清史稿/卷149

维基文库 · 免费全文 · CC BY-SA 4.0

←

卷一百四十八

清史稿
卷一百四十九 志一百二十四 交通一
作者：羅惇曧

卷一百五十

鐵路
吳昌綬曾參與撰寫《交通志》。

有清之世，歐洲諸國以製器相競致強富，路船郵電，因利乘權。道光朝五口通商，各國踵跡至。中外棣通，外舟侵入我江海置郵通商地。大北、大東兩公司海底電線貫太平洋、大西洋而來，亦駢集我海上，駸駸有返客為主之勢焉。李鴻章、郭嵩燾諸臣以國權、商務、戎機所關甚鉅，抗疏論列。其始也阻於眾咻，其繼也卒排群議而次第建設之，開我國數千年未有之奇局。於時鴻章總督直隸，領北洋通商大臣，忍詬負重，卒觀厥成。長江招商輪船局始於同治十三年。逮光緒三年，有唐山胥各庄鐵路之築。四年，設郵政局。五年，設電線於大沽、北塘海口砲台，西達天津。自時厥後，歲展月拓，分途並進。輪船則有官輪、商輪之別，鐵路則有官辦、商辦之別，電線則有部辦、省辦之別，郵政則有總局、分局之別。宣統初，郵傳部計路之通車者逾萬里，線之通電者九萬餘里，局之通郵者四千餘處。歲之所入，路約銀二千萬，電約一千萬，郵六百餘萬，而歲支外所盈無幾，無乃分其利者眾歟？昔者車行日不過百里，舟則視風勢水流為遲疾，廷寄軍書，驛人介馬俟，盡日夕行不過六七百里已耳。今則京漢之車，津滬之舟，計程各二三千里而遙，不出三日，郵之附舟車以達者如之。若以電線達者，數萬里外瞬息立至。民情慮始難，觀成易，故船、電、路皆有商辦名。顧言利之臣胥欲籠為國有，以加諸電商者加

之川漢自辦之路，操之過激，商股抗議者輒罪之。淫刑而逞，以犯眾怒，黨人乘之，國本遂搖。孔子論治，以書同文、車同軌、行同倫為極盛。清之天下，可謂同文同軌矣，惟行殊焉，而理亂頓異。則知伏羲氏所謂通天下之志者，有形下之器，尤貴有形上之道以維繫之，未可重器而遺道也。撰〈交通志〉。

鐵路

鐵路創始於英吉利，各國踵而行之。同治季年，海防議起，直督李鴻章數為執政者陳鐵路之利，不果行。

光緒初，英人擅築上海鐵路達吳淞，命鴻章禁止，因偕江督沈葆楨，檄盛宣懷等與英人議，卒以銀二十八萬兩購回，廢置不用，識者惜之。

三年，有商人築唐山至胥各庄鐵路八犬里，是為中國自築鐵路之始。

六年，劉銘傳入覲，疏言：「自古敵國外患，未有如今日之多且強也。一國有事，各國環窺，而俄地橫亙東、西、北，與我壤界交錯，尤為心腹之憂。俄自歐洲起造鐵路，漸近浩罕，又將由海參崴開路以達琿春，此時之持滿不發者，以鐵路未成故也。不出十年，禍且不測。日本一彈丸國耳，師西人之長技，恃有鐵路，亦遇事與我為難。舍此不圖，自強恐無及矣。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，而於用兵尤不可緩。中國幅員遼闊，北邊綿亙萬里，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，視敵所趨，相機策應，雖萬里之遙，數日可至，百萬之眾，一呼而集。且兵合則強，分則弱。以中國十八省計之，兵非不多，餉非不足，然此疆彼界，各具一心，遇有兵端，自顧不暇，徵餉調兵，無力承應。若鐵路告成，則聲勢聯絡，血脈貫通，裁兵節餉，並成勁旅，防邊防海，轉運槍砲，朝發夕至，駐防之兵即可為游擊之旅，十八省合為一氣，一兵可抵十數兵之用。將來兵權餉權，俱在朝廷，內重外輕，不為疆臣所牽制矣。方今國計絀於邊防，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，裕國便民，無逾於此。今欲乘時立辦，莫如籌借洋債。中國要路有二：南路一由清江經山東，一由漢口經河南，俱達京師；北路由京師東通盛京，西達甘肅。若未能同時並舉，可先修清江至京一路，與本年擬修之電線相為表裡。」

事下直督李鴻章、江督劉坤一議覆。鴻章言：「鐵路之設，關於國計、軍政、京畿、民生、轉運、郵政、礦務、招商、輪船、行旅者，其利甚溥。而借用洋債，外人於鐵路把持侵佔，與妨害國用諸端，亦不可不防。」坤一以妨　兒民生、釐稅為言。學士張家驤言興修鐵路有三大弊。復下其疏於鴻章，鴻章力主銘傳言。會台官合疏力爭，侍講張楷言九不利，御史洪良品言五害，語尤激切。以廷臣諫止者多，詔罷其議。嗣是無復有言之者矣。

