

中國近代鐵路史資料

1863—1911

第二冊



中華書局

中國科學院經濟研究所

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

必法
蘇州
江蘇工業學院圖書館
藏書章

中華書局

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

(三)山東人民的反侵略鬭爭和清政府對侵略者的保護·····	384
二、英、德兩國掠奪津鎮鐵路的鬭爭(1896—1899年)·····	394
(一)英、德矛盾·····	394
(二)英、德對築路範圍的爭奪·····	396
(三)津鎮鐵路英、德借款合同草訂的訂定·····	398
第三節 英、俄等國掠奪山西鐵路權益的	
活動(1897—1900年)·····	406
一、華俄道勝銀行對山西鐵路建築權的掠奪(1897—1900年)·····	406
(一)胡聘之議借俄、意洋債建築山西鐵路·····	406
(二)《柳太鐵路借款合同》的簽訂·····	411
(三)山西各階層人士反對借款築路的鬭爭·····	417
二、英、俄劃分築路範圍與福公司對運礦枝路的掠奪(1898年)·····	419
第四節 英國龐大鐵路網的侵略計劃(1896—1900年)·····	421
一、英國在其他帝國主義國家瘋狂掠奪我國路權時的動態(1896—1899年)·····	421
二、所謂五路承築權問題(1898—1899年)·····	432
(一)津鎮等五路承築權的交涉·····	432
(二)滬寧鐵路的籌建和英、德兩國的競爭·····	436
(1)滬寧鐵路的籌建·····	436
(2)英、德兩國投資滬寧鐵路的競爭·····	442
(3)英國借款合同和“華洋合股”的陰謀·····	444
(三)滬甯杭甬鐵路草約的簽訂和英國對杭廣枝路的要求·····	448
(四)浦信鐵路草約的簽訂·····	451
(五)廣九鐵路草約的簽訂·····	453
三、福公司運礦鐵路建築權問題(1899年)·····	456

四、英帝國主義囊括西南地區築路權的	
活動(1897—1900年)	463
(一)英國雲南公司的活動	463
(二)川滇人民的反侵略鬭爭	470
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
一、龍州鐵路(1896—1900年)	474
二、北海鐵路(1898—1899年)	484
三、廣州灣鐵路(1899年)	485
四、滇越鐵路(1898—1900年)	485
五、英、法間在掠奪華南、西南地區鐵路權益中的	
矛盾(1898—1899年)	489
第六節 美帝國主義勢力的滲入粵漢	
鐵路(1897—1900年)	494
一、湘、鄂、粵三省興建粵漢鐵路的倡議(1897—1898年) ..	494
二、美國合興公司借款草合同的簽訂(1898年)	499
三、美籍工程師勘路問題(1898年)	504
四、合興公司借款續約的簽訂(1899—1900年)	509
第七節 日本、意大利對閩、浙、贛等省路權的	
覬覦(1898—1900年)	516
一、日本(1898—1900年)	516
二、意大利(1899年)	520
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

