

数万万计，无非取资于煤、铁、五金之矿，铁路、电报、信局、丁口等税。酌度时势，若不早图变计，择其至要者，逐渐仿行，以贫交富，以弱敌强，未有不终受其敝者。……

（《李文忠公全书·朋僚函稿》卷十六，第二十五页；《中国近代铁路史资料》第一册，第78页）

唐廷枢论开煤必筑铁路^①

光绪二年九月二十九日（一八七六年十一月十四日）

……

论开平煤之价值 ……英国煤上海时价每吨八两，新南煤七两，东洋煤六两，台湾煤四两五钱至五两。大抵开平煤块只能按照台煤之价而已。现在开平山价煤块每百斤银一钱六分，合每吨二两七钱。由开平牛车至芦台，每百斤大钱二百有零，合每吨二两二钱。由芦台用小船运至天津，每吨计银五钱，天津上力银五钱，共五两六钱。若轮船买用，每百斤加税银四分，合银七钱，又下力一钱，共六两四钱。无怪轮船不肯买用。

即使仿照西法开采，计每吨银一两，可省山价一两七钱，每吨亦需四两七钱。此等价值，只可在天津售与民用。若运至上海，以拒洋煤，须加水脚银一两有零；上落租栈、半税六钱，合计每吨六两有多，断难出售。就使将煤仿照台煤新章，抽税一钱，亦合到上海每吨五两五钱左右，恐亦难以畅行。况仿照西洋采煤，每应运五六千担，须雇大车三百乘，〔始〕足敷用。不独无此多车，且车价腾贵，更难化〔划〕算。是现在运法，则成本五两五钱，犹恐有多无少。如筑铁路，则山价一两，铁路运费一两一钱，上海轮船水脚一两一钱，装卸上下力费四钱，进出口半税钱一钱五分，上海买煤经纪开钱二钱，栈租银一钱，只需成本银四两。不独可拒洋煤，尚属有利五钱。如每年采煤十五万吨，便可获利钱七万五千两。欲使开平之煤大行，以夺洋煤之利，及体恤职局轮船多得回头载脚十馀两，非由铁路运煤诚恐终难振作也。核之中国市价工料，均尚合算利便，自宜赶紧设法筹办，以开利源，而应军国要需。

论由开平至涧河口筑铁路情形。查开平南至涧河口一百里，每里需买民

^① 节选自光绪二年九月二十九日《唐廷枢呈李鸿章查看开平煤铁矿情形禀》。

地十八亩，每亩地价银十两，以一百里计，银一万八千两。每里需填土路四千五百万，每方工银一钱，计银四百五十两，以一百里计，银四万五千两。另筑路拱以留旧路，需银一万两。更楼等项，银一万两。机器货车、客车，需银八千两。每里木料银五百两，计银五万两。每里铁料银二千两，计银二十万两。每里造工银一百两，计银一万两。每里垫砖石银二百五十两，计银二万五千两。筑码头银二万四千两。合计银四十万两。若每年运煤十五万吨，可省开平至芦台车力银三十三万两；以一半作为上海轮船运煤水脚，实可省银十六万两。又每年运铁二十万担，可省车力银三万两。两年便可归本。其余承运货客，每年尽可敷衍房租、薪工、饭食等项。此系按照上海所销台煤每吨价银四两五钱、铁价每担价银二两而算。如果价值稍增，则归本更速矣。

论满盘筹算 ……开煤必须筑铁路，筑铁路必须采铁。煤与铁相为表里，自应一齐举办。计购煤铁机器等银四十万两，筑铁路银四十万两，共银八十万两，为数颇巨，恐非易筹。如能先筹银三十万两购买机器，递年续筹银三十万两，以为买地、筑路、采煤、熔铁等项之需，便可敷衍。铁路筑成，第二年可入铁路利银十九万两，煤利银七万五千两，铁利银十万两。其实两年便可归本。以后每年入息三十余万两之多，岂不溥哉！……

（开滦档案 52 号；《开平矿务招商章程》，第三——八页；光绪三年十二月十六日——十七日《申报》）

李鸿章复郭嵩焘函

光绪三年六月初一日（一八七七年七月十日）

筠翁仁兄亲家年大人阁下：

三月二十六、四月初二日由沪局转寄两缄，未知何时能达。五月间连奉二月二十八，三月初九、十一，四月初八等日手书四件，敬承一一。

西洋政教规模，弟虽未至其地，留心谘访考究几二十年，亦略闻梗概。自同治十三年海防议起，鸿章即沥陈煤铁矿必须开凿，电线、铁路必应仿设，各海口必应添洋学、格致书馆，以造就人才。其时文相目笑存之，廷臣会议皆不置可否，王孝凤、于莲舫独痛诋之。曾记是年冬底，赴京叩谒梓宫，谒晤恭邸，极陈铁路利益，请先试造清江至京，以便南北转输。邸意亦以为然，谓无人敢主持。复请其乘间为两宫言之，渠谓两宫亦不能定此大计。从此遂

