

清季的商辦鐵路

全漢昇·何漢威

(一)

清季鐵路的經營，可以劃分為三時期，即試辦鐵路時期、列強攫奪中國路權時期、民營時期，而以甲午及日俄戰爭為各時期的分界綫。日俄戰後，是收回路權運動高漲的時期，也是商辦鐵路空前發展的時期。¹ 對於清季商辦鐵路，學者多着眼於它們與收回路權運動，² 或與辛亥革命³ 的關係，作為研究的對象。另一方面，對晚清商路的經營情況、資本籌措，及其在近代中國經濟史上之意義的分析，則較少人注意。⁴ 本文的目的，即希望對晚清商辦鐵路，作一較為全面的討論，藉此更深切地認識它們在中國近代工業化運動中的地位和意義。

1 參考 Mongton Chih Hsu, *Railway Problems in China* (The Faculty of Political Science of Columbia University [ed.], *Studies in History, Economics and Public Law*, Vol. LXVI, No.2, 1915), pp.15—16; 李國祁《中國早期的鐵路經營》(台北中央研究院近代史研究所, 以下簡稱中研院近史所, 專刊, 民國50年), 頁2—3。凌鴻勛對中國鐵路史的分期, 也大致和前引二書相同, 但在宣統三年(1911), 別立一「收回國有」時期。見氏著《中國鐵路志》(台北世界書局大學用書, 民國52年), 頁5—7; 《中國鐵路概論》(國立編譯館, 民國39年), 頁3—6。

2 參考趙金鈺《蘇杭甬鐵路借款和江浙人民的拒款運動》, 載《歷史研究》(北京科學出版社), 1959年第九期; 祁龍威《論清末的鐵路風潮》, 載前引刊物, 1964年第二期; Madeleine Chi (戚世皓), "Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan, A Case Study of the Rights Recovery Movement," in *Modern Asian Studies* 7, 1 (1973); 李恩涵《中美收回粵漢路權交涉——晚清收回鐵路利權運動的研究之一》, 載中研院近史所《集刊》第一期(台北, 民國58年); "The Chekiang Gentry-Merchants vs. the Peking Court Officials: China's Struggle for Recovery of the British Soo-chow-Hangchow-Ningpo Railway Loan, A Case Study of the Rights Recovery Movement," in *Bulletin of the Institute of Modern History, Academia Sinica*, Vol. 1, Part I (Taipei, 1972)。

3 參考全漢昇《鐵路國有問題與辛亥革命》, 載氏著《中國經濟史研究》(香港新亞研究所, 民國65年, 以下簡稱《經濟史研究》)下冊; 市古宙三, "The Railway Protection Movement in Szechwan in 1911," 載氏著《近代中國の政治と社會》(東京大學出版會, 1971年)。

4 全漢昇《清季鐵路建設的資本問題》, 載《經濟史研究》下冊, 會對這問題作出初步的探討, 不過所討論的範圍, 是以整個清季鐵路系統為對象, 並不局限於商辦鐵路。最近李恩涵撰寫 "China's Struggle for a Native-financed Railway System" 一文, 刊中研院近史所《集刊》第五期(台北, 民國65年), 對清季民辦鐵路的經營, 資本籌措, 有較為詳盡的分析。

(二)

日俄戰爭以後是清季商路的蓬勃發展時期。可是，中國第一家商辦鐵路公司，早在光緒十二年(1886)，已經出現。⁵ 光緒十一年(1885)，因為唐胥鐵路路線過短，對於開平煤礦的煤運不十分方便，該路總工程師金達(C.W. Kinder)遂由天津稅務司德瑞琳(G. Detring)帶引，前往謁見直隸總督李鴻章，力陳延展該路之必要。李鴻章接受他的意見，向清廷奏請把該路向南延展六十里，至薊河邊閭莊止。翌年，設立開平鐵路公司，由伍廷芳董理其事。伍氏一方面收買唐胥路股，他方面招集股本銀廿五萬兩，作為築路資金。工程于光緒十三年(1887)完成，同時鐵路也變成完全商辦。⁶

清廷鑒於軍事上的需要，建議把這條鐵路向南接至大沽，向北接至山海關，以便提督周盛波率領的盛軍萬人，在這範圍內「馳騁援應」。⁷ 於是開平鐵路公司改名為中國鐵路公司，資本額擴充為一百萬兩。⁸ 公司招股章程聲言：「全照生意規矩，不辦文移，不領關防，不請委員，不用差役。凡遇應商事件，先邀董事公議，……決無不經董事議准而逕行之事。」⁹ 但李鴻章自始對招股一事，並沒有多大信心，因為當日風氣未開，

5 與津沽鐵路差不多同時的台灣鐵路，初辦時名義上是官督商辦，但用的卻是官款，承招商股的人或死或病，以致無人負責集股。光緒十四年(1888)，台灣巡撫劉銘傳奏請改由官辦。因為該鐵路迄台灣被日本侵佔時的八、九年間，除去一年多外，都全由官辦，故本文不把它看作商辦。有關台灣鐵路的歷史，參考吳鐸《台灣鐵路》，載國立中央研究院社會科學研究所編《中國社會經濟史集刊》(香港龍門書店影印，1968年)，第六卷第一期(民國28年六月)。

6 開平煤礦局商董向李鴻章請求展築鐵路的稟牘，載《申報》，光緒十二年六月二十日；原文未見，轉引自宓汝成編《中國近代鐵路史資料1863—1911》(中國科學院經濟研究所《中國近代經濟史參考資料》[以下簡稱科學院《經濟史資料》]，第七種，北京中華書局，1963年。以下簡稱《鐵路史資料》)，頁126。鐵路修築經過，參考交通部、鐵道部交通史編纂委員會編《交通史·路政篇》(香港中文大學圖書館藏 Washington D.C., Center for Chinese Research Material Association Libraries 攝製顯微膠捲，編號 mic 153, UL, Chinese, 以下簡稱《路政篇》)，rl. 4, 頁2、518。資金一項，見上海申報館編輯《申報》(吳相湘主編《中國史學叢書》之十七，台灣學生書局據國立中央圖書館藏本影印，民國54年)，5036號，光緒十三年四月初四日。鐵路長度，見劉錦藻纂《清朝續文獻通考》(上海商務印書館《萬有文庫》第二集，民國25年，以下簡稱《清續通考》)，考11071，卷363，《郵傳考》四，《路政》。可是，中研院近史所編《海防檔》(《中國近代史資料集編》，台北，民國46年)，(戊)《鐵路》，頁18，文5；王彥威、王希隱編《清季外交史料》(台北文海出版社，民國53年再版，以下簡稱《外交史料》)《光緒朝》，卷70，頁18b，《軍機處奏試辦天津等處鐵路以便商賈而利軍用摺》(光緒十三年二月廿三日)，都作65里，而不是60里。

7 《清續通考》，考11071，卷363，《郵傳考》四，《路政》；《海防檔》，(戊)《鐵路》，頁18，文5；《外交史料·光緒朝》卷70，頁18b，《軍機處奏試辦天津等處鐵路以便商賈而利軍用摺》(光緒十三年二月廿三日)。《清續通考》繫此事於光緒九年(1883)，誤。

8 《路政篇》(rl.4)，頁2、518。

9 《申報》，5036號，光緒十三年四月初四日。

集股甚為困難，費盡唇舌僅招得商股銀 108,500 兩，與原定款額一百萬兩，相去甚遠。鐵路的修築，不得不倚賴官款及洋債來接濟。李鴻章借撥天津支應局銀十六萬兩，又以年息五厘，向英商怡和洋行借款 637,000 餘兩、德商泰華銀行 439,000 餘兩，¹⁰ 津沽至閻莊的一段工程，方能着手動工。翌年二、三月間，鐵路修至塘沽；六、七月間，修至天津。¹¹ 鐵路全長 175 里，共用銀 130 萬兩。¹² 因為鐵路路綫所經，大半僻處海濱，商業難期繁盛，鐵路收入不免受到影響。同時中國鐵路公司的財政基礎，也不很健全穩固。所以解決方法，祇有緩築原定的唐山至山海關一段，先行修建往來客貨比較頻繁的津通綫，希望這樣對公司財政稍有幫助。可是，津通鐵路修築的倡議，卻引起清廷內部一場猛烈的論爭。¹³ 其後，清廷採用折衷辦法，接納兩廣總督張之洞的主張，先築蘆（或作蘆）漢路，緩築津通路，作為調停，爭端才告平息。¹⁴ 光緒十六年（1890），鐵路向東推展與古冶。¹⁵

因為俄、日分別謀我東北及朝鮮之野心日亟，清廷要鞏固國防安全，遂把每年原定撥給蘆漢鐵路的建築費二百萬兩，改作興築關東路之用，並設北洋官鐵路局於山海關來負責督修。¹⁶ 光緒十八年（1892），鐵路通至樂州，二年後通至山海關。關外一段，至中日甲午戰爭時，修至中後所。¹⁷ 鐵路從而分為官辦、商辦兩段：古冶至中後所一段為官辦，天津至古冶一段，則為商辦。光緒廿一年（1895），北洋大臣王文韶以「天津至古冶一路，名為商路，其實商股無多，全賴官款、洋款接濟，事權不一，窒礙多端，」奏請併歸官局辦理。¹⁸ 以前之商股，均換給五釐公債票。¹⁹

10 吳汝綸編錄《李文忠公全集》（台北文海出版社據國立中央圖書館藏本影印，民國 51 年，以下簡稱《李集》）《海軍函稿》，卷三，頁 2b，《條覆四事》（光緒十三年正月初十日）；頁 4，《議覆臺灣鐵路並津路借款》（光緒十三年四月二十日）；頁 29b，《詳陳創修鐵路本末》（光緒十五年四月二十日）；同書《電稿》11，頁 16b，《覆醇邸》（光緒十五年四月初九日申刻）；頁 21，《覆醇邸》（光緒十五年四月廿二日未刻）。

11 《路政篇》（rl.4），頁 2。

12 《清續通考》，考 11071，卷 363，《郵傳考》四，《路政》。

13 詳見吳鐸《津通鐵路的爭議》，載《中國近代經濟史研究集刊》第四卷第一期（民國 25 年五月），頁 67—131；李國祁《中國早期的鐵路經營》（中研院近史所專刊，台北，民國 50 年），頁 75—81。

14 李國祁前引書，頁 84—85。

15 同註 11。

16 李國祁前引書，頁 86—88、93；王業鍵《甲午戰爭以前的中國鐵路事業》，載國立中央研究院歷史語言研究所《集刊》第 31 本（台北，民國 49 年），頁 181。

17 P.H. Kent, *Railway Enterprise in China: An Account of Its Origin and Development* (London: Edward Arnold, 1907), pp. 36—37.

18 《清續通考》，考 11083，卷 364，《郵傳考》五，《路政》。

19 《路政篇》（rl.4），頁 209。

在甲午戰爭時期，鐵路對國防安全發揮的效能，皆有目共睹，朝野上下一致公認修築鐵路為最迫切之事。光緒廿一年十月，清廷諭令民間集資千萬兩以上，特准設立公司，承築最為重要的盧漢鐵路。²⁰ 因為修築該路，需款甚鉅，而人們對該路的展望，並不樂觀，故該路建設，不得不依賴官款及洋債。²¹ 同時粵、湘、鄂三省紳商，亦謀集資修築粵漢鐵路，但因為款項無着，只好向美國合興公司（The American China Development Company）借資修築。²² 舉借洋款的結果，導致久已覬覦中國路權的列強，你爭我奪；以盧漢路借款為導火綫的列強對華路權爭奪戰於是展開，而中國則成為這場爭奪戰中的唯一受害者。²³ 光緒廿四年（1898）十一月，清廷諭令：「除已與各國定有成議及近幹要路，地不過百里，款不出百萬，不在停辦之列外，凡華洋各商，請辦各支路，此時概不准行。」²⁴ 為了避免列強乘機攫奪路權，中國只好放棄商辦鐵路的政策。

根據上述，可知我國商辦鐵路的歷史，約有如下的特點：（一）政府對於商辦鐵路，已從單純着眼於軍事上的考慮，進一步認識到商路的經濟價值。從清廷對修築天津至閻莊鐵路的諭令，與修築盧漢鐵路之不同，²⁵ 可以看出這種變化。（二）當時人們對商辦鐵路並沒有多大的信心，商款數目，寥寥可數，故對官款及洋債的倚賴非常之大。以天津至閻莊一段鐵路為例，商款的籌集，不過是全部路款的8.07%（一）而已。（三）鐵路雖名為商辦，但政府的影響力都具有舉足重輕之勢。天津至閻莊的一段鐵路，雖由商辦的中國鐵路公司來經營，在一定的程度上，卻須受李鴻章的親信，前福建布政使沈葆靖，直隸津海關道周馥的監督。²⁶

以上所述，就是1904年，商辦鐵路公司較大規模發展以前，中國商辦鐵路的一般情形。

20 朱壽朋編《光緒朝東華錄》（北京中華書局，1958年，以下簡稱《東華錄》）卷130，頁154，光緒廿一年冬十月丁亥。

21 李國祁前引書，頁148—174。

22 《中美收回粵漢路權交涉》，頁151—152。《清續通考》，考11133，卷368，《郵傳考》九，《路政》說湘、粵人士，在光緒廿四年集資百餘萬，修築該路。

23 詳見何漢威《京漢鐵路的建設及其對於近代中國經濟之影響》（香港中文大學圖書館藏，香港中文大學研究院歷史學部碩士論文，手稿本，1975年），第七章第二節；另參考胡濱《十九世紀帝國主義瓜分中國鐵路利權的陰謀活動》，載《歷史研究》，1956年第五期。

24 《東華錄》卷151，頁256—257，光緒廿四年十一月庚戌朔。

25 清廷諭令招商修築盧漢路，即強調鐵路是「通商惠工要務」。見註20。又張之洞在初議築盧漢路時，也指出「鐵路之利，首在利民，民之利既見，而國之利因之。」盧漢路則為「鐵路之樞紐，幹路之始基，而中國大利之所萃也。」參考《張文襄公全集》（台北文海出版社據北平楚學精廬藏版影印，民國52年，以下簡稱《張集》），卷25，《奏議》25，頁13、16，《請緩造津通鐵路改建陝省幹路摺》（光緒十五年三月初三日）。

26 《海防檔》，（戌）《鐵路》，頁19，文5；《清續通考》，考11071，卷363，《郵傳考》四，《路政》。

(三)

本世紀初年，中國社會頻頻出現主權、自主之權、國權等字眼，表示人們對這些名詞的意義，已有較深入、較敏感的認識。²⁷另一方面，清政府對工商業的發展，也注意獎勵，如對大量投資於工商業的人，不惜打破成例，予以嘉獎；派遣大員前往南洋各地，招徠僑資回國興辦實業；²⁸一反歷來對結社的嫉視壓抑態度，對商會的設立，加以支持和鼓勵。²⁹在這種較為有利的環境下，民族工業遂作進一步的發展。1905—1911年，中國廠礦的資本總額，較1875—1895年增加了1.4倍；棉紗業設備則從甲午戰前的九萬枚紗錠，增至1911年的近五十萬枚。這些事實，顯示工業資本家已經出現，他們的重要性及地位，正在升高。³⁰為着保障他們自己的利益，國內各地常常發生抵制外貨運動。³¹清末收回利權運動，就在這樣的背景中澎湃奔騰的展開。在這個運動中，鐵路更是人們所

27 根據John Schrecker的統計，在《清季外交史料》一書中，主權、自主之權、國權等字眼，早在十九世紀六十年代已經使用。但在1875—1894年，在每百頁中上述字眼平均只出現一次。在1895—1899年，這些字眼較為常用，但平均每百頁亦只出現2.5次。及1900—1901年，上述字眼的使用次數却顯著上升，每百頁約出現8.8次。其後到了1902—1910年，出現的頻率更增加到每百頁廿二次。在一年中出現次數最多的是在1909年，每百頁達37次，差不多每三頁出現一次以上。見氏著 *Imperialism and Chinese Nationalism: Germany in Shantung*. (Harvard East Asian Series, 以下簡稱HEAS, 58, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1971), pp. 253—254; "The Reform Movement, Nationalism and China's Foreign Policy," in *Journal of Asian Studies* (The Association for Asian Studies, Inc., 以下簡稱JAS), Vol. XXIX, No. 1 (Nov. 1969), pp. 53—54.

28 李陳順妍《晚清的重商主義運動》，載中研院近史所《集刊》第三期，頁219—220；Michael R. Godley, "The Late Ch'ing Courtship of the Chinese in Southeast Asia," in *JAS*, Vol. XXXIV, No. 2 (Feb. 1975), pp. 373, 379—381.

29 Edward J.M. Rhoads, *China's Republican Revolution: The Case of Kwangtung, 1895—1913* (HEAS, 81, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1975), pp. 24, 58.

30 彭雨新《辛亥革命前夕中國資本主義工業與工業資產階級》，載湖北省哲學社會科學聯合會編《辛亥革命五十周年紀念論文集》（北京中華書局，1962年），頁58—59。

31 參考C.F. Remer, *A Study of Chinese Boycotts: With Special Reference to Their Economic Effectiveness* (Taipei: Ch'eng-wen Publishing Company, 1966), pp. 19, 29—45；張存武《光緒卅一年中美工約風潮》（中研院近史所專刊，13，台北，民國55年），第二、三章；朱士嘉編《美國迫害華工史料》（北京中華書局，1959年），頁146—164；又參考註29，頁83—86、88、135—139、141—143。Edward J.M. Rhoads, "Late Ch'ing Response to Imperialism: The Case of Kwangtung," in *Ch'ing Shih Wen-ti* (Society for Ch'ing Studies), Vol. II, No. 1, Oct. 1969. Marie-Claire Bergere, "The Role of the Bourgeoisie," in Mary C. Wright (ed.), *China in Revolution: The First Phase 1900—1913* (New Haven: Yale University, 1968), pp. 252—253.

注視的目標，因為鐵路借款是帝國主義列強藉以控制中國的工具，³²同時人們又了解到經營鐵路是一種很有利的投資。在這種情形下，鐵路商辦常與收回路權運動交織在一起，³³而促成商辦鐵路公司紛紛成立的最直接的近因，就是1904—1905年，粵、湘、鄂三省人民反對美國合興公司違背合約，把粵漢鐵路路權轉讓給比利時人，從而掀起的粵漢鐵路贖回運動。³⁴

自粵漢鐵路贖回運動爆發後，各省商辦鐵路公司，有如雨後春筍，紛紛成立。(表一)

(四)

清季商辦鐵路公司的籌措資本，除了由人民自願購股（又稱商股）外，「大率不外開辦米、穀、鹽、茶、房屋、彩券、土藥等捐，及銅圓餘利，隨糧認股數者。」³⁵當日商路公司中，只有廣東的粵漢、潮汕、新寧、福建漳廈³⁶、浙路、蘇路和山東煙濰鐵路

32 參考《東方雜誌》（台灣商務印書館影印，民國60年），第二年第十期（光緒卅一年十月廿五日），《交通》，頁83—84，〈論鐵路與國家之關係〉（錄乙巳五月三十日《時報》）；第二年第十一期（光緒卅一年十月廿五日），《交通》，頁111，〈美國協豐公司駁議〉（錄乙巳六月十四日《中外日報》）；第四年第七期（光緒卅三年七月廿五日），《交通》，頁138，〈論鐵路國有主義與民有主義之得失〉（錄丁未四月二十日《南方報》）。

33 祁龍威前引文，頁41；Madeleine Chi，前引文，頁86；John Schrecker，前引書，頁195；J.O. P. Bland, *Recent Events and Present Policies in China* (London: William Heniemann Ltd., 1912), pp.232—233；Y.C. Wang, *Chinese Intellectuals and the West 1872—1949* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1966), p. 264.

