



中国

ZhongGuoTieLu
JINRONGYUWAIJIAO(1860-1914)

铁路

金融与外交
(1860-1914)

[法]约瑟夫·马纪樵 著
许峻峰 译
侯贵信 校

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

中 国 铁 路

金融与外交

(1860 - 1914)

[法] 约瑟夫·马纪樵 著

许峻峰 译

侯贵信 校

中 国 铁 道 出 版 社

2009 年·北 京

北京市版权局著作权合同登记号 图字 01-2009-1640 号

内 容 简 介

本书来自于法、英、美、德、俄等国的外交史料,系统完整地整理了第二次鸦片战争至辛亥革命期间中国铁路的发展史,以及与铁路相关的外交史。本书适用于中国近代铁路史和外交史的研究者,相关专业师生,以及对此领域感兴趣的读者。

Joseph Marchisio

Les Chemins de fer chinois

Finance et diplomatie(1860 ~ 1914)

ISBN:2-84279-203-3

Copyright © 2005 by Librairie YOU-FENG

本中文简体翻译版由 Librairie YOU-FENG 授权中国铁道出版社出版。此翻译版的出版和销售得到出版权和销售权的所有者——Librairie YOU-FENG 的许可。

版权所有,未经书面许可,本书的任何部分和全部不得以任何形式复制。

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路:金融与外交(1860 ~ 1914)/(法)马纪

樵著;许峻峰译. —北京:中国铁道出版社,2009. 4

ISBN 978-7-113-09759-2

I. 中… II. ①马…②许… III. ①铁路运输—交通运输

—中国—1860 ~ 1914②外交—中国—1860 ~ 1914

IV. F532.9 D829

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 055947 号

书 名: 中国铁路:
金融与外交(1860 ~ 1914)

作 者:[法]约瑟夫·马纪樵 著,许峻峰 译,侯贵信 校

总 策 划:李贵生

责任编辑:殷小燕

封面设计:陈东山

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街 8 号)

网 址:<http://www.tdpress.com>

刷:北京鑫正大印刷有限公司

次:2009 年 5 月第 1 版 2009 年 5 月第 1 次印刷

开 本:880 mm × 1 230 mm 1/32 印张:9.25 字数:241 千

印 数:1 ~ 3 000 册

书 号:ISBN 978-7-113-09759-2/K · 165

定 价:40.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

电 话:市电(010)51873170,路电(021)73170(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)63549504,路电(021)73187

序

约瑟夫·马纪樵先生撰写的《中国铁路:金融与外交(1860 - 1914)》一书在中国出版,这是一件值得庆贺的事情。首先,我热烈祝贺马纪樵先生,他的大作终于与中国读者见面了,这也是马纪樵先生多年的夙愿。这本书的出版可以帮助中国读者全面了解中国铁路史,特别是1860年-1914年英法列强争夺在中国铁路权的一段历史。重温这段历史,我们会更加珍惜今天中国所面临的发展的大好机遇。

我愿意向中国读者推荐这本书,首先是因为这本书有着独特的视角。

独特的视角是与作者的经历密切相关的。马纪樵和他的夫人伊莲娜于1959年-1965年在外交学院教法语。马纪樵先生是法中友协的领导人之一,他们夫妇二人到外交学院教法语是受法中友协的委托。1959年-1965年,中国经历了三年自然灾害的困难时期,经济上十分困难。马纪樵夫妇本来被安排居住在生活条件相对较好的友谊宾馆,但是他们非常热爱中国,认为友谊宾馆离外交学院太远,作为老师,他们希望靠学校近一点。为此,他们给周恩来总理写了信,要求搬到外交学院来居住。信写得情真意切、十分感人,周总理被感动了,同意了他们的要求。他们搬到外交学院来居住后,与学生更接近了,经常辅导学生的学习。中国外交战线上有相当一批讲法语的外交官都是马纪樵夫妇的学生。在中国经历的困难时期,他们没有嫌弃中国,而是选择了与中国人同甘共苦,这反映了他们对中国的热爱,对外交学院学生的热爱,对中国前途的关心。

马纪樵夫妇年轻时参与创建法中友协,毕生致力于法中友好,不管出现什么样的困难和风浪,他们从来没有动摇过,经常挺身而出对法国

公众介绍中国的真实情况。他们之所以如此,是源于他们的信念,他们相信法中友好是值得为之献身的事业,法中两大民族友好对两国有好处,对世界有好处。鉴于他们对中法友谊的贡献,2005 年中国政府授予他们给予国际友人的最高奖“友谊奖”,温家宝总理还亲自接见了他们。

