

# 甲午戰爭以前的中國鐵路事業

王 業 鍵

一、前言

二、外人企圖的失敗

三、國人倡議的挫折

四、開平煤礦與唐胥路

五、海防與鐵路

六、津通鐵路的爭議

七、李鴻章的關東鐵路計劃

八、臺灣鐵路

九、結論

## 一、前 言

中國自鴉片戰爭（一八四〇至一八四二）以後，政治經濟發生了很大的變動。由於歷次對外戰爭的失敗，外人勢力侵入中土，朝野人士目覩艱危，紛陳濟時之策，於是有同治（一八六二至一八七四）、光緒（一八七五至一九〇八）年間自強運動的產生，鐵路事業也就在這種環境下開始萌芽。但在一個具有數千年文化傳統且素來卑視四夷而以天朝自居的我國，對於外國各種科學技術起初非但不願虛心學習，且目之為「奇技淫巧」。一般人深閉固拒，守舊成性，因此對於像鐵路這樣一種新興事業羣相阻難，其反對勢力之強烈實為近世各國歷史所僅見。現在擬就我國鐵路初期（自同治初年至光緒十九年）（註一）的歷史作一番考察，以就教於先進。

中國鐵路事業的興起，可以說是受外、內兩種因素影響的結果。前者為外人欲擴張其在華商業利益的企圖，後者則主要為國人自強之要求。（註二）不過事實上在初期成效甚微，一直要到甲午戰爭（一八九四至一八九五）以後，它們才變成有力的影響因素。清季自同治初年至宣統三年的四、五十年間，中國領土上共築成了將近六千英里（九、五

（註一）吳鐸津通鐵路的爭議，中國近代經濟史研究集刊第四卷第一期（國立中央研究院社會科學研究所，民國二十五年五月，南京）。

（註二）E-Tu Zen Sun, "The Pattern of Railway in China," in *The Far Eastern Quarterly*, vol. XIV, no. 2, Feb. 1955, Pennsylvania State University.

三三公里) 長的鐵路, 而在甲午戰爭以前將近三十年期間內, 不過築成二百餘英里, 其餘五千餘英里都是在甲午以後十餘年時間內修築成功的。(註一) 從這裏便不難想見我國鐵路事業初期的阻滯情況。

## 二、外人企圖的失敗

自五口通商以來, 外人在華取得了商業根據地, 尤其上海一隅, 地處東南富庶之區, 且位於流貫中部各省的長江口, 開埠以來, 商務日盛。同治二年(一八六三) 該地就有二十七家外商 (大多數為英商) 向江蘇巡撫李鴻章請願, 要求給予自上海至蘇州的八十英里長的鐵路建築權。此一要求當即為李氏峻拒。李氏謂鐵路只有由中國人自己興築以及在國人自己管理之下才能有益於中國, 並率直表示反對外人在華獲取非份權益乃為其職責, 因此更拒絕將此一請求轉達清廷。(註二) 這是外人在華築路所遭遇到的初次失敗。

次年(一八六四) 英國鐵路專家史蒂芬孫 (Sir Macdonald Stephenson) 應在中國的英商邀請, 來華研究修築鐵路。他建議以漢口為中心, 向東至上海, 向西經四川、雲南達印度, 向南達廣州。另一路由鎮江北上達天津、北京。一路由上海經寧波至福州。一路由廣州至雲南, 連接印度鐵路。(註三) 此一鐵路計劃橫互東西, 伸展南北, 且將沿海幾個具有商業中心地位的條約港口 (treaty ports) 聯繫起來。史氏雖曾表示其目的在使中國避免世界上其他各國鐵路凌亂發展、資本浪費的覆轍, 但其擴張商業利益的企圖至為明顯。尤其計劃中將北京與印度相連, 更使國人疑懼。因此清廷未予理會。然而他這個計劃卻成了日後英人在華攫取路權的藍本, 這一點是值得注意的。

雖然經過二次嚴重的挫折, 外人想在中國築路的念頭仍未消失。而且為圖作一客觀的示範, 使中國人思想更新, 乃更從事新的努力。同治四年(一八六五) 英商杜南特於

(註一) 全漢昇清季英國在華勢力範圍與鐵路建設的關係, 社會科學論叢第五輯 (國立臺灣大學法學院, 民國四十三年十月, 臺北)。全師謂中國在甲午戰爭前僅造成二百至二百五十英里左右的鐵路。今據予撫拾所得, 當為二百六十餘英里, 請參看拙文。

(註二) Percy Horace Kent, Railway Enterprise in China, 1907, London, p. 2.

(註三) P. H. Kent, 前引書, pp. 5-6; 凌鴻勛中國鐵路志 (民國四十三年七月, 臺北) 頁五。

北京宣武門外鋪設小鐵路里許，試行小火車，蓋欲藉此宣傳。但此一表演使京師官民駭異，終由步軍統領衙門勒令拆除。(註一) 同年上海若干英商組織吳淞路公司 (Woo-sung Road Company)，擬自上海至吳淞修築一條鐵路，使上海與長江取得更便捷的聯繫。旋以資金不足，暫作罷論。直到光緒二年(一八七六)才再着手修建。中國領土上於是築成了第一條鐵路。(註二)

這是一條大約九英里長的窄軌(二·五英尺)鐵道。行車伊始，也一樣使官民驚惶不置。公司方面曾因上海道台馮燠光的壓力被迫停工一月。重開不久，忽有一士兵被輾斃，地方譁然，民情憤激，政府乃與英方交涉，在南京訂立購路條款，規定以規平銀二十八萬五千兩買斷此路，價款分三期付清，在未付清前鐵路仍歸公司繼續經營。光緒三年(一八七七)九月，最後一期價款付清，鐵路由我收回拆毀，這條小鐵道於是成了曇花一現。(註三)十九世紀下半葉正是世界先進各國築路運動十分蓬勃的時期，如英國在一八五〇年鐵路線長還不過六、六二一英里，到一八七〇年就增加到一五、五三七英里，(註四)而美國在一八七一年整一年時間內就築成七千英里以上的鐵路，一八八二年及一八八七年更分別築成一一、五〇〇英里及一二、九〇〇英里的鐵路。(註五)但我國卻連僅有的一條不足十英里長的小鐵路都要拆毀，讀史至此，不禁令人擲卷長歎！

以上幾件事還只是限於外國商人方面所作的嘗試。此外，各國政府早於同治六年(一八六七)趁與我交涉修約的機會，就曾對鐵路有所要求，而為總理各國事務衙門所拒絕。(註六)至中法戰爭末期(一八八五)及戰事結束後，西方對中國投資興趣極濃，美、德

(註一) 凌鴻勛前引書，頁二；王開節我國鐵路發展簡史(民國四十三年一月，臺北)頁二。

(註二) 全漢昇清季鐵路建設的資本問題，社會科學論叢第四輯(國立臺灣大學法學院，民國四十二年九月，臺北)。全師於此文中介：「同治五年(一八六六)七月，在中國領土上第一條鐵路(自上海達寶山江灣鎮)即已修築成功。」(根據東華續錄光緒十二「九月甲戌」條)然據 P. H. Kent, 前引書第九頁至第十二頁，及王開節前引書第二頁所述，均謂當時僅購買沿路土地，資本即已所剩無幾，事情乃停頓，直到光緒二年(一八七六)才再着手修建，完成自上海至吳淞鐵路。凌鴻勛前引書第二頁，H. B. Morse, *The International Relations of the Chinese Empire*, 1918, London, Vol. III, pp. 75-76, 亦有類似記載。又見清朝續文獻通考卷三六二；三水梁燕孫先生年譜上第六頁。

(註三) 清朝續文獻通考卷三六二。

(註四) Arthur Birnie, *An Economic History of the British Isles*, 1935, London, p. 273.

