

英國外交形勢轉變對廣九鐵路籌建和交涉的影響（1898—1907）

嚴智德 周坤*

摘 要：廣九鐵路連接廣州和香港，是 20 世紀以來珠三角的交通樞紐，具有極為重要的政治、經濟戰略價值。自 19 世紀末，修築廣九鐵路方案被提上日程後，卻屢次被延誤。本文將近代廣九鐵路的延誤問題放在全球範圍內政治博弈視角看，並根據英國國會文書、英國政府殖民地部和外交部檔案等資料，為理解英國方面延緩修廣九鐵路達數年的原因提供新的視角。事實上，英國方面承辦此路並非純粹以促進兩地交流為目的，而是很大程度出於發債圖利的考量。英方利用債務控制中國華南區域，並作為抵擋俄國勢力南下及消除對英方既得利益的威脅而存在。隨着 1903 年英國外交形勢好轉，英國修建廣九鐵

* 嚴智德，肇慶學院旅遊與歷史文化學院，副教授；周坤，首都師範大學歷史學院，講師，通訊作者。

本研究為國家社科基金青年項目「20 世紀早期京津冀與粵港澳區域貿易研究（1900—1930）」（批准號：24CZS088），首都師範大學 2025 年新進教師資助計劃項目階段性成果。

路的需求也放緩。

關鍵詞：廣九鐵路 中英關係 國際政治博弈

1899 年，英方奪取廣九鐵路工程專利。1907 年初，中英簽訂正式借款合同，落實放貸條款，英國承建商隨即動工。1910 年，英國承建商完成廣九路香港段建設，一年後修完廣深分段。自此，廣九鐵路成為粵港居民往來主要交通工具。綜合上述情況來看，英方修築廣九鐵路，表面是殖民者為當地群眾建設家鄉的產物。但事實上，英方爭奪中國鐵路承辦權，是因國際競爭激烈，便借對華放貸和修路控制中國，確保英國在華利益優勢，並維護亞洲戰略部署。

19 世紀 90 年代末，英國方面投資中國鐵路存在不尋常的現象。由英國承建商承造的五大鐵路項目，^① 普遍有拖延的現象。以廣九鐵路為例，從取得中方初步承諾至鐵路竣工，英方就耗費了十年時間。這與英國急於修路抵禦俄國向南擴張的說法有矛盾。有前人初步研究英國延誤工程的原因。李恩涵和馬陵合認為英方受到地方督撫的阻撓，導致中英談判無法進行，是造成項目延誤的主因，^② 但這些基於中方史料的研究僅能有限反映出相關歷史的一面。

事實上，廣九鐵路問題似乎比想像般複雜，僅僅依靠中文資料提供的事實會嚴重遮蔽這一問題的複雜性。基於目前的研究和資料，已

① 19 世紀末，英國為防止俄國勢力南下並對英方特權產生威脅，所以奪取中國五大鐵路專利項目。除廣九鐵路外，還包括滬寧鐵路（上海—南京）、浦信鐵路（浦口—信陽）、蘇杭甬鐵路（蘇州—杭州—寧波）和津鎮鐵路（天津—鎮江）。

② 李恩涵：《中英廣九鐵路路權交涉——晚清收回路權運動的研究之三》，《「國立」台灣師範大學歷史學報》1973 年第 1 期，第 139-172 頁；馬陵合：《地方對鐵路中央專管體制的權力消解——以清末廣九鐵路交涉為例》，《廣東社會科學》2019 年第 3 期，第 109-119 頁。

有研究解釋如下問題：其一，1905 年英方向中方提出商訂正約之要求。為何英方不在 1899 至 1904 年間採取行動呢？其二，英國為何延誤廣九鐵路工程長達十年呢？這十年間的拖延、博弈是是否可由地方督撫一人力量所致？如果不是，那麼這背後的政治博弈究竟是怎樣展開的？

英政府受大量不可控因素延誤廣九鐵路項目。其中一個原因固然是督撫岑春煊。但 1905 年時任兩廣總督岑督迴避談判時，英國內部曾有對華動武方案。^① 港英總督曾建議派皇家海軍來華示威，但未被倫敦採納。除了督撫問題，倫敦方面也有更多的考量，未能按時採取相應行動。一方面，英方延誤廣九鐵路工程是因 1899 年初步取得專利權後，相關外交形勢有變化而致。1903 年時英國外交形勢好轉，英方毋須利用修鐵路維護既得利益，廣九鐵路戰略價值因而下降。另一方面，英方考慮到，可將廣九鐵路工程以鐵路設施項目為金融載體，將工程作為債券槓桿的手段也成為了制約談判進度的因素。從英方的視角看，邁樂士（Norman Miners）^② 認為英國承建公司優先處理其他項目，修廣九鐵路並非業務重點。邁樂士以 1905 年港英立法局一次會議為例，港英內部利用廣九鐵路為名目，試圖向張之洞貸款獲取金融利益，配合英國承建商謀取非廣九鐵路項目利益。^③ 但邁樂士其成果的觀點，缺乏檔案史料支撐。基於此，本文在其基礎上補充，徵引英政府未刊檔案卷宗，嘗試剖析其背後的原因，呈現 1899 至 1907 年英國外

