



中国社会科学院文库·经济研究系列  
The Selected Works of CASS·Economics

# 帝国主义与中国铁路 1847~1949

Imperialism and China's Railway  
1847 - 1949

宓汝成 著



经济管理出版社  
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

# 《中国社会科学院文库》 出版说明

《中国社会科学院文库》（全称为《中国社会科学院重点研究课题成果文库》）是中国社会科学院组织出版的系列学术丛书。组织出版《中国社会科学院文库》，是我院进一步加强课题成果管理和学术成果出版的规范化、制度化建设的重要举措。

建院以来，我院广大科研人员坚持以马克思主义为指导，在中国特色社会主义理论和实践的双重探索中做出了重要贡献，在推进马克思主义理论创新、为建设中国特色社会主义提供智力支持和各学科基础建设方面，推出了大量的研究成果，其中每年完成的专著类成果就有三四百种之多。从现在起，我们经过一定的鉴定、结项、评审程序，逐年从中选出一批通过各类别课题研究工作而完成的具有较高学术水平和一定代表性的著作，编入《中国社会科学院文库》集中出版。我们希望这能够从一个侧面展示我院整体科研状况和学术成就，同时为优秀学术成果的面世创造更好的条件。

《中国社会科学院文库》分设马克思主义研究、文学语言研究、历史考古研究、哲学宗教研究、经济研究、法学社会学研究、国际问题研究七个系列，选收范围包括专著、研究报告集、学术资料、古籍整理、译著、工具书等。

为迎接中国社会科学院建院三十周年，我们将历届院优秀科研成果奖中的部分获奖著作重印出版，作为《中国社会科学院文库》的首批图书向建院三十周年献礼。

中国社会科学院科研局

2006年11月

## 说明和致谢

一、本书采用公元纪年。引文资料系阴历的，除于必要处酌注阳历外，一般不作更改。阴历用汉字，如“光绪十一年四月二十七日”；公元用阿拉伯数字，如“1885年6月9日”。

二、正文中外国人名、书名一律不附注原文，附录《外国人名中英文对照表》和《引用书刊目录·外文部分》，可供检索参考。

三、本书引用档案史料，有极少一部分曾为著者收藏，相当多的部分散藏各处，书中不一一注明，只标明原件名称。

四、本书所刊地图是历史地图，图中行政区域和界线，悉以各图所标年代的当时情况为准，同时又只是示意图，仅备阅读正文时参考。

五、引文中方括号〔 〕内字句统系著者所加。

六、本书初稿十年前写就，嗣后历经周折，原稿和资料诸多散失。最近半年才有机会作一次较多的补充和全面的修改，总算形成目前的稿本。在写作过程中，由于本书涉及范围较广，而个人精力和接触面毕竟有很大的局限性，肯定还有许多应该搜集的材料而未搜集利用，同时限于个人的政治理论水平，论述分析也一定存在很多不妥之处，甚至是大的错误，切盼读者批评指正。

七、本书地图，承复旦大学历史系历史地理研究室刘思源、陈伟庆、吴磊同志协助绘制，特此致谢。在写作及成书过程中，承北京图书馆、北京大学图书馆、中国科学院图书馆、中国社会科学院近代史研究所图书馆、黑龙江省档案馆，给予各种方便，提供研究条件；又承蒙许多同志热心帮助，或解答疑难，或惠赠资料，或代行查检、核实史实，或审阅原稿，借此表示谢意。陈绛同志最后细致地统看了全稿，提出了很好的意见；在这里，表示深切谢意。

著者

1977年6月2日

# 目 录

导 言 .....	(1)
一、世界经济危机和近代中国铁路建筑 .....	(2)
二、帝国主义列强建筑中国铁路所引起的几个问题 .....	(6)
三、铁路知识的传入和近代中国铁路建筑的主要 政治经济后果 .....	(14)