(註五) H. F. Williamson, ed., *The Growth of the American Economy*, 1946, New York, p. 533.

(註六) 凌鴻勛前引書，頁五；H. B. Morse, 前引書第二卷，頁二〇六。

駐華公使曾分別向總理各國事務衙門呈送鐵路說略，謂鐵路利益甚多，可使國富兵強；某國且曾以一具鐵路、火車頭及車廂獻給慈禧太后，希望能引起當政者的興趣。(註一)但都沒有產生什麼結果。

這樣看來，在甲午戰爭以前無論外國政府或私人欲在中國築路的企圖都是完全失敗的。但是這些事實對於我國鐵路的興起卻不能說沒有影響。筆者以為，這至少是一種誘力，它使國人對於新事物的認識大為增進，識見既廣，權衡利害，以往反對的人就漸漸地覺得今是而昨非了。譬如就吳淞路來說，其初北洋大臣李鴻章就想收回自辦，以洋商要求先行承辦十年而未果。輾斃行人事件發生後迄價款付清前不久，上海、江灣、吳淞三處商民以沿途地價大增，商務繁興，就曾公稟兩江總督沈葆楨，請求准予將鐵路繼續經營，雖未獲准，亦足見人民對鐵路已發生興趣。(註二)而且，甲午以後政府及各省紳民的築路熱忱，也未始不是由於在此一時期中對於鐵路的利益已有充分的認識所使然。

### 三、國人倡議的挫折

清季國防問題嚴重，有識之士都認為，自強之道在乎師夷之長技以制夷。然初以風氣未開，一般人尚抱卑視態度。迨太平天國平定後，朝野對於西洋的槍、礮、輪船才獲得新的認識。甲午戰爭以前的三十年內所提倡的以採用西法建設國防工業為重點的自強運動，主要是這一新認識的產物。可是一般士大夫對於鐵路一端，則仍極力排斥，雖有少數明達之士悉力提倡，無如衆議難排，事功鮮獲進展。所以日人馬場銚太郎稱此時期為「鐵路布設妨碍時代」。(註三)

鐵路之利，尤其和國防的關係，我國少數人士似乎很早就有所認識。同治十一年（一八七二）李鴻章在致友人書中說：「中土若竟改驛遞為電信，土車為鐵路，庶足相持。……俄人堅拒伊犁，我軍萬難遠役，非開鐵路，則新疆、甘、隴無轉運之法，即

（註一）海防議（中央研究院近代史研究所編，民國四十六年，臺北）鐵路篇，頁三至頁七；P. H. Kent, 前引書，頁三〇。

（註二）李文忠公譯署函稿卷五論滇案並吳淞鐵路（光緒二年四月初四日）；凌鴻勛前引書，頁二；P. H. Kent, 前引書，頁十五。

（註三）吳鐸前引文，頁六八，腳註一。



無戰守之方。俄窺西陲，英未必不垂涎滇、蜀。但自開煤鐵礦與火車路，則萬國蟠伏，三軍必皆踴躍；否則日蹙之勢也。」但「聞此議者，尠不咋舌。」(註一)足見當時風氣之閉塞。十三年(一八七四)海防議起，李氏即上奏章說：「軍情瞬息變更，倘如西國辦法，……有內地火車鐵路，屯兵於旁，聞警馳援，可以一日千數百里，則統帥尙不至於誤事。」(註二)他又向主持總理衙門的恭親王奔訴「極陳鐵路利益」。然而在一個守舊且充滿儒學氣息的朝廷之中，他的奔走陳說，終是徒然。(註三)光緒三年，連已經修成的吳淞路都遭拆毀，馴至以後數年間，朝中無人敢再言築路。但出使英國大臣郭嵩燾，眼見歐西各國鐵路建設的利益，嘗剴切陳詞。光緒三年，他致函李鴻章謂，治國之要莫切於急圖內治，以立富強之基；而欲樹此根基，則趕辦鐵路實可以立國千年而不敝。次年(一八七八)復有直隸知州薛福成向清廷提出一修築鐵路的計劃，力陳便於商務、便於轉運、便於調兵幾項利益，反駁當時一般朝臣的迂論。(註四)他們雖大聲疾呼，卻一樣沒有發生作用。

光緒六年(一八八〇)因與俄交涉還伊犁事，情勢緊張，前直隸提督劉銘傳應召陳言，建議速造鐵路，以圖自強。劉氏感慨時艱，語多激切，因此在朝廷中掀起一場空前的大論戰。他在奏摺中說：『中國自與外國通商以來，門戶洞開，藩籬盡撤，自古敵國外患未有如此之多且強也。……自強之道，練兵造器，固宜次第舉行；然其機括，則在於急造鐵路。鐵路之利於漕務、賑務、商務、礦務、釐捐、行旅者，不可殫述；而於用兵一道，尤爲急不可緩之圖。中國幅員遼濶，北邊綿亙萬里，毗連俄界，通商各海口又與各國共之。畫疆而守，則防不勝防；馳逐往來，則鞭長莫及。惟鐵路一開，則東西南北呼吸相通，視敵所驅，相繼策應；雖萬里之遙，數日可至；雖百萬之衆，一呼而集；無征調倉皇之過，無轉輸艱阻之虞。……若鐵路造成，則聲勢聯絡，血脈貫通，裁兵節餉，併成勁旅，十八省合爲一氣，一兵可抵十數兵之用。……查中國要道，南路宜開二條：一條由清江經山東，一條由漢口經河南，俱達京師。北

(註一) 李文忠公朋僚函稿卷十二復丁雨生中丞(同治十一年九月十一日)。

(註二) 李文忠公奏稿卷二四籌議海防摺(同治十三年十一月初二日)。

(註三) 李文忠公朋僚函稿卷十七復郭筠僊星使(光緒三年六月初一日)；清史稿交通志一。

(註四) 凌鴻勳前引書，頁五；按清史稿列傳卷二二三薛福成傳，光緒初年薛氏爲直隸知州。

路宜由京師東通盛京，西通甘肅。惟工費浩繁，急切未能並舉，擬請先修清江至京一路。……事關軍國安危大計，……若輾轉遷延，視為緩圖，將來俄局定後，築室道謀，誠恐臥薪嘗膽，徒托空言，則永無自強之一日。』(註一)此議一發，學士張家驥力陳鐵路三弊：(1)恐洋人侵入內地，借端生事；(2)恐民不樂從，徒滋紛擾；(3)恐虛糜帑項，賠累無窮。此外，侍講張楷言九不利，御史洪良品言五害。通政司參議劉錫鴻更奏稱：『火車實西洋利器，而斷非中國所能仿行也。臣竊計勢之不可行者八，無利者八，有害者九。』又謂：『此人挾鐵路之說以禍中國，萬萬不可聽從。』(註二)惟李鴻章獨排衆議，贊同劉氏論旨。他說：『各國所以日臻富強而莫與敵者，以其有輪船以通海道，復有鐵路以便陸行也。……中國與俄接壤萬數千里，向使早得鐵路數條，則就現有兵力，儘敷調遣；如無鐵路，則雖增兵增餉，實屬防不勝防。蓋處今日各國皆有鐵路之時，而中國獨無，譬猶居中古以後而屏棄舟車，其動輒後於人也必矣。』進而他一方面力陳鐵路九利，即便於國計，便於軍政，便於京師，便於民生，便於轉運，便於郵政，便於礦務，便於招商輪船，便於行旅；一方面將當時反對派的理由逐一駁斥。他更感慨地說：『大抵近來交涉各務，實係創見之端。士大夫見外侮日迫，頗有發奮自強之議。然欲自強，必先理財，而議者輒指為言利；欲自強，必圖振作，而議者輒斥為喜事。至稍涉洋務，則更有鄙夷不屑之見橫亘胸中。不知外患如此其多，時艱如此其棘，斷非空談所能有濟。我朝處數千年未有之奇局，自應建數千年未有之奇業。若事事必拘守成法，恐日即於危弱，而終無以自強。』(註三)此外，兩江總督劉坤一也深感於各國環伺，『倘有風鶴之驚，殊虞鞭長莫及。如得鐵路辦成，庶可隨時應援。』因而亦贊成築路。(註四)馬建忠更撰鐵道論，謂『中國數萬里之疆域，焉能處處防禦？所貴一省之軍，可供數省之用；一省之餉，可濟數省之師。首尾相接，遐邇相援。為邊圉泯覬覦，為國家設保障，惟鐵路為能。此所以當行而不容稍緩