① Lucas to the British Foreign Office, March 18 1906, CO129/333/p.381, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

② 邁樂士（Norman Miners），香港大學政治與公共行政學系教授，知名香港歷史與政治專家，對英佔香港時期管治有深入研究。

③ 詳見 Norman Miners, “Building the Kowloon-Canton-Hankow Railway”, *Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kong Branch*, No. 46 (2006), pp. 5-24。

交形勢轉變如何導致廣九鐵路工程進度變化。

一、英方奪取廣九鐵路承辦權制衡俄國勢力南下

首先，英國為何索取廣九鐵路專利權 19 世紀 70 年代初，歐洲有兩大陣營對峙，形勢日益緊張。以德國為首的「三國同盟」與「法俄同盟」在利益上有不可逆的矛盾，埋下各國衝突的禍根。

1870 年普法戰爭爆發。1871 年普魯士打敗法國，排除德意志統一的最後阻力，自此德國統一。德國為防止法國復仇，拉攏奧匈帝國和俄國成盟友，實行圍堵法國的政策。但奧俄兩國因爭奪巴爾幹半島控制權發生衝突，德國只能支持其中一方。由於德奧都有日耳曼民族血緣，德國公開支持奧匈，並放棄俄國。隨後，德奧陣營迎來意大利加盟。1887 年，德意奧締結「三國同盟」(Triple Alliance)，對英國構成嚴重威脅。自此，同盟國成員在海外爭奪利益時遇到挑戰和阻撓，會聯合盟友進行反制措施。如此，英國與其中一國有矛盾將同時面臨多國的威脅。

除「三國同盟」外，英國也受到法俄同盟的挑戰和威脅。自 1871 年，法國積極破除德國圍堵。俄國則因爭奪巴爾幹半島控制權受德奧制約，與對方抗衡時缺乏強大工業實力。自此兩國靠攏，互相扶持，各取所需。1892 年，法俄結盟，為英國構成更嚴峻的危機。俄國對華擴張時曾積極尋求法國支持。例如俄華道勝銀行是俄國企業，其主要股東霍丁格爾 (G. Hottinger) 和諾伊茲林 (E. Noetzelin) 卻是法國銀行家。^① 該銀行積極投資中國東北鐵路建設，與英國承辦關內外鐵路

① 譚桂戀：《中東鐵路的修築與經營》，台北：聯經出版社，2016 年，第 63 頁。

項目有矛盾。又例如中法戰爭時，法國封鎖我國台灣海峽。俄國揚言配合其部署並派軍艦封鎖埃及水域，^① 這也體現兩國聯合行動，互為應援。英政府無長期直接管理海外事務和殖民地經費，不可能組織有效的防禦。正因如此，倫敦保守的外交，使英方在海外的利益被侵蝕。19 世紀 90 年代，倫敦迅速調整外交策略。由英政府牽頭奪取海外的利益，並安排企業投資和承辦各種項目。這是英國處理海外事務重大調整。

英國政商界認為控制中國是亞洲戰略部署重要環節。中國龐大的人口基數能消化過剩的英國產能及商品。如英國吸收中國的勞動力，英國工業將呈現幾何級別增長。自 1842 年，英國獲得廣州、福州、廈門、寧波和上海五口通商權。華南沿岸已成為英國特權勢力範圍。第二次鴉片戰爭爆發時，英政府集中兵力加強對這些口岸的控制。^② 隨後英國要求多開放鄰近口岸如九江。^③ 英方仍視華南是其特殊利益重鎮。隨着法俄同盟勢力向華南擴張，英方需緊握既有的優勢。倫敦回應清政府救亡圖存的需求，對其發放鉅額貸款，在其無力償還債務時奪取主權抵押品。如英國協助李鴻章修建唐胥鐵路（唐山—胥各莊）出山海關延長線，後稱「關內外鐵路」項目，^④ 就能鞏固對華南地区的控制。

1895 年，清政府在甲午戰爭中慘敗。英國注意到控制中國的時機

① “M. Vlangay to Sir E. Thornton on 1st December 1883, 1884—85[C. 4245] LXXXVII,” in J. J. O’ Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, p. 107.