一、英、俄、日三國間在退還關內外鐵路交涉中的鬭爭(1900—1902年)..... 532

二、日俄戰後東北路權的重新分割和日本對東北路權的加緊掠奪(1905—1911年)..... 546

(一)日、俄對東北路權範圍的劃分.....546

附：帝俄對蒙古路權的覬覦..... 547

(二)日俄和約和日本南滿鐵道股份公司的創設..... 549

(三)強築安奉路和鴨綠江橋..... 560

(四)強築新奉路和霸佔吉長路權..... 574

(五)日本在懸案交涉藉口下掠奪路權的活動..... 582

第二節 美、英爭奪東北路權的陰謀活動(1905—1910年)..... 596

一、哈里曼計劃(1905—1906年)..... 596

二、英國保齡公司包修新法鐵路和日本的反應(1907—1909年)..... 601

(一)保齡公司包修草合同的訂定..... 601

(二)日本的反對..... 606

(三)英、日妥協和法新鐵路的擱置.....612

附：牛莊英國總商會的態度..... 615

三、錦瓊鐵路的美、英借款和日、俄等國的反應(1909—1910年)..... 617

(一)借款包工草合同的訂立..... 617

(二)日、俄等國的反應..... 627

(三)鐵路建造計劃的擱置..... 633

四、美國企圖染指東清、南滿鐵路的

活動(1907—1909年).....	640
五、諾克斯的“滿洲鐵路中立化”計劃和其它帝國主義國家的反響(1909—1910年).....	645
第三節 法、英對華南與西南地區鐵路權益的掠奪(1901—1910年).....	654
一、滇越鐵路的建造(1901—1910年).....	654
(一)滇越鐵路公司的組成.....	654
(二)帝國主義者對築路華工的荼毒.....	664
(三)滇省人士要求收回滇越路權.....	668
二、法國掠奪兩廣路權的活動(1902—1910年).....	673
(一)對三水至梧州鐵路的覬覦.....	673
(二)對廣西自建鐵路的干預和索取北海西江築路權.....	679
(三)再圖龍州鐵路.....	679
三、英國展築滇緬鐵路的陰謀(1901—1910年).....	679
四、英國對西藏路權的覬覦(1904—1907年).....	682
附：英國對伊犁鐵路的覬覦.....	683
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
一、日本的侵略陰謀及其掠奪路權的活動(1902—1904年).....	684
(一)掠奪閩、浙、贛三省路權的活動.....	684
(二)勾結中國官僚築路的陰謀.....	691
(1)杭州江墅鐵路.....	691
(2)閩潮鐵路.....	705
(3)開浦鐵路.....	710
二、美國掠奪閩、浙、贛三省路權的陰謀(1903—1905年).....	713

(一)合興公司的閩贛鐵路計劃	713
(二)徐步青的閩贛鐵路計劃	714
(三)合興公司的浙贛鐵路計劃	715
(四)丁憲章的浙贛鐵路計劃	716
三、德商勾結華商圖築暨浦鐵路的活動(1904年)	717
四、中、葡廣澳鐵路合同的簽訂和廢止(1902—1908年)	722

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

一、再次比法借款的成立(1901、1905年)	728
二、比法集團對盧漢枝路的侵奪(1901—1908年)	730
(一)正太鐵路	730
(二)汴洛鐵路	736
(三)出海枝路及比法集團和德國的矛盾	738
三、英法贖路借款的成立(1904—1910年)	739
附：日本正金銀行的“郵傳部借款”(1910年)	748

第二節 英侵略勢力滲入粵漢鐵路和廣九 鐵路(1900—1907年)..... 749

一、美國合興公司的粵漢借款續約(1900—1902年)	749
二、收回路權的交涉(1903—1905年)	754
(一)美國與比法集團的勾結和廢約交涉	754
(二)對英借款的議成和粵漢路權的贖買	780
三、廣九鐵路對英借款的議成(1905—1907年)	782

第三節 津浦鐵路的兩次英德借款 (1902—1910年).....	791
一、英、德加緊侵奪津鎮鐵路和直、魯、蘇三省籌款自辦 的擬議(1902—1909年).....	791
二、初次英德借款的議成(1907年).....	796
三、官商合辦津浦鐵路的擬議(1907—1908年).....	813
四、英德續借款的議成(1910年).....	818
五、德國對北段枝路的覬覦及其退還膠沂路權騙取冀豫 路權的陰謀(1903—1909年).....	819
第四節 英國對滬寧和滬杭甬鐵路的 佔奪(1902—1910年).....	827
一、滬寧鐵路對英借款的議成和蘇省收回路權的 籌議(1902—1905年).....	827
(一)對英借款的議成.....	827
(二)蘇省收回路權的籌議.....	832
二、滬杭甬鐵路對英借款的議成和浙、蘇兩省的 反對(1905—1910年).....	836
(一)英國強佔蘇杭甬鐵路和浙、蘇兩省的廢約運動.....	836
(二)清政府出賣滬杭甬鐵路和對英借款的議成.....	845
(三)浙、蘇兩省反對借款的鬭爭.....	864
第五節 英國進一步侵佔鐵路權益的 活動(1901—1909年).....	890
一、英國掠奪浦信鐵路的進一步活動(1908—1909年).....	890
二、福公司運礦鐵路問題(1901—1905年).....	894
(一)對懷浦、澤浦、鄆浦等線的侵略計劃.....	894
(二)贖買道清鐵路的對英借款.....	902