(註一) 劉壯肅公奏議卷二籌造鐵路以圖自強摺 (光緒六年十一月初二日在京發)。

(註二) 清史稿列傳卷二二八張家驥傳；李文忠公奏稿卷三九議覆張家驥等止鐵路片 (光緒六年十二月初一日)；清朝續文獻通考卷三六二；吳鐸前引文。

(註三) 李文忠公奏稿卷三九妥議鐵路事宜摺 (光緒六年十二月初一日)；同註二，李奏議覆張家驥等止鐵路片。

(註四) 劉忠誠公奏疏卷十七議覆籌造鐵路利弊片 (光緒七年)。

者也。』(註一)但終以『廷臣諫止者多，詔罷其(劉銘傳)議。』(註二)

這一次論爭，在中國鐵路發展史上影響很大。因為如果當時清廷採納劉氏建議，下詔造路，則至甲午戰爭為止中國領土上絕不僅二百餘英里的鐵路；而且如果很多要路我已自築，則甲午以後外人攫取路權代我而築之事必不致如是其甚！惟其由於守舊派的獲勝，才使得這一時期的鐵路事業，崎嶇曲折，進展十分遲緩！

#### 四、開平煤礦與唐胥路

清季建路運動的先驅者，都特別強調鐵路在國防上的重要性，而且初期的鐵路建設，主要也是藉海防而推行。但是中國自築的最早一條鐵路卻與英國鐵路的起源甚相類似。同治十一年(一八七二)輪船招商局成立，近代北洋海軍亦先後創立。新式輪船，對於煤的需要很大。此時遠東市場上主要為日本煤，中國雖屬煤藏豐富，然開採者甚少，有之亦用古法開挖，產量很少，至多只能供應地方的需要。光緒二年，招商局總辦唐廷樞受直督李鴻章之命，勘察開平煤礦，發現煤藏極豐，隨後乃有開平礦務局的設立。但開平礦區位於大沽口及山海關之間的海岸平原上，離海尚遠，運輸若全恃人力獸力，成本既高，運輸量又小。唐氏於是建議由礦區至潤河口一百里之間修築一條鐵路。後因鑒於吳淞路被拆毀的命運，改變原來計劃，請由礦區至北塘河上的蘆台興建一條以騾馬拖行的車道(tramway)。(註三)正籌辦間，清廷又惑於守舊派之阻撓，謂鐵路足以損壞風水，震動帝闕，下令停辦。既然連修車道都受阻，礦務局便打算在此二地間開一運河。但經勘測結果，認為由唐山煤場至胥各莊間，地勢陡峻，不宜開河，仍須築路，方能解決運輸。於是請由蘆台至胥各莊修一運河，由胥各莊至煤場築一條短短的车道，這才勉獲允准。光緒六年(一八八〇)九月議定修河、築路後，工程旋即開始，至次年(一八八一)均已先後完成，唐山煤場也開始出煤。唐胥路長約六英里

(註一) 清朝續文獻通考卷三六二。

(註二) 清史稿交通志一。

(註三) 開平礦務招商章程(光緒三年版)頁一至八，光緒二年九月二十九日唐廷樞稟奏勘開平煤鐵礦務並呈條陳情形節略，原書未見，茲引自孫毓棠編中國近代工業史資料第一輯下冊，頁六一七至六二二；Ellsworth C. Carlson, The Kaiping Mines (1877-1912), Harvard University Press, 1957, pp. 9-10, 17-18.

半，每英里用款約三千英鎊，軌距爲四英尺八英寸半，成爲我國此後築路的標準軌距。(註一)

唐胥路的完成，可說爲中國的鐵路事業長出一點幼苗。但是以騾馬拖車，遠不足以適應運輸上的需要。受命負責築路的英籍工程師金達 (C. W. Kinder) 對於此點尤所深悉，所以他利用廢舊鍋爐改造成一個火車頭，牽引力約百噸，準備隨時備用。這一個火車頭於一八八一年六月九日(光緒七年五月十三日)適爲火車發明人司梯芬遜 (George Stephenson) 百年誕辰之日，正式命名爲中國火箭 (Rocket of China)。以火車頭代替騾馬行駛之後，運輸能力陡增。可是不久北平御史連章劾奏，謂機車震動東陵帝王陵寢，且噴出黑煙，有傷禾稼。朝廷因此下命勒令停駛。後經礦務局籌辦人多番解釋，數星期後才照准開行。次年(一八八二)又從英國購到機車兩輛，參與運輸。到一八八三年一月，有三部從英國進口的二等及三等客車，一部在開平製造的一等客車，和五十部載重能力自十二噸至五十噸不等的煤車。每天自唐山至胥各莊之間來回六次，這時中國火箭號已走了六萬英里。客運收入足供此路每日營業支出。(註二)可見這條短短的鐵路已產生相當效用。

開平煤礦開採後，煤產極旺，可惜與鐵路相連的運河有幾個重大的缺點，不能滿足運輸上的需要：第一，運河容易淤塞，且冬季水凍時，全然無用；第二，當時運河使用一種駁船，此種駁船在水量較大的北塘河上可用拖船拖帶，但在運河裏面拖帶便很困難；第三，開平煤質輕鬆，運河運輸顯然不宜。(註三)因此，延長鐵路的需要至爲明顯而迫切。礦務局非常希望能將鐵路展至蘆台，但在當時朝野反對鐵路的氣氛下，不敢提出請求。一直到中法戰爭(一八八四至一八八五)以後才顯出轉機。

(註一) 路長見 Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China (1880 年分，天津) pp. 128-129，引自孫毓棠編前引書第一輯下冊，頁六四二；用款見鐵道年鑑 (民國二十一年，鐵道部編) 第一卷，頁二；軌距見凌鴻勛前引書，頁三，Kent 前引書，頁二十五。

(註二) 凌鴻勛前引書，頁三；王開節前引書，頁四；Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China (1882 年分) 第三篇，pp. 88-92，開平煤礦記，引自孫毓棠編前引書第一輯下冊，頁六五〇；North China Herald (Nov. 15, 1882) 29:531 & (June 27, 1884) 32:737，引自 E. C. Carlson 前引書 pp. 18-19。

(註三) North China Herald (Dec. 10, 1884), 33:646-647，引自孫毓棠編前引書第一輯下冊，頁六五五；同註二，開平煤礦記。



