

试论甲午战后津镇铁路的议筑与罢修

李元鹏

(贵州师范大学 历史与政治学院, 贵州 贵阳 550001)

摘要: 甲午战后中国惨败, 朝野上下忧心忡忡, 清廷以亟造铁路为自强要策。此时, 朝臣们对于铁路建设的紧迫性和必然性已有认识, 但在修筑路段、筹款方式等问题上意见不尽相同。这些意见的背后, 乃是臣工不同的筑路理念和各政治派别权势与利益争夺的反映。文章以甲午战后津镇铁路的议筑、罢修为中心, 试图勾勒各派政治势力在铁路修筑理念的分歧和对修筑权的争夺。

关键词: 津镇铁路; 议筑; 罢修

中图分类号: K256.3 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-733X(2008)05-0048-05

Research on Advocate and Disagreement of Jingzheng Railway Building

LI Yuan-peng

(School of History and Politics, Guizhou Normal University, Guiyang 550001, China)

Abstract: After the Sino-Japanese War of 1894-1895, constructing railway became the urgent issue of the Qing government. At that time, ministers had different views for some sections and fund raising of building railways, and they wanted to scramble for spheres of influence. This text based on advocate and disagreement of Jingzheng railway tries to analyze the differences of railway engineering and the fight for the right of railway building.

Key words: Jingzheng railway; advocate; disagreement

甲午战后中国惨败, 朝野上下忧心忡忡, 内、外臣工多以亟造铁路为自强要策^①。清廷本想以国家投资和招商集股的方式自修铁路, 但是, 国家无力拿出巨额资本投入铁路建设, 民间绅商也无此识力财力承接铁路工程。晚清的铁路发展还是走到了利用外资的道路上。此时, 容闳主张“借力于美”修筑津镇铁路。而张之洞、盛宣怀等人, 认为铁路修筑应采用借款官办的形式, 遂联合王文韶、刘坤一、陈宝箴等督抚反对招集洋股修筑津镇铁路。

路系统计划时, 就提出修筑“从镇江经过天津至北京”一线铁路^{[1]17}。甲午战后, 谋芦汉铁路修筑权未果的刘鹗也提出过修筑“津镇铁路”的设想^{[2]28}。在当时人眼里, 以经济发达的扬子江流域为枢纽, 修筑四通八达的铁路实为要着。

在容闳看来, 甲午战后国穷民弱, 应采取富强“新政策”, 设立国家银行, 广修铁路^{[3]116-119}。光绪二十二年春, 容闳即向户部尚书翁同龢递《兴筑铁路以维全局酌拟办法呈》提出修筑铁路应“借力于美”, 由民间设立公司, 兼招洋、华股商办:

“查津芦早已兴工, 芦汉亦经集议, 分招华股, 严屏洋商, 杜渐防微, 诚非无见。职道所以踌躇四顾, 而窃欲变通办理, 借力于美也。盖美与我

议筑津镇铁路, 不独为容闳所倡。早在 19 世纪 60 年代, 麦克唐纳·斯蒂芬生在给中国设计铁

收稿日期: 2008-06-05

作者简介: 李元鹏(1979-)女, 满族, 贵州普安人, 贵州师范大学历史与政治学院讲师、河北师范大学博士。研究方向: 中国近代社会经济史。

①伍廷芳在甲午战后就曾言:“在所有的工务上, 中国最需要的是铁路, 在十年前, 能相信中国需要铁路通行各省的人可算十中无一; 但今天十居其九的人都深信需要赶快的建筑铁路。”转见张云樵著《伍廷芳与清末政治改革》, 台北联经出版事业公司 1987 年版, 第 172 页。

素无嫌隙，今借其商人之财力，而权自我操，无庸照会政府，他国断不过问，从前美国筑路亦听欧商集股，并无域外之分，嫌疑之见，通力合作，实为权变办法。如蒙俯准，职道当于美国纠集公司，订定章程。如有华商愿出资本，并归公司合办，不出五年，一律筑成，似此光明简易，较之他项办法，利弊迟速，相去远甚矣。”^[4]

同时，他请将除“津芦”路外的“畿东、滇南、川广、芦汉、苏杭、淞沪等处”铁路，统归其所设立的公司开筑，并由该公司在通商口岸设铁路学堂，培养铁路专门人才^{[5] 231-232}。此时，清廷正全力以官办的形式修筑津芦路，以商办的形式修筑芦汉路，无暇顾及容闳提出的庞大筑路计划。

