

國人對興建鐵路的爭議 (1859~1889)

王 樹 槐

前言

- 一、咸同時期的意見
- 二、光緒初年的爭議
 1. 鐵路之利——贊成者的意見
 2. 鐵路之害——反對者的意見
 3. 贊成者對反對者的辯駁
- 三、結論

前 言

清末民初中國鐵路的興建，可分為四個時期：一、甲午以前為嘗試時期，二、光緒二十一年至二十九年（一八九五~一九〇三）為外資築路時期，三、光緒三十年至宣統二年（一九〇四~一九一〇）為拒絕外資自辦時期，四、宣統三年至民國初年，為鐵路國有時期，借款築路亦隨之而恢復。本文之目的，在探討第一期內，國人對興建鐵路爭議的重點何在？背後的因素為何？反對論者又如何能在歷史洪流中歸於消沉？

中國鐵路的興建，始於同治四年（一八六五），英人在北京建立一里多長的小鐵路，不久即引起民眾的驚奇與謠言，官方勒令拆除。同治十三年（一八七四），英商請准建淞滬路，光緒二年（一八七六）完成，民商均表歡迎，而兩江總督沈葆楨收回拆除。該路材料後移至臺灣，作為建設基隆至新竹鐵路的一部份材料。甲午戰前，中國除淞滬路外，另有三條鐵路：一、臺灣的基新路，二、北寧路的天津至山海關及關外的一小段，三、湖北大冶鑛產鐵路。三路共長三九四公里。此三路之建設，有其客觀的因素，如臺灣之孤懸海外，專用鐵路之不易引起士民的注意，而

最重要者則為有遠見的官員之魄力，人的因素最為重要。此三路之建設，歸功於丁日昌、劉銘傳、李鴻章、張之洞等人。

由早期建築鐵路所遭遇之困難看來，觀念上的障礙實居首位。若就觀念發展來劃分時期，約可分為四期：一、同治五年以前為反對時期，表現於拒絕西人之請建鐵路；二、同治五年至同治末年，為觀念轉變時期，若干人士已認知鐵路的利益而主張建設；三、光緒元年至十五年，為鐵路利害爭論時期；四、光緒十五年以後，建築鐵路已為應行之事，不僅建築鐵路，且為政府之政策，利害之爭漸趨平息，而以鐵路政策為爭議主流。此為就觀念發展的大概而言，亦間有超出此時間範圍者，故時期的劃分，示其概略而已。

任何有計畫的事件之推展，首由觀念開始。鐵路發展自不例外。觀念之來，則是從社會中學習而來。道光五年（一八二五）秋，英人司梯芬生（George Stephenson）所製機車初駛於司道克登至達林敦之間，是為客運火車之始^①。鴉片戰前，傳教士已將鐵路介紹來華^②，在國人的譯著中，林則徐的「四洲志」^③、魏源的「海國圖志」^④、徐繼畲的「瀛環志略」^⑤，均有介紹。但只是少數人聞知此事，皆未親見實物，對火車自未產生深切的印象。

一、咸同時期的意見

咸豐時期，國人對鐵路認識不多，外人亦少建議^⑥，咸豐九年（一八五九），太平天國干王洪仁玕首次建議興辦火車，「先於二十一省通二十一條大路，以為全國之脈絡，通則國家無病焉。通省者濶三丈，通郡者，濶二丈五尺，通縣及市鎮者濶二丈，通大鄉村者濶丈餘。」^⑦這只是一種大膽的想法，並非對鐵路有真正的認識，且其建議亦不合事理。

同治初年，外人要求修築鐵路者日多。元年（一八六二），英人梅輝立（W. F. Mayers）請由廣州修路入江西。二年（一八六三），上海英美法商人二十七家請修

① 李國祁，中國早期的鐵路經營（臺北，民國五十年），頁一九一。

② 前書，頁五～六。

③ 小方壺輿地叢鈔，再補編（臺北：廣文影印本，民國五十三年），十二帙，四洲志，頁四三。

④ 魏源，海國圖志（咸豐二年刊本），卷六一，頁二；卷六二，頁一二。

⑤ 徐繼畲，瀛環志略（光緒戊戌年石印本），卷六，頁四二～四三。

⑥ 巴夏禮（Sir Harry Parkes）曾於咸豐二年向福建興化知縣建議修築鐵路。Stanley Lane-poole and F. U. Dickins: *The Life of Sir Harry Parkes* (London, 1894) V.1. p. 155。自未有何效果。

⑦ 金毓黻、田餘慶，「太平天國史料」（北平，民國四十四年），頁四二。

上海至蘇州鐵路。三年（一八六四），英領事巴夏禮（Harry Parkes）為外商請修蘇滬路，英鐵路專家司梯芬生（Sir MacDonalld Stephenson）建議中國以漢口為中心建造鐵路。四年，總稅務司赫德（Robert Hart）呈局外旁觀論，勸中國興辦電線、鐵路等新政。上海英商組淞滬鐵路公司，欲修吳淞鐵路。五年（一八六六），英參贊威妥瑪（Thomas E. Wade）勸中國興辦鐵路電線等，英使阿禮國（Rutherford Alcock）再要求興建淞滬鐵路，並呈遞鐵路說帖，勸中國採行司梯芬生建議^⑧。西人不僅要求准予建鐵路，且於同治四年在北京宣武門外，建小鐵路里許，用人力推送，被步軍統領衙門拆除^⑨。

中國對於這一連串的要求，則一概予以拒絕。基本的原因，是對鐵路認識尚不多，對外人的動機極為疑慮。同治二年（一八六三）李鴻章之拒絕西商二十七家之要求，總署一再通飭沿海沿江各將軍督撫應予峻拒^⑩。同治四年（一八六五）以前，拒絕的理由，約有五端：

- 一、平天險之山川，洋人可以任意進入內地，為患無窮。
- 二、毀壞民間廬墓，即啟目下之爭端。
- 三、中國車馬難與競爭，商民交困。
- 四、內地股匪伏莽，遇此驚世駭俗之舉，乘機煽動，作梗生端。
- 五、需用巨款，徒事虛糜。

提出以上理由者，以總署、贛撫沈葆楨、粵督毛鴻賓為主^⑪。李鴻章態度較為溫和，只反對外國人在中國建鐵路，要建只宜由國人自建。同治四年（一八六五）李鴻章又認為可以自辦電線，唯以「鐵路費鉅事煩，變易山川，」宜拒之^⑫。及赫德、威妥瑪相繼建言，總署態度略有改變，奏請飭沿江海各將軍督撫籌議^⑬。

同治五年（一八六六）三月，通商大臣崇厚、大學士官文、江蘇巡撫劉坤一、浙江巡撫馬新貽等陳述意見，綜合如下：

- 一、中外地勢不同，斷非急切可辦之事。
- 二、驚民擾眾，變亂風俗。

⑧ 李國祁，中國早期的鐵路經營，頁一九四～一九八。

⑨ 前書，頁一四；李文忠公全集（金陵刻本，光緒乙巳年），「海軍函稿」，卷三，頁六。

⑩ 海防楮（臺北，民國四十六年），購買船砲，頁三五四，電線，頁五。
P. H. Kent, *Railway Enterprise in China* (London, 1907), p. 2.

