

# 中英廣九鐵路路權交涉

李恩涵

## ——晚清收回路權運動的研究之三

### 前言

廣九鐵路連接廣州與英人租借的九龍，全長約一百二十五哩（華段一〇一哩，英段廿四哩），是一條比較短的鐵路，但它在英人企圖使香港變成整個華南各省唯一的遠洋出口港的大計劃中，却占着極重要的地位。所以，在清季中英有關廣九鐵路的談判中，英國所最著重的，是肯定此一鐵路的壟斷性質，希望此一鐵路將可作為香港與九龍連接廣州的唯一陸上交通幹線，以便由廣州進而與粵漢沿線及其他廣大的華南內陸各省相連貫，並禁止中國官商在此一地區修築任何平行的鐵路幹線或支路，另外英國人也希望藉着此一鐵路的修築，可以限制將來中國在廣州附近地區建築任何的深水港灣，以進一步確保香港在華南對外商務上優越的地位。因為如果中國不能在珠江下游修建其他直通遠洋的港灣，以廣州水深較淺的河港的地位是難以與香港競爭的，香港勢必壟斷華南對外貿易總匯的地位。在我國方面，自光緒卅一年後中英之間開始進行的有關廣九鐵路正式借款合同的談判，實際上是我國收回外人在華所有鐵路利權運動的一部分，是我國在日俄戰爭後，全國性近代式民族主義的精神與行動的一部份表現。當時我國所用以達到收回利權的方式甚多，但就收回外資鐵路利權而言，大致不出下列四種行動的形式：

- (一) 利用外人未能遵守原訂築路正合同中規定的事項為藉口，由地方上的紳商出面強硬要求撤廢原訂合同，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築路草合同；
- (三) 根據原訂築路合同的明文規定，在清政府的主持下，備價贖回該項路權，改由我國自行管理路政；
- (四) 在最不得已的情況下，設謀引進其他國家的鐵路投資，以對抗當時外國在我國鐵路利權方面所已占有的深厚勢力。（註一）

中英廣九路權的談判，即屬於上述的第二種方式。由於該路權早於光緒廿五年時，即已由清廷授權的官員與英人簽訂了草約，授予英人借款築路權及管理該路等權，在法理上已經被英人視為既得的權利。但我國却想藉與英人談判借款築路的正式合同，以挽救草約中所已經喪失的各項利權。清廷在中英談判中，實際採取一種妥協的基本立場，以獲得有限度地收回該鐵路某些已失的權利為滿足，而不答應地方督撫或紳商強硬要求撤廢原訂築路草合同的原則，這實在代表著清廷在牽涉外資路權問題時的一項新政策——即在接納外資築路的基本原則下，只求在有關鐵路的管理權及某些經濟利益上獲得較好的條件，即已滿足；這與在湖廣總督張之洞的主持下，湘、粵、鄂三省紳商於光緒卅一年七月廿九日廢棄的美商合興公司粵漢鐵路利權（註二）及在光緒卅一年後江、浙士紳強力要求撤廢英商蘇杭甬路草約的努力（註三），在目標上並不相同。

本文撰寫的目的，即在就英人與廣九路權的淵源及其後築路談判的進展，作一詳悉的探討與說明。

## 一 廣九路權問題的背景

廣九鐵路是整個英國在我國圖謀攫取鐵路利權的一環，在地理上，九龍為大陸向南伸延的一個半島，中間僅隔一極窄狹的海峽，與香港隔海相對，為保衛香港孤島的安全及供應其日常必須的淡水難于缺少之地。所以遠在一八四三年英人根據因鴉片戰爭而簽訂的江寧條約據有香港後，即汲汲於向九龍方面發展。咸豐八年（一八五八），英、法組織聯軍進占廣州，英代表巴夏禮（Harry Parkes）即利用機會脅迫廣東巡撫柏貴答應長期租用九龍半島上六方英哩的地區，於咸豐十年由兩廣總督勞崇光簽立永租合同；至咸豐十年（一八六〇）中英簽訂北京條約，復特就此點予以確認（註四）。及甲午戰爭後，由於各國在我國互相競爭攫奪各項政治、經濟性的權利，趨於白熱化的短兵相接的階段；於德占膠州灣、俄租旅大、法租廣州灣之後，英國除另外要索其他利權之外，復要求中國拓展其現租九龍的區域。總署無力抗拒；乃由李鴻章與英駐華公使竇納樂（Claude M. MacDonald）於光緒廿四年四月廿一日（一八九八、六、九）簽訂「展拓香港界址專條」，其中規定「展擴英界，作為新租之地」，以九十九年為限，「專歸英國管轄」，並規定「將來中國建造鐵路至九龍英國管轄之界」，可「臨時商辦」。（註五）

事實上，開築廣九鐵路的擬議，據我們現有的資料所知，早在光緒十六年（一八九〇），即有粵人補用知府易學灝稟請兩廣總督李瀚章請築廣州至深水埠（在九龍半島區內，距英人初次承租地界三華里餘）間的鐵路。易氏前曾隨使外洋各國，對修築鐵路的利益，有親身的體會，其具體築路計劃則為請仿照李鴻章修築天津至唐山路線的前例與章程，由商人湊集股份，「試辦鐵路，開設埠頭」，以「載人運貨為養路之費」（註六）。易學灝擬辦該路的擬議，其幕後是否與英人有關，我們現尚無資料足以說明，但李瀚章對此建議，甚表支持，曾派員詳勘沿路道里及城鎮情形，認為沿線附近的人民，對於該築路計劃也甚表贊同，於民間田園廬墓方面，亦可價購或妥善辦理，並無妨礙（註七）。此案經主持全國鐵路事務的海軍衙門的審核，原則上也認為可行，但請查明易氏及其所舉築路總辦的人員是否殷實幹練，其實際築路的步驟與收支發展的計劃，亦應詳細報明。（註八）此後，該擬議築路事即未再具體進行。

甲午戰後，清廷初期計劃自築或借款修築的鐵路路線，尚只包括蘆漢路、津鎮路、粵漢路、關內外路及滬寧路等；稍後，在外人的強力要索下，其他路線才相繼提出。對於廣九路的修築，美人很早即甚注意，代表美國東方修造公司與合興公司（The American China Development Co.）的巴時（Albert W. Bash）曾在攬辦粵漢鐵路的同時，要求修築此路（註九）；但總署爲了應付英人對比利時承築蘆漢路的反對，曾經允許英資本改造廣九、滬寧、津鎮等路。此後，英國鑒於比利時終於攬有蘆漢路權，認爲俄法集團實際已危及其在長江流域一向所占有的優越地位，光緒廿四年七月五日（一八九八、八、廿一），英使竇納樂奉命運用非常蠻橫的手段，向總署要索承築天津至鎮江，河南、山西至長江，九龍至廣州，浦口至信陽，蘇州、杭州至寧波等所謂「五路」的築路權利。總署無力抗拒，除請將牽涉德國山東路權的津鎮鐵路另行商議外，完全答應了英國的要求（註一〇）。廣九鐵路之被概括於「五路」要求的整套方案之中，證明英國在當時國際性攫奪我國鐵路利權的白熱化競爭中，不只着眼於確保其在長江流域的勢力，對於鞏固其香港九龍的現有基地及進一步藉手路權以伸張其勢力於廣東腹地，壟斷珠江流域的貿易，並增強其在華南各省的地位，也有很廣泛的計謀（註一一）。

我國主持外資路權的中國鐵路總公司督辦大臣盛宣懷，很快即受命與英人談判此事，光緒廿四年閏三月廿三日（一八九八、

五、十一），與英商怡和洋行（Jardine, Metheson & Co.）訂立廣九鐵路借款草合同五條，其中載明本路草合同與將來簽訂的正合同，應仿照滬寧鐵路的草正章程「一樣」，將來當與粵漢路商訂「車輛互相聯接以及客貨轉車價目等事」，並規定此後該合同內容「如有地方窒礙之處，即行更正，仍俟訂正約時，即行合同入奏」。光緒廿五年二月十七日（一八九九、三、廿八），此項草合同並經上諭批准（註一）。

英國之初步攫有廣九鐵路的利權，實代表英國在對華所謂「利權爭奪戰」（battle of concessions）中所持基本政策的某些特點。第一、英國已實質上放棄了它維護中國本部領土完整的傳統政策，而積極採取了各項有力的行動，以保持、加強和擴大其在華的「勢力範圍」（特別是在長江流域）；它甚至爲了對付其對手俄國搶先強租旅大的行動，不惜施用類似的強橫手段，租借了我國的威海衛。此即所謂「補償政策」（policy of compensation）。其具體的表現，即在競爭中如其對手方面有所收獲，英國也要運用必要的壓力，以在中國他處獲取同樣或更多的「補償」。第二，所有英國在華所獲得的各項路、礦利權，均係由各英籍企業出面攬辦，其商業的氣味較爲濃厚，與俄在東北，德在山東與法在雲南與廣西諸鐵路公司具有濃厚的政治性，頗不相同，如怡和洋行或滙豐銀行（Hong Kong and Shanghai Banking Corporation）及此後中英公司之承辦關內外路、滬寧路、廣九路、津鎮路、蘇杭甬路及浦信路等，福公司（The Peking Syndicate）之承辦晉豫至長江之路及道清路等，但其政治的性質實仍不容置疑，這些企業也都是英國對華外交政策的工具，代表着英國國家的利益（註二）。再就我國肆應各國競奪路權的方略而論，盛宣懷之與英商簽訂建築廣九鐵路的草合同，實係英力脅迫下不得不然之舉。盛氏於光緒廿一年九月十四日（一八九六、十、十一）奉清廷旨意督辦新設立的中國鐵路總公司，名義上雖然是商股商辦、預借官款及貸借洋債築路，實際上它是一個不折不扣的官辦企業，一切事務皆由盛氏以督辦大臣的身份主持（註三）。該總公司於設立之初，雖然也想經由外債的籌措，有計劃的建築各路線，但因當時列強侵略我國的行動，正加緊進行，特別自光緒廿三年十月德國強占膠州灣後，各國藉控制某些鐵路以謀瓜分我國的行動，更趨積極，中國一時已經喪失了主動築路的意向與能力，而轉着重於消極地設法保持現存的路權，或引進第三國投資於路礦事業，以阻遏某一國家囊括某一「勢力範圍」的圖謀——所謂「引商力以拒兵力」（註四）。自光緒廿四年

至卅一年（一八九八——一九〇五）七年期間，在盛宣懷主持下所舉辦的鐵路外債，包括他所簽訂的蘆漢路（一八九八、六、廿六，比款一二、二、五〇〇、〇〇〇法郎）、粵漢路（一九〇〇、七·一三，續約，美款四〇、〇〇〇、〇〇〇美元）、正太路（一九〇一、十、十五，法款四〇、〇〇〇、〇〇〇法郎）、滬寧路（一九〇三、七·九，英款一一、九〇〇、〇〇〇鎊）、津浦路（一九〇三、十一、十二，比款二五、〇〇〇、〇〇〇法郎）及道清路（一九〇五、七·三，英款七〇〇、〇〇〇鎊）等正式合約與蘇杭甬路、浦信路及廣九路等草合同，合計將築的路線達四、二三二公里（逾八千華里），訂借外債額（除續借款不計外）合計庫平銀三五、七三六、六九六、〇五兩，以民初國幣計算，幾近三萬萬元（註一六）。如將光緒廿一年至宣統三年（一八九五——一九一二）期間，清政府向各國所借的鐵路外債總額國幣五五三、〇〇〇、〇〇〇元計算，盛氏所經手的路債總數，計占總額五四、三%弱。（註一七）

