

年

卷

期

4

1

第

第

內政部登記證警字第貳陸零捌號
中國郵政總局特准掛號認爲新聞紙類

中國近代經濟史研究 集刊

第四卷 民國二十五年五月 第一期

主編者： 陶孟和 湯象龍

一條鞭法.....梁方仲

津通鐵路的爭議.....吳 鐸

國立中央研究院社會科學研究所



總代售處：上海商務印書館



R
553.205
454

一條鞭法

梁方仲

甲、導論

- I. 一條鞭法以前明代的賦法與役法
- II. 賦役制度的崩潰
- III. 賦役的改革

乙、一條鞭法本論

I. 合併編派

一、各項差役的合併

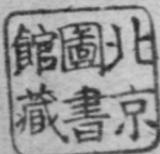
1. 合併編派的方法(及其實例,原則)
2. 合併的程度
 - a. 部分的合併
 - b. 全部的合併

二、各項稅糧的合併

1. 田地種類及其科則的合併
2. 稅糧的合併
 - a. 每一項稅糧內各條款的合併
 - b. 各項稅糧的合併

三、役與賦的合併

1. 役與賦合併編派的實例
2. 合併編派的方法
 - a. 隨田地面積攤派役銀
 - b. 隨糧額攤派役銀



c. 隨糧銀攤派役銀

3. 合併編派的程度

a. 役部分的攤入賦內

(1) 先以丁承受一部分固定的役額，餘額由田承受

(2) 丁田依一定的比率分配役額

(一) 以丁為主，以田助之

(二) 以田為主，以丁助之

(三) 丁田平均分配

b. 役全部的攤入賦內

(1) 某一項役全部的攤入賦內

(2) 一切的役全部攤入賦內

4. 一條鞭的會計方法

II. 合併徵收

一、徵收期限的合併

1. 役的合併徵收

2. 賦的合併徵收

3. 役與賦的合併徵收

a. 合併徵收的原因及其實例

b. 一條鞭法所立的徵收期限

二、徵收上管理的合併

III. 用銀繳納(實施狀況及其對徵收期限的影響)

IV. 徵收解運制度上的變遷

一、民收民解的制度及其流弊

二、官收官解制度的成立

1. 人民直接輸納與官收

2. 官解(用銀與官解的關係)

三、官收官解的手續的說明(附庫藏及傾銷銀兩事宜)

V. 各種徵收單據冊籍的設立

從公元十六世紀，我國明代嘉靖萬曆間開始施行的一條鞭法，為田賦史上一絕大樞紐。它的設立，可以說是現代田賦

制度的開始。自從一條鞭法施行以後，田賦的繳納總以銀子爲主體，打破二三十年來的實物田賦制度。這裏包含的意義，不僅限於田賦制度的本身，其實乃代表一般社會經濟狀況的各方面。明代自十六世紀初年正德以後，國內的農工業的生產方法及生產關係，雖然沒有重大的變化，但因歷史上的機緣，如西洋航海術的進步等，使中國與外國的貿易卻逐漸興盛起來，國內的社會經濟情形亦逐漸從自然經濟時代發展到貨幣經濟階級上去。一條鞭法用銀繳納不過是當時大潮流中的一條旁支。但除去用銀一點足令我們注意以外，一條鞭法還有種種在賦法與役法上的變遷，與一向的田賦制度不同。從此便形成了近代以至現代田賦制度上主要的結構。但一條鞭法實際只是一個籠統的名稱，它是一種發展，它在各地施行，時間先後不一，所以內容也有精粗深淺的不同。本文的主旨，即在探求一條鞭法最主要的內容，並闡明其制度所以成立的直接原因。至於一條鞭法在各地推行的歷史，將另爲文發表。