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。礦藏固為美富，鐵路實有遠利。但招商集股，難遽踴躍，官又無可資助。若輕息假洋款為之，雖各國所恆有，乃群情所駭詫，非聖明主持於上，誰敢破眾議以冒不韙？」大學士左宗棠條上七事，一言宜仿造鐵路：「外國以經商為本，因商造路，因路治兵，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。電報、輪船，中國所無，一旦有之，則為不可少之物。倘鐵路造成，其利尤溥。清江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。且為費僅數百萬，由官招商股試辦，即可舉行，且與地方民生並無妨礙。迨辦有成效，再添設分支。至推廣西北一路，尤為日後必然之勢。」疏下王大臣議，雖善其言而不能用也。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，為南北大道樞紐。」上用漕督崧駿等言，格不行。

初，法、越事起，以運輸不便，軍事幾敗。事平，執政者始知鐵路關係軍事至要。十三年春，海軍衙門王大臣奕譞等言：「鐵路之議，歷有年所，毀譽紛紜，莫衷一是。自經前歲戰事，始悉局外空談與局中實際，判然兩途。臣奕譞總理事務，見聞較切。臣曾紀澤出使八年，親見西洋各國輪車鐵路之益。現公同酌覈，調兵運械，貴在便捷，自當擇要而圖。據天津司道營員等稟，直隸海岸綿長，防守不易，轉運尤艱。請將開平至閻庄商辦鐵路，南接大沽北岸八十餘里，先行接造，再由大沽至天津百餘里，逐漸興修。津沽鐵路告成，續辦開平迤北至山海關，則提督周盛波所部萬人，馳騁援應，不啻數萬人之用。此項海防要工，集資不易，應以官款興辦，調兵勇協同工作，以期速成。如蒙俞允，即派員督率開平公司經理。」從之。明年，路成。總理衙門奏言：「新造津沽鐵路，自天津府城經塘沽、蘆台以至閻庄，長一百七十五里，其自閻庄至灤州之唐山，長八十里，為各商舊造鐵路。新舊鐵路首尾銜接，輪車通行快利，為輪船所不及。通塞之權，操之自我，斷無利器假人之慮。由此經營推廣，一遇徵兵運械，輓粟飛芻，咄嗟可致；

商民貿遷，無遠弗屆，榛莽之地，可變通衢，洵為今日自強之急務。」

會粵商陳承德請接造天津至通州鐵路，略言：「現造鐵路，其所入不敷養路之用。如接造此路，既可抽還造路借本，並可報效海軍經費。」直督李鴻章以聞，已如所請矣；於時舉朝駭然，尚書翁同龢、奎潤，閣學文治，學士徐會灃，御史余聯沅、洪良品、屠仁守交章諫阻。其大端不外資敵、擾民、失業三者，亦有言宜於邊地及設於德州、濟寧以通河運者。命俱下海軍衙門。尋議上，略言：「原奏所慮各節，一在資敵。不知敵至而車已收回，豈有資敵之慮？一在擾民。建設鐵路，首在繞避民間廬舍丘墓，其萬難繞避者，亦給重價，諭令遷徙，可無擾民之事。一在失業。鐵路興而商業盛，謀生之途益廣，更鮮失業之虞。津通之路，非為富國，亦非利商，外助海軍相輔之需，內備徵兵入衛之用。乃議者不察底蘊，不相匡助，或竟道聽途說，或竟憑空結撰，連章論列，上瀆天聽。方今環球諸國，各治甲兵，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，為相安相擾之樞機。臣等創修鐵路本意，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，零星隊伍可撤可並，浮濫餉乾或裁或節。此外如海防河運，裨益實多，而通貨物、銷礦產、利行旅、便工役、速郵遞，利之所興，難以枚舉。而事屬創辦，不厭求詳。請下沿江沿海各將軍督撫，各抒所見。」遂如所請，命各詳議以聞。

台灣巡撫劉銘傳議由津沽造路至京師，護蘇撫黃彭年議先辦邊防、漕路，緩辦腹地及沿江沿海各省，而試行於津通。粵督張之洞請緩辦津通，改建腹省幹路，疏言：

今日鐵路之用，以開通土貨為急。進口外貨，歲逾出口土貨二千萬兩。若聽其耗漏，以後萬不可支，惟有設法多出土貨、多銷土貨以濟之。有鐵路，則機器可入，笨貨可出，山鄉邊郡之產，悉可致諸江岸海壖，流行於九洲四瀛之外矣。而沿江沿海、遼東三省、秦隴沿邊，強鄰窺伺，防不勝防。若無鐵路應援赴敵，以靜待動，安得無數良將精兵利砲巨餉而守之？宜先擇四達之衢，首建幹路，為經營全局之計。至津通鐵路，則關係甚鉅，不便尤多。設此路創造之時，稍有紛擾，則習常蹈故者，益將執為口實，視為畏途。以後他處續造，集股之官商必裹足，疑沮之愚民必有辭，則鐵路之功終無由成，而鐵路之效終無由見矣。翁同龢請試行於邊地以便運兵，徐會灃等請改設於德州、濟寧以便運漕，均擬緩辦津通，為另闢一路之計。但邊地偏遠，無裨全局，效亦難見；且非商賈輻輳之所，鐵路費無所出，不足以自存。德濟一路，黃河岸闊沙松，工費太鉅。臣以為宜自京城外之盧溝橋起，經河南達於湖北漢口鎮。豫、鄂居天下之腹，中原綰轂，胥出其