檢討甲午戰後以迄日俄戰爭結束（一八九五——一九〇五）約略十年期間，我國所借鐵路外債的諸項特徵，我們可以看出整個外資路權問題的根源，實為外力入侵所致。許多路權都是我國外交失敗的結果，各國都把修築鐵路作為鞏固其在華勢力範圍的有力工具，築路非為中國的利益。不只俄、德、法所攫政治性的鐵路利權如此，即使在英國商業性質較濃厚的各路合同中，我國所喪失的主權亦鉅。馬寅初在其所著中國經濟改造一書中，曾列舉我國在外債築路諸合同中，所喪失的國權計有四項：（一）借款築路附近區域，添造鐵路，必須協同債主開辦；（二）五百里以內中國無自辦鐵路之權；（三）凡與借債所築鐵路有聯絡關係者，必須由債主管理；（四）借款路線的延長線，必須向原借款國借築。（註一八）。馬氏所列各項除第二項限制我國自辦鐵路的里數各路多有歧異外，其他三項實為普遍的事實。此外，原訂合同中常禁止中國興築平行的路線，而對「平行」一辭的意義，並無里程的界說；而某些合同的中西文內容並不相符，如按照中俄原訂中東鐵路合同最具權威性質的法文本，中國甚至已將該路沿線地段內之行政權與警察權拱手讓人（註一九）。就鐵路權利的本身而言，諸債權國對各該鐵路大都握有極完整的管理用人權，不只建築期間的建築管理權及建成後的行車管理權，多委託借款公司代辦或外籍總工程師執行，即管路的重要人員如總工程師、會計總管、行車總管及養路總管，亦多由借款公司指派；此外，債權公司的代表或總工程師常有稽查出入款項及行車運價之權，鐵路所須要的一切材

料，也規定由債權公司代購（註一〇）。事實上，外資借款公司常具有三重的身份，一方面代表債權，一方面本身又是股東，却另又代表執行債務，代債務人管理鐵路行政，因此可以獲取多方面的利益。而且，由於合同中文字措辭的籠統含混，使我國常常遭受到許多意外的損失；而合同中所註明的許多固有權力，我國常漠然置之，並不執行，久之，多成慣例，外人即視為當然（註一一）。最荒謬者，莫過於主持外交者與外人會談時，常因不慎而發生謬誤，如光緒廿五年四月，總署甚至照會俄使格爾斯（M. N. de Giers），答應「如中國欲由京城向北或向東北俄界修造鐵路，除用中國款項及華員自行造路外，設有他國商辦造路之意，必先與俄商談，斷不允他國或他公司承造」（註一一）。由於「向北」及「向東北」的意義含混籠統，且無時間上的限制，使我國主動建路的自主權力，因此大受束縛。

在經濟利權方面，此一時期外資路權的借款條件，大致均甚相似；借款額多以九折實收，年利五厘，而還本付利則按虛數計算；路成後，債權公司具有分享行車利潤十分之二的權利。外債公司有權代購材料，其佣金常為五%，還本付息的佣費則為〇、二五%。各鐵路如果要提前歸還借款，每百元應另加付二元五角。全路財產常為該借款的頭項抵押，另再由中國國家擔保；借款的用途、匯兌與存貯銀行，亦有種種限制，故匯費既為外人所賺，匯兌率亦有被操縱之弊。借款期限甚長，通常是五十年、四十五年、四十年或三十年不等，而借款數額則務求甚多，往往超出築路的實際需要甚多；築路期限則務求其長，以便外人債權公司可以多取借款的利息。（註一二）

## （二）早期中英北京會議

廣九路草合同雖然在文字上極為簡括，但由於其中明白規定該路草、正合同應完全依照滬寧路草、正合同的規定，而滬寧路草合同既大致與前述外資路權的各項特徵相似，其正合同亦然；所以，廣九路借款築路的各項條件，實際已經初步確定。英商怡和洋行及它於光緒廿四年初與滙豐銀行合組專辦中國鐵路事業的中英公司（The British and Chinese Corporation）在該路草合同經清廷上諭批准後，曾對該路沿線做過一次粗略的勘查，但因該公司此時的注意力頗集中於關內外鐵路，其後又因南非

波爾戰爭 (The Boer War) 及庚子拳變接續發生，資金的籌募很受影響，對於修築在華鐵路的興趣大減（註二四）。在英國外務部的敦促與壓力下，中英公司才於光緒廿九年閏五月十五日（一九〇三·七·九）與盛宣懷簽訂了滬寧路的正式合同；但對廣九鐵路正約的談判與修築，則仍無力兼顧（註二五）。這種情形，很引起對該路最為關心的香港人士的不滿。光緒廿九年夏，香港政府與當地商會 (Chamber of Commerce) 建議：為迅速修建廣九鐵路起見，中英公司應將該路權移轉他人之手；稍後，並有戴維司 (Davis) 其人者出面申請接替（註二六）。當時中英公司希望香港政府能够保證該路股東年利三厘，以為津貼（註二七），香港英紳司徒法 (Gershon Stewart) 亦呈請香港總督，認為可行，因為德國在膠州灣據說已投資了三百五十萬英鎊，法國對滇越鐵路的修建，也已提供了官利的保證，為增進香港在商務上的地位，廣九路的興修，既然刻不容緩，英國實不應再維持過去消極的態度，應該從廣闊的立場，為維護香港與英國在整個華南各省的利益，而協助此一鐵路的修築（註二八）。光緒三十年西曆三月，英國關心對華關係及居留中國人士所組織的「中國聯盟會」 (China League) 名譽主席巴契爾 (A. R. Burkill) 在論及中國全盤的情勢時，也建議英國不應允許在華國際均勢之橫被破壞，應該運用一切合法的手段以擴展英國現有的權益（註二九）。

當時傳說美商合興公司 (The American China Development Co.) 正在興修中的粵漢路南段，擬以廣州附近的黃埔作為終點，英人頗感恐慌（註二〇），其後雖然證實廣州至黃埔段係由新簡商部考察外埠商務大臣兼辦閩廣農工路礦總公司的張振勳所辦，僱用美籍工程師勘查，但英使薩道義 (Ernest M. Satow) 仍認為該線實與廣九路之北段相平行，因而勢將成為將來廣九路的競爭路線，建議倫敦外務部向中國提出抗議（註二一）。此外，為了挽救該項不利情勢的繼續發展，廣九鐵路的儘速興建，實屬刻不容緩。光緒卅一年（一九〇五）西曆二月，在英國殖民部 (Colonial Office) 的敦促下，中英公司因此決定派遣怡和洋行對中國鐵路事務極為熟悉的羅士 (Charles H. Ross) 來華，負責談判該路正式合同諸事宜（註二二）。羅士於是年西曆三月廿四日自倫敦抵達香港，五天後即取道上海轉赴北京。他同時並受命接受薩道義與香港總督那桑 (M. Nathan) 的指揮，儘速完成該項使命（註二三）。

中英公司原想以當年一手談判廣九路草合同的盛宣懷為談判的對象，因此，羅士過滬時，會晤盛氏，作過初步的接觸。但當時盛氏正因美商合興公司的粵漢路權為比利時股東篡奪的問題，受到湖廣總督張之洞及湘、粵、鄂三省官紳的強硬批評，處境甚為困窘，所以，對此不願表示意見（註三四）。而且，當時盛氏與福公司談判設立山西鎔化廠、合辦山西鐵礦及借款贖回道清鐵路等事，已進入決定性談判的階段，英人深感盛氏受到法俄集團的影響甚深，在談判中多方刁難拖延，並不誠意合作，薩道義因此建議，廣九路的談判，應俟道清鐵路借款談判告一段落後，再着手進行（註三五）。羅士談判的底案是想將廣九全路劃分為英、華兩段，前段約廿四哩，由香港政府自築，預計須款四八八、三一七鎊，由於建築工程方面的困難，須時四年始可完成；後段約一〇一哩，由英國借款代築，預計借款額為一五〇萬鎊，地形單純，一年內完成（註三六）。但光緒卅一年西曆四月，羅士經由薩道義之手交與外務部會辦大臣那桐的借款合同草案，却將借款額提高至二百萬鎊，其他重要項目依照原訂草約的規定，表面上雖說仿照滬寧路借款合同的形式，實際則將華、英兩段全歸英方單獨控制，而英方的權力則提高甚多。其主要內容如下：

①中國政府應擔保本借款本金與利息的歸還，並於本鐵路建築完成後，以全路作為抵押；  
②借款年息五厘，借期五十年；但於十二年半後，中國可於任何時間歸還全部債款；

③本路的建築與設備應由中國鐵路總公司及中英公司指導進行，並於香港設立總管理處；該處係由五人組成，中國鐵路總公司代表二人，中英公司代表二人，另一人為總工程師。

④兩廣總督有權任命一位官員，就鐵路的財政及築路的進展情形，向其提出報告。香港政府認為華、英兩段應僱用同一位顧問工程師，以控制兩段內的建築工作。

⑤該路完成後之管理，應由中英合組之管理處（Joint Board of Management）負責。該處應由六人組成，一人由中國任命，二人由英國任命，一人由中英公司任命，另一人為鐵路總辦（註三七）。

在中國方面，盛宣懷先曾非正式地奉命與英人談判此事，但因他在主持對外借債築路的過程中，賬目不清，於廢贖美商粵漢路權的交涉初步告一段落之後，其所經手的盧漢鐵路，又再成為京外官紳攻訐的對象，為避嫌起見，不願嚴肅地從事談判。但盛

氏非常反對羅士所提借款草案的重要內容，認為將全路劃分為華、英兩段，而英段由英人自築自管的基本構想，實與他原訂草約的規定不符，因為這樣中國不只將無全權管理華段，對於英段亦將喪失任何過問其事的權力。他對草案中借款額高達二百萬鎊，亦極不滿意，因為以廣九路一〇一哩的長度與滬寧路全長約二百哩且橋樑衆多的路線相比較，其適當的借款數額，如果有六十萬英鎊應已足夠（註三八）。外務部總理大臣慶親王奕劻也有類似的想法（註三九）。不過，反對中英廣九路借款最有力的，實為兩廣總督岑春煊。岑氏於光緒卅一年六月十七日，曾與廣東巡撫張人駿致電外務部與盛宣懷，認為廣九鐵路「無論如何〔廣東〕必須籌款自辦，以保路權，斷非空言抵抗」。此後岑氏並再電外務部、商部及盛宣懷等，力拒中英合辦該路之議（註四〇）。當時英人為克服岑氏的反對，曾計劃在經由駐漢口領事法磊斯（Everard H. Frazer）中介由香港政府出面借款一百一十萬英鎊給張之洞以贖回美商合興公司的粵漢路權的談判中，除去想要索將來修築粵漢路借用外款時應先向英人商辦及不准中國於廣州附近修築深水港之外，還想牽涉到廣九路的借款條件，促使張之洞向岑春煊間接使用壓力，以使後者在廣九路借款合同的談判中讓步；但為張氏所拒絕（註四一）。在這種情勢下，英使薩道義最初雖然極力反對與岑春煊談判，但因清廷堅認修築該路應先得到兩廣總督的贊同，始可進行，最後只好同意羅士南返廣州談判，外務部也於光緒卅年（一九〇四）九月特電岑氏知照（註四二）。

### （三）岑春煊與廣州談判

岑春煊為咸同年間敉平雲南回變功臣前雲貴總督岑毓英的長子，任事勇邁而個性耿介。於庚子拳變時，因屢駕有功，最為慈禧太后所信任，後奉旨出任山西巡撫，復於光緒廿九年由四川總督任所移督兩廣；抵任後，對內整飭吏治，雷厲風行，對外則態度強硬，為支持日俄戰後各省紳民正義性「文明排外」行動的有力地方大吏之一。光緒卅年春，湘、粵、鄂三省官紳發動撤廢美商的粵漢路路權時，廣東方面雖然完全由粵省紳商出面，但他是幕後的有力支持者，次年，各省因美國排斥虐待華僑而發動抵制美貨的愛國運動時，他也是敢於出面主持正義，支持粵省紳商從事正當而合理的抵制美貨的行為，駁拒廣州美領事無理要求的人（註四三）。對於在兩廣境內修築鐵路，他一向具有極大的熱忱，曾於贖回合興公司粵漢路路權之後，積極籌謀官辦該路在廣東省

