道以聯絡南北爲要，所獲贏餘，必甲天下，人人共知。誠得一精練監工，細爲勘估，卽持所勘估者以示外洋，必可取信。何事國爲之保，指關稅作借款而費可哉？

使或慮爲效迂遠，難供運用之需，則有簡便之法。其法維何？曰：先築一由津達京之鐵道，以爲提倡。其利有六。

中國鐵道，未經監工估計，而由京至津，聞有一英國監工嘗爲履勘，襲其已勘之跡，再加覆勘，則事半而功倍矣。其利一。

自津距京，經行無逾二百里，期年可成，明效易見。其利二。

南北鐵道，……造端宏大，易啓驚疑。津京鐵道一成，……士庶官商，人人稱便，將來繼築南北鐵道，集款必易，轉運亦速。其利三。

中國之行鐵道，……不知者必羣起攻之。……使京津鐵道一成，人見其周行之便，馳驅之疾，無不習爲故常也。……此亦挽回氣運之先聲也。其利四。

鐵道之難，不在創製之維艱，而在經理之不善。……今若先製京津鐵道，挑選華人，學治道途，……他日即可用於南北。其利五。

初創鐵道，倉卒借債之主不能深信，息或過厚。西洋著論中國之書，……皆以官飽私囊，政出多門爲說。……今製京津鐵道，用人宜專，制法宜善。在我必慎於始，以立漸推漸遠之基，在彼得全其資，益徵無詐無虞之信。……是京津鐵道之足以取信者遠也。其利六。

夫通道爲濬利之源，借債乃急標之舉。術雖補苴，要皆氣數轉移之機，國家振興之兆。苟於借債之中，不籌一泛應曲當之良法，而顧總總焉慮有流弊而中止也，是何異慮色荒而禁婚姻，慮禽荒而禁蒐狩也。弗思爾矣！

〔同上，卷 1，第 24—29。〕

## (二)王 韜

〔《變法自強》上篇〕 火輪鐵路，電氣通標，亦無不自我而爲之，凡泰西諸國之所眈眈注視，躍躍欲試者，一旦我盡舉而次第行之，俾彼無所覬覦豔羨其間，此卽強中以馭外之法也。

〔叢書文錄外編，頁 360。〕

〔《興利》篇〕 一曰興築輪車鐵路之利。今南北道阻，貨物賤之微貴，貴之微賤，每苦其販運之煩勞，道途之遼遠。自有輪車，而遠近相通，可以互爲聯絡，不獨利商，並且利國。凡文移之往來，機事之傳遞，不捷而速，化馳若神。邇亂民，禦外侮，無不恃此焉。如謂敵國資其鐵路，而反可長驅直進，適以因之自敵。此殆不然。鐵路雖蜿蜒千里，輪車雖勢若奔電，而去其尋丈之路，卽車不能納軌，輪不驟馳，或

投石而斬木焉，卽爲之阻，又何慮之有。

〔同上，頁47。〕

〔《洋務在用其所長》篇〕 夫我中國，乃天下至大之國也，幅員遼闊，民族殷繁，物產饒富，苟能一旦奮發自雄，其坐致富強，天下當莫與頡頏。願富強之效，則在開礦闢地，造電氣通標，築輪車鐵路，俾中國之大，遠近可以互相聯絡，倉卒有變，調兵遣舶，數日而可至。……此外開礦務，墾曠地，築鐵路，皆與民共其利，務俾民情得以自達，而不至於上下隔閡，則民間忠義之氣，自能奮發於無形。

〔同上，頁83—84。〕

〔《建鐵路》篇〕 電氣通標，輪車鐵路，西國以爲至要之圖，而中國以爲不急之務，且以爲中國斷不能行，亦斷不可行。或謂愚民惑於風水之說，強欲開闢，必致紛然不靖，是以利民者擾民也。此不宜者一也。或謂輪車之路，鑿山開道，遇水填河，高者平，卑者增，其費浩繁，將何從措？即使竭蹶而爲之，徒足以病民而害國。此不宜者二也。

嗚呼！是殆中國未之行耳，中國之民未之見耳。設使由少以成多，由近以及遠，暫行試辦，安見其必多窒礙乎？吳淞車路之成，英國大臣聞之，設議相延，爲中國捧觴稱慶，以爲此不過小試其端，而往來之盛，馳行之捷，俾民間見之，知其意美法良。所願將來推行盡利，中國十八省中，無不皆遍，則四通八達，商賈之轉輸無阻，信音之郵遞匪遙，其爲裨益於民生國計，豈淺鮮哉？蓋開通鐵路，旣爲中國之利，而通商於其地之諸國，亦無不利，豈獨英一國爲然哉？今計英國一國之中，所有鐵路里數，迴環曲折，各處相通，約略五萬餘里，建造之費，計金錢七百十八兆鎊；每歲往來之客，不下五百有七兆。其所收之貨，約金錢六十兆鎊，而除經費之外，可溢餘利二十五兆有奇。西國之例：鐵路屬於公司者，則餘利屬於公司，屬於國家者，則歸於國家。而質地之項，公司當按歲輸於國庫。或國家有軍旅之事，鐵路歸於國家統轄；若爲敵國所毀，則事不償其所值。且地屬國家，國家出資購諸公司，亦無不可。故輪車鐵路之利國利民，莫可勝言。且鐵路之所

至，亦即電線之所通，其消息之流傳，頃刻可知。況乎輪車載客之利少而載貨之利多，一歲中貿易場中所獲之利，不知凡幾，公司所得贏餘不過二十五兆，若較之客商，百分中之一耳。且國家於有事之時，運餉糈、裝器械、載兵士、征叛逆，指日可以集事。何則？以兵警軍情，傳遞甚速，彼此應援，捷於呼吸也。然則，輪車鐵路安見其不可行哉？英國、中土，易地皆同也。

況乎今日泰西通商中土，驟增口岸，輪舟之利已窮矣。外海則自潮瓊而達於瀋遼，長江則自鎮江而迄乎重慶，凡輪舟所能至之地，無不至焉。吾謂創建輪車鐵路，即權輿於此矣。何則？長江一帶，許其建埠頭，載貨物者凡六城，則以後小火輪船必將絡繹於長江，或將伺間乘隙，請入內港。所設領事遠在雲南，由大理而至重慶，相距尚遙，非以車路通之不能捷達，勢必由雲南以至重慶，由重慶以至漢口，由漢口而分南北兩途，以達於各處。十餘年前，輪車鐵路公司早已繪圖貼說，志在必行。英國駐京公使，以英商之意未免出之太驟，故未代為之請，明知請之必不能行也。今則凡可以用輪船者，無不為英商足跡之所已經，而所專心致志者，則在輪車而已。使其小為經營，必先試行於通商口岸以利往來。上海吳淞其已事可援也。

夫天下事，未有不受之以漸而圖之以豫者，惟明者能料之於先，識者能見之於著。三十年之後，其事機又將一變乎？或者謂輪車鐵路未嘗不利於國家，便於商賈，與其因西商之請而為之，不若我中國之自為。然而執持成法，拘泥憲章者，恐其議格不能行也。審勢揆時，非出自西人，則中國斷不自為之耳。此賈生所為痛哭流涕長太息者也。

〔同上，頁 87—88。〕

### (三) 薛福成

〔《創開中國鐵路議》，光緒四年〕<sup>①</sup>

① 見本書 89 頁，脚注。

〔出使日記〕 光緒十六年三月初七日 〔在英國〕火輪車之製，締造稍在輪船之後。……道光五年，英國北方有煤窩鋁礦之處，……是年始設公司，議行用火輪車，專造鐵路以運之。十年，鐵路告成，車行愈駛〔？〕，旅客愈多，人始知鐵路火輪車之大利於用也。……自火輪車興，而四馬所駕之大車，三十減去二十有九。然歧徑僻路，火車所不能至者，仍須用馬車，旅客由火車卸裝，分往各處，亦須用馬車。火車既盛，馬車亦益繁，小民之生計轉益便焉。今則每至一富庶之區，鐵路六通四關，殆如蛛網。……夫西人之所以橫絕宇宙而莫之能禦者，火輪舟車之力爲最多，而皆發軔於英，且其締造不過在百年數十年之內，宜其獨擅富強之效歟。

〔廣庵文編，卷2，葉6—7。〕

九月十四日 英國富強之業，始自乾隆、嘉慶年間創造火輪舟車之後。當其初開鐵路時，國人亦相與疑阻，以倫敦蘇士阿摩登海口往來車運用馬三萬餘匹，若用汽車，慮妨小民生計也。迨車路開通，用馬乃至六七萬匹。蓋以道途便利，貿易日繁，火輪車祇行幹路，其枝路歧出不窮，相距百里內外，來就火輪車者，用馬愈多也。……歐美諸洲各國皆然。人始知汽車馬車之互相爲用也。

〔同上，卷4，葉20—21。〕

十二月十七日 〔在法國〕今環中國四面皆有鐵路。英由印度北行，且躡廓爾喀而抵克什彌爾。一路抵西藏外之大吉嶺，一路由緬甸之仰光〔仰光〕以達阿瓦，由阿瓦以達新街，已距滇邊不遠矣。俄越烏拉嶺，歲造數百里，將至塔什干而抵浩罕。現復議興大工，經西伯利亞循黑龍江濱東越烏蘇里以通琿春、海參崴矣。法取越南，已探富良江之源，經營滇邊通商之路。其大道則將由順化、河內直接於諒山矣。環中國之四境，凡有陸路毘連之處，將無不汽車電掣，鐵軌雲連，一旦有事，則彼從容而我倉卒，彼迅捷而我稽遲，彼呼應靈通而我進退隔闕。吁！其可不早爲之計哉！

〔同上，卷5，葉34。〕

#### (四) 郵觀慮

〔《鐵路》篇，約 1890 年前後〕 中國版圖廣大，輪船之利亦既小試其端矣，獨火車鐵路，屢議無成，聚訟盈庭，莫衷一是，竊未見其可也。美國西北之余山郡，瀕海曠遠，自設鐵路，近通東郡，遙接金山，於是百貨流通，商賈輻輳，戶口陡增百萬有奇。此鐵路之便於通商也。德法構兵時，德提督謂法使曰，如戰則我國可於十四日中，在邊境集軍十萬，糧械俱備。後果踐其言，克獲全勝。此鐵路之便於用兵也。

俄國所築西卑里亞之鐵路，不日可成，其道里所經，與俄之聖比德羅保京及墨斯科城一氣銜接，所屬大西洋之地與琿春扼要之境，亦節節相通。考歐洲至上海，若取道蘇彝士河，歷程四十四日，若取道美洲干拿打，歷程三十四日，有此鐵路，不過二十日可到。就通商而論，其地貫歐、亞洲之北境，將來各國行旅，多出其途，俄人即可坐收其利。若偶有邊釁，則由俄京至中國邊境，僅半月程，而我調餉徵兵，動需歲月，急遽甫行，敵已壓境矣。今英、法、俄三國爭造鐵路以通中國，包中國之三面，合之海疆，已成四面受敵之勢矣。

英由印度造一路，逾克什彌爾北抵廓爾喀，分枝至西藏之大吉嶺，與藏地爲鄰；一路由緬甸之仰江，以達阿瓦，逕距滇邊。法由越南造鐵路以通雲南、廣西；俄自東北彼得羅堡至西北西伯里亞一帶之地，凡造鐵路一萬餘里，循黑龍江而南，告成而後，商賈往來便捷。……

且口外荒地甚多，開墾甚艱，一有鐵路，內地無業之民，相率而至，膏腴日闢，邊備日充，商旅日集，大利所在，人爭趨之。荒遠遼闊之區，一變而爲商賈輻輳之地。而我之境內，未有鐵路，則荒涼者如故，貧瘠者如故也。彼此相較，貧富相形，而欲邊境之民盡甘餓而不爲敵人用也，其可得哉！

若彼以一旅之師，長驅直入，則邊陲千里，閱其無人；疊地喪師，

可以立待。故敵無鐵路，我固不必喜新好異爲天下先；若人皆有鐵路，而我獨無，則必敗之道必不能支之勢也。外國有行軍鐵路，寬徑尺餘或二尺，地面不必鋪平，下置木椿，架以鐵樑，用則搭，不用則卸。仿而行之，運兵載糧，尤爲簡易。（火車以美國之式爲最善，工價則中國較廉，故舊金山車路皆隕中國人興造。至鐵軌需費尤鉅，必須自造，若購之西國，則失利多矣。）

自河運改行海運以來，輪舶往還費省而效捷。議者或虞海道不靖，敵兵邀截，欲復河運舊制，而勞費不遑恤焉，何如以議復河運之費，移開鐵路之爲愈也。蓋嘗訪諸西人，其利有十；所得運費，除支銷各項及酌提造費外，餘皆可助國用。其利一。偶有邊警，徵兵籌餉，朝發夕至，則糧臺可省，兵額亦可酌裁。其利二。各處礦產，均可開採，運費省而銷路速。其利三。商賈便於販運，貿易日旺，稅餉日增。其利四。文報便捷，驛站經費亦可量裁。其利五。中國幅員遼闊，控制較難，鐵路速則巡察易周，官吏不敢踰法。其利六。二十三行省可以聯成一氣，信息便捷，脈絡貫通，而國勢爲之一振。其利七。中國以清議維持大局，拘繫束縛，頗難挽回，有鐵路則風氣大開，士習民風頓然丕變，而士大夫之鄙夷洋務者，亦可漸有轉機。其利八。歲漕數百萬石，河運海運皆糜費無算，一有鐵路，則分期裝載，瞬抵倉場，巨款可以撙節。其利九。各省所解京餉，道路迢遠，稍段累重，中途每至疎虞，鐵路既通，則斷無失事之患。其利十。

有十利而無一害，復何憚而不行哉！而尼之者則曰：造路之後，奪舖驛夫役之利。一害也。修路之時，廬舍墳墓當其衝者，必遭拆毀。二害也。他日猝爲敵乘，禍發倍速。三害也。不知鐵路之旁，其左右歧路，人馬皆能行走，火車所運貨物，應於某處卸載者，仍須車馬接運；且物產之流通益廣，則人夫之生計益增，何害之有？鐵路遇山巖水曲均須繞越，築空鑿洞，亦可駛行，廬舍墳墓，亦猶是也，何害之有？中國所購兵輪商船，苟有器無人，皆可資敵。何獨於鐵路而疑之，獨不可宿兵以守之乎？且地當敵衝，臨時拆斷鐵軌數截，十丈五丈之間，彼即無能爲力，而我腹地仍得往來自如，何害之有？



往者議造輪船、電報，羣疑衆謗，幾廢半途。既而毅然羣行，至今日而天下之人異口同聲共知其利。矧鐵路之利，倍於輪船，而中國陸路之多，倍於沿海，何可遲疑顧慮，坐誤機宜，致他日受制敵人，悔之已晚耶！（查西商承辦鐵路，如有軍務，先為國家運兵、運糧，繳費脚力照算，不使商人吃虧；有餘暇力，方准裝運客貨。）往年晉省沿錢，費數十金不能運米一石，一石之米須分小半以餉運夫，得達內地，濟飢民者，寥寥無幾。餓殍之慘，言之痛心！設有火車，當不至是。況當日運費數百萬金，苟移造火車，亦可成鐵軌八九百里。今雖事後之言，而得失之數，必有得辨之者。夫中國人勢，西北土滿，而東南人滿，若有鐵路以流通之，則東南之閒民，可以謀生於西北；西北之棄地，可以開墾如東南。政在養民之謂何，而忍聽其貧瘠流離，竟不一為之所哉！

〔盛世危言，卷6，葉12—15。〕

## 五、唐胥鐵路、開平鐵路、津沽鐵路的試辦 和臺灣鐵路的建造（1877—1888年）

### （一）唐胥鐵路、開平鐵路

#### （1）唐胥鐵路

〔唐胥鐵路的興修和伸展〕 光緒三年，滬淞鐵路毀棄，同時，輪船招商局總辦粵人唐廷樞（字景星）以輪船恃煙煤為命脈，因派員在開平一帶，覓得煙煤礦區，稟請直督李鴻章批准開採。礦苗極旺，然非建設鐵路，則煤殊難輸運。五年，乃稟請直督由礦務局出資，自唐山起至胥各莊止，建一鐵路，以便運煤。鴻章許之，專摺具奏。奉旨依議。並派礦務局工程師英人金達（C. W. Kinder）督修。正籌辦間，因廷臣諫阻，奉旨收回成命。

六年，礦務局因修路之議不成，乃謀開運河，東由胥各莊起西至蘆台。然自唐山煤井至胥各莊長約七英里，地勢陡峻，不宜於河，遂

復請修輕便鐵路。又慮朝議禁駛機車，乃聲明以驢馬拖載，始得邀准。

軌間有主用二英尺半者，有主用三英尺六寸之日本式者，然金達則抱定將來更換重軌之目的，極力主張以四英尺八寸半為標準。卒從其議。遂永為我國軌間定例。

其路線由唐山煤井起至胥各莊止，凡十八華里。七年五月十三日興工，六月五日為首創我國標準軌距鐵路敷設之期，由總工程司薄內 (R. R. Burnett) 氏之妻在唐山訂第一枚道釘。十一月工程告竣，每英里用款約英金三千鎊。

開車之始，原以驢馬拖車，其引重力幾與平地相埒。八年，金達氏乃利用開礦機器之舊廢鍋爐，改造一小機車。……其力能引百餘噸，駛行於唐胥間。是為我國駛行機車鐵路之始。此機車由薄內氏之妻以英國第一機車之名名之，曰“中國之洛克提”(Rocket of China)。行車未久，都中言官復連奏彈劾，謂機車直駛，震動東陵，且噴出黑煙，有傷禾稼。奉旨查辦，旋被勒令禁駛。經唐廷極力謀營救，經過許波折，數月之後，取銷前命，始克照常開駛。……

同年，礦務局總工程司薄內辭職，金達升任總工程司。十一年，由天津稅務司德瓊琳之介紹，謁直督李鴻章，面陳展長路線之必要。於是鴻章奏請將唐胥鐵路展至蘆台。奉旨依議。乃脫離礦局另組開平鐵路公司，派伍廷芳為總理，招集商股二十五萬圓，舉唐廷樞為經理，將唐胥輕便鐵路買收。十二年興工，展至蘆台。……同年工竣，十三年開車。

〔交通史略政編，第1冊，頁11—12。〕

在中國人的倡導之下，由直隸省開平地區的煤礦通到蘆台碼頭的一條短鐵路線於1881年建成了<sup>①</sup>。這是英國使館在楔形打入的原則下熱烈歡迎的一個計劃。<sup>②</sup>

〔伯爾考維茨著，江載華、陳衍譯：中國通與英國外交部，頁166。〕

① 鐵路記載誤，1881年即光緒七年建成的是唐山——胥各莊線，非唐山——蘆台線，參看上文。

② 原註：英國外交部檔案原稿，第17組，第779卷，何森斯致外交部，1878年1月31日。這個主意由李鴻章最初提出。

〔唐廷樞察勘開平煤鐵礦務並條陳情形節略，光緒二年九月二十九日〕 論開平煤之價值。……英國煤上海時價每噸八兩，新南煤七兩，東洋煤六兩，臺灣煤四兩五錢至五兩。大抵開平煤塊只能按照臺灣煤之價而已。現在開平山價煤塊每百斤銀一錢六分，合每噸二兩七錢。由開平牛車至蘆台，每百觔大錢二百有零，合每噸二兩二錢。由蘆台用小船運至天津，每噸計銀五錢，天津上力銀五錢，共五兩六錢。若輪船買用，每百斤加稅銀四分，合銀七錢，又下力一錢，共六兩四錢。無怪輪船不肯買用。

即使仿照西法開採，計每噸銀一兩，可省山價一兩七錢，每噸亦需四兩七錢。此等價值，只可在天津售與民用。若運至上海，以拒洋煤，須加水脚銀一兩有零，上落租棧、半稅六錢，合計每噸六兩有零，斷難出售。就使將煤仿照臺灣煤新章，抽稅一錢，亦合到上海每噸五兩五錢左右，恐亦難以暢行。況仿照西洋採煤，每處運五六千擔，須雇大車三百乘，〔始〕足敷用。不獨無此多車，且車價騰貴，更難化〔劃〕算。是現在運法，則成本五兩五錢，猶恐有多無少。如築鐵路，則山價一兩，鐵路運費一兩一錢，上海輪船水脚一兩一錢，裝卸上下力費四錢，進出口半稅錢一錢五分，上海買煤經紀開錢二錢，棧租銀一錢，祇需成本銀四兩，不獨可拒洋煤，尙屬有利五錢。如每年採煤十五萬噸，便可獲利錢七萬五千兩。欲使開平之煤大行，以奪洋煤之利，及體郵政局輪船多得回頭載脚十餘兩，非由鐵路運煤誠恐終難振作也。核之中國市價工料，均尙合算利便，自宜趕緊設法籌辦，以開利源，而應軍國要需。

論由開平至潤河口築鐵路情形。查開平南至潤河口一百里，每里需買民地十八畝，每畝地價銀十兩，以一百里計，銀一萬八千兩。每里需填上路四千五百方，每方工銀一錢，計銀四百五十兩，以一百里計，銀四萬五千兩。另築路拱以留舊路，需銀一萬兩。更樓等項，銀一萬兩。機器貨車、客車，需銀八千兩。每里木料銀五百兩，計銀五萬兩。每里鐵料銀二千兩，計銀二十萬兩。每里造工銀一百兩，計銀一萬兩。每里墊磚石銀二百五十兩，計銀二萬五千兩。築碼頭銀

二萬四千兩。合計銀四十萬兩。若每年運煤十五萬噸，可省開平至蘆台車力銀三十三萬兩，以一半作為上海輪船運煤水脚，實可省銀十六萬兩。又每年運鐵二十萬擔，可省車力銀三萬兩。兩年便可歸本。其餘承運貨客，每年儘可敷衍房租薪工飯食等項。此係按照上海所銷臺煤每噸價銀四兩五錢、鐵價每擔價銀二兩而算。如果價值稍增，則歸本更速矣。

論滿盤籌算。……開煤必須築鐵路，築鐵路必須採鐵。煤與鐵相為表裏，自應一齊舉辦。計購煤鐵機器等銀四十萬兩，築鐵路銀四十萬兩，共銀八十萬兩，為數頗鉅，恐非易籌。如能先籌銀三十萬兩購買機器，遞年續籌銀三十萬兩以為買地築路採煤鑄鐵等項之需，便可敷衍。鐵路築成，第二年可入鐵路利銀十九萬兩，煤利銀七萬五千兩，鐵利銀十萬兩。其實兩年便可歸本。以後每年入息三十餘萬兩之多，豈不溥哉！

〔開平礦務招商章程，頁 3—8，據清華大學圖書館藏檔案抄本校正。〕

〔唐廷樞開採開平煤鐵並興辦鐵路稟，光緒三年八月初三日〕

一、論開平採煤鐵把握。天下各礦盛衰，先問煤鐵石質之高低，次審出數之多寡，三審工料是否利便，四計轉運是否艱辛。……至於轉運一層，開平離蘆台一百二十里，均屬平坦大道，計每百斤，車力大錢二百有零。若取煤化鐵，將鐵挑出，仍屬有利。若煤鐵並運，即須自築鐵路，方可大見利益。是臺北礦務，煤井未開，鐵路先已築成，正此之謂。蓋煤本不難取，所難者使其逐日運出費力。若能仿照臺北築做用馬拖車小鐵路一條，非但煤鐵容易運出，即鑄鐵爐鍋、拉鐵機器等重物，均無難運進矣。

……

一、論煤鐵鐵路一齊開辦。百里鐵路需銀四十萬兩，去年曾經稟明。……若有鐵路運煤，便可多開一井，是煤鐵鐵路一齊開辦，仍須按照去年所稟八十萬之數，方能集事。查兩井每年可出煤二十萬噸，除鑄鐵作五萬噸，仍淨可存十五萬噸。若由開平至蘆台每噸只取運脚一兩，亦有三四分利息，即有修理等經費，其鐵及別樣運費相抵，亦

有盈無絀。且煤成本又輕，一兩二錢，不但津地銷售愈廣，即輪船回申壓載，亦覺合算無虧。

〔同上，頁9—20。〕

星期三新報載：自開平煤礦至海岸修築鐵路之議業已打消。鐵路必經之地大半係旗地，如躲避此等旗地，另築曲折的路線則將所費不貲。……再者，距礦井二里有一小河，若挖深拓寬，則可行水運直達海濱。

〔北華捷報，1879年2月7日，卷22，頁115。〕

〔開平礦務局〕機器運來時都從浚河上陸，離礦廠約二里半；礦局打算立即在此鋪設軌路。

……

此礦計劃明年夏季即可出煤供應市場。估計工程完成後，每十二小時可出煤五百噸，如有鐵路，運至天津，每噸可盈利三元。

〔海關華洋貿易報告冊，1879年，下冊，頁272—273。〕

〔唐廷樞擬開河運煤並呈章程稟，光緒六年九月初七日〕此時不得不預籌運道，以備明春出煤之路。……

開河一道，取名“煤河”，由蘆台向東北，直抵豐潤屬之胥各莊，再由該莊之東北築一快車路一條，直抵煤廠。

〔開平礦務章程案據彙編，頁50—57。〕

下面的消息大部份係得自總工程師金達。……

從礦廠至胥各莊已修成一條單軌的鐵路，約長六英里半，軌距四英尺八英寸半，最大斜度為百比一。……軌係鋼製。……在礦廠中已製成一個火車頭，如果中國人不加反對，即可使用。目前擬先用馬在軌上拉車。

〔英領事商務報告，1880年，天津，頁128—129。〕

〔金達堅持軌距採取英國標準〕 這個工程〔唐胥鐵路〕首先發生的問題是軌距問題。唐景星所熟悉的淞滬鐵路在這方面已造成一個不幸的先例。……當時爲了財力關係，決定把軌距從標準距離（4呎8吋半）縮減爲30吋。幸而金達了解到這個問題必須力爭的重要性。

他認為……這條礦山鐵路一定要成為他日巨大的鐵路系統中的一段，而且他也認識到，……決定的軌距和將來鐵路的發展有極重要的

關係

因此，他決定在站前大壩建設一條標準軌

上開橋墩

總辦鐵路者，一係伍秩庸觀察，一係吳南皋刺史。吳君刻充開平總辦。所有招商集股及西匠開帳繪圖等事，均須送伍、吳二君核辦。又總管鐵路之西人，已派定開平礦中之礦師金德爾兼充。刻下德、英、法、美四國各分一幫，兜攬此事，故各國巨商已送圖說節略帳單與總辦矣。

〔譯光緒十二年四月二十七——五月五日  
西報，西國近事彙編，丙戌，卷2，頁127。〕

〔開平礦局商董致李鴻章請展築鐵路稟，光緒十二年六月〕 敬稟者，竊職道於光緒三年間稟蒙憲台批准，招集商股，於灤州開平地方，開設煤礦，仿照西法開採，並造鐵路二十里，開新河六十五里，以便運煤入薊運河，四出售賣。乃近年察看情形，河道春秋潮汛不大，煤船常有停棹候水之苦，河無來源，亦有歲淤歲挑之費。而兵商各輪船欲多購煤而運不及，礦內積煤日多，欲運煤而路不暢，非所以擴利源而便公司之計也。因與衆商再四熟籌，必將原有鐵路，照樣接辦，沿新開河南岸至河尾止，即蘆台左近之閻莊現儲煤廠之處。閻莊外薊運河大小船隻，終年暢行無阻，庶轉運不窮，買賣均獲便捷。查南北洋兵艦及招商局輪船、各機器局汽爐，皆賴開平五槽煤濟用，所關於時局者甚大，海上萬一有警，尤恃開平煤爲軍儲第一要圖，不徒以衆商集資數十萬，尙籌所以維持而振興之也。今經邀集衆商公議，咸願湊合股銀，接辦鐵路六十五里，從胥各莊到閻莊止，名曰開平運煤鐵路公司。就礦局已買河邊之地，填路起造，統共新舊鐵路長八十五里，約共銀二十五萬兩左右。至歲收利息，計礦局煤斤一項，歲可得運腳銀三萬兩，以之專抵養路經費，有盈無絀。加以來往行人，雜貨一切運腳，每年又可得二三萬兩，在股之人，可沾一分官利。此商官兩益之舉。而興工之處，俱在礦局自置地內，既無墳墓村落阻礙，亦不與他人牽涉，於該地方亦屬有益無損，似可邀准招商集資購料開辦。如蒙憲台批准，應將鐵路公司與開平礦局分爲兩事，出入銀款，各不相涉。其一切詳細章程，及開平礦局允許每年運費三萬兩如何訂立合同，以保鐵路正本之處，容諭飭衆商會議妥協，稟候核示。

〔申報，光緒十二年六月二十六日。〕

〔李鴻章致奕譞函，光緒十二年十月十六日〕 上年大沽口內河水涸淺，輪船運貨運漕不便，有謂宜從大沽修鐵路至天津紫竹林者。臣鴻章因集資不易，暫置緩圖。但其辦法條理，不妨從容籌計。中國工匠，尙未辦過，不得不覓洋人熟手估算。適遇美國提督魏禮森，在該國督修鐵路多年，人頗正派，曾與討論數次，而並無成議。間有洋商欲借資附股，臣鴻章皆嚴卻之。誠以鐵路關係國家利權甚大，一與洋人牽涉，易滋流弊。

本年七月間，據灤州之開平煤礦局以所開新河歷年淺阻，原修鐵路止二十里，運煤遲滯，恐誤各兵船之用，該商董等稟請從胥各莊至閻莊沿新河南岸接修鐵路六十五里。其鐵路所經之地，皆礦局昔年價買民間空地，派員察看，皆係荒城不毛之區，並無墳墓廬舍。估需工費銀十五萬兩，招集紳商股本，不動官帑，不借洋債。所雇工匠，止用礦局原雇洋匠一名襄理工作，其餘皆雇附近民人，計口給價。臣鴻章稔知西洋煤礦，必有火車接運，乃能興旺。開平既仿西法開採，日出煤八九百噸，北洋兵船、機器局實賴此煤應用，以敵洋產，遇事必當量予維持。察其所擬接修鐵路辦法，尙屬妥洽，遂批准令其試辦。擬俟辦有成效，再行奏陳。

〔李文忠公全集，海軍函稿，卷2，葉2。〕

〔又函，光緒十二年十月十六日〕 試辦鐵路一節，前數年內外臣工，屢有條陳。去歲左相遺疏，復痛切言之，鈞旨亦有試行漸開風氣之說。無如各省疆吏畏難因循，又慮爲清議所阻，無敢創舉。鴻章憂時感事，亦未能冒不韙以獨伸己見。去秋曾擬試辦大沽至天津百廿里之小鐵道，展觀簾前，略經陳及，仰蒙俞旨允可。嗣因集資未成，適開平礦局稟請由紳商集股接修胥各莊至閻莊六十餘里鐵路，運煤便商，於民間廬墓、耕作毫無妨礙，批准試辦，殊與洋人無涉，亦欲藉此漸開風氣也。

〔同上，卷2，葉18。〕

〔又函，光緒十二年十一月初八日〕 開平運煤鐵路，光緒八年已做二十里，現復接做六十五里，抵薊運河，俱在灤州、豐潤、寧河地界



本擬接至大沽北岸，以就兵船領煤，商船運貨之用，因衆商集資未就，不能展做。

〔同上，海軍函稿，卷18，葉55。〕

〔奕譞致李鴻章函，光緒十二年十二月初八日〕 鐵路□劫〔慶劫〕雖力言有益，尙未嘗著衆咻之苦。聞開平新路，可接至閩莊，其由閩至沽一段，可否由海署奏明，由貴處籌築，爲調兵運軍火之用。名曰試辦，俟將來王赴彼親閱一番，即可定局，徐爲擴充。

〔同上，海軍函稿，卷2，葉25。〕

〔李鴻章致奕譞函，光緒十三年正月初十日〕 鐵路試辦，擬即運來議，由閩莊至沽，由沽至津，令官商妥議，覆到即咨請海署會奏。但招股多少遲速，俱難逆料，凡官可以爲力之處，自無不竭力助之。沽北之路作爲官商合辦，調兵運械，極爲靈便。

〔同上，卷3，葉2。〕

附：開平鐵路通車營業一年間客貨運收入情況（光緒十二年四月——光緒十三年三月）

表 1.

單位：行平銀、兩

月 分	總 計	貨 運 收 入		客運收入
		煤	其 它	
(總計)	54,895*	33,266	10,520	10,158
(光緒十二年)				
四	3,830	3,147	215	468
閏四	3,803	2,873	305	625
五	3,867	2,970	200	697
六	4,080	3,180	313	587
七	4,498	3,473	343	682
八	4,578	3,566	238	769
九	4,824	3,657	69	895
十	4,477	2,566	678	1,233
十一	3,534	877	1,831	646
十二	3,586*	909	1,158	612
(光緒十三年)				
一	2,109*	669	469	950
二	4,224*	1,693	1,440	1,064
三	7,873*	3,686	3,241	930

\* 包括鐵路餘地地租進款及利息等雜項收入。

表2.

百分比

月分	總計	貨運收入		客運收入
		煤	其它	
(總計)	100*	60.80	19.16	18.51
(光緒十二年)				
四	100	82.17	5.61	12.22
閏四	100	75.55	8.02	16.43
五	100	76.80	5.17	18.03
六	100	77.94	7.67	14.39
七	100	77.21	7.63	15.16
八	100	77.98	5.20	16.82
九	100	79.14	1.49	19.37
十	100	57.32	15.14	27.54
十一	100	26.15	54.59	19.26
十二	100*	25.35	32.29	17.07
(光緒十三年)				
一	100*	31.72	23.19	45.04
二	100*	40.08	34.09	25.19
三	100*	46.82	41.17	11.81

\*包括鐵路餘地地租進款及利息等雜項收入。

編者注：上述二表，根據開平鐵路公司第一、二兩次帳略改製。原帳略見「申報」，光緒十三年十二月初八日和十四年七月初五日。

## (二) 津沽鐵路

我們以很滿意的心情宣稱，從北方傳來電訊，……在中國興建鐵路這件事，在原則上已被〔清政府〕接受了。我們現在尚無更詳盡的報道，但可下結論說，上述新聞體現了德璣琳先生、直隸總督和在醇親王支配下的總理衙門間最近一次磋商的結果。據說天津和北京間的路線，可能在幾天內即加規畫云。

〔北華捷報，1884年，頁696—697。〕

無須再行懷疑，在中國興建鐵路之事，是很迫切的，原則已被接

受了。……

在目前這樣時際，追溯一下過去幾年中這個國家裏的鐵路紛爭史，和提醒讀者記起直隸總督所擬定的一個偉大計劃（我們現在希望這個計劃可以很快付諸實施），也許是有興趣的。由於跟俄國的紛爭，中國擴充了電訊；由於同法國的糾葛，中國行將興建鐵路了。這個計劃<sup>①</sup>，毫無疑問是着眼於政治上的利益的。這可以從下一事實看出，即其注意點是放在西北和北方政府對滿洲的義務和責任上。李鴻章的建議當時如果實行，事實上也只使帝國的北半部受到鐵路的便利。然而，所有這些提議，一到實際工程開始時，完全有可能要加以修改。當由中國人民自己在本國土地上建成第一條運載客貨的鐵路後，鐵路體系將有可能朝着適當的方向擴展。誠然，在總督計劃之外，還曾有過另外一個計劃。這個計劃建議把上海、蘇州和清江浦包括在山東鐵路計劃內。……清朝官員作為一個階層，對鐵路必然地會進行猛烈的攻擊；甚至挑撥人民潛在的敵意。但是，我們並不認為任何這種舉動是可能成功的。在北京，目前堅決贊成〔建築鐵路〕這一原則的是強有力的一派。……據說確定的第一着，就是鋪設從天津到京城這條鐵路。待這條路一成為既成事實，我們就無需焦心中國鐵路事業的前途了。

〔同上，頁700。〕

〔海軍衙門請准建津沽鐵路摺，光緒十三年二月二十二日〕竊查鐵路之議，歷有年所，毀譽紛紛，莫衷一是。臣奕訢向亦習聞陳言，嘗持偏論。自經前歲戰事，復親歷北洋海口，始悉局外空談與局中實際，判然兩途，當與臣李鴻章、臣善慶巡閱之際，屢經講求。臣奕訢管理各國事務衙門事務，見聞親切，思補時艱。臣曾紀澤出使八年，親見西洋各國輪車鐵路，於調兵、運餉、利商、便民諸大端，為益甚多，而於邊疆之防務，小民之生計，實無危險空礙之處；近在總理各國事務衙門行走，於此事更加留意探詢，所聞相同。現在公同酌核，華洋規制自古不

<sup>①</sup> 指光緒六年十二月初一日李鴻章在《妥議鐵路事宜摺》中設想的築路計劃。李摺，見本書頁89。

同。鐵路利益雖多，若如外洋之偏地安設，縱橫如織，不惟經費難籌，抑亦成何景象。至調兵運械，貴在便捷，自當擇要而圖，未可執一而論。

正商榷間，據天津司道、營員聯銜稟稱：直隸海岸亘七百里，雖多淺灘沙磧，然小舟可處處登岸。輪船可以泊岸之處，除大沽、北塘兩口外，其餘山海關至洋河口一帶，沿岸百數十里，無不水深浪闊。大沽口距山海關約五百餘里，夏秋海濱水阻泥淖，駁車日行不過二三十里，且有旱道不通之處，猝然有警，深虞緩不濟急。且南北防營太遠，勢難隨機援應，不得不擇要害各宿重兵，先據所必爭之地，以張國家閭外之威。然近畿海岸，自大沽、北塘以北五百餘里之間，防營太少，究嫌空虛。如有鐵路相通，遇警則朝發夕至，屯一路之兵，能抵數路之用，而養兵之費，亦因之節省。今開平礦務局於光緒七年創造鐵路二十里後，因兵船運煤不便，復接造鐵路六十五里，南抵薊河邊閻莊爲止。此卽北塘至山海關中段之路，運兵必經之地。若將此鐵路南接至大沽北岸，北接至山海關，則提督周盛波所部盛字軍萬人，在此數十里間馳騁援應，不啻數萬人之用。若慮工程浩大，集資不易，請將閻莊至大沽北岸八十餘里鐵路，先行接造，再將由大沽至天津百餘里之鐵路，逐漸興辦。若能集款百餘萬兩，自可分起告成。津沽鐵路辦妥，再將開平迤北至山海關之路，接續籌辦。此等有關海防要工，卽或商股一時不能多集，似應官爲籌措，並調兵勇幫同工作，以期速成。且北洋兵船用煤，全恃開平礦產，尤爲水師命脈所繫。開平鐵路若接至大沽北岸，則出礦之煤，半日可上兵船。若將鐵路由大沽接至天津，商人運貨最便，可收取洋商運貨之資，藉充養鐵路之費。如蒙奏准，擬歸開平鐵路公司一手經理，以期價廉工省。並請奏派公正大員主持其事等情。

會稟前來。臣等查該司道、營員等所請由閻莊接修鐵路至大沽北岸八十餘里，均在大沽、北塘之後，距海岸尙數十里，實無失險之慮。惟須籌出養路經費，庶可持久。所請由大沽至天津百餘里之鐵路，逐漸興造，洵足爲挹注良法，於軍旅、商賈，兩有裨益。平日藉資拱衛，遇事便於援應；卽戰陣偶不得力，祇須收回輪車，拆斷鐵路，埋伏火

器，自不慮其衝突。臣等公同商酌，擬請照依該司道、營局各員所請舉辦，仍交開平鐵路公司一手經理。並擬派奏留北洋差委前福建布政使沈保靖、署長蘆鹽運使直隸津海關道周馥，督率官商，妥爲辦理。計今夏英、德兩國訂造戰船，可以來華，臣奕譞明年當再赴海口，與臣李鴻章等編立海軍第一枝，卽就便查看鐵路。設合用無弊，擬將京外開礦各處，均次第仿照興辦。<sup>①</sup>

〔交通史路政編，第1冊，頁42—44。〕

〔李鴻章招股開路示略〕 案准欽命總理海軍事務衙門咨：光緒十三年二月二十二日具奏，天津等處擬試辦鐵路，並籌利益商賈一摺，本日欽奉懿旨，依議。欽此。咨行欽遵等因。

查直隸開平創造鐵路，現接至天津，共二百數十里，誠屬益國便民之舉。此鐵路公司與開平煤礦，另是一事，並非合夥。當經飭該鐵路公司總辦伍道廷芳等邀集衆商，妥議章程，卽由督辦沈藩司、周道等轉稟到本閣爵大臣。

查所議章程，載明該公司所辦之事，全照生意規矩，官但維持保護，隨時督飭該公司認真籌辦，必令取信商民，經久無弊。據稟現擬招股分一百萬兩，刊印章程，分送各處，誠恐遠近未及週知，懷疑觀望。爲此示仰官紳商民人等，須知鐵路爲東西洋各國通行之事，各省出洋商民，皆曾親見其利益，凡遇有鐵路地方，生意格外興旺。外洋紳富，莫不分執鐵路股票爲子孫永遠產業。中國仿照辦法，事事皆從節省信實做去，所有運載餘利，入股者照章均分，斷不容其稍有含混。此舉有關國家要政，官必力爲扶持，行諸久遠。該公司應辦各事，悉令照西國公司通例，由衆商董等公議，官只防其弊，不侵其權。凡欲附股者，切勿遲延，致失機會。切切此示。

〔申報，光緒十三年閏四月初四日。〕

〔開平鐵路公司招股章程〕 啓者，敝公司於光緒十二年承辦開平鐵路，集本銀二千五百股，每股天津行平化實銀一百兩，合二十五萬兩。從唐山胥各莊至閻莊薊運河邊止，新舊共長九十里，工程報

① 光緒十三年二月二十二日硃批：依議。

竣，著有成效。今由海軍衙門具奏，由閩莊接造鐵路至蘆台、北塘、大沽北岸及天津等處，約長一百八十里，以便調兵運械，兼籌利益商賈，並由敝公司一手經理。欽奉懿旨允准在案。惟局外之人，或疑開平一路，獲利無多，不盡放心入股。今且以開平至閩莊已成鐵路言之，運煤一宗，每年准保得銀三萬兩，有盈無絀。灰石雜貨等項，可得銀一二萬兩，搭客等費，亦得銀萬餘兩。除去二三萬兩作養路經費外，足有五六釐至一分之息。若推廣至大沽、天津，所過鹽場鄉鎮及輪船碼頭各處，客貨絡繹，其獲利決不能較開平閩莊一路更少。是每股週年五六釐至一分之息，可操券而獲，再有贏餘，未可量也。

茲擬添招股銀一百萬兩，每股行平化寶銀一百兩。所有大略章程，開列於後。敝公司辦理鐵路，諸從節省，力求實濟，固無官場排調，亦無洋商糜費，總期有利無弊，經久不懈，不至如他處公司有名無實。如諸君願附股者，請將姓名、住址並股數若干，開列明函致敝公司天津總局掛號，該股銀寄存天津匯豐銀行，由敝公司填給股票息摺。至外埠各處朋友，願附股者，即請就近到各本埠匯豐銀行掛號，交存股銀，暫取收條。俟敝公司給發股票摺，即將收條繳銷。

再此次入股之銀，雖為做閩莊至大沽、天津之路，將來鐵路或有推廣之處，此銀亦歸推廣路內彼此拉算。且先入股者，自較後入股者多沾便宜，諸君願附股者，幸勿觀望遲疑。敝公司素重信實，決不食言也。光緒十三年開平鐵路公司謹啓。

#### 附：招股章程

一、今蒙海軍衙門具奏，欽奉懿旨允准，由本公司接造鐵路，從蘆台至北塘、大沽、天津等處，計長一百八十里。凡購地辦料並建車房橋梁等費，約費行平化寶銀一百萬兩。茲由本公司衆股友商議，添資本一萬股，每股行平化寶銀一百兩。凡舊股友及各官紳商民，均可附股，不拘多寡，聽其自便。

二、本公司鐵路始於開平唐山，故名爲開平鐵路公司。今既推至天津沽，所經鄉鎮，地名不一，若泥於開平二字，似不相稱，擬仿輪船局電報局之例，不另取名目，即名爲中國鐵路公司。

三、此次新添各股與去歲所招股銀二十五萬兩，均屬本公司資本，自應獲利同沾，無分界限。惟舊股銀兩係於去年收取在前，第一次分息自當按入股遲早計算，以昭公平。

四、本公司所需鋼條各料，應知會各商開具切實價單，以便擇其最廉至精者購定，俾昭節省。至匠夫人等，可仍用唐山路工舊人及附近村民，以資熟手而洽民心。

五、現蒙海軍衙門奏派前福建藩司沈品蓮方伯、署長蘆運司正任津海關道台周玉山都轉爲督辦大員，凡一切維持保護之事，皆爲大員是賴，如遇鐵路爲難之事，及應與地方官商辦者，統由大員隨時主持。開平公司正總辦伍秩庸觀察、副總辦吳南泉太守，仍照舊爲本公司正副總辦。本公司所辦之事，全照生意規矩，不辦文移，不領關防，不請委員，不用差役。凡遇應商事件，先邀董事公議，議妥再報知大員查核；決無不經董事議准而逕行之事。官不勒商，商不瞞官，附股諸君可請放心。

六、本公司公舉總辦、董事，僱用司事人等，及存放銀兩，獲利分息，轉售股票，及一切各事宜，均照西國公司通例。……

七、開辦十二個月後，即將進支各數目算明，開具總結清單，分送各股友。並邀請大員及總辦、董事、股友會議，聽從查閱各帳，酌定分息。以後每年聚會一次，照此做行。

〔申報，光緒十三年四月初四日。〕

〔李鴻章致周馥電，光緒十三年四月初八日〕 醇邸函稱，……鐵路集股若干？儻能籌有鉅款，明秋並津路一律安齊，然後舉辦巡閱，庶覆陳之疏，全局昭然，或可續議擴充他路，兩得之計等語。頃密囑伍道同金達往勸沽北至津路，或添借五釐洋款，乘時雇夫，一氣興作，冀明秋工竣，再議接修津通，則大局定矣。

〔李文忠公全集，電稿，卷8，葉14。〕

〔李鴻章議借洋款，光緒十三年四月二十日〕 由沽北至津一路，現已勘丈地基，擬及時鳩工修路，惟集股尙難踴躍，亦擬借款應急，大約周年五釐，或至多不過五釐五毫，尙未甚定。巴使於華泰借款合同，

添出一條，誠恐利歸他人。現議鐵路借項，英、法各銀行爭來詢商，不必專用華泰也。法商愛禮小鐵路頗多要求，已遵示回覆，另與他商議訂，約價六千金，半年運到，屆時再候諭遵辦。

〔同上，海軍函稿，卷 3，第 4。〕

〔招股無着，議借洋款〕 中國鐵路公司 (Chinese Railway Company) 從中國人中得到的反應，對李鴻章和所有官員應該是一個教訓。儘管在招股章程中保證公司總辦和經理的行動不受官府影響，保證公司純然是商業性企業，但卻沒有人認股，實際上沒有一個人附股。當問起天津的資本家們何以不願附股時，他們答道，我們不相信這班官員們。他們談到招商局。局中有着他們的資產，而處理這些資產，則從未徵詢過他們的意見，他們對局中事務已無發言權。他們怕鐵路公司也將管理成這個樣兒，投資的人對公司事務將無權過問。他們非常反對已被諭旨任命來管理這個事務的兩位官員，特別是周馥。……天津的資本家和商人們很願意籌集築路所需要的全額股金，但以保證所投資金不被剝奪並讓他們取得對企業應有的管理權為條件。在天津的一位俄國商人，為當地富豪們所信任，被他們提名作為他們所希望的道條路線的總辦。他們說，他若被任命，並授以等同於周馥的權力，他們將會供給資本。這是李鴻章尤其是周馥所不能接受的，於是只好努力向山西票號和鹽戶求取資金了。所有這些票號和商人都不願支援。這種形勢使總督特別感到不高興，這將使他在北京喪失信用，因為他在這兒說過，讓我們自己籌集資金，不要求助於外人。這幸迪加的時運已經到來了。他們和在中國的外國商號、銀行以及英國、德國銀行，願提供資金，周馥眼看事情的嚴重，於本月 20 日會晤了法國辛迪加的代表戴弗南先生 (Mr. Thevenet)。據我們所知，他將承築這條路線，法蘭西銀行<sup>(1)</sup> 供應資金，契約已於 21 日簽字。這一結果應使李鴻章和在北方的其他所有官員深為痛心。這表明了有錢的中國人並不信任他們，表明了假如中國要建築鐵路，中國人或者

(1) 原文 Comptoir d'Escompte de Paris。法蘭西銀行是當年該行設在上海分行的漢文名稱，漢文名稱亦有按字義譯作“巴黎全國匯兌局”的。



是必須聘請這些中國人所信賴的外國人來參與它的建築和經營，或者是必須完全倚恃外國資本。目前所要求的資本總額是一百萬兩，亦即 22 萬鎊。

我們聽說巴黎法蘭西銀行已與中國政府訂借了年利 6% 的三百萬銀兩的借款。這筆借款的一部分就是供上述這條鐵路用的<sup>①</sup>。

〔北華捷報，1887 年，4 月 29 日，頁 458。〕

〔當地居民的反對〕 我們遺憾地見到津沽鐵路的事務進行得並不順利。當地鹽民和鄉民頑強地反對這條線路。額照(Mr. Ng Choy)〔伍廷芳〕先生雖在從事適當調解，但發現不容易戰勝愚昧、笨拙和克服地保和地主們的熱狂。……也許在經過長久的時間和困難後，伍廷芳先生可以明智地制止所有這些煩擾。

〔同上，1887 年 6 月 24 日。〕

編者按：關於中國鐵路公司實招股銀及津沽鐵路建築資金的籌措，參看本章頁 132—134。

〔《申報》論鐵路〕噫！鐵路之利益，固若是其大哉。顧以中國人才之盛，物產之饒，而幾費躊躇，終多窒礙，推原其故，非徒經款之難籌也。內地居民見聞未廣，其有安居路畔者，一見春掘齊施，輒謂我祖宅於斯，父宅於斯，我先人骸骨亦安葬於斯，一旦因築路之故，迫令遷移，官雖給賞，其奈我不忍輕離故土何？因出而阻撓者有之。或有謂中國除江海各口通商外，所有腹地，各省金城鞏固，西人之車轍馬跡未得一臨，是以昔年法事雖極戒嚴，尚不被其蹂躪；一旦開通鐵路，凡輪船所不能到者，火車皆可一直往前，設遇釁起，海疆敵人，皆得電掣星馳，長驅直入，巖疆鎖鑰，付與他人，我中國向何險阻之可守乎？因起而淆惑者有之。有此二事之不便，而又加以昔年各局廠所集公司股分有名無實，入股者無不付之東流。此次雖奉諭旨創行，又得傅相爲之調度，而覆轍非遠，人終栗栗寒心。貧者既無可措資，富者亦觀望不前，不樂輸將踴躍，是以籌畫至數年之久，至今日而始得試行也。

〔申報，光緒十三年十二月十一日。〕

① 這筆借款後來沒有成立。

### (三)臺灣鐵路

〔劉銘傳請准籌辦臺灣鐵路摺，光緒十三年三月二十日〕竊臣據商務委員已革道員張鴻祿、候補知府李彤恩等稟稱：上年奉委招致南洋各島貿易閩人，來臺合辦商務，以興地方。當即專函往招。現有南洋新加坡、西貢等島閩商陳新泰、王廣餘等覆信，僉稱俱願回籍，合辦臺灣商務。革道等現已集股訂購輪船二隻，先行開辦。惟臺灣一島，孤懸海外，當此分省伊始，極宜講求生聚，以廣招徠。現在貿易未開，內山貨物難以運出，非造鐵路，不足以繁興商務，鼓舞新機。查安平、旗後兩口，海湧沙飛，自春徂秋，船難近泊。滬尾一口，日形淤淺，輪船候潮出入，耽誤時機。只基隆一口，無須候潮，泊船較便，因距淡水旱道六十里，運貨殊難。中外各商，不得已往來滬尾。若就基隆開修車路，以達臺南，不獨全臺商務繁興，且於海防所裨甚大。現在公款支絀，革道等議集商股承修，約需工本銀百萬兩，將來即於鐵路取償，不動公款。擬具章程數條，陳請核辦等因。

臣查臺灣一島，孤懸海外，現在建省設防，截然爲南洋屏障，必須開濬利源，使經費不難自給，南北防勇，徵調可以靈通，方能永保巖疆，自成一省。現在清賦造臺，安置水陸電報，本年內外，均可次第告竣。惟鐵路一事，臣深知其利賴無疆，徒以經費躊躇，未敢猝圖舉辦。現據委員等稟請，由商人承修，於公款無關出入，將來坐收厚利，實於臺灣大局裨助匪淺。

考鐵路之利，便於驛遞、墾務、商務不計外，目前大利有三，請爲我皇太后、皇上陳之：

臺灣四面皆海，除後山無須辦防外，其餘防不勝防。基、安、滬、旗四口，現已購礮築臺，可資守禦。其餘新竹、彰化一帶，海口分歧，萬難遍布軍隊，概行設守。……如遇海疆有事，敵船以旱隊猝登，隔絕南北聲氣，內外夾擊，危迫將不忍言。若修鐵路既成，調兵極便，何處有警，瞬息長驅，不慮敵兵斷我中路。此有裨於海防者一。

臺灣既經分省，須由中路建設省城，方可控制南北。查彰化橋孜圖地方……地勢寬平，氣局開展，襟山帶海，控制全臺，實堪建立省城。惟地近內山，不通水道，不獨建築衙署、廟宇，運料艱難，且恐建城之後，商賈寂寥，雖有省垣，居民稀落。若修車路，貨物立見殷繁，於建造各項工程轉運之費，節省尤多。此有便於建立省城者二。

臺北至臺南六百里，中隔大溪三道。春夏之交，山水漲漫，行人斷絕，無能往來。……臣現由上游窄處議修，統計大小溪橋工必需銀三十餘萬兩。今該商等承辦車路，此項橋工二十餘處，一律興修。火車巨利，暫不必言，公家先省橋工銀數十萬兩。此有神於臺灣工程者三。

伏念鐵路為國家血脈，富強至計，舍此莫由。臣於光緒六年，曾經條陳具奏<sup>①</sup>，其時風氣未開，舉朝疑議。書生謀國，從古類然，可勝太息！現在開平成效聳彰，舉國羣疑，觀此無難盡釋。且臺灣與內地情形迥殊，紳商多涉外洋，深明鐵路大利，商民既多樂赴，紳士決無異辭。如蒙俯准開辦，所裨於臺灣大局，實匪淺鮮。……

#### 清單

一、基隆至臺灣府城擬修車路六百餘里。所有鋼質鐵路並大車、客車、貨車以及一路橋樑，統歸商人承辦。議定工本價銀一百萬兩，分七年歸還。利息按照週年六釐，每年歸還數目，俟辦成後，核量鐵路腳價進款數目，再行定議。

一、臺北至臺南，沿途所過地方，土沃民富，應用鐵路地基，若由商買，民間勢必居奇。所有地價，請由官發，其修築工價，由商自給。

一、基隆至淡水，貓里街至大甲，中隔山嶺數重。臺灣人工過貴，必須由官派勇，幫同工作，以期迅速。

一、車路所用枕木，為數過多，現在商船訂購未到，須請先派官輪代運，免算水脚。

一、車路造成之後，由官督辦，由商經理。鐵路火車一切用度，皆歸商人自行開支；所收脚價，官收九成，償還鐵路本利，商得一成，並於搭客另收票費一成，以作鐵路用度。除火車應用收票司事人

<sup>①</sup> 詳摺見本書頁86—87。

等由官發給薪水外，其餘不能支銷公費。

一、鐵路經過城池街鎮，如須停車之處，由官修造車房，所有站房碼頭，均由商自行修造。

一、此項鐵路，現雖商人承辦，將來即作官物。所用鋼鐵條，每碼須三十六磅，沿途橋樑，必須工堅料實，由官派員，督同修造。

一、此項鐵路，計需工本銀一百萬兩，內有鋼條火車鐵橋等項，約需銀六十餘萬兩。商人或在德廠，或在英廠訂購，其價亦須分年歸還。如奉旨准辦，再與該廠議立合同，由官派明蓋印以後，由商自行歸還，官不過問。如商人另做別項生意，另借洋款，不能以鐵路作抵。

〔劉壯肅公奏稿，卷5，葉19—25。〕

〔又片〕再，臣查鐵路之利，不獨目前有裨於海防、建省、橋工三事，將來更可添大宗入款，充海防經費要需。臺灣地狹，內山未開，萬不能如內地商利之厚。商等所籌本利，請以七年歸還，似可有盈無絀。惟經理必須得人。……近年內地招商集股，騙折過多，商股不無疑慮。查內閣學士臣林維源，端謹忠誠，久為商人欽信，自奉旨回籍，幫辦臺北撫墾以來，不獨撫墾一力辦成，即清賦清釐，均資臂助，其於理財一道，心計尤精。……可否仰懇天恩，飭令學士臣林維源督辦臺灣鐵路商務<sup>①</sup>，仍兼辦臺北墾務事宜。

〔同上。〕

〔上諭，光緒十三年四月初十日〕 福建臺灣巡撫劉銘傳奏，臺灣擬興修鐵路，創辦商務。……欽奉……懿旨，著海軍衙門議奏。尋議：臺灣孤懸海外，物產蕃盛，非興商務不足以開利源，非造鐵路不足以興商務，應請旨准其開辦。……從之。

〔德宗實錄，卷241，葉7。〕

〔李鴻章致奕譞議擬臺灣鐵路兩，光緒十三年四月二十日〕 鴻章查臺灣籌辦海防，開辦商務，必以興修鐵路為根基。光緒初年，丁雨生〔丁日昌〕早有此議而未果行。茲省三〔劉銘傳〕招商集議，幸有成局。殿下主持大計，自應樂觀厥成。核其所擬章程，係由商人借本百

①。光緒十三年閏四月二十四日，劉銘傳又片請改派道員楊宗瀚總辦鐵路商務。

萬，俟車路造成，在於所收脚價內分年償還本利，此固外洋極有之事。議息周年六釐，雖較津借德債利息稍重，而臺路成後，貨物出產，轉運必多，獲利亦必較厚，息從路出，似尚無妨；且聞該官商已與洋行定議，亦難再令核減。

【李文忠公全書，海軍函稿，卷 8，葉 3—4。】

〔劉銘傳請將臺灣鐵路改歸官辦摺，光緒十四年十月十六日〕

臺灣興造鐵路，前經海軍衙門議准，奏奉懿旨，依議。欽此。遵經飭據商務委員已革道員張鴻祿、浙江候補知府李彤恩，訂由英、德兩廠購辦鐵路鋼條三百三十里，大小鐵橋十一道，火車、客車七十具。先自基隆造至淡水，再行接續前進。由臣改派道員楊宗瀚總辦，議定地價、車房碼頭，歸官承辦，並撥營勇代做工程，於光緒十三年閏四月奏明在案。當時勘定臺南北六百餘里，除地價、車房、碼頭、土工外，估價銀一百萬兩。惟淡水至基隆，山河夾雜，須挖山洞九十餘丈，大小橋樑一百二十餘座，穿山渡水，挖高填低，工程浩大。各軍因修築礮臺，剿番剿匪，無暇代修，均由商局僱夫興辦。現將基隆六十里修造平坦，鋪成鐵條三十里，年外可以完工。共計夫價橋樑已費銀十九萬兩。

查李彤恩等招集商股一百萬兩，其時創議皆以鐵路利厚，兩月間招股七十萬金，現銀三十餘萬。復經各商議購快船兩隻，價銀三十六萬兩，以輔鐵路之不足。自工師到後，細勘工程，統計土工需銀三十餘萬兩，營兵無暇代修，各商觀望，經李彤恩稟請，由臣挪用陸續借支銀二十萬兩。所有鐵條、火車、鐵橋，均經臣議立合同，由外洋購辦，分年歸還，本年頭批已給銀十萬兩。李彤恩勇於任事，商民信服，擬俟基隆六十里最大工程告竣後，再行招集股分。不料李彤恩於九月病故，楊宗瀚因病假歸。經臣委員督修。據各商稟，請歸官自辦，已繳現銀三十餘萬，願留快船兩隻作抵等情。

臣查臺灣鐵路辦成，不獨利商便民，且關海防大局，故臣費盡經營，創議興辦。今商股既觀望不前，承辦委員或死或病，若聽其中止，不獨已費公款無可歸還，且購到鐵條、鐵橋、木料、火車，棄置尤為可惜。臣飭工師詳細勘估，究需經費若干。據稱：通盤核算，基隆

至彰化每里合銀三千兩，彰化至臺南每里合銀二千五百兩，計地價、土工、車房、碼頭四項，需銀六十餘萬兩，核之〔與〕原估百萬數目相符，較之開平鐵路工倍而價廉。現在基隆至淡水山路六十里，不日完工，其餘除大甲溪之外，別無大工耗費。臣擬儘購到鐵條，辦至彰化，再行量力以籌。惟經費難支，臣同藩司邵友濂籌商至再，惟有自本年秋季以後，閩省每年協濟銀四十四萬兩，至十七年春季止尚存未解銀一百零四萬兩，此項本擬節存備充建造省城經費。現省工尚堪稍緩，路工在急，擬請暫收此款，挪抵車路應用，俟竣工後所收腳價，即行陸續歸還成本。分治官項，固不致絲毫落空，商股有快船取利，亦未受累。將來不獨有神於海防，即建省分治工程，有鐵路運載木石磚瓦，省費甚多，竣工亦速。所有臺灣鐵路收歸官辦緣由，是否有當，理合恭摺具奏①。

〔劉壯庸公奏議，卷 5，葉 23—25。據經濟研究所藏抄本校正。〕

〔劉銘傳請將海關贏餘指撥鐵路經費片，光緒十六年二月〕 臣查臺灣辦理海防，分治建城，戰撫番社，添設機器各廠，購置輪船，需費甚鉅。歷年入不敷出，庫局一空，近以鐵路歸官，指撥閩省協餉，一切經費竭蹶，倍甚於前。……查海關洋藥釐金，前准部咨，劃留本省銀二十九萬七千餘兩，如有贏餘，另儲指撥，業將十三、十四兩年贏餘數目指明在案。現在鐵路要工，奉撥之款勢難缺悞，應懇天恩，……准將海關洋藥釐金贏餘一款，仍留臺灣，自光緒十六年起，專為提解部撥鐵路之用。倘本年所餘不足五萬兩，由臣補足。如有餘贖，仍截存另儲，聽候部撥②。

〔同上，卷 8，葉 29。〕

〔臺灣鐵路的虧折〕 臺北鐵路，由大稻埕發軔，分南北兩幹，北至基隆海口，南至新竹縣東門外。約十里設票房一所，收載價五十文，計共票房十五處，每日賣票錢約共三百餘圓。惟迄今開支繁鉅，已虧庫款數十萬金，邵中丞〔乃〕有暫停鐵路之議，再籌良策。〔經〕奏

① 同年十一月初六日硃批：“如所請行”。見《德宗實錄》，卷 261，葉 4。

② 同年三月十七日硃批：“從之”。見《德宗實錄》，卷 283，葉 15。

准大部〔戶部〕議准，擬在本省開捐，照海防例，尙減一二折。臺灣地方瘠苦，籌款實難，……蓋除庫款之外，別無他款可籌也。

〔申報，光緒十九年十月二十五日、十一月初九日、二十三日。〕

〔光緒十九年正月初六日〕福建臺灣巡撫邵友濂奏：臺灣鐵路經費不足，擬修至新竹縣，卽行截止。報聞。

〔德宗實錄，卷 320，葉 3。〕

〔福建臺灣巡撫邵友濂奏報臺灣鐵路工竣摺，光緒二十年正月二十五日〕 竊照臺灣鐵路造抵新竹，於光緒十九年十一月一律工竣，經臣親臨勘驗，橋路各工以及碼頭溝道，均屬平穩堅實。經將工程告竣緣由，奏報在案。

茲據善後局司道詳稱：臺灣開辦鐵路，綜計路工及碼頭橋溝柵欄等項用銀八十六萬七千八兩一錢三分三釐二毫，購買外洋鋼條車輛鐵橋器具等項用銀三十八萬六千八百八十五兩三錢一分六釐九毫，購買田園地價、僱用船租拽運器具鞋笠犒賞等項用銀三萬九千七十七兩八錢八分二釐，遷移塚樞用銀二千九百八十八兩七錢五分，以上共用銀一百二十九萬五千九百六十兩八分二釐一毫，已由地方紳商隨時借墊支給，應俟截留新海防捐輸如數歸補。至未竣工以前所收票價及養路各項開支，暨應建商務局屋、修理火車廠房經費，統歸入海防案內彙案支收造報等情，詳請具奏前來。臣覆核無異，合祈仰懇天恩飭部全數准銷，以清款項。除將清冊咨送戶、兵、工三部核銷外，謹恭摺具奏，並繕簡明清單，恭呈御覽。

〔中國近代史資料叢刊·洋務運動（六），頁 281。〕

## 六、津通鐵路的倡議和緩建（1888—1889 年）

### （一）建築津通鐵路的倡議

〔津沽鐵路股商請許接造津通鐵路稟，光緒十四年〕 奏留北洋差委前福建布政使司布政使沈保靖、直隸按察使司按察使前津海關

道周馥、記名海關道現署津海關道劉含芳，稟爲津沽鐵路工竣，蒙憲台親臨查驗，……一律如式。……現據鐵路股商陳承德、吳廣濟、樂賢堂、植德堂等交出公稟一件，求以爲轉呈海軍衙門批示。司道等查該商等稟內聲稱：

已成鐵路試行之始，除煤貨兩大宗外，搭客日有五六百、七八百人不等。雖地處偏僻，已如此暢旺，可見商民樂從，事有把握，將來於海防調兵運械諸事，實屬便捷異常，有益國家者正非淺鮮。惟大工初創之時，因商情觀望，集股無多，不得不以輕息暫借洋款，以期速成，仰副邸府經營締造之深意。現在山海關一帶未能遽行接做，實緣地濱大海，路僻人稀，生意不旺，一時難於集股。聞外國鐵路初興之時，必從生意繁盛處起手，以便商旅，使人樂於附股。商等通盤籌畫，津沽利源已開，莫若先行接造通州一路，裨益公私更大。迨通州路成，則其餘諸路，較易爲力。而其利益，臚舉之約有五端。

當今時局最重者莫過海防，而海防最要者莫如經費。現在商等集議，如通州之路蒙奏開辦，每歲願於衆商應得股息內先提一成之一，捐助海軍餉需，藉答海軍衙門創舉保護之盛意。此項捐款雖不能預定確數，約畧計之，當亦不少。每歲添此有著之款，殆與稅課無異。且通州鐵路成後，其開平至津之路生意若因而加旺，商人亦應照捐，似於海軍經費不無小補。其利一。每遇漕糧運通，倘遇河水淺阻，改由鐵路裝運，必較駁船省費，並可免偷竊受潮諸弊。此外公家如有運送物件，交鐵路承運，既可省費，亦能迅速。其利二。車道高築，沿河一帶縣亘如堤，若遇運河、鳳河兩岸水溢，足資障蔽，藉衛田廬。且橋樑水溝所在，並可疏消水勢。其利三。凡此皆有利於公家者也。

由津至京，每逢伏秋多雨，陸路則車馬難行，河道水漲，既虞逆流行滯，水小又虞淺阻，行路者多苦不便。卽如近日赴試之士子，經營之商賈，無不盼望津通鐵路早日接辦。且沿途既設車站，市面漸興，商貨麇集，所有輪車卸貨之事，皆須另雇舟車，分運各城鄉鎮，往來如梭。以津沽已成之路情形推之，凡鐵路之旁，其向業舟車者斷斷不至廢業，且漸加多，小民生計更廣。其利四。俄商販茶回國，無不由津運通，每



當夏秋漕忙之際，船不敷履，常啓爭端。一有鐵路，即可水陸並運，而我可收俄商之利，以爲修路之費。其利五。凡此皆有裨於商民者也。

況鐵路必期公私並利，庶易節節推廣。津沽鐵路緊臨大河海口，輪舶麇集，養路之費雖有運脚抵用，欲其提利還債及報效充公，尙屬不敷，非藉通州之路以爲補劑，深虞將來支絀，卽有興作，亦難期鼓舞。伏讀上年海軍衙門原奏，本有“將來京外開礦各處均可次第仿照興辦”之語。現在京東各礦，皆須鐵路轉運，若得津通聯接，利益既多，商情自漸踴躍。非但東至山海關二萬〔？〕餘里可以逐漸議辦，以符海軍衙門原奏固守海疆之遠畧，卽南達清江千餘里，亦必有殷實紳商爲之籌議興辦。邸府全局在抱，爲吾開百世大利，於商人甘苦，洞悉無遺。刻下津通士民，但望迅速成功，絕無絲毫異議。倘蒙此時准於〔子〕奏辦通州鐵路，商等卽可各處招股，預籌經費，就用熟手工匠，以免遣撤。工速費省，實係此時最要關鍵。務希速爲稟達中堂，咨呈邸府海軍衙門共同鑒核具奏飭遵等語。

司道等伏查上年二月二十二日海軍衙門請奏試辦鐵路<sup>①</sup>原案，曾經聲明津沽鐵路辦妥後再將開平至山海關接續籌辦。今據衆股商議請先辦天津至通州之路，蓋防海之策北路爲要，而籌款之方通路宜先。上年籌議開辦天津鐵路，因各商人必俟通州鐵路准辦始肯入股，曾於章程第六條內聲明，嗣後如推廣鐵路，在天津三五百里內統歸一公司承辦，稟蒙憲台咨行海軍衙門備案。現在衆商公稟查與上年之案相符，所稟各節均係實在情形。合將原稟黏呈憲台鑒察，轉咨施行，實爲公便。

〔申報，光緒十四年九月二十五日。〕

〔李鴻章致海軍衙門請許接造津通鐵路函，光緒十四年九月初九日〕津沽鐵路告成，鴻章於九月初五日前往查驗，直抵唐山。並就便履勘唐山煤礦，出產既旺，銷路亦暢，北洋兵商各船及各機器局，無不取給於此，規模宏闊，機器畢具，自中國有煤礦以來殆未見有如此局勢者。惟煤礦商人及鐵路各商均以鐵路便益，力求由天津接造至

<sup>①</sup> 原摺見本書頁 130—132。

通州。鴻章查看情形，通州鐵路似不能不就勢接做，於國計民生，大有裨益，關係非淺。該商所稟均係實情。復令司道公議，亦議如所請。特具牘咨呈鈞署核奪。鐵路未造之先，疑阻者衆，風氣既開之後，爭趨者多。人言不足信，於茲益見。現在具稟之商，即係開平、津沽入股之商。成效已著，如蒙奏准接辦，鴻章當遴派印委各員督飭該商董等，妥爲料理購地興工。此外尚有願辦通州鐵路之人，多勾結洋商在內，未敢倚賴。且路僅四五百里，若容兩公司攙雜其間，必致爭擠傾跌，亦與上年原案不符，似不如仍准津沽鐵路公司承辦。敬乞大力主持爲幸。

〔李文忠公全書，海軍函稿，卷 3，葉 9。〕

〔總理海軍衙門請許造津通鐵路摺〕 竊臣奕譞自親歷北洋，巡視海防後，深悉鐵路爲自強之要圖。正與共事諸臣，商酌擬辦，適據天津司道營員稟請舉辦津沽一帶鐵路。臣衙門遂於上年二月二十二日奏請試辦，仰荷慈衷獨斷，懿旨准行。臣李鴻章就近督飭奏派各員，董率商人，認真籌辦。

茲據奏留北洋差委前福建布政使沈保靖、陞任直隸臬司前津海關道周馥、現署津海關道劉含芳等稟稱，新造津沽鐵路，自天津府城東門外河岸起，經寧河縣之塘沽、蘆台，以至閻莊止，計長一百七十五里，橋梁、棧房、機車、客貨等車，一律齊備，共用銀一百三十萬兩，除招集商股外，暫借洋債，並動用公款銀十六萬兩，一俟續招商股，及轉運獲利，卽行分別歸還。自閻莊起至灤州之唐山止，計長八十五里，爲各商舊造鐵路。現在新舊鐵路，首尾銜接，輪車通行。並據該司道等轉呈鐵路商人廣東陳承德等公稟一件，大致謂：現造鐵路，出息抵用養路經費則有餘，抽還造路借本則不足。如接造天津至通州鐵路，既可抽還造路借本，並可報效海軍經費，公私利益，不止一端各等語。

臣李鴻章卽於九月初五日率同官商，乘坐輪車，前往查驗。自天津至唐山鐵路，一律平穩堅實。橋梁、車棧，均屬合法。除停車查驗工程時刻不計外，計程二百六十里，只走一個半時辰，快利爲輪船所

不及。以一機車拖帶笨重貨車三四十輛，往來便捷，運掉輕靈。而且通塞之權，操之自我，斷無利器假人之慮。由此逐步經營，愈推愈廣，設有徵兵運械，飛駕挽粟等事，向之經年累月始克辦到者，將見咄嗟可致矣；向之驛站車馬，供應繁重者，將見安坐而理矣。至商民貨運，無遠弗屆，沿途荒僻之地可變衝衢，亦屬勢所必至。是鐵路洵爲今日自強之急務。該商人陳承德等稟請接造由天津至通州鐵路，所收運脚，以增益而加多，所用經費，以均推而轉省，利息較豐，商情踴躍，將來推廣建造，亦易爲力。並願公繳捐款，協助海軍餉需，逐年報效，殆與有著之稅課無異。臣等公同商酌，擬請准如所稟辦理，仍令津沽鐵路公司商人照章承辦，以專責成而資熟手。如蒙懿旨允行，卽由臣李鴻章一面傳諭商人招股興工，一面遴派印委各官，妥爲照料督率，俾早日竣工，以副朝廷籌備海防，推行盡利之至意<sup>①</sup>。

〔交通史路政編，第1冊，頁45—48。〕

〔中國鐵路公司滬局招股廣告〕 本公司天津到唐山鐵路，業已告竣，辦有成效，蒙李傅相履勘咨請海軍衙門，接設天津至通州入京之路，以後生意益旺。惟所需經費甚鉅。茲在上海英大馬路鴻仁里源豐潤票號內設立滬局，招集股份。計每股銀105兩，合津行平銀100兩。如有附股者，請將姓名住址並股數銀兩送交源豐潤號兌收，卽可填給股息摺不悞。

〔申報，光緒十四年十一月初二日。〕

## （二）津通鐵路的爭論和緩建

〔御史屠仁守請毋建津通鐵路疏，光緒十四年十一月〕 顧中國所以自強，在修道德、明政刑、正人心、厚風俗以爲之本，固不專恃鐵路；而察時勢之變，審彼己之形，則鐵路亦不容置而不講。……臣嘗夙夜思維，竊以議鐵路於今日，惟自京師達清江。……敬爲皇太后、皇上詳陳之。

<sup>①</sup> 光緒十四年十月二十七日陳批、依議。

自海道大開，勢成偏重。中原腹地，枵然空虛。四支輳曳，運掉不靈。無事則地廣而荒，有事則鞭長莫及。清江之達京師也，實從來官道。跨燕、齊，踰河、淮，南通江、浙、閩、廣，川、楚畢赴，西達陝、豫，斜指滇、黔，固天下之喉襟，爲萬方所輻輳。今開鐵路，運之掌上，而條貫之。指揮六合，道里適均，調天下之兵，輓天下之粟，且夕可至。南出淮揚，則敵不敢輕窺江路；北屯畿甸，則敵不敢狂逞海壖。……返海疆偏重之勢，處中當軸，鎮撫四夷，如提綱挈領，形利勢便。此則形勢足以控天下也。

京師迫近析津，藩籬恆虞淺薄。扼吭撫背，往事堪懲。有鐵路以抵清江，與長江水師聯爲一氣。鎮江、瓜洲，對立重鎮，設津沽有警，東南各省，凡有水道之處，呼吸可通；卽山、陝、秦、隴，僻遠稍後，一近鐵路，則亦尾銜而相接，兵速而不勞。又饋餉輕捷，縱使海運不通，無坐困之慮，敵雖有兵輪鐵甲，縱橫洋面，亦何能爲。至若安平無事之時，轉東南之漕，歲數百萬石，數日卽達天倉，歷來河運之弊，一掃而空，無待禁革。此緩急足以固京畿也。

中國之所以窮，爲輪舶通商之故；輪舶之所以能擅其利，爲海道暢行之故。二十年來，洋商日盛一日，漏卮無底，上海實爲尾閭。若開清江鐵路，則行旅商賈，孰不捨遠而趨近，避險而就安；不但內地物產得以貿遷其有無，卽外洋百貨，並可增收其稅則。凡洋商上海之利，必將十損六七，歸於中國；和約所不得限，公法所不得爭，歲計羨溢，與摺克聚斂殊科。此則足以收中外之利權也。

天下民困久矣，腹地爲尤甚。如河南之周家口、湖北之樊城、江蘇之王家營、山東之德州等處，昔稱孔道，繁庶無比；今皆井里蕭條，往來之車日無數輛，頓宿之舍鎮無幾家。夫民所本有之利，驟而奪之，其勢不得不怨；民所已失之利，興而復之，其情亦不得不樂。今開清江鐵路，工方興可以賑窮黎，工既成可以利販運，二千里間，商貨流通分布者遠，沽巧者廣，燕齊楚豫之境，荒僻可變爲通衢，凍餒可謀其作業。民氣旣蘇，地力可盡。鐵路之益，此爲獨宜。此則足以廣閭閻之生計也。

若開鐵路於通州則不然。馳騁百里，不足以控天下；勢險節短，非所以固京畿。所較者鎔銖之脚力，而大海之利權不能收；所奪者負販之微資，而小民之生計將愈蹙。利之與害，乃適相反。臣故謂失策未有若斯之甚者也。

臣每慨念時艱，綜觀大局，自清江達京師，必縮之使短，令千數百里如在堂階，則內地聲息相通，海疆卽有警，不足以爲我難。自津沽至京師，則必引之使長，令三百里間，良將重兵，節節置爲雄鎮，儼然有數千萬里之勢，不可飛度，則外寇不至生心，輦轂可以高枕。故保鐵路以防敵則可恃，斷鐵路以禦敵則不可；通鐵路於清江以籌策萬全則可，置鐵路於通州以嘗試一擲則不可。

且開清江鐵路，有不甚難於通州者。以驛計之，京師至清江凡一千九百五十里，若設鐵路以中線引直約一千七百里。今天津至閻莊鐵路一百七十五里，用銀一百三十萬兩，則十倍其里，需銀一千三百萬兩。約爲三分，每分四百餘萬兩。請停苑囿可緩之工程，足備三分之一；節南北洋可省之糜費，足備三分之一。餘則移運河修治之款，漕糧轉搬之費，倉漕官吏軍丁之額需；如未足也，酌撥各海關稅陸續以濟之，亦足備三分之一。是並不待集商股借洋債而後可以集事，要在視爲臥薪嘗膽之計，以全力全神赴之，則挹注不患無方耳。

【屠光祿奏疏，卷4，葉14—16。】

〔李鴻章駁恩承、徐桐致奕譞函，光緒十四年十二月二十二日〕

鈔示恩中堂、徐尙書上殿下原函，讀悉一一。

恩相等原函謂鐵路乃公司之利，非民人之利。此語似誤。鐵路係爲徵調，朝發夕至，屯一路之兵，能抵數路之用；於直隸七百里海岸，尤爲相宜。是以直隸鐵路，原奏有接至山海關之議。然非先行造至通州，其經費無從措辦。向來州縣遇有兵差餉差過境，出票拘車封船，百姓受累無窮；一有鐵路，則非常之差徭可以無慮，南北商旅及附近官民有緊急要務，皆可附搭行走，此非利國利民之大端乎？原函謂非民人之利，既有未當。夫公司者，公集股本，合司其事，出入帳目，公同查看，是以謂之公司。股商止得五六釐銀利，再有贏餘，卽以

之抽還借債，報效餉需，推廣邊疆鐵路。是鐵路之利，仍歸公家，何獨利於公司？原函謂僅公司之利，又實未確。論者於鐵路之本旨，未及細思，是以聞道路之浮言，容易動聽。何以謂道路浮言？查原函內：鐵路一開，津通舟車盡廢，水手、車夫、客店、負販食力之人，終歸餓殍等語。驟聞之似覺有理。不知鐵路工本甚巨，因之所收運費亦貴，鐵路通行之處，惟有餘之人方乘火輪車，其尋常之人仍坐尋常車船；惟急於搶售之貨方裝火輪車，其尋常之貨仍裝尋常車船。猶之現在火輪船江海通行矣，而舢板、江划、紅單、四不相、沙船、釣艇等船，猶不絕於路。即如直隸唐山至蘆台鐵路，通行於今二年矣，而鐵路旁之新開河，民船往來如故。原函謂鐵路一開，舟車盡廢，水手車夫，終歸餓殍，決無之事。而且造鐵路有人，修鐵路有人，附近車站客棧、貨房售賣百物有人，開設旅店雜貨店有人，固不僅如原函所云碼頭可以營生，短雇可以獲利也。此等過當之言，必非水手、車夫、負販力食之貧民所自道，即使貧民偶有此言，亦不易達士大夫之耳，恐係京通漕憲倉憲及開設船行、車行、陸陳行、起卸行之奸商市儈，故造蜚語，託諸貧民之口，以惑士大夫之聽。故鴻章謂此為道路之浮言也。……

原函又謂津通鐵路及碼頭所佔之地，民間墳墓立限遷徙，愚民遷怒於洋人，欲焚洋樓以洩忿等語。查津通鐵路奉文後，甫於十一月二十日派員赴通州查看路徑一次，據該員等回津稟稱：鐵路應由天津鐵道盡頭經陳家溝，渡運河，至西沽、歷浦口、楊村、河西務、張家灣以達通州……等情。當經諭令竭力繞避墳墓房屋，不必顧計客貨，不可徒省經費。是以該員等於十二月初九日所上詳文，係聲明在各村西數里外以達通州。……此項詳文，甫於前數日批准，札行各地方官出示曉諭。現在尚未派員買地，尚未定準詳細地界，尚不知遷徙何墳，何能立遷墳之限，何致遽觸愚民之怒。其為好事者造言聳聽，不問可知。津門並無遷怒洋人，欲焚洋樓之說，何以都城竟有此謠，尤不可解。

原函又謂民間因立限遷墳，百姓向衙門呈訴有二百餘起之多，俱未准理等語。所謂衙門者，何衙門也？……查津通鐵路奉文之後，止

於十二月初一日有天津民人王有慶赴鐵路總局呈遞求讓菜園一紙，又於十二月初十日有天津候選訓導于世葵赴天津道遞求讓墳前餘地呈詞一紙，均由天津道縣詳細酌商遷讓，此外並無他案。……截至現在十二月二十二日鴻章覆信之日止，實止此呈詞二張，並無第三張也。

原函又謂窮民怨民，遷怒洋人，鋌而走險等語。似更過慮。治民者務宜鎮靜，最忌張皇。當茲中外和睦，洋員駐滿京城之時，此等過火之言，士大夫豈可徒逞一時之快，輕易自其口出。鴻章現於本月十七日復行派員自津至通，覆勘鐵道路徑，惟恐於墳墓一節，查點不清，令該員等分段編號，樹立木桿，每十里或八里樹桿一根，……查明第一桿至第二桿或無墳，或有墳若干處。津通二百里統行立桿查明，分別開單呈核。如此慎重辦理，亦為仰體朝廷愛民之意起見。……伏願殿下將鴻章此函給恩中堂、徐尚書閱看，並給海署各同事公看，凡議及鐵路者，均不妨給與閱看。庶幾海署不得已之苦衷可以共白，局外之過慮，可以稍息。

〔李文忠公全書，海軍函稿，卷3，葉10—13。〕

〔附：奕譞致恩承等函，光緒十四年十二月〕 此路〔指津通〕為養海上徵兵運械之路。經海署與北洋詳思審處，始行定議。緣往年法越事亟，糧阻餉匱，不得已而允和。王曾面奏事平之後，創辦何事，試辦何事，鐵路徵運，即創辦內之一端。不圖局外匡助少而挑剔多，中國之所以難振大抵如是而已。素稱知己，用布腹心。此事刻已擬作罷論。海上分防之難，露圍〔恩承〕倍嘗其苦。此路既廢，海路恐難獨存；一旦有事，設誤戎機，則海署、北洋轉覺卸過有辭耳。

〔同上，卷3，葉13—14。〕

〔李鴻章致奕譞駁京僚諫阻鐵路各摺函，光緒十四年十二月二十八日〕 余侍御聯沅<sup>①</sup>原奏，謂鐵路有害無利。鐵路之大利，彼未及知，未暇與辯。其所謂害者，據稱鐵路占礙田畝，引誘敵騎。天津至

<sup>①</sup>余聯沅，河南道監察御史，光緒十四年十二月初八日，上《鐵路有害無利，請旨停修，以順輿情而培政本摺》。

京，車幾三千輛，舟幾數萬隻，芻秣給於旅店，饘粥資於市廛，鐵路一開，數十百萬衆絕無生計，非填溝壑，卽聚山林，是有害於舟車等語。

查鐵路縱可數十百千萬里，所占之地，橫不及丈，其直如線。中國向來道途，由北省南至兩江，西至山、陝，東至奉、吉，莫不有轍以行車，此童稚皆知者，未聞有車轍占礙田畝，引誘敵騎之說，鐵路亦猶是也。凡鐵路左右附近數十里之人，趨鐵路之捷，莫不短雇車船馱脚，以赴鐵路，而搭火車。平日執鞭操舵負販貿易之民，一有鐵路，覓食更易。鐵路之旁，向無村落者，浸假而成邑成都矣。外國之見聞如是，直隸唐山至天津已成之路，目擊情形亦如是。此一定之理，非可空言欺人也。

又鐵路工本甚貴，因之火車運脚亦貴，惟有餘之人方搭火車，其尋常之人，仍舊另雇車船，惟急於搶售之貨，方搭火車，其尋常物件，仍舊另覓轉運。猶之火輪船通行，而舢板寧沙等船，仍舊不絕於路。況造鐵路需人，修鐵路、看守巡查鐵路，在在需人，孰非貧民謀食之方？……前年漕白上游決口，北運河旁溢，津通舟車不通者半年，未聞有一失業舟子乞食於路。今據奏稱鐵路一開，卽有數十百萬生靈絕無生計，非飢卽盜。其平情之言乎？抑過當之論乎？議論朝政，可如是之危言聳聽乎？殆亦惑於道路之浮言而不察耳！

查自津至通，每年夏秋行潦，沮洳陸路，車行不便，水路逆流而上亦不便。赴選之官員，應試之士子，貿運之商賈，急欲趨程，而狡黠之舟車，居奇抬價，比比皆是。又自津至京，沿途痞棍，慣以偷米喫漕爲事，南糧百餘萬石，皆因偷竊攙水入倉，易致霉變。倉儲虧短，巨案疊出，倉場官員，坐視無術。鐵路雖非爲平舟車之價，而藉舟車居奇者不能無戒心；鐵路雖非爲挽漕倉之弊，而倚漕倉以作奸者，不能無恐懼。以故造作蜚語，感人聽聞，今茲發言盈庭，亦皆爲其所感而不覺也。

原奏又稱，鐵路必剷墓拆廬，蹂田墮井，紛紛滋擾，民何以堪等語。查擬造津通鐵路，就現在所勘之道而論，並無民房礙路。拆房一節，無煩籌慮。查十年以前，天津空房甚少，自鴻章蒞北洋後，建立各



局所，不得不占用民房地基，皆先擇空地，仿照民房樣式，官爲蓋造，並籌搬費，然後令民遷徙，以故遷民而民樂從。今茲鐵路並無需拆之房，儻竟有礙路之房，亦擬照天津各局所成案辦理。凡事皆利弊相因，貴在隨時調劑，若因噎廢食，便一事不可爲矣。至民間墳墓，可避者必避，其必不可避者，現在查勘情形，並無一處寬大之塚，皆係低窪之義塚。方丈之地，叢集數棺，且常年積水，此等墳墓在其子孫見之，其類亦必有泚，特因窮無力遷徙耳。今因鐵路給資遷葬，或官爲從厚掩埋，未始非福。乃耳食者不加考察，道聽塗說，輒爲屍骨暴露等類慘酷之言，使聽者不能無惑。要皆失實之詞，無當於事理者也。

原奏又稱，鐵路一開，由津至京，長驅直入，毫無阻礙，失王公設險之意，懈重門擊柝之防，是有害於根本等語。查津通大道，平日究設何險？究因鐵路而失何險？竊所未解。設如原奏所慮，意外有事，竟無一人鏟斷鐵軌，任聽敵人在我鐵路行駛輪車，是入無人之境矣！即無鐵路，尚可問乎？竊又未解。

原奏又稱，鐵路一開，窮鄉僻壤，皆染外國邪教，有害風俗等語。查通商條約，凡各省內地，准洋人游歷，久有定章，不關鐵路之有無也。

原奏又稱，疆場攸分，出入有禁，製造鐵路，必由洋匠，輦金海外，多則千萬，少亦數百萬，是有害於財用等語。查通商以後，出入久無例禁。各省購買洋械及洋布洋煙等項，輦金外洋，誠所不免。今茲鐵路乃爲振興中國礦務，漸塞漏卮而設，是鐵路欲保財用，並無害於財用。

原奏又稱，英、俄智譎富強，猶有所畏忌而不敢開鐵路，乃不惜金錢，買通中國奸民，請開鐵路。己所不欲，施之於人。明以貽害中國，欲坐收其利等語。查泰西各國，皆恃鐵路以自強，俄、日等國，近更愈推愈廣。俄現籌造黑龍江至海參崴鐵路，遠近咸知。至中國鐵路，係由殿下及海軍衙門熟商定議奏明開辦，因無款可籌，不得已招商入股。是奏准而後招商，並非商請而後擬辦。原奏所稱各節，語多隔膜，不煩瑣辨。

屠御史仁守等<sup>①</sup>原奏，謂自京至津，若置鐵路，盡撤藩籬，洞啓門戶等語。查此論與余聯沅謂鐵路有害於根本之說同，無庸另議。

原奏又稱，頃者津、通度地，民間騷動，環官府而訴者，日數百人。查奏准接修津通鐵路，於十一月二十日派員赴通度地起，至十二月二十二撤回之日止，一路居民，並無絲毫騷動。所稱環官府而訴者，日數百人，委無其事。

原奏又稱，接造津通鐵路，收取運脚，徒以利言等語。查辦事先籌經費，國家關稅釐金，何一非言利？又何一可停止？若概以言利斥爲不可，行將百事皆廢矣！

洪侍御良品等<sup>②</sup>原奏，謂一設鐵路火車，是爲敵人施縮地之方等語。查東西洋各國，在我邊外、海外潛造鐵路，誠縮地之方。吾惡得而禁之？今路在畿郊，通塞由我自主，而云爲敵人施縮地之方，此何理也？與余聯沅謂鐵路有害於根本之說同，無庸另議。

徐學士會灃<sup>③</sup>等原奏，謂外國設鐵路以通遠方，中國設鐵路以迫禁近，外國鐵路利外貨之運貨，中國鐵路分南漕之貼脚等語。查外國鐵路，皆必由都會繁盛之處起手，由近以通遠。中國議設津通鐵路，意亦猶是。今原奏不曰由近以通遠，故倒其文曰設鐵路以迫禁近，實不解其所謂。至謂分南漕之貼脚，實非津通鐵路之本意，皆係局外擬度之私。伏想殿下未經具奏開辦之先，當亦通盤籌畫，若非確見此事爲萬國通行，自強根本，豈肯輕言？至謂引近數十里等語，查海上有事，慮距海太近，乃至情至理。今設津通鐵路，係備海上之轉運，後路之調隊，海寇亦何能橫空飛過，假我鐵路以行車？設想先左，宜乎百思不得其說。又遷墳一說，與余聯沅說同，無庸另議。

原奏又稱，鐵路宜設德州、濟寧，以通河運等語。查海署責無旁

<sup>①</sup>屠仁守，山西道監察御史，光緒十四年十二月十二日，與廣西道監察御史吳兆道會奏《通州鐵路斷不宜開疏》。

<sup>②</sup>洪良品，戶部掌印給事中，光緒十四年十二月十八日，與貴州道監察御史張炳琳、陝西道監察御史林步青，會奏《開辦鐵路關係重大，請熟權利害，以杜後患疏》。

<sup>③</sup>徐會灃，翰林院侍讀學士，光緒十四年十二月，與李培元、王仁堪、王文錦、曹鴻勳、高釗中等會奏《請求修築鐵路》。

貸者，北洋之海防也，故奏請建造自津通至山海關鐵路。若專爲河運，道里既長，工本太大，養路不足，一時實難籌此巨款，且近畿遠省，何者非國家之地，國家之民？誠見鐵路爲害，何得作此以羊易牛之論！既欲造長路以通河運，必先造短路以顧海防。況津通鐵路因人言而罷，則移山東而山東譁，移關東而關東譁，築室道謀，非徒無益；中國鐵路之有無，卽以津通鐵路之行止爲斷而已！

翁尙書、孫侍郎<sup>①</sup>原奏，謂鐵路宜於邊地，不宜於腹地；邊地有運兵之利，無擾民之害等語。查鐵路利於運兵，誠然；謂止宜於邊地，則又不然。用兵於邊地，土馬芻糧，皆在腹地；所貴鐵路者，貴其由腹之邊耳。若將鐵路設於邊地，其腹地之兵與餉，仍望塵不及。且鐵路設於腹地，有事則運兵，無事則貿遷，經費方能措辦。若設於荒涼寂寞之區，專待運兵之用，造路之費幾何？養路之費幾何？無論中國外國，焉得此不竭之財以供鐵路之用耶！且鐵路之利，不止一端。卽如水旱偏災，移民移粟，每多不能拯救之時；儻有鐵路，何至於此。是鐵路不僅邊地用兵之利也。明年親政伊始，正宜長慮卻顧，擴建宏謨。鐵路實爲今日時勢富強大計，殿下之崇論閎議，與皇上之新政遠猷，自必息息相關，豈可因局外浮議而搖之。卽鴻章憂國苦衷，亦與該尙書等原奏之意並不觸背。凡事深思，則自明耳。至所慮舟車負販失業爲盜各節，已見余聯沅原奏之內，無庸另議。

奎尙書等二十一人<sup>②</sup>聯銜一摺，在各摺片中爲最長。按其實語，止有津通百姓呈訴通永道衙門者二三百起，該道未應，百姓又訴於直

<sup>①</sup>翁尙書、翁同龢，孫侍郎、孫家鼐，光緒十四年十二月二十一日，會奏《電線與鐵路相爲表裏，電線既行，鐵路勢必舉辦，然此法可試行於邊地，不可遽行於腹地摺》。

<sup>②</sup>奎尙書、奎潤（宗室），光緒十四年十二月二十一日上《開辦津通鐵路民心惶惑關係重大摺》。該摺聯銜二十一人中，另有宗室七人：崑岡（工部侍郎）、松森（都察院左都御史）、豐烈（內閣學士兼禮部侍郎銜）、溥頤（內閣侍讀學士）、奎祁（內閣侍讀學士）、盛昱（國子監祭酒）和溥良（日講起居注官奉直府庶子），此外十三人是黃卓元（日講起居注官翰林院侍讀）、李鴻逵（內閣侍讀學士）、烏拉喜崇阿（兵部尙書）、祁世長（都察院左都御史）、景鴻（吏部右侍郎）、保齡經（戶部左侍郎）、薛允升（刑部左侍郎）、文治（內閣侍讀學士兼禮部侍郎銜）、李端棻（同上）、明桂（大理寺卿）、徐致祥（同上）、馮爾昌（光祿寺卿）、和李端遇（鴻臚寺卿）。

督、直督不肯據情入告，百姓含淚而去，呈訴皆以廬墓遷徙爲難，此二三百起呈訴之中，墳墓在千數以上等語，關係最爲重大。查鴻章有地方之責，無事不以愛民爲兢兢自承。准大咨議辦以來，接見屬僚，卽諄諄以繞避墳舍爲第一要義，不啻三令五申。現止於十二月初一日有天津民人王有慶赴鐵路總局呈請避讓菜園呈詞一紙，又於十二月初十日有天津候選訓導于世葵赴天津道呈遞求讓墳前餘地呈詞一紙，均經天津道縣准理。此外天津自直督至知縣各衙門均無別項呈詞，實無百姓訴於直督，直督不肯據情入告之事，亦從未據通水道稟報有人在該衙門呈訴。細查赴通勘路各員，甫於十二月中旬呈閱地圖，尙未定準占用何地，尙不知遷徙何墳，何以遽有二百餘起訴呈？以理以情而論，必無其事。現任通永許道鈐身，係鴻章派出度地擬造鐵路之員。該道性頗慈厚，如果奎尙書等業有所聞，百姓呈訴通水道衙門者二三百起，該道何忍於敝處匿不一稟？已由鴻章函飭據實稟覆。

原奏又稱，津通以車船爲生，以行店負販爲生，約六萬人，鐵路卽開，或轉於溝壑，或散於四方等語。查與余聯沅原奏有害於舟車之意相同，無庸另議。

游侍郎<sup>①</sup>原奏正擯，謂壞人田廬墳墓，必不可行。靠商旅以謀生者，執駁入行財營筆話 本處前函節 乃倉兄駁卷一節 怡興全聯注

等語。查鐵路招商之舉，已於覆核余聯沅原奏詳細申說，無庸另議。

文閣學<sup>①</sup>原奏內稱，鐵路之害有六：第一、害在損己益敵等語。查造路工本與養路經費，用在中國者十居其七，其購買外國鐵木僅十之三。且鐵路與開礦相為表裏，以後礦務振興，即無庸購買洋鐵，則漏卮自塞。是鐵路正為收回利權計也。其稱：第二、害在開門揖盜，第三、害在遷移墳墓，第四、害在舟車失業。查此三說，皆見諸余聯沅原奏之中，無庸另議。其稱：第五、害在奪華民之生計，與敵人以利權等語。查製造鐵路，雇用一二洋匠，予以薪水，聽我指揮；此外火車運脚，均歸華人，與洋人無涉，似無足慮。第六、害在奸黠者蒙其益，良懦者受其害等語。查開設鐵路，良民仍舊可以謀生，惟舟車不能把持，漕憲稍知顧忌；是鐵路於良懦無損，於奸黠無益，似亦毫無流弊。

以上覆核各摺片緣由，仰候鈞酌。抑鴻章更有請者，鐵路一事，竟至交章諫阻，皇太后皇上深宮垂拱，或於外省實情，未盡深悉。此次會議覆奏，必須將歷次奏辦鐵路緣由，一併帶敘，免致陸續奏陳，上煩聖聽。

伏查北洋海岸縣互七百餘里，處處設防，力有未逮。臨渴掘井，事事為難。惟有建造鐵路，事半功倍。而自通州至山海關七百餘里之鐵路，工本浩大，非招商股、借洋債，不能開辦。非從通州起手，商股不能招，洋債不能借。而細心查考鐵路規製，實於民間並無妨礙。光緒十三年二月及光緒十四年十月海軍衙門所奏兩摺，皆幾經同衙門諸公悉心商酌，而後毅然上陳。局外旁觀，容有未諒。現值衆議紛紜，雖愚昧如鴻章，亦知斯事行止，非外臣所敢擅擬。然既備員海署，鐵路始末根由，必須通盤計算，是非所在，利害所關，不敢不辨。

查已成之津沽鐵路，前因力催趕辦，曾經先後借用洋債銀一百零六萬兩，均於光緒十五年到期應還；如津通鐵路罷議，商情畏阻，斷

<sup>①</sup>文閣學、文治，內閣學士兼禮部侍郎，光緒十四年十二月二十一日奏〈條陳鐵路為將其多即籌款斷即行禁止摺〉。

難再招商股以清還洋債，務請隨摺聲明，請旨預飭戶部撥銀一百萬兩，於光緒十五年陸續解交海軍衙門查收，轉發備還鐵路洋債，以符十三年二月原奏商股難集，官爲籌措之語。鴻章爲洋債到期，不能推展，故預請撥款，免致臨時掣肘。

〔同上，卷 3，葉 14—21。〕

〔海軍衙門議覆<sup>①</sup>修造津通鐵路疏，光緒十五年正月十四日〕  
海軍衙門查前於請修津通鐵路摺內，曾將一切簡捷有利，萬無假人之慮各情形，詳陳在案。

溯自往年法越事亟，糧阻財匱，籌措維艱，幸諒山一捷，國威遠播。適值英人出爲調停，臣奕[訥]等奏懇允准，以紓兵力財力。並於召見時陳奏，從此改絃易轍，力圖自強實效，以備不虞。彼時臣奕[訥]卽慮及近年言事陋習，畛域太分，事急雖相緘默，事過必復吹求。當經詳細面陳，仰蒙恩允作主，飭令次第推行。是以籌款購械以立海軍，調艦會師以巡海防；因海岸之縣互也，始議設鐵路以省兵；因鐵路之經費無出也，再續辦津通之軌以養路。一氣貫注，無一泛文。夫津通之路，非爲富國，亦非利商。外助海路之需，內備徵兵入衛之用，一舉兩益，所關非淺。乃議者不察底蘊，不相匡助，或信道聽塗說，或竟憑空結撰，連章論列，上瀆天聽。詳閱各原奏所慮各節，綜而約之，大抵皆臣等創議之始籌商間難所及者，敬陳其略，上慰慈慮。

一曰資敵。竊維敵乘我路，必須用車運載。將奪我車歟？分布既齊，車已收回，無可奪也。將用彼車歟？少則無濟於用，多則船不勝裝；且海口既塞，攔沙水淺，萬餘斤之車，不能達岸。卽使聽其所爲，亦須安設起重木架，始能挽運，豈有如此從容擗搯，我軍尙作壁上觀乎？議者又慮及礮車，是於輪車之軌若何窄，礮車之制若何寬，全不知悉，以意揣測耳！無論彼時鐵軌已撤，地雷已伏，萬無假人之慮；卽彼

<sup>①</sup> 光緒十四年十二月二十日上諭：余聯沅、屠仁守、洪良品等奏請停辦鐵路三件，徐合禮等摺內請停鐵路一條。著海軍衙門會同軍機大臣妥議具奏。同日二十一日又上諭：余同蘇、李潤、游百川、文治等奏請停辦鐵路摺四件，片一件，著歸入余聯沅等摺件，一併妥議具奏。本件就是對這二個上諭中提到的諸摺、片的覆議。

果肆長驅，自有素無險要之通衢可循，何必定由此路？咸豐庚申之變，亦豈鐵路被乘？兵力苟強，自能禦敵。議者徒誦設險守國之陳言，亦思地利人和之聖經乎！

一曰擾民。臣奕[譔]始議建設鐵路，即與臣鴻章反覆討論，以避民間廬舍邱墓爲最要之端，不獨津通鐵路爲然，即唐山之至大沽，大沽之至天津，亦莫不然。偶有一屋一墳，關礙大勢，萬不能避，則給以重價，諭令遷徙，務恤民隱而順輿情，以仰體朝廷子惠黎元之至意。查津通鐵路奉文後，止於上年十二月初一日有天津民人王有慶赴鐵路總局呈遞求讓菜園呈詞一紙，又於十二月初十日有天津候選訓導于世葵赴天津道署呈遞求讓墳前餘地呈詞一紙，均由天津道縣詳細酌商遷讓。此外並無別案，亦無向直隸督署呈遞呈詞之人。臣等又慮及天津呈詞雖少，或者向通永道署呈訴，實如奎潤等所稱亦未可知，復札飭通永道令其查明，據實詳覆。旋於本年正月初二日接准該道詳稱：鐵路公司自通州南關外勘路起，立標灑綫，取道武清縣屬之楊村等處，至天津縣交界止，所過田廬墳墓各地主並未有一人一詞赴該道署具呈申訴，實無接收多詞，置之不理情事等因。而建言者乃云民間因立限遷墳，百姓呈訴有二三百起之多，呈詞中墳墓在千起以上。而不思現在地未定準，訴從何來？是直藉傳聞失實之事，爲危言聳聽之詞矣。

一曰失業。天下萬國，地形不同，風俗殊異，而趨利避害，人情之常。西洋之人趨避尤工，使鐵路而利少害多，則斷無各國相率興建之理。諸臣摺中所論鐵路利害，猶是懸揣之臆說耳！不惟所舉之害，並非實在情形，即其所指之利，亦未必恰當事理。西洋各國初造鐵路之時，亦有異議蜂起，斷斷駁詰，……而鐵路興焉。始則試造，繼則推廣，而國計與民生遂已交受其益。矧之持異議者，早已自悔其前說，羣賀新路之成，而恨建路之晚矣。矧之御車、駕船、昇挑、負載之徒，歸歸然以失業爲慮者，或仍操其舊業，或投效於鐵路公司而改習職業矣。修路、掃軌、升旗、聽電、收票、驗坐、查票、敲輪、運煤、添水、搬貨、運行李、賣新聞、販茶果、伺應店客、巡察棧貨，事務繁多，種種需

人，何曾有失業之民？非徒不失業而已，民之生計，且因之而益廣，乃更裕於未興鐵路之時。德國自有鐵路以來，陸續添開運河十三道；法國自有鐵路以來，陸續添開運河九道；則水路生理，因鐵路而更旺。鐵路無害於駕船之業可證也。英國倫敦都城，自有鐵路以來，城中陸續添設單馬坐車八倍於前，他車稱是，他城稱是，則陸路生理因鐵路而更旺，鐵路無害於御車之業可知也。蓋南北有鐵路，則南北往來之御車、駕船、舁挑、負載者稍減，而東西之御車、駕船、舁挑、負載以橫赴南北鐵路趕趁生理者轉增；東西有鐵路，其此減彼增之情形與南北亦正相似。鐵路如幹，橫赴如枝，幹盛而枝茂，鐵路興而生計廣，西洋各國之所同，然中國何至遽相反耶？

諸臣摺中所稱鐵路之害，不外資敵、擾民及奪民生計三端。臣等深知其論未當，不得不辨。亦有舉西洋之事以爲證者，或依稀影響，或毫無根據，在進言者謂博聞旁採之才，爲推波助瀾之筆，雖屬無足重輕，然耳食之言，每致誤事，傳播外國，貽笑堪虞。是亦有不得不辨者。如謂英、法海底鐵路不成，爲西人不建鐵路之證。此依稀影響之談也。……又言英、法諸國，與俄人商造鐵路以通商貨，俄恐利爲人奪，決意不開等語。此毫無根據之言也。……歐羅巴、亞細亞兩洲間之國，鐵路較少者惟土耳其與波斯耳。該兩國皆力弱而勢微，堂堂中國，豈可與之比擬。

至於傳教之禁久開，洋人布滿都京，尙計乎窮鄉僻壤？華洋之防久撤，風氣徧於大地，更難論上古先朝。此又易明之理，不待剖析者也。

又如外洋以商賈爲重，中國以耕讀爲重，是固夫人皆知。然而不重商賈可也，軍事亦可不重乎？不講營運可也，轉輸亦可不講乎？方今環球諸國，各治甲兵，惟力是視。其往也非干羽所能格，其來也非牛餼所能退。全視中華之強弱，爲相安相擾之樞機。臣等創興鐵路，本意不在效外洋之到處皆設，而專主利於用兵；不僅修津通之路，而志期應援全局。誠能於江南、趙北、關東、隴西，各設重兵，各安鐵路，則軍行萬里，無胼胝之勞；糧運千倉，有瞬息之效。緩急相助，聲氣相



通，而且零星隊伍，可撤可併；浮濫餉乾，或裁或節。此專指陸戰而言也。

此外顯而易見之利尙有二端，沿海設防，固須有精練之水師而後能戰，尤賴有精練之陸師而後能守。聖朝幅員廣大，超越前古，如欲令沿海各省，逐處皆屯重兵，即使財賦所入足資供給，設敵以偏師相擾，我即須全力因應；長年不休，何以堪此！有鐵路則運兵神速，畛域無分，糧餉煤械，不虞缺乏。主靈而客鈍，守易而攻難。首善腹地，有三五支精練大軍，直與沿海逐處皆屯重兵者無異，誠禦侮之長策，亦持久之良圖。此兼及防海而言也。利一。河運日滯，海運多險，因循不變，則天庾正供或有偶然窒礙之虞。有鐵路則舉重若輕，霎時千里，風雨無阻，晝夜可行，奸僞無所施，沈失無可慮。歲豐則積儲無缺，歲歉則賑濟易辦。此兼及河路而言也。利二。至於通貨物、銷礦產、利行旅、便工役、速郵遞，利之所興，難以枚舉。言者乃云是臣下之利，非君上之利；是外洋之利，非中國之利；是一二人之私利，非千萬人之公利；豈非顛倒是非乎！

議建鐵路，忽然中止，顯然之害亦有二端：主見不定，朝令夕更，外洋譏誚，固無足論；海上鐵路，失此資助，恐難久存。遇事分防抵禦，岸長兵少，設有疏失，咎將誰歸？且已成之功無端廢棄，虛擲款項，失信商民，繼此再興他事，難於招徠。害一。津沽鐵路，前因力催趕辦，曾借洋債百餘萬兩，罷津通之路，則商情畏阻，斷難再招商股以清洋債；而事非辦理不善，亦無可著落賠償，勢須戶部動撥正款。以有用之財，擲無用之地，較昔年江蘇以重金購吳淞鐵路，毀而棄之，任其蝕蝕者，尤爲失算。害二。

言者之論鐵路，乃云即使利多弊少，亦當立予停止，此臣等之所甚不解也。現當大婚歸政，舉行在即，禮儀繁重，諸賴慈慮親裁。臣等以本分應辦之事，若與局外浮議屢事牴牾，嗷嗷不已，以致重煩披閱，實非下悃所安；而關係軍國要務，又不敢爲衆咻牽制，遽萌退諉之志。惟有將臣等所見所聞，確切可查之事，據實臚陳，伏乞聖鑒。

至於事關創辦，本屬不厭詳求，然局外浮談，恆多失實。查防務

以沿江、沿海最爲喫緊，各該將軍督撫，利害躬親，講求切實，可否將臣等此奏，並廷臣各原奏發交各該將軍督撫按切時勢，各抒所見，再行詳議以聞。屆時仰稟聖慈，折衷定議，尤爲審慎周妥。

以上所陳，臣奕[譔]與臣世鐸等函商面議，意見相同，謹合詞恭摺覆陳。

〔同上，卷 3，葉 22—27。〕

〔上諭，光緒十五年正月十五日〕 諭軍機大臣等，……前據總理海軍事務衙門奏，請由天津至通州接修鐵路，當經降旨允准。嗣據御史余聯沅等先後陳奏，請停辦鐵路，均諭令總理海軍事務衙門會同軍機大臣妥議具奏。茲據會商籌議，逐款駁陳，詳加披閱，所陳各節，辨駁精詳，敷陳剴切。其於條陳各摺內似是而非之論，實能剖析無遺。惟事關創辦，不厭求詳。在廷諸臣，於海防機要，素未究心，語多隔膜。該將軍督撫等，身膺疆寄，辦理防務，利害躬親，自必講求有素。著慶裕、安定、曾國荃、卞寶第、裕祿、張之洞、崧駿、陳彝、德馨、劉銘傳、奎斌、王文韶、黃彭年，按切時勢，各抒所見，迅速覆奏，用備採擇。

〔德宗實錄，卷 264，葉 27。〕

〔劉銘傳覆陳津通鐵路利害摺，光緒十五年二月初八日臺北府發〕 臣於十年前卽有創修鐵路之奏，徒以格於迂論，議不果行。今者聖明在上，與在廷王大臣堅持定見，決議舉行，臣等方額手稱慶，以爲從此推行盡利，庶幾富強可以立致，敵患可以潛消。不謂言者轉疑爲曠敵也！自火器之製日精，舍海口礮臺，險無可扼。奧、法、俄、德諸國，牙錯唇依，鐵路縱橫，並通都會，城垣故蹟，毀棄無存。如謂藉端尋釁，兵車卽到都門，則列邦相忌，屢起釁端，固已吞併殆盡，何僅於海上興問罪之師，不聞都下有要盟之舉。其不足慮固已皎然。

言者又謂山溪溝壑，爲敵所憂，林木紛叢，爲敵所患；一旦邊塵偶動，彼將挾其槍礮，驅火車以入都門，其患將不可測。玩其詞意，若指海口未失而言，則安得若許洋人，從容布置，而我之官若兵，竟同木偶，任其所爲乎？若指海口已失而言，則津、通相距二百里，皆屬坦途，卽無鐵路，亦何難長驅直入？至若山溪林木，關壑溝渠，臣熟經其間，

視若無覩，敵何膽怯如斯，而憂之患之耶！夫海口者，京師之門戶，安危所繫，固宜呼吸相同。臣以爲鐵路建至京師，方爲盡善，有事則津沽之勁旅，卽爲宿衛之禁軍；無事則道神機營與海口各軍合隊併操，聯爲一氣。臨變策應，進退綽如，是遏敵者莫如鐵路，而顧以爲資敵，豈不偵哉！

不謂言者又疑爲擾民也。非特室廬邱墓，呈訴無多；卽令羣起紛擾，而事關軍國安危，亦當權衡輕重，安能以小不忍而亂大謀。且世之講求風鑑，而改葬其親者衆矣，給以重價遷地，抑復何傷。兵家籌備於平時，無異決勝於臨敵。王者克敵，初不聞以傷殘物命爲嫌。倘以籌備爲擾民，則是兩國交綏，斷斷於重傷二毛之說矣！方今強鄰環伺，其敢與我難者，乘我之無備耳。誠擇沿海衝要之區，徧開鐵路，一省有警，數省環攻；一省有兵，數省資調。天下惟能守而後能戰，亦惟能戰而後能不戰以屈人兵。洋人趨避最工，雖肯遠涉風濤，自取覆亡之禍。如此則和局可恃，上以奠億萬年有道之基，固境胥安；下以全億兆姓生靈之命。是衛民者莫如鐵路，而顧以爲擾民，豈不異哉！

不謂言者又慮民之失業也。溯自河運廢而轉輪全改爲海船，輪舟興而商賈競趨於海道。北五省人煙寥落，旅店荒涼，久非嘉道繁華景象。果使鐵路自通州建至清淮，則運貨無沈失之虞，行人免風濤之苦，將見上海商民，盡歸腹地；奪洋人之權利，卽以廓小民之生機。洋人無利可圖，必將廢然思返，乃一則曰車脚店行，勢將歇業；再則曰船戶水手，餬口無資。不知鐵路僅設於大道通衢，至於港汊紛歧，船行如故；村鎮羅立，車載益多。試觀長江輪船往來不絕，幾見舟人失業，坐斃江湖？是厚民生者莫如鐵路，而顧慮民之失業，不尤重可笑哉！

尤可怪者，謂鐵路爲開闢所未開，祖宗所未創。不知人事隨天道變遷，國政卽隨人心爲旋轉，今之人旣非上古先朝之人，今之政豈猶是上古先朝之政？使事事繩以成例，則井田之制自古稱良，弧矢之威本朝獨擅，行之今日，庸有濟乎？泰西製造之精，日新月異，中國踵而行之，已居人後；若再因循坐誤，一旦變生倉卒，和戰兩窮，其將何以自立！臣前閱俄報載，其君擬由托木司克城增建鐵路至距黑龍江六百

餘里之司他城，計長六千一百里，已深訝之。旋據德商而稱，此路俄君諭令日成十里，兩歲告竣。雖成功遲速，原不可知，而其經略東方壯志，已可概見。際此中俄無事，尙能未雨綢繆，待其既發而後乘之，必且噬臍莫逮。預防之法，斷非鐵路不爲功。微臣所爲瞻顧旁皇，不能自默者，此也。或謂外洋以商爲國，自強實在經商；中華立國在民，愛民斯爲邦本。不知商卽民也，商務卽民業也，經商卽愛民之實政也，岐而二之，是尙足爲知大計者乎？

抑臣更有請者，恆心必根恆產，足食方可足兵。中國生齒日繁，土田日寡，謀生乏術，緩急堪虞，故欲自強，必先致富；欲致富，必先經商。西國官商一體，在下無不達之情；中國官商久睽，在下多難言之隱。頗聞前借洋戰之款，多屬華資賄託洋人，爲之營息。從古因民建國，保國惟民；顧令肝膽乖離，腹心疏濇，非所以療貧振弱，自振拔於傾側擾攘之時也。當此改絃易轍，發憤爲雄，亟宜講求商政，特派廉正大員，認真督理。舉凡絲茶紡植鑿礦製造諸大端，招集殷商，廣籌資本，妥議保商防損章程；各就所能，分途認辦，銀錢出入，商自主持，官但察其贏虧，護其艱阻。內地辦理得宜，然後推之邊省；中土行銷既暢，然後推之外洋。五行百產之菁，環顧全球，莫古華若，徒以地利未闢，遂致民氣日衰。如此行之十年，且將無敵於天下，尙何敵國外患之足慮哉！夫不聚斂於民者，不能不藏富於民；不與民爭利者，不能不與敵爭利；此事與鐵路相輔而行，關繫綦重。……

臣自督辦臺防，適值法人肆擾，佔據基隆。尙非仗國威靈，滬尾一捷，全臺重地，且屬他人。無他，無鐵路兵輪爲之手足也。故和議甫成，卽請開辦鐵路。明知山路崎嶇，溪流梗阻，鑿山開道，築路建橋，費鉅工艱，親內地且將倍蓰。所以不辭勞怨，毅然獨行者，良以臺疆千里，四面濱海，防不勝防；鐵路一成，則骨節靈通，首尾呼應。此中利害，自非身親大難，未易決其深微。人情樂與觀成，難與謀始，往者削平髮捻，全恃臺槍、劈山礮制勝弱場。湘軍老將，狃視前功，語以西國後膛槍礮，恆鄙夷不屑；及與法交鋒，始歎格林礮、黎意槍運用之命中之遠。夫物之精粗，經用而始顯；事之利害，親歷而後知。今

之營議鐵路，必爲異時贊美鐵路之人。伏願皇上宸斷獨操，宣示大計，俾天下曉然鐵路一事，爲安內攘外刻不容緩之急圖；使知非一隅之利，乃四海之利；非一時之利，乃萬世之利；非一二人之私利，乃千萬人之公利。衆志既協，財力自充；成效既彰，浮言自息。臣身膺疆寄，目擊時艱，大局所關，不容自己，謹披瀝上陳。

〔劉壯肅公奏稿，卷2，葉3—6。〕

〔黃彭年覆陳議辦鐵路摺，光緒十五年二月二十二日〕 今日歐亞通商之局，從古所未有也。中國風氣因之而開，亦四千餘年未有之變局也。當其未開，不能強之使開；及其既開，不能退之使不開者，勢也。輪船、電線、軍械、學堂既事事講求，期盡敵人之長技矣，所未行者，獨鐵路耳。輪船利行水，火車利行陸，電線以通水陸之氣，三者西洋各國長駕遠馭之術也。英、法、俄諸邦，皆有鐵路，國勢駸駸日強，而謂獨不可行於中國，亦非知時變之論也。惟是勢有輕重，事有緩急，經費有贏絀，定議之初，皆當熟思而審處之。

臣竊觀天下之大勢，鐵路之宜先辦者二，可緩辦者一，不妨試辦者一。方今英據緬甸，法據越南，皆已挾我藩籬，窺我疆場。然地處僻遠，尚可徐圖。獨俄羅斯包絡中土，而東三省迄新疆，尤爲切近。俄國西卑利亞之鐵路，自彼得羅堡抵浦潮斯德，縣亘新疆、蒙古、黑龍江之北，吉林之東，長約萬餘里。逼我兩邊，左盼高麗、右眈回部，其志蓋不在小。我雖於東邊屯兵，新疆置省，而吉林僅有電線，新疆則並電線無之，設有軍事，東西應援，形格勢禁，非兵家之利。計東北應由津出山海關開至黑龍江爲一路，又開至吉林之寧古塔爲一路。西北應由陝西、甘肅開至新疆北路之伊犁爲一路，又開至南路之喀什噶爾爲一路。東西鐵路告成，則徵餉調兵，旬日可達。且口外荒地甚多，屯墾最便，一有鐵路，內地無業之民襁負而至，膏腴日闢，邊備日充，商旅漸集，大有利於民生。而遼闊荒漠之區，並無毀壞田廬墳墓之慮，又非腹地及沿江沿海之可比。風氣既開，徐及雲南、粵西及他省有礦廠之處，此邊防鐵路之宜先辦者一也。

渭河日就壅淤，每年試辦河運，開浚必須預籌，渡黃回空又須停

船待汛，所運無幾，耗費實多。海運沙輪並載，費雖較省，然如上年法人發難，漕艘幾不能放洋。愆後懲前，能無顧慮？鐵路一成，可免海運沙礁之險，永絕河運淺阻之虞，且可省漕項屯田之浮費，委員紳董之蠹蝕，舉而歸之公家。利國便民，莫善於此。由清江至通州運道幾二千里，一時難於集款，或逐節辦理。如徐會灃等摺內所稱，設於德州、濟寧之間，以通南北運河。計自南運河之尾接至北運河，相距不過四站。有鐵路相通，則參用古人轉般之法，以收水路迭運之功，亦可無慮海運意外之變。此漕運鐵路之宜先辦者二也。

腹內及沿江沿海之地，人煙稠密，貨物咽填，鐵路之利未能驟見。民間必駭以爲奪我生業，毀我廬舍，夷我墳塋，小民不可強說。又以爲鐵路一開，洋人必將朘我內地之生，擾我內地之民，使我內地之以運載爲生者，一朝失業，比諸元之散河夫，明之裁驛卒。雖百喙以解，謂車路開通，貿易日旺，用人益多，民生必無窒礙，而小民固不信也。且驛路交馳，輪船日駛，於綱兵運餉，均無阻滯。卽如長江自宜昌至海口二千餘里，今開鐵路不過如江身之長，其旁開小路，不過如江之支河汊港。火車雖較輪舟稍速，而裝運不如輪舟之多，載卸停餐，不無耽擱，其速有限，而創建需費浩繁。書曰：“疑謀勿成”。語曰：“利不百，不變法”。此則可緩辦者也。

津通創辦鐵路，言者競起，一以爲利，一以爲不利。查天津開平已有鐵路一百八十餘里，再由天津接至通州，不過多二百餘里。工匠物料，因利乘便。就中村落墟墓所在，仰懇皇仁，飭令量爲迂繞，雖須增費，當亦朝廷所不恤。果其一氣築成，人情安悅，利益宏多，則可信爲有益，而足解衆人之疑。設或擾民失業，而人情弗順，則以一隅而益知各省之難辦，補救非遲。臣非爲依違兩可之說，誠以爭之空言，不如驗之實事之深切著明也。此則所謂不妨試辦者也。

抑臣更有請者，因時舉事，當爲久遠之謀，量力程功，尤嚴欲速之戒，未有事關重大而可以急遽圖之者也。……

以鐵路每一里需銀萬兩計之，運道二千里約需銀二千萬兩。東西兩達不下萬里，則需銀萬萬兩。今茲水旱頻仍，小民生計日蹙，卽

遇豐稔，而國家歲入有常，何從籌此鉅款？查英、法兩國鐵路，均由豪商巨賈，集腋而成，號曰公司。法國至窮，猶以國帑助公司之不及，德與美亦參酌用之。間有借貸於民而爲之者，謂之國債，未聞稱貸鄰邦而興作者。有之，則日本、土耳其之小國，而非大國之體也。今中國驟欲舉辦，必有以借洋債爲挹注之妙術者。不知洋人行息多祇三釐，中國之備自外洋有八釐者矣，有一分者矣，甚有一分一釐者矣。經手中飽，無從根究。重息促期，指關稅以償洋款，不待鐵路之成，而中國已困，非計之得也。往年輪船招商局招民湊股至數千萬之多，今宜倣照招集股分，擇要興辦，次第籌畫，以要厥成。有以洋債之說進者，伏乞聖裁，勿允所請，以絕耗蠹之端。至於洋人包造，以若干年爲期，收完車稅，以路還我，則尤必不可行之事。不待智者而知其難矣。

惟造辦之初，議者以爲必用洋人，甚至墊車之鐵條，脂車之油水，亦必自外洋購辦，則中國之銀仍不免於外溢。且一旦構算，他國之洋人工匠，相率引嫌而去，油鐵等項，比於軍火，禁斷接濟，我雖已修

之事勢，實有不得不然者。惟其中利弊緩急，不敢不就愚慮所及，詳悉縷陳，以備採擇。至於自強之本，惟在節用惜民，……不僅鐵路一端已也。

〔鐵道鐵路奏疏，卷上。〕

〔張之洞請緩建津通改建腹省幹路摺，光緒十五年三月初二日〕

臣之愚見，竊以爲今日鐵路之用，尤以開通土貨爲急。……中國物產之盛，甲於五洲，然腹地奧區，工艱運貴，其生不善，其流不廣。且土貨率質粗價廉，非多不利，非速不多，非用機器、化學不能變粗賤爲精良，化無用爲有用。苟有鐵路，則機器可入，笨貨可出，本經費省，土貨旺銷，則可大減出口釐稅以鼓舞之。於是山鄉邊郡之產，悉可致諸江岸海壩而流行於九洲四瀛之外。銷路暢則利商，製造繁則利工，山農澤農之種植，牧豎女紅之所成，皆可行遠。得價則利農，內開未盡之地寶，外收已虧之利權，是鐵路之利，首在利民。

民之利既見，而國之利因之。利國之大端，則徵兵、轉餉是矣。方今強鄰環伺，外患方殷，內而沿海沿江，外而遼東三省，秦、隴沿邊，回環何止萬里，防不勝防，費不勝費。若無輪車鐵路，應援赴敵，以靜待動，安所得無數良將精兵利礮巨餉而守之。夫守國卽所以衛民，故利國之與利民實相表裏。似宜先擇四達之衝衢，首建幹路，以爲經營全局之計，以立循序漸進之基。

至津通一路，其緩急輕重之宜，尙有宜加審察者，請爲我皇上縷晰陳之。

查御史余聯沅等原奏，或恐洋教之煽張，或惜捐金以資敵，或以狡謀利啖爲懼，或以人心風俗爲憂。不知鐵路不過行程迅速，至洋人洋教之多少與此無涉。造路之鐵可用華產，修路之工仍用民人，洋匠薪工亦屬有限，洋廠勸造不過市僧圖攬貿易之故智，此事似非別廢禍心。輪車與輪船、電線等確有利用之實，不得謂之淫巧。凡此數端，舉無足慮。至所陳引敵、失業二事，業經王大臣剖析詳盡，自屬切中時宜。

惟津、通密邇輦轂，非尋常散地可比。……今大沽鐵路已至天津，



若再開至通州，不爲置兵築壘以扼要隘，但恃臨時收車撤軌之圖，則備預似覺未密。苟於中途多設聖臺、巨礮以爲之備，則所費必在百萬以外，籌款實屬不貲。其當審者一也。

查奎潤等摺內稱，津通之民，以車船行店負販爲生者約六萬人，一家五口，已有三十萬人。……顧津通二百餘里，地段不長，中站停頓不過數處，一切修路掃軌等役，需人不能甚多。……其鐵路左右鄰近鄉邑，無甚巨鎮名區，人貨赴集亦難甚旺。多方安插，終恐不敷。蓋津通一段，內近神京，外近海口，又有倉場，三者兼之，故閭民苦其太多，而地段又苦其太短，其難於消納，實與他處不同。……其當審者二也。

或謂非常之舉難與圖始，鐵路爲利便所在，不得錙錕過慮，致失事機。顧查所以續辦津通者，但爲養路計耳。夫籌養路之需而度支轉益屯防之費，恤公司之困而郊甸乃有無告之民，利害相兼，宜籌兩全之策。其當審者三也。

又查西國鐵路，每爲距遠水口，陸行艱滯而設，有無輪車，利鈍懸絕，故雖重費勞擾而不嫌。今則路河深通，帆檣如織，車驟馳驟，經宿可至，商旅驛遞，爲益無多，權以西例，此路尙非所亟。其當審者四也。

至於徵兵一節，誠於軍事有益。然當今所憂者外患耳。津沽爲京師門戶，常屯重鎮在焉。大沽有事，後路援師早應厚集津門，若待至天津郡城告急，勢難再分。都門之禁旅遠出赴援，亦無從抽大沽、山海關之防軍，回師宿衛，苟無此路，亦無甚妨。其當審者五也。

夫利非顯而不興，害雖隱而必慎，旣非萬不得已之計，卽宜防意外枝節之端。設此路創造之時，稍有紛擾，則習常蹈故者益將執爲口實，視爲畏途，以後他處續造，集股之官商必裹足，疑沮之愚氓必有辭，則鐵路之功，終無由成，而鐵路之效終無由見矣。記曰，先其易者，後其節目；及其久也，相說以解。言舉事宜有次第也。今津通一路關係旣重，不便尤多，此亦鐵路中之節目也。

竊查翁同龢等試行鐵路於邊地，以便運兵，徐會灃等請改設於德

州濟寧，就黃河故道墊路，以便運漕；均擬緩辦津通爲另闢一路之計。但邊地偏遠，無裨全局，若於偏隅發端，其效難見；且非商旅輻輳之所，則鐵路費無所出，不足以自存。德濟一路，黃河岸關沙鬆，勉強推築，工費太鉅；河流遷徙無定，其鐵橋等事，尤難時時改作。似擬改之路，尙非盡善。臣愚以爲宜自京城外之盧溝橋起，經行河南，達於湖北之漢口鎮，此則鐵路之樞紐，幹路之始基，而中國大利之所萃也。

蓋豫、鄂居天下之腹，中原綰轂，胥出其塗。……其利便約有數事：

內處腹地，不近海口，無引敵之慮。利一。南北二千餘里，原野廣漠，編戶散處，不如近郊之稠密，一屋一墳，易於勘避。利二。幹路委遠，廠盛站多，經路生理既繁，緯路支流必旺，執鞭之徒，列肆之賈，生計甚寬，舍舊謀新，決無失所。利三。以一路控八九省之衝，人貨輻輳，貿易必旺；將來汴、洛、荆、襄，濟、東、淮、泗，經緯縱橫，各省旁通四達不悖，豈惟有養路之資費，實可裕無窮之餉源。利四。近畿有事，三楚舊部，兩淮精兵，電檄一傳，不崇朝而雲集都下；或內地偶有土寇竊發，發兵征討，旬日立可盪平；徵兵之道，莫此爲便。利六。中國礦利惟煤鐵最有把握。太行以北，煤鐵最旺而最精，然質最重，路最難。既有鐵路，則輦機器以開採，用西法以煎鑄，礦產日多，大開三晉之利源，永塞中華之漏卮。利七。海上用兵，首慮梗漕。東南漕米百餘萬石，由鎮江輪船溯江而上，三日而抵漢口，又二日而達京城。由盧溝橋運赴京倉，道里與通州相等，足以備河海之不虞，闢飛輓之坦道，而又省挑河剝運之浮糜。較之東道王家營一路，礙於黃河下流者，辦理最有把握。利八。

此路既成，但有利便，並無紛擾，民受其益，人習其事，商覩其利，將來集資推廣續造，不至爲難矣。兵民食貨無往而不宜，公私行役轉運，盜竊損失，雨潦稽延，虧耗蠹蝕之患，不禁而自止。關東隴右以次推行，惟力是視，二十年以後，中國武備屹然改觀矣。

難者曰：幹路之利，誠如此矣。其如費鉅難成何？則請以分段之

法爲之。擬分自京至正定爲首段，次至黃河北岸，又次至信陽州爲二、三段，次至漢口爲末段。中原地勢平衍，工力可省，若令承辦員匠核實博節估計，大約每里不過五、六千金，一段不過四百萬內外。合計四段之工，須八年造成，則款亦八年分籌。中國之大，每年籌二百萬之款，似尙不至無策。開辦之始，先就首段估造，俟本段工竣，餘段以次推廣。其籌款之法，除由鐵路公司照常招股外，應酌擇各省口岸較盛、鹽課較旺之地，分別由藩運兩司、關道轉發印票股單，設法勸集。集股多者，股商及承辦之員優予獎勵。並准該公司援照前案，暫借商款墊解，以資周轉。

至購買鐵料，取之海外，則漏卮太多，實爲非計。查山西之鐵，產自平定、盂縣者，可運至於獲鹿縣；產自澤、潞者，可運至於清化鎮。鐵軌非同船載，取材不在至精，土煉之產，雖遜洋鐵，亦足濟用。即使價值略貴幾微，其財仍散在中國，不宜斤斤計較。應一面迅速於正定、清化分置煉鐵機爐，以供取用。除首段動工，參購洋料外，其餘悉用土鐵，以杜外耗。庶幾施工有序，而藏富於民。

總之，津通之視豫、鄂，度地考工，相去懸絕。臣之爲是議者，非敢有驚廣侈大之心，實以置路於可開可不開之區，雖一節有所必惜，展路於有利無害之域，卽艱重亦所當爲。擬請責成李鴻章仍令原派總辦鐵路各員，督飭該公司，熟籌全局，擴充原議，次第舉工。……

至該公司呈請試辦鐵路原案，係自認接續至山海關。此路通接關東，誠爲要工。應飭其照案修造，未便聽其中道改圖，壟斷罔利。如必以養路賠累爲辭，則此乃海防應辦之事，無妨籌動官款，或酌助官本，或於目前該公司生理未旺之時，暫行酌給津貼養路經費，以示體恤。其商借洋債，仍由該商自行清理，似覺較爲簡便。

〔張文襄公奏稿，卷17，策3—9。〕

〔上諭，光緒十五年四月初六日〕前因籌議鐵路事宜，諭令沿江沿海將軍督撫各抒所見，以備採擇。嗣據陸續覆奏，詳加披閱，其偏執成見，不達時勢，及另籌辦法，尙未合宜者，毋庸議外，張之洞、劉銘傳、黃彭年所奏，各有見地。而張之洞所議自盧溝橋起經行河南達於

湖北之漢口鎮，劃爲四段，分作八年造辦等語，尤爲詳盡。此事爲自強要策，必應通籌天下全局。海軍衙門原奏，意在開拓風氣，次第推行，本不限定津通一路，但冀有益於國，無損於民，定一至當不易之策，即可毅然興辦，毋庸築室道謀。著總理海軍事務衙門卽就張之洞所奏各節，詳細覆議奏明請旨。

〔德宗實錄，卷 269，葉 5—。〕

附：各省將軍督撫對接修津通鐵路的意見

覆 奏 者	覆 奏 月 日	覆 奏 要 旨
王文韶 (湖南巡撫)	光緒十五年正月二十八日	接辦津通一路，名爲推廣，實與試辦無異，原非謂調兵、利運諸大端得此便收全效也。而此路迫近京畿，衆情之所謂安危、病民者，實以此爲第一必爭之地。夫以試辦而適中人情所最忌，苟非情見勢迫，似可不必首及於此。
曾國荃 (兩江總督)	光緒十五年正月二十九日	〔反對〕諸臣因事屬創舉，紛紛議論，……而以查敵擾民爲重，所陳者……以停造，緩辦爲主。……要皆心存忠愛，……不可謂非務本之論、切理之辭。
李  斌 (湖北巡撫)	光緒十五年正月二十九日	津通……一有火車，則水陸皆歸壟斷，舟車兩業及肩挑負販之衆，游手成羣，何以度日？……津通爲神京門戶，……惟恐一次失所，一旦舉辦鐵路，連增無數之游民，安業撫綏，實不易易。且鐵路一經獲利，勢必愈推愈廣，則窮黎之失業愈多。……至陸路行軍，原屬中國制勝之技，並不弱於外洋，何必添此鐵路，轉多牽制。
崑  駿 (浙江巡撫)	光緒十五年二月初一日	如諸臣慮及爲敵所乘，奪民生計，……可否諭令直隸督臣李鴻章，詳加體察，務順輿情。……至集股興工，原爲養津沽已成之路起見，……應否一併飭下督臣李鴻章，通盤籌畫，所集商款，究竟有無把握，再行詳細覆陳。
陳  彝 (附缺安徽巡撫)	光緒十五年二月初二日	何敢妄議。……仰懇聖明裁奪。
卞  寶  第 (陝浙總督)	光緒十五年二月初十日	津通一路，恃舟車爲生活者實繁有徒，卽官運糧船一項，船戶、水手、綵挽人夫已不下

覆奏者	覆奏月日	覆奏要旨
安定 (署盛京將軍)	光緒十五年二月十三日	二、三萬人，其他不可勝計。縱使鐵路需人，恐未必能養此數十萬之衆。近畿地方添此無數游民，深爲可慮。……諸臣所奏，皆非自計身家，似不必危言聳聽。事關大局，尙求聖明詳察。
蔭馨 (江西巡撫)	光緒十五年二月十五日	奴才生長邊方，所有津通一路及津海各防，既未素知，而鐵路機要，平昔亦未講求。事關國政，實不敢憑空揣摩，附會其詞。 主辦者視爲要務，主議者慮有後艱，欲覓辦而練阻者多，欲不辦而勢難中止。……竊以爲欲修鐵路，計不如先就南北適中之處，自保定以達王家營，先行安設試辦。既免外人窺伺，並可獨擅利權。……至慮南北鐵路工程太巨，一時經費無出，或由天津先修到保定，亦屬省便。
慶裕 (盛京將軍)	光緒十五年三月十六日	由滬至津，水旱二百四十里，舟車數萬，往來如織。若百貨均歸火車轉運，恐車船店脚無可謀生。……可否請旨飭下直隸總督李鴻章，明定章程，出示曉諭，何項貨物撥歸火車運轉，何項貨物仍歸舟車載運，使食力之民知其不失本業，中外得以相安。必如此則火車方可添設，而舟車亦不偏廢，庶於軍事民生兩無窒礙。

資料來源：《籌覆鐵路奏疏》。

注：據光緒十五年正月十五日上諭，著慶裕等十三人覆議接造津通鐵路事，除未見裕祿覆奏、張之洞、劉銘傳、黃彭年覆奏已編列在上外，今將下餘九人覆奏要旨列成本表。表中文字悉採原摺語句。

〔奕譞致李鴻章電，光緒十五年四月初九日收〕 奉慈綸交議張疏，兼採劉、黃二疏，已飭作速轉達。張別開生面，與吾儕異曲同工。西果行，東亦可望，但爭遲早耳。公司必不願。竊靜觀詳審，非另闢徑，門終難開。黃杜漏卮甚是。劉固壯，尙欠却顧。諸望通籌。區區心志，不言可喻。舍此實難爲力。

〔李文忠公全書，電稿，卷 11，葉 16。〕

〔李鴻章覆奕譞電，光緒十五年四月十六日〕 前函原未堅執津

通之議，但略陳其利害耳。三疏均到，適當詳晰擬議底稿。容再寄呈鈞核。津通自應緩辦，豫鄂亦難猝行。由津達保一路，仰見委曲求全，道長費多，恐無益。

〔同上，電稿，卷11，葉18。〕

〔奕訢致李鴻章電，光緒十五年四月十七日〕 緩津通正爲速開路，達保本非不得已，外此再有善策益妙。範圍用張，條目在我，庶內闕而外事成，此千載一時也。

〔同上，電稿，卷11，葉18。〕

〔李鴻章致奕訢詳陳創修鐵路本末函，光緒十五年四月初二日〕 張督、劉撫、黃護撫三疏並交，而懿旨令就張疏詳細覆陳，似黃疏之先辦邊防漕路，及劉撫之整頓商務，均當俟鐵路大興之後，再議此事。但以能辦者爲主，無取鋪張，已遵照電示及鴻章所陳與殿下意合者，彙入議覆。底稿另錄呈教，以備詳商採擇。

此路由漢口起手，輪帆如織，商賈如林，正與先從津通起手，同一作用；且通州、盧溝同一近畿，未必通州則謠蘇粉來，盧溝則浮言不起。如此由遠而近，妙於推移，當亦殿下所首肯者。惟鄂中大吏，均不以此爲然。若往漢口一帶勘路，民情稍有阻撓，勢必張皇聳聽。總須黃成裕督〔裕祿〕、奎撫〔奎斌〕遵旨辦理，免致再有波折。

其鐵路章程，但就津沽推廣；而海署相距稍遠，開辦之初，必得有才長心細者前往與督撫會籌，始能集事。目今解事人少，辦事人尤少，鴻章實有才難之歎。此當於事前審慎。……津沽耳目切近，尙能隨時督查訓勵；若鞭長莫及之地，自非有獨當一面之才，不敢輕於付託。區區微忱，願資芻獻。

至津通既從緩議，北洋辦理此事始末，仍不得不爲殿下詳言之。

光緒五六年間，俄約事起，卽有議建鐵路者。鴻章盱衡北洋形勢，以大沽爲京師外戶，其北塘至山海關各處口岸，皆爲大沽旁門。一處有警，全局震動。設防患其難遍，徵調患其不靈，非鐵路不能收使臂使指之效。祇因時論不建，籌款維艱，未敢輕率請辦。幸得殿下親歷北洋，決疑定計，奏准興修津沽鐵路。……竊以津沽鐵路既成，上至

通州，下至山海關，皆可次第觀成。經費雖鉅，而以通州客貨之水脚，及節省運漕之浮費，分年籌抵，定可不請部帑，即爲北洋創一經久之宏議。時不可失，急起直追，是以於奏准後即竭力招股，剋期辦成。乃舌敝唇焦，僅招得商股銀十萬八千五百兩。不得已於天津海防、支應等局借撥銀十六萬兩，又以周年五釐輕息向英商怡和洋行借用銀六十三萬七千餘兩，德商華泰銀行借用銀四十三萬九千餘兩，然後津沽至閻莊一百八十餘里之鐵路，始得告成。鴻章詳核出入帳目，並無絲毫糜費。旋即奏請接修津通鐵路。奉准後一面招股，一面按五釐輕息向英商匯豐銀行訂借銀二百萬兩，議俟商股集到，陸續劃還。內先付銀十三萬四千五百餘兩，爲勘路訂料等用。迨停工候議，即將匯豐未付銀一百八十六萬餘兩停止不借。此數年以來鴻章籌辦鐵路之詳細緣由也。

現奉懿旨，令就粵督所陳詳議，鴻章斷不敢稍執成見。惟是津通未辦之路既擬停緩，津沽已成之路必須保全。現查唐山至天津鐵路每月所收搭客運貨脚價銀兩，總在一萬上下，每年至多收銀十二萬兩。每月行車養路經費必須用銀九千兩，每年至省須用銀十萬八千兩。以入抵出，每年僅餘銀一萬餘兩。以之抵付洋息，尙不敷銀四萬餘兩。其商股息銀及大修經費且無著落，洋債索還更無著落。若不迅籌補救，已成之津沽鐵路必不能保，未成之山海關鐵路必不能興，轉瞬洋債到期必不能緩。有初鮮終，貽笑中外。此鴻章所以日夜焦思而不能釋也。此事全爲辦理畿輔海防起見，其中甘苦，惟殿下及鴻章深喻之。公司且不深喻，更何能令議補救之策耶？

電示欲由津遠保定，意在迎漢口以救津沽，非與鴻章息息相關，豈能委曲籌維及此。顧鐵路之妙用在調兵運餉，鐵路之命脈在商賈貿遷。商賈輻輳之地，多一里得一里之益；商賈稀少之地，多一里受一里之累。德州、保定商貨皆稀，若修鐵路，造路之本既無所出，養路之費亦必不敷。惟將來張議如果興辦，必須有由津遠保之路，運鐵鑄機器始捷。此雖不必遽造，亦當在應辦枝路之列。惟津沽一路，關係海岸運兵要務，既經殿下奏造告成，必須設法保全，免致前功盡棄。似

須仍照光緒十三年海署原奏，由唐山接至山海關，局勢方密，首尾方靈。津通鐵路之議，原爲養贖天津至山海關鐵路而起。如不動公帑，自非通路不可；如能撥公帑，請將鐵路接至山海關，而北洋聲勢始壯，防局粗完。查唐山至山海關計程三百一十里，接造鐵路，地勢較高，鐵橋較少，撙節估計，約需銀二百萬兩；合之津沽鐵路無著洋債一百二十萬兩，共銀三百二十萬兩。誠恐一時無此帑力，應請先由部籌撥銀一百二十萬兩，清還津沽造路洋債，於年內解交海署，俟明年洋債到期，由鴻章請領歸款。其由唐山至山海關接造鐵路銀二百萬兩，商股斷難招集，嗣後如能由部籌撥，再行遵辦。如蒙殿下奏准，當妥議詳細章程，呈請鈞核。

至粵督所奏津通宜審五端，本擬逐條駁斥。繼思籌備之意，不過調停言路，不值與之辨難。然津通之議若非確有利益，鴻章斷不能上欺殿下；殿下非見其確有利益，亦不能輕信鄙言，而以之上誤聖聽。一片苦衷，似宜揭示。儻竟置之不論不議，知者以爲優容，不知者且以爲認錯，從此海署所奏之件，竟不足爲輕重矣。故摺底於其緊要處，仍略爲聲明，俾與前兩次原奏脗合，初非好騁詞鋒也。

〔同上，海軍函稿，卷3，葉28-31。〕

〔總理海軍事務奕譞等摺，光緒十五年八月初一日〕 光緒十五年四月初八日，欽奉……懿旨。……臣等恭釋聖意。……當即公同閱看該督撫等三疏，劉銘傳欲由津沽開至京師，黃彭年欲先辦邊防、漕路，緩辦腹內及沿江沿海各省，而試行於津通，與臣衙門原議略同。惟懿旨令就張之洞所奏各節，詳細覆議，自應將津通、豫鄂權衡緩急，分別確陳，以備慈衷裁斷。

查西洋興辦鐵路，以幹路爲經，以枝路爲緯，有事則以路徵兵，無事則以商養路，故能歷久不敝，國富兵強而官民交便。就五大洲言之，宜於西洋，宜於東洋，豈其獨不宜於中國？就中國言之，或云宜於邊方，或云宜於腹地，豈其獨不宜於臣衙門奏准之津通？臣等統籌天下大局，津通則畿東南一正幹也，水路受沿海七省之委輸，陸路通關東三省之命脈；豫鄂則畿西南一正幹也，控荆襄，達關隴，以一道扼七



八省之衝。初意徐議中原，而先以津沽便海防，繼以津通擴商利，區區二百里，其關係與豫鄂三千里略同，固將以開風氣而利推行也。

今張之洞亦設爲津通五宜審之議，其中所慮各節，臣衙門前奏固已剖析無遺，無煩再爲辯論。惟事關創始，擇善而從，臣等亦不敢固執成見，津通鐵路應即暫行緩辦。第由津沽至閻莊已成鐵路，前因竭力催工，商股難集，連津通勘路訂料等費，曾以五釐輕息陸續借用洋款一百二十餘萬。臣衙門十三年二月原奏，本有商股一時不能多集，官爲籌措之語。本年正月，又奏明罷津通之路，斷難再招商股以清洋債，而事非辦理不善，亦無可著落追賠，勢須戶部動撥正款等語。今津通緩議，路短源枯，出多入少，似宜稍加體恤，免致失信外人。惟爲款甚鉅，臣等未便請撥正帑。查輪船招商局從前創辦時，各省籌發官款，除已陸續措還外，現尙存銀五十七萬零，內多閒款可備撥用。茲津沽鐵路洋債無著，應懇恩准其儘數提用，於明春到期緊要洋款先行清還，尙屬以公濟公。其餘不敷銀兩，現與商妥展期。竊思鄭工捐一年限滿，應即截止。但此項捐例，本因海防而起，應請懿旨仍改爲海防捐，俟鄭工限滿再展一年，由各省藩司收解臣衙門，並隨時咨報吏、戶等部，其收捐條款、銓補章程，悉照鄭工事例辦理。臣衙門遇有海防、船政等需，酌量動用，亦准借撥以償海路洋款，俾北洋運兵之路不至中廢。其津沽養路之需，卽由臣鴻章督飭公司，隨時竭力撙節，設法維持。若令遵照原奏，由唐山接造至山海關，以備畿防調兵、運械呼應靈捷，此路商貨稀少，集股甚難，應俟帑力稍充，或捐項踴躍，再行奏明撥助興辦，妥議詳細章程。

至由盧溝經河南達漢口，考之地志，約三千餘里，張之洞奏稱南北二千餘里，自係錯誤。造路愈長，需款愈鉅。該督請分爲四段，八年造成，亦頗詳盡。顧其意以舊鐵造軌爲主，僅首段酌購洋料，動工期於財不外耗，按之實不能行。……該督謂土煉雖遜洋鐵，亦足濟用，實非篤論。西國中等煉鋼鐵爐器全副約需銀一百四十餘萬兩，正定、清化分設兩爐，約需銀二百八十餘萬兩，非先購洋軌以造幹路，則機爐不能運至正定、清化，非由正定造成通孟縣、平定之枝路，由清化造

成通澤路之枝路，則鐵石不能運至正定、清化。就盧溝至正定之幹與正定至平定之枝，計一千餘里，又由懷慶、清化至澤路枝路，亦數百里，必須購軌先成，方能造端謀始。

西洋煉鋼之事，約須十二廠，一曰生煤廠，二曰熟煤廠，三曰生鐵廠，四曰熟鐵廠，五曰鐵闌干、鐵條廠，六曰純鋼廠，七曰改鑄銅鐵鋼器廠，八曰小鋼鐵事件廠，九曰鐵鍋廠，十曰鋼軌廠，十一曰鑄輪廠，十二曰機器廠。今未得以鐵造路之益，先苦以路運鐵之勞，未儲撥帑造路之資，先謀集股採鐵之費，勢必經年累月，勞擾無成。況現在晉鐵價已貴於洋鐵，不能暢銷；若用洋法以煉晉鐵，則事務繁費，價本益昂。臣等再四籌商，擬暫購用外洋鋼軌以歸省捷，俟幹路既成接造枝路，然後開採晉礦，運機煉鋼以爲推廣他省鐵路之用。

至鐵路段落，則必以漢口至信陽爲首段，層遞而北，爲最合算。何以言之？創築鐵路、買地購料之費有定，一切運脚則視道之迂直遲速爲定。鐵路所用，以鋼條、墊木、碎石爲三大宗，均極笨重，陸運民車多行百里則增價數倍，多行一日又增價數倍，辦理愈遲則員弁工役之費因之遞加。若盧溝達正定一段，節節陸運，繁費實多，但在臣鴻章轄境以內，艱鉅所不敢辭。今擬改爲盧溝、漢口兩路分投試辦，逐節勸迎，程功較速。漢口地濱大江，輪帆如織，購料既便，迨路成而前途需用木鐵石等項，卽由輪車轉運，斯運費省而成本較輕。又漢口至信陽，民物殷阜，鐵路造成一節，卽收一節運貨之利，商股或易招徠。通盤籌計，首尾兼營，此實至當不易之策也。

惟是工夫費鉅難成，張之洞已明言之，而所估銀數，似由約略臆揣，必以觀歷已辦者爲定衡。查三千里之路，就津沽造成之價估之，其路雙軌佔地寬七尺，連取土共須佔地二十丈，每一里路須佔六十畝，每畝約價銀二十三兩，是爲購地之費，造路一里，合銀七千三百十二兩有奇，是爲設軌之費。自漢口至盧溝約三千里，其購地需十八萬畝，約共需銀四百二十餘萬兩，其設軌之費約二千二百餘萬兩。中間經過大川，在直隸境內者十五，……在河南境內者九，……其在湖北境內者二，……凡二十六水，寬或十餘里或二三里，其餘小河枝港

尙不在內。所需大鐵橋或十餘萬，或五六萬不等，約計敵價、軌費及造橋經費，非三千萬兩不能竣工，較張之洞原擬一千六百萬，數幾倍之。若執定由盧溝一路順行而南，其工費更不止此。

至於籌款之法，當以商股、官帑、洋債三者並行，始能集事。津沽公司本無殷商巨賈，除酌留海路經理外，止能兼籌盧溝創事宜；其漢口一路，自應廣招紳富，別建公司，俟直、豫接連後，再行合併。張之洞原擬責成各省藩運兩司、關道以印票股單勸集，雖未必遽有成數，但能嚴禁苛勒，亦可參用。第非確著成效，商富斷難信從。此事既爲自強要策，似需官帑接濟，應隨時由臣衙門酌量請撥，以赴事機。其商股帑力不足，則尤以洋債爲挹注之資。張之洞原奏亦稱請援照前案，暫借商款墊解以資周轉，原非必不可行，俟開辦有期，再行訂借撥用。

總之，鐵路爲今日利國利民之大端，經臣衙門與各疆臣反覆推求，實已無義不搜，無微不至。今緩議津通而先辦漢口盧溝，兩頭並舉，四達不悖，以爲經營全局之計，循序漸進之基，庶幾有益於國，無損於民，事出萬全，決可毅然興辦。倘蒙聖心審定，應請簡派公正廉明熟悉洋務之重臣，招集公司，嚴定章程，妥爲經畫。漢口距信陽州六百八十里，盧溝距正定六百里，無論或借或撥，應先集款一千萬兩俾令勘路定料，庶免停工待款。並懇責成直、鄂、豫三省督撫，曉諭紳民，毋得阻撓滋事。果能內外一心，官商合力，十年之內，成效可期，以開中國萬世之利，以杜四裔環伺之謀，大局幸甚！

〔中國近代史資料叢刊·洋務運動(六)，頁257—261。〕

## 七、廣九鐵路的擬議(1888—1890年)

《每日新聞》(The Daily Press)對擬議中的廣〔州〕九〔龍〕鐵路作了如下說明：

約二年前，九龍有些中國資本家籌畫一條從廣州到九龍的鐵路，並請求官方批准。這項計劃備蒙李瀚章大人的贊許，總督張之洞的贊可。目前我們聽到北京政府已允准建築這條鐵路，諸般籌備事宜，

即將開始，測勘工作業已進行。我們的新聞來自可靠方面，因而我們相信該項報導也許是真實的，儘管當地知名人士認為除非幹線已經築就，南方鐵路是不會得到批准的。

【北華捷報，1890年6月20日，頁760。】

從香港傳來關於廣〔州〕九〔龍〕鐵路的一項極重要的新聞。《中國郵報》(China Mail)……在本月7日寫道，

我們相信廣〔州〕九〔龍〕鐵路的計劃開始具體化了。昨天下午，一大隊人員從大高仔(Taikoktsui)出發視察基地並選擇最適當的線路。他們帶有一位英籍工程師，並將有二位從廣東來的官員伴隨着。兩位官員是受了總督指示，調查沿路人民的意向，以及由於風水迷信可能會有的任何反感的。這位總督非常贊許這個計劃，我們相信他給這二位官員的指令無疑會得到合意的報告的。這也就是說，假如存在着反對情緒，也將會被克服的。這條路線可能經過新安(Sunon)石龍(Shekloong)這二個重要的貿易中心。

【同上，1890年7月18日，頁64。】

《每日新聞》說：前些日子從這裏起程踏勘擬議中的廣〔州〕九〔龍〕鐵路路線的測量隊，在上星期六，即16日回來了。這個測量隊回到這兒人數減少了，原有隊員中有幾位中途喪失勇氣，停止旅行。完成全程測量者則高談着這一企業的美好遠景。線路工程上的困難雖然並非不足道的，但並不至於威脅住倡議者們實現該計劃的意念。這條擬議中的鐵路沿線的城鎮和鄉村中的民衆，都贊成這個計劃，預料在鐵路必經地區購買私人土地將不會有任何麻煩的。這條路線計程約有120—150英里，將穿過一些重要的城鎮和鄉村。修築這條鐵路所需要的勞動力顯然不難取得，據估計，一經開工，這條路定將在二、三年內完成。

【同上，1890年8月29日，頁244—245。】

總督大人已允可從香港到廣州建築一條鐵路的計劃，現在只等北京當局的批准。……總督所任命的調查這條路線可能性的委員，已經作了報告說，該線經過他們的改變，將不致妨害墳墓、私人產業或

公共工程；它將大有裨益於它所經行的地區，人民一般地也會歡迎興建這條路的。該路的香港終點站將在靠近世界船塢 (Cosmopolitan Dock) 的深圳浦 (Samshuipu)。……廣州終點在城東南隅的天津碼頭。……路線全長計 380 里或約 127 英里。

這條鐵路將採取與開平——天津間路線同樣方法進行修築，不准外國人入股。——轉引自《每日新聞》。

[同上，1891年1月2日，頁18。]

[兩廣總督李瀚章咨總署文，光緒十六年十月三十日] 在籍湖北候補班前先用知府易學灝稟稱，竊以鐵路之設，大局攸關。……久欲上陳情形，請為試辦。旋聞天津創辦之路，已有成效。復經海軍衙門查看，鐵路開設，合用無弊，擬將京外開礦各處，次第仿照興辦，奏准在案。誠擴利源而便公私之計也。卑府去年差滿回粵，見沿海礮臺甚多，而無火車為護援，未免孤立。因統籌全勢，鐵路所經，擬分三段興築：由省至黃埔為一段，由黃埔至太平為一段，由太平至深水埔為一段，計約三百餘里。深水埔在山僻海隅，本荒廢之地；與香港僅隔一海。若在此開設一埠，以便各洋船出入運貨停頓之所。此地尚無釐稅，各貨在埠內請照舊免收，以廣招徠；其運入內地及往別處，所經釐稅廠，仍一律照收，俾往來行人貨物暢旺。既可分香港利權，遇事便於援應；且東莞、惠州產煤鐵甚多，有鐵路則開礦亦易，於軍旅礦物商賈均有裨益。惟數百萬之資無從籌畫，養路之費亦難為繼，因與粵中商人籌酌。貪以利國便民，踴躍從事，擬欲仿照天津章程，參酌辦理，由商人湊集股份，試辦鐵路，開設埠頭。所有火車、鋼軌、埠頭、廠棧各項，均由商人購料開辦，以載人運貨為養路之費。鉅款無須另籌，實於地方大有利益。衆商意見相同。卑府不揣冒昧，用特稟陳。如蒙憲台批准，有候選道羅壽嵩、郎中韋廷俊，均係股實明練，各商擬推舉為總辦，以便先事籌議。一切詳細章程，容飭衆商會議妥協，稟候憲台酌核。其餘未盡事宜，由卑府隨時稟請核示遵行。此係商賈商辦，既非創舉，應否奏咨立案，伏候鈞裁。……等情。到本部堂。

據此，……即經批飭廣東海防善後局，會同布、按、運三司，查明

該員稟陳事理，刻速悉心籌議。一面遴委熟習洋務明白幹練之員，查勘議開鐵路處所，究於民間廬墓有無妨礙，並體查民情是否樂從，據實詳細稟覆，以憑核辦去後。茲據該司局等會詳稱，遵即札委候補知府潘培楷、候補知縣張璿，前往查勘。……既據委員潘守等查勘鐵路所經之地，已與易守商定更改，均與村市廬墓無礙，將來招集商股，但須禁止洋商與股，即不致利權旁落。至沿途釐稅，應如何設法稽征，請俟定案開築，再行分移關局妥議。……詳請示遵前來。

查易守學灝，籌集商股，創辦鐵路，非特商貨轉運利便可分香港利權，即於海口防務亦屬大有裨益。該司等飭委潘守等逐段勘明，凡鐵路所經，於鄉村廬墓，均無妨礙，且復博採輿論，無不稱便樂從。似可准其試辦。惟事屬創舉，又於洋務、海防有關，自應咨請核覆，再行分別飭遵，以昭慎重。除咨呈海軍衙門核覆外，相應咨商，為此咨呈貴衙門，謹請察核示覆，以便奏明辦理，望切施行。

〔清總理衙門檔案。〕

〔海軍衙門咨總理衙門文，光緒十六年十一月二十六日收〕 查原文<sup>①</sup>所稱各節，尚屬周密，籌畫無遺。即如集商款以省圖維，禁洋股以免外溢，設釐廠以開利源，皆為切要之圖。易學灝首議此舉，事非尋常。其為人能否確有把握？且其推薦候選道羅壽嵩、郎中韋廷俊為總辦，是否的係股實明練之員？候補知府潘培楷、候補知縣張璿，經該司局札委往勘，其稟覆各情，是否僅聽易學灝一面之詞，遷就從事？但事關重大，均應切實詳查，以期有利無弊。養路之外，歲能撥歸公用若干，沿途釐稅，如何設法稽徵？……均須預為籌妥，用昭核實。此段鐵路，里數究有若干？每里需款若干？火車造橋、開埠頭、設廠棧、置民田，各需若干？統計需款若干？雖據該商承認，亦須估其確數。北路告成，約在幾時？一併先事計及，方為妥善，而便考覈。除分咨兩廣總督，再為逐一確查。果能有益於國，無礙民生，尚希詳細具奏，請旨遵行外，相應知照總理各國事務衙門查照可也。 〔同上。〕

編者按：此事無後文。

① 指兩廣總督李瀚章咨總理衙門文。見前作。

## 第二章 清政府官營鐵路的建造和 帝國主義對鐵路權益的掠奪(上) (1889—1900年)

### 第一節 盧漢、關東鐵路的興建和 外國侵略勢力向中國邊陲地區 的逼近(1889—1894年)

#### 一、盧漢、關東兩路的興建 (1889—1894年)

##### (一)盧漢鐵路的興辦和興建

〔上諭，光緒十五年八月初二日〕 諭軍機大臣等，……總理海軍事務衙門奏<sup>①</sup>，遵議通籌鐵路全局一摺，據稱擬照張之洞條陳，由盧溝橋直達漢口，現在先從兩頭試辦，南由漢口至信陽州，北由盧溝至正定府，其餘再行次第接辦，並臚陳籌款購地各節。所奏頗為駭備，業據一再籌議，規畫周詳，即可定計興辦。著派李鴻章、張之洞會同海軍衙門，將一切應行事宜，妥籌開辦。並派直隸按察使周馥、清河道潘駿德，隨同辦理，以資熟手。此事造端閎遠，實為自強要圖。惟創始之際，難免羣疑。著直隸、湖北、河南各督撫，剴切出示，曉諭紳

① 詳見本書頁175—178。

民，毋得阻撓滋事。總期內外一心，官商合力，以蕙全功而裨至計。

〔德宗實錄，卷273，葉1。〕

廷議修鐵路，起盧溝，訖漢口，下羣臣議，〔湖廣總督〕裕祿力陳不可。忤旨。十五年〔七月〕徙爲盛京將軍。

〔裕祿傳，見清史稿，列傳252。〕

〔張之洞致李鴻章電，光緒十五年七月二十日〕 電局邸報，十二日旨，洞調兩湖，自爲創辦鐵路。昨自津來人面述尊教，知此舉由公推轂，惶愧無似。……此舉一切章程，諒早經公籌定，擬分幾段？限期幾年？借款若干？如何分年歸還？此外指撥何款若干？擬籌何款若干？直隸究竟是否同時並舉？鄂省是否由洞設局分辦？祈速詳晰電示，俾得籌畫，盼甚。

〔張文襄公全集，卷132，葉28。〕

〔李鴻章致張之洞電，光緒十五年七月二十二日〕 調楚想爲創辦鐵路，聞由邸主持，非鄙意也。……凡鐵道須由近水處生根，木鐵機器均易轉運，辦一節有一節利益。鴻初擬由漢口而北，邸謂須兩頭分辦，由漸前進合攏，事在必行，似難限期。借款尚未議章，籌款更無指撥，鄂省應另設局招集公司，祈預籌，俟開辦時再商。

〔李文忠公全集，電稿，卷11，葉38。〕

〔又電，光緒十五年八月十八日〕 籌款需官帑，由〔海〕署隨時酌量請撥。其商股帑力不足，以洋債挹注。俟開辦有期，再訂借。……應先集款一千萬，俾勘路定料。

〔同上，電稿，卷11，葉43。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒十五年八月十九日〕 謁慶邸，皆以洋債爲慮。黃漱翁〔黃體芳〕封奏專止洋債。海署毫無成算，北洋亦無妙策。管見不借洋債，不買洋鐵，八年亦可一氣呵成。稟數千言，卽函陳。

〔同上，電稿，卷11，葉43-44。〕

〔李鴻章致張之洞電三件，光緒十五年十月〕 （一）昨接醇邸電，黃通政又有停路之請。中國積習，可歎！可恨！已備文請閣下與香濤〔張之洞〕酌覆。……亟望定局，以止紛呶等語。前海署八月二十七



日函稱：激蘭奏，鐵路不可借洋款以自累。本不合算，當決意不作是想。第部帑請撥不能歲逾二百萬。應如何設法詳籌，發端開辦，兼籌煉鐵，事期必成，不求速效。此函計已達尊處。如何籌覆，乞先電告大略。

黃續奏未到，聞廷臣皆不以漢盧造路爲然，但無敢倡言者。

叔平過津，謂部帑歲二百萬，似不可靠。無款斷不能開辦，若開辦斷不可中止。望通籌定計。速示！盼切！

(二)頃接海署咨：黃奏緩辦鐵路一條，內稱原奏開通土貨，今土貨精粗不等，設貨多銷滯，反使洋貨盛行腹地，因此耗積蓄，增繁華，爲患不小。宜查外省稅釐案冊，通算各處歲出歲銷土貨總數，約計可與洋貨相抵若干，再通算每年鐵路可入運費及稅釐若干，然後將他處稅釐短收之數就所入數內扣抵，次將養路之費及成本按年扣出，再有贏餘，方爲鐵路所收實利。今分數未明而逆臆其必得大利，未敢請然。又太和門、祈年殿工需甚鉅，若尅期辦路，費必難籌等語。署謂局外議論紛如，亟宜定局開辦，免致枝節橫生。希速覆以憑核奏云。務祈速籌電示爲要。

(三)津通本可急辦，試行有利，再籌推廣。此各國鐵路通例。乃因羣言中止。鄂、豫、直長路，實自公發端也。尊論四宜，只可如此籌畫。開礦煉成鋼條，器款甚鉅，豈能各省同開？粵既購機爐，雇礦師，似宜就大冶開辦。黔鐵難成而運遠，斷不可恃。晉礦佳，惜無主人耳。

〔同上，電稿，卷 11，葉 46—47, 49—50, 51。〕

〔張之洞籌辦鐵路意見摺，光緒十五年九月初十日〕 竊臣承准軍機大臣字寄，光緒十五年八月初二日奉上諭〔畧〕。茲於九月初七日承准總理海軍事務衙門抄錄原奏，咨行到粵。竊維此舉造端宏大，乃國家自強之遠謀。……就今日鐵路一事論之，則不外耗爲本，計利便爲末；儲材爲先，興工爲後。就外洋富強之術統言之，則百工之化學、機器、開採、製造爲本，商賈行銷爲末。銷土貨、敵外貨爲先，徵稅裕餉爲後。現經廟堂定議開辦順直豫鄂一道，按海軍衙門原奏，計程三千餘里，計費三千餘萬，需款需鐵均屬極鉅，若取資洋債洋鐵，則外

耗太多。且外洋金鎊之價日貴，……洋鐵現亦驟漲。若購之他國，法人必將執乙酉新約，強思獨攬，多滋唇舌。設竟專歸一國，彼壟斷居奇，更不可問。是洋款洋鐵兩端皆必致坐受盤剝，息外有息，耗中有耗。臣前奏鐵路之益，專爲銷土貨，開利源，塞漏卮起見，若因鐵路而先漏巨款，似與此舉本意未免相戾。至臣前奏原擬各省招股，准該公司暫借商款墊辦，以資周轉，因欲責成該公司承辦，不得不略予通融，俾其作速興工，以免藉口津通賠累，堅執推諉；且墊辦不過初年，所借亦屬有限，自尙無妨。今既經海署確核，路長費鉅，此斷非該公司所能獨任。其遲速盈虧，自宜從長另計。

臣竊審此事推行之序，似宜以積款、採鐵、煉鐵、教工四事爲先，而勘路開工次之。試就海署原奏需款三千萬，限期十年之數計之，若將鄭工新改海防捐例再酌減一二成，每年可收一百萬以外至二三百萬；洋藥稅釐除戶部捐撥外，尙有贏餘，每年亦可指撥一百萬。此兩款每年將及三百萬，由戶部提存專儲爲鐵路之用。若仍不敷，竣工稍展一二年，似亦無妨。款既有着，即一面急求煉鐵、採鐵之方。查昔鐵並非不善，特由煎煉未精，若多購備小機爐分拆轉運，到地裝合，是可運入晉境，尙無須運造鐵路。此節已向外洋詢明。平、孟鐵出自小范，即可由清河運澤、路；鐵出至衛輝，即可由衛河運，粵亦產鐵，近由臣購定機器，設廠熔煉，業經奏明在案。由粵至鄂，水運可通。聞湖北大冶縣向來產鐵，該縣近省濱江，俟到鄂後，當詳晰勘明，妥籌採煉之法。有此三省之鐵，即可供此幹路之用。目前宜即揀派曾經出洋學生一二十人，分赴鐵路各國專習此藝，俟兩年回華，指授工匠，展轉傳習，則工作並可無需洋匠多人。此時專講採鐵煉鐵，俟新鐵之採日旺，舊鐵之煉日精，彼時積款已足，路工已爛，再爲定期開工修路，兩端並舉，一氣作成，合計亦不過十年內外。……

至分段辦理一節，海署所奏南北並舉之法，極爲扼要。臣前奏分爲四段辦法，不過約略計費之詞。似宜分爲南北兩路，黃河以北至盧溝橋爲北路，直隸督臣任之；黃河以南至漢口爲南路，湖廣督臣任之。其道里遠近，約略相等。豫境跨河，南路均宜兼令河南撫臣會同

辦理。如此則首尾一氣。……惟黃河一橋最爲鉅費。聞外國鐵路，遇有大河，則以輪船數艘上安鐵軌接渡，火車所延，不過數刻，所省費多，且可留此天險，以備不虞。

其出示一節，似可從緩，俟興工有日，再當剴切曉示。蓋民間不知鐵路爲何事。漢口遊民甚多，會匪尤衆，況山東水災甚廣，流民四出，此時開辦尚早，卽不宜驟爲宣示，致令莠民地棍，造言煽惑，別滋事端。……至鐵路利民之端，尤莫如差徭一事。……若火車暢行，所有官差、兵差、員差，皆由火車，於民間一無所取。……若並將此節剴切曉諭，地方自必欣悅。其經由之路，……應俟到鄂後詳加考究，派委妥員，密爲相度，詳慎辦理。如有失業之人，亦須預籌安插，總以不致疑累擾民爲主。

又集股一節，竊擬幹路專歸官辦，以一事權，枝路留待商股，以便招徠。路成見利，商股自然爭趨。枝路較短，集股較易。

總之，此事儲鐵宜急，勘路宜緩，開工宜遲，竣工宜速。蓋此舉必待全功既竟，大利乃彰。若款尙未籌，鐵尙未備，急遽從事，枝枝節節而爲之，此數年中，人但見日日償債，處處鳩工，未見其利，但見其擾。設數年中偶有水旱災祲，軍國要用，必致謠謗繁興，中作而輟，徒糜巨款，致棄前功。此尤不可不慮者也。

〔張文襄公奏稿，卷18，葉1—3。〕

〔張之洞致李斌電，光緒十五年十月初四日〕 鐵路事關久大，不能欲速。先須籌款，次須煉鐵，必從容規畫完備，方能開辦。

〔張文襄公全集，卷133，電牘12，葉17。〕

〔張之洞致海軍衙門電，光緒十五年十月初四日〕 八月二十七日鈞函謹悉。“事期必成，不求欲速”二語，要義已盡，曷勝欽服。昨接北洋轉傳鈞電：“廷臣又有停路之請，亟望定局以止紛囂”等語。此舉儲鐵宜急，勘路宜緩，開工宜遲，竣工宜速。……遲開工以免脫節，速竣工以防中變；脫節則有費無利，中變則不能再舉。現經朝廷定計，鈞督主持，北洋與洞奉命分任，卽是定局；一面勘礦購機，分投採煉，卽是發端。度支雖絀，斷無合天下全力不能歲籌二百餘萬之理，中國

鐵雖不精，斷無各省之鐵無一處可煉之理。……籌款如能至三百萬，即期以七年；如款少，即十二、三年；如再少，即十五、六年至二十年，斷無不敷矣。愚公移山，有志竟成，此無可遊移者也。

〔同上，葉18—19。〕

〔奕劻等請由部庫籌積鉅款用成全工摺，光緒十五年十一月十四日〕 臣等查試辦鐵路，原估自漢口至蘆溝約三千里，非三千萬不能竣工。籌款之法，當以商股、官帑、洋債三者並行，始克集事。臣反復躊躇，事關重大，不厭詳求。總以洋債一事，本利消耗大不合算。隨即與臣李鴻章、臣張之洞函商，謂洋款之舉，亟當決意不作是想。茲通政使黃體芳陳奏，亦以不可借洋款為請，正與臣衙門預定辦法適相脗合。第海防捐已成弩末，華股茫無的據，即當設法詳籌，庶免牽制中輟之慮。應如何發端開辦，兼籌煤鐵，講求自煉之法，事期必成，不求速效。

前由海軍衙門歷次函電相商盡善之法，旋據張之洞電覆儲鐵宜急，勘路宜緩，開工宜遲，竣工宜速，前六七年積鐵，後三四年興工修造，兩端並舉，一氣作成。中國鐵雖不精，斷無各省之鐵無一處可煉之理，豈有地球之上，獨中華之鐵，皆是棄物等語。臣奕劻等竊謂其論甚壯，其志甚遠。且此次該督籌議鐵路摺內，陳明煉鐵、採鐵之方，足可供此幹路之用，是購鐵鉅款，不致銖兩外溢。果能由此推廣，愈煉愈精，將來一切器械，皆可取給於華鐵。此又臣等久蓄之志，不僅為鐵路一端也。

惟購地、煉鐵，需費浩繁，必須有著之款，方能興辦。設非部臣同心合力，顧全時局，臣等實難為力。應請飭下戶部，每年籌撥有著款項二百萬兩，另為存儲，由臣等隨時存取，專供鐵路之用，每年核實報銷。再加以海防新捐，分年辦理。則十年內外，即可竟全工，而觀實效。

一切辦法，臣張之洞已於十月十七日陳奏，臣奕劻等意見相同。擬即按照原奏，斟酌討論，次第舉辦。未盡之處，隨時奏明請旨遵行。

〔經濟研究所抄摺，路電郵航類，第9冊。〕

〔上諭，光緒十五年十一月十四日〕 總理海軍事務衙門奏，開辦

鐵路，請飭部歲撥的款二百萬，不借洋債，不購洋鐵，用歲全工。如所請行。

〔德宗實錄，卷274，葉12。〕

〔李鴻章致李瀚章電，光緒十六年正月初四日〕 香〔指張之洞〕覆海署，抑揚鋪張，欲結邸歡，即准撥部款，恐難交卷，終要瀉底，樞廷皆知其大言無實也。

〔李文忠公全書，電稿，卷12，葉2。〕

〔李鴻章致張之洞電，光緒十六年三月初五日〕 前在京因總署奏俄、韓近事，奉懿旨，令會邸樞譯議覆，兩次僉謂鐵路宜移緩就急，先辦營口至琿春。惟荒瘠難招股，擬即勘路購地，明年興工，每年儘部款二百萬造成二百里路，逐節前進。今年二百萬匯歸尊處，專辦鐵礦，庶兩免貽誤。若鄂、東合用，必均無成等語。上深然之。慈聖猶以落後著爲憂。鄙意就現購爐機核計，採煉用款二百萬，略可敷衍，博節妥辦，當無中輟。東路須急辦，應購西洋鋼軌。將來鄂鋼煉成，自可撥用，然須隨撥隨付價，界限乃清。東路事未通行，乞秘之。

〔張文襄公全集，卷134，葉25。〕

〔張之洞覆李鴻章電〕 光緒十六年三月初十日〕 關東路工緊要，廷議移緩就急，盧漢之路可徐辦等因。謹當遵辦。湖北即專意籌辦煤、鐵、煉鋼、造軌，以供東工之用。

〔同上，卷134，葉26。〕

〔盧漢鐵路沒有進展〕 關於盧漢鐵路，漢口流言很多。……大家認爲總督張之洞用中國工人和中國材料製成鋼軌以後，鐵路才有可能動工。直到現在，鐵路勘測工作尙未開始<sup>①</sup>。

〔北華彙報，卷45，頁42—43。〕

## （二）關東鐵路的建造和停工

〔上諭，光緒十六年閏二月十一日〕 總理各國事務衙門奏，朝鮮弱小，不足自存。現籌整頓事宜六條，一、精練水陸各軍，一、東三省興辦

① 當時盧漢鐵路根本沒有勘測，1895年中日戰爭結束後，才實際進行該路的建築。

鐵路。……欽奉……懿旨，所議六條內整頓練兵，興辦鐵路兩條，均合機宜。……原擬後四條尙近空言，著該衙門會同李鴻章再行妥籌具奏。

〔德宗實錄，卷282，業5。〕

〔上諭，光緒十六年閏二月二十五日〕總理各國事務衙門奏，……前議六條，以整頓武備，興辦鐵路爲先。果能及時認真辦理，則與後四條剛柔相濟，現在固可消患未萌，將來亦覺緩急可恃。欽奉……懿旨，本月初十、十四等日醇親王奕譞奏摺二件，並奕劻等會奏摺二件，均著照所議辦理。

〔同上，卷282，業14。〕

〔李鴻章致奕譞電，光緒十六年閏二月二十八日〕東路即可舉辦，有神大局，擬派吳煥昌帶熟手員匠馳往勘路。按輿圖，營口至吉林約二千五百里，或宜徑達赫圖，則必更難。每年修費約一千萬，造一萬

謂最輕。現今赴京會試。……出關後當摺謁面稟一切，聽候鈞裁。

〔同上，卷12，葉16。〕

〔李鴻章致海署函，光緒十六年三月十九日〕 東路工程緊要，鴻章旋津後即遴選津沽公司熟手，密告機宜，派令前往逐細勘估。原擬先勘由營至吉之路，續勘由吉至琿之路；昨以由營至琿，一氣呵成更爲迅速，復添派洋匠前往會勘確估。

〔同上，海軍函稿，卷4，葉2—4。〕

〔李鴻章覆海署議造路借款函，光緒十六年十一月十八日〕 關東造路一事，前於三月十九日函覆大略情形，當早達覽。嗣派往勘路各員回津稟覆，查估由營口至琿春工段，難易不一，需費多寡不同，約估將近三千萬兩。惟該員等親歷其地，揣度情勢，僉謂由吉至琿，人煙稀少，山嶺叢峻，工大費鉅。而琿春距俄偪近，兵力單弱，尤懼不足以資保護。又謂俄人聞我將造路，猜忌滋深，與其由營口起手，另開爐竈，惑人觀聽，不如由津沽鐵路之林西地方，接造出山海關至牛莊而達瀋陽、吉林。由內達外，歲有增益，無事張皇，而已得控制全局之勢，且可無另籌養路之資。據呈說帖一件，似頗中肯。因借款尙無就緒，未遑轉寄。冬間復派熟手員匠由林西徑赴瀋陽覆加勘估，約年內外回報。茲先照鈔說帖奉呈鈞核。如尊意准令變通辦理，由林西接造至吉林，約計需款不過二千萬，有盈無絀。俟勘路員匠回報後，詳具圖說並道里經費確數，再請核定奏明開辦。按照津沽已造之路核計，每年可趕辦二百里，至早約須八年完工。

〔同上，卷4，葉9—10。〕

〔附，委員勘路說帖，光緒十六年十一月十五日〕 東省鐵路工程，凡知之者，無論智愚，皆仰佩朝廷謀慮之宏遠。良以根本重地，派

路，設立碼頭，方爲便捷。且經營締造之初，內防未周，外嫌易啓。大凡鐵軌須從內地做起，不驚外人之耳目，不啓外人之猜忌，方臻妥善。

今議東路起自營口，在營口建築起卸碼頭，自因營口爲輪船通商口岸，凡內地轉輸徵調，悉用輪船運至營口，舍船就車；而營口至瀋陽，僅四百里，較之山海關至瀋陽，近九百里，創造鐵路之費較省。惟是營口凍河較早，開河較遲，自冬至至春分五個月期內，輪船不通，即火車不便，夏秋輪船暢行，而奉調之將帥，未登輪車之便捷，先受海道之風浪，亦有不便之處。至天津海河由大雪至驚蟄雖亦冰凍，約不過三個月，然北洋防營多在津沽，時時皆可馳鐵軌。京營將士由京至津即馳鐵軌。似不如將東省鐵路改由津沽已成鐵路現造至灤州之林西地方者，東接三百餘里至山海關；出關三百六十里至錦州，再二百六十里至牛莊，再二百七十里至瀋陽。如此則東省津沽一氣貫注。由津沽東至牛莊，皆爲沿海要區，有事時應援更爲便速。將見羽林之禁旅，北洋之防營，悉爲東邊之臂指。而邊務機宜，瞬息既可畢達，海防聲勢，遠近尤易靈通。雖津沽鐵路訖處東接瀋陽，較之營口至瀋陽道里爲遠，但津沽至山海關一帶，本係海軍衙門疊次奏准應修之鐵路，由內達外，並非創辦。即以經費而論，可省營口建築碼頭銀數十萬兩，又省物料運費約數十萬兩，又省官商員董人役盤費約數萬兩，火車、客車、貨車一切皆可暫與津沽公司通融取用，隨後從容購造。況牛莊距營口甚近，該處建有鐵路，其赴營赴津之兩路貨物，生意必旺，通年不斷往來，常有車脚進款，較之營口起車，一年止通七個月者，大相徑庭。計無須另籌養路之費，國家公項所省殊多。此東路起處之宜審者也。

又，東路由瀋陽經長春府而吉林，由吉林或經敦化縣或經寧古塔至涼水泉，過大盤嶺而達琿春。止論東省之全局，自應如此設防，方爲周密。然先後緩急之間，似宜長慮卻顧。查吉林迤東極數十里不見人煙，農民之樹畜固稀，商賈之輻輳尤少。俄人常欲赴寧古塔、吉林購運米糧牲畜，若鐵路接至琿春，在我未見其益，在鄰已得其利。彼無事時游歷觀覲，爭搭客車，較量運脚，爭端誠恐不免。且琿春僅一土圩，並無城池，防軍甚形單弱，距俄卡僅三十五里，修鐵路而無可恃



以保護，萬一失和，易被彼族佔奪，爲害更大。其商民稀少，養路無資，猶患之小焉者也。至由吉至琿中間之老爺嶺、張廣才嶺、海慶嶺、大盤嶺，壁立千仞，皆屬天然屏蔽。遍地哈塘，人過卽陷，頗足羈戎馬之足，若因造路而鏟平填實，亦屬非計。伏思鐵路經長春府而造至吉林，陸路距伯都訥僅三百餘里，水路達三姓、呼蘭皆順流東下，足攬奉、吉、黑三省之全局，其勢已吞俄、韓之邊境。至越吉林而東，無論寧、琿，似宜俟鐵路築至吉後，再行擇地勢之相宜，功費之較省者，相機前進。目前暫築至吉林，籌款固易爲力，思慮亦易周詳。此東路之止處宜審者也。

〔同上，卷4，葉11—13。〕

〔李鴻章論關東鐵路，光緒十七年二月十二日〕 關東鐵路一事，蒙准令變通辦理，自內達外，由林西接造至吉林。仰見虛衷博採，不棄芻蕘，曷勝欽佩。正月間據第二次派赴關東勘路員匠回津銷差，鴻章詳加詢問，逐層考究。鐵路經瀋陽轄境所取各路匯總之處，地名曰老邊，……路工……出關以後，如先至牛莊，後抵瀋陽，地多窪下，種種不便，不如經錦州、廣寧、新民廳至瀋陽，以達吉林，再由瀋陽建枝路以至牛莊、營口，地勢較高，工程易固。且所經地面，多商賈往來要道，車脚不致冷淡，養路不患無資。統計由林西經瀋陽達吉林之幹路，由瀋陽至牛莊、營口之枝路，約估共需銀二千零五十萬兩。如僅估幹路，不估枝路，尙不足二千萬兩。特令詳具圖說，……奉呈鑒核，……如鈞意及譯署諸公均可就此定議，請卽奏明開辦。

〔同上，卷4，葉13—14。〕

〔奕劻、李鴻章會奏關東鐵路酌擬辦法興工摺，光緒十七年三月〕 查由吉林東南赴琿春，……工艱費鉅，十倍於吉林以西之路；且地方荒僻，商賈絕跡，恆數十里無人煙，車脚必少，勢須另籌養路經費。造路既需鉅款，養路更苦無資，目前之籌畫維艱，日後之持久非易，似不如先將鐵路築至吉林爲便。……若造至吉林，已攬東三省全局，足以控扼邊境。且吉林有鐵路通行，轉輸便捷，將來東三省之商賈必增，兵食易足，琿春亦有恃無恐。彼時再將鐵路工程相機前進，逐漸推

廣，直抵琿春，此所謂先聲後實者也。

開工之初，亦不宜遽從營口入手。若從營口另起爐竈，費用較多，通商口岸，尤易惑人觀聽。現在津沽鐵路已由海濱漸入內地，日久相安，商民稱便。上年冬間，造至灤洲境內之林西鎮，所有擬造關東鐵路，莫若即由林西鎮逐漸接造，工匠物料，因利乘便。自內達外，出山海關經錦州、廣寧、新民廳至瀋陽以至吉林。俟此路成後，再由瀋陽造枝路以至牛莊、營口，分年程工，歲有增益。一氣貫注，首尾靈通，無事張皇，而已能控制海防，兼顧邊方，於大局深裨裨益。……

至興辦此項工程，最宜慎重者有二端。最宜預防者亦有二端。……恭查福陵在盛京省城東南二十里，昭陵在盛京省城西北十里，……必無關礙風水地脈之患。此宜慎重者一也。朝廷子惠黎元，斷不容稍有擾累。籌造鐵路，先須購地，凡有主之地，但使確有契據可憑，均宜仿照四鄰地畝市價，公平給費收買，不准稍有抑勒。……況關東旗多民少，情形與內地迥別，造路員匠，人地生疏，恐辦理未盡妥善。應請飭下盛京、吉林兩將軍，各派委員會同造路之員，隨宜商辦，以免紕礙。此宜慎重者二也。

溯查光緒十五年八月，奏准開辦盧溝橋漢口鐵路，恭奉懿旨，創始之際，難免羣疑，著直隸、湖北、河南各督撫，剴切出示，曉諭紳民，毋得阻撓滋事，總期內外一心，官商合力，以冀全功，而裨至計等因。……關東鐵路，速徵調，利邊防，實關國家根本大計。其車戶騷行，包攬載脚，初或稍有減色，終必無甚妨礙。各國前事，昭然可鑒。開辦之始，難免若輩不遇事生風，造言騰謗，以致因噎廢食。應請一併飭下盛京、吉林各將軍，遵照盧漢鐵路成案，務與海軍衙門、臣〔直隸總督〕衙門同心合力，剴切出示，曉諭奉天、吉林紳民，勿得阻撓滋事，以礙大工，以裨至計。臣等所謂宜預防者此其一。

光緒十五年十一月間，海軍衙門奏准盧漢鐵路，不借洋債，招股茫無的據，請由戶部每年籌撥有著款項銀二百萬兩，專供鐵路之用。光緒十六年閏二月，臣等奏奉俞允綏辦盧漢鐵路，先辦關東鐵路，自應將盧漢鐵路撥款，移作關東鐵路之用。……關東鐵路，照臣等所擬

地段由林西造幹路出山海關至瀋陽達吉林，另由瀋陽造枝路以至牛莊、營口，共計二千三百二十三里，約略估計共須造路費用銀二千零五十萬兩。應請飭下戶部自本年起的，將盧漢鐵路每年撥銀二百萬兩，移爲關東鐵路專款；俟撥足二千萬兩後，彼時東省鐵路全功將次告竣，再由臣等酌度情形，奏明辦理。

惟臣等細按光緒十五年十二月二十五日戶部籌撥鐵路經費一摺，於庫款支絀之時，力爲其難，每年撥銀二百萬兩，實屬顧全大局。與原議各衙門同心協力，共濟時艱，每年由庫儲東北邊防經費及六分平餘各項下共撥銀一百二十萬兩，當可的確抵用，如期應手。此外直隸每年撥銀五萬兩，臣鴻章斷不敢稍有遲誤。其山東、河南、山西、陝西、安徽、江寧、江蘇、江西、浙江、福建、臺灣、湖北、湖南、廣東、四川十五省，每省歲撥銀五萬兩，共銀七十五萬兩，每年由何款勻籌，於何月解齊，以便支領？如逾期不解，作何懲處？應由部明定章程，奏請通行各直省遵守。臣等於鐵路撥款，惟恐遲逾不解，實緣大段工程，異常繁難，一經停工待款，則工師匠役委員，逍遙坐食，購鐵、購木、購石、購地，無價可付，失信於中外商民，所關非細。若因款絀而完工遲延，又須多展年限，暗虧帑項，此不能不鯁鯁過慮也。臣等所謂宜預防者又其一。

再，光緒十五年八月間，奏辦盧漢鐵路，曾奉諭旨派臣鴻章與張之洞會辦。此次開辦關東鐵路，應如何派員督辦之處，謹一併請旨定奪。

〔軌政紀要，軌7，葉49—52。〕

〔上諭，光緒十七年三月十三日〕諭軍機大臣等，奕劻等會奏，勘估關東鐵路，……一摺。據稱查勘關東鐵路，以由林西現有鐵路，接造幹路至吉林，另由瀋陽造枝路至營口爲便。所籌辦法，……較上年原議，更爲周妥。卽著派李鴻章督辦一切事宜，並派裕祿會同辦理。所需經費，著戶部將原議每年籌撥之二百萬兩，自本年起的，移作關東鐵路專款。除庫撥之一百二十萬兩，可以如期應用外，其按年指撥各省之款每省五萬兩，爲數無多，著戶部咨行各該省督撫等，逐年如數解濟，不准稍有延欠。至關東民情，素稱樸厚，惟創始之際，愚民於

鐵路利益，未能盡曉，奸徒或藉端阻撓，應由李鴻章、裕祿、長順、興隆剴切出示曉諭，以釋衆惑而竟全功。

〔德宗實錄，卷 295，葉 4—5。〕

〔李鴻章籌辦關東鐵路摺，光緒十七年五月二十四日〕 竊關東鐵路，……本年三月十三日欽奉上諭，派臣督辦一切事宜。……臣復飭勘地熟手，從直境之林西鎮至山海關止，劃爲第一段，詳細覆勘，另繪分圖，呈候隨時指授。遴派記名提督周蘭亭、直隸候補道李樹棠爲官路總辦，住工督率，分飭地方官妥爲照料。現在由林西至山海關相度之地，業經插標釘樁，派員查照時價，公平議買，飭直隸藩運司將本年應撥銀五萬兩，就近解津。第爲數無多，約計購地、築路、訂料等項，需費浩繁，一經開工，必須撥款源源應手，斷不能稍有停待。此項奉撥經費，部庫每年一百二十萬，已據奏明按年照數另款存儲，當可指以應用。惟部庫根本重地，不妨稍緩支取，須將外省歲撥八十萬，先行催解，再隨時赴部軍請領。昨准戶部將直隸、河南、陝西、山西、四川、山東、湖北、湖南、江寧、江蘇、安徽、浙江、江西、廣東、福建、臺灣十六省應解鐵路經費，酌定限期，欠解處分，奏准通行飭遵，各省自必如期籌解。但部議限於五月以前解到一半，現將逾期，尙未聞有起解之信。部議令解交海軍衙門兌收，再由臣派員赴京請領，展轉需時，實恐緩不濟急。擬請自本年起的，凡各省報解鐵路經費，由海軍衙門暨臣處隨時查案咨催，徑解天津，以應急需而免周折。臣於驗收後，即分咨戶部及總理海軍事務衙門、總理各國事務衙門查照。每屆年終，仍由臣將各省已解、欠解數目，開單彙咨海軍衙門，按照部章，核明議奏，似較直截。至關外奉省應行預籌事宜，臣前在大連灣晤商將軍臣裕祿，已將大概情形妥議籌議。俟關內路工就緒，再行次第商辦，合併陳明①。

〔交通史路政編，第 7 冊，頁 7—8。〕

〔李鴻章論關東路的劃抵撥款，光緒十七年八月二十日〕 接造關東鐵路，現已購地興工。……各省協款解津者，現不足二十萬。其未奉文之先，業已解交海署者，亦不及二十萬。此外湖南、廣東、四川、湖

① 光緒十七年五月二十六日上諭：如所請行。

北、江西、江寧六省，均未報解。江蘇、臺灣兩省，各欠解二萬五千兩，山東欠解三萬五千兩。封河不過兩月，號商匯兌逾遲，可勝焦急。現在欠解各省，除由敵處咨催，仍照案請由鈞署專文分催，較為得勁。其已解署之河南、山西、浙江三省銀各五萬兩，江蘇一半銀二萬五千兩，共十七萬五千兩，應請即由直隸海防捐項下就近分次劃撥，藉省領解之煩。一俟奉到大咨，即當遵辦。至部款百二十萬，設或各省催款不能應急，容再電請商撥。

〔李文忠公全書，海軍函稿，卷4，葉17。〕

〔關東路工的進行〕 東省官軌鐵路由古冶接修山海關而達吉林，業經各總辦將應需土工、木料、石子各件，辦理妥協。關內一帶土工，擬於月杪興修，總督其事者為李少卿觀察樹棠，其關外工程，則統歸美國副領事畢德格〔Pethick〕君承辦。大約明歲始能開工接修。

〔字林滬報，光緒十七年九月二十二日。〕

〔李鴻章致奕劻電，光緒十九年三月二十日〕 鐵路已造至山海關，購地已至錦州府，需費浩繁，事難中止。前因慶典緊要，戶部商借二百萬，極形支絀，歲僅百萬可支，實難再分。是以香濤函商借撥<sup>①</sup>，未敢允行。

〔李文忠公全書，電稿，14。〕

〔畿輔鐵路，光緒十九年六月初九日〕 畿輔鐵路今分官商兩軌，其由天津而軍糧城而大沽、北塘、漢沽、蘆台、唐坊、胥各莊、開平、古冶一帶，鐵道為公司集款而成，謂之商路；由古冶至雪莊，雪莊至灤州，業經工竣開車，復由灤州接至山海關，其已成未成各路，一切經費，概由官款發給，謂之官路。

〔薛福成，庸庵全書，出使日記續刻，卷8，葉7。〕

〔關東路工的中止〕 天津鐵路分官商為兩局。……客由山海關而來至古冶，須另購車票；由旺道莊而去至灤州，亦須另購車票，以清官商兩局界限。官局經營伊始，工程浩大，費實不貲，不若商局規模已備，可圖利益。

<sup>①</sup> 指張之洞款借撥若干供漢陽鐵廠用。

今歲恭逢皇太后六旬萬壽，……在廷王公大臣，外省將軍督撫，以及實缺提鎮司道，各抒報效之忱，……戶部總司出納，更應力求撙節，遂將鐵路經費暫停支放，為移緩就急之計。關外工程，今春並未開辦；委員司事，不便坐支薪水，有俟回津郡者。想須俟萬壽慶典告成，然後再議興工也。

並謂某侍御以永定河關係畿疆水利，若不……大加修濬，不特為民生巨患，且為國帑漏卮。若謂部庫支絀，無款可籌，何不以鐵路經費為治河之用。蓋以鐵路為未然之利，永定河為已然之害，不可不熟籌緩急也。

〔申報，光緒二十年二月十六日。〕

## 二、外國侵略勢力向中國邊陲地區的 逼近(1890—1894年)

### (一)帝俄建築西伯利亞鐵路

〔駐俄公使洪鈞奏俄造東方鐵路我有東顧之憂片，光緒十六年四月二十日〕 臣初蒞俄時，國鈔日賤，上下交困，內憂方亟，遠略未遑。近年鈔價頓昂，國勢一振。……今聞中國鐵路之謀，欲為先發制人之計，則有開辦東方鐵路之議。此議中之東方鐵路，具有明文，分期十年，每年經費約銀一千二百餘萬兩。此路告成，則我東顧之憂益亟。此俄國近日情形也。

〔清季外交史料，卷83，葉11。〕

〔崔國因<sup>①</sup>日記，光緒十七年三月十九日〕 英報言，俄人在西比利亞興鐵路，於軍務商務，均有益。……

因隨按：俄人日夜經營，於中國毗連地方興造鐵路，旁觀者皆已為中國憂。因前見美格總統之夫人，夫人為因言：俄人之地勢，已包中國東西北界，鐵路若成，必為中國之患。防之之法，非自造鐵路不可。其意殷拳，因已書之座右矣；今又有所聞，因憶前言而復論之。

〔崔國因出使日記，卷6，葉49。〕

① 崔國因時任出使美、日、斯巴尼亞(即西班牙)和秘魯大臣。

〔帝俄建築西伯利亞鐵路的用心〕 1892年，維特(С. Ю. Витте)……決然地推翻了那狹隘的財政的見解，他把這財政問題放在最後。“西伯利亞大鐵路，這是廣義的國家企業”，這企業對於歐俄及西伯利亞之“政治、文化與經濟都給了很大的利益”。還不僅如此。西伯利亞大鐵路“既用綿延不斷的鐵軌貫通了歐洲與東亞以至太平洋”，“他不僅替俄國商業而且替世界商業開闢了新途徑與新眼界。”……他清清楚楚看到，太平洋上正迅速地展開了經濟鬭爭之局面，而西伯利亞大鐵路則能經過海參崴而參與太平洋問題之解決。……維特計算到，“只根據他直接鄰近”東亞國家這一點，西伯利亞鐵路的修築也能使俄國在這種關係上“在歐洲一切國家之前佔着重要的優勢”。

維特又企圖在中、俄經濟關係上引用西伯利亞鐵路之國際意義之總公式。中、俄兩國的反英同盟之基礎就在這種關係上。現在可結經濟的同盟，將來不僅可結防禦同盟，而且可結進攻同盟。……

至於說到西伯利亞大鐵路之政治與軍事的作用，維特認為是“有目共覩的”，所以他對於這個問題只寫了瑣瑣幾行，但是很重要。我們在東方的勢力隨距離之縮短而增長了，而經濟來往之加多必然能鞏固我們與“東方國家”之“友好的”政治關係，而且“覺悟到他們在全世界人類經濟活動中之交互利益”。他甚至認為也能由此打通“與北美合衆國之直接關係”，而且能開闢俄、美兩國之“政治利害的團結”。最後，西伯利亞大鐵路又能“以必需品供給俄國艦隊，並在東方海口中造成他的堅固的支點”。“因此，此路修通後，該艦隊即可相當地加強，而遇到歐洲或東亞發生政治糾紛的時候，他就有很大的作用了，他能够控制太平洋上一切國際商業運動”。

〔羅曼諾夫著，民欣譯，帝俄侵略滿洲史，頁44—47。〕

## (二)英、法兩國自緬甸、越南建築通華鐵路的活動

〔崔國因日記，光緒十六年正月二十二日〕 法人已在安南之東京興築鐵路，以達中國，英人見之，遂於緬甸亦造鐵路，以抵雲南。

按：英國緬甸鐵路，已由冷貢〔仰光〕起造，特尚未造至雲南西界耳。印度之鐵路，亦已造至緬甸北界，以後造至雲南西界，可與冷貢鐵路一路相通。不僅特印度通中國矣。

〔暹羅因出使日記，卷2，葉17。〕

〔又，光緒十六年二月十六日〕 法國各新報中皆言安南東京將來可必商務之盛，蓋觀蒙自、龍州稅關所報，及北海商務報單而知也。又謂滬部大臣，有先見之明，令造鐵路以達諒山。

〔同上，卷2，葉34。〕

〔又，光緒十七年十月十四日〕 英商集股由緬甸創造鐵路，直達中國邊界，聞每一英里需銀十二萬五千圓。俄國琿春鐵路，現在築路兵二千五百名，罪犯九百名，工人四百名，中國、高麗工人一千七百名，俄國石匠一百二十六名，中國石匠三百名，共約六千名；且設醫院治病，以求迅速。

因謹按：此所謂實逼處此也。英、法逼於南，俄人逼於北，事雖未動，機則已形。彼族皆藉口通商也，果僅通商乎哉！

〔同上，卷9，葉6。〕

## 第二節 中日戰爭後清政府的興建鐵路 和帝國主義對中國路權的爭奪 (1895—1899年)

### 一、清政府的所謂“力行實政”與鐵路的 建造(1895—1899年)

#### (一)“力行實政”與鐵路的建造

〔上諭，光緒二十一年閏五月二十七日〕 諭軍機大臣等：自來求治之道，必當因時制宜，況當國事艱難，尤應上下一心，圖自強而弭險



患。朕宵旰憂勤，懲前毖後，惟以調除痼習，力行實政爲先。爰據中外臣工條陳時務，詳加披覽，採擇施行。如修鐵路，鑄鈔幣，造機器，開礦產，折南漕，減兵額，……著各直省將軍督撫，將以上諸條，各就本省情形，與藩、臬兩司暨各地方官，悉心籌畫，酌度辦法，限文到一月內，分晰覆奏。當此創鉅痛深之日，正我君臣臥薪嘗膽之時，各將軍督撫，受恩深重，具有天良，諒不至畏難苟安，空言塞責。

〔德宗實錄，卷569，葉23。〕

〔張之洞願請修備儲才摺，光緒二十一年閏五月二十七日〕 久聞倭人揚言，此次和約<sup>①</sup>，意在使中國五十年內不能自振，斷不能再圖報復。又聞倭人以中國與圖用五色畫界，指示西洋各國擬與各國瓜分，宣言十年之外，必可立見此局。……朝廷雖有守約之信，竊料倭人斷無永好之心。且西洋各大國，從此盡窺中國虛實，更將肆意要挾。事事曲從，則無以立國；稍一枝梧，則立見決裂。是日本之和不可恃，各國之和亦不可恃矣。故今日事勢，微幸無事者或以爲可以偷旦夕之安，而愚臣獨以爲不久即將有眉睫之患。夙夜憂懼，不知所出。謹條陳九事，願聖明決而行之。……

一曰宜亟造鐵路也<sup>②</sup>。方今地球各國，無一國不有鐵路，千條百道，交錯縱橫，軍民農商，事事稱便。至各國專設有鐵路學堂，並設有各國鐵路公會，每兩年大會一次，互相講求。即以日本論之，該國變法才二十年，而國勢日強，幾與各大國抗衡。尋其收效之著，實莫如鐵路一端。蓋版圖既廣，其利不能興，弊不能去者，皆由地勢阻隔，不能相通故也。鐵路成，則萬里之外旦夕可至，小民生業靡不流通，朝廷耳目靡不洞達，山川之產靡不盡出，風俗之陋靡不盡除；使中國各省鐵路全通，則國家氣象大變，商民貨物之蕃息當增十倍，國家歲入之數亦增十倍。至於調兵捷速，可省多營；轉漕無阻，可備海梗；民間省差徭科派之困，官吏無驛站辦差之累，種種利便，臣於光緒十五年冬間兩奏已詳言之。

① 指中日《馬關條約》。

② 該條之前列二條，“宜亟練陸軍也”，“宜亟治海軍也”。

臣原議由漢口至盧溝橋先成幹路，分達各省。醇邸在 奕譞 極以爲然，決意修造。嗣以議造山海關鐵路，遂將此 山 費改歸北洋。軍事之興，一切隔閡，兵餉軍火轉運艱辛，勞費百計，仍有緩不濟急之患。使鐵路早成，何至如此。中國應開鐵路之地，當以盧漢一路爲先務。此路南北東西皆處適中，便於通引分布，可爲諸路綱領，較之他路之地處一偏，利止一事者，輕重緩急，大有區別。若鉅款大舉而不先造此路，以後物力愈絀，恐難再舉。伏願聖明深維時局，銳意創造此事。需款雖鉅，可使洋商墊款包辦。盧漢 路 限以三年必成，成後准其分利幾成，年限滿後，悉歸中國。如此則若在另籌而成功可速，弊端浮費亦少。至幹路成後，枝路尤宜多造。前曾與比國柯克里大鐵廠議及此事，該廠極願承辦。此外尚有奧國、美國商人，亦請承辦。若定議修造，不患無人。惟此事斷不宜英、法諸大國商人包辦，恐獲利以後，收回或費唇舌。惟小國遠國商人，則無此慮。若中國自辦，則委員視爲利藪，曠時糜費，十年亦難成矣。

〔張文襄公奏稿，卷24，第5，6。〕

〔胡燏棻變法自強疏，光緒二十一年閏五月〕 開鐵路以利轉輸也，中國鐵路之議，屢舉屢廢。自經此次軍事利鈍之故，昭然共見。應請援照前兩廣督臣張之洞原議，自漢至京，開辦幹路。願辦法次第，必當先定大綱。第一在勸立公司。准民間自招股本，而一切窒礙之處，如買地勘界等類，必須官爲保護。第二在勘明道里。從前原議，北自盧溝橋至正定，南自漢口至信陽州，分頭舉辦。查漢口至信陽，山路崎嶇，工費較巨，不若取道襄陽，地勢平坦，其鐵軌渡河之路，尤宜在鄖州以西，棗陽以東，以出山險經流不改之處。既渡河則東循淇、衛，西倚太行，北行而達保定，地高路平，較爲穩固。第三在多開枝路。自漢口至京，迤長三千里，若僅有幹無枝，則貿易必不旺，商旅必不多，其事亦難持久。竊謂枝路宜分三段：南路由光山、固始出六安，以載茶葉；由應城、京山、安陸出荊門、當陽以運煤鐵。西路由懷慶出軹關，經蒲、解，以達關隴。東路由開封、歸德、過宿、泗以抵清江。如此則天下大局，若網在綱，商務、工務、漕務、軍務莫不四通八達。第四在議定規

制。自高脚鐵軌之制出而火車一變，自電氣傳力之機出而火車又一變，今俄人自加斯濱海達琿春一路，即係用高脚軌電氣車之法。今創辦之初，宜擇其至便至捷者爲之，以免他日紛紛改造，又有我鈍彼利之歎。迨辦成後，每年除公司費用修理經費外，所餘利銀，官收其什一之稅，誠能各省一律舉行，則公家歲可得數百萬金。而且東西南北節節流通，土物日出，商務日旺，釐金關稅亦日饒，是每歲所增入者，又不下數百萬金。一旦疆場有事，運餉、運兵，朝呼夕至，今日寓強於富之道，計無有切於此者矣。

〔光緒政要，卷 21，葉 16—17。〕

〔劉坤一請設鐵路公司借款開辦摺，光緒二十一年六月二十日〕

時至今日，談國是者莫不以富強爲要圖。顧非富無以致強，非強無以保富。而究之富強之本，求其收效速、取利宏，一舉而數善備，則莫急於鐵路。鐵路之神於軍務、商務，今已盡人知之矣。……臣自奉命視師，往來榆關、唐山，爲鐵路所經，與鐵路商局總辦兼總辦開平礦務江蘇候補道張翼，考究情形，又令總理營務處山西道御史馮錫仁，博採旁搜，推窮利弊。竊以鐵路必歸商辦，方爲妥善。其所籌事宜，先探大略，謹爲我皇上陳之。

中國鐵路以南北幹路爲新轂，大利在焉。西人深知其故，垂涎有年。上海格致書院藏一同治初年英人鐵路圖，於中國地勢脈絡，朗若列眉，何蓄意之深且擊，今則覬覦愈甚。又知我財力不足有爲，羣且居爲奇貨。聞英、法、德、美各國商人，接踵來華，爭思承辦，其所擬條款各異，要無非彼自收其實效，而僅誘我以虛名。設墮術中，貽害胡底。何者？鐵路本爲用兵，一歸西人，動以公法繩我，遇徵調必多空礙。前者海上戒嚴，屢商西人保護津關鐵路，率以公法爲辭。此即前車之鑒。鐵路爲收稅大宗，若入他人之手，殊難自主。彼若包攬，即屬漏卮，稍爲防閑，則滋生口舌，卒予遷就，而我之短絀已多矣。鐵路用人甚衆，西人知吾民之易誘，往往餌之以利，人易受愚。茲若深入內地，一切由其指揮，漸染既深，性情自習，相處日久，風俗亦移，一且有事，彼之呼應皆靈，在我反多棘手，不可不慮。即以目前言之，我止一鐵

路，斷難分許各國，欲與此必然連彼，因此生嫌，尤爲非計。反覆籌思，是西人承辦一節，有斷斷不可輕許者。

然則仍歸官辦，值此庫帑支絀之時，無從籌此鉅款；即令分年籌畫，事難逆料，中輟堪虞。縱使有成，而曠日持久，計利亦不合算。若復狃於官督商辦之說，無事不由官總其成，官有權，商無權，勢不至本集自商，利散於官不止。招股之事疊出，從未取信於人。即招商、織布等局，成效可觀，究之經理歸官，利又無幾，於商情終形隔膜。今鐵路若歸官辦，或由官督，必從招股入手。先聲既壞，將何術以廣招徠？臣於審時度勢之中，爲懲前毖後之計，請以官發其端，以商任其事。擇一廉明公正之員，熟悉中外商情，素爲西商所信服者，擬懇特恩明降諭旨，派爲鐵路商務公司督辦，破除成格，假以重權，俾得專司其事。現尙未設商部，一切公司事宜，南、北洋大臣責無旁貸，自應同膺鉅鉅，力爲保護，爲國家成此大計。

鐵路既設公司，即責成公司籌款。中國富商較少，刻難集腋成裘，非借款外洋，焉能創此非常之業？西人知中國鐵路利厚，將來可以同霑，訂借鉅貨，當易集事。應准寬爲籌備，由公司借洋款三四千萬金，或以鐵路押抵，或南、北洋作保。借款定妥，一面先行開工，一面廣招股分。現既不准西人承辦，正懷缺望，似可變通辦法，兼招中外股資。股本既有洋人，局章自照西法，風聲一樹，莫不樂從。蓋有洋股在中，而華商方無顧慮；亦有華股參集，而洋商無可把持。股本愈豐，推行更利，既可助還洋債，又可分設公司。凡鐵路所需，皆可次第爲之。加以此路創自公司，兼有中外商股，即遇意外之變，可以設法保護。惟鐵路係中國創舉，熟手不多，不能不用洋人。查中國洋關立法甚善，以一洋人總其事，餘則華洋兼用，使各效所長。然西國定章，無人不當其用，故中國雖多洋務，而收效獨在洋關。今選誠實西人精通鐵路者，充當首領，各項以洋人提綱，華人副之，效則任用，否則辭退。現責悉視泰西，權柄仍在中國，使彼無所挾持。第吾用楚材，仍非良策。埃及之將造鐵路也，先遣人赴英練習，而後爲之。中國情事不同，然亦宜以儲材爲急。應於鐵路必經之地，設立鐵路礦務學堂，以聰穎子

弟百二十人爲學生，延洋教習課之，定以年限，屆期有成，再令分赴各國公司印證，以儲爲己用。數年之後，無須借才異域，而操縱由我，洋人可漸退於無用之地矣。……

查津關商路三百里，運貨無多。一年進款已增至五六十萬，以幹路估算，當每年進五百萬。……迨幹路將竣，枝路不難。既有公司擴充，又可許他商認造，大枝小枝，一氣灌輸，稅款自可漸加。公司存積愈多，無事不可取給。況開辦之始，即可兼辦煤鐵等礦，以供幹路、枝路之用。辦理稍有頭緒，並於鐵軌經行之處，創立槍礮機器各廠，逐漸講求，又可設船廠於海道要區，製造船艦。由是礦務、工務，自然取多而用宏，軍務、賑務，亦覺有恃而無恐，而漕務因之益便，稅務因之日增。此又鐵路推廣行之而可操左券者也。

今者強鄰逼處，雄視寰瀛，鐵路縱橫，與輪船相輔，爲開闢草萊別成一局，此天地自然之氣機，而末可以人力勝。英、法、俄爭造鐵路，以通中國矣，現已包我三面，合之海疆，竟成四面受敵之勢，則鐵路安可以不修？海禁大開，亞洲各國以中原爲牟利之場，生計漸窮，利源日涸。此次中倭新約，內地添設碼頭，機器改造上貨，補救無術，全在以陸路分海疆之利，則鐵路又安可緩修？朝廷以萬乘威權，九州疆域，苟能及時振作，則內地爲我自主，尙可奮發有爲。鐵路一成，天下商務必日新月異，不十年而立致富強，中國轉弱之機，孰有外於是者！惟有仰懇天恩，立予施行，准設鐵路商務公司，借款定議，迅速興辦，事關大局，臣不勝翹切之至。

（劉坤一遺集，頁 882—886。）

（劉坤一請傳問張翼鐵路機宜片，光緒二十一年六月）再，創設鐵路商務公司，督辦不易得人，固需爲守兼優之員，要其人爲外洋所知，其事又平日相習，方能勝任。茲查有花翎二品頂戴江蘇候補道張翼，器識宏通，才猷練達，留心時務，深悉中外商情，久爲西人所信服。前在江蘇經前兩江督臣左宗棠委辦正陽關鹽務，該員實事求是，凡有裨地方要務，捐資籌辦，期垂久遠，至今紳民感之。旋經北洋大臣李鴻章調赴北洋差遣，該員屢辦賑務，不吝鉅費，且籌捐動以數十萬計，

全活無算，其居心行事可知。直隸開平礦務，係故道唐景崧前辦，公虧百餘萬金，該員接辦數年，彌補商虧，近日漸多贏餘，爲中國鐵路所僅見。天津至山海關鐵路，分官商兩局，該員總辦商局，并井有修。官局造路二百七十里，用款六百餘萬，每年尚需部款二十萬津貼養路之費；商局造路三百二十里，用款二百六十萬，每年餘利已二百萬有奇。是官商辦理情形效驗顯然，即可爲該員辦鐵路之明證。礦局商路兩處多用洋人，該員諳悉泰西章程，親與得宜，洋人愚樂爲之用，該員既能克己，又善理財，於礦務、鐵路事宜，親歷有年，實能熟籌熟議，無有把握。……今創設鐵路商務公司，若以該員充當自辦，自收熟籌熟練之效。且一切現成局面，以因爲創，事事便宜，而家貲富厚，又爲華洋巨商所見信，招股自形踴躍，計保其必可速成。至借款一事，該員已與德商訂妥，無論三四千萬均可聽便，息銀五釐，二十五年本利歸清，聞德之國家極力贊成，故較平時易辦，倘蒙恩准，便可簽字定議。款既有着，事又易行，實屬事不可失。伏懇聖明垂察，如不以臣言爲謬，即請旨飭下吏部，將該道員張翼帶領引見，並請由軍機處、總理各國事務衙門、督辦軍務處王大臣傳問該員，酌定機宜，以期迅籌開辦。

（同上，頁 886—887。）

〔上諭，光緒二十一年十月二十日〕諭內閣，督辦軍務王大臣等奏請簡派大員，督辦鐵路一摺。鐵路爲通商惠工要務，朝廷定議，必法舉行。前諭王大臣等令將近畿一帶，先擬辦法。當經該王大臣選派廣西臬司胡燏棻前往查勘。茲據奏稱，自天津起循運河西岸，遶遼而北繞，越南苑以達盧溝橋，計二百一十六里，估需工料銀二百四十餘萬兩，並繪圖貼說，請派員督辦等語。夫創舉之端，難於處始，任用之際，要在不疑。胡燏棻既經條奏於先，又復核勘於後，津盧一路，著即派該臬司領率興辦，以專責成。所需經費，著戶部及北洋大臣合力籌撥。至由旗溝南抵漢口幹路一條，道里較長，經費亦鉅，各省富商如有能集股至千萬兩以上者，著准其設立公司，實力興築。事歸商辦，一切細細，官不與聞。如有成效可觀，必當加以獎勵。將此宣諭中外知之。

（續宗實錄，卷 378，第 7。）

## (二) 維新派的建路倡議

〔康有爲論鐵路，光緒二十一年四月初八日〕 可縮萬里爲咫尺，合旬月於晝夜，便於運兵，便於運械，便於賑荒，便於漕運，便於百司走集，便於庶士通學，便於商賈運貨，便於負擔謀生，便於通言語、一風俗，有此數便，不費國帑，而可更得數千萬者，莫如鐵路。夫鐵路之利，天下皆知。山海關外久已興築，今方運兵，其效已見。所未推行直省者，以費鉅難籌耳。若一付於民，出費給牌，聽其分築，官選通於鐵路工程者，畫定行省郡縣官路，明定章程，爲之彈壓保護，凡軍務、運兵、運械、賑荒，皆歸官用，酌道里遠近，人數繁寡，收其牌費。吾民集款，力自能舉，無使外國收我利權。天下鐵路牌費，西人計之，以爲可得七千萬，且可移民出於邊塞，而荒地闢爲腴壤，商貨溢於境外，而窮閭化爲富民。俄人琿春鐵路將成，邊患更迫，但爲防邊已當急築，況可得巨款哉？且可裁漕運而省千萬之需，去驛鋪而溢三百萬之項，此鐵路宜行也。①

〔上清帝第二書，見中國近代史資料叢刊·戊戌變法，卷2，頁141。〕

〔康有爲請廢漕運改以漕款築鐵路摺，光緒二十四年七月〕 夫鐵路縮萬里爲咫尺，循山川如圖畫，收遠邊爲比鄰，以開民智，富民生，闢地利，通商業，起工藝，省兵驛，固邊防，莫不由之。凡各國文化富厚兵力之所及，皆視鐵路之所通達以爲衡。況吾中國，地大物博，比於全歐。地大而無鐵路通之則荒，物博而無鐵路發之則棄。若皆開鐵路，使地利皆通關，物產皆發揚，以吾國之廣土衆民，大地莫強焉。豈待城下之盟，設京師之備，爲積粟十年之儲哉？今盧漢、津鎮之路，皆已議築，以臣統計之，南自江、浙、閩、粵而通桂、滇、川、蜀，北自燕、晉、秦、隴而至蜀，乃入藏焉，北自遼、蒙，直抵伊犁，而內達於隴，凡三大道，皆國策之。若自居庸出張家口，北至庫倫，南接盧漢，乃經道矣。卽以

① 康有爲在這件《上清帝第二書》中，認爲富國之法有六：鈔法，鐵路，機器輪舟，開礦，船廠和郵政。這裏是其有關鐵路部分的節錄。

漕運之款，通十年之期，可築成矣。蓋款雖不足，以其築成之半，可押數萬萬以成之。且內地各道，人煙輻輳，必有餘資，可以補邊道之不及。則十年之內，全國交通，運於咫尺，地利大闢，物產繁滋，比之空運數百萬石之米，徒全糜而無溢利，其相去之道里，何啻萬億。

〔同上，卷2，頁254—255。〕

〔何啓、胡禮垣《新政論議》，光緒二十年冬〕 至因時之事，其要則有九矣。一曰開鐵路以振百爲。……

何以言開鐵路以振百爲也？事有一着既行，則着着皆因之而興，一着不行，則着着皆因之而廢者，今之鐵路是也。

天下各國自開關以來，所以創設工藝之件，其利益所收，不能及此一百年內所創之廣，而以此一百年內而計之，各工利益所入，合計不能及此鐵路一事所獲者之多，且合現在所有各工廠僱用之人，總其數而計之，亦不能及此鐵路一事所用之人之衆也。凡土地所生，人力所作，無鐵路則頽然而廢者，有鐵路則勃然而興。凡商旅往來，兵士調動，無鐵路則裹足不前者，有鐵路則翹足而至。鐵路所不到，寂無居人者，鐵路所一到，則成郡成邑也。鐵路所未設，民成游惰者，鐵路若一設，則宅宅田田也。機器營謀，作工者有增亦有減，惟鐵路之利便，直如日用飲食之不能無，故推廣但見其增不見其減也。商家販運，持籌者有益，間亦有虧，惟鐵路之穩重，直同子母生財之無或爽，故入息但見其盈不聞其虧也。利路之長，不能殫究。近者俄國西比利(亞)之鐵路不日告成，識者謂其添得一俄國。蓋以一路之成，可敵全俄之富也。中國於鐵路，其利豈曰不知。而或以爲假道於敵人，或以爲有傷於風水。道旁作舍，事用無成。而持論過遠者，則又先後混淆，緩急倒置。過猶不及，終於無功。甚至民間有所倡設，官府亦多阻撓，務使其不能成而後已。噫！亦知泰西各國，凡民間有所倡設鐵路者，國家必多方資助，以底厥成乎？外國國家之用心如彼，宜其國勢日進於富強，中國國家之用心乃竟如此，宜其國勢日趨於衰弱也。因時之說不講，以故功利之道無由。自今新政既令，宜令國中省、府、州、縣俱設鐵路，使民間糾合公司股份而爲之。每縣必設一鐵路，路路相接，縣縣



相連，由縣達州，由州達府，由府達省，由此省達彼省，而各省無不備達焉。凡民間有倡設鐵路者，許由議員於會議時面奏主上，主上察其可准者，即行批准。一切資助之法，或給以官地，或免其徵抽，或擔保其利息，從後扣回，俱按外國之例，參酌而行，務期允當。如此，則不過數年之間，兩鐵路自必絡繹相通，成效立見矣。或疑方今民窮財匱，何處得此鉅資？中國風角形家，豈能破其大惑！不知此等說祇可疑於新政未行之前，決無疑於新政既行之後。蓋新政未行則民疑，疑則難籌其款；新政既行則民信，信則必肯出資。且新政未行則民昧，昧則惑於陰陽；新政既行則民昭，昭則燭於禍福。況識時務者已大有人在也！富強之要，首在斯乎？此其一也。

〔何啓、胡禮垣：新政真詮，第2編，葉16-17。〕

〔何啓、胡禮垣《新政始基》，光緒二十四年春〕 今夫官民之際，不可以不辨也。官者，所以保民而已；民者，所以養官而已。……是官民之責不相混也。而官與民之宜合勿合者，亦有別焉。官與民之宜合而謀之者，政令之得失是也，出納之重輕是也，凡所以宣上德而抒下情，聯君民而為一體也。官與民之不宜合而謀之者，貨殖之貿遷是也，商賈之轉折是也，凡所以維公道而示持平，忘偏袒而彰厥直也。今鐵路之議，其名曰官督商辦，是民之事而主之以官也，是於不宜合謀者而使之合謀也。不宜合而合之，雖有君民最洽之邦，且當絕無疑忌之日，亦憂髮乎其難。中國之官素未得民，中國之民素畏官府。……官有權而民無權，官有勢而民無勢，以無權者而與有權者競，則有權者勝而無權者負矣；以無勢者而與有勢者爭，則有勢者得而無勢者失矣。理之不能有是而無非也，事之不能有可而無否也。而權勢不均，則是者惟官得而是之，民不得而是之也；非者惟官得而非之，民不得而非之也；可者惟官得而可之，民不得而可之也；否者惟官得而否之，民不得而否之也。是非可否，皆決於官，則是鐵路而有利焉，其利必先官而後民；鐵路而無利焉，則害必先民而後官也。又有甚焉，則專斷之失，或明明可以獲利者，而亦不能獲其利也，或明明可以免害者，而亦不能免其害也。言念及此，吁！足畏也。是故為督辦者，一名曰官，

則民必以畏官者畏之矣；即曰不過半官半商，而民亦必以畏官者畏之矣。今之官府，非不知振興中國，首在商民，必無欲商民已畏者，而無如大道未行，實無以表白於人心而取信於天下也，則無惑乎招股者招之不來，合力者合之不得也。此辦法之不善，其一，首在於官督商辦也。

雖然，財者，民所一日不能無者也，利者，民所一日必欲得者也。財利而在於鐵路，則又數十年民所欣聞豔羨，日夜望之求之而未能一遂其願者也。其注意於鐵路之財也，若是其切；其繫念於鐵路之利也，若是其殷。使有以示之謂鐵路不得財則已，苟得其財，可保其財之分也爲必公焉，則民未有不竭力以圖者也。謂鐵路不獲利則已，苟其獲利，可信其利之派也爲必平焉，則民未有不傾資以赴者也。然則雖有官督商辦之議，若令其準入洋股，吾知中國之民亦必勇於附股也。何則？官者止能脅制華人，必不能脅制洋人；則與洋人合股，庶幾免此脅制矣。官者祇能刻剝華商，必不敢刻剝洋商，則與洋商合股，庶幾免此刻剝矣。是於官督商辦之外，民猶望其準入洋股以爲附股無虞也，且夫謀必數見成事，然後有所依；事必數見成效，然後有所恃。……泰西諸國，鐵路等事，月盛日新，以彼竭數十年之精心，經千百處之歷練，建造之法棄短從長，圖利之方無微不至，視中國之胸無定見，成事因人者，相去遠矣。是則欲集羣策以鼓羣力，而爲鐵路之大利者，非洋股不可，而乃並不準入，究屬何心？或曰，是恐外國侵權，故有此議。不知外國侵權，決不由此。若果由此，則是自削其權而已。天下未有自削其權而能奪人之權者也。吾請以泰西諸國比諸甲、乙、丙、丁焉。使中國鐵路，甲、乙、丙、丁之人各附有股，而甲之人或爲一己之私，或因本國之故，據我鐵路，以便私圖，則乙、丙、丁之人必不樂也。……以一抗衆，其計必拙。是故中國於鐵路之利權，不欲保護，則外洋股份可以不招，如欲保護，則外洋股份正宜廣納也。然則今之拒入洋股者，豈有他哉，洋人至則脅制無所容，洋商來則刻剝不得逞耳。華人所以觀望遲疑，終至不敢附股者，此也。是繼官督商辦而爲辦法之不善者，其二，在於不入洋股也。

天下之事，視其當爲與不當爲而已。當爲而爲之，利之所由興也。不當爲而爲之，害之所由致也。今鐵路之不入洋股，是所謂當爲而不爲者也；而鐵路之籌借洋款，則所謂不當爲而爲者也。是皆舍利而求害也。夫借款之財，其實收之數，浮於九折者幾何？加以金錢價漲，則還時更須添其一二成，卽以一成而論，其入之也十僅得九，其還之也十須十一，是一轉移間而已去其二成。……鐵路大局，非二萬萬不爲功，若皆以借款行之，則短其四千萬圓。此猶望金價平定，無大漲旺，然後能之。若每至還期，外國豪商，高抬金價，則不難如光緒四五年時之項，借一百萬者，幾至還二百萬。……是借款斷無有清還之期，鐵路決無有能興之日也。……今辦事之人，動借洋債，踴躍爲之，豈其不識數耶？毋亦貪其轉手時之折數，求飽欲於現成耳，而不知誤國誤民害至此極也！至於借項利息，卽由立借之日起計。不論工程完否，不問生意盈虧也，而按物取息，其權最大。期至不還，則息上加息。……且夫土著之權，生民之所自有者也；食地之利，各國之所同然者也。應得而使之不能得，則民心散；應享而使之不得享，則民志漓。夫此應得應享之利權，使奪之於民而奉之於君上，進之於朝廷，猶曰是乃百姓輸將之意也；而乃盡獻諸異邦外國之人，失策至是，而謂中國之民猶與國家有休戚相關者，其誰信之？……夫華人非盡無財者也，非盡無志者也。洋款借則華人無以托其財於中國之人以求利；薄之甚則華人必將托其財於外國之人以生其財。財所在則心所在也。財既在於外人，則難保其心不向外人；心既輸於異國，則難保其情不袒於異國。彼其落籍他鄉，誓辭宗社者，豈必盡如狐庸之教吳，子胥之滅楚，爲有不共戴天之讐而始然哉？卽此違棄人心，或亦迫而致之者矣。且所借之財，爲鐵路起見也。鐵路之地爲中國之地也。借洋債以作鐵路，非以鐵路作按不可也。路爲中國之路，非以國家擔債不可也。承辦鐵路而不能辦，是其不能者，乃一人之私耳！以一人之無能，而出之以洋債；出之以洋債，而以中國之地作按，而以中國國家擔保，是爲一人之私而牽動一國也；是爲一人之私而重累國家也；是爲一人之私而置中國之民於奴奉外國之人爲主也；是爲一人之私而散

四萬萬民之心，濟四萬萬民之志也。興商者，將以利國，今觀其事，反以害國。振作者，所以安民，今核所爲，反以危民。則是謀之不臧而已矣。夫國家之洋債日逼，猶曰強敵所壓不得不由。若鐵路之興，儘可自爲，豈宜復借洋款？……且縱使今之借款，暫時不用國家擔保，他日稍有嫌疑，則債主且將執物所有主之名，而國家之填償，實不能免，以地爲中國之地也。又使今之鐵路債主不預辦理之權，則異時一有齟齬，則債主又將託辦理未善之說，而據路以取息，勢所必然，以債爲外洋之債也。國家洋款已重，必不能償鐵路之債，國家不能償鐵路之債，則鐵路必且歸於外人。善奕者觀一子之下，而知其全局矣！嗚呼！此真一局之觀也。蓋至鐵路歸於外人，則鐵路所經處，並其附近處，均不得復爲中國有矣！……是繼洋股而爲辦法之最不善者，其三，在於借用洋款也。

夫無遠慮者近憂必有，見小利者大事不成。今之鐵路，爲中國新政第一大宗，而必欲成之者。乃建議之初，卽斤斤然定抽十一之公款，未見其利，先許其私，是不得振興其事，而令其事之必底於成；直可謂壓抑其事，而令其事不克於成而已矣！今鐵路之建，其資本既取諸洋債，而洋人信其擔當將責諸國家。責諸國家者，責諸君上也。責諸君上，則是鐵路非他人之鐵路，乃君上之鐵路也。……是故……盈虧……皆一人之事，吾不知何者爲公款，何者爲私款，如何謂之抽，如何謂之不抽也。然其始意，固非如是也。當新政之初，君上方欲溥其利於國中，謂欲與庶人共享，非欲專其利於一己，……是以首願商民合資創建，廣招股份，用集大成。蓋旣知鐵路之利實爲國內人民之利，亦知君上之財無以撥爲建築鐵路之財也。是其意本無差忒也。旣而言利之臣，利害未明，是非未審，以仇民之計，爲誤國之謀，以假公之名，爲濟私之實，民之未敢承辦也，則多方招致以遂其求，民之旣欲承辦也，則故爲把持，以居其間。恐鐵路之利或致廣流於民也，則委曲其言而使之終歸於官；懼鐵路之財未能遽行攫取也，則矜持其說而使之重貯保項。昔李林甫、裴延齡輩每有私心舉動，必假君詔以行。蓋濟則黨臣獨遂其私，不濟則君上獨任其咎也。此商民承辦，須先貯戶部

銀一千萬兩之詔所由降也。此詔既降，中國商民，嗒然氣喪，以爲今之所謂振作者乃以其詐，非以其誠；今之所欲致富者，乃爲私圖，非爲公利。向以爲官民猶有相洽之機，今卽鐵路而觀，則無復望其能相洽矣！……夫貯項千萬，豈民不能辦哉？貯於銀行，則千萬僅屬千萬，貯於國庫，則千萬不止千萬也，以官場需索，無已時也。亦豈民之梗議哉？財未歸官，則民猶得言其所欲言，財既歸官，則民不能言其所欲言也。以權勢因財爲得失也。嗚呼！君民非讐也，而一聞以官則讐。君民非敵也，而一格以官則敵。格於敵，問於讐，此民之所以欲訴無由也；欲訴無由，則惟有不承不辦而已。夫民者內也，官既失於內，則必求諸外。民者親也，官既失於親，則必問諸疏。此洋款所由借也。夫彼洋人者，豈真欲固我邦家，安我黎庶哉？……今跡其所爲，無非放利；所放在利，則所侵必權；所侵在權，則所據必地；所據在地，則所奴必民。是借款者，據地奴民之計也。而不肖者乃反於借款經手之傭項，而飽其私囊焉。嗚呼！是直賣國而已！是直賣民而已！……獨是債既借於外人，債既責於君上，公款之說，已無可抽。若謂仍有公股之心，非有自私之意，則吾以爲抽款之議，宜概刪除。何則？賞功者天下之大經，酬勞者治國之大法。今貨物之載運，兵糧之接濟，礦務之興作，文報之遞傳，舉凡國家經營之事，民間日用之資，以有鐵路與無鐵路較之，其難易、遲速、勞逸、奢廉相去百倍。是鐵路之功勞於國家爲最大也。功大而不賞，則民心淡；勞大而無酬，則民志灰。復從而抽其公款焉，則是罰功擠勞矣。其可爲哉？泰西各國，民間有倡設鐵路而本錢未足者，國家必力爲資助，以速其成，決無議抽公款以阻其事者也。今徒知泰西之法，足以富國利民，而不知泰西之心，實在愛民務本，是無異新莽法周公而亡身。……必有愛民務本之心，乃可以冀外國富強之效。倡行鐵路而議抽公款，則是欲寒而火之，欲熱而冰之耳！是繼借用洋款而爲辦法之不善者，其四，在於議抽公款也。

是四者之失，莫不由於官督商辦。蓋中國之法，既曰官府，則商民無有不畏之者。故不問何事，一聞官督，則商民必不敢辦矣。當今之時，既曰洋人，則官府又無有不畏之者。故不論何謀，一欲官督，則洋

股必不準入矣。商民不敢辦，洋股不準入，而中國府庫之財告竭，各省之積空虛，鐵路其將中止矣乎？然而勢有不能也。中國不爲，則外國必將爭建。今者南省鐵路，川省鐵路，遼陽鐵路，山東鐵路，外人建議，指顧可成。若心腹之地，南北之衝，四方輻輳之區，百貨通流之處，中國苟一緩置，再事耽延，吾恐外國之人必將捷足爭先，紛然並建。數年之內，鐵路交互於中原矣！是一國最大之利權，一旦盡爲外人所奪也。

〔同上，第3編，葉8—15。〕

〔何啓、胡禮垣《鐵路篇辯》，光緒二十五年春〕 鐵路之利無窮，前於《新政論議》，曾舉其要矣。鐵路創於泰西，各國倣行，其精日進，中國取他人功利大著之事而則倣之，是爲最便。獨惜《勸學外篇·鐵路》<sup>①</sup>一論，止知泰西之道路靈通，而不知泰西之心法感應耳。泰西之於鐵路也，倡建之人，苟能成一公司，則無論數十人，或數人，國家皆立行批准，必無阻撓。路之兩旁，如其地係屬官荒，則無論數里，或數十里，國家亦給與公司，以爲產業。工程浩大，所集資本，容或未足，國家則爲之包備，以底其成。股份分息，初辦之時，或虞失望，國家則爲之擔保，以期民信。此四者，乃其心法之大凡也。作《鐵路》篇者，止知有官督商辦，不入洋股，借取洋款，以及抽取公款等事之可行，如曩者新政始基之所辯而已，如此則鐵路雖有萬股之利，亦安能溥其利於中國之民哉？甚矣心法之不講，而皮毛之徒矜也。

〔同上，第5編，葉35。〕

〔附：張之洞《勸學外篇·鐵路》〕 有一事而可以開士農工商兵五學之門者乎？曰，有，鐵路是已。士之利在廣見聞，農之利在暢地產，工之利在用機器，商之利在速行程、省運費，兵之利在速徵調、具糧械。三代以道路爲大政，見於《周禮》《月令》《左傳》《國語》諸書。西法富強，尤根於此。中國道路之政，久已不講，山行則牽確，澤行則泥淖，城市蕪雜，鄉僻阻絕。以故人憚於出鄉，物艱於致遠。士有鐵路則遊歷易往，師友易來；農有鐵路則土宜糞壤，皆無棄物；商有鐵路則急需

① 指張之洞的《勸學篇》。

者應期，重滯者無阻；工有鐵路則機器無不到，礦產無不出，煤炭無不敷；兵有鐵路，則養三十萬精兵，可以縱橫戰守於四海。凡此五學，總之以二善，一曰省日力。一日可治十日之事，官不曠，民不勞，時不失。一曰開風氣。凡從前一切頹惰之習，自然振起，迂謬耳食之論，自然消釋泯絕而不作。至於吏治不壅，民隱不遏，驛使不羈，差徭不擾，災歎不憂，皆相因而自善。夫如是，故天下如一室，九州如指臂，七十萬方里之地皆其地也，四百兆之人皆其人也。如人之一身，氣脈暢通而後有運動，耳目聰明而後有知覺，心知靈通而後有謀慮。耳目者，外國報也。心知者，學堂也。氣脈者，鐵路也。若鐵路不成，五學之開未有日也。至鐵路所不到之處，則先多修馬路及行手車之小鐵路；阜民敏政，亦其次矣。

綜觀東西洋各國，自三十年來，無不以鐵路爲急。日增月多，密如蛛網；大國有鐵路數十萬里，小國有鐵路二三萬里。（東西洋各國公設有鐵路會，考求鐵路利病新法，三年一舉。）今中國幹路北起盧溝，南達廣州，已歸總公司建造，以後分造枝路，工尤省，利尤厚。其尤便者，凡借洋款皆須抵押，獨修鐵路一事，借款卽以此路作抵，無須他物。商爲之則利在商，國爲之則利在國。況方今東海之權，我已與西洋諸國共之，門戶阻塞，如鯁在喉，若內無鐵路，則五方隔絕，坐受束縛。人遊行於海上，痿痺於室中，中華豈尙有生機乎！昔魏太武譏劉宋爲無足之國，以此較兩國勝負之數，謂北朝多馬，南朝無馬也。若今日時勢，海無兵輪，陸無鐵路，則亦無足之國而已！及今圖之，爲時已晚，若再因循顧慮，恐盡爲他人代我而造之矣。

【張文襄公全集，卷203，葉43—44。】

〔陳燾，急修鐵路說，光緒二十二年〕 欲考天下萬國之貧富，以鐵路之多寡定之矣。……今中國之鐵路，在天下各國爲最少，中國之民生國計，視天下各國爲最貧。……夫商務之要術，轉運而已矣。有鐵路則運道通而運費省，無鐵路則運道塞而運費昂。一通一塞之間，商業之興衰，虧壞懸絕，束手待斃，自空利源。甚矣夫，當日之阻撓鐵路如劉錫鴻者，皆隸祖西人以鋼我中國四萬萬商民之生路者也。自去

歲中倭一役，成敗利鈍，較然可觀，廿載迂拘之議論，漸化浮雲，遂有商辦盧漢鐵路之議；而惜乎中國之商情已阻也，中國之商力已衰也，中國疲敝之商人未必能集此多資和衷共濟以修此二千五百里之長道也。時既迫不及待，事須速底於成，上無真知灼見之明，下無蹈厲發揚之氣，正恐盈廷聚訟，築室道謀，他日甫有規模，已有緩不及事之慮矣。

夫鐵路一事，在中國爲發軔之始，在泰西各國，則通行已久，習見習聞，其利弊之所存，一比較而昭然若揭。嘗合各國鐵路而綜計之，而知國中之幹路，官辦爲宜；如財力不足，或借款或由外商承辦，均無損於國家之大計也。……中國創行之始，商辦難成，何如將幹路各條，一律官辦，以免日後購回之多費周折也，則官辦宜也。泰西鐵路，官息五釐，西人拆息本廉，至五釐已爲贏利也。……其官息止於五釐者，則始也購地，地畝之貴於中國也維倍；繼也置料，物料之貴於中國也維倍；終也雇工，工價之貴於中國也又維倍；本巨費重，故收息較微。如織布紡紗，在西人亦五釐之息耳，中國仿之，獲利至二三分以上，其明驗矣。……苟指鐵路以借洋款，給以四釐之息，立可湊成巨款，以應急需，南北併工，刻期集事，則借款宜也。……或查明各國承辦章程，招商辦理，則南北幹路計日可成。美國商人最爲富實，於鐵路一事，計劃最精，大可專任美人以成盛舉。則由外商承辦，亦無不宜也。

要之，鐵路爲至急至要之圖。而中國之修鐵路，又爲至大至艱之事，向日因循坐誤，遷延癘過，以至於今，其發端愈遲，其成功當愈速，而其糾資集本乃愈難。苟不專任重臣廣借鉅款，以五年之內先將幹路造成，然後縱令四海商人開辦枝路，俾南北各省消息靈通，以速戎機，以興商利，恐工徒在室，寇敵在門，我甫猜防，人將攘奪矣。然一旦勃然發憤，鼓舞振興，立商部以開利源，設鐵路部以主持全局，疏節闊目以任之，細針密縷以稽之，人則參用華洋，事則兼權利弊，不掠衆議，毋動浮言，則鐵路即無形之甲兵，有形之壁壘，可以固國本於苞桑磐石者也。

〔陳燾：續富國策，卷4，葉11—13。〕



〔嚴復論鐵路<sup>①</sup>〕 竊謂中土今日變局，將以中國鐵路通達，爲之大因。鐵軌所經既定之後，工農商三業循軌繞驛而興，不及十稔，而天下之都會形勢重輕，徧地異矣。至於道通而民之動者日衆，耳目所觸，日以殊前，其智慮云爲，不得不從之而亦變。此不待甚智之士而後能決也。及今閒暇，不早爲之計，至其時猶欲循舊爲治，強方鑿而函員柄，其不大亂而敗者，不其寡歟。鐵軌既不能不開，則變法之事不期自至，智者先事以爲防，則無往而不福，闇者時至而不及爲，將終蒙其大殃。天不爲不裘者不寒，地不爲不舟者不水，惠吉逆凶，如是而已。

〔嚴復譯：原富，部丙，卷1，葉378—379。〕

## 二、中日戰爭後帝國主義爭奪中國路權 概況（1895—1899年）

〔英俄之間的矛盾〕 1895—96年間俄國在華採取了兩項向前推進的步驟：它設立了俄華道勝銀行，……該行不僅有權經營普通銀行業務，而且經中國政府同意，享有辦理徵稅、鑄幣以及獲得修築鐵路、電報的特權；俄國還得到中國的許可，將它的西伯利亞鐵路橫貫滿洲。爲了阻止俄國的前進，英國洽定了一筆對華聯合借款〔即英德洋款〕。……

1898年1月12日，〔俄國外交部長〕摩拉維耶夫（M. H. Myravyev）告知〔英國〕女王政府駐俄大使說，俄國艦隊在旅順過冬，僅僅是一項臨時行動。在這次會談中，歐格納（N. O'Coner）曾提請注意，俄國駐華公使力圖排斥英人金達（C. W. Kinder）擔任北方鐵路總公司的總工程師，而金達能力甚強，頗能勝任此職。

.....

① 嚴復在其所譯書中每加按語以表達他自己的思想。本篇即其譯文中按語。其所譯《原富》於1901年交上海南洋公學譯書院付印，1902年全書出版。據嚴譯：《侯官嚴先生年譜》，嚴譯《原富》始於1897年，1900年全書譯完。估計本論應寫在1898—99年間。

1月17日，英國駐俄大使奉令向〔俄國財政部長〕威特（С. Ю. Витте）詢問，英、俄兩國在華合作是否可能。俄國政府對此建議甚表歡迎。沙士伯雷（Salisbury）於是建議黃河流域及其以北地區屬於俄國勢力範圍，長江流域則屬英國勢力範圍。但是俄國就這一點……提出了相反的要求，要求租借旅順、大連作為滿洲鐵路的終點。女王政府要俄國提出某種交換條件，而俄國未提出，因此，拒絕同意。

.....

俄國堅持它對旅順口的要求，但摩拉維耶夫子爵曾對英駐俄大使說，俄皇授權他保證旅順和大連，將和其他中國通商口岸一樣開放對外貿易。……

當時女王政府曾通知俄國政府對俄國租借一個不凍的商港與西伯利亞鐵路銜接起來，並無任何不滿，但是佔領這個對商業毫無用處，僅因其戰略地位而具有價值的旅順口，則將激起嚴重的反對，此事在遠東將被視為對北京永久的威脅和瓜分中國的開端。俄國不承認佔領旅順是對中國主權的侵犯，也不承認此事對其他強國有任何損害。……幾天以後，俄國根據3月27日的一項協議，佔領了旅順。但是在宣佈此事時，沒有提到開放對外貿易。……

1898年6月7日，中國北方鐵路督辦與代表中英公司的匯豐銀行在北京簽定了一項2,300,000英鎊的借款合同，以便北京——天津——山海關的鐵路延展至牛莊，並以長城以內的鐵路為抵押，作為借款的一部分擔保。

俄國政府立即抗議這一抵押，但經保證該段鐵路將仍屬中國後，終於撤回其抗議。1899年4月28日，英俄兩國交換了照會，其中進一步規定，英國將不在長城以北求得鐵路特權，也不阻擾俄國在那個地區的要求；同時，俄國在長江地區〔對英國〕也將採取同樣態度。

〔蒂萊（J. A. Tilley）：關於1892—1904年間英俄關係的備忘錄（節本），

見古奇：關於大戰起源的英國外交文件，1898—1914，卷1，頁1—3。〕

〔英國《富國雜誌》論搶奪中國鐵路〕 中國之築造鐵路，不能自

主，仰藉他國，實大危道；究其極，恐瓜分豆剖之禍，其勢不遠。今揣摩將來形勢，割裂之起，大端有二：一、在俄人南進，漸入山東、江南，侵蝕德、英利權；一、在鐵路利益不足，不滿外國股東之意，必將勒令中國以抵質之鐵路讓諸各公司，而自行管理之權，亦將拱手而付諸外人。此可爲支那寒心者也！夫既將鐵路向外人抵質，……一旦支那政府不能及期清還股本，或不能照給週息，則勒押之事將不旋踵而及之。第勒押亦難以空手從事，其必以一矢相加，固自然之勢也。卽如盧漢鐵路，苟進款無多，所入不償所出，俄、法之資本主不堪折閱，必將請於俄政府，欲藉其威力以該路歸其手。俄政府既聞此言，有不派兵先佔領沿路要害爲其管理之地步者乎？事至於此，沿路華民不服，俄人起而爲難，土匪蜂起，延及內地口岸，我英國商務必遭池魚之殃矣。我英國至此安得袖手作壁上觀哉？又假令營口鐵路，收支不相償，匯豐銀行亦取山海關以北之路歸其管理，彼俄人豈肯任其所爲哉？試逆料前途，其危害不堪設想也！我英國卽與德妥洽，僅足轉禍以爲福。縱後來將江蘇附近鐵路，歸其管理，列國無辭以阻之，第至於南方，則恐尚有爲難之處。蓋法國已有將兩廣鐵路連接東京，以備用兵及經商之意。若英國亦欲將已經築造之緬甸鐵路與湘漢鐵路相連絡，則必徑由兩廣之間，法之與英不能保其無支吾之事也。總之，列國之於支那，咸假名襄辦鐵路，狡焉思逞，昭然可見！……

今者西太后訓政，先嘗主變法自強者或誅或逐，北京形勢大變。若日後鐵路縱橫貫通國中，則中國瓦解之來倍速矣！日本採用西法，不令西人干涉，故能成自強之基。支那則反是。採用西法愈多，招西人干涉愈繁，而鐵路則最爲其敵之烈者焉。我英國之於支那，猶囊中之物，不必急急採取，與列國爭一日之強弱。待彼傾其國資，注入清國鐵路，夫而後坐以待斃，不亦善乎！不亦善乎！

〔路政匯鈔，卷1，論說，葉60-61。〕

〔法國的策略〕 在遠東，〔法國〕保證對俄國的合作，……〔是〕由於它是一個特殊的利益集團。當時法國在亞洲大陸的東南邊陲已經吞併了很大一片領土，並給它一個很有意義的名稱，叫做“印度支那

帝國”。如果法國這些屬地還够不上一個帝國的稱號，它們至少已有了帝國的萌芽和希望。這些屬地與中國雲南、廣西和廣東三省接界，而且很容易進入四川，還有兩條重要的水道——紅河和湄公河，對於深入中國心腹提供了無比的便利條件。

〔吉爾：遠東問題，頁 67—68。〕

〔法國的野心〕 我們專論了法蘭西殖民帝國在亞洲東南角的擴張，這一個結論的正確性在這兒獲得了證實。正當俄國人從北南下，法國人向北前進的時候，不難記得建築京漢鐵路所需的五分之四的資金是在巴黎募集的，那末這兩大盟國所抱的要想靠橫越中國的鐵路，使彼此互相由鐵路交通直接聯系的野心，就使人比畏懼俄國人的空想更要厲害了。這種可能發生的危險，……在 1898 年中國發生政變以前的瘋狂時期中，這是一個不論中國人或英國人爲着自己的利益都應該預見到和應該與之抗爭的計劃。

〔肯德著，李抱宏等譯：中國鐵路發展史，頁 135。〕

〔德國的陰謀〕 這位政治家〔德國首相畢魯 (Bavon von Bülow)〕在後來對德國的政策作了扼要的說明，

“曾經有人提到瓜分中國。但是無論如何這種瓜分不會由我們來促其實現。我們所做的一切是爲着將來可能發生的事情作好準備，我們決不空着手回去。乘火車的人不能決定列車什麼時候開行，但是，他可以肯定不會趕脫這班列車。傻瓜才會落在最後頭。但是我們決不希望，這一點我要求你們深刻地注意，就是我們決不希望瓜分中國，我也不相信這種瓜分會立刻實現。但是無論如何，……我要說我們已經獲得了膠州這樣一個戰略上和政治上的據點，它將使我們在未來的遠東具有決定性的勢力。根據這樣一個強固的據點，我們可以滿意地期待着事態的發展。在我們面前有着這樣一個巨大的行動範圍和這樣重要的任務，所以我們沒有必要如忌別國獲得讓與權。德國在東方像在其他地方一樣，將冷靜地、堅決地、和平地實行她的方針……”。

膠州租借條約最後的定約於 1898 年 3 月 6 日簽字了。同日訂

立了一個鐵路協定，根據這個協定，德國在山東又獲得了建築一個三角形的鐵路的權利。

〔同上，頁138—139。〕

〔美國的所謂“門戶開放”政策〕 美國資本在這幾年中〔1895—99年〕，正在向〔北美〕大陸以外尋出路與支點，不過當時纔下手於鄰近各島。正是爲了這一點，所以美國纔不能不出來保護它的（商業）利益而反對任何勢力範圍的劃分，妨害了商業自由與國際均等。在1899年秋季，當各國的勢力範圍剛剛劃定的時候，它向列強提議了一切國家權利均等的問題，即“在所謂勢力範圍與租借地之範圍內”之平均權利的問題。美國這時纔算切實提出了它的對華政策即“門戶開放”原則。從此以後，它屢次重提了這個原則。事實上，當美國經濟優勢在全世界上生長時，它是想把“統一而完整”的中國造成美國資本之穩固的“勢力範圍”。

〔羅曼諾夫著，民歌譯：帝俄侵略滿洲史，頁10。〕

〔《清議報》，歐洲列國對中國用柔緩侵略論，1898年前後〕 柔緩侵略者，嘗一冒殖民政略之名，掩飾其侵略性質；而今復冒鐵路政略之名，其掩更增一層之巧。今一言說破之，鐵路政略，即殖民政略也，殖民政略，即侵略主義也。不見德人租借膠州灣一帶之地乎，公然稱殖民地。吾人唯知德國租借彼地，未聞歸其占領也，而彼自公稱如此，豈非眼中無中國者乎！如英、如法、如俄，未聞有如德之公稱而不憚者，然其實最爲蔑視支那者也。如俄之經營滿洲，竟與西伯利亞同視。其軍隊往返不絕，視支那之歸其主權內也明矣。夫鐵路政略，其日尚淺，不過始初着手，尙且如斯；若成工之後，其利權皆歸列強之把握者，其形勢果何如？其行政之名雖假出於中國政府之手，而財政之實權全落於歐人之手，遂至左右其行政之實權矣！至於此時，尙謂非分割，非殖民地，無侵略之意志，其誰信之？況鐵路政略之已奏其功，漸近其兵於內地，干涉其行政，如德之於膠洲，非勢之尤易觀乎？……夫然，鐵路政略，今列強於東亞大陸柔緩侵略之獨一手段也。

〔清議報全編，卷17，頁105--106。〕

### 第三節 盧漢鐵路的建造和比、法、俄集團 侵略勢力的侵入(1895—1900年)

#### 一、修築盧漢路的籌議和外國侵略 者的陰謀活動(1895—1896年)

[張之洞覆總署電,光緒二十一年六月初九日] 查鐵路為今日要圖,富強兼資,勢不可緩。惟此等大舉,必須統籌全局,將此路利益何在,需費若干,幾年告成,如何籌款,如何發端,如何推廣,籌有成算,始可下手舉辦。洞於閏月二十七日有條陳時事一摺<sup>①</sup>內一條專言鐵路,計本月半可到京。查鐵路以由漢口至盧溝一路為最要,此路四通八達,必宜先辦。其餘枝路,由此而推。如此,方有綱領,有次第。若清江一路,諸多不便。

查湖口以上,外洋大兵艦不能到;若海州距清江二百餘里,毫無險隘,離海太近,易被敵截。弊一。鄰近輪船,運載罕利。弊二。路之東餘地無多,不能拓枝路之利。弊三。鐵路必受運一切深藏難出之物,然後有利,清江運道久通,蘊藏鮮少。弊四。盧漢一路,目前可用湘煤,將來可通晉煤,磁州一帶,皆有煤礦,東路距煤鐵出產之區太遠,不便資用。弊五。築路以碎石為第一要料,西路沿途皆有,東路取資頗艱。弊六。一國之內,幹路不能多設,創始偏東,則近西幹路,不能再舉,將來引而加長,如南達湘粵,西達川陝均遠。弊七。黃河下游遷徙無定。弊八。直隸之津南,山東之湖路,常被水淹,路虞沖損。弊九。清江一路仍以天津為歸宿,海口兵衝,實不穩便。弊十。幹路既成,自必多作枝路,西通潼關,東通濟南、濟寧,北通山西,南通湘粵。由鎮江乘輪至漢口止兩三日,若專辦東路,則無大益。此皆詢考洋人,熟習鐵路者所言。

<sup>①</sup> 詳見本書頁200—201。

至籌款之法，外洋風氣，若爲辦鐵路借款既易，利息亦輕，可即用鐵路作押，不必海關作保。尤要者，鐵路辦法，必以勘路繪圖爲先，宜速募洋工師數人，將盧漢一路，詳切測勘，並委員偕往照料，估工計費既定，再行舉辦。惟此路必須一年方能勘竣。初勘詳實，則將來或自辦或包辦，皆有成算而且迅速。德國鐵路最盛，獲利最饒，若託外部向鐵路衙門揀派得力官員來華，代我測勘，尤善。

至承辦此舉之員，必須廉潔無私，而又通達時務之員，最難其選。本日另電奏陳。總之，此事關係國家大利害，定地用人，務宜慎之於始。近年習氣，凡稍知洋務者，大率皆營私漁利之徒，斷難專任。總宜以廉正者爲主持，以敏幹者供策遣，庶可無弊。聞各國洋人紛紛赴京向其公使處營謀承辦鐵路，不下數十人。此皆只圖謀利，不顧中國全局，伏望朝廷詳加權度，萬勿輕允其請。

〔張文襄公全集，卷 78，葉 19—21。〕

〔張之洞致駐俄、德公使許景澄電，光緒二十一年六月二十一日〕

已有旨，擬開辦鐵路，祈速詢外洋大銀行借款。辦盧漢鐵路，大約三千餘萬兩，息若干？幾年還？辦江寧經鎮江至蘇州、上海，吳淞口旁通杭州鐵路，大約一千萬兩，息若干，幾年還？均須實數不扣。但以本路作保，不能寫海關保，但須奏准奉旨耳。祈即分別詢明速覆爲禱。

〔同上，卷 147，葉 10。〕

〔張之洞致總署電，光緒二十一年七月十八日〕 奉旨飭籌盧漢鐵路，如何辦法，需費若干，等因。……若籌款一節，……華商集股，斷無其事。幹路成後，其路短而利厚之枝路，或有商股願辦。外洋惟借款修鐵路最爲樂從，款鉅而息輕，以爲此債最穩故也。即可以本路作押，無須海關作保。分還年限，宜稍寬以舒氣。現詢上海洋行，有願息四釐半者，惟此款太鉅，應請飭使德大臣許侍郎向外洋銀行議借。……

總之，鐵路爲今日自強首務。無論運兵、運餉之便，卽爲富民、籌餉計，亦惟鐵路爲最大，遠勝開礦等事。德國境內鐵路，進款餘利，每年四千兆馬克，合銀十三萬萬兩，是其明證。蓋鐵路之餘利，尤在載人，不僅在運貨。近時論者尙多隔膜。竊謂朝廷既決意興辦，必宜就

此通籌全局，將應修各路，一齊勘繪估計，然後體察緩急，審時量力，次第舉行，免致屢勞籌計。外洋見中國有此大志，已可隱戰欺陵。

護鄂督譚已奉旨委員查勘湖北至江西、廣東之路，自係朝廷有意將幹路接修至粵。此路若能開通，則中國氣脈大暢。惟大庾嶺須洋匠測勘，有何修造之法，應以廬漢一路接至黃梅，在九江過江，經江西抵廣東省城爲幹路。此外應修者尚有數路：一由河南幹路孟津以西分修枝路入潼關至陝西省城，一由許州以北分修枝路至河南省城以達濟寧、清江，一由磁州以北分修枝路在臨清州以北作橋跨運河，至山東省城以達煙台、威海。又一由上海修一路經蘇、杭、鎮江以達金陵，另爲一事。此路行人最多，故利最旺，洋人極羨願承辦此路，而於江、浙海防調兵運械亦有大益。一由通州造至張家口，此路據西人云，每年此路出口茶，進口羊、駝毛、牛皮、牛乳各貨，計車駝價甚巨，修成鐵路，亦有大利，可富蒙古。德國洋員應請多募數人，將六路一併分投勘估。幹路應將河北、河南、江南、嶺南分爲四段測勘。到華後計一年餘，即可勘畢，再行請旨定議，先修何處。勘路得人，則雖多費十數萬，將來所省不止數百萬，此費實不能惜。……

此時未勘估興工以前，似不必先派修路之員。既係包工，則修造以洋匠爲主，可無須另設專員。竊謂宜請欽派總理鐵路大臣一兩員，既駐京城，必須清正有人望者爲之，不在熟習工程與否。設一公所，令擇數員爲總辦，隨同籌畫。至明曉鐵路者，亦須訪求數員，以資詢考。官階不必甚大，庶免蒙混漁利。鐵路所過省分，即派該省督撫爲幫辦委員，經理買地彈壓保護看守等事。但委員不得掣肘。至所用鋼軌鐵料，自應先儘湖北官局所造給價購用，不敷者購之外洋。如此辦法，工可堅好，費無浮糜，時不延曠，法簡易而有把握。此乃國家大政，華商斷無此巨款，且亦不可令商操此道路之權。若請集股者，必係洋商託名附股。所有自請集股承辦之官員，報效包攬之洋商，皆係貪狡妄人，務望駁斥不理。……請代奏。

〔同上，卷78，頁93-36。〕

〔華商承辦京漢鐵路的活動，光緒二十一年十一月二十六日〕



有兩位廣州人，是一家實力雄厚的辛迪加的成員，他們住在上海，目的在於投標修建京漢鐵路。他們收到幾位同事平安抵京的電報，這些人去北京是爲了這一工程而去謁見恭親王和戶部官員的。據可靠消息，這家辛迪加已經在某外國銀行中存有現款三百萬兩，在北京的三家中國的銀行中存有價值二百萬兩的證券，用以證明它的實力雄厚，有力量成功地完成任務。這一數目是目前修築這條鐵路所需款項的半數（根據兩星期前本報刊載的一篇布告），其餘半數五百萬兩，這家辛迪加保證在對該辛迪加授與必要的權限的布告公佈後六個月內；從國內各條約口岸和省會的紳商中，以及加利福尼亞、澳大利亞和海峽殖民地的華僑中籌足。據說這一辛迪加中有一些從加利福尼亞、澳大利亞、新加坡和爪哇歸國的豪富華僑，有許多香港著名的中國人，還有一些上海人。那些從廣州來的代表中有著名的威興彩票壟斷資本家（Weising lottery monopolist）劉學洵〔譯音〕之流的人物。恭親王、李和他們的兵部的同事們，還有幾位稅務署（Board of Revenue）的正副署長，將於星期日（本月五日）聽取這一辛迪加的代表們的意見。如果他們認爲滿意，這些申請人將被送進皇宮在一次特殊召見中朝覲皇帝，這是發給特許狀的序幕。目前在北京的這一辛迪加的成員住在張蔭桓家里，他曾任駐美公使，現任稅務署副署長，他是他們的同鄉，無疑是通過他的影響，他們才能得到這樣的成就。據傳說，花了相當大的一筆款項（三萬兩），他們的條陳纔被送到目的地。

〔北華捷報，1896年1月10日，頁55。〕

〔張之洞致黃遵憲、容閔、葉大莊電，光緒二十一年十二月二十七日〕 鐵路事，華商確實附股者，已有幾家；可集人若干；速覆。局中辦事章程，商董有何議論，肯放心否；如何方能踴躍；並據實覆。

〔張文襄公全集，卷150，葉23。〕

〔黃遵憲等覆張之洞電，光緒二十二年正月初一日〕 鐵路招股，遵諭宣布，滬商尙無人股。電詢粵商，亦無應者。察訪商情，意謂官商頗難合辦。雖蒙憲台鼓勵保護，羣情信服，然無一定之章，無共事之

權，誠慮他人接辦，棄信失利，如招商、電報局皆官權重而商利輕，卽其前車，以故各懷觀望。職道等竊擬此事如專歸商辦，定能集股；若因官款現存，似可暫由官辦，或先就官款先築淞滬一段。商人見其章程善，利息厚，自必踴躍爭附，將來再議官商合辦，事權如一，將官存二百萬，招商二百萬，擴充蘇滬及杭鎮寧各路，諒可成事。是否有當，伏候鈞裁。

【同上，卷 150，葉 23。】

〔上諭，光緒二十二年三月十二日〕 督辦軍務王大臣奏，遵議司業瑞洵奏盧漢鐵路商辦難成，請撥款官辦一摺。盧漢鐵路，前經明降諭旨<sup>①</sup>，各省富商如有集股在千萬兩以上者，准其設立公司，自行興辦。茲據該王大臣奏稱，官辦不如商辦。上年十月間奉旨後，卽有廣東在籍道員許應鑄，來京具呈，集資承辦。當經劄飭回粵勸募。現據該員股已集至七百萬兩，五月初間卽可到京。又有廣東商人方培堯等，並候補知府劉鵬、監生呂慶麟，均稱集有股分千萬，先後具呈，各願承辦，請派大員督理等語。

盧漢鐵路，關係重要。提款官辦，萬不能行。惟有商人承辦，官爲督率，以冀速成。王文韶、張之洞均係本轄之境，卽著責成該督等，會同辦理。道員許應鑄等，分辦地段，准其自行承認，毋稍掣肘。並著該督等，詳加體察，不得有洋商入股爲要。

【德宗實錄，卷 387，葉 9。】

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十二年三月十六日〕 原奏認招千萬者已有四起。聞許、章卽不相能，劉鵬辦此尤爲可怪，餘亦不知其人，香帥能徧識之否？鄙見卽使籌款十得其五，必係洋款居多。資本既不能靠實，洋股尤不易杜絕。試借箸一籌，爲香帥言之，不分南北，通力合作，此朝廷意也。

【盛宣懷存稿，卷 24，葉 20。】

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十二年三月十七日〕 頃香帥交閱諭旨，宣亦將鈞電早閱。香帥謂許、劉皆絀繆，方、呂不知其人。豈有

<sup>①</sup> 指光緒二十一年十月二十日上諭，見本書頁 205。

一無名望之人，能招千萬鉅款？聞俱是洋人所爲，不特入股而已。在滬時，亦有洋商來言，外國銀行允認股數千萬，包辦數十年，許華人掛名總辦，餌以重賂。諒此輩皆入此迷途。旨既著體察不得有洋商入股，似係誤會四起皆屬華商，若不傳到切實詢問，嚴定界限，恐其與洋人私訂合同，含混滋患，不徒擔誤歲月。香帥擬電咨粵督，轉飭認股者赴鄂或赴津，詳加審察，先揭破疑團，方能通籌實事。凡洋人認股，必專權利，一經議款，定有要挾。

〔同上，卷 24，葉 21。〕

〔張之洞致王文韶電，光緒二十二年三月二十六日〕 原摺注意華商承辦，不得以洋商入股。試想粵商四起，各稱集股千萬，豈華商具此大力耶？有銀行具保者，豈外國銀行肯保華商千萬鉅款耶？呂慶麟黏有銀行保單，其爲銀行招洋股無疑。劉鶚無銀行作保，其爲不正派之洋人招攬洋股無疑。朝廷欲令詳加體察，似亦見及此。又謂許應鏞等分辦地段，准其自行承認，毋稍掣肘，若又信其數千萬皆屬華股。總之，事既責成直、鄂，必當遵旨，不令洋商入股，以絕無窮後患。關係太鉅，萬不敢稍有含糊。

弟與盛道熟商，官款難撥，而注意商辦，洋股不准，而注意華商。華商無此大力，無此遠識。如輪船電報，初招商股甚難，及見成效，股票原本一百兩者，草起加數十兩，爭購其票。以此類推，路未成華股必少，路既成華股必多。窮思利害，莫如仰承意旨，先舉商務總辦，設立盧漢鐵路招商總局，一面招集華股，一面責成商務總辦，由商籌借洋債，先行舉辦；奏明即以盧漢鐵路作保，分作二三十年歸還。路成招到華股，分還洋債，收到車費，抵付洋息，釐訂官督商辦章程。雖借資洋款，雇用洋匠，權利仍在中國，不致喧賓奪主。否則終屬空談，坐延歲月，必不能刻期而成。閣下通達時務，諒有同心。但不揭破粵商認股影射之弊，政府之誤信莫解，辦事之良策難進。原奏將許應鏞、武勳等發交任用，劉鶚、呂慶麟交查，自應電請督辦軍務處，迅速飭令諸人卽行赴鄂，由鄂赴津，公與弟會同考察，面詢實在。股分是否悉屬華商，如何承認分辦，自能水落石出。揭破之後，再行會奏真實

辦法。

【同上，卷 24，葉 22—23。】

〔王文韶致張之洞電，光緒二十二年三月二十八日〕 呂、劉先後到津。呂，山東人，在京開堆坊一，飯莊一，財東爲巨商韋立森，直言不諱，亦殊可笑。劉更渺茫。均飭赴鄂矣。……大約許、方、呂三人，皆有洋東在其身後。洋東皆覬辦鐵路之人，劉則敢爲欺謾，但思包攬而已。一經犀照，當畢露真形也。

【同上，卷 24，葉 26。】

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年三月二十九日〕 昨示北洋覆電，並奉手註速電常熟。審思軍務處方信四起皆屬華股，若遽言洋債，終恐火候未到，與許、武諸人聯絡者必多方阻撓。似不如先說透洋股之害，盤馬彎弓，愈善愈好。擬電密呈鈞覽。如有應酬應加之語，乞賜改正發下，再遞北洋。來電錄呈，似已融洽，所難者內外同心耳。職道憂謔畏謔，仰蒙不棄，與議大政，慄慄危懼！所有關係往來此事電函，尚乞嚴密秘之。

【同上，卷 89，葉 11。】

〔張之洞致王文韶電，光緒二十二年四月十七日〕 擬會同廣東譚文帥〔譚鍾麟〕云，前奉寄諭，許應鏞、方培壺等各集股一千萬，請辦盧漢鐵路，交北洋與敵處體督，不得有洋商人股。聞督辦處已電鄂處傳飭許、方徑赴鄂、津，迄無音信，未知許、方何日前來？此片取待覆奏，乞迅催許道及方培壺迅速來鄂，再赴天津；或徑赴天津亦可。並請詢明行期，電示爲盼。

【同上，卷 89，葉 16—17。】

〔譚鍾麟致王文韶、張之洞電，光緒二十二年四月十九日〕 據許道稟稱，前月接敵友自南洋商埠來電，已集股七百餘萬，俟招足千萬即返，伊俟友到起程等語。所言是否可靠，有無洋商人股，無從查確。方培壺不知何許人。

【同上，卷 24，葉 30。】

〔張之洞致王文韶電，光緒二十二年五月初九日〕 呂慶麟昨來

見過。自言實係洋商維里森之股，已飭赴津聽候尊處裁示矣。又許應鏞在南洋招股事，曾囑鄭道官應電詢新嘉坡領事張振勳。旋接覆電，南洋並無招股之事。乃許延宕不來，豈能爲渠一人延誤大局？似此影射支離，四家皆恐成畫餅。似宜早日定議覆奏，即奏派盛道招商承辦。免延時日，或致旁生枝節，似可聲明許股若來，仍可附入。已飭盛道酌擬奏稿，即請尊處電催盛道速將奏稿擬就專呈尊處核定，電示商定後，即由尊處具奏。

【張文襄公全集，卷 151，葉 17—18。】

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十二年五月十五日〕 武勳到津，擊方培堯之商夥侯裕承、方需咸同來，稟請照准商驗資之例，先呈繳銀三百萬兩。雖虛實不可知，惟既有此說，自非劉、呂可比，未便由此間一見遽爾抹煞。現批令速赴鄂聽候傳驗。覆奏一節，不得不暫緩，已電告香帥矣。至將來無論如何定議，總須香帥主稿，吾弟萬不可動筆；即鄙人亦只能斟酌稿本，未可由此間繕發。緣上年覆奏之件，知者疑之，不知者忌之。此次不可再著形跡，恐指爲一鼻孔出氣也。切要！切要！洋股不可混入，洋債不能不借，此意曾爲新協揆言之，頗以爲然。應否道破，臨時再酌。

【愚齋存稿，卷 89，葉 21。】

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年五月二十六日〕 昨許增彭君來見。據云，許病，五月不能起程。舊金山本有華股七百萬，因問南北兩帥督辦，遂致觀望。現又託人催詢等語。看來事無實際。遵當酌擬節略，密呈備酌。

【同上，卷 89，葉 24。】

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十二年五月二十六日〕 鐵路事關係大局，亟須定議，未便久延。劉鶴已見，已向上海查明，全是虛誕；即洋股亦不可靠。方培堯商夥二人，一俟到鄂，即當傳驗。方現已被劾，其謬可知。現會變帥公電粵催許應鏞。鄙意即使許之華股屬實，亦不過准其附股，斷無令一手承辦之理。

【同上，卷 25，葉 4。】

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十二年六月十三日〕 新加坡領事張振勳來函，伊願來滬與宣面商鐵路事件。已向龔使請假，尙未奉准，請代設法。張實爲南洋華商巨擘，張來則從者必多。可否乞憲台電咨龔使，准卽調回中國，面籌路事，愈速愈妙。

〔同上，卷 25，葉 4—5。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十二年六月十三日〕 頃致龔帥電云，擬會電倫敦龔星使，云弟等奉旨會辦盧漢鐵路招商事宜，數月來查看數商，皆係洋股影射，礙難奏辦。現擬令津海關盛道妥招華商。茲據盛道稟，新加坡領事張振勳來函，伊願來漢口面商鐵路事件。張爲南洋華商巨擘，張來則從風而至者必多，乞電調回華面籌路事等情。查鐵路招商，關係重要，時局如此，不可再緩。而內地華商力微，難集鉅款，特懇台端准令張領事回華商辦，想大局所關，必蒙迅飭啓行。愈速愈感。盼電覆。某某同啓云云。卽望酌核改定，迅速由津電致爲荷等語。特聞。

〔同上，卷 99，葉 24。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十二年六月十六日〕 頃接總署鈇電稱，盧漢鐵路以集華股歸商辦爲主。前此具呈集股之人，均不可靠。除處必會商另有辦法，及早具奏。許道電，七百萬俱金山款，商見官辦，恐掣肘，須七月方有覆信云。除電商香帥，先就楊使覆電陳覆總署外，特聞。

〔同上，卷 89，葉 26。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十二年六月二十一日〕 張振勳可充一總董，責成外埠招股。若借洋款，與美國密議商借商還，以路作保，必要國家核准而後可。因路非商人所有，消納不易辦到。摺內似須說破，公司商股如一時招不足，准其暫借洋債，須力言洋債與洋股不同，必無流弊，但將作保一層，含渾略過。將來公司呈送合同，自可核准。

〔同上，卷 25，葉 7。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十二年六月二十三日〕 頃致龔帥

電云：擬會電總署云：銑電謹悉，劉、呂、方等商，津、鄂均經見過。呂商明言西洋股，劉鵬呈驗履祥洋行憑單，方需咸呈驗麥加利洋行憑單，均無洋人簽名。當經電上海道暨飭津海關道查訊滬津各該洋行，得悉均係洋股影射。惟許道託病未來，據云在外洋有華股七百萬，經韶、洞等電詢南洋新加坡領事張振勳，據覆稱舊金山未悉，南洋無招股事等語。又據盛道宣懷自滬來電，言昨見許壻彭姓，云許道應辦舊金山有華股七百萬，因外省督辦，遂致觀望云云。復經會電駐美楊使查詢，昨得楊覆電云：據金山領事電覆，二月間美人夾埠由華到金，自稱許道辦盧漢鐵路，代招洋股，每股百兩。查在金華商並未入股云等語。新加、金山既均無華商招股事，是四商均不可靠。至許所稱因官督辦，以致觀望，顯是遁飾之辭。旨雖派韶、洞等會同督辦，諸事仍歸商辦，毫不掣肘。商得官維持扶助，乃其所願，何致觀望？鐵路乃今日要政，豈可再任延誤。茲謹遵鈞意，會同酌議，已另籌有辦法，擬設盧漢鐵路公司，奏派熟悉商務身家殷實之員為總理，即責成該員招集華股，歸商自辦。無論許道及他商，如真招有華股，儘可隨時附入。章程太略已議妥。事必有成，數日內即具奏。某某同肅等語。祈酌核改定即發等語。

〔同上，卷 89，葉 31-32。〕

〔王文韶致張之洞電，光緒二十二年六月二十五日〕 飭津海李道親往確查，據麥加利行主森順面稱：方需咸等並無存款，亦無三百萬兩現銀是實等語。韶查方培堯與呂慶麟兩股，均倚英商韋立森為財東。韋立森反轉託麥加利代承，故方、呂初到津時，曾派員往詢該行，尚含糊其詞。茲李道親往面見行主森順，詳切根究，便爾吐實。則此時可無疑義矣。

〔同上，卷 89，葉 33。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十二年八月初四日〕 頃張振勳到滬，面稱南洋各埠及粵、港華商，均以西北鐵路，不願入股，無法招徠。如准其將來帶造九龍至廣州、佛山、梧州等處，方能招股等語。竊想俄、法、英三國於邊界鐵路，意存覬覦，如中國電線，盡推公司，英、丹、俄、法不能不向公司理論，隱消萌蘖不少。若援照特設鐵

路招商總公司，先造盧漢，其餘滬、粵等處亦准該公司議造，不另設公司，似此盧漢商股，較易籌勳，且可泯各國窺伺之心，斷却無數葛藤，即使各國來議，公司亦可稍助國家之力等語。該領事等皆以關係至鉅，必應預籌，可否設法帶敘，俾至總署面稟商情交涉，實係如此，不致矛盾。

〔同上，卷 25，葉 8—9。〕

### 附：（一）容閔計劃建築津鎮鐵路的始末

〔容閔鐵路條陳，光緒二十二年〕 一、變通招股 查津盧早已興工。盧漢亦經集議分招華股，嚴屏洋商；杜漸防微，誠非無見。職道亦何敢冒昧建言，顯違成議。惟當今時勢萬難守常，各處所招華股有無洋款姑不必論，竊恐緩不濟急。盧漢尚未辦竣，而畿東要地，滇南邊境，均有越俎代謀之患。職道所以躊躇四顧，而竊欲變通辦理借力於美也。蓋美與我素無嫌隙，今借其商人之財力，而權自我操，無庸照會政府，他國斷不過問。從前美國築路，亦聽歐商集股，並無域外之分，嫌疑之見；通力合作，實為權變辦法。如蒙俯准，職道當與美商糾集公司，訂定章程，所有畿東、滇南、川廣、盧漢、蘇杭、淞滬等處，同時並築。且建雙軌，闊以四尺八寸為度。如有華商願出資本，併歸公司合辦。邊境之瘠，內地之肥，獲利多寡，通盤合計，不出五年（萬一勘路應由公司，需時多延一二年，儘力籌辦，再行定准），一律築成。似此光明簡易，較之他項辦法，利弊遲速相去遠矣。

一、定印借券 ……今欲迅速開築〔鐵路〕，不費絲毫官帑，自宜先印鐵路借券，寫定華文，載明本利，繪就圖式，派員至美國定印若干紙，呈交戶部編號蓋印，隨時請發。酌定築路用款若干，請先發借券若干，以後陸續再發，各處工竣方行截止。以紙幣代現銀，無論數千萬皆可陸續集成。該券定限三十年（倘不與公司定約，年限愈少愈妙而利息須通盤籌劃，數勻攤〔還〕或再寬限十年，俟定約時再行酌定）周息五釐，每年付息及到期還本，均在鐵路獲利項內開銷。當初辦時



尙未獲利，由公司墊付息銀，統俟鐵路獲利後提還，不必另籌官款，亦無庸以別項作抵。借券期滿收回之後，鐵路全行歸官，此爲築路第一善策。

一、議分利息 鐵路……如定議設立公司承辦，……一切收支賬目，請派大員隨時稽查，毫無隱蔽。所獲之利，擬先提毛利幾成，足以付息，並積存若干，備贖借券。再除公司開銷並修路之費，其餘淨利則官與公司平分，各得五成。似此議定章程，由彼出資，爲我築路，我安坐而收其利，彼盡力以効其勞，以借款築路，即以鐵路之利還款。該公司之所以肯承辦者，不過券息可保，餘利可分，限滿歸官，於願已足，此外無他希冀也。

一、給與事權 鐵路既立公司，凡開築以及路成行車，統歸公司經理，並准分派巡捕照料一切。搭客、裝貨妥議定章，務在便民。遇有兵事，先儘官軍；裝運兵餉，祇收半價；如有多車，再裝客貨。所有軌路，並設立車站起造貨棧之地，無論官地民地房產，由地方官妥議價值向公司支付，務期平允。凡附近鐵路之煤、鐵各礦，並木石等類，應准擇要開採，歸公司應用，以便就近製造鋼軌物料，無須購自外洋。由軌路至礦產各處，應分築小鐵路，以期利便。所有鐵路料件，經過口岸內地，一律免稅免釐。惟事屬創始，務須由督撫發飭地方官妥爲保護，以免滋事。

一、嚴定章程 鐵路既設公司，除盧津已經開辦外，其餘盧漢以及各處應請統歸公司開築，以免紛歧。所用管事洋人，均須選擇熟手，恪遵規例。如有酗酒滋事，不受約束，或苛待華工等事，查明確實，立即撤換，不稍徇庇。

一、造就人才 查鐵路初興，需材甚衆，不得不聘用洋人。惟將來路須歸官，生手如何接辦？必須務先造就。應由公司於通商大埠另設鐵路學堂，專選聰穎子弟，教以築路行車，並鑄煉鋼鐵等法，日後人才輩出，即可自行管理。此項費用均在鐵路開銷款內支付，不必另籌官款。

再，鐵路既立公司，責任重大，呼應較靈。職道體察情形，如果築

路至一萬餘里之多，尚可另領借券，代籌一萬萬兩，定期三十年，年息四釐，九四折（借券之折數略減，則輾轉分售更易流通，倘公司不允九四，或減為九一二，當再細商），較之年息五釐九四五折者，以三十年通盤合計，可省二千九百五十萬兩。此項借券，不必以關稅作抵，即將鐵路所得淨利歸官五成之款以備付息還本。職道久寄美洲，相孚以信，凡可為國家効力之處，竊願勉圖報稱，斷不敢空言徒託，跡涉誇張。伏祈俯鑒愚忱！

〔宣今室主人（儲桂山）編，皇朝經濟文新編，鐵路，卷1，葉8—9。〕

〔容閱津鎮鐵路條陳，光緒二十三年十二月〕 一、鐵路以勘繪地圖為首務。自天津至瓜鎮二千二百餘里，估工計費，未易猝成。其一切沿途起止測量丈尺，以及岔道、碼頭、車站、棚廠暨山渠、河梁等事，均俟奉准後，始能詳確查繪。

一、鐵路自天津至瓜鎮二千二百餘里，河堤延亘綿長，鐵路必有由隄行駛之處。無論里數遠近，准公司就近稟商該督撫及該管道府協同委勘地勢，查明丈量尺寸。上則高築堤身，下則深築堤底，務期堅實，使堤身加高且固，兼可免朝廷歲收之費，於河工亦有裨補。

一、現經集股已有一千萬兩之譜，開辦之後，其有不敷，再行召集。內有美商願入股者，由本公司與之議立合同，無庸稟請國家作保，只須將全路作抵。且經營伊始，情殷報効，得藉輸誠，擬請先提股銀二百萬兩，以充朝廷要需。定期出票，於鐵路開工，安設軌道時，先繳一百萬兩，俟全工告竣，再繳一百萬兩。

一、鐵路款項係集股所成，將來全工告竣，擬請除各項應支經費、修補股息、按年周息以外，所獲餘利按照四分之一報効國家，解交戶部飭收。按年彙報，年清年款，不得拖欠，以重公用。

一、報効銀兩，本係集股，商等不敢仰邀獎勵。惟乞奏明准自設公司，假以事權，用專責成，兼請札飭各地方官力為保護。至一切應辦事宜，當隨時稟請鈞署飭遵。

一、所勘用民地，原產主每年納完若干稅課，本公司照數完納。倘全路告成，限期未滿以前，朝廷建議欲將鐵路歸官，請比照當年股

票市位漲落核明，發還原銀，由公司自行收回股票，以清款目。否則應由公司按定章以四十五年為限，自全路工竣為始，滿限後所築幹路即為國家所有，無庸官給價值。

一、鐵路工程以五年為期，俟將全路勘估後，各料運費起算，屆時仍當稟明立案。

一、鐵路沿途地段，凡民間山場、地畝、園林、井社，以及城鄉市鎮，必視其衝僻及地土肥瘠生熟，分別定價。擬由公司會商地方紳董，酌量給價，以期主客相安。倘遇實在刁抗居奇，即稟由地方官公斷，應比照盧漢鐵路公司章程辦理。

一、鐵路本取直線，如遇民間廬舍墳墓，必須繞越者，從權辦理。若間有一二塋宅，自願償費遷移，由公司會同地方紳董，公同酌議，優給價值。

一、鐵路所經水陸市鎮城廂以及沿途車道兩旁，所有應行修造站舖碼頭屋宇貨倉車廠等項，民地由公司或租或買，官地由公司稟請地方官核准，仍每年按畝納課。

一、公司購運鐵軌、汽機、車輛、墊木等項，概免入口行墊稅。

一、開車後搭載客位貨物，按收脚費，以道路遠近，酌議一定章程。遇有應調兵差，糧餉器械，必憑部院督撫號兵大員印票，方准照章給費一半。若尋常官差來往，雖有印票印文，仍照章全收。

一、漕運為國家大政，遇有阻水守風，沙灘攔淺，以及催趨趕運，若須僱用公司輪車，由鐵路起撥轉運者，無論數百里或數千里，所有裝運使費，應由地方大吏及解運官與公司商議給價本，解官自行押運，不得藉公挾制，強令裝載。至糧石上車後，如有偷漏短少攙雜等弊，應公司是問。

一、遇年務緊急，奉有地方大吏札諭，飭令暫將鐵路應專歸官用，不得別載客貨，所有公司本息，日用人工，煤炭口量等項，俟事竣後由地方官補給，或按月日准其呈請彙案報部。

一、鐵路創辦之初，一切測量、繪圖、購製機器、監造管車人等，必須選用洋人數名，概歸公司管理約束；日後華人技業精熟，自能接

理，不煩重資延僱，庶可稍節糜費。

一、宜擇地設立鐵路學堂，凡測量、繪圖、使車、製料等事，均宜選聰穎子弟習學，以爲造就人材地步。

一、鐵路宜俱用雙軌。惟初辦之始，造成單軌，俟客貨興旺，再行添築雙軌。其軌道狹闊均遵照現修官道一律通行。至於鋼條，尤宜加厚加重，因路長貨多且重也。

一、公司鐵路，一切工程商款商修，應免造冊報銷。

一、鐵路公司所有聘請管事及僱募匠役各色人等，均應訪察詳慎穩重妥靠之人，方許留用，仍隨時稽察，庶少疏虞。若有官長薦舉，友人請託，概不收用。

一、鐵路旁准公司設立電線，以便知開車時刻，且免一往一來，兩車相礙。此電線應由公司承辦管理，專爲便於行車起見。

一、凡有鐵礦、煤礦與幹路相近之處，准公司分築枝路，稟明開採，以便就近取煤、取鐵，製造鐵路各料之用。

一、鐵路必須四通八達，始便行駛。現擬自瓜鎮起工，至天津告竣。其沿途水陸鎮市碼頭處所，均宜次第開通，庶幹路無滯。

〔于寶軒輯，皇朝奏文編，卷36，葉13-14。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十三年十月二十七日〕 京密電：容閱在總署呈請辦鎮江至京鐵路，有款千萬請驗，先以百萬報効，路成再報効百萬。邸意頗動，交各堂議。如准，於盧漢事有礙否云。

此係洋股，路近款便，必先盧漢告成，東南貨客分去，洋債難還，比可藉口悔約。如議准，南北有路可通，保漢似可緩造。但不知初議何以舍京鎮而言盧漢？聞因沿海兵險，究竟改道是否相宜？乞酌示。

〔盛宣懷稿，卷29，葉4。〕

〔張之洞、盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年十月二十九日〕 聞容閱在總署呈請報効百萬，造鎮江至京鐵路。先有粵人來鄂，議清江至京路，已駁止。蓋清江興工，則盧漢必廢，事關大局，擬公電力阻。其文曰：前有粵人到鄂條陳，有洋商願合股辦鎮江、清江至京鐵路，允報効巨款，往復會商。查盧漢一路爲各省中樞，南可通極邊之粵，北可

避近海之津，是以奉旨定議舉辦，中外周知，余謂得要。若清江別開一路，則東南客貨，均爲所奪，盧漢將來斷不能集華股還洋債，盧漢一路，必致停廢無成。查光緒二十一年六月初十，之洞遵旨電奏清江造路十弊有云：一國之內，幹路不能多設，創始偏東，則近西幹路不能再舉，將來引而加長，如南達湘、粵，西達川、陝均遠等語。當奉電旨，飭籌盧漢如何辦法，是東路不及西路有益，亦甚明晰。中國物力異常艱窘，倘屬華商資本，豈能兩路並舉，徒自爭競？似應令該華商併力先辦盧漢。如有真正華款，總公司必當付以事權，決不掣肘。至於報効鉅款，其爲洋股可知，無論何路，皆不可准。餌我小利，必受大害。除駁止外，但恐洋人既從華人出頭，必不肯遽止。如有人赴京條陳，可否請發交韶、洞等詳酌議覆，再請鈞處核定，免礙盧漢，以維大局。文韶、之洞、宣懷謹肅云。如尊意相同，即請酌改速發。

〔同上，卷29，葉6-7。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年正月初五日〕 容閔東路，竟欲准行，實可駭異！昨接夔帥電，德國修山東鐵路一條，似已允，既許德自膠造，又令容自清江造，報効百萬，必係洋股。此路直穿東境，德必速造，令與此路接，是爲虎傅翼也。德軍長驅而北，自膠一日達永定門，關係京畿安危，尙不在西路損益也。必須飛速會銜電奏阻止。惟內意所以許造者，總爲百萬報効所動。杏翁能設法以將來亦報効巨款敵之否？祈即刻速籌示覆，並擬會奏電稿示覆。

〔同上，卷30，葉8-4。〕

〔張之洞致總署電，光緒二十四年正月初七日〕 洞沃電奏請力阻德造山東鐵路，計已上達。頃聞容閔呈請鑄銀江至天津一路，報効百萬，不勝惶駭。查膠州至京止一千四百里，容閔路必經濟南省城，德路由膠至濟止六百里。容閔來自美國，且事前即報効巨款，必係洋股無疑，即使間有華商，而在美之華商財產，多與洋人合夥，物業歸洋人保護，仍與洋股無異。且不僅美商鐵路股票展轉售賣，各國洋人皆有，雖容閔本無他意，但關涉洋股，容閔將來亦不能自主。容路短而款足，不過兩年必成。德路直接容路，一年必成。此路成後，德之陸軍長驅

而北，一日而至永定門矣！容路既係洋股，將來必與德國勾串，斷不聽中國指揮。一旦猝有變故，如強佔膠灣故智，防不及防，戰不及戰，避不及避，從此京師豈有安枕之日？危險萬分！本爲催德撤兵，而彼要挾造路。今允其造路，是自召德兵也。或謂東境之路，我多造，則德少造，似可限制德路。不知容路係洋股，路即與洋路無異，正是爲虎傅翼。若欲限制，惟有告以山東路我必自造，但此路久已議定，應歸奏派之總公司承造，尚可推緩數年，以觀時局，急圖補救備禦之法。若兩年之內，德路已通京城，盧漢之路至速尚須五年，且容路在東方自樹一幟，占盡路利，比款必將翻悔，不肯交銀，則盧漢路必因此而廢。雖有緊急，雖欲調兵入衛，亦來不及，國事真不堪設想矣！總之，德索山東造路，萬無可許之理。無論彼如何要挾，無論許以何項利益，其患皆較緩。儻德路可達京城，乃眉睫之禍也。若爲抵制德路起見，則以容路爲抵制，不如以總公司爲抵制，尚有辦法，亦無流弊。至容閔乃爲洋人所欺，容路即係洋路，無論德路造與不造，容路皆不可准，准之必爲全局大害。將來總公司盧漢、粵漢鐵路成後，並准兼造東路，洞必能勸諭公司各商，報効巨款，萬不宜受飾詞報効之愚。事關宗社大計，不敢避煩瑣之咎。

〔張文襄公全集，卷 79，葉 30—32。〕

〔劉坤一致總署電，光緒二十四年正月十一日〕 接鄂督電，開容閔請造鎮江至津鐵路，報効百萬。坤一再四籌思，此事萬不可允。……容閔圖攬造路之意，蓄志已久，往歲即欲賂糾洋股，承辦中國鐵路，今施其故智，款爲洋股無疑。蓋中國鐵路，自奉旨創設公司，號召華股，迄鮮應者，豈有久在外洋甫經回華之容閔，轉能遽集華商鉅股之理？縱有寓美華商股分，流弊仍與洋股無異，且其中亦必以洋股爲巨擘。中國公司，因華股難集，乃借比款以資工本，比商之肯借款，亦以南北僅此一路，利可獨擅。若准容路，成速利分，不敷還款，比必悔議，盧漢幹路更無成日。況目下英欲攬造路之利，已藉借款要求，若准中有洋股之容路，英固有詞，各國更將羣起效尤，路權全失，禍且不可勝言。若因其報効，既無濟於財用之急；若借以抵制，轉啓各國覬覦

之心。容路既非德路要挾可比，應請駁不准行，免致有礙大局。請代奏。

〔劉坤一遺集，電奏，頁1410。〕

〔王文韶致盛宣懷、劉坤一、張之洞、陳寶箴電，光緒二十四年正月十五日〕 聞容閔路事，廷議既決且秘，江、楚力爭不應，竊思先有以緩之。本日致總署電云：近聞容閔承辦鎮津鐵路，將有成議，自係爲限制德人膠路起見。惟津鎮路成，則盧漢無以自立，盧漢路廢，則鄂、湘、粵之路亦廢。是兩年來中外經營至此，皆成不了之局。南洋湖廣兩督，憂憤尤深。竊思事關秘要，外臣原不及與聞。然當此時局艱難，舉動關宗社安危，非一時一事之比。利權其重，害取其輕，似不妨稍事從容，謀定後動。京外本屬一家，惟同心乃能協力，若各持所見，恐非國家之福。文韶受國厚恩，王爺尤不以尋常相待，敢陳愚悃，望垂察焉云云。知注先聞，且聽下文分解。

〔愚齋存稿，卷30，葉15。〕

〔總署奏辦津鎮鐵路摺，光緒二十四年正月二十一日〕 光緒二十三年十二月二十六日江蘇補用道容閔呈稱：由天津經山東德州至江蘇之鎮江府，爲南北往來孔道，必宜專築一路，以爲便民興利之圖。現值德人藉口教案，欲修軌道，直達濟南；倘我先造南北幹路，則德人修路至濟南後，令其就近與我幹路聯接，使不能再加展拓，最爲要著。是日修津鎮鐵路，實爲抵制之方。利權固在所必爭，大局尤刻不容緩。擬即糾合富商巨賈，集成鉅款，興築由天津達鎮江幹路，懇請奏明，准照光緒二十一年十月間諭旨，由該道自行設立公司，假以事權，俾得從速集資開辦，以廣利源。並附呈章程二十二條<sup>①</sup>等因。

臣等查鐵路之設，無事用以通商，有事用以轉運。泰西各國，鐵路縱橫四達，密如蛛網，用收富國強兵之效。中國盧漢鐵路，經大理寺少卿盛宣懷遵旨籌辦，勘路籌款，漸有端倪。若照該道容閔所請，再造津鎮幹路一枝，則展拓愈廣，實足與幹路相輔而行，且可預杜外人覬覦之漸。所呈章程二十二條，臣等詳加酌覈，亦均妥協，惟所稱

<sup>①</sup> 指《容閔津鎮鐵路條陳》。見本書頁233—235。

招集洋股一節，應令改爲籌借洋款，仍聲明商借商還，以符歷屆奏案。如蒙俞允，臣等札飭該道設立公司，妥籌開辦，仍將勘路事宜，隨時呈由臣衙門及經過各省督撫酌覈飭辦，以期詳慎。

得旨：如所議行。

〔東華錄，光緒朝，卷 42，葉 18。〕

〔盛宣懷致總署、王文韶、張之洞電，光緒二十四年正月二十二日〕 迭接南北洋湖督咨送電奏，以容閔議造鎮津鐵路，各有所陳。路事因時局變遷，原難拘執成議。惟盧漢幹路，內外幾經籌度而後定，南連湘、粵，西通川、陝，東達長江，利則聚天下之全力以衛畿輔，不利亦可聯十餘省之精銳以保中原。今若改營鎮津，漢盧停辦，恐以後各路事權，均屬外人。無一路可以自主，數十年歸還中朝之說，盡屬子虛。大局何堪設想！又若盧漢仍令兼造，路長工艱，同舟敵國，必受剋損。目前比債必因此翻覆，日後商股必因此難招，所收車利，不敷分還洋債，貽害無窮。……比國總工程司甫到上海，正在催收借項，議辦工程，因聞改辦東路，彼遽游移，暫停聽命。伏乞鈞裁訓示。

〔愚齋存稿，卷 30，葉 20。〕

〔盛宣懷致李鴻章、翁同龢等電，光緒二十四年正月二十二日〕 東路想必爲限制德人而設，然盧漢必因此停辦矣。爲兩全計，可否用比款改辦鎮江至保定之路，並由蘇杭接至鎮江，容道用美款，改辦粵、湘、鄂之路，並由鄂接至鎮江，則一氣呵成。

〔同上，卷 30，葉 20—21。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年正月二十三日〕 容路已奏准。所恨者引德兵，非妨幹路也。盧漢粵幹路尚可補救。閣下可速向德華、匯豐商接造寧漢一路借款，路加長，款加多，又通正幹，德華、匯豐必更樂從。自江寧對岸浦口，渡江沿北岸抵漢止九百里，一片平地，無山無河，僅裕溪口一渡耳。與容路爭勝，止此一著。務須趁此定議，事機不可稍緩。三口合爲一幹路，比款斷無游移。

〔張文襄公全集，卷 154，葉 32。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年正月二十四日〕 津鎮本係應



辦之路，雖有此議，未能開辦，與盧漢幹路無涉，未便借詞停緩。比約久經批准，該監工到滬，亟應催收借款，剋期興工，勿得觀望，致有貽誤。

〔愚查存稿，卷30，葉22。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十四年正月二十九日〕 比總辦及美國工師李治皆云，盧漢中間既無枝路，亦無大熱鬧處，全靠南北兩頭來往生意。既開東路，恐養路修路之費尚不敷，洋債本利必無着。衆口一詞，而署謂與盧漢無涉，進退殊覺兩難矣！

〔同上，卷30，葉28。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年二月初四日〕 德使不准他人干預山東邊界鐵路，容路雖議准亦不能辦。鄙見此時似暫不必管東路。若與德華議妥，則由滬達漢，人貨暢通，不專靠南北兩頭矣。莫若撇開東路不論，趕將滬漢、粵漢兩路，迅速併議。借滬漢以款動比款，借粵漢以款動德款，借粵漢、滬漢以款動美款。三路互相借助，當可有成，而尤以與德華先議爲要。蓋此處利息較輕，還法較易也。三路果通，何畏於東一面？再與當道商歸併之法。

〔同上，卷31，葉3—4。〕

〔又電，光緒二十四年二月十六日〕 德不准容閔造山東路。總署改令容閔造鎮江至河南路。知之否？

〔同上，卷31，葉14。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十四年七月二十一日〕 容閔另合英美公司由浦口、開封造路至津。海靖同是忌妒，亦欲就清江、濟南造路至津，與盧漢三路並行。

〔同上，卷33，葉1。〕

〔寶訥樂致巴爾福(A. J. Balfour)電，1898年8月25日〕 津鎮鐵路借款五百五十萬美元和築建上述鐵路的合同，已於8月23日由容閔與一家強大的英美辛迪加簽訂了。

上述報導是由駐上海總領事寄給我的。

〔舊皮書·中國，第1號(1899年)，頁209。〕

〔盛宣懷致總署、路礦總局電，光緒二十四年七月二十五日〕 外

國造路，或宜直線展長，或宜橫路銜接；不宜並線而行，自奪生意。今造盧漢，又造津鎮，海靖謂容閔若由河南造津鎮，德必要由山東造津鎮，是並肩而三矣。將來我即虧本，與彼無涉，彼有債權，何慮我不還？我若不顧，將來有求必應，必貽國家無窮後患。宣懷奉王爺面諭，與寶使面議，止准怡和自浦口接至信陽幹路，而停止津鎮；又與海使議可，准其由濟南接通盧漢幹路，皆歸商辦。兩使俱首肯。此即展長銜接之法，勝於一線並行多矣。

〔愚齋存稿，卷 33，葉 3。〕

〔容閔放棄建築津鎮鐵路計劃的自述〕 予心中所欲造之鐵路，為由天津直達鎮江。……兩地相距，以直線計，不過五百英里。若繞山東，過黃河，經安徽，以達湖南，則此路須延長至七百英里。予所規畫之路線，則擬取其近者。惟德國政府抗議不允有他線經過山東，謂山東造路之權，為德人所專有，無論何人，不能在山東另造鐵路云。此種理由，殊為奇怪。任翻遍中國法律或國際法律，皆不能得其根據之所在。但彼時中國孱弱，不能提出此問題，以爭回固有之主權。而總署中亦無人能引證條文，駁斥德國要求之無理；深恐惹起國際交涉，一惟外人之命是聽。以故政府祇許予造一曲折之鐵路，即上所云繞山東過黃河者。予以極力欲成此事，遂擬以鐵路讓與外國公司承造；乃政府又命予必招中國資本，不許外人入股。且僅限予六月之期，六月之內若不能招齊路股者，則將特許狀取消。當彼時中國資本家欲共出資認股，以興造鐵路，殆難如登天。予既明知此事勢有所不能，遂不得已復將此鐵路計劃捨去。予之種種政策，既皆無效，於是予救助中國之心，遂亦至此而止矣。

〔容閔，西學東漸記，頁 141—142。〕

## 附：（二）粵商何獻墀謀辦兩廣鐵路的活動

〔何獻墀擬請奏開兩廣全省鐵路礦務議<sup>①</sup>〕 竊近伏讀戶部奏

<sup>①</sup> 此件由出使美、日、秘大臣楊儒轉致總署，總署於光緒二十一年九月二十七日收到。

陳，債款太鉅，萬難籌措一措，請飭內外臣工，通盤籌畫，如有可興之利，有益於國，無損於民，勿畏繁難，勿避嫌怨，勿拘成法，勿徇近功，各抒所見，用備採擇等因。……

竊維運載之便，人第以輪舶爲要圖，而不知鐵路之馳驅尤至捷也。生計之謀，人第以農桑爲正業，而不知礦務之利賴尤無窮也。使無鐵路以濟其陸運，則輪舶或有時而窮；使無礦務以擴其利源，則農桑之生機亦蹙。誠欲長駕遠馭，千里如在戶庭；取精用宏，五金並饒物產；則非鐵路礦務不爲功。從前內外諸臣，非無見及奏請招商試行者。然鐵路祇有遼瀋一隅，內地不開繼軌；礦務僅得開平一局，外此鮮獲成功。良由風氣之未開，遂致宏規之莫展。推原其故，厥有數端：一則籌集鉅款之難也；一則僱募師匠之難也；一則洋匠入內地督理，易駭聽聞，恐生枝節之難也；一則鐵路所經，礦場所在，豪強勒捐，動啓爭端之難也；一則非常之舉，毀謗易興，任事者一人，從旁而議其後者必不止一人，功敗垂成，公私交害之難也。具此數難，無怪人皆視若畏途，莫敢出以興利自効者矣。

獻愚以爲窮則思通，變窮盡利，欲稅釐增旺，非徧築鐵路不可，欲地不愛寶，非多開礦場不可。方今外洋各國，鐵路之出息，礦場之溢利，歲以數千萬計，而工丁食力，藉以養活者，日且數百萬家。成效彰彰，昭然共覩。外洋巧而中國不必安於拙也，外洋先而中國不妨步其後也。有治法固在乎有治人，能善因究易於能善創。如慮籌款之難，則下令招商，不拘中外，均准附股。縱內地訖所未經，或不免遲疑觀望，而西人及華商之熟悉洋務者，皆已習知其利。果能開誠布公，明定章程，上下遵守，必將踴躍爭赴，數千萬之資，啣嗟立辦，是鉅款尙易集也。如慮師匠僱募之難，則擇洋匠之慇懃專精者，先立條約，優給薪水，到廠後，由局挑選內地之熟悉化學、機工諸少年，隨同歷練。彼洋匠應募而來，糜餼優厚，中人所艷，承學之士，思作替人，必皆竭慮殫精，傳其藝術。轉相授受，不出十年，人材將不可勝用。是師匠之僱募，亦未必難也。如慮洋匠入內督理，人情驚駭，則仿照電線辦法，先由地方官徧張曉諭，使知洋匠之來，實爲我內地興利起見。

物聽既平，浮言自息。再由地方文武，沿途保護，似亦不致別生事端。如慮豪強勒捐，易啓紛爭，誠爲惡習。然此不過痞蠹伎倆耳，苟於民業則照價承買，官地則照章升科，界劃分明，不相侵奪，復得地方有司持平而理，當亦無所施其刁狡也。至非常之舉，謗議易生，始則慮其難成，繼則譏其傷費，甚或議其招集外股之背章，攬承公司之壟斷，皆意中必有之事。然獻愚竊有說焉：陸運莫便於鐵路，富國莫大於礦廠，盡人而知。彼輪船、電線、鐵械諸機器，亦皆師彼之長，刻意仿造，況此利國利民兩要務，豈甘讓人獨擅其能？雖工程浩大，奏效未敢剋期，惟能有志竟成，詎可因噎廢食？如必預慮難成而自阻，然則治田者，慮秋穫之無望，遂罷春耕；治河者，慮合龍之無期，遂罷畚築乎？如慮糜費之多，從來成大事者，不計小廉。向以無鐵路，商販之往來、軍糧之輓運，糜費不知凡幾；向以無礦場，煤鐵惟仰給外洋，金銀已漸成巨漏，其糜費又不知凡幾。今之擬開鐵路礦務，正所以節異時之勞費，挽自有之利權，而尙容靳乎？況所費雖多，除洋匠薪金、機器價脚外，餘仍散之內地工役，是亦政在養民之一道也。

至以招集外股爲背章，則尤不然。按定例，不准外人附股，意謂中國之利，當還之中國，不欲外人得沾餘瀝耳。不知善制宜者貴因時，欲達權者先破格。中國急功近利，眼界未開，雖有久大之規，語及招股，率多觀望。商本專靠內地，必同築室道旁，自非借助西人，斷難集事。夫鐵路礦務，凡以爲內地之民興利也，乃內地不知鼓舞者，外人反有以贊成之，是其慕義急公之念，固屬可嘉；而其傾囊成美之功，亦宜食報。借彼之力，立我之業，彼不過成効克彰之後，始稍分其盈餘，我先於衆擎易舉之中，早已收其實益。商人之名，要由我認，商人之權，仍自我操。曾是區區溢利，尙吝而弗畀乎？查英國創造鐵路，粵商伍氏，率先附股，至今數世，猶享其利。若華人之在外洋，以開礦起家者，尤指不勝屈。可見外洋興作，惟務招徠，初無彼此之別。我乃預存畛域，坐失事機，適足爲西人竊笑耳！是宜變通以盡利者也。若夫集衆人之資，通力合作，此公司之所由名。以人人自有之錢謀人人共有之利，於以爲國家成不朽之業，開不盡之源，所謂各謀其私，以效

於公者，其壟斷與否，固無容辯也。

獻坤才識短淺，曷敢侈言遠圖。然力所能爲，竊思自奮。果蒙據情入告，奉旨准行，得借中外湊集之資，創建內地自強之策，請以兩廣首發其端。凡兩省所有鐵路、礦務，均歸一手經理，官不遙制，人自樂從。辦有端倪，即以粵地一隅，鼓舞天下，必有聞風興起，爭相仿辦者。將不十數年，而十九行省中，鐵路接連，礦場盡闢，指揮如意，呼應通靈，兵賴以強，國賴以富，非僅濟一時之意，直可爲百世之基矣。……若鄙議得行，將不費公家一帑，而驛路通，礦政舉，關稅之徵旺，地產之利興。言輓運則芻粟如飛，言開採則精華畢出。內以極開物成務之盛，即外以寢視耽欲逐之謀。而皆自部臣勿拘成法，勿狃近功數語有以啓之。當亦審時度勢者之所許也。謹擬章程十五條，另錄清摺，附呈台覽。

……謹將擬開兩廣全省鐵路礦務公司章程列摺呈電。計開：

一、立公司。擬取名兩廣全省鐵路公司。……專辦建築兩省鐵路，兼開採各屬金銀銅鐵錫煤等礦，餘外生理，概不攬入，以專經營。

二、集股本。擬湊集資本銀二千萬元，分作二百萬股，每股科本銀十元。股份多寡，隨人自認，不拘中外官紳商民，均准附股，以廣招徠。……所有股份銀兩，歸香港上海匯理銀行及中國渣打印度銀行，分收分存，以備支用。……

三、定商董。此次鐵路礦務，事屬創始，其出名承商之總理，應請由部頒給照諭，或由本省撫督憲發札，以重事權外，其餘司事人等擬由衆股商保舉，歸總理酌派職事。……

四、慎職事。公司需才甚多，所有司帳監督工匠人等，均量材器使，酌給薪工，按月支發，不准掛借挪移。……

五、益土著。鐵路礦務，各有就近之地，必先本地有益，始足以聯聲氣而息糾紛。除匠頭機師及各項緊要職役，須僱用外來熟習之人充當外，其餘所用人役，擬先就土著僱募，不許外來游棍冒充，俾附近居民，藉謀生活。仍取其股實擔保，編列花名冊存案，並挑取夫頭管工，以資約束。既免外匪潛蹤滋事之弊，亦無將來易聚難散之虞，

法誠兩善。其工價由公司從公酌給，該土著不得居奇過索。

六、杜騷擾。凡鐵路所經之地，礦場所開之山，如係官地，應由公司報明丈量升科；如係民業，則由公司按照時價或照紅契，加二承買，或承租批，以昭平允。果係無礙田園廬墓，擬請准由公司，路則沿途建築，礦則隨地開採。如有刁紳土惡串同地方差弁，希圖染指，藉詞阻撓，並准公司隨時稟請地方官究辦，以警刁狡。

七、資保護。鐵路、礦場均須洋匠機師前往勘丈，方能估價成本。擬仿照前辦電線成案，由公司指明，稟請督憲札委員弁同行，以資保護。……

八、設巡役。鐵路、礦場地方遼遠，彈壓稽查，必須分設巡丁，以資防衛。擬請准由公司酌度情形，自行招募，所有口糧，概由公司支發。

九、備器用。……

十、造冊報。……

十一、重課餉。鐵路既成，……其公司每年鐵路所得運載客貨脚價，及礦場所得出息，兩宗奉算，除去年中經費，核實餘利，擬每百兩先提五兩，作為課餉，以充公帑；然後方派各股東本息溢利及總理花紅，庶公私均沾利益。

十二、酌分息。自鐵路啓運、礦務有成之日起，每年結帳一次，刊送各股東。議將每年所獲餘利，先提出課餉五厘，次提出老本月息一分，再提出辦事人花紅二成，其餘能否全行按股均分，抑或分半積半，屆時由總理會同各值理妥議舉行。

十三、急公用。鐵路、礦場，原以備國家緩急有恃，遇有軍務，自當先運軍糧，有暇始載貨客。……且鐵路之開停，……軍務時官皆得而節制之，一如電線規矩。但軍糧之運脚，煤鐵之貨價，如係供應官用者，仍懇照值給發，以恤商本。

十四、專國權。鐵路一舉，原係併商人之力，為公家建不朽之業。倘築成開行後，或三十年，或五十年，商本已有歸著，可隨時由公家秉公估價，給回公司，即將該鐵路歸還官辦。

十五、准開停。此次公司工本重大，收效遲速，原難懸揣。倘有成

效，除鐵路可隨時歸還公家外，其礦場擬請准歸公司永遠一手經理，以償勞動。若辦無起色，勢要停止，仍准商等隨時歇辦，稟請奏銷。

[清總理衙門檔案。]

[總署奏摺，光緒二十一年十二月十七日] 今出使大臣楊儒，據粵商何獻坤之請，議開兩廣鐵路、礦務，自係爲振興商務，廣濬利源起見。惟查廣東省東西二千五百餘里，南北一千八百餘里；廣西省東西二千八百餘里，南北二千九百餘里；背山濱海，幅員遼闊。鐵路、礦務，同時並舉，規模浩大，頭緒紛繁。應先勘定鐵路之起訖，孰爲幹路，孰爲枝路；指定礦產之處所，孰爲總廠，孰爲分廠；通盤籌算，成竹在胸，辦理始能扼要。臣等詳核該商原遞章程十五條，僅於第二條聲絃集股二千萬元作爲資本，此外緊要節目，均未詳載，殊屬疎漏。又章程第十二條，謂於餘利提出課項五釐；第十四條，謂所造鐵路俟三十年或五十年後，由公家秉公給價歸還；第十五條，謂礦場永爲商業；所請利益，設想過奢，既與漠河等處章程不符，恐環球各國亦無此寬典，均難照辦。且鐵路所經，礦場所在，與民居廬墓、山川險要，有無妨礙，須由地方官紳會同察勘，亦非該商所得逕行。更不得藏頭露尾，潛招洋股。楊儒原奏，既稱與該商平日並未謀面，根底亦未深悉。事關兩廣全省大局，自應統籌利害，毋貽後悔。擬請飭下楊儒，轉飭該商，按照臣等所指各節，再行詳訂章程，就近稟明兩廣總督，就該省地方情形，詳細覆覈，繪具圖說，奏明請旨定奪，以昭詳慎。

[同上。]

### 附：(三)無賴商人勾結外商的其他活動

[奉天將軍依克唐阿奏紳商集資請辦關外鐵路煤礦摺，光緒二十三年二月初六日] 據錦州協領文楷、署錦縣知縣增韞等，轉據在籍丁憂知縣江蘇補用縣丞黎耀森稟稱：……耀森曩昔遊幕各省，究心礦務，而於奉天道里之紆曲，礦產之富饒，有所素悉。上年四月間，由江蘇回旗守制，聞悉奉天開礦章程，招商承辦。伏查煤礦一項，現爲內

地要需，而錦州北山及暖池塘一帶，處處煤苗顯露，層積深闊，若仿用洋法辦理，似較金銀各礦更有把握。然通盤籌算，煤資鐵路運銷，鐵路資煤行銷，二者必須兼籌並作，方有利益。但慮近海口岸不通，勢須由錦州起建築鐵路，直達東南營口，造至旅順之搭連灣止，計程八百餘里。以此間水不封凍，可以設棧儲運，暢銷遠省，庶與開平運煤鐵路，兩無窒礙，且便官商冬夏往返。利一。再擬由營口鐵路建至瀋陽東北遼吉省城，計程千有餘里，不獨接運俄國及該處土產貨物，歲報大宗稅課，且南北聯爲一氣，可護根本而固邊圉。利二。設遇有軍務，轉運兵餉器械，均擬減收半價，藉申報効，況一日千里，吏不煩而民不擾。利三。核實約估，礦、路兩項資本，計開山、造橋、建立碼頭、車站，購用鐵木地基，並各項機器、薪工等費，共需銀二千八百萬兩。奉省現值兵荒而後，商力維難，苦無同志會議。曾於京中會晤舊識紳商數人，談及一切，概允分投籌集。現已備成股本銀一千六百萬兩，余欲耀森出名，稟請作爲商辦，卽以此款開礦，並先請築造錦州營口及搭連灣一帶鐵路，並不在奉天招集外股。俟辦有成效，集股已多，再擬由營口造至瀋陽、吉林，擴充辦理。計期二年半，便可一律告成。如准開辦，擬卽回京，先提資本若干，偕同股友，就近由津購機器，延請洋匠、礦師，匯款到奉備用。並祈飭知沿途地方官及查礦委員，會同勘驗礦路地段，藉以保護。謹擬章程繪圖懇請奏咨立案。暨聲明煤礦先行試辦二年，遵章納稅等情。由該協領等具詳前來。

奴才因查該紳所集股款，爲數甚鉅。深慮其拼合洋股，致將來收回官辦，轉爲膠轕。批飭指明股商何人，款存何處。旋據該紳將分認集股各商姓名及集股情形，據實稟報。並據來省謁見，面陳開礦造路辦法，具有條理；且稱股商悉係華人，並無洋股在內，惟求商本商辦，俾免掣肘等語。

奴才伏查關外鐵路，實爲防邊要務，不容置爲緩圖。上年官修鐵路，甫至前所王岡台地方，遂以款絀從緩，若不改歸商辦，竊恐成效難期。現查蘆漢鐵路，已准設立公司，官督商辦，東陲邊備愈嚴，尤宜同時並舉。黎耀森所稟礦路兼興，先修錦旅，再造瀋吉，蓋以爲錦旅通，



則銷煤之路暢，奉吉接，則邊地之勢聯；其意固在牟利，而國家因商造路，因路防邊，轉覺兩有裨益。惟核閱所擬章程，一切用人理財，商等自行經理，官不與聞，係欽遵光緒二十一年十一月二十日諭旨辦理。而每歲進款除去利息經費以十成之二作為正稅，又以二十年為商辦之限，是否與盧漢鐵路章程相符，奴才無案可稽。相應請旨飭下總理各國事務衙門王大臣核議覆奏，以昭慎重。<sup>①</sup>

〔經濟研究所藏抄檔，路電郵航氣，第8冊。〕

〔總署、戶部會奏議覆紳商集資請辦關外礦路實係無賴詐僞疏，光緒二十三年〕 竊查奉天將軍依克唐阿奏關外商辦礦路一事，前經臣等會議，黎耀森以一微員，虛稱集資一千六百萬兩；且路長二千餘里，二年半便可告成，言之過易。請飭下該將軍切實查明，請具保結，俟商款有著，再行議章奏辦。於光緒二十三年三月十八日會同戶部具奏，奉硃批：依議。欽此。當即咨行該將軍去後。七月三十日復准軍機處抄交依克唐阿奏查明關外商辦礦路資本妥議章程一摺。奉硃批：該衙門議奏。單併發。欽此。欽遵到臣衙門。

嗣准該將軍將各總董姓名籍貫，及京中商號兌存銀數，電知前來。臣等因所稱存京商號銀數較多，恐未確實，復經行文順天府，按號確查。茲據覈稱：密查得黎耀堂，即候選縣丞黎耀森之胞兄，係英醫德貞所開寶華公舖中副買辦。高錫九、陸漁舫、孟學隨，係京城各衙門書吏。呂慶才係錫慶堂老米舖掌櫃。崇佑之、崇建侯，係前粵關監督海緒之子。其餘如李益橋、成治卿、李詩侯，皆在濟陽，無從悉其根底。所開京城各爐房，並無俊義聚字號，或即仁義聚之筆誤，業已歇業多年。永順義合銀號，查無此舖。同信恆布號，資本無多，業將倒閉。義合行係帳局，同義興亦係小帳局，泰興舖係首飾樓，帶做換錢小舖。義合當舖係崇宅所開，亨豐與寶豐當舖係海宅所開。詢及所存舖四百十六萬兩，皆屬空存條一紙。聲稱俟奏准承辦後，統歸德貞之寶華公錢店擔保，而寶華公資本僅銀五千兩，即嘗誑攬借款者，初則使劉鶚、呂慶麟、孫郁田出名，在督辦軍務處具呈，謀攬盧漢

<sup>①</sup> 光緒二十三年二月十五日硃批：該衙門議奏。單併發。欽此。

鐵路；繼則使李光漢等出名，在北洋具呈，謀攬天津至瓜口鐵路；並又使方鏡等出名，在順天府遞呈，謀攬西山鐵路。此外如蒙古礦務、山西鐵路，無一不思插手。意在攬到利權，爲招搖賣票地步，爲之指使者，或冀坐享其利，或冀厚得其酬等語。

臣等查近來紳商僅鑿開礦路之利，並未諳造路之法，故首鼠者未有輕擲鉅貲，而無賴者藉以招攬生事。且華股集貲不易，勢必藉重洋商。殊不知平日與無賴紳員及一二京官子弟往來，皆慣習華情之人，亦徒託空言者也。夫公家借款，尙再三索抵而不稍輕貸，焉有商借商還，而不求以礦路抵押之理乎？若聽其私立合同，許以開辦，不獨華紳領股者藉以招搖，而包攬者總其權利，兼恐洋款未集而華股先輸。成則紳商等無利可圖，不成則華股受其毒，洋款亦徒受其愚。而因以爲利之輩，輕則席捲而去，無處索償，重則貽害國家，轉求賠抵。該府尹所謂插手者意在攬權賣票，指使者但冀坐享酬謝，均不可靠各節，尙係見到之語。種種詐僞，爲患將來，非但紳商爲其所惑，亦該將軍所未能深悉而逆料者也。

臣等公同商酌，既經查明黎耀森中西商董名號半屬子虛，所稱存驗之四百十六萬兩，但屬空條一紙，並無實銀。應請將備外商辦礦路之議，卽行停止。惟念國家於此事方廣招徠，該紳商等爲人所愚，事經具呈，並未開辦，尙無招搖實據，應請免其深究。

〔于寶軒輯，皇朝舊文文編，卷22，葉15-16。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年三月二十四日〕 陳季同、洪熙中、何林岷等請辦蘇寧鐵路，江南督撫皆未批准，擅自設立大中公司，哄騙招搖，攪亂大局。中有京官在滬隱爲謀主，聲言日內回京必設法傾軋總公司而助大中公司，以致礙難查禁。路事處處棘手，極願讓賢。倘有此輩混鬧，更難抵制。乞密告虞山，可否於李福明等辦案內，明降諭旨以垂厲禁，庶可消弭。

〔愚齋存稿，卷26，葉24。〕

〔張之洞批李光漢借款造路稟文，光緒二十四年八月二十一日〕 據稟及手摺、洋兩均悉。自中國興辦鐵路以來，謬妄不安分之紳商，

紛紛謀辦鐵路，動云已籌有鉅款，實則未籌分文，希圖僥倖蒙混，名爲借用洋債，實則全是洋東，不過欲藉經手承辦之名，以冀立致巨富，專意營私，不顧國家利害，最爲近日大患。查所呈洋函云：俟奉旨後，當能市上銷售借票。是款尙未借定，而稟內則竟云已籌集六千萬。該革員之欺誑不實，已可概見。不知滬上洋行本無鉅款，只圖經手向外洋殷實富戶轉借，而外洋斷不肯只聽中國荒唐紳商及貪圖行用之洋行一面之詞，必須先行查明擬辦之路，將來能獲利與否，所借之款能保還本利與否，承辦之人殷實可靠與否，方肯出借鉅資。今北路已有奏定之盧漢一路，南路已有奏定之湘粵一路，且有山東一路。該革員復欲南達東粵，西至西隴，添建一路。無論外洋富戶揣知中國數路並行，不能獲利，必不借款，即使爲該革員及經手洋行聲動，允借鉅資，所立合同必然種種要挾，佔盡權利。設五年之後，所收車費不敷抵還，試問六千萬鉅款從何籌償？且查該革員前十餘年欠捐款尾數五千餘金，尙不能繳，致煩通緝，況六千萬之鉅款耶？既無的款以償，必致洋人藉口佔路，是直引外人踞我土地耳。此時雖將該革員懲辦，何補於事？聞該革員前在北洋攪辦鐵路，曾被北洋大臣王駁斥，今復來此滋擾，希圖蒙混，實屬謬妄！且稟內謂該革員已與洋人立約，未便中止，勢不能不上達天聰等語。尤屬狂妄！所請斷斷不能照准，該革員嗣後務須安分守己，慎勿再生妄想，自取罪戾，洋函擲還。此飭！

〔張文襄公全集，卷 118，葉 10—11。〕

〔上諭，光緒二十四年七月二十九日〕 諭軍機大臣等：隆恩奏，商人集款請辦津鎮鐵路一摺，著總理各國事務衙門查覈具奏。

〔德宗實錄，卷 425，葉 24。〕

〔光緒二十四年十月二十五日〕 先是，太僕寺卿隆恩奏，商人沈蔭葆等集款請辦津鎮鐵路。下總理各國事務衙門議。至是奏稱：該商所擬籌借之款，並無把握，所請應毋庸議。報聞。

〔同上，卷 432，葉 15。〕

## 二、官辦鐵路總公司的議借洋債和國際金融資本的侵略活動(1896—1897年)

### (一)鐵路總公司的成立

〔張之洞致王文韶電 光緒二十二年三月二十六日〕 昨招盛道來鄂，商辦鐵廠，連日與議盧漢路事，極爲透澈。舉顧四方，官不通商情，商不顧大局，或知洋務而不明中國政體，或易爲洋人所欺，或任事銳而鮮閱歷，或敢爲欺謾，但圖包攬而不能踐言，皆不足任此事。該道無此六病。若令隨同我兩人，總理此局，承上注下，可聯南北，可聯中外，可聯官商。擬俟許、武等到後，察出實情，卽行會奏。一面飭令該道由津東承尊指，入都面謁軍務處。凡奏中所不及者，可詳細商酌，俾免隔閡，庶可速成。

〔奏書存稿，卷24，葉23—24。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十二年三月二十八日〕 盧漢鐵路必應辦，亦非不能辦，惟誤信華商集款之易，斯爲大謬！然其機已動，便有辦法。昨覆香帥，當以此事非異人任爲言。我弟勉之！

〔同上，卷89，葉10。〕

〔盛宣懷致翁斌孫電，光緒二十二年三月二十九日〕 香帥招赴鄂，商辦鐵政。適接十二寄諭問盧漢事甚詳。頃聞香帥電商夔帥，以宣稍有閱歷，擬會請設立盧漢鐵路招商總局，責成總辦。微論才力不勝，憂懼畏讓，何堪任重。現在旨意以華商承辦，不得洋商入股爲主腦，乃洋人覬造鐵路，意甚深謲。倘南北幹路，難絕洋股，有事之秋，彼必守公共例，禁運兵械糧食。且此端一開，俄請築路東三省，英請築路滇、川、藏，法請築兩粵，交錯疆域，始則借路攘利，終必因路割地，後患無窮。華人易爲利誘，初不過代洋人出頭招攬，若更與私訂合同，揭破之後，亦煩理解。似此諒難遷就。兩帥已請飭許、武諸人前來體督，再籌切實良法。南北所見已合，如得內外同心，必能僱商辦人

意，勉期而成。屆時會奏中不及詳者，擬派宣赴京面陳。倘蒙主持定議，專任速辦，再拚數年心血，爲中國掙一口氣，亦不敢惜。鈞意然否？候賜覆。卽行旋滬。乞代稟。

〔同上，卷 89，葉 11—12。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年六月二十一日〕 此事要在先派定總理人，准立公司。一面勘路、造軌、開工，聽其設法招集華股。如一時招不足，准其先借洋債。商借商還，須力言洋債與洋股不同，必無流弊；但將作保一層，含混略過，將來公司呈送合同，自可核准，乞備鈞裁。

〔同上，卷 89，葉 29。〕

〔張之洞致王文韶電，光緒二十二年七月十三日〕 近日都下、江南、山東函電，謂我兩人於某君爭相保奏，譏議紛紛。此事須穩妥，方能有成也。渠總未能深明時勢，體察深情耳。現已籌有辦法。總之必予以聲望事權，則一無所難矣。

洋款歸宿，公司辦法，曲折甚多，非面談不能透澈。且稿件尚須妥酌，以免部駁。已電滬囑其來鄂面商。兩三日卽可定，定後當寄稿至津，並帶印花前往，請改定後卽在津繕發。措詞極力懇請，俟來鄂面商。

〔同上，卷 91，葉 8。〕

〔盛宣懷致紐約李鴻章電，光緒二十二年七月十九日〕 盧漢擬立公司，先收華股二成，餘八成由公司借洋債三千萬，以路押，三十年分還，國家批准。如公司不還，路歸國家，代還債。紐約公司來人排吓 [A. W. Bash] ① 接電允准。師晤福司達請詢其靠實否？候師回，可定議造路，〔師須令保一好手，甲孚 [Jefferts] ② 因與許應鏞辦事不妥，須另換人來。〕

〔同上，卷 25，葉 8。〕

〔張之洞、王文韶會奏盧漢鐵路商辦難成另籌辦法摺，光緒二十

① 排吓，本節所錄資料中也有譯作排盾的。

② 甲孚，本節所錄資料中也有譯作夾姆、夾恩的。

二年七月二十五日] 夫鐵路爲富強第一要義，盡人而知矣。強鄰環伺，事變日亟，就使自今日始，急起圖成，尙虞不及；若復因循推宕，必將貽噬臍之悔。然則幹路必不可緩，洋股必不可恃，華股必不能足。其事愈急，其術愈窮。臣等奉命數月，正在爲難。六月十六日接准總理衙門銑電稱：盧漢鐵路，以集華股歸商辦爲主，前此具呈集股之人，均不可靠。直、鄂會商，必另有辦法，及早具奏等語。……

臣等博採周諮，或謂鐵路未成之先，華商斷無數千萬之鉅股。惟有暫借洋債造路，陸續招股分還洋債之一策，集事較易，流弊較少。蓋洋債與洋股迥不相同：路歸洋股，則路權倒持於彼；款歸借債，則路權仍屬於我。咄嗟立辦，可以刻期成功，故曰集事易。路款劃分，可以事權不移，故曰流弊少。且中國所借洋債，尙指關稅作抵，若華商自向西商移借，必指鐵路應入之款作抵。所訂合同條款，亦須國家核准，故論者謂商借不如官借之直捷。款由官借，路由官造，使鐵路之利全歸於官，策之上也。仰惟朝廷之意，自以中國官商未能合轍，鐵路事係商務，而欲責成於華商。願華商見小欲速，勢散力微，且商情百變不齊，商務計及纖悉，若僅臨之以驅吏，就使虛心延接，相與講求，斷無此專精工夫，勢必動形隔膜。臣等折衷羣議，綜其大要，當以專設大員，官督商辦，並准由公司一面招股，一面借款爲入手第一義。

竊思此事重要宏大，尤賴得人而理，方能與臣等同心協力，堅忍圖成。查直隸津海關道盛宣懷來鄂，籌商承辦鐵路之時，正值奉到寄諭，令臣等考核鐵路商人之際。臣等因該四商情詞虛浮，知其斷難成議，當經臣文韶與臣之洞往復電商，就近詢問該員，盧漢鐵路有何辦法，即能刻日興工。該員指陳利弊，窮原竟委，反覆籌計，井井有條。查該員才力恢張，謀慮精密，博通洋務，深悉商情，甚有合於劉晏用人所謂通敏之才。中國向來風氣，官不習商業，商不曉官法，卽或有熟於官通於商者，又多不諳洋務。惟該員能兼三長，且招商、電報各局，著有成效。今欲招商承辦鐵路，似惟有該員堪以勝任。然總理此事之員，非稍假事權，得所藉手，不足以號召羣情。應請特旨准設盧漢

鐵路招商公司，先派盛宣懷爲總理，使天下皆知事在必成，以一視聽，而便設施。

據該員稱，盧漢一路，貫通鄂、豫、直三省，專重拱衛，而略於東南財賦之區，於商務利益較薄。若專指此路，剔開繁富近便之地不入公司，恐東南各省紳商，必以本鉅利微，不願入股，則招股更難。惟有合南北鐵路爲一局，庶可萃四方之商力而注之一隅。盧漢爲正幹自應盡力先造，分路開工，不容稍緩。至現已奏定擬造之蘇寧鐵路，似毋庸另立公司，至礙盧漢招股，應請准其歸併一公司，由盧漢公司兼辦，先由吳淞造至上海，由上海造至蘇州。其蘇州至江寧一路，並准由該公司接續兼行承造，庶可挹彼注茲，集股較易。此以推廣爲招徠之法也。商人眼界，其事之不能速成，則必徘徊不進。盧漢需款三四千萬，閱四年而後完工，再逾三五年而後獲利。華商獨善其身，莫肯舍近圖遠。儻必待招徠股本而後開辦，直無開辦之期矣。惟有先籌借墊，使人人知路工必可剋期造成，收利確有把握，其股分或可自至。得一萬股本，即還一萬墊款，如招商局昔年曾以產業抵借怡和、匯豐各洋行之款。商借商還，毫無流弊。此以借墊爲招徠之法也。

既歸公司承辦，必須遴派公正殷實商總，按鐵路所需總數，將商股招足，但只先收現銀二成。如股票以百兩爲一股，先收二十兩。有商人，有商股，始成公司。迨公司既成，商股不足，自可由公司設法借款，商借商還。如借款八成，分作三十年撥還，每年按股僅須出銀數兩，輕而易舉。此收商股還本之法也。鐵路所收之費，除支常年經費，以其餘抵還債息；除還本息經費以外，如餘利豐厚，再行酌議報効。此收路費繳利之法也。又查有新嘉坡總領事候選知府張振勳，素與南洋各商相習，現經該員稟請由臣等電商出使大臣龔照璣札調回華，應由盛宣懷與之商酌招股事宜。

臣等詳核該員所擬辦法，揣情量力，周折騰展，而終歸於有成。合南北之路，以資歛勳，藉國家之力，以爲主持。官商相維，而終歸於可行。工費、年限、數目，以及商股如何招，借款如何還，悉皆明白洞達，切實有苦。惟該員以二十年任事，憂議畏譏，前經奏派接辦鐵廠，

已堅辭再四，強而後可。現在臣等與之考核鐵路辦法，該員尤以力小斷難勝重任，籲請另派，情詞極爲懇切。臣等亦知該員向來勇於任事，局外不免間有吹求。特以此事關係全局，得人甚難，反覆焦思，既別無招鉅商集鉅款之方，而該員所擬辦法，又實係於國家有益無損之計。確知非該員不能勝任，自不敢不據實上陳。聖明在上，自當具有權衡。

至總理之員雖經派定，但此事本以招商爲主，所有許應鏞、劉鶚等果能招集確實華股，無論或數萬或數十萬，均准附入該公司。並准令集款較鉅者，得照商務通章，隨同管事，以收廣益，而示公溥。其餘應籌之事，應定之章，經緯萬端，派定之後，應由該員督率各路紳商，逐一詳議妥協，再由臣等會同奏明辦理。惟籌款辦工緊要關鍵，以及一切未盡事宜，自應飭令該員迅速入都，以備總理衙門垂詢一切。總期竭力趨築，早覩成效，以免萬國之譏議，而慰中外之瞻矚。大局幸甚，臣等幸甚。

〔張文襄公全集，卷 44，第 22—26。〕

〔張之洞、王文韶會奏請撥已借洋債作鐵路股本片，光緒二十二年七月二十五日〕 鐵路之興廢，關係國家之強弱者大。而商民惟利是視，可與圖成，難於謀始。故各國鐵路，無不官創之而商因之。即中國創辦招商局之初，南北洋先後籌借各省官款二百餘萬兩，方能立定根基，陸續歸繳。即胡燏棻現辦之津盧鐵路，僅招商股四十萬兩，仍由戶部、北洋籌給銀二百萬兩。華商氣散力薄，若欲以數千萬之鉅工，悉以責之華商，臣〔等〕恐徒曠歲月，不易有觀成之日。此次督辦軍務處議覆司業瑞洵所奏原摺內稱，該司業以商辦難成，請提借款二千萬，示以標準，爲先路之導，未始非率作興事之法。但以官辦則浮費倍多，度材庀工較輕衡重，不如商辦。在王大臣鑒於官事之不能精核節省，力主商辦，誠爲顛撲不破之至論。無如商力斷不能足，與其多借洋債，仍須國家核准，似不如參酌瑞洵所議而變通之，准在英德已借洋債之內，撥銀一二千萬兩，發交公司，或暫作官股，與商股一律掣存股票，收取股息。將來風氣大開，再以股票並售與商，或竟作爲借款，寬其