我之所以要向读者们推荐这本书,还因为马纪樵先生是一位治学严谨的学者。马纪樵先生本人是历史学家,他对 1860 年 - 1914 年中国铁路史十分感兴趣,是因为他认为这段历史表明帝国主义列强在中国借修铁路为名,行争夺势力范围之实。马纪樵在中国任教期间,以及后来多次访华时,他在中国学者的帮助下,查阅了大量的档案资料。1965 年他回到法国后,继续从事这方面的研究,查阅了法国外交部的档案,自费去英国大英博物馆,花两个月时间查阅那里的档案。他在撰写《中国铁路:金融与外交(1860 - 1914)》的过程中一再核对中、法、英档案,力求比较准确地反映当时现实。马纪樵先生在外交学院任教期间,还努力学习中文。他已是一位 85 岁高龄的老人,还亲自校对本书的中译文,以求文字能够确切反映他的思想。

我之所以向读者推荐这本书,还因为马纪樵先生写这本书几乎花费了他毕生的精力,前后历时 40 多年。有人 10 年写一本书,称为“十年磨一剑”,他这本书是 40 多年磨一剑。这里面包含了多少辛劳,多少不眠之夜,多少在查阅资料中发现矛盾所引起的苦恼。一个治学严谨的人花了 40 多年写的一本书一定有它的独到之处。

我是到法国之后才认识马纪樵先生及其夫人的,当时在使馆工作的不少外交官都是马纪樵夫妇的学生,学生称他们为“马老师”,我听到了很多对两位老师的好评。我的夫人施燕华是学英文的,法文过去学过一点,但是不能用。1998 年 11 月我们到法国后,施燕华开始学习法文,主要是跟马纪樵先生的夫人伊莲娜学习。施燕华课堂上经常问很多问题,马老师总是给她令人满意的答案,也有些问题马老师答不上来,她就回去查,从不敷衍。马老师教书很认真,教得很好,所以施燕华在我们驻法国后期已经基本能够使用法语了,这都是马老师的功劳。

本书的审校者侯贵信先生，他曾是我国驻马赛的总领事。我当年在外交部翻译室工作的时候，我们曾在一个办公室。贵信是我国法语界一位高水平的资深专家，他对本书翻译做到了“信达雅”，这是很不容易的。

我在这里还要感谢李贵生先生为出版这本书所提供的资助。贵生是一位企业家，他是到法国留学后留在法国创业的，创业过程当中遇到了很多的磨难，但他从来不畏缩。今天他成为一位成功的企业家，完全是他奋斗出来的。他愿意资助出版这本书，反映出来他对中法两国关系的关心。

本书的初稿译者许峻峰先生，在翻译本书之前，走遍北京各大图书馆，查阅各种历史资料，认真校对确认，为本书的历史资料翻译做出了重要贡献。

我还要感谢铁道部档案史志中心与北京交通大学吴绵先老师对书稿提出了宝贵的复审意见，中国铁道出版社欣然同意出版这本书，填补了中国铁路史上的一段空白。

1964年中法建交以来，两国关系的发展总的看来是比较平稳的，但期间也遇到一些困难。中国人民和法兰西人民是两个伟大的民族，都对人类文明做出重大的贡献。在新世纪里两国要深化合作就需要进一步加深相互了解，本书的出版毫无疑问将会增进两国人民之间的相互了解。所以，本书的出版是可喜可贺的！

吴建民

二〇〇八年四月
于北京

告 读 者

直到 1914 年,主要货币之间汇率没有变化。 $1 \text{ 英镑} = 25 \text{ 法郎}$,
 $1 \text{ 美元} = 5 \text{ 法郎}$, $1 \text{ 马克} = 1.25 \text{ 法郎}$ 。而中国的白银官价(海关价
格)则在不断地贬值,1863 年 3.1 两白银兑换 1 英镑,而到了 1914 年
7.5 两白银兑换 1 英镑。