## 上 篇 帝 国 主 义 与 中 国 路 权

第一章 欧美资本主义国家为开辟市场企图在中国建筑铁路和 清朝政府决定创设铁路, 1847~1894年 .....	(19)
第一节 英美殖民主义分子早期觊觎建筑铁路的活动和英国 对华铁路侵略政策的确立, 1847~1860年 .....	(20)
第二节 资本主义列强企图攫取建筑中国铁路权益的活动, 1860~1876年 .....	(21)
一、英法美等国侵略者图谋在中国建筑铁路的活动 .....	(21)
二、英美两国在修约交涉中企图攫取开筑铁路的条约特权 .....	(25)
第三节 英美等国商人私建吴淞铁路及清朝政府的给价拆除, 1872~1877年 .....	(28)
第四节 欧美资本主义势力谋求投资铁路利益和英国殖民主义 分子擅自踏勘线路的活动, 1873~1894年 .....	(31)
一、英国谋求投资中国铁路的权益及同其他国家矛盾的 潜在展开 .....	(32)
二、资本主义列强在中法和谈中压迫清朝政府接受 有关铁路的条款 .....	(34)
三、外国侵略势力加强窥伺中国边陲形势下英国企图修建	



滇缅路和探测藏路的活动 .....	(37)
<b>第五节 清朝政府创设铁路和资本主义列强争夺铁路权益的</b>	
初步展开, 1874~1894年 .....	(39)
一、清朝封建统治集团关于创设铁路的争论 .....	(40)
二、清朝政府对铁路从“筹办”、“试办”到“毅然兴办” .....	(43)
三、资本主义列强争夺中国铁路权益的初步展开 .....	(47)
<b>第二章 帝国主义列强企图瓜分中国中疯狂掠夺路权的活动和</b>	
<b>中国人民的抵抗, 1895~1900年 .....</b>	<b>(51)</b>
<b>第一节 清朝政府兴建铁路和帝国主义资本势力的侵入,</b>	
<b>1895~1900年 .....</b>	<b>(52)</b>
一、芦汉比债的成立和其他强国的反应 .....	(53)
二、英俄激烈角斗下关内外铁路英债的成立 .....	(57)
三、清朝政府筹建沪宁铁路和英国攫取承办特权 .....	(60)
四、清朝政府兴建粤汉铁路和美国资本的侵入 .....	(62)
五、山西当局建筑铁路的拟议和俄国攫取投资利益 .....	(64)
<b>第二节 帝国主义列强剧烈争夺建筑铁路的权益,</b>	
<b>1895~1900年 .....</b>	<b>(66)</b>
一、俄国对东北地区及北京通向俄界的铁路权益的掠夺 .....	(66)
二、法国掠夺华南和西南地区铁路的建筑权益 .....	(70)
三、德国攫夺山东全省筑路特权 .....	(72)
四、英国攫取承办津镇等五路权益和企图修建滇缅铁路	
的活动 .....	(73)
五、美意日三国对中国路权的觊觎 .....	(75)
<b>第三节 帝国主义列强擅自划分路权范围和共同奴役中国的</b>	
<b>铁路国际政策的形成, 1898~1900年 .....</b>	<b>(79)</b>
一、英德两国擅自划分在华筑路的范围 .....	(80)
二、英俄两国擅以长城为界划分路权范围和	
对山西路矿权益的分割 .....	(81)
三、英国和美法两国在掠夺中国路权上的矛盾和妥协 .....	(84)
四、美国提出“门户开放”侵华原则及国际承认的取得 .....	(85)
<b>第四节 中国人民抵抗帝国主义疯狂掠夺路权的斗争,</b>	
<b>1898~1900年 .....</b>	<b>(86)</b>