年限，俟商股招定，陸續歸還，皆爲有著之款，與他項用去而不能收回者，絕不相同。夫以官款附入公司，仍歸商辦，掃除官習。一善也。使商民皆知國家肯出資本，官必出力護持，商股可期踴躍。二善也。如得官助千萬，即可少借洋債千萬，華本愈重愈好，以免洋商多方要挾。三善也。官商合股，即可官商互相鈎稽，公分利益。四善也。如蒙俞允，便可刻日開工，不致遲回觀望，貽外人因循坐誤之譏。

〔同上，卷44，葉27—29。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十二年九月初三日〕 今日邸譯各堂傳詢，面遞說帖，請特設公司，先造盧漢幹路，蘇滬、粵漢等處亦准次第議請展造。先收商股七百萬，爲公司根基，並請暫入官股三百萬，爲天下倡率。官股與商股盈虧一例。又請由公司先借官款一千萬，續借洋款二千萬，五年後分作二十五年歸還。官債與洋債，期息一律。大綱如此，已蒙各堂議允。初六總署會奏，未知能無中變否。乞暫秘之。

〔愚齋存稿，卷25，葉9—10。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十二年九月初四日〕 初六總署會奏，准設鐵路總公司。先造盧漢幹路，蘇滬、粵漢等處亦准該公司次第議請展造，不再另設公司。惟粵路摺內漏敘，應將香帥八月初九所擬之會電，即日由津補電總署，以便敘入總署疏內，較有根據。查香帥佳電，宣帶來京，其略云：建造鐵路，乃創辦之舉。粵省通商最早，粵商於創辦各事，較他商敢爲，而資本亦厚。此次設立鐵路公司，若准其帶造粵省鐵路，則招集粵商較易，而盧漢長路可望早成。前發摺後，盛道在滬採訪商情，始知粵商必欲兼辦粵路，方願入股。除由盛道面稟一切外，特此電商，是否可准，祈鈞裁云。昨宣呈說帖，已照准，祇須補此一電以作過脈，請補發後電鄂查照。

〔同上，卷90，葉13—14。〕

〔總署奏請設總公司統籌南北鐵路摺，附盛宣懷說帖，光緒二十二年九月初六日〕 光緒二十二年八月初九日，直隸總督王文韶、湖廣總督張之洞復陳盧漢鐵路另籌辦法各摺片。奉旨：王文韶、張之洞

會奏請設鐵路公司並保盛宣懷督辦一摺。直隸津海關道盛宣懷著即飭令來京，以備諮詢。當經臣衙門電寄王文韶、張之洞欽遵辦理。……

八月十六日盛宣懷親齎咨文來署。臣等公同接晤，遵旨諮詢，並據盛宣懷呈遞說帖，所論官辦之難，商辦之難，合洋股之難，借洋債之難，均確有見地。所擬招股四千萬兩，先借用部款一千萬兩，由南北洋撥官款三百萬兩，招集商股七百萬兩，借洋債兩千萬兩。洋款則擬借諸美國，此其大略也。部款一千萬兩，臣等自當如數籌濟，以彰國家維持鐵路公司之盛意。南北洋之三百萬兩，係現成存款，亦不難就近撥用。至該道所擬先收商股七百萬兩，事權有屬，當可招徠。即擬借洋債二千萬兩，亦歸該道自行籌辦，由公司訂借，商借商還，條理亦甚明晰。核之王文韶、張之洞原奏，大致吻合，自應妥速定議，毋為道旁築室之謀。臣等以為鐵路亟宜興辦，款不吝通融，惟事期有成，總當前後貫徹。臣等擬就英、德款內，提存銀一千萬兩備撥。俟該道將商股招足，洋債借定，即行應付，以符王文韶、張之洞原奏一面招商、一面借款之意。庶幾官商維繫，成茲鉅工。惟此公司自必南北統籌，始能展拓。蘇滬、粵漢，亦當次第舉辦，督辦之員，亦以隆以事構體制，然能後呼應始藪。王文韶、張之洞所奏，誠不易之理也。

臣等更有請者：中國擬辦鐵路，規劃逾年，既定以盧漢為幹路，各國觀聽所屬，非雙軌不足為各路之倡。雙軌加費，亦復有限。況湖北鐵廠鋼軌精良，則雙軌之工更不宜惜。此外測量道里、製造工需，與夫設棧用人，一切未盡事宜，條緒紛繁，應由王文韶、張之洞與盛宣懷逐一詳議奏明辦理。謹將盛宣懷所遞說帖一件，抄呈御覽。……

〔附：盛宣懷說帖〕竊維盧漢為南北一大幹路，於拱衛京師，大有裨益；於轉運商貨在其次。此中利弊，謹縷晰陳之：

或曰官本官辦，直捷痛快。無如鉅款難籌，尤恐將來督率之人志趣各殊，辦理分歧，因噎廢食。如福建船政創辦之初，左宗棠、沈葆楨言之何其鄭重，卒至虛糜公費，不能推廣。造船在人以為利器，在我以為漏卮，以彼例此，勢必相同。此籌官辦之難也。

或曰商本商辦，便宜乾淨。無如華商眼光極近，魄力極微，求利又極奢。問路工何日可成，答以四五年；問路本實須若干，答以四千餘萬；問路息歲獲若干，答以四五年全工未竣，無利可給；聞者無不爽然而去。夫華商本無遠識；紳富則暗置恆產，有錢惟恐人知；商賈則挾資營運，一日不能無利。此集華股之難也。

或曰拼合洋股，款足易成。無如洋人合股之公司，事權全屬洋人。此路原為徵調而設，苟遇緊急之秋，彼守局外之例，不准運兵饋餉，適與造路本意相左。恐此一路予人以開端，各執利益同沾之例，相與要求，必將路路被人佔造，今日路屬何國，即他日地屬何國。此合洋股之難也。

或曰借用洋債，事半功倍。無如國債向以海關實款質抵，故各國趨之若鶩。倘由公司出名，商借商還，祇能以鐵路抵押，而路未造成之際，本利全屬蹈空，洋人以操為縱，勢必多方要挾，仍須國家批准，保其本利有著，而後可行。此借洋債之難也。

又查盧漢地當上游，東南各省之貨客，江、浙兩省之漕糧，由滬至津與由滬至漢，輪船運費、日期相埒，萬無輪船由滬運漢之後再轉輪車之理。是車運僅有雲、貴、川、湘之貨客，路長而費繁，本重而利輕，華商熟籌已久。況路經鄂、豫、直三省，無甚富商大賈，故欲專指盧漢而招股，恐直無人過問。蓋洋務商務，惟粵、滬風氣先開，乃居粵、滬之商人，而視盧漢之公司以為遠矣。此鐵路專指盧漢而招股尤難也。

又查此項幹路，據德國工師錫樂巴 [Hildebrand] 云，由信陽州形似弓弦，約二千八百里；由襄樊形似弓背，約三千二百里。照津盧二百十六里估價二百四十餘萬兩，約平路每里將一萬二千兩，加之黃河大橋，並鑿山填湖，共估四千萬兩左右。勘路繪圖，分頭開造，至速必須四五年。似此艱難曠遠之鉅工，付諸位卑望淺之外吏，士夫讀書稽古，必詫為曠代未有之奇；不解公司條例，銀錢俱屬股商公舉之總董經手，或仍誤會利權操於一人，稍不遂欲，謗議橫生。能使功成而後退，成敗自有定論，若竟事墮半途，一身不足惜，其如大局何！

此以鐵路委諸宣懷而任事尤難也。

以上情形，宣懷在津在那，業已據實稟明。茲奉飭傳到京，仰蒙諮詢所及，遵當直抒所見，以備採擇。

一、請特設鐵路總公司，先造盧漢幹路，其餘蘇滬、粵漢等處，亦准該公司次第議請展造，不再另設公司。似此西北造路，東南商股方能號召。且可泯各國窺伺之心，斷却無數葛藤。即使各國來議，或可援照電線飭交公司查照公法理論，亦可藉助公家之力，隱消萌蘖不少。

謹查直督、湖督會奏，蘇滬鐵路歸併盧漢公司，不再另設，係恐南北兩路同時並舉，商力愈難；更恐南商專力南路，轉致北路落後，莫如通力合作，庶可先成北路。及八月初四日調回新加坡領事張振勳到滬面稱，南洋各埠及粵、港華商，均以盧漢不願入股，無法招徠；如准其帶造廣東鐵路，粵人方願入股等語。查許應鑄招股章程內，本有續由漢口接至廣東，以期節節靈通之語。擬請現立公司不以盧漢限制，並非跡涉恢張，實係注重幹路。

一、請由總公司招集商股四十萬股，每股銀百兩，共總收齊計銀四千萬兩，自開工日起至工竣日止，擬先收商股七百萬兩，為公司根基。並請暫入官股三百萬兩，為天下倡率。官股亦照商股掣發公司股票，申送戶部存儲。俟大工告成之日，官商股分一律收利；將來或永遠列作官股，或俟商股充足隨時歸還，悉聽官便。……

謹查南洋請辦吳淞至金陵鐵路，原奏內稱，估計七百萬兩為度。所借瑞記洋款尚餘二百五十萬兩，體察兩年後兩淮鹽務尚可再籌一百萬兩，共計可得三百五十萬兩，足敷成本之半；其餘一半，概招商股。先令造吳淞至蘇州一路，再令造蘇州至鎮江一路，以達金陵等語。今會奏請將蘇滬鐵路歸併盧漢，合一公司，所有備存蘇滬造路官款二百五十萬兩，可否照原奏撥作鐵路總公司之官股。至兩淮鹽務之一百萬兩，恐不可靠，擬請將直隸所收海防捐款撥銀五十萬兩，共成官股三百萬兩之數目。前擬先造吳淞至上海一路，將來續造上海至蘇州一路，俱無庸再請官本。

一、請由公司先借官款一千萬兩，續借洋款二千萬兩，五年之後，分作二十五年歸還。每年應還官債本銀四十萬兩，洋債本銀八十萬兩。按商股四十萬股，每年〔每股〕僅須繳付本銀三兩。中國商民不富庶，而零星積攢輕而易舉。照西例，買票後有需錢用者，股票聽其售與他人，但執票者不准不依限續繳，如不繳即作廢紙。約至十餘年後，各人已執有股票五十兩，以六釐利息計之，即可將利繳本矣。公司忠信爲主，揣度此票，似可通行。

謹查商股必在路成之日，有利可收，方能招集；洋債亦須俟工將及半，有路可指，方能抵借。所以除官商股分千萬之外，必須先借官債千萬，趕緊造軌，分道開工。俟造成軌道一段，再向洋商貸借一欸。擬以實抵，不作空欠。先與該洋商訂定合同，庶不至受其要挾。至公司請借官款，官亦無非將所借之洋款挪撥。一俟路工告成，即當與公司洋債一律按期繳息，分限歸本。惟路工未完之先，暫免繳利，仍俟將來餘利充足，如數補繳。並擬定公司股分，得利在一分五釐之外，酌提餘利一半歸官，藉伸報効。

一、請鐵路悉照公司章程辦理，應遴選各省公正殷實聲望素著之體面紳商，舉充總董十二員，又選身家殷實熟悉商務之幫董二十四人，共同招股。再由三十六人公舉銀錢總管、工程總管、參贊、監察諸執事，俱按西國規模，盡除官場習氣。如有絲毫弊費，准由有股商人指實究辦，並由戶部及直、湖兩督隨時派員到工查察；如果查出員董有弊，即可隨時指發究辦，一面由鐵路督辦另議撤換。

謹查鐵路必先遴選頭等工程洋師勘路繪圖，謀定後動，否則毫釐千里之謬，難以半途更改。擬借何國之款，即募何國之匠。美國未貸官債，並於中國無所覬覦，鐵路工程尤精，如借美債用美匠，各國忌心稍遜。中國於鐵路工程尚無專門之學，駕以洋匠，教習華徒，考求工料，研究地形，隨在有關緊要，而用人理財，尤非精神貫注，不能取精用宏，風清弊絕。宜懷管窺蠡測，略貢所知。斷難驅策羣材，肩斯重任，惟乞另簡賢能，早成要舉，大局幸甚。

〔清季外交史料，卷123，第6—13。〕

〔上諭，光緒二十二年九月十四日〕前據王文韶、張之洞會奏盧漢鐵路另籌辦法，請設鐵路招商公司，並保盛宣懷督辦一摺，當交總理各國事務衙門王大臣查閱。旋據奏稱：遵旨諮詢盛宣懷，據陳一切辦法，均確有見地，請准設鐵路總公司，令盛宣懷督辦。從盧漢辦起，蘇滬、粵漢亦次第擴充，即由公司招商股七百萬兩，借洋款二千萬兩，商借商還；並提撥借銀一千萬兩，南北洋存款三百萬兩，以期官商維繫，速成鉅工。並稱盧漢既為幹路，非雙軌不足為各路之倡等語。並將盛宣懷所遞說帖，鈔錄呈覽。昨召見盛宣懷，奏對具有條理，已責成該員實力舉辦，以一事權。仍著王文韶、張之洞督率興作。如勘路購地及設棧造橋等事，條緒極繁，該督等不得因薦舉有人，遂爾稍寬責任。作事謀始，務策萬全。著再逐細考校，電商妥協。盛宣懷開缺以四品京堂候補。此後摺件，著一體列銜具奏。

〔德宗實錄，卷395，葉7—8。〕

〔王文韶、張之洞、盛宣懷會奏鐵路總公司請領官款開辦摺<sup>①</sup>〕天下華商，以上海為會歸；南北幹路，由盧漢而發軔。今議設立總公司於上海，而於天津、漢口皆分設一局。一面派員帶同洋工師勘路繪圖，開宗明義，視聽有屬，然後可以號召衆商。所有開設公司，派員勘路、製造鋼軌、設立學堂，並先造吳淞至上海鐵路，在在皆需經費。擬請將總理衙門議准撥用之南北洋官款三百萬兩，先行撥給總公司承領，俾得迅速部署。

惟原議北洋五十萬，係在海防捐款內指撥，此款現已經臣文韶奏准抵放轟士成軍餉；擬截至奉旨之日為止，僅收存二十四萬兩，計不敷銀二十六萬，已由臣文韶電商戶部另撥的款，一併即日給領。

大約此項幹路，南北兩端，當先擇要刻期動工。中間經行之路，一俟勘定，亦須將橋工山工之難者，先行興作，方無曠日持久之患。臣宣懷拜摺後，即赴上海籌商布置，其餘未盡事宜，俟總公司設立就緒，逐一詳議，隨時會同奏明辦理。

〔恩彙存稿，卷1，葉18—19。〕

<sup>①</sup> 光緒二十二年十月十一日硃批，該衙門知道。

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年十月二十二日〕 宣臨行，與譚、戶商定，先撥南北洋官股三百萬，爲開辦經費。昨奉戶電，廣東撥商款二十六萬，北洋湊足二十四萬，南洋二百五十萬，已接覆電，專款存儲。現與夔帥商敘領款摺，摘要呈核，日內會銜即發，用北洋印花，全稿由北洋咨送。

〔同上，卷25，葉17·18。〕

〔總署代盛宣懷奏，光緒二十二年十一月初九日〕 初五到滬，先舉總董設總公司。擬照原議先造淞滬一段，以實中外觀聽。美國商董帶同工程司等，出月可到，俟與晤面再赴漢口。英、法意存壟斷，猜忌造謠，華官華士紛紛謀差，任此鉅艱，不敢稍存瞻顧。總期謀定後動，以速觀成。

〔同上，卷21，葉2。〕

〔《北華捷報》論鐵路資金，光緒二十三年三月初八日〕 雖然職權從張總督手裏轉移到盛督辦手裏，原來只用本國資本的念頭肯定並沒有放棄。籌集一筆用以建立像鐵路那樣一項新企業的資金，一直是個很困難的問題。中國的財富除廣州商人的那一部分以外，幾乎全部都投入像當舖和銀號那類獲利優厚的行業中。穩步沿着西方商人的轍跡前進的廣州商人，遍佈各個通商口岸和重要商業中心，他們已經聚積了龐大數目的財富。還有，他們已經由於同洋商接觸得到啓發而趨向自由主義，因此，他們比內地省分的富人更容易看出改善交通工具的利益。張總督在其總督任內駐在廣州時，已經逐漸知曉這一階級的能力和毅力，而且自從鐵路企業開創以來，他一直在力圖取得他們對於他的計劃的同情和支持。大約兩年前，他曾打電報給駐華盛頓公使，要他將……容閔送回中國，同他有事商談，據推測，商談的主要內容就是鐵路問題。容閔是廣州人，在他的同鄉中聲望很高。他本人在進入仕途即在李鴻章手下做官以前，曾在九江經商，現在同廣州商人仍保有密切關係。可能張總督希望通過同這一階級的最傑出的代表人物而與這一階級取得連繫。可是，顯然，他們二人在思想上有過某些隔閡，因爲去年容閔一直沒有同張總督來往，我們可以揣

測，只靠國內資金來週轉這樣一樁龐大的企業的困難，是張之洞急於將其管理職權移交盛宣懷手中的真正原因，盛氏在這方面有非常豐富的經驗。容閔在目前已經退出活動舞臺，可是盛氏正在傾全力通過其他方面影響廣州資金投入鐵路的企業中。

目前廣州人對於投資這一新工程所抱的冷淡態度，似乎是由於盛宣懷希望將他們的資金首先用於修築京漢線，過一個不定期的階段之後，再從漢口延長到廣州。他們顯然恐怕盧漢線完工的時候，他們的投資差不多恰好全部用完，沒有餘力繼續把這條路線修到他們自己的家鄉。這似乎是一個很合理的恐懼。廣州人在承擔修築一條鐵路之前，希望能有某些保證足以使這一對他們本身有好處的計劃得以完成，這並沒有什麼值得奇怪的。這條鐵路主要是給盛宣懷帶來榮譽，而他們的那份榮譽却將被忽視。如果這一工程北方從北京、南方從廣州同時開工，並且還從漢口向南北兩方開工同南北兩端在中途遇合，那末毫無疑問，廣州人肯定會立即給與支持。

由於實際上好像已經決定不用外資，所以這方面的支持對於鐵路的成功說來似乎是必不可少的。對於外國人控制的不正常的恐懼，已經在政府的心目中成爲一種嚇人的東西。公使和領事們代表他們本國的國民爲消除這種恐懼而進行的說服工作，毫無成效。雖然這些官員曾預備對俄國將其外西伯利亞線延長通過滿洲的事業給與最慷慨的讓步，可是他們却一直嫌厭像美國和比利時這些盡人皆知沒有政治野心的國家的資本家。他們甚至不願發行任何願意購買的投資者都能購買的債券，以免這種債券大半流入可怕的洋人手中。所有一切影響或控制的門路都已封閉，可以希望的至多不過是寄托在物資大半由標商負責購買。在這種情況下，外國資本家將有機會進行交易供應必要的物資，外國制造商也將有一些市場出售所需的物資。這並不是一個十分使人安心的前景，因爲有許多著名的商人希望有投資的機會，可是我們相信這是對於目前事態的真實的估計。可以假定，盛宣懷任命美國工程師李治 (W. W. Rich) 上尉進行漢口到北京沿線的初步測量，指出了這樣一件事實，美國資本是有希望



被利用的，可是這種論斷並沒有把握。一年多以前，比利時工程師馬耶耳先生 (Mr. Mahiels) 曾在鎮江與南京之間進行測量，正如當時本報所登載的情況。一位德國工程師錫樂巴先生曾由中國政府僱用測量蘇州到上海間的一段以及其他地方。可是那些指望由於他們同胞的測量技術的有益勞動而得訂立一些合同的比利時和德國包工人的希望，也都落了空，我們恐怕美國的資本家也會落得同樣的結果。機靈的盛宣懷，似乎善於利用所有一切這種善意的努力來為他自己服務而不致上當。我們看不出目前中國對於使用外資同六年前張總督最初暗示修建鐵路時對使用外資的態度有任何差別。

〔北華捷報，1897年4月9日，頁627—628。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年十二月初九日〕 頃伍秩庸密談：各洋商因見總署原奏，須俟洋款借定，再發官本，故益要挾。看來只可照說帖造成一段，抵借一款，方可權操自我。英商摩廢來滬，議借款開礦並及造路，亦未必能成。

〔愚齋存稿，卷25，葉29。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年三月十二日〕 慮漢洋債一定，必有人來續談。如鈞意亦以北路為重，屆時即可相機續借，同時並舉，庶不負歸併榆路之深心。邊勢甚亟，若待慮漢五年工竣再議，恐已晚矣。外人謠言已允俄代造至大連灣，似不確；然遲則難保不索，請師勿以恢張為嫌。

〔同上，卷26，葉19。〕

〔張之洞、盛宣懷請飭各直省將軍督撫通行地方官幫同招集商股片，光緒二十三年三月二十六日〕 九月十四日欽奉諭旨，准設鐵路總公司。……臣宣懷到滬，傳詢華商，頗慮籌借洋債為難。慮漢道遠，利益尚無把握，未免遊移觀望。夫華商本無遠識，求利極奢，可與圖成，難與謀始。臣等早已言之。故必令重要之路，歸併一公司，其無關重要者，稍置緩圖，方能合官商全力，注重南北幹路。若復准其紛紛各自為謀，莫不存近便之見，以遂其私利之心，慮漢僅屬直、豫、鄂三省，地瘠民貧，風氣未開，商股更難措集。臣宣懷正擬分派商董，赴各

省招股，乃有京外各官紳前來總公司遞函具稟，或請分辦蘇州至上海，或請分辦鎮江至江寧，或請分辦杭州，並有赴南洋請辦清江浦口鐵路者。其稟詞輒謂盧漢幹路，應全請官款官辦；商人專辦蘇滬、粵漢等處。各挾一不顧大局之私見，意在搖動盧漢。並稱總公司如不批准，即向督撫衙門遞稟；督撫如不批准，即進京請託代奏。訪查遞稟之人，並非股實紳商，半係受洋人囑託，希圖影射；半係識認一二官紳，招搖撞騙。甚至有私刻章程，冒充委員，到京招股之事。雖由臣等分別批駁查禁，而覬覦之私，究恐未泯。殊不知洋商不得入股，華商先從盧漢辦起，明訓昭彰，豈容踰越。大抵呈請分辦之人，原未必確有華商鉅股，無非洋股影射。然商民無知，實足以搖惑人心，於盧漢大有窒礙。因是總公司招股章程，未便輕於嘗試，恐目前觀望遷延，並使後來不能踴躍。

竊思盧漢雖借洋債，必有華股以立根基，方能資成衆商，分年歸本。所有領官款、借洋債、積商股，鈎連層次，臣等籌之已熟，必須俟勘路估工圖說齊備，部款洋債領借既定，曉然於工竣之有期，收利之有效，章程一出，羣疑盡釋。自開工以迄工竣之日，股分由數十萬以至數百萬，似有把握；工竣得利之後，由數百萬以至千萬，亦不甚難。至由粵漢以通兩廣，由蘇寧以通上海，此兩道爲關係商務東南、西南兩大幹路，固宜展造；其自山海關外以達吉林，自黃河南岸以達關中，此兩道爲關係邊防東北、西北兩大路，亦難從緩。但必照原議，先將盧漢籌定的款，布置就緒，立定根基，逐段推廣，並俟前項各幹路應用之款，陸續籌定，再聽各省商民自行分造枝路。緣枝路之工，費省於幹路，成效速於幹路，利息厚於幹路，故以總公司倡爲其難，而令衆商民踵爲其易，庶幾不礙幹路招股，而枝路自有推行之日。總公司現在請領官款，議借洋債，大局一定，即當遴派公正員董，分赴各省宣布章程，招集商股。應請飭下各直省將軍督撫通行地方官吏，遇有總公司所派員董前往各省招股，持有關防章程，應由地方官隨時幫同設法勸諭招徠，以免混淆，而昭慎重。

〔張文襄公全集，卷45，葉25—28。〕

## (二)國際金融資本陰謀侵入的活動

〔德國工程師錫樂巴 (Hildebrand) 條陳鐵路辦法<sup>①</sup>, 光緒二十三年(1897)〕 中國建造鐵路, 洵今日自強首務。西國人之願為代謀者, 非一人非一日矣。一旦昌言興造, 其跋涉親來與輾轉相託自炫其富, 自獻其才, 以求預厥事者, 必不乏人。彼豈盡為中國謀哉, 殆亦思擅其私利耳。大人明照如神, 奚煩瑣告。惟鐵路盛行八十年矣, 乃西國一大端學術, 有至精至頤之理存乎其間, 動與民生國計息息相關。非良工不能深通, 非專門無從探索。今環球大小各國, 皆有鐵路, 而中國獨未嘗有, 初無成憲可遵, 則經營伊始, 自不得不借助西人。……查德國國家與商人訂立承造承辦各合同, 極為詳慎, 極為周密, 其稿本永存鐵路衙門, 允宜馳書德國鈔錄寄華, 譯為程式。

〔經濟研究所抄稿, 路電郵航類,  
第四册, 錫樂巴鐵路辦法四則。〕

〔德羅琳論盛宣懷和比利時借款〕 去年年底我〔德羅琳〕爲了提出修築鐵路計劃和談判借款問題而回到中國。可是中國却非常着急。我的目的是要爲中國打下一個鞏固的基礎, 但是當我到達上海的時候, 我聽說另外有人正在準備修築鐵路, 他們的路線同我的理想完全不同。因此, 我就無法提出我的計劃。我給李中堂寫了兩封信, 談到借外債的困難, 並推薦某方面人士可以經辦這筆借款。我把我關於這方面所要講的完全講出來了。可是關於管理借款的問題, 如果用人不當, 就如同找一隻狼來幫你把一頭羊趕回家去一樣, 你可能做好一切準備想把那頭羊領回來, 可是那頭羊却回不來了。中國人和外國人同樣都抨擊某人〔指盛宣懷〕。他們認爲他能得到高級官員的支持, 他所負的責任過重, 他對皇帝所說的言詞過於浮誇, 他的言行完全不一致, 他簡直是在欺騙皇帝, 同時也伏下了禍因。我聲明我所說的一切都是真實的。

<sup>①</sup> 原件未標明收件人。

對他〔盛宣懷〕賜給了崇高的榮譽並予以擢陞——他已陞任中樞大員，任太常寺卿……和鐵路總公司督辦。這就好像打開監獄的籠門請人進去住下來一樣。可是中國人和外國人都不願意入股；中外人士都抨擊他，沒有一個人對他的處事為人寄與信任。他正騎在一隻老虎背上，四下尋找援助，但是毫無找到援助的希望。他存有這樣一個想法：宰殺人民來餵那隻老虎。

比利時是一個富裕的小國，可是它同中國的貿易關係很少，這兩個國家之間並沒有深厚的友情。它為何能夠突然貸給中國如此龐大的一筆款項？實際上，法國人是這筆生意的後臺老板，俄國人也給與支援，因而盛宣懷得以從比利時獲得貸款。這件事目前已經解決了，可是中國的危機却日益迫近眉睫。例如，俄國的鐵路連貫滿洲的交通，而法國的鐵路却將通往龍州。法國多年來一直覬覦漢口。南方和北方路途遙遠而彼此互相對立，他們的目標都是要攫取中國的中部。目前用的是比利時的款項和名義，可是實際上是由法國和俄國助成的。這兩個國家目前掌握着這一計劃的所有一切利益，而給中國祇留下一條路途可走。到了他們看到中國處處都被入佔據的時候，他們的機會就來了。

〔北華捷報，1897年9月10日，頁501-502。〕

〔金登幹致赫德電，1896年9月12日〕 德璿琳8月28日返德，攜有仿照海關制度管理中國鐵路的計劃。

〔又函，1896年11月6日〕 我準備好一封信連同您的來電立刻給〔匯豐銀行經理〕嘉謨倫 (E. Cameron) 送去，我認爲您對於所謂鐵路計劃提出警告是適時的。嘉謨倫懂得這是對德璿琳的一個警告，從他談話裏透露出德璿琳最近曾和他有函件來往。

〔又函，1896年11月13日〕 11月7日(星期六)見到嘉謨倫，他告訴我曾接到德璿琳的一封密函，答應銀行的條件，就是任何關於鐵路的計劃，都須事前取得您的批准，銀行才能在財政上幫忙。嘉謨倫同時表示在德璿琳回中國以前，和他交往並聽取他的意見，是個好策略，因爲如果現在就對他的計劃潑冷水，他可能向別的金融集團接

觸，這般人會來不及地伸手歡迎，而不會考慮中國和總稅司的利益。我估計嘉謨倫與德瑾琳的談判已經放不下手，因此他不得不於10月29日到漢諾佛去會見德瑾琳。……德瑾琳告訴嘉謨倫，德皇曾單獨召見他長談一小時，此外，他還曾與斯賓瑞司 (Spring Rice) 和英國駐德大使拉賽爾爵士 (Sir Frank Lasselles) 等會談過，在會談中他很坦率地解釋了他所持的觀點。

我想德瑾琳自會寫信告訴您。……11月6日我收到他一信，……信的內容如下：

10月17日我接到天津電稱：李鴻章將於當日到北京。過去他們曾在北京計劃設立鐵路銀行，但此事還須等李鴻章回京親見皇帝後才能決定。他們要我立刻回去並電告啓程日期。

〔又函，1896年11月20日〕 嘉謨倫於上星期六見到柏蒂 (Bertie)，知道英國外交部曾從英國駐德大使那裏得悉德瑾琳的鐵路計劃，但是就嘉謨倫告訴我的話來看，柏蒂並沒有贊成這個計劃。

我祕密得悉，英國下議院議員摩根 (Pritchard Morgan) 應李鴻章的急電邀請，將……去中國，接洽關於礦山鐵路等利權。據告訴我的人了解，摩根帶着克松 (G. Curzon) 和張伯倫 (J. Chamberlain) 的介紹信，沙里士伯助爵 (R. C. Salisbury) 並且已電令賣訥樂 (C. MacDonald) 給摩根以有力的支持。

〔赫德致金登幹電，1897年8月19日〕 呼利·詹悟生公司 (Hooley Jamieson Syndicate) 能否順利發行1,600萬鎊債券？摩根與他們有無關係？希探明隨時電告。

〔金登幹致赫德電，1897年8月19日〕 據傳說，這個公司是專為承辦400萬鎊鐵路借款組織的，大部分是由皮爾遜出資，此外並無其他財力。呼利在倫敦金融界信用很壞，經紀人均不肯信任，他的資本都是帳面上的。詹悟生是一位沒有錢的議員，向來不擇手段。他們簽立合同後，絕對無力自行發行債券，此事很靠不住。摩根與他們無關。

〔又函，1897年8月21日〕 我去找諾貝爾 (G. F. Noble)。他

說，不久以前詹悟生爲了 400 萬鎊鐵路借款的事來看嘉謨倫，並且說起有一個什麼阿石本漢勛爵 (Ashburnham) 或者叫作阿石本頓勛爵 (Ashburton) 的，和來波羅斯希爾德 (Leopold Rothschild) 都支持他。嘉謨倫說他同羅斯希爾德家族的人們很熟悉，詹悟生所說羅斯希爾德支持他的話是完全靠不住的。腦貝爾說，呼利是一些投機計劃的發起人，他在倫敦信用極壞。

我又去找希爾 (Hill)。希爾說，倫敦有地位的銀行家或經紀人都不願同呼利有來往，呼利的錢只是帳面上的，詹悟生是一個沒有錢的國會議員，倫敦認識他的人連 10 鎊的鈔票也不願借給他。希爾的公司曾經同他有過一些交易，現在再也不同他來往了。他還說承修鐵路的大商人皮爾遜 (W. Pearson) 是呼利·詹悟生公司最大的出資人，其他的人差不多沒有拿出什麼資本。因爲詹悟生是一個國會議員，所以被利用來鼓動外交部的。

麥克類 (Macrae) 是鐵路證券信託公司的經理，他認識羅斯希爾德們和倫敦金融界的首腦人物，因此我又去向他打聽。他證實了嘉謨倫和希爾所說的關於呼利的話。……

〔金登幹致赫德電，1897年8月27日〕 詹悟生昨天在匯豐銀行說，不擬在爲賠款所舉借的外債中插手，只打算做鐵路的買賣。

〔赫德致金登幹電，1897年8月27日〕 呼利公司事有進展，兩江總督已用釐金和鹽稅作抵，答應建築蘇州鐵路，接受條款，允於債款不能清償時由歐洲人管理鐵路。諭旨能否批准尚難定，公司在聖誕節前募齊款項也沒有把握。公司在向金融市場試探後，可能指示駐北京代表不簽合同。財政極端困難，前途不堪設想。公司的行動，願受中國使館的指使。

〔金登幹致赫德電，1897年9月3日〕 您說公司的行動願受中國公使館的指使，但是據我了解，羅豐祿曾經對這裏的某人說過，這個公司是李鴻章的新歡，不消兩個星期，李鴻章就會拋棄它的。麥克類對我說，他知道公司曾經向四位金融界人主接洽，但是這些人都不願通過這樣一個投資公司來參預借款。借款一定要失敗的。

〔赫德致金登幹電，1897年9月4日〕 呼利公司派代表與兩江總督簽訂協議書，它答應於取得鐵路權益後發行債券，現正在上海與盛宣懷商談鐵路事。詹悟生告訴別人說，他打算攬辦這筆外債。

〔又函，1897年9月12日〕 呼利借款的事正在上海進行接洽，如果盛宣懷同意給修建鐵路的特權，福祿克就會承辦借款。

〔金登幹致赫德函，1897年9月17日〕 據說呼利·詹悟生公司在這裏表示，承修鐵路和承辦借款的合同，兩星期以前已經從中國寄出來了。但是匯豐銀行今天下午五點鐘才收到上海的電報如下：

“盛道台通知福祿克，接李鴻章電，同意呼利1,600萬鎊借款條件，五釐息，95扣，經手費百分之一，並請福祿克立即去北京簽訂合同。

〔又電，1897年10月1日〕 潘·戈登 (P. Gordon) 今天與呼利和詹悟生二人會晤後，相信該公司借款事是一個大騙局。

〔赫德致金登幹函，1897年10月3日〕 呼利借款的事情在這裏〔北京〕看上去是垮了。李鴻章向怡和公司打聽後，他不願再回頭向匯豐銀行接洽，怕有失體面。他怕別人訕笑，也不敢來找我，一找到我，呼利的事就算完了。

〔海關總署研究室編：帝國主義與  
中國海關，第八編，頁7—20。〕

〔《北華捷報》北京訊，1898年5月11日〕 冒險家們繼續廝聚在北京飯店裏，尋找機會簽訂開礦，修鐵路，售賣軍火、船隻或其他物品的合同。他們之中，沒有一個人會獲得驚人的成功。

〔北華捷報，1898年5月23日，頁883。〕

## 三、帝國主義各國對盧漢鐵路的投資 競爭(1896—1897)

### (一)美國資本家包辦鐵路的企圖

〔美國公使田貝致總署函，光緒二十一年五月二十三日收〕 茲

有本國鐵路公司，願在中國造一鐵路，或數條鐵路，將所擬辦法，繕具節略，並附洋文，請本大臣轉送貴王大臣查閱。該公司經理人柏士，現在京都，甚願前往貴署面謁貴王大臣，指陳辦理此事之法。貴王大臣何時可以得暇接見？請即訂期示覆，以便該經理之人屆時前往可也。

〔清總理衙門檔案。〕

〔柏士《鐵路節略》<sup>①</sup>，光緒二十一年閏五月初二日〕夫鐵路一事，乃貴國商民未嘗經見，亦未嘗諳練。若欲仿照外洋辦法，須用外洋人積本，亦外洋人熟習此事者經理。貴國欲興此舉，宜託西國修造公司承辦，一以杜他國之把持，一不失貴國之利權。貴國雖未出有資本，數年後，終必將鐵路購回也。且此舉既興，無數之貧民，即可以工代賑。西國之款項，亦因之流通於貴國。或派營伍作工，亦能省若干餉糈。貴國果能託一著名之修造公司承辦，使公司中著名之人經理，嗣後借用大款，亦必易而且省。以貴國之地勢論之，自京都修至天津，自天津而清江；又自京都修至漢口，過江西以至廣東；又自漢口修至重慶；又於京都西南修至保定，而太原，而西安，以及諸處。如此則脈絡連絡，商務亦因之而暢通。且此數條鐵路，無重山大海之險阻，頗能節省經費。若擇兩三條最要者，先行興作，其益不難立見。

本公司名東方修造公司，設於美國瓦盛頓省。立此公司者，乃本省中丞瑪、前任提憲施、前任上議院堂官都。瑪中丞又為西亞利城銀行商總，施提憲又為三條鐵路與瓦盛頓大煤礦之總辦，且其家資豐富，品行端方，於鐵路之事，多所經歷；都堂官在議院時，功績昭著，商民頌揚，貴國出使大臣，多與莫逆。此事若有成局，本公司必有公正幹練之員來至貴國，成功必速，較他公司之價值亦廉。士忝為公司之員，此來特為籌畫此事。

貴國或欲知敝國寬鐵路之所以然，士亦無暇細述，茲可約舉數條：

<sup>①</sup> 此件由美國翻譯哲士遞送總署，其原附美國瓦盛頓省巡撫瑪克雷、美國律法師布克、美國瓦盛頓省歐林支阿城第一銀行商總腓立比、美國瓦盛頓省西亞利城銀商紀拉斯，和美國瓦盛頓省按察使賀特、副使施宜滿·德本·安特斯的介紹信各一件，略。



一、各國皆知敵國之寬路，較他國之路，堅而且穩，省而多益。故積股之票，人爭購之。……

二、貴國欲作鐵路，合同須載明此鐵路終必歸於中國。價銀若干，亦在當時講明。

三、若與修造公司定議使之修築，亦須使之經營，但必承奉諭旨，方能開辦。

四、本公司設立有年，遵照敵國之律例，領有文憑，頗能籌辦積股之事。所有股票，本公司須留售多半；其少半，可任貴國商民購賞。其羨餘，則以一半歸於貴國。若有應議事宜，兩國共同商辦。修築之費，每一英里約用二萬五千金元，因未細加丈量，此不過約略言之耳。…本公司於用款外加四分之一為羨餘，與貴國各分一半。貴衙門若派員酌商，士願與之定期會議。

五、若鐵路築成一段，本公司必開出股票。每票一千金元，年利六釐，以三十年為滿。此三十年內，鐵路之利微弱時，須貴國為保。後鐵路有力，仍將貴國所保者，照數清償。若貴國國家用此鐵路，其費則減價一半。若有戰爭防亂，及各等緊急之事，則鐵路必以國事為先。

六、鐵路所占之地，貴國官長須助本公司置辦。

七、鐵路所獲之利，一半分與貴國，作為存款，以備按時償還股票之款，鐵路可歸於貴國矣。

總之，士所條陳者，不可宣示於人，惟願按此章程，彼此酌辦。士願將敵國鐵路股票獲利情形，奉達閣下，多有一年所獲之利，較其所入之本三分之一有餘者。……以上所陳，伏乞俯察。早賜回音為望。

[同上。]

[美國公使田貝致總署函，光緒二十一年七月初二日收] 中國政府擬於鐵路之事，不日將行開辦。本大臣茲將本國鐵路情形略言之。本國所有鐵路，里數甚長，其造辦也，則為期甚速，而所費亦省。其劃分各路也，則通行甚便，而獲利亦鉅。以上各節，應請貴王大臣詳為查核。

中國地勢，與本國地勢無殊。……中國現欲造路，似應延用美國

之人。……美國鐵路，每年來往客商，有六百三十兆人；所運來往貨物，有七百五十七兆噸。美國有此多多鐵路，不惟可以固結國勢，並可利便民生，而於邊遠之區，則能使之近如比屋，遇有兵端，自必便於防備。所有相距甚遠之城邑，均可使之相通，以爲聯絡。即在荒遠之地，因有鐵路，亦可以安定民人。是有此鐵路，不惟可以變化人心，且可使民巨富也。以上美國所得之利，中國自必亦能得之。蓋美國造路所用之法，係與中國均屬相宜。

中國可以得此多益，並無須多有勞心費款。緣有美國鉅富公司，精巧熟手，中國請其前來辦理，不妨予以辦理鐵路之權，必能極竭心力，辦至盡善盡美。該人不與別國有何干預，中國延而用之，係有自主之權。將見該人所有心思智力，自必盡爲中國所獲也。特此函達，即希貴王大臣查照可也。

〔同上。〕

〔又函，光緒二十一年七月十五日收〕茲將鐵路一事，再爲貴衙門續言之。

現在中國造辦鐵路，係爲極大之事，必須以裨於國於民均爲有益，故應先籌廣遠善法，定準如何辦法，以俟不能改移。此事所最要者，總須貴國政府獨握其興造管理之權。如各省自行由某處至某處造路，各爲該省之便，各辦各事，辦法不一，且於利國益民之處，不行造路，所有興造者，只爲便易私圖，以致紛亂無章，殊非善策。如此辦法，中國政府將何以通籌全局，總握要綱耶？故謂造辦鐵路，必須由國家政府管理也。中國現時造鐵路，則有二法：

一係自籌鉅款，延用精於造路之人。按所集款之多寡，定造路里數之短長。惟中國現有所借款項，隨時應行籌還，並有善後造兵艦、增砲位、保護沿海地方，及隨時應用之各鉅款。既有如許待用之款，想至多年，亦難以將鐵路辦成。在中國造路所最要者，總以造之愈速愈妙。緣鐵路每年所獲之利，均歸國家，且可備辦防守，於運兵運餉，一切均無所難也。

一係現有一法，興辦鐵路，可以無難，惟須中國延一至有才能、弊

名最著、極爲可靠之人，使之造辦鐵路。所有備款備料，鳩集工人，均歸其自行辦理。凡中國有可用之料，及能作工之人，均先儘之應用承工。其物料爲中國所無，與工作爲華人所不能者，再向外洋採辦招僱。該路造成後每年所進之款，除應用各費外，所餘者，按幾成撥付股本利息，以幾成歸於國家。每年國家所得之利，可以隨便提用；亦可將此利積存，俟積有成數，即將所造鐵路陸續買回，以後鐵路可歸自有。如此辦法，縱使以後鐵路竟不能獲利，中國無所損失；若至日愈興盛，中國亦必日愈多能獲利。故謂中國欲延作路之人，總須將極爲可靠，大有智能、最爲著名之熟手、辦事公正者，延之辦理。而所尤要者，則必須所延之人，祇一心爲中國辦事，不與何國有所聯絡也。

[同上。]

[盛宣懷致李鴻章電，光緒二十二年十一月二十七日] 華士賓[W. D. Washburn]、坎理[C. Cary]等兩次晤商，先請中、美國同售股票，包利之外，公分餘利，繼請借款包造工程。告以奉旨不搭洋股，且分餘利、包工程，沽利過大，各國不服。只能議借債購料得用錢而已。華士賓氣概尤大，謂債利甚輕，料多自備，美不願做，與柏許議不同。德璫琳面商英、法、德三國銀行，公借一萬萬兩，國家給五釐息，造京漢、奉吉幹路，用三國工師。鐵路大臣之下，派洋總鐵路司，如總稅務司。以路利歸債，債清，路全屬官。枝路則由華商自辦。一免各國懷忌，加稅方好議辦，一幹路同時並舉，不致遷延等語。德已到津，必面稟辦法。果能加稅速成，每年付利數百萬何難之有？各國牽制，只須操縱得法，大局有益無損。但德喜空談，或臨時另有要挾，應請先與耶樞熟商。德議如確，能否允行，乞速電示。因華、坎不能久留，須速籌變通之法。

[憑齋存稿，卷25，葉26—27。]

[盛宣懷致王文韶電，光緒二十二年十二月初二日] 美國大商華士賓等會議三次，初欲入洋股，繼欲借款包辦全工，與原議借款歸民總共自辦不同。看來議不成，只能自造一段抵借一款。有洋人條陳，公借各國銀行一萬萬，設洋總鐵路司，如總稅務司，索性將奉吉、粵漢

辦成，免得一國借款，各國阻撓。頃商傅相，謂無人主持。鈞意然否？

〔同上，卷22，葉28。〕

〔美國駐華公使田貝致美國國務卿奧爾奈 (R. Olney) 函，1897年1月10日自北京發〕 前天，我同總理衙門進行了一次重要的會談。……

當時，我希望見到恭親王和翁同龢，……以及總署中其他重要人物。

……我見到的是下列幾位大臣：慶親王、翁同龢、李鴻章、張蔭桓、敬信和吳廷芬。我談到我來總理衙門是爲了同他們討論和我們美國人利益有關的一些問題。雖然我未經政府授權向中國政府要求訂立築路合同，或進行其它交涉，但我認爲我有責任在締結合同的事務中，一如在其他事項中一樣，保護我國人的權利。雖然在座諸公都很明白，爲中國謀致和平<sup>①</sup>的是美國國務院，而我們政府却不曾因効勞中國而要求過任何直接或間接的酬報。由於我們建議採取和平協商，並導致圓滿結束，才有可能使其他各國効力；而其他各國都已因他們的義舉，要求並獲得了報償。……〔美國〕曾多方面向〔清〕政府明確建議，應該讓美國人來建築中國的幾條鐵路幹線。世界各國都已傳遍該項合同〔指盧漢鐵路合同。又本文中把盧漢俱寫作京漢，譯文未加更改。〕將與美國人訂立。從政治觀點看，各方面都認爲開發中國事務應交託給美國人士，因爲美國沒有也不能有向亞洲擴張領土的計劃。現在若拒絕與美國人訂立長遠合同，我國人民可能因此發生惡感，以致不能像過去一樣對中國友善。據了解，幾星期前，京漢線的築路合同，實際上已經交付美國人——已與華美合興公司簽訂草約了。該公司係由擁有財產達數萬萬兩的人們所組成，毫無疑問，它是有能力執行它所簽訂的任何合同的。在盛道台及其他大憲〔指李鴻章〕提議之下，著名的專家和財務家都業已到達上海，並曾與盛道台進行協商。但據他們報告，盛道台並無公平對待之意，如果不與這些代表美國利益的人訂立合同，那就是背信行爲。我要求

<sup>①</sup> 指中日簽訂《馬關條約》事。

他們電囑盛道台，務必與該美國公司簽訂築造京漢鐵路的合同。我並不希望涉及合同內容，這且留待有關方面去考慮。

總理衙門答稱，盛已經被委為鐵路督辦，專權處理一切有關問題。我說：我知道他已受到此項委任，但因此就說中國政府對他不加管轄了，則未免是笑話。中國政府是絕對地支配着它的一切官員的。如所周知，盛在最近為英國報紙所抨擊之前，一向與美國人交好。他懼怕他們的指責。必須鼓勵他放手做去，必須囑咐他，不要理會報紙輿論，而直截了當地行動起來。

李鴻章說，重要問題在於貸款的利率，他們能以三釐利息借得款項。我說沒有人願以三釐利息貸款給中國，尤其是給一個鐵路公司，但利率高低是要看築路權之授與與否而定的，如築路與購料的合同授與美國人，則利率可以圓滿解決。當然，如果沒有這些條件，是沒有人肯不經〔借債國〕政府擔保而貸款與一個鐵路公司的。

李於是說，必須明確這裏面沒有讓與權，亦即鐵路所有權不屬於外國公司。我說我本來就了解鐵路不得成為任何外國公司的財產，但是，為了保證貸款，當然要採取某些適當措施。

談話屢為翁同龢、慶親王、張蔭桓、李鴻章的插言間斷。最後言定由總理衙門將此次會談要點告知盛道台，並囑他與美國公司進行商談，而我則囑公司抱和解與慷慨精神。……

我相信我所報告的這次會談，將對美國在華利益起些有利影響，希望你不要認為我已越權。

〔美國外交文件，1897年，頁56—58。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十二年十二月初六日〕頃美使來，謂美商求辦鐵路。本署告以利息減輕，不包辦，不侵公司權，可電尊處與美商妥議。美使允電該商，減息，不索包辦，有周息四釐五之說。究應如何商覆，望酌裁。

〔憑齋存稿，卷25，葉28。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十二年十二月初六日〕美商今日又約伍秩庸同議，息減四釐，仍求包辦，並索餘利一半。已面告包辦各國

必爭，豈能壟斷？既是借款，安能分餘利？如不索包辦而減借息，或許以獲利後酌給花紅，尙無礙。但華士賓志甚奢，恐不易合。擬留秩庸多商數次。

〔同上，卷25，葉29。〕

〔又電，光緒二十二年十二月十二日〕 華士賓、坎理以在都與柏許所立草議爲難行。原議借款則給息，造路則給薪水，購料則給行用。今彼欲由其一家包造全路，並不准別家估價比較，美使所稱給與公平工價，卽包造之說也。頃法領事云，如包造，須先儘法國。竊恐不僅喫大虧，必啓各國口舌。華、坎密詢伍秩庸，謂新聞紙言，總署原奏必欲先借洋債，方能領官款，若洋債不成，路卽停止。伍告以現有二千萬，可先辦一半，並不亟亟。華等不信，堅持包辦，且要分餘利。擬請復告美使，如願訂議，應速電華、坎，破其包辦奢望，仍就都中初議方可訂定。否則，不如仍照說帖，造成一段，抵借一數，雖覺費事，可泯爭端。

〔同上，卷25，葉30—31。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十二年十二月十九日〕 昨比國來電，願借四百萬磅，卽派人來議。華士賓亦不斷。頃商擬派其帶來之工師，勘全路，先估大略。

〔同上，卷25，葉33。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年正月初三日〕 華士賓非爲借款而來，意在包掃一切。坎理尙願原約，現商僱其帶來工師勘估全路，再議辦法。尙有別家來議，欲求穩妥，難厭磋商。總之，此路五年必成，一千三百萬外，決不再請官款，但須總署堅持原議，勿爲浮言搖惑。

〔同上，卷26，葉1。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年正月初五日〕 美商初議包辦，已力止。……華士賓暫赴日本，尙擬晉京。彼等以爲進京好說話也。比國亦有銀行人來議，擇善而從。一面開造，一面借款，庶不爲所挾，亦不撥擱工夫。

〔同上，卷26，葉1。〕

〔田貝致奧爾奈函，1897年2月15日於北京〕 若于美國人曾抱

着築造鐵路、創設銀行、開發礦山的目的來訪中國，但除由柏許先生所代表的華美合興公司外，都沒有作長久的逗留，也沒有作任何堅毅的努力。這位先生逗留年餘，奮力以求獲得築路合同。公使館也盡可能地給予了一切幫助。最近他更特別致力於取得築造由漢口至北京這條線路的合同，去年11月1日已與鐵路督辦盛道台訂立草約。但公司方面並未授權柏許簽訂合同，所以最後締訂須留待華美合興公司理事抵滬後才能辦理。理事會係由華士寶、坎理等人組成，他們已於去年12月28日抵達上海，並已與盛道台進行協商。

當我於11月5日送呈第2632號函（業經第1376號來函回覆）時，因已見到該草約，所以我有強有力的根據期待着美國辛迪加與盛道台簽定合同，而這項合同將可全盤控制中國的發展。最近接到來示，對於獲得京漢線築路合同的問題頗置疑慮，但美國工程師數人似已被聘用，而且無疑地相當數量的器材亦將由美國廠商供給。

【美國外交文件，1897年，頁59。】

〔許曼(J. Sherman)致田貝公使函，1897年3月8日於華盛頓〕本年1月10日第2671號來函收到，藉悉你因中國鐵路問題曾與總理衙門會談，並敦促他們與美國人締訂築造京漢路合同。

合興公司頗稱許你對於推進美國在華企業所表示的關懷，和代表他們與總理衙門進行交涉所作的努力。但是，你應該謹防對於謀求與中國政府訂立合同的私人的財務狀況，給與可能被理解為我們政府所簽署的保證。目前照來函所稱，似乎你已告訴總理衙門，華美合興公司係由擁有價值相當於數萬萬兩的富翁們所組成。據國務院了解，該公司係一資本很小的責任有限公司，而公司成員各個人的財務狀況與訂立合同之事無大關係。

【同上，1897年，頁59—60。】

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年三月二十二日〕比銀行已到鄂，借款英、比或有一家可定。美國柏許同其工師爾立樞已勘至盧溝橋。華士寶日內到京，必進謁，能否抑其奢望？如照英、比章程，或

粵漢，或奉吉，皆可議辦。爾立樞本領甚高，無論美款成否，總擬留用，乞留意。

〔愚書存稿，卷91，葉22。〕

〔又電，光緒二十三年四月二十七日〕 美總領事來鄂密商，如願照比約，須求商辦他路，其意注粵漢，竊想津榆<sup>①</sup>。師所創原奏，極鄭重。若就此止坐聽俄人代辦，昨是今非，必多異議。俄廷前謂中國自造准接，夔帥函來密商借款接造之法。如借美款，先造至奉省止，再自請部款，造至寧古塔與俄路接，俄可無辭。究可用美款先造一段，美亦不爲俄忌。乞裁示後，再與夔帥商。

〔同上，卷27，葉9—10。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月二十九日〕 盧漢借款，議者盡起。吾與常熟〔翁同龢〕力持乃定。豈可遽議美修粵漢、奉吉耶？華士賓已行，函稱交比辦十年難成。比使顧慮亦在此。務慎圖之。

〔同上，卷27，葉10。〕

## （二）英國投資盧漢路並接造粵漢路的野心

〔英人威理遜向總署面遞《中國修造鐵路節略》，光緒二十一年九月初九日收〕 近日中國當務之急，乃由京師與各遠省迅通來往，而免耗費。夫中華爲富庶之國，若能修造鐵路，則各省土產，皆能彼此相通，而利於邦。凡調遣兵丁，載運軍裝，皆可速至應用之地。所有內亂外侮，均可蕩平。遇有水旱偏災之處，移粟迅速，即可多拯民命。卽如由京師運兵至四川省城，陸路須行及兩月，倘由鐵路，則不過兩日程耳。若修鐵路得法，中國所有兵力兵勢，皆可迅赴機宜，會聚一處。

開創伊始，應先修自北至南，自東至西之幹路。嗣後再造應修各枝路。其幹路由京都過天津達漢口至廣州爲一條；其二，接此幹路過重慶抵成都；其三，又接此幹路，往西經太原過西安至蘭州爲一條。應俟先將地址詳細測量，方能確估修路之價。以上諸鐵路約共九千餘

<sup>①</sup> 美國合興公司伊俊機企圖投資盧漢。參看本書第3章第9節二，頁478—479。



里，……每里約在一萬五千兩，則以上鐵路修費統在一百三十五兆兩。再加測量、經理、買車、建橋等費，及出資創造尙未得利之時按五釐行息之費，統計約在二百兆之譜。若中國於修造鐵路一切事宜，不恥下問，遠人願効其一得之愚，盡情傾吐。擬呈詳細章程，請爲查奪。

此項鐵路，中國可以自行修建。籌款之法，卽由國家頒發官票，該官票每年按五釐行息。其歸還官票本息限期，由二十年遞推至百年，皆由中國自行限定。所有應付本利各款，應由中國以款抵押。惟如此辦法，未見實效以前，中國責任甚重。若圖免此擔承，莫若招集英、美、法、德諸國商股，設立公司，修建此路。如此辦法，鐵路修成之後，無論何時，中國皆可以原價並加息五釐購回，惟需先一年告知。是中國既不籌款，亦不出票，俟其實効既見，便可用價收回也。……

至設立公司、修建鐵路一節，其益良多。一係中國不必懸繫，而公司自顧己利，必且工堅料實，多歷年所，擇工匠之優者而器使之。又公司興築，較官工價值亦廉。尤有益者，所用之費，來自泰西，購料僱工，一切花銷，爲數不菲，且常用華人甚多，薪金亦厚，與中國不無小補。內亂無憂，民安國泰，課稅倍增，無支絀之虞。則既往之虧，自可彌補矣。歷觀各國凡修鐵路者，無不物阜民康，內亂悉平。中國亦必後先繼美。今中國能致如斯盛美，勿庸籌款，不必抵押，僅由公司代成鐵路，俾該公司獨肩此任，不過先期一年預行告知，以所出原價並加息五釐，便可收回。……然收回與否，皆由國家自行主裁，並非定須價購也。……至公司修路購地，其價應照原買價加增四分之一，以補其勒賣之虧，則沿鐵路一帶之地戶，無不欣得善價，而國與民有同幸焉。

以上公司代修鐵路辦法，乃英、法、俄、德、奧、日斯巴尼亞、意大利亞、南北美諸國成規。然此數國，皆係限定自五十年至九十九年以外，方有收回之權。今所擬中國鐵路辦法，修成之後，一年之外，便可收回，較諸他國獨擅利權，豈不美哉。

縱論環球鐵路，共有百萬餘里之長，其中有九成皆係英、美、德、法諸商股，設立公司所成，與遠人此次所擬辦法，絲毫無異。從未聞

以上各國於公司修造鐵路一事，有所窒礙之處。至各國國家自修一成之鐵路，多係原爲運兵而設，貿易不足，未能獲利，是以公司未肯代辦也。

[清總理衙門檔案。]

[盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年三月十二日] 近有英商恭佩珥議借四百萬鎊，四釐半，九扣，較五釐不扣彷彿。要挾亦不甚。擬草約數條，候倫敦覆電，如可靠，再電鈞處會電總署核辦。香帥注意比人，限三月十五到滬，已電比使令其來人到鄂。無論英、比，總擬會同香帥議定。但合同雖可先定，付銀期必在後。恭所議來年付一百萬鎊，以後按六個月付一期，意在先用華款，造一段抵一段也。故千萬官款仍須速領，方能速造。香帥意亦相同。

[愚齋存稿，卷26，葉18。]

[盛宣懷致總署、王文韶電，光緒二十三年三月十三日] 美商及英、法、德各洋行議借款，數月不成。近有英人恭佩珥，稱係中英公司首董議紳培墨派來，專議路債，已議定草約數款：一、借四百萬鎊，年息四釐七毫半，九五扣。二、來年正月付第一批一百萬鎊，以後半年一批，兩年付清。三、鐵路公司發債票，督辦簽印，國家作保，以京漢鐵路抵押。四、利息每年付鎊一次。五、第十年起還本，第二十九年還清。六、此路來年起，五年一律竣工。七、材料在外洋購者，七成歸該公司代購，仍照開標最低之價。八、每次開標，應將料單預交該公司，再將三成料單交別行投標。九、該公司薦一鐵路熟手，察看一切工作。十、總公司可向該公司代僱工匠。十一、四個月須將勘估清單交閱。十二、草約簽定，四個月內正約在滬簽押。十三、借款未經付足，如地球有戰事，仍當照辦。另立密約一條云，或造枝路與京漢路連接，或造漢粵路，若借洋款，別人章程與該公司一樣，仍向該公司借。以上各款，據恭云，已接覆電照允，但限四五日即須定議。按美國之外，尚以英、德爲妥。歐洲勢變多端，日後籌款更難，所議各款，並無要挾，美商及各行俱做不到，機不可失。但恭僅據倫敦使署電云係公司所派，竟未知該公司是否可靠。擬請鈞署密託英使電詢，如確

實，是否可定，並求先賜電示。

【同上，卷26，葉19-20。】

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十三年三月十四日〕 英款草約無甚挾制，息率五釐亦不大，此好機會也。英款定後，比款必來堅請。香帥既屬意，可商令稍讓些，姑借作濟吉之用。此著在所必爭，行之有序，非恢張也。

【同上，卷26，葉20-21。】

〔總署致張之洞電，光緒二十三年三月十七日〕 盛京腳電，與英人恭佩珥議路債，草約第三條內載國家作保等語。倘屆期公司力難措還，勢必要國家代償，似無代償之理。此中利害，不可不預為籌及。應如何慎防流弊，請貴督就近會商盛京腳妥晰電覆。

【同上，卷91，葉21。】

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年三月二十四日〕 比銀行面議，亦欲國家作保，並欲中國先用自有之款開造，再用洋債，購合造一段抵一段之議，招股照說帖亦須在造成之後，故部款千萬，如不速發，徒曠歲月。會疏二十六見面，乞於邸前略陳大概。比索利息較多於英，買料、用人須全歸比，不及英通融。惟英欲預訂粵路，亦借英款，香帥慮其通滬，堅持不允。恐祇可喫虧借比款矣。前商夔帥，奉吉路擬借比款，由榆接展。今慮漢歸比，可否借英款造奉吉，未知於俄有無忌礙？乞速示，以備操縱。

【同上，卷26，葉23-24。】

〔張之洞致王文韶電，光緒二十三年三月二十七日〕 頃接杏孫函云，近數日面談各節，似是閣下注意英德借款，已有成見。竊思借款之舉，路權第一、利息次之。此事利害關係甚大。俄踞北路，故英欲佔南路，雖此時草約尚無干預詞句。然款鉅年久，以英之強，隨時借端生波，漸圖干預，誰能遏之？惟此路與英無干，則此禍可絕，不然何以英必欲與閣下密約，必欲兼造粵漢一路也。……今東三省之路已歸俄，天下聞之者人人嘆恨，以為無窮之患。若令英人得從香港接路，則全局不可問矣。若比國承造，自無此慮。或謂比股中恐附有

法。此恐不同。此事必須外部公使出面，方與其國家有干涉。若我僅與比領事、比外部定議，重言申明此約並無他國在內，法國家豈能干預？即附有法股，乃法商，非法國也。法商但能分比商之利，豈能出頭攬我鐵路之權哉？且粵路斷不能通龍州之法路，即法國出名，亦尚無大害也。若尊意謂英款息不甚重，且議已多日，未便拒絕，何妨使之修他路哉？或盧漢，或兼濟吉，或並使之兼蘇寧，均無不可。但將自漢至粵一段歸他國不歸英款，即無後患矣。弟不過因比領事來議，察其意向無他，故爲轉達。其實無論借何國之款，皆是一視同仁，鄙人何必厚於比國哉？英人若相強，似可以弟及叢帥不願推之。未盡押，未奏咨，彼不能硬來也。特此切商，務祈俯鑒。將來此事如有貽害，我等就不起也。此事係由外議，設有不妥，朝廷必歸咎原議之人，萬望勿稍輕忽，勿遽定議。至要！至轉！鄙意只在力爭粵漢路不可用英款。至比款之借否，無關緊要。或美款，甚至法款、德款，均差勝一籌也。英草約既有大概，他國亦必減少。若尊意已定，必無可商，弟惟有將此段議論設法存案，以免他日朝廷及天下之責耳。幸惟熟察小覆等語。事關大局安危，我等與有責成，設有後患，我三人均不能辭其責也。此事鄙見以爲必須妥酌，而杏孫似欲日間定議。務祈急電切實勸阻，勿遽成約，萬分緊要。祈速示覆。

【張文襄公全集，卷153，第1-3。】

（照宣懷致李鴻章電，光緒二十三年四月十一日）英商恭佩珥議擬專條，或造枝路與京漢路連接，或造漢粵路。若借洋款，別人章程與英公司一樣，仍向英公司借等語。草合同稿三月十三已詳電總署。香帥以俄踞北路，英欲佔南路，……恐隨時借端生風，漸圖干預。不如小國承造，則無此慮。所慮甚遠。而恭佩珥言，如粵路不借英款，恐爲法佔，故必欲立此專條，因此中止。且利息四釐七毫半，九五扣，與比商現議四釐九扣亦較重。英商不肯先讓。今日即使允與比商一樣，亦難舍比就英。竊料斷不能使英獨向隅。香帥面商滬寧、蘇杭，均經奏准，遲早必辦，莫如應酬英商，一氣辦成。昨恭佩珥告總公司翻譯云，已接英電，允借蘇路，款擬俟盧漢定議。再請總署酌奪。頃承

示英、德大抱不平，謹陳以備抵制。並聞英公司德亦在內，管見比款如不速定，難保不生枝節。

〔愚書存稿，卷27，第3—4。〕

〔又電，光緒二十三年四月十五日〕 恭佩珥派其書啓來鄂探信，告以已與他人定議，無專條，利亦減。彼求別樣借款，答以蘇滬隨後可商。

〔同上，卷91，葉26。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月十五日〕 英、德交關，吾獨力持，衆議未定。

〔同上，卷27，葉5。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年四月十六日〕 望電所謂英、德如專指恭佩珥一路，昨其幫辦來鄂面談，伊公司德亦在內。恭在滬求霍使，霍允與署爭。如比款已定，請將寧滬、蘇杭路借彼之款，伊亦無辭云。峴帥以陳等爭設大中公司，併招洋股，來咨亦欲總公司趨避蘇滬，似可就此解圍。總公司有蘇滬招股有益，去年奏明在案。如鈞意謂然，只須告霍使，飭恭佩珥與宣商議。如不推出，則不成者皆向總署交關，事更難矣。從前電務，節但課成功，不爲掣肘，路若不然，何以責效？

〔同上，卷27，葉5。〕

〔盛宣懷致馮志先電，光緒二十三年四月十六日〕 聞匯豐吳懋鼎與京兆合謀貸英款一千五百萬，接辦盧漢。望即面詢韋齋。比款合同何條不對，是否要借英款？英商、比商均在鄂守候，或另有別故，務祈密示。

〔同上，卷91，葉26。〕

### （三）比利時對盧漢投資權的攪奪

〔李鴻章遊比時的出賣路權活動〕 [1896年]，當李鴻章在歐洲旅行的時候，他同比利時國王利奧波爾德二世 (Leopold II) 就盧漢

鐵路的修築問題進行了商談。<sup>①</sup>……

1896年10月12日，中國鐵路督辦大臣盛宣懷提出另一計劃，這個計劃允許外國金融資本家的參加。……盛宣懷着手同英、美、德等國金融資本家商談，但他一直記着李鴻章回國後所通知他的計劃<sup>②</sup>。他又同比利時公使就比國人願意投資於這條鐵路的條件進行詳細的談判<sup>③</sup>。盛宣懷只不過是執行李鴻章在歐洲時所制訂的計劃而已。

〔約瑟夫著，胡漢譯：列強對華外交，頁162—163。〕

〔比國公使陸彌業致總署照會，光緒二十一年七月初三日收〕  
茲有本國營造官德海斯，曾在帖撒力國總辦鐵路事務。嗣有前湖廣總督張大臣，延請築造漢陽鐵路。該營造官深明築造鐵路之事，今開具築造鐵路中、法文細單<sup>④</sup>，註寫極其明晰。竊貴國不久必欲開造鐵路，務請將此單查明，大有裨益。本大臣茲將中、法文細單兩紙，封送貴署查照。想貴署必賞鑒此單所為築造鐵路，即可曉其中如何省儉，如何便捷各利益。

查德海斯所論狹路之簡便，於貴國地式甚合。前聞有德國營造官，告知前湖廣總督張大臣，言闊路甚好，按中華地式，究不如狹路之為妙也。倘若貴署猶欲德海斯再開一極精細作法清單，論明省儉速成之法，該員亦必樂從，而且與各洋行賭賽，必有便捷作法告明貴署。

本大臣前月赴貴署拜晤，當時貴王大臣嘗及，嗣後如用機器鐵料等件，必先於各國詢明貨真價廉，方能定議。今想貴國不久必然開造鐵路，必用機器等物，而本國鐵路材料，不但堅硬價廉，此為天下皆知，更望貴國用本國鐵料，其利益良多也。

〔清總理衙門檔案。〕

〔比國公使陸彌業致總署照會，光緒二十一年十月初三日收〕  
前於光緒二十一年七月初七日，准貴署覆稱，營造官德海斯條陳鐵路事宜清單一摺。查該員自係究心營造之員，該員既專主狹路之說，如願開一極精細作法清單，儘可呈由貴大臣送交本署，以備採擇等語。

①、②、③原註，參阿爾，《使華記》，頁176。

④ 附件《中國建造鐵路緊要工程各條清單》，略。

本大臣現接德海斯遞到中、法文精細清單一扣<sup>①</sup>。查該員所陳辦法，實係至良至美。茲想貴國各省均欲開造鐵路，如用該員作法，定可省數萬萬之帑。因此，本大臣諒貴國築造鐵路，必願有似該員於事有神可靠之人，幫同贊畫。或如貴署已有別國人作法合同，本大臣即令德海斯亦開一作法合同，將兩單校對而省費立判矣。昨聞南洋大臣張制軍前曾奏陳，如開鐵路，務於外〔洋〕各國中，擇一小國辦理，較大國工堅價省，惟比國尤屬工堅而價廉也。本大臣即望貴署按照張制軍辦法，不勝翹盼之至。

〔同上。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十三年二月十六日〕 昨比國領事法蘭吉來云，奉該國君主命來見，鐵路借款，極願助力，比係小國，不干涉他事，較諸大國為勝等語。鄙人云，聞美索息五釐，英索息四釐，但略有扣頭，且須買伊物料，因此未定。如比國較他國章程公道妥善，方可商。大要五條：一、息祇四釐。一、絲毫無扣。一、物料各國投標，物好價廉者定，不能必用比料。一、借款與路工截然兩事，路工工程利益，比國絲毫不得干預。一、借款惟有以路抵押，惟須先借銀後造路，不能待造成之路作抵。假如借款共二千萬，先議定總數，銀分限交，路分段押。總之，先銀後路。能允此五條，當力勸盛京堂必用比款等語。領事云，借款毫無行用扣頭，物料總憑拆封，路政絕不干涉，奉僱比匠賢否去留，總中國公司主持，先借銀後造路，分段押抵，各節均當照辦，惟利息聞該國切意欲索五釐五毫。已專人來華議此事，半月可到；如到華後問知各國現議情形，必可減讓等語。其章程似較英、美為妥，惟息尚多。然懇借甚切，當易就範。比小國，流弊少；美雖遠而大，亦難保無干預意。錫樂巴言之甚透徹，特奉達。請勿遽與英、美定議，至要！各國爭借，我可詳擇。已囑其專人到滬，速奉謁。

〔愚齋存稿，卷26，葉12，13。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十三年二月十七日〕 此間英、德議四釐半，九扣，法議五釐，不扣，美議四釐，九扣，要挾輕重不一。總之

① 附件：製造中國鐵路清單，略。

不能不干預。憲旨與比領事所約五條，均屬扼要，實深欽佩。邇俟比人到後，擇善而從。

【同上，卷91，葉12。】

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十三年二月十七日〕 借款一事，香帥看得太易。誠然免攬時通融異常，定議時要挾特甚，真深於閱歷之言。頃接香帥錄致尊處銑電，亦頗費苦心，特恐無此順當事耳。故不從容，以有意無意處之，借比國以諷示他國，並借他國以操縱比國，吾弟優爲之，拙見仍不外急脈緩受四字而已。

【同上，卷26，葉13。】

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年二月十八日〕 英、德現議四釐半，九扣；法議五釐，不扣；美議四釐，九扣。不能不干預。款一日不還清，權一日必下移，金達尙不易駕馭，況銀東乎？所以夙夜憂懼，不敢遽決。尤慮局外不諒，謂我猶豫少斷。俟比國到後，誠能如香帥所約五端，更有何疑？但聞比與法相連，恐亦有要求也。

【同上，卷26，葉14。】

〔盛宣懷致總署、王文韶電，光緒二十三年三月十三日〕 香帥以比爲小國，較安。樵野侍郎謂比無錢，必有法國在內。自滬泰亦云比、法銀行相連，盛不願法，只好以比出名。姑無論比國章程如何，似須先定何國借款爲妥，方可操縱。大局所關，應請鈞署定奪。

【同上，卷26，葉19。】

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月初二日〕 比使來言，借款國家既不作保，即以鐵路抵押，殊失初望。擬電本國行東，商酌辦法，約三日有回信，求屬尊處稍待。華士賓尙未回，容再與妥商。

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年四月初三日〕 比使既電向本國，自應稍待。頃領事接比使覆電，似尙活動。現議五釐息，不扣，條款與英相仿，不提粵漢，似尙可行。

【同上，卷27，葉1。】

〔盛宣懷致翁同龢電，光緒二十三年四月初五日〕 比債息五釐，不折扣。條款惟工程均用比匠，料物自造外均買比物，不及英款。餘



皆妥協。似祇好就此定局，以免謠言百出。並與比言，合同內寫國家批准字樣，不必明寫作保而自保矣。比人已電商彼國，似尚可允。但須慮國家給公司之權力年限之內，或有中變，無以堅銀東之信，可否奏定總公司准認辦五十年，並准擴充蘇杭、粵漢、濟吉各路，以聯南北，均不另立門戶；如可核准明發，則公司辦好年限內，不慮他人攘奪，或可不寫作保，而洋債可信，華股可招。俟比定議，再會電奏。

〔同上，卷27，葉1。〕

〔王文韶、張之洞、盛宣懷電奏比國借款草約成立總署代奏，光緒二十三年四月初六日〕 奏電覆奏後，又與比行切商。總公司係奉旨承辦，但經國家核准，其利權必能歸還借款。頃比行面稱，果能如此，即不寫國家作保亦可。比使自京覆電，意亦轉圓。惟該行必欲知公司之權利，確能措還借款之實際，即允此合同祇須國家批准，刪去擔保字樣。當即告以已請朝廷准總公司承辦四、五十年，並請推廣蘇杭、粵漢、濟吉南北鐵路，日久則自有輟轉孳生之利，任專則自有周轉酌劑之權，足可放心。該行聞此意甚欣然，當即定議，已立草約，即可一、二日內畫押。

〔同上，卷21，葉7—8。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年四月初十日〕 比合同磋商已至極處，惟吾師灼知此中艱難。五年必成，彼未勘路，故欲作活筆，要圖亦可。買料五釐用錢，除自造鋼軌外，約購外料千萬兩，所費僅五十萬兩，四釐九扣較五釐不扣，約便宜二百餘萬兩，借款一成則不致債事，乞密達首座。

〔同上，卷27，葉3。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月初十日〕 首座恐貽累，牢不可破，頃英、德聞比議成，大抱不平。告以英公司挾制多端，德並無商求承辦。望速將英公司如何議未成，速電署，備抵制。

〔同上，卷27，葉3。〕

〔張之洞致王文韶電，光緒二十三年四月十四日〕 杏孫來告，比頃事接比公使電，俄欲攬辦中權鐵路，聞之駭異。此患太大，不知總

署能拮抵否？如歸俄辦，則此鐵路不如不修之爲愈矣。焦急之至，尊處必有所聞，請速示覆。

〔同上，卷27，葉4—5。〕

〔盛宣懷致榮祿電，光緒二十三年四月十四日〕 接傅相電，英、德知有比議，大抱不平。英商初議專款，欲涉枝路及粵路，如需借款，須先僱英公司。南皮大不謂然。奉總署篠電，命與比議。今比允不涉電事，不要作保，本利數目清單已算准，較英便宜。各國懷忌，似須力持定見，及早借定，俾得放手趕造，不逾五年之限。轉瞬俄、法邊路歸成，殊堪焦慮。乞鈞裁。

〔同上，卷27，葉4。〕

〔王文韶致張之洞電，光緒二十三年四月十五日〕 比使所言，此間尙無所聞。論理俄方經營吉、黑借道，未必遽露圭角，硬攬中樞。卽有是議，總署當亦不致輕於一諾。惟比款草合同已電咨多日，尙無決斷覆書，或仍三人列名設法一催，何如？希與盛太常商之。

〔同上，卷27，葉5。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十三年四月十六日〕 比使及陳次亮謂俄欲攬中樞，似無其事。傅相謂英、德交關，衆議未定，是確。政府於宜慎者忽之，宜斷者疑之，大局奈何？

〔同上，卷27，葉6—7。〕

〔王文韶、張之洞致總署電，光緒二十三年四月十六日〕 蒸電呈送比款草合同稿後，已將本利清單算准，四釐九扣較五釐不扣，節省二百餘萬之利。比讓在先，卽他國照此辦法，亦不能舍此就彼，致使比人有詞。比領事聞他國爭謀，屢催定議。伊行並肯立函據，言明款皆比國某行某廠拚股承借，實無他國之款，故亦不用印發散票。……韶等愚見，比究是小國，不過圖工作之利，別無他志。若用大國之款，辦此中樞幹路，實多不促。千萬宜防！而鄂廠現造鋼軌甚佳，盧保、淞滬國軌將造成，將來外購料件，亦屬無多，似應及早定議，藉可息爭。聞各謀攬此路款者甚多，其心難測，夜愈長，夢愈多，萬難面面俱到也。總之，無論何國來議路款者，務懇鈞署以此事由公司商議爲詞，較易辦

抵。乞鈞裁電示。再他族視中國強弱者，以學堂、礦務、鐵路、銀行爲根本，船塢、戰利，猶其次也。此次銀、鐵兩事，若仍議而不成，外人將以爲中國決無自強之日，從此覬覦環生，禍且至於不可思議。此文韶等不能無鯁鯁過慮者也。迫切陳詞，並求鑒諒。

〔同上，卷27，葉5—6。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月十八日〕 前電奏，旨交總署察核，而邸樞無暇到署會商，吾先遞節略，極言比議可准。爲謂然，不敢獨斷。英、德使各有函爭，與英再三面駁，已無言，聞德亦解。美雖潰陳，更易與耳。頃比使來稱，定草約已八日，監工急欲勘路，擬令即日起程，尊處會奏，斷不可遲。摺內但云電奏數次，比催定議，勢難再緩失信，似不能不准也。

〔同上，卷27，葉7。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十三年四月二十一日〕 效、號電均悉。俟奏稿電到，當速具摺會奏。此事樞、署兩處實恐他日國家受公司之累，以致遲疑不斷，決非別有隱情。此何等事，登高四顧，具此氣魄者，尙有何人？若謂下則有人營謀，上則另有屬意，鄙人敢臆斷其必無。間亦有疑及安定者，安定果有此意，必藉延陵爲外援，是乘射之的也，何慮乎？惟日乍游移，恐比款搖動，又多費手耳。此時勢成騎虎，仍用著鑿起脊梁立定脚七字，切勿惶惑爲厲！

〔同上，卷27，葉8。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月二十二日〕 與虞山約，俟公摺到，即請旨批准。若先詢謀，則錢剛且異議，況首座耶？善棋用劫著，此也。已函告比使。俟正約畫押，比二人再起程，甲進京送公使畫押，乙勘路。但勘路勿庸多派員，無益有損。

〔同上，卷27，葉8—9。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年四月二十四日〕 比國求緩半月再畫正約，恐勘路後須有改變之處。吾謂彼此相諒，亦尙易商。

〔同上，卷27，葉9。〕

#### 四、比、法、俄集團的侵入和英國的干涉(1897—1899年)

##### (一)比利時的進一步勒索

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年五月十五日〕頃比利時公司總辦杜夫尼<sup>①</sup>、瓦林等由該國來京晤談，云即赴滬與弟會商，將正合同畫押後，仍回國籌款及後路事宜。杜、瓦等於造路工程甚有閱歷，可與討論一切。

〔總書存稿，卷 27，葉 11。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年五月十七日〕比領事法蘭吉借其公司新到人翟福尼赴京。聞福尼有全權，頗挑剔合同條款。先彼派一工程司海沙地勘路，已行，昨又派馬西及新到工師多海法勒續進勘路。謂須勘明大略，再到滬立正合同。似此又遲擱兩三個月，宜日內回滬，可否請告比使，催福尼到滬商訂一切。軌路有美人圖說甚詳，晤時當可密告。

〔同上，卷 27，葉 11—12。〕

〔又電，光緒二十三年六月初二日〕月杪回滬，比人德福尼等來見，欲於正約外加立續約，另索借款費用七釐半，計三十萬五千鎊。駁以草約定後，不應節外生枝。彼謂一千八百九十四年匯豐借款三百萬鎊，另約在合同之外補給用費六釐半，後竟用至十九萬八千九百八十鎊，並不止於六釐半，今當援照辦理。又謂總署現議借英德款，草約已定，五釐、九六扣，約外亦須另給銀行用費。又謂四釐、九扣，只合四釐八毫半，故用費必須另給。意甚堅持。查武昌草約，係漢口比領事法蘭吉一手議定。現據法蘭吉云，若非欽差吩咐，以後應由滬領事介紹。然非原議之人，變難調處。乞轉致費使，速電法蘭吉留滬將此

<sup>①</sup> 杜夫尼(Dufoury)本節均譯自材料中也有譯作德福尼、德福呢、翟福尼、或納福福尼的。

事調處妥當，畫定正約再回漢。並乞告費使，須勸諭德福尼不可在草議之外另生枝節，致為各國所笑。

〔同上，卷 27，葉 15。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十三年六月十一日〕 德福尼函送續約六條，索費七釐；又索勘路使費，包給若干；又別國洋人亦須比定。今日函來言，華合同係二十六到期，意欲進逼允准。各函均即鈔呈。法蘭吉所謂合同仍舊，乃巧言也。總之，國債懸殊，斷難允洽。辦理不善，惟求鈞指。

〔同上，卷 27，葉 18。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年六月十三日〕 德福尼遞續約六條，所求用費三十萬鎊，華一比二，與費言暗合。昨告以草合同所載買料五釐用錢，須除去後方能另議用費。彼已允除去，至數目尚須磋商。日來英、德開風願來遷就，如此要挾不多，可仍舊買。然必須求師轉致費使勸抑之，萬不能如其數也。

〔同上，卷 27，葉 19。〕

〔又電，光緒二十三年六月十六日〕 頃與德福尼議，將草合同第十二款載購料五釐勞酬刪除，改照借本四百五十萬鎊另給五釐費用二十二萬五千鎊，於明年頭批借款內提存銀行，每年由銀行付給七千五百鎊，勻作三分：一為開辦路工局費，歸總公司支取；一為監工勘路用費；一為賣票公費，歸比公司取。德福尼請勘路另須給費約四萬鎊。即告以鈞電費使所云監工勘路用費已勻給一分在內，不能再給。德云費使之言，必有誤會，乞轉告費使，說明監工勘路應提三分之一，只有賣票一分，比可入己。德接費電，謂中堂已允費請，故擬本此三分磋商。比重師言，望再勸費電德，庶可速定。

〔同上，卷 27，葉 20。〕

〔盛宣懷致比使費葛 (Vinck) 電，光緒二十三年六月十七日〕 本大臣已竭力遷就，允增出公費，即是勉體貴大臣之意。德福尼固執不從，恐致決裂，有礙比國利益，祈向比公司請令德福尼依議畫押為盼。

〔同上，卷 27，葉 21。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十三年六月十八日〕 此事爲各國所忌，百計阻撓，端倪已露，夜長夢多，以稍認喫虧趕緊定局爲是。

〔同上，卷 27，葉 22。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十三年六月二十一日〕 德福尼確是該國信用之人，所索太奢，難允，由弟酌辦。至機關外接路，切勿輕允，將來尙有變局。

〔同上，卷 27，葉 23。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十三年六月二十二日〕 今日德福尼來議，舌敝唇焦，堅持不鬆。一、請加小利四毫，連正利共成四釐四毫，一切費用在內。二、扣回總公司費用四萬二千鎊。三、刪除買料五釐。四、包辦勘路繪圖游費另給四萬二千鎊。不如此，便決裂。按照費使所云不刪買料五釐，另索項批借款內提存三十萬鎊，全歸比公司，稍合算。若轉向他國議借，亦恐居奇，因各國皆言比債難辦。限期止有五日，似只可遷就實定正約。如另有辦法，乞速電示。如即照辦，應否會電總署？或俟送正約時，附片奏明？祈鈞示。

〔同上，卷 27，葉 23、24。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十三年六月二十三日〕 尊議以關外路餌比人，甚妙。此策若行，比利保輕，遼路亦可成矣。鄙意以爲上策。但不知總署意如何？傅相能主持否？

〔同上，卷 27，葉 24。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十三年六月二十三日〕 德福尼又來言，比畏俄，遼路不願問，所謂變局者，只可另謀救解。小利可於送正約時附奏，傅相覆電亦然。德張驚，步步想進佔。比外部覆電，尙有展緩限期之說，如再翻腔，英商有願照比草約者，不涉粵漢，可否有備卷？乞鈞示。

〔同上，卷 27，葉 25。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十三年六月二十四日〕 遼路既無可商，只可就此定議。比款議已數月，此款不成，他事難辦，改借他國，必須再奏，必致枝節橫生。且英商此時雖說得好聽，若辭比款必

又刁難，其時進退維谷。洋商憤技，想已燭察。

〔同上，卷 27，葉 26。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年六月二十五日〕 另加四毫，王、張均屬照辦。德福尼擬在草約<sup>①</sup>上畫押即作為正合同，並另加續約，未知有此辦法否？查俄、法、英、德借款合同，均須將奉旨日期載在正約，另繕正合同畫押，似應照辦。再比外部覆宣電，尚有展限之說，此次德福尼是否有畫正約之權，應請總署函詢比使，以免將來再生枝節。德催二十七畫押，乞示。

〔同上，卷 27，葉 26。〕

〔盛宣懷致李鴻章、翁同龢、王文韶、張之洞電，光緒二十三年六月二十九日〕 正、續合同昨已簽定。德福尼初三回國，即代請總工程師來，限六個月內開工。漢端各事均已預備。

〔同上，卷 27，葉 27。〕

〔金登幹致赫德電，1897 年 10 月 3 日〕 傳比利時國王急欲取得鐵路借款，但對法國人的貪婪很有顧忌。

〔海關總署研究室編，帝國主義與中國海關，第 8 編，頁 20。〕

〔又電，1897 年 10 月 6 日〕 比、法兩國正鼓動它們銀行界承辦比利時在中國的鐵路投資。施阿蘭也在巴黎極力活動，支持比利時投資。

〔同上，頁 21。〕

〔又電，1897 年 10 月 9 日〕 比利時國王現正訪問法國總統<sup>②</sup>，鐵路借款大有可能。

〔同上，頁 22。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十三年十月初六日〕 各洋人紛傳比國借款必不成，因內多法國款，嫌息輕不借等語。甚為懸念。曾處如有確信，祈速示。

〔愚齋存稿，卷 28，葉 25—26。〕

① 草約未見。

② 1897 年 10 月 15 日，金登幹又致赫德電，“比利時國王訪問法國的真正目的是爲了中國鐵路問題。”

〔費葛致盛宣懷電，光緒二十三年十月十四日〕 本大臣如今深願達知貴大臣查悉。茲本國銀行定准盧漢鐵路真正辦法，兩國均有利益。此係銀行一定辦法，斷無更改。此由外部來電內開如此辦法。本大臣今派漢領事面告貴大臣一切真正辦法。貴大臣如或允准，兩邊相合，總監王立即起身來華。貴大臣亦曉，現借洋款不易，因此深冀照銀行擬定兩條辦法，則鐵路事宜必速辦妥也。

〔同上，卷 28，葉 27。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年十月十五日〕 費使令漢領事持比電來告，面譯銀行所擬兩條辦法：第一條，小票免用公司字樣，但求邀免本國什一票稅。日後付還本利，並無由中國國家轉給之說。現議小票准繕中國盧漢鐵路借款字樣，由鐵路大臣，直、鄂兩督蓋印。第二條：應付借款，擬陸續按工程所需取用。現擬照合同第一批應付百萬鎊，准先匯交中國五十萬鎊，其餘五十萬鎊，轉存比國銀行，聽候督辦與比總工程司商明陸續撥收以爲造路之用。該領事已電比使，似可合拍。查第二款無關緊要。第一款什一票稅過重，小票書明中國盧漢鐵路借款，即不書公司，亦無窒礙。惟費使面與師議各節，未可喧傳，以免聞者誤會，自家又生波折。若比款決裂，恐他國要挾更甚，伏乞吾師心照。

〔同上，卷 28，葉 27-28。〕

〔盛宣懷致李鴻章、王文韶電，光緒二十三年十一月十一日〕 比使電稱：漢口譯文不符。另電股票華文內云，“此借款除中國國家原有之責外”十三字，宜即改爲“此借款除中國國家已有諭旨批准外”十五字。令柯繙譯往見比使商改。頃柯電云：見李中堂，不允用原有之責十三字；比使亦不允用上諭批准十五字，再三婉說，比使允改輕云，“此借款除中國國家應分之事外”十三字，法文不改。請電中堂。比使再往求中堂，說明後再咨署照會，免生枝節等語。查歷來借票語多鄭重，中國從不問信，今比公司因合同稍鬆，小票難售，故於票上斤斤較量，情亦可原。前與各國議借路款，無不注重國家，以鐵路固國家所有也。兩總督，一督辦，豈有二十年長命！頃領事持比使來電云：功



虧一篑，今有德事，致礙借款，非遷就其文，萬難安頓。銀行意甚著急，現與兩帥熟籌，限期已促，國步愈艱，恐比款一散，更難議借。所擬國家應分之事字樣，語雖不通，尙不著跡；欲另想我輕彼重數字易之，難得妥協；或即照辦，或另商改，惟有求中堂速與比使設法運定。電示後即行會咨，不勝迫切！

【同上，卷 29，葉 12。】

〔盛宣懷致李鴻章、王文韶又電，光緒二十三年十一月十三日〕頃電柯鴻年與費商，或照漢領事譯文，用“所有盧漢鐵路及鐵路所生之利全行抵押”十七字，係中堂電允照比領事譯呈字樣咨署核准者；或照合同第五條所載“准以盧漢鐵路及其產業與一切屬於該鐵路之物作保”二十二字，係合同上字眼，即是照合同所訂辦理。如比使允改，乞速定奪。德使派人送來鐵路六條，一、將鐵路應修爲官路；二、應由國家借款，以鐵路作保，遞年本利應還五釐二八五，六十年還清；三、德華與匯豐承辦章程，扣頭後來商定；四、另設鐵路公司，盛與德華、匯豐合辦；五、另招中外股分，除借息外，餘利中外公分；六、年滿，國家借款本利還清，即行交還中國鐵路。假使比款因爭論票式，決裂不成，改借英、德債，恐必照德使條款，方能議成。時勢如此之急，趕辦尙恐不及，若再拘泥，過西歷正月三號之期，比款即不成矣！宣懷待罪路工，即自請處分，另簡賢能，亦恐徒延時日。迫切電陳，乞賜鈞奪。

【同上，卷 29，葉 15—16。】

〔盛宣懷致王文韶、劉坤一、張之洞電，光緒二十四年正月十七日〕峴帥〔劉坤一〕謂非將幹路速成，無以自佔先著。要言不煩，曷勝感佩！去年領款，已將盧保、漢滬兩端開辦，今年皆可告竣。部款六百萬，不能續發。比國借款，原定正月三號頭批可付，因歐洲傳播分割華地，致有觀望。今日比國總工程師俞貝德〔E. Hubert〕到滬，已告知德事已定，俄、英雖各有兵船在華，決不開釁。盧漢鐵路係屬公司，又在腹地，決可自保。總公司現准將粵湘、蘇寧兩路均造至鄂，權利益宏，本利皆易歸還，且中國人多地廣，工竣路通，不難招股還債。目前五大國皆願承攬，比宜速即開辦，勿逾期限。俞貝德老練和平，謂

祇要各國兵船早退，款已齊備，工程不難趕造。俟銀行覆電，即可同赴漢口，多分段落，自可速成。餘俟續布。

【同上，卷 30，葉 16。】

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十四年二月初三日〕 比總監工連日面議，彼與銀公司電商數次，止允付三十五萬鎊，存俄華銀行，陸續支用，以盧保路抵押。此後造路用幾萬，匯幾萬，以一百四十萬鎊爲止。息改五釐，九扣，前合同暫置不論。如他處能借便宜不到五釐、九扣之款，儘可還他一百四十萬鎊而去，堅持不肯照舊辦理。似此藉詞翻覆，視合同如兒戲。昨經大加駁斥，法領事前來排解，殊多袒護。而傅相來電，尙云比使所言，並無觀望，已電請傅相與比使理論矣。

【同上，卷 31，葉 2。】

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年二月初六日〕 江電鈔示費使，覆稱竭力辦理，法呂使旋來，面求通融，謂原係法銀行資本，因近借國債四釐五，八六扣，約合五釐半，票售不出，勢須議加。告以兩次合同早定，奏准斷難翻悔，只有停辦。日前英寶使來署云：倫敦電稱，比款將罷論，盧漢可令英公司接辦。余謂若照比議一律，未始不可。呂謂英商必不能便宜，看來比款恐真作罷。當悔上年不允華工資之議，可爲太息！希再設籌。

【同上，卷 31，葉 5-6。】

〔盛宣懷致張之洞、王文韶電，光緒二十四年二月初十日〕 比監工回領事送來三條：一、暫借一百四十萬鎊爲限，即匯存道勝三十五萬鎊，按工程進境，陸續撥付，爲營造漢口至黃河路用，其餘兩造將來意見不合，可另議。如別處籌借便宜之款，合同須示比公司，倘比不能照辦，則聽別借，即已付之款，亦可歸還。二、比付之款，責成比代營造。每年另以六毛花紅，按照借款利息核計，給與比公司，至歸款日止。務期三年之內，黃河以南路工告竣。盧保未完之工，與此款無干。三、行車薛後成本，仍由比借，須息六釐，責成比代經理。又比公司備保款二萬鎊，倘不照續約付款，則保款爲中國所得云。大約路俟

利息總看國債，現加六毫，卽是五釐、九扣，較四釐半、八三扣尚少，似可應允。惟保定至黃河北岸，勢難緩擱，另借不易。南岸用完一百四十萬鎊，勢難借用別款。又止匯來三十五萬鎊，其餘勢必存外國購料，此皆極難處。至第三款另借成本，卽是德華所索小本小利，要做主人，必須駁除。是否俯就定議，或竟毀約，乞速示遵。

〔同上，卷 31，葉 8。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年二月十一日〕 比國反覆可惡，憤悶之至，但比約雖毀，他國利息必與比同，而攬權過之。惟比款止數一半，亦不濟事。似須與比約仍照合同全數，而酌加利益。……如比必不成，英公司原無不可。惟須議明，斷不能兼辦粵漢耳。鄙人所堅持力懇者，只在不准英造粵路。其餘皆請台端酌辦，自能籌畫周詳。

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年二月十二日〕 費使來，力言銀行賣票爲難情形，非改定合同不可。告以國債與商債異，前訂約時，已有英、德國債，何以輕允失信。詆斥百端，伊總稱無法，欲請先訂百五十萬鎊，用完時再續訂借。言明不得過原訂之數，求致尊處。鴻雖未允，但已至此，因時操縱，是在執事。此次國債實救急，翁、張乃放手爲之，豈能比照，務希竭力磋磨，圓成其事。議定以國債低昂過甚爲詞，上奏立案，似不必先電商。

〔同上，卷 31，葉 12。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十四年二月十二日〕 此款不能不加利。若加利能成，自以就比款爲妥。倘加利而仍有游移，則不得不另圖他就。或英、或美，候京電酌行。至越南條約，乃專指廣西而言，不得援爲通利也。

〔同上，卷 31，葉 13。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十四年二月十八日〕 慮漢勢成騎虎，不能不盡力。至粵漢祇爭下一先手，其實毫無憑藉。現在大局至此，似宜少作停頓，以觀時變，不宜一意猛進，專就一面打算，諸希審慎。

〔同上，卷 31，葉 15。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十四年三月二十七日〕 比

國電來八款，一、先辦兩段，係盧至保定，漢至信陽。二、華款一千三百萬，專造保定至信陽以外各段路。三、大清國出五釐借票四百五十萬鎊。四、票式照前定上諭批准各款，照會比、法兩公使。五、全路行車事比公司代辦，三十年還清為止。六、遇有爭執，請總署、比使商斷，意見不合，則請法使判斷，兩造即當允從。七、比公司即認購五釐，九扣，借票一百四十萬鎊，餘款每年承購一百萬鎊。本次購票專造信陽一段，將來購票亦可作粵漢用。營造粵漢，以比為先，正合同簽字後，一月內交三十五萬鎊。八、正合同國家批准，四月十號由此寄俞貝德，兩造簽字，比公司寄存俄行二萬鎊作保云云。當即駁駁。一款裁出兩段先辦，不應置全路於不問。四款不應照會法使。六款不應指定法使判斷。七款不應牽涉粵漢路。八款俞貝德既准簽字，何以又有正合同寄來。昨法使到滬，力勸簽字，大約比辦法必干預，比罷法必索辦，事甚棘手。乞鈞酌，密示機宜。

〔同上，卷 31，葉 24—25。〕

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十四年三月二十七日〕 比實倚法，我欲絕比，恐做不到。與其比罷而法爭攬，不如就比而稍減法權。尊意以為何如，另有全善之策否？

〔同上，卷 31，葉 25。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十四年閏三月初一日〕 香帥電，……比款八條，刁難無理，恐難照辦。鄙意或竟與美國商之，總勝於法。祈熟籌不覆，請轉致夔帥。

〔同上，卷 31，葉 26。〕

## （二）法、俄兩國干預下比國盧漢鐵路借款續合同的簽訂

〔盛宣懷致李鴻章、翁同龢、張蔭桓、王文韶、張之洞電，光緒二十四年閏三月初五日〕 二月十二日傅相電議：費使來，方言銀行賣票為難情形。……比領事來稱，實因時勢大改，若無大國保護，恐路為人奪。比款無音，非露出法國不可，意甚堅執。似此與借比款本意矛盾。現經伍使與美訂專約，另有專條，如比廢約，盧漢併歸美辦，另供

五百萬鎊，悉照粵約。伍電謂可靠。論理棄比歸美，最善。惟法使過滬，力勸比合，並謂法不願別國辦。在公司理甚不足，慮比後言；未知法使到署，有何詞？如可無慮法擾，數日內比電若不就範，即當廢約。如棄比而法乘之，則不如就其所索兩條，求傅相速商比使，勸令照鄙擬改妥。自愧辦理不善，實不敢迴護前非。惶悚密陳：

【愚齋存稿，卷 31，葉 28—29。】

〔又電，光緒二十四年閏三月初九日〕 伍使來電，慮漢除黃河橋外，三年可成，無須另訂草約。美可靠，請電允換約等語。比公司議多反覆，宜即廢約就美。頃已函致比人，不能再議。法雖云有股在內，目下比公司並未賣票，法如饒舌，有詞可拒。乞鈞裁。

【同上，卷 31，葉 30—31。】

〔王文韶致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月初九日〕 舍比就美，於大局極有益處。候總署三公核覆，即可照行。

【同上，卷 92，葉 48。】

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月初十日〕 比、法使以慮漢鐵路續議合同，尊慮漢語，已據照會咨行查覆。頃法畢使來署，謂比款係法銀行代辦，法國應出干預，請署准行。告以盛係督辦大臣，借比款定約，皆其主政，本署並不與聞，且言明係借比款，與法國無干，本署尤未便過問。恐以後尚有纏擾，希妥慎酌辦，勿推諉。

【同上，卷 31，葉 32。】

〔盛宣懷致總署、王文韶、張之洞電，光緒二十四年閏三月十一日〕 比國借款，照合同正月三號應付頭批一百萬鎊。逮總監王俞貝德來華，忽藉口時局變遷，國債息扣較重，容闈東路奪利，種種翻悔，因其情有可原，費盡筆舌，續議三條：一、利息加足五釐、九扣，先借一百四十萬鎊，其餘分三年借付。二、資成比公司代延之總監王代為營造，均須先請督辦核准。三、借款期內，資成比監王辦理行車各事，進款全歸總公司，畫押日付保款二萬鎊。俞貝德已允畫押。忽接比電，另送七款，又翻前議。閏月初三改正發還，令其必欲照行，乃初八送回底稿，不特與改正條款不符，礙難應允，而又添出兩款，為前所未議之

事。總公司商董會議，加利一節尚可允准，今比商於加利之外，層層勒索，刻刻變更，竟將奏定互換之合同全置度外，若再聽其拖宕，恐礙五年期限。公司責任重大，不敢再事遷延。且去年瑪西、海沙地在武昌先立草約，德福尼、愛蘭在上海續立正約，皆據比費使謂共有權，乃與簽定。此次俞貝德來華，正月二十日即據費使電稱，俞貝德不久准接本國確實辦法。乃俞接比電，得步進步，毫無信實。比公司並不給俞全權，以致遷延百日。愈說愈遠，不得已初八日函致俞貝德罷議，並聲明總公司致被延誤虧損之處，尙有理論之權。茲奉燕電，比、法使以敵處爲漢置合同，實係比公司玩視合同，天下當有公論。法使謂法銀行代辦，總公司合同係與比公司所訂，但知有比，不知有法。且比未售票，何以忽有法股在內。總公司但知遵守已畫押之合同，逾期四個月續議不成，理應作爲廢紙。

【同上，卷 31，集 33—34。】

〔又電，光緒二十四年閏三月十二日〕比款原合同權利最輕，初謂其小國，無礙交涉，雖翻覆求加，仍與磋磨，期其就範。乃新來七款內，一、奉准借款上諭股票格式，請照會比使、法使。一、遇有兩公司或中國國家有爭執之事，均請總署大臣、比使商斷，如商斷不合，則請法使判斷。並云如外間不允，比、法使可向總署商准。當請以原約十四款，載明祇認比國，總公司於畧加權利之外，斷不允別生枝節。今忽來法國干預，非枝節而何？比領事乃稱實因時局變遷，若無大國保護，恐路爲人奪；比款無著，非借重法國不可。意甚堅執。似此本與借比款意矛盾。隨比送續稿，另添勘路經費及營造管車之人均屬比公司兩條，即乘此異議，函復作罷。不提法事，實則拒法，其大端也。伍使與美訂粵約，另有專條，如比廢約，盧漢併歸美辦，另借五百萬鎊，悉照粵約云。特再密陳。

【同上，卷 31，集 34—35。】

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月十七日〕法使兩次照會，十前比事，署覆未覆。俄使勸說亦未理。今早比使來求轉圓，請貴以已定合同，屢次反覆，又請他國幫助，去無情理。費謂公司偏執錯

誤，可仍照初允加足五釐，准其同理行車事。定議後，請兩款內他國駐京大臣商斷可刪除。伊自電商尊處，並電本國。求我轉電，未允，未知費電語符否，希酌辦。美戰難違停，款不可恃。若比約竟廢，必多口舌，慎之。

〔同上，卷 32，葉 2—3。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十四年閏三月十八日〕 慶比本非所願。惟反覆扛幫，竟似有意延捱。總監工初到，函允除黃河橋外，三年完工，始商續約。乃比公司始終只肯就一百四十萬鎊先造漢口至信陽一段，不肯分段趕造。頃覆署文函，備詳該監工接比電，另添勘路經費及營造管車人均屬比公司兩條刪去。而我仍拒之甚力，恐一復議更有藉口。費使求仍照初允加足五釐，准其同理行車事，並刪去駐京大臣商斷，似將就範。惟初三改正續約，尚有數處必須照辦，尤要在借款不誤三年期限，必須分段開工。聞比國不願罷議，然求其不再反覆，似非加重押款不可。費使尙無電來，領事一味浮滑，非給俞貝德權，難與再議。乞相機因應。

〔同上，卷 32，葉 3。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月二十日〕 已與法使議定，不再扛幫。費電令領事妥商，正可相機因應。蓋有法商借款，不患剋期難成，分段開工，亦最要緊。押款不必加重。此次議妥，當不致再有反覆。若廢約，則德、俄皆出幫助，更難結束。美款辦粵漢，已足分任，較有牽制比較。

〔同上，卷 32，葉 4。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年閏三月二十一日〕 法領事昨來說項，亦言比公司反覆無理，但言法不願他國承造。答以此路不關交涉，總公司祇認比公司，至轉向他國售票，係屬常事，我皆不問。領事云：法使公斷一條可刪。頃奉號電，已與法使議定不再扛幫，有法商借款，不患剋期難成，不致再有反覆，分段開工，亦最要緊，等語。

惟查比擬續約，止從南端興辦，而北端全指華款。一千三百萬前領部款，盧保、漢滸、淞滬將次用完，保定至黃河急須踵辦，而比款不

肯分撥，部款不能續領，必致耽誤。在比商用意，因國家不認擔保，欲以北路半截爲南路抵押。再三商勸，先用比款分頭趕造，將來華款六百萬必能湊足。比仍堅執，因此難與開議。但暗令繙譯爭論，愈貝德苦於無權。乞請告知發使電勸比公司，總須照原議全路、全款，趕緊分段開工不誤期限，方能成議。

【同上，卷 32，葉 4—5。】

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年四月初四日〕 比利時君主初三來電，盧漢鐵路於中、比兩國所關甚大，且深知中堂亦深願此事之成。明公智深識遠，故乞電催盛京卿，將請改數條，卽行允准，庶俾此事早底於成，不勝大願等語。

〔又電，光緒二十四年四月初五日〕 頃覆比君主電，頃接來電，甚爲感謝。已轉致盛京堂。……請貴君主轉諭該公司，悉遵原議合同各節辦理，並代興造此條鐵路，務須南北兩端，同時並舉，則此事卽可底於成。

〔又電，光緒二十四年四月十四日〕 俄使前稱，外部電比公司承辦鐵路，何以日久未定？告以翻覆情形，現今兩頭分辦。該使電覆外部，據稱該外部與比商允，惟北段須另賣票，求囑尊處速與定議，勿再耽延。費不來說，由俄轉商協謀。彼固勾結一氣，我當善爲因應。宜速圖之。

【同上，卷 23，葉 10。】

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十四年四月十六日〕 今日與比人開議，遞來約稿三十條，又代管行車合同八條。北岸須另賣股票，造路行車，比公司皆索全權，過於英、美，此尙可推敲。尤可詫者，到期息單、股票，須抵繳關稅、貨捐，此皆前議所未及。已駁斥。比領乃謂總署見此新條款，已首肯。未知因何誤會？乞示。

李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年四月十七日〕 比索到期息單、股票，可抵關稅、貨捐，斷不可允。署未聞此議。何從首肯？

【同上，卷 32，葉 11。】

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十四年四月十九日〕 比約



閏月止議覆。比、法使屢向總署繞舌，宣仍堅持。速奉署電，已與法使議定，不再扛幫，有法商借款，不患剋期難成，不致再有反覆等語。傅相接比君主電，力請准改數條，以底於成。總署甚慮比廢，而俄、法協謀勾結，意在遷就。閏月初，因伍電美允兼辦，棄比用美，鈞意相同。乃美有戰事，粵漢可待，盧漢難待，只得趁比來就再與開議，成否限兩禮拜爲止。昨俞貝〔俞貝德〕面交續約三十條，又行車代管章程八條，所索權利過於英、美，此尙可推敲。惟到期息單、股票須抵繳稅捐，萬不能允。此路明示以本利不能歸還，若無另籌保還之法，恐各國皆不允借。焦思終日，寢食俱廢。姑俟續議再奉聞。

〔同上，卷 32，葉 11—12。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年四月二十日〕 條款並未送署，謊說可惡！俄使頃來詢，告以股票抵稅捐，斷不准。巴謂即電俄外部。費不自商，而由俄試探，亦可惡！希堅持。

〔同上，卷 32，葉 12。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年四月二十九日〕 英以盧漢假俄華銀行款，且准股票抵稅來相詰難。本署告以盧漢原假比款，屢爽約，因擬廢比合同。法、俄兩使曾代申說，並無假俄華款事，更無股票抵稅章程。盧漢但認比國合同，何日成交，刻無准信。英使謂奉外部電來言，諄請電達。統希察照。

〔同上，卷 32，葉 51。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年五月初二日〕 比款續約三十條，行車章程十條，均悉。權利大加，交款抑勒，可恨！然與比再商，恐難改議。若與美另商，權利仍與此無異。惟法使決斷一節，萬不可許。鄙意似可先行畫押，接總署覆電後，再具摺會奏。或日內由杏翁主稿，擬一簡明會銜電奏，聲明詳細，電總署。何如？統請酌度，以免遷延。

〔同上，卷 32，葉 15。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年五月初六日〕 署電開已進呈，無說。似可先畫押，再會奏。惟費使前云必欲另改，恐難成。可惜！

慶常來電，法外部因欲刪改此條，謂有傷法國體面。仍希妥酌辦理。

〔同上，卷 32，葉 15。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年五月初八日〕 盧漢爲第一幹路，若比款不成，再出他國干預，爲患不可勝言。時事日棘，鄙見可卽畫押，以免反覆。並候總署、榮中堂核示可也。

〔同上，卷 32，葉 17。〕

〔榮祿、張之洞、盛宣懷會奏盧漢鐵路比國借款續定合同摺<sup>①</sup>〕

竊盧漢幹路，前因總公司籌借比國商款，上年四月先在武昌簽立草約；六月，比公司續派德福呢、愛蘭來滬續定正約，均經會同奏准在案。嗣以德人膠州之役，中國之情勢，各國之意向，皆有變更。比人緣此翻議，願批銀兩遂逾期不付，續送條款多與前議相背。臣宣懷堅持痛駁，亦將決裂。時有法國駐京公使照會總理衙門，稱比款有法國銀行工廠所出資本，願欲干預。當以中國公司議借比國公司之款，理不應牽涉國勢，受其挾持。法使所稱爲合同所不載，公司不應答覆。臣宣懷卽於本年閏三月初八日，函致比公司代理人俞貝德罷議，並呈明總理衙門照錄來往各電送請查核。旋承准總署電云，已與法使議定，不再扛幫，比使電令領事妥商，正可相機因應，此次議妥，當不致再有反覆等語。比使電請續議，至再至三。

臣等伏思借款造路，各國所索權利，莫不因國勢以爲輕重，比續請各款，照去年原約加增甚多，照英、美草約不相上下。臣宣懷與該公司逐條爭論數十次，絲毫不肯減讓，拖延半載，無可再議。若與他國另商，權利仍與此無異，且恐俄、法必乘其後，更難收束。不得已體會相機因應之指，准令俞貝德代比公司再送條款。其尤要者，在以鐵路所生之利，歸還借款本利，若有不敷，中國必須設法彌補。斷斷堅執，牢不可破。平心而論，中國借外國之債，無論官商，斷不能諉卸不還，要在總公司通籌幹枝，互相挹注，並就鐵路推廣生利，務使足數還債而已。但所定條款，窒礙太多者，亦萬萬不能曲徇，均已逐細駁改，內惟過期未還借款抵完關稅一條，在我爲必不可行，在彼則索之心

<sup>①</sup> 光緒二十四年六月二十四日硃批，依議。

切，力拒不允，磋商至極，然後刪去。當與定續約二十九條。內惟兩公司設有爭執，請公司人詳斷一條，比公司必欲註明請賣票最多國之公使詳斷，臣宣懷執定武昌合同第十四款，總公司專認比公司不認別國一條，力予刪駁；並將比使來電，鈔呈總署。五月初七日，承准電覆費使，面稱公斷一條，可改寫如有爭執由總署比使商請公正人詳斷；另函聲明，宜請股票最多國之公使云。我會專認比公司，聞款由法國轉借，若本利有欠，法國不能無詞。事已無可再議，應先與畫押，再行會同奏咨等因。遵於五月初八日在上海總公司由臣宣懷先與畫押，並另給一函，除鈔錄咨呈總理衙門查核外，謹將蘆漢鐵路比國借款續定合同，暨另函底稿繕具清單，恭呈御覽<sup>①</sup>。

〔張文襄公全集，卷49，葉1-3。〕

〔總署覆陳盛宣懷督辦蘆漢鐵路借定比款摺<sup>②</sup>〕 光緒二十四年七月初五日准軍機處片交軍機大臣面奉諭旨：現在盛宣懷督辦蘆漢鐵路，借定比利時國銀款，所有售賣股票，無論華洋人等，均應准其購買；務當詳登告白，並布告各國立定切實章程，以杜後患。著總理衙門妥議辦理，……

臣等查蘆漢鐵路籌借比款，商議經年，屢定屢翻。本年春間，復經督辦鐵路大臣盛宣懷與比公司代理人俞貝德磋商再三，始於五月間議訂合同二十九款，行車章程十款，鈔送臣衙門查核。臣等逐款考究，內第十五款，聲明付利還本，不論時局和戰，不論執票者為友國為敵國一律照付。是售票之路甚寬。第十六款，總署電告該使，知會比京巴黎銀行公會，允准此次借款列於公會票價單。既開公會，是無論何國人均可購買股票。第十八款，比公司購票之款，匯繳上海道勝銀行。第二十款，各段工程先由道勝銀行，繼由中國總公司共同指定之銀行，每月付給總公司敷用之款。而第二十九款，載明比國銀行及道勝銀行當承辦其合同內指定之事，此外別無干預。在中國總公司，仍專認比公司辦理。照武昌合同第十四款等語。是道勝銀行亦祇收付匯

① 蘆漢鐵路比國借款續定合同，暨附件，略。

② 光緒二十四年七月十六日硃批：依議。

南滿洲鐵道株式會社編，南滿洲鐵道株式會社十年史（日文）1919年〔簡稱，“滿鐵十年史”〕

鶴見社編著，後藤新平（日文）1944年刊

鄧涅特，美國東亞活動史（Dennett, T.: Americans in Eastern Asia）1922年

葉康辛斯基編譯，威特回憶錄（Yarmocinsky, A.: Witte, The Memories of Count Witte,）1920年

威廉姆遜著，華北、滿洲、東蒙紀行（Williamson, A.: Journeys in North China, Manchuria, and Eastern Mongolia）1870年〔簡稱，“威廉姆遜，華北紀行”〕

吉爾曼，遠東問題（V. Chirol: The Far Eastern Question）1926年

原廣編，滿洲鐵道建設秘話（日文）1940年刊

道格達斯編譯，德國外交文件 1871—1914年（Dugdals, E. T. S.: German Diplomatic Documents, 1871--1914年）1929年

威廉士著，蒲安臣和中國首次遣使記（F. W. Williams: Anson Burlingame and the First China Mission to Foreign Powers）1912年

於北京〕比利時公司已和盛宣懷簽訂了建築盧漢鐵路的合同。這件事的交涉是受到駐在北京的俄、法兩國代表的積極支援的。據報告，比利時公司本身是拿不出錢來的，將有俄華銀行、巴黎荷蘭銀行的支持。

這一路線，據估計是無利可圖的，因此，其目的與其說是商業的，無寧說是政治的。上述銀行在這條鐵路中的財政活動，受有俄國政府的支持。

〔原件英文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔法、俄與盧漢鐵路〕如同英國政治家們所說，法、俄兩國政府事實上〔對盧漢鐵路〕已獲得了某種程度的控制權，並且對這個計劃已有一定的影響，法國通過它的公使充當仲裁者的角色，俄國則通過華俄道勝銀行。小小的比利時按照法、俄兩國的命令辦事。

這個計劃的實現是法、俄兩國外交的顯著成功。法國的半官方報紙迅速地宣佈了這個事實。它說：“當鐵路問題在中華帝國對外關係中起着這麼重要的作用的時候，我們的外交所取得的成就使法國在華企業不會不獲得愉快的收穫<sup>①</sup>。”不只是法國認為這是外交上的一個勝利，德國也有同樣的看法。……德皇威廉二世在8月18日寫信給尼古拉二世的時候，支持這種看法，並且附帶地對俄國新的勝利表示讚揚。他說：“你的外交剛剛在中國取得了另一個重大勝利，為此我冒昧地向你慶賀，由於這個勝利的取得沒有費一槍一彈，並且沒有任何不必要的吵鬧或騷擾，所以我更加為你慶賀。此事結果將大大促進你們的貿易和你們國家的工業設施。”<sup>②</sup>

〔菲利浦·約瑟夫著，胡漢祥譯：列強對華外交，頁353。〕

〔賈納樂<sup>③</sup>致英外交大臣沙士伯雷 (Salisbury) 電，1898年5月28日〕衆所周知，俄國和法國都在支持這個計劃<sup>④</sup>，而他們的公開支持，却是這個案件中的一個新因素。

① 原註：倫敦《泰晤士報》，1898年10月7日。

② 原註：歐茲編：《威廉二世致沙皇的兩件》，1894—1914年，1920年版，頁311。

③ 賈納樂，本書所引資料中，亦有作賈納樂者。

④ 指比國要求承辦盧漢鐵路事。

總理衙門解釋說，因為比利時辛迪加不能履行原約，所以俄國和法國便急於想修改合同。但他們聲明，中國鐵路督辦，仍然保持支配權在手裏。

〔藍皮書·中國，第1號(1899年)，頁97。〕

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1898年6月9日〕 5月26日來電收悉。英國政府最初聽到京漢線交給比利時辛迪加承辦時，即持有異議。

一旦俄華銀行——這個銀行等於是俄國政府——可能出資修築該路的南段，我們就更加反對。

這種性質的讓與，已不再是工商企業，而變成爲一種反對英國在長江流域利益的政治活動了。

你應該通知總理衙門，滿洲的優先權益已讓給俄國，山東的已讓給德國，而在長江流域又要對這些或其他強國特別開放或賦予特權，則英國政府不能再在有利於中國的事務中繼續抱着友好的態度進行合作。如果中國政府想招集英國資本來開發這些省份，則我們會立刻提出令人滿意的建議的。

〔同上，頁117。〕

〔寶訥樂致沙士伯雷電，1898年6月21日〕 昨天總署正式向我保證，俄華銀行在比利時對京漢線的承築權中，無任何利益關係<sup>①</sup>。

〔同上，頁132。〕

〔英國“中國協會”(China Association)致沙士伯雷文，1898年7月8日〕 滿洲已經讓給俄國，俄國準備在吉林和大連灣間準備建築的鐵路中，英國利益在事實上是不会被應允參與的。要求俄國不來侵犯英國的勢力範圍，這是合乎情理的。

.....

本協會敢於申述，從華北把一條鐵路幹線伸入揚子江流域的心

<sup>①</sup> 英國侵略者旋以這個保證不實作藉口，向清政府勒索承辦津滬等五條鐵路的要求。參看本書第二章第四節二，頁432—436。

礙地帶，這是一個富於政治意義的企圖，以致不能加以忽視。……

人們感到，俄國關於其對滿洲的利益的宣言掩蓋不了它對滿洲的實際的併吞；而它如同十二個月前擴張其在滿洲北部的勢力一樣，正在迅速地擴張它對華北的影響。……

閣下，我們相信，您會寬宥本協會關於以俄、法資金建築漢口線所作的這些解說和猜忌的離題言論。

重要的是中國已經作過不出讓揚子流域任一地區的約定，俄、法兩國却要求修築一條伸入這個地區重要中心的鐵路，應被看作是種侵犯；這種情況，如果反過來，同樣會引起激烈的憤慨。

〔同上，頁142。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年六月二十四日〕 英使力阻批准，連日樞廷惶惑，經余慫勸，今日未知如何？

〔盛宣懷致費葛電，光緒二十四年六月二十四日〕 現因英使赴總署，言新報載，股票由俄華銀行收買，似有俄國在內。是以總公司奏到尚未批准。貴大臣應速赴總署聲明，一面將實係比公司承辦緣由，與俄國無涉，速覆本大臣，以便電告總署。

〔愚齋存稿，卷98，葉5及6。〕

〔英人爭盧漢鐵路股票〕 頃得北京訪事人來函，據云，比公司盧漢股票，其銀由道勝銀行交兌，英人不免因此大生疑竇。日前英公使至總署爭論此事，詞氣之間，甚為斬截。大約謂此項股票，如必不許英商入股，則我英國決不能遷就應允也。說者謂中國盧漢一路，既暗受俄人之挾制，勢不能因英人之請而開罪於俄人。但英人又不肯從此干休，則將來不免另指一路與英商承辦，以為平權均利之議。如果許出於此，則大河以北，俄主之；大河以南，英主之；而其中紛歧錯出之處，英、俄、德、法各國又同主之。則通中國之鐵路，均屬西人之鐵路，路成而中國亦遂不國矣！痛哉！惜哉！

〔國聞報，光緒二十四年七月初八日。轉引中國近代史資料叢刊·戊戌變法，卷3，頁398。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十五年九月初五日〕 盧漢多係法

股，將來必不免干預。若南北幹路俱爲法佔，大局全壞。閣下能辭天下責備耶！前數日英國議員威利敦來鄂接晤，力言盧漢路歸法之大害。聞之尤爲悚然！日來與總署議論若何？望速覆。

〔愚齋存稿，卷 34，葉 25。〕

〔盧漢鐵路和俄國最近的要求，1899 年 5 月 17 日〕 正當這裏宣佈說，不論是法國或是俄國都對這一特權不感興趣的時候，阿諾多先生(M. Hanotaux)不但就這一特權的物質價值，而且就這樣一次出色的外交成就所造成的“可喜的結果”——這必須歸功於法國在中國的影響——向他的祖國祝賀。這將來也許會作爲一件頗爲有趣的事件留在人們的記憶裏。因此，讀一下本月 12 日《泰晤士報》金融欄登載的有關盧漢鐵路貸款的正式通告，是特別有趣的。

中華帝國政府與巴黎荷蘭銀行以及其他法國金融機構，已經商妥發行利率五釐、總額 112,500,000 法郎（約合 4,500,000 英鎊）、票面 500 法郎、共計債券 225,000 張的中國黃金公債。第一批發行的債券計 133,000 張，每張 500 法郎的債券發行價格爲 96½，即 482.50 法郎，自 1899 年 5 月 1 日開始付息。4 月 19 日星期三將在巴黎、布魯塞爾、阿姆斯特丹和日內瓦開始認購。這筆公債是根據中國皇帝在 1898 年 8 月 11 日簽署的公告發行的，並且我們注意到，這筆公債已被公開地稱爲“1898 年中國的五釐黃金公債”。它自 1909 年開始抽籤，按照票面金額還本，二十年還清。中國政府答應在 1907 年 9 月 1 日以前不增加還債基金，不償付公債，也不兌換它。這筆公債將永遠免除一切不論是現有的或將來的中國捐稅，以及中國所徵收的其他苛捐雜稅。這筆錢應該用在修築北京附近的盧溝橋到湖北省長江岸上的漢口之間的鐵路上。這條路線的建造和行車權全部由稱作“中國鐵路研究會”的法比銀團操縱，而名義上却是在一個名叫“中國鐵路總公司”的手裏。

在它那篇有關這筆公債的重要文章裏，《泰晤士報》指出：“去年 6 月，正當國內滋長着一種殷切的心情，恐怕我們在中國的競爭者會把持京漢鐵路的時候，首相解釋說，他所不安的主要是怕在這一問題



上普遍存在的恐懼會使修路之意全然打消。”正如我們所知道的，現在所談到的這筆公債，既然兩次簽訂合同，無疑會為修築此路而作認真的努力；究竟現在的特許權所有人是否會把它修成，究竟修成後是否有利可圖，則是另外的問題。金達先生因為承修現在已經草草就緒的北京——保定府段，便減輕了公司的一部分負擔。《泰晤士報》按照公債計劃書的內容，對這條鐵路的長度和路線作了簡略的說明：“它在北方將與天津——北京——牛莊鐵路相連，並與滿洲的俄國鐵路系統相接，在南方將與粵漢路相通。關於粵漢路，假如與美國銀團所訂的合同得不到批准，公司已經獲得了修築的優先權。換句話說，倘若倡議人的願望得以實現，它在滿洲的俄國鐵路系統和法國在華南的立足點周圍之間，將成為便利的交通線，它正橫過長江流域的中央，而我們知道，這裏正是英國利益之要害。”

《泰晤士報》這篇重要文章的最後一段，對沙士伯里勳爵及其在華政策作了相當尖銳的指責：

“中國在我們背後議定這筆貸款，破壞對我們的信義，我們雖然已經取得了補償，但是很值得懷疑的是，究竟這種補償是否足以抵銷它對我們所造成的損害。在這個問題上，最令人感到憤慨的是，我們的政府在事到臨頭以前，總是對事態的發展不聞不問。他們一再反覆申明，我們在長江流域的權益是極其重要的，這種權益為我們在那個區域裏造成了許多特權。我們聽說，為了獲得這種權利和利益，我們已經從中國方面得到了保證，就是不出讓長江流域各省的特權。我們駐北京的特派記者已經再三警告我國政府說，這個在法國人或俄國人手中的企圖打入我們的利益或勢力範圍，從而把它割裂為二的鐵路計劃，已經在醞釀中，但是他們依然以慣用的官腔來對付這個警告。他們談論到‘報紙上他們認為是毫無根據的言論’，譏笑了那種杞人憂天的想法，並且暗示說，他們沒有理由相信這條鐵路不是真正的比利時企業，認為這一企業可能不會成功，並且即便成功也不能給任何方面帶來‘政治力量’。當他們最後認識到實際情況的時候，他們的行為就清楚地表明，他們所作的公開聲明已經不再代表他們自

己的意見了。他們命令寶訥樂爵士對這個毫無惡意的特許權提出抗議，而當他們的抗議已經為時過晚的時候，他們便在武裝力量的威脅下勒索大量賠償。如果他們以為這條鐵路單純是比利時的商業性企業，而不能賠償，那麼他們為什麼要採取這種行動呢？當然，到這時候他們已經體會到這乃是一宗政治陰謀，它可能孕育着嚴重的政治後果。不出讓特許權的協議並不足以防止它不顧我們的反對而成為現實，而且這次事件必然要引起人們以斷然的形式再一次把這個令人難堪的問題提出來，這種過分誇張的保證究竟有什麼強制的作用和真正的價值？在我們看來，它將來的價值完全取決於政府現在對實現這個保證的決心。”

目前我們對盧漢鐵路的所有權本身並不很關心，一旦唐寧街鼓起勇氣，把長江流域這塊保護地拿到手中，我們到時就能夠與法國和比利時作我們認為是對這條鐵路所必須的安排。而我們現在所關心的是喪失威信，這在最近的《藍皮書》裏實際上已經招認出來，而且我們大家也都清楚地知道，我們的威信確已蒙受了損失。

〔北華捷報，1899年5月22日，頁809。〕

## 五、盧漢鐵路的建造(1899—1900年)

〔王文韶、張之洞、盛宣懷密陳籌辦盧漢鐵路次序機宜摺，光緒二十三年三月〕 盧漢鐵道，路近三千里，費逾四千萬，綜其綱領，以借款、招股、工程為三大端。此三端者，雖各為一事，而關鍵鉤聯，因應審其機，施行合其序，則指顧可以集事；否則外商挾持，中商觀望，曠日持久，弊亦無窮。美國無覬覦於中國，路工之精，甲於五洲，故原擬借美債用美匠。去冬〔1896年〕臣宣懷到滬，旋有彼國上議院紳華士質借其商人來滬就商借款，始請包辦全工，事權獨攬；繼請折扣之外，另給辦工酬勞及餘利紅股；歲息雖減至四釐，而取盈既奢，亦有轆轤，且必須俟美國工師勘路估價後方能定議。英、德、法商繼有來者。如有已造之路抵保，辦法可無葛藤，歲息五釐，而欲折扣其本。

欲承購其料，欲舉用其人，熟察洋情，皆因揣知幹路必行，華股決難速集，其意以爲必借洋款始能動工；種種要挾，由此而起。總之，外洋債款，無論如何借法，必有實抵而無空欠。中國歷借國債，皆以海關指抵。今總公司以鐵路指抵，要必有已成之路始可爲抵保之資；路尙未成，保不足信。若因此遷延工作，則華商益逡巡不前矣。臣宣懷說帖第三條聲明，商股必在路成之日有利可收，方能招集；洋債亦須俟工將及半，有路可指，方能抵借。所以有先借官款千萬分道開工，造成一段抵借一欸之議也。

臣等深思先後之序，以爲操縱之宜，惟當謹守原議，以趕緊造軌爲先著。計官債官股及先收商股三項，已可造路千餘里。現在盧保業經興築，淞滬亦在開工，此兩段來年均可造成。漢口迤北已派美國工程司前往勘估，大概兩月後即皆勘畢，亟須迅赴事機，分段測量，購地趨造。彼時南北兩路，均指日入豫，有必成之望，無停待之機。將來之利操券可期，已成之路實本可計，俾中外周知原議章程皆能顛撲不破，洋商既深信不疑，華股亦自陸續而至。蓋無論議借何國路債，必須先用華款，後用洋債，庶可權自我操，不致貽後來無窮之患。且如官款一經撥定，洋商要挾之念自可稍輕，原議洋款即不難先與訂定。此際關鍵，知在聖明洞燭之中，仰懇飭下戶部將議准撥借官款銀一千萬兩，即日發給承領，以成分道開工之策，以操借款招股之樞。路工之遲速，實以撥款之遲速爲斷也。

鐵路長至數千里，實爲莫大之工。雖以俄人之雄圖大力，而西畢利亞鐵路計費刻期屢有加展。臣等當茲重任，慎始圖終，凡所措施，總以說帖四議爲範圍。苟非事出意料之外，決不敢踰越初議，更端以請。至於維繫保護，一心成功，使商情有所依恃；使臣等得展其手足，此在廟堂之主持，毋俟臣等臆臆顧慮也。<sup>①</sup>

【盛宣懷稿，卷1，葉23—25。】

〔王文韶、張之洞、盛宣懷覆陳借款保息並無流弊電，總署代奏，

<sup>①</sup> 據德宗實錄，卷403，葉9，此摺“下部註。恭奏：請於英、德借款內，先行撥銀四百萬兩，俾資應用。從之。”

光緒二十三年四月初三日〕三月二十九日欽奉電旨，鐵路既設公司，借款應歸公司擔保，何以洋人復索國家作保？況此路未成甫成而未獲利時，此項洋息，從何取給，豈亦由國家代還耶？著再分析電奏等因。欽此。

查前五年路未成時，每年止還利二十萬鎊，即在成本內開支。所招之商股，所借之洋債，皆成本也。後五年路甫成時，並不還本，仍止還利二十萬鎊。其時商股必已彙集，應還洋息，即在商股及路利內開支。此路全工約計，本不須借洋款四百萬鎊之數；所以多借數十萬鎊者，正爲此十年內未成甫成之際，商股路利設或不敷洋息，以此數十萬鎊備湊還之用，照此計算，可資取給。公司既無失信之虞，國家自更無代還之事。蓋公司係屬認還之人，不僅擔保，國家但有作保之說，決非代還。惟洋人以三十年爲日方長，公司之予奪，督辦之委任，鐵路之利益，操縱均在國家，此各國議借路款，仍須國家保其本息有著之故也。

近日比國銀行所擬合同原稿，國家作保之下，尙有公司如不能還，應將鐵路由國家收回代還本利字樣。因此語不妥，特與力辯，將其刪去，止云作保，可見代還與作保迥不相同。現與比行熟商，令其併將作保二字刪去。比行決意不肯。該銀行直言比係小國，既無圖佔中國鐵路之心，又無兵力，故不能不仰望國家作保。前與各洋商議借，雖章程各異，作保亦同。現已屬比領事，請其公使姑且電商彼國。意甚爲難，允以三日回信。夫抵僅給借款之額利，則必保，若併予承辦管路之全權，則不必保。權衡輕重，似宜循借款抵保之原議，未可貽事權屬人之鉅累。

竊惟盧漢一路，乃中國全路之大綱。將來南抵粵海，北接吉林，中權扼要在此，生發根基亦在此。氣勢暢通，全局自振，運載之利，猶其末也。且俄人造路，程功甚急，勢必於五年之後，即催我與之相接。否則要求代造，我雖欲不接造而不能。故盧漢幹路，論近效則聯中國各省之氣脈，論遠效則通歐洲各國之轉運，但患路工之不速，不患路利之不豐。若盧漢借款有所阻礙，則官款商股一時力絀，無以爲驅擲

周轉之資，生發擴充之地，其關繫事機之得失，誠非細故。臣等肩茲重任，所難惟在謀始；時局艱危，急須挽救，事機易誤，歲月如馳。若五年之內，自強大計尙未立定規模，則五年以後，中外如何情形，實難逆料。深慮鉅工未能早成，不勝憂懼，謹遵旨會議分晰覆陳。

〔同上，卷21，葉6—7。〕

〔王文韶、張之洞、盛宣懷覆陳籌辦盧漢鐵路情形摺，光緒二十三年四月二十四日〕竊維盧漢幹路，臣等原奏，鐵路未成之先，華商斷無數千萬之鉅款，惟有暫借洋債造路，陸續招股，分還洋債之一策。若華商自向西商移借，必指鐵路應入之款作抵，所訂合同條款，亦須國家核准等語。總理衙門覆奏後，欽奉諭旨，亦准借洋款，以期速成鉅工。逮與美商議借，要挾多端，以致新聞紙屢言借款難成。嗣有英、德洋商來議，因欲牽涉粵路，頗慮該大國或有深心。正在遲疑，比國商人緣其駐京公使薦引來鄂。比係小國，以鋼鐵起家，重在工作，故僅於購料催工，斤斤較量，別無他志。並慮及他國干預，條款內載明中國鐵路總公司祇認比國公司，不認別人；其餘各條，亦無牽涉權利。至其利息較英、德關稅抵借債項，有減無增，磋磨亦至極處。並告以總公司係奉旨設立，先行承辦盧漢二千八百里之全工。將來一面招集商股，一面收取路利，自有歸還借款之把握。既以鐵路作保，便毋庸再寫國家作保字樣。開導再三，比公司於初六日允先議立草合同。俟臣等奏奉諭旨批准，彼亦須候稟准該國，再訂正合同蓋印，方為定約。此與比國所議借款之情形也。

日來駐漢口比領事屢來催詢，以草合同議定已逾十日，外間謠言紛至，究竟如何？當以請旨未定覆之。英、德、美三國，亦俱至總公司詰問。其猜忌之心，形於言表。臣等以鐵路為自強第一要端，鐵路不成，他端無論矣；盧漢不成，他路亦無論矣。自光緒十五年初議鐵路之日起，忽忽八年；自光緒二十一年下詔自強之日起，忽忽又三年。今則吉、黑北路，已經許俄代造，桂、滇南路，法亦來爭代造；邊患已岌岌不可終日。祇有此中權幹路，猶可及時自主，而英、德眈眈虎視，幾若不得此不甘心者。種種謠言，皆從此出。若再當機不斷，坐使外人藉

端爭攘，恐他日將無事可以自主矣。況西畢利亞之路，方日夜經營，我之幹路，則部款既請而未撥，洋債又議而未定，華股更觀望而不前，或且枝節橫生，利其中止。似此傳播歐亞，外人將以爲中國決無自強之日，覬覦環生，禍且至於不可思議。此臣等不能無歸過慮者也。

夫盧漢既不能緩辦，則洋債必不能不借。初則謠傳造路之洋款必借不成，及至借成，而又謂鐵路不可抵保。凡持此論者，殆以此路成亦無利，不成亦無害，以故局外旁撓之論，紛紛百出，而莫知所止。臣等肩斯重任，總期及早觀成，爲自強根本。除將贖借路債情形迭次電陳大概外，謹將所擬比國借款草合同底本繕具清單，恭呈御覽，仰祈聖明鑒核，迅賜批准。

〔同上，卷 1，葉 34—37。〕

〔上諭，光緒二十四年五月初八日〕 諭內閣，前因盧漢開辦鐵路，設立招商公司，特派盛宣懷督辦，計時將及兩年，所有勘路、購地各事宜，應已辦有頭緒。此項鐵路，關係緊要，豈容觀望遲延。現在業已籌有的款，著盛宣懷剋日興工趕辦，並將辦理情形，先行具奏。倘再延不開辦，玩誤要工，責有攸歸，盛宣懷豈能當此重咎耶。此外粵漢、寧滬各路，並著承辦各員，一體迅速開辦，毋得任意遲緩。

〔德宗實錄，卷 419，葉 7。〕

〔盛宣懷滬陳南北鐵路辦理情形摺，光緒二十四年五月〕 綜計開辦以來，一年有半，臣無日不督飭華、洋員司，分頭勘路，按圖購地，購求料物，催趨工作；並在津、漢各設鐵路專門學堂，及預籌製造各廠，不敢稍涉遲延。今盧保已開車運料，年內全工可竣，淞滬月內告成，漢口滬口間外江內湖數十里工最艱鉅，夏漲以前，甃石築土，亦皆蕪事；幸與前奏均符。然保定迤南滬口迤北，未能兼程並進者，則籌款之周折，而事變之不及料也。總公司原以招集商股爲歸宿，但華商須待工成利見而後來。臣經辦輪船、電報，前事不忘；近如昭信股票，以明詔之剴切，官吏之勸諭，所得者自服官之人及官力可及之鹽、糖各商外，商民買票，寂乎罕聞，尤可與樂成難與圖始之明驗。臣說帖原議，故先官款，次洋債，而商股後焉。

盧漢議准借撥部款一千萬，兩會奏請發戶部先撥四百萬，連南北單官款三百萬，支付盧保、淞滬、漢滬三段工用，業已告罄。臣惟路工的款，必資洋債，而遲速難易之權，操於出借之人，且洋商與中國議借款，明餌暗索，向多以利為誘。臣與王文韶、張之洞商定議借路款，首除斯弊。惟我既無私利之心，當多爭公中之利。彼不能挾制於後，愈不肯遷就於前。初與美商議，病其所索權利過多，繼及英商，相去不遠。臣以事關數十年之利害，深慮借款喫虧，還款不易，筆禿脣焦，未敢遽定。上年春間，馳赴武昌，與張之洞面決機宜，適有比商瑪西等介漢口比領事就議，持向與英美力爭數大端相要，比商皆允如議。張之洞與臣密商，比以鋼鐵工作著名，國小而無大志，借用比款，利多害少，還舍英、美而就比。兩次定約，均違天聽。至正月首次交款之期，比國派人來滬，備言膠州之事，大局震動；且國債以鹽課、釐金抵押，歸稅務司管理，於前訂之盧漢借票，相形見絀，無人肯受。另送續約條款，要索甚多，屢駁屢改，拖延數月，至與廢約罷議；而後轉圜。逮五月初七日<sup>①</sup>，始與畫押。其間委曲艱難情形，隨時皆與總理衙門王大臣及直隸、湖廣督臣往返電商，迄於無可讓減，方與定議，並已會同專奏，皆在聖明洞鑒之中。比國總工程司俞貝德赴漢口查勘已做各工，訂定頭批借款到華，即行接續趕辦，由楚入豫，節節前進。保定以南迄於黃河，比公司必須俟來年續付借款，方能接造。然闢地築土，皆當先期趕辦。俟續發部款，尅日分段購築，約計一年，道工堅實，比款續到接造北段，庶幾工無停待，一氣呵成。臣令該總工程司另立文憑，除黃河橋工外，如無意外搶攔，款不中輟，限令三年竣工行車。

粵漢一路，自鄂至湘，業經督撫臣張人駿會同總公司派出之員前往查勘大略，並曉諭一切，惟粵省尙未准委員會勘。美款甫定草約，而西班牙開戰，美公司稍有所待。昨接駐美使臣伍廷芳來電，該公司派人過夏後來華勘估全工，須俟勘定議立正約，即可分頭開工。美國路工，甲於各國，諒無耽延。

<sup>①</sup> 五月初七日，誤，應是五月初八日。參詳本頁頁305—306。交際等會奏盧漢鐵路比國借款續定合同摺。

滬寧一路，英國工程司勘估大概將竣。正約一定，開辦必速。

以今日中國之勢，借外國之款，而又要之以商借商還，絕無實抵，不待智者而知其難也。紆週年餘，鉤心鬪角，三路之款，次第就範，卽三路之工，操券可成。此皆仰賴國家之護持，總署王大臣之指示，非臣一人筆舌之勞所能倖致。

至於造路以費省工速爲主，臣初任事，亦欲僱用洋工程司任我指使，而不假以事權。無如中國員司，就使皆精白乃心，究竟事非諳習。華人苦工師之多方挑剔，工師咎華人之辦理兩歧，常致欲速而反遲，求省而轉費。是以獨排羣議，與立約各洋商堅明約束，酌訂限期，借用某國之款，卽訂用某國總工程司代爲營造。年限之內，其事權略如海關稅務司，一切購料、辦工、用人、理財、悉資經理，仍事事預請總公司核定而後行。此後三路同舉，合同內皆限以款到之日爲始，三年工竣。臣前與王文韶、張之洞會奏廬漢、粵漢合爲一氣，竭五六年之苦功，當可使南北幹路相爲銜接，以符原議等語，蓋三路係分三國借款營造，緊約寬期，互相比較，則一成而無不成也。惟臣植薄能鮮，憂讒畏譏，雖竭盡心力而爲之，恐難勝此艱鉅，必需遴舉賢能，各專一路之任，與各國工程司按約辦理，而以總公司挈其綱領，綜其大成，又必恃各省督撫臣體國公忠，同心協力，庶幾事無阻格，依期成工，上紓聖人宵旰之勤，下免微臣貽誤之咎。

〔盛宣懷稿，卷2，葉34—38。〕

〔上諭，光緒二十四年六月初十日〕 盛宣懷奏籌造南北鐵路辦理情形一摺，覽奏均悉。所稱三路分三國借款營造，緊約寬期，互相比較，洵爲扼要之論。並懇陳委曲艱難各節，亦屬實在情形。惟是作事謀始，必須力任其難，不辭勞怨，方體日起有功。該大臣膺茲重任，務當力持定見，與各洋商堅明約束，會同榮祿、張之洞迅速籌辦，使三路合爲一氣，南北相爲銜接。提綱挈領，勿分畛域，以期剋日觀成。毋得意存推諉，空言搪塞，致負委任。

〔同上，卷2，葉39—40。〕

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十四年十二月十九日〕 明強（張



翼)又力圖盧漢,謠傳半月後即有明文,皆德璫琳主之。宣藉此脫肩甚好。惟如大局何!

〔張之洞致盛宣懷電,光緒二十五年正月初三日〕張翼欲停盧漢鐵路之議,已經竹筇侍郎駁止。奉聞。

〔同上,卷34,葉1及2。〕

〔盛宣懷預籌鐵路還款並“保全”枝路摺<sup>①</sup>,光緒二十五年十月〕查盧漢鐵路,係貸借比國公司四百五十萬鎊,合同載明……至第三十年全數歸清。原奏已深慮盧漢之車利,不足歸還鉅款;然猶冀南北通衢,止此一道,或不致全無把握。乃有粵人容閱到京,創為津鎮鐵路之說。湖廣督臣張之洞、兩江督臣劉坤一、直隸督臣王文韶,先後電奏阻止。無如德使海靖、英使寶納樂赴總理衙門竭力要素,遂與訂立合同。於盧漢幹路之外,又有津鎮幹路。試思中國祇此財力,南北祇此貨客,兩路並肩,利散而薄。在德使但欲就山東接通直隸、江蘇,在英使但欲就江蘇接通山東、直隸,各佔其權利之所在,絕不顧中國將來如何還債也。似此盧漢直路,應得之利,已失一半矣。然猶冀枝路稍可補救。乃俄國銀行已准從正定之柳林舖另造至太原,英國福公司又欲從澤州、懷慶之間另造至衛輝,並欲直造至襄陽或浦口。似此盧漢橫路應得之利,又將全失矣。以目前而論,總公司多一事誠不如少一事,以將來而言,失其利又安能歸其本。……大抵各國舉辦幹路,其有益幹路之枝路,必當先儘幹路公司自造,如不願辦,再任他人另舉,不當如今日之雜揉競辦也。但以時局而論,可不辦者,總局〔鐵路礦務總局〕自當嚴禁;而必應辦者,總公司尙宜收歸自辦,庶幾利不外散,而本可圖歸。茲查盧漢幹路南岸係在滎澤過河。查滎澤縣東至開封府約計一百七十里,西至河南府約計二百五十里;又鄆城東西至周家口約計一百二十里,路甚平坦,鋪軌極易。自汴以達齊、魯,自洛以通秦、隴,自周家口以達淮河,商務來源極遠,應請歸入總公司盧漢幹路籌款接造,以免各國覬覦,促我生機。此係近幹短枝要路,本不在停辦之列;況屬由幹生枝,不致紛歧橫擾。如蒙俞允,臣當與總理衙門路礦

①。四月三十日硃批:著照所請,該衙門知道。

總局妥商，即令比商籌款勘估，一氣趨造。約計幹路造抵黃河之日，即爲枝路接通汴洛之期，不僅收利歸本有益，實於大局亦有關係<sup>①</sup>。

〔同上，卷4，葉5—7。〕

〔上諭，光緒二十六年六月初四日〕 現在統籌戰備，迭經諭令各省籌餉練兵，共保疆土。惟軍款支絀，餉項艱難，既與外洋決裂，所有各直省認還洋款，著即暫行停解，聽候部撥，移充軍餉。至盧漢鐵路自應緩修，盛宣懷所領部款，及與比國借款，動用若干，著迅即報部，暫行勻撥兵餉，以濟要需。將此諭知戶部，並由六百里加緊諭令各直省將軍督撫及盛宣懷知之。

〔同上，卷5，葉1。〕

〔盛宣懷覆陳盧漢路款無可允撥摺，光緒二十六年六月〕 盧漢鐵路議准借部款銀一千萬兩，二十三年夏間經戶部先撥銀四百萬兩，自盧保、淞滬、漢滬三段先後開工築造，至二十四年夏間，所有部款四百萬連南北洋官款撥銀三百萬，即支用垂罄。經臣會同直隸督臣榮祿、湖廣督臣張之洞於六月十四日附片奏明，籲請照案續撥。嗣由戶部劃撥各省昭信股票三百萬兩，陸續收過二百十萬餘兩，又戶部奏准將提回德華鎊款合銀八十八萬二千七百五十八兩六錢二分，撥作盧漢鐵路經費，均即陸續撥付。自保定至正定勘路購地料價築路各款，暫存上海總公司者常不及十分之一。保定一段，原限四月告成，正定以南，亦在接續購地籌備開工。向來解往北路銀錢料物，皆由天津分撥，盧保通車以後，又以長新店爲總匯之地，以保定爲轉運之地。拳亂猝發，追不及防，盧保鐵路首當其禍。自高碑店北至盧溝橋百數十里間軌道、車站、機器、車輛，以及一切分儲轉運之料物銀錢，焚搶拆毀，蕩焉無遺。自高碑店南至保定以迄正定三百餘里已成及將完之工程，亦被逐節焚毀拆損，存儲料物，搶失尤鉅。華洋員司工匠，奔逃傷亡，道途梗絕。毀失之數，目前無從查考。將來修復之費，洋員洋匠死亡損失賠償撫卹之費，尚不知如何籌措？至所借比款，均存比法銀行，按月需款若干，由比國公司撥來若干，總公司並無絲毫存款。

<sup>①</sup> 該路旋以義和團起義停止進行。

上年九月臣與裕祿、張之洞奏請將蘇粵等省已撥未解之昭信股票款另行籌撥片內，業經陳明。統計撥付來華之款，將及一千萬兩，料價金鎊，約各得其半。現在北路工匠星散，本已停工；南路亦正危疑，在事者均願緩修。惟照常工作，則比款不能不來，一旦停緩，則比款自此不至。不特無由勻撥兵餉，且恐比公司以已付之款，已作之工，半途停廢，虧耗之鉅，不能不索償於國家。而楚、豫之間工役於時者不下五六萬人，驟令停遣，北事未定，亦慮貽朝廷南顧之憂。張之洞顧念大局，力任保護，臣亦督飭在工各員，勉爲其難。如戰事不已，勢亦必須停辦，而將來之喫虧，更不知若何結束矣<sup>①</sup>。

〔同上，卷5，葉1-3。〕

## 第四節 關內外鐵路的修築和英、俄 掠奪路權的鬭爭(1895-1899年)

### 一 關內外鐵路的修築及對英借款 (1895—1898年)

#### (一) 津盧鐵路的建造

〔胡燏棻奏利用津盧鐵路關防摺，光緒二十一年十一月二十六日〕 臣奉督辦軍務處王大臣札行，於光緒二十一年十月二十日奉上諭<sup>②</sup>。……伏念臣渥荷溫綸，籌辦鐵軌。……現幸遼地退歸，各路防軍裁併將竣，一俟日內盛軍進關、遼、錦兩局撤圍，臣即將糧台事宜，截清款目，辦理贖銷。一而與北洋總工程司洋員金達妥商，先將前勘之路年內趕緊丈地、插標、釘樑，俾可派員購買地基。當派副工程司哥士克而，會同臣所派員弁測量畫界，並將應購鋼軌道木，先刷洋文清單，分送各洋商，以定期歲開標交貨日期。舉凡鳩工運料，必以天津

① 盧漢鐵路直至1906年始工竣工通車，並改名爲京漢鐵路。

② 上諭見本書頁205。

紫竹林爲總匯之區，臣擬俟糧臺裁撤後，卽移駐紫竹林以便籌辦一切。沿途酌度情形，設立分局，並隨時周歷查勘。第工程所需款項，北洋各局所庫款，雖可通融，然均係迫不及待之款，仍須隨借隨還，卽戶部籌辦，亦恐爲難。現正稟商北洋大臣王文韶，一俟籌定辦清，卽行奏明請旨遵辦。……

再臣現刊刻行用關防一顆，文曰：欽派督辦津盧鐵路工程事宜關防，謹於十一月二十六日開用。

〔軌政紀要初編，軌7，葉53—54。〕

〔胡燏棻奏津盧鐵路經費擬借洋款摺，光緒二十一年十二月二十四日〕 臣於光緒二十一年十一月二十六日具奏興辦津盧鐵路經費，俟與北洋大臣王文韶籌定辦法，卽行奏明請旨遵辦在案。查前項經費，初經督辦軍務處奏明，先由北洋大臣王文韶籌借一百萬兩交臣收領，以資動工；餘由戶部陸續籌撥，一俟股分招齊，先行歸還等因。嗣臣與王文韶商酌，北洋各局所雖可勉力湊借，然海防支應局與淮軍銀錢所，關係各營餉需，而籌賑局又工賑攸關，款皆迫不及待，均須隨借隨還。況北洋關外鐵路，明歲亦須籌款舉辦，勢難兼顧津盧工費，而戶部撥款，亦未撥到。雖年內所最要者，在於購買地基，採辦石料，及華洋工程司等薪水，暨布置橋工樁木等項，業已挪款應付，但一經開河以後，外洋材料陸續起運，各工同時並舉，需款甚鉅。若靜待招設，斷難一時湊集。臣再四思維，惟有暫借洋款，將來以鐵路歲入之資，分期撥還，庶足以濟目前之急。商之王文韶，亦以爲然。當與英商匯豐、德商德華兩銀行，訂明籌借英金四十萬鎊，以十年爲期，周息五釐，按九七五扣，行用英金一萬鎊，先二年付息不還本，第三年至第十年，此八年中，分十六期將本利一併撥還，卽以所修津盧鐵路基址及全路物件作保。統計借款四十萬鎊，除行用一萬鎊外，淨收三十九萬鎊。按十年作十六期本利兼還，共英金五十一萬五千鎊，約合息銀五釐一毫計算，尙屬相宜。

臣伏查此項工程，年餘當可竣事。路成以後，每歲運脚所入，除開銷及歲修經費外，以之抵還攤付洋款本息，尙可有盈無絀。其第二

年洋款僅付息金，運脚所餘銀兩，尙足以補添辦雙軌之費。十年之後，洋款既清，則此條鐵路卽爲國家經久之業。目下舍此實無別籌良策。當與洋商訂立草合同一分，議明俟奏請奉旨准行後再換正合同，庶有的款可恃。合無仰懇天恩，敕下督辦軍務處會同總理各國事務衙門速議核覆。如蒙俞允，應請敕知總理各國事務衙門知照英、德兩國駐京公使，以憑取信，而便簽押。除將訂立草合同鈔呈軍機處並督辦軍務處及總理各國事務衙門、戶部查照外，理合恭摺馳陳。

〔同上，軌 7，葉 55—56。〕

〔胡燏棻奏改設馬家堡車站片，光緒二十二年十月十五日〕 津盧鐵路由盧溝橋接造十里至看丹村，業經臣於本年四月十九日奏明在案。嗣復飭洋工程司金達重赴看丹，詳細履勘，據稱該處地方雖屬孔道，然離京城尙有十餘里，不特貨物上下尙須轉運，卽行旅往來亦多不便，不若另勘距城較近之地，可以直達都門，於近郊地面更覺氣象一新等情。當經稟商督辦處王大臣，均以爲然。……遵已派員沿途插標釘樑，勘明應用地段，擬卽定價妥買。惟自盧溝橋至看丹村已添造十里之遙，經費業經不敷，又迤邐以達馬家堡，計爲路十六里有奇，應添地價車站並道木鋼軌各料價值，均不在原估二百四十萬兩之內，至少應需添銀十餘萬兩。應俟估有確數，再行奏請敕部立案核撥。謹附片具陳。

〔同上，軌 7，葉 56—57。〕

## （二）關外鐵路的對英借款

〔胡燏棻奏擬半借洋款接造關外鐵路首段摺，光緒二十四年三月初三日〕 竊臣前查勘山海關外鐵路，計自中後所至大凌河共二百四十餘里，其間大小橋工計有九十餘座，尙有應開山洞等處，頗爲艱鉅。擬先將首段工程辦竣，再籌展拓。約估工費需銀四百餘萬兩，曾於光緒二十三年十月初二日摺內聲明，俟妥爲議定再行詳細具奏在案。

查此項經費，前總理衙門歸併津盧原奏，祇稱於津榆官、商兩路餘利項下勻撥，分年展造，並未指撥的款。計臣自上年七月十六日接辦

此路以後，先有到期洋款並盛宣懷預墊購料款項，已由臣籌借銀四十萬兩，先後撥付，以清起訖。核計統年所收運脚，除養路及歲修各費外，尚有應還洋款及付商股息款，出入尚難相抵。五年以內未必能有贏餘，只可暫借洋款二百萬兩，以便早日購料興工，先敷一半之用。其餘現與承辦購料各洋行分別商妥，各項料物，先付一半現銀，短欠半價，暫行照給利息，俟一二年內陸續歸還，以資騰挪。但關外商貨無多，此路未接至濟陽以前，運脚斷難獲利。所借洋款，祇能付息，不能拔本，終無償清之日，於公家仍屬無益。查從前鐵路經費，經戶部及各省停止撥解後，改爲歲支養路二十萬兩，旋復停撥。值茲庫帑支絀之際，何敢多存希冀，累及司農。惟通盤籌畫，各省鐵路經費，現仍逕解部庫，似每年僅籌養路一數，尚不甚難。相應請旨飭下戶部將此項經費二十萬兩，仍行照撥十年，俾得分年抵還洋款，辦理始有把握。俟洋款贖清之後，運脚項下，如有餘利，便可提歸部款。其下短二百萬兩，雖於料價內暫爾通融，終難久假不歸，初擬集股抵還，現甫開辦昭信股票，未便同時並舉。再四思維，別無良策。查前任北洋大臣李鴻章初辦津沽至閩莊一路，所借洋款，奏請展辦海防捐一年。維時臣在天津道任內，即責成會同藩司勸辦，始經清結。茲惟有擬請開辦鐵路捐三年，仍按海防捐例請給獎敘，每三個月咨報一次，倘有以一人而能捐至五萬兩以上者，除准其獎子弟親友外，並准自此路告成之日起，每年給予二釐息銀，以二十年爲止。有此多方款動，當可得尺得寸，藉收集腋之效，以清欠款。

〔軌政紀要初編，軌 7，葉 58—59。〕

〔胡燏荪奏請飭戶部於前借洋債餘存項下撥款以應要工摺，光緒二十四年四月十八日〕 竊查津榆關外鐵路，現有自中後所至大凌河先辦首段工程，估需銀四百餘萬兩，前經奏准借用洋款二百萬兩，仍由戶部每年撥養路經費銀二十萬兩，以十年爲度，抵作借本。下短二百萬兩，擬將各項料物，先付半價，暫作騰挪之計。並請開辦鐵路捐，俾得隨收隨備找收料價短款。嗣奉戶部查與部庫及直隸捐輸有礙，毋庸置議等因。……

查臣初擬辦法，部庫與直捐每月一咨，係收按月驗看引見各項現捐，鐵路按三月一咨，專收不甚緊要之捐，並無大礙。戶部既不以爲然，自應遵照辦理。所有洋款二百萬，現與匯豐銀行妥商，即可訂定。其下短之二百餘萬兩，雖有半價通融，但稍遲數月或半年，即須清付，不能過於延緩，則此項仍歸無著。輟轉籌思，實無良策。查戶部前借洋商匯豐、德華兩銀行之洋款，除歸還日本借款外，尚餘存銀一千萬兩上下。合無仰懇天恩，俯念錦州鐵路屏蔽京畿門戶，關係北方大局，實非淺鮮，可否敕下總理各國事務衙門會同戶部核議於前款內准撥銀二百萬兩，以應要工之用。所有應認借款折扣，並應還利息，及分期歸款，均由鐵路查照戶部與該洋商原訂合同，按期解部備候湊還原借洋款之用。

〔同上，軌 7，葉 59—60。〕

〔胡燏棻請借英款趕辦關外鐵路片，光緒二十四年四月十八日〕

再，關外一路，前海軍衙門會同北洋大臣原奏，初擬逕達吉林。無如東洋事平之後，北洋無款停辦，又落後著。迨上年七月後，歸併津盧，俄使即起而爭執。近已允其由俄邊直接至大連灣，奉、吉兩省，東北之利益，盡爲所佔。吉林一路，又讓人先著，無從著手。現在不得已而思其次，計惟有由大凌河趕造至新民廳，以備聯接瀋陽之路，並可兼護蒙古、熱河一帶地方礦務；一面由營口至廣寧，庶中國海關不致爲俄僭佔，尙可保全奉省西北之利，最爲要著。倘失今不圖，恐數年以後，俄必接西北一路，勢將全局俱失，榆關門戶岌岌可危。

統計兩路共六百餘里，約佔經費需銀一千一百餘萬兩，連前錦州需借洋款二百萬兩，共需銀一千三百餘萬兩。初冀招集商股，現因開辦昭信股票，未克同時並舉。倘戶部能於現餘洋款並收集昭信股票酌撥濟用，仍歸鐵路原借原還，固屬簡便良法；但恐戶部另有指撥專款，非臣所敢妄請。祇有仍統借洋款，以冀集事。惟爲數既多，必須指路作抵，非將前借各洋商零星小款，先行掃數歸還，難期集議。

查津盧一路，原估經費連雙軌在內，共銀三百萬兩，僅由戶部撥銀一百六十萬兩，北洋大臣王文韶籌借銀六十萬兩，又由臣息借商股

銀四十萬兩，計短銀四十萬兩，則由北洋大臣擔保借用匯豐銀行。又奏明由看丹接至馬家堡，向匯豐借銀三十萬兩。嗣因添造水旱橋座，並運貨篷車，以及銀價日落，鎊價日漲，原估經費，不敷甚鉅，復經奏明暫時挪借應用，又向匯豐並麥加利、道勝各洋商各暫借銀二十萬兩，又短付怡和洋商承購雙軌半價銀約二十四萬兩。津榆一路，歷年積欠匯豐銀十七萬兩，又德華洋商銀約一百萬兩，又向道勝銀行新借四十萬兩，歸還怡和舊債並盛宣懷墊付各款，除已由本年二月起於運腳項下撥還銀四萬兩外，尚短三十六萬兩。共計暫借各洋商銀三百二十萬兩，連新路需款共應借銀一千六百萬兩，方能敷用。現與英商匯豐銀行籌借，一再磋商，已略有端倪。借款一無折扣，利則按年五釐半起息，訂期二十五年歸還，前五年還利不還本，後二十年本利兼拔，共應還本息銀約在三千萬左右。就目前而論，津盧、津榆兩路運腳進款，每年可得銀一百五十萬兩。新路告成以後，進款雖難預定，然貨物較多，且界在營口通商碼頭，大致亦不甚懸殊。統盤核算，除去歲修養路經費，以入抵出，前項借款本利，尚不致十分棘手。而且商訂條款，並可隨時招集華股撥還。祇須經理得宜，事事核實，取信於人，商股苟能踴躍，借款更可先期清償，他族即不能干預事權。

但鐵路須有煤鐵各礦相輔而行，方能歷久不敝，現在高橋至錦州一帶，查有煤鐵礦數處，宜歸鐵路開辦。創始資本並應繳國課，統俟試辦以後，另行籌議奏明。臣亦知時局艱危，豈可輕於一試，第念東三省全局已在俄人掌握之中，幸經總理衙門王大臣與俄使一再辯論，留此一線之路，堪以設法抵禦。倘再坐失機宜，置為緩圖，後悔又將何及。臣才識短淺，不茲重任，寢微難安，不得不披瀝上陳。如蒙俯採芻蕘，敕下總理各國事務衙門一併核議准辦，臣當併日程工，竊冀四年以內，分路趕辦告成，聊資補救於萬一。

〔同上，軌7，卷62-64。〕

〔赫德致駐倫敦辦事處稅務司金登幹電，1898年9月13日〕  
請代我轉告匯豐銀行，不要因為顧惜小費，或要求過多，影響牛莊鐵路借款。



〔胡燏棻奏息借洋款訂辦情形摺，光緒二十四年九月三十日〕

竊臣於本年四月十八日附片奏明展造由大凌河至新民廳並由營口至廣寧兩路連錦州，需借洋款以及歸還前借零星各款，共應借銀一千六百萬兩，方能敷用，……等情。本日奉旨，依議。欽此。欽遵在案。嗣即與該商訂立草合同，一面派洋工程司吉納爾馳赴倫敦陳說此路利益，以期衆商易信，借款早成。無如俄使巴布羅福〔А. И. Павлов〕迭次駁難，總以所借係屬英款，不無猜忌。旋與英、俄兩使當面商定，此路應認爲中國永遠產業，無論何國，不得藉端侵佔。

彼此甫經議定，適值中國前借洋款股票價值在外洋日見跌落，此款初議，一無折扣，按常年五釐五毫行息，分作二十五年歸還，該商匯豐以現在情形，若照前議辦法，股票無從售出，勢難集款，願按九扣交銀，而將常年行息減作五釐。並稱盧漢總公司借用比國洋款，亦係五釐九扣，且於購料用人一切事權，多所干預，不比此項借款和平辦理等語。臣以其有約在先，遽行改議，先未應許。嗣因此路關係榆關門戶，及奉省東南兩路大局，設或斷斷爭執，失此事機，另籌更無把握，又恐造路工程，有稽時日。隨後訪之他國洋人，該商所指中國股票外洋跌價情形，似非虛捏，而且利益減去五毫，收款雖少進，而還款亦少出，贏輸尙足相抵。惟前議二十五年歸款之期，時促數鉅，屆時或不免棘手，亦宜預爲之所。今該商借款既有此更改，倘能將歸款期限展緩，猶可遷就借用。當經一再商定，展限至四十五年爲期，並與訂明中國可隨時另集股款，俟每屆還本之期，同日掣還。其遲早多寡之權，既由自主，仍可臨時懸爲操縱。因復通盤詳加核算，借時按照九扣少進銀一百六十萬兩，而本息併計可少還銀二百零四萬兩，尙不至受虧過甚。況分年業經展緩，藉可從容經理，兼爲抵制強鄰之計，亦爲合算。其餘條款，與前此會議節略大致相同，應即准繕立正合同，於八月二十五日定議簽押。相應請旨飭下總理衙門及礦務鐵路總局查照，速議核定，俾該洋商可按照合同先行撥款應用。

現在中後所至錦州工程，自四月開工以後，已有四五成之譜，所

購鋼軌、道木，封河前亦可運到；餘如營口等處，均已次第布置設局購地各事，祇須借款分期交到，便可迅速舉辦。惟此次既少借一百六十萬兩，按估價核計不敷尙鉅，應俟隨時奏明，仍向該商續籌短款補借，以符前估之數。

〔清季外交史料，卷 135，葉 18 - 19。〕

〔總署奏請准胡燏棻借用英款展造鐵路摺<sup>①</sup>〕 本年九月三十日奉諭旨，胡燏棻奏鐵路息借洋款，定立合同訂辦一摺，著妥議具奏。欽此。

臣等查大凌河、營口等處鐵路工程，關係緊要。祇以籌款難艱，未能迅速舉辦。前據津榆鐵路督辦胡燏棻與英商匯豐銀行訂借一千六百萬兩，鈔送會議節略，由臣衙門核議在案。迄今數月，其先後爲難情形，經該大臣再四籌商，始克定議。所稱該商願按九扣交銀，常年五釐，分作四十五年歸還各節，雖與前議參差，而綜計出入數目，亦尙不至喫虧。且與盧漢總公司借比國之款，五釐、九扣，亦屬相符。其他條款及分年還款表式，臣等公同閱看，籌畫尙屬精詳，應請准如所擬辦理。如蒙俞允，卽由〔臣〕衙門照會英國使臣，轉飭該洋商按照合同，分期交款，以冀早日竣工。

〔同上，卷 135，葉 20。〕

〔金登幹致赫德電，1899年2月3日〕 牛莊鐵路債券發行書今天發出，內載有英外部的一封信，等於在道義上擔保作爲借款抵押品的鐵路不得轉讓其它國家，輿論對此很滿意。債券星期一開始認購，現在市價已超出票面 2%。

〔海關總署研究室編：帝國主義與中國海關，第 8 編，頁 44。〕

### （三）津榆鐵路的官辦和關內外鐵路的修築經過

〔上諭，光緒二十三年七月初三日〕 諭軍機大臣等，前據御史李念慈奏，津榆鐵路請仍歸官辦，當諭令總理各國事務衙門議奏。茲據

<sup>①</sup> 光緒二十四年十月十四日硃批：依議。

覆議具奏，津榆鐵路本係官辦，嗣因盧漢鐵路設立總公司，王文韶奏請改歸盛宣懷經理，曾經降旨允准。茲據奏稱，盛宣懷所辦盧漢鐵路尚未開辦，誠如該御史所奏，力難兼顧。津盧鐵路係順天府尹胡燏棻承辦，現在工將告竣，若著將此路責成該府尹接續辦理，一切委員工匠人等，均係熟手；所需經費即由津盧及津榆已成鐵路餘利項下動用，並可隨時勸集商股，以輔官款等語。即著照所請行。胡燏棻當悉心籌畫，覈實經理，逐漸展拓，以竟全功。將此諭令知之。

〔德宗實錄，卷 407，葉 2。〕

〔胡燏棻奏接收津榆鐵路摺，光緒二十四年十月二十三日〕 竊臣於上年七月初三日奉旨接辦津榆一路，七月十六日准盧漢總公司先將天津至中後所鐵路連同各車站車輛，移交接管，即經該公司將全路卷宗移送前來。當即飭令天津總局督同員司將自二十三年七月十五日所有津榆一路存欠款目，及現在房廠、車輛、材料、地畝各項，即行截清界限，點查具覆。

茲據詳稱：津榆一路本分官、商兩局。自光緒十二年創辦商路，迄今十有餘年，一切文牘案卷，大半散佚。除二十三年七月十五日以前收支款目等項，應歸該公司自行經理外，前自七月十六日起，實計接收津榆一路，內自天津至灤州之古冶為商路，計長三百一十一里，設有車站十三處，分站一處。古冶至中後所為官路，計長三百九十四里，設有車站十二處。查閱交案，其房廠一項，與原冊相符。惟房屋年久失修，均須大加修葺。其銀數一項，除該公司經收經支不計外，截至七月十五日止，存銀四萬六千八百兩零，而欠怡和、德華兩行二十三年春季分應付洋債已經該公司籌墊銀十三萬八千七百兩零；又欠已購各項料價銀十萬一千三百兩零，內有訂購運木一批，歸該公司收用，剔除銀二萬五百餘兩，應歸接收之員籌還。兩相抵算，實計不敷銀十七萬三千二百餘兩。此外尚有分欠北洋各局所官款銀一百三十八萬三千八百兩零；又欠商股本息銀二十九萬四千兩；又欠怡和、德華兩行洋債本利英金十五萬零七十五鎊，約合銀一百一十二萬五千六百兩；又積欠匯豐銀行本利銀十五萬五千兩零；又用出銀元鈔票抵

欠銀一萬一千三百兩零。以上各款，共計虧欠銀三百十四萬二千八百兩零。至於官路所領部款及各省撥款，尚不在內。是以接辦之後，即行聲明，應籌還二十三年春季分該公司籌墊付還怡和、德華兩行欠款，並已購各項料價，以及秋季分接辦之初，應還怡和本息等款，約共需銀四十餘萬，當經奏明由京城華俄銀行息借銀四十萬兩，分別撥還，始得以濟急需。且八月以後，復由臣籌還德華兩次到期欠款銀五十餘萬，並找付總公司已定未付料價銀十八萬兩。此接收存欠各款之實在情形也。其車輛一項，約八百四十輛，雖有損壞，尚堪修理。應用材料一項，名色繁多，且多霉爛殘缺。其該路地畝卷宗，大半散佚，地亦有被人侵佔，必須查明，方可清釐。惟交案已及一年，勢難再緩清結，擬將此項地畝另案辦理等情前來。

臣查商路已閱十年之久，原鋪道木全行朽爛；接手以後屢接總工程司金達來稟，如道木再不購換，勢將停車。現擇其最急者，先換二萬塊。本年又添購十二萬塊，陸續更換，始覺整齊。其橋座亦改用石柱，並添造車輛，不下五十萬餘兩。洋款項下共付還怡和、德華本息銀六十餘萬兩，又還總公司借款等項並續付料價等銀四十萬餘兩，統計先後籌付銀一百五十餘萬兩。雖一年客貨運脚約收銀九十餘萬兩，除去歲修養路各費不敷甚鉅，均經多方籌借，始克如數應付。臣自維鷲劣，膺此鉅艱，現在英商匯豐新路借款，業經總理衙門會同戶部奏准借妥，一俟按期交款，即可分別清釐。臣惟有殫竭至誠，不辭勞瘁，以期收款日旺，客款日減。至於收支各款自光緒二十三年七月十六日為始，由臣一手造銷；其以前歷年收支之款，應由北洋大臣飭令從前承辦之員造報核銷，以清界限。

〔清季外交史料，卷 136，葉 10—11。〕

〔關內外鐵路系統的形成〕 清光緒三年，招商局總辦唐廷樞策辦開平煤礦。七年，始築唐胥鐵路，計程不足二十里，專為開平運煤之用，鐵路附屬於煤礦，無另設管理機關。十一年，李鴻章奏准展至蘆台，組織開平鐵路公司，收買唐胥線，派伍廷芳為總理，舉唐廷樞為經理。十三年二月，總理海軍衙門奏准展修至天津，始立中國鐵路公

司，定股款一百萬兩，招商股，選舉董事，並奏派前福建布政使沈葆楨、署長蘆鹽運使津海關道周馥，督率辦理。三月，公司訂定招股章程七條，公司事務由董事辦理，車務工程均由總工程司主持；然實際一切事務，均由總工程司金達主辦，公司董事，僅為籌募股款而已。十七年，中國鐵路公司資本告罄，難再接修。是時方建海軍根據地於山海關，亟謀將鐵路延長至彼，以資聯絡，乃設北洋官鐵路局於山海關，以李鴻章為督辦、裕祿為會辦，繼續接修。二十一年十月二十日，上諭特派廣西按察使胡燏棻為督辦大臣，修築津京鐵路，十一月二十六日，胡燏棻奏請自天津起循運河迤北以達盧溝橋。二十二年，盧漢鐵路公司成立，直督王文韶奏請以督辦盧漢鐵路大臣盛宣懷兼管津盧。二十三年四月，盛宣懷將擬辦津盧情形奏報。七日，御史李念慈以盛宣懷現辦盧漢，力難兼顧，津盧原係胡燏棻承辦，仍宜責成辦理，奉旨依議。十六日，胡燏棻接辦津盧。二十三年，籌議接修關外至新民屯，並築溝幫子至營口枝線，改名關內外鐵路總局。二十四年，中英公司借款成立，從前商股均收回，完全改為官辦，設總局於天津，而受成於督辦，加派袁世凱為督辦大臣。

〔交通史路政編，第7冊，頁144—145。〕

## 二 英、俄兩國對關內外鐵路的 爭奪（1897—1899年）

### （一）金達事件和關外鐵路匯豐銀行借款問題

#### （1）金達事件

〔總署行順天府尹胡燏棻文，光緒二十三年七月二十六日〕光緒二十三年七月二十日，准俄國巴署使照稱：忽聞貴署所奏，於七月初三日奉旨，所有山海關以北至錦州、營口、瀋陽、吉林鐵路，趕緊開辦，著胡燏棻督辦云云。聞胡大人似擬建造此路工程，交於英國礦師修造，而金達為首。惟錦州迤北一路，因將來與中國鐵路相接之故，本

國政府若何關切之處，貴署深悉。此正爲俄國之要，修造之時，必不能置俄人於度外，應先與俄國相商，擇以此路之趨向，何之最便。若借助於俄礦師，更屬秉公之道，如有用款，亦可相助覓求。已將各情呈報本國。並請此事於未得本國外務部見覆之先，幸不定准，以免彼此誤會等因。相應抄錄原照會飭行順天府查明，詳細具覆核辦。

〔清總理衙門檔案。〕

〔費訥樂致沙士伯雷函，1897年10月17日〕 我報告金達職位遭到攻擊的第一封電報，是以經總理衙門充分證實其正確性的一項報導爲根據的。經閣下授權，我於八月二十一日往訪總理衙門，並將我所聽到的傳說告知他們，說明英國政府對於免去金達職務這件事深爲不快。總署的官員聲稱，俄國代理公使巴布羅福最初是以他個人身分向他們表示，在天津——山海關鐵路向北延長線上僱用一個英國工程師，將引起俄國的不滿。

他在遭到拒絕後，過了兩三天又來施行抨擊，並帶着他的政府的訓令，要求以俄國的工程師替換金達的職位。我已毋須向總署的官員陳說該項要求的不合理，因爲他們自己已經完全感覺到了。我只提醒他們，英國沒有反對西伯利亞鐵路延長線之通過滿洲，這表明了英國無意於阻礙俄國的發展，但是，除非認爲山海關向北延展的鐵路是一條俄國的鐵路，俄國便沒有理由反對中國政府僱用它所願意的任何一個國籍的工程師，何況是一個這樣充分得到他們信任的工程師。總署的官員託我報告閣下，他們是決不同意辭退金達的。

我本希望總理衙門的堅決表示能使俄國的要求撤銷，但我聽說，上星期巴布羅福又爲這事對總理衙門施加壓力，我也就於本月十五日又向他們談到這事。據我判斷，他們似乎不打算讓步的，他們甚至懷疑，俄國外交部如果充分知道僱佣金達的理由，是否會批准巴布羅福的專橫的要求。他們提到歐格訥(N. R. O'Connor)是了解這一情況的，並求我請他向俄國外交部長解說，金達的國籍和他之所以被選用實在關係很小。我本不承允轉達這項請求的，但他們堅請於我，並表示急欲擺脫加在他們身上的壓力，所以最後我同意了。

在總理衙門的第一次談話中，李鴻章告訴我說，巴布羅福曾確切地告訴他，英、俄兩國並不互相交好。但經我質詢，主任秘書却解釋說，他從來沒有在總理衙門說過這樣的話。總理大臣們問我，巴布羅福所說的是否真實。我回答說，我沒有根據假設這兩個政府有任何不友好的事情；並且，我奇怪他是否經他政府授權來作出這種斷言的。

〔藍皮書·中國，第1號(1898年)，頁4—5。〕

〔又函，1897年10月19日〕……俾天俄國代理公使巴布羅福前來訪問，寒暄後，說到他想和我談談北京——天津——山海關線上總工程師金達的事情。他希望知道，總理衙門是不是已經如他們所告知他的正式允諾了我，金達不應從天津至吉林的延長線上撤換掉。我回答說，我曾作這樣要求，並且已經得到了允諾。我又補充說，當然我已經聽到他對金達的抨擊，所以立即採取步驟來保護一個英國公民的權利和利益。我指出，金達曾在中國政府供職十七年，人人都知道他是一個極幹練極誠實的人，中國人非常希望保留他的職務。我再加了一句，這種由一個友好的強國的代表對於一個英國公民所加的抨擊，使我驚詫萬狀。

巴布羅福說，他本人對於金達並無反感；確實，他認為金達是一個非常幹練的人。他之向總理衙門提出反對在北部延長線上僱佣金達的強硬主張，其理由如下：

數月前，李鴻章出使聖彼得堡歸來不久，中國政府通知俄國公使說，他們並不打算繼續展修向北延長的路線，但在任何時候如果他們要繼續修築，由於俄、中兩國政府之間所存在的特殊友好關係，他們一定首先聘用俄國工程師；並且，如果需要的話，利用俄國的資本。因此，當他聽說北部鐵路的建築將在一個英國工程師的監督之下，並用英國的資本進行，就大為驚異。正是中國政府方面違背諾言，纔使他向總理衙門提出這樣強硬的主張；要不然，也可以提得緩和些。他已經告訴總理衙門，把通向俄國邊界的鐵路線交託給俄國工程師，是比較適當一些。並補充說，如果中國政府把通向緬甸邊界的鐵路線交託給俄國工程師，他也會認為不相宜的。

我說，我想我的政府決不會因為外國工程師出現在一條經過中國任何地區通向邊界的鐵路線上，而感覺駭異。但我對這一事件的論點是這條向北延展的鐵路是一條中國的鐵路，金達是在中國供職的一個英國公民，因而在我看來，巴布羅福代表他的政府意欲強迫中國政府開除金達，就祇因為金達是一個英國人。

巴布羅福說，他並不因為金達是一個英國人而要驅逐他，而是因為他不是一個俄國人。他必需坦白地告訴我，俄國政府企望鄰接俄國邊界的中國各省內，除俄國外，不應有任何其他國家的勢力。

我說，我聽到他所說的一切很感興趣，但請讓我重複一次，該路線是一條中國的鐵路線（我指出吉林——可能就是這條鐵路的終點——距俄國邊境，就依直線計算，也還在二百哩以上）；金達是一個英國公民受僱於中國政府，該政府曾告知我，他們很想保留他的職務，而我的責任，當然就是使他的利益受到嚴格的保護。

巴布羅福說，他或他的政府的願望，並不是要金達退休；相反地，要是在其他路線上的話，他們還很高興看着他的昇遷哩。總之，他希望達成一種可以使雙方都感到滿意的協議，他已向中國政府建議，這條鐵路可在俄國工程師監督下從北端開始，而在中途某處相會合。

我說，這當然是中國政府的事了。

〔同上，頁5-6。〕

〔又函<sup>①</sup>，1898年3月18日北京發，5月1日收到〕 聽說俄國代理公使巴布羅福又向總理衙門提出撤免金達在天津往北鐵路線上的管理職務問題，我便走訪總理衙門，問他們是否有這件事。

他們作了肯定的回答，並說俄國代理公使兼用書面和口頭強調這一點，在最近的一件照會中要求將金達從天津至山海關線上調走，而代之以一位俄國人，還言明山海關以北的鐵路線，應該用俄國資本和俄國工程師來建築。

總理衙門又稱，巴布羅福對這一問題非常堅執，用着極強硬的語氣，並強迫他們撤換金達。但是他們未予應允。

① 賈訥樂先於3月16日已致電沙上伯爵，告知俄國人要求撤免金達。



昨天訪晤巴布羅福時，我提到總理衙門否認他們會向他約定在山海關以北鐵路線上使用俄國工程師和俄國資本。巴布羅福答道，他們說的絕對不真實。他補充說，他在去年十二月訪晤總理衙門時再度提出這個問題，他們答應在山海關至俄國邊界的鐵路線上祇用俄國資本和俄國工程師。當天他即遞一照會給總理衙門，把上述談話記錄下來，並對他們的承諾表示滿意。這件照會並沒得到回音，他因此認為這件事已經解決，並這樣地報告了他的政府。

我說，我還不知道英國政府對於山海關以北的路線將採取什麼政策，但是違背着中國政府的意願，而應俄國政府的要求，把金達從他監督下建築起來，目前又由他管理的鐵路線上撤換下來，我確信我的政府會把這看作是一件最不友好的舉動的。

巴布羅福說，他的政府並無意也並不希望把金達從他所建築、目前又由他管理的鐵路線上撤免下來。我說，我非常高興聽到他用這樣莊重的態度說明他的政府無意於要求撤免金達，或干涉他目前的職位。

巴布羅福重申了他的保證。

〔同上，第2號，（1899年），頁1—2。〕

〔英中有限公司致英國外交部函，1899年6月29日於倫敦〕  
北京來電說：據半官方消息，由於英國使館的舉措，總理衙門現已停止撤換金達了。

〔同上，第1號（1900年），頁164。〕

## （2）關外鐵路匯豐銀行借款問題

〔寶納樂在總署晤談記要，光緒二十四年六月初六日〕 光緒二十四年六月初六日兩點鐘，英使寶納樂偕繙譯甘伯樂來署會晤。

寶云：胡府允承修牛莊至山海關鐵路，向匯豐借款已立草合同，俄國署欽差出面阻撓此事，載在新聞紙。政府來電，令我向貴署詢問。答以巴布羅福來亦言奉伊外部之命，貴國政府何不向俄外部理論？寶問，俄使如何說？答以俄使來言，如借英款修路，不得將路抵押。

寶云：昨接外部來電，如借英款修路，無論何國與中國有征戰之事，英國必願相助。答以俄國並無征戰之事，但不免來署爭論。寶云：中國借款，如欲便宜，英亦願幫。答以將此意思請告巴布羅福。寶云：修鐵路事，若交英國人辦理，後來不論有何國向貴署爭論，英國均有辦法。答以此意甚好。我曾向巴布羅福說過。中國不論借何國款，俄不干預。胡府尹借匯豐款，修造關東鐵路，此是中國產業，無論何國，均不得佔據。只將此路作保，並非作押，業與巴使說明，轉達俄國政府。問：胡府尹借匯豐款已借成否？寶云：不知其詳。告以請先與英國說明，不以鐵路作押。寶唯唯。

〔蘇杭甬鐵路權，卷 1，葉 1。〕

〔寶訥樂致總署照會，光緒二十四年六月初九日〕 華北關外鐵路借款一事，茲據匯豐銀行董事面稟，現俄國署大臣以借款索取三事，一、不得以鐵路抵押借款；二、不得以鐵路為借款作保；三、鐵路不得有泰西人管理等語。回憶本月初六日在貴署所談，竊以為若果有此事，貴王大臣定不允從。蓋一經照允，實與中英交涉大有關係。今中國既知英國政府幫助中國，轉以不允為是。本大臣所聞以上各節，是否確實，請為明晰示覆，是為切盼。

〔同上，卷 1，葉 2。〕

〔總署致寶訥樂照會，光緒二十四年六月十四日〕 關外鐵路借款一事，俄國署大臣與本衙門議明借款不得以此路作押，中國國家嗣後應永為此路之主，無論如何，永不得以此路或此路之一段藉詞託故改為外國人產業，亦不得歸外國人經管，亦不准外國人干預鐵路相關之事等因。是俄國尚無別項意見，與來照所聞各節不符，於中英交涉亦無關礙。相應照覆貴大臣查照可也。

〔同上，卷 1，葉 3。〕

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1898年8月8日〕 今天下午我接見了中國公使，我告訴他，俄國沒有任何權利來抗議匯豐銀行貸與牛莊鐵路的抵押借款，我堅決建議中國將俄國政府的抗議置諸不理。

〔藍皮書·中國，第 2 號（1899 年），頁 5。〕

〔張之洞致總署電，光緒二十四年八月初八日〕 山海關至牛莊鐵路，密邇京都，關係最要。聞已與英商匯豐議定借款，爲俄所阻。查此路自以我自造爲上策。路止數百里，可枝枝節節而爲之，官款與借款參用，隨造隨押，隨押隨借。款止數百萬，兼借英款及美款，則全係我作主，路權不失，俄自無詞，萬不得已，則莫若借英款爲中策。俄已握東三省鐵路之權，旅大一帶，水陸之兵日增。若阻借英款，將來必勒我借俄款。俄路抵關，京城一日不能安枕，危險萬分。若借英款造此路，使俄從中有阻隔，彼尙有所顧忌牽制。惟與匯豐議借章程，亦必要妥善。俄沮英者，以英人管路也。此路自不宜使英人干預路權，俄方能允。似可與英使及匯豐言明，此路係商務，借錢還錢，且不必將鐵路作押；如恐將來借款無著落，則由中國國家擔保撥官款代還。斷不可使英人管我路權。此路借款條約，須與從前各路變換面目，迥然不同，則我亦有辭以謝俄，俄亦不能責我矣。以此情與英使婉商，庶可聽從。

至造路兼開礦一層，斷乎不可。路與礦是兩事，豈可牽合爲一，流弊太大。近年俄於東三省，德於山東鐵路，皆兼開礦者，乃係因有交涉事件而起，故不免要挾；與此商務借款不合，何得援例。如關外有煤礦可開，將來臨時斟酌，另案另議。總之，交涉乃國家事，與商務截然不同，不可相混。此路借款，作爲商務，不作爲交涉，路權方可不失。

〔張文襄公全集，卷 80，葉 6—7。〕

## （二）英、俄兩國瓜分路權範圍

〔英國駐俄大使司各脫（C. Scott）致俄國外交部長摩拉維耶夫（M. H. Муравьев）照會<sup>①</sup>，1899年4月28日於聖彼得堡〕 本大使榮幸地受權講向俄國外交部長摩拉維耶夫閣下宣稱：

英、俄兩國爲真誠謀求避免彼此在中國的利益交錯問題上可能引起衝突的一切原因，並考慮到中國某些地區在經濟上、地理上的電

<sup>①</sup> 俄國外交部長摩拉維耶夫同日以回文照會遞交給英駐俄公使司各脫。

要性，業經協議如下，

一、英國約定不在中國長城以北，爲自己或爲英籍臣民或其他人士爭求任何鐵路讓與權，並且不阻撓——直接的或間接的——爲俄國政府所支持的對這一地區鐵路讓與權的要求。

二、俄國方面約定不在揚子江流域爲自己或爲俄籍臣民或其他人士爭求任何鐵路讓與權，並且不阻撓——直接的或間接的——爲英國政府所支持的對這一地區鐵路讓與權的要求。

英、俄兩造並無侵犯中國主權或現存各種條約之意，當將這一協定通知中國政府；而這一協定由於除去了所有形成兩造間糾紛的原因，將必然會鞏固遠東的和平和適合中國自己的最基本的利益的。

〔馬基遜：中外條約彙編，卷1，頁204。〕

〔英俄補充照會，1899年4月28日〕 爲使關於在中國對建造鐵路讓與權範圍的劃分的今天互換照會完整起見，〔我們〕對中國政府爲建造山海關——牛莊鐵路已和代表中英公司的匯豐銀行訂立借款合同所達成的協議，記錄在本件補充照會中。

上述照會〔指英、俄互換照會〕所成立的總的安排，在任何方面都不應侵犯根據該合同而取得的權利，中國政府得派英國工程師一人和歐洲審司帳一人，以監督該鐵路的建造，及爲該路所撥的款項的支用。

但仍有此諒解，即不得認爲這一事實就構成了所有權或外國控制權，該路仍爲中國鐵路，由中國政府管理，不得抵押或讓給非中國人的公司。

至於從小黑山到新民屯的枝綫，除上述限制外，茲經商定，該路應由中國自行建造，中國得允許歐籍的——不一定是英籍的——工程師定期視察該路，以檢驗工程的正常進行。

本專約當然決不妨礙俄國政府在認爲適當時，對俄國人民申請從滿洲幹線向南，穿行那條以新民屯和牛莊爲起訖點的地區之內的鐵路的建設或讓與權予以支持的權利。

〔同上，頁204—205。〕

〔總署分致英俄兩使照會，光緒二十四年四月初三日〕三月二十九日接准照稱，本國現與俄、英國簽約，一、英在揚子江一帶承辦鐵路之事，俄不阻隔；一、俄在長城以北承辦鐵路之事，英不阻隔。立此約之兩國，毫無侵越中國自主之權之意。將此達知中國政府等因前來。

查來照內稱：英、俄兩國無意侵越中國自主之權，具徵好意。惟本衙門應申明者，揚子江一帶，長城以北，乃中國土地，權在自主。貴國自不肯侵越中國自主之權，將來中國設或欲作某處鐵路，應由中國自主。即某國願意承辦何處鐵路，亦應聽中國商明准駁，方於自主之權無損，自不得以貴國與某國自行商議之事，作為中國允許之據。相應照覆貴大臣，即希轉達貴國外部大臣。

〔清季外交史料，卷 138，葉 25。〕

〔艾倫賽 (H. O. Bax-Ironside) 致總理衙門函，1899 年 6 月 10 日〕英俄關於中國鐵路的一般協議以外的補充節略，也已由英駐彼得堡的大使和俄國外務大臣進行交換了。

上述節略規定該協定不能以任何方式破壞中英公司根據山海關——牛莊線的借款合同而已獲得的權利，並且中國政府可聘任英籍工程師一位和歐籍會計師一人，以監督該線的建築和經費的開支。

可以理解，這件事並不構成財產權和外國管理權。這條鐵路線依然是在中國支配下的一條中國鐵路，並且不能轉讓給一家非中國的公司。

至於從通向牛莊的支線上一個地點起通達新民屯的延長線，也已經同意由中國建築，中國可允許一位歐籍——不一定是英籍——的工程師定期加以檢查，和證明這個工程確是合乎規格的。

自然，目前這一特別協議並未以任何方式，妨礙俄國政府認為適當時，得支持俄國公民或俄國公司申請承築下述鐵路的權利，即從滿洲幹線西南向，穿越中國將要建築的通至牛莊和新民屯的中國線路的區域的這樣一些鐵路。

〔藍皮書，中國，第 1 號(1900年)，頁 214。〕

### 第三章 清政府官營鐵路的建造和 帝國主義對鐵路權益的掠奪(下) (1889—1900年)

#### 第一節 帝俄對東北、華北地區鐵路權益的 掠奪和美國陰謀奪取東北路權的 活動(1896—1899年)

##### 一、李鴻章出賣東清路權(1896—1897年)

###### (一)帝俄掠奪東北路權的發端和清政府的反應

〔帝俄財政大臣維特<sup>①</sup>節略，1896年4月12日〕無疑，從我們這方面也認為所擬聯結外貝加爾省與海參崴的鐵路不僅有經濟的意義，還有政治的及戰略的意義，因此其方向不僅應由經濟的觀點，還應由其他觀點來討論。……

從政治及戰略方面來看，這條鐵路將有這種意義，它使俄國能在任何時間內在最短的路上把自己的軍事力量運到海參崴及集中於滿洲、黃海海岸及離中國首都的近距離處。相當數目的俄國軍隊在上述據點的出現，一種可能性是大大增加俄國不僅在中國、並且在遠東的威信和影響，並將促進附屬於中國的部族和俄國接近。

由經濟的觀點來看，通過滿洲的方向較諸為同一鐵路設計沿右勒喀河及黑龍江的方向有下述的重要優勢。

(一)斯列登斯克不伯力的路線計劃沿右勒喀河及黑龍江方向建

<sup>①</sup>維特(C. I. Witte)，也有譯作維德、維也、威特的。

築，全線大部份地方在技術上有很大的困難。……由斯列登斯克經過滿洲到海參崴的方向在技術方面要有利得多，在氣候方面也更為適宜，因為路線經過較南的緯度；最後，鐵路在此地通過有居民的地區，因此對於必需的工作勞力比沿石勒喀河及黑龍江區將更有保障。雖然滿洲線的勘查尚未完畢，其確切長度還沒有決定，可是在地圖上看一眼就可以說滿洲方向要直得多，要比經過包克羅夫斯卡雅方向短得多，因為包克羅夫斯卡雅方向要沿石勒喀河及黑龍江，並且要折向北方。由所得材料看來，在選擇滿洲方向時建築路線的費用比沿石勒喀河及黑龍江流域方向要低得多。

(二)在運輸方面而論，滿洲方向對西伯利亞鐵路也有重要的利益，因為由赤塔到海參崴的方向約計二千一百俄里，而通過包克羅夫斯卡雅及伯力的距離約計有三千〇八十俄里，即多九百八十俄里。對運輸線而論，運輸長度能有這樣大量的減縮是〔有〕重要意義的。

同樣，經過滿洲到海參崴的方向較總督所提議的其他線如經過墨爾根及海蘭泡方向的線為有利，因為後者通過較不肥沃的地方並有若干地方是完全荒蕪的地區，此外還需要橫跨黑龍江在海蘭泡及伯力建立兩座大橋，因為運輸線如果沒有橋梁，那麼路上的運動在春秋的長時期中就要停頓，這是不可能的，如採用海參崴方向則建築通過黑龍江的上述兩個橋梁所必需的大量費用便不要了。此外，在選擇墨爾根——海蘭泡方向時，赤塔——海蘭泡——海參崴（三千俄里）運輸線的一般運輸長度比由赤塔經過齊齊哈爾到海參崴（二千一百俄里）將長九百俄里。

……

由經濟方面說來，通過滿洲到海參崴的方向有下列的意義：依此一方向建築鐵路，則海參崴會成為滿洲大部份地區的主要港口，直接毗連黃海的最南部份除外，由上述滿洲線一方面對俄國港口的聯結，另方面對西伯利亞和歐俄的聯結，會提供非常有利俄國商業的條件，以後在烏蘇里邊區接合自由港，就能在滿洲及毗連滿洲的中國省份堅固地站穩。在建築上述幹線以後，短期間自然會由該線建築枝線

到中國內地，並將促進後者與俄國間經濟的密切接近。當然，西伯利亞幹線的此類枝線在幹線只經過俄國境界時甚至也有一天會建築，可是在後一種情況時，無疑可以說，此類枝線建築的實現會推得很遠，並且不知要到什麼時候。同時在遠東問題的現狀下，歐洲最主要強國間，還有日本在內，爲了控制東方國家的經濟及政治勢力而要進行緊張的競爭，我們的敵手（英、法、德、日）却竭其全力要在中國堅固地確立自己的勢力，並且要盡可能把它擴張到此一國家的大部份地方。

由於這樣的目的，他們想從北京政府得到各種特權。歐洲列強很知道，在中國保障經濟勢力的有力方法之一是將鐵路建築權抓在自己手裏，他們力求獲得鐵路租借權，還有鐵路材料供售的合同。

……

由於此種情況，俄國必須追隨自己經濟競爭者的行動方式，否則它就會冒這種險，即其他歐洲國家將在中國得到佔優勢的經濟勢力，而中國北方省份（滿洲也不除外）的最重要的鐵路線會落在他們手裏。俄國當然不能容許上述情況，所以必須用種種方法將中國北部的鐵路網轉入己手，首先要將由外貝加爾穿過滿洲到海參崴的幹線握在手中。

由上面所述顯然可以知道，在提出建築經由齊齊哈爾到海參崴方向的西伯利亞幹線問題以前，財政部已將此一問題全面討論過，並且財政部已得到結論，即上述方向最適合經濟的、政治的及戰略的要求。

【紅權 1932 年第 52 卷，轉引自張群初譯，紅權

雜誌有關中國交涉史料選譯，頁 168—180。】

〔維持論東清鐵路〕 維持清清楚楚看到，太平洋上正迅速地展開了經濟鬭爭之局面。而西伯利亞大鐵路則能經過海參崴而參與太平洋問題之解決。……從上海到歐洲而經過蘇彝士，要四十五日的行程，……而西伯利亞鐵路却把它縮短到十八日到二十日。這樣看來，“歐洲與東亞交通事業之轉變”正有利於俄國。“不僅因爲它是西歐



與東亞間商業之中介人”，而且因爲它是“與亞洲民族最接近的最大的生產者與最大消費者”。況“中國、日本與朝鮮的人口差不多有四萬萬六千萬，而目前之商業流通額只有五萬萬金盧布。他們尚未盡量地發展其對歐商業，今後就要開始這個階段了。……維持估計到只根據他直接鄰近東亞國家這一點，西伯利亞〔鐵路〕的修築也能使俄國在這種關係上在歐洲一切國家之前佔着重要的優勢。

……

維持又看到“俄國可以相當擴大布匹、絲織品及金屬品之對華銷路。”這些貨品每年入華者約值八千萬到九千萬金盧布。但這些貨物都不是從俄國去的，俄國貨物之出口於中國者每年不過三百萬盧布，即加上西伯利亞與中國交界處的商業流通，其總額也不過一千七、八百萬盧布而已。……

至於說到西伯利亞大鐵路之政治的與軍事的作用，維持說是“有目共觀的”，所以他對於這個問題只寫了疎疎幾行，但是很重要。我們在東方的勢力隨距離之縮短而增長了，而經濟來往之加多必然能鞏固我們與“東方國家”之“友好的”政治關係。……最後，西伯利亞大鐵路又能“以必需品供給俄國艦隊，並在東方海口中造成他的堅固的支點。”“因此，此路修通後，該艦隊即可相當地加強，而遇到歐洲或東亞發生政治糾紛的時候，他就有很大的作用了，他能夠控制太平洋上一切國際商業運動。

〔羅曼諾夫著，民歌譯，帝俄侵略滿洲史，頁45—47。〕

〔威特的回憶〕 那時〔1896年〕，正在建築的大西伯利亞鐵路已經建築到後貝加爾地方，於是發生一個問題，往後鐵路向哪方向修呢？在那時，我有一個橫穿中國領土，主要是蒙古和北滿一直修到海參崴的想法。我計算這樣可以縮短鐵路的里程，並加速鐵路的建成。考慮到大西伯利亞鐵路的漫長里程，是應該尋求較短的路線的。……問題在於這一計劃怎樣用根據貿易上相互利益的理由，通過和平辦法，以求中國的應允。我這一意念是很強烈的，並找到一個機會使皇上注意及之。而御醫巴德瑪耶夫……則相反，主張建築赤塔北京線。我

不同意這一計劃，一、因我考慮到海參崴是大西伯利亞鐵路最合理的終點；二、因我相信若建築到北京，會引起整個歐洲對我們的反對。

〔威特，回憶錄，頁 73—74。〕

〔駐俄公使許景澄致總理衙門總辦函，光緒二十一年五月〕 悉畢利之路，取道我境，彼報言之不已，必將有向我明商之舉。此正東方大局關係要鍵，應請堂憲密預講求，以酌後來進止。不審有當否？

〔許景澄，許竹真先生出使函稿，卷 11，葉 17。〕

〔俄駐華公使喀希尼(A. П. Кассини)致總署照會，光緒二十一年八月二十六日〕 爲照會事，今准本國知會，茲因本國在中國東三省毗連地方，興造西伯利亞鐵路。又因此鐵路將來或可與貴國在滿洲地方日後興造各鐵路舉辦相接，自應將滿洲鐵路所能經過各地情節數端，預先查勘，是以現擬派往滿洲地方學士等數起，查勘各該處地勢，便可照該學士等所得各情形，決定本國鄰貴國疆界已開工西伯利亞鐵路各段之所向，以免再移之難。茲據伯里總督咨稱，該遊歷人共四起，現今備裝成行二起，應由烏蘇里交界三岔口即俄稱伯陸塔伏斯齊村起程；又二起由黑龍江省交界粗魯海圖卡起程。其初二起，內一起計二十八人，以色威精公率領，前往查勘交界寧古塔之間地方；一起計三十六人，以闊魯勒克威楚率領，前往齊齊哈爾海蘭泡等處。其次二起由粗魯海圖前往者各計十二人，內一起以黑勒則克伏斯齊率領，亦往齊齊哈爾；一起經過大興安嶺，向南至遼東灣。惟時已晚，將屆嚴寒，該學士等應不稍失時動身，故不能待北京發來護照。因此之故，又加以固知貴國於遊歷人士前往本爲推廣兩國鄰疆往來起見，兩國均有利益，深爲關切，特請貴王大臣刻即電行黑龍江、吉林將軍等轉飭所屬，將該遊歷學士等放行無阻，隨時量力照料。

〔摺季外交史料，卷 118，葉 3—4。〕

〔總署奏摺，光緒二十一年九月初二日〕 竊臣僑門於本年五、六月間，迭接出使大臣許景澄函述俄戶部大臣威特所言，俄國防倭甚亟，現已趕造悉畢爾鐵路，勸我造路與彼接連，兩收通商調兵之利。述之再四，但僅作爲私論，未有明文。又俄國新報論及悉畢爾之鐵路，取

道東三省以達黃海，言之不已，必將有向我明商之舉，此正中俄邦交關係要鍵等語。臣等以未接該國明文，新報不能爲據。茲於八月廿六日接准俄國駐京使臣喀希尼照會，以該國興造鐵路，將來或與我國在滿洲地方興造鐵路相接，須預先查明路徑所過，以擇趨向，擬派遊歷人四起，由烏蘇里、黑龍江等處交界起分道前來內地查勘，並請電飭照料等語。

臣等查該使所稱各節，證之許景澄來函，適相符合。詳譯該使照會，以將來或與中國在滿洲地方興造鐵路相接爲詞，是刻下竟有借地造路之勢。中國於東方鐵路豈能置爲緩圖。查邊界鐵路，兩國接連，西國習爲恆蹊，中土尙爲創舉。其中利弊，亟宜預爲詳細考究。許景澄與該國大臣尙能聯絡通洽，相應請旨飭下該大臣與俄外部詳探確情，速籌辦法，據實密陳，以定進止。

【同上，卷 118，葉 1--2。】

〔總署奏片，光緒二十一年九月二日〕查俄人在東三省借地造路，爲中外形勢交涉一大關鍵。今俄派員勘路，事已萌芽，蓋兩洲之大利所在，兩國之地形相倚，此時若不設法，他日必難與爭衡。計惟有中國自造鐵路，在邊界處所，與彼路相接，庶通商之權利尙可稍分，而遼海之形勝不致坐失。

惟其中有二難焉：一則腹地未造，豈能遠及邊疆；一則歲息難償，何容更借鉅款。然執此二說，則東三省必爲俄所蠶食，而所造之路，將永無歸還中國之期。權其利害，似不如奮力興辦，即使專借各國洋債，當不失爲自強切要之圖。

臣等擬一面電令該將軍等遴選幹員，藉保護洋人之便，卽查勘山川道里，粗具規模；一面籌借洋款，由榆關至琿春，視彼鐵路所向，與之相接。事關重大，其詳細辦法，容再妥商具陳。

【同上，卷 118，葉 2--3。】

〔許景澄致總理衙門電，光緒二十一年九月初三日〕俄謀借地修路，舉動漸著。若先允自造，而彼乘此請借，轉少退步。查此事由俄戶部主議，當時商答，但勸接路，未言借地。擬先向探稱，現得政府

覆，深以中、俄同心拒倭爲然，倘以後俄國議及接路，願與妥商辦法。俟所答若何，再與外部啓談。是否候酌示。俟晤商後，再請奏。

〔許景澄，許文獻公遺稿，卷 10，電報，葉 21。〕

〔又電，光緒二十一年九月十三日〕 遵旨晤羅拔(A. B. Лобанов Ростовский)①，說明中國願自造鐵路，與俄路在交界相接，並引俄戶部前說相證。據稱：深謝中國致告，現俟鐵路會工員勘定何地分路至華界，再行通知。語氣似無他意。

〇

〔同上，卷 10，電報，葉 21—22。〕

〔又致總理衙門總辦函，光緒二十一年九月〕 八月之初二日，奉電旨與俄外部說明，中國自造鐵路與彼相接。欽釋聖意，正以借地修路爲慮，並及俄外部不問、遽辦等因。弟以外部未言，則派員勘路之舉，諒據邊吏所報，非有彼國明告。我先允其自造，疑於步驟稍速。因擬探商戶部，將接路前說，再與申證，俾借地之說，愈得杜遏。旋接衙門佳電，始悉爲喀使來文所述。凡駐使之言，卽爲交涉明文，理應與外部公言。故商探又作罷論。所有晤告羅拔情形，業由元電請奏。惟此役繁重，果能辦到自造，而議接事宜，恐亦周折不少，大約總須兩國派員在交界商辦矣。自俄戶部經辦借款訂定後，各國新報皆謂中國已允俄國在滿洲通造鐵路，以爲相酬，俄將干預海關等語。大抵發端於英，而德附和之。此次遼議定時，忽由路透電局在香港發電至英稱：中俄已立密約，以旅順口租給。……竊以三國代爭遼地，卒致賠給鉅款，已非盡美，而相助之國，方挾以爲德，各懷枝求，在我尤不暇應接。時局日艱，曷勝憂憤！

〔許景澄，許竹篔先生出使函稿，卷 12，葉 5—6。〕

〔又函，光緒二十一年十月□□日〕 十月下旬，俄戶部大臣威特邀晤，據稱：中國現擬自造鐵路，與俄路相接，已經外部告知。但本部爲中國代計，目前未必有款，又無熟悉工程之人辦理，恐難迅速。俄國鐵路至九十八年，即可造至中國黑龍江省邊界。若華路稽延不成，俄路仍不能通達至海參崴，於俄國頗有不便。莫如准俄人集立一公司，

①羅拔，卽羅拔諾夫·羅斯塔弗斯基，時任帝俄外交部長。

承造此路，與中國訂立合同。祇要所訂章程無礙主國事權，在中國可無他慮。請由貴使先行電請國家，准由本部商擬合同草稿，送呈中國核辦。並聲明此稿准否，仍聽中國，並不作為議定等語。弟告以公司辦法，與前奉本國訓條自造之說不同。遽爾電請擬稿，殊有不便。威特謂此亦有理。姑俟備稿奉閱再商。

迨數日前，威特來館，謂公司之議已經外部電飭喀使在北京商辦。日內本部將所擬章程繕竣，一併由外部寄遞喀使，順便奉告云云。

竊查俄之瓦爾肖鐵路、義大利之生郭塔山鐵路，係由德、奧等國公司承造，其主國或納其稅賦，訂若干年後購為本國之產，泰西諸邦原有此例。惟揣俄商物力未必能舉此巨役。且讓出威特，明係託名商辦，實則俄廷自為，蓋即借地修路之謀，變通其策，以免諸國之忌，而釋我之疑。然既曰公司，則如何議訂合同，取益防損，在我得操其權，與借地之授權於人，譬之兩害相權，自覺較輕。未嘗喀使已來提及否？敢就所聞，用備堂憲參證。

〔同上，卷 12，案 9。〕

## （二）李鴻章、威特密約

〔李、威晤談，1896 年 4 月□日〕 在同李鴻章會見時，我〔威特〕堅稱我們幫了中國不少的忙。我使他確信，我們既然宣佈了中國領土完整的原則，則在將來，我們也要遵守這一原則。但是為求能夠維持這一原則——我道——我們必須要有一個在緊張情況下能給中國以軍事援助的地位。既然我們軍隊集中在歐俄，則這種援助，在歐俄和海參崴並沒用鐵路同中國連接起來前，是無法提供的。我請他注意這一事實：當中、日戰爭時，我們雖然從海參崴派遣了若干軍隊，但由於缺乏鐵路交通，行動滯緩，他們到吉林時，戰爭已經終止了。所以，我論證道，為了能夠維持中華帝國的領土完整，對我們來說，是有必要修一條穿過蒙古和滿洲北部，通到海參崴的儘短的鐵路。我又向李鴻章指出，計劃中的鐵路將增進我們領地內及所通過的中國領地的

出產。

〔威特，回憶錄，頁76—77。〕

〔翁同龢日記，丙申（光緒二十二年），三月十六日〕 抄俄使開鐵路說帖，欲恭邸觀之，以備辨論也。

……

十八日，俄使喀希尼來，慶邸與敬吳及余東亭晤之。首言東三省鐵路，允其中國自修，而駁其公司代辦。喀語不遜，直謂中國不顧邦交，我與日本聯絡，另籌辦法。余直斥之。並指圖謂之：此路汝有八百餘里，我無分毫之利，勉力成之者，爲邦交也！汝爲公使，不顧大體耶？喀語塞。乃云：必六年築成，否則緩不濟急。余頷之。

〔翁同龢：龔文恭公日記，卷35，葉26—27。〕

〔總署致李鴻章電，光緒二十二年三月二十日〕 俄使〔喀希尼〕來，商接築東三省鐵路。本署允以中國自辦，無須代籌款，代薦公司。喀謂，果爾則俄必聯倭。其言甚悖，疑非俄廷本意。本署駁論，喀亦無詞。但謂不用俄公司，亦不可用他國公司。迹近挾制。本署要以中國自辦，擬由黑龍江運料。喀允電外部。茲將現擬情形電告，以備隨時見商，內外一氣。

〔交通史路政編，第5冊，頁3506。〕

〔李鴻章致總署電，光緒二十二年三月二十四日〕 俄戶部微德來談東三省接路。緣自尼布楚至伯力，道紆河多，工費太鉅，不如由赤塔過寧古塔之捷速省費。本欲借路速成，藉抒日患。今中國雖認自辦，但素習顛頂，恐十年無成。鴻謂代薦公司，實薦俄代辦，於華權利有礙，各國必多效尤。彼謂若竟不允，自辦又無期。俄擬做至尼布楚一帶，即停工候機會，但從此俄不能再助中國矣。查此議係微德主持，其才略俄主最信任。羅拔兩次均未提及。合先密報。

〔清季外交史料，卷120，葉21—22。〕

〔又電，光緒二十二年四月二十九日〕 向例遞國書後，不再見。俄皇藉回宮驗收禮物爲名，未正接見，令帶經方傳話，不使他人聞知。……即行至便殿賜坐暢談。彼謂：我國地廣人稀，斷不侵佔人尺寸土地。中俄交情最密，東省接路，實爲將來調兵捷速，中國有事亦便幫

助，非僅利俄。惟華自辦，恐力不足，或令在滬俄華洋行承辦，妥立章程，由華節制，定無流弊。各國多有此事例，勸請酌辦。將來英、日難保不再生事，俄可出力援助云云。較微德前議加厚，未便壅於上聞。

〔同上，卷 121，葉 5—6。〕

〔又電，光緒二十二年四月二十九日〕 昨羅拔邀赴外部晚飯，與微德會議。該大臣皆以東省接路爲急。微德謂二年必成。鴻云：赤塔至三岔口向多山險，我辦漠河礦，久知漠至齊齊哈爾省，高山叢莽，人迹不通，必強穿過，亦甚難辦。彼謂多費工而直捷合算，中國自辦，無款無期，不如俄華銀行承辦較速，姑屬妥議章程送核。

〔同上，卷 121，葉 6。〕

〔李鴻章基金<sup>①</sup>〕 爲便於東清鐵路交涉之進行，華俄銀行董事會決定下列諸事：

(一)撥出三百萬盧布作爲使事業進行之方便的經費。

(二)該款不得移作別用，其用途之分配如下：(1)在清帝業已降旨，允將鐵路租借權交由華俄銀行承辦，而李鴻章又以書面文件證明其同意於租借合同之主要條件時，撥付一百萬盧布；(2)在租借合同業已最後簽字，而鐵路路線又經中國官方正式確定時，再撥付一百萬盧布；(3)鐵路完全築成時，再撥付一百萬盧布。

(三)該款交由烏赫唐斯基(Э. Э. Ухтомский)公爵與羅特施坦(А. Ю. Ротштейн)先生，根據第二款所開條件而分配之，並對之負責。

(四)該款由新成立之東清鐵路公司支出，作爲築路費用之一部份。

一八九六年五月二十三日於莫斯科

烏赫唐斯基

羅曼諾夫(П. М. Романов)

羅特施坦

〔羅曼諾夫著，民欣譯，帝俄侵略滿洲史，頁 104。〕

〔沙皇密旨〕 財政大臣：根據業已批准之東清鐵路公司之章程

<sup>①</sup>本件譯文，據原書校改。

第九章，及閣下與該公司所商定的協定，俄國政府可以四百萬盧布的借款貸與該公司，以供交通部在滿洲勘察鐵路路線之用。該項借款之期限由閣下斟酌決定之。

上意允許閣下從此四百萬盧布的貸款中抽出三百萬盧布，作為東清鐵路租借交涉特殊用項之基金，其餘一百萬盧布則作為國庫之收入。該三百萬盧布應存於國家銀行，或存入一私家銀行，此事亦由閣下斟酌之。每次支出該基金時，皆應依照已定之用途。

此旨不得公佈。

尼古刺(Николай II) (簽字)

一八九六年十二月二十日在皇莊財政大臣維特(這一行是維特寫的)。

[同上,頁105-106。]

[《中俄密約》三要旨] [1896年5月威特]和這位中國的政治家[李鴻章]協商結果，我們議定了《中俄密約》三要旨如下：

一、中華帝國同意允許俄國通過中國領土建築一條中國和海參崴間的鐵路，但這條鐵路必須委託給一私人公司。李鴻章堅決拒絕我的關於把這條鐵路交由[俄國]國庫出資建築的提議。因此，就必須組織一家私人公司，即中東鐵路公司。自然，這個公司是完全受政府支配的，但由於既然名義上是一家私人公司，它就受財政部的管轄了。

二、中國同意讓與為這條鐵路的建築和行車所必需的用地。在這鐵路用地內，允許這家公司有自己的警察，行使充分的不受干擾的權力。關於這條鐵路的建設和營運，中國本身不負任何責任。

三、日本如果進攻中國領土或我們的遠東沿海領地，二國應互相防護。

[威特，回憶錄，頁77-78。]

[《中俄密約》，1896年6月3日，光緒二十二年四月二十二日，俄曆1896年5月22日，莫斯科]大清國大皇帝陛下暨大俄國大皇帝陛下，因欲保守東方現在和局，不使日後別國再有侵佔亞洲大地之事，決計訂立禦敵互相援助條約。……



計開：

第一款 日本國如侵佔俄國亞洲東方土地，或中國土地，或朝鮮土地，即牽礙此約，應立即照約辦理。如有此事，兩國約明，應將所有水陸各軍屆時所能調遣者，盡行派出，互相援助，至軍火糧食，亦互相接濟。

.....

第四款 今俄國為將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期妥速起見，中國國家允於中國黑龍江吉林地方，接造鐵路以達海參崴。惟此項接造鐵路之事，不得藉端侵佔中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。其事可由中國國家交華俄銀行承辦經理。至合同條款，由中國駐俄使臣與銀行就近商訂。

第五款 俄國於第一款禦敵時，可用第四款所開之鐵路運兵運糧運械。平常無事，俄國亦可在此鐵路運過境之兵糧，除因轉運暫停外，不得借他故停留。

〔清季外交史料，卷 122，葉 6。〕

### (三) 東省鐵路公司的組成

〔《合辦東省鐵路公司合同章程》<sup>①</sup>摘要〕 許景澄欽奉光緒二十二年七月二十日諭旨，允准與華俄道勝銀行訂定建造、經理東省鐵路合同。中國政府現以庫平銀五百萬兩入股，與華俄道勝銀行合夥開設，生意盈虧均照股攤認，其詳細章程，另有合同載明<sup>②</sup>。

<sup>①</sup>原合同凡十二條，又華俄道勝銀行總辦羅啓泰函一件作為附錄。這個合同是由駐俄公使許景澄代表清政府為一方，與羅啓泰代表華俄道勝銀行為另一方，於 1896 年 9 月 18 日（光緒二十二年八月初二日，俄曆 1896 年 8 月 27 日）於柏林簽訂的。

<sup>②</sup>中國政府與道勝銀行訂立入股夥開合同，與本章程於同日在柏林簽訂，凡五條，規定：一、中國政府以庫平銀 500 萬兩與華俄道勝銀行夥做生意；二、每年結賬一次；三、每年所賺利息，照該銀行章程，先提若干分作為各總辦花紅外，由中國政府與該銀行照股攤分；四、該銀行的月報表、年報表由股東總會核准後，隨時呈交中國所派之東省鐵路總辦查核轉呈；五、若該銀行因事收歇，或因生意賠累收歇，應核明中國政府股本折耗若干外，其餘本銀仍應照數發還。

中國政府現定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里河之鐵路兩面相接，所有建造、經理一切事宜派委華俄道勝銀行承辦(前言)。

華俄道勝銀行建造、經理此鐵路，另立一公司，名曰中國東省鐵路公司。該公司應用之鈐記，由中國政府刊發。該公司章程應照俄國鐵路公司成規一律辦理。所有股票祇准華、俄商民購買。該公司總辦由中國政府選派，……可在〔中國〕京都居住。其專責在隨時查察該銀行暨鐵路公司於中國政府所委辦之事是否實力奉行；至該銀行暨該公司所有與中國政府及京外各官交涉事宜，亦歸該總辦經理。該銀行與中國政府往來賬目，該總辦亦隨時查核。該銀行應專派經手人在〔中國〕京都居住，以期一切事宜就近商辦(第一條)。

勘定該鐵路，應由中國政府所派之總辦酌派委員，同該公司之營造司暨鐵路所經之地方官和衷辦理(第二條)。自此合同奉旨批准日起，以十二個月為限，該公司應將鐵路開工，並自鐵路勘定及所需地段給與該公司經理之日起，以六年為限，所有鐵路應全行告竣。〔軌幅〕應與俄國鐵軌一律，即〔五〕俄尺(第三條)。

中國政府諭令各該管地方官，凡該公司建造鐵路需用料件，僱覓工人，及水陸轉運之舟車夫馬並需用糧草等事，皆須盡力相助，各按市價，由該公司自行籌款給發。其轉運各事，仍應隨時由中國政府設法，使其便捷(第四條)。凡該鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護。至於經理鐵路等事需用華洋人役，皆准該公司因便僱覓(第五條)。

凡該公司建造、經營、防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土、石塊、石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價；若係民地，按照時價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給。凡該公司之地段，一概不納地稅。由該公司一手經理。准其建造各種房屋工程，並設立電線，自行經理，專為鐵路之用。除開出礦苗處所，另議辦法外，凡該公司之進項，……俱免納一切稅釐(第六條)。凡該公司建造、修理鐵路所需料件，應免納各項稅釐(第七條)。

俄國水陸各軍及軍械過境，由俄國轉運，經此鐵路者，應責成該公司逕行運送出境，除轉運時或必須沿途暫停外，不得藉他故中途逗留(第八條)。外國搭客，經此鐵路，於中途入內地，必須持有中國護照，方准前往(第九條)。貨物、行李，由俄國經此鐵路，仍入俄國地界者，免納一概稅釐。至貨物由俄國經此鐵路運往中國，或由中國經此鐵路運赴俄國者，應照各國通商稅則，分別交納進口、出口正稅，惟此稅較之稅則所載之數，減三分之一交納。若運往內地，仍應交納子口稅。中國應在此鐵路交界兩處，各設稅關(第十條)。客運票價、貨物運費及裝卸貨物之價，概由該公司自行核定。但中國所有因公文書信函，該公司例應運送，不須給費；至運送中國水、陸各軍及一切軍械，該公司祇收半價(第十一條)。

自該公司路成開車之日起，以八十年為限，所有鐵路所得利益全歸該公司專得，如有虧折，該公司亦應自行彌補。八十年限滿之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府，毋庸給價。又從開車之日起三十六年後，中國政府有權可給價收回。按計所用本銀並因此路所欠債項並利息，照數償還(第十二條)。本公司賬目，按年結算刊布。……將來中國給價收回此路，應以每年結算刊布之賬為憑(附錄)。其公司所賺之利，除分給各股人外，如有盈餘，應作為已歸之本，在收回路價內扣除。中國政府將應付價款存俄國國家銀行，然後收管此路。路成開車之日，由該公司呈繳中國政府庫平銀五百萬兩(第十二條)。

[合同全文參看交通史路政編，第17冊，頁3—14。]

[《東省鐵路公司章程》摘要<sup>①</sup>] 東省鐵路公司專為在中國領土界內修造鐵路，經理營業，自黑龍江省最西邊界之地點起至吉林極東邊界之地點止，以與俄政府延修至中國邊境之後貝加爾鐵路及南烏蘇里鐵路，兩面首尾相聯。中國政府准該公司開採煤礦，無論與鐵路合辦，或單獨辦理，並准在中國組織一切工商礦務之實業。凡此類

<sup>①</sup> 原章程凡三十款，經帝俄督辦西伯利亞鐵路事務大臣庫洛米金(A. Куломзинъ)核定後於俄曆1896年12月4日呈經俄皇諭旨批准。

特別組織之營業公司，應於鐵路營業之外另立簿冊，以核計其出入之賬目。公司成立之後，凡 1896 年 8 月 27 日合同內所載關於修建鐵路、經理營業之一切權利責任，即全歸公司接受(第一款)。按照與中國政府所定之合同，管理中東鐵路之期限，定為八十年，自全路開車之日起算(第二款)。

查公司成立全賴俄政府之助力，其彌補常年經費之進款，發行鐵路債票之償款，胥由俄政府擔保。為此，鐵路公司於租界〔讓〕全期之內，對於俄政府自願擔負以下各條之責任：

(甲)凡中東鐵路全線，及其一切附屬品，暨汽機、車輛等件，均宜通常經理整齊完備，以副隨時之應用。……

(乙)中東鐵路行車之手續，應與相聯之俄國鐵路秩序一律。

(丙)凡後貝加爾及烏蘇里鐵路兩面來往開行之各等車輛，中東鐵路均應全部接管，按照原定地點轉運送到，不得遲誤。

(丁)凡一切通車，不論載客運貨者，中東鐵路所定開行之速率，較比西伯利亞鐵路通章，不得低減。

(戊)中東鐵路應於沿線安設電線，與兩面接近之俄國鐵路電線相聯，並設局管理。凡兩面交界站通過之電報，及中俄兩國往來之電報，均應一律隨時接轉傳遞，不得延擱。

(己)若日後中東路上交通繁盛，該鐵路工藝部份之組織不敷應用，對於客貨之轉運，不能利便無阻，則一經俄鐵路之要求，立應將工藝組織，行車動力，設法擴充。如與俄鐵路有意見不合之處，中東鐵路應遵從俄度支大臣之訓令施行。倘該鐵路經濟缺乏，不足供擴充事業之所需，該公司可隨時呈請度支大臣查核，由俄政府施予財政上相當之濟助。

(庚)凡過路行客貨物之運費及電報之轉遞費，由公司呈准俄政府定擬最少之價值；在鐵路租界〔讓〕期限之內，無俄政府許可，公司不得私自增加。此項通車運費及電報費之價目，由公司會同度支大臣協商釐定。

(辛)凡俄國郵政、信件、包裹等類，及遞送之執事人員，中東鐵

路均應往來轉運，不收運費。公司應於每次通常客車之內，特別間隔大車一部，作為郵政之用。其長以三沙繩為度。此外，俄郵政局可自出費修造郵政專車，撥在該路應用。其外面之修理，往來之帶運，均歸鐵路擔任。

右列各項責任，……議定由鐵路擔負，俄政府始予擔保款項。中東鐵路之營業，得此倚賴，方能成立，故在租界[讓]八十年期限之內，此責任永遠存在，直至期滿全路歸為中政府所有之時為止。……雖中政府可於期限未滿之前買收鐵路，但本款各條之效力，不能稍減；此項責任，應與鐵路一同歸新業主接受。

又在租界[讓]八十年期限之內，所有中政府給予鐵路之以下各等權利，永有效力：

(子)凡座客之行李、郵便及各等貨物，由俄站過路運至俄站者，概不繳納中國海關口稅，並免除一切內地捐稅。

(丑)轉運行客貨物之運費，及電報費等項，一概免除中國捐稅。

(寅)凡由俄國運至中國之入口貨，及由中國運往俄國之出口貨，經行此鐵路者悉應遵繳中國入口出口正稅，但照中國海關稅則通例，減收三分之一。

(卯)若入口貨物，係經由此鐵路運往中國內地者，悉應另納子口稅(第三款)。

凡鐵路上需用之一切材料，公司可任便在地採買。……若所購物料在俄國領土之外，則運過俄境時，准免納俄海關口稅(第四款)。

鐵路軌道之寬度應與俄國各鐵路一式(即五俄尺)。公司不遲應於一八九七年八月十六日前開工，至遲應於六年內，將全路工程告竣(第五款)。鐵路載運行客、貨物之運費，由公司自行酌定(第六款)。

中東鐵路租界[讓]內一切刑、民事訴訟各案件，由中、俄兩國當地官署按照約章會同審理(第七款)。為防衛鐵路界內秩序起見，由

公司委派警察人員擔負警衛之職任，並由公司特定警察章程，通行全路遵照辦理(第八款)。

公司基本金之總額，應查照修建鐵路工程之價值……估定之。公司基本金以發行股票、債票集成之(第九款)。公司股票本金之總額，定為五百萬盧布(第十款)。若遇鐵路進款全額不足供彌補常年經費及歸償債票按年本利之用，則下虧之數全由俄政府擔任墊補，由俄度支大臣經手發給公司董事局承領。此項墊款公司可預支應用，每年按六分行息(第十六款)。

公司對於中東鐵路修建工程，經理營業一切事務，……均歸董事局管理。董事局之駐地為中國北京、俄京彼得堡。會議之召集，可在北京，亦可在彼得堡(第十八款)。董事局內設總董一員(即中國督辦)，董事九員。總董由中國政府簡任，其餘董事由股東全體公會選舉，由董事之中互選協董(即俄國之會辦)一員。總董……專為監督鐵路公司切實遵辦對於中國政府所應盡之責任，凡鐵路公司與中國政府及京外各官署之一切交涉事件，均應由督辦承轉施行。協董之責任為就近管理公司一切事務(第十九款)。凡直接管理鐵路，經理營業，及在經理鐵路期內舉辦各等工程，由公司董事局特派鐵路總辦以司其職。鐵路總辦及鐵路局各分處處長、總稽查員等，皆由董事局委派。其餘管理路務之執事人員，或由董事局分派，或由鐵路總辦直接委任(第二十六款)。

為因俄政府承認擔保鐵路公司之進款，故俄政府對於鐵路之工程營業，有監督進行之權。為此，凡下列各事，均應呈經俄度支大臣之核准：

(甲)選舉協理。

(乙)派撤總工程司及鐵路總辦、鐵路局各分處處長及各等工程司。

(丙)選舉稽查局稽查員。

(丁)決定鐵路路線之方向。

(戊)鐵路修工之規則，一切鐵路工程上之計劃、預算，非總工

程司所能決定者；規定鐵路全線方向之計劃；估定工程價值之計算書；經理鐵路之預算；規定總工程司鐵路總辦及各等監工管路之高級執事人員之權限職任；鐵路局內監工管路各分處內部之組織法。

(己)養濟費、預備金各等儲款之辦法(第二十七款)。

按照與中政府定立之合同，八十年租期滿後，所有鐵路全線及其一切附屬品，均歸中政府接受，毋庸償費。所有公司之預備本金等項，應以之歸償公司借欠俄政府之墊款及其他債負，所餘之款，歸各股東按股分劈。若鐵路租期滿後，公司積欠俄政府之款項尚未付清，則此項……賬目，即行取消。華俄銀行對於此項賬目，決不擔負何等責任(第二十九款)。按照與中政府定立之合同，自全路竣工開車之日起，滿三十六年後，中政府可有贖收此路之權。凡公司所費之資本，及為鐵路應用所欠之債負，及應加之利息，均應由中政府全數償還。中政府必需先將應付贖款繳入俄國國家銀行，然後始能接回鐵路(第三十款)。

[章程全文參看交通史路政編，第 17 冊，頁 18—31。]

#### (四)東清鐵路路線問題

[許景澄致總理衙門總辦函，光緒二十三年正月□日] 再，公司勘路事宜，弟於去臘下旬，先飭繙譯官劉式訓轉告羅啓泰預籌一切。羅稱：應請中國國家將公司所擬造路方向核准，一面請照合同由總辦派員與公司所派監工人等，會同東省地方官隨時商辦。且謂公司員匠與地方官彼此生疎，全賴總辦所派之員居間傳達，冀免不協。員數不妨寬派，經費均由公司承撥。其意向有[屬]坦實。弟到俄後，於月之初六日晤及，則言俄戶部之意，欲將原擬路線，改移而南。副總辦蓋貝次及總監工茹格惟志皆不願總辦派員，謂可逕自辦理。我據合同執論，尚未定議等語。弟向蓋貝次將合同第二條申述，始無異詞。現擬俟茹格惟志起程時，酌派法文、俄文各一員，與之偕赴工所，以資照料。並兼查察員名。容俟派定咨報。

改路一節，據羅啓泰稱，因興安嶺山峻雪大，擬逕由呼倫貝爾之東過嶺，經伯都納〔即伯都訥，下同〕至吉林始折而東，或仍經齊齊哈爾以達伯都納。弟謂吉林一帶民居較衆，撥地不便，恐國家不願。且自齊齊哈爾之南，須經行蒙古境內，爲兩國願訂憑件未載，亦有窒礙，不如用原擬爲便。羅言兩國所訂情節，實未能悉，即當轉示各董。但我或可勸令不到吉林，恐勢難阻其不經蒙古。羅旋以有疾告假一月，赴他國調養，十二日臨行，言俟公司改路定議，當再繪圖送請中國核定。

查接路之議在我，本交華俄銀行承辦，故無總辦。羅啓泰定訂合同，羅爲銀行鉅商，辦事必務實守信，尙有可靠。自設立公司，糾股舉董，副總辦蓋貝次及局董羅瑪諾夫（即俄戶部之總文案），名曰公舉，實皆威特指派。羅啓泰權爲所分，稍稍異於初規。公司現推蓋貝次爲領袖，其人外示謙和親密，迥不如羅之推誠。弟惟慎與周旋，期於羈縻就範而已。總監工茹格惟志，擬以下月中旬在俄都起程，偕副監工伊格那底、文案希廓甫（現任鐵路部大臣之子），附輪至上海，再由海參崴取道前赴吉林等處。此外各員匠，另分數起，先後前往工所。經弟照會公司，催開姓名人數，尙未覆到。惟江、吉等處大吏，應早爲接洽預備。特先將公司選派總監工情形，具奏請旨飭行。其餘各起，俟得詳情，續咨衙門辦理。鐵路公司合同，擬請刊印頒發東省，以便衆覽。其銀行合同，似可不必並刊。

再，去臘奉陳庚電，公司函請頒發鈐記，未知衙門已否核辦？此係合同第一條所載，藉寓維繫名實之意。現該公司雖不催請，在我總以查照合同刊發，杜彼以後口實。該件並請照例鑄用銅質，俾遠人知所鄭重。以上二端，統候堂憲核奪是幸。

〔許景澄，許竹黃先生出使函稿，卷 14，葉 5--6。〕

〔又函，光緒二十三年二月〕 查該圖所繪新線，係循原線至呼倫貝爾，改向東南，沿依奔河、烏奴爾河（即依奔河之北一枝），過橫沿綽爾河上流（原線沿雅爾河）度河，經蒙古札齋特旗地，度陀囉河，沿嫩江西岸，經蒙古郭爾羅斯前旗地（旗界尙未確考），度松花江，至伯都納，



沿松花江北岸，至寧古塔（原線過薩爾胡城），至瑚布圖河，度河出界。

竊維西國築造鐵路，專取綰轂省會，並多歷稠盛城鎮，以收養路之利。惟現在連接俄路，以中國邊要爲西人通塗；在我計算，又在不至省會，以免貫穿重地，少經稠盛城鎮，使土客易於相安。但我之所便，正彼之所妨，勢不得不斟酌地勢緩急，以期就範。

現據新擬路線，以伯都納爲中路頓站，視原線所經呼蘭城地段稍南，民居較稠。惟該公司改道初意，因不經齊齊哈爾省城，欲由伯都納南至吉林，再行折北。經弟告以腹地畫撥周折，且援兩國約文未及蒙古之據，藉以阻其南轅。彼知迂繞理難，始擬自伯都納逕行往東，不至吉林邊門以內，亦不繞雙城堡拉林諸城。……

現公司擬令茹格惟志就現改新線，履地復勘，用敢兼權理勢，詳陳實在情形，候請堂憲核奪，以便轉飭該公司遵行。

【同上，卷 14，葉 6—7。】

〔又函，光緒二十三年二月〕再，據正月間公司稱：現在勘辦造路工程，須先安設電線，以便傳遞信息，擬飭總監工茹格惟志，按照合同辦理。弟告以合同准設電線，係在鐵路地段以內，今路地未經勘定，公司尙無設線一定之所，宜暫緩辦。茲經公司會議，以電線爲造路開手要務，萬不能從緩，現願擔認二事，一、所設之線，專歸公司自用；一、此線現係暫設，俟鐵路地段畫定，即將地段以外電桿，移置路內，開具節略請轉達國家允行。弟復面詢總監工茹格惟志，現擬設電處所。據稱公司業經請准俄國國家在雙城子接線至吉林東界，卽由界口接至寧古塔，以後約順所擬南北路線之間，酌設至伯都納以西，又迤邐過興安嶺至額爾古納河濱；本年先在吉林省內起辦。弟謂自寧古塔至伯都納，中國已經設電，公司但爲通信起見，只須給價發遞，不必重複安設。茹稱，現設電線係東西直行，沿路分段接遞，以便呼應；若電局之線，則南繞吉林，成三角形，情形不合各等情。查該公司既允擔認設電，專歸自用，並以後將路外電桿，移置路內，似與合同第六條所載，尙無違礙。如蒙衙門核准，卽請電知澄處，以便轉飭該公司遵照。統希代回堂憲鑒奪是幸。其辦設電線公司，已派有匠目九人，分

起前往東省設電；料件據稱運至海參崴，由陸路用騾馬裝負入境，合併附聞。

〔同上，卷 14，葉 12。〕

〔又函，光緒二十三年二月〕再，據公司稱，合同第四條載，公司建造鐵路，需用料件，水路轉運，中國諭令該管地方官盡力相助等因。現查陸路須由吉林東界運入，水路須由松花江運入，乞轉請國家飭知地方官照合同辦理。弟以轉運事極繁重，且關係免稅，必須議定辦法，俾有稽查。公司以陸運艱滯，不過暫辦，將來大批料物，俟船隻備齊，即當專由江運，擬仿改訂陸路商章第二條俄官發給執照之例，由總局自給行船執照，在入中國界時附近卡倫呈驗，以憑往來載運。弟意欲照俄商運貨往天津章程，將船內料件開註名色件數，聽卡倫官點數抽查，以防承運人夾帶私貨。該公司謂所運係承辦中國國家工程之物，非商貨可比，一經點查，易致稽延行程；且料件大宗皆是鋼鐵，所有名色噸數，總局暨總監工往往不能預悉，無可填註，合同並未載及查驗，難以照辦。弟謂合同載總辦隨時查察鐵路公司之事，若僅憑總局自給船照，究涉寬混，以致屢議未合。近據公司稱，此事現經各董會議，並詳詢總監工人等，均云水運辦法，惟有憑船驗照，方能使轉運便捷；如總辦嫌及寬混，則可改由總辦給照，並照合同聽總辦稽查。現因亟候定議，特派局董齊格勒面商情形。弟思船照歸我繕給，較為正辦。因與該董商明數端：一、公司運船暨拖帶之輪船，皆須編列號數；二、每船皆掛公司旗幟；三、每船執照以一年為限，期滿繳銷另給；四、執照由總辦發交總局轉給；五、船入中國界第一關卡，呈驗執照，關卡官迅即驗訖放行；六、總辦有權派委員在卸載處所查驗物件；七、公司與船主訂立合同，載明該船主具認裝運公司料件，糧草之外，不帶他貨。月之廿二日准公司開送節略為據。弟亦將擬繕執照漢文稿譯洋交閱，並聲明請示國家再行辦發。用特詳陳商辦緣由，並擬定執照底稿，即希代回堂憲核准，電示遵行。

再，陸運一節，該公司本係言明暫辦。現據稱：已有料件自洋遞運入境。因即照案暫給護照，飭令在照內註明車輛、牲口數目，一面

咨會吉林將軍飭屬照合同辦理。合併聲明。

〔同上，卷14，葉13。〕

〔又函，光緒二十三年三月〕查吳克托穆擬商鐵路事件，前據俄戶部威特述及，改擬路線，暨開採煤礦二端。近日探訪，尙有行用銀錢之事。查改路情形，業於七月函內函陳布。煤礦一節，去秋〔一八九六年〕成訂合同時，威特本欲在第六條提明，不在另議辦法之列。弟駁以不歸另議，則與開採沙石相同，於理未允。稅務司柯樂德曾言：俄戶部慮屆時開見煤礦，地方官苛捐作難，若應繳官項，我想不致不肯。旋以說明轉請鈞署存記優待，不列入合同，遂不深談。嗣奉衙門魚電（在上年八月），亦〔經〕轉告。惟據西人遊歷所記，滿洲產煤之處，多在吉林一帶。現公司已派礦師阿乃爾脫，勘覓煤礦，以一年或半年爲期，並許以如在附近松花江十五俄里內，覓得礦地，另予厚酬。是目前礦地，尙無實在可商。竊意路礦本不應牽合爲一，惟既有前說，如公司所覓在造路地段數十里內，則與合同附近鐵路語意相符，祇可令該公司酌捐款項，示與沙石之地有別，准其採用；如礦地距造路地段過遠，此在合同所議之外，斷難通融。但公司以得煤爲亟，惟有由我自辦，准公司照開採成本購用，以保主權。特就管見揆度，預備堂憲採擇。

又，去臘羅啓泰曾以公司在東開工，以後購物給備，需用制錢甚鉅，擬備款請京局添鑄，或准公司在洋代鑄。弟以各省方患錢乏，再經公司大批收兌，恐礙商市。因告以代鑄似難邀允，若備款添鑄，可轉請總署備核，至是復有用銀錢之議。月前在總局會集，蓋貝次詢弟可否請中國所收東省賦稅，准用銀錢？弟謂完納賦稅，地方官另有章程，雖總署亦不能擔當此事。蓋貝次言，我們但欲華官准將銀錢折算銀兩完納，冀此錢易於通行。弟謂恐亦有難處。大約各口岸所用墨西哥銀圓，率皆由漸流通，公司如有此舉，只可順民商之便，不在請公家幫助，蓋亦不再置論。

以上情節，前函繕發期促，特以續聞。吳克過柏林，亦與晤及，茹格惟志旬內亦可起行矣。

〔同上，卷14，葉14。〕

〔黑龍江將軍恩澤致總署密陳俄人改設路線居心叵測電，光緒二

十三年五月初十日〕查中俄會建鐵路，本意所在，原爲厚民生而資利用。理必就現有城池地方經過，庶貨物彙集，搭客衆多，地方因之興旺，買賣藉以增益，固不嫌路之曲折也。今俄人欲改初議路線，擬走蒙古草地，直至伯都訥。路雖平坦，究之一片荒土，人煙絕少，毫無生意；竟將齊齊哈爾省城，撇在一邊，諸事不便，兩國均無利益。且將來開辦之日，所派弁兵，難以照料。至呼蘭地方，爲江省精華所萃，尤爲軌道所應經。愚意仍請照前議之路建修，或俟幹路造成，有可旁通之處，不妨徐增枝路。……

再者，俄人請改議路線，實慮包藏禍心，如果聽其取道蒙古，齊省既撇在以外，則東邊數千里又將劃爲俄有。蓋火車迅疾，我之奏報一切皆不濟事矣！且江省地方，夏秋雨水，卽數十里之地，動須數日，諸多笨滯；不得火車之益，何須修此？伏乞宸衷獨斷。

〔清季外交史料，卷 126，葉 8。〕

〔總署致延茂、恩澤電，光緒二十三年五月二十二日〕查中俄睦誼方敦，若阻改線之議，不惟頓失前好，且恐彼一意堅持，難以終拒；已允其先就吉、江兩省界內開工，卽由貴將軍飭令地方官妥爲照料。至此路所經之蒙古各部落，風氣未開，或致爲難，務卽迅集各盟長切實開導，曉以事勢攸關，非空言所能推宕。此係萬不得已之舉，且待另籌抵制也。

〔同上，卷 126，葉 10。〕

〔伊克唐阿、延茂、恩澤奏摺，光緒二十三年九月二十日〕中俄鐵路之建，爲朝廷不得已之舉。聽通輪道，橫亘於吉、江兩省二千餘里之中，時會所乘，閉關無術，惟有別籌抵制，以期防患於未然。按鐵路圖說考之，新改之線，係由俄界雙城子接入吉界之三岔口，經寧古塔以趨伯都訥，由蒙古郭爾羅斯前旗地抵呼倫貝爾交界處，與該國鐵路相接。猶幸僅屬自西徂東，尙無展修枝路南通奉省之說；是雖撤我藩籬，猶未趨我堂奧也。雖已多有妨我利權之處，亦尙可隨時設法維持補救。惟查自八月初一日在三岔口開工以來，時有俄員赴長春一帶探〔探〕勘路徑，蓋若由伯都訥南通奉省，以長春地方爲必經之地，

則彼族意向之所在，已屬顯而易見。若不趁此尙未向我繞舌之先，早爲籌及，倘一旦公然肆其要求，恐將有許之不可，拒之不能如今日者。臣等待罪邊疆，相與逼處，剝牀噬臍之戒，爲慮滋深。苟爲管蠡所窺，自應勉竭芻蕘，以備聖明採擇；但期言之而不中，萬不容知而不言。現在往返函商，熟籌深計，惟有早將吉奉鐵路定議，自行接修，庶爲先發制人之一策。……

查此段工程，應由伯都訥接修，南趨長春，入奉屬之昌圖府界，以達奉天省城，直與榆路相接，計程不過九百里。且地皆平坦，易於施工。查關外鐵路現已奉旨飭交胡燏棻經手接辦，此段工程即請飭交該府尹轉飭所派關外勘路委員先行察看，稟由該府尹覆核，奏請聖裁定奪。但此時先將基址勘妥，卽爲已佔先著。使彼族知吉奉枝路已由中國勘定接修，其覬覦侵越之謀，當可喑然內阻。

〔同上，卷 127，葉 14—15。〕

## 二、帝俄對南滿路權的掠奪（1898 年）

有許多文件可以證明，威特對中國代表不僅提出了北滿的鐵路幹線，而且提出了從這幹線修一條南滿枝線到“黃海岸上的某一海港”。威特對這點要求，似乎提得十分決絕，所以沒有遭到直接的拒絕。“李鴻章同意了這條鐵路的修築，但主張用狹軌。”這時威特就“正式地反對這一點，而承認枝線軌道絕對需要與幹線軌道相一致。”“這項談判算是沒有任何結果”。這件事還不能證明中國已把一個海港讓給了俄國。但這件事可給我們一個最寶貴的指示，證明一八九六年五月間的威特不僅看到了西伯利亞鐵路之最短的路線，而且開始有了以鐵路侵入南滿的心思。

〔羅曼諾夫著，民欣譯，帝俄侵略滿洲史，頁 87。〕

1896 年中俄兩國間所簽訂的鐵路合同規定了一個港口作爲這條鐵路的終點。但是，他〔沃爾夫<sup>①</sup>〕解釋說，“作爲這條鐵路終點的港

① 沃爾夫，當時他任職於俄國外交部。

口的名稱被留下空白。因為打算找一個商業上和戰略上同樣有利的地方，所以有些猶豫不決。在擇定這個地方之後，必須等待一個有利的時機去奪取這個地方，因為他們當然希望使這件事披上合法的外衣<sup>①</sup>。”

〔約瑟夫著，胡漢譯，列強對華外交，頁 213。〕

〔許景澄致總理衙門電，光緒二十四年二月二十日〕頃外部訂晤稱：膠事已定，英已得長江利益，法亦有案件，故俄必須租得不凍海口為水師屯地，保護兩國利權。……其鐵路請中國准聽東省公司自鴨綠江至牛莊一帶，求以擇宜通接等語。告以事關東方大局，中國允俄，則英、法、日亦必生心。中、俄交密，務請體察。彼云：俄已告明英、法等國，務請電達總署，從速答覆。俄主意在必成，惟租界遠近，或可酌商等語。詞意堅持，大非昔比。澄答以照過冬辦法就屯煤地段略拓訂界，其水陸口隘由中國擔當保護，幹路成時酌議通接。

〔許景澄，許文肅公遺稿，卷 10，電報，葉 28—29。〕

〔《中俄會訂條約<sup>②</sup>》，光緒二十四年三月初六日，北京〕第八款 中國政府允以光緒二十二年所准中國東方鐵路公司建造鐵路之理，而今自畫此約日起，推及由該幹路某一站起，至大連灣，或酌量所需，亦以此理，推及由該幹路至遼東半島營口、鴨綠江中間沿海較便所立地方，築一枝路。所有光緒二十二年八月初二日中國政府與華俄銀行合同內各例，宜於以上所續枝路確切照行。其造路方向及經過處所，應由許大臣與東方鐵路公司議商一切。惟此項讓造枝路之事，永遠不得藉端侵佔中國土地，亦不得有礙大清國大皇帝應有權利。

〔光緒條約，卷 52，頁 4—5。〕

〔《中俄會訂續約<sup>③</sup>》，光緒二十四年閏三月十七日，北京〕第三款 俄國國家允西畢利鐵路通接遼東半島之枝路末處在旅順口及大

① 原注，未發表的沃爾夫男爵回憶錄（Baron A. De Wolffe: Memoirs）。

② 原約凡九款，此系節錄。

③ 原約凡六款，此系節錄。

連灣海口，不在該半島沿海別處。又共同商定，此枝路經過地方不將鐵路利益給與別國人。至中國以後自造路從山海關接長至此枝路最近之地，俄國允不干預。

第五款 中國國家允認：一、非俄國應允，不將隙地地段讓與別國人享用；二、不將隙地東西沿海口岸，與別國通商；三、非俄國應允，不將隙地地段內造路開礦及工商各利益讓給。

〔同上，卷 52，頁 9—10。〕

〔總署致依克唐阿電，光緒二十四年閏三月二十七日〕 許使在俄議定准鐵路公司由旅順迤北至瀋陽吉林境內，接修枝路一條。俄派工員勘路，務飭屬保護至瀋陽附近。

〔清季外交史料，卷 131，葉 11。〕

〔總署致許景澄電，光緒二十四年五月初七日〕 鐵路經過地方，准開煤礦，原合同已載明，但須臨時議章妥辦。距陵三十里，將來路線勿得參差不符，希與公司議明，即畫押。

〔同上，卷 132，葉 6。〕

〔許景澄、總署會奏東省鐵路公司續議枝路合同摺，光緒二十四年七月十六日〕 竊查《中俄會訂條約》第八款，准東省鐵路公司由某站起至大連灣，或酌量至遼東半島營口鴨綠江中間沿海較便地方，築一枝路，所有光緒二十二年中國與華俄銀行所立合同內各例，宜於以上所續枝路確切照行。其造路方向及經過處所，應由臣景澄與該公司議商一切等因。先經臣等與俄外部大臣商明枝路末處在旅順大連灣海口，不在該半島沿海別處，列入專條。嗣准俄戶部大臣請照前案與公司續訂合同以為承辦之據。臣等旋與經理公司之戶部副大臣羅瑪諾夫、總局董事齊格勒迭次商論，該公司以造路首重運料，擬照原合同第四條所准水陸轉運之事，訂定暫築通海口枝路暨及行船辦法，並照上年已准成案，自行開採煤礦、木植等事。臣等則以原合同第十款載明中國在鐵路交界設關，照通商稅則減三分之一，此係指陸路而言，今大連灣海口開作商埠，貨物來往內地，若援減徵稅，恐牛莊、津海兩關必致掣礙。至內地與租地交界，視中、俄兩國交界有別，設關處所亦

須變通。因擬改訂專款，冀於利權、主權稍有裨益。彼此籌議再四，始有成說。該公司向欲併開各項礦產，臣等駁以在鐵路外另索利益，力拒其請。並於所議轉運開採各事，酌議限制，當將各款電達總理各國事務衙門商核。旋准覆電，令商加全路工竣年限，俾暫築之枝路，屆期照拆。亦與該公司商妥。計合同凡七款，首敘按照中俄會訂條約暨續訂專條推廣東省鐵路公司建造經理一枝路，由幹路擇站至旅順大連灣海口，悉照中國與華俄銀行所訂合同章程，並續議各節如下：

第一款 此枝路取名東省鐵路南滿洲枝路。

第二款 造路需用料件，准公司用輪船及別船掛公司旗駛行遼河，並該枝河及營口，並隙地各海口運卸料件。

第三款 公司為運載料件糧草便捷起見，准其由南路暫築枝路至營口，及隙地內海口。惟造路工竣，全路通行貿易後，應將諸枝路拆去。總之，自勘定路線撥給地段日起，一過八年，必定拆去。

第四款 准公司在官樹林自行採伐，每株由總監工與地方官酌定繳價。惟盛京省內御用產物，暨關係風教歸北京政府管屬者，不得損動。並准公司在此枝路經過一帶地方，開挖煤礦，亦由總監工與地方官酌定計斤納稅。

第五款 俄國可在稅〔租〕地內自酌稅則，中國可在交界徵收貨物，經鐵路從稅地運入內地或由內地運往租地之稅，照海關進出口稅則無增減；並可商允俄國國家自開埠日起，設關在大連灣，委派該公司代為徵收，另派文官為駐紮該處稅關委員。

第六款 准公司自備行海商船，照各國通商行船章程。如經理虧折，與中國無涉，無庸照原合同十二款價買及歸還期限辦理。

第七款 造路方向及經過地方，應俟總監工在滿洲地方勘定情形，由公司或北京代辦人與鐵路總辦公司商定。

以上各款議定後，復因鐵路經過奉天應行繞避陵寢處所，經與俄戶部、外部再四磋商，允訂繞距三十里。五月初九日承准總理衙門電開，初一日電悉，既據訂明繞避三十里於陵寢風脈無礙，即可定議實



押，遵旨電達等因。臣等即於本月十八日會同與公司董事齊格勒等將法文合同畫押訖。

至合同第五款內載中國稅關商設大連灣一節，經臣等預與俄戶部言定，業於畫押之日接准外部照會允照合同所訂辦理，無庸另案商議，以歸簡捷。

〔許景澄，許文肅公遺稿，卷2，奏疏2，葉15—17。〕

### 三、帝俄對北京至中俄邊界路權的掠奪陰謀

(1898—1899年)

〔艾倫賽 (H. O. Bax-Ironside) 致沙士伯雷 (Salisbury) 電，1899年5月10日於北京〕 據密報，得悉俄國公使訪問總理衙門時，曾宣稱俄國政府有意建築一條通向北京的鐵路。

這項通知似已引起總理衙門頗大的震驚。

接着我的情報員又說，至於所建議的鐵路線的起點或經過的路線，俄國公使並未作詳細說明。

〔藍皮書，中國，第1號 (1900年)，頁112。〕

〔又電，1899年5月13日於北京〕 俄國建議建築一條通向北京的鐵路。

……兩月前，俄華銀行申請建築一條鐵路，由奉天〔即瀋陽〕以北某地直接通達北京。其軌幅就是俄國政府在鐵路建築中所採用的。這條擬議中的鐵路，打算作為滿洲鐵路〔即東清鐵路〕的枝線。

該項申請雖遭拒絕，但俄國公使於本月十日再度提出，並竭力強求應允。這件事情，是在呈交關於英俄協議的同文通牒兩天後發生的。

〔同上，頁112。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十五年四月十三日〕 據怡和、匯豐言，俄欲由旅順造路至承德熱河，直達京都。英以廢檢營借款請俄。俄答以不肯新約，現尚相持。竊恐英、俄說合，則大局可慮。有無離

間兩大之策，以救危機？

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷 34，葉 16。〕

〔總理衙門致俄國公使照會，光緒二十五年四月二十三日，公元 1899 年 6 月 1 日〕 關於日前面晤貴大臣要求建築由東省通至北京鐵路一事，本爵大臣當告以中國政府礙難允許，並嗣後概不允准他國造路至北京。本爵大臣茲願面為聲明，中國政府認為將來如添造鐵路，由北京向北或向東北俄界方向，除用中國款項及華員自行造路不計外，設或有託他國商辦造路之意，必應將此意先與俄政府或公司商議承造，而斷不允他國或他國公司承造之。

〔交通史路政編，第 5 冊，頁 3516。又

局彙編，中外條約彙編，卷 1，頁 207—208。〕

〔艾倫賽致沙士伯雷電，1899 年 6 月 8 日〕 本日總署大臣在總理衙門聲稱：中國政府業已決定，設如俄國公使再度提出要求，將堅決予以拒絕。但俄國公使對此事並未再事催逼。

總署大臣並以為由於俄國所想望之鐵路，將嚴重損害經天津到北京之牛莊線，因之，英國亦應加以反對。

對英俄補充協議之誤解，甚為流行，有鑒於此，敬請閣下准予立即將其內容告知總理衙門。

〔藍皮書，中國，第 1 號（1900 年），頁 132。〕

〔俄國公使致總理衙門照會，光緒二十五年五月初十日，公元 1899 年 6 月 17 日〕 本年四月二十三日接准貴王大臣照會內稱，……等因前來。當將以上所言各節，如請奉達本國政府去後。茲准公爵穆覆稱：“滿崇貴國政府切實之言，俄國政府可不即求建造由東方幹路至北京之鐵路，然俄國所索承造此路，本為中國政府因於上年六月十三日照會內明認之責，有經而不可駁之違之所必須之補償，是以斷不能罷休。”相應照覆可也。

〔交通史路政編，第 5 冊，頁 3516。〕

〔總理衙門致俄國公使照會，光緒二十五年五月十四日，公元 1899 年 6 月 21 日〕 光緒二十五年五月初十日接准照請……等因前來。查本爵大臣本年四月二十三日所致貴大臣照會，實係盡力顧重

兩國邦交起見。至來照稱，中國政府因上年六月明認之責必須補償一節，在本爵大臣看法，業於五月初四日面晤時詳切告明，仍請貴大臣轉達貴政府可也。

〔同上，頁 3517。〕

〔許景澄致呂海寰函，光緒二十五年〕 俄請由東省鐵路通至北京，署已駁却，而稍以將來如許他國，必先商俄敷衍之。未知以後如何？

〔許景澄，許文肅公書札，卷 1，葉 17。〕

〔英駐俄大使歐格訥(N. O'Coner)致沙士伯雷，1898 年 1 月 30 日〕 1 月 22 日我會見了維特。這位大臣從一個仔細上了鎖的書桌中拿出了一份中國地圖，用手指着直隸、山西、陝西、甘肅等省，並且說：俄國遲早總得併吞這一大片的領土。接着，他手指着蘭州，說：西伯利亞鐵路將來要修築一條枝路到這個城市，他已經有了關於這條枝路的距離、修築費用等等極其詳盡的材料。

〔古奇編：關於大戰起源的英國文件，1898—1914，卷 1，頁 8。〕

#### 四、美帝國主義爭奪東北鐵路建築權的 陰謀活動(1896 年)

〔柏許(A. W. Bash)的活動〕 俄國對滿洲這樣迫切的要求，首先震動了一些美國人。美國某財團的代表柏許，在“《馬關條約》之後立刻”來到北京，首先找到俄國駐華公使喀西尼伯爵，把他的老闆想在滿洲修築鐵路的打算，公開地預先通知給公使，看看在那裏顯然享有特殊利益的俄國政府，對這件事採取甚麼態度<sup>①</sup>。

〔羅曼諾夫著，民吹譯，帝俄侵略滿洲史，  
頁 69。譯文據原書有所更動。〕

那位在一八九五年秋天曾經想從俄國公使那裏刺探消息的美國人柏許，現在又以美國鐵路、汽船和銀行方面頭等公司所組成的大辛迪加的名義，提出一個範圍更加廣泛的計劃。其運用的資金，為二萬

① 原注：參閱喀西尼伯爵 1896 年 4 月 10 日從北京寄出的報告。

五千萬美元。據柏許說：這個辛迪加第一次將出資一百萬美元，成立一個公司，取名為“華美合興公司”。它的任務，為“修築中國現在急待興築的一切鐵路”。公司的主要注意力，放在盧漢和粵漢兩線上，但同時認為應該通過滿洲的鐵路把中國本部的鐵路和西伯利亞鐵路連接起來。柏許把事情暴露得這樣明顯，使人一看就知道正是為了實現全部計劃，美國人才必須在和俄國進行妥協之下，取得滿洲鐵路的修築權。……柏許公然把他的計劃提交鮑柯齊羅夫和喀西尼，並建議和俄國締結“秘密協定”。……他肯定地說，美國人“在這種事業中是俄國最可靠的同盟者”。不待說，柏許同時又和李鴻章的秘書進行談判，並且提交了他的租借合同草案。但這裏面所談到的，已經不是把廣州的鐵路和西伯利亞鐵路相接的問題，而是整個滿洲的和平佔領的問題了。因為草案中的鐵路線，是以遼東的某一海港為起點，沿牛莊、瀋陽、吉林、齊齊哈爾和西伯利亞鐵路之某站相接；又從瀋陽修一條鐵路以達朝鮮邊境。公司且有在滿洲鐵路沿線任何一地以及蒙古沿線附近各地購買“土地、森林、礦產”之權，以及在滿洲修築任何鐵路的三十年的獨佔權。

〔同上，頁 81—82。譯文據俄文原書有所更改。〕

〔科士達(Foster)致李鴻章私人秘書畢德格(Pitchick)函<sup>①</sup>，1895年12月20日發於華盛頓〕此信係托巴時(B. Brice)先生轉致您，巴時先生前次訪華時，閣下即與其相識，因此不需另作介紹。僅補充說明一點，即我曾認識巴時先生有年，素悉其為人有紳士氣派，性格直爽，並且誠實能幹。

巴時先生將向您詳細說明他此番訪華目的，亦即便於和中國政府簽訂有關在帝國境內敷設鐵路的合同事宜。我高興地聲明，我曾經和組成此一辛迪加或公司，亦即為巴時先生所代表之公司的某些先生，有過見面機會，可以向您保證，他們都是在我國銀行、金融和鐵路

---

<sup>①</sup> 原注：該信係由巴時交給喀西尼。1896年4月22日喀西尼致羅拔諾夫。羅斯多夫斯基的附件。

各界居於最高地位的人士。該辛迪加總辦事處設在紐約，沒有疑問，它有力量控制為舉辦在華任何一項企業所需要的全部資本，並且它可以就舉辦此項企業問題和中國政府商談定妥。

因此我想請您襄助巴時先生，在總督大人面前提出這個問題，並請您盡一切力量促其完成此行之任務。根據我對中國所了解到的一切情況，可以斷定說，巴時先生所代表之公司，此次就締結在帝國境內敷設鐵路的合同向中國政府提供了最難得的機會，而且我相信，您對他們之間締結合同所給予的贊助，不僅是為巴時先生所代表之人士出力，也是為中國政府效勞。

懇請您對巴時先生多多惠予照拂。即此順候起居安好。

〔福森科著，楊時浩譯，瓜分中國的鬭爭和美國的門戶開放政策（1895—1900），頁179—180。〕

〔畢德格致俄國駐華公使喀西尼函<sup>①</sup>，1896年4月16日〕利用閣下賜予我以申述任何重要問題的權利，請允許我向閣下闡明美國一家金融辛迪加的宗旨，該辛迪加係新近成立，目的是向為中國服務並有利可圖的企業進行投資。

辛迪加的中國代表人係巴時先生，此人刻在北京。茲隨函附奉辛迪加某些領導成員姓名及職務的名冊一份，還有可尊敬的前任國務卿科士達給我的介紹信抄件一份。簡要言之，該辛迪加係由美國銀行、金融及鐵道界中擁有最高地位的人士組成，並由美國參議員布萊士任經理，在穩固安全基礎上，為發展中國而興建或經營任何企業所需要任何規模的借款合同，該等人士均有力量締結，但他們首先屬意於鐵路事業。

俄國政府橫貫西伯利亞鐵路的偉大規劃，及其目前在興建鐵路中所表現的魄力和才能，很自然地啓發了辛迪加這樣一個念頭，即為西伯利亞鐵路能更臻完美，通過滿洲修建一條鐵路和現有或將有的華北鐵路相聯接，對於西伯利亞鐵路財政上的成就將起推動作用，一部分取道南方海路的中歐之間的貿易可由北方陸路所取代。沒有

<sup>①</sup> 原注，1896年4月22日喀西尼致羅拔諾夫·羅斯多夫斯基急件的附件。

疑問，這樣一條鐵路將給滿洲帶來好處；中國的肥沃土地和礦藏森林——這一切均期待着被開發以造福國計民生<sup>①</sup>……

這個粗略的輪廓向閣下說明了一個問題，即制定此項計劃的目的是爲了鞏固西伯利亞鐵路，爲了開發滿洲富源和增加中國政府的收益，絲毫不滲合有對該地區政治上的不安因素；美國的資本和經驗將被用於擴大和平性質的經濟部門，是爲了和俄國合作以促進華北的繁榮。俄美兩國擁有的鐵路系統在世界上首屈一指，在兩國所共同深切理解的事業上，同心協力，以促進兩國傳統友誼之鞏固，可謂切合時宜。

現時似乎是實現此項計劃的有利時機。中國雖略微有意自建此路，但缺少資力；俄國正集中全力建築橫貫西伯利亞鐵路，完成此項浩大工程，顯見尚需要若干年的時間；因此，以美國人擁有的財力和魄力，及早動工興建滿洲鐵路，將來與俄國鐵路相聯接，則雙方從中獲得的利益，比之在其他情況下將遠爲迅速。

一旦滿洲鐵路建成，勢必合併已有的天津至山海關和天津至北京各線組成單一的經營系統。津山線的現狀表明，在無能的中國人管理之下，鐵路經營情況的不正常已經達到了何等地步；中國的鐵路督辦暴露出一貫的官僚作風，昏愎無能而又營私舞弊，爭權奪利，引用私人，而且有功不賞，是以實行責任集中和嚴格紀律的外國管理制度乃是經營中國鐵路的唯一成功道路。

我提請閣下考慮這一問題，同時承認滿洲和中國本部的北方各省屬於俄國勢力範圍，因此，外國人有關這一地區的任何廣泛計劃，只有取得俄國政府的了解和完全贊同，並須符合俄國政治上貿易上的政策，方能實現。

我不請求閣下立即就此問題發表意見，因爲您無疑將在最恰當的時間這樣做。同時，在未獲悉您的看法之前，也不會和中國當局的代表正式討論這個問題。我會勸告辛迪加永遠公開而無保留地向俄

<sup>①</sup> 原注：此處有關“華美合興公司”路權草案的各種款項均被省略。

國代表報告有關華北企業的任何計劃。實現滿洲計劃如有進一步的發展，亦應與俄國代表商談採取何種最妥善辦法，方可保證和西伯利亞鐵路的相互合作。

我願意向閣下說明，我個人對此事所抱的態度僅是作為可尊敬並有勢力的美國資本家的公司的一個朋友和同情者的態度而已；我對他們不承擔任何責任，我不為他們工作，更沒有獲取報酬。我樂意幫助任何對社會有益處的合法企業，既然他們要求我的協助，我首先關切的問題便是向閣下說明清楚對滿洲的計劃；在您還沒有充分準備好就這個問題發表意見之前，我將不採取任何進一步的行動。

〔同上，頁 180—182。〕

〔“華美合興公司”路權草案<sup>①</sup>〕 “美華合興公司<sup>②</sup>”係根據新澤西州立法成立，現按以下諸條款建議中國政府訂立在滿洲及華北敷設鐵路的合同：

1. 鐵路幹線以遼東灣某海港為起點，向北伸展經過牛莊、瀋陽和吉林。路線從吉林經齊齊哈爾或用其他方式向俄國橫貫西伯利亞鐵路某站延長，並與其相接。同時，從瀋陽往南伸向朝鮮邊境。<sup>③</sup>

2. 築路費用由被指定公司公開發行債券，按年利率……<sup>④</sup>計算，為期……<sup>⑤</sup>償還。債券本利由中國政府保證償清。

3. 鐵路將由上述公司建築、經營和管理，並照美國方法建築和經營，部分可以變通辦理。建築和經營鐵路應注意經濟原則，既要工程堅固，又須管理安全，但在敷設鐵路方面，中國政府不得預先要求給

① 原注，草案由巴時交給喀西尼。1896年4月22日喀西尼致羅拔諾夫·羅斯多夫斯基信件中的附件。

② 美華合興公司(American-China Development Co.) 暫候譯作華美合興公司。

③ 原注，送給中國的是另外一個不同“草案”，其中說到美國在全中國建築鐵路的計劃。該草案第一條規定，中國政府賦予美國公司以組織鐵路公司的權利，准許該公司建築、裝備和經營在華的鐵路系統，其幹線起自盧溝橋(北京附近)往南按業經政府同意的方向至漢口，並將修築中國政府和公司共同認為妥善的枝線。

④ 省略號原有。原注，預定為 6%。

⑤ 省略號原有。原注，預定為 35 年。

予何種保證。

4. 目前公司方面將掌握該路股票 60%，餘下 40% 的股票可由中國臣民或中國政府、其他國家政府或私人購買，並按照中國政府與“美華合興公司”成立的協議選定之。

5. 上述鐵路公司享有在滿洲的任何地區及鄰近的蒙古地區購置並開發土地、森林和礦山的權利。礦山開採的礦產以及土地森林的產品，不論在產地或在運輸過程，不得加以任何限制或課以任何禁止稅。

6. 凡因鐵路本身需要而經由鐵路輸入的鐵路資財或貨物，不得課以任何稅目。

7. 中國政府無償地授與公司以開闢路線所需要之一切官地，私人土地按土地以及附屬於土地之各項設備償付實價之後，應設法予以徵用。此項辦法適用於為車站、終點站以及任何其他目的所需要的沿鐵路線之一切土地。鐵路通過地區確定後，應特別注意不得損害私人所有權。必要時，應為遷移墳墓提供條件。

8. 滿洲的其他任一鐵路及其任一枝線的利權，在為期卅年內，未經美華合興公司同意，不得授與任何公司或任何個人。

9. 上述公司負責將經營鐵路及其各部分所得的全部收入，扣除償付公司股票年利 10%，並按年扣除一定數額作為償付債券和贖回股金的儲備金之外，以其半數付與中國政府。如日後中國政府願將按現在提出條件而建成之鐵路收歸自有，可由雙方就期間、方式和償款數額互相協議解決之。

10. 上述公司負責將公司在滿洲佔有之全部礦山、工業、林業、農業及其他企業所得的贏利，按 25% 的比例，作為償付中國政府租金之用。

11. 中國政府應發布詔諭批准合同，並負責保護上述公司的財產及其工作人員。

〔同上，頁 182—184。〕



## 第二節 德帝國主義對山東全省路權的 掠奪和英、德對津鎮鐵路的競爭 (1897—1900年)

### 一、德帝國主義對山東全省路權的掠奪 (1897—1900年)

#### (一) 德帝國主義掠奪山東全省路權

〔寶訥樂致沙士伯雷電，1897年11月22日於北京〕 海靖(Baron Von Heyking) 正式通知中國政府，在下列要求未予允准前，決不從膠州撤兵<sup>①</sup>。

.....

五、德國工程師，在山東省內，具有建築通省鐵路以及開採鐵路沿線礦藏的優先權。

總理衙門對於這些要求的答覆是：在膠州撤兵以前，謝絕談判。

〔藍皮書，中國，第1號(1898年)，頁2-3。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十三年十一月初一日〕 昨津電，德事甚急。查六條以鐵路為最要，不許則難了，輕許則貽害。此間現議寧滬一路，流弊尚少。若以此易彼，或可解圍。惟交還二字，恐有別情。請速召錫樂巴將洋文原電呈出，細譯交還二字語意究作何解，有無流弊。如尚無他，似可速電總署，以此抵去一條，實於大局有益，而寧滬路成矣。

〔盛宣懷，卷齊存稿，卷29，葉11。〕

<sup>①</sup>1897年冬，德國藉口曹州教案，派軍艦佔膠州灣，提出六項要求。這裏只摘列有關於山東通省建築鐵路的第五項一項。

〔張之洞致柏林許景澄電，光緒二十三年正月二十一日，公元1897年12月14日〕 德事有何確信？六條中惟鐵路最毒，意在踞全齊耳。請探彼國議論，鐵路一條尚可商量否？尊意有何良策？或抵換，或酌減，或展緩，或求助，祈示。他國情形若何？危險之至！均祈速電覆。

〔張之洞，張文襄公全集，卷154，葉14。〕

〔張之洞致總署及王文韶電，光緒二十三年十一月三十日〕 六條中惟山東鐵路一條最毒惡，意在吞吸全齊，硬駁彼必不允，或以江寧至滬鐵路與之相抵。海使曾遣德員來鄂商盛京卿及洞，欲攬辦寧滬鐵路借款，利息五釐一毫半，本息俱攤在內，六十年還清，不再還本。盛京卿細核，並不喫虧。較招商股息尚輕，如肯以此路相抵較勝。且路從滬起，各國牽掣，為患較輕。

〔同上，卷79，葉15—16。〕

〔總署議結曹州教案奏摺<sup>①</sup>〕 本年十月間，山東曹州地方，殺斃德國教士二名，德國兵船連襲膠澳。該使臣海靖致臣衙門照會，要求六款，勢將決裂。業經具摺奏聞。……

該使又藉教案並索商務，擬請嗣後山東如開辦鐵路，及鐵路附近礦務，先令德國人估辦。旋又請設德華公司，造通山東省城並通省及鐵路附近之礦，意在仿照俄華公司利益。臣等力與磋商，允由膠澳至濟南，造鐵路一段；俟此段造成後，再商造後段，與中國自辦幹路相接。均由德商華商集股領辦。聲明不佔山東地土，並另立合同，無庸比照他國章程，以為中國自商之證。……

〔附：總署致德使照會（光緒二十三年十二月十九日）〕 光緒二十三年十二月初三日准貴大臣照覆教案六條，與本衙門意見相同，即作為教案商定了結之據。惟第五條鐵路由膠澳起往濟南府及山東界一節，其由濟南府往山東界之一道，應俟鐵路造至濟南府後，始可開造，以便再商與中國自辦幹路相接。至一切辦法，於另訂詳細合同內聲明。此後段路所行之處，亦應訂明。相應照覆貴大臣查照

<sup>①</sup> 光緒二十三年十二月三日硃批，依議。

可也。

〔清季外交史料，卷 128，葉 14—16。〕

〔張之洞致總署電，光緒二十四年正月初二日〕 洋報載德總領事自言德將以山東鐵路爲吸取全東地利，深入豫省中原之根。其說甚詳，計甚毒。中外皆見此報，明是見英吞長江，彼嫌膠州一隅尙小，故得步進步，覬我中原。

〔張之洞，張文襄公全集，卷 79，葉 29。〕

〔駐德公使呂海寰致總署電，光緒二十四年正月初九日〕 外部畢魯函約往見，據云：奉德主諭，膠事大局已定，甚善，惟請中國准膠澳鐵路展至沂州，尤敦睦誼。寰告以沂路前經海靖議刪，今又反覆，殊不合。畢云：沂州利益大，請格外通融。因告以中德兵民雜居，久必激變，中國難任保護，必撤兵，方電商。畢云：兵甫戰，遽撤兵，此示民以怯。況中國所許未見效驗，亦難請撤。若將兗案及償款早了，許展沂路，當可結案。告以照會互換，諭旨批准，本已結案。詰難再四，彼仍堅持，海使明知理屈，故聳動德君出首，恐難違奪。

〔清季外交史料，卷 129，葉 7—8。〕

〔又電，光緒二十四年正月十二日〕 頃赴外部約見，云海靖來電，以中國戕兇辦兗案未獲，沂路未允爲詞，德主如知，恐傷睦誼，請先轉達總署速辦云云。

告以定罪緝兇，均能照辦；惟沂路已刪，係海使藉端尋釁，切勿輕聽，並將前電反覆辯論，彼辭遁，仍狡辯。末云：沂路實係德主意，中國肯照電速辦，立即撤兵，更加交好。德主前有相助語，應否設法抵制，與立密約，藉以聯絡？至重降諭旨，彼既不催，庚電似可不告。自辦鐵路，先與德商一層，彼不來爭，或可作罷，統候鈞裁。

〔同上，卷 129，葉 10。〕

〔又電，光緒二十四年正月二十六日〕 頃外部來云：膠至沂已允議，甚感，惟沂至濟，須並辦，方有出路。當時並未提明，係誤會。辦路先商一層，法俄約均有案，請一併允准，畫押後即退兵等語。當駁以沂至濟初議未及，得步進步，中國何以爲情。辯論再三，彼總求通融，明

知爲難，不能不轉達。

〔同上，卷 129，葉 18。〕

〔又電，光緒二十四年正月二十八日〕 迭晤外部，密探情形，外雖和睦，內實叵測。海使作梗，謾爲訓條，亦非無因。……海靖所言明係恫喝。惟外部言本擬加索兵費，嗣知中國支絀，故以拓鐵路、開礦務抵之。若路礦興旺，德費錢而華受利益，於中國無損等語。審時度勢，似應從速允准。

〔同上，卷 129，葉 19。〕

〔又電，光緒二十四年二月初一日〕 ……又詢津鎮路事，彼云：海靖電署商四條，悉飭照中國意辦理。又問中股歸華自造否？彼云：由濟至沂，兩國各立公司合辦，作爲華德商路，不歸中國國家；至管轄地方，仍歸中國等語。不知海靖所商是否符合。撤兵事，彼云：海靖電來，無危險之事，即可議撤。

〔同上，卷 129，葉 19—20。〕

〔又電，光緒二十四年二月初四日〕 奉沁電，遵達外部，並告幹路議妥，沂濟即允行，藉以抵制，彼意活動。昨午商定，適奉卅電，復將英、美均有後言各情往告。乃彼已接海電，知沂濟允行，忽執定辦路先商之議，不肯稍鬆。並據開兩禮拜前訓條給海，請中國在東省界內，無論興辦何事，但須用外國相助，須先向德國某此之人講說云云。未知有此議否？否則先商，不但鐵路一項，當力駁其漫無限制。彼乃云：中國看重商字，疑有勒措意，可將先商照法約改爲先向德言。購物先向德人購，如不成，再向他國；若非購自外洋者不論等語。辯論許久，始終堅持。如須再向外部理論，可否將幹路由山東何州縣邊界經過，計里數若干電示，以便劃清界限。

〔同上，卷 129，葉 21。〕

〔又電，光緒二十四年二月十四日〕 遵真電，轉詢外部，並告以若期膠澳興旺，必須先服民心。……〔彼云〕，至辦路先問德人一層，可定密約，應祕而不宣，以免他國藉口；本部亦將此意電海靖與總署商辦等語。海靖如何議論，乞電示。

〔總署奏與德使議定專條三端遵旨畫押摺<sup>①</sup>〕 竊臣衙門前與德國使臣海靖議定曹州教案六款，劃租膠澳五款，業於光緒二十三年十二月二十二日恭摺具陳，奉硃批，依議。欽此。嗣因德國兵丁在山東即墨縣被殺，德國教士在廣東南雄州被劫，海靖復添請築由膠澳至沂州府城，由沂州府城至濟南府城相連鐵路一條，並嗣後在山東興造鐵路、礦務，均先與德國商辦，以爲償補。臣衙門與之辯論，允其添築沂州鐵路之請，仍將山東省路礦等項，先向德國業此之人商辦，如德商不願承辦，任憑中國另辦，以防他日藉口均沾之謀。德使允從，與臣等議訂專條三款。……彼此畫押蓋印，批准互換。並訂明畫押後即電達其本國將駐膠州即墨之兵撤回膠澳租界之內。臣等於本月十四日面奏，請敕派大臣畫押，以昭鄭重。蒙硃筆圈出李鴻章、翁同龢。欽此。至日，該使來臣衙門，彼此畫押訖。謹將原本，恭呈御覽。……

附：《中德膠澳租借條約》，光緒二十四年二月十四日，即公元 1898 年 3 月 6 日，北京。

第二端：鐵路礦務等事。

第一款 中國國家允准德國在山東蓋造鐵路二道：其一由膠澳經過濰縣、青州、博山、淄川、鄒平等處往濟南，及山東界。其二由膠澳往沂州及由此處經過萊蕪縣至濟南府。其由濟南府往山東界之一道，應俟鐵路造至濟南府後，始可開造，以便再商與中國自辦幹路相接（此後段鐵路經過之處應於另立詳細章程內定明）。

第二款 蓋造以上各鐵路，設立德商華商公司，或設立一處或設立數處，德商華商各自集股，各派妥員領辦。

第三款 一切辦法兩國迅速另訂合同，中德兩國自行商定此事。惟所立德商華商公司造辦以上鐵路，中國國家理應優待，較諸在中國他處之華洋商務公司辦理各事所得利益，不使向隅。查此款專爲治理商務起見，並無他意，蓋造以上鐵路，決不佔山東地上。

第四款 於所開各道鐵路附近之處，相距三十里內，如膠濟北路

① 光緒二十四年二月十五日硃批，依議。

在濰縣、博山縣等處。膠沂濟南路在沂州府萊蕪縣等處，允准德商開挖煤斤等項，及須辦工程各事，亦可德商華商合股開採。其礦務章程，亦應另行妥議。德國商人及工程人，中國國家亦應按照修蓋鐵路一節所云，一律優待，較諸在中國他處之華洋商務公司辦理各事所得利益，不使向隅。查此款亦係專為治理商務起見，並無他意。

第三端：山東全省辦事之法。

在山東省內如有開辦各項事務，商定向外國招集幫助為理，或用外國人或外國資本，或用外國料物，中國應許先問該德國商人等願否承辦工程，售賣料物；如德商不願承辦此項工程及售賣料物，中國可任憑自便另辦，以昭公允。

[同上，卷 130，葉 5—7。]

## (二) 德國山東鐵路公司的設立

[《德國特許山東鐵路公司建築鐵路及營業條款》摘要，1899年6月1日] 德國政府應德華銀行(係代表為設立含有山東鐵路公司名稱之德清公司所組織的辛迪加)之要求，依據1898年3月6日中德條約<sup>①</sup>之條項，將中國山東省內青島經濰縣至濟南之鐵路，與夫由該線中之一地點起而達博山之一枝線，特許其建築及營業，因協訂條款如次：

該公司最初可設在柏林，但由特許契約成立後六個月內須移於青島(第一條)。鐵路建築及營業之資本，定為五千四百萬馬克。德國人及中國人得認繳該公司之資本(第二條)。鐵路管理所須設於青島。管理所長及營業所長之選任，須經〔德〕帝國政府之贊同(第三條)。〔德〕帝國政府依據1898年中德條約，得保留任命一代辦人的權利(第十四條)。

鐵道線路之建築，須在最重要的濰縣及淄川之煤礦，以及由他種意味應顧及對鐵路貨物有關係的青島、濟南的重要都市間，加以決

<sup>①</sup> 即《中德膠澳租借條約》。

定。濟南車站的設置，應兼顧與黃河的聯絡，以及一方至瓜州（鎮江）方面的山東南境，和他方至天津、正定方面的山東北境的聯絡。公司應此目的須在膠州境內建築鐵路時，應得〔德〕帝國總督之認可。在此範圍外，〔則〕須經駐在北京的帝國公使之認可。線路得築單線，但須多準備餘地，俾將來可建築複線。軌幅為 1.435 公尺。鐵路的建築，儘量購用德國材料。青島、濟南間幹線及至博山枝線，其築成及開車，從給與特許權日起，以五年為限。青島至濰縣部分，以三年為限。倘公司因有不可抗阻的障礙而發生不能履行責任時，得適當延長所定期限（第四條）。

鐵路任一區段通車時，應於預定日期三日前，通知〔德國駐〕膠州總督。為保證運輸的安全和遵守本契約之約束，帝國政府可使公司對鐵路建築物……負其良好之秩序與永久維持之責任。供給運輸之列車數目，可聽公司之便。但須籌備充足以備運輸貨物之必要。又行車時刻表之制定及其變更，須經膠州總督之認可。客、貨運費率，自鐵路開通後的一月一日起最初十年間，可任由公司決定；但不得超過帝國政府與公司所協定的運煤的最高運率。十年後，每屆五年，政府得對客、貨運的等級，規定最高率，於此制限內，公司得自由規定運價。運價及其變更，須通知總督。增加之運價，未經總督之贊同，發表後僅三個月內有效。鐵路之使用，若在同一條件下，無論對於何人，運輸所定運價，須同等適用，不准對任何人減輕運價。至特別運率，則須經膠州總督認可（第五條）。

在特許期間，帝國政府不把與本特許線平行並通達同一地點，或通過本線幾個主要地點的鐵路建築權，批准給任何其它包工者（第八條）。膠州帝國總督府須應建築鐵路的必要而將租借地內的土地，讓給公司；公司須交納時價，但以不超過十二萬五千馬克為限。膠州總督並應盡可能地協助公司，取得在租借地內或在山東省境的必須的廣大土地（第九條）。

公司應於每年鐵路純利中，向總督府提供報効金額，以應建築膠州港及租借地中一般行政的費用。提供數額，按下列百分比計

之。若青島濟南段通車營業後，公司將鐵路純利按支用於鐵路營業的資本發給5%的紅利後而尚有盈餘，則在能發給5—7%的紅利時應從盈餘額中提出1/20，在能發給7—8%的紅利時應從盈餘額中提出1/10，在能發給8—10%的紅利時應從盈餘額中提出1/5，在能發給10—12%的紅利時應從盈餘額中提出1/3，若能發給12%以上的紅利時應從盈餘額中提出1/2，交給膠州總督府(第十一條)。

帝國政府從給與特許權日起六十年後，得保留購還由公司建築的鐵路的權利(第十二條)。公司根據本件所得特許權的全部或一部，不得轉讓給非德國人或非德、華人的其他公司(第十三條)。

[馬慕瑞，中外條約彙編，卷1，頁240—243。條款全文。

參看交通史路政編第13册，頁5014—5018。]

〔山東鐵路礦務公司中的華股〕 山東鐵路礦務公司，名義均屬中德合辦，乃國人既無投資之準備，德股瞬息認足，亦更無我國入股之餘地。惟前山東巡撫周馥，於光緒廿六年即千九百零二年，由省庫支出二十五萬兩，收買鐵路礦務兩公司股票各三百股，每股一千馬克，計共六十萬馬克。

[袁榮叟，膠澳志，卷6，交通志，葉41。]

〔曹個修鐵路礦集股辦法，致山東候補道洪用舟，光緒二十八年〕 竊維膠澳定約路礦開辦，已歷兩年，名曰華德公司，而華人並未入股。環界以西，派兵設局，爲之保護，與商公事，隔閡仍多。將來路礦日增，華官有保護之責；設有疎虞，要挾立至，恐洋兵不越環界之約，終不足恃。是有利則德商專之，有害則華官任之。且不僅此也，膠濟鐵路原估五十二兆馬克，德商既費此鉅本，則於濟南定租界、開商埠、設領事、增枝路，以期網羅利益，亦勢所必至。卑職奉憲檄撫憲委派鐵路當差，於德商路礦情形，稍知底蘊。竊見華人一日不入路礦股份，即一日不能參預公司之事；且凡事仰其鼻息，不能聽我指揮。坐失利權，早留後患；徒勞勞於派兵設局，歲糜帑金，甚無謂也。

〔清外務部檔案〕



### (三)山東人民的反侵略鬥爭和清政府對侵略者的保護

〔總署致德國公使海靖照會，光緒二十四年十一月十五日〕 光緒二十四年十一月十三日，准山東巡撫電稱，“前因德兵赴濰縣勘路被毆一案，當經分飭省東州縣確查去後，茲據膠州知州電稱，‘本月初七日，有德員顧乃斯，自諸城縣至膠云。在諸城境被搶，經該州派人送回青島’”等語。未知德國駐京大臣所指，是否即係此案。已飛飭諸城縣查覆核辦。查租界內德人，近因勘路查礦，四出游歷，並不先期知會地方官，遇有中途失事，該處州縣無從保護。事後枝節橫生，辦理諸多棘手。應請照會德國駐京大臣，嗣後凡有德人因公出界，務令知會地方官，俾得加意保護，以免疏虞等因。查山東巡撫電稱各節，係為保護德人防範未然起見，相應照會貴大臣查照，即希轉飭駐紮青島德員，嗣後如有德人前往沂州及濟南應修鐵路各處，勘路查礦，務令先期知照該處地方官，以便加意保護，免生意外之事。

〔清總理衙門檔案〕

〔山東巡撫張汝梅咨總署文，光緒二十四年十一月十八日收〕 案照光緒二十四年十一月初四日承准貴衙門電開，以“准德國出使大臣海照稱，山東擬辦礦路，各德國公司現派工程師數人，前往勘驗，以備開工，均歸總監工錫樂巴領帶，請轉致飭下保護等語。希即轉飭各該地方官，俟該工程師等勘驗到時，務須照約保護為要”等因。到本部院。承准此。當經分飭青州、萊州所屬各州縣一體遵照在案。惟查東省沿海州縣，自德人租界以來，該國游歷之人，不時四出，以致屢有與內地民人齟齬之案。各牧令迭奉嚴檄，懲前毖後，深知約束居民，以免別生枝節，無如洋人到境，從無赴有司衙門呈驗護照者。及至釁發中途，始來辯論，雖欲保護，而時已無及矣。現在德國既擬築路開

莫悉踪跡，雖欲加意保護，實屬防不勝防，辦理更形棘手。自非與德使臣切實聲明，以期益臻敦睦，擬合咨呈。爲此咨呈貴衙門，謹請鑒核，迅賜照會德使臣。嗣後該國人員工匠等，如在內地持照游歷，以及勘驗購地開礦一切事宜，務須預先知會地方官，俾得速派妥人，沿途保護照料，以符章約，仍祈賜覆遵照施行。

〔同上〕

〔總統武衛右軍袁世凱摺，光緒二十五年五月二十七日〕 德夷由膠澳登岸，時有就近出入之人，一遇攔阻輒爲口實。擬請飭山東撫臣選擇該省營兵內素有紀律者，分駐附近膠州各邑，及勘查鐵路經過各處，並遴派統將往來搜查，每處或百人，或數十人爲率，自亦無需過多，遇有洋夷出入經過，卽派兵并護送照料，並扼要屯駐數千人，以作各處之援應。德夷見我巡兵周密，重兵扼紮，卽不得藉口遣兵，尤不敢任意尋釁。是於保護之中隱寓鈐制之術，先事預防，裨益良多。

〔義和團檔案史料，頁 29。〕

〔軍機處寄山東巡撫袁世凱電旨，光緒二十五年十二月二十日〕 高密百姓抗阻德人修路，固應嚴擊懲辦。惟聚衆已至兩旬，該撫身膺疆寄，不能設法勸諭解散，分別首從懲治，乃意存推諉，請速示機宜，殊不知此等事機，頃時變幻，朝廷何能遙制。設遷延日久，德人竟以兵至，多傷民命，咎將誰歸？着該撫迅速相度情形，妥籌辦理。無掛非用兵不可之見，致失國家固結民心本意，是爲至要。

〔同上，頁 61。〕

〔御史高熙詰片，光緒二十六年二月二十七日〕 山東高密縣屬濰裏地方，洋人修造鐵路，阻塞田間水道，有礙小民生計，因向洋人攔阻，洋人鎗斃平民數人。……洋人如此兇橫，地方官不能申理，尙復成何事體！

〔同上，頁 71。〕

〔軍機處寄山東巡撫袁世凱電旨，光緒二十六年三月十二日〕 袁世凱電悉。高密聚衆一事，因商訂改路，業已解散安靜，何以忽又聚衆至千餘人並有利器多件？是否仍係阻撓路工，抑或勾結外來匪

徒，惑衆滋事？該撫務須確實查明，迅速設法曉諭解散，毋任日久蔓延。應如何分派防營彈壓防範，朝廷不爲遙制。仍將辦理情形隨時電奏。

〔同上，頁 74。〕

〔山東巡撫袁世凱致總理各國事務衙門電，光緒二十六年三月十二日〕頃據曹榕、季桂芬<sup>①</sup>覆電稱，此次聚衆，聞係在逃之孫文潛至昌邑境太保、下窪等莊，勾結匪徒來高盤踞。該境距高七十里，膽敢白晝持械絡繹前來，皆練金鐘罩符呪，託名阻撓鐵路，竟實倡亂，並有圍城之謠，脅令各村供糧，良莠雜處，辦理棘手。兩夜登陴守禦，昨經傷斃一人，退回濠里。又將葛家集等處鐵路窩棚焚毀，當已擊獲數人，均非首要。不辦則恣縱，嚴辦慮激變，止可暫押。頃有洋弁兵數人來探，已阻令折回，恐將猝動洋兵。昌邑民不願修路，且素多梟匪，尤易煽動，請派重兵駐丈嶺云。當覆以該處駐兵八哨，何致三數日內使匪徒猖獗如此。傷其一人，匪即退去，又何至遽來圍城？現已擊獲數人，何不訊供，迅電。該守、令所稟頗涉張皇，諸多可疑。已派臬司前往查辦，並派馬、步各一隊赴丈嶺駐紮防範。如匪徒不來攻擊，姑不准孟浪輕動。昨已遣弁星夜送貼告示，仍令將隨時情形，據電實稟。倘涉虛浮誤事，定行嚴參；等語。查匪徒突然猖獗，殊出意外，已催胡臬司迅往查辦。

〔同上，頁 74。〕

〔山東巡撫袁世凱致總理各國事務衙門電，光緒二十六年三月十三日〕伏查高密濱海，民悍素習械鬪，向不願德人修造鐵路。去夏縣民滋事，曾被德兵擊斃多人。去冬又聚衆阻工，迭次搶掠。該處密邇膠澳，在預定百里環界內，德兵得以任意往來，故德人屢擬用兵剿辦，均經設法阻止，一面分派兵彈壓解散。既恐操切以拂輿情，又慮寬縱而速敵禍；百計防維，異常棘手，三閱月始克息事。今復有昌邑縣匪徒多名，竄往煽惑，人多勢衆，籌辦愈難。東路風氣未開，羣欲阻修鐵路，奸民亦遂借此號召。但該路原經約許，何能廢約中止，而雜處良莠，尤不得不格外慎重。昨派臬司胡景桂馳往查辦，設法曉諭

<sup>①</sup> 曹榕、萊州府知府，季桂芬、高密縣知縣。

解散，並派馬、步兩隊往駐丈嶺，以資鎮懾。謹先覆陳，乞代奏。

〔同上，頁 75。〕

〔山東巡撫袁世凱致總理各國事務衙門電，光緒二十六年三月十六日〕 前照章遴派候補知府石祖芬會勘路工，現已抵高，曾將刊印告示路章散發各村。臬司胡景桂約五六日亦可續到，當能漸次相商。惟高密令臨事頗涉張皇，昌邑令聞亦不甚得力，已飭臬司選帶妥員前往，俟到境後，查看情形，酌量撤換。

〔同上，頁 75。〕

〔山東巡撫袁世凱片，光緒二十六年四月二十一日〕 山東高密縣濠里各村民，復於上月間聚衆滋事，當飭按察使胡景桂馳往查辦，業經附片奏明在案。茲據該臬司回省稟稱：該處鐵路公司德人，仍多不遵定章，欺陵鄉愚，民情憤懣。在逃之滋事首犯孫文，乘機煽惑，糾集附近各邑人，麀聚滋鬧，焚掠公司窩鋪。當經防營彈壓抵禦，未至釀成巨變。該臬司抵境後，督飭會勘鐵路委員，候補知府石祖芬，與德人申明定章，附訂各條，以期便民，並傳諭各村紳民，詳加開導。復令前因滋事在禁之李金榜，對衆曉示；及該處本有河道，積久淤塞，常被水患，籌撥銀五千兩，發令挑濬。衆甚感悅，相繼來城具結。惟孫文怙惡不悛，屢勸不服，仍圖滋鬧，藉可漁利。在繩家莊與莊民李玉樹、常傳錫結爲腹心，設局斂錢，肆意妄爲。因卽督飭營弁，設法將孫文、李玉樹、常傳錫一並緝獲，分別禁押，令其作函，勸諭其黨，具結息事。業經一律具結，乃從寬免究。現在地方照常安堵，鐵路仍舊興工。惟該處民情浮動，素喜生事，如嗣後各遵定章，彼此相安，似不至復釀弊端，等情。除飭會勘鐵路委員，照章認真經理外，所有臬司胡景桂查辦回省情形，理合附片具陳。……

光緒二十六年四月二十七日奉硃批：知道了。仍著責成會勘委員，認真經理，毋任再釀弊端。

〔同上，頁 96。〕

光緒二十四年，德人租青島，訂膠濟鐵路約。次年春，勘路植標，華人之爲洋奴者，藉勢滋擾鄉民，東鄉大呂村〔莊〕怒而毆之，奴遂引德

兵於五月十七日入城，駐書院，居民紛紛逃避；經萊守曹裕來與訂約，六月杪退去，復植標至城西濠裏一帶。其地低窪多水潦，鄉人恐路成不能洩水，聚衆阻工，有坊嶺社人孫文爲之倡。二十六年庚子，東撫派兵彈壓，捕之置諸法。八月十八日官軍退丈嶺（昌邑地），越三日，德兵復來據城，沿戶搜軍械，十室九空，更分兵四出，西攻毛家莊、李家營，兼及昌境之克蘭莊，破其堡，轟斃男婦百七十餘名。東擊沙窩村，死者相枕藉。賠款議定，始移兵屯古城，借地建營房。邑人處厝火積薪之下者，蓋三歲有餘。至三十二年爲設鐵路巡警，德兵退，邑中始獲安堵焉。

〔傳駿聲：高密縣鄉土志，卷上，葉 16—17。〕

〔番耳方特(F.H.Chalfant)致《字林西報》函，1900年1月22日於濰縣〕 幾天以前，聽說在青島——濰縣這條新線上的高密發生了反對修築鐵路的騷動。結果派了德國軍隊來維持治安。剛剛有一位可靠而聰明的中國人向我報告了當地居民對此事所抱的態度，也許不妨在這裏加以簡略說明。高密人對這條新鐵路的見解是這樣的：

- (1) 他們情願根本不要修築這條鐵路。
- (2) 如果必須修築，他們希望建造時盡量少糟踏莊稼和田地。
- (3) 爲了確保其財產所遭受的損壞達到最低限度，他們堅持要求僱本地人來擔任此項工程。
- (4) 他們抗議從天津招募苦力。
- (5) 他們要求對鐵路經過的大片低地提供大量的排水設施。這塊地原本是一片沼澤，但是大約在兩百年前人民積極地疏洩了積水。

.....

毫無疑問，負責此項工程的德國朋友們已經注意到以上各點。對山東人的意見稍加遷就是非常重要的。贏得這些人的好感就等於在推動今後的工程中取得了一半的勝利。假如德國有在山東擴大其勢力範圍的意圖，就請他們好好研究一下古代孟子的平凡見解。論到溫和手段對爭取被征服者之人心所起的作用時，這位聖人說：“如水益

深，如火益熱，亦運而已矣。”

〔北華捷報，1900年2月7日，頁235—236。〕

德國守備貝德勒，因山東創造鐵路，時有匪人為難，種種阻擾，遂偕鐵路工師希德得勃蘭前往濟南，謁見袁中丞，商辦此事。中丞力保此後平安，無敢再阻。而膠州德官之意，但求鐵路可以告成，雅不願與中朝多事。

〔匯報，第154號，第2冊，頁403，1900年2月24日。〕

山東濰縣地方，有土人阻止德人修造鐵路。控之官長，將為首者拘去。土人心不能甘，亦思拘一德人以為挾制互換之地。一日，適有德國鐵路工程師行經鄉間，工人紛紛動手；德工師燃槍抵禦，擊傷數人以後，方得逃出；既而告知領事，照會地方官，將此事詳查辦理，以儆將來。

元旦，山東高密縣境德人所造鐵路車站中，忽有匪徒五百名，任意搶劫。工程師即請彭統領馳兵保衛，匪人退去。未幾復來，人數益衆，攜有大砲數尊，謂不准造路。官兵懼而退散，彭統領無可如何。後德國膠州巡撫派員前赴濟南，與袁中丞會商剿匪之策。

〔同上，第155號，第2冊，頁439，1900年2月28日。〕

〔山東巡撫袁世凱奏摺，光緒二十六年三月十九日〕 竊查光緒二十四年原訂山東曹州府教案條約，德國在山東省蓋造鐵路及鐵路附近之處開採煤礦，均應另立詳細章程，而此項詳章迄久未定，德人恃無鈐制，往往恣意橫行。加以東省風氣未開，民情強悍，齟齬生事，時所不免。查上年五月間，鐵路公司所雇小工，與高密縣大呂莊民人，口角互毆。莊民乘勢拔去路椿，聚圍公司；德人藉口保護路務，遣兵竟至高密，擊斃莊民二十餘人，兵復盤聚不退。經調任撫臣毓賢，議償德人椿價兵費等款，共銀三千四百餘兩，始行罷兵結案。是德人之恃強逞兇，動因細故稱兵壓脅，久已成為慣技。臣抵任後，復有高密聚衆阻工之事。數月以來，變端層出。內之愚民悍頑，外之強鄰逼處，調停維護，操縱兩難，幾至智力俱困。謹將辦理情形，敬為我皇太后、皇上縷述陳之：

查高密阻工起事之由，因該縣境濠里一帶，地勢窪下，易受水患。居民懷疑積憤，遂以鐵路阻水爲名，羣起而與洋人爲難。上年十一月杪，該縣車輞、坊嶺兩鄉，已經蠢動。十二月初二日，武生李金榜等率二百餘人，執旗擡礮，往拆德人窩鋪，掠取糧物。臣接電稟後，飛飭萊州知府曹榕督同高密縣李桂芬妥慎查辦，設法諭解。並電飭駐濰管帶東字後營游擊彭金山撥隊彈壓。該民等聲請鐵路改道，或豁免濠里各村錢糧。十一日李金榜復偕高民孫文、孫成書等率衆持械阻工，拆毀木架。德人因我兵未肯抵擊，擬調洋兵剿辦。當經一面婉商止兵，自任保護之責；一面電飭登防分統副將王來魁，撥隊分布以資鎮懾；一面剴切出示，諭以修路載在條約，勢難中輟。現已商允德人造橋六十五道，不至墜水成災；將來如受水災，必可奏請免糧，且加撫恤，決不任民失所，並將橋道繪圖徧示。該民等終懷疑忌，首鼠兩端。臣復派山東候補道姚劍馳往諭飭，百方曉譬，迄未就緒。於十二月二十日，恭奉電旨：飭迅速妥籌辦理，分別首從懲治等因。欽此。遵卽察度情形，飭將爲首李金榜等分別革鞫購緝，旋於二十八日將李金榜緝獲禁押。因令作書解散徒黨，以自贖罪。並派高密紳士教諭單蔭堂，約同鄉紳分投開導。該民等仍不聽從。本年正月初二日，復聚數百人，夜赴南流地方，圍攻公司。德人駐局者五人，均奪圍而出，轉斃華民一人、傷二人。該民亦將德局拆毀。德人執意用兵，復經竭力勸阻。臣以事久相持，驟難妥結，加派登萊青道李希杰、煙防統領漢中鎮總兵孫金彪，會同馳往查辦。該民等堅以改道爲請，因電商駐膠德員葉世克，派員赴高查勘，已允改道，可期轉圜矣。乃該民於十二日又聚衆攻掠魯家廟公司。經該處守護兵丁抵禦，始行退去。德人因迭被搶掠，我兵保護不力，執爲口實，竟調兵三百名，進駐膠州，距高密四十里，相機而動，勢將決裂，岌岌可虞。正在商阻德兵，該民又於十四日夜間聚謀將搶芝蘭莊公司，並毀平鐵路。幸李希杰等預先聞信，派兵救護，該民等竟開鎗迎敵。萬不得已，因當場拿獲六十餘人，斃傷二人，奪獲擡礮、火鎗、刀、矛多件，衆始逃散。遂電飭將首要禁押，次要責枷、務從保釋，藉示懲儆。而二十一日復有張莊挑釁之事。先是德員魯興立至昌邑縣之范

莊，會驗莊民范希聰被德人沙拉克擊傷一案，驗畢路過高密張莊，莊民忽施放擗礮。德員憤怒，復致信膠州調兵。再三婉勸，始經中止。因飭查拿該莊放礮之人，拿獲劉學義、趙顯榮二名禁押。該民等漸知畏懼，各萌悔心。自正月二十三日至二月初二等日，濠里七十餘莊，先後赴縣具結，永不滋事。爲首之孫成書，亦隨同具結。僅孫文飭拿在逃，餘衆均就定帖。初九日德公司照舊開工，初十日駐膠德兵，依次撤回青島，亦未給德人兵費賠款，事遂結束。

〔袁世凱：警備團奏議輯要，卷3，葉6—9。〕

〔《中德膠濟鐵路章程》<sup>①</sup>〕 大清國兵部侍郎兼都察院右副都御史山東巡撫部院袁、大清國記名副都統幫辦山東交涉總理路礦事宜廕、大德國駐紮青島總辦山東鐵路事務錫樂巴，爲辦事迅速安靜起見，商訂由德租界外至濟南府開辦鐵路章程各條如下。……

第一款 按照曹州教案條約第二端第二款，應設立華商德商膠濟鐵路公司，招集華人德人各股份，先由德人暫時經理。所收華人股份，每半年呈報本省交涉局，俟招集股銀在拾萬兩以外，再由本省選派委員入公司，詳訂章程會同辦理。

第二款 該公司將來若在山東境內添立分局，本省亦隨時添派中國委員入局，以便商同辦事。

第三款 該公司專查修路地段，應由巡撫專派官員，會同勘辦，並約請地方官或該處紳衿，幫同辦理，俾於該處情形，無所損礙。……俟地買妥，始准動工。至買地一節，務期仍照以前一律迅速，一律安靜，以免地主藉端留難，致使耽延工作。所購地段，祇准購得造辦鐵路將來足敷應用之尺寸爲止。……

第四款 該公司所用地段，修蓋鐵路，凡遇有應留水道之處，或造橋樑，或留涵洞，必須妥爲留出，不得阻礙，有妨民田。

第六款 該公司建築鐵路，應於村鎮、祠廟、墳墓、廬舍、水道及果園、菜園等處，但能繞避，應不使因之受傷。至修理衆多齊整墳墓，尤當顧惜。儻有萬不得已時，應公同查明妥商，請地方官在兩個月以

<sup>①</sup> 原章程二十八條，此係節錄。光緒二十六年四月初四日經總署批准。



前，通知該業主，使其另於他處能照原式修蓋，且不使其於錢財上吃虧。

第八款 該公司丈量地畝，購運物料，及人夫往來，自應繞避民間所有田禾蔬菜處所。如實被踐踏，一經控訴，公同驗明，與地方官議價賠償，以示體恤。

第十款 該公司於路上左近租賃房屋，預先知會地方官轉商房主代租，並代立租房合同。

第十一款 修蓋鐵路需購各物，應按市價購買，公平給價，或請地方官代購。

第十二款 該公司所用一切銀錢等項，均按照本地時價，公平兌換。

第十三款 除原約指定地段建造鐵路外，不准擅行另造枝路。如大路中應有之引礦、取石、運灰等項所需近小叉路，譬如在博山縣所蓋引礦之叉路，不在禁例之內。但每造一叉路，必須預稟山東巡撫，以備查核。

第十四款 該公司所派各段之人，在山東省內地往來，均須請領兩國官員會印護照，以便地方官加意保護。倘無此項護照，地方官不認保護之責。

第十五款 該公司所用華人、德人，應有地方官與公司會印之憑單，以便稽查是否假冒。在勘路修路時，應由中國官派人逐段跟隨幫同照料各物，以及木椿等項。倘遇假冒，公司所屬之人，應由地方官拿辦。

第十六款 倘在百里環界外，有須兵保護鐵路之處，應由山東巡撫派兵前往。不准派用外國兵隊。山東巡撫允許竭力保護。無論在工作時或在走車時，總使鐵路一切不使匪徒毀傷。

第十七款 此項鐵路專為治理商務起見，自百里環界起以外各處，概不准載運外國兵隊，與外國兵隊所用之軍械。萬一中外失和，該路尚為該公司經理，該公司仍應遵照。倘有為敵人把持處所，該公司失管路之權，本省亦不認保護之責。

第十八款 本省遇有饑饉之年，或有水災，必須賑濟，所運米糧、衣服等項，或有變亂須用兵隊，與此項兵隊所用之軍械、糧草、行李等項，應照德國向章少給車價。

第二十款 該公司建造鐵路，應逐段僱用本地距路至近各村之人作工，並與伊等交易，以免向隅。

第二十一款 該公司在租界外所用華人，倘作違禁之事，應由該處地方官審辦；一俟地方官知照公司，例應查辦某犯，則公司不得袒護阻攔。倘所用外國人中有作違犯禮法禁例者，一經控告，即應按照洋例究辦；公司亦應嚴查，不得寬貸。

第二十二款 沿途所用工人，須擇其能作工者，多用本地土人，並按照該處情形，發給工價。如該工人與居民口角生事，由中國官按律拿辦。該傭工人等，尤不准擅入人家，與人生事，違者亦由中國官員查明嚴辦。

第二十三款 鐵道造成後，應設修路看路工役人等，須託各該段本地殷實之老住戶代僱，以保所僱之人均係安善良民。並每人均須由代僱主稟承地方官發有憑單，以便稽查。

第二十六款 該公司在查路時、造路時及行車時，倘因事稟請山東巡撫派兵保護，應立即查核情形，准如所請，並遣派數用數目兵丁，前往須用之處。至該公司應給此項衛隊若干津貼，將來另行商議。

第二十七款 凡鐵路在德國租界以外者，其原舊地主大權仍操之於山東巡撫；在租界內者，權歸德撫。

第二十八款 此段鐵路將來中國國家可以收回，其如何購買之處，應俟將來另議。

以上各款，應於議定簽押蓋印後，頒行山東各州縣及鐵路各員，俾咸周知，依款照辦。將來倘有應行更改添增之處，祇能由山東巡撫或轉派明練大員與鐵路公司彼此商辦。

光緒二十六年二月廿一日訂定。

〔清季外交史料，卷143，葉2—7。〕

德人近欲在高密築造鐵路，土民併力拒之，被護路之兵擊斃數

人，中有大刀會匪一人。適有德匠三人居高密城外，土匪欲往攻捉，幸中國武員爲之保護，得以無事。

〔匯報，第173號，第2冊，頁583，1900年5月2日。〕

山東德人鐵路，須經高密地方，土人風氣未開，屢屢拔桿毀道，滋擾不堪。今東撫袁慰帥與德員當面婉商，謂如此情形，究非持久之計，可否繞道建築，以免禍災。德人見係實在情形，允繞道八十里。

〔同上，第181號，第2冊，頁648，1900年5月30日。〕

## 二、英、德兩國掠奪津鎮鐵路的鬭爭(1896—1899年)

### (一)英、德矛盾

〔寶訥樂致沙士伯雷電，1897年11月22日於北京〕 德國工程師在山東應有築造鐵路及開採礦山的優先權這一要求，我想是違反最惠國條款的一個新奇的先例。但除此之外，我認爲中國應允從德國的一切要求。

〔藍皮書，中國，第1號(1898年)，頁3。〕

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1897年11月23日〕 關於第五項<sup>①</sup>，據我所知，一位英國公民業已獲得築造鐵路及開採礦山的讓與權了。果竟如此，你可以通知中國政府，根據最惠國條款，這項要求是不能接受的。此外，英國政府也決不能因爲要給與他人以讓與權而答應廢除英國公民的權利。

〔同上，頁3。〕

〔德國外交部致英國外交部照會，1898年〕 中德間《膠澳租界條約》於1898年3月6日締訂後，英國駐北京公使便對允許德國承包人和資本家有在山東省內建築鐵路優先權的決定，提出抗議。英

① 指租借膠澳事，參詳頁380總署奏摺。

國這一行動，和沙士伯雷所一再保證的英國利益並不因德國人殖民於膠州而有所損害，是不相一致的，這使德國政府深感震驚。

〔德國外交文件，卷3，頁20。〕

〔匯豐銀行致英國外交部函，1898年4月4日於倫敦〕 我榮幸地通知你：本銀行與德國辛迪加關於在中國承築鐵路，迄今所依據的協定業經雙方同意解除了。雙方現在同意彼此各自行動。

我想在這裏提一提：德國辛迪加，一向是個有勢力的組織，最近它的地位更加鞏固，現在包括了德國的所有重要行號。它並受到德國政府的信任和支持。

本銀行爲了充分地代表英國的商業利益，並使我們可處於較優越的地位以與現在中國與我們相對立的這個有勢力的組織相競爭，已經決定組成一個強有力而有代表性和有影響的辛迪加，來辦理中國鐵路承築事宜。

擬議中的上海、蘇州與南京間的鐵路，將首先引起我們特別注意。這條路線將經過中國的一個最富庶、人口最多的區域。這對於開拓該地很有裨益，而且，該線既確能贏利，便也會大大刺激其他方面的類似企業，以利於英國貿易。

英國取得這條滬寧線既然極關重要，所以我立即與著名的怡和洋行——中國人曾爲鐵路問題向它接觸過——商洽，請該行代表擬議中的英國辛迪加進行修建鐵路的交涉。

我們辛迪加的組成，稍需一些時間，但我希望一過復活節，就把組成辛迪加的所有成員名稱及其它細節，呈供鑒核。

〔藍皮書，中國，第1號（1899年），頁4。〕

〔畢魯致威廉二世，1898年4月21日〕 英國正式聲明：英國之佔有威海衛，並無意侵犯或反對德國在山東省的權利和利益，或在山東省給德國製造困難。雙方特別議定：英國將不自威海衛所租借的地區修築任何鐵路線路伸入山東腹地。

〔德國外交文件，第14卷，第1篇，頁171。〕

〔沙士伯雷致拉塞爾(F. Lasscelles)函，1898年5月13日於倫

效] 德國駐英大使堅持說：由於德國佔領膠州，並與中國訂了有關山東的協定，因而，德國在該省有着特殊地位，而不能對英國企業無保留地開放。可是，英國在長江一帶並未佔領任何地方，那一帶對德國企業仍然是無保留地開放的。因此，我的建議並不含有任何互惠的因素。

對於這種說法我當然完全不能同意。

〔藍皮書，中國，第一號（1899年），頁83。〕

## （二）英、德對築路權的爭奪

〔巴爾福致寶訥樂電，1898年8月30日於英外交部〕 參照你昨天的電報，我認爲解決津鎮鐵路問題最好的辦法，是由英、德兩國辛迪加共同建築該線。如果德國希望特別規定通過山東省的部分將由德國資本建築，而其餘的歸英國建築，在我看來，只要對行車權力和全線運費率作出明白的規定，這就無須強烈反對。

我想，由一個聯合企業來管理全線，這個比較簡單的計劃，無論如何是可取的。

英、德兩國辛迪加的代表即將在倫敦會議，我希望他們將達成如上所述的一些協議；但是在你的25日電報中提到一家不知名的英美辛迪加（Anglo-American Syndicate）已取得了租讓權，……也許會引起困難。

對這一問題你有進一步的訊息嗎？

這裏有一種傳說，這條目前計劃着的線路將不經過山東省，你對這件事有所聽聞嗎？

我聞悉你的德國同僚已奉命和你達成協議。我不認爲這裏會有什麼困難的。

〔藍皮書，中國，第1號（1899年），頁210。〕

〔英、德兩國金融資本代表會議紀錄〕 地點：倫敦……。

時間：1898年9月1—2日。

出席者：德國辛迪加代表漢西曼(M. A. von Hansemann)，中英有限公司代表凱司威克(W. Keswick)，匯豐銀行代表卡默龍(E. Cameron)和布羅賽(Julius Brussel)。

漢西曼提議如下，即：

英德兩國政府都願就有關兩國在中國建築鐵路的利益範圍取得一致意見，並相互支持彼此的利益。

該項提議獲得同意。

漢西曼繼又對英德兩國在中國要求鐵路讓與權的利益範圍，提議如下，即：

一、英國的利益範圍，包括：

揚子江流域，但得將山東各鐵路接至鎮江、揚子江以南各省、山西省，以及接至京漢線上正定以南某點，和跨過黃河通至長江流域的連接線。

二、德國的利益範圍，包括：

山東省和黃河流域並接至天津和正定，或京漢線上另一地點，南面通到鎮江或南京，與揚子江相連接。黃河流域經諒解，只限於山西省內的連接線，以及通到長江流域的連接線，前者為英國利益範圍的組成部分，後者也屬於上述利益範圍。

[大家]同意[這一提議]，但作如下修改，即：

自天津至濟南或至山東省北界另一地點的鐵路線，以及自山東省南部某地至鎮江的鐵路線，都由英德二國辛迪加(即以德國辛迪加為一造，匯豐銀行和中英公司為另一造)承築，其辦法如下：

一、兩線所需資本由英德兩方聯合徵集。

二、自天津至濟南或至山東省北界另一地點的鐵路，由德國方面建築、裝備及經營。

三、自山東省南部某地至鎮江的路線由英國方面建築、裝備及經營。

四、路線建成之後，悉由英德兩方聯合經營。

就會議紀錄所記載，另外又同意，除非山東路線是在同時建築。

德國方面或英國方面俱不限於只在其指定範圍內建造鐵路。

[簽名]

又，無論“valley”〔流域〕一詞如何應用，它意味着，“Flussgebiet”〔流域〕；其命意即是流入黃河或長江的一些河流所經過的區域。

[同上，頁214—215。]

### (三) 津鎮鐵路英、德借款草合同的訂定

[賈訥樂致沙士伯雷電，1898年9月13日於北京] 7月30日，匯豐銀行代理人通知我准許容閔建築鐵路<sup>①</sup>的期限已經滿了，我應他的要求，向總理衙門聲明這一租築權應給予匯豐銀行。……

在京漢線比利時〔借款〕契約批准後，我根據你的指示曾於8月20日對中國政府提出特許中英公司在中國建築某幾條鐵路的要求，天津、鎮江線即列舉在內，而附以德、美兩國辛迪加可以分享這項承築權的但書。

本月3日，我收到貝爾福的9月2日的第263號電報，通知我，英、德二國辛迪加關於建築這條鐵路已簽訂一個協定，並囑我與德國公使相商洽，共同向中國政府提出一個聯合申請書，請求將這條鐵路的建築權讓予這一組合。

本月10日，我根據這些指示遞致總理衙門一件照會。德國公使於同日也以同樣照會遞致總理衙門。我把這些文件副本附上。

[附：1. 賈訥樂致總理衙門照會，1898年9月10日] 貴王大臣應會憶及，7月30日我曾致函貴署，請求將天津至鎮江鐵路准由匯豐銀行承辦。

我今獲得女王陛下政府指示，通知我，英、德二國辛迪加已達成協議，請求讓與這一承辦權，並由這一組合實施這一讓與的特許。

我受命與德國公使一起，向中國政府申請，在和比利時辛迪加之承辦漢口北京線同樣條文下，讓與這一承辦權。

<sup>①</sup> 容閔建築津鎮鐵路計劃，參閱本書頁281。

我因而榮幸地懇求將建築這條線路的權益，按照如上所述的條款，贖給英德辛迪加，並希早日見覆。

〔附，2. 海靖致總理衙門照會，1898年9月10日〕 我曾一再請求總署將建築天津鎮江鐵路讓與德華銀行。該銀行茲通知我已與英國銀行達成協議，亟盼與他們一起共同申請這一承築權。總署中有幾位官員曾經表示過這樣意見：最好的安排是由英、德二國辛迪加共同建築這條鐵路。

我因而榮幸地懇求貴王大臣儘速地允准英、德二國銀行承辦這條天津鎮江線的建築。我並乞求能早日見覆。

〔藍皮書，中國，第1號(1899)，頁272—273。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年九月初七日〕 津鎮鐵路，容道至今尚無成議。海靖又來照稱，傳聞盛督辦有云，德國現不願辦津鎮全路，僅欲承辦青島至濟南，接連保定而已。應切聲明，此言全屬子虛。德華銀行始終願會英銀行辦津鎮全路等語。此事貴大臣前晤海使，究竟如何說法，希即覆，以便酌理。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷33，葉13。〕

〔盛宣懷至總署電，光緒二十四年九月初九日〕 前晤海使，渠謂容閣不應借英美款造鎮津路。答以鎮津本礙盧漢，但聞德欲從山東造路至津，則他人亦必從河南造路至津，與盧漢並肩而三。內地土貨不多，彼此有損。我聞路宜銜接，不宜並肩，故擬請總署停止津鎮。尚未知濟南路何以要接至沂州。海云：現勘沂州，無好礦，擬緩造。但濟無出路，故想造至天津。答以最好造至保定，與幹路相接，則南可通滬、粵，北可達悉畢爾矣。現怡和議由江寧接至信陽，俄華由山西接至正定，彼此情事相同，皆銜接而不相並。海云：如此可歸商辦。總署能否應允？答云：德華銀行前議滬寧不合而止，我甚抱歉。此次總公司必可商請總署與德華議辦。所說不過如此，並無字據。今海使翻議，催辦津鎮甚急，或因容議並未停止，德必不甘心讓人，而使東道不通。然各國鐵路，造不造皆由自主，今則互相爭造，不僅在路利，而在路權，若一聽所為，恐效尤莫止。聞英、法於粵漢，各懷覬覦。如可兩路



並行，尚恐別尋路徑，向署饒舌。不得已借款造路，必須就路還款；款不能還，則路爲人有。現今幹路數道已定，似宜明降暫止，以杜紛擾。

〔同上，卷33，集14-15。〕

〔又電，光緒二十四年九月初十日〕 海使照會，擬請復以鎮津自容道請辦後，江督、鄂督及總公司均以南北祇此貨客，並肩而行，有礙盧漢，電奏請止。故七月內英使照請英商承修津鎮，亦未允行。實因盧漢、津鎮，萬一兩路並爭，車利不敷歸還洋債，則兩受其累。盧漢已辦，津鎮宜停。今既不准本國容閔所請，又於英使所商，祇准其江寧接至信陽爲止。德商事同一律，自未便再議津鎮，以害盧漢。但兩國睦誼素敦，如果濟南鐵路欲與盧漢幹路擇地相接，則於幹路利權無礙，總公司亦不致爲難，自可由德商與總公司商辦等語。若似此措詞，庶合各國辦路，自保利權公例。如將來英法欲另造粵路，通閩、浙、江、皖，亦可援此阻止。倘符鈞旨，於容閔原議似須先行議停，可免藉口。據呈拙見，乞備鈞裁。

〔同上，卷33，葉15-16。〕

〔總署致盛宣懷電：光緒二十四年九月十二日〕 頃德使來晤，……云德商請辦津鎮鐵路，出自國家之意。如果不允，中德交誼就此中止。語甚決絕。如由尊處逕電德華，許以由濟南接通幹路之利，德華如允，海使當無異詞。否則勢難阻止。

〔同上，卷33，葉16。〕

〔盛宣懷致總署、路礦總局電，光緒二十四年九月十三日〕 青島至濟沂約章已定。今議由濟南接展，與前案無涉，自可歸入商務，願否應當自主。乃海靖動以國勢相壓，如願目前遷就，又啓各國效尤，法於粵，英於漢，必求通。彼族只顧各爭地勢，不顧我如何還債。將來路權盡屬他人，卽以佔路爲裂地之媒，失利不敷還債，尙在其次。宣懷既蒙派總公司重任，若不統籌直言，何以仰副期望。頃函約德華，俟面商再達。惟海云：出自國家，則重在佔路權，恐非德華所能主。竹筴侍郎與德華極相契，十五六到京，乞與熟籌。

〔同上，卷33，集16-17。〕

〔又電，光緒二十四年九月十四日〕頃晤德華，許以濟南接通幹路之利，而勸阻津鎮。據云：德華有專辦鐵路人歐貝斯在京，來電祇云已開議。若使北接幹路，南亦宜接至鎮江。津鎮如與盧漢合為一氣，不互爭即不致虧蝕等語。此事能設法拒絕，可省枝節不少。倘勢難阻止，與其聽德獨造，尚不如英德合造；與其由豫省，尚不如山東稍遠；與其另起爐竈，尚不如總公司稍有羈勒，且可於盧漢兼籌挹注，將來不致互爭。鈞署若至阻無可阻，或請推到總公司飭與該銀行籌議。但宜與彼訂明，須與華公司權利無礙，方能請旨核准。此不得已之苦衷，乞備鈞裁。

〔同上，卷33，業17。〕

〔劉坤一致盛宣懷電，光緒二十四年十月初九日〕鎮津鐵路，上策不辦，次則歸總公司辦，又次則請英、美合辦。

〔又電，光緒二十四年十月初十日〕頃又電譯署，請將津鎮兩路，由尊處借款自辦，或先辦鎮濟一路，電公仍與怡和妥商，以杜德之南圖。謹聞。

〔又電，光緒二十四年十月十四日〕頃總署元電復稱：德使索辦津鎮鐵路，本慮德人權利過重，屢經拒駁，彼始約英使為德英銀行合辦之議。尊意由英辦濟鎮一路，不令德轍南下，則濟寧北達畿輔，必專歸德辦，勢成偏重，似不如全路兩銀行合辦之，均有牽制。英使但言匯豐，未提怡和，未便由我致商。德、英二使，均明言不願與總公司商辦，現即奏請派員與該銀行商辦，以收事權等因。謹聞。公意如何？尚祈酌示。

〔同上，卷33，業19—20。〕

〔盛宣懷致劉坤一電，光緒二十四年十月十五日〕總署謂寧使英德合辦全路，不使偏重。用意甚當。惟聞德使所議津鎮合同，係由總理衙門內之路礦總局代中國國家與德華銀行及匯豐共議者，是其屬意欲離開商務，為日後勒佔地步。中國近日情形，交涉已無關綱，商務尚存公例。故遇有華商出面之事，國家尚可推諉斡旋，彼亦礙於公例，未便任情要挾。津鎮既撤開公司，寧滬、粵漢正約未定，其勢恐將

援案效尤。即已定之盧漢，亦慮反覆。從此中國欲託商務公例爲躲避之地，亦不可得矣。今英、德兩使明言不願與總公司商辦，莫若由路礦總局另立公司出名與該銀行訂辦，總須銷去總署、總局代中國國家字樣。但使不能撇開商務，則將來勒佔之患可免，各路效尤之患亦可免。請公迅電總署，挽回全局。其機甚微，而關係極大，非公孰能肩此。

〔同上，卷39，葉21。〕

〔寶訥樂致沙士伯雷函，1898年12月20日於北京，1899年2月20日收到〕 德公使和我曾一再以書面和口頭的方式，繼續催逼總理衙門同意該項建築〔津鎮鐵路〕協議。總理衙門却因循其事，其藉口爲容閱的特許築路權，雖事實上已取消，但應俟其正式撤銷後，才能將此事另交他人經理。他們解釋說，首要的一着是撤銷皇上授給容閱的職司。

總理衙門曾一再向海靖和我保證，當與英德兩國銀行聯合訂立合同。他們的正式通告可能由於中國各大員之爭奪該線督辦職位，而延遲發布。

最後，本月十日總理衙門給我一個照會內稱，上諭已令胡燏棻爲正、張燕謀副之，經辦此事。本月十六日，總理衙門來函告我，業已囑令上述兩位官員與英德兩國銀行進行商議。

〔藍皮書，中國，第1號（1900年），頁16。〕

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1899年2月18日於外交部〕 天津至鎮江的鐵路，以及從濟南至正定的枝線的讓與，現正由中英公司與德國辛迪加一起和中國當局商談中，你應與你的德國同事商洽，共同給兩國辛迪加的代表以一切應有的支持。

〔同上，頁14。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十五年正月初十日〕 竹筴侍郎佳電，現議津鎮合同，銀行欲添造德州至正定枝路，於盧漢有礙否云。足見竹翁關懷。去秋與德使面議，本止允其德州接至正定，而不接天津。嗣德使與署商，必欲至津，則盧漢已成枯幹。正擬籌商鄭州至開封並

至西安，及正定至德州各枝路，以助還債，今山東至正定亦歸德國，如津鎮合同利權不致如膠濟之失，亦無分彼此。否則，不如歸盧漢枝路。鈞意如何。乞速示。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷34，葉2—3。〕

〔德國公使海靖致總署照會，光緒二十五年三月十八日收〕 所有自天津過濟南府至鎮江將造鐵路一事，屢經本大臣在貴署面談在案。至該鐵路所用借款章程，現已由督、幫辦大臣向德華、匯豐兩銀行商定。惟本大臣先奉本國政府特令，應告明與貴王大臣知之。據云，所有自濟南府至山東南界一段，按去年二月十四日訂定專約，應歸德國蓋造。茲因總理衙門所言，此段亦應為中國官路，德國國家體查情形，甚願表彰和睦之心，擬即應允如中國所願，該鐵路中段，將來可為津鎮官路。惟德國政府如此相讓，中國亦必有以酬報，方可施行。即如按去年二月十四日專約，德國應得他項利益，如於濟南府至山東南界鐵路附近之處相距三十里內，允德商開挖煤斤等項，及須辦工程各事一節，中國應為認真辦理，盡力保護相助等因前來。本大臣查前於貴署面談之際，貴王大臣業已應允本大臣，將來以此事照會貴署，即可以允許之意回覆。茲者，相應照會貴王大臣，請即照辦。並請轉致督、幫辦大臣，將業經向銀行總辦商定之合同，速行畫押，以便貴王大臣早為具奏請旨允准為要。

〔清總理衙門檔案。〕

〔拉塞爾致沙士伯雷電，1899年5月12日於柏林〕 我榮幸地報告閣下，有一篇關於建築津鎮鐵路的協議的論文登載在本月10日的《科倫日報》上。

作者寫道，這個協議的達成是極其令人滿意的，理由有二，第一，因為英、德兩國銀行現在已經商定一道工作，以代替前此相互對立的局面；第二，因為所選取的方法，是將一切有利益關係的財團集合起來。這樣的方法，是特別適當和有前途的。

這篇文章繼續寫道，這條路線將是一條國有線路，這就使得中國願意趕快建築，同時英、德兩國權利就會得到安全的保障。對德國特

別有利的是這條線路穿過山東，將使德國的利益範圍，免於孤立的危險，並進一步將使它可以由陸路通向那些迄今只憑海運聯系的重要商業中心。

這篇文章結束時寫道：德國公司將立即着手興築青島到濟南的線路，以便開發這一省的巨大的煤田和礦產富源。

〔藍皮書，中國，第1號(1900年)，頁116。〕

〔許景澄、張翼奏訂立津鎮鐵路英德兩國銀行借款合同摺，光緒二十五年四月十三日〕 本年<sup>①</sup>十月，總理各國事務衙門具奏：自天津至鎮江鐵路，道員容閱請辦日久無成，英、德兩國先後各請承辦借款，擬酌照盧漢鐵路辦法，請派大員向兩國銀行商訂借款，督飭妥辦等因。

至十二月間，臣景澄接管督辦鐵路，即與臣張翼籌商一切。旋據德國德華、英國匯豐等銀行開擬合同條款，初議德華承辦自天津至濟南府為北段，匯豐承辦自鎮江府北至山東南境為南段。其間濟南府以南一段，該銀行謂查照膠州租約，自沂州至濟南府應歸德國蓋造。臣等以山東中段若由德國造路，則津鎮南北分隔，窒礙甚多，須就原約變通一氣商訂，以冀隱收利權。經與德使海靖迭次辯論，並由總理衙門電致出使大臣呂海寰向德外部切商，該外部堅執不允，臣等遂亦相持停議。至本年二月杪，始據海靖覆稱：德國願表陸誼，將山東中段照約應造之路，並歸中國借款訂辦，並催合同趕速畫押。臣等以此路要端既定，自應接商借款，以期就範。

查自天津至鎮江計長一千八百餘里，約應訂借英金七百四十萬鎊，合現在市價五千六十餘萬兩。照盧漢暨關外兩路前案，九扣交付，周年五釐起息，其有借款股票，無論中外人等均可向兩銀行購買，一律照章辦理，以昭平允。自開辦借款日起，約五年內全路造成。造路期內，用借款本銀提付年息；路成以後，逐年付息還本，由進款提付。所訂借以五十年為期，亦可在三十年後用官款或商款提前清還。所有造路及行車一切事宜，悉照盧漢鐵路辦法。在借款未清還以前，即委該銀行代為經理。由臣等酌設南北總局，選派幹員作為總辦，駐局與該

① “本年”，疑。應係去年，即光緒二十四年。

銀行所用洋員等會同辦理，隨事稟商臣等核定。凡遇調兵運械及賑饑等事，照應定車價減半給發，一奉督辦大臣檄飭，儘先載運。以上各節，均在該銀行議妥，訂立草合同，先行具奏。俟奉旨允准後，由該銀行選訂洋工程司前往勘路；一經全路勘明，再定詳細合同。其如何分年歸款，及起息日期，並借款確定銀數，俟立詳細合同時，再行訂明。再經臣等將草合同條款逐一校對，華文英文均屬相符，於本月初九日與德華、匯豐兩銀行將草合同彼此簽押訖。……所有訂立津鎮鐵路借款草合同緣由，理合恭摺具陳<sup>①</sup>。

〔清季外交史料，卷138，葉29—30。〕

〔許景澄、張翼奏修造津鎮鐵路仍照總署原奏辦理片，光緒二十五年四月十三日〕 上年十二月臣張翼奏內稱：津鎮鐵路奏定由英德銀行借款修造，臣愚以為將路抵債，又由國家作保，設進款難抵，貽累何窮！如將此路改為中國與英德公司售票，合集華洋商股，庶不抵押，即後患亦不在公家。擬俟商議借款相繼維持，即令不能翻動，亦必倍加詳慎等語。本年正月王大臣覆奏另片稱：津鎮鐵路綰繫南北，關係甚重，訂立合同自宜詳盡，能否如張翼所奏，改設公司，合集華洋商股，以免抵押，應由接辦大臣許景澄會同張翼等妥為籌商奏明辦理等語。行知臣等在案。臣等初與銀行會商，謂鐵路如進款不足，雖合同照例載明撥款彌補，屆時難有把握，不如改集商股，盈虧就股難算，藉省周折。該銀行堅以此路工費至四、五千萬兩之鉅，但售公司股票，商情不能踴躍，非照原議辦法，難期集款。臣等核其所稱，尚係實情，自應仍照總理衙門原奏，酌照盧漢鐵路合同辦理。惟路工初成之時，貿易未旺，難保無進款不敷付息之虞。因與該銀行再四籌商，經該銀行電商倫敦、柏林兩總行，允於合同撥款彌補一條之末，聲明此條應俟訂詳細合同時商酌辦法等語。將來遇有短缺，尚可向該銀行另籌周轉，不致藉口向公家索債，較之向訂合同，稍臻周密。謹附片陳明<sup>②</sup>。

〔同上，卷138，葉30—31。〕

① 本件據經濟研究所藏抄本校改。

② 本件據經濟研究所藏抄本校改。

### 第三節 英、俄等國掠奪山西鐵路權益 的活動（1897—1900年）

#### 一、華俄道勝銀行對山西鐵路建築 權的掠奪（1897—1900年）

##### （一）胡聘之議借俄、德洋債建築山西鐵路

〔晉省鐵路的發端〕 光緒二十二年即西曆 1896 年，政府既議定復築盧漢鐵路，由是各省競謀別建枝路以與盧漢聯接。晉省物產沃衍，尤饒煤鐵，會鄂督張之洞疏言利用晉鐵，胡聘之即推原此議，於是年五月初間疏請開辦太原至正定枝路，以接盧漢幹路，由山西商務局借洋款興造，以便轉輸，而期開拓。廿八日得旨允准。尋商諸華俄道勝銀行，由銀行薦法國工程司越黎從事勘路。廿三年四月十六日奏明測勘情形，並請准與華俄道勝銀行商訂借款築路之約。六月初九日得旨照准。

〔交通史路政編，第12冊，頁3985。〕

〔上諭，光緒二十三年六月十五日〕 胡聘之奏，籌辦礦務，擬先修鐵路一摺。晉省煤鐵各礦，運道阻滯，必須興辦鐵路，方能暢銷。覽奏，設立公司，所貸之款，商借商還，餘利酌提歸公各條，大致尚屬周妥。惟創辦伊始，必須預防流弊，並借款有無實在把握，著胡聘之悉心妥籌，酌定詳細章程，奏明辦理。將此諭令知之。

〔德宗實錄，卷406，葉10—11。〕

〔都察院左都御史徐樹銘奏摺，光緒二十四年二月初八日〕 外人制勝之法，假鐵路以侵地，假礦務以奪利。吉林之鐵路，其用意既深，膠州之開鑿，其受害已巨。畿輔左臂，不可問矣。幸晉國表裏山

河，可爲京畿之右臂。傳聞山西巡撫主持鐵軌開礦兩事，包與井州商人，全省紳民，無不慮外患之侵凌。此爲保全山西大局而言也。

竊以爲山西爲京師之右臂，不可令有殘蝕，尤爲根本重要之計。如由晉省之紳民自行開礦，此天地自然之利，誠無所害；若爲商人之所開，其利已失，若更開鐵路，則京畿左右兩界，皆成夾攻之勢，決不可行，智者所共見也。聖上至性淵深，見微知著，英斷而婉拒之，以安人心，以衛根本，實爲至要。

〔經濟研究所藏抄檔，路電郵航類，第7册。〕

〔都察院左都御史裕德代奏摺，光緒二十四年二月初八日〕 內閣中書鄧邦彥等呈爲山西關繫大局，思患預防，敬陳管見，呈請代奏事。……

鐵路在他省爲籌國至計，在山西爲朝廷大害。何以言之？大凡天下之勢，強者利於通，弱者利於塞；四達之省宜於通，險要之省宜於塞。山西附近神京，表裏山河，險阻足恃；所產煤鐵，爲製造軍火所深資。閉關而守，實朝廷之外府，緩急可恃之要疆也。……若鐵路一開，在疆臣不過因商務轉運起見。夫商務洵興利至計，我自購器開辦，凡礦在官地者，派員開採；在民地者，或民採官收，或官租商辦，亦未始非藏富於民之道，但使所派之員不私圖中飽，即可利歸公家，收我利權。若包之洋商，利權失矣。

近聞撫臣以千萬金將潞安、澤州、沁州、平定等府州礦務，有典與意國，變名爲借洋債之議。此議若成，能不聽洋人之橫取乎？一歸洋人，勢必禁民間私開，設禁太苛，愚民無知，萬一有騷擾不安之處，激成洋案，雖竭數十年所興之利，能供一案之索償乎？利權外假，菁華一空，如國計何？近來銀錢兩竭，豈非明驗。再助以鐵路，各國均可朝發夕至，利之所在，難保不橫生枝節。以輔翼神京完善可恃之區，予各洋以長驅直入之便，是朝廷建一長城，疆臣開一捷徑，宜塞而反爲通，更如大局何？凡疆臣爲此創舉，無不託之以試辦，緩之以完圖，其實心任事者，固無他慮；若自便身圖者，事成可以見難終其任以彌縫，後雖誤國，創之者可不任咎也。誰肯利害



終於始哉？

且聞所調之員，若方孝傑、劉鶚，專交通洋人，圖飽私囊，出爲此謀。劉鶚並自言典借洋款，終不過朝廷受其累，我輩圖飽私囊而已。直言不諱，舉國皆知。此固得諸聽聞，無足深究。惟方孝傑係前因潛赴天津圖利，奉旨嚴議降五級調用之員。劣迹素著，人言不爲無因。若從其議，必至貽誤無窮。……

邦彥等籍隸山西，籌之甚熟，果於國計有神，雖毀家紓難，尙不克報朝廷高厚之恩。第以時事多艱，有關大局，害過於利，事情顯然，迥非他省可比。邦彥等實因思患預防起見，可否籲懇皇上飭下山西巡撫，將開修鐵路及洋人包礦暫爲停辦，慎勿僥倖圖功，爲京都留一緩急可恃之外府。抑或諭令該撫臣預計利可若干，效可期諸何年，保能不出洋案各節，並調到各員如果不能勝任，卽行參撤，否則概惟該撫臣是問，以堅責成。

〔同上。〕

〔上諭，光緒二十四年二月初八日〕 諭軍機大臣等，都察院奏，山西京官呈訴山西興辦鐵路，流弊滋多，請飭停辦一摺。山西興辦鐵路，前據該撫奏請，因所產煤鐵各礦，須修鐵路，方能運銷，現有皖、粵各紳商，籌借洋款來晉開辦，並聲明洋款與洋股有別。當經降旨，允其興辦。並令預防流弊，酌定詳細章程，奏明辦理，迄今尙未奏到。茲據山西京官呈請，該撫將潞安、澤州、沁州、平定二府二州，典與洋人等語。覽奏殊堪詫異。

疆吏身膺重寄，興辦大舉，總當計慮周詳，而慎之於始。若但顧目前之微利，而不思後日之隱憂，孟浪從事，而後患至不可思議，朝廷亦安用此疆吏爲耶！況山西地非衝要，又山徑崎嶇，修造鐵路，本重利微，斷非華商所樂爲，必有洋商巨款，爲之壟斷。稍有不慎，墮其術中，將來堂奧洞開，險要盡失。加以各國競相援照，引爲口實，彼時應之不能，拒之不得，該撫能當此咎否？

總之，此事關係重大，必須慎之又慎，不可稍涉遷就。現在辦理情形若何？所稱皖、粵紳商，是何姓名？是否的實可靠？所議合同，是否

細密？總以計出萬全，毫無流弊爲第一要義。著將現辦情形，及擬定章程，刻日具奏。

至該京官原呈所指方孝傑、劉鶚二員，聲名甚劣，均著撤退，毋令與聞該省商務。

又，左都御史徐樹銘奏，山西礦務鐵路，宜歸紳民自辦各節。著胡聘之一併詳議具奏。

〔德宗實錄，卷415，葉5—6。〕

〔山西巡撫胡聘之覆奏晉省路礦現辦情形摺，光緒二十四年二月十五日〕竊晉省礦務、鐵路，前因工本過鉅，專恃本省集股，斷難有成，經臣奏准歸商自借洋款承辦。時各省紳商中如道台容閱、分省知府何師昂、京商保華公等，或擬招洋股，或託名華款，仍多影射，迄無成議。嗣據職員方孝傑呈稱，在京師華俄銀行議借銀六百八十萬兩，承修晉省鐵路，擬自附近盧漢幹路正定府屬之柳林舖起至太原府止，分爲兩段興修。聲明所借之款，商借商還，毋庸國家作保等語。由商務局呈請代爲核奏。當查該職商所借華俄銀行之款，迭據該行董事璞科第〔Д. Д. Покотиллов〕兩電，並派人來晉，經臣查詢，俱屬切實。現據酌擬合同章程十六條，呈請查核，尙屬妥協，仍擬詳加推勘，再行奏請飭辦。旋覆據候選知府劉鶚呈稱，已向義國商人羅沙底〔S. Luzzatti〕議借福公司銀一千萬兩，認辦山西平定、盂縣及潞安、澤州兩府屬礦務。聲明所備之款，係兩國商人自相籌備，與國家毫不干涉，並由商務局早驗借款合同及保款票各一紙，均經義公使簽押蓋印。臣查驗屬實，當經暫爲批准。因合同僅止數條，辦法俱未詳載，仍飭妥議章程，俟核明奏准後，再行發給憑單開辦。旋據該商呈擬詳細章程二十條，查核亦尙周妥。惟第一及十九兩條，該公司有欲刪改之處，臣等未能允許，往返商酌，以致尙未具奏。此現在辦理之實在情形也。

臣維爲此事關繫重大，原不敢輕議舉辦。第念時局艱危，強鄰環伺，或代造鐵路，或包辦礦務，種種要挾，不如其意不止。而晉省礦產之富，載在西書，久爲他人所垂涎。我不自取，終難保人不取，與其遷延坐視，留以畀人，何如借款興辦，使之代造工程，分沾利息，猶可觀

覬覦之私，而戰爭攘之謀。臣之本意實在於此。

至晉省平、孟、澤、潞兩處分修鐵路，以接盧漢幹路，當日海軍衙門議覆張之洞原奏，卽有此議，不自臣始。如慮爲敵人開一捷徑，何以盧漢、津盧等路，反令直達京師？……保邦設險之道，固不繫乎此也。今既衆論僉謂不宜，而晉省京官至謂臣以澤、潞、平、沁等府州典與洋人，臣雖至愚，何敢出此？且合同具在，臣亦毋庸深辯。惟茲事重大，既係商人自借洋款，設立公司承辦，必須華商毫無欺飾，洋商不至把持，方可杜弊端，而收實效。臣所以遲遲未奏者，亦係慎之又慎，不敢稍涉遷就，但只能就合同辦法，詳細推求，而此外有無別情，究難得其底蘊。況方今時勢變故之來，或有非思議所能及者，臣亦何能當此重咎。除將方孝傑、劉鶚二員卽行撤退勿令干預外，所有山西礦務鐵路事宜，應否暫行停止，抑作何另辦之處，謹將該商等合同章程<sup>①</sup>，分繕清單，恭呈御覽，伏懇飭下總理衙門核議。

〔經濟研究所藏抄稿，郵電路礦類，第7冊。〕

〔山西舉人張官等呈都察院文，光緒二十四年閏三月廿日〕竊維山西產礦，金銀絕少，煤鐵爲多。……自撫臣急於興利之舉，外洋遂起窺伺之端，而欲便私圖者，若劉鶚、方孝傑、賈景仁、曹中裕，遂羣起而力成之。不計國家利害，不顧輿情順逆，只期自飽貪囊，實已隳傷國本。幸而朝廷洞鑒萬里，斥去劉鶚、方孝傑，晉省士民，莫不忭頌。……乃現聞方、劉、賈、曹四人，羣集都門。賈景仁屢請義、俄兩國人及方、劉二人，暗中慫恿，挾外洋以自固，必欲爲所欲爲。而洋人亦憑藉該員等之詭謀，以逞其驕志。設無該員等，則洋人之欲攫吾利者，如夜行無燭，實無能爲。張官等確見其蠹國病民之實，敢揭其欺君罔上之情，爲我皇上披肝瀝膽陳之。

礦務之興，貴在利國。今章程所載，四分其百分之利，洋商得其二，局員得其一，而國家乃以自有之礦，亦僅得其一。何輕重之不倫也！利小國乎，抑利外國及貪墨之神商乎？不待辯晰而知矣。彼其巧

<sup>①</sup> 此項章程內容與《柳太鐵路借款合同》相同，詳見本書頁414所收總署奏摺暨該合同。

於欺飾者，特以商借商還一語爲詞。意謂朝廷雖無大利，亦無大害也。然試問該員等與義國所訂條款，果係借洋債乎？抑實集洋股耶？章程具在，豈能倖逃宸鑒。……

至鐵路不過爲煤鐵運銷之計。鐵爲軍械之資，而晉產質堅，尤甲天下，絕非洋鐵所能及，保而用之，實國家之武庫也。今以制人死命之物，甘假手於人，無論不能求利，卽盡聚各國之利，而無利器以衛之，致令他人挾此利器，反而制我，則其利又豈能終保乎？是鐵路之必不可開，盡人皆知。礦利固可興，必當熟籌利害，而興辦礦務之人，要由公同選舉，方無流弊。……

總之，洋款萬不可輕借，鐵路必不可輕開，民心絕不可輕失。張官等實因消隱患、順輿情起見，用是不避忌諱，叩懇據情代爲具奏。

〔清總理衙門檔。〕

## （二）《柳太鐵路借款合同》的簽訂

〔胡聘之奏摺，光緒二十四年二月十六日〕 竊維晉省煤鐵之利，甲於天下。潞、澤、平、孟等處，所產最旺，而質亦最佳，誠宜及時開採，以興礦務，而佐國用。臣到任後，迭奉諭旨飭辦，卽經詳加體察，妥爲籌議。……若能仿照西法，購機設廠，鑄鐵煉鋼，獲利必倍。徒以太行艱險，不能遠道運售，欲圖暢銷，非修鐵路不可，業經調派洋工程司，分赴潞安、平定等處，詳細測勘。據言東陽關及四天門兩路，皆可設法興修。惟出境後，仍須由水路運津。而直省河道淺狹，節節阻滯，所費不貲，以致迄未定議。現幸盧漢鐵路不日動工，晉省祇需趕築枝路，或山路安至邯鄲，或由平定至正定，與之相接，卽可暢行無阻。且與海軍衙門核覆張之洞原奏，亦屬相符。誠以鐵路爲自強之本，必須枝幹相連，方能合成西北大勢，又不僅爲晉省礦務計也。惟所需經費過巨，專恃本省集股，斷難有成，計惟有由外省股商包辦，可期迅速。現據京師皖、粵各紳商，情願自行籌借洋款，由商務局呈請來晉設立公司，攬辦礦務鐵路。並聲明所貸之款，概歸商借商還，無庸國家作

保，每年所得餘利，仍酌提十分之二歸公，作為報効；遇有軍需賑務，調兵運糧，均照常價酌減等語。查所擬辦法，尚屬周妥。且借洋款究與集〔洋〕股有別，與總理衙門通行案牘亦不相悖，擬即歸該商承辦，冀可大興礦利，裨裨時局。如蒙俞允，臣仍當調驗合同，察其款項是否屬實，辦法〔有〕無流弊，再行發給憑單，以昭慎重。其一切詳細章程，屆時再行飭議，由臣核定後，分別奏咨辦理。

〔光緒政要，實業 2，經濟研究所藏抄本。〕

〔監察御史何乃瑩請飭令停辦借款摺，光緒廿四年三月初六日〕  
山西現辦鐵路、礦務，撫臣聽委員方孝傑、劉鶚鬼域之謀，牽涉外國。考其前後，殊有令人難解者。臣前聞撫臣胡聘之調方孝傑、劉鶚到晉時，湖廣總督臣張之洞曾電責該撫，以用兩人之非，該撫亦俯首引咎。乃現據應試士子之來自晉者，述及晉豐公司劉鶚，借義國銀一千萬兩，奉札辦理柳堡太原府鐵路事宜；方孝傑借華俄銀行銀六百八十萬兩，並擅立合同各等語。及續述章程中逐年將利作本，計不數年，借本勢必倍增，而於獲利，又明言採辦礦產，實無把握，且詞意閃爍，仍處處伏有佔據之意。以方孝傑獲咎劣員，劉鶚一選用同知，僭用知府服色，行爲卑鄙；又有督臣張之洞之斥責，該撫臣宜如何慎重將事。顧仍從其串通外國詭謀，置國家要疆於不問不計。……可否籲懇皇上，飭停兩國借款，並方孝傑、劉鶚兩員，命臣驅逐回籍，交地方官嚴加管束，以免去官充商，自復辦事之虞。凡經該二員手定章程，概不准用，以警官邪而消外患。至該撫臣用人失當，措置乖方，於借用外洋巨款，未經奏明，遽立合同，難逃專擅之罪。如何懲處能黜之處，出自宸斷，未敢擅擬。

〔經濟研究所藏抄摺，郵電路航類，第 7 冊。〕

〔總署奏山西路礦辦法摺<sup>①</sup>〕光緒二十四年二月初八日准軍機處片交奉 上諭：都察院奏，山西京官呈訴，山西興辦鐵路，流弊滋多，請飭停辦一摺。……又左都御史徐樹銘奏，山西礦務鐵路宜歸紳民自辦各節。著胡聘之一併詳議具奏。……是月二十四日，復准軍

<sup>①</sup> 光緒二十四年閏三月二十七日硃批，依議。

機處抄交山西巡撫胡聘之奏，遵旨覆陳晉省鐵路礦務現辦情形，分繕合同章程清單呈覽一摺。……臣等正在核議間，後於三月初六日准軍機處片交御史何乃瑩奏，山西鐵路礦務，請停借洋款一摺。……三月十四日准軍機處片交都察院奏，山西京官條陳山西商務局借款章程，關係重大，據呈代奏一摺。……

臣等當就山西巡撫胡聘之所訂合同章程，按之山西京官及徐樹銘、何乃瑩陳奏各節，悉心參酌，逐條覆核。原訂借款章程，利息既重，國家坐得餘利，幾同虛指。地租稅課等項，概未聲敘。擬於各國開礦成式，尚多遺漏，自應酌量增改，以濬利源。而山西京官原呈謂將潞安、澤州、沁州、平定四屬典與洋人，徐樹銘原摺奏謂將鐵路軌道、開辦礦務兩事，包與洋人，均屬言之過甚。即山西京官二次公呈，將合同章程逐層辯駁，亦多〔牽〕強〔附〕會，無以折服洋人。何乃瑩奏請停借洋款，固屬正辦，惟泰西各國，率皆經營路礦，以馴至富強。晉省煤鐵礦產之富，久為西人歎羨，我若深閉固拒，轉恐利權旁落，何如預為之地，猶得操縱自如。現在中國商情，集股不易，僅用土法開採，實係難觀成效。劉鶚、方孝傑二員，奉旨撤退後，義國商人羅沙第、俄國商人璞科第，即從其公使先後來臣衙門催辦，謂合同業經山西巡撫遵照奏案批准，斷難更改。並謂已各報本國政府。往復辯論，至再至三，勢難中止。

臣等公同商酌，晉省路礦，業經奉旨准借洋款開辦，果將合同章程斟酌妥善，於國於民，均有裨益。當與各該使臣訂明，事關商務，非同別項交涉事件，應逕與洋商商辦，使臣不必攪預，以免纏繞。臣等遂博考西國礦務章程，與義商羅沙第、俄商璞科第，將原定章程逐一增改。礦章……第十七條，於添造枝路轉運煤鐵，添入應訂章程，屆時另議。……又鐵路合同第六條，添入鐵路經過地段，如係民地，應向業主公平和買，如係官地，應照該處田則，逐年納賦。第七條，聲明路成後，中國於正定、太原兩處，設官收稅，與鐵路無干。第十條，原議每年餘利以四成歸公司，二成報効國家，一成歸商務局，三成歸華俄銀行，現改為以二成歸商務局辦公之用，三成歸華俄銀行。仍聲明俟借

款完清，此三成餘利，銀行亦即停收。其餘各條，亦均逐句推敲，期於妥協。並將劉鶚、方孝傑所立公司名目，一律刪除，統歸山西商務局任辦，俾一事權。臣等與該洋商逐細磋商，始經定議。謹分繕清單，恭呈御覽。該洋商等在京守候日久，該國使臣屢催定議，勢難再緩。如蒙俞允，即由臣等飭令電調來京之山西商務局紳士曹中裕，與洋商羅沙第、瑛科第在臣衙門畫押，以免稽延。

〔同上。〕

〔總署奏報《柳太鐵路借款合同》摺<sup>①</sup>〕 謹將酌改山西商務局紳與華俄銀行所議建築柳林太原鐵路借款合同，繕單恭呈御覽。

建築柳林太原鐵路借款事。此段鐵路實應起於潯沱河南柳林堡相近盧漢鐵路車站之處。目下該路尚未興修，不能指定處所。大約由柳林起至太原止，共計長五百里，應分兩段修造。一段由柳林至灘水河左岸、平定州以北屬之煤礦。一段由此煤礦至太原府止。鐵路修造各項經費，至於開車之先所有應出官利，一包在內，共計頭段需費一千三百萬法郎克，二段需費一千二百萬法郎克，共二千五百萬法郎克。照現在行市，約合華銀六百八十萬兩。此款現由山西商務局向華俄銀行暫借，其章程列後：

一、開辦柳林太原鐵路，山西商務局擬由銀行暫借，核計所需實款約二千五百萬法郎克，約合華銀六百八十萬兩。其借款自實在撥用之日起，按照週年六釐行息。

二、此項借款應俟詳細勘估完竣之日，方能定其實數。其歸本付利章程，應如下辦理：鐵路開車之先，因無入款付利，應將借款之利亦即附入本銀內核算；開車後若前二年所入運費不敷歸六釐息銀，所短之數，亦即附入本銀核算。二年限滿，應將借用銀款、造路銀款，自興修至工竣止所用實數，並附入利息若干，以及開車後欠利實數若干，詳細核算明白。在三年之內，不歸成本，但祇按照所算明白實數以週年六釐行息；自開車五年內所有入項，除官利倘有盈餘，即存於銀行。五年滿，以之歸本。銀行於此五年內，按四釐行息計算。自開車第六

① 光緒二十四年閏三月二十二日硃批，依議。

年起，以二十五年分期付利還本，均須歸本撤利。總之，自開車三十年，本利掃數歸清。付利還本，三個月一次，以西曆月日計算。借款還款，均以金價計算，一以當時時價計算付交。

三、商務局若願於限內還清此款，亦無不可。或能如借款之數，分填華洋文股票，暫存於華俄銀行，二十五年限內，逐年按照應還本銀之數，將股票繳歸商務局。又中國富戶，在未經還清成本限內，視此為美，願入股者，可由商務局代向銀行買取此項寄存股票，惟票價應加十分之二。商務局果能按照前言兩項辦法，將此借款掃數完清，則銀行與此事竟無干涉矣。

四、此段鐵路，應由何路經過，鐵軌之寬窄，何處應設車站，以及車站何處應大，何處應小，火車客貨車輛之多寡各等，均由銀行代為酌核，商明商務局辦理。惟所做各項工程，均應由商務局查核。所需料物，銀行應設法就本地購置。修路所用人夫等，設法亦就本地僱用，必使借款大半費於本地。其由外洋所辦料物，亦應設法極從少辦，遇有不能不由外洋購辦之料，必由俄境或法境購辦，所購料物，由銀行隨宜從公購辦。

五、在此三十年借款未清限內，復有他人於柳林太原此路沿途左右各一百里內興造鐵軌路及各項機械運行之路，皆恐與此借款有礙，應由商務局稟明山西巡撫立案，概不准行。

六、鐵路經過地段，所有購買民地章程，應查照中國津榆、盧漢已行章程，稟明批准。如係民地，應向業主議明，或租或買，公平給價。如係官地，應與地方官議定租價外，並照該處田則，逐年納賦。凡給地價，應由商務局派人同地主與銀行所派專人共同三面領價，以免弊混。銀行繪具鐵路經過地方之詳細圖樣，送交商務局，務於接到之日起，限六個月內，將應用地段，全行預購妥協。

七、凡修路所需料物機器等物，進口完納海關稅項，照津榆、津京鐵路現行章程辦理。路成後，中國於正定太原鐵路兩處設關收稅，與鐵路無干。所收稅項，與原有稅釐不得加重。惟此路中段，議明不再另設關卡。



八、所有鐵路相關各事宜，悉由商務局總辦承辦，必擇數人充爲幫辦。該總辦等遇有與地方相涉事件，應持平和衷辦理，是爲專責。總辦自行酌定招致幫辦書記人等，以資襄理。自合同批准之日起，每年薪水公費，共予以一萬五千兩。在未開車之先，由銀行支給，此項亦附入本銀核算。迨開車後，已有入款，即將此款歸爲公司經費開支。開車所入，除各項費用，尙有盈餘，除此一萬五千兩外，亦可加給花紅。其如何分給若干之處，由商務局自行相商酌定。此項一萬五千兩之銀，專爲總辦幫辦人等任事辦公之用。至於路上所用傭工人等之費，不在其內。而其應用何項人等，應給工食若干之處，須與總辦代辦聚議，相商酌定。聚議之時，銀行所去代辦洋人，亦當在座預議。

九、該代辦洋人，由銀行派往，專任稽查銀款，勾稽出入。其算法悉用西式。此外，兼任查看鐵軌機械站房損壞堅固之責，使其齊整，免致腐朽不堪使用。該代辦尙應有幫辦洋人幾名，其數至少。此項薪水，應亦由商務局開車後，在入款內支給，共計一年不逾十萬法郎克，計銀在三萬兩上下。至於應用各項人等，應皆擇用華人。惟管機器之人，中國無從尋覓，只可暫由銀行代僱洋人，其數無幾，一俟中國得有此項掌機器者，刻將洋人撤退。總期此項管機器之人，不逾數年，皆用華人。商務局總辦，可於附近開設鐵路礦務學堂，選擇青年穎悟華人二十名，延請洋師教授，並可送至外洋專學此等機器之學。此項經費，應於所分花紅成數之內開支，銀行亦得相助爲理，以便速得此項華人，而免用洋人。

十、車路告成，每年除去官利及各項經費，尙有盈餘之利，應如何分派之處，開列如下：餘利作爲十成，以二成分歸商務局，此二成數在三萬兩或在三萬之上，總幫辦薪水一萬五千兩在內劃給，不得在年內入款項下支付。其二成如不足三萬之數，仍在入款內開支，作爲常年經費。以四成報効國家。以一成作爲商務局辦公之用。其三成撥歸華俄銀行，而此三成，自開車起，在借款未清之時，一律照數收繳。商務局果能如第三條於限內將借款掃數完清，則此三成餘利，銀

行亦即停取。

十一、車路告成後，開車之先，應由商務局總辦幫辦會同銀行代辦聚議，商定搭客載貨詳細章程，先期由商務局稟明山西巡撫請飭各地方官明白出示，而稟明後即行擇日開車。以後倘遇國家軍務，奏明賑務，所有調兵、運糧各事，均照常價減讓一半。其餘中外軍器、軍火及炸藥毒藥違禁等物，非奉山西巡撫明白公文，不得運載。此條預先申明後，屆時仍首先載入運載章程遵行外，大清郵政局信件免納車費。

十二、華俄銀行始先修造柳林堡至平定州屬之煤礦一段。鐵路應於勘定劃圖辦妥地基之日起，三年為限，應行告竣。此段告成後二年之內，銀行若不將第二段自平定煤礦至太原鐵路之工開辦，則商務局可以辭退銀行，另招他人承辦。其銀行所有為此第二段鐵路勘估圖式等項憑據，即應平白送交商務局，不得有所異議。

十三、商務局若不按照定限歸本付利，即將此段鐵路暫時由銀行代管，惟仍由商務局稽查，其總辦等仍舊聚議，薪水仍按第八條所言開支。此等情勢，銀行非為主管，只為代管，俾得收完所欠本利，並暫欠之數全完，立將此段鐵路事宜還歸商務局主管。

十四、此路借款，係華、俄兩國商人共同商辦之作，所有編制，兩國國家概不干涉。

十五、此件合同奏准方為的準正約。

十六、此合同華洋文繕具兩分，各執為憑。

[同上。]

### (三) 山西各階層人士反對借款築路的鬭爭

[山西巡撫布政使何福奏，光緒二十五年十一月十八日] 民情之向背不可遠，地勢之險要不可失。……伏查晉省創辦鐵路礦務二事，談時務而急近功者，昧於久遠之圖者，罔不謂其事一成，即為無窮之利賴。然臣幾經熟思審處，旁參輿論，體察情形，覺其利之有無，渺不可

知；而流弊則誠難免矣。……晉省土貨無多，而煤鐵之礦隨處皆有。平、孟、澤、潞所產尤爲人所稱道。實則零星散露，並無原藏。土人以土法取之，藉供日用；或於農事閒暇，貧民招致黨類，探視礦苗所在，公同搜採，聊覓蠅頭。卽間有小康之家，集資興辦，工程稍大，往往得不償失。……平、孟一帶，萬山環繞，……此間鐵路，就令以西法興修，而繞越無方，在善於經營者，亦難保功成。……現在晉民談及路礦兩端，靡不痛心疾首。而地居腹要，與沿江、沿海、邊遠省份不同。天生險隘，未可輕動。此臣所尤爲卻顧徬徨者也。……臣雖至愚，上念宵旰之憂勤，下聞士民之咨怨。悉心確訪，晉省礦務誠爲無益，鐵路亦屬難開，委係實在情形，不敢默而不言。所有晉省礦務鐵路窒礙難辦緣由，據實密陳。

〔經濟研究所藏抄檔，路礦郵航類，第7冊。〕

〔山西巡撫毓賢奏摺，光緒二十六年四月二十日；五月初三日硃批〕 奴才查前撫臣胡聘之擬開鐵路、礦務兩事，大爲地方之害，礙難辦理，請爲皇太后、皇上詳細陳之。

查晉省表裏山河，夙稱天險，實爲神京右輔。設險守國，自古皆然，若興辦鐵路，門戶洞開，則險要化爲通途，一旦有事，強鄰可以長馳直入。此鐵路不可開者一也。

立政貴順民心，好惡與同，斷難相強。奴才到任後，據閩省舉貢生監范宗漳等共一百九十二人，陽曲縣閩屬紳民李祥等共二十八人，又據省城米麪錢當各商及各行商人王興茂等共四百三十人，均公同遞稟，求止鐵路，以衛民生。泣訴攀轅，其情可憫。皆謂鐵路一開，生機立燧，萬民待命，人心惶惶。此鐵路不可開者二也。

晉省人民，貧富不均，到處之貧民尤衆。若鐵路一開，所有車馬行店，以及肩挑負販，皆成無用。小民無可謀生，將恐盡成餓殍。此鐵路之不可開者三也。

晉省山多田少，地瘠民貧，山旁之坡路，悉皆耕種。穴居野處，賴此爲衣食之資。若鐵路一開，必於其田廬墳墓有礙。在懦弱者固能隱忍，在豪強者勢必不甘，勢迫情急，必致激成事端。此鐵路之不可

開者四也。

晉省礦務，一無可恃。外國礦師，不能指出何山何產。即使有礦可開，而煤皆毒臭，鐵盡剛脆，不能行遠。若開鐵路，必須由四大天門行走，山勢險峻，縫鑿維艱，徒費人工，無利可取。此鐵路之不可開者五也。

以上五者，委係實在情形。且查鐵路合同內載，借款贏絀，國家概不干預等語。礦務合同內載，礦師勘定何鄉何山何種礦產；稟請山西巡撫查明，果與地方情形無礙，發給憑單，方准開採等語。細譯各節，皆屬未定之詞。況經手之人，或已交卸，或已病故，雖曩日立有合同，似不能堅執為據。前護撫臣何樞與布政使李廷簫詳加參酌，曾將鐵路、礦務無益有害，窒礙難辦緣由，據實密陳，業經總理衙門議覆。現在洋商並未催辦，自可聽其從緩等語。奏奉硃批，依議。欽此。查此事有害無利，窒礙難行，合無仰懇天恩飭即停止，並飭總理衙門向外國公使婉為開導，將山西鐵路、礦務，作為罷論。俾三晉永為完善之區，大局幸甚！天下幸甚！除將藩司詳文，暨紳士商民公呈抄錄咨達總理衙門外，謹專摺密陳。

〔同上。〕

編者按，不久，義和團運動的聲勢影響到山西，此案乃擱置一邊。

## 二、英、俄劃分築路範圍與福公司對運礦 枝路的掠奪(1898年)

〔華俄道勝銀行與福公司關於山西路礦範圍合同<sup>①</sup>，1898年4月26日於北京〕今晨於李鴻章衙署，應他邀請，並在他親自參加下，關於我們在山西省的路礦事業範圍，雙方會談同意如下：

一、福公司不建築從正定到太原的鐵路，或在〔該路〕兩邊各百里內的任何路線，福公司並同意在即將與總理衙門締結的合同中，訂明此條。雙方協定，如華俄道勝銀行在從正定到太原的幹線上所築枝

<sup>①</sup> 本合同由福公司代表羅沙第，俄華銀行代表慶科第會商簽訂。

線，不敷讓給福公司的平定、盂縣地區各礦用時，福公司有權建築這些枝線。即日起，該銀行如在兩年內不着手建築鐵路，本約即行作廢。

二、華俄道勝銀行同意，在福公司建議修築的平定、盂縣地區以東鐵路上，對運輸該公司產品所收運費，任何情況下，將都不得超過平定以西各站運輸同類產品的運費。

三、福公司放棄太谷、太原、陽曲、平遙、靈石、孝義、祁縣地區採掘各礦的所有利權。

四、福公司在本約簽字日起兩年內，設立公司開採其所獲得的各個礦區前，俄華銀行不向中國政府要求山西境內任一採礦讓與權。兩年後，福公司將不反對俄華銀行對第三條所述各地關於採礦方面的任何要求。福公司與華俄道勝銀行彼此同意，在山西，各在其範圍內融洽合作，並在可能時相互支援。

以上協議，已由李鴻章閣下批准，現由我們簽字為憑。

〔原件英文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔山西商務局與福公司議定《山西開礦、製鐵以及轉運各色礦產章程》摘錄，光緒二十四年四月初二日〕 一、山西商務局稟奉山西巡撫批准，專辦盂縣、平定州、潞安、澤州與平陽府屬煤礦，以及他處煤油各礦。今將批准各事，轉請福公司辦理。……

九、公司所開之礦，以六十年為限，一經限滿，公司所辦各礦……全行報効中國國家，不求給價，屆時商務局稟請山西巡撫派員驗收。

十七、各礦遇有修路造橋，開濬河港，或須添造分枝鐵道接至幹路或河口，以為轉運該省煤鐵與各種礦產出境者，均准福公司稟明山西巡撫，自備款項修理，不請公款。其枝路應訂章程，屆時另議。至正定至太原鐵道，已由商務局另行借款修理。該路左右各一百里內，福公司不得另造鐵道，以杜爭端。凡為以上所准各事，其須用民地之處，亦照各局已定章程租買，不得稍佔民地。仍求地方官代為保護。

〔李慶芳編，山西礦務檔案，頁3-6。〕

〔豫豐公司與福公司議訂《河南礦務合同章程》摘錄，光緒二十四

年五月初二日〕一、豫豐公司稟奉河南巡撫批准，專辦懷慶左右、黃河以北諸山各礦。今將批准各事，轉請福公司辦理，限六十年為期。……

九、福公司所開之礦，以六十年為限。一經期滿，福公司所辦各礦，……並房產基地河橋鐵路，凡係在該礦成本項下置辦之業，全行報効中國國家，不求給價。屆時由豫豐公司稟請河南巡撫派員驗收

十七、各礦……或須添造分枝鐵道，接至幹路或河口，以為轉運該區該省煤鐵與各種礦產出境者，均准福公司稟明河南巡撫，自備款項修理，不請公款。其枝路應訂章程，屆時另議。……其須用民地之處，亦照各局已定章程租買，不得少佔民地。仍求地方官妥為保護。

〔清季外交史料，卷132，業2—5。〕

編者按：此案不久即包括在寶訥樂向清政府索取所謂津鎮等五路承築權的交涉中。參看本書本章第四節、二。

## 第四節 英國龐大鐵路網的侵略計劃

(1896—1900年)

### 一、英國在其他帝國主義國家瘋狂掠奪

#### 我國路權時的動態(1896—1899年)

〔英國對沙俄攫取東清鐵路建築權的反應〕不可能幻想，在遠東具有利益的其他幾個主要強國，對於一件以幾乎空前大膽的態度來破壞現有的均勢的事情，能夠漠不關心。為中國保留20年後收買鐵路的權利，而買價以後再行議訂，這是一個過於諷刺的笑話，是嚴肅的外交交涉中所不可能有的事。顯然，有了俄國艦隊駐泊於旅順口，而且有了一條鐵路把那個地方同西伯利亞大鐵路幹線連接起來，滿

洲將實際上成爲俄國的一省，中國的首都將受俄國的控制，並且任何一個對中國事務多少有些利害關係的國家，都將不得不對於目前保證它的地位和商業利益的辦法作根本的修改<sup>①</sup>。

〔菲利浦·約瑟夫著，胡漢輝，列強對華外交，頁141—142。〕

〔英國“中國協會”致沙士伯雷文，1898年7月8日〕 關係最重大的問題是鐵路的發展問題。任何一個關心遠東的人，都不能不毫無憂慮地看到這件事所引起的國際競爭。如果這種競爭僅僅限在金融方面，則這種情況可能是無關緊要的。在一個有足夠力量維持自治的政府下，誰去修築鐵路都沒有關係，——重要事情在把鐵路修築起來。但是，中國政府在政治上已孱弱不堪，因此，不可能消除這樣一個憂慮，即，在外國主持並幫助下在這個國家所修築起來的鐵路將來會有可能認爲是構成對領土的一種要求。

〔藍皮書，中國，第1號(1899年)，頁141。〕

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1898年7月13日〕 鐵路讓與權爭奪戰的進行似乎並不利於我們，大量中國鐵路若一旦建築，將會落在外國人手裏，我們定將面臨這種可能，其中一個惡果，就是訂購材料的定單，將不再到英國。對這一點，我們是無計可施的。

另一惡果是鐵路管理者可用差別運率和其他種種特權來扼殺我們的貿易。

我們應該施用壓力把平等待遇這一合理的條文寫入每一件讓與協定中，以阻止上述情況的發生。

〔同上，頁164。〕

〔《北華捷報》外論摘要(一)〕 5月23日出版的《世界報》(The Globe)中載稱：

《泰晤士報》駐北京特派記者聲稱，爲修建正定到太原府的鐵路

<sup>①</sup> 原註：倫敦《泰晤士報》，1895年10月25日，第5版，第欄。

又，同年11月9日，沙士伯雷對《泰晤士報》上述的報導作了如下說明，英國人民可以追求他們在華目的，而不干涉或需要擔心任何企圖在那個關乎中成爲我們的競爭者的人們的努力，不論他們是什麼人(《泰晤士報》，1895年11月11日)。參看同書，頁142—143。

而和俄華道勝銀行訂立的合同，星期六在總理衙門簽字。……的確，這完全符合幾個月以前我們所提到的俄國人顯而易見的野心，不過我們應該承認，他們的發展比我們所預料的略快一些。我們曾不斷指出，我們的敵手正在取得支配中國首都以及從北方支配整個這個帝國的力量，這一新的聲明，只不過證實了我們的預言的正確性而已。可是，讓我們想一下這件事意味着什麼。我們曾因取得長江流域的勢力範圍和商業活動而歡呼，並對我們在那條河流內地獲得什麼特權俾使我們有所成就懷有很大希望。現在我們發現，俄國將修建一條鐵路，其終點恰為這一地區的一個最重要的城市，一個商業中心，他們將藉此侵入這一地區。簡言之，我們剛剛獲得一個入口之後不久，我們的敵手就找到一個通入我們的勢力範圍的心臟的後門。鑒於這種無禮的計劃，我們不禁要問，是否能夠對俄國人的最終目的還有所懷疑而不敢確定？

〔北華捷報，1898年7月4日，頁12。〕

〔《北華捷報》外論摘要(二)〕 6月1日《泰晤士報》登載了一篇很好的文章，題目是《中國的鐵路》，文中揭露了俄國人和法國人對長江流域懷抱的野心。可是，似乎沙上伯雷勛爵對於中國人應許不將長江流域特權讓與任何其他國家的諾言感到十分滿意。我們曾不止一次提醒注意這種危險：巴布羅福先生和華俄道勝銀行的活動對我們的威脅。可是，他們如果採取了措施的話，到底採取的是怎樣的措施來保衛我們的權益，我們並不知道。在《泰晤士報》的一篇關於這一問題的重要文章中寫道：

華俄道勝銀行所有一切這類活動的目的，人人都應該看得相當清楚。如果把這類活動同俄國和它的盟國在其他方面正在採取的措施聯繫起來看，這類活動的目的就會看得更加明顯。法國人承認了他們希望同俄國人在長江流域互相提攜。我們聽說對於最近被殺害的傳教士的賠償條件中，包括讓與修建一條從北海到西江岸的南寧的鐵路の特權。這條路線有雙重作用。它是法國勢力範圍從南方伸向長江的第一步，猶如北京——保定鐵路是俄國勢力範圍從北方伸



向同一目標的第一步。同時，還會將華南的貿易從香港移開。如果俄國和法國的鐵路線修成，不僅要分去一部分英國勢力範圍內的貿易，還會使俄法結盟的國家在英國勢力範圍的中心取得重要據點，並使他們在那裏有辦法強行提出要求，因為他們那裏距離我們的“海上霸權”很近。俄國人手中的北京——漢口鐵路也會完成同滿洲鐵路系統一樣有用的政治作用，對於向南方延長會有幫助。無疑他們將會通過正當途徑通知我們說，鐵路是使它所經過的地區和平發展的工具，以及華中的富饒市場的開放，對於英國這一世界上首屈一指的商業強國說來，一定比對於任何其他國家更有價值。不幸的是，掌握在侵略性的大陸國家手中的鐵路，是一個通商的工具，也是一個征服的工具。當一個本身是債務國而且貿易額很小的國家，爲了建設不是自己的領土而無節制地借款的時候，非官方人士也不難看清這一論斷，它所追求的目標不是商業而是領土，它修建鐵路就是爲了達到這種目的。在這種情況下，我們政府對於華俄道勝銀行的計劃的態度，更重要的是我們政府對於這一計劃的行動，將被人以關切和焦慮的心情予以注意。將可看出，他們是否已牢牢地把最近華北發生的事件的教訓，記在心裏。如果他們依然用縮短時間和距離的愚蠢的說教來對付那些在中國經營我們商業的實際人物的建議，他們無疑將會在長江流域看到如他們在滿洲已經看到的情況。在現在，距離並不能長久阻礙具有堅定不移的政策的一個強大而堅決的國家的進展。反之，如果他們有自己的政策並且真正要堅持這一政策，他們必須迅速尋找方式方法來防止華俄道勝銀行——它也同俄國義勇艦隊(Russian Volunteer Fleet)一樣是俄國政府的工具——侵入到它會一再聲明是以英國權益爲主的那個地區。

[同上, 1898年7月11日, 頁61-62.]

