

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
四川省省志编辑委员会

目 录

川汉铁路筹建经过.....	四川省省志交通志 铁道篇编辑组	(1)
赵尔丰经营川边闻见忆述.....	刘鼎彝	(16)
蜀军始末纪实.....	王子骥、吴祖沅	(37)
由滇军往还密电看唐继尧图川野心	四川省省志编辑委员会资料室	(65)
陈宦在四川所制造的决定国体投票.....	张仲雷	(81)
我作了四川省议会初选复选和民选省长的打手	陈耀伦	(87)
从参加渠县伪国大竞选到参观南京伪选总统	张惠昌	(96)
我是怎样参加伪国大竞选的.....	张铁僧	(122)
一九四七——一九四八年的西康伪选.....	胡恭先	(140)
蒋政权统治下乐山的伪民意机构和选举.....	杨若瑜	(154)
回忆广汉县伪县参议会的炮选.....	侯少煌	(182)
四川省两届伪省参议会亲历.....	李铁夫	(188)

质疑、补充、订正

关于“鸦片战争中川军出川抗战简况”

资料的补充.....	胡 沙	(206)
四川学生官费留日考订.....	胡 沙	(207)

辛亥西昌人民起义与六十六标

- 散兵退还西昌.....胡恭光 (214)
- 关于余切“彭县发难”等问题.....苟 实 但懋辛 (219)
- 重庆海关1891年报告 (续第五辑完)
-霍伯森著 李孝同译 (223)

川 汉 铁 路 筹 建 经 过

四川省省志交通志铁道篇编辑组

一、沿革概述

(1) 官办、官商合办到商办

溯自十九世纪末叶，帝国主义以投资筑路为手段，纷纷劫夺我国铁路的修建经营等特权。一八八八年（清光绪十四年）法国要求滇越铁路敷设权，拟自安南（今越南）经老街至昆明，再自昆明经昭通、叙州府（今宜宾）以达成都。同年英国亦要求滇緬铁路敷设权，拟自緬甸经楚雄至昆明，再自楚雄经雅州府（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铁路。一八九六年（清光绪二十二年）英法两国更订立协议，相约云南、四川两省的权利由两国共享。自此，帝国主义对云南、四川铁路的修筑权争夺益急。英国计划修筑一条由上海经南京、汉口、宜昌、万县而达成都的铁路，声称要使“条约港重庆”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：滇越铁路应以成都为目的，再展修至重庆。一九〇一年法人组队测量云南成都线，英人则阴谋夺取粤汉全线，逐渐控制粤、湘、鄂、川诸省，从而窃据整个长江流域。一九〇三年英美两国公使照会清廷外务部磋商借款，强求修筑川汉铁路，

英人更特派专人入川查勘路线，“计求强取”，“百端纷扰”。

帝国主义对四川铁路权的鹰瞵虎视，使四川人民无比愤慨，留日川籍学生首先倡议自办川汉铁路，以“四川铁路入他国手之日，即四川全省土地人民永服属他国之日也”的沉痛呼声，激发四川人民的警惕。一九〇三年清廷调闽浙总督锡良为四川总督，锡良鉴于四川民情激昂，力主川路自办，七月于出都赴任行至正定途次，奏请设川汉铁路公司，“以辟利源而保主权”。一九〇四年一月遵照商部章程，奏派冯煦为督办，沈秉堃、蔡乃煌等为会办。二月札发“奏办川汉铁路总公司之关防”一顆，设立川汉铁路总公司于成都。于是，自办川汉铁路乃告开始。

