

# 評介李著「中國收回鐵路利權運動」

陳豐祥

書名：China's Quest For Railway Autonomy, 1904-1911.

作者：Lee En-han (李恩涵)

出版：Singapore University Press, 1977

頁數：XX + 316 pp. 包括名詞對照表、書目、索引

收回利權運動是中國近代民族主義全面性發展的一部分，其最大的特色在於主權(Sovereignty)觀念之體認與追求。清季自甲午，尤其日俄戰後，沛然興起的民族主義漸致匯聚成激昂的愛國運動，鑒於政治、軍事的行動在帝國主義的船堅砲利下不足以有為，因此大多側重在爭取經濟性的主權問題上，而甚少否認外在華的政治性權力。因此，除報章言論外，以收回經濟利權為宗旨的組織與活動如風起雲湧，極一時之盛，如收回路權、礦權、航權、商權、稅權等，皆波瀾壯闊，影響廣遠，蔚成此一時期經濟民族主義的一大特色。從學理上言，所謂主權本是指國家的最高權力，亦即對內具有支配的權力，對外具有排除制約的權力。而晚清收回鐵路利權運動，主要即在對外排除帝國主義者之制約，確保路權之獨立完整，甚至擬自行建築鐵路，以與列強先進爭鋒比斲。因此，在性質上收回鐵路利權運動是一種典型的經濟民族主義，它不僅促成中外關係的新局面，而且對於清廷之統治權亦有既深且鉅之影響。但是在整個運動的過程中，列強的鐵路利權是否促成中國的經濟發展？中國朝野的觀念、態度與行動如何？其成敗之原因及影響如何？李著「中國收回鐵路利權運動」即試圖為這些問題尋找答案。

本書原是作者於一九七一年在加州大學(Santa Barbara)分校的博士論文，其中數章曾先後發表於台、港的學術刊物上。一九

七七年，作者將其博士論文修訂補充，交由新加坡大學出版。全書除導論外，共分七章。第一章：運動的緣起及形成。第二章：第一期——美國粵漢路權之廢贖。第三章：自辦鐵路之探討。第四章：第二期(一)——外國路權之修約交涉。第五章：第二期(二)——運動壓力下的修約與廢贖。第六章：第三期——收回路權運動的式微。第七章：結論。

第一章是背景敘述，作者從國內外局勢的發展、分析並探索整個運動的起因及形成背景。指出由於列強相繼奪據港灣，並藉控制鐵路以扼窒中國經濟命脈後，中國為對抗計，只能消極的設法保護路權，或引進第三國投資以抵制勢力範圍內的路權獨占。當時盛宣懷所督辦的中國鐵路公司，謀以借債築路的政策，積極發展鐵路建設。但外人對於借款條件往往嚴酷苛刻，合同中又常損及中國主權，如規定中國不得在現有路線上修築支線或延長線，不得建造平行線，甚至因合同中西文字內容不符而多方訛詐勒索。因此，有識官紳深感利權喪失之痛，乃大聲疾呼設法挽救利權。

作者進一步分析當時國際局勢之演變，認為對中國的收回利權運動頗為有利。因與中國路權關係最密切的英、法、俄三國，為防制德國的擴張而逐漸形成三國協約，在國際事務上彼此合作，對中國亦改採經濟性質的合作政策，使中國得以在瓜分風潮危機稍緩，列強路權的政治意義略減之際，積極從事路權收回運動。同時，日本在日俄戰爭中戰勝俄國，亦予國人深刻之刺激。於是政治上模仿日本憲政的立憲運動，與經濟上效法日本法除外人桎梏的收回利權運動，彼此互通聲氣，相激相盪，波及甚廣。至於其運動之推展，則係以文明方式，在國際法允許之範圍內從事合法的排外，以恢復被奪之利權。

自第二章以後，作者將收回路權運動之發展分成三個時期：第一期開始於一九〇四年，由於美國合興公司違背粵漢鐵路的築路合約與續約的規定，湘、鄂、粵三省官紳乃根據合同規定，提出撤廢原約並收回路權的要求，卒於一九〇五年八月贖回粵漢路權。作者廣泛的分析地方紳商、官員及中央政府對於廢約贖路的觀念、態度與行動。指出地方紳商以路權事關切身利害而堅持廢約，並影響地方及中央官員之視聽，但在與美國交涉時，中央與地方官員實扮演積極而重要的角色。