境的一段，而擬以開徵畝捐、砲臺捐、船捐、鹽捐及其他派捐等收入，作為修築該路資本的來源。但因粵省紳商不願接受重稅的負擔，主張廣東境內的粵漢鐵路由商股開辦，因此官紳衝突，發生拘捕巨紳前廈門道黎國廉及內閣學士梁慶桂的嚴重事件。但岑氏不久也附順輿情，允許該路改歸商辦（註四四）。此外，為了預佔地段免遭外人的覬覦起見，他是首先倡議我國自築廣州至桂林間鐵路的人；並曾於光緒卅年後，積極籌謀集合官商資本，建議由粵、桂兩省實缺官員捐出俸廉的一部分以為部份分段興築的經費（註四五）。對於廣東全省最具重要性的廣九鐵路，岑氏更極關心，認為盛宣懷原先與英人所訂的借款草約，現應視作無效，主張籌款自辦（註四六）。光緒卅一年七月廿二日（一九〇五、八、廿二），他並照會英駐廣州總領事斯高特（Scott），認為當前情勢已與光緒廿五年中國批准廣九路草約時，大為不同，已無法嚴格遵行該草約的規定；因此，他建議中英雙方可以各築各路，對其本境內的一段，各有其全權控制之權（註四七）。廣東紳商也聯名公呈商部，請將廣九路華段准由商款自辦。（註四八），粵籍華僑鉅商商部考察外埠商務大臣兼辦閩廣農工路礦總公司的張振勳也主張中國應自築該路（註四九）；廣州當地的報紙對此並竭力鼓吹，認為確當（註五〇）。粵省紳商甚至想以賠付英國人原先勘路及其他費用，以圖將該草約作為罷論。岑春煊也計劃藉增收從印度輸入鴉片稅厘的收入，作為修築該路的主要經費來源（註五一）。

光緒卅一年六月，當張之洞為贖回粵漢路而借用英債的談判正在緊要關頭的時候，岑春煊為了避免妨礙收回粵漢路權的全局，抉除英國人對中國可能拖延修築廣九路的顧慮起見，曾主動建議將他前次所提中英各築各段的擬議，改為限五年為期修築完竣，屆時如中國仍未興工，即可商議中英合辦該路（註五二）。不過，廢約自辦之議，岑春煊並未能堅持到底，光緒卅一年五月九日（一九〇五、六、十一），他已開始改變其原先的立場，於致外務部電文中，說明如英人一定要堅持中英合辦該路，我國也可原則上同意，但應「妥訂中英合辦條款，期於利權兩無所失，稍資補救。」（註五三）

在英國方面，中英公司的主要臺柱之一香港怡和洋行經理狄克遜（C. W. Dickson）對於儘速修築廣九路，實際並無多大的興趣，他對建築蘇杭甬路與津浦路南段的興趣，反遠過之（註五四）。香港總督納桑（M. Nathan）則對羅士在北京向外務部提出的借款合同草案，甚表不滿，認為借款額顯然超出了所須要的數額甚多，因為根據工程師的勘察和估計，除地價外，華段工

程費只須九七九、六七九鎊，即可敷用，他因此建議英公司將借款減爲一百五十萬鎊；廣九路築路期間英人占多數的五人總管理處，中國既然反對，也可在全路將築成時，改爲六人，中英各半（註五五）。納桑也主張對包括華、英兩段的羅士原提草案讓步，中英可以分段修築，而在運輸營業方面合作，但華段應在一定的期限內築成，並應向英公司借款，仍照年利五厘並以粵省收入爲擔保而由英國供應技術人員及所須的機器設備（註五六）。英國殖民部大臣與外務部對於將原提借款二百萬鎊降低爲一百五十萬鎊一事，也甚表贊同（註五七）。

羅士自北京抵達廣州後，中英間即於光緒卅年十一月十一日（一九〇五、十二、十八）舉行第一次會議，粵省由洋務局總辦補用道魏瀚及該局委員候補道龔心湛代表出席，次日，並接續舉行第二次會議。此時羅士雖然已不再堅持在北京所提借額二百萬鎊的計劃，但却堅持中國應遵照原草約的規定，一切以盛宣懷所訂滬寧路正合同爲藍本。他於光緒卅一年正月廿三日（一九〇六年一、十六）提出的借款正合同草案中，計共廿四款，除因情形差異及小處增動外，幾乎完全照錄滬寧路正合同的原文，其重要項目，包括借款年息五厘，照英國法律通例，以全路財產爲抵押；管理全路的「總辦部」設置總辦五人，兩人爲中國人，由兩廣總督委派，兩人爲英國人，由中英公司委派，第五人爲總工程師，亦由中英公司派任；築路所須的一切材料，應由中英公司包購，並抽取佣金百分之五；全路營運餘利，英公司應得百分之二十，建路所需要自國外或他省進口的材料，免征稅厘及各種捐課；經理該借款收支匯兌等事項由香港滙豐銀行一手代辦，佣金每百鎊爲〇、二五鎊；借款期限爲五十年等（註五八）。羅士並重提其企圖控制全線的計劃，藉口連接該路華、英兩段「修理、配置並辦理」等事宜，請中國政府與香港政府補訂一項「辦事合同」，作爲借款合同的附約，與借款合同同時並存有效，不准更改，其主要目的是想用中英政府間契約的方式，來限制此後中國在該地區附近主動築路或給與其他外人築路的權利。該附約草案共計亦爲廿四款，其中規定「香港段所建築養修辦理一切，須與中國段如同一條路，以便車輛貨物在該全路往來，毫無更換停止」（第一款）；華、英兩段，須同時興工修築（第三款）；鐵路將告竣時，中英政府應設立一「辦事總辦部」，內置總辦六名，包括辦事總辦在內，中英各派委總辦二名，在中英公司借款有效期間，該公司應派一總辦，並可代中國及香港政府選擇該總辦部內「辦事總辦」；一俟借款到期贖回後，總辦則減至五人（第九款）；

總辦部內的議事規程，「凡有三位總辦到者，便可議事」，「凡議之事，在總辦部權衡之內，與此合同不違背者，則以衆多之意爲準」（第九款）；對於此後所擬修築的支路，「此政府除非與彼政府商准，不得自行築修」（第十二款）；對於限制平行競爭性路線的建築，更有確切的規定：「凡一政府除非先向彼政府商准，並照借款合同所載，得華（中）英公司字據允准，不得修築或給權衡於別人或公司建築，或助別路以款項或別法裝客貨，在其所管之境內建修鐵路，與彼此西段之鐵路相爭生意或有碍」（第二十款）。（註五九）

岑春煊則仍堅持其中英光緒廿五年原訂草約無效的意見，拒絕羅士以該草約爲根據所擬的正約草案，也拒絕討論任何中英地方政府間的所謂「附加」合同。岑氏所根據的理由，是該草約第五條內「如有窒礙之處，即行更正，仍俟訂正約時即行會同入奏」的一段文字（註六〇）。此時岑氏雖然已經自華商自辦的原先立場退讓，願意向英國貸款築路，但主張該借款合同不應完全照滬寧路的規定，由英人大權獨攬，應照光緒廿八年四月直隸總督袁世凱等與英人所訂交還山海關內外鐵路（津榆路）的新章程，將鐵路行政管理權由中國督辦該路大臣所委派的總辦辦理，在總辦之下則設英籍總管一人，專管工程、華洋工匠及稽查材料等事（註六一）。後因英方不允照辦，岑氏又提議兩種辦法：一爲向英人借款，聘用英工程師，以廣九全路作抵押，但由我國自行修築，自握該路的行政管理權，只有在借款本息不能如期歸還英商的情況下，始由英人接管該路；一爲該路完全由粵省籌款自辦，所須築路材料除我國產品可以供應者外，當託請中英公司代向英國購辦，惟材料質地與價值等，須與他國所提供的相等始可。（註六二）。此兩項辦法，事實上仍係重複岑氏以前所提出的建議，有些方面甚至更對我國有利，自難爲英人所接受。

羅士的草案提出後，岑氏即針對此一草案，提出我國方面的相對草案，其基本要項仍爲收回該路的行政管理權，對於牽涉經濟利益方面的條款，則稍作調整；如借款數額不逾一百五十萬鎊，以廣東鹽課及該鐵路爲抵押，先付一百萬鎊，以爲修築之需，其餘五十萬鎊，至實際需用時再行交付；借款實價九五折年息五厘，以五十年爲期（第一款及第四款）；造路及行車等事，「均由兩廣總督督飭辦理」（第二款），並於鐵路開築之先，在廣州設立鐵路局，「經理建築行車等〔事〕項」，「局內設華總辦一員，英總工程師一員，英稽查帳目一員，華總辦由兩廣總督派委，該兩英員由〔中英〕公司舉薦，聽候兩廣總督選派委用」其他工程

要職，「以英國人與中國人之能勝任者充當，由華總辦會同總工程師選派，呈請兩廣總督核定」（第六款）；中英公司購料佣金爲五厘（第九款）；借款及利息則存貯於滙豐銀行，經理佣金爲〇、一五%（第十二款及第十五款）。（註六三）

中英兩草案的基本差異之處，實爲該項借款應否以光緒廿五年上諭批准的廣九路草約爲談判基礎。英使薩道義極力主張該草合同應爲中英談判的根據。他在與我國外務部會辦大臣那桐的多次會談中，曾堅持此點（註六四）。光緒卅年底，他致函英駐廣州總領事斯高特，認爲廣九路原來所簽訂的草合同實爲中英兩政府間一項嚴肅的契約，如果粵督岑春煊堅持其漠視該契約的態度，他將別無抉擇，只有請求英政府對其不友誼的行爲予以「嚴肅注意」（serious notion）（註六五）。薩道義並指摘岑氏鼓勵粵省紳商發動對外人既得利權的鼓噪，認爲所有當地人士對英人廣九路權的反對意見，實由其一手所鼓勵，並由他幕後領導，認爲「非常危險」（註六六）。他在光緒卅年八月十二日（一九〇五、九、廿一）呈英外相蘭斯登勳爵（Lord Lansdowne）文中，分析當時逐漸蔓延各省的收回外人路礦利權的運動，認爲此一運動實爲中國官民協同一致的一系列行動，其所採取的手段，則包括消極地抵制外人繼續獲得新的利權，延宕原訂路礦草合同的履行及藉口外人的違約事件而強硬收回各該利權等等；岑春煊之反對中英公司依照原訂草約興築廣九路，不過是此一全國性潮流的一部份而已。薩道義因此認爲爲了確保英國既得的權益，英國實有向中國政府施用較平常更大壓力的必要。當時由於中英間正爲兩廣境內西江航行、江浙紳商收回蘇杭甬路權及廣東廣九路權等問題發生爭執，薩道義甚至建議英政府應延緩自天津撤退庚子拳變時進駐華北的英國軍隊，以壓迫中國儘速解決這些糾紛（註六七）。

他也會有意訓令英駐漢口總領事法磊斯，要他利用其與張氏自收回美商粵漢路權後所建立的友誼，以求緩和各該省官紳的激烈態度，但張氏對於當時各省企圖收回各項外人利權的運動，基本上實頗同情，而且即使他並不贊同他們某些激烈的行動，因張氏年事已老，又極善揣摩政治的風向，當亦不願公然挺身而出，與絕大多數官紳羣衆的意向相反對，法磊斯因此不願遽與張氏試探此事（註六八）。此外，薩道義鑒於清廷對於地方性反外案件如南昌教案及上海公共會審堂暴動等案表現地非常軟弱無力，曾經建議集中所有中國地區的英艦於上海及長江各口，以準備隨時鎮壓中國可能的仇外舉動（註六九）。