光绪二十三年底，德国借口胶州湾事件占领山东之时，容闳又向总署提出集中、外商股，修筑津镇铁路之请：

“铁路自天津至瓜镇二千二百余里……现经集股已有一千万两之谱，开办之后，其有不敷，再行召集。内有美商愿入股者，由本公司与之议立合同，无庸稟请国家作保，只须将全路作抵。且经营伊始，情殷报效，得藉输诚，拟请先提股银二百万两，以充朝廷要需。

报效银两，本系集股，商等敢仰邀奖励。惟乞奏明准自设公司，假以事权，用专责成，兼请札飭各地方官力为保护。

凡有铁矿、煤矿与干路相近之处，准公司分筑枝路，禀明开采，以便就近取煤、取铁，制造铁路各料之用。”^[5]

此时，容闳修筑津镇铁路的计划得到了清廷高层的重视，恭亲王奕訢将容闳的计划交总署各堂官议^{[6] 4}。一时间，京师上下，传闻津镇铁路可获批准。

容闳修筑津镇铁路的计划获得清廷高层的青睐，有两个原因：（1）张荫桓、李鸿章二人支持修筑津镇铁路。张荫桓与容闳交往有年。光绪十二年，张荫桓任驻美、日、秘三国公使时，即与容闳关系密切。甲午战后，容闳回国，至京城。时任总理衙门大臣的张荫桓不仅将容闳接入府中暂住，还将他拟定的设立国家银行、兴筑铁路的计划，上呈

于都中大员，以期能予采纳^{[3] 118-121}。容闳修筑津镇铁路，就是张荫桓所保奏的^①。而早年容闳曾投在李鸿章门下，为其出谋划策，两人关系也颇密切。此时，容闳提出筑路之议，李鸿章也是支持的^②。（2）中枢有借修筑津镇铁路以抑制德国攫取山东筑路权之意。容闳拟筑津镇铁路之日，正是德国借口胶州湾事件占领山东并提出修筑铁路之时。中枢以为，在德国攫取山东筑路权之前，及时批准容闳的津镇铁路，可以抑制德国夺取山东路权。

虽然得到清廷高层的重视，容闳修筑津镇铁路的计划却遭到了盛宣怀、张之洞的强烈反对。盛、张二人联合王文韶、刘坤一、陈宝箴等督抚，掀起了一场颇有声势的罢修风波。

较早知道容闳修筑津镇铁路的人是铁路总公司督办盛宣怀，因其把持芦汉、沪宁、粤汉等铁路的修筑权，对容闳的筑路计划十分排斥。光绪二十三年底，当他得知容闳请办津镇铁路的消息后，一面打听消息是否属实^{[6] 17}，一面立即向王文韶、张之洞等人禀报^{[6] 4}。张之洞在得知消息后，也表示强烈反对，当即电致王文韶，准备用张、盛、王三人联名电稿的形式上奏清廷，反对修筑津镇铁路^{[8] 7420-7421}。光绪二十四年初，从京师密探处得知中枢修筑津镇铁路的倾向明显后，张之洞深感势单力薄，希望两江总督刘坤一、湖南巡抚陈宝箴伸出援手，阻修津镇铁路。他遂于正月十一日、十二日分别致电刘、陈二人，明确表示了反对招集洋股筑路的态度，认为“洋股”即“洋路”，洋路意味着列强把持铁路所有权，而招收洋股修筑的津镇铁路实是为德造路，进而鼓动二督上折反对。

“蒸电悉，容路即洋路，容路造成，则德路不止至济，直是至京。务望鼎力迅速奏阻容路，大局幸甚。稍迟恐亦不及矣。真。”^{[8] 7483}

“容本洋股，闻要地有主持者，现闻德知容路已将准，又来干预，欲与容合办。是容路即德路也，此路若不能阻，大事去矣。痛愤焦急，若天祚本朝，或圣衷自悟耳！奈何！”^{[8] 7485}