廢約行動首先由湘紳倡議，隨即引起鄂紳及粵紳之響應。時湘籍官員任職京內外者人數頗眾，且多位居要津，不僅德高望重，在政治上尤其具有左右時勢，帶動風潮的無形力量。他們多大力支持廢約行動，對於盛宣懷主張將粵漢路改由中美合辦，或由其他美國公司承繼接辦，皆深致不滿。對廢約行動支持最力的湖廣總督張之洞，即因此而與袁世凱合謀排除盛的路政大權。作者

接著分析中美雙方客觀情勢與主觀立場，指出由於當時日俄戰爭方酣，清廷頗需借助美國的外交支持以確保東北權益，故不願以路權之爭妨礙兩國關係，乃將交涉責任委由張之洞負責。張即奏請由駐美公使梁誠與合興公司直接談判，避免與美政府衝突；又將原先無條件廢約的要求改為有條件的贖回。至一九〇五年八月贖約成立，中國支付贖款連同利息共六百八十多萬美元，約相當於合興公司投資額的三倍，但粵漢路權終於贖回。最後作者指出贖約的重要意義，認為它是自一八九五年以來，中國官紳第一次以自己力量從外人手中收回已失的利權。對於此後各省官紳之收回鐵路利權，提供了一項先例與榜樣。

由於粵漢路權贖約交涉之成功，各省官紳亦深受刺激鼓勵，其積極的反應有二：一是進行自辦鐵路計劃，一是紛起而要求收回外人鐵路利權。本書第三章中，作者即以中國掀起自辦鐵路之熱潮為背景，探討其性質、組織、資本、技術、管理等問題，並分析其最後失敗原因。

大致而言，自辦鐵路可分為官辦與商辦兩類，作者分析它們目標，認為有些是藉自辦鐵路，積極謀控制交通網以加速國家經濟發展；有些則僅消極地預占路線，阻止利權再為外人所奪。當時內地各省紛紛成立鐵路公司，並被賦予壟斷性的專辦權，其目的在祛除外人在該省區再攫取新的路權。在組織結構方面，各省差異極大，公司的董事會議、股東會議、查帳人等，或設或不設，各省不一致，即公司總理與副總理的產生方式亦不一致，或由官紳選派，或由股東選出，亦有由督撫奏派者。至於商辦公司的資本來源，除粵、蘇、浙三省尚能維持商辦形式外，其他各省則大多依賴加收或新增的稅收以資挹注，故其資本仍係各省公款。

作者對各省自辦鐵路之失敗亦有極為詳實的分析，他首先指出資本結構不健全是失敗的主因。蓋鐵路建設需款甚鉅，而中國商業資本不足，依賴加收或新增的稅收作為主要資本，實屬杯水車薪，無濟於事。其次，在工程技術方面，由於本國籍工程師極度缺乏，或技術欠佳難膺重任，故築路工程多無法進行；或雖進行而設計錯誤甚多，以致進度緩慢，完工無期。另外，由於公司內部組織常不遵照商部所頒「公司組織法」的規定行事，甚至與該項法律的精神與條文相抵觸，致糾紛擾攘，衝突時起。而公司管理方面，由於缺乏企業精神，官方又假借權勢多方操縱把持，因此靡費濫用，貪污中飽之風盛行，自辦鐵路事業終不免於失敗的命運。

自一九〇五年至一九〇八年間，是整個收回路權運動的第二期，也是運動的高潮期。代表此一階段的特色是紳商在各省扮演

支配的主要角色，清廷對紳商已不能如第一期時候之控制裕如。至於中國對列強交涉的政策，主要是以掌握路政大權的軍機大臣外務部尚書袁世凱與郵傳部右侍郎唐紹儀的主張為代表，其辦法是繼續籌借外債作為築路或贖價之用，但對借款之條件則力求改善。作者在第四、五兩章中，分別針對袁、唐的穩健政策在各省執行應用的情形，列舉實例，分析討論收回路權運動的三種不同方式：