光緒十二年(一八八六)，金達得天津稅務司德瑾林(Detring)之介紹，謁見李督，面陳現行鐵路過短，運煤不便，實有展延之必要。李督深以為然(註一)同年七月間，「開平煤礦局以新開運河歷年淺阻，原修鐵路止二十里，運煤遲滯，恐誤各兵船之用。…稟請從胥各莊至閻莊沿新河南岸接修鐵路六十五里。」李氏鑒於鐵路所經之地都是礦局昔年價買民間空地，並無墳墓廬舍；築路資本由紳商籌集，不動官帑，不惜洋債；且欲藉此漸開風氣，於是『批准令其試辦，擬俟有成效，再行奏陳。』(註二)後成立開平鐵路公司，離礦務局而獨立，招集商股二十五萬兩，其中將近一半由礦務局吸收，作為收買唐胥路及購買民地的代價。展築工程於是年十月自胥各莊開始，次年(一八八七)四月修至閻莊。所花費用包括一輛美國製火車頭及四十部十噸重的煤車，計共十三萬五千元(?) (約等於三萬四千英鎊)。路長連唐胥段合計八十五里(約合二十八英里)。註三。

這二段完全為運煤而設的鐵路，其在經濟上所產生的利益是顯而易見的。第一，開平煤很快就獲得了天津市場，非但足以源源供給北洋兵商各船及機器局之用，而且可運銷於其他各地。第二，此路除運煤以外，其他客貨運輸也諸多便利，營業頗為不惡。計自光緒十三年四月唐胥路展至閻莊後，至次年三月津沽鐵路完成以前，連閏共十三個月，全路總收入為銀五四、八九三·九五兩，總支出為三五、一九五·一三兩，計獲餘利銀一九、六九八·八二兩，除提公積金與花江銀五千兩外，餘銀一四、六九八兩有奇，攤給股東，可得長年股息百分之六。(註四)

(註一) Kent 前引書，頁二十七。

(註二) 李文忠公海軍函稿卷二議覆李福明條陳並粵西礦產附擬覆奏底(光緒十二年十月十六日)。這裏有二點值得我們注意：(1) 礦局以「運河歷年淺阻，……運煤遲滯，恐誤各兵船之用。」因為當時只有以軍事需要為理由，才可能杜反對者之口。(2) 李鴻章在羣疑衆阻之秋，未經奏陳，即行批准展唐胥路，可謂膽識特大。然至此時，臣工奏請造路者已不乏人，廷議頗有擇地試行之意；中樞復有總理海軍衙門醇親王奕譞支持，李氏敢於先行批准，然後奏陳，殆本乎此。

(註三) 凌鴻勳前引書，頁四；Kent 前引書，頁二七至二八；Carlson 前引書，頁二三。資金一項，據Kent, Carlson, 均為\$250,000，然據吳鐸津通鐵路的爭議，中國近代經濟史研究集刊第四卷第一期(民國二十五年五月，南京，中央研究院社會科學研究所出版)，為銀二十五萬兩。按以前開平礦務局及以後中國鐵路公司集股均以兩計，Kent, Carlson 所記，或有錯誤。Kent 所記築路購車費用\$135,000，或亦為十三萬五千兩之誤。鐵路長度見清朝續文獻通考卷三六三，Carlson 前引書，頁十八。

(註四) 吳鐸前引文。

## 五、海防與鐵路

我國歷代外患多在西北，東南沿海一帶，可說是最安全的地區。但是自從近代海洋交通發展以後，西洋新興各國憑其槍礮、輪船，一再陷我海疆，侵逼堂奧。如鴉片戰爭、英法聯軍（一八五七至一八六〇）、中法戰爭等等，敵人都是從東南海上而來。於是如何鞏固海洋，尤其是京師所在地的北洋海防，成為當時朝野最為迫切的問題。我國鐵路事業也就在這種環境下獲得了一個推廣的機會。

光緒十一年（一八八五）中法戰爭後，朝廷念海防不可弛，詔各臣工切籌善後。左宗棠、李鴻章、曾紀澤相繼陳言，請急造鐵路，以禦外敵。是年總理海軍衙門成立，以醇親王奕譞為總理，李鴻章則為會辦，李氏因奏請將鐵路事務劃歸海軍衙門辦理，鐵路與海防乃發生密切聯繫。後適有天津司道營員聯函請修津沽鐵路，光緒十三年（一八八七）海軍衙門因上奏稱：『直隸海岸互七百里，雖多淺灘沙磧，然小舟可處處登岸。輪船可以泊岸之處，除大沽、北塘兩口外，其餘山海關至洋河口一帶，沿岸百數十里，無不水深浪濶。大沽口距山海關約五百餘里，夏秋海濱，水阻泥淖，礮車日行不過二、三十里，且有旱道不通之虞。猝然有警，深虞緩不濟急。且南北防營太遠，勢難隨機援應，不得不擇要害，各宿重兵，先據必爭之地，以張國家閭外之威。然近畿海岸，自大沽、北塘迤北五百餘里間，防營太少，究嫌空虛。如有鐵路相通，遇警朝發夕至，屯一路之兵，能抵數路之用，而養兵之費亦因之節省。今開平礦務局於光緒七年創造鐵道二十里，後因兵船運煤不便，復接造鐵路六十五里，南抵蘆運河邊閭莊為止。此即北塘至山海關中段之路，運兵必經之地。若將此路南接至大沽北岸，北接至山海關，則提督周盛波所部盛字軍萬人，在此數百里間，馳騁援應，不啻數萬人之用。若慮工程浩大，集資不易，請將閭莊至大沽北岸八十餘里鐵路，先行接造，再將由大沽至天津百餘里之鐵路，逐漸興辦。若能集款百餘萬兩，自可分起告成。津沽鐵路辦妥，再將開平迤北至山海關之路，接續籌辦。此等有關海防要工，即或商籌一時不能多集，似應官為籌措，並調兵勇幫同工作，以期速成。且北洋兵船，用煤全恃開平礦產，尤為水師命脈所繫。開平鐵路，若接至大沽北岸，則出礦之煤，半日可上兵船。若將鐵路由大沽接至天津，商人運貨最便，可收取洋商運貨之資，藉充養路之

費。』(註一)這一次的倡議築路，以海防為理由。朝廷由於中法戰爭的教訓，痛定思痛，亟需謀戰守之具，立場也很堅定。所以雖有御史文海、太僕寺少卿延茂、左都御史奎潤等反對於前，太常寺卿徐致祥諫阻於後，仍未得逞，清廷終於批准海署奏議。(註二)以築路圖自強的運動，經過十餘年的艱苦奮鬥，至此才產生了一點點的果實。

海軍衙門擴展鐵路的計劃獲得批准後，便立刻進行工作。將開平鐵路公司改組為中國鐵路公司，擴大資本額為銀一百萬兩。一面招股，一面向外國招標路軌及零件。路工則於次年(一八八八)三月修至塘沽，七月通至天津，共用銀一百三十萬兩，(註三)其中絕大部分是由借洋債而來(見後)。擴展路線計長一百七十五里，連閻莊至唐山段合稱唐津鐵路，全長共計二百六十里(約合八十一英里)，構成了關內鐵路(北京至山海關)的中間一段。至於自唐山至山海關及自天津至北京這二段各約八十英里長的鐵路，(註四)是分別在甲午戰爭前後展築而成的。

這裏須要特別指出的，就是這條鐵路的完成幾乎全賴李鴻章一人的努力。因為唐胥和胥閻二段鐵路的興建，是李氏以直隸總督的影響力付諸實施的；津沽鐵路的修築雖屬由海軍衙門出面奏請，實際上也是由李氏策劃主持的。以後這條鐵路更向兩端展築而成京奉鐵路(即北寧鐵路)，亦多出於李氏的努力。當時朝中諸大臣中還幸而有一位李鴻章在那裏孤軍奮鬥，為中國初期的鐵路事業拼出一點成績，這是筆者所深致敬仰的。