<b>第三章 帝国主义列强进一步掠夺中国路权的活动及重新分割</b>	
<b>路权斗争的展开, 1901~1911年</b> .....	(91)
<b>第一节 俄国独占中国北部边疆铁路权益野心的受挫和日本</b>	
<b>疯狂掠夺东北南部的路权, 1900~1905年</b> .....	(92)
一、俄英在退还关内外铁路上的矛盾和妥协 .....	(93)
二、俄国囊括中国北部铁路权益未逞的企图 .....	(94)
三、日本以战争手段分割俄国中东路权 .....	(95)
四、日本全力经营南满铁路和对东北路权的疯狂掠夺 .....	(96)
<b>第二节 帝国主义列强加紧实现既得路权及其进一步的掠夺</b>	
<b>活动, 1901~1908年</b> .....	(101)
一、英国实现沪宁等路的权益和私自掠夺西藏	
<b>地区筑路特权的活动</b> .....	(102)
二、法国建筑滇越铁路和觊觎广西路权 .....	(107)
三、俄法比集团攫取汴洛、京汉支路等权益和正太路权	
<b>的实现</b> .....	(108)
四、德国掠夺津浦支线和葡日两国觊觎粤闽浙赣诸省路权	
<b>的活动</b> .....	(109)
<b>第三节 美英谋求投资东北铁路和日俄擅在“满蒙”划分</b>	
<b>势力范围的活动, 1905~1911年</b> .....	(112)
一、美国垄断资本企图分享日本的猎获物和哈里曼收买	
<b>南满、中东铁路的活动及其失败</b> .....	(112)
二、英国保龄公司计划包修新法线和日本的反应 .....	(115)
三、美英企图投资锦瑗的活动和日俄等国的反应 .....	(117)
四、美国的“满洲铁路中立化”计划及其结局 .....	(121)
五、日俄两国擅自在中国东北和内蒙古东部划分势力范围中	
<b>关于路权的约定, 1907~1912年</b> .....	(123)
<b>第四节 帝国主义列强激烈竞争下对路权的再分割和英法德美</b>	
<b>四国银团对湖广路权的掠夺, 1905~1911年</b> .....	(125)
一、英俄争夺华北霸权形势下清朝政府“自办”京张铁路 .....	(126)
二、清朝政府提前偿还京汉比债和英日等国资本的渗入 .....	(127)
三、英法德美四国银团攫取湖广铁路投资权益的活动 .....	(128)



<b>第四章 清朝政府对铁路修建权的开放和中国人民的保卫</b>	
<b>路权运动, 1901~1911年</b> .....	(137)
<b>第一节 《铁路简明章程》的颁布和路权开放, 1901~1903年</b> .....	(138)
<b>第二节 民族资产阶级的铁路创业活动和各省铁路公司的         创设, 1903~1911年</b> .....	(140)
一、民业铁路的建设及其遭遇 .....	(140)
二、各省铁路公司的创设和日本势力渗入赣路南浔段 .....	(145)
<b>第三节 美德法日等国资产阶级投资铁路的未遂活动,         1903~1906年</b> .....	(150)
<b>第四节 湘鄂粤浙苏川等省保卫路权的斗争, 1903~1911年</b> .....	(156)
一、湘鄂粤三省赎回粤汉路权及其影响 .....	(156)
二、浙江、江苏两省的废约拒款运动 .....	(160)
三、湖南、湖北的拒款运动和四川路案 .....	(165)
<b>第五章 帝国主义列强竞谋增强在华地位, 再度疯狂掠夺路权         及其企图“共管”的活动, 1912~1927年</b> .....	(171)
<b>第一节 北洋军阀政府的“统一路政”和取缔铁路民办,         1912~1914年</b> .....	(172)
<b>第二节 帝国主义列强竞谋增强在华地位, 对路权再次展开         疯狂掠夺, 1912~1915年</b> .....	(175)
一、俄国叫嚣占领与俄接壤的中国边疆各省声中掠夺 路权的活动 .....	(176)
二、比法集团和英国掠夺路权的活动 .....	(179)
三、日本、德国急图扩张在华势力中攫取路权的活动 .....	(181)
<b>第三节 日本妄图独霸中国中攫取路权和美国图谋铁路投资         利益的活动, 1914~1919年</b> .....	(183)
一、日本强占胶济铁路, 妄想鲸吞中国路权 .....	(184)
二、美国财团企图投资建筑三千英里铁路 .....	(189)
<b>第四节 国际帝国主义力谋共同控制中国铁路和日本加紧         在东北建筑铁路, 1919~1927年</b> .....	(192)
一、巴黎和会和华盛顿会议上对中国路权的宰割 .....	(192)
二、美国策划组织国际新银行团及其企图全盘控制中国 铁路的活动 .....	(195)