34 《中美收回粵漢路權交涉》，頁198—199。在贖路運動中，表現得最積極的湘紳王先謙說：「……籌畫經年，始得廢去粵漢鐵路舊約，歸我自辦，從此各省皆知借洋債辦路之害，競請籌款自辦，蓋中國一大轉機也。」見氏撰《葵園自訂年譜》（沈雲龍主編《近代中國史料叢刊》，以下簡稱《史料叢刊》，第51輯，504冊，台北文海出版社影印戊申長沙王氏刊本，民國59年），卷中，頁92。

35 《清史稿》，頁555，《交通志》一，《鐵路》；又參考曾鯤化《中國鐵路史》（《史料叢刊》，第98輯，973冊，民國62年），頁420—421。

36 閩路股款雖然主要來自南洋僑資，可是因為要招徠股款，卻徵收鹽捐及糧捐來作保息之用。鹽捐是每觔鹽加價一文，一年約得五萬串。糧捐是隨糧銀一兩或米一石，加捐二百文，年額銀145,000（+）兩。見《路政篇》（rl.7）頁5627；《福建全省財政說明書》〈歲入部·雜捐類〉，頁12，〈鐵路之隨糧捐〉；福建通志局編《福建通紀》（台北大通書局影印壬戌福州本，民國57年），《賦稅志·雜稅》，頁7。

表一 清季各省商辦鐵路公司創設年表

| 創設年月 | 公司名稱 |
|-----------------|-------------------|
| 1903年(光緒廿九年閏五月) | 川漢鐵路有限公司 |
| 1903年(光緒廿九年) | 潮汕鐵路有限公司 |
| 1904年(光緒三十年三月) | 湖南全省枝路總公司 |
| 1904年(光緒三十年九月) | 江西全省鐵路總公司 |
| 1905年(光緒卅一年三月) | 滇蜀鐵路總公司 |
| 1905年(光緒卅一年六月) | 安徽全省鐵路有限公司 |
| 1905年(光緒卅一年七月) | 同蒲鐵路公司 |
| 1905年(光緒卅一年七月) | 浙江全省鐵路有限公司 |
| 1905年(光緒卅一年八月) | 福建全省鐵路有限公司 |
| 1905年(光緒卅一年十二月) | 新寧鐵路有限公司 |
| 1905年(光緒卅一年十二月) | 陝西鐵路有限公司 |
| 1906年(光緒卅二年正月) | 湖北商辦粵漢、川漢鐵路股份有限公司 |
| 1906年(光緒卅二年二月) | 廣東全省粵漢鐵路總公司 |
| 1906年(光緒卅二年閏四月) | 江蘇省鐵路股份有限公司 |
| 1906年(光緒卅二年七月) | 廣西鐵路公司 |
| 1907年(光緒卅三年八月) | 河南鐵路公司 |
| 1908年(光緒卅四年八月) | 津浦鐵路商股有限公司 |
| 1910年(宣統二年) | 山東煙濰鐵路公司 |

資料來源：《鐵路史資料》，頁1147—1148。

《軌政紀要》(王有立主編《中華文史叢書》，第11輯，台灣華文書局據郵傳部圖書通譯局本影印)，《初編》，《軌》四，頁9—10，〈商部奏粵紳承辦潮汕鐵路請予立案摺〉(光緒廿九年十月廿四日)。

前引書，頁16b—17，〈商部奏紳商籌辦新寧鐵路擬准先行立案摺〉(光緒卅二年正月廿一日)。
《海防檔》，(戊)《鐵路》，頁679—680，686—687，文439。

陳夔龍《庸齋尚書奏議》(《史料叢刊》，第51輯，507冊，台北文海出版社，民國59年)卷16，頁21，〈奏請官辦煙濰鐵路摺〉(宣統三年六月廿九日)；又見《外交史料·宣統朝》，卷21，頁50，〈直督陳夔龍等奏煙濰鐵路關係緊要請收歸官辦摺〉(宣統三年閏六月初三日)。

附注：黑龍江齊昂鐵路，據《路政篇》(r1.10)的分類，屬於商辦(見頁949—950)。可是，趙爾巽等纂《清史稿》(香港文學研究社鈺版)，頁556，〈交通志〉一，〈鐵路〉則說是官辦。按該路股款卅二萬兩，由黑龍江省五司八旗荒價公益項下及各地找回領地銀作股，都是官方之款。因此這裏不把齊昂鐵路列入商辦。

的股款，來自商股；其餘主要依靠帶有強迫性的捐輸。³⁷爲什麼會有這種現象出現？各商路公司籌集到的資本數目共有多少？現在讓我們討論一下。（表二）

除自由購股及上表所載籌款方法外，湖南又有振糶捐、³⁸安徽又有印花捐³⁹，湖北、安徽、雲南則發行彩票，⁴⁰同時政府又從財政收入中撥款購買股票，作爲官股，⁴¹用來補助商辦鐵路的建設。

37 如川路的招股章程第卅二條，即聲明：「各業戶應抽租穀，若敢違抗不完，即由經理之神董團保一稟，請州、縣官提案究追，以爲吝惜私財，阻撓公益者戒。」見《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》三，《川漢鐵路集股章程》，頁8；《東方雜誌》第二年第第五期（光緒卅一年五月廿五日），《交通》，頁40—41，《四川總督楊奏川漢鐵路籌費開辦議定集股章程摺》。又宣統三年內閣侍讀學士甘大璋奏：「竊川路抽租作股，比於加賦。平日追呼敲剝，竭數百萬家之膏血，始集而成此鉅款。」見郵傳部編《郵傳部奏議續編》（《史料叢刊》，第十四輯，140冊，台北文海出版社，民國57年。按郵傳部奏議有二種：一爲《郵傳部奏議類編》，另一爲《郵傳部奏議續編》，前者以下簡稱《郵傳類編》，後者則簡稱《郵傳續編》），《路政》，頁67，《代奏四川官甘大璋等呈請澈查川路租股片》。又盛宣懷《愚齋存稿》（台北文海出版社據思補樓藏版影印，民國52年，以下簡稱《存稿》），卷77，《電報》54，頁24b，《寄成都王采帥》（宣統三年三月初五日）說：「在粵股真是商股，而川股實係民捐。似民捐初辦時，賴官力而後成。」又同書卷18，《奏疏》18，頁32b，《遵旨議覆川省路股辦法摺》（宣統三年八月）說：「如湖南之米捐、鹽捐，湖北之振糶捐，四川之土藥、鹽、茶、燈捐、土釐，係量假官力籌措而得。」（又見于《東方雜誌》第八年第八期，宣統三年八月廿五日，《中國大事記》，頁14。）都可證明上述股款是帶有強迫性質的。

38 兩湖賑糶捐在光緒廿八年，由湖南巡撫俞廉三奏請開辦，每米一石，抽錢四百文，穀則減半，備作湖南、湖北兩省賑糶之用。光緒卅一年，湖南士紳向巡撫端方請求自該年五月起，把賑糶捐撥充鐵路應用。參考趙濟彥《湘藩案牘抄存》（沈雲龍主編《近代中國史料叢刊續輯》，以下簡稱《史料叢刊續輯》，第31輯，302冊，台北文海出版社，民國65年），第三冊，頁19，《會議兩湖賑糶米捐暨衡、永、寶配銷鹽釐非因路捐不應停收詳文》（宣統三年五月）；頁21b，《遵旨將賑糶米捐及衡、永、寶配銷鹽課兩款開辦撥收案牘並近三年征收實數開摺呈核詳文》（宣統三年五月）；《存稿》卷78，《電報》55，頁13，《端大臣來電》（宣統三年六月十二日，並致澤公）；《湖北通志》（上海商務印書館，民國23年），頁1384，卷50，《經政志》八，《權稅》。

39 "China's Struggle for a Native-financed Railway System 1903—1911," 頁481。

40 雲南彩票捐內容，是每月出彩票一萬張，每張在滇售銀一兩，外埠來躉，每張九錢五分，留五分作躉者紅利。共售銀一萬兩，每月出彩八百號，以銀四千兩酬之。餘六千兩，以五千兩作爲外埠來躉減價之數，並設局辦公費。見《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》六，頁41b—42，《滇蜀鐵路公司集股章程》。安徽則購票二張，值七兩。購票者有機會獲獎，並擁有路股一股，價值十兩。見 *North China Herald*, Oct. 5, 1906, 14; 原文未見，轉引自 "China's Struggle for a Native-financed Railway System," 頁482。

41 如川路，滇路從銅圓局餘利撥出若干，作爲公司股本，川省當局更從藩庫撥出寶川局鼓鑄存本若干，給予川路公司，參攷《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》三，頁9—10，《川漢鐵路川省集股章程》；同書，《軌》六，頁40b—41，《滇蜀鐵路公司集股章程》；《奏設川漢鐵路集股章程》，四川省圖書館藏，原文未見，轉引自《保路史料》，頁37—38。廣西則以溢額捐款部份，作爲鐵路股本。見《德宗實錄》卷579，頁11，光緒卅三年九月乙亥；《郵傳類編·路政》，頁12—13，《度支部會奏遵議趙炳麟等請將廣西捐款溢額撥充路股摺》；《路政篇》（r1.9）頁913；《政治官報》補第16號，光緒卅三年九月十一日，頁51，《廣西巡撫張鳴岐奏鐵路請歸商辦並撥官款提倡摺》。

表二 清季商辦鐵路公司具有強迫性質的股款

| 鐵路名稱 | 款 類 | | | | | | | | | |
|--|---------------------------------|---------------|--------------------------|------------------|---------|--|------------------|-----|--|---|
| | 租 股 | 歌 捐 | 糧 捐 | 土 藥 捐 | 鹽 勸 加 價 | 派 股 | 米 捐 | 茶 股 | 房 股 | 貨 股 |
| 川 路 ¹ | 按每年實收之數，百分抽三。 | | 糧一升，加路捐二文。* | 照茶地厘每百斤收銀5.2兩完納。 | 五文 | 地方官向鹽商勸派股票。 | | | 每年派捐一月房租入股。先從長沙、益陽、衡州、寶慶、岳州，每月收洋五元以上，方行勸股。 | |
| 滇 路 ² | 每50石認股一圓，每石折銀一圓，不便之處，抽收1,300文。+ | | | | 四文 | 湘人在本省設局，或在學堂，或在軍充將弁者，均按薪酌量出資入股。 | 米每担抽洋二角，穀每担抽洋一角。 | | | 夏布：每千文抽洋14元。 紙張：照所完出口稅二分，七折抽收。 木料：每千兩抽洋200元。 土產：每箱抽洋一角。 磁器：照所完之稅，每千斤抽50文。 |
| 湘 路 ³ | | | | | | 總理每月派購卅二股，協理每月廿四股。員司月薪水30—40元者，每股一；50—60元者，每股二；70—80元者，每股三；90—100元者，每股四。大商十股，小商十股，外入除著名苦缺外，每年入股十兩。 | 每石抽二分五厘。每引抽銀六錢。 | | | |
| 贛 路 ⁴ | | | | | | 官員按大、中、小派購，凡有地五十畝以上者，勸購一；二百畝以上者，勸購二；五百畝以上者，勸購三；五百畝以上者，勸購二股，以次類推。 | | | | |
| 皖 路 ⁵ | | | | | 四文 | 官員一、二等每年1200兩，三等每年800兩，四等每年400兩，五等每年200兩，六等以下每年50兩。 | | | | |
| 津浦(直隸段) ⁶ 滬 ⁷ | | 每粒銀一兩，征銀一錢五分。 | 土糧一石，捐麥每兩加厘十二文。△ 三斗。△ | | | | | | | |
| 同 浦 ⁸ | | | | | | | | | | |
| 西 浦 ⁹ | | | | | | | | | | |

資料來源：1 《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》三，頁5 b—6，《川漢鐵路川省集股章程》；頁28 b，《川督錫良奏議增土藥稅厘片》；頁29—30，《商外戶三部議覆川省鐵路集股章程並議增土藥稅厘片》；四川省圖書館藏排印原件，《奏設川漢鐵路集股章程》，原件未見，轉引自戴執禮編《四川保路運動史料》（北京科學出版社，1959年，以下簡稱《保路史料》），頁35—37；《四川川漢鐵路公司大事紀略》，文稿，《四川總督部堂錫良行知抽收鹽茶商股札稿》；原稿未見，轉引自《保路史料》，頁43；中國科學院歷史研究所第三編《錫良遺稿·奏稿》（《中國近代史資料叢書》，北京中華書局，1959年），頁454，文421，卷五，《加收一倍土釐片》（光緒三十年十二月十三日）。

2 《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》六，頁38 b—39，《滇蜀鐵路總公司集股章程》；《雲南全省財政說明書·歲入田賦》，頁8，《隨糧鐵路股本》；同書，《歲入》，頁9，《鹽茶稅課》。

3 《政治官報》（台北文海出版社影印本，民國53年）第533號，（宣統元年三月初五日）；頁13，《摺奏類·湖廣總督陳夔龍、湖南巡撫岑春煊奏湘省鐵路股款請援川滇章程案租認股摺》；《郵傳續編·路政》，頁62 b，《查明湘鄂路工暨股捐各款情形摺》（宣統二年九月十二日）；《清續通考》，考11133，卷368，《郵傳考》九，《路政》；《大清宣統政紀實錄》（台北華聯出版社，民國53年，以下簡稱《宣統政紀》），卷11，頁6，宣統元年三月壬子，載《湘路危言》，原書未見，轉引自中國史學會編《辛亥革命》（《中國近代史資料叢刊》，上海人民出版社，1957年），第四冊，頁539。《大清德宗(景)皇帝實錄》（台北華聯出版社，民國53年，以下簡稱《德宗實錄》），卷592，頁9，光緒卅四年五月癸丑；湖南省志編纂委員會編《湖南近百年大事記述》（長沙湖南人民出版社，1959年，以下簡稱《湖南近百年》），頁244。

4 鹽捐見《江西全省財政說明書》，《歲入部·鹽捐》，頁21；《路政篇》（r1.10），頁860、876；端方《端忠敏公奏稿》（《史料叢刊》，第十輯，94冊，台北文海出版社，民國56年）卷四，頁40 b，《江西鐵路經費摺》（光緒卅年十月）；《東華錄》卷190，

頁113，光緒卅年十一月癸未。米股及貨股，參考黃家瑜、陳永懋《南潯鐵路調查記》，頁74；原書未見，轉引自《鐵路史資料》，頁971。曾鯤化《中國鐵路現勢通論》，（長沙化華鐵路學社，以下簡稱《鐵路通論》）上冊，乙編，頁297則說贛路米捐為每石五分。按米股抽收率，九江為每石抽銀二錢，以七成解歸路局，湖口米股，則每石抽洋二角。見《路政篇》（r1.10），頁863。

5 派股見《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》四，頁29b，《安徽鐵路招股籌議》；米捐及茶股，參考《北新雜誌》卷13，頁21—22；原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1017。《東方雜誌》第六年第六期（宣統元年五月廿五日），《調查》，頁六，《皖路公司報部情形》，則說從蕪湖出口的米，每石向買客抽銀五分，進口米每石向賣客抽銀五分，路礦各得一半，即鐵路米捐每石約二分五厘，與《北新雜誌》所載相同。蒯光典《金粟齋遺集》（《史料叢刊》，第31輯，304冊，台北文海出版社據民國18年江寧刊本影印，民國58年），卷五，《復同鄉京官論安徽全省鐵路書》，頁1b—2說皖省米捐，一為出口米捐，每石五分，專歸路局支用；一為內河米捐，每石五分，作保息之用，路礦平分。又《通商各關華洋貿易總冊》，光緒34年，《蕪湖口》，1908年下卷，頁52載蕪湖米捐，每150斤，捐銀一錢。

6 《宣統政紀》卷7，頁15，宣統元年正月丙午；《清續通考》，考11127，卷368，《郵傳考》九，《路政》；《政治官報》第467號，宣統元年正月廿七日，頁8，《摺奏類·直隸總督楊士驤奏直隸應攤津浦路款請援豫案加收鹽捐摺》

7 《清續通考》，考11115，卷367，《郵傳考》八，《路政》；《東方雜誌》，第五年第六期（光緒卅四年六月廿五日），《交通》，頁103，《河南巡撫林奏豫省自辦鐵路擬酌加鹽價摺》；頁113，《商辦河南全省鐵路有限公司招股章程》；林紹年《林文直公奏稿》（《清末民初史料叢書》第20種，台北成文出版社據民國16年刊本影印，民國57年）卷六，《撫汴奏稿》，頁17b，《豫省自辦鐵路酌加鹽捐摺》（光緒卅四年正月）；《清續通考》，考11115，卷367，《郵傳考》8，《路政》；《關於洛潼鐵路調查概况》，日文，經濟研究所藏日文檔案，轉引自《鐵路史資料》，頁1131。

8 《路政篇》（r1.10），頁216；《鐵路通論》，上冊，乙編，頁270。

9 《山西全省財政說明書·藩庫內外銷支款》，頁39。

附註：* 光緒卅四年，改為每糧一升，收銀五分。見《清續通考》，考11120，卷367，《郵傳考》8，《路政》；《錫良遺稿·奏稿》，頁796—797，文735，卷六，《滇蜀騰越鐵路工鉅費艱酌改隨糧認股章程摺》（光緒卅四年六月初四日）。（又見《政治官報》第282號，光緒卅四年七月十三日，頁9—10，《摺奏類》。）宣統二年，滇省部分地區，改徵收率為每糧一石，收股銀二兩；軍糧則每石收一兩。參考《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁50—51，《議覆滇省減收隨糧路股章程摺》（宣統三年八月度支部會奏）；《郵傳續編·路政》，頁69—70，《議覆滇省減收隨糧路股摺》（宣統三年）。

+ 1910年，改行累進租股：收租五十石者入股一圓；百石者三圓；百五十石者六圓；兩百石者十圓；三百石者十八圓；千石者百三十圓；千石以上，聽其自由增入。見《湖南近百年》，頁243—244。

△除糧捐外，社義倉又有按石加捐，如咸寧縣每石糧捐五升，富平縣每石捐糧一斗，均撥作西潼路本。見《陝西全省財政說明書》，《歲入部·漕糧類》，頁133。

清末各商辦鐵路公司曾經運用這許多方法來籌集資本，成績到底怎樣？我們可把清季商路公司籌集到的資本分為二表來加以說明：表三是純粹由人民自願購股（即商股）籌集到的款項；表四是除購股外，包括其他各種強迫性捐輸、彩票、官股的款項。

表三 清季商辦鐵路的商股籌集情況

| 鐵路名稱 | 款額（單位：圓） |
|-----------------|---------------|
| 閩路 ¹ | 1,733,915.00 |
| 粵路 ² | 19,584,176.50 |
| 潮汕 ³ | 3,025,870.00 |
| 新寧 ⁴ | 3,243,450.00 |
| 浙路 ⁵ | 9,254,085.50 |
| 蘇路 ⁶ | 4,098,715.00 |
| 煙濰 ⁷ | 550,000.00 |
| 合 共 | 41,490,212.00 |

資料來源：1《中國鐵路史》頁，987。

2自開辦至宣統三年（1911）五月底止，共收過頭期股銀8,817,562元，二期股銀10,766,614.5元，七二伸算，共銀14,100,607兩。見《存稿》卷80，《電報》57，頁24b—25，《張堅帥來電》（宣統三年七月初八日）。路政篇（r1.10），頁322則說二期股款數額為11,090,000（十）元，與前述稍有不同。

3《郵傳續編·路政》，頁13b，《覆陳調查福建潮汕新寧惠潮鐵路路線股資摺》（宣統二年二月廿八日）；《政治官報》第901號，宣統二年三月廿五日，頁7，《摺奏類·郵傳部奏調查福建潮汕新寧惠潮路線股資情形摺》。Mongton C. Hsu, 前引書，頁90則載該路集資共3,303,303元；“China's Struggle for a Native-financed Railway System”，頁490則說共3,123,000元。

4該路股款計有從美洲金山、香港、內地各埠招募所得2,743,450元，展築白沙支綫所募集之50萬元，共3,243,450元。見《路政篇》（r1.10），頁410。Mongton C. Hsu, 前引書，頁92，則作4,306,120元（包括借款一百萬元在內）。

5截至宣統元年（1909）止，浙路股款募集情形，可列表說明如下：

| 股款名稱 | 款額（單位：圓） |
|----------|--------------|
| 各府分任實繳股額 | 8,299,617.32 |
| 未派行車盈餘 | 320,364.41 |
| 未給提存股息 | 612,049.94 |
| 各經理預繳股款 | 22,053.84 |
| 合 計 | 9,254,085.51 |

以上見《路政篇》（r1.10），頁192。又《鐵路通論》，上冊，乙編，頁286說浙路實集有股款1,500萬元，未知何據。

6 蘇路1906—1911集股實數，可列表說明如下：見《路政編》(r1.10)，頁104—105。

| 年份 | 股名 | 款額(單位：圓) |
|---------|-------------|--------------|
| 1906—07 | 丙午年正股 丁未 | 2,332,768.00 |
| 1908 | 戊申年正股 | 620,682.00 |
| 1909 | 己酉年正股 | 374,044.00 |
| 1910 | 庚戌年正股 | 104,980.00 |
| | 又五、息股 | 443,066.00 |
| 1911 | 辛亥年正股 | 39,786.00 |
| | 又五、息股 | 183,439.00 |
| 總計 | | 4,098,715.00 |

7 同表一註d。

表四 清季商辦鐵路的股款(商股、強迫性捐輸、彩票、官款)籌集情況(單位：兩)

| 鐵路名稱 | 股 | | | 款 | | | | | | 類 | | | 總額 | 商股佔全部股款百分比 | | | |
|-------|--------------|---------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|-----------|------------|------------|------------|---------|---------------|----------|
| | 商股 | 租股 | 借股 | 捐 | 米 | 捐 | 糧 | 捐 | 土 | 藥 | 股 | 鹽 | | | 票 | 官 | 派 |
| 川路1 | 2,600,000(+) | 9,500,000(+) | | | | | | | 2,000,000(+) | | | | 3,900,000+ | | | 17,400,000(+) | 14.94(+) |
| 滇路2 | | | | | | | 1,467,060(+) | | | | | 1,456,950 | | | | 2,924,010 | 71.74(+) |
| 鄂路* 3 | 1,092,924 | | | | | | | 964,687 | | | | 1,286,680+ | 687,725○ | | | 1,523,385 | 28.14(+) |
| 湘路4 | 1,506,079(+) | △ | 905,980 | | | | | | | | | | | 1,000,000 | | 1,000,000 | |
| 桂路5 | | | | | | | | | | | | 144,345(+) | | | | 1,459,341(+) | 17.87(+) |
| 贛路* 6 | 260,836(-) | | | | | | | 441,765(+) | | 898,960(-) | | | | | | 860,540(-) a | 16.71(+) |
| 皖路7 | 143,850(+) | | | | | | | | | 101,772(+) | | | | | | 1,400,000 | |
| 津浦8 | | | | | | | | | | | | 1,400,000 | | | | 1,026,666 b | 59.09(+) |
| 洛潼9 | 606,666(+) | h | | | | | | | | | 420,000 | | | | | 292,421(+) | 25.18(+) |
| 同蒲10 | 73,638(+) | | | 218,783(+) | | | | | | | | | | | | (參資料來源) | (?) |
| 西潼11 | | | | | | | | | | | | | | | | 170,200 | 18.90(+) |
| | 6,283,993(+) | 10,405,980(+) | 218,783(+) | 1,467,060(+) | 1,406,452(+) | 985,732(+) | 2,000,000(+) | 603,613(+) | 4,707,975(+) | 3,987,725 | 1,000,000 | 170,200 | 170,200 | 1,000,000 | 170,200 | 83,237,216(+) | 18.90(+) |

資料來源：1 《存稿》卷18，《奏疏》18，頁32，《遵旨議覆川省路股辦法摺》(宣統三年八月)；卷85，《電報》62，頁18 b，《寄武昌岑官保、瑞制軍、夔州端大臣、成都趙制軍、廣州張制軍、長沙余中丞》(宣統三年八月初十日)；《東方雜誌》第八年第八號，《中國大事記》，頁14；督憲發閱電文，載《四川保路同志會電要錄》，第7—8頁，原文未見，轉引自《保路史料》，頁171。

2 表中數字，乃根據各種資料推算出來。滇蜀鐵路集股總數，據周鍾嶽《新纂雲南通志》卷57，頁118說共三百數十萬兩。(原書未見，轉引自《鐵路史料》，頁1098。)秦光玉《陳小圃先生傳》，載方樹梅《滇南碑傳集》卷25，頁14則說共集股二百數十萬兩。(原書未見，轉引自《鐵路史料》，頁1111。)鹽股一項，每斤加價五文，年可得264,900(+)

年，改爲每糧一升，收銀五分，年可得銀100萬兩。到宣統二年，又改爲每糧一石，收銀二兩，軍糧則每石收一兩。表中數目，乃據以上所述推算得來。參資料，參考《雲南省財政說明書·歲入田賦》，頁8，《隨糧鐵路股本》；《錫長道稿·奏稿》，頁796—797，文735，卷六，《滇蜀騰越鐵路工鉅費擬公議酌改隨糧認股章程摺》(光緒卅四年六月初四日)；《清續通考》，考11120，卷367，《郵傳考》八，《路政》；《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁50—51，《議覆滇省減收隨糧路股摺》(宣統三年八月度支部會奏)；《郵傳續編·路政》，頁69—70，《議覆滇省減收隨糧路股摺》(宣統三年)。

3 鄂路股款，計有官錢局招商粵漢路商股472,597圓，川漢商股75,363圓；又勸股協會募集商股970,000(+)

