

四川文史資料選輯

第 六 輯

(內 部 發 行)

中国人民政治协商会议四川省委员会 編
四川省省志編輯委员会

四川文史資料選輯

第六輯

中国人民政治协商會議四川省委員會 編
四川省省志編輯委員會

一九六三年四月·成都

“从清朝、北洋軍閥、一直到蔣介石國民黨所制造的偽憲。这些封建買办階級的反动統治者是連資產階級民主也反对的。他們本來不要任何憲法，·所以总是要拖到他們的反动統治在革命力量的打击下搖搖欲墜，他們的末日已經臨近的时候，才制造一种騙人的“憲法”，其目的是想利用一些資產階級憲法的形式装点門面，使他們的反动統治能夠苟延殘喘。他們的这种目的，当然不可能达到。”——刘少奇同志《关于中华人民共和国 憲法草案的报告》

《中华人民共和国第一届全国人民代表大会第一次會議
匯刊》第四十八頁

目 錄

川汉铁路筹建经过	四川省省志交通志 铁道篇編輯組	(1)
赵尔丰經營川边聞見忆述	刘鼎彝	(17)
蜀軍始末紀实	王子騫、吳祖沅	(39)
由滇軍往还密电看唐繼堯图川野心		
.....	四川省省志編輯委员会資料室	(68)
陈宦在四川所制造的決定国体投票	张仲雷	(84)
我作了四川省議會初选复选和民选省长的打手		
.....	陈耀倫	(90)
从参加渠县伪国大竞选到參觀南京伪选总统		
.....	张惠昌	(100)
我是怎样参加伪国大竞选的	张鉄僧	(127)
一九四七——一九四八年的西康伪选	胡恭先	(145)
蔣政权統治下乐山的伪民意机构和选举	楊若瑜	(160)
回忆广汉县伪县參議会的炮选	侯少煊	(190)
四川省兩届伪省參議會亲历	李鉄夫	(196)

质疑、补充、訂正

关于“鴉片战争中川軍出川抗战簡况”

資料的补充	胡 沙	(215)
-------	-----	---------

四川学生官費留日考訂……………胡 沙 (216)

辛亥西昌人民起义与六十六标

散兵退还西昌……………胡恭先 (223)

关于余切“彭县发难”等問題……荀 实 但懋辛 (228)

重庆海关1891年报告 (續第五輯完)

……………霍伯森著 李孝同譯 (232)

川 汉 鉄 路 筹 建 經 过

四川省省志交通志鉄道篇編輯組

一、沿革概述

(1) 官办官商合办到商办

溯自十九世紀末叶，帝国主义以投資筑路为手段，紛紛劫夺我国鉄路的修建經營等特权。一八八八年（清光緒十四年）法国要求滇越鉄路敷設权，拟自安南（今越南）經老开至昆明，再自昆明經昭通、敘州府（今宜宾）以达成都。同年英国亦要求滇緬鉄路敷設权，拟自緬甸經楚雄至昆明，再自楚雄經雅州府（今雅安）至成都而达重庆。其后，美国亦向清廷要求修筑由成都至汉口的鉄路。一八九六年（清光緒二十二年）英法两国更訂立協議，相約云南、四川两省的权利由两国共享。自此，帝国主义对云南、四川鉄路的修筑权爭夺益急。英国計劃修筑一条由上海經南京、汉口、宜昌、万县而达成都的鉄路，声称要使“条約港重庆”成为“远东的圣路易”^①。一八九七年法国印度支那总督杜美主张：滇

越鐵路应以成都為目的地，再展修至重慶。一九〇一年法人組隊測量雲南成都綫，英人則陰謀奪取粵漢全綫，逐漸控制粵、湘、鄂、川諸省，從而竊據整個長江流域。一九〇三年英美兩國公使照會清廷外務部磋商借款，強求修筑川漢鐵路，英人更特派專人入川查勘路綫，“計求強取”，“百端紛擾”。