三、英国企图实现国际共管中国铁路的谋划 .....	(198)
四、日本为实现所谓“满蒙特殊化”而加紧建筑东北铁路 的活动 .....	(202)
五、英日法等国资本组织勾结地方军阀谋取筑路权益 .....	(206)
<b>第五节 国际帝国主义干预中苏会谈中东路问题及其企图</b>	
替代沙俄攫取中国路权的活动, 1917~1927年 .....	(209)
一、日美两国对苏武装干涉中共同控制中东铁路的活动 .....	(209)
二、日本勾结沙俄白匪, 企图“继承”外蒙路权 .....	(211)
三、中苏突破国际帝国主义的干扰, 确立共同管理 中东铁路的原则 .....	(211)
<b>第六章 帝国主义列强勾结国民党政府“合资”建筑中国铁路     和中国路权开始革命性的变革, 1927~1949年 .....</b>	<b>(215)</b>
<b>第一节 国民党政府屈服于日本暴力, 扩大出让胶济路等权益,     1928~1929年 .....</b>	<b>(216)</b>
<b>第二节 迎合国际垄断资本利益的国民党政府路权,     1928~1937年 .....</b>	<b>(218)</b>
一、国民党政府的“铁道建设计划” .....	(218)
二、乞求输入外资的铁路外债整理 .....	(220)
三、官僚资本同国际垄断资本的所谓新型“合作”关系 .....	(223)
<b>第三节 德英法等国同国民党政府“合资”建路和美国     垄断资本的活动, 1929~1937年 .....</b>	<b>(225)</b>
一、德国资本势力的卷土重来 .....	(225)
二、英国在华中、华南等地的投资活动 .....	(227)
三、法国谋求川滇黔等省境的铁路投资权益 .....	(229)
四、比利时垄断资本轻取宝成铁路的投资权益 .....	(231)
五、美国垄断资本组织的活动 .....	(231)
六、帝国主义的投资活动和国民党新军阀内部的争斗 .....	(233)
<b>第四节 作为日本帝国主义军事进攻先声的有关铁路交涉,     1929~1931年, 1935~1937年 .....</b>	<b>(237)</b>
一、“九一八”事变朕兆的铁路交涉 .....	(237)
二、日本要求“开发”华北叫嚷声中建筑石德铁路的交涉 .....	(240)



第五节 抗日战争时期法英等国“援助”建路和美国的战后 在华筑路计划, 1937~1945年 .....	(242)
一、法英资本“援助”投资桂越、滇缅等路的活动 .....	(243)
二、中法谈判解决滇越等路问题和中苏协议共管 中国长春铁路 .....	(247)
三、美国独霸中国的战后铁路建筑计划 .....	(249)
第六节 日本帝国主义在其军事占领区中强占和修建铁路, 1931~1945年 .....	(250)
第七节 国民党反动派在美国帝国主义支持下抢夺胜利果实 和中国路权开始革命性的变革, 1945~1949年 .....	(255)
一、人民军队收复铁路和国民党反动派的劫收铁路 .....	(256)
二、美蒋在铁路方面勾结活动的失败和铁路革命性变革的 开始 .....	(257)

## 下篇 帝国主义控制影响下中国铁路的建筑、 营运及其对社会经济的影响

第七章 帝国主义控制影响下中国铁路的建筑及其配置和特点 .....	(263)
第一节 帝国主义控制影响下的中国铁路建筑 .....	(263)
一、中国铁路建筑的史的叙述 .....	(264)
二、中国铁路的破坏和修复 .....	(270)
三、帝国主义侵略下中国铁路建筑史上的斑斑血泪 .....	(272)
第二节 帝国主义各国在华势力消长在铁路上的反映 .....	(278)
第三节 帝国主义通过铁路外债攫取的利益 .....	(283)
一、折扣、利息、利润等的榨取 .....	(284)
二、铁路材料供应的垄断 .....	(287)
第四节 帝国主义控制下铁路的技术设备状况 .....	(288)
一、技术水平和线路通过能力 .....	(288)
二、机车、货车、客车的数量和质量 .....	(295)
三、日本军事占领下铁路的技术设备状况 .....	(297)

