

中國近代鐵路史資料

1863—1911

第一冊



中華書局

中國社會科學院經濟研究所
中國近代經濟史參考資料叢刊

第七種

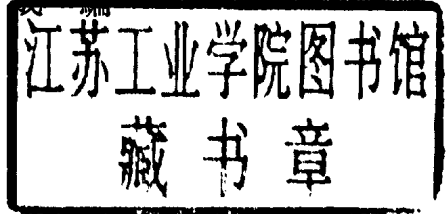
*

中國近代鐵路史資料

(1863—1911)

第一冊

必汝 編



中華局書

中國社會科學院經濟研究所
中國近代經濟史參考資料叢刊
第七種

— * —

中國近代鐵路史資料

(1863—1911)

第二冊

宓汝成編

中華書局

中國社會科學院經濟研究所
中國近代經濟史參考資料叢刊

第七種

中國近代鐵路史資料

(1863—1911)

第三冊

宓汝成編

中華書局

中國社會科學院經濟研究所
中國近代經濟史參考資料叢刊
第七種

中國近代鐵路史資料
(1863—1911)
(全三冊)

宓汝成編

*

中華書局出版

(北京王府井大街36號)

新華書店北京發行所發行
北京第二新華印刷廠印刷

*

850×1168 毫米 1/32·42⁵/₈ 印張·1,100 千字
1963年5月第1版 1984年1月北京第2次印刷
印數 1,651—4,850 冊
統一書號: 11018·295 定價: 5.80 元

叙 例

本書編輯了有關 1863—1911 年間我國鐵路發展史的資料。所編資料以原始文件或具有較高史料價值的著作為主。史料以事件始末為單元，按歷史發展過程的順序排比。這一期間我國鐵路史基本上可以分成三個階段：1863 到 1889 年是第一階段，1889 到 1900 年是第二階段，1900 到 1911 年是第三階段。這裏將各個階段的特點和資料的安排，簡述如下。

第一階段的特點是外國資本主義侵略者開始在我國進行建築鐵路的陰謀活動，清政府對於築路的態度從拒絕攷慮逐漸轉到把築路定為一項國家政策。

從第一章可以看出：外國侵略勢力在 19 世紀 40—50 年代既已取得了巨大的政治上、經濟上特權後，為進一步擴大商品侵略，並把侵略勢力從沿海伸展到我國內地，從 60 年代初，便開始陰謀在我國建築鐵路。這些活動，遭到了我國人民的反對，清政府也從維護它的封建統治出發，拒絕接受，因而暫時是被遏制了。不過，外國侵略者並沒有放棄這項陰謀，他們在 1868 年中英、中美修約交涉以後，還在千方百計地“說服”、“勸誘”清政府建築鐵路。到了 80 年代，某些國家資本主義的發展，已經接近帝國主義階段，他們在我國陰謀建築鐵路的活動便開始帶有輸出“過剩資本”的性質。當時法國、德國、美國以及比利時等國壟斷集團的代理人就曾經多次向清政府要求承築鐵路權。

清政府內部，在 60 年代已經出現了頑固派和洋務派兩個集團。頑固派主張保持現狀，害怕封建統治的經濟基礎會因鐵路的建築而受震撼，趨於瓦解，從 60 年代初到 80 年代末，一直反對建築鐵路的任何主張。洋務派則從另一個角度出發來籌劃保全封建秩序的方

策，他們認為，爲了適應新情況，鐵路必須設法修築。從70年代起，他們就有了這種說法，到了80年代，他們且把築路強調成所謂“自強”的一項重要措施。這樣，在70—80年代整整二十年間，頑固派和洋務派一直爭吵不休。由於洋務派在清政府中占了上風，所以築路問題也就在緩慢地“試辦”之中。到80年代，洋務派打定主意借用洋款築路了，外國侵略者又渴望向中國貸放資本，掠奪路權，這個情勢使洋務、頑固兩派發生了一次最激烈的爭論。這次爭論是在建築津通鐵路問題上展開的。結果頑固派失敗了。然後清政府就於1889年5月明白宣告“毅然興辦”鐵路。從此，建築鐵路便正式成爲清朝的一項國家政策。