⑪ 海防楮，電線，頁一〇～一一。

⑫ 前書，頁八。

⑬ 籌辦夷務始末（北平，民國十九年），同治朝，卷四〇，頁一〇；卷五〇，頁三三。

三、壟斷牟利，爲害民生。

四、破壞險阻，國防失利^⑭。

其中以疑懼外人動機尤爲深重。唯有左宗棠認爲：「輪車機器，造錢機器，皆從造船機器生出，如能造船，則由此推廣製作，無所不可。」^⑮但他於次年（一八六七）的奏覆中又表示可拒建鐵路，理由是：「我無火車，安用此。」^⑯

同治六年（一八六七），中外修約期近，恐外人藉機要求開鐵路、設電線，總署再奏請諭飭各疆臣籌議對策^⑰。陝甘總督左宗棠、山東巡撫丁寶楨、署湖廣總督李翰章、總理船政沈葆楨、兩江總督曾國藩、湖廣總督李鴻章等意見，仍以不可，理由如下^⑱：

- 一、火車危險，有覆轍之虞，傷人之患。
- 二、破壞田廬。
- 三、妨礙民間生計，百姓將羣起抗毀。
- 四、毀壞祖宗墳墓，破壞風水，將引起聚族而爭。
- 五、需人看守防禦，以防偷竊與破壞。
- 六、費資至鉅^⑲。

此次籌議，在觀念上，雖仍以爲不可建築鐵路，但較前略有進步，頗能認出其中亦有利益存在，承認火車快捷，便利交通。沈葆楨云：「如其有成，亦中國將來之利也，且爲工甚鉅，目前亦頗便於窮民。……商賈之生計，有力者尚可改圖；民間之田廬，貪利者猶可易地，……果能別創一法，於民間田廬墳墓毫無侵損，……百姓退無後言，朝廷便當曲許。」^⑳其意似有商議之餘地。福建巡撫李福泰且云：「如其議而行之，百貨聚於中華，富強之資也。」^㉑李鴻章則云：或待承平數十年之後，中國自行倣辦。福州將軍英桂，認爲彼族蓄意已久，惟有約以限制，如畿輔重地，通都大邑，萬難准行。其在通商口岸百里以內，或准行用電線、鐵路，但不

^⑭ 前書，卷四一，頁四二、四四；卷四五，頁四六。

^⑮ 前書，卷四二，頁四六。

^⑯ 前書，卷五一，頁二一。

^⑰ 前書，卷五〇，頁三三。

^⑱ 回答者計有陝甘總督左宗棠、盛京將軍都興阿、山東巡撫丁寶楨、總理船政沈葆楨、兩江總督曾國藩、江西巡撫劉坤一、三口通商大臣崇厚、湖廣總督李鴻章、兩廣總督瑞麟、署湖廣總督李翰章、廣東巡撫蔣益澧、福州將軍英桂、閩浙總督吳棠、浙江巡撫馬新貽、福建巡撫李福泰、湖北巡撫郭柏蔭、署直隸總督官文等十七人。

^⑲ 籌辦夷務始末，同治朝，卷五二，頁二七～三三；卷五三，頁五；卷五四，頁二；卷五五，頁一三。

^⑳ 前書，卷五三，頁五。

^㉑ 前書，卷五五，頁三四。

得強買民間地基^②。

認知與價值觀念是由環境中學習而來，同治年間出國訪問親見火車之利益者，有張德彝、志剛等人。張云：火車「乃一勞永逸，無害於農家，反益於國，不惟多收稅，且大益行人，」^③志剛亦承認「公私皆便，利益無窮。」^④國人建議造鐵路者，除洪仁玕外，當推留美的容闈。容闈於同治六年（一八六七）透過丁日昌向清廷建議興辦鐵路^⑤。

李鴻章的觀念，一向較為開明，同治十一年（一八七二）九月函告丁日昌，主張「自辦煤鐵與火車路，則萬國陷伏，三軍必皆踴躍，否則日蹙之勢也。」^⑥同治十三年（一八七四），海防議起，李鴻章奏稱：「有內地火車鐵路，屯兵於旁，聞警馳援，可以一日千數百里，則統帥尚不至於誤事。」^⑦李曾向恭親王建議築清江至北京鐵路，以無人敢主持而事寢^⑧。此外丁日昌亦認為鐵路將來亦得設立，否則新疆地區，轉運行軍，仍將困難重重^⑨。

鄭觀應也是早期對鐵路有認識的人，他於同治年間作「易言」一書，計三十六篇，同治十年時在香港出版，後將之刪為二十篇，於光緒元年（一八七五）再度出版^⑩。其論火車之利在快速，大則便於轉餉調軍，有裨國防；二則便利商賈貿易，有裨民生；三則可資移民開墾，發展邊區。此外，財政方面亦有四利：盈餘可助國用，可裁兵節餉，可開礦省運費，可裁驛站^⑪。

二、光緒初年的爭議

光緒元年至十五年（一八七五~一八八九），中國已修建幾條鐵路，證明鐵路之建設已勢在必行，無論中外人士，正朝此方向推進。首先是在滬英商用朦混的方式修築淞滬路，光緒元年（一八七五）十二月動工，光緒二年（一八七六）行車，

② 前書，卷五四，頁六一~一二。

③ 張德彝，「航海述奇」，見小方壺輿地叢鈔，第十一帙，頁一三。

④ 前書，頁二〇。

⑤ Yung Wing, *My Life in China and America* (New York, 1909), p. 173.

⑥ 李文忠公全集，朋僚函稿，卷一二，頁二五。

⑦ 前書，奏稿，卷二四，頁二二~二三。

⑧ 前書，朋僚函稿，卷一七，頁一二。

⑨ 丁日昌，「海防條議」，見張樹聲編，洋務叢鈔（光緒十年敦懷堂本），海防要覽，卷上，頁四。參看呂實強，丁日昌與自強運動（臺北，民國六十一年），頁二九九~三〇三。

⑩ 胡秋原，鄭觀應生平及其思想，見盛世危言訂正續本（臺北，民國五十四年），頁四。

⑪ 鄭觀應，易言（光緒元年本），頁一五~一九。

其間幾經波折，最後中英協議，由我方購回，兩江總督沈葆楨，於光緒三年九月最後一次款項付清後，拆除鐵道，移運臺灣。

此次英商興建鐵路之失敗，一在英商使用不當之方法，二在上海道馮煥光之反對，三為沈葆楨之決意拆除，其間不免有意氣用事之處，並非對鐵路利益認識之不清。如馮道與麥華陀(W. H. Medhurst)之爭執，沈葆楨與李鴻章之間的嫌隙。李主張收回自辦，而沈故意要拆毀^⑳。一般民眾與商紳，不但未加反對，反而贊成鐵路。

光緒二年（一八七六）七月，臺灣巡撫丁日昌在基隆礦區至海口間，建了一道一英里長的小鐵道，用人力或獸力曳拉車輛，十月竣工^㉑。這是中國自建的第一條鐵路，惟未使用汽機。

中國自建第一條真正的鐵路，應為唐胥路。光緒二年（一八七六）九月二十九日，唐廷樞曾提出修建開平至潤河口一百里的鐵路^㉒，仿臺北煤礦用馬拖車的小鐵路^㉓，但未成功。唐遂稟請李鴻章修建由胥各莊至唐山鐵路。此路聘請英工程師金達(C. W. Kinder)建造，光緒六年興工，七年（一八八一）完工，採用四尺八吋半的標準軌。七年五月使用自製機車行車，曾引起言官彈劾，經李鴻章奏准，恢復使用機車，為中國立下鐵路基石^㉔。此路於光緒十二年（一八八六）展修至閻莊，於十四年（一八八八）八月展至津沽。九月，李鴻章致函奕環，主張立刻展至通州^㉕。