香港總督納桑（M. Nathan）很支持薩道義的各項擬議，對於岑春煊拒絕按照原訂草約談判廣九路正合同，至感憤怒，認

爲英政府應該轉向清廷使用壓力，甚至可強迫北京撤換岑氏，或用武力佔領粵境的一部分，以脅迫岑氏在廣九路正合同的談判中讓步（註七〇）。殖民大臣厄爾金（Earl of Elgin）及外務部大臣格雷（Edward Grey）也均認爲英國不能默認草約之被廢棄，以損及英國既得的利權，但格雷也主張一切慎重從事，暫爲容忍（註七一）。他訓令薩道義密切注意各省情勢的發展，並隨時提出報告，以便他可適時決定英國是否應與各國協同一致向中國提出嚴重的警告（註七二）。「中國聯盟會」（The China League）榮譽秘書柏克爾（A. R. Burkell）在呈英國外務部的一件備忘錄中，列舉自光緒卅一年各省抵制美貨的運動之後，中國境內反外的各項事實及各省官紳學生對於各國既獲利權的仇視，建議英國政府如果不能與各國採取一致的行動，亦應迅速單獨地採取必要的步驟以護衛英國在華人員與利益的安全。（註七三）

由於岑春煊堅拒不以草約爲談判基礎，廣州談判已陷於僵持之局，薩道義乃對清廷外務部施加壓力，首先想確定清廷原先對於廣九路問題的外交承諾的舊案，然後再利用清廷的威權來約束各省履行已經上諭批准的草合同。光緒卅一年十二月，他派遣使館參贊凱木拜爾（C. W. Campbell）往訪外務部右侍郎唐紹儀，他自己也數訪唐氏，就商此事（註七四）。當時中英有關路權的交涉，除廣九路外，尚有蘇杭甬路及津鎮路等，而蘇杭甬路由於江浙紳商自組浙江與江蘇鐵路公司搶先修築自上海、杭州至寧波的路線，要求廢棄與怡和洋行原訂的草約，與粵督岑春煊之要求改訂原訂廣九路草約的情形尤極類似。外務部在英國的外交壓力下，對於該原訂草約的有效性，不能不予以確認，但該部也堅持該兩路正式合同均不應拘泥於原訂草約的各項規定，而應由中國改進其內容，收回部份的利權（註七五）。所以，唐紹儀在與英人晤談時，即明白答應以原訂廣九路草約爲中英談判的基礎，並於光緒卅二年正月十六日（一九〇六、二、九）致電岑春煊認爲「若專就地方窒礙一層，駁令〔將前訂草約〕作罷，勢難辦到，不如將原議五條，扼定主權利權，詳細磋商，以期取益防損」（註七六）；二月初一日（11、廿三），外務部並再度召請岑春煊，廣州談判可依原訂的草約爲基礎（註七七）。

在這樣的情勢下，岑氏被迫只好同意以原訂草約爲雙方談判的基礎，但他仍然堅持廣九路於建成後，必須爲中國所控制，爲完全的中國鐵路，他也主張該路在路政控制的形式上應與光緒廿八年後收回的關內外鐵路的組織形式相類似，即由中國委派的總辦總括全路的行政管理權（註七八）。當時中英公司因羅士在廣州的談判，不甚順利，故改派居留中國多年對中國政治文化有

深刻認識的濮蘭德 (J. O. Bland) 接替其談判的工作。濮於是年三月初八日（一九〇六、四、一）抵達香港，逗留數日，即趕赴廣州。在他與粵省委員的會議中，濮蘭德堅持羅士原提草案的主要條款，不應更改，我國代表則堅持應用關內外路新合同的條款代之；岑春煊更要求借款實付款應自原來的九扣改為九五扣；雙方意見仍然無法協調（註七九）。濮蘭德因此認為在廣州的談判，由於他必須應付意志堅強的岑春煊，而岑氏又必須顧及粵省紳商的輿論，實少有成功的可能機會，甚至連英人購料的五厘佣金及分取該路十分之二的餘利兩事，也難獲得協議，因此他拒絕再在廣州繼續談判。濮相信英國如將壓力直接指向北京的清廷，對英國實較有利（註八〇）。岑氏則因中英談判拖延已近五個月，尙無任何結論，也希望此事由外務部右侍郎唐紹儀接續談判較為妥當，而且由於唐氏原籍粵省，鄉誼所關，以粵人而議粵事，即使所議結果並不盡如地方輿論的期望，岑氏亦可為自己的推卸責任預留地步（註八一）。在這樣雙方默契的情況下，濮蘭德因於光緒卅二年三月十七日（一九〇六、四、十）返回香港，轉滬赴京（註八二）。中英談判此後即北移北京，繼續進行。此後我國方面全以唐紹儀為談判的重心人物，外務部會辦大臣那桐亦常參與會談，岑春煊則遣派粵省洋務局委員候補道龔心湛與候補直隸州胡銘榮二人列席，以備顧問。

### 〔二〕 唐紹儀、濮蘭德與廣九路正約的簽訂

唐紹儀是當時實際主持我國鐵路政策的人，正以外務部右侍郎的身份繼盛宣懷之後督辦滬寧路與京漢路兩條重要路線的行政管理事務。特別自光緒卅二年正月，盛氏所主持的中國鐵路總公司正式裁撤後，全國路政名義上雖然歸由商部接管，實際由於早已完工的關內外路及擬議中即將修築的津鎮（浦）路與京張路，均在北洋大臣直隸總督袁世凱的督辦控制之下，而已經完工的京漢路幹線與正在加緊建築的滬寧路，則在唐氏的控制之下；而且由於廿多年來唐一直為袁的親信部屬，為袁一手所提拔，所有在袁行政轄區內一切涉及對外的政治、經濟及其他方面的交涉事項，在唐入贊中樞之前，無不由唐負責經理，為袁氏左右最得力的助手之一；事實上唐氏之被命參預中央政府的外交、稅務與路政等事務，亦為袁的大力所推薦，而唐對袁更一直奉命惟謹，為清廷中著名的「袁黨」人物，在袁氏擴大其全國性政治力量的籌謀中，占有極重要的份量（註八三）。所以，此期內我國新鐵路

政策的擬議與執行，實際上代表著袁、唐兩人共同的看法與做法，與在此之前盛宣懷控有絕大部份外資鐵路路線的時期，頗不相同。

袁、唐對盛宣懷主持的借債築路政策最不滿意之處，是它使我國喪失了這些鐵路的行政管理權，因此在各該鐵路完成之後我國完全不能控制，形成了在我國境內的一些「獨立王國」；而且各路因債權國的不同，制度亦多乖異，甚至由於盛氏任用非人，許多我國遵照原訂借款合同所應有的權力，如監督財務權，當事者亦常漠然置之，並不實力執行，久之遂成慣例，等於默認了外人權力的擴張（註八四）。所以，袁世凱、唐紹儀對於收回外資各鐵路的行政管理權，最為着重。遠在光緒廿八年三月，唐紹儀在袁世凱的督導下與英人談判接收庚子後英軍占據的關內外鐵路時，在所簽訂的「關內外鐵路交還章程」中，即一反過去該路借款合同內管理權曖昧不清而實際由英籍總工程師所握有的事實，明文確定「在袁〔世凱〕、胡〔燏芬〕督辦大臣節制下，由總局委派總辦一員，洋務總辦一員，總管一員（英國人）專管工程並華洋工匠、稽查材料等項事件」（第一款）（註八五）。我國新置「總辦」的權力並未明白列舉，而該路的管理權實際也仍在英籍總工程師之手，但因其係在督辦大臣的「節制」之下，而此項「節制」的權力尚可在合理的解釋下，予以擴充，與原借款合同的條款相比較，已經收回權力不少。

唐紹儀繼盛宣懷督辦牽涉外資的多條鐵路之後，他積極籌謀收回各路行政管理權的各項計劃，即亟亟進行。他對光緒卅一年後各省普遍興起的收回路礦利權運動，非常同情，認為由於外資路礦的後患無窮，而原訂的外債或合辦合同已經是既成的事實，挽救既然極難，與其任其繼續發展，有損我國固有的主權與利權，不如有机會時索性一舉贖回，收回該項利權，一勞永逸，較為得計（註八六）。但唐氏反對單方面強力撤廢中外原訂的鐵路合同，只主張在原訂合同的範圍內，運用適度的解釋，以擴大我國現有的權力，或者施用各種非暴力性質的壓力，以使外人自動退讓。他認為只有在外人明顯地違背原訂合同的情形下，中國才可乘機要求廢棄合同。所以，基本上他所主持的對於外資路權的政策是審慎而穩健的；即想以正當的手段，互相協商的途徑，並以外間現存的有效築路契約為依據，以求逐步達到收回路權的目的。此種漸進的政策，甚獲袁世凱的大力支持。袁氏認為「外交首重大信，訂約權在朝廷」，各省收回鐵路利權的輿論雖然應該顧及到，但政府對於過去已經簽訂的合同和已經承諾給予的權

利事項，勢難一概廢棄不顧。此外，袁氏認為開礦築路雖然為中國急須從事的要政，但開辦路礦所須要的資本，數額龐大，動輒數千百萬兩之巨，我國經濟在賠款、外債與對外貿易逆差的重重負荷下，已至內外交困民窮財盡之境，斷無能力將所有應辦的路礦，一舉予以開辦；如延宕辦理，則外人勢必多方覬覦，藉端干涉，中外糾紛勢必層出不窮。因此，袁世凱主張中國應主動歡迎外資修築中國的鐵路。不過，袁世凱所堅持的，是中國在與外人簽訂借款築路合同時，應將「權」「利」兩方面劃分清楚，對於國家主權與鐵路行政管理權的維護，應該決不退讓，使外資鐵路的存在不至妨害我國行政權的完整性，而成為在我國控制下發展我國經濟的一股力量（註八七）。當時袁世凱極力主張親英的政策，在他看起來，由於各國環伺中國的基本情勢，既未改變，當前各國對華侵略稍趨緩和的情勢隨時可能再轉變為激烈化，像甲午戰爭後數年間的情況一樣，因此，中國必須預為綢繆，在外交上早日結合對我損害最輕而在力量上又足為我國奧援的友好國家，以備未來的需要。（註八八）

當時中英間有關路權的爭端，甚為嚴重，除廣九路外，尚有較此更為棘手的蘇杭甬路問題。因為江浙紳商鑒於英人於簽訂該路草約後，延宕七年而不訂正約，也不作實際修路的打算，因此，自組浙江鐵路公司與江蘇鐵路公司在清廷上諭批准的情形下，自行修建大部份與英人原訂蘇杭甬路路線相重複的滬杭甬路，以實際行動廢約。由於英人堅持原訂草約的有效性，並施加強大的外交壓力於北京政府，清廷無力衛護其本身煌煌上諭的權威，被迫在原則性的問題上讓步，承認「草約」的繼續有效，因此引起江、浙兩省紳商起而發動具有反英與反清廷雙重性質的「拒款」運動，以拒絕英人強迫性的借債築路（註八九）。廣九路的情形，雖然在性質上遠較蘇杭甬路為單純，因為粵省官紳雖然極力主張自辦該路，但尚只訴諸空言，對於築路所須的資本技術與工程等具體條件，並未實際進行，而且所有此類自辦的籌議，也並未獲得清廷的諭准；但就地方官紳企圖否定英人前訂的「草約」而清廷竟然將該草約予以肯定一點而言，兩件案例實有其共同性。因此，兩案中任何一案的解決，勢必影響到另一案件的談判與解決的步驟的。

因此，當中英間就廣九路問題於光緒卅二年七月初四日（一九〇六、八、廿三）在北京恢復談判後，唐紹儀在處理上非常謹慎。他首先提出一個程序上的問題，認為廣九路的爭執應與蘇杭甬路分別處理，先解決前者，後再談後者（註九〇）。外務部總