川汉铁路总公司既经成立，乃筹款勘路分途进行。一九〇四年（清光绪三十年）四月选派学生黄绪汉、王崇城等十三人赴比利时留学，十月奏派建昌道赵尔丰为川汉铁路督办，十一月派员测绘由成都经重庆至宜昌线路大概情形。时四川留日学生关心路政，于十二月上书锡良条陈集股办法，主张铁路官商合办，请厘订股东权利义务，以著大公，但未被采纳。一九〇五年一月照会在籍翰林院编修胡峻、候补京堂陈光弼充公司总董，主事吴嘉谟、中书刘紫骥为副董。拟定筹款集股章程五十五条，采“内地集股，仿捐输而行债票之性质”的办法，由四川人民集股办理。一面沿积谷成规，按租抽谷，百分取三，一面通飭各属烟馆加抽灯捐，土药厘金加倍征收，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，派赵尔丰总办泸边军务，委沈秉堃代理督办。至此，所谓自办的川汉铁路，实为民款官办。盖路款来源系集自民间，而路事为清廷官吏一手把持，四川

人民则不与焉。

官办的川汉铁路由于进行迟缓，集股筹款弊端百出，人民大为不满，议论纷纷。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，预算决算何在，头绪茫然，不如民款民办，为势较顺”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。锡良格于舆论，为调和官绅意见计，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，“以期官绅一气，共筹轨政”。七月复于督办之下，设官绅总办各一人，奏派沈秉堃为官总办，乔树枏为绅总办。一九〇六年一月奏派胡峻接充绅总办，乔树枏为驻京总理。二月锡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，订期二十五年，由鄂省备价赎回”。同月在成都设立铁道学堂，延聘留美学生陆耀廷、胡栋朝二人为工程师，于是年四月五月分别自成都宜昌两地开始勘测。七月宜昌设立分公司，以陈玉麟为分公司官总办，费道纯为绅总办。于是，官办的川汉铁路表面上已改为官绅合办。

所谓官绅合办的川汉铁路亦徒具形式，实际大权仍操之官府，与官办无异。其集股章程第十六条规定：“凡属股东如果确有见地，不妨条陈，听候抉择。惟不得干预本公司用人行政之权，以免筑室道谋，事权旁落”。其把持操纵、蔑视股东权利可以想见。是时宪政呼吁最切，江浙等省铁路公司多已改为商办。一九〇六年四川留日学生组织“川汉铁路公司改进会”于日本东京，建议商办，专刊鼓吹。其署名四

川人公启的“川汉铁路公司商办建议书”措词激昂，指责公司用人不当，积弊甚多。如“今日之川汉铁路公司，就公众言之，则仅便于一般豺狼之官吏；就私人言之，则仅利于少数牛马之缰绳，反此而最受其害者，则惟百姓”。一九〇七年二月在籍编修伍肇龄等五十二人亦联名奏请修正章程，改为商办。锡良迫于众议，乃不得不同意改官绅合办为完全商办。

一九〇七年（清光绪三十三年）二月总督锡良迫于众议，奏请川汉铁路原设官绅总办一律裁撤，以乔树枏为总理，胡峻为副理，续订公司章程五十九条，遵照商律定名为“商办川省川汉铁路有限公司”。四月锡良调任云贵总督，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，辽迥数千里，情意常阂”，奏请援照湖南粤汉铁路公司三总理成案，派胡峻为驻省总理，费道纯为驻宜总理，乔树枏继为驻京总理，以三总理名义组织总公司于成都。总公司下设文书、会计、出纳、稽核四科，以专责成。四月派铁道学堂毕业生分途调查各县租股浮收苛派等积弊。六月驻宜总理费道纯病故，改由驻京总理乔树枏暂代。八月详订股东分会纲要，通飭各属如期成立。十月改订租购各股章程，刊换股票。十一月奏派候补道詹天佑为总工程师。一九〇九年（清宣统元年）三月复派郎中颜德庆为副总工程师。是月驻川总理胡峻病故，公举曾培接充。旋颜德庆、詹天佑先后到宜，于是勘定线路，制定计划，在宜设立工程总局，积极筹备开工事宜。八月乔树枏以工程重大，辞代宜总理，另举李稷勋接充。十月宜昌归州（今秭归）段正式开工。是月第一届股东