绝口不谈矣。读二月杪赐示各节，崇论闳议，洵足启发愚蒙。……惟雨生在台湾，建言须就地试造铁路、电线，已奉廷僚议准，又以费绌中止。内地若果议及，以至群起相攻。尊谕欲令敝处开示朝廷，以使沛然不疑于其心，天下必有起而应者，何见推之甚耶。去冬招商局收买旗昌轮船，幼丹请拨各省官帑百万，再招商股百廿万，迄今半载，华商无一人入股，可见民心之难齐。铁路为费更巨，民力自开，何能集事。鄙意铁路须由开煤铁做起，兴此大役，而铁尚需购自外洋，绝难告成。目下鸡笼煤矿已有成效，武穴、池州均甫开局，魏温云亦在宝庆、衡州等处试采煤铁，但官绅禁用洋法机器，终不得放手为之。凡此皆鄙人一手提倡，其功效茫如捕风，而文人学士动以崇尚异端、光怪陆离见责，中国人心真有万不可解者矣。……

（《李文忠公全书·朋僚函稿》卷十七，第十二——十三页；《中国近代铁路史资料》第一册，第79页；《李鸿章全集》③②《信函四》，第75～76页）

唐廷枢论煤铁铁路一齐开办^①

光绪三年八月初三日（一八七七年九月九日）

.....

一、论开平采煤铁把握 天下各矿盛衰，先问煤铁石质之高低，次审出数之多寡，三审工料是否利便，四计转运是否艰辛。……至于转运一层，开平离芦台一百二十里，均属平坦大道，计每百斤，车力大钱二百有零。若取煤化铁，将铁挑出，仍属有利。若煤铁并运，即须自筑铁路，方可大见利益。是台北矿务，煤井未开，铁路先已筑成，正此之谓。盖煤本不难取，所难者使其逐日运出费力。若能仿照台北筑做用马托车小铁路一条，非但煤铁容易运出，即熔铁炉锅、拉铁机器等重物，均无难运进矣。

.....

一、论煤铁铁路一齐开办 百里铁路需银四十万两，去年曾经禀明。……若有铁路运煤，便可多开一井，是煤铁铁路一齐开办，仍须按照去年所禀八十万之数，方能集事。查两井每年可出煤二十万吨，除熔铁作五万吨，仍净可存十五万吨。若由开平至芦台每吨只取运脚一两，亦有三四分利息，

① 节选自光绪三年八月初三日《唐廷枢呈李鸿章熔化煤铁成色译文并条陈开采开平煤铁事宜禀并批、附》。

即有修理等经费，其铁及别样运费相抵，亦有盈无绌。且煤成本又轻，一两二钱，不但津地销售愈广，即轮船回申压载，亦觉合算无亏。

（《开平矿务创办章程案据汇编》，第六——十页）

李鸿章奏妥议铁路事宜折并密谕

光绪六年十二月初一日（一八八〇年十二月三十一日）

奏为铁路为富强要图，亟宜试办，筹款立法，尤宜得人，豫为考究，遵旨妥议，恭折仰祈圣鉴事。

窃臣承准军机大臣密寄，十一月初二日奉上谕：刘铭传奏筹造铁路一折，所请筹款试办铁路，先由清江至京一带兴办，与本年李鸿章请设之电线相为表里等语。所奏系为自强起见，著李鸿章、刘坤一按照折内所陈悉心筹商，妥议具奏。原折著钞给阅看等因。钦此。仰见圣主廑念时艰，力图振作，周咨博访，不厌精详，曷胜钦服。

伏思中国生民之初，九州万国，自为风气，虽数百里之内有隔阂不相通者。圣人既作，剡木为舟，剡木为楫，舟楫之利，以济不通；服牛乘马，引重致远，以利天下。自是四千馀年以来，东西南朔同轨同文，可谓盛事。迄于今日，泰西诸国研精器数，创造火轮舟车，环地球九万里无阻不通。又于古圣所制舟车外别出新意，以夺造化之工，而便民用。迺者中国仿造轮船，亦颇渐收其益。盖人心由拙而巧，器用由朴而精，风尚由分而合，此天地自然之大势，非智力所能强遏也。