理大臣慶親王奕劻在與英駐華參贊嘉乃續 (Lancelot D. Carnegie) 會談時，也認為廣九路正式合同的談判，比較單純，應該先行妥辦（註九一）。該部會辦大臣那桐、尚書瞿鴻璣與右侍郎聯芳等在與英使薩道義會商時，甚至坦白承認清廷實無力強制各省紳商使其履行原訂的合同，因此，中英應循協商的途徑逐案解決（註九二）。漢蘭德對於先談廣九路後談蘇杭甬路的擬議，最初甚不以為然，因為這很可能是中國的一項謀略，使蘇杭甬路問題無限期的拖延下去，而廣九路的談判也將無法有任何具體結論；因此，他建議英國外務部與駐華公使應對清廷增加壓力，使中國就範，將兩路權的爭執同時解決（註九三）。但中英公司董事會的想法，却不如此；由於蘇杭甬路連接滬寧路，通過中國農產最富饒、工商業最發達的江南地區，顯然在路利方面它將遠較廣九路為優厚，所以，中英公司對前者的重視，實遠超過後者。但因蘇路的紛爭極烈，英國如果強迫清廷屈從英人的要求，江浙兩省紳民勢將起而反抗，極可能與政府發生嚴重的衝突，這與英國支持清廷維持適度統治威權的基本政策，實不相符。因此，中英公司很諒解慶親王與唐紹儀等緩談蘇杭甬路的要求，願意先尋求廣九路問題的解決（註九四）。英參贊嘉乃續也支持先談廣九路之說，漢蘭德才不再堅持己見（註九五）。

實質性的談判開始後，唐紹儀最着重於收回廣九路的行政管理權。他首先要求確定該路為我國國家的產業，認為管理該路的最後權力應由兩廣總督掌握，而扼要處尤在於我國用人權與用款權的完整。此一想法實際即構成對廣九路草約所稱該路正約內容應與滬寧路正合同相同的一種否定，而與岑春煊在廣州談判時所提出遼照關內外鐵路合同的建議相類似。唐氏因此認為滬寧路管理大權集中於「總管理處」(Board of Commissioners) 的規定，已無必要（註九六）。很明顯地，袁世凱、唐紹儀所持政策的重點，是想藉與英人談判正式合同的機會，將原先所簽草約的主要失權處，予以挽救。他們實在並不願意冒着與英人激烈衝突的危險，將原訂草約廢止。

英使薩道義對於袁、唐的政策，很表同情。他在一九〇六年四月十六日呈外相格雷的一件文件中，分析中國官紳致力收回各省外資路權的目標，認為一方面是想撤廢所有尚未簽訂正約的借款草合同，另方面則想贖回已訂有正約並由外人經營控制的各路線。他曾就日俄戰爭後中國收回路權諸措施的背景與性質，分就廣九路、蘇杭甬路、京漢路、粵漢路與津浦路等，予以說明，結論

是列強對華前所盛倡的「瓜分」與「勢力範圍」之說，現在已經暫時過境遷，英國政府應確認在華英資築路的商務性，要求中國承認原訂草約的有效性，實極必要，但不應再堅持草約內容的完全履行（註九七）。英駐華代辦嘉乃績也鑒於當時唐紹儀在清廷外務部的地位非常重要，極受慈禧太后與慶親王奕劻的信任，英國應與其維持良好的關係，答應將廣九路草約的內容予以修改（註九八）。此外，中英公司董事會的立場，也更趨緩和，答應在鐵路管理權及借款質價方面讓步，甚至也願意放棄坐分鐵路餘利十分之二的利益（註九九）。該公司駐華總董熙禮爾（E. G. Hillier）甚至贊同英款修築中國鐵路應以當時關內外鐵路的管理方式為滿足；即以該路財產作為借款抵押，並據有築路工程及行車經理之權，但最高行政控制的權力，則歸中國官員掌握（註一〇〇）。香港總督納桑原本極力主張壓迫粵督岑春煊就範，一度甚至認為英國應不惜採取限制軍火輸往廣東為手段，以求廣九路正合同的儘速簽訂，此時也改而採取較緩和的態度——除去力主粵省應與香港政府應簽訂一項華、英段接駁通車的協定外，並答應以岑氏原提中國控有該路行政管理權的建議為雙方談判的基礎（註一〇一）。

這一連串英方態度轉趨和緩的表示，從實際主持英國對華外交的駐華公使薩道義、代辦嘉乃績與執行英國對華南政治與經濟政策的香港總督，到實際掌握對華絕大部份鐵路投資的中英公司駐華總董熙禮爾，充份表示出英國在對華鐵路投資的問題上，已改而採取一種嶄新的政策。換言之，過去偏重政治性得寸進尺鯨吞攫奪的策略，現在已改而偏重於經濟性的和緩政策；過去動輒運用砲艦政策向中國作威力脅迫的強橫行動，現在在我國官紳正當而強烈的收回路礦利權的願望與壓力下，英國已不得不稍作讓步，以表示一種對華友好的姿態。這種政策轉變的痕跡，在一九〇六年八月七日英外相格雷致新任駐華公使朱爾典（John N. Jordan）的文件中，表現的非常清楚。格雷在該文中首先檢討過去數年來中國致力於收回鐵路利權的各項事實，認為此類行動實在是一些極正常的現象，因為世界上沒有一個國家願意任由外國人控制其路權；因此，如果中國政府與紳商集團在這方面採取一種較為和緩的行動方式，英國政府將不會不與合作的。不過，基本的問題是，中國因為沒有足夠的資本以供修築鐵路之用，外國資本的輸入，實有其必要性，另外鑑於工程設計的實際需要，外人實應被賦予建築工程的全權，而各路線的行政管理權，則可由中國人自己擔任（註一〇二）。在另一文件中，格雷承認過去對華強施壓力的方式，現已須要代之以一種開明自私的政策。他對

於中國各省官紳爲收回路礦利權所採的各項措施，很表同情，但他很擔心如果英國改採一種新的對華和緩的政策，中國很可能會誤認此爲英國軟弱的一種表徵，因而採取過份強橫的行動。他指示對華新政策的要點是：中國政府應擔保不會有新的仇外事件發生，不改變現行外人控制中國海關行政及外人所享政治性特權如治外法權及各口租界等的現狀，保證履行過去與英人已經簽有草約的各項路礦利權，這樣，英國將答應不在中國另外尋求新的路礦利權，並當不堅持充分履行過去所簽草約的各項條件。英國也將鼓勵中國自辦路礦事業，在不損害中國主權與獨立的原則下，供應中國所須要的資本與技術（註一〇三）。格雷並訓令朱爾典對於清廷的各項改革措施，應持同情的態度，並儘量予以協助（註一〇四）。

在雙方均採和緩的態度的情形下，中英廣九路正合同的談判，進行地相當順利。不過濮蘭德在答應唐紹儀先談廣九路時，仍然不忘懷中英公司在蘇杭甬路的利益，堅持中國應該再度保證蘇杭甬路草合同的有效性，他才答應廣九路可以不依照滬寧路正合同的規定行事。唐氏被迫只好照辦（註一〇五）。此後，雙方談判的主題，即進入有關借款的實價、利息、購料佣金及餘利等具體項目。在借款實價方面，唐紹儀初要求實付九六、五%，濮蘭德則只答應九三%，因代表粵督岑春煊列席談判的龔心湛與胡銘榮願意接受九五%，唐氏此後即堅持實價應爲九五%，雙方爭持，數次會議，均難達成協議（註一〇六）。在借款利息方面，唐先提議年息四、五%，濮則不表贊同，最後，唐讓步願仍維持原定年利五%的數額（註一〇七）。對於英公司坐分全路餘利二成事，唐氏極力主張應予剔除，滬寧路所採行的餘利小票，亦予廢止，而改按預定購料總額五十萬鎊五厘佣金來計算，一次總付二萬五千鎊（註一〇八）；濮對取消餘利分潤事，表示同意，但認爲此項利益原係爲酬庸英人服務及監督之勞不應與購料佣金相混，中國應另付足抵的款項，始爲合理。他並認爲購料總數可能高達七十萬鎊之巨，如折付佣金，總額應爲三萬五千鎊始可（註一〇九）。此後，雙方辯論的項目，又轉到中國出產的建築物料應否給予佣金的問題，因爲唐紹儀認爲英公司只有在代購英貨時才收取佣費（註一〇〇）。至於借款的總額，唐紹儀雖提議名義上可定借一百五十萬鎊，但中國擬先借一百萬鎊，其餘五十萬鎊，則就粵省紳商中籌募，濮蘭德不表贊同（註一一）。英款淮兌華銀的匯率問題，唐氏拒絕依照實際兌付日期的市場匯兌率支付，因爲外人常常用支配外匯價格的方法屆時故意壓低匯率，使中國吃虧，最後決定在實際付款的六個月內訂一固定匯率，作爲支付的標準（註一一一）。

在雙方討價還價的過程中，除去這些實質性的問題之外，唐紹儀特著重於確定兩廣總督對該路的控制權，認為英籍總工程師與會計總管應在粵督權力的絕對控制之下；漢蘭德則頗持異議，認為中英公司既然應允不參預該路的管理工作，為維護英人股東的利益，該兩位英籍人員應該置於中英公司的控制之下（註一、三）。爭持的焦點是中國認為該兩英籍人員應向粵督及該路中國總辦負責；英國則認為他們應向中英公司及中國督辦共同負責。雙方最後協議，該總工程師與會計總官可以在與中國總辦協商後，由英公司任免（註一、四）。英方漢蘭德所特別著重的，則在於禁止中國修築任何平行的鐵路線，這樣，香港與九龍作為華南對外貿易總匯的地位，即可確保無虞；但唐紹儀初則拒絕討論此事。其後在漢蘭德的堅持下，始初步答應如中國修築任何支路須要借用外款時，英公司在與其他外籍公司同樣的借款條件下，可有優先權（註一、五）。由於香港總督的督促，漢蘭德也另外提出了該路華、英兩段銜接的問題，但唐氏堅持在中國境內的厘金、客貨運價、電報及其他問題，中國應有絕對的控制權，並反對兩段銜接問題，應附有任何雙方限期協議的規定（註一、六）。

中英間的談判經過十餘次的會議，至光緒卅二年八月初十日（一九〇六、九、廿七），許多彼此爭執的細節，除借款實價外，大致已經解決。英公使朱爾典並建議中英公司為早日修築廣九路起見，應在實價問題上讓步（註一、七）。朱對於談判的進展，雖然極為關心，其間幾乎每天均與漢蘭德晤商，但却不願對唐紹儀施用公開的壓力（註一、八）。清廷也為表示善意，避免引起英人的疑忌，由商部拒絕農工路礦總公司督辦外埠商務大臣張振勳請辦廣廈路（廣州至廈門）的擬議（註一、九）。至九月廿四日（十一、十），借款實價問題也以雙方同意九四%的數額達成協議，唐紹儀與漢蘭德即於是日將所訂正合同二十款初步簽字。其主要內容如次：

- (1) 借款總額一百五十萬鎊，照虛數九四折實付，年息按虛數五厘；以本鐵路作為頭次抵押（第一款）；
- (2) 所有建路及一切工需，均由兩廣總督督飭辦理，凡於造路行車一切利便之事，亦由總督飭辦；惟工程須照總工程師所定圖說辦理，聽其指揮，逐段鐵路或更改各路之詳細圖說及估價單，均須由總工程司交鐵路總辦轉稟總督核定（第二款）；
- (3) 廣九路鐵路總局設於廣州，由粵督派中國總辦一人管理，佐以英國總工程師及總督帳各一人。該兩英人由中英公司薦舉，由總督核准；倘其辦事總督以為不妥，可請公司將其撤退另舉；鐵路工程人等均由鐵路總辦會商總工程師選派（第六款）。