甲、導論

I. 一條鞭法以前明代的賦法與役法¹

所謂賦役：賦爲對田地的稅，役爲對人口或人戶之稅。

明代在一條鞭法前的田賦制度，是沿襲唐宋以來兩稅法之舊。明代所謂兩稅，就是夏稅與秋糧。凡在夏季開始征收的叫做

1. 本節及以下第二第三兩節係由拙著明代田賦制度第一部各章撮要而成，故不詳註出處及其論據。

夏稅，在秋季開征的叫做秋糧。夏秋兩稅的征收，各地各有詳細的定期。違限者有罰。兩稅的課稅方法，是根據土地的面積，再參以土地的等級為標準。土地的分類，除了田地山塘等的自然區分外，普通主要的分類是依於土地占有關係而分為官、民兩大類。官田，是公家占有的田地。起初的來源，為自宋元時已經沒入於官的田地。其後又有還官田（即撥賜公侯宗室諸項田地之因事故歸還於官者），沒官田（民間及公侯宗室犯法沒收歸公的田地），斷入官田（因爭訟不明或戶口斷絕而歸官的田地），及屯田、皇莊、莊田、牧馬草場、百官職田……等，名目甚多，皆屬於公家，通稱曰官田。屯田及莊田的額數甚鉅，但皆為特殊的官田，與一般的官田不同。其管理方法及稅法與後者亦異。故應另述。一般的官田，是指直接屬於官，而分佃於民人耕種的田地。民田，則為人民私有的田地，得自由買賣者。普通說來，官田比民田的稅率為重。官田和民田，通常又各按地土的肥瘠，有等則（如五等、九等、或三等九則）之分。稅率亦隨之高低。往往一縣的田地的稅率，有多至百數十則者。繳納的物品，夏稅以小麥為主體，秋糧以米為主體，米麥通稱「本色」。但得行「改折」，即得以他物如絲、絹、錢、鈔、或銀等物替代米麥，謂之「折色」。以上本折各項的名稱，亦頗為紛歧繁雜。如米一項，有白熟粳米、白熟糯米、本色米種種的分別；絹一項有農桑絲折絹、絲綿折絹，稅絲折絹、人丁絲折絹、本色絹的分別；布一項有苧布、綿布、闊白綿布種種的區別。在一條鞭法通行以前，繳納田賦是以米麥為標準物品，其他物品多半是折合米麥的價值而繳納的。及一條鞭法通行以後，銀子逐漸取得

米麥的地位，變為最主要的支付的手段。但不是在一條鞭法以前，以銀子繳納的事例並沒有過，其實以銀折納米麥的事件已發生過不少次數，但祇限於某一時間及某幾處地方，尙未十分普遍罷了。田賦正項是與各雜項錢糧一同解運的。各項錢糧，皆有其指定的輸送地點，又大概皆有指定的用途。明代倉庫，遍設於南北兩直隸及十三布政使司（即現今的“省”）以至邊鎮衛所諸處。某項稅糧應送某倉庫，皆有規定。這些倉庫有所謂輕重之分：送納輕倉口的稅糧，多為距離較近者，實際所出（正項加耗合計）較少；送納重倉口的稅糧，多為距離較遠者，所出較重。又因用途的緩急，以定田賦起解的先後。大約急項稅糧儘先起運，緩項依次起解。徵收解運事宜皆由民間自行辦理，如糧長里長即為管理此項事務的人。以上為賦法的主要的規定：但我們討論賦法，不能撇去役法不談。

對戶口所課的役，大約可分為三種：一、里甲；二、均徭；三、雜泛。明代的戶，按照它們的職業的區分，主要的計有三種，即：民戶、軍戶、匠戶。是。軍戶應兵役，匠戶應工役，以上兩者皆為特殊的役。至於一般的役，即里甲均徭等，則以民戶為主體去應當。戶通常分為三等（上中下）九則（上上，上中，上下，中上，中中，中下，下上，下中，下下），亦有分三則或五則者。因戶則的高下，以定役的輕重。丁，按照年齡可分為兩種：男子初生時即登記其姓名於戶口冊籍內，曰不成丁。年十六曰成丁。成丁始有役，至六十歲便免役。丁亦分等則，隨戶則而定，如上上戶的丁為上上丁，餘類推。從應役的客體觀察，以戶計的名曰「里

甲」；以丁計的名曰「均徭」；¹ 其他一切公家差遣不以時者，統叫作「雜泛」或「雜役」。所謂「里甲」，是半官式的人民自治的行政組織，和供應賦役的單位，這是一切役法中的主幹，其法以地域相隣接的一百一十戶為一「里」，一里之中，推丁及資產（資產多亦簡稱為「糧」糧即指所納的錢糧）最多者十戶為長，名曰「里長」。其餘一百戶分為十甲，每甲十戶，每十戶之內，各有長一人，名曰「甲首」。每年由里長一名甲首一名率領一甲應役。這樣，每十年之中每里長甲首與每甲皆輪流應役一次，當年者名曰現役，輪當者名曰排年。十年以後，查算各戶的丁糧的消長重新編審里甲，仍各以丁糧多寡為先後，如前循環挨次應役。此所謂「十年一周，周而復始」是也。里甲之役，在管領和應辦一里一甲的事務，如督催稅糧，追攝公事（其後凡朝會、燕享、養賢、畜孤諸項大典大禮之費用亦皆出於此）。凡里甲人戶，皆開載於賦役黃冊內（詳後），每里編為一冊。遇有差役，憑冊僉定。但孀寡孤獨，及無田產不任役者帶管於一百一十戶之外，而列於冊後，名曰畸零。由此可見里甲之役，並非純粹對戶所課的役，因為凡無田產不任役的人是不必應此役的。「均徭」為服務於官府的有經常性的雜役的統稱。凡自里甲糧長²等正役之外，其他執役於官府者，通通叫作均徭。如自京師以下至省府州縣衙門裏的皂隸等雜色差役或其代價，均是從均徭項