(一)補救原約：在盛宣懷「借債築路」政策下，早在收回路權運動興起之前，即與外人簽訂若干路權合同。如英人投資的滬寧路於一九〇三年簽訂，並經清廷上諭正式核准。另外一八九八年英商談判投資的廣九路，一八九九年英德談判共同投資的津鎮路，雖皆僅具草約形式，但合同中既授予外人借款權及鐵路管理權，在法理上外人均視同正式合約，不願輕言放棄。

滬寧路的行政大權集中於管理處，由於公司組織結構不利中國，使該路的管理權實際上為英公司的代表與英籍總工程師所操縱。因原約已訂，無可改易，唐紹儀乃藉改訂「管理處」組織章程的機會力謀補救。將原先集中於管理處的行政權，改由中國任命華籍總辦來執行，所有執事人員包括英籍總工程師在內，均歸中國總辦節制，而不再有大權旁落之虞。

至於廣九路與津鎮路，袁、唐堅持必須改善原約中授予外人的借款權及鐵路管理權，始允簽訂正約。談判結果尚稱順利，英、德皆允許有條件的讓步，使中國得以收回鐵路行政管理權。如廣九路由兩廣總督任命華籍總辦節制上下，津鎮路亦由中國政府派任華籍總辦總攬一切，負責行政管理。借款權方面，其條件亦大獲改善，以廣九路情形而論，借款實付九四折較之滬寧路與關內外路之九折，已改善甚多，年息雖仍為五厘，但英公司放棄過去全路營運餘利百分之二十的要求。津鎮路正約中有關借款條件，大體上與廣九路相類似。此種補救原約的努力與成就，乃代表清廷對於收回路權運動的主要貢獻之一。

(二)修訂原約：蘇、浙地方士紳因受粵漢路、滬寧路收回路權運動之影響，亦起而組織鐵路公司，要求壟斷全省路權，並藉口英人未能如期完成鐵路沿線的勘察工作，強硬要求廢棄原已簽訂的蘇杭甬路草約。此一收回路權的行動，不僅商部批准，且獲清廷上諭的正式支持。但英人以該路草約並未定勘路限期，中國之要求自屬非法。清廷在英人外交壓力下，既不敢堅持地方紳商的廢約立場，反承認英人草約權力的合法性。於是引起蘇浙紳民的激烈反應，指責清廷態度軟弱，出賣地方權益，最後演成中央與地方之爭。他們一方面反對清廷向英人讓步，否定清廷權威；一方面準備發動抵制英貨運動。因此，蘇浙紳民的收回路權運動乃

兼有反清與排外的雙重性質。

清廷介於外人與紳民之間，深感進退失據，最後在袁世凱主持下，邀集紳商代表、英使、外務部三方面會於北京，決定採折衷辦法，即將紳商之「廢除原約」要求改成「修訂原約」，以簽訂對中國較有利的借款條件爲目的。其辦法是由郵傳部出面洽借英款一百五十萬鎊，再將此款轉借蘇、浙鐵路公司，借款條件則一如津鎮路借款合同前例，且所築蘇杭甬路由蘇、浙鐵路公司完全控制。

(三)備價贖路：這是根據原訂合約的規定，由中國政府備價贖回路權，並自行管理。郵傳部於一九〇九年自比利時手中贖回平漢路（即蘆漢路），即爲一例。該路之贖回是根據一八九八年所簽訂的借款合同，其第五條規定，中國自一九〇七年九月一日以後的任何時間，如能付清全部借款，即可取消平漢路權合約。因此，在袁世凱促成下，贖路工作積極進行，梁士詒奉派全權負責贖路事宜。但中國以財政艱窘，爲迅速贖回平漢路權，乃不得已向英、法銀行貸款，總額五百萬鎊，但實際用於贖路者，僅四百萬鎊而已，計值一二七四〇一〇四一·三三法郎。此次贖路之成功，促使郵傳部更積極謀控制全面鐵路，影響一九一一年清廷鐵路國有政策之進行。