(4) 中英公司造路辦事酬金三萬五千鎊（第九款）；

(5) 每年給予中英公司津貼一千鎊，以爲日後借款承擔與出力之酬金，至借款還清之日起（第十二款）；

(6) 英公司權利可移交後任或代理人，惟除英國人或中國人，不得將權利讓給他國或他國之人，又中國國家將來不另建一路，以奪本路利益（第十五款）。

(7) 借款有效期五十年（第十六款）（註一二〇）。

此項正約在內容上大致與當時關內外鐵路的管理方式相似，較岑春煊在廣州原先提出的草案，更對我國有利，岑氏因此初步表示滿意（註二二一）；繼任兩廣總督周馥也認爲該正合同「收回主權利權，實較滬寧「路合同」爲優」（註二二二）。但在該約初步簽訂等候清廷正式批准的期間，岑氏却一反其初步所持的態度，出而反對合同中不准中國修築與廣九路競爭路線的一條，認爲此款勢將限制粵省此後修築其他路線。他也不贊成中國於每年付給中英公司一千鎊之外，仍須加付三萬五千鎊的巨款，以爲英人「造路時辦事出力」的酬勞（註二二三）。旅滬粵省紳商也致電粵督周馥，反對中國不得另築爭奪生意致損廣九路利益一款，認其等於「將全（粵）省路政爲所挾持，以後無可辦之路，他省亦受影響」，且借款既以九四折實付，「何復酬勞三萬五千鎊」。他們對於借款期限至五十年亦覺爲期太長，而且廿五年內提早還款，不只須按借款虛數計算，每百鎊尚須增加二鎊半，中國亦吃虧甚巨（註二二四）。廣州紳商易學清等也一面公稟粵督周馥外，一面致電外務部及甫於光緒卅二年九月設立的郵傳部，請求政府延緩批准廣九路正合同，改由粵人自行集資建築，招集廣東粵漢路商辦公司截止招股後諸向隅股東，請其出資兼辦廣九路，「粵民富庶，不患無財」（註二二五）。

唐紹儀對於這些指摘，甚感憤怒，因爲在該路借款合同的談判過程中，他曾多次敦促粵省紳商預籌款項，俾可將借款總額減少，但粵紳不願承擔巨款的籌集工作；而且該正合同受盛宣懷原訂草合同規定的限制，原則上必須依照滬寧路的前例行事，現在經過他與漢蘭德兩個半月來的談判，實際已較岑春煊原提遼照關內外路現行合同規定所擬的草案，更對我國有利（註二二六）。他對粵省同鄉指其所訂合同禁止另造廣九路的競爭路線，認爲有妨國家主權一點，也提出答覆：因爲該項借款係我國「自行造路

」，一切管理路政事宜係由我國政府主持督辦，聘用或黜退英籍工程人員亦由我國獨握大權，並非英商承造，「既係國家之路，自無再建同向之路，自行爭奪生意之理」。此外，唐氏並聲明所謂禁築競爭路線，「係專就本路而言，與全（粵）省鐵路毫無關涉，他省更無所謂受其影響」。對於借款實付九四折事，唐氏指出這較之滬寧路與關內外路之九折，已優勝甚多；而另給三萬五千鎊酬勞中英公司事，係鑒於外資各路外籍公司均有購料佣金五厘之規定，支出漫無限制，中國吃虧甚鉅，所以廣九路預定購料額以七十萬鎊爲假定的限額，將佣金一次付給，節省實多。至於每年另給津貼一千鎊，係爲酬謝英公司經理借款之勞，如與滬寧路總管理處英代表的薪金，每月動輒多至數千金相較，廣九路的條件，已經改善甚多。（註一二七）。唐紹儀雖然竭力爲自己談判的合同辯護，但爲顧及到其同鄉紳民的輿論，他也同時致力於改善該已經草簽的正合同的內容，如將借款期限自五十年改爲三十年，即爲一例（註二八）。他另鑒於許多居留香港的粵商願意出資參與該借款，又接受粵督周馥的建議，將每股一百鎊的原額准由數小股匯集合成，並與中英公司談妥，劃出借款總額的半數七十五萬鎊，作爲華商股份，留備華商購買（註二九）。

光緒卅三年正月廿三日（一九〇七、三、七），中英廣九鐵路借款正合同，正式獲得上諭的批准，由唐紹儀與中英公司代表漢蘭德正式簽字，開始生效。隨同以見證人身份簽字的，中國方面爲粵省委員參與北京談判的候補道龔心湛與候補直隸州胡銘槃，英國方面爲代理滙豐銀行駐京的怡和洋行總辦葛德奈（H. S. Gardner）（註一三〇）。光緒卅三年（一九〇七）三月廣九鐵路局設置辦事公所於廣州城內增城書院，是年七月，築路的工程開始動工，先由英總工程師格魯扶（Grove）重新測量全線，歷經八個月完成，全路工程則至宣統三年（一九一一）八月竣工（註一三一）。

#### 四 結 論

如果我們進一步從上述中英簽訂廣九路正合同的案例，來分析自日俄戰爭爆發後我國收回鐵路利權運動的整個過程，我們尚可將此一運動約略劃分爲三個分期：

(1) 運動的發軔期（一九〇四——一九〇五），可以中美間廢贖粵漢鐵路合同的談判爲一代表性的活動；

(2) 運動的高潮期（一九〇五——一九〇八），如就我國自築鐵路諸計劃中，可以光緒卅一年後各省接續蠶起的官辦或紳商自辦諸鐵路公司為代表，但就收回各外資路權而言，中英廣九路正合同談判的成功，實為此一期間我國政府在這方面的首次表現；繼之者，有津浦路與蘇杭甬路等。

(3) 運動的衰落期（一九〇九——一九一一）：此期內整個運動已明顯地呈現衰微的徵象，收路活動係在地方當局的主持下，主要係以設法抵制外人路權的擴張為主，如光緒卅三年（一九〇七）後東三省總督徐世昌及奉天巡撫唐紹儀等籌謀的新法路及徐、唐與其後任錫良及程德全等所籌策的錦瓊路（錦州至瓊河）等，惟均未成功（註二三一）。

就此一運動的高潮期即光緒卅一年至卅四年期間而言，實為袁世凱與唐紹儀主持我國路權的時期（唐氏於光緒卅三年外任奉天巡撫，但袁世凱幕後控制郵傳部基本鐵路政策的態勢未變）。他們政策的主要內容，即係穩健性的接納外資，換言之，即致力於將外資建築我國鐵路合同的條件改善，而不堅持完全廢棄外資路權的合同。各國對於我國則採取「退一步，進兩步」的政策，即在關鍵性的問題上，堅持有限度的讓步原則，但在不重要的借款條件方面，則願作出相當的讓步，但仍然堅持要索相當的代價。中英廣九路權談判中，英國堅持中國不得建築該路的競爭路線及英籍總工程師控制借款的用途（合同第二款），即係例證。

### 附 註

- 註 一 李恩涵：中國近代之收回鐵路利權運動（一九〇四——一九一一），《中國現代史專題研究報告第一輯》，臺北，民國六十一年），頁一一一四。
- 註 二 參閱內田直作：粵漢鐵路風潮の經過——辛亥革命の一斷面，一橋論叢，三二一——四（一九五四年），頁四三——五九；堀川哲男，辛亥革命前の利權回復運動，東洋史研究，廿一（一九六一年九月），頁一——卅七；William Braisted, "The United States and the American China Development Company," *Far Eastern Quarterly*, 11:2 (Feb. 1952), pp. 147-165；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，中央研究院近代史研究所集刊第一期（民國五十八年八月），頁一四九—三一五。
- 註 三 參閱 E-tu Zen Sun, "The Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan of 1908" *Far Eastern Quarterly* 10:2 (Feb.

1951), pp. 136-50; 應田正夫・清末江浙鐵路問題の歴史學研究・一八二期(一九五八)・頁二一一—二二〇・趙金鉅・蘇杭甬鐵路借款和江浙人民的抗款運動・歷史研究(一九五九年九月)・頁五一一—六一・En-han Lee, "The Chekiang Gentry-Merchants vs. the Peking court Officials: China's struggle for Recovery of the British Soo-chow-Hangchow-Ningpo Railway] Concession, 1905-1911", 中央研究院近代史研究所集刊第三期上冊(民國六十一年七月)・頁二二二—二二八。

註四 P.H. Kent, *Railway Enterprise in China* (London, 1907), p. 173; 約章成案匯覽所收「中英續增條約」(咸豐十年)第六款載:「前據本年十一月廿八日大清兩廣總督勞崇光將粵東九龍司地方一區, 交與大英駐紮粵省暫充英法總局正使功賜三等寶星巴夏禮代國立批永租在案。茲大清大皇帝定卽將該地界付與大英大君主, 並歸英屬香港界內, 以期該港埠面管轄所及, 庶保無事」(卷二一, 頁二二)。

註五 約章成案匯覽卷二, 頁一, 交通史編纂委員會・交通史・路政篇(南京, 民國十九年), 第六冊, 頁二二五二—二二五四四・另參閱王曾才・英國對華外交與門戶開放政策(臺北, 民國五十六年), 頁四二一四五。

註六 中央研究院近代史研究所編・海防檔・鐵路(臺北, 民國四十六年)頁七八一一七九・*North China Herald* (其後簡稱為 NCH) May 4, 1906, p. 275.

註七 海防檔鐵路・頁七九—八一。

同書, 頁八三。

註八 盛宣懷・愚齋存稿電報, 卷卅三, 頁十八。

註九 胡濱・十九世紀末葉帝國主義爭奪中國鐵路(北京, 一九五七年), 頁一七一・Philip Joseph, *Foreign Diplomacy in China: A Study in Political and Economic Relations with China* (London, 1928), pp. 357-8; Kent, *op. cit.* pp. 100-101.

註一〇 胡濱・前引書・頁一七一・仲漢昇・山西煤礦資源與近代中國工業化探討(中央研究院歷史研究所集刊第三期)。

註一一 交通史路政篇, 第六冊頁四五七一—四五七二・該廣九路借款草合同英文本見 British Foreign Office, *Confidential Print*, *China* (此後簡稱為 F.O. *Confidential Print*), Microfilm F.O. 405, Roll 157, No. 26 (405157/26), enclosure 2; 參閱愚齋存稿・電報卷卅三・頁四。

註一二 Joseph, *op. cit.*, pp. 331, 341; 仲漢昇・晚清的收回礦權運動(臺北, 民國五十一)・頁井一。

註一四 李國祁・中國早期的鐵路經營（臺北・民國五十年），頁一四一一—一四七。

註一五 盛宣懷於光緒廿四年正月廿四日寄直隸總督王文韶、兩江總督劉坤一、湖廣總督張之洞湖南巡撫陳寶箴電，說明此「引商力以拒兵力」政策的要點說：「各國竊保護之名，分佔邊疆海口，漸入內地，一國起爭，數國效尤，牽制之法，不足以破其陰謀，通商之利，不足以抵其奢欲。處今日而欲散其瓜分之局，惟有照土耳其請各國公同保護，凡天下險要精華之地，皆為各國通商碼頭，特立鐵路礦務衙門，統招中國及各國股份，聘請總鐵路司、總礦務司，職分權力悉如總稅務司，似此悉畢路成，英德不患俄獨吞，緬滇路成，俄法亦不患英獨噬。……至於鐵路礦務公司股分，可以逐漸買回，俟華股多收一分，則外權少奪一分」（愚齋存稿，電報卷七，頁廿三—廿四）。盛氏的此項策略，實際不出「門戶開放」、「以夷制夷」及「權力平衡」等弱者外交諸原則。他於光緒廿四年閏三月十一日另一件致張之洞的電文中，再申述此一策略的次序說：「〔欲〕救分裂之弊，宜合縱，故鐵路莫妙於專設機關，由國家借各國鉅款，設總公司合辦全國幹路，上策也；救聯綴之弊，宜牽掣，故鐵路對於借款營造之國，不與其佔奪保護之地相連，以毒攻毒，中策也。」