② 參見《英法兩國停泊海口船隻兵丁數目清單》。中華書局編輯部整理：《籌辦夷務始末（咸豐朝）》（第 6 冊），北京：中華書局，2014 年，第 1911-1914 頁。

③ 詳見《奕訢等又奏遵給英使照會九江暫緩通商片》，中華書局編輯部整理：《籌辦夷務始末（咸豐朝）》（第 8 冊），北京：中華書局，2014 年，第 2722-2723 頁。

④ 譚桂戀，《中東鐵路的修築與經營》，台北：聯經出版社，2016 年，第 93-95 頁。

來臨。但適逢 1895 年 10 月，俄國以支持清廷防日為名，^① 取得俄船停泊旅順港和修西伯利亞鐵路橫跨滿州許可，^② 導致兩國爆發正面衝突。1897 年 8 月，俄駐華公使向清政府抗議英國在東北修路，要求撤除英籍工程師。英政府拒絕讓步。倫敦強硬回應和作出相應的抵制。^③ 英方指示公使向清政府陳述不滿，^④ 並安排滙豐銀行立即向中國放貸，爭取早日落實英方項目。後來俄國適度讓步緩和氣氛，但利用其他途徑向南拓展勢力。聖彼得堡「承諾」不往長江沿岸方向修路，^⑤ 即間接控制比利時企業承辦盧漢鐵路（北京盧溝橋—漢口）。^⑥ 對此，英國援引中英《揚子江沿岸不割讓來往照會》，^⑦ 奪取滬寧鐵路（上海—南京）、蘇杭甬鐵路（蘇州—杭州—寧波）、津鎮鐵路（天津—鎮江）、浦信鐵路（浦口—信陽）和廣九鐵路（廣州—香港九龍）專利權作「補償」。自此廣九鐵路成為英國專利項目。

廣九鐵路連接廣州和香港。如廣九和粵漢鐵路接軌，情況對英國

-
- ① 徐中約：《中國近代史》，香港：中文大學出版社，2001 年，第 352 頁。
- ② L. K. Young, *British Policy in China, 1892—1902*, London: Oxford University Press, 1970, p. 38.
- ③ Arthur Lewis Rosenbaum, “The Manchuria Bridgehead: Anglo-Russian Rivalry and the Imperial Railways of North China, 1898—1902”, *Modern Asian Studies*, No. 1 (February 1976), p. 43.
- ④ “Sir. C. MacDonald to the Marquess of Salisbury on 10th August 1898, 1898 [C. 9329] CIX,” in J J O. Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, p. 374.
- ⑤ “Sir. C. Scott to Mr. Balfour on 2nd September 1898, 1899 [C. 9329]CIX,” in J J O. Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), pp. 382-383.
- ⑥ 1898 年中比盧漢鐵路正式借款合同以法國貨幣弗郎為結算單位。俄華道勝銀行提供貸款資金，參見 John V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894—1919* (Vol. 1), New York: Oxford University Press, 1921, p. 139。
- ⑦ John V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and Concerning China, 1894—1919* (Vol. 1), New York: Oxford University Press, 1921, p. 104.

更有利。如愛德華（E. W. Edwards）強調廣九鐵路能使香港成為華南貿易集散中心。^① 李恩涵的意見也相同，^② 但國際形勢瞬息萬變。英政府隨後成功利用其他途徑，破除俄國的威脅。廣九鐵路戰略價值因而下降。

二、英國成功打破外交孤立和擱置廣九鐵路項目 （1898—1903 年）

1899 年，英國奪取廣九路專利權，是研判此路能維護英方華南特權。例如時任港督彌敦及其班子所說，廣九鐵路並非純粹香港本土運輸工具，在英方軍事部署和對華貿易上有更重大戰略價值。^③ 但 1902 年後英國外交形勢好轉，改變了英政府的判斷。從目前收集的檔案看，倫敦不再主動跟進項目進度，原因有二。

1902 年，英日結盟。日本在東北干擾俄國向南擴張，有效緩和英國修鐵路壓力。19 世紀末，日本對俄國已有所警惕。1890 年，山縣有朋警告朝鮮必有巨變。1893 年，其《軍備意見書》又強調俄國在華擴張，對日本利益構成危機。^④ 1895 年，甲午戰爭結束。中日簽訂《馬關條約》，日本佔領遼東半島，被俄國聯合德法干涉施壓，迫使日本放棄

① E. W. Edwards, *British Diplomacy and Finance in China, 1895—1914*, New York: Oxford University Press, 1987, p. 78.