查火轮车之制，权舆于英之煤矿。道光初年始作铁轨，以约车轮。其法渐推渐精，用以运销煤铁，获利甚多，遂得扩充工商诸务，雄长欧洲。既而法、美、俄、德诸大国相继经营，凡占夺邻疆，垦辟荒地，无不有铁路以导其先。迨户口多而贸易盛，又必增铁路以善其后。由是欧美两洲六通四达，为路至数十万里。征调则旦夕可达，消息则呼吸相通。四五十年间，各国所以日臻富强而莫与敌者，以其有轮船以通海道，复有铁路以便陆行也。即如日本，以区区小国在其境内营造铁路，自谓师西洋长技，辄有藐视中国之心。俄自欧洲起造铁路，渐近浩罕、恰克图等处，又欲由海参崴开路以达珲春。中国与俄接壤万数千里，向使早得铁路数条，则就现有兵力尽敷调遣；如无铁路，则虽增兵增饷，实属防不胜防。盖处今日各国皆有铁路之时，而中国

独无，譬犹居中古以后而摒弃舟车，其动辄后于人也必矣。

窃尝考铁路之兴，大利约有九端。江淮以北陆路为多，非若南方诸省河渠贯注而百货流通，故每岁所征洋税厘金二三千万两，在南省约十之九，在北方仅十之一。倘铁路渐兴，使之经纬相错，有无得以懋迁，则北民必可化惰为勤，可致地无遗利，人无遗力，渐臻殷阜之象。其铁路扼要之处征收厘税，必渐与南方相埒，此便于国计者利一也。从来兵合则强，分则弱。中国边防、海防各万余里，若处处设备，非特无此饷力，亦且无此办法。苟有铁路以利师行，则虽滇、黔、甘、陇之远，不过十日可达。十八省防守之旅，皆可为游击之师。将来裁兵节饷，并成劲旅，一呼可集，声势联络，一兵能抵十兵之用，此便于军政者利二也。京师为天下根本，独居中国之北，与腹地相隔辽远，控制綦难，缓急莫助。咸丰庚申之变，议者多请迁都。卒以事体重大，未便遽行。而外人一有要挟，即欲撼我都城。若铁路既开，万里之遥，如在户庭；百万之众，克期征调。四方得拱卫之势，国家有磐石之安，则有警时易于救援矣。各省仕商络绎奔赴远方，粮货转输迅速，皆愿出于其途，藏于其市，则无事时易于富庶矣。不必再议迁都，而外人之覬觐永绝，自有万年不拔之基，此便于京师者利三也。曩岁晋、豫荐饥，山西米价腾贵，每石需银至四十馀两。设有铁路可运，核以天津米价与火车运价，每石不过七两左右。以此例之，各省遇有水旱偏灾，移粟輶金，捷于影响，可以多保民命。且货物流转，自免昂价居奇之弊，此便于民生者利四也。自江浙漕粮改行海运，议者常欲规复河运，以防海运之不测。铁路若成，譬如人之一身血脉贯通，即一旦海疆有事，百万漕粮无虞梗阻。其余如军米、军火、京饷、协饷，莫不应手立至，此便于转运者利五也。轮车之行，较驿马十倍之速，从此文书如捷，而颁发条教，查察事件疾于置邮。他如侦敌信、捕盗贼，皆朝发夕至，并可稍裁正路驿站，以其费扩充铁路，以便于邮政者利六也。煤铁诸矿去水远者以火车运送，斯成本轻而销路畅，销路畅而矿务益兴。从此煤铁大开，修造铁路之费可省，而军需利源更取不尽而用不竭，此便于矿务者利七也。凡远水之区，洋货不易入而土货不易出。今轮船所不达之处可以火车达之，出入之货愈多，则轮船运货亦与火车相为表里，此便于招商轮船者利八也。无论官民兵商往来，行役千里而瞬息可到，兼程而涂费转轻。无寇盗之虞，无风波之险，此便于行旅者利九也。

以上各端，西洋诸国所以勃焉兴起者，罔不慎操此术。而国计、军谋两事，尤属富强切要之图。刘铭传见外患日迫，兼愤彼族欺凌，亟思振兴全局，

先播风声，俾俄、日两国潜消窥伺之心，诚如圣谕系为自强起见。查中国要道，南路宜修二条，一由清江经山东，一由汉口经河南，俱达京师；北路二条，宜由京师东通奉天，西通甘肃。诚得此四路以为根本，则傍路繁要之区虽相去或数百里，而地段较短、需费较省，即招商集股，亦輿情所乐就。从此由干达枝，纵横交错，不患铁路之不振兴。惟统计四路，工费浩繁，断难并举。刘铭传拟先造清江至京一路，与臣本年拟设之电线相辅并行，庶看守易而递信弥捷，洵两得之道。盖先办一路，虽于中国形势尚偏而不举，然西洋诸国五十年前亦与中国情形相等。惟其刻意营缮，争先恐后，故有今日之气象。刘铭传之意，盖欲先创规模以为发轫之端，庶将来逐渐推广，不患无奋兴之日也。