塗。鐵路取道，宜自保定、正定、磁州，歷彰、衛、懷等府，北岸在清化鎮以南，南岸在滎澤口以上，擇黃河上游灘窄岸堅經流不改之處，作橋以渡河，則三晉之轍下於井陘，關隴之驂交於洛口，西北聲息刻期可通。自河以南，則由鄭、許、信陽驛路以抵漢口，東引淮、吳，南通湘、蜀。語其便利，約有數事。內處腹地，不近海口，無引敵之慮，利一。南北三千餘里，原野廣漠，編戶散處，不似近郊之稠密，一屋一墳易於勘避，利二。幹路袤遠，廠盛站多，經路生理既繁，緯路枝流必旺。執鞭之徒，列肆之賈，生計甚寬，舍舊謀新，決無失所，利三。以一路控八九省之沖，人貨輻輳，貿易必旺。將來汴洛、荊襄、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，旬日立可蕩平。徵兵之道，莫此為便，利五。中國礦利，惟煤鐵最有把握。太行以北，煤鐵最旺而最精，而質最重、路最艱。既有鐵路，則輦機器以開採，用西法以煎鎔，礦產日多。大開三晉之利源，永塞中華之漏卮，利六。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，道里與通縣相等，足以備河海之不虞，辟飛輓之坦道，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，辦理轉有把握，利七。若慮費鉅難成，則分北京至正定為首段，次至黃河北岸，又次至信陽州為二三段，次至漢口為末段。每里不過五六千金，每段不過四百萬內外，合計四段之工，須八年造成，款亦八年分籌。中國之大，每年籌二百萬之款，似尚不至無策。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，由藩運兩司、關道轉發印票股單，設法勸集。鐵料運自晉省，置爐鍊冶，以供取用，庶施工有序，而藏富在民。

奏上，仍下海軍衙門。尋復議上：「各國興辦鐵路，以幹路為經，以枝路為緯，有事則以路徵兵，無事則以商養路。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，或云宜於邊防，或云宜於腹地，豈其獨不宜於臣衙門所奏准之津通？津通，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，控荊襄，達關隴，以一道扼七八省之沖。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，其關係與豫鄂之千里略同。今張之洞亦設為津通五宜審之說，其中所慮各節，前奏固已剖析無遺。惟事關創始，擇善而從。津通鐵路應即暫從緩辦，而盧漢必以漢口至信陽為首段，層遞而北，並改為盧溝、漢口兩路分投試辦，綜計需銀三千萬兩，以商股、官帑、洋債三者為集款之法。」議上，詔旨允之。

初，鴻章倡津通鐵路之議，舉朝以為不可，鴻章持之甚力。之洞特創盧漢幹路之說，調停其間，而醇親王奕譞復贊之於內，其事始定。然其時廷臣尚多不以盧漢造路為然，但

無敢昌言者。故通政黃體芳謂鐵路不可借洋債以自累，而台臣亦有言黃河橋工難成者，以執政者堅持舉辦，久之浮議始息。鴻章與之洞書，謂局外議論紛歧，宜速開辦，免生枝節，之洞深然之。未幾，之洞總督湖廣。之洞既移鄂，益銳意興辦盧漢鐵路，其所經畫，曰儲材宜急，勘路宜緩，興工宜遲，竣工宜速。以商股難恃，請歲撥帑金二百萬兩以備路用。上如所請。

十六年，以東三省邊事亟，從海軍衙門王大臣及直督李鴻章言，命移盧漢路款先辦關東鐵路。擬由林西造幹路，出山海關至瀋陽達吉林，另由瀋陽造枝路以至牛庄、營口，計二千三百二十三里，年撥銀二百萬兩為關東造路專★，命李鴻章為督辦大臣，裕祿為會辦大臣，而盧漢路工因之延緩。蓋自光緒初年，內外臣工往往條陳鐵路，當國者亦欲試行以開風氣，而疆吏畏難因循，顧慮清議，莫敢為天下先。盧漢鐵路已定議矣，尋復中輟。至是年，國內鐵路，僅有唐山至閻庄八十五里，閻庄至林西鎮二百三十五里，又基隆至淡水六十里而已。