引 言

中国铁路建设问题,在第一次世界大战爆发前的半个世纪里即已提到议事日程,其重要性在不断增加。

这是中国国门因工业列强对外扩张而洞开的结果之一。1815年以后,首先在英国,继而在西欧国家和美国发生的工业革命、机械化和资本主义的飞速发展促使这些国家进行对外经济和领土扩张。

英国作为当时世界上遥遥领先的第一工业、贸易和海洋强国,统治着印度,占领了好望角、亚丁、新加坡和澳大利亚等广大地域,它自然也梦想打开旅行家和海员们描述的富庶且人口众多的中国市场。

而此时的中国仍然处于封闭的农业经济阶段。土地所有权掌握在贵族和地方豪绅手中,土地构成对农民进行封建剥削的基础:农民除了要缴纳实物地租外,还要承担各种苛捐杂税和劳役。此外,对于那些耕种自己土地的农民,地主通过放高利贷也对他们进行盘剥。

中国的经济形态是,在一村或个别情况在一县的范围内,完全自给自足的自然经济。除了贡品(在中部八省缴纳粮食并通过大运河运送到京城)以及包括茶叶、丝绸、蔗糖等在内的少数奢侈品外,全部农产品在当地消费。同时,发达的手工业为当地居民提供了陶瓷、布匹、竹藤器、农具等日常生活必须品。

国家作为地下资源的所有者,对矿产资源或者直接开发,或者转让私营企业进行开采:北方(山西、山东和直隶)生产铁和煤炭,南方(云南和广西)则生产铜、锡和银。

在中国南方一些省份,出现了农产品和矿产品加工工业:杭州、苏州特别是南京成为丝织业中心;茶叶加工厂在广东和汉口(砖茶);糖

加工厂在广东和福建；陶瓷加工业在江西景德镇；炼铁厂在山东和广东，其中仅仅在佛山一地就集中了 100 多个生产兵器和日用品的炼铁厂。

但是这些带有资本主义萌芽性质的私营工业的发展却受到了封建制度的阻碍：在 19 世纪初叶，清政府明令禁止丝织作坊拥有 100 台以上的织机，并对每部织机征收高达每年 50 两的税银。

然而，正是这些工业产品提供了中长途贸易的货源，该项贸易以水路运输为主，其中传统航路是京杭大运河和连结广州和长江的水路。

沿海和内河港口的商人组成了行会，他们是一个充满活力、努力进取的阶层，但是他们受到官僚文人的鄙视，在政治和社会生活中没有与其经济作用相适应的地位。

其原因是中华帝国在长达 25 个世纪的时间里保持了儒家政体的原则和结构。皇帝受命于天，拥有绝对的权力。从京城到全国各省，维系皇权的是一个巨大而等级森严的官僚体系，官僚们经科举考试选拔录用，而科考只要求他们熟读儒家经典，不问其管理或技术能力。

然而这种作法却与“圣贤治国”的理念背道而驰。就读时间乃至科举考试的组织，无不对贵胄豪强和地主子弟有利。在地方各级，文人和乡绅名士掌控着全部政治和经济权力。绝大多数官吏腐败无能，其手中的权力变成了他们中饱私囊的工具。

源自满洲的清王朝，自 1644 年定都北京以来，在两个多世纪的时间里严格保持了异族统治的特点：满人贵族把持朝政以及中央政府。满人军队，即八旗军，拥有特权地位并驻守在所有重要城市。主要由秘密社团组织、带有汉民族主义色彩的反清活动，利用农民的不满情绪持续存在。一个典型的例子就是 1796 年至 1805 年由湖北白莲教领导的农民大爆动。

以浩瀚沙漠为屏障，中央帝国从喜马拉雅山到太平洋沿岸全然与外部世界隔绝。这种独立状态得益于向清朝进贡的“外部附属国”形成的保护带，它们是尼泊尔、锡金、缅甸、暹罗、老挝、安南和朝鲜。对于满脑子儒家教条的满清官员来说，世界的其他地区居住的都是野蛮人，

同他们的关系只限于出售茶叶、丝绸和瓷器,购买棉、毛织品。

中国的对外贸易主要经由以下 3 条商路进行:

1. 通向俄罗斯帝国的茶道:在汉口制造的砖茶先运抵北京,再由驼队经张家口和蒙古运往西伯利亚。

2. 由中国南方通向印度支那和爪哇岛的海上商路。

3. 广州商会与英国东印度公司以及美国、荷兰和法国的贸易通道。伴随着英国的不断海外扩张,该商路成为最重要的一条通商渠道。

(1)从 1784 年到 1834 年的 50 年间(1834 年东印度公司丧失了对华贸易的垄断地位),中英贸易额增长了 5 倍^①。

中英贸易额

单位:百万两白银

年份	中国进口额	指数	中国出口额	指数	总额	指数
1780 - 1784	1.302	100	2.083	100	3.385	100
1830 - 1833	7.335	563	9.950	478	17.285	511

(2)中英之间 800 万英镑的贸易总额占中国进口总额的 79.8% 和出口总额的 74%。而贸易额增长主要因素是对中国的鸦片销售增加,其在 1833 年占到了中国当年进口总额的一半。

(3)英国强行向中国倾销鸦片导致了 1840 年第一次鸦片战争爆发。1842 年签订了《南京条约》,该《条约》是中国近代史上外国侵略者强迫清政府签订的第一个不平等条约。中国割让香港给英国,并开放包括广州和上海在内的 5 个城市为通商口岸。法国和美国于 1844 年得到了与英国相同的商业利益,而后的地位遥遥领先。到 1864 年,英国垄断了中国对外贸易总额的 83%,即在 1.05 亿两白银贸易中占 8 700 万两,折合 2 900 万英镑。

(4)英国在中国南部沿海站稳脚跟,立即着手向中国内地渗透。然而,1850 年广西爆发太平天国运动,并在 1853 年后扩展到从南京到上海的长江流域,这在当时,制约了英国人的扩张,但从

^① 《中国近代对外贸易史资料》第一册,北京 1959 版,第 273 - 274 页(表)。

长远来看,由于它削弱了清政权,反而有利于英国扩张。这就是清廷之所以接受在中国沿海设立海关并由外国人领导的原因,他们分别是1855年就任的英国人李泰国(Horace Lay)和1863年就任的赫德(Robert Hart)。

英、法、美国的无理要求遭到清政府拒绝导致1856年第二次鸦片战争爆发,此时法国站在英国一边参加了战争。战争的结果是《天津条约》(1858年)和《北京条约》(1860年)的签订。中国从此被迫开放包括天津和南京等9个城市为通商口岸,扩大汉口和天津为外国租界,以及直至汉口的长江内河自由航行权。

1861年至1864年,在外国列强的帮助下,清政府镇压了太平天国运动。此时出现了中国最早期铁路发展计划。

促使欧洲人在中国建造铁路的原因和他们在欧洲以外的其他地区进行扩张的原因是一样的,即为其产品和资金寻求市场——无论是在殖民地还是在那些政治上独立的国家,比如奥斯曼帝国和拉丁美洲国家,无不出于此目的。

建造铁路本身对于欧洲国家来说是有利可图的,他们提供技术人员、资金、铁轨、机具设备和机车。而铁路建成之后的经营同样有利可图,因为“铁路可以把地上产品和地下资源、食品和原料运往外地,而在此之前经营这些产品只取得局部利益;同时,铁路为在欧洲制造的商品进入市场提供了便利^①”。

然而肯特(Kent)^②、马士(Morse)^③以及其后的历史学家并没有提到,在1863年至1877年间关于上海吴淞铁路计划之前,还有1863年

① 勒努万(Pierre Renouvin):《武装的和平与世界大战1871-1919》(La paix armée et la Grande Guerre 1871-1919),第2卷,巴黎1960年版。

② 肯特(Percy Horace Kent):《中国铁路企业》(Railway Enterprise in China),伦敦1907年版。

③ 马士(Hosea B. Morse):《中华帝国对外关系史(1834-1911)》(英文版)(The International Relations of the Chinese Empire 1834-1911),第3卷,上海1910年第1版,1918年第2版。

上海至苏州的铁路计划以及 1864 年的斯蒂文生 (Stephenson) 计划。他们认为,中国政府对于具体的最初铁路建设计划的拒绝,导致了欧洲外交人员和商人在其后的 30 年间只限于空泛议论修建铁路,这些建议只有原则和理论意义。“争夺特许权的战争”仅在 1895 年中日甲午战争之后才开始。

然而,一些外交文件,特别是英国的外交文件却提到了在 1875 年修建上海吴淞铁路之前的一些具体的铁路计划。通过研究这些鲜为人知的文件^①,我们得知欧洲人对于中国铁路的实际关切在 1858 年到 1875 年间从来没有停止过,而对于“特许权的争夺”早在 1884 年到 1885 年中法战争结束之后就开始了。