顾或谓铁路若开，恐转便敌人来犯之途，且洋人久思在中国兴造铁路，此端一起，或致彼愈滋烦渎。不知各国之有铁路，皆所以征兵御敌，而未闻为敌用。何也？铁路在我内地，其临边处皆有兵扼守，彼岂能凭空而至；万一有非常之警，则坏其一段而全路皆废，留火车而路亦无用。数十年来，各国无以此为虞者，客主顺逆之势然也。至洋人擅在他国造路，本为公法条约所不准。若虑其逞强爽约，则我即不自造铁路，彼独不能逞强乎？况洋人常以代中国兴利为词，今我先自兴其利，且将要路占造，庶足关其口而夺之气，使之废然而返矣。或又谓铁路一开，则中国之车夫贩竖将无以谋衣食，恐小民失其生计必滋事端。不知英国初造铁路时，亦有虑夺民生计者，未几而傍路之要镇以马车营生者且倍于曩日。盖铁路只临大道，而州县乡镇之稍僻者，其送客运货仍赖马车民夫。铁路之市易既繁，夫车亦因之增众。至若火车盛行，则有驾驶之人，有修路之工，有巡瞭之丁，有上下货物、伺候旅客之杂役，月赋工糈皆足以仰事俯畜。其稍饶于财者，则可以增设旅店，广买股分，坐权子母。故有铁路一二千里，而民之依以谋生者当不下数十万人。况煤铁等矿由此大开，贫民之自食其力者更不可数计，此皆扩民生计之明证也。或又谓于民间田庐坟墓有碍，必多阻挠。不知官道宽广，铁路所经不过丈馀之地，于田庐坟墓尚不相妨。即遇官道稍窄之处，亦必买地优给价值，其坟墓当道者不难稍纾折以避之。刘铭传剿捻数年，于中原地势民情固亲历稔知者也。

惟是事端宏大，经始之初宜审之又审，俾日后勿滋流弊，始足资程式而行久远，臣当博采众议。外洋造船有坚窳久暂之不同，其价亦相去悬殊，每里需银自数千两至数万两不等。清江浦至京最为冲要之衢，造路须坚实耐久，所需经费虽未能豫定，为数自必不貲。现值帑项支绌之时，此宗巨费欲筹之

官，则挪凑无从；欲筹之商，则散涣难集。刘铭传所拟暂借洋债，亦系不得已之办法。从前中国曾借洋债数次，议者恐各省纷纷援例，致受洋人盘剥之累，经户部奏明停止。顾借债以兴大利与借债以济军饷不同，盖铁路既开，则本息有所取偿，而国家所获之利又在久远也。惟是借债之法，有不可不慎者三端。恐洋人之把持而铁路不能自主也。宜与明立禁约，不得干预吾事，但使息银有著，期限无误，一切招工购料与经理铁路事宜，由我自主，借债之人毋得过问。不如是，则勿借也。又恐洋人之诡谋而铁路为所占据也。宜仿招商局之例，不准洋人附股。设立铁路公司以后，可由华商承办，而其政令须官为督理，所借之债议定章程，由该公司分年抽缴，期于本利不至亏短。万一偶有亏短，由官著追，只准以铁路为质信，不得将铁路抵交洋人。界限既明，弊端自绝。不如是，则勿借也。又恐因铁路之债或妨中国财用也。往时所借洋款，皆指定关税归偿。近则各关拨款愈繁，需用方急，宜议明借款与各海关无涉，但由国家指定，日后所收铁路之利陆续分还，可迟至一二十年缴清，庶于各项财用无所牵掣。不如是，则勿借也。凡此数端，关系较巨，闻洋人于债项出纳之间，向最慎重，若尽照所拟办法，或恐未必肯借；彼若肯借，方可兴办。与其速办而滋弊端，不如徐议而免后悔。

又闻各国铁路无一非借债以成，但恃素有名望之监工，踏勘估工之清单与日后运载之利益，足以取信于人。中国南北铁路行之日久，必可多获盈馀。诚设立公司名目，延一精练监工细为勘估，由总理衙门暨臣等核明，妥立凭单。西洋富商或有愿为称贷者，至铁路应试造若干里，如何选料募匠，如何费省工坚，非悉心考究，无由握其要领。一切度地、用人、招商、借债事务繁赜，非有特派督办之大员，呼应断不能灵。查刘铭传年力尚强，英气迈往，曾膺艰巨，近见各国环侮，亟思转弱为强，颇以此事自任。惟造端不易，收效较迟。倘值外患方殷，朝廷或畀以军旅之寄，自应稍从缓议。现既乞假养病，别无所事，若蒙圣主授以督办铁路公司之任，先令将此中窾要专精考校，从容商榷，即俄、日各国骤闻中国于多事之秋尚有馀力及此，所以示之不测，未始非先声后实之妙用。且以其暇招设公司，商借洋债，虽能否借到巨款尚无把握，然以刘铭传之勋望，中外合力维持，措注较易于他人。其旧部驻防直、苏两省不下万馀人，将来讲求愈精，或另得造路省便之法，或以勇丁帮同修筑，或招华商巨股，可以设法腾挪，当与随时酌度妥办。盖刘铭传以原议之人始终经理，即待其效于十年以后，尤属责无旁贷。倘更有要任相需，仍可闻命即行，独当一面也。