第六章是探討一九〇九年至一九一一年間的鐵路發展情形，亦即收回路權運動的第三期。作者以東北鐵路發展計劃之失敗及借債築路政策之恢復，說明整個運動已呈衰微現象。東北鐵路計劃是由東三省總督徐世昌及奉天巡撫唐紹儀主持，乃是消極地以抵制外人的路權擴張爲目的，缺乏前期積極性的目標。最初擬借英美資本修築一條與南滿路平行的新法路，因日本極力反對，原議取消。中國另謀修築錦瓊路，欲引進英美經濟力量以對抗日俄勢力，美國亦建議由有關列強貸款中國收回各路，維持東北鐵路中立。但以日俄一致抗議，英國因英日同盟關係，且爲防制德國而不願得罪日本；美國亦不願單獨以實力維持東北的門戶開放原則。因此不唯錦瓊路修築不成，中立計劃亦告失敗，且促成日俄進一步的勾結。

作者接著指出，由於光緒皇帝與慈禧太后相繼去世，袁世凱旋遭罷職，其收回路權的穩健政策乃根本動搖。此後親貴用事，學識能力均難當大任。又因推行許多有名無實的新政，開銷浩繁，原本拮据的財政愈感艱窘。爲抒解財政困境，清廷鑒於鐵路營收財源之可觀，乃欲將各省商辦之鐵路收歸國有，甚至謀藉築路名義舉借外債。一九一一年五月郵傳部正式宣布鐵路國有政策，

無異是恢復盛宣懷的借債築路政策。然清廷的統治基礎，自經拳亂之後已極脆弱，在民族主義高漲的時代更難維持其領導地位。收回蘇杭甬路權運動中，清廷與地方已呈對立現象，鐵路國有政策尤大失地方紳民之期望。清廷不思其統治基礎之薄弱不穩，反欲強迫執行鐵路國有政策，恢復地方紳民極力反對的外債築路政策，終致與地方紳民的民族主義相衝突，故作者強調這是清廷統治權的致命傷。

作者在第七章的結論中，綜合整個運動的性質與發展過程，首先強調其經濟民族主義之性質，乃是基於西方主權、自決及重商之觀念而來，並指出其努力的二大目標：一是消除或避免外資鐵路對中國利權之損害，二是發展民族資本的自辦鐵路系統。至於所採取的行動，則經由協議的文明方式，或備價贖回，或改進原訂正約或章約的借款條件，或引進他國投資以相對抗。說明了運動的多面性。

其次，整個運動是以各省紳商為中堅，但此類紳商的人數與實力均極有限，無法克服築路所須的資本與技術問題。且因鐵路公司組織不良，貪污盛行，致衝突時起，故自辦鐵路成效甚微。另外，由於整個運動並無全國性統一的組織與領導，各省只在各自範圍內進行個別活動，缺乏有力的協調與呼應，無法形成強大而集中的壓力以迫使列強讓步，故收回之利權有限而付出之代價甚高。不過，雖然整個運動的實際成就微不足道，作者仍然肯定的指出其數點意義與影響。

(一)清廷的實力與威望，對內既不能控制全局，對外亦不敢堅持強硬立場，因此無法成為運動的領導中心，甚至在東南和南部省份造成紳民與清廷間的衝突。另外，運動初起之際，清廷將交涉談判任務委諸地方當局，無形中促進地方主義的抬頭，對清廷中央集權政策形成有力挑戰。故盛宣懷堅持執行鐵路國有政策時，地方紳民對清廷的離心力，很快即引發「保路」運動，革命亦乘機而起。

(二)整個運動的高潮期間，無論在中央或地方，政府官員均扮演決定性的角色。袁世凱、唐紹儀即以穩健政策主持路政，利用合理而有效的辦法，迫使外人讓出其行政、財政、管理等利權；他們不完全堅持收回外資路權，但力求借款條件之改善。事實上袁、唐的穩健政策乃是向地方妥協的反應。袁、唐去職，中央與地方又因外債築路問題而對立衝突，終導致革命之爆發。

(三)收回路權運動之失敗有其客觀的因素，就中國內政而言，清廷長期積弱不振，已無力採取積極的工業化計劃；掌握實權的

慈禧太后又已老邁，不能有所作爲，因此收回利權運動註定是要失敗的。就國際情勢之發展來看，中國深受帝國主義的侵略由來已久，帝國主義者可輕易的藉各種不平等條約爲護符對中國實施經濟侵略，故中國很難有效的阻止其路權發展。