1. 按夏稅秋糧相當於唐代的租，均徭相當於唐代的庸，里甲相當於唐代的調。所以有人說明代的賦役制度，寓租庸調於兩稅，甚為有見。

2. 關於糧長一役，請參看拙著明代糧長制度（天津益世報史學雙週刊第三期）。

下支應。故均徭大別可分爲兩類：一、力差；二、銀差。凡以身親充役者，叫做力差（但其後亦得由人戶自行雇募，以代親當）；入銀於官，由官招募他人應役者，叫做銀差。力差多輸於近地，銀差則多輸遠地。銀力兩差內的項目，名稱繁多，各地不同。最常見的力差項目，如皂隸、獄卒、書手、庫子、門子、斗級、長夫、殷實、祇候、馬夫、巡攔、鋪司兵、驛館夫……等，俱用人應役。銀差內常見的名目，如牌坊、歲貢、盤纏、馬疋、草料、工食、富戶、柴薪、表箋、日曆及富戶、齋夫、膳夫等項的代價，俱征銀解給公家。以上銀力各差，皆按項按款派征，絲分縷析，後來發生流弊，遂大爲民擾。各差負擔的輕重，亦不一致。普通說來，力差較銀差爲重。而力差中如庫子斗級兩役，在各州縣裏都頗重，巡攔、獄卒等役則較輕。均徭的編餉，以人戶的丁田爲根據；大都依照在里甲裏所編定的戶則，通融餉派。戶則高者派重差，低者派輕差。故力差多派歸富戶，銀差則多派下戶。例如力差中的庫子、斗級，其職務在掌管稅糧，故必以殷實大戶充之，所以防在稅糧短少虧空時，易於追究；若銀差則不必定以大戶充當。均徭編審的期間，各地不同，在許多地方（如浙江福建等地），都是十年編審一次，與里甲同時編定。人戶每十年內，應役均徭一次，於里甲正役歇後五年充當，所以如此規定者，其用意在使民力得稍有休息。此外五年編審一次的亦甚多，亦有每年每二年或三年或若干年一編的。均徭以外，一切非經常的雜役，均名難泛。這些都是因事臨時編餉的，每年有損益，其範圍與重要均遠不如里甲與均徭兩項。雜泛的名目，例如斫薪、擡柴、修河、修倉、運料、接遞、站鋪、舂淺夫之類是。

除了上述的對於戶口所課的一般的役以外，還有兩種特殊的役，應當附帶說明：其一為驛傳，其二為民壯。驛傳的職務，在備辦各驛站的舟車夫馬，專司傳遞軍機重務以至大小公文諸項事宜。此外又迎送過境有關符的使客，及供辦使客與其僕從人等的食宿等項。明代自京師達於四方，設有驛傳。在京曰會同館，在外曰水驛、馬驛並遞運所。馬驛設置馬驢不等，以馬驛夫領之；水驛設船不等，以水夫領之；遞運所設置船隻或車輛不等，以水夫、人夫等領之。皆所以便公差人員之往來。其間有軍情重務，必給符驗以防詐偽。至於公文遞送，又置鋪舍，以免稽遲。驛傳倉糧的方法，各時各地微有不同；然皆以丁糧多的戶充之。初制，各地或隨糧倉充夫役（如選民戶納糧數及百石者為馬戶，出夫應役）；或隨田糧派馬匹車輛船隻（如令占田四十頃以上者出上馬一匹）。

明代兵制，於州縣設有民壯，亦名曰「民兵」，各有定額，所以補衛所官軍之不足。民壯的組成，係以鄉民為之。其初洪武時是由官府簡選，其後正統時改為招募，弘治時又改為按里僉點，隨一州縣內所包括之里數之多寡，以定每里各出若干名，州縣之里數愈多者，所出人數愈多；里數愈少者，出人愈少。十年編審一次。例皆由一里內丁多田多家道殷實之戶內僉選，或由此種人戶負責總其出辦之事宜。

以上里甲、均徭、驛傳、民壯四者，合名曰「四差」。¹除里甲為「正役」外，其他三者，亦皆叫做「雜役」。（參看前第7頁）

1. 關於四差的名稱的來源，請參看崇禎江西清江縣志卷四賦役志四差說。

我們應當注意：各種差役的彙編，皆以一戶內之丁及資產的總數為根據；純粹以丁或戶為課稅的對象者是絕少見的。但在當時農業經濟社會的時期裏，田地一項當然佔去了資產中最重要的部分。所以各役中實際上有一部分是田地之賦。