再，中国既造铁路，必须自开煤铁，庶免厚费漏于外洋。山西泽潞一带煤铁矿产甚富，苦无殷商以巨本经理。若铁路既有开办之资，可于此中腾出十分之一，仿用机器洋法开采煤铁，即以所得专供铁路之用。是矿务因铁路而益旺，铁路因矿务而益修，二者又相济为功矣。

所有筹办铁路，力图自强，宜豫为考究，设法试行各缘由，恭折由驿复陈，是否有当，伏乞皇太后、皇上圣鉴训示。谨奏。

光绪六年十一月初二日密谕：军机大臣密寄大学士、直隶总督、一等肃毅伯李鸿章，两江总督刘坤一，光绪六年十一月初二日奉上谕：梅启照奏整顿水师拟定各条开单呈鉴，刘铭传奏请筹造铁路各一折。梅启照所称请飭船政局及江南机器局仿造铁甲船、预筹购买外洋铁甲船及枪炮等件，推广招商局船赴东西洋各国贸易，添设海运总督，设立外海水师提督，裁改海疆各种笨船，严防东洋海疆，练习水战，长江水师添拨中号轮船各节。刘铭传所请筹款试办铁路，先由清江至京一带兴办，与本年李鸿章请设之电线相为表里等语。所奏系为自强起见，著李鸿章、刘坤一按照各折内所陈，悉心筹商，妥议具奏。原折、单均著抄给阅看。将此各密谕知之。钦此。遵旨寄信前来。十一月初三日奉到。

（《李文忠公全书·奏稿》卷三十九，第二十——二十九页；《李鸿章全集》⑨《奏议九》，第254~257页）

李鸿章奏议张家骥争止铁路片并密谕、寄谕

光绪六年十二月初一日（一八八〇年十二月三十一日）

再，臣接准军机大臣密寄，十一月二十一日奉上谕：前据刘铭传奏请筹造铁路，当经谕令李鸿章等妥议。兹据张家骥奏称：开造铁路约有三弊，未可轻议施行等语。著李鸿章悉心妥筹具奏，原折著抄给阅看等因。钦此。

窃思凡建一事，必兼权乎利害重轻，而后无疑畏拘牵之虑；凡议一事，必确得之阅历考校，而后无揣摩影响之谈。臣于铁路之利益大端与筹款之难、防弊之法既详陈之矣。至张家骥所称清江浦为水陆通衢，若造成铁路，商旅辐辏，恐洋人从旁觊觎，借端要求等语。臣谓洋人之要挟与否，视我国势之强弱。我苟能自强，而使民物殷阜，洋人愈不敢肆其要求；我不能自强，则虽民物萧条，洋人亦必隐图其狡逞。即如越南国政不善经理，以致民生凋敝，

日就贫弱，法人乘间侵夺其六省，以洋法经营，日臻富庶，是其明鉴。盖强与富相因，而民之贫富又与商埠之旺废相因。若虑远人之覬觎而先遏斯民繁富之机，无论远人未必就范，即使竟绝覬觎，揆之谋国庇民之道，古今无此办法也。

张家骥又谓开造铁路恐于田庐、坟墓、桥梁有碍，民间车马及往来行人恐至拥挤磕碰，徒滋骚扰。查外洋铁路有双、单行之别，双行者占地宽不过一丈二尺，单行者占地七尺。今南北官道宽至二三丈及四五丈不等，铁路所占不及官道之半，既须填筑加高，与官道判若两途，自于官道中车马行人无所妨碍。其十字午贯之路，则有建旱桥之法；有于两旁设立栅门，瞭望火车将至，则闭栅以止行人，俟火车既过，然后启栅之法。至造路之费，地价亦其大宗，如有田庐侵碍官道者，当不惜重价以偿贫民，舆情自可乐从。万一有民间坟墓及田庐不愿迁售者，自无难设法绕避。其他跨山越水建造桥梁，外洋自有成法可循，未闻其不利于民也。

张家骥又谓水陆转运及往来之人只有此数，若此铁路夺轮船之利，恐招商局数百万款项一旦无著。查近水之区运货利用轮船，其行稍迟，而价较廉；远水之地运货利用火车，其行更速，而价较巨。二者固并行不悖。即或铁路初成之时，招商局生意略减，然该局既将旗昌原价缴清，复分年拨还官帑，成本日轻，每岁得漕项津贴，纵令运载稍分于铁路，亦尚可支持。周转数年之后，商货日多，更可与铁路收相济之益。且北方地非饶瘠，而繁富之象远逊南方，盖由运路艰阻，而其民于所以殖货之原，亦遂不肯勤求。若一旦睹运销之便，则自耕织以外，必更于艺植之利、工作之利一一讲求，可无旷土游民之患。即如江、浙、闽、鄂等省，自通商以后，丝茶之出其地者倍于曩日，则谓水陆转运只有此数者，似又未尽然也。