② 李恩涵：《中英廣九鐵路路權交涉——晚清收回路權運動之三》，《「國立」台灣師範大學歷史學報》1973 年第 1 期，第 139-172 頁。

③ Extract from Letter by Nathan to Lucas, December 16 1904, CO129/324/pp. 505-506, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

④ （日）原田敬一著，徐靜波譯：《日清、日俄戰爭》，香港：中和出版社，2016 年，第 55-57 頁。

既得利益，兩個因此結怨。事後，俄國強租旅順港，竟據原日本特權已有，無疑加劇兩國矛盾。英政府視之為突破外交孤立契機。1900年八國聯軍之役爆發。日本響應英德兩國維護中國領土完整號召，提倡維護各國在華利益，並抨擊俄國製造煩惱，^①反映日本不可能向俄國靠攏，也反映英國拉攏日本牽制俄國操作性高。1902年八國聯軍之役結束，各方開始善後。俄國拒絕撤去東北駐軍，也拒絕承諾尊重英方利益。英方立即與日本結盟。^②該年，英政府向清廷歸還關內外鐵路，並邀請日本加入路政委員會，讓其監督英國向中國歸還鐵路進度。^③英方向中國歸還關內外鐵路機車等裝備，^④獲得日本支持和肯定。1902年英日結盟。自此，日本在中國東北牽制俄國，降低廣九鐵路對英方重要性。

除1902年英日同盟有效阻止俄國向南擴張。1903年，英法關係趨於友好也能消除俄國威脅。回顧1892年，法俄兩國成為盟友。如英政府有效改善英法關係，就能打開英俄諒解之門，並消除俄國威脅。19世紀末，英法兩國有深層矛盾。例如中法戰爭期間，法國海軍封鎖我國台灣海峽，並派兵進駐廣州和廈門，^⑤要求當地英船三天內卸貨離

① (日)大隈重信：《日本開國五十年史》(上冊)，上海：上海社會科學院出版社，2007年，第138-140頁。

② Arthur Lewis Rosenbaum, "The Manchuria Bridgehead: Anglo-Russian Rivalry and the Imperial Railways of North China, 1897-1902", *Modern Asian Studies*, No. 1 (February 1976), p. 63.

③ 作者不詳《日查駐華公使內田致外務部大臣小村關於英國交還路意向的報告》(1902年4月2日)，宓汝成編：《中國近代鐵路史資料(1863—1911)》(第2冊)，北京：中華書局，1984年，第534-535頁。

④ (日)西畑正倫：《滿州鐵道建設志》，奉天：南滿鐵路株式會社，1939年，第30頁。

⑤ "Vice-Admiral Willes to the Secretary to the Admiralty on 8th January 1884, 1884-85 [C. 4245] LXXXVII," in J J O' Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, pp. 114-115.

港，^① 遭英政府強烈抗議。英國警告法軍無權登船搜查。^② 而倫敦強硬指示遠東國殖民地不得為法國軍艦提供補給。^③ 但 19 世紀末，英政府的強烈回應未使法國讓步。戰後法國佔領安南（今越南）實行殖民統治，繼續沿當地向中國西南部擴張。1896 年 6 月，法方得清政府同意承辦廣西龍州至鎮南關鐵路。^④ 法國獲得中越邊境修路入四川特權。1897 年，法國得中方同意擬定該路途經同登、南寧和百色，並獲得處理粵滇桂三省礦產許可。^⑤ 這反映法國已打通從西南入四川，直指長江上游沿岸的通道。如法俄勢力在漢口會合，英國沿香港連接廣州直達漢口的貿易幹道被架空，將消除英國對華貿易優勢，嚴重威脅英方特權。但 1903 年時任英國駐華公使燾納里（Walter Beaupre Townley）提出具體應對方案，成功把敵對關係轉化成合作機遇。

1903 年，燾納里提出由英法承辦川漢鐵路。而英政府注意到有大量法國投資者聚焦長江流域，^⑥ 這反映建議合理性。英國也邀請日本和美國共同融資，利用盟友和支持門戶開放的勢力辦路，削弱法國

① “M. Waddington to Earl Granville on 22nd October 1884, 1884—85 [C. 4359] LXXXVII,” in J J O’ Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, p. 179.

② “Earl Granville to M. Waddington on 11st November 1884, 1884—85 [C. 4359] LXXXVII,” in J J O’ Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, pp. 182-183.

③ “Instruction to Governors of Eastern Colonies, 1884—85 [C. 4359] LXXXVII,” in J J O’ Meara (ed.), *Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China* (Vol. 5), Shannon: Irish University Press, 1971, p. 190.

④ 王鐵崖編：《中外舊約章彙編》（第 1 冊），北京：三聯書店，1986 年，第 652-653 頁。

⑤ 王鐵崖編：《中外舊約章彙編》（第 1 冊），北京：三聯書店，1986 年，第 721-722 頁。

⑥ E. W. Edwards, *British Diplomacy and Finance in China, 1895—1914*, New York: Oxford University Press, 1921, p. 65.