二督当即复电，以为容路事关紧要，同意上奏阻修此路。

①光绪二十四年正月十一日，盛宣怀致王文韶、张之洞电，大发牢骚，称：“芦汉本非合肥愿造，但何不早报，容闳本为南海深信，但何不早保。”（见盛宣怀：《寄夔帅香帅》《愚斋存稿》卷30页10）另，盛宣怀致陈宝箴电中，将张之洞打探到的消息告诉给陈宝箴，也称：“容路已探确，事在必行，南海主之，合肥助之云。”（见盛宣怀：《寄陈右帅》《愚斋存稿》卷30页19）可见容闳修筑津镇铁路为张荫桓所保。

②翁同龢给盛宣怀的口信中称：“容事因德起见，合肥保，邱意决，势在必成。”（见盛宣怀：《寄夔帅香帅》《愚斋存稿》卷30页10）可见，津镇路得到了李鸿章、恭亲王的支持。

刘坤一回电：“真电悉。容路之事诚如公言，且英欲擅中国路利，已藉借款要求。若允中有洋股之容路，英更有词，各国亦必效尤，路权全失，祸且不可胜言，已切实电奏。坤。”^{[8] 7483-7484}

陈宝箴回电：“两文电谨悉。德造济路，前亦只传电无此条，今又欲准容路，事真难测。大局恐不可问，然不得不力言之。前电言：‘金沙江无明文，但援缅甸，俟接造入滇，由两国再商定’等语，恐亦已许之矣。昨又得山西故人函称：‘方孝杰、刘鹗诸人来晋议造晋路，所集股及所借皆洋款，干路未成，不知何所附丽，两司及屠梅君、李菊圃劝阻皆不听，闻已与俄商立约，通省官僚正绅均未予闻，条约所立何款亦无一人得知，办理极秘密’等语。果尔，则德中原、俄西北、英法东南之局成矣。此与容路同一机杼，非有人主持，晋抚无此担当，方孝杰更不敢出头，钧处能访知此事否？如果有人欲构成此局，似当同与南北洋合词诤之，冀圣心之一悟也。”^{[8] 7485}

王文韶也致电盛宣怀、刘坤一、张之洞、陈宝箴等四人，陈明自己也已电奏总署，反对筑津镇铁路^{[9] 15}。

张之洞、王文韶、刘坤一、陈宝箴等四督抚通气后，分别于正月初八日、十二日、十五日和十八日致电总署，反对修筑津镇铁路：

张之洞致总署：“洞沃电奏请力阻德造山东铁路，计已上达。顷闻容闳呈请造镇江至天津一路，报效百万，不胜惶骇。容闳来自美国，且事前即报效巨款，必系洋股无疑；即使间有华商，而在美之华商财用，多与洋人合伙，物业归洋人保护，仍与洋股无异。……虽容闳本无他意，但关涉洋股，容闳将来亦不能自主。容路短而款足，不过两年必成。德路直接容路，一年必成。此路成后，德之陆军长驱而北，一日而至永定门矣！容路既系洋股，将来必与德国勾串，断不听中国指挥……容股系洋股，即与洋路无异，正是为虎傅翼。……且容路在东方自树一帜，占尽路利，比款必将翻悔，不肯交银，则芦汉路必因此而废。……若为抵制德路起见，则以容路为抵制，不如以总公司为抵制，尚有办法，亦无流弊。至容闳乃为洋人所欺，容路即系洋路，无论德路造与不造，容路皆不可准，准之必为全局之害。将来总公司芦汉、粤汉铁

路成后，并准兼造东路，洞必能劝谕公司各商报效巨款，万不宜受饰词报效之愚。事关宗社大计，不敢避烦渎之咎，迫切上陈，伏望朝廷熟思审处，令王大臣及南北洋大臣从长计议，力拒德路、容路，以固根本而安輶轂，国事幸甚。”^{[10] 20-24}

刘坤一致总署：“接鄂督电，闻容闳请造镇江至津铁路，报效百万，坤再四筹思，此事万不可允。……若允容闳之路，其成必速，德路亦必接至容路。容系洋股，与德易于勾串，是目前允容造路，无异许德造路至京，祸将不测。……若准容路，成速利分，不敷还款，比必悔议，芦汉干路更无成日。况目下英欲擅造路之利，已藉借款要求，若准中有洋股之容路，英固有词，群国更将群起效尤，路权全失，祸且不可胜言。……容路既非德路要挟可比，应请驳不准行，免致有碍大局。”^{[10] 33-36}

