

中国铁路发展史

肯 德 著

生活·讀書·新知 三 联 書 店

中国鐵路發展史

肯 德 著

李抱宏等譯

生活·讀書·新知

三 联 書 店

Percy Horace Kent
RAILWAY ENTERPRISE IN CHINA
*An Account of Its origin
and Development*

Edward Arnold

London, 1907

根据英国爱德华·安诺德书店 1907 年版译出

附圖五幅系据原圖复制

中国铁路发展史

(英)肯 德 著

李抱宏等译

生活·读书·新知三联书店出版

(北京朝陽門大街 320 号)

北京市書刊出版業營業許可証出字第 56 号

北京外文印刷厂印刷·新华书店发行

开本 850×1168 公厘 $\frac{1}{32}$ · 印张 9 · 插页 1 · 字数 231,000

1958 年 6 月第 1 版

1958 年 6 月北京第 1 次印刷

印数 00,001—2,000 定价(9)1.20 元

统一书号 11002·140

校对者：陈尊是等

目 次

序 言	1
第一章 麦克唐納·斯蒂芬生爵士	3
第二章 淞沪鐵路	10
第三章 台灣政府鐵路	17
第四章 开平矿山鐵路	23
第五章 开平矿路局和中国鐵路公司	27
第六章 关内外鐵路和东省鐵路 (1890—1900 年)	36
第七章 关内外鐵路——自 1900 年到現在	58
第八章 东省鐵路——1900 年到現在	73
第九章 秦皇島支路	83
第十章 鐵路讓与权的爭夺	87
第十一章 北京—汉口鐵路, 或称京汉鐵路	93
第十二章 汉口—广州鐵路, 或称粵汉鐵路	105
第十三章 英国福公司鐵路	117
第十四章 揚子江流域鐵路系統	123
第十五章 德国在山东的鐵路权利和津浦鐵路	135
第十六章 法国在华南的鐵路权利	150
第十七章 正定府—太原府鐵路, 开封府—河南府—西安府鐵路, 汕头—潮州府鐵路, 广州—九龙鐵路, 澳門—佛山鐵路, 緬甸—揚子江鐵路, 江西省鐵路	166
第十八章 結論	179

附录甲

第1号	关内外铁路草合同	197
第2号	关内外铁路合同(总纲)	199
第3号	中国政府与华俄道胜银行订定建造经理东省铁路合同	203
第4号	东省铁路公司章程	205
第5号	1899年4月28日俄国外交大臣模拉維夫与英国駐俄 大使司各脫互換照会原文	211
第6号	中日新奉吉长铁路协約	213

附录乙

第1号	卢汉铁路比国借款續訂詳細合同	215
第2号	卢汉铁路行車合同	221

附录丙

第1号	中国政府特派督办铁路大臣与福公司特派大英前駐沪 总領事福公司总董哲美森商訂河南道清铁路建筑借款 合同	223
第2号	铁路总公司与福公司商訂河南道清铁路行車合同	227