影響力。^① 蕙納里方案開創英法合作有利條件，能有效牽制法國勢力，並得倫敦同意付諸實行。該年英國在華承建商重組架構。中英銀公司（The British and Chinese Corporation, Limited）和福公司（The Peking Syndicate）合併，並邀請法國企業加盟成立華中鐵路公司（Chinese Central Railway）。^② 1911 年中英定立川漢鐵路正式借款合同時，英國滙豐銀行、法國東方匯理銀行、美國摩根銀行、德國德華銀行聯合參與放貸。^③ 英國成功打開與法國修好消除俄國威脅之門，鋪墊英俄諒解基礎。

1904 年，日俄戰爭爆發。一年後，俄國戰敗，其國內爆發革命，無法向華南拓展勢力。英政府成功擺脫孤立，從此無懼俄國威脅。廣九鐵路項目自然無迫切落實的需求。然而廣九鐵路問題隨後又有新進展。英方再把修路重新提上議程。

三、英政府重新推動修路遭遇各種阻力（1903—1907 年）

1902 至 1903 年，英國外交形勢好轉。英政府已無需緊急修廣九鐵路，也無需修鐵路阻止俄國勢力向南擴張。廣九鐵路工程成為擱置項目，其放貸和施工的安排日後再議。但修路問題峰迴路轉，隨後立

① E. W. Edwards, “The Origins of British Financial Co-operation with France in China, 1903—1906” in *The English Historical Review*, No. 339 (April 1971), pp. 285-317.

② 詳見 E. W. Edwards, “The Origins of British Financial Co-operation with France in China, 1903—1906” in *The English Historical Review*, No. 339 (April 1971), p. 297 和 D MacLean, “China Railways and the Townley Agreement of 1903” in *Modern Asian Studies*, No. 2 (March 1973), pp. 151-160。

③ 詳見《粵川漢鐵路借款合同》（宣統三年四月二十三日）。王鐵崖編：《中外舊約章彙編》（第 2 冊），北京：三聯書店，1986 年，第 722-723 頁。

即有新進展。1903 年底，英國承建商中英銀公司的夥伴們分別向英政府施壓，要求重啟談判和修路，為承建商的交涉和議價行動鋪路。對此，英政府儘量滿足其需求，並與中英銀公司協商報酬條件。但中英銀公司提出的條件太苛刻，在議價期間錯過與中方立正約的良機。隨後，英方又遇上中國收回路權運動，並在海外受地中海危機困擾。英方在中國地方督撫及民間阻力下，更難追求鉅額回報。

從現有的檔案看，英國承建商及其合作夥伴重提修路，純粹利用鐵路作為發債和投資名目。表面上，中英銀公司作為英資承建商，是配合倫敦外交部署承接廣九鐵路工程，從中換取中方報酬牟利。但該公司的主要股東以運營在華輪船航運為本，其實不願主動落實鐵路建設，以免損害其根本利益，所以不重視在華鐵路項目。但該公司仍計劃偽裝修路，與英政府談動工條件，以此為發債的名目收集流動現金。

有哪些事例證明中英銀公司把廣九路等視為搜刮現金工具呢？中英銀公司由兩大著名英資巨頭成立。1898 年 5 月 24 日，怡和洋行和滙豐銀行為投入中國鐵路建設，成立此公司，其資本 £ 250,000。兩企業各派一名代表任董事，佔董事會總議藉數量之半。^①同時，怡和洋行大班威廉·凱瑟克（William Keswick）兼任滙豐董事會主席。^②所以，怡和是中英銀公司最大股東。該公司完全依循怡和商業部署行動。怡和洋行投放鉅額資本運營中國輪船航運。據目前零散的香港報刊史料，19 世紀 80 至 90 年代就有多於 24 則新聞報道，公佈怡和滬港航班的消

① Frank H. H. King, *The Hongkong Bank in Late Imperial China, 1864—1902, On an Even Keel*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, pp. 295-296.

② Frank H. H. King, *The Hongkong Bank in Late Imperial China, 1864—1902, On an Even Keel*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 292.

息。除此，也有零散報刊史料顯示怡和運營滬港倉庫租賃與保險。80 年代中旬怡和向輪船招商局放貸 £ 300,000，協助收購美國旗昌洋行。^① 怡和也深度投資省港輪船航運。^② 如果未來廣九鐵路等竣工，中方向別國借款償還英國債務並贖回鐵路，怡和將失去輪船航運收入。中英銀公司理應擱置修路，避免損害大股東的利益。但維護幕後大股東的輪船航運利益，不妨礙利用鐵路行項目為名目，搜刮現金，然後從事其他放貸業務牟利。

1903 年，中英銀公司為滬寧鐵路發債時就提出極苛刻條件。據殖民地部調查，該公司要求發債 £ 3,250,000，外加不多於 £ 250,000 填補中方徵地開支。公司要求鐵路竣工後，領取 20% 純盈利作報酬，其規格與 20% 修路成本相等。除此，該公司徵收採購佣金，其金額與 5% 鐵路資產總值相同。然而中英銀公司不保證滬寧路項目動工。如一年內工程未啟動，投資者本金會移交英國或上海，支付行政和採購費用。^③ 可見中英銀公司純粹利用鐵路發債，無意落實修路。中英銀公司發債金額巨大，其工程收費高昂但不保障滬寧鐵路竣工，未能承諾股東提供運營收益，所以未獲得更多投資者支持。該公司僅出售 2,500,000 債券，^④ 並讓英國外交部和盛宣懷處理善後。1905 年盛宣懷

① 嚴智德：《近代英國在華利的擴張和局限：以廣九鐵路籌建、運營為例（1899—1932）》，北京大學歷史系博士學位論文，2019 年，第 49、50、51 頁。

② E. W. Edwards, *British Diplomacy and Finance in China, 1895—1914*, New York: Oxford University Press, 1921, p. 51.