二十一年，命張之洞遴保人才，及籌議清江至京路事。之洞言鐵路以盧漢為要，江寧、蘇、杭次之，清江築路非宜。上韙其言。時之洞方督兩江，特命移鄂綜其事。以盧漢路長款鉅，諭有招股千萬者，許設公司自辦。粵人許應鑅、方培■JO等咸言集貲如額，遵旨承辦。直督王文韶與之洞言承辦各商舉不足恃，請以津海關道盛宣懷為督辦，允之，命以四品京堂督路事。宣懷條上四事，一請特設鐵路總公司，撥官款，募商股，借洋債。先辦盧漢，次第及於蘇滬、粵漢。上如所請。是年設總公司於上海，而盧漢之始基以立。

自中日戰後，外人窺伺中國益亟，侵略之策，以攬辦鐵路為先。俄索接造西伯利亞幹路，橫貫黑、吉兩省，修枝路以達旅順、大連灣。英則請修五路：一蘇杭甬，自蘇州經杭州以達寧波；一廣九，自廣州以達九龍；一津鎮，自天津以達鎮江；一浦信，自浦口以達信陽；一自山西、河南以達長江。法自越南筑路以達雲南省，自龍州築路以達鎮南關。德踞膠州灣，築路以達濟南。葡據澳門，築路以達廣州。日本擅於新民廳築路達奉天，更獲有奉天至安東鐵道之權。此各國以鐵路侵略中國之大略也。

先是俄人陰結朝鮮窺奉天，建言者請急建關內外路以相鈐制，乃命順天府尹胡燏棻督辦津榆路事；後以續造吉林一路款絀中輟。二十四年，俄事急，燏棻請息借英款為之。疏言：「關外一路，初擬逕達吉林，以無款又落後著。迨歸併津盧，俄即起而爭執。近允其由俄邊直接大連灣，奉、吉兩省東北之利盡為所佔。計惟有由大凌河趕造至新民廳鐵路，以備聯絡瀋陽之路，並可兼護蒙古、熱河礦務。一面由營口至廣寧，庶中國海關不

致為俄侵佔，尚可保全奉省西北之利。現東三省全局已在俄人掌握，幸留此一線之路，堪以設法抵禦。若坐失機宜，後悔何及。」從之。

初，英人圖粵路甚亟。王文韶、張之洞、盛宣懷合疏言：「粵漢南幹路，原擬稍緩續籌，無如時局日亟，刻不及待。群雄環伺，輒以交涉細故，兵輪互相馳騁，海洋通塞，靡有定期。今海軍既無力能興，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，未可遐棄，此粵漢南路當與北路並舉者也。」又疏言：「德國無理肇釁，占踞膠、墨要害，並獲承辦山東鐵路。俄已造路於黑龍江、吉林，為通奉天、旅順之謀。法已造路於廣西，以為割滇之計。獨英人窺伺最久，尚無所得。今年春，英商屢來攬辦粵路，堅持未允。其所擬急行者，在趕營中國中部，或廣東建築軌道。蓋英所欲者，一借款，一修路，一擬索香港對岸之深水埠，其為覬覦鐵路無疑。現在德已踞膠，俄已留旅，法已窺瓊，英有圖扼長江、吳淞之謀。是中國各海口幾盡為外國所佔，僅有內地尚可南北往來。若粵漢一線再假手英人，將來俄路南引，英軌北趨，惟有盧漢一路跼蹐其中，何能展布？甚或為英、俄之路所並。惟有趕將粵漢一路占定自辦，尚足補救萬一。」嘉納之。

初，粵漢路議由鄂入贛達粵。嗣病其迂遠，改道湘之郴、永、衡、長。至是，定議三省紳商自辦，總公司綜其綱領。蓋各省幹路，以關東肇其端，盧漢、粵漢次之。此外則建天津至盧溝橋之津盧路，正定至太原之正太路，鄭州東至開封、西曆滎陽、汜水達洛陽之汴洛路，廣州至九龍之廣九路，上海至江寧之滬寧路，萍鄉至昭山之萍昭路，道口至清化鎮之道清路，京師至張家口之京張路，天津至浦口之津浦路，吉林、長春之吉長路，齊齊哈爾卜魁城至昂昂溪之齊昂路，此屬於官辦者也。若潮汕、新寧、川漢、同蒲、洛潼、西潼、廣廈、歸包、歸新、桂全、滇桂、滇蜀、騰越以及浙、蘇、皖、贛、滇、蜀諸省，咸請自修幹枝等路，悉如所請。至是建造鐵路之說，風行全國，自朝廷以逮士庶，咸以鐵路為當務之急。

趨鄉既定，籌款與辦法最關緊要。籌款有官帑，有洋債，有民股。修路有官辦，有商辦，有官督商辦。自劉銘傳倡借債築路之議，為眾論所尼，借款修路，遂為當時所諱言。故盧漢建議之初，猶以部帑為請，未敢昌言借洋債也。借洋債自津盧、關內外鐵路始。迨盛宣懷督辦路事，首以三路分三國借款之策進。曰盧漢借比款，滬寧借英款，粵漢借美款。上俞其請。由是正太則借俄款，汴洛則借比款，廣九、蘇杭甬則借英款，津浦則借英、德款。貸之者，大率資金什予其九，息金二什而取其一；以路為質，或並及附路之產物。付息、還本、贖路，咸有定程，而還本、贖路未及其時，且勿許。購料、勘路、