## 六、津通鐵路的爭議

津沽鐵路的築成，象徵着李鴻章等主張建設鐵路人士勢力的抬頭。但這也只是反對派鋒芒之稍斂，其勢力實仍冥頑不化，只要一有機會，他們便會從半山裏殺將出來。光緒十四年(一八八八)底，由於議修津通鐵路，在朝廷中又掀起一場極為激烈的論爭。

(註一) 海防鐵路籌，頁一七至一九。

(註二) 吳鐸前引文。

(註三) 凌鴻勛前引書，頁一七三；Carlson 前引書，頁二四；Kent 前引書，頁二九；海防鐵路籌，頁三九。

(註四) 海防鐵路籌，頁三九；Kent 前引書，頁三一。

按照海軍衙門的計劃，津沽鐵路完成後，接着便往唐山以北接造至山海關，這是北洋海防的起碼要求，也是主張積極推廣鐵路人士心目中的第一件事。但是隨着津沽鐵路而俱來的，便是一個相當沉重的財政包袱；路成之後，幾乎立刻顯得無法負擔。因為津沽路絕大部分是靠借洋債完成的，利息負擔很重；唐津路所經路線又大半僻處海濱，營業並不十分繁盛。只要我們稍為考察此路的營業收支，就不禁要引以為憂。唐津鐵路每月收搭客運貨腳價銀大約一萬兩上下，按年計算不過十二萬兩；而每月行車養路經費必須用銀九千兩，每年營業支出最省也須銀十萬八千兩。出入相抵之後，每年僅餘銀一萬二千兩。以之抵付洋債利息，尚不敷銀四萬餘兩，商股股息亦無從給付，洋債還本更無着落。（註一）這樣一來，已成的鐵路都要無法維持，進一步的接造更何所賴？

但是，唐山至山海關段鐵路必須接造，然後北洋海防纔能收使臂使指之效。倡議築路人士更不容就此作罷，貽笑中外。於是海防當局和倡議者面臨着三個迫切的問題：①如何籌備當前海防？②如何推廣鐵路？③如何解決鐵路的財政危機？最適於解決這三個問題的辦法，便是修築自天津至北京附近通州的鐵路。因為唐山以北，路僻人稀，招股不易；如借洋債舉辦，路成後更要無法維持。若修津通鐵路，情形就迥然不同。天津扼海河之口，為北洋重鎮，通州緊鄰京師，兩地間交通極繁。如築鐵路，則由於獲利很有把握，招股容易；路成之後，生意必旺，前此的鐵路財政危機可應儼而解；隨後亦可有力將鐵路推廣至唐山以北，完成北洋的海防線。真是一舉數得！因此，當鐵路公司股商稟請接造津通鐵路時，海軍衙門便於光緒十四年十月連同驗收津沽鐵路情形一併上奏：『現在新舊鐵路，首尾銜接，輪車通行。並據……司道轉呈鐵路商人廣東陳承德等公稟一件。大致謂，現造鐵路出息，抵用養路經費則有餘，抽還造路借本則不足。如接造天津至通州鐵路，既可抽還造路借本，並可報效海軍經費，公私利益，不止一端……臣等公同商酌，擬請准如所稟辦理。』（註二）旋奉旨依議。隨即着手進行測量招股等務。正當李鴻章積極籌備的時候，朝中守舊大臣，紛紛諫阻。光緒十四年十二月，御史余聯沅奏陳修路五大害：一害舟車，一害田野，一害根本，

（註一）李文忠公海軍函稿卷三詳陳創修鐵路本末（光緒十五年四月二十日）。

（註二）海防檔鐵路篇，頁三九至四一。



一害國俗，一害財用，請朝廷毅然停止。同月十八日，御史屠仁守、吳兆泰會奏：鐵路非其人不可開，非其地不可開，至密邇京都的通州，更萬萬不可開，請速停此舉。同日，御史張炳琳、林步青、給事中洪良品會奏：鐵路一開，則近畿險要盡失，雖有百利，不能償此一害。御史徐會澧、王文錦、李培元、曹鴻勛、王仁堪、高釗中等會奏，請停止津通鐵路，改在山東的德州、濟寧造路，以通南北運河。尚書翁同龢謂，鐵路可試行於邊地，不可遽行於腹地。禮部尚書奎潤與九卿講官等二十三人會奏稱，津、通百姓呈訴鐵路侵害廬舍墳墓者已達二、三百起，事關國本民心，即使利多弊少，亦當立予停止，以維國本，順輿情。內閣學士文治更奏稱，修路有六害，應請降旨停修，並永遠不准臣工再言鐵路。此外大學士恩承、尚書徐桐、侍郎孫毓汶亦皆專摺諫阻。(註一)對於以上反對各點，李鴻章雖曾逐一駁斥，朝廷方面雖亦認為『在廷諸臣於海防機要，素未究心，語多隔膜』，類『多似是而非之論』，(註二)然鑒於當時反對派聲之浩大，亦不能不謹慎將事，更求諸第三者的公斷。光緒十五年(一八八九)正月，懿旨將此議撥交沿江沿海各將軍、督、撫按切時勢，詳議奏聞。結果贊成與反對者各有人在。前者以劉銘傳最為積極，後者則有卡賓第、陳彝、奎斌等人。兩廣總督張之洞則另闢蹊徑，提出了一個折中的辦法，終於結束了這一場紛爭。

張氏認為鐵路是利國利民的事業，當此強鄰環伺之際，如無鐵路，實在是防不勝防，費不勝費。但他以為『宜先擇四達之衢，首建幹路，以為經營全局之計，以立循序漸進之基。』因此，他建議緩辦津通，改建蘆漢幹路(自北京附近的蘆溝橋至湖北的漢口)。(註三)結果為清廷所採納。

這次爭議的結果，津通鐵路雖因而擱置，卻促成了日後蘆漢鐵路的興修，這是很值得欣慰的。但是，這次爭論在中國鐵路史上還產生了更重要的成績：第一，清廷已一掃已往的游移政策，積極宣佈鐵路為自強要務。『但冀有益於國，無損於民，定一至當不易之策，即可毅然興辦，勿庸築室道謀。』(註四)從此建築鐵路無須再諮詢臣工

(註一) 吳鐸前引文；李文忠公海軍函稿卷三議駁京僚諫阻鐵路各奏(光緒十四年十二月二十八日)；李文忠公海軍函稿卷三議鐵路駁恩相徐尚書原函(光緒十四年十二月二十二日)。

(註二) 清朝續文獻通考卷三六三。

(註三) 張文襄公奏議卷二十五請緩造津通鐵路改建腹省幹路摺(光緒十五年三月初三日)。

(註四) 海防備鐵路篇，頁五二至五三。

的意見，守舊派的反對言論也就無用武之地了。中國的鐵路事業至此乃步出阻碍橫生之境，此後便只有如何築路而不是應否築路的問題了。第二，清廷且更進一步，命戶部每年籌撥有著款項二百萬兩，作為鐵路建設的經費。(註一)

## 七、李鴻章的關東鐵路計劃

唐津鐵路向南端展築的計劃既受阻，中國鐵路公司接造津沽路所借洋債，一部分已由海署請准撥官款償還。(註二)光緒十五年(一八八九)乃開始向北展築。次年延至古冶後，公司資本告竭，便無法繼續了。(註三)適此時因俄國在我屬邦朝鮮和我國東北邊陲圖謀日亟，局勢可慮，李鴻章提出了一個關東鐵路計劃，於是不久路工又再往北延伸。