③ A Summary Reported by G. V. Fiddes, October 25, 1904, CO129/325/p. 557, The British Colonial Office Files，香港大學圖書館藏。

④ A Summary Reported by G. V. Fiddes, October 25, 1904, CO129/325/p. 557, The British Colonial Office Files，香港大學圖書館藏。

向英國代表控訴中英銀公司的行為，為修路造成極其惡劣的影響，^①但該公司並未終止同類行為。中英銀公司已從滬寧鐵路項目搜刮最多利益。隨後，公司據 1899 年廣九鐵路初步協議內，中英定立正約時應參考滬寧鐵路合同模板之規定。^② 1904 年 4 月，中英銀公司提議在旗下另成立新公司承辦廣九路，以新形象示眾。^③ 這反映公司利用新項目搜刮新現金。1903 年底至 1904 年，怡和洋行推動中國協會和香港總商會散播輿論，向英國統治之下部提修路要求，隨後以中英銀公司為名義於倫敦談判，提出苛刻的發債條件。

中國協會（The China Association）於 1898 年在倫敦由怡和洋行大班等人成立。^④ 至於香港總商會（The Hong Kong General Chamber of Commerce）也由怡和倡議和資助成立。^⑤ 中國協會「反映」俄國操控比利時企業收購粵漢鐵路股份，對英方在華南勢力範圍「構成威脅」，應立即修廣九鐵路抵制。^⑥ 香港總商會則直接提集資建議，要求英政府為

① Satow to Lansdowne, July 18, 1905, CO129/331/pp. 363-367, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

② 詳見〈九廣鐵路借款草合同〉（1899 年 3 月 28 日，光緒二十五年二月二十七日），載於王鐵崖編：《中外舊約彙編》（第一冊），北京：三聯書店，1986 年，第 865 頁。

③ Draft Proposal for Kowloon-to Canton Railway Corporation of the British and Chinese Corporation Limited, April 1907, BK002109, pp. 16-18, *Hong Kong Correspondence (December 15, 1903 to February 27, 1907) Relating to the Proposed Canton-Kowloon Railway*, 香港特別行政區政府檔案處藏。

④ Tu Elsie, *Colonial Hong Kong in The Eyes of Elsie Tu*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2003, p. 258.

⑤ List of Subscribers to the Hong Kong General Chamber of Commerce in Minutes of the General Committee Meetings, 1861, HKMS147-1-2, p.1, The Hong Kong General Chamber of Commerce, 1861—1970) Files, 香港特別行政區政府檔案處藏。

⑥ China Association to Acting Governor May of Hong Kong, December 13, 1903, CO129/320/pp. 214-217, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

廣九路股東發放獎金利息，吸引更多投資者響應，爭取早日動工。^①

儘管「俄國威脅論」與事實不符，但英政府召開內部會議，儘量滿足該公司要求。英政府同意把香港段列入為發債項目，好讓承建商增加放貸的金額，並使清政府償還更多利息。^②而倫敦引導港英政府暗中支付香港段費用，讓中英銀公司省卻一筆支出，但還未能滿足該公司的要求。中英銀公司要求港英不對分省港直通車盈利被拒絕，^③逐暫時終止交涉，擇日再議。1905年5月中英談判舉行前夕，中英銀公司提出缺乏合同稿中譯本，令會議無法舉行。^④其實，怡和多年來與清政府交涉，深知中方只接收英文合同原稿並親自安排翻譯。1905年6月初，中英銀公司的代表就提到有此規定。^⑤該公司缺乏合同稿不能談判的理由是藉口，是拖延和終止交涉的行為。英方錯過中英談判良機，隨即陷入地中海衝突。自此廣九鐵路工程又再成為擱置項目。

英德兩國爭奪地中海航道控制權和柏林至巴格達鐵路股份，是當時嚴重困擾英國的事情。事關英方往返歐亞航道暢通，倫敦得優先應對當地危機。早於19世紀80年代末，德國商人大量收購蘇彝士運河

① Minutes of the Yearly General Meeting of the General Chamber of Commerce Held on Wednesday, April 27, 1904, CO129/326/p. 399, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

② Draft of the Canton-Kowloon Railway Loan Agreement, CO129/332/p. 150, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

③ Fiddes to Keswick, January 21, 1905, CO129/332/pp. 213-214, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