由上所述，可知明代賦役之法，甚為複雜繁重。施行起來，非有詳盡正確的紀錄作根據不可。是的，明代這方面的設置，確是完備得很。我們說到明代的賦役制度，定不會忘記那最著名的黃冊與魚鱗圖冊。黃冊亦名賦役冊，這是一種最重要的冊籍，人民以此定其籍貫，官府按此科派賦役的。其編製以一里為單位，每里一百一十戶編為一冊，凡一里內各戶的丁(男)口(女)老幼及其所有資產(如田地山塘房屋車船牲畜……等)之數，皆詳載無遺。每戶賦役的等則與額數，即附載於上開人丁資產各項之下。因為里甲之役，十年一周，故黃冊亦每十年一大造。有司根據十年內各戶的丁口資產的增耗，而為戶口賦役等則上之升降，重新造報。一呈戶部，其餘省、府、州縣各存一本。故黃冊除里冊以外，尚有四本。魚鱗圖冊就是土地的登記圖冊，凡田形之方圓形狀，均繪圖以表出之，至於丈尺四至及業戶之姓名與其或官或民，以及土地之性質如山崗、原陂、下隕、沃瘠、沙鹵種種的分別，亦一一登記下來。黃冊所重在戶，以人為經，以田(即資產的一部份)為緯，田各歸其領業之戶，一切戶口內的新舊變遷，離居析爨的情形，皆具載冊內，遇賦役之征，則取以稽考。故黃冊所載，是與人為轉移的。魚鱗圖所重在田，以田為經，以人為緯，田各歸其本區(魚鱗冊以「都」或「鄙」為區的單位)，區內田土的形狀各項，各以鄰界挨次造成圖冊，

遇有土地上的爭訟，以是爲據。故魚鱗圖冊所載是不與人爲轉移的。¹ 明代開國之初，對於以上兩種的圖籍，便已經過一番努力的擘畫，規制甚爲詳盡。所以明代的田賦制度亦比較前代爲詳備。

II. 賦役制度的崩潰

但其後因爲種種原因，特別是因爲攢造圖冊的里長、甲首、糧長，與州縣衙門裏謄寫圖冊的書手、算手，及督造圖冊的官吏人等串同作弊，將黃冊與魚鱗圖冊洗抹塗改，甚至故意毀滅，以致與人戶田地的實際情形毫不相符，於是百弊叢生，或則詭寄田地而飛灑稅糧，或則隱瞞丁口而脫免差役，或者改變戶籍而挪移人戶應役的次序，亦有於開寫過割田產時索取贓物者。黃冊至此，祇成具文，有司征税編役，往往自爲一冊，名曰「白冊」，賦役情形便不可問了。

里甲吏胥變亂圖籍的行爲，又多半是受了仕宦豪強之家的賄賂與請託而發生的。強家剝削農民最酷烈的方式，爲侵奪田地，及直接榨取勞動力，如虐使農民工作等等。至關於對國家賦役的負擔，他們又得轉移於農民的身上。他們向里胥行使賄賂，以求逃免或減輕賦役的負擔，所缺的賦役之額，即由增加貧民下戶的負擔以補足之。此外他們又常濫用享有的特權，如優免賦役的權利，去破壞賦役制度的完整，以致舊日賦役制度，一敗而不可收拾。總起來說，豪強大族的暴虐姦詐，里

1. 參看拙著明代魚鱗圖冊考(地政月刊第一卷第八期)。

甲吏胥的貪婪舞弊，是敗壞賦役制度的最直接的因子。這兩種惡勢力的勾結，更加速破壞的進程。除此以外，如社會經濟上的變遷，使里甲十年一編的制度根本無法維持，又如國際貿易的發達種種，以及整個政治的黑暗，以致人民經濟上的破產，財政上負擔的加重，則為一條鞭法發生的遠因。

當時賦役混亂的情形，先說賦一方面：例如關於田土的分類，官田與民田，起初是劃然區分，不相混亂的。但在後來，一方面因為宗室王公大臣內官軍士與豪強等對於民田的侵佔，一方面因為田土的買賣，如貴族及軍士等因事故（如貴族不願自己經營耕種，軍士生計困苦，無法營種等等）自動的將田土轉讓與民戶，或民田賣與官軍等戶，更加以里甲、書算手、官吏人等，與豪強宦族互相勾結，變亂圖冊，以致官田與民田的區分，後來竟弄至無可究詰。或則民田亦得享受官田的特別待遇（如優免賦役等），或則官田的佃戶亦得將田地轉相典賣，與民田無異。兼以“投獻”、“花分”、“詭寄”和“寄莊”諸弊風盛行，¹使田籍更無法清理，田額亦虧耗不堪，稅率當亦更為不均了。

