

China's Quest for Railway Autonomy 1904-1911. By Lee En-han. (Singapore University Press, 1977. xx + 316 pp. Bibliography; Index.)

晚清的收回路權運動，是中國鐵路發展史中一個極為重要的課題。中外學者分別從不同的角度，對這個問題作出詳盡而深入的研究。前中央研究院近代史研究所研究員，現任教於星加坡大學的李恩涵先生，要算是其中最具成績的一位。本書的前身是作者在加州大學聖巴巴拉（Santa Barbara）分校的博士論文，其中部份且曾在臺、港的學術刊物發表。現在作者把他的博士論文，加以修改及擴充，作為專著出版。本書的問世，標誌着學者對晚清收回路權運動的研究，已開始初步作出一綜合性的總結，並在現階段的研究基礎上，樹立起一個里程碑。

除導論外，全書共分七章。裏面分別對收回路權運動的源起及形成，運動的發展階段，及國人斥資自建鐵路的努力，都有清楚的交待和精到的剖析。

作者在討論收回路權運動這個課題時，並不像其他一般有關著作，把着眼點集中在中國的主動方面，而忽略了中國的對手——西方列強——的反應。作者能以面面兼顧的態度去處理這項複雜的問題，顯然由於他曾廣泛參考過各有關國家，特別是英、美、日的外交檔案。他指出在華最具影響力的國家是英國，英國對華政策的改變，對中國的局勢產生重要的影響。英國的基本目標在於維持國際現狀，並與其他列強一起支持一個能保持國家獨立、穩定、進步的中國政府。事實上，從1905—19年，英國一貫率先在華採取調和政策。英國的立場，有助於中國對原來的鐵路協定作有利的解釋，從而着手收回路權。（頁37—38）英外交大臣格雷（Sir Edward Grey）在1906年八月卅一日給駐華大使朱爾典（John N. Jordan）的機密訓示，即充分揭示英國對華的一般政策。格雷認為以武力或壓力在華索取讓與權的政策已過時失效，該政策並可能帶來災禍。英國政府期望中國能在實質上履行從前有關讓與權承諾的義務，假如中國政府承認這一點，則英國政府不會壓迫中國給予有礙體面的新的讓與權。（頁198）以後的中英廣九、蘇杭甬、津浦路權等交涉中，英國政府的基本態度是富有彈性、傾向克制和妥協，避免使用武力以壓迫中國就範的。關於其他列強在日俄戰爭以後的對華政策，作者也一一加以分析。（頁35—37）因為外人在華得到的路權，大多有條約作為法理的根據，收回路權運動無形中成為對外交涉的一部份，如不了解交涉雙方的立場及政策，就不容易對事態的發展作出合理而全面的解釋。從這個角度來看，作者已充分的做到知彼知己的地步，論點及見解自然超越前人，這是第一點值得稱道的地方。

其次，作者研究收回路權運動這項目時，所注意的目標及對象，也比一般論著來得廣闊。他指出除了地方的紳商外，地方或中央政府的官員，也在各種鐵路建設計劃中，佔了極為活躍的地位。（頁273）對於袁世凱、唐紹儀在收回路權運動的努力及策略，

作者都作出了極為精闢的分析。像盛宣懷一樣，唐紹儀對於外人在華的鐵路投資，所持的態度是審慎的，但他同情地方紳商對外國鐵路借款作合理的重新估價。他認為任何的收回利權運動，應該基於原約作合理、確切、嚴格的解釋，或以外人得到讓與權後，對協定的明文有不當的措置為根據。（頁151—152）在收回路權的談判中，他極力避免跟外人決裂，他所着重的是逐步改善中國在外資鐵路中的地位，設法改變外人控制的局面。（頁158—159）在滬寧、廣九、津浦的借款談判中，大多以唐紹儀所擬定的方針進行，而取得一定的成績。這個時期（1905—08年）鐵路借款的實收額，從1905年公認的九折，改善為九四五折、九五折、九五五折，以至九七五折。借款清還的期限從四十、四十五或五十年，縮短至平均三十到廿五年。此外，對外人享有購買鐵路用料及二成餘利的特權，也有所限制。（頁231）在袁世凱發起之下，連接北京至張家口的鐵路，於1904年着手動工修築。該部長125哩，工程艱鉅，在克服各種困難後，終於在1909年九月竣工，修築費用為國幣\$10,459,552圓，是同期政府監督修建的鐵路中，最廉宜的投資。（頁122—123）面對日、俄在東北邊省盤踞根深蒂固的鐵路利益，中國在該地收回路權的奮鬥，與其他地區一般模式不同。在東北地區，中國所着意的不再是改善其在外國鐵路利益中的地位，或收回部分權益，它迫得採取不同的方法及手段以補救不利的局勢。中國盡力在東北建設新的鐵路，鼓勵日、俄以外的列強在該地區的投資，以抵消日、俄的勢力。換句話說，中國利用鐵路建設計劃，故意在東北煽起國際性的競爭，從而逐步收回利權。（頁232）作者能全面正確的分析清季各階層在收回路權運動的作用，特別指出政府官員扮演的角色，並不是被動旁觀者，同時詳論他們的收路政策，因此對瞭解日後清廷與地方紳商在路權收回運動中的分歧及衝突，作出重要的提示。