(四)外資鐵路對中國的現代化有其正面的影響，就經濟而言，直至一九一一年止，中國建有鐵路五、七九六公里，其中五、三九五公里，亦即全部的九三·〇八%，是由外人或借外資興建，這些鐵路促進中國經濟之發展及現代技術之進步。在政治方面，促成中國民族主義之發達，要求收回路權之地方紳民且多與立憲運動相結合，他們既反對外人控制路權，更希望建立立憲政府。但運動的失敗，證明了除非改變中外現存不平等的政治關係，中國將無法達到經濟民族主義的目標。

綜合上述，可知本書乃是作者繼其「晚清的收回礦權運動」(中研院近史所專刊，民國五十二年出版)一書之後，研究清末經濟民族主義與收回利權運動的另一部代表作。作者在本書中表現的最大優點是能廣泛運用多種檔案，多種文字的資料，尤其是英、美、日本等外交檔案之利用，使作者能多角度、多層面的探討各國對於中國收回路權運動的反應與態度，而不拘泥於中國主觀的立場。因此，雖然經濟民族主義本身蘊有主觀的濃厚感情，但是作者藉著多檔案多文字的資料，其所表現的客觀性，使本書無論在敘述或說理上均極堅實有力。誠如何漢威先生對本書的書評所云，外在華得到的路權，大多有條約作爲法理的根據，收回路權運動無形中成爲對外交涉的一部份，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己知彼的地步，論點及見解自然超越前人(見中國文化研究所學報第十卷上冊，香港中文大學出版，一九七九年，以下簡稱何文)。而其所以致此，顯然是得力於作者平素專攻外交史，熟悉中外檔案資料之故。

除了從廣大的國際層面來透視整個問題外，作者對於參與此一運動的各階層，亦能給予適當的分析評價，尤其對於袁世凱與唐紹儀在運動中的策略與成就，作者的分析極爲中肯精當。蓋一種經濟性的運動，尤其是涉及外交的複雜因素，必須有相當的實力與正確的政策才能奏功，易言之，唯有政府才具備此種實力，也才能推動政策。收回路權運動中的高潮期間，即是在袁、唐穩健政策的領導下，先後全部或部分收回了滬寧、廣九、蘇杭甬、津浦諸路。其他粵漢路的贖回，東北鐵路的計劃，亦無不在中央與地方政府的主持下進行。作者顯然是把握了此一問題的關鍵，故能分析辯駁，入情入理。何文也指出作者能全面正確的分析各階層在收回路權運動中的作用，尤其指出政府官員扮演的角色不是被動的旁觀者，並詳論所採取的政策，認爲是極爲精闢的分析。

不過，何文對作者時時流露揚唐（紹儀）貶盛（宣懷）的態度略有異辭。何文認為唐、盛表現之優劣，繫於政治局勢之不同所致，而非人事使然。易言之，盛處於甲午戰後國勢岌岌之際，不得不以利權讓與外人；唐正當日俄戰後列強侵略暫緩而民族主義高漲之際，兩者安危不同，宜有不同之表現，故唐不敢重蹈盛以利權讓許外人之覆轍。何文因此認為，盛的招人物議，繫於因時廢事，唐則善於把握時勢，所以能成爲時代寵兒。事實上，作者並不否認唐善於把握時勢，甚至明白指出唐的穩健政策是向地方紳民妥協（頁二七四）。但盛於一九一一年復出時，立即改唐的穩健政策而恢復其招人物議的「外債築路」政策，宣布鐵路國有，致舉國譁然，群情洶洶，革命乘機而起。當盛復出之際，豈政治局勢之危殆一如甲午戰後而不得不以利權讓與外人？抑民族主義不及日俄戰後之高漲？顯然何文所謂盛之招人物議是繫於因時廢事，並非的論。