第六節 英、俄勢力對峙下的京張

鐵路(1903—1911年)..... 911

一、所謂商辦京張鐵路的騙局(1903—1904年)..... 911

二、利用關內外鐵路餘利建築京張鐵路(1905—1906年)..... 914

三、張綏鐵路的展修(1908—1911年)..... 918

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)

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)

一、李鴻章出賣東清路權(1896—1897年)

(一)帝俄掠奪東北路權的發端和清政府的反應

〔帝俄財政大臣維特^①節略，1896年4月12日〕無疑，從我們這方面也認為所擬聯結外貝加爾省與海參崴的鐵路不僅有經濟的意義，還有政治的及戰略的意義，因此其方向不僅應由經濟的觀點，還應由其他觀點來討論。……

從政治及戰略方面來看，這條鐵路將有這種意義，它使俄國能在任何時間內在最短的路上把自己的軍事力量運到海參崴及集中於滿洲、黃海海岸及離中國首都的近距離處。相當數目的俄國軍隊在上述據點的出現，一種可能性是大大增加俄國不僅在中國、並且在遠東的威信和影響，並將促進附屬於中國的部族和俄國接近。

由經濟的觀點來看，通過滿洲的方向較諸為同一鐵路設計沿石勒喀河及黑龍江的方向有下述的重要優勢。

(一)斯列登斯克至伯力的路線計劃沿石勒喀河及黑龍江方向建

^①維特(С. Ю. Витте)，也有譯作微德、維忒、威忒的。

築，全線大部份地方在技術上有很大的困難。……由斯列登斯克經過滿洲到海參崴的方向在技術方面要有利得多，在氣候方面也更為適宜，因為路線經過較南的緯度；最後，鐵路在此地通過有居民的地區，因此對於必需的工作勞力比沿石勒喀河及黑龍江區將更有保障。雖然滿洲線的勘查尚未完畢，其確切長度還沒有決定，可是在地圖上看一眼就可以說滿洲方向要直得多，要比經過包克羅夫斯卡雅方向短得多，因為包克羅夫斯卡雅方向要沿石勒喀河及黑龍江，並且要折向北方。由所得材料看來，在選擇滿洲方向時建築路線的費用比沿石勒喀河及黑龍江流域方向要低得多。

(二)在運輸方面而論，滿洲方向對西伯利亞鐵路也有重要的利益，因為由赤塔到海參崴的方向約計二千一百俄里，而通過包克羅夫斯卡雅及伯力的距離約計有三千〇八十俄里，即多九百八十俄里。對運輸線而論，運輸長度能有這樣大量的減縮是〔有〕重要意義的。

同樣，經過滿洲到海參崴的方向較總督所提議的其他線如經過墨爾根及海蘭泡方向的線為有利，因為後者通過較不肥沃的地方並有若干地方是完全荒蕪的地區，此外還需要橫跨黑龍江在海蘭泡及伯力建立兩座大橋，因為運輸線如果沒有橋梁，那麼路上的運動在春秋的長時期中就要停頓，這是不可能的，如採用海參崴方向則建築通過黑龍江的上述兩個橋梁所必需的大量費用便不要了。此外，在選擇墨爾根——海蘭泡方向時，赤塔——海蘭泡——海參崴（三千俄里）運輸線的一般運輸長度比由赤塔經過齊齊哈爾到海參崴（二千一百俄里）將長九百俄里。

……

由經濟方面說來，通過滿洲到海參崴的方向有下列的意義：依此一方向建築鐵路，則海參崴會成為滿洲大部份地區的主要港口，直接毗連黃海的最南部份除外，由上述滿洲線一方面對俄國港口的聯結，另一方面對西伯利亞和歐俄的聯結，會提供非常有利俄國商業的條件，以後在烏蘇里邊區接合自由港，就能在滿洲及毗連滿洲的中國省份堅固地站穩。在建築上述幹線以後，短期間自然會由該線建築枝線