以上张家骥所陈三弊，臣逐细研求，尚觉不甚确凿。大抵近来交涉各务，实系中国创见之端，士大夫见外侮日迫，颇有发愤自强之议。然欲自强必先理财，而议者辄指为言利；欲自强必图振作，而议者辄斥为喜事。至稍涉洋务，则更有鄙夷不屑之见横亘胸中。不知外患如此其多，时艰如此其棘，断其空谈所能有济。我朝处数千年未有之奇局，自应建数千年未有之奇业，若事事必拘守成法，恐日即于危弱而终无以自强。《语》曰：非常之原，黎民惧焉。及臻厥成，天下晏如也。臣于铁路一事深知其利国利民，可大可久，假令朝廷决计创办，天下之人见闻习熟，自不至更有疑虑。然臣不敢谓其事之必成者，以集款之非易，而筹借洋债亦难就绪也。果使巨款可集，而防弊之

法又悉能如臣所拟，则此等大事固当力排浮议，破除积习而为之。若洋债未能多借，商股未能骤集，则虽欲举办，一时亦尚无其力。臣因张家骥所虑而遵旨妥筹，略抒管见如此。谨附片具陈，是否有当，伏乞圣鉴训示。谨奏。

光绪六年十一月二十一日密谕：军机大臣密寄大学士、直隶总督、一等肃毅伯李鸿章，两江总督刘坤一，光绪六年十一月二十一日奉上谕：前据刘铭传奏请筹造铁路，当经谕令李鸿章等妥议。兹据张家骥奏称：开造铁路约有三弊，未可轻议施行等语，著李鸿章、刘坤一悉心妥筹具奏。原折均著抄给阅看。将此各密谕知之。钦此。遵旨寄信前来。十一月二十二日奉到。

光绪七年正月十六日寄谕：军机大臣字寄大学士、直隶总督、一等肃毅伯李鸿章，两江总督刘坤一，光绪七年正月十六日奉上谕：前因刘铭传奏请筹造铁路，当谕令李鸿章、刘坤一筹商妥议。兹据先后复奏，李鸿章以经费不贲，若借洋款有不可不慎者三端。刘坤一则以有妨民间生计，且恐于税厘有碍，所奏均系为慎重起见。铁路火车为外洋所盛行，中国若似创办，无论利少害多，且需费至数千万，安得有此巨款。若借用洋债，流弊尤多。迭据廷臣陈奏，全以铁路断不宜开，不为未见。刘铭传所奏著毋庸议。将此各谕令知之。钦此。遵旨寄信前来。正月十七日奉到。

（《李文忠公全书·朋僚函稿》卷三十九，第二十七——二十九页；同上，第257~259页）

附 内阁学士张家骥奏未可轻议开造铁路折

光绪六年十一月

窃臣闻前任直隶提督刘铭传来京后，有开造清江浦至京铁路之请。臣知朝廷权衡慎重，决不轻议施行。惟献策者张皇喜事，既以为有利可图，恐参议者附和随声，即以为是谋足用。一言僨事，关系匪轻。……

溯自各国通商以来，凡海口有码头地方，洋人无不盖造房屋，置买地基。清江浦乃水陆通衢，若造成铁路，商贾行旅，辐辏骈阗，必较之上海、天津更为热闹。洋人工于贸利，其从旁觊觎，意想可知。虽该处无设立码头条约，而未必能禁其往来，设或借端生事，百计要求，则将何以应之？利尚未兴，患已隐伏。此一弊也。

自清江浦至京相距一千数百里，从中岂无田亩、屋庐、坟墓、桥梁阻隔

不通之处？开造铁路，将于阻隔之处一律平毁乎？抑使民自为迁徙乎？其事之窒碍不问可知。若沿向来官道营造，臣南北往来数次，所过官道介于田亩之间、屋庐之侧、坟墓之旁、桥梁之上者，随处有之。火轮车电掣风驰，易于冲突，必至贻害民间。即使设法绕越，善为布置，将来造成之后，寻常一切行人以及来往车马，将准其同行乎？抑不准其同行乎？若准其同行，则拥挤磕碰，在所不免，伤人坏物，易启争端；若不准其同行，则必须另开一条孔道，俾之行走。窃恐此令一下，民间必不乐从。势迫形趋，徒滋扰攘。此二弊也。