帝國主義對四川鐵路權的鷹瞵虎視，使四川人民無比憤慨，留日川籍學生首先倡議自辦川漢鐵路，以“四川鐵路入他國手之日，即四川全省土地人民永服屬他國之日也”的沉痛呼聲，激發四川人民的警惕。一九〇三年清廷調閩浙總督錫良為四川總督，錫良鑑於四川民情激昂，力主川路自辦，七月於出都赴任行至正定途次，奏請設川漢鐵路公司，“以辟利源而保主權”。一九〇四年一月遵照商部章程，奏派馮煦為督辦，沈秉堃、蔡乃煌等為會辦。二月札發“奏辦川漢鐵路總公司之關防”一顆，設立川漢鐵路總公司於成都。于是，自辦川漢鐵路乃告開始。

川漢鐵路總公司既經成立，乃籌款勘路分途進行。一九〇四年（清光緒三十年）四月選派學生黃緒漢、王崇城等十三人赴比利時留學，十月奏派建昌道趙爾丰為川漢鐵路督辦，十一月派員測繪由成都經重慶至宜昌綫路大概情形。時四川留日學生關心路政，於十二月上書錫良條陳集股辦法，主張鐵路官商合辦，請厘訂股東權利義務，以著大公，但未被採納。一九〇五年一月照會在籍翰林院編修胡峻、候補京堂陳光弼充公司總董，主事吳嘉謨、中書劉紫驥為副董。擬定籌款集股章程五十五條，採“內地集股，仿捐輸而行債票之性質”的辦法，由四川人民集股辦理。一面沿積谷成規，

按租抽谷，百分取三；一面通飭各屬烟館加抽灯捐，土藥厘金加倍征收，并飭各府、厅、州、县按缺分优瘠派认官股，以充路用。三月以巴塘用兵，派赵尔丰总办泸边軍务，委沈秉堃代理督办。至此，所謂自办的川汉鐵路，实为民款官办。盖路款来源系集自民間，而路事为清廷官吏一手把持，四川人民則不与焉。

官办的川汉鐵路由于进行迟緩，集股筹款弊端百出，人民大为不滿，議論紛紛。京官王荃善等即以“路事之取道何处，动工何日，筹款何着，工程师何人，預算決算何在，头緒茫如，不如民款民办，为势較順”公呈商部。一九〇五年五月长宁县举人张罗澄等更公开主张川路应正名为民办，撤除官派督办。錫良格于輿論，为調和官紳意見計，于是年四月照会在籍中书高楷为公司总董，札委选任各属分董，“以期官紳一气，共筹軌政”。七月复于督办之下，設官紳总办各一人，奏派沈秉堃为官总办，乔树枏为紳总办。一九〇六年一月奏派胡峻接充紳总办，乔树枏为駐京总理。二月錫良与湖广总督张之洞会同拟定路工进行办法：“干路由宜昌以达成都，中分三段，宜万为一段，万重为一段，重成又为一段，宜昌以上鄂境之路，援湘、粤之例让归川省代修，訂期二十五年，由鄂省备价贖回”。同月在成都設立鐵道学堂；延聘留美学生陆耀廷、胡栋朝二人为工程师，于是年四月五月分別自成都宜昌两地开始勘测。七月宜昌設立分公司，以陈玉麟为分公司官总办，費道純为紳总办。于是，官办的川汉鐵路表面上已改为官紳合办。

所謂官紳合办的川汉鐵路亦徒具形式，实际大权仍操之

官府，与官办无异。其集股章程第十六条規定：“凡属股东如果确有見地，不妨条陈，听候抉择。惟不得干預本公司用人行政之权，以免筑室道謀，事权旁落”。其把持操纵、蔑視股东权利可以想見。是时宪政呼吁最切，江浙等省鉄路公司多已改为商办。一九〇六年四川留日学生組織“川汉鉄路公司改进会”于日本东京，建議商办，专刊鼓吹。其署名四川人公启的“川汉鉄路公司商办建議书”措詞激昂，指責公司用人不当，积弊甚多。如“今日之川汉鉄路公司，就公众言之，則仅便于一般豺狼之官吏；就私人言之，則仅利于少数牛馬之縉紳，反此而最受其害者，則惟百姓”。一九〇七年二月在籍編修伍肇齡等五十二人亦联名奏請修正章程，改为商办。錫良迫于众議，乃不得不同意改官紳合办为完全商办。