註1. 明代仕宦及有科名之家，是享有優免賦役（至少一部分）的權利的。但最初規定祇免役不免賦，而且免役亦祇限於雜役的部分，里甲正役例無優免。但這個特權，到了後來日被濫用。以致田糧里甲，皆得優免。並且豪宦又得招攬貧戶，使後者的田地寄於自己的名下，在貧民則由此可以減免賦役一部分的負擔，故亦時常請託紳耆豪宦冒認為他們名下的產業，這種行為，在貧民方面說來，叫做「投獻」；在宦室方面說，就叫做「受獻」。所謂「詭寄」，就是以自己的產業寄於他人的名下。它與投獻的不同之點：投獻是下層階級對上層階級的請託的行為，詭寄則為上層階級對下層階級侵欺的行為。投獻是雙方都知得道的，詭寄則往往為被損害的人所不知。如果詭寄的行為

故如官田稅率，本比民田稅率爲重，但或則以官田而出民田較輕的稅；或則以民田而出官田較重的稅。甚至有有田而無賦的，有無田而有賦的。賦的負擔既不公平，賦額亦虧耗不堪。又如田產買賣之際，賣者欲求賣價之高，往往賣田而留稅，於是產去稅存；買者亦利於賦額不由自己負擔，於是寧願多出較高的代價，以求有田而無稅。凡此種種，使田賦的科則更加淆亂。加以各地科則繁多，有一縣多至千則以上者。又如稅物的繳納，在用米麥時則多收耗折，在用折色時則任意提高折價，如在平時法定以銀一兩折納米二石五斗，但遇米的市價昂貴時，則又規定仍收米本色，可是又限定還以銀折算去繳納。此外管守倉庫的吏役與負責徵收解運的糧長里甲人等又復上下其手，額外多索餽贈等項或手續耗折搬運等費。且折色物品太繁，有時多至數十種。彼此間折納的比率，更極複雜之能事，即問吏胥等輩亦不知之，但由彼輩任意索取。小民無知，一任其欺。至於各項稅糧之爲緩爲急，及其應輸倉口之或遠

得到了對方的諒解，則被施寄者即稱爲“受寄”之家。施寄的目的，是在企圖避免或減輕本人賦役上的負擔。例如明明是自己的田地，即暗中寄於他人名下，使代出這田地之賦；或暗繫於逃絕戶內，使官府無法向其征收賦役；或則捏開這戶名，以管領逾限之田地，使得出較輕之賦役。“花分”，其實就是施寄的一種。即將田產零星分附於親隣佃僕之戶，以避免重稅及橋役。“寄莊”是指不屬於本地戶籍之戶，在本地佔有田土。在當時有很多人利用這種名義企圖私脫賦役之負擔。又有所謂“移坵換段”即將自己的田地中的某坵某段，冒作他人的坵段。或則以熟地報荒地，或則以上田報下田。種種非法行爲，無非欲避免或減輕賦役的負擔。以上種種弊病，皆指明代已流行的而言。到了今日，這些名稱所包括的內容，又有些改變了。

或近或重或輕，在初年本皆有詳盡的規定，但因豪富與官吏糧里人等的交結，或則緩急輕重移置，急者怠愒不前，而緩者反先收解。或則貧民之應派近倉輕糧者，今則派以遠倉重糧，而富者反得近倉輕糧之利，使貧人的負擔反重於富人。¹再則征收期限紛出，小民迄無寧日，又或趨前挪後，移新補舊。或行帶征的辦法，並追舊欠於新糧；或立預借的名義，今年就預徵了明年的稅。（以上偏重於官方征收上的弊病而言，至於負責直接向糧戶征收，以解運之於官府的糧里長的弊害，我們留在後面詳細的說）。所以到了嘉靖年間，田賦不但是負擔不均，弊竇諸多，而且每年積逋之數，動以百數十萬計，連財政的目的都達不到。至於農民租稅負擔的苦痛，那又是問題的另一面。我們但觀於農民戶口逃亡之慘，便可知了。

關於役法方面：其淆亂的情形比之賦法有過而無不及。其實一條鞭法之產生，它的最直接的原因還是因為要改革役法。一條鞭法施行後的結果，變動最劇者是役法而不是賦法。役法比賦法更易混亂，原因有二：賦法是對田地科征的，田地位置有定，荒熟可稽，吏胥作弊，尚有所顧忌。至役之輕重，則純視戶則的高下而定，戶則的高下雖說以財產為根據，但編派某戶為某則之權，則完全操之於官吏里胥輩手中。各人戶間的負擔公平與否，彼此誰都不甚相知。故自易於作弊。再則每縣的賦額有定數，稅率亦不能任意提高，官吏里胥輩祇能借耗折轉運或手續等項名目多收，但終竟有些限制。非若差役的人