天津设立招商局，购备轮船，现在获利虽微，资本尚无亏蚀。若铁路既开，则由上海、汉口入京者，大半归于陆行，天津码头即将从此而衰。盖南北转运之物、来往之人，只有此数，水便则由水，陆便则由陆，此赢彼缩，势所必然。窃恐所购轮船，渐归无用，从前资本无处取偿，是铁路之利未兴，而招商局数百万款项弃于一旦，即以利言，亦已自相矛盾。且开造之费动需千万，目前各处设防，西事未藏，库款支绌，筹款维艰，而复耗巨费以求不可必得之利，虚糜帑项，赔累无穷。此三弊也。

伏望宸衷立断，将刘铭传请开铁路一节，置之不议，以防流弊而杜莠言。

（《交通史路政编》第一册，第20～21页；《中国近代铁路史资料》第一册，第88～89页）

李鸿章复醇亲王奕譞函

光绪七年正月初四日（一八八一年二月二日）

再，蒙示铁路之当造与不能遽收大效之故，名言至论，综括利害，虑远思深，曷胜钦服。

查铁路一事为泰西各国富强最要之端，鸿章明知中国风气未开，揆诸輿情则论者必哗，筹诸经费则款难应手，时势所限，原非人力所能勉强。惟以中国土壤之博、物产之丰、人才之盛，十倍于西洋各国，而富强之势远不逮各国者，察其要领，固由兵船、兵器讲求未精，亦由未能兴造铁路之故。夫中国有可富可强之资，若论切实办法，必筹造铁路而后能富能强，亦必富强而后可以居中驭外，建久远不拔之基。但今尚非其时，似须俟诸数十年之后。适值刘提督铭传力倡斯议，鸿章若遽加驳斥，则中国日后富强之机因此阻遏，

诚属可惜。是以历举九利，盖皆得诸亲历外洋者之议论，而参合中土之情，势欲使世人略知此中底蕴，庶迂拘之意见渐融，或将来之创办较易耳。目下经费难筹，必借洋债，鸿章所举宜慎者三端，固关系紧要之件，亦实见夫洋人最重借款。有此三端，必多顾望，盖深虑时势有所窒碍而徐议，以免后悔，适与钧旨相合也。至敝疏九利之说，固必天下皆有铁路而后其效始全，铁路遍于各省，则征兵、运饷、销货、榷税之利亦遍于各省，原非谓清江、汉口一有铁轨，即不必筹及他处也。夫专开一路则有一路之益，统开四路则有四路之益，然必先开一路而后四路可以渐开，先开四路而后各省之路无不可开。五十年前西洋诸国尚无铁路，迄今纵横交错为路至数十万里，其铁路与军实之多少，彼此若势均力敌，遇有争端，不轻发难，而和局即可长保，势使然也。中国若仿其法而行之，西洋去我太远，知有铁路，必不敢妄生覬觐，亦势使然也。今若能创办一二处，使商民咸知其利，则各处或愿集股措办，较易为功，固不必尽筹官帑矣。窃谓清江一路既开，则由清江以至瓜洲不难续造，从此直、东两省内地征兵、运饷直达江海，其迅捷必十倍于曩时。推之汉口有一路，而河南、湖北等省当亦视此。若夫遇水则建桥梁，遇山则或凿其穴、或跨其岭，西洋皆有成法可循，虽巴蜀陇阪山川阻深，江淮以南水道苞络，亦尚可平其艰阻，但须导以先路，则虽创造之费或多于平地，不患商民之不踊跃也。

钧谕又谓销货一节惟煤铁实有厚利，其他百货，北方之资财不加益不能保其销路之加多，仰见准盈酌虚，洞彻原委，已为烛照无遗。窃谓铁路既成，则北方煤铁之矿自必大开，若其民睹运销之便，或更愿于艺植之利、工作之利格外讲求，地方官亦当随事督劝，未必不有裨生财之道。犹之江、浙等省轮船既通以后，丝茶之出其地者数倍于曩日。直、东从前漕船盛行时，沿河生计较旺，而铁道转运之多且速，更百倍于漕艘也。

又蒙谕以民间田庐可徙，坟墓不可徙，小民各有恒业，改图甚难。仰见筹画周详，谆谆以保民生顺民情为本，敬佩无已。查南北大道田庐、坟墓在其中者尚少，铁路多依官道，本可于坟墓不相妨碍，间有一二当徙者。鸿章前此行军各省，每筑营垒，客冬加筑天津土圩，遇有坟墓阻碍，贫民领钱数千文，即皆欣然乐徙，从未压以官势，亦未致生怨憾。盖贫民营葬本甚简便，其稍有财力者必不至迫临官道也。万一有抵死不迁之民，即稍紆回以避之，亦非难事。苟能经理得人，讼牒当不致繁夥，亦不必竟以申商之法绳之也。惟是事端宏大，创始宜慎。现在外间军民有风闻其说者尚多引领欣盼，