大会召开于成都，十二月遵章成立董事局，选刘紫骥等十三人为董事，郭成书等三人为查账员。商办的川汉铁路两年多以来，至此始具规模。

一九一〇年十一月股东大会复集会于成都，改选彭芬、都永和等十三人为董事，并推彭、都分任正副主席。时宜归段施工已有一年，以工程艰巨，进行迟缓，又值上海三钱庄破产倒闭，损失路款数百万元，议论纷纷，会众忧惶，乃有“捐制万宜，改筑成渝，俾舒财用”，以及“兼做万宜、成渝两线，并营岷江航业”等建议，而以留日学生主张先修成渝为最力。至一九一一年春成都宜昌两地谘商未决，而清廷收归国有之令下矣。

一九一一年五月九日清廷宣布铁路干线国有，取消商办，命端方为督办粤汉川汉铁路大臣，强行接收粤、湘、鄂、川四省铁路公司。同时邮传部大臣盛宣怀与美、英、德、法四国银行团签订一千万英镑借款合同（第一批六百万英镑，不敷可续借四百万英镑），规定选用美、英、德三国各一人为总工程师。消息传来，四省人士纷起反对，四川人民抗争尤烈。六月十七日成都成立“四川保路同志会”，以蒲殿俊为会长，罗纶为副会长，各县城设分会，奋斗目标为“拒借洋款，破约保路”。虽累经奏请收回成命，并派代表刘声元赴京请愿，清廷均置不理，最后从切身利益出发，提出“保存现有之款，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，乃宣布即日罢市罢课，以示抗议。九月一日更决议不纳正粮，不纳捐输，不负担外债，通告全国。清廷闻讯，惊恐万分，急电端方带鄂军入川镇压。七日赵尔丰以铁路股东代表大会

出现“川人自保商榷书”，“其中条件隐含独立”为借口，诱捕保路同志会、諮议局及铁路公司等负责人（如蒲殿俊、罗纶、颜楷、张澜、邓孝可等共十二人），当日复枪击请愿群众，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，保路运动乃转面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、县亦纷纷相继反正。

一九一一年（清宣统三年）十月十日革命军起义于武昌（即辛亥革命），全国响应，重庆、成都于十一月相继独立，端方、赵尔丰亦先后伏诛，不久清王朝告终，中华民国成立，四川保路运动随告结束，商办的川汉铁路亦无形停顿。

（2）辛亥革命以后的川汉铁路

民国成立以后，一九一二年五月川汉铁路股东集会于成都，商讨让归国有办法，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协商，议定接收四川川汉铁路合约七条，提请国会通过。同年北京政府于汉口设汉粤川铁路督办公署，委谭人凤为督办，根据借款合同聘美国人白克卫司为宜夔路总工程师。一九一三年五月派冯祖培、魏瀚偕同白克卫司等驰赴宜昌勘估工料，接收图册，七月设立汉粤川铁路宜夔工程局于宜昌，委李稷勋为局长，商办川汉铁路驻宜公司即时撤销。

一九一四年五月部派美国人伦多富为代理总工程师，勘测自夔州经重庆至成都线路。同年改派詹天佑为督办。八月，第一次世界大战爆发，借款困难，乃拟定“就款计工”办法，尽先修筑汉口至皂市一段，宜归则以工程困难，暂行

停办（勘测告竣以后），以为一时权宜之计。

一九一七年詹天佑病故，任关庆麟为督办，公署改驻北京。时川汉铁路各段工程早经停工，仅留少数人员保管。一九二六年广州革命军北伐后，汉宜、宜夔各局全部撤销，交由湘鄂铁路局代管。