附录丁

沪宁铁路借款合同	231
----------------	-----

附录戊

第1号	中德胶澳租借条約中关于山东铁路矿务专条	242
第2号	津鎮铁路草合同	243

附录己

第1号	正太铁路借款合同	249
第2号	正太铁路行車合同	255
第3号	汴洛铁路借款合同	258

第4号 广九铁路借款合同	265
--------------------	-----

附录庚

英国驻华公使与中国政府关于不割讓揚子江流域互換照会抄件	273
-----------------------------------	-----

部分名詞英汉对照及索引	275
-------------------	-----

譯后記	282
-----------	-----

圖 例

关内外铁路、新奉铁路及京张铁路圖	35
------------------------	----

沪宁铁路圖	125
-------------	-----

德国在山东省建筑铁路及开采矿山等权利和

津浦铁路圖	137
-------------	-----

法国在华南铁路权利圖	154
------------------	-----

中国及滿洲铁路圖	全文之后
----------------	------

序 言

本書意欲記錄中國鐵道事業的起源和成長的情況，以及敘述其發展的現狀，並旨在對所謂遠東問題的重要局勢作一簡明而公正的說明。

本書並不十分嚴格按照年代編排，但對於地域及歷史的情況則相當照顧到這一點。這種題材需要作這樣安排，所以作者敢信這是既合邏輯而又方便的做法。

本書附錄中包括比較重要的鐵路合同和其他文件的原文。我希望這可使本書具有參考的價值。

地名的羅馬拼音是一個有些困難的問題。在目前湯麥斯·威妥瑪爵士(Sir Thomas Wade)的方法是公認的方法，但近來有一種趨向對早就按照習慣決定了地名的拼音有所變更。但是這種變更究竟是否完善還值得懷疑，大體上說來一方面根據這種習慣決定的拼音法，同時在其他情況下仍根據上述中國文字的羅馬拼音法似均屬必要。中國海關報告書中所採取的拼音似乎就是根據這個原則；所以本書尽可能遵循這個原則。

關於地圖，應該作一說明，凡是未經中國政府核准建築的路綫，雖然有些計劃在本書內已經詳加討論，均未列入圖中。依據這樣的方針，使本書附圖能確切地表現出目前的情況；至於尚未定型的計劃綫也沒有列入圖中，那只好等將來再版時再說了。

還須補充說明的，本書所制的那些圖——許多更重要的地圖都以此為根據——系關內外鐵路的考克斯君(A. G. Cox)所繪，作者謹在此感謝他的幫助。

這兒作者要求說明一下，雖然作者不能對本書希望完全沒有錯誤，但僥幸地處在一個有利的地位，對本書的撰著獲得了可靠的資料。並由於居住在中國，除掉有機會觀察了通車的各鐵路外，作者還榮幸地會見了有關的領導人物，他們給予作者許多有益的建議和批評。對於他們以及其他曾提供善意幫助的朋友們，作者乘此機會表示誠懇的感謝。

承美國駐華公使柔克義(W. W. Rockhill)慨允，使作者獲得了下列一些譯文：中國政府與華俄道勝銀行(Russo-Chinese Bank)所訂合同，以及收入他所編的極有價值的著作：“一八九四年至一九〇〇年中外條約匯編”(Treaties and Conventions entered into by China between 1894—1900)中的汴洛鐵路合同。

關於借款合同以及其他若干重要文件，作者特別要感謝下列諸位先生：已故的法國駐天津總領事羅契(Rocher)；日本帝國前駐天津總領事，現任駐英大使伊集院；美國駐上海總領事查理·田貝(Charles Denby)；摩利遜博士(Dr. Morrison)；現任中英公司(British and Chinese Corporation)駐北京代表漢蘭德(J. O. P. Bland)；和福公司(Pekin Syndicate)總董，英國前駐上海總領事喬治·哲美森(George Jamieson)。中國關內外鐵路總工程師金達(C. W. Kinder)也曾給予作者一般有用的資料，但遺憾的是由於他本人好靜的習性使作者無法了解有關他在中國的鐵路發展事業中的偉大的作用。

肯 德(P. H. Kent)

1907年8月28日。

第一章 麦克唐納·斯蒂芬生爵士

(Sir Macdonald Stephenson)

中国的铁路事业前后包括四十多年的历史。这段历史直接反映了中国官吏的主要特性，和列强远东政策的倾向。

广义地说，这段历史可归纳成为三个阶段：第一个阶段是列强试图说服中国人准许输入铁路；接着是中国人自发的进步运动时期；最后一个阶段是铁路权利获得时期，这个时期主要的特点是中國铁路受到列强的控制。

按照年代来说，这几个阶段大概可以说等于下列各个时期：1863年至1878年；1879年至1894年中日战争爆发；以及从那时起到目前为止（译者按：本书作于1907年，凡书中所说的目前均指该年）。

