

容闳与津浦铁路

津浦铁路初名津镇铁路，北起天津，中经山东济南、江苏清江浦（清江市）、扬州至镇江长江北岸的瓜州，全长约一千公里。路线基本循南北大运河而行，不过当初计划与后来的实际情况有很大不同。1896年（光绪二十二年），由中国资产阶级改良主义的先驱、著名的社会活动家和杰出的爱国者容闳呈准清政府，获得修筑津镇铁路的“许可状”。后来津浦铁路几经周折，终于建成，是与容闳的奋斗分不开的。

容 闳 其 人

容闳（1828—1912）字纯甫，广东香山（今中山）县人。少时入澳门马礼逊学堂，1847年，由美国教会资助，从香港赴美留学。1850年考入耶鲁大学，后入美国籍。1854年大学毕业获学士学位，1855年回国，曾为上海宝顺洋行采购丝茶。1860年他赴太平天国首都天京（今南京）访问，向主持朝政的干王洪仁轩提出新政建议。洪仁轩表示赞赏，并授予他“义”字爵位。限于当时条件，改革朝政无法实施，容闳感到失望，遂坚辞爵位，回到上海。1863年受曾国藩委派，赴美购买机器，筹设江南制造总局。回国后清政府授予他五品候补国知官衔，出任江苏布政司衙门翻译。1867年通过江苏巡抚丁日昌向清政府建议：组织合资汽船公司，选派留学生，开采矿山、禁止教会干涉人民词讼等。1871年，容闳提出的教育计划得到清政府有限度的批准。翌年，以留生监督身份带领第一批留学生赴美学习，不久又兼任清政府驻美副公使。因此与美国财界和政界人士保持着充分的接触。留学生后来增加到一百二十人，其中有以后在中国政治和经济生活中崭露头角的唐绍仪、伍廷芳、梁敦彦、詹天佑和朱宝奎等人。容闳

虽然久居异乡，但他心向祖国，关心时政。1895年清政府在甲午战争中被日本战败，他从美国上书湖广总督张之洞，要求清政府拒绝《马关条约》，并献策：借英款，购炮舰，募外兵，与中国军队会攻日本，长期作战。张之洞亦委派他到伦敦与英国政府进行交涉。但清政府惧怕战争拖延下去会影响慈禧在颐和园“颐养天年”未予接受。

津浦铁路计划与维新

容闳的津浦铁路计划，就是中日“甲午战争”后为了振兴国运，抢救民族危亡的形势下提出的。津镇铁路所经地区，人口稠密，土地富饶，物产丰富。自古以来即为我国南北重要交通孔道，墨客学子，商贾旅人，南来北往，风尘仆仆，终年不绝于途。有关津镇线筑路计划，容闳以前也有人提过。1880年，在清政府洋务派和封建顽固派关于铁路问题的辩论中，经李鸿章授意，由直隶提督刘铭传提议的清江浦至北京铁路；1885年，东阁大学士、军机大臣左宗棠提议的清江浦至通州铁路；翌年，清末著名外交家、总理衙门大臣、兵部左侍郎曾纪泽（曾国藩长子）提议的北京至镇江铁路，大体上都属于这条路线。不过均属建议，其付诸实施，则是从容闳开始的。

容闳在津镇筑路计划中写道：职道所以踌躇四顾，而窃欲变通办理借力于美也。盖美与我素无嫌隙，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，职道当与美商纠集公司，订定章程，……。如有华商愿出资本，归并公司合办。”1898年1月，容闳又提出《津镇铁路条陈》——即铁路公司章程，共二十二条。要点是：（一）由绅商自行设立公司，向多方借款，商借商还，五年竣工。（二）借款不用政府担保，只须将铁路作保。（三）筑路期间，公司进口轨辆器材，一律免税，以示优惠；遇有政府军

运，半价收费。（四）公司职员及工程技术人员，统由公司择优聘用，“若有官长荐举，友人请托，概不收用”。当时，清政府因甲午战争，其腐朽无能遭到全国舆论的强烈谴责，从而被迫推行“力行实政”政策，允许民间集资兴办铁路和近代工商企业，所以容闳的计划受到总理衙门大臣，庆亲王奕勋和李鸿章的嘉许，并颁发了“许可状”。容闳在北京期间，还积极参加康梁变法，康有为将容闳推荐给光绪皇帝，光绪很赞赏容闳的计划；只是碍于皇帝不能接见四品以下官员的规定，而未能接见他。容闳后来在回忆录中对光绪皇帝极为推崇，称其是“维新运动的代表”“一位爱国的改革家”等等。