〔《北華捷報》外論摘要(三)〕《世界報》一直在留心中國的問題。它寫道：

即便最善懷疑的人物，現在一定也相信中國正在迅速爲俄法兩國所吞併。這裏一個省分或那裏一個省分在目前已經不再成爲問

題，這兩張大口正在貪婪地一塊又一塊地鯨吞。今天我們接到巴黎的消息，聲稱“從漢口到北京的中國中部大鐵路 (Chinese Grand Central Railway) 的特權，肯定已經為法比辛迪加所獲得。這就完全證實了《泰晤士報》駐北京企業記者所發來的消息。而且，法國的政治金融界還取得了中部幹線山西枝路的特權，因此，法俄同盟一步就走到了長江流域的附近。法國也正在準備從南方轉移到這一地區，……。

因此，非常希望政府的意見可以令人滿意和令人安心地回答這一問題：英國的勢力範圍是否已經明確地劃定界限。就公開瞭解的情況而論，長江流域依然僅僅是一個地理上的說法，不過，可能外交部已經同總理衙門作了某些明確的安排。如果確係如此，正式通知聖彼得堡和巴黎越快，發生極嚴重的複雜問題的機會越小。還有更多的理由要採取火急的和堅決的行動，因為中國皇帝在經過艱苦奮鬥來挽救他的帝國免受奴役之後，顯然已經屈服於環境的壓迫。他剛剛授與李鴻章這個俄國所賄買的工具一枚雙龍勳章，對於任何中國人來說，這都是一種無上的榮譽。因此，不能再依賴皇帝對於英國的善意；如果有任何辦法能使長江流域免於遭受滿洲的命運，英國政府就應該採用這個辦法。

〔同上，1898年7月25日，頁153。〕

〔《北華捷報》曼德勒通訊〕 中國事態的迅速發展使得從緬甸進入中國後門的那條通路日益重要起來。現有的鐵路，或者不如說現在正在修建中的那條曼德勒——滾弄渡 (Kunlon Ferry) 鐵路，正如以前所指出，是沿着那條唯一可以實際通往中國的道路修築的，而且就像總工程師巴格萊先生 (Mr. Bagley) 所說的，它後面可以有一條比較平坦的道路通達大理府，從那裏進入長江流域的困難不大。中國最近的形勢必定會使這條建議中的延續線的重要性顯著起來，而且在最近的將來保證會引起認真的討論。中國政府已經答應在長江流域不出讓權利，海關業務已經發展到那裏，並且那裏的水路也已經為外國船隻開放。這一切都必定會使那條開闢長江上游的鐵路的前景

大大有所改善。但是，這個問題除了有商業方面的重要性以外，這樣一條鐵路的政治意義也隨着俄國自北方和法國自南方的每一次新的侵略而增加。國內的一兩家報紙已經開始懷疑我們是否將不利用許可英國從緬甸通過雲南修建鐵路の特權，所以這個問題無疑會因其日益增加的重要性而要求受到進一步的注意。英國是否真正已經得到上述特權一事關係不大，因為事實上法國的確已經取得了敷設鐵路到雲南府の特權，英國也就可以隨時要求同樣的權利。據說在給予法國的特許權裏還附有“獨有的開採礦山的特權”，至於這些特權是什麼，我尚未得知，不過果真有一種特權，便違反了那項答應在雲南不給法國任何獨有利益的協定。

既然長江流域和華南各省已經保險不會被割讓，法國無疑會利用它在東京的地位來鞏固它在華南的立腳點，英國是否會聽任法國凌駕其上，尙有待證明。在修建谷特峽谷棧道的兩三年中，可以利用這個機會勘查巴格萊先生所擬定的路線，因為如果英國不敷設一條鐵路通往雲南，法國肯定會下手。現在有消息說，華俄道勝銀行已經獲得許可在長江流域貫徹俄國的控制〔原文此如〕……而且在法國和俄國贊助下，比利時又取得了延展該路到長江本身の特權。看來這很像是法國和俄國協定好的一種陰謀，打算開闢長江上游和四川省，並且要在英國利用它在緬甸的地位而將一條鐵路伸入中國以前，站穩腳步。如果說用三百四十多萬盧比溝通谷特峽谷的目的只是爲了在該地和薩爾溫江之間偶爾找到的生意，是絕不可能的，這條鐵路有朝一日築過薩爾溫江和湄公河而修到中國，也不是爲了雲南的貿易。

這樣一條鐵路的目的在於金沙江和它北面那個富饒的省份。即使是這樣，按照中國事態發展的速度看來，倘若這條緬甸鐵路在可能最短的時間內，也就是五六年內推進到中國，在它到了中國的時候只會發現法國——即使不是俄國——早已佔據了地盤。

法國的目的是想使英國從併吞上緬甸所取得的利益成爲泡影，這是不言而喻的。這種併吞對法國在印度支那的希望和願望受到沉重的打擊，英國越是遲遲不利用它作爲中國鄰居的地位，法國越是高

與，它企圖抵銷英國這種有利條件的努力也越發加強。從最近來自本國的消息看來，本國政府對於從緬甸伸入中國的這條鐵路的重要性是極其注意的。但是不幸官方宣稱，只有當緬甸鐵路進行到相當難度的時候，纔會考慮這一條路線的勘測工作。據說谷特峽谷工程目前已經不再繼續進行，而且這條鐵路也只修到臘戍爲止，在這條線路建成前，第四工程隊將被解散。這樣看來，不像是對推動緬甸鐵路的修建工作的重要性如何加以重視。假如需要用三年的時間來溝通告特峽谷，那就是說，只能在三年以後而不是以前開始修建臘戍以後的一段。假設這條線路的完成被看作是這條鐵路進行到值得勘測薩爾溫江以下的一段的程度，那麼就可以認爲，這種勘探在三年以後才能開始，或者遲一些或者早一些，不過很可能是遲一些。而且根據巴格萊的說法，這種勘測需要許多年。至於在勘測完畢以後需要多少年建設成功，我想沒有人可以明確斷定。同時，報紙上幾乎每天都刊載着這家不屈不撓的《泰晤士報》的駐北京通訊記者所發出的新聞，說俄國、法國、德國或日本又向中國提出了一些新的要求，儘管它有四億勇敢的人民，但是對這一切要求並沒有能力拒絕。所以，如果不使伸入中國的緬甸鐵路成爲一宗過時而沒有希望的事業，那麼最好對那些因谷特峽谷而中斷施工和推遲進一步勘測的藉口，重新加以考慮。

【同上，1898年4月1日，頁207—208。】

〔《北華捷報》外論摘要(四)〕 本月10日《世界報》刊登了一篇扣人心弦的文章，它是根據本報駐北京通訊員的一篇通訊寫出來的，內容涉及法國在中國的反英活動。它說：

只要看一下地圖便足以說明，倘若聽任它繼續前進而對其陰謀不加以制止，那麼法國就有能力在中國給我們造成嚴重的損害。事實上如果中國批准了盧漢鐵路，而且允許法國控制四川省，那麼長江流域對我們的價值就會大大降低。在緬甸和我們在中國的勢力範圍之間插入一塊外國土地，實際上會使整個戰略形勢發生變化，從而切斷了兩個帝國間的直接聯系。法國的目的就是爲這種隔離進行圍攻，

在這一點上，它當然是受到俄國的鼓動，而英國在其勢力範圍南方邊界上與法國的不和，又大大有助於俄國在北方所執行的計劃。法國在中國的目的似乎已被充分地看出，而且我們在那裏的同胞對英國政府的惰性有近乎憎惡之感。“除了這點以外”——從英國那裏把中國在長江流域的心臟竊取去——“法國外交部現在別無其他目的，這使得我們在中國的英國人對唐寧街對待這一番巧妙的陰謀的這種顯然漠不關心的態度，充滿了懷疑和苦悶。”這是我們從已經提到過的同一消息靈通方面摘引的。它的措辭是激烈的，但是我們懷疑這種措辭是否沒有充分的理由。當然，如果得出結論說，我們的政府不瞭解情況，而且沒有採取行動來挫敗法國的陰謀，那麼未免過於輕率；正如同我們最近在俄國事件裏所看到的一樣，政府長期沉默、按兵不動絕不是意味着漠不關心。不過考慮到我們政府在最近以前所採取的那種姑息政策如何打亂了我們在遠東的形勢時，人們對這一點所感覺的不安是可以原諒的。

[同上，1898年10月24日，頁765。]

〔《承辦鐵路合同》<sup>①</sup>（範本），1898年9月，光緒二十四年八月，北京〕一、鐵路局批准後，即設一英國有限公司（選用合宜字樣，以下即稱公司），承辦□□鐵路，或訂明別處鐵路均照後開各條辦理。

二、公司所籌資本，按英國金磅〔鎊〕核算，或糾集股份，或出票借債及各種合宜之法。借票上定有歸還日期，所擬利息不得過原本十成之一。

三、公司設立後，承造鐵路一切應行事宜，均照後開各條辦理。

四、建造鐵路經過之處及所需地基界址，公司應從速勘定，惟不得有礙農時，總以能照原圖為妙；如查有應改處所，亦可酌辦。地界勘定以後，鐵路局即將地交與公司，公司即將償款價值付與鐵路局，俾鐵路局足敷補償業主虧耗及華官等議有定數之辦公經費。

五、鐵路局將地交清，公司即從某處起□□止開工建造優等鐵

<sup>①</sup> 原注，本合同見《中外約章新編》，卷6，頁1—4，未找得英文本。訂立日期未查出，約在1898年9月。

路。按定章，鐵軌計寬英尺四尺八寸五分，從口口起口口止須造雙軌，其餘均造單軌，並置辦各處應需車站、停車叉道、工廠機器、及足敷應用之各式火車（詳見黏附清單與圖說）。公司造鐵路及鐵路上所需一切料件，無論運自外洋，購由華埠，鐵路局應設法免納各種稅項。

六、公司須將各式帳目備齊，其特備之資本帳內逐細登記者：凡買地基、造鐵路、置辦車輛各件，並連類相近雜費，如創始辦事糾集股份之資，以及設立公司招股、買地、購辦物料、繪畫圖樣、管理工程造鐵路時總理一切之辦公上下人等薪水、酬勞等項，以上各項，凡各國辦理鐵路，皆登記資本帳內。此帳內，自開辦起，至完工止，所籌資本付過利息，亦應結數登記。公司如將所籌資本於未經動支之先，提出存放，或借與外人，其所生利息，亦須入帳結算。鐵路尚未造全，其已成各段能照第八條開車，所得車價，如有盈餘，亦必登記入帳。似此，則全路完工之時，但看資本帳總數，便知造鐵路之全價。

七、公司所造鐵路，准將全段或僅一二段隨便交與別人包辦工作。其所用物料、車件，亦可交人包辦，若欲自辦，亦聽其便。公司所用工程司、司事、小工等人，均可隨時招僱，其薪水、工錢，歸公司核給。公司可租山採石、賃窯燒磚為造路之用。並准暫租地基為造枝及堆放物料等用。所有暫租地基、租山賃窯等事，均由公司逕與業主面同商定，華官不得過問。

八、所造鐵路，如內有一段先已完工，堪以行車，並與別段鐵路工程無礙者，即可辦理開車事宜，以後各段有續造完工者，均可次第開車。合同及別合同內所云開車之日，係指全路工竣而言。所造鐵路先已完工，堪以開車之各段，須另立專帳，登記進出各款，指所收車價及養路經費。如有盈餘，俟全路工竣開車之時，歸入造路所賺利錢帳內總算。

九、鐵路局接收鐵路，即於全路開車之日，或另擇合宜日期，公司將鐵路交與鐵路局，鐵路局將價銀付清公司，按第十三四等條所載施

行。惟鐵路局所定接收鐵路之期，須先一年備函知照，以便公司清理帳目，交代一切。

十、鐵路局接收鐵路，倘有逾期延擱，公司可於開車以後起，自行經理，以免受虧，至鐵路局付清全價，接收鐵路之日為止，惟公司經理鐵路，必須謹慎小心，視如己產，俾鐵路局接收時，仍一完全美好之鐵路。鐵路歸公司經理時，資本及所得車價，均按第十一二條所載登記帳目。

十一、第六條所載資本帳有應接續登記者，當全路開車仍歸公司經理之時，如因興旺，鐵路來往火車繁多，或別項事故，以致需添工作、增辦物料，則鐵路之價與之俱貴，故此項費用隨時開入資本帳，惟修理工程、換新材料件之款不在其內。至開車第一年，公司經理期內養路及開車經費，有照例歸造價結算者，仍開在資本帳內。資本總帳皆造鐵路時之用款。其經用耐久料件，不能常時修理更換者，公司已於所得車價內酌提若干，以備貼補物舊折價，另款存儲，遇有修換之時，立可提用此款，歸入鐵路產業內。

十二、全路開車，歸公司經理時，所得車價如何記帳，開列於下，在所得車價內先付行車及養路經費、總辦以下薪水工錢、料件修換等用，並照第十一條所載，提出久用料件折舊補賒之款。除以上各款外，再提公積若干，一備每年派息備補添補之需各等用項。其餘上年結帳滾存之款，均派給股份借票利息。派息所餘尾項，仍存帳，歸下屆結算。每年總帳，須請各股東齊集公司閱看，俟允行簽字，方可作準。利息帳照金鎊算，派付利息，或用金一鎊，或按金鎊市價算給銀兩。開車至五年後，所得車價如有盈餘，派給各股份及執有借票者，惟按造路用過本錢核算。如在七釐以上，其辦法列後，第五年後所得車價盈餘內，先提一成，存備還本之用，詳見第十八條，餘均派給有股份及借票者利息，內中如有一年所得，車價按造路用過本錢計在七釐以上，即將七釐以上之款分為兩份，一歸鐵路局，一歸有股份及借票人。

十三、鐵路局於全路開車之日，或十年以內，接收鐵路，須將所付

路價按造路用過本錢原數，照第六、第十一條所記之帳，另加一成半，每百兩加十五兩。凡各股份及執借票人，自開車起至接收鐵路止，每年所派利息連滾存下屆之項計算，如通扯不到五釐，鐵路局應照數補足五釐，一併付於公司。至如何派給各股份及執借票者，鐵路局不必過問。

十四、鐵路局如在十年以外，接收鐵路，須按末後三年進項之數，加價十二倍半。因末後三年所添車站、枝路、車件、物料等項需用，資本增多，且爲日較少，獲利未足，故預估此後能獲利息若干及別項進款，一併開入進項帳目內，照此數算給路價。

十五、公司交路於鐵路局時，照第十一條所載，在所得車價內，提存貼補經久料件修理換新之款，應一併付與鐵路局。其第十二條所載公積等項，係公司應得之款。

十六、鐵路局付清路價，公司應將鐵路一切物產全行交付，絲毫不少，俾鐵路局得於接收之日，仍堪照常交易，開車獲利，與公司已產無異。

十七、鐵路局接收鐵路一切物產，並將所得車價內置買之物料、零件、食物等項，一併估價接收。其公司與人所訂合同，如包辦材料、租山賃地、採石取磚等事，鐵路局均應承認照行。公司所用上下辦事員役人等，如願留者，鐵路局仍當照常留用，惟所訂合同，其限在三年以外，須聽鐵路局之便而行。

十八、第十二條所載提出一分還本之項，應先將借票買還。借票均按掣簽先後收買。此等買還之借票，鐵路局、公司各派一員，代鐵路局出名收管。此票仍當派結利息，惟不得再出售於人。此票所得應派利息，均留作再買借票之用，仍歸此二員出名收管。迨至收清借票以後，即將原提一分還本之款連買還借票所得之利，一併均作收買市上股票之用。所有特派收管股票之員，其應享利益，與執有股票之股東無異，惟不得將股份復行賣出。鐵路局似此辦法，如將借票股份一律收清，則鐵路及一應物產均歸鐵路局爲業，即與公司不干。鐵路局未將借票股份收清，而欲接收鐵路，須查明已經收回借票股份，未



經收回計有若干，按照應給之價一切付清，方可施行。凡收買股份之時，如遇票價大漲，鐵路局亦可將款項提作別樣交易，或收買別種股票，以為將來買回鐵路之用。

十九、如遇鐵路局籌款收買鐵路之事，公司自應極力相助。公司既立，鐵路局得派總辦一員入內辦事，除此一員外，代鐵路局出名經理股票之員，亦與各股東一體有權得舉薦其餘總辦。總辦內置有領袖一員及總辦員額之半，均須籍隸英國者。

二十、公司鐵路局遇有辯論合同之事，均聽英國商務衙門辦路司所派之員秉公訊斷，一經斷定，即當遵行，不能更改及上控。公司特派一人駐華，代辦上海英臬司衙門訟案。如鐵路局、公司因小事爭論，亦可就近歸上海英臬控斷，惟須出於兩願。公司於例應辦理事件，必須遵照在上海英臬衙門涉訟。如偶有不因辯論合同起見，並未訂明不上控者，可投呈英國總法處訊斷。

〔中外舊約章匯編 1, 頁 829—827。〕

## 二、所謂五路承築權問題(1898—1899年)

### (一) 津鎮等五路承築權的交涉

〔寶訥樂致總署照會，光緒二十四年六月初八日〕 近奉本國外部大臣電稱，如中國因准英民修築鐵路，或幫修鐵路，或承辦他項公建工程，如有他國向中國有攻佔之舉，本政府應行幫助中國相敵等語。本大臣自應照昨日所許之語，備文立案。

〔蘇杭甬鐵路權，卷 1, 葉 2。〕

〔貝爾福致寶訥樂電，1898年8月17日〕 如果你有任何理由擔心他們會遲不接受的話，茲授權給你告訴他們，除非他們立即同意，我們就將認為他們關於盧漢鐵路事的背信是故意敵視我國的一種行動，而且我們將採取相應的行動。

你在和艦隊司令磋商之後，可以發出限定他們〔對津鎮等五路要

求的]答覆的日子的通譯。耽擱的時間是不能太長的。

[藍皮書，中國，第1號(1899)年，頁192。]

[總署與寶訥樂談話紀錄，光緒二十四年七月初四日] 寶問：盧漢鐵路比款合同<sup>①</sup>已奉旨批准否？

答以已批准矣。

寶云，二十二日我曾有信致貴署，如若合同到時，務須與我一看。次日接到回信，合同尚未奏到。二十四日又有信催詢，尚未見覆，何以二十五日已批准了？

答以奏摺從北洋大臣奏進。二十四日奏到，二十五日即行批准。本署並不得與聞，何從先給你看。總之，中國祇向比國商議，絕不牽及他國的。

寶云，津鎮路英國願與德國、美國合辦。

答以儘可從緩商量，未見得立時就緒，不必急急。現在寧滬、關外兩處，業經定草合同，以後如有別處路工，英國如較別國便宜，自可先向英國商量。

寶云，我回去將英商願辦某處某處鐵路開一清單送來，再訂期晤談。政府的話，我今日並未全說。單內所開之路，貴署如能照允，是即兩國真心和好之據。

答以且看你單內所開果係何處，如何辦法，再為商議。不能任意指定何處，強我答應。

[蘇杭甬鐵路權，卷1，葉3。]

[寶訥樂致總署函，光緒二十四年七月初五日] 昨在貴署面談中國准人承修鐵路一事，除已立有草合同可謂定妥之外，茲將本國政府請貴國准英國公司承辦者，開列於後：

一、由天津至鎮江一條<sup>②</sup>（此路如德、美等公司願行會辦，亦可。查此路節略，已於六月十二日送上矣）。

二、由河南、山西兩省至長江一條（此路乃使福公司礦產按照合

① 參看本書第二章第三節、四，頁299。

② 參看本書本章第二節、二，頁394。

同得一通河口捷徑)。

三、由九龍至廣州府一條(此路乃怡和洋行與盛大臣所議者)。

四、由浦口至信陽一條(此路乃推廣滬寧鐵路)。

五、由蘇州至杭州或展至寧波府一條(以上兩條皆係怡和與盛大臣所議未入草合同之內)。

以上五條，合行備函奉達，即希貴王大臣查照可也。

〔同上，卷1，葉4。〕

〔寶訥樂致貝爾福電，1898年8月21日於北京〕我昨天訪晤了總理衙門。他們說，他們將盡一切努力按照英國政府的意願行事。他們完全否認對英國有任何不尊敬或不友好的意圖。我着重地提請他們注意情況的極大嚴重性。我的意見是，如果我們要測驗一下他們的聲言是否真誠，我們最好稍俟幾天再採取更進一步的措施。長江鐵路的協議，延宕已久，在我由於辛迪加的工程師本定在一個月前到來，而還沒有到達，而大感困難。

〔藍皮書，中國，第1號(1899年)，頁193。〕

〔盛宣懷致總署函，光緒二十四年七月初八日〕前在上海時，英商怡和遞函三件。一請接造江寧對岸浦口至河南信陽州鐵路一條，與盧漢幹道相接。此事先奉鈞電，道員容閱請由天津迤南造至浦口鎮江，正在籌商，須稍緩議等因，遵即函致怡和，飭令仍候津浦一路究否有成，再行斟酌辦理。茲據該洋商函稟前情。查英國既已借款承造滬寧鐵路，其意總想與盧漢幹路接通，否則截然中止，彼必狡焉思逞。且為總公司通籌全局，亦宜與盧漢幹路相接，商務方能興旺，洋債方有歸還之日。一請推展蘇杭枝路。已與毅上中丞〔浙江巡撫廖壽豐〕會商，准歸總公司與該英商議訂章程辦理。一請造辦廣州至九龍枝路。查廣州鐵路如欲造至九龍，確非英商借款代辦，英廷斷不能允。該處路短而人物殷繁，車利必厚，與其推出權利，盡屬他人，似不及歸入總公司，尚可隨時羈勒。是否有當，合即照錄來信三封，恭呈鈞鑒。敬祈核奪訓示，以便與該商彙歸滬寧合同一氣辦理，免生枝節，實於大局有益無損。

〔蘇杭甬鐵路檔，卷1，葉5。〕

〔總署致寶訥樂照會，光緒二十四年七月二十一日〕 竊照中英兩國多年輯睦，中國向無輕視英國之意，近雖彼此微有誤會，業經言歸於好。本年七月初五日准貴大臣函請准予英商承修中國鐵路〔五條〕……等因。本衙門查九龍至廣州、浦口至信陽、蘇州至杭州三路，業由鐵路總公司盛大臣與英商議辦，本衙門仍咨行盛大臣與英商妥議，酌照中國南北鐵路章程公平商辦，訂立章程，咨報本衙門奏明請旨遵行。至天津至鎮江，貴大臣已允另議。河南、山西至長江，應俟福公司開辦礦工後再與妥商。爲此先行照會貴大臣查照可也。

〔同上，卷1，葉7。〕

〔總署咨盛宣懷文，光緒二十四年七月二十五日〕 光緒二十四年七月初五日，准英國駐京寶大臣函稱，請准予英商承修中國鐵路，開列五條……等因。並據備述所准亦本聖命。該大臣請 本衙門以中

〔總署致寶訥樂覆照，光緒二十四年七月二十七日〕本衙門查前文“公平商辦”四字，因各處路工情形容有不同，自應照南北鐵路合同由盛大臣與英商公平商辦，毋庸裁去。其餘各節均可照允。

〔同上，卷1，葉8—9。〕

## (二) 滬寧鐵路的籌建和英、德兩國的競爭

### (1) 滬寧鐵路的籌建

〔張之洞致總署電，光緒二十一年六月初十日〕查由上海造鐵路以通蘇州，而至江寧，旁通杭州，此路最有利於商。貨物豐，行旅多，道路平，大河小河道里近，成功易而獲利速，又可杜外國小輪之害，於江南富商籌餉之道，均有益，借款亦不難。且去年辦防以來，蘇杭精華，力籌保衛，然各處距海皆不甚遠，內河紆遲，實難得無數重兵、軍械，分防援應。若鐵路既通，江寧、蘇、杭聯為一氣，外遠內近，可以隨行策應；省兵省餉，是於兵亦有大益。洋商勸開此路，營謀代造者甚多，其利厚可知。朝廷如有意興辦，擬派員帶洋匠測勘，酌議籌商辦法，再奏明請旨辦理。

〔清季外交史料，卷116，葉8。〕

〔又電，光緒二十一年九月十二日〕金陵至鎮江、蘇、杭、上海鐵路，有益商務、籌餉、海防三端，洞已兩次電奏。接蘇撫函：蘇紳籌商務節略，擬辦由蘇至滬鐵路。現擬先委洋弁勘路繪圖，俟估工籌款後，再請旨辦理。大約先自吳淞口達上海，自滬達蘇、達鎮、達寧，分枝達杭，節節相機辦理。辦一節，即有一節之利，不比他處。請代奏。

〔張之洞，張文襄公全集，卷79，葉1。〕

〔張之洞籌辦滬寧鐵路已派洋員測勘分段興造摺，光緒二十一年十一月十二日〕竊維外洋鐵路要義，利兵利商，兩端並重。盧漢幹路，南北貫通，兵商兼利，此中國鐵路之大綱。現已奉旨估計興造，招商承辦。此外尚有上海分走江、浙，直達金陵一路，關係重而利益多，自亦以亟籌興造為宜。查此路由吳淞口起以達上海縣，由上海縣以遠

蘇州，由蘇州以達鎮江，由鎮江以達江寧；另於蘇州橫接一枝以達杭州。所歷皆富庶之區，貨物本蕃，行旅本多，加以內地新准通商，凡機器生料之運載以入，與夫製成貨物之運載以出，皆將絡繹不絕。悉心核計，獲利必豐。或謂內河既准行輪船，則傍河建路，恐無大利；不知貿易日盛，則行人之往來亦日多。重大貨物宜水，輕貨與行客宜陸，固有並行不悖者。即如德國萊茵河，約千餘里，輪舶暢行，然河之東西岸，火車往來如織，晝夜不絕，可為明證。況上海、金陵、蘇、杭一路，河輪之利，各國共之，鐵路之利，中國專之，尤可隱杜外國小輪之害。此利於商者也。

自去年東洋有事以來，蘇、杭、淞、滬處處皆係精華，不能不力籌保衛，兩省增兵增械，繁費實多。設一旦有警，如欲調兵運械，亟謀援應，而海道梗阻，不能出口，內河兵船行走紆遲，必致貽誤事機。如各處皆設重兵，斷斷無此財力兵力。儻鐵路既通，則金陵、蘇、杭、上海聯為一氣，外遠內近，可以隨方策應，互為聲援。省餉省兵，赴機迅速。此利於兵者也。

不惟此也。金陵平定三十餘年，元氣至今未復，民生蕭索，城市空曠，毫無振興之機。此地乃東南都會，長江門庭，豈可任其頹廢貧耗，不加振作。鐵路一通，則商賈雲集，民物繁滋，三年必然改觀，十年可臻富庶。且江寧為南洋大臣所駐，交涉之事日多，加以蘇杭通商，事皆創始，而距蘇、滬頗遠，距杭尤遠，消息不靈，遙度豈能中肯，因應尤難應機。況南洋大臣以商務為職，而金陵城內，但有仕宦之家，絕無大宗貿易，以致商情隔闕，振興無由。鐵路成，則耳目既廣，盈虛易知，控引既便，因應尤速。可以開無敵之利源，弭無窮之敵讐。此尤有利於民生洋務者也。

此路道途平坦，並無高山大河，既無山嶺開鑿之艱，亦少橋樑衝激之患。成效較易，見效較速。數月來洋商勸開此路，情願借款營謀代造者甚多，其有利益可知。

現擬分五段籌辦，以吳淞至上海三十餘里為一段，上海至蘇州將近二百里為一段，蘇州至鎮江約三百里為一段，鎮江至金陵一百八十

里爲一段，由蘇至杭約三百里另爲一段。鐵路必取直線，較水路紆折爲近，統計江、浙兩路亦及千里。地平河通，施工運料皆不甚難。約略估計，每里當在萬金以內。此路既分段辦理，籌款尙不吃力。東南商富熟悉洋情，習知鐵路利益，一聞江、浙定議造路，明知工省利鉅，聞風踴躍，今擬請集資承辦者頗多。現擬吳淞至上海三十餘里歸官創辦，以開其端。查吳淞口沙淺膠舟，必須乘潮出入，海輪剝載進口，甚爲不便，故近年來洋人屢有疏濬吳淞之請。此次日本議約時，該國使臣亦曾議及此事。市情瞬息萬端，商賈意在從速，若自碼頭上鐵路，即可逕達內地各要區，其旺可知。其自上海以內之鐵路，現擬通盤籌議，將由滬至蘇一段及由蘇至鎮一段，一歸官辦，一歸商辦，或官商合辦。統俟籌款確實後，妥酌辦理。其自鎮至寧、自蘇至杭兩路，或官辦或商辦，續行籌議。此時籌一段之款，即辦一段之路，成一段之路，先收一段之利。不比他路，必須全局修成，始見利益也。

〔同上，卷40，葉5--8。〕

〔張之洞致總署電，光緒二十一年十一月十六日〕 敬電奉旨恭悉。……至蘇滬鐵路一節，久已分派洋工師借委員兩頭勘繪。一自江寧至鎮江而達蘇州，一自吳淞至上海而達蘇州，再接杭州。寧鎮一段，已勘畢，民情欣悅。蘇滬一段，勘路洋員不日即抵滬。查蘇滬一路利益最速，已定議興辦，事在必成。華商踴躍願辦，已飭議詳章及官路商路交接章程。現擬吳淞至上海三十里官辦，上海至蘇州二百餘里商辦，但商辦仍須官爲督理。入蘇州至江寧一段，另行籌議。請代奏。

〔清季外交史料，卷119，葉1-2。〕

〔上諭，光緒二十一年十一月十八日〕 寄劉坤一，兩江地方緊要，張之洞辦理鐵路，整頓商務，開練陸軍諸大端，該督回任後，實力籌辦。

〔同上，卷119，葉7。〕

〔張之洞奏蘇滬鐵路籌議官商合辦摺，光緒二十二年正月初二日〕 查此路以吳淞至上海、上海至蘇州兩段，尤爲繁盛，商情甚爲欣羨。查外洋凡商辦鐵路，國家必與議定期限，給價收回，亦有年久收回，不復給價者，更有未及期滿，即行收回者。蓋鐵路爲全國利權所關，不

甘讓利於商，更不肯讓權於商，非他項公司可比。中外固無二理。現在開辦鐵路，臣詳加籌議，若統歸商辦，則利權固嫌下移，且鐵路學問深遠，商人更未易周知，承辦即未必得手。況一切購買地基，商遷廬墓，彈壓地方，以後常年巡護，事關十數州縣，仍非官爲出力不可。如竟使官獨爲其難，而商全享其利，恐亦非商情所敢出。若統歸官辦，則經費較鉅，籌款不易，且無以慰商人欣羨之情，更無以開幹路招股之屬。莫若官商合辦，通力合作，計本分息，庶大局有益，而商情亦順。

查自吳淞至金陵，據洋員稟報，實測路線六百六十里。今擬築址造橋，預備雙軌寬闊，而先安單軌試行，將來人貨果旺，添設雙軌，不致多費。其車輛之多寡，車站之遠近，開行之疏密，均按外洋上等鐵路籌備。此路與津盧一路，繁簡不同，事關創舉，估價不易，中國人工、地價，均視外國爲廉，而購料遠運，則視外洋多費。又如遷墳一事，給費不少，而爲外洋所無有，非洋員所能確估者。今姑約計以萬餘兩一里爲率，統以七百萬兩爲度。現在所借瑞記洋款，極爲撙節，尚餘二百五十萬兩。臣體察鹽務情形，隔兩年後，兩淮鹽務尚可再籌一百萬兩，共計可得三百五十萬兩<sup>①</sup>，足敷成本之半。其餘一半，擬招商股，妥立章程，務使官不欺商，商不疑官，附股必可踴躍。仍畫分段落，先招股合造吳淞至蘇州一路。路成開駛，利益周知，再行招股，合造蘇州至鎮江一路，以達於金陵。

至鐵路所需鐵件，名式繁多，而以軌條、枕鐵、魚尾片及橋樑所需鐵料爲大宗。此數項均湖北鐵政局所能自造，但須略添機器。應先奏明定案，嗣後無論何處造路，凡鋼鐵軌料各件，凡湖北鐵政局能造者，必用鄂局所造，不向外洋購買，以期利不外溢。惟車輛等項，不得不取諸外洋，然亦當竭力籌議。凡可以自造而機價不昂者，總以自造爲合算。能輕減一分成本，即多獲一分利息，此不可不詳悉籌畫者也。

查此事所以必須官商合辦者，因全歸商辦，窒礙頗多。外洋鐵路通例，商路必須限利，至多不得過一分五釐，過此者概歸國家；且須議

<sup>①</sup>光緒二十二年九月二十五日，直隸總督王文韶、兩江總督張之洞會奏稱，鹽款難籌，改撥直隸海防捐銀五十萬兩，合瑞記洋行借款餘數計共三百萬兩。



定若干年後收回。此兩層，皆非華商所願。再開商辦之意，擬請減火車運載各土貨之釐金與洋稅等。此層猶多窒礙，萬難允許。若官商合辦，則事事與官相附，可免種種爲難。既不必立限利之章，亦不必設收回之約。至釐稅如何完納，官局自必妥籌，期於鐵路有益，商人可坐享其成，不煩計較辯論。惟商人既出鉅資，必求穩慎，自應令商董入局，於購買物料、估計工程、考核價值各事，皆會同經理，職悉皆得與聞。所有官本商本，皆存外國銀行，遇有支用，必須官商皆有簽字文據，始能動用，以昭至公。

至辦事之人，非有地方大員，不足以號令州縣；非有熟悉鐵路之員，不足以綜理庶務；尤非有公正鄉紳，不足以督率紳商，聯絡官場，以通官紳商之情。此次造路，均在蘇屬地方，必應有實缺大員督率，自應就近派員管理。查江蘇按察使平時公務較簡，該司吳承潞服官蘇省、歷年既久，於地方情形，極爲熟悉，堪以兼總辦鐵路事宜。惟臬司有本任應辦公事，自應另委候補道員專辦，會同該臬司吳承潞籌辦一切。應俟本任督臣劉坤一到任後，再行遴委。又在籍紳上前園子監祭酒陸潤庠，鄉望素孚，慷慨任事，屢次來函，言蘇滬一段路工，商情極爲踴躍。近來江寧與臣熟商詳議，已定官商合辦之局。到滬後來電，復極稱衆商欣然願辦，現已照會該祭酒，商請其督率紳商，聯絡一氣。至鐵路總局內除官派總辦外，應令股商選擇公正諳練、衆情信服者，公舉數人入局會同總辦。凡事皆由官派總辦與商舉總辦公同商酌。又原派勘路洋員錫樂巴，於鐵路爲專門學問，在德國爲鐵路官員，歷辦大工，現據繪圖一百數十幅，詳細立說，估價不日可成，應即派爲總工師。……

惟數旬以來，商股尙無眉目，儻商情游移，一時猝難定議，則可卽就官款先辦蘇滬一路，以開風氣。俟開辦以後，如商情願來合股，仍可招致。卽將所繳之款，接辦下段由蘇至鎮一路，似亦未始非策。蓋蘇滬一路，利益最速，商來則合股，商不來則獨辦，路成後商願附股則收之，進退裕如，毫無窒礙。

〔張之洞，張文襄公全集，卷42，頁23-27。〕

〔劉坤一復趙舒翹函，光緒二十二年正月二十五日〕 又內地修造鐵路，官民合辦有無窒礙？由滬而蘇，由蘇而鎮而寧，能否一氣呵成，不至半途而廢，盡棄前功？尊處想有勝算。並一示知爲禱。

〔劉坤一遺集，書牘，頁 2168。〕

〔劉坤一復陸潤庠函，光緒二十二年二月〕 惟蘇滬鐵路，事屬創辦，需費尤繁，若使內河不行小輪，則鐵路自不可少，茲欲並行不悖，未審有無相妨？論者方以蘇滬鐵路一成，將來常、鎮、江寧不難接辦，漸推漸廣，爲利無窮。夫不究其終，不可以謀始，是否有濟，自宜預爲考查。先生提挈全綱，維持大計，應行應止，必有成算在胸。卽勢處必行，將來歸官歸商，抑或官商合辦，並希指示一切，俾有遵循。

〔同上，頁 2171。〕

〔劉坤一致趙舒翹函，光緒二十二年四月十八日〕 弟鯁鯁過慮者，將來埠務若盛，洋商洋貨絡繹於途，一線河流不足資其營運，勢必至以鐵路爲言。陸鳳石〔卽陸潤庠〕謂“人將生心”，似亦不爲無見。台指試辦淞滬一段，洵爲切中機宜。俟此路告竣，如果裨益度支，而後接修至蘇，庶有把握；且使商民知有大利，更不難集腋成裘。第總理未易得人，尊處候補道員有無堪勝此任？伏祈裁示。

〔同上，頁 2175。〕

〔盛宣懷致劉坤一電，光緒二十二年十一月初七日。〕 此間擬照原議先造吳淞至上海一段<sup>①</sup>，以壯中外觀瞻，方能招股借債。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷 25，葉 21。〕

〔劉坤一致軍機處函，光緒二十二年十二月二十日〕 蘇滬鐵路歸總公司，以所存二百五十萬金挪爲盧漢之用，自是正辦。第原奏預指此項餘利每年二十萬爲江南湊還洋款，將無著落。

〔劉坤一遺集，書牘，頁 2185。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十三年八月初四日〕 南洋來咨，……蘇滬、寧鎮設路，華商紛紛稟辦，甚至洋商情願附華股。誠以需款尙不過鉅，辦理既易，獲利又速，是爲地興利，蘇滬之路似宜速辦。

<sup>①</sup>上海吳淞段於光緒二十三年十二月興工，二十四年十月告成，十一月開車營業。

仍應照案由貴大臣主政辦理，以一事權等語。

【盛宣懷，愚齋存稿，卷28，葉10—11。】

## (2) 英、德兩國投資滬寧鐵路的競爭

〔張之洞致軍機處電，光緒二十四年正月初三日〕 聞德尙不肯撤兵<sup>①</sup>，外部堅欲修山東鐵路，開山東礦，橫極矣！空言峻拒，彼必不甘，何不照洞去年十一月三十電許德使攬辦江寧蘇滬鐵路，借款利息五釐五毫八，本利均攤在內，六十年還清之法。如不得已，似可以寧滬之鐵路抵換。從滬起，爲患較輕。但如議此路，須盛京卿與之議章程立合同，則統歸入公司商家辦法，庶稍公道。若總署與議，則變爲教案條款，必奪我路權矣。

【清季外交史料，卷129，葉3。】

〔又電，光緒二十四年正月初五日〕 山東若允德干預鐵路事，北省地利大失，引寇入室，故擬以寧滬南路抵換之議。查南路據海靖送來章程，係由銀行商請。雖亦借款，然總歸中國總公司，非同東北之俄，西南之法，強預我事，強奪我權。此不同者一。款係有德之德華，兼有英之匯豐，兩銀行分借，願出於商，非同彼國家出而強借。且款出兩國，非同一國之權，尙可由我操縱。不同者二。滬爲通商大埠，從此起造，非一二國所能專主。且此係中國必應造之路，非同山東之可以緩造。不同者三。至息不過重是小事。

總之，路可造，被迫而權屬他人者不可造；款可借，被迫而貽害大局者不可借。似北路尙不如南路之可允。但不知議結教案時於鐵路一條，總署如何措辭？此事可否諭知盛京卿，以便籌商挽回？

〔同上，卷129，葉4—5。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年二月初四日〕 昨與錫樂巴商，請以四要：第一條，不能索國家擔保，總署必不肯。錫云：不必國家作保，但須顯出是國家之路，非公司一人一家之路，且須奏明。答以奏明批准，自不待言。合同除總公司蓋印外，並由南北洋大臣及敵

①指德國藉口曹州教案侵據膠澳之兵。

衙門蓋印，即非公司一人一家之事矣。錫云：如此當可行。

第二條，不能由洋人作主。錫云：非欲洋人作主，惟銀行與閣下皆不能一人作主，如閣下並總辦大員二人，德華匯豐管事二人，共五人公議，多者從之。

第三條，不能包辦工程。錫云：物料先儘中國自有者用，此外無論何國儘價廉者用。

第四條，不能分餘利。錫云：若無小本小利，銀行斷不願。答以小本我自能籌，若銀行必欲潤，至多小本不過三分之一，而多給小利。錫云：如此即可。

惟德華欲添小本，恐意在干預我永遠路權，不如許以小利，錫意在六釐似亦無妨。惟須議定只准收利，不得干預路事。似乎四要皆已活動，皆有辦法。已屬錫電德華。不知德華與執事面議如何？所示。惟第二條仍多閃爍耳。鄙意德款較妥，美望太奢，莫若先與德議，俟滬漢議定，再與美議粵漢，即可照本踏錄矣。高明以爲何如？

〔盛宣懷，悉齋存稿，卷 31，葉 4-5。〕

〔又電，光緒二十四年三月初十日〕 俄、德均以我沿海爲鐵路起點，英得吳淞，難保不仿辦。果爾，則寧滬權失，從此蔓延，即幹路亦不能保，此最切近之禍。惟有趕定此寧滬一路借款，即日開造，冀英或不加俄德之貪狠，稍留餘地。然不先自爲謀，則將無辭以拒。望力維大局爲幸。弟本欲言，然總署有成見，鄙見必不聽，故切懇之。祈速覆。

〔同上，卷 31，葉 22。〕

〔又電，光緒二十四年閏三月初六日〕 比、法申通，尊意俟與美商定，併辦盧漢，即與比決裂。最妥。惟美現開戰，不知美款能無中變否？祈電詢伍使，並催其速商定，併辦盧漢。寧滬一路，昨錫樂巴來裏，海靖來電欲力攬寧滬之路，意甚妒英。查前擬德華承辦此路者，中欲德不攬東路也，今既盡攬山東一省之路，則情形今昔不同。此時寧滬一路，或專與英議，或英、德合辦亦妥。請酌之。

〔同上，卷 31，葉 29-30。〕

〔又電，光緒二十四年閏三月初九日〕 寧滬一路，德人承辦固非

所宜，英垂涎長江，該使獨攬此路，亦未爲得計。無已，只可照原議英、德合辦，流弊較少。然究不若使美併辦盧漢，令比改辦寧滬爲最妥。比商力薄，此路較短，需款止盧漢之半，比人當可自辦，不必求助於法。卽有法在內，在寧滬一帶，亦無能爲患。

〔同上，卷 31，葉 31。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十四年閏三月十六日〕 德、英先後赴署索辦蘇寧，而署謂英未便峻拒，准令怡和就近商辦，以德有東路也。德華謂蘇寧不成，將往辦東路。德總領事謂如他家條款與德同，請先儘德。人約德使、德領、德行自知得隴望蜀，故不力爭，所力爭者，錫樂巴耳。鈞座前駁三事，豈得謂允准？且德華續呈十七條，皆相反。今見英款不爲難，始有遷就意。然署既允英，英豈肯讓，徒使英效俄、德、法，跳出公司，納入交涉，其害立見。英雖有長江不准予人之約，英決不利土地爲戎首，苟欲得而甘心，亦決不繫乎蘇寧鐵路之有無。創我國者俄也，助俄爲虐者德、法也。鈞旨聯英、日，似不可改易初心。鄙見正欲藉商務聯英、日兼及美。況此次借英款，十年卽准我還清，誠能自強，何畏之有。議鐵路久矣，若處處牽制，不急下劫著，必路路落後著。若能自粵至京、京至山陝悉歸美，自滬至寧、寧至豫悉歸英，自蘇至杭、杭至甬或歸比，統限三年告成；然後開沿路礦，練沿路民兵，興沿路農工商，十年或可改觀。至海靖前復注重東路，無暇爲銀行計，真情畢露。錫樂巴宜羈縻之，免其作祟。餘面罄。

〔同上，卷 32，葉 2。〕

### (3) 英國借款草約和“華洋合股”的陰謀

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月初四日〕 英使言：奉其政府電，俄、德、法、美辦中國鐵路，英獨向隅，實不甘心。英公司必欲承辦自滬至寧鐵路。問以公司是誰？曰怡和。告以此路早奉旨歸盛督辦，可令怡和就近與商；但索價須與別國相等，否則難強。看來此議未便峻拒，務望相機籌辦，仍詳覆。

〔盛宣懷，恐存稿，卷 31，葉 27。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年閏三月初五日〕 蘇寧路與怡和議，意在聯絡英國。且怡和與招商局共事多年，尚不離譜。惟膠事之後，輒謂總公司不允即赴京議，以商務歸入交涉，必多爲難。現蒙告英使索價須與別國相等，否則難強，此語最扼要。

〔同上，卷 31，葉 27—28。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月初十日〕 洋人常言鐵軌兩條如一籬子，鐵路所到，即將其國籬破矣。近日洋人太狠，英在蘇、滬、長江，利權太重，萬不可再使英獨辦寧滬路矣，似以比款移寧滬爲妥。英無路必不甘。然既云無路，想是山西路未議准。莫如使英辦晉路開晉礦，英必大喜，且可藉分俄勢，最爲上策。如晉路已歸他人，或令其辦自河南入陝之路，自金陵對岸入鄂之路，亦均有用。務望熟籌慎思。熊虎豺狼，名異實同，無不噬人。

〔同上，卷 31，葉 31。〕

〔盛宣懷致劉坤一、王文韶等電，光緒二十四年閏三月二十三日〕 自滬至寧鐵路，……屢承峴帥〔劉坤一〕催辦，以無妥實借款，延緩至今。德人既有東路，垂涎寧滬，迭來商辦，急思抵拒。今怡和傳總署命來商，磋商數日，正擬電商卓裁，適德藩將進京，英人必欲乘其未到，定約簽字，刻不能緩。昨奉署電，令先畫草約，俟定正約與督撫會奏。怡和催辦愈急迫，於本日遵總署電諭，先畫草約。茲將條款摘要電陳。

〔同上，卷 32，葉 7。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年閏三月二十二日〕 奉馬電，怡和條款應酌量先畫草約，聲明俟會商督撫，如有與地方窒礙之處，即令更正，仍俟定正約即行會奏等因。怡和催辦甚急，遵諭先畫草約。茲將條款摘要<sup>①</sup>電陳：

一、借票不得過三百萬鎊，以備營造上海至江寧鐵路。

二、工未竣前，借款年息應在本項下提給，鐵路需用之地，由總公司籌款購買。

<sup>①</sup>原稱「滬寧鐵路草合同」，光緒二十四年閏三月二十三日訂於上海。全文略，見《中外僑約彙編》1，頁 756。

三、年息四釐半。

四、期限五十年。

五、每半年攤還本利。

六、或遇還本利之期，進款不敷，應於正約未定前商定辦法。

七、此借款票由督辦大臣蓋印，並出使大臣畫押。

八、已造之淞滬鐵路，及本合同所造之鐵路，各種產業作抵。

九、合同四份，由國家批准，總署、英界、兩公司各執。

十、借票利票免印花稅，料件概免釐稅，正約簽後，英公司即刊賣借票，總署知會出使大臣襄助。

十一、造路行車辦法，正約未定前，商定設一管理處，盛為督辦，並由督辦派員與英公司經理人總工程司及書記酌辦。

十二、如因生意應添各件，由管理處酌定。

十三、餘利英公司得五份之一。

十四、帳目規銀記數。

十五、總工程司辦理造路行車等事，又管帳西人一名，銀公司選舉其人，須先由督辦允准。

十六、估計應用款項，英公司即定扣頭若干，約照銀市八二折，如售票之時，扣頭較好，悉歸總公司。如英公司所定扣頭，中國不願承受，勘路費英公司自認。

十七、借款存匯豐，進款匯豐、通商銀行分存。

十八、英公司經手付還本利，應得用錢二毫半。

十九、倘此次借款不敷營築全路，正約未定前商定。

二十、正約簽定後，當奉諭旨批准，由總署照會英使。

二十一、英公司借款如願招別人入股，聽其自便。

二十二、鐵路各料件，中國製造者由總工程司驗明，合用即當儘用。外洋購買者，管理處核辦，仍須訂正約時議妥再定。

二十三、展造枝路，與本合同鐵路相接者，准英公司儘先照此合同辦理。

二十四、正約未定以前，總公司答應不論已經議過未經議過之

人，不另議此路借款。

二十五、以上草合同先由督辦畫押。俟會商督撫如有地方窒礙之處，即行更正。仍俟定正約時具摺會奏。

又專條：英公司現願接造江寧對岸浦口起至河南境內信陽州一帶與盧漢路相接為止，奏准後所需造路經費，英公司勘路估定。一切借款章程，均照此合同辦理。

〔同上，卷 32，葉 5—6。〕

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月初六日〕 怡和草約，連日應酬德藩，未及細核。三日限太促。至香意謂英覬長江，英辦不及他國。似隔膜語。或以何國承辦，疆土將歸何國，乃係瞎話。所貴在有人有法以維持之耳。各國用他商辦路，限滿款清即交還者多矣。中國不自強，即不辦路亦日蹙；自強，則何慮？

〔同上，卷 32，葉 8。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年閏三月二十八日〕 碼電與怡和先畫草約各款，大致尙妥。詳細節目應於正約未定以前，妥慎商辦，再會同督撫具奏，候旨遵行。至專條英公司願接造江寧對岸浦口至信陽與盧漢相接為止，先未奏明，近日本署奏准容閱請由天津迤南造路至浦口鎮江，該道正在籌商借款，成否雖不可知，然定議在先，須稍緩與怡和議辦。正約內此條宜暫刪除。

〔同上，卷 32，葉 9。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十五年四月二十二日〕 滬寧改作華洋合股，未知廷議如何？粵漢擬訂五十年再還本，五十年內只將車利付息，而本可還可不還。到期如不能還本，仍可借款還款，似無後患。屆時路利必好，借款必易。

〔同上，卷 34，葉 18。〕

〔盛宣懷致總署、路礦總局電，光緒二十五年五月初四日〕 怡和接倫敦復電，請改爲華洋合股公司，總局設上海，招各國股份，先提股息七八釐，餘利華洋公分；如欲贖回，須看生意濃淡，加給票價。較前遞條款稍好。宜答以與原議不符，斷難商議。揣其意不致堅持。



惟各路並舉，保本保利在我，亦宜通籌利害。管見擬先定粵漢路，還本可期。五十年後，屆時商務大興，不難借輕息之款還美。俟美約議定，再商英約，未知鈞意如何？乞訓示。

〔同上，卷34，葉19—20。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十五年五月初七日〕 怡和改議華洋合股，近華商物力日絀，集股殊無把握，甚或以洋款報作華股。有名無實，致滋流弊。應由尊處通籌，先將議辦情形電知本署，再定滬寧路。我本不亟，可俟美約議後再商。惟不知英有異議否？

〔同上，卷34，葉20。〕

### （三）滬杭甬鐵路草約的簽訂和英國對抗廣枝路的要求

〔怡和洋行致盛宣懷函，光緒二十四年六月十六日〕 西六月十一號曾肅一函，請貴大臣商請中國政府准訂合同，造辦蘇杭鐵路，並望將來能由杭州造至寧波。本行並一面稟請英國駐華公使，亦向中國政府商請。蒙英公使示，謂中國政府覆以仍由貴大臣商請辦理。今聞貴大臣奉總署之命，屬與浙江巡撫會商；又聞浙江巡撫亦以築造蘇杭之路為是。應請貴大臣速准商訂此路草約，不勝感荷之至。

〔蘇杭甬鐵路始末記，卷1。〕

〔盛宣懷致總署暨路礦總局電，光緒二十四年八月初五日〕 頃怡和來云：另有英商麥圖納在京謀辦杭州至寧波路，恐致紛雜，懇請照寶使所請訂定，隨後展至寧波亦在內。昨接廖毅帥來函，以蘇杭、寧紹一路，熟權利害，不得不早著祖鞭等語。則展至寧波一語，浙撫已允行，似亦可照辦，以免另起爐竈。

〔又電〕 現擬與怡和先訂蘇浙、浦信草約三款：一、議定造路由蘇州至杭州及寧波、浦口至信陽，即與簽定之滬寧鐵路草約章程一樣。二、將來訂立正約，仍當與嗣後商訂核准之滬寧鐵路正約章程一樣。三、此草約簽定後，怡和當從速派工程司測勘蘇浙、浦信各路。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷33，葉6。〕

〔蘇杭甬鐵路草約，光緒二十四年九月初一日簽訂於上海〕大清督辦鐵路總公司盛，奉大清總理各國事務衙門咨，准與英商怡和洋行代自己並代匯豐銀行共代英國銀公司商訂條款列左：

第一款 今議定造辦鐵路由江蘇省之蘇州至浙江省之杭州及寧波，訂立草約章程，即與光緒二十四年閏三月二十三日即西歷一千八百九十八年五月十三號簽定之滬寧鐵路章程一樣。

第二款 此合同第一款草約章程，將來訂立正約，仍當與嗣後商定核准之滬寧鐵路正約章程一樣。

第三款 此合同簽定之後，怡和洋行當從速代銀公司派工程司測勘第一款中所指各路，總公司一面知會地方官員保護銀公司派出之勘路工程司等人。

第四款 以上草合同先由督辦大臣畫押，俟會商撫部院，如有地方窒礙之處，即行更正；仍俟訂正約時即行會同入奏。

〔蘇杭甬鐵路權，卷1，第10-11。〕

〔總署覆奏，光緒二十五年三月初五日〕光緒二十五年正月二十二日軍機大臣面奉諭旨，洗馬徐琪奏，杭寧議開鐵路，關礙海塘，且於民情未順，請飭停辦一摺。……當由軍機處將原摺抄交臣衙門。查原奏內稱，近來傳聞盛宣懷派員勘路，由杭州以遠寧波，謂之杭寧鐵路。……海塘之關繫如彼，民心之向背如此，應請將杭寧鐵路即予停辦各等語。

臣等查杭寧一路，在英商承辦五路之中。其緣起則始於上年六月間，英國使臣寶納樂以比國承辦盧漢鐵路，疑法國攬越利權，迭來臣衙門詢問，並稱如該合同奏報到日，可否先與閱看，再請旨批准。當時臣衙門以事礙主權，未便聽其干預。迨奉旨批准後，該使臣指為輕視英國，爭論不已，嗣復兩請准英商承造鐵路五條，以證和好。……是杭寧一路，已有定議在先，勢難中止。且自杭、蘇開作口岸以來，內河准行小輪船，於釐金常虞減損，鐵軌若成，貨載皆由陸路，亦為保百貨釐金之善策。今該洗馬擬請停辦之處，似尚未悉臣衙門辦理此事原委。……理合恭摺覆陳。

〔怡和洋行致艾倫賽函，1899年4月15日於天津〕為確證昨日筆者的口頭話語，我們榮幸地通知閣下，本月7日，我們的上海辦事處曾函述如下，

“蘇州——杭州線，延展到廣信（江西）。

“隨函附上計劃中的蘇杭線延展線的草約副本，這項草約最近曾送交盛〔宣懷〕手，盛以未奉總理衙門指示而遲疑簽字。

“這一條計劃中的延展線，通過中國生產最發達的地區，我們知道合興公司已經請求從粵漢線上湖南長沙以南某處向東到廣信築一枝線。

“假如這些計劃實現了，就會有一條從上海經過蘇州、杭州和廣信而接粵漢線，並南至廣州的路線。

“我們目前希望對這條延展線簽訂一個草約的主要目的，在於防止他人的干涉；因為我們有充分理由相信，有好幾個方面已經計劃着這條線路，並且正在積極測勘這條線路所要通過的地區。

“倘蒙抓緊機會把這分草約交到艾倫賽的手中，並請他把這件事提交給總理衙門，我們就不勝感激了。”

以上所述，連同建議中的草約副本和給盛大人函件等，將使閣下徹底瞭解情況，我們僅要求閣下在這方面惠予斡旋。

〔艾倫賽致總理衙門函，1899年4月17日〕我榮幸地通知殿下和閣下，我收到怡和洋行的一份函件，旨意如下，

“1898年10月15日，我們曾與南方鐵路督辦盛大人簽訂從蘇州到杭州的鐵路的草約。這件合約是以1898年5月13日我們和盛大人所簽訂的上海——南京線的合同為基礎的。後一契約的第二十二款規定了這一線路得有必要的延展線。現在，我們發現建築從杭州到廣信這條枝線，對貿易和營業都會大有裨益，我們乃請求盛大人為這一目的簽訂一份草約。盛大人告知我們，他未得到總理衙門的應允，不能任意簽訂這樣的契約。我們請求您給盛大人以必要的允准”。

我很榮幸地責文閣下請惠予體察，懇求授權盛大人與怡和洋行

簽訂修築杭州——廣信鐵路契約。

〔總理衙門致艾倫賽函，1899年4月23日〕 4月17日榮獲來文，藉悉您為怡和洋行要求我們應允盛大人與怡和簽訂從杭州到廣信的鐵路的契約。

我們查出上海——南京鐵路合同第十二款載：“日後展造枝路，與本合同鐵路相接者，准英公司儘先照此合同辦理，但鐵路總公司暨該省督撫務須於實行此項規定作出具體措施前，會摺奏請皇上批准。”

又，1898年12月13日，總理衙門會同路礦總局奏陳建築鐵路的一般計劃及其輕重緩急的次序。在這一奏摺中他們懇請在現辦各路妥速辦竣後，再議次第增築問題。他們建議從啓奏之日起，除已與各國定有成議的路線外，目前任何商人不得申請承築枝線。此項建議已獲皇上允准，准依議行，並於12月20日會函請費納樂知照。

所擬議的建築從杭州到廣信這一枝路問題，必須留待正在興建中的各路逐漸完成以後再談。屆時鐵路總公司會同該省督撫奏准之後，即可進行商議。現在並不宜於簽訂任何過早的協議的。

因此，我們榮幸地通知閣下並請轉知怡和洋行。

〔藍皮書，中國，第1號(1900年)，頁139—140。〕

#### (四) 浦信鐵路草合同的簽訂

〔英商怡和洋行致盛宣懷函，光緒二十四年春〕 滬寧鐵路合同載有一款，係擬由浦口展造至河南信陽地方。惟因某華員已先蒙中國政府俯允，籌款造路，經過各處，有浦信鐵路亦擬經過者，一時未能訂實。現聞該華員所奉籌造之權，業經註銷。相應照請貴大臣從速詳請總理衙門，准即商訂草約，核准辦理，不再遲延，翹盼曷勝。本行所擬訂各鐵路合同中，倘貴大臣能增進條款，准將各鐵路經過各處之礦開採，則籌集路款，較易從事，仍懇商請中國政府俯准辦理，不勝企禱之至。

〔交通史略政編，第15冊，頁1—2。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年四月二十五日〕 浦口至信陽一路，只可總公司自辦。若怡和以英股承辦，及容閔以洋股承辦，皆不可允。路在湖廣境，鄙人斷不敢畫押會奏，萬望勿定草約。已經再三諫阻，將來勿責鄙人違拗也。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷 32，葉 12。〕

〔又電，光緒二十四年四月三十日〕 浦口至信陽一路，總公司借美款自修爲上，容閔次之。容路雖是美股，勝於英股，又可絕其徑達天津分盧漢之利。若英款，自蘇滬接信陽，長江南北，水陸路權全歸英，有禍不可勝言矣。務祈審酌示覆。蘇滬路何以必欲予英，浦津路何以必欲予容，究是何堂主見？可否密示？

〔同上，卷 32，葉 13。〕

〔劉坤一致盛宣懷電，光緒二十四年八月二十五日〕 浦信一路，經由皖、豫腹地，可慮甚多。地方既貧，民情本悍，時務全未聞知，稍有齟齬，禍更烈於教案。至借此以佔土地，已屬無從挽救。雖不與議，曷忍不言。惟公熟思審處是幸。

〔同上，卷 32，葉 12。〕

〔盛宣懷致劉坤一電，光緒二十四年八月二十六日〕 聞英使照會總署，尚有鎮津一路，其意必欲直通南北。署不得已，止其鎮津，而允其浦信，節去半段，免礙盧漢。承示皖、豫地瘠俗悍情形，自當轉告英商。渠勘路一見荒涼，無利可獲，諒必廢然自止。總公司借款造路，既無生意，亦可勸緩。現在實因容閔欲定鎮津，路仍由浦口，故難阻止，一切要在滬寧正約。當督率來寧，請示再定也。

〔同上，卷 33，葉 12—13。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年十月十九日〕 浦信一路，已與江督、皖撫商妥。怡和催辦，仍照蘇浙草合同訂定，即日畫押呈送。

〔同上，卷 33，葉 23。〕

〔浦信鐵路草合同，光緒二十四年十一月二十五日〕 督辦鐵路總公司盛，奉中國總理各國事務衙門咨，准與英商怡和洋行代自己並代匯豐銀行共代英國銀公司，商訂條款列左：

(一) 今議定造辦鐵路由江蘇省之浦口，至安徽至河南省之信陽，

訂立草約章程，即與光緒二十四年閏三月二十三日即西歷一八九八年五月十三號兩造簽字之滬寧鐵路草約章程一樣。

(二)此合同第一款所訂草約章程，將來訂立正約，仍當與嗣後商訂核准之滬寧鐵路正約章程一樣。

(三)訂立各節，雖無更反之處，惟應聲明在前浦口至信陽一路，當候初次察勘後，再行商議正約。

(四)此合同簽定之後，怡和洋行當從速代銀公司派工程司測勘第一款中所指各路。總公司一面知會各地方官員，保護銀公司派出之勘路工程司等人。

(五)以上草合同先由督辦大臣責押，俟會商督部堂、撫部院，如有地方窒礙之處，即行更正；仍俟訂正約時，即行會同入奏。

〔交通史路政編，第15冊，頁2-3。〕

### (五)廣九鐵路草合同的簽訂

〔寶訥樂致沙士伯雷電，1898年7月25日〕〔關於〕廣九鐵路的承築權。怡和洋行已向鐵路督辦大臣盛申請上述鐵路的承築權。我正式得到中國政府的通知，法國公使曾向他們警告，假如將該線建築權允准給一家英國的辛迪加，法國在南中國的利益將遭受損害。

中國政府完全認識到這樣一個辯難是極其脆弱的。

〔藍皮書，中國，第1號(1899)，頁173。〕

〔盛宣懷致總署、路礦總局電，光緒二十四年八月初五日〕伍使江電，……聞英謀辦粵垣至九龍路，應歸美，符原約云。頃復以英使索造九龍至粵垣路，總署已准。美約自粵至漢，係向西接連枝路，應美造。九龍在粵垣之東，已為英租地，英斷不肯讓。好在粵自有海，望勸勿爭云。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷33，葉4。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年八月初六日〕九龍至粵垣鐵路，美使頃來署辯爭，當答以粵漢合同有無九龍字樣。美使謂無有，但

聲明達海口。本署答以既無九龍字樣，則總公司與英商訂辦，未爲不合。九龍爲英租地，豈肯讓他人承辦。尊處與怡和商訂此路，祇係九龍至粵垣，當有接連。粵漢合同未到，英使索辦此路，彼此已有照會，自難翻覆。如能英、美兩路聯接，可以解紛。

〔同上，卷 33，葉 6。〕

〔兩廣總督譚鍾麟致盛宣懷電，光緒二十四年八月二十六日〕九龍至廣州鐵路，誰創此議，絕無所聞。此等事須審察地勢，詳詢民情，未可冒昧舉行。若民情不服，亦莫如之何，地方官斷難任保護之責也。

〔同上，卷 33，葉 12。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年八月二十七日〕劉峴帥〔劉坤一〕於浦信，譚文帥〔譚鍾麟〕於九廣，均有異詞，持論甚正。諒必電商鈞署。可否請將地方爲難情形，即告英使中止，抑或仍遵前電簽字，乞鈞覆。

〔同上，卷 33，葉 13。〕

〔上諭，光緒二十四年九月初二日〕諭軍機大臣等：電寄譚鍾麟，自廣州至九龍鐵路，續經總理衙門與英使議定，由盛宣懷與英商妥訂章程，事難中止。勘路之事，著譚鍾麟派員妥爲照料，剴切開導，不得藉詞阻格，致啓釁端。

〔德宗實錄，卷 429，葉 2。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十四年九月二十七日〕九廣鐵路事，前冬電俟美公司下月到滬再與說開。嗣接漾電，知美經理人已到滬，究竟說開與否？

〔又電，光緒二十四年九月二十七日〕九廣鐵路，美商柏許到滬，即與辯論。柏電公司，據覆，請俟美與英自行商酌再定。官即告以英斷不肯讓。英且覬粵漢路，不可因小失大。柏來華應謁公使，似不全因此事。伍使兩稱，美聞九廣爲英承辦，頗有煩言。今總署既已允英，自無庸議。將來再有與幹路連接通至海濱者，望照約商辦，彼亦當俯首等語。柏亦有此意。美使如赴鈞署餽舌，請即推到總公司理論。

〔盛宣懷，恩廣存稿，卷 33，葉 18—19。〕

〔又電，光緒二十四年十月十九日〕 廣九一路，粵督來咨，亦已允行。美公司經理人柏許出京，據稱，英、美兩使已允和衷商辦，俟倫敦信，再畫押。

〔同上，卷 33，葉 23。〕

〔《九廣鐵路草合同》，光緒二十五年二月十七日〕 大清督辦鐵路總公司大臣盛，奉大清總理各國事務衙門咨，准與英商怡和洋行代自己並代匯豐銀行共代中英有限公司商訂條款列左：

第一款 今議定造辦鐵路，由廣東省之廣州府城至英租地九龍，即與光緒二十四年閏三月二十三日即西曆 1898 年 5 月 13 號簽定滬寧鐵路草約章程一樣。

第二款 此合同第一款草約章程所有能遵照之處，將來訂立正約，仍當與嗣後商定核准之滬寧鐵路正約章程一樣。

第三款 彼此允准，嗣後議訂妥善互有利益行車章程，即係此路車輛，與督辦鐵路總公司（或大臣）與美國合興公司或其代理人，議造粵漢鐵路車輛，互相聯接，以及客貨轉車價目等事。

第四款 此合同簽定之後，怡和洋行當從速代中英有限公司，派工程司測勘第一款中所指之路。督辦盛大臣一面知會地方官員保護該公司派出之勘路工程司等人。

第五款 以上草合同先由督辦大臣畫押，俟會同督辦部堂院，如有地方窒礙之處，即行更正。仍俟訂正約時即行會同入奏。

〔交通史路政編，第 12 冊，頁 4571—4572。〕

〔盛宣懷體察九廣鐵路情形摺，光緒二十五年十月〕 臣於九月初十日承准軍機大臣字寄，光緒二十五年九月初十日奉上諭：鹿傳霖奏，九龍至廣州鐵路修成以後，如有事故，英兵由香港頃刻可至，險要俱失。此路現經盛宣懷派員勘定，尚待集款，請及時罷修，以杜後患等語。九龍鐵路關係粵防門戶，現在集款未成，洋商既不願出資，能否設法停罷，抑或宕延從緩？著盛宣懷體察情形，妥籌辦理。……

伏查九龍至廣州鐵路，係英國駐京使臣向總理衙門請准英商承修中國鐵路五條之一。上年七月，總理衙門准寶使函請，復咨令臣處



酌照《中國南北鐵路章程》與英商妥訂章程，並照會實使查照。經臣與英商怡和洋行議定草約五條，於本年二月十七日在上海鐵路總公司畫押，即經抄約咨呈總理衙門在案。

竊維此案初由英使堅執請索，本係交涉之事。總理衙門鑒於俄、法諸路之前轍，委之總公司，變交涉為商務，權衡利害，實具深心。鹿傳霖謂由香港華商欲藉此集資漁利，起意聳動。似係指十年前華商有具稟粵督者，尙未悉此次發端之所自也。

現在九龍地方已屬英國租地，則由香港至九龍海道，頃刻可至。由九龍至廣州陸路，亦咫尺相連，不必待修鐵道而已可徑行直達。揆諸各國經營外政，此段鐵路彼必不能終止，而我亦無以相拒。現歸商辦，雖英商借款代造，究竟路為中國之路，猶可隨時驅馭，較勝於彼國自造。總理衙門行知議定之約，欲令停罷，不難於廢商辦之局，特慮改歸交涉，後患殆有甚焉。英方有事於南非洲，其商人與國家同休戚，無暇及此，故不催定正約。原片所稱洋商知其無利，無人出資。消息似未盡確。但使彼不催辦，總當擱置不提，以免挑動。他日如來議正約，再當商請總理衙門相機因應，以副朝廷慮念海疆之至意。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷4，葉1—2。〕

### 三、福公司運礦鐵路建築權問題(1899年)

〔總署致盛宣懷電，光緒二十五年正月二十四日〕 福公司擬造晉、豫至襄陽鐵路，專為運礦產至水口起見，原議未經詳敘經過地段。現應由澤州、懷慶交界之處造至衛輝，與盧漢幹路相接，再在汝、信一帶接造西至襄陽。如此僅於盧漢南北各添枝路，與幹路無礙，且可收礦產運腳。希俟福公司就商時，通籌妥辦，電覆。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷34，葉4。〕

〔福公司代理人致寶訥樂函，1899年3月24日〕 我奉福公司指示，申請從河南經安徽到南京的鐵路的建築權。這一路線的主要目的，是為河南、山西兩省的礦產品謀得出路。如所周知，南京是一

個很大的內河港口，料想它可能成爲銷售福公司各礦所產煤鐵的一個大市場。

福公司顯然必須盡可能地尋求每一個出口以增加它的產品的銷路。我希望閣下鑒及該線對發展河南、山西煤鐵工業是何等重要和必要，以至於必須由福公司修建，因而協助本公司取得這條路線。

〔藍皮書，中國，第1號(1900年)，頁114。〕

〔艾倫賽致福公司函，1899年3月27日於北京〕 接到你本月二十四給寶訥樂的信，你在信裏表示希望他能協助福公司獲得從河南經安徽到南京的鐵路的建築權。

你指出了這條鐵路線的主要目的是爲河南、山西各礦產品謀求出路。

中國政府曾下諭旨，宣稱在某幾條已特許修建的鐵路線建成前，目前在任何情況下將不再授與新的鐵路讓與權。這一事實，諒你當已知悉。

但是，我一定將你的要求儘早地向總理衙門提出，儘管由於上述原因，我認爲批准的希望是很小的。

〔同上，頁115。〕

〔又函，1899年4月1日〕 關於你上月24日來信和我上月27日覆信所談的問題，請允許我通知你，我在昨天訪問總理衙門，告知總理大臣們，我從你那裏收到一封福公司的申請書，要求建築一條從河南省穿過安徽省通達南京的鐵路。他們拒絕了我的請求，其理由是你所知曉的，即最近頒布的上諭規定了中國政府在目前不再讓與鐵路承辦權。

總理衙門並加上一句，他們認爲這一問題是不容討論的。

〔同上，頁115-116。〕

〔福公司代理人致艾倫賽函，1899年5月27日〕 福公司已決定開採山西省的孟縣、潞安府、澤州府和平陽府各地的礦藏，和山西省蒲州地方的石油礦，因而他們已根據與山西商務局訂定的合同第17條的規定，訂出連接這些礦藏的鐵路網的計劃。已決定的路線有如

下述：

1. 從孟縣向南至太原府（在根據協定俄國所計劃的路線一百里以外），再從太原府向南至平陽府，從平陽府向西南通至蒲州的石油產地，最後從蒲州到黃河岸的潼關。

2. 從平定州向南至潞安府、澤州府和懷慶府。

3. 從平陽府向東南通至澤州府。

我請求閣下把福公司在山西省建築上述鐵路網的決定通知總理衙門<sup>①</sup>，並請總理衙門把這一訊息告知北京的路礦總局和山西省當局。

本月 22 日我們曾榮幸地將格拉斯先生(J. H. G. Glass)<sup>②</sup>的信一件，送交閣下，信中他請求您向總理衙門提出申請，對他所派遣的踏勘從河南府經潼關到陝西的西安府的鐵路線的勘察隊，加以保護。

我相信閣下對這二件事必能惠予照辦，從而為英國利益，取得一條直達重要的山西省省會的鐵路，並較其他國籍人士隨時可能採取的行動，搶先一著。

〔同上，頁 219。〕

〔福公司秘書致沙士伯雷函，1899 年 6 月 2 日收於倫敦〕 根據所接到的福公司駐華勘察主任 (Surveyor-in-chief) 最近報告，發現過去我們所選定作為山西礦產運往南方通路的漢水，實際並不適宜於航行。公司各董事認真考慮後，有必要找一個通向長江的出口。根據〔礦務〕合同第十七款，他們是有權另擇口岸的。

雖然勘察尚未完畢，而格拉斯已向公司各董事建議，最好的線路是從礦產地起經過開封循驛道到南京對岸的浦口。

本公司因而指示公司代理人前往北京，以便直接與中國官府聯系，為修建這樣一條鐵路，代替通向襄陽的路線，謀求協議。

又指示該代理人應努力爭取該路對一般客貨的運載權，……這

① 艾倫賽旋於 6 月 5 日以福公司所要求的為內容致總理衙門照會一件。

② 本節中亦作格那士。

種運載權，不僅會帶給〔沿線〕居民以莫大利益，而且會對企業的成就有着重大貢獻，希望中國政府，鑒於在山西租讓〔各礦〕中享有淨利百分之二十五的利益，能夠接受這項建議。

同時，公司各董事，也曾考慮到去年賣訥樂爲公司取得通向漢水鐵路建築權時所遭到的各種困難，深恐設無女王政府的大力協助，想達成一項令人滿意的協議，是並不容易的。

選定漢水岸的襄陽作爲通往長江的出口，這是在北京商洽的結果，當時並以漢水的航運能充分適應公司的需要爲前提。然而，不管怎樣，公司各董事現在確信爲了給公司礦產南運找一條有效的出路，必需有一條通向另一地點的鐵路，他們懇請女王政府，在這方面給以支持。

〔同上，頁 180。〕

〔沙士伯雷致艾倫賽電，1899 年 6 月 5 日於倫敦外交部〕 福公司通知我，他們希望根據他們所訂合同第十七款獲得一條以公司各礦爲起點，經過開封沿驛運大道，通往南京對岸浦口的鐵路線。他們希望把這一線代替去年所獲得的通往襄陽的鐵路線，並亟欲取得在該線上運輸一般客貨以及礦產品的權利。

他們已指令其代理人前往北京，並和你取得聯系，如果你沒有反對意見，即應對此事盡可能予以協助。

〔同上，頁 132。〕

〔總理衙門致艾倫賽照會<sup>①</sup>，1899 年 6 月 9 日〕 我們榮幸地接獲閣下 6 月 5 日來照。我們請您注意山西和河南礦務合同第十七款的條文：

“築造分枝鐵路，至幹路或水路航線，以爲便利煤、鐵及所有其它各種礦產的運輸。

並又規定，福公司“應稟明兩省督撫”以及“枝路應訂章程，屆時另議”。

<sup>①</sup>本件從英文譯出。

其意義爲鐵路枝線的建築，起因於礦務；這些鐵路，是用以接連幹線和走向港口的，純粹是爲了保證各色礦產轉運的充分便利。

據此情由，當時關於鐵路的路線及其起迄地點，一無規定。在採礦事務實際開始後福公司須報告兩省督撫，他們將周詳地研究每一情事的情況和根據地形的需要而做出決定。

福公司目前所企求的三條鐵路線路，包括了山西、陝西和河南三省的轄境。各條路線的起點和終點都全未確定。這家公司不向對他們的決定與有關係的各省督撫報告，逕自製定他們自己的計劃，而現又公然請求允許鐵路的建築。所有這些，他們已不履行所訂定的契約義務，我們不能對他們的建議即行批准。應告知福公司，根據所訂定的契約，須會同商務局向有關省份的督撫報告，他們自會委任官員加以研究並作出圓滿的措置。

在接到這樣的報告的答覆後，再採取進一步的措施。

我們已把這些意思通知山西、河南兩省督撫，我們請您轉告福公司。

〔同上，頁 219—220。〕

〔艾倫賽致沙士伯爵函，1899年6月12日北京發，7月24日收到〕 格拉斯又說，皇帝諭旨不會在總理衙門採取的辦法外，另闢其他途徑。但福公司代理人希望，當籌商中國未來鐵路計劃的時機成熟時，我會記住福公司曾申請該線的建築權，英國公使屆時也不會不予支持。

他又說，修築該線，對於開拓河南、山西兩省礦藏具有極重要的意義，同時，該線應是福公司鐵路系統的一部份，這一點，也是很重要的。

〔同上，頁 218。〕

〔沙鏢納(Sabbioni)致艾倫賽函，1899年6月13日自北京福公司發〕 總理衙門於其覆信中指出，福公司對採礦工程既未開始，又未將其意圖告知山西巡撫，因而這項關於擬建鐵路呈遞總理衙門的通知，實嫌爲時過早。

如果你能爲福公司對總理衙門作這樣的回答，即福公司的採礦

工程雖未開始，但必要的準備步驟業已籌辦妥當，例如礦區已經過技師的勘察並提出了報告，必要的鐵路線也經過測勘，工程所需要的資本也已作出預算並已收齊，那我就非常之感激了。我們並已通知山西及河南巡撫，通知內容大致與遞給總理衙門的通知相同。我們認為，這些手續都是與我們的合同相符的。

總理衙門在信裏說，福公司“實自作主張，而現又公然請求允予修建”。我敬請閣下在覆信中說明，公司之通知總理衙門，其目的並不在於乞得允許，允許之事，已由他們的合同載明了，而是在於要求將山西某些鐵路在總理衙門及鐵路總局正式登記，現在，登記之事既已辦妥，則與山西省當局議定的詳細辦法便應按合同要求執行了。

至於“各線起迄點”，我不認為如總理衙門所說的“全未確定”，相反地，各線起迄點業已在本月五日呈遞總理衙門的通知中明白陳述了。

我已將所有這些文件抄寄福公司各董事，他們一定會感激閣下對於公司一切事件之大力支持。此事承閣下關注，特此致謝。

〔同上，頁 229。〕

〔艾倫賽致沙鏢納函，1899 年 6 月 14 日〕 你的本月 13 日談及福公司所規畫的山西省境鐵路網的來信收到了。

我考慮了這一案件的一切情況，目前不準備再向總理衙門陳述你的意見。

我滿意地注意到你已將大意和給總理衙門的照會相同的照會遞交山西和河南巡撫。我並建議你們通過山西商務局繼續進行磋商。

〔同上，頁 229。〕

〔沙士伯雷致艾倫賽電，1899 年 8 月 10 日〕 〔關於〕福公司鐵路。你對該公司代理人為取得他們的礦產品運往市場的便利而與中國政府所進行的任何交涉，應該給以支持。

〔同上，頁 234。〕

〔福公司代理人沙鏢納致豫豐公司商董吳式釗函<sup>①</sup>〕 昨蒙傅總

<sup>①</sup>該函由吳式釗轉呈總署，於光緒二十五年八月十九日收。

署王爺大人諭，令敝公司開辦必須恪守合同，其澤襄鐵路須與盛大臣商辦等因。……查敝公司與貴公司自議立草合同起，及在總署換清合同，並申叙接至長江鐵路，即是襄陽等情，始終與盛大臣無涉。茲令與盛大臣商辦之處，礙難遵行。又云河南撫台裕奏稱，澤襄鐵路有妨盧漢利權，與原定合同不符等因。查合同所載河口，原指可以通達長江足駛輪船之處，因煤鐵皆笨重之物，非谿河小船所堪運載。查河南河口北岸只有衛河，南岸只有淮河，雖皆通行小艇，不能駛行輪船，故不得不以長江為限。二十四年七月二十九日蒙總署照會敝國欽差，亦稱英國承修中國鐵路一事，其山西河南至長江一條，查該河口即在襄陽，可以通達長江足駛輪船之處等云。足證所謂河口，即是長江，毫無疑義。現在既蒙河南撫台奏稱，有妨盧漢鐵路利權，自應遵照妥籌改道，已經電告倫敦敝公司恪遵辦理，並請閣下轉稟總署王爺大人，或另指一路無妨於盧漢利權而能通至長江之處，自應籌酌謹遵辦理。

〔情總理衙門檔案。〕

〔巴爾福致實訥樂電，1899年11月29日於倫敦〕 福公司爲了連接河南北部的煤區，決計開建一條鐵路，由清化起經由衛輝通往衛河上的道口，以便到達運河。

他們認爲，計劃書應聲明，此項行動是在特許築路合同第十七款所授與他們的權限之內的。

你應對中國政府施以壓力，令其承認福公司的解釋，這種解釋似乎是正確的。

〔藍皮書，中國，第1號（1900年），頁380。〕

〔福公司洋礦師格那士估單摘要，未明年月日〕 一、宜以轉運礦產暢銷礦產爲名，因而謀在中國內地獨處之利益，並在南北各海口及運往他處之利益。

一、自開礦之區，應先築鐵路一段至道口，長八十英里。由道口出衛河，入運河，至天津，約五百七十英里，一水可通，設立駁船拖帶，則可往來直達矣。

一、築鐵路至極近之衛河岸，再興設駁船拖帶，則可運往衛河、運

河兩旁各村鎮。況衛河、運河之枝派甚多，可以無處不到。

一、自開礦之區，直達海船來往之處，查有浦口，地勢最爲相宜。應築鐵路一條直達浦口，以便轉運該礦產出口。

一、擬造澤浦鐵路，長逾四百英里，所過村鎮，皆通都大邑，人煙稠密之區。大河小引，四通八達，不獨行銷於所過村鎮，且能偏運至幽僻之鄉。

一、澤浦鐵路，由澤州至新店，至懷慶，懷慶至黃河，過黃河至河南府，河南府至浦口，皆有枝路分出。

一、由開礦之區通至海輪可抵之口岸，東北一路至天津，東南一路至浦口，共陸路長六百英里，水路五百七十英里。或建築鐵路，或設立駁船，於水陸緊要各碼頭，均駐有專局經理，以便分枝聯絡各村鎮，及於幽僻之鄉。

一、本公司鐵路所至，及鐵路左右水道可通之處，佔地甚廣，約計不下五千萬人。

一、由浦口入江至上海。

一、出口煤鐵，如舊金山、新加坡、檀香山、香港等處，尤爲銷路大宗。

一、他時另築枝路，即由河南府過潼關，直達西安府，以通西北一路。

一、合計成本約在六百萬鎊或七百萬鎊之譜。

〔清總理衙門檔案。〕

#### 四、英帝國主義囊括西南地區築路權的

活動(1897—1900年)

##### (一)英國雲南公司的活動

〔《續議緬甸條約附款》<sup>①</sup>，1897年2月4日，北京〕 第十二款……

<sup>①</sup>原附款凡十九款，此係節錄。



中國答允，將來審量在雲南修建鐵路與貿易有無裨益，如果修建，即允與緬甸鐵路相接。

〔中外書約彙編，頁 689。〕

〔曼德勒通訊，關於修築鐵路的展望〕 在我最近一封信裏曾經引用過巴格萊(F. R. Bagley)——緬甸鐵路公司總工程師——寫的兩本有趣的小冊子，一本是關於將緬甸鐵路延長到中國的建議，另一本是關於修築緬甸——暹羅鐵路的建議。巴格萊先生以這樣的話開始了他的頭一本小冊子，“關於從緬甸方面打開中國西部與英國貿易之展望，已經有過很多著述，但是沒有任何題目比這一題目滋行着更多的錯誤見解，這主要是因為霍耳特—哈萊特先生(Mr. Holt-Hallett)及其擁護者堅持不斷地作了誇大的估計。”作者接着指出，四川的貿易必須沿長江而下直到上海，貴州和廣西的貿易必須順西江運往廣州，祇有剩下雲南省可能從緬甸方面開發。從緬甸最容易入手的四川西部是一片人烟稀少、資源貧乏的地區，並不比我們薩爾溫江那邊的各擇邦富庶。正如同巴伯先生(Mr. Baber)所說的，“去雲南東部最明顯的捷徑”就是取道東京灣，到思茅附近的雲南南部也經由此路。……

雖然可能找到一條道路來把鐵路修到思茅，但是它將要通過那些居住着嗜血的敵對民族的極端艱險的地區，而且在今後的若干年內，甚至連勘測工作也作不出來，到這時，法國人早已開闢了遠為平易的道路，從而使我們這條鐵路毫無價值。

……

.....

從滾弄到大理這條鐵路的造價約需三千萬盧比，到順寧的枝線需要再加二百萬。看來把這條路從大理府向北延長到長江流域很可能困難不大，不過在今後一個長期內不可能對這一計劃予以認真的考慮。

由於這封信已經達到了一種不尋常的長度，所以關於巴格萊先生對緬甸——暹羅鐵路的看法暫且不談。

〔北華捷報，1897年8月31日，頁1168—1170。〕

〔張之洞致軍機處電，光緒二十四年正月初二日〕 若借英款而准其造路由緬造入滇、川達漢口，漢以上用鐵路，漢以下用兵輪，直貫長江，則江以南十二行省，全為英有矣。

〔清季外交史料，卷129，葉2。〕

〔艾倫賽致沙士伯雷電，1899年9月16日於北京〕 〔關於〕雲南公司。雲南公司的代理人請求支持他的要求，即承築一條從緬甸到彌渡，中經滾弄和南丁河流域的鐵路，進而至下關和大理府，並從彌渡經過趙縣到雲南府，以及從大理府和雲南府之間的某一地點任選一條通至揚子江的路線。

我請求你的指示，我是否該請求這一鐵路的承築權？

〔藍皮書，中國，第1號（1900年），頁294。〕

〔雲南公司秘書海威特（John O. Hewitt）致英外交部函，1899年10月13日於倫敦〕 我接受指示告知你，本公司北京代理人費爾發少校（Lieutenant Fairfax）的電報已於10月12日收到。電文如下：

“總理衙門拒絕接受關於鐵路的建議”。

我並受指示表示，希望給在北京的女皇陛下的公使一個訓令，盡力支持本公司為取得從緬甸到揚子江和四川的鐵路建築權所做的努力，這條線路的測勘，本公司現正在繼續進行，直到下一季度<sup>①</sup>。

〔同上，頁336—337。〕

① 雲南公司擅自測勘路線的活動，到1900年義和團運動爆發，被迫中止。

## 附：達威斯滇緬鐵路報告<sup>①</sup>

### 1. 由滾弄至揚子江岸之全線

雲南鐵路原有計劃，現已深入欲求發展本省與緬甸間商業者之腦中矣。吾等幾難深信處於雲南之鄰近，尚有一物產豐富、人口稠密之省份——四川。故任何鐵道設計之最終目的，不僅鼓勵經緬甸邊境局部之貿易，且須獲得由印度到達四川及中國東部之經過線方向。

關於此項建議，雲南公司於一八九八年派遣一旅行隊出發，欲調查一連接緬甸邊境之滾弄與揚子江上流可通航行路線上之某點。余得此良機而參加之。……

……

此處最需要者，僅可將吾等工作之結果簡略敘說之而已。

(1) 調查隊曾設計由緬境滾弄為起點之鐵路，以達揚子之敘府（緯度  $28^{\circ}45'$ ，經度  $104^{\circ}35'$ ），或納溪（Na-Chi Hsien，緯度  $28^{\circ}45'$ ，經度  $105^{\circ}25'$ ）。

(2) 由滾弄至揚子間之總距約一千英里。此線所經之崎嶇荒野為較偉大之部份，有若干峭巖作二十五分之一之坡度，有若干巖壁則須短程之高架方可。此線依測量預算之總值，約須一千五百萬鎊至二千萬鎊之間。建築時間，至少須待十年後方可完工。

(3) 將來貿易雖有遠大之前程，但因雲南交通崎嶇，且開展甚緩，故鐵路欲獲得貿易投資之利，目前似不可能。

在此諸事實下，商人均不願對一不知能否獲利之外國鐵路（依英國立場而言）計劃，加以鉅量投資；但欲以英國政府出為保證而付低微之利率時，必可聚集此必需之款也。故此問題依其本身而言，是為英國政府投資建築雲南鐵道之全部或一部時，能否有價值而已。

此種路線，可有雙重之目的，

1. 建立雲南與緬甸之貿易，以防止法人奪去吾人在雲南西部之商業。

<sup>①</sup> 原件未註明年月日，估計為 1900 年前後所寫。

2. 此線可達出產富庶之四川，將來可能與漢口成都線相連接而為印度、上海間之連絡線——可為由開羅經印度至東亞宏大幹線之一枝。

此兩目的中，吾等先論其第二點較為合宜。細論之，四川商業似不能由雲南鐵路轉運其大量貨品，以抗由東而來之路線。然若思及以貴重、長途及危險之船，運舶來品而上行三峽之險時，則雲南鐵路建立此省對緬甸之交易似為可能矣。但此情況現已不復存在。

## 2. 法人之競爭線

……

現已伸入雲南之第一條鐵路，乃由東京正在興建之法國路線。法人即至昆明，似仍不欲停工。昆明與揚子可航行之距離間為一人烟稀少之地域。故此段路線能否即時動工，尚係問題。此處吾等須注意者，即此線最後延長地點，不但向東，並亦向西發展。

現有一法人負使命旅行雲南，已抵達法國鐵路之目的地大理。彼正籌劃將來法國至西部之勢力以及至瀾滄江之商業矣。同時余等須知大理與昆明之間為本省最平坦之地。

若吾人對由緬甸至雲南之鐵路建築，仍延期不動，則法人於此時中即將緬甸揚子線間此段之位置完全佔有矣。此段路線位於大理東部，如作圖表之，則一千英里已有七百英里將入外人之手。再者，雲南最富庶之西部全部貿易，可以東京為出口，而代現在緬甸之地位。

統治印度帝國及佔有中國境內外人貿易之大部之英人，實不能坐視外力來建築連鎖此兩國家之線路。吾人亦不能再漠不關心將雲南西部之貿易由吾人掌中喪失。

此處吾不願暗示關於政治上之競爭。中國被列強瓜分之說現已避免，但若有不幸事發生時，則任何特別省份之政治勢力，必落於在彼省會化金錢及精力者之手。

余之熱誠贊助雲南鐵路之理由，並非建於政治基礎之上。法人由東京至昆明路線之建築以及將來展延至東部與西部均為最合法之商業企圖。雲南鐵路之最艱難部份，為昆明與揚子間一段。英、法兩

國對此均有相同之困難。然余等須知法人之地位較吾人爲佳，蓋法國對此任務，實際上及金錢上之幫助必不遲延；英國政府若拒絕此舉，則必失却將來政策上之利益。

余之目的，並非居於忠告者之地位而發問，實僅敘述此事之實情而已。外交部有一切衆多之計劃在其掌握之中，當能正確判斷其最終適合之代價。

### 3. 滇緬鐵路第一段——滾弄至雲州

無論如何，余仍將建議採用一最佳之中庸途徑。余對由緬甸邊境至揚子之全線，立時興築之計劃尙未慮及。此計劃無論以何法進行之，均感艱巨，僅可逐段進行。

余意現時緬甸鐵路必須先由臘戍展至滾弄，雲南鐵路則由滾弄建築至雲州。

由滾弄至此城均約一百五十英里，建築費用約一百五十萬至二百萬鎊。此地爲急需交通開發之良好市場之中心。余等鐵路系統伸展至雲州，將緬甸諸部與迄今尙無人到達之雲南諸部相連，其主要之目的，乃在縮小我等將來貿易地點之距離。

現時吾人對雲南之全部商業，均經八莫轉運，以下表格乃指示由八莫及雲州至雲南各地之比較距離：

起點名稱	至八莫(英里)	至雲州(英里)
由騰越	112	161
由永昌	173	100
由下關	271	109
由楚雄	394	232
由昆明	491	329
由思茅	434	185

.....

此線僅爲連接印度與上海之鐵路第一步驟。緬甸與雲南間商業之改善，僅爲展延至雲州之一目的而已。吾人可於此實現連接緬甸與昆明間一段之熱誠。當論及興築昆明至揚子一段時，吾人亦可有

與法人磋商之餘地。

現再論及雲南之商業問題。此省最繁盛之部份，為位於大理北部、東部及南部一帶良好之平原。此區域內商業之中心，為位於大理南部八英里之下關，然由下關至東京灣之老開，較至緬甸為遠，故此地及東部諸城之貨物，均由緬甸供給。

當法人由東京至昆明之鐵道已完成，而緬甸鐵路終點仍位於臘戍時，則此利益將大大更改。蓋下關至緬甸為二百八十英里，而下關至昆明僅二百二十英里而已。故余可立時決定：如有一與下關相同之地點，距昆明較距八莫或臘戍為近時，則下關之貿易自然日趨衰落。

若吾人仍坐視不動，則將失去雲南西境大部貿易。蓋下關至法人鐵路終點之昆明有二百二十英里，而由下關抵雲州僅一百零九英里。故吾人如築一遠達雲州之鐵道，則仍可保有此部貿易之利益。

#### 4. 八莫至騰越之計劃線

此處吾人尚須注意另一鐵路計劃——由八莫至騰越之計劃線。此線前已測量，鐵路全綫所經之距離約一百二十二英里。……

現時八莫雖無鐵路之建築，但已有內河汽船與仰光及緬甸系統之卡達間通航，故此點實為雲南鐵路之起點。而且八莫為現時緬甸、雲南大宗貿易地，此線之建築實含有貿易路線之利益。

依比較而言，八莫騰越間鐵路之建築，較為便宜及容易。經一相當時期，當可獲返其本金也。

依其本身之利益而言，實為最有用之路線。但在吾人捨棄滾弄——雲州線而參於此線建築之前，必須致核東延至下關之延長線，孰為可能？

……

5. 結論——精明之工程師與誠實之理財家此討論之結論簡述為：

1. 由滾弄至揚子江岸之全線建築為一極大計劃，不能立時完成之。

2. 若吾人對深入雲南之鐵路無所動作時，則法人將進行吾人連接印度華東線之大部份，且奪去吾人在雲南西部貿易之地位。

3. 爲預防計，緬甸鐵路將由滾弄延至臘戍，而雲南鐵路則由滾弄築至雲州，以作將來東展之準備。

4. 若由八莫至騰越計劃線東延而達下關，彼證明對至滾弄線爲可恐怖之抵抗[?]。若以騰越爲終點時，對西部雲南之商業仍爲無用。

〔宋自節等譯著，滇緬路，頁19—32。〕

## (二)川滇人民的反侵略戰爭

〔雲南通訊，3月28日〕 爲計劃中的雲南鐵路(緬甸鐵路系統的延長)進行測量的英國軍官賴德(Ryder)上尉、達威斯(Davis)上尉和周尼斯(Watts-Jones)少尉，也已由大理府到達此地。他們希望能在這裏見到白定若(Pottinger)上尉和那一隊人。白定若上尉於1月下半月離開重慶，原想在3月底到達雲南府，直到現在，他才走到貴州邊界的畢節；在距離畢節較遠的地方，鄉下人聚集起來拒絕他進入省境。雖然他有五十名中國兵士保衛着，可是似乎還需要給貴州巡撫打電報求援。

〔北華捷報，1899年5月8日，頁816。〕

〔川滇人民對帝國主義分子的抗擊〕 本刊上期曾登載一段關於白定若測量探險隊遭受襲擊的消息，那是一位駐內地記者發來的。這篇消息當然很短，未能說明事件的全部情況。白定若上尉現在上海，當時他曾對《字林西報》的代表作了如下的補充說明：

“到達重慶以前，測量人員在船上曾遭到襲擊，損毀了一些工具，重慶道台爲此賠償我們一百兩。我還讓他派五十人攜帶槍枝隨行保護，還要他保證這些人在我到達隣省由同樣的衛兵迎接護送以前，一直同我在一起。無須說，其他護送人員主要的武裝就是梭標和旗幟，我挑選了二十五名壯丁，帶着他們來到貴州和雲南，這是違反所有一切中國的慣例的。利登(Litton)領事不在重慶，我無法取得他的援

助。當我們離船上岸走進山路的時候，我們收到一些恫嚇信，信上說，我們不要離開大路，要在旅店歇宿，不要在他們的小村裏用帳篷露營，否則，寫信人就要把我們這一隊人全都殺死，等等。我們除將這些信件交給官府並告訴他們採取他們認為必要的措施以外，並未把這件事放在心上。兩個印地安族測量員、亨特爾(Hunter)和我，我們總是帶着五名護衛人員，可是有一個測量員却遭到一個持刀人的公然襲擊，他並沒有受傷，因為當這個測量員掏出手槍來的時候，那個人就跑掉了。護衛人員拒絕去逮捕那個人，因此我就提出五十兩的賞額，於是，大約過了兩個小時，那個人就被捉了來。我讓當地官員付還我那五十兩，在我面前鞭笞那個人，然後送到最近的縣衙門去。於是消息就傳開了(我不知道是怎樣開始的)，說我們在自掘墳墓，還說暴徒甚至已經在夜間為我們掘下了墳墓，於是就責難我們不該做下這件事。每天都看到山頭上有一羣一羣的手持武器的人，他們不斷射擊。可是由於並無損傷，他們也總保持很遠的距離，因而並未加以注意。他們的膽子越來越大，終於攔住了亨特爾和我的必經之路。他們約有一百人，一半人持土槍，其餘分持梭標、刀劍和旗幟等等。當我們走進三百碼以內的時候，他們開始放了一排槍，可是我們還一直往前走去，亨特爾和我掏出手槍壓上子彈。土人還站着不動，直到我們在五十碼距離以內向前跑去，他們才紛紛逃散；護衛人員最初拖在後面很遠，可是在追擊的時候作得很好。之後，每一個護衛增加到十兩。

“這類事情連續發生了一個月，當我想到他們並非要傷害我們只不過想威嚇我們的時候，我便非常急於要和平解決，如果可能的話。因此，我們這方面沒有放一槍，只不過當他們阻攔我們的去路的時候，我們就把他們衝散。這一切都發生在四川境內，由於余蠻子造反的結果，全境法紀廢弛，官府無權，無能為力。我們一共捉到六名俘虜，鞭撻之後便送交最近的縣衙門。我們到達四川和貴州交界的赤水河的時候，發現渡船已被移開，約有一千人列隊站在岸邊阻住我們的去路。我們本來可以殺過河去，不過我覺得最好還是等貴州官員



有了回答再說。過了八天，官員來了，這羣人也就散去。在這八天裏，亨特爾常常沿着河岸工作，我總是拿着一枝實彈的來復槍戒備着。我們在這邊岸上移動，他們在對岸監視，並用土砲向我們瞄準（他們約有十枝二英寸口徑的大土砲），我隨時準備向點火的第一個人開槍，可是他們却只管惡罵，我用了很大的自制力這纔克制住自己和我的一隊人沒有向他們攻擊。我們的護衛人員最初對我們是“害怕”的，現在對我們也有所瞭解。他們的工資準時發給，當他們看到亨特爾和我在必要的時候向敵人迎上前去，絲毫不理會敵人人數的多寡，這些護衛就成了真正的好人，願意跟隨我們無論走到哪裏去。這羣暴民潰散以後的幾天裏，事事都好像十分安靜，亨特爾和我便分頭到兩處去。一天夜裏他在一個峽谷裏露營，天色剛黑，一夥人聚集在山上開始向他的帳篷滾擲石塊。因此，他不得不帶着五個人爬上一座小山頭去放哨，一直放到天亮。第二天，他的路線要穿過一條山谷。兩旁站了許多人，又開始滾擲石塊。他站在谷底，不能看到一個人，於是他就帶領人員的半數肅清小山的一側，可是敵人却從另一側下山來襲擊他的行李。沒有歐洲人領導的護衛人員是無用的，而且可怕的是，他發現他的槍大約只有兩枝還能使用。因此，他就在一座能夠控制四週的小山上露營，等我來到。第二天早晨，我從山谷的另一端走來找他。山上的人依舊排成隊列，舉着一面休戰的白旗。亨特爾會同他們的首領講話，並警告他們如果對抗他就開槍。亨特爾進入山谷以後，他們開始放槍和滾擲石塊，因此，亨特爾便擊斃其中一個首領，其餘的隨即退到山上去，半小時之後我們會合到一起。我們隨即來到畢節，我要道台給我一千兩，還給我開一張領事抬頭的兩個月期的應付債券，面額三千兩。這筆數目是對那些同戰鬪有關的村莊的罰款，和償付由於不斷拖延而造成工作上的損失。我還要他簽一張保證書，將那兩個為首的人（知名人物）逮捕並科以使領事滿意的刑罰，並保證在他的轄區內不再發生其他麻煩。由於領事並不在場，這一切都是由我個人負責做的。因為我們在這條山谷裏很容易被殺害，領事就囑巡撫派遣二十名兵士攜帶後膛槍前來。他們來到

的第二天(簽訂協議書的兩天以後),兩個測量員都遭到攻擊,四名護衛人員受了傷。第二天,亨特爾和我先通知了當地官員,然後又到那個地方去。爲了攻擊我們,他們把一切都準備好了,女人、兒童、家禽等等都已被送走,每個山頭上站着五十到一百人。亨特爾和我帶領十五個人,在我們到達第一座小山的時候,他們開始動手,因此我就下令開火。第一排子彈從他們的頭上飛過去(他們躲在岩石的天然防禦工事後面)。他們無疑是認爲我們用的是前膛槍,便跳出來裝子彈。我們開始發放,擊斃三個人。這羣襲擊者隨即逃散,其中有些人受了傷,我們沒有再受到其他的欺侮。這件事顯然破壞了道台的保證,並且是同弗來明(Flemming)慘殺事件發生在同一省分裏,因此,我拒絕再同道台打交道,我把全部情節送交領事處理。

“之後,我們遇到了態度友善的官員,他親自陪同我們經過他的轄區,若非如此,肯定要有許多場戰鬥。在一處地方(知縣正陪同亨特爾走另外一條路)遇到一大羣人,手持武器,他們聲言要把我在廟前架火焚燒。我的護衛將他們驅散,用刀子擊傷六人,俘獲一些人。

“實際上,三個月中我們一直處於這種情況之下。因爲我的任務是和平的,除非萬不得已我絕不開槍,而且,我知道人民多少總是愚昧無知的,我亟願捉住他們的首領加以懲處,而不願超過必要多殺普通老百姓。

“計劃中的工作已經完成了,我現在要到北京去,設法使這些魁首得到適當的懲處,還要看一下採取什麼措施避免下一季度的工作受到妨礙。從這些護衛人員在瞭解我們以後對我們的服務態度看來,我認爲他們可以成爲很好的士兵。我們最大的危險就是在夜間受到‘突襲’,因爲我們無法使這些中國人真正能執行‘放哨’任務。”

(北華捷報, 1899年1月11日,頁1125。)

## 第五節 法帝國主義對華南與西南地區 鐵路建築權的掠奪(1896—1900年)

### 一、龍州鐵路(1896—1900年)

〔總署奏摺<sup>①</sup>〕 竊查光緒十一年四月二十七日《中法商約》第七款內載：日後中國酌擬創設鐵路時，中國自向法國業此之人商辦，其招募人工，法國無不盡力勤助。惟言明不得視為法國一國獨有之利益。又二十一年五月二十八日《續議商約》第五款內載：越南鐵路或已建築者或日後擬添者，彼此議定，可由兩國酌商妥訂辦法接至中國界內各等語。

嗣於七月二十一日准法國使臣施阿蘭〔A. Gérard〕照稱：廣西龍州地方，與越界同登鐵路聯接，事屬有益。現有法商費務林公司係奉我國家之命，承辦該鐵路，應查照本年五月二十八日商務專條附章第五條，將此鐵路合同照會附送，請即與訂定。又欲由龍州接至百色，繪圖一紙，附送查閱。

該使臣迭次到臣衙門催促辦理。臣等以內地幹路未成，遑議及邊境。再三駁阻，辯論數閱月。該使旁緣前言，希圖影射。謂新約有接至中國界內一語，接字係接長之接，中國界內鐵路，可由越南接長，龍州百色，均在算中。

臣等查百色距龍州數百里，需款過多，漸近內地，已與法使言明不辦。只龍州至同登一段，里數無多，尚可照約接造。惟應由中國自行建造，即酌用法國工料，固無不可。他日築成，商務亦不無裨益。因電咨廣西撫臣派員勘估丈量，以憑覈訂。茲准廣西巡撫來文勘丈

① 光緒二十二年二月初七日硃批，依議。

完竣，計長一百五十里有奇，繪圖貼說，咨送前來。臣等共同商酌，事勢既難中輟，自辦猶保權利。謹將原圖進呈御覽，請旨飭行。如蒙俞允，即由臣衙門商籌的款，咨行廣西巡撫派員開辦，仍照會法國使臣，以符成約。

〔清季外交史料，卷 120，葉 11—12。〕

〔附(一)廣西巡撫史念祖咨呈總理衙門文，光緒二十二年正月〕

竊光緒二十一年十月十九日承准貴衙門電開：法使催辦龍州鐵路甚急，本署與定中國自辦，希即飭查龍州至同登百五十里內，山、河、橋道及官地、民地各若干，應造橋設棧各幾處，即繪圖註說，限一個月寄署，以便請旨撥款訂辦等因。承准此。當即分別咨行並札委補用知府康際清，馳赴龍州，會同太平思順蔡道希邠，就近會商蘇提督，逐細查勘，繪圖馳稟，以憑轉復去後。嗣准蘇提督電復：查同登即越南之文淵州，距南關十里，關外四十餘丈之外，即屬越南，中國不能越界。現擬於關口界內，設一棧停歇客貨，法修路從諒山過同登，直至界邊，即就界邊設棧停歇，各歸各辦，可期彼此相安等因。又經電飭康守查照，一併勘明具報。茲據康守查勘明確，繪圖貼說稟復前來。

查來稟分列三圖：由龍州城外對岸伏波廟碼頭至鴨水灘為第一圖，計三十五里四分八釐；由鴨水灘至憑祥為第二圖，計四十八里五分；由憑祥至鎮南關外界口為第三圖，計三十八里五分。擬於伏波廟碼頭、鴨水灘、憑祥、土州、鎮南關口，中國界內，各設一棧。至界外之路，應由法自修，俾彼此在交界處銜接。原電龍州至同登一百五十里，現勘明修至關外交界處，僅一百二十二里四分八釐，係就路取直，約可減二十餘里，藉得稍節工費。計鐵路內官地五十二里五分，民地民田六十七里三分，水溝二里六分，共計一百二十二里有零。官地內石山六座，水溝大小五十道，大者累石架橋，小者用鐵筒過水。鐵路沿河興修，可免因鐵橋費鉅，且恐山水漲發沖壞等情。

查核繳到繪圖貼註各說，尙屬明晰。除將勘覆各情，先行電達外，相應咨復，並抄錄原稟連繪圖一份計三幅，隨咨繳送備查。正

在核咨間，准蘇提督電開：法人所修之鐵路，尙未過諒山河，約來秋方可修至同登等因。合併咨明。爲此咨呈貴衙門謹請查照施行。

〔交通史路政編，第18冊，頁123。〕

〔附(二)康際清稟廣西巡撫文，光緒二十二年四月〕 光緒二十二年二月二十日接奉撫憲電諭。……卑府遵於二月二十四日東裝由南寧差次起程，於三月初五日晚間到龍，會同龍州洋務委員候補知縣王令景松、前測繪鐵路三員候補知縣周令文鏞、拔補把總梁映珠，即赴連城稟商蘇提憲添派通曉算學之員候選巡檢熊斌，暨前約同勘路之熟悉工程左營管帶儘先補用參將張得貴、儘先補用都司守備梁錫榮、幫帶守備儘先補用千總段有才、廩生周以崧，並經蘇提憲招覓曾在諒江充當法國鐵路工頭馮顯文，前往勘估。適法領事安迪迴越，蘇提憲即令王令景松隨同出關，往看諒山諒江鐵路做法，暨向該鐵路公司總辦查詢鐵軌、車輛、橋棧等項價值回關，卑府即率同該令各員弁等分段核計工程，分項考究物料，估明價值。計由鎮南關至龍州對岸伏波廟碼頭，原路一百四十里，逢灣取直，去高培低，一律修平，共路一百二十二里，計修路各工價、修路各物料價、田地房墓價、局棧碼頭價、鐵軌車橋價、各項機器價、各匠人工價，共估銀二百零二萬四千五百九十兩。又各項運費估銀七萬兩，應支三年局用公費薪水等款銀一十七萬八千九百六十兩。通共需銀二百二十七萬三千五百五十兩有零。核之去年勘路時另單所陳二百一十餘萬兩，未入運費局費等款，其數有減無增。昨因聞文淵鐵路開工在即，又經蘇提憲選派妥實員弁親往諒江鐵路公司總辦處，詢法人由諒山至文淵續修鐵路工價，據稱該處係分十四個機路，每一機路合工部尺一里七分半，估定修費六萬圓，合共八十四萬圓，計銀六十萬零四千八百兩。龍州至鎮南關一百二十二里，計有七十個機路，若照諒山至文淵鐵路估價，應需四百二十萬圓，合銀三百零二萬四千兩。現估銀二百二十七萬三千五百五十餘兩，所省甚鉅。且路極崎嶇，石山溝道又多，較之文淵已經修平之路，其工程難易，更相懸殊。事關創始，卑府祇有盡心核實估計，將來數目或有增減，當再隨時據

實稟請示遵。

〔同上，第18冊，頁124。〕

〔總署奏片，光緒二十二年五月二十一日〕 廣西龍州至越南同登與法國接造鐵路，本年二月初七日奏請開辦，並進呈圖說，奉硃批，依議，……當由臣衙門電商廣西撫臣史念祖派員設局開辦，旋據覆稱，擬派廣西提督蘇元春爲督辦，知府康際清爲幫辦，與法國費務林公司按照圖說，共同商酌。疊據該使臣照送合同底稿，臣等共同檢閱，其合同內有“鐵軌寬窄，須與越南鐵軌一邁當相同，以便銜接。”又有“將來中國鐵路欲展至南寧百色”等語。臣以中國鐵路始於天津，酌定軌寬四尺八寸五分，遂爲成式，環球通例，一國之內，軌度無異，此次龍州鐵路，自應統歸一律，不得參差，且於中、越邊境，方能劃清界限。至南寧百色應否展接，須俟龍州鐵路造成後，察度情形，再爲酌量，此時不能預定。與該使臣往復辯論，復電致出使大臣慶常，向其外部續說，始克就範。該使臣無可矯辯，遂將合同刪削請核，並擬援英、德借款之例，仍由臣衙門總辦章京舒文，與費務林公司葛理義於四月二十四日畫押。

〔清季外交史料，卷121，葉6-7。〕

〔龍州至鎮南關鐵路合同，1896年6月5日，北京〕 第一條 中國予令費務林公司承辦廣西龍州至鎮南關鐵路工程，由中國鐵路官局稽察，其辦法各款，開列於後。

第二條 費務林公司因此專爲無名貿易公司，承受中國官局令，於官局名下承造鐵路，由官局稽察其造路，並預先勘路，均係包辦。凡築造及傢伙、機器、房屋、物料、車輛等件，應於勘路後，由官局、公司會商，包估價值。造路須佔之地，均由官局自公司呈交鐵路占地各圖式之日起，至多六個月限內交清。公司修造，官局即將費用與工程節次隨成隨還，每月底由公司計開費用，呈報官局，自呈報日起，至多三個月限內，飭令付價。倘有限內未付之款，按每年七釐行息。……至所開帳目，均用法銀法郎計算，俟付還銀兩時，均按呈交帳目日期前三個月內兌換中、法銀行市折中算給。至造路工程，除遇有意外事

故外，均限自將地交與公司日後，計至多三年內造成。

第三條 費務林公司……承受中國官局令，於官局名下經理鐵路，由官局稽察，如此經理，均係包辦。由官局與公司勘估後，會商統計，特開酌算款式，內以補還經理實在用費若干，並貼與總用雜項若干，及經理進項實存項下酬償公司花紅若干，包還公司。至經理進項內所有搭客、運貨，係自龍州至鎮南關，並自鎮南關至諒山各處，由中國往越南或越南往中國，即仿照各電報局之例，互相較對，分歸清算。

第四條 中國鐵路搭客、運貨及越南之法國鐵路搭客、運貨，均由公司酌擬價目。中國則請中國官局定準，越南則請法官定準，總宜一律相同。

第五條 龍州、越南各路相接，為經理鐵路之用，須設沿路電線，自應照通例任各鐵路局自用，不納電費。或有轉送電報與經營鐵路無涉者，應照各電報局價目，納費如常。

第六條 凡築造經營鐵路之材料、什物、機器、車輛、器具、傢伙等件，無論何項關稅、差費，一概免納。至鐵路所用華、洋人員，中國自設妥法，令其相安如命，工作無滯。

第七條 龍州至中國邊界鐵路，其經理辦法，由中國官局與越南法官會商章程，總期與……諒山等鐵路，不致絕斷。其鐵軌寬窄，履勘後酌量情形由中國官局自定。此次合同以三十六年為期，期滿亦准會商展久新立。

第八條 中國官局與此章程訂明如何承辦築造經理之公司，遇因事故參差，應由官局、公司各擇一人，此二人復公擇其一，以便三者會議公斷，惟三者必須法國或中國之人。

此次合同繕就漢、法文各二份，彼此存收各一份，遇有可疑不符之處，以法文為準。

〔光緒條約，卷 41，葉 11—13。〕

〔總署致廣西巡撫函，光緒二十二年五月二十二日〕 龍州鐵路一事，……此中極要係展接至南寧百色一款，及兩國鐵路軌寬窄一款，均費唇舌。中國鐵路始於天津，其時酌為軌寬英四尺八寸五分，幾經考

察而定。法國以兩國接路而殊軌，不得謂接；本署駁以兩國交界處，設車站彼來此往，至此換車，則各路各軌，原無妨礙。法使力爭，欲改如法軌一邁嘗。又將來可由該公司展至百色。種種不情，均列入合同。必不肯改，不允即回國，不再遣使，以決絕爲恫嚇。詞甚矯強。本署堅持駁斥，並電慶蔣堂星使告外部，以鐵軌四尺八寸五分係中國定制，至展接鐵路，應由中國屆時自酌，如費務林得力，亦可令承辦，不列入合同，以面告法使者告外部，得以轉圜。法使於是惱羞成怒矣。而合同條款，法使不能不改，……刪贖八條，於本年四月二十四日……畫押。

〔交通史路政編，第 18 冊，第 111—112。〕

〔總署致法公使照會，光緒二十三年五月十九日〕 照得本衙門會同貴國駐京使署商議，互定中國國家、法國國家按照和約條款，並以示和好情意，彼此一願將中國與越南鄰界通商來往便宜興盛，更明白詳細專訂中國與法國前定約章內載數條辦法，專以爲本衙門與貴使署互議字樣三節，開列如左：

一、按照光緒二十一年五月二十八日商務專條附章第五條，並二十二年四月二十四日費務林公司與同登至龍州鐵路官局訂立合同，及二十二年四月二十一、五月十五等日本衙門與貴使署往返文牘，現即議定：一俟同登至龍州鐵路築竣，如果費務林公司辦理妥當，中國令該公司接造往南寧百色。……三、議定由中國於紅江上游水道礙難行船處所，修理疏通，並於河口至蠻耗、蒙自以達省城各旱路，平整修妥，以利貿易。定允准自越南交界起，由百色河一帶或紅河上游一帶，修造鐵路，以達省城，應由中國漸次察勘辦理。

以上各節，現在彼此互照備載作據，本衙門會同貴使署將兩國國家相同之意恪遵，當即議明該節爲定，兩國前訂約章內載數條，並以兩國一律均霑，互相信任。彼此欲盡美意，用作俾屬成就可也。

〔清季外交史料，卷 126，第 9。〕

〔總署奏摺<sup>①</sup>〕 查臣衙門於光緒二十一年五月與法國使臣續議商約第五款載明，越南鐵路，彼此妥定辦法，接至中國界內等語。嗣該

<sup>①</sup> 光緒二十五年七月二十日硃批：依議。



國使臣屢次據以催辦，請由越南造至龍州、百色。經臣衙門迭與辯駁，相持數月，始與議定由廣西龍州至越南同登，修築鐵路一段，計長一百五十里，由中國自造，用法國工料，於二十二年二月初七日具奏奉旨允准。當由臣衙門電商前廣西巡撫史念祖設局開辦，旋派廣西提督蘇元春爲督辦，知府康際清爲幫辦，與法國費務林公司按照圖說合同商酌。隨據該國使臣照送合同，經臣衙門覆核釐正，於是年五月二十一日將合同奏明各在案。該合同訂明勘路及造路均歸該公司包辦。勘路後由官局與該公司會商估定造路價值等語。勘路之事，於上年業已完竣。現經該官局督辦等會同該公司議估造路價值，一次估單，合庫平銀五百四十九萬二千餘兩；第二次改圖加價估單，合庫平銀六百零一萬九千餘兩。蘇元春等以所估價目太昂，核減爲二百六十四萬餘兩。該公司以彼此價目懸殊，援引原訂合同，請中公斷之條，隨由蘇元春商同法員請定中人到局公斷。乃該中人所斷仍須庫平銀五百九十九萬餘兩，所減無多。臣等伏查各國通例，兩國有事，請中公斷後，卽應照辦。雖據蘇元春電稱，該地多山嶺，兼多水溝，鑿洞、架橋，稍糜工料。惟所議價值，較之內地所辦盧保、津榆等鐵路，究嫌過昂。現蘇元春攜帶估冊來京，與臣等面商一切。臣等詳加酌核，鐵路既與法國訂立合同，勢難中止。但庫儲支絀，巨款難籌，應仍令蘇元春等與該公司商改做法，另議價值，切實磋磨，能減一分，卽省一分經費。俟有就緒，再行奏聞。

〔同上，卷140，葉9—10。〕

〔龍州鐵路官局總辦康際清上督辦蘇元春稟，光緒二十五年〕  
中人所斷之清單<sup>①</sup>，卑府詳細查核揣摩，一味偏袒公司，朦混官局。其中可指摘者甚多，謹逐一開列清單，恭呈鈞覽。……如總署因時勢逼迫，不得不允照所斷之價辦理，則摺內所指駁各節，自可置之不論。若總署以爲數太鉅，斷難允從，必須指駁，則摺內所開自可一一詰問，伊亦頗難置詞，或者可以挽回，若混而言之斷價不公，不能折服其心，中人、公司，必將嘵嘵置辯，彼時更難辦理矣。

① 《清單》缺。

總之，卑府細揣中人此次所斷價單內各條判論，俱是留公司將來無窮訛索狡賴地步。此時即照所斷之價辦理，一經開辦，可啓之罅漏甚多。即公司築造時不另生枝節，將來經理三十六年內，則此路所得之利益，萬不能敷每年養路之費。經理之權在公司，則用費任意浮開，無能稽核。即竭力彌補，年積一年，此項漏卮，貽患何所底止。遠慮深思，若今日能就中人所斷之價，確指其偏而不公，將費務林公司包辦合同銷燬，再與反復辯論賠償一欸，目前所費，雖屬甚鉅，而後來之患，從此銷除。……此時若畏難勉從，後且追悔無及矣。

倘彼國公家謂此路不能不造，則僅可答以照投標之例，擇法商之價實工堅者督令辦理，則權操自我，不致處處受其挾制，賠累無窮。況現在與法係交好之國，其公家究不能謂必須用此開價太多之公司辦理此路，況既非停辦此路，彼國亦無能責問也。

〔清總理衙門檔案。〕

〔康際清駁議清摺<sup>①</sup>〕 一、請中合同第三條內，載明費務林公司所開之包辦價，……在官局會議，因意見未能相合，故商允公請中人，係就公司前所繳之價，議駁斷定等語。蓋謂公司所開之價，官局逐一核減，公司不肯允從，兩家各執其說，不能定議，是以公請中人公斷。所斷維何？議駁公司所呈之價值而斷定之也。故中人應辦之事，專在減價。欲減全段包辦之價，必先減逐項欸目之價。官局當中人局開辦之始，即將逐項價目可減應減之故，分別詳列，交付中人。及查中人價單判詞，多以公司之意見為根據，並不將官局所討論核減之理，參觀並計，折中論斷。僅於判詞中，言某項工程內，減去何項用費，得以省錢，並不指明某某價值如何核減，如何推算，用以減包辦之總價。是有意使官局無從查考，無從比較，即將來開辦時，亦無從稽查。

且按中人所定之包價總數，詳細考核，較公司末次所開最多之數，又復加增。統觀中人斷定之價，似較公司單內減去十萬佛郎，其實公司末次估單，經官局查出，內因筆誤多開者，已有十餘萬佛郎。兩相比較，並未能減。況中人開列之各項工程，較公司單內所有者，又

<sup>①</sup> 摺內原列駁議四條，此係節錄。

復減去數端。夫不減工程而減價值，方不失請中斷價之本意。即減工程而減價值，未經全盤核對，究竟官局與公司利益之消長，尙不可知。若減工程而轉增價值，是顯背秉公議斷之明條，而故增公司意外之利益。揆之請中合同第四條所載，須照公道辦事之語，殊屬不合。

〔同上。〕

〔總署奏片<sup>①</sup>〕 中法訂辦由廣西龍州至越南同登鐵路一段，經中人斷定，包辦價值庫平銀五百九十九萬餘兩。臣等以需款過鉅，擬令督辦該路工程提督蘇元春與法公司商改做法，另議價值，以期減省。當將籌辦大概情形，於本年七月二十日具奏。本日奉硃批：依議。欽此。當即恭錄行知蘇元春欽遵辦理。蘇元春迭來臣衙門籌商，臣等按照原奏，令與法國使臣及法公司切實商論，力求撙節。茲於八月十一日准蘇元春咨稱：迭與法國使臣畢盛、暨法公司監工博浪澄，竭力駁辯，磋商再四，該公司始允另籌減省辦法，將鐵路改窄，計合法尺一適當寬，言明包辦之價，總在三百二十萬兩左右。另訂合同十條，從前中人原斷價值減去二百七十九萬餘兩，已與畢盛等商明於八月十一日將合同畫押，請從速核准，撥款辦理，並將合同十條抄送前來。臣等查該鐵路前經中人斷定價值，按照各國通例，即須照辦，欲籌轉圜之策，非改定做法，另立合同，不能減輕價目。現將該路改造一適當寬，言明包價在三百二十萬兩左右，較中斷之價減去二百七十餘萬辦理，尙爲核實。所訂合同十條，臣等逐加復核，亦尙妥適。謹繕具清單，恭呈御覽。應請飭下戶部，迅籌的款，源源撥解，以裨要工。

〔清季外交史料，卷140，葉10—11。〕

### 〔中法《龍州至鎮南關續立鐵路合同》<sup>②</sup>摘要〕

“議定自鎮南關至龍州鐵路開辦，係一邁遠寬窄之道，由費務林

① 光緒二十五年八月二十日硃批，依議。

② 這一合同訂立後，費務林公司分段修築上工。光緒二十六年六月，法方又謀趨築滇越鐵路，這段工程停止進行。光緒三十年十二月間，法公使呂班照會外務部續議接修，提出由法國派工程師數名，聽中國派用，代爲修造，估計造路款項約須1,020萬法郎，由法國墊借，以25年爲限的要求，未得結果。至宣統元年七月間，法使潘茲納至外務部面稱，法國情願“不再索造路之權，請由中國自行籌款自造，本國〔法國〕並不干預”等語。次年，法國又要求商議築造此路辦法。參看本書第四章、第三節“再圖龍州鐵路”目。

公司代中國開辦”(第一條)。“中國除業經給收勘路之費外，應找給該公司銀一十六萬兩(一兩合三法郎零半)。此係於光緒二十五年六月二十五日預墊用費者”(第二條)。“自光緒二十五年六月二十五日起至開辦工程之日，所有聘金工資及或在公司所有各項費用，以便查勘新路，繪畫新圖，丈量開單等費，均係中國自出”(第三條)。“自訂此合同核准之日，中國國家應將銀一百二十萬兩，在上海交給華俄、匯豐、法朗西銀行，歸入該公司賬目，作為存儲之據，用保以上各費，並工程之費”(第四條)。“費務林公司允將查勘新道，極力撙節”。“經過鐵路之線，丈量開單等事，自呈報之日，中國官局期限至多一月之內，理應批准。設若此時尚未定明無干，即視草稿批准，並費務林公司有開辦工程之理”(第五條)。

“中國與費務林公司前訂光緒二十二年四月二十四日合同，除工程價值等款，已經新合同改訂外，其餘辦理各節，仍應遵守”(第九條)。

〔合同全文見清季外交史料，卷140，葉10-14。〕

〔蘇元春奏摺，光緒二十七年十二月〕 竊照光緒二十二年間，迭准廣西撫臣咨會，承准總理各國事務衙門函電咨行，開辦龍州鐵路，派奴才督辦。……於是年五月二十一日奏奉硃批：依議。欽此。欽遵即於八月二十五日在龍州設局開辦。……惟由鎮南關進至龍州廳城對河，計程一百二十二里，其間林深箐密，……沿途派撥兵勇，護送監工等人，或構新居，或租民舍。……先就龍州南關兩處開備火車起軌之路，價買民間田地、房屋、濠塘、塚墓，創造龍州官局、憑祥洋房公館、火藥局、護勇棚各項工料，並造碼頭四處。……因公司議價不定，商請中人重勘另議，派員四出，中途尖宿宴會，火食夫力電報等項，需費紛煩，隨時應付，計自二十二年八月開辦起截止二十六年六月停工止，凡三年零十一個月，支銀一十五萬一千六百四十兩有奇。其督辦、總辦、提調、稽查以下各員亦，例給公費薪水，及洋監工、工人例給薪水、紙張、筆墨、書籍、測量器具，先鋒親兵水勇各項薪糧工食，支銀一十四萬八千二百七十四兩有奇，先後綜計不下三十萬兩。除歷次奉撥領

解回營銀二十八萬兩外，不敷尚二萬金，奴才隨時籌措，向市商息借應用。……

此際奴才將赴調任。龍州鐵路官局，擬請飭交廣西巡撫臣接辦。上年六月停工後，酌留員弁親兵，看管官局，月需薪糧銀四百兩。奴才於提標公櫃下，按月借支，截止本年十二月止，連開計一十九個月，銀七千六百兩。可否飭下撫臣籌撥解還，以清款目。

〔交通史路政編，第18冊，頁117—118。〕

## 二、北海鐵路(1898—1899年)

〔法國駐華公使畢盛 (Pichon) 致總理衙門照會，光緒二十四年四月初六日〕 現按照本國之命，本大臣應當照會貴王大臣，

由北海至西江讓給法國公司修造鐵路一條，如同登至龍州合同根本一律照辦。

另，本國國家請中國國家在北海爲首別路，並不讓給非法國或非法華公司①。

本國意見，如此開擴商務，彼此均益。……特備文照會。

〔總理衙門致畢盛覆照，光緒二十四年四月十五日〕 光緒二十四年四月初六日准照稱……等因。

本衙門查照鐵路一節，係爲開擴商〔務〕起見。應准將來由北海造至南寧，按照龍州鐵路合同底本，由兩國公司鐵路局會同商辦。一切詳細章程，俟開辦時酌定。

現議明此項鐵路係專指由北海至南寧一路而言。將來若由南寧展接鐵路，由中法兩國商允，仍按照龍州鐵路合同底本酌辦。相應照會貴大臣查照，即希轉達貴國外部可也。

〔畢盛致總理衙門函，光緒二十四年四月十九日〕 本大臣遵照外務部大臣訓條，另行備函聲敘，……將來若另造鐵路，由北海起，不至南寧而至別處爲止，均應與法國公司，或中法公司承辦。此節亦請

① 原件作：“並不讓給該公司，如該公司非法國或非法華者”。

貴大臣函覆定議無異。俾將往返兩函存案可也。

〔總理衙門致畢盛覆函，光緒二十四年四月二十二日〕 准函稱……等因。

本衙門查中法公司承辦鐵路，果能公道無弊，將來由北海起或不  
至南寧而至別處為止，若另造鐵路，自應屆時察勘情形，商令中法公  
司承辦。相應函覆貴大臣查照備案可也。

〔政務通報，光緒丁未年，皇朝外交政史概，卷2，第1—2。〕

### 三、廣州灣鐵路(1899年)

〔《廣州灣租借條約》光緒二十五年十月十四日簽訂於北京〕 第  
七款 中國國家允准法國自雷州府屬廣州灣地方赤坎至安鋪之處，  
建造鐵路、旱電線等事，應備所用地段，法國官給價，請中國地方官代  
向中國民人照購，給與公平價值，而修造行車需用各項材料，及養修  
電路各費，均歸法國辦理。且按照所定總則數目，華民可用鐵路電線  
之益。至鐵路、旱電線若在中國者，中國官員應有防護鐵道、車機、電  
線等務之責。其在租界者，由法國自理。又議定在安鋪鐵路、電線所  
抵之處，水面岸上，均准築造房屋，停放物料，並准法國各商輪停泊上  
落，以便往來而重邦交。

〔交通史路政編，第5冊，頁3495。〕

### 四、滇越鐵路(1898—1900年)

〔總署奏摺<sup>①</sup>〕 竊自日本歸遼後，俄、德、法聯為一氣。德租膠  
澳，俄租旅大，各國政府咸以均勢東方為言，進求利益。本年二月二  
十一日法國署使臣呂班來臣衙門，面遞照會，開列四端<sup>②</sup>。……三、由

① 光緒二十四年閏三月初五日硃批，依議。

② 其他三端為：一、車里、雲南、廣西、廣東等省，應照長江之例，不得聽與他國；  
中國郵政局總管令派員充補；二、在南省海面設立釐煤之所。

雲南省城修造鐵路。……

臣等逐條駁覆，並電令出使大臣慶常向該國外部切實商阻。迭稱慶常電覆，法外部稱，山東允德借地及鐵路數道，法獨向隅，議院不平，請派艦重辦。所開四事，必須照准，如中國和商，法必顧大局，否則不得不另籌辦法。議院請照俄德，限時日，外部顧大局，惟請速允，以免物議；如再遲延，外部迫於衆議，必出事故，各等語。該使臣亦屢向臣衙門催辦，勢將決裂。臣等以事機所迫，勢難峻拒，復將各條悉心參酌。……原開第三條應指明自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道，仍照俄德前案，聲明另由兩國會同訂立章程，以期周密。……當本此意與該使反覆申論，磋商數日，該使臣始一一允從。遂令改繕照會二件，於三月〔原作二月，誤〕十九日送交臣衙門。臣等……即於三月二十日備文照覆完案。

〔附，法使致總署照會<sup>①</sup>，光緒二十四年三月十九日〕一、中國國家允准法國國家或所指法國公司，自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道。中國國家所應備者，惟有該路所經之地，與路旁應用地段而已。該路現正查勘，以後另由兩國合計，再行會同訂立章程。

〔清季外交史料，卷 131，第 4—7。〕

〔雲貴總督崧蕃奏摺，光緒二十四年九月初五日〕據臨安開廣道郝馨蘭電稱，本年春間，法員本義德、吉理默等，先後到蒙，聲稱法使在京已與總理衙門照會，准其開辦鐵路，即遣人於蒙自城外到處測量釘樁。氣燄頗盛。又於開、蒙交界之新現一帶，亦有搭棚釘樁各事，民心驚惶等語。臣等以未奉明文，飭該道婉向阻止，並彈壓居民，毋令生事，一面電詢總署。旋准覆電，內開：上年與法國施使互換照會三端，第二條允准自越南交界起由百色河一帶或紅河上游一帶，修造鐵路，以達省城，應由中國漸次查勘辦理。本義德所稱修路一節，照會雖有議定之說，然應由中國漸次查勘，並非此時開辦。至吉理默等係查勘格致，與鐵路無涉，應按護照飭沿途地方官照料，不得攔阻，以免

<sup>①</sup> 總署回文照會於第二日（二十日）送致法使。又，原照會開列三項，其餘二項係關於以廣州灣作為煤之所和聘法員作為總理郵政局大臣。略。

口實等因。復經檄飭鄒馨蘭遵照在案。乃吉理默等藉詞鐵路在格致之內，兼稱奉其國命，飭令勘修。經鄒馨蘭與之再三辯論，無如該法員等狡飾多端，難與力爭。且總署覆電，亦有准其修造之語，尤不能不和衷商辦，致滋他釁。

本年四月初間，吉理默等由蒙自分道查勘抵省，即飭前藩司湯壽銘、臬司興祿與之晉接，迭次晤商，並往來照會，妥慎籌議。查該法員照會內有地方官相資辦理之語。其意亦恐鐵路所需地段，未必順手。臣等與兩司再四籌度，既不能阻其勘辦鐵路，如再聽其自購地段，恐沿途地方紳民，難免滋事；且利權盡失，後患何堪設想。當飭該司等於照覆文內，聲明鐵路修費，歸法國籌辦，至應用地段，由中國設法籌辦，並俟路圖送到，由滇選派委員會勘，再行定議。嗣據該法員等將所繪路圖送閱，核其圖內由越南老街起經紅河順新現小河抵蒙自，又由蒙自抵建水縣屬之新防，又留新防經譽峨、新興、昆陽、呈貢等處抵省，分爲三段。查此項修費，需款甚鉅。該法員等未候委員會勘，均稱須回越南商辦。微窺法人之意，似恐隣邦捷足，故急於查勘，先佔地步。今擬俟該法員等回滇議辦，即查照前議委員與之會勘，明訂章程，妥籌辦理。

〔同上，卷 138，葉 6—7。〕

〔法國在雲南的活動〕《泰晤士報》駐巴黎記者寄來了下面這篇短文。任何人開發雲南都是從事有益的工作，法國人和我們一樣有權利這樣作，但是使我們驚奇的是，他們竟認爲那裏所能有的貿易，會值得支出這筆開銷。德·蘭尼散先生(M. de Lanessan)絕不是一個反英份子。

德·蘭尼散先生在《號召報》(Roppel)中寫道，促使議會決定批准印度支那鐵路所需款項的動機之一，就是想在英國尚未在雲南立住腳跟以前使法國勢力滲入該省。這種競賽既然是那麼公正而又切實可行，所以我們的鄰居不能加以抱怨。英國人打算把印度和雲南省會聯結起來的龐大計劃，將會大大地損害我們的利益，如果我們不採取措施來把我們的勢力擴張到雲南全部的話；因爲它們的結合很可能



使這一計劃產生很成功的結果。在沒有一條鐵路將該省與東京灣、三角洲和南海連接起來以前，任何人也不能夢想使雲南成爲有價值的地方。

議會和政府都在雲南從事着一番偉大的事業。我國從那裏所獲得的精神上和物質上的利益是屬於那樣一種性質，以致我們在尼羅河上游流域和他處所奉行的那種拙笨而無效的政策所造成的恥辱，能夠得到彌補，而且當我們在殖民事業中的對手看見我們在從事一種正當而有益的事業時，他們會更願意對我們表示尊敬和友好。

〔北華捷報，1899年1月30日，頁163。〕

〔駐法公使慶常致總署函，光緒二十五年十二月十八日〕 法國駐越總督杜梅（Doumer）回國，請籌款項，爲越南本境及滇越建造鐵路一節，前稟業經述及。旋經法政府交議院核議，現聞滇越一道，大致核准，擬自雲南保勝邊界起，開造鐵路一道，至雲南省城止，估計工料法銀七千萬佛郎，由法招商承辦，所借款項，由法國國家認保。又聞其藩部大臣吉蘭函告議院稱，係按照本年三月法使在京所訂條約辦理各等情。法外部尙未提及，不便先行詰問。未審法使在京議及否？謹先奉聞。

至越南本境擬開鐵路四道，聞其估價法銀二萬萬佛郎。該督請由法國國家擔保此款，議院未允，改由越南擔保，尙未議定。慶常竊查法人既有開通鐵路之議，於我之礦務、商務、邊防、地利，不無關繫。此事現已發端，謹就探聞所及，密陳梗概，以便早爲籌備，相機因應，以保利權。

〔清季外交史料，卷141，葉17。〕

蓋其〔法國〕所以欲築此路者，……不在於滇，實欲染指於西蜀也。而由滇入蜀，莫如自宜良而北上，則既捷且易。彼移軌路於東方，經宜良而過，用意蓋在是。已足可見法人經營中國之策，所欲他日接長滇越鐵路，以達成都，然後窺時審變，以出揚子江，今特預爲之地爾。竊恐數年以後，數百里內汽車絡繹，越南、滇蜀之間，聯爲一氣，

必將滇省爲越南之外郭，而大展其用兵行政之利矣。

[路政匯鈔，卷1，論說，頁67—68。]

編者按：法帝國主義自從掠取建築滇越鐵路權益後，1899年準備承築此路的公司派遣一隊人員對計劃中的路線進行初步勘測，立即激起雲南人民的憤慨和抗擊。不久，義和團事件發生，這批侵略份子全部逃逸，路事停頓。1901年後，法帝國主義又蠢動起來。

## 五、英、法間在掠奪華南、西南地區鐵路 權益中的矛盾(1898—1899年)

[寶納樂致沙士伯雷電，1898年4月12日於北京] 昨我曾與總理衙門晤談，他們通知我，中國已允諾法國方面所提出的下述要求：

.....

1. 從東京邊境築一條鐵路到雲南府的權利①。

.....

中國政府表示[對英國]：

.....

2. ....頗願允許緬甸鐵路伸展到雲南境內②。

[藍皮書，中國，第1號(1899年)，頁12。]

[寶納樂致沙士伯雷電，1898年5月20日於北京] 從北海到廣西省內地可能有一條法國鐵路，閣下對此有何見解，尚請示知。法國是很可能要求這樣一項讓與權，作爲法國教士被害的賠償的。

我自己認爲，萬一這一條鐵路建成，它也不會有害於我們的商業，無寧是會增加我們的商業。

①除這裏所舉的一點外，尚有三項：(1)廣州灣租讓給法國；(2)同意不割讓雲南、廣西、廣東三省的領土；(3)中國政府同意設立不統屬於海關的郵政局而滿任用歐人爲總管時，法國將有與其它列強提出總管候選人的同等權利。

②對英國，除所列一點外，另有在九龍增添租借地，以供軍事和海軍目的的需用一項。

我已獲得總理衙門開放南寧的部份允諾，我答應讓他們過幾天再作最後答覆。

【同上，頁 93。】

〔沙士伯雷致寶訥樂電，1898 年 5 月 25 日於英國外交部〕〔關於〕北海南寧鐵路，你的 5 月 20 日來電收到。

從商務觀點說，鐵路愈多愈好，但怕以差別運費率抵制英國的貿易。

如果法國獲得這項讓與權，則頗有利於堅持開放南寧的要求。

【同上，頁 97。】

〔蒙松(E. Monson)致沙士伯雷電，1898 年 6 月 8 日於巴黎，6 月 10 日收到〕今天《辯論報》(Journal des Débats) 上照例刊登了昨天內閣會議內容的半官方的摘要。該報說到內閣會議由福萊(Faure)先生主持，阿諾多(Hanotaux)通知他的同僚，中國政府已經承諾在北京的法國公使由於廣西教案所提出的一切要求。……

此外，根據另一文件，中國政府已將東京灣上的北海與西江流域的南寧間的鐵路建築權讓與法國。

這則公報說：“該項築路權，完成了從東京及其鄰區滲入中國南部的商務路線網。”

【同上，頁 118。】

〔雲貴總督崧蕃奏摺，光緒二十五年五月十九日〕奴才於上年八月內，曾將法員吉理默等來滇，查勘鐵路，暨未候滇員會勘，折回越南情形具奏。欽奉硃批，該衙門知道。欽此。因總理衙門來電，前與法使互換照會，應由中國漸次查勘，並非即時開辦，維時英國亦無勘修之議，尙盼置為緩圖。嗣接總理衙門先後來電，英員白定若等來滇查勘鐵路，飭即轉行所屬，妥為保護。又准法使函稱，越南河內總督都梅，意欲來滇，商定安設鐵路一切事宜。現覆以應由中國查勘清楚，方可商辦，都大臣應緩起程。惟其意甚堅，勢難久緩，飭即速行委員，就省城至越界一路，查勘籌辦各等因。復經奴才奏明派委藩臬兩司等總理其事，並委補用知州羅守城等，俟法員來滇，即行會同勘辦各

在案。

旋據英員白定若等由四川永寧勘至滇境，達威斯、州尼斯等由工隆查勘大理永湖北以達石城。現在法員都加坡等正在省垣城外，踏勘碼頭基址。法國河內總督都梅、英國總辦司梧、德領事傑爾遜，均約五月初到滇。因何公件，雖未明言，以理揣之，必係修路之事。查法約三端，僅只載明中國漸次查勘。迨後法員吉理默等來填查勘道路，隨即同回越南，至今未提此事。英則有無條約，未見明文，只奉有總理衙門飭令保護白定若等之電。今英、法兩國，各委大員，同時紛紛來滇，通省紳商士庶，無不驚惶。奴才任重嚴疆，守土是其專責，此時若准修路，則未奉准修之明文，此時若不准修路，又恐實偏處此，別滋他釁。奴才反覆籌度，理無中立，作輟兩難。隨將一切為難情形，電請總理衙門代奏，請示遵辦。

正繕摺具奏間，接准覆電內開，電已進呈，查《中緬〔條〕約》附款第十二條載，中國允將來審量在雲南修建鐵路，與貿易有無利益，如果修建，即允於緬甸鐵路相接等語。既云審量，則修建滇路，本在未定，即使議定，亦由中國自造無疑，本署並無允英開辦之據。前給白定若等勘路護照，祇允勘，未允辦，希據約商阻。至法請造路一事，上年三月間互換照會三端：一、中國允法國自越南至雲南省城造鐵路一道，中國應備者惟有該路所經及應用地段而已，查勘後，另由兩國會訂再行會同訂立章程等語。吉理默到滇，應告以俟會定章程後，再議開辦等因。本應遵照辦理，惟其中窒礙情形，不一而足，敢為我皇太后皇上縷晰陳之：

查鐵路之修，利在彼族，鐵路之成，害在全滇。何也？滇省地屬邊瘠，跬步皆山，行旅往還，必須輿馬。若鐵路修成，輿夫馬脚，以及沿途客棧，必盡失業。滇省軍興以後，伏莽原未盡絕，近年裁兵散練，為數更多，再加此輩無業之民，勢必腐集為非，亂萌即肇於此。且緬有海鹽，越有陵私，味厚價廉。彼族久欲弛禁，均經設法阻止，若鐵路一成，海鹽、陵私，必致肆行充斥，不惟滇省數十萬井窳商民，立受其害，即每年所徵鹽課鹽釐數十萬兩，亦均消歸烏有。

又滇省地居上游，屏蔽川楚各省沿邊形勢，動關緊要。……今若准其修築鐵路，則重門洞開，可以長驅直入，達我堂奧，轉嫌勘界爲多事矣。

又滇省出產無可通商，洋貨進口俱係奇巧玩物，是我以有用之財，作無用之耗費，於滇省民情風俗，尤大有關係。即以修路而論，所過田園、廬墓、村莊、寺廟，不知凡幾。如其可以挪移，小民自無不聽從，萬一不能遷而必令其遷，不能改而必令其改，無窮爭競，由此而生。加以騰越、臨安各屬，民俗最爲強悍，此次洋員過境，羣情洶洶，幾釀事端。適值貴州畢節一帶，英員白定若有鎗斃民命、誣盜索賠情事，滇民間之，益不相下。又近日洋人來往，舉止無不驕縱，稍一盤詰，輒以惡語侵人，甚至藉端訛詐，需索供應，窺看婦女，棒打行人，兇惡情形，難以盡述。若使鐵路一修，商民與洋人日有交涉，四川余蠻子之事，難保不復見於滇。彼時縱將地方官嚴行處分，亦無補矣。……

又滇省西南邊界，雖與緬越接壤，然重巒疊嶂，洋人來此頗不容易，所以不惜重資，急於興路者，蓋以鐵路修成，必設保路之兵，以後徵軍運糧，均惟其所欲。恐滇省鐵路一成，川、黔、湘、廣各省，必定接續開辦，此時若不阻擋，將來更無擋阻之時。竊恐鐵路所至，即彼族兵力所至，更恐兵力所至，即彼族侵佔之所至。興言及此，涕淚交零。

查上年八月二十四日奉上諭，現在中外交涉日繁，如礦務鐵路借款等，皆關係重大，不得不格外慎重。……嗣後各直省如有開礦築路一切交涉事件，均須於事前將詳細辦法奏明，聽候朝廷酌奪。……等因。奴才世受國恩，朝廷復委以邊疆重任，既爲愚慮所及，不敢緘默不言。

現在英法勘路各員，往來如織，又各派大員來省面議，並在省城關廂之地，踏勘碼頭基址，大有即勘即辦之意。情形汲汲，紳商士庶，均難安枕。兼之上年吉理默等來滇查勘鐵路事，經曉諭紳民，並非即時開辦。現滇員尚未會勘，法員復紛紛來此，任意踏勘地段，紳民驚駭，迥異尋常。其爲爭先佔地而爭三尺之童，盡皆知悉。不惟以後民間田地，不肯出售，即現在洋員勘路之處，亦有挺而走險之虞。此時

若強以所難，其亂可以立見。惟有仰懇天恩，飭下總理衙門，速與法使商議，俟滇員羅守誠等與法員會勘後，由中國將鐵路所經及應用地段，逐一漸次查明，其修路一層，仍須緩議。蓋滇省民情既已如此，朝廷不能不稍事曲從，免致舍己耘人，失却民望。萬一事機決裂，洋員必首受其殃。奴才及地方官之身家不足惜，其如大局何？并懇諭飭總理衙門將此情形詳告法使。彼族亦有國政，亦有民人，詎不為我思之。……

奴才更有慮者，英之與法，雖貌合而神離，其合以謀我，則英、法並無二致。如准法國開辦，英員必挾以要我，又將何詞以對？

總之，事機迫切至此，奴才不能不披瀝上陳，務望總理衙門趁此設法補救，阻法即以阻英。此次英、法各員來滇，奴才擬即以此意告之。仍俟面議如何情形，由奴才會同總理衙門妥為籌辦。蓋英、法各員，在外每一議論不合，輒云已與總理衙門議定，其飾詞欺詐，辯不勝辯。必須內外互相維持，以期挽回。不然，後患方長，不堪設想矣。

〔清季外交史料，卷139，第10—13。〕

〔艾倫賽致沙士伯雷電，1899年10月4日於北京〕 中國政府正裁可由法國建築一條從龍州到中國邊境的鐵路。

〔沙士伯雷致艾倫賽電，1899年10月5日於外交部〕 參考了你的10月4日電，你必須迫使中國政府保證在計畫中的從龍州到中國邊境的這條鐵路線上，不允有差別運率。

〔藍皮書，中國，第1號（1900年），頁328,329。〕

〔艾倫賽致沙士伯雷函，1899年11月3日，北京〕 接到上月五日電示後，我即儘快地催逼總理衙門各大臣保證計劃修建的由東京邊境進入中國的法國鐵路，不得有特惠運率。我指出，如果有這類的事，那麼，不論是英國貿易或中國貿易都會遭到嚴重的不利。我又解釋說，英國女王政府會根據條約中的最惠國條款，在鐵路運率上要求平等待遇。

在前此晤談中，各大臣業已着重地向我保證，批准給法國的鐵路讓與權只是這一條由東京邊境至龍州長約四十哩的鐵路。他們現在

又說，這條鐵路至少在三年之內不會築成，而且有關交涉還未達到必需討論運率問題的階段。他們建議我應就此事遞交他們一件正式照會，這樣英國政府的意向就可以存卷備查了。

〔同上，頁 405。〕

## 第六節 美帝國主義勢力的滲入粵 漢鐵路(1897—1900年)

### 一、湘、鄂、粵三省興建粵漢鐵路的 倡議(1897—1898年)

〔湘鄂粵三省紳商請開鐵路稟，光緒二十三年〕 竊聞盧漢鐵路開辦之初，曾蒙奏明北幹路工竣後，再由漢接展至粵南幹路。其間經由之地，或湖南、或江西，尙未指明地段。是原議專注北幹，固明於本末先後輕重緩急之分。惟近來強隣日逼，時事日非，其情形與昔不同，則辦法自當稍異。非徒南幹鐵路，宜一時並舉，而經由之地，且必須順道於湖南者。中國幅員廣遠，南北相距萬里，恃大海以通聲氣。今海軍既無力能興，設有外變消息，中段隔若異域，呼應不靈，必內地造有鐵路，方可連爲一氣。廣東財賦之區，中日之役，數百萬軍餉，一朝而集，南方有此要害，未可失也。此南幹鐵路之所宜速修也。

初議由漢至粵，本擬繞道江西。然準其地望，如行於弦之上，較湖南爲遙遠。今廣西鐵路已在龍州發端，設有人欲求由此接展入湖南境內，直抵漢口，以拊我之背，則我所造江西至粵之鐵路，利權盡爲彼所分奪矣。況西貢較香港尤近，西南洋公司船之貨物，羣趨便捷，必不肯舍近而泊遠，其理至明。定計道出湖南，則廣西鐵路即成，亦祇能爲我路之枝路。此鐵路之所宜道出湖南也。近者湘人講求時務，風氣漸新，電線之設，毫無阻礙。又恐他人先我而辦鐵路，切膚之痛，

患在心腹，皆願合羣力興辦，塞絕其覬覦。

尤可幸者，湘中礦產富饒，運道一通，銷場極暢，而由鄂、湘達粵中，無大河之隔。自郴州踰騎田嶺，復有前廣東布政使王藩司之春所修山路，甚爲平坦，因而用之，工程較省，比之盧漢，利益更厚。從前議辦鐵路時，粵商自謂能多集股份，然願入南幹而不願入北幹者，以其重利所在也；茲有此舉，巨資可籌。三省人士，往返亟商，意見均合，亟爲和衆豐財，尅期並舉，擬呈請俯賜電奏，並咨明總署，先行立案。倘蒙俞允，再由紳等妥議勘路招股購地用人，其一切辦法章程，另摺稟請察核興辦，以觀厥成。

紳等深維世變，日切焦憂。究其利害之所在，實貴先發而制人。蓋脈絡貫通，邪氣自去；有南幹則北幹益靈，有成謀則外謀自阻。大局安危，所關非淺。理合具呈。

〔于黃軒輯，皇朝書文輯，卷 36，郵運 2，葉 27-28。〕

〔陳寶箴致盛宣懷電，光緒二十三年十一月初八日〕 頃據湘紳前山東布政使湯聘珍等呈請創立湘粵鐵路公司，集股開辦，公舉現署臬司長寶道黃道遵憲爲總辦，以專責成，而通湘鄂之氣。並請轉咨電奏，先行立案。

〔盛宣懷，盛齋存稿，卷 29，葉 10。〕

〔張之洞致陳寶箴電，光緒二十三年十一月十五日〕 湘紳呈請創立湘粵鐵路公司，集股開辦，公舉黃道總辦，具見湘紳卓識遠慮，台端提倡宏力，欣慰之甚。

惟湘紳尙未悉鐵路甘苦曲折。朝廷於鐵路一舉，招商借債，絕不擔肩。蔣道德鈞面奉邸諭，須自行籌款乃可議准。去年設立總公司，總署原奏盧漢、粵漢南北幹路合爲一氣，領帑千萬，集股千萬，餘借洋債，陸續分還，互相挹注。現今盧漢以部款千萬，官股二百萬爲底本，並借洋債四百萬鎊，由總公司訂約，國家僅批准而不肯擔保，各國以爲難。比人利其製造，始首肯。粵漢大約亦需將及三千萬，擬集商股七百萬爲底本，餘借洋債。總公司現招粵滬各商，聞已得四百餘萬，訂定而未收。湘中集股尙無約數，粵商亦尙無着落，竊恐粵商股亦必



請另設一總辦。粵商力厚，未必肯附入湘商，而鄂中武昌以南一段亦未言及，似須將粵漢路程起訖，商股大約數目，洋債如何籌措，如何議還，議有大概主意，始能陳奏。

大抵粵漢總辦若能獨任華股七百萬，並擔當洋債二千餘萬，自可另樹一幟；否則應由湘、粵、鄂三省各舉一總辦，仍照總署奏准原案，不脫總公司，方無窒礙，事亦輕而易舉。

總之，權可分，利可共，章程不可不貫通，綱領不可不劃一。各省路權儘可各省分任，路利必須公溥均霑。而造路之本資，借款抵押之辦法，通行之章程，必須盧漢、粵漢一幹路合爲一氣。遞招遞墊，遞修遞押，展轉相生，……轉輪周轉，以底於成。不惟如此方與奏案相符，且非此必辦不成也。昨與盛京堂熟商，大致似須如此。爵堂方伯意見如何？如尊意謂然，請速囑熊庶常、蔣觀察來鄂面商妥貼再會奏

〔張之洞，張文襄公全集，卷154，葉7-8。〕

〔王文韶、張之洞、盛宣懷會奏湘鄂粵三省紳商合請速辦粵漢鐵路摺，光緒二十三年十二月二十五日〕 光緒二十二年九月臣宣懷赴召議辦盧漢鐵路之時，經總理衙門王大臣代奏設立總公司，先造盧漢幹路，其餘蘇滬、粵漢等處亦准展造，不再另設公司。似此西北造路，東南商股，方能號召，且可泯各國窺伺之心，斷却無數葛藤等語。當蒙王大臣奏准，公司自必合南北統籌，始能展拓，蘇滬、粵漢亦當次第舉辦等因。……

現今幹路盧漢兩端，均已開辦。……粵漢南幹路，原擬稍緩籌辦，無如時局日亟，刻不及待。羣雄環伺，輒以交涉細故，兵輪互相馳聘，海洋通塞，靡有定時。今海道既無力能興，設有外變，隔若異域，必內地造有鐵路，方可聯絡貫通。廣東財賦之區，南戒山河，豈可遐棄。此粵漢南路所當與北路同時並舉者一也。

原議由粵至鄂，擬繞道江西，道里較湖南爲迂遠，而形勢利益亦迥殊。臣等與湖南撫臣陳寶箴函電互商，該撫臣電稱國家創興大政，以立自強之基，盧漢已行，鄂粵繼舉，江湘莫非王土，豈能有所阻撓。況湘人素懷忠義，近來紳士尤多通曉時務，不泥故見。並據湖南在籍

紳士翰林院庶吉士熊希齡、江蘇候補道蔣德鈞，來鄂與臣之洞、宣懷面商，如取道郴、永、衡、長由武昌以達漢口，則路較直捷，湘中風氣剛健，他日練兵，可供徵調。礦產尤豐厚，地利亦可蔚興。此粵漢鐵路之宜折而入湘者又一也。

茲據湘、粵、鄂三省紳商聯名呈請會奏前來。除抄錄公呈分咨軍機處總理衙門查核外，臣等深維時變莫測，鐵路早成一日，可保一日之利權，多拓百里，可收百里之功效。粵漢南幹，自應仍照原議，與北路一氣呵成。議由湖南以達武昌，尤得致富強之要。該三省紳商，立意既同，輿情已洽，自必衆志成城，無所搖惑。如蒙俞允，應請飭下兩廣總督、廣東、湖南、湖北撫臣，與臣等隨時會商妥議，招集華股，酌借洋債，並選舉各省紳商，設立分局，購地鳩工，認真辦理。

總之，各省紳商分任，路利自須公溥均霑。而造路之本資，借款抵押之辦法，通行之章程，必須盧漢、粵漢二大幹路，合爲一氣。遞招遞墊，遞修遞押，遞借遞招，展轉相生。竭五六年之苦功，若無意外之虞，當可使南北幹路相爲銜接，以符原議。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷2，葉35。〕

〔又會奏議立粵漢鐵路公司並密籌借款片，光緒二十三年十二月〕總理衙門原奏：蘇滬、粵漢鐵路，次第舉辦，是南路在必辦之列，氣脈方能貫通，獲利方能還債。處今之勢，借款招股，均屬繁難，原非一職可幾。惟目前德國無理警覈，佔踞膠墨要害，並獲承辦山東鐵路利益，局勢頓變。俄國已造路於黑龍江、吉林，以爲通奉天、旅順之計。法國已造路於廣西，以爲割滇之計。獨英人窺伺最久，尙無所得，目前必有效尤要挾，佔我路權之舉。

查今年春間，英商屢來攬辦粵路，堅持未允。近日香港馬喇西字報言：英國所當急行者，建造鐵路之利，理應趕營中國中部，或廣東建築軌道，方不致落他人之後等語。近有日本參謀部員宇都宮太郎密言，英國所欲者，大約一借款，一修路，一擬索香港對岸之深水埗等語。英、日現在聯交甚密，英之陰謀，且必深知。證以洋報，其爲覬覦粵漢鐵路，確鑿無疑。

現在德已踞膠，俄已留旅，法已窺瓊，英或有圖扼長江吳淞之謀。是中國各海口，幾盡爲外國所佔。江海之咽喉既塞，南北海道之氣脈復梗，已成坐困之勢。僅有內地，尚可南北往來。查漢口爲各行省南北東西水陸之樞紐。若粵漢一線，再令英人造一鐵路，直貫其中，將

本報收志引 某政北地 雖右虛謠... 收 旬似權經 則阿以中 無餘同

繼洵、陳寶箴、許振祿隨時會商盛宣懷，妥議招股借款各節，並選舉各省紳商，設立分局，購地鳩工，認真辦理。各國如有以承辦此路爲請者，卽由總署王大臣告以三省紳商，自行承辦，已有成議，或可杜其要求。此路貫湖南腹地，銜接武昌，不特取徑直捷，練兵開礦，諸凡有益。該大臣等當妥速開辦，力任其難，以收實效。

〔同上，卷2，葉7-8。〕

## 二、美國合興公司借款草合同的簽訂(1898年)

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒二十四年二月初一日〕 粵漢鐵路奏准借款。請問華士賓、坎理或別人，五釐息，九五扣，給股份餘利四分之一，除土工外，一切准其包造，另給五釐用。事權如稅務司。允否速示。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷31，葉1。〕

〔伍廷芳致盛宣懷電，光緒二十四年二月初五日〕 坎理要九扣。餘照辦。

〔同上，卷31，葉5。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞、陳寶箴電，光緒二十四年二月二十五日〕 粵漢如不定借款，仍不免爲英、法所據。照原奏已與伍使往復電議：五釐，九扣，另給餘利五分之一，包辦用費五釐，不能再讓。此卽去年美國所議之辦法。粵路非美莫屬，且昔路八釐，容讓鐵路洋股得餘利四分之三。頃伍電，美、日齟齬，恐失和，礙借款。國步日難，稍縱卽逝。鄙見迅速定議爲是。如鈞意許可，乞速示，卽電伍議草約，會同電奏，請署電伍畫押。

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十四年二月二十六日〕 粵漢仍與華士賓議，五釐，九扣。將成。

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年二月二十七日〕 粵漢自以美款爲妥。粵漢、盧漢能同辦更佳，但不知包辦尙用中國物料否？請卓裁。國事日艱，速定爲妙。

〔同上，卷31，頁16-17。〕

〔盛宣懷致王文韶、張之洞電，光緒二十四年三月初七日〕前電盧漢、粵漢均歸美辦，自係一氣呵成勝算。乃法國照會總署條款內言，比款有法銀行在內，法使及領事均直言，如不與比辦，應與法辦，是又未便決裂。比國總以盧漢路利，爲東路分奪，難還比債，藉詞觀望。兩月以來，遲回不決。故非造粵漢不能保盧漢。因電伍使先與美議粵路，須令迅速畫押，不使英、法預聞。粵路一定，如比再游移，便可頃刻准美照樣併辦。今擬電奏稿請帥酌改，即電斐帥改妥，速電總署。

〔同上，卷 91，葉 19—20。〕

〔粵漢路借美款草約定議電奏<sup>①</sup>，光緒二十四年三月初七日〕粵漢路款，奏准向美借，近與伍廷芳往復電商，已與美公司定草約，謹摘要電陳，

宣懷奉旨立公司，辦粵漢路，由伍代訂草約。一、美公司允借四兆五萬鎊，視工程隨交，勘路後即交頭次。二、借款九扣，息五釐，鐵路作押，發小票，宣懷及伍畫押。三、鐵路用美公司人代建代管。四、除地價土工外，美公司包辦，給五釐用。五、工竣歸美公司人管路，事權同稅務司，仍由鐵路大臣節制。六、給餘利五分之一。七、如無意外，三年工竣。八、中國借票，四十年期，若十年後即還，每百兩加五兩。九、借款還清，鐵路即歸中國自管。十、美公司先交美金元十萬，存伍使處作據。十一、美公司允設學堂，教華人建造管路。十二、建路材料須免稅，有事運兵收半價。此約即上年華士賓議盧漢底本。雖所給權利頗多，餘利止給五分之一，比較容閩、晉省等處尙少。欲防後患，舍美莫屬。事機日逼，南北幹路，各國虎視，速定路，猶爲我有，若一遲疑，稍縱即逝。如蒙俞允，應請鈞署電令伍使先畫草約，俟美公司派人到華，再由總公司與彼詳定正約。

再，粵路英、法皆覬覦，放大事定，法、英即踵起要求，難保不援德國山東路之例。不許美國代造，則粵路棘手，盧漢路華股難招，洋債難還，恐貽重累。今各國皆以鐵路爲割地之媒，實非空言所能抵制。美國此舉，頃伍廷芳電稱，事恐變，宜速定。近日洋情更壞，務須出其

<sup>①</sup>由王文韶、張之洞、盛宣懷會銜，總署代奏。

不意，迅速畫押，暫不洩漏。美約一定，比國亦不致藉詞觀望矣。事關大局，間不容髮。乞代奏。

〔同上，卷 21，葉 11。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十四年三月十二日〕 奉旨。粵漢路款著照議訂定。其代管字樣，仍著斟酌。欽此。遵即電達。一面由本署電伍使，先畫草約。

〔伍廷芳致盛宣懷電，光緒二十四年三月二十六日〕 頃畫押，各款照舊：二、如爨字，改即照中國借款辦。惟以鐵路作押。三、代管字，改管理行車等事，加兼用華員順輿情。四、加儘用鄂料，材料明買，各廠回用歸公。六、虛票四十年期。七、勘費各出。八、小票五十年期，二十五年後還不加，提早還加二釐半。十一、學堂經費美出，加款未盡，加到華續議盧漢併辦專條，改借五百兆鎊。另密約包用織回一釐與公。又專條煤礦到華續訂。筆舌交瘁，託庇告成，各款尚妥洽。摘要電聞，餘函詳。望即電覆照准，以便美商起程。

〔同上，卷 31，葉 23—24。〕

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒二十四年三月二十九日〕 已畫押。慰：佩：轉署。五款路成後四十字已照電奏。速令美商起程。

盧漢如併辦，除黃河橋外，三年能否趕成？若奏准不致遊移否？已有專條，須再訂草約否？恐廢比約，法求接辦，必須保美約不變，方可乘比。

〔同上，卷 31，葉 26。〕

〔美國合興公司《粵漢鐵路借款合同》，光緒二十四年三月二十四日，1898 年 4 月 14 日〕 督辦大臣盛奉大清國大皇帝諭旨，由漢口至廣東省城創建鐵路，奉旨設立鐵路總公司，並奉旨督辦總公司事務。今盛大人托大清欽差出使美、日、秘大臣伍大人與華美合興公司代訂合同，條款列下：

第一款 華美合興公司為建造由漢口至廣東省城鐵路之用，允籌借英金 400 萬鎊，或照美金申算。若此數不敷，必須添增，亦可多借。此項借款係按工程隨時分次交納。候華美合興公司所派總工程

師勘路詳報，華美合興公司並無異詞，由督辦大臣核准後，即交納第一次，以後隨用隨交。

第二款 俟借款總數，酌定至少核實英金 400 萬鎊，即交總數印發中國國家金圓小票，交華美合興公司收執作押。……每年利息每百納五，按半年交息一次。……不以洋關作抵，而以鐵路全件作為頭次抵押。小票每張填注 100 鎊，實交 90 鎊。……所發小票交華美合興公司任其出售，虧盈多少，歸其自理，與總公司無涉。

第三款 粵漢鐵路由華美公司按照現行最善之法建造，並照以下所訂各節，將該路火車等事行駛、管理，如嗣後欲由粵城續建至海濱或別處，亦可隨時與督辦大臣妥商。所有鐵路經行之地，以及建造及駛車應需別項權利，總公司督辦大臣允為料理。華美公司有添建枝路之權，接連要處，以招運載。惟所擬推廣各路圖表須經督辦大臣核准。華美公司人員建造工程、經理車務及辦理諸事，一切均須順華人意見、風俗、民情。……又於建路及管車等事，必須與督辦大臣妥商，酌用華人充當要缺。……工程師擬定圖樣、說帖，經督辦大臣核准，中國人、外國人均不得干預，藉詞阻撓。至各員勘路，亦不得阻撓。

第四款 建路所用款項，除地價及土工不計外，華美公司每百得五，作為酬勞之費。……

第五款 路成之後，不論長短，所有照管駛車等事，均由華美公司選派妥人經理；惟其人須先經督辦大臣察看允准方可。……

第六款 除支給薪工及各項經費暨借款利息外，鐵路所得餘利，以  $\frac{1}{5}$  歸華美公司，……發給餘利虛數小票，……與上開鐵路作抵之借款小票同時發給。……

第七款 此合同議定允准照辦之後，華美公司即派人偕工程師，會同總公司人員，前往勘路；……若無意外延阻之事，自開工之日起，三年之內，華美公司允將全路建成。……

第八款 以鐵路頭次作押之借款小票，由發票之日起計，以 50 年為期。25 年之內，總公司將此項小票，無論多寡，均可贖還，惟票內

所注每百元須加貼二元半。25 年之後贖還，則只照票注之數收買，不必加貼。……

第九款 上款所言借款小票，一經全數贖還之後，中國總公司即可收回鐵路，自行管理，華美公司所用人等，任由總公司自定去留。

第十款 此合同彼此允准照辦後，……華美公司即備美洋十萬元，作為信據。……

第十一款 華美公司允自籌經費，在中國開設鐵路學堂，專教華人建路、管路、行車諸事。

第十二款 鐵路所用一切物料，運入中國，應比較中國國家北洋鐵路辦法，准其免稅。

第十三款 遇有軍務，無論外侮、內亂，中國國家調遣兵丁、轉運餉械及軍營用物，……車價減半。

第十四款 自畫押允准照辦之後，彼此均不得損礙遵守合同之利益，亦不得允准別人行侵壞合同之事。

第十五款 除此合同上開各款外，所有未盡詳細事宜，應由中國鐵路總公司督辦大臣與華美合興公司派赴中國之總辦商酌妥訂。

〔交通史路政編，第 14 冊，頁 2—5。〕

〔附件一，光緒二十四年三月二十日，1898 年 4 月 14 日〕 光緒 23 年 4 月（西曆 1897 年 5 月）盛大臣與比國公司訂立建造盧漢鐵路借款合同。茲議定，該合同如已作廢，督辦大臣當准美華合興公司建造，公司允借英金五百萬鎊，若須增添，亦可多借。並允按照本日訂立之建造粵漢鐵路合同辦理，除借款總數外，本合同各款均可適用，雙方應予遵守。茲又議定，盧漢鐵路各段，不論已完工或僅部份完工，美華合興公司均可利用，公司所應付價目作為督辦大臣擔負建造鐵路之實際費用。

〔附件二，光緒二十四年三月二十日，1898 年 4 月 14 日〕 本日美華合興公司簽訂合同，允籌借款項，建造自漢口至粵東省城鐵路，而煤為鐵路造成後駛車所需，茲議定，中國鐵路總公司一經請准鐵路附近地方開採煤礦，當即允准美華合興公司勘查開辦，該公



司並允籌劃本合同所需之款。所有舉借款項、開辦煤礦、分攤盈利等詳細事宜，應由中國鐵路總公司督辦大臣與美華合興公司商酌妥訂。

〔中外舊約章彙編，頁 749。〕

### 三、美籍工程師勘路問題(1898 年)

〔陳寶箴致盛宣懷、張之洞電，光緒二十四年二月初十日〕 勘路猝用洋人，一人倡議，千人和之，一闕之後，地方正紳必不肯出身任事。始基不慎，事必難為。鄙意仍當由督帥會電胡京兆借用詹、鄒。如必不行，莫如由鄂、湘委員先偕汪喬年從江夏勘路抵湘，循臨湘、巴陵、……永興或宜章等處勘至粵界，即沿途會同州、縣，聯絡各地方士紳，隨同踏勘標記，並告諭鄉村市鎮，使所過各縣士民，皆知此事係奉旨必行之事；各處紳民，俱可入股分利，實於地方有益。並諭知須洋工師再勘一次，即便興工。俟勘至粵境，即會同廣東勘路洋人，仍沿此路而下，勘至鄂境。同一用洋工師而先有汪喬年等一次，地方則已周知。又有已經聯絡稟派之紳士就地隨同保護，自較穩便。如所過地方，有須委員幫同州縣料理者，即由釐酌量先行派往。汪喬年等祇算是聯絡地方，即所勘不確，不過多一小勞費耳。……惟須由北洋督帥盛京卿先以函牘約會廣東先時用洋工師勘至湘界守候會合。現正恭錄諭旨，出示曉諭，札行州縣。俟定議，委勘有期，再札飭將隨勘紳士傳集守候，以免臨時推諉。但時日須稍寬，當勿過迫促。否則草率從事，以後補救更難。當否乞定議示覆。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷 31，葉 10。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年五月十八日〕 接湘紳熊庶常希齡等電稱：有自粵來湘遊歷法人四員，測量鐵路，沿途每遇取灣角度，測電尤細。聞永安州教案，索款有由龍州修鐵路至桂林，再定所向等語。其陰謀圖湘無疑。果爭湘路湘礦，盡歸法握，為害非小。今盛京卿徒有鐵路之名，不集款，不速辦，設不幸而湘有法案，法肆勒索，政

府恐未必能以粵漢虛名抵制。異日棄湘之咎，責有攸歸。齡意現在英商毛根在北京，願集資千萬承辦湘礦，似可商之盛公，先借此款，速修長沙至永州鐵路，以遏法謀。即與法公司商訂鐵道尺寸，以備兩道銜接，亦無不可。庶幾我有自主之權，一面速將粵漢鐵路同時並舉。倘盛猶遲疑，湘人將以此情形赴京師呈請辦理。事急不能不自救也等語。湘紳不知借款之難，且未知美款已定，局外苛責，無足深論。而所云法圖湘路、湘礦，不爲無見。但英人覬擅長沙，正覬湘礦。湘紳擬借毛根之款，又欲與桂林法軌銜接，均有不妥。查美約原有如此款不成，則美兼辦盧漢之條。今此款既成，與美預定兼辦長沙枝路，美必樂從。望即籌酌。如能定議，須電請總署立案，以備拒法。至龍州法軌若干尺，祈速查示。盼覆。

〔同上，卷 32，葉 17—18。〕

〔盛宣懷致張之洞、陳寶箴電，光緒二十四年五月十九日〕 粵漢借定美款，已奉旨電伍使畫押。……惟須勘估全路，方能付款開辦。既訂合同，美國亦決不肯讓。美人六月望後起程來華，必欲親自勘估。公於牧令量移，苦心可揭，宣豈肯延緩。

〔同上，卷 32，葉 18。〕

〔又電，同日〕 湘紳以不集款、不速辦詰責。愧甚！粵漢正月二十二奉寄諭，美款三月二十四畫草約。重洋之隔，時局之難，借款之鉅，若非仗內外同心，恐難如此之速。法舉使過滬詢及，告以美約已定，頗快快。到京力索桂林而不能及粵漢，佔此先着，皆公力也。第一款載明，候派總工程司勘路詳報，即交納第一次。正值美有戰事，因粵奏緩辦，湘亦商緩洋工入勘，故未催促，似非宣之咎。摩根求辦湘礦，照舊礦例，宣未敢干預。聞已入都與江建設等商辦。摩專謀礦，如辦路亦必兼礦。今法人由桂入水覬礦，亦覬土地。鈞電欲令美兼辦，美約第三款本載明美有添建枝路之權，接連要處，以招運載。惟推廣各路，須經總公司核准云。如歸美，兼可保全湘。一面電伍添入專條，一面公電總署立案。否則，德華銀行亦或願辦，較英、法有異同否？湘中既許法人沿途測量，並慮外人爭路，似可乘機勸導，准令美人

勘路，以免延宕。

〔同上，卷 32，葉 19。〕

〔陳寶箴致盛宣懷、張之洞電，光緒二十四年五月二十一日〕 本年二月初，曾電請先以督帥委員汪喬年等由鄂勘路至粵界，再偕洋工師沿湘至鄂，祇算是聯絡紳士，即所勘不確，不過多一層勞費等語。……非請緩也。延至三月，接准錄摺會咨，即委曾牧慶溥至鄂候羅委員，兩月餘未能成行。前日曾牧及陳道自滬來電稱，京堂謂候交秋後勘路。前此致緩之由非由湘，更不任督由

罪也。

〔同上，卷 32，葉 21—22。〕

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒二十四年七月初六日〕 盧漢比款已到，難改。美若有餘力，他路尚可兼辦。工師來宜速，免人覬覦。

〔同上，卷 93，葉 6。〕

〔盛宣懷致總署暨路礦總局電，光緒二十四年九月二十三日〕 伍使來函，美商十萬押款已交存紐約銀行，現派總工程師帕慎士 (Wm. B. Parsons) 帶副手數人來華，照原議先將全路勘繪，估計用款若干，再發小票交銀，事甚可靠等語。昨經理人帶工師到滬，即須由粵勘測入湘。……頃電商粵督，派一幹員會同總公司委員及洋參贊李治、美工師帕慎士等由廣州勘起，並須通行地方官認真照料，免滋事端。美商以薪費甚重，不願擔擱。且粵漢路法與美皆甚覬覦，屢言美若不辦，法必要辦。英亦注意漢口。事關重大，似未可宕延，致生波折。可否請鈞署代奏，電飭粵督查照辦理。

〔同上，卷 33，葉 17—18。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十四年九月二十五日〕 俞撫台來電，奉養電，周鈞正紳，愈謂本省民情浮動，粵東多盜，深以開路失險為恐。並議右帥但為桑梓計，其云事關奉旨，不敢堅持不辦者，僅十之二。然紳論雖爾，尚未足輕重。惟衡州以上民情極蠻，邊隅尤甚，見異必拒，猝起難防，理論無濟，近事可徵。勘路周章，更易滋虞。如事在必行，自當盡力保護，有無意外，實無把握。至華員詣勘，自可無他，縱有洋人，便不同矣。實情如此，請惟察酌。請轉商盛京堂是禱等語。特照轉。

〔張之洞，張文襄公全集，卷 157，葉 18。〕

〔俞廉三致張之洞電，光緒二十四年十月初九日〕 會匪吳大棟等在廣西川州賀縣起事，犯白沙，……地屬三省昆連，……因思美工師勘路適逢其會。當此人心惶惶，百姓見有洋人更易紛聚，伏莽即乘之而起，實屬可慮。應請商之盛京卿，或照原議由粵而湘，或從緩勘，或改他途，此時斷不可急急入湘，以免蹈險。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷 33，葉 19—20。〕

〔張之洞致俞廉三電，光緒二十四年十月二十七日〕 總署有電開，頃美康使恐勘路人被湘民阻擾，函請預籌切實辦法，保護勘路人，免受驚恐。即希於會同出示內敘明奉旨辦理此路字樣，并嚴飭各該地方官竭力保護。倘美工師經過之處，或有百姓阻擾情事，惟該地方官是問。請轉電湘撫、粵督，并電覆等因。

查美工師十人，由漢赴粵勘路，總署有支電達尊處，妥為保護。宜到鄂後，與香帥同接總署號電，粵漢鐵路係奏准辦理，所有派員帶同美工師一路往勘，應由尊處會同湘、粵督撫出示曉諭，飭屬照約保護云。該美工師頭批六人，已於年二十七日於武昌啓程。香帥與敵處會委陳道兆葵、知縣董治勛、李鴻文，學生吳應科、羅國瑞等，沿途測量，約日行二十里。其總工程師等四人，訂於十一月半左右由水路抵岳州，與頭批六人取齊，再由岳州測量至長沙以達粵。除飛咨外，聞尊處已派文武大員迎護，並已由香帥咨飭地方官帶同公正紳士，親身伴送至出境交下站為止。鄂派弁勇送至湘界，尊處應先期遴派弁勇若干名，到界迎待。鄙見如蒙酌派蔣守德鈞、黃中翰忠浩，既協鄉情，尤資軍衛，必能妥洽。

〔同上，卷 33，葉 23 -24。〕

〔俞廉三致盛宣懷、張之洞電，光緒二十四年十月二十九日〕 前接總署支電，當派趙守宜深等在岳守候接護，並微電請憲台轉達盛杏公。茲承示期，復飭趙守並總兵陶廷樸帶弁勇一哨妥護。茲加派蔣郎中德鈞赴岳同送至粵界為止。各地方官已迭次函札令帶正紳各在交界親身送交下站，竭力保護。告示遵當切實聲敘，徑發免遲。

〔同上，卷 33，葉 26。〕

〔盛宣懷代張之洞擬致俞廉三電，光緒二十四年十一月初九日〕 前接佳電，所商或從緩勘，或改他途。經與美議，皆謂與原約不符。故與杏孫商，由鄂勘起。大約勘至粵後，示人以必造，英、法可絕望。而造路遲早，我可自主。若此時奏請緩勘改途，朝廷亦未必肯與洋人翻案，徒使士民間風起鬪，仍不若竭力保護勘路，免致歧誤。

〔同上，卷 33，葉 28 - 29。〕

#### 四、合興公司借款續約的簽訂(1899—1900年)

〔盛宣懷致總署、礦路總局電，光緒二十五年二月十三日〕 美國特派律師坎理到滬，議立正約，大致不出伍使所訂草約範圍。惟送來鐵路相近處開礦章程，意在必辦。伍使前因美公司必欲兼辦礦，如不允礦，則路債不成。其時法欲勒造粵路，亟圖美成，故商之香帥，允立專條，語尚活動。此次對坎理云，礦路總局奏定新章，路礦不能兼辦。坎理云，美約在前，不應阻止。竊思湘、粵礦甚多，英、法皆覬覦，與其用英、法而礙大局，尚不及用美款。但管見中國財產莫大於礦，目前雖不得不借資洋力，將來學堂人材輩出，不難自辦，轉貧弱為富強，實有關係。若照山西、四川一紙合同，即以全省六十年無限地利，悉歸外人，名曰華股，實皆洋股；且恐藉開礦而漸及派兵保護，佔利竟致佔地，恐貽後悔。擬請嗣後洋款辦礦，不得擅指全省，止可就礦言礦。譬如辦開平煤礦，只就開平而言；推及一郡一縣則已多矣。至路礦勿兼，自係杜洋人索路併索礦也。若中國自造路，自開礦，想不在禁例。如美議路約，必欲請借款開礦，擬由總公司另舉華商就近路處所指明若干處，酌照山西章程載定界限，所收礦利，悉歸路礦總局，倘路利不足還路債，可將礦利補湊，免累公中，似亦有益無損。乞鈞裁示覆。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷34，葉6—7。〕

〔總署致盛宣懷電，光緒二十五年二月十五日〕 粵漢合同專條聲明：路工告竣之後，總公司果奉政府明文，准在此路附近採煤，委該公司辦理。現甫議開工，豈能議及。且上年五月本署與法使議定專條，廣東、廣西開採礦務，延用法國礦師廠商商辦，尤未便率允美商，希查照駁阻。

〔同上，卷34，葉7。〕

〔盛宣懷致總署電，光緒二十五年四月二十三日〕 美公司派律師坎理來議粵漢續約，送來十七款，所求權利大過盧漢。並照伍使原約，誤會要素甚多。若竟放鬆，不特路利悉為彼佔，尤恐他路效尤。

另生枝節。但美商視利較重，勢須稍寬衝勒。現亦訂請律師駁覆另議。坎理意在忙中覓錯，故懇其使署催辦。乞告美使，須勸坎理公平妥議，無翻他約，總公司方能酌定奏咨。

〔同上，卷34，葉18。〕

〔伍廷芳致盛宣懷電，光緒二十五年七月初二日〕 遵尊電，鐵路續約已畫押。候旨批准。

〔同上，卷94，葉24。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十五年七月二十六日〕 粵漢鐵路萬不可辭。無粵漢則盧漢利薄，無人入股，更不能還債矣。且他人接手，則美約喫虧愈甚。無人接手，則法國必自爲之。大局若壞，人又將歸咎盧漢之作俑引寇矣。只有努力擔承，與夔帥切實商之，此鐵路安危關鍵務望熟思，切勿自困。至要，至禱。

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十五年七月二十八日〕 宥電曷以粵漢鐵路努力擔承，知己之感，無以復加。惟近益多病，志氣頹喪，每與比人計較工程，牽動肝腸，徹夜不寐；所以不上瀆者，恐勞焦憤耳。美國驕狠更甚。現議續約，爭論數月之久，輒致翻臉；將來怨馭，更難於比，而粵督必不相助。又豈能如盧漢故，知機而退，不敢畫押。總署覆電允俟赴京面商。宣蒙青垂，雖艱難百折，決不敢貽舉主羞。言官輒肆排詆，擬面求聖主，專責以盧漢工程，餘皆另請改派，此苦衷也。

〔同上，卷34，葉24—25。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十五年九月初五日〕 粵漢路事，萬不可辭。美公司欲得礦，似不妨許以粵礦。若美約不成，必爲法踞。盧漢多係法股，將來必不免干預。若南北幹路俱爲法佔，大局全壞，閣下能辭天下責備耶？前數日英國議員威利敦來鄂接晤，力言盧漢路歸法之大害，聞之尤爲悚然。

〔張之洞，張文襄公全集，卷159，葉5。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十五年十月初八日〕 美使康貝來晤，勸其早定正約，勿過爭礦務，免爲他國所奪。康言：總照草合同立約。草合同有礦務語，不知確否？恐係勉強影射之詞。並云法約只言

廣東、廣西邊界礦務，先儘法人，並未言全省歸法。又云此路美國家必辦，斷不能讓他人等語。日來在京議若何？總署能主持否？祈示。總之，閣下萬不可推卸。至盼，至要。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷34，葉27。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十五年十月初九日〕 伍使所訂原約專條，言工竣後行車需煤，議定總公司如奉明文，准在粵漢路附近開礦採煤，即令美公司辦理；籌款分利詳細事項，須由督辦與美公司商定云。其時美欲列入正約說實，幾決裂，始允如奉明文字樣作活筆。現辦詳細續約，伊索韶州、衡州、郴州煤礦，請照福公司豫晉礦章。查總署二十三年五月覆法使照會內開，廣東、廣西、雲南南邊三省界內礦務，中國國家開採之時，即延用法國礦師廠商商辦云。康貝所說法約，只言邊界，諒未知有此照會。衡郴，則虞帥極以為難，實則湘紳中具稟請開礦者甚多。若礦係總公司出頭，餌以利，未必不允。但撫台持甚堅，何敢越俎。昨坎理同美署使赴總署，面請礦事，堂官仍推敵處。宣在京難定，坎理即擬回國，不能畫押，美斷不肯放手。但夜長夢多，用是隱憂。即使宣不推託，亦難定議。竹翁云：總須奏明後交署議准，而粵、湘未必肯會銜。若論原奏，北洋亦未必願干預。如何是好，乞酌示。

〔同上，卷34，葉27—28。〕

〔盛宣懷致李鴻章電，光緒二十六年五月二十九日〕 伍使沁電，北事危，外侮急，恐日後美公司藉端要索。續約似應准廷先畫押，候旨批准。如此一可成功，二可望美國助我力保大局。乞酌。北京要聞統電示云。粵漢續約，總署已閱過，似可即照伍請電伍畫押，我三人再會奏候旨批准，乞示遵。

〔李鴻章致盛宣懷電，光緒二十六年五月二十九日〕 勸電悉。粵漢續約，可照伍使所請，會我銜辦理。

〔李鴻章，李文忠公全集，書電稿，卷22，葉40。〕

〔張之洞、陶模，盛宣懷奏摺，光緒二十八年五月二十四日，六月初三日硃批〕 謹將鐵路總公司與美國合興公司商訂粵漢鐵路借款



詳細合同<sup>①</sup>，繕單恭呈御覽。

續約奉旨訂於光緒二十六年六月十七日，即西歷 1900 年 7 月 13 號在華盛頓地方，為籌款建造粵漢鐵路，其訂約者，

一、為中國督辦鐵路總公司大臣盛，欽奉上諭辦理，續約中稱督辦大臣。

一、為中國鐵路總公司，續約中稱總公司。

一、為美國合興公司，續約中稱美國公司。

查原約於光緒二十四年三月二十四日，即西歷 1898 年 4 月 14 號，中國駐美大臣伍……與美國公司代理人巴時(C. Buice)，在華盛頓訂立，旋於西歷 1898 年 4 月 22 號由美公司認准照辦。

又查此路已照原約測勘大概情形，繪圖呈由盛大臣核准。茲因測勘後，查明建造工費，須比原擬較多，是以須續訂約章，將所有應行添籌款項及各詳細事宜，妥訂列左：

一、原約第一、第二款本載明粵漢鐵路借款至少英金四百萬鎊，照美金申算。若此數不敷，必須添增，亦可多借。……今已大概測勘，因展長之萍鄉、三水兩路，一併合算在內，又因地勢崎嶇，工作艱鉅，非前所能預知。今乃查得又非前擬借之項能足敷用，是以議定借款金錢小票之數，須比前較從寬約估應有美國金洋四千萬元。……

二、此借款應用以建造及備置各項由漢口至粵東省城鐵路之用。經總工程司測勘，武昌至廣州繞經三水 740 英里，萍鄉枝路 66 英里，岳州枝路 25 英里，湘潭枝路 9 英里，避車傍路 78 英里，即共計 918 英里。約估全路一切工料車輛等費及預備路工未完之前數年利息，及意外之需，約共 36,538,000 美金。是以與美公司商明借虛數 4,000 萬金錢。……

三、中國國家發給金錢小票，如何保實，應照原約所訂，將鐵路以及全路產業作為借款之初次抵押，照美國通例解說辦理。……

四、原約第一款所載，借款按工程隨時分次交納，候美公司所派總工程司勘路詳報督辦大臣核准後，即交納第一次，以後隨用隨交。

<sup>①</sup> 原 26 款，上係節錄。

現議定續約簽字，彼此核准後八月內，美公司交納第一次造工應用之款。……如續約核准後十二個月不興工築造，則續約作為廢紙。……

……

六、鐵路總公司現在之寓址，如便當合宜，督辦大臣即以爲局辦公之所。此鐵路預備開築之時，督辦大臣即照原約第五款所載，仿照海關章程，設立管理造路行李事務處，名之曰總辦管理處。……共辦事人員五名，中國總辦兩人，由督辦大臣選派，除總工程司外，西員兩名，由美國公司選派。以上五人薪水，均由督辦大臣與美公司核定，由鐵路支給。如遇中西人員有意見不同，則由督辦大臣與美公司之駐華代理人會同和衷商酌辦理。鐵路中、西辦事人員及其職事，除總工程司爲美國公司所選擇由督辦大臣核准外，其餘人員及其薪水並下段所載大員之薪水，統由總辦管理處擬定稟告督辦大臣。至重要職司，應由中國總辦管理處之員預先稟商督辦大臣辦理。鐵路辦至何省，必須由督辦大臣於該省奏派大員一人，於省內地方一切事方能接洽。……

七、原約第二款載明，此約所定之頭次抵押物件，係用鐵路及鐵路車輛產業等項，應照例繕據。……除頭次抵押，並中國國家認保外，須聲明此鐵路實係中國產業。所以粵漢鐵路，以及日後督辦大臣展造之路並枝路，雙軌地基、選車傍路、車站、修理廠、停車廠所需各地，均由總工程司前後詳細繪圖，呈請督辦大臣核准之後，即由中國總公司能籌全款或祇籌款若干購備鐵路之用，悉照實價核算。其路基以及各地地契，務須毫無轉轉，統行寫入鐵路名，隨買隨寫。中國總公司所自備之資本，購買鐵路路基，以及需用各地，應於鐵路進款先提付繳費養路費及小票五釐年息後，撥給六釐，作為地價之年息。

又，議定中國總公司隨時購地付價，應照公道。……買地隨時稟報各件，及各地契，由督辦大臣隨時飭總公司轉送美國公司駐滬之代理人收執，以爲頭次抵押之據。照此約下文所載掌管鐵路及鐵路地基產業之法，一律辦理。合約滿期時，仍將一切地契交還總公司收回。……

又，議定除借款本利以及各項欠款清還或美國公司繕據明白允准外，中國國家或中國總公司亦不得再行抵押與他人。……

……

十、原約第三款所載築造幹路、枝路，駛行輪車，以及與鐵路相關之各項事業，中國人外國人均不得干預，藉詞阻撓等語。實在解說，係不特專請中國國家俯准，而且幹路、枝路，或現在築造或已行開車鐵路產業，中美合辦各事，辦公中西人等，悉應由經過各省文武官員隨時竭力保護，於匪徒鬧事及土人阻撓各端，尤屬緊要；並准總辦管理處隨時練養鐵路華巡捕一隊，其弁目兼用華洋人，藉以沿途保護鐵路及所有產業，其工費概歸鐵路發給。如鐵路另要國家或各省派兵保護之處，由督辦大臣咨請即派。其由火車運兵到場，鐵路概不收費。兵餉由官發給。……

……

十四、築造修理及行駛幹路枝路及合辦事業所需料件，或由外洋進口，或由別省運至工次，比照北洋鐵路辦法，准免關稅釐金。此項借款股票息票餘利憑票，以及鐵路之進項，中國概行豁免捐稅。鐵路經過之省，所運之貨物等，應繳釐稅，督辦大臣應商統轄鐵路礦務總局、戶部妥籌善法，實力保護。鐵路及藉鐵路運貨客商，免受橫徵需索諸弊。如中國別條鐵路辦理釐金，更優於此續約所指之鐵路，則此鐵路及借此鐵路運貨客商，應得一體均沾。

十五、造路期內應付常年五釐之利息，及買地款六釐之利息，議定應由借款本銀內交付。如有造路期內未用到之借款，轉存生息之息，以及造成一段行車後所得之款，皆可用以湊付利息。其尚不足之數，總歸借本內提付。鐵路全工告竣，利息均由鐵路進項交付，按半年一付。……

……

十七、此續約與及原約一體訂立者，准美國公司之接辦人或代辦人一律享受。但美國人不能將此合同轉與他國及他國之人。又議定除督辦與美國公司互繕憑據允准外，粵漢幹路及枝路經過界內，不准

築造爭奪生意之鐵路，並不准築造與粵漢幹路及枝路同向並行之鐵路，致損利益。

十八、美國公司擬出招貼，分次籌辦款項。倘於籌辦借大款之前，猝遇戰事，或中國或他國政務有極大變動之舉，以致外洋銀市震動，或鐵路因有阻礙，不能開工，或已開工不得完工，總之，意料難及諸事，非該公司所能挽回者，准該公司於籌款開辦完工之期，略為展限，以昭公道。如果小票已出，借款已經起利，除上引情節准展限外，其工程則不能停緩。原約第七款本聲明鐵路工程，應以三年為限，一律告竣，倘遇意外不測之事，並因戰務阻止，總之，非美國公司力量所可挽回者，自當酌展期限。茲議由簽定核准此續約之日，除此款前列各項事故外，以五年為限，造成全路。……

二十三、五十年期將滿，而小票尚未贖還，督辦大臣於未到期兩年之前，可與美國公司函商展期。如函商六個月仍無成議，則由中國國家自行設法，向別處籌款歸還借款，俾小票贖清，抵押註銷。

二十五、雖萍鄉枝路本不在原約之內，因該處中國新開煤礦，須速造一枝路，以達涿口至近通河水運之處，以中國煤礦看來，實當今之急務。又因該枝路已載在美國總工程司之地圖及估價單內，候督辦大臣核准後即行建造。……

……

光緒二十六年六月十七日，即西歷 1900 年 7 月 13 號，在華盛頓地方。中國駐美大臣為鐵路總公司督辦大臣委託，先行簽押蓋印，恭候諭旨批准。

〔經濟研究所藏抄檔，路電郵航類，第9冊。〕

〔美國攫奪粵漢路權的目的〕 我國〔美國，下同〕地位約自 1895 年起便從受外國資本的侵襲轉而為以本國資本侵襲他國了。西班牙戰爭……引導我國人把注意力轉向海外。……粵漢鐵路的獲得就是美國資本外侵的擴展運動的又一顯明的例證。該項租讓是在 1898 年 4 月，正巧在決定美國今後作為一殖民勢力而宣戰的前一星期，由中國駐美大臣伍廷芳在華盛頓所簽字完成的。

該項路權的租讓，……在價值上和重要性上絕不亞於中國在過去對其它國家所給予的任何租讓。計劃中的鐵路是從內地大城市漢口……直到南方大港廣州；若有需要，更可由此延伸至沿海任何地點。……

自從開始考慮開拓中國內地時起，湖南就以礦產豐富、土地肥沃、人力幹練著名，並經擇定湖南作為發展鐵路和礦業的最大目標之一。……

湖南……上部開豁，地形略有起伏，出產最上品的茶葉；南部漸起山嶺，……農產較少；但從將來發展上看，南半部是更有價值的。我們路線經過途中〔按，指他本人在測勘路線時所經過的途中〕，在一個三百哩長，至少六十哩寬地區裏，就有三個，甚或更多些的煤脈；最特別的是它們都兼產煙煤和無煙煤。我們只須略加想像，便能看到將來火車載着這些黑貨，向北駛行供給華中工廠，將礦產變成金屬品，將原棉、原毛、原蔬製成織物。南去火車，同樣滿載貨物到廣州和香港，讓各國船隻從別處運貨到中國，然後再帶回它〔中國〕的茶和蠶絲。

〔柏生士，一個美國工程師在中國，頁44—62。〕

## 第七節 日本、意大利對閩、浙、贛等 省路權的覬覦(1898—1900年)

### 一、日本<sup>①</sup>(1898—1900年)

〔日本駐華公使矢野文雄致總署照會，1898年5月5日〕 現准外務大臣電開，日本政府因清國政府經聲明福建省內及沿海一帶均屬中國要地，無論何國，中國斷不讓與或租給也；聊抒憂心。但清國政府倘接近日在國內別處將鐵路事宜准別國成例，及之於福建省內之地方，則前開聲明之效，自當因此減少焉。即為補其闕，俾其永遠

完全起見，日本政府請清國政府日後倘將福建省內鐵路事宜，擬准之於別國若別國人，或其籌造一切，擬求別國若別國人勳助，獨准或求之於日本國若日本國人矣等因前來。除面述外，相應照會貴王大臣查照，並希照覆，以便電覆本國可也。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔矢野文雄致日外務大臣西德二郎電，1898年5月9日於北京〕  
明治三十一年五月初七日，光緒二十四年閏三月十七日，在總署與李中堂、敬大臣、崇大臣、張大臣晤商，當承言明，清國政府日後擬在福建省內興造鐵路，而籌款招匠等事，勢不得不借力於別國，則當先向日本政府籌商之<sup>①</sup>。

〔同上。〕

〔西德致總署照會<sup>②</sup>，1900年6月5日〕 現准本國外務大臣咨開，我國政府爲聯絡邦交，增益商務起見，深願中國政府允日本國在福建、浙江、江西等省，興辦鐵路，其所過地方如左：

一自廈門對岸內地起，經過福州、邵武，以及江西省撫州、南昌、至漢口止，以上作爲幹路。

① 日本自於1894年的中日戰爭中獲勝後，其與帝俄的矛盾益趨尖銳。據羅曼諾夫在《帝俄侵略滿洲史》一書中稱，當時日本爲了阻止帝俄在亞洲沿海擴張領土，曾制定了一個權略防禦計劃，而在《馬關條約》簽字後的第二天，這個消息即廣傳各處。這個計劃的內容是：

(一)以金錢供給朝鮮政府，使其能立即築一條鐵路，由朝鮮南部之釜山港直通鴨綠江口與滿洲交界處之新義州。

(二)從錦州修一條鐵路到牛莊，再北行至瀋陽，以便與西伯利亞大鐵路相接。

(三)使中國政府在一定期內修一條鐵路把北京與日本鐵路及朝鮮鐵路連接起來。

(四)使用中國賠款之全部以修築計劃中之各路(參看該書中譯本，頁115)。

這個計劃應是日本企圖在中國建造鐵路的最早一個計劃。

② 據所藏日文檔案，西德先於1898年4月27日致電矢野，略云：爲求建立均勢，囑矢野向總署要求，如在福建省境建築鐵路而論與或借力別國時，當與日本和日本人，或求助於日本和日本人。同年5月8日，矢野致西德電稱，昨去總署晤見李鴻章、張蔭桓及其他二位大臣，提出了如本篇資料所載的要求，經過審慎討論，李、張二位均頭答應。矢野並進一步要求正式紀錄於備忘錄上。李、張二人則認爲如果這樣做會禁閉福建全在日本控制下。並稱，口頭的諾許和書面的紀錄將具有同等效力，因而未加照允。矢野於5月9日致西德電，則稱已把本篇資料中所述內容作成書面文件送交總署了。

③ 3月5日西德二郎已經向總署呈遞內容與本件相同的照會一件。

一自福州起，經過羅源澳，至三都澳止；又自江西省南昌起，經過浙江衢州，至杭州止。以上兩段，作為枝路。

所有上開鐵路仍歸兩國商民擬設合股公司，承攬開辦，以期衆擎易舉，彼此均享利益。惟恐開辦之初，內地民庶風氣未開，於鐵路利便未能周知，以致賞重利薄，而招虧損，因於各該鐵路所過附近之處，一併准其開採礦產，以昭從優保護。所有詳細情節，另擬酌訂，期臻盡善等因。本爵大臣准此，相應備文照會貴大臣查核。務祈先就大端見允示覆可也。

〔附件(一) 承造福建、浙江、江西等省鐵路節略〕 維日中兩國疆宇相望，毗鄰相依，非他邦之比。非唯兩國國家自應敦睦友誼，綢繆未雨，即兩國人民，亦當互相聯絡，期臻親密，洵為當今握要之計。惟徒託空言，仍無濟於實際。莫如擇定商務、理財緊關切要之務，俾兩國商民協同承辦，相助為理，即藉富源所在，利害攸同，各相齊心竭力，披誠從事，則兩國交誼，自能鞏固，輔車唇齒之勢，於是乎成，何待多贅。

按貴國地大物博，夙為各國所羨稱，祇因道途艱阻，轉輸不易。是所以富強之業，未見蒸蒸而躋。迄及近年，貴國始准開辦鐵路、礦務，籌借洋款，次第舉辦，實為開拓富源，裕國便民起見，足見貴國獨操遠矚，亟圖富強，營營不息之意。而東南富庶之域，巖疆省分，如福建、浙江、江西等省，亦趁此時，兼顧併舉，與粵漢、盧漢鐵路相連，則內省沿海，脈絡貫通，有裨於大局，莫可限量。貴國非惟因此儲培財源，兼享永遠無窮之益，而日中兩國，亦得聲勢聯絡，休戚相關，而輯邦交，敦固陸誼於悠遠，實為兩國之福也。

〔附件(二) 中日合辦鐵路條款草案〕 大日本國欽差全權大臣、大清國欽命總理各國事務，各奉政府委任議事之權，會同議定各條款，開列於左：

第一款 中國政府為增益商務，利便轉輸起見，允日本國興築下列各處鐵路：

一、自廈門對岸內地起，經過福州、邵武以及江西省撫州、南昌至

漢口止，以上作為幹路。

一、自福州起，經過羅源澳至三都澳止；又自江西省南昌起，經過浙江衢州至杭州止。以上兩段，作為枝路。

第二款 所有上開鐵路，由日中兩國商民擬設合股公司承造。該公司應擇地開設總局、分局，選派妥實董事，招集股本，以便開辦。倘所招股本不盈額數，聽該公司在別國酌宜招徠。

第三款 所有應辦事宜，除由兩國政府妥細籌商，另訂章程外，該公司須由中國政府從優保護。至若在中國各華洋商務公司，現在已享或將來應享一切利權便益，該公司亦一體均霑，以免向隅。至此項公司，專為增益商務而設，並無他意。

第四款 中國政府允該公司在上開各處鐵路所過，沿途附近三十里以內，開設煤鋤等各項礦產，至其開礦之區，以及開採章程，另當妥議訂定。

所有該公司任使之日本國商民，以及鐵路、礦務匠人等，由中國政府一體優待，較諸在中國各華洋商務公司，現在已享或將來應享一切利權便益，毫無相異，以昭公允。

〔同上。〕

〔總署致西德照會，光緒二十六年五月十七日，1900年6月13日〕 照覆事，光緒二十六年五月初九日接准照稱……等因前來。查光緒二十四年十一月初一日，本衙門會同礦務鐵路總局具奏，通籌鐵路辦法，分別緩急次第，摺內聲明，除已經訂辦各路外，凡各商請辦鐵路，概不准行。奉旨：依議。業於是月初八日，抄錄原奏，備文照會在案。今據來文所稱，欲與中國商民合辦福建、浙江、江西等省鐵路，本衙門體察情形，現中國並無議建該處鐵路之意，核與奏定章程，亦難准行。相應照覆貴爵大臣，轉覆外務大臣查照可也。

〔同上。〕

〔日本侵略者擅自查勘鐵路〕 日本查勘鐵路人，在江西被土人毆擊一節，已登前報。今悉日人三名，係查勘福建至江西鐵路者，初過該處，土人相待頗優，迨查畢後仍由原路回去，遂遇此厄。漢口日



領事瀨川君奉公使之諭，前往驗傷，並照會華官，查辦其事。

〔匯報，1900年2月28日。〕

近來日本之人到閩者日衆。因測量福州至江西鐵路，時與土人爲難。

〔同上，1900年4月27日。〕

## 二、意大利(1899年)

〔盛宣懷致王文韶電，光緒二十五年四月十五日〕 今日意使對《泰晤士報》館人云：已改計，不要佔地，只要沙門對面一小島爲屯煤處，並築造沙門至杭州鐵路爲下臺。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷34，葉17。〕

〔意大利公使薩爾瓦葛向總署面提要求，光緒二十五年七月初四日〕 1. 意國公司，開西山各縣之礦，由礦地修蓋鐵路至京城。

2. 中國允准意國公署將指之公司，開辦寧波府所屬奉化、寧海兩縣之礦，仍修鐵路，以便運出礦產。

3. 中國允准本公署將指之公司，修蓋鐵路一股，由揚子江起行，至浙江省大船駛到海邊之處。意國商人自聽卸貨上岸，絕無妨礙，仍可修造棧房存貨後以便鐵路裝運內地。①

〔清總理衙門檔案。〕

〔許景澄致呂海寰信，光緒二十五年〕 意大利新使到滬，留滯多日，以五月杪抵京。月前始開談，大致三門灣海口可罷論，而請開礦鐵路數事，……〔略，見上件〕廷意可酌允一二條。現正辨論，未知如何了結也。

〔許文獻公書札，卷1，葉17。〕

〔內閣侍讀學士高燮曾奏②，光緒二十五年七月十三日〕 竊維

① 爲時共提出了五項要求，其中第四項要求開辦海濱西貢縣礦，第五項要求北京大學設立意大利語學科。略。

② 在高燮曾此奏之前，已有東甯道監察御史胡孚宸、掌山東道監察御史葉慶燾於同月十一日分別奏請抵制。

近日交涉繁難，機局緊迫，可憂者不在外洋之生事，而在樞臣與總理衙門諸臣之畏事。外洋生事，嘗試焉耳，我若據理以爭，而實爲假借〔備〕，彼亦不至遽然決裂。大臣畏事，則彼方啓口，我卽允從，不折一兵，而頓增大利，雖非強大，誰不生心？畏事之所以多事也。如意大利始索三門，今索五款，無故生波，與德據膠澳，求礦路，藉教案爲詞，尤屬出人意外。三門之議，若非深宮當機立斷，擲還該公使照會，稍一游移，三門灣之爲意有也久矣。彼見索三門之不遂，復以五款請。皇太后皇上於此事利害，豈不能燭照數計，特恐樞臣等以一拒再拒，恐激彼怒，釀成弊端，力請皇太后皇上姑准數款，則國勢愈危不可救藥矣。請詳陳之，西山至京城礦路，利害最重，俄人欲開鐵路抵京，雖未准，而其心猶不已也。若准意開鐵路至京，俄人接跡而來，何詞拒之？不獨俄人，各國胥至京師而可一朝居乎？若許以礦而不許以路，彼暨〔既〕盤踞西山，設強開缺〔鐵〕路，其就能禦〔乎〕？……寧波府屬礦路，亦關緊要。浙江溫、衢、嚴、處四府礦務，已聽小人勾通意人承辦，再益之以寧波，是舉全浙之半，以與意人也。後患不勝言矣！許長江至浙江鐵路，則啓英人之爭。……意本不及英、俄等國之強，此次係無端要挾，此而姑准一二，奧、葡諸國皆思援例，是豆剖瓜分之局，我自速之，抱薪救火之戚，我自貽之。謀國如斯，樞臣與總理衙門諸臣，何以答皇太后皇上憂勤之極，委任之專乎？

〔清總理衙門檔案。〕

〔薩爾瓦葛面致總署節略，光緒二十五年七月二十四日〕 一、至於西山鐵路，足見貴國親會此事。所請之路款不過五十里地之長，暨與他鐵路並不相通，究係小鐵路，以運西山之礦產，不運貨物人民，與中國不准通京城之路，概不相同。

……

一、至於浙江鐵路，應請詳查此路與英公司所承之路，稍無窒礙。其實實屬英國鐵路之接款〔原文如此〕。且所請之路，應幸海邊大船駛道之處。該處意商自聽卸貨外，如此該省之民，及英商鐵路，均需大利。至於礦務總局章程，雖此道尚非在應修鐵路之內，而查由光緒

二十四年十一月初一日至今，諒足能明白必須添造他路。故此如奏明大皇帝，此事政民均有裨益，將上海、寧波一道推長他處，則未嘗大皇帝不批准也。

〔同上。〕

## 第八節 清政府鐵路礦務總局的 設置(1898年)

〔盛宣懷致王文韶、劉坤一、張之洞、陳寶箴電，光緒二十四年正月二十四日〕 接傅相敬電，海靖堅請築膠至濰縣、青州往濟南，又膠至沂州兩路，又中國在東築路，先與德商，不允則下旗回國。勢難允行。署奏准容閱造津鎮幹路，爲不得已抵制。西國幹路恆數道並行，非必有礙盧漢，何至因此停辦？容謂與德商必受脅制，美商亦爲難，欲即中止。執事請改換，豈有術制德耶？來電當軸均不謂然，仍照舊籌辦爲要云。濰縣及博山、淄川各縣煤礦、銀礦，沂屬金礦，甚美且富，近鐵路處皆可造枝路以就礦。聞德將立膠東總督，照香港免稅，則煙台關稅無矣；大連灣必照辦，則天津、營口關稅無矣；悉畢路通，恐南洋稅亦必減。是全局敗壞，均肇於膠事矣，豈特鐵路一事已哉。言之痛心！

鄙見各國竊保護之名，分佔邊疆、海口，漸入腹地。一國起爭，數國效尤。牽制之法，不足破其陰謀，通商之利，不足抵其奢欲。處今日而欲散其瓜分之局，惟有照土耳其請各國共同保護。凡天下險要精華之地，皆爲各國通商碼頭，特立鐵路礦務衙門，統招中國及各國股分，聘請總鐵路司、總礦務司，職分權力悉如總稅務司。似此悉畢路成，英、德不患俄獨吞；蘆漢路成，俄、法亦不患英獨啣。機局大定，然後廣設學堂、槍礮廠，參酌東西兵制，大練民兵，五六年後鐵路造成，得精兵二三十萬，中氣壯盛一分，則外侮輕減一分。至於鐵路礦務公司股分，可以逐漸買回，俟華股多收一分，則外權少奪一分。如果朝廷毅

然變計，即不允其鐵路一端，虛與磋商，一面先與英、美、日本三國商議，再及俄、法、德。無論德案變不變，持定如此辦法，歐亞宜可樂從。否則如今日俄之滿洲路，法之粵西路，德之山東路，名雖華官合辦，實則彼權獨操。竊慮各國鐵路所到之處，貨利屬彼，軍權亦屬彼，路利在人，路害在我。凡創辦鐵路者，皆吾中國之罪人，轉不如拘迂舊習，猶得執民不願造路之說以拒之矣。若盧漢之停不停，關係不過在洋價虧耗難還，如國家肯保，有何不可照舊籌辦，但有他人比例，恐不能照舊合同之便宜耳。惶恐愚論，有當與否，乞鈞示。

〔盛宣懷，愚齋存稿，卷30，葉22—23。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十四年三月十一日〕 救分裂之弊宜合縱，故鐵路莫妙於專設機關，由國家借各國鉅款，設總公司，合辦全國幹路，上策也。救聯綴之弊宜牽掣，故鐵路對於借款營造之國，不與其佔奪保護之地相連，以毒攻毒，中策也。佳、燕兩電，即牽掣之法。然盧漢棄比，蘇寧棄英，甚屬不易，以俄、法、德皆已如其聯綴之願矣。英使在署言必欲承辦自滬至寧鐵路。署謂未便峻拒，恐予晉陝路非所願；金陵對岸入鄂之路，彼本欲併入滬寧，容與磋商。然過激則僭入交涉，更無範圍，所以不憚艱險，挺身任之，利鈍非所計也。

〔同上，卷31，葉32—33。〕

〔總理衙門奏摺，光緒二十四年三月〕 〔黃思永〕原奏內稱，由國家速設鐵路、礦務兩大公司，所有中國之路、礦兩項，統歸總公司籌款主持，無論華商洋商，皆准附股。勿專借一國之債，專附一國之股，亦不允一國自專一處之路，自指一處之礦。股本統由公司招集，轉發各省，次第興辦。所得之利，亦皆匯歸公司，按照定章，均平分給。不以一處之路礦計其盈虧，不以一事之興衰定其作輟。而一切管轄之局，朝廷主之，公司任之，各國不得干預等語。

查路礦兩項，為今日要務。該中允所擬辦法，語多切要。所請速設鐵路、礦務兩大公司，統轄中國路礦各節，現在東三省鐵路由工部侍郎許景澄總辦，盧漢及粵漢、蘇滬鐵路由大理寺少卿盛宣懷督辦，津榆及京津鐵路由順天府府尹胡燏棻辦理，條理粗具，成效尙遲。至

各省礦務，事權不一，辦法各殊，尤恐徒滋流弊。……應如所奏，擬請敕下各省將軍督撫，保薦大員，奏稱簡派，分別總理，以專責成。

〔皇朝續文獻通考，卷215，郵遞考，葉2—4。〕

〔上諭，光緒二十四年六月十五日〕 鐵路礦務，為時政最要關鍵，現在津榆、津盧鐵路，早已工竣。由山海關至大凌河一帶，亦籌款接濟。其粵漢、盧漢兩路，均歸總公司建造。是幹路規模，大段已具。礦務以開平、漢河兩處辦理最為得法，成效已著，現正一律推廣。惟路、礦事務繁重，誠恐各省辦法未能畫一，或致章程歧出，動多窒礙，亟應設一總匯之地，以一事權。著於京師專設礦務鐵路總局，特派總理各國事務王大臣王文韶、張蔭桓專理其事。所有各省開礦築路一切公司事宜，俱歸統轄，以專責成。

〔德宗實錄，卷421，葉16—17。〕

〔李鴻章致盧沙第函<sup>①</sup>，光緒二十四年五月初二日，1898年6月20日，北京〕 茲以英意公司代表盧沙第君在京已將合同訂妥，行將帶返歐洲，藉便修函順問閣下安好。尤憶前在英國得識閣下，至為榮幸。今聞閣下亦係英意公司股東，故將此次所訂合同之事，向閣下言之：中國開通政策，前經多方籌議。今則改定方針，專意注重實業工藝，實深欣幸。總理衙門王大臣今於初次試辦此事，深望鼓勵外洋資本，輸入中國內地，藉為益國益民之計，並可藉以開放門戶，以免空言無補。此次與貴公司所訂兩件合同，經歷舊黨多方梗阻，始能成功。其中所包富饒礦地，既大且廣，起自直隸省境，西至山西，南至河南，兼有建造枝路以連幹路，以及接通鄰近水道之利權。其煤鐵之富饒，與地勢之相近，中國無出其右者。據礦學專門家言，即地球上之各礦地，亦鮮能與之比擬。且煤油礦亦經發見，公司在所得礦地左近，無論資本大小，均可開採。鐵與煤出產既賤且豐，公司自可就近建設製鐵廠製造各式鋼鐵，以供中國現在及將來之需用。公司現在所得礦地，如能切實開辦，將來自可推展於河南省黃河之南。貴爵辦理環球財政，歷

<sup>①</sup> 此件附於該公司代表致外務部信後，於宣統元年十一月十三日收到。

練最大，當能均見。公司所得之地，果如專門家所云，祇須派立公正幹練之人，經營其事，何患無成。惟見小識淺，孳孳是圖之輩，不可任用。蓋如此大業，必得誠實經理謹慎擴充，庶與大家有益。鄙人斤斤於此，蓋曾力贊合同之成，深冀公司不負吾言。貴爵如能相助爲理，以使公司信義成效昭然並著，是則至禱者也。

〔清外務部檔案。〕

〔御史陳其璋奏請准商人自借洋款籌辦鐵路礦產摺，光緒二十四年六月二十二日〕 鐵路礦產，係中國自有之利益。中國商力之疲，日甚一日，若必須自籌資本，開辦鐵路、礦產，其勢必不能行。而各國垂涎，早有眈眈虎視之勢，今其端已屢見矣。俄有東三省之請，英有緬甸達雲南之求，法有由越南通廣西龍州之謀，德有由膠州徼濟南之索。鐵路既去，礦產隨之。爲今之計，不如明降諭旨，聽憑我國商人，自借洋債，廣爲開辦。國家但爲保護，盈餘虧折，絕不相干。蓋我多一商辦之路，即彼少一蔓延之路；我多一商辦之礦，即彼少一窺伺之礦。不但富強可致，抑且嫌釁可消。其借我巨款者，即保我疆土者也。現在盧漢、津鎮之路均已開辦，而各省枝路亦宜節節靈通。相應請旨飭總理衙門咨行各省將軍督撫，迅速招商，廣爲籌辦。羣策羣力，共濟時艱，不得以朝廷已設立總公司，藉端推諉。

〔光緒政要，實業 2，抄本，經濟研究所藏。〕

〔礦務鐵路總局大臣王文韶疏，光緒二十四年七月〕 本年六月十五日恭奉諭旨。……臣等竊惟中國疆圉之廣，民物之饒，甲於諸洲。指日鐵路星羅，礦工雲集，若漫無歸宿，則利未濬而害已潛滋。欽奉諭旨，京師專設總局，所以保國權而息紛擾，略如各國礦務鐵路設部之例。……此中籌辦之道，或官辦，或商辦，或官督商辦，宜有區別。即中西商合股，亦屬商辦，與他國國家無涉。又鐵路公法，凡車載脚價，均由政府核定，從無公司自定者。現在津榆、津盧鐵路，車行漸暢，而每墩貨物，收數幾何？上等、中等、下等客位，收數幾何？戶部與總理衙門均無案可稽。即車路起訖，工程分數，開車次數，車行時刻，車上條規，車棧處所，車路、車站所佔地畝爲官地、爲民地，並車路、車站、車

頭、車內所用木匠華洋人各幾名，客車、貨車各幾輛，亦均無可考。將來盧漢、粵漢、寧滬、津保四路，推而及之，他處亦復如是。則國家子公司以莫大利益，而公司視國家漠不相關，所謂開鐵路以拓富強者安在耶？及今整理，尚不致叢脞日積，不可收拾。此鐵路之大略也。……

現在遵旨設立京師總局。臣等先就戶部、總理衙門調查檔案，分行各省各公司，查取現辦章程，詳為核訂，請旨遵行。未經奉旨設局以前，無論官商擬辦未確之事，均不得作為定案。緣此數年間，謀辦路礦者，紛至沓來，大都欲得一准辦之據，以自為謀，其於國計民生無與也，於路礦成敗利鈍無與也。其所釀事，甚至松竹齋一紙舖，亦可擔認八十萬銀資本。江浙鐵路，竟有借銀行期票作保，驗訖發還，僅於該行訂認一次月息。空中樓閣，百出不窮。駁之則叢謗，准之則誤公。臣等仰維朝廷設局之意，惟當實事求是，何敢委曲遷就。然此中情形，臣等既有見聞，不能不預為防範，以免魚珠混淆，貽笑外人。設局伊始，端緒甚繁，另覓公所，恐曠時日，現擬就總理衙門西院，權為總局。選派提調管股章京，先將路礦檔案，分別清釐，以憑核辦。即於七月初一日開局。

〔于寶軒，皇朝著艾文輯，卷23，礦政2，葉1—2。〕

〔總署致各國駐使照會，光緒二十四年八月二十一日〕 本年六月二十四日經統轄礦務鐵路總局大臣具奏，遵旨設立京師總局。凡未經奉旨設局以前，無論官商擬辦未確之事，均不得作為定案。奉旨允准各在案。茲於七月二十八日准軍機處抄交府尹胡燏棻奏，各省開辦礦務鐵路，訂借洋款，應請飭下總理衙門知照各國駐京使臣轉飭各洋商，非奉國家允准明文，其所立合同章程一概作廢等語。奉旨，著總理各國事務衙門酌核辦理。欽此。本衙門查中國各省礦產未盡開採，鐵路枝幹，亦尚待銜接。開辦伊始，原准商借各國洋商資本，以期中外商民同霑利益。惟事必有所統宗，款必求其核實，誠恐無知華商，藉端影射，妄指某路某礦與洋商私立合同，希圖獲利。洋商受其欺騙，虛糜用款，迄無成議。甚非我國家開拓礦路利源，俾中外商民受益本意。茲特備文聲明，中國開礦造路等事，借用洋款，必須有礦務

總局准辦明文，方能作准。其有未經總局批准，私與洋商訂立合同章程，無論辦礦辦路，成本若干，一概視同廢紙，以杜詐僞而敦信義。相應查案，照會貴署大臣備案。並轉飭貴國商人一體遵照可也。

〔清總理衙門檔案。〕

〔上諭，光緒二十四年八月二十四日〕 現在中外交涉日繁，如礦務鐵路借款等事，皆關係重大，不得不格外慎重。即如胡聘之現辦山



一、礦、路本係兩事，准分辦不准合辦。凡鐵路公司所有沿路開礦章程，不得援案請辦。即礦山准造枝路到水口，以便載運礦產，亦祇准造至最近水口，併不得搭客、載貨，暗佔鐵路利益。其有應造枝路運礦之處，並須先行繪圖，報明本總局查核。

一、凡承辦礦、路，俱須設立學堂，以爲儲材之地，業已奏明通行，自應一律照辦。

一、各省紳商有遞呈該省地方官請辦礦路事宜者，該地方官先察其人，如果公正可靠，家資殷實，其所請辦無背奏定章程，即咨報總局覈奪辦理，不得率行批准。其有在總局遞呈者，亦必咨查該紳原籍地方官，確實無疑，然後批准，以杜招搖等弊。

一、礦、路公司勘定某處必經之地，應由地方官先諭，俾衆周知，不得故意抗玩。至公司買地，遇有廬墓所在，務當設法繞越，以順民情而免爭執，不得勉強抑勒。

一、凡經總局批准承辦礦、路者，自批准之日起，無論華股、洋股，至多不得過六個月。

一、批准開工，倘遷延未據呈報開辦日期，所有批准之案作廢。如實有意外之事，不在此列，亦須預行報明。

一、集款以多得華股爲主，無論如何興辦，統估全工用款若干，必須先有己資及已集華股十分之三，以爲基礎，方准招集洋股或借用洋款。如一無己資及華股，專集洋股，與借洋款者，概不准行。

一、借用洋款，必須先稟明總局，由局核定給予准照，該商方能有議借之權。仍聲明商借商還，中國國家概不擔保。其未准照，私與洋商議借者，雖稱已經畫押，總局概不作據。

一、公司借用洋款，議訂草合同後，先送總局覈覈。如與總局奏定章程不符，仍不能以草合同作據，應飭令再議。如再議始終意見不同，可與他國商人另議。如洋商私相借貸，設有虧累，不得向總理衙門及總局控追。

一、設立公司，有准借洋款者，應照成案由總局咨明總理衙門，照會該國駐京大臣照覆後，方爲定准。即洋商有情願借款與該公司者，

亦須稟明該國駐京大臣照會總署，由總署咨詢本總局，是否准該公司定借洋款，照覆後方能作據。否則作為私借辦理。

一、凡辦礦路，無論洋股、洋款，其辦理一切權柄，總應操自華商，以歸自主。惟該公司所有賬目，應聽與股洋商查核，以示公平。

一、有人興辦礦路，聲稱已集資本及股分若干者，應將銀款呈明驗實，以杜冒混。

一、各省凡有礦路地方，必有借重地方官之處，如有地主阻撓、工役聚衆等事，一經公司呈報該地方官，即妥為曉諭彈壓，毋得推諉，尤應嚴禁胥役勒索情弊。如不切實保護，准公司呈訴總局，查實奏參。

一、凡公司彼此爭利，或他事有礙公司利權者，應就近由地方官持平判斷，免致兩傷。或因判斷不公，准稟由總局詳細核辦，以示保護。如係華洋商彼此爭執，應由兩造各請公正人，理論判斷，倘實判斷不服，准其另邀局外人秉公調處。兩國國家不必干預。

一、凡礦路所用洋人，前往各處勘驗，應責成地方官切實保護，不得推諉。倘遭意外之虞，惟該地方官是問。

一、凡華人承辦礦路，獨力資本至五十萬兩以上，查明實已到工，辦有成效，或出力勸辦，實係華股居半者，應照勸賑捐之例，請給予優獎，以廣招徠。

一、無論督辦集股，均准專利。至年限長短，臨時查看資本輕重，獲利難易，再行酌定。

一、礦路經過地方，應設關徵稅，及礦產出井出口各稅，應由總局會同戶部另定專章，奏明辦理。至盈餘歸公之款，鐵路應按十成之四，礦務應按十成之二五，提出繳部。

一、各公司一切情形，及賬目等事，應聽總局隨時調查，或派人前往閱看。

一、各處礦路，所有現行一切細章，統應彙送總局核定。局中另繕表譜格式，分行各省，所有各公司辦理礦路情形，應於每年年終如式填寫，送總局查製。

〔同上。〕

〔總理各國事務衙門摺<sup>①</sup>〕 鐵路靈捷，可以利國便民，原期幹枝相輔，脈絡貫通，多多益善。然就現時之情形而論，有不得不分別緩急次第者，請備陳之。

中國鐵路，以盧漢、粵漢爲最要之大幹，津鎮次之；而山海關外奉天營口等處，亦爲扼要必爭之地。餘皆爲枝路。幹路工費鉅而收效遲，枝路工費省而收效速。國家轉輸徵調，呼息靈通，所注意者在幹路；商賈懋遷貨物，欲速見小，所注意者在枝路。幹路爲本，枝路爲末。若辦法不分次第，勢必使認辦枝路者紛至沓來，串通影射；而承辦幹路之公司出售股票，反至無人過問。事多掣肘，竣工愈難，舍本徇末，殊屬非計。〔不特此也，各公司所辦各路，集有股本者，甚屬細微，其大宗皆係息借洋款。所立合同，皆載有本息未還以前，將所辦之路，作爲抵押。〕設幹、枝雜揉競辦，當彼此尙未貫通之際，縱有路利，必難豐旺。華商買取枝路股票，亦必寥寥。所有應付洋債本息，及養路各費，恐無實在著落。〔則抵押之路，必難收回，是權利仍屬他人操縱，豈能由我？商路之害，亦國家之害也。〕臣等悉心體察，與其並騫兼營，事以紛歧而易擾，不若先急後緩，植其大體而徐圖。伏查盧漢、粵漢要幹，及寧滬、蘇浙、浦信、廣九等近幹要枝，均由總公司盛宣懷承辦；津鎮及山海關內外，亦奉諭旨責成胡燏棻等辦理；太原至柳林，已由山西商務局承辦；廣西龍州，已由提督蘇元春承辦。應請旨飭下該大臣等認真督飭，先儘此各要路妥速辦竣。如果敷還借款本息及養路各費，綽有餘裕，再議次第推廣辦理各枝路，以昭慎重。自此次奏明後，除已與各國定有成議及近幹要路，地不過百里，款不出百萬，不在停辦之列外，凡華洋各商，請辦各枝路，此時概不准行。……〔光緒二十四年十一月初一日〕得旨，如所議行。

〔東華錄，光緒朝，卷150，集13。〕

〔高燾曾述總理各國事務衙門辦事情況<sup>②</sup>〕 總理各國事務衙門

① 此件方括弧中字句，據清總理衙門檔案補正。

② 此件係高燾曾光緒二十五年七月十三日奏請抵拒英使要求摺（參看頁520）的附片。

辦事，非苦無遠識，而苦無盡力，是以交涉日壞一日。臣聞該衙門深悉姦人勾串洋人開礦築路之害，並慮各國狡啓，曾經奏請除盧漢鐵路及已允各國承辦礦路，仍照原設，此外不許增添。奉旨後，即照會各國公使。無論彼願遵約束與否，在我必有定力以鎮之，方成政體。擬請飭下總理各國事務衙門檢查原奏，始終力持此議，不惟又〔r〕卻意人之求請，兼又杜他國之覬覦。

〔清總理衙門檔案。〕

## 第四章 《辛丑條約》後帝國主義國家 對我國鐵路權的重新分割和進一 步掠奪(1900—1911年)

### 第一節 帝俄獨占東北地區野心的受 挫和英、日、俄對我國鐵路權益的 進一步掠奪(1900—1911年)

#### 一、英、俄、日三國間在退還關內外鐵路交 涉中的鬭爭(1900—1902年)

〔英俄搶奪京奉路權的鬭爭〕自從俄國軍隊奪取京奉鐵路並趕走了金達先生以後，北方鐵路的故事很快就登上了外交舞台。去年7月16日，幾位海軍將官決定，大沽到天津之間的鐵路應由俄國人管理，但有諒解說，在形勢許可時，立即交回。從此以後，俄國就單獨掌管了這條鐵路，但是中國官方通知它說，這條線已經抵押給了英國的債權人。對此，蘭姆斯道夫伯爵〔В. Н. Ламсдорф〕回答說，這條鐵路自然要交回以前的管理機構，同時公司須對其開支負責。但是當俄國人在搗毀了天津的辦公處並毀壞了檔案，接着又把鐵路物資運往旅順口的時候，匯豐銀行便再一次要求其政府採取行動。

〔北華捷報，1901年10月9日，頁683—684。〕

〔日俄搶奪東北路權的鬭爭〕光緒二十六年十一月二十七日午後，小村公使往拜李中堂，寒暄畢，李云：貴公使此次來華，深望諸事

相助。

小村云，……我日本所注意者，莫過於東三省之事。蓋俄國若有利益，則英、法必據利益均霑之說，向中國要求，各國亦必起而效尤，故關係甚大。俄得志於東三省，我日本亦大有不利，將來似可將此意明告俄國。保路之兵仍不能免，必須定一人數，定一年限。伊既以保護鐵路為名，亦只宜在鐵路一帶；若旅順、吉林、奉天，則不宜屯兵。吾已將中國政府派駐俄楊大臣向俄政府商議之事，電達我外部，請外部電飭我國在俄使臣，打聽情形，隨時電知。我處得有消息，即可奉告中堂；中堂如接楊大臣來電，亦求告知敝處，我當電達吾政府，以作準備。我國在俄公使，奉政府訓令，貴國亦可令楊大臣隨時與我國公使商議，我公使亦當極力相助也。總之，此事彼此均有關係，務望推誠相商是荷。

〔庚子年中日關於限制俄國駐兵東三省之談話，  
外交評論，3卷，8期，頁180—181，1934年8月。〕

〔英俄兩國在關內外鐵路上的矛盾〕說那條鐵路，我們當然是指北京到山海關的鐵路。俄國奪取此路引起了許多憤懣，而且有幾次幾乎在英獅與俄熊之間發生了真的敵對行動。俄國在這個問題上竟對我們採取了這樣不友好的態度，這也是很奇怪的。因為當它和日本之間那場不可避免的衝突爆發時，我們的不友好在它致慮起來對它是不利的。本月24日從山海關來的消息證實了以前的一項報導，說這條鐵路很快要交回給金達(C. W. Kinder)先生；另外還有令人歡喜的消息說，已經命令俄國人馬上將他們從唐山和山海關機車廠和各機車房所搬走的一切交回。他們執行了命令，物資一車皮一車皮地運了回來。不過，從山海關到新民屯和牛莊的枝線，如同北京到山海關的鐵路一樣，是屬於英國債券持有人的，但是沒有俄國通行證的外國人却一概不得在這條線上乘車。不過，倘若我國政府不是被南非戰爭牽制住，我們原本是可以取消贖取全線的權利而將它據為已有的。

〔北華捷報，1901年2月13日，頁292〕

〔上諭，光緒二十七年九月初六日〕 諭軍機大臣等，電寄奕劻等，支電悉。現在公約已定，津榆鐵路自應即時交還。茲據英使來函，所云尚非其時，不知將何所待？定於何時歸還？該使又云，“蹕路工程外，尚有關係鐵路他事，亦可並商。”所謂他事者係屬何事？著奕劻、李鴻章確詢情形，詳細電覆，並即切實商定，將鐵路趕緊收回。

〔德宗實錄，卷487，葉3。〕

〔《中俄交收東三省條約》，光緒二十八年三月初一日，俄曆 1902 年 3 月 26 日（即 4 月 8 日）<sup>①</sup>〕 第四條 大俄國國家允准將自俄曆一千九百年九月底，即華曆光緒二十六年閏八月間起，被俄兵所佔據並保護之山海關、營口、新民廳各鐵路，交還本主。大清國國家允許，

一、設有應行保護該鐵路情節，則專責成中國保護，毋庸請他國保護、修養，並不可准他國佔據俄國所退各地段。

二、修完並養各該鐵路各節，必確照俄國與英國一千八百九十九年四月十六日，即華曆光緒二十五年三月十九日，所定和約，及按照一千八百九十八年九月二十八日，即華曆光緒二十四年八月廿五日與公司所立修該鐵路借款合同辦理，且該公司應遵照所出各結，不得佔踞，或藉端經理山海關、營口、新民廳鐵路。

三、至日後在東三省南段續修鐵路，或修枝路，並或在營口建造橋樑、遷移鐵路盡頭等事，應彼此商辦。

四、應將大俄國國家交還山海關、營口、新民廳各鐵路，所有重修及養路各費，由中國國家與俄國國家商酌賠償，俄國因此項未入大賠款<sup>②</sup>內。兩國從前所定條約，未經此約更改之款，應仍舊照行。

〔中外舊約彙編，卷 2，頁 40—41。〕

〔日本駐華公使內田致外務大臣小村關於英國交還關內鐵路意向的報告，1902年 4 月 2 日〕 據英國駐華公使本月 2 日來本公使館時所談，英國政府已經決定，如果俄國將山海關牛莊鐵路的山海關車站交還中國，英國政府決將其所管津榆鐵路、京津鐵路及北京通州鐵

<sup>①</sup>原約名：《中俄交收東三省條約》，凡四款，上係節錄有關部分，中係公元日期。

<sup>②</sup>指庚子賠款。

路等線，在5月1日以後隨時交還中國。交還條件爲：將來各該路線及其終點須維持現狀，現在對各國軍隊提供的各種便利須繼續維持，不得變更。同時，目前爲監督各該路線是否按照各國軍隊需要充分發揮運轉作用，而由日、英、德三國派遣之委員，在鐵路交還後，應以Deputy Co-directors〔副總辦〕名義照舊設置等等。該公使並秘密告訴我：所以要等待俄國將山海關方面山牛鐵路的終點車站交還中國之後才能交還，完全是爲防止俄國的侵佔。以上各節，該公使囑我保密勿宣，並希注意。特此報告。

〔經濟研究所藏日文書影。〕

〔內田致小村關於交還京津及津榆鐵路的交涉情況的報告，1902年5月21日〕關於這一問題，本月6日機密第48號函〔略〕已將英國公使與北方鐵路督辦袁世凱、胡燏棻所訂合同用英文報告在案。其後，因爲此事尚須徵得駐有軍隊的各該國家的公使和各國駐天津武官的同意，外務部曾經分別照會各該公使，徵求其同意。各國公使會議結果，認爲應當由各國公使各自答覆，應當僅僅覆以“照會收到”。除此以外，別未達成協議。於是外務部又根據本公使勸告，抄附合同，再度照會駐有軍隊的各國公使，要求同意交還上述鐵路。但俄、法及比利時公使在這以前已經探悉該合同<sup>①</sup>尚附有英國公使與袁、胡兩大臣的密約<sup>②</sup>，特別是密約第五款，俄國公使認爲清政府違背中俄條約，極其怒憤，乃恫嚇外務部云：俄國不交還關外鐵路及營口<sup>③</sup>。外務部極爲狼狽，遂彈劾袁、胡兩大臣辦理不善，兩大臣即因此受到皇帝譴責。

至此，胡燏棻乃於本月12日訪問本公使，出示該項合同及密約，商議善後辦法。他說：既然密約都已被人知道，索性將合同及密約公然抄送有關各國公使，徵求其同意如何？本公使當即指出：上次外務部照會各國公使，的確過於疏忽。由於合同未曾附去，所以七

①指下一文件。

②指下文附件。

③指俄使兩函稱致外務部照會，照會見本書頁540。



日公使會議毫無結果。而且，這種僅僅與在北京駐有守備隊或天津駐有司令官的國家有關的問題，外務部竟咨會各國公使，轉交公使團會議討論，連毫無關係的公使都要徵得同意。這種做法的目的何在，本公使不能理解。這種做法，就是在北京既無守備隊而天津又無司令官的比利時這樣國家的公使能夠提出異議的原因。這樣做，是給自己增加困難。同時，又提醒他，宣示密約問題，即使說已經成為公開秘密，但它當初本來是英、清兩國之間的密約，如果公然宣示於他國公使，不特對英國公使很不妥當，他國公使也決不能公然承認這一密約。最後本公使並答應與英國公使談一談，儘可能為清政府設法解圍。

14日，英國公使來訪。談到俄、法及比國公使的反對，特別是俄國公使頗為憤慨的情形，他認為，對修築由天津至保定、由北京或豐台至長城、由通州至古冶或唐山的鐵路提出異議，實在是毫無理由。去年英國政府也聽說李鴻章曾與比利時約定，將來中國如不能自行修築天津至保定的鐵路，則其修築權當給予比利時。對於這一問題，英國駐華公使一直在根據本國政府訓令不斷進行抗議。在京津及津榆鐵路附近另築鐵路，對於英國已經投入資本的這些鐵路有直接利害影響，因此英國當初就致慮到這種情形，訂立了預防這種情形的條約。在這以後，不論其他國家與中國訂有任何密約，英國仍然保有優先權。他們如果平心靜氣對這問題加以研究，也會覺察到提出異議是沒有理由的。還有，俄國公使對於英國交還鐵路後遣派武官、總辦，並由日、德兩國各派幫辦一名，也提出了異議。他認為，其實這不過是按照瓦德西元帥與蓋斯里少將商定的辦法，為各國軍隊在中國北部駐屯便利計，繼續維持現狀而僅僅改變名義。俄國公使一定不瞭解過去的歷史，所以才提出這樣的異議。這一節，莫如暫時拋開，給他們一些致慮的時間。

16日，胡燏棻來公使館，將上次面談時本公使向他索閱的1898年10月10日中英公司與胡燏棻所訂借款合同第三條抄來，一再表達外務部為難情形，懇求本公使予以幫助。本公使希望知道此事詳細

經過，乃約定明日派英語通事吳敬榮來。

17日，吳敬榮果來使館，詳述此事經過，並密將俄國公使致外務部的抗議書抄給一閱。本公使閱畢，立即指出俄公使所論毫無根據。同時，因為聽說英國公使將於當天下午訪問慶親王，遂告之以將於事先訪問該公使，有所協議，囑其先歸。隨後立即走訪英公使，出示俄國公使抗議書。英公使表示尚未得到這份材料，立即閱讀一遍。該公使對該項抗議的意見，與本公使意見相符。本公使估計俄國公使的另一目的是要排擠最近被人稱為親日、親英的袁、胡兩人，該公使也表示同意。於是，乃懇其向慶親王充分指出俄公使抗議之毫無根據，並忠告慶親王不要墜入俄公使等的圈套中，隨即辭歸。據聞，同一天英國公使會見慶親王時，即強硬地提出上述意見。而得到的答覆是，對袁、胡兩人的譴責，完全是為督促他們妥善處理此事，不過是一種勸勉而已。

其後，據聞俄公使抗議漸趨和緩，胡燏棻與英國公使達成協議，採取了種種彌縫辦法。英國公使與慶親王秘密商定，關於各國駐軍的一切運輸事宜，決定不另派武官委員，即由當地的公使館警衛隊大隊長隨時通知鐵路督辦，給予特殊待遇。此外，並決定將乙號第五款將來北方修築鐵路一節，改為中國自行修築，藉以消除各國的不同意見。昨日（20日）胡燏棻來訪本公使，打算催促英、美以外的其他國家同意，從而懇請本公使對上次外務部的照會，從速覆以同意。本公使答以此事尚須徵求天津秋山司令官意見，業已發出照會，俟有音，自當從速照覆。

如上所述，由於交還鐵路條約所附密約被外務部方面洩漏給俄、比公使，以致引起內部和外部攻擊，原定6月1日交還鐵路，目前也變得非常渺茫了。

此外，據胡燏棻透講，最初與英國公使議定合同，外務部王大臣極為贊成，並談到袁、胡兩人出力最多，似乎馬上就把交還鐵路當作已經確定的問題看待了。儘管胡燏棻提醒說難保其他國家不另生枝節，希望暫且不要上奏，但是他們立即上奏了。結果俄國公使果然提

出強硬抗議，並牽涉到關外鐵路交還問題。可以想見，大概是因此才採取了這樣辦法，把責任推卸到袁、胡兩人頭上，以求消一消俄國公使的怒氣。

還有，在駐有軍隊的各國公使中，德、奧公使似乎尚無激烈反對之處。至於俄、法公使是否滿足於上述修正條款而逕即予以同意，則目前尚不清楚。謹先報告其進行情形如上。

〔經濟研究所藏日文稿案。〕

〔《交還關內外鐵路章程》，1902年4月29日〕 大英軍務處願將天津、津榆並續築至通州、正陽門及永定門內之各鐵路交還中國北方鐵路督辦大臣，茲將交還章程各條開列於後：

一、按照一千九百零一年九月初七日議定條款第九款，中國國家應允，由諸國分應主辦，會同酌定數處，留兵駐守，以保京師至海暢道無斷絕之虞。今因該鐵路本係最要之通道，中國國家允許，在於天津、津榆各鐵路，凡各國留駐兵隊，並保護使館衛兵及馬匹、獸位與各類軍實等件，均應在各類貨物之先，按照附件所開章程運辦。

二、在第一條所述留兵駐守各處之時，督辦大臣允留武員會同總辦並武官二員，幫同辦理各國運載軍實各事宜。凡為各國兵隊需運之故，或運載軍實，或修辦工程，自應預先由武員、總辦與督辦大臣商定，由督辦大臣轉飭照辦。其會同總辦即派英武官，幫同二員，可由德、日本國軍門統領各派一員。

三、凡各國軍門統領等以為緊要之鐵路站，均可派武員暫時駐節，以便轉發音信往來簡易。所有該武員辦理各本營事宜，中國鐵路之員應竭力相助。該武員遇有事件，應逕達英國會同總辦之武員。

四、茲中國北方督辦鐵路大臣應允，凡管鐵路英武官在交還以前所立合同及所應許各件，由督辦大臣派員查明，接受承辦。又管鐵路英武員在天津所用各房間，或公所、或寓所，如請接收，亦允一律辦理。

五、除第二條所運外，其餘鐵路各事宜，如酌定貨運腳、修養各工、及開往車表目、定立合同購料、運機各節並帳目等事，總而言之，

除飭定運辦各國兵隊、馬匹、駝位各類軍貨等件外，均歸中國鐵路督辦，照聯軍未佔以前無異。

.....

九、該鐵路交還中國北方鐵路督辦大臣之期，與俄國武官交還山海關車站、房間、並建造橋樑之機器廠及其所管自山海關至長城橋一段（橋在內）日期相同，惟不能於一千九百零二年六月初一日以前交還也。

十、中國國家應先向現有駐守通道兵隊之各國統帶並現留護館兵隊之諸國全權大臣等，取獲情願英武官將該鐵路交還中國督辦北方鐵路大臣之文據相符後，此章程方可施行。

[中外舊約彙編，卷 2，頁 44—46。]

[附：《關內外鐵路交還以後章程》，1902 年 4 月 29 日] 中國北方鐵路督辦大臣，今與英國駐華欽差大臣商定章程，以期英國營務處交還鐵路之後，中國國帑及借款英股，均獲裨益。茲將該章程列後：

一、在袁、胡督辦大臣節制下，有總局委派總辦一員，洋務總辦一員，總管一員（英國人），專管工程、並華洋工匠、稽查材料等項事件；代理華英公司一員（無俸），將辦會議鐵路緊要一切事宜。總局外另有中國繙譯一人，英國幕友一人，以為襄辦洋務一切；又派幹練西人一名，管理倉庫事宜。所有鐵路及一切分局所用之員匠人等，均先由總局督辦大臣允准，方能派充。

二、凡在外國購買車輛、材料，一切為鐵路之用，應歸開標者，公然投標購買。

三、該鐵路一切帳簿，每年由賬師查核，其賬師應由華英公司在於鐵路用人之外，揀選幹練之人。該鐵路周年一切賬目等件，應照海關印冊一律印行。

四、今議明管理鐵路英武員所修之豐台、正陽門及北京、通州各鐵路，應歸入一千八百九十八年十月初十日華英公司與胡大臣所立借款合同第三條，抵押該借款鐵路產業之內。

五、按照一千八百九十八年十月初十日借款合同第三條所載之枝路，或展修之各鐵路，應由北方鐵路總辦承修，今將此意重言申明，以推廣鐵路現有之利益。茲議定，嗣後在於離現時所有鐵路八十英里地方之內，凡欲新修鐵路，除此章程畫押以前所應允修辦之外，均應由中國北方鐵路督辦大臣承修，蓋如北京或豐台至長城向北方鐵路，及通州至古冶或唐山直弦之鐵路，並天津至保定府各鐵路，不得入他人之手，致妨礙中國北方鐵路利益。

〔同上，頁 46—47。〕

〔俄駐華公使雷薩爾 П. М. Лещар 致外務部突勒照會，俄曆 1902 年 5 月 12 日，光緒二十八年四月五日〕 照得貴部前於 5 月 2 號，為英國交還中國京榆鐵路一事，照會駐京領袖公使之文，本大臣已經閱悉。查此事由英公使與直督袁世凱、順天府府尹胡燏棻訂定合同，其第十款內云：所議各條項，由各國駐京公使之有衛隊者畫諾後，方可施行。本大臣於此合同殊難畫諾，因有數端不得不辯駁者。

按照第二、三款，議派鐵路幫辦一員，應用英國武官，凡各國書信武備轉運及委派車站武官等事，由其經理云云。當前歲變亂時，德國將軍瓦德西以京榆鐵路交與英人，各國無異詞者，因彼時各國一局事耳，今歸中國辦理，其情形便有不同。查此路本為匯豐銀行借債抵據，故該行可派稽查進款之人，該公司亦可約請英人辦事。今合同所云幫辦，係派武官一員，則非此項人役可比。如兩國往來，不能彼此逕行辦事，必以他國為介紹，是為人屬國者始然。俄國乃帝國也，袁世凱、胡燏棻又豈以中國為英之屬？只知利英而不顧中國，與他國有自行辦事之權乎？俄國於此殊不謂然。但知中國為自主帝國，而可與之逕行辦事。

第二款又云：德、日兩國亦可各派幫辦一員，於俄國一面未經提及。此為我大皇帝自有之權簽畫合同，非他國公使所能越俎擅代。我俄甚願自與中國往來，如派委幫辦一事，必不可少，則本國亦將索其應有之權，派一俄人。此事頗關緊要。因英人蓄意甚遠，欲一旦有衛隊，則一旦有此幫辦。

又合同內有一款，顯與中俄前定約章有違。京榆鐵路固屬中國，而英使因此一款，又向中國索取鐵路三條：一由通州至唐山，一由天津至保定，一由北京向北直至長城。若既係與英人議辦者，則用中國資本所造之路不屬中國者已有數條矣。以上所云鐵路之條，與俄國最有關繫者，為由北京北至長城一道。前中俄議辦鐵路時，前任本國欽差格耳斯於 1899 年 5 月 20 號，即華光緒二十五年四月二十三日接總署照會云，如中國欲由京城向北或向東北直至俄界建造鐵路，倘不用中國資本自辦，而欲擬請他國時，必與俄國政府或俄商議辦，並允許不令他國官商承辦等語。今春華俄銀行會稟請開辦張家口鐵路，貴親王深知此路有用，謂必將已開之路造成後，再議開新路，屆時由中國自行集資辦理。復有李士奇呈請開辦此路，外務部批云，此路曾經華俄銀行稟請承辦，已答以此路應由中國自用資本辦理，李士奇欲用外國資本，故亦未批准。俄曆 3 月 26 號即西四月八號中俄訂定合同，彼此遵守前約。三禮拜後中國政府竟與英國立一合同，准其用英國資本建造自北京至長城鐵路一道，故今英公使於合同內復論及此。中國如此違背約章，本大臣實不能不力為爭辯。現訂合同，既應先由各國公使允准，始可施行，俄國實不允此議也。至袁世凱、胡燏棻所為，亦於中俄友誼大有關繫，請貴親王鑒督焉。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔外務部致英國駐華公使薩道義(R. E. Satow)照會，光緒二十八年四月初九日〕竊查前訂交路章程第二、第三兩款，英國派會辦武官一員，德國、日本各派幫辦一員，專辦運載軍實等事。在貴大臣之意，原為經理兵隊運務起見。惟各國均有派兵駐守，若專用一二國人，恐各國不能相下，轉多膠轕。可否由貴大臣另訂辦法，不必定用武員，俾免各國藉口。又附章第五條所載，應由北方鐵路督辦大臣承修之北京或豐台向北至長城、及通州至古冶或唐山直弦並天津至保定府各鐵路，前本大臣等慮及一經指明，各國必引為口實，屢請刪改，而貴大臣恐各鐵路為他國承辦，有妨北方鐵路利益，未及允辦。現已擬定由

中國自籌款項，用華員自行造路，決不至由他國或他公司承造，致於北方鐵路利益有所妨礙，似不必訂入章程。可否將此款仍照本大臣等前請，即行刪除，以省周折。如此辦理，似於貴大臣初意向無出入，而於本大臣等一面，不至爲難，實紉公誼。相應備文照會大臣，請煩查照，迅賜核覆施行。

〔同上。〕

〔外務部致雷薩爾照會<sup>①</sup>，光緒二十八年四月初十日〕 案照前准貴大臣照會，袁、胡兩大臣與英使訂立交還天津榆鐵路原議章程第二、第三兩款，議設鐵路會辦一員，及第五條內載各枝路，殊多窒礙等因。當經本部奏請飭下該大臣等續行釐訂，並先照會貴大臣查照在案。昨准該大臣等咨稱：所訂交還天津榆鐵路合同，查第二、第三兩款所載轉運軍實需用各國武員會辦各節，本大臣等以各國軍實軍隊用物，一切轉運事宜，願由各國駐京各隊統帶，暨自京至通海道統領武大員，隨時逕達鐵路總局辦理。又同日所訂鐵路利益合同之第五條內載，各枝路應由北方鐵路督辦大臣承修一節。本大臣等願將北京以北枝路並由北京至張家口之鐵路商定須由中國政府建造，外國人不得干預，祇用中國資本，不用外國資本，並永不得以此路及進項作爲外國借款抵據，咨請照會英使核覆等情。本部當即據情照會英使去後，茲於五月十四日准英使覆稱：本大臣查貴部照會內開轉據袁、胡兩大臣所商各節，與本大臣意見相符，自可照允辦理等因，照覆前來。本部查該大臣等與英使釐訂各款，既符貴大臣之意，經本部覆核，將中英交路章程內第二、第三兩款，改爲鐵路總局並勿庸各國武員會辦，並將續訂章程第五款按照以上各情酌改。貴大臣夙敦睦誼，自必深願英國交還天津榆鐵路，欣然襄助，以見中俄交誼之厚。至光緒二十五年四月二十三日總署照會格前大臣文內，中國政府認將來如添造鐵路，由北京向北或向東北俄界方向，除用中國款項及華員自行造路不計外，設或有託他國商辦造路之意，必應將此意先與俄政府或公司商議承造，而斷不允他國或他國公司承造云云，本部仍照原議並無

<sup>①</sup>原件看筆跡似係由胡燏棻抄致日本使館的。

更改。相應照會貴大臣查照，請即見覆施行。

〔同上。〕

〔雷薩爾致外務部照會，1902年5月〕案照光緒二十八年五月十八日接准貴王大臣照會，以本大臣接本國之訓條，於本年四月初五日所駁辯之三月二十二日中英交還北方鐵路章程數條，業經酌改等因。貴部從速奏請飭下爲規，復因該章程於俄有傷者，本大臣以此公道之意，極爲感佩。據貴部來文，袁、胡兩大臣遵飭將各款釐訂妥洽，並該款由貴王大臣轉行照會英使，准復照允辦理等情。本大臣查悉貴部致英使照會，並來文各節，欣見北方鐵路總局無各國或武或文員會辦，極爲心喜。設若派各國或武或文員會辦，必須派俄國或武或文員會辦，本大臣方允交還京津榆鐵路。又以來文所稱，酌改同日所訂合同之第五條，係將北京緯度以北，及專行由北京至張家口各鐵路一節，均行釐訂妥洽。至貴部將光緒二十五年四月二十三日總署照會格前大臣之由北京向北俄界方向建造鐵路一節，允認仍舊照行等因。本大臣相應將前所生枝節，業經了結，飛達本國政府。現值彼此並無妨礙，於續修睦誼，而本大臣欣然襄助，將刻下所佔之鐵路，及早交還中國鐵路總局。相應照覆貴王大臣查照可也。

〔同上。〕

〔內田致小村關於英國交還京津及津榆鐵路條件的報告，1902年6月6日〕本月4日英公使沙多氏來訪時秘密告訴本公使，此事可能於日內以下列兩條件平穩解決。

第一，該項交還鐵路條約第二條及第三條關於鐵路監督的規定，清政府把它解釋爲日、英、德以外的其他各國駐軍司令官，不必通過上述三國的監督員，直接與中國鐵路負責官吏進行交涉，不另加任何限制。

第二，關於將來由北京或北京附近向北方或東北方修築鐵路一節，清政府完全用中國資本自力修築，並聲明該鐵路決不移充外債擔保。

據英公使密告本公使，俄國公使已經告訴外務部，清政府可根據



上述宗旨照會英國公使，如果英國公使完全同意，則俄國公使亦可予以同意。關於此事，目下英國公使正在請示本國政府。據他估計，英國政府對這一折衷辦法也一定毫無異議，所以他認為這一問題不日即可平穩解決。

還有，該公使詢問本公使對上述第一項清政府之解釋有無異議，本公使答以並無異議。……

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔內田致小村關於中、俄兩國間交還京榆鐵路交涉報告，1902年6月23日〕 交還京榆鐵路問題，過去因俄國公使提出異議，至今尚在協商善後辦法中。日前據慶親王談，中國駐俄臨時代理公使胡惟德來電稱，俄國政府宣佈，在上述鐵路交還問題未經議妥之前，關外交還條約之批准互換，當暫時擱置。清政府當即照會俄國駐北京公使雷薩爾云：此事與關外交還條約並無關係，無論該問題如何解決，仍應於規定期限內批准互換，方為妥當。俄公使也表示贊成，答應將此項意見轉報本國政府。……

〔同上。〕

〔袁世凱、胡燏棻致內田函，光緒二十八年五月廿一日〕 本大臣等前與英使薩大臣訂立交還京津榆鐵路原議章程第二、第三兩款，議留鐵路武會辦一節，當經外務部奏請飭下本大臣等續行釐訂。嗣與薩大臣磋商妥洽，以第二、第三兩款所載各國軍實軍隊用物，一切轉運事宜，願由各國駐京各隊統帶暨自京至通海道統領武大員，隨時逕達鐵路總局辦理，咨請外務部照會英使。旋准照覆後，復由外務部照會，俄使昨亦覆准。除咨請外務部照會各國公使轉達各統領查照外，合先函達貴大臣，先行電商天津武統領查照，不必再派幫辦。一俟外務部照會到時，並懇迅賜見覆，俾可與英國商訂交路日期，實緝睦誼。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔外務部致內田照會<sup>①</sup>，光緒二十八年六月二十六日〕 所有交還京津榆鐵路一節，本部現與英國薩大臣面商，第二、第三款所載轉運

①外務部奕劻等人於六月二十七日，復經署致內田函一併，希望他能“從中襄助”。

軍實各節，應行聲明由駐京兵隊各統帶暨自京至通海道各統領，逕達鐵路總局辦理，及第七款所載各節，亦應由鐵路總局逕達各統帶辦理，不必另有武會辦，以省周折。已荷薩大臣允不添派。前擬貴國添派幫辦，可否一律無庸添派。希即見覆，實深感綬。相應照會貴大臣查照可也。

〔同上。〕

〔《交還關外鐵路條約》，1902年9月22日〕 第一款 俄國國家與中國國家爲交還、接收鐵路，各特派全權大臣。該全權大臣任便揀派幫辦委員，必期敷用。該全權等會同商訂交還鐵路之次序及各章程。

第二款 中國鐵路總局須將俄員預備養路及保護鐵路之各建造及物料，均按實價接收。

第三款 按照一千九百零一年八月二十五日所訂和議大綱，北京留駐保護使館衛兵及直隸省駐守以保護京師至海暢道各兵隊，限期之內，在山海關至營口之鐵路，准俄國兵隊一如各國現得及將來所得在北京至山海關之路各項利益，以便更調該隊往返限滿之各兵及新兵。營口車站之碼頭，准運俄國兵隊及俄國軍實之船，應在別項搬運之先，儘行專辦。

第四款 俄國兵隊在山海關、營口之間，或自行來往，或運軍實，亦應按照北京至山海關之鐵路當時之車價一律辦理。

第五款 俄國郵政、電報各局在山海關車站所用各房間，應交還中國鐵路總局，准與英國武員在天津、山海關所用中國鐵路總局各房間同時交還。

第六款 本約第三條載明限期之內，營口、山海關、北京一路所栽鐵路線桿上安設電線一節，俄國政府亦應照本年俄曆四月十六日中英兩國所定交還鐵路章程第八條，各國在北京至山海關所得各利益一律享用辦理。

第七款 由北京至營口郵政寄信一事，俄國政府亦應按照各國由北京至山海關一路所得之利益一律享用。嗣後俄國政府信件日多，倘需另用火車寄送，該鐵路總局應允於一日內備車一輛，以便每禮拜日隨需用之車輛數目，自北京至中國東省鐵路往返運送。俄國應

付此車之費，不過所定運送軍實之數。

〔中外舊約彙編，卷 2，頁 114—115。〕

〔關內鐵路的接收〕 關外鐵路雖早交還，而俄人仍事把持，華官不得爲政。近始由胡雲相侍郎前往營口，接收辦理。

〔外交報，光緒二十九年，35 號，頁 23。〕

## 二、日俄戰後東北路權的重新分割和日本 對東北路權的加緊掠奪（1905—1911 年）

### （一）日、俄對東北路權範圍的劃分

〔日俄密約，1907 年 7 月 30 日訂於聖彼得堡〕 全俄羅斯國皇帝陛下之政府關於滿洲、蒙古及朝鮮諸問題，爲欲免除將來一切衝突及誤解之原因，協定如下：

第一條 鑒於在滿洲之利益及政治經濟活動之自然趨勢，並欲避免因競爭而起之一切糾紛，日本擔任不在本約附款所定之界線以北，爲本國或日本人民或他國人民之利益，覓取任何鐵路或電信之讓與權，並不直接或間接阻撓俄國政府在此區域內尋求讓與權之任何行動。在俄國方面爲同一之和平欲望所激發，擔任不在上述界線以南，爲日本國或俄國人民或他國人民之利益覓取任何鐵路或電信之讓與權，並不直接或間接阻撓本國政府在此區域內尋求讓與權之任何行動。

中東鐵路公司根據一八九六年八月二十八日（俄曆十六日）及一八九八年六月二十五日（俄曆十三日）之鐵路建築合同所得之權利及特惠，對於本約兩款所定界線以南之一鐵路依然有效。

本約第一條所述北滿與南滿之界線議定如下：

從俄、韓邊界西北端起畫一直線至琿春，從琿春畫一直線到鄂爾騰湖（即鏡波湖）之極北端，再由此畫一直線至秀水甸子，由此沿松花江至嫩江口止，再沿嫩江上溯至嫩江與洮兒河交流之點，再由此點起

沿洮兒河至此河橫過東經一百二十二度止。

〔王芸生：六十年來中國與日本，卷 5，頁 84--85。〕

〔第二次日俄協約，1910 年 7 月 4 日於聖彼得堡〕 日本帝國政府和俄羅斯帝國政府，誠意遵守一九〇七年七月三十日（即俄曆十七日）兩國間締結的協定所確定的原則，並希望發展該協定之效果以鞏固遠東和平，同意以下列條款補充該協定，使之臻於完善：

第一條 爲了促進國際交通和發展國際貿易的目的，兩締約國相約互相友好協作，以改進兩國各在滿洲的鐵路及改善各該鐵路間的聯絡，並相約不得進行爲實現此項目的的一切有害的競爭。

第二條 締約國雙方相約，維持和尊重根據至今爲止日俄兩國間及兩國之一和中國間所訂立的所有條約、專約或其他協定而產生的滿洲現狀。上述各協定的抄本，在日本和俄國間業已實行交換。

第三條 如有威脅上述現狀性質的事件發生時，締約國雙方應在每一事件發生時，互相聯繫，並協商認爲對維持現狀的必要的措施。

〔中外條約彙編，卷 1，頁 804-805。〕

### 附：帝俄對蒙古路權的覬覦

〔1903 年〕俄國近日對清國又提出蒙古事項第一之重大要求，茲舉其要點<sup>①</sup>如左。

一、於蒙古一帶地方，所有敷設鐵道、採掘礦山及其他營利事業，悉許中俄銀行經理；且關此項事業，所有各種輸入品，不得徵收稅銀。

〔政藝通報，光緒癸卯第 19 號，皇朝外交政史，卷 3，頁 10。〕

〔日外務大臣西園寺致日駐華公使林權助關於帝俄在恰克圖、庫倫間修築鐵路計劃函，1906 年 9 月 10 日〕 俄國計劃於恰克圖與庫倫之間修築鐵路，如附去之鈔件所載，駐德國大使館明石武官已向有關方面提出報告。如果讓俄國修築該鐵路，則在政治上和軍事意義上對我非常不利，蓋不待言。望火速調查真相。萬一確有上述事實，

<sup>①</sup>要點計四項，上係節錄。

則希對中國政府嚴重交涉，要求中國斷然否認俄國之措施及嚴厲拒絕其要求。此外，陸軍當局認為，如果中國政府為拒絕外國要求而自行修築該鐵路，其在軍事意義上所造成之結果，當與俄國自行修築此路完全相等。蓋中國政府軟弱無力，一旦有事，必不能阻止俄國佔領及使用該鐵路，俄國自可依靠該鐵路獲得輸送兵員軍需之便，對於我國在大陸方面的攻守計劃的基礎，當有很大影響。故陸軍當局不但認為有嚴厲拒絕俄國修築該鐵路之必要，同時並希望對於中國政府之自行修築，亦儘可能使其中止。目下雖然難以認為中國在目前狀態下會有修築該鐵路的意願和實力，但為提供參考計，順便將上述意見達知。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔帝俄在外蒙古的企圖〕 受俄國聘用六年以來一直在遠東工作的德國籍某鐵路技師，最近因休假去青島，6月9日自青島發出下列私人信件寄到此地：

俄國最近將要伴隨着西伯利亞鐵路的複線工程，開始興建一項新的自恰克圖至庫倫的鐵路工程。在日俄戰爭以前，此項工程已經完成各種準備，即線路之設計及大部分的測量。由於戰爭爆發，工事一度停頓。

目前有許多俄國人又進入該境，並在恰克圖及庫倫收買了大量土地。

俄國礦山公司過去曾在上述新鐵路沿線開鑿了十處左右的金礦，都因為得失不相償而暫時中止了。但自古以來人們即確信蒙古富於金礦，故該公司依然在繼續進行勘探。

該地中國官吏與俄國官民非常親密。確訊：俄國為維持當地治安而由哈爾濱調往庫倫的兵力，已達一師團之多。

俄國不但要修築上述蒙古鐵路，並且竭力想取得自庫倫至烏里雅蘇台架設電線的特權。目下波柯齊洛夫正在向北京政府交涉此事，似乎是俄國想在該地設置領事館，以求更加便於直接與其本國連絡。為了避免日本對北京政府的阻撓，表面上採取着極為圓滑的交涉，似

乎想在共同出資的名義下達到這一目的。

〔日本駐德國大使館屬員明石元次郎第五號  
報告，1906年7月15日於柏林。同上。〕

〔俄國擬造西恰鐵道〕 駐俄薩使電致政府，略謂：俄政府以中國京張鐵路告成，必極力經營蒙古，由此線推至庫倫，以達恰克圖。俄政府有鑒於此，特決議由西伯利亞鐵道分線，亦推廣至恰克圖，以示抵制。當速謀對待，並請示辦法。

〔國風報，第1年，第13期，見中國紀事，  
頁10，宣統二年五月十一日。〕

## （二）日俄和約和日本南滿鐵道股份公司的創設

〔《日俄和約》，1905年9月5日訂於美國樸茨茅斯〕 第六款 俄羅斯帝國政府，當以長春（寬城子）、旅順間之鐵道及其一切枝線，及在該地方所屬之一切權利、特權，及財產之屬於該鐵路者，不受一切補償，而以大清國政府之承諾，移轉割讓與日本帝國政府。——兩締約國互約，須得前記所規定之大清國政府之承諾。

第七款 日本國、俄羅斯國互約，兩國在滿洲之鐵道，須限定全然以商工業之目的經營之，決不得以軍略之目的經營之。——惟遼東半島租借權效力所及地域之鐵道，則不得照以上所載之制限。

第八款 日本帝國政府、俄羅斯帝國政府，當速另結一約，規定在滿洲兩國接續鐵道業務，以期達增進該處之交通及運輸便利的目的。

〔日俄戰紀，附錄，日俄交涉，頁3。〕

〔中日《會議東三省事宜正約》，光緒三十一年十一月二十六日於北京〕 第一款 中國政府將俄國按照《日俄和約》……第六款允讓日本國之一切，概行允諾。

第二款 日本國政府承允按照中俄兩國所訂借地及造路原約，實力遵行。嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定。

## 附 約

第六款 中國政府允將由安東至奉天省城所築造之行軍鐵路，仍由日本國政府接續經營，改爲專運各國工商貨物，自此路改良竣工之日起(除因運兵回國耽延十二個月不計外，限以二年爲改良竣工之期)，以十五年爲限，即至光緒四十九年止，屆期彼此公請一他國公估人，按該路建置各物件，估價售與中國。未售以前，准由中國政府運送兵丁餉械，可按東省鐵路章程辦理。至該路改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府據照東省鐵路合同，派員查察辦理。至該路轉運中國官商貨物價值，另訂詳章。

第七款 中日兩國政府爲圖來往輸運均臻興旺便捷起見，妥訂南滿洲鐵路與中國各鐵路接聯營業章程，務須從速另訂別約。

第八款 中國政府允南滿洲鐵路所需各項材料應豁免一切稅捐釐金。

〔中外舊約彙編，卷2，頁338—341。〕

〔中日會議記錄<sup>①</sup>，1905年12月22日〕

一、自長春至吉林鐵路，由中國自行籌款築造。中國並允向日本貸借約計所需全部款項之半之不敷之資金。合同當於適當時期簽訂之。借款辦法，屆時仿照山海關內外鐵路局與中英公司借款合同參酌商訂。借款逐年攤還，以二十五年爲期。

二、日本所築自奉天至新民府軍用鐵路，應由兩國政府派員公平議價，售與中國。中國並將該路改爲自有鐵路，並允在遼河以東所需款項，向日本公司貸借資金之半數，借款逐年攤還，以十八年爲期。借款辦法，屆時仿照中國山海關內外鐵路局與中英公司之借款合同參酌商訂。

<sup>①</sup>馬掌瑞在其所編《中外條約彙編》中，將本件標作“秘密議定書”，這是錯誤的。這些條目，實際只是當時中、日全權大臣會議東三省事宜時的會議記錄，不是秘密議定書，它在法律上是絲毫沒有約束力的。日本帝國主義從1907年起在新法、錦瑣等路交涉中，屢次援引這些有關項目，都是強詞奪理的舉動。關於中日會議節錄，據《清末外交史料》所輯，共計22號，外《存記條文》一件，詳見該書卷198、194。

此外，其它各處所有軍用鐵路，應俟各地撤兵時，一律拆除。

三、中國政府爲保護南滿鐵路利益，同意在中國政府未曾贖回該路前，不敷設與該路鄰近和與該路平行之任何幹線，以及有害於該路之任何枝線。

四、中國宣稱，當採取適當措施，保證俄國遵守中俄間有關鐵路——俄國在北滿仍保有這些鐵路——的條約，並宣稱，當俄國破壞該條約條款時，當強硬要求完全改正其行動。

五、當日後日本、俄國兩國談判鐵路接聯營業規則時（日俄和平條約第八條），日本必須先期通知中國。中國當告知俄國以願意在該時派遣委員參加會談的願望，並在俄國承諾後參加會談。

〔中外條約彙編，卷1，頁554—555。〕

〔日本帝國主義殖民東北的陰謀計劃〕 後藤<sup>①</sup>伯爵在明治三十八年〔1905年〕夏天來到滿洲，以臺灣總督府民政長官的身份向兒玉臺灣總督作離職期間的政情報告，並慰問皇軍。……綜合他在實際勘查後所想到的片鱗半爪，可概括如下：

一、必須根本改革野戰鐵道和軍用線的組織，使之煥然一新。

一、如果不能完滿地連接東省鐵路，經由大連或安奉路、朝鮮鐵道，連接日本的國有鐵道，使滿鐵成爲歐亞的公路，則儘管小村候把東省鐵路弄到手裏，南滿路仍不過是一條死路。

一、爲了活躍南滿線，無論如何要把以新民屯爲終點的京奉鐵路延長到南滿鐵路的奉天站，必須使華北和滿洲打成一片。

一、從任何觀點來看，滿洲也是一個農業國家，然而它却幾乎沒有開發。因此，日本必須把它開墾成爲北美式的大農地。

一、應將俄國所預定的吉長路進一步延長到北朝鮮的一個海岸，使它和海港對抗，除歐亞聯運旅客當作別論，最低限度應當考慮滿洲產物通過日本人經營的鐵路輸出的方策。

①後藤新平（1857—1929年），1898—1906年間在兒玉源太郎手下任臺灣總督府民政長官，日俄戰後，爲兒玉草擬了所謂「滿洲經營策畫概論」。確立了日本帝國主義對中國東北發略政策的基本原則，「滿鐵」成立後，就任第一任總裁，更具體制定了「滿鐵」的經營方針，而成爲日本帝國主義發略政策的實際執行者。



一、除農產物以外，滿洲一定會有人們還不知道的許多天然資源，因此有必要設立如像臺灣那樣的大型調查機關和中央試驗所。

〔上田恭輔，滿鐵創業當初的追憶，見滿洲鐵道建設秘話，頁 6。〕

〔日本對南滿鐵路的“民營”的決定〕 關於南滿洲鐵路的經營，最初成爲問題的是官營好還是民營好。“若是決定官營，鐵路經營案就由遞信省委員起草；若是決定民營，就由大藏省委員起草。”——將軍〔指兒玉，下同——編者〕事先作了這樣囑咐，並把他自己的腹稿提示性地隨手寫在一張卷紙上。該案題名爲《滿洲經營策梗概》。……

〔滿洲經營委員會〕<sup>①</sup>的委員們以《滿洲經營策梗概》爲主題，毫無隔閡地進行了充分的討論。將軍也以委員長和原案起草人的身份與之周旋。對原案中“設滿洲鐵道廳，使遼東總督兼任長官”——即官營的一條，外務省代表·委員山座局長竭力申述：

“該案是不可能實施的。明治三十八年〔1905年〕十二月二十二日在北京簽署的《會議東三省事宜正約》第二款規定：‘日本國政府承允按照中俄兩國所訂借地及造路原約，實力遵行。嗣後遇事，隨時與中國政府妥商釐定。’俄國根據華俄銀行和中國政府簽訂的條約設立並經營了東省鐵路公司，其股票僅准許中俄兩國人所有。……總之是採取了純粹民營形式。我帝國政府既然同意遵行《會議東三省事宜正約》第二條的精神，就斷然不該採取官營形式。”

日俄媾和條約第七條雖規定“日本國及俄國約定，各該國在滿洲之鐵路僅限於爲工商業目的經營，決不爲軍略目的經營”；但須知此項限制並不適用於遼東半島租借權效力所及地區之鐵路，和有關東三省條約附約第六款，這一款規定“中國政府允將由安東縣至奉天省城所築造之行軍鐵路，仍由日本國政府接續經營，改爲轉運各國工商貨物”等等。設立滿洲鐵道廳，由遼東總督兼任長官是有困難的，是不可能的事。對山座氏這些意見，將軍是傾聽了，並道，“若有這種理由，

<sup>①</sup>1906年1月中旬，日本內閣決定組織一個叫做“滿洲經營委員會”的覆略機構，由下述人員組成之，委員長，兒玉孫太郎（參謀次長、陸軍大將）；委員，珍田捨己（外務省次官）、若槻禮次郎（大藏省次官）、仲小路廉（遞信省次官）、山本權次郎（外務省政務局長）、荒井賢太郎（大藏省主計局長）和四宮喜（遞信省經理局長）。

就乾脆定爲民營好了，決定民營的話，起草事宜請大藏省迅速準備。”

這樣，南滿鐵路立即被決定爲民營。一旦決定民營，則對早經將軍擬定的《滿洲經營策梗概》的精神不無相當影響。但是官營也好，民營也好，從國策觀點出發，將使這個公司具備傘型的組織形式，即在綜合經營鐵路、煤礦、土地等事業這一點上，將軍並不改變他的初志。

〔宿利重一，兒玉源太郎，頁 748、750—752。〕

〔滿洲經營委員會致內閣首相西園寺報告書，1906年3月17日〕

根據日俄及中日條約，滿洲的經營，以修築歸於帝國權力內的鐵路及開採其附屬之煤礦作重點，較爲得策。蓋因滿洲的利源應隨鐵路的發達而逐步開發，設若恣意着手各種事業，終將徒勞無益。關於鐵路，似可根據另開原則<sup>①</sup>，採取組織公司的方法予以維持。

〔同上，頁 760。〕

〔日使林權助致外務部照會，1906年9月6日於北京〕 日前與貴部大臣會晤時所談及之南滿洲鐵道公司<sup>②</sup>事，業經完成設立手續，已到立即開始募集股份之時。該公司股票規定除帝國政府及臣民外，貴國政府及臣民亦得持有，故帝國政府訓令此時將該公司之成立告知貴國政府，同時願得悉貴國政府是否應承募集股份，令本使詢明呈覆。尙希查照前因，並即見覆爲盼。該公司資本中應向公衆募集者爲一億圓，其中預定目前募集股份以二千萬圓爲限。徵諸目下敵國募集股份之口景氣，其中請額當遠遠超過上述定額，貴國政府倘有申

<sup>①</sup>其原則，列舉四項如下：1. 根據明治 33 年（1900 年）第 87 號法律頒發勅令，設立一個公司。2. 勅令僅規定大體輪廓，諸凡資本金額、政府與個人資本分擔額等，不便公之於世的事項，另以給該公司的命令規定之。3. 資本額爲概算數字，其確實金額一俟準確計算後再行決定。4. 根據中日條約，敷設奉天——新民屯間鐵路和吉林——長春間鐵路所需資金，將由本公司貸給，因此，此項概算金額也應列入公司的資本金中。（參看宿利重一，兒玉源太郎，頁 760—761。）

<sup>②</sup>日本政府旋於 7 月 13 日任命參謀長兒玉源太郎爲創立委員長，並同時任命委員 80 名。是月 24 日，兒玉死，改命陸軍大臣寺內正毅繼任。8 月 1 日，越前等三省大臣以命令書把關於管理南滿洲鐵道股份公司一切事務交給寺內正毅。

請應募者，當然亦在難以按照希望金額派給股份之列。但貴國政府如果希望保有上述股份，務須於此時指明金額，通知帝國政府。此節亦希迅即答覆為盼。另附公司章程。特此函達。敬具。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔片岡一信<sup>①</sup>的筆供〕 滿鐵並不是一般帝國主義輸出過剩資本為追求超額利潤而設立的，而是日本帝國主義在日俄戰爭中，強奪了沙俄為侵略遠東而從中國強奪去的“權益”，以其鐵道為基礎，在擴大侵略中國的同時，進一步企圖侵略俄國的野心驅使下創立起來的，實負有侵略前進基地的任務。因此，對該公司除使其經營鐵道、港灣、煤礦等進行經濟侵略外，還給予“鐵道附屬地”行政權與教育權。一方面，把侵略人員的日本人固定在其周圍，同時，對中國人民，進行愚昧奴化教育，實行懷柔政策。又給予外交權，使對中國政權內部進行工作，努力擁護和擴大“權益”。對內，特別是進行對中國、蘇聯的政治、經濟、資源等各種調查。同時，使擔當培養侵略人材。又為了保護這一工作，並準備擴大侵略的武力，使多數的軍隊在其周圍駐屯。對該公司的這種侵略行動，說成是“日本民族大陸發展的國策”，又把該公司說成是“國策會社”，以此來欺騙人民。因此，該會社在九一八事變、七七事變、太平洋戰爭的日本帝國主義擴大侵略的行動中，實起了極大的作用。可以說如果沒有滿鐵也就不會有九一八事變。

〔見高等檢察署藏，戰犯片岡一信檔案。〕

〔《南滿洲鐵道股份有限公司章程》摘要<sup>②</sup>〕 〔日本〕“政府使設立公司於滿洲地方，名為‘南滿洲鐵道股份有限公司’，以營鐵路運輸事業”(第一條)。“公司為有限公司，悉為記名股票，限於中、日兩國政府及兩國人得有之”(第二條)。“日本政府以在滿洲之鐵路及其附屬財產並煤礦充作資本”(第三條)。“公司置本公司於東京，支公司於大連”(第

<sup>①</sup>這個片岡一信，從1925年入“滿鐵”時起到1945年日本投降止，一直擔任着“滿鐵”的高級職員，上引文是他所寫口供的摘錄。

<sup>②</sup>日本政府於1906年（明治39年）8月7日，以勅令第142號公佈了南滿洲鐵道股份有限公司條例。8月1日，又以滿信（交通）、大藏（財政）、外務三大臣名義，發了關於管理南滿洲鐵道股份有限公司一切事務的命令。本篇即係該章程、命令的摘要。

六條)。“公司置總裁一人，副總裁一人，理事四人以上，監事三至五人”(第七條)。“總裁、副總裁經勅裁由政府任命之，其任期為五年，理事以有五十股以上的股東中由政府任命之，其任期為四年，監事由股東中於股東大會時選任之，其任期為三年”(第九條)。“總裁、副總裁及理事在任期中無論何項名義，不得就他種職務，亦不得從事商業，但得政府認可者，不在此限”(第十一條)。“政府置南滿洲鐵道股份公司監理官以監視公司業務”(第十二條)。“政府關於公司之事業得發佈監督上必要之命令”。“關東軍司令官於公司之業務認為與軍事上有必要時得指示之”(第十三條)。“公司之決議或職員之行爲違反法律命令或公司之目的時，又妨害公益時，又不執行監督官所命之事項時，政府得取消其議決，撤退其職員”(第十四條)。“政府認為必要時，得以帝國內鐵道各法令之規定適用於該公司”(第十五條)。“政府置創立委員使處理關於南滿洲鐵道股份公司一切事務。①”

〔日本關於管理南滿洲鐵道股份公司事務的規定〕 南滿洲鐵道股份公司“據明治38年12月22日簽押之關於滿洲之中日條約附屬條約，營運下列鐵路運輸事業：一、大連長春間鐵路；一、南關嶺旅順間鐵路；一、大房身柳樹屯間鐵路；一、大石橋營口間鐵路；一、煙台(奉天遼陽屬)炭坑間鐵路；一、蘇家屯撫順間鐵路；一、奉天安東縣間鐵路(第一條)。“前記各鐵路，自公司營業開始日起，於滿三年內須改爲四英尺八寸半之寬軌路”，“大連長春間鐵路，其中大連至蘇家屯一段，須修作雙軌”(第二條)。“該公司於沿線各大站，須設備旅客食宿及存儲貨物等事，線路達於港灣之處，須有水陸聯運之設備”(第三條)。“該公司爲鐵路便利計，得營下開之附屬事業，礦業(特別是撫順和煙台的煤礦)、水運業、電氣業、倉庫業、鐵路附屬地土及房屋的經營，和其它受政府許可的事業”(第四條)。“該公司受政府許可，於鐵路及附帶事業之用地內關於土木、教育、衛生等，須爲必要之設施”(第五條)。其“經費，該公司經政府之認可，得對鐵路及附屬事業用地

①編者注：該公司旋於九月十三日開成立大會，並任命後藤(時爲臺灣總督府民政局長官)爲總裁等；十二月七日，公司註冊，正式成立。

內之居民徵收手續費，及分賦它項必要之費用”(第六條)。“該公司資本總額爲二億圓，其中壹億圓由帝國政府出資，每股之金額爲二百圓”(第七條)。“政府出資中之壹億圓，以下述財產抵充之”，“既成鐵路、附屬於鐵路的一切財產——但租借地內財產，經政府指定者除外，和撫順及煙台煤礦”(第八條)。“政府以現在使用之車輛並奉天、安東間輕便鐵道的軌條及附屬品，依相當價格賣於該公司”(第九條)。“除政府官股外，其餘股份可由中、日兩國人募集之，中國政府希望入股時，該公司應承認之”(第十條)。“每營業年度該公司應分之紅利，對於中、日兩國政府以外之股東(以下簡稱股東)照所繳股款數目給以年六分之紅利；其不足時，政府自該公司創立登記之日起限十五年補給之”(第十一條)。“每營業年度該公司之分紅對於股東股款不足六分時，政府之官股不分紅利。中國政府之官股比照帝國政府之官股辦理”(第十二條)。“該公司因改築鐵路或因經營附帶事業所發行之公司債，及因整理或償還該公司債所發行之公司債，政府應保證其利息；遇必要時，並應保證其本金”(第十三條)。“收入之公司債除支用外，尚有剩餘時，存入大藏省儲金部”(第十七條)。“該公司非得政府之許可，不得處分重要之權利及財產，或以之供抵押之用”(第二十二條)。“政府認爲必要時，限於特別事項，可命該公司低減運價”(第二十三條)。“政府認爲必要時，關於該公司之事業，可命其新營或變更之”(第二十四條)。“該公司依政府所指定，無論何時，以鐵路上地及其它物件，負供給政府使用之義務”(第二十五條)。

[本篇據南滿鐵路紀略，並參考經濟研究所藏日文檔案有關文件摘成。]

[外務部致林權助覆照<sup>①</sup>，光緒三十二年九月二十四日] 前准照稱：南滿洲鐵路公司，業經設立。現當招集股本，准敝國政府咨詢貴國政府，應否招集股本。又該公司資本一萬萬圓，先招集二千萬圓爲定額。現敝國招集股本情形，大約越過定額，希貴國政府將認招數目開送。並黏抄公司章程，照會核覆等因。

<sup>①</sup>本照會去後，日方置之不理。光緒三十三年正月初七日，外務部又致林權助照會一件，重申反對理由，並催“速行見復”。

本部查南滿洲鐵路，即光緒二十二年東省中俄合辦鐵路之一部分。上年中、日會議《東三省事宜條約》第二條載明，日本國政府承允按照中、俄兩國所訂借地及造路原約，實力遵行，嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定等語。是中、日兩國，於此項鐵路，本有合辦之義。通詳核該公司定款，實與原約多有不符之處。如原約載明欽奉諭旨允准與華俄道勝銀行訂定建造經理東省鐵路合同。定款則云本公司奉日政府之命令設立。原約載明中國政府派委華俄道勝銀行承辦，其資本係由中、俄合夥開設之銀行所出；且該路所用地畝，全不納稅，所用官地，並不給價；雖屬商辦，仍係中國官路。定款則以鐵路及附屬財產，悉充為日本政府資本。原約載明總辦由中國政府選派。定款則云該公司總裁等員，由日本政府任命。且照中、俄原約，南滿洲鐵路，自東省鐵路幹路之枝路，達至旅順、大連灣海口，此外枝路，均應在工竣拆去之列。其奉天安東鐵路，為中日協約所訂，尤未便牽涉。即鐵路需用開採煤斤，及專為路用之電線，並公司建造房屋工程等項，均應照原約彼此妥商，由中國政府允准，方能開辦。以上各節，定款所載，與原約相背之條，實不一而足，本部斷難承認。相應照覆貴大臣查照，轉達貴國政府，此項鐵路，仍按照中、俄原約，實力遵行，以符地主而兼合辦之義，再行彼此妥商集股辦法可也。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔林權助致外務部覆照，1907年3月16日〕 查來文<sup>①</sup>所稱，頗涉多端。惟其要旨，則似謂南滿洲鐵路原係東清鐵路之一部，以故其經營諸事，從頭至尾，應照中、俄東清鐵路約款辦理。殊不知南滿洲鐵路之地位，本不可以所謂東清鐵路之一部律之。並此種主張，係輕視前年中、日會議協定此問題之來歷者。本大臣不能須臾允認。蓋帝國政府關於因戰爭之結果所得之鐵路及其一切利權，不在稱受限制或服從條規之地位。此事於該會議之時，由帝國全權大臣曾經聲明，實為此問題之根本要點。維時貴親王為領銜貴國全權大臣，亦所共諒，勿庸贅敘。但帝國政府基於今日所懷抱之主義，尊重貴國為地

<sup>①</sup>指光緒三十三年正月初七日外務部致林權助照會。

主之體面，且甚盼免將來之糾葛，遂允該鐵路經營諸事，當竭力照依中、俄原約；故鑑鐵路根本之地位，實能辦到之事，應按照該約所訂實行。即如創設公司開辦事業之初，先期促貴國政府認出資本，足徵我國願望依所謂合辦主義與貴國共享其益。乃貴國政府殆置之不問數旬之久，閉却帝國政府之友誼上提言，今忽抗論，似擬將我正當之施設，盡行更改。本大臣實深詫異。況來文所稱各節，較之曾於日、中會議之時由貴國全權大臣自行收回，或任意作罷之提案內容，均進數步。其中如擬將長春旅大幹路以外之各枝路，一律撤去一事，尤係輕視貴國政府已認之日、俄講和條約第六條所定者；此不特與明治三十八年十二月日、中兩國所訂條約第一條之主旨相反，其性質上有殆以常議不能索解者矣。要之，來文之意，似欲舉日、中會議之結果，全然置之度外。是否貴國政府徒爾好爭，實屬難解。即求本國政府考量，知無分毫功效。本大臣鑑兩國交誼，不欲轉請，祇有照會貴國政府希即虛衷坦懷，熟慮事理及利害之所存。對於帝國政府正當之施設，快允竭力幫助，勿再阻撓。庶貴我兩國均沾此事業之利惠，而符帝國政府之主意。爲盼爲幸。

更有請者：貴國政府轉飭該地方官憲，平日切實恪守上開方針，杜絕流弊；斷勿鼓吹矯激之論議，以致平地起波。本大臣願念睦誼，衷情盼望無已。諒貴王大臣當察本大臣意之所在也。

〔再上。〕

〔林權助致林董函，1907年3月17日〕 清國政府於去年十一月間就南滿鐵道公司組織給本使發來抗議照會一節，連同本使管見一起，已於同月十九日用機密一五二號公文奉聞在案。嗣後外務部當局對此問題了無聲響。詎於本月一日，該部又行來函督促作答，本使認爲定係受到官憲督促聊以塞責而後出此。如長此置之不理，恐將反復提出同樣抗議而無盡無休。因此，莫如給以斷然回答，迫使對方認識繼續爭論之徒勞無益，乃於本月十六日如另開照覆去訖。此事本應請示帝國政府然後根據訓令行事，但本使考慮到，我方對清國政府主張顯然不需要加以任何考慮，而帝國政府訓令終將與本使覆

照相同，故不揣冒昧，逕直作了處理，各請垂察。

至清國政府來照中列舉各項是否必須一一辯駁一層，本使認爲，鑑於該抗議之價值實無必要，不然將會導致煩雜的爭論，反覆不止。況我方回答旨在使對方覺察此種抗議無任何實益，藉以斷絕其反覆抗議之念頭，是以本使專門從大處着眼駁斥對方主張。本使預料駐東京清國公使或將直接向帝國政府發出同樣照會，如有其事，鈞座如何回答之處，尙請盡早示知，以資本使參考。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔外務部致林權助覆照，光緒三十三年三月初四日，即 1907 年 4 月 16 日〕 本年二月初三日，接准照覆。……查南滿洲鐵路，即係日俄和約第六款所定，以中國政府之承諾移讓於日本之長春至旅順鐵路。此路即中、俄造路原約所稱南滿洲枝路，是爲東清鐵路之一部。而東清鐵路者，中國以地主而與俄人合辦，故俄之移讓於日本者，即此南滿洲路之合辦權，而中國政府所承諾者，亦即此路之合辦權也。且查前年中、日會議之時，中國全權大臣曾提出承諾條件，因日本全權大臣謂所擬各節，多半中俄條約內訂有文明〔明文？〕，勿庸重訂；其餘新立限制各事，不允商改，故中國全權大臣於正約第一款外，訂立第二款，由日本政府承允按照中、俄造路原約實力遵行，嗣後遇事與中國政府妥商釐定。成約具在，諒爲貴國政府所深悉。前以貴大臣所送該路公司定款，多有與中俄原約不符之處，故備文照會，請仍按照原約遵行，再妥商集股辦法。在本部係遵照兩國協定條約，而貴大臣乃謂爲輕視前年中、日會議協定之問題。究竟爲中國輕視此項條約，抑爲日本國輕視此項條約，自可不煩言而解。況公司訂定條例爲最大事件，乃不與地主而兼合辦之中國協商，輒自先頒定款，所謂遇事與中國妥商之約言果安在乎？且以未經會商之公司定款，促中國認出資本，本部豈能不詳加研究？揆諸情理之平，能無詫異！

至前次照會文內所稱工竣應拆之枝路，係指中俄南滿洲路原約第三款爲造路運載料件暫築之營口及險地海口枝路，應在工竣拆去之列，此亦遵行原約之意，何嘗與約相背？蓋日俄和約讓與日本之俄



國原有之權利，中國政府既於正約第一款允諾，而日本按照中俄原約實力進行，日本政府即於該約第二款承允也。國際交涉以條約為主，應請貴大臣將中國先後提議各節，轉達貴國政府，仍將此項鐵路，按照中俄原約實力進行，再行彼此妥商集股辦法，以符成約而重邦交，是所至盼。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔林權助致林董函，1907年4月18日〕 對清國抗議南滿洲鐵道公司章程業由本使作答一節，前已具報在案。本月十六日，外務部再次發來照會，在反駁本使回答內容之同時，反復要求將抗議論點轉致帝國政府。查清國外務部之所以如此，不外顧全體面，表示一下不同意我方主張，並非具有真心實行抗議內容，以阻撓滿鐵設施的勇氣。此事徵諸新奉、吉長鐵路協約中允諾滿鐵公司借款自可明瞭。此次抗議照會之發出，似乎故意推遲在該談判完畢以後。因此，本使認為，我方不必對此加以格外討論，可不予理睬<sup>①</sup>。是否有當，尙希核奪。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

### (三) 強築安奉路<sup>②</sup> 和鴨綠江橋

〔日本帝國主義分子的叫嚷〕 在國家多事和戎馬倥傯中倉促建立的安奉輕便鐵路，過去七年間，擔任滿鮮交通運輸事務，對我日本帝國貢獻很大。這條輕便鐵路，以非常簡陋的設備和它的短小軀幹，

① 此後日方即無覆文。

② 1904年日俄戰爭爆發後，日軍臨時鐵道大隊於7月12日登陸我國安東，擅自着手建築延長朝鮮鐵路直達中國東北的路線。8月10日動工，同年11月3日完成安東——鳳凰城間工程，旋即着手鳳凰城——下馬塘間線路的修建，於次年2月11日完工。下馬塘以北線路最初計劃通至瀋陽，後隨戰況的發展，改達奉天，於7月15日完工。日軍修建此線後，即存心永久霸佔。日本軍國主義分子、台灣總督府民政長官後藤新平於1905年底向日本參謀長、台灣總督兒玉作政情報告時，叫囂如果沒有此線和朝鮮鐵路連接日本本國鐵路，即使把東清鐵路會到手裏，南滿線將是一條死線。戰後，日本除迫使清政府允將此線仍讓日本接續經營外，並展覽成爲南滿鐵路的一條支線。

天天毫無懈怠地披星而發，戴月而歸，輕快如飛地渡過縱橫的江河，越過重疊的峯巒，把朝鮮鐵路與大陸鐵路連在一起，使軍隊和旅客能夠安然往來於百數十里險峻不便的道路上，它的功績可以說是相當偉大。現在，廣軌鐵路已經築成，削峻崖，填深谷，坦道百里，縱貫於山峽之間，其行車速度及載重能力，遠非輕便鐵路所能比擬。新陳代謝，時機已到，輕便鐵路已經完成自己的任務，可以離開崗位了。這種全始全終的美譽，誰不景仰。過去，它擔任交通運輸時，軀幹短小，力量薄弱，大家往往嘲笑它速度慢，載貨少，行車危險，但是，撫今追昔，連曾經嘲笑它的人也都追念他功績偉大。它最初是兵站機關，載運第一軍和鴨綠江軍的糧秣軍火數十萬噸；以後是和平交通工具，仍然擔當重大任務；最後，載運改築材料，足有二十五萬噸之多。作為輕便鐵路而能夠有它這樣卓越功勞，可以說宇宙雖闊，尚無其儔。

〔南滿鐵道公司副總裁國澤新兵衛在安奉線輕便鐵路告別式上計別詞，1911年1月11日於沙河車站。見滿鐵十年史，頁199—190。〕

現在追想過去，約送迎戰士二百七十餘萬人，載運軍需品二百六十七萬餘噸，使我滿洲軍行動迅速；兵火既熄之後，行人百貨漸漸假便於鐵路，作為和平交通機關，又運送旅客三百三十三萬餘人，貨物二百零五萬餘噸，所貢獻於國家者最大。

〔國澤新兵衛告別詞之二，1908年5月31日於奧水子車站。同上，頁224。〕

〔安奉鐵路〕 負有開發滿洲重任。今安奉線改築工竣，歐亞距離愈益縮短，予彼此交通以極大便利，洵所以達到我國經營滿洲之目的而貢獻於世界文明發展者。此誠內外所宜同慶。

〔日本關東都督大島義昌在安奉鐵路全線通車典禮上祝詞，1911年11月1日於安東車站。同上，頁189。〕

〔伊集院致外務部照會，1909年1月31日〕 照得安奉鐵道按照中日北京條約附屬協定第六款所訂，應由帝國政府速行改良完工，然因種種不得已事情，遂致延遲未辦。今定令南滿洲鐵道會社承築該工，希由貴國政府速派委員與日員會同商議，昇以種種之便利。又該鐵道期限，原所訂定自該協約簽字之日起算以十八年為限。該鐵路

改良工事，雖有遲延，與所定期限決無關涉。合併聲明，以免誤會。

〔清宣統朝外交史料，卷1，葉6—7。〕

〔外務部覆伊集院照會，宣統元年正月十四日〕 查此項鐵路，日本政府既未按照原定期限改良興築，自應將原議作廢，另訂辦法。現

(一)抱定約內改良二字之義以與之爭，不得另勘路線與改易廣軌也。查《北京條約》第六款只有改良字樣。改良與改造有別。改良者，就原有之物而改之使良也。今若許其另換線路，改易廣軌，則是改造，而非改良。又查會議錄中日本全權亦曾聲明酌要改良云云。細釋酌要二字，其非全部換線易軌之意可知也。

(一)該路應聲明係單獨之路，與滿洲鐵路絕無關涉也。查《北京條約》第六款及會議錄中兩國全權大臣皆曾聲明安奉鐵路不得援照東清鐵路辦理。此次不妨重為聲明，以絕其將來為南滿枝路之張本，庶主權得以保全。

(一)沿路兵隊應令其一律撤退也。查《北京條約》許日本之得以暫駐護路兵者，係指由長春至旅順之鐵路而言，安奉鐵路本不在此例。……故安奉鐵路附近一帶，斷無可以屯駐兵隊之理。此事自可據約而爭。一俟其兵隊撤去後，再由我國派遣兵隊，分站駐紮，藉資保護。

(一)沿路警察應令其一律撤退也。查條約第一節內載有東三省日、俄兩國撤兵後，即將撤兵地方按自治全權妥籌經理等語。安奉鐵路沿線一帶地方，日本本無屯駐兵隊之理，即無派遣警察之權。完全之自治全權仍屬於我。今日本於該路分設警察，雖為數無多，而於我之主權實大有妨害。且按之《北京條約》：又顯相違背。應令其一律與軍兵同時撤去，由我警察署查察沿路情形，派設警察以保主權。

(一)除鐵路必須需用地畝外不得多購餘地也。聞該路沿線附近一帶，被日人藉鐵路為名強行佔去者甚多，稱之為附屬地，侵害利益大有關係。此次宜與之明定除必須需用地外，不得再購餘地。

(一)車站宜會同地方官妥商協定也。查鐵路之車站與地方之商務，最有關係，此次必須令其於彼此交相便利之處，建造車站。惟此種情形，非地方官不能知悉，故非與地方官妥商協定不可。且十五年後，由我收回此路時，亦可省免遷移之勞與改動之費也。

(一)宜於未開工以前先定特派人員也。查《北京條約》第六款內，載有改良辦法應由日本承辦人員，與中國特派人員妥實商議等語。是此次改良路工，我國即有可以派員干涉之權。應請先行定此次特派

人員，以便酌議辦法，而專責成。

(一)索回南滿公司所佔安東縣六道溝之地也。查安東自開作通商口岸以來，按照條約，應及早劃定各國商人公共居住之地。安東六道溝地方，實最爲合宜。聞南滿洲公司已將該地方恃勢強買，大半據爲己有，並未經我地方官認許。推其用意，實仍預備爲安奉線改良時接聯京義線地步。故宜乘此時機，向其索還。如查有確係備價向民間購買者，即照原價給還該公司，一面即劃定該地方爲公共居留地。此舉若成，亦足以破其狡謀也。

管見所及，是否可行，除咨郵傳部外，相應咨呈鈞部，謹請鑒核。

〔同上，卷4，葉6—9。〕

〔錫良致日本駐奉天領事小池張造節略，宣統元年五月初八日〕

一、安奉鐵路由中日《北京條約》而成立，應認明係獨立之鐵路，並非他路之枝路。

二、安奉鐵路工程，應按照中日《北京條約》專就原路改良，不得改造，尤須根據日本全權大臣之聲明，酌要改良，不得改動全路，以省周折。

三、安奉鐵路應設之各車站，須彼此派員會勘商定，總期設於地方鐵路兩相便利之處。

四、安奉沿路以及各車站所用地畝，除鐵路必須建造物所用之地外，不得購買餘地。

五、安奉鐵路在安東六道溝所佔之地，中國政府現有要需，應即收回。如曾經該鐵路承辦人員付過價值者，由地方官查明照數發還。

六、將來議定開工之時，應先彼此派員會同購地，務須妥訂章程，公平給價。

七、按照中日《北京條約》，中國政府應派員查察經理關於鐵路一切事宜，當於未開工之先派委。

八、按照中日兩國訂立之《北京條約》，現在日本政府所派暫時駐紮安奉沿路之兵隊，應即撤去。另由中國政府派遣兵隊分站駐紮保護。

九、安奉鐵路沿路地方，按照中日《北京條約》，應由中國政府按自治全權辦理。所有日本派遣之警察，應即一律撤去，由中國政府特派巡警妥行保護。

十、按照中日《北京條約》應商議之運輸章程，應趕緊派員商議。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔外務部梁敦彥與伊集院會談安奉路事語錄，宣統元年五月初八日〕 宣統元年五月初八日下午五鐘日本伊集院使偕高尾亨繙譯來署，梁大人接見。

伊云：頃接敵國奉天總領事電稱，奉天制台照會敵國總領事，謂安奉鐵路不能改用寬軌，並開送節略十條，其中所載，俱與中日協約相反，實難通融。……此事敵國早有風說，謂貴國不願改用寬軌，今果由奉天制台開送節略十條，與敵國總領事謂係貴部所交，想貴大臣必已知悉。安奉鐵路現已變軍運性質為商業性質，不用寬軌，定屬不便。貴國如此辦理，恐難妥商。……

答云：既係商業性質，須視地方之情形如何，與商務之盛衰如何。如地方冷落，商務不旺，費多大資本改造鐵路，亦殊不值。此事郵傳部已經查過，諒必確實。

伊云：中日協約係當時貴國全權與敵國全權所訂。“改良工事”四字，該協約中載之甚明。郵傳部如有此等舉動，貴國當據情告之。

答云：當時訂約本大臣並不在座，有會議錄可查。容本大臣詳查是否如此說法。

伊云：當時訂約慶王爺即為貴國全權領袖，貴大臣可以問明，或由本大臣自晤慶王爺亦無不可。改造該路期限，原定二年，業已耽延且久，再不從速議妥，敵國實覺喫虧。

答云：耽延乃自己耽延，若貴國諸事稍肯通融，豈不早已議結？且已過期限，即不再改造，亦無不可。

伊云：日、俄之役，敵國耗去生命財產無算，事定之後，敵國應享些商業上之權利。且訂約之時，彼此全權說明，該路將來可以接聯韓

國釜山鐵路。今不如此辦理，恐敵國輿論不服。本大臣今日預先聲明：訂約之時，貴國全權主張該路以五年爲期，敵國全權主張二十五年後，乃彼此訂明十五年，加以改良工事二年，撤兵一年，合計十八年。今貴國如此耽延，該路不能早日動工，敵國將來當要求展長年限。

答云：生命、財產貴國與俄國算賬。曾記本大臣當時在京晤貴國內田公使謂，俄國侵佔貴國土地，敵國當仗義奪還貴國云云。今貴國一切舉動，切勿貽人口實，謂貴國今日較俄國爲尤甚，本大臣實深盼至於年限一層，既約中載明，自當照辦。

伊云：節略內護路兵及鐵路巡警兩條，當時已議明與改良寬軌一事分起商議，前此徐制台亦曾與敵國小池總領事商妥，今錫制台又要歸併，應仍請分起商議。

答云：歸併商議，豈不甚好。如能商妥，即歸併亦能商妥；如不能商妥，即不歸併亦不能商妥。此種小事，似無足輕重。

伊云：事關交涉，不得謂小。

答云：雖然如此說法，但既屬事中之事，何妨歸併商議，便可早了一事。貴國無論何事，不肯稍爲通融，不佔足便宜不止。本大臣今有一言，現在貴國較強於敵國，許多事件，貴國可以讓步，敵國不能讓步。請貴國深味此言，實爲至盼。

伊云：洵如所言，故敵國甚願將諸懸案從速議結，務彼此和平商辦。

〔清宣統朝外交史料，卷4，葉18—20。〕

〔留日東省學生同鄉會致外部電，宣統元年五月二十日〕 安奉鐵路改築問題，日政府已開閣議取任意行動方針。我宜亟籌對待之良策，以保我主權。大局幸甚！東三省幸甚！

〔同上，卷4，葉33。〕

〔伊集院致外務部照會，宣統元年五月二十六日〕 安奉鐵路改築問題，貴國政府飭令東三省總督以十款提議於奉天敵國總領事。本公使前奉敵國政府訓令，屢次會晤貴部大臣，指摘該提議之失當，並反

後續述改築線路以速副敵國政府之希望，爲最切要，曾請貴國政府熟思在案。乃遲至今日，該總督對於敵國總領事毫無開議之慮，對此問題，漠然不顧，誠出本公使意料之外。竊維安奉鐵路改築一節，原不待本公使之贅言，係依兩國立約，爲敵國政府既得之權利。前於本年正月中貴國政府亦曾允准照請遣派委員會同敵國委員勘查線路，其成案已於四月內申報於貴國政府。敵國此時亦祇信賴貴國政府之公正及友誼，處處準備以特興工，乃貴國政府突然提起種失條理之條件，以阻礙兩國條約上敵國正當權利之實行，此等舉動，實堪詫異。然敵國政府猶顧念兩國之交誼，隱忍自制，此中情理，力求貴國政府之反省，深望貴國政府對此線路改築問題，與有外交上性質之他種條項，分別辦理，以避事體紛錯之嫌。此敵國政府所以令本公使諄諄致言者也。然仍長此漠視本件，則終非敵國之所能忍耐，尤爲不待言者。用特再行請求貴國政府即時飭令東三省總督從速派員辦理，俾得便宜實行改築之事。爲此請煩查照辦理，並希從速見覆勿延可也。

〔同上，卷5，第1—2。〕

〔外務部覆錫良等電，宣統元年五月二十八日〕 安奉路事，來電均悉。日使照稱：提議十款，本國政府以爲失當，請從速派員會議，俾得實行改築之事。又面稱，疾開十條，顯係破壞條約，若不速了，恐別生枝節各等語。此事既經催議，似未便久置。希由尊處酌量情形與日領切實磋商，以免藉口。

〔同上，卷5，第6。〕

〔錫良、程德全致外務部電，宣統元年六月十六日〕 安奉鐵路事，今日小池又來晤談，交出說帖一紙。內稱：彼政府之主張，正如該領所聲明。清政府提議條件，皆是作難，藉阻改築之實行。此時何得議及條件細目。清政府如有誠意，應將該條件概行收回，而於改築之實行一層，即表同意；表同意後，則日政府再於各條件互行商議，亦無不可等語。

小池指此說帖爲彼政府訓條，與前互換利益用意迥絕。

綜計小池議過五次，第一次在司[交涉司——編者]，不認二、八、



九三條。第二次於三條外增第一條。第三次言彼政府令伊使在京辦理。第四次又云可在外辦，並有互換利益之言。第五次又復翻悔，欲將條件概行取消，俟改築實行，再行商議。忽而代表政府，忽而請命政府，變幻離奇，莫衷一是。在彼與政府及公使消息靈通，有所主持，政府無不承認，敢於隨意允換。我雖臨機因應，終無確實依據。現擬仍抱定以一條易九條辦法，派司前往要求先議九條，再議改軌一條，彼用公使向鈞部辦延吉交涉伎倆，我亦以此應之。茲特先將今日情形電陳，俟該司所議如何，即行奉達，祈鑒為幸。

〔同上，卷6，葉44。〕

〔駐日公使胡惟德致外務部電，宣統元年六月二十一日〕頃小村〔小村壽太郎，時為日外務省大臣——編者〕面告，安奉鐵路改築一事，不獨為中日利益，並關歐、亞交通，甚為重要。迭在奉天、北京商議，且屢次敦促，迄今無成議，轉增阻難，必至曠日無成。日本業於今春預備興築，刻下勢難再待，故決計先行開工，已電伊使照會在案。惟日本意在中日交誼，推誠相與，益求親密，此舉實出萬不得已，絕無他意，請為轉達等語。當駁以此舉有背原約，甚非和平交涉。且恐枝節橫生，從此多事，鄰好豈願出此。且中國現與他國鐵路懸案尚多，貴國如此作俑，更不能不慮人效尤。如果真心交好，此議務必作罷。彼稱今日約晤，並不欲與貴公使爭辯，但請將本國宗旨轉達北京政府云。此事應如何設法妥商，勿任彼擅自開工。以符原約而免枝節，乞鈞裁。

〔同上，卷6，葉43。〕

〔伊集院致外務部照會，宣統元年六月二十一日〕現又奉本國政府訓電，飭將下開各節，轉達於貴國政府，帝國政府以安奉鐵路不僅為清、韓兩國鐵路之聯鎖，且當歐、亞交通之要衝，故極欲改築軌道，以應各國商務之需要，增進東西交通之便利。本年正月以來，曾向貴國政府聲請協助，以符兩國之成約。乃貴國政府徒藉詞延宕，數月之久，遲延答覆，至六月二十四日始由東三省總督擬定辦法答覆前來。查其內容，頗為失當，即如撤退守備兵及鐵道警察等事，與改築線路毫無關繫。考諸《北京條約》之精神，及帝國政府屢次之聲明，斷非帝國

所能允認，而貴國竟提此等問題，以爲改築工事之條件。且於改築工事最要之取寬軌道，並技術上最要之更正線路，均目之曰非改築，一併拒絕。抑知改築安奉路線，實屬於我條約上之權利，貴國政府竟欲藉詞妨害實行，其不當不待辯論。雖然，帝國政府重顧兩國之友誼，總期以貴國之協助實行改築之事，故不惜反復開陳，以求貴國政府之反省。然貴國政府依然固執從前之態度。自交涉開議以來，業逾七月有餘，迄今仍未允我所請，是貴國之意實在阻礙改築路線，蒙晦成約，毫無可疑之餘地。帝國政府遺憾之下，不得已顧世界交通之便利，據條約上之權利，決定不俟貴國之協力，自行改築安奉之線路。以上特奉帝國政府之命，照會貴部，即希鑒察可也。

〔同上，卷6，葉28-29。〕

〔外務部總理大臣奕劻致伊集院照會，宣統元年六月二十二日，1909年8月7日〕查安奉鐵路改良一事，載在中日會議附約，其約內聲明，該路改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議，所有辦理該路事務，中國政府援照東省鐵路合同，派員查察經理等語。推原立約本意，此項鐵路，十五年期滿，估價售與中國，是與中國極有關繫。故改良之辦法，必由中國派員妥商，以期彼此有益。本部迭電東省督撫，與日本領事商議，即是遵照條約辦理。來照謂中國政府藉詞延宕數月之久云云。查此路貴國於二年內，並未照約商辦，此次駐奉日領，與該省督撫提議，亦多方延宕。是延遲之故，不能歸咎中國政府。

至來照謂安奉鐵路爲各國商務之要需，增進東西交通之便利，中國政府甚表同意。所稱取寬軌道，並技術上最要之更正線路等語。查條約既載行軍鐵路改爲轉運各國工商貨物，則此路由軍用鐵路改爲商用鐵路，應視商務盛衰之情形，爲改良之標準，此理曾經而達，並非意存固執。如因商務必須改寬軌道，日本儘可推誠熟商，何必遽然獨斷獨行，致違條約妥商之文。貴國既視改寬軌道爲至要，中國政府亦不願過拂此意。惟改寬軌道，須與京奉路相同，以歸一律。至更正線路一節，果爲工程所必要者，自可照約由中日特派人員妥實商議，

斷不容藉詞任意更改線路，致背彼此立約本意。

以上兩端，既經明定大旨，其餘細目，自易妥商，貴國政府亦當滿意。除由本部電達東省督撫與貴國領事接續妥商外，相應照覆貴大臣轉達貴國政府轉飭駐奉領事按照中日條約，並此次聲明大旨，與該省督撫迅速議定，以期早日開工。來照謂不俟中國之協力，自行改築線路云云，未免過當，諒非貴國政府顧全睦誼之意。

再，守備兵及鐵路警察等事，亦係應行提議之事，不得謂毫無關係。守備兵祇指旅長一路而言，他路不能援照，約內亦並無明文。鐵道警察，將來自當由中國派遣。合併聲明。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔錫良、程德全致小池張造節略，宣統元年六月十四日〕 關於安奉鐵路改良事宜，中國政府提出應議條款十條，無一不根基《北京條約》，以期彼此尊重履行條約上之義務，速行解決。現日本政府既欲變通商辦，中國政府自可量爲允從，以示交誼。茲將變通辦法開列於左：

甲、日本政府如能將中國政府所提出之十條除第二條外概行允諾，則中國政府可將第二條按照日本之意辦理。

乙、日本政府如能將中國政府所提出之十條除第二條外，確有表示切實商議之誠意，則中國政府當可先將第二條允照日本之意改換，作爲暫時議定；但須俟其他九條一律議結，方能作爲確定條件。否則，中國政府仍須將暫認之第二條取消。

〔同上。〕

〔奕劻致伊集院照會，宣統元年六月二十八日〕 接准覆照，以改寬軌道，擬照南滿洲本線一律，與京奉相同。兩國政府之主張，適相一致。又更正線路，確以技術上認爲必需者爲限。此次所擬施行改築，係照兩政府派員會同踏勘，曾經申報政府，認爲妥當之線路，無須再商。如承認軌道線路問題確定以後，則一切購買土地暨其餘細則，當飭駐奉領事與該省督撫妥商等語。

查安奉軌道，若與京奉一律，卽與南滿洲軌道相合，足符貴國政府之企望，自可照此定議。至更正線路一節，本年三四月間雖經郵傳

部所派之黃委員，與日本技師會同履勘，曾由該委員與日本技師聲明在先，此次所勘之路，當有未能遽定之處，現既准貴大臣奉政府訓條，聲明所改之線路，係為技術上所必需，立以為限，中國政府亦甚同意，自當由該省督撫會同小池總領，按照該路線確為技術上所必需更改之處詳細指定，以歸妥當。除由本部電知該省督撫外，相應照覆貴大臣查照，轉達貴國政府飭知小池總領為要。

再，來照稱，購買土地暨一切細則，均可妥商云云。具緝公誼，即希轉飭該總領遵照辦理可也。

〔同上。〕

〔中日議訂安奉鐵路節略〕 大清國東三省總督錫及大清國奉天巡撫程，與大日本國駐奉總領事小池，茲各奉本國政府之命，關於安奉鐵路一事，訂定左列各項：

一、築該鐵路軌道應與京奉鐵路軌道相等。

二、該鐵道線路，兩國政府承認大致應以兩國委員前已會同查勘測定之線路為準，惟陳相屯至奉天之線路，應由兩國日後再行協議妥定。

三、本節略彼此簽字蓋印之日起，應即開議購地及其他一切細目。

四、本節略彼此簽字蓋印之第二日，即開議購地及其他一切細目之第二日起，即將該路工事上緊趕辦。

五、中國應令沿路各地方官，關於該工事之施行，妥實照料。

為此繕就中、日文各二分，彼此簽字蓋印，各持中、日文一分為據，以昭信守。

宣統元年七月初四日。大清國東三省總督錫良、奉天巡撫程德全。

明治四十二年八月十九日。大日本國駐奉總領事小池張造。

〔清宣統朝外交史料，卷7，葉35—36。〕

〔錫良、程德全致外務部電，宣統元年七月二十日〕 據錢道衍電，日人欲於鴨綠江建鐵橋以通火車，刻於韓岸新義州已建造木墩四個，我岸六道溝穩木墩一個……等因。查鴨綠一江為中、韓兩國國境河

流。吉韓〔原文如此——編者〕韓國欲在江上有所設施，亦必須受我國之許可。今日人竟跨江造橋，並不知會我國，遽爾動工，其蔑視國權至於何極！鈞部與日使所訂約內，有無此件附約？如已許其造橋，即請明白宣示，以便飭知地方官遵照。否則，唯有仰乞鈞部力爭，藉免後患。

〔同上，卷8，葉36。〕

〔外務部覆錫良、程德全電，宣統元年七月二十五日〕 日人在鴨綠江建橋，此次約內並未提及立有附約，已由部照詰日使矣。

〔同上卷8，葉50。〕

〔外務部致錫良、程德全電，宣統元年七月二十七日〕 鴨綠江造橋事，昨准日使覆照稱，如在中國境內，未經商妥，遽行舉辦，斷非敵國本意。果有其事，當係經理人之誤會，實深抱歉。已電達政府，得覆再達等語。希查照。

〔同上，卷9，葉4。〕

〔錫良、程德全致外務部函，宣統元年十月十五日〕 安奉路事，自允日人興築以後，工程進步猛速異常。而應議各條，至今未能廢續商榷。……查自與小池訂立改軌開工五條互換之約，迄今已及三月，迭經督飭交涉司與之續議。其扼重者，不外撤兵、撤警、及索回六道溝地址三端，與鈞部所以籌劃抵制者洵屬不謀而合。其時僅有陳相屯以西改線問題，發生架橋一層，雖彼已暗中布置而未成交涉，不便遽向提議。洎改線之說，兩國所派工程司協商已無餘地，始奉郵傳部電告，如其撤兵警可以辦到，即路線亦不妨通融。鈞部亦欲以商撤兵警換彼鴨江造橋之利益，是在我之商撤本是題中應有之義，而暗中已儼以改線造橋二者與之相易。若在別國，似易就我範圍，奈小池狡展異常，前後催詢不啻十數次，總以未得彼政府訓令相答。始則允以電詢，繼謂欲得詳細，非函達不可。此次小池入都之前一日，該司又往追詢，渠只再三道歉，並將電催彼政府之稿相示，以明不欺。日昨小池歸來，該司又經面催，仍無實在下落。其中是何情節，無從揣測。而一味推宕，無可如何。聞數日內小池又將出省矣。此三條能否商量，既從未見其答覆，架橋一事，該領又始終未置一詞。屢蒙鈞部指示，

即應與之磋商，惟商撤之說，彼尚未出拒絕之辭，我遽許以架橋之利，頗慮後難爲繼。惟有懇請鈞部轉詰日使，以外間提議各節，何以小池延不肯商，一面俟其再詢橋事，即告以已飭奉省就近與小池商辦，俾易接洽，不至突如其來，別生誤會。至六道溝地畝，本議備價購置，自當遵示力辦。此安奉應議現辦之大概也。

沿路日商經營市肆，悉爲南滿附屬地之續，錫良等已早慮及。蓋謀指示，尤徵周密。此事當開工時，該司即經電飭沿路地方官加意防範，並函牘交錯，刻刻在懷。其難處在我之鄉鎮甚稀，人民亦少，開工後日人驟增無數，日以拆毀民居締構市肆爲事。地方官權力本小，各屬巡警程度尤低，一時萬難查阻。現一面派員察度情形，一面由省預備路警，節節填紮。然得力警弁有限，沿途路線甚長，能否嚴密敷布，殊不可知，且難保必無衝突。容俟籌辦稍有頭緒，再行詳細奉陳。

〔同上，卷10，葉44—46。〕

〔錫良、程德全致外務部報告日在鴨綠江架橋請禁阻電，宣統二年正月二十五日〕鴨綠江架橋事，上年屢電大部，與日使轉商，未能決定。該處韓岸橋工，築已及半，不日即至我國流域。前飭交涉司與日領聲明，此事奉省並未奉有明文，亦未接彼照會，如不先行商允，一至我國境內，不得不爲禁阻。昨據安東趙道電稟，伊已搬運材料，勢將不日動工。復飭司一面告知日領，一面用公文催詢。日領允電詢伊公使再覆。

查安奉鐵路既允建造，此橋爲達韓孔道，勢難扼阻。惟鴨綠江國界所繫，各國通例，凡火車出入國境，必須換車，且須設關稽查。此應先商者一。安奉鐵路照約十五年贖回，從江心起至西岸一半之橋身，係在中國境內，應與鐵路一體議價收回。此應先議者二。六道溝日人佔地太大，安奉沿路兵警至今未撤，前此屢商無效，或藉此爲抵換利益。此應先商者三。日領既請命伊公使，儻在奉開議，必當竭力與商，如或日使至鈞部面商，務望將以上各節，與之提議，以期內外一致。春融在即，盼早定局。

〔同上，卷13，葉29—30。〕

〔《鴨綠江架設鐵橋協定》〕 大日本國政府此次架設從韓岸起至中國安東線之橋梁，大清國政府業表同意。茲由大清國奉天交涉司韓，與大日本國駐奉總領事小池，各遵本國政府之命，訂定左列各項：

一、關於中國所主張照各國通例在國境換車一事，應俟日後協定滿、韓鐵道聯絡業務時，彼此妥為商議。

二、中國應在鴨綠江西岸設關稽查火車，惟關於此事之細則應日後協定。

三、從江心起至西岸之一半橋梁，照安奉路過十五年後，應歸中國贖收。該工費應由中國查察員妥行稽核。

四、中、日兩國木簰或船隻從該橋經過，忽發生有不可抗力之事故，以致損壞橋工，不得責令木把及船戶賠償，關於此項之細則應日後協定。

以上繕中、日文各二通，彼此簽字蓋印互換，各執一份為據。

宣統二年二月二十五日、明治四十三年四月四日在奉天。

奉天交涉司韓國鈞、日本總領事小池張造。

〔中外舊約彙編，第2冊，頁656—657。〕

#### （四）張築新奉路和霸佔吉長路權<sup>①</sup>

〔奕劻等<sup>②</sup>致日使內田康哉函，光緒三十一年五月初七日，1905年6月9日〕 本月初五日，准北洋大臣電稱：日本在新民鐵路附近

① 光緒二十二年中俄間交涉東省鐵路線路時，曾經涉及通達吉林省城的線路問題。光緒二十八年，吉林將軍長順鑒於東清鐵路行將告竣，曾建議修築吉林、長春間枝路，以接幹路的擬議，並於六月初七日專摺密陳，奏准由戶部撥銀八十萬兩，不敷之款由吉林籌集。而帝俄認為此路有礙東清幹線，要求由東清鐵路公司建築。二十九年，該公司並向清方備訂合同。未幾日俄戰起，事始中止。光緒三十一年，吉林將軍達貴復奏請自辦，由度支部撥

地方安配小鐵道數條等語。查新民係局外地面，未便安配鐵軌。相應函達貴大臣查照，轉致貴國軍政官勿在該處安設軌道，以重中立。並希見覆爲荷。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔內田康哉致奕劻等覆信，光緒三十一年五月初十日〕 前准函稱：……本大臣均已閱悉。惟查俄軍前在新民府佔據時，按照軍務必須之事，任便施行，於今我國軍隊，事同一律，業於本大臣迭次照會內聲覆在案。此次安設小鐵軌，亦屬軍務必須之事，未便輒令停止。相應函覆貴王大臣查照可也。

〔同上。〕

〔奕劻致內田康哉照會，光緒三十二年二月初三日〕 頃准北洋大臣電稱：聞日本軍隊在新奉現築七方，係備三尺六寸寬軌，與旅順相接，專爲軍路運用。路成，即將小鐵軌撤回，不復拆售。……查中日兩國全權大臣議約時，聲明新奉軍用軌路，由兩國政府派員公平議價，售與中國，另由中國改爲自造等語。此段軌路，本係中國自主之權利，況兩國議約，業已訂明辦法，自應由中國政府主持一切。貴國軍政官何能別生枝節。茲准北洋大臣電稱前因，日本軍隊任便改變辦法，實與原議大相違背。相應照會貴大臣，轉達貴國政府即飭軍隊，將修軌接路等事，速行停止，按照原議會商辦理，並希見覆爲要。

〔同上。〕

〔奕劻致內田康哉照會，光緒三十二年二月二十日〕 案查新奉鐵路一事，前准貴大臣照覆各節，當經本部咨行北洋大臣去後，茲准覆稱：查中日會訂正約及附約，均聲明由簽名蓋印之日起，即當施行；其會議同時簽定兩國全權另議各節，本屬一體，係與條約相輔，自應同日施行。除東三省整頓自治等類各條，原議聲明俟撤兵時辦理外，其餘各節，均應於條約簽押之日，一律施行。新奉鐵路，改歸中國自造，原議並未聲明俟撤兵時辦理之語。且註明此路以外各處軍用軌路，應屆撤兵時一律撤去，尤足見新奉一路，不在撤兵時提議，應於兩國條約施行之日，即由兩國照原議商辦，不得牽入新奉以外之軍軌辦



理，應請查核照覆日本駐京公使等因。相應照會貴大臣，轉達貴國政府即飭停工，並迅速派員會同中國所派之梁道如浩，公平議價，售歸中國，照原議商訂，以昭大信而尊原約。

〔同上。〕

〔奕劻致內田康哉照會，光緒三十二年三月二十四日〕 茲復准北洋大臣電稱，據鐵路工程司稱，日人所修新瀋鐵路，已動手釘軌，祈再照催一面停工，一面議售，迅照原約商辦等語。查新奉鐵路照約應速售歸中國自造，前已照達貴大臣詳細解明，不應在撤兵時提議。貴國武員何得加工經營，致違原約。應請貴大臣迅即轉飭一面停工，一面派員議價，以便公平商辦。至此次中日兩國全權大臣訂立條約，彼此均應遵守，所有接收事宜，中國政府自應按照約定宗旨辦理。貴國官商民等在奉天省各處，所有強佔地基自築工程，一切違背原約之舉，中國政府一概不能承認。相應切實聲明，即希轉達貴國政府爲要。

〔同上。〕

〔又，光緒三十二年四月初十日〕 光緒三十二年三月二十八日准照稱，接到本國政府訓條，奉新鐵路應照昌旅鐵路之幅寬，改造一律，以便該兩路聯爲一氣，使車輛彼此均能通融。其改造緣由，起於軍務，現軍隊未能撤退，仍須敵國照舊維持。其商議賣歸中國一節，非至撤兵後礙難開議等因前來。查奉新鐵路，應於條約施行之日提議，不應於撤兵時始行提議，疊經本部將原議詳細解明，照會貴大臣在案。今貴國政府仍謂非至撤兵後礙難開議，顯與原約不符。且此路議售原議，係指定約以前已築之行軍軌路而言；已築者既須議售，豈有訂定議售之物業，而可任意加工改造之理。如謂爲載運軍需起見，則此項工程，應於撤兵時照他處軍軌辦法，隨兵一律撤去。其一切加工改造等費，中國政府決不能認價收回。總之，兩國交涉辦事，全憑條約，若議定專條竟可任便遷延改易，以後何所依據？相應再行照會貴大臣轉達貴國政府，仍飭一面停工，一面議售，以昭大信。

〔同上。〕

〔奕劻致日使林權助照會，光緒三十二年七月十四日〕 光緒三

十二年七月十二日准北洋大臣函稱：接盛京將軍電稱，奉新鐵道，日已賣票，每日開行二次，每人收車價一元二角等語。查上年中日全權議定此段軌路，應議價售歸中國，改爲自造，係指已築之行軍軌路而言。前因日人加工改造，經本部以此項改造工程，俟屆撤兵時應一律拆去，本國斷難認價照會在案。今如改造之路，業已工竣行車，復逕行賣票，以軍路而爲商務，擅踰原議範圍，殊屬不合。相應照會貴大臣查照，即希轉達貴國政府趕緊派員，迅速議售，仍按原造軍路計價，以期公平而昭信義。

〔同上。〕

〔日本的新奉鐵路提案大綱，1907年3月20日，光緒三十三年二月初七日〕一、由新民府至奉天省城現存鐵路，日本政府允將〔照〕其築造實價，即日本金參百參拾貳萬圓，售與清國政府。

二、前開售價，任其便否，勿庸立將現銀收領，作爲借款貸款亦可。但該借款充作左開新奉鐵路借款之一部。

三、日本政府允將清國政府收買現存鐵路後進行改造之新奉鐵路，在奉天車站與南滿洲鐵路聯絡。

四、與收買現存鐵路同時，立即訂立新奉鐵路借款合同。該借款應按日清會議錄所載兩國協定宗旨，在遼河以東所需款項，即收買現存鐵路費，又改造費，又改造後應需款等，合算總額一半之數，分十八年爲期。該鐵路延用日本人總工程師及主賬人，其餘一切遵照山海關內外鐵路局向中英公司借款合同辦理。

五、與前開各項同時商定關於吉長鐵路借款合同要目，至於新奉現存鐵路交收事宜，應俟前開各項並關於吉長鐵路借款合同要目訂立，從速實行。

六、爲吉長鐵路由日本貸借借款數目，決定先行查明該路需款多寡，故派遣日本工程師調查線路；又關於新奉鐵路，亦由清國派員調查。

〔同上。〕

〔《新奉吉長鐵路協約》，1907年4月15日，光緒三十三年三月三

月初三日〕第一款 中國政府現因收買日本國所造由新民府至奉天省城鐵路，議定售價日本金圓一百六十六萬元，在天津交付正金銀行兌收。此鐵路由中國政府改爲自造鐵路，允將遼河以東所需款項向南滿洲鐵路公司籌借一半之數。

第二款 現中國政府自辦吉林省城至長春府鐵路，允將所需款項之半數亦向前開公司籌借。

第三款 第一款及第二款所載借款之條件，除還清期限外，其餘一切仿照山海關內外鐵路借款合同辦理，其主要事項開列於左。至鐵路一切辦事章程應按照現在山海關內外鐵路總局之辦法辦理。

甲、借款還清期限，關於新奉鐵路遼河以東者，定爲十八年，吉長鐵路爲二十五年。在各期限未滿以前，均不得還清全款。

乙、新奉鐵路遼河以東向南滿洲鐵路公司所借之款，即以該段鐵路產業及進款作保。

吉長鐵路局自籌之商股及向南滿洲鐵路公司所借之款，均以該鐵路產業及進款作保。

中國政府於借款未清以前，凡他項借款均不得以以上所指鐵路產業及進款作保。

中國政府於借款期內應將遼河以東之鐵路及吉長鐵路房屋、工廠、車輛、地段、物產等經理妥善，並隨時增添車輛，務令運載等事費用無缺。倘嗣後於吉長鐵路添造枝路或再接展，其建造之事應歸中國政府自辦。如有不敷之款項，應向公司籌借。除所指之鐵路外，如中國自行籌款建造他路，與南滿洲鐵路公司無所關涉。

丙、借款本息均由中國政府作保，如付息還本到期爽約，公司即知照中國政府，應按所需之數代還公司。倘中國政府於公司知照後未能照所短本息籌還，應將所指之路及一切產業交公司暫代管理，俟本息還清，仍交還鐵路局管理。倘所欠本息爲數無多，可通融展期，惟不得逾三個月之久。

丁、在借款期內，總工程師應用日本人，至鐵路辦事人員，倘華人不敷用，亦可參用日本人。倘有時須更換總工程師，應與公司商

明，方可派委。並添派鐵路日帳房一員，須具幹練之才，於鐵路各帳務均有全責布置、督理，其監督收發事宜，應商同鐵路總辦辦理。

戊、所指各路係屬中國政府官路，如遇軍務、賑務，在各路運送兵丁、糧食，均不給價。

己、指明各路所有一切進款應存日本國銀行，至如何存儲，俟訂立借款合同時彼此商定。

第四款 中國政府收買現有之新奉鐵路後，應從速與南滿洲鐵路公司訂立關於遼河以東之借款合同，又派令中國工程師會同日本工程師履勘吉長鐵路，以憑估計該路需款，完畢後應於六個月內與公司訂立借款合同。

第五款 中國所辦之新奉及吉長鐵路均應與南滿洲鐵路聯絡。至其一切章程，由津榆鐵路局與南滿洲鐵路公司另派委員商訂。

第六款 第一款及第二款所載借款之實收價值應照中國最近與他國借款公平酌定。

第七款 新奉鐵路售價交付後，限一個月，應即由中國鐵路局派員接收經營。

〔光緒條約，卷86，葉7—9。〕

〔郵傳部尚書陳璧奏摺，光緒三十三年十月初四日〕 竊查奉天至新民屯鐵路，前由日本築造，光緒三十一年十一月中日全權大臣會議，由中國備價收回。本年三月間外務部與日本使臣訂立合同，奏明該路售價日金一百六十六萬元，由津榆鐵路餘利項下籌撥在案。臣部接准行知，當由京奉鐵路餘利項下提付日金一百六十六萬元，於三月十二日交日本使臣林權助收訖，一面派京奉鐵道總辦道員周長齡等辦理接收事宜，於四月二十一日按照日使交來清單，將全路約一百二十里暨車輛材料器具點驗清訖。自是關內外全線，由京師直達奉天，兩京同軌，悉慶蕩平，當由臣部奏請將該路定名京奉，仍飭周長齡兼管在案。……

該路當日築造時，本為行軍而設，工程既不合宜，材料亦多窳劣，其鐵軌距離，較京新舊線尚狹一尺二寸，彼此車輛，不能聯接，必須

展寬軌道，方便交通；而遼河木橋，長約一千九百餘尺，尤須改造鐵橋，以免危險。其餘工程材料，急需添改處尚多。察看全路情形，幾須全行改築，經飭總工程司等切實估計，約須銀元一百九十餘萬元。臣等詳加覆核，均屬實在要需，自應預行籌備，仍飭分期領用，撙節開支。惟臣部現無存款，該路所需一百九十餘萬元，除遼河以東工款照外務部所訂接收該路合同應向日本籌借一半，現議借銀元四十萬元外，自餘一百五十餘萬元，擬即由京奉餘利項下分年撥付，以資挹注，而重路工。

〔郵傳部奏議類編，路政，葉 102—103。〕

〔東三省總督批吉林法政學堂學員稟<sup>①</sup>〕 鐵路於國體主權，關係綦重。政府所負責任，較人民尤為迫切。斷無忍心放棄，專待人民干涉之理。惟查吉長鐵路中日合辦，久已載在約章，屢經磋商，礙難再改。近來各省爭路之風相繼而起，咸以維持公益為詞。然而人類不一，宗旨紛殊。……往往不察事實，過為危論。不知果歸民辦，則又黨派紛爭，罔顧大局，粵漢前事具可概見。即如該生等來稟所指納股輸金派出之定數，詳加查核，其確實可指者，亦屬無幾。飾詞聳聽，究亦毫無把握。前奉諭旨，學生不准干預公事，禁令素嚴，豈容違犯？東省風土向稱謹厚，不意亦有此囂張之習。除飭吉林提學司整頓校風，不得任意縱容，致流弊端。隨時申明定章，恪遵諭旨，查有干預外事之學生，照章辦理外，該生等當念兩強交迫，來日大難，務求實力之擴充，勿作隨聲之附和，各宜專心學業，勉為有用之材。本大臣有厚望焉。

〔盛京時報，光緒三十四年十二月二十日。〕

〔陳壁奏摺，光緒三十四年十月〕 光緒三十三年三月初三日外務部與日使訂立新奉及吉長鐵路協約，內稱應由兩國訂立各該路借款合同等語。現新奉鐵路業於去年收回，吉長路線亦經勘畢。因欲更

<sup>①</sup> 當清政府與日本進行此項交涉時，吉省士紳曾集議爭回自辦，與地方自治會一起，組織了“吉林公民保路會”，並決定旗產由本管出具印結，民產將文契交官估局，抵押銀三百萬兩作為辦路的經費。本件是地方當局對法政學堂學員要求清政府廢棄吉長路約稟的批示。

改協約，須由兩國政府作主，故先與日使重訂續約，以便兩國鐵路委員按此商訂詳細合同。當經派員與議，先訂定大綱七條<sup>①</sup>，新奉係借日幣三十二萬元，吉長係借日幣二百一十五萬元，年息五釐，折扣九三。協約原訂新奉遼河以東之日本總工程司，現訂祇派工程司，刪去總字，仍歸京奉鐵路總辦及總工程司節制。原訂之日本賬房，現訂無庸派委。吉長之日本總工程司，現訂由中國選擇；日本賬房，現訂由南滿洲鐵路公司選擇，均歸中國委派等語。臣覆加細核，所議似較周密。當經商明外務部核准，飭由鐵路總局局長梁士詒簽押，並由外務部與日使彼此照會允認施行。

〔交通史路政編，第12冊，頁4208。〕

〔郵傳部尚書徐世昌奏摺，宣統元年七月初一日〕 光緒三十三年三月外務部與日使訂立新奉及吉長鐵路協約，內稱應由兩國訂立各該鐵路借款合同等語。嗣以協約辦法尚有應須更改之處。經由臣部與日使重訂續約七條，聲明借款細目合同，彼此委員另行商訂，於光緒三十四年十二月奏明奉旨允准在案。臣部當派京奉提調知府盧祖華等與南滿洲鐵路公司委員開議。復因該路關係奉吉兩省交通行政，於利害所在，不厭詳求，經飭就近隨時稟商東三省吉林督撫臣，並添派籍隸吉林之候補道員徐鼎霖隨同參酌，以資取益，而期周密。計磋商迄六閱月，會議至數十次，往返爭持，幾於筆舌俱瘁，始克定議。當擬訂吉長鐵路借款細目合同十二條，新奉鐵路借款十二條。大致係吉長借款以二十五年為期，吉長行車進款應放存長春或吉林之正金銀行，但此款如係該行平日不收之貨幣，則不放該行，亦不能撥協約第三款令吉長路局照數補存。又該行存款，除開支及備還本息外，聽候中國國家撥用。新奉借款以十八年為期，每年應還本息，按月劃出，存放天津正金銀行等語。以上各節，爭執最烈者惟吉長行車進款存放正金銀行一事。初議時日人要求凡進款皆須存放，又必須日圓，該銀行方允照存。臣等以奉、吉兩省，向用龍元及官帖小銀圓，若必

<sup>①</sup> 此大綱名《中日新奉吉長鐵路續約》，光緒三十四年十月十九日訂定。《續約》全文略。

須日圓方允照存，不特兌換折虧，且於國幣流通、殊形阻窒。辯駁多次，日人始允照現訂第六款辦法。其餘各項，如借款交與我國駐日使臣，還款由我在大連或日本交付，則何時匯兌，由我自主，正金不能操縱鎊價。如合同內未盡事宜，凡關於還本還利，如由局長與南滿鐵道公司商酌，則會社不能藉口更易。其他各事，如彼此爭執，公舉公證人判斷，則可不牽入國際交涉。均據歷次所訂協約續約酌加細密。當先將合同草稿咨送外務部、度支部查核，旋准覆稱均屬妥協等因。茲謹將兩路細目合同，繕具清單<sup>①</sup>，恭呈御覽。

〔清宣統朝外交史料，卷7，葉22—23。〕

### （五）日本在懸案交涉藉口下掠奪路權的活動

〔伊集院向外務部面遞關於東三省六案節略〕 宣統元年正月十六日〔即1909年2月6日〕收日本伊集院使面遞節略稱：

#### 一、法庫門鐵路之事<sup>②</sup>

中國政府所擬造新民屯至法庫門鐵路一節，是因違背北京會議東三省事宜節錄成約，有損於南滿洲鐵路利益，帝國政府實難允認，自不得不向中國政府求以不造該路之事。惟啓發蒙古地方之利益，帝國政府亦固認之。且因中國政府業經與英商訂立新法鐵路合辦合同，諒有似覺困難之情形，是以一面尊重北京成約，勿損南滿鐵路利益，一面達成啓發蒙古之目的，且使英商收得包工利益等辦法，另行考究，是爲要義。茲帝國政府先擬提議如左。

（甲）中國政府不修造新民屯至法庫門一帶之鐵路，須修造法庫門至鐵嶺之鐵路，以爲在鐵嶺速接南滿洲鐵路。惟倘或中國政府不允此議（即甲案），仍願必須修造新法鐵路，帝國政府特以和好誠意，可以退讓一步。因修造新法路致使南滿洲鐵路應受損失，爲之補償辦法，如中國政府允諾南滿洲鐵路修補虧養利之枝路作爲條件，則帝

① 《兩路細目合同》略。

② 參日本書頁613--614。

國政府可允認中國修造新法鐵路之事。茲擬第二提議如左。

(乙)中國政府可以修造新民屯至法庫門鐵路，惟同時應允將南滿洲鐵路公司可修造由該公司路線之一站起經過法庫門至鄭家屯枝路之權，給與該公司。

### 二、大石橋鐵路枝路之事

大石橋至營口鐵路，緣爲運輸交通之便及通商貿易之要，不可不存辦者。今如將該枝路或行撤去，可謂不能實行之舉也。故帝國政府期待中國政府，將該枝路與南滿洲鐵路一律條件之下，照舊存續，並歸該公司管理經營之事，自無異議。又該枝路現雖在距營口僅隔數華里之牛家屯地方，惟若能以接近營口市街，自聯絡海陸運輸，更有裨益。且此事中外官商咸爲所希望者，於是帝國政府期望對於現在之末端車站，可移至營口市街接近地方一節，於中國政府亦無異議。

### 三、京奉鐵路展造至奉天城根之事

擬將京奉鐵路橫過南滿洲鐵路軌道而展造至奉天城根一節，原係中國政府所期望者。帝國政府對於此案，一面兼顧南滿洲鐵路利益，詳加考量。若使將京奉、南滿兩路之利害互相調和，總期該兩路在奉天之接續事宜，設法完全，以圖全線交通聯絡之敏捷外，實無良法。查現在京奉鐵路之奉天車站，本係與南滿洲鐵路奉天車站設立共同地方，方爲交通聯絡之便，實屬妥當。乃該兩路車站設立相隔遙遠之地方，所以致使阻礙兩路接續事宜，並覺有種種不便之處也。惟查京奉鐵路奉天車站所費工資，爲數無多，若今將該車站遷移與南滿洲鐵路奉天車站合併，作爲兩路之共同車站，或在南滿車站接連地方另立京奉路之新站，方爲永遠。兩路全線交通聯絡之裨益匪淺也。如中國政府亦以爲然，帝國政府可勸令南滿洲鐵路公司，將該路奉天車站改爲兩路共同車站，或爲新設京奉路車站，其應用地基，在南滿車站接連地方妥爲代辦等事，十分盡力也。果能如是，再由兩路奉天車站至省城之交通，或用電氣車，或用他種機關均可，實不難聯絡。若夫京奉及南滿兩鐵路各擬由現時之各該車站展築軌道至奉天城根而各設各站一節，據鐵路工程專門人就地勘量，其地勢難以施行也。



.....