在分析清季收回路權運動的發展階段方面，作者對每階段發展的特色，都能把握到其中的關鍵，提出精到的見解。他認為整個路權收回運動，可分為三個階段：第一階段開始於1904年，以1905年八月贖回美國合興公司修築的粵漢鐵路為結束。在這階段中，清廷尚能透過地方當局來控制地方紳商。第二階段包括1905—08三年，這時期的特色是地方紳商佔有支配性的地位。這種情形，在東南各省，特別明顯。政府對地方紳商的管制開始鬆弛，彼此在發展鐵路方面，出現分歧，並導致正面衝突。同時，盛宣懷失去往日舉足重輕的地位，唐紹儀代之而起，成為主持中國鐵路建設最有勢力的官員。（頁149）這時期經一番交涉後，中國全部或部份收回的路權，計有：滬寧、廣九、蘇杭甬、津浦、京漢等鐵路。1908—11年，可說是收回路權運動的尾聲，清廷對收回路權的熱心逐漸消失。在鐵路政策方面，也激劇改變，大規模借外債築路的政策死灰復燃，置全國民情於不顧。1911年五月實施鐵路國有政策，觸發四川起義，間接造成辛亥革命。在整個收回路權運動中，中國採取的方式，據作者的分析，有以下四種：（一）利用外人未能遵守原訂築路正約中規定的事項為口實，由地方紳商出面強硬請求廢除原有合約，拒絕承認外人再有承辦該路的權利；（二）設法補救或否定中外雙方原先簽訂的

草約；（三）根據原訂合約的明文規定，在清廷的主持下，備價贖回該項路權，改由中國自行管理路政；（四）在最不得已的情況下，設法引進其他國家的鐵路投資，以對抗當時外國在華鐵路利權方面所已佔有的深厚勢力。（頁269）以上的一番精密剖判，顯然把握了清季收回路權運動的發展方向，並說明了運動的多面性。

作者能對清季收回路權運動，加以全盤的及大刀濶斧的整理，而非斤斤於枝節的營求，不為一曲之見所囿。可是，本書牽涉的問題，錯綜複雜，間有謬誤及可資商榷的地方，自然不可避免。

在頁28中，作者說商部協助組織全國第一家國家銀行——戶部銀行，而該銀行又合併了盛宣懷較早建立的中國通商銀行。這項報導，與當時的事實顯有出入。事實上，中國通商銀行在最初開辦時，雖曾向戶部借款一百萬兩，以官督商辦方式經營，但官款隨即續漸清還。至1906年底，餘下的官款債項只有二十萬兩。（參考 Albert Feuerwerker, *China's Early Industrialization: Sheng Hsüan-huai and Mandarin Enterprise*, New York: Atheneum College Edition, 1970, pp. 239—240；又杜月笙說該項官款，在1897年十月商借，議分五年攤還，至光緒廿八年〔1902〕還清，純留商款。見氏著《五十年來之中國通商銀行》，載《五十年來之中國經濟》，周開慶主編《近代中國經濟叢編》之四，台北京華書局，民國56年，頁三。）對於中國通商銀行的譯名，頁28作 Imperial Bank of China，頁66作 Commercial Bank of China 前後名稱的不同，作者並沒有交待清楚。查該行成立之初，清廷即在帶有條件的情況下，授予它發行銀圓、鈔票的特權，所以當時的英文名稱為 Imperial Bank of China；辛亥革命之後，民國肇興，該行成為純粹的商業銀行，英文名稱也更易為 Commercial Bank of China。（見 Feuerwerker，前引書，頁229—230；杜月笙前引文，頁4—5。）

作者又說漢陽廠在1895年被盛宣懷控制後，轉變為一所商營企業。（頁123）按張之洞經營官辦的漢陽鐵廠，因資本短絀，燃料缺乏，出鐵不多，到了光緒廿二年（1896）即不能維持下去，便改為官督商辦，由盛宣懷出任督辦大臣。到了光緒卅四年（1908），盛氏把漢陽、大冶、萍鄉三廠改組為純粹商辦的漢冶萍公司。（見全漢昇教授《漢冶萍公司史略》，香港中文大學，1972年，頁2。）作者上面所說有關漢陽鐵廠一段話，並不完全與歷史事實切合。