关于将来的情况，最聪明的办法还是不要先作预测。但也不妨说明一下，目前的趋势是中国正在挣脱列强的控制。

在中国人尚未准备接受现代交通工具之前，外国人的努力劝告，到底达到何种程度的成就，我们将可以从本章和淞沪铁路的一章中看到^①。至于后段的历史，下文将详加叙述。

1863年7月20日，有27家洋行，其中大半是英商，这些“商人均侨居于大清国之上海”，他们呈请“钦差大臣江苏巡抚李大人^②，要求建筑上海至苏州间铁路的特许权”^③。

① 参阅本书第二章。

② 李鸿章。

③ 摘录自呈文。

苏州位于太湖——又名“大湖”以东不远的内地，在上海正西，相距約八十哩。那时苏州被太平軍占领，不过叛乱即将接近复灭，“申請人深信皇上軍隊不日将从叛軍手中克复此城，恢复周围地区秩序；認為現今提出自苏州至上海間建筑鐵路权利之要求，实为一适当之时机；建筑此路，可仿照当时各国之筑路办法，由正在筹設之‘沪苏铁路公司’承办”^①。

李鴻章虽然在他的后半生中曾积极扶植铁路事業，但不幸他当时沒有贊同。誠然，“这一个計劃虽經領事团的重要人物关說，却遭到断然的拒絕。李鴻章明确地通知領事团說：只有中国人自己創辦和管理的铁路才会对中国人有利；并且中国人民坚决反对在内地雇用許多外国人；而一旦因为筑路，中国人民的土地被剝夺的时候，将会引起極大的反对。他更直率地拒絕居間，把任何属于这一类的建議奏报清廷；他甚至还說他認為有反对外国人追求铁路讓与权的企圖的責任，因为这种讓与权將使他們在中国获得过分的势力”^②。

这个打击是巨大的，因而这个計劃只得放弃。申請人也認識到他們的建議至少还是提得过早了一些。

就在这个关头，麦克唐納·斯蒂芬生爵士出場了。他是一个著名的工程师，二十年前他曾为印度設計第一条铁路，后来他成为与發展印度铁路系統有关的杰出人物。在1863年春，怡和洋行(Gardine, Matheson & Company)一位过去的股东把他的注意力吸引到了中国。他深深感到中国将因铁路的輸入而使各方面突飞猛进，他决定下一年秋天訪問中国。同时，他抱着要把中国从他所認為盲目發展的禍害中挽救出来的宏願。他的意見是：“一开始就决

① 摘录自呈文。

② 1864年哈利·巴夏礼爵士(Sir Harry Parkes)致麦克唐納·斯蒂芬生爵士函。

定一个綜合的鐵路系統計劃，使所有的鐵路都按照这个系統建造，这样，就可避免英国人由于缺乏这种鐵路系統而發生的禍害，在很多場合本来一笔資金能足够办成的事情，却花了两笔資金，这不仅严重地損害了股東兩方面的權益，而且还剝奪了公眾的全部經濟利益，一个健全地組織的鐵路系統才能保證这种利益”^①。

我們將來可以看到在麥克唐納的建議中深深地含蓄着这个信念，的确这是他建議中的主要特色。

当他初到远东的时候，他就满怀希望地从事于他自己所承担的工作，然而，無疑地一等到他与事实接触后，就發現他的前途有着比他原来所設想的更大的困难，以前上海提出申請的外商們的命运，已經足够清楚地指出了中国官方的意見，虽然他在后来提出的报告里充滿了乐观的語調，他不能不認識到把这种将会引起深远的变化的鐵路介紹到中国来，为时尚早。何况那时中国还没有准备接受外国的意見呢。长期以来他們对外国人和一切外国事物所抱的那种陈旧的輕視态度并未开始轉变，而同时，中国官方在过去与外人的关系上所形成的那种偏見与敌意，至今仍然像最初与外人接触时那样根深蒂固与令人痛心。