光緒三年（一八七七）二月，丁日昌聞沈葆楨有意拆毀淞滬路，遂於八日建議清廷，將之移運臺灣，並籌措財源，擬在臺建鐵路，但他於光緒四年四月即離臺。臺灣建鐵路，要等到光緒十一年劉銘傳出任巡撫後方始進行。光緒十三年三月二十日（一八八七、四、一三）劉銘傳正式奏請修鐵路，並於那年春動工，至十七年（一八九一）完成基隆至臺北段，兩年後又完成臺北至新竹段，時劉已去職，巡撫邵友濂於十九年（一八九三）正月奏請停工^㉖。

在此期間，對鐵路利害的認識，因人而異，同一事實，其為害為利，所見不同。或者利之所在，害亦隨之，故見仁見智者有之；或因立場不同，亦有固執一端

⑳ 李國祁，中國早期的鐵路經營，頁三七～四五。

㉑ 金楷理口譯，西國近事彙編（江南製造局本），戊寅年，卷二，頁三二。

㉒ 宓如成編，近代中國鐵路史資料（臺北：文海影印本），頁一二二。

㉓ 前書，頁一二三。

㉔ 李國祁，前引書，頁五一～五三。

㉕ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁八。

㉖ 劉銘傳，劉壯肅公奏議（光緒三十三年鉛印本），卷五，頁一九；德宗實錄（臺北：華文影印本，民國五十三年），卷三二〇，頁三。

者。大體而言，利益方面的認識較前進步，故有光緒初年鐵路的興建。弊害方面，不過為若干人士執意強調而已。早期之未能興建鐵路，因對鐵路利益認識不够，或者具有認識的人不多，光緒初年之阻止興建鐵路，人數方面雖多，但抵不過事實上的需要，卒於光緒十五年（一八八九）決定修築鐵路。

1. 鐵路之利——贊成者的意見

光緒初年，對鐵路利益的認識，約可分為下列四類：一為國防之利，一為經濟之利，一為財政之利，一為社會文化之利。此四種利益之認識，亦大致可代表認識的程度，最先認識者為前二者，後則注意到三、四兩方面。同治年間，李鴻章等人只能認識前者，於後二者幾無認識之可言。同治末年鄭觀應對鐵路利益之認識，則達於第三階段，較為進步。至於第四階段，鄭觀應僅有社會救災、移墾及文報快捷等項的認識。救災、移墾可屬於經濟，亦可屬於社會。對社會其他方面的影響，國人則未見及，至光緒年間始有之。茲將光緒元年至十五年，對鐵路各類利益分述如下，並舉出若干代表人物。

一、國防之利：便於運兵運餉，朝發夕至。李鴻章早有此認識，丁日昌亦然。不僅調兵快捷，便於禦敵，即內地奸民作亂，亦可調兵鎮壓。赴援神速，可採取主動^{③⑨}。光緒四年（一八七八），薛福成謂我兵雖多而分散，彼兵少而有輪船，一動而我諸路受警，「未交幾情勢已為之大紕。」如有鐵路，雖裁防兵之大半，而聲勢聯絡亦強^{④①}。六年（一八八〇），薛福成代李鴻章擬奏，更強調此種「兵合則強，兵分則弱」的觀念，有鐵路「一兵能抵十兵之用。」^{④②}同年，劉銘傳奏請建造鐵路，「用兵一道，尤為急不可緩之圖。」亦強調「兵合則強」的觀念^{④③}。光緒七年（一八八一），劉坤一亦云國防上徵調神速之利，已為眾知之事^{④④}。

光緒十四年（一八八八）李鴻章謀建津通路，其主要目的在近畿一帶的防禦，海防固須有精練之水師，尤賴有精練之陸師而後能守。即不能沿海各處皆屯重兵，則唯有賴鐵路以運兵^{④⑤}。

若干反對修築津通路者，並非反對修築鐵路，他們承認鐵路有國防上之利，但

③⑨ 洋務運動（北京，一九六二年），冊二，頁三四六～三五三。

④① 薛福成全集（臺北：廣文影印本，民國五十二年），文編，卷二，頁一一。

④② 李文忠公全集，奏稿，卷三九，頁二一。

④③ 劉壯肅公奏議，卷二，頁一～二。

④④ 劉坤一，劉忠誠公遺集（臺北：文海影印本），奏疏，卷一七，頁八，七年正月八日奏。

④⑤ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁二六。

宜先修北京至清江浦之路，如屠仁守等人。張之洞等亦藉此理由請先修盧漢路。

二、經濟之利，主要在便利商賈轉運，前人多已言之。因轉運之便，自然會對整個國家經濟發生促進作用。在此一方面而言，光緒以前，鄭觀應提出修路時，便已指出：

「中土沃壤，倍於歐洲，祇為山險路遙，轉運不便，而農民亦不知製器，因地之利，以謀盈餘，僅樹藝五穀，供日用所需而已。使載物之器良便，而運物之價又廉，一切種植立可以此之有餘濟彼之不足，而獲利恒得倍蓰。數年之後，民間蓄積自饒，當不僅如古人所云：餘三餘一而已。」^④

光緒四年（一八七八），薛福成提出，北方諸省，其地非盡磽瘠，而其民苦，因沙多水少，百貨不能流暢故也。運便，則可調節物價，成本輕而銷路暢，銷路暢而物產盛^⑤。馬建忠言：「諺曰：百里外不販樵，千里外不販糶。」此皆因運費貴而滯銷，若用鐵道，可開此利^⑥。此外，王韜、劉銘傳亦多提及。

光緒十四年（一八八八）十一月，御史屠仁守反對津通路，但贊成京師至清江浦路，提出一項交通線的改變可收回利權之說。他說：洋商以海道暢行之故而日盛一日，若鐵路成，洋人以沿海口岸為主的貿易將失其利，我不僅可奪口岸之利，「內地物產得以貿遷其有無，即外洋百貨並可增收其稅則。」^⑦

光緒十五年（一八八九），張之洞則認為鐵路為經濟發展之樞紐：

「中國物產之盛，早於五洲，然腹地奧區，工艱運貴，其生不蕃，其流不廣。且土貨率質粗價廉，非多不利，非速不多，非用機器、化學不能變粗賤為精良，化無用為有用。苟有鐵路，則機器可入，笨貨可出，……銷路暢則利商，製造繁則利工，山農澤農之種植、牧豎女紅之所成，皆可行遠，得價則利農，內開未盡之地金，外收已虧之利權。」^⑧

漕運一項，久為中國之大事，其積弊亦深。河運時生困難，海運因之而起，招商局之設，與此亦有關係。但海上風險大，又恐遭不測，議者常欲規復河運。鄭觀應主張以復河運之費建鐵路，尤為便捷^⑨。光緒四年（一八七八），薛福成亦作如是言^⑩。六年，劉銘傳奏建北京至清江浦路，有利漕務^⑪。中法戰時，海運受阻，