王文韶致总署：“近闻容闳承办镇津铁路将有成议，自系为限制德人胶路起见。惟津镇路成，则芦汉无以自立；芦汉路废，则鄂湘达粤之路亦废，是两年中外经营，至此皆成不了之局，南洋、湖广两督忧愤尤深。窃思事关秘要，外臣原不宜与闻，然当此时局艰难，举动关宗社安危，非一时一事之经，利权其重，害取其轻，似不妨稍事从容，谋定后动。中外本属一家，惟同心乃能协力。中外各恃所见，恐非国家之福。”^{[11] 506}

陈宝箴致总署：“闻容闳以洋股由镇江至京与德路接，方孝杰、刘鹗又以洋股包办山西铁路，外间颇多疑惧，甚且妄肆揣测，不敢不以密陈，想钧署必有权衡也。”^{[11] 509}

从四人的电奏内容来看，张之洞与刘坤一反对筑路最力，王文韶以二督的理由为理由，陈宝箴的语气缓和得多，认为总署自有论断^①。综观督抚们的电奏，反对理由有三：（1）强调了津镇与芦汉两路并筑的商业利害关系，认为津镇铁路妨碍了芦汉铁路的修筑进程，借款国比利时时可借口芦汉路没有商业价值而毁约，芦汉铁路因无款修筑而难以为继。（2）认为此路系“洋股”修筑，“洋股”即洋路，容闳造路必会与德勾串。此路一开，德国可长驱直入京城，国家安全受到威胁。（3）各国可借口“容路”系洋股，群起效尤，迫使清廷扩大列强修筑铁路的权利，进一步丧失路权。

①此时，陈宝箴个人是同意容闳借美债筑路的。他在与荣禄的私人信件中，大谈开矿，派容闳、黄遵宪借美债，集南洋股筑路之事。（见《翁同龢日记》第六册，中华书局1998年版，第3091页。）但是，此时，在张之洞的号召下，陈宝箴又不得不上奏以相呼应。所以，电奏的语气颇为缓和。

津镇铁路的议筑与罢修之请,上呈清廷。特别是四督抚的奏折,为清廷最高决策层所重视,罢修似有希望^{[8] 7495}。但是,总署认为,津镇铁路与即将修筑的芦汉铁路皆是中国之干路,两路是相辅相成、并行不悖的。津镇铁路的修筑非但不会妨碍芦汉铁路的修筑,而且是富国强兵、抵制德人筑路之良方。所以,在参考了张之洞等督抚对于洋股、洋路的意见后,总署于正月二十一日上呈了《请办津镇铁路由》将津镇铁路的筹款方式由“集洋股”改为“筹借洋款,请光绪帝批准修筑:

“臣等查铁路之设,无事用以通商,有事用以转运。泰西各国,铁路纵横四达,密如蛛网,用收富国强兵之效。中国芦汉铁路,经大理寺少卿盛宣怀遵旨筹办,勘路筹款,渐有端倪。若照该道容闳所请,再造津镇干路一枝,则展拓愈广,实足与干路相辅而行,且可预杜外人覬觐之渐。所呈章程二十二条,臣等详加酌核,亦均妥协;惟所称招集洋股一节,应令改为筹借洋款,仍声明商借商还,以符历届奏案。如蒙俞允,臣等札飭该道设立公司,妥筹开办,仍将勘路事宜,随时呈由臣衙门及经过各省督抚酌核飭办,以期详慎。”^[12]

盛宣怀得知容路批准后,还抱一线希望,向总署提议将津镇路改为粤、湘、鄂之路^{[13] 554},总署未同意。盛宣怀又向李鸿章、翁同龢提议,将津镇路改为粤汉路^{[14] 822},此议亦为李鸿章拒绝^{[14] 823}。张之洞则向盛宣怀提议,抓紧时间与德华、汇丰银行借款修筑宁汉一路,要与“容路争胜”^{[8] 7498}。

而正在张、盛二人商议与容路争胜之时,传来了津镇铁路山东段为德国拒筑的消息。德国认为山东造路之权为德人所专有,无论何人不能在山东另造铁路,从而反对容闳的津镇路通过山东境内^{[5] 240}。清廷害怕引起国际交涉,即令容闳筑路绕过山东,经安徽,以达河南,又只准容闳招本国商股,限六月之内招齐。而在华商既无资本也无识力、不愿意支持的情况下,容闳的津镇铁路之议草草收场了。容闳后来回忆道:

“(德人)谓山东造路之权,为德人所专有……任翻遍中国法律或国际法律,皆不能得其根据之所在。但彼时中国国势孱弱,不能提出此问题,以争回固有之主权。而外交部中,亦无人能引证条文,驳斥德国要求之无理,深恐惹起国际交涉,一惟外人之命是听。以故政府只许予造一曲折之铁路,即上所云绕山东过黄河者。予以极力欲成此事,遂拟以此铁路让与外国公司承造。乃

政府又命予招中国资本,不许外人入股,且仅限于六月之期。六月之内,若不能招齐路股者,则将特许状取消。当彼时中国资本家,欲其出资任股以兴造铁路,殆难如登天。予既明知此事势有所不能,遂不得已,复将此铁路计划舍去。予之种种政策,既皆无效。于是予救助中国之心,遂亦至此而止矣。”^{[3] 120-121}

二

津镇铁路的议筑与罢修,反映了晚清统治阶级内部借助外资筑路的不同方式和朝臣间权势与利益的斗争。

甲午战后,铁路不能不修,但清廷却拿不出钱来。清廷最高决策层本想依靠华商出资修筑铁路,但华商无此识力财力,承接数千万的工程,修筑铁路不得不转向借助外资。此时,有两种借助外资筑路的方式:(1)借款官办。由政府出面向外国银行举借巨款,是为洋债。(2)招集洋股商办。以中外合资的方式引入外国资本,是为洋股。津镇铁路的议筑与罢修之争,就是这两种筑路方式之争的体现。

甲午战后,张之洞主张铁路应借款官办。在张之洞看来,清廷借款筑路者可,招洋股筑路者不可。因为,“洋股”、“洋债”是与铁路所有权联系起来的,“路归洋股,则路权倒持于彼,款归借债,则路权仍属于我。”^[15]他认为,洋股等同于洋路,洋路则意味着列强把持铁路所有权。如果允许民间招集洋股自办铁路,无异于主动允诺列强攫取中国路权。所以,在津镇铁路的问题上,他再三强调铁路应借款官办。此时,刘坤一、王文韶、陈宝箴等督抚大员,在张之洞的再三鼓动下,也倾向借款官办的政策。在这些督抚看来,津镇铁路招集洋人入股,路权必归洋人,洋路越多,列强的侵略势力越大,洋股筑路有害无利,于是,有了四督抚前后上奏,罢修津镇铁路之请。

而容闳、张荫桓、李鸿章等人认为铁路可招集洋股商办。容闳久居美国,深知其文明富强之路。甲午战后,容闳回国,大力推广美国的经验。他认为,借助外资筑路,是中国铁路快速发展的重要手段。与借款官办相比较,“借力于美”、招集洋股商办更为可行。张荫桓与李鸿章在甲午战后也倾向于招集洋股商办铁路。甲午战争前后,在“借洋款”和“招洋股”的问题上,李鸿章的态度不同。甲午战前,李鸿章主张借贷洋款。为防止洋人借

借贷之机侵占路权,他提出“不准洋人入股”,以此作为利用外资的一大原则。但是,甲午战后,李鸿章改变了态度,认为“洋债不及洋股容易”^{[16] 10},主张筑路可以招集洋股。针对张之洞提出“洋股即洋路”的看法,李鸿章颇不以为然。他认为,洋股的归属问题并非关键,而关键在于如何运作:“以何国承办,疆土将归何国,乃系瞎话。贵在有人、有法以维持之。各国用他商办路,限满款清即交还者多矣。中国不自强,即不办路也日蹙,自强则无虑。”^{[17] 89}张荫桓与李鸿章、容闳等人的观点相同,在此三人看来,洋股是利大于弊的。可仿效西方国家修筑铁路的经验,由民间自设公司,广招中外商股,国家听任公司修筑。