第五节 势力范围、路权与近代中国铁路配置的关系 .....	(299)
<b>第八章 帝国主义列强由路权兼对其他权益的侵犯和某些附近 铁路地区殖民地制度的形成 .....</b>	<b>(309)</b>
第一节 采矿等经济权益的攫取 .....	(310)
一、矿产开采 .....	(310)
二、森林采伐 .....	(313)
三、移民与农牧垦殖 .....	(315)
四、邮电经营 .....	(317)
第二节 行政主权的侵犯 .....	(318)
一、税务 .....	(318)
二、司法 .....	(320)
三、财政金融 .....	(321)
四、文化教育 .....	(322)
五、其他 .....	(323)
第三节 对领土主权的其他侵犯 .....	(324)
一、内河沿海航行权的侵犯 .....	(324)
二、霸占土地 .....	(325)
第四节 设警、置军、驻屯殖民军和铁路附属地殖民地制度 的形成 .....	(331)
一、设警、置军和驻屯殖民军 .....	(331)
二、铁路附属地的殖民地制度和“特殊势力圈” .....	(336)
<b>第九章 国内外反动统治势力对铁路的控制经营及其末路 .....</b>	<b>(341)</b>
第一节 帝国主义控制影响下中国铁路的管理经营体制和运价、 联运问题 .....	(341)
一、管理经营体制 .....	(342)
二、运价 .....	(346)
三、联运制度 .....	(354)
第二节 运输效能、运输内容和特点 .....	(357)
一、线路、车辆利用情况 .....	(357)
二、运输内容和运输特点 .....	(366)
三、帝国主义国家在华铁路的运输和经营 .....	(378)



第三节	国内外反动势力对铁路的摧残和破坏 .....	(393)
一、	外国垄断资本势力的压榨 .....	(393)
二、	国内反动统治集团的腹削和摧残 .....	(401)
三、	日本侵略战争对铁路的浩劫 .....	(411)
第四节	日本帝国主义占领下铁路的经营和运输 .....	(412)
第五节	国民党反动统治集团控制经营铁路的末路 .....	(421)
第十章	中国铁路工人状况和铁路工人运动 .....	(425)
第一节	中国铁路工人和铁路工人生活 .....	(425)
一、	铁路工人的产生、成长及其特点 .....	(425)
二、	铁路工人的劳动和工资、生活状况 .....	(429)
三、	铁路工人的无权地位和反动政府镇压铁路工人的律令 .....	(433)
第二节	铁路工人组织的形成及其发展 .....	(436)
第三节	铁路工人运动和革命斗争 .....	(443)
一、	19世纪末20世纪初铁路工人的早期斗争 .....	(443)
二、	1919~1920年间铁路工人的罢工斗争 .....	(444)
三、	1921~1923年间的罢工高潮和“二七”大罢工的重要历史意义 .....	(447)
附	粤汉铁路湘鄂段罢工日志 1922年9月8~26日 .....	(448)
四、	1924~1927年间铁路工人配合第一次国内革命战争的战斗行动 .....	(452)
五、	1927~1937年间白色恐怖下铁路工人运动的复兴 .....	(455)
六、	1937~1945年间铁路工人的抗日斗争和争取民主的运动 .....	(456)
七、	1945~1949年间铁路工人迎接解放的斗争 .....	(459)
第十一章	帝国主义控制经营下的铁路运输对社会经济的影响 .....	(461)
第一节	内陆腹地的开通和经济重心的变迁 .....	(462)
一、	内陆腹地的开通和市场容量的增大 .....	(462)
二、	运道的变动和货流基本趋向的形成 .....	(465)
三、	城市集镇的盛衰消长和经济重心的变迁 .....	(470)
第二节	商品流通量的增加和“土”货、“洋”货交换的扩大 .....	(483)



一、农业、手工业产品商品率的提高和流通范围的扩大 .....	(483)
二、工矿产品流通量的增加 .....	(489)
三、“土货”矿产品的输出和“洋货”输入的增加及其 影响 .....	(490)
第三节 工矿等业投资范围的扩大和农业生产区域化倾向的 增长 .....	(499)
一、工、矿等业投资范围的扩大 .....	(500)
二、农业生产区域化倾向性的增长 .....	(502)
第四节 铁路运输在日本帝国主义占领者疯狂掠夺中国资源 中的作用及其影响 .....	(506)
结束语 .....	(511)
附录一 统计表 .....	(521)
一、铁路外债细目表 1887~1946 年 .....	(521)
二、历年铁路兴建里程 1881~1946 年 .....	(530)
三、各种车辆历年情况 1907~1947 年 .....	(532)
四、历年国有铁路客、货运量 1907~1947 年 .....	(534)
五、国有铁路历年收支情况 1907~1935 年 .....	(535)
附录二 引用书刊目录 .....	(537)
一、中文部分 .....	(537)
二、外文部分 .....	(544)
附录三 外国人名中英文对照表 .....	(549)
附录四 日文版序 .....	(557)