^④ 鄭觀應，易言，頁一五～一六。

^⑤ 薛福成全集，文編，卷二，頁一一。

^⑥ 馬建忠，適可齋記言（臺北：文海影印本），卷一，頁一九。

^⑦ 屠光祿奏疏（清樓刻本，宣統壬戌年），卷四，頁一五。

^⑧ 張文襄公全集（北平：文華齋刻本，戊辰年），奏議，卷二五，頁一二～一三。

^⑨ 易言，頁一九。

^⑩ 薛福成全集文編，卷二，頁一〇。

^⑪ 劉壯肅公奏議，卷二，頁一。

更知海防有事，漕運須另謀發展。十年（一八八四），李鴻章與總署討論建臨清至阿城鐵路，以便漕運。盛宣懷亦向李鴻章建言，修此路，便於漕運⁵³。十一年（一八八五），左宗棠疏請建通州至清江浦鐵路，一便徵調，一便漕運⁵⁴。凡主張修建津鎮路者，便於漕運為主要目的之一。由於此路南北過長，亦有主張先建設德州與濟寧之間鐵路，以助河運⁵⁵。

經濟方面另一利益是移墾。鄭觀應已提及。光緒五年（一八七九），馬建忠亦嘆謂：「生齒蕃衍，則人浮於可耕之地；疫兵迭擾，則地浮於可耕之人；是苦於遷徙之難也。」⁵⁶光緒十五年（一八八九），黃彭年主張先建兩路，一出山海關至東北，一出陝甘至新疆南北路，除調兵運餉之外，則可移民墾邊，「內地無業之民襁負而至，膏腴日闢，邊備日充，商旅漸集，大有利於民生。」⁵⁷

三、財政之利。同治年間，鄭觀應已提及此利，可盈餘助國用，可裁兵節餉，可裁驛站節開支等。光緒二年（一八七六）八月，李鴻章亦有此認識，謂西洋國小收入多，無非取於礦、鐵路、電報、信局等稅⁵⁸。福建巡撫丁日昌亦謂有鐵路後，可行精兵政策，可節省兵餉。鐵路所費，可由租稅收回⁵⁹。王韜亦舉西國為例，鐵路可盈利，或歸公司，或歸國家⁶⁰。光緒四年（一八七八），薛福成提出，與其擲重資以復河運，不如招商股以開鐵路。且可「以裁兵之費增營鐵路，復以鐵路之利以供國用。」裁驛站亦可節省費用⁶¹。光緒五年，馬建忠申言國家之用，無不仰給於轉運之費；有鐵道，可省轉運之歲費數百萬⁶²。光緒六年（一八八〇），劉銘傳提出「如有鐵路，收費足以養兵，則厘卡可以酌裁，並無洋票可以通行之病。」⁶³但劉坤一則見不及此，反而擔心內地厘稅將減，因火車風馳，不能節節停待付稅，應先妥籌章程⁶⁴。

四、社會文化之利。社會方面，遇有水旱災，可以運糧以濟之。光緒四年（一八七八），薛福成謂：今年晉豫旱災，如有鐵路，米價不至上漲七倍，飢民也不至

⁵³ 李文忠公全集，朋僚函稿，卷二〇，頁五九。

⁵⁴ 交通部、鐵道部編，「交通史，路政編」（南京，民國二十年），冊一，頁三八。

⁵⁵ 近代中國鐵路史資料，頁一六五。

⁵⁶ 適可齋記言，卷一，頁一八。

⁵⁷ 近代中國鐵路史資料，頁一六四。

⁵⁸ 李文忠公全集，朋僚函稿，卷一六，頁二五。

⁵⁹ 近代中國鐵路史資料，頁八二。

⁶⁰ 王韜，弢園文錄外編（光緒九年刻本），頁八七。

⁶¹ 薛福成全集，文編，卷二，頁一〇～一一、一五。

⁶² 適可齋記言，卷一，頁一八。

⁶³ 劉壯肅公奏議，卷二，頁二。

⁶⁴ 劉忠誠公遺集，奏疏，卷一七，頁九。

死亡逾七倍⁶⁵。光緒五年（一八七九），馬建忠亦嘆荒熟不能相濟⁶⁶。

社會風氣方面，亦可因交通方便而有所改變。光緒三年（一八七七），郭嵩燾首先提出鐵路可使民意上達。中國官民之勢懸隔太甚，又益相與掩蔽朝廷耳目，以便其私，故民氣常鬱結。有了鐵路，交通方便，「政治美惡，無能自掩，則無慮有貪吏遏抑民氣為姦利者。」⁶⁷王韜云：「俾民情得以自達，而不致於上下隔閡。」⁶⁸光緒五年（一八七九），馬建忠亦嘆「上無以聞，下無以達，是苦於聲氣之不通也。」⁶⁹

文報快，便於通訊，同治年間，鄭觀應已提及。光緒四年（一八七八），薛福成亦提及。此後提及者甚多，謂此亦有助於社會文化風氣之傳播。

2. 鐵路之害——反對者的意見

光緒元年以後，一般守舊大臣，或對鐵路認識不清，或囿於成見，因而反對興建鐵路。光緒六年（一八八〇），劉銘傳奉召進京，於十一月初二日（一二、三）奏請籌造北京至清江浦鐵路⁷⁰。此摺上後，引起內閣學士張家驥之反對，清廷著李鴻章、劉坤一具奏⁷¹。李鴻章除飭薛福成代擬奏稿申說九利之外，又另摺逐一答辯。劉坤一則比較消極，認為有利亦有弊。次年正月，通政使司參議劉錫鴻更進一步大表反對，提出「勢不可行者八，無利者八，有害者九，」⁷²並另陳密片⁷³，洋洋大觀，傳誦一時。翁同龢見此摺後，記云：「看到雲生奏鐵路不可修狀，言言中肯。」⁷⁴正月十六日諭旨，認為「鐵路不宜開，不為無見，」劉銘傳之奏，著毋庸議⁷⁵。鐵路之議，乃暫時擱置。

劉錫鴻，廣東人，曾於光緒三年（一八八七）隨郭嵩燾出使英國，因副使問題，兩人意見不合，互相攻訐，勢成水火。劉逞強，性情暴戾，意氣用事⁷⁶，且與守舊派李鴻藻、何金壽等人勾結，與李鴻章、郭嵩燾等洋務派人士作對⁷⁷。以其對