## 六、間島之事.....

### (五)將吉長鐵道展修至韓國會寧。

〔清宣統朝外交史料，卷1，葉13—17。〕

〔外務部尙書梁敦彥與伊集院晤談節略，宣統元年正月二十日，1909年2月10日〕〔梁〕告以日前送來節略，我們都已閱過，惟仍主前說，毫無退讓，總須開誠商議，乃有了結之望。卽如新法鐵路，我們當初派稅務司實地調查，云與南滿鐵路利益不相妨害，因法庫門一帶物產，尚不過遼河單至新民屯故也。貴大臣反復申辯，無亦過聽南滿路局一面之詞？伊云：該路經我們專門工師多人調查，皆云有害南滿路線，若貴國必欲照原議辦理，萬難商議。答以此事各執一詞，實難早了，不如先將延吉問題先行商結。

伊云：第五項吉長鐵路展至韓國會寧一事，此事與日本國防上大有關繫，商務軍務，均關重要，切望中國照允。日本本擬請允自行築造，如中國不能允，則請中日合辦。答以此路亦係界務問題以外之事，以我一人之意揣之，該路若由中國自行築造，則於日本軍務問題並無阻礙，而於中國尚有商量之機。不知貴大臣以爲何如？伊云：如此實非日本原意。答以若中國自造至國界，日本亦造至韓國國界，或逕由中國直造至會寧，而各管理其界內之路，亦是一辦法。伊云：由會寧出海，只二英里有餘，無論由日本自造或管理，均不能獨立經營。答以貴大臣若一事不讓，彼此辯論迄無效果，祇好請人公斷了。伊云：我到任時，小村大臣命我遇事和衷商辦，不宜私意用事，故本大臣甚願和平辦理。

〔同上，卷1，葉22—24。〕

〔梁敦彥與伊集院會談節略，宣統元年正月二十七日，1907年2月17日〕伊云：吉林至會寧一路，貴國如何意見？答以以我一人私見，該路無非爲商務起見，卽將來爲國防軍務一層，我們亦已甚悉。無論如何，只要有此鐵路，日本卽可滿意。若由中國自行築造，於日本主意亦合。何必定欲合辦？我們政府及東督意見，皆堅持此路爲不可

允，如貴大臣以我言爲然，允將來自行築造，我尙可與政府熟商辦法。伊云：此路與日本關係甚大，本擬請中國允日本自造，知中國萬難應允，故改爲合辦之說，務請允行。答以以我看來，合辦恐難辦到。若將在中國一段由中國自造，在朝鮮一段歸日本自造，各管各段，如此我尙可與政府商一辦法。伊云：各管各段，在朝鮮一段里數太短，萬難獨立經營。此路不比南滿鐵路，將來合辦，資本用人自當平權，全按商務鐵路辦法，於中國地方主權決不稍有侵害。答以當與政府郵傳部商量，並電詢東督，該路與我國有無利益，再行商議。……

〔伊〕又云：新法鐵路若何？答以我們前次請貴大臣示一距離里數，尙未見覆。究竟日本於距離若干里外始允中國築造？伊云：距離一層，甚是難說。以現在並未發達之滿洲而論，即與南滿線再距遠若干里，仍屬不能允行，請貴國政府熟考情形，不必堅持爲要。總之，日本政府以延吉領土權認爲中國，自是大讓步。貴大臣於各項問題毫不相讓，甚是爲難。我們已屢次磋商，此意見均已透澈。所有論辯，都已說盡，請貴大臣與貴國政府熟商辦法，下次會議開示節略，以便商議實在辦法。

〔同上，卷1，葉29—31。〕

〔外務部參議曹汝霖面交伊集院關於東省中日交涉六案節略，宣統元年二月二十七日，1909年3月18日〕

### 一、新法鐵路之事

查中國擬自新民屯展造鐵路至法庫門者，蓋本光緒三十一年中日會議全權聲明之宗旨，欲啓發蒙古，以助東三省之發達，與南滿鐵路有相助之益，而無相害之理；因新法線與南滿線中隔遼河，必不至競爭。且法庫門所屯糧貨，向運新民廳出售，不以鐵嶺爲銷場，糧貨既俱歸新民廳，焉有損南滿路之利益？並有種種理由，迭經本部照會貴國駐京大臣，並屢次會晤聲明在案。乃貴國強持與南滿路平行之說，以與中國反對，是不啻阻遏中國自行發達東省地方之方針，限制中國京奉鐵路之展造，並壟斷各國均等利益之宗旨。而日本政府所舉之理由，多與事實不符，中國政府推誠相告，甚非爲貴國所取也。至

節略來文，謂中國可自法庫門造至鐵嶺，以接連南滿路線，或許日本由南滿線築枝線以達鄭家屯等語，與中國政府所主張全然相反，斷難允認。尙希貴大臣轉達日本政府，熟加考量，再行商議。

## 二、大石橋鐵道枝路之事

查大石橋至營口枝路，按照中俄鐵路合同第三款，自勘定路線撥給地段日起，一過八年，必定拆去。中日會議錄內聲明，此路通海，必須自造，但年限未到，隨後再議亦可等語。是該路既不議拆，亦必須由中國自造，與原議相符。日本政府擬以枝路存續於南滿洲鐵路條件之下，歸該公司管理經營，中國政府實難允認。

## 三、京奉鐵路展修至奉天城根之事

查中國京奉車站擬移至奉天城根，實因該車站距奉天城根有二英里半之遙，中外商民咸稱不便，故中國亟須將該車站移展，以利交通。至穿過南滿洲路線之處，或建天橋，或穿地洞，期於彼此無礙。此事以中國之地修中國之路，於日本本無關係。來文擬請將京奉車站移於南滿車站，合併作為共同之車站，或與南滿洲車站連接地方另設京奉之新站等情。中國以合站恐多膠轕，仍以各辦各站較為便捷。諒貴國政府素主便利交通，中國此舉於南滿路線既無妨礙，自當照允。

……

## 六、延吉之事

……至吉長路展至會寧一事，此路之修造，與界務無涉，自無庸議。

〔同上，卷2，葉34—37。〕

〔東三省總督徐世昌致外務部電，宣統元年二月初一日〕頃接吉撫來電，據陶杏南電稱，外部與日使交涉界務各節，日本明知無證據足以爭我領土，不過借債務為前提，以圖我吉林南路之權利。彼意我必首重領土，故於界務之外預為提出多條，俟歸結時，彼必以領土歸我，則我必應以其他權利，稍以讓彼，但求得其一，則彼在吉林南部之勢力已有根據，即可以漸謀擴充。故我此時與彼交涉，當將界務、權利兩事，劃分清楚。……如吉省接會寧鐵路，尤與界務問題相離

太遠。我是否願與韓國交通，此項鐵路日後是否開辦，應由我之自主，日、韓人皆無要求借款合辦之權。今日人突然牽涉及此，彼豈不自知於理未合，特姑提出爲嘗試之計，並爲後日要挾之張本。我倘未能嚴詞謝絕，但爲推諉，或云緩辦，則彼即探得我之口氣，以爲論據，借款合辦二者，勢必爭得其一，方能快意。卽令爭之不得，亦必於此次界約內預立案據，以爲異日提議地步，則以後之損失殊多矣。且日使謂爲行軍計，深望此路之合辦云云，則更欺我太甚，彼此時無端及此，已屬不情，乃明言欲於我境內爲行軍而修鐵路，其意云何？豈尙稍可承認耶！……合將原電轉布台察，伏希鈞部核奪。

〔同上，卷1，業37—38。〕

〔徐世昌致外務部電，宣統元年三月初三日收到〕頃據延吉廳同知陶彬稟稱：寧古塔以南敦化以東，所有洋貨向由俄埠海參崴運入琿春，再由琿分運寧延各處。自去歲四月韓國清津開埠以來，日本之日用物品充塞於北韓全境。平時因清津會寧間輕便鐵道，人工昂貴，物品之進口尙稀；封江以後，則日人往往包僱鄉民大車，運貨進口。故自去冬以迄今日，日貨已佔俄貨十分之三。乃日人復思逞其野心，擬改輕便鐵道爲汽車，以直達我延吉廳街。將來見諸實行，則邊境精華悉將供其無形之吸蝕，深爲可慮。

查韓會寧至我廳街計程二百華里，其自會寧渡江越稽查處至火狐狸溝口五十里，道途平坦，由火狐狸溝口至和龍峪東溝六十里，卽火狐狸嶺，崎嶇難行，修築鐵道，工程頗大；由東溝至廳街九十里，間有山河，均易措手。日人既有此議，自應密飭沿江派辦處事務員，隨時派人過江，前往會寧一帶，默窺動作，以憑先事抵制，一面並開導商家，注重營業，以期利不外溢等語。

日人修築鐵道之議，實於邊事大有關係，不僅商務受其影響。特將該稟陳各節，摘陳鈞部，並希察核籌維是幸。

〔同上，卷3，業15。〕

〔外務部致伊集院節略，宣統元年六月二十二日，1909年8月7日〕貴大臣所詢他案〔指延吉界務案外之各案〕中國有何讓步一節，

本部茲可聲明、如貴國政府允將延吉一案按本部上次節略所開各節全行照允，足滿中國政府之意，則其他各案本國政府……亦當於無可退讓之中竭力酌量退讓，如左開各條，以答貴國和商延吉之美意。

一、新法鐵路：中國可允將擬造由新民屯展至法庫門一路，暫行緩議。

一、大石橋枝路：中國可允將此路讓作南滿枝路，俟南滿鐵路期滿時，一律交還中國。

……

一、京奉鐵路展至奉天城根，此事無非為便於交通起見，既與南滿洲路線毫無妨礙，前節略所稱各辦各站一節，諒貴國政府可以照允。

以上各案，如新法鐵路、大石橋枝路兩案，已全行讓步，……此係重念兩國友誼，故不惜置本國可以主張之理由，勉徇貴國政府之意。如此推誠佈公，諒貴政府定能滿足。

〔同上，卷6，葉32—34。〕

〔伊集院覆外務部節略，宣統元年六月二十八日，1909年8月13日〕 西曆八月初七日接准貴國政府〔節略〕，於此次節略內始將關於各懸案之主見明白開示，其內容亦較從前所主張者略為和平，實本使深為滿足者也。本使素體帝國政府之宗旨，期以十分之誠意，妥結各案，亦不憚煩言者。……故本使於下開之各項懸案問題，擬先將從前會商之地步，及對於此次節略之意見，詳細敘明。則嗣後會議即可以此為之基礎，較為便利：

一、新法鐵路：由新民屯至法庫門之鐵道，係與南滿洲鐵道競爭利益之並行線路。考諸日清交涉會議錄所載之約款，實為扞格。故帝國政府非不欲表同情，惟所顧慮者，如貴國政府將承辦該路之一切工事，一朝與英商訂約，其結果當不少困難情事。本國政府維持會議錄之約款，求其兩全之道，擬一格外通融之辦法，以全兩國之交誼，曾令本使提出甲、乙二種之妥協案（參照2月6日本使節略第一項），以供貴國政府之採擇。查此次貴節略內已表明不設該路之意，則前之妥協案，可無須再行商議。惟貴節略內暫行緩議一語，未免涉於含

糊，於貴國政府表彰尊重約章之美意，不無遺憾，請將該語改爲“中國政府確然罷敷設該路之議，並按照日清協定之旨趣，南滿洲鐵道期限未滿以前，不與日本政府預先商議，不得敷設與該路並行或競爭之幹線枝線”。如此文意較爲明晰。以上係爲確守既成之約款，杜絕將來之紛爭起見，諒貴國政府定當慨然照允。

二、大石橋枝線：貴國政府容日本政府之請求，承認大石橋營口枝線爲南滿洲鐵道枝線，允其與該鐵道一律存留。本使實深滿足。再，曩者本使曾提議以本枝線現在最末端之停車場（即車站）移設近於營口之地點，以濟商務之急，此議想貴國政府必無異議也。

……

五、京奉鐵道延長至奉天城根：關於本件，貴國政府之希望，帝國政府大體極表同情。惟實行之時，必須以交通之需要，及地方之現狀爲基準，兼顧京奉、南滿兩鐵路之利害，以求彼此不相扞格之方法。曩者曾經我國提議，或以兩鐵路之車站爲共同，或互相密接，並情願盡力供給便宜，以成此事。其中情意，當在貴政府之諒鑒中。現在宜先定前述之大旨，實際辦法，即以主旨爲基礎，由地方上之彼此當局者與技術家妥實商訂。此種辦法，於本件之解決，乃穩健而迅速之捷徑。貴部定可表同意也。

六、間島問題：

………戊、吉長鐵路延長至韓國會亭（參照 2 月 6 日本大臣之節略第六項末段）。

（備考）2 月 11 日會晤時，本大臣曾言本件爲間島善後關係之要項，於經濟上及其他之關係上，帝國政府頗視爲重要，倡中日合辦主義，力求貴國政府之應允。梁尙書答以容研究後再當商議。嗣於 2 月 18 日會議，梁尙書謂本鐵路由中日合辦一節，東三省總督頗有異見。當經本使請求再思，梁尙書允再爲悉心考察<sup>①</sup>。

〔同上，卷 7，第 10—16。〕

<sup>①</sup> 備考中提到二次會晤日期爲 2 月 11 日和 18 日，據晤談記錄則爲 2 月 10 日和 17 日。見本書頁 584—585。

〔吉林巡撫陳昭常致外務部電，宣統元年七月十六日〕 接錫清帥電告，延吉界務已將解決。鈞部有允修築吉林至會寧鐵路，援照吉長協約，由日本借款一半之說。在鈞部主持全局，權衡輕重，自有不得已之苦衷；而昭常有守土之責，且曾戍延吉，於本省利害情形，知之尙悉，茲當關繫至要，勢不得不有所進言，幸諒察之。

查日人初因中韓界務，有隙可乘，遂力據我領土。彼既開清津航路，復以鐵軌聯貫會寧，而要求吉長鐵路，借款利益，更已得手，得隴望蜀，遂思併佔吉會鐵路之利權。較之強佔一隅土地者，其利益尤鉅。因變計以修路爲解決界務之前提，用心誠爲叵測，惟界務與修路絕無關係，卽令萬分遲就，亦只能於界務範圍以內，如開埠及保護韓民等事，少予以利益。若必舉一較爲重要之利權以盡酬報，則轉不如明喪百數十里土地以免後患者之爲愈也。至吉長協約第三款，係指添修吉長枝路而言。吉林至會寧將及千里，自是另一幹路，安得援引？前此吉長協約，因欲贖新奉鐵路，該路已爲日人佔有，尙可要求對待之報酬。今延吉邊界，並非彼有，究應誰屬，自有證據。倘因解決此未定之問題，乃轉喪失以外最要之權利，則輕重之間，似嫌不類。且吉林今日尙能自謀生活者，正因彼之南滿鐵路僅達長春。吉林各地交通不便，彼尙未能實行其計劃。一旦此段鐵路既成，彼復享有借款之權利，則西自大連、安期〔東〕兩線，穿奉省以至長春，更貫吉省而至會寧，吉、奉兩省將無不在彼範圍之中。彼更可進而要求吉長、吉會枝路之添修及借款，則其殖民並商務之事業，蕃衍於吉林，其速率正未可限。況此路既成，則彼之人民貨物，由清津、會寧卽日可達吉林，較之僅要求開埠於延境者，其利何止倍蓰；因而我之受害更速且大。然此猶害之小者也。所最患者，俄人報復日本之心，日勝一日。自將海參崴改爲軍港以後，增兵無算；且由西比利亞輸運東方之軍械子藥，絡繹不絕。其意蓋欲於數年間在我吉林境內一雪戰敗之辱；而日本之覬覦延吉者，亦欲得此以爲屯軍根據地，而有以制俄。然俄之東清鐵路，已直貫我東邊；而日本於我吉林境內，運輸不便，有事時爲一缺點。今因證據不足，延境勢難強佔，遂變計要求此路。果此路成，一

且有事，彼即可進兵先據吉林，以佔勝著。然俄人對此實有利害關係，久已眈眈旁視，俟我界務之結局如何。今果出此，豈能忍默？或亦將藉口利益均霑，以要求相當之權利。不然，日、俄相謀愈急，默禍愈速；而我之後患豈復堪問？鄙見如何，或係杞憂，然今日情勢顯然。撫斯土者，實不能不爲此意外之慮也。

再者，前因吉長借款，本地紳民頗有不願，立會抗議，將及一年，此事當在洞鑒。昭常到任後，多方解勸，始得相安，而人心終有不服。今若吉會鐵路借款之約一出，紳民怨望當較前更甚。在上者無詞以安撫之，亦一可慮也。茲聞事雖定議，尙未簽約，倘蒙俯采芻蕘，與彼力爭，或猶可及。務懇遠念邊要，設法改議，以全大局，無任叩禱。

〔同上，卷8，葉29—31。〕

〔錫良、程德全、陳昭常、周樹模致內閣電，宣統元年七月十九日〕 東三省日本交涉各案，經外務部與日使議商內容各情，部守秘密，外間無從揣測。惟知間島問題中，會寧至吉林一路，已允合辦，開埠亦允五處。……雖不知確否，而日人無求不遂，外人譏諷頗多。吉一路，尤足制我吉林死命。錫良、昭常得此信後，先後電部力爭，並詳詢現議情形，迄今三日，未奉部覆，尤爲惶惑。此事關係三省存亡，若彼之鐵路節節靈通，我不准絲毫施展，我即束手待縛。俄必出而干預，江省蒙疆，俄思佔據，固不待言。且聞寧遠一帶俄兵增加無算，運輸軍械子彈不絕於路，萬一乘機倏發，又將奈何？此次所辦交涉，只屬界務問題。日人手段險狠，陽以領土許我，而實以此路，陰遂其包抄之計。各路告成，即統證韓國之法以處三省，禍在眉睫，患在腹心。此種允讓與戰敗後條約何異？反覆憂思，實難緘忍。

伏思國家交涉，外務部雖有全權，而疆臣亦有守土之責。詳詢既不見答，鄙意實不可知。若待簽約再陳，事勢已去。錫良等負疚甚重，惟有仰懇朝廷力爲主持，飭下外務部更求妥善辦法，以期挽回。即令懸而不結，亦覺害速而輕。明知部臣爲難，然利害輕重，不可不察。現在民氣正激昂，安奉一案尙有抵制之說，去年吉長路幾費唇舌，得以解散。此約宣佈，更將譁亂生事。倘外間所傳不實，即治錫良等以輕



躁之罪，亦所深願。因關繫三省全局，用特聯銜上陳。謹請代奏。

〔同上，卷8，葉33—34。〕

〔外務部致錫良、陳昭常電，宣統元年七月二十日〕 本日與日使簽定條款，另電計達。吉林至會寧鐵路，吉撫諫電所論已悉。東三省兩強偏處，後患方長。日欲展造此路，用意自在防俄；惟若不允其要求，延吉必無撤退警兵之望。彼此衝突，事變即在目前。萬一藉端佔據，我又何以應之？邊釁一開，恐非割讓土地所能免患。來電因論吉會利害，至欲舉沿邊百數十里棄之。無論國家疆土，尺寸皆不可棄，延吉西接長白，密邇發祥重地，何敢輕言。現定該路條款，將來仿照吉長辦法，路權並未損失，但能操縱在我，究非即屬他人。路亡地亡之說，殊不足據。本部權衡輕重，業經詳酌定議，斷難再改。至紳民立會抗議，多恐未明事理，是在地方大吏，勿徇浮言，以淆觀聽，亦息事寧人之一道也。

〔同上，卷8，葉34。〕

〔外務部簽訂中韓界務暨五案條款奏摺，宣統元年七月二十一日〕 伏念自延吉界務爭案起後，與日人磋商兩年有餘。……往復辯駁，至於經年。卒乃因東三省日俄戰後有未定者數案，皆關於路礦之事，日人謂必與界務同時決定。其中彼所重視者，首為請我展造吉長至會寧之鐵路，次為所取撫順、烟台之煤礦。至彼所示為轉讓者，僅認延吉為我領土。……其所要於我者，則必將各案全行允諾。且當彼此商議之際，日本員弁在延吉者，與我國官兵數相衝突。……向彼理論，則以根本問題未決為解。嗣乃愈逼愈緊，竟有添調多兵之舉動。界務一日不定，邊境一日不安，兩國且恐因此而生意外之事。臣等以為事必籌乎緩急，害必權其重輕，……我豈可待口舌以空爭？萬一遷延不決，枝節橫生，轉恐無從收拾。總計東三省各案，如安奉沿路礦務本已立有章程，新法鐵路正在改籌辦法，大石橋展路與京奉移站，利益尚堪相抵，其稍為重要之件，自係吉會鐵路及撫順煤礦。前一則吉長鐵路協約內已有展造明文，並非無因而至；一則彼已據為戰勝所得之品，勢實不能歸還。即使無可挾之端，亦恐難於移扣。況值事

機急迫，只可兩害從輕。臣等再四籌維，舍彼此互贖急謀收束之外，實無他法。……辯論數次，始克就範。此臣部磋商延吉界務暨東三省各案之前後情形也。現在兩項條款，均已簽定。在臣部迭秉宸謨，力顧大局，其委曲求全之處，當在聖明洞鑒之中。惟外間浮議滋多，容有指約款中吉會、撫順兩條爲非計者。不知吉長展路，根於前約，日本之意，卽屬會寧，其要求必不可免。今與訂明仿照吉長辦法，是仍係借款自辦，操縱在我，並未有失路權。……

抑臣等更有請者，從來外交、內政本屬息息相通，必內政日起有功，而後外交易於措手。東三省固強鄰逼處之地，然疆臣果能事事整頓，爲地方漸充實力，以與外人爭衡，則成約具存，主權未失，儘可奉以周旋。儻不能未雨綢繆，及時布置，則雖藏空文於盟府，亦難恃爲綏邊固圉之資。應請飭下東三省督撫，於殖民、興商、練兵、選吏諸要政，切實辦理，以杜隱謀，而消後患，大局幸甚。

〔同上，卷8，葉40—43。〕

〔《東三省交涉五案條款》摘錄，宣統元年七月二十日於北京〕

第一款 中國政府如築造新民屯至法庫門鐵路時，允與日本國政府先行商議。

第二款 中國政府認將大石橋至營口枝路，爲南滿洲鐵路枝路；俟南滿洲鐵路期滿，一律交還。中國並允將該枝路末端展至營口。

第五款 京奉鐵路展造至奉天城根一節，日本國政府允無異議。其應如何辦法，可由該兩國官憲及專門技師妥爲商定。

〔同上，卷8，葉45—46。〕

〔《圖們江中韓界務條款》摘錄，宣統元年七月二十日於北京〕

第六款 中國政府將來將吉長鐵路接展造至延吉南邊界，在韓國會寧地方與韓國鐵路連絡，其一切辦法與吉長鐵路一律辦理。至應何時開辦，由中國政府酌量情形，再與日本國政府商定。

〔同上，卷8，葉44。〕

〔奕劻等<sup>①</sup>致伊集院函，宣統二年九月十八日，公元1910年10

① 詞譯者爲那桐、鄭嘉來、胡惟德和費汝霖四人。

月20日] 奉天京奉車站一事，前由本部曹侍郎與貴大臣面商，承面稱南滿鐵道與京奉線聯絡，係根據光緒三十一年中日條約辦理，並非節外生枝；至應如何築造，係技術專門，無從懸斷。稱近聞吉長鐵路與南滿路聯絡路線，已議定辦法，若援照辦理，更屬合宜等語。當經本部函致郵傳部核覆去後。茲准覆函稱：光緒三十一年中日議約所指京奉與南滿聯絡一事，業於光緒三十四年由京奉與南滿訂立合同了結。至宣統元年中日議定條約第五款，祇言京奉鐵路展線至城根，並無提及聯絡南滿路線之事，兩約不同，彼此不能互相牽合，更不能援引吉長、南滿新訂之合同以爲比例。至築造一切橋樑尺寸工程辦法，俱經技術專門孫工程司多鈺、堀工程司之助二人議定，請轉達日本駐京大臣，仍照宣統元年中日議定條約第五款實行等因前來。

查京奉路線展至城根，既據該部聲明與聯絡南滿係屬兩事，並所有築造辦法，業經工程師彼此議定，自應按照上年條款實行舉辦。爲此函達貴大臣查照，即希從速見覆，以便轉達該部，剋期展造，俾懸案早日了結。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔外務部<sup>①</sup>致伊集院函，宣統二年十月二十一日，公元1910年11月21日]。京奉車站展線一事，前准來函，請延長聯絡二事，和平商結等因。當經本部轉致郵傳部核覆去後。茲經郵傳部籌商辦法，擬於京奉路架設天橋，橫斷通過南滿路之兩線交點處，另設車站一處，以爲聯絡。兩路較定時刻列車，既同時到着，同時開行，彼此實受交通之益等因。並繪圖貼說，具送前來。查郵傳部所擬辦法，實屬雙方利便，想貴大臣必樂於贊成。茲將該部原送圖說〔略〕，函達貴大臣查照，即希見覆爲荷<sup>②</sup>。

〔同上。〕

〔外務部<sup>③</sup>致伊集院函，宣統三年四月初六日，公元1911年5

① 署名者爲那桐、鄭嘉來、胡惟德和曹汝霖四人。

② 此函去後，伊集院並不答覆。外務部於宣統二年二月二十二日復去一函，僅其早日見覆，伊集院於1911年4月7日才回一函，而提出了另一鐵路方案。

③ 署名者爲奕劻、那桐、鄭嘉來、胡惟德和曹汝霖五人。

月4日] 京奉鐵路展線一事，前准本多代理大臣來函，並圖說一紙，本部均已閱悉。查由京奉路至南滿停車場，俟旅客貨物更換了結，再由朱線之線路，經過南滿鐵道，達奉天城根一節，仍係上年貴國委員在奉省提議之辦法，當時中國委員以曲折繞越，窒礙殊多，是以未能允認。現經本部與郵傳部詳商，以貴館附送圖說，所畫朱線之線路，實與京奉原有通至南滿車站之鐵路，成一複線。儻將來朱線之路造成，須將原設通站之線拆去，則何必多此一舉？若朱線與原線並存，實嫌重複；且朱線之設，與原設之通站線，於運送聯絡上，毫無區別。貴館圖說，必欲另設一朱線，未知是何理由？此事遷延日久，亟須從速解決，尚希貴國委員在奉省原議辦法之外，另擬一兩無窒礙之法，以便妥商了結<sup>①</sup>，是為至盼。即俟見覆。

[同上。]

[伊集院致郵傳部尚書盛宣懷函，1911年9月7日，宣統三年七月十五日] ……昨接駐奉小池總領事來報：所有京奉展造之事，業經商定辦法，簽字定局等語。並將合同圖畫贈送前來。諒貴部亦准來報矣。應請貴宮保從速訂期會晤，應如何進議之處，商定大綱，以便派員議訂細目可也。即希查照，並請〔將〕會晤日期見覆為荷。

[同上。]

[盛宣懷致伊集院函，宣統三年七月初五日，公元1911年8月28日] 接誦台函，詢及南滿與京奉鐵道接聯一事，擬日內訂期會晤等因。查京奉展造至奉天城根，業經本部派委員孫多鈺與貴國奉天總領事及堀川技師會商一切，俟展造之事議定辦法後，再行訂議接聯營業章程可也。

[同上。]

[關於京奉鐵路延長的協約<sup>②</sup>，宣統三年七月初十日，公元1911年9月2日] 第一條 日本國政府允令南滿洲鐵道株式會社將南

① 宣統三年五月十七日，那桐等四人署名復致伊集院函一併錄，本口接東三省總督來電，謂事關工程，非北京所能懸斷。自後，該案即移在奉天交涉。

② 原協約凡8條，此係節錄。

滿線與京奉延長線交叉處之南滿鐵道線路提高建橋，使京奉延長線由橋下通過。……

……

第二條 清國政府允令京奉鐵路總局在京奉鐵路奉天城根停車場與南滿鐵道現在之奉天停車場間敷設一直接聯絡之線路，以供行車便利。

〔同上。〕

## 第二節 美、英爭奪東北路權的陰謀 活動(1905—1910年)

### 一、哈里曼計劃(1905—1906年)

由於日俄戰爭的結果，日本借了外債，又由於其他原因，美國對遠東給予很大的關心，哈里曼 (E. H. Harriman) 在這時動了向遠東視察的野心。恰巧當時在東京的美國大使羅易特·葛利斯克 (L. Griscom) 屢次勸哈里曼到遠東，而哈里曼本人更爲了發展在遠東的霸權，決心作一次旅行。

哈里曼給駐日大使葛利斯坎的信上說：“預防合衆國喪失在太平洋上的商業上的利益，是一件最關緊要的事情，最好的辦法是開始經營某種事業。……”

哈里曼的遠東計劃當然是在於擴張美國的勢力，增加美國的貿易，但作爲他的重大的具體計劃，則是統一環球一周的交通機關的偉大計劃。

所謂統一環球一周的交通機關，就是在美國控制之下，將貫串日本、滿洲、西伯利亞、俄國的歐洲部份、大西洋的交通事業收歸美國之手。哈里曼是抱着這樣一個大希望，就是世界四大國在鐵道和航路的貿易上互相合作，而美國不僅獲得對亞洲的指導權，而且在世界範

國也是要佔指導地位。

對於這個統一環球一周的交通機關的偉大事業，當時的人們認為就是美國來做也不能成功，只能算是一種空想；但在哈里曼看來，這不是空想，他已經有了具體的計劃了。

首先，他企圖把在日俄戰爭後歸於日本之手的南滿鐵道據為己有。

當時滿鐵因被日本用於戰爭，在線路和車輛都是很少的，哈里曼提議以美國的資本改建滿鐵並擴充其設備。

第二，是將滿鐵據為己有之後再進而收買東清鐵道，哈里曼想像，由於俄國失去了旅順、大連，當時的東清鐵道對於俄國說來已減少了一半的價值，俄國一定是很容易出手的。

第三，計劃從俄國手裏獲得從北滿經西伯利亞到黑海的鐵道運輸權，及鐵道的修築權。

以上計劃成功，在陸地的交通機關即歸於哈里曼之手。以後只要獲得美國和英國之間的大西洋航路就可以完成這個計劃了；這對於哈里曼說來是很簡單的事情，因為美國的橫斷鐵道和太平洋郵船已經在哈里曼手中，由他自己管理。

……哈里曼認為日本戰後在財政上極其窘困，而且另一方面為了改善滿鐵的經營管理，為了從事開發遼東半島的新領土，需要大量資金，在這種情況下，哈里曼的提議一定是深受日本歡迎的。……

抱着這個雄圖大略的哈里曼於 1905 年 6 月開始了遼東的旅行。……

哈里曼一行於 1905 年 8 月 16 日……從舊金山出發，……於同月 31 日到達橫濱。

日本的官民對於哈里曼一行舉行了盛大的歡迎。……

翌日哈里曼抵東京，又受到日本朝野上下名人的訪問。……

9 月 4 日，由美國大使葛利斯坎召開了盛大的遊園會，……在會上由哈里曼致詞，他敘述了他的計劃的輪廓說：“……我們紐約經太平洋到日本的距離約一萬英里，其間鐵道和輪船事實上是由一個公

司經營，因此在經營的利益上是很大的。我們車船的設備都很完善，對於旅客來說是很方便的，而且股東每年都獲得很大的利潤。此外，美國國民直接的間接的也得到頗大的利益。

“如果日本實行同樣的政策，在日本也應該獲得同樣的利益。我認爲日本和美國的實業家之間的利益是共同的，我懇切的希望他們的關係以後應該比今天更密切。”

從這一段話裏可以看出，哈里曼的講話雖然隱晦曲折，但他却是在這裏說出了他的統一環球一周交通機構的計劃。

……

……9月11日至13日間，哈里曼拜訪了伊籐侯爵、大隈伯爵、桂侯爵及其他閣僚和添田博士，說其目的，曉以利害，要求贊助。從中從事周旋的是葛利斯坎大使和興業銀行總裁添田。

……

在哈里曼去滿洲、中國旅行時，繼續進行活動的人是美國大使葛利斯坎，他爲了獲得桂侯爵、井上子爵和大藏大臣的同意，東奔西走，說如果實行了哈里曼的計劃，就意味着日美經濟合作，能提高日本的國際威信，能夠幫助日本迅速開拓新領土。

他說，改建南滿鐵道是極迫切需要的事情，哈里曼是全世界範圍內能擔當此事業的最適宜的人。他又說，哈里曼和美國的銀行家財政界有深厚的關係，不久即可對日本給予無限的援助，實行此計劃是日本的一大收穫。

對於葛利斯坎的活動給予很大支持的外國人是斯蒂文，斯氏是當時日本的外交顧問，任日本的條約修正委員。……。

日本方面的人士對於哈里曼計劃的意見，是大體趨於贊成，桂侯爵答以需要經過充分的考慮，井上伯爵表示極爲贊成，因而在10月12日雙方交換了備忘錄。

……

就這樣，好容易落到日本手裏的日本大陸發展的基地，險爲美國所奪取。如果這一契約付諸實現，則日本勢將處於爲美國在亞洲發

展的火中取栗的地位。

哈里曼拿着這個備忘錄，於10月12日午後匆忙的乘西伯利亞號船自橫濱出發走上歸國之途。恰巧在哈里曼出發以後的第三天，出席《樸資茅斯條約》談判會議的日本全權代表小村壽太郎歸來了。

小村以前對交換備忘錄一事並無所知，歸國以後從桂總理大臣處得到了這個消息。

小村對此立即表示反對，他說這分明是違反了《樸資茅斯條約》第六條的規定。

……

小村又說，日本國民對樸資茅斯媾和會議的結果是極為不滿的。在這個時候，如果日本國民得知已將滿鐵出賣給日美辛迪加，日本放棄了日本國民用生命和財產的重大犧牲換來的唯一的未來的商業權，將一定更加憤怒。小村對這個備忘錄給予正面的堅決的反對。

在小村的強硬反對之下，桂首相宣告失敗。

哈里曼認為他向遠東發展的野心已經獲得了成功，得意洋洋地在舊金山登陸，剛一登陸，就收到了日本領事遞交的一份通譯。……在這份電報裏是加入了小村大臣的意見的。

10月6日，小村大臣曾一度伴同日本外務省法律顧問德尼遜(H. W. Denison)到了北京。1906年1月15日又由添田壽一向哈里曼發出了〔電報一份〕。

〔蔣業登著，李公韓等譯，賡略中國的英美財閥，頁89—97。〕

〔桂、哈備忘錄〕 1905年10月12日，日本帝國政府代表桂太郎伯爵與代表自己的和與自己有關的美國公司的哈里曼之間，交換了如下備忘錄：

組織一辛迪加，籌備資金收買日本政府所獲得的南滿洲鐵路及其附屬物；投資於該路之復原、設備、改建與擴建，以及完成和改良大連終點車站。對上述產業，當事雙方有共同平等的所有權。……

在滿洲發展所有企業，俱以雙方利益平等為原則。南滿洲鐵路及其附屬物，……依據雙方代表所確定之實值收買之。



此公司之組織，……爲適合於日本之情狀，……在日人管理下經營之。然若爲情況所許，得隨時加以改變，而總以代表權及管理權的平等爲依歸。……

需要公斷人時，雙方同意指定德尼孫氏擔任之。

一旦發生日中或日俄戰爭時，該鐵路應遵從日本政府關於軍隊及軍需品運輸上的命令。日本政府對此應給予補償，並隨時負責防護事宜。

雙方同意日本興業銀行總裁添田壽一爲雙方聯絡人。

當事雙方以外，若有利害相關者之參加，必由雙方合議並相互同意後行之。

〔顯南，哈里曼傳，卷2，頁13—15。〕

〔日本興業銀行總裁添田壽一致哈里曼電，1905年10月30日於東京〕 首相囑余將以下密電轉致閣下，作爲舊金山日本領事面交閣下的一份文件的說明。

日本政府考慮到外務大臣歸國後的詳細報告，並鑒於中國政府關於鐵路問題的和平態度，認爲十月十二日的備忘錄有詳加研討的必要。

根據《樸資茅斯條約》，鐵路讓與日本，不僅須得中國之允諾，而鐵路聯運，又須與俄國協定，當爲閣下所深知。因此，在與中、俄兩國達成協議前，對鐵道的出讓事宜，究能獲得多少權利和若干產業，是不能決定的……。對這些事件既屬不明，則日本政府與哈里曼氏，關於鐵路及財產之利用，就不可能作出雙方滿意的正式措置。有鑒於此，日本政府認爲請哈里曼氏以視該備忘錄爲未決事件較爲賢明。自然日本政府當盡最大可能盡速與中國、俄國締結協約，估計該協約的內容當與你所訂立的協約內容會有根本不同。以後如果日方政府與其他資本家商議鐵路事宜時，當先與你進行交涉。

〔同上，卷2，頁18—19。〕

〔日本興業銀行總裁添田壽一致哈里曼電，1906年1月15日於東京〕 桂伯爵要我電致閣下，依據《樸資茅斯條約》第六款，日本得

到〔滿鐵一事〕，已徵得中國的同意，但關於經營鐵路的股東，遵照原付予俄國的租讓權條款，必須限定日本和中國籍人。鑑於上述情節，1905年10月12日的備忘錄，顯然不能作為任何措施之基礎。伯爵迫不得已，請閣下將該備忘錄作為無效，特囑我代致謝忱。但是，他認為若僅用中、日兩國資本，是否足夠滿足改良和延展滿洲鐵路的必要需要，尚屬疑問。且待以後有機會與外國資本家在改變上次備忘錄內容基礎上進行協議時，首先與你商談。我希望再補述一句，桂總理已辭職，本電報是與其後繼者西園寺侯爵商議後發出的。

〔同上，卷2，頁20-21。〕

## 二、英國保齡公司<sup>①</sup>包修新法鐵路和 日本的反應(1907—1909年)

### (一)保齡公司包修草合同的訂定

〔奉天日領事荻原致外務大臣林董函，1907年1月17日〕 因奉天等地開市及稅關問題，前來當地已達數月的蘇州稅關長〔英人〕歐里巴，曾於去年十一月間奉〔奉天〕將軍之命前往鐵嶺、通江口、法庫門地方視察商務，頃已返奉。他根據視察結果，就新民屯法庫門間鐵路的修建及水陸交通機關的改善問題，對將軍作了如下的建議：

首先，應該延長遼西鐵路，從新民屯修至法庫門，該地區地勢平坦，毋需巨額費用；鐵路修成後，天津、秦皇島地方將有大量物資終年不斷運往法庫門地方，而法庫門地方的重要產品的穀物可在夏季輸出營口，冬季經秦皇島出口。如不修建此路，遼西的穀物亦必通過南滿鐵路完全運往大連。此外，新法鐵路完成後，還可進一步向北延長，直達黑龍江省新城及齊齊哈爾，這對繁榮商業頗為重要。

倘或不能很快地修建新法鐵路，則應採取下開三種辦法，以改善交通機關。

#### 第一 修築官道。……

(1) 保齡公司 (Pauling & Co.)，本節資料中或作寶林公司、葆林公司、保林公司。

第二、購置畜類。……

第三、疏浚水路。

建議中關於新法鐵路的修建案，從和南滿鐵路競爭的意義上說，是最堪注目的；但修成之後，營業的收支是否相抵，頗多疑問。在實行方面，自必困難重重。倘若企圖斷然實施，我方即須提出反對修建競爭線的抗議，以保護我南滿鐵路的利益。

〔“滿鐵”資料課檔案。〕

〔程德全致外務部、郵傳部函，1907年夏〕前德全奏請創修江省鐵路一摺，又函請改勘路線，先由新民屯取道洮南，經札賚特旗直接瓌瑋，請鈞部派員估修，以資督飭各等因，諒邀鑒核。惟查東三省財力匱乏，雖擬酌提荒價及官兵津貼發商生息銀二百餘萬兩，而該路線延長千餘里，仍恐需款太鉅，籌撥維艱。俄人虎視眈眈，即不顯加阻撓，或暗中運動我國官商購買股票；且道勝銀行資本雄厚，若為名華人，從中購票，是欲抵制外人，反適墮其奸謀，實屬防不勝防。擬請咨行農工商部，通飭各省商會，嚴密查察，並聲明不附洋股。如股票落外人之手即作為廢紙，庶可杜隱患而保路權。是否有當，乞核奪。

〔原件漢文、經濟研究所藏日文檔案。〕

〔徐世昌、唐紹儀致外務部函，光緒三十三年十月十五日，1907年11月20日〕三省百端待理，非地方交通便利，實難措手。前擬從新民府經法庫門，由洮南府以達齊齊哈爾，展築鐵路，實為必不可緩之舉。世昌前曾奏明，仰蒙俞允。復與鈞部籌商，意見相同，贊成此舉，無任緬佩。查此路前經郵傳部、商部會覆前署黑龍江將軍程德全摺內曾奏明允准在案。現在籌議辦法，粗有端緒，謹為鈞部分晰陳之：

查新齊一路，道里綿長，若同時並舉，不但需款繁多，且恐外人橫生阻力。今擬分三段展修：由新民至法庫門為一段，由法庫門至洮南為一段，由洮南至齊齊哈爾為一段。並不另立名稱，即為京奉鐵路展修之路。蓋路為京奉所展修，其關係不在東省，外人當無所藉口也。其第一段路工，現已飭保齡公司親往履勘。保齡公司者，英國最著名之

工程家，歷包南非洲各大工，最有名譽最有信實之公司也。一切做法，皆與關內外鐵路一律，所有工程，即由該公司包做。蓋如橋樑、涵洞等類，如損壞例須賠修；一經包做，則損害由其自任，不至偷減。至所開工價，以英里統計之，似與各鐵路較為核實。然使做法稍有未合，關係甚鉅，必有精通路工之員監視，乃為周密；故擬請詹道天佑時時監視，如有與合同不符之處，隨時指明，令其改作。即詹道未能常川監工，亦必由詹道派出精於路工之代表人隨同督察，必以合法為度。如果處處合宜，俟第一段路工告成，再議展修。第二段此時尚未與議。及其完工，先訂為兩時期。緣如明春開工，則可於十八個月修竣，若遲至夏秋，則嚴寒時候較長，須二十四個月竣事。此路係京奉展修之線，且第一段尚在遼西境內，與日人毫無干涉。彼倘強聒，即請鈞部據此駁詰。我固有詞可措，彼當無所藉口。第二、第三兩段，暫不宣布。茲將與該公司所訂之草合同鈔呈鈞覽。此係未定之件，並希酌裁後迅速賜覆。如以為可，即當決議開工，尅期集事，一面即行奏咨立案，不勝盼切。

至此路議辦後，即擬籌借外債以為修築之費，既為京奉接展之路，自應向中英公司借款。按照路款若干與之籌借，擬不以該路作抵，即由東三省籌還。容俟詳細研究，商定辦法，再行奉達。即希賜覆，統希秘密，暫勿宣洩為禱。

再密肅者，茲抄呈與該公司商議節略三件，即請鑒定。前二件已彼此簽字，作為草稿合同；後一件係保齡公司約計估單，其需款多寡辦法，只視為該公司所呈條陳。將來如造此路，大約不出此數目。合併陳明。

〔附件（1） 東三省總督與保齡公司訂立建築新法鐵路草合同節略〕 東三省總督及奉天巡撫函稱：因欲修築自新民府至齊齊哈爾鐵路，特囑保齡公司承修。現擬先修新法一段，訂立草稿合同。如將來中國財政或因他故無所窒礙，及東三省督撫視第一段工程美善，再商築第二段自法庫門至洮南府，然後再築第三段自洮南府至齊齊哈爾，所有一切工程及價值，應按第一段辦法。現亦商定，如將與第二、

三兩段價值不得過六千五百鎊。現亦商定，所擬以上各情，無論何項，私人及公眾，不得宣布。

〔附件(2) 保齡公司呈東督徐世昌、奉撫唐紹儀展修京奉鐵路節略〕 尊意欲築全路(由新民府至齊齊哈爾)，惟工程分作三段，今將造價列後：

全路造價，照關外京奉鐵路造法，約英金三百萬鎊。

第一段由新民府至法庫門，至少需英金五十萬鎊如下：

五十五英里造價英金三十五萬七千五百鎊。

地價照大凌河至漢府價值，每英里七百〇二兩，共五十五英里，合三萬八千六百十兩，每兩三先令，約英金六千鎊。

車房機器廠英金一萬一千五百鎊。

照京奉鐵路辦法，所有公費及造路員司費用等英金二萬五千鎊。

如遇此段工程完竣時，下餘各段應需之款未能一時籌備，此款可以接修，以免耽延時日。英金十萬鎊。

共英金五十萬鎊。

西曆一千九百零七年十一月六號。

〔附件(3) 新民府至法庫門鐵路工程合同〕 東三省總督暨奉天巡撫因欲展築京奉鐵路，擬由新民府築至法庫門，現擬定囑保齡公司承修，及允將此段鐵路工程按上等工程築造。

一、此路軌道寬窄及一切工程作法，應按照關外之京奉鐵路承修。

二、此路所用車路、車站、石山、石渣各地段，應由東三省總督購備。

三、此路係京奉鐵路之枝路，所有與京奉總局交涉事件，應從優相待；如用碼頭卸運材料，及至新民府運脚特別價目，以及應由分路取石料、石渣、沙土等事，准其運用，不得攔阻。

四、所有由外洋運來進口鐵路所需材料，概免徵稅餉釐金等項。

五、所有應定何時及何樣開工及需用車輛若干，應由中國所派之顧問工程司會同保齡公司商定辦法；但倘有意外延擱及阻礙情節，非

保齡公司力量所能及者，應不計算。

六、此路應需款項，須早設法籌備，俾免拖延時日。

七、因宜早日興工，現議定保齡公司立刻前往詳細勘路。

八、此路一切橋樑，應按照關外之京奉鐵路之格式輕重做法。

九、此路一切工程及行車人奔駐所、車站、月台、岔道、旗號、電報、德律風及一切完全行車之需用各件，保齡公司允化費兩萬鎊；至於保齡公司按照里數修築鐵路應得之利益，亦算在內。該等工程應如何做，任聽顧問工程司作定。

十、東三省督撫擬派道員詹天佑充當此路之顧問工程司。

十一、此路一切做法及各樣圖說，應憑該顧問工程司作定。

十二、此路興工之日起，應由詹顧問或其代表人常川稽查所修之工程，如查有不按所定格式及圖說者，立刻知照保齡公司令其更改。

十三、保齡公司允承修自新民府至法庫門之鐵路，均按上等工程做法，以至完全美善；〔以〕及除修正路外，應加一成岔路、過車路，及取石料石渣之分路。統計每英路一里需英金六千五百鎊。在倫敦發給第一批，俟鐵路修有一半方付給第二批，俟政府接收後再付給第三批。

十四、此路車輛，應由東三省督撫購備，俾須預備開工之用。

十五、此路約十八個月或二十四個月完工，應看定何時開工，再定交工日期。

十六、意外不測各事，均不能施行於承修日期。

十七、現在所定者係草合同。俟郵傳部核定及奉旨批准後，再定詳細合同。

〔清季外交史料，卷207，葉9—13。〕

〔外務部致徐世昌、唐紹儀函，光緒三十三年十一月初八日，1907年11月12日〕 得悉展築新法鐵路，已飭保齡公司履勘，並抄附節略三件，均已披閱。查此段路線，雖與日人毫無關涉，而該日使堅稱顯與南滿洲鐵路並行，有害該路利益，日本政府斷不承認云云。其辭氣甚為決絕。本部前准該使照覆，當即分咨郵傳部查核，現尚未准該部聲覆。日前英國朱使亦來部提議此事，甚盼保齡公司承辦此路有

成。惟適值江、浙兩省紳商力拒蘇杭甬鐵路借用英款之時，紛擾殊甚，尙無辦法。鐵路借款，似可暫從緩商，以免增生擾攘，不暇應付。特此密覆。

〔王芸生，六十年來中國與日本，卷5，頁104—105。〕

## (二) 日本的反對

〔阿部致林董電，1907年8月7日〕 那桐處聞悉，東三省總督有借外債意，目前正與度支部交涉中。……特電達。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔林董致阿部電，1907年8月8日〕 徐世昌的借款，可能是供作新民屯鐵道的延長線費用。此線向北延長將與南滿鐵道平行，對該線利益大有妨害，帝國政府斷然不能容忍。希貴官急向清國政府聲明之。

〔同上。〕

〔後藤新平關於法庫門鐵路問題的叫囂<sup>①</sup>，1908年2月〕

一、清國政府不以獲得新奉線爲滿足，更擬北延以達法庫門，實明與北京會議的議定相違背，而損傷帝國威信的行爲。故此帝國豈可徒事依賴英國的好意以坐待清國的退讓。……是以帝國應以斷然決心，應付彼方，除從：

一、大大使用實力，斷絕禍根；

二、常用懷柔之術，斷絕禍根；

於此兩者中間選擇其一外，別無良策。……

伯爵道：一、倘非根據經過事實，判明其所以發生這種現象的原因，是遽難找出使用實力斷絕禍根的辦法。但如能確認東省督撫居中策動，則必須顯示我方有力量驅逐他們，並在事實上把他們趕下台去。

① 後藤新平先於1908年2月1日寫信給伊藤博文，認爲英國外交大臣雖在議會中概口否認，而中英間新法路借款合同之業經訂定，早成公開秘密；他又認爲新法路有礙南滿鐵路全線利益，並爲日本帝國主義的榮辱所繫的問題。未幾，他又向首相桂太郎和陸相寺內投致意見書。此件即此意見書的轉述。

作爲第二策，伯爵提出了對東省督撫的懷柔方策。……

一、若用懷柔之術斷絕禍根，其法在於，一方面施加上項之壓力，另一方面使渠輩相信，如能依賴帝國，則其地位自必安固，而爲達到渠輩之目的亦稱方便。……

伯爵對所謂“第二策”，還考慮到，如能把計劃中的新法線的建設收歸我手，作爲日、清合營，則反能轉禍爲福。

一、上述第二策，即懷柔手段，稍加補充。在擬定新法線計劃到簽訂借款期間，可以想像到他們必定已經用過若干款項，並與督撫之間有其利益關係，因此根本廢除這一合同，從他們的利害出發，將要感到極大痛苦。通過協議，帝國如能賠償他們因此而受之損失，把借款合同全部繼承過來，改由日、清合作，敷設連接現在南滿幹線的法庫門線，豈非轉禍爲福？總之，不論採取那一種方策，其必須條件應當是：迫使他們從此退縮，不在滿洲重演此種行徑。

〔鶴見祐輔：後藤新平傳、滿洲經營篇（下），頁192—194、197。〕

〔日本代理公使阿部致外務部照會，1907年8月12日〕 聞貴國有擬將關外鐵路，由新民屯敷設新線往北延長之說。其辦法如何，並由何時着手，尙未得知。又聞東三省總督有借外債之說。其外債是否爲造路之用，更不能無疑。查前年日清議約之際，貴國全權曾聲明清國政府持保護南滿洲鐵路利益之目的，於該路未收回以前，不能於該路附近另設並行之幹線及侵害該路利益之枝線。該聲明載於會議錄第十一號以內，可據以爲憑。現既有延長關外鐵路之說，帝國政府不能不爲留意。初九日本代理使會到貴部質問其說確否，呂大臣、汪侍郎接見，均答以尙未聞有此說。本代理使會請詳細查明，並聲明敷設與南滿鐵路並行之幹路或侵害該路利益之枝路，帝國政府斷難承認等語在案。茲再照會，希查照可也。

〔王芸生，六十年來之中國與日本，卷5，頁93。〕

〔外務部致阿部覆照<sup>①</sup>，光緒三十三年八月初三日，1907年9月

<sup>①</sup> 阿部繼於是年10月12日、11月6日兩次覆照，致執新法鐵路係與南滿洲鐵路並行。



10日〕 本年七月初五日接准照稱……等因。當經本部咨行東三省總督奉天巡撫查照核覆。茲准覆稱，東三省擬借外債，將來是否作為造路之用，係為中國內政所關。至鐵路如何敷設，現在尚未議定。惟延長關外路線，為我國內交通便利起見，與南滿洲鐵路毫不相涉，既非於該路附近另設並行之幹線，亦非侵害該路利益之枝線，請照覆日本國大臣，毋庸過慮等情前來。相應照覆貴代理大臣查照可也。

〔同上，卷5，頁94。〕

〔郵傳部咨外務部，1907年9月16日〕 為咨覆事：接准咨開，准日本阿部代使照稱……等語。……查本部綜理路政，所有各路路線，自當急籌擴充，以期推廣完全自有之利益。就關內外一路而論，應行添造接展之路線甚多。將來如有築造，擬即照光緒二十四年八月二十五日華英公司所訂合同第一二條（按即京奉鐵路合同）辦理。蓋展築鐵路，乃增益本路營業進款起見。凡係不合宜之附近並線，斷無敷設以妨害自己利益之理。若如日本阿代使所慮，於該路附近，另設並行幹線等語，是不獨損南滿洲鐵路公司之利益，且有礙關內外鐵路之利益，皆非本部所樂聞。現在本部計劃，如將來在關外鐵路敷設新線之時，其附近南滿洲幹路之距離，總不減於歐美各國現有鐵路兩線間距離之數之通行慣例，以期彼此無礙。相應咨呈貴部查照備案，並希照覆日本駐京代使，是為至要。

〔同上，卷5，頁95。〕

〔又咨，同日〕 查京奉鐵路，本部現擬由新民屯往北展築四百餘里，經法庫門至鄭家屯，以冀挽回南滿洲鐵路所失之利權。現在規劃路線，計與南滿洲幹路距離最近之處，為法庫門站南約三十二英里，實與歐美各國並線距離之通例無背，日使當亦無詞以相難。現在奉、吉兩省出口土貨，均由遼河輪運，轉附南滿鐵路，以至大連灣。非特向在京奉鐵路輸運之貨被其壟斷，大受影響，即營口、秦王島、天津三處商業，亦漸次轉趨衰落，工商業之大勢，遂如東流奔注，畢滯輪於大連灣一隅。此實今日北方大局最危險之現象也。本部統籌全局，計非將京奉路線接展往北，無以為抵制南滿鐵路地。故必須築造新民屯至鄭

家屯一路，以要截遼河上流，使奉、吉土貨均向遼西出海。此路築成，其關係於北方大局者，殊非淺鮮。倘日使尙有違言，務望台端據理力爭，俾該路得竟全功，實爲公益。除備文咨送貴部以憑轉日使外，特將情形密陳。

〔同上，卷5，頁96。〕

〔日本公使林權助致外務部照會，1908年1月22日〕 關外鐵路接展至法庫門以北一節，顯與南滿洲鐵路並行，且有害該路利益。按照日清交涉會議錄所載，日本政府斷不承認。業自昨年八月以來，再三聲明在案。故關於本件，日本政府之意見，貴國政府當已詳查一切。乃貴國之郵傳部不顧兩國之成約，並不顧日本之聲明，仍欲將關外鐵路接展至法庫門方面。且聞確實消息，謂貴國官憲已於昨年十一月八日，將該路工程事務與某英人訂結契約。似此舉動，實出日本政府之意外。縱謂該英人不知日、清兩國間已有成約，不容接展該路；然貴國政府既於北京會議與日本政府訂結明約。承認保護南滿洲鐵路之利益，不在該路附近敷設並行幹線，並不敷設有害該路之枝線，則貴國官憲無論何人皆有遵守此約，且監視使勿違此約之責務。故日本政府甚望貴國政府按照兩國成約，及日本政府之屢次聲明，勉盡應守之責務。萬一貴國政府置成約於不理，有侵害於南滿洲鐵路利益之舉動，則日本政府必當應機隨時執行自認適當之手段，以謀擁護該路之利益也。

〔同上，卷5，頁106—107。〕

〔外務部致林權助照會，光緒三十四年四月初七日，1908年5月6日〕 案查關外鐵路接展至法庫門一事。上年十二月十九日接准來照……等因。查中國擬於關外鐵路由新民屯敷設新線，延長往法庫門，係爲交通便利，發達地方，及增益本路營業進款起見，與南滿洲路線毫不相涉。既非敷設並行之幹線，亦非侵害利益之枝線。其距離該路，總不減於歐美各國現有鐵路兩線間距離之數之通行慣例，業經本部於上年八九月間准該省督撫及郵傳部來文先後照會在案。適費大臣迄援中日會議錄爲據，謂中國政府置成約於不理，有侵害南滿洲鐵路利

益之舉動。不知當日中、日兩國全權大臣商訂此條時，中國全權大臣即以並行二字範圍太廣，必須定以里數，言明在若干里以內，不能築造並線。日本全權大臣以爲若定里數，自他國視之，若有限制中國造路之意。繼又請按照歐美通例，定出並行線相距里數。又以通例亦不一律，不必載明，並由日本全權大臣聲明中國將來凡有發達滿洲地方之舉，日本決不攔阻等語。前言屬在出於至誠，及友邦最篤之誼，自應彼此共遵。夫發達地方，孰若添築鐵路利便交通爲最要。該路與南滿洲鐵路相距甚遠，實不能作爲附近並行，謂有害幹路之利益。不特無害也，而且與〔亦〕有利。緣枝路愈多，則幹路之生意愈旺。吉長鐵路之與南滿鐵路，其一例也。且查新法鐵路直接關外路線，所經營口、天津俱屬封河之口。南滿洲鐵路直達大連，爲不凍之口。滿洲所有出口之出產，必多取道南滿洲之鐵路，直達大連以期利便。矧法庫以西俱屬蒙境，若通鐵路，則往來便利，貨物充物，南滿洲鐵路生意，必因之愈旺。凡此皆確鑿可據。所以中國欲實行發達地方之要政，必自延長鐵路始。詎南滿洲鐵路公司，漫不加察，竟執定爲有害該路之利益，致令貴國有攔阻中國發達地方之行動，殊非中國政府所能料及也。所有中國擬修新法鐵路，意在發達地方及交通便利，並無侵損南滿洲鐵路利益之處，仍煩貴大臣查照，轉達貴政府爲荷。

〔同上，卷5，頁107—108。〕

〔外務部致阿部照會，光緒三十四年五月初六日，1908年6月4日〕 案查中國擬修新法鐵路意在發達地方暨交通便利，並無侵損南滿洲鐵路利益等情，業於本年四月初七日照會林大臣在案，迄今未准照覆。查中國展修此段鐵路，與南滿洲鐵路確非附近並行，前照申論極爲明晰，貴國諒無異言。如仍執持前說，即希貴署大臣將附近並行之義，詳明解釋，連同本部前照一併見覆爲要。

〔同上，卷5，頁109。〕

〔阿部致外務部照會，1908年6月28日〕 新法鐵路之敷設，終非帝國政府所能容忍者。自上年八月以來，已屢次聲明，其事理至爲明晰。而清國政府仍無改從潔之態度，更須照會辯解，不得已不能不

再由帝國政府辯駁，實帝國政府所最遺憾者也。

清國政府謂新法鐵路之敷設，與南滿線毫不相涉，既非附近並行幹線，亦非侵害利益之枝線，其距離該路總不減於歐美各國現有鐵路兩線間距離之數之通行慣例等語。證諸事實，法庫門地方所謂遼西之貨物，現經昌圖、鐵嶺等處由南滿鐵路輸送者，若一朝新法鐵路設成，此等遼西貨物之全部分及遼東貨物之少部分，必被該路所奪。且照駐清英使館商務官謝立山今春之報告書，內載有關外線與南滿鐵道將有競爭成功之勢一語。是現在之關外線且然，況更往北方延長達於法庫門，則南滿鐵道所蒙之不利，將更增大不待論矣。加之南滿鐵道係外國公司在清國內所設之路，所有貨物難保不隨清國地方官之意嚮，偏向於附近之清國鐵路，以抵抗我南滿鐵路。

又據該員之調查，新法線與南滿線之距離，其平均大約不及三十五里以上。新民屯奉天間三十二里零十分之三，法庫門鐵嶺間二十七里零十分之二，由南滿線新台子起到新法線最近地點不過僅二十四里零十分之八。即使如清國政府所云二線間之距離不減於歐美各國鐵路兩線間之通行慣例，是直以歐美之事例，律生產事業未經發達之滿洲，殊為不當。且考諸清國政府特許外國人以鐵道敷設權之際，關於競爭線之論據，亦有舊例。如一千八百九十八年關於正太鐵道露清銀行與清國官吏訂定之約，並是年北京福公司與山西官吏訂立之約，清國不許於正太鐵路兩側百清里以內敷設競爭線。詳譯其意，實以百清里為競爭區域，不許敷設他線。即此，則清國政府不得喋喋於歐美之標準以為立論之根據也。

又清國政府因並行二字，指陳北京會議之際，兩國全權問答各語，均屬無根據之論。現查兩國互換之會議錄及我談判筆記，均毫無所載。且所記者有日本全權云：日本既可在南滿洲經營鐵路，則不能不得有相當之利益；如有害於利益情事，鐵道終難成立。願將此事預為商妥。於是兩國全權各述意見後，中國全權云：總之，清國斷不造設與貴國管理鐵路對抗之路，及為有害滿洲鐵路之利益等事。如有此等情事，貴國可陳述異議。蓋保護此路之利益，是當然之事云云。

隨由小村全權述明願將此事記明即不載於約內，亦可望存記之會議錄之內。是現在之成案如此。至並行二字，惟當兩國全權問答之際，清國全權提出之起草文中，始見此二字，在當時，並無何等之議論也。

清國政府又稱，新法線爲南滿線之枝線，援吉長鐵路之例，謂枝線愈多，幹線之利益愈增。且法庫門以西屬於蒙境，若鐵路開通，貨物必見加增，南滿鐵路因之愈有利益等語。其實新法線並非南滿線之枝線，所論全係架空之說，毫無根據。加之新法線之爲並行競爭線，對於南滿線影響所及，其不利益甚大，前已詳述之矣。清國政府又就鐵道與海口之關係，證明南滿線之優勝。〔可〕知苟延長關外線得佔與南滿線競爭之地位，無論營口、天津之凍結期限不長，且並通到不凍之秦王島，則不得斷言新法線不害於南滿線之利益也。

總之，帝國政府於清國開發滿洲所執之正當手段，毫無阻害之意，是可反復聲明不待躊躇者也。苟漠視成約，不顧帝國政府屢次之警告，另訂契約，敷設與南滿鐵道競爭之路線，此等放縱之行動，帝國政府斷難容忍。若清國政府罷新法之議，另議由法庫門敷設達於南滿線一地段之枝線，是等於吉長鐵路，均非利益競爭之線，一面且利於遼西並蒙古地方之發達，帝國政府當以好意應之也。

帝國政府所見如此，望貴國政府虛心審度容納帝國政府好意之勸告，解決本問題，維持增進日清兩國之交誼，是本代理公使所最希望者也。希速覆爲荷。

〔同上，卷5，頁109—112。〕

### （三）英、日妥協和新法鉄路的擱置

〔日本駐英公使小村致林董函，1908年1月22日〕 二十一日訪晤英國外相時，他與本使私下談稱，據承包法庫門鐵路修建工程的寶齡商會呈稱，該鐵路決不能說成是南滿鐵路競爭線。因此，格雷氏已電問駐清英公使實際上是否是一條競爭線。本使當即對該大臣作了

如下的解釋：

先前商定《北京條約》時，讓清國許下諾言，就是出於擔心法庫門線計劃。該鐵路一旦修成，無疑地，南滿鐵路將受莫大損害。因此，帝國政府幾個月以來一直向清國政府提出抗議，但仍然簽署了合同。總之，本使確信，帝國政府斷不能容許這一計劃。

〔“滿鐵”資料森福案。〕

〔又函，1908年2月4日〕三日訪晤外交大臣時，該大臣談稱，關於法庫門鐵路問題，於上月二十一日聽取貴使意見後，已認識到作此主張未免欠妥，業經本人電令駐清英國公使。本使當即表示，敝國政府定必感到滿意。

〔同上。〕

〔日本駐倫敦總領事坂田致林董函，1908年3月4日〕關於新法鐵路修建計劃，昨(3)日下院一議員提出質詢：政府是否知道日本對清國擬將遼河以西的該國鐵路向北延長的這樣一種權利進行干涉？日本的這一主張，意味着遼西地方清國主權實際上的消滅，政府究竟是支持還是不支持〔日本〕這樣做法，是否符合日、英同盟的條款？

外交大臣答辯如下：

就政府所知，日本對清國延長遼河以西鐵路這一權利，原則上並不反對。日本只是根據1905年日清協約，即清國約定不修建接近南滿洲鐵路或與之平行的鐵路幹線，以及有損南滿洲鐵路的枝線的 spirit，對行使權利提出了不同意的看法；中國政府對這一協約也從來未加否認。假如新法鐵路合同當事者有可能自己作出證明，該鐵路絕不危害南滿洲鐵路利益，因而並不違背兩國協約，那就自當別論了，完全可以聽任他們這樣做。

〔同上。〕

〔林董致小村函，1908年4月25日〕〔4月〕23日英國大使來訪。本大臣就新法鐵路問題指出：清政府如能放棄此項計劃，改由南滿鐵路一地點修建一條連絡法庫門的線路，作為南滿鐵路枝線，並

使英國商會承包修建工程，那麼，對清國來說，可以達到開發法庫門地方富源之目的；就英國而言，可以享受承包工程的好處；同時亦必增進南滿鐵路之利益；因此任何方面都不會反對此舉的。

該大使認為這確是解決問題的一樁好辦法。答稱：將致電駐清英國公使說明此意。

〔鶴見祐輔，後錄新平傳，滿洲經營錄下，頁213—214。〕

〔外務部致徐世昌電，宣統元年正月初七日，1909年1月28日〕  
昨又與日使晤商新法路事。伊稱奉政府電稱，如中國欲築造此路，則須允日本由鐵嶺至法庫門達鄭家屯造一枝路方可。詰以平行究以距離若干里，方能允行。伊云：現在中國擬築之路線，離南滿洲路僅華里五十四里，即稍離法庫門，仍屬平行。若由新民起往西，不經法庫門，出彰武台門，不往北行，或可請示政府辦理云云。日使所稱要築至鄭家屯枝路，萬無商辦之理。惟出彰武台門往西築造，有無可謀利益之處，希飭詳查情形，迅即電覆。

〔清宣統朝外交史料，卷1，葉5。〕

〔徐世昌覆外務部電，宣統元年正月初九日，1909年1月30日〕

庚接陽電，所示日使晤商新法路事，並以出彰武台門往西築造有無利益可圖，希飭查電覆等情。日使要求如允其由鐵嶺至法庫門達鄭家屯造一枝路，方可允我接修新法鐵路，此事萬難允准。我所擬由新至法之路，非至法而止，仍擬向北銜接，達洮南府，再至齊齊哈爾等處。倘允日人接修至鄭家屯，中途即被其隔斷。鄭家屯即遼源州，伸出法庫門二百四十里，將來藉詞阻撓我地方行政，或隨意佔據蒙荒為鐵路附屬地，種種後患，不堪設想。茲事重大，恐於東省之西北一隅，大受影響。至日使云，若由新民起往西，不經法庫門，出彰武台門，不往北行，或可請示政府一層。查彰武台門往西一帶地方，沙漠蒙荒居多，人煙寥落，出產無幾，若於該處建築鐵路，絕少利益可圖。日人明知之，而故以此言對付，想係詞窮敷衍。總之，日使所商由鐵嶺至鄭家屯之路，無論伊如何措詞，斷難答應，以防日後枝節橫生。鈞見已鑒及此，無任佩仰。按現時南滿幹路交涉，尚多未結，如允再添

枝路，勢必一波未息一波又起，殊與大局有所未便。此次提議新法路事，彼如堅詞拒之，不能理論，祇可暫作紓緩推宕之詞，以試看其意旨如何，再行設法，或由錦州，或由新民以西別站接修，達洮南而至齊齊哈爾。仍俟通盤密為籌計，酌量妥協，再行定局。是否有當，伏乞大部鈞裁密核施行。彼利先議新法，我應先議延吉，操縱緩急，悉賴鈞部酌核為荷<sup>①</sup>。

[同上，卷 1，葉 5—6。]

#### 附：牛莊英國總商會的態度

[牛莊英國總商會關於法庫門鐵路的建議和決議] 一、距離建議中的這條新民屯至法庫門鐵路最近的集散地，就是法庫門本身，它是一個大約擁有四萬居民的繁榮的市鎮，距現有的南滿鐵路線三十五哩，並且被那條重要的水道遼河間隔起來。這條河本身就構成了現有的和計劃的鐵路系統之間的一道自然貿易界限。

二、法庫門及其內地的貿易，一向把較大的新民屯當做自然的吞吐口，新民屯是一個日益重要的交易中心，從那裏可以經由北方鐵路的清幫子——新民屯線到達牛莊和秦皇島等地的海岸。這地方的貿易從沒有朝東發展到南滿鐵路所影響的城鎮和地區，因此日本人沒有理由爭論說，這條只照顧到這些地區的計劃中的鐵路必然與那條日本鐵路競爭，而且會損害它的利益。

三、建議中的這條鐵路的主要的和唯一的目的，是發展遼河以西和西北那片富饒的、在商業上有無限前途的廣大地區。多少年以來，清政府曾經千方百計地幫助這裏開墾和移民，而且已經取得了顯著的成就。在這個極其有利的發展計劃當中，建議中的鐵路是絕對不可少的關鍵性因素，因為這些地區缺乏天然的交通便利，比如可以航行的水道等，除了從南滿鐵路系統向西修建枝線以外，別無其他辦法可以幫助和促進這種發展。即使修建枝線，這種交通設施在這種發展中也不能像建議中的直接路線那樣經濟有效，並且必定會對牛莊港的前途和貿易造成無法計算的損害，因為這會把它的正當貿易導向

<sup>①</sup> 該案以後的交涉，參看本書頁 582 及其後各頁。



大連，而牛莊却是這片地方的自然吞吐口和集散地。

四、像所說的那樣，假設日本在一項軍事援助協定中，從中國取得了這樣的保證，即在他們（中國）收回了那條（南滿）鐵路以前，不修建任何毗鄰或平行於這條鐵路的路線，或任何可能損害南滿鐵路利益的枝線等。本商會委員會提出：

(1)不能認為建議中的這條鐵路所影響的地區是“毗鄰”南滿鐵路的。

(2)正像已經指出的，它不但不會而且不可能與南滿鐵路競爭，或在任何方面損害它的利益的。

(3)在人口和地形相似的國家中，無論那一個國家也不能或不認為一條現有鐵路系統的既定利益和範圍竟包括那麼廣大的一片地方，以致排斥其他一條即使是有競爭的鐵路（如果從商業的意義上說是可能的）在三十五哩限界以外的地方修建。

(4)日本在《朴茨茅斯條約》的第四條中已經自己保證：“不阻撓中國為滿洲之工商業發展所採取的為各國共同採取的任何一般措施等。”它打算從中國那裏勒索或獲得像所說的那樣的一種保證的意圖，在原則上和實踐上都是與它向世界列強所做的保證背道而馳的，因此這種意圖應被看作是越權的，而且中國所作的上述保證也將是無效的，也是不發生作用的。

五、無論如何，即使我們假定中國所作的上述保證繼續有效，也依然要極力主張說，這種保證顯然不能應用或援引到遼河以西的地區，因為在最近的日俄戰爭期間，中國曾經明確聲明，而且前交戰國也正式承認，這一地區是中立的，是在敵對行動地區以外的，因此也是在條約談判或約定的政治範圍以外的；同時中國在該地區的主權仍舊是肯定的而且是完整無缺的。它在這種保證裏面的意圖，顯然只能涉及到在那個曾經造成了上次戰爭之原因，而且成為該條約的內容的地區裏面的行動，因此這種保證並不能構成修建這條計劃中的新民屯——法庫門鐵路的任何妨礙或障礙。

根據這種原因，本商會的委員會認為，日本對這條建議中的鐵

路的態度是無法辯護的，因為它直接抵觸了“機會均等”的原則，甚至威脅了“中國的主權完整”，委員會因此一致通過了下述決議。

#### 決議

牛莊總商會深信，將北方鐵路從新民屯延長到法庫門和更遠的地方，對滿洲的發展和繁榮是非常重要的，而且日本在《朴茨茅斯條約》中曾經明確地保證說，不阻撓中國為滿洲之工商業發展所採取的、為各國共同採取的任何一般措施，所以對日本政府現在所採取的這種強迫中國放棄這一延長線的種種行動提出強硬的抗議。

[北華捷報，1908年4月3日，頁34-35。]

### 三、錦瓊鐵路的美、英借款和日、俄等 國的反應(1909—1910年)

#### (一)借款包工專合同的訂立

[郵傳部尚書徐世昌議覆籌修錦齊鐵路摺，宣統元年六月初十日] 本年四月二十五日，東三省總督錫良附奏錦洮路事。……原奏內稱：東省自日、俄戰後，鐵路為兩鄰所分據。上年郵傳部將瓊新一路，奏定為東幹路線，嗣因新法一段磋商未協，前督臣改議由錦州以至洮南。此路若成，尚可居中鼎立，應請飭下該部迅籌的款，派員勘路，急圖興修等語。

查三省地方遼遠，外患日亟，經營政策，首在交通。從前東清、南滿兩約，早失先機，欲籌補救之方，非再修極大幹路，不足以固邊陲而消隱禍。惟新法路案，與日人內外磋商，迄無成議，計惟繞出新民之西，徑由錦州經小庫倫以達洮南，推展至齊齊哈爾，改瓊新為錦齊，將來再由齊齊哈爾接展瓊瑯。於形勢之制既合，或桑榆之效可收。且錦州附近有壺盧島不凍口岸，將來接通枝路，闢作商港，則遼東轉運斯為尾閘，不獨鐵路分南滿之利權，抑且航路挽營口之損失。故錦齊一路，關係緊要，內則聯絡三省，外則策應蒙疆，水陸兼籌，實今日謀邊之至計。惟此路線長二千餘里，成本既重，餘利難期。第經國必重遠

圖，斯營業不規近利。臣等公同商酌，竊以鐵道宗旨，各有不同，或期行政之靈通，或在軍事之便利。兼權得失，審別重輕，欲後效之可期，當先務之爲急。現擬與英商葆林公司商酌先行派人會同前往錦州一帶查勘路線，勘定之後，再與英商酌議逐段包辦工程。

查臣部鐵路款項，每歲出入兩不相抵，曾經列表奏陳。所有支絀情形，早邀聖明洞鑒。至該督所稱迅撥的款一節，經臣部函商度支部辦理，亦復籌款爲艱，難資挹注；而該路道長工鉅，又不能置爲緩圖，計惟借款興修，則程功較有把握。近來日人於東省鐵路，屢起干涉，如果另借鉅款，當將借款、造路分爲兩事，冀於路事不至有損主權，於邊事亦可藉資抵制，未始非目前應變之策，不僅因庫款支絀故也。如蒙俞允，當由臣部與外務部、度支部隨時會商統籌，以期補救於萬一。

〔郵傳部奏議分類續編，路政，集 91。〕

〔錫良、程德全致軍機處電，宣統元年八月十八日〕 竊錫良等奉七月初四日密諭，東省介居兩強，勢成逼處，積薪厝火，隱患日深。迭據臣工陳奏，莫如廣闢商埠，俾外人麇集，隱杜壟斷之謀；厚集洋債，俾外款內輸，陰作牽制之計。卽著該督等斟酌事理，體察情形，按照以上所指各節，詳審熟籌，奏明辦理等因。欽此。聖謨廣遠，欽佩莫名。

竊維東省大勢，自日、俄競爭以來，久成南北分據之局。日人以旅順、大連爲海軍根據地，其鐵路直貫東省南部；俄人以海參威爲海軍根據地，其鐵路橫貫東省北部。兩國陸軍均不數日可達；東省命脈，蓋已懸於兩國之手，無可諱言。況日之陰鷲險狠，俄之高掌遠蹠，其蓄志均不在小。只因戰後元氣未復，不敢急圖進取，故我猶得旦夕偷安；設再遷延，萬無幸理。爲急則治標之計，非於兩國路線之外別築一路，不足以救危亡。然集款千數百萬，不特無此鉅帑，且我若自修，不見阻於日，卽見阻於俄，無論何路終無讓修之日，束手待斃，可爲痛心。錫良等焦慮熟籌，非借外人之款不足經營東省，尤非藉外人之力無由牽制日、俄。諭旨厚集洋債，互均勢力兩言，實足救東省今日之危，破日、俄相據之局。昨美國銀行代表司戴德 (W. Straight) 來奉，錫良等公同接見。以籌修錦洮平愛琿鐵路，商議借款，業已承允，並

稱勿慮日俄干預。錫良等以事奉密旨籌辦，已議立草合同，所有借款實數及一切細目，應俟奉旨後續行議訂，奏明辦理，並懇迅賜諭旨遵行。所有遵旨籌借洋款議築鐵路緣由，謹請代奏。

〔清宣統朝外交史料，卷9，葉33—34。〕

〔《錦瓊鐵路借款草合同》<sup>①</sup>摘要〕“督撫向銀行〔即銀行團，下同〕認借所有應用之款，以便建築由錦州府至愛琿鐵路。”“此項借款為中國政府承認全還，並將此路作保”（第一款）。“督撫現允囑包工公司承修其路。其需用車輛等件，能擇照材料最佳、價值最廉者，可由該公司備辦”（第二款）。“修築此路之時，可由包工公司僱聘總工程師，惟必須中國政府所派總管鐵路公司事務之大員認為合宜，方得僱用”（第四款）。“此路各該段修竣之後，借款期限未滿以前，所有該路事宜，由鐵路公司經理，仍受郵傳部節制。期內應得利益，除應還本息及公司花銷外，如有餘利，應提一百分之十作為酬勞之資；倘無餘利，則不另給”（第五款）。“該路公司應歸中、美、英三國之人聯合組成。”“但該公司緊要辦事人員，華人應佔多數。無論何項情形，如未經中國政府允准，一概不許他國人民干預該公司管理之權，以示限制。中國政府允派大吏一員，總管該公司事務。其它各項詳細章程，按照彼此認為合宜辦法，嗣後妥為核定”（第六款）。“該路公司既由中、美、英三國聯合組成，其路線在中國管轄境內，專為商務而設；如遇有戰事，該路祇能為中國運輸兵隊及中國戰時應用之品”（第七款）。“此項草合同由督撫與該銀行暫時簽字，應奏明請旨；如未奉批准，即作廢紙”（第八款）。“此項草合同如奉旨有所指駁，暨督撫覆核有認為不相宜之處，俟訂立詳細合同時，另行妥商更定”（第九款）。

〔合同全文參看王芸生，六十年來中國與日本，卷5，頁293—296，中美條約及公文彙要，頁215—217。〕

<sup>①</sup> 宣統元年八月十九日（1909年10月2日），東三省總督錫良、奉天巡撫程德全，與美國資本家及其聯行並英商保齡公司代表司戴德於奉天簽訂此項合同，凡十九款，下係節錄。此項草合同訂立後不久，以路政局代表東三省總督，奉天巡撫為一方，英商保齡公司為另一方，於奉天又訂立錦瓊鐵路包工草合同一件，凡42款。略。其合同全文亦見《交通史路政編》，第15冊，頁783—792。

〔美國財團與寶齡公司協定的備忘錄〕 在與東三省總督、奉天巡撫訂立的借款、承造和經營錦瓊鐵路的草合同——美國財團與寶齡公司均為合同之一方——以外，美國財團與寶齡公司復商定以下各條款作為附錄：

(一) 為保障美國財團對中國政府投資獲得一定利潤而不承受任何風險起見，寶齡公司將付與美國財團不少於建造此路兩段合同造價 2.5% 的金額；此款項當於全路告成時付給之。

(二) 由歐、美採購的器材至少須有一半購自美國。

(三) 鑒於鐵路完成時將由一個由美國財團及寶齡公司享有均等利益(除非雙方同意另有規定)的公司經理，在建築期中，將由寶齡公司僱用美國財團所推薦的美國工程師。

(四) 所有其它為保證雙方適當合作所必需的詳細辦法，將由雙方在互相滿意的基礎上商定之。

(五) 以上規定，如發現有任何修正的必要時，由雙方協議辦理。

1909 年 10 月 6 日，於北京簽訂兩份。(美國銀行團代表)威·司戴德，(寶齡公司代表)法倫許(French)。

〔美國外交文件，1910 年，頁 233—234。〕

〔美國代理國務卿威爾遜(H. Wilson)致駐華代辦費萊齊(Fletcher)電，1909 年 12 月 15 日〕 威爾遜指示費萊齊，向中國政府指出，〔美國〕建議的使滿洲各條鐵路商業中立化的計劃，將會產生巨大利益的結果。並說，在要求中國政府批准這一整個計劃的同時，應與駐在北京的英國代表合作，促使中國答應日本及其他有關列強參與錦瓊線的修建，使之作為一個更大的計劃的初步步驟。〔威爾遜〕指示他催促〔清政府〕早日公佈正式批准業已簽訂的〔錦瓊線〕的讓與權的諭旨。

〔同上，1910 年，頁 237。〕

〔費萊齊致外務部照會<sup>①</sup>，宣統元年十一月二十日〕 前次條議，係欲各國互相調協東三省商務起見。凡有干涉之各該國，業已一體佈告。將來各國如何答覆，屆時再當知會貴國政府。

① 英文本；見美國外交文件，1910 年，頁 242—243。

西十月間所訂錦瓊鐵路借款、建築、行駛等事之草約，業經重押。今美國政府重視此事，以爲於將來統併之大局，有最切之關係。蓋中國贖回各路，歸併一局之議，雖有或辦不到之虞，但錦瓊之局既成，則按此約可令該公司出頭，以集各國之資，而築各處之路，固不僅錦瓊一路而已。即於商路上必需之路與及滿洲一帶將來或出售之路，均可給資贖還，合力籌辦也。如此辦法，自係全行收回路權之機關，即將來歸併之大局，亦視乎錦瓊一路而爲之基礎也。貴國政府於錦瓊路事亦以爲然否？並能飭令照行否？如承允諾，美國政府自樂於聞命也。

〔清宣統朝外交史料，卷11，集40—41。〕

〔外務部致費萊齊覆照，宣統元年十一月□日，1910年1月□日〕 本年十一月間先後接准署貴大臣節略暨照會，以美國政府願全中國東三省主權，並保守利益均沾、開闢門戶之主義，擬立一總公司，准各國人民一體承購券票，辦理滿洲鐵路，俾中國主權不致損失。此事若果開辦，須先請中、日、俄三國允准襄助，英、美兩國因有錦瓊鐵路合同，亦須幫同辦理。若全路未能購妥，先修錦瓊鐵路，中國須請在東三省樂於商務均平之各友邦襄助借款，亦可請各友邦助修東三省之他路，且於已成之各鐵路，將來准各友國借款購回各等語。……

至錦瓊鐵路，確係中國所應行興築之路，欲造此路，自不能不借用外款，惟東三省總督前與美國銀行代表所訂借款之草合同，多有應行更改之處，須俟中國政府定有辦法，再行酌量商改。但此項借款造路合同，業與美、英兩國公司提議在先，自應仍與該兩公司代表接談。所稱在東三省樂於商務均平之各友邦襄助借款一節，自是公平辦法，惟未知各友邦能否均有商務均平之意。此層須俟將來再商，此時不能預訂。至其餘他路應否修造，應由中國政府通盤籌劃，自行酌辦，請各友邦助修一層，此時更不能議及也。

〔王貴生，六十年來中國與日本，卷5，頁313—314。〕

〔錦瓊鐵路借款草合同，1910年1月20日，宣統元年十二月初十日，奉天〕 東三省督部堂、奉天省撫部院（下文稱路政局），欽奉諭旨允准，並保國家簡派，現與美國紐約城四人銀行（即摩根公司、坤阿魯

公司、佛土地那臣那爾銀行、那臣那爾斯地銀行)<sup>①</sup>，作為美國資本家代表伊等銀行行事者以及其聯行，惟此項聯行務須奉大清國政府允准一切，始行參預此事。至所有該聯行出名籌備資本之數，至多不過其總數十分之四，均由大清國政府定奪(下文稱資本家)，訂立合同。

因於宣統元年八月十九日，即西曆 1909 年 10 月 2 號，路政局在瀋陽與美國資本家以及保齡公司之代表訂立草合同，作為備款分段建築由奉天省錦州府城至黑龍江省瑗瑋之鐵路，以及將來行車辦法(下文稱本鐵路)之草合同。嗣於宣統元年十二月初十日，即西曆 1910 年 1 月 20 號，奉旨允准，並准將上文所開之草合同詳加續定，作為備款分段建築本鐵路以及行車辦法之末次詳細合同。蓋因按照上文詳載之草合同，同時與保齡公司另訂修築該路並備辦行車需用各件之合同，茲將彼此所議訂之條，開具於左：

第一款 上文所開之草合同如有與本合同不相同之處，自應作廢，而以本末次詳細合同代之。

第二款 甲、資本家允代路政局出售，並由路政局允准資本家按照下列章程將該借款出售金錢借款(下文稱借款)，其數不逾四千萬美金元，按照下列章程辦理。此借款係為分段建造由錦州至瑗瑋之鐵路，即由錦州至洮南一段路線、由洮南至齊齊哈爾一段路線、由齊齊哈爾至瑗瑋一段路線，購買地基在內；並於鐵路之進款不足以抵償其經費之期限內，用以辦理行車事務；以及於建造幹路之時所有彼此視為合宜需應用時修築之枝路，並所有彼此視為合宜需應同時推廣他項經營，以期該路將來之發達。此借款名曰大清國政府西曆一千九百十年錦瑗鐵路五釐之借款。

乙、此借款分為兩次，初次發售借款債票之數美金二千萬元。

丙、借款以三十年為期，由簽此合同之日起。……

丁、債票之利息，按虛數週年五釐。……

---

① 本件所稱美國紐約城四大銀行原名全稱，按括弧中次序依次是，Messrs. J. P. Morgan & Company; Messrs. Kuhn, Loeb & Company; The First National Bank; The National City Bank.

第三款 此借款本利，大清國政府承認全還。若所收此路進項餘利以及此借款所得之銀不敷屆時全還本利之數，應由路政局奏明，設法以別項補足，按期交付資本家，清還本利。除按照第四款甲節詳載訂立頭次押產抵債之辦法外，此次借款本息以下列東三省進款作保：

- 一、鹽課二百萬兩；
- 二、舊鹽斤加價一百萬兩；
- 三、新鹽加價一百萬兩。

以上三項應由路政局擔保，共計每年的款四百萬兩。若此三項內或有不足，應由路政局另撥他款補足四百萬兩之數。至所指東三省之進項，茲應聲明，概未曾牽連他項借款擔保負欠之款或抵押之契等項。若本利照常交付，不得干預以上所指進項。倘或屆期本利欠付，除展緩公道時日外，即應於上文詳載之進項內撥足上開數目，交與海關辦理，以保執債票人等之利權。嗣後此借款或全未還或未還清之先，若再有將上文所開東三省進款抵將來他項借款，或擔保負欠之款，或抵押之契等事者，總以此次借款本銀利息儘先償還。倘有用上文詳載東三省進項抵他項借款，或擔保負欠之款，或抵押之契等事，不得訂明在此次借款之前，亦不得訂明與此次借款平行辦理，並總不得令此次借款以上文詳載東三省進項逐年抵還之質保有所空礙減色。將來若再訂立抵押以上所言東三省進項之借款，或擔保負欠之款，或抵押之契，務須居於此次借款之後；並務於各該借款或擔保負欠，或抵押之合同內，載明所有應付還本利等事均在本次借款之後辦理。此借款未款未還清以前，倘遇大清國政府議定修改海關稅則以及議定減免釐稅章程，現由彼此議明，一面不得因此借款係東三省進項抵押，而阻止修改減免釐稅，一面如未先行向資本家商明，不得將此次所指定抵押此借款之進項稍為減色，必須於修改稅則等項之時，另行指定其他進項，如數撥足，補抵借款。

第四款 甲、大清國政府欲於此項發售之債票其結實可靠之意，願將全路暨本借款合同所擬修築之枝路並一切產業或附屬之物，作



爲頭次抵押。

乙、此項借款須得抵押，按照美國紐約省通例辦理。……

丙、茲由彼此議允，倘因美國以及他處銀市之情形，務須另立一的實合例之券據，爲保實借款及債票起見，或按照美國紐約通例必當另派受托之人者，應由資本家與路政局或管路大員商訂彼此認爲合宜之辦法，遵行一切。

丁、爲保實頭次抵押起見，大清國政府俯准如債票未贖、年息未付、以及各項借款清還以前，所有抵押之鐵路及地畝以及枝路，並所有該路產業或附屬之物，不得稍有損壞，以致妨礙頭次抵押之權利。茲大清國政府一併允准，按照本合同詳載所有抵押之鐵路以及枝路並一切產業或附屬之物，不得稍受損壞，務須設法維持一切，俾其完全妥善，照常行駛，以保收執債票者之權利。

戊、又議定，倘借款本利以及各項欠款還清以前，除照本款甲節詳載之辦法，業將本路等項作爲頭次抵押給與資本家外，路政局不得將前項各產業再行抵押與他人，並允准不得將本合同借款內所擬興辦或修造之他項工程抵押華洋人等。

己、如照本合同所訂日期不付此頭次押款債票之利息以及每年撥還本息，或期滿本款不還，所有全路及枝路與一切產業或附屬之物，抵押於購執債票人所授托之資本家者，按照本合同之第三、四款乙、丙等節所訂之辦法，統交資本家管業，遵照通例辦理，以便實在保護購執債票人之利益。

庚、一俟全款及所欠之息並各項欠款清還之後，則以上之條款所曾經妥立一的實合例頭次抵押之券據卽行作廢。

第五款 甲、應出借金錢借款，其數不逾美國四千萬金元，按照上列章程辦理，卽照總數印發大清國政府金錢債票，仿照北洋鐵路借款債票，以鐵路作爲頭次抵押。每張債票之上，須按照下文所稱，書明面上：

“大清國政府按照 年 月 日上諭，聲明無論如何之情形，擔保清還所借之款及其利息，並特着出使某大臣蓋印於借票之上，以昭

信實。”等語。

庚、此債票由中國出使駐美或他國大臣與資本家揀選妥當受托公司或存儲公司收存，並按照本合同所訂之抵押辦法，作為受托之人。惟此項存儲之費，按照最公平之價，由鐵道通行帳內支給，以酬其勞。

辛、此債票應收存以便資本家隨時取用，於中國出使駐美或他國大臣簽押之後，應准資本家將債票分次出售或抵押，籌整款項，須撥作建造鐵路工程以及備置車輛並行車之用。此款亦可使用，俾築造枝路與備置車輛，以及本合同第二款詳載經路政局會同資本家核准他項應用時興辦之經營。

壬、於提取或交給債票之時，存儲公司即須知會中國出使駐美或他國大臣。

第七款 甲、按照本合同第二款乙節詳載辦法之文，此借款分兩次，其初次發售之數，美金二千萬元；第二次出售債票之期，應由路政局或管路大員會同資本家酌定。

乙、此借款頭次發售債票之價值係按照虛數九十五折，即每百元實交九十五元，由資本家購自路政局，再行出售。

丁、其第二次出售債票之期總以不誤建造鐵路等工程為準。其價值將來係按照售出之實數交付路政局或管路大員。資本家於百分虛數扣留發售用費五分五釐。又復議訂，應由資本家按照市面最善之價發售借款債票，俾中國所得之款為數最鉅。

戊、資本家在中、美等國以及他處招人購買，中、美與他國之人，一律照章辦理。若大清國政府訂購，自應儘先照給，但須於未發出借款招帖之前訂購。

第八款 甲、借款進項，按照資本家與所有准入資本團體內之聯行，會商路政局或管路大員所指定或在中國，或在紐約，或在他處之銀行交付，收存入錦瓊官鐵路項。

丙、其在外國所存鐵路款項，按常年三釐七毫五給發利息。由彼此於本合同奉旨允准施行之時，訂在中國所存之鐵路款項，或作

來往，或作定期存放，其利息嗣後酌定。

丁、借款進項暨發生之利息，除造路期內交付借款利息並經手用銀外，銀行等將此款存放，聽候路政局或管路大員提用。若過美金十萬元之數，應於用款前十日知照銀行等。

戊、借款進項，按照建造鐵路工程以及第二款詳載擬興辦之他項經營所需，隨時提用，由路政局或管路大員出支取憑單，向資本家所指定之銀行支取，並須由工程司或本合同所擬興辦他項之經理員，將所提用之款另單聲明緣由及給發工程所需之價值。

己、按照建造鐵路工程以及第二款詳載擬辦之他項經營所需之款，可由路政局或管路大員自定，向資本家所指定之銀行匯至中國。按照上文所載，所匯之款逾過美金十萬元之數，應於匯款前十日知照銀行等，並所匯之款存放該銀行，聽候為鐵路事提用。

第十款 由訂定借款之日起至第十一年後，無論何時，若路政局代大清國政府致將借款全數清還，或先還合同附表所載未到期之數若干，均可照辦，至第十七年內，照債票上數目加價二元半，即係每一百元債票一張，還一百零二元半，第十七年後無須加價。惟每次欲還若干，路政局代大清國政府於六個月之前，用公文知會資本家，其預還之數，借款招帖內載拈圖日期多加拈圖次數。

第十三款 茲由彼此議定，於修竣鐵路之後，在借款期內，如此路有必須由外洋購買之各種鐵路需用物品，應用投標辦法，惟遇物品優美而價值相同，先儘美國所造之物品購辦。

第十四款 茲由彼此議訂，在借款期內，應由資本家按照上文開列之辦法會商路政局或管路大員所指定之銀行，作為該鐵路之經理銀行。所有鐵路之進款以及其贏餘之項應在該銀行存放。……

第十七款 本合同內所定之鐵路，將來或以為有益，或以為必須建造枝路，由大清國政府以中國他款項自行建造。如政府或路政局擬修造此項枝路務須用外國資本者，則先儘資本家商辦，以便籌借應用之款。

第十八款 資本家可將本合同應有之權利及責任，或分別交與

他美國公司董事代表等接辦，或再交代理人代辦，其接辦、代辦應商請路政局或管路大員核准。

第十九款 茲本合同載明，應由資本家允准他國聯行資本家參與此次借款之權，但務須奉大清國政府允准一切，始行與聞此事。至所有聯行出名籌資之數亦應至多不過其總數十分之四，均由路政局會請資本家定奪。如若允准此項聯行照此辦法參與者，伊等按照上文所開，不過其總數十分之四，自應一律享得本合同應有之權利及其所負之責。所有交與其各該國他公司接辦，或再交代理人代辦之權，亦應照本合同一律辦理。

第二十款 茲於宣統 年 月 日，即西曆一千九百 年 月 號，欽奉諭旨允准彼此簽字，即由外務部用公文照會駐京美國出使大臣。

第二十一款 此合同繕寫中、英〔各〕文五份，其一份送呈外務部，一份送呈郵傳部，一份由路政局執存，一份送交駐京美國大臣，一份資本家執存。如有文字可疑之處，以英文為准。

〔交通史路政編，第15冊，頁794—802。〕

## (二) 日、俄等國的反應

〔外務部致郵傳部函，宣統元年七月初十日〕 日人派員在彼處偵察，其隄防之處，確是無微不至。前伊集院使與本部會晤曾云：不特新法一路與南滿有礙，不能允認，即錦洮一路亦仍在南滿平行線之列，如中國實在有意興修，日本亦必阻止等語。是此路若未經日本認可，亦萬難率行動工，致多阻礙。聞東省擬借外款，奉借奉還，若有此舉，亟宜從緩辦理，免至面面為難。除電東督外，為此函達貴部查核，即希從速秘商東省，以昭慎重。

〔清宣統朝外交史料，卷7，葉47—48。〕

〔日外務相林董致伊集院函，1909年7月15日〕 政府仔細地研究了……錦齊鐵路問題之後，在昨天的開議上作出決定，我國政府認

爲一條鐵路是不是另外一條鐵路的平行線，不能單靠距離遠近來決定；(一)清國政府如能放棄修建法庫門鐵路的念頭，並且(二)在需要外國從資本、技術等方面進行援助以修建錦齊鐵路的情況下，答應日本也能和其他國家一道加入，則帝國政府對修建錦齊鐵路將不提出什麼反對意見。貴官應即訪晤富連奇<sup>①</sup>，告以帝國政府意圖所在，並須指出今後關於這一問題，英國最好能採取同我國合作的措施，然後務須充分探詢對方的見解。此外，我方由於軍事和南滿鐵路利益的關係，希望修建一條從南滿鐵路一站走向西北連接錦齊鐵路。可是，萬一因爲對富連奇談出這一問題而給加入錦齊鐵路帶來障礙，則是不利的。因此，是否應當把這個問題告訴給富連奇，擬請貴官斟酌處理。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本政府對錦齊鐵路的決策<sup>②</sup>〕 據最近報道，清國計劃從錦州至齊齊哈爾修建一條大鐵路，似已成爲確定的事實。清國倘如實行該項計劃，則不僅在軍事上和經濟上對我有重大關係，而且對我經營南滿洲亦有直接影響。因此，帝國必須慎重研究修建該鐵路的後果，並考慮由此而引起的同列國之間的關係，然後決定相應的政策。

關於本問題，帝國政府所應採取的政策不外有下列兩種。第一，把錦齊鐵路看成是南滿鐵路平行線，然後以北京會議錄條款爲依據，阻其修建。其次，帝國政府允許修建該鐵路，清國需要仰賴外國幫助修建該鐵路時，帝國政府亦行加入，藉以打下我國對該鐵路的關係的基礎，這是第二種政策。

根據第一種政策，阻止修建該鐵路時，必須引用北京會議錄所載“清國政府爲了保護南滿洲鐵路的利益起見，約定在收回該鐵路以

① 此人英國人，1909年6月間會見伊集院時曾聲稱，日本政府對法庫門鐵路如無考慮餘地，能否考慮錦州——齊齊哈爾線。並說：如果日本同意，願親向中國接洽。因此，林董在文中提及訪晤富連奇等情。

② 此決策於1909年7月13日經日本內閣決定，而由小村於16日發致伊集院，訓令其作爲交涉方針。

前，不在該鐵路附近修建與之平行的幹線，或有損該鐵路利益的支線”這一明文規定作為根據。但是，錦齊鐵路是南滿鐵路的平行幹線，這一點雖是明確的，然而能不能說它是在南滿鐵路附近，這一點却大有疑問。錦齊鐵路的線路尚未確定，但如果像最近報道的那樣通過洮南府，則離南滿鐵路最近的地點當在錦州附近，而在該地則兩條鐵路距離約有一百英里。把最近距離一百英里的鐵路說成是在南滿鐵路附近，按常識是講不通的。特別要預計到，修建該鐵路將有一、二列強支援，這樣就必須提出足以使有關列強相信我方主張有一定的理由。就這一目的來說，“南滿鐵路附近論”這種論點，不能不說是軟弱無力的。根據這一薄弱理由來反對修建該鐵路，萬一清國對此置之不理，或竟至實行修建；同時列強亦以各該國民投資或其他理由給以支援，則我方主張終將無從貫徹，其結果將是抗議的無味反復，而可能出現鐵路實際開通的奇狀。即使我方主張萬一得以貫徹，修建該鐵路為我方所阻礙，清國亦必修建從北京至海拉爾或恰克圖的鐵路，該鐵路又必將給南滿鐵路以重大打擊，因而我方所受損失將遠非修建錦齊鐵路後的情況所可比擬。毫無疑問，對修建錦齊鐵路，我方既缺乏拒斥之正當理由，又將為此遭受重大損失。因此採用第一策對帝國政府極為不利。

第一策既不足取，則唯採取第二策。錦齊鐵路之修建，旨在開發滿洲及蒙古地方。帝國政府同意修建，並給以相當助力，這不僅吻合帝國政府一再聲明的政策，並且由於修建鐵路推動了地方開發，該地區之列國商業必將隨之大振，帝國因此所享受的利益當非其他國家所可比擬。故此，我們認為，為了採取第二種態度，我方能夠獲得的有形無形利益將極大。正因此，帝國政府宜斷然採用第二個方案，並認為對清國政府作如下的通知是適當的，即：（一）清國政府須放棄修建法庫門鐵路的念頭；（二）並約定該國為修建錦齊鐵路需要仰賴外國資本、技師等方面進行幫助時，須使日本和其他外國同等地參加。則帝國政府對修建錦齊鐵路將無任何異議。

此外，我方認為從南滿洲鐵路的一個站向西北方修建一條連絡

錦齊鐵路的鐵路，在軍事上和南滿鐵路的利益上都有很大好處，所以我方亟願修建該鐵路。但考慮到如果此刻由於向清國政府提出此項要求而給加入錦齊鐵路帶來困難，則應當在日後採取某種措施，只是在適當時機把前一個問題通告清國政府即可。

帝國政府決定採取第二方案後，滿洲鐵路經營在事實上將分成三大地區：南滿洲屬於我國經營地區，北滿洲屬於俄國經營地區，遼河以西將為各國共同經營地區。彼時，我國除保有自己的南滿洲經營地區外，還能夠滲入各國共同經營的地區。這對帝國將來的發展，將奠定極為有利的基礎。

〔同上。〕

〔外務部致俄使廓索維慈(И. Я. Коростовен)函，宣統元年九月十一日〕 逕覆者：准來函，以錦州府至齊齊哈爾鐵路一事，仍請見覆有無借英、美兩國款項建築該路之舉等因。查錦州府至齊齊哈爾鐵路，英、美兩國商人願借款興修，實有其事。惟現正籌商，尚未定議。然此事關係中國內政，他國人可以不必過問。茲特作為私交，聊以佈達。

〔清宣統朝外交史料，卷10，集4。〕

〔日使伊集院彥吉致外務部照會，1910年1月31日，宣統元年十二月二十九日〕 前因錦瓊鐵路之事，曾與梁尚書面談，並道本國切望之意。刻曾電請本國政府訓示。今得覆電，囑於此事須格外小心。本國政府因茲事體大，不能遽允所求，惟本大臣日前面談，曾言及此路關繫日本利益甚大，故無論中國作何主見，應先聽本國核准。倘使本國竟為所蒙，或不關照本國，則兩國邦交之險，實在令人難以預算。特備文警告，務宜審慎從事。

〔俄使廓索維慈致外務部照會，俄曆1910年2月2日〕 昨與貴大臣面談，欲令本國幫助錦瓊建築之事，當即電詢本國。茲得覆電如下：

俄國政府對於此事視為非常鄭重，必須細加研索，故目下無可答覆。俄國出使大臣可親告外務部如下：

俄國政府希望中國政府錦瓊鐵路之事，非先與俄國商議，萬勿從事。不然，則兩國邦交諸多窒礙云。

〔俄使廓索維慈致外務部照會，俄曆 1910 年 2 月 4 日〕 俄國出使大臣業經接得本國政府對於美國錦瓊鐵路之議，曾經電覆美國如下：

“美國既邀俄國與聞錦瓊鐵道之事，並允俄國可再思答覆。俄國意見以爲事前既未知照俄國，故俄國於此事業不欲與聞。美國不免誤會，請將此借款停止。俄國希望凡事未先與俄國商議，勿行定奪云云。”

本大臣今將來電鈔送貴部。並知照事前如未與俄國商量，勿冒險定局。

〔俄使廓索維慈致慶親王文，俄曆 1910 年 2 月 8 日〕 本大臣曾經面談並照會貴部，錦瓊鐵路一事，茲據政府訓示，反對美國滿鐵中立之議，茲將來文鈔錄奉上。……

“美國囑詢建造錦瓊鐵路之舉。俄國政府切實聲言，此舉於俄國利益有非常關繫。此路若成，非但接連北滿鐵路之南端，並且在瓊瑯實與俄國邊界相接，直使軍務、警務大受影響，而使滿洲鐵路所通東蒙古、北滿洲情形改變。故此事必須詳細查詢，始能定見。倘使俄人不知其詳，萬不可行。俄政府對於此事，甚爲審慎。故所有計劃，應先爲知照。俟俄國鄭重審定以後，自應將該路應如何建造情形，早爲答覆。至於以後凡在滿洲，中國欲借款造路，第一應先商知於俄國。俟俄國察視有礙俄國或北滿洲軍警兩界否，再行將該路如何建造之處，持平辦理，定見施行。”

〔日使伊集院彥吉致外務部照會，1910 年 2 月 14 日〕 日本政府對於錦瓊〔鐵路之〕建築，視爲極要之舉。因此事使南滿洲鐵路之財產大受影響也。惟中國主見既欲趨爲建築，以便開通蒙古、滿洲兩處，日本政府再三設想，如依下開各項，日本政府可幫助此路之建築云云。

一、日本欲於錦瓊鐵路借款、僱用工程師、購買材料、建築工程。



悉與份其事。其應如何與份之法，俟與列強和衷商議後再行定見。

二、至於錦瓊鐵路與南滿洲鐵路欲聯軌之處，中國政府應從錦瓊鐵路某車站間造一枝路，接連南滿洲鐵路南端車站。該路應如何佈置，及接連南滿洲之法，必須與日本政府妥議後行。

日本政府以錦瓊鐵路之建築於南滿洲鐵路大關緊要，所以亦贊成者，因現在之計劃，係從錦州起點，經過洮南，距南滿洲〔路〕尚遠。若將來計劃又有更變，日本政府必須干涉與聞其事。

〔法使馬士理 (Margerie) 致外務部照會，1910年2月18日〕  
法國政府因為中國謀平和起見，請中國政府於錦瓊鐵路之事，事前未與日、俄商量，勿遽定議。如此可免各國滿洲之競爭，並可增進其在亞洲之幸福云。……

〔俄使廓索維慈致外務部照會，俄曆1910年3月6日〕 貴部曾面詢本大臣，俄國政府對於錦瓊之建築有何種意見。本大臣當經電詢本國去後，茲得本國覆電謂：錦瓊鐵路之建築，於俄國邊界、商務，兩有傷礙。按照光緒二十五年（1899年）條約，中國政府曾允北京以北之鐵路，如欲借款建造，必須先儘俄國<sup>①</sup>。現在倘使與俄國邊界、商務，一無所損，俄國亦非必執索踐言。無如據俄國鐵路調查員報告謂：錦瓊鐵路若成，俄國滿洲鐵路所受之傷損，每年須損失五萬萬盧幣。而中國備款收回，須在二十九年之後，或直至七十三年之後，始能無費收回。故俄國政府以為現在計議此項合同之資本家，本無政治手段在內，是錦瓊鐵路亦未嘗不可移建他處，是於商務可得同等利益，而使俄國亦不受虧損。列強資本家當亦不致起而反對。

俄國既有以上意見，故提議將錦州至瓊瑋建造鐵路，暫行罷談。而從張家口造一路至烏拉圭〔庫倫〕，或再展至恰克圖，直達俄國邊境為止。聞此路中國久思建設，是中國當必與外人意見相同。中國現狀頗處困難者，以未得西比利亞交通之故。俄國政府不欲使中國處於困難地位，甚願在貝加爾與恰克圖之車站間，建造一枝路，交通其間。惟

① 事實上並無此項條約，關於此案之來往文書，參看頁366—368

中國如建造張恰鐵路，應令俄人與有資本在內。俄國政府深望中國人對於此舉須深明其意，庶可和衷共濟，有益兩國。總之，俄國政府亦甚願中國在滿洲境內，借款造路，倘使與其滿洲鐵道利益邊境無損，決無間言。故俄國以友誼之故，陳其意思。以上所言，業經照會美國列強云。

〔以上均錄自清宣統朝外交史料，卷12，葉47—50。〕

### (三) 鐵路建造計劃的擱置

〔外務、度支、郵傳三部會奏東省借款築路事關重大遵旨統籌全局摺，宣統元年十月十二日硃批依議〕 查該督原奏大意，以東省日俄鐵路，分據南北，非於兩國路線之外別築一路，不足以救危亡，非借外人之財，不足以經營東省。現與美國銀行代表司戴德，商議借款約三四百萬鎊，籌修錦洮至瓊瑯鐵路，已簽立草合同。該代表堅請政府承認，業經列入條款，並聲明以路作保等情。臣等伏維……該督撫等恪遵前次厚集洋債互均勢力之諭旨，而汲汲為借款築路之計，誠亦萬不得已之苦衷。雖然款不妨借，而籌款者必策其萬全；路固當辦，而應辦者非止此一事。……至該督撫原訂合同，如路事由該公司經理，公司由中、英、美三國聯絡而成，暨提餘利百分之十等款，均侵損利權，未便照准。請飭下該督撫，將原立合同即行作廢。

〔清宣統朝外交史料，卷10，葉42—44。〕

〔錫良、程德全奏片，宣統元年十一月十一日〕 再，錦愛鐵路借款，雖經臣等一再奏陳，而於東省之存亡，外交之得失，關係最鉅，未便形之前摺，有不能不密陳於皇上之前者。蓋東三省經中日、日俄戰後，危而復存者，類由於列強牽制之力。然日人爭其外交權術，疊與英、法、俄國聯盟，外假開通門戶之說，實以肆其隱佔之謀，勢力乃愈侵愈倍。本年安奉鐵路正與協商，遽倡言自由行動、迫中日約成，陸海包圍機局，更愈迫愈緊。俄則日思報復，經營北滿，窺瀾蒙疆，境上屯兵，常十數萬。此外各國亦應睚眦虎視，待兩國之舉動如飴，以定其趨

向。牽連全局，豈惟東北一隅。幸有此錦州至環瑯一路，連貫二千餘里，可與並駕齊驅，兼以顧京師右臂。是東省生路，僅此錦環一條，東省生機，祇有均權一法。前奉諭旨，有均勢之說，指示至爲深切。

適美國以日人壟斷滿洲，彼之商務遭其損失，積憤不平，欲以投資均其利益。臣等恰於此時，議設錦環鐵路，該國商人允以鉅款貸我。又因英與日盟，必須聯英入股，以杜英人之牽掣，遂合爲英、美公司共貸此款。此雖名爲商路，實含有政治、外交之策。蓋無論我今日無款，卽款有餘裕，而國力未張，能保此時不出而干涉？卽不干涉，能保其永不相侵？並恐一切礦產、森林，終非我有。是借款者，乃兼借其勢力。彼以勢力換我利權，我卽借其勢力以鞏我疆圉。該國代表司戴德與臣等面商之時，卽云此次借款，與內省不同，實有外交上莫大關係。蓋彼深知資本必大，勢力始均，然後能與日、俄相抗，而東三省亦卽藉以自存。彼此各有隱情，皆已照然若揭。是錦環鐵路一議，我之主腦，實在救亡，非僅興利已也。

臣等自顧庸愚，膺茲重任，上思根本重地祖宗締造之艱難，下念鑿鑿舊都人民生聚之繁盛，觸目隱憂，莫知所屆。舍此一策，別無他術。前次所以先與畫押者，事機所迫，不得已也。否則日久變生，將有第三國要求加入，恐蹈粵漢鐵路之覆轍。至此議發起以後，日本報紙每著論說斥言無利，以圖破壞，蓋欲惑朝廷之聰聽，而逞一己之陰謀。又聞俄、美現正交歡，近有俄借美款經營東方之說。此說果確，齊環一路，將非我有，而美人亦不肯投資吾地。他日美人間接以圖日，而我無絲毫之權。何如今日與美人合資以自謀，而我尚有保全之望。伏願皇上宸衷立斷，密飭外務部、度支部、郵傳部從長計議，將錦環鐵路公司仍允貸借英、美鉅款，迅速核准簽押，俾得支持危局，免滋貽誤。東省幸甚。大局幸甚。

〔交通史路政編，第15冊，頁792—793。〕

〔外務部致郵傳部、度支部函，宣統元年十二月初二日〕 東三省籌借外款修築鐵路一事，前於本年十月十二日由本部會同貴部妥議覆奏，咨行該督撫通盤籌劃，果能確有把握，應需借款，仍隨時咨商三

部妥籌辦理等因，嗣於十一月十一日經該督撫遵照部議覆奏。……本部以東省情形日急，非統籌全局不足以資補救。籌築錦瓊一路，爲目下至爲切要之圖，果能妥改合同，似不能不准其續與定議。美國倡議聯合各國，共辦東省鐵路，此事果底於成，不特中國行政權不致再有障礙，且各國利益既平，則日俄固無從爭雄，英美亦不致壟斷。以現在東省情形而論，計亦無有逾於此者。惟茲事體大，中國固不便提議於各國，卽美與各國磋商，亦非旦夕所可成，或因他國不能同意，致此事竟成畫餅，亦難逆料。而我國對於東三省之辦法，當立於主動地位，不當立〔於〕被動地位。一切措施，應先自定方針，以圖進取。本部亦知錦瓊卽成，未必足以鞏固國防，希圖厚利。惟東省情事與內地不同，內地借款造路，祇爲商務利益起見，東省則重在利用各國之勢力，互相牽制；以期保我主權。尤必直達瓊瑯，庶三省可以聯貫，氣勢可期雄厚。果如美政府所云，得此憑藉，可以仗義執言，益資我助，於大局裨益實非淺鮮。至籌還本息歸償餘利，原奏既稱不致無着，自當責成該督撫悉心籌辦，不致徒託空言。現擬先將東省督撫一摺，從速議覆。除函致度支部郵傳部外，貴部盡慮周密，務希詳細函覆，以便擬稿，會同具奏，無任殷盼。

〔清宣統朝外交史料卷 12，頁 19—21。〕

〔郵傳部致外務部函，宣統元年十二月初六日〕 東省借款築路，原係政治關係，非爲營業起見。現美費署使提議各路統一一策，洵是排難解紛之法。所稱歸併大局，須視錦瓊爲基礎，亦係準情度勢扼要之言。其中委曲繁難，經大部逐層摘發，盡慮周詳，至爲欽佩。現在機局如此，允宜先將錦瓊借款築路事宜，從速議覆。惟草合同第六款所載，該路公司應由中、英、美三國人聯絡而成等語，係屬三國合辦，非由中國借款自辦，將來易生窒礙。此爲本源之病。其用人購料等事，有未盡合宜之處，係屬枝葉之病。詳細磋商，恐費時日。倘能聲明先定借款築路大綱，合同隨後改商，自應早日擬稿會同人奏。至將來統一之議有成，則此路或須斟酌改線接線，免與南滿、京奉利益或有不能融貫之處。想美人必能體會此意。倘統一之計不能遲成，

則此路尤爲當務之急，亟應及早定議。至籌還本息，責在督撫，誠如尊論，不徒託空言。若如督撫原片所稱，創立銀行以興實業，萬一路利不敷還本，似亦可將興辦實業所得之餘利以還路本。如此辦法，更有把握。應請大部主稿，與度支部籌商見示，定期會奏。愚昧之見，統乞鈞裁。

〔同上，卷 12，葉 24。〕

〔外務、度支、郵傳三部議覆借英、美款興築錦瓊鐵路摺，宣統元年十二月初十日〕 臣等查東三省自日俄戰後，各以鐵路分據要害，擴張區域，侵越主權。此時亟圖對待之方，誠非另闢一路，隱相抵制，不足以扶危局而固國防。前次臣等於會議覆陳摺內，聲明鐵路與實業必須兼營併進，所指各節，通盤審計，果能確有把握，應需借款，仍隨時咨商部臣妥籌辦理。亦以路必須修，款必須借，惟謀定後動，必預有成算，而始可措置適宜。前該督撫以興辦實業在先營鐵路，有鐵路爲運輸，將來籌還本息，卽以森林、煤礦、墾牧之餘利歸償，當不致無著。是該省建修此路，其借款本息，仍由該省自行籌還，所陳各節，均中肯要，自不應置爲緩圖，應卽准如所請，仍由該督撫與美國銀公司代表，接續商議借款修路辦法。原立合同，多有損失權利之處，應由該督撫仿照各省借款修路之最善辦法，取益防損，悉心改訂，先行分咨臣部核定後再爲簽押，以資接洽，而昭慎重。

〔同上，卷 12，葉 35—36。〕

〔錫良等致外務部電，宣統二年二月初二日〕 議商錦瓊路事，因與司戴德先期約定，未便臨時食言。擬仍飭該司等赴津詢明合同內容。非蒙大部核示，斷不能擅行訂定。知注謹聞。

〔同上，卷 13，葉 34。〕

〔外務部覆錫良等電，宣統二年二月初四日〕 錦瓊路事，日、俄來照，於我藉固國防，默爲抵制之意，業已揭破。詞意斬截，斷難容我空言辯駁；卽肯轉圜，我亦斷難恃有他國扶助，卽可操切從事。若不待商妥，遽派員與司戴德接議詳細合同，恐將來美爲保護商人利益，出而爭執，則我更面面失據，無從應付。此事關係重大，仍希飭令鄭、鄧

兩司綏與提議，免致後悔。

〔同上，卷 13，葉 35。〕

〔錫良、程德全覆外務部電，宣統二年二月初五日〕 此次鄭、鄧赴津，重在踐約，不在開議。一切靜候大部指示，自與尊旨綏議相符。竊日、俄抗議，自在意中，然此路絕非並行線，均無關係。彼所斷斷至不願者，我受兩強夾擠，氣息欲絕，尋出一線生路，稍可圖存，梗其咽喉耳。儻若使其如願，大局何堪設想？滿洲開放，彼所常言，何竟違背？尚乞大部設法主持，以維邊局。

〔同上，卷 13，葉 35。〕

〔錫良致軍機處、外務、度支、郵傳三部電，宣統二年五月十六日〕 錦瓊鐵路借款、包工兩合同，前已鈔送鈞核。昨准司戴德自俄京函稱：接到紐約來電，內稱：爲時無幾，即在俄京開議；如其議妥，美國資本家已備有工程司以便立可派往等語。此事若一經議妥，該財團代表勢必立派工程司催促開辦。今擬訂詳細合同，尙未蒙核覆，一切均難籌備。屆時若有延誤，必生枝節。應懇鈞處、大部迅賜核示，以便預籌。一俟接到司戴德確信，即將合同繕奏。近日喧傳日俄新訂協約，東事日棘，焦慮莫名。叩請速覆。

〔同上，卷 16，葉 16—17。〕

〔小村對俄駐日公使 2 月 26 日口頭聲明的答覆，1910 年 3 月 3 日〕 帝國政府慎重地考慮了俄國政府有關修建張恰鐵路的提案。帝國政府在諒解俄國對這一問題的立場的同時，認識到該提案旨在廢除錦瓊鐵路修建計劃，而代之以列國共同經營的張恰鐵路，故不僅不反對該提案，並在無礙於帝國政府歷來對錦瓊鐵路的態度之範圍內，將不吝惜給以友好的支援。此外，帝國政府希望，將來日本提議修建由南滿鐵路一點至張恰鐵路之線路時，俄國政府能惠予同意。

〔“滿鐵”資料課檔案。〕

〔小村分致伊集院、落合的訓令，1910 年 3 月 4 日〕 俄國政府提案，對帝國有一利又有一害。廢除錦瓊鐵路可排除列國在滿勢力，是其有利的一面；修建張恰鐵路既能導致俄國勢力滲入華北，又將在歐

亞交通方面給南滿鐵路帶來影響，這是它不利的一面，然而，修建恰克圖鐵路為多年懸案，遲早必成事實。因此我們認為，趁俄國政府此次提案之機，同意修建該路，而停止錦瓊鐵路計劃，以便保全滿洲局勢。同時，我國亦和列國一道加入恰克圖鐵路借款，以和緩該鐵路可能給予我國的不良影響是適當的。帝國政府茲已決定：不反對俄國提案，並在無礙於帝國政府歷來對錦瓊鐵路的態度之範圍內，進而贊助該提案。這一決定已在今(四)日電覆俄大使。

[同上。]

[日駐俄代辦落合致帝俄外務大臣節略，1910年12月30日]

一、關於錦瓊鐵路，帝國政府原則上同意加入，但由於該計劃的細節尚未瞭解，擬在日後協商此事。

二、礙難贊同把滿洲各鐵路置於各國管理下的建議。其理由有：

(1)與《朴資茅斯條約》大相逕庭。該條約旨在確立滿洲之恆久穩定狀態，嚴格忠實遵行其條款，是維持遠東永久和平和安寧的最高保障。

(2)鑑於當前滿洲的情況，難以認為有必要把在中國其他地方無需創設的一種特殊制度設於滿洲。

(3)在鐵路經營方面，認為以列強共同制度代替一國專屬制度為有利的這種說法，帝國政府礙難同意。

(4)在日本所屬各鐵路有關的地方興起的工商業，對滿洲的繁榮進步貢獻極大。在發展工商業經營方面，曾投入多數日本臣民和大量日本資金，因此放棄保衛這些人民事業的唯一機關，從對人民的信義和責任的角度說來是斷難同意的。

[滿洲鐵道中立問題概要，頁9—10。]

[盛宣懷致錫良電，宣統二年六月二十六日] 錦瓊鐵路實為保全要策，然俄、日均已赴部力阻。法使且云，如未與俄、日商議之先，莫與他國定奪。英亦庇日，不願認包工為英利。要知法助俄，英助日，皆為債主。吾利用美債而落後者，實堪痛惜。此時若仍由外務部核奏，非與俄、日商定不可，豈但錦洮而已。錦齊且恐扞格，遑論錦瓊。弟

昔借比、法款造京漢路，英、德阻撓甚力。徑自電奏，得旨依議，即畫押。英、德向部曉舌，索造津浦、滬寧而後已。蓋外交成否，全在密速。我與美畫押後，美方能全力庇我。今俄、日加約，美、德甚忌，若善用之，尚可挽救。公素抱純忠，如能面懇濤邸，密奏危殆實情，並與美員商定，公專摺上聞，得旨即畫押；他日由部調處，雖許張恰等路，東省則已得救星。洵邸赴美，再以全力聯之，以速補遲，事在人爲。乞密酌。

〔愚齋存稿，卷 76，葉 7。〕

〔黑龍江巡撫周樹模致外務部函，宣統二年七月初八日〕 本年五月間據省城交涉局呈稱：准駐省俄領事照會內開，有俄人米海羅夫、布圖柞夫、拉德金斯、莫立尼闊夫、克拉布遼夫等五名，各帶俄跟人二名，防身槍械一桿，前往江省各處考察商務。所經之路，擬由哈爾濱前往呼蘭、綏化、海倫、布特哈、墨爾根、瓊瑯、黑河、布拉郭威、昂斯克等處，照請發給護照，並轉行各該地方官照章保護等情。當經發給護照五紙去訖等因。呈報前來。旋據江省駐哈鐵路交涉局電稱：俄人米海羅夫等五人，係藉考察商務爲名，實係私測齊瓊路線，並有自行修築等語。當飭沿途各地方官隨時密察攔阻，並派員前往偵察各在案。頃據嫩江府周守玉楨稟稱云云等因。

查吾國錦瓊路線，早經鈞部規畫，第以外交牽涉，美英蹉商迄未就緒，而外人已着先鞭；日俄協約，隱成南北割據之勢。微論錦瓊一路，此後外交上更多一層阻力；縱能曲折遷就，克底成功，而彼於哈、呼、綏、海、布、墨一帶着手，實爲異軍突起，間道出奇。初猶以爲密測齊瓊，將爲錦瓊幹線之梗；不料其包藏禍心，更有此驚人之舉。萬一俄人垂涎此段路線利益之豐，或以種種方術要求鈞部，務懇嚴詞拒絕，告以吾國現已決定自行修築，萬難允許，令其早退忘〔妄〕念，無萌野心。庶能救此危瀕，不致利權盡落外人之手，而齊瓊路線，亦不致虛設。此舉關係重要，故不能不剴切詳陳。祈鈞部顧念邊陲，統籌全局，以大力維持，勿令他人之我先。是所企禱。

〔清宣統朝外交史料，卷 16，葉 7。〕



〔東三省財政監理官熊希齡致度支部尚書載澤條陳，宣統元年〕

日本自得大連以後，美國在東三省商務大遭損失，而英、美各國與日本貨物同抵大連者，南滿鐵路又往往將日貨先運，得價獨優，各國貨到既遲，則銷路亦爲之滯，此美國所以欲於錦齊承修鐵路以與日本競爭也。日本陰知此舉大不利於南滿鐵道，思出全力以相持，故美人司戴德連合英人而成此公司，因日英同盟有英在內，則日人必不肯傷感情也。此中藏有外交之術，東督未便形之章奏，以致一切內容不能報告於政府者，職是故耳。竊維東三省自甲午戰後，遼東一隅，變爲日有，俄與法、德出而干涉，始還於我，庚子一役，又爲俄有，日本出而干涉，遂至開戰。戰勝之後，日本將欲行其代理統治主義，復因各國疑忌，乃與我約，開放門戶，非有愛於我也，蓋以避各國之干涉也。是東三省之亡而復存，危而復安，無非各國牽制之力。近者各國自日俄戰罷，咸知勞師襲遠，決無成績，對於遼東侵略政策，爲之一變，而俄人以本國實力不足，亦無意經營北滿，日本遂因以得尺進尺，從事壟斷，倘安奉、吉長、吉會三段鐵路一成，則奉、吉兩省悉入重圍，無可救藥矣。彼國報紙時時造爲中國將有內亂之謠，陰於南滿鐵道密布駐兵，冀幸我之有事，彼卽由東三省以窺關內，仍照庚子一役各國公推日派兵獨多之例，爲各國之先驅，以握東方之霸權，深謀遠慮，實可畏也。今我理財練兵，能力不足，烏足以抗日本，惟有利用外交，令各國互相牽制，……庶幾保我疆土，拱衛神京，則錦齊鐵道一舉萬不可緩之圖。竊願公爺之有以維持也。

〔王芸生，六十年來中國與日本，卷5，頁305—306。〕

#### 四、 美國企圖染指東清、南滿鐵路的活動

(1907—1909年)

1907年1月17日，廓索維慈<sup>①</sup>突然接到中國方面一種提議，這

① 原書譯作柯羅斯道維夫，這裏悉改爲廓索維慈。

提議使他“十分驚惶”<sup>①</sup>。這是中國外務大臣梁敦彥所提出的贖回東清鐵路的提議，是由海關稅務司英人勃里登(Bredon)轉交與廓索維慈的。最後到了1月19日，廓索維慈已接到了慶親王之照會，其內容即中國贖路之正式提議，並表示深信俄國政府必給以同意之答覆。又說：“這樣可以解決關於該路之一切問題，而兩國之友好亦將因之愈深”<sup>②</sup>。

當然中國人在作此提議時，其背後是站着美國的資本家。然而這美國資本家却是俄國政府自己招來的。1908年夏季，俄國財政部駐美代表維侖肯回到了聖彼得堡。他經過他的美國妻室而與美國銀行界有些關係。柯柯曹夫與他討論兩個問題，這兩個問題或者都是他自己提出的。一個問題是，如何引致猶太銀行(Kun & Co.)參加俄國的財政事業；一個問題是如何與日本商賈把南滿鐵路同時售予一個“國際辛迪加”。……當維侖肯回到紐約的時候，他“曾與前言猶太銀行之經理色弗(J. H. Schiff)會過兩次面”。……1908年11月末，色弗差一點受了俄國政府的“餌誘”而參與了俄國之財政事業。這次“餌誘”不僅限於“工業定貨”，……而是大規模的鐵路企業之投資、與大規模的讓步及與之相關連的廣大的商業利益、財政利益與政治利益。維侖肯向色弗提出者即“由色弗發起”以購買鐵路之有擔保債券之法購得東清、南滿兩路，用色弗的話來說，就是“兩條滿洲鐵路國際化的計劃”。維侖肯與色弗兩人都認“日本之願意參與此事及同意南滿鐵路之出售”為“此計劃成功之首要條件”。只有在這個條件下，即只有“日、俄兩國通力合作”的條件之下，色弗纔肯發起這個“名義上由美國人手中之辛迪加”。在1908年12月，關於日本的問題都全在日本鐵相後籙與日本銀行總裁高橋是清身上了。維侖肯在七月間已同高橋談過，而高橋也曾允許盡力幫助色弗<sup>③</sup>。所以在這個時候的

① 原註，參閱廓索維慈1909年1月17日(公曆30日)電，財部檔案第214號。

② 原註，參閱廓索維慈同月21日電，檔案號同上。

③ 原註，參閱維侖肯1908年11月21日(公曆12月4日)及12月1日(公曆14日)致柯柯曹夫信，及色弗同年12月4日致維侖肯信，及12月8日致維侖肯電。檔案號同上。

交涉已成了三角的交涉，而三方中只有美國一方會與（也應該與）中國政府發生來往，而中國政府却未等到交涉之完全成熟就很性急地在1909年1月19日對俄國政府作了贖回東清鐵路之正式提議。

現在，當俄國方面已大致同意於售路之時突然發生了另外的變化，日本方面堅決地拒絕“關於滿洲鐵路之任何交易”。在這個時候，日本在倫敦募得了二百萬鎊的南滿借款，所以儘可悠遊度日而不必匆忙了。剛剛這時中國又發生了兩件“政治變動”，即慈禧太后之死（11月15日）與袁世凱之去職（1月2日），這兩件事使東京政府打定主意“靜待今後事變之推移”<sup>①</sup>。誠然，色弗與其夥伴哈里曼，都不管南滿鐵路交涉之結果如何，而照舊願意與俄國政府“進行談判，以使中國取得東清鐵路。但是聖彼得堡也學着日本的樣子而決定“不忙”，“取一嚴格等待的態度，決不由俄國政府或其代表發起此事”。這時就訓令維侖肯“停止與美國資本家之任何談判而聽事件之自然，以等待外國資本家或中國政府對我們提出合理的建議”<sup>②</sup>。暫時對中國作一“良好的答覆”，說明俄國“在原則上不拒絕他的提議，但是認為，在阿穆爾鐵路築成之前，這贖路事是不能實現的”<sup>③</sup>。

〔羅曼諾夫著，民耿譯：帝俄侵略滿洲史，頁493—495。〕

〔美國坤洛公司代表色弗致日本正金銀行總裁高橋信，1908年12月24日於紐約〕關於南滿鐵路，某〔俄〕方曾向我們提出建議，諒您和貴國政府亦必頗感興趣，所以，多日以來就想以此事寫信給您。

日俄戰爭中，俄國大使館駐華盛頓財務官、在朴茨茅斯媾和談判中幫助維特的古列戈林·維侖肯氏，其妻係英國婦人，是我的表兄弟愛·薩克·恩·塞利古曼氏的表姊妹。維侖肯在1905年逗留華盛頓期間被介紹和我們相識。1906年我們從日本歸國後不久，他就任東京大使館財務官，由華盛頓轉東京。而在那時之前，約三月，他在返

① 原註，參閱維侖肯1909年2月9日（公曆22日）致柯柯曹夫信，檔案號同上。

② 原註，參閱柯柯曹夫1909年3月9日致維侖肯信，檔案號同上。

③ 原註，參閱1909年8月28日大臣特別會議記錄。

回彼德堡途中經過此地，來訪我們，聲稱，將東清鐵路賣給美國倡辦的國際銀團，俄國政府當時對該項計劃毫無所知，但若該財團能將南滿鐵路一併買去，則相信俄國政府必將對上述建議給以善意的考慮云云。

我當即告訴他，哈里曼氏 1905 年秋曾向桂內閣提出過這個問題，並得桂侯爵、井上侯爵、伊藤公爵的贊成，但為小村伯爵所否決，並指出，日本政府其後既已取得南滿鐵道會社的多數股份，因此，到了今天，若想提出與哈里曼氏類似的提案，成功的希望似甚渺茫。

維侖肯 1909 年初大概可到達東京，我曾勸他到任後與您開誠商談此事，倘您以為應與添田氏商談，我勸他則也與添田磋商。並為此，給他寫了給您和添田先生的介紹信。諒他在適當時機會向你們提出的。

但是，此處有一怪事。最近為美國政府極其信任的某人，曾與我們磋商（此人姓名現在礙難奉告。又，此人所提出的建議，美國政府是否知道，又是否出自美國政府之意，我完全不知），其商談內容大致如次：

清國作為出讓條件至 1932 年是有收買南滿鐵路的權利的。清國如果能與日本談妥，立即行使這項權利，則為了使清國能夠收買東清鐵路和南滿鐵路，就應草擬一項供給清國資金的計劃向清國提出。在這方面他徵詢由我們編製該項計劃如何。

我們對上述兩宗各不相同的商談，究應採取什麼態度，現在尚未決定。倘無妨礙，願聞您對上述事態的意見。倘蒙電告，尤所感盼。

我們首先希望的是，關於此事一定要使貴國政府感到滿意；我們以為，日、美兩國政府最近既已互換了重申關於清國門戶開放的共同意願的備忘錄，那麼，美國資本能夠投入於南、北滿交通運輸幹線之同時，日本作為南滿鐵路股東所擁有的重要資產，能夠變為現金，想必是貴國所希望的。

我懷着極大的興趣等待接讀您對於此事的意見。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔高橋致色弗電<sup>①</sup>，1909年1月18日於東京〕十二月廿四日收到來信。日本政府對滿洲鐵路的政策已經決定，認為無變更餘地，任何企圖都將無效。我深信您最好不干與此事。

〔同上。〕

〔外務部致廓索維慈照會，宣統元年正月十一日〕為照會事，案查光緒二十二年中、俄兩國訂立東省鐵路公司合同，勘定路線，由該公司建造經理。原以境地毗鄰，此項鐵路告成，可期交通便利，互有神益，亦足徵兩國邦交之厚，畛域不分。迺近來所有交涉事件，如日前貴大臣照會所論鐵路公司展用地段，以及設立交涉局、設立公共理事會暨徵收捐稅等事，彼此爭論，各執一是，纏繞不清，案懸莫解。推原其故，大都由東省鐵路而起。因鐵路而生交涉，實非當日兩國和衷共濟之本意，且或以種種末節，有傷兩國感情，尤為可惜。本部為敦崇睦誼起見，擬贖回該路，自行管理，俾凡有關繫鐵路各案，皆得一併解釋，兩國交誼益臻穩固。為此照會貴大臣查照轉達貴國政府照允見覆，想貴國政府重視邦交，必能與本部表同情也。

〔清宣統朝外交史料，卷1，葉8—9。〕

〔駐俄公使薩蔭圖致外務部電，宣統元年正月十四日〕十三日電悉。頃晤外部，遵將鐵路交涉纏繞情形，現已擬贖回該路，以全睦誼各節，懇切磋商。外部稱，贖路問題，極為繁重，非本部所能擅允。俟奏明國主交各部會議，方可定奪等語。嗣又備文照會，接覆再電達。

〔同上，卷1，葉12。〕

〔又電，宣統元年正月十七日〕頃晤外部，續商贖回東省鐵路事。伊稱：已奏俄主，奉飭交還。惟貴政府用意望明示。蔭謂：敝政府為敦崇睦誼起見，擬將該路贖回，以免交涉爭執。伊謂此事關繫重大，當熟籌云。廓使照覆如何？大部籌備應付之法，乞密示，俾晤商時較有把握。至盼。

〔同上，卷1，葉18。〕

① 此電係高橋謂示了小村外務大臣後發出的。

〔又函，宣統元年九月初十日〕 俄戶部大臣谷高采甫前來東方查察鐵路情形，昨經肅電達部。日前《森都言報》轉登《莫斯科聲音報》所載，得有專電稱：德國各報論及此次俄戶部大臣遠東之行，謂其宗旨在與日本解釋從前彼此誤會各端，並擬將東清鐵路售歸日本等語。陸圖以此事與中國所關至鉅，即經詳細探訪，其售路之說，殊無確證。旋接戶部來函稱：按照東清鐵路公司章程，俄政府擔保該路股本及入款，自應有稽查之責。本大臣現奉國主諭，於俄曆九月底前往東方，惟因時日短促，但就主要各段查察情形，擬至滿洲里、綏芬，不往哈爾濱以南等語。其聲明各節，似係因報章之言藉以解剖疑竇。然竊料此行與鐵路公司近來所辦事宜，當有關繫，非泛然游歷者比。陸圖當隨時密探，俟有所聞，再行布達。

〔同上，卷10，集3。〕

## 五、諾克斯的“滿洲鐵路中立化”計劃和其它帝國主義國家的反響(1909—1910年)

〔美國國務卿諾克斯(P. C. Knox)關於“滿洲鐵路中立化”的備忘錄<sup>①</sup>，1909年11月6日〕 依據一個已經簽訂並經一個尚未公佈的御旨批准的協定，美英兩國資本家將合作投資建築錦州、齊齊哈爾、環瑯鐵路。這協定既已簽訂，美國政府準備同英國政府在外交上誠意合作予以支持及方便，因為這事對於中國的進步與商業發展都是很重要的。

美國政府贊同有關的國家最後在適當範圍內參加這協定，假如中國同意這樣作，並且這些國家擁護商業機會均等原則及維持中國完整的話。

不過在進一步擬訂具體辦法以前，美國政府請英國政府對下述

<sup>①</sup> 美國駐倫敦大使於1909年11月6日將本備忘錄遞交給英國政府，同年12月14日，美國駐巴黎、柏林、佛得堡、東京、北京的外交代表，均奉命將此項提議遞致駐在國政府。本件譯文，錄自中國現代史資料編輯委員會編印的《美國與中國的關係》頁355—357。

更廣泛的代替計劃加以考慮。

第一、也許確保中國在滿洲享受政治權利不受侵擾，並在門戶開放和商業機會均等政策實施下促進滿洲發展的最有效方法，就是將滿洲所有公路鐵路，依照一個計劃，置於一個經濟的科學的公正的管理機關之下。根據這個計劃，鐵路所有權屬中國，而由願意參加的有關國家供給款項。這種借款期限應當相當長，以便如期償還。其條件並應使其能夠吸引銀行家和投資者。這計劃應規定，參加投資國家的國民應在借款期間監督鐵路，有關政府在借款期內並應在彼此平等基礎上，享有對其國民及材料的照例優先權。

本計劃之實施，自需中國與日本以及俄國的合作，因為日本是滿洲現有鐵路的享有繼承的國家，俄國是讓步的國家。英美兩國依照關於錦瓊鐵路的現有契約享有特權，所以亦應參加。

這計劃對日俄有利是很顯然的。兩國都誠心願意保護在滿洲的門戶開放機會均等政策，並願保證中國主權完整無損。它們可望歡迎一個機會把過去爲了保護其本國商業及其他利益而負擔的個別義務、責任與費用，移交給一個由各國，包括它們自己，依照利益大小聯合擔任的公正機構。美國政府有理由希望俄國對這種計劃予以善意考慮，並有理由相信美國資本是可以參加的。

第二、如果這個建議不能全部實現，則可由英美兩國對錦瓊鐵路計劃，在外交上予以支持，並邀請贊同滿洲完全在商業上中立化的有關國家，共同參加投資建築該路及將來商業發展所需要的其他鐵路，同時貸款給中國，以贖回願歸入這一系統的現有鐵路。這樣，即使所希望的目的不能達到，至少也相去不遠了。

美國政府希望上述建議所包含的原則，可得到英國政府採納。這個原則又爲另一理由所支持，即這計劃的完成可以避免銀行家同中國政府不受管束的直接談判所產生的不快，並可在中國造成巨大共同利益，便利合作，而使財政貨幣的問題簡單化——財政貨幣的改革目前正受到大清帝國政府的密切注意。

〔美國外交文件，1910年，頁234 - 235。〕

〔美駐華代辦費萊齊致外務部備忘錄，1909年12月21日〕 東省總督及奉天巡撫於十月二日與美國銀團及英商實林公司的代表，簽訂了有關錦環鐵路的投資、建築和經營的合同。美國政府準備支持並促成這一事業，且相信這將大有助於中國的進步和商業的發展的。

滿洲地方，現有中、日、俄分別經營的三個不同的鐵路系統。如能使這三個系統的鐵路歸屬於同一管理之下，則彼此間的合作會密切起來，營業也會更爲有利。其中有些鐵路營業所依據的合同，又曾引起過一些政治問題。因而，美國政府認爲：在門戶開放和商業上機會均等的政策的實際運用下，保存中國在滿洲的主權，並促使各該省的開發，最有效的途徑就是使現有的和計劃中的滿洲鐵路，統一歸屬於一個經濟的、科學的和公正的管理制度之下，而承認中國對這些鐵路的所有權，由願意投資的有關列強供給中國以〔贖路〕基金。

爲這一目的所必需的借款，須有一足以保證屆時還款的充足的借期，並應有足以吸引銀行家和投資者的條件。並應訂明，投資國家在借款期間得派各該國人監督路務；有關政府在此期間對用人、購物事項，應在相互平等的基礎上享有優先權利。

這一計劃的執行，顯然須得到中國以及日本和俄國的合作，他們是滿洲現有鐵路的享有者或受讓者；而同樣地，應該獲得對錦環鐵路有着特別利益的英、美兩國的合作。

幾乎無須對中國政府指出，上述計劃將會給中國帶來莫大利益。滿洲各條鐵路，將歸中國所有，因而曾由鐵路的營運及建築引起的一切政治糾紛，自當消歸無有。而滿洲各路一旦歸併成單一系統後，對這些省份的工、商、農業的發展，將起着強大的有效的推進作用。

美國政府甚望中國政府對這一計劃表示贊同。

〔同上，頁241。〕

〔英國外交大臣葛雷（Grey）致美駐英大使李德（Reid）照會，1909年11月25日〕 本大臣認爲在湖廣路借款交涉完成前，承辦中國鐵路的其他國際借款問題，似不宜急於考慮。因此，本大臣提議，



現在無論如何，將第一項計劃<sup>①</sup>展期考慮，較為明智。

關於閣下照會中所包含的另一建議，本大臣滿意地看到，該計劃包括着有關列強的合作，並榮幸地願進一言，供閣下考慮：即欲得良好結果，第一步，英美兩國政府應聯合勸令中國政府，允許最有利害關係的日本加入錦瓊路。至於借款給中國收買與錦瓊路相聯結的現存各鐵路問題，可隨後考慮。

〔同上，頁 235—236。〕

〔諾克思致美駐英大使李德訓令，1909年12月14日〕美國政府直至現在為止，同英國政府的意見完全一致，就是在湖廣路借款交涉結束前，不宜於開始討論其他鐵路借款問題，而湖廣路借款問題的解決尚遙遙無期。此外還有下述理由在在表明及早考慮這項重要計劃〔按即“滿洲鐵路中立化”計劃〕似乎是必要的。日本報章過去幾星期對錦瓊鐵路問題，議論紛紛；關於這一問題，從聖彼得堡、倫敦及其它各國京城所發出的議論，也於最近出現在美國報章上了。而且，根據北京方面的消息，目前中國官場中的情況表明，這種公開和背地議論，將會大大損害——假如說不是完全破壞——英、美兩國政府間已在原則上取得協議的政策的效果。美國政府非常有必要立即向有關各國提出自己的全盤計劃，供它們考慮以求獲得它們對這一計劃所包含的原則的支持。美國駐在北京、東京、聖彼德堡、巴黎和柏林的使節，同樣將立即獲得上述訓令，美國政府現準備第一步聯合英國政府敦促中國允許日本及其他有關列強參加錦瓊鐵路。美國政府歡迎英國政府共同謀求有關各國對本計劃的善意考慮。

〔同上，頁 236。〕

〔日本外務大臣小村致駐華公使伊集院訓令，1909年12月20日於東京〕落合<sup>②</sup>來電一五二如左：

十八日外務大臣邀本官到部，謂係以本官為限極其秘密之言，所語如左：

① 指諾克斯的“滿洲鐵路中立化”計劃。

② 落合，即落合權太郎，時任日本駐俄大使館一等書記官。

十七日美國駐俄代理人使奉本國政府訓令向俄國政府提出一份備忘錄，該備忘錄主張，為維持清國在滿洲之主權及領土完整，並使機會均等之主義變為現實起見，使該地現在及將來之外國鐵路完全中立，在清國領有之下，各國得享受同等權利利益。本大臣對此未即時答覆，而答以當加以研究。據美國大使云，已對英國政府做過同樣提議；但對其他各國，其中如日本政府，是否亦曾通知，則不知云云。

對本問題最有利害者為日俄兩國，倘如本大臣所希望者，日俄兩國對此問題之態度有獲得一致之望，則本大臣在答覆美國之前，願事先與日本政府洽商，茲已從速電令俄國駐東京大使徵詢小村伯爵意見。以上係密告貴使以供參考者，相信貴使亦必遲早報告東京；倘東京有何消息，希亦告知。美國之備忘錄，隨後當秘密鈔給貴使。關於本大臣曾經如此密告一節，除日本政府外，希對任何方面均保持秘密云云。

本官對此深謝其厚意，同時答以：就本官個人看法，日本今日而能放棄南滿鐵路，予信其為不近情理之事；但無論如何，予仍以其為重大問題而願充分研究，願意接受鈔件。

關於此事，俄國所採取之態度如何，對於滿洲日俄兩國之將來，當有極其重大之影響。且如昨日來電所示，俄國政府已決定不賣東清鐵路，關於此事，希望與我國步調一致，已來求我援助云云，願帝國政府此時充分與俄國政府達成協議。如何之處，敬請來電訓示。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔又，同日〕 致落合九〇〔電〕如次：

來電一五二號。帝國政府頃由美國駐我國大使收到與來電所述旨趣略同之公文。帝國政府必將迅速審議此事。但今日我國放棄南滿鐵路斷不可能，此為本大臣所確信者。如俄國外務大臣之意見，關於此事，最有利害者為日俄兩國，且兩國利害完全一致，故兩國政府在答覆美國之前，首先相互披瀝胸襟，交換意見，協議保護兩國共同利害之辦法，為帝國政府所切望者。帝國政府關於此事之意見，自當續告。以上趣旨，望先以之而陳俄國外務大臣。

〔同上。〕

〔英外交大臣藍格萊(W. Langerley)致李德覆照,1909年12月29日〕 英國政府極欲聞知其他關係列強,尤其是俄國與日本對此項計劃的意見。業已訓令駐北京之帝國公使,令彼與美國公使共同勸告中國政府允許日本加入錦瓊路。本大臣並已對駐倫敦日本大使徵詢以如何方式加入承辦,可得日本政府的滿意。

〔美國外交文件,1910年,頁242。〕

〔小村致伊集院訓令,1910年1月14日於東京〕 駐法大使給本大臣電報如左:

一月十二日第四號。本日與〔法國〕外務大臣晤談關於滿洲鐵道中立問題一節。……該氏謂:美國近來之政策,其出發點當在脫離門羅主義而轉向熱狂的帝國主義,且以清國之保護者自居,以企圖實現美國之擴張。若同意其此次提案,結果將使滿洲實際上無異歸美國所有,亦未可知云云。察其語氣,似對美國之提案,完全以冷眼視之。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔俄國外交部致美駐俄大使洛克希爾(R. R. Rockhill)備忘錄<sup>①</sup>,1910年1月21日〕 帝國政府對於美國政府的建議,即對或者是設置一個國際管理機構管理滿洲各鐵路,或者是邀請俄國參加錦州—齊齊哈爾—琿琿鐵路投資的建議,已經作了認真的考慮。聯邦政府認為這個建議是維護中國在滿洲的主權和在門戶開放原則下開發這些省分的最好手段。……然而,目前在滿洲並未出現威脅主權或門戶開放政策的事物。因此,帝國政府認為在滿洲現狀下無任何理由須將美國政府提出的問題置諸議事日程。

同時,帝國政府必須坦率聲明,設置一個如聯邦政府所建議的對滿洲各鐵路的國際管理機構,將嚴重妨害俄國公私雙方的利益,……從而帝國政府不能接受此項建議。

<sup>①</sup> 俄駐北京公使羅索維基於1910年1月26日以措詞相同的節略一份交致清政府外務部。

……帝國政府認為中東鐵路所包含的利益是人所共知的，對它的本質只消作番簡要的說明。

中東鐵路這個巨大企業最重要之點是它係處於特殊條件下經營的；中東鐵路公司在整個 80 年租讓期內，受到中、俄兩國政府的保證，享有一定的權利和特權，這些權利和特權，除非中國政府把整個企業贖回，是不容廢棄的；而在 36 年這個期間失效之前，中國無權贖回這個企業。因此，中東鐵路公司在這個讓與權期間執行其經營計劃，至短還有 30 年。

……

另一方面，還有一個未可忽視的情況。在缺乏歐洲文明的國家內，這個公司不僅在建築鐵路方面，而且在一切輔助性的工作上，也被迫付出巨大的開支。它必須創建和組織與鐵路有關的各種管理和服務機構。幸得公眾對公司的信任，與鐵路有關的私人企業在中東路沿線後來紛紛興起，其投資數額頗為可觀。在目前是很難計算此路所包含的各種利益的。這也是帝國政府對會影響這些利益的任何變更所不得不作最審慎考慮的一個充分理由。

此外，更有別種情況使帝國政府不能不給予審慎考慮。滿洲的發展及東北富源的開發，並非中東鐵路的唯一目的。這條鐵路有關俄國頭等重要的公共利益在乎它是聯系俄國遠東領地與帝國其他部分的主要交通線，同時，也是向這些領地運輸俄國商品的大動脈。這條線路乃是大西伯利亞鐵路的一個不可分離的組成部分，西伯利亞鐵路又是西歐各國用以交通遠東的要道。因此，俄國政府不單不惜巨大開支來保證對中東鐵路的投資，並承擔了它的營業的虧損。對這條如此重要的路線，究竟是歸一個國際機關管理，還是歸一家俄國股份公司秉承俄國政府的意旨來經營，帝國政府是不能不有所擇擇的。

從俄國的立場，根據如上所述的考慮帝國政府對於美國政府提出的國際管理滿洲鐵路的建議，不能不斷然表示明確的態度，……礙難接受。

……

至於就美國所建議的第二個方案說，帝國政府必須聲明，擬議建築的錦州—齊齊哈爾—環琿鐵路的計劃，與俄國關係甚大。這條線路不單從南邊開闢了連接中東鐵路的一條新的線路，而且在環琿方面直達俄國的領土，此項事業顯然在軍事及政治上極關重要。且此路的建築，將使中東路對於東蒙及北滿的業務大受限制。目前帝國政府不能確見此項建議的結果，並決定其意見。因此種種理由，帝國政府願在原則上對此問題加以考慮，同時希望得以及時明悉此項建議的基礎，以便經詳細考察之後，可以確定最後的意見。

對於將來任何有關參加建築滿洲鐵路的投資計劃，亦莫不如是。帝國政府必須保留審查每一計劃的特權，而就政治與軍事利益以及中東路利益的雙重觀點，進行考慮。然後對於計劃中的每一路線始能決定其態度。

〔美國外交文件，1910年，頁249—250。〕

〔小村致美駐日大使歐卜倫（O'Brien）照會<sup>①</sup>，1910年1月21日〕 帝國政府深覺美國的建議完全非為私利，純為貴國政府希望增進中國的最大利益，本大臣敢請貴使接受我的保證，帝國政府竭誠維持中國完整及機會均等原則，凡能達此結果的計劃，必毫無遲疑而予以完全贊助。

由於貴我兩國間一向存在的友誼關係及良好諒解，以及兩國的共同願望，即不容有削弱相互善意及信任的事件，本大臣相信，坦白說明阻礙敝國政府贊助此項計劃的理由，將不致引起誤解。

最嚴重的反對理由，在於此建議與《朴資茅斯條約》的條文相背。該條約乃為滿洲建立一永久秩序，帝國政府深信嚴格遵守其條款，乃世界和平及滿洲進步的最高保障。在朴資茅斯會議所解決的許多困難而重大的問題中，毫無困難者即為鐵路問題。此項規定經中國政府於《北京條約》中承認，且南滿鐵路的經營，亦係根據中國原讓與權的規定。

<sup>①</sup> 據經濟研究所所藏日文檔案，1月28日日本駐華公使伊集院彥吉以與本件內容基本相同的節略一併，遞交給外務部尚書梁敦彥。

帝國政府認為，就滿洲現狀言，建立這種不適用於中國其他部份的特殊制度，並非必要或有益。據帝國政府所知，在該區域並無侵害中國政治主權之事。就門戶開放問題而論，機會均等原則一向施行於滿洲，較其他各地尤為明顯。自經《朴資茅斯條約》第七款的規定，在該省的日俄鐵路僅限於工商業之用。總之，關於鐵路管理之事，帝國政府不信以國際組織代替國家經營為優勝或有益。反之，如實行此種制度，將必導致政治危機，並將因責任不明而致不利公衆及損害營業。

以上所云，為帝國政府不贊成此種計劃的主要理由。但尚有其他不可忽視的重要理由。

在滿洲日本鐵路所影響的區域內，興起了大量日本工商事業，這些事業的存在是基於帝國政府掌有此路，能對此類事業及從事此類事業之人進行適當保護，以防當地不法賊匪的攻擊和掠奪。這些事業的發展，顯然促進滿洲的繁榮，多數日本臣民與大宗日本資本的投入，帝國政府不能不負保護的責任。

本大臣至為榮幸，將上述意見通告閣下，並希貴國政府予以諒解，一如本大臣所深信不疑者。上述意見不僅涉及該計劃的廣義方面，而且適用於狹義形式，因該兩計劃在原則上實屬相同，即有差異，亦僅程度的問題。

帝國政府對於美國有關錦瓊路計劃的通知，表示尊重，並在原則上準備與其他關係列強一同參加。但此問題與貴使來照的主意顯然有所區別，基於這點，在明悉詳細辦法時，可作個別及獨立的考慮，敢請貴使見諒。

〔同上，頁 251—252。〕

### 第三節 法、英對華南與西南地區鐵路 權益的掠奪(1901—1910年)

#### 一、滇越鐵路的建造(1901—1910年)

##### (一)滇越鐵路公司的組成

〔日人論滇越鐵路〕 一千九百一年六月十五日，滇越鐵路公司與法國越南官吏訂約，指定軌道，始自老開（東京鐵路終端）經蒙自、臨安、新興，以達雲南府。七月五日法政府允之，著爲律，遵此而進，必自老開溯三岔河（紅河支流）以入蒙自。然地勢險峻，三岔河之溪間，阪路低昂，施工甚艱。公司再四履勘，更覺得軌路於東方，沿瀾的河，出阿迷州，經路南府宜良縣等以達雲南府，則興〔辦〕自較易，爰以改勘軌路之由，請於政府。本年七月十日得許。

法國人士評二軌路之得失者，有兩派；蓋西路雖地斜路曲，築造維艱，而向握滇省商權之蒙自適當其衝。東路雖地夷路直，成功較易，而與蒙自相遠，故亦不便。又一說，阿迷車站距蒙自僅四啓羅適當，若從阿迷增設支路以達蒙自，自無此慮。……

然此皆言其小者者耳。若夫法人經營中國南方之志，則當別論。蓋其所以欲築此路者，以英人欲築緬蜀鐵路之一舉，相迫而成。其真意不在於滇，實欲染指於西蜀也。而由滇入蜀，莫如自宜良而北上，則既捷且易。彼移軌路於東方，經宜良而過，用意蓋在是已。是可見法人經營中國之策，殆欲他日接長滇越鐵路，以達成都，然後窺時審變以出揚子江。今特預爲之地爾。

〔外交報，光緒二十九年，35號，頁24；譯日本12月外交時報。〕

〔海防雲南府鐵路合同<sup>①</sup>〕 照得經理海防雲南府鐵路及修造保

① 原合同凡十六款，此係節錄。另承攬權一件，貨客搭載價表一件，車站表一件，略。

勝雲南府鐵路各事宜，經中印度總督杜美 (Doumer) 於本年六月十五號訂立合同，呈由上、下議院核議通過，合即批准頒行。著藩部尚書德克雷、戶部尚書鳴瑤、外部尚書德加士遵照辦理。……

一九〇一年七月五號巴黎愛里賽宮。

〔附：海防雲南府鐵路合同〕 中印度總督杜美，與東方匯理銀行副督辦洪貝爾、總辦細蒙、巴黎依士公特銀行副督辦美爾賽、總辦羅士當、推廣法國工商銀行副督辦男爵瓦賽爾、工商總銀行總辦戴福，訂立合同如左：

第一款 一千八百九十八年四月十號，中國國家允許法國修造鐵路，由保勝達雲南府。現中印度總督允將此權利轉讓與上列諸銀行。……

由保勝至雲南府之鐵路，應歸承攬人(即諸銀行或諸銀行糾設之公司)按照合同第五款，籌款修造。……

第二款 此鐵路如何修造，如何經理，均詳定於後附之承攬簿內。

第三款 此合同批准後三個月內，承攬人應糾集股本一千二百五十萬佛郎，立一公司，將此合同之權利義務，概行交託公司。

此公司應照法國律例辦理。其督理之人，均須法國人氏。

除修造及經理海防雲南府鐵路外，公司不得擅將股本私營別項事業。

第四款 由海防城至保勝之鐵路，歸中印度自行籌款修造。……

第五款 由保勝至雲南府一段，歸公司自行籌款修造，並備辦開車時需用之各項車輛等，一切虧折險阻，概由公司擔任。

中印度允給該公司津貼一千二百五十萬佛郎。

中印度允認歲給該公司保利款三百萬佛郎，以七十五年為期。

公司修造此段鐵路，可自酌擇便利辦法。惟不得違背後附之承攬簿。

……

第十款 由海防至雲南府之鐵路，全歸公司經理。……



第十一款 如開車伊始，所收之款不敷公司應支之款，則公司可將短款另行登記，俟路務興旺時，如數扣還。惟此登記之數，以二百萬佛郎為限；如短款逾越此數，則餘數應歸公司認賠。

如所收之款，除支銷外尚有盈餘，應先用以彌補前屆之短款；再有盈餘，則歸公司與中印度分用如下：

如每年盈餘在一百萬佛郎以內，則公司與中印度均分之。

如盈餘三百萬，則以百萬由公司與中印度均分，其餘二百萬，公司得三分之一，中印度得三分之二。

如盈餘逾三百萬，則三百萬以外之款，公司得四之一，中印度得四之三。

總之，初次盈餘之款，如在二百萬以內，應存作公積，以備公司日後萬一短絀之用；若五年之內未動公積，則可將公積減存一半；倘再歷五年，仍未提動，則可將公積撤去。凡此所減所撤之款，可併入上年收項內，按照上載辦法，由公司與中印度分用。

第十二款 每年公司攤分餘利與中印度時，可將中印度應交之保利等款，即行扣除。……

.....

第十四款 查照一千八百九十八年四月十號，中國國家允許法國修造鐵路由保勝達雲南府，現中印度總督擔承，將中國照約應給之利益設法辦妥，俾公司及時享用，不至遲誤。

.....

一千九百一年六月十五訂於巴黎

中印度總督(杜美)

押

東方匯理銀行(洪貝爾·細蒙)

押

巴黎依士公特銀行(美爾賽·羅士當)

押

推廣法國工商銀行(男爵瓦賽爾)

押

工商總銀行(戴福)

押

[同上，光緒 29 年，27 號，頁 4—8，譯法蘭西報。]

① 註批，依讀。

〔外務部覆議勘辦滇省鐵路事宜摺<sup>①</sup>〕 本年二月二十三日軍機大臣面奉諭旨，魏光燾等奏勘辦滇越鐵路等語，著外務部議奏。……

查原奏內稱：光緒二十四年，總署與法使互換照會三端，內第二款允修滇越鐵路。法人不待議章，委員勘辦。上年和約定議，法領事方蘇雅重來催辦，准外務部鈔寄法使照送修路草章，惟責滇中借地助工，而於中國應有權利，一未之及。偶以訊諸方蘇雅，始謝議權不足，繼許先議路章。在彼之把握已得，在我之權利終虛。是以兩電外務部，請由滇與議路章，由京與議通章。嗣准外務部覆電，飭仍與方領事平議，如有應與法使面商之處，屆時再行由署與議等語。伏思路工在滇，應當遵議。惟事關重要，謀始宜慎。在此項章程，應否查照滇省原議，內外分任其事，抑一併由滇先議？如奉飭由滇併議，擬即先對統關權利之通章開送法員議妥，再及造路章程，並請飭下外務部迅將先議通章接議路章辦法，婉切照會法使，電飭方蘇雅遵照會議等因。

臣等查光緒二十四年法署使呂班與總理衙門互換照會三端，內稱：自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道，中國國家所應備者惟有該路所經之地與路旁應用地段而已……等語。當由總理衙門咨行雲南督撫查照在案。嗣據前雲貴督臣崧蕃，以該省創辦鐵路，一切章程無所依據，請將各省鐵路合同鈔寄滇省，以備參考。復經總理衙門鈔錄東三省及盧漢、山西暨龍州、榆錦各路合同寄滇備案，並由臣等公同商酌，擬就大致辦法七條，函致該督令其照此開議：一、此路地主，係屬中國所有，寄送來往文函，例不給費。如運送水陸各軍，及軍械糧餉、賑濟等事，車價應減半。遇有戰事，不守局外之例，悉聽中國調度。二、此路應訂明若干年限，即歸中國管業；或先期若干年，照原修價值買回。三、歲納稅若干。四、裝運貨物，應照本省章程抽收稅釐。五、所用工匠巡兵人等，全用華人。六、鐵軌尺寸，由中國自定。七、所用材料，先儘中國所產。

以上各節，皆係自保地主權利，準理酌情，並無窒礙難行之處 通

<sup>①</sup> 光緒二十八年三月十五日錄批，依議。

章路章，本係一事，無庸分而爲二。臣等公同商議，應請旨飭下雲南督撫卽照臣等所擬七條辦法並各省所訂鐵路合同，取其有關地主權利者，參酌本省地方情形，詳細分條與法員妥議。如彼一意堅執，不受商量，應由該督撫等隨時電商臣部，再與法使磋商，以期就範。

〔清季外交史料，卷 154，葉 17—19。〕

〔外務部議訂《中法滇越鐵路章程》摺<sup>①</sup>〕 查光緒二十一年中法會訂《商務專條》第五款內載：越南之鐵路，或已成者，或日後擬添者，彼此議定，可由兩國酌商妥定辦法，接至中國界內等語。至二十四年三月間，法國署使呂班奉彼國國家之命，堅請自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道，……當經總理衙門與法使互換照會在案。嗣准法使照送修路草章，僅係建造事宜，於中國應得權利，並未之及。經臣部酌擬辦法，咨行雲南督撫與法國駐滇領事方蘇雅詳議去後。嗣准該督撫電請，將路章內外分議。……奉旨交臣部議奏，經臣部議覆。……於是年三月十五日奉硃批：依議。……在案。

乃滇省與法領事開議全章，於修造鐵路事宜，稍稍就緒。至有關地主權利，如收回年限，及分利數目諸大端，法領事堅不肯允。惟以稟報政府暨駐京使臣爲詞。臣部迭准該督撫函電，並鈔送全章，請由臣部與法使磋商。適法國使臣呂班亦奉其本國政府訓條，照催在京會議。所送章程，與滇省開列各款大致相符，而於收路分利兩端，仍未之及，並添入展修枝路一款，迭次催促定議。臣等以展修枝路，原爲各處路章所准。復與議明，俟幹路造成後，彼此視爲有益，由該公司與滇省大吏商定辦法，再由法國駐京使臣與臣部議妥，方可接展。惟此段幹路，借地建造，已屬兩國格外交誼。若不明定收回年限，實與地主之權有礙。至滇省購備地段，所費不貲，如無路利可分，受虧更鉅。此係全章緊要關鍵，爲滇省所最注意之處，不先商定，則展修枝路與其餘各款均未便通融定議。相持數月，法使始允將此段鐵路俟十八年後可由中國議收。其分利一項，法使允借給二百萬佛郎克以備滇省購地之需，不取利息，俟十五年後由路內付還本款。臣等以借

① 光緒二十九年九月初七日硃批：依議。

款買地恐貽後患，切實駁拒，因與商定公司股票，中國亦可任便購買。各股票均未分利息，如將來購股票較多，藉可收回權利。復將各款詳細推敲，……與法使磋商至十餘次，始克訂定。相應開列清單，恭呈御覽。

〔附件（一）《中法滇越鐵路章程》〕 光緒二十四年三月十九、二十等日，即西曆一千八百九十八年四月初九、初十等日，經駐紮北京法國署使臣呂班，與總理衙門互相同文照會所載：中國國家允准法國國家，或所指法國公司，自越南邊界至雲南省城修造鐵路一道。中國國家所應備者，惟有該路所經過之地與路旁應用地段而已。鐵路所經之道，現經查看，嗣後應由兩國國家酌商指定，並應行定立章程。按照總署文稱意向，原係鞏固兩國邦交，來往更行親密，以免永無爭論各事。現法國國家揀選越滇鐵路法國公司為修造開辦東京至雲南省城鐵路，該公司係法國最為殷實銀行合股設立。其鐵路經過各地方，先由法國國家查看，再由該公司覆勘。以總署王大臣及法國使臣互相同文照會為據，彼此商酌，以免永無爭論各事，並修造鐵路及管理鐵路各事宜，諸臻妥洽，兩相合意，爰訂立章程如左：

一、東京邊界至雲南省城鐵路，自河口起抵蒙自，或於蒙自附近以至雲南省城。設若嗣後法國國家查看，有略改此路之處，應由駐紮雲南省法國總領事官照會滇省大吏會同監工，詳加查看；所擬改之處，果無妨礙，滇省大吏應行即速備文照覆法國總領事允准，始能改修。倘法國總領事官與滇省大吏意見不合，則應由駐京法國使臣與外務部商定一切。

二、鐵路監工查看鐵路各事完竣後，自應詳細繪畫地圖，將鐵路起止，……一一載明。應先指明各地段寬窄，及作何用項。此項地段，專歸鐵路應用，以足敷其用為止。……經監工逐層查看後，即當繪圖二份。其一份由法國總領事官送交滇省大吏查閱後，應將所用地段預為購置。……一面按照第三款……辦法，陸續撥交地段。俟地撥交清楚，方可開工。

三、法國總領事逐層將應用地段照會滇省大吏，此地係屬鐵路及

鐵路所屬應用，各項地段，已由監工查看定准。按照第二款所載，若所用地段，係屬官地，應即交給鐵路公司收領；若係民業，應由滇省大吏購買，每次於至多六個月期限內，撥交公司。此期限以總領事照會大吏請交給之日起算。所購地段契紙，應有二份，其一份由滇省大吏交給公司收存，契內應載明業主、租主自行聲明，因修造鐵路，所受虧累，均已補償清楚等語，以免鐵路公司與賣地業主有所爭論。其契式樣，應由滇省大吏與總領事酌商定立。鐵路公司人員，於交給地段之時，應行刨挖溝渠，以為界址。

四、鐵路軌道之旁，可以修造二三適當寬之工程運路，以便查看、修造工程工役人夫行走，預備工程及運送機器傢伙各項物料之用。此道暫可安設鐵軌，若與民地相連，必設法以免損毀各事。修造鐵路，公司人員自可修造工程運路，以抵石礦，開挖運送石塊物料，並抵鐵路及鐵路所屬廠房。所有修造此項運路應用地段，亦由該省有司交給公司。其辦法仍遵照鐵路及鐵路所屬地段，一律辦理。惟該運路地段，如係租賃民業，其價均由鐵路公司給發，一俟工程完竣，其地仍退還業主管理。

五、此條鐵路，先由河口開工。……

六、鐵軌寬窄，在兩軌之間，計寬一適當。

七、鐵路經過地方，概不得損壞城垣公署及緊要防務墩臺。遇有農民灌地溝渠河道，必須籌設善法，……與農民田畝無礙。……

八、鐵路工程需用物料必須先儘多用本地出產，地方官理應相助，公司人員亦可請地方官會同酌定。物料隨市價值，亦可自向賣主商購物料。其所購物料價值清單，亦可呈送地方官鈔錄立案，以免誑騙之弊，亦可免賣主臨時不給物料爭論之事；價值若干，自必由公司如數交給。倘在本地購買物料，或賣主不照市價，高擡價值甚昂，或本地實無此項料件，則公司始可向中國他處採買。

九、開挖石礦沙礦及砍伐樹林木料，公司預為遠知地方官查看有無妨礙。若沙石各礦係在官地之內，即行交給公司開採。其林木一項雖係官產，亦應向地方官議買，議定始能砍伐。若石沙礦產樹林等

項，在民人地內，或預向地方官商買，或自向業主購買，所定價值，均由公司給發。

十、修造鐵路所用各地段，如廠房貨物棧房運送物料之道，抵廠抵沙石礦積土各道，挖土地段，修造人員匠役暫時住房，總之，於興作工程之內所用各地，俟鐵路逐層告成，即將以上無用各項地段交還。滇省地方官於接收地段之時，即行發還業主管理。

十一、幹路造成之後，如果彼此視為有利益，與滇省大吏商定辦法之後，再由法國駐京公使與外務部議妥，方可在幹路上接修枝路。

十二、鐵路監工、副監工、匠目及各色執事，均須有專門學業者，可招用外國人。其餘各色人夫，均須先儘招募本省人民充當。設若本省工匠人數不足，或索費甚昂，亦可招募他省人民充當。所有他省工匠及本省工匠，應由地方官查看，編立姓名冊籍，以免匪徒潛來滇省。其各項工資，或按日，或包工，應由公司公道商定。至發給此項工資，或每日，或有一定期限，應由公司人員預向工匠人等商定。倘該工人等或高擡工價，齊行罷市，應請地方官設法盡力相助，與公司人員公平定立工資，以安民心。如果地方官酌中定價，中國工匠人等仍不肯應募，由地方官查明確有此等情形，方允公司另募外國工人。

十三、所有鐵路中國執事、工匠、人夫等，自必優待；或有病症，應由公司濟以醫藥；或有在工程之內傷損殘廢者，應行給與撫卹之資；若有傷亡者，亦應給予其人親屬撫卹之資。

十四、所有廠內公司執事人員、工匠、人夫等，均歸總監工管理，或總監工所派之人經理，不准苛待。中國工匠人等，或有詞訟、爭論、人命、偷竊、吵鬧、鬪毆等事，均應由所管地方官查看按律辦理。或有犯事罪人，經地方官達知公司，該公司人員當將其人送交地方官辦理，不得庇護阻撓，干預其事。如中國執事人等向鐵路所用外國人有偷竊、毆戕情事，一經公司知照，地方官即應查拏該犯，按律辦理。所用外國人執事，有違犯禮法，或犯章程者，應按條約辦理。凡中外各色匠役、執事人等，無論何國人，均不准擠入民房滋事，一經違犯，即行按律重辦。無論購買何物，並購糧食，均應按照隨時行市，公道

交易。

十五、該公司亦可會商駐蒙大員，自行出資招募本地土民，充當巡丁，以保護各廠平安；並可延請中國人或外國人充當巡捕長、管帶，擇要駐紮，以資彈壓。如遇事故，本地巡丁不能彈壓，一經該公司人員稟請，滇省大吏即當派遣官兵前往彈壓保護。該公司所招募本地巡丁，責任但為巡查各廠，彈壓工匠人夫。一俟路成後，此起巡丁，自可用以隨時修補道路，其費亦由公司發給。倘有民情不平之事，保護鐵路工程，乃係地方官專責，無論出有何事，該公司總不得請派西國兵丁。

.....

二十、按照海關章程，凡火藥、炸藥不准運入中國境內。惟係造路所需，應通融准其入境。惟須隨時將運來火藥、炸藥數目，報關驗明後，一面會同地方官尋有妥善地方，修造棧房存儲，以免意外之虞。倘就地製造，較為便利，由公司報知滇省大吏，查無妨礙，允准設立專廠派員會同監製，嚴為稽查。此項火藥、炸藥，無論在本地製造，或係購運，該公司應用若干，以足敷用為止。並設立專簿，詳載存用數目，每月由地方官查驗報明。所有存儲之火藥、炸藥，專為鐵路工程之用，不准售賣。該公司務須加意防範，以免危險。設或誤傷人畜物產，應行查看情形，斟酌賠償撫卹之款。

.....

二十二、修造鐵路及開辦鐵路應用機器物料等件，概免進口各色稅項。.....

二十三、客位貨物運送價值，均係公司自行核定。凡有大吏文件，及中國郵政局各種信包，及局役一名，由定例日行火車運送者，一概不收運費。.....凡有運送中國各色兵丁以及兵丁所用槍械、火藥、糧餉，並中國賑撫各處偏災之糧，均儘先運送，其運費均減半。如果運送兵丁，欲用四等車，其價不能減少。

二十四、此項鐵路專為治理商務，路成開車後，不准載運陵鹽，及運送西國兵丁，或西國兵丁所用軍火糧餉，並不得裝運中國例禁之

物。萬一中國與他國失和，遇有戰事，該鐵路不守局外之例，悉聽中國調度。

二十五、鐵路公司以補償中國查看費用，每年每一啓羅邁當，或係開辦及尙未造竣之鐵路，給與二十佛郎。

二十六、鐵路造成後，該公司須設法專用中國人民充當梭巡人夫及修補道路之工匠，惟須在各本地選託公正老成紳董，令其代雇，俾所雇之人，均係良善；並每人均須由該紳稟由地方官發給憑單，以便稽查。

.....

三十一、鐵路開工之始，須總領事官照會滇省大吏，即派位尊大員與沿途鐵路公司人員，將鐵路工程事務，按照滇省大吏及總領事官所定章程，妥商辦理。滇省大吏亦允選派官員數位，其職任係襄助鐵路公司人員辦理事務。遇有公司與地方人民爲難之事，該委員應即會同地方官從中調處，以免彼此誤會疑忌，並免其爭論之事。倘事關重大，未能就地商妥了結，應稟報滇大吏會同總領事官妥爲辦竣。如事非大吏權力所能及，則報由中國政府與駐京法國使臣會同商辦。

三十二、造路時每月由鐵路公司兌交滇省大吏銀四千四百五十兩，係補償各員來往照料薪水、火食之費；駐紮蒙自大員一員，駐紮蒙自管理地段官員一員，駐蒙自提調官兼發審一員，駐省城辦理往來事件提調官一員，幫造路事差遣委員十二員，巡捕武官十員，護衛土勇二百四十名，繙譯一員並各屬員。

三十三、此項章程，經中國國家批准，作爲定章，凡修造鐵路、開辦鐵路各事務，均須遵守此一定專章辦理。

三十四、中國國家於八十年〔原法文本爲二十四年〕期限將滿，可與法國國家商議收回地段鐵路及鐵路一切產業，其應須償還所造花費並專門各色手工之資，及法國所保代爲給發公司股本利息。凡所有此項鐵路各色經費，俟到期限，均在此路進款內歸清，則鐵路及一切產業，自可歸還滇省大吏收管，無庸給價。如欲核算各項製造等費



當以彼時開議法國所結歷年出入帳目爲憑，則預知中國應否給費以收回此項鐵路及一切產業。

〔附件(二)法國公使致外務部照會，(1903年10月28日，光緒二十九年九月初九日) 照得雲南鐵路一事，章程已經定議，現在言明中國國家及中國人民如欲在法國銀市購買該省鐵路股票，或現在或將來出售，均准任便購買，法國國家盡力襄助，務使價值公允。一年之內，但照原價。嗣後股票如有漲落，按照時價購買。爲此備文聲明，列入章程之後，作爲附件。相應照會貴爵查照可也。

〔清季外交史料，卷177，葉8-19。〕

## (二)帝國主義者對築路華工的荼毒

〔沈祖燕查覆雲南參案稟稿<sup>①</sup>，光緒三十三年〕 又查滇越鐵路，自二十三年十二月法人吉理默等，以查看格致爲名，擅勘路線，雖經爭辯多次，而終至准其開辦。議定後，向各省招工修路，如兩廣、福建、四川、山東，以及直之天津、浙之寧波，並本省之土工，無不設法招徠。陸續招之，殆不下二三十萬人。到工後死於煙瘴者不知凡幾。加以尅扣工資，無錢覓食，逃亡餓斃者，實不能以數計。

查法人接造滇路，以意大利人包修爲多，而希臘等國人次之。其中以意國包工爲最苛刻。中國則又有工頭，或管數百人，或管數十人不等，皆受命於洋包工。其發給工資，往往不按定章，多所扣欠。如工頭黃福記被洋人瓦里格記扣欠八千九百餘元，黃勝記被洋人馬約扣欠七千餘元，李寶興被欠三千餘元，沈六被欠四萬二千餘元。此等尅扣工資之案，積卷盈牘，雖經控追，亦不過一照會而已。間有撥出數成了案者，亦不可多得。又值滇中自開辦鐵路以來，人數驟增，屢逢歉歲，百物昂貴。卽以前兩年考之，凡銀一元，僅易米十一二斤。在此

<sup>①</sup> 光緒三十二年十月，署貴州提學使陳榮昌上“特參司道大員〔即指文中提及的興祿〕，奸邪柔媚，貽誤疆臣，請旨查辦”一摺(該摺未找見)。清政府命湖南巡撫岑春煊機委大員馳往確查。岑等委湖南候補道沈祖燕赴滇查辦。沈於該年十二月啓行，翌年三月抵達雲南進行查勘。本節節自沈在查勘後覆上岑春煊《查覆雲南劃界失地參案稟稿》。

苦力小民，工資又多被苛扣，從何覓食？除滇中本省工人不計外，聞各省工人之被招而來，其能散亡逃回，或沿途求乞，或由人贖資遣歸，得能保全其身命者，實不過十中之二三也。

當其在工之時，洋包工督責甚嚴，每日須點名兩次，偶值歇息，即扣工資一日。並有運米給食，作價倍昂者。稍不如意，鞭箠立至，甚有以鐵索貫十數人之辮髮，驅之力作，偶有倦怠，即以馬棒擊之。種種苛虐，實不以人類相待。多有兇毆致命及無故毆斃者。如洋人基拖地之毆斃王開宗、納彌那之踢斃劉保如、基日窩之槍斃唐貴廷，此等斃命之案，不能悉數。間有已結者，亦不過略議撫卹，其兇犯或驅逐出境，或解回本國自行懲辦而已。

據沿路所訪查，此次滇越路工，所斃人數，其死於瘴、於病、於餓斃、於虐待者實不止六七萬人計。嗟我華民何辜，遭此荼毒！此滇中鐵路工人之實在情形也。原奏謂法人驅路工，冒瘴毒，斯夕操作，鞭撻從事，十死其九，生者盡逃亡，亦慘甚矣！死即指此等而言也。

又原參謂粵督岑憫之，禁粵人勿得為滇越路工。興祿乃請丁督咨粵，謂法人改良，請勿禁路工一節。查兩廣岑督憲於三十年三月，迭次咨電來滇，以該公司種種凌虐，實出情理之外，已飭即日停招，請將流亡者贖遣回粵，以重民命，並送粵工名冊，請為保護。滇中雖派彭守繼志往查，亦以尙無凌虐情事一語，含糊稟陳，即據以咨覆而已。

三十一年十月，羅領事又照會丁督憲，請粵中弛禁。查卷丁督憲先已批明有此件似難應允字樣。旋又馳電咨粵，有仍設廠招募，公司亦願約束洋人，不蹈前弊。並於覆羅領事函內，先以致粵電文與閱而後發。是岑督憲之禁止招工，屢次咨電，皆在卷中，固實有其事。惟請粵弛禁，則丁督先未曾允，而於事隔四日之後，忽又馳電致粵。其是否由於興升道之所請？雖人言云然，究無從查其實據也。

又原參稱滇之民，近路工者，諗知其慘狀，並知越路有害於滇，不願為法人築路。興祿乃索之於遠，令楚雄、大理各府縣派民夫，給以重價，而先令民間出錢財貨送。一夫之費至二十餘金，一縣數百夫，遂致數千金一節。

查三十一年正月，羅領事函請代招雲南土工，應在路線遠處地方，並須在三千名以上，由公司送到，章程每人每日工資二角五分。洋務局即為札飭雲南、楚雄、東川三府屬，共十六州縣，每屬派三百名，墊給路費，率往工作。甫及一月，法領事並未催促，而洋務局忽又嚴札飭催，並有倘敢任意玩延，定即撤任詳參，決不寬貸等語。各州縣之能以公司苛暴，民不願往，無可代招，據實稟覆者，亦尚有人，而仰承風旨，竭力嚴派，並藉名擾累者，正復不少。如姚州知州李金甌，為羅漢章等公稟，按戶攤銀，請紓民累；大姚縣知縣謝懷宣，為李守忠等公稟，按鄉抽丁，為民請命；羅次縣知縣范金鑄，為余洪才等公稟，沿村苛派，貽累不堪等各案。或則勒民起工，差捕騷擾，或則歛錢贖送，借端漁利，皆控告督院批發洋務局，或並控臬司有案者。當時以各省及滇中近鐵路等處，招來工人，皆因洋人虐待，散亡殆盡。羅領事函請應在路線遠處地方，正是路之遠難於逃亡之意，即原參之所謂索之於遠是也。惟所札派乃係雲南、楚雄、東川三府，而並未及大理府屬。至若派民夫先令民間出錢財贖送，則大姚、羅次兩縣及姚州，皆有控案在卷。證以密訪，夫固有確實不虛者。路工以為洋人虐待，盡人知之，乃該公司一有請於遠處代招土工之說，而即奉命不違，迭次嚴飭札派，不惜驅吾民使之入於陷阱而後已，抑又何也！

兩廣岑督憲迭次咨電，以該公司凌虐停招，並請給贖遣回，以重民命，固已！而直隸袁督憲，亦電請墊發川資，將工人解至漢口，用船載回，用款示繳。丁督憲固並未照辦。四川錫督憲簡電，該公司不免虐待逃亡之事，請飭商必無虐待，方可聽招；宥電工人不得凌虐責打一層，尤為緊要。丁督憲則僅覆一勘電，謂公司自相約束，已較斂跡。又浙江張撫憲佳電，稱津工七千人，勒給工資，用兵壓制，死多生少。寧波來者，往往三五十人，跪求在路，懇恩設法拯救，其情詞甚為懇切。而查據覆稱，丁督憲竟置之不覆。封疆大吏，有救民之責，他省督撫，皆能以民命為重，竭力勸救，丁督憲顧何以一聽各省招致之工人，及本省土工之死亡枕藉於其境內，如秦越人之相視，而漠然無所動於心。惟獨於法人一有照會或函件，如請代招土工及轉請鄰省招

工，甚有招來外省工人入境川資，請飭沿路州縣墊給，均無不奉令維護，立即照辦者，此則誠有大惑而不可解者也。

又查蒙自鐵路分局卷，有洋人賈四乃儀，見粵商陳阿添路過，無故用鎗轟斃一案，粵衆大譁。蒙自關道魏道景桐，正在力爭懲辦，而興升道忽有東、歌兩次私電，一云撫卹亦屬常事，考之約章，具有成案。又云不能不婉商權宜了結。……且東電云，此電不作公件；歌電云，俟有端倪，再行回院等語，而此事遂強以撫卹了案。可見滇省交涉之事，全由興升道一人專主，皆可惟其意之所欲爲，卽丁督憲亦無不徇從也。觀於其以私電竟自商定，遂至此等鉅案永無昭雪之日，而洋人於是益肆其兇橫，無所顧忌，以致滇路公司中人毆斃華人之案，層見疊出，竟無一能得伸理者。原參稱滇人是以謂興祿實助法以速滇亡，助之一說，大約卽指此等事而言。

.....

滇境自築路以來，因全屬山境，開鑿不易。法公司資本已大受虧折。復因虐待華工，散亡殆盡，招募不易，坐耗又多，路工已大有難成之勢。此說非僅得之於沿路所訪傳，卽蒙自關魏道三十年十月隨文附有致洋務局密函，亦曾云然，必非懸擬揣測之詞。使興升道當時能不受法人之籠絡，事事稟承丁督憲，設法維持。……〔或〕聽其自然，但任護路之責，不預招工之事，使之不能易於告成，亦可稍緩滇中之禍。……乃丁督憲與興升道，凡於法人路工之事，無不悉力維持，於他省輾轉招工之外，更爲派招本省土工以助之。聞法人於興升道之籌助路工，深賴其力；每謂非有興升道，則如此鉅工，斷不能易於成事，心甚德之。丁督憲與興升道，常謂滇越路成，則滇中之交涉事少。此實自欺之言。……若路軌一成，則由越可以長驅直達，其心本不可測，何難借端肇釁，……逞其朝發夕至之兵，以直入省城，可以惟所欲爲。此中間不容髮之機，識者皆預料及之。不謂丁督憲與興升道，反全未覺察，而事事爲外人傀儡。凡此未能遠謀，所以爲滇人詬病之所叢也。

.....

〔滇省〕地處邊徼，適當兩大之交迫，任用不得其人，以致辦理交

涉重事，往往多所貽誤，叢人口實。……所有職道奉委馳赴雲南查辦要案，事關重大，既不敢曲爲瞻徇，尤不敢深於文致。惟有將一切訪查考核實在情形，詳瀝稟陳。

〔國風報，第2年，第9號，頁61—87。宣統三年四月初一日。〕

### (三) 滇省人士要求收回滇越路權

〔雲南留日學生爲廢滇越路約上外務部書，光緒三十五年五月〕  
竊滇處迴山複谷之中，於中國部份，自昔稱爲邊陲。……不幸自緬夷於英，越淪於法，一隣於西，一向於南，而點蒼、金碧間，遂爲兩雄競爭之交點。顧此際英雄宅心叵測，而滇極之絕幽鑿險，尙需時日。日前急之又急，則無過滇越鐵路，法人以全力貫注，刻期成事。此路一成，滇之爲滇，固不可問，而滇、川有輔車之勢，虞亡及虢，事所必然。且滇、川扼江流上游，二省既仆，彼野心勃勃之英、法，始雖相忌，終已相聯。觀於去歲之軍事協約，其內容如何，雖密不外洩。而從今日情形觀之，法不滇之爲，英不川之爲，而誰爲哉？於此必擴其所謂勢力範圍者，則鄂、粵之間，以云無恙，必不可得。夫楚、鄂地位，控連九省，爲將來我國兩大幹路之匯點，卽爲一切軍事界經濟界之中堅，一有挫失，中原大局，寧堪設想！此玉斧畫河，祇可行於昔日閉關之世，而斷非所論於今日之滇。蓋爲滇謀，卽所以爲中國全體謀，牽一髮而全身動，正非一鄉一邑之私益比也。故此際彼卽無暇，我亦當思所以爲備。何況彼已悍然蔑視舊約哉？

生等近得鄉函及閱各報章，均稱法人派兵二中隊，已抵雲南蒙自，分別發往各車站防守。又聞該鐵路公司曾電告駐北京法使，言有滇之猛勒土司所屬土民，時行滋擾，礙阻路工，請飭滇嚴行禁止等情。

伏查法人獲得此路權之由來，基於光緒二十四年《滇越鐵路章程》一約。然據原約之第十五條所定，則倘有民情不平之事，保護鐵路工程乃係地方官專責，無論出有何事，該公司總不得請派西國兵丁。又同約第二十四條，此項鐵路專爲治理商務。路成開車後，不准

載運鹽及運送西國兵丁，或兵丁所用軍火糧餉。又同約第三十一條，遇有公司與地方人民爲難之事，可由滇省大吏所選派襄助鐵路公司人員辦理事務之委員，會同地方官從中調處，以免彼此誤會疑忌，並免其爭論之事。倘事關重大，未能就地商妥了結，應稟報滇省大吏會同總領事官妥爲辦竣。如事非大吏權力所能及，則報由中國政府與駐京法使臣會同商辦。煌煌定議，預約分明，今僅以區區土民滋擾之故，一地方官一委員足解決之矣；即曰不足，固有滇中大吏在也；尤不足，則更有我政府在也。乃從而藉口不問黑白，遽行運兵入境。條約何在？雖據公司有飭滇督嚴行禁止之請，似此次兵丁尙非該公司之意所請派；然據原約，即出之該公司且不得，況出之非公司之法人乎？總之，此項兵隊，無論爲公司所請派或法政府所自派，且無論爲何項名義遣派，均有違犯條約之責。國際法上雖有不得不履行條約之義務，亦許有違犯得消滅之權利。則此際第一着最直捷之辦法，祇有一面照會駐北京法使，撤回此已派來之兵隊，一面援照粵漢鐵路收回自辦之例，電飭出使法國大臣，宣言廢約，與之開正式之談判。

顧或謂滇越鐵路與粵漢鐵路情形不同，此其意不過謂粵漢鐵路爲我與美公司所締結，屬於私法上契約之性質；滇越鐵路，路亦公司，而按當日原約，該公司爲法國國家所選定，純然公法上條約上之性質，條約一定，則國際法之範圍得以囿之。又粵漢鐵路爲我國與美公司之特權，而滇越鐵路則全屬我政府與法政府之交涉。政府宣言，國際法之條例，又得從而盾之耳。則於是似粵漢鐵路可以有廢約之舉，滇越鐵路必無廢約之望，而實非也。蓋謂滇越鐵路之廢約，較粵漢鐵路之廢約，有難易之別尙可，謂滇越鐵路視粵漢鐵路必無廢約之道則不可，謂距今以前之滇越鐵路必無廢約之道亦可，謂目前之滇越鐵路必無廢約之道則不可。何也？則請先爲法律之解釋，而後爲事實之證明。

何言乎法律之解釋？一承諾權也。按國際公法，凡一國家未得對等國之承諾，不得行使其權力於對等國領土內。一自衛權也。凡條約有害於國家之安全生存之際，出於國家之自衛權，可得廢棄之。一條

約不可侵也。凡國家有履行所締結之條約之義務，國際條約之效力，如神聖之不可侵犯，此一般法學家所共認之原則也。一單意之消滅也。凡條約由兩締約國同意而成，仍須以同意而消滅。然目的有變遷之故，亦得以非同意消滅之。由此言之，滇越鐵路之目的，軍事乎？商務乎？尚得曰非變遷乎？

何言乎事實之證明？一礮樓、地營之建鑿也。按原約第十條，修造鐵路所用各地段，如廠房、貨物、棧房，以及修造人員暫時住房，總之，於興作工程之內，所用各地，俟鐵路逐層告成，即將以上無用地段交官發還業主管理。又同約第十八條，公司人員雖在鐵路附近處所租賃房屋居住，應先知會地方官向業主商租。夫曰租賃房屋，曰暫時住房，非許以自築礮樓也，非許以自建營房地營也，尤非永久假借也。而據生等所調查，則法人於鐵路線旁或三里或五里，遇有扼要之處，必建有堅固礮樓及營房，甚或穿地為暗營。彼之詞曰，以居工人也。然既曰居工人，則取足以居工人而已，礮樓營房何居？暗地營又何居？掩耳盜鈴之說，所謂司馬昭之心，路人皆知之者也。一軍械之私運入境也。查原約第二十條，按照海關章程，凡火藥、炸藥不准運入中國境內，惟係製造所需，應通融准其入境，然須隨時將運來之火藥、炸藥，報關驗明。又同約第二十四條，不得裝運中國例禁之物。而據調查，前歲有法人名波黑明者，在河白地方失去洋鎗七枝，告諸滇吏，不惟不據約斥之，且飭令駐紮其地之管帶柯樹勛為之根究。其後探得盜踪，派兵往捕，而諸盜抵抗官兵，奮戰始得鎗奪回，交還法人，乃行了事。夫歷年之私運入境，未經發覺及雖發覺而官吏恐累諱不肯言者不知凡幾，此不過其一例耳。以若所為，其於原約合耶否耶？至此次轉運兵士，至二中隊之多，尤屬弁髦原約，故意侵犯矣。夫條約只允法政府以於內地鋪設鐵路之權，初未嘗並築造礮樓及私運軍械兵隊之全權而亦允給之也。無我國之承諾，彼公然侵犯不可侵之條約，則我即可以單意之行動，廢棄此目的變遷當然消滅之其文。彼即明目張膽，以蹂躪我無上之主權，則我亦可以雷厲霆發，而收回我領土內所固有之路政。當此互相均勢之日，明以戡一國之慾望，即隱以

消六、七國無數之要求。所得者豈僅滇越鐵路而已哉。且國際公法上條約之目的須適法，凡有害生存、有傷獨立者，其條約皆可作為無效。今此路之目的，按照原約，為商務，非為軍事也。乃非軍事，而為軍事上之行動，其有害我之生存，有傷我之獨立，夫何待言。彼既不顧目的，則我寧不許自衛？

夫粵漢鐵路之美公司，不過有延期及轉買股票之瑕耳。而廢約一倡，趙璧終返。今法政府之失，豈昔日美公司之比？惟法人處心積慮，垂涎我滇，歷有年所，一旦欲廢此約，必出死力相爭，派艦揚兵之舉，皆意中事。然恫喝不足畏也。與之為國際之談判，要求仲裁裁判，豈真有強權無公理乎？且即使仲裁不勝，不猶愈於噤不一聲，俯首戢耳，聽之魚肉，愈足堅其吞併之野心乎？故生等謂滇越鐵路之廢約，視粵漢鐵路之廢約，有難易之別可也，謂必無廢約之道不可也；謂距今以前之滇越鐵路必無廢約之道可也，謂目前之滇越鐵路無廢約之道不可也。於此而猶汶汶自默，則尚孰不可默者？凡國際事件，一國有創，他國輒援為先例，紛起效尤。我國當今世遠東中心點之衝，英、俄、美、日關係尤多，倘均援法人此例，則茫茫禹域，尚有寧期哉！此生等所以再四集議，而不得不以之上煩大部也。

如謂廢約必辦不到，無寧援原約第十五條，倘有民情不平之點，照會法使撤回已來之兵隊，飭滇中大吏選派兵士為嚴重之保護，尚為與之以易從。若必廢約，恐終難遂意。然天下事未辦而遂以辦不到為慮，則天下將永無可辦到之事。此際只有不計難易，不問勝負，決心鼓力，以期必達而已。且既欲據第十五條之點，亦當以廢約為先聲，期收直接收回之善果，迨不得而乃以此議盾其後，庶可冀保護實力之就我範圍。否則，以彼陰鷲險狠，敏快活動之法人，必不肯降心下氣，還我太阿。無論此已來之兵，不能望其撤退，即未來之隊，亦將源源而來。影響所及，後此之險象環生，外交更愈棘手矣。且區區土民滋擾，人即知援為口實，犯不韙而不顧，而以理正辭直之我，猶復含茹隱受，相形之下，其謂之何？故生等謂此際之第一着，最直接之辦法，別無他途，祇有力廢此約是也。伏祈大部合全局而通籌，念國防之孔急。



鼎力主持，提出抗議。若得此約遂廢，則將來廢約後之負擔，無論如何鉅重，雖刮及全滇民之脂，剔全滇民之髓，亦甘心任受所不敢辭。卽有不幸，大部既有以慰我滇民，我滇民亦必有以諒大部也。

〔交通史路政編，第 18 冊，頁 142—145。〕

〔雲南京官吳炯等呈都察院文，光緒三十四年五月〕 竊查雲南毗連川、黔，屏蔽湘、桂，地雖邊瘠，實爲西南門戶。自緬淪於英，越陷於法，藩籬盡撤，防衛已難；而自戊戌立約，又許法人修築滇越鐵路，外患之來，深入腹地，於是西南之門戶洞開。雖外務部與法人訂立《滇越鐵路章程》，有此項鐵路專爲治理商務之明條，而近日法人舉動，則無一不爲軍事上之經營。且英人每藉口利益均霑，要求滇緬鐵路。幸外務部與滇省大吏，極力主持自辦，未遂所欲。若不設法將滇越一路收回自辦，則英人仍有所挾，斷非一勞永逸之計也。況查滇越鐵路辦法，中國但任購買滇境以內地段，保護路工，其一切修築管理之權，概不與聞，損失主權，莫此爲甚。職等再四籌商，惟有與之改訂條約，所有由滇省邊境以至省城鐵路，歸中國收回自辦，與滇緬路畫界各條辦法相同。庶足以杜法人之狡謀，亦可免英人之藉口。至法人當日勘路之費，及現已修至滇境內者約不過百餘里，按每里需資本若干，計里而賠償之，需款當亦不至過鉅。卽由滇籌還，亦易爲力。相應請旨飭下外務部、郵傳部迅速設法，與法人磋商改約，收回自辦。惟現在賠償之款，以及將來修築之資，滇人當傾竭資產，共效毀家紓難之誠，以盡爲國效忠之義。職等共爲梓桑安危及西南大局起見，不勝迫切悚惶之至。

〔同上，第 18 冊，頁 149—150。〕

〔郵傳部主事涂葆熙等呈郵傳部文，宣統三年八月〕 法人盤據其地〔越南〕，懷抱野心，久有雄視粵西，侵凌滇省之意。……觀其在沿邊一帶修戰台、增戍兵，復於滇越路線築地營、建碉樓，布置周密，已成連營千里之勢。陽假護路之名，陰行制敵之策。此滇越現在岌岌可危之情形也。且其狡焉思逞之心，猶不僅此。聞其計畫路線，更將北走東川昭通，以通四川，與大江相銜接；則不待涉海溯江，固已深入堂

與，而長江上游形勢，瞭如在望，以成高屋建瓴之勢。此黔、蜀將來岌岌可危之情形也。法人之處心積慮，爭此路線者垂二十年，蓋以爭攬路權爲名，而以擴張領地爲實。我國外患日逼，亡羊補牢，計亦非晚。但可少紓禍患，安得不急圖挽回？爲今之計，似非改訂路線，收回自築不可。改訂之線，由龍州鐵路經南寧府分歧北達桂林，南折至梧州，接廣東鐵路。再由南寧西走百色廳，沿西洋江岸，經廣南府、潯江府直達雲南省會，名曰桂滇鐵路。其路線貫穿兩省，不必取道越南，則南部之橫斷線，純爲我有。桂、滇兩省氣脈相連，不惟有事之秋足資控馭，即平時之交通，其利益亦有不可勝言者。擬請派員前往切實查勘此路線地勢險夷，工程難易，計畫無遺，確有把握，然後與法人交涉，聲明收回此線，籌款自築。一面迅速興工，以絕覬覦。庶路權以固，疆圉以安。更於鎮南、河口兩處，建戰台、增兵備，壯國防之聲勢，破敵人之謠謀，於路事、邊事，兩有神益。

【同上，第18冊，頁150—151。】

## 二、法國掠奪兩廣路權的活動（1902—1910年）

### （一）對三水至梧州鐵路的覬覦

〔兩廣總督覆法領事函，光緒二十八年正月〕 貴領事官十二月初七日來函，定比法公司擬造廣州至梧州〔鐵路〕一事，想本部堂可准將由三水至梧州一半鐵路開辦，俟與美國及鐵路總辦妥商，再行續辦由廣州至三水之鐵路。特將合同刪改附送查閱，想可准將此合同立簽字施行等因前由。

查此事前准外務部來電，係須先將有前與美華公司所訂合同各節避去方可核奏。現貴領事官請准先將由三水至梧州一半鐵路開辦，是否可行，自應照案咨請外務部核示辦理。惟查閱現送章程，多難允照先行之處，若遽爲照咨，必仍駁回，更致往返遷延，徒費時日。現擬由本部堂詳加斟酌，商定草稿，再行咨請外務部會同北京總理礦務大

臣核明請旨辦理，較爲妥速。

又查光緒二十四年八月二十四日欽奉上諭：現在中外交涉日繁，如礦務、鐵路借款等事，關係重大，不得不格外慎重。嗣後各直省如有開礦、築路借款，及一切交涉事件，均須於事前將詳細辦法奏明，聽候朝廷酌奪，毋得擅立合同，致多窒礙，特此通諭各直省將軍督撫知之等因。奉此。貴領事官請將合同訂立簽字一節，礙難照辦也。爲此兩覆。

〔交通史路政編，第5冊，頁3496。〕

〔比法公司合同〕 茲與比法快車慢車鐵路公司內代比國辦事人比國砲隊游擊、曾充中國駐紮小占地方新軍提督巴森斯，法國辦事人駐紮巴黎城監工薄揭或薄揭代辦之法人，會同議妥鐵路條款如下：

第一款 中國政府准該比法公司自認承辦自三水至廣西梧州鐵路一條，公司須有權另行電車於此來往人多之處。中國政府亦准該比法公司，一係由三水至梧州創修電車鐵路，此電車或用專路，或用如下所云之快車鐵路；一係先在三水修造或電或機或馬慢車鐵路一道，俟後如見情形合洽，亦准在三水城內修造。若日後再如三水內外另修慢車鐵路，仍歸該比法公司包攬。總而言之，凡於三水至梧州，及附近三水至城鄉慢車鐵路，通歸比法公司專理。

第二款 比法公司建修所准之快車、慢車鐵路，該公司認承無需中國政府資助款項，亦不由中國政府擔保其將來修造行車需用之款。該公司自開工日起至竣工日止，按以下章程〔按即比法公司章程〕辦理。

第三款 比法公司所用創造各鐵路之各樣材料器具，概行免納釐金關稅。

第四款 比法公司之股份憑單收利字科條派銀兩字樣，以及於示賣股標移交股份時應行各事，概不納釐金稅課等項。

西曆1902年具稟承修鐵路人立。

〔同上，第5冊，頁3497。〕

〔比法公司章程，1902年具稟承修鐵路人立〕

### 一、勘路

第一款 快車鐵路自三水、廣利、肇慶……至廣西梧州府城；……慢車鐵路自快車鐵路車站起，搭載三水內外客貨。

### 二、修築

第二款 公司築修工程，當在奉旨准行之日計算，至遲不過二年開工，完工至遲亦不得逾六年。

第三款 公司買地，當足雙道鐵路之基，惟可先期祇修一道。……造站修路之地界，民間不得不賣。其勘定之地，騰讓劃交事件，照中國律例及北方鐵路公司定行之章程辦理。路所經過之處，若遇國家或省分公地，公司於築造行車期內借用，不納租值。路之兩端，公司可買地建修車站、住房、貨倉、賬房、機器廠各項房屋，其地若是國家公產，地方官應借與公司任便應用。

第四款 鐵軌其間相距一適當之地。

### 三、行車期限

第五款 公司將於快車、慢車鐵路載運貨物、搭客七十五年，以開車之日為期限之始。

第六款 期滿之日，快車、慢車鐵路以及各埠機器廠等類及所有日用之傢俱馬匹，即歸中國國家之業，至所有機器車、貨客車輛及所存之鐵料、木料傢俱之機器各項，……若公司願出賣，國家必當買，或國家願買，公司不得不賣，……惟公司另買之地，另修不關快車、慢車各鐵路之房屋及慢車所用電氣局，仍歸公司掌業，國家不得強取。

### 四、收買鐵路

第七款 快車慢車載運二十年之後，中國國家可收買其路，其價議法如下：由開車之十五年起至二十年止，算那五年內餘利之總數，然後以五分之，以得每年均扯之利息，此每百兩再加二分利息，視此總數加利息，而以三釐算其本，此本乃收買鐵路價值。……若二十年各鐵路未經收買，以後每五年，國家仍能照以上章程收買。

### 五、廢約

第八款 設若公司不在期內開工、完工，此約即作罷廢。若期內

有人事不能爲力之阻，則可增加年限。

六、載運價值一欸〔略〕

七、額外章程一欸〔略〕

八、報效國家

第十欸 公司承認每年派所分獲淨利十分之一，報效中國國家。公司每年所須付利攤之數，不作利算。

九、鑲實鐵路

第十二欸 快車、慢車各路軌……公司可分賣與別公司行用，買後各公司必遵以上章程各欸。

〔同上，第5冊，頁3497—3500。〕

〔法國領事覆兩廣總督函〕 此項合同章程，係照比法公司前在北京曾與李鴻章詳加斟酌，共商妥洽，自應照章咨請核示辦理。若以礙難照准爲詞，奚足以重邦交？務請准情酌簽字施行。

〔同上，第5冊，頁3497。〕

〔外務部致兩廣總督電，光緒二十八年九月〕 此案法領謂法使商之本署，與大學士李鴻章以爲可行，究竟並未允准。現接美使來函，謂與原立合同頗有牴觸。蓋由省至梧，經過佛山、三水，卽美約第十七欸所稱爭奪生意同向並行各節，其中實多窒礙，應由兩廣總督轉致兩公司自行與美熟商，以期並行不悖。否則明告比法公司設法讓出此路，以息爭端，而免後患。

〔同上，第5冊，頁3500。〕

## （二）對廣西自建鐵路的干預和索取北海西江築路權

〔法使呂班(G. Dubail)致外務部照會，光緒三十年四月二十六日〕 當此徧講於中國境內承修鐵路之際，在本大臣查或擬自北海至西江或至廉州，修建鐵路一事，相應將貴國總理衙門與前任畢大臣於光緒二十四年四月二十五日會定文憑，向貴衙提據。

查此項文憑所稱，凡有由北海無論至何處之鐵路，均應准予法國

公司或中法公司承辦等語。本大臣此次動文回憶，由於揣想與時勢不無相合干係。況本國政府目下顧慮該處一帶商務，正值擬籌善法，用滿商情之望。爲此照會貴爵，請煩查照爲荷可也。

〔清外務部檔案〕

〔外務部覆呂班照會，光緒三十年六月初十日〕 爲照覆事，昨准照請……等因前來。查光緒二十四年四月總理衙門覆畢大臣函內，有自北海不至南寧而至別處爲止……等語，並無北海無論至何處之鐵路明文。貴大臣所請建造北海至西江或至廉州鐵路，中國體察情形，應俟將來該處商務興旺時，中國自行設立公司，再與法國公司商議。相應照覆貴大臣查照可也。

〔政務通報，光緒丁未年，皇朝外交政史，卷2，葉2—3。〕

〔法使巴思德 (Bapst) 致外務部照會，光緒三十二年九月二十七日〕 爲照會事，現聞擬爲興築廣西各鐵路之事，內與北海間有相關，現下正開會議。本大臣觀此情形，理應提憶前任畢欽使與總署於光緒二十四年四月十八、二十五等日所定條款，內云中國政府允許留爲法國公司或法華公司修造由北海至南寧，或由北海至他處之鐵路權利。曾經本館往日照會，祈爲施行。並於光緒三十年六月初十日接准覆稱，中國政府一俟該省商業發達之時，方可設立華公司會商一切等語。然貴國政府所俟之情形，現似將有著現，且更易前約，非經本國政府允從，不可稍有改移之處。在本大臣當將前約向貴爵回憶<sup>①</sup>。

〔同上，卷2，葉3。〕

〔外務部致廣西巡撫咨，光緒三十三年十一月十六日〕 此次法使以更易前約爲言，殆由本年七月商部具奏廣西官紳籌築本省鐵路懇請立案摺內，有先集股款一千萬元，設立廣西全省有限公司等語，致有此請。此事業經迭請照允，斷難改易。該有限公司如已設立，應由貴撫按照原議，飭知於查勘此段路線，務先預留地步，以期與法使迭次商允之案，不相違背。

〔同上，卷2，葉1。〕

<sup>①</sup> 外務部於同年十月十二日照覆法使，‘咨行廣西巡撫存案。’

〔法駐廣州領事致兩廣總督照會，光緒三十二年十二月初七日收〕 爲照會事：現爲北海至西江鐵路一事，中國地方官示意與廉州紳士等就地開議會多次。中國官員亦在會內演說，且在廣州城、廣西桂林、梧州等處，均爲此事曾開議會。……本領事查自外務部回覆之後<sup>①</sup>，該東西兩省會議並未提及法公司合辦之言。相應照請貴部堂札飭地方官查照貴國政府與本國政府前約，方可辦理。

〔同上，卷2，葉4--5。〕

〔兩廣總督致法駐廣州領事覆照，光緒三十三年正月初三日發〕 爲照覆事：……今中國尙未設立公司，自不能與法國公司商議。若謂兩省官紳會議，即指爲有違二十四年條款合辦之言，似屬誤會。事不會議，何能立公司？不立公司，何從商辦？本部堂現已將外務部與貴國畢、呂大臣往來文件，抄行廉州地方官，並咨覆廣西撫部院查照。按照原案，將來鐵路公司，如已設立，應與法公司商議，勿致有誤前約。

〔同上，卷2，葉6。〕

〔兩廣總督咨外務部文，光緒三十三年二月初七日收〕 廣州法領照會爲北海至西江鐵路一事。……查此案現據廉州高守觀昌電稟：廿一讀敬悉。本年八月奉前憲岑電飭選派廉屬紳商赴省會商桂紳合辦北海潯州鐵路。桂紳各執己見，廉紳遂議自辦北海至靈山一段，抵桂省交界止；議有草案章程，聲明不收洋股。集股頗爲踴躍，正擬稟請立案。現遵飭停止靜候憲札。惟廉紳擬懇憲恩，電咨外務部將此路求歸自辦。可否邀准，伏乞核奪等情前來。

本部堂查此案本年七月准商部咨：本部具奏廣西官紳籌築本省鐵路，大概由桂林上至全州以達於湘，下至梧州以達於粵爲一段，由梧州至南寧爲一段，由南寧至龍州爲一段，擇要開築，舉廣東提學使于式枚爲總理，奉旨：依議。欽此。廉州紳商又議自辦北海至靈山一段，議有草案章程各等情。是法領事所稱東、西兩省會議，並未提及法公使合辦之語，不爲無因。惟三十年六月外務部照覆法國呂使，雖

<sup>①</sup> 指光緒三十二年十月十二日外務部致法使覆照。

有貴大臣所請建造北海至西江或至廉州鐵路，中國體查情形，應俟將



十月十九日〕緬甸鐵路展進華境一事，本大臣曾於本年九月十四日面議，並將說帖呈閱，承貴親王稱許不錯，請本大臣將此帖備文照會。旋於次日即照辦矣。嗣於二十日貴親王赴開封之後，接准照覆，查閱文內之語，與九月十四日貴親王意見略有不同，是以應請將十五日文牘再行勘酌。此文與十四日所呈說帖絲毫無異，今擬續加數語，以免或有誤會。查《滇緬條約》附款第十二條，其實載明中國答允將來審量在雲南修建鐵路，與貿易有無裨益，如果修建，即允與緬甸鐵路相接等語。一千八百九十七年附款定時，尙未定准法國鐵路由越南展進滇境。按此第十二條英商修鐵路之利益，與法國無所區別。惟一千八百八十八年春間，本國政府得知雖越南鐵道尙未修到邊界，而法國已請准修鐵路至雲南府矣。當時寶前大臣即行知會總署，修鐵道英國並非不以爲然，惟若准法國修造，亦必一律准英國由緬甸修造，以昭公允。西歷一千八百九十八年四月十一日，寶前大臣在總署商議此等事件，承李中堂云：英國鐵路一修至邊界，頗可商議展造。並云：凡法國在滇所得鐵路利益，英國自必一律同得。茲按照法國政府所發公文，一千八百九十八年四月初十日，即以上所述之前一日，中國允定准越南鐵路展至雲南府。此一說也，貴親王亦未謂不確。總之，本國政府以爲中國應准英國鐵路展進雲南一節，即按李中堂在總署與寶前大臣所言，凡法國在滇所得鐵路利益，英國自必一律同得之道，而辦可也。

〔交通史路政編，第8冊，頁3541。〕

〔外務部覆薩道義照會，光緒二十七年十月□日〕光緒二十七年十月十九日接准照請……等因前來。

查修造雲南鐵路一事，按照條約附款所載，本應由中國自行審量貿易有無裨益，再行辦理。惟既准貴大臣一再催商，本部即電致雲貴總督查勘情形，設法自行修造。俟該路修到滇緬界之處，即與貴國緬甸之路相接，以符條約。

〔同上，頁3541·3542。〕

〔英國的緬甸——雲南鐵路的計劃〕 明托公爵(Earl Minto)最

近在八莫所發表的演說中，對那條計劃連接緬甸與雲南的鐵路抱了極樂觀的看法。伯爵希望“他對將來的瞻望並不過奢，到那時，在中華帝國政府的友好和合作下，這條線不但會將八莫與騰越連接起來，而且最終還要把大理府和雲南府溝通，這對促進邊境雙方的居民的商業利益和友好關係，都有莫大的好處。”現在對於軌距2呎6吋或2呎的鐵路線，肯定已經測量到騰越，而且勘測工作也進行到了大理府。但是，如果我們要依賴中國政府的合作，恐怕幾年以後連一輛小型機車也過不了騰越。向騰越敷設軌道的工程尚待我們完成，但是當印度本身對修築新鐵路的要求是這樣強烈的時候，為這項工程所需的資金便很難馬上得到。而且在最近的將來還要應付嚴重災荒的開支，當這種危機發生的時候，公共事業總是不免遭殃的。假設與騰越已相銜接，進一步就要考慮下一段延長線是否得不償失。它的修築費用很大，而且還要對付法國鐵路的劇烈競爭。它那條鐵路將在1910年真正完成，從而使雲南府能夠與安南沿海連接起來。在爭取雲南和四川貿易的競賽中，法國人是首先出場的，而且現在要企圖勝過他們似乎已經為時過晚。本應在十年或十五年以前就開始修築這條八莫——騰越線，但是不幸當時却屬意於通往中國的臘戍——滾弄路，而結果却極令人失望。我們在沿緬甸邊境的中國領土上沒有一哩的鐵路，而法國已經把它的鐵路長驅直入地修到了雲南內部。聽到明托公爵這種滿懷希望的心情是令人愉快的，不過恐怕計劃從八莫開始的這條鐵路永也不會被認為具有首要意義的工程。

〔北華捷報，1908年1月24日，頁203。〕

〔八莫——大理鐵路〕 雲貴總督錫良致電北京政府稱，英國駐雲南府領事一再向他要求答覆從八莫到大理府鐵路讓與權的問題，這位總督請求指示。

〔同上，1908年3月27日，頁776。〕

〔雲南——緬甸鐵路〕 一份中國電報稱，英國意圖建築從雲南到緬甸的鐵路。它計劃先由中、英合股，分三段來建築從騰越到八莫

的鐵路，中國政府對此未予答覆。

【同上，1910年4月29日，頁265。】

〔騰越鐵路〕 外務部日前接駐京英使照會一通，略謂雲南省騰越至大理一段，前因交通未便，久與貴國政府建議修築鐵路，迄未定奪。刻下已經敝國派員前赴該處，詳細勘測路線，估計購地金共需若干，備辦材料、機器、鐵軌等類，需資若干。如貴國有意自行修築，則敝國此次派員勘路之費，應由貴國政府擔認籌償。如無力修築，亦祈明白答覆，俾由敝國代修，得以早日開工。鄒尙書接閱後，當即稟商慶邸、那相核定照覆措詞，一面咨行郵傳部並電知滇督籌議辦法。

【申報，宣統2年8月4日。】

#### 四、英國對西藏路權的覬覦(1904—1907年)

〔《英藏條約》<sup>①</sup> 1904年9月初7日〕 第九款 西藏允定，以下五端非英國政府先行照允不能舉辦：一、西藏土地，無論何外國皆不准有讓賣、租典或別樣出脫情事。二、西藏一切事宜，無論何外國皆不准干涉。三、無論何外國皆不許派員或代理人進入藏境。四、無論何項鐵路、道路、電線、礦產或別項利權，均不許各外國或隸各外國籍之民人享受，若允此項利權，則應將相抵之利權或相同之利益，一律給予英國政府享受。五、西藏各進款，或貨物，或金銀錢幣等類，皆不許給與各外國或籍隸各外國之民抵押撥兌。

〔光緒條約，英約，續訂藏印條約，業7。〕

〔英國謀築川藏鐵路〕 英國刻擬築一鐵路，由中國駐藏辦事大臣所駐筭之巴脫吾城起，經四川省打箭爐而達於成都、重慶，目下正在向政府諸公斡旋云。查巴脫吾城為蜀省與西藏境界上之要衝。

〔北京報，第138冊，頁4，1905年1月12日。〕

〔《英俄協約》，1907年8月31日訂於聖彼得堡〕

① 此件又名《拉薩條約》，1906年4月27日中英間簽訂《續訂藏印條約》後，並作為《續訂藏印條約》的附約。

### 3. 關於西藏的協定<sup>①</sup>

英國政府與俄國政府承允中國對西藏的宗主權，並且注意到英國由於地理位置而對於充分保持西藏的對外交關係的現狀具有特殊的利益，議定下述協定：

第四條 締約雙方承允不得在西藏爲自己或本國國民索求或取得鐵路、公路、電報和礦產的租讓權或其他權利。

〔俄國對外條約彙編，第 386—392，譯文據一八九八——一九一四年的歐洲國際關係，頁 42。〕

#### 附：英國對伊犁鐵路的觀感

《捷報》云，建築伊犁鐵路事宜，已由馮（譯音）道台<sup>②</sup>與某公司代表人訂定合同，電達吉林將軍。大略如下：

一、建造該鐵路之費用，須由中政府擔保，無須押款。

二、建造之費用，每一英里應需若干，須先核定。

三、該鐵路須按合同限止期內，一律工竣；如有延緩，按時日之多寡議罰。

四、鐵路當按段建造，每段造成後，由中政府繳付每段之費用，如一時未能全繳，不妨稍緩，惟遲付之款，須按日起息。

五、中政府當另聘一中國工程師，相與核算價目，並有權得以稽查帳目，其鐵路材料，在中國所有者，須與外國之材料比較，如能合用，儘可購賣。

六、一切費用由中國繳清後，當將鐵路完全歸還，並不要求特別利益。

七、該公司擬代中政府設立一鐵路學堂。

八、該公司擬舉一工程師至伊犁勘定路線，薪水每月英金二百鎊。

<sup>①</sup> 原協定凡五條，此係摘錄。

<sup>②</sup> 據同年《政彙通報》，《中國大事日史》卷一，中曆二月初二日下載，「黃道中德與英公司訂立承築伊犁鐵路工程合同，經已成議，馮道台或即係馮道台的誤譯。

九、該公司定在一千英里之內，當自辦費用建造；如在一千英里之外，則須募借款。

十、選舉一礦務專門家測驗鐵路所經過處之礦地。

〔政務通報，光緒丁未年，皇朝外交政史，卷1，葉8。〕

#### 第四節 日、美、德、葡等國掠奪閩、浙、贛、粵諸省路權的陰謀活動(1902—1908年)

##### 一、日本的侵略陰謀及其掠奪路權的活動(1902—1904年)

###### (一)掠奪閩、浙、贛三省路權的活動

〔日本《朝日新聞》鼓吹的對華政策〕 今分人土、亡人國者，其鐵道政策乎？分之使不知其分，亡之使不知其亡，其鐵道政策乎？嗚呼！鐵路所布，即權力所及。凡其地之兵權、商權、礦權、交通權，左之右之，存之亡之，操縱於鐵道兩軌，莫敢離何！故夫鐵道者，猶人之血管機關也，死生存亡繫之。有鐵路權，即有一切權；有一切權，則凡其地官吏，皆吾頤使之奴，其地人民，皆我俎上之肉。巧矣哉！今日亡人國，分人土，新世界之鐵道政策矣！我國對清要求福建鐵道之談判，漸就範圍，可為我國前途賀！夫我對清政策，固非徒扶植我勢力權利於福建一省也。若北清，若滿洲，亦當扶我利權，養我勢力。若揚子江，若西江流域，尤宜擴張商業於極點。然福建者，自地理上形勢言之，與我臺灣遙對，政治上、通商上皆有密接之關繫；猶朝鮮與我九州，隔一衣帶水，輕重相等，故宜先建一牢固不拔之勢力，以為侵略南清根據地。蓋事有緩急先後之分，今欲經營東亞大陸，當先從事於此也明矣。

南方大陸，我不分一杯羹，他人且將攫食而無餘唾，悔何及哉！設我以鐵道互福建之中央，延至江西，而達揚子江流域，再延至武漢，以

貫盧漢、粵漢兩鐵道之中樞，是實通大血管於支那心腹，置於我勢力之下也。且彼附近村落得便交通，沿道產業日以開發，清人受利固已無算；我邦因於福建、江西內地發見我貨物之市場，增加我製品之輸入，爲我商人技師實業家覓無限生計，將見種種利益，不可殫論。至於政治上關係之大，尤非利益可比。假使操縱得宜，則支那內地部落，何莫非吾之版圖；沿道人民，何莫非吾之臣庶。孰爲要隘，孰爲咽喉；若何佔領，若何守備，將任我縱橫馳騁於競烈之場，幹旋舞弄於股掌之上。東方英吉利，豈曠他人談！

今夫俄國東清鐵道、英國北清鐵道、德國山東鐵道、美國粵漢鐵道等，既將各逞其勢力於支那各方面，我邦不得不由福建鐵道，並馳勢力，橫出閩、贛之區。福建鐵道自我設之，更溯江西，伸張我勢力於湖廣時，將由我邦之手，而制滿清全局，豈難事哉？際此全盛，吾人當不如今日之徒羨俄國之經營滿洲鐵道、正太鐵道也。

意我政府，多年蓄意要求清國福建鐵道之敷設權，已知福建經營決不可忽。蓋福建經營之要點，當以確認其鐵道敷設爲先。所望當局者，妙手折衝，速廣吉報，吾人不禁馨香而禱祝之！

【天津大公報，光緒二十九年四月二十

二——二十五日，譯自日本朝日新聞。】

〔日本《大阪每日新聞》提出的建築福建鐵路的野心〕 世人或有難布築鐵路者曰：布築鐵道於福建省，未嘗不可。雖然，彼等忘戰後經營乎，不知財政窮乏乎？且反顧內地鐵道狀態，狹軌半步，猶且無以善之。日本縱長幹路，如山陽鐵道，亦未全貫通。彼不知臺灣鐵道敗失乎？此種議論，未嘗無理。雖然，事有緩急，有大小，有極要急者，有不要急者。如福建鐵道，是急中急，日本不可一日忽之，若今日而不能得其優權，一旦爲他國所先，奈何處之？不可不熟思也。日本居於琉球以北，不欲出而爭之則已，苟欲存雄略於極東，宜速布築三兩線鐵路於福建省。如欠乏資本，仰之於外國，無不可也。布築鐵道，其事宜先徵之於商業以定其地，至如貨物聚散，地形嶮夷，列國布開諸鐵道聯絡，最宜詳查之。頃日據某市會所查，有稍可採者，載以備攷。

第一、以福建省福州爲起點，沿閩江而經延平、邵武二府，入江西省，經南昌府等達於九江，是爲本線。

第二、自本線路延平府，分枝路北走，經建寧、浦城入於浙江省，沿錢塘江下至溫州。

第三、枝線自福州經泉州至於廈門。其第一線與閩江、陽湖兩灌溉地相聯絡，是當福建、江西兩省本道者也。第二線奔而至溫州，與英國所布築之鐵道聯絡，經上海鎮江而通北京者也。

要之，極東形勢，日本決不可袖手旁觀也。德國垂涎於三都灣，已非一日，彼豈以山東一角爲足者哉，欲張其勢力於南清。故自今之後，要索之術，愈出愈奇，北京政府將驚惶無措矣。美國待孟拿尼之事稍緩，欲染指於南清，其情已著。今而當斷不斷，吾恐福建不割讓他人誓約，歸於空文而已。

〔清電報全編，卷 17，葉 62—63。〕

〔日本外務大臣小村給駐華日使內田的訓令，1903年3月2日於東京〕關於南清鐵路即廈門、福州、武昌間及南昌、杭州間鐵路，以前與清國政府交涉，……一向由於時機未到而未曾加緊要求，願日前既有法國獲得福建省採礦權中包括礦山線路敷設權情事，兼之此時適有確立我國對本項鐵路權利之必要，希即與清國政府就讓給本路敷設權問題進行交涉。至其時機及方法，則一任閣下裁量，尙希善體斯旨，妥爲交涉爲要。此係閣下在京時本大臣所曾面囑者，茲特重新訓令。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔上海日領事小田致小村的報告，1903年6月5日〕數月前，我國人竹川藤太郎（在京津地方有營業所）與前任江西巡撫德馨協商，欲自我國借入資本，作爲合辦事業，於江西萍鄉縣敷設鐵路。竹川以此來館與本官商議。本官勸彼，欲於九江萍鄉間敷設鐵路，務須經過南昌府。又德馨來館時，詢以曾否商議此事，據稱當時兩人正在商議中。其後，德馨爲獲得該路敷設權之許可而去北京，預定最近將再來此地。

又，江西省方面，德馨任江西巡撫時倚爲股肱之候補道台朱震，專門從事地方運動，聞曾會見江西巡撫，勸以日本四分清國六分之資本，作爲合辦事業云。

又，竹川將其兩弟派至江西，或使之滯留於北京，分頭運動不懈。據最近北京伊弟來信謂：德馨談，美國人某，正在北京從事運動，欲取得福建漢口間之鐵路敷設權，倘將該路敷設權給予該美國人，該美國人願向清國政府報效銀四十萬兩云云。

又，關於此事，據本埠中外日報所載，前江西巡撫德馨在〔明治〕三十三年事變以前，曾一再活動，欲取得滿洲之礦山採掘權，嗣因匪亂，一度離開滿洲。其後復與二三有志者共同運動鐵路敷設權，因外務部不許可，又歸失敗。因此，德馨現在勾結某一有名之德國洋行（此事調查後當再報告），欲自該洋行借入資本三百萬兩，取得漢口南昌間之鐵路敷設權，聞刻正進行中，至其是否成功則不明了云云。

要之，關於福建、江西、浙江鐵路敷設權之取得，既有前此閣下所訓示之宗旨，本官對於竹川等之計劃，除予以相當援助外，不敢過分干預，亦無斷然絕緣之必要，要不外置身於不即不離之地，而採取隨機應變之措施而已。至其進行情況，將來當再報告。據竹川對本官所談，日本興業銀行添田總裁多少與彼之計劃有關。特此報告，以供參考。

〔同上。〕

〔內田致盛宣懷函，1903年7月□日〕 閩、浙、贛等省鐵路一節，於明治三十三年六月間〔即光緒二十六年〕由前任西公使向總理衙門會商，較各國最爲先著。其所經過之路，起自廈門，造至福州，由福州經過江西省南昌至漢口。此爲幹路。另由南昌經過浙江省衢州至杭州，暨另由福州經過羅源澳至三都澳。此爲枝路。適因拳匪亂發，此議遂廢。復於亂定後，小村公使任內，即在明治三十四年九月間〔即光緒二十七年〕，傳聞伊大利國要素閩浙鐵路之說。小村公使因與慶邸面談，日本國政府雖無立請中國允准各該省鐵路之意，惟望中國切記承辦此項鐵路；實以日本國爲最先，切勿允之他國，當邀慶邸概諾。繼而本年春間，有中國允德國承造福建鐵路之謠傳，再由松井代理公使



向慶邸面詢此事確否。據答稱，中國政府深知日本國政府屬望於此，故萬無不商之於日本竟行允讓他國之理云云。況承造福建省鐵路事宜，曾於明治三十一年〔即光緒二十四年〕間，業經允約，中國政府如於該省興造鐵路，其應需資本暨工程師匠，必須籌借於外國，即當先行商之日本國政府等因在案。由是觀之，即謂如新聞紙所記載，實有其事。慶邸之一諾千鈞，斷不致率然允之他國也無疑。惟是，如將此緊要事宜忽置日久，無所確訂，則今日之謠傳，由虛生實，亦未可必。本大臣因願照上次與貴宮保晤商，即將此事作為兩國合力舉辦，兩國共沾利益之業，實在貴宮保鼎力成全。誠以兩國邦交，雖謂似此敦睦，惟徒賴兩情心照，深恐時有炎涼變態之虞。即如合辦鐵路之舉，實屬以實在利益互相聯絡，則邦交之鞏固，庶幾可恃。貴國政府，果能依允此議，儘可按照上次晤商，其應招股本，暨設立公司各項辦法，既有可援成案，不妨妥為採酌，訂立合同，以免歧異也。

所有以上各節，除由本大臣容日稟商慶邸外，茲將本大臣函願早訂事局之意，縷細佈達貴宮保酌〔鈞〕鑒。並祈將此函稿，再由貴宮保鈔呈慶邸，俾便定議，實為感禱。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔盛宣懷覆內田函，光緒二十九年六月十四日，公元1903年6月14日〕日前展奉手書，聆悉一切。……至尊屬鐵路各節，事涉邦交，關係重要，本大臣此時礙難擅定。倘奉到外務部公文，自當遵照妥籌辦理，以期不負諄諄，益敦親睦也。

〔同上。〕

〔內田致外務部突動節略，1903年11月16日〕現准本國外務大臣電開，所有在福建省內興造鐵路一節，曾於明治三十一年五月初七日即光緒二十四年閏三月十七日，矢野大臣與前總理衙門各大臣會商允定，日後中國擬在福建省內興造鐵路，而籌款招匠等事，勢不得不借力於別國，則當先向日本國政府籌商等語。當時將晤談說帖，面交存案，以為日後憑證。乃近據駐廈門、福州本國領事前後稟稱，現有華商與洋商，擬議籌辦該省鐵路，地方各官亦為之從中周旋，

期在必成等情。惟此事兩國早有定議，實未便漠視。即望貴大臣，向中國政府申明前議，立即電咨閩浙總督，分飭各該地方官，先行停議，俾免扞格，是爲切要。

〔同上。〕

〔小田致小村函，1903年12月16日於上海〕 今春自帝都〔東京〕動身前，承面諭浙江、江西鐵路之敷設問題，抵任後，即藉機與盛宣懷交涉，結果馬耳東風，不得要領，遺憾萬分。昨日與彼會面，再度談及此事，彼謂目下方與英人協議上海南京鐵路，俟其決定後當商談之；並反問將依何種辦法敷設。本官對於此項反問本無任何準備，自難明晰答覆；因夙聞彼對廣東漢口鐵路契約似甚滿意，只好姑且以無妨準據該路契約答之。如閣下所知，彼爲人極其精明，難保異日不左右支吾翻悔前言。然此次談話既已稍得頭緒，將來機會一到，即進一步與之協議其有關之方針等項。倘蒙此時密示，幸甚。

又，謹將本官所擬之一二要點開列於左：

一、廣告彼，倘將該路敷設權讓予我國，帝國政府當盡力保護盛之鐵路大臣地位。

一、勿致力於一次取得跨福建、江西、浙江三省之大鐵路權，而首先取得容易敷設之杭州至江西南部鐵路敷設權。

一、要求上項敷設權時，應竭力避免另開新例，而援用廣東漢口鐵路等之先例。

一、與中英協會<sup>①</sup>協議，或由其出讓杭州寧波間線路敷設權，或採取共同營業辦法，將浙江江西鐵路之一端延長至浙江海面。

愚意除寧波外，別無適當地點。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔內田致奕劻節略<sup>②</sup>，1904年3月1日〕 按中日兩國合辦福建等省鐵路事宜，於明治三十三年六月初五日即光緒二十六年五月，

① Britain-China Association.

② 1904年3月1日，內田致奕劻照會一件，其內容與1903年7月4日內田致盛宣懷函相同，今從略。這個“節略”，是作爲上述照會的附件遞給奕劻的。

前任西大臣與總理衙門王大臣會商，其擬興修之路，一自福州起，經過羅源澳至三都澳止；又自江西省南昌府起，經過浙江省衢州府至杭州府止。此兩段作為枝路。適因拳匪亂起，此議遂寢。至明治三十四年九月即光緒二十七年八月間，有伊大利國要索閩浙鐵路之說，當時前任小村大臣與慶王爺面談，內稱：日本國政府雖無立請中國允准此項鐵路之意，惟望中國切記，日本國首先商請承辦此項鐵路，幸勿允之他國。當邀慶王爺慨諾。繼而明治三十五年即光緒二十八年春間，有中國允德國承造福建鐵路謠傳，再由松井署理大臣面詢慶王爺此事確否。當承相答：中國政府深知日本國政府屬望於此，故萬無不商之日本竟行允讓他國之理。而上年夏初，據新聞所載，或得自傳聞，外人之願在福建、浙江、江西、湖南等省承辦鐵路者不止一二。恰值鐵路大臣盛因公到京，當由本大臣將此原委與盛大臣敘談一切。迄盛大臣回南後，復聞俄國要索承辦漢口至四川，並漢口至福建鐵路之說，因將此項鐵路，不可允許他國人承辦緣由，寄函辯明矣。此函稿亦曾經鈔呈慶王爺核鑒，故不再贅。上年秋間，有法商與地方商紳營謀承辦該省鐵路之說，本大臣因奉到本國外務大臣訓條，於上年十一月十六日即光緒二十九年九月二十八日，面請慶王爺速飭地方官停議。是時所呈節略，開列於左。〔節略見上頁〕……當承允諾飭查停議。近復有美國商人，呈請承辦福建等省鐵路之事，因惟該省鐵路與我國利害攸關，固在貴國政府夙所深悉；而近年以來，別國人之覬覦此事，紛至沓來，在我國政府，未便再事緩圖。因擬趁此時會，商訂切實辦法，以全始終而杜覬覦。業於本年二月二十一日即中曆本月初六日，將照會文內外務大臣訓條之言，以及本大臣此議，詳切面陳慶王爺，頗承許可。總之，此項鐵路，係屬我國首先商請，兩國商紳合資共舉，並不於地方利權稍有窒礙，較別國攬權圖利者，情節迥不相同。且現在兩國國家睦誼正殷，商務亦甚茂盛，似此合力經營共沾利益之舉，彼此自宜極力獎勸助成，於是唇齒相依，休戚相關之情，庶不致徒託空言。兩國邦交可期彌臻鞏固，實有所賴焉。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

## (二) 勾結中國官僚築路的陰謀

### (1) 杭州江墅鐵路

〔日駐杭副領事大河平隆則致小村的報告，1902年11月5日〕

關於這一問題，〔明治〕33年5月，前任若松領事曾以機密第四號函陳述意見。我赴任之前，也得到過閣下的秘密指示。所以，自到達杭州以來，即隨時注意設法促成此事。遇有與中國官紳會晤機會，即勸說修築該路乃至改善租界與省城之間的道路，是促使本埠貿易增長的捷徑，應該從速興辦。但是，他們大致總是答以時機尚早。故至今毫無頭緒，令人十分遺憾。前些時候，傳聞候補官吏中有獲准修築此路者，當即暗向官方及當地紳士方面探詢，但虛虛實實，其說不一，真相難以辨別。僅下列消息可以認為完全可靠：

一、寓居上海的候補道龔心銘（安徽人，已故駐英公使龔照瑗之子）等倡議此事，首先得到盛宣懷的贊同，然後又具稟浙江巡撫，巡撫批示云：如果於地方紳民別無窒礙不利之處，則本撫別無不同意見。得到這一批示後，他們正在向北京政府進行最後的請願。

一、盛宣懷表示，修築此路，必須避免與任何外國人發生關係<sup>①</sup>。

可以想見，末一項盛氏意見，大概是多多少少顧慮英國人反對。此外，據說資本為50萬兩，截至目前止，已認購約30萬兩。至於此說是否真實，則難以判斷。大東輪船公司申請書中所謂“幕後有法國人”云云，其消息來自何處，我覺得殊可懷疑。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本駐滬總領事小田致小村的報告，1903年10月23日〕 去年鐵路技師小川資源勘察南方鐵路來滬時，倡議最好由我國人先在杭州江干至拱宸橋間築一短距離鐵路，以為我國經營南方鐵路的一個開端，然後再逐漸加以擴充。他與大東汽船會社董事白岩龍平密商之後，回日本去了。其後白岩方面曾與杭州紳士高某及高某的代

<sup>①</sup> 原件於此句旁加紅點。

表進行種種交涉。當時我曾提醒他：與上述鐵路有關的一切事項，做照滬寧鐵路章程辦理，比較便於交涉，而且容易取得南洋鐵路大臣盛宣懷的同意。後來他們就按照上述辦法議妥，訂立了草合同（如第一號抄件）。日本方面爲田邊爲三郎、小川資源、柏原文太郎，杭州方面爲沈文孫、王寶瑩、於福成。不久，杭州方面便向地方當局具文請求准予修築鐵路（如第二號抄件）。當局受理此事，允爲轉請江蘇巡撫核辦（如第二號抄件末一段）。據我估計，只要江蘇巡撫別無不同主張，大概不久就會轉到盛宣懷那裏。

我在訂立草合同以前會見盛宣懷時，曾談到這條鐵路有前途，藉以試探他的意見。他對於修築此路似乎別無反對之意。預計今後此事轉到盛氏手中，我還要和他進行一番交涉。這一節，希望您預先予以同意。至於杭州方面的詳細情形，杭州副領事當已向您報告，茲不贅述。

〔同上。〕

〔附件：第1號〕立合同日商田邊爲三郎、小川資源、柏原文太郎，華商沈文孫、王寶瑩、於福成，今因擬造浙省江墅鐵路一條，由拱宸橋沿城東一帶造至江頭開口爲止，所有墳墓，一律繞越，約計華里四十二、三里，約估造費項銀五十萬兩，已有華股二十五萬兩，爲此向日商小川資源等商借九八規元銀二十五萬兩，一切大致均仿照滬寧鐵路章程。惟此係半借洋債，與全借洋債者不同。此項借款，無庸指某產爲押，亦無庸請國家作保，名爲商借商還，不論盈虧，與國家無與，其餘均仿照寧滬合同辦理。倘有與地方不便之處，臨時再爲酌改。所有兩面情願借款創辦，先立此草合同兩紙，各執存證。

大日本明治三十六年六月二十三日

田邊爲三郎

小川資源

柏原文太郎

大清光緒二十九年五月二十八日

沈文孫

王寶瑩

於福成

見議 香月梅外 李延璠

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔附件，第2號〕 爲詳請事，案據江蘇候補同知沈文孫、候選知縣王寶瑩、候選縣丞於福成稟稱，利國便商，莫如鐵路，是以南北幹枝各路，先後奉詔興辦，誠爲富強切要之基。職紳等籍隸浙省，查自江干開口至拱宸橋止，凡四十餘里，爲浙東西往來衝要，及安徽、贛、閩等省運貨必經之路。……近來風氣漸開，凡屬紳商有識之士，均以爲此數十里非速造鐵軌不足以利行運而興商業。查此路四十餘里，約計地價築路布軌等費需銀五十萬兩。款非過鉅，而華商情渙力薄，樂於觀成，難於圖始；是非商借洋款，不足以速其成，而無停工待款之患。職紳等悉心籌劃，糾約同志，業經認定的股銀二十五萬兩，又商借日本商人小川資源等銀二十五萬兩，共銀五十萬兩，爲建路的款。此項借款，聲明無庸指產抵押，亦無庸請國家作保，商借商還，無論盈虧，與公家無涉。

我華現尙無鐵路專家，洋工師本領高低，實難悉其底蘊，擬卽責成該日商妥擇日本上等工程師來浙承築。日商既有借銀在內，事關切己，必不致以下乘充數，誤人卽以自誤。赴工既速，不日觀成，則華商入股，膽亦較壯。一俟商情踴躍，招足全路股本，一切仿照寧滬章程，將洋款如約歸還，便與日商無涉。近來鐵路章程，以寧滬爲最周密，堪以仿照辦理。

所有報効經費一節，職紳等食茅踐土，具有天良。凡茲軌路所經，均賴國家保護，將來此項鐵路，每年除提付長年生息及養路修路並添換機器、車輛與辦公一切費用外，所有餘利，應否援照礦務章程，於每百分中酌提報効公家經費二十五分，懇求詳情批示，以便遵辦。

從前請辦此路者，經由西路萬松嶺，其間墳墓較多，勢難悉數遷

繞，業奉上諭飭令停辦改道，欽遵在案。職紳等遵照奏案，改就東路查勘，由拱宸橋通商場起，拖南過河，由東新關繞艮山、慶春、清泰諸門，外經望江門外關帝廟、候潮門外二涼亭上南新橋，沿鳳凰山至江干口止，計程四十餘里。於民間廬墓水利，毫無關礙。……等情到局。

……當經沈紳文孫等前來公所接談，詢知所集之款，均係絲業各鉅商之資。訪聞沈紳等本屬紳富世家，集資似尙可信。旋日領事大河平隆則亦來公所會晤，沈紳等所借日商小川資源等之款，已存正金銀行，該領事可出具切實保單。據原稟，既稱俟商情踴躍，招定全路股本，將洋款還清，似與入洋股者尙有間別。……是否合例，應請申詳撫憲，咨請鐵路大臣核奪施行。

再，日本領事，屢次來公所函催，該紳等現在省垣守候，如蒙撫院准予給咨，請發紳等自行投送，合併聲明等情前來。是否可行，理合備文詳請，仰祈憲台察核。爲此備由呈乞照詳施行。

〔同上。〕

〔日本駐杭州副領事大河平隆則致駐滬總領事小田的報告，1903年11月4日〕 日前我方由中國人出面向浙江農工商礦務局申請築路一案，已得該局督辦即前後〔？〕兩任布政使同意，送聶巡撫處核辦。而您所知道的另一個進行同一計劃的李某人也在兩三天之後直接向巡撫衙門提出了請願書。據悉，其後巡撫難以決定究竟應歸何方承辦，即咨請鐵路大臣盛宣懷核奪（參照甲號抄件）。與此同時，昨天（3日）鐵路大臣也發來一封咨請巡撫批准李某築路的咨文（如乙號抄件）。我得知此項消息，認爲一天也拖延不得，當天晚上我就給巡撫送去一封信，今天上午又親自去見他，就此事作了詳細的陳述。

巡撫似乎在上海逗留期間已由盛大臣處得悉此案底蘊，但並不像有什麼偏袒李某的打算。他明確地答覆我，一定儘可能支持我的請求。他沒有談到盛大臣來咨的內容，但似乎確已接到該項咨文。

聶巡撫今後對盛大臣如何答覆，如何商榷，我還不知道。他既然約定竭力支持我的請求，當不致輕意接納對方而排斥我方。不過，現

在盛大臣大權在握，如果他打算利用杜絕外人覬覦等的說法來公開袒護一方，那就對我們非常不利。不久聶巡撫一定要咨覆盛大臣。我希望您乘此機會在上海方面設法協助，以期此事成功。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔附件甲號，浙江巡撫聶緝夔咨鐵路大臣盛宣懷文，光緒二十九年九月二十日〕 爲咨會事，據浙省農工商礦總局詳，據江蘇候補同知沈文孫等云云，應請申詳撫院咨請鐵路大臣核奪施行，由局詳請察核前來。並另據分部郎中李厚祐、湖北試用道李厚禧，會同稟請集股承辦，聲明業已另稟貴大臣查核各等情到本部院。據此，查光緒二十四年二月間，廖前部院奏復停止拱宸橋至閘口西道鐵路案內，聲請東路俟詳勘酌辦，以後如有紳商請開，一併由貴大臣查明核實酌議商辦在案。茲據詳稟前情，究竟能否照准，應歸何人爲宜，自應照案由貴大臣主政查明核覆，分飭遵辦。除批飭該職沈文孫等速將合同圖摺逕行呈送外，相應咨請。爲此合咨貴大臣請煩查照核覆施行。須知咨者。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔附件乙號，盛宣懷咨聶緝夔文，光緒二十九年九月十四日收到〕 查杭州拱宸橋至江干鐵路，前據同善堂紳董稟請集股興辦，經陳侍御其璋奏奉諭旨飭查，經前撫部院廖查明覆奏，西路廬墓業業，遵旨飭令停辦，並聲明東路亦有廬墓，能否改道繞越，由地方官詳加履勘，如可興築，再行酌核辦理等因。嗣經華洋商屢次稟請興辦，本大臣訪察此路需路款祇數十萬，應歸華商自行勸導。而具稟華商均無實力，仍慮洋商影射，故皆隨時駁斥。今據該職稟請西路墳墓難以繞越，改由東路開辦，自拱宸橋至閘口計長四十餘里，約需銀五十餘萬兩。今先籌集股本洋銀七十萬元，作爲三萬五千股，每股洋銀二十元，公舉董事，簽字認股，名曰商辦杭州鐵路公司。所稟皆屬真正華商，每股洋二十元，每董認股七萬元，輕而易舉，自必實而不浮。

方今朝廷銳意商政，以鐵路礦〔務〕歸入商部，尤以華商自辦爲宗旨。該職素來留心時局，絕非沾沾私利者可比。況此路目前已有外人



觀觀，稍縱即逝，尤屬可慮<sup>①</sup>。本大臣盱衡時局，自應迅速核准，毫無疑義。

……至保護華商，如關係鐵路之責，本大臣無不力任。無論官商，不拘由何處造至杭州，必須與該公司彼此接通，不得再行另造枝路，互相傾軋，致有兩損。

但自蘇州至杭州以達寧波，光緒二十四年八月接准總理衙門咨明，允照英使所請，業經本大臣訂立草合同在案。將來英商借款代造此項幹路，自必繞由杭州渡過錢塘江。該職所請自拱宸橋造至閘口，祇能作為枝路，未便膠囑。造路本以勘測為第一要端，況有洋商交涉，更宜預為籌度。一俟核准，應由該〔有脫漏——編者〕先行稟請總公司派員會同前往查勘，再行繪圖會同核定。

至應用鋼軌鐵料，凡洋商經辦各幹路，均訂明儘先由湖北鐵廠購造，以杜漏卮。華商造路，自應購辦華料，一律平價照辦。以後商辦鐵路獲利後如何報効，應聽候國家訂定專章遵辦。

〔同上。〕

〔日本駐滬總領事小田致盛宣懷函，1903年11月17日〕 密啓者，興築杭州拱宸橋至江干鐵路一事，本年春季敵國鐵路工程師小川君資源親赴該地考查情形，返滬之後，進謁台端，面陳一切，深盼其成。兩月前有杭州紳士王、沈、於等，與該工程師等商議借款籌築，即經卑人奉告貴官保，當邀朗鑒。嗣聞四明紳商李部郎等稟請承辦該路，貴官保詢商浙撫，有欲允其請之意，而並無一語垂示敵處，卑人良深驚訝，竊嘆貴官保待敵國之薄也。嗣後面請貴官保，以該路既有兩家請辦〔辦〕，將來何家准辦〔辦〕，預先與卑人商議，當經貴官保應允，足見貴官保顧念交誼，不分畛域。向之驚訝者，至是渙然冰釋。當時已將貴官保美意，稟報敵國外務部，並通知駐杭領事。竊思該路現有兩家情願承辦，惟卑人與貴官保晤商日中合辦之事，實在李部郎遞稟之前，杭州王紳等呈請浙撫承辦，亦在李部郎之先。此時若許李部郎之請，而拒絕王紳等，卑人似不能無言。若許王紳而拒李部郎，亦未

<sup>①</sup> 原件於“該職未來……尤屬可慮”36字旁加紅圈。

能折服貴國紳士之心。詳察此中情形，莫如婉勸兩家，聯絡一氣，合辦該路之爲妙也。此言前已面述，可否懇請貴官保酌理準情，將此意切勸李部郎等以開協商之端。卑人亦向敵國人切實勸告，總期和衷共摻，勿啓參商。卑人深荷不棄，且知貴官保常以聯絡兩國商務爲念，是以知無不言，言無不盡，勿謂妄肆狂瞽，幸甚。頃接東京來電，小川君資源日內來滬，一俟該工程師抵滬，再當奉商。卑人本擬趨詣聆教，因日來抱恙，不能出門，特肅燕函，用抒管見，惟高明鑒之。

〔同上。〕

〔盛宣懷覆小田函，光緒二十九年十月初一日，1903年11月19日〕 富卿仁兄大人閣下，敬密覆者，昨據惠函，敬悉。杭州鐵路事，按照總公司奏案承辦者，自應先儘華商出資者，自應先儘華股。前李紳所稟，全係華商、華股，敵處與浙江撫台悉批准照辦。而沈、王稟內，只有一半華股，論鐵路辦法，准駁自有一定之理。至謂王稟在前，李稟在後，杭州鐵路早經奏准，由敵處主政酌核，自當以敵處稟案先後爲憑。浙局之案，敵處不得而知，此間之案，則實李稟在先也。惟既承誣誣〔原文如此——編者〕，自當飭人婉諭李紳與沈、王等和衷商酌。如沈、王等與李紳意見參差，敵處亦礙難強令李紳遵辦。誠如來函所云，許王拒李，未能折服中國紳士之心也。

〔同上。〕

〔盛宣懷批王寶瑩等稟文，光緒二十九年十月初一日〕 拱宸橋至江干鐵路四十餘里，前據浙省李厚祐等稟明，已集華股七十萬元，請批准辦理。核與奏定章程各省枝路應先准華商自辦成案相符。現在商部定章，尤以華商辦路爲先，當即據情批准咨行，並已接准浙江撫部院咨開自應照辦在案。

茲於九月二十五日，又據該丞等稟請，借款承築，同屬一路，而又同屬浙商，獨不解於李厚祐招股之時，何以不合爲一氣，乃於事後相爭。該丞等實有股本若干，應即自向華商李厚祐等會商。如能意見相同，仍可一體附股，以免向隅。除咨浙江撫部院並咨外務部、商部

外，仰即知照。繳。

〔同上。〕

〔沈文孫等致盛宣懷稟，光緒二十九年十月十二日，1903年11月30日〕 竊職紳等遵批呈送圖說，並將承辦浙江江墅鐵路祇候察核，由十月初一日奉憲批。……惟職紳等集股在八個月以前；本年五月二十六日與日商訂定草約，在五個月以前；六月廿八日在浙江農工商礦總局遞稟，在三個月以前；至一個月以前；始傳聞有分部郎中李厚祐遞稟請辦江干之路。倘農工商礦總局不延擱三月之久，則職紳等之稟咨達憲台之時，必在李厚祐遞稟之前，亦知憲台未必遽批准李稟，致啓今日之端。至借用洋款一節，當日集股之時，並非款項不足，因由拱宸橋起點處係與日本租界相連，方免交涉爲難。日本又係同文同種之國，風俗略同，一有參差，亦易料理。且工程較廉，得人難，比之他國，難易貴賤不啻霄壤；而小川資源乃日本工程師名家，意欲承築此路，小試其端，以備比較之證，爲此與日本商人小川資源等籌借洋款二十五萬銀兩。所有鐵軌料件，先儘湖北鐵路局平價購買，款既有關彼國，工自無慮窺敵。此職紳等創辦時之深謀遠慮也。茲奉鈞批，指示周詳，職紳等極應遵照改議會辦，且擬將一半借款向日人認利退還，無如往復函商，據該商小川資源等堅稱利息一釐，猶可通融設法，惟事隔半年，此款早已提交正金銀行，報明本國政府存案，有關國體，勢難翻議。磋商數日，不允退還。又與同股諸人商議，亦以集股在先，仍宜廣懇恩施，伏乞憲台察核，俯念職紳等稟辦在先，款經早集，暨商借商還，並無流弊。現在爲難下情，仍懇批准歸職紳等承辦之處，出自思全。並祈咨請外務部、商部核示，無任悚戴。

〔同上。〕

〔盛宣懷批沈文孫等稟文，光緒二十九年十月二十四日，1903年12月7日〕 據稟已悉。查各省枝路，以華商自行集股興辦，奏明有案。李厚祐等稟請承辦拱宸橋至江干鐵路，概屬華股，經總公司批准咨部在先，豈能更改。本年十月十四日商部具奏重訂鐵路章程一摺內第一條，現在稟辦未經批准，均應聽候商部分別准駁。又第十

二條，嗣後華人請辦鐵路，如與洋商私訂合同等情，經部覺察，或由地方督撫查明，應將路工充公，註銷全案各等因。欽奉諭旨，依議。欽此。通行有案。所請批准仍歸該紳等承辦江干鐵路之處，總公司礙難准行。

〔同上。〕

〔內田致奕劻照會，1903年11月29日，光緒二十九年十月十一日〕 本大臣現奉本國政府訓條，內開，所有由杭州拱宸橋至錢塘江江干相距四十餘華里，修造鐵路一節，有本國人小川資源、田邊爲三郎、柏原文太郎，與貴國人沈文孫、王寶瑩、於福成等自上年以來，共同籌策，於本年六月二十三日，即華曆五月二十八日，訂定合資開辦草合同，併具呈請浙江省農工商礦務局核准。旋奉批示，已許請撫憲轉咨核辦矣等因。查此項鐵路，於杭州本國專管租界商務起色，頗有相賴，且本屬中日兩國商人合資共舉之業，實爲推展兩國共同利益之要機。因望照會中國政府，允將此項鐵路，務歸中日兩國合辦公司承造，是爲切要等因。准此，相應抄錄草合同底、礦局詳文及批照，請貴王大臣查照，望切核施。

〔同上。〕

〔外務部覆內田照會，光緒二十九年十月二十四日，1903年12月12日〕 光緒二十九年十月十一日准照稱，……並抄送草合同、商礦局詳文及批等因前來。當經本部咨行商部妥酌去後。茲准商部咨覆稱，查拱宸橋鐵路，前已准總公司盛大臣咨據分部郎中李厚祐稟請招集華股承修，業經本部咨行查核在案。此項鐵路僅四十里之長，需款亦不甚鉅，既有華商稟辦在前，自應先儘華商辦理等因。相應照覆貴大臣查照可也。

〔同上。〕

〔日本駐滬總領事小田致小村的報告，1903年12月19日〕 本月12日會見盛宣懷時，談到杭州鐵路問題，我請求他無論如何務必促使雙方合併共同經營。他答應了這一請求，並且說，“過去根據內田公使懇託，曾上銜慶親王。其後慶親王答覆說，該公使向未來談 貴

國方面何以如此拖延，殊令人難以理解。”據我揣度，他的意思似乎是說，如果我國政府在修築南方鐵路問題上迅速開始談判，則杭州鐵路自然包括在內，可以交給我國人經營。至於他所談到的慶親王的答覆，以前他曾經講過，我當時已密告內田公使。他所以又談到此事，似乎是心中有所希圖。

日前關西貿易會社的一位堀又三郎來滬，希望知道這一問題的進行經過。據此人談，神戶的中國商人袁子壯與李厚祐方面的計劃保有一定關係，雙方不斷往來。由於這種緣故，他也知道該項計劃的梗概。還有，他來滬的主要目的，是爲了袁子壯與俄華銀行的訴訟問題。在這一問題上，袁子壯已陷於不得不請求領事館援助的境地。我覺得，利用袁子壯策劃雙方合併，也是一個辦法。所以，我一面把問題進行經過告訴他，一面囑他轉託袁子壯設法勸告李厚祐合併。我想，李、袁都是寧波人，彼此來往很密。如果讓袁子壯去充分攬絡一番，李厚祐也許可以欣然應允。

昨日第 103 號尊電囑我調查袁子壯現在對日華合辦方面是否進行破壞。如上所述，袁、李關係很密，與日華合辦方面恰恰處於敵對地位，自然有袒護一方排斥一方的傾向。但截至今日止，表面上尚無進行破壞的形跡。袁子壯由於自己事業失敗，已落到無論現在或將來都只能在我國尋找出路的地步。如果在日華合辦方面給以某種條件，託他運動李厚祐進行合併，我想他一定肯爲此事貢獻力量。

過去杭州方面派農工商礦局總辦高爾伊來滬與李厚祐談判合併問題，據說李厚祐堅決拒絕與摻入洋股的投資團體合併。這究竟是不是李厚祐的真實意圖，尚不得而知。但其後情形依然如故，並無進展。從而，就目前說，尚難對其前途作任何推測。

無論合併問題能否交涉成功，在修築上述鐵路時，最應該注意的，乃是鐵路起點與杭州租界的關係。我在這裏附帶陳述意見一則，供您參考，爲了保持杭州租界將來的繁榮，現在似應預先通知中國政府，要求明令規定，無論該鐵路由何人經營，其起點必須設在租界附近，以免損害日本租界利益。倘使日本租界無形中遭受損失，日本政

府必再要求擴充或另劃租界。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔內田致商部尙書載振節略<sup>①</sup>，1904年3月28日，光緒三十年二月十二日〕 現准本國外務大臣電訓，內開：聞浙江省杭州拱宸橋至江干四十里鐵路，業歸李部郎厚祐一面經理，行將開辦工程；並聞另造小輪六艘，行駛內河，意在兜攬該省水陸轉運之權云。此事果屬的確，則向有日、華兩商合辦之大東輪船公司，營運有年，自不免與新興之輪船公司，各相爭競，孰若與將設立公司合而爲一，推展事業，則庶於商務轉運，均有裨益之爲勝也。至此項鐵路，與日本專〔租〕界商務所關匪輕，如能將此鐵路一端展入日本專〔租〕界內，則於裝卸商貨，獲便良多。因望貴大臣顧念兩國商務所繫情形，勸諭李部郎等和衷共濟，務臻妥協，實在貴大臣主持成全，是爲殷盼之至。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔陶大均致內田函，1904年4月16日，光緒三十年三月初一日〕 前承面交節略，謂有李厚祐郎中承辦杭州拱宸橋鐵道，可否展入日本租界；內河行小汽船，請與大東公司合辦一節。卽由商部電詢李厚祐。茲據李厚祐函覆云：杭州鐵道並未興辦等語。奉振貝子諭，達知貴公使查照。

〔同上。〕

〔小田致小村的報告，1904年4月19日〕 ……昨（十八）日再度會見此人〔李厚祐〕，所談結果如次：

一、將車站設在我國租界內一節，據稱已與各股東議妥，別無異議。

二、關於鐵路輪船聯合運貨一節，他主張在鐵路路基勘查完竣以後，由大東汽船會社提出方案，直接交給他，他再與各股東協商。我覺得有一些不得要領，就向他詳細詢問，這才瞭解，原來他把我方意圖誤解爲只准與大東汽船會社聯絡，不能與其他輪船公司聯絡。同時，他又不可能不請示中國官吏而擅自約定僅只與我國輪船公司聯絡。

① 原件旁註，此件係經陶大均手交與載振的。

針對這一情況，我向他解釋，我們的意圖只是要求對我國輪船公司也給予貨物運輸聯絡之便，並無排斥其他公司之意。我並且告訴他，這一項早已與第一項同時告訴盛宣懷了。這樣，他才似乎打消了疑慮，答應今後竭力贊助，促其成功。

三、股東名冊上公開登載日本人名，在股東相處方面以及與中國政府之間，有許多不方便。他請求儘可能用中國人名義認股。他並且希望知道日本人方面答應出資若干。這一問題，我答應商議、調查後通知他。

四、前天(十七日)接到內田公使來電，據稱載振貝子照會云：李厚祐已稟報商部，目前鐵路工事暫不進行。但昨日據李厚祐面談，他並未如此稟報。大約兩星期以前，商部曾催促迅速開工，他答應從速籌劃。此外，盛宣懷推薦自己幕下的一位美國技師勘查該路，李氏決定聘用，擬俟日內盛氏返滬，即正式決定施行。……

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔小田致李厚祐函，1904年6月30日，光緒三十年五月十七日〕

創辦杭州拱宸橋江干鐵路一事，前經尊處稟由盛宮保暨商部議准，並於此時另有杭紳孫君、沈君等邀同日商議辦該路，亦已稟由浙撫咨商當道在案。當由卑人向閣下商議，告以貴處股主倘允左開三端，卑人須勸日商將約作廢等語。

第一、日本租界內設置車站，以為鐵路起首之地，該路所需地基，務須公平處置，以便路工。

第二、該鐵路開辦之後，該局與各小輪局聯絡一氣，裝運貨客，俾日本輪局不致向隅。

第三、測量及路工所需工程師，悉數聘用日本人，以重睦誼。唯所需薪水，比別國人從廉。

以上所開三端，均承尊處面允，感佩之至。現為慎重事體起見，特行致函聲明原委，並乞賜覆，以備稽考。此為望切。

此事一經函定，尊處開辦路工之前，卑人必須勸說日商將其與杭紳前訂之合同作罷，不得藉詞阻撓，以酬雅誼。茲事關緊要，切望暫

時密辦，勿致漏洩。

總之，卑人之於此事，意在和衷商辦，聯絡兩國商情，以期兩無關礙，並無揚一抑一，以圖佔利之意，固在高明洞察之中。請由閣下將此情意告各股東，以免挾疑，最爲至要。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔李厚祐覆小田函，1904年7月6日，光緒三十年五月二十二日〕 日前接展鈞函，敬聆壹是。杭州拱宸橋至江干鐵路，蒙覽畫周至，畛域無分，殊深感佩。惟勘路一層，尙須股友斟酌妥協，然後開辦。其中不能從速之處，前已面達，早邀鑒及。茲蒙示商三節，不敢稽於答覆，特會股友，按照尊指，先行議覆如左：

第一節、日本租界內設置車站，以爲鐵路起首之地等情。按此節衆議以該處形勢，苟於鐵路有益無損，自當遵行。在租界中所需地基，承允公平處置，尤所感佩。

第二節、鐵路與小輪局聯絡裝貨，不致日本小輪局向隅等情。按此節衆議以敵國與貴國爲唇齒之邦交，自當一體聯絡，斷不使日本輪局向隅。惟日本輪局，亦須一律遵照鐵路公司通行章程，以昭公道。

第三節、所需工程師聘用日本人，惟薪水須比別國人從廉等情。按此節衆議以商辦鐵路，無非爲利益起見，既貴國工程師工美價廉，且一切盤費等項必能較別國人省儉，衆股友亦所喜悅。惟所需幫手人等，敵國亦不乏其人，開辦時再當協商。想在高明，自可通融辦理也。

右陳三端，均經股友議妥，尙祈俯賜鑒察爲荷。

以上情由，俟確有開辦日期，然後可以作爲有效，且當於開辦之前，再行提議奉聞。要之，閣下之於此路，殷殷垂注，獎掖不倦，非特厚祐所傾心，抑亦股友所同佩。昨日示以惠書，盥讀之餘，互深敬仰。恐勞懸盼，特先布陳。

〔同上。〕

〔日使內田致小村的報告，1904年9月20日〕 在本月初旬，柏原文太郎離開此地之前，大約兩個月間，我屢次會見他。我一面把他



介紹給那桐等，使他和隨他一道來京的中國人於福成，向商部及其他方面竭力進行內部活動；同時，在我這方面，又通過陶大均，向那桐及商部進行游說，然後如甲號附件所載，進一步向外務部王大臣發出照會，以努力促使彼等答應我方請求。但是，一則李厚祐已經請准在先，如果不是李厚祐放棄權利或答應與我國人合辦，商部不能不顧盛宣懷反對而取消已經給予李的許可。再則，最近各國人在各地請求築路，商部採取一律不准的方針。如果准許日本人築路，恐對其他各國人有影響。加之，載振貝子在潮汕鐵路問題上遭到激烈攻擊，在承認日本人要求方面有所顧忌，等等。這些內部情況，使得問題很難解決。對於我的請求，中國當局口頭答覆說：對中日合辦這一精神毫無意見，只是因為李厚祐早已請准在先，目下正在和他商議，要他自行放棄修築該路或答應合辦。對於上述照會，則直到今日尚未給予任何答覆。假設不管此事成功與否而僅願取得確定答覆，那就只有一個辦法：由我嚴厲催逼外務部對我方照會給予答覆。但是，這樣做，反而容易使商部爲了拒絕我方要求而鼓勵中國人自行修築該路，使我們耐心籌劃至今的這一事業與我方斷絕關係。對方不答覆，正說明對方不能完全拒絕我方請求。這一問題，莫如暫且作爲懸案，等待較好的機會。我相信這是最好的辦法，並將此意告訴柏原。柏原根據親自活動的結果，也得到了同樣感覺，立即贊同我的主張，暫且離開此地了。這一問題，如果盛宣懷依然反對，則終難達到我們的目的。所以，不但小田切總領事應該進一步和盛宣懷進行協議，柏原等也應該直接與盛宣懷交涉，儘可能以盛宣懷爲對手。我曾以此意勸告柏原，並交給他一封致盛宣懷的介紹。其次，據陶大均密告，即使做到以日華合辦方式修築該路，杭州方面出面申請的那些中國人也很成問題。特別是王寶瑩這個人，據說在上海方面迭次進行詐騙，名聲很壞，必須加以更換。這一點，也已經囑咐柏原了。此外，關於柏原在京進行此事的交涉情況，則避免繁瑣，不再贅述。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔奕劻等覆內田函，1904年10月13日，光緒三十年九月初五

日] 杭州拱宸橋至江干鐵路一事，前准函<sup>①</sup>稱：據中日商紳合辦公司董事柏原文太郎到京面稱，李部郎厚祐，承修該鐵路，興工無期，而該商等貸給華紳之款，久存銀行，如能速與李厚祐合資開辦，則匪獨本國商務日見起色，至如中日合股之大東輪船公司，脈絡貫通，運輸之便，倍於昔日等因。請即酌核前來。當經本部咨行商部核辦去後。茲准商部覆稱：此案曾經沈商文孫來部遞稟，叩請批示，正在核辦。復據大咨，當經本部電詢盛大臣，並電囑本部王、楊二參議，在滬面詢李商。現准盛大臣電覆：江干至閘口枝路，照滬寧約，應歸華商自辦。又准王、楊參議電覆：江干鐵路，李商集股已齊，自可指日興辦各等語。查江干鐵路，李商業經力任其事，沈文孫等請與合辦之處，應無庸議等因。相應函覆貴大臣查照可也。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

## (2) 閩潮鐵路

〔日駐廈門領事上野專一致小村的報告，1904年3月6日〕 居住此地的候補道員陳日翔，當李鴻章在世時，曾藉李氏蔭庇，充任查辦南洋地方情形委員。其後，曾任清國駐馬尼拉總領事，任滿後，前年返回此地。此人與其說是清國官吏，無寧說是一種帶有企業家特質的人物。例如，上年十一月間，他就曾經接受法國駐福州領事委託，為經營福建鐵路問題進行活動。最近，他來訪問我時，曾談到鐵路問題。他自動談到廈門、漳州、汕頭間修築鐵路可以獲利。根據他的計劃，如果創修一條鐵路，以漳州府白水營地方為起點，修至漳州府城，折而南走，以達汕頭港，這樣做，在營業收支上，絕對有利可圖。他說：“如果你有贊助此事之意，我一定效勞。”上年他所活動的福建鐵路問題，當時由於我方運動結果，北京政府提出抗議，其後似已無形打消，但現在他實際與法國人關係究竟如何，尚不瞭然。所以我未曾與他深談，僅僅有意無意地問問他的計劃步驟及該地客貨多

<sup>①</sup> 指內附於1904年8月2日致奕勳等函，略，其內容與本件所摘引的相同。

寡等等而已。今天午前，他又來領事館，又談這一問題。他說，如果我贊成，他就訂立正式計劃，把他目下居住新加坡地方的親戚林秉祥邀來共同商議進行。並說，林秉祥是漳州人，在南洋地方的商業方面很有勢力，爲人可靠，財產殷實云云。爲慎重計，我問他去年奔走的法國鐵路問題，是否與他還有一些關係。他說，現已毫無關係。並謂最初法國領事想比照盧漢鐵路章程辦理，後來遇到種種阻礙，時至今日，當然已無成功希望云云。我想似乎應該利用這個機會，開始安排我方的計劃，繼續商談下去，逐漸談到日清合組銀團，經營全部南清鐵路。

再，據陳日翔說，此事談妥之後，向北京政府進行活動，十分方便。現在北京政府內，他朋友不少，例如福建人商務部右侍郎陳璧，就是他的好友云。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔上野關於與陳日翔進行勾結致內田的報告，1904年4月18日〕

一、合辦條約(即第三號)，係暫且草擬條約大要，未能充分細釋其意，故應根據我國當事人意見，講求更加妥善之辦法。

一、彼於北京進行交涉運動時，決擬凡事皆請我國公使援助(無寧謂之曰指示)，以協定各種事宜。

一、根據合辦條約，陳日翔自己出名運動，我方選定資本家，就出資方法議定細目條款，而於廈門協商其簽字事宜。

一、鐵路路線倘開頭即爲相當巨大之計劃，恐反而失去成功之機會，故第一步以泉州、漳州、潮州沿線爲限，俟批准創辦該線，再按附奏章程草案(即第二號)第二六條向各地展拓，較爲妥當。

一、附奏章程草案第十條有林某協辦云云，係指當地之秀才林景商，此人在北京及其他地方有若干知交，便於交涉運動，故名義上充任協辦。

一、倘以日清兩國人共同開辦之名義申請，運動必甚困難，此等問題，根據舊日經驗，其成敗全看繳納當路之運動費如何，蓋“酌核情勢准駁”之權，完全爲外、商兩部自專。

一、爲求此事成功較速計，名義上爲清人事業，至於基礎，則如張煜南之潮汕鐵路公司，其資本完全以洋籍人名義注入之，是爲最上策。蓋今日興辦清國事業，在在有此情形，表面上雖有相當嚴格之規定，暗中則概採此種方法，別無他術，此清國現狀所使然者。

一、根據商務部修正鐵路章程規定，申請書中須附有該地方之地理山川明細圖說，故具文申請之前，有派遣委員至該路擬經地方測繪大略地圖之必要，因此預先需費相當費用。

〔附件①（一），陳日翔創設閩潮鐵路稟〕 具稟花翎二品銜、調秘書參贊、前小呂宋總領事、儘先補用道陳，爲籌集商股，創設閩潮鐵路有限公司，謹繕具章程圖說黏稟，懇恩批准註冊，附奏立案咨行事。

竊維閩、粵爲中國通商第一門戶，出洋人數，亦惟閩、粵稱最。在內地風氣依然未通，雖疊奉諭旨飭商集股，創建鐵路，藉爲聯絡，總以籌款一節，未易措手。近聞粵省鐵路，如佛山，如潮汕，均已陸續舉辦。閩省僻處極邊，此着更不容緩。細查省中尙未一處議築。職道奉派出洋，所經各埠，力勸各殷實華商回國舉辦，均以提倡無人，保護無效爲詞。今朝廷特設商埠，勸勉之方，調度之法，其優待商人，可謂無微不至矣。職道……值此時局多艱，安忍默然坐視。查鐵路一事，於軍務、商務兩有關係。總擇其交界處所，先行開辦，聯絡較易。閩、粵交界地方，惟漳、潮爲近。而粵省旅洋者，潮、嘉爲多，而閩省旅洋者，則以漳、泉爲盛。今潮、汕既已開設，而閩省自不能不與之接連。職道爰邀同閩、粵、台灣及南洋各島各鉅商，籌集資本壹拾萬股，每股按龍銀七二兌壹百元，共成壹千萬圓，按股均攤。先提貳百萬圓寄存正金銀行、臺灣銀行，以作開創之用。總局暫設廈門，名曰“閩潮鐵路有限公司”。初辦時，先按三段，擬以閩省海澄縣轄之星嶼地方爲總車站，由星嶼之北經漳州一帶直至潮州或汕頭，與潮汕鐵路相接，作第一段；又由星嶼之南，經同安一帶，直至泉州，作第二段；又由星嶼之附近，架海至廈門，作第三段。其詳細情形，另具圖說，以備查考。惟

① 原有三件，現錄二件，其中第二件《閩潮鐵路有限公司章程》略。

公司之設，舉實如此其難，款目如此其大，非得大部示以保護，商情必難見信。職道爲効力商務起見，冒昧直陳。……叩懇貝子爺、大臣恩准批飭註冊附奏，並咨行閩、廣兩總督，飭所屬文武各官一體保護，以維國計而拓商權。爲此謹稟。

〔附件(三)：〔中日〕合辦閩潮鐵路有限公司條約<sup>①</sup>〕 第一條 今因陳□□擬爲閩潮開通鐵路起見，正苦經費難籌，恰有……館切鄰封，願爲扶助一切，因彼此訂立條約，合力興辦，以期利益均沾，其大要列左。

第二條 閩潮鐵路有限公司所擬開築鐵路，其沿線起自閩省泉州，而同安，而星嶼，而廈門，而石美〔尾〕，而萬松關，而漳州，而潮州，直與潮汕鐵路相接。所有大小章程及圖說等，悉以清國商部批准之件爲憑。有利同享，有害同受。

第三條 因第二條擬謀之事，……自願先籌運動費庫平銀壹萬貳千兩，交與陳□□任便開銷。如商部批准之日，此費尙擬追加壹拾萬兩，由……預前提存……銀行。陳□□要用之時，任便往支。但事能成否，各憑天命，不得責令開報數目，追賠款項，及減交扣抵等事。

第四條 稟部章程，內開本公司擬集資本，以壹拾萬股爲限，每股按龍銀七二兌壹百圓，共成壹千萬圓。此款籌法，除清國官商自行附股外，如臺灣籍民願用本名附股，或日本人要託籍民代其出名附股者，各聽其便。惟須恪守本公司稟部章程辦理。

第五條 據第四條所指之壹千萬圓，除招股外，倘款數不敷，或

分作四期交清。第一期，即商部批准立案之壹個月內，先交貳拾五萬圓。第二期，即本公司稟報開辦之日，再交貳拾五萬圓。第三期，開辦後三個月內，再交五十萬圓。第四期，於交第三期之三個月內，再交壹百萬圓。共成貳百萬之數。此款……自願預前籌備，如期交付。將來或由籍民出名，認作附股；或賸作借款（借款須另訂專約），均聽……自行主裁。惟陳□□到京遞稟之時，所措籌有的款，分寄正金銀行、臺灣銀行等語，即指此款；雖係託名借認辦法，如中國官來問，有無此數，須由……代向該銀行通知，務當暫時挑承。

第七條 本公司章程，有僱用洋人管理工程機器各職事一切，屆時自當專用日本人，俾得享受專利。如日本人不願受僱，或不能辦到者，始得改用他國之人。惟應僱若干名，應派何項職事，統由公司總辦會同各董事斟酌議行。惟清國人能充此項職事者，亦當參擇並用，不能拘以此例。

第八條 此項鐵路，所應用鐵條、材料、機器，以及雜用一切。如清國本有之物，即就近購取，以省運費。倘該物有為清國所未備者，當專向日本購取。如日本亦有未備者，始得轉向他處採購。惟無論向何處採購，總以物好而價便宜為主，以期費少利多。

第九條 公司舉陳□□出名承辦，惟事件甚繁，因又推出林□□協同辦理。此二人除公司應給利益外，應由代本公司承認，允給陳□□薪水每月□圓，林□□每月□圓，許多不許少。由商部批准日算起，按華曆計月勻給，藉酬倡建之勞，俾得專心往辦。倘陳□□與林□□別有事故，要退出於本公司者，所受利益，仍不得稍損。

第十條 本公司章程，聲明係作商辦。凡公司中借款等事，應遵商部頒定鐵路章程第十條，商借商還，與政府無涉。又閩潮鐵路全行開通之十二年後，無論前借後借，本公司願將各款清還；及股份中有所變更者，悉各聽其便。

第十一條 近奉商部新頒鐵路章程，於招洋股、借洋款兩事，限制甚嚴。故本公司不能□洋股、洋款名目，呈報商部，以圖恩准。其中專為裨益商務，別無他意。故……邀出陳□□暗中商量，作為變通

辦法。倘事爲清國政府查出，要將在事各員追究，或別國人藉端出爲阻撓者，以及種種妨害事件，均由日本政府認准力爲保護。又商部例載，凡承辦鐵路，限以批准後一年內即須查勘明白，按段建築，逾限不辦，除注銷外，並將來〔承〕辦人姓名，由部立案，永遠不許另辦他項事件等語。本公司自當恪遵此意，趕速妥籌，以批准日算起，至第九個月爲限。如不能將所指各款交清，或別有作難，陳□□自當將此約作銷，另籌別法，俾得保全名譽。此條祇爲預防起見，以免彼此退有後言。

第十二條 以上十一條，連本條共爲十二條。繕寫漢文、日文各叁份，共陸紙。於大清光緒□□年□月□日，即大日本明治□□年□月□號，由合辦閩潮鐵路公司發起人清國紳士陳……、日本……，在清國廈門鼓浪嶼日本駐廈領事館畫押蓋印。公請日本駐廈領事加印證明，以一份交領事館存案，以二份分給陳□□執守。計每人得漢文一紙，日文一紙，共二紙。將來如要對勘，即以漢文爲憑。爲此合立條約，俾得永遠遵行。

〔經濟研究所藏日文檔案。附件(一)、(三)，原件漢文。〕

### (3) 開浦鐵路

立合同洋商○○○下文稱洋甲將彼此允定各款，詳載於後。  
華商○○○華乙

第一條 華乙擬聯合江蘇、安徽、河南三省官紳，稟奏准商辦自河南開封府城外過周家口，入安徽，至江蘇江浦縣之浦口鎮，南接滬寧，北接開洛，交通京漢，名爲開浦鐵路，約計千里。向洋甲借英金壹百五十萬鎊，言明商借商還，不與中國政府及地方官干涉，亦無存案等情。惟准洋甲派員一人，暗中有稽查銀錢之權，由華乙酌與以妥協之名目。

第二條 此項借款，訂立合同，由華乙代表丙、丁等與洋甲簽字。簽字之後，此款即爲丙、丁辦此路之股本。再由三省官紳聲明丙、丁華

款具稟請辦，發給股票，丙、丁即將此項股票交洋甲為押。

第三條 合同簽字後，洋甲須先由某銀行出保款單。其文為保華人丙、丁所集開封府至浦口鐵路資本若干萬，以便三省官紳查詢。而華乙亦立保款借據，交洋甲為證。

第四條 如三省官紳聯名稟奏時，由華乙先期電告洋甲，備款三十萬鎊，指存中國銀行、銀號，以備商部驗款之用。其存據聲明華人丙、丁所集之款，並註明只作開浦路辦工之用，不得挪作別項開支。

第五條 自奏到中國政府批准之後，洋甲於一禮拜內生吞萬金



採自外洋者，投票比較，擇物美價廉者用之，由洋甲經手代辦。中國材料，無庸洋甲經手。

第十二條 華乙只認洋甲爲出借之人。如洋甲在其本國另行募集，華乙不認爲借主，並不得另出鐵路小票，致起風潮。

第十三條 如三省官紳稟請不能奉准歸華乙商辦，此合同作廢。如已照准，華乙另借別家之款，應議罰金○○。如洋甲無款可交，亦罰金○○。

第十四條 此係秘密合同，洋甲、華乙均不得持與局外人看，致妨大局。

第十五條 合同用華文一式三份，各執一份，總領事處存案一份。

華乙爲 公司

丙、丁 鄭景溪 名清濂，二品銜，江蘇卽補道。京漢鐵路南路總辦，現代理全路總辦。福建人，船政出洋學生。

劉鐵雲 二品銜，直隸候補道。創辦河南山西礦務鐵路。

司徒鴻翹

陳檀香

三省官紳：程從周 名文炳，長江水師提督，安徽潁州府人。

黃慎之 名思永，商部頭等顧問官，前侍郎，江蘇江寧府人。

顧漁溪 名璜。胞弟亞蘧，名璣，監察御史，河南開封府祥符縣人。璜，前太常寺卿。

孫景周 三品京堂，孫家鼐中堂之長子，安徽壽州人。

以上四人爲運動員。將來或自出名，或由衆人公舉爲總經理、爲監督未定。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

## 二、美國掠奪閩、浙、贛三省路權的陰謀

(1903—1905年)

### (一)合興公司的閩贛鐵路計劃

〔美國合興公司代表柏許致日本駐華公使內田函，1903年12月31日於北京〕 按照我們最近的會談，我附上我的憑證的副本並我公司的組織章程，以及部份發起人的名單一份。

本公司經數年之久而組成，是一家道地的美國公司，正如閣下所曾鑑及，本公司章程業經新澤西州州長和州議會的認可，最後並經美國國務卿海約翰的認可，並鈐有美國政府的印信。

一八九八年初，我曾向華盛頓國務院提出敷設到廈門的海底電線的要求，已登記在案。一九〇〇年八月，當拳亂時，我又重新提請國務院注意這一要求並進行交涉。

此後，我一直本着這些做法，毅然集合這些人一道謀求與中國政府締結一個借款合同，以期從廈門到漢口沿着最適當的路線建築一條鐵路幹線，目的是便於敷設一些必要的枝線和延長線，以開發福建、江西二省的煤礦資源，相信中國鐵路督辦同本公司可能取得協議。

而因當前政治形勢，暨衆所週知福建省之被要求爲日本的勢力範圍，加上美、日兩國間非常友好的關係，而美國在事實上又無意於尋求任何特定的勢力範圍，我希望我們個人的約定能够一致，以便在該地區彼此獲得商業上的互利。

倘蒙閣下贊成，我願立即與經貴政府允准的可靠財團所授權的代表進行會晤。

〔原件英文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔內田覆柏許函，1904年1月29日〕 日本帝國政府對於合興公司柏許先生提交內田先生關於築造廈門、漢口間鐵路，及敷設枝線及延長線以求開發福建、江西二省煤礦資源的建議，曾慎加考慮。帝

國政府所引以爲憾者，日本早在數年前，已先於其他各國提出在福建及其臨近各省享有鐵路建築權的要求，而且已有我日本國人正在爲實現屢經中國政府承認之優先於其他國人的權利，而致力於必要的準備工作。他們看來，目前再和任何其他團體進行討論，殊非所宜。帝國政府認爲中國將來無論採取何種步驟進行建築鐵路時，首先必須確保日本人的早經要求的築路權，但望能有一日日本辛迪加在實現其築路權時，能以某種方式與上述美國公司進行合作。

〔同上。〕

## (二) 徐步青的閩贛鐵路計劃

〔閩贛鐵路草合同〕 立合同銀公司美國代表人丹福、中國閩贛鐵路公司代表人徐步青。

此項合同，係擬造鐵路，籌集款項，以便購辦鐵路基地及一切應用之件，現議如下，

一、現擬興造之路，由福建廈門至江西省城。

二、中國公司應辦公文，務須稟請各衙門並求諭旨允准興辦此路。

三、造路必須購地，及鐵路公司所應用比其地價分作三等，每畝不逾一百兩之外。

四、借款公司係美日公司於美國及日本〔原文如此——編者〕。

五、鐵路應由之路，洋公司須派工程師測量爲準，惟工程師准由洋公司委派。

六、未奉上諭之前一切公費由中國公司墊付。

以上六條如各合意，再議如下，

甲、一切公費，美日公司准爲擔保。一俟諭旨允准，限一禮拜內先付銀拾萬兩，餘款須於四禮拜付給。所有公費不得逾壹佰萬兩之外。此項公費，日後仿如粵漢章程辦理。

乙、中國公司應得經手之費，以一釐核算。此款項與甲款同時付

給。

丙、該鐵路奉旨准行之後，准於五年內完工。

丁、俟奉上述後再行詳細訂立正合同，仿照粵漢鐵路公司章程辦理。倘有更改之處，互相商酌，方可定奪，總以遵照商部新章為準。

戊、訂定合同後，華公司務須稟請各大憲批示，但文憑交與洋公司收存。

已立此華洋文合同各兩紙，各執為憑。

光緒二十九年十一月二十八日

西曆一千九百零四年正月十五號

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

### (三) 合興公司的浙贛鐵路計劃

〔美國索辦浙贛鐵路的活動〕 浙路檔案載：是年〔光緒三十一年〕粵漢鐵路合興公司代表人倍次〔即柏許〕，因湘鄂粵三省土商協力抵制，乃向浙省索辦浙贛鐵路，自杭州築至衢州之常山，以江西邊界為止。浙紳電同鄭京官轉電浙撫駁拒，一面至上海與京滬浙江紳商會議辦法。

〔吳慶坻等，杭州府志，光緒二十四年修，卷175，葉1。〕

美國協豐公司<sup>①</sup>代表人倍次擬仿寧滬鐵路章程，建築浙贛鐵路，由浙江之杭州迤邐而至江西邊界。外務部令其自行赴浙，與官紳商酌辦理，因由駐杭美領事照會洋務局詳請浙撫轉飭浙紳商議。

〔外交報，光緒三十一年，第7號，頁9。〕

美國協豐公司代表人倍次，請開浙贛鐵路一事，曾經浙江洋務局轉據杭紳公呈，行文駁覆。聞倍次邀同駐滬美總領事白保羅至杭，特偕駐杭美領事雲飛得進謁浙撫，竭力要求。

〔同上，光緒三十一年，第12號，頁19。〕

美商倍次擬辦浙贛鐵路一事，近經駐杭美領事雲飛得議定條約

① 即合興公司。

四款，照請浙江商會遵辦。

一、協豐公司借款承辦杭州至常山縣幹路，必不失中國主權，詳細章程，可由商會和平妥議。

二、此路造成之後，如浙省籌有款項，可按時價購回。

三、遵商部定章，留股份三成，待華人隨時入股。

四、議定詳細章程後，須稟浙撫咨外務部立案，或先稟浙撫請外務部命令，再議詳細章程亦可。

商會既接照會，頗有允意。後浙紳樊待講恭煦等，以倍次祇有願借款與我之權，斷無強我必向彼借之權，況此事關係全浙，非商會所能獨斷，爰致公函力阻。且謂地方要政，若商會可以自認責任，恐環球無此政體云云。

〔同上，光緒三十一年，第 15 號，頁 8。〕

#### (四) 丁憲章的浙贛鐵路計劃

浙江紳商丁憲章，具稟商部，請開辦浙江鐵路。

部批：該員於三日內赴部問話。

〔大公報，光緒二十九年十月十八日。〕

茲悉：〔丁商保〕與美商合辦。故商部因其事關交涉，須咨外部，聽候外部回批，始能定或准或駁云。

〔同上，光緒二十九年十月十九日。〕

〔監察御史攀桂摺，光緒二十九年十一月十九日〕 奴才風聞浙江紳商丁憲章等，由浙省商董籌集股款，並在京息借美商劉永恩等共銀七百萬兩。商借商還，立有議據。雖其銀不及千萬之數，然以之興築浙杭鐵路，自杭埠起由金華、嚴州、衢州至常山埠止，計程七百里，估計以〔足〕數所用。俟常山工竣，另備股款千萬兩，接修下段，直達江西九江，分支上洋等海口。一切納課歸本事宜，悉遵奏定粵漢鐵路章程辦理。伏思各處鐵路，已被外人佔去大半，東三省即可為前車之鑒。不借洋款，路權盡屬外人，與借洋款路權尚在中國，此中得失，固不待

智者而明。況近來盧漢、粵漢各鐵路，亦無不借用洋款，以成其事，因華商力薄，實難籌此鉅款。若不及時振興，通融辦理，勢必將天下鐵路，因循坐誤，盡爲外人藉口興築而後已。一旦有事，禍實匪輕，委非違變通權之道。現聞該紳商等俟奉准上諭後，願即報効正陽門城樓工銀十萬兩，前赴戶部庫投交。現時路礦總局已經遵旨裁撤，竟至投訴無門。奴才職司監察，既有所聞，未便沒其急公好義之忱。合無仰懇聖恩，查照前降諭旨<sup>①</sup>，准其設立公司，事歸商辦，特降明諭，俾備用江浙鐵路公司木質鈐記，以昭信守。庶天下紳商，咸曉然於大權所在，不以壟蔽爲虞，商務自有起色矣。奴才爲仰體時艱，力除隔閡起見，是否有當，謹恭摺具陳。

〔經濟研究所藏抄檔，路電郵航類，第10冊。〕

〔又摺，光緒三十年三月初三日〕竊聞浙江職商丁憲章等，前因籌集股款，擬辦浙杭等鐵路，曾經奴才風聞奏明在案，未蒙交辦。今聞丁憲章等約同富商巨賈，添集股款，並借允美商劉承恩等，共銀二千六百萬兩，有美國康欽使作保。款既充盈，擬即約會花翎二品銜補用道舒之翹等，改辦浙江杭埠起至湖北漢口幹路，旁及福州九江枝路。日後款或不敷，尙有美款可借，一切本利年限，均照奏定粵漢鐵路章程辦理。工成後每年報効國課銀十萬兩，交由本省藩庫兌收。……現查川漢鐵路，已經四川督臣奏准開辦，杭漢鐵路，事同一律，應否遵照光緒二十一年十月間上諭，准其設立公司，事歸商辦，盈絀官不與聞之處，仰懇聖恩明降諭旨。抑或敕下外務部查明議奏，以保利權，而重商務。

〔同上。〕

### 三、德商勾結華商圖謀暨浦鐵路的活動(1904年)

〔盛宣懷致外務部電，光緒三十年四月二十八日〕浙撫咨商以錢紳錦孫等請照商部章程擬合德商另辦上海至乍浦海口、乍浦至杭

① 指光緒二十一年十月二十日的上諭，見本書頁205。

州湖墅鐵路，以牽制英路立說。查所議有應駁三端：一、杭滬已有蘇路可通，另造徒糜資本。二、德商係認股，非借款，華商一半，亦係德商影射，更非借款還本即行自管者可比。三、英商恐分利，不能還本，亦必相爭。總公司正在駁駁，浙撫亦必以爲然也。

【風潮存稿，卷 64，葉 32。】

〔浙江農工商礦局詳浙撫彙輯彙文，光緒三十年五月〕 據浙紳分部員外郎錢錦孫、刑部員外郎朱燮、候選主事徐文翰、花翎道銜舉人顧浩、候選同知袁榮、候選知縣許寶樞呈稱：恭讀《邸報》，內開：商部奏定重訂鐵路章程，有准官商集股，華洋合股，並有洋商稟辦，仍留華股十分之三，以爲公共利益。仰見大部廣開風氣，獎勵公司，保護地方，收回利權，無微不至。第洋商請辦，與夫洋股合辦，亦宜分其勢力，庶免日後爭佔。近聞寧滬、蘇杭甬一路，俱爲英商怡和洋行經辦，未免利權獨擅，亟宜設法牽制。查上海浦東至乍浦海口，乍浦至杭州湖墅，確有商運利益，輪船不通，且與怡和蘇杭之路有利無害。紳等或家居斯土，或生產是鄉，因與德商榮華洋行集議，再三訂爲華洋合辦，並公舉素達商情、久歷時務之在籍前廣東惠潮嘉道沈紳守廉，總理承辦此路，名曰“墅浦鐵路公司”。由紳等先認華股十分之五，德商榮華洋行先認洋股十分之五，同沈紳三面議定，並合訂草擬條款，與部章均無違背，理合公呈鈞〔局〕查核，據情轉詳撫憲，俯准咨部核准。俟奉到部准後，即勘路、估價、訂合同、繪圖、貼說呈由撫院咨部存案。