外国列强在铁路问题上对中国施加的压力在半个世纪的时间内几乎没有间断过。而中国,名义上独立实际上处于半殖民地状态,却要以在部分甚至全部领土上丧失主权为代价,换取修筑铁路带来的物质利益。

在中国人看来,对于国家独立的担心是铁路问题的关键所在:从 1863 年(中国第一次拒绝外国修筑铁路的要求)到 1914 年,这种担心一直或强或弱地存在于中国官吏、商人和普通老百姓的思想中。

中国人从一开始就认识到,铁路会帮助外国的经济渗透从沿海口岸扩展到内地。而经济渗透很可能是多个列强对中国进行政治渗透的前奏或借口。列强们瓜分中国已经不是理论上的威胁:俄国吞并滨海^②(1858~1860 年),英国吞并缅甸(1852 年和 1885 年)以及法国吞并安南和东京湾(1885 年),划分外国租界、租用地和势力范围(如满洲、蒙古、云南和山东),这一切都清楚地证明了这一点。

此外,任何一个西方强国都没有低估铁路在中国作为经济和政治

① 伯尔考维茨(Nathan Pelcovits)著《中国通和英国外交部》(Old China Hands and the Foreign Office)(纽约 1948 年版,第 113-121 页和 133-135 页)除外,该书引用了英国外交部档案。

② 包括黑龙江和乌苏里江至太平洋沿岸地区。

渗透的工具的作用。面对列强之间的竞争,清政府采取了“以夷制夷”的策略,即依靠某国以抵制另外一国的铁路计划,其结果是围绕铁路问题展开了一场尖锐复杂的外交斗争,该斗争构成第一次世界大战世界政治和结盟组合游戏的一部分。

在对中国进行经济和政治渗透的问题上,列强之间的争斗首先体现在这些西方国家政府对于本国工业企业(如铁轨、机车或车厢的供应商)的扶持上。其次,自1890年起,金融因素开始占据首要地位,属于帝国主义本质特征的资本输出可以在铁路方面投入巨资并产生非常可观的效益。多国银行和财团之间的激烈竞争使得它们的政府参与其中并导致了金融联盟的形成,但是这些金融联盟并不总是和政治联盟相吻合。

然而,我们不能简单地把铁路问题归纳为外交和金融问题,尽管这两方面在大多数铁路计划中起决定性作用。我们必须同时研究修筑铁路对中国在政治、经济和社会方面的影响。

铁路如同电报一样,缩短了距离,从而有利于中央集权,中央政府可以更容易地控制各省督抚,而督抚们也可以加强对地方官吏的监控。各地大小劣绅对此当然恶眼相看,对技术革新充满敌意。

从经济角度讲,铁路为其经过的地区提供了新市场(贸易港口或者大城市),在促进了某些产品发展的同时也导致那些需求不旺产品的衰落,同时伴随着一些港口的衰落和开通铁路城市的兴旺发达。此外,铁路引进了国外商品,从而使某些作物不复存在,因其生产成本要高于进口产品,再有就是从前兴旺发达的手工业也走向衰落。

从社会角度讲,铁路导致大批运输行业的劳动者(主要是车夫,还有船夫)失去工作,使小客栈破产。这就是公众反对铁路的主要原因。但是,也有一定数量的农民成为铁路职工或者维修工和修理厂的工人。所以,铁路也促使了中国工人阶级的形成。铁路对于各沿线地区的影响是巨大的,但是对于整个中国意味着什么呢?答案是,在1914年以前,影响微乎其微。

由此看来,中国铁路问题在这半个世纪里越来越复杂化。我们大

致可以划分如下历史阶段。

1863年,开始了所谓的“英国人时期”,英国商人几乎是自主提出了建筑铁路的计划,一般地说他们并没有得到英国政府或英国驻华代表的支持。

1885年,出现了不可小视的竞争者:法国人和德国人,参加了“辛迪加”的法德商人在其政府的支持下“争夺特许权”。

1895年,开始了所谓的“瓜分狂潮”和对中国的“宰割”,并在1898年达到了高潮,之后义和团运动使之暂时告停。在这一时期,出现了列强(法俄和英德)之间关于中国铁路问题的第一次谅解。

从1902年开始,各国在中国铁路问题上的谅解越来越受制于世界政治斗争;我们看到法英和解,英德和俄日对抗。由于意识到外交冲突使他们在中国的工作陷于瘫痪,实业家们在1908年至1911年间经过百般周折终于组成国际金融财团,以控制中国的金融、工业和铁路建设。

然而,1911年爆发的辛亥革命以及随之而来的政治动荡使争夺特许权的斗争和列强争斗自1912年起便再次燃起。这场争斗因第一次世界大战的爆发而嘎然停止。

那么,为什么本书采用1914年而不是1911年作为分界线呢?