⁶⁵ 薛福成全集，文編，卷二，頁一〇。

⁶⁶ 適可齋記言，卷一，頁一八。

⁶⁷ 郭嵩燾，養知書屋文集（光緒十八年刻本），卷一一，頁一〇。

⁶⁸ 弢園文錄外編，頁八四。

⁶⁹ 適可齋記言，卷一，頁一八。

⁷⁰ 此摺係陳寶琛代擬，亦見陳文忠公奏議（臺北：文海影印本），卷上。

⁷¹ 東華續錄（上海：宣統元年刊本），光緒朝，卷三八，頁一〇～一一，六年十一月二十一日諭旨。

⁷² 清朝續文獻通考（上海，民國二十五年），卷三一，二，郵傳三，頁一八～三五。

⁷³ 近代中國鐵路史資料，頁一〇二。

⁷⁴ 翁同龢，翁文忠公日記（上海：涵芬樓影印本），光緒十四年四月二十二日，冊二七，頁三五。

⁷⁵ 德宗實錄，卷一二六，頁一三。

⁷⁶ 李鴻章評語，見郭廷以，郭嵩燾年譜（臺北，民國六十年），下，頁七六六。

⁷⁷ 郭嵩燾年譜，頁六八五～六八八；李鴻章年譜，頁三三〇～三三二。

鐵路認識深刻，對中外國情差異亦甚了解，故其反對興建鐵路的意見，遠較一般人士動聽。其奏摺，李鴻章當時未見到，故未正面反駁。

光緒十年（一八八四），李鴻章與總署議建津沽路與臨清至阿城鐵路，引起徐致祥的反對，諭旨交部議處^⑩。京師謠傳西山煤礦將開鐵路，御史張廷燦、內閣學士徐致祥加以諫阻。十一年（一八八五）太僕寺少卿延茂奏稱鐵路於海防無益。十三年（一八八七）徐致祥再奏，反對鐵路。十四年（一八八八）九月，李鴻章請建津通路，引起一連串的反對。十一月，屠仁守奏，反對津通路，但可開京師至清江浦路，此摺係康有為代擬，詞氣較一年前已大不相同。十二月八日，御史余聯沅奏鐵路有害無利。十二日，屠仁守、吳兆泰奏通州鐵路斷不宜開摺。十八日，御史張炳琳、林步青，給事中洪良品會奏請權利害以杜後患疏。同月，御史徐會豐、王文錦、李培元、曹鴻勳、王仁堪、高釗中會奏反對興建鐵路。二十一日，尚書翁同龢、孫家鼐會奏，宜暫緩修通津路，但可試行邊地。禮部尚書奎潤等二十三人會奏，請停辦鐵路。同日，倉場侍郎游百川、內閣學士文治等亦各具摺反對^⑪。李鴻章對反對派的意見，一一辯駁，海軍衙門則於十五年（一八八九）正月十四日作一總議覆疏。十五日，諭令將軍督撫等十三人具奏覆議^⑫。足見此事之重大。

此次爭論的要點，反對者的意見，綜括起來，約有四端，與贊成修築鐵路者的範圍相同，唯重點不同，以致同一事件，利害之爭者，觀點不同而已。茲分述如下：

一、國防之害。國防之害，前人言之久矣，其理由有二：一謂火車自平天險，山川關塞，悉成坦途，敵人可長驅直入。二謂火車快捷，固然有助於運兵輸餉，但一旦落入敵人之手，即因以資敵運送兵械，我雖能斷，彼亦能填。光緒年間，以此反對修路者有：劉錫鴻、徐致祥、延茂、屠仁守、吳兆泰、余聯沅、張炳琳、林步青、洪良品等^⑬。疆臣中如湖南巡撫王文韶、兩江總督曾國荃等，亦頗同情此論。湖北巡撫奎斌直認鐵路無益於國防，「陸路行軍，原為中國制勝之技，……何必添此鐵路。」^⑭

二、經濟之害。經濟方面，多言鐵路所經之處，毀壞田畝、屋宇，以往言此害者甚多。光緒六年（一八八〇），張家驥曾作此言。七年（一八八一），劉錫鴻云：

^⑩ 東華續錄，光緒朝，卷六六，頁一八。

^⑪ 近代中國鐵路史資料，頁一五〇～一五六。

^⑫ 德宗實錄，卷二六四，頁二七。

^⑬ 參看吳鐸，津通鐵路的爭議，「中國近代經濟史研究集刊」，卷四，期一（民二五、五），頁七八。

^⑭ 近代中國鐵路史資料，頁一七一。

民失田地，無從可得可耕之地^③。光緒十四年（一八八八），康有為亦云津通路抑買民田，不論腴瘠，給價文兩，而官吏又從中扣減^④。

劉錫鴻懷疑火車運貨不會增加物價的說法，他認為凡火車運貨所費所賺，皆加諸於貨價之內^⑤。

經濟之害的另一情況，張家驥謂鐵路將奪輪船之利，招商局所費數百萬款，將棄於一旦^⑥。

三、財政之害。鄭觀應雖主財政之利，宜建鐵路，但認為鐵路火車購之西國，則失利於先，宜以自造為善計。自造，不僅權自我操，且工費之需，不流於外^⑦。此為持平之論，非反對修路也。光緒七年（一八八一）正月，劉錫鴻亦強調此點，他認為築路莫非洋匠不可，「至於火車事件與墊路之鐵條，脂輪之油水……概須用外來……為鐵路一道，銀之出洋者數千萬；為鐵路數道，銀之出洋者即數萬萬。」即謂借債，亦為財政之重累^⑧。十年（一八八四），徐致祥亦言之，「借款外洋，每年所入，陸續歸還，亦須十年清款，……候十年後，除本利歸洋人外，計亦無復贏餘，而器用已敝，又須巨款添置，伊於胡底。」^⑨十一年（一八八五）十月，太僕寺少卿延茂奏稱，借款難償，並舉土耳其為例，因難償鐵路借款，被英法脅迫割地^⑩。十四年（一八八八），文治奏稱：「鐵路工料皆取諸洋人，數百萬金徒資敵國，……是謂損己以益人也。」^⑪余聯沅亦以此立言^⑫。通政黃體芳則提出：應「通算每年鐵路可入運貨及稅厘若干，然後將他處稅厘短收之數就所列入數內扣抵，次將養路之費及成本按年扣出，再有贏餘，方為鐵路所收實利。今分數未明而逆臆其必得大利，未敢謂然。」^⑬

四、社會之害。妨害民生，亦久已成說。光緒七年（一八八一）正月，劉坤一亦以此為慮，他說「物產之精華，民生之日用，無鐵路未必見少，有鐵路未必加多，祇此貨物之流通，如使盡為火車所攬，則窮民向恃車馬人力運負以營生者，約數萬人，詎不失業？」將來生計增多，「亦必別有營生之計，而急切何能見效？」

③ 王韜校刊，格致書院課藝（光緒十二年至十九年），丙午年，頁四一。

④ 麥仲華，皇朝經世文新編（上海，光緒二十四年），卷一三下，頁一。

⑤ 同註⑦。

⑥ 交通史路政編，冊一，頁二一。

⑦ 易言，頁一九。

⑧ 同註⑦。

⑨ 徐致祥嘉定先生奏議（臺北：文海影印本），上，頁一三。

⑩ 近代中國鐵路史資料，頁一〇八。

⑪ 吳鐸，前引文，頁八〇。

⑫ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四～二一。

⑬ 前書，電稿，卷一一，頁四九～五〇。

並舉捻亂，論者歸咎於河運鹽務之改章^④。光緒十年（一八八四）九月，徐致祥提出維持漕運，歲費二三十萬，實以養數十萬之貧民。十一月又云：山西駝驛運煤，依此為生者，不下數萬人^⑤。十一年（一八八五），延茂提出失業之民，守分者乞食異鄉，強悍者不免偷竊搶掠，釀成事端^⑥。光緒十四年（一八八八），反對津通路者亦以此立言，如屠仁守、吳兆泰、翁同龢、游百川、文治、奎潤等人。奎潤舉出津通「以車為生者約一萬人，以船為生者約三萬人，以行店販負為生者約二萬人，此六萬人中，以一家五口計之，已有三十萬人。」固然少許工人仍可謀生，但大多數將失業^⑦。恩承謂「鐵路一開，津通舟車盡廢，水手、車夫、客店、負販食力之人，終歸餓殍。」^⑧余聯沅則稱：「天津至京，車幾三千輛；舟幾數萬隻，……數十百萬家絕無生計，非填溝壑，即聚山林。」^⑨疆臣中亦多恐津通一路，奪民生計，如王文韶、曾國荃等。閩浙總督卞寶第認為「津通一路，即官運剝船一項，船戶、水手、繙挽人夫，已不下二三萬人，其他不可勝計，縱使鐵路需人，恐未必能養此數十萬之眾。」湖北巡撫奎斌更云：「鐵路一經獲利，勢必愈推愈廣，則窮黎之失業愈多。」盛京將軍慶裕則建議，飭李鴻章明定章程，何物撥歸大車載運，何物仍歸舟車載運，使食力之民不失其業而得以相安^⑩。張之洞亦認為津通路有礙民人生計，而地段又太短，難以消納六萬人之生計^⑪。張之洞並非反對修路，只是主張先修盧漢路。