## 导 言

“铁路是资本主义工业的最主要的部门即煤炭和钢铁工业的总结，是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标”。<sup>①</sup> 建筑铁路本来是一种简单的、文明的事业，可是资本—帝国主义列强竭力要在近代中国建筑铁路，却完全是另外一回事。它们为了要在中国建筑铁路，说尽了好话。比如：有的说是为了传播资本主义的“文明”；也有的笼统地说铁路对中国“大有益处”；还有炮制“开发”论，鼓吹铁路能够促进中国某些地区的“开发”；如此等等。惜乎类此花言巧语都缺乏事实根据。相反，历史的现实彻底否定了这种种说法。俄国沙皇政府权臣维特曾经说过，建筑铁路是和平征服中国的一著。<sup>②</sup> 维特的话还比较坦率，说出了帝国主义列强在中国建筑铁路的真正目的。

在帝国主义列强控制和影响下近代中国铁路的建成和运行，顿使中国广漠的腹里内地与沿海、滨江通商港埠在运输地理上的距离大大缩短。随着铁路的延展，中国大地上日益增多地形成了帝国主义控制中国的大小不等的支配中心。帝国主义列强利用并操纵中国近代铁路运输，大量推销它们的商品；廉价榨取中国的农、矿产品。中国有了铁路，还为它们把国内过剩资本进一步输入中国准备了必要条件。中国近代铁路运输加速了中国社会自然经济的瓦解，急剧扩大了商品市场、资本市场的容量。一方面，它对中国资本主义因素的发展起着刺激作用；另一方面，它对中国加速沦为帝国主义列强的“经济领土”和世界资本主义体制的经济附庸产生了

---

①《帝国主义是资本主义的最高阶段》，《列宁全集》，第22卷，第182页。

②俄国沙皇政府念念不忘于此。1900年，俄国皇子Engalistschew露骨地说出这一点：“我们希望西比利业铁路〔主要系指构成此路的中东铁路〕之建筑，不为所阻。在十年或二十年以后，满洲将如已熟之果，落在我们手中。”《瓦德西拳乱笔记》（王光祈译）；中国史学会主编：《义和团》（中国近代史资料丛刊），第3册，第12页。



极大的影响。

中国近代铁路发展的历史，从不同的角度来考察，不妨简单地归纳成两点：

(1) 资本—帝国主义列强剧烈竞争建筑中国铁路的过程是它们加紧侵略、压迫中国过程的一个方面。

(2) 资本—帝国主义勾结中国反动统治集团控制经营中国铁路运输，对中国近代社会的半殖民地半封建化起了加速作用。

毛泽东同志说：“每一个事物内部不但包含了矛盾的特殊性，而且包含了矛盾的普遍性，普遍性即存在于特殊性之中。”<sup>①</sup>他又说：“当着人们已经认识了这种共同的本质以后，就以这种共同的认识为指导，继续地向着尚未研究过的或者尚未深入地研究过的各种具体的事物进行研究，找出其特殊的本质，这样才可以补充、丰富和发展这种共同的本质的认识，而使这种共同的本质认识不致变成枯槁的和僵死的东西。”<sup>②</sup>这些话说得何等好啊！本书试图探索帝国主义侵略、压迫中国和中国社会的半殖民地半封建化在中国近代铁路史上，究有什么表现，怎么表现的，铁路运输在此中起过什么作用，怎样起作用的。根据史实，力求实事求是地作一些比较具体的叙述和分析；也许这样对于加深认识帝国主义侵略中国和近代中国社会的半殖民地半封建化有一些助益。

在以上两个方面作为主旨，于本书上篇和下篇分别叙述具体史实之前，对于世界经济危机同近代中国铁路建筑事业、帝国主义列强争夺在中国铁路建筑权益所导致的诸种关系和后果，以及有关铁路知识的介绍到中国等问题，先作一个概略的评述。

## 一、世界经济危机和近代中国铁路建筑

19世纪中叶，资本主义继英国之后，在西欧、北美一些国家也迅速发展起来，开始形成世界体系。同世纪六七十年代，资本主义达到它的自由竞争的顶点，是它的最兴旺时期。过此之后，资本主义开始向垄断阶段过渡，“到了20世纪初期已经变成了垄断资本主义即帝国主义”。<sup>③</sup>帝国主义