再，浦東一帶，地屬江蘇南匯縣界，並請咨兩江總督、江蘇巡撫照飭該屬，會同保護買地開工，遵章辦理。似此浙省有英、德兩商分辦，各路勢力，可免獨據；華洋交誼廣通，庶不至開爭佔之漸，而中國利權，自有公共矣。伏乞鈞局迅賜勘覆，據情轉詳撫憲核准施行。計呈草議條款、德國總領事保款單各一摺等情到局。當經照會本局紳士高紳爾伊、顧紳鴻藻，明白查覆去後。

茲據高紳等呈稱：按怡和洋行承辦江浙鐵路，由寧遠滬，由滬遠蘇，由蘇遠杭，復由杭遠甬，逶迤二千餘里，均爲英國商力所至，不設法抵制，誠有尾大不掉之慮。果能招集華股，另闢枝路，分其勢力，洵

爲上策，不得已而遵章兼招洋股，以客拒客，使互相牽制，亦未爲無見。查錢紳錦孫等均係喬木世家，殷富夙著。所公舉之總理沈紳守廉，尤爲老成練達，鄉望素孚。頃沈紳因事晉省，紳等詢及前情，據稱所集之股份一百萬兩，係杭、嘉兩屬紳富預認之股，確已集有的款。至德商榮華洋行取有德領事保款單，似亦確實可靠。惟軌道所經之路，雖稱湖墅至乍浦，由乍浦至浦東，與怡和所築之蘇滬杭鐵路成三角形，各不相擾，似宜繪明圖樣，以備查核。除已囑該紳繪圖送局外，逐節查覆前來。

嗣據沈紳呈遞由湖墅至浦東鐵路圖說，查核果與英商怡和洋行經辦之路，毫無干涉。錢紳等爲桑梓商權，設定抵制，復公舉沈紳總理，鄭重其事，所議各款，委係悉遵部章。詳款保單，及現集之華股一百萬兩，據本局紳士查係確實可靠，開辦此路，於商務實有神益，應請轉詳請予開辦。惟查光緒二十九年十月十四日商部具奏重訂鐵路章程廿四條，按第十六條，無論華人洋人，如於各直省督撫衙門遞呈請辦鐵路者，應由該督撫查明此路確於中國商運有所裨益，且於現在定章無所違背者，卽會咨臣部酌核辦理等因在案。所有錢紳等呈請開辦墅浦鐵路，可否准予轉咨商部核辦，理合備文詳請，仰祈憲台察核批示祇遵。爲此備由，呈乞照詳施行。

【新聞報，光緒三十年五月二十五日。】

〔《墅浦鐵路章程》〕 浙江紳商，與德商榮華洋行，合辦上海浦東至乍浦海口，又乍浦至杭州湖墅鐵路，名爲墅浦鐵路公司，舉熟悉商情，久歷時務，聲望素著之沈道台守廉爲總理，主持經營，會同榮華洋行總理文寶琳妥商辦理，一切遵照商部新定章程，條款列下：

一、謹遵新章第十條，華人請辦鐵路，應先統估全工用款若干，以定集股額數。公司請由上海縣境浦東起，經過浙江乍浦海口，復由乍浦至杭州城外湖墅止，計路四百數十餘里，統估全工用款約五百萬兩。又謹遵附搭洋股，即以不逾華股之數爲限。公司議各認一半，榮華洋行認股本二百五十萬，浙江紳商認股本二百五十萬。

二、謹遵新章第八條，無論華公司附搭洋股者，洋公司附搭華股



者，應請地方官一體保護。至公司遇有虧蝕，悉照中國國家條律辦理，國家例不償補。公司係屬商辦，虧折與中國國家無涉。

三、謹遵新章第七條，中國商民自應得有公共利益，方為平允，總須留出股額十分之三，任華人隨時照原價附股。公司所有華商認股之二百五十萬兩，業已集有一百萬兩，如有招不足額之事，不得已以洋股補足，仍留十分之三，准華商隨時照原價附股。

四、謹遵新章第十四條，遇有地主擡價阻撓，工役恃衆把持等事，准公司報明該地方官切實曉諭彈壓，並嚴禁胥吏訛索諸弊。公司遇有前項情事，當隨時呈請地方官保護。

五、謹遵新章第十三條，自批准日起，限於六個月內勘路勘畢，再限六個月內開工造路。兩軌相距，須照英尺實寬四尺八寸半，與現行之路一律；並將開辦日期報部，遇有意外事端，亦須預行呈明酌准限期。公司但求無意外事端，開辦決不敢逾限，承造亦不敢違式。

六、謹遵新章第十五條，凡勘路估價，監造軌路，目前中國尚少專家，應准公司聘用洋員。其經過地方及駐紮處所，各該地方官均須慎加保護，勿使稍有意外之虞。若洋員不自守禮，蕩檢踰閑，准地方官知會該公司預為斥退，不得偏袒徇庇，調赴他路當差。其甚者，准稟明本部，移會各國總領事存案，不准在中國地放寓。公司所用洋員，如有不守法者，斷不敢袒庇。

七、謹遵新章第十八條，路礦本係兩事，應行各守專章，分別辦理，不得援引，以為沿路開礦章程。公司查此路近處無礦。

八、謹遵新章第十二條，稟請辦理鐵路，業經批准後，該公司即行訂立合同。如有未盡事宜，應行具載者，准其酌增，惟不得與上列各條有所違礙。訂立時，即照繕一分，呈部核准後方可簽押。公司現在所訂係草合同，恭候批准後，再訂正合同簽押。

九、謹遵新章第二十一條，華洋商人承辦鐵路，如遇軍務，中國國家調遣兵丁，轉運餉械及軍營用物，須儘先載運，車價減半。公司遇有載運前項，願減半價，以盡報効。

十、謹遵新章第二十二條，興造鐵路，或鐵路已經造成後，須用彈

壓巡丁，准其每一里雇用華人一二名，仍不准帶用軍器；如需用護路兵勇，必須稟部及將軍督撫酌派，不得擅自雇用，所有工食費用，由鐵路給發。公司雇用勇丁，不敢違例。

十一、謹遵新章第二十三條，鐵路郵政相輔而行，凡承辦鐵路，應代寄中國郵書信包件，所有詳細章程，屆時另訂。公司恭候頒發章程遵辦。

十二、謹遵新章第二十四條，以上各條，係承辦鐵路大略章程，此外未盡事宜，俟批准及訂立合同詳細增補。公司所擬大概章程，不敢引及新章之外，恭候批准後訂立合同時再為詳細增補。

批：細查卷存盛大臣與怡和訂滬杭甬鐵路草約時，抄函有撥還本利之後，即可自行管理等語。錢紳等現復合德商擬辦墅浦一路，為以客拒客、抵制牽掣之計，似未深悉怡和原訂情形。惟是案杭路至今並無動靜，照慶前部院奏案，浙路本應歸總公司主政，究竟目下能否再准該紳等添辦，姑候抄錄來稟，先行據情咨請盛大臣核覆，到日再行飭遵。仰即轉飭知照，毋違。

〔同上，光緒三十年五月二十七日。〕

〔盛宣懷咨聶緝渠墅浦鐵路批飭不准文，光緒三十年〕 浙紳錢錦孫等稟請與德商榮華洋行合股承辦上洋浦東至乍浦海口，乍浦至杭州湖墅鐵路，能否再准添辦，咨商核明，覆浙飭遵，並抄錄該紳等草議條款清摺一扣到本大臣。正核辦間，承准外部勅電內開：英使照稱，近有人謀用中國與德國款項，合修由上海至乍浦，乍浦至杭州鐵路一段，業經浙江撫院轉咨盛宮保查核。查華英公司前已訂立草約，由滬寧鐵路之間造以直路，逕抵杭州，如復有上海杭州鐵路，兩路相爭，與華英公司利益大有妨礙，請勿允准等語。該使所稱，是否屬實，希查明迅即電覆各等因。承准此。

查錢紳等所議另辦上海至杭州鐵路，有應駁者三端<sup>①</sup>……除電覆外務部查明外，相應咨覆貴部院查照。

〔東方雜誌，第六期，頁69-70，光緒三十年六月。〕

① 三點內容見本書頁717-718，光緒三十年四月二十八日盛宣懷致外務部電

#### 四、中、葡廣澳鐵路合同的簽訂和廢止

(1902—1908年)

〔外務部致陶模電，光緒二十八年五月二十八日〕 葡款……如須允准，請照庚電，訂明由該國承造，不得讓與他國。並酌定開造日期，逾限將約作廢，以杜後患。

〔清季外交史料，卷158，葉19。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年六月初三日〕 葡……今派使來京修約，……擬〔索〕由澳門造鐵路至廣東省城〔利益〕。本部向詢粵省，據覆尚無妨礙，擬即照准。惟此路必與粵漢幹路相接，故特電達尊處。

〔同上，卷159，葉3。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年六月初五日〕 葡人索造鐵路，意在推展澳界，圖佔香山。如必允所請，祇可照九龍鐵路辦法，由葡借款築造，作中國枝路，至多澳界之內，准其自設車站，似須訂立合同，以清界限而保主權。

〔同上。〕

〔又電，光緒二十八年六月〕 造路於稅務有益，必須由總公司與之定立合同，不必列入約款。

〔交通史略政編，第6冊，頁3742。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年八月十四日〕 查葡非英比，無款可借，且係以此路酬答加稅而仍議借款，葡堅不允，似不若訂明由兩國公司集股辦理。

現議續增條約，其第三款文曰：大清國應允大西洋國商民所設之中葡公司，以便安造由澳門至廣東省城之鐵路，其一切辦法，須另行議立專章辦理。

〔清季外交史料，卷163，葉9—10。〕

〔外務部覆葡駐華公使白朗毅 (S. Blanco) 照會，光緒二十九年

九月十五日〕昨准照稱：前者本大臣與貴親王所商爲振興商務起見，請大清國允許在大西洋國地方內欲設之中葡鐵路公司，安造由澳門至廣東省城之鐵路一事，既經彼此酌議妥善，今特請將該事敍明照覆，以爲妥善之據，俾本大臣轉行奏明本國政府等因。均經閱悉。本王大臣應允貴大臣所請，許在大西洋國地方欲設之中葡鐵路公司，安造由澳門至廣東省城之鐵路，但所有一切辦法，須另行議立合同辦理。該合同須由貴國特派之大臣與本國駐滬督辦鐵路大臣商訂辦理。爲此照覆貴大臣查照可也。

〔光緒條約，卷 76，葉 10。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒三十年四月二十一日〕葡白使帶同澳門新設鐵路總會公舉之總董伯多祿來議粵澳鐵路，請由澳門造至佛山或三水爲止，並在香山、順德、新會、三水四縣地方，築造枝路，已照函示訓條與議。尤要者，既擬定商辦，彼派葡商爲總董。華商一半股分，約須集股二百萬，而寓澳華商，向歸西洋保護，必欲入澳股之內。華商自應舉一總董，與伯多祿議訂合同。敝處與白使只可督同籌議，轉請兩國政府核准，方是真正商辦。白使亦以爲然。又據稱，該使已照請公司設在澳門，部已允准，既是澳門公司，即應悉照西洋律例。告以……商部已定專例，自應照中國商律。彼云，若如此，則澳商必不入股。此二端係合同要旨。此路既歸商辦，似應請由商部即日選商來滬與伯多祿議訂合同。現有商部兩參議在滬，並應請酌派一參議與議，以符宗旨。

〔愚齋存稿，卷 64，葉 30 - 31。〕

〔葡使照覆呂、盛兩大臣論廣澳鐵路運貨收稅事，光緒三十年〕爲照覆事，照得本大臣接惟貴大臣西十月□□號來文，茲謹迅速答覆如下：

中國政府曾給予在葡地設立中葡公司權利，築造來往澳門及廣州鐵路。今欲得有成效起見，應使來往貨物及搭客無稍耽延，是以本大臣等奉諭明告貴大臣。葡國政府願意將來與中國政府合訂稅關辦法，以便凡貨物行抵澳門之鐵路總車站，一經將應納中國各稅項完清

後，即可前往，無有阻礙。合行照覆貴大臣。

〔政書通報，光緒甲辰年，皇朝外交政史，卷7，葉6。〕

〔盛宣懷議訂中葡廣澳鐵路合同摺，光緒三十年十二月十五日〕

疊次承准外務部咨，中葡鐵路公司建造由澳門至廣東省城鐵路，業於增改中葡條約案內，准其訂辦，飭臣與該公司議立合同。並函示訓條，以華洋合辦之局，必須扼定商辦，不與兩國國家相涉為第一要義，行令妥商籌辦前來。時葡使白朗毅來滬會議商約，帶同葡商伯多祿併議鐵路，所遞條款，應駁甚多。臣以路屬商辦，由商部遴招華商與議，方合體格。旋接部電，仍責臣籌議。適有粵商林德遠呈請認集華股，與葡商平權合辦，當即查照部示，與該使逐款磋商。計廣澳鐵路應需資本，華商葡商各認一半。公司權利，悉遵欽定商律，葡國國家不能干預。應築軌路，繪圖呈候核准，方可開工。每段工竣，由兩廣督臣與澳門總督議定該段抽收稅則，方可開車。按照商路，機器、材料照納關稅，官地民產，概給租值。鐵路進項，除養修費用，分給商息外，每年另提公積百分之三，撥還本銀，再有盈餘，以三成歸中國國家，本銀逐年清還，中國即可收路，毋庸議價。造路工程司參用西人，餘均華籍，總以不越中、葡兩國人為斷。聲明中國不代擔保本息。該公司設有倒欠及帳目糾葛，兩國國家均不干涉，亦無賠償。所有議訂合同各條，飭由隨辦商約候補四品京堂李經方、鐵路參贊候選道陳善言等，與白朗毅數月磋商，並由臣逐條斟審，電請外務部詳加核改。因葡使堅執與商約一同簽字，接准部電，修改各條尚屬妥協，飭臣先與簽字，隨後專摺奏請訓示。綜計細目三十一條，凡扼定商辦宗旨，不與兩國國家相涉之要義，似尚足以預杜枝節，自保利權。除將簽印合同咨送外務部，並分咨商部、兩廣督撫臣查照外，理合將遵訂中葡公司廣澳鐵路合同底稿，繕具清單<sup>①</sup>恭呈御覽。俟奉旨批准，再飭由華商林德遠、葡商伯多祿，另訂公司創辦章程，呈候酌核，再行開辦。

〔政書存稿，卷10，葉33-34。〕

〔外務部致葡萄牙代理公使阿梅達照會，光緒三十一年七月十四

① 〈廣澳鐵路合同 略〉。

日〕光緒三十一年七月初十日，准督辦鐵路盛大臣咨：據廣澳鐵路商董林德遠稟稱：職道自去冬旋籍，承委辦廣澳鐵路，今春又奉憲飭，催令設局開辦。先以籌措的款爲要義，乃於親知故友中切實招股，湊足本款二百萬元。股分已成，隨時皆可支用。凡路政各事，均已粗擬周備，專候開辦之期。惟葡董伯多祿，數月以來，推諉多方，杳無動靜。若任令如此遷延，誠恐開辦無期，致負委任之至意。現究應如何辦理。請咨外務部轉催葡使，責成葡董從速開辦，庶免延誤等因。咨達前來。查廣澳鐵路，業經華董林德遠集成股本二百萬元，自應及時開辦，俾免壓擱成本，致多虧累。相應照會貴大臣轉飭葡董伯多祿，按照合同辦法，會同華董林德遠，速即開辦，以期早日竣工，彼此均有裨益。

〔清外務部檔案。〕

〔周馥致盛宣懷電，光緒三十三年四月初九日〕廣澳鐵路原訂中葡合辦，倘葡商無股可集，即應歸商獨辦。現准張弼士太僕咨，據華商林炳華等稟，葡商日久集股未成，曾由盛大臣照會葡使廢約，接覆請再展限三個月，如葡商無股，例當作廢。請照會葡使，依限廢約，並聲明股由華商全集，應歸華商自辦。將來路線只達近澳之前山，不入澳門租界等語。尊處曾否照會葡使有案，彼請展三個月，係在何時，敝處無案可查，請即詳示爲感。

〔盛宣懷存稿，卷72，葉20—21。〕

〔廣澳鐵路股東唐紹業等致郵傳部稟，光緒三十三年十月〕竊查廣澳鐵路，經外務部於光緒二十八年奏准，由華葡商人設立公司合辦。光緒三十年由督辦鐵路大臣盛與葡國駐京公使，訂立合同，載明由中董林德遠與葡董伯多祿創辦，並札委林德遠與伯多祿將公司創辦合同章程會商各在案。商等即與林德遠籌集股四百餘萬元，一面催促伯多祿合辦。遲延推搪，迄無定期。林德遠旋即物故，商等苦心經營，不肯休手。

迨至一千九百零六年十月九號，始接伯多祿函覆職商謝詩屏，內開：得接八號來書，知悉一切，鄙意欲將此路令公司集股分築，華公司由廣州築至前山，葡公司或本政府由澳門築至界線止。是以深冀貴

政府允准葡公司自行築造界內路線，不復照中葡各辦之約，伯願向本政府理妥，將舊約注銷，並轉告敵國公司董事，預行籌款築造界內之路等情。旋於本年七月初九日，職商紹業等與伯多祿訂立章程四條。內有中國地界即由中國商人稟請中國國家批准，速行集股興築等語。又於七月十一日呈請澳督轉達葡京，將在滬原訂合同注銷，並聲明中國境內鐵路商等承辦，其澳門境內之鐵路聽葡政府主之。當荷澳督將此稟寄往葡政府察奪，復由澳督致葡國駐京公使一函，交商等親往賈投，以資接洽。商等當於十月初五日面謁葡國駐京公使，蒙面允電達葡國政府，並取伯多祿覆函查閱，云甚喜，將來照信內行事等因。

忖思商等集股已逾三年，一切勘路設局經費，員司薪水川資，股本利息，耗費不貲。祇以伯多祿遲延推搪，有意廢約，坐待多年，迄無成議。商等不能置血本於不顧，連年妥商伯多祿，幸得繕立退辦憑據，澳督葡使均允商於葡國政府。是中葡兩國合築之路，易而為華商自築之路。商等雖耗費資本，奔走四年，自問克盡國民天職，對於國家不無微勞，實與空爭廢約，蔑視國家者不同。現澳督、葡使既有允許商等獨力自辦之心，伏乞大人俯念收回路權，機不可失，恩准迅速轉咨外務部，照會葡使由商等獨力集招華商，承辦廣州澳門華界鐵路以便迅速興工。該路係由廣州省城經南海、番禺、順德、新會、香山等各屬地方至澳門關閘為止，並懇咨明兩廣總督部堂札行給示保護，俾商等得以設立公司，勘路購地，早日興工築造，挽回路權，振興商業，裨益大局，實非淺鮮。至將來軌路之寬窄，及應如何集議公舉總協理之處，統應懍遵鈞部核定，批示祇遵。

惟此路先經外務部允准中葡合辦，復由盛大臣與葡使訂立合同，商等稔知兩國合辦鐵路，即東清、膠濟性質，其害甚大，固非津鎮、蘇杭甬借款可比，亦非京漢、正太之借款可比。乃頻年苦心孤詣，負任四百餘萬之資本，潛施其外交之手段，四年以來，艱難辛苦，仰賴鈞部德威，幸得外人帖服，克底於成，爭回自辦，實與空言爭路貽憂君父者不同。務乞俯念商等艱難，一切保護維持，比之各省商辦各路格外恩施優待，授以特別權利，則商等向來所費之血本始有歸着，實感激於

願既矣。至於該路沿線，係由廣州省城起，至澳門界外之關閘止，該路需用關防，應否用廣關字樣，仍懇鈞部核定，飭令頒發祇領開用，以資信守。

〔濟外務部檔案。〕

〔葡萄牙署使柏德羅致外務部照會，光緒三十四年八月初一日〕  
前接貴部光緒三十三年十一月初三、本年二月二十四、七月二十五等日來照，內稱：請將光緒三十年十月初五日在上海貴國辦理商約盛大臣與本國欽差白大臣所訂立之廣澳鐵路合同註銷等因。茲奉本國政府訓條，囑令照覆貴部，若貴國允准本國所請各款，則本國自應按照貴部來文所請，將前立廣澳鐵路合同註銷。茲將各款開列於後：

一、現在另擬所辦之廣澳鐵路與西洋〔澳〕界內將來建造之鐵路，以後應在何處境界相接，應由澳督與粵督商定。

二、廣澳鐵路所有以後客貨票價，並辦理鐵路章程各款，自應由中葡兩國各派委員商定。

三、廣澳鐵路以後所有一切客貨票價，斷不能比廣州至南海各埠，或由中國內地各省至南海各埠一切票價昂貴；及廣澳鐵路章程各款，亦不能比各處過嚴。

四、本國只出資建造西洋〔澳〕界內鐵路，其餘均不出資。

爲此照覆貴大臣查照可也。

〔同上。〕



## 第五章 清政府對主要幹線的出賣和 英國鐵路權益的擴大(1900—1911年)

### 第一節 贖買京漢鐵路的英法借款 (1901—1910年)

#### 一、再次比法借款的成立(1901、1905年)

[盛宣懷致軍機處電，光緒二十七年三月二十六日] 據比公司函稱，盧漢鐵路借比法款四百五十萬鎊，照合同先付一半，已將用完；其餘一半，本年應售小票收銀。現在中國局面，此項借票難售而停工虧耗尤鉅，請允准三事：一、借款請加利息，加扣頭；一、請賠償毀路修復各費；一、請速撥未發之部款。否則停工虧項，皆須中國賠補等語。經宣懷再三開導，舌敝唇焦，總以全工必照原約辦成，不使虧本加息為斷。查部款尚欠三百餘萬，一時諒難措撥。現與商定暫借比公司兩年期款一百七十萬兩，不折不扣。此款約定光緒二十九年七月由總公司領到部款之日歸還，息由總公司支付，以免停工。得此支持數月工程，時局稍定，比款未售借票二百二十五萬鎊，諒可接收。所有合同借票，由總公司簽印，比公司因此時外國皆以全權之言為準，請將合同加蓋全權大臣印信，借票加蓋戶部印信，寄回比國，方能示信。如蒙俞允，請電飭全權及京戶部，俟鐵路公司咨到，即行查照加印，俾免貽誤。

[盛宣懷奏稿，卷22，葉5—6。]

[盛宣懷奏盧漢全路垂成續訂小借款合同摺<sup>①</sup>] 盧漢鐵路比國借款合同，訂明法金一百十二兆五十萬佛郎克，虛數九扣，實得法金

<sup>①</sup> 光緒三十一年七月十三日硃批，外務部知道。

一百一兆二十五萬佛郎克。比國總工程司沙多，末次原估全路工款，黃河橋工並未成路以前，就本付息。拳亂平靖，修復軌道，廣展枝路，需法金一百六十六兆六百六〔十〕萬八百十五佛郎克。比較借款實得之數，舉成數而言，不敷法金六十六兆。合同未言加售小票。幹路關繫南北樞機，勢難半途停輟，其時和議大綱，賠款四百五十兆之數已定，臣宣懷探知比法曾以拳匪毀路併案索償，因面諭沙多並派遣員柯鴻年密商比、法公使，將因鐵路所得之賠款，撥充工用。該公使先多阻難，嗣迫於公義，而又慮賠款係分年攤還，工款一起需用，化散爲整，籌墊損虧。商榷數四，議由總公司簽函擔保，始允比、法兩國各半籌墊，總數共法金五十兆七十一萬七千佛郎克。繁難曲折，幸底於成。然較沙多所估不敷之數，實尚短缺法金十五兆之譜。曾將詳細情形，由臣宣懷咨明外務部、商部暨臣世凱、臣之洞分行備案。本年南北鋪軌，均已及河，黃河橋工，亦將次落成，限令趕緊結束，以憑專摺奏報。

旋據該工司開單請核前來，臣等公同查核，計開全路行車遵限在本年十月，全路完工遵限在本年十二月。統計應用款目，如員薪、地價、土方、隄工、黃河鋼橋，又車站、機廠、貨倉、鋼軌、零件、枕木、石子、油、煤、雜料，又汽車、客車、貨車、餐餐宿郵政各車，又岔道枝軌暨推設要站處所，又估計不及，意外需用之款，又按照合同應備幹枝各路行車周轉之款，又借款全數應付未付之息、或計工待撥，或年久修換，或推廣展築，或應辦未辦，內分條目十二項，需法金二千六百四十萬九千佛郎克。除現存各項尾款，又約估本年底止行車進款法金一千一百七十四萬三千佛郎克可撥抵用外，計不敷法金一千四百六十六萬六千佛郎克。再除完工後推廣車站、修換枕木車輛法金三百六十萬佛郎克，係預備之款，應歸第二起籌借外，加以臨城枝路法金四十萬佛郎克，計需法金一千一百四十六萬六千佛郎克。按九扣，應借票面法金一千二百七十萬佛郎克。是爲第一起急籌之款。其全路完工後，三年內推廣南端沿江車站及枕木車輛一律換新，計法金三百六十萬佛郎克；又易州、磁州兩枝路，計法金三百五十萬佛郎克，計需法金

七百十萬佛郎克。按九扣，應借票面法金八百萬佛郎克。是爲第二起預籌之款。並據聲明第一起急款不定，完工勢必耽遲，付息尤無著落，開單呈請速籌各等語。……

臣宣懷在京，當與外務部、商部再四會商，擬就沙多原稟，分別准駁。除完工後應用添改推廣各項，飭令歸入總公司應得行車餘利項下開支外，其所請籌備完工及本年息款所估法金十二兆七十萬佛郎克，改爲准借法金十二兆五十萬佛郎克，九扣交付，仍照原合同辦理，與原議應撥部款之數不相上下。如此則全工指日結束，本年息款亦可照付，毋庸再請官本。統而計之，此次工項，除索回比、法賠款，收轉銀行回息，及未完工以前試辦行車餘利歸入工程，皆屬因路所生之款不應作本外，實用比公司大借款一百十二兆五十萬佛郎克，又續借小款十二兆五十萬佛郎克，九扣，兩共實收一百十二兆五十萬佛郎克。就本付息，明年三月爲止，約三十四兆佛郎克，實計借款爲工程所用者不及八十兆佛郎克。約以三佛郎三合銀一兩，不及銀二千四百萬兩，又盧保動用部款五百六十二萬餘兩，共計造成鐵路二千五百三十里<sup>①</sup>，尙屬合算。但因中途停擱年久，息多爲可惜也。

〔同上，卷 11，葉 29—32。〕

## 二、比法集團對盧漢枝路的侵奪(1901—1908年)

### (一) 正太鐵路

〔奕劻奏派員任辦山西、河南鐵路礦務以保利權摺，光緒二十七年十一月十六日〕 查光緒二十四年二月，前山西巡撫胡聘之奏，山西商務局訂借洋款，興辦鐵路、礦務。復據前河南巡撫劉樹堂奏，河南礦務，請由豫豐公司借款任辦，均經先後奉旨交臣衙門議奏。

查山西商務局承辦孟、平、澤、路等屬礦務，柳林至太原鐵路，亦

<sup>①</sup> 光緒三十一年三月，該路北幹(北京——黃河北岸段)、南幹(漢口——黃河南岸段)先後正式通車，光緒三十四年閏四月黃河橋工竣，全線通車。

同時請辦。而河南則專辦懷慶左右、黃河以北諸山各礦。該兩省礦務，均向福公司議訂借款。其柳林造路之費，係由商務局於華俄銀行暫借，當經臣衙門與各國使臣訂明事歸商務，將原議合同章程，逐細磋商，始經定議。並電調山西商務局員賈景仁，暨河南所派商董吳式釗等來京，與義商羅沙第 (S. Luzzatti)、俄商璞科第 (Д. Д. Покотилов) 畫押，以憑開辦。業經隨時奏明奉旨允准各在案。嗣賈景仁、吳式釗二員撤退後，屢經福公司、華俄銀行屢次來臣衙門催問，當即分電山西、河南撫臣酌派紳商妥速接辦，詎遲延時日，均未據切實籌覆。更歷數年，事同中輟。現當時局大定，庶務振興，亟宜經營路、礦，以期馴致富強。且既經奏准開辦處所，勢尤難於中止。現疊據英國使臣薩道義照會，請由礦山展造至浦口鐵路，業經臣等電致盛宣懷妥商辦法。是該公司於礦務之利，亟思攬辦。若不及時早為籌定，竊慮洋商以合同業經訂定，或執此允辦之據，逕自為興辦之謀，勢將假手外人，轉恐利權旁落，不若預籌辦法，猶得操縱自如。應請旨飭下山西、河南撫臣，選派殷實公正紳商，照案任辦，抑或酌派司道大員，按照原訂合同，妥籌辦理，以符成案，而保利權。

〔經濟研究所藏抄本，路電郵航類，第7冊。〕

〔上諭，光緒二十七年十一月十八日〕 軍機大臣字寄山西巡撫岑、兼署河南巡撫錫。光緒二十七年十一月十八日奉上諭，慶親王奕劻等奏，晉、豫鐵路礦務，請飭開辦，以保利權一摺。山西、河南鐵路，礦務，亟應早自開辦。著岑春煊、錫良遴選殷實公正紳商，迅速定章，督飭妥為籌辦，以免利權旁落。原摺著鈔給閱看。將此各諭令知之。

〔同上。〕

〔山西巡撫岑春煊奏辦柳太鐵路摺，光緒二十八年五月十八日〕

前撫臣胡聘之於盧漢幹路既開，推原湖廣督臣張之洞用晉鐵之奏，議開太原枝路，以接正定幹路。又以晉商借款，難集成數，議由商務局借洋款興造，磋商未成，旋經京員交章彈劾，當經奏交總署核訂合同，奉旨飭由晉省商務局紳曹中裕與俄商璞科第畫押，訂准借道勝銀行二千五百萬佛郎克，約合華銀六百八十萬兩，興修由正定柳林鋪

至太原鐵路。此救晉省轉運艱阻之苦，即所以立富強之基，而通西北邊陲之輪軌也。

中因拳教之變，暫行停輟。臣自調任以後，熟察晉省瘠弱之源，與風氣窒塞之故，斷非亟開鐵路不可。當於上年奏調候選道賈景仁來晉爲擬議興辦之計。賈景仁於本年四月到晉，即以璞科第擬將二十四年奏訂柳太合同，改照盧漢鐵路合同底稿，呈請核訂。旋據璞科第來電，以巴黎銀行已派工程師即來晉開築，請將原合同改照盧漢，以期彼此有益，乞迅速核定，早日開辦等情。

臣惟柳太鐵路合同係經總署奏定，時閱五年。茲該俄商忽創更改之議，如果較原訂合同精當，自不妨相機磋商，藉保利權，方不負朝廷開闢利源之實意。當飭署布政使吳廷斌、署按察使胡湘林、署冀寧道沈敦和、奏調試用道朱榮藻[璪]妥議去後。

茲據詳稱，以璞科第擬改之合同，與盧漢、柳太合同逐條勘校，多有未符。蓋盧漢本係官借商款，是謂官辦；而柳太則係商借商款，是謂商辦。此柳太與盧漢不同者一也。盧漢係責成督辦鐵路大臣盛宣懷辦理，柳太原係由商務局辦理。一官辦，一商辦，既已截然不同，茲雖改爲山西巡撫督同商務局紳辦理，而巡撫之責任斷不能如鐵路大臣之專，商務局之權力尤不能如總公司之重。彼因欲強改者，其意蓋以爲既經巡撫督同，則墊款還款，可由公家着落，將來款項囑託，不必盡向商務局取償，是商辦而改爲官督商辦。此擬改之合同既不同於柳太，復不同於盧漢者二也。盧漢總公司本有成本銀一千三百萬兩，是以有第十九條內開，所有工程費用及所有比公司代僱員匠薪工川費，統由中國總公司給付等語。將來此款從何付給？此擬改之合同既不同於柳太，復不同於盧漢者三也。並據詳稱：璞科第擬改之合同，與盧漢合同之二十一條、二十四條、二十七條亦不盡相符。總之，原議本爲商債，茲則改爲國債，關繫頗重，非尋常交涉事件可比。擬請咨商外務部、路礦總局暨督辦盧漢鐵路大臣盛宣懷，再行定議各等情前來。

臣素愚昧，於鐵路更少講求，晉省官紳亦多隔閡。事關重大，實

未敢草率定議。……應請飭下外務部、礦路大臣督辦盧漢鐵路大臣盛宣懷就原訂柳太合同、盧漢合同，參照此次呈改合同，何條可行，何條可廢，商明璞科第另訂合同，行知晉省幸甚。

〔清季外交史料，卷 160，葉 8—10。〕

〔外務部摺<sup>①</sup>〕 光緒二十八年五月十八日山西巡撫岑春煊奏，柳太鐵路宜亟興辦，合同尚須詳細改訂一摺。奉硃批，外務部會同路礦大臣議奏。……臣等正在核議間，適璞科第到署催訂合同，當將晉撫所奏各節，切實與商。璞科第願將此段鐵路作為盧漢分枝，由道勝滬行總辦就近與督辦盧漢鐵路大臣面議。即經臣部函達盛宣懷核辦去後。現據盛宣懷以正太擬歸併盧漢，係屬正辦，已與滬行總辦晤商等情電覆前來。臣等……按照原訂合同，該路起於正定府之柳林堡，其發軔始基，即在盧漢車站相近之處，自應作為盧漢分枝，俾得聯絡一氣。庶將來西北土貨，貫注東南，不但晉省商民坐致懸遷之利，即盧漢幹路，兼收轉運之資，揆之地勢商情，均為利便。相應請旨飭下盛宣懷，按照盧漢鐵路辦法，與俄商妥訂詳細合同奏明辦理。

〔東華錄，光緒朝，卷 175，葉 8—9。〕

〔盛宣懷奏報另訂正太鐵路借款合同摺<sup>②</sup>，光緒二十八年八月口日〕 光緒二十八年八月十六日，承准外務部咨開：會議山西巡撫奏柳太鐵路歸併盧漢總公司辦理，另訂詳細合同一摺，奉硃批，依議。欽此。鈔錄……前來。臣詳加覆核，此段鐵路，發軔於正定府柳林堡，附近盧漢車站，由幹分枝，本甚利便。俄商璞科第先與山西商務局紳訂定合同，延擱未辦，改照盧漢辦法，另擬條款，赴部催訂。撫臣部臣以晉路必辦，時異勢殊，奏奉諭旨飭臣詳細另訂。則凡條目之操縱損益，應以按照盧漢幹路辦法為斷。既奉歸併總公司，應收權利，須與幹路貫注一氣。詳細新約簽定，原訂合同即宜作廢，庶鈴束專一，不致兩歧。

臣奉命以後，俄商璞科第亦電囑華俄道勝銀行駐滬總辦就臣商辦。沈思熟慮，磋商再三，訂定合同二十八款，又行車合同十款。計直

① 光緒二十八年八月初六日硃批，依議。

② 光緒二十八年九月初二日硃批，外務部嚴議。九月十二日硃批，依議。

隸正定府至山西太原府應修枝路，約五百華里，內分兩段落，第一節由正定至平定州屬之平潭地方，第二節即由平潭至太原。全路工程，限三年告竣。訂借法金四千萬佛郎克，照現在市價，約合華銀一千三百萬兩上下。九扣交付，週年五釐起息，即以該路進款作保。查借款總數，較原議為多，經與再三駁論。據該銀行聲稱，覆勘道路艱難，工費照原估加增，且路工未成之先，息銀須在本銀內支付，若不從寬借備，恐中途停輟。並據開送約估經費清單前來。當於第十八款載明工竣借款，尚有餘賸，則所賸之款，應繳還中國國家。第十九款載明購料用款細帳，每三個月造送總公司查核，路工應需各款，所派總辦大員會同總工程司簽字憑單給發。似此認真鉤勒，當可杜絕虛浮。至出售借款小票，第十年起分二十年勻還。造路期內，就本付息；路成以後，逐年給息。還本悉由進款提付，期限屆滿，款未全清，訂明展緩，以借款清訖為止。期限未滿，中國別有大宗公款，足償本息，立時銷廢合同。行車進款，由我自收。期內遴聘造路洋員，須由督辦大臣核准。華員於營造駕駛確能稱職，亦可隨時指交委用。機件材料，先儘中國工廠承辦，即向外洋訂購，亦須比契價值。凡遇調兵、運械、賑饑等事，照核定車價半價給發，儘先載運。借款清還以後，全路機器車輛一切，完全妥善點交總公司照常行駛。以上各節，於用人行事權限務極嚴明，間與盧漢合同字句有削繁就簡之處，則緣總公司先經請有部款，正太枝路則專藉借款，雖移步而換形，仍同條而共貫。斟酌數四，無可再商。理合先繕具清單，恭呈御覽<sup>①</sup>。俟奉旨批准，再行簽印。飭由該銀行選訂總工程司並會商山西撫臣遴派大員，會同興辦。至將來買地鳩工，彈壓地方，一切事宜，應照山西撫臣原奏，當由晉省任之，以期妥善。

〔愚齋存稿，卷7，葉29--31。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年十一月十一日〕 道勝銀行佛郎威函稱：璞科第電開，道勝銀行欲將其所訂正太鐵路合同，讓歸法國承辦鐵路工程並行車公司云。又據巴黎電稱，該法國公司係按照

① 《正太鐵路借款詳細合同》暨《正太鐵路行車詳細合同》略。

承辦盧漢鐵路比公司章程設立辦理，並逕派工程人員來華云。敝行各董事以此舉必邀允准，並囑請准前來，乞早示覆。此節雖未經載入合同，然係合例之事，況法國公司在華應辦之事，仍由道勝銀行代為料理等語。即已函覆：來函藉悉貴行欲將正太鐵路合同讓歸法國公司一節，實深駭異。貴行既有此意，何以合同之內並未聲明。況當商議合同之時，本大臣係奉外務部來文，正太鐵路係與貴行議辦，今忽事後更變，與原案不符，本大臣礙難應允。除將來函咨商外務部，應俟接到部覆，再行定奪等語。函覆去後，頃該行又來催請電告貴部核定。謹先電達。

〔同上，卷 59，葉 8—9。〕

〔又電，光緒二十八年十一月十一日〕 詢佛郎威、道勝合同何故讓法。據稱：銀行辦路，名實不稱；與中國商量辦事，仍係道勝。法公司董事即銀行董事，惟無權繕函為憑等語。查合同載明，借票由駐法大臣蓋印，明係在法賣票，俄、法相等，如另立公司，別無他意。合同不動，似無所礙。倘欲更改合同，或另生枝節，斷不能允。佛郎威畫押後，毫無權柄。此事本係璞科第做主。璞不來滬，應請傳璞詰問。如與佛言相符，別無他意，似亦須令璞科第繕憑呈交大部立案。第二十六款載，總公司與該銀行或有爭執情事，呈由大部與俄使評斷，應否一詢俄使，乞鈞裁。

〔同上，卷 59，葉 9。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年十一月十五日〕 璞科第稟稱，道勝承辦鐵路，不能親手自修，擬在法京設一修路開車法國公司，諸事遵聽中國政府訓示。如有不合，道勝承飭轉令就範，可否准其照辦。希札覆等因。查正太一路，中國係與道勝訂立合同，諸事只認與道勝辦理。法公司係道勝轉設，究屬歧出，希酌妥電覆以便復璞。

〔同上，卷 59，葉 9—10。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年十一月二十五日〕 頃據佛郎威兩稱：一、本行所以將山西鐵路合同讓與法國路工行車公司者，因銀行不能兼辦鐵路，故特設立法國公司，名雖不同，其所有董事仍



係銀行董事。一、本行雖另立公司，而在中國仍係道勝代該公司經理一切。一、本行應擔保該公司遵照已訂合同辦理。一、約明已訂合同，絲毫不能更改。今本行既聲明以上各節，敢請迅賜電請外務部核准等情。查合同不改，在中國仍係道勝代該公司經理，最爲扼要。應請貴部再與璞科第妥籌，繕憑立案。

【同上，卷 59，葉 15。】

〔又電，光緒二十八年十二月初五日〕 據華俄銀行佛郎威函稱：接璞科第電，外務部已核准正太合同歸法公司承受，惟在華仍係華俄銀行代爲經理，並擔保按照會合同辦理等因。事已辦結，懇即電請貴部按照合同第二款，電告駐法大臣簽印借票前來。……乞再詢明璞科第核明辦理。

【同上，卷 59，葉 17。】

## (二)汴洛鐵路

〔陳夔龍、盛宣懷會奏請展造開封、河南枝路議訂合同摺，光緒二十九年八月二十日〕 陳夔龍等奏，查盧漢鐵路係貸借比國公司洋款造辦。前因預籌幹路還款，保全枝路利益，臣宣懷於光緒二十五年十月奏請將開封、河南兩府枝路，統歸總公司籌款接造。欽奉硃批：著照所請。該衙門知道。欽此。欽遵在案。先據比國公司代理人盧法爾 (Rouffart) 兩請承辦，當經派員伴護勘測大概。旋因拳匪事起，暫行停議。去冬盧法爾來滬，重申前請，並承准外務部咨催辦理，自應從速興辦。

查盧漢鐵路在滎澤左近渡河，該處東至開封府約一百七十里，西至河南府約二百五十里。現由盧法爾估計，應借工款一百萬鎊，合法金二千五百萬佛郎克。議明利息期限，悉照盧漢章程，俟合同簽定後九個月內開辦。所有議訂合同各條，飭由總公司法文參贊候選道柯鴻年等與盧法爾數月磋商，並經臣宣懷逐條勘審，照盧漢合同量爲刪汰。閏五月間臣夔龍入都過滬，互相商榷，復經兩呈外務部詳加增改，旋准電覆，酌添二節，計訂定細目二十九條，又行車合同一

條<sup>①</sup>。要以保持權利，不令旁生枝節爲斷。此次所訂合同，大致以盧漢幹路辦法爲基址，而酌量增刪，鈎勒較爲嚴緊。

〔東華錄，光緒朝，卷 182，葉 13。〕

〔外務部議覆展造開封、河南枝路議訂合同摺，光緒二十九年九月初十日〕 光緒二十九年八月二十日准軍機處鈔交河南巡撫陳夔龍、督辦鐵路大臣盛宣懷，會奏展造開封、河南枝路，議訂合同一摺。奉硃批：外務部核議。……欽此。……臣等查盧漢分枝開封、河南兩路，既經盛宣懷奏蒙俞允，自應准其展造。本年六月間，盛宣懷先將合同底稿函送臣部酌核，臣部詳加覆核，其還本付息用人購器一切辦法，均與盧漢合同相符，而意義較爲周詳。惟合同第二十三款內載，倘日後中國國家准由河南府接展至西安府，督辦大臣可以應允先儘比公司按照本合同章程，妥商籌議等語。查二十五年十月盛宣懷原奏，雖經聲明自洛以通秦隴，應歸總公司籌款接造，而此段枝路地勢綿長，將來如用華款自辦，亦不可不預留地步。當令添敘倘中國國家自行籌款或招募華商股本，接展此路，比國公司不能爭執。又令於行車合同第九款，添敘中國郵政局由此鐵路寄送各郵件，應特備專車，沿途各站，皆須特備房屋，以設郵局，均照中國各鐵路通行章程辦理，沿途並不得由承辦之國，另設郵局等語，以保權利。現訂合同，均已一一載明。其餘各款，盧漢幹路既經照行，應請准如所議辦理。

〔同上，卷 183，葉 3—4。〕

〔郵傳部尚書林紹年奏擬請續借汴洛比款摺<sup>②</sup>〕 竊查汴洛鐵路，原借比款計法金二千五百萬佛郎克，即英金一百萬鎊。其原訂合同第二十款有借款不敷營造路工或辦理行車，可以准予比公司添借應湊之款，一切照此合同辦理等語。茲據該路總工程司勒魯華迭次稟請添款，並開具詳細估單，內稱：鄭汴一路，計長二百三十二里，需用工款八百二十萬佛郎克；鄭洛一路，計長二百四十里，需用工款二千二百九十六萬佛郎克；又找補工程，即上年雨水沖失各項材料，計

① 《汴洛鐵路借款合同》暨《汴洛鐵路行車合同》略。

② 光緒三十三年二月十八日硃批，依議。

需五十四萬佛郎克，總共三千一百七十萬佛郎克。至於付利還本匯虧等項，均不在內等語前來。當將單開各款，詳細覆覈，大致尙屬實在。惟估單係預算約數，但於大綱無多出入，而隨時增減及意外動支，均難懸揣。現計原借二千五百萬佛郎克，按九扣實數，祇二千二百五十萬佛郎克，照單覈計，實不敷九百二十萬佛郎克。加以借款利息，由西歷一千九百零四年起至一千九百零九年止，計共六年，應需還息七百二十五萬佛郎克，共不敷至一千六百四十五萬佛郎克。至匯虧一項，則漲落無定，還本一層，則爲時尚早，目前無庸預籌。

正覈辦間，旋據比國借款公司代表人配唐來部聲稱，汴洛工款不敷，連同還息等項，應續借一千六百萬佛郎克。該路存款將罄，祇敷四月之用，爲時甚促，請按照合同辦法，續借款項，現比京已認先借八百萬佛郎克，其餘八百萬佛郎克隨後再行籌借等情。當經告以中國借款時價自有起色，上年滬寧鐵路續借英款，亦未按照合同九扣，當議定以九五五扣交付，事同一律，礙難照准。該代表人爭執再三，允照九四計算，臣部尙未核准。查汴洛合同載有款項不敷，可由比公司按照原定合同撥款接濟，茲允按九四交款，自係格外通融。惟事關借款，理應詳晰奏明，除與該代表人極力磋商，再行覈減，另訂章程辦理<sup>①</sup>外，所有汴洛鐵路工款不敷，擬請續借比款緣由，謹恭摺具陳。

〔郵傳部奏議續編，路政，葉 24—25。〕

### (三) 出海枝路及比法集團和德國的矛盾

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年五月初四日〕 查盧漢不通海口，而長江生意又爲英德津鎮鐵路所分奪，恐分還借款，必不能敷。是以比公司去年請由保定築一枝路，以達天津海口。全權、外部，皆如所請。不料英國值津榆路交還之時，另立合同，索取許多利益，竟將先允盧漢之枝路，一併包括在內。從前法兵在保定時，頗欲據我盧保

<sup>①</sup> 同年三月初八日郵傳部片稱，與比公司代表配唐商定續借 1,600 萬佛郎，955 扣，分兩次續借。

鐵路以肆要求，經宣懷力勸比國轉告法國，不必要挾，至盧漢應得通海利益，中國爲還債起見，必無不允。其時歸我盧保，毫無留難。今若因其不要挾而轉失我已允之枝路，固不足以服外人之心；且國家負債纍纍，若竟不顧盧漢生計，轉瞬還款，歲需賠墊二三百萬，如何能支？南北軌路，同屬公家，敢分吳越。惟望朝廷顧念借款關係甚鉅，請速設法更正。倘以津保已入英約，礙難刪除，惟有允准盧漢由定興接造枝路，以達海口，各守各約。

〔清季外交史料，卷 157，葉 9—10。〕

〔又電，光緒三十年五月初九日〕 據盧漢工程師沙多稟，現有擬造鐵路，極見關礙盧漢一節，即報紙所載正定府至德州向濟南府而達青島一路，將次成議。沙敢爲申言之，福公司前請築鄆城至浦口路，當經阻止，因其大礙盧漢南段利益。今若築造正定府至德州向濟南以達青島之路，勢必將直隸南方及山西來貨趨向青島輸運，不特大礙盧漢北段，天津碼頭必至減色。故此事當向中國政府阻止。從前所有擬造之路，能礙盧漢利益者屢經阻止在案，此番自不必沙急切駁論。且盧漢利益有損，則中國政府每年必須補貼一千八百九十八年借款之本利矣。尙有一層，沙更應聲明，外務部曾有文咨駐京比使言明，嗣後凡有與盧漢關涉之路，必先知照總公司，沙敢懇督辦速向外務部阻止築造凡與盧漢交衝及接筭之路，即如正定府至德州至濟南者是也等語。

查正定若許德國造路至德州，直通青島，其患確不止損礙盧漢路利，並於天津碼頭有礙。德國卽有是請，大部北洋想斷不准行。沙多既有過慮，謹以奉達。

〔愚齋存稿，卷 65，葉 6—7。〕

### 三、英、法贖路借款的成立(1904—1910年)

〔盛宣懷致奕劻等函<sup>①</sup>，光緒三十年八月二十日〕 惟此京漢鐵路，爲比法政府看視甚重，……中國必須設法籌款早日贖還自辦行車，

<sup>①</sup> 原抄本無收件人姓名，僅寫明致“王爺大人”。

方爲上策。按照合同，明歲完工，四年之後即可備價收回。所需歸本  
總款，不過壹百拾貳兆伍拾萬佛郎克。倘收回後自辦，用費較可節省，  
每年所獲行車餘利，總有三二萬兩，且必年勝一年，可供練兵經費。

〔盧漢稿抄本，第二本，北京大學圖書館藏。〕

[盛宣懷奏盧漢鐵路整頓辦法片，光緒三十一年五月初四日]  
盧漢鐵路整頓辦法，臣與商部及督臣袁世凱籌商，應分三端<sup>①</sup>。……三  
曰收贖。查合同第一款載明，借款法金一百十二兆五十萬佛郎克；第  
三款載明，自一千九百九年起，分二十年照表拔還；第五款載明，在一  
千九百七年以後，中國總公司無論何時，可將借款還清，一經全還，所  
有合同即時作廢等語。大約工竣之後，經理得宜，所收貨客餘利，自必  
日增月盛；分作二十年拔還，諒可有盈無絀。但本項未經全還之日，  
借款公司勢不能不按照行車合同代爲調度經理。多用洋人，多糜薪  
費，並須於實在餘利中酌提十分之二酬給比公司，誠未免利權外溢。  
臣與部臣、督臣密切面商，路工用項除部款、賠款、行車餘利無庸歸還  
外，借款照現在金價核計，通共不過三千數百萬兩。莫如按照合同第  
五款，於三、四年後全數歸還，即將合同作廢。此後行車進款，由數百  
萬以至千萬，絲毫可無外散。其尤要者，有事之秋，他人不能干預。此  
係京畿直達長江一大幹路。幹路創造之初，良有深意存焉，不僅在生  
利已也。故收贖以早爲貴。

如進口洋貨加稅，各國悉照英、美商約允加一倍半，則數千萬可  
以立致，無待他求。倘或加稅未能成，似亦不難另行設法。就令借債還  
債，暫以別項作保，仍歸路利分還，較之從前路未造成，空手借款，迥  
不相同。而一轉移間，外人可無代理之權，餘利悉歸我有，造路資本  
十餘年間即可收回，所有二千四百餘里之幹路，以及枝路機器廠等皆  
爲國家自有之物業，利莫大焉。

臣過津、鄂與袁世凱、張之洞再四商榷，均深以爲然。擬請密飭  
外務部、商部、戶部、直隸督臣、湖廣督臣預爲籌畫，以期早有成算。但  
提前全還，雖係合同內所列之條，然揆情度理，恐非比公司所樂聞。事

① 其第一端工程、第二端行車，略。

前似宜暫勿宣播，以免阻撓。

〔同上。〕

〔陳璧密陳京漢鐵路清還款期限摺，光緒三十三年七月初三日〕

〔京漢鐵路〕借款合同第三款內開：此項借款自一千九百零九年起分二十年期……拔還。……又第五款內開：在一千九百零七年九月一號以前，中國不得增還股本或全還借款；在一千九百零七年以後，中國無論何時，可將借款還清。一經全還，所有合同即時作廢各等語。……伏查京漢鐵路造成以後，行車進款逐年增加，將來粵漢、川漢之路辦成，利益更大，且為中國鐵路南行第一幹綫，尤為大局所係，自應早日將全路贖還。在未贖還之前，比公司享有合同所載之權，又逐年坐分二成餘利，希望頗遠，如有遲延日久，難保不別生事端。臣等再四籌商，必須儘明年十二月以前，籌款收回，以保固有之利權，而免意外之枝節。

〔陳璧，望崑堂奏稿，卷7，業11—12。〕

〔陳璧密奏籌贖京漢鐵路情形摺，光緒三十四年九月初十日〕

京漢借款之受損，蓋有數端。其一為比公司管理行車。我國雖有稽查之權，惟既委人調度，即非完全自有。二為比公司勻分二成餘利。該公司復希冀多分餘利，往往工程用款推歸造路成本項下開支，致多爭論。三為以路抵押。本利一日未清，即一日受其牽掣。凡此皆為損失權利之本。購料用人次之。現籌收贖，自以斷絕三者根株為主。至所有辦法，若能悉以華款清還，固屬至善之策。惟數鉅期迫，數月之內，匯款數千萬輸入歐洲市面，銀根驟緊，於全國財政亦受影響。況近日金價極昂，以銀易金，吃虧更甚，不如借金還金，逐年攤還，倘遇金價低落之時，較為合算。曾經臣璧先後在會議政務處提議，擬用改正合同，招募公債，挪借款項，提集存款，另借新債五項辦法。先是，比公司以路權漸歸華人掌握，願改訂合同，暫不將借款還清，祇展長前訂歸還期限，即將管理權交回中國，並不取二成餘利，因與磋商數月。嗣比公司慮債東不允改章，屆時羣起索償，難以應付。比國人理院以公司總董無改易債東權利之例，若換發債票，須另納該國印花稅，需款亦鉅，旋作罷論。此改正合同未能議也。

該借款既須實還，不能不先行籌措，因擬從招募公債以次四項辦法下手。其招募公債一節，擬仿直隸公債成案，先招募公債一千萬元，年息七釐，十二年歸還，發交臣部交通銀行承售。其挪借款項一節，商明度支部撥借官款銀五百萬兩，年息六釐，七年歸還，復由交通銀行經手息借商款一百萬兩。其提集存款一節，光緒三十一年八月與比公司續借款訂明光緒三十二年上半年利息應於中國借款成本項下開支。去年結算大帳，駁以是年全路通車，其利息應歸行車項下開支，計收回法金三百十七萬五千法郎，本擬添造車輛，以供運輸，茲應先行挪用，約可合銀一百萬兩。以上三項，籌集華款，只有此數。

至另借新債，最爲繁難。且當立定宗旨，債東除按期得回本息外，不得有絲毫管路權、分利權、購料權、稽查權及以路抵押權，下至款存銀行、雇用工程司各權利，一切除去，不聲明該款爲京漢所用。當就此意，先與比公司代表人配唐熟商。該公司允棄其管路分利，及以路抵押各權利，惟購料一事，持之甚堅。兼索酬費法金一百萬佛郎，借款利息五釐，折扣九三五。嗣以購料、酬費均難允准，當與另議代售債票辦法。配唐所索經手費過多，辯論再三，亦無成議。各國銀行聞借款之說，頗有願來攬辦者，與議數家，多無實在把握，遂轉與匯豐、匯理兩銀行接議。

該行以此款須指定爲京漢之用，借款期內，須用歐洲總工程司，並有購料查賬之權。駁以與臣部宗旨不合。該行重開條款，刪去各節，但議以各省釐金空作抵押，折扣九三，年息五釐，分四十年歸還。重與磋商，允將折扣減爲九四，分三十年歸還，前十五年年息五釐，後十五年年息四釐五毫，應還本息，以臣部所管各工藝實業餘利項下支付，以各省雜捐進款作抵，並不指明此款爲收購京漢之用。此外全無管路、分利、購料、用人、查帳以及以路抵押各權。仍由該銀行附函聲明，一概不干涉用此款所辦之鐵路及工業實業等事，並無另給借款酬費。似此借款與辦路截然分爲兩事。該借款公司除按期得回本息外無絲毫問事之權特別之利，與本國自辦公債無異，擬卽照此定議。此籌還比款之各項辦法也。

臣等查借款數目，京漢原借比國款一萬二千五百萬佛郎，又照合同提前還款每百給銀行酬費二毫五，應合三十一萬二千五百佛郎，共法金一萬二千五百三十一萬二千五百佛郎。現擬第一批先借英金四百萬鎊，九四折扣，實得英金三百七十六萬鎊，約合法金九千四百八十二萬佛郎。此外尚欠三千零四十九萬二千五百佛郎，以三佛郎合銀一兩計之，約合銀一千零十六萬餘兩。鎊價漲落未定，擬預備銀一千一百萬兩全數籌撥華款，即以招募公債、挪借公項、提集存款三項充用。如公債屆時尚未收足，即向交通銀行先行暫借備補。統俟事竣，即將實用款目，詳細奏明。

[同上，卷 8，葉 16—19。]

[陳璧議覆試辦公債清還借款摺，光緒三十四年九月十二日奉旨依議] 署廣西巡撫張鳴岐奏，盧漢幹路關係財政主權，請試辦公債、清償借款，收回自辦一摺，光緒三十三年四月二十六日奉硃批，該部妥議具奏。欽此。欽遵到部。臣等公同覈議，原奏內稱，盧漢貸外款興造，行車管理之權皆在外人掌握，當速清借款收回自辦，可試行公債票，移擔保外款者以擔保公債。各省風氣開通者均在通商地方，將來募債給票付息各事宜，即責成各關稅務司兼辦，可杜無窮之弊等語。

查收贖京漢鐵路一事，關係緊要，臣等經年規畫，略有規模。該撫所稱募借內債一層，早已預為布置。惟中國風氣尚未大開，贖路款鉅期迫，專恃該款，恐無十分把握，現擬酌照直隸辦法，先行試辦公債一千萬元，藉充贖路之用<sup>①</sup>，其餘另行設法籌措，免誤要需。其詳

<sup>①</sup> 贖回京漢鐵路公債經郵傳部奏准發行北京通用銀元 1,000 萬元，7 釐息，由交通銀行承售後，該行又先後於宣統二年六月二十六日、七月十一日（1910 年 8 月 1 日、15 日）將此項公債票分別售與英商敦菲色爾公司（Dunn, Fischer & Company）及日本橫濱正金銀行各 500 萬元。據《京漢贖路公債票售與敦菲色爾公司合同》，公債票價以北京通用銀元 100 元按英金 9 鎊核收，賣主交扣頭 2.5% 與買主。交款辦法，甲、合同簽字日起 2 日內交英金 10 萬鎊；乙、在甲項交款日起 4 星期內交英金 10 萬鎊；丙、在乙項交款日起 4 星期內交英金 10 萬鎊；丁、在丙項交款日起 4 星期內再交英金 15 萬鎊。上述款項，俱存於交通銀行指定的倫敦某銀行作為交通銀行存款。據《京漢贖路公債票售與正金銀行合同》，公債票價以北京通用銀元 100 元按日金 88 元計，九七五扣，以日金核付。交款辦法，自宣統二年八月初二日起，分五次，每隔一禮拜交日金 44 萬元與交通銀行，並規定此項公債票應得京漢鐵路餘利，按交款之日攤起。



晰辦法，由郵傳部另行奏明辦理。至此項債票擬於年息之外，兼勻分京漢鐵路行車活利，是債東得利益已較豐，自無庸虛給擔保，轉滋歧異。又給票付息等事，統歸交通銀行經理。郵傳部奏定該行章程內業已聲明該行分設京、津、滬、漢、廣州各處，本屬財政機關，又兼商業性質，開辦以來，信用尚著，經手一切，自不至或有流弊。從前直隸籌辦公債，均由華員一手經理，成效已彰，自應樹立昭信之基，以維邦本。若交稅務司辦理，是導庶民不信其長上而偏信洋人，有失治體。該撫所稱責成各關稅務司兼辦一節，應請毋庸置議。

〔經濟研究所藏抄稿，路電郵航報，第9冊。〕

〔郵傳部、度支部會奏籌借官款收贖京漢鐵路摺<sup>①</sup>〕 郵傳部因收贖京漢鐵路，向度支部籌借官款規平銀伍百萬兩，當由郵傳部另行奏陳在案。所有息借辦法，郵傳部查，臣部前經與度支部商定，仍照市間假貸之法，由臣部酌付年息六釐，分七年攤還，本息每屆年底支付，前二年還息不還本。彼此訂議妥洽，擬即分期交收。將來按期應還本息，即由臣部在京漢鐵路餘利項下籌付。至該款由何項撥給，度支部查，前項借款規平銀五百萬兩，已由臣部酌定由大清銀行經理，係於洋款餘存項下分次提交該行按期撥付郵傳部應用；將來付利歸本一切事宜，亦即由銀行經收報部，以重款項。所有籌借官款收贖京漢鐵路情形，理合恭摺會陳。

〔同上。〕

〔郵傳部致直督、鄂督、豫撫函，光緒三十四年〕 京漢贖路一事，期迫款鉅，所須款項，亟應早日籌維。前與樞廷會議辦法四條，原有借用洋款一條。誠以該路借款興築，其損失利權、事權之故，實以路歸借款公司管理、及均分餘利、以路抵押三者為要害。此蓋由於訂立合同條款之不得其宜，非經營實業必不可借款充用也。今若能借一不管路、不分餘利、不以路抵押之洋債，以還此管路、分餘利及以路抵押之外債，使該路完全歸為我有，從此斷盡葛藤，債東及借款公司除按年收還本息外，不能絲毫干預路事，似屬毫無流弊。本部因懸一格以招

<sup>①</sup> 光緒三十四年九月十二日硃批，依議。

外債。大要在不以路抵押，債東不問該款如何用處，利息至多五釐，折扣不逾九五。近日頗有應者。惟資本家因吾國外債，向有切實抵押，現利息既減，折扣又少，倘絕無抵押，應募者恐不能踴躍。議仍須抵押以便召集。竊意抵押本有虛實之分，以路抵押，自非善策；至以他項抵押，如津浦之所指抵押各項，本屬虛名，在彼藉此以安債東之心，在我即藉此可爭交換之益。至應還本息，我本無到期不還之意，實無慮因此而受人干涉。近年來吾國債票信用，頗著於歐美市場，彼中人亦知吾國經理財政之人，智識漸高，不易行其欺詐，故辦理一切，較易措手。其抵押一事，彼亦知其虛假，不過存此名以聳動債東，俾市價較高，經手公司可多得扣用耳，本無要求切實抵押之意，我自可以不着實之抵押與之。在彼則藉債虛願，在我則實無所傷。且抵押之有害與否，全視本息能否如期清還。本部所轄各路，成效日彰，即以京奉、京漢而論，近三年每年餘利，平均得五六百萬兩，加以他路逐漸獲利，按年歸還本息，自可沛然有餘。是所謂抵押不過虛有其名，萬無干預事權之慮。且外人於此，亦不求甚解。近如津浦抵押所舉款目，亦祇約略言之。蓋從前各路借款，外人本欲管路，故要求以路抵押，於所訂辦法，推較甚細，鈐束甚嚴。若外人允認以他項作抵，則其不重視此抵押之實益可知。故祇須具一抵押之名，兼其款目為衆人所稔知，便足稱信，彼亦不一一較量討論也。京漢跨連直、鄂、豫三省。現路歸比國管理，於貴治土地、主權、軍事、外交均極有干係。彼此痛癢相關，不得不顧呼將伯。此次借款之抵押，擬即仿津浦辦法，以直隸、河南、湖北三省款項作抵，以借款三千六百萬兩利息五釐計，每年應還本息約三百萬兩，三省分計，每省須覓按年有一百萬兩進款之款以之作抵，並無須將所抵之款，交與該借款公司，與貴治財政分毫無損。且該款無論一項或數項、或數十項合成，均無不可。祇須按年進款，能到該數，彼亦不能稽查各省帳目也。惟三省可指款目究有若干，本部無從懸揣，用特專函奉商左右，擬懇通籌一是，見覆施行。

〔榮公紳，退庵叢稿，第1輯，上編，公牘，葉79—80。〕

〔陳璧擬訂匯豐、匯理兩銀行借款合同摺，光緒三十四年九月十四日〕 光緒三十四年九月初十日臣部奏擬籌借匯豐、匯理兩銀行英金五百萬鎊，俟商定合同條款，咨送外務部覆核，再行具奏各摺片，奉旨，依議。……當與該兩銀行擬訂合同。……擬議合同十五款，其大要係稱借英金五百萬鎊，以八成爲預備補足還鐵路借款，以二成爲自辦工藝實業之用。還本以卅年爲限，前十五年利息五釐，後十五年利息四釐五毫，折扣九四。凡外國銀行經紀費、分售費、經用電報、告白、郵票、……各項，均歸該兩銀行認出。自第十一年起，分廿期攤還借本。由第十六年起至第廿三年止，可提前多還或全還借本，惟每百鎊加給兩鎊半。第廿四年起，無論多還全還，祇照票面還本，無須加價。所有應還本息，由郵傳部所管工藝實業餘利支付，如有不敷，則另以他項指足。指定直隸、湖北、江蘇、浙江各省雜捐進項爲頭次抵押。另於還本息一年以前，將下期應還之本息預存銀行，此存款亦由銀行繳還利息。並由兩銀行繕回函據稱概不干預鐵路及工藝實業之事各等語。

臣等綜核合同大旨，祇言借款之如何交付，暨拔本還息之如何匯撥，並不言及辦事，亦不專指某項用處，則從前因借款而牽涉各種事權，悉行杜絕，且除折扣外，並不另給酬費，所有售價，無論每票售出若干，如有盈虧，皆該兩銀行擔任。先經臣等電商各省督撫臣，以雜捐進款作爲抵押，接准覆電，均允贊成。此項本係虛作抵押，應付本利，仍由臣部各項餘利提還。預算此卅年，本利必可提還，分毫無缺。既挽目前之虧失，復杜將來之干涉。完全借款，此爲權輿。似於國家財政信用、富強要圖，不無裨益。當將合同擬稿咨行外務部查核。茲據復稱，合同擬稿業已查核等因。謹繕具議訂合同十五款清單，恭呈御覽。應否由臣等簽字蓋印，請旨遵行，恭候命下臣部，並分咨外務部、度支部及出使英國、法國大臣，一體欽遵辦理。

〔陳璧：聖諭堂奏稿，卷8，葉23--24。〕

〔陳璧註銷京漢鐵路借款行車各合同並接收情形摺，光緒三十四年十二月十五日〕 京漢鐵路，前議及時收回，當將籌辦情形，歷次分

別奏陳……在案。嗣與比公司商定一切，應還款項統在法京交付，准本年十二月初六日即西曆一九〇八年十二月二十八號全數付清。當由出使比國大臣李盛鐸專辦此項交款事宜，隨時將所籌各款督飭交通銀行分起陸續籌匯。茲據李盛鐸電稱，所有應交本息經手費各項共法金二萬二千七百四十萬零一千零四十一佛郎三十三生丁，業已如數交清。又照合同應交回比公司盧保三年官息二成，共銀圓二十四萬零一百二十九圓九角，亦已由臣部付訖。當於十二月初十日即西曆一九〇九年正月一號，派令鐵路局長梁士詒、京漢鐵路監督鄭清濂，將比公司經手各項文卷、帳目、款項、材料，一併點收，並將抵押卷據，悉數收回，迭次合同，全行作廢。即於是日爲臣部收回京漢全路管理權之始。

惟比公司於京漢一路，久據利權，一旦拱手授人，中情似難允願。故於收款交路各事，要求挾制，迭發難端。經臣部加派委員葉恭綽、袁長坤、葉大受、盧學孟等隨事隨時峻拒婉商，始克就範。迨本年十月間，比公司尚藉口比政府從前墊交該路賠款之擔保，另歸外務部與比國駐京使臣公斷各事，均未了結，聲言西明年正月一號，不能交回該路管理權。復經臣等援據合同，辯駁至於再三，直至十二月初九日比國駐京使臣始照會外務部，定於初十日先將管理權交出，註銷各項合同。其餘爭執諸節，隨時再行議結。

竊思此路借債逾四千萬兩，比人干涉已逾十年，茲幸……得以完全收贖。……所有現在註銷京漢鐵路合同及接管情形，理合恭摺具陳。

〔同上，卷 5，頁 47—48。〕

〔陳璧奏摺，宣統二年四月二十九日〕京漢鐵路……與比公司爭執之款甚多，比公司頗擬藉此延緩交路之期。嗣臣部堅持，始定光緒三十四年十二月初十先行交收，而將未了各款，隨時議結。彼此爭執最烈者，爲大賠款擔保款項一事。

先是，庚子之役，京漢鐵路因歸比公司管理，遂亦於大賠款內得有賠償。經督辦大臣盛宣懷與比公司議撥該款爲修復路工之用。又

以大賠款係分三十九年清交，緩不濟急，復商由比政府墊出整款，嗣後按年扣還，並由盛宣懷給與比公司憑函聲明，將來大賠款如有停止核減時，即以該路餘利八成作保；如贖路後，中國則另尋一擔保，用保此整款將來偶有之虧失等語。比公司因此遂要求贖路後仍將京漢各權利爲此款擔保。臣部以路經贖回，斷無留此枝節以自束縛之理，力拒不允。

又，該路本有公積一款，以備不虞。比公司復擬分其二成。臣部以有背合同，未經許可。同時臣部亦要求該公司數款，以爲操縱。彼此爭辯多次，未能解決。不得已照合同第二十六款辦法，歸外務部與比國駐京使臣公斷。……

查照大賠款三十九年內攤算京漢鐵路應得之款，最多之年，約計二百十四萬佛郎，由中國照數存儲上海華比銀行，以爲大賠款整款之擔保，至大賠款付清爲止。此項存款，該銀行仍照通例，給回利息。其盛宣懷所給比公司憑函，即行作廢。因比公司辦事多年，鐵路亦得餘利，另行給與酬費。其公積一款，比公司不能索絲毫。至臣部要求該公司數事，亦即通融了結，由外務部將議結文件，咨照前來。贖路交涉全案，至此始悉行結束。

至所撥各款，如還比公司借款一項，大賠款整款擔保一項及暫借各項應還本息等，均經逐款核計，掃數清結。連暫時押款兩項在內，贖路款項，實支英金三百七十六萬鎊，支銀一千三百七十一萬八千五百七十八兩六錢二釐，兩共合銀四千六百五萬兩之譜。成本較前略爲加重，惟此後每年可省去分與借款公司之二成餘利，約三十餘萬兩。又收管理一切主權，則全路之規畫佈置，杼機在我，所有通商惠工之策，可以次第施行。

〔交通史路政編，第8冊，頁687—688。〕

#### 附：日本正金銀行的“郵傳部借款”(1910年)

〔郵傳、外務、度支三部會奏京漢鐵路訂借正金銀行借款摺，宣統二年二月二十三日〕 光緒三十四年九月間，郵傳部因收贖京漢鐵

路，借用度支部官款規平銀五百萬兩，年息六釐，分七年攤還，前二年還息不還本，嗣後應還本息，由京漢鐵路餘利項下籌付。當經會同度支部奏明，奉旨：依議。欽此。查郵傳部本應遵照奏案分作五年撥還，而度支部已將前項撥歸海軍部為購船之用。茲准海軍部咨商，所定船艦，本年秋後即可陸續回華，所有郵傳部應撥還贖路款項五百萬兩，即須提前撥交度支部轉撥本部，以應急需前來。

惟查京漢鐵路餘利，斷難一起提撥。再四會籌，祇有借債還債之一法。適值橫濱正金銀行來部面商借款，磋商匝月，擬訂合同十五款。其大要係借日金一千萬元，由郵傳部出給小票，年息五釐，九五扣，以二十五年為期。自第十一年起每年抽籤還本售票，第十年後無論何時中國欲將未到期股本全還，或額外多還若干，均可照辦，但須每日金一百元給付日金一百零二元半。第二十年以後仍照票面之數交款，其應還本息悉由郵傳部京漢餘利項下支付，如不敷全還本利之數，則以別項補足。並照向來借款，由度支部指定江蘇漕糧折價一百萬兩作為頭次抵押各等語。臣等綜核合同大旨，與光緒三十四年奏准贖回京漢鐵路所訂匯豐、匯理銀行借款合同相同。所有此項借款一千萬元，除歸還度支部銀五百萬兩，約尚餘銀三百萬兩左右，現值各處鐵路還本還利需款孔多，應由郵傳部收入統計正項，以應急需。

〔清宣統朝外交史料，卷 19，葉 30—31。〕

## 第二節 英國勢力滲入粵漢鐵路和 廣九鐵路（1900—1907 年）

### 一、美國合興公司的粵漢借款續約 （1900—1902 年）

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒二十六年十一月十五日〕 紐約報：粵漢路美商已將合同售與比國。關係甚大，望速勸阻。

〔盛宣懷存稿，卷 46，葉 35。〕

〔又電，光緒二十六年十一月二十三日〕 粵路原奏不歸英法。爲保粵計，宜奉派商務大臣，正思與美辦事。美售粵股，望速力止。

〔同上，卷 49，葉 18。〕

〔又電，光緒二十七年十一月二十八日〕 美公司如將利權轉賣他人，是違十七款。若查有非轉賣確據，事權仍在美。三兆用完便可照約續售票。請即訂小票格式，候核奏刊。

〔同上，卷 57，葉 1。〕

〔伍廷芳致盛宣懷電，光緒二十七年十二月初二日〕 美公司六千股，比人購去四千，現仍由美人出名。董事美五人、比二人，事權尙在美。據稱，合同並未轉與他國人，未違十七款。三兆元應按第四款交出售押之小票交繳云。

〔同上，卷 57，葉 4。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十八年正月初四日〕 粵漢鐵路議定兩年，尙無開辦之期，不解其故？尊處當知其詳。粵漢路成，乃慮漢之利也。能設法促之否？

〔同上，卷 57，葉 9。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十八年正月初五日〕 伍使電：美公司已先集股美金三百萬元，派總辦來華，約二月內到。始聞美商轉售比國，慮爲法攘，正擬商請台端，執定十七款毀議。近據伍電，美公司止將股份售與比商三分之二，仍係美人出名，並未將合同售比。較之慮漢比公司攬法股稍好。又因美〔英〕商怡和攬辦滬寧鐵路，改送新約，使我主權全失。可見外人覬覦權利，愈出愈奇。粵漢美約底本，尙不離譜，若另換，更吃虧，似不如仍舊催辦爲妥。鈞意當以爲然。

〔同上，卷 57，葉 9-10。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年正月十一日〕 頃美使函稱：粵漢鐵路公司現開辦三段工程，一、由廣州至三水經過佛山；二、北幹路；三、續立合同所准之由萍鄉向浚口等語。所開地段是否與合同相符？希速電覆。

〔同上，卷 57，頁 10-11。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年正月二十四日〕 查粵漢鐵路合同，武昌至廣州經由三水，即美使函述之第一、第二段。其萍鄉至涑口枝路，續約訂明一千九百年十二月一號以前美不興造，准將此條刪除，歸總公司自辦。現已由總公司籌款自造，將抵醴陵。

〔同上，卷 57，葉 13。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十八年二月二十四日〕 美國公司派來代理總辦赴漢遊歷，必來謁見。請詰責其粵漢合同載明美國借款，何以將三分之二轉售比國？彼必以董事美多，權仍在美為詞。乞諭令電美，權勿讓人，一切須照合同辦事，勿再越權。此人初到，尚無沾染。借重鼎言，回滬議事，或期就範。

〔同上，卷 57，葉 16。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十八年五月十六日〕 粵漢鐵路會奏稿已接到。前美總辦來見，據稱，此路興工由鄂、湘、粵三處趕辦。當囑其將武昌至長沙一段先行趕竣，彼已允許。今奏稿云，議由廣州入手，則何年方能到鄂與盧漢接通？大與本意不合。且由武漢先接通，長六百餘里，此路無高山大河，費省工速。若湘、鄂兩端並造，不過六、七個月即可行車，實於盧漢有益，竊以為必與尊意相合。即使不能三處同時並舉，亦必須鄂、粵兩頭開辦方可。

此路辦事權限最關緊要，故於見美總辦時，已遵照來電切實訂囑，此路必須全歸中國、美國兩國之人管理；上海及鄂省總局洋人，中國惟認美國人。彼答云，斷斷不用他國人。

〔同上，卷 56，葉 7—8。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十八年五月十八日〕 鄂、湘、粵三省同時開工，自屬極好。美總辦云，現今美國看中國局勢不振，洋債難還，路款觀望，本不能開辦，因我處催急，各董先墊美金三百萬元，只能先做廣州至佛山、三水。因此小段生意必好。造至佛山即可售第一起票，得一千萬金，方能開辦。湘、鄂此時徒急無益。若必欲同時開工，則必決裂等語。屢接伍使函電，亦以美商照此約借款甚難，切囑通融，免致悔約等語。總之，宣承此重任，恨不速成以了經手。然局勢無可如何，



只能走一步是一步。頃美總辦催奏甚急，謂到華已久，帶來洋匠甚多，虛糜薪水，恐美公司不認等語。請速賜鈞裁，電覆至禱。

〔同上，卷58，頁8。〕

〔又電，光緒二十八年五月二十日〕 粵漢鐵路歸美國代造，若非奏准在先，必落他人之手。五十年再歸本，免得年年分還，於今日國勢尤相宜。現因售票難，先墊款造一小段，以樹風聲。伍使函謂不如此，必中變。乞查閱續約，速賜電覆，以免決裂。葛利帶人甚多，催甚急也。

〔同上，卷58，葉8。〕

〔張之洞、陶模、盛宣懷會奏遵議粵漢鐵路辦法摺<sup>①</sup>〕 光緒二十四年正月二十二日承准軍機大臣字寄，正月初五日欽奉上諭……臣等先期會商，以各國鐵路，惟美最新，距華最遠，尚無利我土地之意。總公司經營盧漢，即擬借美債，嗣以該國商人求利較厚，改而他謀。粵漢則以英、法各有覬覦，權衡利弊之重輕，自以籌借美款為妥貼。出使大臣伍廷芳，熟悉西例，而又籍隸粵東，與此路有桑梓休戚之誼，經咨商就美與合興公司議訂借款草約十五條，擇要電奏。光緒二十四年三月十二日奉旨：粵漢路款著照議訂定。欽此。並由總理衙門電知伍廷芳，欽遵畫押蓋印在案。旋經美國總理工程司柏生士等照約來華，逐節測勘，以草約原定借款英金四百萬鎊，不敷築辦，復派美律師坎理前來，與臣宣懷續行籌議。所送條款，較原約多所異同。經臣宣懷聲明權限，詳細斟審，適因展覲入都，就近呈送總理衙門暨路礦總局，覆加察核。因該律師尚須攜回美國交其總董酌定，以伍廷芳議押在先，應歸一手校正。函電紛馳，筆舌並瘁，磋商數月，始定續約二十六條。維時拳匪事起，京城文電不通，伍廷芳來電以外侮日亟，萬一悔約另議，將來要挾更多，並恐英、法起而相爭，擬請遵照前旨，將所訂詳細合同，趕緊畫押。俟事局大定，再行奏請批准。前大學士兩廣督臣李鴻章，與臣之洞、臣宣懷往返電商，即電伍廷芳於光緒二十六年六月在華盛頓照前畫押蓋印，以免別生枝節，仍於合同內聲明恭候諭旨批准，咨明總理衙門在案。此粵漢鐵路美國借款曲折就範之大

① 光緒二十八年六月初四日奉批，外務部嚴議。

概情形也。

伏查廣州至武昌，經行湘、楚，銜接盧漢，勘測幹路枝路，接長至三千餘里，訂借美國金洋四千萬元，查照正約九扣交付，週年五釐行息。美公司至少分四次按工程所需次第而售小票，以出售先後為起息日期，以免虧息。將來工竣之日，借款如尚有多餘，或贖還小票，或備付息款，或末批少借，皆可按約照辦。設無意外之事，全路五年造成。未成之前，動用本銀付息；完工以後，將行車進款付息，並可陸續隨時取贖小票。此票均撥抵以五十年為期，如二十五年內總公司別有鉅款，向其取贖，祇須先期知照，酌加餘利。路用材料，先儘漢陽鐵廠承辦。遇調兵運械賑饑諸要務，減收車價，儘先備運。關涉損礙國政，不准運用。凡係應收權利，可以嚴禁鉤勒者，無不盡力鉤勒。並以借款造路，必須招股自購路基以固根本。又訂明就上海總公司設立總督管理處，除洋總工程司外，由督辦大臣遴派幹員二人，作為總辦，輔以洋員二人。凡造路行車用人辦事，悉由該處會詳核定。此美款續約緊要節目，分明權限之大概情形也。

二年恭值迴鑾，薄海慶幸。美公司先期電告開辦，工款業經籌足三百萬金圓。遴選洋員葛利，以駐華代理人兼總工程司，於本年三月間抵滬，與臣宣懷料理開工，議從廣州入手。……除援照盧漢鐵路擬定借款小票格式，咨送外務部查照外，謹將詳細合同繕具清單，恭呈御覽①。

〔同上，卷7，葉17—20。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年五月二十九日〕 粵漢鐵路，美公司續訂合同已會奏。此路為英、法所覬覦。李中堂在北洋任內，與香帥兩商，擇定美國，借款自造，以聯盧漢而保利權。期五十年歸本，可紓財力。此合同最為妥當。美總辦到滬已久。伍使來電，美廷催辦甚急。……此約似宜早請核准，以答美誼。

〔同上，卷58，葉9。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年六月初八日〕 會奏粵漢鐵

① 詳細合同見本書頁511—515。

路摺到。奉旨交議。經本部以條款均屬可行，應請准如所擬辦理。今日覆奏，奉硃批：依議。除照會美國公使外，希轉電伍使。

〔同上，卷58，葉11。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十八年五月二十一日〕 粵漢鐵路合同已檢閱。惟須切實與之要約，務照第十八條五年之限，全工告竣，不得逾限。第一期售出後，必從速將自武漢至長沙六百餘里鐵路趕辦為要。奏稿已書，奏請即發。

〔同上，卷58，葉9。〕

## 二、收回路權的交涉（1903—1905年）

### （一）美國與比法集團的勾結和廢約交涉

〔湖南巡撫趙爾巽致外務部電，光緒二十九年四月二十六日〕 昨……會商湘紳，據稱此案〔粵漢鐵路〕原約第十七條載明，不得將合同轉售他國及他國之人。今人言嘖嘖，皆謂美公司私售比國，實係法股；各報館亦紛紛騰說。前據益陽、湘陰兩縣稱：有比人到縣勘路，衆目共見，雖經該縣查詰，比人不肯承認，而湘人因此愈疑。讀盛大臣電，謂比不能干預。是美已自認轉售比人，愈見人言信而有徵。且美公司訂明五年竣工，迄今四年，未動尺寸，亦啓人疑。湘人懼貽後患，爭回自辦，此電請廢約之原委也。

今盛大臣並未據約駁詰，第引美政府及美領事古納之言，謂恐變本加厲，無益有損。又謂廢約必喫虧，囑湘省或戶部速籌鉅資，備償美國墊款三百萬金圓及利息。所稱墊款，為數甚鉅，路工未開，不知作何支銷？……至謂比人不能干預，查比人現已勘路，將來干預當在意中。……如該公司不認私售與比國，必須以後立有確切證據，或訂明將來查出受罰，方能釋三省之疑。應請轉請總公司照此據約力爭。彼曲我直，若先自處於必負之地以與人爭，辦事者似不應出此。全湘命脈繫此一舉。除一面極力籌款外，公請電懇貴部切電盛大臣

向公司切實駁詰，勿爲律師等言所惑。如果比人來辦，總以爭至廢約爲止。

〔清季外交史料，卷 171，葉 14—15。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十九年五月二十九日〕 近接湘紳公電：粵漢鐵路一事，尊電有會奏請派會辦之說，因公舉王爵堂中丞充選。查美公司合同，廢約雖難辦到，然購回合興公司股票，則志在必辦。既需購股，則籌款爲先。湘紳中自應舉一領袖之人，以便經營規劃，有所資成。擬即會列台銜，奏請飭派王中丞會辦湘境鐵路事宜。尊意以爲何如？

〔愚齋存稿，卷 97，葉 38—39。〕

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒二十九年十二月初三日〕 鎮東〔梁誠〕函稱：比與美爭路權，柏森士擬美、比各分一段辦理。弟力持原議，只認美公司。頃鎮東電覆：柏難抵制，外部稱無權。據葛利云：如柏勢孤，須得美人有財力者方能承當。公前謂排吁新東有力，川漢難速成。請公與排吁面商，如得其新公司合辦，或能剔開比股，此事半屬公與弟原議。乞速商示。

〔同上，卷 62，葉 23。〕

〔又電，光緒二十九年十二月初三日〕 葛利接斐倫密電：柏森士將讓比人。與上年康使來電相背。頃致康電：請即轉交美廷，不干涉商務。比係交涉，極關國政。望面與康商，如柏力不足，能勸排吁新公司接辦，可存體面。

〔同上，卷 62，葉 23。〕

〔又電，光緒二十九年十二月初三日〕 中土鐵路俄、法居多。粵漢初議，專借美款，實爲大局關係。嗣聞比人買票，無異法款，幸公來函電，力主美公司不改。今柏森士忽願與比合辦，非爲力軸，卽爲利誘。若果如此，議者必歸咎二人。弟必力持美合同，乞公與康使、排吁速商辦。

〔同上，卷 62，葉 23。〕

〔美公司致盛宣懷電，光緒三十年正月二十八日〕 經士科不過

暫行代理。將來如有合式美人，可充代理人之職，定必派委。閣下能否即派福開森 (H. H. Fergusson) 前來？費由本公司出。各事均可調停妥當。

〔同上，卷 33，葉 8。〕

〔盛宣懷覆美公司電，光緒三十年正月二十九日〕 貴公司允派美人充代理人之職，慰甚。必如此，方為合格。福開森允派前來。

〔同上，卷 63，葉 8。〕

〔趙爾巽致盛宣懷電，光緒三十年三月初五日〕 收挽路權，深佩籌籌。美約逾限，理應作廢。現湘紳欲自辦長漢鐵路，求公力助其成。幸甚。

〔同上，卷 63，葉 23—24。〕

〔盛宣懷致張之洞、趙爾巽電，光緒三十年三月初六日〕 湘電：湘紳欲自辦長漢鐵路。敬悉。無論何項鐵路，自辦本屬上策。湘紳籌鉅款，未必足恃，祇可借此推緩，如錫清帥於川路然。粵漢美約尚未逾限，現值日俄在我境內交戰，更難以此詰責，只能持定十七款，專認美國公司。倘有他國人出頭，即與廢約，然亦難免涉訟。鄙見常德辰州枝路，尊處可將湘紳籌款自辦咨覆，有力則行，無力則止。

〔同上，卷 63，葉 24。〕

〔盛宣懷致駐美公使梁誠電，光緒三十年三月十四日〕 法併粵漢，礙國際。請告外部，如不全用真正美員，必廢約。

〔同上，卷 64，葉 1。〕

〔張之洞致趙爾巽電，光緒三十年三月二十二日〕 盛大臣語二電，以粵漢鐵路美約尚未逾限，日、俄在我國境內交戰，更難以此詰責等語，謾為美約不能作廢。試思日、俄戰事在遼東，與粵漢幹路所經腹地有何關係？美既背約售股與比，即不啻售股於法。公司之權向為股分多者所主，美商所謂權仍在美者，殊不足信。此事利害，具詳敝處沃電。今美既不照合同如期興辦，自應照逾限例與美公司聲明作廢，以杜後患。今難得福星在湘，大局之幸。公風力剛勁，湘紳志氣堅強，必能挽回此舉。務請尊處合官紳之力，切電盛大臣將美公司承辦合

同聲明作廢。能否仿照四川自立公司？先辦岳、潭，次辦岳、鄂；鄂、潭通後，再與粵商合辦潭、粵，庶免比、法合謀，再奪此項路權，爲中國腹心大患。是爲至幸。

〔張文襄公全集，卷 189，葉 23—24。〕

〔趙爾巽致盛宣懷電，光緒三十年三月二十四日〕 湘省紳商聯名稟稱：聞粵漢北段，有比人假名入股，實係承辦之說。查公司向以股分多者爲主，股去而權卽隨之移易。名美而實比，名比而實法也。此事關係太大，湘人首受其害，斷不承認。務請查照合同第十七條，照會美使，將約作廢，歸湘承辦等情。查第十七條合同不准轉於他國，若美售與比，顯係背約，理宜作廢。請公力爲主持，以慰湘紳之望。

〔愚齋存稿，卷 64，葉 5—6。〕

〔盛宣懷致張之洞、端方電，光緒三十年三月二十五日〕 查梁使前函，有美、比分辦南北之說。當卽執約力拒，寧使北段停工。嗣接美函，指爲謠傳，並無分辦。惟美外部詰問美公司，覆稱：公司例不能禁賣票與他國人，並可隨時買賣。敝處一面函請外務部轉告美使，將美約作廢；一面派洋員福開森赴美。已具節略面呈美總統，力爭第十七條。昨接美電：已交律部會議。聞美律不能禁止公司售票與他國人，但能爭到美公司雖他國人買票，他國政府不得干預其事，便無妨礙。可否請尊處迅速電致梁使，趁此美廷交議之時，速向理論，以助福開森之力，大局幸甚。

〔同上，卷 64，葉 7。〕

〔湘紳龍湛霖等致盛宣懷電，光緒三十年三月二十八日〕 前讀粵漢鐵路續約，精密謹嚴，同深欽佩。惟時閱四年，湘省全境，尺寸未修，核與五年畢工之條，已爲曠誤。乃美公司近復售股比國，尤與第十七條顯背。讀公致撫帥電，意謂宜由外務部、商部與彼政府使臣磋商。查美國政體與他國不同，合同非政府所立，例不干預；公使向未經手，尤不相關。官樣文章，深恐非徒無益。惟有我公切詰公司背約之咎，定廢合同，方爲正辦。查該公司售股與比，不啻售股與法。東三省之覆轍，能不寒心。全湘命脈，繫公一身。素仰公忠，必能保衛

鄰邦挽回危局。迫切環求，伏祈鑒鑒。湘紳龍湛霖、王先謙、王之春、馮錫仁、張祖同、黃自元率全省士民同叩。

〔同上，卷64，葉14。〕

〔盛宣懷致梁誠、福開森電，光緒三十年三月二十九日〕 鄂督電：票售他國，縱美商出面，必聽命於人。十七條是鐵據，萬難通融。望切電梁使、福開森，必辦到廢約爲止。倘稍含混，將來他國干預，誰執其咎。又湘紳全省士民公呈，美股售比，卽售法，全湘關係，請切詰背約，立廢合同。又各督撫公電，美將粵漢北段售比，湘鄂紳民不願，應電尊處堅持廢約等語。前因未得確據，派福往查，並咨梁大臣明售暗替，斷不可行，免致合同中廢。福遞呈總統，美覆三事，究足恃否？

粵漢官紳現動公憤。諭旨路政須督撫會辦，自應趁此切詰，不稍含糊。一、美公司應收回他國股分，以符葛利面告粵督之語，仍請美廷擔認皆屬美股。二、他國股如有明售暗替，是違約，咎在彼，合同卽廢。一切善後，另案辦理。務請妥商照會美部，以證美政府承認之實。事關三省官紳士民公電重大，斷難通融，乞速照辦。

〔同上，卷64，葉12—13。〕

〔張之洞、趙爾巽致外務部電，光緒三十年四月初二日〕 美公司承辦粵漢鐵路，合同訂明不准轉售他國。現聞美公司將此路分作南北段，以北段售與比國承辦。比用法款，權卽屬法，盧漢鐵路卽已如此。若湘路再歸比、法，法素助俄，合力侵佔路權，其害不可思議。前據湘紳公呈，已由爾巽電陳大部，並電盛大臣，按照合同第十七條力爭廢去此約在案。

茲之洞等復接湘紳公呈公電，力請廢約，歸湘自行承辦。鄂省紳民，聞美公司違約轉售他國，亦羣起力爭。衆情所不願，豈能強拂。之洞此次到寧，接見駐寧美國領事馬墩，謂美公司原主財力甚富，本不致有此舉；自其人故後，家財分散，接辦者遂有轉售他國之事，言之甚覺可羞。中國儘可將此約作廢等語。美領事之言如此，可見公道自在人心。利害所關，固無所容其遷就。疊經電致盛大臣商廢此約，盛大臣覆電謂美律不禁公司售票於他國，但能辦到他國不干預其

事，便無窒礙等語。查公司通例，以股份多者作主，股去權即隨之，況美公司將此路北段全數售歸比國承辦，大非僅售股票者可比，安能不令人干預？縱使辦到陽仍由美公司出面，陰實所比、法指使，則中國之害仍然不能稍減。務請大部鼎力主持，切電盛大臣按照合同第十七條聲明美公司背約之咎，將此約作廢，萬勿稍與通融，免致比人強來勘路，滋生事端。大局幸甚，兩湖幸甚。

〔張文襄公全集，卷189，葉28—29。〕

〔盛宣懷致伍廷芳電，光緒三十年四月初三日〕 美外部已認專權保護，湘官紳定要廢約，鎮東無覆，請商貝外部、康使，其售股廢約，合美例否？大約爭鬭無益，必須想一善法，使美政府願助我廢約方妥。

〔愚齋存稿，卷64，葉20。〕

〔鄂紳李紹芬等致盛宣懷電，光緒三十年四月初七日〕 粵漢鐵路北段有比人假法款入股。查美立合同第十七條，原不准轉與別國。此次背約售股，將來比股日增，法權即日重，關係太大，萬難通融。此事初由鄂紳具呈督院建議開辦，自美立合同，故未置論。今鄂人實受其累，紹芬等誼關桑梓，豈能漠視。聞湘省官紳已有電求挽阻，而福開森到美爭論至今尚無成議。務懇公鼎力主持，將約作廢，歸鄂自辦，勿與美廷含糊了結，致日後稍有貽累。鄂人之幸，大局之幸。

〔同上，卷64，葉21。〕

〔廣東商務局決議力爭廢約〕 初七日巳刻香港專電云：商務局會議以粵漢鐵路由合興公司轉與比人，有背續約第十七款。而且工匠滋事，屢釀命案，恐將來激成他變，已決議力爭廢約。經大紳左宗藩、伍銓萃等聯名電達外務部、粵督、鄂督及同鄉京官戴鴻慈、伍廷芳、張振勳三侍郎。又電駐滬鄂華熙中丞，就近與盛大臣籌商善法，務期收回主權。

〔大公報，光緒三十年九月十五日。〕

〔湖北士紳致張之洞呈文，光緒三十年〕 爲美商違約，全楚受害，衆憤莫遏，公懇挽回，以泯巨患事。

竊查中國創辦鐵路原爲收回利權，抵制外人起見。借貸外款，並



由外人承攬，亦必彼此熟商，利益均霑，訂立合同，永無更易；如有不遵約章者，必須由兩國政府地方官秉公訊斷，照章議罰，乃中外通商之大概情形也。

前因盧漢鐵路利權盡失，物議沸騰，可爲股鑒。故粵漢鐵路創辦之始，蒙盛大臣來鄂曉諭，湖廣紳耆，聯名具呈自行集股舉辦，蒙奏請立案。未及開辦，而盛大臣又與美商合興公司訂立合同借款修築，經出使大臣請旨畫諾。庚子之夏，北方鼎沸，盛大臣又與美商續定合同，並未通知三省紳耆。而息借之款逾增，餘利之分逾厚，事權之屬逾專，道路傳聞，實增汗駭，莫之敢發。猶恃美國無利我土地之心，鐵路有指日可成之望。適時踰四稔，而粵路工程不及二十分之一。歷查各處鐵路工程，每一華里約用華銀一萬兩。現聞粵路不及百里，該公司已費款至五百五十餘萬金元之多，原約三千萬美金元，續約增至四千萬，而購地股本尚須另籌，何至相懸若此！當以五十年贖回，按年息及餘利通計，非三萬兆不能收贖，而金價折算尚不在內。全楚財力幾何，思之可爲寒心。

而且合興公司總董早經物故，資本已罄，轉售比商，顯與原議不得讓與他人及五年完工之約，自相違背。現在比工異常橫恣，鎗斃人命，強佔地基，毆傷工人，種種滋事，粵民共憤。湘省郴、桂一帶，風氣未開，尤爲可慮。紳等思安危所繫，家國共之。不惟息債日增，中國永無贖路之期；衆怒難犯，目前且有非常之禍。切膚之痛，萬難甘於緘默。屢電致盛大臣詰問美商背約之故。夙夜憂憤，不知所出。忽蒙前撫部院傳示鈞電，極言轉售比商之害，且許撥兩省賑糶捐，歲收百萬金，以爲自辦鐵路經費。拳拳忠愛之心，可質天日。職紳等具有天良，能勿感泣。又蒙咨派湘紳王中丞之春，及委張道鶴齡先後赴滬，與盛大臣籌商，並抄示美政府覆文，有該公司改其規模辦法，致本國承認襄助，即可停止承認襄助等語。是美政府亦不肯曲庇背約之公司。盛大臣始悟參贊福開森一面之辭，非美廷之意，電達湘紳，力主廢約。鄂中財力不及粵省，權勢又不及湘省，惟恃宮保厚恩，主持全局，轉咨商部、外務部，照會美政府，切責合興公司，既不能守五年完工及不得

讓與他人之約，三省紳商自當集股舉辦，決不能坐受虧累，重釀巨案爲全球所不齒。

至粵路息借美款，實用若干，應由經手粵紳與該公司核算歸還。若萬不得已，除粵路支銷外，酌量按路攤派。紳等亦不敢錙銖計較，貽誤大局，續續瀝陳，除稟外務部、商部外，合詞呈懇宮保，俯賜裁奪，速予施行，實爲公便。謹呈。

〔北京報，1904年12月20—22日。〕

〔梁誠、福開森致盛宣懷電，光緒三十年四月十一日〕 昨往紐約，查合興股票冊，美國名三千二百股，內有美前副總統慕敦、上議院紳銀行總理慕葛地波培而磨百老股，外國名二千八百股，內有帶士窩路德，共八百股，據稱旬內移售美國人。據律師福士達稱，按例祇能認冊核明，列名籍不能以疑其暗替相責。彼中情形，美政府已盡悉。美政府祇有權認合興爲美公司，合興辦事一切，除關係國際交涉事件外，均有律例限明，美政府不得過問云。合同廢否，由我自主，應由督辦與合興直接。惟廢後合興興訟，美必干預，希酌奪施行。葛利因浪費任性，已革，並陳。

〔盛宣懷存稿，卷64，葉24。〕

〔盛宣懷致外務部、戶部電，光緒三十年四月十九日〕 近因湘紳來電，不以曲全美約爲然，定要立廢合同，由湘自辦。是以將前商不任他國干預，及退比董、提小票各節，均暫擱起。昨已面告美公司代理人經士科，定准廢約。惟據梁使電覆：美外部看現在辦法，並無不合。若廢約，則美公司必興訟，美政府必干預。……似此興訟交涉，利鈍損益，殊難逆料。宣懷責無旁貸，雖明知廢約國家必喫虧，然亦何敢畏難瞻顧，致違公議。惟有請外務部速電湘紳，公舉賢員來滬，會同商辦，並由湘省或戶部速籌鉅資，以備償還美國墊款。並請伍侍郎詢明康使，中國已定廢約停工，即由湘省官紳籌還墊款三百萬金圓以及利息。美政府能否諭令美公司即行了結？乞速電示機宜，以便飭令停工。

〔同上，卷64，葉29—30。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒三十年五月初七日〕 康使所稱本國政府有辦理此交涉之權，於他國則無預等語。似尚可進一層，向索切實憑據。現與律師商擬數款：

一、此時及此後合興公司股分之多半數，須真確為美國人自己所佔，不得代他國人掛名。

二、該公司須永遠為美國公司，及按照美國律例辦法。

三、該公司董事，該公司所派之管理處議員，及所舉之頭目人員，須常時為美國籍人。

四、該公司以後非預先經鐵路督辦批准，不得派人來中國在鐵路辦事。

五、美國政府永遠承認該公司為美國公司，並有專權辦理，關係該公司權利交涉，與他國無預。

以上如得有美國憑據，似無他慮。應請大部酌核照會康使，一面由總公司照會古總領事，並電梁使照會美外部辦理。惟湘紳初二來電，甚疑敵處偏袒美公司，雖竭盡心力，亦恐難期允洽。各省鐵路督撫，本屬會辦。張香帥為原議大臣，湘鄂又為所轄，應請大部奏明特派該督臣會同籌辦，以昭慎重。

〔同上，卷 65，葉 4—5。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒三十年五月十二日〕 現據席道電，已與尊處商定和平了結辦法。意在將美公司轉售他國之股收回中國，於美公司無損，而中國權利亦稍有挽回。當易就範。祈切商妥辦，以慰楚紳之望。

〔同上，卷 65，葉 7。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒三十年五月十三日〕 買股事，接福開森庚電稱：股分斷不可急買，恐價必騰，祇能相機密收，或須候數月方成。觀此，可否先即回華再行領訓，到美徐辦收股等語。初九與席道商覆福電，密收恐不能多，與美董商明二千股一起收買，方免廢約。接福真電，據美董云：一起收買，萬辦不到；收股須密，否則不但價騰，又收不到。現有七十股，每股一百八十五元，欲買否？乞示云。席道擬

商六千股外，另加華股四千股，或二千股，再行徐收他國二千股，鈞意如何？

〔同上，卷 65，葉 7。〕

〔張之洞致張紹華、各司道、龍湛霖及陸元鼎<sup>①</sup>電，光緒三十年六月初一日〕 昨接湘紳公電，以鐵路購回美公司股票，待款至急，求撥借公款，暫資應付。情詞迫切。查此舉關係國家路政，挽回主權利權，事在必成，非紳民合力不能抵制美公司，非官爲維持不能鼓勵民志。各國於商民營謀外國之利以益本國者，無不盡力保護，今湘紳於鐵路一事，同心協力，與美、比爭持，極爲難得，若不爲之設法，鄙意竊有未安。現在桂氛告警，兵事興，官款亦甚非易措。然賑糶、米捐，本係額外新籌，留備地方緊要需用。四月以前收款，雖已支用無餘，五月以後捐項，必又徵存有數。盛大臣意須俟款齊後方與美議，蓋恐款無著落，徒託空談，或致翻悔。若先有一半現銀存滙，盛自放心買回，股票二千，當亦須陸續收購，未必全係整收整付。特此奉商春江中丞、小川護院暨司道，鐵路股票由官認撥六十萬，指定在賑糶米捐項下分批籌撥；此款卽作爲官股，將來仍係有著。如以爲數較鉅，或目前先儘所有暫行酌撥三十萬兩，如或不足，由湘紳設法息借。但使確有指抵，騰挪當尙不難。美國待款甚急，春帥蒞湘尙早，事關交涉利害，鄙人不敢坐視貽誤，特分電奉達，希籌商。

〔張文襄公全集，卷 190，葉 1。〕

〔盛宣懷致王之春電，光緒三十年六月初七日〕 合興股份福開森已代買一百二十股，墊付規銀三萬五千三百七十八兩零，如得三十萬鉅款，自可陸續收購。此事望公來滙。正在電商會奏，昨接香帥來電，屬爲稍緩再議，另想名目，先請相助爲理，隨後再行請派等語。原電已交席道轉達，弟已電覆香帥，請卽與湘中商示。總之，無論奏、咨，亟盼駕臨會商，以定方鍼。

〔盛宣懷存稿，卷 65，葉 19。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒三十年七月三十日〕 現據湘紳電稱：

<sup>①</sup> 張紹華時護湖南巡撫，陸元鼎新授湖南巡撫。

路約固當廢，而遣福開森赴美運動，變爲難辦。美公司已站不住。現有美商倍次者，原訂合同之經手人，集富商籌款數千萬元，得有美外部允許來華承辦事件之印文，所招股東皆著名股富，勝舊公司百倍。且與康使、海外部均至交，能先自疏通。若借該商之力，與之妥議，中國不須籌款費力，即可另訂新章收回權利等語。前尊處派福開森赴美理論，未得要領，聞該公司現派比工程師錫度赴滬，益滋膠轕。倍次係原議合同之人，素與美外部聯絡，聞尊處亦願與商量，如能借該商之力，設法挽回，自可將前項合同另訂，轉交該商承辦。

〔同上，卷 66，葉 6。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒三十年八月二十七日〕 粵漢事，先慮美公司不受續約十七款羈勒，故派福開森商同梁使，先見海外部訂議，如合興不永爲美國公司，美政府即不任保護。語氣活動，原可爲廢約基礎。給福第二訓條，專與合興分清辦事權限，及比人不准干預。首董惠迪爾，面從心違。福旋未久，比人錫度已到，此爲他國人干預明證，決裂有詞。廢約何敢畏難，第念此路早爲英法覬覦，已詳原奏。當年伍侍郎訂定美約，法使畢勝即來詰問，謂總署曾允粵南路礦先儘法國。告以總公司不知此案，美國已成之局，不可挽回。長江尤爲英所注意，所恐美約一廢，英、法又來饒舌。鄙見必欲以美接美，一則美政府可以甘心，不致袒護合興；二則可免英法多言，患更甚於比股。但苦於美商絕無熟人。嗣聞倍次新集公司。倍次者，即係與伍侍郎創訂合興原約之柏許。到滬密議數次，因所遞款目必欲先與他項新路，方肯接辦粵漢，詞近要挾。並慮新公司亦如柏許前薦之合興，有始無終，躊躇不敢遽議。嗣伍侍郎來滬，稱柏實可靠，可與酌議。大部佳電謂所持印文暨所招股東均屬結實，並與美外部聯絡，屬設法妥商接辦等因。是中外同心，以美接美之事，准與柏商無疑。柏即日東旋，當將所商情形，隨時電達。

〔同上，卷 66，葉 12—14。〕

〔又電，光緒三十年九月初九日〕 已遵部電與柏許面議承接粵漢事。柏仍堅請以六月間所遞說帖爲本。略曰：新公司名協豐，允俟中

國實能註銷舊合同後，承接合興所有之權利，倘不便作廢，協豐亦必盡其能力，收買股份，至足敷管轄辦理粵漢鐵路之權。因此二事須索酬勞；甲、廣州展路至廈門作爲深水尾站；乙、三水展路至梧州；丙、萍鄉展路至江西廣信府、浙江杭州府，並築短路達九江；丁、湘陰築路至辰州；戊、衡州展路至桂林。所有添築新路費用，加給小票，替代合興後，沿路礦產准其立約採辦。舊合同窒礙難行各條，允稍更改，另添應有新款，總求簡易妥協。如收買股份以至用去各費，應請作正開銷，先訂草約，或先給憑函，仍聲明俟中國實能註銷舊合同後，方可作准。商議此事，彼此秘密，以免別生障礙等語。並據面稱，總公司不能定議，請將柏意攝要電達大部，即日親費說帖赴京密商，冀早定議云云。

竊查所索各款內，廣州至廈門或汕頭，將來在必造之列，與其許彼索造，不及美國萍鄉至湘潭枝路本來載在粵漢合同之內。嗣德使赴部，因萍礦有德商借款爭造，經與大部商明，由總公司自造。總公司係借用盧漢之款。如美公司真有魄力，俟德款還清，似不妨仍借美款以還盧漢。宜僅答以粵省至汕廈作爲深水尾站，大部或可商允，此外各路未便議及。並約略與商，一、到京應告康使，以美接美，力顯中美交誼，囑其電告海外部，勿祖合興。一、大部商部議定後，即速回國布置，亦須先籌金元三百萬，連利息等項，以歸合興墊款，即可將已造粵路收回，交新公司作抵押。事關重大，柏許今日已赴京，應請大部會同商部主持，切實與議，是所切盼。

〔同上，卷 66，葉 17—18。〕

〔張之洞致岑春煊、陸元鼎、龍湛霖、張人駿，伍叔寶電，光緒三十年十月初五日〕 上海鄧小赤、王爵堂兩中丞，及鄭官廳、劉學詢、曾廣鈞、楊度、席匯湘諸君來電云：倍次接辦，本係伍秩庸與張鶴齡所爲，非但羣情不服，康使及駐滬美領事亦不願。美國人士見利權已爲比佔，斷難收回比股，且倍次並不殷實。以美接美，實係比黨。請阻止張道勿再來滬，免爲衆矢之的。現面商古諾等設法，先遣美人馳赴華盛頓圍導各人，總可辦到中美合辦，另換合同。似此則美政府當無違

言，我政府亦不致爲難。以毒攻毒，當易就範矣等語。

查此次來電所議，不知小赤、爵棠諸公何以頓與前議相反，且與湘、粵兩省薦紳先生公電亦均不合，乃竟已與美領事古諾議辦，閱之殊爲駭然。恐係出自一二人之私見，並非衆人之公議也。但鄙意張道鶴齡擬向倍次借款，本未令其修路，卽不用倍次款亦可，總以仍廢棄前約，歸我自辦爲是。以美接美，固是謬談，卽中美合辦，亦斷斷不可。廢約事相持到今日，已有八九分，此中國莫大之幸。張道辦理此事，頗費苦心，且於外國法律、鐵路，利病均極瞭然，挽回此路壞局，稍有轉機者實張道一人之功。今欲阻不往滬，不解何意？特電達諸公，是否以鄙意爲然？湘、粵兩省同鄉公議是否願廢約？是否願自辦？務請一面飛電阻止鄧、王兩公，一面電覆敝處，以便覆滬。

〔張文襄公全集，卷 191，葉 2—3。〕

〔兩廣總督岑春煊致湖南巡撫陸元鼎電，光緒三十年十月初七日〕鄂歌電悉。嘗致粵紳一電，文曰，……頃接香帥歌電，知此舉爭到如此地位，大非容易，若竟聽一二人敗壞，恐非諸公之初心。鄙意目下緊要辦法，第一，在必求廢約，歸中國自辦，斷不可中、美合辦；第二，在諸公力任籌款，庶幾廢約後真能自辦，不是兒戲，不至仍以權利讓諸外人。以諸公愛國之心，早見及於此。至爭議廢約，大非易事，鄙意以爲宜請伍侍郎在京、張觀察在滬一手經理，免生枝節。諸公以爲何如？會商定議後，祈逕覆香帥及敝處爲盼。

〔交通史路政編，第 14 冊，頁 23—24。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒三十年十月十二日〕鄙意專主速廢前約，三省分年自辦。至以美接美及中美合辦兩法，均屬萬萬不可。

〔愚齋存稿，卷 68，葉 26。〕

〔張之洞致王之春電，光緒三十年十月十九日〕台端辦理此事，具見苦心。惟事關三省大局，凡有籌畫，必應公商允洽方可。實施廢約之責，專在於盛，三省官紳，只可向盛理論催辦，不應，則公電外務部主持，斷無徑與外人直接商辦之理。頃接湘紳公電云：爵堂中丞，真電未經廢約，先招外權，必壞大局；非由台論力阻，必誤以爲尊意默

許。求速電尊處，將派赴美國之人追回，迫切叩禱等語。此事台端並未與三省官紳商妥，何遽委託美人赴美辦事？就令前約作廢，將來美人實踐前言，何以應之？赴美辦事之費，三省官紳既未認許，款從何出？此舉似欠斟酌。萬萬不妥！務望將所派律師，設法撤回，免受巨累。

〔張文襄公全集，卷 191，葉 7。〕

〔張之洞致岑春煊、張人駿、伍叔賢電，光緒三十年十一月〕美商柏士來鄂商辦，昨已抵漢。查柏士即倍次，浮言甚多，斷不宜再與糾纏。此事鄙意專主廢約自辦。然必須三省籌款之法，確有把握，自辦一節，乃能著實。

〔同上，卷 191，葉 14。〕

〔張之洞致瞿鴻禨電，光緒三十年十一月二十五日〕前數日柏士來見，當即嚴詞拒絕，告以決定廢約自行籌款自辦。渠以甘言多方苦磨，均已駁拒。數日後又託領事來函糾纏，並懇致函盛杏孫，當即作函謝絕之。言斷不借該公司之款，亦不能與盛寫信，詞甚決絕。近數日寂然，想已去矣。……

惟更有密啓者，昨接商部漾電，二十三日奉旨，著商部、張之洞妥籌辦理，以挽利權等因。此事甚難，籌巨款尤難！若專任鄙人，必能辦成，若參以商部，枝節必多，不可思議。於此路事，無益有損。台端如能設法諷勸商部，不必深管，聽外間辦理；此時只有爲難，並無利益，辦有端倪後，自當咨報商部。此事無意外掣肘，庶可有成。其工程用款，一切當令三省官紳同經理，鄙人只管考察，督催籌劃斷不經手也。祈鑒察。

〔同上，卷 191，葉 18 - 19。〕

〔盛宣懷致外務部、商部、張之洞電，光緒三十年十二月初一日〕頃接梁大臣東電云：接美外部文內開：本大臣已接的確消息，云粵漢鐵路美人業主已將該公司全股份之大半，清楚真實，收回其全主之權。查管轄該公司之權，一向實係未曾全離美國人之手，望中國政府洞悉此次美人業主不惜重虧，特以將就中國議論，及辯駁此路之處，



應得貴政府惠待及美政府之保護也等因。希電商部、香帥云。

〔愚齋存稿，卷67，葉5—6。〕

〔張之洞致龍湛霖等電，光緒三十年十二月初一日〕 頃接滬盛電，轉述駐美梁使電，美另有他商摩根，收回比股，不願廢約。此事已爭到現在地位，若此約不廢，功敗垂成，大局不可救矣。諸君究願廢約自辦否？速示覆。

〔張文襄公全集，卷191，葉23—24。〕

〔張之洞致陸元鼎、龍湛霖等電，光緒三十年十二月初一日〕 有電計早達覽，未接電覆，魚盼實深。頃又屬曾道等將鄙意詳電諸公，當可共喻。須知粵漢鐵路廢約自辦，業已宣布中外，此舉有進無退。鄙人既力任其難，諸公宜相助爲理，儻稍遲延觀望，美國及他國必然生心干預，約廢不成矣。大局安危所關，亟須速籌辦法，免致貽笑外人。籌款之法甚多，苟爲敵處力所能及，無不極意維持。大約敵處每年可籌一百五十萬，惟必須面商，方可定局。端中丞不日來鄂，正可在此三面會商，從長決議。諸君所以遲遲不來，想是慎重謙讓之故。茲擬請張雨珊、蔣少穆、席沅生三觀察，即日來鄂面商一切。此間當約李道祥霖、曾道廣鎔共五人公議，自必周妥詳盡，更無嫌疑。此外有願來鄂與議者，多請一兩位來鄂尤善。若諸君有不肯擔不便擔之事，洞當一人擔之。事機甚迫，幸勿猶豫誤時。

〔同上，卷191，葉29。〕

〔盛宣懷致外務部、商部、張之洞電，光緒三十年十二月初五日〕 頃又接梁使支電，摩根收比股千二，美不認廢約。宜迫修合同，圖善後。請轉外務部、商部云。

〔愚齋存稿，卷67，葉6。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒三十年十二月初六日〕 尊處轉來梁使初一電，及擬覆梁使電，均已電湘、粵兩省紳士，令籌議速覆。昨接湘紳支電云，盛電原舉摩根，仍係合興舊人，且係比黨。所謂收回比股，決無此理。湘省除收回自辦外，更不承認第二種辦法，尤不能聽其援引外人，抵制我國。求速電盛公，早自定計，勿再影射……等語。特

轉達。

〔張文襄公全集，卷 191，葉 30—31。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒三十年十二月十二日〕 三省紳民堅持廢約自辦之說，不認第二種辦法，誠以合興前既違背合同，種種失信於三省紳民，此後雖願設法改良，三省紳民亦不敢相信。與其勉強遷就，易啓齟齬，何如注銷合同，互敦睦誼。合興既有資本，可營之業甚多，何必沾沾於粵漢鐵路。觀三省紳民宗旨，實在無可轉圜。猶之美待華工，雖政府極願維持，而工黨堅執，美政府亦無如之何。鄙人爲三省紳民代表，其不能抑勒輿情使不廢約，正如美政府之不能挽回工黨。務望台端切電梁星使，婉商美政府，允將合興原訂合同及贖約一律注銷，以昭公道。

〔同上，卷 191，葉 33—34。〕

〔張之洞致盛宣懷、外務部、商部電，光緒三十年十二月十二日〕 頃又接湘紳公電云，海電詞甚婉轉。從前渠覆福開森之第三條，及後解釋詞意一電，此時正可援以磋商。況收回比股，並無確據，廢約是撤其出售，非勸其收回。優待是國際全局，義取兩利，非縱庇一商，損我權利。盛公覆電不主此立論，陽言廢約，陰實迴護。求切商盛公，速電梁大臣請美外部主持公理，勿庇失權之商等語。特此轉達。語雖激烈，不免過火，然足見三省紳民，並未默許。務祈明察此電，並呈外務部、商部察閱。

〔同上，卷 191，葉 33。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒三十年十二月十三日〕 錫電以遷就易啓齟齬，何如註銷，實是至理。總公司已爲衆矢之的，恨不能立廢合同，相安無事。況自蒙保薦，倏忽七年，盧漢工竣，定當卸責。湘紳既疑迴護，美電未便由滬轉發。以美待華工，由於工黨堅執爲對待，正中肯綮。尊處直認三省紳民代表，始終力持輿情，已得題隨。此電務望速發，萬勿再遲。

〔盛宣懷存稿，卷 67，葉 10—11。〕

〔張之洞致盛宣懷、外務部、商部電，光緒三十年十二月十四日〕

湘紳急於爭回路權，措詞不免過於忿激，敝處不得不爲轉達。然事關大局利害，湘紳情詞迫切，其意要自無他。此時與美爭廢合同，全賴官紳與總公司協力同心，未可自家先存意見。訂約既係總公司獨任，廢約自係總公司專責。從前梁使來電，明言三省官紳之電，美公司斷不承認。可見凡有爭辯，美固專認總公司也。上次敝處奉旨籌議此事，尊處屬會銜電梁，係爲宣布廢約起見，故勉從尊指。若現由敝處電梁，美既不認，斷斷無益。總之，三省籌自辦，鄙人必竭力提倡籌集，廢約則尊處專責，自應由尊處電梁。至應如何措詞，如何籌辦，悉由尊處斟酌，萬勿推諉。

〔張文襄公全集，卷 191，葉 35。〕

〔盛宣懷致張之洞電，光緒三十年十二月十五日〕 數月來總公司屢將三省官紳之電轉美，美不承認，此次尊處領首，美即承認照覆，語意婉轉。彼蓋知總督有代表三省之權，不能不承認，非比總公司，只能就合同言合同也。尊處錫、吻兩電，注重輿情，若仍僅列宣名，與前電不符，美又必不承認。然梁轉美部覆文，輾轉商酌已半月，倘不從權，恐誤事機。當即將尊電斟酌，照前會銜電梁。以後務請尊處主稿，鄂徑發、滬轉發均可。美公司電，則可由總公司單覆。並非推諉，外交最重分際，乞原諒。

〔盛齊存稿，卷 67，葉 13—14。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒三十一年正月初十日〕 麻電想達覽。前致感電，所言不使美公司受虧各節，乃密告尊處以結局實在辦法，免致尊處或有爲難。至與美政府理論，應如何措詞，方中竅要，此責自在台端。蓋廢約自辦，當分兩截。合興違背合同之事，惟總公司身親其境，瞭徹始終，此時據約責言，援律爭辯，非原議之人不能喫緊，故廢約必由台端力持。自辦在聯合三省，力任籌款，期於約廢後應付之款確有著落，此則敝處所當擔承也。

來電謂摩根本看不起此路生意，是此路並不能獲利，美國向不利人土地，所爭在商務，商務重在獲利，何苦爭此不能獲利之路。推美廷之所以保護合興者，懼廢約後合興或有所損失耳。若美廷知約雖

廢，而合興不致受虧，似轉圜較易。務望尊處熟籌深慮，切電梁使，與美政府開誠布公，商廢此約。此約廢則三省紳民無不感公，頌公，羣謗自息。諒卓見必已籌及，祈力圖之。

〔張文襄公全集，卷192，葉3。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年正月十五日〕 現三省認籌鉅款，歲可得五六百萬兩，確有著落。廢約自辦，並不為難，毫無游移。屢電盛大臣妥籌辦法，迄未定議。今美政府既言注銷合同，為我自有主權，彼斷不越權阻遏，而尊論謂廢約後不過認償合興費用數百萬元而止，尤為扼要。鄙意擬即照尊議施行。請查明已售出之小票共數若干，能否由三省擔認，依票面期限照付本息，免失大信。抑竟須全數付現收回？所謂償費數百萬元，是否即備贖票之用？此項償款，能否分年陸續勻付？統望妥籌，確核電示機宜，即當與湘、粵紳商，公同決議，電盛照辦。愈速愈妙，即祈裁覆。

〔同上，卷192，葉5—6。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年正月十八日〕 自十二月初一日美股東收回比股，局面大變，事機已失。外部堅持不認廢約，前已電陳。查公司轉移，視乎股本。我能設法加價購收股本，公司歸我，以華接美，事較和平，略省償費，惟條理繁多。如果可行，請尊處派廉幹委員來辦。

〔同上，卷192，葉6。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年正月十八日〕 加價購收股本，公司歸我，以華接美，此法甚善，擬即照辦。鄙意但冀此路收回自辦，以保地權，多費不惜。祈速查明股票加價若干，方可購收，迅賜電示。此事如能辦到，可挽救中華南方大局，三省紳民感頌台端，功德豈可言罄。擬一切奉託台端經理，毋庸派員前往，以省糜費而免周折。務懇鑒允。

〔同上，卷192，葉6。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年二月初十日〕 合興函開已支造路費三百九十七萬九千六百餘元，按合同加五釐用十七萬三千九

百餘元，二共四百十五萬三千六百餘元，應以面值四百六十一萬五千一百餘元之小票作抵。中國贖回此項小票，按合同加二五，計需美金四百七十三萬五百餘元。公司特權礦權頂售損失等項，連已成之廣州三水一段，現存物料及測量圖表估計均在內，計需美金二百一萬九千四百餘元，實共需美金六百七十五萬元。另事成公司辦事人酬資二十萬元等語。查造路費多未核准，物料測量等項已在造路費內，不應複開；公司特權索值過奢，事成酬勞尤為無理。已經嚴斥。摩根赴歐，合興總辦惠惕爾(Whittier)，人品難信，不欲與議。現設法向美股真正代表人密商辦法，隨時電聞，此次收回喫虧已鉅，非詳慎磋商，恐多糜費，致負委託。

〔同上，卷192，葉7—8。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年二月十一日〕 合興浮價，如察看不能多駁，宜見機速結，遲則恐彼夜長夢多，別生枝節。此舉重在收回路權，不爭銀數多少。此事現奉寄諭，著張某責成盛某妥籌廢約云云。廷旨並不分寄盛處，是內意注重敵處，鄙人自當力任其難。請台端迅速放手辦理，不必顧慮盛處。敵處定議，則盛無從梗阻矣。

〔同上，卷192，葉15。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年二月十八日〕 合興總辦惠惕爾言：須伊到華，始能議辦。諒必別有命意。鄙意合興擡價，似係不願頂售，須俟摩根由歐回美，始能切實商辦。設局宜稍緩。

〔同上，卷192，葉15。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年二月十九日〕 惠惕爾必欲來華，不過意在勾串彼黨攪局耳。竊思合興頂售事，彼已開價，我如不加核駁，彼斷不能翻悔。鄙意重在收回地權，不惜多費。若株待摩根回美，曠日相持，致彼變卦，坐誤事機，悔將無及。前來電謂當覓真正美股之代表人與議，務望抱定宗旨，迅與妥商。能量加駁減固善，萬一不能，即照數認還亦可。但當籌計如何付款之法，或酌認利息，分年攤還，或另借整款，如數清償，統祈體察情形，速為商定。現在三省紳民志堅氣憤，其勢洶洶，若此路不能收回自辦，必致釀成事變，地方官

無從彈壓，以後諸事更難辦矣。

〔同上，卷192，葉15—16。〕

〔張之洞致瞿鴻禨電，光緒三十一年四月十一日〕 粵漢路事，初以繫鈴解鈴，望之某公。乃延宕數月，總是拖泥帶水，不肯擺脫一切。繼悟此事，非將其撇開不可，乃徑電梁使，密籌機宜，切實與商。無如合興狡滑，變幻多端，經敵處堅持力辯，百折千迴，近始允我購回。火候已到八九分，現梁正在磋磨，大約無甚變局。此中曲折，非但不敢令祖美者得知，亦以先事無大把握，不敢輕率電達台端。此時事已將成，難保無祖美者飾詞聳聽，以圖撓敗成局。公具有權衡，想斷不為其所動。總之，此事敵處既已力任其難，必當妥籌結束，收回主權。但必須祖美者不與聞，方免橫生枝節，三省幸甚。併祈密告張冶翁，囑其勿洩。至要。

〔同上，卷192，葉25。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年四月二十九日〕 昨路提等邀誠偕福等赴紐約，面商數次。初以加價為請；繼謂第便義餘利小票，須我認給；又以惠第爾所索酬賞廿五萬為言，均經拒絕。又索兩款：一係已售出之借票，五月一號應付息銀五萬餘元，須我付給。誠查此款，理應我付，可以照准。二係合興允售開價日起，至將來畫押日止，其售價須按四釐加息。已經駁斥。此議價之情形也。議價畫押後三個月交價，統計售價約索六百八十餘萬，已售出之借票二百二十二萬餘元，由我接認，仍以九折折扣售價。其已提未售之借票四百萬，儻廉根允購，以九折計，可抵售價三百六十萬，如不允購，原票還我，則售價現款即須多籌。此數未免喫力。經磋商，路提電達廉根，要其承購與已售之票，統由我接認，交廉代理，指款作押，分年攤付本息，以紓目前之急。此議辦付價之情形也。

〔同上，卷192，葉27—28。〕

〔張之洞致岑春煊、張人駿電，光緒三十一年四月三十日〕 粵漢路事，自敵處徑電梁使籌商辦法，將旁人撇開，事無旁撓，宗旨乃定。然合興百端抵抗，種種為難，彼以美前兵部大臣路提等出場爭論，情詞

堅悍。我乃特延美前外部大臣福士達、鐵路律師良信等與之駁辯。相持累月，翻覆無常，波瀾疊起。敵處與梁使往復電商，筆枯舌敝，堅定不移，加以多方布置，摩根始有轉圜之意。迨美股東全數允售，而比股東又多方作梗，事幾中變，復屬梁使密託某君設法。幸比股今亦允售，真喜出望外也。惟索價奇昂，意將藉以困我。經梁使一再駁減外，計將合興公司全份收回，一切歸我自辦，應付售價六百八十餘萬金元。內有已售出之借票二百二十二萬餘金元，由我接認，按期付息，

司總局，似當在鄂設，粵、湘均宜選派公正明白實心任事之員紳來鄂，共同經理。第當遇事與粵、湘諸紳會商興辦，以期聯絡一氣。蓋三省路事，有須各擔責成者，有須通力合作者，有須看本省情形者，有須畫一者，總以有益全局，早日成功爲主。至興工之次第先後，及路線經由何處，工師用何國人，必須共同商定。招股之法，雖各省不必盡同，必須不相妨礙。總之，無論路在何省，各省分籌之款，不能全無參差。總歸於照本攤利，毫無偏枯，至公至平。若畛域過分，各存意見，必致窒礙難行。卓見如何？並望裁示。

〔同上，卷 192，葉 32—34。〕

〔張之洞致端方、岑春煊、張人駿電，光緒三十一年五月初九日〕

頃接駐美梁使魚電云，前日赴紐，與路提等商定節略。照譯：

茲因中國政府將建築粵漢鐵路之特權及合同註銷作廢，又不准合興續辦路工，惟情願給以公道償費。此項償費訂定總數計美金六百七十五萬元。中國政府可將合興在中國所有產業，已成鐵路、鐵路材料、測量圖表、開礦特權，以及在中國所有應得權利，無論明指暗包，一概全行收管。所有合興已提之中國政府借票，除已售之二百二十二萬二千元外，一概交還中國政府查收。至此項已售之二百二十二萬二千元或交還或收存，仍聽售主自便。如買主願意收存，或全數或少數，每百元應按九十元計，由總數六百七十五萬元之內扣抵。惟不論如何辦法，此項二百二十二萬二千元借票，在西一千九百五年五月一號應付息銀五萬五千五百五十元，中國政府須自本日起於三個月內照數付給。又總數六百七十五萬元內，中國政府須自本日起於三個月先交二百萬元，所餘之數，須自本日起限六個月內一律清付合興照收。所有交款訂明由中國政府妥速籌辦。中國政府每次所交之款須自一千九百五年五月一號起至交款日止，按年息五元計，加付利息。以上辦法應由中國政府及合興股東彼此批准，方作定議。一千九百五年六月七號福士達、路提、英格瀾簽押。……

昨日比股代表致書合興，極力阻撓。比政府電美外部，持之尤力。今晨外部約晤，猶以爲言。幸已定議，無如何也。誠秉承指導，



委曲周全，收回路權，幸得就緒。從此永斷葛藤，保全命脈，實與三省紳民初意相符。惟收費過鉅，喫虧已甚，應否照辦，仍請鈞處電商三省公同核妥示遵等語。

此事賴三省合力堅持，幸有成議；償費雖鉅，就此收回三省地權、利權，保全實大。業經梁使磋商定議，其應付借票利息及付款未清以前利息，均屬例所應有。付款初限三個月，現已商展至六個月，無可再展，擬即照准，俾及早畫押，免再翻悔。即祈邀集在事各正紳公商定局，立賜電覆，以便轉覆梁使照辦。幸勿稍遲。其借款事，另電詳達。

〔同上，卷192，葉34—37。〕

〔張之洞致岑春煊、張人駿電，光緒三十一年五月十五日〕 贖路事，三省意見相同，已即日電致梁使，照議畫押，作為定局。借款尚無眉目，籌商正自不易。……

此次合興售價，凡從前糜費濫支行賄及股票漲價停工期內虧耗，悉數包括在內。我既購贖此路，則所付之八百餘萬美金，統歸三省分認。……

至此次借款，斷不宜以鐵路作抵。鄂、湘兩省借款，擬以兩湖膏捐作抵，尊處似亦宜以廣東膏捐作抵，但須秘密，不可預令部知，致生阻力。

〔同上，卷192，葉37—39。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年七月初九日〕 魚電悉。廖根果為初到事繁，改期會議，改緩數日即可，何遽緩至二十餘日？其為有意遷延，已可概見。三省紳民望畫押之期如望歲，聞其屢次改期，頗為鼓噪，鄙人亦深受責備。務懇極力設法，催令迅速議妥簽字，以符路提與福士達等原約。此事鄂、湘、粵三省紳民，心堅如鐵，萬不能再任變更。如合興再事遷延，惟有直告廢約，由三省立時開辦路工，其前次停工後虛糜借款利息，應向合興索償，以昭平允。

〔同上，卷193，葉10—11。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年七月初十日〕 昨英領接薩使

電，謂美柔使面告已電其政府，勿許合興將路權售歸中國等語。是摩根此次延期緩議，必有異心。究竟上次草約是否路提與福士達等一同畫押？路提現長外部，其主意若何？最要在使路提勿翻前議，摩根便難作梗。查我之廢約，因美股多售於比。今比王力阻摩根，足見比股尚存，顧思干預路權，實爲違背合同確據。倘摩根悔議，似可揭破此層，明言廢約。總之，贖約已有成議，豈容復悔。鄂、湘、粵三省紳民，志堅意決，此路斷不容合興承辦。無論美人意見若何，我惟有從速開工。現已分投招雇工程師勘驗興修，別無他說。務祈密商福士達等妥籌抵制，切勸摩根及早簽訂正約，免生波折。

〔同上，卷193，葉11。〕

〔張之洞致外務部、軍機處電，光緒三十一年七月十二日〕 部蒸電悉。粵漢鐵路與合興廢約一事，敝處自奉上年十月二十一日寄諭，飭令妥籌辦理，以挽利權，即經欽遵電達盛大臣，會電駐美梁使照會美外部，聲明與合興廢約。原文由盛大臣於冬月願電併達貴部在案。嗣因盛大臣與湘紳意見不洽，在東西洋各國中國留學生又紛電敝處，慮盛大臣迴護前約，公請敝處獨力擔承。迫不得已，始定許由洞一人徑電梁使，切實籌商辦法。半載以來，內與三省官紳再三討論，外與合興公司往返辯駁。深恐牽動交涉，專用和平辦法，改廢約爲贖約，於美國體面毫無傷損。相機操縱，費盡苦心。又經梁使竭力磋磨，始有成議。五月初由梁使聘用之前美外部大臣福士達，與合興聘用之前美兵部大臣路提等商定節略，由中國認還合興贖路之款美金六百七十五萬元，即將合興所得粵漢鐵路一切權利，無論明指暗包，一概全行收管，繕作草約，於一千九百零五年六月七號經福士達、路提、英格瀾彼此簽押。因是草議，尚須待比股東會議。又贖路之款，亦須會商三省官紳，妥爲籌備，始有把握，是以未敢輕率電聞。現籌借洋款，已與英國商允。惟梁使來電，謂比王特約見摩根，力勸勿將美、比已得中國之路權自行放失等語。此足見比股並未收回，故比王顧思干預。敝處正在電商梁使，據理駁拒，轉催合興股東從速定議。頃續接梁使初九日電稱，聞摩根以路事謁總統，恐有變，特往總統鄉居請見。總統云，接

柔使電稱，外務部堂官告以中國政府無意廢約，且甚願美國接辦，而草約乃有中國廢約字樣，不知何故？誠答以此事原有廷寄交鄂督專辦，鄂督爲政府代表，鄂督之意卽政府之意。誠查前奉尊電，政府定意廢約，飭照會美外部，而尊處亦奉旨妥籌廢約，故以政府已經廢約，力迫合興，始允讓售。經於四月三十日電請轉達外務部在案。今如柔使所電，外務部於尊處辦法似未接洽，務祈尊處迅將草約電奏，聲明已經三省紳民允願，擬俟公司股東會議，再行請旨畫押，應請先飭外務部將朝廷決定除此辦法，別難通融之意，照會駐京美使，並由部電誠知照美政府，庶幾誠得堅持前說，不致功敗將成。內外承接一氣，免爲外交笑柄。誠承指導，委曲求全。將次合龍，波瀾忽起，外人不察，且啓疑竇。誠之聲名固不足惜，如大局何？惟賴俯鑒。電奏飭部照行，庶可挽回禱切等語。

查此次廢約，疊奉寄諭，責成妥辦，是以遵旨切電梁使，妥商就範。凡現是贖約，合興利益甚優，均已由我全認，與廢約之專用強硬辦法者迥然不同。今柔使所言，必有誤會貴部詞意處，斷非貴部真有是言。惟此事三省紳民，志堅意決。爲大局計，此路舍贖回自辦，更無第二辦法。若仍令美人接辦，比股必不能退，弊害無窮。非但英國必有責言，三省紳民及中國在東西洋留學生，亦必譁噪沸騰，勢將橫生枝節，別釀事端，後患誠不可知所底止。除另電詳晰奏陳外，務懇貴部鼎力維持，查照梁使來電所陳，俯賜照會駐京美使，並電梁使照會美政府，必免變局而竟全功，實於國家大局有益。三省數千萬士民，皆將感頌貴部貴處主持之德矣。

〔同上，卷193，葉11—14。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年七月二十九日〕 今日合興股東批准草約。美外部電稱美廷決不阻撓。查草約載西九月七號應交美金二百萬元；五月一號起至交款日止，此款應按年息五元加息美金三萬五千二百五十一元零。又五月一號應付借票利息美金五萬五千五百五十元。以上三款統計美金二百九萬八百六元零，應於西九月七號卽八月初九日在紐約兌交。計期已近，務祈合三省全力迅卽籌足，

於九月七號以前電匯到美，免致變局。

〔同上，卷 193，葉 18--19。〕

〔梁誠致張之洞電，光緒三十一年八月初一日〕 英格瀾、福士達公擬售讓合同，全以草約爲底本，聲明中國大皇帝諭旨批准及合興議定，將草約辦法施行加入，售出之二百二十二萬二千金元借票，或留抵售款或繳還中國，限四十日內由合興通知中國；如不如限通知，卽作爲留抵售款，照原價九十元算。所有合興在華產業利權，俟售款交完，卽全繳還中國。惟草約畫押六個月後，售款未清以前，一切仍舊等語。誠細核此稿，款式均尙合例，詞意亦無出入，可否奏明請旨照稿簽押，乞鈞裁。頃與合興議定西九月六號會簽，尊處派何人代簽，希並示。西九月七號第一期售款，萬不可緩，務乞如期電匯。

〔同上，卷 193，葉 22--23。〕

〔張之洞致梁誠電，光緒三十一年八月初三日〕 九月七號付款之期，須與商緩十日。緣摩根會議改期，並未如約，致我籌備之款，不得不暫緩，今倉卒轉匯，勢不能不稍遲數日。惟遲付一日，認一日利，諒合興並不喫虧。此層能商到，最妥。如萬不能，請立賜電覆。畫押事，當卽請旨。鄙人名下，卽請台端代押。

〔同上，卷 193，葉 23。〕

〔張之洞致瞿鴻禨電，光緒三十一年八月初二日〕 今事已垂成，盛忽電梁議駁國票已售出之二百二十二萬。草約載明或交還或收存，聽買主自便，今必欲逼勒收回，故拂外國商情，擠三省多籌現款，實出情理之外。似此故出萬不能行之難題，有意攪局，使梁使無所適從，必致合興因此決裂罷議，咎將誰歸！務懇尊處切屬盛勿再干預粵漢路事，庶免掣肘而毀成功。曷勝感禱，翹望電覆。

〔同上，卷 193，葉 21。〕

〔軍機處致張之洞電，光緒三十一年八月初五日〕 奉旨：據張之洞電稱，接梁誠電，粵漢鐵路廢約，合興股東已批准草約，美外部電稱美廷決不阻撓等語。仍著責成張之洞、梁誠一手經理。盛宣懷不准

干預此事。欽此。

〔同上，卷 193，葉 21。〕

〔張之洞致軍機處、外務部、商部、岑春煊、龐鴻書電，光緒三十一年八月十一日〕 頃接梁使佳電稱：本日第一期款美金二百萬元，加息一百二十九天，美金三萬五千三百四十二元四角五分，西五月一號應付借票息美金五萬五千五百五十元，統共二百九萬八百九十二元四角五分，已經付訖。佳。等語。特奉聞。

〔同上，卷 193，葉 26—27。〕

〔廢除粵漢路約用款單〕

支合興公司註銷合同之償費及利息	美金 4,846,574.74
支因註銷合同之交涉各項費用	美金 38,911.15
支金圓小票利息(1905年5月1日—1911年 5月1日，共 13 期)	美金 722,150.00
共計	美金 5,607,635.89 <sup>①</sup>

〔據交通史路政編，第 14 冊，頁 54 改製。〕

(二)對英借款的贖成和粵漢路權的贖買

〔張之洞致軍機處、外務部電，光緒三十一年七月十二日〕 現在此項〔粵漢鐵路與合興廢約〕贖路之款，三省紳民以急切難得現款，必須先借外債，再行陸續籌還。又以償費數鉅，攤認不無為難。堅屬之洞統籌合借，再為酌數分派。當向英國商妥暫借英金一百十萬鎊，約

① 該款除由香港政府借款贖還美金 5,250,210.85 外，其餘美金 357,425.24 元，按七成，由湘、粵兩省各撥付三成，鄂省撥付一成。

此外，比人不甘照美國所訂之價，即每百圓按 90 圓退還的金圓小票美金 2,222,000 元，由梁誠與之商定，仍暫按期付息。計該項金圓小票本金美金 2,222,000 元，又每百圓加 2.5 元，共計 2,277,551 元。加 5 月 1 日——9 月 1 日利息，美金 37,959 元。共合英金 476,000 鎊，由日後漢粵川鐵路借款內撥付。

合華銀八百萬兩，以十年清還，年息四釐半，不折不扣，並不須以鐵路作抵，已由英領事將草合同送來，准可作數。

〔張文襄公全集，卷 85，葉 26—27。〕

〔張之洞致軍機處、外務部、商部、岑春煊、龐鴻書電，光緒三十一年八月十一日〕 向英國訂借贖回粵漢鐵路款英金一百十萬鎊<sup>①</sup>，今日同英領事面校華洋文合同，彼此簽押，定於華九月初八日全款交清。屆時當即將合興第二期款全數付訖。前電匯梁使第一期款，係向匯豐暫借，茲即於此次借款內撥還矣。

〔同上，卷 193，葉 27。〕

〔張之洞致英駐漢口總領事法磊斯 (E. Fraser,) 照會，光緒三十一年八月十一日〕 照得此次贖回粵漢鐵路之款，承貴總領事代為介紹，借款辦法甚為公道，將來粵漢鐵路修造之款，除中國自行籌集外，如須向外洋借款，當先向貴國詢商，開價如與他國所開息扣比較相同，先儘英國銀行承辦；如他國所開息扣等項，較英國所開公道便宜，仍由中國酌擇公道便宜者另行籌借。如修造粵漢鐵路之款已向英國借定，則將來粵漢鐵路需用機器材料除中國自有自造外，如向外洋購辦，應先向英國商廠詢問，開價仍與各國商廠開價比較，價同則先儘英廠承辦，如他國所開貨美價廉，仍由中國擇宜訂購。此外湖北、湖南境內，另有修造鐵路之事，儻亦須向外洋借款，並可照上條修造粵漢鐵路借款辦法，一律辦理。至修造鐵路需用之工程師，言明一半用借款之國人，一半用日本國人，將路工分段承辦，各辦各事。凡鐵路公司一切用人擇地管路行車等事，均由中國自主，工程師但管分內應辦工程之事，餘事皆不得干預。再，此事經本部堂議定後，凡湖北、湖南、廣東三省現任後任督部堂、撫部院，有管理鐵路之權者，均照此次照會各節辦理。合併聲明。

〔同上，卷 107，葉 4—5〕

〔張之洞致法磊斯函，光緒三十一年九月〕 梁大臣處所訂正約，現尚未到。金元小票比股東願留，本可不必收贖。鄙意如能借利息較

<sup>①</sup> 該款於 1915 年 10 月 6 日完全償清，合同註銷。

輕之款收回，自較合算，故以奉商。至合興公司應交全路利權及一應產業文契，均已於本月十二日在粵、滬分別交收矣。備續借之四十五萬鎊，貴國政府或有爲難，即作爲罷論可也。至前言二十萬鎊，復言四十五萬鎊，係汪守面與貴總領事核算，連加息年利等項，須有此數，方足贖回二百二十二萬五千餘元之金元小票，非有他也。昨又接誦惠函，並華英、華中兩公司借款節略等件，詳加察閱，與本部堂前日面議間有未符。其借款扣頭，究竟於九四之外能否減讓若干？總以定一確數爲準，未便參用活筆，似此種種，尙待斟酌，容酌定後，再派汪守偕詹繙譯同赴尊處面商一切。本部堂日來感冒畏風，未能接晤，尙希見諒爲荷。至前言鐵路工程師金達一節，借款未議定以前，萬勿招其來鄂，特此奉達。

〔同上，卷 221，葉 18。〕

〔張之洞致楊樞、李寶巽<sup>①</sup>電，光緒三十一年九月二十七日〕 近接鄂、湘、粵在東留學生公電稱：東西各報謂公從英國政府借款一千萬，香港英官有管理路權，工程師半用英人，路款若缺，必向英借云云。竊謂借債惟宜用普通名義，既以齋捐作抵，不應更提粵漢鐵路四字。借款用於何事，本非債主所能過問。今若此則易美公司爲英政府，債權、修路權、管路權，皆屬英，害且加甚。我於英、美並無厚薄，去美來英，廢如不廢，乞速示覆等語。深堪駭異。……報紙訛傳，何足憑信。此乃不利廢約之人造謠誣毀，冀攪成局。該生等何竟受其愚耶？如該生等關心桑梓，果有籌款興工裨益路政之切實辦法，本部堂必加採納。何得輕信浮言，輕率發議，殊屬不合。請星使傳諭鄂、湘、粵三省諸生，以後遇事務須詳審真僞，再加論列。

〔同上，卷 194，葉 29-30。〕

### 三、廣九鐵路對英借款的議成(1905—1907年)

〔盛宣懷致岑春煊、張人駿電，光緒三十一年六月十三日〕 英使

① 楊樞時任駐日公使，李寶巽爲湖北派駐日本學生監督。

派參贊來議廣九鐵路，以九龍租界二十五英里港督籌款自辦，廣州華界一百一英里請照二十五年草約借英商款，一如滬寧辦法。弟告以九界港督自辦，已與草約不符，廣界亦應由粵督自辦。彼云：中國未必能自籌款，徒屬空言延宕。前見尊電請部堅持自辦，果能紳民一心，應允籌款，不致空言。請速切實電致外務部及敵處，以憑抵拒。

〔愚齋存稿，卷 68，葉 17。〕

〔岑春煊、張人駿致盛宣懷並致外務部電，光緒三十一年六月十七日〕 盛宮保願電悉。廣九鐵路一付外人，則權利盡失。粵中無論如何，必須籌款自辦，以保路權，斷非空言抵拒。請向英使堅持，以維大局，無任感禱。

〔同上，卷 68，葉 17。〕

〔又電，光緒三十一年六月二十三日〕 九廣鐵路英注意已久，現因粵漢贖路，向英貸款，藉此要求。昨英領函商辦法有二：一則有九龍至省城，全在華界者，照滬寧合同辦理。一則九廣全路作為合辦，照外附合同辦理。並將兩國政府擬訂合同草稿，鈔附送閱。查鐵路合辦，流弊滋多。惟現若力拒，一則慮貸款難成，一則慮終不能拒。昨派員面告英領，擬劃明界限，英屬界內聽彼自築，其九龍華界至省則由粵自行籌修，俟將來全路均成，再行接軌。如慮空言推宕，應訂以五年為期，如我尚未開工，屆時再議合辦。在英政府為暢通香港商務，但求此路之必成。粵漢自辦，既可徇英人之請，亦可免別國效尤。英領尚無異言。大部如以此說為然，請即咨會盛宮保切商駐使，聲明劃界自辦，一面由香帥面告英領，許以此路必辦。借款之事，或可從速定議也。

〔同上，卷 68，葉 17—18。〕

〔岑春煊致盛宣懷並致外務部、商部電，光緒三十一年七月初八日〕 九廣鐵路，前派員面告英領以劃界自辦之議，尚無異言。現承鈞部暨盛宮保允向英使堅持，自當不難就範。香帥有電，所言與英大小異軌，並關埠、築壘三端，皆為防杜外患，所慮本極深遠。然待門戶洞開之後，而始議設防，究恐難資抵禦。此路如能終拒，固屬上策。倘



以棄有成約，必不能拒，惟有扼定自辦宗旨，力與磋商。所有此路合同，將來務請咨由粵省詳加體酌，期免窒礙，請勿由鐵路總公司遽與定議。大局幸甚。

〔同上，卷 68，葉 19。〕

〔盛宣懷致岑春煊電，光緒三十一年七月十一日〕 九廣劃界自辦，英使及英公使如再來言，必照尊意堅拒。總公司決不與彼定議。

〔同上，卷 68，葉 20。〕

〔關於廣九路借款〕 聞駐京英使兩次照會外部，要求承辦廣州至九龍之鐵路，當經外部答以此路現經粵省紳商籌款自辦。英使不理，復赴部提議此事，謂此路業經貴國允許英人承辦，且粵省紳商現正籌辦粵漢鐵路，安有餘力再辦此路等語。某大臣頗為動，擬即借用英款歸英承辦，而由中國執其主權，限定若干年備款贖回。唐侍郎紹儀堅執不可，乃罷其議。聞唐侍郎擬電商中外各埠紳商，招股自辦。已覆英使，仍盡力爭執云。

〔申報，光緒三十一年十二月九日。〕

〔岑春煊致外務部電，光緒三十二年三月〕 英使要請按照蘇杭甬路約辦理，築路須借英款，所需材料由英購買等語。萬不可承認。粵省官紳須築廣州路線，英國宜築九龍路線，但須彼此同軌，互相接續，以便交通。此事關係全省大局。請由唐侍郎與英使交涉，保全大局。如英使不聽，請置諸不理。

〔同上，光緒三十二年三月二十一日。〕

〔英國代理公使嘉乃績致外務部照會，光緒三十二年四月十九日收〕 九廣鐵路一事，准香港總督電稱：茲得確實消息，知粵東大憲有宏力欲辦中國自築由省城循東江右岸過黃埠鐵路之事。此項鐵路，與所擬九廣路線，並行一百二十餘里。查九廣鐵路草合同內載：此合同第一款草約章程，所有能遵照之處，將來定立正約，仍當與嗣後商定核准之滬寧鐵路正約章程一樣云云。又在滬寧正合同載明：茲再議允，除由督辦大臣與銀公司互繕憑據允准外，幹路及枝路經過界內，他人不能建造爭奪生意之鐵路，並不准築造同向並行之鐵路各等語。

故粵省所擬自造由省城經黃埠之鐵路，實與光緒二十五年二月十七日草合同相悖等因。本署大臣查若港督此信果確，則粵省大憲贊成此舉，與銀公司代表人濮蘭德及總督委員所議各節，豈能相合？據濮君云：當日所議，係中國政府與銀公司所定，辦法如何，粵督全願承認。故濮君北來京師，擬將此議照辦。合請貴親王切實電咨粵督，以自築廣州至黃埠一路，殊與草約相違，未便復行置議。並希奏請派員，與公司代表人在京和衷商定省城至九龍英界鐵路正約。夫本日已請奏請派員商定蘇杭甬正合同在案，竊以爲此兩合同，若能並派一員商議，豈不簡速？希即酌奪。早日見覆爲幸。

〔清外務部檔案。〕

〔又照會，光緒三十二年六月二十四日收〕 九廣鐵路一事，本年四月十九日曾以准香港總督電稱〔略見上件〕，請貴親王切電粵督，以自築此路與草約有違，未便復行置議等因，照會在案。又於本年五月二十五日，曾以中國自築廣州至黃埠鐵路之舉，准本國外部大臣電詢，中國政府是否咨行粵督勿庸再議，轉詢貴部亦在案。旋在貴部會晤時，承告以由廣州經黃埠自築鐵路之舉，中國政府尙未得聞，現正咨詢，俟查明再覆等語。

茲據本國駐廣州總領事復行詳細報明，方知此事早經商部批准，毫無可疑，所需之款，已籌巨資，所聘之外國工程師，數日即可到粵。其購料合同，擬與某洋行訂立。查本月十五日，曾以蘇、浙兩省鐵路事宜，亦由商部不顧貴國政府與華英銀公司所立合同，竟行舉辦；而蘇、浙兩省承辦鐵路，既經商部明行主持奏准，致貴國與英商所立成據，有違本署大臣此次所據港督暨總領事咨報粵省之事，更無可疑。查貴部現正與華英銀公司代表人濮蘭德，開議九廣鐵路合同之際，此事決不可稍有誤會。除所擬九廣鐵路外，凡由廣州至黃埠築造鐵路之舉，本國政府不免視爲與銀公司之草合同相悖。且准本國外部大臣電囑，向貴國政府切實聲明，此舉若果確欲築造，務宜諄電粵督，即日停罷爲是。

〔同上。〕

[廣九鐵路草合同] 廣九鐵路業經兩廣總督岑雲帥與英人訂立草合同，請外、商兩部核議。其大致如下：

一、英國銀公司願以至輕之利，代中國政府籌借資本，合造廣九鐵路。

二、中國政府須以廣東鹽釐(每年約銀百萬兩)作抵。

三、廣九鐵路將來所需之總工程師及會計員，須用英國人。至於以下辦事之人，悉任總工程師之便。……

四、廣九鐵路興工築造之時，所借英國之資本，照前款所議，以鹽釐作抵。將來大工造竣，即將鹽釐收回，改以鐵路作押。

五、開車之後，逐日所收之車費，按月解交香港英國銀行代收。每年酌提若干，以酬代收之銀行。

六、中國未將廣九鐵路之造本還清之前，所有全路悉由英國執管。俟造本還清之後，始能將全路交回中國。

七、所有築造廣九鐵路之材料，向英國採辦。其扣用五釐，當歸英國。

八、以上之鐵路係中、英兩國合辦，當由兩國政府作主。

[申報，光緒三十二年四月二十三日]

[英國代理公使嘉乃績與外務部問答記錄，光緒三十二年六月二十八日] 嘉云：廣東黃埔鐵路與九廣鐵路草約相悖。答以草約內並無不准中國再造他路之語。

[清外務部檔案。]

[岑春煊札龔心湛等文] 現准外部電開：九廣鐵路合同，本部即與公司閱議，希迅派員來京，以備顧問等因，到本部堂。承准此。自應派委妥員前往，以備諮詢。茲查有洋務處委員丁憂廣東補用道龔道心湛、廣東補用直隸州胡直牧銘榮，堪以派委。除電覆及分札該員等遵照刻日束裝起程赴京聽候外務部隨時諮詢一切外，合就札知。

[申報，光緒三十二年六月十日。]

[兩廣總督周馥致外務部電，光緒三十二年十月十六日] 據寓滬粵紳等電稱：竊查九廣鐵路借款合同，主權既多損失，尤於全粵路

政有礙。其中如既許英商承造此路，即不得另造爭奪生意致損此路利益一欸，將全省路政爲所挾持。以後無可辦之路，他省亦受影響，較前索不能並軌之條加厲。至借款築路，只可以路作押，不能授以管理權。借款既以九四折，何復酬勞三萬五千鎊？既有抵押約據，何須復出小債票？還款訂限五十年，爲期太遠。廿五年內提早還款，須按虛數每百鎊加二鎊半，亦屬吃虧。早經雲帥力駁。現聞畫押在即，事機已迫，乞力籌挽，以維大局。寓滬全粵紳商叩等語。近日又聞全粵紳商有自籌款，不借英款之語。斯事體大，望大部主持定計。

〔清外務部檔案。〕

〔外務部覆周馥電，光緒三十二年十月十八日〕 十六日電悉。九廣鐵路借款合同，係由中國國家與中英公司所訂。所有管理之權，業已儘數挽回，歸中國自主。如第九欸酬金一節，係將各項用錢及出力人等應得酬勞資費，全包在內，暗中節省實屬不少。既係借款，該公司即不能不售股票，並無小債票之說。還款限期雖遠，有款即可早還，二十五年內，如於表額外多還股本，每百鎊加二鎊半，亦是照滬寧鐵路辦法，無所吃虧。第十五欸不得另建一路以奪本路利權，須知此路爲中國借款自修，即應保護此路之利權。全省路政，仍由中國主之，何所受其挾持？總之，此項鐵路自有國家擔任，該紳商等局外皆議，徒騰口說，未便爲所搖奪，致擾大計。

〔同上。〕

〔廣東紳商易學清等十一人<sup>①</sup>致外務部、郵傳部電，光緒三十二年十月二十八日〕 廣九鐵路關係國權及廣東命脈，借款建築，萬不可行。粵民富庶，不患無財。且粵漢鐵路尚有餘股，以之兼築，綽有餘裕。乞勿許外人，以顧全局。

〔同上。〕

〔周馥致外務部電，光緒三十二年十一月十九日收〕 廣九路約，不知議定否？現據粵紳易學清等十六人公稟，請大部暫緩與英立約。

<sup>①</sup> 署名者：易學清、許應鑠、梁肇修、李之陝、李潤頌、盧乃博、攻學淵、盛景瓚、鄧廷德、盧寶璋和馮國華。

自行籌款，剋期建造，或附粵漢，或另集公司，顧全大局等語。覆當批云：來稟具悉。該紳等請自行籌款建造九廣鐵路，關懷大局，深堪嘉尚。惟借款築路，經外務部與英使商議已久，其取益防損之處，斟酌再三，約章將定，未必遽能改回。據稟前情，姑候電咨外務部、郵傳部查照。此批云。聞港督禁寓港粵商，不准議論廣九路事，違則驅逐，事秘令嚴。而各鉅紳尤恐約成失利，且慮息薄還本無期，利權盡失，月餘以來，紛紛議論。既據聯名公稟，未敢壅不上聞。除批發並咨達外，合先電請密籌示覆。

〔同上。〕

〔周馥致唐紹儀電，光緒三十一年十二月一日〕 九廣路約，保主權，取益防損，較滙寧爲優。具徵籌畫盡善，佩甚！惟辦此路人手尙待物色。公意中必有人，望密示。

〔同上。〕

〔郵傳部咨外務部文，光緒三十二年十二月十六日收〕 查九廣鐵路合同所載各節，疊經貴部磋商，較之滙寧鐵路所訂合同，爭回之利權已屬不少。即希貴部恭擬摺稿，會銜具奏。惟是廣廈鐵路，應由該省自行籌款建築，業經奏明立案，不得視爲利益相同之路，應請聲明。

〔同上。〕

〔周馥咨外務部文，光緒三十二年十二月二十一日收〕 現據粵漢鐵路紳商易學清等十六人稟稱，竊廣州九龍鐵路，外務部迫於英國所促，慮財力未足，不能遽行興辦，因許清英公司之辦法，在英國貸款百五十萬鎊金元，代爲建築，原路作押，以五十年爲清還之期。繕備章程二十條，經部核准，行將簽押。一時中外喧傳，紳商等聞信之下，以事關大局，無計挽回，焦灼之情，未能名狀。嗣查得實，正約仍未畫押，若能自行籌措，如期建造，則尙有轉圜之望。亟傳集關心大局者多人，悉心研究。咸以粵省財力雖窘，惟民心頗極忠勇。觀於粵漢鐵路所集之款，不數月而認股者逾倍，若非公司限期止截，續認者實難限量。粵漢鐵路公司雖爲前人所廢爛，而自憲台抵粵，大局日漸有瘳。果能調度得宜，廣九百五十萬鎊之款，粵路公司兼辦之，尙有餘裕。否亦

伸明廣九路之利害，再鼓粵民之義憤，另行召募，俾以前粵路認股之向隅者，一旦完其夙願。區區千餘萬元之款，在別人視之爲甚艱鉅者，在粵人視之亦咄嗟間事耳。且鐵路與輪船、礦山不同。船礦偶入外人之手，攬奪權利之外，遺患猶小；若夫鐵路一項，小而財政輸運，大而調兵轉餉，無不與內治外交，大有關係。雖曰借款代築，而抵押遠至五十年，雖曰不失主權，而強弱相交，要約豈能盡恃？況此項借款，表面上仍不失營業之性質，棄留去取，不待煩言。願英政府所以屢行敦迫者，亦以英界之路已近完竣，華界一段，開辦仍無期耳。今公司既有餘資，粵民又輸將恐後，大計一定，指日可行，又何必寄命賦於他人，生國家無窮之交涉，貽子孫莫大之隱憂耶！紳商等生長粵東，深稔同鄉之性情，同受此邦之休戚。用敢聯名繕稟，披瀝瀆陳，伏乞俯順粵民之愚誠，熟計將來之大局，據情轉咨外、郵二部，請將廣九借款合同暫緩，聽粵民自行備資興辦，以挽利權而固國脈，則戴大德不止一粵省矣等情，到本部堂。據此。當批：來稟具悉，該紳等請自行籌款建造九廣鐵路，關懷大局，深堪嘉尚。惟借款築路，經外務部與英使商議已久，其取益防損之處，斟酌再三，約章將定，未必遽能改回。據稟前情，姑候電咨外務、郵傳部查照。此批。揭示在案。除已電達，并咨郵傳部查照外，擬合咨呈。

〔同上。〕

〔外務部、郵傳部會奏廣九鐵路借款合同摺<sup>①</sup>〕 查光緒二十四年間，總理衙門准英國使臣寶納樂函請，准英商承修由廣州省城至英租地九龍邊界一段鐵路，經總理衙門令行督辦鐵路大臣盛宣懷與英商怡和洋行議辦。旋於光緒二十五年二月間彼此簽定草合同五條，咨覆備案。……上年英國使臣薩道義，援據草約迭次催請臣部議定正合同，經臣等於本年二月電知署理兩廣督臣岑春煊，以此項草約，雖云仿照滬寧辦法，而滬寧路長費鉅，廣九路短費少，情形不同，應查酌第二款熟權利弊，派員與中英公司切實磋商，以符原議。嗣該署督以此路先與英公司會商，各歸各辦，英公司堅不允從。事關粵省利害，未

<sup>①</sup> 光緒三十二年十二月二十五日奉批，依議。

敢遇事遷就，應請旨飭下外務部侍郎唐紹儀，就近與英使妥商細約，行粵遵辦等情。電達臣部代奏。二月二十三日奉旨，岑春煊電奏悉，仍著該督派員與商妥核辦理。欽此。欽遵在案。至四月初間，准該署督將英公司代理人羅士、濮蘭德先後到省會議原送約稿，暨酌核之件抄咨寄來。其酌改主意，大致擬照津榆路辦法。詎該公司代表人濮蘭德以成議在先，於該署督所擬合同底稿，迄不承認，由粵到京。復准英使臣照催臣部接議。當經臣等電致該署督遴派洋務委員候補道龔心湛、候補直隸知州胡銘榮來京顧問，以期接洽。即由臣紹儀率同龔心湛等與濮蘭德在臣部會議十餘次，逐款磋商，屢易其稿，始得就範。

計訂詳細合同二十條，議借英金一百五十萬鎊，照虛數九四折，納年息五釐，以本路作抵押，三十年為期；滿十二年半後按照列表分期還本，二十五年以前如欲於表額外多還股本，每英金一百鎊加還兩鎊半。中英公司代售此項股本，其股票填明價若干鎊，由中國駐英大

行兩廣總督遵照辦理，並照會英國駐京使臣，飭令該公司按照合同，妥速開辦。由廣州至廈門一段鐵路，應由該省自行籌款建築，業經奏明立案，自不得視為利益相同之路。合併聲明。

〔軌政紀要，軌8，葉60—62。〕

〔關於廣九路借款〕 近日粵省有電到京，謂九廣鐵路借票，英人允劃出半數，留為華人認買。此係幾經磋商，始得之權利。乃玉帥以期限太迫，猝難就緒，已作罷論。殊與粵人權利有關云云。

〔申報，光緒三十三年三月十三日。〕

### 第三節 津浦鐵路的兩次英、德借款

(1902—1910 年)

#### 一、英、德加緊侵奪津鎮鐵路和直、魯、蘇三省

##### 籌款自辦的擬議(1902—1909年)

〔奕劻奏請派員與德、英議訂津鎮鐵路詳細合同摺，光緒二十八年七月二十六日〕 竊查天津至鎮江鐵路，前奉諭旨特派許景澄為督辦，張翼為幫辦，當經該督辦等與德國德華銀行、英國匯豐銀行訂立借款合同，於光緒二十五年四月十三日具奏。奉硃批：依議。欽此。欽遵咨由總理各國事務衙門照會德、英兩國使臣在案。該合同第三十三款內載：草合同一經簽押，中國應准銀行等之工程司前往勘路報明。若所報情形，與銀行等合意，即將此草合同訂定，再立詳細合同；如有尚未詳洽之處，可由督辦、幫辦大臣與銀行等和衷商改等語。嗣因該銀行等勘路未竣，是以詳細合同至今尚未訂定。本年七月十六日准德國署使臣葛爾士照稱：據德華銀行聲稱，德商承勘自天津至山東南界一段，現已完畢，擬遵照草合同第三十三款，迅速開議。正合同定後，立即開工。惟當時督辦、幫辦大臣，現僅存張翼一員，應請奏請添派督辦一員，並飭會同張翼速與德華銀行開議商辦一切等



因。臣等查津鎮鐵路，照原訂草合同，分爲南、北兩段，德商承辦天津至山東嶧縣一段，英商承辦嶧縣至江蘇鎮江一段。現據德使照稱，德商承辦之路，業已勘竣，自應請旨特派督辦大臣與張翼詳慎辦理。伏候命下，卽由臣部知照德、英兩國使臣，轉飭各該銀行與該督辦等會訂詳細合同，以符原議。所有津鎮鐵路請派督辦大臣妥議詳細合同緣由，謹繕摺具陳。<sup>①</sup>

[經濟研究所藏抄檔，路電郵航類，第8冊。]

[袁世凱委唐紹儀、梁如浩會議津鎮鐵路札，光緒二十九年] 准外務部咨開，光緒二十九年四月十九日准英憲署使照稱，天津至鎮江鐵路一事，現在華英公司會同德華銀行擬與中國政府開議，定立正合同，總望此事速行商妥等語。同日又准德憲署使照稱，光緒二十五年四月初九日所訂草合同，准德國、英國會同蓋造天津至南京鐵路，並奉諭旨允准。嗣於二十八年七月十六日照請奏請添派督辦大臣一人，並飭其會同張侍郎開議等因。二十八年七月二十九日准貴部照稱，本月二十六日具摺奏奉硃批，著派袁世凱爲督辦大臣。欽此。等因。各在案。

查現在德華銀行之德國公司、匯豐銀行之中英公司，彼此均已商妥，俱各派員迅速開議，會商德國認定之一段與英國認定之一段津鎮鐵路詳細合同。今德華銀行派天津領事柯達士(H. Cordes)，中英公司派前駐上海總領事，應會同中國所派袁宮保暨張大臣商議，應請轉致袁宮保等知悉，並候迅速示覆等情，相應咨行貴大臣查照辦理。並將會議情形，隨時咨報本部爲要。此項鐵路係天津至鎮江，該署使來照稱係天津至南京，當係筆誤，已照覆應行更正矣等因。到本大臣。准此。

查津鎮鐵路，本大臣前奉諭旨督辦，茲准前因，應派津海唐道紹儀、候選知府梁守如浩，會同德華銀行所派之天津柯領事、中英公司所派之前上海總領事，先行開議，隨時將會議情形，隨時請示核定。

① 硃批，著派袁世凱爲督辦大臣。欽此。

合行札委，札到即便遵照辦理。

〔申報，光緒二十九年五月十一日。〕

〔留日學生致外務部電〕 膠濟路成，德勢已熾。近又迫訂津鎮續約，蠶食可虞。查二十五年與德華、匯豐所訂津鎮合同，非政府畫押，故爲私押，而非條約。且實行猶待續約，則又僅預約，而非正約。非條約則我自有撤回主權，英、德不得干涉。非正約則我不續約，兩銀行亦無如我何。此合同不利於我甚於粵漢，彼既興工，尚可力爭，此未訂定，尤宜峻拒。

〔同上，光緒三十一年五月二十二日。〕

〔直、蘇兩省京官請廢津鎮鐵路草合同致商部呈文〕 呈爲津鎮路約，禍鉅害深，擬收回自辦，以保利權，懇請特賜維持事。竊維外人所允借鉅款代造鐵路者，非効忠於中國，將藉以握全路之權，而舉其商務、財政、兵力悉灌注於其間也。前者粵漢鐵路一案，奉旨責成湖廣督臣廢約自辦，仰見聖明燭照，杜漸防微。而毓鼎〔憚毓鼎〕等愚慮所及，則以爲英德代造津鎮鐵路，其患更有甚於粵漢者。查此段路線，北起天津，南迄鎮江。論形勢則扼江海之要衝，論全局則扼南北之命脈。若此路入英、德之手，是直隸、江蘇、山東永爲英德勢力範圍。平時則妨我主權，事事牽制，有事則南北隔絕，聲勢不通，中原全局，關係甚鉅。然此猶就大勢而論。

請更以草約言之。原約載路長一千八百華里，借款七百四十萬鎊，年息五釐，以近年最貴鎊價，每鎊合銀九兩計之，每里合銀至三萬七千兩。若積五十年利息，本利每里幾及十三萬兩。如此重債，何日可以清還，其債一日不清，即路權一日不返。名爲借款，實永佔耳。原約又載：展造幹路，或接造枝路，如確有利益，公司可與督辦大臣協商。列此一條，尤爲大悞。由津鎮兩端展造幹路，則北可以出長城，南可以貫江浙。若接造枝路，則沿途二千里物產蕃衍，地勢高平，無處無利益，即無處不可接造。延長旁出，後患何窮？毓鼎等懲前毖後，反復籌思，惟有援粵漢之例，廢約自辦，應可保利權而弭外患。

案國際公法，凡訂約兩國，必均係國家，方成條約，否則爲之契

約。廢契約與廢條約異，廢草約又與廢正約異。今津鎮鐵路之約，乃中國國家與英德公司所訂，其爲契約甚明，且係草約而非正約亦甚明。按照公法，與英、德兩銀行磋商，頗易爲力。或者以此路載在曹州教案路約爲疑，恐有難以收回之勢。不知教案所索膠濟、膠沂二段，祇云及山東界而已，北無直隸，南無江蘇，豈可以兩省牽連並及乎！伏乞大部俯據輿論，與外人堅持，並求咨商北洋袁大臣與銀行妥商，此段鐵路由中國集款自辦，無須別借外款，將從前草約聲明作廢。此路既非抵押，造路我自有的，借債須出本心，不願固難相強。以此持論，彼或無詞。此議若成，較之粵漢路權保全尤大。毓鼎等憂在大局，不僥鄉里之私。用特合詞上呈，不勝迫切待命之至。

〔同上，光緒三十一年十月二十二日。〕

〔直、魯、蘇留日學生敬告三省父老書，光緒三十三年〕 嗚呼！我國人性命財產，其在今日無一不隸外人之勢力範圍，即無一而不至危至險。其危險之最要者，莫如鐵路。查各省鐵路，有已告成者，有方開辦者，有未開辦者。彼告成與開辦之路，已歸外人掌握，可勿論矣；即現未開辦之路，亦莫不羣虎眈眈，明饗暗襲，存亡呼吸，等於若絕若續之交。若此者非止一處，而津鎮鐵路，固其中之一部份，且其中之一大部分。此路而存，直隸、江蘇、山東三省，將藉以俱存；此路而亡，直隸、江蘇、山東三省，將因以俱亡矣！危乎殆哉！我三省存亡，胥於此路之是賴，則我三省對於此路現在之感情，當爲何如？對於此路將來之應付，當爲何如？此某等所爲痛哭流涕，而不能不爲我三省父老一述此路之得失也。……

外人假鐵路以實行殖民政策，謀我三省之財政權、行政權及其他各權，礦業、商業及其他各業。簡單言之，謀奪我三省主權，謀奪我三省主人之性命財產而已矣！蓋彼生齒日繁，欲殖民於我內地也，蓄志已久，特以山河阻滯，榛莽崎嶇，故未能暢行無阻耳。倘復攬有鐵路之權，則路之所至，即兵力所至，雨捲風馳，何求不得。就其遠者言之，英之馭印度，法之馭越南，非鐵路爲之前驅乎？就其近者言之，俄之圖滿洲，英之圖西藏，非鐵路爲之引線乎？至近日德人之在山東，其勢力

膨脹，莫非起點於膠濟鐵路，則尤我三省父老所共見共聞者矣。故此津濟鐵路之自辦與英德二國代辦，即我三省存亡之樞紐也，豈區區利害云者，區區形式上之利害云者。

〔東方雜誌，第3年，第3期，交通，頁49—52，1906年3月。〕

〔直、魯、蘇三省京官惲毓鼎、黃思永等二十一人爲籌款自辦津鎮鐵路呈文<sup>①</sup>〕 津鎮鐵路，於光緒二十五年由中國向匯豐、德華兩銀行借款修築，立有草合同。此路北起天津，南抵鎮江，中歷山東全省，迤邐一千七百餘里，爲南北樞紐，貫我腹心。若使路權利權俱落外人之手，將來患害，不可勝言。是以毓鼎等曾經兩次具呈商部在案。查此次草合同並未續立正約，不得認爲條約，在我有可廢之理。況當時原因路款難籌，向兩銀行借款修築；今日願借與否，其權自在中國。又查此合同第十六款云：按此借款，招帖未出之先，如有泰西或他處關係大局錢市格外之事，於中國向來借款股票價銀妨礙甚重，致此次借款未能按以上各節賣票，則銀行等可隨時酌情緩辦，亦可辭辦此事，將合同作爲廢紙等語。然則此合同之可廢，原文本已載明，正非他項契約可比。且該銀行於此項草合同後，又續立合同，送交前督辦鐵路大臣袁世凱。該大臣亦有另訂詳細章程與之磋商，彼此均未認可，迄無成議。是原立草合同，其不足據可知。今直隸、江蘇、山東三省紳商，因此路關係太重，願集款自行修築，人情甚爲踴躍，鉅款不難立籌。擬請貴部據情代奏，並照會匯豐、德華兩銀行，將前草約作廢，由三省紳商自行籌款辦理。俟奏明後，再將設立公司詳細章程呈明立案，以便次第開辦，不僅於三省之路權利權可以挽回，且於中國大局，實有神益。

〔經濟研究所藏抄本。〕

〔直、魯、蘇三省京官惲毓鼎等一百五十三人呈，光緒三十三年二月〕 職等以此〔津鎮〕路關係甚鉅，所有權利，不應任外人攫取。因此三省同鄉紳商，約集公議，自行籌辦，冀以保固京師門戶，挽回利權。此路實關係國家命脈，不第爲三省利益計也，是以於光緒三十一年兩次具呈商部，本年正月二十二日又公呈郵傳部，均先後在案。現

① 原抄本未註明日期，估計在光緒三十二年冬或三十三年春。

聞外人備定正約甚急，而三省紳商自籌修築之款，亦已有著。情急勢迫，萬難延緩。爲此聯名呈請據情代奏，請旨飭下外務部、郵傳部立案，准由三省紳商自行籌款建築。至與外人交涉之處，必得熟悉情形，威望素著之大員，主持辦理，俾底於成。竊思直隸總督袁世凱，係原辦此路之大臣，湖廣總督張之洞，誼關桑梓，從前收回粵漢鐵路自辦，曾著成效。如蒙飭下兩督臣妥與籌商，當能得力。職等與同鄉吏部尚書鹿傳霖等，累次面商，意見相同。謹取其同鄉官印結，呈請代奏，實爲公便。謹呈。

軍機大臣面奉諭旨，都察院代遞直隸、江蘇、山東三省京官以津鎮鐵路籌款自行建築呈請代奏一摺，著袁世凱、張之洞妥商辦理。欽此。

〔同上。〕

## 二、初次英德借款的議成(1907年)

〔張之洞致鹿傳霖等電，光緒三十三年正月二十八日〕 津鎮鐵路草約稿，並滋翁函、嗣香侍講函，均悉。焦急萬分。唐所改約，不過不照續約耳，並無好處。此路當京畿門戶，關係根本安危。前者草約已謬，續約尤謬。今遽欲收回，誠非易事。然斷不能不謀挽救之方。鄙意欲辦此事，有兩要義：一、趕速籌款自修津濟一段；一、仍請袁慰帥出爲主持。兩義尤以第二義爲最要。慰帥地方主權所在，才略威望又皆足以任之。此事甚難，非慰帥出爲主持，斷無辦法。宜邀直隸、山東兩省京官，迅速聯名呈請都察院代奏直、東紳民自修，仍堅請慰帥督辦此事，方有轉機。至自修地段，只能說明先修津濟，道里不長，一面借款，一面招股。若慰帥肯主持，則通融之法甚多，必可辦成。鄙意若德人不阻撓，卽由德州修至天津；若德人攪擾，則路線稍爲移改，亦可達津。我既有款自修，並非背約。或路線稍有變通，當不至別生枝節。請密速轉至同鄉諸君公議。如何？望速電覆。

〔張文襄公全集，卷189，葉2。〕

〔張之洞致鹿傳霖電，光緒三十三年三月二十二日〕北洋寄到總署原訂合同奏案，並曹州教案條約，詳閱一過，乃知津鎮借英、德兩國之款，全爲挽救早已奏定之曹約。蓋曹約本准德人由濟南分造南北兩路，直達山東邊界，並與中國幹路接連；且鐵路附近相距三十里內准其開挖煤礦，并准其築造引礦取石運灰之近小枝路。如此則德路所到之處，土地權利，全非我有，且有與中國幹路相接一語，是直隸境內之路，亦必侵佔，達於天津。故光緒二十五年許竹筠侍郎另議改爲中國借款修路，並許英、德兩國同辦。亦經將草約具奏，但未議定詳約。所惜者五十年還路期限太遠耳。

近三年袁慰帥與英、德磋商，擬改爲三十年還路。若中國有款，十二年半亦可贖回。借款共銀五千萬兩，五釐息，九五扣，六年修成，除費用及官息外，餘利作爲十分，以一分與洋工師酬勞，九分歸中國，外人尙未允。此津鎮路之首尾大略也。

籌款自修，本是上策，鄙人最所深願。今詳考此路原委，乃知鑄錯已成，令人歎息痛恨！此時所患不在津鎮合同之不能廢。假如真能廢英、德兩國借款之約，恐德國一國必將徑行獨修山東境內之路。執定曹州條約，悍然不顧，硬自興工，則直、蘇兩省爭回之路甚短，而山東全省路權淪陷外人之手。兩相比較，輕重懸殊。是名廢津鎮草約，而實逼成曹約，正中德人之計。不惟山東紳民不肯甘心，即直、蘇紳民，朝廷政策，亦必不肯。若欲連曹約追改，揆以情勢，豈能辦到。此時必須籌畫萬全，方好下手。近日公呈遞後，英人已屢來探聽，而德人於三省公呈之舉，寂然若毫無聞知者，此中顯有狡謀定計，灼然易見。三省同鄉於此案原委，何不詳考？德執曹約一層，曾否慮及？有何統籌全局挽回補救之法？希速即詢商示覆，以便籌酌至盼。

〔同上，卷198，葉11—12。〕

〔袁世凱致張之洞電，光緒三十三年三月二十二日〕津鎮借款全爲補救曹約，一語破的，傾佩莫名。此時欲廢津鎮合同，而曹約尙在，無論如何，德人斷不允廢。設廢津鎮而專行曹約，於山東中段所損尤大。欲求兩全，實無善策。凱前奉旨商訂詳細合同，原擬痛改草

約，俾權利盡操自我。如彼能允，自於地方無損，若彼不允，正可藉此延宕。故五年來未能定議也。且三省建議自築，而籌款尙無實際，縱使能與德、英妥商就緒，而空言自辦，何以善後。愚見擬乞公摺名會奏，請旨飭下都察院，會同度支部、郵傳部先與三省官紳確實考核能否籌集四五千萬之鉅款，指定何項，有無把握，俟公同議覆實有的款，方可與德試商。否則費盡心力，亦屬空談。

〔同上，卷198，葉10—11。〕

〔張之洞致袁世凱電，光緒三十三年三月二十七日〕 尊意專在考核三省造路實款，此節似可稍緩。此時三省官紳其氣甚盛，前三日接公所一電，詞甚峻厲。若並未與德議而專問三省之款，三省人必曰若能廢約，三省必能籌款，恐不能折服之也。昨接外務部有電云：津鎮路事，三省京官呈請自辦，奉旨交尊處與直督妥商辦理。德、英兩使迭次來部詢問辦法，並索覆音，現在此事如何商辦，希速電覆等語。德、英向外外部如何說法，尊處必知，祈速示。至尊意究竟擬如何爭論？如何抵制？如何歸結？尤望密示，俾開茅塞。

〔同上，卷198，葉13。〕

〔又電，光緒三十三年四月初二日〕 此事不難於籌款而難於廢約，鄙見必須先與英、德切實磋商，能辦到廢約固屬最好，即不能廢，或者外人稍爲退讓，藉此挽回幾分利權，於國勢民情亦甚有益。且使三省京官知交涉之艱難，並非不爲盡力。公前撫東省，今鎮畿疆，威信著著，且係此路原議大臣，於此事利害，籌之至稔，三省仰望，實在於公。……務望先將目前發端，如何辯論，如何抵制之處，迅賜電示，以便速覆外務部。

〔同上，卷198，葉15。〕

〔袁世凱致張之洞電，光緒三十三年四月初四日〕 沃電悉。凱前年在京議約，遇韓稅司英人柏卓安，被日撤回，得聞日人奪據韓外交權。曾叩以各國意見如何？柏答韓人平日不知尊重條約，任意失信，各國視日人代執其柄，藉以約束，頗謂公允。聞之極爲悚悸。適次日入對，據以上陳。並力言我之條約，必須尊重，不可輕違，尤不可言輕

廢，免蹈韓人覆轍。儻令凱發端廢約，前後矛盾，殊屬不敬。且近日各省人心涌動，謠疑紛起，德人已有增兵之議，將來大害，姑不必計。儻因發端廢約，啟人用強硬手段，致生意外交涉，我輩皆受國厚恩，重負人望，不但無以對朝廷，抑且無以對三省。凱承議此約，已歷數年，德、英並無違犯，無柄可持，突言廢約，從何啟齒？況此案牽連曹約，而曹約勢不能廢。輕發此端，徒失國信，貽人口實。通盤籌畫，甚不合算。

前議先籌的款一節，鄙意先不必與德、英商。今由郵部故設難題，舉德、英斷不允者與之磋商，藉以延宕，我以所籌的款，另擇一線，或由天津至清江，或由大沽至清江，名爲沽淮鐵路，迅速開造，尅日告成，我已先立其基，足以對抗。德、英無利可圖，可望不廢自廢。並非藉籌款爲推諉也。但此謀宜密，不可宣示，防人破壞。今尊意擬先與德、英商及廢約，凱實不敢承命。如必不得已，現惟有隱藏廢約字面，仍抱定改訂合同，另設難題數條，請外部與之試商。一、由津至山東界一段歸中國自造；二、東、蘇兩省路股，中外各半；三、無論何時，中國有款即可按值贖回；四、此路用人辦事，均由中國人主持。看德、英如何對答，再相機挽回幾分利權，以慰三省士庶之望。四條內尚有未盡，祈尊擬增入。總之，方今強國交涉，亦不敢輕言廢約，我處積弱，不得不慎。

〔同上，卷 198，葉 15—17。〕

〔張之洞致袁世凱電，光緒三十三年四月初九日〕 中國今日國勢，與兩強國訂立之約，如何能廢？鄙人固深知之。且此借款之約，全爲補救曹約，津鎮廢，則曹約行，然則此約如何可廢？所以敵處沃電云：此事不難於籌款，而難於廢約也。不過欲借三省紳民爲抵制，庶彼族肯將章程多改，多收回幾分利權耳。所以敵處沃電又云：如何發端辯論？如何抵制？如何結束？辯論、抵制者，措詞之空中波瀾也；結束者，辦到之實事也。鄙意中所擬結束之法，已告高道凌巖面陳。適該道京事未畢，故尚未到津。既云如何結束，則必非指廢約可知矣。尊電全未喻鄙意，不勝惶悶。茲將拙擬結束之法，臚布於下：

一曰贖路期宜近。草約係五十年還路，三十年始可商酌先還；



意改爲三十年還路，十二年半有款亦可先還。此條最要，已勝於許奏遠甚。但英、德尙未允。昨由漢口英領事交來英朱使由京寄伊最近議稿一本，則已允十五年有款即可贖路；三十年若全還借款，即不須補交兩鎊半之息。是此條已與尊議相差不遠，將近合龍矣。鄙意擬改爲十年以後，即可全還借款，將路贖回。緣前日中英公司漢蘭德自京來談及他處借款修路章程，鄙人云，須十年後即將全路贖回，渠即允諾，毫無難色。竊思英商既可允，德商亦必相同。贖期近，則變故少。一也。

二曰成路期宜速。許奏及津議俱云六年修成，今英朱使寄來最近議稿，則云四年修成。此條甚好，宜與訂明。如六個月內不動工，此節即作罷論。路成早，則車利多。二也。

三曰華官管事之權宜重。津議除督辦大臣外，管事之華官二、洋員三，分管工程、行車、帳目，是此緊要之三項仍是洋員持權，務宜爭論酌改。再英使最近議稿有云：年終帳目，由銀行選派不干過鐵路並長於考核之人，考核簽書等語。此項年終查帳人，必須添派華官一員。三也。

四曰存款之權宜操。路未成之先，銀行借款，路成之後，鐵路利益進款，固必須存銀行。然須華官與洋員共同存放，布告大眾周知：存款要據，須存督辦大臣處。四也。

五曰路工限制宜定。除自天津經山東抵浦口止，此一幹路外，不得稍有擴充。如有開煤運料等事應修枝路，無論遠近，皆由中國籌款自修，勿庸英、德兩銀行代修。五也。

六曰息扣酬勞宜輕。津議十二年半後贖路，每百鎊須補兩鎊半之利息，三十年後則不補，昨漢蘭德論他處鐵路云，過十五年後即不補此兩鎊半。索價已減。今津鎮路擬與訂明十年即可贖路，亦勿庸補此兩鎊半之息。萬不得已，至十五年後，斷不補矣。又扣頭一層，津議係九扣，他路亦多如此。昨漢蘭德談他處扣頭，鄙人答以止能九三五扣，至多九三扣，漢已允九三扣，並云或可減爲九三五扣。今津鎮路似可與之訂明九三扣。至行車有餘利時，許議提二分作銀行人等

酬勞，以餘利每年四百萬兩約計，酬勞每年需八十萬，太多可駭。津議止提一分，作銀行人等酬勞，實不爲少。昨濮蘭德論他路則謂銀行止有一定薪水，此外並無他項名目，未敢遽信。然濮既有此說，特此飛告，務望與之切實駁減。又英朱使前旬餘與英領事電以津鎮路事，令探敵處之意。大意是詳細章程儘可商改，但借款之約作罷則不能等語。並以密布，俾知英使意向鬆活。六也。

七日此路改官辦爲三省商民自辦。此時將借款詳細章程，酌改妥善，明告三省商民，此十年中仍暫由官經理，三省商民分攤里數，籌備款項，十年贖路屆期，卽由三省將款備齊，由官督同紳民交付銀行收清，卽將此路收回歸三省商民自辦。所有自第五年開車起至第十一年贖路日止，所積餘利約二千萬兩內外，應全數積存作爲贖路之款，無論何事何人，不得動用。除此項外所不敷之三千萬兩內外，歸三省商民自行共同商議，酌量認股，應按各該省境內鐵路里數，均平攤認，外省人不得攙入。七也。

此乃管見結束之法。尊意以爲何如？是否有益？是否能行？統請卓裁。……

至尊處江電另擇沽淮一線，迅速造成一節，恐三省物力人才，斷不能速於外人。然沽淮之說及設難四條，皆可作文章波瀾。所謂取法乎上，僅得乎中，統請台端指示梁升道爲荷。

再，三省京官來電，不甚知此中甘苦，或不知草約係批准，或欲向歐洲興訟，或謂此與曹約無干，京曹從容諷議，大率如此。已婉切覆之矣。抑管見更有進者，此約難廢，固不待言，然鄙意謂與其造路，不如贖路。蓋此路若歸紳商自辦，十年亦難成功，一無款，二乏人，三各有爭心不能畫一，四糜費必多。何若聽英、德代修，指刻期告成之路，招本穩利豐之股，分年集之，一舉贖之，豈不至易、至簡、至穩、至實哉。衆論所以憤急者，因從前之約年限太遠，漫無範圍，慮外人奪我路內之權利也，且慮其侵我路外之權利也。今若將章程改好，則造路不如贖路矣。

〔同上，卷198，葉17—21。〕

〔張之洞致李嗣香及三省同鄉電，光緒三十三年四月十二日〕  
查津鎮鐵路經總署於二十五年奏訂草約，奉旨：依議。欽此。是不能謂  
爲無關國際。且此路中段原係曹約允德人自修者，因津鎮路借款，始  
能爭回。若此時津鎮廢約，曹約必行，於我損害尤大。至於已經奉旨  
批准之案，西律如何能翻，在歐訟歐，萬無得直之理，徒耗訟費而已。  
鄙人旬月以來，通籌熟計，如條約果能改好，贖路實勝於造路，已於初  
九日佳電詳致北洋。

〔同上，卷198，葉23。〕

〔袁世凱致張之洞電，光緒三十三年四月十三日〕 所擬七條，悉  
中肯要。前六條與英德商議，在我亦平實近情。六月動工，四年修成，  
十年贖回，至爲簡捷。而管路、查帳、存款權操自我，借款減扣，酬勞少  
提，鎊息不補，枝路自修，尤爲利不旁溢。十年以內不損我權利，十年  
以外可收回全路，洵屬獨操勝算。後一條歸三省自辦，以籌儲之款爲  
贖回之資，寬以十年之期，加以積存之餘利，在三省紳民籌款不至過  
迫，爲數又可較省，而得收全路，無異自造；既紓民力，仍保路權，誠所  
謂造路不如贖路者。偉策精思，甚善，甚善。至重華官事權一節，前  
議自督辦大臣外，設兩總辦部，每總辦部派三員管工程、行車等事，華  
總辦二，銀行代理人一，則總辦部之事權，華員倍於洋員。其事務總  
管及總工程師兩職，現中國絕少專門，不能不用洋人，然皆由督辦委  
派，並有鐵路上緊要之員，如有熟習工程事務，堪用之華人，亦可派用  
之語；且統由督辦主持，全權多在華官。原議此條係迭經爭辯，德人  
終未允從，儻能再行改善，則更妙矣。

目前設法辯論，自應派有專員方可傳達機宜。梁升道現爲出使  
大臣，自應請旨簡派會議此路詳細合同，隨時電商尊處暨敵處、外務  
部、郵部共同核奪，即請由公主稿，擊名電奏。俟派定後，再以尊擬及  
鄙人所擬各條交梁星使酌量情形，向英、德兩國，先設難題，繼再協  
商，當可挽回權利不少。俟前六條商定後，第七條可另奏立案。仍祈  
裁核。

〔同上，卷198，葉22—23。〕

〔張之洞致李嗣香及三省同鄉電，光緒三十三年四月十三日〕  
至若廢約，即萬辦不到。且實不如改約，英、德代造。四年必成，十年贖路。屆期已積有餘利二千萬兩內外，三省僅須合籌三千萬，即可將全路收回。若由我自辦，則必須籌足五千萬。路尚未造，集股斷不踴躍，十年斷不能造成。粵漢鐵路爭回兩年，並未多修尺寸之路，可爲前鑒。諸君務須詳籌熟計，切勿徒徇廢約虛名，反無實益也。

〔同上，卷198，葉24。〕

〔張之洞致袁世凱電，光緒三十三年四月三日〕 尊電有云：隨時商外務、郵傳兩部，共同核奪一節，尙可從緩。一國三公，必致誤事，況七八公耶？公擅長交涉，當已照澈無遺。尊意自爲慮衷周到起見，惟鄙見此事須分作兩層，先由我兩人將主義告梁星使，與德、英兩使往返磋商，仍須高一層落筆，方易就範。俟略有眉目，再詳告外、郵兩部，請其核定，或可或否，或增或減，仍聽命於部。如此或無窒礙耳。

謹擬電奏，文曰：津鎮鐵路事，世凱、之洞奉旨妥商辦理此事，三省紳商，氣盛志堅，力陳此約不廢之害，於國家主權，固有妨礙，於三省商民生計，損失尤多，萬難坐受腹削，自覺生機等語。情形迫切，甚覺洶洶。竊思邦交固宜慎重，民情亦不能強拂。凱、洞擬一面勸諭三省商民，令其勿太激烈；一面婉商德、英兩使，勸其善爲轉圜。凱、洞當從中調停，以期妥爲定議。惟與外人辯論，須有專員。查新簡出使美國大臣梁敦彥，前在津海關道任曾隨同籌議津鎮鐵路詳細章程，擬請旨即派梁敦彥會同凱、洞籌議津鎮鐵路事宜，隨時與津、鄂電商，由津、鄂詳告辦法，相機與英、德商論。俟稍有眉目，再當詳達外務部、郵傳部，請兩部詳核裁定<sup>①</sup>。謹合詞電陳，請代奏。世凱、之洞同瀟等語。即請認真改定拍發，至感。電奏內只可言派梁議津鎮鐵路事宜，似不宜言章程。若言談詳章，則是已說定不廢約矣，似宜稍緩。

〔同上，卷198，葉25-26。〕

〔袁世凱覆張之洞電，光緒三十三年四月十七日〕 此事原係中

<sup>①</sup> “俟稍有眉目……請兩部詳核裁定”句，在發電時，刪去。參看光緒三十三年四月十七日袁世凱覆張之洞電。

國國家向德、英商人借款，歷由兩銀行派員來議，與國際交涉略有不同，我不必專商兩使。且兩使在京現專向外部催詢，而部中本不願擔承，意在向外推託。若奏明俟議有眉目，再行詳遠外、郵兩部核定，恐於未有眉目以前，部中藉以推諉，更不肯過問，遇有必須借重外部之處，轉致爲難，似以不說明此層爲較活動。故將電文前後刪易數字，免太著實。遵已會名譯發。

〔同上，卷 198，葉 26—27。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年四月二十八日〕 此時若即向邸樞請示辦法，樞意必仍主改約，更無第二語。我未向德、英提及廢約一字，遽請樞示，三省京官必羣謂我兩人胸有成見，專承樞意，斷不甘服，一味忿爭鬩闔，更難就範。鄙見似宜先囑梁崧使向德、英兩銀行試商廢約，如應商兩使，即向兩使言之。統請尊酌。落筆雖宜稍高，措詞須稍委婉。但言三省紳民鼓譟太甚，無可如何。兩國必以許多強橫之詞相答，且以許多要挾之事相抵。聞德使言，如津鎮約不定，則商約不議。可見一斑。彼時再將此問答情形、爲難情形，詳晰宣布，詢問三省意見有何結束之法。惟京城所設三省公所，實只數人發議，不足爲據。聞已多不覺悟轉圖者。擬一面由津、鄂各派明白幹練之員一二人赴京，向各京官剴切勸導，山東京官尤要。一面刊布知單，查明三省京官共有若干人，徧行通告；先言梁使已經與議，德、英決不肯廢約，問三省京官意見若何？或堅持廢約，有何必廢之法？或願改約贖路，各注單內。將來知單寫畢，查看單內人數，如明悟者居多數，即可照外國議院章程，向德、英另議改約章程，少數者自不能阻撓。如果知單內固執廢約者多，不受調停，然後請樞、外兩部示斟酌妥辦，不能曲徇浮議矣。俟此較有步驟。尊意以爲何如？

〔同上，卷 198，葉 27—28。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年四月三十日〕 竊思更有一策，此次崧使往晤時，彼必痛駁廢約，可即與商借款自造之法。仍向德華、匯豐兩銀行借銀四千萬。合同內不明言修路，但言三省興辦工商實業，不能以路作抵押，而以三省各指一有著之款作保，由督辦

大臣據認，到期必還。五釐息、九四扣、爲期三十年，前十年還利，後二十年還本。至第十一年有錢，即可先還，或全還，或陸續先還均可。至十二年半後，即不補兩鎊半之息銀。其修路之工程師，仍分用德、英兩國人，但由我自行雇用，不能由兩銀行主持。工師只管造路，不能干預他事。路歸我自修，則先造單軌即可，大約可省一千萬，故借四千萬足矣。照此辦法，但有還債之擔任，無慮路權之損失，三省或可轉圜，至外國則必有可商。緣近數月來，爲湖北境內粵漢鐵路事，英領事及匯豐力勸我借款。敝處切告以曾經奉旨不准借款修路，萬萬不能再奏。彼因改爲借款，不提明修路之辦法，另用湖北牙釐局作保，不以路作抵押，期限息扣十年可還，不補鎊息，仍用英工師，均如此電上文所言。假如津鎮路亦照此與商，彼見紳民志氣堅決，或肯允許，亦未可知。此說若行，似於路權稍有益。

總之，此事有三義：與外人言三省必欲廢約爲第一義，與商借款四千萬自造爲第二義，痛改草約必將前擬之七條辦到爲第三義。第一義萬辦不到，而萬不可不向外人一言；第二義如能辦到極好，第三義必能辦到，似亦不能謂之不好。鄙意所謂先與兩國一談後再請樞示，與來電宗旨本無甚區別。如兩公之意以爲宜先告邸樞，亦無不可，望即將以上所擬三義辦法層次，如何發端，如何結束，云係我二人公商辦法，詳陳邸樞，請其裁定。蓋外人將廢約二字駁回後，自不能不告樞廷也。但不宜空言請樞示耳。

【同上，卷198，葉28—30。】

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年五月初三日〕 昨接高道電述崧使晤談各節，以贖利爭權四字爲宗旨。佩甚。崧使所擬做照關內外辦法，加重華官權，工程歸彼管修，成一段，交我一段，交我之後，行車、用人均歸我主持，彼不得干預。惟兩鎊半之鎊虧，二成之紅獎，稍爲退讓，十二年半始將借款全還各節，似較借款自造爲尤善。蓋自造斷不如洋人代造之合法迅速，且須於五釐息之外再有加增，爲數亦鉅也。既是修成一段，即交我一段，則路權毫無損失矣。惟借款須另指三省的款作抵，不能以鐵路作抵。曹約許修之路，須與議定不能

再修，是爲至要。鄙見如此。此法究竟是否妥協，及此外有何應補要義，統請慰帥詳加裁酌，或可或否，覈定後告崧使妥爲商辦。至廢約一節，既已向兩銀行談過，此時自可一面將銀行停議之說告三省，一面即商修改辦法。惟廢約二字，總須隨時留作談助耳。

〔同上，卷199，葉1-2。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年五月十日〕 借款自辦，分款、路爲兩事，自是今日切題良策。崧使所擬，以他項的款爲抵押，此節爲最要。……

此外，若借款加扣，以抵換二成餘利，另給現銀，以抵換購料五分行用，均是讓利爭權宗旨。……

統請慰帥裁奪，與崧使商辦。

〔同上，卷199，葉2-3。〕

〔張之洞致鹿傳霖電，光緒三十三年五月十五日〕 此時忽議廢約，萬辦不到。現在擬定議借款自辦，衆京官均以爲可，德、英兩銀行似亦允許。大旨在讓利爭權，實屬毫無流弊，且較廢約自辦者，成功尤速，較有實際，不在乎徒爭廢約之虛名也。昨日梁崧使進謁，想已詳陳。請即裁定，催梁速與兩銀行議。若大綱宗旨彼已允定，則細目儘可徐商，免致延宕日久，或有壞人挑播，德、英兩國政府忽又翻悔。至要至要。

〔同上，卷199，葉4-5。〕

〔袁世凱批山東紳商自辦津鎮鐵路文，光緒三十三年六月□日〕

據早已悉。查津鎮鐵路自光緒二十五年經前督辦大臣許，與英、德兩國銀行訂立草合同借款修築，奏准有案。迨二十八年七月本大臣奉旨督辦，旋於廿九年四月准外部咨，德華銀行派德員柯達士、中英公司派英員畢理南，會同本處議訂詳細合同，當經飭委前津海關唐升道等與英、德兩員開議。該德員堅請先議北段，先飭商駁，須兩行同議，不能按段分商。經唐升道等與英、德兩銀行統籌會議，而彼所開條款於我主權利權輒多侵損。復飭多方爭辯，迄今三年，尙無成議。借款造路，本非善策，前議此約，於事權所在，亦頗兢兢相持。

查津鎮一路，地跨三省。但直、蘇及首尾，而山東中貫腹心，其所關繫該省權利尤重且要。然考光緒廿四年前總署與前德使海靖議定曹州教案條約，准德國在山東築造膠濟、膠沂鐵路二道，俟鐵路造至濟南後，並可開造由濟南往山東界之路，載在條約。昔議津鎮草合同時，德人援據該約，以山東中段擬歸德國自造，不肯歸入津鎮，經前督辦大臣暨前總署堅持力辯，始允將山東中段亦併歸津鎮，由中國一氣借款訂辦。蓋自曹州教案條約既成，德人於山東界內鐵路，視為彼所已得之利益，即使津鎮果廢，而曹約具在，仍多棘手。故就山東一省而論，其於曹州教案條約，受害已深，僅爭津鎮，尚屬無幾。且津鎮一路，雖經訂有草合同，而詳細正合同一日不訂，外人一日不能築造此路。山東為本大臣舊治，凡有可為吾紳民謀者，無不盡力設法，願諸紳靜以俟之。

〔申報，光緒三十三年六月九日。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年五月二十一日〕 崧使電擬令諸紳與英、德兩公司直接開議。萬不能行。兩銀行斷不能與諸紳議。今日見柯達士，渠言之甚決，請崧使萬勿推辭，將來自有公論也。

〔張文襄公全集，卷199葉6。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年五月二十六日〕 津鎮鐵路事，五月二十二日在鄂與德華銀行總辦柯達士面議借款自辦，章程大略十五條：

一、借五百萬鎊。一、先修單軌路。一、全路限三年造成。一、礮口黃河橋工亦在三年限內造成。一、九四扣，五釐息。一、前十年還利，第十一年起還本，如有款即可於十一年全還，或陸續多還。一、十一年還本，不補兩鎊半之息銀。一、借款不能以路作抵押，另指三省之款作抵押，應由袁宮保酌定。一、北端用德工程師，南端用英工程師，均由中國總辦此路之大員自行選用，此工程師應聽中國總辦提調節制調度。一、英、德兩工程師只管造路工程之事，不得干預他事。一、行車餘利前議銀行工師分餘利二成一節，應勿庸議，以免還款多延時



日，應由梁星使另行籌商津貼之法。一、銀行買料用錢應大加核減，或另籌辦法，應由梁星使妥商。一、北端天津、南端浦口、中段濟南，應同時開工。濟南路造至分達南北處，應一向北造，一向南造，以期迅速。一、山東境內德國勿庸再造他路，以免與此路有妨。一、路工將竣時，如款尙不敷，可仍向德華、匯豐續借等語。

查柯達士於五月二十一日來見，自言來商津鎮鐵路事，力言兩銀行斷不能與紳商議，有紳往，皆不見。廿二日與之詳商十五條如右。大略均本崧使近日所商辦法，其銀行不要餘利二成一節，渠甚送情，自云此乃出自德銀行之意，甘心退讓，以結好於中國。當即答之云：崧使來電，已言及，並贊美稱謝以堅之。其買料用錢，應請崧使酌商，並告以此事一切由慰帥主持，細目由崧使詳議，我不過從中調停等語。特詳達。請慰帥、崧使詳酌核示爲禱。

〔同上，卷199，葉6—7。〕

〔張之洞致鹿傳霖、高澤奮電，光緒三十三年六月初十日〕 查鄂議各條，柯達士皆無甚異說，其語氣似已允許。此後必須抱定鄂議與之磋商，萬不可稍有退讓。至要。路雖係自辦，工仍須包與洋工師，方能合法迅速。若由中國官紳自出心裁，恐必致耽延遲緩。望再細酌。商辦一層，鄙人係直隸人，豈有不願？特借約既係官訂，押款又由官籌，責任全係官擔，何以能歸商辦？慰帥已允商辦否？並望電覆。

〔同上，卷199，葉17。〕

〔張之洞致袁世凱、梁敦彥電，光緒三十三年六月二十四日〕 津鎮鐵路借款數目，原約係七百餘萬鎊，柯達士來鄂，鄙人與之切議，減爲五百萬鎊，柯尙不甚願。允以添入不敷續借一條，柯始勉允。論全路費用，本需此數，尙恐不敷，若再少；德、英必不允。但近日三省京官來信，與致袁宮保信全同，仍執止借三百萬鎊之議。另接京城老成諸公之函，亦如此說。聞衆意甚爲堅決，雖屬偏見，然執拗太甚，衆議紛騰，若不思調停之法，終必決裂。焦悶經旬，因思得一權宜變通之策，可冀兩全。特此奉商。

查鄂境粵漢鐵路修造，尙無的款，前與英人商借款項，已有眉目，

嗣以恐多牽礙，外務部不允借款，迄未成議。然此路關係中國全局，萬萬不能緩修。而一時猝難籌集鉅款，現若以德、英必欲借，而三省京官堅不肯借之二百萬鎊，由津鎮轉借與鄂，鄂亦以鄂省釐金分認抵款，合同內仍祇言津鎮不說明轉借之事，則於津鎮路及粵漢路兩有神益。如恐三百萬鎊不敷津鎮之用，則前議條款內本有仍可續借一條，屆時自可續商，只在三省肯借耳。似[此]通融辦法，於京官意議既合，自無可藉口阻撓。津鎮即可定議，粵漢亦得興工，於大局裨益非淺。務請崧使向外務部婉切言之。設外務部及德、英銀行或不以為然，惟懇崧使將實在為難，外人不允少借，京官不欲多借各情形痛切力言。此乃為津鎮解圍，並非粵漢路更變不借款之前議，當可允許。洞為調停京官，又急欲造成粵漢幹路起見。慰帥及崧使兩公卓見以為如何？翹盼賜教。

[同上，卷200，葉8—10。]

[梁敦彥致外務部函，光緒三十三年七月十一日收] 津鎮鐵路一事，昨英公司改派匯豐希理夏與柯達士來議，希於原議辦法宗旨，挑剔多方。初則謂借款五百萬鎊，每年作押的款至少須有四百萬兩；又謂中國現在禁煙，土稅不能作抵押。繼又添索三條：一、英德總工司及總管賬，由中國選派，但其人須兩銀行認可；二、中國總辦提款，須總工司及總管賬開單，載明何項工程需用若干；三、該路行車賬目，總管賬按期報知兩銀行等語。其意蓋欲藉口押款不足，另起波瀾，為干預路權地步。弟當以押款不足，猶可再商，惟添索之三條，皆與原議大相反背，萬不能允，極力駁斥；而彼持說甚堅。弟思希理夏既以押款不足為藉口之資，必須多籌數十萬，方可杜其干權之漸，能足其數更妙，倘押款既足，彼仍另作要求，我再峻詞駁拒，當可望其轉圜就範，議結有期。擬請執事代將以上情形，回明邸相，可否再行電致三省，竭力添籌？如三省實再無的款可指，借款既係中國擔保，所指亦係虛押，將來仍由路利清償，似不必定囿於三省也；請他省協助，亦無不可。管見如斯，還祈酌之。

[清外務部檔案。]

〔駐德公使孫寶琦致外務部函，光緒三十三年七月十二日〕 初二日到柏林，即日接篆任事。探聞德皇赴瑞典一帶遊歷，外部大臣亦出外避暑，遂函約副外部大臣會晤。旋得覆，訂初七日接見。昨日帶同通譯官王承往見。據云，德皇不在京，約西曆八九月之交方能回來，屆時再訂期覲見，呈遞國書。言次談及津鎮鐵路，德政府甚為注意，聞中國政府以此事交與袁、張兩督。袁、張意見不合，定議無期，甚盼中國早日將此事定議，方可提議商約。以後交涉，均當和衷商辦等語。琦答以中國政府盼望此路早日造成，更急於德政府，徒以商議頻年，因德商不肯減讓，是以延擱至今。三省紳商亦因急不能待，故呈請自辦。朝廷交袁、張兩督籌議，現議仍照草合同接議，已派梁使商訂。惟草合同內有損中國主權及本利喫虧者，中國不能不爭。必須德商減讓，方能合龍，囑其電雷使諭知德商。伊云可以商改，但望中國不廢合同，允即電達雷使，亦囑琦將伊意達知貴部。琦又詢以商約草底延擱已久，此係兩國國際之事，津鎮路事，只商務之一端，豈可因此停擱商約。伊謂雖如此說，但因此事不能不稍緩再議等語。察其詞意，與雷使相同。昨已電達貴部，不審梁使近日議有眉目否？殊深馳繫。前途如有狡執之處，隨時詳電，當向外部切商，免其怪我延宕。專此奉布。

〔同上。〕

〔張之洞、袁世凱、梁敦彥會奏訂定津浦鐵路借款摺，光緒三十三年十二月初十日〕 本年二月十六日准軍機處交片稱：軍機大臣面奉諭旨，都察院代遞直隸、江蘇、山東三省京官以津鎮鐵路籌款自行建築，呈請代奏一摺，著袁世凱、張之洞妥商辦理。欽此。欽遵照錄原奏，鈔交到臣。當經臣等往返磋商，將大概辦法，於四月十七日合詞電奏，並請派梁敦彥會同籌議，相機與德、英商論，奉旨允准在案。

查天津至鎮江鐵路，經總理衙門會同破路局，於光緒二十四年十月間奏准特派大員自立公司，向英、德兩國銀行商訂借款，督飭妥辦。旋由督辦鐵路大臣與英、德兩國銀行訂立借款草合同三十五條，於光緒二十五年四月十三日具奏。奉旨：依議。欽此。草合同內載：由天

津至灤縣爲北段，由灤縣至鎮江爲南段，共長一千八百餘里，約借英金七百四十萬鎊，合市價五千六十餘萬兩。九扣交付，周年五釐起息，以五十年爲期。借款未清還以前，造路及行車一切事宜，由該銀行代爲調度經理，每段設立總局一處。所設各總局，派華洋員共五人，又派委銀行代辦一員，洋總辦一員，總工程司一員。所有出入款項，歸總局管理。每年所餘款項，先提十分之二歸銀行等作爲酬勞，次提十分之一作爲公積，交兩銀行存儲各等語。當經總理衙門恭錄諭旨，照會英、德使臣查照立案。迨光緒二十八年七月間，外務部奏請特派督辦大臣與德、英銀行議定津鎮鐵路正合同，奉硃批：著派袁世凱爲督辦大臣。欽此。臣世凱遵卽札委唐紹儀、梁如浩，會同德、英銀行所派洋員議訂一切。旋因德員柯達士呈送北段合同底稿，載借款英金八百萬鎊，核與原議不符。又以德使添索接造枝路二道，一由德州至正定，一由兗州至開封，爲原議所無。且因南北兩段，不能同時合議，以致旋議旋輟。雖經陸續磋商，迄難就範。此歷年籌辦津鎮鐵路借款之大概情形也。

該三省京官，以英、德使臣催訂正約甚急，聯銜呈請准由紳商籌款建築。情辭迫切，自係爲保全商民生計起見。惟此項草合同業經奏奉諭旨允准，斷難議廢。且准外務部電稱：德、英兩使迭次來署催詢路事，謂成約具在，磋商已有進步，乃遽改易辦法，實於兩國邦交大有妨礙，特代本國詰問政府等語。似此據約力爭，誠非空言所能抵禦，只能相機設法改正。臣敦彥奉命會同籌議，遵卽與德華銀行代表柯達士、中英公司代表濮蘭德，竭力磋商。臣之洞、臣世凱隨時與臣敦彥電商機宜。五月內柯達士復親至武昌，催促訂約，經臣之洞與之詳商兩次，手書要議十五條付之，力言斷不能踰此範圍。臣敦彥與該公司等爭持五閱月，會晤數十次，始與議定，將借款、辦路分爲二事，另指的款作押，給以現利，抵換將來二成餘利及購料行用，使兩公司不能藉口干預路權。此項的款，祇作擔保之用，並非實在動撥。將來還本還利，仍取給於鐵路進款。惟既指款作押，自以籌定的款爲最要關鍵。當由外務部與三省督撫等往復電商，經各該省允認常年抵

款，直隸省釐稅一百二十萬兩，山東省釐稅一百六十萬兩，江寧釐稅九十萬兩，江蘇省釐稅十萬兩，合計銀三百八十萬兩，約符借款抵押之數。該銀行等均無異說。

臣等復以津鎮路約既不日可成，所有膠澳條約第二端第一款所載各路線，應均包括在內，一併歸入津鎮官路辦理，由外務部照會德國使臣。旋准該使臣覆到節略內稱，德國政府願津鎮路約畫押後，即行閱議。甲、德國允：一由膠州灣至沂州府一段，仍作為津鎮枝路，歸入官路；二、由濟南府往山東界之一道，包入津鎮官路。乙、中國允：由德州至正定府及由兗州府或幹路中之他處，過濟寧至開封府兩枝路；於十五年內由中國自行籌辦，倘用洋款，須向德華公司商借等語。是德使從前所爭造各枝路，亦大有讓步，自可照此定議。現由臣敦彥與該銀行等改訂借款合同二十四條，名為中國國家天津浦口鐵路五釐利息借款。係英金五百萬鎊，以三十年為期，十年後全數清還，每百鎊加還二鎊半，二十年後無須加價。初次債票三百萬鎊，虛數九三折。納於初次售票時提留二十萬鎊以代餘利。所造之路，仍分南北段，約二千一百七十里。勘量路線，由督辦大臣核辦，約計四年造竣。於合同畫押後，不得延至六個月外。建造工程以及管理一切之權，全歸中國國家辦理。聘用德、英兩總工程司合同，由督辦大臣自行獨訂。

臣之洞、臣世凱逐條核訂，竊以該合同內所載辦法，確能於造路借款劃分兩事，不特主權、利權均無損失，於原訂之草合同多所補救。即凡興工、用人、購料以及提款、還款各事宜，均操之在己，毫不授人以柄。較之他項路約，實為周密。復經臣等將此項合同轉商之外務部王大臣，詳細校閱，亦意見相同，均無異議。

〔交通史路政編，第10冊，頁2241—2242。〕

〔上諭，光緒三十三年十二月初十日〕督辦鐵路大臣大學士張之洞等奏，津鎮鐵路改為津浦，借款興修，與英、德兩公司改定合同，依議行。

〔德宗實錄，卷584，葉10。〕

路權利，應各視其境內地段若干里，以爲贖買股票之準繩，方昭平允。且爲數甚鉅，亦非倉卒所能募集，三省紳商，應於此十年中預計其境內路線共長若干，贖路之時應籌收回股票銀若干，早爲設法集款。籌募既較爲從容，利益亦各有定分，庶可免偏枯而杜推諉。此項津浦鐵路，卽爲官商合辦之路，以期上下相濟，昭示大公。而該紳等迭次呈請自辦之說，亦可臻諸實行，不至缺望，斯地無曠土，民有餘財，皞皞熙熙，同戴高厚生成之德於無既已。如蒙俞允，卽由外務部行知督辦大臣、郵傳部，暨三省各督撫，先期立案，以便屆時遵照辦理。所有預定津浦鐵路將來官商合股辦法，是否有當，謹合詞恭摺具陳。

〔經濟研究所藏抄檔，略電郵航類，第8冊。〕

〔招認津浦鐵路股票〕津浦鐵路債票，已經勸股處擬定章程，派員赴各處廣爲勸導。現因認股百萬，借墊已久，需用孔殷，極力設法招徠，以每股整票合銀七百五十四兩，各商紳等雖欲見義勇爲，深恐心餘力絀，似不如化整爲散，庶事以輕而易舉，腋以集而可成，遂另設小票每張庫平七十五兩四錢。至票雖分售，仍須湊足十張，填寫總名，以期提綱挈領，免致瑣碎。並於票面分鈐勸業道及各該管地方官關防印信，以昭鄭重。將來還本支息，均由勸業道署代收代付，不使各戶稍有擾累。似此變通辦理，於紳商頗爲便利。

本月十一日歷城紳士津浦鐵路北段會辦汪瑞庭、毛稚雲兩觀察假座山西會館，約請本城紳士多人，勸認路股。汪、毛二觀察認兩大股，計合銀一千五百兩左右；毛觀察認一大股，計七百五十兩上下。〔原文如此〕其餘有認四小股者，有認三小股者，有認二小股者，有認一小股者。當場集有數百小股，甚爲踴躍。

〔申報，光緒三十四年七月二十三日。〕

〔呂海寰代直隸、山東、江蘇、安徽四省紳商奏設津浦鐵路商股有限公司摺，光緒三十四年八月十三日〕臣受事以來，迭與四省在京各官紳，時相討論。竊謂此次所借鎊數，造路既屬不敷，還款亦宜預計，擬卽設立公司，招集商股，以爲籌備。茲據四省京官大理院少卿劉若曾……〔等十六人〕聯名呈稱，各國鐵路，爲營業之一端，我國鐵

路，實圖存之要策。津浦鐵路，業經奉旨特派大學士張、外務部尚書袁，將津鎮草約，與英、德兩國銀行商改，挽回權利，借款自修，並奏准十年後，官商分任還款，即改為官商合辦，蒙派大臣督辦。四省紳民，感戴同深。現經直隸、山東、江蘇、安徽四省紳商集議，官商合辦，雖在十年以後，而預計造路不敷之款，相需甚殷；籌還巨款之謀，臨時莫及，亟宜遵照奏案，設立招股公司，為未雨綢繆之計。合將四省公擬預籌官商合辦招股章程，並公舉總理、協理名單<sup>①</sup>，呈請存案。……理合據情代奏。……

〔附：四省預籌津浦鐵路商股有限公司招股章程<sup>②</sup>〕

第一章 總章

第一節 直、東、蘇三省京官，因津鎮鐵路草約損失權利，議擬籌款自修，呈由都察院代奏，奉旨特派大學士張、尚書袁，與英、德兩國銀行磋商，改為借債自修。……又蒙大學士張、尚書袁會同督辦大臣呂具奏，十年後官商分任還債，即改為官商合辦，均奉旨，依議。欽此。現經直隸、山東、江蘇、安徽四省商定，除官股一半聽由官家籌備，其商股一半，即行設立公司，預行招募，以便歸還洋債，同享該路之權利。

第二節 本公司定名為四省預籌津浦鐵路商股有限公司，十年後，改為官商合辦津浦鐵路商股有限公司。……

第三節 查津浦路約內載，借用洋債五百萬鎊，十年後歸還，每百鎊應加增兩鎊半，十年合十二萬五千鎊，通計還款五百一十二萬五千鎊，每鎊約合銀八兩，除由官股籌備一半外，商股應籌二千萬零五十萬兩，以四省路線之長短均勻計算，以為招股之數。

第六節 現借洋款五百萬鎊，倘不敷用，先期由督辦大臣行知。

① 總理、協理清單附件略。直隸總理是嚴修、李士修，協理是張允吉、劉彭年、孟慶榮、李煜藻、樺毓鼎、史履晉、王毓芝和馮恩，山東總理是王鼎、柯紹忞，協理是王鈞田、田智枚、許象順、周學澐、徐坊、趙秉璋、李聯沅、趙錫勳，江蘇總理是黃思永、錢保光，協理是顧頤、劉錦琳、周廷錫、祝大椿、華爾、王季烈、胡玉繩、劉顯曾，安徽總理是馮士銘、袁大化，協理是李勳會、李經羲、方鳳中、馮振遠、蘇錫第、洪思亮、陳惟彥、康遠、李榮、汪彭年。

② 原章程分總章、權限、招股、分利、用人五章，三十六節，下係節錄。

公司將所招商股，商酌提用；提用若干，再行按數招足，無庸續借洋款，亦無庸另籌官款。惟此款即作為路股，自行車之日為始，核計款項，每年照分餘利。所分之利歸入公司，以一半作為公積，為十年後還債之預備。倘十年後股未招足，即以此項公積充為股本。其餘一半，兼股東一律均分。

第七節 倘督辦大臣欲擇修枝路，須請另外籌措，不能提用此次所招股銀。

第九節 此路既經奏明十年後官商合辦，應請奏定，永遠合辦，無論何年，不得退還商股，以昭大信而廣招徠。

## 第二章 權限

第十節 此路開辦之初，凡督辦規定一切，總長得有與議之權，惟路政均由督辦主持。

第十一節 公司對於督辦大臣之權限，應如何酌定，俟股東會成立之後，由督辦與董事局議決，另定專章。

第十二節 每屆年終，督辦大臣將一年所有出入數目贏虧添改各情形，造具詳細年賬，印送公司，以備各股東查核。

## 第三章 招股

第十三節 本公司共招股本庫平足銀二千零五十萬兩，分整股、半股、零股三種股票，計整股每股收銀一百兩，半股每股收銀五十兩，零股每股收銀五兩。其以赤金銀幣入股者，均照時價核算。

第十八節 路線所經土地，倘該業主有願入股不領地價者，請督辦大臣折合銀數，知照公司，付給股票，權利與銀股同。

第二十一節 此路既在直隸、山東、江蘇、安徽四省境內，各按地段，認籌股款。此四省內居民，不分滿、漢，不論有無官職，一律入股。倘本省不能籌足，願由他省多籌者，亦准通融辦理。

第二十三節 凡入股者，不得提回。若欲轉售他人，須借承受人至本公司或公司信託處報明，將承受人姓名籍貫註冊，並分註股票息摺上，方能作准，惟不得售與他國人。

〔清外務部檔案。〕



〔呂海寰代奏摺，光緒三十四年〕 准奏辦四省津浦鐵路商股有限公司咨稱，公司之設，專爲預籌商股，擔任歸還洋債，及接濟造路地步，約數在三千萬左右。將來能否招足，近無停工待料之虞，遠無失信外人之慮，殊無把握。故前請代奏招股章程有十年後官商合辦，應請奏定永遠合辦，無論何年，不得退還商股，以昭大信，而廣招徠一條。乃數月來持此章程，極力勸導，尙謂原奏奉旨。該部知道。欽此。欽遵在案。惟未蒙將永遠不得退還商股字樣，明白宣布，難免將來變動，不敢輕投鉅款，觀望不前。復經曉諭以官商合辦之議，係由大學士臣張、外務部尙書臣袁等會同具奏，奉旨，依議。欽此。嗣擬招股章程亦經奏明欽遵在案，似可無庸顧慮。無如民情每多疑畏，未經明奉諭旨，無以取信於人。且官權操縱自由，民勢不能違抗，與其悔之於後，莫若斬之於先。羣情畏縮，議論紛紛。目前已有束手之勢，將來誰分集腋之憂？不得不將開辦後實在情形，咨商設法補救。倘能代奏，將永遠官商合辦及續用商款造路，行車日即照分餘利，原擬諸辦法，明降諭旨，俾衆周知，則入股者方無後慮，自能踴躍而前，鉅款不難招致等情，咨請代奏前來。臣查該公司所陳各節，不爲無見，既於還款造路有關，不敢壅於上聞，理合據情代奏。

〔商務官報，戊申第 33 期，第 6—9，光緒三十四年十二月。〕

〔呂海寰咨商部文，光緒三十四年〕 爲恭錄咨會事。光緒三十四年十一月二十五日，本大臣代奏四省津浦鐵路商股有限公司咨請永遠照原擬官商合辦一摺。本日奉上諭：津浦鐵路前經張之洞、袁世凱、梁敦彥會奏，預定將來官商合股辦法，迨至第十年後，國家清還借款之時，准令三省紳商自集成本，將此項股票撥與一半，任其收回。此項津浦鐵路，卽爲官商合辦之路。續據呂海寰奏，預籌招股章程，因此路南端經由皖境，添入安徽一省，共爲四省。內開十年後官商合辦，無論何年，不得退還商股，均經允准。茲復據呂海寰代奏四省津浦鐵路有限公司文稱，羣情疑畏，觀望不前等語。此路既定爲將來永遠官商合辦，自無將商股退還之理。經此次明白宣諭後，該大臣務當勸導各省紳商，協力相濟，籌集路股，俾免贖路時稍有貽誤，以溥樂利

而昭大信。欽此。欽遵到本大臣。相應恭錄諭旨，鈔黏原奏，咨會貴部，請煩查照欽遵辦。

〔同上，葉9—10。〕

〔上諭，宣統元年正月二十五日〕 直隸總督楊士驤奏：津浦鐵路關係大局，直隸計地籌款。現據紳士呈請，援照河南鹽捐成案，於長蘆行銷直隸食鹽，每觔加價四分，提充路款，分給商民股票，作為永遠財產。此項加價，十年期滿，洋款還清，即行停止。既非尋常加價歸公者可比，又與豫省奏准之成案相符。擬請依准照擬辦理，以裨路政。下部知之。

〔宣統政紀，卷8，葉17。〕

#### 四、英、德續借款的議成(1910年)

〔津浦鐵路督辦徐世昌、幫辦沈雲沛奏訂津浦洋款摺，宣統二年八月十九日〕 竊查原訂津浦鐵路借款合同第十五款內載，設若建造鐵路時借款進項，並生發之利息，除付借款利息外，不敷修造鐵路以及裝配所需，其不敷之數，先由中國款項提付，以免延誤建造工程，如仍有不敷之數，則向銀行等續借洋款，其利息並條款仍照現時之合同辦理各等語。

現在路款不敷，計北段應借虛數英金三百三十萬鎊，南段應借虛數英金一百五十萬鎊，共英金四百八十萬鎊，業經另行奏陳。此項續借洋款，既經聲明仍按原合同辦理，自應循案照辦。惟查原借款按年應還本息附表載明，自第十一年還本之日起，每年還本二次，其應還之息，仍按每年還本總數全年計算，並未將上半年已還之本減去利息。當向德、英兩公司聲明，以上半年已還之本，斷無下半年仍行納息之理。再四磋商，所有原借款合同附表，早經簽定，未能更改；此次續借款合同附表，應按照債票所載，每年付息二次，還本一次，俾免虧蝕利息。又查原合同第九款所指作保之直隸等省釐稅，每年闕平銀三百八十萬兩，係按應還本息最多之年數目指定確數，惟借款期內，除第

十一年外，均不及此數。所有指定作保銀兩，按每年應還本息之數、核實計算，所有餘款，作為二次抵押。但餘款不敷續借應用抵押之用、且續借第十一年還本之時，亦無原借抵押餘款，經臣等商明度支部另向直隸、山東、江蘇、安徽等省指定處抵作保之款，計續借應還本息最多之年每年共三百六十萬兩，最少之年除原借抵押餘款外，每年祇十二萬兩。惟數目複雜，祇能在合同內聲明，頭次抵押餘款，作為二次抵押，至續借最多之年，另備抵押等語，以歸簡易。並循用每年字樣，以免購票人或有疑慮。仍由該公司另行備函列表，聲明所有原借款並續借款按照最多之年數目，逐年所餘之款，聽憑中國作為別項抵押之用，於合同簽字時，送交備案，以為憑信。所有該公司所開餘款，除所餘之數求應抵之數，即指定此次四省另增作保之數。再此次續借款總數為四百八十萬鎊，擬分期售票，將來撙節動用，或可節省。倘債票價值稍優，則每百分中可增加一二分，較九四五扣又有增益，以及行車得有進款，均可毋用多借，以防損失。應在合同內聲明。倘債票尚未售完，所有造路期內應備資本業已敷用，督辦大臣有權可以隨時停止售票，免致將來藉口。以上各節，迭經往復駁辯，始終堅持，該公司等始肯承認，復經與度支部商酌，意見相同，較之原訂合同似有進步。謹繕具合同清單，並分年還本息附表，及分年餘款，暨指定直隸等省作保銀數表，恭呈御覽。俟奉旨允准後，再行簽印，即由臣等知照外務部照會德、英兩國使臣，飭令該公司按照合同妥速辦理，並分行度支部、郵傳部暨各省督撫查照。

〔清宣統朝外交史料，卷 17，業 1—3。〕

## 五、德國對北段枝路的覬覦及其退還膠沂路

### 權騙取冀豫路權的陰謀(1903—1909年)

〔德國公使穆默(A. von Mumm)致外務部電，光緒二十九年閏五月十三日〕 本大臣去歲業與中國國家訂明津鎮幹路建造枝路二條：一由德州至正定，一由山東界至開封。此事現據袁宮保仍稱，尚

未奉到貴部行文等情。查訂立建造天津至揚子江鐵路詳細合同，以袁宮保未接來文，耽誤時日不少，致我兩國均損利益。本大臣懇請貴王大臣迅速行文直督，將前開建造枝路二條陳明，並示知此係業經訂明之事，今即將此路敘入詳細合同之內。至合同內所用文詞，應令兩國所派會商之員妥為立訂。

〔清季外交史料，卷 173，葉 3。〕

〔外務部致德國公使雷克司 (G. Rex) 照會，光緒三十三年八月十六日〕 案查膠澳條約第二端第一款<sup>①</sup>內載……等語。嗣於光緒二十五年三〔月〕間，准海前大臣照會前總理衙門聲稱，津鎮鐵路一事，所有自濟南府至山東南界一段，按去年二月十四日訂定專約，應歸德國蓋造。茲因總理衙門所言，此段亦應為中國官路，德國國家體察情形，甚願表彰和睦之心，擬即應允如中國所願；該鐵路中段，將來可為津鎮官路等因。是濟南府經過萊蕪縣至沂州一段，既經貴國國家允為津鎮官路，其由濟南府往山東界之一道。查津鎮幹路，本由德州經過濟南府，即係由濟南府往山東之路。膠濟鐵路現已造成，即可由濟南與中國自辦幹路相接。況德州即在山東界，所有約載由濟南府往山東界與中國幹路相接之一道，既已包入津鎮幹路，自可無須另造。現津鎮路約不日可成，如此約議成，所有《膠澳條約》第二端第一款所載各路線，均包括在津鎮路線之內，自應一併歸入津鎮官路辦理。相應照會貴大臣查照，即希轉達貴國政府全行照允，以昭睦誼。

〔情外務部檔案。〕

〔雷克司致外務部照會，光緒三十三年八月二十九日收〕 八月十六日接准貴親王照會內開……本大臣當將原意電達本國外部查核批示去後。旋准覆電批准，向貴部申明各項如左：

一、查《膠澳條約》第二端第一款內載……

一、當本國與貴國商訂條約之際，所指往山東界一節，本國尚未查明山東及鄰省交通商務詳情，故未訂定准至何地，是以現在本國政府仍有指揮地界之權。來文所云由德州往濟南府即係往山東界之

<sup>①</sup> 見本書第三章，頁 380。

路，未免誤會。

一、原約第二端第一款所載由膠澳往沂州一線，並不與津鎮相干。來文所云第二端第一款所載各路線，均包括在津鎮路線之內云云，本國不能承認；應申明膠沂一段，不得歸入津鎮官路辦理。

一、如貴國現欲將由濟南府至山東界路線包入津鎮官路辦理，須貴國先行應允自辦與山東中德交通商務各枝路，俾得起色商務，以符原議。貴國似必樂為速將各枝路自辦，非特於兩國商務有益，即於貴國津鎮官路，亦大有裨益。

一、如按照上開各節略，本國政府當可承認照下列各條辦法，將由濟南府往山東界路線歸入津鎮官路辦理：

甲、由天津自濟南府之官路分段，應先按照津鎮路約造成開行。

乙、由中國國家照會本大臣，允准至西曆一千九百十七年即光緒四十三年，造成以下所開兩段枝路：一、由德州至正定府一段。查此段曾准貴部光緒二十八年二月初七、十七兩次照會，允准俟幹路開辦後，即議接辦等因。二、由兗州府或津鎮幹路中之他處，過濟寧州至開封府一段。查此段貴王大臣於二十八年三月初四日亦有來函，內云應俟津鎮幹路築造將成，即行修辦等因。

丙、中國修造該路枝路，由中國自行籌辦；倘借洋款，須應與本國德華公司商辦。

丁、倘中國於光緒四十三年不將上開分路一段、枝路二段造成開行，則本國仍照《膠澳條約》所允准該各路辦法，接續辦理。

相應照覆貴親王查照。

〔同上。〕

〔外務部覆雷克司照會，光緒三十三年九月十一日〕光緒三十三年八月二十九日接准來照……。查濟南府至沂州一段鐵路，業於光緒二十五年經貴國國家允為津鎮官路，其由濟南府往山東界之一道，現貴國國家亦允包入津鎮官路辦理，其徵睦誼。至由德州至正定，由兗州府或津鎮幹路中之他處，過濟寧州至開封兩枝路，如將來查明果於幹路有益，中國亦願趕緊修造，惟必須俟將兩路路線查勘明確，並

與京漢鐵路商明，方能興修。十年內或可動工，斷不能尅定必於十年內造成開行。此兩段枝路，所需款項，自應由中國自行籌辦。倘借洋款，此兩段枝路路線在山東境內者，可先儘德華公司商辦；其由膠澳至沂州一段路線，仍應作為津鎮枝路，歸入津鎮官路辦理，較為利便。現在路約將次就緒，此事商妥，即可訂定。相應照會貴大臣查照，即希專達貴國政府照允。

〔同上。〕

〔雷克司致總署節略，光緒三十三年九月十九日收〕 第一、當商訂津鎮鐵路之際，尙未提及在〈膠州條約〉第二段第一款所載未造之路線兩段。在津鎮路約奏明奉旨批准畫押之前，本國政府不肯續商由膠澳至沂州一段路線作為津鎮官路之枝路，及濟南府往山東界之一道允包入津鎮官路辦理兩問題。

第二、德國政府甚盼中國國家暫免提議該兩問題，先將津鎮鐵路條約，迅行奏明請旨批准畫押，俾得益臻中德兩國邦交之鞏固。

第三、德國政府極願在津鎮路約奏明奉旨批准畫押以後，即行開議中國所願之二問題，如下開辦法：

甲、德國允：一、由膠澳至沂州府一段，仍作為津鎮枝路，歸入津鎮官路辦理；二、由濟南府往山東界之一道，包入津鎮官路。

乙、中國允：由德州至正定府，及由兗州府或津鎮幹路中之他處，過濟寧州至開封府之兩枝路，儘一千九百二十二年即光緒四十八年以內造成。此兩段枝路所需款項，由中國自行籌辦；倘借洋款，須與德華公司商辦。

丙、所有兩國所允之各詳細情節，須在開議時訂妥。

〔同上。〕

〔外務部致雷克司照會，光緒三十三年十二月二十一日〕 案查光緒三十三年九月十九日接准貴大臣節略。……現在津鎮鐵路改為津浦，此項合同，業經遵旨畫押。所有〈膠澳條約〉第二段第一款所載各路線，均包括在津浦路線之內，自應聲明原議，將由膠澳至沂州一

至正定府，及由兗州至開封府兩枝路，俟中國修築津浦官路竣工後，亦即籌備款項，在十五年內，自行展修<sup>①</sup>。如須借用外款，可允與德華公司商辦，以篤兩國交誼。相應照會貴大臣查照，即煩專達貴國政府，將以上所允各節，再行見覆爲荷。

[四二.]

[雷克司致外務部照會，1909年5月6日，宣統元年二月十七日] 光緒三十三年十二月二十一日，及光緒三十四年正月初四日，兩奉照會，當經轉達本國政府去後。茲奉札委，令向貴國王聲明如下：

一、光緒三十三年十二月二十一日及光緒三十四年正月初四日兩照會內，中國政府既允許於宣統十四年即西歷一千九百二十二年以內，德州至正定府，及由兗州府或津浦幹路中之他處過濟寧州至開封府，造成兩段枝路，如須借用洋款，允與德華公司商辦，並用德國工程司。是以德國政府聲明，所有《膠澳條約》第二端第一款內所載，由膠州至沂州府，及往山東西界造鐵路之權，情願讓與中國政府，並允此兩道鐵路，由中國政府修造，歸入津浦官路辦理。惟自膠州至沂州府一段鐵路，似尚須斟酌其與幹路接連之處，舍膠州而就高密，是否爲宜。

二、惟須特意聲明，由膠州至沂州府之鐵路，總須由中國儘西歷一千九百一十五年一月一日造成爲中國官路，並如須借用洋款，須與德華公司商定，並用德國工程司，方可照讓此路之權。

三、按《膠澳條約》第二端第四款，由膠州至沂州府及由濟南至山東西界兩段鐵路，兩傍相距三十里內，允准德商開挖煤斤等項之權。雖此兩段鐵路，歸爲中國官路，然此權自係仍舊施行不移。以上所提三端，即希貴國政府查照示覆允准爲荷。

[四三.]

[外務部致雷克司照會，宣統元年七月初六日] 本年三月十七

<sup>①</sup> 雷克司於1907年1月31日(光緒三十三年十二月二十八日)覆照外務部，電中須在十年內造成各該鐵路。光緒三十四年正月初四日，外務部覆照“允所請”。

日，接准來照。……茲逐條答覆如下，

一、……查前兩路既經中國政府允准，於宣統十四年造成，自可如期修竣。惟德州一線，修至正定，應以正定府屬之石家莊爲起點。其開堯一線，如不由堯州府，卽由津浦路線中之他處；所稱津浦幹路，應改爲津浦全路。該兩段枝路，如須借用洋款，卽允與德華公司商辦，並用德國工程師。如不借用洋款，卽無須用德工程師。至膠州至沂州府，及往山東西界造鐵路之權，既承讓與中國修造，其《膠澳條約》內所載一切權利，卽與各該路無涉，自不必歸入津浦官路辦理。又《膠澳條約》原文祇有山東界三字，亦不必添入西字字樣。至與幹路接建之處，仍以膠澳爲宜。以上云云，與來文所稱之意，並無出入，不過較爲詳明耳。

二、……查所稱距造成之日，尙有五年餘之久，應可告竣。此節可卽允准。如須借用洋款，可卽與德華公司籌商，並用德工程師。如不用洋款，則工程師一語，應亦作爲罷論。

三、……查《膠澳條約》此款，原以鐵路須用煤斤，故載明附近相距三十里之內允准德商開挖，並言明亦可德商華商合股開採。此項鐵路既歸爲中國之官路，所有煤斤等項，德商實無所用之，且現在亦並無德商請在該處開挖煤斤之事。若承德國政府將開挖之權一併退還中國，則辦法畫一，尤綏睦誼。

以上三端，或可允照辦，或小有歧異，或猶待商榷。茲已逐節聲明，卽煩貴大臣詳達貴國政府查核，從速見覆，無任殷盼。

【同上。】

〔雷克司致外務部照會，1910年2月5日，宣統元年十二月二十六日〕接准本年七月初六日照會，……詳細照覆如下，

一、德國政府並未退讓按照《膠澳條約》第一端第二款對待中國修築由膠州至沂州府，及山東邊境鐵路之權。然尙本年三月十七日去文所提議各節照允，當爲依辦；而由七月初六日來文所稱觀之，原請各節，未蒙一律依允也。

、德國政府極願盡力與中國政府通融辦理所勘定之三鐵路線，



及其起路線點與迄路線點等事。意謂開封府、濟寧州、兗州府一線，究必按其定議照辦，或迄開封府枝路之起路線點，在山東境內，定立車站。

三、假令德國或能退讓沂州鐵路修築權，則德國政府意謂，莫如將沂州膠州鐵路迄路線點，儘膠濟鐵路線內，設一車站，尤以高密爲最宜。

四、無論借德款與否，德國政府究願該三鐵路，倘用洋工程司，以僱用德工程司爲宜。

五、七月初六日來文所稱，現無德商沿膠沂鐵路呈請開挖煤斤之事，係屬誤會。本國政府極願能設法將沿膠沂將來鐵路之開礦權，隨時劃清，以期滿意於兩國。

由以上各節觀之，貴親王當見本國政府於七月初六日來文所稱各節之欲敦睦誼也。深冀照此辦法，彼此有益，將見中國政府於其國中各省之國家鐵路勢權，日益擴張也①。

〔同上。〕

〔日本公使伊集院致小村報告，1909年6月13日北京〕 德國因有津浦鐵路之敷設，早已無須另外敷設濟南至山東西界之線路，膠州或高密至沂州之線路，亦早無自行敷設之必要。苟線路成功，足可藉此培養其自有之青島濟南線，以是，利用將上述兩枝線敷設權讓與清國之美名，作爲條件而要求：第一、沂州線，使清國負有義務，須於一九一五年以前自行敷設；若借用外資，須求助於德國，聘用德國技師。第二、要求山東省內津浦幹線及沂州線兩側各三十清里之採礦權。第三、要求清國於一九二二年以前敷設德州正定線（此係聯接津浦鐵路與京漢鐵路乃至正太鐵路之線）、兗州開封線（此係聯接津浦鐵路與河南汴洛鐵路乃至京漢鐵路、洛潼鐵路、西潼鐵路者）；倘因此需要外資，須求助於德國，聘用德國技師。要在捨名求實，將山東鐵路

① 宣統元年十二月二十一日，外務部覆照德國公使雷克司稱：“已咨商山東巡撫，詳察情形，就近與德領事和衷商辦。”

之培養區域擴至北清及中清，擴大以山東爲根據之德國事業之利益團，以期德國商業之活躍及青島之巨大發展。倘要求成功，德國之所利者當非寥寥。

〔經濟研究所與日文檔案。〕

〔山東巡撫孫寶琦致外務部函，宣統二年二月十六日收〕 查雷使照覆，……其第五款所稱劃清礦權一節，及雷使照稱德國政府極願通融辦理等語，較之上年該使稱仍舊施行不移，似已稍有退讓。……但寶琦更有陳者，劃清二字，語尙含渾，並非將礦一律贖還。膠沂路線所經，如諸城、莒州、沂水、蘭山等處，礦產甚富。惟山多地瘠，商務蕭條，彼不還礦，我何取乎還路？且此路須由沂州西展至嶧縣，使與津浦銜接，方爲完全之枝路。以中國官修之路，誘我以借款，要我以用人，迫我以年限；路成之後，運道便利，彼之礦產銷路四達，而且按照該公司礦務章程第十七款，壟斷阻撓，使路旁三十里內華礦盡行封禁而後快。竊思礦務因鐵路而發生，膠沂濟鐵路既已先後商允，改歸中國官路，或已借款興辦，或限期成工，可見原約未嘗不可商改。今礦務一節彼既有通融辦理之說，可否仰懇鼎力斡旋，與雷使聲明，所有沿膠沂濟路線三十里，因礦務指定地段，由東省地方官招商卽行開辦；如需借款招股，先儘德人商辦；如需用工程司，必聘德人相助。倘彼要求不已，只有議定一二處，借用德款，妥訂合同，由我派員督辦。權自我操，與鐵路辦法相同，於主權稍稍挽回。敢祈大部相機磋商，東省幸甚。

〔前外務部檔案。〕

〔德國盧代辦致外務部節略，宣統三年三月二十八日收〕 向來本署與貴部往來照會所常提之擬自德州至正定府築造鐵路，本國政府現願向貴國政府提議斟酌，可否改爲自濟南府至順德府修造鐵路。蓋此段路比較德州正定路之普通及特別交通上所給，均爲有益。

〔同上。〕

〔郵傳部致外務部咨，宣統三年四月十一日〕 正德一路，前於光緒二十三年十二月奏明在案。此次德使請改順濟，顯與原約不符。在

該代使之意，無非爲膠濟路線藉此推廣，惟與津浦路有礙，而與京漢、正太兩路更屬有妨。自應仍修正德，以符奏案。

〔同上。〕

## 第四節 英國對滬寧和滬杭甬鐵路的佔奪

(1902—1910年)

### 一、滬寧鐵路對英借款的議成和蘇省收回

路權的籌議(1902—1905年)

#### (一)對英借款的議成

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年九月十七日〕二十四年與英商怡和、匯豐所訂滬寧等處鐵路草約，彼以特戰，我以拳亂，擱置已久。倫敦現派壁利南〔B. Brennan〕來滬接議詳細合同。因慮三年後還款爲難，已三易其藁，屢議屢輟。現照粵漢辦法另議，磋商數月，頃怡和來言，似可允洽。是否卽與逐款商訂，再將酌改不同之處，先行請示貴部核妥，再行人奏請旨定奪；乞速電示。

〔愚齋存稿，卷58，葉25—26。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年九月十九日〕滬寧鐵路合同改照粵漢辦法，應與怡和逐款妥商；並將酌改之處，電知本部核辦。

〔同上，卷58，葉27。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十八年十二月初六日〕寧滬鐵路合同，就鄙見應添改以保權利者九條：

一、借款先九扣，按虛數息五釐，銀公司又分餘利五分之一，購料又得行用五釐，利益已經極厚。鐵路隨時需款，銀公司自應肩承卽時撥付，隨時需用，由總公司給予小票若干，銀公司卽時照數墊付，不必待售小票，不應加息至六釐。

二、應訂明總公司發給小票後若干時，銀公司卽行照數撥款；備

屆期不能應付，貽誤工程，應載明重罰，以免中國喫虧利息。

三、鐵路五年竣工，亦應訂明，逾期有罰。

四、中國借款造路，受此大虧折，復由國家擔保，又以路產作押，借到之款，應是我款。除不能還利，路歸外人收管外，鐵路應是我路，其權應由我自操。今第六款每年還利，中國總公司之權尚不如銀公司之權之重，總辦管理處共五員，華二、洋三，太不平允。若謂借銀人應保其餘利五分之一，則應按餘利分數派人，只可華四洋一，至多亦須改爲華三、洋二方妥。

五、既係中國鐵路，總工程司應由銀公司保薦，由督辦派定，且必須聲明歸督辦節制；如有不合，隨時可以更換，以保路權。

六、第十款保路巡捕兼用華洋弁目，尤關緊要，應改爲只用華人充當弁目，以免他處效尤。

七、第四款在英國所存購料之款，應一律聲明生息。

八、第七款鐵路產業基地，以及出入款項，國家概不收稅，於將來印花等稅有礙，亦宜酌改。

九、此項借款，借銀人利益甚多，中國官商富戶必願購買小票，應於合同聲明，留若干在中國分售，先儘華人，以冀略收利權。

以上九條，準情酌理，皆極公平，並非格外苛求。除在寧與暨利南面商外，俟其回滬，應請尊處極力磋商，爭得一分即得一分之益。

〔張文襄公全集，卷 165，葉 22—24。〕

〔又電，光緒二十八年十二月〕 寧滬鐵路事，現與暨利南議定，將合同略爲添改，

一、總冒內恭錄十一月十三日電旨全文。

一、第五款內督辦大臣核准而行下，添第一次鐵路工程估計需款若干，即照數在輪墩發售小票。其第二次以及下餘各次小票，於未發售之先，銀公司須預先知照中國駐英大臣，俾中國國家遇有款項，可以撥交總公司歸入鐵路帳內，與售賣小票之借款一律支用。如中國國家果有撥款，則三百二十五萬鎊之數即照撥款若干扣減等字。又枝路之用下，添第二次以及下餘各次小票將發售之時，儘督辦大臣預

先告知銀公司中國人民願購買小票若干，銀公司應照數留與華人小票若干張，照在輪墩發售者一律章程價值售賣。儻有法可設，應設法在中國發售此項小票。給還此項小票利息，均照是日鎊價折合等字。

一、第四款未用之先按期生息下，添輪墩所存借款未用者亦一律生息等字。

一、第六款中國人員兩員下，改爲一由督辦大臣選派，一由鐵路經過省分督撫會同督辦大臣選派等字。又預先稟商督辦大臣下，添除總辦管理處各員外，南洋大臣可另派一員，官階與總辦管理處之華員相等，其職任係爲稽查帳目工程辦事各情形，稟報本省大憲、總辦管理處應予以一切便宜，以便稽查稟報，所有上海總局案卷，准其隨時查閱，惟不可干預總辦管理處辦事之權。其薪水與總辦管理處華員一律，由鐵路總帳項下發給等字。

一、第六款內應添：地方大憲以及督辦大臣之意，總工程司自當時常敬重。總工程司職任止能管理建造行車以及辦理鐵路相干之事。所有鐵路上所用洋人，不准不尊敬中國官員，或干預地方上事。儻有滋生事端，或損傷華人，一經督辦大臣告知，卽行開辭等字。

一、第七款無論是華人西人下，改爲此約期內，鐵路及鐵路所有暨鐵路所獲餘利，中國國家不收專稅。惟今日所有課稅，如地稅，或日後中國國家所設各項稅捐，如印花等稅，中國商務一律概行徵收者，則鐵路及鐵路生意亦一律徵收等字。

一、第十款兼用華洋人句，改爲專用華人，藉以保護鐵路；下添鐵路巡捕不得干預鐵路以外事等字。

一、第十八款茲並聲明下，改爲此合同奉旨批准後，卽應趕緊開工，如督辦大臣願意，每段工程應儘力趕造。自批准之日起計，除以上本款所言意外事不在此例外，全路限五年竣工。儻有逾此期限，若非商允督辦大臣，則所有五年內銀公司已得五分之一之餘利，全行扣罰。須俟全路告竣後，銀公司方能分此項餘利等字。

以上共八條，皆爲極力保我權利，已彼此商允，再不添改。並將華洋文彼此互相校閱改定，符合妥協。特此電達。如尊意亦以爲然。

卽祈電覆，以便璧利南卽日電致輪墩定議。璧利南亦允將大意自發簡電，達知尊處矣。

〔同上，卷 185，葉 27—29。〕

〔張之洞、恩壽、盛宣懷會奏滬寧路借款辦法摺，光緒二十九年二月十九日〕 光緒二十四年閏三月初四日，承准總理衙門支電，英使述其政府之意，自滬至寧鐵路，必欲令怡和承辦，勢難峻拒，飭由總公司相機籌辦。臣宣懷遵與怡和兼代匯豐之英國銀公司，磋商草約二十五條，聲明設與地方窒礙，隨時更正，仍俟簽定正約，會同督撫具奏。電經總理衙門核准，於是年閏三月二十三日先將草約簽印，卽派員伴護英工司瑪禮孫等勘測軌道，估計工費。適英以特戰，我以拳亂，彼此遷延未議正約。上年七月，銀公司舉前駐上海領事官璧利南來議詳細合同。時局甫定，所遞條款多所要挾，臣等駁詞駁斥，並令仿照粵漢幹路美款辦法。仍先電請外務部核奪，旋接覆電，飭與逐款妥商，並將酌改之處，電部核辦。開議以來，磋商五六月，易稿六七次，間有爭持未允者。臣宣懷復屬璧利南攜稿來寧，經臣之洞覆加考核，凡可取益防損，保持中國權利之處，派員與之按款磋商，分別駁改增刪，幸皆妥商就範。

計訂詳細合同二十五條，議借英金三百二十五萬鎊，虛數九扣，年息五釐，五十年爲期。准其分次印售金鎊小票，如中國國家有款撥給，或中國紳富集資願購，借款總數便應照減。撥還淞滬鐵路工價後，卽將已成車路暨備造滬寧全路，作爲借款抵押。所獲餘利，銀公司得五分之一，卽照售票應分之數，另給餘利。憑票十二年半後，每百鎊加給二鎊半，隨時可將小票贖還。二十五年後，便照一百鎊原價取贖，毋庸加給。至餘利憑票年期屆滿，分給餘利，卽時作廢，毋庸取贖。造路期內，就本付息，路成以後，贖票拔本，悉在鐵路進款支給。全路訂定五年全竣，設無事故，逾此期限，銀公司五年內應得餘利，全行扣罰。上海設立總管理處一所，本省督撫與督辦大臣會派總辦兩員，會同英員專理工程。另由南洋大臣加派一員，職銜相當，隨時查閱帳目，稟報督撫稽核。洋工司祇管工程，不能干預地方公事。凡所

建築，悉應順洽華人意見，尊敬中國官員。借款期內，不收專稅，如日後中國推設各項稅捐，如印花稅之類，別項商務一律徵收，則滬寧鐵路亦應照徵。全路雙軌，地畝總公司自備，仍由銀公司墊款。另須購地於標界之外，預備日後推展商務所必需，一併加售小票，總計不得逾英金二十五萬鎊，年息六釐，在中國應得餘利項下支給，不能仍由鐵路進款支付。此項加售購地小票，並無年限，隨時可以取贖。造路購用中外材料，按照西例，每百給五，此外別無絲毫扣用。漢陽鐵廠自造料件，訂明儘先購用。凡遇調兵運械賑饑各事，照核定車價減半給發，儘先載運。侵礙中國主權，概不得經由此路。正約簽定，草約作廢。十二個月不興工，即將正約註銷。中國祇認英國銀公司，不准轉與他國及他國之人民各等語。

臣等伏查江省沃衍饒富，物產豐腴，雖藉江海以轉輸，究慮外氛之阻遏。自盧漢、粵漢、津領各路相繼定議，西北供億，取給東南，察度軍政商情，滬寧接軫，勢難再緩。此次磋商借款，雖以粵漢美款辦法為基址，其自保權利之處，實較已定各路為尤多。殫竭衆思，無可再議。璧利南電致英京，一切俱已允協。理合先繕具清單，恭呈御覽<sup>①</sup>。

〔愚齊存稿，卷9，葉3。〕

〔外務部議覆滬寧鐵路借款合同摺〕<sup>②</sup> 光緒二十九年二月二十八日准軍機處抄交署兩江總督張之洞、江蘇巡撫恩壽、督辦鐵路大臣盛宣懷會奏滬寧鐵路籌借英款訂立詳細合同一摺。奉硃批：外務部議奏。……

臣等將該督辦等所訂合同，詳加查核，如訂借英金三百二十五萬鎊，虛數九扣，年息五釐，以英公司出售小票先後為起息日期。並訂明備付息款，取贖小票辦法。他如需用材料，先儘漢陽鐵廠承辦，遇調兵、運械、賑饑諸要務，減收車價，儘先載運。以及自購地基，以固根本，遴派總辦，以重事權；皆為取益防損之端，核與粵漢鐵路合同用意相符，而於禁止洋工程師，干預地方事宜，及預訂將來徵收稅捐

① 清單略。

② 光緒二十九年五月十四日硃批，依議。

各節，則尤爲詳密。其餘各條，均屬可行，應准如所擬辦理。

〔清季外交史料，卷172，葉2—3。〕

〔盛宣懷致北京顧康民電，光緒二十九年九月初一日〕 近日怡和接美〔英〕電，請將滬寧鐵路改歸該洋商包辦，是欲暗中全攬路權，刻已切實駁拒。如英使來言，務望大部持定合同，責成敵處全力拒之。

〔盛宣懷存稿，卷61，葉25。〕

〔淞滬鐵路歸併於寧滬〕 淞滬鐵路歸併寧滬鐵路一事，茲經上海怡和行東某西人會同寧滬鐵路總辦潘觀察，與淞滬鐵路陳總辦，訂期於九月初一日交卸，業已奉盛督辦飭將淞滬鐵路各票房及總公司機器等件，逐一檢點。於初一日爲始，嗣後銀貨等出入，一併歸怡和行經理，西人會同潘總辦辦理。

〔大公報，光緒三十年九月十一日。〕

## （二）蘇省收回路權的籌議

〔武進陽湖紳士致江督周馥、蘇撫陸元鼎函〕 列強競爭其勢力範圍，率視航軌兩線爲所向之鵠。故各省路權，外人眈眈環視，輒思爲捷足之先登，以便其染指之祕計。於是急起直追，或廢已訂之合同，或收垂失之權利，如川、如贛、如皖、浙，雖由京外官紳通力合作，而其斡旋之樞紐，則恆恃乎封疆斯土者毅力主持，用能相與有成，爲團體之萌芽，亦卽富強之基礎。而粵漢之廢，則經南皮、宮保之竭力磋商，相持數閱月，始獲轉圜。三省士庶，額手稱慶，以爲非堅韌不撓，始終如一不至此。寧滬鐵路合同，訂已兩年，近經調查刊布，始如夢初覺。斯邦人士，惶恐駭愕，謂不啻舉五府一州而爲之阱也。五十年贖回，河清之俟，其誰欺哉！紳等與盛大臣爲同邑，業布公函，以盡忠告；繫鈴解鈴，作萬一之想，恐無濟也。復馳函京外官紳，擬效粵漢、浙江近事，將來協力磋磨。仍特大公祖大人指示方針，爲保全江蘇命脈計，卽爲保全沿江海大局計，擬請據情電商盛大臣分別飭委及洋主提辦暫行事宜。總之，各省均歸自辦，斷無江蘇聯繫尤要之一



隅，坐令利權外操之理。著著落後，今日始知爭之，此江蘇人之過也。若著著落後，而今日猶不知爭之，何以爲江蘇人也，更何以爲封疆斯止者乎？今者粵漢路權，聞已簡畀南皮、西林兩督，朝廷以土地人民之故，而責成封疆，尤何如知其難而爲之與知其難而不爲？處競爭劇烈之時代，其收效固可知也。紳等伏處里閭，同受國恩，安忍緘默，用敢披瀝合陳。

〔申報，光緒三十一年九月初三日。〕

〔盛宣懷攬賣滬寧鐵路的內情〕 此路畫押，由外部顧康民、傅嘉年等覆核，請令畫押。聞當時盛杏蓀曾以巨款之炭敬贈之（巨款亦不過數千金），考工司諸人，均有分潤（多者一、二百，少者六、七十）。事甚秘密，同署者未盡知之。

自今歲爭路風潮大起，尹君克昌等調查奔走，諸老輩如陸鳳老、顧康老皆晒而不理。諸君亦無如之何。嗣後翰林院吳穎芝、于海帆二講官，奮起欲有所言，於是議論紛紛起矣。時江蘇講官四人，吳、于外爲翁弢夫、惲薇孫。吳、于二人，初擬上公摺，詢之陸鳳老，陸毅然不與聞此事。詢之顧康老，則婉言此事不便與聞，應迴避，而徐中堂以素不與事聞。吳、于窘甚，擬合翁、惲以言之。翁慷慨言願列名，惲亦言雖然有姻，此公事，亦可列名，羣情方欣欣。吳、于擬摺稿未了，翁、惲（二人爲至密之交，無日不見）云將細視。袖之歸，數日不還。其餘同鄉方紛紛然欲開會館公議，因出知單，而盛忽徧拜各同鄉，除編檢、部屬、中書外，凡能言事者無不請謁。至見則力剖此路之無弊，且言一百萬鎊可不借，買地二十五萬鎊可自籌，估單可覆估。凡同鄉所要求者，無不允。且立誓我亦江蘇人，亦將爲子孫計，深願公等助我，共圖補救。且公等如會議，我亦願與，公等上摺，我所深願，亦可借助之。蹇蹇而又各備厚禮，如金表、衣料等分餽諸先達。吳、于皆不受。同鄉方到期公議布告，冀有挽回。忽有告者云，有人見盛，問盛以此事是否已悉允同鄉要求。盛笑云，予所允者允其可商量也，事之成否則不能決。此言布而同鄉皆知盛心之叵測。吳、于決計上摺，再問翁、惲，則還其稿，而托他詞以答，不復列名。時同鄉汪藥階侍

御，先不與議，獨願列名。於是三人聯名上摺。

摺上，聞慶邸言此事應言，然江蘇人何少也？旋奉廷寄，交周玉山、陸春江籌辦，令盛宣懷設法收回。而是日公等盛亦不到，外部中僅到鄒嘉來一人，商部中亦到者寥寥。盛初言欲公請同鄉，嗣後亦不聞而忽忽出京矣。其餘同鄉先遞一呈於商部，聲明盛所允同鄉要求若干。聞又將遞一呈，則細剖比較其中利弊，求商部代奏。而同鄉公函，聞亦將遞。惟陸、顧則仍不願列名，其不負友亦佳也。

〔申報，光緒三十一年九月十一日。〕

〔江蘇京官請商部代奏滬寧鐵路事呈文〕 具呈江蘇京官軍機章京官內閣中書尹克昌、翰林院編修徐光璋、外務部主事李審之、直隸試用道姚錫元、留京江蘇學生周秉清、楊曾皓、……〔等十九人〕，及留學日本江蘇全體留學生代表人唐演等，爲滬寧鐵路糜款太鉅，贖路難期，現擬補救情形，並將承修大臣自認補救各條立案，不准翻改，以保江蘇地方，懇請代奏事。

竊職等查滬寧鐵路，以五百七十里之路工借三千五百萬元之外債，每中里合四萬兩上下，比常價每里需銀萬兩者浮逾四倍。又查合同內載明，五十年之內本利不還，半年之內利錢不還，即以全路交與英國銀公司。職等處此危險之地，明知落成以後，六個月之內利錢不還，盛宣懷可隨時任意以江蘇地方贖交銀公司。不得已公同集議，認定能使總公司少侵蝕一鎊，江蘇人即少還一鎊，早贖路一日，即早日保全江蘇地方之宗旨。故僉謂今日而欲保地方，必先贖路，欲謀贖路，必減少借本，欲減少借本，必核實估工單。乃詳考合同，則種種爲銀公司所束縛，有決不能負此鉅款，致迫而讓地於銀公司之慮者，姑約略言之：（一）銀公司以九扣借而江蘇人以十數還也；（二）未完路以前先付銀公司餘利五分之一即七百萬元也；（三）十二年之內贖路須加百分之二又零五也；（四）銀公司購料又加百分之五也。以外尚有修路、養路、添車及股票利息，總公司一切浮冒不報告之開支。試問此與長江輪舟平行，無大利之鐵路，能於開支外尚有餘利，以還此三千五百萬元，五十年本利連乘之外債乎？職等念身與國家之關係，情急

勢迫，京員、學界，共謀自救之方。盛宣懷知衆怒難犯，請同鄉官翰林院侍讀學士惲毓鼎、侍讀翁斌孫，侍講于齊慶，對衆聲明補救四款，圖緩衆煩：(一)減少借款一百萬鎊；(二)贖路每百分之二又零五可以不加；(三)購地之二十五萬鎊不贖出小票；(四)限三年完工，以免虛糜利息。職等竊計照此辦法，已可省我江蘇人一千萬金之債負，應即呈明先行立案。惟是已借入之二百五十萬鎊，辦不及六百里之路工，按之盛宣懷原訂合同，所稱最省最善之辦法，實已自相矛盾。

除再有同鄉京員學生具呈辦理外，所有現擬補救大概情形並盛宣懷自認補救四條，理合先行呈請立案。伏乞代奏皇太后皇上聖鑒。

〔申報，光緒三十一年九月十二日。〕

〔周馥覆陽湖武進紳士函〕 敬覆者。昨奉公函，知悉一是。比者列強環峙，率以船、軌兩路，爲勢力範圍，路權在所必爭，無待再計。滬寧鐵路爲沿江、沿海要區，關係大局，諸君關懷桑梓，懋前愆後，遠矚高瞻，以大義來相責勉，弟忝膺疆寄，敢不敬承。然此事有不同於粵漢者，約計數端：粵漢暗中退股，負入承頂，滬寧則始終如一。粵漢建築伊始，工程無多，滬寧則修造及半，川、贛、皖、浙尤不相侔。以彼律此，殆難並論。然默計天演勝存之理，適當競爭劇烈之時，苟一息之尚存，當百折不悔，諸君合愛羣之力，結團體之堅，私心誠愛之重之。既以此事相屬，不敢以難爲諉。已即日函電分馳，申明此義。旋得盛宮保兩次覆電，並軍機處寄來上諭一道，茲持錄呈台覽。盛宮保始以急辦鐵路之故，假貸以期其成；繼以收回路權之故，曲折以求其當。其用心良苦，殆有未可厚非者。惟如何減輕成本，如何贖票收回，尙無頭緒。蔽以一言，要非籌集鉅資不可。公款無著，商股難招，現正與陸春帥商酌，頗費躊躇。惟善始善終，仍藉盛宮保之力，斡旋無迹，方爲勝算也。此事於萬難設法之中，既有轉機，尤望諸君子大力助襄，共成斯舉，不勝盼禱。除會商陸春帥並函商盛宮保設法籌畫外，專此不覆。

〔申報，光緒三十一年九月十四日。〕

〔周馥致盛宣懷函〕 前致兩電，諒登青覽。滬寧鐵路一事，議者

紛起，以仿粵漢鐵路收回自辦爲言。而貴同鄉原奏，意在指斥浮冒，冀減成本，爲他日易贖張本。自比學界所議，較有條理。昨奉廷寄，飭與春帥確查款項。嗣得尊電，謂籌備三百萬，自有好法，具見智珠在握，無任欽佩。惟是江南因舉辦徵兵，又須兼顧江北一鎮，兩處開辦，須每歲新籌三百萬，羅掘俱窮，萬難辦到，若再籌鐵路之費，實屬無可應命。第事關大局，羣情洶洶，迭接各處來電，均以失去路權來相責備。兄力能所盡，義無可辭。惟是查核帳目，如何力求節省，現在本係寬打窄用，公可核實計算示知。兄曾辦事津沽鐵路，略知梗概。至籌款贖路一節，除非地方紳商衆力併舉，不克觀成。昨已函覆諸紳，請其集衆籌商，隨將前稿錄呈鈞覽。此事始終翳公是賴，望密籌辦法，逐款指示，切盼。

〔申報，光緒三十一年九月十五日。〕

〔光緒三十一年十月十日《申報》〕 北京來函云，蘇省士紳爭回滬寧鐵路自辦一事，前已有電諭責成盛宣懷辦理。茲聞盛已電覆外務部，力陳廢約之難，有英公司承辦該路，目前並無違背合同之處，與粵漢鐵路之暗易主者不同，無辭可藉，礙難悔約等語。聞外部則尚須視蘇省官紳之意見以爲斷云。

〔江蘇紳商致商部電〕 滬寧路事，盛宣懷督辦不愜輿情，江蘇紳商擬援浙例公擬推舉王清穆、張謇、黃思永、惲祖祁爲總理、協理，改良辦法，請大部酌核奏派。

〔申報，光緒三十一年十月十八日。〕

## 二、滬杭甬鐵路對英借款的議成和浙、蘇兩省的反對(1905—1910年)

### (一)英國強佔蘇杭甬鐵路和浙、蘇兩省的廢約動運

〔英國公使薩道義致外務部照會，光緒三十一年八月十八日〕  
光緒三十四年九月初一日，大清督辦鐵路總公司大臣盛，奉總理全國

事務衙門咨准與英商怡和洋行代英國銀公司商訂造辦鐵路，由江蘇省之蘇州至浙江省之杭州及寧波草約章程在案。該約第二款內載：草約章程，將來訂立正約，仍當與嗣後商定核准之滬寧鐵路正約章程一樣等語。此滬寧鐵路正約，光緒二十九年五月十四日奉旨後，閏五月十五日畫押簽定。查銀公司現既願商定蘇杭鐵路正約，本大臣應請貴政府派員與該行代理人即行議商，是爲切盼。

〔蘇杭甬鐵路檔，卷2，葉3。〕

〔怡和洋行致盛宣懷函，光緒三十一年九月初七日〕 接奉昨日來諭，錄示本年八月二十五日諭旨，令撤廢築造蘇杭甬鐵路草合同，並囑飭訂期在鐵路總公司會議撤廢事宜等因。查此路之草合同，乃貴大臣前經貴國政府所認允而簽押者，我等曾抄稿一分呈送大英國北京公使，用備使署查考，今我等會議以前，必須請示薩公使。望貴大臣暫將此事緩議，我等須候公使回示也。

〔同上，卷2，葉15—16。〕

〔全浙紳商致外務部責盛宣懷電，光緒三十一年十月十二日〕 蘇杭甬鐵路，前因商部奏准浙人自辦，萬衆奮發，勢在必成。光緒二十四年，盛宣懷擅立英商草議，浙人初無聞見，今自辦始發此覆，奉旨責成盛宣懷收回，無得藉詞延宕，瞬已數月，聞橫生枝節，多方延宕，無怪浙人大憤。夫曰草議，用議之未定也。盛非暗有難處，大可以浙人自辦，奉旨責成，逕告英商撤廢草議，豈不直截了當？乃在京則以滬地英商藉口，到滬則又以在京英使爲詞。何所愛於英商委蛇若是？英商遇此懦來權利，佔一分是一分，我若約令責諾，彼且將奉陪以來，我今約令廢議，彼安肯聞命而至。試問盛宣懷何忽易視英商，而謬焉出此愚者不爲之照會！如因上諭磋商二字，必與磋商，然則上諭收回二字，今已收回乎？何其巧於延宕也！所以有草議者，我知鐵路之利，苦無造路之本，不得已借材於彼，意固盼此路之速成也。議已七八年，英商寂無舉動，盛宣懷試爲浙人設想，同一不辦，必以浙路與英商多一草議，是何用心。尤可怪者，七八年無舉動，一聞浙人自辦，便催換正約，不知此次催換，出自英商本意，抑有嗾使英商者。不先不後，

並此千人皆見之嫌疑，盛宣懷亦不之顧耶？英商催換正約，尙知草議之不足據也；而盛宣懷視廢議如割肉，轉若草議足據，惟恨浙人自辦之多事，深恐無以謝英商。試問萬國有不注年限之草議否？有之，自盛宣懷始。度英商承辦之初意，不曰中國無力自辦而爲代辦乎？七、八年不辦，英商之無力亦與我等。我今且力能自辦，知英商方爲欣慰觀成，斷無以草議阻我自辦之理。路固浙人之路，雖有盛宣懷之擅賣，而不告地主，不立契據，政府不認，浙撫不認，浙人亦無一認。蠶蠶有毒，遂能晏然造路，行路於浙中乎？盛宣懷不特害浙人，並害英商。如英使洞曉利害，且講公理，其翻然不復爲盛宣懷、□□□，尙待言哉！且報登盛於七、八月，覆吾浙京官公函，尙云草議可廢，但須速辦。今以英商七、八年議而不辦之路，浙人自夏及秋集款已有端緒，測勘便可入手，是自辦不爲不速。盛宣懷口血未乾，諒不容遽食前言，欺浙人以欺朝廷也。

盛，蘇人也。自賣其滬寧之路，其鄉之人，且振振有詞，無謂吾浙大衆，胥俯首以聽盛之斷送也。向謂浙人多散，今亦幸有盛之草議一激耳。京官全力提倡，杭、嘉、湖、寧、紹不乏殷富紳商，現已各勸其鄉，認集大宗。溫、台、處勉力從事，亦有以盡義務。金、衢、嚴雖較瘠苦，而路所經，富於木石，工料至便，地畝必需，現亦分投籌議，均願附作路股，不索現價。提倡於籍紳先生，響應於勞働社會，浙人初料亦不及此，請大部勿爲浙路籌款慮。但懇奏請嚴旨，切責盛宣懷，如草約不能收回，必重治其罪，盛自能操縱其事。浙人自以浙款辦浙路，不計其他。諒朝廷決不惜一盛宣懷而易兩浙十一府多數之人心。人心易奮亦易去，善收拾之兩浙之利，亦朝廷之利，於盛宣懷亦未始不利。粵漢之專已矣！蘇杭甬不過草議，桑榆之收，門戶之福，盛宣懷猶可及也。萬口呼籲，急仗主持。〔全浙十一府紳商署名〕

〔申報，光緒三十一年十月十六日。〕

〔盛宣懷致英銀公司函，光緒三十一年十二月初二日〕 查蘇杭甬鐵路草合同，光緒二十四年本大臣雖係奉總理衙門咨明商訂，然第四款聲明，俟會商撫部院如有地方窒礙之處，卽行更正，仍俟訂正約

後，會同入奏等語。現在商部已先奏准由紳民自辦，則銀公司草合同所訂之第一、二款自必與地方大有窒礙可無疑也。又第三款聲明銀公司當從速派工程司測勘，現已七年，並未來議勘辦。光緒二十九年四月二十八日本大臣曾函致銀公司代理人璧利南聲明杭州鐵路，現有他商請辦，勢難久待，自此函訂之日起，如六個月之內再不勘路估價，則杭甬一路及兩公司合辦之浦信一路，均作罷論，所有以前合同及往來信函一概作廢等語。此函去後，又逾兩年有半，則草合同本應作廢矣。現在總公司不日裁撤，本大臣特將遵旨自辦緣由，再行專函聲明。

〔蘇杭甬鐵路權，卷2，葉24。〕

〔薩道義致外務部照會，光緒三十一年十二月初三日〕 茲據中英公司稟，以滬寧鐵路所派測勘工師等，不日嚴事，應從速接續詳細測勘蘇杭甬鐵路。滬寧測勘工師，熟悉情形，若另易他人，則徒耗往返川資等語。本大臣查案照蘇杭甬草合同第三條，公司已於一千八百九十八九兩年派工程司拉爾士先行測勘。茲據前因，應請貴親王轉咨滬寧鐵路督辦，令其與公司妥商，以資熟手，而免虛耗。是為切盼。

〔同上，卷2，葉22。〕

〔外務部覆薩道義照會，光緒三十一年十二月初七日〕 查中英公司擬令滬寧鐵路工師接勘蘇杭甬鐵路，自係為資成熟手，樽節款項之意。惟蘇杭甬鐵路係由浙江張巡撫接議，此路業已不歸滬寧鐵路督辦大臣兼理。相應函達貴大臣查照，即希轉飭該公司知悉可也。

〔同上，卷2，葉22。〕

〔怡和洋行致盛宣懷函，光緒三十一年十二月初十日〕 接奉十二月二十八號（即十二月初三日）鈞函，並附英文譯函，均經聆悉。竊照十月五號即九月初七日奉上之函，已將貴大臣撤銷一千八百九十八年十月十五號（即光緒二十四年九月初一日）簽訂蘇杭甬鐵路草合同之意，轉稟大英國駐紮北京公使矣。茲悉此事現由大英使署與外務部正在直接會議，至該草合同第四款內載地方窒礙字樣，照貴大臣之解說，我等不能從同。蓋依我等解說，窒礙字樣，僅止造路之時所

有之窳穢而言，如有此種窳穢，可由浙江撫部院相助清理也。其第三款內載從速測勘一節，業經拉耳治君照辦。拉君曾於一千八百九十八年十月間起勘此路，次年三月間即已勘估完竣矣。此次接奉鈞函，我等亦應從速寄京，呈請薩大臣察閱。

〔同上，卷3，葉3。〕

〔又函，光緒三十一年十二月十八日〕 前接上月二十八號（即十二月初三日）鈞函，當經奉覆各節。茲奉大英總領事諭，接奉京諭，杭州鐵路事宜，現已不屬貴大臣分內之事，即不歸督辦鐵路大臣經管矣等因。奉此，相應敬告貴大臣，上月二十八號之函，不能視為係奉貴國政府之命所發之公函，祇當不作實用可也。

〔同上，卷3，葉3—4。〕

〔盛宣懷駁覆英銀公司函，光緒三十一年十二月二十八日〕 逕啓者，本月四號暨十一號迭接來函，均經閱悉。其本月十一號函內開，接奉京諭，杭州鐵路現已不屬本大臣分內之事，即非督辦鐵路大臣所經管者等語。查註銷蘇杭甬鐵路草約，係本大臣遵奉諭旨會同浙撫部院辦理之事，前於一千九百四年十月四號即經函致貴公司聲明在案，嗣於十二月二十八號仍遵前旨函致貴公司。其在此函之前，抑在此函之後，均未另奉諭旨，或另奉外務部來文使本大臣卸此責任，是則正月十一號來函，告知本大臣上月二十八號之函，不能視為係奉本國政府之命所發之公函，祇當不作實用一節，本大臣不能共表同情。須知該函稿係遵奉諭旨所發之件也。

至正月四號來函內云，其第三款內載從速測勘一節，業經拉〔耳〕治照辦。拉君曾於一千八百九十八年十月間起勘此路，次年三月即已勘估完竣等語。本大臣猶憶曾經委派潘道台學祖，偕同拉君前往勘路。然當時不過略略草勘地方情形。其實既勘之後，貴公司並未將所勘估單圖樣送交本大臣察核，亦未來議如何辦法，是以拉君之行，斷不能視為已將該草合同第三款切實照辦論。

〔同上，卷3，葉4—5。〕

〔浙撫張曾敷致外務部電，光緒三十二年正月二十三日〕 昨日英



領來見，談及銀公司代表人擬派工程司續勘蘇杭甬路。數答以奉旨係議撤廢。現在浙人已立公司自辦，且盛大臣來文屢經聲明踰限作廢，不能提議勘路。非不肯見代表人，見亦無可與議。英領言代表人備議廢約，能接見否？〔答以草約早應作廢，何待再議？且盛大臣<sup>①</sup>〕係原議人，該公司因何不願與議？原議既斷，從何接起？今姑與貴領作私交問談，各國通例，草約果足憑否？英領笑而不答。惟喫重收回字樣。謂草約不足憑，何必收回？既曰收回，是政府已認此草約。答以收回自辦，不足為承認之證。如果承認，即不必收回。且政府如何承認，並未奏知朝廷。況盛大臣函稱六月不辦，即應作廢。草約明言從速，今隔多年，萬難承認。英領言即將情形稟駐使，遂罷談議〔記談話<sup>②</sup>〕辭去。

查銀公司不與盛大臣會議，反挾英領來杭嘗試，其意甚狡。該公司不過英國商人，盛大臣亦不過盧漢鐵路督辦，確是私法人交涉；況尙未定正合同。現在既奉自辦諭旨，政府疆臣，惟有欽遵諭旨合力竣拒，當可挽回。全浙紳民，聞此益動公憤。如英使瀆問，請鈞部堅持，並屬其飭銀公司向盛大臣開議，數自當會同商議。

〔同上，卷3，葉8。〕

〔浙路總辦湯壽潛、劉錦藻致外務部、商部電，光緒三十二年正月二十三日〕蘇杭甬路草議非契約，一應廢；議浙路而不一問浙之官民，二應廢；議從速而久不辦，英商先自背棄其議，三應廢；光緒二十九年浙人擬自辦，先勸江甯入手，盛大臣函促該商，限六個月不辦，此路作罷，該商又默許廢議，四應廢；該商冀避民法而就國際，不願與盛議，既無原議，安有接議，五應廢。昨英領謁浙撫，妄謂草議係兩政府所訂。無論英商與盛並非政府代表，即屬全權飭換正約，未奏未准，亦無效力，況一私法人踰限作廢之草議。該商又指上諭收回二字。從速不速，限辦不辦，我不收回，當復何待。

① 括號內根據《政彙通報》補正。見該報，光緒丁未年，《皇朝外交史》，卷四，葉十六。

② 《政彙通報》上“罷談議”作“記談話”三字，見該報，光緒丁未年，《皇朝外交史》，卷四，葉十六。

查自二十九年四月二十八該商受盛函之日起，計至閏九月二十八，爲六個月限滿之日，卽蘇杭甬路收回之日。三十一年，浙人奏准自辦，是以奉旨允准，舉紳集股，蘇附於浙，公司已立。該商死灰復燃，該領直以外交官干犯對等國之內政權，萬國無此法。潛以奉諱緩過百日，現已呈報勘辦。該員如果爭勘，措紳且憤不可遏，難保愚民一無衝突，該員實自激成，其時勿以潛等代表浙路，目爲禍首。急無擇語，謹陳。

〔同上，卷3，葉6—7。〕

〔外務部致浙江巡撫函，光緒三十二年二月十八日〕 英使執定原議，迭次照會，並來部爭辨，堅不肯允認廢約。查此路前英使堅向總署爭辨，幾至決裂，始咨行盛大臣與英商訂立草約。現在遽行議廢，勢難辦到。惟有與英領聲明以中國地方改歸中國人自行修路，外人自應退讓，不可再爲爭論。不若廢約，祇言收回自辦，或易就範。如英領仍以前定草約爲言，商訂正約，務希嚴切磋商，將正約內各條所有關係主權利權之處，不可寬假。執事智珠在握，自必因應合宜。務希蓋籌核辦，並將商議情形，隨時知照本部核覆爲要。

〔同上，卷3，葉9。〕

〔薩道義致外務部照會，光緒三十二年二月二十一日〕 蘇杭甬鐵路一事，浙撫不允接待本國杭州領事及華英公司代表人面商。曾於本年正月十五日照會貴親王，請將浙撫部署此事之意，早日釋知，以便轉報本國各在案。旋於正月二十四日面晤貴親王時，告以浙撫已於二十二日接待本國領事，而仍未允公司代表人入見，且除將草合同作廢外，未允另商他事。承答以外務部迭收該省官紳駁辨草合同之稟呈，以該省商民，自欲造路爲詞。貴親王又謂該省如此同心，未便抵制，若政府或外務部有所抵阻，深恐大有險礙。當覆以草合同乃係國家允准之據，又經本大臣請爲照辦。請問以上各語，是否作爲見覆之言。並云上年十二月初七日接准貴部覆函，本大臣不能不以爲浙撫必欲面見該公司代表人議商一切。貴親王旋謂容將此事與唐大臣商議，再行相告各等因。

茲據本國駐杭州領事官抄送往返照會，並將正月二十二日面晤浙撫各情詳報。據稱：正月十二日准浙撫覆文，以前奉國家命令，係接議廢約收回自辦。此事均在貴領事函請面晤之前，自無本部院應商之事，未便定期，請飭銀公司代理人勿庸前來等語。又面告：本部院奉有諭旨，將草合同作廢收回自辦，故未便接待公司代理人云云。復查本年二月十五日本大臣在外務部會面時，承唐大臣將貴親王之主見相告。據稱此事應照草合同與銀公司商議，惟浙省商民，若欲由蘇經杭至寧自行修造鐵路，未便攔阻云云。夫以上所傳貴親王面覆各語，本大臣未能甘服。雖得知貴親王認明草合同作為定據，務須由中國政府信守，尙屬妥洽。然貴親王在此向本大臣以此語答覆之際，而浙撫在彼同時意見大不相同，竟以上年八月二十五日之諭旨為詞，不允商議正合同。故應備文照請由貴國政府飭行浙撫接待該公司代表人，按照草合同將正合同與其議妥。

至貴親王所謂浙省商民既欲由蘇至寧自修鐵路，未便攔阻之語，本大臣亦應切實聲明：該省商民所欲，如與國家成約有礙，貴國政府自應禁制該省所欲。自修鐵路，本係合例，惟所選由蘇至寧之一路，乃因已有草合同，將此路准與英國銀公司承造故耳，並欲故作難題，俾該公司承造無利而已。是以應請貴親王以草合同即須切實施行，該省商民另擬各節，可勿庸議等語，囑告浙撫遵辦。並希早日見覆可也。

〔同上，卷3，葉9-11。〕

〔薩道義致外務部照會，光緒三十二年二月二十二日到〕茲據本國駐杭領事復行詳稱：本年正月二十七日，中外日報刊有浙撫札文，謂浙省鐵路正副總理業已聘請工程師，本部院即飭首府縣於測勘時會同彈壓云云。旋於二月初三日接准浙撫來文，將該省紳董等稟呈抄送。據稱：蘇杭甬鐵路與銀公司所立草議，不足為據，該路應歸浙辦。且浙人久已部署自辦，倘英商必欲以強迫浙人為事，仍催換正約，勘路時難保無愚民從而生釁云云。

查此等恫嚇之言，本大臣豈能甘心聽受。半年以來，每以浙省紳

民無理取鬧之舉動，頗有險礙之處，迭向貴國政府陳明。若任聽各省紳民皆照浙紳半年以來之募言而行，中外無法相安。想廉州、上海、津浦、南昌屢出各案，於此意豈非明證歟？本大臣惟有諄請貴親王暨貴國政府，將本月十一日上諭所飭各節，切實施行；並應明晰聲明，倘有意外之事，本國政府難免視浙撫及該管各員有莫重之責任也。

〔同上，卷3，葉14。〕

〔張曾數致外務部函，光緒三十二年三月初四日〕 函祇悉。鈞部爲難，極應仰體。浙紳爭路，曾經奏准，衆心堅決，未肯稍讓。竊意盛大臣係原議人，既經聲明作廢，英商避盛，正因草約效力已失。收回二字，彼此執爲前認草約之據，我但堅持自辦，未便重提收回。浙路公司現在測勘，即將開工，自辦二字，浙已實行。密示所云，係言自辦，庶易就範。洞囑機要，敬佩深算。至商訂正約，無論浙人不服，且草約載有將來正約與滬寧章程一樣之語，鐵錯已鑄，無可磋商。刻下浙人認股甚勇，激力甚重，此層尤未便議及。賜察爲幸。

〔同上，卷3，葉19。〕

〔薩道義致外務部照會，光緒三十二年三月二十六日〕 查此事現屬兩歧。若貴國政府仍袖手坐視，深恐我兩國或至糾葛，致將華、英利益均受巨虧。合行再請貴親王告知浙撫：此項草合同即應切實照辦；該省紳商另擬各節，應作罷議。更請貴政府明囑浙撫，接待公司代表人與之議商正合同，以期按照草合同辦理。是爲切要。

〔同上，卷3，葉20。〕

〔英國駐華代辦嘉樂恆 (W. J. Calhoun) 致外務部照會，光緒三十二年四月十九日〕 蘇杭甬鐵路一事，本年三月二十六日薩大臣曾以浙撫僅遵上年八月二十五日之諭旨，而於貴國早已定立之據，毫不顧及，此據已承貴親王承認爲憑，並承告以浙撫應將此事與公司會商云云。合行再請告之浙撫，此項草合同即應切實照辦，囑其接待公司代表人，與之議商正合同等語，照會貴親王在案。此文迄今未荷回音。今該公司代表人濮蘭德因有滬寧鐵路商辦事宜，已到京師。竊查此事雖經貴親王上年十二月初七日函內言明係由浙江巡撫接議，而

浙撫決無照辦之意，莫如趁此機會，在京與該公司代表人議商蘇杭甬正合同。合即照請貴親王奏請派員與公司代表人在京和衷商定正合同。是爲切盼。

〔同上，卷3，葉22。〕

〔浙紳孫寶琦等上外務部呈文，光緒三十二年四月二十五日〕  
浙江全省鐵路，前經紹基等於去年七月具稟商部，請歸浙人自辦。……數月以來，疊經湯壽潛、劉錦藻在杭州、上海等處，集議多次，合省商民，仰體朝廷德意，深知鐵路爲商務命脈所繫，且關於農礦工業之發達，故於集股等事，均極踴躍。現在各處集股認定之款，已達四百餘萬，業經聘定工程師羅國瑞，先由江干至湖墅起勘，續展至杭甬、杭蘇兩段路線。……

伏查近年以來，各省紳商集議自辦鐵路，惟浙省集股最稱踴躍，確有規模，儻使英商遲延，理應作廢之草合同，仍得成立，合省股東，必不甘於解散，朝廷亦何忍徇英商無理之請，而轉奪浙商應有之權。且浙商之自辦鐵路，係稟由商部奏明奉旨允准。該英商僅於數年前與盛宣懷訂立草合同，而又耽延已久，今日何得與浙商爭議。惟外情叵測，必費唇舌。伏求大部俯順輿情，力爲主持，嚴拒英商之請，勿與開議，庶幾保全浙省已成之局，大局幸甚，浙省幸甚。

〔同上，卷3，葉23—24。〕

〔張曾敫致外務部電，光緒三十二年四月二十九日〕 浙路集股已四百餘萬，民情踴躍。現購料，將開工。近聞澳蘭德入都饒舌，如有其事，祈大部堅持勿與開議。浙人咸知遵旨自辦，倘有更張，全浙民心動搖，關係甚鉅。

〔同上，卷3，葉24。〕

## （二）清政府出賣滬杭甬鐵路和對英借款的議成

〔嘉樂恆致外務部函，光緒三十二年六月十一日到〕 西六月十五號曾與貴大臣當面商定，先行提議廣九鐵路；其蘇杭甬鐵路問題

現時暫從緩議。再本館甘參贊於本月十五號之前，亦曾與貴大臣晤談此事。茲因本署大臣或將調任他方，故深願於廣九鐵路開議之前，將現時之實在情形登諸文牘，以免日後或有誤會之處也。

查蘇杭甬鐵路之草合同，已經貴政府認許，請看西三月九號薩大臣在貴部會晤之間答，並西三月十四號及西四月十九號薩大臣致貴部之文。故華英公司之權利，萬不能因暫從緩議之辦法，致受損傷。倘貴國會議廣九鐵路之員故意阻撓，使該路之正合同不克議妥，或於浙江實有破壞該公司按草約應享各項權利之舉動，本署大臣只得立刻知照貴大臣，將以上言訂之辦法，作為罷論也。

〔蘇杭甬鐵路檔，卷3，葉25。〕

〔聯芳、唐紹儀與英國公使朱邇典(J. N. Jordan)晤談記錄，光緒三十二年八月十六日於外務部〕 朱云：蘇杭甬鐵路事，前嘉大臣將大概情形電達〔英〕政府。現接訓條，以貴國商部將此路奏歸該省紳商自行修造，顯與前訂草約相背。可否奏請將前奉上諭收回，撤銷此案，並飭停工？

答以商部既經奏准，斷不能改議。

朱云：務請即早商定辦法函覆，以便電覆政府。

〔同上，卷4，葉2。〕

〔朱邇典致外務部節略，光緒三十二年八月十七日〕 茲朱大臣接奉訓條，將英政府之意，陳明於下。商部兩奏摺，准中國兩公司由蘇州過杭州至寧波築造鐵路，奉旨批准。而築造此路，已有草合同之成據，讓與華英銀公司承辦。是以中國政府務須承當此項奏摺之責。慶親王所謂難向該省告以築造此路之利權已允給華英銀公司築造等語，而商議正合同，仍欲展緩。英政府視為欠妥之至，且未免疑中國於此事有爽信之意。囑向中國政府切實聲明，商議各項鐵路正合同事宜，每致耽延，日久不結，實俾英國政府不免猜嫌，中國現欲自行振興本國工商各舉，英政府雖甚以為是，然中國政府認定之成據，豈能不切實照辦也。

〔同上，卷3，葉28-30。〕

〔朱邇典致外務部照會，光緒三十三年二月三十日〕 上年六月間，臨議九廣鐵路合同時，經本國前署大臣與貴部議；俟九廣合同定妥，方將蘇杭甬鐵路正合同商辦各在案。茲查九廣鐵路合同已於本年正月二十三日，由貴國及華英公司所派之員，會同畫定。合即照請貴親王查照派員商辦蘇杭甬鐵路正合同。是爲切盼。

〔同上，卷3，葉30。〕

〔聯芳、那桐、鄒嘉來與朱邇典晤談紀錄，光緒三十三年三月二十五日於外務部〕、朱云：蘇杭甬鐵路商訂正合同一事，現在若何？

答以上次會晤後，我們回明王爺〔奕劻〕。王爺說此事總須籌一妥善辦法。此時尙應緩議。

朱云：本國政府亦甚願與中國和平商辦。惟蘇杭兩處，現已開工，外人皆以爲中國有意失信，如欲展緩，請飭停工。

答以總須妥善辦法，是以從緩。至飭令停工一節，萬難照辦。因南省飢民甚多，人心浮動，設若因此鼓動，別生事端，於中外均有不便。

朱云：仍請貴部早定辦法。

答以容我們回明王爺再說。

〔同上，卷4，葉2-3。〕

〔聯芳、那桐、瞿鴻禨、鄒嘉來與朱邇典談話紀要，光緒三十三年四月初三日〕 朱云：蘇杭甬鐵路事貴部到底有無辦法？

答以我們私下想一辦法，莫若等候汪大臣〔汪大燮〕由貴國回來由他辦理，此事必可允協。緣他是浙江人，又駐紮過貴國，人亦明白，他與本省紳民可以聯絡，不至隔閡。昨接來電說，目下由英起程，亦不至多耽時日。

朱云：汪大臣到京尙早，若等他辦理，又要多延四五十日，且不知貴部是否准派。如能照唐大人〔唐紹儀〕辦理九廣辦法，我即可報告政府，以爲的確。

答以此是我們私擬辦法，尙未回明王爺，容俟商酌定後再說。

〔同上，卷4，葉3。〕

〔唐紹儀與英銀公司代表濮蘭德談話紀要，光緒三十二年閏四月

十四日〕〔唐云〕，蘇杭甬路祇可從緩再議，將來中國政府必定一辦法。

漢云：此事自奉旨收回自辦後，英公使屢次照催，已閱九個月，毫無信息。若要廢已准之約，恐在倫敦中國之市面大爲失信。如派人先議九廣，不提蘇杭甬，中英公司不能承認。祇要派人預備商議蘇杭甬而先開議九廣，則蘇杭甬緩議亦無礙。倘竟置之不提，人皆必謂有收回之旨意，中英公司已默認矣。

〔同上，卷4，葉1。〕

〔那桐、鄒嘉來與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年四月十七日於外務部〕朱云：蘇杭甬路事，前次會晤，請貴部聲明禁止蘇州地開工等事，已否回明王爺？現在如何辦理？

答以前次問答，已呈王爺閱過。他們買地，並無不合，未便亟爲禁止。俟汪大臣到京後，與浙江人商量妥協，則蘇州自能一律照辦。

朱云：請中堂聲明此事必交汪大臣辦理。

答以此事擬由汪大臣辦理，前次會晤已經說明。將來汪大臣到京，當可將此事商結。

〔同上，卷4，葉3—4。〕

〔奕勳、聯芳、那桐、鄒嘉來與朱邇典談話紀要，光緒三十三年五月二十六日〕朱云：我到任將一年，與貴國交涉事件，不啻十數起，總未辦結一件，屢被我們政府責問，我頗爲難。看貴部情形，大有不願同我們英國要好之意。且所辦之事，都推到各省督撫，而督撫重聽紳士及留學生等的話，多方阻礙，以致事事不能歸束。現在各國皆甚注意中國，以爲中國政府縱容百姓，專與外人爲難，與日本當日變法時宗旨大不相同。

答以本部辦理交涉事件，都是盡力向前去做，決無與各國爲難之心；與英國交情最久，尤爲要好，更願事事和平了結。惟凡事有一定的權限，有應由該省督撫主持者，不能不讓他們酌量。惟現在百姓多半醒悟，時勢不同，今非昔比，如何能概用壓力？只有遇事設法勸導，總期入和平一路。若操之過促，設或激成變故，亦豈各國之益？



朱云：中國鐵路有與英國訂過合同者，現在都不能照辦。我們政府極注重此事。說是中國與他國所辦之事，如俄、法、日本等國，都有成局，惟對於英國之事件，則漫然置之，以致蘇杭甬之鐵路，雖訂過草約，仍然開議無期，殊堪焦急。

答以此事擬派汪大人商辦，前會晤時已與貴大臣提過。現汪大人到京未久，我已當面說過，請他想個辦法，然後再與貴大臣開議。我亦知道貴國政府於路事極為着重，但此等事件，雖已訂過合同，却又隔了十年之久，遲早總有辦法，不在一時。祇要我們實心要辦，不是有意延宕就是了。俟汪大人主意定了，即可訂期會議。彼時再給你信。至你所說我們對待英國與他國不同，顯分軒輊，殊為無據之談。緣國家之事與商家之事境地各異，故辦法亦有難易之別。我們亦甚願與貴國應商之件，同他國一樣，均一律議結，俾兩國交情日密一日也。

〔同上，卷4，葉4-5。〕

〔汪大燮與英公使館參贊梅爾思晤談紀錄，光緒三十三年六月初十日於外務部〕 梅云：蘇杭甬鐵路事，現在銀公司交與匯豐銀行總辦熙禮爾(E. G. Cillier)<sup>①</sup>接議。朱大人命我來探問何時可以開議。

答以浙江紳士於此事持之甚堅，皆不悉其中原委，必須想法讓他們明晰情由，則此後辦法方不棘手。若兩下隔閡，不能融洽，遽行開議，必致多出枝節，轉為不妥。我擬於數日內謁見王爺，請示辦法，月半後前往貴館面談壹是。中國於此事總期設法了結，你可請朱大臣放心。

〔同上，卷5，葉1。〕

〔嘉樂恆致外務部文，光緒三十二年六月十五日〕 茲查此事，自爾時至今，迭與貴部面商，屢承告該省輿論紛起，本部確有為難，務須從緩，庶使民情安定，請轉致本國云云。當答以此等難處，固已明晰，然究賴貴政府以顧全成據為重，不可因本地輿論有所慌惕云云。此磋商之實情也。

詎近於諭摺彙存內得閱商部奏摺，將浙紳原擬籌築本省鐵路章

<sup>①</sup> 熙禮爾(E. G. Cillier)或作禮在明。

程清單恭呈御覽。略謂：擬設商辦浙江全省鐵路有限公司，准其勘辦杭州北至蘇滬、經過湖墅，東至寧、紹，經過江干各段鐵路。光緒三十二年五月十三日奉旨：依議。欽此。閱悉之餘，曷勝詫異。蓋此舉與貴國政府及華英銀公司所立之成據，直相違背。

又查北洋官報，近有商部奏摺，爲江蘇紳士籌築本省鐵路，設立公司，於本年閏四月初三日奉旨：依議。欽此。又閏四月二十八、二十九兩日，南方報所刊張殿撰〔張謇〕發表勉任蘇路協理意見，便知蘇省公司，初擬築造之路，乃由蘇州至嘉興一段。此舉若蘇省公司遵奉閏四月初三日諭旨，確實有意承辦，亦與貴國與華英公司所立成據徑直有違也。

此案與貴國家名望信實關係重大，相應照請貴親王即行人奏，以便斟酌設法，免受失信之譏。仍照貴國與華英公司所立之成據，切實辦理，並希早日見覆。是爲至要。

〔同上，卷3，葉26。〕

〔汪大燮面交熙禮爾蘇杭甬路商議大綱，光緒三十三年六月二十四日〕 第一辦法：此路由兩省籌款賠補銀公司從前費用，議定若干數目，應分若干年攤還。

第二辦法：此路蘇杭一段，已由兩省紳商開工建造，現擬以蘇杭一段仍歸商紳辦理，杭甬一段歸公司建造。總期與滬寧鐵路一律相接，其辦法亦彼此商定。惟杭甬一段管路權，仍歸中國。

第三辦法：借款築路，分爲兩事。另指的款，作爲抵押，另訂合同。其路事由中國自辦，所有辦理鐵路事宜，概不載入借款合同之內。惟將來歸還本息，仍由此路進款項下撥付。

再，以上三項辦法，無論擇定何項，均以無損現時紳商奉旨批准辦路之權利爲主。

〔同上，卷5，葉2-3。〕

〔汪大燮與英公司代理人熙禮爾晤談紀要，光緒三十三年六月二十四日於外務部〕 汪告以所開三端〔見前件〕，公司願照何項辦法辦理？我們再商議細目。

熙云：大人所云三端，與前訂草合同全不相涉。我以為是按照草合同商訂正約。今看所開三端，乃是另議辦法，我實無權商辦。

告以你若說接續草合同商議，此中膠轕甚多。……我此時與你商議，祇能接續前大臣與總理衙門所商者辦理。若提草約，須先將以前膠轕判斷清楚，然後方能開議。我實無判斷此案之權。且一經提議前案，耽延時日，不知何日方能了結。我今所開三端，是為從速商訂之意。倘公司不以此三端為然，我們亦可商量別項辦法。總之，接續前大臣與總理衙門所商者辦理此事，尚無甚不合籠處，亦是捷徑。

熙云：按照所開三端，……但借款不將造路之事載入合同，出售借款債票不敘明借款事故，買股票者未免疑慮。

答以聞香帥前與你商議借款，你會允可以不提鐵路，僅言辦理工商事業。

熙云：香帥曾與我商量過此事，甚難辦。

熙又云：此路係公司事，我亦不能作主。我將節略帶回，與公司電商。如公司除所開三端外，別有辦法，我亦開一節略。

〔同上，卷5，葉1—2。〕

〔熙禮爾致外務部節略，光緒三十三年六月二十六日〕本月二十三日節略內開商議蘇杭甬鐵路大綱辦法三端，似均將草合同全行作廢之意，隱入其中，如此辦理，本銀公司未能應允。且奉本國朱大臣諭，以英政府亦定難允行。惟貴國政府若僅欲將草合同變改，另擬章程，定立正合同，竊以為節略內第三辦法，似微有可商之望。故禮爾謹以汪大臣本月二十三日面談之語為根底，現備辦法擬稿，數日即可送閱。

〔同上，卷5，葉3。〕

〔熙禮爾致外務部借款辦法草稿節略，光緒三十三年六月二十八日〕一、中國經華英銀公司定借英金款項，足敷此路建置完備之用。

二、利息按常年五釐。

三、此次借款以三十年為期，從第十一年起二十年清還。若中國

國家願早日還清，亦無不可。如十年後歸還，每百鎊加還兩鎊半；二十年後則勿庸加值。此歸還之款，以國家何項進款或鐵路餘利或華商股本均可。

四、本息由中國國家擔保，股票利息先由鐵路餘款付給，不足由國家另行籌備。

五、擔保此借款用後定之外省進項。如按期償還本息，銀公司自毋庸過問；設有爽言，准銀公司派人代為領辦，而本鐵路無須作為抵押。

六、鐵路為中國國家之路。設總辦華人一員，所有會同銀公司商辦各事，歸其商議。此路在蘇州與滬寧鐵路相接，其建置行車等事，均期與滬寧一律。惟以廉省從事，故滬寧路之各工程師，並製造局皆可使用。

七、此路之總工程師及總管帳，擇用英人，與銀公司合宜。其總辦欲提用款項，由總工程師及總管帳開具清單，載明何項工程，開銷若干。該路行車帳目，由總管帳按期呈送銀公司。

八、所有購料用錢及鐵路餘利之分，均以一款包付，日後再行訂規。其內又包銀公司先已用過之勘路等費，因承此款。中國政府日後無論遇有何項事宜，關係築造及辦理此路各端，銀公司自當効勞。至購買材料，中國仍執任便在最合宜市面定購之權。惟遇有英國材料價值美惡均與他國相同，則應先儘英貨購買。

九、以上各節，既係變通辦法之宗旨，熙禮爾可勸銀公司照辦。倘宗旨相合，即可衍為草合同之稿。

[同上，卷5，葉3—5。]

[汪大燮與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年六月二十八日於外務部] 朱云：蘇杭甬鐵路事，前次貴大臣與熙禮爾晤談之後，貴大臣所開節略，暨熙禮爾答覆之節略，我均閱過。現熙禮爾於三、二日內即照原開節略第三端辦法，再送一節略來。貴大臣如能照此件節略所云商定辦法，則草合同一節，即可彈函不提。如不能照辦，則我須有一言提醒貴部，草合同尚在，勢難置而不論。若復牽連草合同，恐糾葛愈多，更將無從收束。

答以我既與熙禮爾專議此事，自願彼此融洽，說得合攏。若復執定草合同爲辭，則勢難遷就，必至愈說愈遠。俟我閱過熙禮爾節略，能否照商，再作辦法。

〔同上，卷5，葉5。〕

〔汪大燮致熙禮爾函，光緒三十三年七月初二日〕 日前接到執事交來借款節略，得悉一切。查所擬第六、第七兩端與第五端所稱銀公司自無庸過問一語，有矛盾之處，將來無庸衍入草合同稿內。又，第八端內有“其內又包銀公司先已用過勘路等費”，至“自當効勞”數語，亦與借款合同無涉，自可無庸議及。其餘各節，請執事擬定草稿，即可定期面商。

〔同上，卷5，葉5。〕

〔汪大燮與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年七月初五日於外務部〕 朱云：蘇杭甬鐵路，熙禮爾前擬具節略，送請查閱。其所載總工程司及管帳兩項人員，經汪大人刪去，不知是何意思。

答以此路係歸中國自造，總工程司亦可用英國人，但無須載入合同之內。至管帳人是料理公司一切事，此項人可以不用。

朱云：總工程司有提款之權，管帳人有稽查用款之權，有此兩項人，買票者方無疑慮，否則斷無人肯借。

答以俟我們斟酌妥再與熙禮爾商議。

〔同上，卷5，葉6。〕

〔汪大燮與梅爾思晤談紀要，光緒三十三年七月十二日於外務部〕 梅云：蘇杭甬鐵路，應請英人充當總工程司及管帳事，不知已否商定？

答以此兩事頗難照辦。

梅云：此兩項人與借款事極有關係。……若無此兩項人，款項斷不能借成。我確知四川路款，有挪作他用之事。英人出錢買股，豈願有此等情事？

答以四川路款，我確查過，實無絲毫挪動。惟路尙未造，放在銅元局生息，與貴國放在銀行生息無異。此次如慮買股票疑惑，借款不

是造路，我們可另行設法，總使他們相信。

梅云：東三省鐵路歸日本之一段，日本近來借款即以該路作抵。現在蘇杭甬不以路作抵，已勝過一層，何以此兩端尚不肯允？

答以蘇杭甬借款，聲明以他款作抵，而借款期內，此路不作他項抵押。在出款之人，但期本利有著，豈能干預路權。如謂無此總管帳，公司不能知鐵路情形，我國辦路，亦當每年刊刻報告，盡人可看。公司亦當放心。

梅云：九廣鐵路合同，比從前合同，中國已得便宜。今此比九廣鐵路更加便宜。若不將總工程司及管帳人載在合同之內，此事恐無成議，必將變為國際交涉，由公使與貴部開議，仍將草合同提出續議。似不如此早了為妙。

答以此次借款確為修路之用，總要設法使他們相信。你可轉致熙禮爾請他來部，再詳細商議。

〔同上，卷5，葉6—7。〕

〔梁敦彥與朱邇典談話紀要，光緒三十三年九月初二日〕 朱云：蘇杭甬鐵路一事，耽延至今，始承貴部派汪大人與漢蘭德接議。迺議了數次，甫有眉目，汪大人又奉命赴英考察憲政，另派閣下接議。我以為都是一樣，所以並無話說。不料現聽說浙省紳士阻力並未稍減，仍主廢約自辦之意。此話若確，務請轉達王爺，將汪大臣留在此間，一俟此事議妥後再行出京。我們政府主意，蘇杭甬合同總須與津鎮合同同時定議方能滿意。

答以蘇浙紳士謂此路股本已足，且大段已勘辦妥當，不願再借外款，確有此話。我們現在設法開導他們。

昨日汪大人到署，說是浙省京官大半都見過，已將此事原委演說明晰，該省京官都已了然。正擬函致本省紳士，期其就範。緣該省紳商經營此路，不遺餘力，實無需用外債之處。此時若不從容解釋，一味強迫，即且下勉強議妥，將來恐亦不免後患。你所說之話，我可轉達各堂。你儘可放心，必有辦法。

〔同上，卷4，葉6。〕

〔梁敦彥與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年九月初九日於外務部〕 朱云：蘇杭甬鐵路合同，我們政府之意，總期與津鎮鐵路合同，同時定議。現在津鎮路行將議妥，而蘇杭甬方議有眉目，竟為該省紳士橫生阻力，力圖抵抗，致與貴大臣同時定議之原議不符。我此時既無以報告我們政府，又無以見德國雷大臣，實在為難。若徒耽延時日，毫無辦法，我仍祇有求見王爺，想個主意。

答以浙省紳士，業由汪大臣設法解釋，前與貴大臣會晤時，已經說明。現浙省巡撫業已到京，大家從長計議，總要有開導之法，不必過於求急。至兩鐵路合同同時定議之說，我並未允許可以辦到，不過我亦說過亦甚願如此辦法耳。

朱云：此話雖未經貴大臣允許，汪大臣確是許過。貴大臣不認此話，我須去問汪大臣去。

〔同上，卷4，葉6—7。〕

〔外務部奏報磋商借款情形摺，光緒三十三年九月十四日〕 查蘇杭甬鐵路，為英使奉其政府之命，請准英商承修五路之一，既經總理衙門照會允准，該國政府，堅守前約，勢難概行作廢。至此段路線，浙省居多，蘇省僅由蘇州至嘉興府界一段。前經浙、蘇兩省京官，先後早由商部奏准自辦，係為自保利權之計。年餘以來，集股頗稱踴躍，勸辦已有規模。在事各紳商，艱苦經營，不遺餘力，民情亦大可見。臣部因應外交，參酌輿論，自應竭力維持，勉籌兩全之策。迭經與英使往復辨難。該使執定前案，屢催商訂正約，並請轉飭紳商停辦。臣等復以諭旨自當懷遵，輿情不可不順，以本省之人造本省之路，政府未便禁阻。英使則謂本省辦路，原屬合例，惟蘇杭甬一路，成據具在，斷難失信，堅請切實照辦。臣等迄未允許。迨九廣路約議成，催商更為迫切。如仍不與商，誠恐相持日久，口實愈滋，於事益難就範。雖經該省紳商等來電仍主廢約，謂集股已有成數，無庸再借外款。究之此事係屬國際交涉，臣等熟權利害，勢不能不兼籌並顧，以副朝廷慎重邦交之意。惟有仍本自辦主義，與英公司開議，力爭主權。本年七月間，臣部右侍郎汪，與銀公司商議，稍有端倪。英使亦願飭該公司讓步。

不再執定與滬寧章程辦法一律。現臣大燮將奉命赴英，復由署侍郎臣敦彥與該公司接議。擬分辦路、借款爲兩事，路由中國自造，除華商原有股本，儘數備用，不使稍有虧損外，約仍需款英金一百五十萬鎊，卽向英公司籌借，另指的款爲抵押，使公司不能藉口干預路務。其餘有關利權事權之處，仍當切實磋磨。一俟商議就緒，卽與訂立合同，奏明遵辦。至一切造路事宜，或官督商辦，或官商合辦，再由臣等會同郵傳部妥商辦理。

〔東華錄，卷 210，葉 5。〕

〔上諭，光緒三十三年九月十四日〕 諭軍機大臣等，據外務部奏陳蘇杭甬鐵路歷年商論情形現與英公使磋商借款辦法一摺。外交首重大信，訂約權在朝廷。蘇杭甬一路，前經總理衙門允許英人承修，嗣復立有草約在案。三十一年間商部據浙省紳士呈請自辦，曾飭盛宣懷等妥籌收回，原爲曲體輿情起見。乃磋商數年，迄無成議。而江、浙所集股款，亦不敷尙鉅，勢難尅期竣工。英人迭次執言，自未可一味拒絕，盡棄前議，致貽口實，另生枝節。現經外務部侍郎汪大燮等與英人議明，將借款暨造路分爲兩事。權自我操，較原議已多補救。著外務部卽派員按此妥爲議定詳細章程，務期利我民商，慎防流弊；兼商令英公司仍許江、浙紳商分購股票，用示體恤。其原有辦路人員，由郵傳部查明分別奏派差務，以資熟手。並著兩江總督，浙江、江蘇巡撫，督率籌辦提撥借款，迅速造成。一面剴切開導該省紳士，務須仰體時艱，共維大局，勿得始終固執，強行爭執，以昭大信，而全邦交。

〔德宗實錄，卷 579，葉 15。〕

〔袁世凱與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年九月三十日〕 朱云：蘇杭甬鐵路合同，請與津鎮合同同時畫押。

答以津鎮合同草稿，我尙未詳細閱看。俟看好先行簽押。蘇杭甬合同，暫行從緩。

朱云：津鎮合同內條款字義，與蘇杭甬合同內所載毫無異同，何以先簽津鎮合同，而蘇杭甬反爲落後？於英國面子不甚好看。

答以津鎮鐵路係奉旨特派我與張中堂專辦此事，至蘇杭甬鐵路



係外務部辦理，情形各不相同。

朱云：蘇杭甬鐵路亦係奉旨派大員辦理，看來情形亦是一律。我們看津鎮鐵路不甚緊要，着重在蘇杭甬鐵路。如先簽津鎮合同；而蘇杭甬從緩，豈非於英國面子大不好看？

答以津鎮鐵路本有英股，即與英公司無異。只要英國有一兩銀子股分，即為股東，於面子上並無不好看。你們看津鎮不甚要緊，我們却看得極重。

朱云：五、六月間我見過王爺、中堂，俱答應津鎮、蘇杭甬兩路合同可以同時畫押，我已電達政府。現在如不照辦，政府必不答應。

〔蘇杭甬鐵路權，卷4，葉7—8。〕

〔朱邇典與奕劻晤談紀要，光緒三十三年十月初三日〕 朱云：蘇杭甬路借款合同，改與津鎮合同一律，較草約照滬寧一樣，已勝萬倍。原議與津鎮同時簽字，今津鎮洋文草稿已定，蘇杭甬何以不即日定稿？

王爺云：須先看明津鎮合同，然後能定蘇杭甬。

朱云：如大旨已定，則蘇杭甬合同只須照抄，亦可同日簽字。何以忽改宗旨，必有緣故。我英國政府必須知其中實在緣由云云。再三追問。

王爺云：此事必辦，但須時日耳。此中緣故，想你亦有聞。現在外間正在擾攘，我必須先將他們開導明白。若辦理不妥，生出枝節，彼此無益。

朱云：若與外間紳商商量，十年辦不了此路。中國早已許我英國，歸英商承辦，立有合同。商部又奏請歸華商承辦，失信孰甚。我使館又曾歷年詰問外務部有案，而拖延至今，已屬不是，今又不知延宕至何時，我政府決不應允。查前數年中國應允英、俄、法、德、日各國各造路數條，是後俄在東三省，德在山東，法在雲南，日在南滿洲，均已自造鐵路，大損中國地主主權。而我英國不肯出此，將各路交英商與中國訂合同辦理。本照滬寧一樣，一改而有九廣合同，勝於滬寧，已讓一步；今又改與津鎮一律，不干預路事，借款而已。讓到極處，中國人尚不知足。但此不見情，豈欲我照草約按照滬寧辦理耶？抑欲我援均

霽之條，效他國在中國土地自造一路耶等語。詞氣堅執，反覆辯論。

王爺云：我並非更改宗旨，但須略緩時日，俾可設法開導蘇、浙人士，免生事端。若必欲今日應允，與津鎮同日簽字，斷難辦到。

朱仍堅執如前，辯論不休。爭至八刻之久，彼此意味索然。〔朱〕乃云：如過數日，此事不定，我當再來請見。此時我回去，先囑濮蘭德不簽津鎮合同，所商滬寧管理法，本欲讓步，亦不能照辦云云。

〔同上，卷4，葉8-9。〕

〔朱邇典致外務部照會，光緒三十三年十月初六日〕 爲照會事：本月初三日會晤時，言及現正商議蘇杭甬鐵路之事。本大臣云：此鐵路之草合同，已由銀公司之代表人訂立，以津鎮鐵路合同爲底稿，於九月三十日由濮蘭德交與梁大臣，以便按照津鎮草合同辦法，一體互相簽字。雖經訂明，而梁大臣屆時未能簽字，本大臣乍聆之下，曷勝詫異。是以面詢貴親王再延之故。承告以該省紳士，又復起鬧，礙難專用壓力，應稍緩時日，設法開導，浙紳中已爲政府傳喚數人，到時將詳細情形面爲解釋云云。當經本大臣答以若中央政府現至爲難地步，乃係自求云云。

查光緒二十四年間已承將修造鐵路之權利，讓與英國。詎光緒三十一年竟被商部奏准浙江紳士自辦，是可爲失信於本國政府。乃耽延日久，方有本年九月初三日之上諭，飭貴部與銀公司酌商借款，以爲更正。故經本大臣請貴親王遵照上諭實力舉行，慎勿以浙紳梗阻，致相駁退。此特照重請之故也。……所擬借款各條，與中國主權毫無妨礙，並據光緒二十五年間草合同之辦法，及他國在華修造鐵路之情事，大相逕庭，應行切請將此次所商之事，不再耽延，從速妥爲完結。且華政府如此柔懦，輕聽浙紳強硬之求，致與英國國體有所損礙，及關我兩政府交誼之處，甚屬危險，則本大臣自應竭力諫勸也。

〔同上，卷3，葉36。〕

〔聯芳、那桐、袁世凱、梁敦彥與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年十月初七日於外務部〕 朱云：我今日又接到本國政府來電，問蘇杭甬鐵路事，現在是如何情形。

答以此事因江、浙兩省督撫所擬辦法，與我們的宗旨有不合處，是以尙待斟酌，不能一時遽定。我們上頭亦極注重此事。今日尙有電旨發給兩省督撫等。緣中國朝廷與本部現在意見均與從前意思無甚改變。至於我們的內政，現亦不便告知你們。你前日謁見王爺所說的話，我們亦都知道。你萬不可著急，久之自有辦法。

朱云：津鎮合同現將議妥。我們政府之意，總要將蘇杭甬合同與津鎮合同同時簽押，業由本大臣迭次向貴部聲明，亦經貴部允許，現在總須照辦。

答以同時簽押之說，我們並未許過。況津鎮合同，大致雖經議就，我們尙未詳細斟酌。且原派有張中堂，亦須張中堂斟酌過了，方可定議。是津鎮合同，一時能否簽押，尙不能定。那能說到蘇杭甬一層？

朱云：津鎮合同已有眉目，原議是蘇杭甬仿照津鎮辦法，現在何妨就津鎮已議妥的合同，改繕一蘇杭甬合同，作為規模，即可照此商改，方顯得蘇杭甬之事，亦正在提議，免得獨至落後。

答以就照書一合同，作為草底，亦無不可。不過辦法未定，仍是空言耳。

朱云：今日所發電旨，約何時可有回電？

答以他們亦要商量商量，大約不能遽覆。

朱云：中英交情不為不厚。凡路礦等事，英國與中國所原訂的合同，均能從退讓處辦理。乃至今如蘇杭甬鐵路、山西礦產等事，皆議不就緒，未解何故？且德、法、日、俄等國，在中國所辦的鐵路，多係官辦，尙且辦妥，英國祇是商辦，偏延宕無效，顯見是中國政府與英國有意為難。

答以中國與英國交情實在不薄，我們亦並無歧視之處。英國在中國所造之路，並非全議不妥。近年來如滬寧、如九廣，均已次第議成。至蘇杭甬、山西等事，其未能即行議妥之緣因，係自粵漢鐵路贖回以後，中國的人皆知路、礦兩事，關係甚大，所以不惜鉅款，爭求自辦。我們須設法開導他們，總要辦的和平，方能彼此相安，實在非有心與英

國爲難。

〔同上，卷4，葉9—10。〕

〔梁敦彥與朱邇典晤談紀要，光緒三十三年十月十四日於外務部〕 朱云：蘇杭甬借款合同，貴部議到如何地步？

答以本部已催令紳士來京。

朱云：此事總應由中央政府主持。我想該省紳士，未必肯來；即來，亦無甚用處。此項合同，曾屢向貴部聲明，應從速訂定，若任聽紳士固執，別生枝節，將來反難收拾。

答以我必將你所言各節轉達王爺。

〔同上，卷4，葉10—11。〕

〔外務部議覆江浙官紳請拒借款摺，光緒三十三年十月二十四日硃批〕 臣部與英使歷年商論情形，暨現與英公司磋議借款辦法，業經臣等於本年九月十四日具奏。……嗣於九月二十七、二十九，十月初四、十五等日，先後准軍機處抄交翰林院侍講學士朱福詵奏請保全浙路；御史徐定超奏浙路辦有成效，忽借英債，請籌補救；都察院代奏朱福詵等請拒絕鐵路借款；徐定超奏鐵路借款，人心驚疑，請派大員察看情形，妥籌辦法；御史孫培元奏，蘇杭甬鐵路借款，輿情未洽，請籌變通辦法；並請簡重臣勸諭江浙商民各摺片，均奉旨，外務部知道。欽此。欽遵前來。

查該學士等原奏，其大意無非謂蘇杭甬鐵路草合同，經盛宣懷於光緒二十九年四月函致英公司，限六個月不辦作廢。英公司不答，即屬默認，外務部儘可據覆英使。此次議借英款，全省生命財產，寄託外人，國民利權，隨路而失，務祈收回成命，不借外款。必不得已，或由國家擔借擔還，不必定以鐵路爲言，或請海牙平和會公議。若仍許江、浙紳商分購股票，是反客爲主，各國皆將援例各等語。臣部復迭據江、浙兩省紳商來電，大致相同。

臣等竊維該路草合同，雖係由盛宣懷與英商議訂，實發端於二十四年。……是此案根據，實關繫兩國國家交涉。……迨至三十一年七月，因浙省紳商請立全省公司，經商部奏准。未及匝月，駐京英使即

來文照請臣部派員與議正約。嗣經御史朱錫恩奏請，將蘇杭甬草合同撤廢，奉旨派盛宣懷磋商收回自辦。……相持數月，迄未有成。盛宣懷旋於三十二年二月覆奏內稱：二十九年，滬寧合同簽押時，以此路逾時已久，實其應作廢棄，面詰再三，英公司不允，復致函申說，彼雖強辯，然商廢之說，實已從此埋根等語。夫曰不允，曰強辯，是英公司何曾默認？至盛宣懷逾限作廢之函，彼時並未咨送臣部，該公司即未答覆，臣等亦無從知悉。直至三十一年十二月，盛宣懷始將兩稿咨送前來。其時該公司致盛宣懷覆函，有“此路草約，前經貴政府允許籤押，曾抄送使署備案，今會議之前，必須候公使回示”等語。是該公司亦無會議廢約之權。英使且迭次來照，堅執成言。……此後或照催，或面詰，直謂中國政府，爽失大信，有意與英為難。盛宣懷與英商議廢，既未得人承認，英使在京催詰，始終未稍鬆勁，何能指為業經廢約之定案？歷經臣等設法因應，幾已智盡能索，實有不能再事延宕之勢。因派汪大燮復與英公司改商借款辦法，磋商至再，始辦到不以路作抵，並不以英人管理路務。自造自管，英公司既並無干預之權，江、浙兩公司亦何至有損失之慮。

查兩國交涉，與尋常商務議訂合同情形迥殊。當時既欲議廢，自應索取憑函，方能作准。若在我先有允許照會，而在彼後無廢撤明文，遽欲指為默認，勾銷前案，直自欺耳，何能強人必從？況盛宣懷函稿到部，已在英使迫催之後。雖經臣部迭與口辯，而詰責之言，業已愈逼愈緊。則改商辦法，正所以收回事權，借款自造，亦與外人承辦，迥乎不同。路權仍自我操，何得謂反客為主？他國初無此等交涉，又何從無端援例？至海牙平和會章程，必先由兩造認可，方准訴請公斷。無論英不允行，亦豈有人方坐我失信，而我猶得以一面之詞，取直於公斷者？如能將此款移用他處，臣等早已籌及，迭派員與英人磋商，亦未允許。且體察情形，即或勉強就範，國家必受虧更鉅。臣等統籌全局，惟期補救一分，即受一分之益，無所用其迴護，更不敢畏避嫌怨。在江、浙紳商，意在自辦，亦無非保守權利，維持路政之深心。朱福詵等交章披陳，亦無非體察鄉情，隱慮利權之旁落。不知兩國交涉，既有

成議在前，路權我操，何至貽患於後。

況近者英使疊來詰問，謂英政府之意，蘇杭甬借款合同，務與津鎮鐵路合同同時簽字。若再拖延，英政府決不應允。又謂所擬借款各條，退讓已至極點。……又於本月初六日來有照會，稱中國政府如此柔懦，輕聽浙紳強硬之求，與英國國體有所損礙，中國政府應負其責任，且關我兩政府交誼之處，甚屬危險等語。又據駐英使臣李經方本月十七日電稱，英外部面遞節略，蘇杭甬路事，英政府責望實行。中國於業經應允者，反覆延擱，議院攻擊甚力，務期設法速辦等語。彼國之力催訂約既若此，兩省商民之堅拒借款又若彼。中外爭持，勢甚急迫。現在既無確切作廢之憑證，足以應付外人，而延宕愈久，誠恐枝節愈多。倘江、浙紳民，始終誤會，一倡百和，激成事端，適足與人攘奪之柄。彼所謂政府柔懦，紳民強硬，損彼國體，邦交危險，並責我以業經應允者反覆延擱，如此情形，決非口舌所能抵禦，尤非推諉所能了局。

江、浙兩省紳商，不乏識時明理之人，亦應關懷大局；該學士等自更洞悉時勢，當能灼見外情。方今列強環伺，絡繹聯盟，中國勢處孤危，即能謹守約章，講信修睦，猶恐不足以自保，矧敢輕棄成議，自啓紛擾？庚子之亂，足爲殷鑒！臣等職在外交，不得不加意慎重。萬一釀成意外，臣等何能當此重咎？又豈江、浙兩省所能獨安？現業經臣部電致江、浙兩省，公舉數人來京，諮詢路事，當俟到京後，相與開誠布公，集思廣益，但有可以維持之法，臣等仍當竭力斡旋，以仰副朝廷體念紳商，眷顧東南之至意。所有覆陳江、浙官紳請拒蘇杭甬鐵路借款磋商爲難情形，理合披瀝具陳。

〔同上，卷3，葉37—41。〕

〔郵傳部、外務部會奏蘇杭甬鐵路改以上海爲起點並訂定借款合同摺<sup>①</sup>〕 蘇杭甬鐵路於上年七月間由外務部右侍郎汪大燮與中英公司商訂正約未就，復由署侍郎臣敦彥與該公司接議，擬分辦路、借款爲兩事……等情，業經外務部於九月十四日具奏，……當奉諭旨，

① 光緒三十四年二月初四日奉批，依議。

著外務部即派員按此妥爲議定……在案。

嗣因江、浙兩省紳商，於此項路事原委，未能洞悉。兼之津浦鐵路借款合同，亦未定議，致未暇同時並舉。迨十二月間，津浦合同奏准畫押後，即酌派外務部右丞胡惟德、右參議高而謙等，按照津浦合同底稿，並參以江、浙兩省現時情勢，暨該省督撫等迭次來電，另與中英公司代表漢蘭德逐節磋商，復爭執至月餘之久，始行定議。臣等詳加酌核，所訂合同二十四條，名爲《中國國家滬杭甬鐵路五釐利息借款合同》。數目係英金一百五十萬鎊，按九三折扣交納，常年五釐利息，以三十年爲期。若所收此路進項不足，則由關內外鐵路餘利項下撥付。凡提用款項，均由郵傳部或其所派之人經理。此鐵路建造之權，以及管理一切之權，全歸中國國家。該公司代購外洋材料機器，以三萬五千鎊作爲酬勞，一切用銀，均包在內。選用英總工程司，須聽命於總辦各等語。名爲鐵路借款，而凡屬鐵路內之事，實與該公司均毫無干涉，尙無流弊之可虞。

臣等伏查蘇杭甬草約第二款，曾言明將來訂立正約，與滬寧正約一樣，而滬寧正約所載，若鐵路產業作抵，洋員管理帳目，虛數九扣，所得餘利以五分之一歸銀公司各節，路權利權，諸多損失，不無遺憾。江、浙兩省，思患預防，殆有鑒於前車。且由上海至嘉興一段路上，業將告成。若再由蘇州另線興修，則滬嘉一路，幾成虛設。現經該右丞等次第磋商，不用本省押款，不須洋員查賬，總工程司由我自選，餘利用銀，均先包盡。路線起點，亦改定係由上海或附近上海，俾與滬寧鐵路一氣銜接。凡係兩省人民所注意之處，罔不審慎推求，期於就範。

謹繕就合同清單，恭呈御覽。俟奉旨允准，再行簽押蓋印，即由外務部照會英國使臣，飭令該公司按照合同妥速辦理。除路歸商辦，由商民承領部撥借款，另片奏明外，所有訂定滬杭甬鐵路借款合同①緣由，謹合詞恭摺具陳。

[郵傳部奏議類編，路政，彙 165--166。]

① 《滬杭甬鐵路借款合同》略。

### (三) 浙、蘇兩省反對借款的鬭爭

〔蘇路公司致外務部電，光緒三十三年八月〕 蘇杭甬草合同，逾期作廢，並遵旨收回自辦緣由，上年二月廿七日，經原議盛大臣覆奏，奉硃批欽遵在案。蘇路公司，奏明商辦，不入外款，亦於上年閏四月初三日奉旨欽遵辦理。自蘇至嘉，早已勘路購地。自滬至松，去歲報部開工，今已陸續鋪軌開車至莘莊一帶。自松至嘉，亦填土開工動工。商情踴躍，股款已足敷用。原因此項路權，官民力爭，經營所得，不惟規實業之發達，亦以見愛國之愚誠。論朝旨不宜借款，論民情則不願借款。若強迫抵押，虧損既巨，此端一開，〔商〕辦信用全失，人心渙散，大局可危。況草約逾期，照文明法律作爲無效。彼係自廢，我始收回。奉旨經年，忽來此強迫之舉，萬難承認。伏乞鈞部堅持照上開各節，婉覆英使，以維路權，而固商情。大局幸甚。

〔申報，光緒三十三年八月二十八日。〕

〔浙路公司致外務部電，光緒三十三年八月〕 浙撫行知大部廿日鈞電，令仿津鎮借款。董事會籌查蘇杭甬與津鎮有六不同，斷斷不能仿辦。

一、蘇杭甬草約英商逾期十年，從速不速，限辦不辦，係彼自廢，我始收回。商辦自辦，枵腹拚命，勉爲國家保一隅之路權，意大部必憫而鑒之。二、盛大臣於光緒廿九年四月函英商代表壁利南，限六個月不辦，草合同一概作廢。該商不辦，亦不覆，是該商久已承認，大部儘可據此函不與磋商。三、津鎮未造而借款，蘇杭甬有款而已造，蘇之滬松已安軌，杭之江墅已行車，搭客裝貨業已數月。無須款，安用借。四、蘇、浙奉旨商辦，官不與其款事。浙於賠款、練兵等項，尙慮支絀，實無的款可爲商路抵押。五、大部謂款與路分二事，的款擔保，防其干涉路權，而將來還本還利，仍係取給於該路進款。是明明以路抵押之不足，又添一擔保之款。六、國家正提倡路政，若已成之路，英商可執承認作廢之草議，名曰借款，實則奪路。公法公理不足言，如



保護之商律何？如商辦之上諭何？大部試思誰敢造路者！彼因津鎮順帶蘇杭甬一筆，大部恐津鎮借款之不成，欲以蘇杭甬仿辦，具見交涉苦心。而有此六不能仿辦，伏願大部以不便干預之能力，拒其干涉，不如先拒其借款，爲蘇浙請命。

尤不解者：盛宣懷奏明蘇杭甬之草議，決不置身事外。卅二年二月奉硃批：外務部知道。欽此。大部計謁〔？〕磋商，毫無鬆動之時，正可懷遵硃批，請責成該大臣以間執其口。借款之害，婦孺咸知。今借如許重息之款，而曰自辦，曰保全。董事會謂寧渴不欲飲酒，況並未渴也。

中國非不可借款，但不便大部之擔任浙路，非不向〔外洋〕購料，現在所用之機車、鐵料，本有購自英廠，但不認英商之要求。二三日間，大小股東，爭來詰問，迫求董事往滬開會，勢甚洶洶，商市搖動。不借則累大部爲難，借則各股東不服。潛〔湯壽潛〕藻〔劉錦藻〕窮於所措，惟有仰懇大部，陳請將浙路總副理撤銷。潛之卿銜，因路特加，路將被奪，恥冒崇銜，亦求一併撤銷，爲不能仰稱大部之意旨者戒，趁目前猶有東海可蹈。情懇語懇，所賴再造。

〔同上，光緒三十三年八月二十八日。〕

〔《申報》論滬杭甬鐵路事〕蘇杭甬之路約，宣言撤廢已及二年，而英人無一言。蘇、浙兩處之路線，樹標、鋪軌，逐段開車，而英人又無一言。是英人未嘗不知契約逾期之爲無效也。祇以津鎮借款一事，啓其得寸進尺之心。於是連類而及，援例以求，遂欲搏我兩省之人之手足，以奪其在吭之食，褫其切膚之皮，而外部猶昧於個人契約之性質，不知人民權利之尊貴，貿貿然思以不許干預路政一語，掩盡天下之耳目，斷送兩省之利權。嗟夫悲哉！人有子弟，而爲鄰人凌踐者，其父母必抗爭之，擁護之，使得保全。我國政府自視未嘗不父母，視民未嘗不子弟；今子弟之受人凌踐者，至且極矣！爲民父母者，不惟不抗爭，不保護，而反推之使前，阻之使不得〔脫〕，偏欲任人凌踐而後快，凡我子弟對於此事，將生如何之感情乎？何我蘇、浙兩省之父老子弟猶熟視若無覩，而竟默不一言也。……我國外部既不可恃如是，凡我

父老子弟苟猶泯泯昧昧，舉其土地、生命、財產之關係，悉委託於若輩之手，是無異恐鄰人凌踐之不甚，而且自挾其父母之威任其凌踐也。蘇浙公司之覆電，未嘗不強硬；董事會之措詞，未嘗不正當。然以數十人集合之團體，抵抗頑固不化之政府，其權力之不逮，又豈待〔著龜〕。須知政府者，寧令國人死，毋觸外人怒；寧使一路哭，毋令八口饑。膠、濟、滿、蒙之已事，皆其顯著者也。

彼既自廢，我始收回。浙路公司之電文，乃政府諸公對付英使之絕妙語言也。政府而不計及此。是視我兩省之土地，直草萊之不若；視我兩省之人民，直螻蟻之不若也。何我蘇、浙兩省之父老子弟，猶熟視若無覩，而竟默不一言也。嗚呼！我蘇、浙兩省之父老子弟乎！崇墉巨堞，佳氣鬱葱，非我祖我宗歌哭遊釣之鄉也。今滅國之新法，路去而地隨以去，債權之作用，財匱而國亦以亡。向日舊約作廢，經政府之宣告，英人之承允，凡我父老子弟知土地可因是保全、財產可因是永守，故不屑擲其數千百萬之巨資，絞腦瀝血而成之。今乃以英人之一要求，政府之一退縮，遂雙手拱獻而讓之。我蘇、浙兩省之父老子弟，卽不爲目前計，能不爲子孫計乎！國可滅，民心不可滅，我父老子弟其磨礪以須。

〔同上，光緒三十三年九月二日。〕

〔浙江在籍官紳致軍機處電，光緒三十三年九月〕 浙路未便仿津鎮借款，以蘇杭甬與津鎮有六不同。總副理及董事會先後電陳外部利害，確是實情。查蘇杭甬草議，係廿九年四月起，連開扣至九月共六個月，英商已默認逾限作廢。英使苟問明該商，當自知無權催訂正約。夫正約亦須用實行，況一商人，已自逾限，默認作廢之草議？外部慎重邦交，雖草議亦不肯失信，意以仿借易訂約，庶幾兩害取輕，交涉具有苦衷。第仿借亦另有約，害與正約仍等。全浙招股三千萬，先已收繳五百萬，次第擴充，則次第收繳。股款儘足數用，復令歲擔百廿萬之本利，一聞此耗，股東非股東，商市之動搖，人心惶惑。某等鑒於近事，更懼債權他屬，路權隨之。生爲浙人，一息尚存，爲浙計，不能不爲路計。草議中英商自廢，拒借不失信於外人，商辦恪奉明旨，前