到中國內地，並將促進後者與俄國間經濟的密切接近。當然，西伯利亞幹線的此類枝線在幹線只經過俄國境界時甚至也有一天會建築，可是在後一種情況時，無疑可以說，此類枝線建築的實現會推得很遠，並且不知要到什麼時候。同時在遠東問題的現狀下，歐洲最主要強國間，還有日本在內，爲了控制東方國家的經濟及政治勢力而要進行緊張的競爭，我們的敵手（英、法、德、日）却竭其全力要在中國堅固地確立自己的勢力，並且要盡可能把它擴張到此一國家的大部份地方。

由於這樣的目的，他們想從北京政府得到各種特權。歐洲列強很知道，在中國保障經濟勢力的有力方法之一是將鐵路建築權抓在自己手裏，他們力求獲得鐵路租借權，還有鐵路材料供售的合同。

……

由於此種情況，俄國必須追隨自己經濟競爭者的行動方式；否則它就會冒這種險，即其他歐洲國家將在中國得到佔優勢的經濟勢力，而中國北方省份（滿洲也不除外）的最重要的鐵路線會落在他們手裏。俄國當然不能容許上述情況，所以必須用種種方法將中國北部的鐵路網轉入己手，首先要將由外貝加爾穿過滿洲到海參崴的幹線握在手中。

由上面所述顯然可以知道，在提出建築經由齊齊哈爾到海參崴方向的西伯利亞幹線問題以前，財政部已將此一問題全面討論過，並且財政部已得到結論，即上述方向最適合經濟的政治的及戰略的要求。

〔紅檣 1932 年第 52 卷，轉引自張蓉初譯：紅檣雜誌有關中國交涉史料選譯，頁 168—180。〕

〔維特論東清鐵路〕 維特清清楚楚看到，太平洋上正迅速地展開了經濟鬭爭之局面。而西伯利亞大鐵路則能經過海參崴而參與太平洋問題之解決。……從上海到歐洲而經過蘇彝士，要四十五日的行程，……而西伯利亞鐵路却把它縮短到十八日到二十日。這樣看來，“歐洲與東亞交通事業之轉變”正〔有〕利於俄國。“不僅因爲它是西歐

與東亞間商業之中介人”，而且因爲它是“與亞洲民族最接近的最大的生產者與最大消費者”。況“中國、日本與朝鮮的人口差不多有四萬萬六千萬，而目前之商業流通額只有五萬萬金盧布。他們尚未盡量地發展其對歐商業，今後就要開始這個階段了。……維特估計到只根據他直接鄰近東亞國家這一點，西伯利亞〔鐵路〕的修築也能使俄國在這種關係上在歐洲一切國家之前佔着重要的優勢。

……

維特又看到“俄國可以相當擴大布匹、絲織品及金屬品之對華銷路。”這些貨品每年入華者約值八千萬到九千萬金盧布。但這些貨物都不是從俄國去的，俄國貨物之出口於中國者每年不過三百萬盧布，即加上西伯利亞與中國交界處的商業流通，其總額也不過一千七、八百萬盧布而已。……

至於說到西伯利亞大鐵路之政治的與軍事的作用，維特說是“有目共觀的”，所以他對於這個問題只寫了疎疎幾行，但是很重要。我們在東方的勢力隨距離之縮短而增長了，而經濟來往之加多必然能鞏固我們與“東方國家”之“友好的”政治關係。……最後，西伯利亞大鐵路又能“以必需品供給俄國艦隊，並在東方海口中造成他的堅固的支點。”“因此，此路修通後，該艦隊即可相當地加強；而遇到歐洲或東亞發生政治糾紛的時候，他就有很大的作用了；他能够控制太平洋上一切國際商業運動。