光緒七年（一八八一）正月，劉錫鴻提出鐵路將影響節儉之良善風俗，因行火車，「則貨物流通，取携皆便，人心必增奢侈，財產日以虛糜。」又謂往來利便，民好遊而多惰矣^⑫。余聯沅謂鐵路一開，窮鄉僻壤，皆染外國邪教，有害風俗^⑬。劉錫鴻指出，火車亦能危及社會安全。我國土匪甚多，如襲取火車，脅使司機，馳之攻城，「俄頃即至，則不可守矣。」他更指出，洋人隨火車遍及內地，以利啗村愚，使百姓視洋人，無異其視華人，則民情已不可盡恃，內潰為慮^⑭。

④ 劉忠誠公遺集、奏疏，卷一七，頁八。

⑤ 嘉定先生奏議，上，頁一二、一七。

⑥ 近代中國鐵路史資料，頁一〇八。

⑦ 吳鐸，前引文，頁七九。

⑧ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一一。

⑨ 同前書，卷三，頁一一。

⑩ 近代中國鐵路史資料，頁一七一。

⑪ 張文襄公全集，奏議，卷二五，頁一四～一五。

⑫ 同註⑫。

⑬ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四。

⑭ 同註⑫。

中國一向敬崇祖先，對祖先的墳墓自然十分重視，鐵路經過之處，難免要遷移一些墳墓，自然引起反對者的藉口，如文治奏稱：強令遷移墳墓，「仁人孝子之心，其何以堪？是有傷於朝廷之化治」。^⑯奎潤等二十三人奏稱：津通百姓因田廬墳墓遷徙，呈於通永道衙門者有二三百起，其中涉及墳墓在千座以上^⑰。

造成守舊分子之反對興建鐵路，除以上所舉之理由外，認識不清為其主要原因。恩承謂鐵路乃公司之利，非人民之利。余聯沅認為西人亦畏忌不敢造鐵路，今欲貽害中國，故勸中國建鐵路。徐會澧等奏，謂「外國設鐵路以通遠方，中國設鐵路以迫禁近；外國鐵路利外貨之運貨，中國鐵路分南漕之貼腳。」文治等人謂鐵路「害在奸造者蒙其利，良懦者受其害。」^⑱

亦有部份疆臣，態度謹慎，對鐵路認識不清，自認「何敢妄議」，如安徽巡撫陳彝。署盛京將軍安定則承認「生長邊方，所有津通一路及津海各防，既未素知，而鐵路機要，平昔亦未講求，事關國政，實不敢憑空揣摩，附會其詞。」^⑲此種態度，自然較佳。

對西人疑慮，亦為重大原因之一。鴉片戰後，國人對西人的疑慮，可謂與日俱增，西人一再要求修建鐵路，自有其目的在，因而熱心勸導中國早修鐵路，初時李鴻章亦疑之。

光緒七年（一八八一）正月，劉錫鴻反對修路，密陳英人借銀修路並非好意，並舉出英佔西奈島，立造鐵路，以平反側。又謂光緒四年（一八七八），劉錫鴻回國，適與威妥瑪同船，威妥瑪表示願意借款修路，但須以物押借，收足成本，則歸還中國，「其包藏禍心，於此可見。」^⑳

迷信一項，亦為反對者之藉口，早年之反對唐胥鐵路使用機車，以其驚動東陵，致被查禁。後經李鴻章奏請，方再准行駛。光緒七年（一八八一）正月，劉錫鴻亦多此類言語，他說：「名山大川，歷古沿為祀典，明禋既久，神斯憑焉，倘驟加焚鑿，恐驚耳駭目，羣視為不祥。山川之靈不安，即旱潦之災易召。」^㉑光緒十年（一八八四），徐致祥認為「山西為神京拱衛，地脈所繫，王氣所鍾，妄施開鑿，亦屬不祥。」^㉒

⑯ 吳鐸，前引文，頁八〇。

⑰ 同前註。

⑱ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四～二一。

⑲ 近代中國鐵路史資料，頁一七一～一七二。

⑳ 同前書，頁一〇二。

㉑ 同註⑳。

㉒ 嘉定先生奏議，上，頁一八。

3.贊成者對反對者的辯駁

贊成修築者，對反對者的意見，逐一提出辯駁：

一、國防之害的辯駁。鄭觀應在「易言」中即提出：設鄰國有覬覦之心，倏忽可至，猝不及防，他答云：在我境，操縱由己，何慮為敵所據^⑫。光緒十八年（一八九二）的「盛世危言」，更申述其意，鐵路可拆，可以兵守；如慮資敵，兵輪、商船，有器無人，皆可資敵^⑬。光緒四年（一八七八），薛福成對國人恐懼「引敵人入室」之言，曾舉普魯士攻法國之先，派人毀其路：足證鐵路資敵者少，資己者多。如有不測，「則壞其一段，而全路皆廢。」^⑭王韜亦反對資敵一說，「投石而斬木焉，即為之阻，又何慮之有。」^⑮光緒十二年（一八八六），王佐才云：如今有槍砲、炸藥，已無天險可守，唯有鐵路可資調兵援救。至於資敵，他認為不可能，敵人到時，車已開走，僅留下空路，何所用之？且火車機身繁雜，一件不全，即難行駛，何能資敵？天津至北京，庚申之役，竟犯宮闕，當時並無火車，又何解說^⑯？光緒十四年，李鴻章稱，鐵路「通塞由我自主。」^⑰十五年（一八八九），海軍衙門力言敵人無法利用我鐵路^⑱。劉銘傳指出，舍海口砲臺，無險可守；若海口未失，安得許洋人從容佈置；若海口已失，則津通坦途，即無鐵路，亦何難長驅直入？海口為京師門戶，以鐵路聯絡，方為盡善^⑲。張之洞則認為通津路尚須置兵築壘以扼守，但恃臨敵收車撤軌之圖，似欠熟慮^⑳。張之洞之論，別有用心。

二、經濟之害的反駁。光緒四年（一八七八）薛福成提出，鐵路寬不過盈丈，狹者數尺，兩旁稍營餘地，豈有薰灼禾苗之患。又官道寬廣，不致侵佔田廬，萬一侵佔，必以重價償之^㉑。李鴻章亦以此覆議張家驥之奏摺。