4 《外交史料·宣統朝》卷22，頁15，《湘撫楊文鼎致郵部查明湘路收文各款實數電》(宣統三年閏六月二十日)。

- 5 《德宗實錄》卷579，頁11，光緒卅三年九月己亥。《路政篇》(r1.9)，頁913。《存稿》卷79，《電報》56，頁4，《趙竺垣京卿來電》(宣統三年閏六月十二日)則說有路款240(+)萬；《政治官報》補第16號，光緒卅三年九月十一日，頁5，《摺奏類·廣西巡撫張鳴岐奏鐵路請歸商辦並撥官款提倡摺》；《郵傳類編·路政》，頁13，《會奏邊議趙炳麟等請將廣西捐款溢額撥充路股摺》說百萬兩為路礦等並用，與《德宗實錄》所載不同，待考。
- 6 《路政篇》(r1.10)，頁859—864。商股項下，包括光緒卅二年七月至卅四年六月自由投資入股的25萬圓，以地價入股的11,830圓，各省經理處招募的100,442圓；貨股最早於光緒卅二年招募，最遲結束於民國五年(1916)，共收入1,227,722圓。鹽股收入共200,480圓；派股236,389圓。據周復《周愷慎公全集》(台北文海出版社據民國11年秋浦周氏校刊本影印，民國55年，以下簡稱《周集》)，第五冊，《電稿》，頁4，《致軍機處、戶部電》(光緒卅二年六月廿二日)所載，江西鐵路鹽斤加價，只共得銀八萬兩，與此不符。又《東方雜誌》第六年第十一期(宣統元年十月廿五日)，《記事》，頁361，《江西鐵路股東會衝突詳記》，載贛省鹽捐，「自開辦以來，共解過湘平銀十四萬餘兩。」與表中數字相近，疑《周集》數目較為偏低。
- 7 《東方雜誌》第六年第六號，《調查》，頁6，《皖路公司報部情形》。
- 8 從宣統元年開始，長蘆鹽商按新增鹽價，每年包繳七十萬兩，作為直隸津浦鐵路公司股本。至宣統三年中，估計應得款數如表中所列。詳見甘厚慈輯《北洋公牘類纂續編》(沈雲龍主編《袁世凱史料彙刊》，8，台北文海出版社據宣統二年絳雪齋書局版影印，民國55年，以下簡稱《北洋公牘》)，卷11，《鹵政》二，頁34b，《運司詳明盧商認附津浦鐵路股分先向銀行借銀由新增加價餘款分年歸還文並批》；頁35b，《運司詳明津浦鐵路加價交款章程八條並批》。
- 9 經濟研究所藏日文檔案，轉引自《鐵路史資料》，頁1132。
- 10 《路政篇》(r1.10)，頁238。
- 11 該路報稱招集股款已有80(+)萬兩，但並未開收。見《路政篇》(r1.10)，頁22；《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁48，《議覆西潼鐵路收歸官辦摺》(宣統三年八月度支部會奏)；《郵傳類編·路政》，頁110b，《議覆西潼鐵路請改歸官辦摺》。

附注：+包括股息在內。

△包括廉薪股。

† 包括鹽斤加價614,427兩，衡、永、寶溢銷湘厘672,253兩。按衡、永、寶溢銷鹽釐是光緒卅三年，度支部以衡、永、寶本係廢岸，應極力推廣，因此以13,415引為定額，如銷引多於前數的，即盡數撥歸該岸應用。當時湘路因路款支絀，請求把溢銷的鹽釐，撥作路款。參考《湘藩案牘鈔存》，第三冊，頁19b—20，《會議兩湖賑糶米捐暨衡、永、寶配銷溢額鹽釐非因路捐不應停收詳文》(宣統三年五月)；《存稿》卷81，《電報》58，頁14b—15，《武昌端大臣來電》(宣統三年七月十二日)。

○包括三佛餘利304,921兩，廣東幹路售價、月息存款、雜項共382,804兩。

×包括米股銀336,322(+)兩、米捐105,443(-)兩。

a 表中款項乃截至1909年止的數目。

b 表中款項數目是至1910年七月為止所籌集得的。

h 計有優先股41萬圓，普通股銀50(+)萬圓。

c 表中數目是至民國二年(1913)十二月底為止所收的數額。

*單位原作圓，今折算成兩。各省鐵路公司所集股金，有銀兩、銀圓之別。銀兩又有不同的成色。為求統一簡明起見，對銀兩成色未加以細別，除洛潼路款1兩按1.5圓折算外，統按1圓=0.72兩折算。以下一律依此辦理。

表五 清季商辦鐵路各類股款在總額中所佔之百分比(單位:兩)

| 股款名稱 | 數 額 | 百 分 比 |
|-------|---------------|----------|
| 商 股 | 36,156,945(+) | 57.29(+) |
| 租 股 | 10,405,980 | 16.49(-) |
| 糧 捐 | 1,467,060(+) | 2.32(+) |
| 畝 捐 | 218,783 | 0.34(+) |
| 鹽 股 | 4,707,975(+) | 7.46(+) |
| 雜 項 | 3,987,725 | 6.31(+) |
| 土 藥 股 | 2,000,000(+) | 3.17(-) |
| 米 捐 | 1,406,452(+) | 2.23(-) |
| 官 款 | 1,000,000 | 1.58(+) |
| 茶 股 | 985,732(+) | 1.56(+) |
| 彩 票 捐 | 601,613(+) | 0.95(+) |
| 派 股 | 170,200 | 0.27(-) |
| 合 計 | 63,108,465(+) | 100.00 |

資料來源：見表三、表四。表三單位原以圓表示，今概折算成兩。

附註：據謝彬估計，在1905—1913年這一段時期，商辦鐵路公司籌措得的股款總額為11,310萬元，其中商款總額為5,190萬元，約佔商路股款總數的45.89(-)%，比表中所估計的百分比還要低。參攷Lee En-han, *China's Quest for Railway Autonomy 1904-1911* (Singapore: Singapore University Press, 1977), P.134.

根據表七，可知清季商辦鐵路籌集股款的成績，以沿海的廣東、浙江、江蘇、及內陸的四川、湖南為佳，五省籌得的股款，約達當日商路股款總額的73.62(+)%，其餘都不大令人滿意。粵、浙、蘇三省股款，都來自人民自由認購，而四川、湖南則主要來自帶有強迫性的租股或米捐。為什麼這幾省籌集股款的成績，要比其他地方為高？現在讓我們討論一下。

粵、浙、蘇三省人民有能力購買商辦鐵路公司的股票，顯然和這些地方商業繁盛，具有密切的關係。這三省位于沿海地區，交通便利，商業早就相當發達，其後到了十九世紀中葉，由於香港、上海的崛興，商業更進一步的發展起來。以香港為例，1899年的貿易要佔中國對外貿易總額的41.6%；到了1913年，它的相對重要性雖然減少，但仍佔29.1%。⁴²難怪粵路的股款，有不少是以港幣兌交的。⁴³無怪粵人自詡：「粵省境內

⁴² C.F. Remer, *The Foreign Trade of China* (Taipei: Ch'eng-wen Publishing Company, reprinted ed., 1967), p.160.

⁴³ 從1906年七月至1909年三月廿日，粵省粵漢鐵路有限公司籌集到的款項，計有：銀8,856,852.828兩、銀(大元)350,496兩、港幣2,252,659.76圓。參考《稽查粵路公司收支所歷年進出銀數編造簡明四柱清冊並簽詢答覆呈報清單》，頁1—17；原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1055。

表六 清季商辦鐵路股款中商股與強迫性捐款、彩票股、官股的比較(單位:兩)

| 鐵路名稱 | 時期 | 股款 | | | | | 性質 | | | | 總額 | 商股在全部股款中所佔的百分比 | | |
|------|----------------------------|--------------|--------------|----|-----------|---------------|-------------------|---------|-----|-----|----|----------------|--------------|----------|
| | | 商股 | 茶股 | 鹽股 | 米股(捐) | 租股(捐) | 官股 | 土藥股 | 彩票股 | 彩票股 | | | | |
| 川路1 | 光緒卅年(1904)至卅三年(1907)五月 | | | | | | | | | | | | | |
| | 光緒卅四年(1908)至宣統元年(1909) | 69,420,584 | 56,660.5 | | | 7,575,789 | 37,375,250,099(-) | 600,000 | | | | | 8,175,789 | 3.59(+) |
| 湘路2 | 宣統元年 | 36,589,841 | 64,281.5 | | | 1,519,259,985 | 1,343,459,464 | | | | | | 1,932,815(+) | 2.21(+) |
| | 光緒卅二年(1906)二月至宣統二年(1910)七月 | 1,238,400 | | | | | | | | | | | 1,651,002(+) | 32.11(+) |
| 皖路3* | 自開辦至民國三年(1914)三月 | 146,714.4 | 108,426.24 | | 694,242.2 | | | | | | | 3,856,598(+) | 12.96(+) | |
| 同蒲4 | 自開辦至宣統元年 | 27,000(+) | | | | 200,000 | | | | | | 1,131,993(-) | 11.89(+) | |
| 洛潼5* | 光緒卅二年 | 322,000(-) | 241,000 | | | | | | | | | 563,000(-) | 57.19(+) | |
| | 自開辦至民國三年二月 | 1,277,419(+) | 1,500,388(-) | | | | | | | | | 2,777,807(+) | 45.98(+) | |

資料來源：1 a 《郵傳續編·路政》，頁109 b，《查明四川漢鐵路公司出入款日並酌籌辦法摺》；
 《東華錄》卷211，頁147，光緒卅三年冬十月乙亥；陳璧《望岳堂奏稿》（《史料叢刊》，第10輯，93冊，台北文海出版社，民國56年），卷七，頁25，《查明四川漢鐵路公司出入款日並酌籌辦法摺》（光緒卅三年十月十七日）。
 b 《路政篇》（r1.10），頁47—48。
 2 《郵傳續編·路政》，頁62，《查明湘鄂路工暨股捐各款情形摺》（宣統二年九月十二日）；《外交史料·宣統朝》卷22，頁44，《郵部奏查明湘鄂路工暨股捐各款情形摺》（宣統三年八月初六日）。商股原作172(+)萬元。
 3 《中國鐵路史》，頁846。商股原作203,770圓，茶股原作150,592圓，米股包括米股676,753圓，米捐206,993兩。
 4 《郵傳續編·路政》，頁84 b，《覆陳勘查山西同蒲鐵路綫股資摺》（宣統元年），
 《政治官報》第624號，宣統元年六月初八日，頁6，《覆奏類·郵傳部奏覆陳勘查山西同蒲鐵路綫股資摺情形摺》。
 5 《路政篇》（r1.10），頁248、252。
 附註：a 湘路除商股外的股款總數（包括租股、鹽斤加價、米捐、雜項、三佛支路餘利），是以全部款額3,856,598.84兩，減去商股款數得來。
 b 包括利息在內。
 * 單位原作圓，今折算成兩。
 據《鐵路通論》，上冊，乙編，頁337說川路，由光緒卅年十二月至卅二年八月所籌得的股款，計有：商股2,290,131兩、租股2,045,679兩、土藥厘220,761兩、報効款6,728兩，共4,563,299兩。不過，商股數目佔全部股款的50.18(+)%，恐不可據。

表七 清季商辦鐵路至1911年為止籌集到的股款(單位:兩)

| 鐵路名稱 | 款額 |
|--------|---------------|
| 川路 | 17,400,000 |
| 粵路 | 14,100,607 |
| 浙路 | 6,662,941(+) |
| 湘路 | 5,350,853 |
| 蘇路 | 2,951,075(-) |
| 滇路 | 2,924,010 |
| 新寧 | 2,335,284 |
| 潮汕 | 2,178,626(+) |
| 鄂路* | 1,523,385 |
| 贛路 | 1,459,341(+) |
| 津浦(直隸) | 1,400,000 |
| 閩路 | 1,248,418(+) |
| 洛潼 | 1,026,666(+) |
| 皖路 | 860,540(-) |
| 煙濰 | 396,000 |
| 同蒲 | 292,421(+) |
| 桂路 | — |
| 西路 | — |
| 合計 | 62,110,168(+) |

資料來源：見表三、表四。

附注：*包括川漢、粵漢二段。

桂路所籌集款項，本由廣西溢額捐款撥給，全屬政府款項，故本表不把它包括在內。表三所列數目為圓，今概折算成兩。

表八 上海歷年直接對外貿易貨值表(1865—1910)

| 年代 | 上海直接對外貿易貨值(關兩) | 上海佔全國對外貿易貨值總數的百分比 |
|------|----------------|-------------------|
| 1865 | 61,003,051 | 55.55 |
| 1870 | 78,108,105 | 65.64 |
| 1875 | 76,670,680 | 56.08 |
| 1880 | 92,225,309 | 56.68 |
| 1885 | 87,070,958 | 56.83 |
| 1890 | 98,993,486 | 46.21 |
| 1895 | 168,839,947 | 53.60 |
| 1900 | 204,129,362 | 55.16 |
| 1905 | 336,343,009 | 54.27 |
| 1910 | 373,958,182 | 44.32 |

資料來源：全漢昇《上海在近代中國工業化中的地位》，載氏著《中國經濟史論叢》(香港新亞研究所，1972年)，頁703。

鐵路，全係商股、與湘、川、鄂三省之路，集徵於租、房等股者不同。」⁴⁴上海工商業的發達，更是蘇、浙商辦鐵路籌款成績較好的重要因素。1911年，上海工廠總數為48家，約佔全國總數的28.1%；⁴⁵在對外貿易方面，更毫無疑問的居於領導的地位。

就廣東來說，還有一個特別有利的因素，那就是僑資的支援。華僑的滙款，一方面對中國平衡國際收支，裨益至大，⁴⁶他方面和沿海各省人民生活水準的提高，⁴⁷又有密切的關係。廣東是華南的大門，每年僑資的滙入，數額非常之大，⁴⁸故「粵路股東，以南洋、美州華僑資本最多，」⁴⁹絕不是一件偶然的事。

因為廣東、浙江、江蘇三省的經濟力量比較雄厚，負責商辦鐵路的人員自然得到較大的發言權，而不為政府官員所左右；由于政府干涉的減少，人民對投資自然較有信心，這又是上述鐵路籌款成績較令人滿意的關鍵。粵漢路粵段初辦時，粵督岑春煊提出除勸股外，「擬加收臺砲費三成、糧捐、沙田畝捐；並試辦基塘租捐、商漁船捐、鹽斤加

⁴⁴ 見《民立報》（王季陸主編《中華民國史料叢編》，台北中國國民黨中央委員會黨史史料編纂委員會，民國58年），第241號，辛亥年五月十九日，頁二，《新聞》一，《四省人之鐵路政策》；又參考《存稿》卷84，《電報》61，頁16，《廣州張堅伯制軍來電》（宣統三年八月初一日，並致度支部）。

⁴⁵ R.H. Tawney, *Land and Labour in China* (London: George Allen & Unwin Ltd., 1964), p.199, Table IX.

⁴⁶ 據R.F. Remer 估計，1899—1913年中國國際收支中，債方為2,371百萬關兩，貸方為2,281百萬關兩；在後一項目中，華僑滙款數目為1,050百萬關兩，約佔總額的46.03(十)%。見氏著前引書，頁223，表十。又據鄭友揆較為保守的估計，1912年的華僑滙款，約佔該年中國對外貿易入超的39%。見Yu-Kwei Cheng, *Foreign Trade and Industrial Development of China* (Washington, D. C.: The University Press of Washington, 1956), p.86, Table 29.

⁴⁷ 《東華錄》卷115，頁43，載光緒十九年秋七月庚寅薛福成奏：「南洋各島華民不下百餘萬人，約計沿海貿易，落地產業所有利權，歐洲、阿拉伯、巫來由人各居十之一，而華人乃佔十之七。華人中，如廣、瓊、惠、嘉各籍約居七之二。粵之潮州，閩之漳、泉乃佔七之五。……近年各省籌辦籌防，多捐鉅款，競邀封銜翎頂，以誌榮幸。……衣食之外，頗積餘財，至今濱海郡縣稍稍殷阜，未始不藉乎此。」

⁴⁸ 以廣東汕頭附近的一區為例，在本世紀的三十年代，華僑滙款最低限度要佔該區家庭平均收入的75%。見Edward J. M. Rhoads, 前引書，頁120。

⁴⁹ 《存稿》卷81，《電報》58，頁4b，《廣東張堅伯來電》（宣統三年七月初九日，並致度支部、端大臣）；《民立報》，第345號，辛亥年八月初六日，頁三，《新聞》一，《粵路股東之血本每股每年還一角》。又《存稿》卷18，《奏疏》18，頁34b-35，《遵旨議覆川省路股辦法摺》（宣統三年八月）說：「粵省股票，且多散之於南洋各島。」（又見《東方雜誌》第八年第八號，《中國大事記》，頁15。）廣東新寧路的股款，也大半由美洲、南洋華僑募集得來。見《路政篇》（r1.10），頁354。關於華僑在粵路的勢力，從下列事例中可見一斑。當清政府宣布把幹路收歸國有時，廣東「每伺外埠華僑向背」的善堂行商，「盤踞票根不交」，以示反抗。而善堂「又為商民所信仰，政界畏之如虎，莫敢誰何？動稱只認股東，不認部官。」所以粵督張鳴岐向郵傳部報告時，「屢以華僑生心，及亂民煽言相挾，」而感到憂慮。見《存稿》卷80，《電報》57，頁27b，《廣州龍參議來電》（宣統三年七月初八日）；卷82，《電報》59，頁7b，《城陵埠端大臣來電》（宣統三年七月十九日，並致澤公）；頁15，《沙市端大臣來電》（宣統三年七月廿一日，並致澤公）。

價。」⁵⁰結果引起粵省紳商不滿，指為「加征苛抽」。岑春煊遂將鬧事紳商黎國廉、梁慶桂等逮捕，⁵¹並嚴禁廣州各報議論路事。⁵²粵省民情大憤，推粵人前閩浙總督許應騫等為首，奏劾岑春煊，⁵³風潮愈鬧愈大。素主鐵路官辦的湖廣總督張之洞，⁵⁴也勸岑春煊放棄前議，釋放黎、梁等。⁵⁵粵路遂全歸商辦，逮捕黎、梁的番禺知縣柴維桐也因而免職。⁵⁶政府的壓力既已消除，加上最初由合興公司建造的支綫廣三鐵路相當賺錢，⁵⁷人民購股十分踴躍，數月間即收第一期股銀8,817,562圓，「為數之鉅，認股之速，實為中國辦公司以來所僅見。」⁵⁸除廣東外，閩路資本的來源，差不多是南洋僑資，該路總理陳寶琛且親往南洋招募。⁵⁹反之，雲南和四川的商路公司，雖也會打算派人到南洋招股，⁶⁰卻因為缺乏福建很早便有移民海外的歷史背景，籌款成績當然要差得多了。

50 《德宗實錄》卷554，頁10b，光緒卅三年春正月庚寅；《路政篇》（rl.10），頁256—257。

51 《張集》卷195，《電牘》74，頁29b，《致香港粵商楊蔚彬等》（光緒卅二年正月十一日申刻發）；梁嘉彬《番禺黃埔梁氏五世傳畧》，載《史學彙刊》（中國文化學院史學研究所、中華學術院中華史學協會出版），第七期（民國65年七月），頁88、94；《東方雜誌》第三卷第九期（光緒卅二年八月廿五日），《交通》，頁182—183，《署兩廣總督岑奏粵漢鐵路請准歸商接收辦理摺》；《周集·奏稿》卷四，頁19，《遵旨查覆粵督參案摺》（光緒卅二年四月廿一日）；胡思敬《國聞備乘》（《史料叢刊》，第45輯，456冊，台北文海出版社據宣統甲子南昌退廬本影印，民國59年），卷一，頁16，《袁岑氣傲》；甘荼《光緒末年廣東的一次大風潮》，載《藝林叢錄》第三編（香港商務印書館，1973年重印），頁251—252。

52 《新聞叢報》（台北藝文印書館影印本，民國55年），第四年十一號，《中國大事月表》，頁六。

53 《國聞備乘》卷一，頁16，《袁岑氣傲》；梁嘉彬前引文，頁88—89、94；甘荼前引文，頁252。

54 早在粵漢路贖路運動期間，張之洞即主張：「鐵路事固賴紳民協力，然將來若全不由官主持，則意見紛歧，情勢渙散，流弊亦多。……粵省官款似亦不可少於商款，……以存官權而重路政。」見《張集》卷192，《電牘》71，頁26b—27，《致廣州岑制台、張撫台》（光緒卅一年四月廿三日戌刻發）。

55 《張集》卷195，《電牘》74，頁30b—31，《致廣州岑宮保》（光緒卅二年正月十一日）。

56 《周集·奏稿》卷四，頁19b—20，《遵旨查覆粵督參案摺》（光緒卅二年四月廿一日）。

57 《存稿》卷74，《電報》51，頁10，《寄張中堂、陳尚書》（光緒卅四年八月初二日）說：「粵路商股之易集，皆因佛山、三水先成短路，獲有厚利，樹之先聲。」

58 《東方雜誌》第三年第12號（光緒卅二年十一月廿五日），《交通》，頁235，《署兩廣總督岑奏陳粵漢路交商接辦情形摺》；《清續通考》，考11101，卷365，《郵傳考》六，《路政》。又參考《路政篇》（rl.10），頁258。

59 參考《路政篇》（rl.7），頁5627；《郵傳續編·路政》，頁83，《福建鐵路舉員暫管並籌善後事宜摺》；《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁17，《福建鐵路公司應令舉員接管並籌善後事宜摺》（宣統三年閏六月）。據 Michael R. Godley, "Chang Pi-shih and Nanyang Chinese Involvement in South China's Railroads, 1896—1911," in *Journal of Southeast Asian Studies*, (Singapore: Mc-Graw Hill Far Eastern Publishers Ltd.), vol. IX, No. 1, p.29, 馬來亞華僑，錫礦業鉅子胡子春會斥資廿萬圓，購買閩路股票，由此可知僑資與閩路修築的密切關係。

60 川路向新加坡華僑招募股款，見《大公報》，光緒廿九年十月廿五日；原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1059。滇路招股，見《商務官報》，光緒卅二年六月第11期，頁38，原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1106。

蘇、浙方面，當浙江商辦鐵路公司成立時，英人即向清廷施展外交壓力，迫使清廷履行1898年與英簽訂的草約，把蘇杭甬鐵路修築權讓給英國，結果引致蘇、浙兩省掀起保路運動。浙路總理湯壽潛實為這運動最重要的領導人。清廷終於妥協，把英築路貸款轉貸給蘇、浙商路公司，以商辦的名義築路，風潮才告平息。宣統二年，清廷準備實行借款築路政策，與湯氏意見不合，英人又嗾使清政府把他革職。浙人大譁，清政府只好把郵傳部借款撤回，用來修築徐海清路，蘇、浙商路遂名符其實的完全商辦。⁶¹

另一方面，蘇、浙、粵以外的商辦鐵路公司，既然要靠強迫性的力量來募集股款，便自然地加深對政府的倚賴，從而受到官方的左右和控制。這自然要影響人民購股的信心，損害籌款的成績。如1906年，湖南商會協理陳文璋，坐辦周聲洋欲在張之洞支持的湖南全省支路總公司外，另組湖南全省鐵路有限公司，擺脫政府官員的干涉和支配，結果因遭張之洞的阻禁而失敗。張氏認為：「湘省情形，專門富商大賈，向來不多，凡籌公事，大率地方官邀集正紳，公司籌議，由大吏核定舉辦；」因此「商會所集之款，應令其附入公司，亦作為籌款招股之計，不能自樹一幟；」「令共幫同招股，不許越分爭權。」⁶²至於由他直接統治的湖北，情形更不用說了。張之洞說：「江、浙、粵等省鐵路，紳民皆爭商辦，氣習囂張，極為無理。鄙人在鄂籌辦路事以來，從未令紳民干預，所以一事權而免紛擾。」⁶³這不單說明了清季商辦鐵路受政府控制程度的不同，也揭示了各商路之間，籌款成績不同的一個重要關鍵所在。⁶⁴