溯自一九〇三年（清光绪二十九年）奏请自办川汉铁路起，至一九二六年全部撤销止，共历二十四年，用款达三千余万元，而筑路工程仅完成汉宜、宜归间共约80公里的路基而已。至于在国民党政府统治的年代里，自一九三六年开始勘测成渝铁路起，至一九四九年解放前夕止，前后凡十四年，时修时停，所耗资财更无法计算。一九四九年十一月重庆解放以后，人民政府即着手整理成渝铁路，一九五〇年成立西南铁路工程局于重庆，六月十五日举行开工典礼，开始施工，仅两年的时间，于一九五二年七月一日成都至重庆长505公里即全线正式通车。至此，四川七千万人民五十年来的愿望才得以实现。

二、线路及施工概况

（1）线路之选定及其标准

当一九〇三年（清光绪二十九年）四川总督锡良奏请自办川汉铁路时，其预定路线系自汉口起，经宜昌、夔州（今奉节）、重庆、永川、内江、资阳以达成都，全长约1980公里（1230英里）。汉宜段预计自汉口起经沙市至宜昌，迨一九一一年（清宣统三年）四国银行团借款成立，英国技师认为汉口宜昌间土地卑湿，不宜于筑路，改自京汉线之广水站起，经襄阳、荆门以达宜昌，长约600公里，称为广宜段。旋经

德国技师实地勘察，谓广水远处内地，距水运联络过远，且与京汉竞争，殊为失计，不如改自汉口起，经应城、钟祥、当阳以达宜昌。据称：此线较广宜短一百英里（约160余公里），沿途物产丰富，自国防及营业上观之，均以发轫汉口为有利。该段自汉口起西行，地势平坦，商办时期划归湖北省修筑。

自宜昌以西经重庆至成都属于四川川汉铁路公司修建范围。宜昌至夔州段系沿长江北岸而上，一九〇六年经胡栋朝勘测，自宜昌北望桥起，经马难坡、两河口、杨家河、马粉坪、石家坝、大峡口、香溪、绕避巫峡以达夔州。一九〇九年夏经詹天佑勘定宜昌归州（今秭归）段线路，自宜昌起经米家嘴、雾渡河、大峡口、香溪而至归州，全长约160公里，谓之里线。该段山峦起伏，地势险峻，线路标准亦较低。其一般曲线半径为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经下牢溪、天竺山、南沱、香溪、巴东、巫峡、夔州府至小江，称为沿江线，全长约300公里（186英里），最大坡度为12.5%，故又弃里线而采用沿江线。

夔州以上则有两路可行：一曰小江北路，取道开县、渠县、顺庆（今南充）直达成都；一曰沿江线或称东大路，系自夔州经重庆至成都。一九〇六年陆耀廷曾组队勘测沿江线，计自成都起经简阳、资中、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组织七个测量队共八百余人，分段勘测自小江经万县、梁山、垫江、长寿、重

庆、永川、内江、资阳至成都的线路，全长约880公里（545英里），最大坡度为12.5%，但勘测结果迄未公布，线路亦迄未确定。

在旧中国时代，无论清王朝或民国时期，对铁路之修建既无明确方针，又无统一规划，故线路之选择或因工款不继，或受时局影响，或为条约所限而摇摆不定，川汉铁路至一九一九年仍有“入川三线归并为一，以轻财力”之争议。所谓入川三线者：（1）自汉口起经宜昌、重庆至成都，即川汉铁路，谓之南线；（2）自京汉线之信阳起，经襄阳、郧阳、兴安、顺庆（今南充）至成都之信成路，或称中线；（3）自大同经蒲州折入陇海，经汉中至成都之同成路，或称北线。以南线宜夔段工程艰巨，议自汉口起采用南线，至襄阳接中线，沿汉水上行至汉中接北线以达成都。此线并未详细勘测比较，仅属纸上空谈而已。