興工，多假外人為之。故外人多以款為餌，冀獲承辦之利。

盧漢路近三千里，費逾四千萬，黃河橋工糜款尤鉅，官帑僅資開辦而已。借款始擬美，以所望奢，改與比議。英、德、法諸國接踵而至。卒借比款一百十二兆五十萬佛郎。比小國，饒鋼鐵，嫻工事，於中國無大志。三十一年，續借一百二十五萬佛郎。逾年，路成。北端直抵京師，因易名京漢。京漢之枝路曰正太，曰汴洛。正太借款，始二十三年。俄璞科第與晉官紳議定而中止。二十八年，盛宣懷與議借款四千萬佛郎。約成，而俄人挨士巴尼忽索太原至榆次，至成都，至太谷，至西安，石庄至東光、微水、橫澗四岔道，及同蒲諸路。均格部議，而岔道卒如所請。三十三年秋，工竣。

自容閎倡辦津鎮，盛宣懷恐奪盧漢之利，因議辦汴洛、開濟以相鈐制。汴洛借款始於二十五年，至二十八年而約成，借比款二千五百萬佛郎。比人盧法爾主工事。嗣續借千六百萬佛郎。三十四年，路成。津沽用款百三十萬，官帑、商股兼備，以洋債補其不足。津盧假英金四十萬鎊。關內外路借英金二百三十萬鎊。本由商辦，迨胡燏棻為督辦，始官為之。拳匪亂起，關外路為俄踞，關內路為英踞。命袁世凱等與英使立約收回，英人遂攫有百里內不准他人承修之權。三十一年，全路告竣，是為京奉路。道清路為英商福公司所造，長九十里，利微費鉅。初，英商索澤襄、懷浦，俱不獲。遂以借款收回道清為言，內外臣工咸持不可，終借英金六十一萬四千六百鎊贖回。津浦路，因津鎮之議不果行，改議北起天津，南訖浦口，借英、德款五百萬鎊。尚書呂海寰主其事。宣統三年，工竣。

其促成各省鐵路自辦與拒絕外債之機者，則滬寧、蘇杭甬、粵漢借款所致也。滬寧築路，倡於盛宣懷，南北洋大臣據以入告，得請。方從事淞滬工作，而英聲請承辦，宣懷與訂草約。二十九年，正約成，借英金三百二十五萬鎊，五十年為期。商部以借款幾倍於原估之數詰之。而工未及半，款已告罄，復議續借百萬鎊。蘇人群起責難，並疏聞於上。命唐紹儀督辦滬寧、京漢，罷鐵路總公司。紹儀既任事，徇英工程司之請，復議售小票六十五萬鎊。疏言：「盛宣懷移交合同文卷及購地工程帳冊，支款浮濫，當經駁回。滬寧合同吃虧，比京漢幹路為甚。其最棘手者，在設立總管理處。華員二人，洋員三人，每會議時，彼眾我寡，已佔低著。議者有添舉監督之說。豈知權在總管理處，合同早已訂明，雖有監督，實不濟事。其尤棘手者，財政之權操于洋人掌握，用款雖由華員簽字，而司帳者為洋員也。分段司帳，其支發權仍在工程司也。購料事宜，向由怡和洋行經手。行車總管、材料總管，皆洋員專司也。本彼眾我寡之因，以成事事掣肘之果。挽回補救之術，惟有改訂總管理處章程，加派華員司帳，並分任各總管，現已分別辦理。至路款

不敷，尚擬續售小票六十五萬鎊以資接濟。」下所司議行。方紹儀擬續借英款也，侍郎吳郁生上疏力爭，略言：「滬寧鐵路由英國銀公司要求承造，盛宣懷與之訂立合同。以長不逾六百里之路工，借款至三百五十萬鎊之鉅，估價多，必至浮濫。自合同宣布後，遠近駭然。上年奉嚴旨改派唐紹儀妥籌辦理。近聞滬寧工程司來京，又以工款不敷，有議續售小票七十萬鎊之說。此項路工，即就業經借定之三百五十萬鎊侭數開支，每里合銀三萬兩以上，視他路浮逾兩倍，公家受虧已多。今若再借鉅債，是唐紹儀接辦以來，於盛宣懷失算之處並無補救之方。請飭按照合同，嚴覈用款，一面自行籌款接濟。不可再令銀公司出售小票，致以九折虛數，受人盤剝。」疏上，下所司知之。而滬寧鐵路終以本息過鉅，收贖無期也。