以为贫瘠之区或可渐变为富盛；而官场迂谨无识及京城学士大夫之私议尚未尽翕然，本不敢存必欲速办之意。今蒙详示，以试行于煤铁之矿、开垦之地以及屯军设防之一二口岸，俾见闻习熟，渐推渐广，权衡至当，深协机宜。鸿章亦素有此意，既承明诲，倍豁愚衷。缘奉谕详加讨论，此事于国家远大之图、驭外固本之术煞有关系，仍不敢不罄其愚，觊缕陈之，尚求王爷加意为幸。至海防筹饷，宜裁笨船、汰绿营，似亦时势之不得不然。钧座统筹全局，洞晰利弊，所冀赞襄大计，默运潜移，曷任企祷。肃泐，再叩钧福。鸿章谨又上。

（《李文忠公全书·译署函稿》卷十二，第二——四页；《李鸿章全集》③《信函五》，第4~5页）

李鸿章复总署函

光绪九年六月二十二日（一八八三年七月二十五日）

敬密复者：昨奉十九日直字七百六十四号公函，谨聆一切。

……火车铁路利益甚大，东西洋均已盛行，中国阻于浮议，至今未能试办。将来欲求富强制敌之策，舍此莫由。悦海多铁舰，陆多铁道，此乃真实声威，外人断不敢轻于称兵恫喝。尚祈主持大计为幸。专肃密复，祇颂中堂、王爷、大人钧福。制李鸿章谨上。直字三百四十七号。计抄件一件。

（《李文忠公全书·译署函稿》卷十四，第二十五页）

（二）唐胥铁路的兴修与延伸

寿尔^①：中国的铁路

一八七四年

来自中国的最近情报，说到了一个从白河口的大沽到天津的铁路计划。人们希望这个计划能具体化。中国，尤其是天津，铁路计划的历史迄未能令

① 系英国海军军官。在十九世纪七十年代，他随英国兵舰田鳧号来到中国和日本，把耳闻目睹的人与物记录成书。其中多有关于洋务运动的内容。

人鼓舞。一位侨居此地的商人曾最坚决地努力诱致当局们同意这一种计划，但全归失败。人们曾勘测路线，精密地估计大沽到天津，继而至北京这一条铁路的费用，并且筹措了必要的资金。人们的希望高涨了，但是希望又一次被粗暴地打到地下去。人们实际上拿出来一个蒸气牵引机和一些车皮，来让昏昧的官吏们看看所建议的铁路将如何为人服务。试验的日子规定好了，又请了许多外国人和本地人——包括几位本城主要官吏——来参观。人们准备了一顿香槟酒的早餐，又作了演讲，并且让那些高兴的官员们分队乘坐各车观览，他们表示他们的愉快是无可言喻的。人们宣称，这一天的工作是成功的，并预料火车企业有一个光辉的前途。汽机继续走了三天，车内满载各阶层露齿而笑的中国人，一次又一次地疾驰着，给了他们无限的娱乐与喜悦。

日子一天一天地过去了，一星期一星期地过去了，但在天津的政界里看不到任何激动的迹象。为什么这样迟延呢？末了，人们很客气地让官吏们记起所建议的铁路计划，并问他们在这方面的意向如何。他们答些什么呢？他们冷淡地回答说，“他们最彻底地赞成这计划，但是”——一个不祥的“但是”——“当他们需要这类东西时，他们将自己举办。”这定然已足以激怒甚至对中国政界最热心的仰慕者。因此，机器便不能不拆成零件，藏到货棚里去，到今天还在那里。

不过在上海曾真的建造了一条铁路，并使用了几个月。它的结局是悲惨的。关于这条连系着吴淞与上海外国租界约十二英里长的短小铁路，它的筹办手续给它的计划者在本地当局方面制造了一个恶劣的名声。关于这事，曾有一时情绪非常激动。中国政府视此事为背信，至为敏感，是以当芝罘会议期间火车依据威妥玛的要求停止了开驶。官吏们反对的论点是：建造这铁道的土地是在建造“马车道”的借口下取得的。他们对带轮子的车辆并不厌恶，但是火车道，不成！这是他们不能超越的界限。当时，关于筑造铁道，那些外国人什么也没有向中国当局提到。当本地当局发现了计划者的真正目的就是筑造铁道的时候，上海的道台向英国领事提出一张很长的抗议书。在抗议书里，他所抗辩的各项中有一点是：“当已故道台准许他们购买土地时，他们的意图只是建筑一条普通的道路。如果中国官吏们曾知道购买者是要经营一条铁路的话，中国官吏是永远不会准许他们购买土地的。……至于领事们要求铁道材料免税的申请，照会只说，材料是要造马车路的，并没有说过‘蒸汽机路’。协助一个隐秘的、欺诈的企业，给中国政府和它的人民带来损害。”还说了很多类似的话。