除粵、蘇、浙外，四川也是當日籌集商路股款最有成績的一省。可是，四川和上述三省不同，它的股款的主要來源，不是來自由人民自由認購的商股，而是來自帶有強迫性的租股。⁶⁵四川有一得天獨厚之處，就是土地肥沃，生產力特別高。……川省膏腴，每

61 "The Chekiang Gentry-Merchants vs. the Peking Officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangchow-Ningpo Railway Concession," pp. 261-265; Madeleine Chi, 前引文, 頁97-105; 郝龍威前引文, 頁50-53。

62 《張集》卷68, 《奏議》68, 頁9、12、15, 《湘路商辦窒礙難行應定為官督商辦並舉總理協理摺》(光緒卅二年十一月十七日)。

63 《張集》卷201, 《電牘》80, 頁4b, 《致武昌陳制台、李藩台、高學台、楊臬台、鐵路總局各道台、吳星陔侍御、費小魯觀察、劉聘之、楊惺吾、劉驥遠》(光緒卅四年八月廿三日); 日本駐漢口總領事水野幸吉, 在1906年六月廿七日致日本駐華使館報告書中, 也指出, 「湖北方面, 紳、商皆無勢力, 全賴總督之措置。」見經濟研究所藏日文檔案, 轉引自《鐵路史資料》, 頁1022。

64 此點可以四川為例: 「川路自錫督奏定自辦之時, 督辦管理統由官派, 厥後商辦局定, 官權尚在; 三總理皆川人, 然非仕宦京朝為達官者, 莫能為也。商人雖趨權募勢, 知官可貴, 一涉財利, 則畏官吏如蝗蝻, 不敢與之共事。……計川路已收之股一千二三百萬中, 自由股才居十之二三。」見《民立報》, 第347號, 辛亥年八月初十日, 頁一, 《要件·留東川人反對國有鐵道意見書》。

65 關於川省徵收租股的緣起, 參考周詢《蜀海叢談》(《史料叢刊》, 第一輯, 七冊, 台北文海出版社, 民國55年), 卷二, 頁50b-51, 《制度類》下, 《川漢鐵路》; 吳晉航《四川辛亥革命見聞錄》, 載中國人民政治協商會議全國委員會文史資料委員會編《辛亥革命回憶錄》第三集(北京中華書局, 1962年), 頁99-100。

田種一石，可收穀百餘石。」⁶⁶ 據本世紀三十年代初年，由美國農業專家卜凱（John Lossing Buck）領導調查的結果，「本區〔四川水稻區〕作物產量指數為108，超過全國平均數高百分之八，每人所產穀物為713公斤，為各區之冠。」⁶⁷另一項報導也說：「四川稻穀播種面積，佔糧食作物三分之一以上，一向是我國最重要的稻米產區。……生產力也最穩定。這一方面因為本省有較為充足的勞動力，農民對稻作經營非常細緻。同時各年自然災害也不甚嚴重，不只廣大丘陵地區水田遭受洪漬災害的面很少；即成都平原，也因都江堰的排水系統，很少受到漬澇之患。……一般年份，單產高於兩湖、兩廣（均指一般稻），並高於長江下游的江、浙。」⁶⁸

除四川外，湖南也是中國一個很重要的產米區域。清代，湖南種植稻米土地的生產力，不斷上升。在十八世紀中葉，每畝土地或中地約可產（去殼）米三石，十九世紀中葉，可產四石，到十九世紀末，產量更增至每畝五石。⁶⁹據宣統元年湖廣總督陳夔龍的估計，全省租額有56,736,300(+)石之多，征收租股，年約得銀圓百餘萬。⁷⁰除了供應本省消費外，湖南每年還有大量食米出口。根據一位學者的研究，湖南「稻米佔全省糧食總產量十分之九左右。湖南是我國第二個稻米比重極大的省份，僅次於江西。……按稻米輸出量而論，經常居我國第一位。……稻米及其副產品的產值，佔全省農業總產值二分之一。」⁷¹出口米捐，在湖南商辦鐵路籌款中，佔有非常重要的地位。到了清季，單是洞庭湖濱地區，每年生產稻米，盈餘可供出口的，已經超過一百萬擔（約六萬七千噸）。⁷²在這個基礎上，靖港、易俗河成為兩大稻米輸出港，前者每年輸出稻米一百萬

66 《硃批諭旨》（台灣文源書局影印本，民國54年），《鄂彌達奏摺》下，頁24。

67 卜凱主編、黃席羣等譯《中國土地利用》（《中國史學叢書續編》18，台灣學生書局據金陵大學農業經濟系出版本影印，民國60年），頁92。

68 孫敬之主編《西南地區經濟地理》（四川、貴州、雲南）（中國科學院華中地理志《經濟地理叢書》之六，北京科學出版社，1960年），頁26—27。

69 Yeh-chien Wang, *Land Taxation in Imperial China 1750-1911* (HEAS 73, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1973), p.97. 據陳正祥《農業地理導論》（台北敷明產業地理研究所《地理教育叢刊》第12號，1960年），頁32—33，表5：2所載，1931—37年中國稻米每年平均產量，以湖南為最高，每公頃達22.4擔；其次是四川，每公頃22.1擔。二省產額都比全國平均產量為高。又參攷Dwight H. Perkins, *Agricultural Development of China 1368-1968* (Edinburgh: at the University Press, 1969), p. 275, Table D.3.

70 《宣統政紀》卷11，頁6，宣統元年三月壬子；《清續通考》，考1133，卷368，《郵傳考》九，《路政》；《政治官報》第533號（宣統元年三月初五日），頁13，《摺奏類·湖廣總督陳夔龍、湖南巡撫岑春煊奏湘省鐵路股款請撥川滇章程按租認繳摺》。

71 胡兆量《湖南省經濟地理》（長沙湖南人民出版社，1956年），頁52。

72 Charlton M. Lewis, *Prologue to the Chinese Revolution: The Transformation of Ideas and Institutions in Hunan Province* (Harvard East Asian Monographs, 以下簡稱HEAM, 70, Cambridge, Mass.: East Asian Research Center, Harvard University, 1976), p.6.

石以上，後者更多至二百萬石左右。由於稻米集散的關係，長沙、常德等地相繼繁榮起來。⁷³據長沙海關人員估計，湖南每年盈餘供出口的食米，約為450萬到750萬擔；光是湖北一省，每年要從湖南輸入食米350萬石。大約說來，湖南米產的5—10%都是準備供應出口的。⁷⁴

所以四川、湖南的商辦鐵路公司，雖然要以強迫性質的方法來籌款，成績仍然比較滿意。

其他各省，不像粵、浙、蘇、湘、川那樣具備了有利的環境，籌款的成績自然要瞠乎其後。如河南「地瘠民貧，若專恃招股興修，實苦力有未逮」⁷⁵安徽「礦產農工，尚待興辦，其物產富厚，又非江、浙各隣省可比，論鐵路之利，實不如他省」⁷⁶廣西「匪亂將及十年，民間元氣凋殘已極，……工商素稱凋敝，傭力並屬無從，民間絕少蓋藏，公款早經罄盡」⁷⁷山西當局因為要吸引人民購買同蒲路股，實施下列強迫性質的捐款辦法：鹽斤加價、煙戶抽捐、差徭提款、土膏業捐、斗捐加抽，作為保息，⁷⁸但成績仍欠理想。可知上述各省商辦鐵路公司，由於條件所限，即使以強迫方法來招募股款，也無濟於事。

在帶有強迫性的股款裏面，我們又可把它分為共同性和特殊性兩種。前者如鹽股，因為鹽是人民日常生活的必需品，清季商辦鐵路公司籌集股款，鹽斤加價成為最重要的方法，原因就在這裏。⁷⁹特殊性質的股款，計有茶股、磁股、土藥股、租股等。這些股款並不是在每地區都可徵收，而要受到地理環境的限制。如磁股只在江西徵收，這和景

⁷³ 註71，頁29。

⁷⁴ Arthur L. Rosenbaum, "Gentry Power and the Changsha Rice Riot of 1910," in *JAS*, Vol. XXXIV, No. 3, (May 1975), p. 701.

⁷⁵ 《東方雜誌》第五卷第六期，《交通》，頁102，《河南巡撫林奏豫省自辦鐵路酌加鹽捐摺》；《林文直公奏稿》卷六，《撫汴奏稿》，頁17b，《豫省自辦鐵路酌加鹽捐摺》（光緒卅四年正月），《清續通考》，考11125，卷367，《郵傳考》8，《路政》。

⁷⁶ 李經芳《安徽全省鐵路圖說》，光緒卅一年；原書未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1013。

⁷⁷ 《郵傳類編·路政》，頁12b—13，《郵傳部度支部會奏遵議趙炳麟等請將廣西捐款溢額撥充路股摺》。

⁷⁸ 《宣統政紀》卷八，頁33b—34，宣統元年二月甲戌。至於保息款項內容，鹽斤加價是把潞綱花小蒙鹽、豐寧各鹽，每斤一律加抽二文，年約收錢十一萬數千串；差徭提款是在該省地當大道之十五處地區及次要地區卅二處，照幫貼兵差辦法，每年酌派一次，年約收銀五萬兩；煙戶抽捐是按等抽收，第一等食戶年捐銀八兩、二等四兩、三等二兩，年可收銀約十萬兩；土膏捐是把土膏店營業照費，從原定上則年繳洋六元、中則四元、下則二元，加倍抽收，年約可收銀數千兩；斗捐加抽是按原額，每斗再加二文，年約可收銀五萬兩。見《山西全省財政說明書·沿革利弊》，頁183—184，《清續通考》，考11127—11128，卷368，《郵傳考》九，《路政》。

⁷⁹ 關於鹽捐與清季鐵路發展的關係，參考 S.A.M. Adshead, *The Modernization of the Chinese Salt Administration, 1900—1920* (HEAS, 53, Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1970), pp. 45—48.

德鎮是當日中國最重要的磁（瓷）器製造業中心有關。⁸⁰四川是當日徵收土藥股款最多的省份，因為鴉片在四川經濟中佔有重要的地位。根據宜昌海關的報告，「在〔1892—1902〕的十年當中，鴉片出口的顯著發展，已幾乎使購買力加倍。」⁸¹英領事 Sly 也說：「鴉片是該省最發達和具有價值的資產；對四川來說，鴉片就是金錢，因為全省與外界所有貿易，實際上是控制棉紗入口，絲與鴉片出口的商业資本家手中的貨物交換。」⁸²因為種植鴉片的利潤非常之大，在鴉片普遍種植的地方，地租加倍增值。⁸³事實上，鴉片已變成加速四川經濟發展的必需成份，及該省的一種都市習慣。⁸⁴租股只在四川、湖南兩省徵收，而米捐在湘路籌款中，特別重要，這顯然和當地自然環境的特殊有關。

(五)

我們在上文已經討論過清季商辦鐵路經營的背景、經過，以及這些鐵路的資本籌集情況。現在我們要問：從1903—1911這八年中，商路建設的成績到底怎樣？對於這個問題，我們可從不同的角度，如商路的擬築與實築里數，擬籌與實籌的資本的比較，來加以探討。

⁸⁰ 清季江西浮梁縣景德鎮每年瓷器產值，約為銀三百萬兩。見《清續通考》，考11419，卷392，《實業考》15，《商業》。又關於當日江西粗細瓷器的出口，參看下表：

| 年 別 | 數量（單位擔） |
|-------------|---------|
| 光緒27年（1901） | 26,423 |
| 28年（1902） | 54,513 |
| 29年（1903） | 51,513 |
| 30年（1904） | 36,614 |
| 31年（1905） | 45,704 |
| 32年（1906） | 59,874 |
| 33年（1907） | 67,824 |
| 34年（1908） | 52,445 |
| 宣統元年（1909） | 53,201 |
| 二年（1910） | 66,779 |
| 三年（1911） | 59,750 |

資料來源：江西省輕工業廳陶瓷研究所編《景德鎮陶瓷史稿》（北京三聯書店，1959年），頁326。

⁸¹ *Imperial Maritime Custom Decennial Reports, 1892-1901*, Vol. 1, p.183；原書未見，轉引自S.A.M. Adshead, "The Opium Trade in Szechwan 1881 to 1911," in *Journal of Southeast Asian History*, Vol.7, No.2 (Sept.1966), p.96。

⁸² *China, No.3 (1909) Reports Respecting the Opium Question in China*, p. 47；原文未見，轉引自S.A.M. Adshead, 前引文，頁96。

⁸³ S.A.M. Adshead, 前引文，頁97。

⁸⁴ 前引文，頁94、96。

表九 清季商辦鐵路公司的築路成績(單位:里)

| 鐵路名稱 | 擬築里數 a | 實築里數 b | 百分比 |
|-------------------|--------|---------|-----------|
| 川路 ¹ | 2,300 | 30 | 1.30(+) |
| 滇路 ² | 700 | — | 0 |
| 鄂路 ³ | 1,560△ | — | 0 |
| 湘路 ⁴ | 1,370 | 105 | 7.66(+) |
| 粵路 ⁵ | 408 | 193 | 47.30(+) |
| 潮汕 ^{6*} | 76 | 76 | 100.00 |
| 新寧 ⁷ | 90 | 164(+)* | 182.22(+) |
| 桂路 ⁸ | 306 | — | 0 |
| 浙路 ⁹ | 234 | 517(+)* | 220.94(+) |
| 蘇路 ^{10*} | 130(-) | 160 | 123.07(+) |
| 閩路 ¹¹ | 90 | 56 | 62.22(+) |
| 贛路 ¹² | 240 | 106 | 44.16(+) |
| 皖路 ¹³ | 280 | 垂成土方十里 | 0 |
| 煙濰 ¹⁴ | 720 | — | 0 |
| 洛潼 ¹⁵ | 370 | 60(-) | 16.21 |
| 同蒲 ¹⁶ | 110 | 15 | 13.63(+) |
| 西潼 ¹⁷ | 300 | — | 0 |
| 共計 | 8,924 | 1,482 | 16.66(+) |

資料來源：1 a《郵傳類編·路政》，頁218 b，《派員先行查勘川漢鐵路摺》。

b《郵傳續編·路政》，頁63，《遵旨籌劃川粵漢幹路收回詳細辦法摺》（宣統三年五月廿一日）；《東方雜誌》第八卷第五號（宣統三年六月廿五日），《中國大事記》，頁十；《存稿》卷17，《奏疏》17，頁30 b，《遵籌川粵漢幹路收回辦法摺》（宣統三年五月，度支部、督辦大臣會奏）；《外交史料·宣統朝》卷21，頁33，《度支部等奏遵旨籌畫收回粵川漢幹路詳細辦法摺》（宣統三年五月廿六日）。

2《鐵路通論》，上冊，乙編，頁354。

3前引書，頁307—308；《郵傳類編·路政》，頁218 b，《派員先行查勘川漢鐵路摺》。

4 a《鐵路通論》，上冊，乙編，頁307—308。

b《東方雜誌》第七年第九期（宣統二年九月廿五日），《記載》三，頁256，《十八記湘鄂路綫商借外款情形》。

5《路政篇》（r1.10），頁281—282、304—305。

6《中國鐵路史》，頁875作26哩；饒宗頤編集《潮州志匯編》，第四部（香港龍門書店，據民國35年纂稿影印，1965年），《交通志》，頁47 b，《陸運》作42公里。

7 a《路政篇》（r1.10），頁349。

b同上，頁407。路綫由新昌埠延築至新會，全長56哩。

8《路政篇》（r1.9），頁913。

9 a《鐵路通論》，上冊，乙編，頁286。

b《路政篇》（r1.10），頁154說浙路至宣統三年止共築成176.32公里（包括岔道在內）。

10前引書（r1.10），頁79—80、104。

11前引書（r1.7），頁5569。

12前引書（r1.10），頁476—477。

13前引書，頁208—209。

14《東方雜誌》第七年第三期（宣統二年三月廿五日），《記載》第三，《中國時事彙錄·煙濰路工之計劃》。

15 a 《郵傳續編·路政》，頁64，《覆陳勘查洛潼鐵路路綫股資大概情形摺》；《政治官報》第 575 號，宣統元年四月十八日，頁10，《摺奏類·郵傳部奏勘查洛潼鐵路路綫股資大概情形摺》。

b 《路政篇》(r1.10)，頁250。

16 a 《鐵路通論》，上冊，乙編，頁271。

b 《路政篇》(r1.10)，頁234。

17 《鐵路通論》，上冊，乙編，頁269。

附註：*原作哩或公里，今概折算成里。

△包括粵漢路鄂段360里，川漢路鄂段1,200里。

蘇路最初祇以滬嘉一段為限，長 70.96 公里。宣統元年，清廷把徐州至清江一段，撥給蘇路公司修建。

根據張嘉璈先生的研究，至1911年止，中國鐵路的長度為 5,796 哩，⁸⁵即17,000里，而清季商辦鐵路的實修里數，不過 1,482 里。換句話說，清季商路不過佔當日中國鐵路總哩數的8.71(+)%而已。在5,796哩的鐵路中，若不把外人直接控制的2,377哩⁸⁶包括在內，則鐵路長度為3,419哩(10,028里)；那麼，清季商辦鐵路也不過佔其中的14.78(-)%，成績是十分令人失望的。

表十 清末官辦、商辦、外資鐵路里程表(單位：哩)

| 年份 | 官辦 | 商辦 | 外資 | 合計 |
|-----------|-------|-----|-------|-------|
| 1894 | 195 | | | 195 |
| 1895—1903 | 814 | | 1,699 | 2,513 |
| 1904—1911 | 2,009 | 401 | 678 | 3,088 |
| 總計 | 3,018 | 401 | 2,377 | 5,796 |

資料來源：Kia-ngau Chang, 前引書，頁23、28、39、45。

表十一 清末官辦、商辦、外資鐵路在鐵路總哩數中所佔的百分比

| 鐵路 | 哩數 | 百分比(%) |
|----|-------|--------|
| 官辦 | 3,018 | 52.07 |
| 商辦 | 401 | 6.92 |
| 外資 | 2,377 | 41.01 |
| 合計 | 5,796 | 100.00 |

資料來源：同上。

附註：張嘉璈先生對清季商路哩數的統計，與表八稍有不同，但因數目出入相差不大，所以一併列出，以資參考比較。

⁸⁵ Kia-ngau Chang, *China's Struggle for Railroad Development* (New York: John Day Company, 1943), pp.26,39,46.

⁸⁶ 五條鐵路的長度共 2,377 哩，其中中東 1,073 哩，南滿 709 哩，滇越 289 哩，膠濟 284 哩，廣九(英段) 22 哩。見 Chi-ming Hou (侯繼明), *Foreign Investment and Economic Development in China 1840-1937* (HEAS 21, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1965), p.65.

表十二 各省鐵路公司集股成績之分析

| 鐵路名稱 | 估計成本(單位兩) | 擬籌資本 | | 實籌資本 | | 實籌佔擬籌的% | 實籌佔估計成本的% |
|------------|----------------------------|-------------------------|------------------------|------------|------------|-----------|-----------|
| | | (兩) | (圓) | (兩) | (圓) | | |
| 川路 | 73,000,000(+) ^a | | | 17,400,000 | | | 23.84(-) |
| 滇路 | | 24,000,000 ^f | | 2,924,010 | | 12.18(+) | |
| 鄂路 | 76,000,000 ^b | | 36,000,000 | | 2,040,459 | 5.67(-) | 2.00(+) |
| 湘路 | | 14,300,000 | | 5,350,853 | | 37.42(-) | |
| 桂路 | | | 30,000,000 | | | | |
| 粵路 | | | 20,000,000 | | 19,584,176 | 97.92 | |
| 潮汕 | | | 2,500,000 ⁱ | | 3,240,000 | 129.60 | |
| 新寧 | | | 2,500,000 ^j | | 3,243,450 | 129.74(-) | |
| 閩路 | | | 6,000,000 | | 1,733,915 | 28.90(-) | |
| 浙路 | | | 6,000,000 | | 9,254,085 | 154.23(+) | |
| 蘇路 | | | 10,000,000 | | 4,098,715 | 40.99(-) | |
| 贛路 | 20,000,000 ^c | 5,000,000 | | 1,459,341 | | 29.19(-) | 7.29(+) |
| 皖路 | 20,000,000 ^d | 4,000,000 ^g | | 860,540 | | 21.51(+) | 4.30(+) |
| 同蒲 | 20,000,000 ^e | 2,000,000 | | 292,421 | | 14.62(+) | 1.46(+) |
| 西潼 | | | 5,590,000 | | | | |
| 洛潼 | | | 15,000,000 | | 1,540,000 | 10.26(+) | |
| 津浦 (直隸) | | 7,000,000(+) | | 1,400,000 | | 20.00(-) | |

資料來源：見表三、表四；《鐵路史資料》，頁1149。

a 見註87。

b 計川漢路6,000萬圓，粵漢路1,600萬圓。見《郵傳續編·路政》，頁62 b—63，《查明湘鄂路工暨股捐各款情形摺》。

c 見註88。

d 《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》四，頁31 b，《商部奏安徽紳士籌辦鐵路並請派員總辦摺》。

e 見註88。

f 《鐵路通論》，上冊，乙編，頁354。

g 《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》四，頁28 b，《安徽鐵路招股章程》。

h 《清續通考》，考7952，卷40，《征權考》12，《鹽法》；《政治官報》第467號，宣統元年正月廿七日，頁8，《摺奏類·直隸總督楊士驥奏直隸應攤津浦路款請授豫案辦收鹽捐摺》；擷華書局編《宣統己酉大政記》（《史料叢刊續輯》第31輯，302冊，台北文海出版社，民國65年），卷十（宣統元年閏二月十四日刊印），《文牘》四，頁1，《度支部咨憲政編查館直督奏津浦路款加收鹽捐暫如所奏辦理文》。

i 《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》四，頁2，《潮汕鐵路有限公司詳細章程》。

j 前引書，頁11，《新寧鐵路章程》。

附註：按直隸、山東、安徽、江蘇四省合組之津浦鐵路商股有限公司，資本額為2,050萬兩。見《海防檔》，（戊）《鐵路》，頁683，文459。

根據上表，我們可知清季商辦鐵路公司籌集股款的情況，並不十分理想。好些鐵路如西潼、桂路，甚至不名一文。另一方面，有些鐵路如潮汕、新寧，確實籌得的股款，雖較預擬籌集的為多，但這兩路事實上路綫很短，實籌股款絕對數目甚少，並不能起多大作用。真正說得上成績令人滿意的，實在只有浙、粵、蘇三路。川路籌款成績，表面看來不錯，但該款數目要比實際需要少得多。根據當時的估計，川路的修築費用，大約需銀7,300(+)萬兩，⁸⁷而川路實籌股本，只不過是該路所需的23.84(-)%而已。至于其他鐵路，如贛路、晉路，表中所列的擬籌資本，祇是該兩路擬先建築一段所需，和全路需費比較起來，相差很遠。⁸⁸即使如此，贛路實籌股款，還是只有預籌的29.18(+)%；同蒲則只有14.62(+)%。

