

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

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



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).....78

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

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)	182
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)	182
一、盧漢、關東兩路的興建(1889—1894年)	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
二、外國侵略勢力向中國邊陲地區的逼近(1890—1894年)	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
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)	199
一、清政府的所謂“力行實政”與鐵路的建造(1895—1899年)	199
(一)“力行實政”與鐵路的建造.....	199
(二)維新派的建路倡議.....	206
二、中日戰爭後帝國主義爭奪中國路權概況(1895—1899年)	216
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)	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	
路權的關乎(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

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)	341
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)	341
一、李鴻章出賣東清路權(1896—1897年).....	341
(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
二、帝俄對南滿路權的掠奪(1898年).....	364
三、帝俄對北京至中俄邊界路權的掠奪陰謀(1898—1899年).....	368
四、美帝國主義爭奪東北鐵路建築權的陰謀活動(1896年).....	379
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)	376
一、德帝國主義對山東全省路權的掠奪(1897—1900年)...	376
(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

第三節 英、俄等國掠奪山西鐵路權益的活動(1897—1900年)····· 406

一、華俄道勝銀行對山西鐵路建築權的掠奪(1897—1900年)·····	406
(一)胡聘之議借俄、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

第四節 英國龐大鐵路網的侵略計劃(1896—1900年)·····421

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築路權的 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
第三節 法、英對華南與西南地區鐵路權益的掠奪(1901—1910年).....	654
一、滇越鐵路的建遺(1901—1910年).....	654
(一)滇越鐵路公司的組成.....	654
(二)帝國主義者對築路華工的茶毒.....	664
(三)滇省人士要求收回滇越路權.....	668
二、法國掠奪兩廣路權的活動(1902—1910年).....	673
(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
三、英國屢築滇緬鐵路的陰謀(1901—1910年).....	679
四、英國對西藏路權的覬覦(1904—1907年).....	682
附：英國對伊犁鐵路的覬覦.....	683
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).....	684
一、日本的侵略陰謀及其掠奪路權的活動(1902—1904年).....	684
(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
二、美國掠奪閩、浙、贛三省路權的陰謀(1903—1905年).....	713

(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
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).....	728
第一節 贖買京漢鐵路的英法借 款(1901—1910年).....	728
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
第二節 英侵略勢力滲入粵漢鐵路和廣九 鐵路(1900—1907年).....	749
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.....	760
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驛局(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

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)	923
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)	923
第二節 民營鐵路的興起(1903—1911年)	929
一、潮汕鐵路的修建(1903—1909年)	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
二、新寧鐵路的建造(1904—1911年)	945
(一)新寧鐵路公司的倡建.....	945
(二)新寧鐵路的建造和展築.....	951
三、華商的其他築路計劃(1902--1911年)	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
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)	963
一、江西鐵路公司的創設和南潯鐵路的建造(1904--1911年)	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
二、福建鐵路公司的組成和漳廈鐵路的	
建造(1904—1911年)	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
三、浙江、江蘇兩省省內鐵路的籌建	
經過(1905—1911年)	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
四、安徽鐵路的規劃(1905—1911年)	1009
第四節 鄂、湘、粵三省分辦粵漢	
鐵路(1906—1911年)	1020
一、三省分辦粵漢鐵路公約及初時各省進行	
概況(1906年)	1020
二、鄂境路線的籌辦	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
三、湖南粵漢鐵路公司的組成	1034
附：湖南全省枝路總公司	1043
四、粵省籌辦省內線路的周折	1046
第五節 四川、雲南、廣西等七省的築路	
活動(1903—1911年)	1056
一、川漢鐵路的籌辦(1903—1911年)	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
二、雲南鐵路的籌建(1905—1911年).....	1098
(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
三、山西同蒲鐵路的籌建(1905—1911年).....	1118
四、陝西、河南兩省籌築西潼、洛潼兩路	
實況(1906—1911年).....	1124
(一)西潼鐵路.....	1124
(二)洛潼鐵路.....	1129
五、廣西境內鐵路的籌劃(1906—1911年).....	1135
六、黑龍江省官修齊昂枝路(1907—1909年).....	1145
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
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).....	1239
一、川粵漢幹路收歸國有的機關和鄂路的 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
附 錄.....	1298
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^①，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

^① 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、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。

窺。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。^①

〔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

^① 此節略未見。

家的內地勝利地作一切將來的競爭。”^①

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^②。……1858年5月8日，他〔斯普萊〕寫信說：“必須有英國到白古^③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。”^④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。”^⑤

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”^⑥。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^⑦。

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^①。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^②。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^③。

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^①。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”。^②司拉登探路隊得到了有限的成功，到達大理府後^③，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。