」（愚齋存稿，電報卷八，頁卅一）。盛宣懷未刊信稿（北京中華書局，一九六〇），頁五七。

註一六 徐義生：中國近代外債史資料統計（北平，一九六一），頁一八一一五三。曾鯤化：中國鐵路史（頁七五一—六）。

註一七 徐義生，同書，頁廿八—一五三；吳紀先：「盛宣懷與辛亥革命」（辛亥革命五十週年紀念論文集，北平，一九六一年），頁四二八。

。吳紀先在該文中，總計光緒廿一年至宣統三年清政府向各國所借鐵路外債，認為盛宣懷所經手的路債占總額的五七·三%，係因包

括京漢路小借款（即庚子賠款中付與京漢路之部份）及道清路續借款所致（見辛亥革命五十週年紀念論文集頁四二八）；曾鯤化：中國鐵路史（北平，民國十三年），頁七五一一六。

註一八 馬寅初：中國經濟改造（上海商務，民國廿八年），頁三六一一三六七；陳暉：「中國鐵路外債之史的分析」，文史雜誌四卷五期（民國卅一年七月），頁四一一五十。

註一九 參閱胡濱，前引書，頁七一—一七三；中外鐵路借款合同中西文內容不符的例子，最顯著者莫過於一八九六年九月八日簽訂的「中俄合辦東省鐵路公司合同」。該合同第六條中文本稱：「……及該「中國東省」公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理。……」。但法文本中於「一概不納地稅」（Les terrains, appartenant à la Société, seront exempts de tout impôt foncier）之下，則無端增入“La Société aura le droit absolu et exclusif de l'administration de ses terrains”一句，使俄國鐵路公司對於鐵路地段享有絕對的獨占的行政權（見王景春等編：中國鐵路借款合同全集，北京，民國五年四月，頁六）。又如中比蘆漢鐵路行車合同第二款，中文本稱「……比公司……招雇外國員匠若干人，並於此等員匠有撤革及遣歸之權，其薪工若干，應預早開單，擬呈「中國」督辦大臣核定。……」以上種種行車事宜，由比公司或總工程司預請督辦大臣酌奪而後行」。法文本則將「撤革及遣歸

「權」故譯“un droit absolu de révocation ou de licenciement”（撤革及遣歸之絕對權力）..而於「請督辦大臣酌奪而後行」一句，則故譯“seront soumises à titre consultatif”（案徵諮詢而呈請），與中文原意不符（見中國鐵路借款合同全集頁六六——六七）。

註 11 ○ 會鰲化，兩函書，頁九八——九九。

註 11 1 同書，頁四四五·五三六——五三七·鳳岡及門弟子編·梁燕孫先生年譜（民國廿八年）·頁七一。

註 11 1 1 會鰲化，前引書，頁五三六——五三七，另參閱續章成案匯覽乙篇·卷井七下·頁六。

註 11 1 1 1 參閱郵傳部，軌政紀要初編（北京），卷七·卷八內所收有關之鐵路借款合同，另參閱陳暉·「中國鐵路外債之史的分析」一文及會鰲化·中國鐵路史·頁九八——九九。

註 11 四 F.O. Confidential Print, 405/166, No. 158, Satow to Grey (April 16, 1906), 405/179, Memo on the Canton-Kowloon Railway.

註 11 五 Ibid., Satow to Grey (April 16, 1906); 曰光緒廿一年後，英國雖然在各國爭奪中國鐵路利權的競爭中，無論在所獲路權的長度與據據中國的總數上，遙遙領先，但列印一九〇四年簽訂，與其極列強相出，以實際所建築的鐵路里程却是最少（見E-tu Zen Sun, Chinese Railways and British Interests, 1898-1911. King's Crown Press, New York, 1954, p. 10）。

註 11 六 F.O. Confidential Print, 405/166, No. 158, Satow to Grey (April 16, 1906); 405/179, Memo on the Canton-Kowloon Railway; Kent, *op. cit.*, p. 173.

註 11 七 F.O., Confidential print, 405/179, Memo on the Canton-Kowloon Railway.

註 11 八 Kent, *op. cit.*, p. 174.

註 11 九 Sun, Chinese Railways and British Interests, pp. 12-3.

註 11 10 F.O., Confidential print, 405/154, No. 91, China Association of Hong-Kong to China Association (March 31, 1905)

註 11 11 Ibid.; 405/155, No. 22, Satow to Lansdowne (April 18, 1905).

註 11 11 1 F.O. Confidential Print, 405/154, No. 47, Colonial office to Foreign Office (Feb. 17, 1905); 405/179, Memo on the Canton-Kowloon Railway.

註 11 11 1 Ibid. 405/155, No. 64, The British and Chinese Corporation to Foreign Office (March 18, 1905),

註 11 11 2 Ibid., 405/155, No. 85, Satow to Lansdowne (April 18, 1905), 405/155, No. 90, The British and Chinese Corpora-

tion to Satow (June 9, 1905)

註 114 *Ibid.* 405/155, No. 95, Satow to Lansdowne (June 13, 1905), 論及晚清的收回鐵路運動 (臺北，民國五十一年)。頁114—111頁。

註 115 *F.O. Confidential Print*, 405/155, No. 85, Satow to Lansdowne (April 18, 1905). 由1百五十萬鎊借款的預計收支，大致如下：①實際收入（折價）1,111,111鎊，②支出：利息及服務，111,111鎊；借款待支利息111,111鎊，111鎊。購買土地100,000,000鎊。鐵路及設備1,000,000,000鎊。工程資本100,000,000鎊。預備款111,111鎊。

註 116 *Ibid.* 405/155, No. 106, enclosure, Satow to Lansdowne (April 29, 1905).

註 117 *Ibid.*, 405/156, No. 102, Satow to Lansdowne (July 18, 1905); 電報存檔，電報，卷四五，頁十七。

註 118 *Ibid.* 405/157, No. 69, Enclosure 2, Prince Ching to Satow (Sept. 3, 1905).

註 119 *F.O. Confidential Print* 405/155, No. 119, Foreign Office to Colonial Office (June 20, 1905); 405/156, No. 85, enclosure I, Nathan to Lyttelton (Sept. 4, 1905); enclosure II, Nathan to Lyttelton (Sept. 5, 1905), 405/157, No. 69,

Satow to Lansdowne, (Sept. 11, 1905). 關於鐵路先生年譜頁111頁—111鎊。按香港之所以願意借款給張之洞贖回美商合興公司的粵漢路權，其著眼點實在控制粵漢路的出海口及廣九路問題。1905年六月廿日英外相蘭士登勳爵(Lord Lansdowne)致英駐華公使薩道義文說：

“The H. K. Government will lend the money such as the acceptance of our arrangement with the regard to the Canton-Kowloon Railway and the issue of Chinese imperial sanction for the loan. We think that we might also try to get the assurance extended so to cover material for construction and equipment of railway”. (*F.O. Confidential Print*, 405/155, No. 129, Lansdowne to Satow, June 30, 1905)

事實上此項於1905年發行的總數約111萬英鎊的債券，其發行的名義關係以「九龍及其他鐵路為理由」(見 *The [London] Times*, Oct. 14, 1905, “Railways in China”, p. 5.)

註 120 *F.O. Confidential Print*, 405/155, No. 85, Satow to Lansdowne (April 18, 1905); 405/157, No. 26, Satow (Aug. 30, 1905); 405/157, No. 69, Satow to Lansdowne (Sept. 11, 1905).

註 121 吳相灝：「壞城勁敵奪春煊」，此國政治人物（臺北，1951），「壞存武·光緒卅一年中美工約風潮（臺北，民國十五年）」，頁

一九五一—一九九.. NCH, July 14, 1905, p. 85.

註四四 東方雜誌第廿一年，九期，交通。一<sup>二</sup>一..張文襄公全集·電報卷七四，頁廿一..頁卅一。

註四五 NCH, Jan. 20, 1905, p. 135.

註五六 應急存稿·電報卷四四，頁十一。

註四七 F.O. Confidential Print, 405/157, No. 71, enclosure 5, Viceroy of Canton to Scott (Aug. 22. 1905)

註四八 NCH, June 16, 1905, p. 610; June 30, 1905, p. 693; July 28, 1905, p. 193

註四九 F.O. Confidential Print, 405/157, No. 89, enclosure, Nathan to Lyttelton, (Oct. 6, 1905),

註五〇 Ibid. 405/157, No. 107, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Oct. 18, 1905).

註五<sup>一</sup> Ibid. 405/157, No. 89, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Oct. 6, 1905); 405/158, No. 73, enclosure 3, Scott to Satow (Dec. 12, 1905).

註五<sup>二</sup> 應急存稿·電報卷四四，頁十一——十八。

註五<sup>三</sup> 中央研究院近代史研究所藏·清季政初外交檔案·外務部政電簿·光緒卅一年五月四月初九日，收署粵督及粵撫張電。

註五<sup>四</sup> F.O. Confidential Print, 405/157, No. 89, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Oct. 6, 1905).

註五<sup>五</sup> Ibid. 405/157, No. 107, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Oct. 18, 1905); 405/157, No. 135, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Nov. 3, 1905).

註五六 Ibid. 405/157, No. 107, enclosure 1, Nathan to Lyttelton (Oct. 18, 1905);

註五<sup>七</sup> Ibid. 405/157, No. 159, F.O. to British & Chinese Corporation (Dec. 23, 1905).

註五<sup>八</sup> 羅士原提廣九路借款正令回草案中文本·見海防檔·鐵路四四九——四七。

註五<sup>九</sup> 同書頁四六七——四七四。

註六〇 F.O. Confidential Print, 405/165, No. 124, Satow to Grey (Jan. 9, 1906).

註六一 海防檔·鐵路四四五·有關中英簽訂的「關內外鐵路交換以後章程」·見清政初編卷七·頁四四——四五·北洋洋務局編約章成案  
應覽卷三七，頁八——十。

註六<sup>二</sup> 同上。

註六<sup>三</sup> 同書頁四七四——四八四..F.O. Confidential Print, 405/166, No. 131, enclosure 4, Cartor-Kowloon Railway (March 28,

1906); 405/166, No. 140. enclosure 3, Precis of Viceroy's Proposal.

註六四 F.O. Confidential Print, 405/157, No. 69, Satow to Lansdowne (Sept. 11, 1905); 405/157, No. 110, Satow to Lansdowne (Oct. 18, 1905).

註六五 Ibid. 405/166, No. 54, enclosure 4, Satow to Scott (Dec. 1905).

註六六 Ibid. 405/165, No. 124, Satow to Grey (Jan. 9, 1906).

註六七 Ibid. 405/157, No. 71, Satow to Lansdowne (Sept. 21, 1905); 405/157, No. 2, Satow to Lansdowne (Oct. 4, 1905)

註六八 Ibid. 403/165, No. 119, Satow to Grey (Jan. 1906).

註六九 Ibid. 405/165, No. 148, Satow to Grey (March 2, 1906); 註七〇 呂國忠等編《晚清外交史料》第十一冊，頁111。

註七〇 Ibid. 405/165, No. 198, enclosure, Nathan to Lord Elgin (March 18, 1906).

註七一 Ibid. 405/165, No. 104, F.O. to Colonial Office (Feb. 20, 1906); 405/166, No. 97, Colonial Office to F.O. (Received May 14, 1906).

註七二 Ibid. 405/165, No. 96; Grey to Durand (Feb. 19, 1906).

註七三 Ibid. 405/165, No. 85, China League to Grey (Feb. 8, 1906).

註七四 Ibid. 405/165, No. 124, Satow to Grey (Jan. 9, 1906).