因為籌款成績這樣低下，大部份商辦鐵路公司的財政都有捉襟見肘之勢。⁸⁹有些商路公司為了解決財政上的困難，不得不依靠借款挹注。甚至不惜向外人舉債，這和商路公司保中國利權、防外人干預的宗旨，實有抵觸。不單籌款成績較差的商辦鐵路，必須倚賴借款接濟，就是成績較佳的商路如浙路、蘇路等，也要靠借款來週轉。郵傳部對此曾加以指斥，並明令嚴禁。⁹⁰

⁸⁷ 《郵傳續編·路政》，頁218b，《派員先行勘查川漢鐵路摺》。

⁸⁸ 贛路路綫，從九江至廣東北部的南雄，全長1,550里，需銀2,000(+)萬兩。見《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，《軌》四，頁19b、21，《江西通省鐵路總局開辦簡明章程》。山西同蒲鐵路，全綫約需銀2,000(+)萬兩。見《軌政紀要·次編》，《商辦》第三，頁10，《山西同蒲鐵路總局開辦簡明章程》；《路政篇》(r1.10)，頁225。

⁸⁹ 如江西南潯路局，「款項奇絀，已達極點。……停炊待爨，梅望終空，現在已成筋疲力瘁，氣盡聲嘶，大有束手待斃之慨。」「在潯各土工，均停炊待拯。……各執事亦紛紛退避，幾若以路局一門為最危險之鬼門關。」路局部分股東，甚至認為應把鐵路交回郵傳部興辦。見《民立報》，第89號，庚戌年十二月十六日，頁3，《新聞》一，《贛人士之鐵路怕》；第296號，辛亥年閏六月十五日，頁4，《新聞》二，《九江通信·贛路國有之問題》；第315號，辛亥年七月初五日，頁4，《新聞》二，《江西路局暗朝記·部辦堂之情形》。又《郵傳類編·路政》，頁207b，《江西鐵路公舉總理並請另刊關防摺》說：「自光緒卅年十月商部奏准興辦，迄今將近四年，……籌款維艱，措置頗形棘手。」鄂路集股成績不很理想，一聞郵傳部驗款在即，「公司異常焦急，日來開會多次，均為籌商派股辦法，詎到會者，每次不過十餘人而已。該公司竭蹶之狀，已昭昭在人耳目間矣。」見《民立報》第89號，庚戌年十二月十六日，頁3，《新聞》一，《鄂人士之鐵路慌》。又如蘇路籌集股款，前後兩期顯然有很大分別：「戊申以前，吾蘇人之對於蘇路也，爭設機關勸集股份。開會演說，奔走呼號，郵電報章日不暇給，何其奮也？比歲來談路事者，嗒焉若喪，無論未交股者觀望未止，即已繳之股，幾欲請給還而不得，又何其失也？」見《民立報》，第131號，辛亥年五月念六日，頁五，《新聞》三，《蘇路股東意見書五》。閩路「開車達五十六里，尚以股款不敷，而糧、鹽兩捐，又解不如額，致須借款接濟。」見《郵傳續編·路政》，頁84，《福建鐵路舉員暫管並籌善後事宜摺》；《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁18b，《福建鐵路公司應令舉員接管並籌善後事宜摺》(宣統三年閏六月)。山西同蒲鐵路，購股認捐，成績都不令人滿意，只得依靠敵捐。可是，據山西巡撫寶棻奏稱：「敵捐一款，豐稔之年，亦祇三十餘萬，原係路礦平分；即提歸路局，亦祇十餘萬兩。況去年已由外務部奏定，指為贖礦的款？集款與賠款，緩急迥不相同，至各屬息本需賴流通市面，均屬漸難批准之事。即使悉如所請，尚不及股十分之一。此外所短甚鉅，又豈賴官方所能完事？」見《清續通考》，考11120，卷367，《郵傳考》8，《路政》。

⁹⁰ 詳見《郵傳續編·路政》，頁4b，《商路違章私借外債擅訂合約請查禁摺》(宣統二年七月初一日)。

表十三 清季商路借款與實籌股款的比較

| 鐵路名稱 | 實籌股款 a | 借 款 | 借款為實籌股款的百分比 |
|-------|--------------|---------------------------|-------------|
| 湘 路△ | 5,350,853 | 960,000 ¹ | 17.94 |
| 贛 路△ | 1,459,341(+) | 1,351,293(+) ² | 92.60(+) |
| 閩 路* | 1,733,915 | 500,000 ³ | 28.83(+) |
| 浙 路* | 9,254,085(+) | 3,343,840(+) ⁴ | 36.13(+) |
| 蘇 路+* | 4,098,715(+) | 2,120,901(+) ⁵ | 51.74(+) |
| 同 浦△ | 292,421(+) | 720,067(+) ⁶ | 246.24(+) |
| 洛 潼* | 1,540,000 | 2,702,702(+) ⁷ | 175.50(+) |

資料來源：1《湘藩案牘抄存》第三冊，頁40，〈請將米捐配銷鹽課所填股票概歸財政公所管理詳文〉（宣統三年五月）；《存稿》卷82，〈電報〉59，頁25，〈長沙余壽平中丞誠格來電，並致度支部鹽政處大臣、宜昌端大臣、武昌瑞制台〉（宣統三年七月廿三日）也說：「竊查湘路自設立公司開辦以來，共撥借振糶米捐銀九十六萬兩有奇。」

2計有：農工商礦局商捐5,000兩，另銀15,000兩；江西藩庫籌賑項下銀40,000兩，另洋147,778圓；大清銀行50,000兩；江西官銀號60,000兩；國民捐洋104,018圓，又透過上海大成會社借日本興業銀行銀100萬兩。以上見《路政篇》(r1.10)，頁854、891；《存稿》卷79，〈電報〉56，頁33 b，〈寄南昌馮至巖中丞〉（宣統三年閏六月廿八日）；經濟研究所藏日文檔案，轉引自《鐵路史資料》，頁975—981。表內概將圓單位折算成兩。

3該款於宣統元年向交通銀行舉借，宣統三年，償還十萬圓，尚欠四十萬圓。見《路政篇》(r1.7)，頁5629；《存稿》卷20，〈郵部奏疏〉下，頁17 b，〈福建公司應令舉員接管並籌善後事宜摺〉（宣統三年閏六月）；《郵傳續編·路政》，頁83，〈福建鐵路舉員暫管並籌善後事宜摺〉。

4《路政篇》(r1.10)，頁194—201。計：定期借款洋766,528(+)¹圓，九八規圓800,458(+)²兩、補水紋銀13,229(+)³兩；不定期借款洋667,636(+)⁴圓、九八規圓548,730(+)⁵兩、洋例銀50,000兩。今概將各單位一律折算成圓。

5前引書，頁105、108—109。

6前引書，頁239。按此款係向票莊所借。

7經濟研究所藏日文檔案，轉引自《鐵路史資料》，頁1133—1135；《北洋公牘》卷16，〈鐵路〉二，頁14 b，〈運司詳明河南鐵路公司息借公益銀行銀二百萬兩以鹽勸加價為保息的款請查核文附合並批〉。今將兩折算為圓。

附註：△單位以兩表示；*單位以圓表示。

+宣統二年。蘇路收到股款242萬兩，借款計有：度支部銀行銀25萬兩，信成銀行15萬兩，興業銀行借款14萬兩，錢莊12萬兩，共66萬兩；亦即借款為實收股款數目的27.27(+)%。見《外交史料·宣統朝》卷18，頁16 b，〈江督張人駿、蘇撫程德全查明蘇路公司並無私借外債並籌預防方法摺〉（宣統二年十一月初一日）。

潮州鐵路初辦時，股東林麗生向日人愛久澤直哉借款50萬圓，而以等值的鐵路股票作抵。後來由於當地人士的強烈反對，公司把日本股權收回，林麗生等退出股款，事情才告平息。詳見經濟研究所藏日文檔案，轉引自《鐵路史資料》，頁934—935；“Chang Pi-shih and Nanyang Chinese Involvement in South China's Railroads 1896—1911,” 頁23。《路政篇》(r1.10)，頁461說林麗生向日本三五公司私借銀80萬兩；《潮州志匯編》第四部，〈交通志〉，頁47 b，〈陸運〉說林麗生股本共百萬圓，數目都與前述記載稍有不同。

根據前表，我們可知好些鐵路的借款數目，竟比鐵路實籌資金，要多一倍以上。籌款成績較好的蘇路、浙路，借款也佔實籌股本的一半到三分一不等。

總括來說，清季商辦鐵路公司募集股本的成績問題，實在使人十分失望。爲什麼商路的成績這樣不良？這是我們現在要加以討論的問題。

(六)

清季商辦鐵路成績之所以不如理想，各鐵路公司籌集股款數額之所以遠在原擬目標之下，和當日中國國民所得微薄、儲蓄低下，以致資本缺乏，有密切的關係。在十九世紀八十年代，華北大多數農民，每戶每年的收入，平均只有75元；以一家五口來計算，則每人只有15元。⁹¹如擴大一點，就整個中國來說，同時期每人平均收入，據張仲禮估計，每年不過7.4兩，或十元多點。⁹²雖然當日社會上有少數人士，如作買辦出身的徐潤，曾經積有資財三百多萬兩，⁹³但買辦人數到底有限。而且，鐵路是一項投資大，回利期長的企業，買辦所追求的，只是目前的利潤，甚少作長期的打算。⁹⁴清季每人每年平均所得既然這樣微薄，當扣除消費以後，自然沒有多少餘款可供儲蓄。對於這些分散在各人手中的款項，當日又缺乏健全的信用機構來加以運用。因爲清季的信用機構，以錢莊爲主，錢莊的組織很落後，以重視個人關係爲特色，制度不很健全，從而不能在廣大人民手中吸收零星儲款，作爲鉅額及長期的資本，來幫助鐵路建設。⁹⁵

不特如此，自庚子事變後，由於應付賠款及外債的需要，從1902—1910年間，中國每年支付賠款及外債本息四千餘萬兩，約佔國家一年歲出的三分之一以上。⁹⁶每年扣除給外國的賠款及其外債本息後，中國人民能夠用作自己消費的國民所得自然更要減少，從而更沒有餘款來投資于鐵路了。

91 1883年八月三日《北華捷報》，頁136—137；原文未見，轉引自李文治編《中國近代農業史資料》第一輯（科學院《經濟史資料》，第三種，北京三聯書店，1957年），頁767。

92 Chung-li Chang, *The Income of the Chinese Gentry* (Seattle: University of Washington Press, 1962), pp. 296—297.

93 見全漢昇《從徐潤的房地產經營看光緒九年的經濟恐慌》，載氏著《中國經濟史論叢》，頁780。又據全漢昇《上海在近代中國工業化中的地位》一文，買辦祝大椿曾于清季在上海獨資經營源昌機器碾米廠、源昌機器織絲廠、源昌機器五金廠，資本額共一百萬圓，與人合資經營華興、公益、怡和源三廠，自出資本一百零一萬元，對上海工業化很有貢獻。這都可說是當日社會上財力雄厚的人。見同書，頁718。

94 Yen-Ping Hao (郝延平), *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge between East and West* (HEAS, 45, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1970) pp. 149—150.

95 《清季鐵路建設的資本問題》，頁239—241；《宣統政紀》卷56，頁6b，宣統三年六月癸未。

96 《清季鐵路建設的資本問題》，頁242。

除了支付鉅額的賠款及外債本息外，庚子事變後，清廷又因從事新政的建設而使財政支出增大。其中鐵路的修築，就是新政重要的一環。這對已成強弩之末的國家財政來說，無疑是百上加斤。因此，財力較弱的省分，對於商路資本的籌集，唯有乞靈於強迫性的捐輸。但這些款項的籌措，在方法及實施上，不無可議之處，籌款成績也隨着要受到限制。

商辦鐵路公司，多半利用鹽飭加價來籌集股款。因為食鹽是日常生活必需品，人民對於它的需要並沒有多大彈性，鹽飭雖然加價，消費者還是非買不可，故加價所得的款項，似乎比較可靠。但這項措施，實行起來，有很多缺點和限制。政府准許食鹽加價來幫助商辦鐵路公司籌款，目的在增加收入，但結果却令到私鹽猖獗，官鹽滯銷。以江西為例，在辦商路之前，該省官鹽每斤售價高達60(+)至80文，而私鹽價格，每斤不過在40(+)至50(+)文之間，故准鹽引地，給廣東、浙江、湖南的私鹽侵入，奪去市場，⁹⁷時有所聞。因為要開辦贛路，自光緒卅一年七月初一日起，食鹽每斤加價四文，結果該省「准鹽引地，被粵、閩、浙私鹽侵佔，幾居其半。」政府允許該省食鹽加價以籌路款，曾提出一條件，就是自開辦之日起，一年之內，必須銷足十一萬引，閏年則須銷116,000引。但開辦一年期滿，只銷鹽45,246引，鐵路公司因加價而收到的款項非常有限，而政府却較原額短收銀100(+)萬兩。兩江總督周馥不得不承認「官貴私賤，已屬不敵，本難再加。……在鐵路局所得無幾，而公家所損實多。」因此在一年期滿後，只好取消這項加價。⁹⁸

西潼鐵路開辦時，陝西巡撫曹鴻勛曾建議把食鹽每斤加價二文來籌募路款。但這樣一來，自山西運入陝省的潞鹽，銷路便要疲滯，故鹽商請求山西巡撫恩壽出面，向清廷代陳把陝省鹽斤加價撤銷。於是曹鴻勛的計劃，亦不得實行。⁹⁹

河南洛潼鐵路，因為資本缺乏，要以鹽斤加價的方法來籌集股款，議定食鹽每斤加價四文。但這項措施一旦實施，將要對山東食鹽在豫省的銷路，發生嚴重的影響。「查東鹽行銷豫、皖，夙稱滯岸。蓋因從前加價為數已多，民間貪賤食私，防不勝防。若再全數加收，官引愈滯，課款愈虧。」所以山東巡撫袁樹勛向清廷請求東鹽因豫築路而加之價減半，亦即每斤只加二文，再由清廷補助一文，共計三文，作為河南路捐。¹⁰⁰

⁹⁷ 《周集·奏稿》卷三，頁51b—52，《贛省准鹽試辦加價撥充鐵路經費摺》（光緒卅一年八月廿八日）

⁹⁸ 《周集·電稿》，頁4，《致軍機處、戶部電》（光緒卅二年六月廿二日）。

⁹⁹ 《路政篇》(r1.10)，頁216；《郵傳類編·路政》，頁53，《會奏議覆陝撫曹鴻勛奏陝西鐵路宜聯豫甘兩省辦法摺》；《德宗實錄》卷564，頁4，光緒卅二年九月壬子；《清續通考》，考7923，卷38，《征權考》十，《鹽法》；《東華錄》卷205，頁20，光緒卅三年二月丁亥。

¹⁰⁰ 《清續通考》，考7924，卷38，《征權考》十，《鹽法》。

因為要籌款收回津浦路，直隸省實施食鹽每斤加價四文的措施。可是，「直省鹽加價，而山東分文未加，以致直省鄰東引庫鹽價不平。」「加價愈多，官鹽愈貴，則民必食私。」為着要堵截私鹽，直隸每年花在十六處緝私分局的經費，每年達十餘萬兩。¹⁰¹

滇省因修築滇蜀鐵路，增加鹽價，每斤五文。結果，「……一加再加，成本過重，商力不支，陵私，緝私之侵灌，年甚一年。」¹⁰²

食鹽加價的最大缺點，在貧富不分，按一致的稅率徵收，結果貧民的負擔，遠過富人，以致常常引起人民的反抗。如河南西華縣，「前清光緒末年，鹽價每斤制錢三十二文，次因與築潼洛鐵路，每斤加價二文，人民猶誓死抵抗。」¹⁰³ 清季商路公司藉鹽斤加價來籌集股款時，對鹽商不時給予較大的優待。如直隸津浦路和河南洛潼路食鹽加價四文，股本餘利，鹽商得享一半。¹⁰⁴ 這當然引起人民的極大不滿。「今以全省〔直隸〕二千萬人無貧無富、無貴無賤之脂膏，半歸百數十家鹽商之利藪；十年之後，使彼坐享數百萬金之股權，小民何知，安能默認？」¹⁰⁵ 「惟〔河南〕食戶每日節省食品，充作公捐，將來利益尚無一毫歸本人私享，而鹽商取之食戶，入之公司，止一居間經手之人，反得享此利益。權利義務，輕重倒置。」¹⁰⁶ 於是直隸士紳與鹽商交涉，自宣統三年起，加價所得，按民三商一分配。¹⁰⁷ 河南諮議局亦議決把鹽斤加價收入股款，一律作為地方公股。¹⁰⁸ 可知以食鹽加價的方法來籌集路款，對當日大多數人民來說，無疑是一種很沉重的負擔。

101 《北洋公牘》卷11，《獻政》二，頁38b，《順直諮議局議決應攤路款加收鹽捐請一律改歸民股案》。

102 《錫良遺稿·奏稿》，頁678，卷六，《瀝陳滇省困難亟宜通籌補救摺》（光緒卅三年六月十三日）。

103 潘龍光等修、張嘉謀等纂《西華縣續志》（《中國方志叢書》，華北地方，以下簡稱方志·華北，第101號，台北成文出版社據民國27年開封建華印刷所鉛印本影印，民國57年），卷六，《財政志》，頁15，《稅捐》。

104 註101，頁38；《政治官報》第467號，宣統元年正月廿七日；頁8，《摺奏類·直隸總督楊士驥奏直隸應攤津浦路款請援豫案加收鹽捐摺》；《清續通考》，考7951，卷40，《征權考》12，《鹽法》；《宣統己酉大政記》卷十，《文牘》四，頁1，《度支部咨憲政編查館直督奏津浦路款加收鹽捐暫如所請辦理文》。

105 註101，頁38。

106 《清續通考》，考7951，卷40，《征權考》12，《鹽法》。

107 前引書，考7952，卷40，《征權考》12，《鹽法》。

108 同註106。

表十四 清代河南食鹽每斤售價遞增情況(單位:文)

| 時 期 | 許昌 ¹ | 滎陽 ² | 陝縣 ³ | 項城 ⁴ | 淮陽 ⁵ |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 清 初 | — | — | 10 | 38 | 16 |
| 乾隆(1736—1795) | — | 16 | — | — | — |
| 道光五年(1825) | — | 28 | — | — | 20 |
| 同治六年(1866) | — | 32 | — | — | 33 |
| 光緒初年 | — | — | 20 | — | — |
| 15—16年(1889—1890) | 32 | — | — | — | 32 |
| 20年(1894) | — | — | 23 | — | — |
| 30年(1904) | 42 | 40 | — | 42 | 42 |
| 32年(1906) | 43 | 43 | — | 43 | 43 |
| 34年(1908)* | 47 | 47 | 30 | 47 | 47 |

資料來源：1 王秀文等修、張庭馥等纂《許昌縣志》(方志·華北，第103號，台北成文出版社據民國12年寶蘭齋石印本影印，民國57年)，卷三，《籍賦》，頁8，《鹽課》。

2 張沂等輯，盧以治等纂修《續滎陽縣志》(方志·華北，第105號，台北成文出版社據民國13年河南商務印刷所鉛印本影印，民國57年)，卷四，《食貨志》，頁11b，《鹽引》。

3 歐陽珍等修、韓嘉全等纂《陝縣志》(方志·華北，第114號，台北成文出版社影印民國25年鉛印本，民國57年)，卷七，《財政》，頁7。

4 施景舜等纂修《項城縣志》(方志·華北，第102號，台北成文出版社據宣統三年石印本影印，民國57年)，卷八，《田賦志》，頁18，《鹽引》。按項城鹽引為2,211引，每引共重607斤7兩。

5 朱撰卿、高景祺等纂修《淮陽縣志》(方志·華北，第100號，台北成文出版社據民國23年開明印刷局鉛印本影印，民國57年)，卷四，《民政》上，頁16，《財賦志》。

附注：*洛潼路捐征收後之鹽價。

表十五 清季江西、直隸食鹽每斤售價遞增情況(單位:文)

| 年 代 | 江西 ¹ | 直 隸 ² | |
|-------------|-----------------|------------------|------|
| | 每斤加價 | 加 價 | 每斤共價 |
| 咸豐八年(1858) | — | 2 | 25 |
| 同治13年(1874) | — | 2 | 27 |
| 光緒21年(1895) | 2 | 1 | 28 |
| 26年(1900) | 2 | — | — |
| 27年(1901) | 4 | — | — |
| 28年(1902) | — | 4 | 32 |
| 30年(1904) | 2 | — | — |
| 31年(1905) | 4* | 4 | 36 |
| 33年(1907) | — | 4 | 40 |
| 宣統元年(1909) | — | 4* | 44 |

資料來源：1 《江西全省財政說明書·歲入部》，第八章，頁20—21，《鹽捐》。

2 王樹槐《庚子賠款》(中研究近史所專刊31，台北，民國63年)，頁169。

附注：* 因修築鐵路而實施的鹽斤加價。

表十六 1913年在直隸、河南行銷之長蘆鹽，其鐵路捐款在鹽稅中所佔的比重(單位：兩)

| 直 隸 | | | 河 南 | | |
|--------|-------|----------|--------|------|----------|
| 每引路捐數額 | 每引鹽稅 | 百分比 | 每引路捐數額 | 每引鹽稅 | 百分比 |
| 1.600 | 8.757 | 18.27(+) | 1.62 | 9.00 | 17.88(+) |

資料來源：S.A.M. Adshead, 前引書，頁47。

據前三表，可知清季鹽稅加價，幅度非常之大。以河南為例，從光緒卅年至卅四年，幾乎無歲不加。江西則在光緒廿一年至卅一年的十年內，鹽稅加價，前後達十四文之多。直隸的情形，更是變本加厲，七年（光緒廿八至宣統元年）之內，鹽價每斤竟增加十二文。以該省永平七屬為例，「自土藥、鐵路兩次加價，每斤制錢三十餘文，較從前價增十倍。……物不平則鳴，安得而不滋事耶？」¹⁰⁹湖南則在1901—1908八年內，鹽斤加價達十二文之多。¹¹⁰在鹽價大幅度增加聲中，商辦鐵路公司因籌集股款而引起的推波助瀾的作用，是不容忽視的。

除鹽稅加價外，清季商辦鐵路公司，又以徵收米捐的方法來募集股款，這當然也是帶有強迫性質的。安徽、湖南的商辦鐵路公司在一定程度上，都有賴于此項捐款的挹注。可是，安徽自征收米捐後，即引起出口米商極大不滿。¹¹¹光緒卅二年，米商邵振邦等以「業微捐重，勢不能堪」為理由，請求郵傳部蠲免，但受到拒絕。¹¹²光緒卅四年十月，米商以路工連展緩慢，咸表不滿。¹¹³茶商也援出口米商之例，拒絕繳納茶股，充作皖路資金。¹¹⁴因此，該路以米捐、茶股籌款築路的計劃，收不到預期的效果。湖南米捐也由於1909年水災歉收，豪商囤積居奇，私運食米出洋牟利，引起1910年四月的長沙搶米暴動，迫使地方當局讓步，¹¹⁵把湘米禁運，從而「無捐可收。」¹¹⁶