作者在分析收回路權運動失敗的原因時，亦頗能深中肯綮，認爲由於帝國主義之侵略，造成中外間不平等的政治關係。外人憑此不平等條約爲護符，可以肆行全面掠奪，除非此不平等的政治關係能獲改善，否則單純的經濟性民族主義運動無法達成其目標。證諸近代歷史之發展，平等的國際政治關係確是解決一切問題的先決條件。清末民初以來，枝節性、局部性的排外運動之所以屢遭挫折，即因捨本逐末，未能掌握國際關係之關鍵所致。而日本對外不平等條約之所以在一九一二年全部廢除，係因當時政治穩固，國力充實之故。以清末國力之衰弊，復以中外不平等條約之桎梏，而侈談收回利權，其失敗殆屬必然。

作者從外資鐵路的發展印證並同意侯繼明先生的主張，認爲帝國主義的經濟侵略亦有促進中國經濟现代化的功效。並進一步指出收回路權運動與立憲運動之結合，對中國政治現代化具有正面影響，亦能言之成理，持之有故。

本書論述之範圍既廣，牽涉之問題尤多，以作者之旁蒐博覽，孜孜鑽研，其疏漏之處仍所難免。除何文已提及作者對戶部銀行、漢陽鐵廠之報導錯誤、排印校對不善，以及若干待商榷的問題，諸如自辦鐵路的商款與公款比例問題，美國駐瀋陽副領事斯戴德的角色問題，美國在東北實施金圓外交政策的失敗問題等之外，下面尚有幾點作者似可補充說明，內容或將更充實精彩。

其一，作者對於地方紳民在收回路權運動中的角色，有極精闢的分析，指出紳商與清廷及地方政府間有合作也有衝突，而清廷對南部及東南省份的紳商較難作有效的控制，甚至採放任政策。顯然地方紳商對收回路權運動的反應是有地區性差異的，但是作者未進一步分析說明其差異性何以產生？對整個運動影響如何？據一般了解，沿江沿海省份的紳商與內地省份差異極大，以浙



江爲例，浙紳經商致富者衆，故彼等自清末以來各種啓發民智與擴張紳權的表現中，往往具有濃厚的重商主義色彩。因此在收回利權運動中，寓有擴張紳權建立民權於經濟民族主義之意義（參閱李國祁「中國近代化之區域研究——閩浙台地區第一期研究專著稿，第三章政治的近代化」）。部分內陸省分因經濟落後或其他因素，紳商人數及實力對清廷及外人皆無法形成有效的影響力。故紳商的社會結構、價值判斷、經濟實力及對現代新知識新思想的接受能力等，對於路權運動的反應似有積極性的影響作用。

其二，中日兩國在近代以來同遭西方帝國主義之侵略，同受不平等條約之桎梏，利權同樣淪喪於外人之手；亦同爲收回利權而激起經濟民族主義運動。但兩國國運之發展不同，禍福有別，日本的收回利權運動究係採取何種政策？朝野的反應如何？尤其政府扮演何種角色？作者如能與清季收回利權運動作一比較，詳述其異同，分析其優劣，當可爲整個運動描繪出更清晰的輪廓。

其三，關於自築鐵路的失敗問題，除作者已指出的資本、技術、管理、人事等因素外，如與歐美先進國家相較，可知中國鐵路無法引起向後的連鎖影響，缺乏發展的基礎也是主因之一。蓋英、美、法等先進國家在發展鐵路建設之前，運河、公路因產業需要早已密集發展了數十年，並且已有改進交通以應付經濟發展的強烈需要，鋼鐵工業更早已具備雄厚的基礎。反觀同時期的中國，僅有漢陽鐵廠供應部分鋼鐵，其餘築路及維護所需材料皆仰賴國外進口，減少了予以民族工業刺激的機會（見張瑞德「平漢鐵路與華北的經濟發展」，民國六十九年師大碩士論文，頁二一九—二二〇）。自辦鐵路在此先天條件不足情況下，復以管理不善，人謀不臧，其失敗殆屬必然。

上舉數端，如能予以補充說明，當可使本書更盡善盡美。但無論如何，本書的出版問世，其最大的成就是作者對晚清收回路權運動所作的綜合性研究，確已掌握了此一歷史潮流的時代精神，也充分印證了經濟民族主義的實質內涵。