蘇杭甬鐵路，自二十四年許英商承辦。是年，盛宣懷與訂草約，大要悉本滬寧。約成而英人置之。三十一年，浙路自辦之局定，御史硃錫恩請廢前約，上命宣懷偕浙撫主其事。英人恃有前約，堅欲承辦，往復辨難要挾，久之不決。侍郎汪大燮與議，分修路、借款為二事。浙人以路股集有成數，一意拒款，聞之大譁，詆大燮甚力。大燮旋使英，以梁敦彥繼之。浙推孫廷翰、蘇推王同愈等議於京，終以成約難廢，由部借英款，貸之兩省而事息。

粵漢借用美款，倡於盛宣懷。駐美使伍廷芳與合興公司議借美金四千萬，期以五年工竣。美以畢來斯司路事。起粵之三水，築路十五里，糜款逾二百萬。畢來斯歿，工事亦輟，而美股多售之比人。鄂督張之洞以比已承修盧漢，粵漢再假之比，兩路相合，非國之利，力倡廢美約之議，湘人助之。上用御史黃昌年言，命之洞妥籌辦理。之洞主廢約益力。宣懷不原，陰撓其事，詔宣懷不得干預。之洞復屬駐美使梁誠與合興公司議，年餘始定，借英金百十萬鎊贖回焉。

方之洞議借英款也，英人乘間請改訂廣九路約。廣九為英人請辦五路之一，二十五年簽訂草約，懸而未定者也。三十年，滬寧約成，英人索議未果。迨蘇杭甬事起，相持方急，部許英人先議廣九，以緩其事，而正約以成。至是議粵漢借款，英人復索合辦廣九全路，粵督持不可。旋索以粵鹽及路質借款，粵人亦不之許。終假英金百五十萬鎊而約成。之洞既借英款贖美約，一時議者以為以英易美，其害相埒，相與詬病。昌年復言路權至重，贖款難擔，亟宜興修，嚴杜干涉。詔以借款修路，流弊滋多，應由三省集股興修，以保利權。自明詔嚴禁借債修路，而商部復有限制借款之條。各省人士亦以外人謀我之亟，咸謀鐵路自辦，以杜外患，鑒外債受虧之鉅，爭欲招集股款，自保路權。此由官辦改為商辦之所由來也。

商辦鐵路，始於唐山至閻庄，更自天津、大沽以達林西鎮，皆開平公司為之。嗣是武舉李福明請修京至西沽路，粵人許應鏘等請辦盧漢路，俱不獲，自此無復有言商辦者。二十九年，粵人張煜南請設公司承辦潮汕鐵路。既得請，而川漢繼之。川督錫良以英、美商人競涎川路，而美商班士復索灌縣富順枝路，奏准由川人籌款自辦。明年，贛人以李有棻總理江西鐵路，以南潯為幹路第一段。三十一年，編修陳榮昌等以法人已修滇越路，滇省內地應自行推廣，以杜口實，請辦滇蜀鐵路，滇督丁振鐸據以入告，報可。黔撫林紹年言黔路不通，滇亦少利，因並及黔。榮昌嗣請展修騰越，以編修吳琨總理其事。皖以李經方為總理，經始於蕪湖，以期北接盧漢、南通贛浙。閩以陳寶琛為總理，築路廈門。浙以湯壽潛為總理，幹路一自杭達蘇，一歷富陽達江西；枝路則南道江山以通閩，西道湖、長以通皖。新寧、廣廈鐵路，粵人陳宜禧、張振勛經辦。西潼路，近聯汴洛，遠達甘新，為西北緯幹之樞紐，陝撫曹鴻勛奏准。三十二年，蘇人以王清穆為總理，規畫江蘇全路，江南自上海經松江以達浙江，北自海州入徐以達豫。桂以于式枚為總理，擬自桂林築路至全州以達湘，經梧州以達粵。粵漢自美約廢后，三省公設路局於鄂，籌款築路，各自為之，不相攙越，先幹後枝，以為要約。湘以袁樹勛為總理，粵人內閣侍讀梁慶桂、道員黎國廉與粵督岑春煊爭粵路商辦，被劾奪官。上命往查，旋起二人原官，路由官督商辦，旬日集股數達四千萬元，以鄭官應為總理。

當其時，以鐵路為救時要圖，凡有奏請，立予俞允。請辦幹、枝各路，經緯相屬，幾遍全國。其籌款，於招集民股外，大率不外開辦米穀、鹽、茶、房屋、彩券、土藥等捐，及銅元餘利、隨糧認股數者。而程功之速，事權之一，首推新寧。陳宜禧者，籍新寧，嫻鐵路學，眾相推戴，始終其事，故二年而路竣。次則潮汕，雖勘路招股，事變屢起，而卒底於成。總理張煜南，獎擢三品京堂。此外，以粵漢路粵人集股為最多，傾軋亦最劇。總理屢易，路工停滯。川省以租股為大宗，數達千餘萬元。浙、閩、皖、贛亦均次第興工。其餘各省，大都集股無多，有名鮮實。西潼一路，以商股難成，奏歸官辦，其見端也。