先是中、俄原以大興安嶺為界，自經一八五八年的璦琿條約和一八六〇年的北京條約，俄國將我黑龍江以北和烏蘇里江以東之地奪取以去，東北從此多事。(註四)一八八八年的韓、俄新訂陸路通商條約，俄國復取得圖們江沿岸的自由航行權，及在咸鏡道慶興府一處的通商租地建屋權。(註五)這樣一來，非但侵蝕朝鮮，且對我東北形成三面包圍的形勢。清廷感到事態日益嚴重，非亟謀應付方策不可。光緒十六年(一八九〇)二月李鴻章與總理衙門商議結果，認為應以興辦東三省鐵路為先。隨後乃決定緩辦蘆漢鐵路，先造關東鐵路。(註六)李鴻章計劃從營口經瀋陽、吉林至中、俄邊界的琿春，每年儘部款二百萬兩，造路二百里，逐節前進。(註七)是年三月，李氏派吳昌熾率同工

(註一) 海防檔鐵路篇，頁六八至七〇。

(註二) 李文忠公海軍函稿卷三詳陳創修鐵路本末(光緒十五年四月二十日)；李文忠公電稿卷十一覆醇邸(光緒十五年四月十八日已刻)；海防檔鐵路篇，頁五四；李文忠公海軍函稿卷四籌辦長春鐵橋(光緒十六年七月初四日)。

(註三) Kent 前引書，頁三九。

(註四) 請參閱蔣廷黻最近三百年東北外患史(原載清華學報八卷一期，中央日報重印單行本，民國四十二年，臺北)。

(註五) 吳湘相俄帝侵略中國史(民國四十三年，臺北)，頁九〇至九一。

(註六) 大清歷朝實錄德宗朝卷二八(光緒十六年二月乙亥條，同年閏二月辛亥及乙丑條)；清朝續文獻通考卷三六三。

(註七) 李文忠公海軍函稿卷四撥估關東路工(光緒十六年三月十九日)；李文忠公電稿卷十二覆醇邸(光緒十六年閏二月二十八日已刻)。

程師金達，秘密前往勘察。勘路人員返回天津後，對李氏原來計劃提出兩點修正意見。第一，將計劃中的鐵路起點改為直隸之林西，與關內已成鐵路相接。主要的理由是，從關內已成鐵路接續造辦，比較不驚外人耳目（特別指俄國）；且由津、沽東展至瀋陽，則關內外一氣貫注。第二，將計劃中的鐵路暫以吉林為終點。因鐵路造至吉林，足攬奉、吉、黑三省之全局，其勢已吞俄、韓之邊境；且經費可節省一千萬兩，當此籌款艱難之際，尤為切實。（註一）此意見當經李氏及海署採納。次年（一八九一）正月作過第二次勘查後，又發現鐵路出關以後，如先至牛莊，後抵瀋陽，地多窪下，種種不便。不如經錦州、廣甯、新民廳至瀋陽，以達吉林；再由瀋陽建枝路，以至牛莊、營口，地勢較高，工程較易。（註二）於是路線最後決定由林西接造幹路至吉林，另由瀋陽造枝路至營口。光緒十七年（一八九一）三月，清廷派李鴻章為關東鐵路督辦，同時著戶部將原議每年籌撥之二百萬兩，自本年移作關東鐵路專款。（註三）

路線、事權及經費確定以後，李氏即於山海關設立北洋官鐵路局，開始積極籌辦。這樣一個重大計劃的實施，當然要引起各國的注意。西方列強為擴展商務，自從同治初年以來，一直想在中國築路，已見前述。當他們得到我國舉辦關東鐵路的消息後，由於利益的衝突，卻彼此態度各別。第一，英國是至感愉快的。因為關東鐵路最主要的目的，在於抵制俄國，這對於當時在國際政治中處處與俄國對立的英國，當然是非常有利的；其次，英國又是既得利益者，築路的工程師是英人金達，路軌也是向英國購辦的。（註四）第二，法國則積極謀求承辦鐵路工程，甚至援引光緒十一年中、法和約第七款『日後若中國酌擬創鐵路時，中國自向法國業此之人商辦』，往復力爭。李鴻章則以同款但書『彼此言明，不得視此條係為法國一國獨受之利益』，以為反駁。最後我國答應鐵橋及貨車所需鐵料，由法商承辦。（註五）第三，德國見法國進行甚亟，也曾要求利益均霑。（註六）第四，俄國非常嫉忌。一方面在北京力圖阻止關東路的進

（註一）李文忠公海軍函稿卷四覆議造路借款（光緒十六年十一月十八日）及委員勘路說帖（附）。

（註二）李文忠公海軍函稿卷四論關東鐵路（光緒十七年二月十二日）。

（註三）海防檔鐵路篇，頁九八。

（註四）海防檔鐵路篇，頁一一。

（註五）海防檔鐵路篇，頁八七，頁九一，頁九三至九六，頁一一。

（註六）海防檔鐵路篇，頁一二六。



行，一方面立刻興工築造擬議多時的西伯利亞鐵路，東段從海參崴起，北至伯力，爲烏蘇里江線，於是明顯地形成中、俄間在亞洲東疆的實力競爭。(註一)

關東鐵路在李氏主持下，路工於光緒十八年(一八九二)築至灤州，十九年春展至山海關，並繼續向錦州方面推進，同時在歐洲定購大量材料，二十年(一八九四)推展至山海關外約四十英里的中後所時，中、日甲午戰爭爆發，路工就此中止。(註二)計自十七年開辦至此，經過三年餘的時間，築成的鐵路尚不及一百二十英里。非但李氏的計劃沒有完成，且遠不及原來預定每年造二百里的數字。而俄人之築西伯利亞鐵路則着着前進，至甲午戰爭時，東段自海參崴至伊瑪約四一三公里已經通車，西段已往東修至外貝加爾湖。(註三)甲午之役後，我國國勢一落千丈，俄人勢力就像利刃一般侵入滿洲。

## 八、臺灣鐵路

敘述甲午戰爭前的中國鐵路事業，還有一點絕不能忽略的，便是臺灣鐵路。遠在光緒二年(一八七六)冬丁日昌被任爲福建巡撫時，爲籌議臺防，即曾倡修臺灣鐵路。後並請准將拆毀的吳淞路軌運至臺灣，改建自臺北至臺南的鐵路。此時中朝反對鐵路情緒正高，然臺灣以孤懸海中，處地僻遠，向被視爲化外，所以請求築路沒有遇到什麼阻力。但終以經費無着，無法進行。(註四)一直等到中法戰爭(一八八四至一八八五)法軍砲擊基隆，以及主張築路最力的劉銘傳氏被任爲臺灣巡撫以後，這一計劃才被實現。

中、法一役，清廷始深切認識臺灣地位的重要，感到必須及早建省設防。光緒十一年(一八八五)九月詔改臺灣爲行省，授劉銘傳爲臺灣巡撫(劉氏原於光緒十年以巡撫銜督辦臺

(註一) H. B. Morse, The International Relations of the Chinese Empire, Vol. III, London, 1918, pp. 80-81; 吳湘前引書，頁九二至九四；Kent 前引書，頁四一。

(註二) 凌鴻勳前引書，頁一七三；Kent 前引書，頁四二至四三；李文忠公電稿卷十四寄譯署慶邸(光緒十九年三月二十日辰刻)。

(註三) 外交報(譯報第三類)第十期論西伯利亞鐵道之工程，第十二期續論西伯利亞鐵道之工程；王芸生輯六十年來中國與日本(民國二十一年，天津)第三卷，頁九八。

(註四) 吳鐸臺灣鐵路，中國社會經濟史集刊第六卷第一期(國立中央研究院社會科學研究所出版，民國二十八年六月，昆明)；李文忠公朋僚函稿卷十七復郭筠樞星使(光緒三年六月初一日)；海防樞鐵路籌，頁二〇。