芽方始，詎可失信於商民。敬乞切商外部，與英使聲明草議係該商自廢，速廢抵借之說，以結民心，昭大信。王文韶、陸元鼎、濮子潼、樊恭煦、楊廉、周慶雲、盛炳緯、孫誦洛、孫貽讓、楊晨、王廷揚、孔憲教、方宏綸、周思成等同叩。

〔同上，光緒三十三年九月十三日。〕

〔蘇路公司致蘇撫電，光緒三十三年九月〕 蘇路奉旨自辦，無須借款。前電帥座，轉達外部，迄未奉部覆。聞外部竟奏請以外交重大，速訂合同。背旨棄路權，失民信，其何以國！方今以立憲鼓動朝野，以庶政公諸輿論，謂將救亡，外交果有許謨，諮詢於衆，擇善而從。江、浙紳民，寧皆憤憤。今部臣無一字之商權，請旨以後，一面議訂合同，並有咨督撫令英公司許江、浙紳民入股之說。惡！是何言？蘇、浙商辦公司，遵旨不收外股；我為主位，為朝廷所確認。即日借款，猶有主客之分。今頃變其詞，曰許江、浙人入股，是主客易位。仿津鎮，直仿滬寧，滬寧毒害，為世詬病，今且矜臂奪食，視滬寧變而加厲。滬寧浮費已鉅，聞執政諸公，亦深慮收回之非易，從而益之，何以謝天下，姑思其次，蘇、浙已辦之路，款已足，工將成，其未辦之路，請部臣咨明督撫會商兩省公司酌借若干，分年清還，商辦商借，直接英公司，萬不可由部主持，又蹈滬寧之覆轍。此已仰體謀國是者之苦衷，為無可如何之讓步。非愛蘇浙，實愛國家。但顧邦交，不顧民信，尤非立憲辦法。事機孔迫，乞據情代奏。蘇路公司穆、審、愈、霖。巧。

〔同上，光緒三十三年九月十九日。〕

〔浙路公司致川、陝、粵、鄂、皖、贛各省電，光緒三十三年九月〕 吾浙鐵路奉旨自辦，今外部忽強借款指押，貴省事同一律，乞設法援助。

又致滇、閩各省電：浙江奉旨自辦鐵路，款足車行。今外部忽強令借款指押，貴路事必援吾浙為口實，乞援助阻止。

〔同上，光緒三十三年九月十九日。〕

〔上海高等實業學堂全體學生致郵傳部電，光緒三十三年九月〕 蘇杭甬路，既歸自辦，何需外債？路款已足，奚為強借？名借款，實攘路。路失則江、浙陷，全部危！大部講求實業，本校關係尤切。若路

權外屬，則學成徒爲外用。無論生等不敢自輕，卽此亦甚非大部設立本校之初意。且江、浙鐵路，奉旨商辦，入股權原自有，乃外部竟敢請之英人，意殊不解。側聞大部抗議，士民感戴。用敢環懇，始終堅持，並轉達外部力拒借款，全國幸甚。

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔上海高等實業學堂學生致外務部電，光緒三十三年九月〕 蘇杭甬路借款，拂輿情，玷國體，墜大部名譽。廢約與借款不兩立。英人陽順吾意，陰售其奸。借之日，卽立約之日，亦卽江、浙人絕命之日也。全國傾危，惟大部慎之。況彼先自廢，我始自辦，懇大部堅持此議，毋自示弱，以中彼誘餌之計。民情洶湧，後患無窮。請大部勿但顧邦交，而失民信。

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔上海總商會致農工商部電，光緒三十三年九月〕 蘇杭甬路借款事，廷寄到滬，輿論大譁。蘇、浙兩公司夙蒙鈞部奏准商辦，不收外股。現改借款，官督均乘商信，滬市孔緊，尤慮動搖，乞設法維持，東南商界幸甚。

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔蘇省紳士致外務部、袁世凱電，光緒三十三年九月〕 蘇省商民因蘇杭甬路借款事，惶急走告，人人以爲東南大局，將盡入英人範圍，不勝憤激。……竊念蘇省路事之發起，實所以保長江上下游之主權，救寧滬路約之失敗，與浙路同歸商辦，不入洋款，奏准有案。倘竟失信商民，大局何堪設想。況楊侍郎現赴南洋，撫慰華僑，日來萬口喧騰，紛傳此事爲汪、鄒二侍郎所誤，將以強力壓制商民，揭載報章，漸且播及海外，恐不獨內地人心瓦解，且滋華僑之疑。紳等爲東南大局計，非僅爲江、浙路事成敗計，用敢據情上達，爲兩省求全垂絕之命。……現諭旨業經發布，情勢益形危迫，爲此環懇奏請收回成命，以維東南未去之人心。

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔蘇省紳商致軍機處、外務部、農工商部、郵傳部電，光緒三十三年九月二十二日〕

年九月二十二日〕蘇杭甬借款議起，民心萬分惶駭。蘇、浙鐵路早經奏准商辦，不收外股，並奏派總、協理，均奉明旨准行在案，萬無中變之理。乃讀報載，廷寄不准，飭外部速與訂章，並轉飭紳商勿再固執，路政之權，兩省命脈，姑置不問。以迭旨准辦之成案，一旦背之，自後朝廷將何藉以號令臣民？人心瓦解，豈僅江、浙。伏懇奏請收回成命。

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔南洋霹靂衆商致蘇、浙路公司電，光緒三十三年九月〕逼借非理，毒險既極！萬乞力爭，以弭後患。大局幸甚！

〔同上，光緒三十三年九月二十二日。〕

〔拒絕鐵路借款紀聞〕昨日下午一時，蘇省士紳假座商學公會，宣佈上海各代表所起諮議局章程草案，寧蘇各府州屬到會者一百餘人。商議既訖，復提議堅拒蘇杭甬逼借洋款事。在座諸人，無不憤激。當時提議：（甲）應開蘇浙協商大會；（乙）應發起組織國民路礦公會；（丙）應速行設法招足股款。馬相伯先生首先擔任招股，并陳說蘇、浙路權喪失之關係，聞者淚下。當由在座諸君簽名分任招股，計認定簽定簿之數，得股款約卅萬云。

〔同上，光緒三十三年九月二十四日。〕

〔太倉學會致都察院電，光緒三十三年九月十二日〕蘇路本旨商辦，不收洋股。今逼借洋款，損權失信。已成之路可紛奪，此後誰敢復興實業？東南之命脈絕，全國之根本搖。乞據情代奏，請收回成命以維大局。

〔同上，光緒三十三年九月二十五日。〕

〔浙省公民拒款紀聞〕浙省公民拒款會擬於下月初十日開全省聯合大會，籌集普通路股，共保大局。先期派人赴各廳州縣著名市鎮，分送公啓傳單，以便屆時蒞會。並擬聯合全省國民，公稟大吏，將主持借款之京官汪大燮、吳士鑑、章梈、許寶衡四人削去浙籍，永不認爲浙江人云。

〔同上，光緒三十三年九月二十五日。〕

〔浙江拒款會通告各府縣國民文〕蘇杭甬鐵路，草議於光緒

十九年由盛大臣函銀公司，予限六個月，不辦不覆，草議一概作廢。至三十一年，浙人方收回自辦，奉有諭旨。是時銀公司復提議草約，吾浙人當以草約係英商逾限自廢，毅然拒絕，自款自辦，而浙路公司之組織以成。今款足車行，萬衆踴躍，方冀爲國家永保一隅之路權。況奏准自辦，國家已認爲法人，乃諭旨、商律，概行抹煞，輒允借款。木腐蟲生，以借爲奪，是可忍孰不可忍！謹陳外款之害，以著汪侍郎自外於浙，無纖毫之私嫌焉。英商、外部無論矣，汪侍郎非吾浙之錢塘人乎？總副理託其事辦事處，辦事處推汪侍郎領袖。外交一起，卽有通告公司之義務，乃無一字達公司。先允借款，後電浙撫，若非京官開會電公司勿徇汪議，浙人尙睡在鼓中也。

鐵路以謀交通便利，啓發富源爲目的，而實有國家性質。路權所在，卽國權所在。他國鐵路但存有國有民有之問題，不起內國外國之問題。蓋鐵路所有權應屬於內國，爲吾國民之特有權。參用外款，路權不完，國權損失。其害一。參用外款，勢必攙用外人，工程管理，處處掣肘，必至主權剝奪而後已。其害二。參用外款，所有鐵路材料，壟斷居奇，報銷浮濫，使吾國民，重增負累。其害三。以上但就鐵路就近之事實而言。各處風氣未開，外人任用人員，或復倚勢滋擾，遇有愚民阻撓事件，藉口保路，要求駐兵，危亡之禍，懸在眉睫。其害四。路款一日未清，卽路權一日不復；攤還之期歲月久遠，猝有他變，要挾攘奪。其害五。款本一百五十萬鎊，蘇、浙兩公司看似爲數無幾，不及浙路公司原估正線股本之半。若限定此數，逐漸擴充，則路工遲緩；若全款開用，同時動工，不敷甚鉅。勢必添借，本息加重，限期加長。況正線之外，復及枝線，將綿延糾葛，勢成佔領。其害六。蘇杭甬草約路線，已以一隅而破全局矣！獐升狐搢，萬一變其名爲江浙路款，是則東南半壁，卽成拋棄。黴菌微毒，延及徧身，傳染他省，亡國之禍，已基於此。其害七。若爲借款，則借款數之多寡，利息之重輕，交鎊方法，攤還方法，材料買賣以及監督權、管理權種種，尙可磋商。若徑仿津鎮，則以上各問題一成不變，毫無餘地。其害八。略舉弊害，約已如右。其他枝節橫生，莫可預測。同人等聞信之下，惶

駭無地。

爰於九月十六日，發起國民拒款公會，開會集議，當將議決事宜，呈請浙撫憲電奏，並電致有鐵路關係各省，互相援助。余謂欲拒外款，必須速集內款。此次官紳公留湯總理在滬，杭滬董事聯合會議，以浙路公司定章，本擬將估定三千萬，分六期收繳，今除先已募集之六分之一，五百萬外，所有應行續繳之股，作速認繳。不但蘇杭甬也，冀使五年之中，全線告成，不仰外款，是每年百廿萬兩應攤之額，即成浙路之餘利。現蘇路公司、浙路公司，均願與本會合議辦法，應即開一聯合大會，不論股東非股東，每縣各舉代表二人以上，十人以內，到會集議，務於紳界、商界、學界、軍界之聲譽素著者，各舉數人。如到會者正二人，即須舉四界之二。但各處地方間有各界平時不甚聯絡，甚者互相是非，此實為地方公益之大害。今事機迫切，同舟共濟，利害相關，務須破除從前意見，團成一體，以除剝膚之痛。前奉上諭，令各州縣分設自治局，此會實為始基，一秉至公之心，以謀大公之事。關係重要，勿慕虛名，勿見小利。凡來會者，務期各盡義務，克當責任，以公平正議，共圖國利民福。一切應辦事宜，應俟開會之日，公同決議施行。謹啓。

〔同上，光緒三十三年九月二十六日。〕

〔常州股東趙銓年致蘇路公司信，光緒三十三年九月〕 外部破壞已成之局，承認已廢之約，冒天下之不韙，置輿論於不顧，勒江、浙兩省借一百五十萬鎊之洋款。政府甘棄我江、浙，我江、浙人民何忍聽政府之行爲，自戕其生命之財產耶？是可忍，孰不可忍！今者擬拒絕外債，竭力與外部爭，實天經地義無用遲疑者也。以廣義言之，所爭雖為路款，實為兩省人之生命財產，亦實為全國之土地主權而爭也。爭而勝，國尚可為國，立憲尙可望，否則中國靜淩〔？〕為印度，為波蘭，為安南，為朝鮮之滅亡可耳。何必設諮議局，設立憲會，設地方自治所，裝此假面具以自欺也。

〔同上，光緒三十三年十月一日。〕

〔浙江十一府紳士公呈浙撫文，光緒三十三年九月〕 具呈王文

韶、陸元鼎、濮子潼等一百十五人，呈爲浙路遵旨自辦，不借外款，仰祈據情代奏，懇恩飭下外務部改議，以維路政，而安人心事。

竊以蘇杭甬鐵路，議始於廿四年，經歷歲月，延不舉辦，最後積案盈尺。英使以其領事商人所持執者，無非盛宣懷之草議，即英使此次催外務部換訂正約，則亦對草議而言。當廿九年盛宣懷以原議從速不速，於是有限六個月不辦，草議作廢之函。收函以後，既不答覆，亦不即辦。按之公理，彼已默許。及至浙江人遵旨自辦，往反辨論，彼卒不能自伸其理，於是舍盛宣懷而就浙撫，迨調任撫院臣張學理對答，又舍而就外務部；今又舍草議而提實約。彼固明知草議緣於實約，草議廢即實約亦廢；乃更變其詞曰：盛宣懷無訂議之權，銀公司亦無答覆作廢之權。然則該商當日即應退函不受。既受矣，亦應以無答覆作廢之權，明白作覆。就此層層駁詰，宜必理屈詞窮。至其告外務部謂若不借款，便須重提草議。夫曰重提，暗認草議之作廢，昭然如揭。在外務部亦知草議，係該商自廢，所以不嫌遷就出於借款者，無非意慮失好。英固文明大國，洞明公理。借款則路權潛移，必至貽害於大局；不借則商款已足，未爲開罪於強鄰。文韶、元鼎等歷觀地球之以路謀人國，率以借款爲釣魚之餌，即以工師爲導火之線。售其慣技，枝節環生，後患非所忍言。若回扣、鏹虧、包工料，猶害之淺顯者。

東南財力竭矣！此次浙路集股之勇，實感激聖朝，厚澤深仁，人人思奮，咸欲爲國家保此疆土，勉赴公義。若蘇、浙以已成之路，復墮壞於借款，他若閩、皖、湘、蜀等省，凡商辦諸路，風聲所被，勢將解體。關係全局，正非淺鮮。浙中自聞借款，羣情震駭，憤皆欲裂。雖蒙貴撫院督飭告誡，隨在保護，士紳分別勸導，暫免暴動，終慮無以善持其後。即文韶等恩准予歸田，分當杜謝外事，元鼎調理假滿，行即赴召；惟以地方之事，目擊情形，十分迫切，不敢相安緘默，以負桑梓者負朝廷。惟有籲懇皇太后、皇上天恩，飭下外務部懷遵浙路歸商自辦之前旨，深察不願承借外款之輿情，始終婉切力持。鄰交貴於協和，幸事理非我曲，人心宜於固結，況憲法正在周諮。所有浙路拒借外款緣



由，上月十三日已電請軍機處代奏外，理合會同十一府紳士一百十五人呈請據情代奏。

【同上，光緒三十三年十月一日。】

〔端方致上海官、紳、商電，光緒三十三年十月初六日收〕 接外務部支電開：迭接各處紳商來電，以蘇杭甬鐵路一案，頗多紛擾，似由於報紙訛傳，致生誤會。查此案在二十四年，經前總署照允英駐使寶納樂君、嗣經盛大臣與怡和洋行商訂草約各在案。三十一年七月，商部據浙江紳士呈請籌辦全浙鐵路，當經奉旨依議。八月即准英使照催議定正約。是月，御史朱錫恩等奏請將舊訂蘇杭甬草合同速與撤廢，奉旨派盛大臣趕緊磋商收回自辦，英人迄不承認。歷任浙撫，亦未商議就緒。並經盛大臣將英人不允與議據實覆奏。是未能收回，又豈朝廷所能料。自是以後，英使執定前議，時來本部詰責討論。或請將租〔？〕浙公司停工，或請將自辦之案撤銷，並責我政府袖手坐視，爽失大信。經本部堅持峻拒，英人不稍退讓。查外交首在立信，匹夫猶〔重〕然諾，而況國家？強國猶守信約，而況積弱？值此諸強環伺，結鄰聯盟，我如抹煞前案，一味強執，恐另生枝節，所損更鉅。權度利害輕重，不得已派汪侍郎與英人竭力磋商。前允英人承修者，今改爲不許英人干預路事。前允以路作抵押者，今改爲另指抵款。是路由我自造，由我自管，主權事權，悉操之我，實與自辦無異。所議者僅添借英款耳。較諸原訂草約，其得失判若天壤。朝廷兼顧紳商，仍用兩省公司原有人員，一手經理，原有資本，毫無損失。本部又慮內外隔閡，電致江、浙兩省，公舉數人來京諮詢路事。趁此正約未定，深盼早日北來，妥籌詢商，以期折衷至當。官家應付外交，已煞費苦心，而顧念民商，亦不遺餘力。乃各處電信擾攘，概由於不知實情。將謂有損主權耶？而路不作押，權仍在我。將謂有損利權耶？而資厚工速，獲利愈多。縱有委曲情形，儘可囑來京人員詳細陳述。但有維持之力，本部斷無不竭力斡旋，以副江、浙父老之望。希由督處剴切開導，以釋羣疑等因。……鄙人上承朝廷，下體羣情，不能不將外部電中之意，爲吾民剴切言之。尙望諸君代向紳學商民人等，剴切開導，以釋

羣疑。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔鎮壓反對借款運動的上諭，光緒三十三年十月七日〕 諭軍機大臣等。電寄端方等，現在人心不靖，亂黨滋多，近因蘇杭甬鐵路一案，各處紳民紛爭不已，難保無該黨匪徒布散謠言，從中煽惑，陽藉爭路爲名，實則陰懷叵測。著端方等留心訪查，認真防範，倘或稍涉大意，致令暗相勾結，滋生事端，定惟該督撫等是問。

〔德宗實錄，卷 581，葉 7。〕

〔又，同日〕諭軍機大臣等。電寄端方等，現因蘇杭甬鐵路添借英款一案，各處商民頗懷疑懼。業由外務部電知江、浙督撫將軍等剴切開導，並將原電呈覽。所敘迭次成案，及此次辦法，實係迫於萬不得已。外顧邦交，內保路權，舍此則無兩全之道。著兩江總督、江浙各巡撫、杭州將軍，按照部發原電，迅速多方勸諭，於民生樂利，必當竭力維持，勿任輕信謠言，致吾民驚疑紛擾，以副朝廷曲體輿情，安靖大局之至意。

〔同上，卷 581，葉 7。〕

〔浙、蘇兩省人士反對借款的集會〕 星期六晚上，由許多住在上海的浙江紳士參加的一次集會，在福州路的一品香飯店舉行，目的是討論有關修築浙江——江蘇鐵路的措施，和爲此路籌款的辦法，以便排除爲此目的而舉募外債的必要性。這次集會非常熱烈，參加的人認捐了兩千二百萬兩，單寧波一市就認了七百萬兩，餘數由浙江其他城市分別捐助。同一天下午，江蘇的紳士和商人也爲同一目的舉行了一個非常擁擠的集會。根據估計，約有兩千多人參加。會上開列了一張願意爲蘇州——杭州——寧波鐵路之江蘇段捐款的名單，並且籌得了一筆大約十五萬元的開辦費。會議也同意與浙江省人民一起反對爲計劃中的這條鐵路舉募外債。……會上講話的人很多，結果也出現了一些偏激的言論，不過會議的要旨是加強出席者反對舉募外債的立場。許多學生也參加了會議，他們將零用錢傾囊交出，用以購買售價五元一張的股票，因而博得了熱烈的掌聲。

〔北華捷報，1907年11月15日，頁107。〕

〔又〕星期日下午，本市〔上海〕的浙江人以及浙江各府特別派來參加這次會議的代表，又召開了一次會議，會議依次議定了各人的捐款金額。在有關的紳士和商人中，共有八百人出席，另外還有大約三百名仕女前來參觀。會議是在南市西門外的慈善機構永熙堂舉行的。中華電報公司的董事長周進臣〔譯音〕道台被選為主席。他在開會辭中宣稱：如果浙江的人民想要保持他們的獨立，要使浙江省免遭危害，就無論如何不能允許向外國舉借鐵路貸款。既然本省有十一個府，那麼由他們自己為他們心目中的目的籌募任何必要的大宗款項，都是不難辦到的。因此他鼓勵他的聽眾和朋友以其全副力量推動這項工作。隨後，其他發言人也發表了同一的論調。但是其中之一杜先生，竟提出問題說，出席的人是否會企圖仿效有些人在抵制美國貨運動中所作出的有害榜樣。大家都不同意，並且有一位先生喊道，誰敢提倡阻撓的辦法，誰就是“畜生，是狗養的。”這話很投合參加會議者的心意。隨後，大家便在認捐名單上簽了字。現在我將代表各該城市的主要認捐人的名單開列如下：代表杭州府的蔣先生和胡先生捐一百二十萬圓；代表嘉興府的張先生一百萬圓；代表湖州府的楊先生五百萬圓；代表寧波府的周先生（主席）七百萬圓；代表紹興府的何先生五百萬圓；代表金華、處州、嚴州、衢州這四府的毛先生四百萬圓；代表其他小城鎮的人認十萬到二十萬不等。以自己的名義認捐的個人也認了幾百圓至一萬圓不等。總額達兩千七百萬圓之鉅。會議同意馬上將五百萬圓存入戶部銀行，以後每年繼續存入相同數目，直到全部捐款收齊為止。參加星期日下午這次特別會議的人都表現了極其驚人的一致性和決心。

〔同上。〕

〔王文韶請妥辦滬杭甬路摺，光緒三十三年十一月〕一月以來，兩省人士奔走呼號，萬衆一心，誓不承認借款。月初兩省紳商士民在上海集議，到者數千人，多有憤激泣下者。定議據遵前次收回商辦明諭，趕緊續招路股，分府承認，一呼而集，蘇得一千五百餘萬，浙得二千七百八十餘萬，較之部議借款數且踰倍。備取婦孺，苦力賤役，亦

皆激於公憤，節縮衣食，爭先認股。舉國若狂，民氣之感奮，實所僅見。

旋因部電力任幹旋，令舉鄉望到京代表，於本月初八、初十兩日，蘇、浙兩省聯合會議，謬以鄉望，公舉臣爲遵旨商辦不認借款之代表。臣以衰病蒙恩歸里，……力辭不獲。……目擊時局阡危，民情激烈，慰譬俱窮，憂憤無策。東南伏莽未靖，奸黨勾結，時思乘間竊發。自聞借款之信，衆情胥憤，力謀抵制。商賈則議停貿易，傭役則相約辭工，杭城舖戶，且有停繳捐款之議。商市動搖，人心震駭。雖官紳竭力勸導，暫免暴動。設有不逞之徒，從中煽惑，隱患何堪設想。臣亦知外交重要，部臣辦理此事，實具苦心。惟兩省民心對於此舉，僉以爲收回商辦，奉有明諭，不附洋股，載在呈部章程。方今列強政策，皆以路線爲勢力範圍，威脅利誘，志在必得。借款一成，路權即去。蘇杭已成之路，且拱手讓入，將來外力橫軼，其勢更難抵禦。用是全體聯合，力謀補救。……爲地方謀公益，亦卽爲國家保主權。其固執可憫，其忠憤可嘉。臣病體日衰，……勢不能北來與部臣熟籌處置。……兩省並遵部電已添舉數人赴部代陳一切，即日就道。臣目睹民心之固結，民氣之激烈，深恐激成他變。若隱忍不言，上何以對朝廷，下何以對桑梓？伏祈聖明俯鑒蘇、浙兩省遵旨商辦，堅拒外款，力保主權，出於人民之心臆，飭下外務部從速設法幹旋，以安人心而弭隱患。

〔政叢通報，光緒丁未年，卷5，葉4—5。〕

〔惲毓鼎面奏語，光緒三十三年十月二十二日〕 江、浙兩省代表，現已到京，其意以南省人心固結，一片忠君愛國之忱，未可遏抑。而部臣迫於外交，不稍變通，人心漸形惶惑。深慮遊匪從中煽惑，致成事端，故不顧榮辱，恪遵部電，毅然來京，冀可稍事變通，以維大局。聞臨行時竟有事不成誓不生還之語。伏祈皇太后俯順輿情，嚴飭部臣竭力挽回。非特東南之幸，實大局之幸。

總論：此事早已責成盛宣懷與英使竭力磋商。無論如何爲難，總須稍事變通，以順輿情。英國素敦情誼，諒不致堅持云云。惲遂磕頭而出。

〔申報，光緒三十三年十二月三日。〕

〔溥倫面奏語〕 奴才此次路過南省，體察民情，於蘇杭甬路款一事，異常團結，均守定商辦拒款四字宗旨。相持日久，人心漸形惶惶。無論外交上如何爲難，必須竭力商量，稍爲變通，以順輿情。只須辦到此項借款與路無涉，民情庶可稍安。盛宣懷爲原訂議之人，並爲商議廢約之人，現在責令與英磋商，不識能否就範？奴才之意，如派盛進外部，庶幾事權相屬，辦事較易爲功云云。

慈諭：我亦極想變通借款，以順輿情，早已諭令盛宣懷竭力商辦，特恐英使堅持耳。

〔同上，光緒三十三年十二月四日。〕

〔浙江巡撫馮汝駉、兩江總督端方、護理江蘇巡撫陳啓泰致外務部電，光緒三十三年十二月初九日〕 蘇浙路事起後，兩省人心囂然不靖。蘇、松、嘉、湖，梟匪方熾。設若附和，深爲可慮。上海，寧波幫人最多，工商勞役皆有，向稱強悍。屢有路事決裂，全體罷工之謠，尤屬堪虞。近日松屬匪擾，泰已派師船前往會剿。嘉屬匪擾，駉已由杭省派兵，方已由江陰派兵，前往會同彈壓剿捕，於初六日奏明在案。上海則官紳公司商會竭力鎮撫，勸令不可暴動。猶幸路事轉機尚未絕望，始得暫安。茲得兩公司來電，傳聞有鈞部十七日簽押正約之說，羣情惶恐異常，深慮此說果確，一旦簽押，衆望皆絕，滋生事端，求轉懇鈞部，從緩簽押，徐籌辦理之法。伏思此事鈞部並非不思挽回，苦於英使堅狠，毫不退讓，無可如何；而當局艱難，下民一時難於共喻。方等身膺疆寄，何敢專徇下情，不顧國際，然李吁衆感，祇能徐曉以話言，不能強驅以法令，惟有仰懇鈞部，俯念疆吏辦事爲難情形，將簽押正約一節，設法宕延，俾外間得以從容措注。一面廣令官紳，剴切勸導，以安良民之心；一面嚴飭文武密爲防範，以杜羣民之亂，庶免倉卒之間，忽聞決裂之信，措手不及，致有意外之虞。方等實不敢當此重咎。彼時即重治疆吏之罪，亦無及矣；向來交涉之案，中有爲難之處，一時不能議結，因而延緩經年累月者，中外之所恆有。此事在國際中，尚非重大之件，想外國不致因此遽肆強權。方等反復思維，不敢自安緘默，致負國恩，用敢陳陳。

（清外務部檔案）

〔外務部奏片〕<sup>①</sup> 查光緒三十一、二年間，商部先後奏請江蘇、浙江籌辦鐵路等摺，均奉旨，依議。欽此。當商部具奏之時，諒已知總理衙門議覆徐琪杭寧議開鐵路摺，陳明杭議一路，定議在先，勢難中止等語。奉旨依議在前，而必代為陳請者，蓋欲藉商民自辦之名，為磋商收回之計，亦仰體朝廷俯順輿情之美意也。然當日英使要求修路，皆緣東濟、膠濟之種因，彼此相持十年，迄難決議。臣部注重路權，其初意援照滬寧合同，至廣九、津浦、滬杭甬先後磋商，迭有進步，卒使借款辦路，分為兩事。以今日財政支絀，暫假外人之資本，振興生利之實業，市面多此鉅款，周轉益覺流通，商業之增盛，固甚便也。津浦合同未宣佈以前，民情疑懼。經電商江浙督撫臣轉飭兩省鐵路公司公舉人來京，閱看檔卷，先以不認借款為言。嗣經再四開導，南中士夫亦知商部從前委曲將事之意，與朝廷近日不得已之苦衷，不復再言拒款，乃定一間接辦法，電郵傳部承借外債，轉撥兩省公司為築造鐵路之用。嗣經江、浙督撫臣代為電請，堅拒工師，須彼認可，及銷除查賬名目兩層。復經公舉人懇求將路線改蘇為滬，刪除英人記賬兩層，先後與英人竭力磋商，一一均已辦到，並不以江、浙釐稅作抵。以上各節，較津浦更為加密。在商民關心時局，懼權利之外移，而臣等體察羣情，應料旋所未備。……至於兩省公司接款還款，並按照合同辦事各節，容電商江浙督撫臣妥籌辦法，並經由郵傳部議定章程，俾資遵守。所有商民承領部撥借款，路歸商辦緣由，謹附片會陳。

〔郵傳部奏議開辦，路政，葉 176—177。〕

〔附：郵傳部奏定江浙鐵路公司存款章程〕 第一條 郵傳部於〔光緒三十四年〕二月初四日奏明，商民承領部撥存款，路歸商辦一片，奉旨，依議。欽此。茲特議立存款章程，以資遵守。

第二條 江浙兩公司，係奉旨商辦滬杭甬一線，承交郵傳部存款，仍係完全商辦，並無變更，郵傳部仍與他商辦之鐵路，一律看待。

第三條 江、浙兩公司之滬杭甬路局，承受郵傳部存款。所有郵傳部向中英公司借款付息還本各事，由部經理，滬杭甬路事，中英公

① 光緒三十四年二月初四日硃批，依議。

司毫不干涉。

第四條 此項存款，約計一千萬兩。其存撥時，或不及一千萬兩，總以多不過一千萬兩，少不過七百五十萬兩爲度，由郵傳部分期撥付。每屆撥付之前十日，由郵傳部電知江、浙公司承收。第一期自光緒三十四年二月初四日起，於七個月內撥付八十萬兩，第二期於十二個月內一律撥清。如有事故，可展至十八個月，至遲不得過二十四個月。倘到期不能撥付，或撥付不全者，此項存款章程，即日作廢。滬杭甬路局，即查照已收之實存本息，限六個月內如數繳清，至遲不得逾十二個月。

第五條 江、浙兩公司之滬杭甬路局，需用款項，應用公文聲明緣由，向郵傳部支領。如欲提款至十三萬兩以上，須於十五日前電部預備照付。

第六條 此次存款，常年五釐五毫起息，每半年付息一次。所有部借合同內中英公司應得之九三扣及九三扣虛息，提付餘利及提付餘利虛息，還本小二五行用，倫敦存款四釐虧息，購料包用及購料包用虛息，共九款，除上海之匯豐銀行利息喫虧一款，十年外加還二鎊半一款，均先由郵傳部墊發外，其餘不敷之款，由度支部、兩江總督、江蘇巡撫、浙江巡撫及郵傳部先行分墊。俟江、浙兩公司獲有餘利時，即於原奏江、浙兩公司承認報效餘利中，每二十分中之一分，儘數歸還墊款。

第七條 滬杭甬線由上海至杭州江干各段，業已次第鋪軌行車，此項部撥存款，由江、浙兩公司滬杭甬路局，擔任清還本息之責。

第八條 自光緒三十四年二月初四日起，至扣足十年後，以第十一年至三十年爲止，兩公司應按年期照本攤還，其應於某年某月某日爲攤還本銀之期，屆時由部酌定再行知照。兩公司應於每次還本銀之期前十四日，將應攤之本銀如數交付，如於第十一年後作一次還清，或數次還清，均可聽便，惟須於六個月以前報明郵傳部。一俟存款還清，此章程即日作廢。

第九條 存款利息自撥款之日按照撥到實數起算，每半年付息。

一次。其應於每年某月某日爲結算利息之期，屆時由部酌定，再行知照。兩公司當於每次結算利息之期前十四日，將利息如數交付。

第十條 江、浙兩公司應於六個月前預備下期利息，存在上海交通銀行，第十年下半年以後，每六個月之前，亦預備下期還本還息之款，存在上海交通銀行。所存款項之利息，按照該銀行存款息率，給回兩公司，至少不得減於部撥存款息數。

第十一條 兩公司自有遵照商律，由股東公舉之查帳員，郵傳部並不因既入存款，別令人至兩公司查帳。

第十二條 滬杭甬鐵路建造工程，以及管理一切之權，全歸江、浙兩公司，建造工程之時，由兩公司選派滬杭甬路局總辦，秉承兩公司總協理命令，選用英總工程司一名，或在英國選擇，或在中國國家鐵路工程人員內選擇，均聽其便。該總工程司須聽命於總辦，或總辦他往，即聽命於代辦。其雇用該總工程司之合同，由總辦自行訂定。至該路上派用專門人員，分派各該員應辦各事，以及斥退各該員，由總辦或代辦與該總工程司商酌辦理。如有意見不合，郵傳部得令總協理查照雇工合同判斷。至工程造竣後，在存款期內，須用英國籍之總工程司一人料理。

第十三條 滬杭甬路局續購洋料，如願託中英公司經理，應給之行用，已另行給予包用，無庸路局另給，如不願託其經理，另向他處購辦聽便。惟願給之行用，由滬杭甬路局另給，不能從中英公司所得之包用扣回。

第十四條 郵傳部指定上海交通銀行爲繳款處所，以便付息還本。其平色悉準存款平色一律。

以上十四條俟奉旨後，分咨度支部、兩江總督、江蘇巡撫、浙江巡撫，並照會蘇浙公司一體欽遵辦理。

〔吳慶坻等，杭州府志，卷 175，葉 3—5。〕

〔浙路公司就英公司違章事咨郵傳部文，宣統元年四月〕 光緒三十四年三月十五日大部奏定江浙路公司存款章程十四條，本日奉旨：依議。欽此。欽遵。竊謂此十四條之章程，由議雖成於大部，而



實從外務部造其端。既經奏定，流布海內外，不特兩公司守之，即大部與外務部亦必能逐條履行，方足以示信用。查章程第四條載〔略，見前〕云云。繹釋詞意，其曰撥清者，至少亦須撥至七百五十萬兩也。曰如有事故者，明言無事故之不可展也。既無事故不可展，則滿十二個月即為到期。撥付不全，即應照章將此項存款章程即日作廢也。條文所著，炳若丹青。今自上年二月初四日起，扣至本年二月初四日止，已得十二個月，確屆章程第二期撥清之限，並無出有事故。故中英公司無論一千萬與七百五十萬固未撥付，即第一期之八十萬兩尙未能照章撥清。必中英別有未能撥清之原因，不得已而自甘蹈此違章作廢之咎。今期已逾矣，章已違矣！譯本年二月廿二日即西曆一千九百零九年三月十三號《泰晤士報》載，其訪事莫理遜所言，工料不合，英人小票利益竟入險途。兩公司謂莫妙於將借約作廢，以免英人小票利益之險。此後即有逾期撥付，江浙人民亦不能違章具領。所有滬杭甬之路線，遵大部原奏，多集股本濟用之文，兩公司仍即兼程前進，以免為外人藉口。其前已領過之五十萬兩，理合呈請大部查照章程，明示逾期作廢，即當如數繳還，以符定章，而昭大信。

〔申報，宣統元年四月初七日。〕

〔江、浙鐵路公司就郵傳部違章事咨端方、增韞文，宣統元年五月〕查郵傳部籌墊借款虧耗辦法一片，奉旨，依議。欽此。原片內稱：滬杭甬借款於三十年內統計約虧三百四十九萬兩，除公司所認利息溢出五毫以三十年內約繳銀八十五萬兩外，其餘不敷之款，議定由度支部每年認墊銀二萬兩，江蘇督撫每年認墊銀三萬兩，浙江巡撫每年認墊銀三萬兩，郵傳部每年認墊銀一萬兩，均於每年四月如數以庫平銀撥付等語。

伏念江浙兩省鐵路，早經奏歸商民自辦。英人忽牽引已廢之蘇杭甬草合同，逼令江浙兩公司承借英款。兩省人民以路成款足，堅不受領。父老子弟，奔走呼號，一時拒款之風，遍於全國。幸賴聖明在上，飭令部臣節次與英人磋商，卒致草合同終不可廢，改借為存，美其名曰部借部還。兩省人民迫於國事為重之大義，勉受部款，為江浙兩

公司存款，而所受虧耗，遂爲鄉里之累。此兩省人民所以歎息痛恨於首禍之人，並對於兩公司辦理此事亦不滿意也。

存款議定，當由郵傳部擬訂存款章程十四條。光緒三十四年三月十五日具奏，奉旨：依議。欽此。夫存款章程，既蒙俞允，則郵傳部與江浙兩公司自應一體欽遵，豈容稍有凌越。查存款章程第四條第二項〔略，見前〕等語。自去年二月初四日起，迄今已及十六個月。非特未能將全數撥清，並第一期八十萬兩亦撥付不全。既無事故，因何遷延？又查章程第五條〔略，見前〕等語。或者郵傳部因兩公司未能聲明原由耶？則兩公司於上年十一月十三日請領第一批之八十萬兩時，曾備具公文，並開列清單，聲明詳細原由。又於遞呈後，疊次電請照撥，以符十五日前電知之文。兩公司既與郵傳部合訂章程，不敢違章而不領此款。其實兩公司本不需款，此款即來亦復存而不動。兩省人民所不能無憾者，徒受認解虧耗之累，而兩公司既多設局之煩，並被逼雇洋工程司之害。是存款之於江浙兩公司，有百損而無一利。幸也，存款撥付逾期，兩省人民詰責兩公司應即呈請郵傳部將存款章程宣示作廢，係屬遵照章程辦理。兩公司已先後於三月初三日、及四月廿一日咨呈郵傳部在案。惟是兩公司既不受此項存款，則江浙兩省斷無任虧耗之理。前經貴督部堂（撫部院）認墊之款，應請毋庸照解，已解者並應咨明郵傳部，如數發還。在長吏之籌畫，既苦不易，吾民之供給，尤屬可憐。今一旦釋此重負，實爲兩省人民意外之幸。除咨呈（兩江督部堂、江浙撫部院）察核辦理外，所有郵傳部撥款逾期存款章程，應即日作廢。江浙兩省認墊虧耗，毋庸照解緣由，理合備文呈請（貴督部堂、撫部院）迅賜鑒核施行。

〔同上，宣統元年五月二十三日。〕

〔江、浙鐵路公司三呈郵傳部文，宣統元年六月〕 若夫領款一事，兩公司確守存款章程第五條辦理，而大部屢不照付。請領文電，究屬請領若干，非指第一批之八十萬兩乎？何以分次電撥，猶止五十萬兩？既不自知其逾期之非，仍以未嘗全不撥付爲仁至義盡之舉，不圖大部竟不審而出此無聊之詞，甚非兩公司所仰望於大部之意。照會又云：

事關提款，必須路局規則不背，奏定章程，方可如數清撥。是所以責備兩公司者，詞意稍稍與上文不同。但不知路局規則何項與奏定章程何條相背？未奉明命，匪可懸測。且章程祇云江浙兩公司選派滬杭甬路局總辦，並不言路局應定規則，應請大部核准此項所定規則。不過兩公司總協理對於總辦所發之命令，僅得總辦之承受可矣，本不勞大部過問，而代總辦以鳴其不平者也。若規則必經大部核准，則凡有類於規則之各項命令，如照會、如函件、如電報、如面談皆將左記右述，一一瀆求大部之核准乎？至英工程司係總辦秉承兩公司之命令而初聘，且履聘合同呈請察核在案，更足以闕英使之口，大部亦何至以此萬非人情之事責兩公司？又牽引周道接任，並無文電領款，遂質兩公司以領款逾期之咎。兩公司愚駭，疑係大部遊戲之詞。否則，施道已經請領之款，何以必須周道復領？豈慮撥付施道所領之款於周道，兩公司可以不承認乎？抑以施道之領款文電，僅值五十萬兩，而不足為第一批八十萬兩全數之憑證乎？苟充此義，則外務部前尙書袁之借款合同，大部前尙書陳之存款章程，去任後均將失其效力否？稍明事理者，當知兩公司非徒逞詞鋒，有隙始投，有瑕始抵，非投抵者之巧，殆愚弄人民者弄巧以成拙耳！

滬杭甬局去年之領款，為確守章程，兩公司今年受股東之詰責，疊請大部將存款章程作廢，亦屬確守章程。夫能確守章程，則情理自有不盡，詞意焉有不完密者。大部與兩公司彼此遵章行事，即彼此有掉臂游行之妙。否則荆天棘地，觸處多所阻礙，安有幸免之望。至滬杭甬規則本無庸報部，即令大部因報章掲載，而伸指駁之權，兩公司已於本年二月廿二日合詞呈覆，意大部已終諒兩公司辦事之心。不意今復牽纏及之，益以見大部之專欲詰責兩公司，未嘗擇言而施，毋怪人民惴惴然慮大部有人仇視兩公司矣。除已於五月初一日照會滬杭甬路局總辦料理經手事件，預備撤局，並辭退洋工程司，並於五月十二日咨呈兩江督部堂暨蘇浙撫部院請將分認部虧銀兩毋庸照解外，所有兩公司遵章請廢存款章程，實由於大部之失，不能如期撥付，及滬杭甬路局辦事規則，毋庸改定報部，仍請大部查照歷次咨呈，迅賜

將存款章程明示作廢各緣由，理合備文呈請大部迅賜鑒核施行。

〔同上，宣統元年六月二十二日。〕

〔湯壽潛致軍機處斥盛宣懷電，宣統二年七月十八日〕 本月十三日電抄上諭：盛宣懷著赴郵傳部右侍郎任，並幫辦度支部幣制事

異。害即不顯，利何有焉！壽潛亦人耳，安有避官以爲榮，捫腹以爲樂？所以斷斷焉鑿而不舍者，蓋以商辦實奉旨，遵先帝之明詔，重全省之公推，不專爲浙，不專爲路。國之強弱，是非而已。鈞處若以罪魁禍首爲非，似應奏請收回成命，或調離路事，以謝天下。若以罪魁禍首爲是，必以遵旨商辦爲非，亦求請旨嚴飭壽潛，勿令干預浙路。壽潛中國男子，得免俯首低眉，受罪魁禍首之教令，爲幸大矣！謁厥四年，不能大開風氣，集股僅逾千萬；杭滬通車，浙路僅三百三四十里；甬正開工，紹始購地。又不能善事郵傳部，即罪其辦理無效，尤敢誹謗大臣。懸壽潛之首於藁街，以謝盛宣懷，而爲遵旨商辦者戒，亦固其宜。壽潛蒙先帝殊知，未及抱龍髯而升，每自愧疚。今得從先帝於天上，亦算僥倖。急不擇詞，惶恐待命！

〔同上，宣統二年七月二十二日。〕

〔諭令湯壽潛革職，宣統二年七月十九日〕 軍機大臣呈遞開缺江西饒學使浙路總理湯壽潛來電，據稱：盛宣懷爲蘇浙路罪魁禍首，不應令其回任，請收回成命；或調離路事，以謝天下等語。措詞諸多荒謬，狂悖已極。朝廷用人，自有權衡，豈容率意妄陳。無非爲藉此脫卸路事，自博美名，故作危詞以聳聽。其用心詭譎，尤不可問。湯壽潛著即行革職，不准干預路事，以爲沽名釣譽巧於趨避者戒。

〔宣統政紀，卷 39，第 8。〕

〔浙路全體股東請增韞代奏文，宣統二年九月〕 爲呈請代奏事：伏讀宣統二年七月十九日上諭，……二十二日湯壽潛遵旨出公司，卸去總理職。二十八日承郵傳部飭公司另選總理之命。董事局遵公司第四十九條，於八月初九、初十等日開特別會議。

全體股東意見，以爲浙江鐵路，奉先朝諭旨，准歸商辦。浙人謹遵欽定大清商律，選湯壽潛爲總理。先帝俯順輿情，特賜湯壽潛卿銜，以資鼓勵。湯壽潛感朝廷特達之知，重兩浙人民之託，受任以來，刻苦經營，不辭勞怨，不支薪水，至於今日，造成杭蘇鐵路三百數十餘里，集股已達千萬。上年奉郵傳部考覈成績，許爲全國商路之冠。不僅全體股東所信仰也。自盛宣懷署郵傳部侍郎任，湯壽潛以言辭激

切，驟遭嚴譴。全浙人民及各埠華僑函電紛馳，惶恐萬狀。以事實言之，浙路已集款而強迫借款，人民集款千餘萬，而借款不及此數。撥款逾期，蘇浙兩公司僅領款一百八十萬。合同當廢不廢，洋工程師當撤不撤，無非仰體時艱。浙路不渴飲鴆，既承借款之害，不得不歸咎於締結草議之盛某。此次湯壽潛電達樞府，稱盛宣懷爲罪魁禍首，自係代表股東，在路言路。

朝廷責以妄陳，似以此爲湯壽潛個人之意，非浙路總理代表股東之意。雖黜陟大權，屬於行政作用，非臣民所敢推測。惟就法律言之：商律、公司律，公司總理，規定任期選舉及開除，由全體股東同志之公決，朝廷絕無制限之明文。今商律、公司律正在施行之中，未有廢止全部或一部之命令，不應使浙路所享有法律上之權利，遽行剝奪。誠以法律最爲神聖，若未經變更手續，任意歧異，深恐頒行全國之商律，其信用之效力，自是而失。況各國素笑中國爲無法律之國，尤宜上下共相維持。股東爲血本計，爲憲政前途計，故不得不披瀝上陳。用敢資呈環叩，懇懇大公祖大人俯念商路顛危，人心惶迫，准予據情代奏，仍令湯壽潛總理路事，不任藉此脫卸，以順輿情，而維實業。不勝急切屏營之至。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔杭州民衆對黜湯的憤懣〕 杭垣自郵傳部元電發後，人心異常憤激。茶寮酒肆，以及衢巷之間，所談者無非路事。有三兩成羣切切私語者，有對衆揚言大聲疾呼者。甚且謂現在情形，實係政府強迫我人民暴動，我人民亦不能再守秩序云。聞增中丞〔增韞〕得此消息，憂形於色，已傳巡警道楊味春觀察，每天傳諭各局區嚴密防範，以消患於未萌云。

〔支那紙一，湯壽潛，第8章，頁10。〕

〔蘇路公司呈郵傳部文，宣統三年正月二十日〕 竊照本年正月十八日開臨時股東會，當經到會股東全體議決，存款章程，久失時效，決廢無疑。自應將滬杭甬路局，儘月內即予裁撤。所雇英總工程司，亦儘月內辭退。惟自拒款之志未達，認定之股份二千萬元，相率觀望

不繳，致公司款不應手。北線進行，節節阻滯；既受停工待料之害，復不克尅期開車，早收運輸之利。公司受損鉅萬，益以南線尾款不繼，挪用銀行錢莊之款，重息爲累。合諸北線損失，總數約達百萬以上。推原竊始，皆大部有以致之。公司既因大部而受損害，則大部自應爲公司負賠償之責。現經公決，即以前撥存款六十萬兩，結欠大部所設之交通銀行三十五萬兩，一併作爲賠償蘇路損害之費。在各國商路，俱由國家補助。今大部之於蘇路，微特不能盡補助之責，且日以齟齬蘇路爲計。揆諸情理，實爲不平。在我商民，不能不勉求自立之道。至章程作廢，應否由大部分別奏咨辦理之處，非公司所敢置議。所有臨時股東會議決撤路局辭退英工程司及請大部賠償損失各緣由，除電陳並分別呈移外，理合備文呈報，請予察核施行。

〔清外務部檔案。〕

〔浙路公司致郵傳部電，宣統三年正月二十七日〕 昨接蘇路公司移稱：“股東會決議，存款章程，久失時效，儘本月底，實行撤局、辭退總工程司”，並抄送呈文電前來。查敝公司先經股東公舉代表，呈請大部廢章在案。現蘇公司既決議實行，敝公司自不能獨異。除會同蘇路，照會滬杭甬路局即日裁撤，並辭退總工程司外，謹先電聞。

〔同上。〕

〔外務部致郵傳部函，宣統三年二月初一日〕 頃准英朱使面稱，“滬杭甬路事，自光緒三十四年，訂立借款合同，不料郵傳部同時又與江浙公司，另訂章程，全與合同違背，該路公司遂有種種不合情事。並接英領電，該公司已函辭總工程師，尤出情理之外。是英公司訂立此項合同，不啻爲中國所欺騙，以致各國訕笑。迄今事閱多年，郵傳部並無辦法，今日先來聲明，不日即有照會送來，請貴部奏請將該路收歸官辦，否則不能再事容忍等語。

此事遷延日久，迭經英使催詢，此次語氣尤爲憤激。事關兩國合同，理應彼此循守，若如現在情形，殊不足以杜口實，而昭信用。除俟照會到日再行抄送外，先此函達貴部，即希迅速妥籌了結，並將辦法即日見覆爲盼！

〔同上。〕

〔英駐使朱邇典致外務部照會，宣統三年二月初三日收〕 滬杭甬鐵路一事。……

自光緒三十四年迄今，中國政府並未切實設法，部署此事，於此十五個月內，籌畫多策。一係郵傳部擬以借款改修他路，正在斟酌之際，郵部又稱，思得設法收回江蘇鐵路之權。比俟三個月後，收回一層，毫無進步，郵部又稱，將此借款，購買兩省公司之股票，亦未能有成。事既如此，麻署大臣以爲郵傳部毫無切實主見，是以復請貴部奏請諭旨，將以前錯誤之處更正，敕令按照借款合同辦理。經貴部覆以須俟新任署郵部尙書唐大人到任，方能辦理。惜唐大人因病未能辦事，固知唐憲意見，亦欲將借款改修他路。兩省公司，既無修築此路之資，且已成之路，雖每日開行，亦屬受虧。盡人皆知。今郵傳部在京擬用此借款，改建開徐海鐵路，而蘇路公司在滬出有擬借外債，修造開徐海鐵路，及江蘇北段他鐵路之廣告。查近日中國以管理鐵路之權，內外互爭，殊爲怪現相，應行立即消除。就滬杭甬鐵路而論，以煌煌諭旨，竟失實效，豈不令人齒冷。

又查光緒二十五年，奉旨准與英國商人定立合同，後於光緒三十一年又降旨將該兩省境內所有鐵路，全歸兩省公司辦理，豈非有違前定之合同乎？此失信之第一事也。旋經迭次催詢，貴部與郵傳部方定立此借款合同，乃同時又暗與江浙兩省公司，定立章程，此失信第二事也。今郵傳部擬將借款改修開徐海鐵路，而公司同時設法籌借外債，亦修此路，恐將成失信之第三事也。

無論如何，此數日聞蘇路公司，已將英總工程師辭却，擬用借款結欠，已至此案最末之地步。該公司轉達郵部，指明意見之電報，已登各報，致我兩國政府同受擲槍。明日卽此案定立借款合同之三週誕辰，英政府及英公司，決難再事相候，已於上月三十日在貴部會晤時，曾言：現在本大臣決擬將此案永結，中國政府不得再循藐視重要之成約故轍辦理。本大臣職爲巨國欽使，本國且係中國友邦，而中國政府辦理此案，幾同輕侮，本大臣不能不有賠禮之要求，故應請貴親王從速奏請諭旨將鐵路收回，並敕令按照光緒三十四年二月初四日



所定借款合同辦理。除此以外，別無他法更正以前之錯誤，及將三年來破壞兩國交誼之要案完結也。 [同上。]

〔盛宣懷致梁敦彥函，宣統三年二月二十二日〕 滬杭甬事，正與英公司代表梅爾思熟商辦法，使開徐奏准興造之路，得以早成；將來即由洛潼以達西安。所謂西幹路，不致徒託空言，且可將滬杭甬借款，移作開徐之用，使蘇浙路得歸完全商辦，消除許多口舌。梅爾思索取部函爲憑。日前已接其覆函，允爲商辦。日來經與江浙籌議，繳還部借部還之款，俟有端倪，即可約英公司會議開徐借款合同，以清釐葛。以上辦法，曾將大概面陳鈞聽，仰承許可。但外交未定之局，不敢遽行咨商，乃該路局王丹揆總理等，急不可耐，竟將英國總工程司辭退，並不呈商於部，已屬非是。經貴部來咨，當已嚴詞詰責。昨日梅爾思致伯行侍郎函稱，“蘇路局用扒文律師，函催工程司交出圖樣，並促令離局，實有空礙”等語。似此野蠻手段，何以折服外人？除已派員前往英公司，許其電止外，並已函屬許道鼎霖等尅日電令王丹揆，阻止律師催促。如再不遵致生枝節，惟有會同貴部據實奏明辦理。 [同上。]

〔盛宣懷致外務部擬滬杭甬問題善後策，宣統三年二月二十二日〕 滬杭甬事，雖經江浙公司具呈領款，唯於任用總工程司一節，不肯昇以應有之權。現總工程司富爾德到京，現在爲難情節，就令可以解釋一二，而湯總理既堅執排斥主義以邀譽於報紙學生，此後必與總工程司無相安之日。既惹英人干涉，又傷感情，不能不另籌辦法。今將預備善後兩策，開列於左，

一、由江浙呈請歸回部辦。此次沈侍郎到滬，業將滬杭甬現在及將來虧耗情形，向各大股東剴切宣示。各大股東亦知後難爲繼，蘇路擬先讓與浙路，浙路亦擬答復讓與蘇路。惟兩家皆徒託空言，擬由居間人提議，呈請歸回部辦，此策最善。惟人言靡雜，甬中士夫，喜聽報館學生之言論爲進退。此事何時定議，尙無把握，現擬仍一面暗中運動。

一、將滬杭甬借款，移作開封徐州鐵路借款。此事業與中英公司

及英朱使晤商二次，均以爲然。現英外部電詢朱使，是否可行？現擬先用節略，敘述大概，交與朱使。

節略稿附後：

中英公司與鐵路總局，現擬將光緒三十四年二月初四日所訂滬杭甬鐵路借款合同，改爲開封府至徐州府境界鐵路借款合同。其合同內容各款，除地名外，全不更改。鐵路總局，向上海匯豐銀行所已領之款，均須撥與開封府至徐州府境界鐵路局，爲工程用款。至於具呈英國大理院各項事件，一概由中英公司擔認，與中國無涉。如須由鐵路總局局長聯名具呈，須局長審其事理無訛，乃可簽名。但此事須預行聲明，自中英公司與鐵路總局在此節略內簽約之日起，四個月之內如江蘇、浙江鐵路公司願將滬杭甬鐵路呈請歸回郵傳部自辦，或江蘇、浙江鐵路公司一一均照光緒三十四年二月初四日滬杭甬鐵路借款合同辦理，則中英公司與鐵路總局所簽押之節略，雖經英國大理院批准，此節略仍概行作廢。

〔同上。〕

## 第五節 英國進一步侵佔鐵路 權益的活動

(1901—1909年)

### 一、英國掠奪浦信鐵路的進一步

活動(1908—1909年)

〔朱邇典致外務部照會，光緒三十四年五月十四日〕 光緒二十四年十一月二十五日，即西曆一八九九年一月六日，總理各國事務衙門曾派督辦鐵路盛大臣與代表華中公司<sup>①</sup>之英商怡和行訂立草合同，建造浦口至信陽之鐵路，經過江蘇、安徽、河南等省各在案。茲

<sup>①</sup> 華中公司亦作華英公司，或華中鐵路有限公司。

華英公司欲將此正合同商議。合即備文照會貴親王查照，派員與公司代表人商訂一切。是爲至要。

〔交通史路政編，第 15 冊，頁 3—4。〕

〔外務部致朱邇典照會，光緒三十四年五月二十九日〕 接准來照〔略，見前件〕，查所謂此路草合同者，僅有將來可商議正合同一語，並未載明實在商議正合同之年限，在草合同亦不過空言。況津鎮鐵路已改建至浦口，今昔情形已迥不相同。雖將來津浦、京漢兩路之中，自當有枝路相通，然或由信陽，或由他處接至津浦，方爲利便，此時幹路尙未勘明，此項枝路，更難預定。所有浦口至信陽鐵路一事，自未便開議。相應照覆貴大臣查照，轉飭華英公司知悉可也。

〔清外務部檔案。〕

〔朱邇典致外務部照會，光緒三十四年六月十一日收〕 浦口至信陽鐵路，華英公司欲商議正合同一事，本年五月二十九日接准覆文，均已備悉。來文所謂今昔情形迥不相同一節。查該公司於津浦訂立借款合同時所認各款，實於草約應享利益，大相懸殊。是該公司早知今昔不同之據。且此事亦可按照津浦成案，合宜變通。且上年九月間議定合同時，貴部提及將來訂立浦信鐵路合同，除提還餘利一款外，餘盡相同云云。諒貴親王尙能記憶。從彼迄今，並無切要變更之處。至該路兩端，究竟應於何處修築，據該公司代表漢蘭德稟稱，此則儘可和衷商議，且此層及草合同內他項事宜，如有未便施行之處，本代表自有允諾合宜變通之權等情。本大臣查浦信鐵路草合同原由中、英兩國會訂而起，非彼此允諾，萬難擱起，深望貴部加之。焉。合請派員與該代表妥議，是爲切要。

〔同上。〕

〔英署使麻穆勒致外務部照會，光緒三十四年十月十六日〕 案查光緒三十四年六月十二日朱大臣照覆貴部〔略，見上件〕，並未見覆。乃於是年七月十五日在貴部晤時，面告朱大臣非俟津浦鐵路告成以後，萬難將此事辦理。現在津浦鐵路復借之款業已就緒，修造南段亦不日有效，又由浦口至臨淮一段開車在即，想此事亦當在提議之

時。本署大臣即請貴部或囑郵傳部、或囑津浦鐵路各總辦，將浦口至信陽鐵路之正合同，與華英公司代表梅爾思君開辦商議。即希見覆爲盼。

〔同上。〕

〔郵傳部致外務部咨文，宣統二年十二月初四日〕 准咨稱，准英麻署使照稱，現在津浦鐵路業已就緒，請囑郵傳部將浦口至信陽鐵路之正合同，與華英公司代表梅爾思開議等因。……

查鐵路營業，以客貨爲大宗，而客貨之情形實因地勢爲消長。浦信一線，東起津浦終點之浦口，西訖京漢中心點之信陽，其間雖歷安徽、河南兩省，然既乏繁盛之埠頭，復非扼要之險塞。以商務而言，南北來往大宗客貨，全由津浦、京漢兩路以資通運。浦信一線，但能通運皖、豫兩省少數之客貨，其勢必不足以養路。以地勢而言，則東西有津浦、京漢兩線，實有首尾橫決之慮。是該路於振武經商二者，均無裨益，殊與鐵路營業之旨不合。又況造路藉以生利，然後借款有著，而還本可以如期。如辦浦信，國家徒重負利息，將來無利可圖，還款愆期，收回必無可望。似此種種爲難之處，實屬毫無把握。按諸地方窳廢情形，輿論尤皆不以爲然。相應咨至貴部查照辦理見覆可也。

〔同上。〕

〔朱蓮典致外務部照會，1911年6月8日，宣統三年五月十二日〕

浦口至信陽鐵路一事，上年十月十六日由麻署大臣照會貴親王，旋於十二月初九日接准覆文各在案。

查此事係應由貴部與郵傳部商辦。惟本年以來，郵傳部事務繁冗，是以彼時本大臣暫未與貴部相商。現在中國政府已將各省鐵路辦法酌定，凡從前與英商訂立合同之鐵路，如何辦法，此時亟應商定。查郵傳部謂浦口至信陽鐵路，戰略要線與貿易流通，均無甚關鍵。惟郵部意以爲浦信一路，能連貫中國兩大幹路，不可謂爲無關緊要。從前合同所言路線，中國政府如甚不以爲然，華英公司亦非不肯將路線酌改。本大臣以爲久未議妥之事，此時應即商定。諒貴親王必表同情。合請貴部轉咨郵傳部，早日與華英公司之代表梅爾思開議。是爲

至要。

〔同上。〕

〔郵傳部致外務部咨文<sup>①</sup>，宣統三年五月二十一日〕 英使催辦浦信正合同一節，前經咨覆在案。……今該使謂：現在中國已將各省鐵路辦法酌定，凡從前與英商訂立合同之路，如何辦法，應即商定等語。查現在所定鐵路辦法，視從前與英商訂立合同之路辦法，截然不同，況浦信路屬駢枝，自不能藉口現在辦法，一律照辦。該使又謂：該路能連貫中國兩大幹路，不可謂無關緊要。詳查中國南北客貨，均以京漢、津浦為通運大路，是浦口至信陽，已成枝路性質，不過通運皖、豫兩省少數客貨，實於京漢、津浦兩路不能收連貫之益。又況草約第五條末稱：如有地方窒礙之處，即行更正。現在津浦既通，開徐一線亦經奏設，此後地方情形，必不能如光緒二十四年之舊。揆諸營業主旨、草約情形，浦信一路實屬毫無辦法。相應咨呈貴部查照辦理見覆可也。

〔同上。〕

〔朱邇典致外務部照會，宣統元年六月十八日〕 浦口至信陽鐵路一事，本年五月二十四日接准來文，閱悉之下，惜未將本大臣五月十二日文請之事，明晰回覆。查五月十二日文內曾經聲明：從前合同所言路線，中國政府如不以為然，華英公司亦非不肯將路線酌改云云。貴親王覆文，但云郵傳部以為浦信一路，實屬毫無辦法。該路後來能否獲利，各有所見。華英公司既允將浦信路線酌改，該路之獲利與否，似毋庸議。該路草約，本國政府以為中國政府不能不為遵守。簽字之英商，既允將合同原線酌改，則更不難將舊案從速辦結。除此案外，尚有收回滬杭甬鐵路一案，亦未了結。自本年二月十一日接准貴親王文稱，郵傳部現正籌商辦法，俟商定辦法，再行奉達。已閱三月之久。本大臣五月十二日文內有：凡從前與英商訂立合同之鐵路，如何辦法，此時亟應商定等語。郵傳部竟未著意。貴親王亦遂人云亦云，有意視英商利益為無足重輕。本大臣應向貴親王聲明，所有對待滬

<sup>①</sup> 外務部根據此咨內容，於五月二十四日照覆英使朱邇典。

杭甬及浦信兩鐵路合同，英商應得之利益，無須任郵傳部隨便主持。本大臣代本國政府，力求貴親王代中國政府亟發將此緊要案件從速辦結勿再耽延之命令。並希早日見覆，是為切要。

〔同上。〕

〔外務部致郵傳部函，宣統三年六月二十日〕 現據英使照稱〔略：見前件〕：查浦信路線，按諸近日情形，原可無庸開辦，但英使既援舊約為據，並允將原線酌改，若壹意堅拒，彼必不甘心作罷。為今之計，可否即就改線一層，與彼另商通融辦法，總期路事有裨於成，約亦不致違背，庶可相機議結。至滬杭甬路案，前於二月初八日接准來咨，謂此後辦法，俟商有端緒，即當咨覆。經本部據情轉達。現事閱數月，英使又來催請，語氣極為緊迫。貴部現議情形如何？亟應籌一了結之法，以免纏綿。

〔同上。〕

按：此案遷延到1913年11月，卒由北洋政府與英商華英鐵路有限公司簽訂借款合同。

## 二、福公司運礦鐵路問題(1901-1905年)

### (一)對懷浦、澤浦、鄆浦等線的優略計劃

〔薩道義致總署照會，光緒二十七年九月初八日〕 據本國福公司稟：向中國國家請准修鐵路一道，自河南懷慶府至長江浦口地方，以為該公司由山西、河南各礦轉運煤鐵簡易等情。

查光緒三十四年合同，福公司專辦開採山西數處及豫省河北境內之煤、鐵、火油各礦，該合同第十七條聲明該各礦遇有修造分枝鐵道接至行船河口者，准福公司承辦。旋經總署與資前大臣商議，應接至河口確指何處，當經資前大臣覆以與該公司行船最要之河，即係長江，議明准該公司自各礦至漢江口襄陽地方，修造鐵路。現據該公司稟明，當時應許此層，蓋總署及公司均以為襄陽漢江口係能行船之

河。惟嗣後由工程司測勘，在彼水淺，不能載運煤鐵重物以獲利。本大臣查該公司所稱，確有把握。襄陽鐵道不但與該公司無益，且與合同第十七條鐵道接至河口之語殊不相符。該公司總工程司詳細勘度，據稱，應築自山西各礦接至長江之鐵道，請將前准襄陽鐵道准改由豫北通至浦口建築。竊以爲照此辦理亦無不可，立准施行。該公司業經先行測勘，經費亦屬不少，自欲將該礦採辦之舉，立於不敗之地。如山西內地開礦，非有合宜運法，費同虛擲。是以該公司不能不預行訂准江河接連之鐵道，方能放手開採。合請查照該公司所擬將前准襄陽鐵道，准改由豫北通至浦口修築。

〔交通史路政編，第13冊，頁4774—4775。〕

〔張之洞致盛宣懷電，光緒二十八年正月二十二日〕 閱中外日報所載慶邸摺內，有英使照請由山西礦山造至浦口鐵路，業經電致尊處妥商辦法等語。前英領事接薩使電，謂敵處處此路有礙盧漢，從中阻止，屢來辯論，情詞甚急。敵處皆婉詞謝之。

近薩使來電云：英國國家甚著意此路，若敵處嫌歸外人攬辦，則彼情願遷就會同中國管理，以爲轉圜。並寄來辦法兩條：其一、此路作爲中國官路，照粵漢章程，中國發借票，福公司籌款，年息五分，華、洋總辦各一員，總工師一員，工師由公司選派，由中國督辦核准。借款以鐵路及車輛等作押，每年除還息五分外，餘利二成半歸公司，七成半歸中國。中國可贖還借票，惟每年不得逾原數百分之五。承辦此路以六十年爲限，限滿借款還清，路歸中國，如未還清，仍照合同辦理。其二、福公司自備資本造路，不須中國借票，每年除息六分，並提公積十分外，餘利二成半歸中國，七成半歸公司，亦以六十年爲限等語。

查此路若尊處能設法令其緩辦，或另有妥善辦法固佳。但英國國家既注重此路，英使力爭，恐終難阻止。若必須興辦，則其第一辦法，路仍爲中國官路，似於路權、兵權，尙無大礙，若漫無限制，則又成山東德路、廣西法路矣。不知尊處刻下與議情形若何？特將其轉圜辦法詳述，以免輕許他項利益，務祈卽賜電覆。

〔盛宣懷致張之洞電，光緒二十八年正月二十三日〕 福公司所商路事，敝處堅持未允，一爲盧漢生意有礙，一爲怡和合同有礙。前年英使代怡和議造浦口至河南鐵路，敝處持定信陽爲止，與盧漢相接，是有益於盧漢。此次福公司來商此路，據說係專爲運礦起見。論正理何難與盧漢訂一合同，由懷慶代爲另至漢口<sup>①</sup>。若專爲福公司運礦，而使我國家又負數千萬洋債，實無此理，況怡和誠不肯舍浦信已成之議而不造。至中國應造之路尙多，應造者不及造，不應造者重疊請造，毫無自主之權。作室道謀，遺害甚大。尙乞我公統籌示覆，如蒙將此意電達外務部尤幸。

〔同上，卷 178，葉 17。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年正月二十日〕 前電詢福公司擬造鐵路與盧漢有無妨礙。頃據總工程司沙多稟覆，該路若由懷慶造至浦口，則河北、河南生意本由盧漢鐵路直達漢口者，勢必分至浦口。盧漢借款全仗路利分年歸還，且目前尙有一半股票未售，如另添一路，勢必售票爲難，恐致不能完工，尤關緊要。如福公司必要興辦，只須俟盧漢完工之後，察看情形，方可允准等語。查該工程司所論關係甚大，務乞鈞裁。

〔清季外交史料，卷 152，葉 14。〕

〔山西巡撫岑春煊致外務部咨，光緒二十八年三月二十一日收〕 煊忝領并州，於今一載。……竊以富國之本，路礦爲先。……上年曾與此邦官吏籌議及此。適於十一月間，接奉廷寄上諭，慶親王奕等奏，晉、豫鐵路礦務，請飭籌開辦，以保利權一摺等因。欽此。欽遵寄信前來。……惟茲事體大，既未可操切以圖，而原訂合同之流弊宜防，尤不得不綢繆未雨。昨復詳加察閱，俄商所攬鐵路合同，尙無違礙。其英商福公司礦務合同，則秘計陰謀，伏於不覺，偶一大意，卽已墮其術中。在當時總署諸君，熟悉外情，或以其時國力尙強，別有操縱之術。今則時艱愈亟，抵制愈難，若不預籌補救之方，則全晉利權，將爲佔

① 原註，此句疑有脫誤。



盡。不獨礙華人生計，且恐啓英、俄爭端。謹就鄙見所及，另摺簽呈。而尤以第一條暨第十七條爲最甚。……

竊公司合同應行簽議各條，計開：

第一條，六十年期限，是否從立約時起，抑從開辦時起，詞語含混。似應聲明。又平、孟、潞、澤，地面既寬，則所開不止一處。如此礦期滿，彼礦未滿，即須先將此礦交還，不得藉口總數，致逾限期。又平、孟、潞、澤與平陽府屬煤鐵，既歸福公司承辦，即應就此爲限，以及他處煤油各礦字樣，太無限制。似宜訂明將他處等六字刪除，以杜侵佔。……

第十七條，修路造橋，開濬河港，添造分枝，皆不指明地方，不預定處所，實有窺佔利益無限之意。且下文又言：正定至太原鐵道，已由商務局另款修理，該路左右各一百里內，福公司不得另造。是除此一條鐵道外，處處皆可興造之意，已露言外。故不旋踵，即有澤襄之請，又有浦口之請。紛至沓來，幾於應接不暇，皆由此條作之俑也。此條與第一條互相激射，流弊甚大，後患甚深。若不明定限制，將來三晉利益，勢必全被佔盡。又晉省河道不能行船，似亦可預爲聲明，不必開濬，以免將來膠葛。

〔清外務部檔〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年四月二十一日〕 奉九月○咨，福公司催辦懷慶至浦口鐵路，必售完股票，與盧漢並無妨礙，自應酌定辦法等因。

查上月奉公函後，即飭比公司議覆。彼總執定盧漢有礙。雖股票售完，倘路利均被分奪，轉瞬攤還借款，何以作抵。又云盧漢開工之後，即有津鎮南達江，北通海，利已奪去一半。不得已請由保定達天津，又爲英阻。又力請由豫達江，直欲使盧漢生機盡窒。

查各國鐵路皆由自主。我國窮於財力，借助外人，自應先定幹路若干條，由國家籌款興造。其餘枝路，仿日本准華商籌款接造，由短而長，由近及遠，庶可有益無損。今如由各國擇地請造，仍要中國選

(○) 九月疑有誤。

款，方能收回路權，僅顧自己造路之利，不顧我還債之難，五洲無此公法，中國獨受此虧。昨哲美森致總公司參贊陳善言催詢辦法，已覆其如果實無相礙之虞，祇能互有利益，總公司自可與彼熟商興辦，總不能有礙幹路全權，以致國家受負債重累等語。此事即使通融結束，亦必須令福公司與盧漢總公司妥商相接之法，訂立合同年限，萬不可即允其所請，致受鉅虧，又生波折。

〔清季外交史料，卷 156，葉 13。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年十月初一日〕 現准英使照稱：正太鐵路歸盧漢公司訂定合同，福公司請修懷浦鐵路，亦願照此辦理。該路經過黃河，與盧漢過河之處相近，該公司願與和商共攤渡河一切費用，並會辦他項節省之端，以期互得利益之語。希電覆。

〔同上，卷 166，葉 13。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十八年十月初八日〕 東電：福公司請修懷浦鐵路亦願照正太辦法歸盧漢訂立合同，以期互得利益。沙多十月杪由此回滬，當與熟籌。誠能獲益，不礙幹路，有何不可。惟正太係盧漢枝路，有益無損；懷浦則錯綜前後，橫直並行，勢必有損。在比、法只要借款保還，在中國恐本利無著，自當定互得利益四字，斟酌和商。屆時擬約哲美森來滬面議，再請部示酌定。

〔同上，卷 167，葉 3。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十八年十二月二十四日〕 澤浦路既礙盧漢，自難照允。惟此路由澤襄而起，改道既不准行，原案終難作廢。若得澤浦商停<sup>①</sup>，另覓單行之路，聽其自擇，深恐窒礙仍多。應先自行相度地勢，何路最爲無礙，擇定一處，再與議改。希統籌妥酌。仍電覆。

〔憑齋存稿，卷 59，葉 26。〕

① 英國最早提出的是澤襄線（參看本書頁 456，及其下諸頁），即從澤州起到襄陽止。1899 年，福公司藉口蘄宜襄陽至漢口水道不通暢，要求改從澤州至懷慶與盧漢鐵路銜接，渡河折入安徽正陽關，以達江蘇江浦縣的浦口，一變成爲懷浦線。1901 年起，英國在堅持要求建築懷浦路的同時，並要求建築澤浦線，即從澤州到浦口的線路。不久，它又要求把澤浦線改成澤浦（鄭城——浦口）線。

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十九年二月初三日〕 沙多又面稟，澤浦路橫沖盧漢中權，正定以南路利半爲所奪，北路又爲英阻，不准到海口，將來如何還債？茲與哲美森道破一切。緣中國不願盧漢，比、法無如何，但須允其另籌鉅款還債。澤浦路利，尤無把握，亦要國家另籌。爲福公司運礦自便，豈能強我受此大虧？此總公司專責，部既令我統籌，斷難遷就。詰詢有何變通辦法。答以長江現有萍鄉、宣城煤礦，澤浦運煤費重，願礦不能願路。但汝既堅請通行浦口，姑尙所請變通。准就已造澤州至衛輝爲枝路，衛輝至信陽應由幹路代運，信陽至浦口本允怡和代造，怡和又擱置迄未勘路，或可勸與福公司合造，似此澤礦仍可運。惟照汝議，只借衛輝過黃河幹路一段，今須借至信陽，同一借用，何爭長短，一免盧漢失利，二免澤浦添債，三增浦信路利。除此別無辦法。哲詞窮理屈。允俟電英再議此事。所慮怡和不允讓。按寶使二十四年照會，只請准英商承修。今怡和續議滬寧正約，尙未提及浦信，如大部以爲須內外堅持，擬卽函致怡和，責其未能照約從速測勘，飭銷浦信草約，爲福公司可辦地步。倘能辦到，所省利債數千萬計，故不敢憚煩也。

〔清季外交史料，卷 169，葉 15。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十九年五月十五日〕 福公司與怡和合辦浦信鐵路一事，英使堅稱毫無影響，仍執定懷浦不能作罷。經本部再三辯駁，始允改爲由鄆城造至浦口，借款不歸中國擔保，似較從前所索爲害稍輕。若但執合辦浦信之議，不准福公司另造一路，勢難辦到，希妥籌速覆。再，若由鄆城接至津鎮，較浦口利害若何？統希電覆。

〔愚齋存稿，卷 60，葉 30。〕

〔又電，光緒二十九年五月十八日〕 頃准英使函送節略，內稱福公司修築鐵路，現擬改辦如左：一、該路初段由澤州至道口，仿照俄國正太鐵路章程辦理，此段卽在衛輝府與盧漢幹路接聯。二、由衛輝至鄆城一段，應與盧漢公司妥商運脚。三、由鄆城至浦口一段，俟福公司礦產興旺，願意自修鐵路，不請國家擔保，應卽准福公司興修等語。查懷浦一路，英使堅持不能作罷，經本部再四磋商，始肯變通辦法，如

無甚關礙，似難峻拒。即希妥籌，務於一二日內電覆。

〔同上，卷 60，葉 31。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十九年五月二十一日〕 英使函送節畧三條：一由澤州至道口，照正太鐵路辦理一節。查澤道路之已經開築，用款無可查考。且原訂專爲轉運礦產，福公司自備款項修理。此路貨客極微，與正定通至太原省城貨客甚多，車脚足償借款者，一不同也。正太先借款，再開工，事事由我考核，二不同也。俄約只造至正定與幹路相接，別無另闢河口之路，三不同也。今福公司工將完竣，忽欲售與中國，將來償款不敷，增一債累，似不可行。

二與盧漢公司妥商運脚一節。俟接聯起訖處所定奪之後，自應妥訂合同，務昭公允。

三由鄆城至浦口一段，俟福公司礦產興旺，願意自修鐵路，不請國家擔保，應即准福公司興修一節。查二十五年九月鈞署覆奏御史張荀鶴所稱：改由開封至朱仙鎮，經安徽正陽關以達江蘇之浦口，無論與原議不符，且遠跨豫、皖兩省，名曰緯路，實以斜互南北，隱然增一幹路，殊屬窒礙難行，應請毋庸置議。又云：不得藉保全礦產之名，倡鐵路改道之議，將來議訂章程，總期無礙盧漢利權，斷無可以任便推廣之理等因。足徵鈞署早已見到福公司推廣此路，大礙盧漢。今福公司忽請將澤道路改爲借款而欲自造鄆浦路，不必擔保，是明明以澤道虧本之路，移累於我；鄆浦則聽其自主。尤恐跌價相爭，大害盧漢。比、法使近日照會，似即係防維此害。且鄆浦遠跨兩省，若任聽他國自辦，流弊更大，亦須斟酌。

總之，福公司只爲運礦照原合同，或接至幹路，或河口，今已代籌直達浦口，已如所願。論理此係商務，不應強我所難。至該公司如欲稍求造路之益，容再熟思另陳。

〔同上，卷 60，葉 33—34。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十九年五月二十六日〕 英使來晤，仍持三端爭論，當經答以澤道照正太辦法，尚可通融。惟該路已經開工，需款若干，應由盧漢總公司派員確估，再與福公司定議。其運脚

一節，現在無從議及。至鄆浦一路，應俟盧漢路成，核計進款，足敷償還本息，彼時中國如願興造，福公司亦可備議等語。川漢路本與浦口無涉，如果將來借款開造，福公司亦與他國公司均在備議之列。已由本部另行備文聲明，以破其抵償之計。能否就範，均未可定。至怡和向尊處云浦信已允福公司合造，並非虛假，應即索取憑據，以資辨論。

〔同上，卷 61，葉 2。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒二十九年閏五月初四日〕 沙多接比使電：哲美森向比使面商，如允英造鄆浦路，英可允盧漢公司造保津路。沙多接言：保定展至天津，大於盧漢有益，失長江下游之利，而收之海口，尚足相抵等語。惟兩處展路，而聽其自辦，固有流弊；若添借款，而自奪自利，亦非善策。英使近日有無照覆？乞鈞示。

〔同上，卷 61，葉 8。〕

〔薩道義致外務部函，光緒二十九年七月二十四日收〕 數日前邸駕辱臨時，言及貴親王與憲署大臣商定鐵路各節，擬由本大臣備函立案，當承允諾。茲將所定各節，逐一敘函奉達。

一、福公司道口至澤州之路，仿照俄國正定至太原鐵路辦理。此約如何遵行，現由哲美森在滬與盛大臣議商。

二、福公司之礦產由盧漢鐵路轉運，應定公平運脚。

三、盧漢鐵路中國無受虧之處，如願修築由鄆城至浦口鐵路一段，可由福公司承修。

四、信陽至浦口鐵路，原立草合同尚存，其正合同應由薩理南在滬與盛大臣商定。

五、川漢鐵路將來中國擬行修造，倘資本不敷，所需用之外國資本，皆在英、美二國借用。至所借資本如何劃分，及應借之國不得轉行乞貸他國之處，曾經憲署大臣將本年六月十七日面談各語，錄存冊籍，嗣於六月二十二日抄送貴部聯大臣，而本大臣亦經閱看矣。

以上五節，合行備函續述。即希貴親王見復，以資備案可也。

〔清外務部檔案。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒二十九年九月二十六日〕 英使照稱：澤道鐵路既經政府允照正太合同辦理，而盛大臣故意耽延掣肘，所派四華員議令福公司報効股票十五萬鎊，又訂明若干年限不得出鐵，並未議及草合同，應請將此事在京商辦等因。除由本部照覆英使仍應在滬商辦外，希速設法，與哲妥商。隨時電部。

〔愚齋存稿，卷 61，葉 29—30。〕

## (二) 贖買道清鐵路的對英借款

### 1. 道清鐵路的悍然開築

〔河南巡撫錫良請開河南礦務並派豫豐公司總辦摺，光緒二十八年三月十五日〕 查福公司勘明老流河左右礦產，並擬修造轉運枝路，由該礦地起至衛輝之道口鎮止，擬定今春開辦<sup>①</sup>。前撫臣未及核准。奴才查與此次奉旨開辦礦務，係屬一事，即於二十八日電達軍機處代奏請旨，飭下前撫臣松壽辦理，路礦大臣張翼就近酌商辦法，以期周妥。准軍機處電傳，奉旨照辦。欽此。嗣於本年正月據福公司總辦折等

次，小民自行開採，藉謀營生。若礦務一開，必致有妨民業。雖礦丁多用豫人，而計工授食，究不若自行開採足贖身家，且附近祠墓甚多，不無窒礙。奴才再飭該屬詳細查覆，但於地方無礙，即行給發憑單。

〔光緒政要抄本，實業 3，經濟研究所藏。〕

〔錫良致外務部電，光緒二十八年四月初一日〕 福公司造礦枝路，請由修武縣老流河直達道口，相距三百里，與奏定章程未符。且躡衛輝而東，枝不附幹，東西橫貫於盧漢，利權有礙。查獲嘉縣為幹路所必經，距老流河礦所一百零五里，指令就此築造，似於本年礦務新章第八條准將枝路接至相近幹路為止之意相符。若必需最近水口，則新鄉縣之楊樹灣，向來通船，距老流河陸路一百三十里地，在幹路以西，與合同亦無不合。事關大局，恐非柯瑞所能專主，應請就近商明。

〔清季外交史料，卷 155，葉 3。〕

〔外務部致錫良電，光緒二十八年四月初三日〕 運礦枝路接至盧漢幹路，前經本部與哲美森商議未允。道口一路，既由尊處查明恐有妨礙，擬改至楊樹灣地方，應歸韓道商令柯瑞前往勘定。柯有議路之權，當能作主。

〔同上，卷 155，葉 4。〕

〔錫良致外務部電，光緒二十八年五月初五日〕 福公司枝路不能搭客載貨一節，遵派員與議。據稱該公司所造枝路，係照第十七條合同為轉運礦產之用，並無意思做別項生意，損礙盧漢幹路。其搭客載貨四字，固為合同所無，再四切商，不肯添入。是否可行，希示覆。

〔同上，卷 157，葉 10。〕

〔外務部致錫良電，光緒二十八年五月初八日〕 福公司枝路不能搭客載貨一節，既不肯添入，應即照柯瑞所稱，所造枝路，專供轉運礦產之用，並不作別項生意等語，載入章程。希飭遵。

〔同上，卷 157，葉 16。〕

〔韓國鈞稟河南巡撫文，光緒二十八年六月〕 竊職道於五月十六日奉箭，准外務部電開，福公司枝路不能搭客載貨一節，既不肯添入，應即照柯瑞所稱，所造枝路，為轉運礦產之用，並不作別項生意等

語，列入章程，希即飭遵等因。……職道自到道口與之磋商各事，而尤注意此條。乃柯瑞在省議商時，即謂此事既已列入五月初四日來信，不必列入章程。職道奉簡後旋復與之切商，柯瑞覆信仍執前說，往復辯論，詞竭理窮，而彼之堅執如故。推原其故，柯瑞不過是福公司代辦工程之人，所有之權有限，其不能代福公司承應此事，亦係實情。而五月初四日之信，又不能謂不作憑據。故僅允於章程第十三條下載入照依五月初四日來信一語。雖通商約章亦間有某條照某月日章程或合同所列辦法，惟此條係外務部專電飭列之件，其利害關係盧漢幹路，職道未敢擅專，豫省亦未便代為主政。觀柯瑞情形，業已無可再議。擬請咨詢外務部可否照此辦理？俟接覆後，再行遵辦。

〔交通史路政編，第13冊，頁4776。〕

〔錫良批韓國鈞文，光緒二十八年六月〕 據稟已悉。查章程第十三條，應將福公司柯函稱所造枝路，專為轉運礦產之用，並不作別項生意等語列入，往復辯論，柯瑞總以有信作憑，不肯再列章程。該道商將信中之句，雙行夾註於下，已屬格外從權。乃柯瑞仍堅執不允。此事關係盧漢鐵路利弊，候據稟分別咨請外務部、路礦總局、盧漢鐵路大臣核示，並電商福公司哲美森，俟覆到再行飭遵。該道一面將其餘各條章程與之妥為商訂，稟候核奪。

〔同上，第13冊，頁4776。〕

〔錫良致外務部文，光緒二十八年六月二十二日收〕 光緒二十八年六月十二日據總辦河北礦務候補道韓國鈞稟稱：……福公司因開礦而謀造枝路，舍楊樹灣而謀至道口，雖為礦務應有之義，然節節擴充，步步求進，難於限制，已可想見。自道口造路議起，職道偕柯瑞赴省會議，旋奉貴部電示，准其造至道口，惟不得侵佔盧漢幹路利權。在省時與柯瑞晤商，欲將不准搭客運貨列入章程，彼堅執合同第十七款並未言搭客運貨，無論如何辨詰，此語總不肯添入。往返磋商，唇焦舌敝。始據覆函言稱：此項鐵路專為轉運礦產之用，並無意思做到別項生意一語。當時未敢擅主，稟明咨請貴部核定。旋於五月十六日奉札錄示貴部庚電，飭將柯瑞所稱，所造枝路，專為轉運礦產之用，



並無意思做別項生意等語，列入章程。現又往復相商，伊僅允於章程第十三條中列入照五月初四日來信，不得已另稟請咨詢貴部定奪。論福公司造路初意，專為轉運礦產，尚非飾辭。客貨生意，本在可行可止之間。所慮者鐵路成後，時日方長，道口清化兩處貨物甚多，將來通道山西，其貿易更當繁盛。即使勉強列入，而內地商民貪鐵路之便捷省費，樂於附運，將來防不勝防，人情甚便之事，雖禁令有所不從。合同所無之語，即責言亦屬無濟。則此時費盡苦心，恐他日仍為虛語。職道再四思維，合無仰懇密咨貴部，體察情形，早為防範自保利權之計。職道管見所及，不敢不詳加籌劃。是否有當，伏乞察核密咨。

〔情外務部檔案。〕

〔河南道口至寧郭驛運礦枝路章程<sup>①</sup>，光緒二十八年六月〕一、中國現造盧漢幹路，福公司因開礦築造枝路，均與地方有益。惟幹路係國家籌款，乃國與民交際之事，枝路係公司籌款，乃商與民交涉之事。名目不同，不便事事援引幹路章程。福公司興此極大商業，自當與地方百姓和平浹洽、長久相安，然後能辦事順手。此項開列之事，即枝路應行另議章程，係遵照合同第十七條辦理。此時多一番詳慎，日後即少一番纏繞。至六十年限滿，仍照合同第九條凡公司成本項下置辦之業，悉數報効中國國家，不求給價。

十三、公司造此枝路，係遵照合同第十七條以為轉運該省煤鐵與各種礦產出境之用，有華曆二十八年五月初四日福公司代辦總工程師柯君覆信，在河南撫院為憑。

十四、中國國家如偶有調兵運載軍火材料餉糈之事，須從公司枝路行走，一經關照，福公司即為預備一切，以便運載。所有車費從廉照付，按中國已有各鐵路章程辦理。

二十、中國如有與別國爭戰之事，此枝路當照原合同第十九條所訂聽中國號令，不得接濟敵國。

以上皆開辦時大概章程，繕具華洋文各兩分，各執為憑。其餘未盡事宜，隨後定議。

<sup>①</sup> 原章程凡 20 條，此係節錄。

〔外務部咨河南巡撫文，光緒二十八年七月〕 案查福公司運礦枝路改至道口一事，本年六月二十二日、七月初十日迭次接准來文，以韓道與柯工師會議情形咨請查核。本部正在核辦間，七月十四日復准咨稱，據總辦河北礦務韓道鈞詳稱，與福公司總工師柯瑞會議由衛輝府屬濬縣之道口起至懷慶府屬武陟縣之寧郭驛附近礦地止，築造運礦枝路章程內，因第十三條原議有不准搭客載貨等語，屢疑屢駁，遲遲未能簽字。茲奉批示，遵即與柯瑞定議，並遵繕華、洋文章程各兩分，與柯瑞面同簽字，各分收執。其第十三條內柯瑞五月初四日覆信既不肯載入章程，特將柯信及哲美森覆電原文鈔錄，並請分咨立案。他日該公司若向外務部路礦總局商訂，實可為豫省並未擅允之據等情，咨請查照立案。並將華洋文章程及鈔錄信件附送前來。

查福公司運礦枝路章程，既據韓道與柯工師迭次磋商，並經其撫批飭定議，本部查核所擬各條均屬可行，應即照准立案。相應咨覆貴撫查照飭遵。

〔同上，第13冊，頁4780。〕

## 2. 道清鐵路的贖買

〔盛宣懷致外務部函，光緒三十一年二月初四日收〕 聞福公司在外國聲名甚壞，票價大跌，故亟欲將澤道鐵路改作中國借款賣票，以彌其闕，而道口一段，尚須年底完工，方能勘驗估價。又值日俄戰事，倫敦銀市震〔震〕動。滬寧且不能賣票，澤道又何能賣票，哲〔哲美森〕亦云然。

〔清外務部檔案。〕

〔哲美森自記光緒三十年二月十九日與盛宣懷的問答〕 是日敘會在鐵路公司謁晤宮保。在位者：盛宮保，陳道台，楊、王二位；一面是哲美森。……

哲美森云：……一月後可有電來。望一面將鐵路合同商定，以便待倫敦將製鐵車覆信到時，兩合同一併簽字云云。隨討論多時。因議承收鐵路之價值，應如何議定，而終未有成議。旋議定派陳道、哲美森商

量一估價辦法。至數目多少，隨後再定。盛宣懷又將外務部寄來第二電訓一紙，交哲美森閱看。查電載：一、須派別國籍之工程司，估此路之價值，另核帳目，以便斷定此路實在成本若干。哲美森問：福公司肯分派此工程司否？迨討論多時，官保答應中國派工程司，福公司派一工程司，由此兩工程司另議出一公正人，即照平常倩人公斷之法辦理。二、車脚由官保會同福公司查按別處鐵路車脚，妥議公道不低不昂之價。三、外務部謂應如福公司所言，路約不應有限制福公司運鐵之條。電報又云：貴官保以鐵路合同補救礦合同，辦法甚是。福公司不得自設鐵廠。

哲美森云：此電報可抄給否？官保云：只可交看，未便抄付。

哲美森云：此第三層所關甚大，是不啻借鐵路合同，而令福公司舍却礦合同之利益。此事斷難答應。故必要於製鐵章程聲明，除有專特訂明之外，礦合同原有之權利，不得更改。

官保云：本大臣不能答應添入此款。福公司原無權製鐵，是以山西撫台派志道來滬理論此事。

〔同上。〕

〔盛宣懷與哲美森會議問答紀錄，光緒三十年六月二十四日〕

盛：…足下試思，福公司本要倒閉，若不是憑我國家特允買回鐵路救你，福公司還有什麼資本自辦？

哲：並非要倒閉。因股票跌價，且因拳匪之故停工耳？

盛：拳匪之事，早已過去。實則福公司股本用完，支撐不住。現在中國將路款作為承借，福公司方能轉舒，所以股票漸漸漲了。

哲：鐵礦已合辦，再要煤礦合辦，中國未免佔便宜太過，大半不能答應。

盛：不將礦事全允，我亦不允購路也。

哲：購路是慶親王已允，無得異說。

盛：然則足下與慶親王議辦可也。且事關地方，山西撫台既體察情形，外務部亦必聽從。現在外務部與山西撫台，其意相同。足下不要誤會。若祇顧自己利權，而不顧我地主利權，終無成也。

哲：譬如應允合辦，貴大臣於路約一事，尚有別樣爲難乎？

盛：既允合辦，又須礦務專條四條作准，方能算得辦礦之事完結，然後我當允派工程司察奪路工，再核算路工各項價目憑單，專議路約。

〔同上。〕

〔盛宣懷致外務部函，光緒三十年九月十一日收〕 福公司事，因欲挽救晉礦已失之利，堅持廠礦路必須同時定議，磋商遂費時日，……鐵路合同已有草稿。惟哲稱：待王鎮至清化十二英里，方造未成，尚須數月完工。哲請先發七十五萬鎊借款小票，再行派員估工查帳多少再算。我須照買賣章程，先估價交帳，再定借款票數。既催簽字，或將合同銀數空出，查實補填。此係借款以前已造之路，以後只有行車之事。辦法與正太不同，關鍵不外核實估價四字。清化至澤州一段，係借款後辦工，自可照正太條款。但因粵漢鐵路事後多所翻，必須事前防範，逐款增損。晉撫兩電，路工艱費，養路無出，不可許者八端，駁阻不得現與哲商。將來清澤一路，須俟中國與福公司開辦辦礦之時，估計車脚實數養路，屆時方能開辦，並須載明合同。爭論數四，哲已勉強應允。目前亟須派工程司驗工估價。但用英人，恐其偏袒；用他國人，彼又不願。正在爲難，適有前在北洋華工程司詹天佑，由潮汕鐵路辭差回滬，現已商留，擬飭即日赴豫確估。一俟估價後，便可定借款數目。折夏問赴津，瀕行與彼堅持必須礦務四條議定，方能與鐵路合同一氣簽字。

〔同上。〕

〔外務部致盛宣懷電，光緒三十年十二月二十日〕 道清路款，迭次磋商，減至六十一萬四千六百鎊，即照尊處卦電，訂借六十三萬鎊，除去前項用款，餘交總公司留備行車等費。昨已咨達，現將全合同簽出各案，與哲續議第一款，已將晉豫礦地詳列。所改澤清一段且待礦務興旺等語，哲堅不肯添，只允改爲定期開辦澤州一帶礦務後，再行續訂。第十九款哲請刪除，或僅敘修路以下各節。至行車合同第一、第二兩條，所增督辦大臣核准字樣，哲謂行車總管不比總工程司，應由福公司選派，並執定正太合同成樣，終不允添。辨論再四，只允於

第一條末添所辦之人，應知照督辦大臣查核。其餘辦節各款，尚易商量裁錯。現約二十日續議，希速酌核。

〔皇朝存稿，卷 67，葉 17。〕

〔盛宣懷致外務部電，光緒三十年十二月二十日〕 道清行車合同，總公司應握主權。第一、二款彼謂福公司有全權，總公司祇參預，為正太合同所無。喧賓奪主，其弊甚遠。澤清如不預算礦務可敷養路，必大喪虧。彼但請開辦，不顧盈虧，是一面之詞。第十九款路已造成，應就修路而言。其涉及造路者，應歸澤清合同，似不可爾。當否？乞鈞裁。

〔同上，卷 68，葉 18。〕

〔盛宣懷奏報澤道鐵路議訂福公司合同摺〕<sup>①</sup> 光緒二十四年六月，英使向總理衙門堅索英商承造鐵路五條，以證和好。其末條澤道山西、河南至長江，經王大臣照覆，應俟福公司晉、豫開辦礦工，再與妥商。該使覆稱原訂礦務合同，本准修築鐵路由礦山運送礦產至河口，此河口即在襄陽，可以通達長江，是為澤襄鐵路初議之緣起。

二十五年，英使又以勘查襄陽至漢口水道不能通暢，商請改道。澤州鐵路欲在河南懷慶府與盧漢銜接，渡河後折入安徽正陽關以達江蘇江浦縣之浦口，改名懷浦鐵路。

時有御史張苟鶴條奏鐵路改道辦法，亦以由懷至浦為便。總理衙門覆奏謂遠跨豫、皖，名為緯路，實已斜互南北，隱然增一幹路，殊屬窳穢難行，請旨飭臣妥籌辦理。二十八年拳匪事定，英使在外務部重申前議，福公司代理人哲美森來滬述其駐使之意，堅請商辦。臣以盧漢應還本息擔任甚重，設穿裂幹路，斜行至浦，則長江下游客貨勢必攬奪淨盡，盧漢無以自養。爭執數十次，哲美森知不可奪，願在懷慶銜接後多走幹路，從許州鄆城縣另造一路向南仍至浦口。告以英使所爭五路中，已有信陽至浦口一路，為英商怡和、匯豐銀公司承辦。既願至鄆相接，不如仍循幹路而東，由信陽至浦口。福公司與銀公司同是英商，當可合辦。詎英使仍堅執商議懷浦鐵路，或使中國任借洋款數百萬鎊，或由彼自造，奪我權利。將來轉運兩省礦產，彼可自便，

① 光緒三十一年三月十九日奉旨，依議。

實係專顧英商之利益，不顧華債之艱鉅。外務部與臣往返電商，總以有礙盧漢，力持不允。逮二十九年五月，英使重向外務部聲請將已定之澤道鐵路由福公司代爲借款，仿照正太鐵路章程辦理，即在衛輝府與盧漢幹路接聯。臣初猶堅執原合同，福公司應自備款項造路，不應請中國借款收路。山西撫臣張曾勳悉心籌計，有不可許者八端，派道員志森赴滬協商，冀同駁阻。河南撫臣陳夔龍乘道口至清化將次告成，派道員韓國鈞與訂行車章程，禁止攬載礦產以外之貨物，悉未就範。在英使總以澤州至襄陽鐵路先經允准，今既不允其另闢一路直至長江，已屬萬分爲難，向部饒舌。並以耽延過久，迭次函部電滬催訂合同。臣思山西商務局既誤給礦利於前，鐵路總公司復代攬路債於後，卒之路成礦成，皆屬英商之利。福公司且以晉礦合同標題載明開礦製鐵以及轉運各色礦產字樣，執定欲在鐵路合同載明准其運鐵，當在設礦設煉製鐵運售。此實尤亟。夫借債久國，類以煤鐵之權爲

爲止。半年以來，派華工程司候選知府詹天佑，赴豫查賬，勘工，一一確實。飭令齋冊赴京，由外務部加派左參議臣雷補同邀同哲美森按照滙議節略，逐款磋商就緒，咨行臣奏明辦理。

伏查現議借款合同二十一款，又行車合同十款，議借英金七十萬鎊，五釐行息，九扣交付，實得英金六十三萬鎊，約合華銀五百萬兩左右。國家作保，鐵路作抵，除福公司已用工費並息銀鎊虧，查照帳冊應於售票項下撥還六十一萬四千六百鎊，將道口至清化鐵路收回歸併外，餘賸之款，儘數留備行車經費。此項借票簽字後第十年起，分二十年贖還。代辦行車期內，餘利提給二成。合同期滿歸總公司自行管理。用人行政，督辦大臣有准駁稽核之權。機件材料，先儘中國工廠承辦。福公司無論明暗，不得讓售比國人民，亦不得假手別國之人辦理。該路事務，設有違犯，總公司有權另招他公司接辦，福公司亦不得索償。此外條款，悉參酌正太鐵路合同辦法，另訂議設山西鎔化廠並合辦礦務合同，與此約同時定議，一併簽押。礦路兼顧之中，實寓權利並收之意。

〔同上，卷 11，第 9—13。〕

## 第六節 英、俄勢力對峙下的京張鐵路

(1903—1911 年)

### 一、所謂商辦京張鐵路的騙局(1903—1904 年)

〔李明和稟路礦總局文，光緒二十九年〕 職商等仰見我國家萬事辦畫，九州順軌。……近自京津一帶，以及各處鐵路創辦已先，功效已見。雖據工費浩繁，原不易爲。其間〔有〕國家興築開辦者，亦有官款、洋款、商辦者，其款不一，而利益實有盈餘之功，却無虧絀之虞。上既可以裕國課，下亦可以便民生。茲查京張一路，設程四百餘里，山路崎嶇，木河泥濘，兼因兵燹之後，難免不時之虞。關山綿渺，行李難越，實不易

行。現爲商民往來通衢，必須興築鐵路，方稱商民之便。然非一人之力所能辦，一商之財所能資。職商等久膺緊要工程，所需木石各料，均已諳悉。自張家口至京畿路程，皆爲熟練。所有一切利益，罔不周知。自當殫竭愚誠，用申犬馬之忱。惟有妥爲籌畫，必須集議良法，方可興舉。數月以來，循行各處，博訪周諮，則官民富商源源入股者集成巨款，開辦京張鐵路，堪以敷用。謹遵諭旨，招集華款、商款，並無洋款，亦無絲毫影射，足以仰副朝廷切實講求以保利權之至意。職商等稟請督辦路礦大臣考察股款數，實有盈無絀。商等人地相宜，堪以承辦，仰蒙恩准具稟等因，必須擇期開工興築，動用款項，方昭大公。職商等集股開辦，有關國計民生，必潔己奉公，倍加節儉，斷不敢濫行糜費，以貽厥咎。股東銀項，均交恆利銀號寄存，給與收付。憑恆號收付，到局換給股票。每千兩爲一股，每一股給股票一張，並有息摺一扣，按五釐付息。自工竣開車之日起，一年計算一次。除股息並公司用度外，餘利作爲十成，以三成報効國家，以三成歸還股本，以二成歸股東盈餘，以一成歸常年歲修，以一成歸在事人員花紅。至股東處陸續歸本，卽陸續撤息。統俟股本歸清，股票息摺撤銷之後，以五成報効國家，以三成歸股東餘利，仍以一成歸常年歲修，以一成歸在事人員花紅，方爲裕課富民之義。

【大公報，光緒二十九年六月初八日。】

〔京張紀聞〕 官場傳說，京張鐵路原有招華股不准外人入股之議。近來華股招集多日，所得之款尙無多。前有某甲聲言招得華股兩百萬，後經承修大臣探悉並非華股，實屬某國竊入之款。現經查明黜退，以保利權云。

【同上，光緒二十九年八月二十六日。】

〔商部批李明和等請辦京張鐵路文，光緒二十九年十一月十四日〕 具稟已悉。查京張鐵路，本年五月迭據商人李春、李明和等稟稱，已集股分六百萬，先存二百萬，承辦此路，業經前路礦總局以節詞朦混，批斥在案。昨經傳詢該商等，亦稱需款六百萬之譜，現已有款二百萬，散存京、津各票莊錢舖，同事共三十餘人。詢其存款究在何處，三十餘人中以何人股分最多，均未能確切聲明，語多閃爍。且列



名者三人，查閱履歷，張理謙、侯學綸，均係充當供事，並非身家殷實，可知所稱六百萬，先有二百萬等詞，與前次李春、李明和等所稟相同，難免非易名朦混。所請應勿庸議。此批。

〔同上，光緒二十九年十一月二十一日。〕

〔京張紀聞二則〕〔一〕 承辦京張鐵路之稟，經外務部及商部兩次批駁，現聞某君業與某大總管聯屬，擬合籌資本銀六十萬兩，先在北京、張家口兩處設立銀行，再籌鐵路。

〔同上，光緒二十九年十二月十二日。〕

〔二〕 京張鐵路疊經張某等兩次稟辦，均遭商部批駁。現復有某部郎擬呈請開辦，據稱已集款五百萬兩，未知能遂批准否。

〔同上，光緒三十年四月初十日〕

〔商部批張錫玉文，光緒三十年正月二十二日〕 具稟已悉，查京張鐵路前有李春、李明和等請辦，業經路礦總局批斥在案。嗣經本部奉旨將路礦局歸併辦理後，迭經張理謙<sup>①</sup>、王芝洲等先後囂囂瀆請，均以此路關係重要，應由國家自行籌款興築，不得由商人率意請辦，屢次批斥亦在案。即去年御史瑞〔瑞琛〕奏辦此路，奉旨，商部知道。欽此。諭旨內並無允准字樣。該商何得砌詞強飾，意存朦混，殊屬荒謬。嗣後該商等如再以此路瀆呈，概不收閱。此批。

〔同上，光緒三十年正月三十日。〕

〔上諭，光緒三十一年三月初八日〕 御史阿查本奏稱：山東商人李遇龍擬立公司，建造京張鐵路，願將餘利報効等語。鐵路要政，關係養重。該御史輒為商人具奏代請，希圖漁利，實屬荒謬膽大。阿查本著交部議處，原摺著擲還。

〔經濟研究所藏，諭旨錄要，抄本，頁8。〕

① 〔郵傳部第一次路政統計表〕（光緒三十三年）作張理謙，見最書《路政沿革概略》項；又據該項載，商部自批駁張錫玉之請辦京張後，“由是商辦之醜態而官辦之談始”。

## 二、利用關內外鐵路餘利建築京張鐵路

(1905—1906 年)

〔袁世凱摺，光緒三十一年四月初六日〕 前議籌設京張鐵路，輒因工鉅款繁，未易興辦。臣等查京張一路，爲北方商務攸關，經派候選道詹天佑前往查勘估修。並公同籌商，以關內外鐵路進款，目前頗有盈餘，擬就此項餘款，酌量提撥，開辦京張鐵路。當飭關內外鐵路局道員梁如浩等與中英公司商辦該公司代理英人顧璞，以按照合同，各路進款應存天津匯豐銀行，作爲借款之保。所有經理養路各費，開支餘賸，備還借款本息，原約均已載明，須彼此商議妥善，方可提用。經梁如浩等酌擬辦法，函致倫敦中英公司，由該路進款餘利項下，除劃存備付六個月借款本息外，其餘應聽該路任便提撥，作爲開辦京張路工之需。復由臣等函准英國使臣薩道義覆稱，此事已准本國外部電稱，中英公司現以鐵路進款餘利，中國鐵路局可任便使用，該公司已函致鐵路局，宜俟該函寄到等語。該局旋據顧璞函稱，接倫敦來電，應備存一年本息。續經梁如浩等駁令仍照原議商辦。現據顧璞函稱，倫敦公司已允除將餘款劃存六個月借款本息，餘可動用，請照辦等情。

伏查京張一路約長三百七十餘里，其第一車站應設豐台，沿途地多平坦，中有數十里山路崎嶇，尚須開鑿。綜核全路工程，通盤約估，如買地、填道、購料、設軌、鑿山、建橋共約需銀五百萬兩左右。若從速動工，四年可成。擬即在關內外鐵路進款餘利項下每年酌提銀一百萬兩，四年以內可得銀四百萬兩。又查庚子年後關內鐵路因亂被毀，曾於進款項下墊撥修路之款，暨收路後墊還各項帳款，應在大賠款內撥還者約有八十餘萬兩可提。統計約可敷京張全路工程之用。據關內外鐵路局道員梁如浩、陳昭常詳請具奏前來。臣等查京張鐵路關係緊要，亟宜及時開辦，正慮籌款維艱，現在關內外鐵路餘利既多，且經商允中英公司，但須備付六個月借款本息，餘可任便提用，自應將此項餘款，分撥修造京張鐵路，以濟要工。此路即作爲中國籌款自

造之路，亦不用洋工程司經理，自與他國不相干涉。仍飭將全路工程測勘完竣，繪具圖說，另行核辦。

〔養壽園奏議輯要，卷 24，集 8—10。〕

〔袁世凱、胡燏棻會奏估修款項摺<sup>①</sup>〕 竊自北京至張家口鐵路，前議提撥關內外鐵路餘利修造，業經臣等於本年四月會同具奏，奉硃批，外務部、商部知道。欽此。當經欽遵遴委存記補用道陳昭常設局開辦，並派候選道詹天佑充該路總工程司，飭經迭次前往履勘，並帶熟諳路工之員司，詳細測量。

現勘定該路，由豐台發軔，至張家口，延袤三百六十餘里。中隔居庸關、八達嶺，層巒疊嶂，石峭巒多，工程至爲艱鉅。擬約分三段興修，其第一段由豐台經彰儀門至南口，計長一百零四里，沿途尚稱平坦，間有水溝修造橋樑，施工尚易。第二段由南口經關溝至岔道城，長三十三里。現測自南口至八達嶺，高低相距一百八十丈，形勢崔嵬，難安軌道，按照歐美鐵路辦法，必須開山鑿洞。全路工程以此段爲最難。第三段由岔道城經懷來、宣化達張家口，長二百二十三里。沿路多半園地，向稱腴沃。此段購地價當昂貴，中間之上花園距離鮮驛二十里，地名蛇腰灣、老龍背等處，石徑狹窄，下臨洋河，發源渾水，平時涸淺，一至夏令，山水漲發。現擬依山沿河，鑿取山石，墊高河身，長約六七里，修爲軌道。由此至半坡街、石岡，畝斜十餘里，高低不一，彎曲又多，必須逢曲取直，就低培高。自宣化達張家口，中有小嶺名石壑子，形勢險窄，亂石塞途。現勘得山後尚有一道，較爲平坦，偏向西南，可以繞越至張家口。一鎮向分上、下兩堡，地窄人稠，購地不易。擬在下堡對岸園子地方，建設車站。

綜查全路工程，核實估計，一、測量經費等項，約需銀一萬五千五百兩。二、地畝土方，開山鑿洞石工等項，約需銀二百三十四萬三千二百六十兩。三、修橋樑水溝等項，約需銀一百一十萬六千一百兩。四、鋼軌等項，約需銀一百九十萬六百五十兩。五、房廠等項，約需銀二十萬四千零五十兩。六、電線等項，約需銀六萬一千八百兩。七、轉

① 光緒三十一年九月十六日硃批，外務部、商部知道。

運材料等項，約需銀九萬八千兩。以上七項，統計共約估銀五百七十二萬九千三百六十兩。此外購置各項車輛，約估銀一百十三萬五百兩；四年內員司薪水雜費等項，約估銀四十三萬二千兩；係在原奏工程之外。總共約估銀七百二十九萬一千八百六十兩。據該道等開列估計清單，呈請具奏前來。

臣等查京張鐵路，原奏全路工程，通盤約估，如買地、填道、購料、設軌、鑿山、建橋，約需銀五百萬兩左右，係據關內外鐵路工程司約略估計之數。現據詹天佑帶同工程司逐細勘估，呈開前列七項，約需銀五百七十餘萬兩，較原估所餘無多，委係無可再減。其車輛及員司薪費兩項，約需銀一百五十餘萬兩，本在原奏專估工程之外。臣等復加考核，所開各項用費，均屬核實估計，不致稍有浮濫。目前關內外鐵路進款收數暢旺，尚有盈餘，此項京張路工需用各款，統歸關內外鐵路餘利項下分起設法提撥；仍飭陳昭常等督率在事員司，隨時博節動用，將勘定各路，趕速興工，按段築造，俾全路依次造成，庶可款不虛糜，工歸實濟。茲將約估工需銀兩數目，開列清單，恭呈御覽。除咨外務部、商部查照外，謹合詞繕摺具陳。

【交通史路政編，第9冊，頁1741—1742。】

〔袁世凱請留詹天佑片，光緒三十二年五月十七日〕 查京張鐵路前於光緒二十五年經前總理各國事務衙門向俄國使臣聲明，中國政府將來如添造由北京向北之路，祇用華款、華員自造，不允他國人承造。二十八年議收關內外鐵路時，復經外務部與俄國使臣聲明，並於英國交路章程內訂明，北京至張家口之鐵路，應歸中國造辦，外國人不得干預各在案。是京張一路，照俄、英兩國成議，均不得由外人承造；尤必須選有熟精鐵路工程專門之華員接任總工程司之職，方可令詹天佑赴粵。當經檄飭關內外鐵路暨京張鐵路兩局總辦會同遴選保薦去後。茲據該總辦等公同覆稱：京張路工，正當緊要，中經八達嶺等處，開山鑿洞，工程尤為艱鉅。所有全路一切布置，悉賴詹天佑精心締造，壹力經營。儻調赴粵中，則該路工程即須停辦。且再四訪求，並就各華員中切實考校，實無熟精路工，堪以接辦之員，詳請奏留詹

天佑仍辦京張路工前來。

臣維粵路固屬重要，而京張一路因有俄、英兩國成議在先，不能聘用洋員，又與粵路情形不同。經臣苦心規畫，始克籌款自造，專用華員經理。詹天佑綜理全工，乃該路必不可少之員。若遽令赴粵，一時無人接辦，則該路即將中輟，與北方大局關係匪輕。惟有籲懇天恩，俯念京張路工較粵路尤為喫緊，准將詹天佑仍留辦京張鐵路，俟全路工竣，再行赴粵，庶於大局不致牽礙。

〔養壽園身臨輯要，卷40，第1—2。〕

〔商部請接修京張鐵路枝路摺<sup>①</sup>〕京城之西山產煤素富，從前周口店、石梯、門頭溝三處煤廠林立，專運西山南北所產灰煤。該處商民，大都恃此以為生計。近年以來，迭據門頭溝商人先後稟稱：自周口店接修京漢枝路，通至琉璃河，於是山南之煤，南達保定、正定，北達京城、天津，運路因以日廣。而門頭溝向運山北之煤，以枝路未修，但恃駝運，脚價既昂，銷路又滯，廠商相繼失業，良善不免流離，莠民或從而滋事。惟有由商人等招集股本，接修門頭溝枝路，並設立運煤公司，專運山北灰煤，俾蘇民困各等情。

臣等伏查門頭溝一帶接修枝路，以興煤業，自是應行籌辦之舉。惟畿疆要地，若任該商人等集股自辦，萬一股款略涉含混，利害相權，轉滋流弊。是以該商人等所稟，歷經臣部批示，此項枝路，應由國家籌款接修，以昭慎重等因在案。上年四月間，關內外鐵路大臣袁世凱等會奏，以關內外鐵路所入餘利修造京張鐵路，當蒙仰邀俞允，行知欽遵到部。臣等以京張鐵路係用華款華工程師興築，不假外人之手，若將門頭溝枝路，歸併京張路工，一氣興修，最為妥善。經與該管鐵路大臣等往返商酌，並派員勘估，計延長四十餘里，需款約四十餘萬兩，為數尚不過鉅。而京西一隅，商民藉可謀生，地方即臻安謐，洵係一舉兩得之計。該管鐵路大臣，意見亦均相同。應請旨飭下關內外鐵路大臣袁世凱等轉飭京張路工各員，酌籌修展，仍將勘估開辦各事宜，隨時咨報臣部備核，以重要工。

<sup>①</sup> 光緒三十二年六月初四日硃批：依議。

### 三、張綏鐵路的展修(1908—1911 年)

〔郵傳部札委俞人鳳測勘張綏路線文，光緒三十四年九月〕 爲札委事，路政司案呈京張鐵路，明歲可以告竣，預期應籌推展，以便交通。現議由張家口推至歸化綏遠城一帶，以爲北達庫、恰，西通甘、新總幹。惟自張至綏，路程紛出，有由邊外直達之道，有由大同、朔平出殺虎口以抵歸綏之道，有由大同分途出得勝口經豐鎮、陶林廳以抵歸綏之道，有不經張家口即於迤南之沙城子往胡家屯、懷安縣以抵大同之道，約計均在八百里內。如由懷安、天鎮、陽高往北，折出邊牆，以達豐鎮，較之南繞大同，路線更可縮近百里。其間路徑之曲直夷險，施工之遲速難易，以及商貨之出入多寡，沿路之有無礦產、森林，必須切實調查履勘，始有把握。查京張路局副工程司候選同知俞人鳳，經驗路工有年，堪勝勘路之役。札飭京張路局，遴選委員，並據舉報前來。合行札委。札到該員仰即乘此秋高木落，便於實測，率同幫工程司劉庸、學生書記人等，尅日登程，逐加調查測勘，隨時報部核奪。勿負委任。所有勘路經費，已批飭京張路局借撥，俟該線勘定開工後，即行劃還，仍仰撙節支用，據實報部備核。切切。此札。

〔同上，光緒三十四年九月，第 24 期，第 5。〕

〔徐世昌籌定展修辦法摺，宣統元年七月〕 竊臣部前因京張鐵路將次告成，預籌展築張庫或張綏鐵路，飭令京張路局就近察勘。據覆，張庫直線，貨物稀少，不如先接展歸化綏遠城，較爲利便等情。業於光緒三十四年十一月奏派京張鐵路副工程司俞人鳳往勘張綏，奉旨允准在案。

茲據該工程司稟稱：由張家口起抵歸化城，計分四線。取道八岔溝，出新平口經寧遠爲北線；取道大同，出殺虎口經和林格爾廳爲南線；取道大同，北折邊牆出得勝口、達豐鎮，接北線之西段，爲現擬之線；再由歸化城至河口即托克托城爲枝線。惟是八岔溝負山臨淵，軌

道依山而行，山上鬆浮，取以築基，不甚適用。新平口溝渠交錯，橋工較多。而鵝嶺高至二千八百餘尺，腦包山且比之尤峻，均須開鑿山洞，過此山道，坡度遞高。惟豐鎮地尚平坦，即由北而南，自歸化城東至和林格爾，土少沙多，車馬視如畏途，一有大風，路軌慮爲沙沒。南抵朔平，類皆疊嶂層巒，循至大同，山坡溝渠又復不少。惟由張家口順南線東段抵大同，北折邊牆，出得勝口，達豐鎮，接北線西段，至於歸化，展修河口。如是變更，一則不失大同運煤之利，而南北糧食皆可兼運，修養之費，可有把握。二則同藩將來可以接軌。三則聚樂山較腦包山，紅塘水溝較八岔溝，指兒嶺較鵝嶺，難易迥殊。若不圖事進之捷，取道陶林，則石匣溝亦可繞越。惟邊地早寒，每歲祇施工六個月，約計八年方能完竣等情。並由張綏總工程司詹天佑覆報前來。

臣等復查該工程司所勘各線，尙屬詳晰。計北線六百零八里，估需銀一千六百六十餘萬兩；南線七百一十里，估需銀一千八百四十餘萬兩；現擬之線六百八十九里，估需銀一千六百零六萬餘兩。論路則比南線爲短，論費則比北線爲輕。加入河口枝路一百四十一里，估需銀一百五十萬兩左右，共合銀一千七百五十六萬餘兩。自應就現擬之線興築。以上所估各款，尙未計及利息、釐稅。似此鉅款，誠非咄嗟可辦。然以八年攤計，每年約需銀二百餘萬兩。

臣等竊維殖民必籌及交通，實邊卽所以固圉。有路以供輸運，則物產之賤者可昂，徵調之遲者可速。張綏一線，實於行軍、理藩政策極有關繫，即使營業本金稍有短缺，亦難置諸緩圖。況就營業而論，由張家口而豐鎮、而歸化、而河口，皆爲繁盛商埠。近挹大同、陽高之煤炭、雜糧，遠萃庫倫、寧夏之皮毛、牲畜，將來西北客貨奔播雲集，路利之巨，可操勝算。現各路同時並興，部款十分支絀。惟事關重要，不得不極力籌濟，藉備工需。查京張工費，係從京奉餘利除備付六個月借款本息外餘款項下按年撥濟，奏明遵辦在案。現由京張展至綏遠，該路工費，擬仍援案就京張餘利項下分起提撥，其不敷之款，卽由京張路餘利擬用。現由京張指日竣工，屆時便可專於此路，卽飭令京

張路局人員一手經理，暫時定名張綏，毋庸另行設局，以節糜費，而資熟手。

〔交通史略政編，第9冊，頁1743—1745。〕

〔唐天佑、關冕鈞改定張家口至天鎮路線呈郵傳部文，宣統二年三月〕 竊查張綏路工，原擬分作四大段。既以人少款絀，未克同時興作，故先由張家口至天鎮縣計程一百八十里，作為第一段。途中分五小段，各派駐工程司一員。上年九月開辦時，天佑親歷查勘，該段初測之線，係自張家口經太師莊，渡大羊河，循洪湯水溝，過懷安縣，越摺兒嶺，以抵天鎮。沿路上下坡度甚大，僅有七十分之一，開山工鉅，並須多建大橋，有長五千餘尺及高十餘丈者，費工曠時，路成行車，諸多危險。當飭副工程司陳守西林，率同各工程司逐細另改一線，以資比較。

茲據陳守稟稱，自經奉諭改測，歷六閱月之久，此第一段之線，始有方針。蓋其間地勢起伏不一，山河間阻，倘非審慎周詳於始，不特需費鉅而成功遲，且恐貽日後行車養路無窮之累。是以會同各工程司，不憚辛勞，凡數易其趨向，乃得互相酌妥。擬改由張家口站起，通過橋河，取道閻家屯，均係下坡；由此沿大羊河北岸繞行，勢漸升高。直趨北沙城，渡大羊河、小羊河至柴溝堡，復沿南羊河北岸以達天鎮；此線上下坡度較小，至大亦可得一百三十分之一，中途尙間有平坦之處。雖仍不無開山墊河，與京張蛇腰灣、老龍背相似之工，而究可免造高長之大橋兩道，非徒目前省費不少，抑且將來獲益良多。擬俟覆勘定準此線後，即帶同學生等乘青苗未長之際，趨大同一帶周歷探測，以備秋間抽調工程司前往擇要先修。西林仍當再赴前途，次第詳勘，庶工務可期迅速等情。

據此，天佑遂於二月後復由張家口馳詣天鎮，看得所改之線，實較妥協，飭即照辦。一面招工攬土石各方，分別開標，予限竣事。約計本年年底，工程車即可行九十里至柴溝堡，來年夏間，通至天鎮。又可勻出人員，移撥前段展築。所冀款項源源接濟，俾無停工待籌之虞，則以後三大段接續趨程前進，全路告成，或不致誤縮短年限。至現



在第一大段路線既定，不日大工齊開，所需工料及各項用款，必須早爲籌備。天佑、墨鈞連日商酌，預算自本年三月起至來年四月底止，約需銀三百九十五萬九千四百餘兩；至前兩次領過銀四十萬兩，並前詳訂購大宗材料之款，一併統計在內。應懇查照按期撥給；俾濟要工。

〔同上，第9冊，頁1745—1746。〕

按：張綏線於宣統元年開始展築，至三年十月，築至陽高。辛亥革命起，英方停撥京奉餘利，張綏工事中停。



## 第六章 民營鐵路的興起和 各省鐵路公司的創設高潮 (1900—1911年)

### 第一節 民間承辦鐵路的要求和 清政府對鐵路修建權的開放 (1900—1903年)

〔張振勳商辦農、工、路、礦議，光緒二十九年〕竊自海禁開而外洋各國遂得藉商戰以爭利於中原。……論者祇謂乙未、庚子之變，償款至六百五十兆，以是爲財力日匱之慮。不知此猶有形有限之漏卮；而歲輸六七千萬於外洋之貨價，乃無形無盡之漏卮，尤可深慮者也。夫天地生財，祇有此數。……今乃括二十二省之精華，歲輸之外洋，中國財力幾何，能堪此肢削乎？……此誠危急存亡之所關，不可不亟籌挽救者也。挽救如何？振興商務已矣。興商如何？開辦農、工、路、礦已矣。雖然今之謀國者亦嘗以商務爲言，亦嘗以農、工、路、礦爲事，顧何以幾經告誡，幾經整頓，而商情渙散如故也，山林不闢如故也，水利不興如故也，工藝不振如故也；即鐵路、礦務亦已開辦一二，而寶藏滿山，枝路徧地，其棄而不取不修亦如故也。則是欲興未得其法，而非商務之不能興也。……商戰之道，必寓商於農，寓商於工，寓商於路、礦而後可。蓋農、工、路、礦，動需鉅本，當此庫款支絀，財力困敝，問諸國而國已無幣之可撥，問諸官而官亦無款之可籌，問諸民而民更無力之可顧。除息借洋款外，其能湊集巨貲，承辦一切者，惟賴於商。查外埠商務所以日盛，皆係農、工、路、礦悉由商人設立公司，湊股承辦。

合衆人之力，以興一切之利，故其事易集，其效易成。今欲興辦農、工、路、礦諸務，非藉商力從何而得成效？無成效則出產日少，販運日微，勢不得不拱手而讓洋貨之獨行。洋貨獨行，則利權愈失，國勢愈不可問。如欲抵制洋貨，力顧利權，舍興商更無他法，舍農、工、路、礦招商承辦，亦更無他法。

誠如臣言寓商於農，水利山荒由商而承墾；寓商於工，百工羣技由商而招集；寓商於路，旁枝分叉由商而接續；寓商於礦，金銀銅鐵錫煤由商而開採。商務興則農、工、路、礦無不興，農、工、路、礦興則人力可以盡，地利可以闢，物產可以豐，不特出口貨物可以旺，內地財力可以紓，而且國家賦稅可以增，百姓生計可以足。數十年外溢之利權可以挽，富強之基實繫於此。戰勝之道，亦在於此。臣商人也，竊願朝廷以商門收回利權而已矣。

〔張勳士侍郎奏陳振興商務條陳，業1—2。〕

〔張振勳商辦鐵軌枝路議，光緒二十九年〕 中國鐵路如京津、榆關、盧漢、粵漢等路，已經漸次開辦。臣所不能已於言者，惟在枝路。即如粵漢一條，枝路之多，不可勝數。自省城東達潮州，英里一千一百餘邁；自三水西達梧州，自樂昌北達南雄，自佛山南達順德、新寧、新會，又自新會達欽、廉，各二三百邁或數十邁不等。皆廣貨流通之路，不可不亟圖興辦者也。論者皆擬枝路仍歸總公司辦理，以免利權旁溢。竊謂不然。天下可興之利，公諸天下，則利愈溥；私諸一己，則利愈小。若枝路必待總公司而成，則力難兼顧，曠日持久，尚無成效。幹勢愈孤，收利愈少，不若將枝路招商承辦，合各商之力，興各處之路，籌辦較易，成效較捷。所謂獨任則勞，分任則逸也。

〔同上，業18。〕

〔商部請飭各省大員會同籌劃商部所設各公司事宜片，光緒二十九年〕 臣部綜理商務，擬請設立鐵路、礦務、農務、工藝各項公司，業於籌議章程摺單內詳晰具奏。查東西各國商政，首重設立公司，中國風氣初開，臣等創始經營，良非易事。加以商情渙散，財力未充。從前各省開設局廠，或官督商辦，或官商合辦，每因章程未善，不免有牽

掣抑勒之弊，以致羣情疑懼。現臣部辦理一切，首在破除積習，以期上下相符，事權歸一。惟臣等竊有鯁鯁過慮者，則以管轄之權雖在臣部，而所辦農、工、路、礦諸務，無一非地方大吏之責成；如或內外隔閡，未能合力振興，勢將無所措手。相應請旨飭下各省將軍、督撫，於臣部所設各公司事宜，務須會同籌劃贊助維持；一面嚴飭各該管道、府、州、縣盡力保護，毋稍膜視。

〔大公報，光緒二十九年八月十三日。〕

〔商部進呈所擬章程摺，光緒二十九年八月〕 光緒二十九年七月十六日奉上諭，現在振興商務，應行設立商部衙門，應辦一切事宜，著該部尚書寺妥議具奏等因。欽此。臣等伏維……方今中外互市，商務實為利權所繫。……亟思切實講求，勉圖報稱。竊思立法尤宜防弊，任事要在得人。現當創設之初，必須明定章程，妥籌良法，然後可期經久。臣等詳加覈議，綜其要旨，約有數端：一曰通下情。……一曰定官制。……一曰立課程。……一曰嚴賞罰。……臣部竊本斯意，擬就章程十二條，謹繕清單，恭呈御覽。

〔章程一條〕 一、擬招商設立鐵路、礦務、工藝、農務各項公司，先行試辦，再令各省逐漸推廣。除工藝、農務公司，由臣等先行籌議，俟議有就緒奏明辦理外，鐵路公司，應先辦枝路；礦務公司，先辦煤鐵各礦。以上各公司如一時官本籌集不易，全係商股承辦者，應由臣部隨時維持保護。所有商股，獲利或虧損等事，臣部除獎勵及飭追逋欠外，其餘概不與聞。並不用官督商辦名目，亦不另派監督總辦等員，以防弊竇。如係官商合股或官助商辦，則須視股本之多寡，辦事之難易，隨時訂定章程。總之，臣部之責，在提倡振興，專務為民生利。所有牽掣抑勒之弊，應痛加掃除，以副國家保惠商人之至意。

〔同上，光緒二十九年八月十八——二十三日。〕

〔《鐵路簡明章程》二十四條，光緒二十九年十月十四日商部奏定〕

第一條 本部欽奉上諭，飭將礦務、鐵路，歸併管理。欽遵在案。除礦務另訂專章外，其業經開辦之鐵路檔案，均由路礦局移交到部。至現在稟辦未經批准者，均應聽候本部分別准駁。

第二條 無論華、洋官商，稟請開辦鐵路，均應按照本部奏定章程辦理。其有援引前定各省鐵路章程，與現定相背者，概不准行。至經部批准開辦後，並應悉照本部奏定之公司條律，不得有所違背。

第三條 各省官商，自集股本請辦何省幹路或枝路，須繪圖貼說，呈明集有的實股本若干萬，詳細具稟。聽候本部行咨該官商原籍地方官，查明其人是否公正，家資是否殷實，有無違背定章各情。俟咨覆到部，以定准駁。

第四條 凡軌路必經之地，勘定後應由地方官先行曉諭，俾衆周知，不得故意抗玩。至公司買地，應由地方官估定公平價值，毋許高擡。應完地租，由公司按年認繳，不得拖欠。遇有墳墓所在，苟可繞越，自應設法，以順民情。若軌路萬難繞避，應由地方官斷給遷費，以免爭執阻礙。

第五條 華商請辦鐵路，如係附搭洋股者，除具稟本部批示外，應稟由外務部查核。其洋商出名請辦，除遞呈外務部聽候批示外，仍應稟由本部察奪。至洋商情願承辦或情願附搭股本，即係願認此項各條訂定章程，一律遵守勿越。

第六條 集股總以華股獲佔多數爲主，不得已而附搭洋股，則以不逾華股之數爲限。具稟時須聲明洋股實數若干，毫無遁飾字樣。並不准於附搭洋股外，另借洋款，以杜朦混而慎名實。倘有蒙准開辦者，一經查實，隨時註銷撤辦。

第七條 凡中國各省鐵路，即使由洋商遞呈稟准開辦，而中國商民自應得有公共利益，方爲平允。嗣後洋商請辦，無論集股若干，總須留出股額十分之三，任華人隨時照原價附股。

第八條 無論華公司附搭洋股者，洋公司附搭華股者，地方官均應一體保護，惟不得干預公司辦事之權。至公司遇有虧蝕，應悉照中國國家所定條律辦理，國家例不償補。

第九條 華人請辦鐵路，如係獨力資本至五十萬兩以上，查明路工實有成效者，由本部專摺請旨給予優獎，以資鼓勵。其招集華股至五十萬兩以上者，俟路工告竣，即按照本部奏定之十二等獎勵章程

核辦。

第十條 華人請辦鐵路，應先統估該路全工用款若干，以定集股額則。至開辦路工後，若因工艱費鉅，集股時意計不到，致有不敷，無可續集股本者，應准該公司以機器、房產抵借洋款，概不准以地作抵。惟借款至多之數，按照原估用款，不得過十成之三。並須先行稟呈本部，聲明所借實數，商借商還，國家概不擔承字樣，候部核准，方可議借。合同應加繕一分，呈部存案。

第十一條 集股如全係華股，業將請辦路工悉數辦竣，續請展辦他路，而原集之股本固已罄盡，擬添借洋款以資接展，應具稟本部，聽候酌核情勢，分別准駁。

第十二條 嗣後華人請辦鐵路，如與洋商私訂合同，以請辦之路抵借洋款，一時驟准；或於開辦後將該路工私賣與他人，以上情事，如經本部覺察，或由地方督撫查明，除將路工充公，註銷全案外，應視案情關繫輕重酌罰。

第十三條 凡經本部批准承辦鐵路者，無論華、洋人應自批准日起，限於六個月內勘路，勘畢再限六個月內開工造路。兩軌相距須照英尺實寬四尺八寸半，與現行之路一律，並將開辦日期報部。逾限不報，即將批准之案撤銷，以杜集股不實，藉股招搖等弊。如實有意外事端，亦須預行呈明本部，查無欺飾者，方可酌准展限。

第十四條 各省辦理鐵路地方，遇有地主抬價阻撓，工役恃衆把持等事，准公司報明該地方官切實曉諭彈壓，並嚴禁胥吏勒索諸弊。須知鐵路爲興商利運之基址，國家應辦之要工，該地方官如保護不力，推諉膜視，查實從嚴參處。

第十五條 凡勘路估價，監造軌路，目前中國尙少專家，應准公司聘用洋員。其經過地方及駐紮處所，各該地方官均須慎加保護，勿使稍有意外之虞。若該洋員不自守禮，蕩檢踰閑，准地方官知會該公司預爲斥退，不得偏袒徇庇，調赴他路當差。其甚者，准稟明本部移會各國領事存案，不准在中國地方旅寓。

第十六條 無論華人、洋人，如於各直省督撫衙門遞呈請辦鐵路

者，應由該督撫查明此路確於中國商運有所裨益，且與現定章程無所違背者，即咨會本部酌核辦理。

第十七條 凡公司遇有爭執，或因他事有礙公司利益者，若係華人，公司就近地方官亦可持平判斷，不使兩有傷損。倘判斷不能公允，准具呈本部核辦，以示保護。其華洋商遇有爭執，應由兩造各舉一人理論判斷。如判斷人意見仍有未洽，再合舉一公正人，不論局內局外者皆可，秉公調處，兩國國家均不干預其事。

第十八條 路、礦本係兩事，應行各守專章，分別辦理。所有請辦鐵路者，不得率請與礦務合辦鐵路公司。前有沿路開礦章程，嗣後不准援引此案。若就近既無煤料轉運，又苦艱阻，公司因此致欲虧蝕，應隨時具稟陳明，聽候本部體察情形，分別准駁。如批駁之後，不得再行呈請，以杜牽混。

第十九條 礦務鐵路總局，前定有表譜格式，現將此項表譜仍由部頒發各公司。每屆年底，將辦理一切詳情，如式填寫，呈部查核存案。

第二十條 稟請辦理鐵路，業經批准後，該公司即可訂立合同。如有未盡事項應行具載者，准其酌增；惟不得與上列各條有所違礙。訂立時並照繕一分，呈部核准後方可簽押。至路工完竣後，有應行設關徵稅之處，由本部會同戶部酌核辦理。

第二十一條 華洋商人承辦鐵路，如遇軍務，中國國家調遣兵丁，轉運餉械及軍營用物，須儘先載運，車價減半。

第二十二條 興造鐵路，或鐵路已經造成後，如須用彈壓巡丁，准其每一里雇用華人一、二名，仍不准帶用軍器。如需用護路兵勇，必須稟由本部及各該省將軍、督撫酌派，不得擅自雇用；所有工食費用，由鐵路給發。

第二十三條 鐵路、郵政相輔而行。凡承辦鐵路，應代寄中國郵政書信包件，所有詳細章程，屆時另訂。

第二十四條 以上各條係承辦鐵路大概章程。此外未盡事宜，俟批准及訂立合同時，詳細增補。

[軌政紀要初編，軌 2，第 5--6。]



## 第二節 民營鐵路的興起

(1903—1911年)

### 一、潮汕鐵路的修建

(1903—1909年)

#### (一) 僑商張煜南呈准籌辦潮汕鐵路

[盛宣懷批張煜南文，光緒二十九年九月] 准候補四品京堂張呈開，……汕頭一埠，物產繁富，地界海疆，近通省會，遠達南洋。邇來商人貿易日盛，兼以距潮郡不遠，計華程約九十餘里。通衢大道，往來貨物，接續不斷，誠為內地要隘。籌思至此，即欲趁時振作，並招香港、南洋各華商及洋籍人等，集股一百萬兩，開一鐵路，遠達潮郡，名曰潮汕有限公司。上能裕國，下足利民，實商務中之一要舉。懇請援成案保奏，准歸商人承辦，以開風聲，以益民生。由此擴充，其勢不難挽回利權，即國家富強之所由肇也。一切規條，悉照有限公司章程辦理等因。准此。……。

查路礦總局奏定章程第一條，聲明官辦、商辦、官商合辦之辦法，而以……商辦為主。中國商力微弱，風氣初開，各省鐵路不得不籌借洋款以為之倡。其小枝分路，若有華商集股興辦，亦足為保持利權之一助。所擬招集華商股本銀壹百萬兩，開辦汕頭至潮州鐵路，該處貨客繁多，利益必鉅。近年屢有華、洋〔各〕商奏請開辦<sup>①</sup>，本大臣以此賂本輕利重，華商不難自辦，而未得股實可靠之人，遲之又久，恐有洋商覬覦，自應迅速集股，設立公司以佔先著。……至所請頒給關防，委

<sup>①</sup> 據《交通史略叢編》第16冊，第411頁載，清光緒十四年，有“英商怡和洋行欲造潮州至汕頭之鐵路，擬從事招股不果。二十二年，英商太古洋行又稟請兩廣總督代造，亦未批准。二十八年，日本派技師小川資源踏查杭州至廣州鐵道線路，人倡建造此路有利之說”云云。關於這些事實的詳盡資料，編者尚未找到。

員商量並用之處，應候奏准再行酌定。除照覆並咨商兩廣總督部堂、廣東巡撫部院暨外務部、商務部外，……令行抄黏札飭，札到該道即便查照。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔商部尚書載振請准辦潮汕鐵路摺，光緒二十九年十月二十四日〕 爲奏聞請旨事，據候補四品京堂張煜南呈稱，方今國家舉行新政，首以鐵路爲大宗。廣東之汕頭，自各國通商以來，商務蒸蒸日上。該埠爲潮州咽喉要隘，由埠至潮計程九十餘里。現擬集華商股分一百萬，請於該處創辦鐵路，並附陳章程，呈請察核示遵等因。

臣等伏維各省開辦鐵路，其工費浩大者，如盧漢、粵漢，綿長數千里，業奉簡派大臣借款修造。此外應辦之路甚多，而工費有限，易於集事者，自以多招華商承辦爲宜。茲候補京堂張煜南，請集華股創辦潮汕鐵路。其工段祇九十餘里，需費不過百萬。自應准予立案，俾該紳得以妥速籌辦。查該紳籍隸廣東嘉應州，曾在南洋經商，歷有年所。此次請辦潮汕鐵路，專集華股，冀開風氣而保利權，深能仰體朝廷振興商務之至意。上年臣載振奉使英倫，經歷南洋各埠，接見僑寓華氓，莫不情殷內嚮。今張煜南首先倡導，如果外埠各處華商以及內地著名紳富，有接踵繼起者，非獨各省路工可以及時自辦，即各省礦產之區，亦不難多集華股自行開採，其有益於大局，實非淺鮮。

臣部創設伊始，首以順商情、保商利爲宗旨。現在鐵路由華商承辦者，潮汕一路，實爲嚆矢，自應切實維護，樹之風聲。可否請明降諭旨，飭下兩廣總督、廣東巡撫，詳飭該處地方官出示曉諭附近居民，俾知開辦鐵路，原爲興商便民之舉。並於該紳辦理勘路、購地、運料、興工一切事宜，均應隨時妥爲照料。將來路成之後，仍責成地方官認真保護，不得以事屬商辦，稍存漠視之意，致拂輿情。除將該紳公司章程抄咨粵省督撫備案，一面飭該紳於測勘地段後另行繪圖貼說，呈明臣部查核，並擬俟臣部規畫就緒後，奏請飭派丞參等前往沿海各省，察看商務之便，親至汕頭將此項路工詳加履勘外，所有粵紳承辦潮汕鐵路，准予立案，請旨飭該省督撫飭屬保護緣由，理合恭摺具陳。

奉旨諭，商部奏，粵紳承辦潮汕鐵路，請予立案，並飭保護一摺。……著岑春煊、張人駿飭令該處地方官出示曉諭居民，俾知爲興商便民之舉。所有該紳辦理勘路購地運料興工一切事宜，妥爲照料，毋得稍存膜視。

〔執政紀要初編，軌4，葉9—10。〕

〔潮汕鐵路公司創辦章程<sup>①</sup>，光緒二十九年〕

第一條 本公司承辦汕頭至潮州府城鐵路，計華程九十餘里，名爲潮汕鐵路有限公司。

第二條 本公司原擬集股銀一百萬兩，近查工價物料各皆騰貴，今復擬集股本作七錢二分兌足秤大銀二百萬元。分作一萬股，每股本銀二百元，分作四期兌收。……每股先收掛號定銀十元，開辦時限一個月內再收四十元，以應工程之用，其餘按三個月收一次。

第四條 本公司所集股銀，如有不敷用處，由公司承辦人自行籌足。商借商還，不請官款，以歸劃一。

第五條 本公司常年老本息，統作六釐伸算。如有餘利，除酌提公積若干、酬勞若干外，仍儘數分給股東，以昭公允。

第七條 本公司係張京堂煜南稟請商部准予承辦。今願推出與吳理卿、謝夢池、林麗生及內地商人、洋籍商人，合股聯辦，同享利權。但張煜南是創建首總理，吳理卿、謝夢池、林麗生是爲倡建總理輔佐首總理，永遠以總其成。將來公司酌議選舉總司理，並於各股友股額多而才堪稱職者選爲總理。所有本公司用人行事，均仿照外洋有限公司則例而行。其應用勘路監工、公司內總司理及幫辦在事人等，悉由倡建總理招選，並會商總理擇用調派，……以一事權，而符定章。

第八條 本公司興辦鐵路，原爲裕國利民之舉。所用地段，必須聘請工程師勘丈明確，以便動工。應請地方官出示曉諭，沿途保護，以安民心，而免滋事。

<sup>①</sup> 此章程係以林麗生所擬章程29條爲藍本刪併訂定，原凡十七條，上係節錄。又，據經濟研究所所藏日文檔案，日本駐潮州領事小村說致日本外務大臣小村壽太郎報告中稱，此章程之最關重要諸條是第六、七、十、二十一、二十四即本件的第四、九、十三、十七諸條，見1903年12月10日關於潮州汕頭鐵路的報告。

第九條 本公司承辦鐵路，除工程機器工師應聘洋人外，其餘辦事悉用華人。至沿途小工均招該處土人充當，並請該處紳士監工，以示均利。倘紳士不願監工，或不能勝任，土人高索工價，或滋生事端，則本公司可由他處另請監工，另招小工，該處紳士土人，俱不得阻止。

第十條 鐵路經過地方，必須逐段分設巡丁，以資彈壓。應由本公司自行招募。倘遇地方不靖，必須官兵保護，亦可隨時請地方官酌派，所需薪餉，由公司發給。

第十三條 本公司資本，全屬內地商人、華人及入洋籍商人所集，無論將來利益如何，應准專歸商辦，俾永遠得享國家保護之益，以順商情。

第十七條 本公司將來或要分枝別處鐵路，及要加添股本，由各總理邀集各股東商妥即照行。

〔奏辦潮汕鐵路有限公司章程，經濟研究所藏鉛印本。〕

〔張煜南奉派出洋招股摺，光緒二十九年十一月〕 茲先後奉財政處暨商部行知，奏派臣出洋招徠華商，集股興辦廣東潮汕鐵路，暨議辦銀行各事。奉旨：知道了。欽此。臣遵即束裝出京，航海回南，竭力招徠籌辦，以期振興商務，稍酬高厚於萬一。嗣後一切事宜，隨時稟承財政處慶親王奕劻暨商部、戶部妥籌辦理，理合恭摺奏聞。

〔大公報，光緒二十九年十月二十一日。〕

## （二）日本帝國主義勢力的滲入和把持

〔吳理卿致林麗生函，光緒二十九年十月十五日〕 潮汕鐵路之舉，業經批准。現擬開設公司，即照有限公司章程共集股本銀一百萬兩。各同志均甚踴躍，經有頭緒，可以計期開辦。但此事前與愛久澤翁談及，渠頗注意，茲即成事，宜即告知。弟欲確知愛翁志趣若何，而後定局。該股額一百萬兩，弟擬留出三、四十萬兩之股額以與愛翁。請

即與之商酌，是否合意，乞即示知。若愛翁欲減認股額，亦無不可，因各同志多具有力量，自可多派股額也。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔林麗生致愛久澤直哉函，1903年12月〕 今早閱新聞紙錄登汕潮鐵路事，有張煜南京堂欲向商務部謀包一節，經已飛書請理卿翁從速妥辦，免致落在他人之手。現在全無接理翁信，不知各事如何？已打電，其回如無實在消息到廈，晚候大人回廈<sup>①</sup>，定必親往香港追商，以免延而悞事。

〔同上。〕

〔又函，1903年12月7日〕 前書寫就方要付郵寄時，忽然接到香港理卿翁來信〔見前〕，並批准汕潮鐵路章程寄公事一副。茲將原件抄好附呈，到請查閱。但此事可望成局，請閣下至鑒。……但此次稟准，乃係張煜南名字。今既是理卿翁所用他之名而為，難怪新報直書是他做也。晚初時以為張煜南京堂是另外一路，不是同路之人，故有趨信達知香港。既今得理卿翁函，始知是合夥同事，真妙之極也！各事候大人回面商，如何？此時晚已先飛信請理卿翁按住不動，以候大人之消息就是。

至於廣東總督岑官保，與晚之舍弟係好友。今閱盛大臣批語，仍候商岑總督一節，此事亦易助成。應用舍弟寫信。託他之處，他日同理卿翁商量亦合也。

〔同上。〕

〔張煜南等人集股合約〕 同立合約字人張煜南、吳理卿、謝榮光、林麗生，今因張煜南經稟准政府，承辦潮州至汕頭鐵路。茲願將鐵路作為合股有限公司。張煜南、謝榮光同認領股額銀壹佰萬圓；吳理卿、林麗生同認領股額銀壹佰萬圓；合共科銀貳佰萬圓，以作股本，辦此鐵路之需。張煜南為倡建首總理，吳理卿、林麗生、謝榮光，俱為倡建總理。合股後，各須遵照光緒二十九年十月二十四日商部奏准原札章程施行。所有選舉總董，以及用人行事，公司商辦，以綿久遠。

① 晚，係林麗生自稱，大人，係指愛久澤直哉。

恐口無憑，各立合約一紙，分執存照。

光緒二十九年十二月初六日

張煜南 吳理卿 謝榮光 林麗生 鍾  
符階 張浩龍 何戶 溫灝 張棟南

〔附註〕

〔愛久澤與林麗生借約，1904年3月1日〕 居住清國福建省廈門鼓浪嶼大日本帝國臣民愛久澤直哉與居住該國該省該地大日本帝國臣民台灣籍林麗生，兩造間以左列事項訂立契約。

第壹 愛久澤直哉以林麗生所有清國廣東省潮州府汕頭至潮州府應行敷設之潮汕鐵路股份二千五百股(票面金額總計五十萬圓)為擔保，於明治三十七年三月以後，依繳納該鐵路股金之必要而分期貸給林麗生以五十萬圓(所謂一圓，為該鐵路公司規定之單位)。

第貳 愛久澤直哉對前項貸款並不要求利息，但向公司繳納以前所生之利息，不在此限。

第參 第壹項之貸借期間，自明治三十七年三月起算，為九十九年。期滿時，得根據愛久澤直哉之希望而更延長其期限。

第肆 林麗生因第壹項潮汕鐵路股份而發生之一切權利義務之行使與償付，未經愛久澤直哉允諾，概不得任意行之。又，愛久澤直哉對於經其允諾而後進行之林麗生之行爲，負有其責。

第伍 林麗生不論何時不得拒絕將第壹項股份之全部或一部出讓予愛久澤直哉指定之人，又不得因此出讓而要求任何條件。

前項之出讓，不要代價，如此出讓時，相當其出讓股份之票面金額，視為第壹項貸款之償付。

第陸 林麗生因其身為第壹項潮汕鐵路股東而發生之一切有形無形利益，及因執行該鐵路總理職務而發生之一切利益，均歸愛久澤直哉所有，不得任意處理。

第柒 愛久澤直哉不論何時均得任意取消本契約，並不因此而負任何賠償之責。

附則 本契約成立後，為請求潮汕鐵路公司保護本契約計，特別

對本契約第壹項股份之買賣、轉讓、抵押、換名等等，以及該股份附帶權利義務之發生、消滅、移轉、變更等事宜，須使公司保證於訂約雙方同意後即受理之。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔愛久澤給林麗生的委任狀〕

委任狀

決定以愛久澤直哉為部理代理人，行使左列權限：

一、有關卑人所有潮汕鐵路股份有限公司貳仟伍佰股改換名義之一切事宜。

特此委任。

明治三十七年三月一日

居住清國廈門鼓浪嶼

林 麗 生

〔同上。〕

〔愛久澤包築潮汕鐵路合同<sup>①</sup>，光緒三十年二月二十九日，1904年4月14日〕 一、愛久澤直哉向潮汕鐵路總公司包辦建造鐵路由……潮州府城起至汕頭止路長約二十八英里，……一切連工包料一概在內，……共訂包辦香港通用價銀一百九十萬圓。

二、本約蓋印後，潮汕鐵路總公司須即交與愛久澤直哉收包辦工料定銀一萬圓。俟測量後，再立詳細正合同。於二個月交三十九萬圓，又三個月交六十萬圓，又三個月交六十萬圓。待至完工之日交三十萬圓，合共應交銀一百九十萬圓正。倘不能依期交足，則補回週息

① 本合同由張煥南、吳理卿、謝榮光、林麗生為一方，愛久澤直哉為另一方，在香港簽訂。見證人是日本駐香港領事野間政

又，《包辦機器造路一切工程詳細合同》於光緒三十年七月二十日（1904年8月30日）在廈門訂定。此件改定鐵路工程項包括自潮州府城起至汕頭價銀計24.41公里，意溪枝線2公里，岔道等5.4公里，共計約32公里，包工費核實為1,855,000圓，餘剩的45,000圓由潮汕鐵路公司和愛久澤在工竣時平分，增人“倘日後愛久澤直哉有草率成事，則由公司請公道人前來，或愛久澤直哉再擇一公道人，公同品驗，確係貨值不符，有違原議，應公來論物定價，扣還銀兩外，另行酌罰”一款（第七款），並訂定工程上一切細節。其他基本內容與本件同。

六、蓋計算。

三、包辦此工程，如告竣後各費若在一百九十萬圓以下，能得完工，則將所剩額款歸與潮汕鐵路公司及愛久澤直哉彼此均分。

四、限期一年半，全路工程一律完竣。如能趕急，越早越妙。

六、愛久澤直哉測量完竣後，立刻將應要買用之地列明圖形，而潮汕鐵路總公司須自備價銀，照該圖形，將應用地畝及車場地畝，及關乎鐵路需用之地畝，從速買就，任由愛久澤直哉興工造路。

七、買地價銀，應酬中國官場交涉費用，設勇保護費用，乃潮汕鐵路公司自理，不干愛久澤直哉之事。

八、本工程動工時並交付後，因關外局體面，則聘用愛久澤直哉為潮汕公司顧問。

九、本工程動工之際，倘日本人與本地人民彼此或有相爭之事，公司應當從中勸解，且宜格外保護相救。其處分等事，由日本人向大清國政府交涉，潮汕鐵路公司無擔賠償之責成。

十、愛久澤直哉如能將此工程誠實辦理，工作精良，完竣見效之時，而潮汕公司如再有推廣別處鐵路，仍歸愛久澤直哉包辦，以酬其勞。

十一、本工程完竣交付與潮汕鐵路有限總公司後，修路師、駕駛機器師及管事員則用日本人，由愛久澤直哉代採用並代監督。需用之薪水與別公司雇用之外國人工價一樣，或在別國人工價之下。倘所雇用日本人或有與潮汕鐵路總公司意見不合，任由開辭更換妥人接辦，或商酌採用誠實歷練中國人。

十二、本約蓋印後，愛久澤直哉必須從速測量，由公司派員同往，沿途招呼，以防滋事。

十三、今立本約彼此甘願遵守照行，各無反悔。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔日本公使內田康哉致商部尚書載振函，1904年5月23日〕 所有潮汕鐵路延聘日本工師，採辦工料各事，現經本國人愛久澤直哉與張京堂妥商，訂定合同，由駐廈門本國領事稟達外務大臣，飭由本大



臣轉爲伸謝。本大臣奉諭之下，具徵張京堂深謀遠慮，顧全邦交爲念，曷勝欣佩。然推其由來，究非貴貝子爺主持成全，何克臻此。茲特專函伸謝，惟冀鑒照是幸。

〔同上。〕

〔林麗生致日本駐廈門領事上野專一函，1904年6月15日，汕頭〕 晚生前承愛久澤直哉君命往粵東香港一帶，創招商務數款，陸續辦有頭緒。現潮汕鐵路有限公司經已開辦，所有置買機器、造路工料，以及完工時應請監督顧問員、駕駛車技師，已訂立合同，全歸愛久澤直哉君包辦，均用帝國人民充當。此去汕頭商務得盛，皆是我領事大人保護恩蔭之惠，銘感奚極。……至張煜南京堂，人品純實，家中殷富，勤儉耐勞，凡事與晚生共商共辦，情意相合。茲公司事宜，諒不致十分難辦。前因各洋行買辦，常到代洋東引薦買機器等，晚生會同張京堂推之，言與別人包妥，不能再更移，各買辦等有些煩言，今亦畧安靜也。

〔同上。〕

〔林麗生致上野專一函，1904年7月2日，汕頭〕 鐵道事宜，業已陸續測量，勘路、購地兩事，現先舉行。日前建設事務所，第一次派出勘路各員，安抵潮州。沿途經過村鄉，遇有祠堂廬墓屋宇，妥籌善法閃避，故得安靜如常。……當時銀湖鄉附近吳姓，人民頑固，偶因感於風水，聚衆擲石喧嘩。迨經委員善言開導，化有事爲無事，照常測勘，事竣而返，亦風氣未開之故耳。至紳士中亦有明向鐵道係有益地方之舉，亦有不甚明白者。日前聯同來局商量，改線繞〔繞〕避。晚等念其不於勘路時藉端阻擾，事後到商，亦非盡不知大體，經晚親同佐藤技師總長，由原路再行覆勘，應避則避，將就無妨，各紳士以晚等時到巡閱，通融辦理，亦多悅服而退。此係初勘覆勘之實在情形也。

連日請各鄉紳士百餘名，暨道府憲地方官宴飲會商，並頒發告示，買地價值：一等地每畝一百四十圓，二等一百圓，三等七十五圓，四等五十四圓，將來由本公司派員用善言善法往買。或有恃頑居奇不買

者，當請官勸導，諒亦易辦。至章程與粵漢鐵道相較，亦差不上下也。連日經再會議，預備舉行實勘之事。一經勘定，繪出地圖，便可購買空地，以便從速開工地步。現張京堂定實駐於潮州城，晚駐於汕頭，互相聯絡，照料諸務，不避嫌怨，以底於成。但街外損害謠言太盛，皆因怡和洋行買辦蕭紳永聲、爲謀佔股份及包買機器建造工程不成，又某紳強要干預公司內事權，不得到手，又某紳高索乾脩薪水利益，掛虛名席位，雖有委曲將就，而不能盡遂其大欲之心，又有由北方薦到華工程司詹天佑，帶同學生到此，事廢半途，怨言亦盛；遂至聯同一氣，大起喧言，或有故發危詞，慫動鄉人之聽，乘機生事；或有暗告地方官，以用華工程司乃省事端，請勸張京堂更改章程；或有暗聯汕埠商人，每遇鐵道買地作停車場，高加價值，用洋商名目先買以爲抵制；或有暗囑新聞報館刊出長篇大論，糊言亂說，損礙名譽。異端百出，防不勝防。公司辦事之難，亦可概見。況張京堂誠實膽小，遇事驚惶無主。晚不時細心查察，凡有緊要之事，用善言慰其心，妥籌妙策，匡其不逮。凡辦大事，斷難盡如人意，惟步步預算，務求化險爲安，圖始圖終，以冀無負大人栽培美意。

〔同上。〕

〔新聞紙上的報導〕 去歲張京卿煜南，具稟商部，請集資開辦廣東潮州至汕頭鐵路。……當經商部批准飭辦。張京卿旋又具稟袁制軍，聘定北洋工程司詹君天佑爲潮汕鐵路總工程司，偕同南下，業於本年正月間設局估勘。刻聞詹君業將全路工程估勘完竣，該路應川鐵軌道木各件，已陸續購運齊全，不日即將動工開築云。

〔大公報，光緒三十年六月二十七日。〕

據粵友傳來消息，潮汕鐵路總工程司詹天佑君，係張榕軒京卿稟經袁宮保派往者。刻詹君以勘估竣事，又因與包辦購料之日人某君意見不合，當於日前附輪回津，張京卿挽留不住。現由日人某君兼充該路總工程司云。

〔同上，光緒三十年六月十六日。〕

潮汕鐵路業經工程師勘定路線。現該公司定期於( )月之初七

日興工建築。聞其車站起於汕頭對岸之廈嶺云。

〔同上，光緒三十年八月二十五日。〕

〔《曉鐘》要件代論：潮汕鐵路學生黃福元等上道府憲稟，宣統元年五月〕 稟爲潮汕鐵路，違章喪權，排華倚日，乞請據情轉稟，派員徹查，設法挽救，以保地方而絕後患事。

……查候補京堂張煜南，奏辦潮汕鐵路時，因股東林麗生資本來歷不明，及與日人私訂包工管駕合同，喪失利權，爲潮嘉內外紳商學界所稟揭。後經該公司多方運動，始得彌蓋。旋派學生分赴台灣、廈門等處，學習駕駛管理各法，聲稱爲撤退日人之預備，而其實不過藉以掩飾朝廷耳目。及光緒三十二年，福元等卒業回潮，即在鐵路上服務。就其行事，考之奏案，事事違背。若用人，若財政，若駕駛諸權利，悉歸日人掌握。華人服役於該路者，棄取從違，皆須服從日人命令；偶不稱意，則鞭撻隨之。福元等名雖服務公司，實無異受賈爲日人奴隸。……近日華工張維祺者，告假完親，日人不准所請，復下嚴厲之條規，謂無論何事何人，皆不准告假等語。原其心無非欲排斥異己，援引同類，以擴充其勢力範圍，使該路上無一華人而後快。福元等憤不能平，羣向公司請願，不歸日人節制，並陳日人管理關係之利害。乃公司不能過問，而事爲〔日人〕所聞，遂誣爲造謠惑衆，革去學生及華工六名。中有張炳光者，未知被革，仍在車站任事，即橫遭鞭逐。……

今潮汕鐵路公司，始則藉稱中國乏材，而招日人包攬工程。泊夫全路告成，又藉稱學生尙未卒業，而請仍聘日人管理。及學生卒業，管理期屆，復藉詞開築意溪枝路。現枝路告竣多時矣，而日人之盤踞車站如故，掌握政權如故。此中鬼蜮，不問可知。且不第此：查公司報部各冊，僅有日人二名，從前姑勿論，現今日人之任各種工程者十六人，任管理駕駛者十三人，任警察者一人；其餘婦孺籍民尙有數十人，私縱其雜居於內地庵埠、彩塘、浮洋、楓溪、潮州各處，尙得藉口爲不礙主權乎？又不第此，用外人包工，聘客卿管理，尙屬數見不鮮之事，今潮汕鐵路尤有一可駭可怖之現狀，如每日必輸納銀四百元於日人。

爲利息歟？爲物料費歟？爲工薪歟？究非旁觀所能窺測底蘊。而鐵路營業之簿記，均每日由運輸課報告於車站之事務所，月終由事務所報告於總工程師佐藤，再由佐藤報告於廈門之三五公司。憶去年代理督辦路事張步青，曾懇佐藤將營業出入款目年終列表送公司備閱等語，固福元爲之翻譯者。鐵路財政權之喪失，此又其明證也。……福元等以事關國權，痛切桑梓，非爲一己現在之恩怨，實爲地方將來之安危，不得不冒死上陳。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

### （三）潮州人士的反對及日本股權的收回

〔廣東留日學生致岑春煊書，光緒三十年〕竊生等前聞潮汕鐵路撥入洋股致失主權一節。維時以事屬傳聞，未得左證，不敢冒昧瀆稟，故先由潮嘉留東學生致書張煜南詰問始末，並懇將各款詳細章程登報以釋疑貳。張置不理。惟在《嶺東報》刊佈一書，詞旨背謬。如謂抵制瓜分，斷非十里鐵路所能爲力，況商部定章，未聞有阻洋股成例。又謂日本同文同種，凡事可將就通融云云。生等觀其詞意，幾若認招洋股而不諱。故將大概情形，稟請商部查辦，蒙允飭究。不意該公司又始終欺飾，電覆覆陳，謂並無洋股在內等語。乃生等頃閱日本旬日各報內，旬報如東京早稻田大學發行之《支那雜誌》，日報如神戶發行之《日華新報》等，已將潮汕鐵路劃入彼國範圍之內。披讀之餘，驚心動魄。詳速調查，始知所謂洋股者，與林麗生固二而一者也。當即撮大概，電稟商部，責成張煜南將林麗生股份斥去。並請一面電飭張太僕振勳，籌款歸還洋資，以免貽誤大局。查張煜南前稟允該路回潮時，道經香港，有奸人進言，謂朝廷慣於失信，例如收回電報局等事。且內地風氣未開，恐生阻力，非藉洋勢保護不可。張之在香港與林麗生、吳理卿二人立約合辦。林家隸台灣，且爲日本洋行買辦，故日人利用之以爲傀儡。

然日人何以出資而使林麗生者，其故有三，蓋此路聲絃不招洋股

在先，若一旦墮入其中，顯然違背定章，既恐遭大憲之擯除，又恐啓列強之角逐，此其故一。林麗生名係華人，籍實日本，設有轉膠，自可藉口出頭干涉，此其故二。張煜南蠢如馬鹿，若命林身入其中，自可盡握主權，擺佈一切，此其故三。凡此皆日人之僞計，而林股即日股之實在情事也。藉使林麗生股資非出自日人，或僅合辦而主權未致旁落，日人雖屬無恥，何至掠他人之物，移爲己有。此其理至陋，極顯，雖五尺之童所能洞悉。而張竟欲自欺以欺大吏，自禍以兼禍桑梓，其妄謬爲何如耶！是故與林麗生合辦之約成，而包工之議起矣。包工之議起，而今且明目張膽據爲己有矣！當此不察，再歷幾時，禍伊胡底。天下可驚可怖之現象，孰有逾於此者！生等〔以〕近十年以來，列強皆欲握我路權，以操我死命。硬索不得，出以賄賂，賄賂不已，加以頂冒。此端一開，恐將來遍國鐵路主權，盡非我國所有矣！

〔北京報，光緒三十一年正月二十四、二十五日。〕

〔日本駐汕頭領事德丸作藏致兩廣總督、惠潮嘉道電，1909年6月22日〕 有黃福元等人，關於潮汕鐵路事，欲排斥本國人，以激烈言語，發傳單<sup>①</sup>，搖動人心，不但有礙兩國睦誼，恐致激出事端。懇請電飭地方官速爲取締。盼切。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔兩廣總督張人駿覆德丸電，宣統元年五月初六日，1909年6月23日〕 來電悉。頃據潮州道府電稱，黃福元等因與公司齟齬，相率辭工共有九人，均經諭令聽候查辦，不至另生事端等語。准電前因，除再電飭該道府妥爲辦理外，合電覆。

〔同上。〕

〔惠潮嘉道吳□□覆德丸電，宣統元年五月初六日，1909年6月23日〕 電悉。潮汕鐵路公司進退日人，自有主權，非學生等攪攬

---

<sup>①</sup> 傳單係紅紙石印，標題爲〈爲潮汕鐵路喪權違章苛待華人敬告在內外同胞文〉，據德丸致伊集院報告，當時揭貼於汕頭等地，其內容基本上與黃福元等〈上道府憲狀〉同。

了可排斥[原文如此]。案經本道派員，會同地方官徹底查究，並傳諭黃福元等靜候官辦，不至激出事端，請紓雅懷。

〔同上。〕

〔德丸致汕頭巡警局長馮駿函，1909年6月23日〕黃福元等人發傳單之事，刻奉來函內稱，業經取締黃福元等，聽候查辦，不准多事等語。本領事甚以為感。現又風聞有本地人三兩名為鐵路事，擬欲再發傳單開會，本領事誠恐因此激出事端，以致有礙兩國睦誼。懇請貴警務長迅速派員勸其停止，以免致生事端，而敦睦誼。本領事與貴警務長素有心交，故□進言，信貴警務長定必有法勸其停止也。盼轉之至。

〔同上。〕

〔汕頭巡警總局示文，宣統元年五月〕照得潮汕鐵路學生黃福元等，辭工控告一案，已奉兩廣總督部堂電由惠潮嘉道派員查辦，業經本局傳到黃福元、溫其通等，出具切結，不敢鼓衆滋事，靜候查訊，並有擔保商店蓋章原結在卷。當知潮汕鐵路係屬商辦華股，報明大部立案，毋庸疑慮。現應聽候官為查辦，不得藉端生事，致干咎戾。為此示諭士民人等，一體遵照毋違。

〔同上。〕

〔召開潮汕路權研究會廣告，<sup>①</sup>宣統元年五月，1909年6月〕近閱潮汕鐵路學生稟控潮汕鐵路公司喪權違章，排華倚日各等情。查鐵路與地方關係重要，我潮嘉人士理應切實調查，悉心研究，上以補助地方官耳目所不及，下以盡維持桑梓之天職。同人等准於本月十三日下午二句鐘假座六邑會館開路權研究會，我潮嘉紳商學界如表同情，希屆期蒞臨共同研究是幸。

〔同上。〕

〔德丸致馮駿函<sup>②</sup>，1909年6月27日〕關於潮汕鐵路欲排斥日

① 具名發起人有汕頭商業學校教師鄧財慎、《曉鐘》日報主筆沈秉仁等35人(據1909年6月29日德丸作藏致伊集院報告)。

② 此外，德丸又曾分致兩廣總督、惠潮嘉道電各一件。

本人擬再發單開會，恐有致礙兩國睦誼，又恐因此激出事端，日前函請勸其停止去後。准到函覆，內稱此事業經本局分函告知總商會，並經出示登報曉諭士民聽候官爲查辦，開會一節，亦經阻止矣等語。本領事甚以爲感。祝兩國睦誼無所損傷，在汕本國商民永久平安。然而今早見《中華》、《圖畫》二報，登載潮汕路權研究會廣告，內有排華倚日字樣，殊駭人聽聞。且此會係屬公開集會，由其形質而視，其意不在研究，而如在示威運動，否則欲藉演說而聳人聽聞。本領事誠恐一時危言激語，因此激出事端，不然亦惹起地方惡感，以致有礙兩國睦誼。貴警務長顧念睦誼，保持安寧，本領事素所欽佩，故此仍請貴警務長速於事前設法勸止，以免致生事端而保睦誼於永久，是盼禱之至也。聞貴國頗有關於集會之律，此等集會不在禁止之列也乎，祈將能可勸止與否，先爲示知爲荷。

〔同上。〕

〔馮駿覆德丸函，宣統元年五月十一日。1909年6月28日收〕。昨接大函，以汕頭紳商學界定期開會研究路權一事，內有排華倚日字樣，當經面詢該會發起諸人。據稱：前日有人欲議開會，奉諭停止。此次伊等簽名報告開會研究，意在平議公司，學生之是非，絕不關涉國際睦誼之事，亦無激烈之詞，與前次欲議開會之人宗旨大不相同。近數日有一般無意識者街談巷議，恐其藉生事端，故必開此一會，使衆人皆知辦事爲難，是非秉諸公論，所以補助官長耳目之。至排華倚日字樣，原係學生之控詞，並非本會之提議，即另呈開會規則，聽候監察等語。查核該會係爲研究理由，調順輿情起見，既無激烈言詞，核與本國頒布諸議章程相符。爲此函覆。

〔同上。〕

〔德丸致馮駿函，1909年6月28日〕。來函云：查該會係爲研究理由調順輿情起見。……本領事甚以安心。……惟其間題排華倚日，雖係學生之控詞，總非穩和；且廣集人衆開會，究非研究，而似示威運動，更非穩和。昨日《曉鐘》報投函欄，傷心人來函內有任異於奪之、據之、奴之、僕之、淫之、虜之、牛之、馬之、魚肉而草莽之之語。議論

憤發，失於過激，易生事端，況至於廣集人衆開會，更有此虞。去年廣東之事可爲殷鑒。人心搖動，究非兩國之福。昨於未奉到來函前，本領事已有電請制台之處，切望貴警務長再爲費神，可則設法勸其停止，盼禱之至也。本領事與貴警務長之睦誼，竊以心交自居。故再煩瀆，諸祈原諒爲荷。

〔同上。〕

〔德丸致惠潮嘉道函，1909年6月29日〕 今日即貴歷本月十一日所刊本地《曉鐘》報投函欄傷心人來稿《糾某報論潮汕鐵路近事》內，有任異族奪之、據之、奴之、僕之、淫之、虜之、牛之、馬之、魚肉而草莽之之語。查潮汕鐵路現有本國人，未聞有他國之人，則其異族云者必指本國人而言也。以如此憑空誣捏之惡言；驚駭人心之危言，登報發布，不但大有礙本國人之名譽，誠恐驚駭人心，藉以激出大大事端也。本領事不得不請貴道從嚴究辦。即請貴道趕緊查究，照律從嚴辦理，以儆效尤而保安寧，而復本國人之名譽。並將其如何辦理之處示覆爲荷。

〔同上。〕

〔路權研究會致袁樹勛電，宣統元年八月〕 潮汕鐵路，內容曖昧，上疑下懼，歷經駁控有案。此次又經該路學生黃福元等，指控違章擅用日人三十名，主任全路工程、管理、駕駛事務，及縱日眷雜居內地各節，調查均實。公司登報佈告，亦直認不諱。紳等以事關重大，開會研究。復敢聳動駐汕日領，出頭干涉。似此倚外幟內，罪已難道，又破壞中外居留界限，萬一他國效尤，大局何堪設想！茲幸帥節督粵，內政外交，朝野胥賴，潮庶權林，冀拯岌危。伏乞徹底查究。並懇電部，責成張煜南先將日工全撤，另籌善後，以維路政，而固國防。大局幸甚。

〔曉鐘，宣統元年八月三日。〕

〔潮汕鐵路學生暨華工代表人黃福元、溫其通上郵傳部文，宣統元年〕 汕潮鐵路，喪權違章，用人財政管理，悉入日人掌握。稟部僅用日工二名，實有二十九人之多。婦孺籍民尚未計，復雜居內地。……



在路傭工學生，備遭日工苛虐，公司無權干預。請迅派員查辦，設法挽救。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔林麗生致日本駐香港代理總領事船津辰一郎函，宣統元年七、八月間〕 晚日前由香港隨同張煜南京卿返廈門，與愛久澤氏面商潮汕鐵路善後事宜。彼此深以外間風潮太盛，政界阻力殊多，大為可慮。旋經議妥，辦路事之日本人仍舊僱用，但將晚生名下股分全賣與張煜南京卿承受，其股款分三年作六期在香港付還，晚生即行離職，以釋羣疑。此後諒可相安也。

〔同上。〕

〔林麗生退買股分廣告，宣統元年八月二十二日〕 啓者，林麗生於光緒三十年與張煜南京卿倡辦潮汕鐵路，個人名下，佔股捌拾萬圓。全路早已告成，行車亦經三載。事洽情投，向無異議。詎料外間謠言叠起，無端生出風潮。茲為息事寧人起見，功成身退，另圖別業，將原認股額捌拾萬圓，並前頂吳理卿翁股份貳拾萬圓，共壹百萬圓，統歸張煜南京卿、張鴻南觀察，照原價承受。由認股之日起，賣股之日止，言重交情，六年老本利息免計。即日立約簽字，將股票轉換張煜南京卿、張鴻南觀察名字。股款另立單據，按分六期清交。自立約後，潮汕鐵路公司所有交涉事宜，及生意盈虧，一切權利職任，均與林麗生無涉。特此廣告。

〔同上。〕

## 二、新寧鐵路的建造(1904—1911年)

### (一)新寧鐵路公司的倡建

〔倡建寧城鐵路小引，光緒三十年〕 寧邑濱居海隅，山洋阻隔，舟楫不能相通。荒亂時逢，上下不能相救。壬寅之歲〔1902年〕，邑紳倡修紫霞馬車路直通沖葵，行人稱便。惟不能引重致遠，貨物往來依然梗塞，若增修火車路，由新昌至三夾砍新開商埠之處，亦可一律開

辦。第以工程浩大，經費難籌。茲陳君宜禧勘丈估值，共需銀圓十五萬圓之間，商同局紳邑紳，勸令旅美、旅港各埠紳商，暨在寧之股富有才有力者，集股以成之。務期湊成巨款，稟請鐵路大臣批准，自籌自辦，利權不致外溢。

〔交通史略政編，第 16 冊，頁 349。〕

〔商部右丞王清穆致商部函，光緒三十一年九月前後〕 陳宜禧來見，面稱商人奔走各埠招募股款，初意欲爲祖國開通風氣，不意回華後余乾耀並未幫同招股，亦未估勘工程，不過代擬章程二十二條，乃首先爭權遞稟，首列伊名，羣情不服。昨又函稱，用人理財，應歸邑紳分管。種種攔越，勢難開辦。況此路事經粵督批飭善後、商務兩局會議，余乾耀現充商務局提調，若商人決議剔除伊名，恐余乾耀銜恨，難保不別生枝節。擬將所收股銀，悉數退還，作爲罷議。商人兩年以來，心力交瘁，團成此局，一旦解散，殊覺無顏。語猶未畢，聲淚俱下。察其情狀，殆不知內地辦事之難。偶有磨折，遽爾灰心，可爲太息。

伏念路政爲近今要圖，內地商力薄弱，每難興辦。該商向在美國包辦路工，垂數十年，深知利弊，爲舊金山各埠華商所信服。今茲眷念祖國，竭意組織此舉，殊堪嘉尚。查閱報紙所載，華商認股清單，籍貫釐然，並無洋股在內。港埠諸商，亦頗知顧末，均請以本邑之人，辦本邑之路，招外埠商股，開內地風氣，其事至爲穩妥。倘使中途廢棄，嗣後內地各省，更何能招集商股開設各項公司，關係全局，實非淺鮮。因告以前次余乾耀等原稟，祇可作爲新寧紳商公舉陳宜禧辦理鐵路之根據，勸令忍氣少待，本部尅日奏准，即當給札開辦，決不令邑紳干預路權。爲此函請電催粵督尅日聲覆，以便具奏。並於原奏內聲明邑紳權限，俾免掣肘，即由部札派陳宜禧爲鐵路總理，余灼爲鐵路協理，其餘本埠紳士之附股者，均照公司律股董權限辦理。若並未附股者不得干預公司事宜，以清界限。統於札文內詳細飭遵，乞察核准行。

〔同上，頁 259—260。〕

〔陳宜禧等稟商部文，光緒三十一年十二月〕 竊職宜禧，向在美國金山各埠承辦鐵路工程四十年，於建築規則，頗知梗概。默念國家

富強之樞，實在於此。願瞻祖國，思竭棉力。上年〔光緒三十年〕六月間，遂有籌辦新寧本邑鐵路之議。職灼雅願贊成，邀集邑紳，共同核議。擬定估工清單，招股小引，由職宜禧往美屬金山各埠，勸募華商股份。所至演說，筆禿舌枯，反覆譬引，以激發其忠愛宗邦之思。如是者一年有餘。幸各埠華商，洞明大義，亟圖公益，踴躍附股，集的款至一百五十餘萬圓。而香港新加坡各埠華商，以及新寧本邑紳商入股者，亦有數十萬圓。統計招集華股的款，在二百萬圓以外，皆職宜禧奔走呼號，費盡心力，僅克圖成此舉。當即訂購機件，回籍開辦。一面由職灼擬訂章程，集本邑紳士具稟立案。

不意余守乾耀，爭攬權利，遇事阻撓。伏查余守並未幫同招股，亦未估勘工程，妄欲干預公司用人理財之權。一則曰邑紳有監察之責，再則曰邑紳有總理分理之權。以職宜禧僅能承辦工程，其餘非所宜問。屢奉督憲催詢，延不具詳。且捏稟善後總局，謂職宜禧不照商律辦事，不候督憲批准，妄自集議，未能勝總辦之責等語。職宜禧無力與抗，事遂延擱，與股華商，聞而解體。

正在萬分爲難之際，幸值大部王丞堂蒞粵考查商務，訪知詳情，迭次延見職宜禧職灼等，優加鼓勵，據達鈞座。文電交催，嚴切保護，股商之情以聚，邑紳之氣益壯。遂於十月初十日聚集新寧縣學明倫堂會議。余守乾耀阻撓公益，羣斥其非。余亦知難而退，辭不與聞。當由合邑紳商公舉職宜禧爲正總辦，職灼爲副總辦。妥議章程，稟由倪大令通詳各縣，簽字者有四十七名。職宜禧、職灼旋即赴滬，面謁大部王丞堂指示機宜，稟候鈞核批示，祇遵開辦。此職宜禧等辛苦艱難，二年以來之實在情形也。

〔同上，頁369。〕

〔商部請准商辦新寧鐵路摺<sup>①</sup>，光緒三十二年正月二十一日〕  
臣部於上年秋冬間，迭據署右丞王清穆兩稱：據廣東新寧縣紳商暨運使職銜陳宜禧，廣西試用州同余灼稟稱：職等籍隸新寧，擬立公司，籌辦本邑鐵路，自新昌起經邑城沖葵斗山至三夾海地方止，計華里九十

① 待旨：如所議行。

餘里。上年六月間，邀集邑紳提議籌辦，當經刊布招股估工各單啓，由宜禧前往美屬金山各埠，勸集華股，陳說利益，各商極爲踴躍，計集成的款一百五十餘萬兩。本年八月回華，先匯一百萬圓，分存香港匯豐、渣打兩銀行，餘款備訂購機件，陸續應用。而香港、新嘉坡各埠華商，以及新寧本邑紳商入股者亦復不少，計所集華股約在二百萬圓以外。現設公司，名曰新寧鐵路公司。擬俟此路工程竣事，核計餘款，續招新股，再擬接展，以廣公益。爰於十月間邀集地方官紳共同酌議，悉照金山各埠附股華商來函，公推宜禧爲總理、職灼爲副總理，備具章程圖說，稟請寄部核定奏請立案，並請電咨兩廣總督飭屬切實保護勸導，以便迅速開辦。所有購運機件物料，仍一律照章完稅。其餘未盡各事宜，容再隨時續稟各等語。清穆前以考察商務，行抵廣東，接見該職商陳宜禧，悉其人甚樸誠，家道殷實。在美國金山各埠承辦鐵路工程，先後四十餘年，於築路情形較有把握。默念路權所至，爲國家富強之樞，卽爲地方根本之計。該職商兩年以來，奔走勤劬，招集各埠及各邑華商股款二百餘萬圓，忠愛之忱，溢於言表。現既來滬具稟，應請奏明立案，以便尅日開辦等因。

臣等正在核辦間，又接准出使美國大臣梁誠電稱，陳宜禧籌辦新寧鐵路，苦心經營，募集鉅款，確有把握，應請責成專辦等語。是該職商陳宜禧之誠信遠孚，資本的實，核與臣部署右丞王清穆函稱各節相符。當經臣等與兩廣督臣岑春煊函電相商，旋准該督臣電稱，此路由華商自辦，以本邑之資財，辦本邑之鐵路，自屬可行。惟一切辦法是否與定章相符，應候核辦。續准電稱，係按潮汕辦法，內有應商數條，請部核定各等語。

臣等伏查該職商陳宜禧請辦新寧鐵路，自行修築，洵足創開風氣，保全利權，於路政、商務均有裨益。合無仰懇天恩，俯准立案，以重路務，恭候命下，當經臣等將原訂章程，詳加核定，飭令迅速勘辦，一面咨行兩廣督臣飭於路線所經之處，由該管地方官切實保護，並出示勸導鄉民，俾無阻撓，庶幾易於施工。俟全路工竣，應照章奏請獎勵，以資觀感。至所稱事竣核計餘款，續招新股，再議接展一節，應屆時

由臣部查看情形，奏明辦理。

〔東華續錄，卷 198，葉 17。〕

〔商部奏定《新寧鐵路章程》摘要，光緒三十二年四月初二日〕  
公司承辦新寧鐵路。原議自新昌至三夾海止，約計華里九十餘里。今勘明路線，略迤向東，自新昌經新寧縣城及沖囊斗山等處，至三夾海止，作為幹線。又自水埗墟起至公益埠止，作為枝線。共計華里一百三十餘里。名曰新寧鐵路有限公司。俟路工告成之日，再行核計餘款，續招新股，另議接展，以廣公益。（第一條）

公司擬集股本洋銀貳百伍拾萬圓，每股洋銀伍十圓。所有股本，以周息壹分計。（第二條）

鐵路股份每股收洋銀伍十圓，任從沿途鄉村土著報股多寡，聽其自便。俾各鄉人等視為自己產業，互相保護。至開辦時每段工程，估定價值，先招附近土人承辦。若土人不願做工，或索價過昂，由公司另招別處工人，該土人不得抗拒。（第三條）

公司將來辦有成效，核算餘利，每壹萬圓報効公家伍佰圓，即將此款呈繳商部。其餘按股均派，悉遵商部奏定公司律辦理。此係與股諸人權利，未估股份者不得別立名目，希圖分利，以昭覈實。（第四條）

公司股份均由旅寓美國金山各埠，以及香港、新加坡、新寧附近各州縣等處華商湊集，並無洋股在內。亦不准將股票、股份簿轉售、抵押於洋人。遇有爭執，不得請洋人干預，以杜懼轉。（第五條）

鐵路須勘明路線遠近方向。今勘定新寧鐵路幹線由新昌至三夾海止，枝線由水埗墟至公益埠止，計長華里一百三十餘里。（第六條）

所定路線，係由向來舊路填築者居多。既無大河水塘建築長橋鉅費，又無高山峻嶺平高補低鉅費，祇需沿途酌買地畝，路旁取泥培高路基。即有大小橋梁，俱是淺水沙地。較之別處路工，經費畧省。現在股銀已集至洋銀貳百伍拾萬圓，將來所餘股銀擬再續請接展路線，總在所集股銀內支用，不得抵借洋債，不得請動公款。（第七條）

買地自應援照粵漢鐵路章程分等定價，惟寧邑田價高昂，甲於他

邑，擬由公司稟請地方官出示曉諭，按照時價發給，以昭公允。不得爭執阻撓，致誤要工。（第八條）

鐵路經過處所，凡地方水利田園墳墓，務期無礙。其實在逼近路線，爲設軌必需之地，自宜商令遷徙，酌給用費，如各處路工成例，該地主不得故意昂價居奇。倘有感於風水，阻撓要工，應由公司稟請地方官究治。（第九條）

公司各項辦事人員薪水、公費，以及工役飯食，均於開辦之時由各股東公同議定，不得浮濫。卽開車以後，所有日收客貨車脚，及開支養路經費，均應實收實支，由總理、副總理隨時稽核彙冊報告各股東。倘經辦之人有侵蝕弊混情事，卽由公司稟請地方官究辦，勒令賠繳。（第十條）

公司辦事章程悉遵商部奏定公司律辦理。（第十一條）

鐵路須設電線德律風，專備鐵路傳遞信息之用者，應由公司稟請商部轉咨電政大臣准由公司自建，惟不准代人傳電收費。（第十五條）

開車以後，載客運貨，仿照各路章程隨宜定價；倘遇公家有事，由公司承運官兵糧械，一切車價，自應遵照各路定章儘先承運，減半收價。並遵照外務部核定鐵路代寄郵政章程辦理。（第十六條）

公司現由各股東公舉陳宜禧爲總理，余灼爲副總理，主持一切，陳宜禧熟諳路工，並招集寧人之在外洋辦理路工及曾入工程學堂者，回寧幫同興築，毋須僱用洋工程師，以節糜費。不應選子弟分班出洋學習路工，以備後用，由公司隨時挑選合格者，稟請商部咨送前往。所有經費，統由公司籌給。（第十八條）

路工告成時，應由公司稟請商部派員查驗。工程一切及軌道尺寸、車輛格式，務與部定程式相符。工料堅實，方准行車。（第十九條）

此項章程均遵照商部奏定路章、公司律，以及潮汕成案辦理。將來商部奏定路律，仍當一律遵守。（第二十條）

無論本地及寓居外洋各華商，一經附入公司股分，卽應遵照此項章程並恪守商部奏定路章、公司律，及將來奏定路律辦理，不得違異。

## (第二十一條)

〔商務官報，光緒三十二年四月，第3期，頁19—22。〕

〔陳宜禧致王清穆函，光緒三十二年四月〕 奉粵督批詢：曾否在工程學堂肄業，並飭將現辦路工，迅聘曾習工程、領有外洋畢業文憑之人妥爲辦理。宜禧雖未入過學堂，然在金山各埠承辦鐵路工程四十年，領有建造路工憑照。苟非眞知確見，奚敢謬許擔任路事。第觀各股東之認股踴躍，出使大臣之來電力保，自可深信。至另延工程師一節，雖有可以應聘來者，惟有無真實經濟，不得而知。力學與躬踐，意會與親知，兩義比較，其理易明。且恐彼此意見不合，更形不便，尤恐各股東見路事迭生阻力，未免灰心。除已由新寧縣知縣查明稟覆粵督外，迄部迅賜電咨粵督，於工程一事，切勿過慮。一面飭屬切實保護，勸導鄉民，以免阻撓，而期速辦。

〔交通史叢政編，第16冊，頁377—378。〕

### (二)新寧鐵路的建造和發展

〔新寧鐵路的建造〕 鐵路由公益埠經新會縣城至江門新寧，鐵路總理兼總工程師陳君宜禧，與粵漢鐵路公司爭辦經年，惟陳總理力毅心宏，不辭勞瘁，卒底於成，得蒙批准，歸其公司承辦。當集議招股時，所認股分以新會縣人爲最多。該縣紳民皆出而煽動，希圖襄辦，藉此以爭管路權。僉謂路線所經，縱橫參錯，全賴紳民允肯，方能於事有濟，因此遂生阻力，或以某處有礙山林，或以某處有妨墳墓，類多託詞風水，又爲抗撓。如此不一而足，耽擱該路工程甚久。幸而陳總理任事果決，百折不回，終能措置裕如，免却許多窒礙。預度來年六月初，路身全行告成。由公益埠至新會縣城一段，業經陸續建築。鐵路材料俱存公益埠內，鐵軌亦已從該處始行安置。

查其路線並非在公益埠過南西河，實由相距該處下游約十五里牛灣地方越河而行，因此又在麥巷車站起築小枝路至河邊。該路線復由對岸河村起，如弧形，通至新會縣城。該處有車站二：一名沙隄橋。

由河村至該處，據鐵路公司所報約六十三里。由沙隄橋經江門埠至附近本關隄岸，約三十三里。由牛灣過河村，本擬建造大鐵橋橫跨河上，足敷船隻往來。但築橋款項太繁，資本尚有未逮，經已在香港定製大渡河船，能將開行之車一齊渡過。該船用鐵練繞櫃推絞，船上並設有水櫃及抽水機，以機加減該櫃水量，使船或上或下，與岸軌路如砥之平以相接，蓋該河子午潮時，長退所差約六尺。該河船長三百五十英尺，寬五十五尺，深七尺，上配軌路三條。每次能行火車十五輛。沿途車站，尚未妥定。因路經村落，抗築者不乏其人，而刻下正與各村商酌，陳總理必俟全路告成，再行畫定車站興建多少。甚望歲暮可以行車，且與航業中人，彼此互讓聯合經營，務搭客往來，不分香港內地，各處船車兩費合算併收，以免周折而歸簡便。此路如新寧鐵路一律全用華人工程師修築，由陳君宜禧督理耳。

〔通商各關華洋貿易總冊，宣統二年，江門口，1910年，下卷，頁127。〕

〔兩廣總督咨商部文，光緒三十二年七月〕 光緒三十二年六月二十七日據商辦廣東粵漢鐵路公司稟稱：竊照商辦粵漢鐵路公司，已稟聘總工程師於六月二十二日高唐幹路開工，稟報在案。前奉商部咨行幹路未成，不准先築枝路。查各善堂行商集議稟定簡要章程第四條內開：全粵枝路，除九廣、黃埔、潮汕、新寧、廣漢，經已准辦外，此後凡有枝路，均唯本公司陸續招股承築。如確係粵人自集華股，照本公司章程聲請勸辦，須經本公司許可轉呈商部核准存案等語。是此五路之外，原不得另築枝路。誠以公司關係全省，與合興公司收回自辦，款鉅工大，全賴幹路築成以後，再籌另築枝路，以圖公益。至新寧鐵路章程第一款勘定幹線由新昌至三水海止，又枝路由水埗墟至三益埠止，計長華里一百三十餘里，有案可稽。今聞寧陽鐵路推廣另築至佛山枝路，改曰寧佛鐵路，廣貼告白招股，未免侵奪公司權利，且與該路原擬章程及公司集議章程均不相符。職道等當經集衆公議，僉云不能退讓。公司現計小股八百餘萬，築路之費倍溢有餘，將來各處枝路均可隨時稟請接築。倘此時寧陽鐵路推廣築至佛山，祇圖私利，不顧公司大局，實屬顯違商部幹路未成不准先築枝路之條理。合據實稟



懇憲恩，俯念公司已經成立，寧佛枝路原係推廣，且在以上五枝路之外，與公司大有遠曠，飭令停止，仍由公司日後察看稟築，以符原議。是否有當，伏候察核，轉咨商部示遵等由前來。

查粵漢鐵路前據各善堂行商稟繳簡要章程第四條，議將全粵枝路均准該公司承築一節，業經貴部核准辦理在案。惟寧陽鐵路前由貴部奏定章程第一款內載：公司承辦新寧鐵路，原議自新昌至三夾海止，約計華里九十餘里。今勘明路線略迤向東，自新昌經新寧縣城及沖藪、斗山等處至三夾海止，作為幹線，又自水埗墟起至公益埠止，作為枝線，共計華里一百三十餘里。俟路工告成之日，再行核計餘款，續招新股，另議展設，以廣公益等語。現在寧陽路工甫經開辦，並未竣工，自不得遽議展築，致與奏案不符。惟將來該處路工告竣，應否准其展設寧佛枝路，應即咨請貴部酌核辦理。據稟前由，除批飭遵照及札行新寧縣飭令寧陽鐵路公司商人將現招寧佛路股即行停招，俟貴部核明咨覆，再行飭遵辦理外，擬合咨會。為此合咨貴部，請煩查照，迅賜核明見覆施行。

【交通史略政編，第 16 冊，頁 378—379。】

〔商部覆兩廣總督咨，光緒三十二年七月〕查新寧鐵路奏定章程，原准其續招新股，另籌接展，惟應俟新寧路工告成之後，再議展拓。現在甫經開辦，遽招寧佛路股，自屬不合。接准前因，即經本部電飭該公司迅即停招。嗣據稟稱：報登寧佛鐵路招股告白，因曾託在港商友代招寧陽股份，自係誤登。當函致港友，迅將告白更正。竊思寧陽鐵路公司成立，並稟准續股接展在先，粵漢鐵路公司改歸商辦，並稟定章程在後。寧邑地勢稍僻，非增築以達南海、佛山，公司斷難持久，懇訓示祇遵等情前來。

查新寧鐵路續股展設，曾經本部奏明有案，尚非全無依據。惟新寧路工甫經開辦，招股告白遽登寧佛字樣，殊與原案聲明辦法次第不符。該公司既自知錯誤，稟明更正，自應飭令專招新寧路股。至接展一節，應俟新寧路工告成之日，再由本部核奪奏明辦理，以符原案。除電覆該公司遵照外，相應抄電咨覆貴督查照，並希札飭粵漢鐵路公司

知悉可也。

〔同上，頁380。〕

〔陳宜禧、余灼致郵傳部及農工商部請展築鐵路稟，光緒三十四年二月初二日〕 新寧路工將次告竣，預計工本總不出二百四十萬圓以外，以現收股本二百七十萬圓計之，餘款約存三十萬圓，以之展築至新會江門，接通佛山幹路，尚須續招新股為數甚鉅。職商等與各股東紳商會議，新寧地處偏隅，商貨稀少，寧路本重利微，獲息無幾，每年養路之費，股東派息之資，深慮入不敷出，公司難於持久。僉議添招新股，先行增築由公益埠至新會江門一段，如果附股踴躍，再議接通佛山幹路，以期擴充路政，共圖公益。

〔同上，頁381。〕

〔郵傳部覆文，光緒三十四年三月初〕 公益至江門一段，仍應速將圖說報部候核。至江門至佛山之路，與新寧原線相離太遠，所請接築之處，應毋庸議。

〔同上，頁381。〕

〔陳宜禧致郵傳部稟，光緒三十四年四月〕 新寧地方與新會毗連接壤，而江門夙稱為商務繁盛之區，客貨雲集。……今寧路將次告竣，籌擬添招新股，增築由公益埠至江門白石一段，不獨利便商民，轉輸敏捷；而公司亦可藉以增收利益，補助寧路。又查江門至佛山路線，約計長一百七十華里，此段工程浩大，商力微弱，殊難猝及。倘能節節前進，更足以慰股東之望，或由粵漢鐵路承修，皆無不可。此時無用嘆嘆。敝公司前集股本二百七十餘萬圓，新會紳商佔股亦屬不少。上月各股東來寧會議，紛紛以增築江門為請，萬口一詞，並導宜禧親往該處查看路線。勘得該路一帶平陽，並無高山峻嶺，只需沿途購買田畝，於道旁取泥培高路基，即築鞏固。雖有大小橋梁數道，俱是淺水平沙，工程頗易，較之寧路更為省費。故各股東投贊本於寧陽鐵路者，衆皆注視由公益增集至江門白石一段。況查推廣路線，原有奏案可憑，展築江門，亦在章程所列。職商等籌議擴充實業，共圖公益。日後軌道縱橫，上可佐國家行軍轉餉之需，下可收通商惠工之效，大部

主持路政，力任維持，準理揆情，想亦欣然樂觀厥成也。

〔同上，頁381—382。〕

〔兩廣總督張人駿飭廣東農工商局轉陳宜禧等文，光緒三十四年五月〕 據粵漢鐵路公司咨呈稱：粵路公司章程，廣東全省枝路，均准粵路公司陸續招股承築。如確係粵人自集華股，照章聲請勘辦，亦須經粵路公司許可，轉呈商部核准存案。今粵路公司擬由省城石圍塘起分築枝路兩段：一由佛山、石灣、龍山、甘竹、仰船岡、周郡、江門至新會城；一至八塘尾。當經照覆，應俟郵傳部核明分別辦理。茲查該總理等擬添招新股，增築由公益經新會江門至白石枝路一段，是否與粵路公司同線，能否照准，應由該總理等自向粵路公司商明，呈候郵傳部查核辦理<sup>①</sup>。

〔同上，頁382。〕

〔新寧路展築至江門〕 〔宣統二年〕五月，陳宜禧稟請郵傳部准予由新會接築鐵路至江門白石。……六月，郵傳部批答：查商部立案，係聲明俟該路工竣，酌予接展。現該路既築至新會，而江門、白石一段又係該路原擬修築之線，自應准予立案展築。……七月，陳宜禧稟報郵傳部，江門白石路線定於七月初十日測勘。……宣統三年八月，陳宜禧稟報郵傳部，謂由公益至新會一段工程告竣，開始行車。十一月復稟報，由江門至白石關之北街口業經勘畢動工。民國二年八月，工程告竣，復稟報交通部開始行車。

〔同上，頁389—390。〕

### 三、華商的其他築路計劃(1902—1911年)

#### (一)張振勳的廣廈鐵路計劃

〔日本駐廈門領事上野專一致日本內閣總理大臣暫兼外務大臣

<sup>①</sup> 關於新寧鐵路展築鐵路一節，與粵路公司糾纏經年，直至宣統二年閏一月間，郵傳部始批准從公益埠展築到新會縣城。參看《交通史路政編》，第16冊，頁382—389。

柏太郎及內田公使報告，1905年12月9日〕三品京堂督辦閩廣農工路礦事宜張振勳，敷設從廣東省的廣州府城至廈門的鐵道，在本年七月二十八日曾以機密第二十五號信報告在案。茲據探悉，該公司的組織章程，經向兩廣總督提出，該鐵道的經營方針，有如下述<sup>①</sup>：

第一 本公司定名為廣廈鐵路有限公司。……本鐵路從廣東省城東門外築起至黃埔，從黃埔經增城、東莞、石龍、惠州、博羅、海豐、陸豐，接至潮州府，而通達福建省廈門。廣州、黃埔間四十華里處為首段，將來並開黃埔為商埠。

第二 本公司股票限中國人持有。先募集資本金八十萬兩，為八千股，每股百兩，年利六分。

第七 本公司營業期限六十年。

第八 本公司勘定鐵道線路，其左近十英里內不准敷設其他鐵道。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔美國合興公司對廣廈鐵路計劃的阻撓〕督辦閩粵農工路礦大臣張弼士侍郎，擬由廣州府至黃埔口建造鐵路，而美國合興公司出而抗阻，謂按照原約第三款內載：嗣後有由粵城續路到海濱之權，不應令別項公司興修，須俟合興公司一切利權交涉清楚，再行酌議云云。因由駐華美使照會外務部，請轉告張侍郎，暫不開工。外務部以查無案據，乃咨請商部查覆。

〔外交報，光緒31年，7號，頁9。〕

〔商部致外務部咨〕張弼士侍郎擬由廣州府至黃埔口建造鐵路，為合興公司所阻。外務部因即咨查商部，旋准覆稱：謂該公司請將此項工程暫緩之處，查與原約不符，礙難照准。

〔同上，光緒31年，12號，頁19。〕

〔岑春煊札各局文，光緒三十二年十二月〕本年十月初七日，承准商部咨開，本年七月廿五日，接准督辦閩廣農工路礦事宜張大臣咨

① 原件凡列十八項，本件摘錄。

稱：本大臣欽奉簡命，督辦閩廣農工路礦事宜，惟下一端，先建廣埔鐵路爲基址。現擇定自廣州東門外起造至黃埔爲首段，作爲程式，名曰廣埔鐵路。黃埔濱海水深，爲香港往來輪艘必經之處，安設車站而外，仿照山東等處開埠成案，闢一商場，即可挽回香港利權。應俟廣廈之路開辦，再行妥擬章程，咨請核辦。其籌築廣廈首段之路，曾往測勘繪圖。……應需銀八十萬，不附洋股。本大臣先行籌墊，爲商股之先導。擬就大概章程二十條，並繪就圖樣，一併咨部查辦，奏明立案等因。

本部查該京卿籌築廣廈鐵路，美使業經爭執於先，足見此路自應建造。其議關黃埔商場，猶之蘇省自闢吳淞商埠，且係爲挽回香港利權起見。二者爲目前當務之急。惟事體重大，在在與地方〔有〕密切之關係，迭經本部與貴督函電咨商。所擬章程又經本部詳核改訂，似無流弊。茲准漾電稱，請俟章程咨行到粵，再行察酌情形辦理等因。除電覆外，應抄錄改訂章程，咨送查照，希卽酌核電覆，以便早日具奏可也。……等因。到本部堂，承准此。

查廣廈鐵路，前准張京堂來咨，擬由省城直達黃埔，先行築路一段，並在黃埔建築碼頭，作爲自闢商場。當因未准張京堂將章程移知，一切辦法無從懸揣。是以咨請商部，飭行張京堂先將辦法會商，以期統籌兼顧。現在廣廈路章既由商部先經詳核改訂，自臻妥密，惟開埠築路二事，關係重要。……粵海稅關，設近省垣。……黃埔地方，距省三、四十里，係在廣州口岸之前。將來該處闢作商場，……粵海關稅應如何設法徵收，……此應先行籌議。……廣埔鐵路雖長僅十二里，……所擬築路之處，果否與民居水利無礙，無從懸揣，自應先將路線勘明，以免窒礙。至於廣廈鐵路，跨連閩粵兩省，綿亘甚長，將來如何次第接造，及與粵漢鐵路能否接軌，亦應統籌全局，詳核咨商。其廈門地方應築鐵路，尤應會同閩省商辦。承准前因，除咨督辦閩廣農工路礦事宜大臣張……詳細咨覆，……暨飭行粵海關稅務司……迅速申覆核辦外，合就札飭。爲此札仰該局，即便遵照，會同藩司、善後釐務局各局，查明廣埔鐵路所經之處，與水利居民，有無妨礙，詳細查核

妥議，務於一月內詳覆，以憑咨報商部核辦。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

按：廣廈鐵路無下文。

## (二) 湯壽潛的東南鐵路計劃

〔杭衢路勸股說略，1910年〕 浙路以舊爲第一，南承閩、廣，東承江西，匯三省之客貨於一路，利市三倍，天下皆知。不幸而有蘇杭甬之存款，爲爭商辦，誓不動用，顧不能不舍衢而先築此路。民氣所關，非止一浙。杭滬通車，寧紹興工，不待工竣，卽及杭衢。鐵路有國界，無省界。昔粵漢擬從郴州入手，而湘人不認，竊頗非之。今粵之賢者議聯合閩、浙，興築杭、廣；杭衢者，杭廣三之一也；趕築杭衢，卽以發起杭廣。是附浙股與附粵股，同一義務。壽潛此來爲杭廣則公，爲杭衢私亦不悖於公。鐵路貫通，三省人民，正爲朝廷支此半壁，關繫國防，至爲重要，營業猶後。至於鐵路營業之利，夫惟大雅，審之已熟，又何煩壽潛之贅陳乎？

〔東南鐵道大計劃，附紙。〕

〔湯壽潛的東南鐵道計劃，1910年〕 杭廣鐵道之設計，當分三段入手：第一段自杭州至衢州，延長四百二十三里；第二段自衢州至福州，延長九百九十二里；第三段自福州經潮州至廣東，延長千八百十里。合計本線三千二百餘十里。杭州拱宸橋間二十里，福州馬尾間百八十里；合計枝線二百里。本枝線統計三千三百里。杭州衢州間，日本原定一里平均二萬一千五百圓；衢州福州間，一里平均三萬圓；福州廣州間，一里平均二萬圓；合計本枝線建築費爲八千三百萬圓。以八千三百萬圓之代價，造成東南一大幹線，不爲不廉。若合三省人分擔之，每省不滿三千萬圓。況第一段杭州衢州間，卽浙贛之本線，浙路公司業經決定，事在必辦。唯第二段與第三段，須與閩、粵兩省人合議耳。粵人在上海營業者，有十萬人。此線造成，由上海乘滬杭火車直達廣東，不過三千六百里，每點鐘行百二十里，三十時卽可抵廣

東省城。以視現在輪船，須行六七日者，遲速詎可以道里計。況粵漢線道，既已築至半途，更有杭廣線與之聯絡，則粵漢之營業亦必發達。廣東以豪富著名，區區之數，不難籌集。至於閩人出外貿易者亦不亞於廣東，在上海、廣東兩處，亦可得十萬人。其營業範圍〔團〕，亦不出浙江與廣東兩省。其進口貨，十分之六由上海往，出口貨，十分之七銷於江、浙。此線若成，交通浙、粵兩省之商路。閩人由粵回福州者，不過千六七百里，快車一週時即到省，較之輪船往返，其遲緩危險，為何如哉？況自廈門至漳州一段，計八十一、二里。閩路公司已經著手布設，則此路之聯結，閩人亦所歡迎也。通計全路，浙線佔四百二十餘里，粵線佔九百三十里，其餘皆屬閩線。雖福建路線長於浙、粵兩省，而閩、粵均有華僑，可以分擔資本。任本巨則收利亦巨，而東南之國防，從此鞏固。此尤浙人之所歧望於閩、粵人也。或謂我國現時資本缺乏，一時欲籌集八九千萬圓之巨款，經營此線，殊屬非易。況吾浙杭滬雖成，杭甬尚未告竣，廣東粵漢亦尚在需款，福建漳廈一線，僅可敷衍。不知一時籌集，固屬困難，豈〔若？〕能分段建造，先設最有利益之路，造成一路，即以此為抵當，用長期償還之法，借人資本金，順次布設，即自竣工。鐵道所得之利益，分出一部，償還本利，逐漸募股，以償借款，不十年間，全線可以告成。

〔東南鐵道大計劃，頁●-7。〕

〔閩浙總督松壽咨福建諮議局文，宣統二年六月二十一日〕 案准兩廣督部堂袁咨開，……准廣東諮議局呈稱，竊據本局常駐議員提出籌設粵杭鐵路一事，議決稱：竊維國之強弱，視乎交通之便否。……自甲申以後，〔外人〕羣起為極東經營。經營之法，在築鐵路。當是時，俄於滿州，英於長江，德於山東，法於滇桂，相繼要求，各如其願。雖建設卒多未成，而其計劃已橫貫腹地，盤踞要塞矣。所餘者，東南數省之沿海線耳！其所以獨遺此數省者何哉？以日本已視為己之勢力範圍也。日本自甲午戰勝以來，席方興之勢，經營台灣，不遺餘力。欲藉台灣為根據，以兼併東南，故閩、浙數省之鐵路為其必謀之物。徒以財政困難，資本缺乏，且調查未竟，利害難衡，遲遲至今，不敢妄動。茲者

勘查未畢，宣布國中，謂東南鐵路爲利滋多，由浙入閩，至於粵省，綿亙二千餘里，資本僅八千餘萬，沿途所經通商口岸凡十有二，地勢平坦，土味膏腴，既筆於書，復刊於報，力促其資本家，急起經營。論者謂，日本苟非棘於外交，則久已提出要求於我政府矣！嗚呼，國之交通機關，猶肢體之有脈絡也。……交通機關，屬之外人，其不制我死命者幾希！我國人其亦聞而興起乎！夫從前已失之各國者，方陸續籌款贖還，今日豈容坐視未失者之失於外國。伏願我東南三省，聯合大羣，亟起倡辦，庶免外人之要索，而保三省之利權。事固關係於大局，尤爲關切於粵省。除函致閩、浙諮議局會商辦法外，合照局章，……提請公決，認定東南三省鐵路，爲中國自辦鐵路。由閩、浙、粵三省諮議局提議，將來由三省集資創辦。……當於四月二十五日會議研究，……共同表決，全體贊成，以免覬覦。理合呈報，伏候察核。……准此。除飭覆及咨浙江撫部院查照外，……並照會總辦福建鐵路事宜陳閣學查照外，合就飭行諮議局。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔日本駐福州領事高洲太助致外務相小村函，1910年8月5日〕

本年四五月間前江西提學使湯壽潛任廣東與廣東諮議局之交涉，諒該方面當時已有報告。茲據本地秘密獲得之報道，廣東諮議局六月二日議決，廣東、福建、浙江東南三省縱貫鐵路二千餘英里，其工事費估爲八千餘萬兩，決定以三省合辦方式從事築造。其計劃，已由兩廣總督袁樹勛移咨閩浙總督松壽，復由松壽於上月廿七日移咨當地諮議局。其譯文茲已另紙附上〔即前件〕，敬請查閱。今後再有與此事有關之文件到手時，自當迅速呈送。

就上項文件看，該鐵路專以對抗日本勢力爲目的。然此等計劃，無論其旨趣對日本有無敵意，其關係我國勢力向南清發展及台灣之自衛等事者極大，蓋爲情理之當然。此項速結廣東、福建、浙江三省之沿海鐵路，宛若我國之東海道線，將在南清方面經過人口最多物產最饒之地方，兼之該三省沿岸海運，阻礙延擱素多，由此觀之，其有利或在粵漢鐵路以上亦未可知，務望中國政府充分注意此項計劃，乘此機



會，設法發展我國勢力。據本官鄙見，倘於有關各地分別採取反對或阻礙此項計劃之手段，轉非妥善之策。尚望乘此於各省間並未達到充分協議之前，於我國建立承應貸付該路資金及供給材料技師等之計劃，由帝國政府進行交涉，使清國政府承允。倘不能立即使彼承允，可準據往年清國政府關於福建鐵路之口約，除將來再於適當時機用爲口實外，應要求口頭保證本鐵路全部不借用其他外國資金。不勝迫切翹企之至。特此稟報。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

### (三)魯、皖、蘇等省商人的一些活動

#### 1. 德州——滕縣鐵路

〔上諭，光緒二十八年正月三十日〕 御史高熙喆奏，請修山東鐵道以收利權一摺，著外務部覈議具奏。

尋奏：該御史所稱由德州至滕縣建築鐵道，是與奏准興修之津贛鐵路中段，均在山東界內。方軌並行，斷不能坐收其利。至謂修此八百里鐵道，而天下之形勢與天下之利權，盡歸掌握，恐非確論。所請應毋庸議。從之。

〔德宗實錄，卷494，葉13-14。〕

#### 2. 開封——安慶鐵路

據北京訊，幾個有錢的中國人在北京向路礦總局呈請建築自河南省會開封至安徽省會安慶的鐵路，並稱路礦總局已答應創設這一企業。但是外務部對這件事却並不放在心裏。

〔北華捷報，1902年11月5日，頁963。〕

開封、安慶鐵路在安慶官場中是個頗有興趣的話題，它是本地富商的辛迪加所計劃的線路，但是似乎尚未到確定的階段。

〔同上，1903年1月21日，頁110。〕

### 3. 蘇南鐵路

蘇紳尤先甲等籌集商股，就滬寧鐵路枝路築一由蘇州至南潯鐵路，經由吳江、平望、梅堰、震澤等處，名曰蘇南鐵路。蘇州由尤紳招股承辦，其南潯一面則由商務局總辦陸純伯觀察招股。現已電稟商部立案。蘇州已由紳士陸頊英認股十萬兩。一俟股分招足，即當開辦矣。

〔申報，光緒三十二年二月三十日。〕

### 4. 芝罘——濰縣鐵路

濟南來電稱，一些中國商人提出的在本省芝罘、濰縣間建築鐵路的建議，遭到德國駐京公使的反對。

〔北華捷報，1907年9月6日，頁555。〕

膠州鐵路成後，此地草帽傘的貿易都轉往青島了。商人們爲想恢復本港貿易，他們亟切要求建築鐵路。張貼着招貼，招請有財者的支持，並描述了從這裏〔芝罘〕到濰縣間建築這一線路後的物質上的好處。

〔同上，1909年12月18日，頁619。〕

一位中國人稱：建築芝罘濰縣間鐵路資本的股金取得很大的成效。在青島認購者已達銀約30萬兩，在濟南所認股金已超過銀20萬兩云。

〔同上，1910年2月4日，頁266。〕

〔陳夔龍奏請官辦煙濰鐵路摺，宣統三年六月二十九日〕 竊查北洋通商各口，煙台實居南北要衝，爲奉、直各省商業運輸之樞紐。……乃因附近青島、大連兩處，先後設關，德、日兩國亦均極意經營，輪路交通往來便捷，煙台介居其間，其先如草纜、蘇絲各項商業，半爲青島所佔。今則油房、繅房亦有發軔趨赴大連之勢。煙埠日就衰微，若不及早圖維，將有無復振興之望。該處商人屢有建築煙濰鐵路之議，均未有成。上年復有煙台職商譚宗瀨等二十餘人接續籌議，稟經咨部核定，准由該商等就地招股。惟此段路工綽長七百餘里，需款頗

鉅。煙商招集之股，一年有餘，僅及五六十萬元。復以滬市風潮，及去臘防疫閉港數月，行商倒歇，交不足數。倘仍聽商自辦，必致徒延歲月，難觀厥成。前據煙台自治會紳董具請願書由諮議局轉呈，經臣寶琦咨准郵傳部核覆，以該商如實因市面不佳，股難招認，即報部將前案取銷，再行妥籌辦法等因。具見部臣曲諒商情，統籌全局，本有另議辦法之意。該紳等既已一再陳請，其為商力不勝，股難招集，已可概見。自應將前案取銷。

伏念東省自膠濟路通，煙埠稅項商務已大受影響。該紳商等迭次請辦煙灘一路，實為補救煙埠急要之圖。若能及早修築，非特商務足以興復，抑且可以開濬利源。恭讀迭次諭旨，幹路固有定為政策，近時清徐一線，聞部臣亦有擬作幹路之議。煙灘為東省商業所繫，較之清徐尤為緊要，商力既難籌辦，自應官為維持。據登萊青膠道徐世光轉據各商會等稟請核辦前來。臣等往返函商，意見相同。合無仰懇天恩，俯念煙灘路線關係北洋及東省大局，飭下郵傳部籌議收歸官辦，實於商業利源均有裨益。是否有當，謹合詞恭摺具陳。

〔附錄尚書奏稿，卷16，葉21。〕

### 第三節 江西、福建、浙江、江蘇、安徽 各省籌築境內鐵路的經過

(1904—1911年)

#### 一、江西鐵路公司的創設和南潯鐵路 的建造(1904—1911年)

##### (一)九南鐵路公司的擬議

〔江西巡撫夏崧札派辦政事處議詳九南鐵路文，光緒三十年八月〕查建造鐵路，實為當今切要要圖。該道〔蔣家駿〕等所擬籌辦由

南昌至九江鐵路，自係爲保護利權起見，惟究應如何考察規畫，及現在有無官款可籌，除行藩司外，合就札行。爲此行處，即便會同查照，酌核詳議，以憑咨覆。

〔大公報，光緒三十年八月二十日。〕

〔江西派辦政事處咨□□局議辦九南鐵路文，光緒三十年八月〕  
查候選道蔣家駿等擬設立九南鐵路公司，爲江西全省鐵路張本，不特杜外人覬覦，實並闢本省利源。先事圖維，規畫實爲宏遠。亟宜集股舉辦，以操振興江西商務之券。惟所需款項，約在三、四〔百？〕萬之多，究竟能招商股若干，原稟既未指定如何籌法，亦尙未據繪圖帖說稟呈商部核示。自應仍照盛大臣批示，飭令分投設法，力勸殷實紳商分認股分，務期籌有鉅款，庶不致徒託空言。至江省近年庫藏異常支絀，能否由官代籌，事關鉅款，應由貴局暨藩司主政會議詳覆核辦。

〔同上。〕

〔夏督批蔣家駿創辦鐵路彩票公司文，光緒三十年九月〕 據稟創辦江西鐵路，集款不易，擬由該道等措墊銀二十萬兩，請開鐵路彩票公司，仿照湖北章程辦理。以每期報効之款，儲爲公家公股；以所中頭、二、三彩紅票，扣留三成，給予鐵路股票。似官、私股分均出於彩票之中，似亦一種辦法。究竟有無窒礙，能否准行，派辦政事處會同布政司、農工商礦局酌核妥議詳奪，仍候鐵路大臣批示。

〔同上，光緒三十年九月初八日。〕

## （二）江西全省鐵路公司的組成及股本的招募與徵派

〔商部奏派李有棻總辦江西通省鐵路摺<sup>①</sup>，光緒三十年十月〕  
竊臣等於光緒三十年九月二十四日接據江西通省京官署太常寺卿順天府府丞李盛鐸、內閣侍讀學士蔡鈞、戶科給事中陳田……等一百十一人呈稱：近年鐵路之利，覬覦者衆。江西完善之區，尤宜及早自行籌築。惟責任重大繁難，非聲望素孚足以聯合通省紳商之人，未能肩

<sup>①</sup> 參見，著照所請。

此重任。江西京外官紳商合辦法，惟慎選本省之正紳，自辦本省之要工，庶觀觀可絕而呼應亦靈。查有在籍頭品頂戴前江寧布政使李有棻，品端望重，處事精詳，以之督辦江西鐵路，必能興利杜患，遠近信從。……

至辦法入手，擬先從九江以達省城，名曰南潯鐵路，為幹路之第一段；次則由省城以達吉安，為幹路之第二段；次則由吉安以達贛南，預備接續廣東鐵路，為幹路之第三段。此外道瑞、袁以通湘，道撫、建以通閩，道廣、信以通浙，為三枝路。先幹後枝，次第興辦。

其籌款各節，現已極力規畫。查江西省田土膏腴，商力亦裕，分任本股，尚非甚難。除俟籌有端倪，妥訂章程，再行呈明立案外。……並懇奏派李紳有棻總辦江西通省鐵路等因。

臣等伏查各省應辦鐵路甚多，祇以工費浩大，籌款惟艱，是以未能急切興辦。誠宜由各省紳商合力圖維，庶衆擎易舉而事可圖成。茲江西通省京官李盛鐸等呈請自行籌築境內鐵路，合力協心，事在必舉，洵屬情關桑梓，好義急公。所擬先幹後枝各節，規畫亦頗井井。自應准予立案。至公舉在籍頭品頂戴前江寧布政使李有棻督辦興修鐵路各事宜，……合無仰懇天恩，俯順輿情，准將在籍頭品頂戴江寧布政使李有棻派令總辦江西鐵路，所有招股勘路購地興工之事，均由該紳隨時稟呈臣部核奪，奏明切實辦理，以統一事權，聯絡衆志。

惟修築通省鐵路，必須籌有的實銀款，決非空言所能集事。既據該紳等聲稱分任股本，尚非甚難，足徵確有把握。自應飭令迅速專集華款，一切遵照臣部奏定章程辦理。既不得稍有影射，致啓弊端，亦不得率爾攤捐，轉滋紛擾。應俟股本集有成數，即由臣部飭令趕速興工。三年以後，由臣部察核。果係成效卓著，即行奏明將該紳酌予獎勵，仍令接辦。如日久無功，亦由臣部奏明撤銷差使，免致有名無實。至該省地方官均有襄助保證之責，應由臣部咨明江西巡撫遵照辦理。

〔東方雜誌，第2年，第1期，交通，頁1-2，光緒三十一年二月。〕

〔江西通省鐵路總局開辦簡明章程摘要中，光緒三十一年。〕

① 文內括弧中的數字，係原章頁數。

## 第一章 定名

本省官紳爲維持地方，自保利權起見，創辦通省鐵路，由閩省京官呈請商部，奏派頭品頂戴前任江寧布政使李有葵總辦其事。奉旨：著照所請。欽此。同時在籍各紳，公舉李紳總辦，呈由兩江總督、江西巡撫會同奏咨立案。此後一切應辦事宜，均由李紳主持施行。(一)

先設總局於省城，名曰“江西全省鐵路總公司”，以爲總辦及各紳董辦公會議之所。設分局於京都，以爲閩省京官秉承商部商榷事宜之所。總期京外同心，謀定後動，以收集思廣益之效。至外省及通商大埠各支局，俟臨時再酌定辦理。(二)

由九江至省城直抵粵東南雄界，以驛站計，共一千五百五十里，名曰江西幹路。(四)

由省城一經撫州至福建邊界，一經廣信至浙江邊界，一達萍鄉以接萍醴鐵路，名曰江西三枝路。此外本省境內除已築之萍醴鐵路外，如有應增應接之路，概由本公司經理修築，他公司不得干預。(五)

## 第二章 辦法

全省鐵路線長費鉅，籌款維艱，萬難同時並舉，自應先從幹路入手。全幹之中，惟南昌至九江風氣既開，客貨較夥，又應先從此段入手。即命名曰南潯鐵路，爲第一段。此段辦有頭緒後，再由南昌至吉安，爲第二段。由吉安至贛南，預備接續廣東鐵路，爲第三段。先幹後枝，以次擴充辦理。(一)

本公司訪查中外頭等工程師，從速延聘，先將南昌至九江一段勘估。次將全幹路線測定，繪圖貼說，酌中估價。……先期呈部察核。(二)

本公司開辦後，設立鐵路銀錢號，專爲收存股本銀兩及公司一切開支匯兌等事。至各省埠應設收股分局，再酌訂妥實匯號、銀號或錢莊經理收匯，以期靈捷。(四)

於鐵路附近設一學堂，……招選聰穎子弟專習鐵路工程……諸學，……以備任使。並先擇已習普通科學者數人，資遣前赴日本或歐美學習鐵路諸科，用收速效。(五)

公司一切事宜均遵照商部奏定章程及商業通行條規辦理，以不雜官場習氣爲第一主義。力求搏節，期於有成。(六)

公司係照商部奏定有限公司章程辦理。(七)

所集股本，係專爲建築全省鐵路而設，不得移作他用。倘公司任事諸人有任意違背者，卽照商律所載第一百二十七條事例辦理。(九)

所有……勘路、購地、庀料、興工以及安設隨路電線……各事，參照各鐵路公司隨時另訂專章，呈明商部以資遵守。(十)

### 第三章 籌款

本公司議定以庫平紋銀百兩爲一股，合計全省幹路約須銀二千餘萬兩。今先築南潯一段，擬集五萬股，應儘本省官紳商民先行購買。外省之人，亦可附入。或一人多股，或多人一股，悉聽自便。惟此次奏定係由本省自行籌辦，專集華股，以防利權外溢。(一)

本公司已呈明兩江總督、江西巡撫，奏請將行銷本省引鹽每斤加價四文，業經奉旨允准在案。查此項歲可得銀數十萬兩。俟每年截數時，仍將此款折合庫平百兩以爲一股，卽按各州縣銷引多寡，分票若干，存作該州縣公股，一體分給官息紅利，用備該州縣設立學堂及各項善舉之需。惟此款應俟路工告竣後，再行照章起息。(二)

本公司擬勸本籍紳董，凡各府、州、縣、各村、各族所有生息公款，悉數改存公司，以厚資本。……惟此項銀兩生息輕重，各有不同，勢難畫一。擬仿照泰西社債券法，通融辦理；凡有生息公款，由公司分券認借作債，而不作股，悉照各款原生息數起算，按時付給該款，於公司盈絀概不過問，亦不分紅。將來幹枝各路全畢，公司豐裕，卽行陸續拔還。惟息在一分以上者不收。或有人願存銀本公司，作借而不作股者，亦照此辦理。(三)

凡軌道所經及橋梁、貨棧、機廠、車站一切應用地段，……本公司擬仿盧漢鐵路章程，分上、中、下三則，及荒山、荒地各等差，議定每一價值，均用現銀購買。其有關心桑梓，願以地價作爲股本者，悉以九成作十足算，以示優異；如地價不敷股價，准補足現銀，亦照九成交

#### 納。(四)

本省商人如有久駐外洋而心戀故土者，亦准一體入股。但須本省正紳作保，不得串通影射，另生枝節。如有上項情弊，概將其股本撤銷發還。(六)

出洋殷實華商未入洋籍者，不論何省籍貫，均可招徠入股。至本省巨商，如典當、錢業、行棧，暨竹、木、糖、茶、煙、油、磁、布、紙張、錫箔、雜貨等類著名商業，擬由各行商董，酌量勸令認股若干，以盡衆商合羣之誼。總以不加抑勒苛派，致拂輿情爲要義。(七)

本公司議定凡招股之人，無論本省外省但能招至十股者即壹千兩，本公司另送紅股一股，作爲酬勞。紅股每股作銀五十兩算給。以後分紅利時照百兩算給。二十股以上照此遞加。(八)

凡已購股票之人，祇准取息分利，不准提本。如因他事需用，欲將股票轉售或抵押與現有本公司股票之人，亦聽其便。……至或售或抵與現無本公司股票之人，則須出售出抵人先將承售承抵人姓名住址等，詳細開報，由本公司查無違礙，或換給票摺，或將票摺批註後，方能作准。倘私相授受，一經查出，立將股票註銷。(十)

凡入股者於入股之時，每股先交掛號定銀十兩，下餘銀兩分三期繳清，以六個月爲一期。……第一期收銀後，即行起息。(十一)

週年七釐計算。(十二)

首段幹路告成，即行開車，所獲運費，至年終結算。除各項開支及應付股息外，如有盈餘，即爲紅利，分作二十成：先提一成呈繳公家，以盡報効之忱；再提四成作爲公積，以爲推廣下段之用；又提三成酬勞在事出力人員；餘十二成，按股均攤分給(前項酬勞紅股亦一體照分)，以期同沾利益。(十四)

各股友中如有出資至五十萬兩以上者，由本公司遵照部章，呈請商部核奪，請旨予給優獎。其一人集股五十萬兩以上者，即照商部奏定之十二等章程呈部請獎，以資激勸。(十五)

查現在川漢、潮汕各鐵路均係專集華款。俟以上各路章程定妥後，凡有可以裨益本公司者，本公司隨時酌量仿照辦理。(十六)



#### 第四章 分職

總辦係奏派大員，所有通省鐵路一應事宜，均應歸其主持。（一）

總辦之各種商應公舉總董若干人，由商部節派，內分辦事、議事二項，隨同總辦調度一切。（二）

上海經理分局之人，責任最重，須總辦總董各員共同選派。至延聘洋匠，選購材料，一應訂立合同，辦理交涉各事，尤關緊要，開辦之初，由總辦到滬督理，以昭慎重；至所訂合同，仍先呈商部核定，再行簽字。（五）

第一段股份招齊後，再由各股友公舉議董若干人，參議本公司利弊得失。……惟此項議董，須入股十份以上者，始得舉充。（六）

〔軌政紀要初編，軌4，第19-25。〕

〔兩江總督端方等籌措江西鐵路經費摺，光緒三十年十一月十七日〕 據前江寧布政使李有棻暨該紳〔梅啓熙〕等呈稱：開辦江西鐵路，先以南昌九江爲樞輿，以次擴充，需費甚鉅，除設法招股外，必先籌常年專款，方可及早開辦，以冀速成。茲查有食鹽一項，爲全省人民日用所必需，若援案加價，每斤定以四文，則每年可得二十餘萬。所取無幾，不致病民；通省照辦，亦無偏私之弊。且現在各州縣興辦小學堂需款甚急，若以所銷引數以加價多少，作爲各州縣公股，每年所獲股息，即由各州縣承領，以充學堂經費及地方善舉之用，是取於民者仍還之於民，尤爲一舉兩得。公請會奏立案。……

臣等查今日各省路權，關係兵政、財政命脈，果有地方紳士公同認辦，則權力不爲外人所侵，利益即爲中國所擅，亟應維持保護，以觀其成。……惟是事體重大，必須先有常年專款，方能陸續舉辦。該紳等雖經手自任股本，而工費繁鉅，事當開始，未必能十分踴躍；又非有大宗的款，不能立基礎。所請援案加價，自係萬不得已之舉。臣等查江西引鹽前因籌墊賠款，業經先後加價十文，深恐私充官滯，有礙商政，疊經電商兩淮鹽運司及江西督銷局體察情形，互相斟酌。茲據該司局覆稱：雖同有滯銷之慮，而以全省路權所在，不得不勉從其請，惟請於緝私一層，力加整頓，俾圖挽回。臣等再四籌思，竊以鹽爲小民

日食所需，不以價之貴賤而增減，即岸引亦不因此而暢滯；贛紳以本省願出之錢，辦本省應辦之事，似不能多存顧慮，致違衆心。況各省加價，不止一次，亦不聞稍有阻礙，即或偶形滯銷，將來鐵路告成，貨物流轉，其利益亦必十倍於此，仍可徐圖抵補。應請准於江西引鹽每斤加價四文，另款提存，悉數撥充鐵路經費，俾得無誤要工，早圖實效，以仰副朝廷振興商務收回利權之至意。至該紳等聲請所銷引數，留作各州縣公股，是否可行，業經飭由藩司核議詳覆另行酌辦。

得旨，如所請行。

〔東華錄，光緒朝，卷 190，葉 6。〕

〔周馥致軍機處、戶部電，光緒三十一年六月二十二日〕 竊查江西籌辦全省鐵路，前署江督端方會同前江西巡撫夏皆，奏准將行銷江西引鹽每觔加價四文，撥充鐵路經費。嗣准商以迭次加價，成本過重，再加四文，恐礙淮綱全局，稟請免加。是以奏准之後，遲遲未經開辦。該復飭司局詳細確查，並派員週歷考察，江西淮鹽引地，被粵、閩、浙私鹽侵佔，幾居其半。官貴私賤，已屬不敵，本難再加。惟鐵路為利權所係，江西官紳屢以端前督奏准為言，不得已暫照原奏，每觔加價四文，奏明於光緒三十一年七月初一日開辦，聲明試辦一年後察看情形，即以光緒二十九、三十兩年銷數牽算以新定歲銷比較十一萬引為準。自開辦之日起扣足一年，無閏之年如銷足十一萬大引，有閏之年銷足十一萬六千六百大引，再議接辦，倘不能足額，或即停止，或另籌善法，以免有礙淮綱大局……在案。

查此項鐵路加價，自光緒三十一年七月初一日加收起，扣至本年五月底止，連閏試辦一年，限滿僅銷鹽四萬五千二百四十六大引。核與原訂比較實短銷鹽六萬四千七百六十大引，短收課釐加價等項銀一百餘萬兩。而江西所收鐵路加價，除撫州免收外，實止收銀八萬兩上下。在鐵路局所得無幾，而公家所損實多。……擬從本年七月初一日起，將江西鐵路加價，即行停止。……馥明知江西鐵路經費，以淮鹽加價為大宗，苟能無礙餉源，極願長此加收，惟敗象已

成，挽回不易。除停止加價以外，別無善策。查各省鐵路招集股分者多，並不以鹽勸加價爲的款，應由江西鐵路局迅速妥定善法，另籌經費，保全淮綱全局。乞鈞處代奏請旨電示飭遵，以免浮議阻撓，致失政體①。

〔周慈慎公全集，第五冊，電稿，集4。〕

〔股款的抽收〕 茶股，在義寧、武陵、浮梁三處抽收。義、武兩處每年由稅務局包解三千元，浮梁則由局派紳抽收。

紙張、夏布、米穀，在吳城經過者，由吳城抽收；吳城幫紙張，由省城抽收；磁股由景鎮抽收；其餘均在湖口抽收。

各項貨股抽收之法：夏布照所完之稅每百千文抽洋壹十四元；米每擔抽洋二角，穀每擔抽洋一角，紙張照所完出口稅二分七折抽收，木料照所完之稅每千兩抽洋二百元，土靛每桶抽洋一角，茶每引抽規銀六錢，磁照所完之稅每一千文抽五十文。均預給收條，滿五元後給子股票。

〔黃家瑜、陳永懋：南洋鐵路調查記，葉74。〕

〔南潯鐵路股本的種類〕 商股之中，有集股、貨股之分。

甲、集股，……集股方法，有派股及招股、勸股之分。

（一）招股 光緒三十一年六月，……總辦李有葵派定本省各府屬開始招股。……繼復設立各省經理處。〔各省招股經理處成績如下表〕：

單位：圓

名 稱	招 得 股 款	名 稱	招 得 股 款
駐湘招股經理處	15,445	駐寧招股經理處	1,800
駐滬招股經理處	(未詳)	駐皖招股經理處	140
駐鄂招股經理處	29,113	駐京招股經理處	43,735
駐粵招股經理處	10,200		

① 光緒三十一年六月二十四日，軍機處覆電：“奉旨，周啟電奏江西因辦鐵路，准鹽加價有礙額銷，請即行停止等語。著照所請。”

九月，有蔡偕陳三立……等赴漢口招股。十月，復獨自由漢口赴湘招股。十二月，復偕同陳三立……等赴上海會商出使比國欽差李盛鐸籌辦認股集款等事。嗣因招股日久無功，遂專重派股。……

(二)派股 清光緒三十一年五月，擬定各縣股分數目，開摺詳〔撫〕院請飭屬會督各紳查招勸認足額，以濟要工。三十四年三月，護撫沈瑜慶將……改定各州縣派認股本共 40 萬股，刊印清單，通飭各屬會紳切實招勸，並飭各衙門局所一體首先自認，以資提倡。九月，總理劉景熙核定本公司人員派股辦法，……除洋員外，……總理每月 32 股，協理每月 24 股，員司薪水 30—40 圓者每月 1 股，50—60 圓者每月 2 股，70—80 圓者每月 3 股，90—100 圓者每月 4 股。

各縣派定之股數，共計 391,400<sup>①</sup>股，〔實收股銀 共計 236,389 圓。〕

(三)勸股 清光緒三十四年五月，龍鍾洙等商議設立鐵路勸股會；……十二月，開勸股成立大會，舉鍾洙為會長，稟請巡撫立案。巡撫批令與本路坐辦總理劉景熙公司商議，以免流弊。

宣統元年閏二月，鍾洙等復開辦勸股員演說練習所，一個月畢業，並編成種種勸股白話歌，先就省垣地方劃分區域實行演勸。其章程，凡整股以一圓為一期，散股以一角為一期，銅元以十二枚為一角。嗣以第一班勸股員不敷分佈，續選第二班勸股員，於五月二十二日開所練習，以備畢業後分赴各州縣演說勸股。惟派股、勸股同時並行，諸多窒礙，〔龍鍾洙〕乃致函本路要求停止派股。……景熙以派股發起

週年七釐，自最初至民國元年年底爲止。後經股東大會議決，本路經濟困難，嗣後停付，故自二年一月起至四年七月止，迄未付息，計未發股息共洋 208,403.55 圓。六年四月第九次股東大會議決一概轉作股本。

〔交通史略政編，第 15 冊，頁 854—879。〕

### (三) 日本資本的侵入及其陰謀

〔日本外務大臣林董致日本駐華公使林權助函，1907 年 5 月 10 日〕……〔江西〕鐵路係帝國政府多年想望之南清鐵路事業組成部分之一，故迅即與日本興業銀行協議，擬令該行承攬其借款，奈該行終無承攬此事之財力，結果決定由該行出名而由政府出資。其後經永瀧總領事與大成會社在上海一再商議，3 月 30 日如另紙抄件甲號所開，於當事人間簽字已畢。此項借貸關係，係由興業銀行貸予大成會社，再由該會社轉貸鐵路公司，此項轉貸關係，希自另紙抄件乙號大成會社與鐵路公司所訂契約中獲得瞭解。又爲求股票擔保（對興業銀行）鞏固計，將鐵路公司總辦致大成會社總理之書面通知作爲另紙抄件丙號，一併附上，詳細情形請查閱另紙附上各件。特此報知。敬具。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔附件甲、江西鐵路總公司與大成工商會社會約，光緒三十二年十二月初十日立〕立入股合約人江西駐滬商會，介紹江西全省鐵路總公司與上海華商大成工商會社總理吳端伯所議條款，開列於後：

一、上海華商大成工商會社總理吳端伯，願入江西全省鐵路股本銀一百萬兩，江西全省鐵路總公司即給股票二十七萬七千七百七十七股，……同時付足，即於付銀之日起算股息。江西全省鐵路總公司每年給息七釐，華六月、十二月分兩期在上海江西鐵路分局交付，每期付上海規銀三萬五千兩整。倘延擱不付股息之時，仍須按月照給重利七釐。

二、此項股票，江西全省鐵路總公司允准，自購票之日起扣足十年，江西全省鐵路總公司須備上海規銀一百萬兩繳還吳端伯，決無異議。

三、屆十年吳端伯願意認股，應聽江西全省鐵路總公司之意，或允吳端伯認股，或照其時股票價值，聽公司買回，不得異議。

四、江西全省鐵路公司願以此項銀兩，於一年內外兼開辦江西鐵路銀行。未開辦以前，即以商會簽字人會同擔保。俟銀行開辦，即以銀行擔保。此款於十年期滿贖回股票，並按期應付股息。此銀行鐵路公司有自主之權，吳端伯不得干預一切。但各辦事人將此款移作非鐵路之用，准吳端伯查核立時退股，將此款上海規銀一百萬兩索回。

五、如吳端伯於十年期內以此項股票抵押於人，押期屆滿十年，該受抵押此項股票之人，亦可向江西全省鐵路總公司討取股本股息，江西全省鐵路總公司應將承認照每股原價規銀三兩六錢贖回。如已開辦銀行，擔保承認，則向擔保銀行討取股本股息，並照原價每股規銀三兩六錢贖回。但不能轉售外國人，如外國人購去，作為廢紙。

六、江西鐵路銀行未開辦以前，由江西全省鐵路總公司指定江西商會經辦之江西全省米捐、鹽捐作抵本息。以上各捐，不能移抵別用。如米捐、鹽捐或有更動不敷，准以別項貨捐作抵。本息亦不能移抵別用。至於銀行擔保一節，俟其開辦後考察情形再議。

七、上海華商大成工商會社總理吳端伯確係中國江蘇省上海縣民籍。

八、蓋用關防後限二十天內在上海繳銀，過期不繳，此約作廢。將來撥款贖股，亦在上海。

九、此項合約，因鐵路尚未辦有成效，吳端伯認入巨股，不能不指定的款保證。屆滿十年，鐵路公司向吳端伯贖回股票後，即將此項合約作為廢紙。

十、此項合約江西全省鐵路總公司與上海華商大成工商會社總理吳端伯均已認定，各無異議。發給一式二紙，各執一紙，即由江西

鐵路總公司暫時蓋用關防爲憑。俟銀行開辦，即改用銀行保單，蓋章擔保，須經妥議。

商 董 鄧鶴波、胡捷三、曾瑞慶

總 董 陳伯嚴

江西全省鐵路總公司總辦 李有葵

上海大成工商會社經理 吳端伯

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。參看

交通史路政編，第16冊，頁891—893。〕

〔附件乙、日本興業銀行與大成工商會社關於江西鐵路公司借款契約，光緒三十三年二月十七日〕 日本興業銀行與上海大成工商會社總理吳端伯協商，決定由該會社貸予江西全省鐵路總公司以資金，職是日興業銀行茲與大成工商會社總理吳端伯訂立契約如左：

第一條 大成工商會社應貸予江西全省鐵路總公司之上海規銀壹佰萬兩，訂於明治四十年四月二日〔即光緒三十三年二月二十日〕在上海由日本興業銀行付給大成工商會社。

第二條 本借款之償還期限，以實足十年滿期。大成工商會社應於明治五十年四月二日償還日本興業銀行。

第三條 大成工商會社對於本項借款每年向日本興業銀行上海代理人支付六釐利息。但每年分爲兩期，於清曆六月末日及十二月末日支付，不得延擱，倘至期延擱不付，須對該項利息每月加給七釐利息。

第四條 本借款上海規銀壹佰萬兩，交付之日，相當日金壹佰肆拾柒萬零壹仟伍佰捌拾捌圓貳拾叁錢。爲預防償還本金時金銀市價波動發生損失，大成工商會社對江西全省鐵路總公司所訂利率與其對日本興業銀行所訂利率之差額，即相當年利壹釐之利息。每逢收到江西全省鐵路總公司之利息時，應由大成工商會社及日本興業銀行連名存入上海橫濱正金銀行支店，作爲定期存款。償還本金時，倘上海規銀壹佰萬兩之匯價低於日金壹百肆拾柒萬零壹仟伍佰捌拾捌

圓貳拾叁錢，則以上項利息差額定期存款之本利補足之。倘有剩餘，則由大成工商會社收回。

第五條 大成工商會社對於江西全省鐵路總公司有無將其資產另行抵押，或時常出賣，或另興借款等等情事，進行周密偵查，以免利益受損。

第六條 大成工商會社發覺江西全省鐵路總公司有第五條所列情事時，應一面採取阻止辦法，一面通知日本興業銀行，相互開誠商議，再與江西全省鐵路總公司理論，設法保護本契約。

第七條 江西全省鐵路總公司倘有另與他人接洽借款情事，大成工商會社應及時通知日本興業銀行，並協助爭取獲得利益。

第八條 大成工商會社自江西全省鐵路總公司取得之抵押品即該鐵路每股五元之股份貳拾柒萬柒仟柒佰柒拾柒股，應轉交日本興業銀行以爲抵押；又，大成工商會社應將該項股份業已轉交日本興業銀行充作抵押一節，通知江西全省鐵路總公司，並取得其書面承認，轉交日本興業銀行以供異日憑證。

本借款滿期時，江西全省鐵路總公司還清借款本利，日本興業銀行交還抵押之股票。

第九條 大成工商會社自江西全省鐵路總公司作爲本利金之擔保而取得之江西商會經辦江西省內米捐、鹽捐及其他各貨捐權利，一概提交日本興業銀行作爲擔保。

第十條 大成工商會社未經日本興業銀行允諾，不得修改其與江西全省鐵路總公司訂立之條款及文字或另訂契約。

第十一條 大成工商會社與江西全省鐵路總公司訂立之契約原件，在借款本利償清以前，自應交由日本興業銀行收執；爲預防損失計，大成工商會社根據該契約原件取得之一切權利亦應委任日本興業銀行行使之。

第十二條 日本興業銀行應竭力擁護大成工商會社對江西全省鐵路總公司之權利固不待言，但大成工商會社應完全履行其對日本興業銀行之責任義務。



本契約用日、清兩種文字各繕三份，一份交大成工商會社，一份交日本興業銀行，一份交上海〔日本〕總領事館保存。又，本契約應經上海日本總領事正式承認，遇有爭執時，應服從上海日本總領事裁決。

光緒三十三年二月十七日上海大成工商會社總理 吳端伯(印)

見 證 人 趙楚維(印)、胡捷三(印)

明治四十年三月三十日日本興業銀行總裁 添田壽一代理人、

橫濱正金銀行上海支店支配人 長鋒郎(印)

右係於本官面前誠實署名蓋章者，此證。

明治四十年三月三十日在上海帝國總領事 永瀧久吉(印)

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔附件丙、李有棻致吳端伯函，光緒三十三年正月二十一日〕

頃接來函，得悉前交尊處之股票將抵押於興業銀行。股票背後，業經加註，爲此特具公函前來。其股票抵押之處，請即照合約辦理，無相違背可也。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔日本駐漢口領事高橋橋太郎致林權助報告的附件，1908年4月22日〕 我國嘗要求自福建經南昌以達漢口之鐵路敷設權，當時總理衙門對此已口頭允諾<sup>①</sup>，此項利權他日確定落入我手時，九江南昌線當爲其一部份，故上述我方……對九江南昌線之措施，可謂頗得機宜。

江西省本擬不用外資而純用清國資本，敷設省內鐵路，其預定線有二：一爲江西省縱貫鐵路，自九江南走，經南昌、吉安、南安〔康〕入廣東，於韶州與粵漢鐵路連絡。一爲江西省橫斷鐵路，自該省東境廣信府西走，經南昌達湖南省長沙。兩者均於明治三十七年〔一九〇四年〕奉旨准行。目下工事中者爲九江南昌線(七十六哩)。如前所述，爲充敷設費，已先向我國借入一百萬兩，其借款形式頗爲曲

<sup>①</sup> 原稿“對此已口頭允諾”右側批有硃線一條，頂上批有硃筆“?”號，可能是林權助批的。

折間接，蓋慮及清國收回利權之現狀及揚子江岸英國之立場，採取此種形式亦屬事之不得已者。過去係在我國技師監督下着手築造線路，然自鐵路資金籌集困難之清國言，早晚必有再度求助外資之必要，屆時我國當應承之固無論，關於我國對該路之關係，亦應相機確立之。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔林董致日本駐上海總領事永瀧久吉訓令，1908年6月4日〕

嗚呼江西鐵路借款秘密曝露，清國當事人等陷於極端困窘之地。幸我方有打消等等之舉，方得甯縫一時。然抵押股票於外國人，本係清國法令及公司章程所禁止者。故以目前情形言，不僅我國權利欠鞏固，即當事人等亦顧慮後患，一時有欲清償我國借款之勢。再則，欲達到經營該路之目的，按舊日辦法投資，並不妥當，莫若解散大成公司，創立中國人名義之銀行，將大成公司與鐵路公司之契約交由銀行承頂，而銀行之營業權全部歸我掌握即可。清國當事人亦希望如此。已有杉山茂丸及其他方面之密報到來。然營業權全部歸我掌握，則與我國之關係更加明顯。究竟可否實行，不能無疑。再則，為就此事做到切實商討計，此時擬就當事人之意見及將來之方針等等，詳細徵詢貴總領事之意見。希詳細調查答覆。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本駐漢口領事高橋橋太郎致日本外務大臣小村報告<sup>①</sup>，1908年10月20日於漢口〕 據本官卑見，我國有對江西鐵路傾注全力之必要，其理由如左：

一、粵漢鐵路及川漢鐵路等，不僅在我國政治及經濟上直接利害較少，特別如粵漢線，因與英國有關，終無我國染指之餘地，故不得不姑以供給技術人員或售賣材料之類為滿足。川漢鐵路亦然。

二、我國目前經濟情況，對於粵漢川漢等之大鐵路，並無進行投資之餘力，然如江西鐵路中之南潯線，僅七百萬元左右已足，且

<sup>①</sup> 本件據高橋橋太郎致日本駐華公使伊集院的副本抄出。

完成後可以獨自維持。又，掌握此路，將來足可扼江西其餘各線之咽喉。

三、若欲確立我國對福建省之優越權，自有以其與揚子江連絡之必要，如此，江西鐵路乃與福建省連絡之唯一線路。

四、向來江西省尚無各國過甚注意之事，然實際上江西省有自鄱陽湖沿岸貫穿全省之贛江，該流域非常富饒，一旦鐵路貫穿其中，將有開發極大利源之餘地，自屬無疑。

五、自福建經江西以達武昌之鐵路，係我國政府過去曾向清國要求之路，在各國中我國有優先權<sup>①</sup>，各國對此路採取阻撓態度之顧慮較少。……

首先，作為第一案，在於以往年我國之要求為基礎，倣照津浦鐵路或滬寧鐵路等之成例，江西鐵路之資金，由我國貸給，與清國政府公然開始交涉。本案驟看似甚難成功，然據本官考查，江西鐵路，就今日之情況言，以清國之力醜集所需資金，決不可能。若當局者頑強排斥外資，恐再過十數年，本鐵路亦無成功之望。再則，彼等表面雖排斥外資，然考其歷來真相，則皆為爭奪權力而供攻擊反對派之用者，並非內心嫌憎外資其物，甚屬明顯。故貸予外資時，倘照津浦鐵路例，表面上凡可以想見其與清國人面目攸關之處，則完全讓步，我方唯將二三緊要之實權握於掌中，度其必不致過甚反對。如本案成立，已貸之一百萬兩借款亦可公然撥入其中，我國迄今漸次着手之各項權利，有藉此得以鞏固之利。

若上列第一案絕無希望，作為第二案，在於照上年對粵漢鐵路之計劃，令我國之有力團體承攬全部線路工事，而以延期付款辦法間接貸予資金<sup>②</sup>，以漸次掌握鐵路之實權。據前此一再探詢當局者意向之結果，本案似不甚困難。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔華大勸業、大成工商契約書〕 明治四十一年十二月二日，光緒

① 伊集院在“有優先權”語右側，劃有紅線一道，頂上加有問號“?”。

② 伊集院在該句上批道：“倘無政府財政上之補助，我民間終無延期付款之力。”

三十四年十一月初九日，清商大成工商會社總理吳端伯（以下簡稱甲方），與日人杉山茂丸、後藤猛太郎、加藤浩、星一（以下簡稱乙方），關於監理大成工商會社營業權一事訂立契約條項如左：

第一條 甲方於本契約訂立之日，將大成工商會社營業之一切監理權全部移交乙方，而主要委託以左列權限。但本契約監理權之執行期限為九年。

一、關於大成工商會社與日本興業銀行間之一百萬兩借款，乙方代甲方協定之全權。

一、行使甲方對江西鐵路公司借款之一般權利，並代甲方徵收清算該借款利息之全權。

一、根據乙方便利，為監理大成工商會社營業而指定並派遣乙方認為適當之人員問題。

第二條 乙方因自甲方取得營業監理權，故承允左列各條：

一、支付大成工商會社之一切營業經費。

二、根據必要，並經過協商後，支付大成工商會社之營業資金。

三、於執行監理權期間，以其營業利益金彌補大成工商會社已往損失二十萬兩。

作為上列契約之憑證，本契約以日本文字繕為五份，分別署名蓋章，各執一份，並作成清國譯文兩份，日清兩國人兩方各執一份。

後藤猛太郎（印）、杉山茂丸（印）、星一（印）、加藤浩（印）

上海大成工商會社總理 吳端伯（印）

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本駐滬代理總領事松岡洋右致日本外務大臣小村報告，1909年12月6日於上海〕 關於端方之提案，即我國興業銀行交由吳端伯等所創大成公司經手貸予江西鐵路之一百萬圓，應將借主改為裕寧銀行，脫離吳等之手，以避各種煩擾危險一節，聞前任永瀧總領事曾經稟請而未得閣下贊成。最近據當地道台蔡乃煌秘密忠告，吳端伯等居中干預則危險頗多，有招致種種紛擾之慮，應以斷絕此項關係而使當地最堅實之四明銀行，成為直接借主，俾與鐵路局維持間接關係

爲得計。此事若自該道台與名譽總理陳三立以及其與端方等之關係推之，鐵路當局者之希望當然亦可概見。使該道台擔任上述幹旋，不僅頗爲便利，且近來蔡道台轉任他職之風說頻傳，先前吳等僅在利息之支付上惹起很大麻煩，曾煩該道台幫忙，現在該道台之離任，至少在此事善後辦法之進行上頗爲不利。再，吳等之危險與不足恃，在其他各種事件上亦爲本官所深知。此時對於該道台之上述忠告，究應如何處理，敬請來電訓示。

〔同上。〕

〔太田外世雄<sup>①</sup>致大久保利武<sup>②</sup>報告，1909年12月7日於漢口〕  
就該鐵路〔九江南昌鐵路〕之目的言，預定將再延長，幹線預定與粵漢鐵路相會，全長四百六十哩；由南昌經撫州入福建之枝線，全長一百六十哩；由南昌經廣信入浙江者，一百七十三哩。此外，經萍鄉入湖南者二百九十哩，合計一千零八十三哩，預定使江西成爲中國東部之重要商區。該鐵路之通車，在設計及資金上依靠我國之處頗多。現在試行通車，應爲我國在中國之發展深深祝福。

〔同上。〕

〔日本駐漢口代理總領事渡邊省三致小村報告附件，1909年12月8日於漢口〕 長江沿岸之地，向爲英國勢力範圍，四十餘年來，商業、工商〔原文如此——編者〕及航業均爲其壟斷經營。西曆一九〇一年，英德兩國關於中國門戶開放領土保全之協定成立後，局面爲之一變。新進氣銳之德國，割據山東膠州灣，大向中國中部爭霸，及至近年，益進其步武，勢力實不可侮。願我帝國，經濟俄兩戰後，僅得追隨其後，前途遼遠，豈可不加奮勵。

今列強慘澹經營，欲擴張本國勢力，莫不到處試圖飛躍。雖然如此，幸江西之地至今尚未遭受外國侵蝕，有超然居於勢力圈外之象。且與曠昔帝國約定不得割讓之福建相聯接，一衣帶水之間，隔福建而通台灣新領土，廣袤七萬里之沃野，尙未開發之富源頗多，洵極其適

① 日本農商省駐漢口領事。

② 日本商務局局長。

於培養我國利權之一大疆域。由此觀之，帝國必須遠矚大局，一度思及江西全省。以經營鐵路為序幕，而展開這大計劃<sup>①</sup>。倘今日疎於扶植利權經營事業而無任何設施，則千載一時之良機，就此逸去，豈他日噬臍之悔所可及。

〔同上。〕

按：光緒三十年十月成立江西全省鐵路公司後，十一月起，即聘英籍工程師羅德瑪選擇線路。三十二年年底日本資本滲入，三十三年二月乃改聘日人岡崎平三郎為正工程師。岡崎就任，立即進行大規模的測勘，分全線為三大段，九江至德安為第一大段，德安至山下渡為第二大段，山下渡至南昌為第三大段；並於該年十月將全線初測完畢。三十四年四月，第一大段實測告竣，不久開工。宣統三年四月該段竣工，翌年通車，全長計 50 餘公里。

## 二、福建鐵路公司的組成和漳廈鐵路

### 的建造(1904—1911)

#### (一) 法國對建築福建鐵路的覬覦<sup>②</sup>和 福建人民的反侵略鬥爭

初四日天津專電云：閩省紳商，有公電致同鄉京官，略謂：現有翁樂村〔翁松村〕與法商私約，攬辦閩省鐵路。請為<sup>③</sup>關係甚巨，大動公憤，協力堅阻云云。

〔大公報，光緒三十年十月十四日。〕

<sup>①</sup>原文在這十五字旁加有圓圈。

<sup>②</sup>光緒二十八年九月二十一日(1902年10月22日)，閩浙總督飭福建礦務總局招致法商大東公司與“歸華員經理洋人附股”的華裕公司訂立《福建建、郡、汀屬礦務章程》一件，其十一款規定：“大東公司可於礦井處所，疏濬河道，以便行運，並修造小枝鐵路至最近水口或與礦工有聯屬之處。惟言明，所造僅係枝路，不得造幹路。此種港路只能專作裝運礦產之用，如要裝載客商、貨物，須妥議章程，另訂條約。”這是法國帝國主義企圖建造福建省境鐵路與地方當局簽訂的第一個文件。

<sup>③</sup>“請為”二字係誤植，應在“協力堅阻”前。

福建鐵路，聞有某國商人出頭謀攬，陽爲華人，陰實洋股。舉前〔駐〕古巴領事陳綱爲總辦，余弼臣、翁松村、周光啓、顏臣希爲會辦。其運動費由某國先撥十萬圓，不足，則由各提倡人先墊。陳綱已赴香港，擬由香港折往上海。余弼臣、翁松村則由福州逕往上海。聞此行係先在上海商酌妥當後入京運動。

〔北京報，光緒三十一年正月初七日。〕

去歲法商魏池擬謀築此路<sup>①</sup>，廈紳籠絡者有數人。嗣以某<sup>②</sup>執勢力範圍之說出而與爭，其事遂寢。按泉、漳出洋人數最多，據厚資而受外人指揮者，指不勝屈，竟自棄其利而甘拱手讓人，此何故哉？無他，地方官有司每見民間辦一事則多方勒索，稍有利又攫而奪之，以是之故，不能取信於民，而民不樂爲之用也。探聞駐福建法領事，近忽照會閩督，要素福建全省路權，閩督尙未答覆。

〔同上，光緒三十一年正月初九日。〕

〔福建人士反抗法帝企圖佔築福建鐵路的傳單，1904年冬〕

〔一〕 中國大陸鐵路之敷設，久爲歐美人士視線所交集。其擴張路權，爲惟一之主義者，非僅望收鐵道上資本金所生之利益而已，蓋瓜分切實之根據，不得不著手於鐵道線之延長，當爲吾國人之所公認矣。福建爲法、日二國範圍地，各欲爭佔路權，以擴張其勢力。近得商務部消息云：法商魏池與閩人翁松村及廈商某某一二人私訂合約，將福建全省鐵路，歸其包辦；且一面遣人赴京運動。一切福建人，紛紛議論，皆謂關係福建絕大之問題，當急謀阻止之策，而刻不容緩者也。夫外國人之恆言分割支那人陸而盤踞之，莫如奪其重要之鐵路，則不必顯居分割之名，而陰享分割之實。比年以來，各國勢力範圍之劃定，實藉攘奪鐵路礦產爲張本。礦產賣於林蔭，而福建之亡兆；鐵路又賣於翁松村，則福建之亡成矣。我福建人以生以養之地，聽其入於外人勢力圈之內，而毫不措意，不其悲乎！願我桑梓同胞，人人抱存福建之思想，羣策羣力，爭回權利。或翁松村自知反悔，則福建前

① 指從海澄縣往的星嶼，經漳州、龍岩、邵武而與江西鐵路連接的路線。

② 某，指日本。

途之希望，正未可量也。我福建人試撫心一思之，諸同人固不惜垂涕而道之也！

福建人公啓。

〔二〕 呀！大家都是福建人，曉得福建的事情，十個沒有兩三個。這怎麼好？現在外國窺伺福建，日迫一日；不比從前沒有外人干涉，我們儘可安閑過了日子，不管外事，便算一個安分的人了。如今有一件事關係重大，必對我兄弟們說，不是別的，望兄弟們大家出力，不致福建被一兩個人白白送與外人就是了。這個月二十四日，得了北京商務部信息說：南台有個法國商人名叫魏池，同個福建人翁松村與廈門紳士一二個，私訂合約，將福建全省鐵路歸伊包辦；更遣一二人帶好多的錢進京去運動了。這鐵路是比人身血脈一樣，自己沒有血脈，靠他人來做血脈，就是做人不成了。我兄弟們都是明理的人，應該曉得這鐵路是萬萬讓外人不得的。外國人日謀瓜分中國，其瓜分的手段有二樣：有有形的瓜分，有無形的瓜分。無形的瓜分，就是把鐵路的權握了，使全省都在他範圍之內。他們運軍火、調陸兵，都是容易的；並可借保護鐵路的名目，各府各縣都屯了兵。天天街上常有洋兵來往，受害一定是不淺的。福建人要做什麼事，不走鐵路是太慢的，走他鐵路件件不便。我們福建做生意的也是很多，即如運貨來往，經他鐵路，任他如何刁難，如何挾制，到那時候，吊淚也是太晚了。全望我兄弟們各各熱心，齊齊出力，商量出對待翁松村的法子，使翁松村不敢放膽做事，免兄弟們受外人的挾制，大家就感激不盡了。

福建人公啓。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

福建爲濱海要區，非開築鐵路無以通援運而聯聲息。廈門孤懸海外，更關緊要。近經歐美、日本迭次履勘，以漳州海澄縣轄之星嶼地方爲起點地，分爲三段：第一段由星嶼起接同安，經安海而泉州，而永春，而興化，而延平，而建寧，之與浙江溫紹鐵路相聯。第二段南接海澄，經漳州，而平和，而雲霄，而詔安，與廣東汕潮鐵路相連。第三段即由星嶼取道石美萬松關入漳州，經龍岩而邵武，之與江西鐵路相聯。



三段中以第二段數〔里程〕較短，商貨較多，亟應先辦。第一段，〔第二段〕次之，第三段又次之。星廈枝路當以星嶼稍斜六七里同安縣轄之□尾鄉架橋直至廈門高崎鄉，其鐵路自可由星嶼通過嘉禾山而至廈。此條雖里數無多，必待幹路辦成一二段，有貨可運，方可開辦。去歲法商魏池擬謀築此路，廈紳〔被〕籠絡者有數人。嗣以某執勢力範圍之說出而與爭，其事遂寢。……探聞駐福建法領事近忽照會閩督，要索福建全省路權，閩督尙未答覆。

〔北京報，光緒三十年十二月初四日。〕

## (二) 福建全省鐵路公司的組成

〔福建日報論閩省紳商宜速定自辦鐵路議〕 鐵道爲一國存亡之所繫，列強不惜竭全力以謀我，而我從來視之若不甚愛惜，舉尺尺寸寸而委棄於人，至今而禍患大形者，此由前時上下蒙昧，不知利害，而貪奸者有以誤之也。……

夫福建之於中國，猶家室之有門戶，而東南之所由賴以保障也。而鐵道之於福建，又全省安危得失之所寄也。我閩人之宜保勿失，非特爲一省計，不啻爲全中國計。其與偏僻疆省，又有輕重之不同也。乃前者以法人力索我鐵道敷設權，故全省京官及士商起而爭阻，亦嘗倡爲集股自辦之議矣。曾未幾何時，法人之意稍失，而我自辦之事亦緩，至今不聞有所舉動焉。將已請諸政府，而其事尙待酌商耶？抑以外人所謀既不遂，而我亦不妨姑置之耶？若已請諸政府，則吾言爲費詞；若猶未也，則我閩人因循自誤，此時不早自辦，後雖欲自辦，而有所不得者矣。

夫數福建於吾國，其財產之豐厚，人民之殷富，雖未足與廣東、江蘇爲敵，而實不下於江西、浙江、安徽等省。今自爭路風潮之起，四川以川漢鐵路之轉機，毅然首立公司以自辦矣。江西以九南鐵路之變，故亦急起直追，而定全省自辦之謀矣。安徽雖暫無事，而人士深顧遠慮，亦已稟請商部，舉人自辦。浙江自辦之局，今雖尙未成立，然以美

人倍次力索浙贛鐵路之故，動全省人之公憤，紛起而籌保全之策，不久其必能自辦，蓋無疑也。獨福建介於數省之間，貫輸文明，居內地各省之先，建立事業，則居各省之後。我閩人之不爲各省所深恥而辱笑者幾何？夫使福建而如西北貧瘠窮困之省，無力以自建設，其事猶可說也；而今則固成沿海最富饒之區矣。且使福建而不患他族之覬覦，或未嘗爲人之所垂涎，人士相昵而不奮遠圖，其事又猶可說也；而今則固明明居南方最危險之地，法人又固出其狡計，以嘗試我矣。各省爲外界所激刺，而卽自辦；而閩人徒托諸空言，而不見諸實事焉。當斷不斷，必有後殃。福建其不免爲滿洲、山東之續乎？

……近考列強侵略我之政策，變其有形之瓜分而爲無形之瓜分，將以鐵道勢力之範圍而代土地佔據之名。……兩載以來，經我國人士大聲揭破，上下一心，以保全路權，爲無上之要着。一地見索，則一地之人起而力阻；一省見索，則一省之人起而自辦。先後不同，事幾一轍。而湘、粵、鄂三省之人，且乘合興之背約，力爭粵漢廢約而收回矣。此雖我國絕大之好消息，亦未必無重禍伏乎其中。所謂重禍，將自後起不振者當之。夫外人所以謀我之深，勢未必肯因此而稍沮緩也，或且因此而加暴。成立各省既未有詞可以要求，則必盡注目於未成立各省。又慮各省成立之日衆，存者希而索者多，將不免有所競爭也，則必以疾趨先得爲快，此時乘勢既猛，抵拒者難，雖欲自辦，而或有所不能。試自最近外人索我各路之情勢觀之，其強硬無理，已較前有倍加焉；則其後將更何如也。而我福建若不及此時尚易爲之際，不亟定議自辦焉，而鐵道之爲福建人之鐵道也，難矣。

……況夫一國利源，莫大於路、礦、航海。三者卽無外患，亦不可不速謀開築，以開地方富強之業，不僅僅爲弭患消禍計也。抑我閩人，勿視人之索路權者，唯法人偶一爲之。今法人既經拒絕，必無他族之效尤而起。……法人之事斷寢，其繼法人而起者，將必不待歲月之久，我閩中士紳之明達，豈於此而不知？

〔福建日日新聞社論，1905年8月19、20日。轉錄自經濟研究所藏日文檔案，抄件。〕

〔商部奏福建紳士籌築本省鐵路公舉大員總理呈請奏咨立案摺，光緒三十一年八月二十七日〕 臣部於光緒三十一年七月間接據福建通省京官光祿寺卿張亨嘉……等呈稱：竊維閩省地僻民稠，生產鬱積，全賴轉輸利便，以發山澤之所藏，以補耕作之不足。近年以來，奸商勾引外人，動指數府之礦地歸其專辦，坐使利權日失。夫礦與路本相輔而行，欲杜盜礦之陰謀，莫若自行籌款建築鐵路，上為國家挽久遠之利權，下為紳民免身家之遺累。惟是籌辦伊始，責重事煩，非有信望夙孚，鄉閭推重之員，不克勝任。查有降五級調用前內閣學士兼禮部侍郎銜陳寶琛，家世通顯，學粹品端，家居二十年，措辦學務、商務，具見成效。凡閩省之經商於東南洋各島，家擁厚貲者，平昔均服其為人。若聞該紳總理鐵路事宜，必能感奮輸誠，力顧桑梓之公益，其餘籌集股款一事，決無阻礙。廈門為通商口岸，擬先行籌築為幹路之首段，再行陸續接建，期與廣東、江西、浙江路線交通，以廣商利。現在各省先後公舉總理自行籌築，均奉旨允准在案。今福建事同一律，應請據情代奏，請旨定奪各等語。

臣等竊維福建一省，與各國通商最早。土產沃饒，外人垂涎尤甚。往昔風氣未開，士民惑於風水之說，恆不免故步自封。今該省紳士張亨嘉等眷顧鄉閭，力圖挽救，呈請自辦鐵路。臣等覆查該省路線不特與江西、廣東、浙江等處壤地交接，商運必多裨益。且於該省礦產，亦可藉路線以謀自保。洵屬深有關繫。其公舉降五級調用前內閣學士兼禮部侍郎銜陳寶琛總理該省鐵路，查該員歸田以後，頗能潛心實業。既據該省紳士等合詞呈請前來，可否仰懇天恩，俯念路政商權，事關緊要，准將降五級調用內閣學士兼禮部侍郎銜陳寶琛派令總理該省鐵路事宜。所有集款、勘路、購地、興工各要端，均責成該紳等妥速籌辦，稟呈臣部詳核奏明，切實辦理，以一事權。並遵照臣部奏定章程，三年辦理後果有成效，仍援照江西等省核實奏明，酌予獎勵。如曠久無功，亦即由臣部撤差，以重路務。

奉旨：依議。

〔執政紀要初編，軌6，葉10-11。〕

〔商辦福建全省鐵路有限公司暫定章程摘要，光緒三十二年七月〕

### 總則

“本公司……定名為‘福建全省鐵路有限公司’”。“凡附股之人，無論有無官職，皆為股東，應得各項利益，一律從同”。“本公司專招華股。凡我華人之僑居外洋各島者，但查實係華人，即得與股”。

### 勘路

“一、全省路線：自福州造至延平，一由延平造至建寧以接浙路，一由延平造至邵武以接贛路，是為上游之幹路，自福州造至興化，歷泉州、漳州以接粵路，是為下游之幹路。而福、廈係通商海口，客貨最夥，泉州之安海次之。茲擬先由廈門對岸之嵩嶼造至漳州，由東石經安海造至泉州，一面由福州造至馬尾。此三段路線較短，勘估後即可招股施工。此外勘辦之先後，路線之經移，俟總工程師覆勘後，統行測估，繪出全圖，決議隨時興辦”。

“一、本公司所指定勘辦各線外，閩境另有應行勘辦之路線，未經本公司指定者，如確係閩人自集華股，按照本公司章程聲請勘辦，須經本公司查核後呈請商部批准立案”。

### 設局

“省城設一福建全省鐵路公司辦事處”。“廈門分設鐵路辦事處一所，以便漳泉等路”。“京師……設一福建鐵路議事處，由同鄉京官公舉總副議事員，秉承商部，遇事共同會議，以期京外一起”。“在上海聯合安徽、浙江、江西，設立四省鐵路公所，凡遇路政，彼此調查比較，期於求益去損。業經咨報商部核准，於今年正月開辦”。“各府州縣及他省外埠，分設經理處，以便代收股銀，並發給股息”。

### 用人

“股東會暫未成立，路事繁重，應公舉協理總董、分董若干員（以股份最多次多者任之），商議要務，並分任籌款招股等事”。“四省公立一鐵路學堂；……以儲造管路之才。此外……咨請本省制府選派及格之學生，分赴東西洋專習路學，以廣得人之用”。“工程師先延華

人。如須延外國人，本公司當妥訂合同，呈請商部核定”。“各府州縣公正殷實紳商，……擬請各地方官會同紳士遴選，知會本公司酌定，作為該地方募股紳董，由本公司發給章程，移請認招該處股份。將來即以此招股最多之人，訂為議董，惟議董必自認二百股以上者”。

### 籌款

“招股以五圓為一股，週年六釐行息。另刊招股專章，呈報商部立案。”

“擬援照各省糧捐、鹽捐成案，議籌公款，以為招股保息，及設局勘路開支經費。此項公款應由地方官酌核奏經商戶部議覆辦理，期於不擾、不漏。路成之日，即永遠停止。歲抽若干，仍照數給予股票，應得紅利，按年歸還該地方以為辦理學堂及各項善舉之用”。

“吾閩人之官於各省者，應參照安徽鐵路章程，凡有缺直、廳、州、縣，無論實任署事，除著名苦缺外，均請按年入股。其道府以上、提鎮以下，並候補遊幕各同人，各就差缺館席之優劣，按年分別派認。即由各該省同鄉官中公舉一人，經理其事”。“福建全省地方官痛癢相關，日望吾閩要政之舉，請按年分派認股，以為民間風聲之樹。所得股息紅利，一律從同”。

“福建全省各州、縣、城、鎮、鄉村，所有店鋪，不論土著流寓，除手工食力外，參照安徽鐵路章程，均請酌量入股。閩人之經商各省者，亦由會館及董事照此辦理。此外各省商界有願入股者，仍不限制”。

“路線所經之處，地價工值，均可聽便充股。同沾本省公共之利益”。

### 辦工

“先為單軌，預備雙軌，以便擴充。軌寬以英尺四尺八寸半為度”。“軌道所經應用地段，無論官地、私地，均照京漢、滬寧購地章程辦理”。“路上所需之材料，除鐵軌應向漢陽鐵廠定購外，如有土產適用價亦相當者，必儘數先用”。

【同上，軌6，第3頁】

〔商辦福建全省鐵路公司招股章程摘要，年月日未詳〕“本公

司奉商部奏准，名曰‘商辦福建全省鐵路有限公司’。地方官擔任保護”。

“本公司專招華股，如有爲外國人代購股票，及將股票轉售、抵押於外國人者，本公司概不承認”。

“先招股本銀六百萬元，造嵩嶼至漳州、東石至泉州、馬尾至福州三路”。

“每股收庫平柒錢貳分重通行銀圓五圓。掛號之日，先繳定銀壹圓。餘分兩期繳納”。“公司收到股銀後，無論已未開工，即日起息，週年六釐”。“認股後於本年八月內全數繳納者，爲優先股。路成所得紅利，另提二十成之二以爲特別報酬，至十年止。以後與餘股同”。“優先股招至六十萬圓爲止。如屆期而數未滿，仍擬續展。一經滿數，雖未屆期，即登報聲明截止。或於截止時繳有零數，亦均作優先股”。“掛號招股之後，無力續交者，按照商律登報通知，限期一個月交付。逾期不繳，即失其股東之權利”。

“所集股本，係專爲鐵路經費，不作他用”。“無論本省、外省官商紳富，有能獨力認股至五十萬兩以上者，照路章第九條，呈明商部，請旨優獎。有能擔任招股至五十萬兩以上者，照商部奏定十二等勳章章程，呈部核獎”。“股東會成立後，遇有議決事件，自任一千股以上之股東，得有一議決權。餘準一千股之數遞加。惟一人至多不得逾二十五議決權。如有不滿一千股，得聯合其股數至一千股，亦有一議決權”。“本公司路工告成後，所收客貨兩項進款，除應付股息及修路各項開支外，盈餘作爲紅利，分二十成算：以一成報効公家，二成報酬優先股，三成作爲公積，二成作爲在事人員酬勞，十二成按股派分股東”。

〔同上，卷6，葉1—3。〕

〔徵收鐵路隨糧捐〕 凡完地丁一兩，糧米一石者，各加收二百文，與地丁同時交納。開辦之初，據鐵路局原咨，以鐵路招股之先，即宜預籌保息，以堅衆信。但股本既不能挪移，自應另籌的款，以備提用。計惟隨糧一項，所取者微，所及者普，尙敷支撥。歲抽若干，仍照

數給予股票；路成之日，應得紅利按年歸還該地方官，以爲辦學及各項公益之用。於光緒三十三年下忙起，三十四年上忙止，試辦一年。嗣因各屬完納，相安無事，復經詳請奏准展辦，以路成之日爲止。估定額年一十六萬九千餘兩。

〔財政說明書，福建省·歲入雜捐，頁12。〕

〔閩浙總督松壽奏及諭批，宣統元年五月二十八日〕 閩省前因修造鐵路，請將每兩丁銀每石糧米加收隨糧捐錢二百文。自光緒三十三年下忙起，試辦一年，民情相安，再行展辦。旋准度支部駁准試辦。……現辦理經年，察看民間輸納，尙屬相安，目下路已興工，在在需款，未便遽行停止。

下度支部知之。

〔清實錄，宣統政紀，卷14，葉25。〕

### （三）日本對國人自築鐵路的干預

〔日本駐福州領事高橋橋太郎致閩浙總督崇善照會，1906年4月14日，光緒三十二年三月二十一日〕 本領事茲據本國外務省電訓內開：頃聞福建省各地方經營鐵路，不久而起等云。查該問題當於日曆明治三十一年五月七日，即華曆光緒二十六年四月，駐紮北京日本欽差矢野文雄與清國外務大臣李鴻章等三大臣商訂內載，將來在福建全省開辦鐵路，若果經費不足，須借外國款項，並聘請外國工程師，必須儘先協商日本政府等云。該商約現應〔在〕總署存案，爲此聲明，閩浙總督以便參奪，以防將來糾葛等因。據此，相應備文照會貴制台，請煩查照，轉飭該管事宜知照。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔崇善致高橋覆照，光緒三十二年三月二十七日，1906年4月20日〕 光緒三十二年三月二十三日准貴領事照會。……本軍督部堂查閩省現議開辦鐵路，設立公司，所有一切經費，均由紳民合力湊集，並不借用外國款項。其工程師擬聘用本國人。准照前由，除先行知洋

務局並咨總理閩省鐵路事宜前內閣學士陳查照外，合行照覆貴領事，請煩查照。

〔同上〕

〔高橋致崇善照會，1906年4月23日，光緒三十二年三月三十日〕  
昨准貴制台照覆。……本領事詳細閱看，其中惟載自辦之意，未見若借外款或外國工程師先儘協商日本政府等語字樣，未免抱歉。

又前敝照會內所載明治三十一年五月七日，即光緒二十六年四月，係有錯誤，即當光緒二十四年四月。茲詳明指出，以便查看，而防將來之糾纏。相應備文貴制台查照。

〔同上。〕

〔崇善致高橋覆照，光緒三十二年四月十三日，1906年5月6日〕  
本年三月三十日准貴領事照會。……當經電詢外務部。茲准電覆：二十四年總署並無此項密約。二十六年日使照請由兩國商民合辦自廈門對岸內地起經福州、邵武、江西撫州、南昌至漢口作為幹路，自福州起經羅源澳至三都澳，又自南昌起經衢州至杭州作為枝路，亦經總署駁覆未准等因。

查此事敝國前總理衙門與貴國欽差既無此項密約，自應毋庸提議。現閩省鐵路已歸紳民自辦，一切遵照部定公司章程辦理，與從前處漢各路因借某國之款即用某國之人者不同。事關紳民公益，無論如何變通辦理，均應遵守部章。相應照覆貴領事，請煩查照。

〔同上〕

〔高橋致崇善照會，1906年8月1日，光緒三十二年六月十二日〕先准貴軍門照覆<sup>①</sup>。……嗣據前照轉電敝國外務省知照。頃准外務大臣訓電內開：福建省開辦鐵路一案，先於東曆明治三十一年五月間駐京敝國欽差矢野文雄與同貴國外務部李大臣等訂約，業經存案可稽。詎料據駐閩將軍來照，並無此項密約，自應毋庸提議等云，不堪詫異。為此再行函達駐閩大臣辨駁，以免誤解等因前來。據此，本領事想此案將來敝國駐京公使與貴國外務部交涉妥商。惟准前因，相

<sup>①</sup> 指光緒三十二年四月十三日崇善的覆照。



應備文照會貴軍門，先行聲明，以便參酌，而防節外生枝可也。

〔同上。〕

〔日本公使林權助致外務部奕劻照會，1906年8月18日，光緒三十二年六月二十九日〕 現准本國外務大臣電開，所有在福建省內興造鐵路一節，曾於明治三十一年五月初七日，即光緒二十四年閏三月十七日，矢野大臣與前總理衙門各大臣會商，允定日後中國擬在福建省內興造鐵路而籌款招匠等事，勢不得不借力於別國，則當先向日本國政府籌商等語。當時將晤談說帖，面交存案，以爲日後憑證。乃近據駐廈門福州本國領事前後稟稱：現有華商與洋商擬議夥辦該省鐵路，地方各官亦爲之從中周旋，期在必成等情。惟此事兩國早有定議，實未便膜視，即望貴大臣向中國政府申明前議，立即電咨閩浙總督分飭各該地方官先行停議，俾免扞格，是爲切要。

〔同上。〕

〔外務部致林權助覆照，光緒三十二年七月十六日，1906年9月4日〕 光緒三十二年四月三十日接准來照，以光緒二十四年閏三月間，經矢野公使與總理衙門各大臣會商，將來中國於福建省內築造鐵路，若股本工程師等項借助力於外國之時，則先向日本商量。今總理福建鐵路事宜陳寶琛，擬暫用法國工程師測勘路線，與前議不符等因，並開送節略前來。查貴大臣來照所稱前項節略，呈經貴國駐京前任各大臣面交前來，而總署暨本部均未覆准，不能視爲業經議定之據。至陳紳等所辦鐵路，係由紳商集股自辦，其工匠欲聘用何國之人，該紳等自可任便辦理。相應照覆貴大臣查照，即希轉達貴國外務大臣可也。

〔同上。〕

〔林權助致外務部照會，1906年11月16日，光緒三十二年十月一日〕 茲本大臣將左開二事<sup>①</sup>，照會貴國政府，請爲注意。

第一、關於福建省內建造之鐵路，籌款及招匠，貴我約諾一事。……嗣於貴曆七月十六日准照覆，……本大臣甚深詫異。查該節略

① 第二件事係要求所謂在華日僧“傳教”的自由。略。

係以當時代表本國之矢野大臣與代表貴國政府之總署大臣所協定，存案於總署，作為他日之據，並非俟貴國政府之覆准而生效力者。此不惟文義明晰，邇來八載，歷任本國使臣，依該節略，屢次喚起貴國政府之注意，而貴國政府遇事照辦，未曾有異議。彼時貴王爺常視是事，當蒙記憶。詎來文以該節略視為具文，實可謂背信之言行。本大臣斷不能承認。……

要之，前開二事，覆文所稱，均失友邦之信義，並違背成約。但本大臣顧念兩國交誼，未敢逐一詳報本國政府也。惟日清之親交，務須尊重，尤不可輕率辦理，應為貴國政府所深諒。乃如此次覆稱，本大臣決不能承認，並深慮兩國之關係，不勝歎惜。因請貴國政府再熟思之，速賜滿意之覆文，以敦睦誼。

〔同上。〕

〔外務部致日本駐華代理公使阿部信行照會，光緒三十三年五月二十一日，1907年7月1日〕 本年五月初一日接准林大臣來照，內附有從前所商福建鐵路及佈教權問題。貴國對此二事，既違信義，又背約章，迭經照會，未准照覆，想係均將照允等語。

查福建省內興造鐵路，籌款招匠等事，當先向日本政府籌商一節，雖經矢野大臣於二十四年閏三月間交與總署存案，說帖並未覆准，不得為據，業於上年七月間照覆在案。迺林大臣上年十月來照，以為此說帖為兩國代表所協定，不俟覆准，且歷年來未有異議等語。夫兩國辦事，必彼此承認，均有實在案據可執，方為協定。茲事矢野大臣並不俟總署允許，遽交說帖，嗣後歷任大臣，雖亦言及，而總署暨本部究無一字許諾。是此項說帖，不得為協定之約，即不得謂中國不認此說帖為背信之舉。

〔同上。〕

按：1907年8月21日，阿部信行覆致外務部照會，不顧事實地詭辯光緒二十一年閏三月間矢野文雄交總署的節略（參看本書頁516-517），就是他與總理衙門會商允定的約據。又，翻檢經濟研究所所藏日文檔案，此後未見更有往來文件。

#### (四) 漳廈鐵路之建成

〔陳寶琛：福建全省鐵路路線說帖〕 定線之緣起 福建全省鐵路公司之發起，其初定之幹線曰福廈，見於同鄉京官之原呈與商部之原奏。鄙人承乏以後，恐路線過長，一時股分難集，初次原定漳廈、福馬海岸二線。嗣有人欲包辦漳廈不成，則創為東石至泉州之一線，直稟商部，另行集股承辦。部議不准，飭將所集股款充入本公司，於是復有泉東之說。遂定為漳廈、泉東、福馬三海岸線，集股六百萬元，咨部有案。究之彼欲承辦泉東者，部飭將所集股充入本公司，則亦徒託空言。而由泉至五陵之三十里，實在我全路幹線之內，不過東石至五陵四十里之枝路，為後來所加入耳。此福建鐵路三海岸線之所由定也。

全路開辦之先後 福建之鐵路，既以全省為範圍，則其經營次第，不能不規乎久遠。故漳廈為下游之起點，福馬為上游之尾閘，則漳廈為下游入手之基，而福馬必與上游直幹相屬，此不易之說也。他日財力充足，分頭並舉，則由福馬而接上游，亦為正辦。今既未辦上游，自不能遽辦福馬。然今日之辦下游，又有二說，曰先漳廈，曰先泉東。誠以此二路者，固皆下游之海岸線也。故今日福建鐵路路線之宜研究者，則又在乎漳廈、泉東之先後。

漳廈、泉東二路先後之意見 甲之說曰：路工之起點必近於通商碼頭，廈門為商港，雖屬海島，而島之對岸有嵩嶼可通陸，三十里至石尾，又六十里折入漳州，共九十里。進出口之貨多，沿路村莊多富足，是近廈便。此主先漳廈者也。乙之說曰：東石至五陵四十里，折入幹路三十里，達泉州共七十里，路平且短，行客至夥。施工易而見效速，以後招股愈易，推廣不難，是獲利可預券。此主先泉東者也。……

漳廈、泉東二說之比較 夫甲乙二說，相持數月，路線不定，起點莫從。現工程師全體到廈，時日虛糜，尤為可惜。若不及早定議，何以塞股東之望，而盡辦事人之責乎？股東會既未成立，在廈各董亦但

求有益於大局，並非有成見於其間。鄙人責無旁貸，因請總工程師陳怡堂君、副總工程師王有谷君，親往查勘。由嵩嶼至漳州，復由漳州折回石尾，越同安至泉州，再由泉州而五陵，而東石，周歷全路，覆估工程。鄙人又親至嵩嶼、東石兩處，調查客貨，研究理由，而得甲乙二說之比較。……

決議 ……漳廈幹也，東石枝也。廈門爲通商口岸，則路線之起點不能不在嵩嶼。既不能飛越海岸，而由內地興工，則嵩嶼至石尾之三十里名爲枝，而實爲幹也。……今再將漳廈之宜先者分析言之：起點於嵩嶼，在廈門之對海，與通商口岸相接，便一；工料起卸較易，便二；沿路之村莊富足，便三；客不必少而貨加多，便四；嵩嶼到廈一葦可航，人必樂於趁車，便五；石馬小輪之利漸移，則石馬碼頭且將自移於石尾，便六；路線稍長，便七。有此七便，則不必廢經而行權也明矣。是則今日之先辦一路，不能不以漳廈爲入手也。

餘論 抑又聞之。今日之先辦一路，固福建全省鐵路之基礎。上下游全路之告成，雖以俟之他日，而下手之始，必須爲後來籌推廣之方。漳廈之路通，則上可以直達上游，節節爲之，成一段之路，卽立一段之基。下可以近接龍岩，開礦山未發之藏（龍岩多佳礦，路礦之相需爲利，識者皆能言之）。遠抵汀州，奪汕頭客貨之利（汀客貨之來廈者，必直下汕頭，航而之廈，路通則逕至廈門矣）。再下遵海而南，可以接入粵幹。是則待乎異日股東會之決議，而鄙人尤不能不慎於謀始也。

況今日先辦之一路，所爭者爲全路之起點耳。路線之必起點於通商之口岸，不易之義也。由嵩嶼起點，則推之上下游而皆通，由東石起點，則限於泉州之一府。如謂由泉州再行推廣，愈大則糜費愈多。蓋以東石離廈太遠，轉運起卸，多此百十里海程之轉折，實不足爲起點之地故也。卽曰泉東成後，再由嵩嶼起點，則兩番之開辦費，如車廠、機器廠、材料廠安設，須有兩處，而車輛亦兩套，其爲數更不貲矣。

〔東方雜誌，第4年，第7期，交通，頁141—150，光緒三十三年七月。〕

〔建造漳廈鐵路的開始〕 三十三年三月，借用正太鐵路洋員嘉龍的尼等二人，自省城勘路至漳州。參合輿論，由廈門對岸嵩嶼入手，可以上通省垣，下接漳、潮。自漳以西，礦產富有，尤為僑商資本家所注意。規畫既定，而港商吳梓材者，自請於商部右丞王清穆，願畫漳廈九十里歸其認辦，謂已集股本二百萬。王許之。四月，吳又電部，請先立案。商部電告陳寶琛，就近商吳。陳訪知吳雖漳人，而旅居香港，家僅中貲，前此與林麗生夥辦潮汕之路，陽認股二十五萬，實無一為己貲，且聲言已全卸某某，而猶永享發起人之利益，疑猶是潮汕故智。遂據實函電覆部，謂吳果有巨款，儘可併入公司，合力興辦。部覆如議。是時廈之紳商有言安海至泉州設路之利者，吳因電請承辦泉州至安海六十華里之路。託言已集巨款，散還可惜。商部又商於陳總理。陳復博訪港、廈各商及太僕寺卿張振勳，皆明其為誑。而泉紳葉崇祿、林雲龍等復自認募招泉股，據以覆部。自是遂有先辦濱海三路之議。三路者：漳州至嵩嶼，泉州至東石，福州至馬江也。……八月……〔陳寶琛〕一面聘訂陳慶平為總工程師，以王迥瀾副之。十月，親歷南洋各埠，募股百數十萬歸，而決議先辦漳廈九十華里。三十三年四月，呈報購地測量情形，六月初九日開工。七月初一日開正式股東會，公舉胡國廉、葉崇祿為協理，是為閩路開辦之始。

〔郵傳部第一次路政統計表，路政沿革概略，福建鐵路沿革概略。〕

〔福建鐵路紀要，宣統元年〕 是年六月，該路總理陳寶琛，以在京遙領未便，推廣東知府陳炳煌暫代主持，准之。七月，開第三次正式股東會，仍舉陳寶琛為主持總理，陳炳煌為駐局總理，道銜黃猷炳、林雲龍、楊明簡、葉崇祿，四品卿銜胡國廉為協理。陳寶琛於十月十二日奏請給假兩月，歸閩整理路事。據報非先借鉅款，無以接濟工用；非妥籌善後，無以勸股將來。業與廣東交通銀行息借銀元五十萬元，飭令工程處將已開未完之五十里工程，限於明年六月一律完竣。至江東橋及次段工程，則須俟明年春股款有著，方能繼續舉辦。計結算自光緒三十四年起至是年五月止，共存款二十四萬八千餘兩云。

〔郵傳部路政統計表，宣統元年，第三次上，路政紀要，第10—11。〕

〔郵傳部奏福建鐵路公司應另舉總理摺，宣統三年閏六月〕 福建鐵路，前於光緒三十一年七月，經該省同鄉京官光祿寺卿張亨嘉等公舉前內閣學士今候補侍郎陳寶琛承充總理，呈請商部奏准立案。嗣經該侍郎親赴南洋各島，招集華僑股本百七十餘萬元，復咨請閩浙總督援照各省已辦成案，籌辦糧、鹽兩捐，以爲保息。一面按照商律，招集股東，組織公司，公舉總協理，董事、查帳各員，該侍郎仍被舉爲公司總理。因就漳廈一線，先將首段開工，歷經咨呈臣部有案。宣統元年二月，臣部派員蒞廈勘查，據委員覆稱，已開各工路線平直，工程堅固，一切佈置，亦尙得宜。惟款項業將不繼。其時適該侍郎奉召來京，仍爲駐京總理，商由臣部交通粵行息借銀洋五十萬元，約明以保息之糧、鹽兩捐作抵。現准該侍郎咨稱：首段五十六里，雖已完工開車營業，而路線過短，客貨所入，不足以供行車養路之用。至交通銀行借款，除已還十萬元外，尙短四十萬元。原擬備抵之糧、鹽兩捐，欠解約四十餘萬元，益以本屆收入，以之抵還債款，並補助行車，尙爲有贏無絀。寶琛現奉恩命入直內廷，礙難兼任他差，自應呈部奏明開去閩路總理差使，先行舉員由部電派暫行接管，仍准該公司召集股東，另舉總理承充。但公司善後事宜，自應預爲清理。擬請由部奏明，飭下閩浙總督將欠款四十萬元，由閩路糧、捐清算明白，按月撥解交通粵行，以清債務。其鹽捐一款，專充補助公司營業之費，仍按月認解若干，分別責成福建財政局鹽法道如期撥付等情。請爲分別奏咨前來。

臣部查陳寶琛總理閩路，頗著成績。現因入直內廷，礙難兼顧。所請開去總理差使，委係實在情形。應由臣部咨請閩浙總督轉飭該公司召集股東會，另舉總理接充。至現辦漳廈一線，集股百七十萬元，開車達五十六里，尙以股款不敷，而糧、鹽兩捐又解不如額，致須借款接濟。今該侍郎咨稱就閩路應得之款，應公司各項之需，先求可以維持，庶還款有著，不至重累公家，即接辦有人，亦可稍紓商力。且係奏准有案，斷難任其延欠。擬請旨飭下閩浙總督責成福建財政局鹽法道會同該公司承辦人員，將歷年欠解之糧、鹽兩捐，迅速清理，照

案按期移撥，以重部款，而維路政。所有該侍郎應行開去閩路總理差使，並舉員接管，兼籌善後事宜緣由，理合恭摺具陳。

【最善存稿，卷 20，葉 17—19。】

### 三、浙江、江蘇兩省省內鐵路的籌建經過<sup>①</sup>

(1905—1911 年)

#### (一)浙、蘇兩省鐵路公司的組成及其撤廢蘇杭兩鐵路草合同的要求

##### 1. 浙江省

〔李厚祐稟商部文，光緒三十年冬〕職等於光緒二十九年八月十二日具呈鐵路總公司，稟請設立商辦杭州鐵路公司，公舉商董籌集華股洋銀七十萬元，建造杭州拱宸橋至江干鐵路，當蒙盛大臣批准。飭令稟候地方官察看，有無窒礙，會商核奏，並先行咨商浙江巡撫部院，並咨呈外務部、憲部查照。續准浙江農工商礦總局照會，並奉盛大臣札令會同地方官察勘稟復等因在案。正在商稟會勘之時，細考浙江輿圖，始知英商銀公司與鐵路總公司前訂蘇杭兩鐵路草合同，其軌道經過杭州之處，與職等擬造之路係出一途。各商董會議稟稱，宜先與銀公司預商將來接軌辦法，然後再為勘路。

近蒙駐滬參議王、楊兩憲，屢詢辦理情形，並傳諭憲部殷殷垂念之意，愈為感奮。因即由商董等轉詢經理銀公司代表人怡和洋行大班，告以拱宸橋至江干鐵路已由職等稟准承辦，將來銀公司造路過杭之時，可以即由此路接展。意取通力合作，以免雙軌並行，彼此有礙。所有行車收價各項規則，可以查照外洋公司章程，妥訂合同，互相商辦。該代表人允為兩致外洋總公司，約月餘可以答覆。正在靜候回音，即行稟陳。昨據怡和洋行執事函稱：銀公司代表人已經電達倫敦銀公司總理處，並徑行稟知駐京英使與外務部商議等語。適奉王、楊

<sup>①</sup> 參看本書第五章第四節(頁 827)。

兩憲飭令其具呈，合將歷屆商議情形，繕晰聲敘，稟請憲部核示咨明外務部，以備查考。

竊念華商集股自造鐵路，無論枝幹，原有自主之權，乃復再三籌商，其難其慎，實具不得已之苦衷。查銀公司草合同事越六年，准否應有限制；即使仍准承辦，儘可將杭州一段軌道，訂明互相銜接，不得另出他途，似彼亦無從難我。惟銀公司既於英使與倫敦公司兩邊請示，則職等亦仰賴憲部與外務部合力主持，庶以保主權而維商本。但不知駐京英使是否與聞，倫敦公司如何答覆，職等未敢懸揣。日後應如何磋商就範，憲部、外務部自有權衡。伏乞貝子爺大人祇遵，實爲公便。

〔經濟研究所藏日文檔案，原件漢文。〕

〔商部請准浙紳籌辦鐵路並以湯壽潛、劉錦藻爲總副理摺，光緒三十一年七月二十六日〕 竊臣部於光緒三十一年七月間據浙江通省京官翰林院侍讀學士黃紹箕……等呈稱：竊維近年風氣大開，鐵路利便，盡人皆知。是以四川、江西、安徽等省，均由本地紳商合力籌辦，迭蒙奏准在案。浙江商埠繁盛，倘非及時籌築鐵路，殊不足以自保利權。惟造端宏大，籌款艱難，現經京外官紳合力商辦，公擬先舉聲望素著及家道殷實，足以聯合通省紳商之員，膺茲鉅任。查有在籍前特賞道銜署兩淮鹽運使湯壽潛，擬公舉爲鐵路總理，並懇奏請賞給卿銜，以崇體制。又在籍候補四品京堂劉錦藻，擬公舉爲副總理，洵足以資提倡而勝委任。除勘路、集款、招股、興工各事，籌訂章程，再請立案外，謹先將舉員辦理浙江全省鐵路情形，援照四川、江西、安徽各成案，公懇據情代奏立案，請旨定奪。

又，准大學士王文韶……等函同前因。並稱此事爲全浙命脈所關，卽爲國家利權所繫。文韶等眷懷時局，顧念梓桑，雖未列名於簡端，亦迫於同里之義務，用特合詞懇請各等語。

臣等伏查浙省物產富饒，地勢形便。江西居其西南，安徽居其西北。現在贛、皖兩省鐵路，業由該省紳士先後自籌建築，呈由臣部代奏，奉旨允准立案。今浙江紳士黃紹箕等呈請援案辦理，他日與江



西、安徽等省路線交通，於商務路權，洵屬深有裨益。公舉道銜署兩淮鹽運使湯壽潛、候補四品京堂劉錦藻，辦理鐵路各事宜，查該員等學行才猷，均夙爲鄉里所重。既據該紳士黃紹箕等呈請代奏前來，合無仰懇天恩，准將道銜署兩淮鹽運使湯壽潛派令總理該省鐵路，候補四品京堂劉錦藻爲副總理。所有勘路、定線、集款、招股、購地、興工各要端，均應由該紳等妥慎籌計，稟呈臣部詳細奏明，切實興辦，以一事權。並一切遵照臣部奏定章程辦理。三年以後，具有成效，仍援照江西等省奏案奏明酌予獎勵。如曠日無功，亦由臣部奏撤差使，以重路政。

〔政警通報，光緒乙巳年，藝書通輯，卷3，葉8-9。〕

〔浙江全省鐵路議略，光緒三十一年〕 鐵路地方命脈也，地方自辦，公利莫大焉。即論私利，視買田厚，視經商穩。一二十年前，風氣未大開，近則人人能言之，無待智者知其利矣。壽潛、錦藻學非所用，材行又卑下，適承其乏。……全浙幹路枝路，可數千里，費不貲。無論壽潛寔人，如蚊負山，即錦藻稍足自食，毀其家亦無以紓此難。自非仗兩浙十一府七十六廳州縣，人人營路事若家事，急起直追，私利有效，而公利亦得早日成立。凡我大夫伯叔兄弟，垂諒愍憫，扶植如不及；念外界之擊刺，則水火爭府縣界可不解而自平。枕來日之大難，則節朝衣縮夕食亦衆擊而易舉。壽潛、錦藻任一日事，則殫一日之力，略參三權分立辦法，填海之誠，移山之愚，媿不自揣，分於義務，勉爲已爾。爰據京官擬章，祖述管見，條列如下：

.....