三十四年，上用蘇撫陳啟泰言，以大學士張之洞督辦粵漢，冀以統一事權，亦無所濟。是年，詔以鐵路為交通大政，紳商集股，各設公司，奏辦有年，多無起色，命所司遴員分往查勘。尋奏上勘路查款辦法。時川漢已派員往查。其餘以洛潼、西潼、同蒲、江蘇、浙江最要，為一起；粵漢、潮汕、新寧、惠潮、廣西、福建次要，為一起；滇蜀、安徽、江西再次，為一起。擬先查洛潼、西潼、同蒲三路，報聞。宣統二年，川路司出納者，虧倒路股百九十餘萬，川人宦京者甘大璋等聞於上，查明飭追，徒託空言而已。

三年，給事中石長信言：「我國興造各省鐵路，事前並未謀定後動。今宜明定幹路、枝路辦法，使天下咸知國家鐵路政策之所在，此後有所遵循，不再如從前之群議龐雜，茫無主宰。當此時事日亟，邊防最要。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。此路政之大綱，亟宜明定辦法者一也。又東南幹路，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，不惜鉅資，經向美公司廢約，堅持固執，卒至停罷。廢約後，原欲集鄂、湘、粵三省之力以成此路。詎悠忽數年，粵則有款而紳士爭權，辦路甚少，湘、鄂則集款無著，徒糜局費。張之洞翻然悔悟，不護前非，仍擬借款築造，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，尚不及十分之二三，不知何年方能告竣。而施典章擅將川路租股之所入，倒帳竟至數百萬之多。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興與廣西之全州相接，則滇桂路何能自守？今我粵漢直貫桂滇，川漢遠控西藏，實為國家應有兩大幹路，萬一有事，緩急可恃。故無論袤延數千里之幹路，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，雖當財賦極困難之時，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，正深訾怨，偶遇荒年，追呼尤覺難堪。但路局以路亡地亡之說驚哧愚民，遂不得不從。川省民力較紓，尚能勉強擔負。湘民本非饒足，若數年之間，強逼百姓出此數千鉅萬之重貲，而路工一日不完，路利一日無著，深恐民窮財盡，欲圖富強而轉滋貧弱。是以幹路收歸國有，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，其資易集，其利易收。使其土貨得以暢行，民間漸資饒富，此枝路之可歸民有者又一也。」

疏上，下所司議行。詔曰：「中國幅員遼闊，邊疆袤延數萬里，程途動需數閱月之久，朝廷每念邊防，輒勞宵旰。欲資控御，惟有速造鐵路之一策。況憲政之諮謀，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，國家必有縱橫四境諸大幹路，方足以資行政而握中央之樞紐。從前規畫未善，並無一定辦法，以致全國鐵路，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，參追無著；湘、鄂則開局多年，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，定為政策。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，一律取消。至應如何收回之詳細辦法，著度支部、郵傳部悉心籌畫，迅速請旨辦理。」

度支部奏：「粵、川、湘、鄂四省所抽所招之公司股票，盡數收回，由度支、郵傳兩部特出國家鐵路股票，常年六釐給息。嗣後如有餘利，按股分給。倘原抽本，五年後亦可分十五年抽本。其不原換國家鐵路股票者，均准分別辦理，以昭平允。粵路全系商股，因路工停頓，糜費太甚，票價不及五成。現每股從優發給六成，其虧耗之四成，發給國家無利股票。路成獲利之日，准在本路餘利項下，分十年攤給。湘路商本，照本發還。其米捐、租股等款，准發給國家保利股本。鄂路商股，並准一律照本發還。其因路動用賑糶捐款，准照湖南米捐辦理。川路宜昌實用工料之款四百數十萬兩，准給國家保利股票。其現存七百餘萬兩，原否入股，或歸本省興辦實業，仍聽其便。」從之。詔停川、湘兩省租股。起端方以侍郎督辦粵漢、川漢鐵路。其粵漢、川漢，英、德、法三國借款，亦即簽訂。

方幹路收歸國有之詔既頒，湘、粵人士群起譁譟，力謀抗拒，顧未久即定。護川督王人文代陳川諮議局請緩接收川路，詔旨斥之。川人羅綸等言：「部臣對待川民，均以威力從事，毫不持平。」人文復據以上聞，仍嚴斥之。未幾，以趙爾豐署四川總督。川人因路事持久不決，始以罷市、罷課，抗糧、抗捐，發布自保商榷書；繼則集眾圍攻督署，再攻省垣。遂命端方率軍入川。又以川事日棘，命前粵督岑春煊赴川辦理剿撫。春煊既受命，請以現金償川省路股，桂撫沈秉堃亦以為言，部議借英金三百萬鎊，不能決也。春煊至鄂，會成都圍解，稱疾不往。