灣軍務，旋補授福建巡撫，仍駐臺督辦防務）。(註一) 劉氏奉旨後，一意經營臺灣，諸政並舉，而於交通建設尤為重視。

劉氏認為開拓臺灣，須興商務，乃命已革道員張鴻祿等專函往南洋各地，招致僑商。旋得閩商陳新泰、王廣餘等復信，均表示願到臺合辦商務。鴻祿等乃招集商股，訂購輪船二隻，先行開辦。然以交通閉塞，內山貨物難以運出。且安平、旗后兩口，海湧沙飛，自春至秋輪船難以近泊；滬尾一口又日形淤淺，輪船須候潮出入，耽誤時機；基隆一口泊船雖便，但因距淡水旱道六十里，運貨殊難。乃認為非修鐵路，商務無法繁興。因擬自基隆至臺南修路六百里（估計需工本銀一百萬兩），並議立章程，官督商辦，稟請劉氏核辦。劉氏則認為鐵路不獨有益商務，且於海防裨益甚大，乃於光緒十三年（一八八七）三月二十日上奏稱：『臣查臺灣一島，孤立海中，現在建省設防，截然為南洋屏蔽。必須開濬利源，使經費不難自給，南北防勇，徵調可以靈通，方能永保嚴疆，自成一省。……臺灣四面皆海，除後山無須辦防外，其餘防不勝防。……如遇海疆有事，敵船以旱隊猝登，隔絕南北聲氣，內外夾擊，危迫將不忍言！若修鐵路既成，調兵極便，何處有警，瞬息長驅，不慮敵兵斷我中路。』(註二)奏上後，海軍衙門即加以贊成，該署於奉旨議覆奏摺中謂：『臺灣孤懸海外，物產蕃盛。非興商務，不足以開利源。非造鐵路，不足以興商務。該島南北相距千里，海口紛歧，兵力餉力，斷難處處設守。若修成鐵路，調兵靈捷，無虞敵人窺犯，尤屬海防百世之利。』(註三)清廷於是批准。

劉氏計劃獲准後，即開始籌備興工。承辦商務委員在兩個月間已招股七十萬兩，及現銀三十餘萬兩；他方面向英、德廠商購辦路軌、橋樑及客貨車，又議購快船二隻，以輔鐵路之不足。但是動工以後，因淡水、基隆之間，山河夾雜，穿山渡水，工程艱巨；原定由官派營勇幫同工作，又因修築炮台、剿番剿匪，無暇顧及，須由商局僱夫興辦；以致到光緒十四年下半年，僅將起自基隆修造路基六十里，鋪成鐵條三十里，而工價橋樑已費銀十九萬兩。這樣一來，原估工費斷不敷用，鐵路商股乃觀望不

(註一) 劉壯肅公奏議卷首清史本傳；同書卷六遵議臺灣建省事宜摺（光緒十二年六月十三日）。

(註二) 劉壯肅公奏議卷五擬修鐵路創辦商務摺（光緒十三年三月二十日）。

(註三) 海防檔鐵路篇，頁二〇。

前，所需經費只得由官陸續借支。加以不久承辦委員或死或病，乏人督促。劉氏又不忍工程就此中輟，乃於是年十月奏請將鐵路改歸官辦，並奏准將閩省每年協餉自當年秋季至十七年春季止共一百零四萬兩，原備充建造臺灣省城經費者，挪作路工用款。(註一)築路工事始免於停頓。光緒十七年(一八九一) 基隆、臺北段完成，臺北以南之路也築成二十英里。是年劉氏辭歸故里，繼任巡撫邵友濂視事後接續修造，至十九年(一八九三)築至新竹。自基隆至新竹，共長六十二英里。時以省庫支絀，路工乃停。甲午戰爭以前，臺灣的路鐵就築到新竹為止。新竹以南的鐵路是在臺、澎割讓後由日人完成的。(註二)

## 九、結 論

根據前面的陳述，我們知道，自同治初年至甲午戰爭為止的三十年期間內，中國領土上只築成了約二百六十餘英里的鐵路(計唐山至天津段約八十一英里，唐山至中後所約一百二十英里，臺灣鐵路六十二英里)。那麼，成績為什麼會這樣壞呢？其中最主要的原因，便是守舊份子的勢力太大，阻碍了新事業的發展。其次，便是資金的缺乏。前一種原因是這一個時期所特有的，後一種原因則不限於這一時期，且不限於鐵路一端，甚至可以說是近代中國工業化失敗的一大因素。

現在就第一點來說，在甲午戰爭以前興築鐵路之議，無論出於外人的發動或國人的自發，多遭失敗，其中如光緒三年吳淞路的拆毀，光緒六年罷劉銘傳議，光緒十五年罷津通路之議等，都是極為顯著的事例。然而為什麼會有這麼多人反對？其反對的理由何在？這是值得我們追究的。關於這點，我們必須求之於中國的文化傳統及當時的社會環境。中國素來閉關自守，視異域為化外，不許外人到國內經商或旅行，更不想去瞭解外國，因此對於世界上其他國家的情況一般人毫無所知。鴉片戰爭以後，外人到中國來的也只限於沿海幾個城市，他們更無緣與朝臣士大夫接觸，所以當時朝臣瞭解世界情勢及認識外人新事物者寥寥無幾。尤其我國社會數千來年承襲儒家傳統，貴仁義，輕功利，治國崇道不崇術，因而一般士人對西洋各種進步的科學技術早有成

(註一) 劉壯肅公奏議卷五臺灣改歸官辦摺(光緒十四年十月十六日)。

(註二) 吳鐸臺灣鐵路。

見，認為不屑去學習。在這種環境下，如果有人提倡仿倣外洋，自不免如陽春白雪，曲高和寡。後來由於外人的歷次侵犯，國人幾經教訓，對於西洋的槍、礮、輪船才獲得較深切的認識，同、光兩朝於是有各種機器局及造船廠的設立。然而對於鐵路，初仍鮮有認識，一般人未明其利，而先睹其害，所以反對特甚。至其反對的理由，大致可歸納為以下數點：

①擾民廬墓：我國社會素來崇敬祖先，注重居宅、田產，尤其重視風水。但鐵路所經，沿途勢必破壞若干田、廬、墳墓及山川地形。這不但使受害人民極端反對，士人固於傳統觀念，更大加詰難。如光緒六年劉銘傳請修鐵路以圖自強時，張家驥力陳鐵路三弊，其中一點就說到興築鐵路有碍田、廬、墳墓。（註一）通政司參議劉錫鴻所陳不可行者八，其一為：

『西洋專奉天主耶穌，不知山川之神。每造鐵路而阻於山，則火藥焚石而裂之，洞穿山腹如城闕，或數里或數十里，不以陵阜變遷鬼神呵譴為虞。阻於江海，則鑿水底而鎔巨鐵其中，如磐石形，以為鐵橋基址，亦不信有龍王之宮河伯之宅者。我中國名山大川，歷古沿為祀典，明禋既久，神斯憑焉。倘驟加焚鑿，恐驚耳駭目，羣視為不祥，山川之靈不安，即旱潦之災易召。』（註二）

這段文字，現在看來真要令人發噤，然而在當時卻正代表了一般朝士大夫以至於庶人的觀念。劉錫鴻前曾出使西洋，尚且如此，其餘可想而知。再就光緒十四年的津通路爭議來說，大臣文治奏稱：