從1889年到1900年另是一個階段。清政府準備借用外債來築路，並常以出讓路權作代價以博取帝國主義國家對它的“支持”。這樣，債務和路權便成爲帝國主義進行侵略的有力工具。1895年中日戰爭後，各個帝國主義國家瘋狂地掠奪我國路權，爭奪所謂“勢力範圍”。局勢竟發展到這樣程度：不僅路權被掠奪，而且國土也有被瓜分的危險。當時中國資本主義的發展微弱，軟弱的民族資產階級雖然提出過建築鐵路的要求，也有過一番實際的活動，但是，它們在清政府“不宜令商操縱道路之權”這種態度的壓制之下，畏縮不前，“各懷觀望”。正在這個危急的年代裏，我國廣大人民羣衆却自發地起來進行鬥爭。他們用各種方式抵抗帝國主義掠奪我國路權，有力地打亂了帝國主義藉鐵路深入侵略的時間表。從上述基本事實可以看出：清政府肯定建築鐵路，帝國主義競爭貸款、掠奪路權，和廣大人民羣衆的抵抗鬥爭，便成了1889—1900年間鐵路史的特點。關於這一階段的史料，分別編在本書第二、第三兩章中。1898年清政府設置的“鐵路礦務總局”，是赤裸裸的買辦機構——“鐵路總公司”——的繼續和發展，所以把有關於它的資料列在第三章，作爲該章的最後一節。

從1900年到1911年清政府被推翻的這十一年間構成了另一個階段，這個階段的特點是：帝國主義各國操縱清政府繼續加緊掠奪路權；我國廣大人民則更廣泛地展開了挽回路權的羣衆運動，對國內外

反動派進行了尖銳的鬥爭，這一運動終成爲辛亥革命爆發的導火線。

《辛丑和約》後，清政府爲了蒙蔽人民，安定其統治，在廣大人民要求自保利權、建築鐵路的壓力下，表面上做出了開放路權准予民營的姿態，而實際上仍無恥地出賣路權，並受帝國主義侵略者的指使，屢次對 1905 年前後創設的幾個民營鐵路公司多方阻撓。在帝國主義方面，後起的德、美、日本等國在這段時期裏，則露骨地提出了重新劃分“勢力範圍”的要求。因此，新老帝國主義在中國爭奪路權的鬥爭也就比前一階段更加尖銳。

這個階段的史事比較複雜，本書用四章的篇幅來編輯有關資料；關於各個帝國主義之間的相互矛盾，以及它們掠奪我國路權的資料，基本上編在第四、第五兩章中，第七章中也有一部份。第六章則集中地輯錄了我國廣大人民挽回路權、創設鐵路公司、自建鐵路的資料。保路運動的資料則編在第七章中。

不能不指出：帝國主義侵略者掠奪我國路權的手段，在這一階段中不止簡單地採取政治上壓迫的一種方式，還慣於採取滲入資本的方式。後一部分資料散編在第六章中。

由於編輯資料這項工作性質的限制，有些史料很難把它編在一個適當的章節裏，但也很難使它獨立成爲一章或一節。編者遇到這類情況時，考慮到史事性質，並參考它的日後的發展趨勢，附編在性質比較接近的章節之後。

如上所述，可以看出，鐵路的主權掌握在誰的手裏，是我國近代鐵路史的核心問題。爲此，編者首先編輯了有關這個問題的資料。至於這個問題在 1911 年之後的演變，以及我國鐵路的營運及其對整個社會經濟的影響等的資料，則留待日後續續編輯。

本書輯錄的資料主要是關於中國鐵路業的發展問題的，同時也酌量選錄一些對上述歷史事件起過直接影響的主張和議論。至於資料的選取，以摘錄有關足以說明歷史事實的部分爲原則。爲了避免損害史料原意，對原件不作過分的割裂。由於很多資料是從反動統治階級遺留下的文書中節取的，這些人是慣於替他們自己吹噓，粉飾