1. 參看拙著田賦輸納的方式與道路遠近的關係(天津益世報二十五年一月二十一日史學雙週刊)。

數及其工食費用等項，都可多可少。況且役法往往因事編派，臨時可以增加，限制既不容易，侵吞剝削的機會與程度，當亦要來得比較深廣得多了。例如，里甲之役，我們在前面已說過，是由黃冊編定。戶則的高下，與應役的次序，皆以每戶丁口資產的多寡為根據。但在後來，弊端百出，如黃冊的書算手人等，多係里長的戶丁並奸民豪戶營充，通同官吏里長作弊。其間有隱瞞丁口而脫免差徭的，有將里甲挪前移後應當的，有遺放大戶而勾取貧難下戶以應役的，更有擅改戶籍，捏甲作乙，以有為無，以無為有，以軍戶作民戶，以民戶作軍戶的。其結果貧者負擔愈重，富者反輕。貧戶支持不住，乃舉家逃竄，以避徭役。但役額是有一定的（指經常額而言）。貧戶逃亡之後，甲雖不及十戶，但役額仍由剩餘之三四五六或七八九戶分攤，或則由里長甲首代為補足。差役愈重，貧民愈不能堪，則整個甲的逃亡，其在里中空下的役額便由剩餘的九甲均攤補足。九甲益不支，則又相率逃亡，祇由剩餘之四五六七八甲攤認。到後來一里之中，十甲人戶與甲首以至里長無不逃亡淨盡。演成了空前的“逃亡”歷史。再則里甲之役，其初本古人「庶民往役」之意，自催辦糧差及勾攝公事之外，本無他事。其後官府不加體恤，凡祭祀、宴饗、造作、餽送、夫馬一切公私所須，及各種供應如歲辦物料等，皆責令里長營辦，雖或給值，亦僅為里長所出的百之一二，甚至毫無所給。里長坐派於甲首，甲首又坐派人戶，於是里甲人戶都疲累不堪。其間里長甲首亦有從中取利，以一科十者，人戶受害更大。

又如均徭，止憑州縣舊冊任意審編，官無定例，吏緣為姦。

有應編差役而故行遺漏者；有不應編而妄行增添者；故如銀差力差各項，有合用銀數多而編少，又從銀色加征者；有合用銀少而編多，任從官吏浪費者；有同一事而銀數有加減者；有同一差而名數有多寡者；有擅加編派銀兩者；有冒僉差役者；有差役本已革去，但其工食費用仍然存在者；又有假借文移，虛稱互換，以重役換輕役者。官吏里胥肆為侵漁，但無法防範，貧難下戶陰受禍害，亦不自知。故均徭亦敗壞不堪。至於雜泛，乃是臨時編僉，完全由於官府的意旨為增減，既無定制，亦無定額，弊孔之多，那更是不用說的了。

關於驛傳與民壯之弊：驛傳之設，本以報軍機重務，及供命使之往來。但兵部濫發勘合，致有有發出而無繳入之歎。又士紳遞相假借，一紙而洗補再四。兼以中官人等，每以常事泛濫給驛，又妄作威福，魚肉驛夫。以致驛傳疲累不能支。又如民壯之設，初意本在征守。但後來民壯與守禦全無關係，祇在官府供迎送小差遣，及勾攝公事與投遞文移等。老吏點胥，相緣為奸，乃或派之私衙，以為領薪水之役，亦有一人而包當數役者，無非志在中飽。甚至如軍戶隨田附籍者，亦復編為民壯，是既當軍役，又充民壯，即為服兩重的兵役了。總之驛傳與民壯，至後來都已失去設立的本意，且又徵收繁重，民不能堪。

III. 賦役的改革

上節裏所說的賦役制度的混亂情形，到了明代中葉正德年間（1506—1521）愈發來得嚴重。原來的賦役制度的致命傷，就是過於複雜瑣碎。因為執行不得其人，同時納賦役的小民

的監督權力過於微弱，所以法律愈定得細密，舞弊的機會亦愈多。因此進行改革的人們，多從賦役制度的簡單化下手。

比如關於田地的分類及其稅率，在起初或者尚與實際的情形相符——如官田所出確是比民田爲重，上則田又確是比下則田重。但經過種種的破壞，原定的田地分類與稅則便與實際毫不發生關係了——如以民田而反出官田之賦，上則田暗改爲下則田。要整頓這些積弊，最善的方法，莫過於澈底清查，如舉行清丈，重新攢造賦役冊與魚鱗圖冊等。但這些措置，所需費用甚大，時間亦長。兼以議行清丈，則有豪強世族的反對與阻撓，及至履畝踏勘，編造圖冊，縣官又勢難親與其役，即使親與其役，亦往往爲吏胥里書人等所欺騙而不知。談到中國過去的政治，我們不能忽視這兩種惡勢力：地方上的豪強和衙門裏的胥吏。這兩種勢力的連合，即使有賢明的行政長官，欲行任何改革，亦無能爲力的。所以謀改革者勢不能不遷就事實，承認現象。一條鞭法以前的改革，甚至一條鞭法，莫不是在這樣的狀態下產生的。它們並不要求去改正一向造下來的賦役的不平均，它們祇要求從現在起賦役的狀況不要更壞下去。所以都趨向於制度的簡單化，從防止舞弊的辦法上設置。