〔羅曼諾夫著，民歌譯：帝俄侵略滿洲史，頁45—47。〕

〔威特的回憶〕 那時〔1896年〕，正在建築的大西伯利亞鐵路已經建築到後貝加爾地方，於是發生一個問題，往後鐵路向哪方向修呢？在那時，我有一個橫穿中國領土，主要是蒙古和北滿一直修到海參崴的想法。我計算這樣可以縮短鐵路的里程，並加速鐵路的建成。考慮到大西伯利亞鐵路的漫長里程，是應該尋求較短的路線的。……問題在於這一計劃怎樣用根據貿易上相互利益的理由，通過和平辦法，以求中國的應允。我這一意念是很強烈的，並找到一個機會使皇上注意及之。而御醫巴德瑪耶夫……則相反，主張建築赤塔北京線。我

不同意這一計劃，一、因我考慮到海參崴是大西伯利亞鐵路最合理的終點；二、因我相信若建築到北京，會引起整個歐洲對我們的反對。

〔威特：回憶錄，頁 73—74。〕

〔駐俄公使許景澄致總理衙門總辦函，光緒二十一年五月〕 悉畢利之路，取道我境，彼報言之不已，必將有向我明商之舉。此正東方大局關係要鍵，應請堂憲密預講求，以酌後來進止。不審有當否？

〔許景澄：許竹篔先生出使函稿，卷 11，葉 17。〕

〔俄駐華公使喀希尼(A. П. Кассини)致總署照會，光緒二十一年八月二十六日〕 爲照會事：今准本國知會，茲因本國在中國東三省毗連地方，興造西伯利亞鐵路。又因此鐵路將來或可與貴國在滿洲地方日後興造各鐵路舉辦相接，自應將滿洲鐵路所能經過各地情節數端，預先查勘，是以現擬派往滿洲地方學士等數起，查勘各該處地勢，便可照該學士等所得各情形，決定本國鄰貴國疆界已開工西伯利亞鐵路各段之所向，以免再移之難。茲據伯里總督咨稱：該遊歷人共四起，現今備裝成行二起，應由烏蘇里交界三岔口即俄稱伯陸塔伏斯齊村起程；又二起由黑龍江省交界粗魯海圖卡起程。其初二起，內一起計二十八人，以色威精公率領，前往查勘交界寧古塔之間地方；一起計三十六人，以闊魯勒克威楚率領，前往齊齊哈爾海蘭泡等處。其次二起由粗魯海圖前往者各計十二人，內一起以黑勒則克伏斯齊率領，亦往齊齊哈爾；一起經過大興安嶺，向南至遼東灣。惟時已晚，將屆嚴寒，該學士等應不稍失時動身，故不能待北京發來護照。因此之故，又加以固知貴國於遊歷人士前往本爲推廣兩國鄰疆往來起見，兩國均有利益，深爲關切，特請貴王大臣刻即電行黑龍江、吉林將軍等轉飭所屬，將該遊歷學士等放行無阻，隨時量力照料。

〔清季外交史料，卷 118，葉 3—4。〕

〔總署奏摺，光緒二十一年九月初二日〕 竊臣衙門於本年五、六月間，迭接出使大臣許景澄函述俄戶部大臣威特所言，俄國防倭甚亟，現已趕造悉畢爾鐵路，勸我造路與彼接連，兩收通商調兵之利。述之再四，但僅作爲私論，未有明文。又俄國新報論及悉畢爾之鐵路，取

道東三省以達黃海，言之不已，必將有向我明商之舉，此正中俄邦交關係要鍵等語。臣等以未接該國明文，新報不能爲據。茲於八月廿六日接准俄國駐京使臣喀希尼照會，以該國興造鐵路，將來或與我國在滿洲地方興造鐵路相接，須預先查明路徑所過，以擇趨向，擬派遊歷人四起，由烏蘇里、黑龍江等處交界起分道前來內地查勘，並請電飭照料等語。

臣等查該使所稱各節，證之許景澄來函，適相符合。詳譯該使照會，以將來或與中國在滿洲地方興造鐵路相接爲詞，是刻下竟有借地造路之勢。中國於東方鐵路豈能置爲緩圖。查邊界鐵路，兩國接連，西國習爲恆蹊，中土尙爲創舉。其中利弊，亟宜預爲詳細考究。許景澄與該國大臣尙能聯絡通洽，相應請旨飭下該大臣與俄外部詳探確情，速籌辦法，據實密陳，以定進止。