有關國人斥資自辦鐵路的努力，本書有專章予以介紹。對於當日商辦鐵路的資本籌措、建設成績，以至失敗癥結所在，都有一語中的的見解。作者根據謝彬的研究，指出在1905—13年，地方商辦鐵路的資本總額共國幣11,310萬圓，估計其中只有國幣5,190萬圓來自真正商款，其餘的6,120萬圓，為各省附加稅所得，即所謂捐或股。（頁134）作者在這裏只籠統的採自他人的粗略統計數字，並沒有深入進一步探求各路資本總額中，商款比例佔多少？其他帶有強迫性質的公款比重怎樣？各種強迫性質的公款中，那一項目最具重要性？如作者能把以上各項再細加分析，內容當更為充實精采。

對唐紹儀及盛宣懷二人的性格及他們對路政的見解，作者在書中有極為深刻的分析比較。他認為就個人材能而論，二人都富有行政的能力；在處理外交事務方面，俱為傑出的人才。可是，在各項鐵路交涉的談判中，盛缺乏像唐一樣的斤斤計較的技巧。唐、盛二人分別是在本世紀初年中國官場中，現代式及半現代式官僚的象徵。（頁153）在討論唐、盛二人在收回路權運動中扮演的角色時，作者常流露出揚唐貶盛的態度。盛宣懷在中外的路權交涉中，喪失了很多重要的權益，值得非議之處，着實不能隱諱。唐紹儀在袁世凱的支持下，把很多在盛宣懷主持路政期間所喪失的路權逐步收回，提高國人在路政管理的發言權及地位，功績自不可沒。但二人表現大相逕庭的關鍵，在於中國的政治局勢，隨着時間的推移而改變，唐、盛二人優劣表現的線索，也可以在此尋求。盛宣懷主持路政，正值甲午戰後，國勢江河日下，列強在華展開路權爭奪戰，瓜分迫在眉睫之時。反之，唐的處境，遠比盛幸運。當時日俄戰爭結束不久，列強忙於重新部署，對中國的壓迫比前鬆弛。中國對外交涉的經驗累積，也比以前豐富。輿論及民情的激昂，迫使唐不敢重蹈盛的覆轍。可以這樣說，盛的招人物議，繫於因時廢事，唐則善於把握時勢，所以能成為時代的寵兒。

在介紹中國在東北地區，希望透過其他列強，特別是英、美等的投資，來抵銷俄、日在當地強固的勢力方面，作者對美國駐瀋陽副領事斯戴德（Willard D. Straight）所扮演的角色，和美國在東北實施金圓外交政策的失敗，仍未能探索出真正的根源。在作者筆下，斯戴德差不多被描述為美國方面具決策性的人物。事實證明，這個傳奇性人物的作用，經過撰寫他傳記的Herbert Croly渲染，學者也跟着墮進錯覺的陷阱中，不自覺的習以為然。本書作者也不能例外。據最近一位學者指出，因與斯戴德同時期有關人物的文書資料，數量甚少，或未公諸於世，於是歷史學者在研究這時期美國在東北的外交時，只有倚靠數量豐富的斯戴德文書，並過高估計其價值。斯戴德不過是一個野心的混水摸魚人物、投機的冒險家，他的觀察並無個人之處。在中國對美國的態度、美國在東北未來的商業、財政，和其他相關的重大問題上，他經常犯自欺欺人的毛病。（見Michael H. Hunt, *Frontier Defense and the Open Door*, New Haven and London: Yale University Press, 1973, pp. 259—263.）東北鐵路中立化的失敗，並不單純由於日、俄的反對，美國本身的失策，也要負一部份責任。首先是美國國務卿諾克斯（Philander Knox）過度低估中國政壇內部對東北政策的分歧，以至在關鍵性的時刻，被錯誤的情報所導引。美國在1910年對東北的陌生，還像1903年那時一樣，沒有絲毫改善。諾克斯所實施的只是一種自利政策，對中國的處境，缺乏一種同情的理解。他準備容納日、俄於錦瑋鐵路計劃內，首先即與中國的動機，背道而馳。滿鐵中立化計劃的提出，只造成一大倒退。美國希望設立包括日、俄在內的國際性公司，經營東北鐵路，把中國攔在一旁，不加理會，與中國原來的設想，並不同調。在借款方面，東三省總督錫良希望美國以貸款者的影響力，鞏固中國在東北的邊防；諾克斯則堅持「借款者是貸款者的