由於這種簡單化的要求，在各地普遍地發生了兩種一致的現象。其一，賦役內各項的合併運動；其二，賦役各項皆用銀折納。先說田賦內的合併趨勢：第一，就是田地的種類及科則上的區分，逐漸合併，化繁爲簡。如當時各州縣所行的“均糧”或“均則”運動，便是最好的例證。所謂“均糧”，就是將田

地的種類及其科則簡單化，換言之，即合併起來。如往日一縣內的田地，既有官民肥劣等等種類上之分，復有稅糧科則上之別。今乃將這些的分別或弛緩或取銷之。或將科則減少，由百數十則減為兩三則；或簡直了當的將所有各種田地總歸為一類，即所有稅率通均為一則，但按同一的面積征收同一的稅率。這樣一來，但憑冊籍上所載，向現存的田地，按畝均攤額賦，則向來官吏里書之抑貧右富，以官田作民田，以上則作下則，以有作無，以少報多……等等弊病，皆可為之少減。比較的公平，亦可達到。更有實行一次清丈，然後均糧者，其法更精，流弊亦更少。均糧運動，在正德間便風行各地，直至萬曆年間仍繼續的在進行之中，與一條鞭法為共同的發展。事實上，一條鞭法的無不先行均糧，均糧就是條鞭法中的主要辦法的一種。關於各地的均糧的歷史，這裏為篇幅所限，不能細述。

第二，田賦內各稅項的合併。如在有些地方，夏稅起初是混入秋糧內帶征；其後便祇存秋糧一項名目，連夏稅的名目亦根本取銷。此外還有田賦以外的正雜課稅亦歸併到田賦裏去，如各地的農桑絲綿絹馬草等項，本來都是獨立的稅項，與田賦無關，但至正德嘉靖年間，它們亦多數隨田額或隨糧數攤派，歸入於夏稅與秋糧中，變成田賦的一部分。且亦與田賦同時征收。

關於合併的趨勢，在役法上亦是如此。例如里甲、均徭等役，大體上雖皆以人戶的丁及資產為編役的根據，可是它們的性質與編餉的方法及其期間都各有不同。但至嘉慶萬曆間有好些地方，里甲亦併入均徭內編派。又如雜役是與均徭有

分別的，但在後來它們亦多編入均徭。再如均徭項下原分爲銀差力差兩大類。銀差與力差的分別，我們在前面已說過，是根據種種原則而定的。如力差以殷實大戶充之，銀差則可以不必。又力差是輸於當地或近地的役，銀差則輸於遠地。但嘉靖以後，銀力差的區別已逐漸消滅，力差內各項紛紛歸併於銀差之內，一律改爲銀差，兩差於是不分。由上可見役法亦是在化繁爲簡之中。

不但如此，役與賦在一條鞭法前亦已有合併爲一的趨勢。比如驛傳民壯本皆爲對里甲人戶的特殊課役，但正德嘉靖以後，各地多將它們改爲隨糧帶征。如驛傳一役，有些地方定爲凡繳納民米一石，即抽四斗五升以入驛站支應。民壯在正嘉以後，多亦派入糧中。其他如均徭雜役等項亦是這樣。

除了賦役的合併的趨勢，我們還應當指出賦役各項都用銀繳納的趨勢。我們在前面已說過，折納上最困難的問題：第一各項折納的物品過於繁雜；第二折納的比率變動無定。但至後來，各項稅物差不多都規定了以銀折納，且又有了法定的折合的銀價（如每農桑折絹一疋，以銀一兩折納）。於是折納的問題亦簡單得多。而且銀的折價，經過了法律的制定，在長期間內變動亦甚少。所以經過了一段相當的時間，政府和納稅者都很邏輯地將折納的本意容易地忘掉，於是但照依法定的銀數征收或繳納，此時銀價也許與實際的交換比率根本不發生關係，於是納稅者事實上是銀子去繳納而非折納了。除去田賦內各項正雜稅糧普遍地用銀繳納或折納以外，在役一方面大勢所趨亦是如此。在前面已說過，力差各項，逐漸一一

變爲銀差。此外如里甲，驛傳，民壯等正雜役，至嘉靖以後，亦皆先後編銀。勞動力的提供，至是最大部分是以貨幣的方式出之。至若其他賦稅收入，如：鹽課，茶課，魚課，商稅種種，以及一般支出如官俸，兵餉，宗藩祿米等等，以至民間的買賣，自宣德（1426—1435）正統（1436—1449）以來亦莫不先後征銀或折銀。總之，自正德嘉靖以後，無論政府或社會上的用銀事例都甚普遍了。