一九〇七年（清光緒三十三年）二月总督錫良迫于众議，奏請川汉鉄路原設官紳总办一律裁撤，以乔树枏为总理，胡峻为副理，續訂公司章程五十九条，遵照商律定名为“商办川省川汉鉄路有限公司”。四月錫良調任云貴总督，赵尔巽继之。^②一九〇八年一月邮传部^③以“川路度工理财，其事分系于成、渝、宜、汉、京、沪六大城埠，辽迴数千里，情意常閼”，奏請援照湖南粤汉鉄路公司三总理成案，派胡峻为駐省总理，費道純为駐宜总理，乔树枏继为駐京总理，以三总理名义組織总公司于成都。总公司下設文书、會計、出納、稽核四科，以专責成。四月派鉄道学堂毕业生分途調查各县租股浮收苛派等积弊。六月駐宜总理費道純病故，改由駐京总理乔树枏暫代。八月詳訂股东分会綱

要，通飭各屬剋期成立。十月改訂租購各股章程，刊換股票。十一月奏派候補道詹天佑為總工程師。一九〇九年（清宣統元年）三月復派郎中顏德慶為副總工程師。是月駐川總理胡峻病故，公舉曾培接充。旋顏德慶、詹天佑先後到宜，於是勘定綫路，制定計劃，在宜設立工程總局，積極籌備開工事宜。八月喬樹枏以工程重大，辭代宜總理，另舉李稷勛接充，十月宜昌歸州（今秭歸）段正式開工。是月第一屆股東大會召開於成都，十二月遵章成立董事局，選劉紫驥等十三人為董事，郭成書等三人為查賬員。商辦的川漢鐵路兩年多以來，至此始具規模。

一九一〇年十一月股東大會復集會於成都，改選彭芬、都永和等十三人為董事，並推彭、都分任正副主席。時宜歸段施工已有一年，以工程艱巨，進行遲緩，又值上海三錢莊破產倒閉，損失路款數百萬元，議論紛紛，會眾忧惶，乃有“捐割萬宜，改築成渝，俾舒財用”，以及“兼做萬宜、城渝兩綫，並營峽江航業”等建議，而以留日學生主張先修成渝為最力。至一九一一年春成都宜昌兩地諮商未決，而清廷收歸國有之令下矣。

一九一一年五月九日清廷宣布鐵路干綫國有，取消商辦，命端方為督辦粵漢川漢鐵路大臣，強行接收粵、湘、鄂、川四省鐵路公司。同時郵傳部大臣盛宣懷與美、英、德、法四國銀行團簽訂一千萬英鎊借款合同（第一批六百萬鎊，不敷可續借四百萬鎊），規定選用美、英、德三國各一人為總工程師。消息傳來，四省人士紛起反對，四川人民抗爭尤烈。六月十七日成都成立“四川保路同志會”，以蒲殿