中国人的态度是明确的。外国人在中国获得一个穩固的立足点，还不过二十年，在南京条約簽訂之前，他們被限制在广州通商，他們侨居在那种不断受屈辱的制度之下饱受痛苦。直到1842年南京条約簽訂以后，他們才获得一个地位，作一个不算不适当的比喻，他們才改变了像古代羅馬的外国人所处的那样的境遇。

不幸得很，中国人并没有体会到这种变化，或者更确切的說，他們坚决地無視那种改变了的情况，为了保證这种已經發生了的变化获得合理而确实的承認，結果招致了长期的冲突。

① 麥克唐納·斯蒂芬生爵士：“中国的鐵路”（“Railways in China”），1864年版，第21頁。

在有名的“亚罗号战争”(Arrow War)中，事情可以说發展到了頂点，結果訂立了天津条約，多方面扩展了外国人的权利，紧接着这些事件，二年之后額尔金爵士(Lord Elgin)回到了中国，为了强迫执行新約的各项条款，就武装进攻北京。

在不到二十年中，中英之間曾發生三次战争，或者更确当地說，英国对中国进行了三次战争。在1858年和1860年的两次战争中，法国对英国提供了援助。中国军队屡战屡北。但中国人所受的屈辱还不止此。尽管中国方面作了多少年的英勇抵抗，然而外商最后还是获得了长期的立足点。

在这些事件發生之后的几年中間，很自然地导致了这样的結果：中国人对外国人的敌意加强了。要不是这样，那倒是令人惊奇的事情。条約本身必然的既不能产生友好的感情，也不能保証它的存在。总而言之，在十九世紀六十年代的初期，从中国官方的态度表明，中国人存在着强烈的排外情緒。他們信守着一个主张，就像亚历山大·米契(Alexander Michie)所說的那样：“不論付出任何代价，对外国人抱着一种‘远而避之’的坚定不移的政策”，而外国人始終感到兴趣的铁路事業，又沒有令人鼓舞的希望到来。实际上，中国并没有像那些比較热衷的人所希望的在那方面加以开放。麦克唐納·斯蒂芬生爵士在这种絕望的情况之下来到了中国。

他的第一步行动是傾听商人、传教士、官員等各階層的外国人对于把铁路輸入中国的意見。当然，在这一点上是沒有不同的意見的，問題毋宁說是在于时机的是否适当。当时征求了一些人的意見，他們暗示了困难和怀疑現在提出这个主张是否适当，这些意見是中肯的。可是大部分的人，由于他們已經表示贊同并热烈地詳談了商業的远景，对于这个計劃的能否实施就不願再加討論，而只靜待事态的發展。

接着听取了中国人的意見，为此，斯蒂芬生爵士在广州和中国

商人們举行了大会。

中国商人一向有一种强烈的唯利是圖的特性，必須使他們相信采取这种措施会导致令人滿意的結果，對他們个人是有好处的。为了說明問題，麦克唐納爵士指出，从广州建筑鐵路通往內地必然会使这个地方衰落的商業得到極大的發展，他們听了之后一致要求立刻建筑鐵路。

麦克唐納爵士似乎从那些热心的广州商人那兒获得了極大的鼓舞。但是他显然沒有搞清楚那些热心的人在中国的社会地位最为低下，而且在当时他們所能起的作用也極為微小^①。

第二步是制訂計劃，于是一个綜合的鐵路系統計劃制訂起来了，它不仅要滿足中国的需要，而且要使中国靠了鐵路交通与外界联系起来。麦克唐納爵士建議以揚子江流域的华中商業中心汉口为出發点，筑路东通上海，西行經過四川、云南等省直达印度。又計劃从鎮江經過天津至北京作为揚子江流域的一条大干綫，同时再从汉口南行直达广州。这样一来，中国的四个主要的通商口岸，也是最重要的商業中心将由鐵路互相沟通。