註七五 Ibid. En-han Lee, "The Chekiang Gentry-Merchants vs. the Peking Court Officials: China's Struggle for Recovery of the British Soochow-Hangchow-Ningpo Railway Concession, 1905-1911", 呂其明《晚清外交史料》第十一冊，頁112—113。

註七六 海防檔鐵路局函。

註七七 F.O Confidential Print, 405/165, No. 185, Satow to Grey (March 20, 1906)

註七八 Ibid. 405/166, No. 71, Jardine, Metheson & Co. to the British and Chinese Corp. (March 30, 1906);

405/166, No. 131, enclosure 1, Nathan to Lord Elgin (April 6, 1906); enclosure 4, Canton-Kowloon Railway (March 28, 1906); NCH, May 4, 1906, p.252.

註七九 Ibid. 405/166, No. 131, enclosure 1, Nathan to Lord Elgin (April 6, 1906); 405/167, No. 9, Carnegie to Grey (May 15, 1906).

註八〇 *Ibid.* 405/166, No. 131, enclosure 6, Interview with Bland (April 2, 1906); 405/166, No. 97, Colonial Office to F.O. (Received May 14, 1906); 405/166, No. ?, Jardine, Metheson & Co. to the British & Chinese Corp. (April 12, 1906).

註八一 *Ibid.* 405/166, No. 155, enclosure 1, Consul-general Scott to Satow (March 17, 1906).

註八二 *Ibid.* 405/166, 131, enclosure 6, Interview with Bland (April 2, 1906).

註八三 有關唐紹儀的簡略傳記，見夏敬觀，「唐紹儀傳」（國史館館刊第1卷1期，頁七九—八〇。Howard L. Boorman and Richard C. Howard, *Bibliographical Dictionary of Republican China*, Vol. III (Columbia University press, 1968), pp. 232-235。

按唐氏爲廣東香山人，其叔父唐廷樞曾任招商局總辦，並創辦開平煤礦等新式企業，與負責執行會國務，李鴻章運送幼童赴美國留學計劃的容閎，爲早年在香港瑪禮遜公學（The Morrison School）<sup>廿六</sup>同學。唐紹儀因其叔的關係，被選爲第二批赴美幼童之一，於同治十三年（一八七四）秋抵美。先就讀於康耐提克州哈特福（Hartford, Connecticut），繼攻讀於紐約城的哥倫比亞大學，惟未獲得學士學位，即於一八八一年被撤返國。回國初期，先在朝鮮稅務司署任職，後轉任我國駐朝總理交涉通商委員袁世凱幕下的西文翻譯，兼辦仁川華商事宜。光緒廿年六月，袁氏離韓返國，唐氏即代其原來的職務。中日甲午戰爭中國戰敗後，朝鮮名義上獲得獨立的地位，唐因奉命出任爲首任中國駐朝鮮總領事。光緒廿一年，卸總領事任回國，仍追隨袁世凱入小站新建陸軍營務處幕府。光緒廿五年十一月，袁氏署任山東巡撫，唐氏旋被任爲該省商務局總辦，主持通商及對外交涉各事。及庚子拳變後，袁氏移督直督，唐亦調升天津關道，不離左右。光緒三十年八月，唐奉命以三品卿銜赴印度與英人談判西德及鴉片等問題，未獲協議。返國後，即以太常寺卿署任外務部右侍郎。光緒卅一年十一月，繼盛宣懷出任督辦滬寧鐵路大臣；次年二月，並兼任督辦京漢鐵路大臣（參閱林明德、袁世凱與朝鮮，臺北，民國五十九年，頁一七四、一八三、一八八、三一五、三六八、三七〇—一）。郭廷以，近代中國史事日誌頁一〇四—一、一〇四—八）。

註八四 關廢麟，瀛談（中華工程師學會民國十五年印），卷1，頁六，會鯤化，中國鐵路史，頁五三六—七。

註八五 軌政初編卷七，頁四四—四五。

註八六 F.O. Confidential Print, 405/168, No. 185, Jordan to Grey (Oct. 30, 1906).

註八七 墓悲：江浙鐵路風潮（中華民國史料叢編，臺北翻版，民國五十七年），頁卅五、三一三—三一九、三九〇—三九一，NCH, Nov. 29, 1907, p. 533.

註八八 *The Times* (London), Dec. 6, 1907, p. 7.

- 註八九 En-han Lee, "The Chekiang Gentry-Merchants vs. Peking Court Official: China's struggle for Recovery of the British Soochow-Hangchow-Ningpo Railway Concession, 1905-1911"
- 註九〇 *The Times* (London), Aug. 27, 1906, p. 3; F.O. Confidential Print, 405/166, No. 171, Carnegie to Grey (June 11, 1906); 405/166, No. 145, Carnegie to Grey (May 30, 1906).
- 註九一 *Ibid.*
- 註九二 F.O. Confidential Print, 405/166, No. 152, Satow to Grey (April 10, 1906).
- 註九三 *Ibid.* 405/166, No. 169, Grey to Carnegie (June 8, 1906). 405/167, No. 48, Bland to the British & Chinese Corp. (July 18, 1905); 405/167, No. 63, Carnegie to Grey (July 30, 1906).
- 註九四 *Ibid.* 405/166, No. 169, Grey to Carnegie (June 8, 1906); 405/166, No. 178, British & Chinese Corp. to F.O. (June 15, 1905); 405/167, No. 72, Grey to Carnegie (Aug. 3, 1906).
- 註九五 *Ibid.* 405/166, No. 171, Carnegie to Grey (July 11, 1906); 405/167, No. 80, enclosure 1, Nathan to Elgin (June 30, 1905); 405/167, No. 63, Carnegie to Grey (July 30, 1906).
- 註九六 *Ibid.* 405/168, No. 43, enclosure 3, meeting minute for the Canton-Kowloon Railway (Aug. 23, 1906); 〈英總領事署  
長辦公室・同上・總領事・鐵路・同上尺—寸10○。
- 註九七 *Ibid.* 405/166, No. 158, Satow to Grey (April 16, 1906).
- 註九八 *Ibid.* 405/167, No. 132 Carnegie to Grey (Aug. 8, 1906); 405/167, No. 14, Carnegie to Grey (May 17, 1906).
- 註九九 *Ibid.* 405/167, No. 72, Grey to Carnegie (Aug. 3, 1906); 405/166, No. 178, British & Chinese Corp. to F.O. (June 15, 1906),
- 註一〇〇 *Ibid.* 405/166, No. 158, Satow to Grey (April 16, 1906)
- 註一〇一 *Ibid.* 405/167, No. 80, enclosure 1, Nathan to Elgin (June 30, 1906); 405/167, No. 132, Carnegie to Grey (Aug. 8, 1906) and inclosure, Carnegie to Nathan (Aug. 4, 1906).
- 註一〇二 *Ibid.* 405/167, No. 78, Grey to Jordan (Aug. 7, 1906).
- 註一〇三 *Ibid.* 405/167, No. 106, Grey to Jordan (Aug. 31, 1906)
- 註一〇四 *Ibid.* 〈社華英國人對於格雷的新約翰遜政綱・大報〔不實回憶文集〕・參閱 NCH, Feb. 9, 1906, p. 271; Aug. 17, 1906, p. 391;

Sept. 21, 1906, p. 674.

raud 1〇H F.O. Confidential Print, 405/166, No. 178, British & Chinese Corp. to F.O. (June 15, 1906); 405/167, No. 62, Carnegie to Grey (July 30, 1905); 405/168, No. 43, enclosure 3, meeting minute for the Canton-HanKow Railway (Aug. 23, 1906).

raud 1〇K *Ibid.* 405/168, No. 43, enclosure 3, meeting minute for the Canton-Kowloon Railway (Aug. 23, 1906), 405/168, No. 52 enclosure 2, meeting minute for the Canton-Kowloon Railway (Aug. 29, 1906)

raud 1〇L *Ibid.*

raud 1〇M *Ibid.* 405/168, No. 114, enclosure, meeting minute for the Canton Kowloon Railway (Sepr. 27, 1906); 405/168, No. 114, Jordan to Grey (Sept. 29, 1906).

raud 1〇N *Ibid.*

raud 1〇O *Ibid.*

raud 1〇P *Ibid.*

raud 1〇Q *Ibid.*

raud 1〇R *Ibid.*

raud 1〇S *Ibid.*

raud 1〇T *Ibid.*

raud 1〇U *Ibid.*

raud 1〇V *Ibid.*

raud 1〇W *Ibid.*

raud 1〇X *Ibid.* 405/168, No. 59, Hongkong & Shanghai Corp. to L. O. (Oct. 25, 1905).

raud 1〇Y *Ibid.* 405/168, No. 114, Jordan to Grey (Sept. 29, 1906); 405/168, No. 114, enclosure, meeting minute for the Canton-Kowloon Railway (Sept. 27, 1906).

raud 1〇Z *Ibid.*

raud 11H *Ibid.* 405/168, No. 190, enclosure 3, meeting minute for the Canton-Kowloon Railway (Oct. 25, 1906), 405/168, No. 190, inclosure2, metting minute for the Canton-Kowloon Railway (Oct. 22, 1906).

raud 11K *Ibid.* 405/168, No. 97, enclosure 9, Bland to Nathan (Sept. 7, 1906); 405/168, No. 158, enclosure 1, Jordan to Nathan (Oct. 13, 1906).

raud 11L *Ibid.* 405/168, No. 3, Jordan to Grey (Oct. 1, 1906); 405/168, No. 213, Jordan to Grey (Nov. 12, 1906).

raud 11M *Ibid.* 405/168, No. 213, Jordan to Grey (Nov. 12, 1906).

raud 11N *Ibid.* 405/168, no. 12, Jordan to Grey (Oct. 4, 1906); 漢深鐵路，同上，圖六，圖六，圖六，圖六。

raud 11O *Ibid.* 405/168, No. 158, enclosure 4, draft final Loan agreement for the Canton-Kowloon Railway; *The Times*

(London), Nov. 12, 1906, p. 5.

註 1111 I. O. *Confidential Print*, 405/168, No. 97, enclosure 7, Nathan to Elgin (Sept. 21, 1906).

註 1111 海防艦・鐵鎗・貳肆一〇〇.. NCH, Dec. 7, 1906, p. 530.

註 1111 I. O. *Confidential Print*, 405/180, No. 89, enclosure 2, T'ang Shao-yi to the Viceroy of Canton.

註 1111 海防艦鐵路・貳五〇〇.. NCH, Dec. 2, 1906, p. 551; *The Times* (London), Dec. 4, 1906, p. 5.

註 1111 海防艦・鐵鎗・貳肆〇一.. 貳〇八—四〇一.. NCH, Dec. 28, 1906, p. 698; F. O. *Confidential Print*, 405/180, No. 3,

British & Chinese Corp. to F. O. (Jan. 3, 1907).

註 1111 NCH, Jan. 18, 1907, p. 146.

註 1111 海防艦・鐵鎗・貳肆〇八—四〇一。

註 1111 I. O. *Confidential Print*, 405/180, No. 3, British & Chinese Corp. to F. O. (Jan. 3, 1907); 405/180, No. 40,

Jordan to Grey (Jan. 8, 1907).

註 1111 海防艦・鐵鎗・貳肆一〇〇.. NCH, April 5, 1907, p. 13.

註 1111 田景春等・鐵鎗借款合匯合集・貳肆一〇〇.. G. V. A. Macmurray, *Treaties and Agreements With and Concerning China*, (Washington D. C., 1921), Vol. I, pp. 615-25; F. O. *Confidential Print*, 405/180, No. 89, inclosure 1, Kowloon-Canton Railway Argument.

註 1111 交通史路政編・第十一冊・貳肆一〇〇.. 鐵鎗化・中國鐵鎗史・貳肆〇一—一〇一。

註 1111 楊堅編・「中國近代之收回鐵路利權運動」・貳四〇一—一〇一。