他們反動行徑，並歪曲誣蔑廣大人民的行動的，讀者對這些資料必須注意作批判的利用，至於外國侵略者則更慣於對我國和我國人民肆意詆毀，並竭力掩蓋其侵略陰謀，讀者對這些資料尤須慎加明辯。

本書中所有摘取的資料，一概保存史料原文，編者僅對原無標點的加上標點。改正錯字的寫在〔 〕中；殘缺者以□代之。資料中僅有帝制年號的加公元，反之亦然；部份資料原係日本年號的，統改公元。書首附有中外年代對照表，藉便查考。

史料有可在兩處或兩處以上互用者，以避免重複為原則，另加註說明。本書所收資料每條頭上附有〔 〕號，此中文字係編者所加，意在說明該條資料的時間、地點、人物或資料所述的事件。由於資料來源不同、性質互異，此項說明體例未能一律。每條資料的末尾均註明出處；對一般書籍依次註明著者、書名、卷次和頁數；對雜誌則註明作者、論文題目、雜誌名稱、卷次、期別、頁數和出版年代；報紙則註明報紙名稱和年、月、日。某些經常引用的資料則用簡稱，外文書籍概註中譯名。書末另附徵引書目。中國科學院經濟研究所所藏的日文檔案中夾有非日文的文件，這些文件，另作註明；其不另加註的，原件都是日文。

此外，編者在某些章節作了一些簡註，目的在對某些事件的原因後果作些介紹和解釋。中國人名之用別號官銜者酌註本名；外國人名則在初見處盡可能附註原文。俄國人名原寫英文者還原為俄文原名。書末另附外國人名漢譯對照表，以備參考。

編 者

總目次

(上 續)

叙例	1
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
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
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
第二節 中日戰爭後清政府的興建鐵路和帝國主義對中國鐵路權的爭奪(1895—1899年).....	199
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
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
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
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
第三節	英、俄等國掠奪山西鐵路權益的 活動(1897—1900年).....	406
第四節	英國龐大鐵路網的侵略計劃(1896—1900年).....	421
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
第六節	美帝國主義勢力的滲入粵漢鐵路(1897—1900年)...	494
第七節	日本、意大利對閩、浙、贛等省路權的 覬覦(1898—1900年).....	516
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
第二節	美、英爭奪東北路權的陰謀 活動(1905—1910年).....	596
第三節	法、英對華南與西南地區鐵路權益的 掠奪(1901—1910年).....	654
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
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
第二節	英國勢力滲入粵漢鐵路和廣九	

	鐵路(1900—1907年)·····	749
第三節	津浦鐵路的兩次英德借款(1902—1910年)·····	791
第四節	英國對滬寧和滬杭甬鐵路的佔奪(1902—1910年)···	827
第五節	英國進一步侵佔鐵路權益的活動(1901—1909年)···	890
第六節	英、俄勢力對峙下的京張鐵路(1903—1911年)·····	911
第六章	民營鐵路的興起和各省鐵路公司的創設	
	高潮(1900—1911)·····	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
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
第四節	鄂、湘、粵三省分辦粵漢鐵路(1906—1911年)·····	1020
第五節	四川、雲南、廣西等七省的築路 活動(1903—1911年)·····	1056
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
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
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
附 錄 ·····		1298
	外國人名漢譯對照表·····	1298
	徵引資料目錄·····	1301
	補 遺·····	1308

第一冊 目次

叙例

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)英國修築滇緬鐵路的陰謀.....	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、外國侵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、津通鐵路的倡議和緩建(1888—1889年)	142
(一)建築津通鐵路的倡議	142
(二)津通鐵路的爭論和緩建	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)粵商何獻墀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、官辦鐵路總公司的議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攫奪.....	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
(二)英、俄兩國瓜分路權範圍.....	338

第二册 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、維特密約.....	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).....	370
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