御史陳善同上章，請罷斥郵傳大臣盛宣懷，以弭巨變。疏言：「竊維國以民為本，自古未有得民心而國不興者，即未有失民心而不危者。傳曰：『眾怒難犯。』書曰：『民可近，不可下。』此中消息至微。此次以鐵路幹線歸國有，政策本極相宜。比者屢詔蠲除各項雜捐，所以恤民者，固已仁至義盡。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。如欲改歸官辦，自應統籌全局，劃定年限，分期分段，量力遞收，於國於民，方為兩利。今盛宣懷事前毫無預備，徒仰仗借款，突然將批准各案奏請一律取消。各路以十餘年之經營，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，又著著失敗，予人口實。各省人民，痛念前勞，怵心後禍，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，宣布國有政策，在十一日；而借款合同之簽押，在二十二日。似政策之改定，實緣借款而發生也者。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悔晦沒不彰。而復不能審慎臨機，強令宜歸工程每月工項仍由川款開支，實與五月二十一日上諭『川路仍存七百餘萬，原否入股，或辦實業，並聽其便』等語大相違背。必欲使我皇上體恤商民之恩，壅遏之不使下逮，陷朝廷以不信，示天下以可疑，群起抵抗，何怪其然。幸以國家三百年來深仁厚澤，淪浹人心，故雖眾怨交集於盛宣懷，終無敢有歸怨朝廷者。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，誓與路為存亡，在場之人無不為之泣下。合十餘州縣地方，並相約不納錢糧，不上捐輸，學堂停課，商民罷市。各戶恭設先皇帝靈位，朝夕痛哭，人無樂生之心，士懷必死之志，愁慘蕭條，如經大劫，至可憐念。夫今日皇皇失所之窮民，皆國家{袁皿}々在疚之赤子，情形狼狽至此，我皇上聞之，必有惻然動念者。若不亟為拯救，萬一相持不解，稍延時日，或有不軌之徒，從中鼓煽，強者並命於尋仇，弱者絕望於逃死，眾志一睽，全體瓦解，終非國家福也。現在湘、鄂爭路，餘波尚未大熄，而雨水為災，幾近十省，盜匪成群，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，其為患又豈止於路不能收而已。頃者我皇上諭派鄂、粵、川、湘等省督撫，令於所轄境內鐵路事宜各得會同辦理。盛宣懷剛愎自用，不洽輿情，已可概見，應如何懲處，以儆將來。至川民爭議，久懸不斷，終慮釀成鉅變。應責成督辦、會辦各大臣，酌度情形，妥速維持，以息眾喙。」時宣懷入為郵傳大臣，幹路收歸國有、及息借外債築路、處分四省路股，實主其事，故善同及之，語至切直。

疏入不省。而川省溫江等十餘州縣民團，每起數千或萬人，所至焚掠，勢極猖獗。大軍擊退之，旋據崇慶、新津、彭山，而嘉定、灌縣相繼失陷。邛州軍隊譁變，汶川縣署被毀，命湘、鄂、陝諸軍赴援。會鄂事起，川亂愈亟，以岑春煊為川督，而川省旋為民軍所據，端方、趙爾豐均及於難。乃罷盛宣懷以謝川人，而國事已不可為矣。

蓋論辦路之優劣，官辦則籌款易、竣工速，自非商辦可及。而外債之虧耗，大權之旁落，

弊害孔多，亦遠過於商路。惟京張鐵路，以京奉餘利舉辦，詹天佑躬親其役，絲毫不假外人，允為中國自辦之路。而鄂之鐵廠，制鋼軌以應全國造路之需，挽回大利，尤為不鮮。統計官辦之路：

京漢長二千六百三十里，資本金一萬萬零五百六十二萬八千餘元。

京奉長二千二百四十六里，資本金五千零八十八萬四千餘元。

津浦長一千八百六十三里，資本金八千零四十九萬餘元。

京張長五百四十六里，資本金一千零三十二萬餘元。

滬寧長七百二十五里，資本金三千六百五十三萬餘元。

正太長六百二十三里，資本金二千三百十二萬六千餘元。

汴洛長四百零二里，資本金二千零五十萬元。

道清長三百三十里，資本金九百五十四萬九千餘元。

廣九長三百零三里，資本金一千一百六十六萬二千餘元。

吉長長一百四十里，資本金一百二十萬三千七百零四元。

萍株長二百零五里，資本金四百六十一萬六千餘元。

齊昂長五十六里，資本金四十八萬八千餘元。

商辦之路：

浙江長三百四十二里，資本金一千二百七十八萬八千餘元。

新寧長二百六十里，資本金四百零八萬九千餘元。

南潯長七十七里，資本金三百五十萬六千餘元。

福建長二十八里，資本金二百四十二萬八千餘元。

潮汕長八十三里，資本金三百五十四萬六千餘元。

其借外債所築各路，惟京漢屆期贖歸我有，其他則尚未及雲。

1996年1月1日，这部作品在原著作國家或地區屬於公有領域，之前在美國從未出版，其作者1924年逝世，在美國以及版權期限是作者終身加100年以下的國家以及地区屬於公有領域。

Public domainPublic domainfalsefalse