（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）段按詹天佑测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，办事员司分文案、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，再汇报公司刊入每季报告册”。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），但坡度较平（12.5%），且较里线短约100公里。所谓“任何方面入川之路，当以现测之线为最短、最平、坡度最低、弯曲最少之线”。旋以欧战爆发，勘测结束后即行停办，所选定之沿江线迄未施工，已通车的一段亦因改线废弃，全部拆除，将轨料转售于湘鄂路。

至于汉口至宜昌一段，在商办时期划归湖北省修建，仅从事测量及购地等准备工作。一九一三年汉口设立汉粤川铁路汉宜工程局后，在“就款计工”期间，原计划先修汉口至皂市长123公里的一段，一九一六年五月复改作皂市至杨家湾一段的土石方和部分桥涵工程，共完成路基约50公里。此后，由于保管无人，无论汉宜、宜归各段已完工程，多已湮没。

三、股款之募集及其弊端与损失

(1) 股款来源

川汉铁路总公司成立之初，所拟铁路章程二十五条暂定资本为五千万两，其中一千万两由发起人分担，其余四千万两向各界募集，五年竣工。开始营业以后，以纯利十分之四作为铁道税，交付国库收存，四十五年后全路归为国有。至于股本如何筹集，尚无具体办法。时四川留日学生向川督锡良建议“集资开办方略”十五则：对于官款主张增加消费品税，再理盐税，清理银元局，划拨藩库存款等项；对于地方公款主张劝募地方存储生息之公款外，或计粮摊集，由丁粮一两以上起征，不派小户，免滋扰累，期限止于三年；对于民款则拟定鼓励集股方法四项：（1）请保息五厘，（2）规定各股东权利义务，（3）责成各团体分募，（4）股款不宜过大，且分期征收。但锡良未予采纳，于一九〇五年（清光绪三十一年）一月制定筹款集股章程五十五条，分股款为“认购之股”，“抽租之股”，“官本之股”与“公利之股”四项。规定每股库平银五十两，四厘行息，既未划为小额股票分期征收，息亦较薄。且不多拨官款作为官股，以资提倡，竟以公司名义代借藩库生息银一百万两于重庆设铜元局，以所得之赢利作为路用，是谓“公利之股”。“官本之股”仅有藩库拨银二十八万两。其“认购之股”由督署札知各府、厅、州、县官员，按缺分优瘠，摊派认购，计全省府、厅、州、县一五四处，每年摊派一〇八三股，合银五万四千一百五十两，于一九〇五年开始申缴。其后，并通飭盐茶商分别认购。“抽租之股”则规定：凡收租在十担^④以上

者，均按该年实收之数，百分抽三，合计每年可得股银二百余万两，是为股本之主要来源。此外，通饬各属烟馆一律加抽灯捐，土药厘金增加一倍征收，以资路用。

改归商办以后，于一九〇七年续订公司章程五十九条，拟定募股办法，分为“股份之股”与“抽租之股”二种（第七条）。“股份之股”以五十两为整股，五两为零股（第八条）。“抽租之股”“以租谷之多少定租股之多少，不能限定数目”（第九条）。又第十条规定：“租股系为补助股份而设，其数目至多不得达股本金额五分之二”。但实际“股份之股”为数不多，其股本主要来源仍为“抽租之股”。且名为商办，而财政大权仍为官府所操纵，租股之抽收与官办时期无异，其苛扰人民莫此为甚。

（2）对人民的苛就情况

股款来源既以“抽租之股”为主，而抽收办法又系以广大劳动人民为对象。公司章程第二十三条规定：“凡业田之家，无论祖遗、自买、当变、大写、自耕、招佃，收租在十担以上者，均按该年实收之数，百分抽三。……无论公产庙田，一律照抽”。又“按租抽谷详细章程”第十条规定：“其有佃户押重租轻，及佃户以租抵利者，但有租可收，数在十担以上，均一律照抽，不专抽自主主”。是以广大的佃农、自耕农或小债主，凡岁入在十担以上者，均须交纳租股。至于盐茶商认购股款，列羊毛出在羊身上，更是加重劳动人民的负担。因此，全川七千万人民，无论贫富，都与川汉铁路发生了联系，而负担最重、受苦最深者则为广大的劳动人民。