④ Jardine, Matheson & Co. to The Boards of Directors of British and Chinese Corporation, Limited, May 2, CO129/330/p. 567, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

⑤ Ross to Nathan, June 7, 1905, CO129/332/p. 167, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

公司股份，威脅地中海航道亞洲出口穩定性。^①由於有英國貴族以私人名義反收購該公司，^②英方暫時平息風波。然而 1903 年 2 月底，德國和奧斯曼帝國銀行達成協議，聯合修建柏林至巴格達鐵路，直指印度，並威脅英方在當地殖民統治形成恐慌。據英政府調查，英方只佔該路 25% 股份，^③倫敦無力阻止德國勢力向東擴張，一直尋求破解德國威脅的路徑和辦法。

那英國如何應對威脅呢？19 世紀末和 20 世紀初，英國同時面臨德國、法國和俄國的威脅。1904 年前，英方受俄國威脅最深。如前述，1903 年英法兩國在川漢鐵路問題上達成合作共識，有更緊密合作空間。如倫敦向法國靠攏，英國能利用法俄同盟，並借和法國修好的機會與俄國諒解，消除最嚴重的威脅。相反，如英國向柏林示好，無論在亞洲和地中海問題上仍面對法俄同盟的威脅，風險更高。恰巧 1905 年德法因摩洛哥控制權發生衝突。英政府迎來英法深度合作的契機。

19 世紀末，摩洛哥皇朝政局動盪，法國曾多次以「護僑」為名，派兵干涉當地事務，例如 1891 年丹吉爾港暴動時奪取當地警權，^④趁機取得地中海航道控制權。至於德國，柏林也試圖加強對地中海航道影響力，所以高調爭奪當地控制權，長期派軍官協助當地建設現代化

① Sir F. Lascells to Marquess of Lansdowne, June 2, 1904, FO407/163/p. 131, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

② Newspaper Cutting in *Times*, September 24, 1904, CO129/325/p. 569, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

③ Memorandum by Sir T. Sanderson on a Conversation with Mr. Barry, February 2, 1903, FO406/19/p. 2, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

④ The Earl of Lytton to the Marquess of Salisbury, October 27, 1891, FO407/107/p. 47, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

軍隊，^① 還利用他國人士在摩洛哥犯罪後潛逃在外的題材，協助摩通緝疑犯，樹立德國友好形象。^② 德法兩國在當地有重大利益衝突。對此，英國應向法國靠攏的方向已定。1905 年，英法兩國達成摯誠協議。自此英國明確向法俄陣營靠攏。英方不干預法國在摩洛哥的利益，法國不干涉英方在埃及的活動。^③ 由於英法海軍聯合防禦地中海航道，更加激發德國抗議。1904 年 2 月，德國向英政府表示不滿。^④ 倫敦拒絕讓步，並反駁認為柏林應仿效法國殖民地辦法，先為英方提供特權和優待。^⑤ 英德關係急劇惡化。英國陸軍部建議增強開羅駐軍人數，並派皇家炮兵增援。^⑥ 1905 年 5 月，德皇威廉二世高調訪問摩洛哥。英國如臨大敵。地中海危機一觸即發。英政府忙於應對當地衝突，無力兼顧中國鐵路項目談判。面對晚清地方督撫阻撓，英政府無法採取任何反制措施。

自從地中海危機爆發，英國與清廷地方大員交涉日益困難。1905 年 7 月，英國協助張之洞贖回粵漢鐵路。藉此機會，英公使重提廣九鐵路項目，並請對方提供援助，推動正約談判，但被對方以非職權範

① Colonel Villers to Lord Ampthill, 20 April, 1882, FO424/125/p. 19, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

② “Defaulting Auditor Arrives. Took \$15,000 from Railroad Company, Arrested in Tangiers, Morocco” in *Wilkes-Barre Weekly Times*, January 27, 1900, p. 1.

③ Enclosure of Count Melteraich to the Marquess of Lansdowne, June 13, 1904, FO407/163/pp. 140-141, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

④ Sir F. Lascelles to the Marquess of Lansdowne, June 2, 1904, FO407/163/p. 131, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

⑤ The Marquess of Lansdowne to Earl of Cromer, June 2, 1904, FO407/163/p. 131, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

⑥ The Earl of Cromer to the Marquess of Lansdowne, June 2, 1904, FO407/163/p. 130, The British Foreign Office Files, 英國國家檔案館藏。

圍理由拒絕。^①隨後英使聯繫兩廣總督岑春煊，同樣被對方拒絕。岑春煊要求修改初步協議中的規定，提出不借英款，由中方斥資修築廣深段。^②1905至1906年間，英政府無法採取反制行動，只能向中方抗議，未能像以往般武力震懾對方。英方在中國地方督撫層面推動修路，但談判無結果。對此，英公使向北京外務部投訴兩廣總督的行為，同樣無功而返。^③1906年2月，港督彌敦建議派皇家海軍震懾廣州。^④倫敦不作任何回覆，更沒有採納其建議。