【同上，卷 118，葉 1—2。】

〔總署奏片，光緒二十一年九月二日〕 查俄人在東三省借地造路，爲中外形勢交涉一大關鍵。今俄派員勘路，事已萌芽，蓋兩洲之大利所在，兩國之地形相倚，此時若不設法，他日必難與爭衡。計惟有中國自造鐵路，在邊界處所，與彼路相接，庶通商之權利尙可稍分，而遼海之形勝不致坐失。

惟其中有二難焉：一則腹地未造，豈能遠及邊疆；一則歲息難償，何容更借鉅款。然執此二說，則東三省必爲俄所蠶食，而所造之路，將永無歸還中國之期。權其利害，似不如奮力興辦，即使專借各國洋債，當不失爲自強切要之圖。

臣等擬一面電令該將軍等遴選幹員，藉保護洋人之便，卽查勘山川道里，粗具規模；一面籌借洋款，由榆關至琿春，視彼鐵路所向，與之相接。事關重大，其詳細辦法，容再妥商具陳。

【同上，卷 118，葉 2—3。】

〔許景澄致總理衙門電，光緒二十一年九月初三日〕 俄謀借地修路，舉動漸著。若先允自造，而彼乘此請借，轉少退步。查此事由俄戶部主議，當時商答，但勸接路，未言借地。擬先向探稱：現得政府

覆，深以中、俄同心拒倭爲然，倘以後俄國議及接路，願與妥商辦法。俟所答若何，再與外部啓談。是否候酌示。俟晤商後，再請奏。

〔許景澄：許文肅公遺稿，卷 10，電報，葉 21。〕

〔又電，光緒二十一年九月十三日〕 遵旨晤羅拔(A. Б. Лобанов Ростовский)①，說明中國願自造鐵路，與俄路在交界相接，並引俄戶部前說相證。據稱：深謝中國致告，現俟鐵路會工員勘定何地分路至華界，再行通知。語氣似無他意。

〔同上，卷 10，電報，葉 21—22。〕

〔又致總理衙門總辦函，光緒二十一年九月〕 八月初二日，奉電旨與俄外部說明，中國自造鐵路與彼相接。欽釋聖意，正以借地修路爲慮，並及俄外部不問、遽辦等因。弟以外部未言，則派員勘路之舉，諒據邊吏所報，非有彼國明告。我先允其自造，疑於步驟稍速。因擬探商戶部，將接路前說，再與申證，俾借地之說，愈得杜遏。旋接衙門佳電，始悉爲喀使來文所述。凡駐使之言，卽爲交涉明文，理應與外部公言。故商探又作罷論。所有晤告羅拔情形，業由元電請奏。惟此役繁重，果能辦到自造，而議接事宜，恐亦周折不少，大約總須兩國派員在交界商辦矣。自俄戶部經辦借款訂定後，各國新報皆謂中國已允俄國在滿洲通造鐵路，以爲相酬，俄將干預海關等語。大抵發端於英，而德附和之。此次遼議定時，忽由路透電局在香港發電至英稱：中俄已立密約，以旅順口租給。……竊以三國代爭遼地，卒致賠給鉅款，已非盡美，而相助之國，方挾以爲德，各懷伎求，在我尤不暇應接。時局日艱，曷勝憂憤！

〔許景澄：許竹篔先生出使函稿，卷 12，葉 5—6。〕

〔又函，光緒二十一年十月□□日〕 上月下旬，俄戶部大臣威特邀晤，據稱：中國現擬自造鐵路，與俄路相接，已經外部告知。但本部爲中國代計，目前未必有款，又無熟悉工程之人辦理，恐難迅速。俄國鐵路至九十八年，卽可造至中國黑龍江省邊界，若華路稽延不成，俄路仍不能通連至海參崴，於俄國頗有不便。莫如准俄人集立一公司，

①羅拔，卽羅拔諾夫·羅斯塔夫斯基，時任帝俄外交部長。