一、路章雖有附搭洋股之文，本公司性質力主自辦，以專招華股爲主。華力華策，得寸得尺，不入洋股一文，以專招華股爲主。若購票後其人或改注洋籍，或將所購之票他售抵押於洋人，本公司便不承認，聽自向購票原人理說，擬用華洋文載明此條於股票，並呈請商部備咨外部立案，以免後論。

二、凡購執本公司股票者，須確守本公司奏定章程，否則本公司即將票根注銷，股本罰充善舉。

三、股票止准轉售華人。……

五、本公司以屏去官場習氣爲要。京官原議請託乾脯，永遠謝絕，有以此強者，期期不可，幸各鑒諒。

六、須確訪中國鐵路畢業之人，分任勘路、包工、管車等事。如不得已用洋工程師，不過延作顧問。如令辦工，留學諸君所陳，勘路不包工，包工必分段，自無疑義。

七、購料最爲弊藪。路工開辦以鐵料木石爲多，壽潛、錦藻概不經手。公舉有被舉之資格而熟於中外商情市價，心細守潔者二人，以投票法購之。壽潛、錦藻隨同悉心考求，務臻實在。

八、先爲單軌，預備雙軌，以便擴充。軌道尺寸，以盧漢、寧滬爲定。……

九、京官初擬集股約三十萬兩，本公司今擬集有三百萬兩，先開設一鐵路銀行，以期收存經理得有歸宿。銀行未設以先，所收股銀，存股實莊號生息。

十、附設鐵路銀行，公舉股分多者、次多者分任其事。附股若不及格，雖總理、副理亦惟居於監察地位。如任事者有不守銀行章程之處，經壽潛、錦藻察出，小者商改，大者集議另舉。銀行章程另訂。壽潛、錦藻耳目有限，各股東如有聞見，亦祈函告，以匡不逮。

十一、撫帥聶已允派相當學生數十人，往日本鐵路學堂學正科、高等、速成三科，逐年歸國，以備路工之用。俟正科畢業，除派管路工外，即於鐵路旁近之地，自開學堂，期較省便。

十二、本公司係遵商部奏定有限章程辦理。……

十四、全浙之事，固不能家到戶曉，總期各府州縣均得與聞，擬以現章請撫帥排遞各府、州、縣官，請會同各該屬公正紳士，股實商戶，迅即會議，約略能認股分若干，章程是否妥協，擬實函覆本公司。遠處統以九月終爲限，以便呈請商部核奏。本公司杭、滬住址登報聲明。

十五、不問股東非股東，凡我浙人確有辦工集股良法，儘請賜函條示，謹當擇善而從。

十六、京官、留學擬各勸其鄉之人，藉破固陋，更擬以白話演說鐵

路之利，附股之益，風水之附會，分散各府州縣，以開風氣而免阻撓。

〔北新雜誌，卷 10，葉 13--15。〕

〔外務部咨蘇撫陸元鼎、浙撫聶緝勳文，光緒三十一年八月二十三日〕 查浙省鐵路，現經紳商設立公司自辦，以杜外人侵佔。惟蘇杭甬一路，業於光緒二十四年與英公司訂立草約。該約第四條內載，以上草合同，先由督辦大臣畫押，俟會商撫部院如有地方窒礙之處，即行更正；仍俟訂正約時，即行會同入奏等語。是地方如有窒礙，本可由地方官聲明指駁，設法更正。相應抄錄草合同咨行貴撫，查明有無窒礙情形，聲覆過部，以憑照覆該使可也。

〔蘇杭甬鐵路權，卷 2，葉 4。〕

〔外務部致聶緝勳函，光緒三十一年八月二十五日〕 查浙紳創辦全路，究由何處入手，無從懸揣。惟由蘇至杭，現在小輪行駛，轉運貨物頗為利便，原不必急於興工。若能稍變名目，另定路線，既佔全省路利之先著，則前議不廢自廢，可省膠轕，務希執事飭知浙紳預籌妥辦為要<sup>①</sup>。

〔同上，卷 2，葉 5。〕

〔御史朱錫恩請將蘇杭甬草合同速予撤廢摺，光緒三十一年八月二十五日硃批〕 竊浙江鐵路，由紳民自辦，業經商部代奏。奉旨，…依議。…惟查此路已於光緒二十四年經督辦盧漢鐵路盛宣懷與英商訂立蘇杭甬草合同四條，大致謂一切敷設權利，悉與寧滬鐵路章程一樣。無論寧滬鐵路章程，種種損失利權，萬難遵用，即以草合同所訂路線而論，杭、嘉等五府路權，已悉入英商掌握。以利源論，則全省之菁華皆去；以形勢言，則下游之門戶洞開。其餘六府雖歸自辦，而物力既薄，資本尤鉅，成功恐將無日。事機坐失，貽患匪輕。猶幸此項草合同延及七年，至今未定正約。查歐西國法律，凡契約成後，此一造並未實行，彼一造即可聲明作廢。是此項草合同即非浙省自辦，亦應援例作廢。況現在已奉恩准派員辦理，名正言順，彼更無詞可藉。

<sup>①</sup> 同年九月初六日，浙撫電覆外務部，昨准總理湯、劉兩京卿函送議略，蘇甬路權均已議及。

相應請旨飭下盛宣懷從速知會原訂英商，聲明浙省鐵路已歸自辦，草合同應即援照西例作廢。盛宣懷係原訂之人，責無旁貸，當與英商竭力開說，期於必廢而後已。不得藉詞延宕，坐耗時日，以便浙紳早日勘路興工，實於路政大有裨益。臣等爲顧全大局起見，謹合詞恭摺具陳。

〔同上，卷2，葉6—7。〕

〔上諭，光緒三十一年八月二十五日〕 御史朱錫恩等奏，浙省自辦鐵路，請將舊訂蘇杭甬草合同速與撤廢一摺。浙江全省鐵路，業經商部奏准，由紳民自辦。所有前與英商訂立蘇杭甬草合同，著責成盛宣懷趕緊磋商，務期收回自辦，毋得藉詞延宕。並著聶緝槩<sup>①</sup>會同妥速籌辦，以重路政而保利權。

〔同上，卷2，葉6。〕

〔浙省同鄉京官致盛宣懷函，光緒三十一年九〔？〕月〕 浙省鐵路合議自辦，已於上月具呈，由商部代奏，奉旨允准。目下京外各紳，謹遵商部照會，籌議切實辦法，擬自江干起線，即接辦蘇杭甬一路。查此路曾於光緒二十四年九月，由台端與英商怡行訂立草合同四條。當議定合同之時，未咨商浙省官吏，未宣告地方紳民。既立合同之後，未續立正約，未奏明批准。草約內本有從速字樣，迄今勘路集股，購地興工等事，從未舉辦，已七年矣。考歐美諸國法律，凡契約成後，此一造並未儘力實行，彼一造即可聲明作廢。今以我浙人自造鐵路，廢外人遷延不辦之草合同，名正言順，彼又何說之辭。我公久辦外交，熟悉法律，繫鈴解鈴，義無推讓。伏望鼎力主持，與英商據約責言，聲明將草合同作廢，俾吾浙路政，永絕葛藤，以副全浙紳商士民之望。……否則以洋人包攬浙路，公以決議定約於前，及其違約遷延，又以置不聞問，聽之於後，似專藉此以牽掣我全浙合謀，朝旨允辦之事件，諒高明必不出此也。聞公會對人言，浙人若實力自辦，此約不廢而自廢。但日內正在籌擬切實辦法，詳細章程，續呈商部。若於蘇杭甬一路，渾括不言，既於事理不宜，若於草合同一層，詳晰聲敘，又恐於我公不便。

① 同年九月十三日上諭，以浙撫聶緝槩奏，飭交張曾敳辦理。

京外函電互商，均不能不責備於賢者。用特合詞布懇。恭候覆音。

〔政藝通報，光緒丁未年，皇朝外交政史，卷4，葉13。〕

〔盛宣懷覆浙省同鄉京官函，光緒三十一年九月〕 查蘇杭甬鐵路草約，六月初一日，英商銀公司函來催議條款。其時適接上海浙紳孫廷翰等公電。當即據以函覆英公司，所有蘇杭甬鐵路，已經籌款自辦；怡和之草合同，自應作罷等語。拒覆去後，事隔兩月，英公司並無續音。鄒意正欲聽其宕延，一面迅籌自辦，使彼無可置詞。數月之後，即可律以默許之條，草約不廢而自廢。

觀近日英薩使因廣州九龍草約，經總公司據粵督電爭，分界自辦，並由外務部照會議廢，而該使照會，辯論甚多，尚無端緒，所以未即將蘇杭甬事併在一起提議者，意欲操必勝之權，實非推諉，更無牽掣。區區微忱，諒蒙照鑒。

現既由貴省紳商士民，合籌自辦，……自應遵照函致英公司查照，並將辦理情形隨時咨商外務部查核。

〔同上。〕

〔浙江紳商致外務部電，光緒三十一年十月二十五日收〕 蘇杭甬鐵路草議，雖前與英商草訂合同，尚不成爲契約。事逾七年，今浙人奏准自辦，英使如僅爲商務計，正應歡喜贊成，方合公理。豈有藉詞總署一咨，便爲核准之據，違我浙省千萬之人心。況盛大臣爲原議之人，斷無不使與聞之理。若不願與商，則前議已自作廢，更何正約之可言。鐵路爲浙人生命攸關，卽國家權利所係。惟有遵旨自辦，協力同心，誓必爲國家力保權利，爲浙人自全生命。……羣情迫切，合先電懇大部垂鑒浙人一片熱誠，據情照覆英使，仍遵旨責成盛宣懷收回，毋得藉詞延宕。但願中英睦誼益敦，彼此商務日加興旺，浙人之幸，亦中外之幸也。

〔蘇杭甬鐵路檔，卷2，葉19。〕

## 2. 江蘇省

〔江蘇鐵路沿革概略〕 自浙江鐵路奏明商辦之後，江蘇全省亦

創自辦之說。光緒三十二年二月，蘇州商會倪思九等公電商部，謂蘇省全路，紳商已認定底股二十餘萬，請註冊。是月，商部章京阮惟和呈遞說帖，請辦開海一路。三月，由部咨明江督、蘇撫、豫撫，請議辦法，是為開辦蘇路之始。四月，尙書陸潤庠、翰林院侍讀惲毓鼎等先後函呈商部，請辦蘇路，公舉商部右丞王清穆、顧問修撰張謇為總、協理，由部奏准。其辦法，亦分大江南北。江南由上海經松江以達浙江，江北由海州經徐州以達河南，是合倪、阮所陳兩路稍為增減，以為規畫蘇路之方針。是月，橫濱領事吳仲賢請辦海州鐵路，北接山東，南達徐州；又由山東趨嶧縣，經滕、鄒、兗以至濟、宜，由徐州入河南界以達歸德。部咨江督，併案核議。蘇撫覆陳，開海之議，誠為扼要；唯當起自海州，以清江浦為中心，由此而徐州、歸德，直趨開封，與汴洛接。江督則謂，據許鼎霖意見，蘇路南線，應先築蘇嘉，以次遞及滬嘉、寧燕；北線應先築開海，以次遞及宿濠。蘇省京紳惲毓鼎等呈部，謂擬會同浙、皖兩省，勘定交通路線。其滬寧枝路，亦由蘇紳籌築，請咨外務部及滬寧鐵路大臣立案。先是，蘇省舉人謝則陳等請辦浦和鐵路，與皖路接。經部批令俟滬嘉、開海兩線告成以後，再行籌議。五月，王總理請飭章京陳瀚及通判范其光，來蘇測勘。七月，王總理授直隸臬司，仍留總理之任，以辦蘇路。嗣由公司又公舉編修王同愈、道員許鼎霖，為北路協理，獲准。十一月，呈報開辦集款情形，並該路章程。……大抵該省籌辦較後，三十二三年之間，僅有規畫，工程尙無成效云。

〔郵傳部路政統計表，光緒三十三年第一次，上，路政沿革概略。〕

〔陸元鼎致外務部電，光緒三十一年十月十五日收〕 現在寧滬鐵路正籌挽回利權，蘇杭甬鐵路所立係屬草約。聞浙路既擬自辦，蘇路豈能獨異。應請將草約作廢。

〔蘇杭甬鐵路檔，卷2，葉17。〕

〔陸元鼎咨外務部文，光緒三十一年十一月初七日〕 查蘇杭甬鐵路，蘇紳以所立係是草約，不願承認。聞杭甬一路，浙省紳民既擬自辦，蘇省豈能獨異，請將草約作廢。照此情形，洵屬空礙難行。且查二十四年所立草約第三款內有從速測勘字樣，為時已延七年。今

昔情形不同，辦理更有窒礙，應請貴部咨商督辦鐵路大臣盛查照，速將草約作廢，以順輿情，而維大局。

〔同上，卷2，葉21。〕

〔商部奏江蘇紳士籌築本省鐵路摺<sup>①</sup>〕 臣部於光緒三十二年四月間接據江蘇通省京官暨在籍紳士日講起居注官翰林院侍讀學士惲毓鼎等二百五十六人共同呈稱，……江蘇處江海要衝，爲東南箱轂之區。現在滬寧業已借款開造，此外幹、枝各線，大概自江以南，由上海經松江以達於浙；自江以北，由海州經徐州以達於豫。貫輸銜接，亟應首先籌築，以握利權。其餘各線，亦宜陸續測勘，次第開築。現經在籍紳商屢次集議，擬先集股款一千萬元，設立蘇省鐵路有限公司，由創辦諸人先行認定百餘萬元，以爲勘路興工之用。……惟造端宏大，風聲所樹，首在得人。非資深望重爲全省紳商所信任者，不足以膺茲鉅任。查有商部右丞王清穆，學識宏通，思慮周密，擬公舉爲鐵路總理；商部頭等顧問官翰林院修撰張謇，才具恢宏，辦事練達，擬公舉爲協理；以之主持公司一應事宜，必能措置裕如，爲蘇省力謀公益。……謹將設立蘇省鐵路公司，公舉總、協理，繕具大概辦法，公懇據情奏明立案，請旨遵行。

又准工部尚書陸潤庠…等函同前因。並稱…王清穆、張謇熟諳時政，鄉望夙孚，令其規畫路務，必有可觀，公懇准如所請各等語。……

今江蘇紳士惲毓鼎等呈請援案辦理，將來與安徽、浙江等省接軌合轍，以冀商運便捷，力保利權，洵爲扼要之圖。其公舉臣部右丞王清穆、翰林院修撰張謇，辦理鐵路事宜。……可否仰懇天恩，俯念路政重要，准將臣部右丞王清穆派令總理江蘇鐵路，以順輿情。修撰張謇，才具開展，辦事結實，向能整理實業，究心商務，於鐵路事宜，亦所熟悉，既爲鄉里所推，應請派爲協理。所有招股勘路購地興工各要端，均應由該紳等妥慎籌畫，隨時稟呈臣部詳核奏明，切實興辦，以一事權，而聯衆志。至該省路線除滬寧業已借款建築欽派大臣辦理外，該紳等所稱自江以南由上海經松江以達於浙，自江以北由海州經徐

① 光緒三十二年四月初三日硃批。依議。

州以達於豫，首先籌築，以收貫輸銜接之利。意在使內地土貨，灌輸商埠，為利便運途，收回利權起見，籌畫至為允當。應准先予立案。俟股本集有成數，即由臣部飭令趕速興工。一切遵照臣部奏定章程辦理。

〔商務官報，第5期，葉18-19。〕

## (二) 浙、蘇兩省自辦鐵路的成果

### 浙路集股實數

(截至宣統元年止)

單位：圓

名 稱	款 額
各府分任實繳股銀	8,299,617.32
未派行車盈餘	320,364.41
未給提存股息	612,049.94
各經理處預繳股款	22,053.84
總 計	9,254,085.51

資料來源：《交通史路政編》，第16冊，頁192。

### 蘇路集股實數

1906—1911

單位：圓

年 份	股 名	款 額
1906—07	丙午年正股	2,332,768.00
1908	丁未年正股	620,682.00
1909	戊申年正股	374,044.00
1910	己酉年正股	104,930.00
	又五年息股	443,066.00
1911	庚戌年正股	39,786.00
	又五年息股	183,439.00
總 計		4,098,715.00

資料來源：《交通史路政編》，第16冊，頁104—105。



〔浙路工程〕 杭州至楓涇〔嘉興屬境〕線〔123.97公里〕於清光緒三十二年九月分段開工。三十四年四月自關口至臨平竣工；九月，自臨平至長安竣工。宣統元年閏二月自臨平至嘉興竣工；六月自嘉興至楓涇竣工。是月，杭嘉線開車。

江干至拱宸橋線〔16.35公里〕，光緒三十二年九月開工，三十三年七月竣工，八月開車。

寧波至曹娥線〔77.9公里〕，宣統二年四月二十八日開工，民國元年十二月自寧波至慈谿竣工。二年八月，自慈谿至餘姚竣工。三年一月，自餘姚至百官竣工。是月，甬曹線開車。

〔交通史路政編，第18冊，頁154。〕

〔蘇路工程〕 本路僅成滬嘉一線，於光緒三十三年二月開工。三十四年五月上海至松江竣工開車，同年十月松江至楓涇竣工開車。……共70.69公里。

〔同上，頁104。〕

#### 四、安徽鐵路的規劃（1905--1911年）

〔商部奏摺，光緒三十一年六月十二日〕 臣部於光緒三十一年五月間，迭據安徽通省京官翰林院編修呂佩芬……等呈稱，竊維十餘年間，中國鐵路半為外人要求，各省士夫漸知勢迫患鉅，急起直追，是以蜀省籌自辦川漢鐵路，贛省籌自辦九南鐵路，亦以路權不可外假，雖財力拮据，不得不勉力圖維。但工大費鉅，經始非易，必須得名望素著之大員為之督辦，庶內可以鼓舞人心，外可以杜絕干預。查有駐滬隨辦商約鐵路事務候補四品京堂李經方，昔年曾充出使日本大臣，又遊歷各國，於路政素所講求，以之督辦安徽全省鐵路事務，誠足以資提倡而勝委任。職等瞻念桑梓，情難緘默，共同商酌，就管見所及，擬就安徽鐵路興築、籌款各事宜，另繕清摺，援照四川、江西各鐵路成案，公懇據情代奏，請旨定奪等因。

臣等伏查近數年間，各省請辦鐵路，風氣漸開。統核各處路線，

縱橫聯絡，要以揚子江爲樞紐，而皖省則控扼中流，上通武漢，下達寧滬。目前盧漢鐵路將次竣工，寧滬鐵路業經興築，至川漢、江西，亦復各議興辦。該省以上下衝要之區，商務輻輳之地，誠能及早擘畫，洵屬有神路權。茲該省京官呂佩芬等呈請援案自行籌築境內鐵路，查閱所擬籌辦事宜，約分計里、計費、辦法、籌款四大綱。據稱本省路線發端，宜與鄰省已成之路相接。滬寧鐵路直抵江寧，則安徽路線宜由蕪湖接至江寧爲首先應辦之著。此外分大江南北爲兩線，江北路線，由蕪湖對江之裕溪口起，經合、含、廬、鳳、蒙、亳，以期與盧漢鐵路相接，計程五百餘里。江南路線，由蕪湖經宣城、旌德、徽州至江西景德鎮爲止，以期與將來贛路相接，計程七百餘里。又由宣城廣德州至毗連浙界之泗安爲止，以期與將來浙路相接，計程三百餘里。統計全省路長共一千七百餘里，以每里需款萬金內外通計，約需資本二千萬兩。現擬先由蕪湖築至江寧，名曰蕪寧鐵路，計程不過八十里，需款祇二百萬之譜。至於籌款之法，大致援川、贛兩省穀捐、鹽價辦法。據稱皖省以蕪湖出口之米，徽州行銷外洋之茶，及長江運售之木三者爲商貨大宗。蕪米每年出口不下四五百萬石，每石捐銀數分，湊足拾兩換給小股票一張，湊足百兩換給大股票一張。其餘酌提各州縣公積存儲生息，並分派公正紳士認招股份，以期衆擎易舉。

以上各節，臣等復加詳核，所籌辦法尙屬明晰。至公舉候補四品京堂李經方督辦興修鐵路各事宜。查該京堂係前大學士李鴻章之子，才具精敏，鄉望素孚。既據該省京官呂佩芬等呈請代奏前來，合無仰懇天恩，准將駐滬隨辦商約鐵路事宜候補四品京堂李經方派令總辦安徽鐵路，所有招股、勘路、購地、興工各事，均責成該紳經理，隨時稟呈臣部覈奪奏明切實興辦，藉以統一事權，聯絡衆志。一切遵照臣部奏定章程，逐漸佈置。三年以後，仍援照江西鐵路前案，果有成效，卽行奏明酌予獎勵，如日久無功，亦電臣部奏明撤銷差使，以重路政。

奉旨：依議。

【政書通報，光緒乙巳年，藝書通輯，卷3，葉10—11。】

〔李經方，安徽全省鐵路圖說，光緒三十一年〕 安徽……以全省地勢而論，幹路應由皖北與河南交界處潁州府之太和縣，或亳州起，直達廬州府之無爲州江岸，復自對江太平府之蕪湖縣至廣德州，與浙江交界處止。然後北越皖界至河南之確山或鄆城，與已成之盧漢幹路相接，南越皖界至浙江湖州或杭州與未成之蘇杭甬鐵路相接。聯絡兩路，南北貫通，獲利乃厚。其餘枝路，應俟全省測勘告竣，幹路造成，再行籌議。然皖省無越界造路之權，倘建築各歸豫、浙，即血脈不得貫通，必待豫、浙兩省刻期自造枝路，與皖路相聯，恐人事異同，或生遲阻。是皖省界外接通豫、浙之枝路，幾由天然應由皖造之勢。爲今之計，應於幹路定議時，先由皖省公派一員，往商浙江、河南兩省紳士，勸各籌款，一認由比商之盧漢，一認由英商之蘇杭甬，自造枝路，以接皖省。倘兩省不早自爲計，勢必爲比商、英商所據，關係甚大。若兩省不欲自辦，即由皖省公呈商部早將此兩枝路認定，一免兩省日後之違言，一保中國自主之權利。

又查英國銀公司在中國……已定草約之路，……曰浦信……。查浦口至信陽州，雖經測量，路線未定。……名爲浦信，實佔江蘇省地祇江浦一縣，佔河南省地祇光州一州，汝寧半府，佔皖省地，則兩府一州。以三省自主之權論，皖省所失者較河南省倍之，較江蘇省則十數倍。以地勢論，此路在皖北橫穿而過，又將皖北劃分爲二。從前本省不自造路，久失自主之權，不得已猶冀外人造路，本省行旅商貨，稍可流通。……今既自行造路，若仍聽其將幹路攔截爲二，必致幹路之利大半爲浦信奪去。……尙幸正約未定，應速公呈外、商兩部，聲明浦信關係皖省鐵路大局，將來議正合同時，應公舉一代表人會議，力與磋商，令其繞越，改浦信之路自許州府之盧漢幹路起，經陳州歸德以達江蘇淮徐之津鎮鐵路。路線較長，獲利較厚。……何必堅執浦信，損人更不利己。以此立論，或可挽回。

抑經方更有進者，自來理財，生利爲上，通利次之，分利斯爲下矣。鐵路通利者也。……生利之大端有二：在天者爲礦產，在人者爲農工。故礦與路相表裏，農工又爲物產之根源，物產又爲鐵路之命

脈。礦務不興，農工不講，造路既須鉅款，養路又須重貲，僅恃目前現有之客貨，恐不足供日後鐵路之轉輸，是又全省同志諸公所當早爲經營計畫者也。

#### 附呈開辦說略並芻議四則

##### 一、舉員〔略〕

一、籌款 查中國財政支絀，各省皆然。皖省物力遠遜他省，籌款之難，尤倍於他省。然自辦鐵路，實爲今日萬不容已之事。或曰取丁稅之法，……不知中國戶口，向無准冊。巡警未編，查取兩難。舉行不善，贖蔽騷擾，勢所必至。……或曰全省數千萬人中，豈無富厚之家，急公之士，鐵路關繫重大，著書立說，廣勸集股，安見無起而應之者？不知全省幹路枝路，幾數千里，工費之鉅，縱傾數十富厚之家，無濟於事。況富厚之家，固未必皆有現銀，尤未必盡願入股。出於自願，則爲公理；出於壓力，卽成私怨。縱有二三通達者，慨出鉅資，亦恐無補大局。零星招徠，數更微細。愚見以爲待款築路則招股難，有路抵款則招股易。不若擇全省可獲利之路，另行籌款，先築一段。築成之後，有利可圖，再行招股，卽賣第一段之路票，爲接築第二段之資本。……

籌款之法有三：一、仿行他省已籌之款；二、酌取本省可籌之款；三、試行中國屢議未實籌之款，如鹽筋加價。江西已籌之款，歲可得銀十餘萬兩，皖省事同一律，應卽仿辦。本省蕪湖每年出口米數，多則六七百萬石，少亦四五百萬石。每石加抽銀五分，歲可得銀數十萬兩，宜可酌取。其餘木稅、茶釐、土藥釐及各項雜捐，能否一律加抽，尙待調查，但爲數不鉅。若僅恃上兩項，仍屬車薪杯水。查中國屢議未籌之款曰印花稅，五大洲文明之國，幾於無國不有，足徵此法之善。若由戶、外、商三部查取印花稅章程，斟酌中外情形，會議奏定，在本省設局試辦，派一監司大員駐局爲督辦；督辦以下，全用紳士。官用紳力，紳藉官威，既免衆論之驚疑，尤免吏胥之苛擾。每歲所收之稅，提一成爲局用，以五成歸公家，以四成歸鐵路局作股本。辦理得法，爲數必鉅。以上各項，皆存爲全省鐵路股本。積有成數，俟造路開

工，再行動支。此外復仿行他省彩票之法，自行開辦。即以彩票所得餘款，爲全省鐵路局薪水津貼雜支及測勘各費。倘此款或實在不敷，方可於股本項下動支。至票價之大小，票彩之多寡，應俟鐵路局各費議定後，再行議及。

### 一、設局〔略〕

一、造路 凡鐵路必須造於客貨繁盛不通水道之處，方可獲利，皖省有長江，有淮河，支流港汊甚多。……而礦產農工，尙待興辦，其物產富庶，又非江、浙各鄰省可比。論鐵路之利，實不如他省。故外人窺伺其礦產，不急奪其路權，未嘗不由於此。若造幹路橫穿南北，遠與河南、浙江兩省接軌，則浙省客貨，經皖省渡江以達河南，不必由內河至上海，逆流而上；河南客貨，經皖省渡江赴浙，不必由漢口順流而下。取道既近，轉輸迅速，必可獲利。此外由皖南之蕪湖，達徽州以接江西幹路，路線甚長，內多峻嶺。……應俟估勘後，始能斟酌緩急辦理。又本省幹路，如有鉅款，一氣呵成，斯爲上策。否則勢將分段興辦。……或稱英商滬寧鐵路指日可成，莫若先由蕪湖造一枝路，以接滬寧，冀開風氣。然蕪湖至江寧約二百里，其中屬皖境者僅百里左右。……而蕪湖至江寧，水程僅一百八十里。天下未有水陸相同，而可造鐵路與輪船爭利者也。……此路自宜緩辦。總之，通盤籌畫，皖路應先由皖南造蕪湖至廣德州與浙江交界之幹路，路線不長，造成後浙省客貨，經由蕪湖出長江，利可操券。即以此路招股，再行接造皖北幹〔路〕。分段爲之，時日稍長，籌款較易。……今皖省既不借外債，自行籌辦，南北幹路，勢不能同時並舉。……即分段趕造，亦不能速。總之，借款則工速而害大，自款則工遲而耗多。兩害相形，取其輕者，則自行籌款，先造蕪廣通之南路，再行招股，推廣鄭確通豫之北路，似是一定辦法。此又全局通籌，應行預爲詳告者也。

〔安徽全省鐵路圖說。〕

〔李經方：安徽全省鐵路招股章程十條。光緒三十一年〕 鐵路速徵調、賑災荒、利開墾、擴製造、輸礦產、捷郵乘，上而裕國，下而便民。

此吾鄉人父老所耳熟心許，無待經方贅述也。處環球萬國，無阻滯不通之會，獨吾中國之路若續若不續，有成有不成。際十數行省競自籌辦之時，獨吾安徽一隅，無所愴於外，亦無所動於中。天下雖大，匹夫與有責焉。經方力小任重，竊不自揣，擬先創辦蕪湖至廣德州一路，以爲後之任皖事作基礎，隻手不足以擎天，片石不足以填海，胼胝之苦，願爲鄉人士任之；裘腋之成，仍賴鄉人士集之。一切區畫大概，粗具圖說，爲招股芻議。所望六十州縣之人，營路事爲家事，小者銖積寸累，大者黃千紫萬，各視其力之所能至，各盡其心之所能盡，踴躍爭附，賴以有成，全院之幸，大局之福也。

經方更有進者，時局日艱，外勢日逼，從前所謂封田園長子孫之計，慮閱數稔不克自存。惟此地方公益，預佔先著，一丈有一丈之功，一里有一里之利。皖路成而吾鄉私利得以永保，並因路所生之利得以遞推而遞進，則此路直爲子孫百世之計，願吾鄉父老念起而直追之。擬具招股章程，條列於後：

一、本公司名曰商辦安徽全省鐵路有限公司。

一、本公司擬全招華股，不招洋股，以合自辦二字之義。

一、凡執有本公司股票者，應照商律第三十五條，確守本公司奏定章程，否則本公司即將票根註銷，股本割作公股。

一、本公司股票遇有轉售，只准華人承受；原股東並應偕受股人赴本公司親自註冊，遵照商律第三十八條辦理。

一、凡購執本公司股票之人，其人或隨後改注洋籍，或將所購之票轉售或抵押洋人，此項股票即應作廢，本公司概不承認。

一、本公司股票每股收股本規元銀十兩。

一、本公司先擬造蕪湖至廣德州通浙之路，先行招股四百萬兩，刊印股票四十萬張。凡購票人，自一股至一萬股以上，悉遵照商部鐵路章程第九條辦理。

一、本公司自收股銀之日，無論已未開工，照銀行存銀通例，每年以五釐起息，給付官利。凡股票一張，另附支利憑摺一扣，每年三月初一日爲發息之期，執股票者須執憑摺，至本公司鐵路局支取利息。

此項股票及息摺，遇有遺失，應由股東登報聲明，並邀保赴局詳細聲敘，本公司始予補填給執照。

一、本公司路工告成，所收客貨兩項進款，除應付股息及各項開支外，盈餘作為紅利二十成，以一成報効公家，六成作為公積，三成作為在事人員酬勞，十成按股派分股東。

一、本公司此項招股章程，係呈請商部核准後刊印股票後面，以便執票人查照。

〔北新雜誌，卷12，第23-24。〕

〔李經方，安徽鐵路招股初議，光緒三十一年九月〕 經方前議皖路籌款專條，意在另籌的款，築成一段，再行集股，為招徠踴躍起見。嗣經公議，所指米釐、鹽價，須歸路礦平分，則除勘路設局經費之外，祇能作股本之保息，不足供築路之正用。蕪湖至廣德州計程二百七十八里，由廣德州接展浙界，又數十里或百餘里，須俟工程師按段測勘，方有准數。約計工費，非先招股本銀四百萬兩，不能舉事。茲擬刊印股票四十萬張，每股收足上海規銀十兩。股本微，則衆擊易舉；保息足，則徵信不疑。事關公益，凡我全皖六十州縣，故家喬木，富商巨賈，務望各醴資爭附，不使浙、贛、粵、蜀等省，專美於前，經方禱祀求之。此項股銀，除由徽處照章勸招外，並擬推廣商官兩途集股辦法兩條，錄後公鑒。

一、擬就安徽全省各州、縣、城、鎮、鄉、村，凡在皖省設有店舖者，不論土著流寓，均請按戶入股。大商如典當之類，至少入十股（即百兩）；小商如雜貨舖之類，亦認一股（即十兩）。查規元十兩，不過合鷹洋十三四元，似尋常舖戶亦不費力。且入股之後，按年仍有利銀，將來更有紅利，於人情亦不甚窒礙。至安徽人之商於各行省外埠者，亦由各埠會館及首事，照此辦理，當可集巨數。此外各省商界有願入股者，仍不限制。

一、吾皖人之官於各省者，擬先就有缺直隸州縣，無論責任署事，以缺分優瘠為斷，除著名苦缺外，餘請每年入股百兩（即十股），由各省就本省同鄉官公舉一人經理其事。其道府丞倅以上及提鎮以下，

亦應分別責任署事，候補中家道小康者，均須一律酌加辦理。此外各省官場有願入股者，仍不限制。

以上兩條，業經同人公議認可，並呈報商部核准在案。

〔執政紀要初編，卷4，葉29—30。〕

〔安徽巡撫誠勳會同江督周馥奏片<sup>①</sup>，光緒三十一年七月二十八日〕 茲接安徽通省京官函稱，鐵路體大物博，皖省財政支絀，不能不就地籌款，先造一路，以爲權輿。擬仿照贛省鹽斤加價，及各省開辦彩票，並加抽米捐爲各項經費。此外一切可籌之款，但求無礙民生，隨時公同查議，另函商辦，請據情奏咨前來。

伏查皖紳自辦鐵路，洵爲振興商業之要舉。惟興造必先籌款，而籌款之法，尤貴合宜。所稱酌加鹽價、米捐及設立彩票三宗，他省或已奏准，或經舉行，皖省仿而行之，既係紳籌紳辦，自不至有所擾累。但米、鹽兩項，曩因認解賠款，節經加捐奏明在案。今皖紳以本省之財，興本省之利，與前事兩不相涉，且不經胥吏之手，亦無流弊。除囑各紳詳訂章程，另行呈明辦理，並咨商部查照外，謹會同兩江督臣周馥附片具陳。

〔同上，卷4，葉33。〕

〔皖路米捐〕 本省鐵路，經紳商等議允，情願於出口米每百五斤認捐二分五釐以作創辦之款。開採本省礦產亦仿此認捐。均歸新設之安徽全省鐵路辦事處照收備用。現已實行矣。

〔通商各關華洋貿易總冊，光緒三十一年，蕪湖口，1905年，卷上，葉44。〕

〔米商對米捐的反應〕 光緒三十二年八月，米商邵振邦等以業微捐重，勢不能堪，請部寬免。部行查。公司遂據查覆以該商藉詞，駁斥不准。迄翌年七月，該商猶以爲請。部仍行查。皖撫及公司得覆，再行批駁。

〔郵傳部第一次路政統計表，光緒三十三年。〕

上卷，路政沿革概略，安徽鐵路沿革。〕

〔《北新雜誌》抽收米捐論，光緒三十二年〕 僑蕪各粵商前兩月

<sup>①</sup> 光緒三十一年九月十五日硃批，商部知道。



奉米釐局卡道札諭，略謂：鐵路不日開辦，自十二月初一起，每石米出口先抽二分五釐，俟礦有成議，再抽二分五釐。抽二百萬兩，以十年爲限。所發股票加以特別二字，俟蕪廣路成始行五釐官息。各商奉札不勝疑惑。旋以蕪地代客辦貨，應抽與否，當俟粵、滬各商妥議，乃能稟覆。至前月中旬，忽一日疊奉兩札，聞札內並有奸商抗捐等語。噫！異哉！

吾不問捐之宜承認與否，而先辨捐之性質。夫文明國租稅，有所謂國稅、地方稅、附加稅三者之分；國稅者，納之中央政府者也；地方稅者，由地方官與參事會所徵收者也；附加稅者，則自治團體之事而爲地方謀公益者也。爲問此項米捐爲國稅乎？地方稅乎？抑附加稅乎？吾得斷言之曰：此鐵路者，營業之性質也。此米捐者，投資共同營業之性質也。有共同營業之資本，即宜享共同營業之利益。此在文明國不論如何募集公債，不論如何共同興業，國內人有此權利，國外人亦宜有此權利；國內之商法固然，即國際之私法亦然。故曰經濟無國界。甲國之對於乙國如是，即甲省之對於乙省亦應如是。未聞有講而分之者，何居乎乃以特別字樣加於股票之上？更何居乎有抗捐字樣責及米商？不可解者一。

且路爲安徽之路，宜先向安徽籌款。乃路線尙未起點，招股尙無眉目，鹽捐尙未提議，獨於粵商米捐十二月初一即須起抽。一若餘皆可緩，唯粵商有迫不及待之勢。不可解者二。

如謂安徽出產米糧爲大，籌款在所不免，亦宜於民船裝米來蕪時所經釐卡，酌量加抽。以本省之財，辦本省之路，何等直接。乃同一米也，不抽之皖商，獨抽之粵商，豈粵商宜抽，皖商不宜抽耶？不可解者三。

既曰抽二百萬兩，但使足二百萬兩之數，即當止抽矣。何必限之曰十年。既曰十年爲限，則不問數目多少，抽至十年可矣，何必定其數目二百萬。吾不知未及十年抽數已足二百萬，其止抽否乎？吾又不知已及十年，抽數未足二百萬，其尙再抽否乎？不可解者四。

有股票發還，則明明集股矣。凡公司集股，認股多少，聽人樂從。

聞卞道與蕪商向來決洽其中，股票若何，利息若何，自當預日邀商開誠布公，妥爲勸諭。乃計不出此，徒以一紙之札諭，益之以一日而兩札諭。曾文正公之定茶釐也，邀集各商再三議駁，往返數次，始行允定，故江西茶釐至今稱便。奏定之釐捐且然，況其爲集股乎？近日江西鐵路續擬借款於蕭、周兩商，先定其子息，再定其年限，再由本省紳士邀請商議。借本省之商款且然，況其集外省之商股，可以倉猝從事乎？不可解者五。

且所謂抽捐二字，已不切於事實。今礦務尚未議定，已定再抽二分五釐。皖省應辦之事尚多，何不曰俟銀行議定，再捐若干；俟地方公債議定，再捐若干乎？有是事始籌是款，今則以虛懸一未定之事，先實設一有定之捐。不可解者六。

至此中流弊，則更有說：安徽有鐵路，各省亦有鐵路耳；安徽有出口貨，各省亦有出口貨耳。尤而效之，商家有寧甚乎？流弊一。出口貨可抽，別省或無出口貨者必推而抽及進口貨矣。流弊二。鐵路者營業之性質也。方今利權外溢，力圖挽回，凡地方上之事，有類於營業者，不知凡幾。鐵路可抽，凡類於鐵路者皆可仿而抽之。流弊三。本省應捐者概未議及，先向外省客商加抽。夫施之於一國，猶曰注重收稅主義，與採用保商主義者有殊。施之於一省，直壓抑輸出矣。流弊四。

夫國稅、地方稅與附加稅在文明之國，猶必俟議會贊成，然後敢執行，矧其爲營業性質而可以自作自爲乎？按李京卿集股章程，與此次局札宗旨迥別。且安徽鹽商、茶商、布商、水排商股富素稱，區區四百萬之股，何難集腋而成，又何必獨殊異於粵商。願主持斯事者深長思之也。

【北新雜誌，卷 13，業 21—22。】

〔米商反對米捐〕 蕪廣鐵路，數年來總以經費支絀，未能大興工作，迅速圖成。三十一年間，本省大憲籌定之路礦捐，凡米糧出口，每一百五十斤捐銀一錢，卽以所繳之捐，作爲路股。迨至本年十月內，米商因路工遲滯，頗不滿意，相率停捐。謂能將辦法改良，仍可照常納

捐云。

〔通商各關華洋貿易總冊，光緒三十四年，蕪湖口，1908年，下卷，葉52。〕

〔皖路工事的開始和中輟〕 三十二年十一月，公司以開工日期報〔部〕。擬先成蕪湖至灣沚爲第一段，直通浙境泗安鎮。……三十三年二月，皖紳洪汝闔呈言：皖省路線，經營皖南，不如經營皖北。南線必俟浙贛路成，乃能圖謀。北路可以直接盧漢，轉輸尤便。條列三不合，五可慮。李總理則謂該路創辦之時，曾刊印圖說，遍送全省。……洪汝闔等所言不可從。是時總理適有使英之行。五月，皖省京官公舉開缺廣西巡撫李經羲兼辦路礦。李電辭，經挽留復不就。迄十二月，始由呂佩芬等公舉道員周學銘爲總理。……總計是路屢易總理，任事不久，籌費不易，至三十三年末，尙未大定。

〔郵傳部第一次路政統計表，光緒三十三年，路政沿革概略，安徽鐵路沿革概略。〕

宣統元年十一月，總理周學銘以任事一年滿期，呈請辭職。協理朱雲錦亦辭。皖紳等亦以皖路費鉅款絀，籌辦維艱，亟須另舉接替，以資整頓，而策成功。乃公舉四品京堂劉光典、江蘇候補道陳維彥代之。而該省米商代表迭懇停止米捐，以蘇商困。由郵傳部暨農工商部先後咨查皖撫，亦未就緒。本路於是年尙在籌辦之期。

〔郵傳部第三次統計表，宣統元年，路政上，葉10。〕

宣統三年三月，學銘病歿。本路用款二百餘萬兩，僅成土方十里。工料各價均無款可付，工事因而中輟。股東不舉總理，紛議查賬。郵傳部派龍建章等赴蕪湖查辦，迄無結果。

〔交通史路政編，第16冊，頁209。〕

## 第四節 鄂、湘、粵三省分辦粵漢鐵路

(1906—1911年)

### 一、三省分辦粵漢鐵路公約及初時各省

進行概況(1906年)

〔湖廣總督張之洞、兩廣總督岑春煊、湖南巡撫龐鴻書會奏摺，光緒三十二年正月十三日〕粵漢鐵路向美國合興公司收回自辦，業經臣等……會摺奏陳在案。查粵漢鐵路延長二千四百餘里，工鉅費繁，加以贖路之款為數已鉅，亟應妥速籌議開辦路工，以期早興大利。唯工歸本省自辦，即款須本省自籌。近年各省公私匱乏，撥助官款即不能多，全賴本省紳商勉擔義務，認募鉅資。三省情形不同，自以各籌各款，各修各境，為一定辦法。而其中應互相聯絡貫通，互相稽查催趕之處，仍須兼顧統籌，免生推諉，庶十年之內，全路可冀觀成。當由湘、粵兩省紳商公舉代表紳員來鄂會議，商定公共條款十四款。……各條於各專責成之中，仍寓通力合作之意。又預議路成後條款四款。……此四條均擬查照外國商辦鐵路章程參酌辦理。以上所擬各條，經臣等會同考核，均尚簡要平允。此外，籌款、購地、開工、行車、護路、養路各項詳細章程，均應由本省官紳公商妥協，另行陳奏。臣等電商往覆，意見相同，除分咨軍機處、外務部、商部查考外，謹將三省會議公共條款，另繕清單，恭摺具陳。

〔張文襄公全集，卷66，葉18—19。〕

〔鄂、湘、粵三省會議公共條款十四條，光緒三十一年十一月制定〕

一、贖路款英金壹百拾萬鎊，照七分攤派，未贖之金元小票，亦照七分攤派，湘、粵各認三分，鄂認一分。所有應付本息，均按鎊價、金元價依期撥交湖北彙總轉給。若交款期忽有漲落，仍按原分攤派。湘、粵應各舉一紳住鄂省局內，會同辦理此事。

一、三省擬公聘勘路工程師一人，將全路覆勘一次，以定確實路線。其用費勘至何省境地，即歸何省認付。

一、三省除公聘勘路工師一人外，其修路工師以及各項工人，均由各省自行選雇。如於公用工師一人之外，願自聘工師覆勘者，亦聽其便。

一、三省鐵路，各籌各款，各從本境修起，務期全路早日接通，故議定路工三省同時並舉。儘款先修幹路，幹路未成以前，三省皆不得另修枝路，致誤大工。

一、三省所修幹路，無論修成若干里，但能行車見利，其所得淨利，應彼此統行核計。各按成本多寡，攤派利益，均以開車之日起算。

一、湘省路線較長，今為全路迅速竣工起見，湘、粵兩省共同議定：粵省修至邊境後，湘省願將宜章以下至郴州屬境永興縣止之路工，讓歸廣東代修。一切權利，均歸廣東收管；以路成後二十五年為限，湘省可按照廣東修路原用工本，備價贖還。如果粵省籌款或有不足，自當另議。惟須於一年之內，先行知照湘省，以便湘省預籌款項，接續自修。

一、三省分境修路，應互相催趕。如此省修勤工速，成路日多，彼省修緩工遲，成路見少，應令少修省分，攤認多修省分所用工本之利息，以免遷延。每屆一年，彼此比較結算一次。

一、廣州已成省佛枝路，所得車利，應專解贖路款。仍按鄂一、湘三、粵三攤派。

一、合興公司已築粵境幹路工程及未用材料，應請派員確估價值若干，由粵認出，按鄂一、湘三、粵三分領。

一、合興公司已購粵境幹路地基，應核查契載款目，由粵省認出，歸鄂一、湘三、粵三分領。

一、三省既按本分利，應彼此互派人員稽查。其詳細章程，俟覆勘後開工前另訂。

一、三省議定全路需用之鋼軌，一切鋼鐵料，統向漢陽鐵廠訂購。鐵廠所出貨色，所定價值，無論運至鄂省、湘省、粵省均應按照洋廠一

律，不得格外抬高，各省即不向外洋購買，以保中國自有利權。

一、鄂、湘、粵三省籌款招股辦法，各就本省情形另訂章程，稟請核定，總以彼此不相侵佔妨損為主。

一、全路告成以後，所得行車之利，除開支公司薪水、工食、局用及養路經費、撥還贖路借款本息、核給股本息銀、酌提公積款項外，所餘淨利，酌量仿照外國鐵路各公司辦法，以若干報効國家。惟懇請將一切浮費概予刪除，以恤商力，庶於招徠股商之道，大有裨益。其餘全歸股東，自行議章分派。

續擬章程四條，擬暫作附條。

一、此項鐵路，如遇公家有運兵、轉餉以及水、旱偏災運賑之類，所有轉運辦法，應查照外國商辦鐵路公司章程，參酌辦理。

一、遇有戰事，本國用以轉運；尤須防敵國暗中利用此路。應如何稽查防範之處，應查照外國商辦鐵路公司章程，參酌辦理。

一、各學堂遊歷學生，以及海陸軍人如持有公家發給之特別文據，均應照章減價。但此項文據，須查照外國辦法，明定限制。

一、建築此路所納之營業稅，應查照外國商辦鐵路公司章程，參酌辦理。

〔同上，卷 195，葉 13—15。〕

〔日本駐漢口總領事水野幸吉致日本駐華使館報告書，1906年6月27日〕 關於粵漢鐵路之敷設，已決定由三省各別出資築造，然各省皆有其特殊困難。例如廣東方面，資金籌集雖不感困難，但在鐵路管理權上，官商間發生衝突，致使工事的修築大為遲緩。湖南方面原歸紳辦，但湖南紳士徒多議論，經費籌集則毫無頭緒。此實為粵漢鐵路腹心之患也。湖北方面，紳商皆無勢力，全賴總督之措置經營。近來武昌官錢局將武昌岳州線經費所需之六百萬兩，先已籌集四百萬兩，其餘二百萬已在民間從事廣泛的募集。自陰曆五月初一日起，募集工作業已開始，故測量工作完結時，即可着手開工。

總督及一般當局者知湖南資金籌劃困難，故欲期速成，當仰給於外資。彼輩雖知今日在不過分損害利益之條件下尚可借得外資，但

因利權論所浸染之北京政府不表同意，故借款頗為難事。張總督深悉此情，對本線路湘境部分之築造頗為焦慮。但至少自漢口至長沙一段，彼則切望能自力經營，從速築造。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔又，7月17日〕此路歸湖北修築經營之武昌、岳州段，……其修築費用約六百萬圓，計劃將股票出售於市場。湖北官錢局已承受四百萬圓，其餘二百萬圓準備在漢口及其它商埠出售。以當前市場情況言，金融局面惡劣，官錢局所承受之四百萬圓不能在市場銷售。湖北官場設立之官錢局此次願承受四百萬圓之故，大致如下，

官錢局實際上等於湖北省立銀行，素來發行紙幣，其發行紙幣之準備金存有巨款。自去歲以來，漢口市面不振，利息低落，官錢局已逐漸收回其對於漢口各錢莊票號之貸款。目下官錢局所藏現金頗有餘裕，故準備以此準備金承購股票，將來路利發達，股票價格提高，則擬隨時將股票賣出，以充當準備金。

至於其他出售於市場之二百萬圓股票，購者異常稀少，且議論紛紛，有譴責官場假此以射利者。……

湖南方面情況，議論多而諸事茫無頭緒。最近業以湖南商務總局名義成立商辦粵漢鐵路有限公司。……據說發起人已願出資二百萬兩。

〔同上。〕

## 二、鄂境路線的籌辦

### (一)鄂境粵漢、川漢鐵路的兼籌

〔張之洞湖北境內川漢鐵路接修辦法摺，光緒三十二年正月十三日〕臣於三十年春間回任後，疊與四川督臣錫良往復電商分境自修辦法。緣川漢全路延長三千餘里，在川境者自成都省城經重慶府以達夔州府屬之巫山縣邊界，計二千數百里；在楚境者，由巫山邊界入

鄂境經巴東、興山兩縣至宜昌府治，約五百餘里；再由宜昌經當陽縣、荊門州、襄陽府以達應山縣屬之廣水驛與京漢大幹路接通，約一千二百餘里。合計由鄂接川界之處起至廣水幹路，約一千七百餘里。若論畫疆分職，各有界限，各有責成，自以川、楚各修各境爲正辦。當時川紳未經商明，即擬由重慶修至宜昌，以便商賈。鄂省聞之，衆情甚爲不愜。湖北出洋學生斷斷以省界所在即利權所關，尤力主畫境分修之說。

查宜昌以上直至四川萬縣，皆係連山大嶺，險峻非常，過萬縣以西，始覺稍近寬平。計此路約一千里，皆須鑿山開道，工作極艱，費用極鉅。且山山相屬，是否能穿隧道，尙未可知。而在鄂境者，約五百餘里；湖北土薄商貧，近年財力已憂枯竭，現方議修粵漢鐵路，鄂省所應分任贖路造路之款已屬不貲，則接川之路一時斷難並舉。鄂省官紳士民又不甘聽川省越境興工，只可置爲緩圖，虛存此說。特是川省路工斷不能從川境下手。屢接錫良電稱，及川紳面稱，非從宜昌修起，則川民疑懼。謂鄂境不修，則川路無用，必致認捐者中悔，招股者裹足。且川路運機運料，非由宜昌入手，則轉輸不便，川路亦將無可施工。所慮亦係實在情形。此議相持半年，適鄂、湘、粵三省官紳會議粵漢鐵路公共條款，議將湘省邊界自宜章以下至郴州屬境之永興縣止，讓歸粵省代修，一切權利暫歸粵省收管，以路成後二十五年爲限，准照粵省原用工本由湘省備價贖回，已經會奏陳明在案。於是鄂中官紳，以粵修湘路，既有成例可援，擬即將宜昌以上鄂路暫歸川省代修，一切照湘粵前案辦理。臣與錫良及川紳一再電商，彼此允願，應即作爲定局。

但川路若僅修至宜昌爲止，宜昌以下仍須改乘江輪以達漢口。查由宜至漢之輪船暢行已三十年，川省商務仍未大旺。若歷鐵路而又轉輪船，舍輪船而又遵鐵路，紆折太甚，勞費亦多。此謂爲避峽滯之險則有之，若謂興全蜀之物產地利則未也。今欲盡川路之功效，自必以斜接京漢大幹路爲正辦。然假使自宜昌以下沿江修路以接漢口之幹路，則是江輪與鐵路平行，並馳爭利，適足自擠自妨，更屬無此辦



法。故統籌南北枝幹全局，必由宜昌北岸徑趨東北，接造至湖北應山縣境之廣水驛，與京漢幹路貫通一氣，近接遼瀋，遠達歐洲，方足竟全功而收大利。是鄂省境內應修之路，既爲川省全路之尾閭，卽爲京漢、粵漢兩大幹路與川路之過脈。有鄂路則川路爲不竭之源，無鄂路則川路爲絕流之港。鄂既承接川路，以通於幹路，則京漢、粵漢兩路，如虎之傅翼，川路如魚之縱壑。鄂路橫亘於中，但爲兩幹路作津梁耳。雖非從井救人，亦未免厚鄰薄己。惟是西南兩路大局所關，川路創修，臣實與議，不敢不竭力玉成，勉籌興築。

查鄂境之路，大略可分爲兩段，由宜昌至襄陽爲一段，由襄陽至廣水驛爲一段。臣現與錫良商妥鄂省已向日本訪聘上等工程師，擬先將川楚全路，由楚而川，直抵成都，通勘一次。四川亦自聘工程師由川而楚，直抵廣水，亦通勘一次。此工程師專爲勘路，不與修路相涉。應如何審定路線及興工之先後次第，兩省公商酌定。至於用人、估工、籌款、購地各節，川、楚各自籌辦。如有與川省關涉者，當隨時與川省官紳商辦。將來路成後統計全工，計本分利。其鄂境之路兩端，未將川路與京漢幹路接通以前，仍各自計算本利。惟路款全須自籌，則以一貧困孤立之鄂省，而兼任粵漢、川漢兩路之鉅工，措置實非易易。惟有督飭官紳，從長計議，能籌一分之款，卽修一分之路，但冀堅持而不改，不能急遽以置功。將來俟粵漢幹路鄂境竣工之後，屆時川漢路工方能再併力專營，大舉興築。此時擬先從廣水至襄陽一段開辦，勘定路線，卽行相機量力，購地興工，酌量舉辦，藉以繫屬川省商民之盼望，鼓舞集股之來源。惟預計宜萬路成二十五年以後，川省所得之利已多，屆時必須准鄂省照約備價贖回，既以昭川省官紳之信義，亦以免鄂省士民之責言。惟有仰懇朝廷主持、飭下川、鄂兩省恪遵奏案辦理，全鄂幸甚。

〔張文襄公全集，卷 66，葉 23—26。〕

〔張之洞粵漢、川漢兩路亟須興工摺，光緒三十二年七月初二日〕

竊查粵漢鐵路，定議已久，必應及早開工，不可再緩。川漢鐵路，前經臣與四川督臣錫良商明，自宜昌以上路工，暫歸川省承修；宜昌以下，

接通京漢幹路，則歸鄂省承修。業將兩省商定大綱辦法，專摺奏陳在案。竊維中國積習，患在急於圖利而緩於辦事，議論紛紜，游移不決，以致坐誤事機。若各存意見，疑惑推延，必致歧出之議論愈多，意外之覬覦又起。故此兩路凡在臣轄境之內，力所能爲者，必應決計速行，以順輿情而振大局。茲臣聘用日本專門鐵路高等工程師來鄂測勘路線所宜，及預籌施工次第。粵漢一路，前經美工程師勘有草圖，亦須覆勘一次，略加酌訂。川漢一路，大致現擬由漢陽取道沔陽州屬之仙桃鎮，以達沙市，爲第一段；由沙市取道荊門州屬之當陽，以達宜昌，爲第二段；由當陽取道宜城以達襄陽，爲第三段。因洋工師細加審酌，漢陽、沙市一路，路平商多，成功較易，見利亦速，商情最便。如此，則粵漢之路，造至鄂省後，由宜昌省城之北渡江，至漢口以接京漢一路；由武昌省城之南渡江，至漢陽以接川漢一路。川漢之路到漢陽，並可作橋過襄河以與京漢一路接通；無須待至應山縣之廣水，始合幹路矣。是粵路南來，可雙承京漢、川漢兩路；京路北至，亦可分注粵漢、川漢兩途。直達橫通，無施不可。故與前議由襄陽以達廣水者，略有變通。其覆勘川漢一路，本擬選用英工程師金達，以期分任互勉。無如該工師現有要差在津，屢次推辭，勢難久待。現由臣派員偕同日本工師，南北分投測勘路線。

竊臣近日欽奉本年六月十四日寄諭，鐵路係國家要政，仍應官督商辦等因。欽此。聖訓煌煌，詞嚴義正。不獨爲湘省鐵路之軌範，實爲我中國全國鐵路之準繩，自應欽遵辦理。凡地隸湘境鄂境之粵漢路，及地隸鄂境之川漢路，均應一律辦理，不容歧異。除湘路另行遵旨查明專案覆奏外，其鄂境大江南岸之粵漢路，大江北岸之川漢路，均以官督商辦之法行之。現已刊布招股章程，茲酌量參用皖省路工彩票招股之法，無論入股者爲官爲紳爲商爲民，或本省官紳商民，或外省官紳商民，均以商論，一律作爲股東。卽有公款，亦以股東論。事權之輕重，利息之厚薄，但視其股分多少之數，不問其人職業尊卑之等，至公至平，毫無偏私，自無流弊。惟總以華股爲斷，以符原案。其股票分三期交付，每交一期，立時起息，按期照付，派官錢局承辦經理，

以期商民信服。月餘以來，體察情形，遠近商情均屬踴躍。除將招股章程咨送商部，暨以後修路情形隨時奏報外，所有粵漢、川漢兩路分別覆勘初勘，將在鄂境發端之處，同時舉辦情形，理合恭摺具陳。

〔同上，卷 67，葉 12—14。〕

〔川漢鐵路鄂境路線招股章程摘要，光緒三十二年七月二十日〕

我宮保督憲垂念鄂省物力維艱，未忍用派股辦法，……特飭本局參酌各省鐵路招股章程，承辦川漢鐵路鄂境招股事宜。……凡屬本省紳商士庶，均可輸資入股，利益同沾，毫無歧視。(第一條)

川省地大物博，土產沃饒，向苦於峽路峽江之危險。……若鐵路一通，則川省土貨之運往外省外國，及外省外國之貨運入川省者，必且什百倍蓰於前，而鄂境為必由之路。故將來行車獲利之優，實甲於他路。……他日股票價值，斷非他公司所能爭勝。願入股諸君，務須早購，以免後時。(第二條)

川漢鐵路……目前應修之路，但由漢陽造至宜昌。……是川漢鐵路在湖北尤為本輕利重。凡入股諸君，咸可操此勝算。(第三條)

川漢鐵路湖北現已聘雇日本著名工師，分途測勘路線，以便刻期興辦。大致入手擬從漢陽取道蔡甸……接通沙市為第一段；由沙市取道荊門……至宜昌為第二段；又從荊門取道宜城縣接至襄陽為第三段，此在川漢為枝路，而陝西、河南貨物之下運者必經此路。……統計此三段全路工本，現尙未能估定。茲擬先招股本二千萬圓，以資興辦；將來俟工程師估定用款，如有不足，再行續招。(第四條)

股票以龍銀一百圓為一整股，伍圓為一零股，二十零股即作為一整股。(第五條)

凡購股票，無論整股零股，均分為三期交納，每期以一年為限。(第六條)

股東將銀繳到官錢局，均按照常年六釐起息。(第七條)

如路線所經田地以及車埠碼頭，均准按照時價估計入股，……即工資薪水有願扣作股銀者，亦聽其便。(第八條)

官錢局……於本局內設立總收發股款處，刊票、經理。至商務繁

盛之區，另由本局選擇殷實舖戶銀號，代爲勸辦。(第九條)

如內外埠有急公好義之官吏紳商，經手能集五千圓以上者，以一百圓作爲酬勞；一萬圓以上者，以二百圓作爲酬勞。勸集愈多者以次遞加。……至本省候補人員或各州縣能招集股款至十萬圓以上者，由本局詳給優委一次。(第十條)

興辦鐵路爲保護利權起見，既不招附洋股，亦不准各股東將票轉售外人或抵押洋債，若違即將股票作廢。……富商巨賈多有寄居外洋，有願入股者，非經由中國出使大臣咨明及中國領事稟明，確係華商，方能承認。(第十一條)

凡有轉售股票者，應由原股東將股票息摺呈驗官錢局，報名轉售人姓名、籍貫，由本局查無妨礙，方准更名註冊。(第十二條)

鄂境鐵路開車後，所收搭客載貨脚價，按年結算一次。除應支各項以及養路經費股本官息外，所有盈餘，其應報効國家，酌提公積，攤派股東紅利，及辦事人酬勞等項，均一律仿照廣東鐵路商辦章程辦理。(第十四條)

〔軌政紀要初編，軌3，集46—49。〕

〔粵漢鐵路鄂境線段招股章程摘要，光緒三十二年七月二十日〕  
湖北官錢局承辦〔粵漢鐵路鄂境線段招股事宜〕，其工程建築事宜，則歸鐵路總局籌議。(第一條)

粵漢鐵路……鄂境路線修費，暨建築馬頭車站等事，約計龍銀六百萬圓。……如六百萬圓尙有不敷，再行稟請續招(第二條)。

股票以龍銀一百圓爲一整股，五圓爲一零股，二十零股，即作爲一整股。(第四條)

凡附股者其繳款分爲三期，以六個月爲一期。(第五條)

各股東所繳股銀，無論已未開工，均按照常年六釐起息。(第六條)

此項股票，遵照部文，無論整票零票，均祇准華人自購，不附洋股。設有股票轉售入他國人之手，本局概不承認。(第七條)

商民所購股票，如有需用，准其持票到官錢局抵押，並准內地官

民自相轉售。惟不准轉售外人，抵押洋債。倘有此等情弊，該票即作爲廢紙。（第八條）

凡有轉賣股票者，應由原股東將股票息摺呈驗官錢局，報明轉售人姓名籍貫，由本局查無糾葛，方准更名註冊。（第九條）

鄂境鐵路開車後，所得行車之利，除開支公司薪水工食局用，及養路經費、撥還贖路借款本息、核給股本息銀、酌提公積款項外，所餘淨利，應酌量仿照外國鐵路公司辦法，以若干報効國家。公司應納營業稅，亦查照外國商辦鐵路公司章程，參酌辦理。此外一切浮費，概予刪除。淨餘紅利，全歸股東自行議章分派。在事人員應得酬勞若干，由股東議章分派時酌定。一切仿照廣東商辦章程，以免兩歧。（第十條）

凡屬股東，無論官紳士商，其入股利益，概係均平一律。

〔同上，軌3，葉55—57。〕

〔張之洞致四川總督趙爾巽等電，光緒三十四年二月二十九日〕

川漢路線前經勘定自宜昌轉入當陽、荊門、仙桃、蔡甸，接至漢陽，力避自宜至沙江邊線路，係爲川省全路利益起見，關係甚大。嗣聞以當陽山多工鉅，仍議改道宜沙，循江而下，所見殊失要旨。新正曾晤王守孝強將鄙意轉達次帥，目下曾否議及？此路開闢叢叢，利源正未可量。繞行內地，直達漢陽，以川濟楚，以楚濟川，獨擅完全之利，孰能與爭？設一涉臨江，則輪船、火車兩路平行千餘里，車船互相妨礙，勢不至跌價爭攬不止，勢必至細貨由車，粗貨由船，僅得半利，各國皆無此辦法。今日下游之公司輪船，因滬寧鐵路而失利，則他日上游之川漢鐵路，因公司輪船而跌價，固在意中。況各國舟車相濟，利在本國。長江四公司，招商最弱。日清、日本近併大阪郵船四會社，統一名曰日清公司，專駛長江，更注全力於此。他國路線只論山川之勢，中國火車兼爭主客之權，其心甚苦，其理匪深。縱不能收之於漢，何可再失之於川乎？至爲當陽大山工費須增二百萬圓，試計漢、沙、宜抵川境，工費約須千萬，荆襄抵應山幹路工費亦需千萬，統籌二千萬鉅款，獨省此十分之一，計近利而忘遠害，實爲非計。此舉地雖在楚，利實在

川，鄙人又不僅爲楚計也。喬茂翁及方伯諸君皆川人，爲川之心當倍切；次帥兼綜川楚，新舊兩治自必一體關懷。務希與川紳、鄂官詳加考求，以期盡善無弊。是爲至要。

〔喬文煥等編，川漢路過去及將來，頁 37--38。〕

## （二）英、日兩國對鄂路借款的競爭

〔日本駐漢口總領事水瀧致日本外務相桂太郎電，1905年9月10日〕 昨日與張總督會晤時，總督曾委託向日本聘用二名工程師，並通知請駐日公使準備手續。

這次收回〔粵漢路的〕金額是從英國借入的，作爲借款條件之一是英領事要求任用英國工程師。總督對此事曾以違其素志試加拒絕而未果，因將所需工程師之一半聘自英國，另一半聘自日本。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本駐漢口領事水野致日駐華代理公使阿部電，1906年6月27日〕 原口博士被聘爲湖廣總督張之洞的鐵路顧問，其職責除作爲關於一般鐵路顧問之外，尚負責勘測川漢路線的任務。

〔同上。〕

〔日公使林權助致日本外務相林董函，1906年12月4日〕 高松如……深博總督〔張之洞〕的青睞，與我三井有極密切關係，在中國人中有親日之稱。爲了調查鐵路事業及鐵路資金的募集辦法，此人派遣來東京，目前在東京。……機敏的德國人對於高的日本之行早已推測是爲備辦川漢鐵路資金的。但對川漢路我已對總督約定，不容任何無權利的外國人插嘴。

〔同上。〕

〔水野致林權助電，1906年12月17日〕 〔關於川漢鐵路〕本官曾和原口博士商議，原口希望能得到張總督的諮詢，建議不借外債，在湖北的財政範圍內，先把漢口—宜昌段的附近漢口的一小段開工，隨而逐漸以收益並自公衆募集的資金加以遞長的方策。這一方

策不僅可爲總督所採用，且以這一小部工程的實權掌握在我手，因之即可以購我材料，以延期付款的形式，而成立事實上的借款。

[同上。]

[近藤廣平<sup>①</sup>致原口要函，1907年1月22日] 英、法新迪加擬設立華中鐵路公司，自去年春季以來，即已開始。法國財政部長曾通過日本駐法公使向日本政府要求支援，日本政府經訓令駐在法京與北京的日本公使，給予以相當援助。法僑財長曾附言英法新迪加除有賴於日本之支援外，設若日本資本家有參加願望，亦可參加若干資本。日本政府對此在考慮中。日、英金融公司間，對以資本參加華中鐵路公司問題曾由倫敦銀行團以電報和日本方面的資本家進行交涉。……

目前高松如在遊歷中，他對川漢鐵路資本的籌措頗感苦惱。對此，若能產生一中日合資公司，既能供應資本以利工程的進行，且又能不致損傷川漢鐵路公司的中國的利權的鐵路設施。曾以此語高氏，彼亦認爲係一妙策。

[同上。]

[日本駐漢口代理領事山崎馨一致林權助報告，1907年5月6日]

本年二月水野領事與張總督會見時，談及現任正金銀行總裁小田切萬壽之助。總督提及與彼交誼篤睦，並表示切望彼來鄂。訊以望彼來鄂用意，總督含笑，僅答以欲商談原口博士之事。竊唯鄂境粵漢鐵路資金，日前原欲募集六百萬圓，因此路工程較易，有利可圖，應募者較多，大抵已無問題。然而，鄂境川漢鐵路，……原欲募集二千萬元，雖取與粵漢同樣募集方式，且附以彩籤，而成績惡劣，至今應募額僅及三、四十萬圓。此等資金皆由湖北官錢局募集，亦由該局管理。……雖云粵漢六百萬，川漢二千萬，實際工程所需則決不止此數。川漢應募額則僅及百分之一，故事實上資金之不足，不待言矣。

敷設鐵路的實際措施，自去年五月原口博士應聘以來，曾督促其部下的工程師及技術員，勘測了粵漢、川漢各線。今各線路勘測已經

<sup>①</sup> 近藤廣平時任職於日本東京三井會社。

完了。張總督擬先進行粵漢路的工程，採納原口的建議，在武昌設立了新的鐵路總局，並決定其組織編制，容納了原口的部下，另一面又行增聘日本的工程師、技術員。至於工程之着手，至遲今秋應即實地動工，總督已有此決意矣。……

總督之意在儘速動工，以期鐵路早日完成。然此路之不容外人染指，杜絕貸款之路，爲顧全本國之體面，而漠然着手進行，能否成功，誠可懷疑。故當今實際工程即將開始之際，遂有資金須仰給他人之感。……

張總督……此次諄諄切切望小田切氏之來鄂，實爲此也。

小田切氏與總督間之借款交涉，已於日前疊次電報申報在案。小田切氏上月十七日抵漢後，即趨訪官錢局總辦高松如等，彼時高氏露出總督有借款一千五百萬兩之意。二十日與總督會見，借款額復改爲二千萬兩，雙方同意採取公債形式。小田切氏以爲若單由我一國貸款，恐能力不足，毋寧以“湖北興業公債”名義於倫敦發行，總督亦表示同意。小田切氏遂一面與匯豐銀行商談，一面與湖北官吏協商，並與總督作了二次長時間之會談。其結果，大致爲：借款總額二千萬兩，在倫敦募集，折合三百萬英鎊；折扣九五，年利五釐五，十年後開始償還，償還期十年，以湖北善後局收入年約三百萬圓爲擔保。

〔同上。〕

〔水野致林權助電，1907年5月9日〕 本日英國領事以如下事項語本人：

往年贖回粵漢鐵路時，曾和張之洞約定，今後關於修築鐵路擬募外債時必與英國商談。這次借款不問其名義究係如何，但若事實上顯然用之於鐵路，則英國自然擁有這項借款的權利。可是由於借款是在正金銀行手中進行着，故英國銀行處於旁觀地位。目前曾由正金總行通過倫敦分行通知匯豐銀行，告以關於湖北借款問題已不順遂。匯豐銀行立即致電北京匯豐銀行分行及漢蘭德，因此之故，〔英〕駐華公使朱邇典急派漢蘭德及熙禮爾前來漢口，若正金通知倫敦而不將其情況通知小田切，讓其繼續活動，則在英國銀行家寧可說是感



到意外的。……此際可採用的辦法是，

(1) 正金參與英國借款的債券的募集；另一方面，則求取得總督的同意，例如增加中日合資承攬公司的資金，增加到約五百萬圓使之成立。

(2) 對粵漢鐵路擬借的外債，設法使不能獲得北京政府的批准，俾英國借款不能成立。

〔同上。〕

〔又電，1907年5月20日〕 十八日英方和張之洞會見。〔英〕領事把〔英〕駐華公使的訓電示總督，並聲明英國政府基於過去的約定而要求鐵路借款。因此，總督於十九日對小田切稱：情況既如此，但想把鐵路資金從日本借入是很困難的；和英國商談尚無結果，但可另把一千萬兩興業公債由日本承受<sup>①</sup>。

〔同上。〕

〔英駐日代辦勞特(H. C. Lowther)致日本外務大臣函，1907年5月31日〕 本國政府聞知橫濱正金銀行正竭力誘使湖廣總督向日本借款修築鐵路。本大臣接奉本國政府外交大臣訓令，提請貴國政府注意，本國政府與中國對漢口迤南、迤西鐵路，曾經成立協定。中國於1905年為收回粵漢鐵路而向本國政府借款時，曾保證將來此路若須商借外債，而他國所提條件與英國相同時，當先儘英國商借。同樣，如英方借與資金，則購置材料應先儘向英國公司商購。再，中國復保證湖北、湖南兩省境內鐵路，如須向外國借款，英國資本享有優先承借權。目下中國企望之借款，正係上述所保證之自漢口迤南、迤西的鐵路。今湖廣總督欲自他國借款，名為振興實業，實為修築鐵路。若此項借款實現，自將引起不幸印象。在此情況下，本大臣奉本國政府之命，提請貴大臣注意；本國政府希望貴國不借與對英國在華鐵路有損之外債。

〔同上，原件英文。〕

<sup>①</sup> 同月21日，林而助致電日本外務相林董稱：“此可為日本在湖北方面將來發展的基礎。”

〔水野致張之洞函，1907年7月4日〕 粵漢鐵路及湖北、湖南境內修造鐵路工程師，一半用借款國人，一半用日本國人，須將路工分段，各辦各事，以清界限而免牽涉事故等因。昨經函佈台案，定邀察鑒矣。

且修路用款一事，既係照會英國在先，是以勿論用何名目，本國政府及商家，並無優先英國商議出資之意。但如別國或德、或法等國，無論用何名目辦法，果有出資之事，日本商家，亦願一律均等辦理，以昭公平為要。據此，用特函佈聲明，望切貴督部堂查核施行為荷。

〔同上，原件漢文。〕

### 三、湖南粵漢鐵路公司的組成

〔湖南省商辦粵漢鐵路有限公司招股章程摘要，光緒三十二年閏四月〕 本公司係照商部奏定章程辦理，名為湖南省商辦粵漢鐵路有限公司。擬呈商部立案，永歸商辦（一）。

公司股票只招華人，凡洋人概不得附股。如有代購或轉售抵押與洋人，及本華人而購票後改註洋籍者，均作為廢紙（二）。

南北幹路長1,200餘里，特析分為400萬股，每股收銀元5元，分為普通股、優先股二種（三）。

優先股擬先集400萬元，作為底股，即行開辦。無論本埠外埠，自五月起，限八月底止，一期全數交清，則為優先股。遇有紅利，提出二十成之二為特別報酬，自全路分紅之日起以十年為限，十年之後與普通股一律（四）。

優先股如未屆期而數已滿，即通告停招。如已屆期而數未滿，展限一月。一經滿數，即登報聲明優先股截止。自後續附，均作普通股（五）。

普通股係分三期交納：十一月底每股先繳二成，明年三月底交四成，明年十月底交四成（六）。

本公司暫借湖南商務總會爲總公所，一切創辦事宜，均由本商會發起人經理(七)。

普通股如……無力將十成繳足者，按照商律第四十、第四十二兩條，……通知該附股人限期半月，逾限不繳，可將所認股數，另招他人接受。得價不足，仍向原股東追繳(八)。

股銀利息，……周年六釐。……(未開車以前，有出款而無入款，其息於何措給，擬呈請大憲另籌的款作爲保息，決不挪動股分，以符商律)(九)。

本公司既屬商辦，權利悉操之股東，地方官祇專任保護(十二)。

本公司股分係……專爲修築湖南鐵路之用，無論地方何項要工，不得絲毫扯動(十三)。

本公司由湖南商會發起創辦，純講平均主義，無論有無官職，股分多少，一律平等看待。凡有關公司利害，入股者皆得參議，以期至公至當，巨細靡遺。候底股招齊即召開股東全體大會，公舉一切辦事人員(十四)。

路權與全省人民身家性命財產有極切之關係，權利義務宜均享均擔。本公司深恐大利不能普遍，特議定凡路線所經過田地，准按價作股；傭雇工役，准照工算股；各種應用本地材料，准以時價作股(十五)。

鐵路告成後，本公司所獲運費，除各項開支及應付股息外，所有贏餘，即爲紅利，作二十成分派，一成報効公家，二成酬優先股，三成作爲公積，下餘十四成按優先、普通股俵派。惟公司在事人員，應提花紅多少，由股東酌議(十六)。

湖南省商辦鐵路有限公司發起人湖南商務總會公啓。

〔經濟研究會所日文檔案，原件漢文。〕

〔商部奏湘商籌辦鐵路並公舉總協理摺，光緒三十二年六月十四日〕 據湖南總商會衆董陳文璋、周聲洋、陳家珍等聯名三十六人呈稱：粵漢鐵路，自美約廢棄，收回路權，歸湘、粵、鄂三省分辦。粵有紳商合力，鄂由官局湊資，聞皆次第定議，尅期興辦。惟湘僅恃米捐、鹽

釐，入款有限，以致開辦無期。商董等爲湘商代表，不容遲疑觀望。然路長費鉅，自以籌款爲先。爰於四月間提議歸商承辦，擬集股款二千萬元，設立商辦湖南全省鐵路有限公司，由發起諸人共同認股二百萬元，以爲辦路基礎。當時與議者千餘人，衆口贊成，歡聲雷動。良以正名商辦，則障礙全消，人無疑慮。此湘境鐵路經商董等提議，湘商踴躍之實在情形也。惟造端宏大，非有全省紳商所信服者，不足以膺茲鉅任。查有順天府府尹袁樹勳，廉明公正，衆望素孚，擬公舉爲鐵路總理，統籌全局，必能措理裕如。又前江西按察使余肇康，才識兼優，熱心時政；在籍候選道張祖同，才長心細，洞悉商情，於鐵路亦曾研究，擬公懇酌定派爲協理，俾得共勤厥事。查安徽、江蘇、浙江等省均邀奏明商辦，並派大員主持，先後奉旨允准在案。湘省事同一律，擬援案請歸商辦，以維路政而順商情。其勘路、定線、購地、興工、用人、理財各事宜，恭候奏定總協理公同妥訂詳細章程，再行呈部覆奪等語。

臣等伏查粵漢路線，爲湘粵鄂三省命脈所關。湖廣督臣張之洞老成勝算，體國公忠，俯順三省之輿情，堅持廢約，卒能收回自辦。現在粵境既商籌商辦，集股頗稱踴躍，業經兩廣督臣岑春煊奏奉俞允在案。湘路自宜迅速興辦，以期銜接。既據該商董等請歸商辦，公舉總理協理，懇乞代奏前來，臣等未敢壅於上聞，謹恭摺具陳。

〔商務官報，光緒三十二年，六月，第12期，業16。〕

〔上諭，光緒三十二年六月十四日〕 商部奏，湖南商董請將湘境路線歸商籌辦，公舉總協理，懇乞奏明立案一摺。鐵路係國家要政，仍應官督商辦。至所稱公舉總理各節，着張之洞查明辦理。

〔德宗實錄，卷561，業6。〕

〔張之洞湘路應定爲官督商辦摺，光緒三十二年十一月二十七日〕 湖南商會協理陳文瑋等前經來鄂呈遞公稟，與在商部所具之呈大略相同。所請將湘路歸商籌辦，並公舉總理等語，情理殊多不合。自前年臣倡議收回粵漢鐵路，即經電商湖南撫臣選擇湘省紳士多人，共同籌議，指授機宜，往來滬、鄂，百計經營，並與粵紳商訂條款，奏明舉

辦，嗣於本年五月十九日，又經臣博採衆議，由電奏派總理五人在案。何待該商會之復舉？且一省重要公事，豈有創議諸大紳，經營撫司道會而一二十次，同心協力，挽回大局，竟由一二後進，自無資本之臧紳，率臆妄談，任意去取之理。且其自定職權等差，自處極尊，而將奏派之大臣列爲三四等以下，尤屬駭人聽聞。又查湘省情形，專門富商大賈，向來不多，凡籌款公事，大率係地方官邀集正紳公同籌議，由大吏核定舉辦。其諸紳中資本充裕者，自當不乏其人，然皆即統於紳之內。兩年以來，久已定議，由紳招股集款，設立公司，是目前所急。但以招徠實在資本股分爲主，謂之紳辦也可，謂之商辦也亦可，並非必由商會出名，乃謂之商辦也。察核該商等招股章程，於籌路還款，全未籌及，且權利全須歸商，而所招之股，反欲官爲籌款保息。東西各國，未聞有此章程。取巧太甚，強橫太甚，斷斷無此情理。照此辦法，官且不能行之於民，況民能行之於官乎？

粵漢鐵路，事隸三省。湖北、廣東招股辦法，皆擔任贖路之款，及自行保息、付息，湘省豈能自爲風氣？凡外洋創辦公司，須能認全股三分之一，方稱爲發起人。該商等所稱認股二百萬圓，究竟該發起人各認股若干，並未切實聲敘。斷無但出名具一稟，擬一章程，即可自稱爲發起人之理。究竟陳文璋等所辦商業，資本若何，是否自有雄厚財產，實在已招之股共有若干，現存何處，自須一一確查，方能酌核。當經札委湖北試用道黃祖徽、籍隸湘省之前湖北試用道李祥霖，會同前往，將以上各節，分別確查，詳細籌商。

茲據該委員等稟稱，查湖南商會協董陳文璋，係長沙人，指分湖北試用知府。前曾開設頤慶和錢店及綢緞莊，均已歇業。現時僅有同人豫煤務有限公司，係招集股本，湊合而成，資本不甚雄厚。商會坐辦周聲洋，係善化人，戊子優貢知縣，己丑舉人，家產亦屬中資。光緒三十一年陳文璋、周聲洋會同職員鄭先靖創立商會，以振興商業，聯絡商情爲宗旨。上年九月，稟呈商部立案。凡商家願入會者，出資二串註冊，年捐數目刻尙未定。註冊之商牌，已有二千餘家。遇有錢財細故，商會出爲調停息事，商業尙均稱便。鄭先靖係淮鹽公所總

董，以年老事繁，於會事多不與聞。周聲洋現以他事赴常德，不常居此。所有商會之事，均係陳文瑋一人主持。至於鐵路認股二百萬圓，係由該商會開議，以不籌贖路款及由官籌保息款，歡動衆人，故一時鼓舞，頗有承認。檢查商會底簿，簽名認股者約有二百餘萬圓，其實繳款者不過十分之一二。陳文瑋、周聲洋各認股二萬五千圓，每人已繳五千圓。現查已繳各股，截至九月底止，官錢局存股款洋三十三萬一千三百六十九圓，商會交存股銀一萬五千五百九十一兩七錢二分。又義豐祥、裕源長錢號，吉順祥鹽號，分存股款洋十萬零九千一百一十圓。此款非盡係該商會開議時所認之股，內有遠近紳商陸續自行認繳者。且聞繳股時曾問及是否袁樹勛主持？是僅憑陳文瑋等之聲名，尙未必有此。該委員等詰以該商會招股章程，何以於贖路保息並未籌及；路既不贖，何以興修；息若不保，何以招徠？該商會答以章程係草創未定之稿，贖路保息仍應詳議辦法。陳文瑋並稱，但願早定總理之權限，則凡商會所招之股，全數交付總理撥用，以卸責任等語。察其情形，該商會亦自知所議之窒礙難行，不敢堅執。並諭以該商會所招之股，必須隸入公司，衆情方能相信繳款，亦免該商會空談無實，貽笑桑梓。該商會亦頗領悟。至該商會所舉二員，本係已經奏舉，及現在局辦事之紳，無待該商會之市惠。該委員黃祖徽等復與諸湘紳晤商，備述臣意，謂商會所集之款，應令其附入公司，亦作爲籌款招股之紳，不能自樹一幟。聞湘紳及商會詳議，均以此說爲然。現擬化除意見，和衷商辦，歸入奏設公司等語。並據該員等將各官局商號現存已繳股款數目，開具清單前來。

臣查鐵路一事，雖係便商之要策，生財之大宗，然與別項商業不同，實關係全國之脈絡，政令之遲速，兵機之利鈍，民食之盈虛，官民智識之通塞。故籌款招股，無妨藉資商力，而其總持大綱，考核利弊之權，則必操之於國家。誠如諭旨所云，鐵路爲國家要政，仍應官督商辦。煌煌大義，日月不利，大抵商業之稍鉅者，皆須官爲保護維持，至鐵路則關涉尤廣，借資官力者尤多。若無地方官主持承認，事事爲力，以全副精神注之，則購地遷墳，勒價刁難；掘渠開山，動輒抗阻；工

夫雲集，爭鬪繁興，物料散漫，盜竊難禁，徒致一事不能辦，一步不可行而已。且臣與湘紳談及籌款之法，大半由紳籌擬辦法，仍須藉官力以行之。可見商會自辦之說，勢有難行。

溯查自前年臣奉旨收回粵漢鐵路，當卽與三省官紳籌商辦法。其時湖南紳士與聞此事者，則爲前刑部侍郎龍湛霖、前國子監祭酒王先謙、候選道張祖同、江蘇候補道席匯湘數人。龍湛霖旋卽病故，僅存王先謙、張祖同、席匯湘三人，此皆堅持定見，助臣爭約者，或赴上海，或赴江寧，或來鄂省，多方考究，反覆籌商。其餘亦有與聞者數人，不過隨同列名而已。

自上年八月美約贖回以後，臣復會商湖南撫臣督催湘省各紳，趕緊籌款及早興工，免致徒耗贖路之還款小票之月息。嗣經京外湘紳來電來函，擬舉新授順天府尹袁樹勛及前江西按察使余肇康，主持此事，復有在長沙之湘紳數人來電，及在鄂之湘紳數人，則又力請以王先謙一同主持。此事臣熟計兼權，或係推其資望之老成，或係推其辦事之才具，各有取義。自以三人同辦爲允協，不容倚倚。當經臣於五月十九日致電具奏舉袁樹勛、王先謙、余肇康均爲總理在案。適會湘省水災，官紳經營拯救，日不暇給，故實款尙未籌定。旋據該商會陳文璋等一面來鄂在臣處具呈，一面具呈商部，奉旨飭查。臣核其所言多屬妄想支離，余肇康、袁樹勛先後過鄂時與該商會陳文璋晤談，皆訝其並無實在資本，而欲令奏派總理之等級居於該商董之下，似覺可怪。現經查明該商會陳文璋、周聲洋既無實在巨資，自不能妄以發起人自居，主持一省大事。且於贖路之款，招股保息之款，俱置之不論不議。但欲總攬修路之權利，而不管舊債如何還，新股如何招，是其於商務路政，並不了然，無怪其議擬章程，種種窒礙。該商會等所請歸商會承辦一層，自可勿庸置議。湘路應仍照原議，歸公司承辦。欽遵諭旨，定爲官督商辦。臣與湘紳詳加商酌，總理仍以袁樹勛、王先謙、余肇康三人爲宜，而略加變通，以期周妥。

〔張文襄公全集，卷68，集8-14。〕

〔張之洞薦舉湘路總、協理摺，光緒三十二年十一月二十七日〕

竊查袁樹勛才具幹練，器局恢宏，久居上海，商務熟悉，謹擬以該員爲主持總理。王先謙倡議爭路，學望均優，而商務未經研究，現該祭酒亦遜謝不遑，擬以王先謙爲名譽總理，但資其議論稽察之益，不責以用人理財之勞。余肇康識定才長，強毅任事，調和衆論，深協機宜，擬以余肇康爲坐辦總理。候選道張祖同，明達寬宏，鄉里悅服；江蘇候補道席匯湘，才敏思精，深明商務，往來滬、鄂，備著勤勞，擬以張祖同、席匯湘二員爲協理。他日路工既開，事務益繁，或總理諸人有不在湘者，仍有協理在湘，尙可資其輔助，於路事實有裨益。此外應需議紳尙多，前數年已經派定者尙有多人。查湖南辦事，向分中路、南路、西路。長沙、岳州一帶爲中路，衡、永一帶爲南路，辰、沅一帶爲西路。應每路各舉有人，隨事一同與議，以昭公溥而收廣益，於籌款尤足資取信。至商會與鐵路本是兩事，陳文璋、周聲洋二人，除商會事務聽其仍舊自辦外，應亦派作鐵路公司之議紳，令其幫同招股，不許越分爭權，則於路事亦屬有益無損。

〔同上，卷68，葉14—15。〕

〔郵傳部尙書陳璧奏報湖南鐵路公司開辦摺，光緒三十三年二月〕竊據湖南鐵路公司總理順天府尹袁樹勛、前國子監祭酒王先謙、前法部左參議余肇康等呈請，湘路公司，經升任湖廣總督張之洞奏派袁樹勛爲主持總理，王先謙爲名譽總理，余肇康爲坐辦總理，欽奉諭旨允准在案。本年二月開辦，理合繕具簡明章程，援案請給關防。……茲據該總理等遵章呈請，擬卽刊刻木質關防一顆，……以資信守。

〔交通史略政編，第16冊，頁56。〕

〔湖廣總督陳夔龍摺<sup>①</sup>〕粵漢鐵路需款緊迫，紳民公議，請仿照二十八年因新案償款籌備鹽斤口捐成案，於湘省境內，行銷川、淮、粵鹽，每鹽一斤，一律加收口捐錢四文，以維路政。

〔德宗實錄，卷592，葉9。〕

〔湖南粵漢鐵路公司總理余肇康的招股演說，光緒三十四年〕據夏李粵漢鐵路總理余肇康演說，大略謂：自收回路權以來，湘省股

<sup>①</sup> 光緒三十四年五月二十九日硃批，從之。



款，素不如粵省之踴躍，今祇湖北有官款四百萬兩，湖南集股不過百餘萬耳。此其原因，並非湖南地方貧瘠，乃鐵路公司素未以布設鐵路之適當之方針明示大眾，以致觀望不前耳。今本公司按照公司律辦理。總理、協理應專任監督之責。由股東會公舉董事八人，查帳二人，凡購地定貨，悉歸董事任之，每月查帳一次，即結帳一次，若認為應改良者，可以隨時更改。總理以下各員，應同心協力，以當其事。現岳州、長沙之間購地已經過半，長沙、株州之間不日即可興工，約一年告竣。各處買股者甚多，以麻陽一偏僻之地，尚集股至一萬五千圓。又關於鐵路，在湖南省尚有獨特之利益，即不待撥動股款，而已有他項財源，足以充償還贖路借款及撥付已繳股份之利息之用。蓋贖路之英國借款，每年攤還四十餘萬兩；第一次所集六百萬圓之優先股之利息（年六釐）計三十六萬圓；此兩項負擔，在公司誠不為難。公司收入之廣林潭米捐（即對於輸出米石之捐），每年至少三十萬兩（自去年八月迄本年四月計得錢五十餘萬串合銀三十餘萬兩），衡州、永州、寶慶三府之鹽斤加價，每年可得十萬兩，三佛支路之餘利十三萬圓，新加鹽價之收入約四十餘萬兩。凡此皆確實之財源，非但以之償借款，發利息，綽然有餘；即公司目前所開支各員之薪水及諸雜費，亦皆取給於此，不待動用鐵路股款矣。

〔商務官報，光緒三十四年十月，戊申第 26 期，第 32。〕

〔股金的徵集〕 長沙商學兩界代表聯合致函湖廣總督趙爾巽，請求去掉“官督”二字，實行完全商辦。留滬、留日學生也相繼提出同樣的要求。

官方……拒絕了這個請求。但對築路工程毫無動靜的現狀，却又不能置之不理。……他們除了“鼓勵”紳商入股之外，同時擬出與實施了一套抽收“租股”、“房舖租股”和“廉薪股”的辦法。

租股：1909 年 4 月（宣統元年三月），湖南巡撫岑春煊在全省十八府廳州土紳的聯函稟請下，會同湖廣總督陳夔龍奏准仿行川滇鐵路章程，抽收租股，令各租戶“按租認股，隨糧繳納”。總計全省田租約 56,736,300 餘石，令每 50 石認股一石，每石折銀一圓，每年約得

1,137,000 餘圓。後來(是年十月諮議局會議議決,次年下忙開始抽收),又改行“累進租股”,收租 50 石者每年勻出一圓,收百石者每年入股三圓,收百五十石者入股六圓,收兩百石者入股十圓,收三百石者入股十八圓,收至千石者入股百三十圓,千石以上聽其自由增入。……是每年着實可靠的租股,至少亦可得 300 萬圓<sup>①</sup>。

房舖租股,1910 年秋(宣統二年),經諮議局議決,10 月(九月)起正式開辦。辦法規定:“城市繁盛之區,每年酌提房舖租一月入鐵路股”;先從長沙、湘潭、常德、益陽、沅江、津市、衡州、寶慶、岳州八〔九〕城市辦起,“其餘各城市由本地士紳斟酌情形仿照辦理”。“房舖租價每月收洋銀五元以上者,方行勸股,未滿五元者聽便”。“房舖租股應歸房主擔任,由佃房代繳;但營業較大之舖店,每年於代繳房東租股之外,得仿照房東例入股。”<sup>②</sup>

廉薪股,1909 年 10 月(宣統元年九月),經諮議局議決,次年 2 月(正月)開始實行。其辦法凡湘人在本省幕局或在學堂或在軍充將弁者,“除特別認股外,均按廉薪酌量出資,入股作股。”<sup>③</sup>

通過以上種種措施,總計到 1910 年底與 1911 年初,全省已認收股款達 500 萬元。<sup>④</sup>

隨着籌款工作的進行,遲遲未見動靜的築路工程也終於動工了。1909 年 8 月 26 日(宣統元年七月十一日)湖南境內粵漢鐵路築路工程正式開工。工程先從株州興築幹線,隨後再從昭山之易家灣分〔兩〕段,一由南而上 40 里至株州,一由北而下 60 里達長沙。這就是粵漢鐵路的長株段。

長株段約費時一年零五個月而竣工。1910 年 9 月底(宣統二年八月中旬)株昭段工竣,10 月 7 日(八月二十四日)試車至白石港,1911 年

① 原註:見《湘路危言》,關於“累進法”細節,詳見《湘路新志》,第 1 年第 12 期(宣統二年七月初十二日)。

② 原註:見《湘路新志》,第 1 年 11 期(宣統二年九月),《湖南鐵路房舖租股辦法簡章》。

③ 原註:見《湘路新志》,第 1 年 8 月(宣統二年元月),《路事近報》。

④ 原註:見《湘路新志》,第 2 年第 5 期(宣統三年三月),《公司呈郵傳部稿》。

1月8日(宣統三年十二月八日)全線通車。1月中旬,長昭段亦告成功,1月29日(十二月十九日)舉行試車,長株段全線始接通。

(湖南省志,第1卷,頁243—245。)

### 湘路收支各款表

(自光緒三十一年開辦日至宣統三年五月二十日)

單位:銀兩

收 入 項 別	數 額	支 出 項 別	數 額
木捐	964,687 <sup>+</sup>	贖路借款並金元小票息銀	3,867,498 <sup>+</sup>
鹽斤加價	614,427 <sup>+</sup>	造路購料	1,706,381 <sup>+</sup>
衡永賣溢銷湖蕪	672,253 <sup>+</sup>	車輛機器	394,526 <sup>+</sup>
租股	905,930 <sup>+</sup>	勘路費、員司薪水、股息、	
優先股(房薪股在內)	1,506,079 <sup>+</sup>	匯費、酬資、學堂經費各	
三佛餘利	304,921 <sup>+</sup>	項雜支	663,731 <sup>+</sup>
廣東幹路售價、月息			
存款及雜項	382,804 <sup>+</sup>		
合 計	5,350,853	合 計	5,632,137

資料來源:據湘撫楊文鼎查明湘路收支各款實數致郵傳部電(宣統三年閏六月)編製。此載郵傳部編《郵傳部接辦粵漢川鐵路借款及分別接收各路股款始末記》,葉28—29。

### 附,湖南全省枝路總公司<sup>①</sup>

[湖南巡撫趙爾巽奏湘省紳商請設枝路總公司集股試辦摺,光緒三十年三月二十五日] 據湖南全省紳商呈請,今日談時務者,莫不曰振興工商,開通風氣。鐵路者,工商之基址,而風氣之郵驛也。比年以來,迭奉諭旨,均以開辦鐵路為興利之要圖。……伏查湘省西、南兩路,水程則險灘林立,陸途則山徑崎嶇,以致物產殷阜,壅積滯銷,工藝皆廢,材棄於地。至於五金、煤礦,天產豐饒,大半以轉運維艱,無從開採。遂使風氣蔽塞,僻陋苟安,不復知世界競爭工商交戰之局。

<sup>①</sup> 湖南紳商在向英國贖回粵漢鐵路路權前,設立了這個全省枝路總公司。公司成立後不久,湖南暨廣東、湖北等省併力於贖回粵漢路權的鬭爭。到了粵漢路權贖回,鄂、湘、粵三省公議分辦後,湖南方面另行創設辦路機構,這個湖南枝路總公司也即失去作用,結束了活動。

是鐵路之在湘省，尤爲刻不容緩。況粵漢幹路開辦在即，非綢繆先事，更不足自保利權。紳等衆議僉同，擬鳩集股本，辦理枝路兩條：一以通蜀，一以通黔。其通蜀一路，擬自長沙幹路分枝上達常德，由常德達辰州直達川境之酉陽州，北至重慶，與川漢幹路相接。此第一路之大略也。其通黔一路，擬自衡州幹路分枝，由寶慶出武岡、黔陽、晃州，入黔省之鎮遠府境。此第二路之大略也。惟通盤籌畫，工費甚繁，勢難同時並舉。惟有仿節節修造之法，先就籌定兩路，擇要興修。查常德、辰州一路，上通巴蜀，下接江漢，尤爲百貨薈萃之處。現擬先由長沙修至常德，再由常德修至辰州，綜計程途不逾七百里。惟常德以上，山嶺叢雜，闢路稍難，統計所需約在八九百萬兩。先就本地紳商勸集股本，再及滬漢等埠，並派委員前往南洋各埠華商最多之處，廣爲招集。如有不敷，或酌借洋款，俾資周轉。惟恪遵此次商部章程，不得以路作抵，並不准干預事權，以昭畫一。俟此路工竣，再將衡寶一路，陸續辦理。用特合詞懇懇援照湖南礦務總公司成案，在長沙省會設立湖南鐵路枝路總公司，先行奏咨立案。除粵漢幹路已有美商承辦，萍醴一路已有萍鄉礦局自辦外，其餘粵漢枝路，均附屬川、黔兩大枝路，悉歸總公司經理。明知工程浩大，非旦夕所敢猝期，然九仞之功，基於一簣，紳等食毛踐土，誼無可辭，不敢不竭力圖維等情……前來。

伏查鐵路爲商業樞紐所關，湘省乃物產鬱積之地。……所請設立總公司一節，核與定章相符。湘中民情樸悍，非官紳通力合作，勸導有方，先樹風聲，再規實效，無以啓風氣而順輿情。且鐵路與礦務互爲表裏，挹注相資，湘省既設礦務總公司，則鐵路一端，尤不可緩。查四川紳商請辦川漢鐵路，經四川督臣錫良據情轉奏，已奉俞允，湘省事同一律，應請援案辦理。

〔政務通報，光緒甲辰年，藝學通輯，卷2，葉10-11。〕

〔外務部、商部奏議准湘省開辦鐵道枝路摺<sup>①</sup>〕 光緒三十年三月二十五日湖南巡撫趙爾巽奏湘省紳商請設湖南鐵道枝路總公

① 光緒三十年四月二十二日硃批，依議。

司。……臣等伏查路、礦兩項，互爲表裏。……該省之辦路，誠爲刻不容緩。茲據該撫趙爾巽奏請設立湖南鐵道枝路公司，先將常辰一路，集股試辦，係爲自保利權起見，擬請准如所奏，先辦通蜀一路。其通黔一路，亦即接續辦理。……至原奏內稱，如有不敷，酌借洋款一節，……應無庸議。又原奏內稱，粵漢枝路，均附屬川黔兩大枝，悉歸總公司經理等語。查枝路附屬幹路，應俟幹路築成後，統籌全局，分別緩急次第，奏明請辦，未便先准立案，以昭核實。

〔同上，同年，籌辦通礦，卷3，葉11-12。〕

〔趙爾巽派員專辦湖南枝路招股事宜咨鄂撫文〕 案據在籍侍郎龍紳湛霖、屬子監祭酒王紳先謙等呈稱：請設湖南全省枝路總公司……等情。據此，除批，據呈已悉。粵漢幹路，以湘省爲中樞，所經之地，人民蕃庶，物產豐饒，利益可操左券。湘省地大物博，財力充盈，人有振奮之心，紳多團結之力，惜時會所限，風氣遲開，幹路敷設之權，爲他人捷足先得。及今而綢繆未雨，惟有多設枝路，廣攬利權，庶足以策富強而圖久遠。據呈請設枝路兩條，一通黔，一通蜀，而入手之先，先設常辰一路，以收步步爲營之效。辦法甚合，核與定章相符。具見湘中人士諸謀食同，不規近利，其任事之勇，進步之速，有非他省所能幾及者。披閱再三，良深佩慰。應候據情專摺奏請立案並遴委總董廣招股本，以資開辦。仰洋務局分別移行遵照。此批。等因。印發並專案奏咨外，亟應派委篤實幹練，聲望素著之紳，前往滬、漢、金陵一帶，並南洋羣島、日本橫濱、大阪華商最多之處，廣招股本，共分利益，以資開辦。如有設實商人，願出資本獨任其事者，准該紳邀同來湘，謁見本部院商酌辦法。並飭總公司及地方官聯絡保護，格外優待，以順商情。查有江南候補道朱紳恩紱，堪以派委專辦枝路總公司招股事宜，……除分別咨行並札委外，相應咨明。爲此合咨貴部院，請煩查照，轉飭施行。

〔大公報，光緒三十年四月二十六日。〕

#### 四、粵省籌辦省內線路的周折

〔張之洞致岑春煊電，光緒三十一年四月〕 鐵路事，固賴紳民協力，然將來若全不由官主持，則意見紛歧，情勢渙散，流弊亦多。惟欲官與民事事共同商辦，不由民間專操其權，須籌官款提倡。將來行車之利，按本均攤，官款並非無著。官款多於民款，或官款與民款相等，紳民乃肯讓官有權。鄂省路較短，費較少，所擬每歲籌備鐵路之項，全係官款。湘省擬歲籌五十萬，或二百萬，亦官款多於民款。粵省官款似亦不可少於商款。承示將息借民款三百萬，移充路用。如此款本息由官按期陸續籌集歸還，則此三百萬即可作為官款矣。此外如能再籌常年的款若干，以存官權而重路政，尤善。祈裁酌。

〔張文襄公全集，卷 192，頁 26—27。〕

〔岑春煊致地方紳商函，光緒三十一年十二月〕 此路現經與美贖回，頗費鄂督張宮保暨駐美公使梁大臣苦心毅力。蓋以此路所關於國家權利及吾粵、鄂、湘三省國民利害甚大，……故不得不竭三省之餘力以與之爭。現在合同既廢，路權業已收回。將來此路成就，不僅通盧漢，直可由盧漢、關內外以通西伯利亞而達於歐洲。獲利之豐，豈待巧算。若因無款停築，非惟無利，此次贖路粵省所應攤之三百餘萬，固已投諸不可復之地。且未經購回之金元小票若干萬，每年尚須付息若干。路不成，既無餘利可以購回，又難別籌鉅款購回，則逐年付息，何所底止。是廢去合同，轉為三省增一無窮之累。然則欲去害就利，舍合力籌款外，更有何說。

大約籌款，應分三項：一曰攤官款，二曰籌公款，三曰集股。粵省庫款，每年入不敷出者三百餘萬兩，年年借債度日，共見共聞，勢難籌撥。只有鹽斤加價及開辦船捐二事，尚可挹注。若夫集股，則諸君皆明達之人，洞悉時勢，熱力桑梓，無待鄙人敦勸。今所提議者特公款一事。公款者何？即以派捐為集股是也。大凡籌款之事，除商股係由出資之人自願承認輸納，其餘一切種種方法，無非由官強取於民。

以此性質言之，原應名爲官款。所以不名官款而名公款者，以官款論，則係外國所謂之國家稅，應歸戶部指撥；若曰公款，則係外國所謂之地方稅，可專歸地方應用。鄙人深念粵人歲輸無限金錢，而留以辦地方之事者甚鮮，故此次議籌路款，不忍更作爲官款，而欲作爲公款。

籌公款之策不一，或派畝捐，或加貨稅，視其地情形如何而定。籌得之後，卽核其數目，填給股票。此款係零星湊集，不能確定出資者主名，故股票不能屬諸一人，祇能屬於該州該縣。如南海縣所籌得之款；卽填作南海縣屬之股票，由該州縣屬士民公舉紳商一二人輪管，歸地方官稽核。將來獲利，卽專辦該州縣屬地方公益之舉，如學堂、工廠、警察等類，斷不准挪作別用，亦不許混入本省司局各庫度支目下。粵省民力雖窮，果能官紳合力勸諭，歲籌一二百萬，當不難集。且滇蜀現辦鐵路，均抽糧捐，吾粵商民，素稱急公，豈後滇蜀？此路不辦，非特吾粵之大累，且貽外人以大恥。若以鄂人所議歲籌公款百萬，則十年可得千萬，益以官款、商股，此路不難成。但十年爲日過久，而有此抵款，卽可先貸洋債趕辦。鄙人數月病中，籌思以爲路款舍此無策；且卽不爲路款計，目下地方公益應辦之事，奚止一端，何一不待籌款？與其零星攤派，何如酌量普捐，既可以充路款，復可儲作將來辦事母財。諸君若有多數之贊成，鄙人卽當決計議行。其應如何派捐之處，各就地方情形，妥籌辦法，匯由鐵路局決議後各相勸諭，使衆商民皆知公議所在，踴躍輸將，路上指日可成，斯粵省之幸福，亦鄙人所厚望也。

〔交通史路政編，第16冊，頁256—257。〕

〔兩廣總督致粵省各紳暨總商會文，光緒三十一年十二月〕 粵漢鐵道關係三省權利，現時既將全路贖回，自應趕緊興修。……現時宗旨，實以籌款爲第一要義。應卽會合官紳，羣策羣力，以期妥定善法，迅集鉅款，刻日興辦。除分別照會總商會、粵省各紳，前赴粵漢總局會同該局司道隨時集議外，合就照會。爲此照會該紳、該總商會，卽便會同總商會省城五大善堂，照會省城五大善堂紳董，迅卽邀集七十二行商，公舉代表二、三人，以憑派充鐵路總局會議員，將籌款築路

事宜，會同在局官紳籌議舉辦。並將所舉代表人銜名，速報查核。毋違。

〔同上，第16冊，頁257—258。〕

〔張之洞致廣州道台王秉恩電，光緒三十一年十二月二十二日〕

昨接粵紳電云，粵省鐵路籌款，岑雲帥擬舉行畝捐、臺礦捐、船捐、鹽捐、派捐等事，粵紳不願。十八日官紳商集議，委員拍案謾罵，致起風潮，務求設法周全等語。頃又聞是晚忽將黎紳國廉暴擊。此事官紳何以決裂，鄙人似不便干預。粵紳意欲鄙人如何周全？速將詳細實情密覆，以便酌籌辦法。

〔張文襄公全集，卷195，葉21—22。〕

〔張之洞致王秉恩電，光緒三十二年正月初三日〕 屢接雲帥及粵紳來電，知因鐵路籌款事，官紳決裂。懸繫萬分。雲帥關心路政，擬酌撥官款，籌集公款與民款，分爲三項，極是正辦。與鄙人意見相同。鄙意鐵路爲國家大政，商不可稍損者利，官不可盡失者權。曾於去年四月致雲帥滙電具申此意。嗣見報載《粵省紳商籌款問答》內，有“官紳惟有保護聯絡之責，萬無干涉把持之權”兩語，太覺刺目，深可駭異。復於六月致雲帥滙電，九月致雲帥東電，均力主路款宜官商共籌之說。今雲帥擬撥官款，籌公款，既助商力，亦保官權，似甚平允，不解粵紳何以忽生抵抗？實出意料之外。惟既已決裂至此，若操之過急，波瀾愈生愈多，將來若何收束，竟難逆料。雲帥於收回此路，同心協力，籌畫擔任，爲功甚偉。此時浮圖正將合尖，若竟棄全璧而留缺陷，竊深爲雲帥惜之。道路傳說，朝旨已派周玉帥查辦此事。又接雲帥駐電言，去志甚決。以雲帥才望勳績，天眷優隆，早應調昇名疆，或即移節兩江，實意中事。惟此事如待他人了結，不如雲帥自了，則能發能收，操縱在手，尤見化裁幹略。況三省同心收回此路，雲帥實始終其事。此次三省會議公共章程，當由三省聯銜會奏，方爲得體。鄙意願與雲帥會銜入告，實不願與他人會銜也。但必粵事大局略定，方可入奏。若非略加調停，則相持不下，作何了局？其中自須有局外人出而居間，始易轉圜。望閣下迅即密行謁商雲帥，願鄙人出場調處否？



如雲帥有轉圜之意，當即商之粵紳，再請雲帥裁酌。所有此次指籌各款，或酌量緩辦一兩條，或略減其派捐之數；其紳籌之款，或酌加改正，許其暫行試辦。總之，雲帥所籌各項及粵紳所擬，似無妨並行不悖，多多益善。務望將雲帥之意從速詳示，俾可措手。儻雲帥不以爲然，鄙人自不煩過問也。

[同上，卷195，葉23—25。]

[張之洞致楊蔚彬電<sup>①</sup>，光緒三十二年正月十一日] 來電於岑帥籌議各款，指爲加徵苛抽，似多誤會。……岑帥慮粵紳所籌招股辦法，不能確有把握，冀多籌的款，以供路用。所籌之款，皆由公司填給股票，是款必全數撥歸公司，可知此爲派股，實非派捐。至派股之數，或重或輕，未嘗不可公商妥酌。至粵紳所擬公益股票，岑帥亦許兼籌，特不欲以七成之銀作十成之股，此亦儘可熟商之事。只因粵中紳商，誤認官爲加徵苛收，遂致抗議齟齬，激成罅隙。今香港旅商諸君，擬請先釋黎紳，以期公平了結。具見梓桑誼篤，關愛黎君，暨綏安鄉里之美意，但亦當體諒岑帥力助紳商籌集路股之本意。於所指籌各款，能否允認，酌商妥法，以爲轉圜之地，方與公平了結之說相符。旅商諸君，果爲港粵大局起見，務望將所謂公平了結，有無實在辦法，迅速電告鄙人；卽不能說定，亦可略示端倪。自當竭力與岑帥商辦以慰衆望。

[同上，卷195，葉29—30。]

[張之洞致岑春煊電，光緒三十二年正月十一日] 此次粵紳譁鬧，以羈管黎國廉爲大辱。是轉圜之法，宜先釋放黎紳，方可措手。昨接旅港粵商來電云：黎紳一日不釋，卽國民多一日之怨望。惟冀早日公平了結，以安民心等語。雖於官籌股款各項，尙未肯明言遵辦，然既冀望公平了結，似釋放黎紳後，或可加以開導，漸就範圍。竊謂公意不過期路款有著，路工早興。一片苦心，初非欲與粵紳爲難。但使有機可轉，當無不樂與成全。聞黎紳現已患病，日久恐有意外之事。若待他人言之，或爲他人釋之，不如公自加恩，尤見大公無我之懷。至應

<sup>①</sup> 楊蔚彬係旅港粵商。

如何設法措詞，便可釋放，或別有良法，或即用患病取保等故事，請向各司道密示風指，令其妥速辦理。鄙見所及，特此密電奉商。是否可行，統聽尊裁。

再，尊處指籌各款，皆言明填給股票作為地方公股，是所籌實為股款，並非捐款。若仍沿用鹽捐、船捐、畝捐等名目，轉使紳商藉捐之名詞，指為加徵，疑為苛抽，似不如改為鹽股、行股、船股、田股等名目，以著其實而免誤會。

[同上，卷 195，葉 30—31。]

[日本駐香港領事野間政一關於廣東官民衝突事件致日使內田報告，1906年3月13日] 粵漢鐵路……已於去秋自美國贖回。為與湖南、湖北協同解決關於贖路所需款項，及鐵路敷設辦法，廣東紳民曾公舉侍讀梁慶桂、候補道黎國廉及候補知縣周麟述為代表，於去歲夏曆十月三日（以下皆用夏曆）抵達漢口，與張總督及湖南、湖北代表，經數度會商，決定廣東、湖南兩省歸商辦，湖北歸官辦，……並制定公共條款。……十一月四日代表等自漢口首途回粵。

岑總督以為贖路借款英金一百十萬鎊中廣東分擔額約三百萬兩，借款不足額中廣東分擔額約百萬兩，再及鐵路繼續敷設經費，對此，廣東應增地租、船捐、鹽稅及礮臺等經費，然後對納稅者各就其納稅額給與鐵路股票，使鐵路公司成為官民合辦的組織。十二月十三日命候補道姚紹書、廣州知府陳望曾、候補知府廖子琅、番禺縣知縣柴維桐及南海縣知縣陳伯侯等人，邀集廣東七十二行商及重要紳商，到廣濟醫院籌議辦法。紳商等初以民力疲弊為言，籲請免抽捐稅，繼求減稅，議論紛紛，未獲結果，遂決定於十八日再議。乃紳商等於十六日即招集特別會議，由代表三人報告在漢口協議情況及岑督意見，加以討論。大多數紳商對岑督意見表示反對，全場一致議決鐵路歸為商辦。

十八日官民會議再開時，陳知府詳述官方理由。梁慶桂、黎國廉及李紹先各申述反對意見，用語激烈，痛斥官場之腐敗。……官員等惱羞成怒，會議乃在喧譁雜亂中解散。柴知縣奉岑總督命令，於是夜

深更將黎國廉逮捕拘留。

岑總督以黎國廉身有官位，妄自侮辱官場，阻害鐵路前途，除申述其逮捕本末外，並奏請褫奪其官位，同時告示紳民，以戒其後。嗣後清廷諭旨，認許岑總督之上奏，明令租稅徵之人民，不許妄行抗議；但囑地方勿用壓制手段，應慎重處理。

此次黎國廉之被逮捕，人情洶洶，引起全省人士公憤。多數紳商於二十一日在明倫堂召開大會，籌議對抗方法。通電政府各京官及張總督等，並請將軍、都統及學院三司等聲言岑總督之非法，並運動釋放黎國廉。壽將軍對此事謀調停官民雙方，致電政府；總督雖係萬不得已而爲之處置，但懇以特殊寬典釋放黎國廉；鐵路則望歸商辦，以安衆情。並請命前兩江總督魏光燾派員對此事進行調查。七十二行、各善堂爲求貫徹初志，正月初十日召開會議，籌議鐵道敷設辦法，決定採股分合資之組織，並着手募集，不數日，應募者竟集成巨額資金，預期成功在望。於是十二日總商會即電商務部報告募集之盛況，並重請釋放黎國廉。嗣後岑總督奉上諭於二十一日釋放黎國廉。據云曾表示紳商等既已有敷設鐵路之基礎，即無強行官民合辦之必要，並准許歸爲商辦。當官民衝突事件發生時，各國或恐事態擴大，實行警戒，並命兵船碇泊於廣州，計有十三隻之多。其中美國兵船最多，德國次之，英、法亦有數隻云。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔廣東總商會左宗蕃稟粵督文，光緒三十二年三月〕光緒三十二年二月十八、二十七、三十等日，疊次奉到照會，飭轉諭籌辦鐵路紳商，趕緊定議，刻日稟覆等因。奉此。仰見宮保嘉惠粵人，主持公益之至意。凡屬粵人，同聲感頌。但此事本蹟而多紛，衆論又龐而易雜，迫幾經辯議，始稍有端倪。查鐵路招股自正月初十日在商會創議以來，陸續所收小股二成銀一百八十餘萬圓，分儲銀號，以每股五圓計之，已得九百餘萬圓實數，外埠認股未計。現於原議招足二千萬圓，得有過半；如奉有准歸商辦明文，則來者源源，必可達二千萬之目的。是商股既有把握，即可概免加捐。至鐵路准歸商辦，一俟股本集足，應

將粵省應攤路款，按期照數籌繳。無如公司尙未成立，不敢遽動股金；是商人既有此爲難情形，現集股款，礙難撥付。其應如何先行籌墊還款，及高塘路工興築與否，統候鈞裁。現在已催促各行商、各善堂，商請各股友，迅即集議，公舉總理，或先舉權理。一有頭緒，再將詳情稟請察核。

〔交通史路政編，第16冊，頁255—259。〕

〔岑春煊奏報粵省集股有成請歸商辦摺，光緒三十二年四月初八日〕 粵漢鐵路關係粵、湘、鄂三省利權。自上年贖回合同，臣即以粵省此路軌道綿亘，工程浩大，非資商力不辦。故於去年六月間粵紳遞呈公稟詳切批示，一以遵守商律，注重商權爲宗旨；並迭與湖廣督臣張之洞往復電商，始終皆無異議。乃已革在籍待讀梁慶桂、已革在籍道員黎國廉，創爲二圓公益彩票之議，其性質略與賭商所設之彩票無異。先以三成作爲特別彩，而以七成現銀抵作鐵路十成股本。其事太不平均，恐於集股有礙，祇准作爲債票，不能作爲股票。梁慶桂等旋爲粵紳推舉代表赴鄂會議，仍堅持此辦法。臣以該革紳等所議籌款既無把握，商民集股尙乏端倪，而此路既經爭回，勢難久停不辦。焦思無策，不得已定爲撥公款、籌公款、集股三端；並擬就地酌量籌捐，所收之款，仍准給回股票，作爲鐵路股本。

正在奏明飭屬勸辦，而梁慶桂、黎國廉等遂鼓盪風潮，藉端破壞。經臣將該革紳等奏摺後，粵省商民於是知路事重要，始趨注於集股之一途，由九善堂、七十二行商聯赴省城總商會集議倡導。外省外埠粵商聞風響應，爭先認股。兩月以來，已得巨款。臣先據廣東總商會稟報，即經批示：路款既經有着，准即入奏，將此路歸商辦理，飭令一面議舉總理路事之人，以後地方官專任保護維持，一切財政及舉人之權，概不干涉；如有阻撓破壞者，准其稟官，從嚴究治。所有前因鐵路議加之台炮經費三成、糧捐、桑基、魚塘等捐，一律免辦。於是商情益形鼓舞。現據九善堂、七十二行商稟稱：自創議集股，陸續已收二成小股二百五十萬餘元，計實得股本銀一千二百五十萬餘圓。四月初一、初四等日，齊集七十二行代表員在愛育善堂商辦鐵路議事所投筒公

舉，已舉定最佔多數之鄭官應爲總辦，黃景棠爲副辦，許應鴻、周麟述、左宗蕃爲坐辦，懇請奏咨立案……等情前來。

臣查此次粵省商民，籌集路股，衆情踴躍。爲時僅逾兩月，照業經交收之二成小股核計，已得實在股本一千二百五十萬餘圓，而外省外埠已認未交之股爲數尙多，合計二三千萬可以集成。似此力圖公益，中外一心，不特保廣東莫大之利權，且開內地合羣營業之風，奪外人薄視華商之氣。裨益大局，實非淺尠。現既據將總副辦等員公同舉定，查核所舉之員，商情亦均素孚，請即將粵省此路及已築之省佛三水枝路，一併飭交該商等定期接收妥辦。倘有阻撓破壞之人，臣惟有不避怨撻，從嚴懲辦，以保商權，而維大局。除咨商部立案外，所有粵漢鐵路集股有成，並據舉定總副辦等員，懇請歸商接收辦理緣由，謹恭摺具奏。

〔交通史路政編，第 16 冊，頁 260—261。〕

〔岑春煊致總商會照會，光緒三十二年四月〕本部堂於光緒三十二年四月初八日恭摺具奏粵漢鐵路集股有成，……懇請准歸商接收辦理一摺，除俟奉到硃批再行恭錄咨行，及先抄錄摺稿咨明商部立案，暨分咨兩湖總督部堂，……湖南巡撫部院查照外，所有摺稿，合就抄錄知照。爲此照仰該商會即便傳諭籌辦粵漢鐵路各商及九善堂、七十二行商董知照。

再照此次商民籌集路股，衆情踴躍。前據稟報，已收小股二百五十餘萬圓，現聞各報，近續收小股二十餘萬圓。以每股五圓核計，實已得有股本一千四五百萬圓。而外省外埠已認未交之款，爲數尙多。是二千萬圓股本，不難刻期籌集。現時總辦副辦各員，既經舉定，又經奏明歸商辦理，自應由商趕緊定期接收，以免路工久曠。

至於公司通例，雖有收足股銀，方能開辦之說，惟此係指創辦而言。此次粵漢鐵路係先由美國合興公司開辦，而粵省境內枝路，又早經行車，粵商乃接辦之人，與創辦情事不同。……現在粵商籌得之款已有四分之三，即實收之銀亦將及三百萬圓，接收開辦各費，斷無不敷之理。從前商辦宗旨未定，粵商尙且極力籌集，恐後爭先；若路

工由商接收，則集股必更形踴躍，可爲預決。應由該商會趕緊傳知各商，刻日定期接收，以興大利，毋再稽延。<sup>①</sup>

〔同上，頁 261—262。〕

〔上諭，光緒三十二年閏四月二十日〕 周馥奏，查覆廣東勸捐滋事一摺。鐵路爲國家要政，粵漢鐵路收回自辦，商民籌款建築，官爲維持保護，辦法甚爲妥善。全在該省官吏紳商同心協力，聯絡一氣，俾成全功，不得各存意見，致妨公益。茲據稱粵中紳民聞風捐助認股，已約計二千萬，足見急公好義，路事可期有成。卽著岑春煊秉公籌度，會集紳商，妥舉總理、協理各員，奏明開辦。仍著岑春煊隨時督飭，認真經理，以裨大局，而保利權。黎國廉、梁慶桂、李肇沅既據查明尙無抗捐情事，均著開復原官原銜。番禺縣知縣柴維桐，辦事操切，著卽行撤任察看。

〔據宗實錄，卷 559，葉 10。〕

〔岑春煊致總商會照會，光緒三十二年閏四月〕 茲於光緒三十二年閏四月二十四日奉電旨，岑春煊電奏悉。昨已有旨諭令督商籌辦。如果原舉各商，結實可靠，卽着責成該署督認真督飭，妥籌辦理。總期早日開工，有裨路政。欽此。……本部堂忝任地方，凡可以維持保護，無不力任其難。但此路爲商辦最大工程，必須格外慎重，妥訂章程，刻日興辦。所有購地交涉各事，商人力所不及者，本部堂理應擔任，責無旁貸。至於用人理財，則該總副辦等之責，悉照原議，毋庸官爲干涉。該總副辦經衆商推舉，廷旨飭辦，本部堂與有督飭保任之責。務望悉心經理，竭力維持。……目前最要之事，在卽日接收路事，以定人心。一面速訂有名工程師，其合同應呈本部堂核閱，照例咨部。所有用款，應按月奏報，以照信實。速將開辦章程送核，以便奏咨立案。

〔交通史略政編，第 16 冊，頁 262。〕

① 是月，商辦公司成立，定名爲商辦廣東粵漢鐵路有限總公司，並卽從兩廣總督衙門接管了有關的一切事宜。

## 粵省粵漢鐵路有限公司集股成績

(1906年7月至1909年3月20日)

項 目	款 額
<b>丙午年 (1906年)</b>	
第一期小股銀	6,348,644.64 兩
各善堂交來(大元)銀	83,740.00 兩
各善堂交來小股港幣	900,753.46 圓
香港21家代收小股港幣	520,511.51 圓
<b>丁未年 (1907年)</b>	
崇仁、廣正兩堂交來丙 [午]年小股港幣	205,000.00 圓
<b>戊申年 (1908年)</b>	
滬分局交來(大元)股銀	266,756.00 兩
<b>己酉年 (1909年)</b>	
省、佛、港、澳各善堂代 收二期股銀	2,311,793.938兩
滬分局代收二期股銀	16,712.35 兩
滬分局交來股銀	179,702.00 兩
香港分局代收二期股港幣	606,394.97 圓
滬分局代收二期股港幣	20,000.00 圓
<b>總 計</b>	銀: 8,856,852.828兩 銀(大元): 350,496.00 兩 港幣: 2,252,659.76 圓

資料來源 《稽查粵路公司收支所歷年進出銀數編造簡明四柱清冊並簽詢答覆呈報清單》，頁1-17。

編者按：本表據查賬委員徐德葆、鄧焯森等四人，暨公舉股東查賬員孫鳳樓等七人於1909年3月進行的稽查，粵路公司收支所丙午年七月起至己酉年三月二十一日止，歷年收支各項款目後的報告改製而成。

〔工程概況〕 本路自商辦公司集資，由合興公司贖回後，光緒三十二年八月，開始建築，由廣州黃沙起。自三十三年六月，迄宣統二年四月，通車至橫石，八月，通車至黎洞，全長凡106公里。

〔參看交通史路政輯，第16冊，頁282,304-305。〕

## 第五節 四川、雲南、廣西等七省的 築路活動(1903—1911年)

### 一、川漢鐵路的籌辦(1903—1911年)

〔籌辦川漢鐵路的大畧經過，1903—1911年〕 光緒二十九年閏五月，四川總督錫良，疏請自辦川路，嚴杜外資。……初起公司於成都。……計工須金錢巨億，嚴程募集，以公義相督勸，率多空言應和。官苦任負重，迺呼籲於蜀甌。三十年十二月，奏請沿積穀成式，科川農終歲租入百分之三，充給路本，得年受四釐息，是川路履畝率錢之始。勘築費既浩穰，十九取貸民財，民疑滋深，外餽且亟，總督憂之。迺謀以鄉士薦紳，資以集事。三十一年六月，奏用成綿龍戍兵備邊孫秉堃爲官總辦，刑部郎中華陽喬樹枏爲紳總辦，尋代以編修胡峻，……是爲官紳均權合議之始也。……

自大地人類互接，閭井細民，咸知海東西工商營業，得轉於一公司。川路經用，多賦自田間，於事屬營業，而官仍尸公司權，非法，道路非議。總督建之。卅三年正月，奏依商律，正名公司，曰商辦四川省川漢鐵路有限公司。撤銷官總辦，以喬樹枏爲總理，胡峻爲副理，刊定章程五十九條。郵傳部以川路度工理財，其事分繫於成、渝、宜、漢、京、滬六大城埠，遠迢數千里，情意常闕。十二月復援湘路三總理故事，奏任胡峻爲駐省總理，……費道純爲駐宜總理，喬樹枏爲駐京總理。用三總理名義組織總公司於成都，刊換股票，詳定租股章程，增歲償息率爲六釐，創起各屬城股東分會，是爲川路公司依律改組，定爲完全商辦鐵路之始。……

未幾，費道純……暴卒，胡峻……嘔血死，路事延佇。先後公推欽廉道華陽王秉恩，繼費駐宜，學部郎中成都曾培，繼胡駐省。總督



趙爾巽以大工待舉，總工程師無主任非計。粵人詹天佑，時方為政府任築官路。三十四年十月，適請於朝，任詹天佑為宜萬段工程總工程師，顏德慶副之。宣統元年，詹天佑親赴工段，勘定路線。……是年十月，舉行正式開工禮。……自夷陵達秭歸三百里間，同時興作，徒夫萬千，是為川路開工建築之始。……〔然緣〕宜萬工事絕艱，若隧道、若橋樑、若斜坡、若彎線，皆國內他路所未有也。……二年十月，召集第二次股東會於成都，會據所經歷，抵書詳以工鉅費積，財力難繼，敬告會衆。時方因上海三錢莊破產，牽綏連負公私債千萬，公司受損最巨。會衆憂皇，至欲捐割宜萬，改築成渝，俾舒財用。尋以宜工難棄，議兼築宜萬、成渝兩線，並營峽江航業。……三年春，成都、宜昌兩公司函電咨商，積牒盈尺。各持重，事未遽行。夏四月十一日，詔收川漢、粵漢兩幹路作為國有，取銷商辦。十七日，廢除川路租股成案。廿一日，宣示四國借款簽字合同。颺疾雷厲，中外震愕。……五月，成都發起保路同志會，各屬城設分會。人民無良莠少長，爭起入會，恆擾若狂。閏六月，召集臨時股東會於成都。……是時保路破約之聲，波蕩千里。……七月十五日，總督趙爾巽迫劫諮議局議長蒲殿俊等十一人，羈往督署，市民大譁；巡防軍統田徵葵，復驟以兵陵轢之。於是蜀亂滋劇，至不可收拾。八月，鄂軍崛起，與蜀民相應和，革命之旗，連城相彌望。宜昌亦於是月復漢變。九月路工停輟，役夫兩散，工材億千，淪於榛莽。

〔李復勳，四川商辦川漢鐵路宜昌工場志緒之碑，1913年2月，見詹文琮等編，川漢鐵路過去及將來，頁21-32。〕

### （一）官辦川漢鐵路公司

〔署四川總督錫良奏摺，光緒二十九年閏五月十四日〕竊維各國互爭雄長，鐵路所至之地，即勢力所及之地；從未有讓入修築，自失其利，而自削其權者也。中國處此時局，欲變法自強，政固多端而鐵路尤不可緩。四川天府奧區，物產殷富，祇以艱於轉運，百貨不能暢通

外人久已垂涎，羣思攬辦<sup>①</sup>；中人亦多假名集股，而暗勾外人。計取強求，百端紛擾。若不及早主張，官設公司，招集華股，自保利權，遲之日久，勢不容已。或息借洋款，許人興修，必至喧賓奪主，退處無權。尤恐各國因此互啓爭端，轉多饒舌。況川省西通衛藏，南接滇黔，高據長江上游，鐵路權屬之他人，藩籬盡撤，且將建瓴而下，沿江數省，頓失險要。是川漢鐵路關係川省猶小，關係全局實大。爲今之計，非速籌自辦不可。奴才雖極迂拙，而職司守土，責無旁貸，不敢不竭力綢繆。再四思維，擬仿京張鐵路章程，由川省設立川漢鐵路公司，先儘華股招集試辦，但不准影射朦混。一面延訪工師，會同委員確切查勘，分別枝幹各路，照章興修。各國和睦友邦，皆望中國自強，斷無不相原諒。其詳細辦法，俟奴才到任後，再行核定妥章具奏，請旨遵行。

〔清季外交史料，卷 173，葉 4—5。〕

〔外務部奏摺<sup>②</sup>〕 光緒二十九年閏五月十七日准軍機處抄交調署四川總督、閩浙總督錫良奏，自設川漢鐵路公司，懇請敕部立案一摺。奉硃批，外務部議奏。欽此。

臣等竊維川省物產充盈，必達之漢口，銷路始暢。惟其間山峽崎嶇，灘流衝突，水陸轉運，皆有節節阻滯之虞，非修鐵路以利轉輸，恐商務難期暢旺。現在重慶業已通商，萬縣亦將開埠。外人經營商務，每以川江運道不便爲言，必將設法開通，舍輪舶以就火車之利。本年英、美兩國使臣，均以借款造路爲請。臣等深恐外人攬辦，自失利權，均竭力駁阻，議歸自辦。但該路綿亙數千里，需費數千萬，外人度中國目前財力未逮，蓄意覬覦，終難以空言爲久拒之計。今該督擬請速籌自辦，以保利權，與臣等用意相同。擬請俟設立商部後，自商部大臣切實招商，專集華股，力除影射朦混之弊，以資抵制而保利權。屆時妥訂章程，奏明辦理。至原奏所稱仿照京張鐵路章程一節，查京

① 光緒二十八年十二月初三日，署川督岑春煊致外務部電稱，“前接英領事函，索開成都、灌縣、資陽江口鐵路。”同電又稱，“查川省鐵路，英法均經請辦，地段有相同者。”但他並沒有具體說明英、法請辦相同的地段。

② 光緒二十九年六月初一日硃批，依議。

張一路，並未議辦，亦未訂有章程，無憑援引，自可毋庸置議。

〔軌政紀要初編，軌 3，葉 22—23。〕

〔錫良致商部電，光緒二十九年十月二十日〕 開設川漢鐵路，專集華股，收回利權，業經電致外部奏准在案。茲因款巨工繁，集股不易，可否由貴部派員赴新加坡等商埠地方，勸諭富商，招集巨款，以興要工？

〔大公報，光緒二十九年十月二十五日。〕

〔錫良奏摺，光緒二十九年十二月初六日〕 奴才本年閏五月在直隸正定府途次，即將擬由川省設立川漢鐵路公司以保利權等情，專摺奏蒙敕下外務部議覆。……奴才先於行抵湖北宜昌後，舍舟登陸，藉以查看由鄂入川之路。接篆後，深訝川省百物蕃昌，而民間生計之艱，公家權釐之絀，皆因商貨不暢所致。外人來見，莫不言鐵路當修，躍躍請試。雖暫候商部頒行定法，不得不思患預防，早爲區畫。但川漢鐵路，其關係之大，不獨川省。奴才前摺已經詳陳。入川以來，體察地方情形，深悉民情騷動，土習浮囂。拳匪雖屬就平，而伏莽滋多，動輒藉端思逞。倘不自爲舉辦，不惟利權坐失，抑更防護難周。且外人垂涎，相爭相妒，徇此拒彼，勢必枝節橫生。設非自爲主張，斷不能靖邊陲而消釁隙。

正籌議間，適准商部來咨，業經重訂鐵路簡明章程二十四條，奏准咨行照辦。查各條內，其宗旨在於重國家之魁柄，全華民之利益。其辦法，則或官商集股請辦，或華洋附搭股分，皆須地方官查是否公正股實，尤須督撫查明此路確於中國商運有所裨益，且於現定章程無所違背者，卽咨會該部酌核辦理。川漢軌道，紆迴修阻，以及山徑之逼仄險峻，咸視盧漢爲過之。明知款鉅工艱，祇以事勢危迫，不容緩辦。必應設立公司，奏明得旨允行，然後人人知事之必成，無慮旁撓豪奪，俾集款勘路，次第可以措手。奴才現已在川設立川漢鐵路公司，遴任署藩司馮煦爲督辦，並揀會辦數員以輔之。悉取物論所歸者，倡率乃能有濟。一切遵照商部章程，先集華商股本，將來推廣，或附搭洋股，或添借洋款，務與新章吻合，隨時咨會商部辦理。

川路關係全局，倘始基不慎，將來跋前疐後，恐有悔之無及者。擬將勘路估工等事，尅日興辦，務飭委辦各員，實力籌集，期於全路告成，並非空言抵制，於以上副朝廷建軌利國利民之至意。

〔軌政紀要初編，軌 3，葉 23—25。〕

〔上諭，光緒三十年九月二十三日〕 諭軍機大臣等，有人奏，四川鐵路關係大局，宜及早開工，以工代賑等語。著錫良體察情形，妥籌辦理。

〔德宗實錄，卷 535，葉 7。〕

〔錫良奏摺，光緒三十年十二月十三日〕 竊維鐵路興築固難，籌費尤難。然若集借外款，應者爭至，則亦未爲甚難也。惟川漢路工，上年奴才在京與兩湖督臣張之洞再四熟商，均主自辦，曾經奴才屢疏陳請，川省士紳遠邇同詞，亦皆力請自辦。計里四千有奇，計費五千萬以上，中國招集民股，最爲難事。川省地居僻遠，耳目拘隘，昔爲鄰省辦礦等股，寸效未睹，至今人多畏之，驟欲集數百萬股之多，此誠難之又難者也。奴才督飭司道及該公司，並與在京在籍諸紳往返熟商，惟有開示誠心，祛疑惑之端而破庸俗之論。一則將修路關係全川之故，利害得失，詳明曉諭。一則民間恆慮出資後事或輟於半途，款或移於他用，茲將公司內官款民款悉作股本，無論異日有何項急要，決不提挪。一則自辦者，卽不招外股不借外債之謂也，而士民猶恐持之不堅，將來中外紛歧，利權侵損，茲當首嚴其戒，期於始終一致，如非中國人之股，公司概不承認。經此定議後，稍明時務之人，汲汲焉不俟終日，卽竅啓寡聞者，亦不似從前以建軌爲駭怪。該紳等咸請公司酌擬集股章程，選舉端人，分途廣募。並請仿照歷屆辦理積穀等項，按租出數百分取三，意在輕而易舉，積微成巨。該公司又請在重慶府城試鑄銅圓，撥其餘利，充作公司股本。綜此數項，雖尙無實在確數，然按年皆爲有著。此外如有可籌之款，不涉苛細煩擾，尙擬陸續興辦。

經費既有成議，審路考工又不容緩。水陸之險，皆在川鄂接壤之區，應從宜昌開工。先能修至萬縣，卽可避峽工積溺之患。商貨頓易流通，軌料均便輸運。電商兩湖督臣張之洞，意見亦復相同。將來勘

路興工購料諸事，當再會商張之洞，悉心籌畫，通力合作。一俟商定，另行專摺奏陳。

〔欽政紀要初編，軌 3，葉 27—29。〕

〔錫良奏片，光緒三十年二月十三日〕再，鐵路需款浩大，必積累而後成，然須不苦商民者，始可行之。茲採官紳條陳，咸稱川省土藥出產頗豐，本省有此鉅工，況建軌更爲商貨暢通之用，應將土藥量加抽捐，於事較順。第查土藥每百斤收出口稅銀二十二兩，俟到通商別口，再徵復進口稅，以及鄰省釐捐等項，權取繁重，今再加稅，卽恐滯銷。惟川省向有落地釐每百斤收銀五兩二錢八分，若今照加一倍完納，以作鐵路官款股本，其數稍輕，尙於出境行銷無甚阻礙。現擬撥行川東土稅總局等，審酌銷場商力，試行開辦，專款歸鐵路總公司備支修路經費。此議衆多以爲可行，而於工程亦不無裨益。

〔同上，軌 3，葉 27—29。〕

〔商、戶、外三部議覆川督奏摺<sup>①</sup>〕臣等伏查川漢鐵路，該省官商均力主自辦，洵爲挽回利權之舉。惟軌長費鉅，自非多方籌措，未易圖成。而集股定章，亦應審慎周詳，預防流弊。原奏章程所擬按租抽穀入股辦法，凡業田之家，均按該年實收之數百分抽三，計價至五十兩，卽填給股票；其收租不及十石者免抽。責成各州縣選派紳董，按鄉抽稽各等語。查按租抽穀，實爲籌款大宗，既經該督與川省士紳熟擬章程，分途廣募，是籌款辦法，均願力任其難，自應准如所請辦理。惟原章有違抗不完提案究追之條，若使辦理稍有未善，抑勒強派，在所不免。雖經聲敘選派公正紳董，不得假手胥役，仍應由該督隨時嚴飭各該州縣，倘有苛擾需索情事，一經察覺，卽將該處地方官及鄉紳人等，從嚴參辦，以防流弊。

至原章第四十五條，所擬試鑄銅圓，及另片奏請酌加土藥稅釐各節。戶部查該省鑄造銅圓，應准設局試辦，惟實在每年能得餘利若干，未有確數。並所提當舖鹽局公款百萬兩，究竟是何公款，提用後有無窒礙，臣部無憑懸擬，應令該督轉飭查明，詳細聲覆。至酌加土

<sup>①</sup> 光緒三十一年三月十一日硃批，依議。

藥落地釐，每百斤收銀五兩二錢八分，既據片稱，尚於出境行銷無甚阻礙，應如所請辦理。惟該省按年應徵土藥稅釐正額若干，現在收數能否暢旺，並令飭查報部備考。此外如有可籌之款，應由該督飭同公司並與該省諸紳設法籌集，隨時奏咨立案，仍不得稍涉煩擾。

至所擬章程五十五條，臣等詳晰審酌，略為參改，尚屬周妥，合將擬改之四條，繕具清單，恭呈御覽。如蒙俞允，應由臣等咨行該督欽遵辦理。

〔同上，軌 3，葉 29—30。〕

〔川漢鐵路總公司集股章程摘要，光緒三十一年正月初八日錫良奏定〕 第一章 集股總章

川漢鐵路係奏明自辦，川省紳民皆自願籌集股分，懇請不招外股，不借外債，是以專集中國人股分。其非中國人股分，一概不准入股，並不准將股分售與非中國人，以符奏案。（第一條）

本公司以庫平銀五十兩為一股。（第三條）

本公司凡有入款，無論官款、民款，一律作為股分，按股填給股票。俟全路告成之後，停止收股，即將自開辦之日起至路成之日止動用款項，合計股數，作為實在成本。假如用銀五千萬兩，即作為一百萬股。（第四條）

本公司股分，奏明專為修築川漢鐵路之用。無論地方何項要公，不得動用此項股本。（第五條）

集股之法，約有四端：一、認購之股，即以已資入股者；二、抽租之股，即按租計穀抽收者；三、官本之股，即由國家庫款撥作股分者；四、公利之股，即係本公司現時籌款開及別項利源收取餘利作為股本者。（第六條）

本公司股票，無論官款、民款，均按週年四釐行息。（第七條）

本公司從路成開車之後，將所收搭客、載貨脚價按年總結一次。除本年修路經費應支各項，及各股東應得四釐息銀外，先提十分之一，作為公積，以積至成本十分之五，即行停止。其餘仍作十成，以三成報効國家，以六成作為紅利，分給公司股東，以一成作為花紅，獎給鐵路

在事員役。(第八條)

## 第二章 認購之股

凡官紳商民自願入股，冀獲鐵路利息者，即作為認購之股。(第十一條)

本公司開辦伊始，利益尙未顯見。認購股票之人，自不免意存觀望，必賴有人提倡勸集，方能踴躍從事。應延訪在省公正紳耆，作為集股總董、副董，並分飭各州縣選派地方紳衿商富，夙負衆望者，作為勸辦川漢鐵路股分董事。(第十四條)

凡勸辦股分董事，及並未充董事而能勸集股分數在五千兩以上者，酬給銀五十兩；一萬兩以上者，酬給銀一百兩；勸集愈多者，以次遞加。如願領股票不領現銀者，亦聽其便。(第十五條)

凡勸集股分五萬兩以上者，彙案奏獎；五十萬兩以上者，專摺奏獎；五百萬兩以上者，奏懇破格優獎；以示鼓勵。(第十七條)

認購股票之人祇准取息分利，不准提取本銀。……欲將股票轉售或抵押與人，須由出售人出抵人先將承售、承抵人姓名住址等，開具詳明，呈報本公司核准。倘有私相授受等情，查明立即注銷。(第十八條)

此項股票，紳商士民既均認股，川省官員，亦當分等按年認股，以見官民合力舉辦，一律按數填給股票。(第二十條)

凡川省商賈，應一律議章，勸令入股領票。或按年攤認，或一次總購，均聽其便。倘能於自認之外，邀集股分較多者，並准照第十五條、第十七條分別鼓勵。(第二十一條)

## 第三章 抽租之股

凡按租抽穀入股者，即作為抽租之股。(第二十二條)

凡業田之家，無論祖遺、自買、當受、大寫、自耕、招佃，收租在十石以上者，均按該年實收之數百分抽三。假如收租十石者，即抽穀三斗；一百石者，即抽穀三石；以次遞加照算。無論公產廟田，一律照抽，其收租不及十石者免抽。(第二十三條)

按租抽穀，無論多寡，均隨時填給股票。倘照時價核計，數至五

十兩者，即將收單繳換股票一紙；其不及五十兩者，……俟積成股數，再行換領股票。如願添繳現銀，換領股票，或轉售與本縣之人，湊領股票，均聽其便。(第二十四條)

路成之日，即將抽穀之租停止。遇有別項派捐，不得援以爲例。(第二十六條)

按租抽穀，應責成川省各州縣，自光緒三十一年收租之日開辦(第二十七條) 應按各鄉市斗，改收折色，以期兩便。統按該處新租上市之日價值，作爲定價。(第二十九條)

各業戶應抽租穀，若敢違抗不完，即由經理之紳董圖保，稟請州縣官提案究追，以爲吝惜私財，阻撓公益者戒。(第三十二條)

此項抽存租穀股本，……無論地方何事，不准動用分毫。(第三十三條)

#### 第四章 官本之股

凡以官款撥入公司，作爲股本者，即作爲官本之股。(第三十六條)

官本之股，亦以五十兩爲一股，周年四釐行息。路成之日，照股分給紅利。(第三十七條)

官本所得股息紅利，均按年解歸原撥之衙門，作爲公款，存候撥用。(第三十八條)

現由藩庫撥歸公司之賣川局鼓鑄存本銀二十八萬兩，即作爲官本之股。(第三十九條)

凡撥作本公司官本之股，無論何項要公需款，均不得向本公司提取股本。(第四十條)

凡借撥存放生息公款，祇能作爲本公司借款，不得以借款作爲股本。(第四十一條)

#### 第五章 公利之股

凡因本公司現時籌款，開及別項利源，收取餘利作爲本公司股本者，即作爲公利之股。(第四十二條) 仍按五十兩一股，填給股票。(第四十三條) 每年應得四釐息銀，及路成後應得紅利，均按年照數



提存，會同各該專管之員報明，聽候撥作地方緊要公用。(第四十四條)

現擬試辦銅元，業經本公司會同機器局總辦，詳定提借存放當舖鹽局公款銀一百萬兩，並在票號借銀五十萬兩，在於重慶設廠試辦。所得餘利，除照當商鹽局原認息銀數目，按季報解，並提還票號息款外，其餘全數撥作公司股本。仍按五十兩一股，掣給股票。收支賬目，另行造冊，不與公司出入款項相混，以清界限。(第四十五條)

此外如製軌之鐵，墊路之木，行車之煤，皆係川省出產。若因開辦鐵路，由公司撥借本款開採，其中質料有非鐵路所需，或為鐵路用有餘賸者，自應隨時轉售，所獲餘利，亦歸公司。路成之後起，除借動公司原本，倘尚有餘存，亦作為公利之股。(第四十六條)

第六章 付息總章(略)。

[同上，軌3，葉1-12。]

## (二) 美、英、法等國對川路的觀感

[英署使齋訥理致外務部函，光緒二十九年六月二十二日收，1903年8月14日] 本月九號，本大臣與慶親王、貴大臣會晤，論及將來築造川省鐵路，如中國股本不足，應如何借用英、美股本一節。慶親王云：此事不必載諸明文，僅將所議情形，轉達本國政府可也。慶親王之言，本大臣深以為可靠，是以本大臣按照慶親王所言，已命戈頌抄錄節略，寄呈本國政府矣。今將原稿照錄一分，送呈貴大臣，即希轉呈慶親王查閱為荷。

1903年8月9日慶邸與英署使齋訥理相談川漢鐵路問答節略

齋使對慶邸云：中國若築川漢鐵路，以本國股本不足，擬用美人股本一節，英政府並無不愜意之處，前函曾已言及矣。但川省英國商務較盛，造路如用外國股本，應以多用英人者為宜。且更宜聲明美人股本不得轉給別國人民。

慶邸云：美國股本不得轉給別國人民一節，甚與齋使意見相同。俟見美使康格(E. H. Conger)論及此事時，必與提明。惟多用英人

股本一節，不必載在明文。俟中國派員辦理此事時，當諭知此路宜多用英人股本，則英人即可多得矣。

憲使云：將來築此路定議之時，慶邸與憲使均未必在場，不如將慶邸所言者，載在明文，似覺妥當。

慶邸答云：屆時雖憲使或不在場，慶邸必然在場。且其所言者，無異於載在明文。

憲使復云：此次所談者，理宜稟知本國政府，然必有明文作證，其政府方信所稟無悞。

慶邸答云：憲使儘可行文稟明其本國政府。

〔清外務部檔案。〕

〔錫良致外務部電，光緒二十九年九月初一日〕 川漢鐵路，地利、財政，前經考查詳明，擬仿照京張鐵路章程辦理。洋股一概謝絕，免致利權外溢，業經電奏允准。乃英人前有貸款開辦之請，未經照准，今竟遣派工程師至該處測量地段。其意何居，請速照會駐京英國公使辦理。

〔大公報，光緒二十九年九月初六日。〕

〔英使薩道義致外務部照會，1904年9月21日，光緒三十年八月十二日〕 接准貴部文開，當經本大臣電達本國政府去後。茲奉覆電，知已設立中國公司修築川漢鐵路，並重慶至成都之路為川漢幹路之一段。該公司如不能籌集全股開辦，則貴政府必應照去年貴大臣與署大臣所商，即本大臣七月二十四日及貴親王八月初六日往返兩函內之立案辦法，將所需之外國資本，皆在英、美兩國借用等因，合行備文照覆。

再，查川漢公司似應將成都至敘州府、成都至瀘州、成都至萬縣三枝路歸其承辦。如此則該省鐵路均歸一手經理，自必事順而費廉也。

〔清季外交史料，卷184，葉16—17。〕

〔美使康格致慶親王照會，1903年8月12日，光緒二十九年六月二十日〕 本年六月八日倫敦《泰晤士報》載，有英國公司曾向貴

國政府呈請擬築自河南省信陽經湖北省襄陽至四川省成都之鐵路。又云：貴國政府答以此路已由華商呈請自造。英國公司復請，此路如須借洋款時，望先與英國公司商借。本大臣相應提及，十餘年前，美國公司即曾呈請修築此路；數月前，本大臣又與貴親王晤談此事，並請求此路如須借用洋款時，望先與美國公司商借。美國公司既呈請在先，此路如息借洋款，或允外人修築時，當先向美國公司磋商。本大臣對他國人之進行商借，致損及美國公司之權者，將表示反對。

〔美國外交文件，1909年，頁175。〕

〔外務部致康格覆照，光緒二十九年六月二十三日，1903年8月15日〕 查光緒二十五年英國公司曾經呈請修築川漢鐵路，本部未與批准。其後本年四月間英署使湯雷(Townley)又數度請求准許英國公使修築。本部答以此路肇端以來，即擬自造，但將來若感資金不足，或需借洋款，英、美公司既已先後呈請修築此路，屆時當向英美兩國公司商借。總之，各國公司請辦中國鐵路，均應由中國酌定。不能以請辦未定之案，視為應得利益，並為日後儘先承辦之據。

〔同上，1909年，頁155-156。〕

〔康格致慶親王照會，1904年1月20日，光緒二十九年十二月初四日〕 茲送上美國漢口公司(Hankow & American Syndicate Ltd.)代理人班士(T. W. Barnes)呈文一份，呈請修築自漢口至四川省境內之鐵路。本大臣相應告知，該公司乃美英兩國合資經營，委係妥實可靠。請煩查照。

〔同上，1909年，頁175。〕

〔外務部致康格覆照，光緒二十九年十二月十四日，1904年1月30日〕 查本部前已奏請川漢鐵路應由商部切實招商，專集華股自辦，故班士之呈請，本部不能考慮。即請轉告班士為荷。

〔同上，1909年，頁175-176。〕

〔康格致慶親王照會，1904年7月6日，光緒三十年五月二十三日〕 茲送上中國興業投資公司代理人柏許(A. W. Bash)函一封，

內稱，如果四川總督不能如數籌集中國資本修築自成都至漢口鐵路，該公司願借款興修此路。望祈備案。本大臣襄助此議。

〔同上，1909年，頁176。〕

〔外務部覆康格照會，光緒三十年六月初六日，1904年7月18日〕

查四川總督現正設立公司，招集華股，籌集興修川漢鐵路，決定不借洋款。但將來若華股籌集不足，或擬息借洋款，則屆時當照去年六月致貴大臣照會中所述辦法，向英、美兩國公司商借。至於所稱中國興業投資公司之呈請，目前不能允准。望貴大臣諭示該公司為荷。

〔同上，1909年，頁156。〕

〔康格致慶親王照會，1904年7月21日，光緒三十年六月初九日〕查天津報載消息——謂係譯自中國官報——言四川總督接到駐重慶法領事照會，內稱駐京法公使電告以法國資本家現正與外務部磋商，欲借款修築並經營自成都至漢口鐵路。茲附上報載消息，祈示是否確實。如果實有其事，則本大臣相應提及，去歲及日前貴親王曾應允本大臣，如此路須借洋款時，應先向美國及英國資本家商借。望祈查照是荷。

〔同上，1909年，頁176。〕

〔外務部致康格覆照，光緒三十年六月十四日，1904年7月26日〕

接准貴大臣照會文開，閱西文報載消息——謂係譯自中國官報——言四川總督接到駐重慶法領事照會，內稱駐京法公使電告以法國資本家現正與外務部磋商，欲借款修築自成都至漢口鐵路，磋商即將完成。……關於所言各節，本大臣相應照覆，西文報載消息，全非事實。果屬事實，自當奉告。

〔同上，1909年，頁176—177。〕

〔康格致美國國務院報告，1904年9月27日，光緒三十年八月十八日〕班士公司(Thurlow Weed-Barnes Syndicate)，紐約中國興業投資公司(China Investment and Construction Co.)皆曾通過本使館向外務部請求修築自漢口至四川鐵路。外務部答以英國公使

亦曾提出同樣請求。然中國已準備籌款自築，但如將來需借洋款，屆時當知照英、美公司，先儘英、美公司商借也。

最近，法國亦請求中國政府允其修築此路，中國政府業已將上述情形答覆之。

今日英國公使來訪，告余以法國資本家已與英國資本家交涉，約以共同經營此路線，並定於十月二十日在倫敦會議，洽商此案。

彼問余以美國資本家是否亦願參加。余答以不知，而允電詢國務院。余告以無論參加與否，我國將堅持使中國對我守約。彼復告余，彼已致電倫敦，言及中國政府曾應許英、美兩國以築路優先權，英、美兩國對此路固有同等權利也。

余相信中國政府原有誠意願使美國參加此路之修築。但中國興業投資公司在粵漢鐵路事件中魯莽態度，已使中國人對我國資本家深抱戒心矣。

〔同上，1909年，頁146。〕

〔法駐重慶領事安致川督照會，光緒二十九年七月二十九日〕  
照得敝領事前聞奏設川漢鐵路，不勝欽佩。嗣後又承貴部堂詢及，敝領事是以關切在心。嗣又聞所有招股勘路籌款諸事，概由公司自辦，敝領事亦未便與聞。乃今聞率仍舊章，實屬妥善，敝領事將信將疑。適又接奉本國駐京公使電開，華利公司刻在貴國外務部商定招股勘路代辦合同，將次就緒。足見果有其事，不能不預為知會。查招股籌款，固屬不易，雖係他國承認，而法國款項居多，與其轉移周折，其中扣費不免，何若彼此相商，庶無隔閡，似覺直捷。勘路工程辦理等項，概聘各國人員查勘，與其重費聘請來川，情形不熟，何若就近聘請，似較便宜。敝領事現查雲南、滬漢等路，初起公司，均係法國創設，迄今聘用法員不少，諸徵妥善，有憑可查。況敝國華利公司業在北京定立川漢鐵路招股勘路辦理合同，該公司已代集有各銀行法款二十八萬萬佛郎，應請各員隨時商定，均係按照滬漢鐵路，條約之利相符，實與貴國及敝國彼此兩有神益。敝領事因公務有濟，不敢稍存私見。又承貴督部堂交睦優隆，不得不預為通知，以便貴部堂轉行該公司知照，

庶免臨時周章。請煩查照。

〔清季外交史料，卷 174，葉 18—19。〕

〔法駐重慶領事致川督照會，光緒三十年五月初六日〕竊查川漢鐵路總公司核議詳覆，並蒙照會在案。惟其中詞意，敝領事未能清晰，故特於華四月二十日往貴公司面談各節，當承馮督辦力任自辦，面允不許外人，並囑敝領事一切放心。可見督辦本有權衡，故能自任若此。當時敝領事亦甚心感，故隨即與貴督部堂往返照會，及晤馮督辦面允一切，並照會貴公司各節，電稟敝國公使轉達貴國外務部存查作據。至華五月初三日，案准川漢鐵路總公司照請，本公司一切事宜，均係本督辦、會辦等稟承督部堂核示辦理，非本督辦所能專主等語。其意旨頗涉含糊。查籌議商務，敝領事是其專責。故於此事不厭反覆籌商，推誠相告者，誠非為敝國計，實於貴國甚有裨益。不意貴公司之督辦，前後言與文不相符，且復影射支離，似非睦鄰之道。其照會又稱，敝領事以為不聘外員，係屬誤會之語。誠屬不謬。何也？前貴督部堂於華四月十三日照覆內稱，此路係奏定川漢自辦之路，現已由本公司據派通曉工程之員，赴滬考查軌路，一面先派廉幹耐勞之員，分赴川東一帶測量。俟將來各員返省察明何者合宜，參酌情形，分別辦理等語。則敝領事前此之誤會，直至得貴公司指示，而始恍然悟也。從此敝領事有所率循，實為銘感。但究竟鐵路公司係貴督部堂主政，抑係貴公司主政，請即明白賜覆。

〔大公報，光緒三十年六月二十九日。〕

〔川漢鐵路公司覆駐重慶法領事照會，光緒三十年七月五日〕案准貴領事來照，……接讀之餘，不勝詫異。本公司此次經營川漢鐵路，一切均係自辦，尚無須借助於人，即將來萬一改議，彼時亦當體察情形，斟酌辦理。故前次與貴領事面談力任自辦。所謂自辦者，就川省辦川省之事而言，非謂遇事不稟承督部堂而自行專主也。譬如貴領事在華凡辦要件，不能不遠知貴國公使，此理昭然。而來照謂前後情形不符，蓋未細思之故。聘員一層，本公司前經派人訪聘工程師。訪聘者，原係無員可指，遇有可聘之人，則聘之。如訪得貴國有合用之

員，亦何嘗不在聘請之列。但將來聘請何人，應歸本公司自主。乃貴領事未細釋前文，誤訪聘爲聘請，遽謂本公司意中有指，故意含糊其詞，尤屬誤會中之誤會。至本督辦前次與貴領事接談，均係開誠布公，毫無欺瞞貴領事之意，亦無許以不允別人之言。而來照忽謂許以不允別人，實屬無因而至。貴領事四月二十一日來文，原係照會本公司存查之件，本可不覆，嗣恐貴領事尙未深悉本公司主義，故再聲明。更何得以遷延時日，遂生疑慮？總之，敝國與貴國交誼素隆，貴領事又爲本督辦所景佩，故年來彼此會晤毫無隔閡。而於應得知會之事，無不明白佈告，正所以敦固睦誼。不圖貴領事於本公司創辦伊始，動以筆墨相詰辨，不特有礙交誼，將來雖有應商之件，亦不便奉商矣。倘再不明瞭，復相疑詰，本公司一切辦法，已詳前文，不再贅覆。來照又云轉達貴國公使知會貴國公司出來合辦一層，本公司既以自辦爲主義，合辦之說，應毋庸議，用再聲明。

〔外交報，光緒三十年，19號，第5—6。〕

〔駐重慶法領事致川漢鐵路公司覆照，光緒三十年七月〕案在貴公司照開：本公司經營川漢鐵路，一切均係自辦，無須借助於人等由。准此，是貴督辦力任自辦，與前此面談毫不相背。本領事曷勝佩服。隨即將來文自辦主義，電稟敵國欽使存案，以作左證。何後又忽云將來萬一改議，是又故作含糊，爲將來欺藐敵國地步，實屬有失邦交。後又云動以筆墨相詰辨，以後雖有應商之件，亦不便奉商。豈非貴公司與敵國絕交之明證耶？即將來如何結局，不論貴督辦升遷何省，本領事亦電知敵國欽使，惟貴督辦是問。本領事亦不願與貴督辦以筆墨相詰辨，因貴督辦所談與來文不符，不能不屢次照會存案。本領事不能如貴督辦之言與行違也。

〔同上，第6。〕

〔德國公使穆默致外務部節略，光緒三十年九月初六日收〕湖南巡撫頒出全省礦務章程，意欲違約，以免外人合辦礦一節。……甚望該撫所擬之舉，爲貴國政府極力挽回，於中國裨益匪淺。假令輕允各省出具章程，遽將各國人民照約應享利權，一旦奪回，必致各國政

府向信貴國國家之誠心實意，爲之搖撼，與中國甚有險要。……以上係指礦務而言，亦可以鐵路一項，相提並論。且照約章，各國人民均應一律同沾利益，則四川總督辦法，應不准行。蓋閱新報所載，聞該督不顧他人應享之理，竟已應允如築造川漢鐵路，須請外國相幫時，則專請英、美二國而已。

〔清外務部檔案。〕

### (三) 商辦川漢鐵路總公司

〔官、紳總辦的產生〕 光緒三十一年四月，長壽縣舉人張羅澄等公呈都察院代奏，請簡督辦川漢鐵路大臣，以融和川、鄂兩省意見，通達下情；且謂此路宜正名爲民辦，力攻趙爾豐。

京官王荃善等，亦以爾豐開辦未久，旋即前往招撫土司。路事之取道何處，動工何日，籌款何著，工程師何人，預算、決算茫如。不如民款民辦，爲勢較順。公呈商部，請簡川漢鐵路大臣，會同川、鄂兩督妥籌辦法。

嗣由商部議覆，以川漢路經始於川督錫良，此時正在規畫，不便更易。駁置不理。

錫良爲調和官紳意見計，乃於督辦之下，由官紳各派總辦一人。官總辦以沈秉堃代理，紳總辦由在籍紳董公推京官喬樹枏擔任<sup>①</sup>。

〔交通史路政編，第16冊，頁10。〕

〔四川留日學生改良川漢鐵路公司議，光緒三十二年〕 自來籌川漢鐵路者，均謂此路於我國之政治上、外交上、軍事邊防上，有莫大之關係，其說誠然。然此皆辦與不辦之問題。今已開辦也，則無研究之必要。而今日之所不可緩於研究者，則成與不成，及必如何而後可以成之兩大問題。而其重要關係，約言之，可分爲二：

<sup>①</sup> 錫良於光緒三十一年六月初五日奏調京員回籍辦理鐵路。八月初二日硃批：“喬樹枏光學務要差，毋庸派任。”錫良於十一月二十九日又奏請改派胡峻爲紳總辦，喬樹枏爲駐京總理。



自經濟界革新以來，地球各國，無不以商爲戰。商力之強弱，可卜國勢之盛衰。我國家有鑒於此，於是訂定《商律》，以圖保護商人而擴充商業。商人之中，又以公司爲最重要，無公司猶之無商人也。然公司之性質，資本重大而主體複雜，其一切有形無形之關係，範圍尤廣而事幾更繁，非有嚴密之規定，詳備之模型，斷不能維持其成，而絕其流弊。於是首先有《公司律》之設。……而川漢鐵路公司，即創設於《商律》初布之後，是川漢鐵路公司，實與《商律》共其發生存在之運命。誠能以《商律》維持公司，則鐵路可望其成，而《商律》有效力，即商務有起色。使鐵路公司而不適用《商律》，則必無可以倖成之理，而國法等諸具文，商情終於渙散。列強商戰，投隙而來。我渙彼羣，勝負自判，豈特不能收回既往之利權，現有利權且將不保。日復一日，後患何堪？固不僅四川一省人之不幸也。此川漢鐵路之成敗，關係中國全局者也。

四川雖以殷富聞，自咸同以後，地丁而外，津捐各款，名目繁多；近年來，興學、練兵、辦警察、籌賠款，竭澤而漁，勢已不支。而外洋貨物，充塞內地，工徒失業，慶商亦因此受虧。生計艱難，迥異昔日。瘡痍滿道，乞丐成羣。節衣縮食，賣兒鬻女，而不足以圖生活供丁賦者，比比然也。凡我川人，環顧故鄉族友，豈非一落千丈，十室九空，富者漸貧，貧者且死乎！今又益以川漢鐵路之租股，我川人其何能勝？然猶勉強以應之者，非必急公好義，有迫之使然者也。是故州縣之所敲扑，胥役之所魚肉，鄉里蝸蟻，騷然不靖。而我之薦紳先生，或親見<sup>+</sup>，宛轉於箠楚之下，而莫肯一言者。其亦曰：暫忍一時苦痛，可以報償於將來。夫剝肉補瘡，冀瘡愈之還以補肉也，瘡則不愈，而肉先淨盡，其不至痛而死者幾希！川漢鐵路之前途，何以異於是。成則忍死須臾，猶有重見天日之機，不成則永墜九淵，無復再生之望。此川漢鐵路之成敗，關係於四川全省者也。

夫川漢鐵路，其關係於國家全局也如其重，其關係於四川一省也如其急。……凡我川人，欲求上不負國家，內不負全省，則必苦心魚慮，以圖其成。願欲求其成，則必求所以成之之法。……此本書調

製之所由來也。揭其主要之點，厥爲四端：

(一)依據商部《公司律》及川督奏案，以辨明川漢鐵路公司之性質，確爲商辦之公司。

(二)引證事實，以明公司歸於官辦之弊害。

(三)提出應當改良之重要問題，略附意見，供衆人研究之資料，而備其採擇。

(四)設爲疑問，逐條解決，以顯公司改歸商辦並無滯礙之理由。

……今川漢鐵路以租股爲大宗，租出於民而不出於官，則路不屬官而屬於民，雖欲謂之官辦，不可得也。又川督原奏《集股章程》第三十九條，現由藩庫撥歸公司之實川局鼓鑄存本銀二十八萬兩，卽作爲官本之股。此款之外，更未撥入分釐，其數又極微細，雖欲謂之官商合辦，亦不可得也。且《集股章程》第四十一條，明謂凡借撥官款，股本充足，卽行提還，以重商本。又原奏有云：臣與在京、在籍諸紳往復熟商，皆極主自辦。夫自辦而出於在京、在籍諸紳之所主，是川督早已承認川漢鐵路公司爲商辦。而現在川人又投以如許之資本，則雖欲不謂之商辦，仍不可得也。乃公司之性質爲商辦之性質，而公司之形式又爲官辦之形式，其表裏相反者何哉？此川督之盛心而我川人不可以不深察而重感之也。蓋川督之意，恐創辦之始，羣情疑慮，商力薄弱，不足以舉此重大之事體，故暫假官權以開其端，而居於創辦人之地位；迨基礎既固，經營就緒，然後舉公司交歸商辦。意至善也。是故公司開辦已及兩年，止有奏派之司道大員以充總辦，而於《公司律》所定董事之推選，查帳人之設立，股東之權利各條，一無設施，乃至公司之章程而無之。前年奏定《集股章程》，按之《公司律》只係第二節關於股份一部分內事，其他重要之規定皆闕如。是於《公司律》第二條“凡設立公司赴商部註冊，務將公司之合同、章程、規條等，一概呈報商部存案”之明文，亦未見諸實行。非川督不遵商部之《公司律》也，殆謂交歸商辦之時，川人自能依據《公司律》撰定章程，呈報商部，而無藉乎官之代謀。故官所爲者，皆一時權宜之事也。由此以論，則川漢鐵路確係商辦公司，自初卽爲川督所默認，可以無疑。且《浙江鐵路章

程》，其第一章，開宗明義即云：謹遵《商律》定名為商辦浙江全省鐵路有限公司。夫浙江資本，取之民股，而四川資本，取之民租，論理則川人較浙人尤難，而浙已歸商，川反歸官，揆之情理，豈可謂平？是則雖徵川督之盛心，而不得不以此公司為商辦者矣。

然使不歸商辦，於公司無妨害，於川人無危險，則官辦可也，官商合辦亦可也。今乃以不歸商辦之原因，而生種種之惡果，弊之大者，約有四端，試歷陳之：

(一)股票滯銷之弊：我國官民隔閡，情義不相聯屬。官屢失信於民，民亦遂不信官。故一切官辦之公司，募集民股，無論章程之規定如何完備，利益之分配如何公允，而民總疑懼而莫敢應者，何也？蓋官立於積極的不可侵犯之地位，民立於消極的不敢對抗之地位，此事實之無可諱者也。……故川漢鐵路公司所集之股本，除租股外，而民自行承買之股票，殆寥寥焉。且不惟川人，長江上下粵漢鐵路之股票本五圓，而漲至六圓或七圓，川漢鐵路股票直無人過而問者，則官辦與商辦之效也。且聞現在川人之認股者，殊不認此事為有利益之舉，以為出錢免禍而已。常有以五十金之股，得一二十金而轉售他人者，曰鐵路股票猶之昭信股票也。而關於公司之一切事宜，絕不過問，抑且不願過問。……股本不加監督，則執事者得任意侵漁，勢所必至者也。在當事者之意，豈不謂股票縱使滯銷，而利用官力終能集事。不知人民雖愚，而朽索六馬，亦大可念，無信用以結其心，無可望之利益以慰其念，而但以刑驅勢迫，強使出資，使人民居於危懼之中，即不異使公司立於危險之地。蜂蠆有毒，不可狃也。

(二)股本挪用之弊：查川督原奏：茲將公司內官款、民款悉作股本，無論異日有何項急需，決不挪移。故原奏《章程》第四十五條有云：現擬試辦銅圓，由本公司會同機器局總辦，是借存放當舖、鹽局公款銀一百萬兩，並在票號借款五十萬兩，在重慶試辦。是即川督申明銅圓局另有的款，以自堅其決不挪移路股之說也。今銅圓局挪移路款至三數百萬，似與原議相左。信用既失，於是流言隨之。故贍對之餉需，兵工廠之經費，道路悠悠，皆謂提用路款。雖無確證，而川中公私支絀

之時，斷無大宗閒款之存儲，足以供此兩事之指撥者。故挪移路款之說，殆非全無因也。即使盡涉虛誣，而公司無查帳人，股東無詰問權，究竟存款何處，成數若干，除官以外，殆無知者。則雖幸未移挪，而固莫能保其終矣。

(三)租股無限之弊：按《公司律》第十一條云：訂立創辦合同，應載明公司資本若干，所以示限制，便稽查，廣信用，防流弊，意至良法至善也。……而四川奏定之《集股章程》並未遵風《商律》定明總額若干，只云全路告成之後，停止租股，不特不定數目，亦且不定年限。在川督或以背水為陣之計，俾川人知責無旁貸，踴躍納租，使鐵路早觀其成。然天下事固有愛之而實以害之者，假使鐵路百年不成，則租股百年不止，而後來官吏，借此為籌款之一方法，或者故意延宕，利路之久不成，亦事之不可知者。捐輸、津貼起於軍興，軍務既平，轉作正賦。然則川漢鐵路之租股，恐不免又添一例也。附骨之疽，與生俱盡，嗟嗟川人，負擔詎有窮期耶！

(四)官紳混雜，權限不明之弊：現在鐵路公司雖係純粹之官辦，然成都公司，〔租股〕局中之執事人員，及各州縣之股董，亦間雜用川人。在大府之意，亦以為民租民股，勢不能專由官吏獨攬其權。而官辦公司將及一年，成效未聞，轉多流弊，及為此折衷調停之法，雜用官紳，其用心亦殊可感。但同此紳也，由股東選舉，則紳無異民；若由官吏任用，則紳仍為官。嘗見有州縣局紳一經官吏札委，聲勢頓異齊民，而人民敬之畏之，惴惴焉常恐其挾官威以相陵壓。如是之紳，欲求其對人民稍負責任而不可得。至如《商律》中之所謂查核賬目，進退董事，雖法定之權利，亦誰敢過而問之？此《商律》六十二條所以明文規定，公司董事當由股東選舉，而不由官吏也。且不特此也，官紳混雜，權限不清，有功則相爭，有過則相諉。近者，各州縣招股抽租之流弊，屢有所聞。有情面，則富者可以報貧，無賄賂，則少者可以報多。借端訛詐，道路以目。然若舉此以質於官，官則曰紳之所為，更轉以質之於紳，紳又以為本官之意。以如許重大之事，而無擔負責任之人，譬之築九層之台，而不為之棟，傾敗可立俟也。又因無責任之結果，遂亦

不爲公司愛惜名譽。聞州縣官中，竟有苛於募股，至以刑威從事者，故意使民難堪，而復號於衆曰：此非我之所樂爲，公司催逼，不得已已。使人民之怨毒積於公司，而自己反居於局外。似此則雖用紳實不如不用紳之爲愈，蓋用紳以爲卸過之地，不如不用紳猶得有負過之人也。

以上各弊，特就其大者言之，而細者不具舉也。特就其已發見者言之，而其未發見而可以發見者，不具舉也。要之，今日之川漢鐵路，其組織則似公司非公司，其事權則不在官、不在民，亦在官、亦在民。始也爲純全之官局，繼則於官之下而附麗以紳，雖方針屢變，組織屢更，而窺其用意之大端，可二言以斷之曰：非以人組織公司，乃強公司以就人。……查各省鐵路章程辦法，無有草率淆紊與我同者，固無怪他省之股票暢銷，而川票則除川人外無肯過問。然則川人既投重大之資本於其中，而利害關係又復密切，急起直追而謀補救之法，非特義有難辭，抑且無時可緩已。其補救之法何如？

(一)定訂完全之公司章程也。……雖章程中詳細情形不能殫定，而其中最要之條件，則不可不先爲提出也。

(甲)公司股本，全出商民，因義定名，當謹遵《公司律》第三十條，正名商辦。

(乙)川漢鐵路，本係股份有限公司，原奏尙未聲明，……應遵照《公司律》第一條及第十四條，正名爲股份有限公司，稟報商部存案。

(丙)公司資本之總額，關係緊要，已見前節，總額不定，弊害無窮。現已實行測量，宜預算自成至宜路線，共需若干，謹遵《公司律》第十一條定一總數，昭示全省。

(丁)股本所收貨幣，現取規銀。然秤餘大小，衡量重輕，弊實滋多，即收支出入，尤難核算。當謹遵《公司律》第二十五條，統收銀元。

(戊)一股金額之數，過重則貧戶難於普及，過輕則於股東議決之權亦多妨礙。現定爲一股五十兩，爲普及計則尙重，爲議決權計則尙輕。浙江章程以百圓爲整股，十圓爲零股，似可仿行。

(己)股東權利《公司律》具有明條，揆立法者之用心，必非爲股東

開一競爭之路。蓋權利與責任相為表裏，有一分權利者即負一分責任，若無權利、無責任，則公司基礎斷難堅固。應遵照《公司律》第三節之規定，並按之川省情形，明定出股東權利各事宜。

(庚)公司辦事人員，任大責重，非用其全副精神，必難善於其職。此後凡公司辦事人員，除名譽職外，其一切重要職司，皆須獨任，以專責成。即實缺兼差之人，一經股東選舉，如不辭選，即當開其實缺，開去兼差，使得專於所事。

(辛)公司股本，不得挪用，既見公司律條，亦見川督原奏。自銅元局提撥，議論紛紛，如其事果實，殊於公司實質有關；即係屬訛傳，亦於公司信用有損。宜謹遵《公司律》百二十七條，重言申警，載之定章。

(二)徵收租股之法宜酌改也。按抽穀辦法，原奏謂仿之湘省，然湖南抽租之事，雖有此議，而至今未見實行。……川省辦已兩年，民間苦其不便，頗有煩言。如原奏以十石為起點，然收租十石之人，有實得十石者，有雖收十石而將與他人納租納利，所得實不及十石者。將據糧冊以為查據，而糧與地恆有不相附麗之時；若委之紳董清查，自好者瞻徇親故而不免差池；不肖者借端要索而任情高下。此調查之宜斟酌也。收租十石之人，一家八口，糊口已覺不敷，更從而徵收之，其生計必益艱窘。即不必為其生計謀，而收租十石之人，每年三斗，積至百年，始得三十石，若穀價低廉，尚不足一股之數。貧戶之損虧甚大，而公司之受益無多。此抽收之宜斟酌者也。股份銀數，必須畫一，不得參差，《公司律》二十四條有明文之規定。若以租作股，數目多寡，萬難齊同。零星凌雜，股不成股，份不成份，將來於義務之負擔，利息之分配，尤不免舛誤叢生，弊端百出。此以租作股之宜斟酌者也。外省商人所以不願購川股者，亦以川漢公司以租股為大宗，事極繁碎，辦理苟不得法，動足貽累公司。即川人亦多以為既出租股，則不願更認銀股。在開辦之初，本欲以抽租之股，補助認購之股，而不知竟以租股而妨銀股之銷路。一公司而有兩種資本，兩相牽掣，而事無一成。此以租股與購股相雜之宜斟酌者也。按川漢公司約計五

千餘萬，係指自成都至漢口之路線而言。今自宜昌以下劃歸鄂省自辦，是路線已去三分之一，則公司資本，只需三千餘萬。如果如《大公報》所調查，已積款至二千餘萬〔兩〕，開辦之費綽有餘裕，則不妨將租股一款，暫行停止，專募認購之股。如果辦理得法，商人知有利益可圖，則購股者不患不踴躍。即《大公報》二千〔餘萬兩〕之說為風說，尚不能不借助於租股，則亦不可不為之限制。

(甲)當預定一租股總額數，將昨今兩年所收入者，通盤總算，已得若干。其不足者，勻作數年徵收，並登報示衆，使人民知負擔尚有止期，則投貸可期踴躍。

(乙)當照同鄉京官原議，以收租五十石者為起點，五十石以下者不徵。並仿日本累進稅法，收租愈多者，則徵收租股愈加重。

(丙)股東總會成立後，應由各股東舉十餘人為租股調查員。既資勸導，即便稽察，如有藉租股之名以滋擾累者，即行舉發於公司，以憑查辦。

以上辦法，只就其最大者言之。至其中詳細之章程，辦事之細則，尚須集衆人之心思材力，詳為規定，非可猝辦也。但公司若不改良，鐵路必無成效，則可斷言。而我同鄉諸公所以不輕易建議者，得毋過為慎重而尚有所疑乎？請將可以致疑之點，剖析言之：

或者謂官未必皆愚不肖，紳未必皆賢明，改歸商辦，或轉不如官，未可知也。曰否否。……蓋商辦則能完全適用《公司律》釐訂一章程而實行之，彼無所壓制，此無所畏顧，無不行之法，無不盡之言。權限定而賞罰明，雖甚愚不肖者，不過破壞其所掌之一部，而影響不及於公司全部也。……

又或謂公司改歸商辦，則官吏將不負責任，而遇事袖手，公司之事，得無阻礙乎？曰否否。公司而加危害於人，官有監督權，人加危害於公司，官有保護權。其所不能干涉者，惟公司內部之事耳，非謂與官脫離關係也。……

抑或謂他省鐵路由紳發起，川漢鐵路則發起於川督，似不能與他省公司同日而語。是又不然。川督之發起此事，上為國家，下為人

民，而非爲己也。……揆川督之意，當不僅發起而已矣。必見川漢鐵路之告成，而後其爲國爲民之目的始達，其愛國愛民之心願始遂。若如現在之公司，無完全之組織，無正當之辦法，公司之性質不明，職員之權限不定，牽掣敷衍，一事難成，必非川督之所望也。……蓋起事由於一人，而成事則歸之大衆，天下之公理也。且川督之對於川漢〔鐵路〕公司，又與〔其〕他之創辦人不同，雖卸却創辦人之關係，而實處於監督官廳之地位。川人不特不敢辭其監督，且將望其大力維持；而川督亦因此維持調護，得親見川漢鐵路之成，以完其愛國愛民之初志，是亦官民交利之道也。……

以上各節，均係在東同人，共同研究，反復商酌。以爲鐵路之成敗，繫於此時。夫今不圖，後悔無及。

〔四川保路運動史料，頁51—54。〕

〔設立川漢鐵路商辦公司建議書，光緒三十二年〕 今日之川漢鐵路，……就公家言之，則僅利於一般豺狼之官吏；就私人言之，則僅利於少數牛馬之搢紳。反此而最受其害者，百姓。蓋川漢鐵道公司之最大目的，固欲絞盡七千萬人之膏血，而填少數豺狼牛馬之慾壑而已，豈有他哉！……

……雖然，鐵道苟可望成，則縱絞盡七千萬人之膏血，以飽豺狼牛馬之腹，尚可望將來之利益以蘇生之，而無如鐵道又萬萬不能成。特舉其證如下：

一、費本金之濫用也。接省中某某兩大紳來函如下：鐵道質本金至四月中已集至五百餘萬兩，而四月底結賬，存款僅一百四十三萬四百四十五兩六錢一分九釐九絲二微，閱四月底結賬僅存一百五十五萬二百四十九兩七錢四分九釐八毫四忽二微。是則出入合較，銷費之數，已在四百萬兩以上。此款除銅元局及兵費挪用外，皆歸公司人之中飽及其浮費<sup>①</sup>云云。夫未開工以前，質本金之濫用，已至七分之六，則既開工以後，其濫用必更倍之，至十分之九或二十分之十九，亦未可知。殺盡全川人而盡奪其財產，吾恐不過三四萬萬之數，則除濫

<sup>①</sup> 原註：開局請客，一日酒席費即在三千兩以上，以此例推，其餘可想。



用外，實用以修鐵道，仍僅數百萬或千萬而已。是則全川人可盡滅，鐵道無倖成之理也<sup>①</sup>。

二、任人之不當也。公司……以門外漢之豺狼官吏爲主，牛馬搢紳副之，以衙門公案作店中櫃臺，而以拷打之鞭笞作應酬之煙茶具也。大櫃二櫃制臺道臺，徒子徒孫翰林進士，奇奇怪怪，千古未有。……

由此觀之，則公司之股本永無集足之日，人材永無適任之望。故曰：鐵道萬萬不能成。

夫鐵道我不自修，則外人將進步；外人進步，我川必亡。我自修，則同類復自殘，同類自殘，我川亦必亡。雖然，我川人若甘於亡則已，否則宜急求救亡之道矣。其道安在？曰破壞野蠻官立之舊公司，建設文明商辦之新公司。何則？不如是，公司股金，股東不能清理；公司職員，股東不能選任。……

雖然，欲達此目的，究將何道以致之？將以求諸今日公司中之官吏搢紳，望其原璧歸趙耶？抑將求諸今日公司外之官吏搢紳，懇其協力相助耶？由前策言之，則盜賊無憐失主之理，已得者萬不肯復失。由後策言之，則狡狐有兔死之悲，同惡者又焉肯自殘？故敢曰：除仿行廣東之前例外，實無他策也。

夫粵漢鐵道因粵督勒加釐稅事，今年三、四月，廣東百姓全體反對，不買股、不納稅，卒得大勝利如願相償，將公司歸商辦理。廣東人亦人也，川人亦人也，廣東人能行，川人萬無不能行之理。吾故敢進一言於我全川人，而望我全川人同心協力以實行不買股票、不納租捐之策。何則？無贊本則野蠻官立之公司自倒，而文明商辦之公司，可因以徐興也。或者謂抗股、抗捐，官必干涉，民何以堪？不知苟能同心協力，不屈不撓，官吏雖殘酷，敢將七千萬人之生命，而一旦坑之耶？敢將七千萬人之財產，而一旦火之耶？吾敢決其萬萬不敢，且萬萬不能。

<sup>①</sup> 原註：川漢鐵道建築費，共約四五千萬兩，今應用之數，以十分之九計算，亦非五萬萬兩之鉅款，不能完功。吾川每縣一切土地房屋衣服器具等，共值卽以四百萬爲例，則合全川財產亦僅四萬萬兩；其不足之數，仍在一萬萬兩以上。全川人可盡滅，鐵道無倖成之理，豈謬言哉。

粵民戰勝官吏，即其前車。苟若畏縮，目前不思一逞，則鐵道未成，而民財已盡，七千萬人終歸於死，與其生以待死，不如死中求生，況抗股、抗捐之危險，又萬不至死也，吾川人曷猶豫而不爲！四川人公啓。

〔原件藏四川省圖書館。轉引同上，頁54—56。〕

〔錫良奏摺，光緒三十三年正月二十日〕 川漢鐵路工程緊要，奴才前經奏准設立公司，集股自辦。嗣復選派在籍翰林院編修胡峻爲紳總辦，現任學部左丞前刑部郎中喬樹枏駐京總理。……均蒙俞允在案。

惟開辦之初，首以籌費爲亟。故上年所訂章程，重在集股辦法。至一切用人行政，尙待籌議。現在規模粗備，端緒至爲紛繁，亟宜定立名稱，詳擬規則，俾可垂諸久遠；而執行決議之事件，尤賴得人以總其成。查浙江等省鐵路公司通例，係設總、副理各一人。川省自應仿照辦理。惟茲事體大，非才識閎通，鄉望夙著者，斷難勝任。茲查喬樹枏堪以舉爲川省川漢鐵路有限公司總理，胡峻堪以舉爲副理，衆情翕服，詢謀僉同。並遵照《商律》，定名爲商辦川省川漢鐵路有限公司，另刻關防，以昭信守。所有重大事件，由該公司稟承督臣辦理。原設官總辦一員，即予裁撤。並查照浙江等省章程，共同研究，續訂章程五十九條，據在籍翰林院侍讀學士銜編修伍肇齡等聯名呈請奏咨立案前來。奴才覆加查核，該總副理洵屬衆望咸孚，所訂章程，亦經衆謀允洽，應請照辦，以順輿情，而裨路政。

〔軌政紀要初編，軌3，葉38。〕

〔商辦川省川漢鐵路有限公司續訂章程節要<sup>①</sup>〕 總則 本公司由四川總督奏請，謹遵欽頒商律，定名爲商辦川省川漢鐵路有限公司。呈部註冊，奏給關防。至重大事件，仍稟承總督辦理。（第一條）

所定路線，自成都經重慶萬縣，以至湖北之宜昌。凡宜昌以上湖北屬境，業經會商奏明，贖歸川修。計全路分作三段。勘定後，分段開工。（第二條）

本公司專集華股自辦，無論整股零股，均惟華人自購，不附洋股。

<sup>①</sup> 原章程凡59條。

呈部轉咨外務部立案。(第三條)

所需股本，約計銀五千萬兩以上，擬先集一千五百萬兩為基礎。其餘之數，俟工程師勘定後，預算確定時，再行分期續招。(第四條)

本公司於四川省城設總公司，於宜昌設公司分局，於北京、上海、漢口及本省各州縣酌量設招股處。至路工所經之地，由本公司隨時酌量分設辦事處。(第五條)

本公司當設鐵路銀行於各大商埠，以為募股之根據，及付息之擔保。一俟股東會成立後，議決施行。(第六條)

股分 本公司募股之法，分為二種：一、股份之股，二、抽租之股。股分徵收之法，由本公司自行照章經理；租股徵收之法，由本公司呈請總督札飭地方官會同本公司紳董，遵照租股專章辦理。(第七條)

股份之股以五十兩為整股，五兩為零股。(第八條) 抽租之股，以租穀之多少，定租股之多少，不能限定數目，但租股之數，在五十兩以上者，准其換取整股票一張；在五兩以上者，准其換取零股票一張。其所餘奇零之數，仍照租股專章給予收單，自行收存。俟積成股數，再行換領股票，或添繳現銀，換領股票，或轉售他人，湊領股票。均聽其便。(第九條)

租股係為補助股份而設，其數目至多不得過股本全額五分之一；若股分暢旺，即不達五分之一，亦行停止。(第十條)

無論股份、租股，利息均係週年六釐。(第十一條) 租股利息於次年抽收租股數內按數截付。(第十三條)

凡附本公司股本者，無論有無官職，均係股東，一律看待。即係公款入股，既給股票，亦仍與眾股東利益相同(第十四條)。

本公司股東會成立後，……公舉附股多數身家殷實之股東數人經理，以專責成。(第十六條)

關於募股抽租付息各事，當參照本公司原定章程，定立詳細專章。(第十七條)

本公司股份，有自附或代招至整股五千股以上者，得分別請獎，或仿江蘇章程酌酬紅股，俟股東會成立議決施行。(第十八條)

**股東會** 本公司股東會，分定期會與臨時會兩種(第十九條)。定期會每年二月招集之。(第二十條) 臨時會須由總副理及董事或查帳人，認為本公司緊要事件，或由本公司已集股本十分之二以上之股東說明事由，請求開會，總副理即預備招集。(第二十一條)

股東會有本公司已集股本四分之一以上，並股東人數十分之一以上到會者，得決議事件；如不滿前數，可作為假決議以報告於各股東，再集第二次會議。至第二次會，則不論到會股東及股本之多寡得議決之。(第二十三條)

凡一整股以上之股東，到會時均有發議及選舉他股東為董事、查帳人之權。其聯合十零股以成整股者亦同(第二十四條)。本公司以五十整股為一議決權，餘准五十之數遞加，惟一人至多不得過二十五議決權。其聯合五十整股以為一議決權者亦同。(第二十五條)

**名譽董事** 本公司股東會未成立之先，由地方官紳所公推經總副理照會者，均奉為名譽董事，不定員數，參與公司一切事宜，並隨時檢察。(第二十六條)

**董事、查帳人** 本公司由股東會舉定董事十三人，查帳三人。(第三十一條)

董事限有本公司股份一百整股以上，查帳人亦限於五十整股以上之股東之到會者選舉之。若本公司股東，無有達於前項股數者，或雖有而人數較少時，於開股東會時酌減股限。至各租股局舉出之神董，亦得舉作董事及查帳人。(第三十二條)

**總副理** 本公司呈請四川總督奏派總副理二人，即為《商律》中之總辦、總司理人。(第四十一條)

**職員** 本公司大小職員，必由董事及附股多數之股東薦保，總副理酌量錄用。其責任由薦保董事、股東及總副理擔承。如係服官他省及供京職人員，非由奏咨不能到省者，由本公司請總督奏咨。(第四十四條)

本公司緊要職務有闕員時，總副理可延名譽董事充之，其責任由總理擔承。(第四十五條)

辦工 先延本國人爲總工程師，其應聘東西洋各國人，均由本公司商同總工程師妥立合同，規定權限，仍歸公司監督。若應聘人怠於職務，本公司可隨時知照總工程師辭退。（第四十七條）

所定路線三段，本公司以次勘辦，不相牽涉。（第四十八條）

路工先設單軌，每軌以英尺四尺八寸爲率，惟酌留雙軌之地，以便擴充。（第四十九條）

路線所經用地畝，無論官地、私地，均仿照京漢、寧滬購地章程辦理。所經祠廟廬墓，若係萬難繞避，應遵照《鐵路簡明章程》第四條議給運費。（第五十條）

購用材料，包攬土工，以投標法行之。（第五十一條） 路工所需之材料，如有土產適用，價亦相當者，必儘數先用。（第五十二條）

鐵路例得設電報德律風。本公司俟開辦時，另定專章。（第五十三條）

路線所經在五十里內之礦山，照章先由本公司開採。（第五十四條）

本公司路線深入鄂境，其敷設管理各事宜應與鄂省會訂專章，兩相遵守。（第五十五條）

會計 本公司路工告竣後，卽行開車。除去應付利息、及公司各項支銷外，所有盈餘，卽爲紅利。按照各省奏定鐵路公司章程作二十成計，以一成報効公家，二成作爲公積，三成作爲在事人員之勞金，十四成作爲股東紅息，按股分派。（第五七條）

〔同上，軌 3，葉 13—20。〕

#### （四）川路資金等問題

〔鐵路租捐〕 光緒末及宣統初之鐵路租捐，每糧一兩，納穀二石，每石作價二兩四五不等。亦係按糧照派，另設局所委紳收解。

〔陳那偉等，崇寧縣志，卷 3，田賦，葉 4。〕

〔光緒三十一年正月，……設鐵路公司，分局徵抽租股，以條糧

一錢六分起徵，畝抽三升，石折價二兩。

〔羅元獻等，崇慶縣志，紀事3，業16—17。〕

〔租股流弊〕 向來州縣官奉辦籌款事，皆委之於地方之局紳保正。此輩大概卑鄙齷齪之徒，專以逢迎官長、欺壓鄉愚爲事。此項租股，委各鄉保正清查地主收租之多少，按數抽穀，而保正乃借此爲收受賄賂、報復仇怨之手段。如地主爲其戚族或受其苞苴，則收租多者可以少報；如地主與之有嫌怨或未行賄賂，則收租少者可以多報；或地主之田當兩保正交界之處，則兩保正皆開列之；或地主將田佃戶，而佃戶又將招小佃戶者，保正則將原佃戶所收及小佃戶所收一併開列，而不知小佃所收者卽在原佃所收之內也。

以上四項情弊，十室八九皆然。

及至收穀之時，地主知其錯誤，呈請地方官更正，官則惟保正之言是聽，雖再四具呈皆不准更改，且飭令照保正所報之數完納；稍有遲延，勢逼刑驅，無所不至。股東也而幾同犯罪，暗無天日，耳不忍聞，目不忍見。

至於租數折銀，原定章程亦云照時價折收；乃去歲銀價每兩值錢一千二百文，每石折錢二兩五錢<sup>①</sup>，今歲銀價漲至每兩一千五百文，每石仍收二兩五錢<sup>②</sup>，並不照時價折收，顯違定章。

此皆僕所親見辦理租股之流弊。

〔川漢鐵路改進會第四期報告，轉引戴秋禮編，四川保路運動史料，頁59—60。〕

〔南充〕 縣中租捐辦法，每正糧壹兩，捐銀叁兩六錢。合計全縣應完正糧五千三百七十餘兩，以每兩（指田地載糧折合之銀兩）三兩六錢計之，應收一萬九千數百兩；而公司解款，僅一萬三千五百兩，約餘五千數百兩，去贖被首士瓜分。而磊君建亭不允，追出二千餘兩，其餘已歸烏有。而此追出之二千餘兩，有謂移作他項川者，有謂暫存局內作今歲解款者。……

① 原計，合錢三千文。

② 原計，合錢三千七百五十文。

局士初意，以鄉人出錢脫手，於是埋頭收納。上則冒領股息，下則吞滅股票。局內暫給民間小票，乃註明應俟湊成股數，另票行息。是未成股以前，不得給息，明矣。且即湊成股數，而所謂另票<sup>①</sup>者，既未聲明股票，勢必另造局票以愚人。而總公司年年所發之真正股票，轉爲局士所分據。況租捐不能久辦，鐵路告成當即廢止；而鄉間小糧，每年納幾分者，完至鐵路告成，其不足五十兩者，何可勝數。

公司章程有無論親友可以轉售，凡湊成五十兩者，均得換成股票之規定。今我邑首士所訂局規，必本人湊足五十兩，始能換票。是直指勒花戶，不得換票，彼乃落得吞滅花戶股票也。且民間分納，其款散，而局內徵收，其款聚。聚而解之於公司，有若干銀，即發若干股票，而局士領回，名爲存局，實則分掌。

〔南充來函，原載川漢鐵路改進會第五期報告，  
光緒三十三年六月，轉引同上，頁 60-61。〕

租股之害，莫大於擾民；租股之弊，莫甚於中飽。……中飽之弊今從重屬調查來者，特紀其概略，以質諸我公司之當事，剔弊刷新，正非徒海外望之綦切也。

涪州居重慶府下游，爲水陸交衝地。川漢鐵路公司集股章程初領之始，涪州票股得二千股，計銀十萬兩。租股問題，前任州牧與一、二紳士決議按糧攤派法。涪州地丁糧額，五千三百三十七兩，抽收租股，糧額不滿壹錢者免，應納租股之額，實得四千三百兩。乙巳、丙午兩年，每納股之糧壹錢者，定收庫平銀壹兩零肆分，以實額四千三百兩計之，每年收入銀四萬四千七百二十兩。乙巳、丙午兩年，合計收入銀八萬九千四百四十兩，兩年申解公司八萬兩。所設之局，附於州城捐輸局內，原議無火食費，無局紳薪水費，其銀解渝城分公司，無駝運費，每年但用經收書吏口食造冊銀四百兩。總計乙巳、丙午所收，除申解每年四萬，小費每年四百外，實存銀八千六百四十兩。兩年公司發回息銀四釐，解上八萬，該得息銀三千二百兩，此項州中並未宣明。以此加入兩年實存數內，足餘銀一萬一千八百四十兩，在經理紳

<sup>①</sup> 原註，非正式的股票。

士徐松廷、陳伯鶴諸人之手。本年丁未秋，涪屬內外學界，刊刻州屬各項公款虧吞中飽報告，租股一門附之。於是經理者知衆怒難犯，思爲掩飾彌縫之計，乃就徵收丁未租股，議照上年減收壹兩，定每納租股糧額壹錢者，收庫平銀九錢四分，昌言不足者，以上兩年所餘補入之。今就九錢四分計算，實額四千三百兩，應收入銀四萬零四百二十兩，以申解四萬，小費四百計算，其數相符，並無不足之事。是上兩年所餘一萬一千八百四十兩，分毫未補入也。此項鉅款，果歸於何地乎？

就右列確算論之，萬餘金鉅款，雖不能斷定其必歸中飽，然本年租股銀額，既昌言減收，不足者以所存填補，而內容實未動及分毫，則卽百喙解說，謂非爲塗飾中飽之計不能也。中飽者爲官乎？爲紳乎？爲官紳交互乎？局外固不可知；且全川州縣與涪相類者，十有八九，亦不可知矣。

【涪州徵收租股紀略，原載川漢鐵路改進

會第六期報告，轉引同上，頁 61—62。】

〔杜德輿呈都察院代奏川漢鐵路租股擾民摺，光緒三十三年〕  
蓋路政大要，不外籌款、修路兩端。……四川籌款以抽穀爲大宗，而其害有不可勝言者。原抽穀之議，起於省垣一、二鄉紳之愚見，前川督錫良卽據以入奏。時同鄉京官等會議，執以爲不可，謂每收穀十石，卽抽三斗，民力實有難勝，必不得已，亦當從百石起抽，衆議多以爲然，願以力爭不得，遂成定案。……

竊四川近來頻遭水旱，瘡痍未蘇，上戶固屬無傷，下戶多流於乞丐，故穀捐之害，每不在上戶而在中下戶。查川民歲收穀數十石至百石者最爲普通，中下戶大都有糧戶之名，無糧戶之實，或賣新穀以救急，而秋穫無餘者有之，或押借款於富家，而田夫糧存者有之，若概從十石以上抽捐，則與絕流而漁何異。現在能開工與否，將來能得利與否，均不可知，而小民家產盡絕矣，生命先罄矣，此大不利於川人者也。

其尤害者，各州縣嫌抽穀之煩瑣，每加入正糧同徵，謂之鐵路捐，



而其實與加賦無異。凡納糧者，均勒令先上鐵路捐，而後准其納糧。若小民無力上捐，只能納糧，各州縣敢以所納之正糧，硬派爲鐵路捐，而嚴科以抗糧之罪，鞭笞箠楚，監禁鎖押。藉抗糧之題目，辦愚柔之百姓，復何愛惜，慘無天日，無縣無之，以此賣妻鬻子，傾家破產者不知凡幾。故民之視鐵路也，不以爲利己之商業，而以爲害人之苛政。有捐巨款而不得一股票者，有得股票而三年未見一息者，有視股票爲廢物，而或迷失所在者，或賤售與人者。且有官涎其利，視鐵路股票與昭信股票等，而以一、二成遍收之民間者。又或按戶勒股，或按糧派穀，或任意苛罰以營私，或希圖多解以邀獎；甚至以穀合銀，預定一年之高價以爲常，不分年之豐歉，不計價之漲縮，雖穀賤之時，亦必取盈。川民膏血幾何，而官紳上下其手，恣其盤剝。差役迫呼日急，橫行鄉里，雞犬爲之不安，民雖敢怒而不敢言，種種弊害，不可枚舉。

〔川漢鐵路改進會第六期報告，光緒三十四年二月十七日；轉引同上，頁 57。〕

〔川漢鐵路公司招股告示，光緒三十三年六月二十日〕 鐵路招股，有本有利，不是捐輸，切勿疑慮。百分抽三，所取甚細，譬如衆人，共本營利。所出之財，不爲廢棄，況乃鐵路，所關甚鉅。現雖改辦，抽租無異，勿聽浮言，妄生異議。年息加增，以六釐計，卅三年起，照章加利。以前兩年，仍按舊例，今年所付，是去年利。勿得增補，執此爲據，到得明年，通六釐計。舊抽新抽，一律無異，年歸年款，不以日計。就近發給，定期不易。風聞各處，頗有流弊，零星小數，或不給據，或者單收，不與扣利，或不照章，拖延任意。種種弊端，亟宜除去。諭爾糧民，通知此意。按年上納，按年取利，切勿拖欠，受人朦蔽。須知路成，利更饒裕，年有年息，紅有紅利。糧當積錢，未嘗非計。其各凜遵，毋違特示。

〔四川川漢鐵路公司大事紀略，文稿；轉引同上，頁 72—73。〕

〔川漢鐵路公司購股告示，光緒三十三年六月二十日〕 川漢鐵路，奏歸商辦。新定章程，極爲妥善。事有人管，帳有人看。永無隔閡，不虞欺騙。招股全額，暫五千萬；股票兩宗，大小各半。大票五十，仍舊照辦；小票五兩，購買尤便。年利六釐，加增小半。五月爲始，一

律照算。以前四釐，四月截斷，付過不補，毋得爭辯。今天交銀，明天起算。大股大票，加戳爲辨。若購小股，暫給收券，新票印出，一律照換。現在全路，已勘兩遍，早晚定局，動工就辦。將來路成，分紅照算。六釐而外，何止倍半。此等股票，買之何憚。不怕天乾，不怕水患。又無攤捐，又無拖欠。比你買田，尤爲合算。工程雖大，合力易辦，錢多便快，錢少則慢。士商軍民，細心打算，公利公益，勿疑勿玩，踴躍爭先，是所切盼。

〔四川川漢鐵路公司大事紀略，文稿，轉引同上，頁73。〕

〔川路租股〕 近聞人言，川之租股，無貧富皆一律科取，以五十兩爲一股，月給息；其不及五十兩者無息，俟湊成五十兩，乃給股票，而與以息。小民欲得現銀，多欲去之者，於是川之官場，競以低價收取，有二十餘金而得五十兩之股票者。……去年京城各報，皆言川民以強出路股，故週年饑，困苦更甚。又謂川民多願以低價售去股票，庶得現錢使用，以前證後，其說確矣。

〔宣統三年八月十六日蜀官報，見汪權卿遺著，卷8，頁26—27。〕

〔郵傳部奏摺，光緒三十三年五月十九日〕 川漢鐵路公司，自前任四川督臣錫良奏請創設，所訂招股章程，雖分官股、商股、民股三項，而連年公司所入，獨恃人民租股爲大宗。開辦之初，認股極爲踴躍，乃聞現在除租股外，殊實寥寥。臣等屢加調查，咸以爲人心疑阻，實緣公司收支含混所致。若不早予徹究，無以昭大信而釋羣疑。嗣由臣部約集四川京官，詳詢一切，僉謂目前辦法，以清查股款爲第一急務。旋據該省京官度支部主事涂熙雯等四十二人呈稱：公司股本八百萬兩，始則銅元局挪用二百餘萬，繼則公司銷費一百五十六萬，報告簡略，曠有煩言。該公司向稱認真，浮濫當不至此，應請派員詳查等因前來。

竊維川漢一路，踞長江之上游，與京漢粵漢兩大幹路並縮穀於漢口，而總攬全國之運輸；其軌線約長二千里，需款約五六千萬兩。若興辦之始，卽不能核實，恐鉅款未易籌集，而要工難以圖成，自應遴派專員前往清查，並令公舉鄉望素孚之員會同辦理。茲查有度支部主事

王宗元，前由臣派辦四川造幣分廠，現駐成都，到差未久，該員實心辦事，爲守兼備，派令鈎稽路款，必能勝任。旋據法部右丞曾鑑等四十八人呈稱：丁憂在籍河南候補道費道純，才識操守，久爲同鄉信服，經前任四川督錫良奏調總司鐵路工程。該紳素性勁直，必不肯隨聲附和等語。查該道籍隸川省，既經該督臣奏調，復經鄉紳公舉，足徵品行端正，衆望素孚，擬令就近會同王宗元將川漢鐵路公司開辦以來一應出入款目，悉心稽考，認真核算，據實報部。一面將實收、實支、實存數目共若干，繕刻告示，發給各府廳州縣徧行張貼，並彙登各埠報章，俾昭大信。至租股取之農戶，數多奇零，應分爲大、小兩種股票，凡湊足一小股者，照給息摺，按年付利。卽由該員等商同地方官妥定畫一辦法，以免欺侵，而溥公益。

〔執政紀要初編，軌 3，集 38。〕

〔郵傳部奏摺，光緒三十三年十月十七日〕 茲據該主事〔王宗元〕等呈稱：奉派後卽赴公司傳集收支員紳，調齊簿冊文卷，就收支存三款，分年按月，就簿鈎稽。收款以各州縣報冊並票根證之，支款以每月報冊督批准銷印文證之，存款以成都、重慶各票商、當商、鹽商存放息摺證之。宜昌、上海，雖則路遠，均以近月報冊及道員沈致聖、紳士施典章電文證之。自光緒三十年開辦之日起，截至本年五月止，綜計所支官股、票股、租股，暨燈捐土釐各項，除調任督臣錫良文提燈捐土釐銀六十餘萬兩，抵作銅元分廠虧短外，實共收庫平銀七百五十七萬五千七百八十九兩有零。支款以各州縣局用、解費扣息、獎賞、並出洋留學、調查鐵道學堂等項爲大宗。勘路經費，並工兵月餉次之，修造購備各項又次之，局用又次之。計成都、重慶、宜昌三處，一切共支七十四萬三千四百五十六兩有零。存款則成都、重慶、宜昌、上海四處，實共存六百八十一萬二千九百三十九兩有零。

至有無挪用一節，查調任督臣錫良創辦伊始，奏定路股，無論異日有何項急要，絕不提挪。惟三十一年以後，歲收票股、租股約在三百餘萬以上，年息四釐，未籌保息之法。彼時開工無期，故將公司前後所收股銀，陸續存放各商號生息。省、渝、宜、滬，所存款項，以票莊爲

最鉅。此外借撥及挪用，如戒煙總局二十萬兩，製革公司四萬六千一百三十餘兩，滄川源官銀行股本二萬兩，湖北水泥廠股本二萬兩，商務局紙廠公司一萬八千零八十餘兩，皆一律認息，與存放之款無異。惟重慶銅元局挪用款至二百餘萬兩，係以公濟公，意在獲利，與別項朦混不同。至於租股取之農戶，數多畸零。查該公司本年奏改商辦第九條章程云：抽租之股，以租數之多少，不能限定數目，但租股之數，在五十兩以上者，准其換取整股票一張，在五兩以上者，准其換給零股票一張。其所餘奇零之數，仍照租股專章，給與收單，自行收存，俟積成股數，再行換領股票，分爲大、小兩股。該公司業已著爲定章。在重慶銅元局共用過公司銀二百一十二萬六千六百九十三兩三錢三分九釐三毫五絲六忽一微，收回銅斤變價銀一百二十九萬三千六百五十二兩五錢六分一釐九毫八絲零五微，燈捐土釐抵過銀六十一萬三千六百五十一兩八錢六分二釐二毫九絲零微，籌還現銀二十萬兩，共收回二百一十萬零七千三百零四兩四錢二分四釐二毫七絲零八微，尙欠銀一萬九千三百八十八兩九錢一分五釐零八絲五忽三微。以上各節，均係認真稽核，一面刊刻報告，發給各州縣張貼，並業登報紙。現將查明該公司出入款目，造具表冊，呈請核辦前來。

臣等督飭司員，按其表冊，逐款復核，與所呈各節，均屬相符；其未用股銀，存放各商號，分撥各公司銀行，按年生息，係爲保息起見，尙屬正辦。惟年息若干，及此次清查後出入各項四柱，應令該公司每屆年終，核算列表，報告各埠，並切實報部稽核，以昭衆信。重慶銅元局挪用之款，固與別項支用有間，業經陸續抵還；其尙欠銀一萬九千餘兩，應責成四川督臣飭局設法還清。至調任督臣錫良文提燈捐土釐銀六十餘萬兩，原議作鐵路官股，現既撥抵銅元分局虧短，此次官股，應卽註銷，俾清界限。將來該省如能籌出官款，仍可隨時入股。以上核擬各節，恭候命下臣部分別咨照欽遵辦理。

抑臣更有請者：路工爲全國交通之計，股本係民生財產攸關，必衆人有所徵信，而遇邇始能交孚，必大吏力爲維持，而上下庶無隔閡。況川漢路線二千三百餘里之長，用款約計至七千餘萬之多，全藉疆臣

統籌一切，董率該省公正紳商，始能經營，不至款集路成不止。臣部綜理大綱，務使官商一氣，紳民協力，始基一定，漸底於成，以仰副朝廷注重路政之至意。

〔同上，款 3，葉 42—43。〕

〔郵傳部奏片<sup>①</sup>〕再，准軍機處鈔交都察院代奏度支部主事杜德與具呈川漢鐵路穀捐苛擾，請統籌全局，設法變通各節。本年七月二十日奉旨：郵傳部議奏。欽此。當經咨行四川督臣確切查明，並移會該省京官公同集議。旋據該省京官署順天府府丞陳鍾信……等覆稱：穀捐開辦三載，大致妥貼；變通籌款各節，窒礙頗多。其請派重臣監督，並川楚聯合修路兩節，事關奏案，未便擅議等語，呈覆前來。臣部正在核議間，本月十五日准軍機處鈔交，護理四川總督趙爾豐奏，查明鐵路抽股，並無擾累，籌款修路事宜，請仍照舊辦理一摺。奉硃批：着照所請。該部知道。欽此。查該主事杜德與所稱公司銷費，並銅元局虧挪各款，業經臣部派員查明，另摺具奏。其所陳抽款煩擾，擬變通籌款，及另聘工程司聯合兩省修路各節，均經該護督臣逐層奏駁。編修胡峻實心任事，勞怨不辭。據護督臣奏稱，原呈所指，近近虛誣，證之該省京官呈覆情形大略相同。既經欽奉諭旨俞允，現在川漢鐵路公司應責成該編修胡峻，會同在籍道員費道純，認真經理，以資熟手。仍由四川督臣董率維持，毋庸另派重臣監督，轉致紛更延誤。

〔同上，款 3，葉 43—44。〕

〔郵傳部奏摺，宣統三年四月。〕查該路虧倒滙款，約分三項：

一爲正元等錢莊之款。計正元倒銀五十一萬四千餘兩，兆康倒銀三十九萬七千餘兩，謙餘倒銀二十八萬五千餘兩，元源倒銀一萬六千兩有奇，晉益升倒銀四萬三千餘兩，寶康倒銀三萬兩，慶餘倒銀三萬兩，德大倒銀八萬兩。據臣部委員所查數目，均與江督等覆奏相同。此外尚查出有厚大倒款一萬八千兩，裕源長倒款六千餘兩。統計錢莊倒款共約銀一百四十萬兩。以上各錢莊，本非上等商號，施典章分存多者一處至數十萬兩，已屬不合，然猶可諉爲疏忽。乃臣部調查

<sup>①</sup> 光緒三十三年十月十七日硃批。依議。

施典章除私以公司名義向正元借銀十萬兩，又自借兆康銀十萬兩外，並查有十七萬兩一款，私自移存匯豐銀行。且德大號於宣統元年八月倒閉，而施典章於二年三月尙向該號存款；厚大號於二年三月倒閉，而施典章於四月仍轉期交存。參以江蘇督撫臣所查以正元遠期票掉換謙餘空票，以圖隱飾一節，尤爲詐僞顯然，無從遁飾。

一爲利華銀行之款，計銀六十萬兩。此款本係施典章與陳逸卿私相授受，暗立合同，利華洋商亦未簽字。現陳逸卿夥開各莊，既已虧歇，誠如江督等所奏，亦與被倒無異。施典章以公司鉅款，私自貸與洋行買辦，查其合同既云年息五釐，又云如有溢利年終加付，情節已極支離。而臣部委員在慶餘號查得帳簿一冊，此六十萬兩來往數目，具列其中，但註明係陳逸卿與川路來往款，並無利華名目。而此冊中又有由施子記即施典章經手，放與高益謙二十萬兩一款。施典章即以六十萬兩放與利華，何以陳逸卿又在六十萬兩中撥付其二十萬兩，殊堪詫異。且據施典章稱：高益謙係股分公司，而查詢滬市，皆不知有此牌號，又其朦混侵蝕之顯然者也。

一爲各項股票之款。查施典章購蘭格志火油股票四百八十五股，計價銀八十五萬二千餘兩，事前雖經報明總公司，而施典章聲明公司有虧則典章任其咎亦無悔等語。其移交帳單，列作抵押公司銀五十五萬兩，復將股票在外押借銀兩，現需公司備價二十九萬餘兩方能贖回，且此項股票係華歷五月初買入，其時滬市時價至多不逾一千四五百兩，而施典章報稱一千七百五十兩，核其浮報之數，從最少計，已中飽十二萬餘兩之多。此節江督等覆奏業已聲明。據臣部所查，施典章在路款撥付此項票價時內有二十萬兩即行收入已帳，有正元兆康帳簿可據。且施典章月存草底，凡付蘭格志之價款莫不將原文塗改。參考前後各情，恐係將自有底價股票推與公司，朦竊巨資，此其居心貪詐，行同棍騙，尤爲可惡。

據該公司辦事員單開，存滬路款共三百五十萬，約核計虧挪各款竟至二百萬兩，而蘭格志股票一項八十五萬餘兩，尙不在內。甘大璋原奏，此次路款，係由川民按畝加捐，敲筋擊髓而來，竭小民之脂膏汗

血，傾而付之東流，非惟可惜，抑亦可憫等語。臣等詳加斷擬，施典章濫放路局所存之畝捐公款，及自向錢莊挪借銀二十萬兩，誠不得例以商家勝敗之恆情。至移存滙豐銀行之十七萬兩，暨放與德大、厚大兩款，迹近吞蝕；而洋行帳目難以詳查，德大、厚大款歸何處，均應分別訊追，尙難據以定罪。惟虛報蘭格志票價一項，已侵蝕公司存款至十二萬餘兩之多，確有可憑。查《商律》一百二十九條內載：董事總辦或總司理人、司事人等如有偷竊虧空公司款項或冒騙他人財物者，除追繳及充公外，依其事之輕重監禁，少至一月，多至三年，並罰以少至一千圓，多至一萬圓之數等語。施典章除虧挪各款應責令擔任歸還，暨正元、兆康之二十萬兩歸其自理，業由江督等奏准辦理外，其虛報股票價值，侵蝕公司銀十二萬餘兩，合依資政院議決辦法，照《商律》一併追繳充公。仍俟全案完結，發交該管地方官監禁三年。罰金即定爲一萬圓，繳清後方得釋放。如蒙俞允，應由臣部分咨江蘇督撫臣轉飭江海關道仍提施典章到案，先行管押，勒限嚴追究竟。

該公司單開存滙路款三百五十萬兩內，施典章經手，統計錢莊倒款約一百四十萬兩，又利華洋行陳逸卿倒款六十萬兩，又蘭格志價款八十五萬餘兩，如何追結，應請飭下四川總督派員督同該公司認真清理，以重該省畝捐之公款。

至該公司駐京總理喬樹枏，於上年七月因倒款一事，曾呈請臣部及蘇撫轉飭嚴追。又查施典章與該路總理往來信函，均有上海存放款項，由其一人主持，向未稟承各總理等語，似喬樹枏不至扶同串弊。又臆舉私派各員、濫用股款一節，經咨據四川總督查覆：前年京官舉學部郎中曾培充駐宜總理時，總會尙未成立，係由總公司在省開各界股東會通過，方請奏派。去歲擬派施紀雲接管滙款，係董事局暫駐宜總理等均表同情，有往來函電可查，似不得謂爲臆舉私派。

至京局用費，上年除代宜昌局支撥工程各項二萬七千餘兩，又股息川資電郵等項九千餘兩外，專屬京局員司薪水，僅支四千餘兩，統共尙不至四萬兩，並無生日宴客費用在內，如鄧鎔等所言者等語。是以上兩節，已經川督查明，尙無弊竇可指。

惟喬樹枏總司全局，於滙款虧倒事前毫無覺察，一任施典章所爲，以至糜爛至此，實屬無可辭咎，應請撤銷四川川漢鐵路駐京總理。至該公司所收款捐等項，作爲鐵路股分，應責成上海、宜昌、成都三處辦事人員暫行會同經營。現值奉旨幹路收歸國有之時，應由四川總督先行派員查核，容臣等通盤籌畫，另將該路事宜奏明辦理。

[郵傳部奏盛製編，路政，葉53—56。]

### 四川川漢公司集股成績

(1904—1909年)

單位：銀兩

年 分	購 股	官 股	租 股	土 藥 股	鹽 茶 股	總 計
光緒三十年至三十三年五月	?	?	?	?	?	8,175,739.00
光緒三十四年	69,420.58	37,375.00	1,519,259.94	205,098.64	56,660.53	1,932,814.69
宣統元年份	36,589.84	9,875.00	1,343,459.47	196,797.48	64,281.51	1,650,983.30
總 計						11,759,586.99

資料來源：光緒三十年至三十三年五月，郵傳部奏查明川漢公司出入款目並酌籌辦理情形摺（光緒三十三年九月十四日），《軌政紀要》，軌3，葉42。

光緒三十四年，宣統元年，《交通史路政編》，第16冊，頁46—48。

編者註：(1)光緒三十三年五月至十二月這一期間集股數不詳。

(2)據郵傳部奏川漢路款摺稿，擬派專員往查摺（光緒三十三年五月十九日）內稱：“川漢鐵路公司……雖分官股、公股、民股三項，而連年公司收入獨恃人民租股爲大宗”。據此，這裏總計中的大宗應該是租股。

[四川諮議局整理川漢鐵路公司案，宣統元年十月初七日] 川漢鐵路於今開辦，已及六年，而工尙未開者，其中原因，誠至極複雜，然必以股分難集，資本無多，爲其最大原因。公司現在之股分收入，惟恃每年循例徵收之租股，今暫無論租股之弊害，但僅恃此款，則所入有限，而工鉅費重，萬難以底於成，斯固可斷言者。爰提出本案，以催促鐵路工事之早日進行，請本局議決。

(二)本議案提出之要點：

(甲)籌濟股本 開辦川漢鐵路，前制軍錫[良]原奏籌集股款方法，約分四種：(一)官本之股；(二)公利之股；(三)抽租之股；(四)募集之股。其可爲公司主要之財源者，惟此第四之一種耳，餘皆不過補



助方法。顧自今觀察，所謂募集之股，應者實形寥寥，成本佔最少數。鐵路事業，將來收益，公足以利國福民，而私亦足以養身贍家。此理人人皆能言之，猶復望而生畏，不肯投資購股者，正坐公司組織不善，成不成未可知，利與害自不計耳。故欲籌濟股本，應先排除爲其障礙之原因，而注重於募集之股。

(乙)修訂章程 川漢鐵路公司成立，雖亦歷有年所，而其組織實未完善。樹商辦之名，而無商辦之實，總理由選派奏委，不由股東集會公舉，其他一切用人行政，多未遵照商律辦理。出股份者，不得《商律》上應享之權利，人非至愚，孰肯投資，此其最大原因之一。但前制軍錫於川漢鐵路之奏歸商辦也，附有續訂章程五十九條，此組織至不完全之公司，實因緣於是，而後愈益鞏固。故爲今日力求變計，莫如依據原章程第五十九條之規定，議改章程，以期公司之組織完善，而舉商辦鐵道之實益。

(丙)清查帳項 前此公司歲入歲出之帳項，雖經部委清查兩次，而其結果之報告，一紙文書，究不能泯局外者之疑慮；以吾屬之股東，實未得干與於其間也。但當事者之帳目，既經兩次清查，倘無不合，則藉此次之查帳，明其出入確實，現銀存放何處，以昭示前此之清白，卽用以立今後之信用。凡人釀資經營一種事業，其最所指重者，在於監視出入，較量錙銖，稍一不當，頓生乖離情迹。此今日之查帳所以爲尤要也。

(丁)整理財政 公司今日存款，雖不能謂之鉅大，然亦非細小矣。苟使注指得宜，不惟成本鞏固，亦且孳利可觀。反而，注指弗當，喪資虧本，工廢路危，後患實在不堪設想。如現在公司之寄放資本，散存各處，毫無統一，欠耗可慮。又其開支每多浮濫，卽以去年之報部清摺而論，各局所開銷至於五十餘萬金，寸路未修，而耗款若斯之鉅，凡此皆宜整理者也。

以上所陳，係定此次川路公司整理之綱要，應議決呈請督部堂公佈施行，飭知公司先立標準。所有條目及詳細辦法，付股東會決議。

〔四川諮議局第一次議事錄，轉引自四川保路運動史料，頁80—81。〕

## 二、雲南鐵路的籌建(1905—1911年)

### (一)滇蜀鐵路

〔滇蜀鐵路的籌備〕 滇越鐵路議成，雲南方感主權喪失，力謀補救，於光緒三十一年急議修築滇蜀鐵路，官商合辦，籌集鹽、糧各股，組成滇蜀鐵路公司。當時計劃，以自雲南昆明起修經嵩明、尋甸、窩盆、東川、巧家、昭通、魯甸、大關、鹽津、永善、綏江而達四川之敘州，是為滇蜀鐵路，計長一千五百六十七里。修築既起，幾經勘測，幾經修改，已臻完善。即集鹽、糧諸股，亦已達三百數十萬兩之多（股款實數不詳）。終以工程困難，路未成修，而路股已耗去二百餘萬兩。迄民國六年，公司收束，委員清查催欠，其間波折，歷時甚久，猶未清結，而滇蜀鐵路之議，遂難見諸事實矣。

〔周鍾嶽等，新纂雲南通志，卷57，系18。〕

〔雲貴總督丁振鐸摺<sup>①</sup>〕 竊查滇省南通閩越，北達黔、蜀，崇山峻嶺，舟楫不通，而自來五金礦產，蘊藏甚富。近以民間生計極難，公家度支極絀，外省富商大賈，畏道途險遠，輸運艱難，商務日形疲滯。居今日而講求財政，固非鐵路不為功，況滇處極邊，尤非興辦鐵路不足以自保利權而固封守。查滇越鐵路由法訂約修築，現正逐段趕辦，尅限程功。商務之暢興，計日可待。……竊念由滇至越，路達外洋，由滇至蜀，係屬腹地。滇越既通鐵軌，川漢亦已籌修，中間相隔僅一千餘里，揆情審勢，斷難任其間隔不通，亦斷無出境之鐵路已通，而內地轉終於隔閡之理。且及此不辦，又將坐失先幾。臣與司道等再四商酌，意見相同。

正欲陳請籌辦，適據雲南在籍紳士翰林院編修陳榮昌、庶吉士羅瑞圖、李坤、主事倪惟誠〔等三人〕，道員徐乘和〔等五人〕，知府何紹堂等稟稱：鐵路之利，中外所爭，然自辦則利歸諸己，人辦則利屬諸人。

<sup>①</sup> 光緒三十一年四月十二日硃批，著照所請。

滇越鐵路，其往事已矣，一旦告成，自滇通蜀之路，勢將接踵而來。若不及早籌維，自行開辦，必貽後悔。即湖南、廣東等省，亦屬前車。伏思川漢鐵路，曾經四川總督奏准開辦。滇省事同一律。該紳等查得雲南省城達四川之瀘州、敘州等處，計程皆千餘里，修築之費約需一千數百餘萬兩。且路達川、黔，三省官民合力集股，衆擎易舉，當不甚難。擬請興築滇蜀鐵路，設立公司，籌款尅期開辦，仍照川漢鐵路章程，專集華商股東，期與川漢、滇越兩路，首尾銜接，脈絡貫通。商務必日臻起色，利權亦不至外溢等情，請予核奪前來。

臣查該紳等所擬興辦滇蜀鐵路，實於商務交涉，兩有神益。明知款鉅工艱，而衆議僉同，勢不可緩。惟當竭蹶籌維，官商通力合作，以保利權而興商務。如蒙俞允，再由臣分咨川、黔督撫，飭官紳設立公司，妥定章程，合詞奏明辦理。

〔軌政紀要初編，軌 6，集 50-51。〕

〔丁振鐸奏摺，光緒三十一年五月初六日〕 伏思築路之難，首在籌款。名曰自辦，則不集外股，不借外債，當毅然獨任其難。滇處邊隅，民物凋敝，與籌辦川漢鐵路素稱繁庶之川省奚啻天淵，驟欲集股千數百萬金之多，殊非易易。臣與諸紳商再四，凡集股付息總綱及認購官本各股份，悉照川漢章程，稍加變通。並擬試辦銅元、開售彩票，暨仿照團費積穀辦法，按鹽按糧，分別攤捐，力期集腋成裘，衆擎易舉。此外如有不涉煩擾可籌之款，尙擬陸續興辦，仍堅持專集中國股份原議。如非中國人入股，及收買股票，公司概不承認。一面切實曉諭，無論官款、民款，遇有急需，決不向公司提攤，免滋人惑。一面飭令官紳公舉公正通達爲衆信服之人，督理公司事務，定期開辦。茲據擬定集股章程稟呈前來，除分咨並俟將來勘路興工再會商川黔督撫，臣悉心籌劃，通力合作，隨時奏陳外，謹專摺具奏。

〔同上，軌 6，集 51-52。〕

### 〔滇蜀鐵路總公司集股章程摘要<sup>①</sup>〕 集股總章第一 滇蜀鐵

① 光緒三十一年六月十四日丁振鐸奏，三十二年二月二十九日商部改訂，十一月十八日，郵傳部奏定。

路，係奏明自辦。滇省紳民，皆自願籌集股份，懇請不招外股，不借外債，一切款項，悉由本省主持調撥，以符奏案。（第一節）

本公司以庫平銀五十兩爲一股。（第三節）俟全路告成之後，停止收股。即將自開辦之日起，至路成之日止動用款項，合計股數，作爲實在成本。假如用銀一千二百萬兩，即作爲二十四萬股。（第四節）

股份奏明專爲修築滇蜀鐵路之用，無論地方何項要公，不得動用此項股本。（第五節）

集股之法六端：一、認購之股，即以己資入股者；二、鹽捐之股，即按鹽觔加價者；三、糧捐之股，即按糧攤捐者；四、官本之股，即由國家庫款、地方公款，撥作股份者；五、公利之股，即由本公司現時籌款，開及別項利源，收取餘利，作爲股本者；六、彩票之股，即由公司設彩票以所得利爲股本者。（第六節）除鹽捐、糧捐、官本公利四項外，所有認購之股，及收買彩票換給之股，均係以本求息，應按週年四釐行息。（第七節）

公司俟路成開車之後，將所收搭客、載貨脚價，按年總結一次。除本年修路經費應支各項，及各股應得六釐息銀外，先提十分之一，作爲公積，以積至成本十分之五，即行停止。其餘仍作十成，以三成報効國家，以六成作爲紅利分給公司股東，以一成作爲花紅獎給鐵路在事員役。（第八節）

認購之股第二 本公司開辦伊始，利益尙未顯見，認購股票之人，自不免意存觀望，必賴有人提倡勸集，方能踴躍從事。應延訪在省公正紳耆，作爲集股總董、副董，並分飭各州縣，選派地方紳衿商富夙負衆望者，作爲勸辦滇蜀鐵路股份董事。除由官紳公舉明幹廉正員紳充當總會辦外，如一人經手，能集股至十萬兩以上者，即將銜名註冊，作爲公司議員。能集款至五十萬兩以上者，亦即註冊作爲公司會辦。如肯到局辦事，即查照事之煩簡，給予薪水開支。（第十四節）

凡勸辦股分董事，及並未充董而能勸集股分數在五千兩以上者，酬給銀五十兩；一萬兩以上者，酬給銀壹百兩。勸集愈多者，以次遞加。

如願領股票，不領現銀者，亦聽其便。但必須現募之股，始能照酬。其地方公款及向有之款，不在議酬之列。（第十五節） 凡勸集股份五萬兩以上者，彙案奏獎；五十萬兩以上者，專摺奏獎；五百萬兩以上者，奏懇破格優獎，以示鼓勵。（第十七節）

此項股票，紳商士民既均認股；滇省官員，亦當分等按年認股，以見官民合力舉辦，一律按數填給股票。（第二十節） 滇省商賈，應一律議章，勸令人股領票，或按年攤認，或一次總購，均聽其便。倘能於自認之外，邀集股分較多，並准照第十五節、第十七節分別鼓勵。（第二十一節） 凡鐵路所過應購之地，除查係官地及無主荒地無庸議價外，如係民地，或地方公地，均按定價核算。其價在五十兩以下不足一股之數者，概由本公司發價購買。其價在五十兩以上者，即照五十兩一股之例，作為認購之股，發給股票，一體付息。其價若有零數，由本公司償其零數，以五十兩躉數入股。價銀多者，照此類推。（第二十二節）

**鹽捐之股第三** 鹽捐辦法，以滇省辦團按鹽勛加價，由鹽官收解之法，最為平允，不至瑣屑擾民。前辦團按鹽每勛加十文，歲得五十餘萬兩，作為民捐。現擬專為鐵路籌款，每勛酌加五文，歲亦可得二十餘萬兩。其辦法即查照鹽捐團費之例，由鹽官收解。至路成之日，則此鐵路款項每勛五文之鹽捐，永遠停止。鹽官於始收之時，即以示民，用昭大信。（第二十四節） 此項鹽捐，仍照團費章程，作為民捐，填給股票。路未成，不計息；路成之後，所得息銀紅利，專辦通省民間公益之事。（第二十五節）

**糧捐之股第四** 按川漢鐵路集股章程，有抽租之股一項，係按租抽穀。在川省大戶多，此法尚可行；在滇省大戶少，若行此法，徒滋擾累，無補實用。莫如照積穀成案，每糧一升，加收鐵路股本錢二文，隨糧徵收，不漏不擾，尚為善法。至路成之日，則此鐵路款項每升二文之糧捐，永遠停止。各廳、州、縣於始收之時，即以示民，用昭大信。（第二十七節） 此項糧捐，仍照鹽捐章程，作為民捐。分別何廳州縣捐若干，填給股票，以為該廳州縣民間公股。路未成，不計息；路成

之後，所得息銀紅利，發交該慶州縣官紳，專辦該處民間公益之事。  
(第二十八節)

官本之股第五 官本之股，亦以五十兩爲一股，按股填給股票。路未成，不計息；路成之後，照章分給息銀紅利。(第三十節) 官本所得股息紅利，均按年解歸原撥之衙門，作爲公款，存候撥用。(第三十一節) 凡撥作本公司官本之股，無論何項要公需款，均不得向本公司提取股本。(第三十二節) 凡借撥存放生息公款，祇能作爲本公司借款，仍照原放息數，按期計息。(第三十三節)

公利之股第六 公利之股，雖其事本因鐵路始行議及開辦，究與鐵路係屬兩事，祇能提取其利，作爲股本，不能即據其利，爲公司所私有。仍按五十兩一股，填給股票。(第三十五節) 路未成，不計息；路成之後，每年應得息銀紅利，按年照數提存。(第三十六節) 現擬由公司籌款設局，試辦銀銅元。俟機器購到開鑄後，所得餘利，提充鐵路經費。按數填給股票，一俟鐵路經費充裕，其局中餘利，即歸公家撥用。(第三十七節)

此外如製軌之鐵，墊路之木，行車之煤，皆係滇省出產。若因開辦鐵路，由公司撥借本款開採，其中質料，有非鐵路所需，或爲鐵路用有餘剩者，自應隨時轉售。所獲餘利，亦歸公司。路成之後，除借動公司原本，倘尚有餘存，亦即作爲公利之股。惟滇省所產之鐵之木之煤，能否合於鐵路之用，採取有無利益，仍當細加考察，再行詳辦。  
(第三十八節)

彩票之股第七 彩票仿照湖北、浙江、江南各省辦法，每月擬先設一萬張出售。每張在滇局售銀壹兩，外埠來臺，每張九錢五分，留五分作臺者紅利，約共售銀壹萬兩。每月出彩八百號，以銀四千兩酬之。下餘六千兩，以五千兩作爲彩票之股，以一千兩彌補外埠來臺減價之數，並設局辦公之費。(第三十九條) 餘九千二百號均未得彩，作五成算，許以百張換鐵路五十兩股票一張，一律給息。(第四十二節) 未出彩之彩票，勿論何人，均可售與。但非中國人不得收買未出彩之舊票，向本公司換取股票。如有非中國人來換取者，本公司

不認此股，將原來舊票，作為廢紙撤銷。（第四十三節）

付息總章第八〔略〕

〔同上，軌 6，葉 33-44。〕

### 附：接修滇黔鐵路的擬議

〔丁振鐸、林紹年奏片，光緒三十一年五月初十日〕再，臣接准署貴州撫臣林紹年緘稱：滇蜀鐵路，既議自辦，黔竟置之不論，將有從而攙辦者。現據出洋各學生緘稟，力請黔自籌辦。惟民貧地瘠，尤甚於滇，款更無從籌措。特此緘商等語。臣維滇蜀鐵路，既繼川漢而起，黔不自辦，留此罅漏，不特商務不暢，亦慮別攘路權。極知籌款萬難，臣與黔撫臣自當勉為擔任。擬俟滇蜀路工告葢，再籌接修黔路。稍遲時日，仍必官紳合力，期底於成，藉保路權而維邊局。謹會同署貴州撫臣林紹年附片具奏，並咨部立案。

〔同上，軌 6，葉 52。〕

## （二）騰越鐵路

〔英國陰謀奪騰越鐵路〕法既取得滇越鐵路之敷設權，英亦欲援利益均沾之例，垂涎滇緬一線；且欲擴展至粵、蜀，俾揚子江之勢力範圍，益加鞏固。因於光緒三十二年由駐滇英領函稱欲由緬甸興造鐵路直通騰越，以達雲南省城，議定名稱為滇緬鐵路。此中經過，頗為複雜曲折，其發動亦早在光緒初元，以滇越鐵路既經成修，遂益促成此項建議。但路線起訖，初時尚未勘定。……其合同條款，則據英使述稱，照滇越鐵路章程，俟路章訂交再議云云。

及至光緒二十八年，騰越關為商埠，英人復派員勘查。三十年，始發現騰越一線，因而有三十三年議築滇緬鐵路之要求。值我滇蜀鐵路公司成立，定議集股，修築滇蜀鐵路，當時一前茲後，羣情激昂，一致力爭，外部交涉，各界抗議，此路始懸議未修。

我方尋亦以騰越一線，併入滇蜀，即由騰越起修經永昌、大理、楚

雄而至昆明，接入昆明達綏州之滇蜀鐵路線，另行訂名為滇蜀、騰越鐵路公司。宣統二年收歸國有，並擬先修滇桂，緩修滇蜀。

〔周鍾嶽等，新纂雲南通志，卷 57，葉 18—19。〕

〔雲南留日全體同人上全滇紳士啓，光緒三十一年五月初十日〕

伏查滇省幹線，曰滇川、滇緬、滇越，如鼎足然，失一則前途危殆，情形有不堪言者。滇越一線既為法人所攫取，今則工程已半，勢難驟挽，惟俟緩圖。滇緬一路，緣吾國上下隔閡，實際難知，但據報章模糊轉載，疑此路曾許英人，故某等自滇川鐵路發表自辦後，擬欲呈請將此線路劃入滇川範圍，統歸自辦，不敢遽發，蓋恐實有條約，一發不勝，轉滋他戚。今同鄉京官陳古儀君及李梓暢君，由北京外務部調查確悉，覆函謂滇緬鐵路，政府並未與英人立有約章，即草約亦無之云云。誠出人意表，滇其幸矣。然不能不即定權限，俾政府得憑之以拒外人之置喙，此某等所以兩祈諸公代表全省人民，仍依滇川鐵道例，稟請大府奏咨立案。闕懷鄉邦如諸公，從某等所請，此意中事，為吾民造福如督憲，從諸公所請，亦意中事。不第此也，籌畫一切主權，咸臻妥備，亦意中事。特某等不敢以清慮已及，遂已於言，謹就區區所見及者，確呈梗概以備採擇焉。

此次稟端注重滇緬幹線，然緬之一字，要不可不細加斟酌。……蓋我所經營路線，不惟無實力以達緬甸，且恐他人借此一字，別生枝節，此最可慮；圖遠大之謀者，必審利害而責名實，應宜將緬字避去。避去緬字，其曰雲（雲南府）騰（騰越廳）鐵路乎，抑曰迤西鐵路乎，均未徵妥善。釋滇川鐵道名義，川者指達四川而言，滇者非單指雲南府，乃包全省而言，迤東西鐵路俱在其中，即迤南之滇越鐵路亦無不在其中，以俱達雲南府而通四川之故。滇越幹線已失，無可如何，迤西幹線，在在必宜劃入。稟詞仍用滇川鐵路名目，惟將幹路軌線確切指明，謂自雲南府達四川，僅及迤東一隅，迤西仍屬缺點，必西起騰越廳界，經永昌、大理、楚雄、雲南、東川、昭通各府以達四川，幹線始徵完備。幹線既定，全省枝路在所宜籌。且滇越行將告成，他人野心，豈足於是，與滇越密切之滇桂、滇黔、臨普各枝線，要挾開辦，可立而



待。東隅已失，桑榆豈可不慎。應宜一併申明，除滇越幹路一線已許法人合辦外，餘所有全省一切長短幹路枝路均由滇民自辦，非中國人不能承辦一寸，斯則要點中之最要者也。至稟牘如何措詞，諸公自有成竹，無俟某等過慮而瑣瀆也。

或曰，辦雲南府達四川一路，雖集全滇之力，尚覺難及，何堪再延幹綫而並及他一切枝路乎。某等豈不知有一分實力，方可舉一分實事，然無預定實事之地步，則實力無從擴張，即永無見諸實事之一日。且所言諸路，非必即刻興辦，不過預定地步，以杜外人覬覦。前者事事失敗，不預故耳。滇越鐵路，五七年前設我滇人能預爲之備實力，積至今日，舉之裕如，何法人插足之有。今則雖有實力，亦難施用，況實力必經漸集而始成者也。前事之失，後事之師。人之謀我，日出萬變，我稍事因循，禍端萌時始圖補救，晚矣。此中機關，間不容髮，諸公明達，當有鑒此，勇圖急謀，無待某等之遙申遠祝也。

〔雲南雜誌選輯，頁 465—467。〕

〔丁振鐸請將滇省幹枝各路均歸公司承辦摺，光緒三十二年閏四月二十三日〕 竊臣前准英國駐滇總領事務謹順函稱，緬甸政府擬由新街修一鐵路直達騰越，以利商運。派本國公司查勘，可否能修，再妥商辦等語。當查緬約附款，原載有中國答允將來審量在雲南修建鐵路，與緬路相接一條。且滇越已允法興修，則英之提議騰緬，自難回謝。惟當握定各出各費，各修各境宗旨，以保路權。即經函覆，並電飭迤西道派員會勘。一面札飭各紳董妥議籌覆。嗣經英員黎禮會同委員蒞緬會勘，勘明自騰越之南經南甸、干崖、弄璋、蠻線、新洛、赴古里夏滇緬交界止，計滇界內約華里三百六十七里。並據駐騰領事烈敦輯據黎禮聲稱，此路甚屬易辦。計由新街至騰越不過一百二十五哩，合中里四百里之譜，緬界一百里，騰界三百里；惟古里夏邊界暨葫蘆口兩處，賃工稍大，用款較多，大概共需銀六百萬兩，即可修成。但黎禮因雨水漲發，僅勘大概，不能細測。究竟能否辦成，尙不可知。續據迤西道關以鋪電稟，黎禮奉委會勘，於光緒三十一年十一月二十日率領工務府人員多名過界，分段測勘等情。復經電飭該道派員妥爲會勘，並將

一切情形先後電咨外務部、商部查照，暨札催各紳董迅速議覆去後。

茲據雲南在籍紳士翰林院編修陳榮昌等四十五人聯名稟稱：查滇蜀鐵路，現已奏准設立公司，籌款自辦，現在騰越小鐵路，計程只三百餘里，不過滇蜀四分之一，祇須將滇蜀股款，先為提倡，餘由紳商勸集，收效必速。以滇蜀置騰緬之基，即以騰緬為滇蜀之導，應請札飭滇蜀鐵路總公司一手經理，改為滇蜀騰緬鐵路總公司，以一事權。並請與英員會商辦法，妥定條約，各籌各費，各修各界。抑紳等更有請者：滇省既設鐵路公司，內除滇越一路，已允法國籌修，在公司權限之外，其餘全省一切幹路枝路，將來均應由公司逐漸推廣，一律承修，以保利權。請即先行奏明立案，並請派員前赴東南洋各埠勸諭華商，廣集股本，速資開辦；暨將前定滇蜀鐵路章程，付息給獎給票分利招股各款，酌量更改妥善。並附擬外埠招股章程，稟請核辦前來。

臣覆加酌核，所議均可准行。除札委迤西道關以鏞、在籍前浙江候補道丁彥，會辦滇緬鐵路，與英員會商一切，俟勘路事竣，即行妥定條約，另行奏報，並札飭滇蜀總公司選辦，暨將酌改附擬各章程咨部查核，一面札委候補道繆國鈞親赴東南洋各埠，招集華商股分外。所有籌辦騰緬鐵路歸併滇蜀公司辦理，並聲明全省一切幹路枝路均歸該公司承辦，先請立案各緣由，理合恭摺具陳。

〔軌政紀要初編，軌 5，葉 54—55。〕

滇省官紳，因欲保滇省路權，故議定騰越小鐵路由奏設之滇蜀鐵路公司一手經理，以一事權。並由滇督札委候補道繆國鈞親赴南洋各埠，招集華商股分，以便興辦全省路政。

〔商務官報，光緒三十二年六月，第 11 期，葉 38。〕

### (三) 雲南鐵路總公司的資金問題

〔郵傳部奏核議滇蜀鐵路章程摺<sup>①</sup>，光緒三十二年十一月十八

<sup>①</sup> 雲南起先準備建築滇蜀鐵路，繼又準備建築騰越鐵路，在決定增建騰越路後，修訂了滇蜀鐵路集股章程。

日] 光緒三十二年十月二十九日由軍機處鈔交雲貴總督丁振鐸奏，滇蜀鐵路集股章程，遵照部咨，援照川漢路章，重爲釐訂一摺。奉硃批，該部議奏。單併發。欽此。欽遵鈔錄到部。查原奏內稱：滇蜀鐵路，前經議定集股章程，奏奉諭旨允准設立，籌款自辦；嗣又奏請併修騰越鐵路，復將公議增訂各條，暨附擬外埠招股章程，送部分核各在案。旋准商部覆覆，飭將前項滇蜀鐵路章程，按照川漢路章重爲更定，並令將公議增訂股息加爲六釐，認股亦准給獎，及變通售票分售處酌予津貼，優先股特予報酬各條，一併奏明辦理。並將核定川漢路章改訂各條，鈔錄咨滇。當經轉行遵照辦理。自應將指示各節，按照改訂遵辦。惟查部文內以外埠華商股份，改以圓計，而本省仍以兩計，匯劃折算，諸多窒礙，應否改歸一律，請飭公司集議更定等因。查外埠久已銀圓暢行，是以滇省雖已行使龍圓，省外各府廳州縣仍用塊錠。隨地權宜，擬請仍照原定章程，外埠華商股份，以圓計數，本省以兩計數，俾便招徠各等語。

查此事前經商部咨駁，茲據清單內開各章程，如行息之增加，認股之給獎，售票之津貼，優先股之報酬，均已按照商部所指各條重爲訂正，所議尙屬周妥，應請照准。惟股分計數，圓兩各殊，雖按票核收，數目不難劃算，而路成分利，屬分岐，擬請一律改爲洋圓。如內地行使塊錠之區，均應按照洋圓合計，以昭劃一。所請本省以兩計數之處，應請毋庸置議。除由臣部咨行該督查照辦理外，所有遵議滇蜀鐵路章程緣由，理合恭摺具陳。

〔軌政紀要初編，軌 6，葉 56—57。〕

〔滇蜀鐵路公議增訂集股章程摘要〕 一、股銀應請加息也。查原定章程股銀周年以四釐行息，係仿照四川辦法。現在築路之舉日多，集股之處益夥，若不加息，不足以廣招徠，而致鉅款。查廣廈鐵路股銀六釐行息，滇蜀鐵路應照廣廈章程加爲六釐，庶衆情踴躍，勸集較易爲力。

一、付息宜請改章程也。〔略〕

一、認股懇請給獎也。……夫勸集猶蒙給獎，則認購更宜從優。擬

請嗣後認購股份三萬以上者，彙案奏獎；十萬以上者，專摺奏獎；三十萬兩以上者，奏請破格優獎，以示鼓勵。如有認股各紳商情願報効不領報酬者，數在一千兩以內彙案奏獎，數在一萬兩以內專摺奏獎，數在二、三萬兩以外者，專摺奏請破格優獎。

一、售票酌予變通也。查原章以庫平紋銀五十兩爲一股，本不爲多，然亦須有力之家，方能購買。擬請酌予變通，以庫平紋銀五十兩一股者爲大票，又以十兩一股者爲中票，以五兩一股者爲小票。周年一律六釐行息，均准分次交納。……大票之外，兼售中票、小票，庶積小成大，勸集亦易爲力。

一、分售股票宜予津貼也。……查川漢鐵路章程，凡外省銀號代爲經理股票事件，每填發五十兩股票一張，津貼紙筆費銀二錢五分，滇省亦請照辦。至十兩之股津貼銀五分，五兩之股津貼銀二分五釐。

一、先集股本宜予特別報酬也。查浙江鐵路章程，凡先集之股，表別之爲優先股，遇有紅利，先提若干作爲特別報酬。雲南開辦鐵路，亦擬於一年期內，先集股本六百萬兩爲公司資本之基礎，名爲優先股，於原章紅利分作十成之內，酌提作爲特別報酬。如一年期內招集尙未滿數，酌擬展期；如已滿數，卽行截止。以後招集名曰普通股，年息紅利與優先股無特別報酬，不得與優先股一體分享。

一、外埠商股請推廣招集也。雲南自築滇蜀鐵路暨騰越鐵路，約需二千萬兩，僅恃本省外省招集之股，恐不足以集事。請派員赴南洋各埠推廣招集。查外埠通用銀圓，請卽改爲五十圓爲大股，十圓爲中股，五圓爲小股，另議專章。

〔同上，軌 6，集 44-45。〕

〔會議滇蜀鐵路公司勸招外埠華商股本章程摘要〕 總章第一  
本公司招商集股築路，以振興商務，保固主權爲宗旨。（第一節）

擬自辦滇蜀鐵路，並辦騰越鐵路。全路告成，約需銀二千萬兩。  
（第二節） 現實有官股公股四百萬兩。（第三節）

集股章第二 本公司專招華股，此次赴外埠招股，亦招集華人之

僑寓外埠者。(第四章)

所招之股定五十圓爲一大股，十圓爲中股，五圓爲小股。(第五節) 周年以六釐付息。(第七章)

築路工程師現尚未定。如僑寓外埠之華商，集股踴躍，許由股東公議，遴選僑寓外埠深悉鐵路之華工承辦；或全路、或分段，臨時商酌辦理。(第八節) 各埠認股十萬圓以上者，准其公舉代表一人，駐滇襄辦路政；如有不願駐滇者聽。(第十一節)

獎勵章第三 各埠華商，認股三萬圓者，本公司准其有司事之位置，詳請彙案奏獎。認至十萬圓者，准其有副董之權，詳請專摺奏獎；認至三十萬圓者，准其有總董之權；認至四十萬圓者，准其有協理之權；認至五十萬圓者，准其有總理之權；均詳請專摺奏懇破格優獎。(第十二節)

各埠華商，勸股五千圓者獎銀圓五十圓，勸股一萬圓者獎銀圓一百圓，以次遞加。如有勸至五萬圓以上者，按照本公司原章第十七節，詳請分別奏獎。(第十四節) 如有不願領獎，情願報効者，如數在五百圓以內，稟請給予匾額，作爲外獎。如數在五百圓以外，詳請奏請按照捐章，酌給虛銜封典。(第十五節) 如勸集股份至五萬圓以上，不願奏請給獎者，仍照第十五節，每一萬圓獎銀一百圓之例，以次遞加給獎。(第十六節)

勿論官紳商民，如有情願報効路工銀一萬元、不願領股稟者，隨時詳請專摺，從優奏獎。如有報効二萬元、三萬元者，隨時詳請奏請破格優獎。(第十七節)

付息章第四 凡股東認股後，須俟交足股本，始能起息；若認購多股，而分數次交清者按照每次所交之股數起息。(第十八節)

各股東自交股銀後，祇許起息，不許退本。如有緊急，祇許售與中國人，不許售與非中國人。(第二十節)

[同上，輯6，集46-50。]

「雲貴總督錫良奏<sup>①</sup>」滇蜀騰越鐵路，前擬定隨糧認股，每糧一

<sup>①</sup> 光緒三十四年七月初十日硃批，下部知之。

升，收錢二文。現因工鉅費艱，酌改爲糧一升銀五分，十年爲率。

〔德宗實錄，卷 594，葉 7。〕

〔郵傳部、度支部奏摺，宣統三年八月〕 雲貴總督李經羲……奏內稱，滇省籌修滇蜀、騰越鐵路，因工艱費鉅，將隨糧認股章程議改爲每糧一石，收銀五兩，以一年爲限。前經奏明遵辦在案。計自開辦以來，如數完納者寥寥無幾。臣詳加體察，禁煙之後，貧民自養尙苦不給，何能勝此負擔。業經擬定變通糧股議案，札該省諮議局覆議。嗣據該局議決覆稱，自宣統二年起，一律實行減爲每糧一石，隨收路股銀二兩。至軍糧原係減半認股，亦擬減爲每石收銀一兩。官莊與永昌之七土司，思茅之八猛，臨安之十三板納，新設之永康州等一律免收。至鎮沅、威遠鎮各廳，民情異常貧苦，應照新章完納四分之一，每糧一石，收銀五錢。惟議案決覆，已在十月中旬，距宣統二年開徵之時已久，應完路股，或有隨糧已收者，或僅完糧而未完股者。應將糧股均未完納之戶，卽照新章改納，其已完糧而未完股者，則於三、四兩年分各帶徵銀一兩，以清前欠。若已照舊章完納，則所餘三兩之數，准流抵來年應完之股。其有軍糧地方，及鎮沅三廳所屬，並照此類推辦理。至宣統元年以前舊欠，統俟十年期滿，再行遞年補完。

〔盛宣懷稿，卷 20，葉 50—51。〕

〔隨糧鐵路股本〕 查此款自光緒三十一年三月內因全滇紳民呈請自辦滇蜀鐵路，經督撫奏明紳民皆願集股，並請照川漢鐵路章程按糧鹽攤捐，不招外股，不借外債，由中國創設公司合辦以保利權外溢等因。奉旨允准，欽遵照辦。按奏定章程內開：糧捐一節，通省應徵錢糧請照積穀成案，每糧一升加收鐵路股本錢二文，隨糧徵收，或徵銀之屬，卽按每銀一分收錢二文。此外不准格外浮收絲毫雜費。卽自三十二年開徵上忙起，一律抽收。並聲明鐵路告成之日，卽行永遠停止。札飭通省徵糧各府廳州縣州判等遵照在案。計通省糧額二十萬餘石，按每糧一升抽錢二文，共應抽捐錢四萬三千三十九千四百餘文。各屬銀價高低不等，牽合核算，約抽銀三萬一千三十餘兩，儘數咨解司庫。三十四年，據鐵路公司總辦紳董以修築滇蜀、騰越鐵路，線

長費鉅，所需股款專恃勸集，實難濟事。當經會議隨糧認股，每納糧一石認股銀五兩，納糧一斗認股銀五錢，納糧一升認股銀五分。通省糧額二十萬餘石，可集銀一百萬餘兩，以十年計，可集銀一千萬兩。並聲明前經奏定隨糧每升抽錢二文之鐵路股捐，即以是年停止，奏准在案。惟是頻遭荒旱，元氣大虧，小民終歲勤動，所入能有幾何，雖知路本爲現今急務，而攤數過重，銀價復昂，勉事輸將，難期踴躍。有司催徵無術，閭閻覓食維艱，稟牘紛紛，請從緩議。此近日之實情，所以難定收數也。

〔財政說明書，雲南省，田賦，頁8。〕

〔錫良奏摺，光緒三十四年七月初十日〕 滇居邊瘠，巨室無多，又乏財雄力厚之商賈，平日講求實業者，大抵皆農業一流。雖風氣漸開，亦復熱心公益，而心餘力絀，終苦籌措維艱。上年奴才到任後，曾據該公司紳董，擬請將隨糧認股章程，酌改爲每糧一升收銀五分，以全省納糧約二十萬石核計，年可集銀一百萬兩，十年可集銀一千萬兩等情，稟經批由司道會核議准。於三十三年開徵之始，由省會之昆明縣先行試辦。如果民情踴躍，別無窒礙，再行推及全省。幸自試辦以來，源源交納，阻滯毫無。現已據報掃數完訖。復經該公司函致各屬，各舉代表紳董來省會議，咸以鐵路關全滇大局，糧股實集款大宗，昆明試辦，既已成效昭著，通省均願一律辦理。請自三十四年起，由各地方官督紳籌辦，每糧一升收銀五分，以十年爲率。所有從前奏定收錢二文之案，即於本年一律停止。據該公司總辦前署貴州提學使陳榮昌等呈由雲南藩臬兩司核明具詳請奏前來。奴才覆查滇省地瘠民貧，又復連年災旱，本未便將鐵路隨糧股款，驟議加增，致令民力稍形竭蹶；特事關合省公益，衆議僉同，昆明已試辦一年，並無窒礙，民智發達，已見一斑；且邊省枯窘異常，舍此亦別無可籌鉅款，自應照准辦理。

〔東華錄，卷210，葉6。〕

以鐵路重要，非鉅款不辦，曾籌集各項路股，計二百數十萬兩，並已選員赴美，聘工程師來滇勘測路線。嗣因燧禁森嚴，糧股遂滯，其

他股款亦不易籌集。當時官紳議仿川漢鐵路辦法，請先生〔陳榮昌〕暫任駐京總辦，而其實則以請款修路爲宗旨。

〔秦光玉，陳小圃先生傳，方樹梅輯，滇南碑傳集，卷 25，葉 14。〕

〔郵傳部尙書徐世昌奏摺，宣統二年五月〕 竊本年二月二十日雲貴總督李經羲奏，密陳滇省大計一摺。欽奉硃批，郵傳部妥議具奏。欽此。二十五日又奏密陳滇路情形一摺，奉硃批，著郵傳部歸併前案，妥速詳議具奏。片二件、圖一件併發。欽此。旋於三月十六日欽奉諭旨：李經羲電奏，滇紳陳榮昌等呈稱，滇路無款，急切待修，請飭部迅籌路款等語。滇路關係緊要，着郵傳部迅速查勘，歸入李經羲前奏一併妥議覆奏。其籌借路款各節，並着度支部妥議具奏。欽此。欽遵由軍機處先後抄交到部。

原摺內稱：滇省最要路線，一曰滇蜀，一曰滇桂。滇蜀自前督臣丁振鐸奏設公司，隨糧認股，迄今所收僅及百萬，而請緩、請減、請免，紛至沓來，非由國家提回自辦，斷難成功。懇將滇蜀收歸國有，並將滇桂設法籌辦，庶滇路有挽回之機。原片稱，蜀、桂兩線，理宜先修。應懇飭部先將滇桂籌款興修，仍將滇蜀派員測勘。又稱隨糧徵股，民力難支，正宜俯恤民艱，飭部籌修，藉紓重困各等語。

臣等查……雲南全省，……金、銀、銅、錫、煤、鐵寶藏之富，既足冠冕全洲，其米、麥、鹽、茶、竹、木、藥石之饒，亦足溉彼鄰省。祇以山川阻隔，風氣絕殊，商賈販貨維艱，農工殖產無術，遂致貨棄於地，民業日益凋屯。論其貨財，是惟天府；論其形勝，實號巖疆。……然則謀築鐵路於滇，固有刻不容緩者。嘗考滇省奏辦之路，首惟滇蜀。其歸入滇蜀公司統籌者，曰騰越。其擬俟滇蜀工竣接修者，曰滇黔。其尾銜滇蜀，成爲直線者，曰滇越。其首銜滇蜀，成爲曲線者，是爲現議之滇桂。臣等嘗熟籌焉。黔居滇後，鮮有交涉，自應遵查舊議，置作後圖。若騰越逼近野人之山，地與緬甸相錯，英人曾要求合修此線，以爲滇緬軌線之初基。倘英策果行，則滇蜀以一線而當滇越，滇緬之衝，情勢自急於滇桂。……夫英於中國，所覬覦素在西藏，所營度原在長江。彼其心未嘗不欲滇越速成，得利用滇蜀路程，兼浸入金沙江流



域，因而左拊西藏肩背，而右握長江上游之鍵。惟滇越軌線所經，利在溝通川黔。彼知川黔天險難通，又緬甸層巒，亦難緝鑿；而彼所覬覦之西藏，究與印度爲鄰。即彼所營度之長江，亦從吳淞可溯。以故於滇緬不欲輕發。第用虛言要索，以聊爲抵制滇越之謀。滇緬之策未行，斯滇蜀之工較緩，此其顯然無疑者。若法人則不然，其軍港既關於越之東京灣，而鐵路之達入我廣西，自鎮南關至於龍州，業經訂有合同。自北海口至於南寧，亦經允與該公司會同商辦；其鎮南緯線，復西與滇越經線相銜。是法於滇桂兩邊，實擅有海陸交通之勢。萬一兵戎相見，彼則舟車共濟，左右可以搗虛；我則畛域攸分，首尾不能救禍。該督臣奏稱廣西、滇省，同一形勢，策無逾於先修滇桂路線者，誠勝算也。現在滇越之軌，業抵省城。彼覘知英人滇緬之議未成，方挾其一日千里之鋒，以歆羨我滇蜀。於是談路政者，舉以贖滇越、修滇蜀爲先務。不知此頭痛醫頭、脚痛醫脚之術，非聲東擊西之至謀也。

滇蜀之利害本以關於英人者爲最多，在法人不過乘間圖之。其實滇越新成，法亦難遽籌巨款。若贖回滇越，彼且藉酬勞爲說，索修滇蜀，即移我贖款以爲之工資。贖越之債未清，修蜀之權亦失，則贖回滇越，不如急修滇蜀。其理固甚明已。竊以法於滇蜀，雖甚垂涎，究之有憚於英，未必敢於先發。我若亟修滇蜀，彼必乘我不備，專經營於北海、南寧。而滇之東南，又將爲法所逼。審時度勢，惟有趕修滇桂一線，足以預伐其陰謀。昆明、百色、南寧千數百里之間，道出空虛，煤礦、五金、山澤，往往而有。誠能敷軌其域，不惟曠野變爲繁鎮，且可銜接桂邕之線，上達於三湘。況百色、南寧皆傍西江左岸而居，我之路工果能修抵南寧，退固足保西江之航權，進且足截北海之軌利。即令僅抵百色，而廣南之礦，蔽江東下，亦得貫串粵境，輻輳於香港，以平分法人運輸之利權。臣等再四圖維，亦覺滇桂最宜先修，與該督所見相合。自應准如原奏，以便切實舉行。

若免收糧股，由部籌修一層，臣等查鐵路指歸，首在徵調軍兵，次則懋遷貨物，其利原不在以軌營業，自不應視敷軌爲牟利之端。論滇

民難支，應將路款另籌，以恤其隱。即使糧股充足，而全滇之物力已悉爲鐵路所吸，民間必更無辦事之餘財。以百產殷賑之區，苟無餘財振興之，其工業必不能精，其商業必不能雄，其農業亦不能推廣。彼時法人若觀我疲敝，運洋貨而入，運土貨而出，我不啻爲法人專敷一運貨之軌，導之使奪我民物之生機。然則路款一項，宜由臣部籌措，不宜由本省捐集，可斷言矣。況現今部款，近極支絀，舍該督所擬借款一說外，實無他項可提。雖借款頗爲當世所詬病，然使當日不借英款以築津榆，不但奉新無從贖回，卽京張、張綏亦將爲俄人所圖，焉有自我鳩工之一日，大抵借款之術，果能仿照光緒三十四年與匯豐、匯理銀行訂借辦法，祇以他項虛抵，不以軌地作押，於主權既無損失，於路政乃賴擴充，兩害從輕，亦屬應變之一策。滇人獨見及此，固由深明大義，良由洞悉民艱。苟於此遂爲天下之倡，因以藏富於民，藉以培養中國之元氣，此實根本至計，不止利於交通已也。

至電奏所請，飭部籌借一節。度支部查滇桂鐵路，既預爲鞏固國防，且用以振興實業，及今興築，自不能視爲緩圖。借款一層，據該督電奏稱，該省議紳，以國力艱難，但使無礙主權，卽借外款，亦爲滇人所願等語。借貸營業，本與尋常稱貸不同。果能經理得法，當不至別滋流弊。惟該路究須借款若干，應以何項作爲抵押，及借入之後如何分年籌還本息之處，應由該督商同廣西巡撫，詳細查核，妥籌辦法。必確有把握，再行訂借。庶信用足以維持，路權不致妨礙，是爲至要。

總之，郵傳職掌以體國經野爲本謀，滇省僻在邊陲，其鐵路情形，較腹地實爲重要。……緬甸淪而滇之英患深，越南淪而滇之法患迫。滇處緬、越之際，若不早爲籌畫，則滇路必見削於強鄰，滇路失則滇疆危，滇疆危則桂、黔、川、藏之大局皆危，而粵東、湘、鄂以及於長江亦無不危。此皆臣部經畫區宇，所宜預籌而時引以爲隱憂者。爲今之計，自應擬請准如原奏所議，先從籌修滇桂入手。其滇緬一路，業經前督臣丁振鐸奏准在案，擬卽用英人虛議滇緬之法，一併由部派員履勘，以預防他人要挾。俟滇桂辦有端緒，仍酌量與滇黔枝線次第興修。既以漸行臣部規畫全國軌線之方，卽以連合西南數省通力籌邊之局。

如蒙俞允，即由臣部迅速派員查勘，並分咨遵辦，俾速程功。所有遵旨議覆滇省籌辦鐵路緣由，謹合詞恭摺密陳。……

正繕摺間，復准軍機處片交：奉旨：李經羲等電奏，經營滇桂鐵路，請將色邕一段，飭部加入滇色桂邕線內通籌用款等語。著該部妥議具奏。欽此。又四月二十四日准軍機處交出雲貴總督李經羲奏：滇路無款，急切待修，懇飭部速籌勘辦一摺。奉硃批：度支部議奏。欽此。

查色邕軌線，自應銜接一氣，已於摺內通籌。至所陳滇紳呈請借款一節，大致亦與前次電奏無異。均請毋庸另議。

〔交通史路政編，第2冊，頁876--879。〕

#### (四) 雲南官吏籌借洋款的擬議

〔英、法爭逐貸款滇路〕 聞悉：由於雲南人民欠缺建築滇蜀鐵路的資金，〔清〕政府準備把此事掌握在自己手裏。英、法兩國，相互以低息競求貸款給中國。

〔北華捷報，1910年9月30日。〕

〔雲貴總督李經羲致外務部電，宣統三年五月二十六日〕 隆興借路款銷礦約<sup>①</sup>，磋商大綱，已迭電陳明。以四國公借，不押路不侵權為宗旨，皆經隆興認允。嗣彼謂其重息九五扣，係屬通例。應陳十年耗費，要求補償，初索六百萬兩，減至二百萬。羲以降興所虧，只能就辦事往來實用為斷。詢彼實數，答稱八萬磅，羲即允照數籌給，私心仍欲以十萬磅結局。隆興雖仍於借款外，求加利益，亦漸縮至百六十萬兩。僅此一節待商，滿以為不難磋商。忽該代表高林士，突於粵漢合同置押宣布後，來函毀諾，謂滇款已經部中向四國銀行提議當停。當飭藩、交兩司，答以此議由滇協商，有取銷礦約在內，部即另議，必與

<sup>①</sup> 光緒二十七、二十八年之際，法、英兩國先後要求承辦雲南礦務，二十八年三月間，雲南當局奏允法國隆興公司開採雲南澄江等七府州，屬的礦產。嗣遭雲南人士的強烈反對，隆興公司又提出這個借路款銷礦約的詭計。

滇謀，決無此事。又要以電部覆詢。高仍堅拒，直謂他款可借。桂蜀兩路借款，中多礙難。窮詰理由，無可解說，但云路事不敢議，可專議贖礦，至少需四百萬兩等語。從表面窺之，似因粵漢畫押所獲較滇議爲優。然高始終無一語援引粵漢合同，較量厚薄，則其隱可知。

滇鄰緬、越、英、法久視爲勢力範圍，隆興此次借款，允我添入德、美，且惕於東三省新款，日、俄失算，愈欲破壞此四國公例，另營機毅，圖遂把持。細審情形，似由英、法領事陰爲主謀，迫高毀議。現法領竟挺身插議，力主搶路贖約，危詞恫懾，勒借英、法款六七百萬，辦滇實業，並加贖費。詰以礦路會議，本由隆興發端，滇以能了一事成一事，故不惜另加酬費；今忽無因悔路失信紳民，其曲在彼。感情加惡，豈能違銷前文，另起新議。滇人只請廢約，未允贖約。借款銷約，乃滇官顧全兩面，竭力擔承美意。如隆興昧棄心理，別逞狡謀，終無轉圜，惟有仍舊履行合同一法。合同中官無強勒民租條件，民不願租，官難激變，強以罪官，官亦無法。高知另議爲難，留函譏諸領事，昨已赴京。意在將路礦分雜〔離〕，路或由英、法承借，或公司包修；查賬、工師、購料等項，轉而向部要翻異則，〔原文如此〕，必纏舉所辦無効歸咎官紳之過，目的則注重贖約。……

滇爲幹路，收歸國有，勢在必辦。若款歸四國承借，能廢續滇議甚善。惟不宣露，英法得佔優勝，致滋後慮。至合同條件，如何商決核定，前電本聲請由內主持。……隆興如赴部饒舌，儘可囑令回滇商辦，以杜狡謀。

〔滄外務部檔案。〕

〔外務部致雲貴總督電，宣統三年閏六月初五日〕 借路款、廢贖約，若能同時並辦，自屬至善。惟英、法二使於借款一節，辭意甚爲決絕。隆興代表若因此不肯回滇，應如何處置？探法使意，似贖礦外，若欲另向四國借款修路，尙無異議，即隆興公司所索之四百萬，該使亦謂爲太奢。詢其的數，堅不肯說，大概總在兩百萬左右。現在所以預先規畫者，若英、法二使始終不肯路礦並議，應否分開辦理？抑即作罷？如分開辦理，是否礦由滇贖，路歸部辦？贖礦之款，從何取資？至路

款郵部並未向四國提議，若亦由滇省商借，仍可立定宗旨，非四國合借不可。查四國銀行，本有聯合承辦中國借款之議。如我果欲利用此意，竟向四國商量，英法勢難抗阻。茲事重大，務希全盤籌畫電覆，以憑咨商度、郵兩部核辦。

〔同上。〕

〔度支部咨外務部文，宣統三年閏六月十七日收〕 查滇省與興隆公司創議借款，意在修建鐵路，取消礦約。現該公司既悔約，而滇省人民亦只廢約，不認贖礦。該公司藉口於四國借款，此事實與滇省向該公司所提議者，毫不相涉，似仍應照滇督來文，囑令該公司代表回滇妥商，以便磋商。

〔同上。〕

〔雲貴總督李經羲致高藩司電，宣統三年閏六月十八日〕 降興案外部詢解決辦法。紳議以降興起減支離，仍堅持廢約，不認贖款。羲現電部，痛陳不任悔議理由，非敢好為高論，致部擬「疑」不實心相應。實因高林士以臆逆之遁詞，作正式之悔告；法使又從而誣以他故，蔑滇太甚，是以懇部仗義執言。對外手續，不得不然。萬一彼情狡強，另求解決，滇與隆興，一執借款成言，一竟強贖勒價，已成極端對待。彼如回滇，亦祇能與續前議，別無辦法，自非由部居間調停，勢難兩就。至於擔負，滇貧瘠至此，萬非晉、皖比重。以滇人今日之反對續約，無異當日之反對踐約。羲即勉為其難，然欲人民以鉅款贖空約，自必先求款有出處。其關鍵仍在路、礦、實業三事並齊。內而閣部，外而官紳，通力合作，乃有實在歸著。滇省新款，涓滴難籌，惟滇蜀路鹽股一項，煞費唇舌，尚可備將來挪抵，非朝旨宣布指定滇路作幹，責部成部辦，紳民仍必推諉，萬難望有成議。目下滇省京外官紳，正為路歸國有，苦求分明，羲曷日據情電奏，雖與礦事無涉，而路得解決，礦約亦望有結束。閣部得電問詢，望公密切轉達。

〔同上。〕

〔又電，宣統三年閏六月十九日〕 礦路分辦，郵議難駁。滇路接通粵漢，成一幹路。杏老所論，義極贊同。既由滇黔，色選接至全永

地達四省，費至五六千萬。款歸部借，路歸部辦，斷無疑義。刪電奏請宣示，官紳引領而望。抵款爲難，自屬實情。度支電指滇鹽課釐百萬爲抵，僅就滇黔至百色一段議抵，已恐不敷。若再接全永，則桂境所需尤鉅，湘亦在內，必拘省界覓抵，勢恐難行。僅恃義電商桂省，尤乏效力。鄙意路線議定，應由閣部核計借款大數，查明滇黔桂湘四款可借抵者，儘先備抵，不敷則取盈他項。此爲統一路政，同係虛抵，滇桂宜遵，他何獨異？卽如留備以粵漢續借路款，應抵押已包在內。粵力能自認辦，將來騰出此項，移辦滇桂，仍屬接通粵漢，不礙合同。通融商借，似亦可行。此外有無抵款湊入，須賴度部查酌。至滇黔桂湘應指抵款，閣部通電四省，飭議具覆，實屬正辦。由滇電桂，先行詢商，義卽照辦。得覆再達。惟桂省謀路能否如滇急切，隣誼通商，惟有盡力。

再，滇桂、滇蜀，卽得舉辦，已有奏案。如均定實幹路，國力恐難並辦，仍應宣明滇路先修，滇蜀後辦。重在明定政策，興築原難限期。若止以滇桂定爲國有幹路，滇蜀需款亦鉅，民力難舉，亦應暫時取銷公司，以舒邊困。或部議先有照顧，或由滇續奏聲明，否則虛懸此不辦不停之滇蜀，藉口仍多，徒滋擾累。欲以鹽股挪抵礦款，恐尚難直截了當。此層辦法，應否向部預爲密商，乞公裁酌。

〔同上。〕

按：雲南鐵路迄未動工。李經羲主張借款興建事，參看本書第七章第一節，頁 1161—1164。

### 三、山西同蒲鐵路的籌建(1905—1911年)

〔山西巡撫張曾敷奏摺，光緒三十一年七月十九日〕 今日列國競爭擴張權力，皆恃鐵路爲先驅。將欲保守權利，必以自造鐵路爲第一要義。臣自到任以來，迭將此事關係重要，與本省紳商開陳利害。茲據山西在籍翰林院庶吉士解榮齡〔等〕……暨各紳商聯名稟稱：現在公同籌〔議〕，擬仿粵漢、川漢公司辦法，參酌本地情形，招集股本，

自造鐵路。由太原省城起南達蒲州，以通黃河，北抵大同、宣化，共計程二千餘里，約需費二千餘萬兩，名曰同蒲鐵路公司。辦事諸人，籌集股本三五十萬，先從太原至平遙一段入手，以資提倡。用人辦事，一切俱遵《商律》。此後分年集款，分段程功，勉力籌措，尚非甚難。懇請奏咨先行立案，以保權利等情，稟呈前來。

臣維山西地居右輔，北控邊荒，煤鐵之饒，久為外人窺伺，若不及時造路，必致受人要挾。同蒲一路，軌長費鉅，中歷山險，通道原非易易。然為他日不能不辦之要工，即為今日不可不爭之先著。既據該紳商等聯名稟懇，合全省之力，辦全省之工，自應准如所請，以順輿情，而杜後患。

〔政彙通報，光緒乙巳年，彙書通輯，卷3，葉11。〕

〔農工商部尚書載振奏片<sup>①</sup>〕 茲據山西京官翰林院庶吉士解榮輅等聯名三十三人呈稱，同蒲鐵路，集款修築，造端不易。非公舉一人總司其事，未易綱舉目張，更非鄉望素孚之正紳，尤不足以昭衆信。職等迭次籌商，查有在籍前甘肅布政使何福堃，廉明公正，規畫精詳，堪勝總辦之任，擬援贛、閩等省成案，公舉為總辦。一切用人、集股、購地各事宜，統由該總辦詳訂妥章，稟明山西撫臣轉咨商部查核辦理。至路線原請先築太原至平遙一段，究竟商務能否起色，尚難懸揣。應並由該總辦察度情形，稟報核辦，呈懇俯准奏咨立案等情。

臣等查山西路線，上通秦、隴，下接汴、洛，洵為西北造路中權扼要之區。該省紳商，果能自籌建築，裨益商務，殊非淺鮮，自應照准立案。其公舉在籍前甘肅布政使何福堃總辦同蒲鐵路事宜，既據該省京官具呈公舉，是必鄉望素孚。合無仰懇天恩，俯如所請，派令總辦同蒲鐵路，以順輿情。

〔交通史略政編，第16冊，頁226。〕

〔上諭，光緒三十二年九月初六日〕 山西巡撫恩壽又奏，陝省開辦鐵路，加抽各項鹽價，有礙商網。現據閩網商販等合詞懇免。下部議。

〔德宗實錄，卷564，葉4。〕

<sup>①</sup> 光緒三十二年閏四月十二日硃批，依議。

[山西同蒲鐵路總局開辦簡明章程摘要<sup>①</sup>] 第一章 定名 (凡四條)

本省官紳爲維持地方自辦利權起見，創辦晉省同蒲鐵路。(第一條)

先設總局於省城，名曰省城同蒲鐵路有限公司，設分局於京都。至外省及通商大埠各支局，俟臨時再酌定辦理。(第二條)

此外本省境內如有應增應接之枝路，由本公司稟明地方官咨部核准逐漸興修。(第四條)

## 第二章 辦法(凡十三條)

本公司係以本省之財，辦本省之路。分年集款，分段興工，不拘年限，以必成爲宗旨。(第一條) 開辦一切事宜，均遵照郵傳部奏定章程及嗣後郵傳部釐定各項規則辦理。(第二條)

同蒲鐵路線長費鉅，籌款維艱，萬難同時並舉。全幹之中惟太原至平遙，風氣既開，客貨較夥，應先從此段入手，即名爲同蒲鐵路第一段。此段辦有頭緒，再由平遙至平陽爲第二段，由平陽至蒲州爲第三段。再由太原至忻州爲第四段，由忻州至大同爲第五段，由大同至張家口爲第六段。擇要先修，以資擴充辦理。(第三條)

同蒲鐵路分南北兩線，第一段計程不過一百九十里，需款止二百萬之譜，尙覺輕而易舉。太、汾兩府屬之祁太、平介皆爲通商著名之區，行旅貨物，絡繹不絕，獲利必厚。成效既著以後，招股籌款自易爲力。擬俟此段路工告成，其南北各路除由本公司陸續招股興築外，如有能籌集鉅資，實係華款者，應請由總辦呈明郵傳部立案，任憑認定一段，自行估工興築，以爲衆擎易舉之計。(第七條)

本公司所集股本，專爲本省鐵路而設，不得移作他用。(第八條) 公司開辦後，設立銀錢號，專爲收存股本銀兩及公司一切開支匯兌等事。(第九條)

於鐵路附近，設一學堂，招選聰穎子弟，專習鐵路工程，以備任使；並先擇已習普通科學者數人，資遣前赴日本或歐美，學習鐵路

<sup>①</sup> 光緒三十三年正月總理何福鑾呈報郵傳部，九月由郵傳部核准頒行。



科；用收速效。（第十條）

開辦之始，所需鐵軌，先儘漢陽廠購用，如或不足，然後購用外物，並請於路線附近產鐵處，自設鍊鋼廠，以鑄鐵軌。仍應另案呈明，候報部核准再行辦理。（第十二條）

### 第三章 籌款（凡十四條）

本公司議定股票，每張以庫平紋銀五兩爲一股。合計全省幹路約需銀二千餘萬兩。今先造省城至平遙之路，擬先集股二百萬兩，刊印股票四十萬張，以不入外股、不借外債爲目的，應儘本省紳官商民先行購買。外省之人，亦可附入。或多人一股，或一人多股，自一股至萬股以上，皆不限制。悉遵照商部鐵路章程第九條辦理。（第一條）

山西畝捐一項，係按糧帶收。每糧銀一兩，隨捐銀一錢五分，每年約收銀三十七八萬兩。所收銀兩，原爲本省教案賠款，現屆期滿，經本省紳商稟明前山西巡撫張，請展限十五年，照舊收捐，解交藩庫專備晉省修路開礦之用。公司仍照章填票給息，息銀分撥各州縣爲興學經費。業經奏請交戶部議奏，奉旨允准在案。嗣經紳商公議，路礦分辦，以專責成。本公司現經開辦同蒲鐵路所有畝捐銀兩，每年分撥若干，應由山西巡撫知照本公司，以便領款開工，造冊存案。（第二條）

本公司開辦同蒲鐵路，係保護晉人利權起見。擬勸本省紳董，凡各府、州、縣，各村各族，所有生息公款，悉數改存本公司，以厚資本。各紳董深明大義，自不乏人，當能踴躍如願。惟此項銀兩生息，輕重各有不同，勢難畫一，擬仿照泰西社債券法，通融辦理。凡有生息公款，由本公司出券任借作債，而不作股，悉照各款原生息數起算，按時付給。該款於本公司盈絀概不過問，亦不分紅。將來幹枝各路全畢，公司豐裕，卽行陸續拔還。惟原息在一分以上者不收，或有人願存銀本公司作借而不作股者，亦照此辦理。（第三條）

凡軌道所經及橋梁、貨棧、機廠、車站一切應用地段，俟測量定妥後，如係官產公產各項地畝，卽照各省鐵路章程合宜者辦理；如係民

地，無論平民、教民，均應讓購，不得阻撓。本公司擬仿照盧漢鐵路章程，分上中下三則，及荒山、荒地各等差，議定劃一價值，均用現銀購買。其有關心桑梓，願以地價作為股本者，悉以九成作十成算，用示優異。如地價不符股價，應補現銀，則作十成交納。至地畝既經公司購入，所有該處應完錢糧，統照原定科則，由公司認完，不再與原主相涉。如所購地內產有材木、石料，查係合於鐵路之用者，亦歸公司購買，按時價估給銀兩。（第四條）

本公司議定凡招股之人，無論本省外省，但能招至二百股者（即一千兩），本公司另送紅股一分，作為酬勞（紅股每股作銀五十兩）；二百股以上，照此遞加。（第六條）

凡已購股票之人，祇准取息分利，不准提本。欲將股票轉售或抵押與現有本公司股票之人，亦聽其便。至或售或抵與現無本公司股票之人，則須出售或出抵人先將承售、承抵人姓名住址詳細開報，由本公司查無違礙，方能作准。倘私相授受，一經查出，立將股票註銷。（第八條）

公司股本以交股銀之日起息，周年四釐。（第十條）

首段幹路告成，即行開車。所獲運費，除本年修路經費應支各項及應付股息外，如有贏餘，即為紅利，分作二十成。先提二成呈繳公家以盡報効之忱，再提三成作為公積，以為推廣下段之用，又提三成酬勞在事出力人員；下餘十二成按股均攤分給，以期同沾利益。（第十二條）

各股友中如有出資五十萬兩以上者，由本公司遵照部章呈請郵傳部核奪，請旨給予優獎。其一人集股至五十萬兩以上者，即照商部奏定之十二條章程，呈部請獎，以資激勵。（第十三條）

查現在川漢、潮汕、江浙各鐵路，均係專集華款。俟各路章程定妥後，凡有可以裨益本公司，隨時酌量仿照辦理。（第十四條）

第四章 分職（凡六條）〔略〕。

〔交通史路政編，第16冊，頁227—232。〕

〔山西巡撫賈荃同蒲鐵路辦理情況摺，光緒三十四年六月〕 稿

准郵傳部咨，光緒三十四年五月三十日准軍機處片交，本日翰林院侍讀榮光奏，敬陳管見以保路權一摺。奉旨，郵傳部知道。欽此。由部鈔奏咨行，欽遵轉飭藩司妥籌辦法，報部備核；並飭該總理限期修築，不得遲延等因。仰見朝廷慎重路政，預防流弊之至意。奴才自當欽遵辦理。但路事以集股爲先，集股有官、商之別。官辦之路，一切自應官力維持；商辦則全賴羣情信用，大宗悉由商認，官惟助以前數年之保息。此乃近日辦路通例，無可改易者也。細核原摺所稱，同蒲鐵路遲延原因，不外權力不及，款項不濟，而其大意則歸咎於官之提倡未力。僅論外表，亦頗近似；衡以事實，殊多未符。敬將其中情形縷晰陳之。

查同蒲鐵路於光緒三十一年七月間奏請歸晉省紳商集股自辦，三十二年閏四月由山西同鄉京官公舉在籍紳士前甘肅布政使何福堃爲總辦，呈請商部奏奉俞允。該紳選即在晉設局籌議，定爲商辦有限公司，載在招股章程，詳咨宣布有案。是其總辦係閩省公舉，無虞權力不及也。公司爲完全商業，無需官款接濟也。具此獨立性質，與近日江、浙等省所設之鐵路公司初無稍異。果能抱定宗旨，鼓舞羣情，使紳商踴躍輸將，當已早著成效。乃始則以無股可集，一再呈請由官派員勸辦；迭經奴才督率藩司分別飭派。繼又以畝捐無著，稟請按照庚子善後賠款，飭派富商分認，並提存各屬官款息本，歸公司應用，批飭藩司妥議。嗣以諸多窒礙，詳覆中止，該紳亦遂因病辭差。夫同蒲全路需款在二千萬以上，畝捐一款，豐稔之年亦祇三十餘萬，原案係路礦平分，即提歸路局，亦祇十餘萬兩，況去年已由外務部奏定，指爲贖礦的款。集股與賠款緩急，迥不相同。至各屬息本，需賴流通市面，均屬斷難照准之事。即使悉如所請，尙不及全股十分之一，此外所短甚鉅。又豈盡賴官力所能覓事？是同蒲路之遲誤，正在該總辦何福堃專待官力集款，此又奴才所謂原奏未符者也。所幸晉省有志紳商，求保路權，熱誠仍未稍減；於此事之利病原委，亦已洞若觀火。現已另舉允孚衆望紳士接充該公司總協理。奴才亦欽奉本年五月十七日諭旨，飭令迅速籌辦路政，自當催令各紳將應辦事宜，次第施行，以

期毋負朝廷屬望之殷。

〔商務官報，戊申，第 21 期，葉 7-8，光緒三十四年八月十五日。〕

〔寶葵奏摺<sup>①</sup>〕 晉省同蒲鐵路勘定路線，自太原起，北抵大同所屬之天鎮縣，南至蒲州河濱爲幹路。其枝路一自山陰所屬之岱岳鎮，經右玉達歸化；一出天鎮接京張鐵路；一由平陽經潞澤達河南清化鎮。股息定四釐，茲增爲周年八釐，以鹽斤加價、烟戶抽捐、土膏業捐、差徭提款、斗捐加抽五項爲每年保息之用。

〔清實錄·宣統政紀，卷 8，葉 33-34。〕

按：山西同蒲鐵路公司於 1911 年初向郵傳部呈報開工，陰曆八月，榆次北要村間 15 里軌道成，又榆次太谷間成土工 70 里。九月間中輟。

#### 四、陝西、河南兩省籌築西潼、洛潼兩路

實況(1906—1911年)

##### (一)西潼鐵路

〔上諭，光緒三十二年二月十二日〕 諭軍機大臣等。商部奏，陝甘紳士籌築陝甘兩省鐵路一摺，著升允、曹鴻勳督同該省各紳詳晰妥籌，奏明辦理。

〔清實錄·德宗朝，卷 555，葉 10-11。〕

〔陝西巡撫曹鴻勳奏摺，光緒三十二年閏四月初九日〕 西潼鐵路需款甚急，擬暫加土釐，撥爲的款，工竣卽行停收。

〔同上，卷 559，葉 4。〕

〔曹鴻勳奏摺，光緒三十二年十一月二十四日〕 臣於上年十二月初十日奏請籌修西潼鐵路，聲明與河南撫臣咨函商明，潼關以西歸陝自辦，潼關以東歸豫自辦，彼此同時並舉，一氣銜接；並將陝、甘一線，認爲日後接辦之作。奉旨允准在案。嗣是河南撫臣陳夔龍卽有洛

<sup>①</sup> 宣統元年二月二十四日硃批：下部知之。

潼立案之奏。豫路之議既定，陝路之志益堅，是以設公司、印股票、聘技師、勘路線，次第舉行，未敢或懈。然洛潼一日不興工，則西潼一日無接引；陝人目的注於洛潼者比西潼尤切。未幾，河南來電，謂先專力於開濟，而洛潼從緩。於是陝人之志懈矣。又陝甘一線，西潼養路之源也。陝甘不成，則西潼孤立。臣具奏以後，卽有陝甘京官合詞呈部請以兩省之力合辦一路，與臣意見正合。嗣由部臣代奏，奉旨飭督撫臣議辦，臣與督臣升允電咨往復，久無成議。如陝甘不能合力，勢必路線中絕，於是陝人之希望又減矣。論者謂臣西潼之議，如虛秤一著，左右無依。報紙騰說，紳士上言，概持此議，而不知正與臣之意相脗合。所難者，事有權限，謀有異同。河南之始立案，而繼緩辦，與甘肅之久議而無成，殊非始見所及料耳。及陝、甘京官二次呈部，請先聯合豫省由部咨下到臣，當卽分別咨商，今尚未覆。可見事體重大，疆界劃分，決非一省疆臣所能收連橫之效。

且陝省尤有難者，當日建議之初，先謀籌款。司道所擬大宗有三：一、請每土藥一兩加釐錢十二文。一、請鹽斤加價，每斤錢三文。一、請將以前已行之積穀捐，改爲路捐；今糧戶納土糧一石者，捐麥三斗，多寡類推。均按市價收錢。仍各填給股票，照章支息。其息爲該地方興辦學堂之費。以上三宗，業經擬列章程咨商部查照，並將土釐、鹽價二項，先行奏請試辦。既而上釐改歸統稅，部臣議以應加之釐，俟路工開後，每年酌撥數萬。則此項鉅款，失所恃矣。鹽斤加價，督撫臣慮礙商綱，奏請免加。臣接准部咨，卽行飭局停收，則此項又歸烏有矣。至積穀改捐一項，飭屬先行試辦。民間踴躍輸將者，固屬不乏，然亦有合詞求免及恃衆違抗者。昨據渭南縣稟報，有河北百姓數十人來縣求免路捐。適縣官公出，卽有素與土藥稅卡及河東鹽釐緝私局結恨之里民等，混雜其中，將該局卡同時騷擾，幸未遺失印花單照，里衆亦已解散等語。當卽委員前往查辦。又據扶風縣稟報，有里民因抗捐聚衆情事。當將辦理不善之扶風縣知縣譚紹裘撤任，刻卽委員馳往設法解散。臣念秦民素稱瘠苦，且風氣未開，不識利權之關係，自不便以國民義務違責之岌岌之氓。當經飭屬將此項路捐，暫行停

止。俟明年如遇豐收，再行查看情形，稟明辦理。是此款亦不能遽恃矣。陝西財政之疲憊，至今而極。

……臣愚竊慮豫不能爲先導，甘不能爲後應，雖竭全陝之力，成此西潼一線，亦無根之孤幹，不能發生者也。若因此而令西潼之議，格而不成，不惟前言未能自踐，且何忍以已就之基礎，粗具之規模，一旦而忽然棄之。又況比公司西展之約，且夕相逼而來，僅以洛潼立案之空文，西潼插標之虛線，豈足以杜口實而保路權？此尤臣之所兢兢祇懼者耳。臣以爲西北幹路，關係天下之大局，非合陝、甘、豫三省之力，不足以成此鉅工，而聯合三省，又非一省疆臣所能爲力。可否請旨飭下郵傳部議奏，欽派大臣督辦三省路政，先由洛陽入手，以次而西。仍令三省督撫臣督同官紳分任籌款及購地彈壓諸事。庶幾以三省度支，供一路經費，程期稍展，則民力較紓。不惟督路政者能一其事權，卽任籌款者亦易於措手，此正臣原奏之本意。特易分辦爲合辦，不能無欽派大員以總其事，非敢卸疆吏之責也。

抑臣更有陳者：洛潼路工，係豫撫臣奏請開辦，陝甘合修，亦屢出兩省京官之議，因而成之，並受其益，原不敢忘其固陋越俎而謀也。

〔交通史路政編，第16冊，頁215—216。〕

〔度支部、郵傳部會奏摺，光緒三十三年五月二十九日〕 光緒三十二年十一月二十四日陝西撫臣曹鴻勳……摺。奉硃批，着郵傳部會同度支部議奏。……

郵傳部查由洛陽至甘肅之路，關係西北大局，非合陝、甘、豫三省之力，不足成此鉅工。按汴洛借款合同第二十三款：中國總公司如本國家准由河南府接展至西安府，督辦大臣可以應允先儘比公司按照本合同章程妥商議辦；倘中國國家自行籌款，或招集華商股本接展此路，比國公司不得爭執等語。是該合同已顯銜兩義。如果亟籌自辦，在我則無隙之可乘，倘我一再因循，在彼實有詞之可藉。是以上年六月間，比公使以河南至西安鐵路請由比公司接造，函商督辦大臣轉咨商部。當經商部斥駁，亦以豫撫奏請自辦在先有案爲詞。倘再互相觀望，日久遷延，誠不足以保路權而杜口實。原奏各項情形，係爲

大局起見，自應仍著該撫臣曹鴻勛與陝、甘、河南各督撫從速妥商，志在必辦。合三省財力，從洛陽入手，展接而西，以收得寸則寸，得尺則尺之效。督辦大員一節，應俟各該督撫商議定妥，籌有官款、民款各項確實銀數，再由三省公舉一員，按照路章，咨部奏派，以專責成，而歸畫一。此事暫無庸議。

至原奏所稱，籌款三大宗，一爲土藥加釐，一爲鹽斤加價，一爲積穀捐改爲路股，均已停罷，無一可恃。度支部查鹽斤加價，前經晉撫以有礙潞網，請免加捐，致多騷擾，業經停辦，自應毋庸置議。至土藥加釐一節，先經臣部以有礙統稅章程議駁，請俟該省收數暢旺，路工開辦，每年准其酌撥數萬兩。惟工鉅款微，屬以實行禁煙，更難恃爲的款。應准如該撫原奏所稱，令三省督撫同官紳分任籌款。近日各省自辦鐵路，多係就地設籌，但使聲勢聯絡，則衆擎易舉，自無難及時興辦。俟奉旨後卽由臣部咨照該省督撫臣遵照辦理。

〔同上，第 16 冊，頁 217—218。〕

〔西潼鐵路計劃〕 西潼鐵路計劃……現已進入一個新階段，完成的希望，可能比先前那一個計劃爲大。這事現在在教育會的贊助之下，交給紳士和商人辦理。需要資本 300 萬兩，應承投資的已約有 100 萬兩。這些資本完全以本地爲限，海外華僑和借用外資者都被認爲不宜持有股票。次一步驟是求得政府的批准。……關於線路和建築方法的詳細計劃，仍將遵循過去決定；但是，現在這個計劃中，築路資金將由一家商人組成的公司來掌握，而不由官僚掌握。資本是自願地擔承的，故將不再發生使前一計劃終告結束的騷動情況。在洛潼鐵路建築前，此路工程不開始。但是，已繳股金將給以月息 7 釐的利息。籌備期間的費用是自願貼出的，因此，在公司組成前將不動用分毫資金。鑒於官場頗爲嫉忌，這些建議是否都能獲得良好結果，還是沒有把握的。

〔北華捷報，1908 年 10 月 3 日，頁 14。〕

〔郵傳部尚書李殿林奏摺，宣統元年四月十日〕 光緒三十四年十一月二十三日由軍機處片交，陝西巡撫恩壽奏設立陝西鐵路公司

一片。奉旨：該部議奏。欽此。原奏內稱：西潼鐵路，前經奏歸商辦，委令開復山西候補道閻迺竹爲商辦西潼鐵路處總幹事。茲以認股已足六十萬，呈請奏咨立案。查陝西省應修鐵路，東至潼關，與洛潼相接；西至省城，將來取道涇涼，直達蘭州，爲西北幹路之樞。自應據情代奏，准其設立陝西鐵路有限公司，並懇飭部頒發關防，擬卽遴舉山西候補道閻迺竹爲坐辦總理，度支部郎中晏安瀾爲駐京總理，山西候補道劉昌晉、吏部主事王文海爲坐辦協理。該員等聲望夙孚，爲衆推許，分任勸辦，有裨路工。可否飭部一併核議，照章委派等因。

臣部查西潼鐵路，尙在洛潼路線之西，必須並顧兼籌，逐節推展。前於覆陳勘查西潼路線股資大概情形摺內，業經聲明，俟洛潼查勘到部，妥議具奏等因在案。嗣又於分年籌備要案內奏明，洛潼、西潼實爲西展之要道，擬限令兩公司於開辦之日起，於三年內集股鳩工，每年均須有三分之一報部核明，始得准其接續籌築。屆時尙未及半，卽由臣部籌措各款，代爲建築；兩公司已集及續集之股本，儘可併入作爲官辦商附。倘集股鳩工不逾年限，惟稍有欠缺，未克告成，卽由臣部撥款資助，以竟全工，作爲商辦官助，一體以股本相視，勻分利益。仍候勘路委員，將洛潼路線圖說呈核詳議具奏等因各在案。

現在洛潼路線股資既經查勘明確，另案奏陳，而西潼鐵路自應擬令早日建築。所舉總協理閻迺竹等，既據稟稱資望夙孚，爲衆推許，合無仰懇天恩，准將山西候補道閻迺竹派充該路坐辦總理，度支部郎



按：自從陝西鐵路公司經陝西巡撫恩壽於宣統元年（1909年）奏准成立後，三年間僅招募股款80餘萬兩，且並未開收，路工亦未開築。宣統三年（1911年）四月十一日，清政府決定鐵路幹路國有政策，恩壽於該年七月初六日奏請改歸官辦。奉旨著郵傳部議。郵傳部於八月間與度支部會奏議覆：“准西潼收歸官辦”。迨1912年（民國元年），《隴秦豫海鐵路借款合同》成立，西潼即被劃入隴秦豫海鐵路中。

## （二）洛潼鐵路

〔河南巡撫陳夔龍奏片，光緒三十二年二月初三日〕 修築鐵路爲自強基礎，豫省綰轂中原，毗連七省，非鐵軌交通，不足以資利便而控形勝。現在京漢幹路告竣，開洛枝路亦經估勘興築。臣詳審本省地勢，就東西經線計畫，尙有兩路宜築者：一自開封達於山東之濟南，曰開濟鐵路；一自洛陽達於陝西之潼關，曰洛潼鐵路。均爲目前最不可失之機。惟兩路同時並舉，勢難兼顧。況開濟一路，道遠工鉅，尤非一時所能定議，應由臣與山東撫臣熟商辦法，另行會奏。至洛潼一路，東起洛陽，西接潼關，計長四百八十里，以每里萬金估之，約需款五百萬兩。雖道路崎嶇，經費浩繁，興工不易，而遠通關、隴，近達京、津，必須先事綢繆，以杜外人窺伺。昨准陝西撫臣曹鴻勳咨稱：奏築西潼鐵路，期與豫接。若洛不展造至潼，即他日開洛工成，而陝線中斷，亦殊不利轉輸。秦、豫爲一直線，自應銜尾相聯，以成輔車之勢。伏查開辦開洛枝路，與比公司訂議合同第二十三款內開：中國總公司如奉准由河南府接展至西安府，備中國國家自行籌款，或招集華商股本，接展此路，比國公司不得爭執等語。是訂立合同之先，業已提議及此，原以鐵路爲自有之利益，亟應統全省之力，自行籌辦，藉挽路權。臣與司道再四熟籌，並電商豫省京外官紳，意見相同。蓋事關合省公益，在官斯上者，固應盡提倡維持之責，尤賴本省官紳，同心協力，寬籌款項，庶幾衆擎易舉。容俟酌定辦法，隨時分別奏咨辦理。相應請旨先

行立案，以杜覬覦。

〔唐直向書奏議，卷5，葉46。〕

〔河南巡撫袁大化奏摺<sup>①</sup>，光緒三十三年七月〕竊維鐵路關繫之重，自京漢幹路開通後，其利害得失，較然可觀。比年以來，若皖、贛、川、粵、閩、浙、江蘇等省，先後由全省紳商合力籌辦，均經奏奉諭旨允准在案。茲據河南在籍紳士翰林院編修王安瀾……等四十餘人聯名呈稱：竊維鐵路爲生民命脈，中州縮鐵路樞機，非急籌自辦，不足以杜覬覦；非經始得人，不足以定規模。紳等忱於時局，萬難再緩，遂於去歲開會研究，迭次函商京外同鄉官，咸以主持得人，然後計畫全局，始有把握。查各省公舉總協理，皆以聲望素著，家道殷實，足以聯絡通省紳商者，稟請奏派立案。茲查有禮部左丞劉果，熱心毅力，鄉望久孚，堪任鐵路總理。農工商部右參議袁克定，卓犖不凡，夙宏抱負；前廣西慶遠府知府王祖同，心精力果，爲守兼優，堪任鐵路協理。徧商京外官紳，衆志僉同。理合援照各省成案，公懇奏派等情前來。

臣伏查豫省地方，握幹路之樞紐，開枝路之始基，中國大利之所萃，當籌畫經營，不遺餘力。自京漢路工甫竣，比公司卽有汴洛枝路之請。但公司借款，終多損失主權；轉瞬汴洛枝路告成，其得尺得寸之謀，伊於胡底。查汴洛鐵路與比公司原訂合同第二十三款內開：中國總公司如奉准由河南府接展至西安府，督辦大臣可以應允先儘比公司按照本合同章程妥商議辦；倘中國國家自行籌款或招集華商股本接展，此路比公司不得爭執等語。上年前撫臣陳夔龍籌修洛潼鐵路摺內，卽聲明統全省之力，自得籌辦，以挽路權。迨上年冬間陝西撫臣曹鴻勛請將陝西鐵路聯合豫、甘兩省辦理，並派大員督辦一摺，經部議覆仍令三省督撫督同官紳，分任籌款及時興辦。是豫省鐵路，非自辦無以挽利權，非速辦無以杜口實，部臣亦早見及此。

惟經始要在得人，得人方克集事。今在籍紳士編修王安瀾等擬將全省鐵路擬辦及未辦幹路各線，由紳商合力集股自辦，洵爲挽利權杜覬覦起見。其公舉劉果、袁克定、王祖同等，臣覆查各紳均屬究心時

<sup>①</sup> 光緒三十三年八月初三日硃批：依議。

務，鄉望久孚，堪勝鐵路總協理之任，且與部定章程及各省成案相符。合無仰懇天恩，俯念豫省路工，關係緊要，准將禮部左丞劉果，派充鐵路總理，農工商部右參議袁克定、前廣西慶遠府知府王祖同，派充鐵路協理。飭下郵傳部查照立案，分別給箭，以專責成，而重路政，實於大局有裨。

〔交通史路政編，第16冊，頁243—244。〕

〔商辦洛潼鐵路公司招股章程摘要〕 一、本公司專集華股，拒借洋債。寄居外洋應募者，須呈繳駐地公使或領事的保證書。……原華籍而後歸化外國者，其資金沒收，股票作廢。

二、預定招股三千萬圓，每股五圓，……先招一千五百萬圓，其中三百萬圓為優先股，一千二百萬圓為普通股。

三、優先股股金須在本年（光緒三十四年）六月末限期繳清。營業開始後，就純利的二十分之二作為對優先股的特別報酬。其餘盈餘之分配，與普通股同。普通股股金分五期繳清，第一期到光緒三十四年十月底，第二期光緒三十五年十月底，第三期光緒三十六年十月底，第四期光緒三十七年十月底，第五期光緒三十八年十月底。繳每期股金後，給予收據；最後一期繳清後，給予股票。

四、實繳股金，無論官股、民股，均年息七釐，每年三月支給（即官利）。……

五、本公司經呈請撫部院奏准對蘆（直隸）、淮（江蘇）、東（山東）、潞（山西）四省引鹽，無論官販、商販，每斤加捐制錢四文。此款年可得五十萬兩，鐵道竣工通車後，換算成銀圓，按各州、縣銷鹽多寡，以一半作為公股，將利息充各該地方公益費用；餘一半則歸各鹽商所有。

六、現任本省道、府、州、縣各官，經本公司向長官〔巡撫〕請准按官職大小，分上中下三等，各派購若干股。……

七、河南以農業為大宗。……凡有地五十畝以上的地主，勸購一股；百畝以上者二股；以次類推；並多多益善。

八、……〔河南富商〕其資本在二百兩以上者，勸購一股；五百兩以上者，勸購二股；以次類推。

九、股票記名，分一股、五股、十股、五十股的五〔？〕種。

十、……銀兩以汴平足銀七錢折合一圓。……

十一、各府州縣及他省他市有信用紳商，能募集並使之限期實繳一百股者，酬以紅股二股。在百股以上者，增給……通車後，利息分配與普通股同，……但不給官息，並無選舉權。

十二、本公司各段線路通車後運輸收入，除去營業費用、股票利息外，其贏餘即紅利，按二十分分割：一分報効國家，二分作公積金，……三分酬謝各從業員，二分給優先股作特別紅利，十二分給優先、普通各股作紅利分配……。

十三、本公司向商部奏准係股分有限公司。

〔轉譯自關於洛潼鐵路之調查概略，日文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔郵傳部尚書陳璧奏摺<sup>①</sup>〕 查各省鐵路，無論官辦商辦，均應由臣部刊給關防，俾資信守，奏明有案。該公司事同一律，且據聲稱，辦理略有頭緒，自應照案擬刊木質關防一顆，文曰總理河南鐵路事宜關防，俟奉旨後，由臣部刊交該總理等啓用，以專責成。

〔交通史路政編，第16冊，頁245。〕

〔日使伊集院致外務相小村的報告，1910年7月17日〕 河南省洛潼鐵路公司向當地〔北京〕橫濱正金銀行提出了借款的要求。……〔今將〕該支行經理實相寺貞彥致〔東京本行〕近藤廉平、白岩龍平密商〔的函件〕……和洛潼鐵路公司提出的契約草案，附紙呈閱。……

洛潼鐵路……是河南全省鐵路公司請准建築的三線之一。……河南全省鐵路公司現改稱洛潼鐵路公司。據現任經理劉果稱，公司資本已收優先股銀四十一萬圓，普通股銀五十餘萬圓，未繳股金銀二百餘萬圓。鹽斤加價一項已收四十二萬餘兩（約六十三萬圓）。這也就是說，現實資金，僅實收約一百五十餘萬圓和未繳股金銀二百餘萬圓。把這些款項與本線預計需款一千五百萬圓比，相差甚遠。……宣統元年十二月，以受郵傳部和憲政編查館的督責，經理劉果向河南巡撫詳述了現狀，並請奏，言在祇有大宗資金後，明年即行開工。並

① 光緒三十四年十月初四日硃批，依議。

向公益銀行申請借款五百萬兩，但遭郵傳部批駁。後來又再三懇請，才准以長蘆鹽加價收入作擔保，向公益銀行借款二百萬兩。這家公益銀行是去年夏在北京設立的，是一家資本僅一百萬兩，實繳資本二十萬兩的有限公司，在天津、上海都設有分行，看來乃是陸軍部的出納機構。這麼一家小資本銀行到底是難以承應這麼一筆大借款的。因此，它向我國正金銀行以及其它國家的各銀行乃至資本家，運動此項借款。又，公益銀行和洛潼公司，都是以袁世凱爲首的趙秉鈞之流的河南人爲主投資經營的。二者實異體同心。本件借款用供應材料的形式，出自趙秉鈞的主意；同時日人似也向郵傳部進行過運動。……

附件三紙：

(一) [實相寺貞彥致近藤廉平、白岩龍平函，1916年7月10日] 洛潼鐵路借款作成材料借款形式，昨天對方提出了契約草案。這是根據趙秉鈞(袁的心腹，河南人，前民政部侍郎)意見，爲使於避免輿論的攻擊的。郵傳部方面，趙秉鈞也自告奮勇前去疏通。本件借款的提出，已二個月了，對方非常着急，希望能儘快作肯定的答覆。……

根據清國現狀，如您所知，想以鐵道作擔保，是難以辦到的。我們熟議結果，用材料借款方式實際上取得利權的也多有之。又，德國的瑞記、禮和等洋行也頗具有提供材料借款的野心。[而對方]考慮到該鐵道的將來，以及避免像在山東省的德國那樣的關係，很希望向日本借貸。

(二) [○○銀行、中國公益銀行共同訂立合同] 此合同係專係爲河南洛潼鐵路公司建造由洛陽以達潼關鐵路除料借款兩事訂立。

一、○○銀行願賒放英國或德國著名大廠所製造火車頭、客車、貨車、鋼軌、鐵橋等材料，該[核]計價值九八規元壹佰萬兩；又願出借九八規元壹百萬兩與公益銀行。公益銀行即將此料件及現款專爲洛潼鐵路公司備用。實借實還，並無折扣。

二、此項借款及料價均照常年五釐起息。借款以交款之次日起息，料價以裝船之次日起息。每半年付息一次，遇閏月概不加增。

三、此項借款及料價以洛潼全路產業作為保本。

四、此項借款及料價以奏准鹽斤加價作為保息，由洛潼公司咨請長蘆運司立案，備文移送公益銀行。每年應付息銀由運庫於正、七兩月照數撥付，即將運司所給公益銀行執照一紙交〇〇銀行收存。

五、此項借款及料價以八年為期，前六年按期付息，不還本。第七年、第八年每年還本壹百萬兩，息隨本減（還本應分兩次，於九、三兩月分交）。

六、此項料件由洛潼公司繪具圖樣，載明斤兩尺寸馬力等類，開單交公益銀行轉交〇〇銀行照單採辦，不得與原單不符。

七、〇〇銀行代鐵路採辦一切材料，應用開標法議定價值，至少亦招六家投標。所辦料件，均要上等合用之貨，於未裝船之前，任憑公益銀行知照洛潼公司派人考驗蓋印。

八、此項料件照廠單每銀壹百兩加行用五兩。

九、公益銀行對與洛潼鐵路公司所有權利，〇〇銀行亦經承認。倘因時勢所迫，洛潼公司不能辦〔將〕本利付還公益銀行，以致公益銀行不能按照本合同辦理，現特預先聲明，屆期即將凡屬公益銀行所有權利一概讓與〇〇銀行。作為公益銀行代表人或經理人與洛潼公司交涉，但不得出於公益銀行所有權利之外。

十、本合同所載之權利如未經兩面許可，不能由一面自行轉與他公司或他人作經理或代表人。

十一、公益銀行如續與洛潼公司訂立購料合同代該路採辦料件，應即按照本合同條款與〇〇銀行另訂大致相同之合同。

十二、本合同簽定後，候洛潼鐵路工程師勘定路線應用某種材料若干、運費若干、何處交貨，詳細開單妥議價值辦法，另訂交貨合同。

十三、本合同以華、日文繕寫二份，〇〇銀行與公益銀行各執一份。

（三）〔長蘆鹽運使執照，宣統二年二月初一日〕案准河南鐵路公司咨開：查洛潼公司所籌路款，本係按款勸股，以期衆舉易舉。又籌鹽斤加價，為保息的款，不令股本有虧，法至良也。迺自開辦以來，已

將兩年，認股者固屬不少，已交者僅一百五六十萬。郵傳部限以三年告竣，督催嚴急，勢難再緩，祇好息借商款，勉為開工。今與公益銀行商借九八規銀二百萬兩，分兩期交清，以八年歸還，九五扣，常年六釐八毫行息，以長蘆鹽斤加價為保息的款，至本息還清為止。一年分兩次付息，准於正、七兩月由運庫撥交，不准延緩，逾限受罰。除呈明郵傳部備案外，理合將合同照錄一紙，咨送貴司，以備查核。並希飭發執照，交公益銀行，以便春秋兩季赴運庫支領息銀，實為公便。須至者者等因。准此，除諭綱總遵外，合亟發給執照，為此照給公益銀行收執。如屆春秋交款之期，持照來司支領息銀，以憑撥付。

〔經濟研究所藏日文檔案，又，附件二、三，原件漢文。〕

〔洛潼借款的交付〕 洛潼鐵路向公益銀行籌借款項二百萬兩，……已於四月初一日付款五十萬兩；其一百五十萬兩，准於初十日交付。

〔國風報，第一年，第12號，中國紀事，頁3，宣統二年五月初一。〕

按：宣統二年（1910年）七月初五日，洛潼鐵路洛陽第一段開工，至三年（1911年）辛亥革命時，路工中止。

## 五、廣西境內鐵路的籌劃（1906—1911年）

〔商部請准自辦廣西鐵路摺<sup>①</sup>〕 臣部於光緒三十二年六月間接據廣西官紳內閣侍讀陸嘉祚、內閣候補侍讀梁濟等聯名六十八人呈稱，竊維鐵路保護利權，關係重要。近年風氣漸開，如皖、贛、川、粵、蘇、浙等省，皆由本省紳商合力籌辦，均邀奏奉諭旨允准在案。廣西地處邊陲，運輸不便，非建築鐵路，商務斷無起色。現經京外官紳屢次集議大槪辦法，擬先集股款一千萬圓，設立廣西全省有限公司，先由本省紳商籌備正底股百萬圓為創辦之用。路未告成以前之股息，暫就地地方情形酌量籌補。其路線大槪由桂林上至全州，以達於湘，下至梧州，以達於粵為一段；由梧州至南寧為一段；由南寧至龍州為一段。三段

① 光緒三十二年七月十七日鈔批：依議。

路線，擇緊要一段首先開築。其餘枝路各線，陸續測勘，次第興辦。惟責任重大繁雜，非聲望素著，及家道殷實足以聯合紳商之人，不克膺此鉅任。查有廣西提學使于式枚，學識宏通，才猷練達，夙昔究心時務，於鐵路各項辦法，均能得其要領；且近在廣西，易於兼顧。一切路事，用函電商榷控制，可期得力，擬公舉為總理。候補四品京堂左宗蕃，商務熟習，辦事勤能，素為商民所信服，擬公舉為協理，以之主持公司事宜，必能裨益路政，控置裕如。並准工部左侍郎唐景崇函稱：呈中所述各節，均係景崇與京外官紳函電籌商，意見相同。此事為粵西路政所關，即國家利權所繫。眷懷桑梓，念切時艱。雖未列名簡端，亦迫於同里之義務，應請援照各省成案，據情奏明立案等語。臣等深維路政關係重要，既據該省官紳呈請代奏前來，未便壅於上聞，謹恭摺代陳。

〔商務官報，第16期，葉13，光緒三十二年八月初五日。〕

〔廣西留日學生籌辦廣西全省鐵路芻議〕 第四、路線 既為保護權利而自辦鐵路，則凡全省應敷設之幹路枝路，自宜合全局而統籌之，無留間隙以待法人之窺伺。

查各國鐵路政策，其目的有二：一求商業之發達，一圖軍備之擴張。蓋鐵路所及之地，即商務所及之地，亦即兵力所及之地也。故各國有專為經商而築一路者，有專為行軍而築一路者。吾省財政支絀，宜擇兼此兩性質者而施工焉，庶一舉而獲兩用。今舉其兼此兩性質之路線如後：

（一）龍貴鐵路。自潯州府之貴縣起，蜿蜒以達龍州，曰龍貴鐵路，為第一要線。以軍事言，我所以自辦鐵路者，其目光蓋注於法人。法人之欲安南我也，已匪朝夕。欲破其勢力範圍，必出於戰爭而後已。自南寧至龍州，河流淺狹，山徑崎嶇，無論水陸，轉輸俱甚不便。而法人鐵路，已達我鎮南關外，戰事一開，朝發夕至。我遲彼速，未戰而勝敗可預決矣。以商業言，龍州已闢為商埠，南寧亦有開放之說。而吾省物產之饒富，南寧更首屈一指，惟限於交通不便，故商業無起色耳。且近日吾省大吏，有奏請移省垣於宣化之議，則此路尤為重要。故無



論爲軍事計，爲商業計，均以此爲第一要線。其以貴縣爲起點者，因自貴縣以上，秋冬時輪船不能通行也。

(二)橫海鐵路。自橫州繞鬱林出北海，曰橫海鐵路。是爲第二要線。廣西無海岸線，雖饒物產，不能直接輸出，猶之有室家而無門戶也。且北海介於東京、廣州兩灣之間，此路若成，平時則便吾出入之門徑，戰時並可斷法人之聲氣。此亦兼有商事、軍事兩性質者，故以橫海鐵路爲第二要線。

第五、籌款 因修路而籌款，則籌款之多少，自當視鐵路之里數爲標準。以津榆鐵路、萍醴鐵路每里所需之數爲比例，則合人工、材料、地價，每中里不過萬金。設以日本通國鐵道平均計算，每一中里需日金萬六千圓，合之華銀亦止萬兩。是一里萬金，爲鐵路普通價值。廣西爲材木產出之地，轉輸便，則價格較廉；人民當兵燹之餘，謀生難，則工資較省。擇一小段開工，不過數百萬而已足。一年不集，繼以十年；一款不敷，兼籌他款，安見大功無告成之日也？謹略舉可籌之款如左：

(一)股票之款。鐵路之款，以股票爲主，餘皆補助者也。……廣西瘠苦，股額過大，則寒賤雖欲附股，而力有所不能。擬倣廣東辦法，以五圓爲一股。寧使總局辦事手續稍煩，不可令熱心之同胞，因乏資而獨自向隅也。至散股之法：一、在各府、廳、州、縣設立分局，發給股票，聽人自購。二、發給股票於府、廳、州、縣，及在省各局供差諸官吏，令其分認。三、發給股票於各行商，令其自認。四、各府土司，類皆富戶，可令公正紳士，曉以利害，並示以妥善章程，亦可發給股票，令其自認。五、本省人之宦遊他省者，人不乏人，而皆有會館以爲敦敘鄉情之所，亦可發給股票，令其自認。六、於他省之通都要埠，託股實商店代售股票。七、我輩留學日本，雖人微力薄，而保衛桑梓之心，不敢居內地諸同胞之後，亦當擔認股份，爲內地之倡。以上分配，似近強割，然路權一失，國且滅亡，與其儲之以資外人，不如出之以謀公利。至鼓勵出資之法，應視認股及代招股份之多少，查照各省章程，由總理大員商諸本省大吏，奏請獎勵。

(二)募債之款。……廣西鐵路公司，當開辦之初，應做此法發行債券，以鐵路為擔保品，按期給利。鐵路既成，按年償本，鼓勵應募。更有彩票之法，日本謂之割增金。發行社債一次，預算債券金額總數，須若干年掃數償還，除此若干年應給利息外，取其贏餘，以為彩金。中者得彩，不中者本金猶存，使人有所希冀，則應募者爭先恐後矣。

(三)公利之款。謂集收鐵路股金，或設立銀行，或開採礦產，所得之利益也。公司既成，股金漸集，若存儲於商店銀號，則利益外溢，且慮倒閉。宜設立鐵路銀行，以為金融界交通機關。銀行與鐵路為相輔而行之業，各省開辦鐵路，未有不兼及銀行者也。至廣西礦產，久為法人垂涎，應以鐵路餘款開採礦產，即以礦利養鐵路，是一舉而兩得也。……

(四)地方之款。按攤捐之法，四川、雲南已創行之。本省潯州府去年籌辦中學堂經費，曾按桂平、貴縣、武宣、平南四邑之糧，攤捐四萬餘金，而民不怨其滋擾。蓋攤捐非同加徵可滋物議，實足以積壤而成邱陵。惟須一次攤捐，即行截止。此款既由奇零小數集合，應作為各州縣公購鐵路股票。日後所得紅利，概為興辦地方公益之用。又各州縣之賓興善堂，多有公款存於信實商店生息，其目的在得利息以辦公益，而基本金則從未支用。夫以公益言，孰有重於修鐵路以保全省人之生命財產者乎？若以信實言，孰有大於資本雄厚之鐵路公司者乎？願各州縣紳耆移其款以購鐵路股票，則獲大利於無窮；即移其款以應募債券，公司縱有虧折，而本利毫釐不能短少。度我父老，未有不樂於移轉者。

(五)官債之款。……此所謂官債者，非由戶部藩庫提款也，各國自治團體之財政，有因附加稅者，即附於國稅之內而加抽之稅也。其額視正稅十分之三，其法多行於不動產。今擬師其法而行於出境之後，如柳州之木、龍州之八角、潯州之桂油、南寧之牛皮等，皆為出境稅之大宗，於正稅之外，令納附加稅（鐵路既成，稅即停止，勿似釐金之永設，重為民累）。每年收入，以屬路工，作為官債，取利而不分紅。限以年期，期滿歸款於官，以備興舉要政。其不謂之官股而謂之官債

者，因公司既稱商辦，不宜雜以官股也。此款與上所言按糧攤捐之款，因恐鉅股難集，而時勢復迫不及待，不得已而出此。若我父老兄弟能如廣東之踴躍認股，何庸多此一舉乎？

以上所陳，僅就見聞，為概括之說明，備當局者之採擇而已。至詳細章程，當俟公司成立後，由眾股東遵照欽定商律，酌量本省情形，細密規定，今未敢懸測也。

〔東方雜誌，第3年，第11期，交通，頁214—218，光緒三十二年十一月〕

〔廣西巡撫張鳴岐代表摺<sup>①</sup>〕 據商辦廣西鐵路辦事公所所長在籍工部主事梁廷棟呈稱，西省鐵路，上年經廣西京官呈請商部奏派廣東提學使于式枚為總理之後，全省紳士開會集議多次，迄無頭緒。本年二月，廷棟謬承同鄉京官投筒公舉為協理，于式枚旋升授郵傳部侍郎，未便遙領廣西路事，遂將所有鐵路來往公牘，及各同鄉函陳各策，分別去取，彙交廷棟，並為略示辦法，勉使從事。竊維廣西地瘠民貧，兼以連年兵荒，集股不易，而事情緊迫，又未能須臾緩置。當此公司未設之際，若不先事組織，終無成就之可期。用是不揣冒昧，擬先設商辦鐵路辦事公所於桂、梧兩處，於六月十五日開辦，自儕於發起之列，以為聯合全省紳商集議招股開設公司之導線。將來公司成立，此公所即行裁撤，所內各員均退居股東之列。其公司總理、協理等員，另由股東公舉，商辦年限，應請定為九十九年，限內公家免議收回。公所一切開支，及各股年息，暨工程司勘路經費，不得不借助公家籌撥應用，俾大局有所維持，而購股者始形踴躍。謹擬簡單繕呈，伏候察核等情。

臣伏查桂省近連湘、粵，遠據滇、黔、龍州，陸運徑接南關，西江航業直達香港。在昔號稱邊徼蠻荒之地，及今已成四通八達之區。五金之礦，遍地皆是，再熟之稻，歲有羨餘。此外蠶桑、森林、畜牧，凡天地自然之利，無不畢具。徒以內地各屬山徑崎嶇，灘流淺急，交通不便，百貨難於轉輸，大利因而未闢。果能全省建築鐵路，一氣貫注，脈絡靈通，非惟湘、粵、滇、黔之貨，皆當藉以載運，即本省礦產各項，計約

① 光緒三十三年九月十一日硃批，交郵傳部議奏。

運費，已可成爲巨宗。而通商惠工，徵兵轉餉，種種大利，尤爲不可枚舉。惟事當經始，羣情類皆渙散，非有所統會，無以總其成；尤非官爲保護，無以堅其信。該主事所請先設辦事公所，並酌定年限，撥助官款等情，自係爲提挈大綱，交孚衆信起見，應即准其照辦。查廣西上年溢額實官捐款，前經奏請以一百萬兩撥充廣西鐵路、礦務、墾牧專款，經部議奏准在案。擬即先就此款動撥，以作該公所開支及各股年息，暨工程司勘路薪費之用。一面飭令厚集股本，就勘定路線趕緊興工。除將章程咨部外，所有商辦廣西鐵路現已設立公所，並撥助官款，以資提倡各緣由，謹會同護理兩廣督臣胡湘林恭摺具陳。

[執政紀要次編，軌次 3，卷 134-136。]

[外務部、度支部、郵傳部議覆張鳴岐摺<sup>①</sup>] 郵傳部查：桂省雖號蠻荒，素饒物產，徒以山徑灘流，轉輸不便，興築鐵路，實爲今日要圖。總理臣于式枚升任侍郎，奉命赴德考查憲政，路事自難兼顧。現在公司雖未成立，而一切集款招股，在在需人。該主事梁廷棟雖經公舉協理，既願自儕發起之列，自應責成認真辦理。現在開辦伊始，集股爲難，所擬先設公所爲公司之基礎，應擬照准。其請定限九十九年，查商辦鐵路由官收買年限，曾經臣部於本年四月初九日奏明暫請緩議，欽奉諭旨允准在案。該路擬定年限，應俟採取各國章程，參合中國情勢奏定後，與各省商辦各路，一律遵守，現暫毋庸置議。至所開簡章內指定路線一節，查各處勘路定線，均先繪圖帖說，送部詳核，再行議准。所有該省路線應飭勘繪圖說，送部核定。其南寧、龍州一帶，關涉邊界，尙須詳慎查核。

外務部查：光緒二十四年間，迭准法國使臣畢盛照請，由北海造至南寧鐵路，及南寧接展鐵路，由中、法兩國商允，仍照龍州鐵路合同底本酌辦，暨由北海起不至南寧而至別處爲止，將來若另造鐵路，均應與法國公司或中、法公司承辦等因，經前總理衙門先後照覆允准。迨光緒三十年暨三十二年，復准該國使臣迭次照會，聲明在案，復經臣部以應俟將來該處商務興旺時，中國自行設立公司，再與法國公司

<sup>①</sup> 光緒三十三年十二月二十四日硃批：依議。

商議照覆各在案。是此段路線既經迭次照允，斷難改易。該公所於查勘此段路線，應先預留地步，以期與法使商允之案，不相違背。

其撥用實官捐款壹百萬兩一節，度支部查，上年十一月間御史趙炳麟奏，廣西民生極困，懇將該省溢額捐數撥充路股。又護理廣西巡撫張鳴岐奏，廣西溢收捐款貳百肆拾萬兩，請以壹百肆拾萬兩撥充本年賑需，以壹百萬兩撥充廣西鐵路、礦務、墾牧專款各等因。當經臣部於併案議覆摺內，奏明准照所請，以爲振興實業之用。現在該省鐵路公所既經設立，請先就此款撥作該公所一切開支，及各股本年息暨工程司勘路薪費之用，自應准其撥用，作爲國家補助股，與各商股一律辦理。至公司成立以後，實在提用若干，應令隨時報部，以資察覈。

〔同上，軌次 3，集 136—138。〕

〔上諭，宣統元年閏二月十三日〕 諭軍機大臣等，……張鳴岐又奏，擬先築桂全鐵路，路線約長三百里，約需費六百萬兩，已於本省歲入各款，預爲節縮，湊集銀二百萬兩，以備全數撥用，再分年設籌一百萬兩，湊足三百萬兩，作爲官款。其餘二百萬兩，擬分招商股，倘商股實在不能足數，或更仿以地代股、以工代股之法，總期全路能成爲止，然後展築桂邕線路。惟該路線在一千里左右，且有山河阻隔，費工必多，極少亦在二三千萬圓。請飭下度支部、陸軍部、郵傳部會同籌酌，預將興築此路款項設法籌集，再將一切辦法詳細規劃，分年預算，庶免臨時束手。得旨，着郵傳部先行揀派委員，前往查勘該全省線路應從何處開辦，分別緩急，次第修築，妥籌辦法，詳細具奏。

〔清實錄，宣統政紀，卷 9，第 32—33。〕

〔外務部致郵傳部咨，宣統元年十月初四日〕 准廣西巡撫電稱，廣西鐵路，蒙郵傳部派員查勘，錫幾炳、章祐、林炳華三員先後抵桂。接見後，會議先勘何路，告以全省路線甚長，全勘需時過久，議令專勘桂邕一線。而錫、章之意，頗注意邕龍及南寧北海間兩線。查邕龍及邕北兩線，有中法合辦之議在先，若遽測勘，恐適以速法人之干涉。岐前次力請籌修桂邕者，原思由內及外，以杜外人陰謀。現在桂全、桂

邕兩線，雖次第從事測勘，而實行修築，尙未知何日。此時遽起交涉，事更辣〔棘〕手。章祐昨來，力言先修邕龍及邕北之利。歧當經面駁，仍定議專勘桂邕。頃聞錫幾炳尙有並勘邕北之意。用特密陳，可否請郵傳部電飭該員等，以應勘何線，當聽敵處裁酌遵照，免生枝節等因。

查光緒三十三年十二月二十四日，本部會同貴部，議覆桂撫奏辦廣西鐵路摺內，以北海至南寧鐵路及南寧接展鐵路，由中、法兩國商允，仍照龍州鐵路合同底本酌辦，暨由北海起不至南寧而至別處爲止，將來若另造鐵路，均應與法國公司，或中、法公司承辦。此段路線，應先預留地步等因。奉旨，依議。欽此。欽遵在案。茲廣西巡撫電稱前因，自係爲力守成約起見。相應咨行貴部查照，轉飭遵照可也。

〔清外務部檔案。〕

〔外務部致郵傳部函，宣統元年十月初五日〕 昨據法國馬使面稱，廣西鐵路，前經商允中法合辦之路線，如中國籌借法款興修，可仿照津浦鐵路章程辦理，不必拘定前議等語。查廣西鐵路，歷經該省官紳議築，祇以北海至南寧路線有法人成約在先，以致辦理諸多窒礙。現法使既有此議，似亦挽回補救之機。究應如何籌畫，以資因應，特此函達台端查照，希即酌核見覆爲盼。

〔同上。〕

〔郵傳部覆外務部函，宣統元年十月十四日〕 接准賜函，敬悉法使面稱……等語。……法使所稱，商允中法合辦之路線，自係專指北海南寧而言。現在桂省官紳，並無籌築北海至南寧路線之說，所稱籌借法款興修，可仿照津浦章程辦理之處，自應毋庸置議。即希尊處婉詞酌覆是荷。

〔同上。〕

〔廣西諮議局籌畫廣西商辦鐵路議決案，宣統元年十月十四日〕

廣西商辦鐵路，設公所招股本，數年於茲矣，而卒無起色，究厥原因，頗爲複雜；而尤其令人裹足不前者，莫非由路線之不定爲一大原因。此府之所是，彼府必從而非之；彼府之所是，他府又從而非之。聚訟紛紛，莫衷一是。去年重行集會於梧，已定先由貴梧下手，方且

謂鐵路興工，可計日而待矣。乃遲之至今，所收之股，尚不足十萬圓之數。……夫路線不定，投資者有擲黃金於虛牝之慮，其不肯交股，何足深責。而既已定築貴梧，猶相戒不即交股，此中必非無因。故本局集會數次，研究斯旨，僉以改絃更張爲言。蓋欲知此路集股之所由艱，必先知此鐵路修築之議之所由起。

廣西鐵路，當時籌人士奔走號呼，唇焦舌敝，發爲此議者，蓋起於防患也。患不防何利之可營？是故修築廣西鐵路，必抱定防患政策而後可。抱定防患政策，必先築貴北而後可。法人之要素廣西鐵路也，其照會政府之文，一則曰由北海至南寧，再則曰由北海至西江，三則曰由北海不至南寧而至他處。是北海南寧爲法人要素廣西鐵路之根據地無疑。願欲抵制法人，斷絕其要素之希望，則修築廣西鐵路，其先築之一段，若能由邕至北，誰曰不宜？然以事實上論，尚有種種之窒礙，試言如左：

- 一、以南寧爲第一着手之點，恐路線太長，巨款猝未易集，
- 二、北海爲廣東屬地，非廣西鐵路範圍之所能及。

有此二種窒礙，故不能遽以邕北爲第一着手之點。而先築他線，又不能直達防患之目的，是宜切籌所以補救之法。此先築貴博之議之所由決也。

願或者謂，法人所要素者在邕北，今乃不徑築邕北而祇築此區區數百里之貴博，是示人以弱，而仍爲法人讓步也。不知現定路線，雖以博白爲終點，而其眼光則直注北海。博白之線成，而北海自迎刃而解矣。若夫貴邕路線，其吃緊與貴北同。擬將來貴博全路告成，即行接築，以期斷絕法人之希望，因非舍此不修，予人以乘瑕抵隙耳。今試言貴博鐵路之利有五：全路終點未至北海，不必即與廣東協商而可自由興工。其利一。路線與航線不相沖突。其利二。貴都一帶天然原料異常豐富，將來北海線成，便於養路。其利三。沿途經過地方，多係邱陵起伏，無高山大川爲之間隔，工程甚易。其利四。路成之後，由貴達邕，由博達北，於行軍上亦獲大益。其利五。有此五利，併可防患，商辦鐵路，第一着手之點，無善於此。從此而招股，而集股，當

易爲力。至於總公所擬改設於貴縣，一切招股章程，均仍其舊。蓋此不過更易路線，而其爲全省商辦鐵路則一也。又貴梧路線，原議作第三段。然若廣東三水枝路已達封川，則貴梧亦當即時舉辦。

烏摩：……強隣迫處，吾人何以安居？中國鐵路，如東清、如滇越、如安奉，其已失者亦既鑄成大錯矣。前事之不忘，後事之師。有心人慎毋再事紛擾而斷送廣西鐵路也。

〔同上。〕

〔廣西巡撫張鳴岐致外務部、郵傳部電，宣統二年正月二十四日〕  
諸議局所議貴博路線，卽爲展築北海之張本。論目前起止地段，與法使要求原案，似無關涉，但將來展築時，能否不至惹起外交，殊未敢必。若遂不許展築，則此段兩頭，皆無出路，又非慎重路政之意。應請鈞部詳酌示覆，以憑飭遵。

〔同上。〕

〔唐紹怡奏摺，宣統三年十月二十二日〕宣統元年四月十八日，軍機處片交廣西巡撫張鳴岐奏，廣西鐵路緊要，詳錄切實辦法一摺，奉硃批：着郵傳部先行揀派委員，前往查勘該全省鐵路，……詳議具奏。欽此。……當卽遴選員司，奏派前往，確切查勘在案。

查廣西全省鐵路，應分二大幹線。自桂林之東北經靈川、興安、全州而達湘、粵交界之黃沙河，是謂桂全線。自桂林之西南經永福、雒容、馬平、來賓、遷江、賓州、上林而達南寧府之宣化縣〔卽邕寧〕，是謂桂邕線。該兩線先後經該撫暨委員等將圖說估單咨報到部。伏查桂全路線長三百餘里，估需工款六百六十七萬九千四百兩；桂邕路線長八百里，估需工款一千七百六十六萬二千兩；造路時利息在外。似此工程浩大，勢難併力兼營，自應分別緩急，次第修築，方爲得策。第兩路之中究應先修何線，自不能不詳加規畫，妥爲籌定。竊以路工辦法，必先由內及外，由幹達枝，方能首尾銜接，脈絡貫通。桂邕一線，原奏係爲該省籌備邊防，注重行軍後路起見。惟該路線長工艱，需款至鉅，若不上接桂全，右通滇省，就令成立，仍屬孤懸，設有緩急，腹地兵力不能直注邊陲，轉與桂林省垣，不無牽掣。惟桂全一線，實爲腹地



交通之路，工程較短，成本較省，集款施工，尙易爲力。現在粵漢已議籌築，將來長衡、永全順序漸進；由全至桂，一氣相承。以形勢論，無枝幹凌巖之虞；以軍用論，有輔車兼資之勢；以營運論，有貿遷化居之便。是該省路線其最急實在桂全一線。臣等再四籌議，擬令先辦桂全，俟妥定辦法，另行具奏。至於桂邕一線，既爲注重邊防，且與滇桂一線聯絡亦有關係，現在正派員測勘滇桂路線，應俟勘竣後，再行詳擬辦法。

〔交通史路政編，第2冊，頁976。〕

按：廣西鐵路始終停留在線路的聚訟紛紜中，並未着手修建。

## 六、黑龍江省官修齊昂枝路(1907—1909年)

〔郵傳、度支、農工商三部議覆請修江省鐵路摺<sup>①</sup>〕 上年十一月二十二日，准度支部片行署黑龍江將軍程德全奏，江省創修鐵路，藉維商務，而固邊防一摺。光緒三十二年二月十四日本硃批：該部議奏。欽此。遵由軍機處抄交到部等因前來。

查摺內稱，江省自東清鐵路開通以來，商貨官運，均仰給於人。擬自哈爾濱江北馬家船口，北向呼蘭、曲達綏化，直接黑龍江城，修一幹路，計長一千餘里。再由對青山至呼蘭，由昂溪車站至省城，修二枝路。並由對青山枝路西逾東清鐵路，過松花江與伯都訥鐵路相接省城枝路，東向以接幹路。如此南北銜接一氣，呼應自靈。即請指定購辦鐵軌地方，以便派員往購。嗣准該將軍函稱，前奏修路辦法，尙須酌改二端。一則路線宜改勘也。查伯都訥至新民屯一段路線，距東清鐵路太近，似宜由新民屯取道奉天之洮南府，經札賚特旗而達齊齊哈爾，再行接修愛琿一路。一則先由新民屯動工興修也。修路之要，最宜旋修旋用，而藉我已有之路，運輸材料，允爲便捷。目前細籌此路修法，似宜由內而外，由南而北，先由新民屯我國津榆鐵路向北接築。論形勢，則路軌早日聯貫；論輸送，則轉運藉以靈通。並請郵傳

① 光緒三十三年三月十八日硃批：依議。

部派員估修，以資督飭各等語。

臣部查：江省屏蔽東北，鐵路最爲要圖。而洮南地處適中，北憑洮河，東通松嫩，水陸交錯，實足扼三省之衝，視呼綏地形，自更較爲重要。茲值東省商埠待開之際，尤應及時籌畫。現京榆路軌，已展至新民屯。該將軍議改由新民屯首工接續興修，直達愛琿。南北之勢既易相聯，而路成若干，卽收若干養路之資，於辦法亦爲得勢。所請指定購辦鐵軌地方一節，查近年漢陽鐵政局所出之軌，尙屬合用，由京漢、京榆轉運至江，往來殊覺靈便。若漢廠備辦不及，可卽查照京榆購軌舊章，派員至滬向各洋行開標定購。惟新民屯洮南地屬奉天，又皆逼近吉林，應由三省將軍等公同商酌，先行聘定工程師，預將路線勘明，庶幾需軌若干，乃有成算在胸，不至茫無依據。俟籌議稍有頭緒，再由臣部揀派專員，前往估修，以資督飭。

又原摺稱，擬由荒價項下先提銀一百萬兩股本，以便開辦，而資提倡。並將變通通肯荒務所收官兵津貼地價銀應發商生息，永作旗人津貼者，亦請移充修路之費。俟鐵路告成，仍將應得餘利，分別津貼，以期經久。又函稱路線太長，需款過鉅，應由三省合力妥籌。前奏所提荒價銀兩，亦可撥出先築新民屯一路，以明不分畛域之義等語。

度支部查：築路既屬要圖，集股自爲急務。該將軍擬提荒價銀一百萬兩，作爲股本，並將變通通肯荒務所收官兵津貼發商生息銀兩，一併移充，具見權衡緩急，極力經營。擬請准如所奏辦理。惟借提荒價一款，路成以後，是否永遠入充股本，抑係陸續歸還？所得餘利，歸入何項造報，原奏未經聲敘。其官兵津貼發商生息銀兩，每年得息若干，將來應分餘利能否適如息額？及未得餘利之先，此項津貼於何取給？原奏亦未敘明。至撥款分築新民屯一節，據稱路線太長，需款過鉅，究竟分撥款項若干，全路告成後界線應如何畫清，餘利應如何分派，事關全局，仍令該將軍妥議章程分晰聲覆，以憑考核。

至所謂專招華商，藉保路權，查與川漢皖浙等處辦法無異，應卽照准。至招商辦法，農工商部查應照奏定《商律》辦理。並俟命下之日，由農工商部札知各省商會籌集股款，迅速興辦，庶合各省商人之

財力，規畫一隅，俾路工早日告成，實於大局有益。

〔東方雜誌，第4年，第7期，交通，  
頁142-144。光緒三十三年七月。〕

〔齊昂鐵路紀要，宣統元年〕 齊昂鐵路於宣統元年八月十二日全路工竣，八月十三日行開車禮。計與原定期限，逾四十二日。自齊齊哈爾起至昂昂溪止，計線長四十五里，車站及停車讓車岔道五里，共長五十里。建築費除與德商泰來洋行訂立合同包辦工程材料運脚三項實銀二十五萬五千七十餘兩外，復訂購置修理車輛機器及建築機器房停車廠合同計銀二萬九千八百五十兩，復續訂合同展長路線五里六分五，計銀二萬二千四百二十兩，統共前後合銀三十萬零七千三百四十五兩。全路共設三站。所用員役，均為華人。計自八月開車起截至年底止，搭客運貨收入，共銀六千六百八十餘兩，不敷支出之款。此該路竣工開車之大概情形也。昂昂溪一站，原議直接東清鐵路車站，迭與東清鐵路公司磋商，久未就緒，以致昂站停車場與東清鐵道相距尚二里之遙。現復籌議接軌，以期聯絡運輸，便利商旅。

〔郵傳部路政統計表，宣統元年，  
第三次，上，路政紀要，集6-7。〕

本章附表：

## 1. 各省鐵路公司一覽表

(1903-1907年)

公司名稱	創設年月	創設者
1. 川漢鐵路有限公司	1903年(光緒二十九年閏五月)	四川總督錫良
2. 湖南全省鐵路總公司	1904年(光緒三十年四月)	(湘紳)龍湛霖、王先謙
3. 江西全省鐵路總公司	1904年(光緒三十年九月)	江西京官李燾輝等
4. 滬甯鐵路總公司	1905年(光緒三十一年三月)	(士紳)陳榮昌、羅瑞圖等
5. 安徽全省鐵路有限公司	1905年(光緒三十一年六月)	安徽京官高佩芬等
6. 阿濟鐵路公司	1905年(光緒三十一年七月)	(士紳)解榮緒、李廷蘭等

(續)

公司名稱	創設年月	創議者
7. 浙江全省鐵路有限公司	1905年(光緒三十一年七月)	浙省京官黃紹箕等及本地士紳。
8. 福建全省鐵路有限公司	1905年(光緒三十一年八月)	福建籍京官張亨嘉等
9. 陝西鐵路有限公司	1905年(光緒三十一年十二月)	陝西巡撫曹鴻勳
10. 湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司	1906年(光緒三十二年正月)	湖廣總督張之洞
11. 廣東全省粵漢鐵路總公司	1906年(光緒三十二年二月)	廣州總商會、九善堂等
12. 江蘇省鐵路股份有限公司	1906年(光緒三十二年閏四月)	(在籍官紳)保鐵農等
13. 湖南全省鐵路有限公司	1906年(光緒三十二年五月)	商會協理陳文煒、商會坐辦周聲洋等
14. 廣西鐵路公司	1906年(光緒三十二年七月)	廣西京官陳嘉晉等
15. [黑龍江省]齊昂鐵路	1907年(光緒三十三年)	黑省官紳
16. 河南鐵路公司	1907年(光緒三十三年八月)	士紳王安瀾等

資料來源:

1. 《軌政紀要初編》，軌3，葉22—23；詹文濟等編，川漢鐵路過去及未來，頁21—22。
2. 《政彙通報》，甲辰年，奏書通輯欄，卷3，葉11—12；光緒三十年。
3. 《東方雜誌》，第2年，第1期，交通，頁1—2，光緒三十一年正月。
4. 《軌政紀要初編》，軌6，葉50—51。
5. 《政彙通報》，乙巳年，奏書通輯欄，卷3，葉10—11，光緒三十一年。
6. 《政彙通報》，乙巳年，奏書通輯欄，卷3，葉11，光緒三十一年。
7. 《政彙通報》，乙巳年，奏書通輯欄，卷3，葉8—9，光緒三十一年。
8. 《軌政紀要初編》，軌6，葉10—11。
9. 《交通史路政編》，第16冊，頁215—216，220—221。
10. 《軌政紀要初編》，軌3，葉49—52；張之洞，張文襄公全集，卷67，葉12—14。
11. 《交通史路政編》，第16冊，頁258—261，268。
12. 《商務官報》，第5期，葉18—19，光緒三十四年閏四月。
13. 《商務官報》，第12期，葉16，光緒三十二年六月。
14. 《商務官報》，第1期，葉37。
15. 《東方雜誌》，丁未年，第四年，第10期，頁225—226，光緒三十三年十月。
16. 《交通史路政編》，第16冊，頁243—244。

## 2. 各省鐵路公司集股情況表

(截止1911年)

單位：萬圓

	預籌股額	實收股額	實收佔預籌的%
川路(1)	2,099	1,645	78.4
粵路(2)	2,000	1,513[4]	75.7
浙路(3)	600	925	154.2
湘路(4)	2,000	652	32.6
蘇路(5)	1,000	410	41.0
贛路(6)	699	219[1]	31.3
鄂路(7)	3,600	212	5.1
(粵漢、川漢兩段)			
閩路(8)	600	170	28.3
皖路(9)	—	124	
黑省(10)	140[2]	45	32.1
閩省(11)	280	32	11.4
濟漢(12)	1,500	30	2.0
西潼(13)	559	—	0
石路(14)	3,000	—	0
滇路(15)	—	—	0
湘省(16)	1,189[3]	—	0
(枝路總公司)			

資料來源：

- (1) 《軌政紀要初編》，軌3，葉13、42；《交通史路政編》，第16冊，頁46—48。
- (2) 《交通史路政編》，第16冊，頁258—259；《稽查粵路公司收支所歷年進出銀數總造簡明四柱清冊並簽詢答覆呈報清單》，葉1—17。
- (3) 《軌政紀要初編》，軌5，葉2；《交通史路政編》，第16冊，葉192。
- (4) 經濟研究所藏日文檔案：《郵傳部接收粵漢、川漢鐵路及分別接收各路股款始末記》，葉28—29。
- (5) 《軌政紀要初編》，軌6，葉13；《交通史路政編》，第16冊，頁104—105。
- (6) 《軌政紀要初編》，軌4，葉21；黃家瑜、陳永懋，《南洋鐵路調查記（未註明出版地點和出版年月）》葉21、23、24。
- (7) 《軌政紀要初編》，軌3，葉46—49。
- (8) 《軌政紀要初編》，軌6，葉1；《交通史路政編》，第13冊，頁5627。

- (9)《郵傳部第一次路政統計表》，路政沿革概略，安徽路沿革概略節，《郵傳部奏議分類續編》，路政，葉 49—50。
- (10)《東方雜誌》，第 4 年，第 10 期，頁 225—226，光緒三十三年十月。
- (11)《執政紀要初編》，執 3，葉 10，《郵傳部奏議分類續編》，路政，葉 84。
- (12)《郵傳部奏議分類續編》，路政，葉 63—64。
- (13)《郵傳部奏議分類續編》，路政，葉 32。
- (14)《商務官報》，丁未年，第 1 期，葉 37；《東方雜誌》，第 4 年，第 8 期，頁 179，光緒三十三年八月。
- (15)《財政說明書，雲南省》，田賦，頁 8。
- (16)《政彙通報》，甲辰年，郵寄返輯欄，卷 3，葉 11—12，光緒三十年。
- [1] 其中有 140 萬圓(原擬規圖銀 100 萬兩)實係日本資本。
- [2] 議定由“荒債項”下撥充。
- [3] 原數是八、九百萬兩，平均為 850 萬兩，折合 1,189 圓。
- [4] 其中港幣 225 萬圓。

編者說明：

各省鐵路公司所集股金，有銀兩、銀元、港幣之別，銀兩又有不同成色。這裏為求統一簡明起見，對銀兩成色未加細別，統按 0.715 兩折合成銀圓一圓。

### 3. 各省鐵路公司築路情況表

(截止 1911 年)

	路 別	長 度(公里)	備 註
1	浙 路	148.8	截止 1909 年
2	閩路(津廈)	17.0	截止 1909 年
3	蘇 路	55.6	截止 1909 年
4	齊 昂	25.3	截止 1909 年
5	贛路(南粵)	40.0	
6	皖 路	—	完成土方 9 里
7	湘 路	50.3	
8	粵 路	85.0	
9	川 路	—	宜昌至歸州線 280 餘里，分十段開工，已成通車運料者計 30 餘里
	總 計	422.0	

資料來源：

- 1 4 郵傳部第三次統計表，宣統元年，路政上、下。
- 5 6 郵傳部奏議分類續編，路政，葉 50。
- 7 郵傳部接收粵漢川漢路借款合同及分別接收各路股款始末記，葉 28 -29。
- 8 9 郵傳部會奏道籌川粵漢幹路收買辦法摺，盛宣懷《愚齋存稿》，卷 17，葉 33。

# 第七章 清政府的幹路國有政策 和各階層人民的保路運動 (1905 - 1911年)

## 第一節 全國線路的規劃和幹路國有的 預謀(1906—1911年)

### 一、全國線路的規劃(1906—1909年)

〔商部請統籌全局路線摺，光緒三十二年四月二十二日〕竊自比年以來，各省官紳耳目所習，智慮所周，咸知借款造路，不免損失利權，於是合力同心，先後爭籌自辦。惟現在各省所定之路線，往往省界分明，各存畛域。而揆之枝、幹之若何維繫，軌道之若何貫通，則各省官紳類未統規全局，通盤籌畫。約計粵漢、洛潼、陝甘等線，大概尙合辦法。他若贛、皖、閩、浙等省，類皆路線交錯，各自爲謀。論目前開通風氣起見，各辦各路，原似無妨；惟通國之有鐵路，一如大陸之有江河，源遠則流長，枝多則幹盛，下流以上流爲來脈，上流以下流爲尾闕，互相灌輸，乃足以宏翕受。若枝節爲之，將來通國鐵路告成之日，勢必有參互複沓駢拊枝指之虞，於日後修養之需，亦恐難操勝算。

臣部綜持路政，自應先事圖維，通籌熟計。大凡地方衝要，商旅輻輳，物產繁多之區，此乃路線之最要者；地方稍僻，生貨較蕃，開通利便之區，此乃路線之次要者；其地瘠民貧，出產無多，商賈轉輸運銷狹隘之區，此則路線之可以緩辦者。應由各省疆臣先行遴派熟悉工程測繪之員，各就本省分別何地爲最要、次要之路線，何地爲可以緩辦之路線；何線爲幹，何線爲枝；已造之路繪爲實線，未造之路列爲虛



線，詳晰咨送臣部，參酌釐訂，彙成各直省路線全圖。嗣後各省官紳請辦鐵路，應就臣部所繪全圖，分別緩急，指明段落，集資認辦。庶幾次第建築，枝幹相維，脈絡相貫。他日全國路成，無虛糜之工程，有周行之利賴。

〔商務官報，光緒三十二年閏四月，第4期，葉16。〕

〔兩廣總督岑春煊摺，光緒三十三年四月三十日〕查郵傳一官，鐵路爲尙；而籌路之策，軌線莫先。我國自講求富強，初僅注重海軍，未暇措心路政。嗣因龍州許法，東省許俄，乃幡然借款興修，隱謀抵制。而蘆漢、關內外、汴洛、道清、正太、滬寧各路，遂無一不恃借款以圖成。彼時雖不知軌線謂何，究因築路不多，於線尙無妨礙。迨潮汕、京張創爲自辦，而粵漢一路尤以廢約著稱，海內因謂借款有損利權，紛紛挾自辦爲主義。滇蜀、川漢經各督撫奏懇於前，贛、皖、浙、閩准諸紳商呈請於後，以云路政，不可謂不發達。然而彼疆此界，畛域攸分。揆諸軌制之若何整齊，軌道之若何聯貫，顧不能通盤籌畫合轍是謀。無論異日路成，駢枝貽訕；卽此同時並舉，而資財有限，挹注亦必不彙。虛擅自辦之名，實鮮樂成之效。勢不至因循坐廢假手外人不止，此則軌線未定之弊也。

顧臣嘗思之，用路有軍國商家之別，造路卽有計畫建築之分。揣度情形，入抵繁盛之都，便於商家，而見利較速；荒遐之野，便於軍國，而見利較遲。由建築而言，苟非商路先營，將修養無資，而軍路亦難期推廣；依計畫而論，苟非軍路先定，將徵調失措，而商路亦不免雜糅。蓋商路在軌多爲枝，雖建築宜先，而計畫宜後；軍路在軌多爲幹，雖建築宜後，而計畫宜先。枝幹後先，實有不容稍忽者。

且鐵路之經緯版圖，猶山水之經緯大陸也。……以鐵路補地理所不足，自非析分枝幹，原無軌線之可言。就今日已成、已勘、已議各路籌之，當首定京城爲軌樞，而區畫海內諸軌爲四大幹。自京城南出，遵京漢、粵漢線抵廣州灣曰南幹。自京城北出，遵京張、庫張線抵恰克岡曰北幹。自京城東出，遵關內外、東三省線，抵愛琿城曰東幹。自京城西出，應創設京陝、陝新虛線以抵伊犁曰西幹。並擬請日後於

四幹所起，由郵傳部奏派督辦四員駐焉；於四幹所訖，由朝廷特簡大員，領重兵駐焉。欲其權輕，則退爲四鎮；欲其權重，則進爲四征。平時則爲四方護貢之師，有事則爲四道勤王之旅。宅中圖大，控御窮邊，策無善乎此矣。

四幹既定，循而求枝。於是關外、奉天、吉黑諸線，爲東幹之枝；山陝、甘新、青藏諸線，爲西幹之枝；熱河、蒙古內外諸線，爲北幹之枝；齊、汴、皖、蘇、閩、浙、贛、鄂、湘、蜀、滇、黔、桂、粵諸線，爲南幹之枝。枝幹分明，然後詳予籌維。凡都會繁衝，商賈輻輳之區，定爲最急；凡地域稍僻，貨產較蕃之區，定爲次急；凡土瘠民貧，產礦貨滯，無關形勢之區，定爲最緩；其有關形勢者，定爲次緩。通例如此，然時遷勢異，尤貴善審其機；時重商家，東南固急於西北；時重軍國，西北又急於東南。變而通之，存其人矣。

以上各節，應由郵傳部特派專員，並遴聘高等工程師分途履勘，何枝何幹，誰緩誰急，令隨時報告部中，俾部臣得參酌鈎稽，繪枝幹爲詳圖，列緩急爲簡表。再由部中將圖表刊印通咨各省，並指明段落，責其集股認築，令緩辦省分，通力助之。此路蕝事，卽移其贏利以充彼路之母財。彼路行車，仍收其羨餘以償此路之本息。週環溉注，妙用無窮，積年擴張，何路不舉？惟此法於東南爲便，若推之西北，勢必難行。反覆思維，是非仍出於借款不可。倡借款於今日，固不免駭人聽聞，然操縱自有機宜。誠能遵關內外之舊章，舉用人、行政各端於合同中嚴予訂明，是路款雖假之他人，而路權仍操之在我，究未可因噎廢食，以自弛路工也。且東南多商，收效必捷，卽爲將來減輕外債計，猶可借商路餘利，以爲軍路還本之資。互相灌輸，亦互相維繫。他日全國畢造，同軌大昭，在商家賴以懋遷，既盡酌盈劑虛之益；在軍國利於調度，尤擴長駕遠馭之權。統一車書，此誠上策。應請旨飭下郵傳部切實議行，於經國遠謨，不無裨益。

[交通史路政編，第2冊，頁834—865。]

[郵傳部尚書陳璧議覆岑春煊摺，光緒三十三年七月十三日]  
查鐵路一政，無在不附麗輿地，卽無在不關係兵商。欲定軌樞，當自講

明地學始。西人言地學派別，有所謂政治地理者，有所謂兵勢地理者，有所謂商業地理者。我國津榆鐵路，起於開平之運煤；而京漢鐵路，現僅達於漢口。由是談路政者，率以漢口爲軌樞，或又移於西安。以政治地理揆之，均有未合。蓋體國經野，義尚尊王；輦轂所居，遂曰首善。……今京城當爲海內之軌樞，斷無疑義。據目前諸軌而論，其南出者，自當遵京漢軌線，達漢口。俟粵漢路工抵武昌後，跨江與接，即可定爲南幹。其北出者，現修之路原有京張，臣部前議覆肅親王善善籌建蒙古鐵路摺內，已聲明京張路成，再展至庫倫，更展至恰克圖，即可定爲北幹。其東出者，關內外線早已行車，現既收回，奉新更名爲京奉。臣部於三月間議覆前署黑龍江將軍程德全創修江省鐵路摺內，已議准由新民、洮南、齊齊哈爾抵愛琿，一俟全工告竣，即可定爲東幹。其西出者，現正自正太入手，至太原以西，仍聯屬同蒲。更西則與陝西撫臣曹鴻勛所議，由潼關至蘭州之線相接，以達於伊犁，即可定爲西幹。此臣部籌畫幹路軌線之情形也。

惟鐵路之用，義取相聯。故幹軌易明，而枝線難定。是宜用政治地理區畫州縣之法，析而分之。南幹自京城迤南至鄭州，分一枝由開封入安徽，至信陽分一枝向江浦入江蘇，至漢口分一枝入西安，至武昌分一枝入江西，至湖南分一枝入貴州；更南至廣州分兩枝，一爲廣九，一爲廣澳，一歷惠潮抵廈門，一歷梧州抵桂林。由是豫、皖、蘇、浙、贛、閩、鄂、湘、黔、桂、粵諸軌，皆可定之爲南枝。其北幹抵張家口後，擬依察哈爾都統誠勳考察察防原奏分兩枝：一東趨熱河爲張熱，一西趨綏遠爲張綏。至庫倫又分兩枝赴內外諸蒙古。由是蒙古、熱河邊牆道軌，皆可定之爲北枝。其東幹至天津分一枝爲津鎮，以通膠濟；至溝幫子分一枝爲營口，以通旅順；至奉天分一枝東斜趨以與俄人承修之東三省路相接。由是山東、奉天、吉林、黑龍江諸線，皆可定之爲東枝。其西幹至太原分一枝出大同以聯張綏，至平陽分一枝出澤州以聯澤道，至潼關分一枝出洛陽以聯汴洛，至西安分兩枝：一西北趨平涼入寧夏，一西南趨漢中入成都。其西南趨者，則東聯川漢，南聯滇蜀，以與滇越、滇緬接。又西至蘭州分一枝出青海衛藏而聯印度。由

是晉、陝、甘、新、川、滇、青、藏諸軌，皆可定之爲西枝。此臣部籌畫枝路軌線之情形也。

又原奏內稱，都會繁盛，商賈輻輳之區，定爲最急；地域稍僻，貨產較蕃之區，定爲次急，……等語。臣等查鐵路一端，誠不外兵、商兩策。大都西北臨邊，便於軍國；東南通海，便於商家。若定蒙、藏設省之謀，則庫倫、衛藏爲急，而青海、熱河次之；若資海陸交輸之益，則粵漢爲急，而川漢、滇蜀次之。比年路政大興，蘇、皖、贛、閩率出自紳商之籌辦，滇、黔、晉、陝又出於督撫之主持。規則既覺參差，財力尤形支絀。相時籌度，自必由便商入手，乃可冀路有餘利，以爲擴充軍用之資。且一路工資，動需鉅萬，無論何時並舉，財力難支；即次第興工，東南尚可集股於紳商，而西北則必須借資於外債。臣等詳覈各省官商鐵路圖說，錯綜貫串，繪爲總圖，爲幹爲枝，粗有端緒。擬俟部章稍定，卽行派員偕工程司攜圖四出，如有增改軌線之處，隨時注記。並將各省緩急情狀，一一詳報部中，屆時重繪詳圖，附以簡表，一俟圖表告竣，再行分頒各省，俾得按圖對表，劃段程功，庶幾各省得通力合作之資，而部臣有提綱挈領之效。此臣部籌畫軌線緩急之情形也。

斷而言之，陸軍不強，則鐵路臨邊轉資敵馬潛窺之患；工藝不振，則鐵路通海亦增外貨輸入之虞。欲利交通，必先注重於整軍、勸工兩大端，而後軌線縱橫，外可以便行軍、轉餉之謀，內可以收通商惠工之效。此則臣部與陸軍部、農工商部所當通盤籌畫，各任其難者也。

〔望嶽堂奏稿，卷7，葉13-15。〕

〔郵傳部奏摺，宣統元年閏二月〕查路政一項，以定線爲要着，規大陸之形勢，別枝幹之後先，察內外之情形，審軍商之緩急。臣部前年曾將籌畫全國軌線奏明在案。……

官辦之路未完者，如汴洛、京張、廣九、吉長，自應由部限期造竣，陸續奏報。至津浦、粵漢、鄂境川漢各路，應由各督辦大臣分別籌備。此外商辦之路，業經臣部分飭將按年籌備情形妥擬報部。現惟江西鐵路公司遵照具報，餘均屢催未覆。大概因集款尙無把握，故竣工難

各路之軌線長短，工程難易，詳爲審度。遵照上年五月二十七日諭旨<sup>①</sup>，分別酌擬告成年限，列入清單，飭令照辦。屆時如未竣工，再行另籌辦法。果其尅日告成，自應查照成案，奏請優獎，以資鼓勵。

又查借款各路，其從前合同所載，均係指路作抵。權利外移，隱憂時切。欲謀釋此重負，尤當未雨綢繆。惟未屆清還之期，已須按本負息，將屆還本之日，即當籌措巨資。現在行車餘利，挹注已屬不敷，此項巨款，尙難懸揣。臣部事屬專司，自應極力籌畫，而度支部尙能年籌的款，預爲存儲，以輔不逮，於大局更多裨益。

〔郵傳部分年籌備各摺彙編，第1—2。〕

## 二、幹路收歸國有的準備(1908—1910年)

〔上諭，光緒三十四年五月二十七日〕諭軍機大臣等，鐵路爲交通大政，利商賑災，運兵轉餉，以及開通風氣，振興實業，胥賴乎此。近年各省官辦鐵路，皆能尅期竣工，成效昭著。而紳商集股，請設各公司，奏辦有年，多無起色，坐失大利，尤礙交通。著郵傳部遴委委員，分往各路確實勘查。各路工程，應分幾年造竣。公司股本，能否按年接濟。一面妥擬辦法，嚴定期限。倘所集股資不敷尙鉅，或各存意見，推諉誤工，以致未能依限完竣，卽由該部會同該管督撫另籌辦理，並將該省所舉承辦人員差使，查照商部歷次奏案，分別撤銷，以期各路迅速造通，上裨國計，下厚民生。如再因循瞻顧，坐誤事機，定惟該部及該管督撫是問。其應行路律，並著該部速議具奏。

尋奏：遵卽遴委委員，分路查勘：一爲履勘工程之事，以素習路工者充之；一爲查驗資本之事，以精於會計者充之；均令切實查明，報部覆辦。至修訂路律一節，先經咨行駐使，廣蒐列邦典籍，並派員出洋考察，應趕緊督飭員司，慎詳編訂，再行奏請欽定。從之。

〔德宗實錄，卷592，葉8。〕

〔盛宣懷致陳夔龍電，光緒三十四年五月二十六日〕鐵路實爲國

① 見下注。

家強弱，地方貧富關係。粵漢、川漢如能速成，土貨必能抵制洋貨而有餘，京漢其嚆矢也。今之商學界尚未到實在辦事地步。部遵十五諭旨，派員查勘，查其集股無效者，部中不可不迅速設法，免誤大局。

〔愚齋存稿，卷73，葉25—26。〕

光緒三十四年郵傳部分起派員查勘各路日期表

序數	起數	日期 (1)	路別	查勘者	查勘項目
1	第一起	光緒三十四年六月九日	川漢：川段	李大受、王宗元	履勘工程和調查資本
		光緒三十四年六月九日	鄂段	曾毓雋、張 麟	調查資本
2	第一起	光緒三十四年九月二十四日	洛 漢	陸夢熊、周明泉	考驗路上 稽核款項
3	第一起	光緒三十四年九月二十四日	西 潼	沙海昂（比）、	
4	第一起	光緒三十四年九月二十四日	同 蒲	唐乃倉	考驗路上 稽核款項
5	第一起	光緒三十四年九月二十四日	江 蘇	何葆麟、蘇 興	
6	第一起	光緒三十四年九月二十四日	浙 江	胡棟綱、蔡傳奎	考驗路上 稽核款項
7	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	粵 漢(2)	—	
8	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	閩 建	光 裕、許林燦	考驗路上
9	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	潮 汕		
10	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	新 寧	胡棟綱、蔡傳奎	稽核款項
11	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	惠 潮		
12	第二起	光緒三十四年十二月二十二日	廣 西	林兆鏞	稽查款項
13	第三起	光緒三十四年十二月五日	安 徽	鄭鴻謀、陶 淵	考驗路上 稽核款項
14	第三起		江 西		
15	第三起	光緒三十四年十二月二十二日	滇 蜀	尹家詔	稽查款項

資料來源：

1. 《郵傳部奏議類編》，路政，葉218—219。 2—6，同上，葉274—275。 7—11，同上，葉326。 12，同上，葉328。 13—14，同上，葉317。 15，同上，葉328。

注：(1)日期，指上諭批覆郵傳部奏摺日。

(2)粵漢一路，據郵傳部奏，應由督辦粵漢鐵路大臣派員查勘，郵傳部未派員查勘。

宣統元年郵傳部查勘各路實況表

路別	資金 (單位: 萬兩)		工程 (單位: 百里)		說明	資料來源
	資金估計	實收資金	估計里程	實築里程		
川路, 川段	3,000 <sup>(1)</sup>	881.02 <sup>(2)</sup>	23	—	股資以租股, 土藥股、鹽茶股為大宗, 而官股、票股次之	《郵傳部查勘分類續編》路政, 葉 15-16
鄂段	2,000(圓)	65.69	?	—	其中彩票及廢票換股計 597,800 餘圓, 認股 59,000 餘圓	同上, 葉 17
西	400	64.00	2.4	—	股款尚未開收	同上, 葉 32
江西	4-500 <sup>+</sup>	181.00 <sup>+</sup>	2.40	0.8	其中除認股外, 包括借吳瑞伯銀 100 萬兩, 及引鹽加價、輸運米捐、造工商礦局燈捐並籌辦賑捐項下借糧各款。又, 實籌保士方里程。除認股外, 包括米捐、茶捐、彩票各股。又, 實籌保士方里程	同上, 葉 51
安徽	4-500 <sup>+</sup>	89.00	2.80	0.09	包括股票及鹽勛加價合計	同上, 葉 51
裕	1,500(圓) <sup>(3)</sup>	30.00 <sup>+</sup>	3.60	—	其中股銀 27,000 餘兩, 撥用款捐銀 20 萬兩	同上, 葉 64
阿	?	22.70 <sup>+</sup>	?	—		同上, 葉 84

(1) 僅計川漢鐵路宜(昌)萬(縣)段工程需款數。

(2) 截止光緒三十四年五月底, 除歷年動用外, 實存銀數。

(3) 原籌集股數字。

〔郵傳部請以官股滲入隴海各線段片，宣統元年閏二月〕再，臣部審度形勢，京張、京漢、粵漢各幹路，以次建築，南北交通，尅期可以集事。惟自西徂東，相隔萬里，行程必迂迴而始達，貨物以壅滯而難通。從前商部建議，乘汴洛現造之路，東達徐海，西展至陝甘、新疆，成東西一大緯線。經畫深遠，一時未能舉辦。臣部自接管以來，即思此路關係全局利益，且迭奉廟謨宸訓，責成統籌交通，自應亟謀興築。雖經督催，汴洛工程於去冬造竣，而河南鐵路公司之籌築洛潼一段，陝西鐵路公司之籌築西潼一段，江蘇鐵路公司之籌築清徐一段，久經奏明在案。迺或集股不多，或尚無資本，至今均未呈報開工。除清徐一路，前經大學士張之洞等奏定，自光緒三十三年十月起限四年造竣外，其洛潼、西潼等路，實爲西展之要道，並非蕪廣、南潯次要可比。必早一日告成，始得早一日推展聯絡西陲。施行憲政，胥於是乎賴；斷不能任其一再延緩，坐誤事機。

查洛潼約三百餘里，估計需款一千六百萬圓。西潼約二百餘里，估計需銀四百萬兩。兩公司苟集股有成，同時並舉，三年當可告竣。茲擬限令兩公司自開辦之日起，於三年集股鳩工，每年均須有三分一報部核明，始能准其接續籌築。屆時倘未及半，擬即由臣部籌措巨款，代爲建造。兩公司已集續集之款本，儘可併入作爲官辦商附。倘集股鳩工，不逾年限，惟稍有欠缺，未克告成，即由臣部撥款資助，以竟全功，作爲商辦官助，一體以股本相視，勻分利益。此次清單所列，洛潼、西潼年限，比別路稍嚴，職此之故。其開徐、海清及西安以西各幹線，擬即由臣部次第勸明奏辦。除仍俟勘路委員，將洛潼路線圖說呈核詳議具奏外，理合附片陳明。

〔郵傳部奏議分類續編，路政，葉46。〕

〔郵傳部摺<sup>①</sup>〕臣部前奏應辦要政，分別按年籌備案內，業將勘定開徐、海清路線，列入宣統元年第二年期應辦事宜項下，並附片聲稱：開徐、海清各線，擬由臣部次第勸明奏辦等因各在案。誠以該路東至於海，西接陝、甘，爲中原一大緯線，關係甚重，不得不早爲籌備。

① 宣統元年三月初九日錄批，知道了。



現查河南商辦之洛潼，江蘇商辦之清徐，籌款興築，已覺踟蹰，不遑其餘。彼此銜接之區，兩省皆未能兼顧。倘非及時審度，恐此項緯線終無觀成之時。前次河南、江蘇兩路，曾經臣部於查款勘路案內，奏明派員履勘，亦第就已成路線，覆加考查，並未籌及通盤。且此線貫貫東西，關係尤為重要。其應派員測勘，既為當務之宜急，更期委任之得人。茲查有臣部路政司郎中阮惟和、鐵路總局顧問沙海昂，於路工輿地，均有實學，堪以派委。此外尚有籌備應勘路線，容臣部陸續選員再行奏派。所有派員測勘開徐、海清路線緣由，理合恭摺具陳。

〔同上，路政，第48。〕

〔郵傳部擬撤晉路公司摺，宣統元年四月初一日〕 查山西鐵路，該省原擬由大同府起，修至蒲州府止。嗣後該公司因集款維艱，遂擬先修太原府城起至汾州府之平遙縣一段。現據臣部委員復勘，尚須有斟酌之處，其款項僅存六萬餘金，儻不趕緊募籌，即此一段亦無告成之望。應由臣部會同山西撫臣察看情形，如果悠悠無成，自應將該公司分別撤銷，另籌辦法。

〔清實錄·宣統政紀，卷15，第1—2。〕

〔郵傳部摺，宣統二年正月二十七日〕 查開海路線，經臣部奏明，俟勘定後奏辦在案。該路大概以開封為起點，以自開商埠之海州為尾閭，西聯汴洛，以達甘新，為中原東西一大緯線。陸路則與京漢、津浦交通，水道則與各洋航路相接。控制海陸，經武興商，胥覘實效。即現築之汴洛、洛潼等路，亦必恃此路接通，始可免賠折而期獲利。茲擬開徐一段，取道南段，以期傍近城市。徐海一段，繞出清江，以期與蘇路公司聯絡一氣。綜計該路工款，共需銀一千四百萬兩左右。豫人將來進款，可不亞於京漢、京奉。自應及時籌畫，撥款建築。現擬先由臣部勘酌緩急，逐段開辦，次第集款，分年程功。設有緩不濟急，勢難停工待款之際，當再與度支部妥切籌商。

〔同上，卷30，第24—25。〕

〔雲貴總督李經羲請將滇路收歸國有摺，宣統二年二月二十五日〕 滇省鐵路關係重要，匪特為整頓交通之至計，並且為防制法人

之要圖。擬請飭部迅將滇蜀鐵路收歸國有，趕速測勘。並先將滇桂鐵路設法籌辦，庶滇路有挽回之機，法路有可贖之日。

得旨：着郵傳部歸併前案詳議具奏。

〔同上，卷 32，葉 11—12。〕

### 三、借債築路的擬議(1910—1911 年)

〔雲貴總督李經羲請借外債摺，宣統二年二月二十日〕 滇省三面臨江，強鄰環伺，非聯絡西南諸省，厚集人力、財力，整飭軍防，不足以撐持危局。惟是邊荒寥廓，交通不便。目前大計，莫亟於籌辦鐵路。滇省最要之路有二：一由雲南至四川之重慶，曰滇蜀鐵路；一由雲南至廣西之百色，曰滇桂鐵路。此兩路能同時並修，局勢更爲宏遠。或擇要先築，軍事既有裨益，利權亦可挽回。滇本礦國，五金徧地，徒以運道艱難，銷路未暢；滇路果由自辦，礦業不難大興。擬請飭下郵傳部迅速核議，再由部派員測勘，籌集款項，次第舉辦。其騰越鐵路，英最注意，擬先籌辦土路，以爲基礎。俟與部臣妥議，再行奏明。

下部議。

尋郵傳部等會奏：……臣等再四圖維，覺滇桂最宜先修，與該督所見相同，自應准如原奏，以便切實舉行。至路款一項，宜由臣部籌措，不宜由本省捐集。但部款近極支絀，舍借款外實無他項可提。惟該路究須借款若干，應以何項作爲抵押，及如何分年籌還本息之處，應由該督商同廣西巡撫妥籌辦法，再行訂借。從之。

〔清實錄·宣統政紀，卷 32，葉 6—7。〕

〔東三省總督錫良擬借外債摺，宣統二年七月十五日〕 東三省久成日、俄分據之勢。近兩國協約成立，而大局益危，……不特蔑視中國主權，且不許第三國插足。……今雖補救稍遲，然以三省壤地之廣、物產之饒，銳意振興，未始無轉弱爲強之日。伏維積弱之故，首在土曠人稀。吉、江兩省，荒涼尤甚，……我亟應設立墾務局，特簡大員督

辦，派員前往內地招墾移民。……按年進行，內力漸充，乃可制外。無款可籌，自惟有議借外債之一法。……臣擬借外債二千萬兩，以一半設實業銀行，一半移民開墾開礦築路。惟必須政府承認，於合同內聲明，始得見信。現錦瓊鐵路雖未議定，若先修錦洮一段，俄國當無異議。葫蘆島開闢商港，主權在我，亦與他國無干。一俟籌款有着，同時並舉，得寸得尺，固未始非圖存之策也。

得旨：外務部、度支部妥速議奏。

尋奏：該督此次擬借外債二千萬兩，以一千萬兩設立東三省實業銀行，以五百萬兩為移民開墾之需，以五百萬兩為開礦築路之用，擬請照准<sup>①</sup>。由東三省商借，妥訂合同。……從之。

〔同上，卷38，葉42—44。〕

〔又摺，宣統二年八月初七日<sup>②</sup>〕 財政日窘，外禍日迫，惟有實行借債可為第一救亡政策。借債乃十年以內救亡之要著，……造路乃十年以外救亡之要著。

中國交通不便，凡政令之宣布，軍事之徵調，障阻既多，緩急難恃。所有森林礦產，因運輸不便，亦多棄利於地。果十年以外鐵路盡通，御中控外，勢增百倍。斯時採用各國行政之法，決無難行之慮。擬請速定大計，指明我國亟應興築之粵漢、川藏、張恰、伊黑四段幹路，准以本鐵路抵押募借外債，以十萬萬為度。即由度支部、郵傳部主持，一面議定借款，一面議定包工，限期十年完竣。其附屬於鐵路事業經營者，則責成路線所經各省將軍督撫都統妥為規畫，次第興辦。……更徵諸古今中外之歷史，國家之盛衰，實視財政為消息。可分為四時代：日本國財力完全之時代，曰借債維持之時代，曰債主代為維持之時代，曰債主監督財政之時代。我國今日所處之階級，即由借債時代，漸入於債主代為維持時代。利用此策，乃可復還其財政完全之時代。

〔同上，卷40，葉11—14。〕

① 據錫良在同月二十五日請開去總督摺中稱，擬借的外債，並未成事實。

② 錫良此摺，呈下度支部議。度支部駁覆，從緩辦理。

〔陝甘總督長庚請借外債，宣統二年十一月十八日〕 甘肅鐵路，計由歸化至蘭州省城，爲程二千餘里，約需銀二千數百萬兩，請暫借洋款修築。……

又奏，新疆關係緊要，擬請借款接築歸新鐵路。……

並下部議奏。

專郵傳部奏：臣部前經奏定中國軌線全圖。……西北等路，臣部業經籌及。……歸新一路，……究竟修養之資有無把握，應俟籌有的款，實行開辦。……總之，目下造路，必資借款。將來如何籌還本利，如何防守路線，應俟籌有辦法后再行妥酌辦理。從之。