俊为会长，罗綸为副会长，各属城設分会，奋斗目标为“拒借洋款，破約保路”。虽累經奏請收回成命，并派代表刘声元赴京請願，清廷均置不理，最后从切身利益出发，提出“保存現有之款，求还已用之款”亦不可得。八月二十四日公司召开临时股东会于成都，保路同志会亦集会于公司，乃宣布即日罢市罢課，以示抗議。九月一日更決議不納正粮，不納捐輸，不負担外債，通告全国。清廷聞訊，惊恐万分，急电端方帶鄂軍入川鎮压。七日赵尔丰以鐵路股东代表大会出現“川人自保商權书”，“其中条件隐含独立”为借口，誘捕保路同志会、諮議局及鐵路公司等負責人（如蒲殿俊、罗綸、顏楷、张瀾、邓孝可等共十二人），当日复枪击請願群众，死三十二人，伤者无数。于是，群众更为激昂，深知哀恳乞求于清廷，根本已无济于事，保路运动乃轉而向武装反清起义的革命斗争的方向前进，一时，革命怒火，燃遍全川，各府、厅、州、县亦紛紛相继反正。

一九一一年（清宣統三年）十月十日革命軍起义于武昌（即辛亥革命），全国响应，重庆、成都于十一月相继独立，端方、赵尔丰亦先后伏誅，不久清王朝告終，中华民国成立，四川保路运动随告結束，商办的川汉鐵路亦无形停頓。

（2）辛亥革命以后的川汉鐵路

民国成立以后，一九一二年五月川汉鐵路股东集会于成都，商討让归国有办法，举刘声元、蒲殿俊、邓孝可、李肇甫、熊成章五人为代表赴北京与交通部協商，議定接收四川川汉鐵路合約七条，提請国会通过。同年北京政府于汉口設

漢粵川鐵路督辦公署，委譚人鳳為督辦，根據借款合同聘美國人白克衛司為宜夔路總工程師。一九一三年五月派馮祖培、魏瀚偕同白克衛司等馳赴宜昌勘估工料，接收圖冊，七月設立漢粵川鐵路宜夔工程局於宜昌，委李稷勛為局長，商辦川漢鐵路駐宜公司即時撤銷。

一九一四年五月部派美國人倫多富為代理總工程師，勘測自夔路經重慶至成都綫路。同年改派詹天佑為督辦。八月，第一次世界大戰爆發，借款困難，乃擬定“就款計工”辦法，盡先修築漢口至皂市一段，宜歸則以工程困難，暫行停辦（勘測告竣以後），以為一時權宜之計。

一九一七年詹天佑病故，任關賡麟為督辦，公署改駐北京。時川漢鐵路各段工程早經停工，僅留少數人員保管。一九二六年廣州革命軍北伐後，漢宜、宜夔各局全部撤銷，交由湘鄂鐵路局代管。

溯自一九〇三年（清光緒二十九年）奏請自辦川漢鐵路起，至一九二六年全部撤銷止，共歷二十四年，用款達三千餘萬元，而築路工程僅完成漢宜、宜歸間共約80公里的路基而已。至於在國民黨政府統治的年代里，自一九三六年開始勘測成渝鐵路起，至一九四九年解放前夕止，前後凡十四年，時修時停，所耗資財更無法計算。一九四九年十一月重慶解放以後，人民政府即着手整理成渝鐵路，一九五〇年成立西南鐵路工程局於重慶，六月十五日舉行開工典禮，開始施工，僅兩年的時間，於一九五二年七月一日成都至重慶長505公里即全綫正式通車。至此，四川七千萬人民五十年來的願望才得以實現。

二、綫路及施工概況

(1) 綫路之选定及其标准

当一九〇三年(清光緒二十九年)四川总督錫良奏請自办川汉鐵路时,其預定路綫系自汉口起,經宜昌、夔州(今奉节)、重庆、永川、內江、資阳以达成都,全长約1980公里(1230英里)。汉宜段預計自汉口起經沙市至宜昌,迨一九一一年(清宣統三年)四国銀行团借款成立,英国技师认为汉口宜昌間土地卑湿,不宜于筑路,改自京汉綫之广水站起,經襄陽、荆門以达宜昌,長約600公里,称为广宜段。旋經德国技师实地勘察,謂广水远处內地,距水运聯絡过远,且与京汉竞争,殊为失計,不如改自汉口起,經应城、钟祥、当阳以达宜昌。据称:此綫較广宜短一百英里(約160余公里),沿途物产丰富,自国防及营业上觀之,均以发軔汉口为有利。該段自汉口起西行,地勢平坦,商办时期划归湖北省修筑。