除掉这几条干綫之外，又計劃把上海和宁波連接起来，又从福州筑路通往內地，以發展富饒的福建省的貿易。

又建議在广州与計劃中西通印度的干綫之間筑一条連接綫，这一条綫就是本書后面附圖中所載的，向南繞了一个大弯，抵达中国西部边境的那一条鐵路。

从附圖中可以看出有两条主要的鐵路和将着手建筑的粵汉、津浦鐵路極為接近。目前正在建筑的沪宁鐵路，是将来揚子江流域鐵路系統中的一段，只有这一段和麦克唐納·斯蒂芬生爵士所計劃的相吻合。麦克唐納爵士的計劃是沿江筑路，而目前在这个

① 中国社会分为四个阶级，按其次序來說：（一）士，官吏是从这个阶级产生的，（二）农；（三）工；（四）商。

区域計劃建築鐵路的意圖是開發內地和便利揚子江的運輸；這說明對揚子江所起的作用是輔助而不是競爭。另一方面也可以看出麥克唐納爵士根本沒有想到目前那條把漢口和北京直接連接起來的鐵路的好處。也許他那時想，正如現在有些人還是這樣想，天津和揚子江之間的那條鐵路可能是和京漢鐵路競爭很劇烈的路線。

麥克唐納爵士對於幾條主要干綫和逐漸發展的鐵路系統已作了詳盡的籌劃。現在為實驗起見，他建議首先修築幾段短的路綫。鑒於需要使清政府深刻地了解鐵路的利益，他認為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，則為上海至蘇州，或廣州至佛山的鐵路。他甚至還想要同時建築這兩條或三條鐵路。

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該由清政府自行辦理。他十分小心地排除一切困難，並應付清政府中權貴們的一切偏見和預料到的一切反對意見。建議中還特別強調了中國是一個資源豐富的國家；國內具有各種人力和物力。事實上，中國的鐵路，中國人自己是能够建造的。

結果果然逃不了注定的命運。由於麥克唐納·斯蒂芬生爵士個人的信譽，或可能由於他的崇高的職業地位，他本人受到了相當重視；但他的計劃書卻遭到了不同的命運，被束之高閣，從此沒有被發掘出來。清政府是冥頑不靈的，姑且不論一切的偏見問題，但是根據我們早期的築路經驗，那末英國的評論家對於這種偏見應該加以容忍的；事實上整個的中國不了解改進交通的需要，中國官員們堅決地認為：除非不築鐵路，如果一旦需要建築的話，則非由他們自己來搞不可。

結論已經下了。一直被批評和揶揄為空中樓閣的計劃也完結了。不過這種批評並不公正。雖然人家一直那樣說，可是計劃者

本人倒并没有想一下就完成那样庞大的铁路系统。他力劝作为实验性的铁路，规模并不过大，而是在证实有了成绩之后，再进一步建筑当筑的铁路。诚如以前所说，他的目的在于避免已经在别国造成的错误再在中国发生。有些时候某些铁路路线的选择，由于缺乏该国的地形知识，没有很好的顾到河流和山脉；又如建议在北京和印度之间筑路把两地沟通起来，这个意见，预料一开始就会引起中国人的怀疑，除此而外，必须承认计划本身基本上是健全的。

麦克唐纳爵士所犯的错误，毋庸諱言是他设想中国存在着一种他一直想极力避免的危险。看上去他似乎忽视了这样一个事实：他并不是在和一个新成立的国家打交道，恰恰相反，这个国家人口稠密，而在某些方面具有高度的发展。这一个国家幅员辽阔，而它的商道和贸易中心几世纪以来就已经清楚地地区划好了，它并不需要高深的铁路专家来测定干线。他们的商道，即使是一个浅薄的贸易和地理状况的观察者也很容易发现的。