津镇铁路的议筑与罢修,除了两种筑路方式之争,也包含有张之洞、李鸿章两派在权势与利益上的争夺。张之洞与李鸿章的矛盾由来已久,甲午战后,李鸿章的势力一落千丈,张之洞的实力日渐增长。李鸿章为重获声威与实权,借容闳津镇铁路的提议,试图重新掌握洋务实业的建设。而张之洞联合其他督抚,拒绝容闳的提议,试图将津镇铁路划入铁路总公司名下,借以打击李鸿章。盛宣怀因主持铁路总公司,筹办芦汉、粤汉铁路,对于津镇铁路带来的威胁也深感不安,他强烈反对容闳的计划,并联系刘坤一、王文韶等督抚,增加反对的力量。从刘坤一、王文韶、陈宝箴等督抚的鼎力支持,也可看出甲午战后张之洞的势力之强大。

就清廷最高决策层而言,虽然在甲午战后多次强调铁路“亟应举办”^{[17] 2077}、“必欲举行”^{[18] 944},但是却并没有出台一个缜密的筑路计划,没有设立一个专管铁路事宜的中枢机构。在容闳提议修筑津镇铁路之前,清廷曾有明文规定禁止招集洋股修铁路^[19],并将希望寄托于民间资本,准备以国家投资和招商承办为主修筑津芦、芦汉路。这一方面反映了清廷急欲摆脱官办实业投资巨大却无实效而后紧缩资本投入的心理;另一方面也体现出最高决策层在试探商办铁路的可行性,并将铁路的责任和权利推给了民间绅商。但是,此时,民间绅商既无财力又无识力承接铁路工程,而声称集资千万筑路者背后皆有洋商支持。铁路建设筹措资金,还是要回到利用外资的道路上。而清廷

最高决策层对如何看待和利用外资又没有明确的标准,这造成了朝臣们在借助外资筑路方式上的论争,也给各政治派别借机扩张势力与利益以借口,这不仅没有使国家的铁路建设加快发展,而且还增加了建设的复杂性。

津镇铁路的建设虽然未被清廷派系斗争所淹没,却仍为列强的蛮横行径所扼杀。津镇铁路的议筑、罢修之争及其草草收场,反映了晚清铁路建设的复杂性与多歧性。

参考文献:

- [1] 肯德. 中国铁路发展史[M]. 北京: 三联书店, 1958.
- [2] 蒋逸雪. 刘鹗年谱[M]. 济南: 齐鲁书社, 1981.
- [3] 容闳. 西学东渐记[M]. 长沙: 湖南人民出版社, 1981.
- [4] 孔祥吉. 略论容闳对美国经验的宣传与推广——以戊戌维新为中心[J]. 广东社会科学, 2007(1).
- [5] 宓汝成. 中国近代铁路史资料: 第1册[M]. 北京: 中华书局, 1963.
- [6] 盛宣怀. 愚斋存稿: 29卷[M]. 思补楼藏版, 1939.
- [7] 盛宣怀. 愚斋存稿: 99卷[M]. 思补楼藏版, 1939.
- [8] 苑书义, 等. 张之洞全集: 第9册[M]. 石家庄: 河北人民出版社, 1998.
- [9] 盛宣怀. 愚斋存稿: 30卷[M]. 思补楼藏版, 1939.
- [10] 中国第一历史档案馆编. 清代军机处电报档汇编: 第19册[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2005.
- [11] 清华大学历史系. 戊戌变法文献资料系日[M]. 上海: 上海书店出版社, 1998.
- [12] 总理衙门. 请办津镇铁路由[G]. 中国第一历史档案馆藏. 军机处录副. 光绪朝补遗. 铁路. 档号: 3-168-9659-6.
- [13] 夏东元. 盛宣怀年谱长编: 下册[M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2004.
- [14] 顾廷龙, 等. 李鸿章全集: 第3册[M]. 上海: 上海人民出版社, 1987.
- [15] 王文韶, 张之洞. 芦汉铁路商办难成另筹办法折[G]. 中国第一历史档案馆藏. 军机处录副. 光绪朝补遗. 铁路. 档号: 3-168-9658-55.
- [16] 盛宣怀. 愚斋存稿: 25卷[M]. 思补楼藏版, 1939.
- [17] 苑书义, 等. 张之洞全集: 第3册[M]. 石家庄: 河北人民出版社, 1998.
- [18] 陈宝琛, 等. 清德宗实录: 第56册[M]. 北京: 中华书局, 1987.
- [19] 督办军务处. 请派办津芦铁路由[G]. 中国第一历史档案馆藏. 军机处录副. 光绪朝补遗. 铁路. 档号: 3-168-9658-21.

责任编辑 李兰敏 英文审校 孟俊一