自宜昌以西經重庆至成都属于四川川汉鐵路公司修建范围。宜昌至夔州段系沿长江北岸而上,一九〇六年經胡栋朝勘测,自宜昌北望桥起,經馬难坡、两河口、楊家河、馬粉坪、石家坝、大峽口、香溪、繞避巫峽以达夔州。一九〇九年复經詹天佑勘定宜昌归州(今秭归)段綫路,自宜昌起經米家嘴、霧渡河、大峽口、香溪而至归州,全长約160公里,謂之里綫。該段山巒起伏,地勢險峻,綫路标准亦較低。其一般曲綫半径为274.5米(900英尺),有用至183米(600英尺)者。一般限制坡度为25% (每40尺高1尺),最大用至

28.6%（每35尺高1尺）。辛亥革命以后，一九一三年美国人白克卫司等测量自宜昌經下牢溪、天竺山、南沱、香溪、巴东、巫峡、夔州府至小江，称为沿江綫，全长約300公里（186英里），最大坡度为12.5%，故又弃里綫而采用沿江綫。

夔州以上則有两路可行：一曰小江北路，取道开县、渠县、順庆（今南充）直达成都；一曰沿江綫或称东大路，系自夔州經重庆至成都。一九〇六年陆耀廷曾組队勘测沿江綫，計自成都起經簡阳、資中、荣昌、永川、重庆至夔州与宜夔段相接。一九一四年以美国人伦多富組織七个測量队共八百余人，分段勘测自小江經万县、梁山、垫江、长寿、重庆、永川、內江、資阳至成都的綫路，全长約880公里（545英里），最大坡度为12.5%，但勘测結果迄未公布，綫路亦迄未确定。

在旧中国时代，無論清王朝或民国时期，对铁路之修建既无明确方針，又无統一规划，故綫路之选择或因工款不继，或受时局影响，或为条約所限而搖摆不定，川汉铁路至一九一九年仍有“入川三綫归并为一，以輕財力”之爭議。所謂入川三綫者：（1）自汉口起經宜昌、重庆至成都，即川汉铁路，謂之南綫；（2）自京汉綫之信阳起，經襄阳、鄖阳、兴安、順庆（今南充）至成都之信成路，或称中綫；（3）自大同經蒲州折入隴海，經汉中至成都之同成路，或称北綫。以南綫宜夔段工程艰巨，議自汉口起采用南綫，至襄阳接中綫，沿汉水上行至汉中接北綫以达成都。此綫并未詳細勘测比較，仅屬紙上空談而已。

（2）施工概况

川汉铁路自奏准自办以后，即拟定路工首自宜昌开始，先修宜万一段。一九〇九年（清宣统元年）四月宜昌设立工程总局，此时距开办以来已达七年，改归商办后亦两年有余，以路事进行迟缓，人民盼望殷切，责难很多，故不俟宜万全段勘测完毕，即将宜归（宜昌至归州）段按詹天佑勘定之里线于十一月自宜昌起先行开工。

宜归段全长 160 公里，估价一千一百余万元，分设十个工程段，预计五年完工。全段有隧道二十座，东兴界岭隧道长 1890 米（6200 英尺）为最困难的关键工程，亦于一九一〇年十月开工。是年七月，宜昌新码头至小溪塔一段长 7.5 公里（十五华里）开始铺轨，采用标准轨距，并于十二月行车运料。

工程总局除总工程师外，办事员司文案、稽核、收支、文具四处，另设绘图室。各工程段工程人员以学生最多，每段有十四至十五人，另有监工二至三人及书记、收支、弹压三员。每月工程成绩由各段工程师“开具说贴，送局核阅，再汇报公司列入每季报告册”。全部工程采用包商制，开标招商承办。筑路工人最多时达四万余人。总计宜归段自开工起至一九一一年冬全段停工止，前后两年，除铺轨行车 7.5 公里外，其余全部工程完成约百分之四十，用款共八百零四万余元。