他也误解了中国人的特性和官吏的脾气。那是因为英国国内所能供给他参考的资料，不足使他对当时中国的情况作出正确估计的缘故。他的计划也像上海外商们的一样提得未免过早。在另一方面，必须注意的是他答复评论家的争辩有很多的理由，麦克唐纳爵士说：“假使一个措施是健全的和确实有益的，像这次的计划大家都认为可行的，那末以后只要能随着时机的来到按部就班的进行，决不会在开始着手的时候就算是过早的。”^①

① 麦克唐纳·斯蒂芬生：“中国的铁路”，1864年版，第13页。

第二章 淞 沪 鉄 路

为中国制訂鉄路系統的计划并未随着斯蒂芬生的离开中国而消逝。恰恰相反，上海一些著名人物暗中在發展这个计划，他們決定自上海至吳淞之間^①建筑一条实验性的鉄路，把两地联結起来。

建筑这条鉄路的主要目的是为了对中国人提供一种示范；使他們在心理上習慣于这种新的观念，为将来的發展鋪平道路。

上海位于黃浦江畔，而吳淞就在該河流入揚子江的港口。由于它的地理位置使它成为计划修建鉄路的一个合适的地点，尤其它与上海处于黃浦江的同一边，相距仅 12 英里，作为一条首創的路綫来修建，长度也是适宜的。这条路綫还具有另外一些作用：除掉能提供示范作用之外，大家認為这样一条路綫会給上海的社会以極大的便利，因为它能使他們和吳淞停泊港之間有很迅速的陆路交通。

计划具体化以后，在 1865 年一个公司組織起来了，亨利·魯滨逊 (Henry Robinson) 被任命为工程师。计划的路綫在工程上沒有發現什么困难，但为了应付中国人民的偏見，魯滨逊建議在某些地方采用旱桥。

在中国，除慈善机关所办的，和一些大城市的郊区有义冢之外，其他地方就沒有有什么公共墓地了。一般說来，中国是一个以村为单位和一些小土地所有者的国家；每一个家庭多少都有一些土地作为祖塋。因而在乡村中很多地方，要想在任何距离，任何方向

^① 吳淞也是一个条約港，开放于 1898 年。

直綫前进而不遇到界垣是不可能的事情。这种界垣通常所見到的是一道低矮的泥墙，墙外一道水沟，墙內是全国一式的坟墓。加上中国人民是一种崇拜祖先的民族，所以这个不幸的铁路公司难免会遭到人民的反抗，因而公司方面在处理該路业务之前，必須首先克服宗教上的顧慮，不管真心还是假意。

工程师的意见：计划的路綫經過任何墓地都采用旱桥，以免妨碍墓地，这样或者可能避免与業主發生冲突。这个建議并未收效，反对建筑铁路的偏見仍旧非常尖銳。当时这个计划完全宣告失敗。

可是，这个计划在另一种形式下又复活了。怡和洋行想偷偷摸摸的搞下去，名义上購買从上海到吳淞間的土地，作为建筑馬路之用，但真正的目的是購定了土地，并筑好路基后，就敷設鉄軌。由于这条计划建筑的馬路是在租界之外，因而得从中国当局获得修筑的許可，但计划的实質并未透露出来。

第一步既已就緒，吳淞道路公司 (Woosung Road Company) 就組織起来了，接着就开始購買土地。可是事情进行很慢，并且事实証明花費很大，当计划中所需要的土地購買到手之后，公司結算資本現款总数只有 20,000 鎊了，而这条路綫按照英国方式建筑估計需要 100,000 鎊。在目前看来，犯不着再花这么大一笔錢，因此决定暂时停工。

第二次發动于 1875 年，那时該公司的两个董事麦肯德露 (Macandrew) 和約翰生 (Johnson) 回到倫敦，会見了倫參·拉比公司 (Messrs. Ronsomes and Rapier) 的拉比 (Rapier)，后者建議把这条铁路原来建筑计划的規模大大地加以減縮，并提請他們注意采用他所認為适当的小型機車。

这种機車在工作时的重量仅 2,464 磅，能够曳引相当載重的車輛，而且每小时能行駛 15 至 20 哩。