¹⁰⁹ 《清續通考》，考7945，卷40，《征權考》12，《鹽法》。

¹¹⁰ 《湖南全省財政說明書》，卷四，頁一。署大理院少卿王世祺說：「湘省自庚子賠款，加收口捐後，幾於無一事不從鹽務設法，以至民食日貴，每鹽一斤，須價百數十文，窮簷小戶，且有淡食之患。」見《政治官報》第1290號，宣統三年五月初八日，《摺奏類·署大理院少卿王世祺等奏湘路加抽各股請一律停止摺》。

¹¹¹ 米商反對米捐的理由，可歸納為以下幾點：（一）米捐徵收對象，首先是粵商，而於皖商則未及，似乎厚此薄彼；（二）米捐實施非常倉卒，米商事前並未預聞；（三）米捐期限定為四十年，並不妥當；（四）米捐徵收實行後，其他商品，也有可能徵收稅捐，其他省份，也可能因地方建設而效法皖省對各種商品徵稅，這樣商業勢必受到影響。參考《北新雜誌》卷13，頁12—22；原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1016—1018。

¹¹² 《路政篇》（rl.10），頁208；《郵傳部第一次路政統計表》，光緒卅三年，上卷，《路政沿革概畧·安徽鐵路沿革》，原書未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1016—1018。

¹¹³ 《通商各關華洋貿易總冊》，光緒卅四年，《蕪湖口》，1908年，下卷，頁52；原書未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1018。

¹¹⁴ 《金粟齋遺集》卷五，《復同鄉京官論安徽全省鐵路書》，頁3。

¹¹⁵ 詳見Arthur L. Rosenbaum, 前引文，頁701—710；丁原英《一九一〇年長沙羣衆的“搶米”風潮》，載中國科學院歷史研究所第三所《集刊》（北京中國科學院），第一集（1954年7月），頁200—207。

¹¹⁶ 《存稿》卷80，《電報》57，頁11b，《瑞制軍來電》（宣統三年七月初六日）。

土藥捐的征收，目的在籌措商辦鐵路公司股款，也因清廷禁種鴉片而無補于事。川路的建設，除租股外，土藥股本來是重要財源之一。可是，從1909年秋天起，川督趙爾巽、趙爾豐兄弟卻禁止鴉片的種植；由此引起四川經濟嚴重失調，暴動事件不時發生。¹¹⁷ 鴉片種植既被禁止，隨着鴉片徵收的土藥股自然要蒙受影響，鐵路的股款來源，跟着要受到制肘。

清季各省商辦鐵路，雖然想盡各種方法來籌集資金，却要遭受各種限制，以致成績不良，已如前述。此外，又有一極重要的癥結存在，那就是人事問題。清季商路的創議者及管理人，差不多全由官紳担任。雖然粵路的總理鄭觀應，是買辦出身，潮汕路及新寧路的總理張煜南和陳宜禧，分別為南洋和美國僑商，但他們都具有某種官銜，可說已經與官僚集團同化。¹¹⁸ 蘇路的協理張謇，為當日國內有數的大企業家，却是從傳統的科名出身的。他雖然自甲午戰後，離開政界，專辦實業，但不時仍與政界大員往還。他

表十七 清季商路主事人的身份分析

| 公司名稱 | 創議者a | 總理或總辦b |
|--------|---------------|---|
| 四川鐵路公司 | 四川總督錫良 | 刑部郎中喬樹枏 |
| 滇蜀鐵路公司 | (士紳)陳榮昌、羅瑞圖等 | 貴州學使陳榮昌 |
| 湖北鐵路公司 | 湖廣總督張之洞 | 湖北道員札鳳池 |
| 湖南鐵路公司 | (湘紳)龍湛霖、王先謙 | 江西臬司余肇康 |
| 廣西鐵路公司 | 廣西京官陸嘉晉等 | 廣西學使于式枚 |
| 廣東鐵路公司 | 廣州總商會、九善堂等 | 侍讀學士梁慶桂 |
| 潮汕鐵路公司 | 四品京卿張煜南 | 四品京卿張煜南 |
| 新寧鐵路公司 | 鹽運使銜陳宜禧 | 鹽運使銜陳宜禧 |
| 福建鐵路公司 | 福建籍京官張亨嘉等 | 內閣學士陳寶琛 |
| 浙江鐵路公司 | 浙省京官黃紹箕等及本地士紳 | 兩淮運使湯壽潛 |
| 江西鐵路公司 | 江西京官李盛鐸等 | 江寧藩司李有棻 |
| 安徽鐵路公司 | 安徽京官呂佩芬等 | 四品京卿李經芳 |
| 江蘇鐵路公司 | (在籍官紳)譚毓鼎等 | 商部右丞王清穆 |
| 津浦鐵路公司 | 大理寺少卿劉若曾等 | 學部左侍郎嚴修、署法部右侍郎王埶、翰林院侍讀學士黃思永、農工商部右侍郎楊士琦等 |
| 煙台鐵路公司 | 煙臺商人譚宗灝 | 煙台商人譚宗灝 |
| 河南鐵路公司 | 紳士王安瀾等 | 禮部左丞劉果 |
| 同浦鐵路公司 | (士紳)解榮祿、李廷勳等 | 甘肅藩司何福堃 |
| 西潼鐵路公司 | 陝西巡撫曹鴻勳 | 山西道員閻乃竹 |

資料來源：a 見表一。

b 祁龍威前引文，頁41。

117 S. A. M. Adshead, 前引文，頁97—98。

118 張煜南原籍廣東嘉應州，在南洋經商多年，因曾以巨款奉獻清廷及捐助賑款，先後被任命為清駐馬來亞檳城（Penang）的副領事，廣西補用道、候補四品京堂。參考“Chang Pi-shih and Nanyang Chinese Involvement in South China's Railroad,” 頁21；Yen Ching-hwang, “Ch'ing's Sale of Honours and the Chinese Leadership in Singapore and Malaya (1877—1912),” in *Journal of South East Asian Studies*, Vol.1, No.2, (Sept. 1970), pp.25—26；《德宗實錄》卷497, 頁16b, 光緒廿八年三月癸未。陳宜禧在美國金山各埠承辦鐵路工程，凡四十餘年之久；回國後，購有鹽運使職銜。見《軌政紀要·初編》，《章程》第一下，頁16b—17，《商部奏紳商籌辦新寧鐵路擬准先行立案摺》；《政治官報》第713號，宣統元年九月初八日，頁9，《摺奏類·農工商部會奏粵商陳宜禧籌築鐵路全工告竣請獎勵摺》。

的事業之所以能成功發展，與官僚力量的支持，很有關係。¹¹⁹ 鐵路這種新興企業，幾乎全由紳士掌握，就當日中國社會來說，絕非偶然。¹²⁰

在二十世紀初期，士紳們的積極參預商辦鐵路，表示他們的目光，要比從前遠大得多。可是，在相當大的程度上，他們還不免要受傳統的規範；他們的介入，並不導致新的人事制度和管理方法。反之，中飽、糜費、黨同伐異、畛域之爭的陰影却隨着他們的介入，而籠罩着各省的商辦鐵路公司。

清季的商辦鐵路，以川路、粵路的籌款成績較為優良。可是，鉅額的股款，却給予鐵路經營者以中飽舞弊的機會。川路股本管理人施典章，利用該路資金投機，終於使川路損失近三百萬兩，¹²¹ 便是最顯著的例子。粵路的情形，並不比川路良好多少。據由清廷委派調查粵路積弊的高雷陽道王秉恩說：「……各帳目紛紜糾葛，出入收支，既無一定規則，又無蓋用公司關防之簿籍。一經簽詢，輒諉為疏忽失察。……如收九十餘萬大元，並不註明大元，欲以角子相混。……其工程司處歷年購買外洋物料單據，總工程司鄺孫謀久匿不交，迭催數日，始將洋單交出。……反覆駁詰，鄺孫謀答覆，或前後異詞，或避重就輕，或問非所答，或飾詞推諉。」¹²² 贛路協理黃鶴雲串同工程師作弊，「故不數年，而以一極窮之舉人，一變而為鉅富。」¹²³ 「各課中，以採運課

119 Samuel Chu(朱昌峻), *Reformer in Modern China: Chang Chien 1853-1926* (New York: Columbia University Press, 1965), p.17; 嚴中平《中國棉紡織史稿》(北京科學出版社, 1963年), 頁138; 李陳順妍前引文, 頁216。

120 詳見T'ung-tsu Ch'u(瞿同祖), *Local Government in China Under the Ch'ing* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 1969, Paperback ed.), pp.182-183。

121 見《郵傳續編·路政》, 頁53b-56, 《四川鐵路公司虧倒巨款遵旨查核辦理摺》(宣統三年四月)。
《政治官報》第1285號, 宣統三年五月初三日, 頁14-16, 《摺奏類·郵傳部奏四川鐵路公司虧倒巨款遵旨查核辦理摺》; 《存稿》卷20, 《郵部奏疏》下, 頁20b-22, 《查辦四川鐵路公司虧倒巨款遵旨查核辦理摺》(宣統三年閏六月), 畧同。又川章南充縣鐵路租捐, 應收一萬九千數百兩, 但公司解款, 僅一萬三千五百兩, 餘款均被公司首腦瓜分。參攷《南充來函》, 載《川漢鐵路改進會第五期報告》, 光緒卅三年六月; 原文未見, 轉引自《保路史料》, 頁61。

122 《東方雜誌》第七卷第一期(宣統二年正月廿五日), 《文件》第一, 《奏牘》, 頁1-2, 《署理兩廣總督袁樹勛奏鐵路弊混摺》; [此摺又見於袁樹勛《抑戒齋奏牘輯存·奏劾粵省鐵路弊混亟宜整頓以裨路政摺》(宣統元年十月), 載袁榮法編《湘譚袁氏家集》(《史料叢刊續輯》21輯, 201冊, 台北文海出版社, 民國64年, 以下簡稱《袁集》), 第一冊, 頁107-108。] 另參考同書第一冊, 頁110-112; 《郵傳續編·路政》, 頁47-49, 《遵查粵路弊混情形摺》(宣統二年七月一日); 《宣統政紀》卷24, 頁23b-24, 宣統元年十月壬寅; 《清續通考》, 考11143, 卷369, 《郵傳考》十, 《路政》。另參考《民立報》, 第246號, 辛亥年五月念四日, 頁二, 《新聞》一, 《官紳兩面之粵路潮》; 第248號, 辛亥年五月廿六日, 頁二, 《新聞》一, 《官紳兩面之粵路潮》; 《張集》卷201, 《電牘》80, 頁27-28, 《致廣州張制台、鐵路總理梁震東京堂》(宣統元年二月廿七日午刻發); 《東方雜誌》第六年第四期(宣統元年三月廿五日), 《記事》, 頁47, 《粵路最新之風潮》。

123 《民立報》, 第154號, 辛亥年二月二十日, 頁四, 《新聞》二, 《南潯鐵路傷心史》。

爲優課長，……人皆以採運課爲發財課云。」¹²⁴ 湘路包修之人，「大都皆係本省士紳悉由運動而來，非工非商，純欲借此爲壟斷覓利計，以致尅扣工資或減少，靡所不有。」¹²⁵ 滇路主事人王鴻圖，則利用該路股款存入他經營之銀號的機會，貸出該筆款項牟利，可謂假公濟私。¹²⁶

清季商路公司管理人員的中飽舞弊，和他們隨意糜費，息息相關。贛路局中冗員，「不知凡幾，有終日不辦一事，而月領薪洋數百元者；亦有人在局外，而月領乾薪者，……路局有幾千百萬之鉅款，用之如泥沙。」¹²⁷ 該路之儲藏課「各項材料，任意拋棄，或被土工竊去貨賣，或被鄉人搬作壽材及器用，」以致「人皆呼儲藏課爲拋棄課。」¹²⁸ 該路之車輛課長、工程課長、採運課長之糜費，更比前述之儲藏課，有過之無不及。¹²⁹ 陝西西潼鐵路「草創之初，一事未舉，而遽爾設局聘工程師、總辦、提調委員以數十計。日費供億，坐糜鉅款。……方事之初，大吏本毫無辦理之實心，不過人云亦云，飭公牘之美觀，且藉此設局派員爲安置僚屬耳。」¹³⁰ 皖路因爲糜費過鉅，以致該路辦事人員被呼爲「路賊」或「賊蠹」，¹³¹ 川路對於股金的浪費，則有如下面所說：「……先招數百人〔鐵路工兵〕於未興工之數年以前，使年費巨金，……必設不招一股，不辦一事之局〔駐宜分局〕，坐使道員一、隨員三、上下五十人，年費薪俸房租數千金。」¹³² 河南洛潼路局之辦事人員之糜費情形，也不比前述商路好了多少。¹³³ 關於當日商辦鐵路的糜費情形，綜合起來約如下述：「往往股本尙懸，而設局派員，開支薪俸，人數既衆，費用遂繁，曠日無功，坐耗益鉅，必至所收股本，多糜於員薪局用之中。開工稽延，商民觀望，路政愈難起色。」¹³⁴

124 《民立報》，第128號，辛亥年正月廿三日，頁四，《新聞》二，《九江通信·南潯鐵路之一團糟》。

125 《民立報》，第124號，辛亥年正月十九日，頁三，《新聞》一，《湘路進行記》。

126 Roger V Des Forges, *Hsi-liang and the Chinese National Revolution* (New Haven & London: Yale University Press, 1973), pp.106—107.

127 見註123。

128 見註124。又《民立報》，第303號，辛亥年閏六月念二日，頁四，《新聞》二，《九江通信·南潯鐵路傷心史》記載該路材料處，「其經理原不過虛擲其名，坐食厚薪而已。……在廠小工遂乘間竊取；即以機器一廠而論，其螺絲釘一項，已不知盜竊多少。……一切材料，大半毀壞，只得作爲廢鐵。」

129 同註123；註124。

130 《東方雜誌》第四卷第三期（光緒卅三年三月廿五日），《社說》，頁39，《論陝西民變》。

131 《民立報》，第164號，辛亥年正月初一日，頁三，《新聞》一，《安徽路礦大搖動》。

132 西陽廣雲清稿《擬上川督岑宮保書》，載《新聞叢報》第四年第12號，《雜錄》六。

133 《民立報》，第326號，辛亥年七月十六日，頁四，《新聞》二，《河南通信·洛潼路事片片錄》。

134 《郵傳續編·路政》，頁51b，《覆陳查勘江西安徽鐵路綫投資大概情形摺》；《清續通考》，考11136，卷369，《郵傳考》10，《路政》；《政治官報》第554號，宣統元年三月廿六日，頁6—7，《摺奏類·郵傳部奏勘江西安徽鐵路綫投資大概情形摺》。

中飽糜費的程度，又可從築路成本的高昂及工程的不穩固看出來。以粵路為例，該路「接收已逾三年，……用款至七百四十餘萬圓。若將製造廠、車頭、車輛機器材料等銀，照商辦性質，攤入成本併計，約每里應需銀六萬五千餘圓。且由迎嘴站至源潭一帶，尚未鋪墊碎石。而自上年冬間，源潭開車後，直至本年八月二十二日，始接展至滘江口，計路一十餘里，內有叔伯塘路工及湖南橋翼牆，於三月間傾卸破裂。……至養路費，計自開車之日起，至宣統元年二月止，區區一百餘里之路，已用去銀十七萬餘圓，任意支銷，並無預算規定。」¹³⁵ 川路香溪至萬縣不過百哩，敷設三哩軌道，竟耗去資金300(+)萬兩。¹³⁶ 贛路用去款項200(+)萬，僅築成20(+)哩的鐵道。¹³⁷ 中飽糜費之嚴重，由此可見。

另一方面，鐵路公司內部組織的腐敗，也是導致清季商辦鐵路成績不良的一個重要因素。如津浦路「總、協理人多於郵，純為招搖賺人入股計，……終年不到路局之員，坐享甚鉅之乾修，其數甚夥。四省負擔外債，以供督辦之酬應。」¹³⁸ 公司的股東，多半只知爭權奪利，黨同伐異，甚少為鐵路的利益打算。粵路修築，進展不如理想，顯然和該路股東的紛爭衝突有密切的關係。「……溯自該公司〔粵路〕開辦以後，紳商意見不洽，副總辦又未能和衷，以致迭起風潮，時有衝突。最後則有查帳之齟齬，開會之喧鬧，種種擾亂，路工因之稽遲。……議論紛紜，情如散沙。」¹³⁹ 「粵路股東，誤於一股一議決權之語，於是每股僅五元，祇有交一、二期，僅洋一、二圓者，亦廁足會場。……大股東本人股分權數已多，又加以展轉代表，權數更多，故未開會之先，即知舉某人為總、協理，為董事，卒至公司中皆為其同黨。……小股東自知權數不敵，乃租

¹³⁵ 見《東方雜誌》第七卷第一期，《文件》第一，《奏牘》，頁2—3，《署理兩廣總督袁樹勛奏劾鐵路弊混摺》；（又見于《抑戒齋奏牘輯存·奏劾粵省鐵路弊混亟宜整頓以裨路政摺》，載《袁集》第一冊，頁108。）另參考《郵傳類編·路政》，頁48，《遵查粵路弊混情形摺》（宣統二年七月初一日）；《民立報》，第234號，辛亥年五月十二日，頁三，《新聞》一，《鐵路問題之笑風淚雨》；《張集》卷201，《電牘》80，頁26b，《致廣州張制台、鐵路總理梁震東京堂》（宣統元年二月十七日午刻發）；《東方雜誌》第六年第四期，《記事》，頁48，《粵路最新之風潮》；《清續通考》，考11142，卷369，《郵傳考》10，《路政》。

¹³⁶ 《民立報》，第159號，辛亥年二月念五日，頁3，《新聞》一，《川漢鐵路現象記》。

¹³⁷ 同註124。

¹³⁸ 見《東方雜誌》第六卷第二期（宣統元年二月廿五日），《調查》一，頁23—24，《津浦商股公司之組織》。

¹³⁹ 《郵傳類編·路政》，頁41，《請派大員監察粵路公舉總理協理摺》。同書，頁78b，《請改派梁誠總理片》也說：「查粵路開議之始，眾情之踴躍，集款之宏鉅，實為從來所未有。祇以股商各懷私見，致起爭端，事經一年，尚無收束。」

他人股票，即冒稱己票到會，以冀多得當選之。」¹⁴⁰「每遇公司辦事，輒為少數股東號召黨類，任肆囂張，真實股東多被劫制。」¹⁴¹「誠不啻一國三公，十羊九牧。」¹⁴²路局既然由少數人把持盤踞，鐵路工程的進展自然要大受影響，招股因而受到障礙。¹⁴³

其他的商辦鐵路，也像粵路那樣，由於股東的齟齬而影響鐵路的招股和修築。皖路「彩票風潮屢起，笑柄最多，近則協理與彩票坐辦大為衝突，」¹⁴⁴築路的步伐隨著緩慢下來。《北華捷報》曾有如下評論：「由蕪湖至廣德四百七十里長的皖路，須以2,950年來完成。」¹⁴⁵川路不單「紳與官鬩，紳且與紳鬩，」以致「筆舌互爭，各恃意見，此路迄無就功之一日。」¹⁴⁶該路選舉董事之種種黑幕，¹⁴⁷更令人深惡痛絕。蘇路股東「口主權而實營利」¹⁴⁸；河南洛潼鐵路，處處受到京官的挾制；¹⁴⁹贛路每開股東大會，則必然有一番劇烈爭吵。¹⁵⁰商路發展的前途，至此實是不問可知了。

商路的經營既然這樣不上軌道，人民對於購股，自然要裹足不前，股票價格也就跟着劇跌了。粵路路股，在宣統三年(1911)每圓下跌至二角至四、五角不等。¹⁵¹贛路股

¹⁴⁰ 《東方雜誌》第六卷第12期，〈記事〉，頁437—438，《廣東鐵路公司選舉總協理風潮記》；又見于《抑戒齋奏牘輯存·致郵傳部電》（宣統元年十月初四日），載《袁集》第一冊，頁153。又同書第一冊，頁152，《致郵傳部電》（宣統元年十月初三日）說：「查粵漢路開辦至今，弊竇叢生，為天下詬病。……今股東紛爭選舉權，其病根由於到會股東，權限漫無限制，……非按照商津，參以他省選舉定章，剔除種種弊竇，則雖選舉總協理有人，徒滋股黨風潮。」另參考《郵傳續編·路政》，頁50，《遵查粵路弊混情形摺》（宣統二年七月初一日）。

¹⁴¹ 見《民立報》，第241號，辛亥年五月十九日，頁二，〈新聞〉一，〈官商兩面之粵路潮〉。

¹⁴² 《東方雜誌》第七卷第九期，〈記載〉三，〈中國時事彙錄〉，頁256，〈粵省路事述聞〉。

¹⁴³ Edward J.M. Rhoads, 前引書，頁92—93。

¹⁴⁴ 《金粟齋遺集》卷五，〈復同鄉京官論安徽全省鐵路書〉，頁3；又參考《民立報》，第165號，辛亥年三月初四日，頁四，〈新聞〉二，〈蕪湖通信·皖路風潮之真相〉。

¹⁴⁵ NCH, Nov. 1, 1907, 276；原文未見，轉引自“China's Struggle for a Native-financed Railway System,” 頁483。

¹⁴⁶ 《路政篇》（rl.10），頁32。

¹⁴⁷ 《民立報》，第127號，辛亥年正月廿二日，頁四，〈新聞〉二，〈四川通信·川路攝影〉，〈董事之哭窮；選舉會之運動〉。

¹⁴⁸ 《民立報》，第124號，辛亥年正月十九日，頁五，〈新聞〉三，〈蘇路公司開會紀事〉。

¹⁴⁹ 同註134；又參考《民立報》，第221號，辛亥年四月廿八日，頁四，〈新聞〉三，〈河南通信·洛潼股東大會記〉。

¹⁵⁰ 參考《東方雜誌》第六卷第十一期，〈記事〉，頁361—365，《江西鐵路公司股東會衝突詳記》；第六卷第十二期，〈記事〉，頁416—418，《江西鐵路公司股東會衝突續記》。

¹⁵¹ 《郵傳續編·路政》，頁64，《遵旨籌畫川粵漢幹路收回詳細辦法摺》（宣統三年五月廿一日）；《外交史料·宣統朝》卷21，頁34b，《度支部等奏遵旨籌畫收回粵川漢幹路詳細辦法摺》（宣統三年五月廿六日）；《東方雜誌》第八卷第五號，〈中國大事記〉，頁11；《清續通考》，考11163，卷371，〈郵傳考〉12，〈路政〉；〈存稿〉卷17，〈奏疏〉17，頁32，《遵籌粵漢幹路收回辦法摺》（宣統三年五月，度支部、督辦鐵路大臣會奏）；《政治官報》，第1306號，宣統三年五月廿四日，頁10，〈摺奏類·度支部會奏遵旨籌畫川粵漢幹路收回詳細辦法摺〉。