直至1906年初，岑春煊把廣九鐵路談判移交外務部右侍郎唐紹儀主持，^⑤英方重獲談判機會。但英國承建商得改與清政府外務部談判。時任外務部右侍郎唐紹儀曾留學美國，精通英語，擅長外交博弈。英方失去以往的優勢，只能在貸款和修路條件上讓步，例如提高實際交付中方的金額和降低利息等，儘快落實正式借款協議。^⑥

綜上所述，英方延誤至1907年才與中方達成共識，啟動廣九鐵路工程項目，並於1911年始完成修路。相比中國本土的阻撓因素，英方受海外衝突的制約下，其對耽誤修路的影響，是外部的制約原因。

① Satow to Nathan, July 23, 1905, CO129/329/pp. 107-108, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

② Scott to Nathan, July 25, 1905, CO129/329/pp. 113-114, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

③ Satow to Prince Ch'ing, September 11, 1905, FO17/1761/pp. 263-268, The British Foreign Office Files, 香港大學圖書館藏。

④ Lucas to the British Foreign Office, March 18, 1906, CO129/333/p. 381, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

⑤ Viceroy of Canton to Scott, March 10, 1906, CO129/337/p. 392, The British Colonial Office Files, 香港大學圖書館藏。

⑥ 英國承建商談判時降低要求的過程及內容，詳見李恩涵：《中英廣九鐵路路權交涉——晚清收回路權運動的研究之三》，《「國立」台灣師範大學歷史學報》1973年第1期，第139-172頁。

結論：在放緩工程的背後

總之，英方放緩廣九鐵路建設也帶出極其重要的信息：英方暫時放緩對以香港為中心的珠三角地區的殖民統治與勢力擴張，或保存實力，或為開展其他的勢力擴張活動準備。這種放緩的動力不僅僅來自於中國地方勢力的抵制，也與英國在全球不同殖民地利益的此消彼長互動有關。

1899 年，英方奪取廣九鐵路專利承辦權。1907 年，中英簽訂正式合同。1911 年，廣九鐵路全線通車。英方前後耗費 10 年才完成此路建設。既然廣九鐵路是英國華南重要投資項目，並作為中國南北鐵路幹道重要分段，又作為抵制俄國勢力向南擴張的工程。在俄國威脅日益擴大時，英方仍事隔 8 年才落實向中國放貸和動工。歷年來，前人認為在 1905 年收回路權運動下，地方督撫和紳商的阻撓，導致英國進度受阻。然而，本文嘗試以英文史料和新視覺再探索其原因，注意到隨英國外交形勢好轉，其戰略價值意義有變化。1902 至 1903 年，英政府利用其他途徑消除俄國威脅，所以廣九鐵路再無立即動工之必要。另外，儘管英國承建商不願擱置項目，嘗試以各種途徑推動發債從中取利，但仍礙於地中海形勢限制和英國外交形勢轉變，要降低盈利潤實現集資。這樣能解釋廣九鐵路工程進度延誤的另一底層原因。

本文基於英文檔案，從另一角度剖析英方延誤修築廣九鐵路的原因，並藉此儘量擴大探索視野，呈現 20 世紀初英國的外交處境。然而，英方修築廣九鐵路歷程，是否英國拓展在華甚至全球特權受限和收縮之典型？同時還有同類項目，其推進歷程能呈現英國另一外交現象嗎？諸多問題均繼續深入對思考近代廣九鐵路的相關問題有所助益，而作者認識尚淺，望學界前輩同仁評議、指正。

The Impact of Shifts in British Foreign Policy on the Planning and Negotiation of the Kowloon-Canton Railway (1898—1907)

Yan Zhide, Zhou Kun

Abstract: The Canton-Kowloon Railway linking Guangzhou and Hong Kong, has served as a vital transportation hub in the Pearl River Delta since the 20th century, and boasting extremely significant of political and economic value. Although the proposal of constructing the railway was put into the agenda in late 19th century, there were repeatedly no progress and delayed. This paper will based on British parliamentary records and archives of the British Colonial and Foreign Offices, to discuss the reasons of delay with a global political gaming perspective, and to provide a new understanding of why did Britain postponed the project. In fact, Britain took up the railway project was not aimed at promoting exchanges in between two regions. Instead, they considered issuing bonds and making profit. Britain used railway debt to control Southern China, and to resist the southward expansion of Russian which eliminate Britain's interests over there. Yet, as Britain's diplomatic situation being improved since 1903, the urgency of building the Canton-Kowloon Railway diminished accordingly.

Keywords: Canton-Kowloon Railway; Anglo-Chinese Relations; International Gaming of Political Issues

（責任編輯：芮駿宇）