至於鐵路將奪輪船之利，李鴻章認為水陸兩途，二者並行不悖，且可相濟^㉒。

⑫ 易言，頁一八。

⑬ 盛世危言，卷五上，頁六～七。

⑭ 薛福成全集，文編，卷二，頁一二。

⑮ 弢園文錄外編，頁四七。

⑯ 格致書院課藝，丙午年，頁四二。

⑰ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四～二一。

⑱ 前書，海軍函稿～卷三，頁二二。

⑲ 劉壯肅公奏議，卷二，頁三。

⑳ 張文襄公全集，奏議，卷二五，頁一三。

㉑ 薛福成全集，文編，卷二，頁一二～一四；「李文忠公全集」，奏稿，卷三九，頁二五～二六。

㉒ 李文忠公全集，奏稿，卷三九，頁二九。

劉坤一亦云：「水陸殊途，無甚相涉。」^⑳

三、財政之害的辯駁。光緒十二年（一八八六），王佐才估計鐵路建築費，漏出者不過十之一、二耳^㉑。此說似嫌過少。十四年（一八八八）李鴻章稱：通商以後，金錢出入，久無例禁，購買洋貨，誠所不免，今鐵路乃為振興中國礦務，以後即無須購買洋鐵，是為漸塞漏卮而設，是鐵路欲保財用，並無害於財用，且造路工本與養路經費，用在中國者十居其七，其購買外國鐵木僅十之三^㉒。張之洞亦云：造路之鐵用華產，修路之工用民人，洋匠工薪亦屬有限，他建議先於正定、清化分置鍊鐵機爐，自行鍊鐵應用^㉓。

四、社會之害的反駁。鄭觀應對奪民之利不以為然，他認為鐵路旁之馬車、推車亦可營生^㉔。

光緒四年（一八七八）薛福成稱：建築鐵路，須用工人多，「有修路之工，有駕駛之人，有巡瞭之丁，有路旁短送之馬車，有上下貨物伺候旅客之夫役。」^㉕六年（一八八〇），他並舉出英國為例，「以馬車營生者，且倍於昔日。」並云「有鐵路一二千里，而民之依以謀生者，當不下數十萬人。」^㉖李鴻章則指出交通便捷之後，貨貿暢通，生產增加，生計更旺^㉗。十四年（一八八八），津通路爭議時，李鴻章再提辯駁，除提出鐵路開後仍需要許多工人之外，更說明鐵路工本巨，運費貴，惟有餘力之人乘坐，搶售之貨交運，尋常之人及尋常之貨仍坐尋常車船，亦如輪船通行後，其他各種船隻猶不絕於途^㉘。十五年（一八八九），劉銘傳指出，鐵路正以復陸運，「奪洋人之利權，即以廓小民之生機……厚民生者莫如鐵路。」^㉙

對祖墓之害提出者多，反駁者亦多，舉例如下：光緒四年（一八七八），薛福成提出家墳可以繞道，李鴻章亦以此立言，又云：稍有財力之家，其祖墳必不至迫臨官道，貧民營葬本簡便，領錢遷墳，皆欣然樂從^㉚。十四年（一八八八），李鴻章對奎潤等人稱涉及遷墳者在千起以上，反駁其言不可靠，只有天津候選訓導于世

⑳ 劉忠誠公遺集，奏疏，卷一七，頁八，光緒七年正月八日。

㉑ 格致書院課藝，丙午，頁四一。

㉒ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四～二一。

㉓ 張文襄公全集，奏議，卷二五，頁一八。

㉔ 易言，頁一九。

㉕ 薛福成全集，文編，卷二，頁一二。

㉖ 李文忠公全集，奏稿，卷三九，頁二〇～二六。

㉗ 前書，譯署函稿，卷一二，頁三。

㉘ 前書，海軍函稿，卷三，頁一二。

㉙ 劉壯肅公奏議，卷二，頁四。

㉚ 李文忠公全集，譯署函稿，卷一二，頁四。

秦申請讓出墳前餘地一起。路線經過之處，有數處低窪之義塚，常年積水，今因鐵路給貨遷葬，或官爲從厚掩埋，未始非福。^⑭十五年（一八八九），劉銘傳說得更透切：鐵路事關國家安危，亦當權其輕重，若侵及民地，亦給以重價遷地，於民何傷？「兵家籌備於平時，無異決勝於臨敵，王者克敵，初不以傷殘物命爲嫌，何在乎區區之遷墳，且衛民莫如鐵路，何能視爲擾民？」^⑮

對於社會風氣恐染「外國邪教」之說，李鴻章云：各省內地，准洋人遊歷，久有定章，不關鐵路之有無也^⑯。光緒十二年，王佐才亦作如是云。十五年（一八八九），海軍衙門亦云：「洋人布滿都京，何計乎窮鄉僻壤？」^⑰張之洞云：「鐵路不過行程迅速，至洋人洋教之多少，與此無涉。」^⑱

至於商賈帶來社會奢風，王佐才反駁云：此黃老之說也，爲國之道，使民有生計，若專以儉言，效太古之風，則烏足以自立於強大之間，直求滅亡耳^⑲。

至謂鐵路資匪攻城無法預防之說：王佐才反駁說，鐵路所經，卽成大道，盜賊自無法生存。匪或可利用鐵路攻城，但政府亦可利用鐵路攻剿土匪，撲滅最速。秦錫田更指出，如匪劫車攻城，有電報可通消息，何寇之不及防也^⑳。

至謂民好遊而多惰，秦錫田答稱，民好遊，不因路難而絕之^㉑。

對洋人包藏禍心之疑懼，張之洞答稱：「洋廠勸造，不過市儈圖攬貿易之故智。」^㉒

鐵路利害的爭議，以津通路達於高潮，一般官員似爲有組織、有目的的反對，觀其聯署之多可以證之。觀其言論，多未有持平之論，惟執害處陳言。部分官員對鐵路認識不清，部分官員則仍懷保守的態度，反對變遷，尚易辯駁。惟有劉錫鴻於光緒七年（一八八一）之反對鐵路摺，除了所陳一般之反對意見外，尚有爲他人所未及者。他駐外有年，了解外情，因而能以國情不同而反對鐵路。光緒十二年（一八八六），格致書院學生王佐才，曾爲文力駁其非，亦可見當時知識分子認爲文化背景之不同，亦可加以修改以適應，不可因噎廢食。茲舉數例如下：

⑭ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一二、一四。

⑮ 劉壯肅公奏議，卷二，頁四。

⑯ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一二、一四。

⑰ 同前書，卷三，頁二三。

⑱ 張文襄公全集，奏議，卷二五，頁一三。

⑲ 格致書院課藝，丙午年，頁四〇。

⑳ 前書，頁四二、四九。

㉑ 前書，頁四九。

㉒ 張文襄公全集，奏議，卷二五，頁一三。

劉錫鴻謂資金招集，西洋以公司爲之，而中國商民決無約夥爲此者。王佐才則謂：亦可仿公司之例，層層鉅制，事事秉公，何致不振？

劉謂西洋在事之人莫非自治其事之人，修途造車，在在結實，與中國之付諸委員吏役，視爲官事者不同。中國相習以自肥。王佐才亦同意其看法，但謂天下有治人斯有治法，若中國得人而理，何遽不敵西洋？

劉謂西洋之法，人苟失職有據，官紳親見親聞者，皆可懲究其罪；若中國，苟無管轄其人之責，卽不能斥其人之非，況火車委員，無刑賞之柄，人何畏而謹守職役？王答云：衣食之柄更嚴於刑賞，人自不敢失其衣食之途。

劉謂中國攘竊之風盛行，鐵路勢難嚴守，並引吳淞路爲證。王云：中國興建電線，初有竊盜者，嚴辦數次，責成地方保甲卽可，且鐵條非一人能勝任，亦非片刻可以拆除，銷藏藏匿亦難。