僕人，」視中國如美國的門警。英外交大臣格雷對諾克斯的東北政策，有如下一針見血的批評：「唯一明顯的結果是把俄、日更緊拉在一起，同時，使維持門戶開放，越增困難。」（見Hunt，前引書，頁226—227。）

最後，作者在校對本書時十分草率，排印上的錯誤，觸目皆是，不勝枚舉。現在只把最明顯的檢視出來，以便日後再版時，予以更正。

頁15，德國擬在山東築鐵路二條，其一經淄川、鄒平、濟南到達山東邊境，作者把淄川誤譯作 Szechwan（四川），顯然是非常嚴重的錯誤。頁18，作者把陳暉的「暉」字誤讀，致把 Chen Hui 誤譯作 Chen Yun。表IV，徐義生編《中國近代外債史統計資料》一書，作者誤稱作《資料統計》；頁66，黃自元（Huang Tzu-yuan）、席滙湘（Hsi Hui-hsiang），分別誤譯作 Huang Tsu-yuan與Hsi Hui-feng；頁83，註120龍燦霖（Lung Chan-lin），誤譯作 Lun Chuan-lin。張存武《光緒卅一年中美工約風潮》一書，作者在頁49，註111中，把卅一年誤譯作卅五年；在頁280，書目部份，又漏去中美二字。頁261，註27，作者引用《日本外交文書》，日署理駐華公使致外務相文件的日期，把1907年誤排作1970年。書目部份，張謇的《齋翁自訂年譜》，作者把齋翁（Se-weng）誤譯作 Ch'iang-weng；張一鶚（Chang 1-lin）的驥，誤譯作wen；全漢昇，誤作金漢昇；漢治萍，誤排作漢治萍。《清季英國在華勢力範圍與鐵路建設的關係》，原刊載在台大《社會科學論叢》，作者在書目所列的台大《社會科學》，並非正確的名稱。此外，全書把許同莘的「莘」字與「梓」混淆，致誤譯 hsin 為 Tse；汪穉卿，作者把「穉」（Jang）誤譯作Hsiang；柴德賡（Ch'ai Teh-keng），則誤作 Ch'ieh Te-kung；《望岳堂奏稿》，作者誤譯作 Wang-lui-t'ang tso-ko，應如頁147，註199一樣，作 Wang-Yen-t'ang tso-ko。惲毓鼎，誤譯作Hui Yu-ting，應改正為 Yün Yu-ting。上面所說的錯誤，只要作者留心覆校數遍，當可盡量避免。

本書的注釋，前後也欠缺嚴謹一致。《交通史·路政篇》一書，作者在本書頁xiv的常用書目簡稱作LCP，全書也一貫沿用這簡稱，但頁46，註35卻另作CTS，而沒有特別的說明。全書引用《郵傳部奏議類編》及《續編》，都把全書書名列出，頁146，註126忽然另作YCPTY，而不加任何說明。《辛亥革命五十週年論文集》，簡稱作HHK-MWSCN，頁81，註61卻另作 Hsin-hai Wu-shih-nien；《三水梁燕孫先生年譜》，簡稱作SSLYS，書中時而用簡稱，時而卻用全名。頁81，註69，首次引用 *Despatches of U. S. Minister in China*，不加任何說明，只採用簡稱DUSM。可是，在82的註100，再次徵引該項資料時，又畫蛇添足的標明以下簡稱 DUSM。頁184，註38，《海防檔》一書，並無出版地點及日期，隨後的註42（頁185），卻又將出版機構、地點、日期詳列。其他失檢的地方，尚有：頁227，註103丁文江編《梁任公先生年譜長編初稿》，頁143，註68卻把「梁任公」另作「梁啓超」；頁291，彭雨新《清末中央與各省財政關係》，載於《社會科學雜誌》，頁262，註60卻說載於《中央研究院社會研究所集刊》。最奇

怪的是書前中、英、日文對照表列出 Lo Pao Chen、Wei Jun-kung 及 Wu T'se-jiang 三個名字，旁邊並沒有註上中文。

以上所舉的瑕疵，只不過是全書的一部份，限於篇幅，未能一一羅列。李恩涵先生自從在1963年出版《晚清的收回礦權運動》一書後，即孜孜鑽研清末民族主義與收回利權運動的關係，持之有恆，成績自然勝人一籌。無可否認，本書確是一部力作，但就校對方面而言，實在相當令人失望。不單排印的錯誤過多，腳注的體例也欠缺嚴謹一致，這是美中不足的地方。我們切望作者亡羊補牢，在本書再版時，把上述的缺陷全部矯正。

何 漢 威