计划失败与容闳出走

容闳津镇铁路计划虽经获准，但支持他的维新派势力本身很薄弱，所以他的计划最终遭到失败。首先反对容闳计划的是铁路总公司督办大臣盛宣怀和湖广总督张之洞。盛宣怀野心勃勃，一心想垄断全国铁路，他攻击津镇铁路“有碍”芦汉铁路（即京汉铁路）。张之洞则耸人听闻地说，津镇修通，德国独占的胶济铁路势必与之相接，届时“德军长驱而北，自胶（胶州湾）一日达永定门，共系京畿安危”。危言耸听犹感不足，盛、张还串通直隶总督王文韶、两江总督刘坤一出面反对。但这时的清政府并未被其所动，仍然支持容闳。

导致容闳计划失败的真正原因是清政府的奴颜卑膝、苟且偷安。德国不许津镇铁路从其势力范围山东过境，清政府不敢据理力争，而是屈辱退让。面对德国压力，清政府竟却要容变更原定路线，改筑由天津经河南开封至镇江的弯曲路线，绕道而行。为此，容闳以美国公民身份会见美国驻华公使田贝，要求美国政府支持他的计划，向德国提出交涉。然而美国政府并不愿为此开罪德国，美国国务院在1898年4月14日复田贝的训令中，以不承认容闳的美国公民身份作为答复，拒绝了他的要求。

通过以上事件，容闳进一步认清了清政府腐朽无能和帝国主义的强暴，出于爱国之心，他还是想尽力筑成这条铁路，遂定绕道修筑。但这时中国政局又发生动荡，康梁变法失败，慈禧重握政权，清政府的态度也起了变化，通知容闳：招收商股，时间限定六个月，如届时不能招足股份，即将原颁“许可状”撤消。而且对招收商股的范围也进行了严格限制，这等于要胁容闳中止计划实施，因为在当时要大量招收中国人股份筑路是根本不可能的。经这样内外夹攻，容闳的计划最后失败，接着，容闳避居上海。1900年参与唐才常主持的“张园”会议，并被推为“中国国会”会长。事败受到指名通缉，逃往香港，后移居美国。

借款自办津浦路

容闳计划失败后，津镇铁路利权被英、德两国瓜分。1899年5月18日，清政府委派工部左侍郎许景澄和候补四品京堂张翼，与德国德华银行和英国中英银公司签订了草合同，规定天津至山东南界为北段，归德国修筑经营，山东南界至镇江为南段，归英方修筑经营，随即由英、德工程师对南、北两段分别进行了勘测，后因义和团运动爆发而停顿。

《辛丑条约》签订后，英、德双方照会清政府，要求委派代表开始正合同的谈判。由于原任督办大臣许景澄在义和团运动中被清政府杀害，改任直隶总督袁世凯为督办大臣。在谈判中因双方争议很大，致使谈判拖延下来。

1905年初，爆发了直（直隶，今河北省）、鲁、苏三省人民要求收回津镇铁路利权的斗争，声势非常浩大。清政府迫于形势，1907年初加派“从前收回粤汉铁路自办，曾著成效”的湖广总督张之洞，会同袁世凯与英、德进行改约交涉，一面控制三省人民的斗争锋芒。张、袁对三省人民的废约要求均持反对态度，同时又利用三省斗争的浩大声势，要求英、德大幅度改正原定草合同的苛刻条件，英、德被迫作出让步。1908年1月13日，双方

在北京签订了被张、袁称为“借款自办，将借款、造路分为二事”的《天津浦口铁路借款合同》，规定向英、德借款英金五百万磅（约合银四千万两），作为筑路资本，十年后中国有权备款赎回铁路。

该路工程于1908年开工，1912年建成。签订正合同时，鉴于沪宁铁路即将建成，为与该路接通，改以南京长江北岸的浦口为终点，从此改称津浦铁路。

（摘自《铁道知识》1986年第一期）