①《矛盾论》，《毛泽东选集》，第1卷，第298页。

②同上书，第1卷，第285页。

③《世界政治的转变》，《列宁全集》，第28卷，第274页。

是资本主义的最高阶段，它暴露了很多弊病，虽然还有活力，但开始进入垂死的历史阶段。

资本主义生产方式的生产社会化和占有私有制决定了“生产力越是发展，它就越是与消费关系所借以建立的狭隘基础陷于矛盾”；“市场必须不断扩大”。<sup>①</sup>资本主义的特点是向外扩张，总想迫使那些还不发达的国家撤去民族界限，任其奴役和支配。

列宁说：“生产的发展（因而也是国内市场的发展）主要靠生产资料是令人难以置信的，并且显然是有矛盾的。……但这种矛盾并不是教条，而存在于实际生活中；这正是同资本主义的本性和资本主义的社会经济制度的其他各种矛盾相适应的矛盾。”<sup>②</sup>

铁路作为社会生产部门属于第一部类，也就是属于生产生产资料的部类。建筑铁路，相对说来，需要消纳大量社会产品。铁路建筑事业的开展，对扩大资本主义生产一再起过有力的刺激作用。铁路作为第一部类的一个部门有它的特点：它不像第一部类的其他部门那样生产生产资料，它的生产活动在于提供运输能力。它的生产结果不增加商品量，却有助于扩大市场，把商品运送到从前无法到达或难以到达的地方。铁路的这一特点，对于资本所具有的扩大生产的无限要求同有限消费能力之间的矛盾，每每能够起到延缓这个矛盾激化的作用。

所以，资本主义无论处在以商品输出为特征还是以资本输出为特征的不同发展阶段，资本—帝国主义列强总力图在自己本国以外建筑铁路，以求促进实现它们本国经济“顺利”发展的利益。

1840~1842年以英国为代表的西方资本主义势力用暴力侵入中国，把中国变成它的“最后一个新的市场”；因此，恩格斯在1892年指出：“英国资本极力要修建中国的铁路。”<sup>③</sup>从这个时候起，资本主义逐步过渡到帝国主义。资本主义各国由于国内的矛盾以及各国相互之间的矛盾急剧尖锐化，它们更加紧了在中国（以及一切殖民地和亚、美两洲其他独立和半独立国家）建筑铁路的活动。

资本主义生产方式本身决定了它的生产周期性。资本—帝国主义列强

① 马克思：《资本论》，第3卷，第250、251页。

② 《俄国资本主义的发展》，《列宁全集》，第3卷，第35页。

③ 《致尼·弗·丹尼尔逊（1892年9月22日）》，《马克思恩格斯全集》，第38卷，第467页。



每当遭到危机的袭击，总更加紧对外的扩张活动，以谋求出路。在不发达的国家（包括中国）建筑铁路，就是这种扩张活动的一种。

1882年资本主义国家爆发了世界经济危机，紧接着几年又处在长期萧条阶段。恩格斯在1886年春分析当时西欧经济形势时曾经指出：“六个多月的繁荣期将要结束。商业复苏的唯一前景——这至少对制铁业来说是直接的，对其他部门则是间接的——是中国的铁路建设可能开放；这样，这最后一个闭关自守的、以农业和手工业相结合为基础的文明将被消灭。”<sup>①</sup>恩格斯的这一论断深刻地揭示了世界资本主义的发展与中国建筑铁路的密切关系。历史实践证明了这一论断的正确性。它不单在当时是确切的，就是在此之前和在此之后约一个世纪里，都具有普遍的意义。恩格斯的这一科学论断揭穿了资本—帝国主义列强在中国建筑铁路的自私目的——为它们本国经济谋求一个发展的前景。

资本主义第一次世界性经济危机爆发于1857年。在此之前，尽管也屡有危机，但只有从这个时候起危机才具有世界的性质。

世界经济危机是通过不同的资本主义国家危机爆发而形成的。危机在不同的国家，由于具体情况的不同，往往不是、也不可能是同时发生；同样地，危机的持续及其结束也往往存在久暂迟早的不同。尽管如此，若以几个主要资本主义国家相继遭到危机的袭击作为世界经济危机发生的年代，则从1857年起到第二次世界大战爆发<sup>②</sup>的八十年间，世界经济危机的发生年份还是历历可数的。