〔同上，卷 45，葉 5—10。〕

〔李經羲致郵傳部電，宣統三年四月十九日〕 借款祇言興辦滇路，不指路線，其故有二：一、英、法均望通蜀，滇人亦多執前說，此時宜示渾涵。二、通蜀利在商，通桂、粵，兼利兵。爲滇計，重在速得海口出路，不爭桂蜀。辦滇、辦桂，滇蜀須視閣部主畫，擇一速成，義無成見。前舍滇蜀而議滇桂，亦有二故：一、滇桂先至百色，即通水道，路短費輕，其成效速；二、滇蜀一路，滇力不辦，又不欲官辦。川漢工險道長，任蜀能自辦，成效無期。成都至敘州一節，蜀必俟川藏全通乃辦，更不知何時滇線接敘，不通成都何益？滇通蜀而蜀猶未通漢何益？由百色興工，水線近速；由敘府興工，水線險遠。以理勢論，粵漢能成，又當在蜀先也。今閣部主定計劃，幹路邊路收歸國有，局勢一變，阻隔堪虞。是借款訂立合同，當預留閣部通籌地步。義於未奉旨前，早料及此。蓋此等大路，非國辦不成，但見百難俱起耳。籌邊大局，滇蜀、滇桂兩路並辦最宜。今國力單薄，不得不謀次第。

無論桂蜀，均非借款二千萬所能竣事。今僅議借二千萬，亦有二因。一、恐多借議者更多，度部難籌抵押；二、僅謀滇色，以二千萬計，所缺不過四五百萬，另借似尙不難。若謀通蜀，更須加千萬以外。各省籌議多分畛域，急於圖成，置難趨易，則滇情也。部電眼光極遠，議院成後，借債更難。義亦信鈞部肯一意圖成，免生枝節。無論滇蜀、

漢色、漢絨、漢成，均須趁此加借鉅款，此關預定計劃，非滇所敢僭議。請與度支部切商賜覆<sup>①</sup>。

〔清宣統朝外交史料，卷 21，葉 17—18。〕

〔鄭孝胥：四大幹路說帖〕 時事急矣，欲以兵力自強，非五十年不能收效；欲以政治自振，非三十年不能見功；欲以窮困閉塞之國而為治兵修政之舉，則又非三五十年所能成就。故為今日之中國計，十年之內，惟以吸收外資為救亡之要著，十年以後，惟以鐵道盡通為圖存之要著。約而言之，則借債造路而已。宜指張恰、伊黑、川藏、粵漢為四大幹路，借債以十萬萬為度，包工限年以成之。世界諸國以侵略為主義者，德、俄、日三國是也。三國者，其財政皆處於竭蹶，皆恃借債以行其發難之志。使中國速於一二年之內大舉借債，聲言以歐亞交通之職為己任，則各國必將踴躍輸資於中國，以成此歐亞交通之新局，則三國借債之謀，必將大阻，而侵略之策，必將中挫，而不能直前。且包工與借債並議，則所借之債悉入包工之手，而無挪移吞蝕之患。包工既定，則包工公司以營業為務，其用人購料，必願就近取資於中國，而不願遠求於本國；其工程之限期亦必務求迅速，而不願延緩以自貽虧折之害。雖有最長於工程之公司，得十之三，其贏利已為不資，所餘十之七者，悉以易中國之工料，是借債十萬萬，外人得其三，而中國得其七也。中國既藉大工以活民力，而列國之甘於發難者，又懷毒而不得發，此誠釜底抽薪之策，所謂十年之內，以吸收外資為救亡之要著者，此也。

〔汪慎旉遺著，卷 5，頁 39。原載宣統三年六月初六日鄂言報。〕

<sup>①</sup> 郵傳部接李經羲此電后即鈔致外務部。本電所稱“議借二千萬”數字的單位是圓。李希望向四國銀行在簽訂湖廣鐵路借款合同後加借，事實上未及進行此項借款清王朝已被推翻了。

## 第二節 湖廣鐵路的四國銀團借款和幹路 國有政策(1905—1911年)

### 一、湖廣鐵路的借款交涉(1905—1909年)

#### (一)張之洞和湖廣鐵路借款

〔余肇康致瞿鴻禨電，光緒三十一年八月二十七日〕 敏昨到武昌，冰帥〔指張之洞〕談及粵漢鐵路，謂既已爭回自辦，不能不亟籌開工，免貽外人口實。路工既興，必須刻期告成，始能早收利益。然欲於鄂、湘、粵三省就地籌款，恐曠日持久，十年未必能成。粵人在南洋各埠，富商較多，習見外洋鐵路之利，招股或尚易為。若鄂、湘兩省風氣初開，知路利者尚少，路工未成以前，招股必難踴躍。目前興此大工，斷非借款不辦。蓋借整款興工，五年之內路工必成，勻分撥還，期二十年付清，財政較可舒展。此為最穩妥之辦法。所慮借外款者，恐路權為所干預耳。現擬向英國借款，係聲明凡關於鐵路用人、擇地、管路、行車及開礦之權，絲毫皆不准干預，又不以鐵路作抵押。限制極嚴，決無他患。從前不容以美接美者，以合興壞約在前，雖另與改訂權利，斷不能全數收回，與此時另向他國借款，但資其財，不假以權者迥別。且言明前五年專付息，五年後中國有款隨時可以清還，並不拘定年限。借主之權甚足，似未可與以美接美之說相提並論。若必欲自行籌款，湘境路長千有餘里，以山路平地扯算，每里約合工料銀萬五千兩，五年成功，歲需籌款四百萬，湘有此力乎？鄂則紳商財力更薄，尤苦無從措手。設因款細，遷延不辦，外人競生覬覦，種種要求嘗試，防不勝防，斷非長策。至川漢鐵路，川境雖擬籌款自辦，至今尚無頭緒。鄂境此路亦長千有餘里，急切間更從何處招集千數百萬之鉅款？故非借款，萬辦不成。昨外務部來電，慮借德款，英、美必有責言，因以勿借外債為主。鄙意但使路權絲毫不失，雖借外款，亦屬無妨。況鄂

省借款與川省無涉。川督前奏不爲食言。此時但借英款，不借德款，英、美自無異說。潛公來電，慮粵漢鐵路借款，或失路權，所見極是。但現擬辦法，路權固未有一毫損失，望即轉電止潛兩公，於借款一事，極力維持，俾無阻格，庶可克竟前功，早興大利等語。

竊謂冰帥因美約失權，特倡議爭回，斷無以爭諸美者，復讓諸英。觀現定借款辦法，防禁十分嚴密；借款之圖，無從干預路政，儘可放心。望公鼎力護持，並屬轉致潛公，同心贊助，藉紓紳民之力，而速路工之成。用特代陳，即請商同潛公，趨弟未行以前，電覆武昌，以憑轉呈。盼甚。

〔張文襄公全集，卷193，葉30-31。〕

〔張之洞致外務部電，光緒三十一年九月二十七日〕 川漢鐵路在川境者二千餘里，半係大山，工費必需數千萬，集款甚非易易。其於鄂境之路，川省更無能爲力矣。在鄂境者一千二百餘里，亦有山路，需費亦復不貲。鄂省民力困竭，萬萬無從籌此鉅款。鄂路不成，則川無出路，無利可獲。川民豈肯輸資集股？一兩年後，即籌定各款，亦必觀望不繼矣。然則鄂路不修，勢必牽連川路亦不能開工。川路久不開工，不惟川民失望，川股難籌，恐各國亦將生心。故川漢路工，鄂不能不急籌開辦，以通川路，而維大局。然鄂既分認粵漢贛路修路之款，再欲另籌川路之款，斷無此力。故此路非借款萬不能成。

前承電示貴部曾允英、美借款修此路。今若尚借英款，英與美自能聯合。至他國本無干涉，自不致有異議；且雖借英款，仍歸自辦。照會內預先議明一切用人、擇地、管路、行車及開礦利權，借款國之工程師，絲毫不得干預等語。似無流弊，斷不致將路權放失。此路成後，車利極優，分二十年攤還本息，所差當亦無幾。見利之後，招股較易。鄂省仍須多方設法，隨時募股集捐，湊還借款本息，當掃數清償。

總之，川漢一路，款鉅工艱，萬分難辦。特以西南上游大局所關，鄂省地方職守所在，不敢不勉爲其難。籌思經年，舍此實無辦法。謹此剴切續晰密陳，務懇貴部統籌詳酌，速賜指示，川、楚兩省幸甚。

〔同上，卷194，葉28-29。〕

〔張之洞致郵傳部電，光緒三十三年二月十八日〕 去臘准貴部來函，並譯錄英商濮蘭德〔J. O. P. Bland〕暨賈斯霖〔M. Casenave〕原函一件，承詢該商願借款承修湖北等處鐵路一事，其中究屬如何情形，囑即詳細見覆等因。

查濮蘭德前由漢口英領事介紹來見，欲借款與我修路。當經答之云：前奉有不准外省借用洋款之諭旨，此時斷不能再奏。如經外務部及郵傳部奏准借款，鄂省自願借款及早興修等語。茲閱原函所述語氣，大略尙屬相符。

查川路自籌有款，湘路亦不便越俎代謀，只能在鄂言鄂。鄂省境內應修之路，粵漢一路，則由江夏至岳州三百六十里；川漢一路，則由漢陽至荊州、沙市約四百五十里。工大款鉅，一時難以並興。附股商民，仍多觀望。然非鄂境之路，從中接通，則京漢與粵漢、川漢兩路，兩端不能聯合於京漢幹路，終無大益。今濮商既願我借款，如目前能借得一千萬兩之款，則鄂境之粵漢、川漢兩路，即可同時並舉。工興利見，入股自必踴躍。再行一面招股，一面陸續分期還清，似尙是權宜濟用之一法。鄂路既通，則湘、蜀兩路招股亦易，不日即可全路告成。粵漢、京漢中國之大幹路，聯絡一氣，全局俱振。惟借款既奉有明旨，鄂省斷不敢自行陳奏。高目鉅工，徒深焦急。

貴部總攬路政，籌贖京漢全路之議，宏規遠慮，欽佩實深。京漢而外，自以粵漢、川漢爲最長最要之幹線。竊擬一變通之策，貴部借英款以還比國路債，既已奉旨准行，擬請貴部既於籌贖京漢路借款總額內，代爲多借千萬，或一千五百萬。表面仍作爲貴部所借，內容實爲鄂省境內粵漢、川漢兩路借撥之用。鄂省祇作借撥部款，認息分還，一切照外款辦法。五年還利，五年之後，本利並還，二十年還清。不過五年即可騰出行車餘利，接修荆沙，分接宜昌、襄陽兩路。照此辦法，路工即可速成，路權又不致屬於外人，而與前旨不相違背。如貴部以爲可行，應請就近與濮商妥商一切，但萬勿明言鄂借。密。

〔同上，卷198，葉3—4。〕

〔又電，光緒三十三年四月十三日〕 粵漢路一案，先造路，後贖



路，中國皆係與美立約，與比國無涉。前年贖路草約內聲明，將上開各項合同之特權利權注銷。正約又云，經合興股東多數及董事等照准實行。今比使忽來插入要求，中國斷不承認。去年比使過鄂，面言及此，當即駁之。告以有話可自向美國說。渠默然。此事比國萬分無理，請貴部力拒之爲幸。

〔同上，卷 198，葉 21。〕

〔張之洞致梁敦彥電，光緒三十三年五月十四日〕 近日英領事因鄂境修造粵漢、川漢兩路，需款甚殷，疊次由匯豐及中英公司屢來勸我借款。敝處初則峻拒，彼頗肯遷就。其中情節，曲折紛繁，非電所能悉達。現在尙未允許，即使籌借，亦當與英人商訂。英人願聯合法國東方銀行合借，已以原約所無駁之。日本銀行亦願借，爲英所阻。議明合同不列日本銀行。至華德銀行雖亦欲插入，託人來說，敝處未與之議。蓋鄂省修路，不借款則已，若借則必須匯豐。因從前曾與英領有約，此時礙難更改也。德使所請，尙祈婉卻是禱。請爲使酌度回復柯達士是荷。

〔同上，卷 199，葉 4。〕

〔張之洞致英國駐漢口總領事法亞斯(E. H. Fraser)照會，光緒三十四年九月初九日〕 本大臣去年在鄂時，曾向貴總領事商借二百萬鎊，爲修造湖北鐵路之用。大略辦法，已議有眉目。現在湖南鐵路，亦擬借一百五十萬鎊，另以湖南省進款一百二十萬兩作抵。湘路現歸本大臣督辦<sup>①</sup>，其借款由本大臣主持定議。本大臣深願統向貴國借用，無論中英公司或匯豐銀行均可。但此項借款，中國只認借之英國銀行，不認他國銀行；設有他國出而干預，亦須貴總領事與之辯駁，中國概不承認。似此辦法，貴總領事若願承借，即望迅速派一明白妥實人來京，或就近在京派一人與本大臣面議詳細章程可也。即盼電覆。

〔同上，卷 201，葉 8。〕

<sup>①</sup> 光緒三十四年六月二十日上諭：“著派軍機大臣大學士張之洞兼充督辦粵漢鐵路大臣”。又，同年十二月初六日上諭：“派張之洞兼爲督辦川漢鐵路大臣”。此後，鄂境川漢段也包括在這次湖廣鐵路借款案中。

〔又照會，宣統元年正月二十四日〕 前次本大臣贖回粵漢鐵路，承貴領事介紹得借公道公款，深荷睦誼。因有以後粵漢路如須借款，先儘英國詢商開價之照會。嗣於去年九月初間覆電致貴總領事，迅派明白妥實之人，來京面議借款辦法，經貴總領事舉薦中英公司代表濮蘭德。本大臣延候將及兩月，濮始來京，始得開議。本大臣可謂誠心欲與貴國商議，藉副貴總領事交好之盛誼矣。但此次商議，自應查照前次照會辦法辦理，彼此不得違異。

查照會內訂明如向外洋借款，先向貴國詢商開價，仍與他國所開息扣比較。又工程師但管分內應辦之事，餘事皆不得干預。又凡鐵路一切用人、擇地、管路、行車等事，均由中國自主各等語。文義本極分明。乃濮蘭德自開議至今，已過月餘，晤催多次，總以先訂合同條款爲詞，不肯開價，已與先開價之意不符。又，始則欲包修全路工程，繼復力爭工程師於購料用款必須簽字，又與工程師不得干預他事，凡鐵路公司一切等事，均由中國自主之意不符。商議再三，始終堅執。昨濮蘭德復諄言，如不允工程師簽字，借款事千萬不辦。如有他國欲辦，可先請他國辦。且云不僅粵漢路不辦，他路亦不能辦云云。詞意堅決，是濮蘭德不顧前次照會，必欲干涉中國路權，本大臣實萬萬不能照允。

濮蘭德既決言不辦，並令先向他國商辦。查此事自去年九月至今，已就延五月。路事緊要，不能久延。本大臣前因比較開價，曾經與他國詢開價值，此時只可改與他國商訂。因與貴總領事交好多年，且荷厚誼，特此電達。並聲明如此辦法，乃係濮蘭德之意，非本大臣不盡睦誼，亦非不按照會辦事。實由濮蘭德此次情形，既有負本大臣願與貴國交睦之盛心，且恐亦非貴總領事從前商辦之本意也。

〔同上，卷 201，葉 20—21。〕

〔張之洞致梁敦彥函，宣統元年二月初一日〕 昨承示英國朱大臣〔朱選典，J. N. Jordan〕節略，藉悉一切。敝處昨亦接到漢口法〔法話斯〕總領事來電一件，特抄呈察閱。……刻下與他國所商，大致已有頭緒。惟所力爭者，他國皆未爭，愈顯濮節外生枝，不顧交情，有

意挾制。鄙人既已竭盡情誼，處處按原訂照會辦理，且與他國商訂將定，自可不必再與濮蘭德開商，似亦無不合之處矣。但念與法總領事交誼夙敦，又重以朱大臣轉託台端之意，因格外顧全睦誼，姑允再與濮蘭德開商一次。但有三事必須濮蘭德應允，方與開商。如不允，即不必再商矣。

一、總工程師祇管分內應辦工程之事，餘事皆不得干預；購料用款，不能簽字。

一、各條大概均仿照津浦合同辦理，不得於津浦合同所准權利之外，另有要求；惟經理購料一層，須先儘中國自有自造材料購用。在合同內，切實聲明照津浦合同。原文須略加更改。

一、合同條款大概，既均仿津浦辦理；必須於兩日內商議決定。決定後在三日內與他國各密開息扣價值當面揭封，不得藉詞支延。

以上辦法，擬託台端轉達朱大臣酌核轉飭，並即示覆無誤。

再，查照會內所指先儘英款商借，自係指英國各商款而言，非指中英公司一家。如按照上開辦法，朱大臣能另派他家來敝公所商辦，尤為鄙人所深願也。至英使館與外務部派員調停一節，似可不必。因此事本甚易辦，如濮不節外生枝，即可定議。如仍始終堅執，即無可再商，均無所用其調停也。

【同上，卷 221，葉 22—24。】

〔又函，宣統元年二月十七日〕 粵漢鐵路借款一事，前經催令濮蘭德速開價值。嗣據濮蘭德稱，所有辦法及價值准於十四日下午四五點鐘訂定，如英國不欣承辦此事，亦於十四日回覆等語。嗣於十五日止午十一點鐘，濮蘭德來公所面稱：借款事如照津浦合同辦理，中英公司決不肯辦。當經高、曾兩委員再三詢問，濮蘭德已切實聲明，決意退辦。

查此事關係重要，已與英公司商議數月，可謂情誼兼盡。彼既始終不肯開價，現又明言退辦。鄙人恐貽誤路政，因不得不改與他國商定。是日下午三點鐘，即與德華銀行柯達士面商訂定大概辦法，均仿照津浦合同辦理，惟息扣較津浦尤格外公道，並據柯達士寫立函單為

據。及至七點鐘後，濮復由德律風傳達，請再展期一日。當經高、曾兩委員告以已與德國開商，既請展期，允以一日爲限，乃候至十六夜，濮仍無一准回信。鄙人實不能再候，致徒延誤時日，遂函覆德華銀行，允認其所立函單爲據矣。

所有粵漢鐵路借款中英公司業已退辦，及改與德華銀行商定情形，合函請台端，轉達英國朱大臣知照。並煩將如此辦法，實非鄙人本意，因已延誤多時，事體重要，前已歷次函陳，不能久候，始迫而出此也。

〔同上，卷 221，葉 25—26。〕

〔張之洞摺(定稿未奏)〕 緣前贖回粵漢鐵路時，美公司知中國財力艱窘，於簽訂合同時，故迫中國以極短促之交款期限，意在使中國屆期款不能交，即可藉口全翻成局，用計至狡。彼時款鉅期迫，急切難籌。……幸得商由漢口英總領事法磊斯介紹英香港政府，借與中國英金一百一十萬鎊，應交美款，得以如限匯至美京華盛頓全數交清。……英政府敦睦邦交，贊成盛舉，俾中國得收回無窮權利，自不能不與以酬報。因於借款合同之外，另給照會，言明兩湖境內日後除中國自行籌款修路外，如須向外洋借款，當先向英國詢商開價，……各等情。……均經臣奏明有案。

……故此次議借外款，不得不先向英公司開商，以踐前言。乃英公司代表濮蘭德，於開議後，要挾多端。……種種無理要求，實出情理之外。均經臣督飭議款委員，嚴詞拒駁。然舊案具在，未便遽舍英商而謀諸他國，故委曲磋磨，延逾數月。忽訪聞英人近正聯挈各國，組織公司，專爲干涉中國主權利權，卽所謂長江一帶，英人視爲勢力範圍，又所謂實業同盟者是也。此舉果成，關係東南利害極鉅，因思於其協議未定之先，預爲牽掣，冀可挽回中國大局。

查歐洲各國勢力，足與英抗而不甚親睦者，惟有德國。德與中國交涉，初亦用強橫手段，繼因交誼日傷，情好日薄，乃急謀變計，改用平和政策。臣因於濮蘭德負氣翻議之際，利用其儘可與他國另議之一言，執爲英國代表允認我國可與他國借款之據，立與濮蘭德停議，

以挫英人之氣。即日另與德商柯達士開議，以震英人之心。原擬徐圖轉圜，將來即以英、德合辦爲兩全交誼之方，粵漢、川漢合借爲兼籌並舉之策。德商得此機會，一力承認，息扣從輕。嗣英人知已與德商定議，果援案極力爭辯，並由英政府向中國駐英大臣強詞詰責。經臣隨時函達外務部，將澳蘭德不按照原訂照會辦理及無理要求各情形，詳實申說。又略示以如改派他家英商來商，肯按照現與德商所定辦法辦理，亦可與商鄂境川漢借款。且當時與德商立約時，業已聲明，如英商據約力爭，則兩湖粵漢借款，仍應向英議借，而以鄂境川漢借款屬之德商。必使鄂境川漢路款歸德商承借，兩湖粵漢路款歸英商承借，庶可破英人之狡謀，均長江之勢力。斷不敢輕率定約，墮其彀中。英商見所謀不遂，數月之間，詭譎百出，枝節橫生，恫喝要挾，無所不至。臣堅持定見，隨機應付，逮與熙禮爾定議之日，仍加函存案聲明，英國借款公司購買材料經理人，另派代表人來中國承辦。其原派之澳蘭德，決令回國，以後總不使此人干預此事，以絕後患。故此次借款磋商半年，始克成議。尙幸主權未失，一概就我範圍。則關係於兩省借款者事猶小，關係於中國全局者事實大也。

〔同上，卷70，葉32—35。〕

〔又摺（定稿未奏）〕查湖北、湖南境內粵漢鐵路自武昌府省城起，至湖南郴州屬境止，約長一千七百餘里。鄂境川漢鐵路幹線，自宜昌經荊門襄陽至廣水止，枝線自荊門經沙市至漢陽止，共約長一千六百里。兩路地段綿亘，工費浩大，非有的款五千萬兩，難以觀成。臣前在湖廣總督任內，於光緒三十一年八月間，奉旨將粵漢鐵路收回自辦，後屢經籌款招股，期早興修。而時閱數年，籌撥官款爲數甚微，招集民股亦僅百數十萬元，毫不濟事。誠以中國財源枯竭，商力未充，欲成此縱橫兩大幹路工程，舍借款無速能興修之方。築室道謀，歲月易逝。坐視東南精華內蘊之區，交通梗阻，何如早借鉅款，同時並舉。利源既開，籌還自易。

臣於上年十一月間曾將借款只在章程周妥，路權不失，並無流弊各情形，奏陳在案。並奏調湖北提學使高凌霨，暨引見在京之湖北施

籌道曾廣銘，派令隨議借款。查照光緒三十一年籌借英款贖回粵路成約辦理，先與英商中英公司代表人濮蘭德面議兩湖境內粵漢鐵路借款規條。自上年十一月杪開議，至本年二月，逐日會晤，未能成議。又續奉諭旨，督辦鄂境川漢鐵路，亟須兼顧統籌，深恐延宕時日，有誤要工，乃一面與德商德華銀行代表人柯達士，將粵漢鐵路借款辦法大綱商定，各寫函約為據，大概均仿照津浦鐵路合同辦法。惟折扣從輕，年限縮短，則較津浦合同為優。後經英國政府與駐京使臣，先後向中國駐英大臣及外務部，援據舊約仍請重議借款，並改派匯豐銀行代表人熙禮爾來商。復經臣督飭高凌霨等再與磋商。英商以中英公司係英、法兩國商人合股所設，今該公司既不與聞借款，匯豐純係英國銀行，仍願與法商東方匯理銀行合辦，以全交誼為請。乃令英、法、德三國銀行合借兩湖粵漢、鄂境川漢兩路款項定額英金五百萬鎊。粵漢用英總工程師，川漢用德總工程師。三銀行協商兼旬，均經允從。

嗣比國以所購合興公司金元小票尚未收清，亦藉詞出攬借款。臣查此項金元小票，係由美國轉售比國，當日贖回粵漢鐵路時，比商不肯按照美國所訂之價退還，曾與前出使美國大臣梁誠商定，暫仍按期付息計美金二百二十二萬二千元。現比人既藉詞干涉，英德銀行亦以此事於歐洲借款債票有礙，應先收回此項小票，以清羈縻。因議加借英金五十萬鎊，備還比款。

定議後，借款修路分為二事，另指的款作押，祇作擔保之用。將來還本還利，仍取給於鐵路進款。至所指各項的款，先經臣電商鄂、湘兩省督撫，以湖北省百貨釐金二百萬兩、川淮鹽局江防加價四十萬兩、光緒三十四年八月新加鹽釐三文捐三十萬兩、湖南省百貨釐金二百萬兩、兩湖振糶捐鄂款二十五萬兩、湖南鹽道庫正釐二十五萬兩，合計五百二十萬兩，約符借款抵押之數，該銀行等均無異說。乃與訂立借款合同二十五條，名為中國國家湖北湖南兩省境內粵漢鐵路、鄂境川漢鐵路五釐利息借款。係英金五百五十萬鎊，內計兩湖粵漢路用二百五十萬鎊，鄂境川漢路用二百五十萬鎊，收還比國金元小票用五十萬鎊。利息俱長年五釐，九五折扣，股票由英、法、德三國銀

行合認分售，以二十五年爲期。如十年後中國籌有的款，亦可全數清還，惟每百鎊須加還二鎊半。如在十七年後，即無須加價，照鎊還清。測勘路線，應由督辦大臣核准，約計四年造竣。於合同畫押後開工，不得延至六個月外。所有建造工程以及管理一切之權，全歸中國國家自行辦理。訂用英、德兩總工程師合同，亦由督辦大臣核定施行。至購料、用人、用款等事，合同內有未詳盡者，另寫附函存案，以期彼此信守。

臣逐條核訂，實係將借款、修路劃分兩事，於中國利權主權毫無損失，至折扣之輕，更爲中國歷來借款所未有。以津浦鐵路借款比較，計可多得十一萬鎊；以郵傳部借款比較，計亦多得五萬五千鎊；若以向來九扣借款比較，則所多得二十二萬五千鎊矣。固由歐洲市面票價隨時漲落之不同，而此次所辦，亦實屬異常切實。並經臣嚴飭承議借款各員，廉潔共矢，仍將經手人員並無絲毫費用等語，載入合同，亦爲歷借外款所無之事。

臣查此次借款，先因英商漢蘭德藉詞要挾，枝節橫生，致令磋商，閱五月餘，會商至百餘次，竭力磋磨，始得與匯豐、德華兩銀行定議。猶幸主權未失，折扣極輕，且款由三國分借，勢利平均，實無絲毫流弊。當經臣將此項合同轉商之外務部王大臣詳細校閱，亦均意見相同。謹繕具合同並附函清單<sup>①</sup>，恭呈御覽。……

再，查光緒三十四年十二月初十日，會議政務處議覆度支部奏，清理財政宜先明定辦法一摺，內開：嗣後募借外債之權，專屬度支部。凡各部、各省擬借外債，皆咨明度支部，由度支部出名訂借。又各該部、該省如願自向外國放債之人相商者，祇准商定辦法，仍須統歸度支部出名立約承借，均不得逕向外國訂約借債各等因在案。臣奉旨督辦粵漢鐵路兼鄂境川漢鐵路，現在商借外債，自應遵照奏定章程辦理。惟政務處議訂此章係在光緒三十四年十二月初十日，臣奏請訂借外款係在十一月十六日，是臣開議借款辦法，在政務處新章未出以前，既已與各國銀行開商，勢難中止。是以此次借款欲令就我範圍，

<sup>①</sup> 合同並附函清單，略。

不越三十一年所訂照會限制之外，臣尤不得不逕與開商，以期一手商辦，庶不至有所歧異。惟有俟將合同訂定後，應否照准，仍請飭交度支部核議，以重部章。合併聲明。

〔同上，卷70，葉27—32。〕

〔日本駐德國公使珍田致日本外務相小村函，1909年4月23日〕關於這次粵漢鐵路借款的成立，德國人認為是對中國經營上的一大事功，而加以非凡的歡迎。《羅加爾安都埃格爾》的北京通信稱，1909年3月7日對德國資本說乃是一個永遠不可忘記的紀念日。這一天德國的資本在和平的戰爭中取得了勝利，第一個矛頭擊破了英國所經常聲稱的揚子江流域的獨占權。……

又《北德新報》上海通訊……亦指出這次借款的成立，是突破英國所聲明的對揚子江流域的獨占權的嚆矢。……本借款成立的結果，今後將給德國工業帶來很大利益。

其它各報也都異口同聲地謳歌德國的成功。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔德國首相畢魯致德皇報告，1909年5月15日〕謹呈報陛下，今天在柏林，德華銀行與英、法銀團代表對中國揚子江流域鐵路的修築，達成了協議。議決由三國財團貸給中國政府五百五十萬英鎊，作為修築粵漢線湖南段和川漢線湖北段之用，而由中國給以可靠的擔保。德、英、法三國平均分配借款及鐵路材料的購置。此項借款擬在倫敦、柏林、巴黎的證券市場上募集。德國財團將指派川漢線湖北段（約800公里）的總工程師，粵漢路總工程師則由英國財團指派。

這次協議消除了德華銀行與英、法財團間由於相互競爭而引起的分歧。從我們的立場看來，這即將成立的合同，應受到歡迎和滿意，因為它打破了英國一向視為他份內的揚子江流域的鐵路的獨占，（德皇批：妙哉。）並給德國資本與德國企業在所謂英國勢力範圍內開闢了活動的新園地。（德皇批：好。）

據此間金融界看來，與中國政府的交涉，不久即可完成，不至另生枝節。（德皇批：對此案立功者，應授予勳章——十分滿意。）



## 附，日、俄兩國的活動

### (1) 日本組織日英辛迪加的活動

[北京日本正金銀行董事小田切致日本外務省的小田切與法倫許晤談記要，1909年2月9日] 本日上午保林公司代表法倫許勳爵來訪，因余不在，未晤及。下午參加一茶會，晤及了。

法倫許說：這次中國關於粵漢鐵路建築資金向英國借款，目前正在協商中，和商洽上述借款同時，英國在申請工程的承包，張之洞初予同意，而後加拒絕。據探究，其原因在於憂慮受日本的干預。此際請您對上述工程的承包辦法，考慮日、英間的合作。

余答道：關於本件，余以無任何直接關係，不能作負責的交換意見。

嗣再作如次的問答：

小田切說：關於日英合作承受粵漢鐵路工程，您若有成案，請告知。

法倫許說：余並無什麼成案，您若有良案，望告知。

小田切說：日本方面和保林公司組織一新迪加，如何？

法倫許說：組織新迪加並無不可。由保林公司承受與清國的合同，事實上則以新迪加進行工事。

小田切說：關於使用日本工程師，貴見如何？

法倫許說：工程師使用保林公司的，並無排斥日本工程師之意。全線系統若以同一的工程師執行工程，當可保證建築的統一。……

小田切說：在我工程師中具有英式鐵路工程經驗者不少，將其混用，並無妨礙，若不使用日本工程師，則本件的妥協當甚困難。

法倫許說：此問題在英國的處理上亦甚困難。

中英間的約束，當購入質良價廉者。

小田切說，若組織新迪加，所要資本額幾何？又利益分配辦法如何？

法倫許說，關於資本，難於提出確實的意見。二十萬鎊左右大概是必要的。關於利益的分配，因為由英國方面供給工程師等關係，純利的四分之一應給予保林公司，餘額則分配給出資者。

會談要點如上所述。法倫許提議對我不利之點很多。日本方面是否大體同意組織新迪加，〔我〕不盡明白。尚有進一步交換意見的必要。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔日本駐華公使伊集院致日本外務相小村電，1909年3月11日〕  
粵漢鐵路借款，原為中英銀公司所提出，但德國以津浦鐵路借款條件為根據，提出了〔對清〕更有利的條件。關於上項，〔清〕外務部突然於本月7日通知英國公使。……為了不妨害張之洞的感情，德華銀行方面的代表柯達士，曾進行極秘密的活動，並急速提供了多少有利〔清國〕的條件。若德國借款能成功，則法倫許和小田切之間所動議的以承辦工程為目的的團體將被其所奪。

〔同上。〕

〔又電，1909年4月1日〕張之洞曾表示不欲任何人承包〔粵漢鐵路〕全部工程，仍擬採取劃分各段而分擔之的方針。因此，小田切告法倫許稱，過去所計劃的由日、英一手承辦的建議，看來終難達到目的。法倫許答稱，這次借款縱然有德國的請求，但本人對於工程承辦之件，依然儘可能和日本方面合作。

〔同上。〕

〔小村致伊集院電，1909年5月18日〕為承辦粵漢鐵路工程，即使三國〔英、法、德〕銀行家間成立協議，日英新迪加的組織當依照商議繼續進行。

〔同上。〕

〔安川<sup>①</sup>致法倫許函，1909年5月29日於北京〕關於粵漢鐵

<sup>①</sup> 安川，日本中日辛迪加代表。

路的建築工程，貴我兩方代表有關辛迪加在口頭上曾獲有默契，茲請將下開幾點，加以認定。即：

一、爲免我們間自起競爭，在向中國當局取得〔築路〕合同時，貴我兩方代表，應隨時誠摯地進行磋商，交換意見，並協力合作。

二、每個辛迪加應就其自備資本，進行建築，並各自獨立築路帳目。

三、合同締訂後，應分相等兩段落，各在其本段獨立地進行建築工程。

四、在我們有關權益內，設如發現有抱同樣目的的任何競爭者，我們辛迪加應採取聯合行動，用以保護我們利益。

以上包括我與閣下所談各點。如蒙閣下及早予以認可，無任感謝。

〔同上。〕

## (2) 俄國的企圖

〔張之洞致外務部電，宣統元年七月二十四日〕 昨由宗委員鶴年鈔呈俄使交來節略，及擬覆俄使節略二件，接閱之餘，實深駭異。查此次借款，先與中英公司開議，嗣與德華銀行續商，均係有往年成案在先，自應如約辦理。後因中英公司未能就範，英國改派匯豐銀行接議，以中英本有法商在內，加入匯理銀行，尚非節外生枝。至美國銀行分議鄂境川漢借款一節，亦係貴部於光緒二十九年曾經商允，亦屬有案可援，有詞可藉。想皆閣下所深知。中國與各國交誼，本無歧視。然辦理內政，自有主權，辦理外交，須有成案，外人斷不能憑空強爲干預。前次俄人妄肆要求，即經敝處函勸，速爲嚴詞駁拒。及聞貴部照覆俄使原稿，僅絃業已成議，無從再商等語，未將各國銀行皆有案據可援各情形，詳細剖駁，以絕其望，致俄人認爲所列意見，並不固執，遂思設法嘗試，覬覦攬入。設若再許其請，不惟四國銀行萬無輕允之理，中國寔無主權，任人干涉，其將何以爲國？鄙人事有專責，更將何以對三省，何以對天下乎？尊處所擬覆俄使節略，語氣太鬆，且

多有隱許可以通融之意，實百思不得其解。想貴部外交日形棘手，有不便與各國輕傷感情者。此事不妨聲明督辦大臣專政，以期互相維持。務祈閣下將以上所述詳情，嚴拒俄使。並告以匯理銀行即係附入匯豐辦理，全由英商作主，並未與英德兩國銀行並列。萬不能於匯理之下，更列華俄銀行字樣。此種影射之言，萬不可信。即匯理偏袒俄商，徇彼所請，英商亦斷不肯強為遷就。萬一為俄所惑，恐交涉之事，不在俄而在英矣。思之彌為可懼。如貴部照覆俄商，難於措詞，即將該使原交節略鈔咨敵處，再由敵處嚴加駁拒，貴部據以轉覆俄商何如？

【張文襄公全集，卷 221，葉 27—28。】

## (二) 美國的參預

〔美國駐華代辦費萊齊 (H. P. Fletcher) 致外務部照會，1909 年 6 月 5 日〕 日前本國公使柔克義 (W. W. Rockhill) 與本署大臣已疊次向貴大臣聲明，貴部於 1904 年允諾，如中國修築川漢鐵路感資金不足時，當通知英、美兩國資本家。美國政府認為此諾言即保證英、美兩國資本有在此項事業中借款之優先權。本大臣相應提及，自聞英、法、德三國銀團有與貴國成立合同借款修築此鐵路之後，美國政府即經照會英國政府，促其注意中、英、美三國間原有之約言，並聲明美國從未有過何種行動，足被認為美國曾有放棄此項權利之意。

具悉日前有關此案諸照會，業已轉咨鐵路督辦張中堂，張中堂當已深悉本國政府之意。然而，張中堂迄今尚無答語。

本大臣今請貴部立即轉咨張中堂暨其他負責諸官員，美國政府堅決要求貴部謹守 1904 年之諾言，與美國資本家進行磋商，並許美國資本家參加此項即將成立的借款。

祈早日照覆，以便本大臣轉達本國政府。

【美國外交文件，1909 年，頁 155。】

〔張之洞致外務部電，宣統元年四月〕 接准來函，本月初七日美國柔使到署面稱，奉本國政府電稱，一千九百零四年外務部曾有公文致前康〔康格〕大臣，許以將來建築川漢鐵路，如籌借外款，先儘英、美商借。現聞該路向英、法、德三國訂借，特命向貴部聲明前案。鄙意如將美國增入，通融辦理，諒美國政府或可見允等語。爲此函達冰案，即希統籌酌核見覆，以便轉覆等因。

查此次湖北、湖南兩省境內粵漢鐵路，及鄂境川漢鐵路借款，係專爲通籌湖北、湖南兩省境內地段路線，並非接至四川成都之鐵路。再查貴部於光緒二十九年六月曾覆美使一函，內有，總之，各國公司請辦中國鐵路，均應由中國酌定，不能以請辦未定之案，視爲應得利益，並爲日後儘先承辦之舉等語。是當日並未允許美國承辦借款。貴部此函駁覆美使之語，所言不能以請辦未定之案視爲應得利益及儘先承辦之據，措詞極爲嚴正公允。現在此項鐵路辦法，自可由中國隨時酌定，毋庸定向英、美兩國公司商議。惟中美兩國睦誼素敦，敝處籌借路款，自去年七月起已經十個月，如上年秋間美國將允願借款之意，早爲提議，敝處亦願同爲商借。現在敝處與德華、匯豐各銀行經定議草約，貴部所稱美國柔使願商借款之函，近數日始到，爲時已遲，無可如何。爲此函覆貴部，請將此次借款爲時已遲，不及將美國增入通融辦理情形代爲婉覆美使爲禱。

〔張文襄公全集，卷 221，第 6—7。〕

〔美國國務卿諾克斯 (P. C. Knox) 致美國駐英大使芮德 (W. Reid) 電，1909 年 6 月 9 日〕 諾克斯命芮德急速面會英國外交大臣，與之作私人的非正式地商談當前中國局勢。命芮德指出，對在華維持商業機會均等原則有興趣的列強間，缺乏諒解，將嚴重損害貿易利益。美國政府認爲國際間充分的、誠摯的合作，可以保持中國的門戶開放與完整。若能組成一強有力的美、英、法、德四國銀行團，適足以達到此目的。又命芮德聲明，美國政府認爲 1904 年中國對美國之諾言，係向英、美兩國保證對川漢鐵路借款之有優先權。然而，美國政府仍以爲美、英、法、德四國銀團若能成立諒解，定可組成一十

分滿意的贏利團體。又云，美國了解最近簽訂之合同，只包括湖北境內之川漢路。故現在美國建議可包括川漢路全線，並希望能允許美國參加，使享有同等的借款權，如此便可使此案獲得圓滿的解決<sup>①</sup>。

〔美國外交文件，1909年，頁151。〕

〔德國駐華代辦穆歇斯 (Mutius) 致德國外交部電，1909年6月11日〕 美國駐華代辦費萊齊說，……美國政府爲了湖廣路借款合同之簽字，已向中國政府提出抗議。

美國政府提議把川漢路川段亦包括於此項借款中。……

美國顯然不欲破壞此次借款，而是打算與英、法、德銀團在平等原則上參加借款。看來似是政治動機使美國有此行動。在中國，我們和美國的聯合利益，從政治上講，不是不妥當的。但在目前，美國之欲參加此次借款，恐會嚴重地影響到借款的成功。

〔德國外交文件，卷4，頁20-21。〕

〔美國國務卿致費萊齊電，1909年6月12日〕 英、法、德三國政府均以爲美國參加川漢路借款應由各國銀團商洽。美國準備即與三國銀團代表商洽參加借款〔事項〕，只要中國政府通知三國銀團駐北京代表，告以美國必須參加之意。……

……以往中國鐵路借款，均由中央保證，並以鐵路作擔保。此種情形，自津浦鐵路借款始改變爲以地方稅收做擔保。美國認爲，借款以中國國內稅收做擔保，實含有嚴重政治問題。……而此路借款之擔保又包括釐金收入，美國政府乃更認爲有參加此次借款的必要。蓋如此方能使美國與其它三國同樣享有干預釐金權，並使美國可以在適當時機協助中國廢除釐金，增加關稅。

〔美國外交文件，1909年，頁158-159。〕

〔又電，1909年6月16日〕 美國銀團願在與法國同等的條件下參加借款，即全部借款的四分之一，包括與他國同等的借款權、材料

<sup>①</sup> 美國國務院同時分致中國駐德、法兩國大使，向德、法兩國政府提出同樣要求。德、法兩國政府表示不反對美國參加此項借款。英、法、德三國並均表示關於美國參加條件，應暫與各國銀團商議。參見《美國外交文件》，1909年，頁151，156-166。

供給權。……既然在美國銀團組成前，英、法、德已將簽訂合同，故美國銀團在派遣工程師及會計師權益方面，不欲堅持。

〔同上，1909年，頁163。〕

〔費萊齊致美國國務卿電，1909年6月24日〕 梁〔敦彥〕氏已通知說，彼已通知三國銀團駐北京代表，表示借款須待三國銀團與美國銀團獲得協議後，方能簽訂。梁氏復表示，願此案能迅速達成協議，並望美國能滿足於享有與三國同等之借款權，而不堅持在材料供給方面的同等權利。

〔同上，1909年，頁166。〕

〔德駐美大使彭司道夫(Count Bernstorff)致德國外務部電，1909年6月20日收到〕 英國使館參贊米契耳應司(Mitchell Junes)先生，受其長官指令，請美國政府撤銷他們參加漢口鐵路借款的要求，在此間造成極不良的印象。首先，我請閣下重新考慮，我是否應與英國採取一致步驟。我在此間，經常——特別是由於您的1909年3月19日的電報——表示我們準備與美國在遠東合作。我認爲，如果我們反對〔美國〕總統及其國務卿的得意計劃，則我們的政策將會在這裏受到損害。正有如我經常在報告中所說的，遠東是唯一使我們感興趣，而美國要真正進行一種外交政策的地方。因此，無疑地，我們在這一問題上的立場會大大影響美國現政府將來對德國的態度。如果我們現在和美國相抗爭，英國、法國或中國是否會給我們任何均等機會，我看是很懷疑的。

〔德國外交文件，卷4，頁21—22。〕

〔張之洞致外務部電，宣統元五年月〕 前接大咨，具悉美費署使面交節略，內稱此次借款，應與美國資本家商議，意欲將英、法、德借款，分撥若干，均器利益等語。當經敝處以已與英、法、德三國銀行議定合同，業經簽押，無從與美國商借，實未便再令承辦人員轉商，致生別項枝節等因，於四月二十九日咨覆貴部，仍請查照見覆在案。事已經月，尚未接貴部核覆，正深焦急懸盼。昨接三國銀行來函，據稱美國銀行遣派代表在倫敦與敝銀行等會商，當經敝銀行等允將湖北

內川漢鐵路借款總數四分之一，作為美國分借之款。經美國銀行代表轉詢後，據稱回電屬其加入兩湖境內粵漢鐵路借款分借四分之一，即係五百五十萬鎊借款全數四分之一。美國銀行此次所請加入一節，敵銀行等實不能復允。現因所商未能就緒，理合從速陳明等語。

查敵處屢次覆文，因美國來議過遲，實屬自誤。本未允許美國借款，惟念中美兩國交誼素敦，且查光緒二十九年六月間，貴部覆美國康使函，於美國請准承辦川漢鐵路借款一節，雖未允認，亦尚有案可稽。此次美國願商借款之說，為時已遲，如將來三國銀行肯與美國銀行和衷商議，分借此項借款，但使已簽押之合同不再更動，敵處亦並不堅執前說，不肯允借。此即顧全中美兩國交誼，格外通融之辦法也。今乃聞三國銀行已允美國銀行以鄂境川漢鐵路借款四分之一，美人更欲分借兩湖粵漢鐵路借款四分之一，致使三國銀行罷議，延緩日期，鄙人深為駭異。

查粵漢鐵路前因美國合興公司私將底股三分之二轉屬比國，違背合同，經鄙人訪聞奏明，息借英國一百一十萬鎊之鉅款，始將該路主權利權全行贖回。此時斷無復借美款修築該路之理。且自光緒三十一年十二月中國贖回粵漢鐵路以後，該路並無允許美國借款之案。美國何至無端更欲分借粵漢鐵路借款，斷斷無此辦法。此議一出，三省全路紳民，必至譁然駭怪，謗議沸騰，羣相抵抗，斷不遵從。即鄙人亦決不肯於此路自美國贖回以後，重復又借美款修造粵漢鐵路也。

再，敵處前准大咨，屬令暫緩出奏，現在為日已久，鄙人責任重大，衆情盼望甚急，未便久延。擬再稍緩數日，專候覆音，如美國於三國銀行允借鄂境川漢鐵路借款四分之一至公至平之辦法，尚未允認，致使無從轉圓，敵處實不能再為延候。惟有將三國銀行已訂之合同，先行出奏，以免貽誤要工。相應函達貴部，即希從速照鄙人原函轉致美使為盼。

〔張文襄公全集，卷221，集8 10。〕

〔又電，宣統元年六月〕前以美國欲均分鐵路借款，致使敵處與



英、法、德三國銀行已經簽押之合同，至今未能出奏，曾經函請貴部，速爲轉達美使早日定議。迄未得覆，焦急萬分。兼旬以來，經敝處與三國銀行屢次委婉切商，現聞三國銀行皆已願均分借款。美國總無切實回音，一味延宕，實出情理之外。爲日業已過久，萬一債票價落，中國借款扣頭必致大受其虧，夫豈美國所謂篤念兩國交誼之美意乎。此路乃中國大政，南北利害樞紐，環球矚目，豈能聽人無理要挾，耽擱經年，自誤大局。且延宕不已，枝節橫生，將來亂民會黨，意外波瀾，都難逆料。洞身應重任，曾被先朝嚴旨責成，尤深悚懼。務請貴部迅速切商美使，除粵漢鐵路從美國贖回，萬難復借美款外，至借款總數，三國銀行業已允認四國均分，並無軒輊。蓋川漢路本議必須續借，現議此次借款將川漢多借數十萬鎊，三國銀行允願勻出川漢借款之半，全分與美，三國僅分認其半，務使四國統算借款總數，彼此必得均平，似此最爲公平，而又極力遷就之辦法，可謂至矣盡矣，蔑以加矣。務囑其速電本國派定銀行代表，早與三國銀行直接商明，俾得定議，奏准早日開工，免誤要政，曷勝盼禱。

再，近日俄國竟藉詞漢口茶務，強欲分認借款，此等毫無情理毫無案據之言，均可任意要求，其爲欺藐我國者至矣。此端一開，各國皆羣起效尤，他日中國興一工，辦一事，外人皆得而干預之，束縛之。中國將何以立國乎？此時彼既公然啓齒，若不早爲拒絕，彼且認爲默許。延宕愈久，交涉愈難，此係貴部亟應嚴防之事。洞實不能不代爲隱憂也。務請迅速駁拒爲禱。專此奉達，鵠候示覆。扶病作書，不勝翹盼迫切之至。

〔同上，卷 221，葉 10—11。〕

〔美國參議員歐勞林 (J. C. O'Langhlin) 致日本駐美大使高平小五郎函<sup>①</sup>，1909年7月5日〕 應您的要求，我對於川漢鐵路願作以下的申明。……

在羅斯福 (T. Roosevelt) 總統任內，國務院即注意川漢鐵路的借款。國務院與美國駐華公使共同努力結果，中國同意了美國享有

<sup>①</sup> 據日外務部致駐華使館副本譯出。

同等之借款權。……然當國務院通知美國銀行家們應該出錢的時機業已成熟時，他們未能如期拿出資本。彼時美國正當金融恐慌。……去冬今春以來，金融週轉容易了。當唐[紹儀]氏計劃失敗後，銀行家們便想起了川漢鐵路，並聲明他們願意參加這次借款。於是國務院從新考慮這個問題，並把美國願參加的意思通知中國，同時也通知了英、德、法三國。英國不贊成，法國傾向於英國的意見，德國則顯然歡迎美國參加。其結果如您所知，美國資本家是決意參加了此項借款。

……美國政府這次措施十分重要，因總統暨國務卿諾克斯意在使美國今後在中國積極活動<sup>①</sup>。正如他們所說，美國一向維護門戶開放，使其它列強都得進入中國並開發中國的富源。現在美國不僅僅要主張門戶的開放，而且要從這一舉動獲得某些結果。總統對中國有比羅脫 (Root) 更濃的濃厚興趣，您會看到美國政府今後在遠東有許許多多的活動的。

〔原件英文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔費萊齊致美國國務卿電，1909年7月13日〕 三國銀團已通知中國，言三國銀團與美國銀團未能成立協議，會議已無限期休會。張已函外務部，言借款已不能再耽擱，促將合同及早簽訂。

爲使中國政府瞭解美國之地位，他[費萊齊]已……告[梁敦彥]以各國銀團即將在巴黎開會，並聲明中國如果食言，則後果當由中國負責。梁氏謂此案不能無限期拖延，望費使速電本國，期能早獲成議。費萊齊已告駐華英使，各國銀團勿逼促中國致使其感覺困窘。英使及英國銀團均謂原無此意，但張之洞顯受三國銀團所逼迫，致望此借款契約及早簽訂。

〔又電，1909年7月14日〕 頃接外務部函，中引張之洞咨文，言張已允暫緩出奏，以期各國銀團能獲得協議。然而，張氏在知悉美國銀團不甘於鄂境川漢借款四分之一，而復要求粵漢的四分之一時，即表示美國無權參加粵漢。粵漢不願借美款。張氏以爲鄂境川漢四分之一最爲公允。如美國繼續堅持，張氏在數日內即將三國已定之合

<sup>①</sup> 文中着重點處，伊集院均題有紅筆。

同出奏。張氏復請外務部將此兩轉致美使。是以外務部要求儘速通知美國銀團及早同意，並祈速覆。

〔美國外交文件，1909年，頁171—172。〕

〔美國總統塔虎脫 (Wm. H. Taft) 致攝政醇親王載灃電，1909年7月15日〕 據報，貴國政府讓美國資本在此次鐵路借款中享受同等權益的措施遭到某種出於成見的反對。我深為不安。貴親王諒必明察美國的願望，顯然並不僅僅根據中國在1903年與1904年提出的而在上月又加以確認的諾言，並且是基於國際公平和友好的原則的，這一原則，特別尊重了貴國的最大利益。我今奉電殿下，諒貴親王在考慮了這個問題的各個方面後，定能立即得出貴我兩國均將滿意的結果。我已訓令駐華使館把有關此案的詳細意見告知貴國外務部。我之採取這一特殊的直接致電貴親王的舉動，是由於我認為使此項交涉能獲得滿意的結果是十分重要的。我個人對於運用美國資本開發中國，深感興趣，這種辦法，定可增進中國的幸福，促進中國經濟的繁榮而不致侵損中國的政治獨立與領土完整。

〔同上，1909年，頁178。〕

〔美國國務卿致費萊齊電，1909年7月15日〕 諾克斯……訓令費萊齊嚴肅警告中國政府，根據在巴黎和柏林開會的結果，毫無疑問，美國銀團將與三國銀團達成美國資本在此次借款中享有同等權益的協議。如若希望美國考慮低於同等權益的條件，這就不符合美國的尊嚴和合理權利，且與中國一向對美國的友好政策相違背。若美國政府的合理要求被摒棄，則中國政府應負完全責任。中國政府若忽視其義務及其本身真實利益，而以微不足道的藉口逃避正當責任，以回答美國的一貫友好態度，這就是對美國特別不友好的行動。

鑒於德、英、法三國政府都已承認美國的正當要求，又鑒於中國對美國的諾言與道義上的義務，國務院對於顯然有人從中操縱而使這件公允的協議遲遲不能完成，感到十分驚異。

諾克斯說目前在中國或他國似有人要破壞門戶開放與機會均等政策的實施，美國政府對此深為痛惜。如果他國銀行家堅持反對美

國之平等參加，而不受中國及其本國政府意旨的約束，則此時中國就應有權決定專與尊重其最大利益者進行協商。如果有必要，美國銀團願承擔全部借款，蓋有些人還在堅持不肯照顧全局。

通知費萊齊，總統今日已致電攝政醇親王。

訓令費萊齊務必通過外務部使總統電報即時遞達攝政王，並使他們做番友好的解說。假如可能並適宜，亦可親晤攝政王一面<sup>①</sup>。

〔同上，1909年，頁179。〕

〔載灃致塔虎脫電，宣統元年六月二日，1909年7月18日〕 鈞電敬悉。敬謝貴總統對中國大局的深切關懷。關於借款問題，為答謝盛意，已命外務部與貴國駐京代辦會商，期能獲致適當決定，以便施行。

〔同上，1909年，頁180。〕

〔美國國務卿致費萊齊電，1909年7月16日〕 諾克斯接費使十五日電<sup>②</sup>，覆示國務院同意建議增加借款總額，並要求他國平等之

府所接受的建議，又斷定英、德、法三國政府是歡迎美國參加的，而中國政府又準備在平等條款下接受美國的參加，則美國的加入，若應少於平均份額，看來是沒有什麼理由的。因此，美國政府將堅持平等參與，並在這一協定議妥並經國務院贊同之前，美國政府決不撤銷在北京提出的抗議。在這點上，美國政府和中國政府的意見是一致的。

〔德國外交文件，卷4，頁25—26。〕

〔梁敦彥致美國前駐華公使柔克義電，1909年7月24日〕 關於川漢鐵路借款問題，本大臣曾與張中堂及歐洲有關諸銀團洽商，今已議定，較原訂之五百五十萬英鎊增多五十萬英鎊。其中三百萬英鎊係供粵漢鐵路用，其餘三百萬英鎊供川漢鐵路用。美國資本家貸給川漢路款之半數，即百五十萬英鎊。今允美國參加此項借款，本部已竭盡能力使適合美國之願望。而貴國費署使則堅持在均霑利益原則上參加借款。此種堅持原無必要，其結果致交涉不能允洽。按此次原係與英、法、德三國商借，合同亦已簽訂。而中、美睦誼素篤，自願竭盡所能以滿足美國政府的願望，庶敦睦兩國邦交。貴大臣熟悉京中情形，當悉此案關係之複雜。貴大總統對此或尚未知其詳。望貴大臣能將本部之困難稟告貴大總統，庶借款得以早日完成，實所感激。

〔美國外交文件，1909年，頁187。〕

〔美國國務卿致費萊齊電，1909年8月6日〕 諾克斯說，為答覆中國政府託柔克義轉交美國政府的提議，費可告以美國參加這項借款，定須使美國資本家獲得借款的四分之一，並須享有與英、法、德三國銀行家在草合同完全同等的權益。並告以美國人員與美國材料亦須享有與英、法、德三國人員與材料同等的優先權益。

又說，合同中的二條鐵路，應各有一工程師委員會，每個委員會主席應為總工程師。每個委員會中美國銀行家應派遣一美國工程師參加。粵漢路兩湖段之主席應為英國人，川漢路鄂段應為德國人，將來借用外資之川漢路延長線應為美國人。美國資本家須在材料購置

及有關利益方面亦有同等比例之代表。

〔同上，1909年，頁188。〕

〔費萊齊致美國國務卿電，1909年8月10日〕 費萊齊報告，今天在會議裏他根據國務院8月6日電，提出了合同草案。中國反對提及延長入四川。國務院所提之工程師委員會不能接受，因中國不願修改草合同第十七款。三國銀團則表示不反對經理僱用美國工程師。美國提案如下：

一、借款總額增至六百萬英鎊，其中三百萬英鎊做爲兩湖粵漢之用，另三百萬鎊做爲鄂境川漢之用。

二、鄂境川漢借款的半數即一百五十萬鎊，及其附帶利益，分給美國銀團。美國材料亦享有與合同中給與英、法、德三國的同等的優先權。美國銀團對購料佣金亦同等均霑。

三、原合同中關於未來附加借款諸項，除了承認美國在鄂境川漢線未來附加借款中享有一半權利這點外，不因此次協定而有所變動。

四、四國銀團按以上意見立一附合同，請中國政府同意。原合同除借款總額應予增加外，其餘概行照舊批准並行簽押。

費萊齊說明道，第三款的目的在明確未來借款中美國的地位。美國既然在川漢路借款中總會遇到反對，而美國對此路又確有既得權利，因此，在現時情況下，以上諸點已是最大可能的限度了。如果國務院同意這些，則可免梁敦彥過於爲難。再，國務院如果同意，則即可據此交涉細節。費萊齊以爲美國如爭得工程師、會計員的指派權，其實際利益並不大。最後，在如此情況下，美國對兩路材料供給與購料佣金，可分得四分之一。

〔同上，1909年，頁188—189。〕

〔張之洞致梁敦彥電，宣統元年七月十一日〕 前由貴部開送六月二十五日即西曆八月十號，在署與美署使面商各條，既經與三國銀行接洽，彼此允願，內除借款數目更改外，原合同概行照舊，其餘大致均可通融辦理。至延用美國工程司數人一節，查合同附件內有各段所用工師技手等，應聽憑督辦大臣或派用中國人，或派用歐洲人，或由

勘路情形，熟悉酌派日本人等語，中國向來視美國與歐洲人無異，故僅用歐洲字樣。將來需用各項工程司之時，自當歐美一律酌用，希將鄙人此意轉達美使爲荷。

再，聞美國所派銀行代表人已來京多日，務祈貴部代催美使，轉飭所派銀行速與三國銀行妥商定議，以憑早日出奏，實深盼禱。

〔張文襄公全集，卷 221，第 26—27。〕

〔費萊齊致國務卿報告書，1909 年 10 月 5 日〕 關於實際上已獲得協議的湖廣鐵路借款<sup>①</sup>的交涉，現由於……張之洞之死而驟然中斷。……

合同中只有關於材料經購事項尙待各財團議定。銀行代表會議最後擬定的提案，我已於上月二十四日電陳，並獲國務院二十五日電訓令同意。

接奉電示後，我即非正式地通知梁敦彥說：我們已準備簽約，因而，必須申明，合同簽字若再遲延，我們將不負責任。

關於材料經購事項的最後建議，似已得到歐洲各銀行的同意，雖然中、美兩國都未接獲通知。匯豐銀行與英國使館都表示不知道什麼原因使得英國政府命令英國銀行暫緩簽字，其禁令直到現在尙未撤消。

我認爲合同至今尙未簽字是由於英國政府的行動所致。

張之洞之死給英國政府一個機會重新考慮粵川漢鐵路借款的全部問題，並從新進行交涉。

據說，過去三週，英、法、德三國銀團曾在歐洲開會，並已經或將近達成一個新的協議。開會的目的和大致結果，是減削德國的權益，但我還未詳悉是如何減削的。

不論在中國派定另一官員接替張之洞代表中國後，目下這樣的合同能否立即簽訂，抑或此案須全盤從新商討，而我國對川漢鐵路的既定立場是不能動搖的。……

① 本行資料中所稱的“湖廣鐵路借款”，或“粵川漢鐵路借款”，指的是同項借款；也即是日後正式定名的“湖北湖南兩省粵漢鐵路、湖北省境內川漢鐵路借款”。

英國政府所以改變態度，據我看來，多半是由於齊羅的影響。他曾在《泰晤士報》上批評他的政府和駐華使館不和美國財團合作而屈從德國人。柔克義亦曾會晤英國外相葛雷，無疑，國務院諒已經知悉。當時齊羅亦在座，會晤中對此項借款會作了全盤討論。《泰晤士報》駐北京記者莫禮遜也贊成英方應坦白承認美國權益，並直爽地批評匯豐銀行之斤斤論價，他指出這是由於反映在該銀行理事會中的德國影響。

無疑，英國一部分權威界有一種強烈的趨勢，企圖減削（即使不是全部排除）德國在粵漢、川漢鐵路借款中的權益，他們可能乘張之洞之死這一有利時機，以達到這個目的。而且這兩條鐵路線及其借款有可能要分開，屆時我們務須堅持——我想英國政府也會支持——在川漢路各方面，美國享有絕對同等的機會。

然而，這將意味着英國和德國利益的尖銳衝突。如果德國被排擠出長江流域，則它一定會向中國政府要求在山東或他處借款中給與補償，這樣，則可惡的勢力範圍政策又將重演。

我以爲現有的合同，或者更進一步明白規定各國對工程師、稽核師、材料經購機關等，享有同等權益，這樣一個合同，總比把此案從新談判來得好些。從新談判，一定會牽涉到各地區的特殊權益問題的。……

在結束這個兩湖鐵路借款問題前，我有責任報告政府，這兩省對舉借外債正展開着強烈的反抗。張之洞在世時，這種反抗最多不過是些空談而已，因爲張氏總督兩省多年，其勢力足可克制地方的反對情緒。我想中央政府不應該向這種地方的反抗屈服。前者兩省強迫收回粵漢鐵路便是一種熱狂的愛國運動；若無此舉，現在鐵路恐已在營業了。兩省本有充分機會用本國資本修築鐵路，但結果是完全失敗了。顯然，這條鐵路應該，也只能由中央政府修築，如果中央政府向這種叫囂讓步，即將是一個莫大的政治錯誤。但目下中央政府非常軟弱，現在張之洞在當地的勢力既已消逝，中央政府便很可能不敢對兩湖採取強硬辦法，而強硬辦法不僅對鐵路的成功，而且對中央的



權力和威信，都是必要的。梁敦彥很明白這一點。並且已屢次提到，中央決不允許地方的反抗影響到此項重要計劃的完成。

〔美國外交文件，1909年，頁203—206。〕

〔美、英、法、德四國銀行的鐵路協定，1910年5月23日於巴黎東方匯理銀行〕中英公司、華中鐵路公司代表英國銀團、德華銀行代表德國銀團、東方匯理銀行代表法國銀團、摩根、格林斐爾公司代表美國銀團，訂立協定如下，

一、英、德、法、美銀團同意與中國政府訂立合同，爲上述〔湖廣〕鐵路借款六百萬英鎊，以及與此有關之任何補充借款。此借款以業經協議並簽字之兩草合同，即原定之借款合同及其附件，與補充借款合同爲基礎。

二、此借款由四國銀團均分，同時發票。

三、一切材料購置，由四國銀團儘可能平均分配。

三(甲)、在原定借款合同第十八款許可範圍內，美國銀團亦得均霑材料購置之佣金。

四、關於原定借款合同中鐵路總工程師與副工程師之派定，今議定粵漢鐵路總工程師由中英公司指派。宜昌、襄陽、廣水線及宜昌、漢陽線約八百公里由德國銀團指派，但其中二百公里由美國銀團指派一副工程師。建議中之宜昌或襄陽至成都之延長線，約千六百公里，最初四百公里之總工程師由美國銀團指派，其次六百公里之總工程師由英國銀團指派，其餘六百公里之總工程師由法國銀團指派。如延長線不足千六百公里，則上例四、六、六之分應即按比例縮短；如延長線超過千六百公里但不足二千二百公里時，則多出里數由美、英、法三國銀團均分；如延長線超過二千二百公里，則多出里數之總工程師指派權由四國銀團均霑。

五、各銀團應使借款債票在國際間自由轉售。

六、債票印花稅由四國銀團均擔，但此條不得援爲將來別種借款之成例。其它發票費用由各國銀團個別負擔。

七、四國銀團在合同簽字前之初步費用，由四國銀團均擔。

英國銀團代表：梅耶 (C. Meyer)、阿利斯 (L. S. Addis)、  
哲美森 (G. Jamieson)。

德國銀團代表：烏爾必基 (Fr. Urbig)、列德兒 (E. Rehders)。

法國銀團代表：憂伊羅 (J. Caillaux)、西孟 (St. Simon)、  
修魯曼 (Ullmann)、賈斯納 (M. Casenave)。

美國銀團代表：坤廉菲爾 (E. C. Grenfell)、達比遜 (H. P. Davison)、  
烏爾別兒基 (M. Warburg)、哈爾塞斯 (H. H. Harjes)、司戴德 (W. Straight)。

〔同上，1910年，頁280—281；又見華瑞，

中外條約彙編，卷1，頁836—837。〕

### (三)兩湖人士的反借款鬭爭

#### (1)湖北省

〔張之洞致陳夔龍電，光緒三十四年八月六日〕 來示云路事爲鄂省固有之利，應由鄂自行籌辦。實爲確論，佩甚佩甚。至借款是否紳民所願，可以無慮。路長費鉅，鄂尤貧困，非借款不能興工，徒失本省大利，明白紳民，當曉此義。蓋由官借款，而預定分其半，准商民買股，大略如津浦辦法，可謂至便宜之事，豈有轉不願之理？卽如湘紳素來主張不借外款，近日議論亦變，始知湘股斷不能成功，擬請官借款，與湘股合力興辦。湘人尙且覺悟，鄂可知矣。日來籌議若何？望先示大略。

〔唐文粹等編，川漢鐵路過去及將來，頁47—48。〕

〔張之洞致陳夔龍、鐵路分局等電，光緒三十四年八月二十四日〕  
鄂境內之川漢鐵路一段，爲鄂省絕大利源，必須趕緊由外自行興修，其義有二：鄂省練兵、興學各要政，動需巨款，現在已極困苦，將來更

難支持。鄙人在鄂時，創議借款修鄂境內之川漢路，聘募洋工師技手數十人，委員數十人，勘路三次，用費甚多。種種苦心勞力，無非爲鄂省籌計。此路成後，好收餘利，不過十年，必然大旺，既可彌從前之虧，且可爲後來擴充之計。此爲公家開餉源一也。江、浙、粵等省鐵路，紳民皆爭商辦，氣習囂張，極爲無理。鄙人在鄂，籌辦路事，從未令商民干預，所以一事權而免紛擾。鄂紳鄂民皆能循理奉法，然豈有因其馴順，遂令獨守偏枯之理。各省商辦鐵路，聞郵部意，將來皆須由官收回，其年限若干，給價若干，尙不可知。若川漢鄂境一段，以鄙人辦法，此時官商之款，無論孰多孰少，路成二十五年或三十年後，亦擬比照津浦一路，定爲官商股份永遠各半之局。此爲商民謀公利二也。

惟此路郵傳部意欲提歸部辦，鄙意竊以爲不可，正在辯論。蓋一歸部辦，則餘利全爲部中所有，於鄂省財政絲毫無補，且部借部還，實於鄂省商民無益。鄙人謂不宜歸部辦者，實爲此兩大端，然非謂必須歸鄙人督辦也，乃謂必須歸鄂省自辦也。假使部中能允歸鄂省自辦，亦須請筱帥〔陳夔龍〕辦理，鄙人斷不能兼辦也。乃鄂省蜀籍各官，皆欲請鄙人兼辦川省境內之川漢路，可謂大誤矣。鄙人前在鄂任時，鄂境川漢路，久擬借款興修，與英領已有成議，已達外務部。徒以格於部議，暫時擱置。聞郵傳部云，接筱帥覆電願歸部辦。自係因無款之故，不得不然，斷非推之於部也。現經鄙人與外部商妥，可以借款，自以仍歸鄂省籌辦爲不易之理。

查鄂省江北應修鐵路，自漢陽發軔，經沙市以達荆門，再由荆門分兩枝，一自荆門西行達宜昌，以接川漢；一自荆門北行，經襄陽通廣水，以接京漢。兩路約距長一千六百里，每里建造費以二萬兩率算，約共需銀三千二百萬兩，前在鄂時，與英商議借二百萬鎊，以現時鎊價計算，共銀一千六百萬兩，不敷之數，擬仿照湘省現經擬定租捐辦法，每年必可收銀一百萬兩，五年共收銀五百萬兩，此項加抽之款，一律填給股票，作爲商股。其不敷之數，以招股足之，若再有不敷，仍以本路進款作押，向英商續借，亦極易辦。竊謂若照此議籌辦，儲款既足，竣工必速，路成之後，鄂省公衆受其益，商民蒙其惠，而筱帥成

其功，實爲最善之策。鄙人奉有通籌三省全局之旨，鄂事實籌之熟，非此不足以福鄂民而蘇鄂困。用特詳細奉告，即祈筱帥與司局各員，暨鄂紳諸君子，詳細討論，由筱帥酌定，迅賜電覆，至爲盼禱。

〔同上，頁38—40。〕

〔劉紳、陳恩浦、劉洪烈等六人致陳夔龍文，原件未註年月日〕  
伏讀廣雅、樞相兩電，上爲鄂省謀財政之擴張，下爲鄂民謀利益之普及，統籌兼顧，至意惓惓。紳等承奉德音，兼維桑梓之誼，有不得不熟思而審計者，謹就管見所及，略陳於左，以當芻蕘。

竊查川漢路線，雖已經奏定在案，然紳等愚見，將來之利益，恐未可必。何也？川貨入宜昌，則有江輪，陝貨入鄂境，則有漢水，京豫之貨至廣水，則漢口爲其總匯。然則由廣水而襄陽而荆而宜之線路，恐爲由廣而漢之鐵路，由襄而漢、由宜而漢之水路所奪，然亦不敢謂全無利也。由廣而襄而荆宜之路線若全通，將來或可期發達。至若由漢陽而荆門之一路線，恐其發達之期，尤難逆觀，如從緩辦，即可節省一千萬餘金之鉅款。此路線之意見一也。

樞相意見，以官商合辦爲主。然合辦二字，言之甚易，行之實難。官與商之資本不相敵，則合辦之義務，以所未盡。官與商之勢力不相等，則合辦之權利不能強同。權利不同，則商民之認股者，必多觀望。且自商電改歸官辦後，於商民之信用，有絕大之影響。側聞輿論，凡從前有電股者，皆疾首蹙額而相戒，以爲無利之官辦，則舉而委之於商，有利之商辦，則提而屬之於官，如此待遇，將來公益之事，孰敢與官家合辦？此官商合辦之意見二也。

租捐之舉，湘、蜀互有異同，亦互有難易。湖北既擔任賠款之重累，若又加租捐之煩擾，民力決不能堪，況敵省西北多山，東南多澤，澤田苦澇，山田苦旱，雖在豐年，猶仰給於川、湘鄰省，況值連年水旱乎？若仿照川、湘辦法，勉強捐租，非逃亡則餓殍耳。又況設局徵收，將歸之股者十二三，糜於用者十七八，恐於股款毫無裨益。此捐租之意見三也。

借款之舉，幾於談虎色變，然近來財政家之新識解，則曰借款造

路，苟能不以路作押，另以他項動產不動產作抵，而如期付息，既不干預路事，雖多借亦屬無傷。然此惟利息立見之事爲然也。若鄂境之川漢鐵路，既有種種窒礙，已如第一條所云，則將來此路之利息究竟如何，恐亦難操左券。況債一入手，利即隨之。此借款之意見四也。

有此四難，然則鄂境川漢路線不辦可乎？抑又不然。鄂境居天下之中，而武漢實握輪軌之要，商民之力，雖不若粵省之富厚，然決不能謂其絕無勢力。苟能改歸商辦，一切由商主持，諒必有投袂而起者。不過比年以來，鑒於粵商之衝突，遂上下交相戒亦交相疑，是以寂寂無聲作也。或有爲之說者，曰商辦則官家無利。是又不然。路成之後，可以抽收貨捐，可以酌定報効，有此二者，路不發達則已，如其發達，必於湖北興學練兵，不無小補，但願得官力以維持之保護之，不襲電報收回官辦之成案，則湖北商民，必有奮興恐後者。如蒙督帥電商俯允，則紳等當會集全省紳商，通盤籌畫，以報鈞命。

〔同上，頁 42—43。〕

〔日本駐漢口領事高橋致日本公使伊集院的報告，1908年10月19日〕 湖北紳、軍、學界於 10 日假大賓院開會，已獲得如下之決議，並已通電北京：

一、官民合辦，義務權利均等。

二、官資、民資各半，民資永不得收回。

三、官方如借外債，不得以鐵路作抵。

四、預算擬定時，其半額可通過官方舉借外債。

五、借款須官民兩方同意，外資不得侵及路權；外資多少總須依工程情形而定，商民與外債無涉。

六、民間資金先取認股與招股二法，租股須研究後再決定。

七、路利由官民平均分配。

八、公司章程應在湖北長官監督下，由公舉之官民共同制訂。

九、借款應在本省長官監督下進行。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔湖北留日學生致湖北諮議局議員書，宣統元年八月〕 鄂留

東諸人，因鐵路借款喪失主權，爰開大會，以籌抵制。其議決也，僉以商辦爲歸。蓋因吾鄂人前主張商辦時，認股甚踴躍也。張相國處，已電阻借款。但執掌機關，統籌方法，端惟吾路議局諸公是賴。主張商辦，客歲固衝突一次矣；留東諸人，非欲興此難問題，以燃餘燄，而啓虛爭也。不過以拒款爲宗旨，以爲準外省人入股，實於借外債萬萬。蓋始而英、法合借，繼而德、美加入，尋至俄人起而強爭，日本亦眈眈虎視焉，此中必伏有種種陰謀，不然，何羣起相爭如是之烈。曩者謂川漢鐵道成後，一入滇，一入藏；徵諸逐年歷史，如蛛絲馬迹，斑斑可考。留東諸人，慮後患縣延，終爲厲階。吾路議局必無寧歲。禍機已迫，一髮千鈞。不藉外省之力，恐一時難湊巨款，故決意商辦。請諸公於我省各縣設立勸股，以期普及，貧富皆可認股，使其各除成見，免致冰炭不容。同處一舟，幸勿秦、越相視。惟諸公垂察焉。

〔申報，宣統元年八月八日。〕

〔湖北留日學生致漢口商會書，宣統元年八月〕 屬有懇者，吾鄂待修之粵漢、川漢兩大鐵道，貫國中樞。……此路成否，影響於吾國者甚鉅，吾鄂尤鉅。……吾鄂力量固薄，不能肩此巨款。然與其捐於外人，爲虎附翼，曷若公諸各省，集腋成裘。況以武漢三鎮之殷富，亦未見其絕對不能乎？弟等愚見，祈諸公於商會提議，仿滬杭甬辦法，以五元爲一整股，不分滿、漢、蒙、藏、回、苗，通國之人皆可入股，俾衆志成城，利益普及於吾國。……諸公據商會上游，登高一呼，衆山皆應。若蒙鼎力維持，衆志齊一，能集股千萬以上，則外債自可立拒。豈獨吾鄂之福，實吾國吾民無疆之福。……謹兩達左右，務懇廣運鴻力，和衷共濟，不勝拭目待命之至。

〔同上。〕

〔湖北鐵路協會成立詳誌〕 湖北路議局、教育會、憲政籌備會、武漢兩總商會各職員暨留日學生鐵路會代表張伯烈、夏道南二君，於二十三日假鄂省教育總會議場，開會集議，組織鐵路協會，專以拒借外債集款自辦爲目的。……當經舉定劉心源爲正會長、吳兆泰爲副會長，決定於十月初二日假漢口四官殿開紳、商、軍、學各界大會，籌

集股款，並擬定致北京郵傳、度支兩部電稿，附錄於左：

鐵路協會致郵、度兩部電：湖北商辦鐵路協會業已成立，現正籌備的款，公懇大部取銷川漢、粵漢兩路借款草議。查照去年鄂督咨案，准予商辦完全權限，以順輿論而維大局。劉心源、吳兆泰、李哲明、張國溶、吳慶燾、湯化龍、夏壽康、劉人祥等二十八人公叩。

〔申報，宣統元年九月三十日。〕

〔鄂路代表上郵傳部書〕 具呈湖北鐵路協會會長前廣西按察使劉心源、四川補用道賀倫夔、前山西絳州直隸知州宓昌墀、留學日本法政學生張伯烈，爲湖北境內粵漢、川漢鐵路，遵章組織公司，籌備的款，公懇准予商辦，以順輿情而弭外患事。

竊自兩路倡辦以來，迄今五載，毫無成效。內貽朝廷隱憂，外啓烈強窺伺，皆由湖北民力薄弱之所致。……幸者，前月湖北紳商各界，集議成立湖北商辦鐵路協會，並組織湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司，所有招股簡章及一切辦法情形，已由前掌廣西道監察御史吳兆泰會同心源等呈請在案。其利害得失，久在鈞部洞鑒之中，固無庸心源等贅陳也。特月餘以來，未奉明諭，鄂省人民如失所依，是以再遣心源等匍匐入都，面呈一切，庶下悔得以上達。

查鄂省粵漢、川漢兩路，共千二百餘里，約需資本金二千五百萬元，除先由創辦人擔任五百萬元外，其餘不分省界，招商承辦。刻下羣情感奮，認股之人爭先恐後。旬月間，創辦股份已確集五百萬元。現決定自本年十一月十五日起至明年二月十五日止，爲創辦人繳股期限，所繳股銀，俱存大清銀行、交通銀行。此創辦股份確有的款之實在情形也。其他民間零股，及各省在鄂之大賈富商，尤形踴躍。據心源等度之，卽以招股一節而論，已不難集足資本原數。然猶恐其未足恃也，旋由諮議局員商同各州縣士民又共擔任四百餘萬元，以補不足。然猶恐其未足恃也，又於租稅、稅契、房租、營業所得各項下，每年約共得二百九十五萬元，以五年計之，可得一千四百六十五萬元。加之沿路人民，願以路綽地段材料等項充作股本者，所在皆是。僅以值十抽一計之，至少可得百萬元。再以創辦股份五百萬加入，通盤合

算，則與二千五百萬元之原數所差無幾，而招股之款尚不在內。夫招股踴躍既如彼，派股之數實又如此，是湖北鐵路之款項，千的萬確，毫無疑義之明證也。湖北既有此的款，即不敢不稟請商辦，以仰體朝廷及鈞部歷年懸念粵漢、川漢鐵路之至意。

況恭繹德宗景皇帝既以不借外債集股興修垂戒於前，而鈞部《奏定鐵路簡明章程》第九條，又以華人請辦鐵路，如係獨力資本至五十萬兩以上，查明路工實有成效者，由本部專摺請旨給予優獎，以資鼓勵；其招華股至五十萬兩以上者，俟路工告竣，即按照本部奏定之十二等獎勵章程核辦各節提倡於後。薄海人民，欽遵無異，此就法律上言之，鐵路宜予湖北自辦者也。近如安徽、江西、蘇、浙等省，皆由全省紳商，合力籌辦，均邀部憲奏奉諭旨允准，並頒給關防在案。湖北又受朝廷覆轡，又何敢自外生成。且四川與鄂同一川漢路線，廣東與鄂同一粵漢路線，四川、廣東二省既蒙准歸商辦，湖北原與兩省軌接車連，自應首尾一氣，即揆諸鈞部父母斯民之心，亦必恩施一體，此就情理上言之，鐵路宜予湖北自辦者也。

益以國家幅員寬廣，疆域遼闊，二十二行省，三大藩屏，無在不宜急設鐵路，便施新政。但年來各部財政支絀萬分，與其將全國修路籌款之事，均貽累於鈞部，不若俾各省各自圖謀，爲力較易。上可分朝廷之憂，下可却強鄰之步，蓋一舉而兩得者。間嘗查閱中國鐵路線表，陷於外人勢力範圍下者十有八九，其故皆由政府無力興修，而民間又不能擔任，外人遂恃金錢主義，相率乘閒抵隙，攫奪而去。往事已矣！來者何堪？此就時勢上言之，鐵路宜予湖北自辦者也。

風聞張文襄公所擬借款草案，有自簽押之後十八個月各國銀行等如無款項交付，其約即行作廢。又云簽押後六個月內，各國銀行等須預備五十萬鎊，合銀六百三十餘萬元，以備勘路開工費用云云。玩其語氣，所借之債亦尚須募集而來，其款原不足恃，且彼六個月內固可預備六百餘萬元，而湖北旬月以來已得五百萬元，若自批准立案之日起，依《奏定鐵路簡明章程》限六個月勘路，再限六個月開工，此十二個月中湖北鐵路全款，自可籌定無難，更無有十八個月不能驗款



之慮。卽謂不然，與其以十八個月寬限外人，使外人挾而謀我，何若以十八個月寬限湖北人民，於所限期內切實籌辦，如無的款，再惟鈞部之命是聽，鄂人亦死而無怨。矧籌有的款之多且速耶，如鈞部以爲心源等呈報不實，致於期限之外有誤大局，請治心源等之罪，以謝朝廷。此就事實上言之，鐵路宜予湖北自辦者也。

鈞部司掌天下路政，主持大計，自有權衡。如湖北者，原應在鈞部矜嘉之下，不待心源等覬覦過慮。特以湖北爲天下中心點，湖北存亡，卽天下安危所繫。爲此不揣冒昧，匍匐入都，謹將湖北境內粵漢、川漢鐵路遵章組織公司，籌備的款情形，據實陳明，公懇鈞部准予商辦，以順輿情，而弭外患。鄂省幸甚，大局幸甚。

〔申報，宣統元年十二月五日。〕

〔湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司招股通告書<sup>①</sup>，宣統元年〕路事發生以來，五閱寒暑，毫無成效。……要之始終悞於官辦、官督、官商合辦等名目，故難收良好之結果，致失信於天下。茲則欽遵《商律》，純歸商辦。一切機關，非昔所比。……但拒債固不容緩，而籌款更不可遲。查鄂境粵漢、川漢兩路，建築經費略約估算共需銀二千五百萬元，除創辦人擔任五分之一外（現已集四百萬元，不足者僅百萬元），其餘二千萬元半由派股、半由招股（現本省各府、州、縣所擔任招股款項已有六百餘萬）。伏維諸大君子念國力之薄弱，圖同舟之共濟，不分畛域，不劃省界，務期鼎力提倡，擔任股份。款足債絕，全國幸甚。我公司開辦之日，卽在指顧間矣。……

謹將公司招股各項事宜聲明如左：

一、本公司未開辦以前，以漢口四官殿湖北商辦鐵路協會爲公司股款總經理收發處。

一、本公司以武漢各團體，各府、廳、州、縣，各省、各商埠所組織之湖北商辦鐵路協會分會及漢口協會所委託之銀行，由漢口協會登報及發布傳單，爲本公司股款經理收發處。……

① 原文 20 條，此係節錄。

一、已認股數之股東，欲分割若干股為優先股者，照優先股繳股款例一次繳足，其餘照普通股分期繳納。……

一、優先股以五百萬元為限，從宣統元年十一月十五日起至宣統二年十一月十五日截止。如未至截止之期已收足五百萬元，即登報停止。

一、普通股分五期繳納，每一年為一期，每期繳銀一元。

一、普通股以宣統元年十一月十五日至宣統二年十一月十五日為第一期，宣統三年二月初一至七月底為第二期，宣統四年二月初一至七月底為第三期，宣統五年二月初一至七月底為第四期，宣統六年二月初一至七月底為第五期。

一、官利週年(不計閏月)六釐。……

一、公司除股東官利及各項開支外，所得贏餘作為紅利，以二十分計算，一分報酬公家，十三分作為眾股東紅利，一分作為創辦人股份報酬(以全路告成之日起，報酬十年即行停止，將此項紅利移歸眾股東)，一分作為優先股特別報酬，二分作為公積，二分作為全體辦事人紅金。……

一、本條例所不載者，悉照《商律》及本公司各項章程辦理。

〔湖北商辦粵漢川漢鐵路股份有限公司招股通告書。〕

〔湖北同鄉京官黎大鈞等上郵傳部稟，宣統元年十二月〕 竊查鄂境粵漢、川漢鐵路，為西南兩路交通幹線。比年以來，鄂人為自保利益起見，提倡集股自辦，創設湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司，擬集資本金共二千五百萬元。所有一切詳情，業於宣統元年十月由前奉廣西道監察御史吳兆泰等呈請前湖廣督憲陳咨請鈞部立案。旋又經湖北鐵路協會會長前廣西按察使劉心源借代表入都續析詳陳均各在案。刻下創辦股份，業已陸續交納，異常踴躍，其餘普通、優先等股，亦復爭先恐後。至各州縣認定常年的款，均訂有期限分繳等情，亦經大鈞等禮次陳明，計邀鈞鑒。現鄂中屢次電催會長回鄂，設立鄂境商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司，為此公懇中堂大人查照前咨及稟呈各案，准予批准立案，俾得早日集齊股款，尅期興工，無任感激屏

營之至。敬乞批示施行。

〔原件漢文，經濟研究所所藏日文檔案。〕

〔日本駐漢口代理總領事渡邊省三致日本外務大臣的報告，1909年11月14日〕 自粵漢鐵路借款問題發軔以來，鼓吹收回利權，努力反對借款的運動者甚夥。然因前督張之洞爲借款主持人，反對者率難貫徹始終，致該運動遂時起時伏。惟自張之洞逝世，諮議局開設，湖北諸政乃漸次擺脫張氏之牽掣。斯時留日鄂省學生團體鐵路會、即通電郵傳部，說以借款不可簽訂，同時通電湖北諮議局及商務總會，請教勸總督拒絕借款。留學生張伯烈、夏道南被推爲拒絕鐵路借款之代表，於十月三十日歸抵湖北。湖北諮議局於十一月二日召開特別大會歡送張、夏二人。張伯烈即於席上慷慨悲憤，致三小時之演說，陳述借款之禍患，博得全場議員之喝采。即由諮議局決議發起，勸說武漢商務總會、教育會、憲政籌備會等各團體，設立商辦鐵路協會。勸說結果，各團體踴躍響應。同月五日，鐵路協會成立。……八日，爲進行拒款運動。諮議局全體一致通過以下四條：

一、諮議局稟請總督代奏，主張廢棄借款契約，歸爲商辦。

二、諮議局通電在京鄂籍官紳，望各通氣脈，同心協力，拒絕借款。

三、諮議局通電湖南諮議局，望協同一致，堅持拒絕借款運動。

四、諮議局發起糾合湖北全省紳、商、軍、學各界團結一致，召開大會，由大會代表通電都察院、郵傳部、度支部、民政部請代奏廢約，歸爲商辦。

越數日，於十一月一日提出拒絕借款、募集資金方案。當日付議之議案十項：

一、募集商民股金。

二、勸勉各房主以其兩月房租收入購買股票。

三、開設鐵路彩票。

四、股票面值宜小，招股範圍宜廣。

五、利用本國製之鐵軌。

六、不用外國技師，以節減經費。

七、購買鐵路敷軌用地畝時，其地價之二成以股票付給。

八、與湖南協同聯絡，有無相通。

九、依納稅多寡，負擔租金。

十、請融通鹽稅釐金收入。

這樣，以諮議局爲主腦之鐵路協會，遂以切實募集資金爲手段，以期達到拒絕借款之目的。十一月十二日諮議局議員協同決定各府縣之分擔股額：諮議局壹百萬元，荊州府壹百萬元，襄陽府五十萬元，德安府五十萬元，鄖陽府十二萬元，麻城縣十萬元，沔陽縣十萬元，漢川縣五萬元，黃岡縣十萬元，江夏縣十萬元，嘉魚縣十萬元，荊門州五萬元，安陸府十萬元，廣水縣五萬元，蘄州五萬元。此外，個人分認額共計拾叁萬柒仟貳百元。湖北全省教育會每人以月俸十分之一購股，共分擔貳拾萬元。以上合計四百二十五萬七千二百元。此外，武漢兩地商務總會、軍人會及其它各團體，均深受輿論之刺激，分擔股額估計可達二千數百萬元。異日承擔人果能具實出資，誠足爲清國從來未有之壯舉矣。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔又，1909年12月2日〕關於此地鐵路協會之設立及其行動，大體均已報達在案。其後探悉協會內幕情形，知協會會員均確係認真從事。無奈此路所需資金甚大，彼等恐不能早日集資二千萬元，使粵漢線立即開工。今鐵路協會副會長武漢第一富豪劉人祥，擬建持久之策，一面拒自歐美借款，一面則擬先建川漢線之一段，即漢陽、蔡店間六十華里之鐵路。目的則在促使湖北地方紳民覺醒，知鐵路之經營對中國文明之開發之極爲必要，如是，則粵漢、川漢兩鐵路築造所需之資金較易聚集也。劉人祥懷抱如此計劃，蓋鐵路協會會長雖係劉心源，然資金之籌集，則事實上武漢第一富豪劉人祥不能辭其責也。彼意以爲粵漢、川漢兩幹線全部同時開工爲絕不可能，且粵漢沿線水路已有汽船交通，……目前修築粵漢尚非必須，即使修築，恐難獲利，宜俟四五年後再籌長久之計。川漢線之漢陽、蔡店間，……工事

簡易，客貨頗繁，築成鐵路即可收十一之利。且六十華里短距鐵路，所需築造資金僅約一百三十萬元。而爲避歐美列國之抗議，擬全歸民營云。

〔同上。〕

〔日使伊集院致外務相小村的報告，1910年3月28日〕 關於湖廣鐵路借款問題，二月二十三日機密第一七號已將當時形勢大略報告。其後郵傳部與湖北拒款運動者之關係頓趨緊張，拒款派以必死之心對郵傳部當局加以壓力。結果郵傳部遂於本月二十四日應湖北紳民之請願，許其商辦，並已批示。自批示之後，本問題已轉入一新局面，今後之發展頗可注意。今將細密訪查所得，謹報告如左。伏祈鈞察。

#### 湖廣鐵路拒絕借款運動之經過

(一)〔四國公使對一月三十日上諭的態度〕 前者大清銀行副監督黎大均等經都察院代遞呈文，謂鄂境粵漢、川漢鐵路籌有的款，請准予商辦，對此，一月三十日〔宣統元年十二月二十日〕上諭，著郵傳部知道。見此上諭，四國公使恐湘路借款一事，終成畫餅，頗感不安。英、法、德三國公使遂聯合至郵傳部造訪徐世昌，請其對上諭加以說明。三國且於陽曆二月十二日以同文照會送致外務部。……然同時，美國方面對此案則採稍稍不同的態度。根據後來自清國方面得來之消息，美國代理公使於同月十六日以函致外務部。……其旨趣與英、德、法三國公使照會全同，但全文稍委婉，且不用正式照會之形式。由此亦可窺見美國方面用意之一斑。

(二)〔關係各部對四國公使照會的態度〕 外務部接得英、美、德、法四國公使照會之後，顯似對此不敢加以詮議，即於同月十八日咨行郵傳部曰：關於鄂境粵漢、川漢鐵路借款，本部接英、美、德、法四國公使來照，茲咨送請查核酌辦。遂將此事綏諸郵傳部主持處理。

郵傳部對四國公使之照會亦不肯作明確之回答，而將張之洞前與四國銀行家間成立之借款契約草案移咨度支部，請其表示意見，並

望急速正式簽約，庶幾可使拒款派無試行反抗之餘地。度支部尚書澤公〔載澤〕對郵傳部推諉卸責之態度，深為不滿。……

拒款代表劉心源、張伯烈等聞知此種情形，遂發動猛烈示威運動，一面逼迫郵傳部當局，努力欲貫徹其拒款目的，同時頻頻召開講演會，喚起輿論；又復在其機關報《中國報》上日日呼籲聲援。彼等以難侮之聲勢，鼓動在京之拒款派與兩湖之拒款派，共同連續發電，逼訊郵傳部當局，表示無論如何不達到拒絕借款歸為商辦之目的絕不停止。

(三)〔鐵路總局長梁士詒之南行〕形勢既如上述。郵傳部當局探知對拒款派之氣勢若施以正面之抑壓，為殊不妥當，只得表示對彼等之請求，允加考慮。彼等既謂已籌的款，郵傳部乃謀進行現地調查，然後再圖對策。郵部遂派遣鐵路總局長梁士詒特赴漢口。蓋湖北拒款派在本省所組織之“鐵路協會”，已積極準備成立公司，除發起人等承受五百萬元之股外，諮議局議員亦擔任四百餘萬元。所籌股金已陸續存入大清銀行及交通銀行，故對外聲稱集股商辦已有確實把握。而實際上認股者大部分不過係支持拒款運動而認股而已，所交全部款額尚不足百萬元。至於拒款派所謂廣籌租股，年可自民間集資三百萬兩之說，就湖北一般富力而言，頗難相信。總之，拒款派的款之說，不過一片空言而已。郵傳部對此本已知情，今特派大員往查，不過係完手續，且表示重視民意之意，實則欲對拒款派之空言立證，以說明必需借款，並對彼等之運動進行打擊而已。果然，梁士詒復命云，湖北紳民集資，迄今僅百數十萬兩，且此數尚未全部繳齊。以此為理由，郵部對拒款派之請願乃進行壓抑。本月十九日徐世昌乃於私宅召見代表黎大鈞、劉心源、張伯烈等，加以責斥。拒款派代表對此嚴加駁辯，張伯烈等不肯退出徐氏私宅，不達目的決不離去，慷慨激昂，哀哭痛罵，駐坐徐門 亘數日云。

(四)〔梁士詒之妥協案〕拒款派在中央如此進行必死之活動時，黎大鈞亦聯合鄂籍京官積極推動拒款運動。同時湖北方面警報頻傳，蓋斯時政府既斷然斥責拒款派之請願，以至湖北有可能釀成大

亂之消息不時傳來(據探悉拒款派內情人士之說,湖北陸軍將校與拒款派勾聯者不少,將校等正爭先承攬路股云)。因此郵傳部當局深恐發生不可測之意外,且張伯烈一派在京舉動似頗不穩,亦可能隨時採取危險手段,郵傳部對此亦懷戒心。徐世昌、梁士詒近日身邊亦嚴加戒備。當此之時,梁士詒遂提出一折衷之策:一方面舉借外資,一方面允許湖北志士釀款投資,且將此意告知黎大均。張伯烈等聞之,共同表示絕對反對此策,聲言無論郵傳部舉借外債與否,湖北人士決不許可外資參與此路,對梁士詒之折衷案決不聽從云。

前憲政編查館主事楊度(湖南人,憲政公會會長),嘗與張伯烈等共同主張拒款,本月十日頃以意見書呈遞郵傳部,主張民間資金募集不足時,當依賴借款。張伯烈聞知此事,立即草發“露布”,攻擊楊度,廣為傳播。……

(五)[拒款大會決議採取自由行動] 張伯烈憤於徐世昌之諭示,強留徐氏私宅,以示抗議。在京拒款派人士於二十三日在城外湖廣會館召開大會,通過左記之各項決議,是即所謂開始自由行動之宣言:

- 一、明日通電漢口拒款會本部,取消拒款會名義,自即日起,正式開辦鐵路公司。
- 二、通知承擔募集股金者,在鄂在京,各就所在地於三日內繳足股金。
- 三、鐵路公司代表將一切情況稟告郵傳部,但不必俟其批准,即進行正式開辦分司。

(六)[黎大鈞二次呈請及郵傳部批示] 拒款派代表之反對借款運動,既日趨激烈,不可壓抑,地方復可能釀成大亂,加以己身安危虞,數日來張伯烈又效秦廷之哭,不飲不食,不遂其志不止。徐不得已,遂引見張伯烈等,令其另草稟帖,述明旨趣。黎大鈞遂急速草成稟帖,呈遞郵傳部。二十四日夕郵傳部乃正式與[子]以批准。

……

(七)[拒款代表等歸鄂] 既蒙批准,拒款代表等目的已達,欣歡

雀躍。今日代表又接電報，云所募金額合計已達一千萬元。劉心源、張伯烈等已定於二十九日首途歸漢云。

【同上。】

## (2) 湖南省

〔拒債經過〕 自從 1908 年冬，張之洞勾結帝國主義醞釀借款開辦湖南“紳商”便議論紛紛，羣起反對。以後，一個以“拒債”、“集股”為中心的保路運動便隨着日益廣泛深入地開展起來。

1909 年 6 月（宣統元年五月），湖南留日學生在留學生會館舉行會議，商議拒債方策，並決定創刊《湘路警鐘》雜誌，以事鼓吹。8 月（七月），《湘路警鐘》出版。它“專以救濟路權，監督路政，以達完全商辦為宗旨”。但僅出兩期，即因日本政府的干涉而停刊了（後改名《湘路危言》，於上海發行）。

緊接着，旅奉、旅滬、旅寧、旅吉、旅浙、旅鄂、旅桂與旅粵各地湘人，均先後致電軍機處、郵傳部、鄂督、湘滬及湘路公司等，力拒借債；旅滬、旅寧湘人且分別組織“湘路保存協會”，和“保路協會”；湖南諮議局議員初選議員 820 人也致函張之洞、郵傳部、憲政編查館等，稱說：“照諮議局章程，本省權利之存廢，應由議員決定”，表示“鐵路借款，湘人決不承認。”

〔湖南省志，第 1 卷，頁 276—277。〕

〔某御史請廢湘路借款之議，宣統元年六月〕 略稱：借款造路，損失主權，股鑒昭昭，能無追悔。現在粵漢隸於湖南路線，因款項不足，議借外債，並推及川漢。雖之仿照津浦，不以路抵，不致路權悉掌外人；然合同須訂明用彼總工程司，購彼材料，暗中折虧，已成巨款，況尚有扣折釐〔利〕息耶？方今五大洲日以擴張權勢為事，英、法等五國均欲染指而甘心，爭投資本，蓋路線所到即權勢所到也。如國勢平等，借債本屬無妨。今何時乎？以一弱國而欲與列強爭衡，中智以下知其有損無益。彼用和緩手段，均分我利益，設彼生釁，則東三省日、俄之事將復見〔於〕……今日。咎由自取，能不寒心。應飭郵傳部乘



彼等相持不下，力與磋商，收回前議。不借外債，即由部會同各該省督撫督飭紳商，速招商股，或益以官款，改良爲官督商辦，以保主權而利交通。大局幸甚。

當日奉旨，郵傳部知道。

〔申報，宣統元年七月二日。〕

〔旅奉湘人陳炳煥、雷飛鵬等請自辦湘路電，宣統元年七月〕

(一) 致張之洞，湘路因借外債，致列強爭涉，影響及於全國，湘人遠近皇皇。去年袁宮保所定滬杭、津鎮合同，大失天下之望，人心至今尙憤。中堂德望，爲五十年所繫，乞廢草約，確定商辦。

(二) 上度支部，前見張中堂覆湘電云：草約出奏，尙待鈞部核議，始能作准等語。准駁之權，操之鈞部，即湘之安危繫之。昨讀議覆東督開辦銀行摺，亦以借債爲危。湘路借款，得不償失，湘危，國亦不安。乞主持廢約，仍令商辦，定人心，保利權。迫切待命。

(三) 致學部戴參議暨同鄉諸公：此間已切電張中堂、度支部力爭，乞公等就近集議，力圖挽救。盼切。痛切。

〔同上，宣統元年七月十六日〕

〔《湘路紀事》(摘錄)，宣統元年七月〕 湘省集股會成立

湘省議員譚延闓、龍璋等以力圖抵制外債，收回自辦，特就省垣紫荊街設立鐵路股東共濟會事務所。比即通知各處，凡有一股以上之股東，均請先向事務所報告所入股數、姓名、籍貫、住處，以便隨時通知，俾互相討論抵制之策。嗣後留日同鄉特派員何陶歸，又與諸議員極力研究，於是又有集股會之設立。其內容：一、拒債；二、集股；三、辦報；四、預備議案之研究。由是湘人之拒債集股，頗有頭緒。

湘路株長線開工

湘路株長線七月十一日開工，所有前設之株昭購地，現已改爲株昭鐵路工程處，由粵漢鐵道湘路總公司派定員紳各數人，前往該處開工。先從株州興築幹線，隨後再從昭山之易家灣分工二段：一由南而上四十里達株州；一由北而下六十里達長沙。以期早完全工，藉慰衆望云。

[八月]湘省實行租股累進法，議員八十二人電呈張督辦及各部並懇都察院代奏。

電云：湘路爭回自辦，去歲奏抽租股辦法，每五十石入股一元，計歲得百二十餘萬元。現用累進法，由收百石入股三元起，遞加至收千石入股百三十元止，歲可得四百萬元。各屬自治研究紳[原文如此]及富室歲認股共百餘萬元，湘境全路估二千六百萬元，合現款二百餘萬元，至遲四年可成。款既有着，萬不承認借款。並懇代奏。續舉代表叩閣議員王章永、羅傑等八十二人同叩。

[九月]湘路公司致郵傳部電請取消借款事。

電云：湘路借款一事，迭經公司電請前督辦大臣張文襄公保存利權，宣示合同，至為懇切。旋奉四月咸電，草約出奏後，尚待度支部核議，始能作准，彼時自宣示等語。嗣是京外湘人，電牘交馳，紛紛以借款損失利權，力請罷議。繼而法、美從而干涉，俄、日亦眈眈在後，文襄見變端環起，後患不可勝言，亦遂深閉固拒，不肯輕遽入奏。外務部熟權利害，體察輿情，並蒙持之甚力。不幸文襄薨逝，前項草約，迄未宣示，亦未出奏。既未經部核議，自必不能作准，文襄咸電聲氣甚明。遠近湘人，僉謂宜由公司電請鈞部迅予奏請，飭下外務部、度支部，立將湘路借款原議取消，以斷一切葛藤枝節。機牙緊迫，計無贖此。目下長株工已並開，長段站廠枝路填築已成，株段亦成七里許，正在接開中段。三道並舉，以期從速銜接。此段經費將已收股款，合之今年下忙、明年兩忙租股，勉可敷用。至公司全年常款，米款約銀三十餘萬兩，各項鹽款約銀三十餘萬兩，租股約銀七十餘萬兩，但得年數順成，歲約共獲銀一百三十萬兩內外，除償谷興贖路英債及金元小票兩項，歲共銀六十餘萬兩內外，每年總可有銀七十萬兩內外，以作一切路工之用。查湘路雖須籌款二千萬，然即縮期趕造，總須數年，是一年所須約在三百萬內外。將此二千萬巨款，必向各國預行全數借成，致生種種妨礙。況即照津浦合同，亦係作三次分出借票，並非一氣呵成，則又何必以虛數而釀實害。現在湘人激於外債，引為切膚之痛，無人無日不以籌款招股為事。一俟明冬後春，長株開通，源頭既活，

股分必旺，可以斷言。但求鈞部主持，程督子公司以完全權限，俾得一意規劃，徵信股東。一面秉承鈞部暨地方大吏隨時別圖生發，似不致全無把握。湘人萬口一心，百折不回，先謙、肇康，責無旁貸，披瀝上陳，不勝迫切待命之至。伏祈分咨軍機處、外務部、度支部，俯賜查照施行。……

郵部徐尙書致湘路公司余肇康及議員譚延闓電。

致余電云：現在粵漢全路奉旨歸部接辦，須俟接收後體察情形，統籌全局，方能著手。總期於政體民情，兩得其平，此時尚難臆斷。閣下爲桑梓任勞怨，所處地步自極困難。本部責任重大，鄙人亦必須謀定後動。緣叨愛末，諸賴維持，望隨時指示，無任感盼。

致譚電云：電悉。湘路商辦，果能如來電所云，確有的款，刻期可成，鄙人甚樂贊成。唯商辦局面，久無成效，始派督辦，議借款。聞開議之先，曾經湘公同商允。嗣因請示草約不得，激而倡拒款之說。究竟草合同內權利若何，現在能否改絃，皆非空言所能遽定。一俟接收後體察情形，再妥商酌定。鄙人既肩此責，自必謀定後動，尙望善爲維持，隨時指示，無任感盼。

湘路公司余肇康、議員譚延闓合覆郵部徐尙書電。

電云：康、闓同日各奉點電，敬悉。蒙論商辦確有的款，刻期可成，甚樂贊成，草合同內權利若何，能否改弦，非空言所能遽定等因。具仰維持湘路之德意。查公司徑電已詳晰聲明，長株一段明冬後春，一准開車，經費勉可敷用。以後每歲除已籌常款外，不過須另籌二百數十萬金，儘可分年設法，無須將此二千萬金巨款，必向各國預行全數借成，致生種種妨礙云云。均係實在情形，不敢稍作空言，諒邀鈞鑒。現在諮議局成立，共矢擔任，紳、商、學界，踴躍爭先，情詞至爲迫切。惟有仰求鈞座會商各堂，俛賜主持。好在合同並未奏交部議核准，本是未成之局，一經罷議，卽是取消。以後秉承鈞部，多方籌措，實有把握。察看衆情，期於得請而止。謹再傾瀉覆陳，無任悚禱。

〔十月〕 留日兩湖鐵道協會成立 留日兩湖鐵道會各自成立後，協議兩湖有禍福存亡密切之關係，雙方同意成立協會。其宗旨以

聯絡內地兩省紳商學各界，拒絕外債，協籌的款，以達完全之商辦。其辦法〔事〕公處暫假定日本西神田小川町番地福井館留東湖北同鄉會事務所內。

記者曰：湖北人之拒債，雖在湖南人之後，然其慷慨激昂，則百倍加於湖南人。記者亦曾應留日湖北人之召，濫廁演席。比時湖北人之蒞會者達數百人，聽其議論之沉痛，見其滿場之飲泣，記者竟俯首及地，不能仰視。然猶以爲留日湖北人一部分之熱心，內地恐不若是之甚。及閱海上報章，見湖北拒款協會成立之日，農夫演說，洋洋數千言，兵士斷指，血淋漓，以及星士解囊，以助協會之用費，則其他紳、商、學各界之熱心已可想見。可敬哉湖北人也。倘吾湖南人之精神中道而衰，則事必失敗，其將湖北人，今日留日兩湖協會已成立矣，願吾內地同胞，買其餘勇，聯絡湖北人以同舟共濟，慎毋秦越相視，則幸甚幸甚！

〔湘路危言，轉引自中國近代史資料叢刊·辛亥革命（四），頁537—548。〕

〔日本駐長沙副領事村山正隆致日本外務相及駐華公使的報告，1909年12月2日〕 湖南諮議局此次關於湘境粵漢鐵路修築計劃，通過之各項決議，抄譯如下，以備閣下參攷。

#### （甲） 辦法

一、拒借外債 已故張之洞慮湖南鐵路資金缺乏，故擬舉借外債。然湘省株州、韶山間鐵路工程早經着手，是非資金不足也。若賴外債，損失實多，例二百萬鎊外債二十年償還，其損失可當四千華里鐵路的敷設費。是以本會議員與全省紳士，決持拒債主義，輿論一致主張奏請政府，宣佈該外債草約爲無效，以安人心。

二、實行商辦 鐵路若歸官辦，則與商人意見疎隔，資金募集亦將困難。根據日前已呈稟撫台之方針，擬請公司即速召開股東會，選舉理事會、監事會等人選，以符商辦宗旨。擬將此意奏請政府，以堅股東信心。

三、用人 ……勸鐵路公司善於任用鐵路學生。……

四、育材 ……某議員去歲訪問浙江鐵路公司總理時，問及技術

人員事，皆以浙江鐵路自力培養技術人員，無雇用外人之必要。本省應倣行此策。……既爲鄉土盡育材之義務，且可節省薪資不少。

## (乙) 資金

一、累進租股 應地租收入多寡分給鐵路股票之辦法，實行已久，並無障礙。今年外債問題起，人心愈益奮發。可仿各國累進租股法，自明年起實行。即收入滿五十石者認股一元；百石至二百石者，每五十石加五十分；二百石至千石者，每百石再加五十分；千石以上不再累加。規定以外願另認股者聽。依此計算，五年後股金收入可達原數二倍以上，每年可得三百萬元。待資金充足時，此辦法即可停止。

二、改定鹽價 ……擬向撫台與鹽務總督交涉，期湖南鹽稅監督局隨時將此金額扣除，給與鐵路公司以充湖南鐵路之股金。此項每年約計銀二十三萬餘兩，可折洋銀三十五萬餘元。

三、鐵路銀行 ……應仿四川之例，開辦鐵路銀行。利用現在資金，由鐵路公司發行票據。如經理得宜，可得融通之效；若準備金不足，可自大清、交通兩銀行借用資金。

四、分區勸股 本局議員力認股票外，應廣爲勸募，自省城以及各屬；應製定勸募章程努力勸募，以地方富豪之家做勸募股金之所。……仿河南例，以收入之五分作爲報酬開銷。勸募員以各縣議員、初選當選人、勸學所、警務局、地方自治籌辦團防局、商務分會、農會、教育分會等董事，及地方上有信用之人當之。……〔並〕擬申請撫台明白曉諭各地方長官，協同勸募之士紳，在該管區內廣爲推動，努力募集。

五、在外集股 外省湘籍人士目下已設股金勸募會者，不一而足。未設之地，除紳商自由應募外，凡仕宦於外之湘籍人士，請議局與鐵路公司集股總會，應以公文促其勸募。

六、集股便通辦法 地主可以土地，山主可以木材，公司被聘諸人可以薪俸入股。

七、官吏入股便通辦法 凡湘籍仕爲本省之幕僚，或任學校之教

職者，以及兵營之武官，皆可按月薪出十分之一認購股票。年在百元以上至五百元者，可酌量加多。

八、官有股票 [仿]滇蜀鐵路集股……規定，宜申告巡撫與布政使，盡力所能，認購股票。

九、鐵路債券 由鐵路銀行以一分利發行債券。

十、各地公有股 可調查各地公有財產，除不動產及備荒貯穀外，有積金生利者，酌定數額，認購股票。

### (丙) 計劃

一、工事年限 ……以五年為期。湖南鐵路全長一千三百七里，每年若築成二百七十四里，則限期內工事可以完成。

二、築路費 據專家計算，若能歸商辦，加以萬事節約，則一里之路平均約費一萬八千元，每年修二百七十四里，須款四百九十三萬二千元。

……

根據以上決議，諮議局起草呈湖南巡撫文，亦已通過，鐵路公司亦已召開股東會，大抵亦已獲致同樣決議。總之，湖南民間意向與湖北同。堅持拒絕外債，要求商辦及自營自辦。至於今後形勢如何，則尙難窺測。

[經濟研究所藏日文檔案。]

〔鄭沅，痛陳粵路借款之害〕 近十餘年來，各國以鐵路政策攘我主權，朝野驚動。於是有粵漢鐵路贖回自辦之舉。既悟外債之危，遂定自辦之計。三省民心，本甚踴躍，徒以贖回後疆臣主持失當，摧抑商力，以塞股款之源。重興借債之議論者，遂謂商辦無效，不如收歸國有。臣則以為國家出此壟斷之計，實阻人民企業之心。況值司農仰屋之時，而行借財異國之策，名為國有，實則授權於外人。國事莫危於此。

[申報，宣統二年二月十七日。]

〔湖南京官致總公司電，宣統二年七月〕 探聞四國銀行代表來京，催外部簽約，乞準備力拒。如情形緊急，再行電聞。

〔同上，宣統二年七月八日。〕

〔湖南京官致〔湘〕諮議局電，宣統二年七月〕 郵部派陳毅、蘇興、章華簽駐草約，危急萬分，乞貴問該三人令其自請取消，免致破壞路事。並乞速舉代表來京，死拒勿渝。

〔同上〕

〔湘人拒款紀事〕 郵部委簽駐借款草約之湘省京官，關係參議陳毅、司員蘇興及章華等三人。湘人聞知大憤。以爲此舉乃拒款前途之障礙。特開會集議，公舉代表十餘人，先至蘇、章二處，迫令辭退，謂如不自請取消，湘路即斷送汝手。決將以對付某路賊之手段相對待。二人無奈，乃承諾辭退。代表又往見陳，陳避之不見。該代表無法，因即以語蘇興及章華者語陳之家人云。

〔同上〕

#### （四）湖廣鐵路借款合同的重訂

〔英、德、法三國公使分致外務部照會，宣統二年正月初三日〕 案照宣統元年四月十九日，張中堂代中國國家與德、英、法各銀行等簽字合同，該銀行等承辦五釐利息五百五十萬鎊借款，應用築造湖廣境內粵漢、川漢各段鐵路。嗣因中國資本家奏請在鄂境內准予商辦鐵路，去年十二月二十日奉諭旨，似中國政府有將該三銀行等照去年四月十九日合同所得相關築造湖廣境內粵漢、川漢鐵路利權，置諸不問之意。本大臣查前數月貴國政府向該銀行等聲稱各節，並不因上引諭旨而有更改之關係。本國政府願請照覆，將此節證明。倘或諭旨所提人等有意執以爲據，藉使利權與中國政府前定章程相反者，則本國政府現在聲明，不能承認此等意見爲實。且聲索貴國政府作主，以免於去年四月十九日合同宗旨稍有損害之虞。

〔郵傳部接辦粵川漢鐵路借款及分別接收各路股款始末記，葉 15。〕

〔美使費萊齊致外務部函，宣統二年正月初七日〕 兩湖鐵路借款，前經貴政府與英、美、德、法四國銀行商辦在案。上年十二月二十

日都察院代奏鄂境鐵路之事，蒙諭批，郵傳部知道。欽此。未悉此中情形，與借款有何關係。本署大臣於中國內政，原不願有所干預，惟此項奏稿，必須請貴親王詳細示知，並希將前所屢允之借洋款修鐵路，美銀行與英、法、德三銀行皆當利益均分一節，一並敘明。據本署大臣意見，以貴親王不但將均分借款之事函覆本館，而最有大益者，於覆英、法、德三國時，亦將此情節敘清，庶免後來膠轕。相應函達貴親王查照是荷。

〔同上，葉16—17。〕

〔德、英、法三國公使分致外務部照會，宣統二年三月十三日〕  
宣統二年二月十四日郵傳部宣示批准鄂紳設立鐵路公司，籌款招股，仿照湘、粵等省各公司辦法辦理等因。查此項批准之譯釋，似含侵妨對於已允數國銀行關於湖廣境內鐵路之築造情象，爲此本署大臣照請貴親王查照示覆貴國政府是何意向。再，本年正月初三日關於此事之照會至今尚未接奉覆文，合併聲明。

〔同上，葉17。〕

〔美、德、英、法四國公使致外務部照會，宣統二年六月二十八日〕  
查宣統元年四月十九日，英、法、德各銀行代表人等，與奉旨授權代中國政府行事之張中堂，訂立合同，借款築造湖廣境內粵漢及湖北境內川漢各鐵路。該合同由兩造簽字，視同正式合同，祇須候降上諭批准施行。同時且達知該銀行等，即日具摺上奏，約十日期內可奉上諭批准等因。正在恭候諭旨間，英、法、德各銀行等悉知美國政府向中國政府提及前議美國應有列入此項借款合同內之理由，故外務部請該銀行等設法，俾將美國公司列入。嗣由英、法、德各銀行等會同中國政府，與美國公司代表人開議，旋訂續合同，將美國公司列入借款之內，議決各節，在事各造，盡行滿意。查去年四月十九日訂立合同，迄今已一載有餘。本年正月初三日、三月十三日，本署大臣曾兩次照會貴親王提明貴國政府照訂合同所應允者，至今未准覆文。茲遵本國政府命令，照請貴親王請旨批准以上所提議之合同，畫押施行，以資振興中國商務，而敦邦交，實本國政府之所深願。爲此請貴親王迅



速照覆，俾得轉報本國政府，是所感荷。

〔同上，葉 17—18。〕

〔又 同日〕 粵漢鐵路湖北、湖南一段，並川漢鐵路湖北一段借款一事，本日另文照請貴政府允准德、英、法、美銀行所立之約在案。本署大臣相應提及一千九百零三年九月間，以川漢鐵路貴親王所許英、美兩使臣之語，並指明允准此次借款合同。惟所應許之語，此後不獨專屬原許之二國，兼推及德、法兩國。①

〔同上，葉 18。〕

〔度支部尚書載澤覆郵傳部尚書徐世昌函，宣統二年三月〕 公函以粵漢、鄂境川漢鐵路草合同有何駁改之處，逐條籤出，以憑辦理。具見盡慮周詳，曷勝欽佩。查此次借款合同，固應妥慎斟酌，以期無弊，而是否募借外債，尤為茲事第一要鍵。近來湘鄂人士，電牘紛馳，羣以取消合同為惟一之策。貴部如何辦理，尊函未經提及，想係尚待籌商。且檢閱該合同條約後開，俟督辦大臣奏奉諭旨交度支部覆准後再簽立正合同，如度支部有駁改之處，即再予商辦法等語。此時一切既未議定，應俟貴部體查情形，將如何辦法，奏明請旨後，如有應由敝部覆駁者，再行詳議。

〔順天時報，宣統二年三月十三日。〕

〔美、英、法、德四國公使分致外務部照會，宣統二年八月十二日〕

關於借款築造湖廣境內粵漢及湖北境內川漢各鐵路一事，本大臣及德、法、美三國大臣，業於西歷七月十三日公行照會貴爵各在案。旋於西歷八月初一日本大臣等均准覆稱，內云：茲准來照，已由本部轉行郵傳部查照，貴大臣可以轉達該銀行代表逕與郵傳部妥商等因前來。本大臣據此，當即轉致匯豐銀行總理熙君，會約各別銀行總理，與郵傳部接洽，以便照西歷七月十三日本大臣照會所言開議，自不得

① 按，在原書中，此件照會和前件照會，除美使照會分錄外，英、法、德各使照會併作一件。此件照會內除“貴親王所許英、美兩使臣之語”下多，“並指明允准此次借款合同。惟所應許之語，此後不獨專屬原許之二國”二十七字外，美使前後兩件照會與英、法、德使前後兩件照會，文字完全相同。

出此照之範圍，總以完全該照所指之合同辦理。同時由德、法、美三國大臣達知各本銀行總理照辦。嗣於西歷八月十二日，英、美、德、法各總理函致徐中堂，聲明奉有各本國大臣訓令，務請尅期定期會晤，以便開議。不期中堂調補別任，該四國銀行總理，故又於西歷八月十九日函詢署理郵傳部沈尚書是否接到第一函，並請示何時可賜切實回音。茲據照君向本大臣稟稱，雖連上兩函，仍未奉有覆答。如此延緩，其咎不能歸四國使館及四國銀行仔肩矣。是以不得不請貴爵注意，並希貴國政府設法飭催郵傳部按照貴爵中歷六月二十六日所云各節，與該四國銀行直接開議可也。須至照會者。①

〔郵傳部接辦粵川漢鐵路借款及分別接收各路股款始末記，葉20。〕

〔嘉樂恆(W. J. Calhoun)致美國國務卿電，1910年10月5日〕

嘉樂恆報告，在四國銀行的代表們與郵傳部尚書(沈雲需)、右侍郎(盛宣懷)等關於湖廣借款的會晤中，中國方面辯稱：1909年6月6日(宣統元年五月十九日)所商訂簽字的合同，不能視為最後的決定，而應視為尚可加以駁改的草合同，因〔該合同〕尚須奏奉諭旨並度支部核准也。並稱，就湖北、湖南兩省民情視之，此合同如不修改即行簽訂，恐將引起地方上的嚴重紛擾；為緩和人民反對之情緒，草稿又必須修改。若修改後可使反對者難再抨擊，則本部當盡力使合同付諸實行。嘉樂恆稱，郵傳部未確定地提出彼輩心目中所欲修改之點，代表們方面則覺以不問為宜；但代表們認為已簽訂的合同的效力必須維持，否則今後交涉將無鞏固基礎。嘉樂恆又稱，代表們以為部方過分誇大了地方上紛擾的嚴重性，實欲藉以求得較優條件，又以為中國理該將合同執行，應該並不致於引起嚴重的騷亂。各國政府應強迫中國執行合同。設若各國政府不願出此，代表們建議各國使館可

① 美、英、法、德四國公使原係分別照會清外務部，四照會文字完全相同，文末署名除各該國公使外，還在各該國銀行團代表。

英國銀團代表匯豐銀行總經理烈禮爾。

美國銀團代表花旗銀行總理梅茲克。

法國銀團代表滙理銀行總理勝比爾。

德國銀團代表德華銀行總理柯達士。

請中國政府提出意欲修改之點，以便取得諒解，同時兼亦可維持已經簽訂之合同也。

……嘉樂恆請求指示。

〔美國外交文件，1910年，頁290—291。〕

〔美國副國務卿艾迪 (A. A. Adee) 致嘉樂恆電，1910年10月7日〕 艾迪先生已接得十月五日電，告知嘉樂恆，國務院所堅持的政策在川漢鐵路借款中要求有同等的借款權，但非強制中國借款。訓令嘉樂恆，避免領頭壓迫中國批准已簽字的合同及附約。但若各國政府欲提共同協議的照會，則須與他國代表協同行動。同時應注意利用機會，使此案能獲得有利的儘早的解決。

〔同上，1910年，頁291。〕

〔美、英、法、德四國公使分致外務部照會，宣統二年九月二十日〕

湖廣鐵路借款一事，宣統二年九月初一日接准來文，內稱：郵傳部已函知四國銀行代表定於九月初一日在本署接晤等因前來。本大臣茲據銀行代表人稟報是日接晤之情形。詔悉據署理郵傳部尚書沈大臣及右侍郎盛宣保辨稱，因在宣統元年五月十九日張中堂與英、德、法及銀行代表人商訂簽字之正合同草稿漢文後，載有須俟奏奉諭旨並度支部核准，如度支部有駁改之處，即再另商辦法等語字樣。故該合同文義不算決定等詞。

本大臣查當日正合同草稿，甫簽字後即有本國政府出頭聲明，願列入借款合同之內。遂由外務部請英、法、德各銀行代表人設法，令美國列入此事，係在外務部署內提議，有外務部尚書梁大臣敦彥當面指示。且在粵漢及川漢各鐵路公所及張中堂宅內，均常議此事，有周參議自齊代外務部指示主持。此項會議，經閱幾四個月之久，其議竣之時，距張中堂薨期僅數日。迨前會議之期，均訂以宣統元年五月十九日簽字之正合同草稿為基礎，在事各造均應允，而張中堂特為切要聲明，該合同之文不能易改。且有如因美國列入，致有應改之處，須列在另議之合同內為要之語。

關於此事，外務部係明遵諭旨辦理者，其於會議此事之際，並未

預告在約諸銀行，在已簽字之合同內有應改之處。故以本大臣之意，此即切實證明，當時無更改之意；且係外務部代中國政府以該合同各條，為決斷而應遵辦者。是以本大臣不能將署郵傳部尙書及右侍郎九月初一日與各銀行代表人等接晤時辨駁之處為然。應請貴國政府飭令郵傳部按照該正合同簽字之草稿各條遵辦，並與各銀行代表人等會同協辦，俾得迅速告成批准是荷<sup>①</sup>。

〔郵傳部接辦粵川漢鐵路借款及分別接收各路股款始末記，葉 22—23。〕

〔外務部咨郵傳部文，宣統三年四月初十日〕 宣統三年四月初四日准法馬使、美嘉使、英朱使、德雷使照稱，湖廣鐵路借款一事，於本月二十九日請次日定時會晤函內，已經本大臣等將耽誤此項合同簽字，殊為詫異之意，均行聲明。並於許久未辦成此項合同之故，毫不明晰，按照貴親王特請本大臣等允將枝路不包括在內，惟須郵傳部與該四銀行立將一切他項各節，均相融洽。現在他項各節，皆已妥協議定，其確實允許本大臣等之詞，中國政府應有施行之責，所以本大臣等合請告知此項合同簽字之期，無庸再行延擱等因前來。相應咨行貴部查照，從速核覆，以憑轉覆可也。

〔同上，葉 27。〕

〔盛宣懷主張借款的奏對〕 召見時，先澤後盛。均蒙監國垂詢借款一事，應如何辦理，方能有利無害等語。

盛奏稱：借債固非所宜。然以中國財政之困難，如修路、開礦與興利皆不妨借債興辦。惟須嚴定限制，權操於我，外人祇有投資得息之利，無干預造路、用人之權。如此辦理，未嘗不可。現在湘、鄂兩省設立拒款會，不借外債，籌款自辦云云，不過徒託空言，於實事毫無補救。粵漢鐵路贖回三年之久，而迄今一無成效。熱心路事，保護利權，忠君愛國者，固如是乎？當此國家百廢待舉之時，不但不知贊成，反固執己見，鼓動風潮，此等無意識之舉動，殊不可取。並聞其中常

<sup>①</sup> 宣統二年十月二十五日，美、法、英、德四國公使復致外務部照會一併，催請“從速了結”，同時，並附節略稱，四國公使“惟有共同謁謁貴部，則請貴部將對於了結此事若何意見答覆，弗再延宕”，對清政府更加重了壓力。

有隱受他人指使。苟如彼輩所云，恐再遲三十年，款亦不足，路亦不能興辦。蓋其所謂集款若干者，皆不可靠之數耳。監國聞奏，大為動容。飭與樞府及外、度兩部妥商辦理。盛遂諾諾而退。

〔申報，宣統二年七月二十日。〕

〔郵傳部主張借款辦路〕 郵傳部承政廳以資政院開議在邇，借款築路一事或須交院提議，特擬定借款辦路說帖。略謂：本部四政，現惟路政為最繁。然以各國鐵路相衡，我國路線之待修者正復不少。此其故不在路政之不發達，實在財政之不足挹注也。欲救其弊，舍借款辦法，目前實無良圖。從前契約失敗，約分兩端：一曰傷權，一曰損利。傷權起於抵押，損利起於折扣，是為兩害。因抵押侵及用人，而權更傷；因折扣併及購料，而利更損，是為兩害，復成為四害。毋怪上下之驚疑也。苟於契約中去其傷權、損利兩弊端，則借款未始非救時之策。故借款辦法，在首慎擇所築之路，尤在慎選用款之人。已成各路，茲勿具論。其未成者，如粵漢，首承京漢，尾貫廣州為南幹經線。此線若能早日告竣，不惟粵、湘、桂、鄂礦產百貨可以逕輸中原，而首尾貫通更足預保京漢之營業。又如濟海、開徐一線，中衝汴洛，接連洛潼、西潼，東既疏濬江淮之利源，西復溝通秦晉之貨產，而補救正太窄軌之弊猶其次。至張恰為北幹經線，青藏為西幹緯線，專為國防而設。以現今腹省軍政財政情形揆之，不但設施尚非其時，即籌度亦無從著手。此在辦理之有秩序，而緩急操縱則存乎其人矣。

〔同上，宣統二年九月八日。〕

〔郵傳部奏片，宣統三年四月十一日〕 〔宣統元年〕八月二十四日奉上諭：粵漢鐵路，鄂境川漢鐵路事宜，着歸郵傳部妥協接辦。欽此。臣部自接辦以來，見諸湖南巡撫及兩省京官以籌款有著，力陳廢約情形，奉旨交臣部知道者，前後七次。外務部轉到英、德、法、美四國駐使，以張之洞係國家代表，草約已畫，即為成議，催定正約者，前後咨文不下十餘次。所持之說，大相逕庭。臣部與外務部屢次熟商，對內對外迄無兩全之策。近日四國駐使照會外務部，允將枝路不包括在內，此項正合同簽字之期，毋庸再行延擱等語。由外務部咨行臣

部從速核覆。

惟查臣部上年二月批准湖北京官設立公司，招股立案；四月照會湖南公司，嘉許進行，均經知會外務部有案。本年三月十四日湖南巡撫電奏，又堅持拒款。奉旨，郵傳部知道。欽此。欽遵。臣部詳核案由，尙屬兩歧。若不將前案先行取銷，則借款合同，似難簽字。除咨覆該部查核外，事關大局，勢難久延。究應如何辦理之處，理合附片密陳。伏乞聖明一併裁奪施行。

〔郵傳部奏議分類續編，路政，葉35。〕

附，〔郵傳部咨呈外務部文，宣統三年四月十二日〕 爲咨呈事：宣統三年四月十一日准內閣片交欽奉諭旨，郵傳部奏，粵漢鐵路、鄂境川漢鐵路借款正合同簽字，勢難久延，請將該部批准前案取銷等語。著依議。欽此。欽遵鈔交前來。相應恭錄諭旨，黏抄原奏，咨呈貴部查照可也。

〔清宣統朝外交史料，卷20，葉28—29。〕

〔郵傳部、度支部會奏摺，宣統三年四月二十二日〕 本年四月十一日欽奉諭旨，郵傳部奏，粵漢鐵路、鄂境川漢鐵路借款正合同，勢難久延，請將該部批准前案取銷等語。著依議。欽此。臣宣懷遵即按照草合同與英、德、法、美四銀行代表再四磋商。

原議五釐息，九五扣，借款英金六百萬鎊。一爲贖回前美國合興公司發售金圓債票約計五十萬鎊，一爲建造官鐵路幹線由湖北省武昌府起經岳州、長沙至郴州宜章縣爲止；又爲建造幹線由廣水起經襄陽、荊門州至宜昌爲止；又建造枝路自漢陽起至荊門州止。今改議將漢荊枝路六百里刪除，以分枝幹界限。並因宜昌以上山路崎嶇，非用專門洋工程司不能妥速，議將宜昌至夔州難工約六百里抵補截去之漢荊枝路。其建造工程，自實在開工之日起限三年造竣。惟宜夔路線艱難，期限准其稍長。此合同畫押後六個月內在武昌、長沙、廣水、宜昌四處同時開工，以赴幹路速成之宗旨。

又原議建造工程，如有不敷，則向銀行續借洋款，其利息條款仍照現時合同，而價值須九五扣，且須另加抵押之餉源。今改議如不

數續借，照本合同條款續售第二批債票，毋庸多扣，亦毋庸再加餉源抵押，其數不逾四百萬鎊。惟因不加抵押，年限須改四十年。仍訂明十年後，無論何時，均可還清，第十七年以後，仍無須加二鎊半，則雖稱四十年之限，仍與二十五年之限毫無分別。

又原議本合同第二款所言之鐵路，將來或以爲有益，或以爲須造枝路，如須用外國資本，則先儘銀行等商辦。今改議爲第二款所言之鐵路，如欲展長，先以中國款項自行建造，如須借外國資本，倘銀行等所給之條款利益不少於別家，則先儘銀行等商辦。

又原議或在中國或在外國所存鐵路款項，皆須存於匯豐、德華、匯理各銀行。今改爲照淨數一半存於郵傳部所指之交通銀行或大清銀行。

又原議於購買材料皆注重外國，即鋼軌大宗，亦言明一半購買承辦借款之國。今改爲鋼軌及附件皆應自行製造供用，以及購買中國材料，皆不給用錢，其外洋材料，須由郵傳部選聘專門工程司驗看此項貨物。

又原議附件內甚言津浦鐵路原訂合同，最爲詳善，允准酌照辦理。因語涉籠統，太無限制，已將此附件刪除。

以上各節，磋商數月，會晤將及二十次，辯論不止數萬言，於原約稍可力爭者，舌敝唇焦，始得挽回數事，實已無可再爭。至於將來造路之遲速，用款之繁簡，駕馭工程司之疎密，是在督辦大臣之挈領提綱，及所派各路總辦之精核勘察。謹將接議合同二十五款，繕具清單，恭呈御覽。應否即由郵傳部蓋印，請旨遵行。

再，此摺例由郵傳部主稿。臣等再三會議，意見相同。所有借款合同實係宣統元年四月簽字，其時資政院尙未開辦。現在正合同係遵奉諭旨着歸郵傳部接辦之案，並非目下始行定議。惟此項借款將來如何用法，甚關重要，自應由郵傳部會同度支部，屆時分造各項表冊，即交資政院議決。合併聲明。所有接辦英、德、法、美各銀行鐵路借款緣由，理合恭摺會陳。

〔湖北、湖南兩省境內粵漢鐵路、湖北境內川漢鐵路借款合同〕

此合同係宣統三年四月二十二日，即西歷一千九百十一年五月二十號，在北京訂立。其訂立合同之人，一係郵傳部大臣，已奉旨允准訂立合同。一係德華銀行、匯豐銀行、東方匯理銀行及美國資本家（以後即簡稱四國銀行等，至美國資本家乃紐約城開設之摩根公司、昆勒貝公司、第一國立銀行、國立城市銀行四家合成者）。茲議定條款如左：

第一款 大清政府准銀行等辦五釐利息金鎊借款，數目係英金六百萬鎊。此次借款期限，由發售債票之日起算，名為“大清政府一千九百一十一年湖廣鐵路五釐利息遞還金鎊借款”。

第二款 此借款係為籌備資本。

一為贖回前美國合興公司、大清政府所發售而未贖回之金圓債票，計美金二百二十二萬二千圓，並此票按百分應加價二分半及應付之息。

一為建造官鐵路幹線。由湖北省城武昌府，經過岳州，湖南省城長沙府，至湖南省南界郴州境內宜章縣，接連廣東所造粵漢路線為止。此路線以後名“湖北湖南省境內粵漢鐵路”，估計約共一千八百華里，約合九百啓羅邁當。又官鐵路幹線，由湖北省附近廣水京漢路線之處起，經過襄陽、荊門州至宜昌。估計約一千二百華里，合六百啓羅邁當。又由宜昌起，至四川夔州府止<sup>①</sup>，估計長約六百華里，合三百啓羅邁當，以後名為“湖北省境內川漢鐵路”。二共長一千八百華里，約合九百啓羅邁當。其勘量路線，均由郵傳部核定。以上所言金圓債票，一經銀行等稟請收回後，大清政府應允照辦，其贖票需用之款，銀行等由此次借款進項內撥用。此項贖回之債票作廢後，即呈交與大清政府，大清政府收到已贖回之債票後，即將從前案內所訂以粵漢鐵路作抵之字樣，全行註銷，並函知銀行等。現並聲明，贖取上開美國合興公司所售金圓債票，所需虛數五十萬鎊，俟該票全數贖回

① 原註，此段路線係抵補截去之荊門州至漢陽枝路。



後，倘尚有餘款，此所餘之款，應撥歸上所載兩鐵路項內。

第三款 此借款所備之資本，除第二款內所載贖回金圓債票之用款外，其餘專為建造以上指明各鐵路購辦地段、車輛及一切應配物料，並經營行車。又於造路期內，付還借款利息，均在其內。其建造工程，自實在開工之日起，估計約須一年造竣，惟宜昌至夔州路線，工程艱難，其限准其稍長。此合同畫押後，於六個月內，在武昌、長沙、廣水、宜昌四處，同時開工。該銀行等亦於此期限內，須備六十萬鎊，知會郵傳部，如有需用款項之時，或測量路線，或建造工程，或訂購材料，或由大清政府收取該兩省已造之路，聽其或在歐洲，或在美洲，或匯中國提用，作為銀行等代墊出售債票進款。此六十萬鎊全數，或經實在提用之數，並其利息，均由出售債票進款儘先扣除，其利息按周年六釐計算。此合同未畫押以前，所有湖北、湖南兩省已由各該省籌款築造之路線，並該兩省鐵路之產業，應即收歸粵漢、川漢鐵路官局管理，及照第十五款所載，將來郵傳部因建築湖北、湖南兩省境內粵漢、川漢幹路線款項不敷之故，續籌之款，均作湖北、湖南兩省境內粵漢、川漢幹線款項之本。惟此項成本應收之進款，不得有礙此次借款歸還本利之處。

第四款 此項借款周年利息，按票面本金虛數百分之五計算，每半年一次交與執債票之人。該利息自借款發售之日起算，由大清政府付給，於造路期內或由此次借款進項，或由他款指撥。鐵路工程告竣後，先由該鐵路進項，次由大清政府以為合宜之他項進款交付。自借款發行之日起算，按本合同附表開列數目，照西歷每半年應交付之日期前十二天交付。

第五款 此項借款期限，定為四十年。除後開第六款所載外，自發行借款之日期後第十一年，始還本，每年應付還之數，由各該鐵路進項，或由大清政府以為合宜之他項進項交付，每半年按照此合同附表數目，於西歷日期前十二天交付銀行等。

第六款 自發行借款之日起，至十年後，無論何時，若大清政府欲將借款全數清還，或欲先還合同附表所載未到期之數若干，均可照

辦。惟未滿十七年以前，照債票面額加二鎊半，即一百鎊債票一張，還一百零二鎊半。滿十七年後，無須加價。每次預還若干，大清政府應於六個月之前用函知會銀行等。其預還之數，照借款招帖內拈闕日期，多加闕數。一俟借款全數還清，本合同即時作廢。其已廢之債票息票，由銀行等順次收齊，交與中國出使英、德、法、美大臣。所有已經抽取之債票及息票，自每次本息到期之日起，三十年內不來領取，則該項本息，銀行等應悉數繳回大清政府。

第七款 本合同第四、五款所載每半年應還本利，按照本合同附表所訂數目，日期前二十天，由郵傳部或在上海以規銀、或在漢口以洋例紋銀及或新國幣<sup>①</sup>，足數在歐、美洲交還金鎊之數，均分交付銀行等，其鎊價與銀行等同日訂定，郵傳部亦可與本利期前六個月內，無論何時皆可隨意同時與銀行等訂定。大清政府遇有金款實在存於歐、美洲，並非為還本款而匯去者，亦可與到期前十二天，在歐、美洲用以付還到期之本利。每年付還借款之本利，銀行等於每百兩計收用銀二錢五分，作為經理費用。

第八款 此合同借款之本利，大清政府承認到期如數照付。若各該鐵路進項，或借款進項不敷到期還足本利之數，郵傳部奏明由大清政府設法以他項進款補足，按期交付銀行等清還本利。

第九款 本合同內借款六百萬鎊，並第十五款所載之第二批債票之本利，以下列之款作為頭次之抵押：

湖北省百貨釐金，每年關平銀約二百萬兩；

湖北省川淮鹽局江防經費，每年關平銀約四十萬兩；

湖北省川淮鹽新加二文捐，每年關平銀約三十萬兩；

兩湖賑捐鄂款，每年關平銀約二十五萬兩；

湖南省百貨釐金，每年關平銀約二百萬兩；

湖南鹽道庫正釐，每年關平銀約二十五萬兩；

以上各釐捐，每年共計關平銀五百二十萬兩。特此聲明，並無牽

<sup>①</sup> 原註：一俟此項國幣行有實效。

違於他項債款徵納、抵押情事。此項借款本利，按期交付，則不得干預各該省之釐捐。惟其本利倘屆期無著，除展緩公道時日外，則應將湖北、湖南足數歸還以上所開之釐捐，及他項合宜之內地捐，即行交與海關管理，以保執票人之本利。此項借款，或全數或一分未還清以前，倘再有將以上釐捐作他項抵押，或作質保等用，總須先儘此項借款本利還清。除第十五款所載之本借款第二批債票外，更不得有他項借款、押款或徵納各事，加之於此借款之上，亦不得與之平行。無論如何不能損害此借款之擔保利權。又在此借款之後，他項借款、押款或徵納各事，由指上文所開定各釐捐抵付者，必先儘此借款有餘，再及他款，並須於在後他項借款、押款或徵納各事之約內載明。以上第二節所載金圓小票贖回以後，此借款未還清以前，不得將各該鐵路及其收款抵押他人。此借款未還清以前，倘遇大清政府議定修改海關稅則減免釐捐，特彼此聲明，一則不得因此借款係釐捐抵押而阻止修改稅則，一則不得將此所指釐捐減免；如欲減免，應先向銀行等尚明，務於新增關稅內如數撥足，儘先補抵。

第十款 此項借款，准銀行等按總額數目發售金鎊債票與承購之人，其債票每張數目，由銀行等斟酌定奪。債票式樣、文字，由銀行等與郵傳部，或中國駐柏林、倫敦、巴黎或華盛頓出使大臣核定；並將郵傳部大臣簽名字樣，及其關防，均摹印於上，以省其親自一一簽押。未發售債票以前，可聽憑銀行等請中國駐柏林、或倫敦、或巴黎、或華盛頓出使大臣逐張蓋印，並其簽名字樣加印於上，以爲中國政府允准其承認發售此項債票之憑證。銀行等之駐柏林、倫敦、巴黎或紐約代表人，亦須在債票上加簽，以證其爲發售債票經理人。倘此借款發出之債票，或遺失、或被竊、或經焚燬，資本家及(或)銀行、或銀行等，隨即知會郵傳部，由中國駐柏林、倫敦、巴黎或華盛頓出使大臣，飭知資本家及(或)銀行、或銀行等，在報紙刊登告白，聲明已失之票不能憑以取款；並設法按各國章例辦理。倘所失之票，已過資本家及(或)銀行等所定之期限，仍未覓回，則中國駐柏林、倫敦、巴黎或華盛頓出使大臣應照原數重發別票，加蓋關防，交資本家及(或)代表該票主之銀

行、或銀行等，所需一切費用，概由資本家及(或)銀行、或銀行等代失票主擔任。

第十一款 所有借款招帖，以及付利還本一切詳細辦法，未經本合同詳細載明者，由銀行等會商大清國駐柏林、倫敦、巴黎或華盛頓出使大臣，遇有應會同辦理之事件，即與銀行等協同酌辦，並簽押此項借款招帖。

第十三款 此借款六百萬鎊，俟本合同簽押後，全數從速一次出售，不得延過十二個月外。其價值係按虛數九五折交付大清政府。銀行等在歐、美洲及中國招人購買，中國人與歐、美洲人一律照章辦理。若大清政府定購，自應儘先照給；但須於未發出借款招帖以前，至少四日定購。發出借款招帖日期，由銀行等先七日告知大清政府。

第十四款 借款進項，或在中國、或在柏林、或在倫敦、或在巴黎交付德華、匯豐、匯理各銀行，或在紐約交付資本家，或在中國交其現所指定之花旗銀行，或以後隨時指定之他銀行收存，歸入湖廣官辦鐵路帳內。至此款收帳辦法，係按照購票章程內所載購票人交付要款之日期辦理。其在柏林、倫敦、巴黎、紐約所存之款項，按周年三釐給發利息。在中國所存之款項，可由郵傳部定奪，向德華、匯豐、匯理各銀行，及美國資本家現所指定之花旗銀行，或隨後所指定之他銀行，匯至中國。惟每一禮拜，不得逾二十萬鎊之數。凡由歐、美洲匯寄款項來華，以及在中國由銀行等撥交款項，與以下所指定之中國銀行等，或其數目須設法使各銀行相等。每次由歐、美匯款，其匯價由郵傳部與匯款之各銀行，同於當日訂定；郵傳部亦可於匯款之日以前六個月內，任選一日或數日預先商定匯價，由各銀行匯撥款項。倘難以使其數目均勻，則郵傳部應與銀行等定一彼此以為妥善之匯款辦法。郵傳部可自行核奪，將以上所載淨數之一半，存入郵傳部所指定經理此事之交通銀行，及或大清銀行，歸入湖廣官辦鐵路帳內。此項存於中國銀行之款，全為大清政府所擔任。在中國所存於銀行等及所指定之中國銀行之款，隨時由郵傳部按照預估造路工程一月所需之款，撥交德華銀行，收入鄂境川漢造路帳內；並交匯豐銀行收入湖

南、湖北二省境內粵漢造路帳內，以期於造路工程無所間斷爲要。郵傳部每一季度應將存於所指定中國銀行此次之借款，報告於銀行等，爲使下文所指之查帳員易於明瞭，除爲撥人以上所言造路帳外，概不得提撥。由此造路帳內提撥款項，總辦應照下開辦法，以銀兩提用。至於提出之款，如何由中國票莊分派於需款之處，均應聽總辦遵郵傳部命令辦理。凡提用款項應按照建造鐵路工程隨時所需，由各該鐵路總辦或其代辦，出支款憑單，向匯豐銀行或德華銀行提用。並須將所提用之款，先兩日另出兩單聲明緣由，一單交該銀行，一單交該查帳員。如查帳員於所支款項，有以爲不應開支之處，可一面向總辦詳細詢商。如總辦仍不能解決，該查帳員可呈請郵傳部示遵。各該鐵路帳目，用中國文及英文登記，按照妥善新法辦理，並佐以收支單爲據。於造路期內，該帳目並收支憑單，隨時任由銀行等自給薪水僱用之粵漢、川漢各查帳員查看。該查帳員之責，專爲銀行等查察此項借款，是否按照本合同第三款所載提用開支，並查明按照第十八款內載，鐵路總局每月所購外洋材料帳目。鐵路總局每年結帳時，將鐵路收支帳目及行車進款，用中文、英文刊印，以便任人取閱。

第十五款 設若此次借款並生發之利息，除付本合同第二款所載贖回金圓債票所需要之款，並於建造鐵路期內付借款利息外，所餘之款，不敷修造第二款所言之各鐵路，以及裝配一切，其不敷之數，先由中國款項提付，以免延誤建造工程。如有不敷，則再由銀行等照本合同條款續售此借款之第二批債票，其數不逾四百萬鎊。此第二批債票，即以本合同第九款所指內地餉源平行抵押。至於發行該批債票日期，准銀行等自行酌定。倘以後尚需再借洋款以完該路工程，其辦法各節，屆時商訂。倘若鐵路造成後，鐵路項下尚有存款，可將此未用之款移入後項第二十款內所載借款利息公積項下，以備大清政府撥還此合同承認應還之款，或撥作於各該鐵路改良及有益各事之用。

第十六款 倘於未發此次借款招帖以前，遇有政治上或財政上意外之事，以致大清政府現在市面之債票價值有礙，銀行等以爲此次

借款，未能按章辦理，准予銀行等展緩公道期限。如於商准期限內仍未發行此次借款，則本合同即行作廢。大清政府除按照本合同第三款應交還預支款，及其應有之息外，毫無他項酬費。

第十七款 此鐵路建造工程，以及管理一切之權，全歸大清政府獨自辦理。建造此項工程，大清政府自行選用英國人一名，為建造湖北、湖南兩省武昌至郴州之宜章縣境內粵漢鐵路之總工程司；復自行選用德國人一名，為建造湖北省廣水至宜昌境內川漢鐵路之總工程司；又自行選用美國人一名，為建造宜昌至夔州境內川漢鐵路之總工程司。一面知照該銀行等，若銀行等以所選之總工程司為不合宜，須將其實在不合宜之切實理由聲明。此總工程司一切自應聽命於督辦大臣及總辦或其代辦，所有布置造路各事須遵照郵傳部之意辦理。其平日行為須敬重郵傳部與督辦大臣及總辦。該總工程司合同，由郵傳部訂立。至鐵路上派用專門人員，分派各該員應辦各事，以及辭退各該員，均由督辦大臣及總辦或其代辦與總工程司相酌；若遇意見不合，可商請郵傳部判斷，判定後彼此均不得有異言。工程造竣後，在借款未清還以前，大清政府仍派歐洲人或美洲人作為各該鐵路總工程司，但其選派不須與銀行等商酌。

第十八款 建造湖北、湖南兩省境內粵漢鐵路及湖北境內川漢鐵路，建造期內，中英公司及德華銀行分別作為購買外洋各材料機器雜物之經理人。除鋼軌一項並其附件等，郵傳部奏明，應由漢陽鐵廠自行製造供用，其價目一切由郵傳部與鐵廠比較他路歐、美購運鋼軌之時值訂立，惟不得遲誤。倘漢陽鐵廠不及按時供應該鐵路所應需者，即應令該經理人由外洋購買不敷之軌。所有購買一切緊要材料，由督辦大臣或總辦招人投票。若所購之材料貨物，係購由外洋者，該經理人須以於鐵路最合宜之價購買，按照原買實價每百分加用錢五分。惟定購材料及支取費用，非經督辦大臣或總辦核准簽字，不能照行。中英公司及德華銀行既得上文所詳之用錢，自應各在其路內代為監購鐵路所需建造裝配各外洋材料。此等材料須在於公共市場擇價值最廉者而貨料最佳者購買，並用專門工程司之由郵傳部所選聘

者驗看此項貨物。此等專門之驗費，由郵傳部及該經理人等均勻分給。至英、法、德、美所製貨物，若質料及價值與他外國所製者相同，應先就英、法、德、美公平購買，郵傳部鐵道總局如欲在中國、或欲在外國招他人經理購買各項外洋材料，以爲更覺合宜者，可以有權照辦。惟用錢仍照上〔文〕所詳給該經理人。其輪船運費及保險費等，須選用最廉者，並將其帳單及所有原來買貨單、驗單等項，呈送督辦大臣及各該總辦核查。所有各項回用拍頭，均歸入鐵路項下。所有該經理人購買各項材料，須有製造廠原買單並驗單爲據。該經理人除得上文所詳用錢外，別無他項用錢，惟遇有聘用工程顧問人員，其酌費由鐵路總局鐵路項下提給。中國材料及經在中國各廠製造之貨物，若質料價值與英、法、德、美或他外國材料相同者，由郵傳部派用之驗貨料員，會同總工程司商酌定奪，儘先購買，以鼓勵中國工藝。購買中國材料，不給用錢。全路造竣後，於此借款未還清以前，鐵路總局若爲此兩路內購買外洋材料，應先儘向中英公司及德華銀行經理購買，其辦法章程，嗣後彼此商酌辦理。

第十九款 大清政府或將來爲有裨益於該地方起見，以爲須將本合同第二款內所言之鐵路展長，自應由大清政府先以中國款項自行建造；如須用外國資本，倘銀行等所給之條款利益，不少於別家，則先儘銀行等商辦。

第二十款 此合同未滿以前，歷年除付息借款本利外，鐵路總局將本年淨進款盈餘之內，酌提足數交付來年到期借款利息之數，在漢口或在上海存放銀行等，所存放之款，隨時按照市面情形，給與利息。

第二十一款 所有經理此項借款之費用，如分給外國各行經紀費、分售費，分售經用電報、告白、郵票、刊印、招帖、債票各費，印花稅，律師酌費等，及其餘一切用項，概由承辦銀行等擔任。

第二十二款 此項借款，係德華銀行、匯豐銀行、東方匯理銀行及美國資本家均分承辦，惟彼此均無互相擔任之責。

第二十三款 德華銀行、匯豐銀行、東方匯理銀行及美國資本家，可將本合同應有之權利及責任，或全體、或分別過割、或付託與德

國他公司、英國他公司、法國他公司、美國他公司，或董事等、或經理人等接辦，或再轉過割、或付託代辦。惟其接辦、代辦，均須先請郵傳部核准。

第二十四款 本合同係宣統三年四月二十二日，即西歷一千九百十一年五月二十號，欽奉諭旨允准簽字，並由外務部用正式公文照會德國、英國、法國、美國駐京大臣。

第二十五款 本合同繕寫華英文各八份，大清政府執收華英文各四份，銀行等收華英文各四份，如文意有疑難之處，以英文為準。

宣統三年四月二十二日，即西歷一千九百十一年五月二十號，本合同在北京簽押。

〔清宣統朝外交史料，卷 20，葉 38—51。〕

〔上諭〕 監國攝政王鈐章欽奉四月二十二日諭旨，郵傳部會奏，粵漢、川漢鐵路接議英、德、美、法各銀行借款合同，磋商定議，繕單呈覽，並請旨簽字蓋印一摺，著郵傳部大臣簽字，餘依議。欽此。

〔北京日報，宣統三年四月二十三日。〕

## 二、幹路國有政策的決定（1911年）

〔湖廣鐵路借款合同之簽訂〕 1911年3月11日，美國駐華公使報告，四國銀行代表與中國政府官憲經多次會議，始商定湖廣借款合同應行修改，將原約之漢陽府起至荊門州止之枝路刪除。3月15日國務院對此修改表示同意（檔案第 893.51/332，與 345 號）。

交涉延宕之原因，係由於中國國內反抗此借款的政治風潮。嗣後拒款風潮稍趨緩和，因四國讓步，許中國在鐵路修築期間有權將借款之半數存於交通銀行與大清銀行，存款應足撥付外國銀行款項一月之需（檔案第 893.51/386 與 398 號）。

關於鐵路線，同意如下改變：宜昌至四川邊境一段包括在借款內；爲了中國國內政治原因，廣東與四川境內者不包括在內。如須展長並需外國資本時，先儘四國銀行平均商借。條款中說明如有必需，



可續借四百萬英鎊（檔案第 893.51/428 號）。修改後合同遂於 1911 年 5 月 20 日簽押（檔案第 893.51/485 與 498 號）。

〔美國外交文件，1912 年，頁 87—88。〕

〔給事中石長信奏摺，宣統三年四月六日〕 竊查鐵路實為交通要政。我國幅員廣闊，風氣各殊，尤非鐵路聯絡，不足以收行政統一之效。況值時局艱難，民生困苦，商務衰頹，凡一切軍事、實業、財政、民權，無一不受交通之影響。近年內外臣工，疏陳補救之策，咸以太修全國鐵路為請。乃歷覽各省已辦、未辦鐵路，或以款絀而工程停輟，或因本虧而衆股觀望。固因民間生計困難，集股不能踴躍，亦由各省紳耆，自私鄉土，枝枝節節，未能統籌全局。長此因循，實於國利、民福，大有妨礙。茲當朝廷力行憲政，注重統一，自應以鐵路為當務之急。而規畫線路，尤宜貫通南北，扼要以圖。謹據要端，為我皇上縷晰陳之。

溯自我國興造各省鐵路，其病在事前並未謀定後動。如有一定方針，使率土有所率從，自無擾亂紛歧之弊。夫鐵路者，為縮地之良法，國與民所利賴。然利賴之中，有輕重緩急之分，幹路、枝路之別。其縱橫直貫一省或數省而遠達邊防者為幹路，自一府一縣接上幹路者為枝路。幹、枝互相為用，如百川之彙於江河。今為國計民生兼籌並顧，惟有明定幹路為國有，枝路為民有之一定辦法，明白曉諭，使天下人民咸知國家鐵路政策之所在。此後上下有所遵循，不至再如從前之羣議靡雜，茫無主宰。當此時事日急，邊防最為重要，國家若不趕將東西南北諸大幹路迅速次第興築，則強鄰四逼，無所措手，人民不足責，其如大局何？此中利害，間不容髮。惟有仰懇乾綱獨斷，不再游移。在德、奧、法、日本、墨西哥諸國，其鐵路均歸國有，而我分枝路與民，已為優異。況幹枝相輔，上下相維，於理尚順，於事稍易。此路之大綱亟宜明定辦法者一也。

又查南北幹路，以粵漢議辦為最早。光緒二十六年，督辦大臣會同湖廣總督等，奏准借美款興造。當時訂定合同後，業已築成粵省之佛山三水鐵路一百餘里。廣州至英德幹路，亦已購地開工。乃三十

年春間，張之洞忽信王先謙等之言，不惜鉅貲，竟向美公司廢約，堅持固執，卒至停罷。而廢約後欲集鄂、湘、粵三省之力以成此路。詎料愆忽數年，粵則有款而紳士爭權，辦路甚少；湘、鄂則集款無着，徒糜局費。張之洞翻然悔悟，不護前非，仍議借款築造，乃向英、德、法三國銀行訂定借款草合同。簽押後正欲入告，因美國援案插入，暫緩陳奏。張之洞旋即病故，此事遂一擱至今。計自廢約以來，已閱七載。倘若無此翻覆，粵漢早已告成，亦如京漢已屆十年還本之期矣。至川漢集款，皆屬取諸田間。其款確有一千餘萬。紳士樹黨，各懷意見，上年始由宜昌開工至歸州以東，此五百里工程，尙不及十分之二三。不知何年方能告竣。而施典章擅將川路租股之所入，倒賬竟至數百萬之多。此又川粵漢幹路之潰敗延誤，亟宜查辦者又一也。

近來雲貴督臣李經羲議造滇桂邊路，於國防尤有關係，然不有粵漢幹路，自湖南之永州與廣西之全州相接，則滇桂路何能自守？考之列強造路，無不由腹地造起，以達邊陲。斷不能使邊路孤立，與腹地不相聯貫，不特修養之費難籌，即防守之兵亦難往援。是以日本欲籌造朝鮮之鐵路，必先收回其國中民辦之鐵路。今我粵漢直貫桂、滇，川漢遠控西藏，實為國家應有之兩大幹路。萬一有事，緩急可恃。故無論延延數千里之幹路，斷非民間零星湊集之款所能圖成。即使遲以十年或二十年，造成之後，而各分畛域；倘於有事之際，命令不行，仍必如東西洋之議歸國家收買。此幹路之必歸國有者又一也。

國家成法，待民寬厚，雖當財政極困難之際，不肯加賦。四川、湖南，現因興造鐵路，創為租股名目，每畝帶徵，以充路款。聞兩省農民，正深警恐，偶遇荒年，追呼尤覺難堪。但路局以路亡地亡之說，驚嚇愚民，遂不得不從。川省民力較舒，尙能勉強擔負。湘民本非饒足，若數年之間，強徭之百姓出此數千鉅萬之重貲，此路工一日不完，路利一日無着，深恐民窮財盡，欲圖富強，而轉滋貧弱，是以幹路歸國有命下之日，薄海百姓，必無阻撓之慮。況留此民力，以造枝路，其工易成，其費易集，其利易收，使其土貨得以暢行，亦如河南之芝麻、黃豆，歲入數千萬之多，民間漸資饒富。此枝路之可歸民辦者又一也。

以上數端，如蒙皇上俯加採擇，應即責成度支部籌集款項，並令郵傳部將全國關係重要之區，定爲幹線，悉歸國有。其餘枝路，准由各省紳商，集股辦理。庶幾緩急輕重，不爲倒置。民政、軍政、財政，從此皆可扼要以圖，關係似非淺鮮。所有鐵路亟宜明定辦法各緣由，臣愚昧之見，謹具摺陳。

[交通史路政編，第2冊，頁882-884。]

[郵傳部奏摺，宣統三年四月] 環球大勢，皆以趕造鐵路爲治內禦外之惟一政策。我國幅員廣闊，欲謀行政之統一，必須路線之交通。又況天富中原，饒於地利，若無鐵路之風馳電掣，朝發夕至，則數萬里之膏腴沃壤，何以保全利益，鞏固邦基。然欲路之縱橫四達，則非國家出以全力，斷難辦到。聞德國於數十年前，民間亦欲造路，而聚訟多年，一路不成。該政府洞見國家如此重大要政，將爲民間牽掣所誤，於是毅然定策，悉歸國有。不久即四通八達，棋布星羅，今日德國餉源之最大者，即鐵路進款是也。此誠可爲中國前事之師矣。

近年以來，邊防日亟，疆臣輒以籌造邊陲鐵路爲救國第一策。然欲修邊路，必先通腹路；若不有腹路微調之神速，何以固邊路之防護？不有腹路營業之進款，何以供邊路之修養？今我置內地幹路爲不急之務，而欲侈談國防，是何異建高樓而不平其地，濬百川而不探其源也。

查各省商辦鐵路，自批准之後，苟能隨時集款，隨時興工，則六七年來，亦必已有成就。雖終不能化門戶鄉土之見，他年再援日本之例，買歸國有，亦何不可？而無如經理之人，或植黨以營私，或蹈虛不務實。集茲鉅款，已由闔閭搜括而來，乃猶不免虛糜坐耗，甚至侵挪倒帳，失之於董司之手者，仍必索之於小民。此皆苦於當局者程度不足副其責成，以致路工濡滯，耗費浩繁，皆出於意料之外。不知鐵路不能完工，則所入必不敷所出，遑論股分之息。是欲利地方而適所以害地方也。

該給事中所奏，利害間不容髮者，速成之利，國與民共之，延誤之害，實亦國與民共之也。論旨嘉其不爲無見。臣等謹按原奏各節，皆

屬詳盡。而其要尤在幹路收歸國有，迅速籌辦，枝路則仍可由商民量力辦理，此爲要領。臣部經與外務部、度支部王大臣再四面商，意見相同。惟從前批准商辦各案，並不分別幹路枝路，且已有定官辦而又續准商辦，又有已定商辦而又續改官辦，更有一幹路而使官商錯雜其間，不特將來路政無以收統一之效，即目前馭下亦未免軒輊攸分，實不足以成政策。如該給事中所奏，國計民生兼籌，明定統一辦法，似不可再事因循。應請聖明裁斷，並懇明降諭旨，曉示天下，俾臣民共知遵守。

〔總纂存稿，卷 17，葉 1-3。〕

〔上諭，宣統三年四月十一日〕 郵傳部奏，遵議給事中石長信奏，鐵路兩宜明定幹路枝路辦法一摺，所議辦法尙屬妥協。中國幅員廣闊，邊鄙遼遠，袤延數萬里，程途動需數閱月之久。朝廷每念邊防，輒勞宵旰。欲資控禦，惟有速造鐵路之一策。況憲政之籌謀，軍務之徵調，土產之運輸，胥賴交通便利，大局始有轉機。熟籌再四，國家必得有縱橫四境諸大幹路，方足以資行政而攝中央之樞紐。從前規畫未善，並無一定辦法，以致全國路政錯亂紛歧，不分枝幹，不量民力，一紙呈請，輒行批准商辦。乃數年以來，粵則收股及半，造路無多，川則倒帳甚鉅，參迫無著，湘、鄂則設局多年，徒資坐耗。竭萬民之脂膏，或以虛糜，或以侵蝕。恐曠時愈久，民累愈深，上下交受其害，貽誤何堪設想。用特明白曉諭，昭示天下，幹路均歸國有，定爲政策。所有宣統三年以前各省分設公司集股商辦之幹路，延誤已久，應即由國家收回，趕緊興築。除枝路仍准商民量力酌行外，其從前批准幹路各案，一律取銷。至應如何收回之詳細辦法，著度支部、郵傳部遵此旨，悉心籌畫，迅速請旨辦理。該管大臣毋得依違瞻顧，一誤再誤。如有不顧大局，故意擾亂路政，煽惑抵抗，即照違制論。將此通諭知之。

〔同上，卷 17，葉 3-4。〕

〔御史孫培元奏摺，宣統三年四月二十二日〕 頃奉明諭，幹路均歸國有。東西各邦，固有行此政策者，惟吾國各省鐵路，商民辦理有

年，集資設立公司，股本久已動用，猝聞改歸國有，羣情難免駭疑。血本所關，必有奔走呼號之事，與其臨時而強施禁令，曷若先事而安定民心。宜速籌辦法，或全用官本，商股一律給還，或兼集商資，舊股照常給利。明白宣布，以釋羣疑。俾知國家政策所存，並非與閭閻爭末利。庶商民咸曉然於股本之不致虛耗，而激烈風潮弭於無形焉。

〔交通史略政編，第14冊，頁127。〕

#### 附：雲南、陝西省省辦鐵路的改歸國有

〔李經羲致盛宣懷電，宣統三年七月十一日〕 桂蜀國有，從速宣布爲宜。滇、黔、桂以無力，望國有，非若湘、粵、蜀爲私利妬國有。不早解決，失邊心，違前諾，滋嘲口，從而唆之，必害政策。公眼光明透，當早鑒及。若慮國力不濟，此時宣布，重在取信。一年內外，先有一段動工，即可塞望。滇、蜀不並收，不獨滇枝路實不能辦，且恐多生葛藤。公恐蜀省妨礙，此本陪筆。須知國修滇蜀，必逾十年，此時虛應洽願，蜀卽違言，口頭何礙？川風本囂，官事卻有可挽者，特初至主撫慰，言或過耳。收路要訣，重在費省工速，功見論平。難輟目前毀譽，略喫小虧，堅持隱操，得矣。否則，放鬆川漢，注重滇桂，十五年後奉算功利，豈在蜀下？願與澤公勿餒也。

〔愚齋存稿，卷81，葉7-8。〕

〔李經羲致內閣電，宣統三年閏六月十七日〕 滇黔必一面籌辦交通，一方振興實業。交通告成，實業萌動，兩極相需，兩不相待。舍此，窮邊無起死回生之術，朝廷無長駕遠馭之方。明者皆知，無待贅瀆。滇人以英燻於西，法侵於南，越路先成，又直貫中心，知非自謀路策不救。竭力籌維，經營數年，事雖難成，志則甚苦。經羲蒞滇力贊，而開明之滇人諒經羲之心，於是正紳陳榮昌等暨京官均有收歸國有之請。滇蜀遲而滇桂速，將來由桂接通粵漢，早成一大幹路，國家收湘粵桂黔四省於堂奧，兵謀餉計，悉出於此。較之僅通滇、蜀，再議黔、桂，枝節而爲，實操勝算。果使粵漢盡通滇蜀，又多一路，使幹路雙包環節，視力所至，亦足與始計相維。經羲於是有國有先營滇桂

之奏。紳士迭次所請，則仰蒙朝廷鑒許；經義專奏，則交部議准，業經派勘。近則內閣議覆經義，電奏允准借款興修，徒以隆興毀議，事成中輟。滇人責經義籌措無方，反致開部延待，不能速行，計劃勢將兩誤。滬京官議員聞亦以此呈請於朝，大意均謂滇路請歸國有，輸賦居天下先。今粵漢、川漢迭奉明詔，而滇路爲幹爲枝，未經議定政策，宣布宸謨，衆情無不違迨。前此建議諸紳，深受士民責問。且幹、枝不定，滇人不能就已集股款專力以營商辦事業。糧股一項，受虧已深，亦不能與川湘人民同邀恩免，均無以安邊心而娶愚望。懇請電奏，交贖請旨前來。經義諱以滇路既經閣部議勘議款，滇人請歸國有，又奉俞允。在前郵傳部盛大臣議覆幹路收歸國有奏中，極言滇路當辦，謀違宜急，是以認爲幹路，引爲部責。奏奉詔旨，更有顧念邊局之明文，何可因經義籌議無功，遂生他慮。該紳民等仍復再三歷陳，謂既皆瞭然於心，而辦理實有爲難，朝廷廣布仁施，當蒙俯鑒下忱，明旨宣布，俾一切賴有解決。經義察其詞意懇迫，事關邊計輿情，當非懷疑妄瀆，用敢據實懇恩飭下內閣迅速核議，請旨定奪，早賜宣示。

〔清宣統朝外交史料，卷22，葉13—14。〕

〔郵傳部、度支部會奏西潼鐵路改爲官辦摺，宣統三年八月〕 竊准內閣鈔交陝西巡撫奏，西潼鐵路，商辦向無成效，擬請改歸官辦一摺。宣統三年七月初六日奉硃批：該部議奏。欽此。欽遵到部。原奏內稱：西潼鐵路，自光緒三十一年擬歸官辦，三十三年變通辦法，議由紳商合辦，官爲主持。迄今五年，屢經催飭，先後據稱，招募股款八十餘萬，並未開收。本年五月，四川招股分處，議定開收，亦無多日，後效難期。可否准照幹路章程收回歸官辦理，敕下度支部、郵傳部會籌，指定收回辦法，以重路政，而恤商艱等語。

查西潼鐵路，近聯汴洛，遠達甘新，實爲東西緯幹之樞紐。光緒三十一年，前陝西撫臣曹鴻勛奏請籌款修築，期與豫省之洛潼，一氣呵成。惟該省風氣晚開，商股無以招集，奏辦數年，迄未興作。宣統元年，臣部奏准該路設立公司，並於分年籌備要政案內奏明限令自開辦之日起於三年內集股鳩工，每年須以三分之一報部查明，始能准

其接續籌築，屆時倘不及半，即由臣部籌措鉅款，代為建造。該路約長二百餘里，估計約須四百萬兩以上，每年招股三分之一，須有一百數十萬兩左右。現在已逾二年，僅報招股八十餘萬，並未開收。四川招股分處，收股亦無成效。按照原奏案，該路久在應行撤銷之列，自應准其收歸官辦。惟該路介居腹地，目下與他路不相毗連，必須全幹通籌，乃能收一氣貫注之效。伏查潼關以東，已成之路，雖有汴洛，未成之路，尚有洛潼。洛潼一日不成，則西潼之運料施工，俱難著手。而洛潼一段，自光緒三十二年奏准商辦，宣統元年又於分年籌備要政案內奏定招股鳩工期限，應較西潼更早一年。現在期限將屆，迄無成功，亦應妥籌辦法，擬由臣部先行派員勘估，通盤核計，一俟籌款定線，議有端倪，再行奏明辦理。

度支部查西潼一線，銜接洛潼，並西通甘新等處，係屬西幹正軌，關係交通至為重要。現郵傳部既經議准西潼收歸官辦，洛潼亦擬勘估，自應俟估有確數後，遵照宣統元年奏案，由郵傳部籌措鉅款，會商臣部核明具奏。

〔郵傳部奏議分類續編，路政，葉 110—111。〕

### 第三節 川粵漢幹路的收歸國有和 各階層人民的保路運動(1911年)

#### 一、川粵漢幹路收歸國有的籌劃

##### 和鄂路的國有(1911年)

〔盛宣懷致瑞澂電，宣統三年四月十八日〕 俊帥〔湖南巡撫楊文鼎〕來電，湘人反對幹路國有，請一切照舊辦理。不知湖北、湖南借款係張中堂與四國簽定，旨交郵部，近日四國公使至外務部立請照辦。在部權不過照議辦理，本難更改軍機中堂奏定之約，今將原合同內枝路刪去，改歸民辦，實已費盡口舌。此宜揭明者。若照張中堂原

定辦法，川粵兩省本可暫緩國有，政府恐湘鄂藉口，何獨厚於川粵而可民辦，故作一次頒布。此宜揭明者二。湘省擬辦田捐，名曰租股，又收通省房捐，名曰房股，實則湘民困苦，不及川中饒富，而況米捐鹽捐房捐累上加累。政府擬先飭停川湘租股，以恤民艱，而暫准收米捐鹽捐，以興實業，實係變困民而為裕民之策。此宜揭明者三。粵漢分段趕辦，限三年接通，十年准可還本，如京漢例，且商民均准附股，與國家同受利益。此宜揭明者四。時局甚危，不有鐵路，何能救急？上意甚堅。內閣會議後即當覆奏詳細辦法。朝廷勢難反汗，致礙主權大局。惟經手紳士造言亡路，搖惑人心，難免激生事端，後帥頗覺難支。公望公才，務請預籌抵制，勿致燎原。並希授意湘撫，或預派得力人員，以資鎮懾，是為至要。

〔盛宣懷稿，卷 77，葉 8。〕

〔盛宣懷致兩廣總督張鳴岐電，宣統三年四月十九日〕 奉旨：各路均歸國有，定為政策。須候尊處查明核辦。本部前慮粵路先成，湘漢不能相接，則粵股無利可收，虧損必鉅。現在湘鄂即派督辦大臣，分段趕造，三年可成，粵省大佔便宜。川、湘租股，朝廷飭令停止。其餘商股無多。粵則全係商股，本部及度支部遵旨會商總協理大臣，擬即奏明數款。

一、該公司股票准其更換國家鐵路股票，六釐保息，須定歸還期限，須准分派餘利，須准大清銀行、交通銀行抵押。

一、該公司股票如願換領國家保息之股票，則該公司歷年虛糜之款，除倒帳外，准不折扣股本。俟將來得有餘利，再行分別彌補，以示體恤。粵境幹路，仍可責成詹天佑一手趕造，不得遲延。

一、該公司股票如願向國家領回資本，則必動用洋債，應由督辦大臣所用之總工程司估價歸還，聽其稟請自造枝路及開礦實業之用。

一、股分兩種辦法，應俟奉旨後交粵督督飭總、協理，特開股東會，聽股東多數取決。

以上會擬粵省特別辦法，希即鈔文該總、協理一閱，並候電覆。

〔同上，卷 77，葉 9。〕



〔又電，同日〕 湖廣借洋債，張文襄所定，粵不在內。粵股票只值四折。現用之款，如借洋債還本，必須估價，如何換給保息國票，則以前虛糜，俟以後餘利彌補。所難者廣電只存現銀一百六十餘萬。日內預算表出即收三期股款，照計應收一千五百餘萬兩。如不續收，仍須另借洋債，另用洋工程司。公能否勸諭，悉換國家鐵路股票？其實商股大佔便宜，股東當無不願。但恐紳董意見百出。昨在內閣會議，特先密商台端。心精力果，必能詳細籌畫。弟因撤參梁士詒，大傷粵人感情，好在公與督辦大臣間接，當無慮其隔閡。會奏在即，乞速電示。

〔同上，卷77，葉9—10。〕

〔瑞澂致盛宣懷電，宣統三年四月十九日〕 湘民無識，聚議反對。湘撫因此事先後共來兩電云，羣情憤激，已允代奏乞恩，設法解散。澂當以宣布枝路，仍為商民所有，屬即協商士紳，剴切喻導。如有暴動，即遵煽惑抵抗，以違旨論之旨，嚴重對付覆之。頃得巧電云，現責成正紳，曉以利害，衆漸知悟，當可徐圖安靖。至代奏一節，俟代表具呈到後，必上奏，亦必奉旨申飭。若輩見撫臣已受申飭，無可藉口，久則勢散氣湊，不難就範云。似此情形，湘撫以不拂輿情為宗旨，亦是急風緩受辦法。澂現以尊電揭明四端，轉電湘撫，並電藩學兩司關道，責成商承湘撫，妥密布置，以免再有煽惑抗違之舉。

〔同上，卷77，葉11。〕

〔上諭，宣統三年四月二十四日〕 前經降旨，鐵路收歸國有，並派端方以候補侍郎充督辦粵漢、川漢鐵路大臣，飭令迅速前往妥籌辦理。朝廷所以毅然行之者，固以統一路權，亦藉以稍紓民困。當川路創辦之初，該省官紳遂定有按租抽股之議，名為商辦，仍係巧取諸民。至今數年之久，該路迄未告成。上年且有倒虧鉅款之事，其中弊竇不一而足。是貽累於閭閻者不少，而裨益於路政者無多。嗣湘省又復踵行租股。該省地方瘠苦，更非川省可比。際茲新政繁興，小民之擔負已重，倘不諒加體恤，將此項無益於民之舉，早日革除，農田歲穫，能有幾何？取求之而未得已時，將何以堪此！現將鐵路改歸官辦，自降

旨之日起，所有川、湘兩省租股，一律停止。其宣統三年四月以前已收之款，著郵傳部、督辦鐵路大臣會同該省督撫，詳細查明，妥擬辦法奏明。總不使有絲毫虧損，以致失信吾民。倘地方富有隱匿不報者，一經發覺，立即嚴參不貸。此外如有另立各項名目，捐作修路之款，一並查明，請旨辦理。著該督撫迅即刊刻謄黃，徧行曉諭，以示朝廷體念民艱之至意。

〔清實錄，宣統政紀，卷 53，葉 7—8。〕

〔張鳴岐致盛宣懷電，宣統三年四月二十五日〕 粵漢商股事，連日晤省紳，並招集各報館主筆，剴切開導。告以改領國家股票之益，實較商辦為優，及此次借款於國家，大局裨益匪細，理當合力贊助，不宜反對。紳、報界似均能領會，當不致煽動風潮。俟開股東會時，當再竭力勸諭，特先密陳。

〔奏摺存稿，卷 77，葉 16。〕

〔盛宣懷致張鳴岐電，宣統三年四月二十七日〕 四省情形各不相同，而數年來商民喫虧則一。粵路工少費多，究竟虧損若干，尚待查核。鄙見必須未收之股，仍須續收，一律給國票保利，方能免借洋債。庸以總工師兼總理，請與商之。鄂、川兩督來電，均尚安靜。可見有事之秋，全在疆吏之善於操縱。開會後如何情形，尚乞密示。

〔同上，卷 77，葉 17。〕

〔上諭，宣統三年五月初三日〕 署大理院少卿王世琪等奏，湘路加抽各股，請一律停止一摺。前因鐵路幹路改歸國有，曾經降旨停收川、湘兩省租股，並飭將此外另立名目捐作修路之款，查明請旨辦理。職以國閭困苦，日甚一日，鐵路既歸官辦，凡因辦路累民之舉，應即悉數蠲除，俾得稍輕擔負。茲據湖南京官聯名奏稱，該省路股除田租外，尚有米捐、鹽捐、房捐各名目，似此層層剝削，不惟取之富戶，且至擾及貧民，倘不一律停收，仍不足以示體恤。詳閱該員等所奏，頗能仰體朝廷德意，俯察民生疾苦。著即將湖南所有因路抽收米捐、鹽捐、房捐各股，與前項租股概行停止。其已收之款，仍著郵傳部督辦鐵路大臣、湖南巡撫遵前旨一併詳細查明，妥擬辦法奏聞，不使有絲毫

虧損。並著該撫刊刻謄黃，再行曉諭，毋任隱匿遲延，以廣仁施而紓民力。

〔清實錄，宣統政紀，卷54，第23。〕

〔盛宣懷致四川總督王人文電，宣統三年五月初五日〕 現川紳注意股款，還而不提，統計四省約需四千萬兩。度支部無此閒款，非另借洋債不可。若悉換國家鐵路股票，保息不估價，不折扣，均分餘利，則虧損在部不在民，但可免多借洋債，已借之款，還亦較易。爲有股人設想，實勝於估折之後仍交公司。移作他用，必致有害無利。聖帥覆電，粵股開導似可辦到。在粵股實是商股，而川股實係民捐，似民捐初辦時賴官力而後成，比較尤爲近情。公心精力果，務乞密速籌定。尊示能與現在公司早爲妥籌辦法，極合要。李京卿稟勸來電，請將夔萬九百里由國家設法，完全自辦，或間接挹注，逐節展修，似有會意。已電馬道示意，如何入股。擬換給國家鐵路股票，將此股款趕辦夔州以上數百里。夔有水道，似可運料。果爾，馬道總辦，川紳不妨多用數人。聞川紳亦各樹黨，慶邸、澤公屬故意我公盡力爲之，無任盼幸。

〔通鑄存稿，卷77，第24。〕

〔盛宣懷、端方致王人文電，宣統三年五月初五日〕 川路奉命改爲國有，實因民力艱難，雖竭二十年款捐，亦不能竣事。滇藏威逼，川路不成，邊防難辦。川省京官甘大璋等前奏，款靠租捐，專虐農民小戶，非數十年不能湊成一股，永絕望，害難脫身。民財盡歸銖，局用如泥沙，出入款項，均無報。路線延長原估額金九千餘萬，日現開工二百餘里，九年方能完功，全路工竣，需數十年。後路未修，前路已壞，永無成期。前款不敷逐年工用，後款不敷股東付息。款盡路絕，民窮財困等語。朝旨毅然官辦，一面停止田捐，上下兼顧，萬無動搖。昨湘撫據路議局公呈代表，有旨申飭。內閣兩屬敵處電覆，請即處早刻謄黃，復行曉諭，以安衆心，免再要挾。

〔同上，卷77，第25、26。〕

〔上議，宣統三年五月初六日〕 王人文電奏，據四川諮議局呈

稱，川省紳民自奉鐵路改爲國有之命，紛紛函電請飭暫緩接收，並請緩刊贖黃等語。覽奏殊堪詫異。鐵路改歸國有，乃以商民集款艱難，路工無告成之望，川省較湘省爲尤甚，且有虧倒鉅款情事。股削脂膏，徒歸中飽，殃民誤國，人所共知。朝廷是以毅然收爲國有，並停收租股，以恤民艱。既經定爲政策，決無反汗之理。該省諮議局不明此意，輒肆要求，並有緩刊贖黃之請，是必所收路款侵蝕已多，有不可告人之處，一經宣布，此中底蘊，恐不能始終掩飾，難保該局非受經手劣紳之請託，希圖朦混，爲延宕時期，接續抽收之計。不然，前降諭旨，指明停止租股，並飭妥籌辦法，何至譏爲捐款？強詞奪理，情僞顯然。該督督目擊情形，一切弊竇應所深悉，乃竟率行代奏，殊屬不合。王人文著傳旨嚴行申飭。仍著迅速刊刻贖黃，徧行曉諭，並隨時剴切開導，俾衆周知。至已收租股，並著趕即查明，由度支部、郵傳部督辦鐵路大臣會同該督署妥籌切實辦法，請旨辦理。

〔清實錄，宣統政紀，卷54，葉8—9。〕

王人文致盛宣懷、端方電，宣統三年五月十七日〕川紳路見，現分兩派：甲純主自辦；乙則主歸國有，而要求不以路作抵，不提存款，全還用款。初甲勢頗強，經人文再三譬曉利害，頃幸明白，有力量者漸趨乙說。當初一日各團體集議，卽有持國家或以路權委之外人，債票換提現款之說，激爆衆意者，因有議局公司之呈請代奏。細察乙派卒占優盛，蓋因路難望成，而禁煙驟失利，若能以路之餘款，遵鈞部前電，爲開可靠之礦，及興辦實業，增加生產之用，川民生計，亦可得一轉機，以此衆情多主其說。若換提現款，則希望兩絕，恐非筆舌所能譬解。人文之意，存款僅七百餘萬，似應備給川人，俾彰朝廷信用，而救川民之窮。已用之款較多，除倒帳外，則照度支部所議辦法，全換給鐵路股票，雖未必盡契川人之望，然國家既仁至義盡，或足塞川人之口。

惟合同內傳之全體注意之作，應請早日宣布。初一日會議，皆以合同勿論直接間接，但有拘束四川鐵路財政之力，川人萬不承認。兩派一致，情詞較議款尤激。人文忝護疆符，萬不敢不念此次借款備極

委曲艱難，稍存見好川人之意，特川民向來浮動，鐵路又關全省權利，尤不敢不深維終始，致或措置失宜，貽誤大局。近日謠言甚多，兩電均未敢宣洩。敢布其餘，上備採擇。仍乞迅賜將合同全稿宣布，一面裁示處分存款辦法，再當招集明白士紳，盡力勸導，總期不生枝節，免煩慮慮。

〔通籌存稿，卷 77，葉 27—28。〕

〔郵傳部、度支部、督辦鐵路大臣會奏摺，宣統三年五月〕 臣等公同會議，粵漢鐵路於光緒三十二年改歸商辦，不惜鉅資贖銷美國借款合同，實係張之洞主之；宣統元年又與四國訂立借款合同，亦係張之洞主之。豈好爲其難哉，亦實見商辦之難見成效，鄂、湘商股固甚微薄。瑞澂電稱鄂路並無尺土寸料；湘路雖有米捐、鹽捐、田租、房租，然路線甚長，民計甚窘，竭力搜索，告成無期。故張之洞絕不迴護前言，遺摺尙言此次粵漢、川漢鐵路關係繁重，必須官爲主持，俾得早日觀成，並准本省商民永遠附股，藉爲利用厚生之資等語。

又查移交案內，總理余肇康致張之洞函稱，湘省財力有限，斷難驟得大宗，以之專造洙〔株〕昭，或可敷用，此外工程自非多分數國籌借不可。惟盼早日定局，以期從速開辦大工等語。此張之洞奏請鄂湘借款紳士認可之情形也。

至川省則已收租股等項一千數百萬兩，粵省則自丙午年起己亥年四月止，商股已收第一、第二期銀一千數百萬兩。六七年來果能切實進行，粵路自黃沙至坪石不過六百里，川路自宜昌至夔州亦僅六百里，已可觀成，將謀接線。乃六年之久，粵路僅造成一百七十里，尙有前用美款造成黃沙至高塘幹路棠涌以下六英里，已安鋼軌，棠涌以上六英里，築基已成，未安鋼軌，共十二英里，合三十六華里在內。又石圍塘行車處接收物料值銀九萬三千餘圓，又黃沙貨倉接收物料值銀四十四萬六千餘圓，又已買地價計銀十二萬三千餘兩，一概估折移交。詹天佑到粵新訂軌之路，由黃石站至黎峒二十一里，尙未開車；自黎峒至韶州二百二十九里內，僅止築基過半，而支出之款已一千四百七十七萬餘兩，僅存材料價銀七十四萬八千餘兩。去年六月，郵傳部

覆奏袁樹勛奏參粵路弊混一摺，據候補參議龍建章等，查粵路自丙午開辦起至己酉，第五段通車止一百四十五里，用銀六百二萬五千餘圓，每里攤四萬一千三百餘圓。核與梁誠電稱每里二萬，暨鄭孫謀面稱每里二萬六千及二萬九千圓，數目不符。造路如此之少，用款如此之多，且歲月遷延，恐新路未成，而一百七十里之枕木已朽爛矣。

又，川路據道員馬汝驥電稱，宜昌路工，查得大概，除北京、滬、漢、成、渝費用不計外，自光緒三十二年七月設局起至宣統元年十月止，支開辦費約計三十三萬餘兩；自元年十一月開工起至三年四月止，共支出銀四百十餘萬兩，現存材料約值六十餘萬兩，內有未付之價十一萬餘兩，購入地畝計值十九萬餘兩，現存錢莊生息十萬兩，現銀二萬餘兩。宜局向無多存款，按月須在滬漢撥支。又路工計由宜昌至歸州線長二百八十餘里，分十段，均開工。已成通車運料者三十餘里，橋洞未完未通車者八十餘里，在工夫役四萬餘人，俟接收之員到工後，方能截數造報。又據四川護督王人文電稱，存款僅七百餘萬，與宜昌所報合而計之，共計一千一百數十萬。其餘施典章上海倒帳約計三百萬，前經四川京官甘大璋等嚴劾在案。

總之，鐵路國有民有，本屬無甚出入。目下國計艱難，果能商民實力舉行，不致延曠虛糜，亦可無庸遽歸官辦。無如取諸民捐，則如王人文所言，催比追呼，繁興訟獄，閭閻愁歎不絕；取諸商股，則如袁樹勛所言，糜費作弊，工程草率，股東概不與聞，在商民受害無窮，而國防關係尤鉅。朝廷毅然收歸國有，銷除商辦各案，實亦出於萬不得已之辦法。

今據御史黃瑞麟奏稱，收回幹路，而不將所收股款絲毫給還，固爲失信；但還股款，而不使民間享修路之利，仍不免爲失信。且京奉鐵路至今商股未退，幹路國有，不必完全官股可知。擬請明降諭旨，將川漢、粵漢以前所抽所招各股，改換官辦股票，仍照原定官利，按時給息。路成之後，一律分給紅利。其有不願領換股票者，即將原股如數給還，不使有絲毫虧損。且各項加徵之股款，雖常停止，以恤民艱，而全國富商未嘗不可招之使來，以期衆擊易擊等語。所陳不爲無見。臣

等於四月十二日電致各省督撫，卽是此意。其所爲難者，四省情形各有不同，受弊輕重亦異。臣等仰體聖意，俯察輿情，但求於路政力圖進行，決不與民爭利，應卽准如該御史等所請，准將粵川湘鄂四省所招所抽之公司股票，盡數驗明收回，擬由度支部、郵傳部特出國家鐵路股票，粵漢、川漢仍分兩種，照數更換，仍照長年六釐支息。倘欲抽還股本，約以五年後分作十五年還本。從前京奉鐵路所留商股，不分餘利，此次格外從寬，如有餘利，按股均分。並准將此項股票，向大清銀行、交通銀行按照行規抵押，以便流通。惟該公司願領此項國家保利之股票者，則悉照歷年路工支出之款，除倒帳外，毫無折扣。倘或願領資本，不願換領國家保利股票者，必應分別辦理，以昭平允。

一、粵路全係商股，已收之第一批每股一元，第二批一元五角，近年因路工遲滯，糜費過多，票價每一元跌至二角，刻因有人收買，每一元漲至四五角。現擬每股從優先行發還六成，每二元五角先發現銀一元五角。以路工及材料支款一千四百七十餘萬，按里攤算，實不止袁樹勛所奏每里費銀五萬七千餘元之數，虛糜已達極點。其餘每股四成，久在虧耗之列，此皆任事人及股東查帳員應職其咎。在出股者不無可原，然所舉非人，漫無覺察，亦屬自失股東權利。現擬格外從寬，將四成一元之數，另發國家無利股票，俟路成獲利之日，准在本路餘利項下分十年攤給，以示體恤。

一、湘路所收五百數十萬內，有米捐、鹽捐、租股、房股各項四百餘萬兩，商股約一百萬左右。支款內開修路購料約二百餘萬兩，據余肇康電稱，涿[株]洲至長沙一百餘里，已經完工開車，碼頭各項，均已齊備。約計其數，耗費無多。擬定將實在商股一百萬兩，照本發還，其餘米捐、鹽捐、租股、房股，除美國贖約經費三百餘萬兩外，准卽另發國家保利股票，長年息六釐，五年後分作十五年攤還，以充本省實業公用。

一、鄂路所收商股，粵、川兩項共一百十四萬五千餘元。據湖廣總督上年冬季開辦，除已支用外，尚存現銀一百十二萬餘元，向歸官局

經理。又該省上年所設公司共收新股九十七萬餘元，續據湖廣總督單開，現尚存銀九十一萬餘元，其實在商股，應准湊足歸還現銀。至川漢彩票股，另發國家無利股票，俟路成獲利之日，准在本路餘利項下，分十年攤還。另有動用振賑捐，除美國贖約經費不計外，其餘如有實用者，准照湖南米捐一律辦理。

一、川路現存款七百餘萬，如願入股，應准悉數更換國家保利股票，五年後仍分作十五年還本，亦可隨時抵押，並可分得餘利。除倒帳外，其宜昌已用之款四百數十萬，准給發國家保利股票，一律辦理。又宜昌開辦經費三十三萬，及成渝各局用費若干，則發國家無利股票，與粵股一律，悉歸本省興辦實業之用。

此外，粵漢未贖之美比小票二十二萬二千二百金元，在此次借款內撥還，前已奏明在案。至所借贖約英款，尚有本息五十七萬餘鎊未還，三省路工既經收回官辦，自應由郵傳部查照原約，按期另行籌還。

〔同上，卷 17，葉 28—33。〕

〔上諭，宣統三年五月二十一日〕 度支部會奏遵旨籌畫川粵漢幹路收回詳細辦法各摺片。……籌畫尙屬妥協。著督辦粵漢、川漢鐵路大臣迅速前往，會同各該省督撫，遵照所擬辦法，將所有收款，分別查明細數，實力奉行。朝廷於此事審慎周詳，仁至義盡。經此次規定後，倘有不逞之徒，仍藉路事爲名，希圖煽惑，滋生事端，應由該督撫嚴擊首要，盡法懲辦，毋稍寬徇，以保治安。

〔清實錄，宣統政紀，卷 54，葉 26—28。〕

〔張鳴岐致盛宣懷及度支部電，宣統三年五月二十四日〕 粵路股票，時價誠不過五成有奇。近因收回國有，股東觀望，票漲所加，仍不及六成之數。現奉上諭，不願換領國家股票者，先行給還六成。就粵論粵，凡明白事理股東，必均樂從。惟鄂、湘路股既奉諭旨照本發給，而粵路股本則祇先發六成，其餘幾成，須俟獲利後分年攤給，且無股息可領，商人惟利是視，計及錙銖，既知鄂、湘照本給還，粵似相形見絀，難保不援案求請。現已遵照大部電示，招集正紳，切實開導，惟粵



路股東衆多，非少數紳商所能定議，將來公司仍須招集股東開會議決。屆期能否不起波瀾，尙難預料，擬請大部務令龍參議迅即來粵，以便會商辦理。

〔原寄存稿，卷78，葉6—7。〕

〔張鳴岐致盛宣懷、度支部及端方電，宣統三年七月初九日〕 粵路或賠股，或還銀，大部意在擇一而行，不欲並行不悖。若必只准擇一而行，自非應股東會無以取決。惟粵路股東，以南洋、美洲華僑資本最多。該公司開辦以來，歷屆會議，屢釀風潮，幾成習慣。此次路歸國有，粵省六成，紳商均知朝廷政策，自無反對之意。而外洋華僑，不明內國情形，既有亂黨煽惑，復爲川路激刺，反對國有之函電，紛至沓來。一旦招集開會，必至收股辦法未能解決，而國有問題，轉將起閔。審察情勢，事所必然。迭與龍參議籌商，意見相同。既不能開會取決，即無執一之辦法。且願換國票與否，係個人營業自由，只可勸導，斷難抑勒，只可堅其信，使之甘心樂從，斷難狹其途，迫令勉強就範。大部於附股者許以種種利益，於還銀者遂令種種喫虧，蓋欲強迫股東悉出於附股之一途，不知愈強迫則愈疑懼、愈抵抗。何如將給還股東一層，示以至公至允之辦法，俾人民咸知國家非與爭利，轉可以堅其信用，或幡然歸於附股之一途之爲愈乎。

粵路股本，並無虛糜情形，昨已詳電奉達。既無虛糜，何能迫其減成？如謂時價不過五成，而股價漲落無定，從前粵路股票，亦有漲至加一零者。此民間自由貿易，與國家收回商股，關係朝廷政體，情事大有不同。在未宣示國有政策以前，大部如暗中照時價買收，民人自無從議其後。此時大部若欲以股票低落之價值爲標準，人民亦得以股票大漲時之價值反唇相稽。何況粵路現在物產，本足以抵股本而有餘，何況有湘、鄂商股十足發還之案，相形見絀。岐前請先解一半現銀，一半股票，係指有官利有餘利之股票而言。

其前電所附股東意見：一、三期股本不願再繳；二、用過資本意在全還；三、歷年應派官息照數補給。實均徵諸衆論，爲止息反對國有扼要之法，舍此無可轉圜。明知國家財政困難，大部或定減成給發，

原非得已。第以暫爲國家減省數百萬帑銀，與立爲國家失去數千萬人心比較，兩害相權，寧取輕者。在大部意謂所餘四成，將來仍須發給股票，並無虧損。然待路成獲利以後，茫無定期。且粵路小股多，現時每股僅交到二元五角，先給六成，下餘尙有一元，分十年攤還，每年只還一角。似此瑣碎辦法，樹論人民不願，將來經理亦實不勝其繁。

現就粵路產切實估計，如黃沙地皮，原購地價僅數萬金，現在時價已值四十餘萬。此外公司所置物業，按之時價，較原價增漲者頗多。公家即照股本一千四百餘萬之數收回兩路，亦斷不至有虧國帑。

鳴岐熟慮焦思，爲大局計，爲粵省計，敢請大部於粵路還股一層，務與湘鄂十成現銀一律。並請於願附股、願還款兩項，聽各股東自由，不必執一還股。辦法既定，即可定期接收，股東無可藉口，縱有奸人煽惑，自可以強權制之。倘不蒙鑒察，鳴岐自問才力萬不足以奉宣德意，制服粵民。惟有懇大部奏參，請朝廷另揀賢員，當能有濟。

【同上，卷 81，第 4—6。】

〔端方致盛宣懷電，宣統三年七月十九日〕 昨接聖帥〔張鳴岐〕諒電稱，粵路果能早定還股辦法，並暫不議借外款，尙可勉強鎮壓。倘再遲疑，枝節愈多，若更借款，風潮必烈，勢將不可收拾。且川粵聯合，大局之憂。公宜切勸大部，爲大局計安危，不可與人民爭意氣等語。又據羅道、崇齡篠電稱，粵路風潮，均屬無意識之舉。善堂行商，每向外埠華僑向背，雖未聯絡顯抗，然議論橫恣，希望愈奢，若不速籌轉圜，又將變本加厲。亟宜從速解決，懇照聖帥給還全股之請，奏請定議。倘蒙仰邀明詔，激勸商民，以望踴躍附股，仍與原議辦法兩項並行，則籌還現款，自可輕減。至三佛接收事宜，似尙無關緊要。昨奉陽電，經與龍參議熟商，擬俟湘、鄂兩日本文交卸，並由龍參議查明報日，乃便接收等語。又接顏道世清剛電，略謂。以上一電，同時同地，而語氣吻合。

堅帥爲主張發給半股之人，今復求給還全股。疊次來電，堅執不移。敵處庚電所陳，不幸言中。羅道在粵，冀於龍事有所糾正，今竟與龍熟商。以鄂派收路之人，反對收路，其中情節，誠屬不可思議。鄙意粵路股票，必有大力者購收多數，今復挾衆力以箝制全股。大利所在，致派出查辦路事之人，轉與爭路者聯爲一氣。以川比粵，覺川亂曠劇，猶保爲名，粵勢似緩，專屬爲利，愈趨愈下，令人齒冷。

接堅帥電，既以給予全股相要，復以借用外資相戒。郵部既無金穴，此款將從何出？是直以應付之類，隱相嘗試。若折以正當理論，必至潛煽變亂，以實其言。若曲徇堅帥之請，允給全銀，展寬年度，則必須援本路成後十五年還清之案，鄂中方好騰挪。蓋既阻外債，又要現銀，斷非停利寬年不可。恐此票多數，立想發財之人，決不認可。若仍用急賑緩受之法，姑置不理，堅帥久以去官爲詞，勢必繼有彈射之文，此意中事。川波未平，粵亂又作，恐政府不肯堅持到底，則事端起，鄂與督辦均爲衆矢之的。此亦不可不防。鄙意粵人屢言借款合同，並無粵路，不如查照鄙人庚電，即將粵路推歸粵辦，但須責以三年告成，無誤接線；倘或逾限則全路損失粵任賠償。尊意若何？尚乞酌示。

〔同上，卷 82，葉 7—9。〕

〔端方致盛宣懷及載澤電，宣統三年六月十二日〕 湘公司所爭有二，一曰租房股之不願附股者，請改照商股一律辦理。查租股之法始於川省，湘人繼之，其初按敵派捐，無異加賦；其後歸併轉賣，直同商股。兩種性質，兼有異同。故奏定辦法，於租房之願附股者，權利與商股同。惟於其不願附股者，稍示區別，予以分年劃還之保利股票。然分年而仍年息分攤，歸本雖較遲於商股，而本利毫無虧損。湘公司若以遲歸爲歎，儘可逕行入股，則各種疑難，自不煩言而解。且朝廷因民款艱難，不得已而出於借債，與其多借，何若少借。湘公司若不體此意，凡有可藉端要索現銀之處，不遺餘力，是迫朝廷以多借外債而已。自後負擔，究在何人，此意不可不使湘人共知之也。

一曰米鹽各款，均請給公積股票，不抵除贖路之款。查米鹽各款

性質有三：一曰鹽飭加價之款，爲數無多。此專以鐵道名義徵收者，可以歸入公積股者也。一曰振糶米捐之款。在鄂則專抵贖路時所借英款之本息，在湘則因路款奇絀，援鄂例請撥，由鄙人撫湘時批准撥濟路用。此出於補助之意，並非以鐵路名義徵收，可以不歸入公積股者也。一曰衡賣鹽引溢銷之款。部准留辦本省新政，湘公司呈請借用，由岑撫批准，然以後本利，路成後均須歸還，不能以歸公積股者也。三種性質既各不同，則米捐、鹽溢二種，自當抵除贖路款，而以鹽飭加價一種，指歸公積，其湘公司之以他項墊撥者，亦均不令抵除，以折湘公司之心。湘人似亦可以無辭矣。且贖路失算，致損如此巨款，然湘人所擔任者少，而國家所擔任者多，除此次抵除少數之外，尚有未還英款本息五十餘萬鎊，並美比小票二十餘萬金元，均由國家籌還，在湘公司豈非隱卸一極大負擔乎？此意亦不可不使湘人知之也。

總之，湘人此番爭執各節，均在路款範圍以內。但能明晰解釋，明達士紳，自當謂然，其借路造謠生事之徒，亦必無從鼓煽。前電所謂設法勸導者，即指此也。

〔同上，卷78，葉14—15。〕

〔盛宣懷、戴澤敷端方電，宣統三年六月十七日〕 湘公司所爭兩端：一、租房股之不願附股者，請改照商股。查湘省商股，因其僅有百萬，故全給現款，粵且引爲口舌，更何以對川省，斷不能行。一、米鹽等捐，請不抵除贖路之款。尊擬租房鹽飭加價，准給保利股票，尙屬可行，但必須查明，如果內有虛糜，須照川粵提開，另給無利股票。米捐、鹽溢兩項，直係公款抵除贖約，係屬以公濟公，分開界限，尊論極是。後電中贖款米鹽之外，尙有六十一萬數千兩，想係三佛餘利，更無給票之理。廣東贖款，取諸商股，未可比擬。租房股轉賣改票，必由賤值得來，換給保利股票，已極寬厚。此必有底冊可稽，豈能含混。又報批解在途未到之款，尙有百數十萬，必是米鹽捐、房租股。爲國家地方兩益計，自應仍歸路款，全給保利股票。至股票本可不定年限，論旨倘願抽本，五年後亦可分十五年抽本云。聽民自願耳。如不

願分年抽本，自可照辦。總之，國與民本無畛域，惟多出一分國民股票，便可少出一分洋債股票。四省尤須各得其平，請公通籌兼顧，迅擬條款寄下，再行酌定。此係末次恭呈御覽之章程，必期至當不易也。

〔同上，卷 78，葉 17-18。〕

〔上諭，宣統三年七月二十七日〕 廣西巡撫沈秉堃電奏，川省變亂，謹陳管見，擬請飭郵傳部備銀兩，散還零星民股，其川路虧倒股本，並飭部墊認，按股散還，追繳歸款等語。著郵傳部速議具奏。

尋奏，有願附股者，按照湘省給發國家鐵路股票，一律分利分紅。不願附股者，照粵股一律實發六成現銀，四成另給國家印票，分二年給還。該公司實收股本，國家既全數認還，虛糜及倒賬之款，已包括在內矣。從之。

〔清實錄，宣統政紀，卷 59，葉 23。〕

〔盛宣懷摺<sup>①</sup>〕 伏念川粵漢為東南一大幹線，朝廷為大局起見，收歸國有。但求速成，並無排除民股之見，故仍准附股，並聽自願。今若悉照沈秉堃電奏，散還零星民股，岑春煊電奏，一律給還現銀各辦法，款項罄竭，固可一旦廓清，但於與民同利之旨，既有未符。且按之王世琪、黃瑞麟、甘人璋、陳善同等先後陳奏，為各該省人民要求附股之意，亦多不合。籌維至再，惟有將辦法酌量變通，格外體恤，務使整齊畫一，俾附股者固有紅利可分，領銀者亦有常利可得。一經換給國票之後，不特本項無一文之失，即利項亦無一日之停，以昭大信。蓋各省商辦籌款，其途有二，如湖南之米捐、鹽捐，湖北之振糶捐，四川之土藥、鹽、茶、燈捐、土釐，係量假官力籌措而得。如四省之商股及四川湖南之租股，係由商民集合而成，兩項性質既殊，辦法即應區別。今擬凡各省抽捐所得項下，悉遵七月二十日諭旨，特從湘紳所請，一律換給有利股票，專留為各該省辦理公益實業之需。

查護川督王人文五月二十日來電，實收租股九百五十餘萬，官民購股二百六十餘萬，土藥鹽茶商一百二十餘萬兩，此外尚有生息及雜

<sup>①</sup> 宣統三年八月初八日發批，依議。

收三百三十餘萬兩。且收支之中，尚有重複糾葛，非合各處帳冊檔卷，互證參稽，斷難確定等語。粵督張鳴岐七月二十日來電，公司帳目，截至五月底，總共收銀一千六百四十七萬餘兩，前電祇請照股款一千四百十萬兩，實已剔除雜收二百三十七萬餘兩，所有虛糜各項，以剔除之款彌補。然六成現銀，亦須八百四十萬。其餘四成五百六十萬，尚可分年攤還等語。湘撫楊文鼎來咨，除米捐、鹽捐之外，實收商股一百五十萬兩，租股九十餘萬兩。湘京官會奏，已請准作為私股，願領國路股票。湘撫余誠格來電，湘路房股、租股，自應遵十七日諭旨，換給股票。惟商股一百五十萬，未曾揭明。如湘商執五月二十一日諭旨，有湘路商股照本發還兩語，明知路事有利，願退股者必不多。然不能不儲款以待，以免藉口等語。鄂督瑞澂來電，應領國票、現款各若干，數日內即可奏報。

四省合計實收股銀約在三千萬兩左右，必有各公司股票根簿為憑。除川省現存之款七百餘萬兩，前已奉旨願否入股，或歸本省興辦實業，仍聽其便，今當剔除在外，由川督川紳另換本省實業或枝路股票，或發還現銀，部不過問，要以收銷公司股票為斷。其餘四省私股計銀二千數百萬兩，即當以督撫報告實收股本之總數，並當覆按其收股根簿為據，毋庸再查支款詳細數目，以免煩瑣。如有請願附股者，仍遵諭旨，按照湘股給發國家鐵路股票，一律分紅分利，如不願附股者，仍遵諭，悉照粵股一律，先發六成現銀，其餘四成，另給國家印票，分作兩年，每年給還二成，或歸兩年後一氣全還；其未還以前，仍發給六釐利息。所有該省公司實收之股本國票，既已全數認還，則其虛糜及倒帳之款，在股東已無損失，似此辦法，國家收回鐵路，發還公司股本，既不再查其支款數目，則其股本以外之事，亦均不能過問再有認還之款。至於發還股本，或換票，或還銀，俟將詳細條目與督會辦大臣議定，即照辦理。

查各該省商辦股票，散之於外府州縣，粵省股票且多散之於南洋各島，輾轉查核掛號，分別往返需時。擬俟會定奪請旨核准之後，即由臣部咨明各該省督撫，會同督辦大臣出示曉諭，凡持有商辦股票

者，准赴該省路局清理股票處挂號。計核對票根，彙齊票數，約須數月，方能竣事。俟屆時登報到局，支取現銀，並換領國路股票。如此變通酌劑，實與歷次准商附股聽其自願，以及給還股本，總不使有絲毫虧損，以失信吾民之諭旨，均屬相符。各股東當益曉然於朝廷公溥之用心，不復以歧視爲藉口。

〔盛宣懷稿，卷18，葉31—35。〕

〔盛宣懷奏片，宣統三年八月〕再，川粵漢鐵路，收歸國有，款鉅工長，必資借款。此次所訂四國銀行合同，係照張之洞原定之數，皆在湘、鄂境內。而草合同內已允之荆宜枝路，特令刪除，留歸鄂省商辦，騰出此款，以抵鄂境幹路宜昌至夔州一段。極難工築〔原文如此——編者〕。川、粵兩省，並未借款。初經會議，因恐商辦各省，不願退股，則拒款尤力，故必先儘其附股，而緩借外債。今湘鄂雖附股，皆出自願。

張鳴岐來電，粵商似皆願領現銀，並謂不宜即指粵路以借外債，致滋口實。川公司總理李稷勳前次來京面商，欲求全領國家股票，保守桑梓血本，而屢次電商川督，究應如何辦法。覆電初則專指合同爲不然，繼則無暇計及路事。其不能即指川路借款，更無待言。

此次奉旨交議，沈秉堃、岑春煊先後所請，全還現銀。四川一省如此，粵、湘、鄂三省亦必連類而及。現在會籌，總以符合歷次上諭爲宗旨，仍當附股、發銀，二者兼籌，各聽其便。但必須預備全數發銀一著，以免爲難。且此次還款，擬請以各該公司所收之股分爲應還之實數，不能再問其支款，則其所有虧耗倒帳，實已一概認還。惟其股之外，粵省尚有列收存息路餘溢水各雜款銀二百三十七萬餘兩，張鳴岐來電已允剔除，以抵虧耗。其實股本以外，本無再有認還之款。川省王人文來電，亦有列收生息及雜收銀三百三十餘萬兩，皆在股本之外，似與粵省無異。論理既已照數全還股本，則此外各該公司列收列支皆不應問。

至建造粵路，據報存款垂罄，即須由臣部籌撥鉅款，接續工程，方不致延誤。其張之洞所借贖約之香港英鎊，陸續到期，亦應籌的款，分別歸還。似此數端，皆屬萬不能緩，不得不一併預籌。統而計之，

至少三千萬兩，方能應目前之急。度支部、郵傳部庫空如洗，除借款實無他法。儘即以川粵鐵路明借外債，該會黨必藉口鼓惑。臣部與度支部熟商，惟有暫不指明川粵鐵路，但以郵傳部出名，籠統商借英金四百萬鎊，仍照五釐、九五扣，暫以京奉路餘利爲實抵，仍由度支部不拘何省，另指進項爲虛抵。得此鉅款，雖川、粵省均不願領國家股票，皆索現銀，亦不致臨時貽誤。綜計借款五釐、九五扣科合，僅及五釐半。比較國票，每年應給商股六釐常息，尙屬有盈無絀，且可無庸分紅。是將此借款對抵商股，並不喫虧。如蒙俞允，容臣部即與銀公司銀行等妥速籌議，再行會同度支部議訂合同，請旨辦理。所有密籌借款收回商股情形，理合附片密陳。

〔同上，卷 18，葉 37—39。〕

〔上諭，宣統三年八月十九日<sup>①</sup>〕 諭內閣：端方等奏，湖北境內粵漢川漢鐵路，遵旨收歸國有，取銷商辦公司，並議定接收股款辦法一摺。前因鐵路收歸國有，曾經諭令督辦粵漢川漢鐵路大臣，會同各該省督撫，將所有收款，遵照五月二十一日諭旨，分別辦理。茲據奏稱，鄂路股款約分四項，官招粵漢商股，川漢商股，皆係實銀，應即欽遵諭旨，一律發給國家鐵路股票，不願附股者發還現銀。其川漢彩票股，與普通彩票不同，早經按戶換給股票，逐次付息，擬懇一併按照商股辦法，給與分利分紅股票。至商招商股一項，係零星勸集，股東散處，無從徧詢。擬由調省鐵路協會紳士自行清理。先將股本一律退還。其有願附股者，再行繳銀領票，以清界限。此外尙有賑輻捐一欸，擬援湘省成案，撥作地方公股。官紳會商意見相同，業於八月初六日接收完竣等語。該大臣等辦理接收事宜，暨所擬辦法，均尙妥協。湖廣總督瑞澂辦事明敏，於此次路事尤能盡心籌畫，不負委任。該省士紳復能仰體朝廷德意，率先遵辦，洵屬深明大義，著傳旨嘉獎。該大臣等迅即會同度支部、郵傳部按照籌擬各節，分別清理，尅期開工，以重交通要政。

〔清實錄，宣統政紀，卷 61，葉 15—16。〕

<sup>①</sup> 八月十九日就是陽曆十月十日——武昌起義爆發的一天。



## 二、湖南、廣東、四川三省人士堅決反對

### 幹路國有的鬭爭(1911年)

#### (一)湖南省

〔湖南省反對幹路國有運動〕 湖南紳商學界自奉幹路收歸國有之明諭，人心大爲憤激。各團體特於〔四月〕十五日刊發傳單，謂湘省粵漢幹路爲全省命脈所關，將來借債修築，湘人財產生命均操外人之手，若不極力收回，後患何堪設想。特請各界於十六日在教育總會開全體大會。是日到會者一萬餘人，咸主張恪遵宣統二年上諭，完全商辦，實力進行。並決定十八日由各團體呈請湘撫電奏，收回成命，如不得請，將來或外人或督辦到湘強事修築，定即集全力抵抗，無論釀成如何巨案，在所不顧。

是日當場議定辦法十五條，極爲激烈。

至十八日，各團體同詣撫轅，求請電奏，喧嘩擾亂，聲勢洶洶。鐵路公司長株一帶工人萬餘名，亦一概停工進城，沿途聲言如撫台不允上奏挽回，商須罷市，學須罷課，一般人民須抗租稅。楊撫見人衆勢洶，恐釀事故，當允代爲電奏乞恩，各團體始退出轅門。

〔國風報，第2年，第9期，頁94—95。〕

〔湘路公司咨湖南巡撫楊文鼎文，宣統三年四月〕 竊照四月十一日電傳，奉上諭，幹路均歸國有，定爲政策。所有宣統三年以前商辦幹路各案，一律取消等因。欽此。明詔煌煌，敢不欽遵辦理。

竊查湘路當三年以前，公司甫立，籌款無多，合與債項，尙資官局商號息借周轉，本甚支絀已甚。乃自外債議起，而又規仿津浦合同，訂立草約，喪失利權過甚。於是不次電濟，力請取消，中外鄉人，同聲籲阻。張文襄亦覺草約流弊滋多，至於爛留迄未奏定。自時厥後，吾湘人士忱於禍害，同心戮力，日促進行，同籌股款。路則從前年七月起，至去年臘月止僅一年餘，長株百餘里即已通工程車。今

年擬上開株潑卅里一段，下開長陰一百八十里四段，共二百一十餘里，業已測購將半，正在興築。款則米股外，凡租股、鹽股、房股、商股、薪股，通省人民，竭誠擔負，無一人無一處稍有怨言。源源而來，年勝一年。滿冀四五年之間，上粵下鄂，一律銜接。公司同人，日策進行，幸為全體湘人所諒。乃自敵日以來，局面一變，衆情洶洶，羣向公司詰責，一會而集者垂萬人，不可遏阻。謂公司於勸股籌款，總以完全商辦為詞，現今何以異是？幾於應付皆窮。深慮人心搖動，釀成巨禍。

況我朝廷財政枯竭，外債層累，已達極點，若果將川漢、粵漢幹路收歸國有，計非現銀四千餘萬元不可。現既已借四國一千萬鎊，日本一千萬元之巨債，負累之重，已無可言。又何必捨我粵蜀湘鄂民人甘認之股金，而必又借四國增益之國債，是所謂欲我民人分任之勞，而重我國家叢脞之累也。是所謂不取諸宮中，而馳諸域外也。熟得熟失，不辨自明。異口同聲，激昂慷慨，如出一轍。經公司力為擔任，苦口開諭，勸令靜候上陳，始相退散。

惟有仰求大公祖據情入告，切實敷陳，表明數年來湘人披瀝肝膽，傾竭脂膏之愚忠。准其上尊君有之定名，下行商辦之實事。舉凡用人、理財、興工、購料，一仍舊貫。至於一切兵餉、軍輸、交通、政要，悉循京漢、京奉及凡一切官辦各路規則辦理。秉承大部，上取進止，申明商辦。原訂年限，不准逾越，章程有未善者，審訂之。工程有未協者，程督之。多聘工師，廣招款項，嚴汰虛糜，力求振奮，以期早告成功。如此量為變通，庶諱旨商情，兩無背戾。而民人全體之營業，皆聖朝萬世之丕基。誠以普天率土，莫非國有，藏富於民，百姓足，君孰與不足？是則國有之實際矣。為此咨請大公祖據情代奏，並請分咨度支部、郵傳部准予維持，感且不朽，不勝迫切待命之至。

〔中報，宣統三年五月一日。〕

〔湖南諮議局咨楊文鼎文，宣統三年四—五月間〕。今年四月十一日忽電傳上諭，幹路均為國有，定為政策。……聞命之下，羣情震駭，若喪生命。流言繁興，物不可遏。危殆情形，不堪設想。

查國有鐵路，在各國原有此政策。然必國庫充足，則路爲國有，可爲民間留其有餘，以興他業。倘國用不裕之時，無妨借資民財，爲國家補其不足。若國內既無實力，徒恃外債以爲挹注，路權所係，卽國權所係，卽某等之愚，實未見其可。況京漢亦爲幹路，早爲國有，其中資本亦多商股，更足見國有之路，不必定無商股矣。普天之下，莫非王土，率土之濱，莫非王臣。財產屬之人民；人民屬之國家，所謂國有、民有者，爲名義上之分別，而於事實上究不必強爲分離也。

湘路自前年議定起修，現已造成長株段一百餘里，早經開車，長岳、長衡正分途購地開工。所籌各款，歲入五百餘萬元。往年經始之時，誠不免於延誤，嗣後籌議大定，自可尅期赴功。一切情形，屢經先後撫臣奏咨有案，及公司電報部臣查察。衆目昭著，未容欺飾，自干咎戾。今以旦夕可成之路，收爲國有，款雖部撥，實係外債。湘人聞之，以爲夙昔感戴皇仁，固結團體，一片愛國保路之心，迄今仍不見納於君上，誠恐人心解體，不可收拾。甚或怨毒生叢，集成叛亂，恐今日籌議之部臣，未必能當此重任。商民之願惜資本，朝廷之應保信任，猶其後焉者也。若慮憲政之諮詢，軍務之徵調，路非國有，不得便利，則路律既定，必有專章。粵漢一路，決不能自爲風氣。況湘人竭誠盡力以赴路工，原爲國家保守路權，實與國家同其休戚。而謂遇有軍務徵調，憲政諮詢，商辦之幹路，不能供國家之要用，民雖至頑，亦決不出此也。

現當立憲之時，庶政公諸輿論。粵漢幹路關係重要，連日以來，通省士民，奔走呼號，開會研究，僉謂湘路實關湘人命脈，務當呼籲朝廷，萬不欲一二部臣借國有之名，使外債得以攔入。輿情激昂，萬衆一致。非請命朝廷，明降上諭，收回成命，仍遵歷次論旨，准與商辦，責成公司限期趕修，俟將來國庫充足之時，再請後命，卽恐貽誤大局，非可逆料。迫切下情，不勝惶悚待命之至。

〔中國報，宣統三年五月五日。〕

〔日本駐長沙代理領事山崎壯重致伊集院報告，1911年5月30日，長沙〕……反對論者分爲三派。其一爲絕對否認鐵路借款、鐵路

國有，而欲以暴力臨之；其二爲否認外國借款欲將湖南鐵路移交官民共同經營，即由政府借入資金從速着手興工；另一則認爲信賴北京政府勢將亡國，高喊湖南爲湖南人之湖南，欲獨自借款經營鐵路。主張第一說者多爲諮議局議員，學生等爲其後援。又主張第二說者，以當地最有勢力之商務會總辦龍璋爲首，此外眼光銳敏之有力者頗多，又內幕有瞿鴻禨指揮；又諮議局議長譚延闓表面雖屬第一說者，其實亦贊成第二說。主張第三說者，商人佔多數，諮議局議員一部分支持此派。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔楊文鼎致盛宣懷、端方電，宣統三年五月初八日〕 昨奉嚴旨申飭。湘人見撫臣因此獲譴，羣情震懾，更屬無可置詞，一律安靜，專候督辦大臣來湘會商辦法。竊念此事當風潮劇烈之時，若遽用強硬手段，必先與撫臣爲難，立刻變亂。是以不得不允爲代奏，以平其氣，而懈其心。迨解散之後，相機操縱，委曲求全，或能於事有濟。今幸地方綏靖，弭患無形，路事得以就緒，措置尙未乖方。應請督辦大臣早日蒞臨，俾得秉承訓示，冀免愆尤。

〔奏摺存稿，卷 77，葉 28—29。〕

〔湖南人民反對幹路國有的鬭爭〕 自幹路國有之旨下，有謂宜仍爭歸商辦者，有謂萬不能爭回者，有謂雖不爭全路，必爭作官商合辦者，有謂雖允合辦亦無人敢合者。諮議局、教育會、商會、自治會、湘路協贊會皆有專摺呈請代奏。湘撫皆允奏。惟諮議局一摺已奉諭旨申飭，其餘皆以語太激烈，未及代奏。湘人見諮議局被諭旨申飭，愈益憤激，該局議員有多數辭職者，以致不能開會。繼而各學堂亦相率停課。五月二十日已停數十校，惟優級師範與公立法政學堂未停，近日亦均停止。官場中見此情形，恐釀事端，諭令各監督召集上課。因今年改辦通學，各學生均在外寄宿，無由召集。行政官防備甚周，每日巡防隊、警察隊及加募之偵探隊，沿街穿巷，四處巡邏，前往後繼，晝夜不輟，手擎槍械，如防匪寇。街市行人，皆不敢偶語。又出示禁止開會，取締印刷店，凡有廣告等事，皆須經巡警道派人核閱，方

准付印。又取締信行郵局，凡有外來信札送學界、軍界者，皆須檢閱，又請各學堂監督檢察學生信札。此次學堂停課，皆用學堂眞筆板油印紙發行，暗中通傳，竟至同時罷課，亦可見湘省人心之一致矣。

〔湘省爭路再志，國風報，第2年12號，頁101—102，宣統三年。〕

〔清政府對保路運動的壓制〕 自鐵路收歸國有，湘人率先反對，以團體不堅，烟銷霧滅。尋覓川人百折不回，省垣各學堂因復發起，將前次決定辦法，刊刷傳單，四方發布，紳民和之。七月二十六日，集合同志，秘密會議，與會者千餘人，決議實行罷市停課，抗繳糧稅以爲抵制。二十七日，各團體擁至總理余肇康寓所，要求向巡撫代陳，請巡撫電部爭持。誠格派員向紳民婉勸，暫行解散。隨飭學司轉行各學堂監督堂長，嚴加管束，不准干預路事。諮議局副議長胡璧，鑒於川事，託故離省。誠格深感激動風潮，妨礙大局，一面嚴飭司道，不准民間開會結社，並電告鄂督，請調常備軍兩營，駐紮岳州，以備不虞。紳民知誠格不足與謀，復擬電文，致資政院。電局以前奉郵傳部示，凡關於路事各電，非有印文，不得代發，且以電中語意，過於激烈，堅辭拒之。紳民益憤不能平，好事者故甚其辭。居民一夕數驚，大有草木皆兵之象。

〔滿清野史，鐵路編有案，葉18—19。〕

〔保路運動組織〕 宣統三年夏月，湘諮議局復推議員左學謙、周廣詢爲代表，再往〔北京〕請願。適遇四川請願代表諮議局議長蒲殿俊等，因拒款請願，被押解回籍，左搭車送之。蒲告以國內政治已無可爲，政府已彰明昭著不要人民了。吾人欲救中國，舍革命無他法。我川人已有相當準備，望聯絡各省，共策進行。周因留京而左返湘，以目擊情形詳告同人。於是遂各各暗中增組機關，而謀進行革命愈力。予所知者，有下列各處①：

時因粵漢路而起之暗潮極大，湘省士紳以維護主權名義，早已組織湘路協贊會，……由易宗羲及子任駐會幹事。

〔庚戌時，湖南反正追紀，或湖南文獻集編，第2輯，頁373—374。〕

① 葉文中列舉革命機關團體凡九個，這裏只節錄與路事有關的一個組織。

## (二) 廣東省

〔張鳴岐致盛宣懷電，宣統三年四月二十二日〕 粵路迭釀風潮，股東各懷意見。自定歸國有後，輿論頗多反對，商股益滋疑慮，三期股款，續收有無把握，此時尙難預決。現定五月二十日開股東會，遵當竭力設法剴切勸諭，容隨時續陳。

〔盛宣懷存稿，第 77 卷 12—13。〕

〔廣東粵漢鐵路公司股東大會記，宣統三年五月初十日〕 粵人以幹路國有，雖經各省力爭，迄無效果。是日公司大集股東，籌策對待。董事倡議五事，請衆公決：一、更換國家鐵路股票；二、換領國家公債票；三、願領回資本者國家估價歸還，准其自築枝路，或營礦務及其他項實業；四、續繳二、三期股銀，換國家息債票；五、仍援原案，堅請商辦。以上五事，概遵部電，美其名曰“轉國”。股東與會者千餘人。前四條均不承認，唯宣布第五條時，衆皆起立，闐然噉應，聲震會場。主席朱伯乾及各地代表，採摭輿論，定議案五條：一、萬衆一心，保持商辦之局，致電郵部力爭，並請粵督代奏挽回，聯合湘、鄂、川三省同志，堅持至竟。二、倘政府甘悖先朝成命，違官強佔粵路，粵人宜協力同心，妥籌對待。三、擬先就公司置機關部。四、約十五日開第二次會議。五、商辦宗旨既定，董事所擬五策，作爲無效，毋庸投票公決。是日會場持論雖激，秩序井然，不墮粗獷。

〔滿清野史，鐵路國有案，第 3。〕

〔日本駐廣東總領事瀨川致外務大臣小村報告，1911年6月10日〕 本月六日（即清曆五月初十日）廣東粵漢鐵路公司討論鐵路國有問題。……決議：〔見上件，略。〕

根據這些原則，發出下述電報：

致郵電部 關於廣東鐵道國有問題，在十日開會議決，股東一致反對，決心維持商辦，乞撤消國有令，以昭大信，以靖人心。

致湖南、湖北、四川各省 鐵路國有，失信天下。粵路於十日議

決，一致反對。……唇齒相關，希予支持。

致內外股東電 鐵路國有，失信天下，十日決議，一致反對。現議決在公司內設立機關部，望各地股東協力，向政府致電力爭。

〔經濟研究所藏日文檔案。〕

〔張鳴岐摺，宣統三年五月十四日〕 粵路收歸國有，經郵傳部酌定辦法數條，飭開股東會取決。先經鳴岐剴切勸諭，多數股東均知國有政策，朝廷事在必行，初無反對之意，惟以郵傳部所定，給回國路股票辦法，恐蹈從前昭信股票之弊，日後股東血本，無可取償。復經鳴岐力任維持，衆情亦漸安帖。嗣因川、湘公司頗有違言，影響叢於粵省。南洋各埠華僑之入股者，爲亂黨煽惑，亦紛紛來電反對，人心不免浮動。初十日開股東會，復有奏明不准干預路事之粵紳黃景棠倡議抵抗，大肆紛囂，經將詳情電達郵傳部。並由鳴岐出示曉諭，將初十日會議各案取消，另再詳訂會議規則，定期召集，徐求徵集股東真正意見。

查粵路收歸國有，國家既定爲政策，斷無變更，本可無庸集議。所持取決股東者，祇歸還股本之辦法耳。但粵路自開辦以來，屢釀風潮，人心已渙散。公司議事，慣爲少數股東在〔所〕割制，多數股東不敢發言，意見頗難真確。又值省城亂事甫定，外埠亂黨藉口極力煽惑，人心尤易搖動。辦法一日不決，異議一日不息，日久遷延，更恐釀生意外變故。恭釋迭次諭旨，朝廷於川、湘租股歷經宣示，不使人民有絲毫虧損，體恤民隱，薄海同欽。粵路事同一律，果能從速決定歸還股本辦法，務使商股資本絲毫無損，則異議不禁自息。

一月以來，博採輿論，多數股東意見約分數端：一、〔一〕期股本決不願再繳；二、用過資本，意在全數歸還，不爲折扣；三、公司歷年應派官息，意在照數發給；四、股本意在給還現銀，或以一半給銀，一半給票。倘蒙朝廷俯順輿情，悉予照准，□紳商士民，咸曉然於朝廷收路並非與民爭利，必皆翕然樂從。其股本給還現銀一節，如因爲數過鉅，一時難於籌措，或即按照郵傳部原定辦法，准令大清、交通兩銀行抵押，並將抵押數目先行規定，極少總須五成。凡有持票向銀行

抵押者，不得借詞推諉，俾人民知此項國路股票確實可靠，不至昭昭信股票覆轍，亦可冀勉強就範。綜計粵路股本僅二千餘萬元，即使全數向銀行抵押挹注，當不甚難，而所以昭示國家信用及維繫人心者，所關甚巨。際此憲政初立，財用艱窘，日後取給於民者正繁。此次幹路收歸國有，實為國家第一政策。正宜乘此確立信用，昭示人民，不宜規規於目前路政之盈虧，過事計較，致滋商民疑慮。相應請旨飭下內閣、度支部、郵傳部迅速核議決定。不惟路事可以從速解決，國家信用既立，於日後推行一切要政，皆可無虞擇格。大局幸甚。

〔交通史略政編，第14冊，頁129—130。〕

〔海防華商會館致粵路公司函，宣統三年五月〕 略謂：粵路國有，誓死不從。路屬商辦，確有完全理由。一、粵路經各省商民，向美人力爭，美人審粵民憤激，衆怒難犯，始允以重金贖回商辦。二、粵路款足，無須再借外債。三、粵路股東，屢許工程糜費遷宕，政府不問，應向政府詰責。四、招股聲明商辦不成，得將股款領回，泰山可移，商辦之局，斷難搖撼。五、路工告成在邇，利益可操左券，政府縱極橫暴，曷能攘奪？六、鐵路國有，必須政府自有築路能力。今大借外債，絕非國有，藉曰國有，直為各國所有，自棄其人民以與各國。亂命斷難盲從。七、粵路股銀，皆民汗血，當執定先朝成案，有劫奪商路者，格殺勿論。八、粵路商辦，特政府間接借內債耳。今向借外債，授人以柄，世界無此公理。九、路亡國亡，政府雖欲賣國，我粵人斷不能賣路。十、商辦性質，營業自由，我辦我路，政府雖至暴橫，亦難強我。又昌言國必自滅，而後人滅。此後結局，尙未可知。萬一決裂，僑民當謀種種對待。

〔補清野史，鐵路國有案，案3。〕

〔上諭，宣統三年五月十七日〕 張鳴岐電奏收回粵路，有人倡議抵抗，不用官發紙幣，紛紛持票領銀，牽動省垣市面，擬向外國銀行訂借現款五百萬兩，以備周轉，請特予照准，並請早定歸還股本辦法各等語。借款周轉，事關緊急，著外務部、度支部速議具奏。歸還股本辦法一節，仍著度支部、郵傳部督辦粵漢、川漢鐵路大臣妥速議奏。



〔上諭，宣統三年五月十九日〕 度支部會奏，議准張鳴岐電奏，訂借外國銀行現款五百萬兩周轉市面一摺。著卽照所議行<sup>①</sup>，由該部電知該督遵照辦理。惟此次粵省因收回路事，突然倡議不用官發紙幣，紛紛持票取銀，顯係不逞之徒從中搆煽，藉端滋擾。著張鳴岐嚴飭地方文武，隨時防範，認真彈壓。或有不法行爲，立予舉辦。倘敢糾衆作亂，准如該督所請，格殺勿論。

〔同上，卷 54，葉 23—24。〕

〔禁止廣州各報登載反對鐵路國有的言論，宣統三年六月〕 龍建章之至粵也，先與鳴岐秘密商定，召集股東，開會演說。建章言此次收鐵路爲國有，實洞審各省商民，無此修路巨資，故體恤羣情，舒緩物力，各股東毋誤會用意。粵人大憤，面詰建章，修路之資爲數須若干？建章言原估三千萬元。股東謂三千萬元，三日之中，粵人可應聲而集。旋電告海外華僑，及期事果濟。建章無以難也。然股款雖經認定，實未悉數繳足。報章極力鼓吹，以爲之助。建章銜之，商諸鳴岐，檄巡警道傳示各報館，遇有反對鐵路國有言論，一律不得登載。

〔攝清野史，鐵路國有案，葉 11。〕

〔龍建章致盛宣懷電，宣統三年七月初八日〕 現布置各界，略有眉目。發款一到，當有效果，亦時會使然也。惟目下最難解決，足以制我死命者，則善堂盤踞，票根不交一事。不交無從下手。而善堂持股東爲護符，又爲商民所信仰。政界畏之如虎，莫敢誰何。動稱只認股東，不認部官，甚難與之爭論。百計思維，祇可用旁敲側擊之法。查前因串奉總理，有濫發空票三十餘萬之事，擬一面嚴詞電飭公司責成總協理、董事，調取票根，會同九善堂在公司公共核對，以昭實在，不

<sup>①</sup> 據張鳴岐八月間詳陳廣東惠州洋款情形摺內稱：“此次粵省因收回路事，……抵制官發紙幣，……紛紛持票領銀，一日達數十萬，以致市場危險，不可終日。嗣後電准度支、郵傳二部先行撥借三百萬兩以救危急。一面……向日本台灣銀行一次訂借日金六十萬元，……二次訂借日金一百萬元，……又向英國匯豐、法國匯理、德國德華三銀行，共訂借港紙五百萬元。……以上總計約合庫銀五百萬兩之數”。從這裏可以看出在廣東方面反對幹路國有的動態，和當時帝國主義各國對清政權的支持。

得含糊造冊了事。此後如有偽票發現，惟該總、協理、董事是問。造作偽票，律有明條。該總理等懷之。一面以和平之語電粵督，札飭九善堂將經手收股票據冊籍送公司，共同核算，該善堂等信用素著，亦當公同披露，以明心迹，而絕謠言。如有各處經手人一時偶誤，亦當分別免議等語，以安其心。此電一到，屆時自有辦法。暫容緩稟。惟須秘密，不可使公司及各界知之。不可登收文檔。如何？乞先略示，以便籌議進行辦法。

〔愚齋存稿，卷 80，葉 27—28。〕

〔廣東保路會召開成立大會記，宣統三年七月〕 十一日，廣東保路會在香港開成立大會。先預約諮議局、商務總會、十善堂、七十二行、自治會、自治研究社、宏仁演說會、報界公會，暨全省各團體，咸派代表赴會。是日狂風大雨，與會者不下萬人，日中開會。幹事胡鼎男宣告開會宗旨。旋舉善董陳春田、商董伍耀廷、學董熊長卿主席。四川代表龔煥辰，獻議四條，登臺道達意見，痛哭失聲，衆大感動。煥辰以堅持宗旨，萬勿暴動，致爲政府藉口。川人雖罷市停課，仍守文明舉動，爲正當要求。今此會成立，四省聯爲一氣，事必有濟。審查員草定會章，請衆公決。定名爲廣東保路會，以破債約，保路權，維持完全商辦，聯合川、湘、鄂三省，一致進行爲宗旨。宣布章程二十八條。衆認可後，即提出煥辰建議四條，一、遣代表入都，限日起程，給以護書，示以宗旨及進行方針，有進無退。二、撰擬請願書，公舉老成碩望領銜，公呈粵督，請爲代奏。三、遣人赴南洋各埠，聯絡華僑，設立分會，互爲聲應，限制鐵路公司總協理，不得私相授受，擅將路權喪失。四、將是日大會情形，宣告中外，表示粵人政見，以免政府動稱粵人毫無異議，而以少年喜事之名加之三省。衆均贊成。公推劉少雲、梁楚三代表爭路。煥辰謂代表爲救亡起見，任大責重，身入虎穴，與路賊相抗，萬一或遭格殺，即與殺我全體無異。應於代表起程時，開哀送會。會員白衣冠送之。言至此，涕不可仰，衆皆哭，嗚咽不能成聲。

〔滿清野史，鐵路國有案，卷 13—14。〕

〔張鳴岐致郵傳部、度支部、端方電，宣統三年七月十二日〕 川

省保路會前派白堅等三人來粵，希圖聯合粵人，藉端滋擾。經岐預派警道干涉解散，旋即赴港。現聞白堅等在港開會，到者將及萬人，旅港華商，已爲所惑。自路歸國有，數月以來，防範煽惑之事，智盡能竭，僅免紛擾。若收股辦法，不能早決，煽惑之輩，正喜得間。倘聲勢已成，和之者衆，必致枝節叢生，再欲強制，愈難爲力。

〔愚齋存稿，卷 81，葉 13-14。〕

### (三)四川省

〔川漢鐵路公司駐宜昌總理李稷勳致成都總公司轉諮議局電，宣統三年四月十七日〕 路歸國有，註銷商辦，政府犧牲信用，已表決心。鄙意謂路權可歸國有，若歸外人，則土地人民受損甚巨，當拚力拒之。川路既欲收回，則川省人民辦路用款，應照數撥還現銀，若儘空言搪塞，苦我川人，當抵死爭之。此二端能否辦到，尤賴大局維持。

〔川路收回國有往來要電，第 3—4 頁。轉引鐵軌續編，四川保路運動史料，頁 125。〕

〔川漢鐵路董事局致郵傳部電，宣統三年四月十八日〕 川路自蒙先朝俞允改爲商辦，民間異常感激，入股踴躍爭先，得有今日，雖未告成，萬端有緒。忽聞國有之命，衆情惶懼，深恐阻其急公之心。敢乞大部俯順民情，請予仍舊辦理，俾竟全功，大局幸甚。

〔四川保路同志會文電要錄，第 2—3 頁。轉引同上，頁 126。〕

〔又電，宣統三年四月二十五日〕 巧電未奉回諭，輿情甚爲惶惑。查光緒三十三年國定幹路，並無川漢在內，似不在收回之列，懇並賜示。

〔川路收回國有往來要電，第 5 頁。轉引同上，頁 140。〕

〔駐宜昌董事及股東致川漢鐵路總公司電，宣統三年四月二十七日〕 旅宜股東數百人，迭次開會，羣情憤激，均不願停止租股，以保路權。請先詳院奏咨，並速開股東特別大會。

〔四川保路同志會文電要錄，第 3 頁。轉引同上，頁 141。〕

〔川漢鐵路公司致宜昌董事局電，宣統三年四月二十九日〕 租股一停，生命立絕，已定閏月十日開大會，明日先行召集各團體開會，協議抗爭。

如政府派員到宜接收，工程手續，關係綦重，應請俟款項清畢，通過特別大會議定辦法後，再行正式交替。併祈準備對付方法。

〔川路收回國有往來要電，第5—6頁。轉引同上，頁141。〕

〔四川諮議局呈川督文，宣統三年四月〕 查鐵道國有之政策，德、日兩國僅見實行，其餘民有及官民共有之國，實佔多數。……先朝注重交通，深維國力，所以採用官民分辦之制者，蓋以我國幅員遼闊，實非德、日可儗，應築之路，里以萬計。租稅已窮於徵歛，則傾帑藏不足以程功，外債決不免抵押，則飲鴆酒不如其忍渴。

況當時商辦之路，率因外力壓迫，仗民氣以折衝，或則奪還於涎口之下，或則綢繆爲未雨之防。草莽臣分國憂勞，固嘗痛痛盡瘁。先皇帝昇以路事，實有遠識深心。並非規畫未善，使全國路政紛歧；尤非不量民力，據一紙書，輒行批准。不謂舉國上下，歷年含辛茹藥之圖，轉爲目前歸過之地。此誠普天臣民所宜寒慄雪涕者矣。

若夫外債雖爲國際之通融，而我則累借不已，而益飲其毒。此次國有幹路，明指以四國外債興辦，而利息何度，抵押何物，取償何地，歸還何年，一切未承宣布。倘或卽以路作抵，則奪之所親而予其敵，仁智固所不爲；卽或不直以路作抵，而稅項實業，莫非蒼赤膏血，吾民固紆回周折而不能終免。務國有之虛名，坐引狼入室之實禍，爲國家計久遠，又豈宜出此乎？

且各商辦鐵路開局以來，各有成績可考，未能一概抹殺，其間雖不能絕無糜費侵蝕，是則人爲之賊否，卽官辦又何嘗不然。而延誤之咎，尤必不盡在商辦。卽如宜昌購地，請督辦大臣一紙告示，經年餘而始下。因官府之沮泥干涉，而致延誤者，此其一端。四川倒款之施典章，乃出於川督奏派而非商民公舉之人。凡此口實，豈能一歸國有，卽保其淨絕根株。此就國家收回幹路之不可而言也。

至於商民興辦鐵路，灑汗絞血，固由激於熱誠，亦未嘗不遠規後

利。聖人之政，不忍一夫失所，乃肯奪多數人之業。雖云籌還股本，不使有絲毫虧損，實則投貲營業，不生產者數年，所望在成功以後。一旦希冀全絕，僅能收本，則虧損實多。日本頃年收回東海鐵道，照股本加給十分之七，輿論猶病其酷。今我方拮据負債，能否視此從優，恐不待言。按租抽股，廣本給息，得息者仍爲吾民，朝廷尙以貽累閭閻，無裨路政爲慮。況路歸國有，債自外來，假卽迅速告成，其利益非人民所能沾丐，而債款本息，則重爲人民負擔。民力疲甯之時，豈復堪此。此就取銷商辦鐵路之不可而言也。

議員等在川言川，情形正亦相同。而更有進者，諭旨收回幹路，而川漢並非郵傳部從前奏定幹路，且不在正枝之列，乃部咨一併牽連收回，似尤未爲允協。無怪本省京外紳商人民，迫切激昂，不肯諛隨。議員等協議公同之見，以爲募借國債，載在資政院章，取銷商路，事係剝奪人民既得之權利，俱應由資政院議決。四川川漢鐵路關係本省權利，存廢應由本省諮議局議決。

當茲內閣成立統一責任之際，言論機關自當各保權限，以期憲政實行。應請督部堂據情電奏請旨，飭下督辦粵漢、川漢大臣將本路暫緩接收，一面分別交院、交局開會議決，再行奏明辦理，實足以遵法律而順輿情。

【蜀報，第 12 期，宣統三年四月二十一日  
至五月十一日。轉引同上，頁 142—143。】

〔李稷勳致董事局、諮議局及川督電，宣統三年五月初七日〕 今各報刊布二十二日籤字借款合同，載明由宜昌至夔州境內一段，派美國總工程師勘修，限於籤印後六個月開工。非常之變，突如其來，萬衆驚惶，湖北人民，尤爲恐懼。

〔川路收回國有往來要電，第 8—9 頁，轉引同上，頁 164。〕

〔川省人民反對鐵路國有記，宣統三年五月初六日〕 川路公司，得湘、鄂爭路兩電，竭力贊成。旅京川人，集議再三，堅持反對國有，及收回股本之說。留東學界，則斥言盛宣懷蔽上罔下，爲虎作倀，力主路存與存，路亡與亡之議。川人聞之，大爲感動，羣議力爭。萬一

不得請，則不輸租稅以爲後盾。

〔攝情野史，鐵路國有案，葉2。〕

〔各駐省團體呈請川督電奏文，宣統三年五月〕 恭讀四月十一日上諭，各省商辦幹路，收回國有，定爲政策。京外股東，聞命惶惑，憤激異常，函電交馳，日數十起。當即催促公司董事局先行呈懇電奏，收回成命。一面定期速開股東大會，籌議辦法。二十日即奉上諭，派端方充督辦粵漢川漢鐵路大臣。二十日又奉上諭，飭川、湘兩省，刊刻謄黃，停止租股。並聞政府已先派員接收。朝旨日切，人心益形憤激。在省股東，乃約集各團體於五月初一日，往公司會議。人心悽痛，議論紛歧。大致皆以川漢鐵路純依國家法律而成立，既無收回國有之理由，恐致釀成外有之慘禍。應即合懇督部堂據情電奏，請旨收回成命。且按照公司律，非開股東大會，不能決議。似此朝旨迫切，少數股東，誰敢承認接收？並應速懇督部堂迅予電奏，請旨飭下郵傳部督辦大臣，暫勿派員接收，免致激亂人心，別生枝節。俟閏六月初十日，開股東特別大會，議決辦法，再行請旨辦理。

紳等竊以幹路收回，係全國鐵路一大變局，即川省人民生死存廢之一絕大關係。民心浮動，岌岌可危。倘不速懇維持，誠恐股東誤會，人民憤激，貽誤後來不淺。祇得具呈公懇大公祖俯順人心，預防隱患，迅予賞准電奏，請旨收回成命，飭下郵傳部督辦大臣，暫緩接收，則造福川民，保全大局，實無涯矣。

〔攝情野史主人編，辛亥路事紀略，葉5—6。〕

〔川路公司呈川督電奏文，宣統三年五月十五日〕 查川漢鐵路，延袤三千里，估款七千萬，川民財力，本難勝此重負。祇以前數年間，強鄰窺伺，橫肆要求，不可終日。外務部成案，具可查考。人民知路權之不可失，光緒二十九年，經前憲台錫，熱心提倡，奏請自辦，議定集股辦法，先後經外務部、前戶部、商部、郵傳部覆議奏明在案。

川民濟國家之危急，而共籌股款；商人遵國家之法律，而承立公司。深賴先朝俞允，列憲維持，數年以來，集有股款一千餘萬，查核屬實，呈請大部給照開工。小民負擔過多，集款本屬艱難。然不借外

債，不招洋股，不擾民間，得有此成數，實爲商辦鐵路之冠。而川民之租股、購股，踴躍無阻，亦深冀竭一省之民力，造世界之險工，爲國家保全大局，使外人知中國民力，未可輕量。路已開工，卽有告成之日，股皆有息，仍屬自有之財。故兩次股東總會，全體股東對於集款方法，均無異議，且正力籌進行。此川民以艱難之款，辦艱難之路，勢不至路成不止之實情也。

川、湘難易情形，既各不同，比較事實，自不正確。伏讀諭旨，以本路有虧倒情事，遂指爲朘削脂膏，徒歸中飽，殃民誤國，人所共知。循省再四，更不知獲罪之由。查存放乃商家正當行爲，去年上海正元各錢莊，倒閉華洋官商款項至數百萬，事出倉卒，非意料所及。被倒商家，非僅川路公司一處。經手之施典章，本前憲台錫奏調委用人員，尙經詳請參追，照律查辦，經手不慎，咎有攸歸。朝廷以商民被倒，而力予維持，使人民債權，不至損失，此誠保國治民之至計。若因商家被倒，而反停止其商家加以債務者之罪名，天下商民，將無所措手足，是舉天下之商號，皆視存放爲致罪之門。相與囊括母財，坐待子息，市面金融，將受莫大影響，恐大非朝廷保護商民之意。或者朝廷明燭萬里，別有見聞，則非人民所能窺測萬一。倘以被倒爲朘削，爲中飽，卽以正其殃民誤國之罪，雖赴斧鑕所不甘也。

至緩刊贖黃之請，係初一日公司董事局各團股東會議之同意。原以各處收解租股，先後不一，不能以年度爲限。所有填發收單，換給股票，歸入股東總冊各種手續，絕非旦夕所能藏事。恭奉二十四日諭旨，飭將已收之款，妥籌辦法。但從前已收已用股款，將來如何退還，尙未宣布。此次借款，如何抵押，將來是否仍須人民擔負，亦未明白宣示。明達之士，固知朝廷必不如此失信小民。無如租股股東，大半出於編氓農戶。彼蚩蚩者，皆以爲又成一種昭信股票之真相，萬口一聲，牢不可破。初見大部電文，有發領國家公債票一語，已恐有本無息。繼見贖黃停止，如蠲免糧賦故事，益恐本息俱無，款歸無着。紛紛函電，詰問追收，是誤股爲捐，已成事實，並非揣測之言。故一面呈請緩刊，一面卽通告清理，並分途勸導，陳說利害，所以暫定人心，

卽所以顧全大局，非謂不發贍黃，卽可接續抽收。青天白日，安能容此鬼蜮行爲。況未奉二十四日上諭以前，公司曾詳請明定截止租股日期。謂公司希圖朦混，延宕時期，卽不能自相矛盾。謂所取路款，侵蝕已多，有不可告人之處。此中利害關係，孰有切於股東。官商交替時代，曾經郵部疊次奏派人員，逐年逐款，勾稽查算，核驗股款，委無弊端，分別咨報部院，廣告民間。董事局成立以後，兩次股東總會，所舉查帳人並已逐處清盤，據實報告在案。本路股東數千萬人，斷無任聽侵蝕之理。經手者雖不告人，亦難逃人指責。公司歷年報銷統計各項成績，均已呈報郵部暨憲轅核明有案。大部有考覈本路之權，督部有監督公司之責，如有侵蝕，人所共知，又豈能容忍不問？且租股向由各州縣遴選本地士紳設局抽收，公司對於此項股本，亦祇爲間接收入。承辦局紳，偶有不慎，公司詳請懲辦，未嘗稍懈，有案可查。不肯細人，向有陰主借款，請派督辦，時思取銷租股，破壞公司，故不得不出此焚惑觀聽之言，以利用其私計。曾經郵部會同前川鄂督憲錫、張查明情形覆奏。不謂今日疑誤聖聽者，仍此無據之說，此大可爲人心世運歎也。

諮議局爲輿論代表，川路關係全省人民權利存廢，照章應由局議，何事請託？現值預備立憲時代，朝廷施一政，發一令，尙無不採諸輿論，豈有事爲全省權利所關，反置諸不議？況該局公呈，出自該局議員之協議，公司呈詳，出自本路股東之合意。主張各異，界限攸分，國家法律具存，人民利害所在，關係密切，自當拚死力爭，何必請託他人，如尋常訴訟，必需健強之辯護。

總之，自川路國有之命下，朝廷尙未籌定辦法，而連日朝旨迫切，前後不符，人民惶駭，若蹈水火。大會期遙，不能議決，故有暫緩接收之請。自刊布贍黃之命下，雖已出白宣示，絲毫無損，而股東血本命根，實恐子虛烏有。情形痛切，若瀕阱陷，股東過多，易釀暴動，故有緩刊贍黃之請。深荷憲台上遵朝命，下順輿情，俯予入告，仰見安定人心，冀得從容解決之至意，事理至爲明晰，川人無不感禱。恭奉五月初六日諭旨，似於川路情形與陳請原意，有未盡邀聖明洞鑒者。強



詞奪理，既無有此確情。觀國殃民，實難當此重咎。謹遵釋體恤民艱之旨，川民艱苦，無過於川路股本。未見朝廷宣示明白辦法，川民抵死不能甘心。不得不再申前請，陳明川民並無反抗情形，川路並無朦混事實，懇懇憲台電奏，請旨飭下郵傳部督辦大臣，速行宣布借款合同、國有政策，暨川路接收辦法。俟川路股東大會議決，再行奏明請旨辦理。

〔同上，葉6—8。〕

〔川督王人文代奏反對川路國有摺，宣統三年六月二十六日〕  
護理四川總督王人文代奏。四川紳民羅綸等二千四百餘人呈稱，疊讀收路國有諭旨，並盛、端兩大臣會同度支部酌定辦法，不敢從命。

查盛、端兩大臣電稱，川股由部籌還，必借洋債，必照湖北以川省部有之財政作抵等語。是意在挾持川人，不還股款可知。又度支部會議細則，謂公司股票，如願領保息股票，除倒帳准不扣折等語。是倒款固永不歸還，路款亦必扣折又可知。又度支部會奏，謂湘、粵商股，一律照本發還，川路用款，准給保路股票；其存款或令入股，或歸本省舉辦實業等語。是川路雖有商股，不得如湘、鄂商股照本發還又可知。部臣對待川民，種種均以威力從事，毫不持平。敢同聲籲於我皇上之前，惟裁察焉。

得旨：鐵路國有政策，早經宣示。借款合同，係有旨諭令籤押，決無反汗之理。該護督一再瀆奏，殊為不合。著仍凜遵疊次諭旨辦理。儻或別滋事端，定惟該護督是問。

〔宣統政紀，卷56，葉23—24。〕

### 三、從保路運動到武裝起義(1911年)

#### (一)四川保路同志會的成立及其活動

〔四川保路同志會的成立和宗旨〕 〔湖廣鐵路借款〕合同發表後，川人於五月二十一日，在本省鐵路公司會議，究其中之失敗致禍，

令人一字一淚，以致羣情悲憤，相與痛哭之下，公同組立四川保路同志會，以破約保路為宗旨。破約者，即請求政府向四國交涉，破此不利之合同也。保路者，即保有此路，無論國有民有，總不以失之外人為歸也。破約保路之外，並不涉及其他問題。而當時萬眾一心，尤各以謹守秩序，無害公安相自勉。

〔赴粵代表龔煥辰致張空帥書，廣益叢報，第9年第28期，宣統三年十月二十九日。轉引戴執禮編，四川保路運動史料，頁268。〕

〔四川保路同志會致各府、州、縣函，宣統三年五月二十八日〕  
四國借款問題，各省組織保路同志會以廢約拒款為宗旨，本省亦同時發起，於二十二日開成立大會，到會者四千餘人。望各府廳州縣同志速行組織分會<sup>①</sup>，以資聯絡而圖進行。

〔節自郫縣保路同志會籌備報告，載四川保路同志會報告第5號，宣統三年六月初六日。轉引同上，頁192。〕

〔四川保路同志會宣言，宣統三年六月〕 今國會方招集，而新內閣第一政策，即蔑視先朝欽頒法律如弁髦。《資政院》第十四條第三款，明載有議決公債之權；有何逼迫而不待其決議？《諮議局章》第二十一條第一款，明載決議本省權利存廢之權；收回鐵路，權利孰大，有何原因不與以決議？各商辦鐵路，明依《商法》、《公司律》奏咨有案，經先朝批准者；有何緊急不待其股東一議？檢查信件，屬君上緊急戒嚴大權，鐵路收回，民產攸關，彼此電商，人情之常；郵傳部有何權力能停阻人民發電？新內閣專橫蠻野，蔑朝廷，劫人民，背先朝，欺皇上。聽一人之私言，置全國於孤注，覆朝廷為億萬眾集怨之府，而悍不一顧；奪商民數千萬血資之產，而不許一呻。我新內閣之蠻野專橫，實貫古今中外而莫斯為甚！吾人當此不爭，則寧緘口結舌，永永不置立憲二字於齒牙。如尙欲據憲法數十條文，以蘇吾國而活吾民也，則惟據死力爭。

<sup>①</sup> 四川保路同志會先在成都成立後，各縣紛紛響應成立分會。據不完全統計，從宣統三年五月二十二日至七月十五日，成立分會的共有64縣，各街、各鄉鎮及各階層人民成立分會的未計入在內。參看四川保路運動史料，頁192。

舉債目的，無論其如何妥恰也，借約條款，無論其如何美善也，幹路國有，無論其如何無弊也，商民資本，無論其如何毫無損失也，即一一美滿允洽，國人亦必死拒。不拒則可永永不再言立意，不再言國會，不再開諮議局、資政院。

且政府鐵路借款合同，實葬送人民死地之合同也。六百萬鎊湖廣鐵路借款合同，共二十五款，實將三省三千六百里路政全權，完全授與外人。四十年內購一鐵釘，用一廝役，亦不許國人置喙。合同具在，盛宣懷百口莫辭。在國民則交資政、諮議、股東一議而不許，在外人則授諸兩銀行、一公司者四十年而不疑。吾民何辜！誠憫但如此，其無偏激暴動之虞也必矣。我當路者其能稍寬假之否耶？

〔四川保路同志會報告，第9號，宣統三年六月十七日。轉引同上，頁183—184。〕

〔四川保路同志會《講演要旨》，宣統三年六月〕 一、堅守破約保路之主旨，不必涉及其他問題。

一、聯合各界同心一致，務為秩序之進行。

一、不得以激詭之說聳人暴動。

一、學、商各界仍須勸其照常勤務，不可以此罷市、罷課。

一、確認此為內政，不得以此牽涉外人，生出他項變端。

一、講演員到某地講演，必須聯合其地各團體，呈請地方官稟督院，又陳請到諮議局，力主拒約、拒款。

一、講演之結果，致人民自願擔任出款修路者，須會同各團註冊，存本地自治會，一面函達公司存記。

一、講演員於各地成立保路同志分會時，須申明將來分會有所舉動，須聽本會之知會，為一致之進行，不可自由行動。

〔同上，第16號，宣統三年六月二十日。轉引同上，頁187。〕

〔四川保路同志會致各府、廳、州、縣啓，宣統三年六月〕 敝會公同之見，……惟有竭吾民之血誠，舉合同之利害，上以感格天聽。破約即可保路，為現今獨一無二之救亡策，此則敝會同人等所期與我川父老叔伯兄弟，共同一致，以冀達此目的者也。

特恐借債亡國之說一倡，不無好事之徒，藉此煽惑人民，生出意外變端，反礙本會正當進行。體院憲〔王人文〕意亦恐匪徒濶跡其中，業已通飭在案。故敝會特派宣講各員，分赴各屬州縣，即以敝會所持宗旨，向於人民演說。最希冀者，在使吾父老叔伯兄弟，不為邪說所惑。並能發揮愛國熱誠，羣起破約保路，確知係盛賣國，不與外人為難，或貽宵旰之憂勤。且體朝廷至意，爭先投資鐵路，使其早日成功，交通由是便利，則敝會派員之微意也。

〔同上，第6號，宣統三年六月初五日，轉引同上，頁191。〕

〔四川保路同志會白話告白，宣統三年六月〕 這回借款修路，是政府錯聽了盛宣懷的話。送掉了湘、鄂、川省的鐵路，罪在盛宣懷一人，與我皇上無干，與四川及他省官吏無干，與洋人無干。我熱心愛國的國民，要學立憲文明國人的法子監督政府，死力要求他破約、保路，不要有野蠻抗官府、打教堂的無理的暴動，把熱心用錯了。

此因怕我一般普通的同胞不瞭然本會宗旨及進行方法，故特大張此哀哀的懇告。猶望我會員不惜苦口婆心，唇焦舌敝的刻刻逢著人便說。我同胞！我會衆！語云，智深勇沉，非深不成大智，非沉不為大勇。我們這點熱心熱血，真是救國的良藥。一個人祇有這一點，用錯了豈不可惜！

〔同上，第6號，宣統三年六月初六日，轉引同上，頁191—192。〕

〔四川保路同志會致北京同鄉會電，宣統三年六月〕 鐵路借款合同失利，川路、川款尚屬末節，國權永失，存亡攸關。全川萬衆，誓死力爭。已舉代表某某，尅日赴京。又公舉趙堯生（熙）、胡葆生、黃芝軒、李輯四君，代表川省聯合同鄉，刻立保路同志協會，泣集各省京官，一致進行。

〔同上，第7號，宣統三年六月初七日，轉引同上，頁220。〕

〔又電，宣統三年六月〕 當收路國有論下，鄉人等以川路工艱款鉅，大殊湘、鄂，故重守款，未爭路。後借款合同發表，逐條研究，始知路權盡失，重於賣路。全國存亡攸關，不止一川利害。衆情悚懼，誓死力爭。……今仍就代表會衆，聯合各省，力破不經院議喪失國權

之借款合同，以救危亡。至川一隅，鄉人自當併力保款，雙方並進如尊意。

〔同上，第 18 號。轉引同上，頁 226。〕

〔四川旅滬同鄉會致同鄉京官電，宣統三年六閏月〕 查川漢鐵路完全商辦，經川人數次爭執，先皇帝特諭批准，言猶在耳。曾幾何時，新內閣成立，……今乃吞蝕前言，悍然揭開立憲之假面目，煌煌諭旨，雷霆萬鈞之威，吾儕小人，何敢正視！

惟先朝既許可於吾民，汗淚經營，略有端緒，今乃以一、二權臣弄國，至假天語以壓倒吾民。此不可不力爭者一也。

况所謂國有，不過假外人財力。外人財力愈多，其監督愈嚴，充其弊必舉吾國鐵道悉範圍於外人勢力之下，猶得謂之國有乎？吾川人以數年之苦心經營，一旦而昇之外人，是政府甘賣我民有之鐵道，而假名國有以爲其護符。此不可不力爭者二也。

此二端吾民已得正當理論，可以詰責政府，政府雖橫，其如理論何也。

湘、鄂、粵各團體已紛紛舉人入北京矣。吾川人要宜如何奮發抗爭，挽轉固有之商辦性質，而與各省人士矢力並進。……

昨留東四川全體學生亦爲此事專緘本會聯絡合電北京郵傳部及成都川路董事局，川路國有，陰卽外有，川人危極，速死力爭，死不承認等語。……特將電文抄呈。

〔同上，第 28 號，宣統三年閏六月初十日。轉引同上，頁 244。〕

〔四川保路會代表龔煥辰敬告全粵同胞書，宣統三年七月〕 嗚呼！路事風雲急矣。……我父老我伯叔我兄弟姊妹，其亦知共處積薪之上，厝火將焚，過此六十日內，皆我生死存亡，千鈞一髮刻不容假之日也乎？……今者，賣國賊盛宣懷與四國訂立合同二十五款，以直接賣我湘、鄂、川、粵四省同胞，而卽間接賣我二十三行省四萬萬同胞之鐵券。所訂六月有效之期限，計不及六十日，效期卽滿，而我湘、鄂、川、粵綿亙數千里，關係全國之脊骨鐵道，何段屬何國，合同之規劃既定，所有監理財政權，干涉行政權，以及用人購料一切特權，行將拱手

獻之外人也。路亡國亡，豈欺語哉！煥辰奉川中同胞命，奔告於粵。月餘以來，備聆此間言論，知我父老伯叔兄弟姊妹對此問題固未嘗不熱心研究，極力圖救也。唯爭點各殊，主張異而進行遂滯。認題稍誤，察秋毫而不見輿薪。此又煥辰所不能不為我父老伯叔兄弟姊妹略為釋解，而冀共同一致，救其大，不救其細；爭國家之存亡，不爭個人之權利，斯乃川人願與粵人聯合之苦衷，而願我父老伯叔兄弟姊妹一為平心鑒諒也。

夫數日前，不有粵路股東同志會之出現乎？其宗旨在感粵人以款附股，而以爭其實不爭其名為立說之根據。是說也，煥辰實贊成之。但試問此次收路所謂國有者，實乎？名乎？合同二十五款具在。苟非盲目，皆能見之；苟非喪心，皆能解之。誠如該合同所訂，以借債而收路，將收路之日即亡路之日，而政府不過為商賈上之經理。路亡國亡，國且不有，曷云乎路？國不有路，股附之誰？徒耳國有之虛名，而不細考其收路後之事實。爭名不爭實，孰若該同志為甚！其未觀此合同也與哉？固不應盲談瞎說乃爾！其已觀此合同也與哉？則忍心害理，是可忍孰不可忍！煥辰但為中國前途痛哭，而不欲以言進也。

彼又謂四國借款合同，湘、鄂、蜀三省人民受種種損害，雖經痛哭條駁，現尚未能挽回；將來粵路借款，覆轍重尋，不堪設想。直謂盛賊賣國合同，僅三省獨蒙其害，而粵省固不在此厄團內者。佯狂若此！悠悠蒼天，人之無良，曷其有極！鐵路同時被政府收去，無論以後建築粵路是否在此次款內開支；總之，政府現實無款，萬不能不借外債。而此次合同十九款所規定，以後展長路線借款，仍限之四國，則粵路又安能逃彼範圍也哉？彼固知借債之不堪設想，而誘人以六成之款項附股也。試問彼能保附股之後，政府遂可不借債賣國否乎？設附股而即可免政府之借債賣國也，吾不願粵人以六成附股，而願粵人以全數附股；且願向之未購股者，亦當縮食節衣，傾囊相助，以贊成國家之政策也。該同志不究根本，妄肆雌黃，徒令人言之心痛耳！雖然，該同志意在感人附股，甘賣同胞以媚權奸，不惜顛倒是非，忍作違心之論，

固早爲多數股東所不認，……此理由煥辰誠不能駁，但就情與勢論之，則有不能不爲我父老伯叔兄弟姊妹痛哭流涕而道之。……

嗚呼！我父老我伯叔我兄弟姊妹曾否知政府此次籌還之款之所自來乎？在政府固自詡爲得意，謂以國款籌還吾民。吾民亦樂聞其說，公然認所籌還者確爲國家之款。豈知其款，固由濫借外債，剝賣吾民而來者乎？奪吾民之生產，斷送外人，吾民索償，則又以剝賣吾民者給付。徵論籌還若干，終屬慷吾民之慨。……吾民多爭一款，卽國家多借一債；國家多借一債，卽吾民多負一擔。借債而無所損失也或可，若借債而至喪失主權，種亡國之禍水，烏可不權輕重而妄云爭款。但計目前之利，而不審量日後無窮之患哉！……且政府之所以籠絡吾民，俾利令智昏，茫然罔覺，以遂其賣路賣國之毒計者，非卽此還股之蠱說乎？……願我父老伯叔兄弟姊妹抱國家思想，棄金錢主義，舍乃附股爭款之兩念頭，而合川、粵、湘、鄂四省，一致共爭破約，先救燃眉之禍，不達目的，誓死不休；苟達目的，則破約之後，各視能力，商辦也未嘗不可，國有也未嘗不可，國有而民附股，或國有而還股於民也均未嘗不可。……

訂約喪失主權，斷人生命。準此行之，將來或先朝或今上，爲論旨，爲部章，一切成文法令與不成文法令，皆可任權奸之違反。劫奪民產也聽之，斷送國權也聽之。政府爲刀俎，人民爲魚肉。內遭蹂躪，外召瓜分，闕地脊天，吾人有何生日！故就狹義之路事而論，我湘、鄂、川、粵固首當其衝；若就廣義之後患而思，二十三行省皆承其禍。先聯四省共挺前矛，次結各省互援後盾。盛賊雖悍，果能將四省人殺盡也耶？卽殺盡四省，又豈能將四萬萬人皆殺盡也耶？

次則立結團體也。自來國民與政府之爭於理，則國民常勝，於事則國民常敗，固以國民無團體之故耳。上年國會請願爲各省聯合之先聲。次則諮議局聯合團發現於京師，以各省人民之代表結爲一團，理論上固全國之團體，事實上則生[行]全國人民，並未以如何實力爲之補助，以故本年所請願者皆無效力。前車之鑒，吾人不可不爲改圖。故此不若仍以四省大禍僅委之赴京代表之一身，蹈覆轍無疑也。

川人於發起保路會時，盡十日內即將成都總會組織完好，簽名者達數萬人。旋即特派專員分道組織，不一月，而百餘府廳州縣皆有總會派往之講演員組立協會，而各府廳州中又於各鄉鎮而設立分機關，次第蟬聯，一響百應，蓋非如此不足以與頑惡之盛賊抗也。今廣東保路會暫借香港為開會場所，權宜之用，甚為得體。然尚望我父老伯叔兄弟姊妹實事求是，速聯內地各屬，組立分會，為一致之進行，幸勿局於一隅。團結不堅，後援不實，有負五代表之行焉可耳①！

其尤目前所最重要者，則限制路公司之私相授受，而將粵路交付盛、端兩賣國賊也。川人前以李縷勳以鄉紳任駐宜公司總理，極為可靠，彼竟甘賣同胞，獻路盛賊。粵人當鑒於川事而極力提防，否則後悔無及也。他如內地聯合各屬，應派專員運動僑民。……川中女子亦有同志會，並派代表朱、李到湘鄂聯合女界，行將赴京呼籲。童子隊中亦組立保路機關，簽名單內血跡模糊，令人淚墮。看破世塵者，莫僧道若也，乃亦相率入會，聯結各地寺觀為東道主而招待派出之講演員。執業最賤者莫優伶若也，乃竟有具結繳契捐田六十畝之楊素蘭。我父老伯叔兄弟姊妹其亦聆此而感動於中否耶？……

凡物之能優勝者，必以其能羣。物何以能羣，則必其能守秩序也。……故凡與政府交涉，若秩序不整，團體渙而呼應不靈，互相滋擾，無識者任意行動，內則予政府以干涉之口實，外或啓強鄰窺伺之野心，內外交困，救亡不得，反以取禍，豈不可嘆哉！

〔梁紀佩，四川騰聲記盛宣懷，頁36-50。〕

〔川路代表劉聲元叩關書，宣統三年七月〕竊本年五月，川民讀幹路收回國有之詔，大借外債以謀交通，停止租捐以示體恤。明詔一頒，全川人民咸曉然於朝廷此舉之為國為民，雖非政策，而亦有不得已之苦衷。及讀郵傳部大臣盛宣懷磋商定議之借款合同，則又慄然滋懼。蓋以借債修路而喪失主權，主權一去，國且不國，何有於路？

① 宣統三年七月十一日，廣東保路會在香港召開正式成立大會。會上推舉了劉少雲、梁楚三、江和堅、陳芝昌、朱拱五人作為進京代表。這裏指的就是這五代表。關於大會情形，見本書頁1266。



川民弗忍，因公推代表來京，籲懇提議修改合同。

正具呈間，而川中之警電適至。據稱：川督趙奉旨，據盛、端奏，請派李稷勳仍總督宜工，仍支川款，飭川督將所有川款附股，實力舉行，並飭嚴行彈壓，著如所請。又據瑞澂等奏，川人反抗國有，集會倡議之人，皆少年喜事，並非公正紳董，詢之蜀人，衆口僉同，應請飭川督嚴重對付等因。於時，川人正開股東大會，聞命之下，悲憤交集。羣謂川人並未反對國有，川督代奏有案可稽。至股東會，爲法律所認許，無論老少，皆有生命財產密切關係，何謂喜事？瑞澂所詢蜀人爲誰，衆口何據？且鐵路既收回國有，衆股東無附股之公呈，盛、端何能奏請仍支川款？乃一則曰嚴行彈壓，再則曰嚴重對付。如此專橫，純恃強權，不講公理，川民痛心疾首，急何能擇。現已一律罷市、罷課，挨門閉戶，各設先皇帝靈位痛哭，雖秩序謹嚴，無稍暴動，而悲慘蕭條之狀，達於極點。

人窮則反本，事激則生變，萬一釀成巨禍，塗炭生靈，甚或牽動全局，惹起外交，固非人民之福，夫豈國家之樂？釀亂萌者，實盛、端兩大臣，而瑞爲之助。既喪主權以搖動國脈，復假君威而摧殘民氣，立意國家乃有如此之國務大臣？前途何堪設想！機事已迫，不敢默視，用敢不避斧鉞，籲懇我皇上、監國攝政王收回成命，並治欺君誤國贖奏釀亂之罪；然後提議修改盛宣懷之賣路合同，以保主權，而靖民心。

〔同上，頁 31—32。〕

〔川紳勸成都市民告白〕 我們這回罷市，保路保國，是有道理的，有秩序的，大家說明是不亂動的。但是，剛纔聽說有一種壞官，總想我們亂動，他們纔好借事拿人，邀功討好。我們莫要入他圈套，還是有道理秩序的，就不怕了。

〔時報，宣統三年八月十三日，轉引四川保路運動史料，頁 312。〕

## （二）各階層人民的堅決鬭爭

〔四川各界人民上郵傳部電，宣統三年六月十一日〕 川人之所

極端反對者，不在借款，而在借此喪失國權之款；不在路歸國有，而在名則國有，實則為外國所有。我川人確守“不動借款、權自我操”八字，誓死不移。

〔四川保路同志會報告，第 11 號，轉引四川保路運動史料，頁 221。〕

〔川漢鐵路公司抗議端方干涉股東會活動電，宣統三年閏六月十三日〕 竊謂我公權在督路，蜀中地方近狀，紳董賢否，會場言論，自有行政官督察，未宜遠勞馳驅。惟既辱責望，義無不覆。此次路事，由於賊臣違憲賣國，普天共憤，蜀亦同之。罪以鴟張，萬口何辭。然實一心共命，並無喜事之人與公正紳董之別。若必悍拂輿情，始稱公正，則蜀中現在實無此人，當請於英、法、德、美求之。至以妨害大局不利川人相戒，則大局早被諸公破壞，蜀人力何能加？惟有捨棄身家，亟圖挽救。爭國有不為他國所有，非爭商路不為國有。拒違法損權之債，非拒有利無害之債。死守斯義，期於貫徹。早已同居首要，靜候拿辦。苟利於國，敢恤其私！所請於公者，以後採訪蜀事，尚宜慎選賢人。倘過聽川力薄於湘、粵之說，方針一誤，蜀固蒙禍，公與國亦何利於此。初十因雨改期，十一開會，偵者所報未確，並以率聞。至所稱喜事之人與公正紳董，如確有所知，請即指名見覆，勿播臆詞，有感觀聽。幸甚！

〔四川省圖書館藏當時排印傳單，轉引同上，頁 250。〕

〔川路公司股東大會〕〔宣統三年〕七月初一日，川人開全體股東大會，僉謂川人並未反抗國有，股東會為法律所認許，無論貧富，皆有生命財產之關係。盛宣懷、端方奪路劫款，行同盜賊，反誣我股東以惡名。是政府已不認川民，不認川督，不認先皇諭旨，實已呼籲無門，惟有消極對付，以求最後之勝利。嗣後全蜀股東，不完捐稅，不納丁糧，無論政府如何濫借外債，川民概不擔負。商民停止買運，學堂一律停辦。議未定，閬城已停課罷市。保路會踵至者，衆逾數萬。號泣之聲，達於遠邇。咸謂停課、罷市，既已實行，惟有遵守先朝諭旨，各自散歸，恭奉先皇靈位，靜待後命而已。言畢大哭，惟謹守秩序，無絲毫暴動，為夙昔所未有。趙爾豐視事急，電致政府，略謂川

路風潮，日益劇烈，罷市者已十餘州縣，此外雖未罷市，亦皆有蠢動之象。若不亟定辦法，明白宣示，必有意外之變。且慮民心搖動，匪徒從中煽惑，大局何堪設想。爾豐兄爾巽，久任川督，深悉川省民情，亦電達政府，請仍歸商辦，以息紛爭。是時重慶商民聞耗，亦復輟其貿易。

〔滿清野史，鐵路圖有案，案 12。〕

〔四川將軍、總督等各大吏電奏，宣統三年七月〕 北京內閣王爺中堂鈞鑒，頃接鐵路股東會會長顏楷、副會長張瀾、暨全體股東等，為郵傳部違法借債收路，危變不測，非依法交議，無以服衆心而維憲政，懇予據情電奏事。

竊維四川川漢鐵路，經郵傳部定策，收歸國有。股東等特別開集總會，痛矢天良，反覆研究，實係萬不可行。一則募借外債，未經資政院議決，廢止本省權利，未經本省諮議局議決，有違先朝庶政公諸輿論之意。二則合同失敗，舉全路用人、購料、理財之權，悉受制於外人。三則駐宜總理李稷勳，不商股東，竟以商款交部，顯悖歷次上諭。綜此諸多不合，礙難承認。乃正在研究，忽聞郵傳部反拂輿情，竟以專擅害公、為股東總會所請撤銷更換之李稷勳，奏請欽命總理宜昌路事。故意蔑法欺天，置全川出資辦路之人於無可容足之地。本月初一日，電文宣佈，遂激成罷市之舉。雖經各行政官吏及股東等竭誠開導，而執理甚堅，義不苟讓。股東等既須熟籌路事，又懼四川大局危險，神智昏亡，莫知所措。

竊查省城罷市以來，各街嚴守秩序，比戶泣奉景皇帝靈主，祇有哀號而無暴動，外象極為肅穆。然而悲憤愁慘，鬱結甚深，再延時日，變且莫測。股東等固無安輯地面之責，而川路股本，由散碎集綴而來，七千萬人，皆在股東之數。此種失望之舉，萬心齊決，必至不可收拾，非少數人所能勸譬。默念前途，實堪股慄。股東等為大局危急慮，無暇繁瀆。

總之，據《商律》之規定，當立憲之時代，無論此次借債收路，其利害當否如何，商民祇能嚴守法律，服從資政院、諮議局之決議，不能服

從郵傳部違法之命令。惟願皇上俯念民依，仰承先朝欽頒法律，將四川漢鐵路，照常暫歸商辦；一切議事用人，勿任郵傳部妄加干涉。並一面將借債修路事件，分別飭交資政院、諮議局詳議。果使策非過舉，院、局皆表同情，則議策悉據法律，非郵傳部私擅專斷可比。股東等雖被損失，固應俯帖順受。否則，院、局章程，可由部臣任意破壞，即國家一切法律，不能責人民以獨從。罷市已成，無方開解，曠日持久，禍福難料。股東等實不能為衆人負責，即刀鋸鼎鑊，盡加於股東等，亦必無效於全局之糜爛。今省城罷市已逾三日，外邑風聲，亦復不知所屆。情勢危迫，死所未卜。惟有懇子據情代奏，請將四川漢鐵路，此時仍由商辦，候旨飭交資政院、諮議局議決，再定接收辦法，以服衆心，而維憲政。為此具呈，伏乞督部堂核准電奏施行，須至呈者等情。

據此。伏查川路自奉改歸國有之命，歷經前護督王人文及爾豐反復開解，輿情終於借款合同，各懷疑慮。此次因請代奏撤換宜昌總理李稷勳，郵部復奏改欽派，羣情於是大激，致有初一日罷市、罷課之事。爾豐日集紳民，竭力開導，而羣疑已結，終非空言所能解釋。紳商學界，大小婦孺，均來轅迭次要求，現已罷市四日。雖尚保守秩序，未見暴動；而萬衆哀憤，禍機四伏。近日復有不納賦稅、雜捐，扣抵股息之說。若不速籌解決，是以一路事發其難，而全局蒙其害。川省伏莽本多，財政素窘，影響所及，尤難收拾。該股東會此次所陳，係為法律上之請求。現在民氣甚固，事機危迫萬狀，應懇聖明俯鑒民隱，曲顧大局，准予暫歸商辦，將借款修路一事，俟資政院開會時提交議決。九月為期至近，與其目前迫令交路，激生意外，糜爛地方，似可待交院議，從容數月，未妨路政。人心一失，不可復收。玉崐等共負地方之責，同處艱危之局，勸解無效，防制無從。竊惟停收租股，已廣皇仁。忍以戡定之勞，重傷元氣。事勢至今，不敢不冒死瀆奏。伏望宸斷，迅將此次電奏，發交內閣國務各大臣，從速會議，宣示辦法。不勝迫切待命之至。謹請代奏。四川將軍玉崐、總督趙爾豐〔等〕謹叩。

〔蘇清堂主人編：辛亥路事紀略，葉 11—13。〕

「趙爾豐致內閣告急電，宣統三年七月初三日」 川因交路查款之電，罷市、罷課，聲稱實係不得已之顛懇，非敢圖逞。似此本應懲治。然人民皆未滋擾暴動，礙難擊究，恐更因之激成事變，祇有分派兵警，嚴行彈壓。一面出示曉諭，令其照常營業。惟其中尤有困難之處：

地方所恃保衛治安，端在兵警。而爭路狂熱，深入人心；從前警兵，時有哭泣者。軍隊中則良莠混雜，且皆係本省之人，默察情形，殊不可測。

現在外州縣，伏莽遍地，皆假路事為名，蠢然思動。即此區區不足恃之兵，顧彼失此，不敷分布。審慮至再，實未敢孟浪從事也。

省中各街衢皆搭蓋蓆棚，供設德宗景皇帝萬歲牌，輿馬皆不得過，如去之必有所藉口。更有頭頂萬歲牌為護符，種種窳穢，不得不密為陳告。倘將蓆棚拆去，或竟違抗及頭頂萬歲牌滋事之人，可否敬謹將萬歲牌焚化，奪其所恃？敬祈鈞裁。並懇轉達慶王爺（奕劻）、徐（世昌）中堂。究應如何辦理之處？伏候電示祇遵。

〔文獻叢編，第23輯，清宣統朝四川鐵路案，第1。〕

〔趙爾豐致內閣電，宣統三年七月初四日〕 川人初奉路歸國有，附股與否，任民自便諭旨，皆無他議。見借款合同，起而爭約、爭路。皆謂合同雖根據於張文襄之草約，然原約並無四川在內，今以宜夔抵補荆漢，實非所甘。況川省以本省之款，修他省境內之路，亦係為顧全公益。乃不待股東議決，竟行收去，不惟有負川人初心，且與附股與否、任民自便之旨，更復相背。一般人民則尤以合同中之種種箝制，國權盡失，無異路送外人，將貽全國大患。故此次罷市罷課，人心堅固。謂國家如俯恤民情，川路暫歸商辦，並請將借款修路一事，交資政院議決；院議通過，不敢再有異辭；否則舉凡一切賦稅雜捐，概不完納。政府若不子轉圜，人民亦將堅持以待，官吏保持治安，人民亦不暴動，如用強迫手段，即以全省之力對待之云云。

現今外州、縣頗為騷動，多有聞風罷市者。前飭各屬一體嚴行戒備，勿令滋擾。然亂機已動，大局可危，兵力單弱，不敷分布，況又不盡可恃。人人有谷懷桑梓之念，而路送外人一語，牢不可破。欲其捍

術盡力，實難憑信。本省之兵力既不足恃如此，外省救援，又非月餘不能到。爾豐受事之初，已窺其隱患，故思潛移默運，收拾人心。乃自交路查款之電發表，遂相率而起。再四開導，言莫予從。果實力充足，尚不難布置；而環顧左右，艱窘萬分，一發難收，大局不堪設想。惟有仰懇王爺、中堂，密為代表轉圜，拯救危局。倘能准交院議，即可轉危為安。若始終堅持，則禍亂不知所屆。目前危險情況，有岌岌不可終日之勢。

〔同上，第1—2。〕

〔川漢鐵路公司股東會議決不納種稅通告，宣統三年七月初九日〕 一、自本日起，即實行不納正稅，不納捐輸。已解者不上免，未解者不必解。

二、將本日議案提前交公司、諮議局照例呈院，併啓知各廳、州、縣地方官。

三、佈告全國，聲明以後不擔任外債分釐。

四、懇告全川人，實行不買賣田地房產。

〔蜀事，卷上，轉引四川保路運動史料，頁294—295。〕

〔趙爾豐致趙爾巽電，宣統三年七月二十五日〕 川人爭路之熱，至於極點，皆由鄧孝可、羅綸、顏楷、張瀾等鼓吹而成。而蒲殿俊復隱中爲之主謀，以爲後援。竟致全省一致，嬌孺亦皆號泣。雖百般開導，不能解釋。故弟屢請早賜轉圜，以定人心。而端、瑞反聯名奏參，從中挑撥，以致愈激愈烈，變端愈雜。該紳等見人心已附，遂藉口保路、保川，自謀獨立<sup>①</sup>。然初無證據，弟猶以正言告誡，冀其改悔，並密偵其舉動，反觀其變，一面暗中布置。繼乃不納釐稅，實行抗糧、抗捐，至十三日而逆書見，十六日而起事之說已確，因於十三日將該逆紳等誘入署中，一併拘留。在蒲殿俊家，搜得該逆黨寄羅綸信，有倡舉大義，資助槍彈等語，更屬憑證確鑿。當日午間，同志會黨聚集萬人，闖入督署。禁之不可，將及大堂，不得已飭令開槍斃數人，始行退去，不

<sup>①</sup> 宣統三年七月十三日，四川首見“川人自保商榷書”，書中條列“現在自保條件”四項，“將來自保條件”十五項，以及“籌備自保經費”、“除去自保妨礙”等條，準備獨立。

然較湘變更烈。十六日將明，卽有亂黨聚集城下，皆由逆紳嗾之使來。幸我有備，內外戒嚴，至今旬日，無日不有戰事，均經先後擊退，去城將遠，奪獲槍械刀矛無數。旗幟皆青同志會，民匪混雜。前日陣擒數十人，半係鄉愚，立即省釋，以爲解散之計。雙流圍城七日，昨始擊散。匪雖未盡，然尙力能制之，兄可放心。惟此事實非本願，而大局所關，不敢瞻顧。知我罪我，聽之可也。電線自十六日由省至資州皆斷，南路亦不通，今始將此路之匪打散，專馬遞送，須由資轉發，故稍遲也。

〔愚齋存稿，卷 83，第 13—14。〕

〔趙爾巽致內閣協理那桐等電，宣統三年七月初六日〕 舍弟電，川聞李仍總宜，益激，罷市、罷課，不納稅，僅未暴動。然匪徒別有圖謀，兵警皆爲搖惑。果用嚴重干涉，恐生意外。前定操縱緩急，恐皆無效。非朝廷稍變方針，萬難解決。現已入奏云云。似不可再用壓力，有類抱薪救火。乞酌。

〔文獻叢編，第 23 輯，清宣統朝四川鐵路案，頁 2。〕

### （三）日、英帝國主義的干涉

〔日本駐渝代理領事河西信致川東道朱有基函，1911年6月15日〕 頃聞本月十三日爲籌議鐵路事件，特開大會，到者約數千餘人。其中恐有不法之徒，乘勢暴動。茲因各外國人在渝財產，所值甚鉅。本領事知渝中現時兵丁甚少，防範難周，想貴監督當必妥爲設法禁止將來再開此等大會。則下湖南亦嚴禁此事。尙祈多備兵勇，在渝駐紮，以資保護。諒貴監督先事預防，當不至有意外之虞也<sup>①</sup>。

〔原件漢文，經濟研究所藏日文檔案。〕

〔趙爾巽致那桐電，宣統三年七月初九日〕 昨日英領來函，議及路事，擬將宜歸已用之款，暨現存之款，仍還公司，令川自修川境之

<sup>①</sup> 同日，朱有基在覆函中竟稱，本監督自當不動聲色，嚴密佈置防範，以保公安，斷不至稍事大慮。附譯原注。

路，名爲枝路，一以符先朝商辦諭旨，一以符幹路國有，枝路准民自辦之旨，亦不相背。如與公司議妥後，即電達駐京各國領袖公使及英使云云。所言是否可行，及能否辦到，尚不可知。然有所聞，理應電陳，以備採擇。惟此係英領私意，未經向英公使說知，請先勿宣佈。

〔文獻叢編，第28輯，清宣統朝四川鐵路案，第3。〕

日來〔宣統三年七月中〕各國公使，紛紛要求外部保護在川僑居商民，英國公使並要求其派遣軍艦前往，外務部尚未允准。

〔梁紀彙，四川商聲記盛宣懷，頁29。〕

#### （四）清政府的橫蠻鎮壓和人民羣衆的武裝起義

〔上諭，宣統三年閏六月初六日〕電寄趙爾豐。現在風聞川人對於路事，有定於本月初十日開會之說。誠恐聚集多人，藉端滋鬧，或致妨害治安。趙爾豐計已入川，距省不遠，著即兼程前進，趨於初十以前抵省。屆開會日期，多派員弁，實力彈壓。除股東會例得准開外，如有藉他項名目，聚衆開會情事，立即嚴行禁止，設法解散，免致滋生事端。儻敢抗違，即將倡首數人，嚴拿懲辦，以銷患於未萌。該署督務即遵旨迅速赴任，毋稍延緩，並將對待辦法，預爲妥慎籌畫，先行電奏。

〔摺實錄，宣統政紀，卷57，第6。〕

〔端方、瑞澂致盛宣懷電，宣統三年閏六月二十四日〕頃會銜電內閣代奏文曰，本月二十一日奉旨，趙爾豐電奏，川路股東會會長顏楷等爲部臣弊通分公司總理，分別糾劾，錄呈代奏等語。原電著鈔給督辦粵漢、川漢鐵路大臣、郵傳大臣閱看。欽此。欽遵。並准郵傳部將原奏大致先行摘要，電致端方前來。

查川漢鐵路，自奉旨收歸國有以來，川人即思反抗。迨前署四川總督王人文代奏，奉旨嚴行申飭後，始漸帖然，不敢昌言抵制。並經瑞澂因宜昌路工夫役數萬人，誠恐川路未經接收以前，謠言紛紜，懷疑生事，與郵傳部及端方往返電商，仍留川路總理李稷勳暫行經理，



以免停工生事。每月工項，仍就川款開支，俟接收時，一併核結認還。由部照會李稷勳在案。此因顧全路事，與綏靖地方起見，並非別有私意於其間。乃川人計無所逞，輒指李稷勳專擅害公，妄議辭退總理，要求趙爾豐率行入奏。以致此信傳播宜昌，人心惶惑，實於地方治安，大有影響。雖經瑞澂電飭地方官切實曉諭彈壓，能否不致滋事，尙難逆料。

伏查此次川省集會倡議之人，類皆少年喜事，並非公正紳董，詢之蜀紳，衆口僉同。並聞自東內渡者，均紛紛回川，恐有受人煽惑情事。尤恐名爲爭持路事，實則別有隱謀，非精明降諭旨，特派李稷勳仍行留辦路工，一面責成趙爾豐懷遵迭次諭旨，嚴重對付，殊不足以遏亂萌而靖地方。瑞澂等爲路事地方兼籌並顧起見，不敢避讓畏謗，隱忍不言。理合披瀝直陳，懇請據情代奏，請旨速賜施行，不勝迫切待命之至等語。乞兩公面陳。政府主持於內，並嚴責川督恪遵迭次諭旨辦理，實於路事、地方，兩有裨益。

〔愚齋存稿，卷 79，葉 27—29。〕

〔上諭，宣統三年七月初二日〕 電寄趙爾豐。據電奏，四川股東會議論激昂，正在傳集勸誡，街市忽有匿名傳單，鼓動罷市、罷課情形等語。此次該省激動情形，有無匪徒從中煽惑，著趙爾豐確切查明，嚴行彈壓，毋任再滋事端。所有各領事館、教堂及重要局庫，務須盡力保護，不得稍有疏忽。

〔清實錄，宣統政紀，卷 58，葉 1—2。〕

〔趙爾豐致內閣請代奏電，宣統三年七月初二日〕 此次罷市，雖係有人播弄，然是否有匪徒在內，正飭確切調查。惟聞省外各處伏莽，皆藉此蠢蠢思動，欲乘機勾串，率地方紳商人等，向未與之結合。然事機瞬變，自應先事預防，爾豐惟有妥爲布置，總期消息無形，如續有情形，當再電達。

今日各商店又復關門，惟柴、米、油、鹽四行，照常貿易，其餘亦尙可通融購買，故地方尙稱安靖。

抑爾豐更有請者，川中自改巡防以來，兵數過少，雖有五軍，而兩

營僅抵從前一營半之用。川中盜匪素多，各營星羅棋布於外，省城兵勢甚單，一遇有事，實屬不敷分佈。擬設法籌款，暫行再招一軍，以資鎮懾。

〔趙公季和電稿，卷 4，轉引四川保路運動史料，頁 274。〕

〔盛宣懷致瑞澂電，宣統三年七月初五日〕 川督致開電，亂機已動，兵力單弱，不敷分布，況又不盡可恃，外省救援，非月餘不能到等語。……實則只須略有兵威，不煩鎮懾。

川督以兵警皆川人，懼不用命，鄂係緊鄰，公素顧全局，可否就宜昌現駐之軍，先行調赴重慶，保護商埠，以作聲援。

〔愚齋存稿，卷 90，葉 6。〕

〔瑞澂覆盛宣懷電，宣統三年七月初六日〕 川人羣訐，恐釀鉅禍。季帥<sup>①</sup>窘於對付，實有取侮之道。……鄂、川唇齒相依，理無坐視。……囑派軍隊赴渝，自當遵辦。

〔同上，卷 80，葉 10。〕

〔內閣致趙爾豐電，宣統三年七月初七日〕 聯銜電奏川路股東呈請交院局議一節，詳細斟酌，窒礙甚多。一經交議，必不以收歸國有訂借外債為然。況事關四省，倘竟相率效尤，朝廷豈能因此收回成命。且合同早經簽字，業已開賣債票，尤不能輕議取銷，致起交涉。以上各節，想閣下早已慮及，不待煩言。仍希卓裁，揭明理由，切實開導。此次覆電於收路、查款兩事，極變通，尊處大可藉此轉圜。深望川人顧全大局，早為結束。仍望將所辦情形，隨時電知。希秘密為要。慶、桐、昌。

〔清實錄，宣統政紀，卷 58，葉 6。〕

〔趙爾豐致那桐電，宣統三年七月初十日〕 川人已定宗旨，不能俯准商辦，即實行停納錢糧雜捐，以為對待。他不具論，即兵餉立竭，勢將譁潰，全省坐以自斃，矧其用意尚不止此。與其為所抉破壞，不若特恩沛施，毅然解決，人心知感，逆謀都無所逞。路成之後，由國家收回，仍與國有政策無背。一轉移間，大局安定。蓋此時所最要

① 趙爾豐，號季和。

者，在勿失民心。川人性本浮囂，易生滋擾，會匪徧地，素好結社。自立憲之說鼓吹，人人有自由觀念。自留東學生歸來，多半狂悖言論。今藉口路亡國亡，浸潤灌輸於一般人民之心理，羣性疑憤，矢志決心。其中有人欲利用此時機以實行改革主義，初猶存諸理想，近乃見諸事實，影響所及，全國震蕩。今昨兩電，冒瀆力爭者，非僅爲路事計，實爲大局計也。若郵部恐湘、粵、鄂效尤抵抗，而不知川省有變，湘、鄂亦必繼踵而起。同一不能實行，爲禍愈烈，何如先事轉圜？況張文襄草約，本無川路，今任川人自修宜夔，仍以荆漢抵補，以符原議，於四國並無損失，當能辦到。此時更何暇計路線之難易，工程之遲速。事勢萬分急迫，不容再緩，惟有先定人心，徐圖收拾之策。甯豐非不思用強硬手段，然民氣固結，已不受壓制。內顧實力不足，兵警難恃，禍端所伏，不僅蔓延一省，而言者必以甯豐爲戎首。籌慮至再，未敢輕發。總之，此事非和平卽激烈，如朝廷准歸商辦，大局或不致十分破壞，如不准所請，則變生頃刻，勢不得不用兵力剿辦，成敗利鈍，實不能臆計。至全國受其牽動，尤爲甯豐所不敢任咎。務乞中堂轉商慶王爺、徐中堂，鈞力維持，速定辦法。不勝悚惶待命之至！

〔文獻叢編，第 23 輯，清宣統朝四川鐵路案，頁 3-4。〕

〔上諭，宣統 3 年 7 月 12 日〕 電寄〔四川提督〕田振邦，現在四川人心浮動，難保無匪徒暗中鼓惑。著田振邦申明紀律，將所部巡防各營嚴加約束，毋爲外間謠言煽惑。並飭各營妥爲彈壓地面，以保治安。儻該營弁兵有勾通匪徒情事，定惟該提督是問。

〔清實錄，宣統政紀，卷 58，葉 11-12。〕

〔端方致內閣請代奏電，宣統三年七月十二日〕 本月初十日內閣奉旨，端方、瑞澂電奏均悉。現在四川民情浮動，關係地方大局，至爲重要。著端方迅速前往四川，認真查辦。欽此。仰見朝廷整肅紀綱，厲行政策至意。端方受恩深重，既蒙簡任，赴蹈奚辭！自當迅速前往，以慰聖慮。惟端方對於路事，既爲主持國有之人，對於川事，又爲奏請查辦之人。伏查成案，凡關於查辦重案事宜之人，其所持宗旨必爲合省官民所不滿意。若方此次宗旨，舍懷遵迭次收路論旨外，卽保

懲辦倡變奸民，業經迭次陳奏在案。以事體論，則近冒原參本案之嫌疑，以形迹論，慮干迴護已私之物議。端方久任疆圉，於州縣審辦案件，一經人民翻控，派員覆審，必非原審之員。川省查辦路案，貴宜用原參之人；況川省變亂，近益披猖。託廢約拒款之名，煽惑抵抗之實。趙爾豐迭次電奏，暨軍督提司道等聯銜代奏，至謂川兵不忍自殘同類。又謂如不得請，推其極端，非所逆料等語。廢約圉之重任，爲虛聲之恫喝，目中豈復尙有朝廷。一聞端方奉命入川，以官民集矢之身，驟膺查辦重寄，勢必明加抵拒，暗蓄陰謀。主客之勢既成，齟齬之端百出。在端方捐糜頂踵，未足酬報國恩。然由鄂至川，道途較遠，深恐銜命在途之日，卽屬抗拒暴動之時。未收維持路事之功，先尸激變川民之咎。惟有仰懇天恩，另簡素有威望與四省收路絕無關涉之重臣，赴川查辦，大局幸甚。

【愚齋存稿，卷 31，第 11—13。】

〔上諭，宣統三年七月十三日〕 電寄端方。據電奏，請另派重臣赴川查辦等語。朝廷簡派端方赴川查辦路事，正以其係原參之人，必不致有迴護隱飾情事。且川鄂交界，路途不甚相遠。再，近實無可派之大員。該大臣身充督辦，凡關於四省鐵路，均係該大臣分內之事，無論何省遇有事故，卽無朝旨敦促，亦應隨時前往相機辦理。況現在川路路潮甚劇，豈轉可置身事外？該大臣向來勇於任事，不辭勞怨，仍著懷遵兩次諭旨，迅速前往，不准藉詞推諉延宕。並將起程日期，卽日電奏。

【清實錄，宣統政紀，卷 58，第 13。】

〔又諭，宣統三年七月十四日〕 電寄端方，……此次川民因爭路罷市、罷課，顯係莠徒煽惑愚民，希圖藉端滋事。該大臣所擬一切辦法，輕重緩急，尙合機宜，卽著照所擬辦理。並著軍諮府、陸軍部電飭川省水陸新舊各軍，暫准由端方隨時調遣。

【同上，卷 58，第 15—16。】

〔英國兵輪允借與端方使用〕 端方連日趕辦公所要件，並布置入川事宜，確已就緒，卽日乘輪赴宜昌。其由宜昌至重慶之航路，僅

有蜀通輪船可行，正值擱淺。……如由宜遵陸，約須經月，始達成都，殊嫌遲緩。聞有外國兵輪，現駐重慶，可以商借，由萬縣送至嘉定，當經面商駐漢英、德領事，允為借用。

〔上海時報，宣統三年八月二十三日。〕

〔上諭，宣統三年七月十六日〕 電寄趙爾豐。據電奏，川人因路事久不解決，該會長等竟敢存心叵測，實行抗糧抗捐，並出有《川人自保商榷書》，其中條件，隱含獨立，尤為狂悖等語。該署督前奏川人抗糧抗捐等情，已屬目無法紀。茲復倡言自保，意在獨立，尤屬罪無可逭。著趙爾豐迅速查拿。如得有狂悖不法確據，實係形同叛逆，無論是否職官，即將首要人犯先行正法，並妥速解散脅從，毋任蔓延為患。

〔清實錄，宣統政紀，卷 59，第 1。〕

〔上諭，宣統三年七月十七日〕 電寄趙爾豐，電奏悉。……該署督以該省兵力弱，請撥得力兵隊數千人來川一節，著瑞澂就近遴派得力統將，酌帶營隊，迅即開拔赴川，暫歸趙爾豐節制調遣。當此事勢急迫，該署督務當督飭兵隊，相繼分別剿辦。一面出示解散脅從以安人心；一面嚴飭省外州縣妥慎防範，悉心安撫，免致勾結為患。

〔同上，卷 59，第 4。〕

〔御史陳善同奏摺，宣統三年七月十九日〕 川省路事日棘，請將辦理不善之大臣量予懲處，並飭妥速設法維持，以安人心而弭巨變。

竊維國以民為本，自古未有得民心而國不興者，即未有失民心而國不危者。……此中消息至微，有天下者不可不察也。此次以鐵路幹線歸國有，政策本極相宜。……而湘粵等省，人心惶駭，擾擾不靖，川患且日以加劇者，則以郵傳大臣盛宣懷於此事之辦理實有未善也。各路商辦之局，其始皆歷奉先皇帝諭旨，根據《大清商律》。……今盛宣懷……徒仰仗借款，突然將批准各案，奏請一律取消。各該路以十餘年之經營，千數百萬之籌集，一旦盡取諸其懷而奪之。而所訂借款合同，利率之高，虛折之多，抵押之鉅，債權之重，又着着失敗，予人口實。各該省人民痛苦前勞，忧心後禍，宜其奔走駭告，岌岌若不終日也。

查給事中石長信之請定幹路枝路辦法，在四月初七日，郵傳部之覆奏，宣佈國有政策在十一日，而借款合同之簽押，在二十二日。一似政策之改定，實緣借款而發生也。舉辦此等大事，乃平時漫無布置，出以猝遽如此。反使朝廷減輕民累之信，爲之靡沒不彰。而復不能審慎臨機，強令宣歸工程，每月工項，仍由川款開支。實與五月二十一日上諭川路現存七百餘萬，願否入股，或辦實業，並聽其便等語大相違背。……陷朝廷以不信，示天下以可疑，羣起抵抗，何怪其然！……

比聞川省風潮日烈，皆以盛宣懷喪權誤國，欲得而甘心。月餘以來，屢開全省股東大會，每次到者近萬人，誓與路爲〔共〕存亡。在場之人，無不爲之泣下。……人無樂生之心，士懷必死之志。……若不亟爲拯救，萬一相持不解，稍延時日，或有不軌之徒，從中鼓煽。強者併命於尋仇，弱者絕望於逃死。衆志一噴，全體瓦解，終非國家福也。

現在湘鄂爭路，餘波尙未大熄，而雨水爲災，幾近十省，盜匪成羣，流亡遍野。若川省小有風鶴之警，恐由滇藏以至沿江沿海，必有起而應之者。其爲患又豈至於路不能收而已。

……盛宣懷剛愎自用，不洽輿情，難於獨任。……應如何懲處，以儆將來。……其借款承修之粵漢、川漢各段路線，或由官辦，或由包工，應如何斯可以節省糜費，保全利權。並請飭下內閣，從速會議，公籌妥善方法，剴切宣佈，以息衆喙，而釋羣疑。

〔同上，卷 50，第 7—11。〕

〔上諭，宣統三年七月二十日〕 諭內閣。自鐵路幹路收歸國有，凡從前商股、民股，均經飭部妥定辦法，明白宣示，既已減輕民累，復不令虧損民財，朝廷體恤閭閻，實已仁至義盡。乃川人未明此意，開會演說，藉端爭執。始不過無知愚氓，羣相附和，繼則罷市、罷課，迹近囂張。屢經電飭趙爾豐彈壓解散，並飭郵傳部將路款撥轉，妥速清理，明示辦法，以釋羣疑。原冀早就救平，各安生業，迄不忍加罪吾民。不料抗糧抗捐之議，相繼而起，惟恐有匪徒從中煽誘，別滋事端，

特派端方前往查辦，僅准酌帶兵勇兩隊，俾免警疑。旬日以來，該省突有人散布《自保商榷書》，意圖獨立，並有約期起事之舉。經趙爾豐先期偵悉，將首要擒獲。本月十五日，竟有數千人兇撲督署，肆行燒殺，並斃弁兵。似此目無法紀，顯係逆黨勾結爲亂，於路事已不相涉，萬難再予姑容。已電飭趙爾豐相機分別剿辦。該署督迅即據遵前次電旨，嚴飭新舊各軍，將倡亂匪徒，及時撲滅，勿任蔓延。其被脅紳民，均係無辜，尤當妥籌安撫，不得稍有株連，免致地方糜爛。如有爲逆黨強迫，列名會簿者，即將該名冊全行銷燬，一概不究。端方帶隊入川，務須申明紀律，嚴加約束，不准騷擾。並沿途曉諭居民，宣布德意，俾皆曉然朝廷不得已而用兵，純係爲除莠安良起見，以定衆志而遏亂萌。至該省商民，一切路股，仍着郵傳部、督會辦鐵路大臣遵旨妥速辦理。經此次申諭之後，該省紳民人等勿再輕信浮言，徒滋擾亂。應卽照常開市開課，各安本分，用副朕諄諄誥誡之至意。

〔同上，卷 59，葉 11-18。〕

〔又諭，宣統三年七月二十二日〕 諭〔內閣〕。電奇瑞激：近聞重慶等處電陳，四川省城城外，聚有亂黨數萬人，四面圍攻，勢甚危急。與瑞激來電，大致相同。成都電報，數日不通，朝廷殊深焦慮。該處被圍日久，恐滋大亂。著瑞激嚴飭所派赴川軍隊，不分水陸，設法兼程前進，務令尅日抵川，不得稍有延緩。……

此刻調撥他省軍隊，路途愈遠，爲時愈久，恐不足以濟急。現在專恃鄂軍，就近前趨，迅平此亂，該督務當妥速籌畫，毋誤事機。

〔同上，卷 59，葉 15。〕

〔趙爾豐請內閣代奏電，宣統三年七月二十四日〕 十五日遵旨擊獲首要，隨將圍攻督署亂民擊退，曾於成電具陳在案。是日分段派兵彈壓，兵民仍多衝突。直至三更，城內始稍靜息，而城外大麵鋪、牛市口民團數千人，晝夜已到城下。據稱：係由同志會調令，十六日進城。始知逆謀凶狡，實非一朝一夕之故。連日已到各團，計西有溫江、郫縣、榮慶州、灌縣，南有成都、華陽、雙流、新津及邛州、蒲江、大邑等十餘州縣。一縣之中，又多分數起。民匪混雜，每股均不下數千人，武

至萬人。……附省居民，紛紛逃徙。陣獲之人，訊供或稱係赴同志會召集，有稱係羅、蒲等大人調來保路者，十四日即已贖中齊團，亦有沿江得有同志會散布調兵木籤，令來保護羅、蒲諸人者，今知渠等被擒，特來救援，並要求從此不納糧稅，不准，則圍城攻打。當經調派陸軍及巡防軍衛隊一面謹嚴城守，一面分路迎勦，仍將該逆紳等謀叛情形，分頭曉諭解散，免致愚者無知，誤犯兵民。接戰時，官弁等亦必先



黑白。爾登一面通電各省督撫，宣布其罪，以免人民誤會，或有牽動。

至現在籌辦防守，所有籌畫餉需，預備供給，及賞恤救濟，巡查地面各事宜，自不能無總匯機關，以資督率。其臨時需用各款，亦為預算所不及，刻已於藩署飭設籌防局，妥為辦理，俾得綜核。

再，各路電報，久已不通，因前日將簡州匪股擊退，始專馬賁稿至資州電局發遞。是以具報稍遲，合併聲明。

〔嚴查存稿，卷 83，葉 2-5。〕

按，四川人民武裝起義發展到這個時候已使清政府倉皇失措。它施展“剿撫兼施”詭計，即一方面於七月二十三日起用曾任四川總督的岑春煊為四川宣撫使，一方面於二十六日電令端方“督隊趨程前進”，並繼於二十九日電令黔軍“迅速前進”，“趨赴重慶”，企圖渙散四川人民的鬪志，和鎮壓他們所發動的武裝鬪爭。但是，形勢的發展，岑春煊除遙發文告，要四川“士、農、工、商，各安其業”外，却一再趨避，終未敢進入夔門一步；在端方抽調兩旅鄂軍進川後，則給武昌起義以有利條件。八月十九日（即陽曆 10 月 10 日），武昌起義爆發，四川的保路運動也迅速轉變成為推翻清朝的鬪爭。

# 附 錄

## 外國人名漢譯對照表

### I. 英漢對照

Addis, C. S. 阿利斯	Calhoun, W. J. 嘉樂恆
Adee, A. A. 艾迪	Cameron, E. 卡默龍(或, 嘉談倫)
Acock, R. 阿禮國	Campbell, J. D. 金登幹
Arendt 阿恩德	Cailleaux, J. 夏伊羅
Balfour, A. J. 巴爾福	Cary, C. 坎理
Bapst 巴思梯	Caserave, M. 賈斯納(或, 賈斯羅)
Bash, A. W. 柏直(或, 排野, 倍夫)	Chiol, V. 齊羅
Baines, T. W. 班士	Churchill, R. 邱吉爾
Bax-Ironside, H. O. 艾倫亞德	Cogordan, G. 戈可當
Bernsloff 彭司多夫	Cokuhoun, A. R. 葛洪
Beyard, T. F. 貝雅	Conger, E. H. 康格
Bezaire 白薩泰	Co.des, H. 柯達士
Blanco, S. 白朗蒙	Davis, H. K. 達威司
Bland, J. O. P. 濮蘭德	Davison, H. H. 達比遜
Bradford, O. B. 布拉特福	Denby C. 田貝
Brandt, M. 巴蘭德	Denison, H. W. 鄧宜生
Brehan, B. 璧利兩	Detring, G. 德瑞琳
Bribe, C. 巴時	Dixon, J. 狄克松
Brown, J. M. 柏卓安	Doumer 杜梅(或, 杜美)
Brown, J. R. 勞文	Dubail, M. 呂壯
Bruce, F. W. A. 卜魯斯	Duffourny 德爾尼(或, 德福呢, 都爾尼, 杜夫尼)
Brusel, J. 布羅賽	Erich, H. 愛立希
Bulow, Count von 畢魯(或, 標洛夫)	Exner, Heer A. H. 愛克斯諾
Burlingame, A. 蒲安臣	Ferguson, H. H. 福開森
Burlett, R. R. 薄內(或, 巴勒特)	Ferry, Jules 茹費理
	French 扶倫許

Fletcher, H. P. 費萊齊  
 Foster, J. W. 科士達  
 Fraser, E. 法蘇斯  
 Gerard, A. 施阿蘭  
 Gladstone, W. E. 葛萊斯頓  
 Glass 格拉斯  
 Granville, G. L. 葛蘭維爾  
 Grenfell, E. C. 坤廉菲爾  
 Grey, E. 葛雷  
 Griscom, L. 葛里斯坎  
 Hallett, H. S. 哈雷特  
 Hanotaux 阿諾多  
 Hansemann, M. A. 漢西曼  
 Hart, R. 哈特  
 Harjes, H. H. 哈爾塞斯  
 Harriman H. H. 哈里曼(或, 哈利滿、哈  
 利曼)  
 Henderson, J. 漢德遜(或, 安德遜)  
 Hewitt, J. O. 海威特  
 Heyking, Baron von 海靖  
 Hildebrand 錫樂巴  
 Hillier, E. G. 蘭在明(或, 熙禮爾)  
 Hippisley, A. E. 賀璧理  
 Holcombe, C. 何天爵  
 Hubert, E. 俞貝德  
 Jamieson, G. 哲美森  
 Jofferts, 夾卓(或, 夾埠、甲字)  
 Jones, W. 州尼斯  
 Jordan, J. N. 朱遜典  
 Keswick, W. 凱司威克  
 Kinder, C. W. 金達  
 Knox, P. C. 諾克斯  
 Langerley, W. 藍格萊  
 Lasselles, F. 拉塞爾

Lemaire, Victor-Gabriel 李梅  
 Low, F. P. 羅斐達  
 Lowther, H. C. 勞特  
 Luzzatti, S. 羅沙第  
 MacDonald, C. M. 麥納樂(或, 麥納樂)  
 Malmesbury, J. H. H. 馬爾梅斯伯利  
 Margerie 馬士理  
 Mayers, W. S. F. 梅輝立  
 Mead, J. G. 米特  
 Medhurst, W. H. 麥華陀(或, 麥華陀)  
 Meritens, Baron de 美里登  
 Meyer, C. 梅耶  
 Monson, E. 蒙松  
 Morgan, J. P. 摩根  
 Morrison, G. J. 莫禮遜  
 Mumm von A. 穆默  
 Mutius 穆默斯  
 O'Brien 歐卜倫  
 O'Connor, N. R. 歐格納  
 O'Langhlin, J. C. 歐勞林  
 Olney, R. 奧爾奈  
 Lord Palmerston 巴麥尊  
 Parkes, H. 巴夏禮  
 Parsons, Wm. B. 帕慎士(或, 帕生士)  
 Patenotre, Jules 巴德諾  
 Pichon, S. 畢盛(或, 畢昌)  
 Pottinger 白定若  
 Rehders, E. 列德兒  
 Reid, W. 芮德(或, 李德)  
 Rex, G. 雷克司  
 Rhodes, C. 羅德斯  
 Rich, W. W. 李治  
 Ristellhueber, P. 林楷  
 Rockhill, W. W. 萊克義(或, 洛克希爾)

Roosevelt, T. 羅斯福  
 Rouffart 盧法爾  
 Ryder 賴德  
 Sabbioni 沙德納  
 Sadoin, Baron 薩多因  
 Salisbury 沙士伯爾  
 Satow, E. M. 薩道義  
 Schiff, J. H. 色弗  
 Scott, C. 司各脫  
 Seward, G. F. 西華  
 Seward, W. H. 西華德(或, 徐爾德)  
 Sherman, J. 許曼  
 Simon, St. 西孟  
 Spraye, R. 斯普萊  
 Stanley, Lord 史丹雷  
 Stephenson, M. 斯蒂文生  
 Straight, W. 司直德  
 Sutherland, T. 沙色蘭  
 Taft, Wm. H. 塔夫脫  
 Tilley, J. A. 蒂萊  
 Timothy, R. 李提摩太  
 Townley 湯雷  
 Urbig, Fr. 烏爾必基  
 Ullmann 烏爾曼  
 Vinck 費葛  
 Wade, T. F. 威安瑪  
 Walin, C. A. 瓦林

Warburg, M. 烏爾別兒基  
 Washburn, W. D. 華士賓  
 Wells, G. W. 韋爾士  
 Whittier 惠悌爾  
 Wilson, H. 威爾遜  
 Williams J. M. 威廉斯  
 Williams, S. W. 衛三畏  
 Young, J. R. 楊約翰

## II. 俄漢对照

Витте, С. Ю. 維德(或, 維特、微德、維  
 威、威特)  
 Кассини, А. П. 喀西尼  
 Коростовец, И. Я. 廓索維楚  
 Куломзинъ, А. 庫洛夫金  
 Ламсдорф, В. Н. 蘭姆斯道夫  
 Лессар, П. М. 雷薩爾  
 Лобанов-Ростовский, А. Б. 羅拔諾  
 夫-羅斯塔弗斯基(或, 羅拔)  
 Муравьев, М. Н. 摩拉維耶夫  
 Павлов, А. п. 巴布羅福  
 Покотылов, Д. Д. 璞科第  
 Рочанов, П. М. 羅曼諾夫  
 Ротштейн, А. Ю. 羅特斯坦  
 Удтомский, Э. Э. 烏特姆斯基  
 Юговичъ, А. Н. 茹格維志

# 徵引資料目錄

## (一) 中文部分

### (1) 檔案、原稿、抄本

光緒政要(抄本) 36册 中國經濟研究所藏

申報有關鐵路資料彙錄 同治15年起至宣統3年 中國經濟研究所藏 [簡稱“申報”]

蘇杭甬鐵路橋 1册 郵傳部編印 刊年不詳

張之洞電稿(抄本) 132册 光緒15—26年 中國經濟研究所藏

奏辦潮汕鐵路有限公司章程 香港刊印,未著刊年

清代軍機處檔案抄本 路電郵航類 9册 中國經濟研究所藏 [簡稱,“經濟研究所所藏抄本”]

清外務部檔案

清總理衙門檔案

清華大學圖書館藏檔案鈔本

許恭慎公遺稿(抄本) 1本 中國經濟研究所藏

湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司招股通告書 鉛印本 宣統元年刊

鐵路奏摺(抄本) 1本 中國經濟研究所藏 [簡稱,“經濟研究所所藏抄本”]

盧漢橋(抄本) 2本 北京大學圖書館藏

論摺錄要(抄本) 4本 中國經濟研究所藏

### (2) 報紙、期刊

上海市通志館期刊 上海市通志館編 1933、1934年刊

大公報 光緒29—33年份

萬國公報 第10卷 光緒3年刊

中西聞見錄(選編) 4册 丁韞良編 光緒3年刊

中國近代經濟史研究集刊 第4卷第1期 1936年5月

中國報 宣統3年份

文獻叢編 第23輯 故宮博物院文獻館編 1935年2月出版

外交評論 第3卷第8期 1934年8月

外文報(旬刊) 光緒28—31年份

北京報 光緒 31 年份  
北京時報 光緒 34 年份起至宣統 3 年份  
北新雜誌 第 10—13 卷 刊年不詳  
滙報 光緒 28 年份  
字林滙報 光緒 17 年份  
西圖近事彙編 光緒 10 年至 13 年併  
東方雜誌 第 1—8 年 光緒 30 年起至宣統 3 年  
昌言報 第 2 冊 光緒 24 年份  
政務通報 第 1—6 年 光緒 28—33 年  
時務報 第 1 冊 光緒 22 年份  
通商各關華洋貿易報告冊 光緒 28 年份起至宣統 3 年份  
清國報全編 光緒 28 年份  
順天時報 宣統 2 年份  
商務官報 光緒 32 年 4 月起至宣統 2 年 12 月份  
盛京時報 光緒 34 年  
湖南歷史資料 第 1、2 期  
新聞報 光緒 30 年  
國風報 第 1、2 年 宣統元、2 年份  
曉鐘 宣統元年份

### (3) 專集、專著

一八九八——一九一四年的歐洲國際關係 王紹坊等選擇  
十九世紀美國廢奴檔案史料選編 朱士嘉編  
三洲日記 張蔭桓撰 光緒 22 年刊  
山西礦務檔案 李慶芳編 光緒 33 年版  
山東近代史資料選集 中國史學會濟南分會編  
川漢鐵路之過去及未來 詹文珠、邱鼎汾編 1935 年版  
中外舊約章彙編 第 1、2 冊  
中華帝國對外關係史 第 2 卷 馬士著 張匯文等譯  
中法戰爭(中國近代史資料叢刊) 邵循正等編  
中美條約及公文匯編 尹壽松編 1935 年版  
中英滇緬邊界問題 張誠孫著 1937 年版  
中國通與英國外交部 伯爾考維茨著 江蘇華、陳衍譯  
中國鐵路發展史 肖德著 李逸宏等譯  
中國鐵路借款合同全集 王景春等編 1922 年版

- 六十年來中國與日本 王芸生著 1932年版  
 日俄戰紀 商務印書館編 光緒33年版  
 四川保路運動史料 戴執禮編  
 四川騰聲記慶宣懷 梁紀傑編著 宣統3年版  
 出使美日秘國日記 崔國因撰 光緒19年刊  
 戊戌變法(中國近代史資料叢刊) 顧伯賢等編  
 瓜分中國的鬥爭和美國的門戶開放政策(1895—1900) 顧森科著 楊時浩譯  
 交通史路政編 交通史編纂委員會編 1935年版  
 光緒條約 許同莘等編 1915年刊  
 安徽全省鐵路圖說 李經芳撰 刊年不詳  
 西學東漸記 容闈著,徐鳳石等譯 1934年版  
 列強對華外交 菲利浦·約瑟夫著 胡濱譯  
 李文忠公全書 李鴻章撰 光緒31—34年刊  
 沈文肅公政書 沈葆楨撰 光緒6年刊  
 汪穉卿遺著 汪康年撰 1920年版  
 辛亥四川路事紀略 歸鴻堂主人編 1915年刊  
 辛亥革命(中國近代史資料叢刊) 柴德慶等編  
 周德慎公全集 周禮撰 1922年刊  
 杭州府志 吳慶坻等纂 1922年刊  
 東三省政略 徐世昌撰 宣統3年刊  
 東南鐵道大計劃 馮壽濟撰 宣統2年刊  
 東省鐵路合同成案要覽 郵傳部編 刊年不詳  
 東華續錄,光緒朝 朱壽朋編 宣統元年刊〔簡稱,“東華錄”〕  
 蘇杭甬鐵路始末記 郵傳部編 宣統2年刊  
 帝國主義與中國海關 海關總署研究室編  
 帝俄侵略滿洲史 羅曼諾夫著 民政譯 1937年版  
 春水室野乘 李孟符撰 1922年刊  
 洋務運動(中國近代史資料叢刊) 中國近代史研究所史料編輯室、明清  
 檔案部編輯組編  
 南潯鐵路調查記 黃家瑜、陳永懋撰 光緒34年刊  
 侵略中國的英美財閥 拜集伊著 李公朴等譯  
 皇朝道咸同光奏議 王廷幹等編 光緒28年刊  
 皇朝善後文編 于寶軒輯 光緒28年刊  
 皇朝經世文續編 葛士涪輯 光緒29年刊

皇朝經世文三編 陳忠傳輯 光緒 27 年刊  
 皇朝經濟文新編 宜今室主人(歸桂山)輯 光緒 28 年刊  
 皇朝續文獻通考 劉錦藻纂 光緒 31 年刊  
 英國人在東亞 泰勒·丹涅特著 姚曾廣譯  
 英國侵華史,第 2 卷 謝汝楨著 1956 年版  
 紅橋雜誌有關中國交涉史料選譯 龔蓉初譯  
 執政紀要初編 郵傳部編 光緒 33 年刊  
 執政紀要大編 郵傳部編 宣統元年刊  
 香神精合集 潘鍾瑞撰 光緒 9—10 年刊  
 強國文錄外編 王翰斌 光緒 9 年刊  
 原富 嚴復譯述 1891 年版  
 孫星使時政奏稿 孫寶琦撰 刊年不詳  
 浙路風潮湯壽潛 支南鈺一郎著 刊年不詳 [簡稱,“湯壽潛”]  
 茹經堂文集 唐文治撰 1926—1927 年刊  
 翁文恭公日記 翁同龢撰 1925 年版  
 財政說明書 經濟學會編 1915 年版  
 高密縣鄉土志 傅駿聲、張沛恩編纂 宣統元年刊  
 屠光祿奏疏 屠仁守撰 1922 年刊  
 崇慶縣志 羅元獻等纂 1925 年刊  
 榮寧縣志 陳邦偉等纂 1925 年刊  
 庸齋全書 薛福成撰 光緒 24 年刊  
 庸齋尚書奏議 陳夔龍撰 宣統 3 年刊  
 張文襄公全集 張之洞撰 1928 年刊  
 張文襄公奏稿 張之洞撰 1920 年刊  
 張御史侍郎奏陳振興商務條議 張振勳撰 刊年不詳  
 清史稿 趙爾巽等纂 1942 年版  
 清光緒朝中日交涉史料 故宮博物院編 1932 年版  
 清季外交史料,光緒朝 王彥威輯 1932 年版  
 清宣統朝外交史料 王彥威輯 1932 年版  
 清德宗景皇帝實錄 1937 年版 [簡稱,“清實錄·德宗朝”]  
 宣統政紀 1937 年版  
 盛川危言 鄭觀應撰 光緒 19 年刊  
 望崑堂奏議 陳煜撰 1932 年刊  
 雲南雜誌遺輯 中國歷史研究所編輯



滇緬路 宋自節等譯 1945年版  
滇南碑傳集 方樹梅輯 鉛印本  
許文肅公遺稿 許景澄撰 1918年刊  
許文肅公書札 許景澄撰 1918年刊  
許竹篋先生出使函稿 許景澄撰 1922年刊  
罪言存略 郭嵩深撰 光緒14年刊  
義和團運動檔案史料 中央檔案館明清檔案部編  
愚齋存稿 盛宣懷撰 1931年刊  
湖南文獻匯編,第二輯 湖南省文獻委員會印行 1949年5月版  
湖南省志,第1卷 湖南省志編纂委員會編  
新政真詮 何啓、胡禮垣撰 光緒27年刊  
新嘉坡通志 周鍾嶽等纂 1949年版  
郵傳部分年籌備各種酒編 郵傳部編 刊年不詳  
郵傳部奏議分類續編 郵傳部編 1915年版  
郵傳部奉議類編 郵傳部編 光緒34年版  
郵傳部路政統計表、第一次、光緒33年份 郵傳部編  
郵傳部路政統計表、第二次、光緒34年份 郵傳部編  
郵傳部路政統計表、第三次、宣統元年份 郵傳部編  
郵傳部接辦粵川漢鐵路借款及分別接收各路股款始末記 郵傳部編 宣統3年刊  
開平礦務招商章程 光緒3年刊  
開平礦務創辦章程案據酒編 光緒22年刊  
路政滙鈔 不著編者 刊年不詳  
退庵滙稿 葉恭綽撰 1930年版  
滿清野史 四川昌隆公司輯 1917年版  
嘉定先生奏議 徐及祥撰 宣統2年刊  
養壽園奏議輯要 袁世凱撰 1937年刊  
劉壯肅公奏議 劉銘傳撰 光緒32年刊  
劉坤一遺集 中華書局 1959年版  
膠澳志 袁榮燾等纂 1928年版  
適可齋記言紀行 馬建忠撰 光緒24年刊  
轉辦夷務始末 故宮博物館編 1929年版  
陳詞問全集 譚嗣同撰 1954年版  
續富國策 陳熾撰 光緒23年刊

## (二) 外文部分

### (1) 檔案、原稿、抄本

日文檔案 中國經濟研究所藏〔簡稱，“經濟研究所所藏日文檔案”〕

美國外交文件 (Papers Relating to the Foreign Relations of the United States)  
1867 年份、1885—1912 年份

中美外交文件 (Papers Relating to the Sino-American Diplomatic Relations) 副  
微膠捲 編號 FM112 R8 第 6 卷、美國國務院製

曼徹斯特商會第 66 次年報，1886 年，附錄 (Manchester Chamber of commerce,  
sixty-sixth Annual Report, for the Year 1886, Appandix)

藍皮書，中國 (Blue Book, China) 1889 年份第 16 號，1898 年份第 1—2 號，1900 年  
份第 1 號

### (2) 報紙、期刊

北華捷報 (North-China Herald) (週刊) 1870 年份 1—6 月，1871—1872 年份，  
1873 年分 7—12 月，1875—1911 年分〔簡稱，“捷報”〕

英國駐華各口岸領事商務報告 (Commercial Reports from Her Majesty's Consuls  
in China) 1876—1882 年份〔簡稱，“英領事商務報告”〕

### (3) 專 著

柏生士著，一個美國工程師在中國 (Parsons, Wm. B.: An American Engineer  
in China) 1903 年

梅耶等編，中日商埠誌 (Mayers, W. F.: Treaty Ports of China and Japan)  
1867 年

威爾遜著，中國旅行調查記 (Wilson, J. H.: China. Travels and Investigations  
in the Middle Kingdom) 1888 年

字林西報館編，中國的回顧 1868—1872 年 (North-China Herald Office: A  
Retrospect of Political and Commercial Affairs in China, 1868—1872)

古奇等編，關於大戰起源的英國外交文件，1898—1914 年 (Gooch and Temperly:  
British Documents on the Origins of the War, 1898—1914) 1921 年

克羅萊著，司戴德傳 (Croly, H.: Willard Straight) 1925 年

馬慕瑞編，中外條約彙編 1894—1912 年 (J. V. A. MacMurray: Treaties and  
Agreements with and concerning China, 1894—1912) 1921 年

宿利貞一著，兒士源太郎(日文) 1942 年刊

吉爾著，金沙江 (W. Gil: The River of Golden Sand) 1883 年

凱南著，哈里曼傳 (Kennon, G.: E. H. Harriman, A Biography) 1922 年

南滿洲鐵道株式會社編，南滿洲鐵道株式會社十年史（日文）1919年〔簡稱，“滿鐵十年史”〕

鶴見祐輔著，後藤新平（日文）1944年刊

鄧涅特，美國東亞活動史（Dennett, T.: Americans in Eastern Asia）1922年

葉康辛斯基編譯，威特回憶錄（Yarmocinsky, A.: Witte, The Memories of Count Witte,）1920年

威廉姆遜著，華北、滿洲、東蒙紀行（Williamson, A.: Journeys in North China, Manchuria, and Eastern Mongolia）1870年〔簡稱，“威廉姆遜，華北紀行”〕

吉爾曼，遠東問題（V. Chirol: The Far Eastern Question）1926年

原廣編，滿洲鐵道建設秘話（日文）1940年刊

道格達斯編譯，德國外交文件 1871—1914年（Dugdals, E. T. S.: German Diplomatic Documents, 1871—1914年）1920年

威廉士著，蒲安臣和中國首次遣使記（F. W. Williams: Anson Burlingame and the First China Mission to Foreign Powers）1912年

## 補 遺

〔上海洋商致李鴻章要求承築蘇滬鐵路稟<sup>①</sup> 1863年7月20日〕  
具稟洋商（天祥、祥泰、寶順、仁記、太平、義記、義順、廣隆、義記、旗昌、麗泉、元芳、豐茂、惇信、公平、費禮查、兆豐、瓊記、怡和、寶文、同孚、泰和、利名、沙遜、公易、華記、會樂、信和）稟為開設火車鐵路事：

竊思江蘇省城蘇州地方，現係逆賊所據，諒其情形定然官軍克服在即，以致所有附近各處賴以安堵。商等擬成公司取名蘇州上海火車局，置造火車鐵路，由上海至蘇州，其式效外國現行之法度。特用稟呈欽差大臣江蘇巡撫部院大人台前，俯准施行，俾商等承接舉辦，實地方之便。

竊思火輪車路之益，難以枚舉，不獨利便貿易，而於行軍亦未嘗無益焉。以外國之地，如上海、蘇州者無論矣，甚至蕞爾微區，無不設有車路，均收利便之效。巡撫大人詢之各國駐滬領事官，諒無異詞。上海與蘇州由此可以復回原氣，而此兩處外另所經由之路與附近各城鎮，定然生計日盛，倘此路告成，行軍之便，均關緊要。是以早為舉行，即由此路以掃逆氛，其便捷輕利莫有過於此者。現繪清圖內將擬設路途劃明，附貼於後，請為賜閱，便知崑山、嘉定、太倉三處俱為路所必經，想見火車路之有益於各處，誰不謂然。況且別國即能開造鐵

<sup>①</sup> 原稟中、英文本各一件。此據中文本。具稟洋商在中文本中“義記”重列，照錄，缺“泰和”、“信和”兩商，據英文本添正。洋商名次於英文本中據行名的英文字母順序排列，中文本中稍有錯亂。“怡和”是當時最具有影響的洋商，此案若說成由它為首活動是允當的。各該洋商中、英文名稱具列如下述：

天祥 (Messrs. W. R. Adamson & Co.)	太平 (Messrs. Gilman & Co.)
祥泰 (Messrs. Birley, Worthington & Co.)	義記 (Messrs. Holiday, Wile & Co.)
寶順 (Messrs. Dent & Co.)	義順 (Messrs. Jarvie Thorburn & Co.)
仁記 (Messrs. Gibb Livingston & Co.)	廣隆 (Messrs. Lindsay & Co.)
	旗昌 (Messrs. Russell & Co.)

路，莫有過於貴國之便矣。若一開行，無美不臻，來往行旅以及貨物，非特轉接快利，且兵勇軍裝更有飛行節儉之便。

如蒙允准承充包工，仍乞准商等按官價買受路經地基，其闊不過於英尺三百餘幅，每幅地中國八寸間，得官價每畝地價以十六千文爲則。又泰西各國凡由大憲准造火車鐵路，國家同受其益，是以無不從厚施恩開照。惟思此項路途所費工本甚鉅，本局以本求息，未卜盈虧，應懇巡撫大人酌准年限，期內專准商等一力承辦，是爲至盼。

章程五款列後呈覽。

- 一、准商等及本局所派司事人等專承獨接開造火車鐵路由上海至蘇州，經過前開各處，以及日後另定他處均可，他人不得另設，爭奪商等生計。
- 一、自批准承辦之日起限以五年爲期開工，如過期仍未動工，即將批文繳註銷。
- 一、該路所需之地以及各處建站房備貯煤炭傢伙什物，准本局按照官價每畝給錢十六千文承買，并諭各處地方官力爲奉行。
- 一、本局所承買之地歸本局管業，豁免一切錢糧，凡屬車路地界造用輪車并一切分內之事，官憲均無阻礙，民間亦無爭執。
- 一、請巡撫大人將商等所稟承准各情，奏請大皇帝恩准，承接施行。

〔美國外交文件顯微膠捲，編號 FM112 R6, 第 6 卷。〕

麗東 (E. M. Smith, Esq.)	四孚 (Messrs. Olyphant & Co.)
元芳 (Messrs. Thorne, Brothers & Co.)	泰和 (Messrs. Reiss & Co.)
豐茂 (Messrs. Watson & Co.)	利名 (Messrs. Rémi, Schmidt & Co.)
悖信 (Messrs. Geo. Barnet & Co.)	沙遜 (Messrs. David Sasson, Sons & Co.)
公平 (Messrs. Bower, Hanbury & Co.)	公昂 (Messrs. Smith Kennedy & Co.)
費禮查 (Messrs. Fletcher & Co.)	華記 (Messrs. Turner & Co.)
兆豐 (Messrs. Hogg Brothers & Co.)	會樂 (Messrs. Wheelock & Co.)
禮記 (Messrs. Augustine Heard & Co.)	信和 (Messrs. Alfred Wilkinson & Co.)
怡和 (Messrs. Jardine Matheson & Co.)	
賈文 (Messrs. Johnson & Co.)	

## 年代對照表

公元	年	代	干	支	公元	年	代	干	支		
1862	同	治	1	壬	戊	1887	光	緒	19	丁	亥
1863	同	治	2	癸	亥	1888	光	緒	14	戊	子
1864	同	治	3	甲	子	1889	光	緒	15	己	丑
1865	同	治	4	乙	丑	1890	光	緒	16	庚	寅
1866	同	治	5	丙	寅	1891	光	緒	17	辛	卯
1867	同	治	6	丁	卯	1892	光	緒	18	壬	辰
1868	同	治	7	戊	辰	1893	光	緒	19	癸	巳
1869	同	治	8	己	巳	1894	光	緒	20	甲	午
1870	同	治	9	庚	午	1895	光	緒	21	乙	未
1871	同	治	10	辛	未	1896	光	緒	22	丙	申
1872	同	治	11	壬	申	1897	光	緒	23	丁	酉
1873	同	治	12	癸	酉	1898	光	緒	24	戊	戌
1874	同	治	13	甲	戌	1899	光	緒	25	己	亥
1875	光	緒	1	乙	亥	1900	光	緒	26	庚	子
1876	光	緒	2	丙	子	1901	光	緒	27	辛	丑
1877	光	緒	3	丁	丑	1902	光	緒	28	壬	寅
1878	光	緒	4	戊	寅	1903	光	緒	29	癸	卯
1879	光	緒	5	己	卯	1904	光	緒	30	甲	辰
1880	光	緒	6	庚	辰	1905	光	緒	31	乙	巳
1881	光	緒	7	辛	巳	1906	光	緒	32	丙	午
1882	光	緒	8	壬	午	1907	光	緒	33	丁	未
1883	光	緒	9	癸	未	1908	光	緒	34	戊	申
1884	光	緒	10	甲	申	1909	宣	統	1	己	酉
1885	光	緒	11	乙	酉	1910	宣	統	2	庚	戌
1886	光	緒	12	丙	戌	1911	宣	統	3	辛	亥

## 年代對照表

公元	年	代	干	支	公元	年	代	干	支		
1862	同	治	1	壬	戊	1887	光	緒	19	丁	亥
1863	同	治	2	癸	亥	1888	光	緒	14	戊	子
1864	同	治	3	甲	子	1889	光	緒	15	己	丑
1865	同	治	4	乙	丑	1890	光	緒	16	庚	寅
1866	同	治	5	丙	寅	1891	光	緒	17	辛	卯
1867	同	治	6	丁	卯	1892	光	緒	18	壬	辰
1868	同	治	7	戊	辰	1893	光	緒	19	癸	巳
1869	同	治	8	己	巳	1894	光	緒	20	甲	午
1870	同	治	9	庚	午	1895	光	緒	21	乙	未
1871	同	治	10	辛	未	1896	光	緒	22	丙	申
1872	同	治	11	壬	申	1897	光	緒	23	丁	酉
1873	同	治	12	癸	酉	1898	光	緒	24	戊	戌
1874	同	治	13	甲	戌	1899	光	緒	25	己	亥
1875	光	緒	1	乙	亥	1900	光	緒	26	庚	子
1876	光	緒	2	丙	子	1901	光	緒	27	辛	丑
1877	光	緒	3	丁	丑	1902	光	緒	28	壬	寅
1878	光	緒	4	戊	寅	1903	光	緒	29	癸	卯
1879	光	緒	5	己	卯	1904	光	緒	30	甲	辰
1880	光	緒	6	庚	辰	1905	光	緒	31	乙	巳
1881	光	緒	7	辛	巳	1906	光	緒	32	丙	午
1882	光	緒	8	壬	午	1907	光	緒	33	丁	未
1883	光	緒	9	癸	未	1908	光	緒	34	戊	申
1884	光	緒	10	甲	申	1909	宣	統	1	己	酉
1885	光	緒	11	乙	酉	1910	宣	統	2	庚	戌
1886	光	緒	12	丙	戌	1911	宣	統	3	辛	亥