租股之抽收并未明定总额及年限，但云俟全路告成之后

方行停止。“是路百年不成，则租股征至百年不止”。且该租抽谷系併入正粮开征，是与加重田赋无异。凡纳粮者必先缴足铁道租股而后准其再纳正粮，若无力先缴租股时，则以听纳正粮扣作租股，而科以抗粮不交之罪。鞭笞捶楚，监禁锁押，随意所施，惨无天日。开征之际，按价折实，吏役粮商更伙同一气，趁火打劫。“以此倾家破产、妻妻鬻子者，不知凡几”。四川京官曾以租股从十担起征，太涉苛细，主张从五十担或百担起征，用累进税法，使大户多收多出，亦因官绅伙同营私，不愿略加变更，谗为格于成案不许。因之，一九〇五年开征之时，即有富顺、仪陇、屏山等县发生哗阻事实。

弊端与损失

川汉铁路股款根据公司“总纂实收数目简明表”所载（一九一一年公布），自开办起至一九一〇年（清宣统二年）止，“官本之股”共收银236,730两，“认购之股”为2,458,147两，“抽租之股”为9,281,128两，总数共为11,983,005两。其中“抽租之股”系由官府所掌握，各县大都委之于地方团保。虽明文规定一律填发股票，按年付息，但岁入租谷十担二十担之家为数最多，按值百抽三折合现银不过数钱至一二两而已^⑤，累积十数年亦难符合五十两一股之定额，即无从换取正式股票，亦无从领取股息。因此，征收之后，或强款不交，或征而不报，或移作别用，辗转侵蚀中饱，多入私囊。按租股抽收六年（自一九〇五年开征起至一九一〇年止）应有一千二百余万两，而实收仅九百余万两，足见其弊端之大。一九〇八年公司派员分赴各县调查浮收勒索、弊端苛派等积弊，仅据其宣称，如营山、仁寿、大

竹、中江、垫江、蓬溪、广安等县，均经查明法办，其他情节较轻者亦不下二十余案。

“官本之股”一项，藩库拨银原为二十八万两，连同各府、厅、州、县各年派认之股款，总计应有六十万两以上，但实收尚不足原划拨之数，其弊端已无从查考。

至于公司股款为铜元局所亏挪及公司驻沪招股人施典章所侵吞，虽方式手段各别，而营私舞弊的实质则一。一九〇五年锡良札委蔡乃煌督办铜元局，其名义以铜元局之赢利作为路用，实际则利用路款为其安插私人、渔利自肥，大开方便之门。盖铜元局筹办经费一百五十万两系以铁路公司名义向当商、盐商及其他商号代借（一百万两为藩库存入当商、盐商生息银，五十万两向其他商号代借），故铜元局可以不断向公司活支，而公司又不得不代付息款，总计耗用路款达二百余万两。锡良鉴于上下交相责难，乃以作为公司股款的土药厘金六十余万两及地方征收之烟灯捐等为抵还铜元局欠款之用。是无异以路款抵还路款，以人民的血汗堵塞中饱私肥之漏洞。

施典章之受任为公司驻沪招股及办理路款存放事宜，亦系锡良于一九〇五年所札委。施经手沪款共三百余万两，分别存入私人钱庄及外商银行，暗中互相勾结，进行投机的股票经营，获利归私人所得，亏损则委之公司。总计钱庄倒账及亏损达二百余万两，约合三百余万元之巨。

一九一一年川汉铁路收归国有，股款停止征收，一九一二年十一月公司代表与当时的北洋政府交通部签订赎路合约，正式移交。计川路用款本总共29,253,414元^⑧，分别以有价证券按年摊还。上海钱庄倒账三百余万元，则归公司自