虽然早在19世纪40年代资本主义殖民侵略者已经企图在中国建筑铁路，但当时毕竟只是个别的殖民主义分子的活动，还没有构成资本主义国家侵略中国的一个特定的政策项目。1856~1860年英、法两国在发动第二次鸦片战争以及稍后进行媾和谈判时，英国政府原则上肯定把建筑铁路以开辟中国市场作为一项特定政策，并唆使在华英商进行活动。这标志着资本主义列强在中国建筑铁路作为一项特定的政策才开始确立起来。从这个时候起直到中华人民共和国成立的九十年间，除了战争的非常时期，资本—帝国主义列强一直没有放松过此项活动。

<sup>①</sup>《致奥·倍倍尔（1886年8月18日）》，《马克思恩格斯全集》，第86卷，第456页。

<sup>②</sup>第二次世界大战引起1939~1946年间资本主义再生产周期进程的中断。到了50年代，爆发了战后第一次世界经济危机。因此，这里截止于1938年。

这里试把 1857~1938 年间发生的历次世界经济危机和中国近代铁路史上比较突出的重要事项，制成下表，以便比较。

世界经济危机 发生年份	中国近代铁路重要史事录要
1857	1858 年，英国外交大臣马尔斯伯利原则同意一个英国退役军官关于创设铁路以开辟中国市场并作为一项国家政策的建议。 1860 年，英国订约专使额尔金向上海英商声称：“武力和外交”在破除深入中国内地的“屏障”上，已经做到了所能做到的一切；暗示为了开辟中国市场，亟须补充添置铁路之类物质技术设施。
1866	1867 年，英、美等国利用修改《天津条约》的机会，企图迫使清朝政府让予修建铁路特权。
1873	1874 年起，英国商人和英、德两国在华使领人员一再鼓吹，对华贸易的“真正障碍”在于缺乏铁路，“挽救贸易衰微的唯一办法”是“兴办铁路”。作为试探，上海英、美等国商人于 1872~1876 年间擅行私建吴淞铁路。
1882	1882 年前后，英、美、德各国竞谋取得投资中国铁路的利益。1884~1885 年中法战争期间，英、美等国利用法国作戎首和清朝政府急于谋和的机会，共同压迫后者于 1885 年 6 月同法国签订的《越南条款》中作出中国日后建筑铁路，自向法国业此之人商办的承诺。
1890	1889 年，清朝政府决定兴建关东铁路，英、法、德、比等国初次展开提供铁路材料利益的争夺。1891~1892 年法国一再提出参与合办关东铁路的要求。
—	日本于 1894 年发动甲午战争并取得胜利，刺激了其他帝国主义国家企图瓜分中国的活动。1896~1899 年，俄、法、比、英、德、美等国激烈争夺建筑中国铁路的权益。它们以“炮舰外交”作手段，压迫清朝政府让予一系列的铁路权益，一时形成所谓“铁路利权掠夺战”。
1907	美国以及英国一再谋求取得投资东北铁路的权益。英国与法、德、美三国勾结组成四国银团，不断对清政府施加压力，1911 年攫取了投资湖广铁路的权益，并企图进而全面控制中国铁路。
—	1912~1915 年，在帝国主义列强加紧准备第一次世界大战和大战初期，俄、英、日、德、法、比等国对中国铁路权益再度展开激烈的争夺。
—	1914~1919 年，日本迫使北洋军阀政府让予一系列的铁路特权。美国一举攫取中国铁路的大量投资利益。
1920	美、英、法、日四国组织新银行团，企图包揽中国铁路的投资利益，共同管理中国铁路。
1929	德、英、法等国从 1932 年起又一次激烈争夺中国铁路建筑权益；它们和国民党政府、中国官僚资本“合作”，建筑了一些铁路，签订了一些铁路借款合同。
1938	在中日战争已经爆发，欧洲战争还未开始的 1937~1938 年，英、法两国垄断资本组织屡有活动，攫取铁路投资利益，不过过后都因战争而“自然失效”。

历史事实表明，国际国内的重大经济政治事件给中国近代铁路建筑事业以巨大的影响，使中国近代铁路建筑事业打上了帝国主义列强分割世