民国成立以后，全路收归国有，一九一三年复设汉粤川铁路宜夔工程局于宜昌，重勘线路，决定宜昌至小江间采用沿江线，认为穿越南沱隧道虽长达 5780 米（3.59 英里），但

坡度較平（12.5%），且較里綫短約100公里。所謂“任何方面入川之路，當以現測之綫為最短、最平、坡度最低、彎曲最少之綫”。旋以歐戰爆發，勘測結束後即行停辦，所選定之沿江綫迄未施工，已通車的一段亦因改綫廢棄，全部拆除，將軌料轉售于湘鄂路。

至于漢口至宜昌一段，在商辦時期劃歸湖北省修建，僅從事測量及購地等准备工作。一九一三年漢口設立漢粵川鐵路漢宜工程局後，在“就款計工”期間，原計劃先修漢口至皂市長123公里的一段，一九一六年五月復改作皂市至楊家澤一段的土石方和部分橋涵工程，共完成路綫約50公里。此後，由於保管無人，無論漢宜、宜歸各段已完工程，多已湮沒。

三、股款之募集及其弊端與損失

（1）股款來源

川漢鐵路總公司成立之初，所擬鐵路章程二十五條暫定資本為五千萬兩，其中一千萬兩由發起人分擔，其餘四千萬兩向各界募集，五年竣工，開始營業以後，以純利十分之四作為鐵道稅，交付國庫收存，四十五年後全路歸為國有。至于股本如何籌集，尚無具體辦法。時四川留日學生向川督錫良建議“集資開辦方略”十五則：對於官款主張增加消費品稅，整理鹽稅，清理銀元局，劃撥藩庫存款等項；對於地方公款主張勸募地方存儲生息之公款外，或計糧攤集，由丁糧一兩以上起征，不派小戶，免滋擾累，期限止于三年；對於民款則擬定獎勵集股方法四項：（1）請保息五厘，（2）

規定各股東權利義務，（3）責成各團體分募，（4）股款不宜過大，且分期征收。但錫良未予採納，於一九〇五年（清光緒三十一年）一月制定籌款集股章程五十五條，分股款為“認購之股”，“抽租之股”，“官本之股”與“公利之股”四項。規定每股庫平銀五十兩，四厘行息，既未劃為小額股票分期征收，息亦較薄。且不多撥官款作為官股，以資提倡，竟以公司名義代借藩庫生息銀一百萬兩於重慶設銅元廠，以所得之贏利作為路用，是謂“公利之股”。“官本之股”僅有藩庫撥銀二十八萬兩。其“認購之股”由督署札知各府、廳、州、縣官員，按缺分優瘠，攤派認購，計全省府、廳、州、縣一五四處，每年攤派一〇八三股，合銀五萬四千一百五十兩，於一九〇五年開始申繳。其後，並通飭鹽茶商分別認購。“抽租之股”則規定：凡收租在十担④以上者，均按該年實收之數，百分抽三，合計每年可得股銀二百餘萬兩，是為股本之主要來源。此外，通飭各屬煙館一律加抽燈捐，土藥厘金增加一倍征收，以資路用。

改歸商辦以後，於一九〇七年續訂公司章程五十九條，擬定募股辦法，分為“股份之股”與“抽租之股”二種（第七條）。“股份之股”以五十兩為整股，五兩為零股（第八條）。“抽租之股”“以租谷之多少定租股之多少，不能限定數目”（第九條）。又第十條規定：“租股系為補助股份而設，其數目至多不得過股本金額五分之二”。但實際“股份之股”為數不多，其股本主要來源仍為“抽租之股”。且名為商辦，而財政大權仍為官府所操縱，租股之抽收與官辦時期無異，其苛擾人民亦莫此為甚。