價的面值，下跌的幅度也達到50%或以上。¹⁵²

和商路公司內部人事糾紛那樣，清季各商辦鐵路之間，各存地域之見，不能一氣呵成的修築，也影響到鐵路建設的成績。粵漢鐵路跨越粵、湘、鄂三省，由於三省各存畛域之見，把同一鐵路，劃分為粵、湘、鄂三段。這對於鐵路的股本招集及修築，損害自然很大。楊度曾對此加以分析，他說：「粵漢辦法最奇，三省分修，各舉其路。於是將一利息最大，招股最易之粵漢鐵路，變而為粵路、湘路、鄂路，成為一省之私。此議既定，乃有二弊一害。……至其一害，則在籌款。主分辦者，必謂三省紳民，分私其利益，即分負其責任。……責任既有所分，於是全路之人，忘其路為全國之幹路，但以為三省各私其事，與他人無與也。雖不禁其投股，而股自不來。即在三省之中，粵富而湘、鄂貧，粵亦不能以其餘財，代修湘路、鄂路。湘、鄂皆貧，鄂綫尚短，最苦者莫若湘，直無奈此路何矣。故三省分修之局，直無異扼湘、鄂之路，使不得成。……自三省分修之局定，而湘、鄂乃無以自款成自路之望。」¹⁵³ 實可謂一針見血之論。不單粵、湘、鄂三省因畛域不同而發生意見，就是廣東一省，也內部分歧，粵路當局和新寧路當事人因推廣路綫問題，彼此利益抵觸，各不相讓。¹⁵⁴

川漢路也因鄂、川各存門戶之見，而被分成兩段。「名實不符，以致兩省公司失其信用，……實為兩敗俱傷。」¹⁵⁵ 這可說是各存畛域之見的惡果。

陝西西潼鐵路全長只有三百里，若不能與河南洛潼鐵路接軌，「試問商旅之由東至西者，孰肯節省此三日之日力，出重資以乘汽車，重資財而勞轉運乎？」¹⁵⁶ 該路招集股款，不名一文，顯然與陝、豫兩省各存畛域有關。

鐵路劃界修築之弊，當日朝野上下，都洞悉明瞭。商部早在光緒卅二年指出：「……現在各省所定之路綫，往往省界分明，各存畛域。……通國之有鐵路，若支節為之，將來通國鐵路告成之日，勢必有參互複沓拮据枝指之虞，於日後修養之需，亦恐難操勝算。」¹⁵⁷ 寧夏太守趙惟熙也說：「近今省界過嚴，疆域既分，則於交通一事，尤

152 "China's Struggle for a Native-financed Railway System," 頁489。

153 《東方雜誌》第七卷第四期(宣統二年四月廿五日)，《記載》第三，《中國時事彙錄》，頁98—99，《十四記湘鄂路綫商借外款情形》。張之洞也有類似的意見，參考《張集》卷201，《電牘》80，頁26，《致廣州張制台、鐵路總理梁震東京堂》(宣統元年二月十七日午刻發)。

154 詳見《路政篇》(r1.10)，頁378—379、384—387。

155 《民立報》第85號，庚戌年十二月初三日，頁一，《來件·擬上郵部書——徵問各商辦鐵路公司是否同意？》

156 同註130。

157 《東方雜誌》第三卷第七期(光緒卅二年五月廿五日)，《交通》，頁141，《商部奏請預定路綫摺》。

多扞格。即以鐵路論，如粵漢、如川漢、如潼洛，一經越省，即意見難洽，彼此恆互相推諉。誠所謂築室道謀矣。」¹⁵⁸ 言論界巨子汪康年則謂，「夫所謂商辦云者，乃許本國之商人，以此為營業，而路則當以每一路起訖，而非以省為斷，以致東與東面之省割一路，西又與西面之省割一路也。」¹⁵⁹ 清季商辦鐵路既然被分割得這樣瑣細，自然談不上任何建設成績了。

最後，當日中國缺乏鐵路工程技術的人才，來幫助商辦鐵路的建設，也是清季商路不能健全發展的一個重要因素。¹⁶⁰

清季商辦鐵路的建設，先天已受國內資本缺乏的限制，而鐵路公司內部又人事複雜，中飽糜費，各存畛域，自然要影響到鐵路商辦成績的不良了。

(七)

我們不能否認，清季商辦鐵路曾經挽回中國部分的經濟主權，¹⁶¹ 可是付出的代價却非常之大。¹⁶² 由于商路建設成績的低劣，清季官員不得不對商辦鐵路的價值重新作出估計。張之洞本來是支持湘、鄂兩省贖回粵漢路自辦的大員，但粵、湘、鄂三省鐵路商辦成績的惡劣，却使他感到十分失望。因此，他對商路的態度，後來作一百八十度的轉變。在光緒卅三年，直隸、山東、安徽三省紳商要求廢除英德草約，收回津浦路自辦時，他對此事並不表示樂觀。他指出：「……若歸紳商自辦，十年亦難成功。一、無款；二、乏人；三、各有爭心，不能劃一；四、糜費必多。」¹⁶³ 「英、德代造，四年必成。十年贖路，屆期已積有餘利二千萬兩；內外三省僅須合籌三千萬，即可將全路收回。若由我自辦，則必須籌足五千萬。路尚未造，集股斷不踴躍，十年斷不能造成。粵漢鐵路爭回兩年，並未多修尺寸之路，可為前鑒。」¹⁶⁴

158 前引書第四卷第八期（光緒卅三年十月初二日），《交通》，頁163，《甘肅寧夏府趙太守惟熙上郵傳部請建西北鐵路摺》。

159 見宣統三年八月《芻言報》，轉引自汪詒年編《汪穉卿先生傳記》（《史料叢刊》，第一輯，5冊，台北文海出版社據民國27年杭州汪氏鑄版影印，民國55年），卷5，頁10b。

160 詳見“China's Struggle for a Native-financed Railway System,”頁523—525。

161 1909年，英人認為，他們在華的鐵路計劃，隨着收回利權運動的發展，已蒙受挫折。見 Mary Clabaugh Wright, “Introduction: The Rising Tide of Change,” in Mary C. Wright (ed.), 前引書，頁17。

162 關於晚清收回利權運動及中國近代化因此而受到挫折，參考John Schrecker, 前引書，頁241。

163 《張集》卷198，《電牘》77，頁21，《致天津袁宮保》（光緒卅三年四月初九日子刻發）。

164 《張集》卷198，《電牘》77，頁24，《致京李嗣香學士、三省公所諸君》（光緒卅三年四月十三日申刻發）。

郵傳部也看到當日商辦鐵路，「大多因人才缺乏，資本不充，往往擁虛名而無實效，」¹⁶⁵ 故選擇較重要的商路，規定其竣工期限，督促其着意建設，倘若不能如期完成，則由政府收回辦理。¹⁶⁶

在清末，由于袁世凱的推動，政府制定新的鐵路發展政策，就是：在與外人簽訂借款合同時，把權與利兩方面劃分清楚，即中國對鐵路主權決不輕易退讓，在不損害主權的情況下，則對外人給予合理的利潤，以求兩全其美。¹⁶⁷ 清廷開始對借債築路的政策，重新考慮。宣統元年，張之洞與英、法、德三國財團簽訂兩湖境內粵漢及鄂境川漢鐵路借款草約，借款550萬鎊。他指出該兩路工程浩大，非有五千萬兩的款，斷難成功。「欲成縱橫兩大幹路工程，舍借款無速能興修之方。築室道謀，歲月易逝。坐視東南精華內蘊之區，交通梗阻，何如早借鉅款，同時並舉？利源既開，籌還自易。」¹⁶⁸ 同時，清室大員如東三省總督錫良、兩廣總督袁樹勛、江蘇巡撫程德全、和雲貴總督李經羲等，也主張向美國大舉借債來修築鐵路。¹⁶⁹

因為以外債修築的官辦鐵路（如京漢、京奉），業務成績比較優良，清政府自然加強以外債築路的決心，同時對商路辦理成績之不良更感到不滿。宣統三年，給事中石長信提出幹路收歸國有，支路仍歸民營的辦法，¹⁷⁰ 清廷遂毅然決定把各省幹路收回國

165 《望崑堂奏稿》卷八，頁7b，《遵旨勸查商路修訂路律先擬大概辦法摺》（光緒卅四年六月十九日）。

166 如贛路、閩路、蘇路徐清段規定在宣統三年竣工，皖路、河南洛潼路等在宣統四年竣工；陝西西潼路在宣統五年竣工；山西同蒲路在宣統六年竣工。見王我臧譯四月廿五號至五月三號大阪《朝日新聞·論中國外債及財政前途》，載《東方雜誌》第八卷第四期（宣統三年五月廿五日），頁10；《郵傳續編·路政》，頁51，《覆陳勸查江西安徽鐵路路綫投資大概情形摺》；頁61b—62，《陝西設立鐵路公司選舉總理分別准駁摺》；頁64b，《覆陳勸查洛潼鐵路路綫投資大概情形摺》；《清續通考》，考11136，卷369，《郵傳考》10，《路政》。另參考《政治官報》第357號，光緒卅四年九月廿九日，頁6，《摺奏類·郵傳部派員勸查各省鐵路摺》；同書第575號，宣統元年四月十八日，頁十一，《摺奏類·郵傳部奏勸查洛潼鐵路路綫投資大概情形摺》，同書，第554號，宣統元年三月廿六日，頁6，《摺奏類·郵傳部奏勸江西安徽鐵路路綫投資大概情形摺》。

167 參考李恩涵《唐紹儀與晚清外交》，載中研院近史所《集刊》第四期（台北，民國62年），頁93。

168 《張集》卷70，《奏議》70，頁28，《商訂兩湖境內粵漢鐵路暨鄂境川漢鐵路借款合同摺》（定稿未發）

169 參考《東方雜誌》第七卷第九期，《記載》第三，《中國時事彙錄》，頁237—238、240—242，《借債築路大問題》；《錫良遺稿·奏稿》，頁1205，卷七，《密陳籌借外債以裕財政而弱敵勢摺》（宣統二年八月初六日）；《宣統政紀》卷32，頁6b—7，宣統三年二月甲午；《外交史料·宣統朝》卷21，頁18，《照錄滇督李經羲致郵部滇路須加借鉅款請商度支部並賜覆電》（宣統三年五月初三日）。

170 參考《東方雜誌》第八卷第四期，《中國大事記》，頁10—11；《清史稿》，頁555，《交通志》一，《鐵路》；《清續通考》，考11159，卷371，《郵傳考》12，《路政》。

表十八 清季京漢鐵路營業成績狀況表（單位：銀圓）

| 年 別 | 營業收入 | 營業支出 | 盈 利 | 佔郵傳部進款的百分比 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| 光緒25年(1899) | 175,514.89 | 194,278.17 | -18,763.28 | |
| 26年(1900) | 323,191.11 | 332,448.02 | -9,256.91 | |
| 27年(1901) | 597,476.76 | 490,751.08 | 106,725.68 | |
| 28年(1902) | 1,070,612.74 | 506,478.49 | 564,134.25 | |
| 29年(1903) | 1,620,559.63 | 659,519.89 | 961,039.74 | |
| 30年(1904) | 2,030,552.24 | 765,770.55 | 1,264,781.69 | |
| 31年(1905) | 5,237,848.17 | 1,786,274.35 | 3,451,573.82 | |
| 32年(1906) | 7,284,037.13 | 2,234,924.21 | 5,049,112.92 | |
| 33年(1907) | 8,177,560.00 | 2,740,885.06 | 5,436,674.94 | 42.53 |
| 34年(1908) | 9,693,358.00 | 3,330,181.00 | 6,363,177.00 | 37.54(-) |
| 宣統元年(1909) | 11,026,412.00 | 3,459,041.00 | 7,567,371.00 | 40.56(+) |
| 二年(1910) | 12,134,476.00 | 3,609,999.00 | 8,524,477.00 | 39.03(+) |
| 三年(1911) | 11,311,536.00 | 3,642,043.00 | 7,669,493.00 | 34.02(+) |
| 合 計 | 70,683,134.67 | 23,752,593.82 | 46,980,540.85 | |

資料來源：何漢威前引文，頁199—200，表13；頁203—204，表15。

營。¹⁷¹ 結果引起川、鄂、湘、粵四省人民激烈反對，四川的反應尤其強烈。爭路風潮蔓延愈廣，革命隨而發生，滿清王朝也跟着覆亡。清季商辦鐵路和辛亥革命的密切關係，¹⁷² 實在是值得我們注意的。

清季商辦鐵路的建設，和當日其他新政那樣，得益最大的，多為地方的士紳及其他既得利益階級；一般農民及小百姓，從中得到的利益非常有限，有時且反蒙其累，因為新政的實施，他們所受的騷擾最大。¹⁷³ 清季社會騷動事件頻頻發生，未嘗不與新政的

¹⁷¹ 《存稿》卷17，《奏疏》17，頁4，《覆陳鐵路明定幹路枝路辦法摺》（宣統三年四月）；《宣統政紀》卷52，頁29b，宣統三年夏四月己卯；《清續通考》，考11160，卷371，《郵傳考》12，《路政》。

¹⁷² 參考《鐵路國有問題與辛亥革命》，頁22—63；郭沫若認為「辛亥革命是四川保路同志會的延長。……辛亥革命的首功，應該由四川人擔負，更應該由川漢鐵路公司的股東們擔負的。」見《反正前後》，載《沫若文集》（北京人民文學出版社，1958年），第六冊，頁216、219。C. Y. Wang雖然認為缺乏足夠的證據來證明四川爭路領袖與其後的起事有直接關連，可是，就時間來說，四川爭路發生在武昌首義之前，政府無力應付四川的公開挑戰，對後來策動革命的各省知識分子產生一種心理影響，是很有可能的。見氏著前引書，頁278—279。

¹⁷³ 參考Edward J.M. Rhoads, 前引書，頁5、175—176、276—277；Chuzo Ichiko, "The Role of the Gentry: An Hypothesis," in Mary C. Wright(ed.), 前引書，頁302—303。四川的情形稍與其他省份不同，除普通農民外，士紳也因鐵路的修築而受到波及。因為「四川人民對於川漢鐵路的投資，主要來自年收田租十石以上而每年以百分之三來認購的租股。由此可以推知，川漢鐵路的股東半為地主階級；田租收入越大的地主，認購的鐵路股本當然越多。在當日擁有鐵路股票的地主中，有些是在社會上或地方政治上有權有勢的紳士，由於這些紳士的領導，再加上其他因素的影響，四川反抗鐵路國有運動的規模便越來越大，最後爆發成為打倒滿清政權的大革命。」見《鐵路國有問題與辛亥革命》，頁274。

推行有關，商路在其中所起的作用，着實不容忽視。¹⁷⁴

我們在上文已說過以鹽斤加價來籌集路款，加重人民的負擔，造成社會的動蕩；現在再看看增加田賦附加稅來籌集路款，對於當日小百姓的影響。

清季四川商辦鐵路，以強迫性質的捐稅來籌集股款，成績比較優良。在各項強迫性質的股款中，租股是最重要的一種。當川督錫良最初提議徵收租股時，他認為「川民富在於農，百分抽三，取不傷於富。」¹⁷⁵ 可是一旦推行起來，却有很多問題存在。例如四川留日學生說：「收租十石之人，一家八口，糊口已不敷，更從而徵收之，其生計必益艱窘。」¹⁷⁶ 度支部主事杜德輿的奏摺指出：「……穀捐之害，每不在上戶而在中、下戶。查川民歲收穀數十石至百石者最為普通，中、下戶大都有糧戶之名，無糧戶之實，或賣新穀以救急，而收穫無餘者有之，或押借款於富家，而田去糧存者有之，若概從十石以上抽捐，則與絕流而漁何異。……其尤害者，各州、縣嫌抽穀之煩瑣，每加入正糧同徵，謂之鐵路捐，而其實與加賦無異。凡納糧者，均勒令先上鐵路捐，而後准其納糧。若小民無力上捐，只能納糧，各州縣敢以所納之正糧，硬派為鐵路捐，而嚴科以抗糧之罪，鞭笞箠楚，監禁鎖押。藉抗糧之題目，辦愚柔之百姓，復何愛惜？慘無天日，無縣無之；以此賣妻鬻子、傾家破產者，不知凡幾。故民之視鐵路也，不以為利己之商業，而以為害人之苛政。」¹⁷⁷ 總之，當時的輿論，莫不以租股為擾民的苛政。¹⁷⁸

174 《國聞備乘》卷二，頁18b—19，〈鐵路〉說清季商路主持人，「……皆徒手號召，不名一文，不得已乃議捐派。閩、蜀敢捐最苛；皖、蜀舉捐最瑣。〔李〕經芳〔皖路主持人〕議抽米捐，蕪湖商驚徙遠避，幾釀大變。江西試辦鹽捐不一年，短銷官引十餘萬，乃改辦九江米捐，百物騰貴，窮民輕棄鄉里，遊食四方，盜乃盛於此時矣。」可為當日情形之寫照。

175 《錫良遺稿·奏稿》，頁559，卷五，〈川漢鐵路毋庸請派督辦摺〉（光緒卅二年正月廿八日）。

176 《改良川漢鐵路公司議》，光緒卅二年，四川省圖書館藏日本東京排印原件；原文未見，轉引自《保路史料》，頁51。

177 都察院代奏度支部主事杜德輿川漢鐵路呈摺，載《川漢鐵路改進會第六期報告》，光緒卅四年二月十七日，日本東京出版；原文未見，轉引自《保路史料》，頁57。

178 巫德源《論租股之弊害書》說：「此項租股，委各鄉保正清查地主之多少，按數抽穀，而保正乃借此為收受賄賂、報復仇怨之手段。如地主為其戚族或受其苞苴，則收租多者可以少報；如地主與之有嫌怨，或未行賄賂，則收租少者可以多報；……及至收穀之時，地主知其錯誤，呈請地方官更正，官則惟保正之言是聽。雖再四具呈，皆不准更改，且飭令照保正所報之數完納；稍有遲延，勢逼刑驅，無所不至。」（載《川漢鐵路改進會第四期報告》，光緒卅三年五月廿日，日本東京出版；原文未見，轉引自《保路史料》，頁59—60。）又《川漢鐵路改進會第六期報告》，編輯書記撰《涪州徵收租股紀畧》說：「租股之害，莫大於擾民；租股之弊，莫甚於中飽。其害在擾民也，小農下戶，餬口維艱，無股東之能力，必欲強迫為之，而十室空其九。……」（原文未見，轉引自《保路史料》，頁61。）又仲遙《嗚呼四川鐵路公司之股份！嗚呼四川人之財產》說：「鐵路原是交通惠利極善極美之要政，彼輩施之川省，實酷且虐之至也。……中有之戶，勒捐股本，按畝抽穀，捐作股本。官吏借事刁難，……搜刮待盡，民不聊生；日用物價，陡加數倍。中有之家，官吏任取其肥；貧苦之輩，刁者不免流為盜賊，拙者全家凍餓，死於溝壑。」（見《新聞叢報》第四年第17號，《雜錄》一，頁二。）又光緒卅三年，四川鐵路股東鄧代聰呈都察院奏稿說：「穀捐苛虐，川民受枷杖鎖押監禁破家者，

至於四川人民因租股而負擔加重的實際情形，我們可以下列兩表來作說明：

表十九 1908年四川田賦約計（單位：兩）

| 項 | 目 | 收集款項約數 |
|------|---|-----------|
| 定額 | | 669,000 |
| 耗羨 | | 100,000 |
| 平餘 | | 268,000 |
| 捐津 | | 4,200,000 |
| 租股 | | 2,000,000 |
| 其他浮收 | | 669,000 |
| 共計 | | 7,906,000 |

資料來源：Yeh-Chien Wang, *An Estimate of the Land-tax Collection in China, 1753 and 1908* (HEAM 52, Cambridge, Mass.: East Asian Research Center, Harvard University, 1973), Table 19, n.p.

表二十 1908年四川省平餘、租股及其他浮收率佔田賦額的百分比

| 地 區 | 平餘 | 租股 | 其他浮收 |
|--------|----|-----|------|
| 富 順 | 45 | 295 | |
| 犍 爲 | 44 | 289 | |
| 溫 江 | | 392 | |
| 巴 縣 | | 564 | |
| 估計平均比率 | 40 | 300 | 100 |

資料來源：前引書，表20，無頁數。

王業鍵認為盛宣懷奏摺中所說從1909—1911年初，四川由租股提供作修築川漢路的款項超出950萬兩，這數目只是四川當局收到之數額，真正從人民徵集的，遠比此數為多。¹⁷⁹單是在1908年，租股款額就佔川省全年田賦總數的25.30(—)%，即四分一左右，人民負擔的沉重，由此可知。

何縣蔑有？其無力繳捐，加以拳匪之名，……時有所聞。」（見《民立報》，第84號，庚戌年十二月初一日，頁一。）又宣統三年四月廿四日清廷上諭說川省「……按租抽股之議，名為商辦，仍係巧取諸民。……其中弊竇，不一而足；是貽累於閭閻者不少，而裨益於路政者無多。……茲際新政繁興，小民之擔負已重，……除農田歲獲，能有幾何？取求之而未有已時，其將何以堪？」（見《東方雜誌》第八卷第四期，《中國大事記》，頁19；《清續通考》，考11160，卷371，《郵傳考》12，《路政》。）又同年五月癸卯的諭旨說：「……商民集款艱難，路工無告成之望，川省較湘省為尤甚。且有虧倒鉅款情事，胥削脂膏，徒歸中飽，殃民誤國，人所共知。」（見《宣統政紀》卷54，頁8b—9；又見《清續通考》，考11162，卷371，《郵傳考》12，《路政》。）據川路公司說「……租股股東，大半出於編氓農戶。」（見《滿清野史》，台北文橋書局，民國61年，四編第14種，《辛亥路事紀畧》，頁8，《川路公司為呈明川路情形再懇電奏文》。）可知當日有不少農民，由租股的徵募而蒙受騷擾。

¹⁷⁹ *An Estimate of the Land-tax Collection in China, 1753 and 1908*, 頁22。

此外，四川地方志也透露出各縣人民的沉重負荷和對租征收的不滿，茲摘錄如下：

光緒末及宣統初之鐵路租捐，每糧一兩，納穀一石，每石作價二兩四五不等，亦係按糧照派，另設局所委紳收解。綜此計算，正糧一兩，徵糧至十四兩左右。¹⁸⁰ 鐵路集股捐……州牧顧思禮因章程內有集股最多者，調劑優缺或嘉獎，遂稟請認辦一千二百股。乙巳冬，嚴催掃解。已認買之股東及半，無法彌補；按糧攤派，出差鎖押勒繳。有數十人共認一股，不願領股票，但乞免累而已。連年旱災，公事浩繁，動以糧計，致田無人典買，稱貸亦絕；無故勒紳糧，認購足數，係從未有之苛酷。¹⁸¹

（新股）鐵路租股……年有盈縮，約征銀三萬六、七千兩，至庚戌年止。川省正徵輕於他省，而津捐均輸之數，亦畧相當。……比至鐵路租股，更加正徵四倍有半。百年之末政，概其可知矣。¹⁸²

若夫貸民給息者，則清末之……鐵路租捐，皆給符信，旋擲虛耗。……富者破其慳囊，中戶廢其事蓄，……貧弱乃倍於昔。¹⁸³

又鐵路租股的徵收，對巴縣的農民來說，可算是百上加斤的負擔，計正糧一兩，加徵租股銀五至六兩不等。¹⁸⁴ 由於川漢鐵路的修築，及川省出兵平定西康叛亂，並鞏固在該地的統治權力，川省財政發生極大的變化。從1909年起，四川不再有餘款協助他省，反之，却變為一需要別省協餉支持的地區。¹⁸⁵

180 陳邦倬纂《崇寧縣志》（四川文獻研究社編《四川方志》，以下簡稱四川，21，台灣學生書局據民國13年刊本影印，民國57年），卷三，《食貨門·田賦》，頁4。

181 周克堃纂修《廣安縣志》（四川，31，台灣學生書局據民國16年廣安縣教育局藏版影印，民國57年），卷16，《賦稅志》，頁14b—15，《雜捐》。

182 盧朝廷等纂修《富順縣志》（四川，12，台灣學生書局據民國20年刊本影印，民國56年），卷五，頁6b—7，《食貨》。

183 朱世鏞修，劉貞安等纂《雲陽縣志》（四川，30，台灣學生書局據民國24年鉛印本影印，民國57年），卷九，《財賦》，頁3。

184 王鑑清修，向楚等纂《巴縣志》（四川，6，台灣學生書局據民國28年刊本影印，民國56年），卷四上，頁17b—18，《賦役·田賦》。

185 S.A.M. Adshead, "Viceregal Government in Szechwan in Kuang-hsu Period (1875—1909), in "Papers on Far Eastern History" (The Australian National University, Department of Far Eastern History, Sept., 1971), p.49; "Sikang and the Revolution of 1911," 前引刊物 (March, 1973), p.67.