1911年辛亥革命的起因虽然源于四川川汉铁路问题,但是它丝毫没有触动上面提到的问题。经过几个月的观察,列强们看到孙中山和袁世凯领导的年轻共和国在全国范围内行使如同满清皇帝一样的权力时,便在1912年至1914年间签订了为数众多的铁路特许经营合同,这些合同与革命前签订的那些合同大同小异。

第一次世界大战的爆发终止了资金、技术人员和铁路物资向中国的输入(日本除外,它要利用其他大国暂时退出中国的机会获利)。1918年以后的国内外形势完全不同了。

如同许多其他领域一样,在中国铁路问题上,第一次世界大战标志着—个阶段的结束。

目 录

上篇 英国人时期(1863 - 1885)

第 1 章 未果的计划(1863 - 1875)	3
1.1 上海—苏州铁路计划(1863)	3
1.2 斯蒂文生计划(1864)	5
1.3 中国铁路公司(1864 - 1867)	9
1.4 英国领事计划(1867 - 1875)	13
1.5 关于修建缅中铁路的英国计划(1858 - 1874)	19
第 2 章 中国统治者与铁路问题(1863 - 1884)	23
2.1 至 1868 年中国的官方态度	23
2.2 蒲安臣(Burlingame)使团及其影响(1868 - 1878)	29
2.3 关于铁路问题的奏章	33
第 3 章 首批建成的铁路(1865 - 1884)	41
3.1 外国修建的第一条铁路的失败:上海—吴淞线 (1865 - 1877)	41
3.2 中国的第一次成功:开平铁路(1877 - 1884)	58
第 4 章 受质疑的英国霸权(1863 - 1884)	65
4.1 英国的舆论与英国外交官的立场	65
4.2 利奥波德二世的计划(1866 - 1876)	70
4.3 对云南的垂涎	74

中篇 列强角逐(1885 - 1905)

第 5 章 中法战争的影响(1885 - 1895)	81
----------------------------	----

5.1	列强间的首轮争夺	81
5.2	关于铁路问题的第二次大争论(1884 - 1894)	86
5.3	中国铁路网的诞生	96
第6章	从甲午战争到义和团运动(1895 - 1900)	106
6.1	列强增加施压	106
6.2	卢汉铁路谈判	111
6.3	1898年的瓜分狂潮	115
6.4	风暴间的暂时平静	123
6.5	外国修建的铁路	128
6.6	中国的抵抗	139
第7章	从义和团运动到日俄战争(1900 - 1905)	144
7.1	义和团运动及其影响	144
7.2	比利时的野心	152
7.3	法国的迟缓	160
7.4	英国的捉摸不定	165
7.5	德国的效率	168
7.6	俄国的不慎重举动	169

下篇 中国与国际金融(1905 - 1914)

第8章	日俄战争的影响(1905 - 1908)	173
8.1	东北的复杂局面	177
8.2	由中国修建和赎回的铁路	185
8.3	东部地区问题	191
8.4	南方的铁路建设	196
8.5	法国的例外	199
8.6	起自汉口的铁路	201
第9章	世界主义还是国有化(1909 - 1911)	206
9.1	四国银团	207
9.2	东北的新乱局:东北诸铁路中立案	211

9.3	长江以北的铁路建设	216
9.4	长江以南的风潮和革命	218
9.5	三个月的不确定时期	223
第 10 章	民国与铁路(1912 - 1914)	228
10.1	孙中山的宏伟计划	230
10.2	二次革命及其影响	233
10.3	1913 - 1914 年的掠夺狂潮	234
10.4	中国的成就	249
10.5	日本的扩张	252
外一章	总结 1914 年的中国铁路网	254
附 录		261
参考文献		265