劉謂中國關卡林立，查貨則誤時，寬則漏私。王云：貨物稅可一併征於上車之地^⑭。

對於鐵路的各種利益，作正面反駁者不多。國防之利益，劉錫鴻的正面反駁，謂「鐵路之利於行兵，實視乎兵力之強弱，兵力強，則我可速以挫人；兵力弱，則人亦因以蹙我。」^⑮光緒十五年，湖北巡撫奎斌亦認鐵路無益於國防，「陸路行軍，原爲中國制勝之技，……何必添此鐵路。」^⑯

其他方面，除劉錫鴻外，多未做正面的反駁。茲將劉錫鴻對經濟、財政等方面利益的反駁列舉於下，並引王佐才之批駁，以觀兩者觀點之差別。

一、經濟利益之反駁。劉云：西人易貨，國與國也，中國新造鐵路，不過周於兩京十七省而止，以彼一省之貨易此一省之財，統一家言之，則毫末殊未有增，安可以爲利？又如中國所銷者皆絲茶，歲銷有定數，集多反促使跌價。王佐才答云：有鐵路，華貨暢，洋貨則減銷，可保中國利源。兄弟互通有無，則外人無從染指。重點在通一國之有無，不必在乎他國之利潤。

劉錫鴻謂有人主張建火車以運礦，他認爲路費大而礦有限，頗不經濟。中國開礦已久，然未嘗藉火車以致之也。王佐才答云，火車未專爲運礦而設也。

劉錫鴻謂漕運淤塞，可恃海運；海道有事，可預籌以陸運代之，自宿遷至濟寧，不過五六百里。王佐才云：河運不及海運之廉，海運不及鐵路之快，豈能以陸運代

^⑭ 格致書院課藝，丙午年，頁三六～三八。

^⑮ 清朝續文獻通考，卷三一二，郵傳三，頁一八～三五。

^⑯ 近代中國鐵路史資料，頁一七一。

之？

二、財政之利的反駁：劉錫鴻云：洋人治鐵路之事，所得利息猶止四厘，而中國視為官事，弊端百出，若借債，委員、經紀、匯號各增其利息，所需將在八厘以外，安能獲利？安望其裕餉？王佐才亦承認此為實情，希望國家自設銀行，自借外債，可免折扣。

劉錫鴻云：西洋並未因有火車而撤防兵，即使中國裁兵，則將引起鼓譟。王佐才答云：減兵之案，咸同以來，書不勝書，譁譟者有幾？

三、結 論

由以上的爭議看來，在觀念上，兩者的差距甚大，主造者自以鐵路利益着眼，反對者則從鐵路害處立言，而其根本原因，或在對鐵路的認識不清，或因價值觀念之不同有以致之。津通路之爭，雖然是鐵路利害爭議的最高峯，但所陳述的理由，並無新穎之處，尤未能超過光緒七年正月劉錫鴻的意見。反駁劉者以王佐才最為透澈^⑭，已證明國人對鐵路認識已相當清楚。自此之後，鐵路利害之爭遂走下坡。而津通路之爭議的背後因素，實與政治關係、地區利益有莫大關係。在政治上，多為反對李鴻章而反對鐵路；在地區利益上，與津通一帶的車馬、水手、漕糧官員等有關。光緒十四年（一八八八）十二月二十二日，李鴻章函奕環云：「恐係京通漕臺、食臺及開設船行、車行、陸陣行，起卸行之奸商市儈，故造蜚語。」二十八日又函云：

「自津至通，每年夏秋行潦沮洳，陸路車行不便，水路逆流而上，亦不便。赴選之官員，應試之士子，貿遷之商賈，急欲趨程，而狡黠之舟車，居奇抬價，比比皆是。又自津至京，沿途痞棍，慣以偷米吃漕為事。鐵路雖非為平舟車之價，而藉舟車居奇者不能無戒心；鐵路雖非為挽漕倉之弊，而倚漕倉以作奸者不能無恐懼，以故造作蜚語，惑人聽聞。今茲發言盈庭，亦皆為其所惑而不覺也。」^⑮

張之洞之奏，亦有其用心，他的主要目的在爭取鐵路建造的發言權。他調和反

^⑭ 王佐才，浙江定海人，為附貢生，在上海格致書院中曾因課業成績優良獲獎六次，但並非最好者，最好者曾獲獎十四次。獲獎人數共八十六人，可見人數之多。見王爾敏：上海格致書院志略（香港一九八〇），頁七〇~七二。

^⑮ 李文忠公全集，海軍函稿，卷三，頁一四。

對派與贊成派的若干意見，既贊成鐵路有許多基本上的利益，同時說明津通路有若干缺點，如奪民生計、國防上效果不大等，亦宜加以考慮。而提出盧漢路的建議，並詳言其優點，經濟與國防皆有大益，因而深得清廷的贊成。清廷諭令總理海軍衙門就張之洞所奏，詳加覆議^⑭。奕環為免除各大臣之反對，亦盼藉此機會轉而支持張之洞所議，並安慰李鴻章云：「西（指盧漢路）果行，東亦可望，但爭遲早耳。」李鴻章亦贊成津通路緩辦。奕環意在「範圍用張，條目在我，庶內閑息而外事成。」^⑮李鴻章原意在延展唐山至山海關線，修津通路者，意在以此養天津至山海關之路，現則藉此機會，以公帑修完唐山至山海關線^⑯。次年，盧漢路尚未動工，李鴻章等奏建關東路，以防俄日。

盧漢路興建時，仍有反對者，湖廣總督裕祿力陳不可，忤旨，十五年（一八八九）七月徙為盛京將軍^⑰，調張之洞為湖廣總督。此外通政黃體芳亦反對，謂土貨多則銷滯，反使洋貨盛行腹地，耗積蓄，增繁華，應切實計算鐵路收支，方知實利。據海軍衙門稱，「局外議論紛如，亟宜定局開辦。」^⑱可見當時反對者尚多，而清廷決心建路，建造鐵路既成為國家政策，反對已不可能發生大作用。

興建鐵路的爭議，在早期而言，純為認識的問題與價值觀念的問題，但演變的結果，認識上的問題，自然隨知識的增加而改善，但人事問題與政治因素也牽涉到鐵路上去，使爭執的本質變為政治攻擊的工具，亦為政治發展中的常有的現象。欲除此一禍害，有賴當局之堅定意志，強有力的中央政府，對現代化可加速其發展，此為例證之一。同時社會的發展，亦不容許此一阻礙現代化發展之禍害長期存在。王佐才之評劉錫鴻云：其說「非其本心也，不過揣摩時尚，取媚清流。」王韜評云：「再數十年，洋務日明，人才日出，所行豈特鐵路已哉！」^⑲光緒十五年以後，即漸漸印證其言。此後之爭論，已不在鐵路之利害，而在鐵路之政策與實際的業務有關諸問題了。

^⑭ 德宗實錄，卷二六九，頁五～六。

^⑮ 李文忠公全集，電稿，卷一一，頁一六、一八。

^⑯ 前書，海軍函稿，卷三，頁三〇～三一。

^⑰ 清史稿「列傳」，卷二五二。

^⑱ 李文忠公全集，電稿，卷一一，頁四九～五〇。

^⑲ 格致書院課藝，丙午年，頁四三。