表二十一 四川若干地區租股徵收數額(單位:兩)

| 地點 | 時期 | 每年數額 | 數額 |
|-----------------|------------|------------|--------------|
| 巴縣 ¹ | 光緒卅一年 | 41,376 | } 234,900(+) |
| | 卅二年 | 41,376 | |
| | 卅三年 | 41,389 | |
| | 卅四年 | 41,790 | |
| | 宣統元年 | 34,710 | |
| | 二年 | 34,259 | |
| 三台 ² | 光緒卅一年至宣統三年 | | 140,000 |
| 犍爲 ³ | 光緒卅一年至宣統三年 | | 104,800(+) |
| 溫江 ⁴ | 光緒卅一年至宣統三年 | 23,150(-)* | 162,050(-) |

資料來源：1《巴縣志》卷四上，《賦役·田賦》，頁17b—18。

2謝勳等纂修《三台縣志》（四川，15，台灣學生書局據民國18年三台新民印刷公司鉛印本影印，民國56年），卷12，《食貨志》，頁18，《鐵路雜捐》。

3羅綬香等纂《犍爲縣志》（四川，108，台灣學生書局據民國26年成都協美印刷公司鉛印本影印，民國57年），卷12，《財政志》，頁4b。

4張驥修，曾學傳等纂《溫江縣志》（四川，2，台灣學生書局據民國十年溫江縣圖書修志局本影印，民國56年），卷3，《民政》，頁15b。

附注：* 每年平均實收額。

四川的情形尚且如此，條件不如四川的省分，也就不言而喻了。如雲南因修築滇越鐵路，徵收糧捐以募集路款，但理想與事實，始終距離甚遠：「滇省山多田少，……近年迭遭水旱，以致米糧匱乏，尤形困難。」¹⁸⁶「計自開辦〔糧捐〕以來，如數完納者，寥寥無幾。……禁烟之後，貧民自養，尙苦不給，何能勝此負擔？」¹⁸⁷「惟是頻遭荒旱，元氣大虧。小民終歲勤動，所入能有幾何？雖知路本爲現今急務，而攤數過重，銀價復昂，……有司催徵無術，閭閻覓食維艱，稟牘紛紛，請從緩議。」¹⁸⁸

¹⁸⁶ 《錫良遺稿·奏稿》，頁767，卷六，《爲實行禁烟擬請改縮期限力圖進步摺》（光緒卅四年二月初一日。）

¹⁸⁷ 《郵傳續編·路政》，頁69，《議覆滇省減收隨糧路股摺》（宣統三年）；又見《存稿》卷20，《郵部奏疏》下，頁50，《議覆滇省減收隨糧路股摺》（宣統三年八月，度支部會奏）。又參考秦光玉《陳少圃先生傳》，載方樹梅輯《滇南碑傳集》卷25，頁14；原文未見，轉引自《鐵路史資料》，頁1111。關於錫良在雲南禁烟的情形，參考Roger V. Des Forges, 前引書，頁99—101。

¹⁸⁸ 《雲南全省財政說明書》，《歲入部·田賦》，頁8，《隨糧鐵路股本》。又《外交史料·宣統朝》卷22，頁13b，《滇督李經羲呈內閣滇路收歸國有請旨飭下迅議電》（宣統三年閏六月十七日）說：「糧股一項，受虧已深。」

陝西更因西潼鐵路修築，以徵收糧捐的方法來籌集路款，終至激起民變。該省「丁糧愈重，百姓久已敝困，民力愈形不支，」而政府因商辦西潼鐵路在在需款，所以開收畝捐，消息一經傳播，「以故渭北各州縣人心惶惶，以有地爲累。爭先賤售，甚至連阡累陌有不索一錢，而甘心送人耕種。」¹⁸⁹ 這是由於「麥捐則畝有定數，收有定時，追呼催比，等於正供，民不得辭，且并不得以緩徵請。……納穀者給以股票，似矣！而股票之息，不以與民，反留爲學堂經費。……乃止有義務而無權利，……且已收者不發表支用之數，未收者不預示截止之期。」¹⁹⁰ 於是在渭南、扶風等縣，人民相繼「抗捐聚衆，」陝西巡撫曹鴻勛只得把這項捐輸停止。¹⁹¹

此外，安徽蕪湖的米價，每担從1904年的1.8圓，劇漲至1911年的2.8圓，很可能和當地徵收鐵路出口米捐有關。¹⁹² 湖南在宣統三年的預算中，歲出臨時地方行政經費爲9,237,000(+)兩，該省商路支用款項，即達915,700(+)兩，¹⁹³ 約佔全部歲出的9.92(-)%。因湘路的修築，湖南仿效川省，「按畝派捐，無異加賦。」¹⁹⁴ 租股以外，又有米捐、鹽捐、房捐等名目，致「似此層層剝削，不惟取之富戶，且致擾及貧民，」¹⁹⁵ 實在是「累上加累。」¹⁹⁶

人民的不滿情緒，自然要給革命埋下伏線，因此，商辦鐵路的重要影響，是值得我們重視的。

最後，清季八年因商辦鐵路而籌集到的超過六千萬兩的股款(每年平均爲7,888,771兩)，所代表的意義是什麼？¹⁹⁷ 對於這個問題，我們可以分幾方面來說明。從國民所

189《華字彙報》474號，光緒卅二年九月十一日，原文未見，轉引自《中國近代農業史資料》第一輯，頁319。

190 同註130，頁40。

191 《路政篇》(rl. 10)，頁216。

192 S.A.M. Adshead, 前引書，頁42。Adshead認爲米價騰貴，主要由於普遍的通貨膨脹和繁榮所致。不過除了這個因素外，蕪湖出口米捐的徵收，是否會刺激該地米價上昂，也是值得我們注意的。

193 《宣統政紀》卷39，頁30，宣統二年秋七月丁卯；《政治官報》第1022號，宣統二年七月廿九日，頁8—9，〈摺奏類·湖南巡撫楊文鼎奏預算次年財政并困難情形摺〉。另一項記載也說：「查湘省自米、鹽兩款撥助路工以來，歷年積虧至二百餘萬。」見《湘藩案牘鈔存》，第三冊，頁22，〈遵飭將賑糶米捐及衡、永、寶配銷監課兩款開辦撥收案牘並近三年征收實數開摺呈核詳文〉(宣統三年五月)；頁43b，〈請將米捐配銷監課兩款所填股票概歸財政公所管理詳文〉(宣統三年五月)。

194 《存稿》卷78，〈電報〉55，頁14，〈端大臣來電〉(宣統三年六月十二日)。

195 《宣統政紀》卷54，頁3b，宣統三年五月庚子；《清續通考》，考11160，卷371，〈郵傳考〉10，〈路政〉。

196 《存稿》卷77，〈電報〉54，頁8，〈寄武昌瑞莘帥〉(宣統三年四月十八日)；頁10b，〈寄楊俊帥〉(宣統三年四月十九日)。

197 清季商辦鐵路公司能於短期籌集到6,300(+)萬兩的資本，其中一個重要的因素，就是股票的面額較低，以粵路爲例，面額五元一股的股票，資本可在十八個月內，分三期繳交。首先繳納一元，其後繳納元半，到最後才繳納餘下的二元半，這樣，即使收入較低的人，都有購買的能力。這與其他的現代企業如招商局、啓新洋灰公司，每股動輒百兩，實在大有不同。參攷Wellington K. K. Chan(陳錦江)，*Merchants, Mandarins and Modern Enterprise in Late Ch'ing China* (HEAM, 79, Cambridge, Mass.: East Asian Research Center, Harvard University, 1977), p.136.

得方面來說，據估計，十九世紀八十年代的中國，紳士以外的普通百姓，扣除納稅後可任意支配使用的款額，每人每年平均不過4.9兩（紳士則為79.7兩）。¹⁹⁷那麼，清季商辦鐵路公司籌集的資本，即相等於1,287萬名以上的平民，每年扣除納稅後，可隨意支配的所得。又據另一估計，1842—1894的52年間，中國買辦的總收入為53,080萬兩¹⁹⁹（每年平均為10,203,846兩多點），清季商路公司在短短八年內所籌集的資本，即已相等於上述總收入的11.89(−)%；如以二者每年的收款額來比較，則鐵路股款約為買辦收入的77.31(+)%。

倘若我們拿清末政府歲入與商路籌集的款項作一比較，那麼，甲午戰爭前的十年，全國歲入平均為83,512,881兩，²⁰⁰商路的全部資本總數，約為該歲入數額的75.57(−)%。本世紀初（1902—1911年），中國歲入增加至29,200萬兩，²⁰¹商路總資本大畧相等此數的21.61(+)%，每年籌集到的股款則等於2.70(+)%。

宣統三年，清廷實施幹路國有政策，向英、美、德、法四國銀行團借款600萬鎊，修築川漢、粵漢鐵路，各為湖廣借款。按當時匯率1鎊=10元，²⁰²湖廣借款相當於6,000萬元或4,320萬兩，數額委實不少。可是，該款若與清季商路總資本比較，只及後者的68.45(+)%而已。

清末中國最大的企業漢冶萍公司的前身——漢陽鐵廠，在官辦時期，資本不過是6,037,865兩。²⁰³換句話說，拿清季商路的全部股款，轉移於投資鋼鐵工業，即可開辦十間規模與漢陽鐵廠相等的工廠。

在清末國內資金極度缺乏，國民所得水準甚低的情況之下，商辦鐵路在短短八年中，仍能籌集到超過6,000萬兩的資金，實在難能可貴。可惜，資金籌集後，並不能導致有效的運用經營，成績之善可陳，以致商辦鐵路並沒有對中國近代的工業化提供重大的貢獻。

198 Chung-li Chang, 前引書, 頁296—297、329。

199 Yen-p'ing Hao, 前引書, 頁104—105。

200 從光緒十一至二十（1885—1894）的十年間，全國歲入最少為光緒十一年77,086,461兩，最多是光緒十四年87,792,812兩，見《清續通考》，考8827—8828，卷66，《國用考》四，《賦額》。

201 Yeh-Chien Wang, *Land Taxation in Imperial China 1750-1911*, p.74, Table 4.3; "The Fiscal Importance of the Land Tax during the Ch'ing Period," in *JAS*, Vol. XXX, No.4 (Aug. 1971), p.838, Table I.

202 H.B. Morse, *The International Relations of the Chinese Empire* (Taipei: Ch'eng-wen Publishing Company, 1971, reprinted ed.), Vol. I, p.451, Appendix B.

203 全漢昇《漢冶萍公司史畧》（香港中文大學出版，1972年），頁39—42，表8。

版權為香港中文大學中國文化研究所
所有 未經批准 不得翻印

The Merchant-managed Railways in the Late Ch'ing Period

(A Summary)

Han-sheng Chuan and Ho Hon-wai

The first Chinese merchant-managed railway company appeared as early as in 1886; however, it was taken over by the Ch'ing government in 1895. Only after 1904 did the merchant-managed railways flourish. The rise of economic nationalism, and especially the redemption of the Canton-Hankow Railway from the American China Development Company opened the way for the trend of provincial merchant-managed railway companies one after another.

Roughly speaking, the capital raised by those companies came from two sources: 1) commercial funds, i.e., shares bought by the people, and 2) compulsory public funds. The latter took the form of surcharge of land tax, imposition of additional likin on some commodities such as rice, tea, porcelain, cloth, opium, indigo and paper, new taxation on stamps and house rentals, increase of salt price, proceeds of lottery, and coercive contributions from the people. The amount of capital raised during this period (1903-1911) can be tabulated as follows:

Table I Capitalization of the merchant-managed railway companies (in taels)

| <i>Names of railway companies</i> | <i>Capital subscribed</i> | <i>Percentage</i> |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Szechwan | 17,400,000 | 27.57(+) |
| Yunnan-Szechwan | 2,924,010 | 4.63(+) |
| Hupeh | 1,523,385 | 2.41(+) |
| Hunan | 5,350,853 | 8.48(-) |
| Kwangsi | 1,000,000 | 1.58(+) |
| Kwangtung | 14,100,607 | 22.34(+) |
| Swatow-Ch'aowchow | 2,178,626(+) | 3.45(+) |
| Hsinning | 2,335,284 | 3.70(+) |
| Fukien | 1,248,418 | 1.98(-) |
| Chekiang | 6,662,941(+) | 10.55(+) |
| Kiangsu | 2,951,075(-) | 4.67(+) |
| Kiangsi | 1,459,341(+) | 2.31(+) |
| Anhwei | 860,540(-) | 1.36(+) |
| Chefoo-Weihsien | 396,000 | 0.63(-) |
| Tientsin-Pukow | 1,400,000 | 2.22(-) |
| Lo-T'ung | 1,026,666(+) | 1.62(+) |
| T'ung-Pu | 292,421(+) | 0.46(+) |
| Hsi-T'ung | | |
| Total Amount | 63,110,168 | 100.00 |

From this table it can be seen that Kwangtung, Chekiang, Kiangsu, Szechwan and Hunan altogether had subscribed 73.62% of the total amount. Why did their achievements differ so greatly from other provinces? The answer is not difficult to find. Kwangtung, Chekiang, and Kiangsu are maritime provinces where foreign trade prospered. People of these three provinces have had a higher living standard as a result of the emergence of Hong Kong and Shanghai as the most important ports of China. The percentage of foreign trade they handled ranged from 41.6 to 29.1% in 1899-1913 and 53.6 to 44.32% in 1900-1910 respectively. As a consequence of overseas emigration, Kwangtung had a further advantage over other provinces. Large amounts of overseas Chinese remittance were channelled into this province annually. The investment of overseas Chinese played a very important role in the provincial railway enterprise in Kwangtung. Unlike other provinces, Kwangtung, Chekiang and Kiangsu did not have to rely on compulsory public funds. Under these circumstances, they were comparatively free from the bureaucratic interference which proved to be more a hindrance than a help in the fund raising campaign.

In Szechwan and Hunan, because of their land-locked geographical setting, foreign trade had not developed so greatly as that in Kwangtung, Chekiang and Kiangsu. Besides, Szechwan and Hunan were often under the sway of mandarins and could not have the same autonomy in the management of railway affairs as the above-mentioned provinces. How could they raise so large an amount of capital to meet their requirement? The answer lies in the fact that agricultural productivity is extremely high in these two provinces. Subscriptions out of rents were set up in both provinces and a special levy on the export of rice was collected in Hunan alone. As compared with those in Kwangtung, Chekiang and Kiangsu, capital subscriptions in Szechwan and Hunan were not meagre.

On the other hand, most provinces were not so favorably situated as Kwangtung, Chekiang, Kiangsu, Szechwan and Hunan, and their capital raising was disappointing.

Did the merchant-managed railway companies contribute greatly to the railway development of China? The answer is negative. On the eve of the revolution of 1911, only 1,482 *li* were built out of the projected 8,924 *li*, and the result of capital subscription was far from satisfactory.

Table II Comparison of the *li* being built with the projected *li* in the merchant-managed railways

| Names of railways | <i>li</i> being built | Projected <i>li</i> | Percentage |
|------------------------|-----------------------|---------------------|------------|
| Szechwan | 30 | 2,300 | 1.30(+) |
| Yunnan-Szechwan | — | 700 | — |
| Hupeh | — | 1,560 | — |
| Hunan | 105 | 1,370 | 7.66(+) |
| Kwangsi | — | 306 | — |
| Kwangtung | 193 | 408 | 47.30(+) |
| Swatow-Ch'aochow | 76 | 76 | 100.00 |
| Hsinning | 164(+) | 90 | 182.22(+) |
| Fukien | 56 | 90 | 66.22(+) |
| Chekiang | 517 | 234 | 220.94(+) |
| Kiangsu | 160 | 130(-) | 123.07(+) |
| Kiangsi | 106 | 240 | 44.16(+) |

| Names of railways | li being built | Projected li | Percentage |
|-----------------------|----------------|--------------|------------|
| Anhwei | — | 280 | — |
| Chefoo-Weihsien | — | 720 | — |
| Lo-T'ung | 60 | 370 | 16.21 |
| T'ung-Pu | 15 | 110 | 13.63(+) |
| Hsi-T'ung | — | 300 | — |
| Total | 1,482 | 8,924 | 16.66(+) |

Table III Analysis of the Result of Capital Subscriptions among the Provincial Railway Companies

| Names of Railway Companies (1) | Estimated Costs of Construction (in taels) (2) | Projected Capitalization (in taels) (in dollars) (3) | | Actual Capitalization (in taels) (in dollars) (4) | | (4) as Percentage of (2) | (4) as Percentage of (3) |
|-----------------------------------|---|--|------------|---|------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | |
| Szechwan | 73,000,000(+) | | | 17,400,000 | | 23.84(-) | |
| Yunnan-Szechwan | | 24,000,000 | | 2,924,010 | | | 12.18(+) |
| Hupei | 76,000,000 | | 36,000,000 | | 2,040,459 | 2.00(+) | 5.67(-) |
| Hunan | | 14,300,000 | | 5,350,853 | | | 37.42(-) |
| Kwangsi | | | 30,000,000 | | | | |
| Kwangtung | | | 20,000,000 | | 19,584,176 | | 97.92 |
| Swatow-Ch'aochow | | | 2,500,000 | | 3,240,000 | | 129.60 |
| Hsinning | | | 2,500,000 | | 3,243,450 | | 129.74(-) |
| Fukien | | | 6,000,000 | | 1,733,915 | | 28.90(-) |
| Chekiang | | | 6,000,000 | | 9,254,085 | | 154.23(+) |
| Kiangsu | | | 6,000,000 | | 4,098,715 | | 40.99(-) |
| Kiangsi | 20,000,000 | 5,000,000 | | 1,459,341 | | 7.79(+) | 29.19(-) |
| Anhwei | 20,000,000 | 4,000,000 | | 860,540 | | 4.30(+) | 21.51(+) |
| T'ung-Pu | 20,000,000 | 2,000,000 | | 292,421 | | 1.46(+) | 14.62(+) |
| Hsi-T'ung | | 4,000,000 | | | | | |
| Lo-T'ung | | | 15,000,000 | | 1,540,000 | | 10.26(+) |
| Tientsin-Pukow† | | 7,000,000 | | 1,400,000 | | | 20.00(-) |

† (for Chihli section only)

Why were the performances of the merchant-managed railways so discouraging? The answer to this question can be sought from three dimensions. First, unlike those industrialized countries, national income was low in China, so disposable money for railway construction was scarce. And what is more, after the Boxer Uprising, more than one third of the national expenditure was spent on the payment of foreign debts and indemnity annually. The ordinary people had been taxed to the utmost, so they had no surplus savings to buy railway shares. Secondly, most of the executives of the provincial railway companies were so parochial and selfish that they had no inter-regional co-ordination. As a result, the railway construction was slowed down, and the enterprise was never put on a firm base. Last, but not least is the problem of the personnel of the companies. Railway management is a science of business administration, but the majority of the

executives of the provincial railway companies came from the gentry class, which lacked the business acumen necessary for tackling their existing problems. What they cared about was only the aggrandizement of their personal wealth and power. Inevitably, corruption and personal strife became prevalent. The embezzlement of over two million taels by Shih Tien-chang 施典章, the business representative of the Szechwan railway company in Shanghai, is only one of the most notorious examples. In Kwangtung, despite the fact that capital had been duly subscribed, little progress was made on account of personal strife. Moreover, nepotism prevailed as most of the staff in the organizations were sinecurists. Extraordinarily high costs of construction and operation were natural reflections of such phenomena. Consequently, the price of the shares collapsed.

In contrast to the stagnation and confusion of the merchant-managed railways, the two national railways, Peking-Hankow and Peking-Mukden, made noticeable success. In this way, many officials urged the Ch'ing court to reconsider its former stand in promoting the establishment of merchant-managed railway companies. Even Chang Chih-tung, once a staunch patron of the provincial railway scheme, now reverted his former stand and had recourse to foreign loans for railway construction. After reviewing the memorial of Shih Ch'ang-hsin 石長信, the supervising censor, the Ch'ing government announced that it would nationalize all the trunk lines within the country in 1911. This was against the interest of the gentry class, especially those of Szechwan, who had vested interest in the railway building scheme. The dissenting voice was not heeded by the government. On the contrary, the latter intended to suppress the opposition by force, and this led to the revolution of 1911.

As with other new measures implemented in the late Ch'ing period, the merchant-managed railways only swelled the purses and influence of the gentry at the expense of the peasants and common people. In the provincial railway fund raising movement, the peasants were forced to donate most, but few fruits could they share. It is no wonder that they felt they had been victimized. Once their indignance burst, it was like the eruption of volcanos that would cause great harm. Indeed, to a great extent, the ubiquitousness of social disturbances was related to the hostility of the peasants toward the abusive measures of the provincial railway companies as in the case of Shensi. Sometimes, even the Ch'ing government was ready to make concessions to the peasants and would put a stop to those irrational and burdensome measures initiated by the provincial railway companies.

To raise more than sixty million taels within so short a span of time is certainly not an easy task, especially for a country which was on the verge of bankruptcy. It is equal to 75.57% of the average annual revenue (83,500,000 taels) from 1884 to 1894, or the annual disposable income of 12,000,000 persons in the same period. Ten large iron works with capitalization comparable to that of Hanyang could be established if this amount had been invested in the building of iron and steel industries.

In conclusion, though the merchant-managed railways proved unsuccessful, its historical significance can hardly be underestimated.