由津至通，田、廬、坟墓多被殘毀。田、園、廬舍縱能以價償之，已非民情所樂；至於墳墓，無故強令遷移，仁人孝子之心其何以堪？是有傷於朝廷之治化。

（註三）

此外，朝臣中如游百川、余聯沅、徐會澧、屠仁守、吳兆泰、奎潤等都以此為反對築路的理由。這是我國鐵路發展初期的一種獨特情形。

②失險資敵：劉銘傳倡修鐵路，其主要目的在鞏固國防。然而很多人卻持相反的

（註一）李文忠公奏稿卷三九議覆張家驥爭止鐵路片（光緒六年十二月初一日）。

（註二）清朝續文獻通考卷三六二。

（註三）引自吳鐸津通鐵路的爭議。

看法，認為鐵路一開，轉便敵人來犯之途。因為鐵路若被外人控制，則敵兵進逼甚易，我陸路險要將完全喪失，其害處真是不堪設想！對於這一點，李鴻章曾極力駁斥。他說：

『各國之有鐵路，皆所以徵兵禦敵，而未聞為敵用，何也？鐵路在我內地，其臨邊處皆有兵扼守，彼豈能憑空而至？萬一有非常之警，則壞其一段，扣留火車，而路亦無用，而全路皆廢。數十年來各國無以此為虞者，客主順逆之勢然也。』

(註一)

無如附和者少，反對的言論煙霧瀰漫，一點點的火花也就顯得微弱無力了。津通路的爭議，以這一點為反對理由者更多。如御史余聯沅奏稱，鐵路一開，由津至京，長驅直入，毫無阻碍，失王公設險之意，懈重門擊柝之防，是有害根本。御史屠仁守等奏，自京至津，若置鐵路，盡撤藩籬，洞啓門戶。御史洪良品則謂，一設鐵路火車，是為敵人施縮地之方。內閣學士文治更形容修路為「開門揖盜」。(註二)對於這些論調，李鴻章力闢其非，斥這班人『徒誦設險守國之陳言』(註三)劉銘傳於覆疏中且辯稱，京師的真正門戶為塘沽，首都的安危實繫於塘沽之能否保持，因而贊成鐵路直開至京師。(註四)但是他們一點都不能扭轉當時一般朝臣的觀念。反對勢力這樣大，使李氏不得不停止正在積極進行的津通築路工作。這一點恐怕也是中國所特有的情形。

③奪民生計：只有這一點與英國最初修鐵路時的情形相似。英國最初修築鐵路時，由於鐵路運輸量大，速度又快，很多依賴舊式交通工具(馬車)為生的人感受失業的威脅，曾羣起反對。中國於光緒六年底劉銘傳請造鐵路時，反對者亦謂，『鐵路一開，則中國之車夫、販豎將無以謀衣食，恐小民失其生計，必滋事端。』(註五)津通之議，守舊諸臣更一致以此為反對築路的理由。津、通一帶，交通頻繁，有許多船戶、車夫等人賴以為生；如鐵路一開，這些人的生活一時自不免要受到影響。因此，大學士恩

(註一) 李文忠公奏稿卷三九妥議鐵路事宜摺 (光緒六年十二月初一日)。

(註二) 李文忠公海軍函稿卷三議駁京僚諫阻鐵路各奏 (光緒十四年十二月二十八日)。

(註三) 李文忠公海軍函稿卷三海軍衙門軍機處會奏底 (光緒十五年正月十四日拜進附)。

(註四) 劉壯肅公奏議卷二覆陳津通鐵路利害摺 (光緒十五年二月八日臺北府發)。

(註五) 同註一。



承等說，『鐵路一開，舟車盡廢，水手、車夫、客店、負販、食力之人，終歸餓殍！』(註一)余聯沅稱，『天津至京，車幾三千輛，舟幾數萬隻，芻秣給於旅店，饋粥資於市廛。鐵路一開，數十百萬衆絕無生計，非填溝壑，卽聚山林。』(註二)屠仁守、吳兆泰更謂：『操舟挽車之徒，羣憂失業，奔走呼籲，環官府而訴者日數百人。』(註三)他們只知道鐵路會奪民生計，而不明瞭鐵路會帶給人民更多的工作機會。當時風氣閉塞，一般人目光短淺。如果他們明瞭了英、美各國鐵路發展的情形，這種反對理由無疑地是會消失的。

當時朝臣反對築路的理由固不止此，他如興築鐵路，須向外洋購買路軌材料及聘用外國技術人員，利權外溢；怕洋人侵入內地，敗壞風俗，甚至以利啗人，他日民情不可恃等等，(註四)不一而足，此處例舉者不過其犖犖數端而已。

再就第二點資本問題來說，我國自漢代以來，重農抑商幾成爲相沿不替的政策，商業資本無法抬頭，農業經營又始終限於小農制度的範疇，加上家族析產制度，資本原就無由大量累積。(註五)至清季人多田少，又時常發生災荒與戰亂，人民往往連消費都不足，作爲資本來源的儲蓄自然非常微薄。當時我國信用機構又不健全，不能擔負起滙集民間零星儲蓄而成爲巨額資本轉供投資的任務。(註六)加以風氣未開，人民對於近代的公司組織不明瞭，對政府倡興的事業又多不信賴。由於這些原故，當日籌集資本非常困難。然而鐵路建設正是需要大量資本的事業，資本難籌，事業自然無法推進。我們只要看津沽鐵路的資金來源，便可瞭解這一問題的嚴重性。津沽鐵路所用資金約銀一百三十餘萬兩，其中百分之八十以上是由息借洋債而來的。當初鐵路公司擬招集商股一百萬兩，幾經努力，結果「舌敝唇焦」只招得商股銀十萬八千五百兩。商股不足，只好借公帑；又不足，便只好借洋債。於是向天津海防支應等局借撥銀十六萬兩，又以年息五厘向英商怡和洋行借銀六十三萬七千餘兩，德商華泰銀行借銀四十三

(註一) 李文忠公海軍函稿卷三議鐵路駁恩相徐尙書原函 (光緒十四年十二月二十二日)。

(註二) 李文忠公海軍函稿卷三議駁京僚諫阻鐵路各奏 (光緒十四年十二月二十八日)。

(註三) 引自吳鐸津通鐵路的爭議。

(註四) 同註二；清朝續文獻通考卷三六二。

(註五) 請參考翁之鏞中國經濟問題探原 (民國四十五年，臺北) 第六章。

(註六) 全漢昇清季鐵路建設的資本問題。

萬九千餘兩，才將路修成。(註一)國人資力之薄弱，可以想見。此外，丁日昌的臺灣築路計劃為什麼不能進行？蘆漢路與關東路為什麼不能同時並舉？又關東鐵路進展為什麼如此遲緩？都可以從這一點去解釋。當時府庫支絀，民無餘力，這是一般人士所深悉的。在甲午戰爭以前，對於借洋債一事，朝臣中連李鴻章亦深懷顧忌；然而造津沽一百七十五里的鐵路仍不得不向洋商告貸巨額資金，足徵本身之困難情形。

因此，在甲午戰爭以前的三十年內，中國的鐵路事業雖有很多外商及少數明達臣工悉力提倡，但終以守舊勢力太大，以及本身資本的缺乏，成績微不足道。

甲午戰後，此種頑固的反對力量雖然消失，而資本問題卻依然存在。更由於政治情況的演變，外人對我國築路事業的誘力一變而為壓力，於是外資大量流入。自此至清亡，鐵路事業較諸前期進展良多，然比之他國仍然望塵莫及，資源並未大量開發，而利權則喪失很多，是否得不償失，宜有待於史家的考究。

---

(註一) 李文忠公海軍函稿卷三詳陳創修鐵路本末 (光緒十五年四月二十日)。