以上所述的兩種的趨勢，——即各項賦役的合併與用銀折納，皆以簡單化爲出發點，互相維繫的在同時進展。在一條鞭法以前的各種賦役改革差不多都是帶有這兩種趨勢的，雖然有程度上深淺的不同——如有些是賦役合併了，但尚未折銀；又有些祇合併了一部分，但未全部合併。這些改革雖不以一條鞭的名稱出現，事實上就是一條鞭的辦法。我們或者可以這樣的說，一條鞭就是要集合這些趨勢的大成，將它們更爲深刻化與普遍化。

乙、一條鞭法本論

在討論一條鞭法的內容以前，我們要先簡單的討論一條鞭法與以前賦役制度不同之點。關於役法方面，我們發現最重要的是條鞭法以“丁”爲編審徭役的根據，與昔日以戶爲根據的制度不同。關於賦法方面，我們發現了自條鞭法後，田賦的內容更爲複雜，摻進了許多與田賦原本不相干的因素。原來在一條鞭法以前，舊日的役法，以里甲制度爲主體，均徭等項雜役皆以里甲爲根據。而里甲的制度，又以審編戶則爲先決條件。編戶成甲，積甲成里。按照戶的等則，以定役的輕重。

這是里甲的制度。戶則的高低，定於兩個重要的因子：一爲人丁，一爲資產。¹ 但這兩個因子所佔的分量，並不相等。在北方以人丁爲重，在南方則以田產爲重。一般地說來，資產比人丁所佔的分量重些。比如丁少產多的戶，例得編入上則，但丁多產少的戶，則多數編入下則。由此我們可知丁與戶則的關係：即丁的本身，不能決定戶則，它必須在與資產連合的關係上纔能決定戶則的高下。所以丁多的戶並不一定是上戶；但上戶的丁必爲上丁（如丁亦分等則）。這是以前審戶的方法，但因里甲十年一編，時間太長，與實際社會經濟情形的變動，無法適合。除此內在的缺點以外，再加以外來的種種直接的惡勢力，如豪強與官府的勾結，里長與胥役的串通，以致戶則的編審，無法得實。種種弊竇，我們在前面已爲詳盡的闡明。一條鞭法爲避免編審上的弊端，故多索性不編戶則，祇以丁田兩項去定差役。因爲這兩項比較難以隱匿。² 從此“丁”取了昔日“戶”的地位而代之。戶反覺得不重要了。

再就“資產”一項去分析，舊日“資產”並不專限於田地一項，凡一家內的一般財產，如資財、房屋及其他產業如牲畜車船之類，都計算在內。所以富商巨賈的人家，即無田地，亦編入上

1. 這是最簡單的說法。在北方是分爲門丁事產四項。

2. 如萬曆二十二年鶴澤知縣白起旦傳云：「先是戶口編征，用三等九則例，富影貧差，產廢播存，數害滋甚，……乃革除當事者，丁止征銀一錢，餘盡歸入地畝。……至今稱便」云云，可作一個恰當的例證。又在這個例子裏，我們應當注意丁地分離役銀的方法，是丁所出的有定，地所出的無定。（清光緒北直隸廣平府志卷四十四宣統中引鶴澤志稿）。又參看萬曆舒城縣志卷三倉貨志。

等人戶。自行條鞭法後，各處通常都以田地為唯一的資產，役的輕重大半以田為準，無田者得不出役，田地法律上的賦役負擔，亦隨之加重。再則以前的編審制度，所注重的在戶，以田隨戶，依戶以定賦役的多寡；自行條鞭法後，所注重的在田，以丁隨田，賦役皆從田起。從這一點看來，田賦似乎是從對人稅 (personal tax) 改為對物稅 (real tax)。¹ 但從另一方面說，往日的制度，以賦定役，賦多則出役亦多，賦與役還不過是維持一種間接的關係，自行條鞭法後，以役定賦，用一州縣內額定的役攤之於賦中，役重則賦亦重，役轉居於積極的及決定的地位。所以以前的田賦還是純粹的獨立的；自條鞭後，田賦中必然的包括各項差徭在內，它的內容亦為之複雜得多了。

現在我們可以進行分析一條鞭法的內容了。

從字面上的意義說來，“一條鞭”便是將賦役內各條款總編為一條，故“鞭”字亦多寫作“編”字。我以為“編”字纔是正字，“鞭”字乃俗寫。亦有寫作“邊”字者，當亦係俗寫無疑。當時人又常常將“一”字省去，簡稱“條編”或“條鞭”或“條邊”。在文移冊籍內，又常將“鞭”字省去，簡稱“一條法”。此外還有種種稍為不同的稱呼，如“總編”“類編”“明編”等。又有“小條鞭”指條鞭以外的加派，即所謂“條鞭之外，更有條鞭”或“條外有條，鞭外有鞭”之意。“兩條鞭”指兩種不同的編派方法。此外更有“均平需鞭”，“十段條鞭”，亦是條鞭法一類的東西。

1. 田賦從對人稅改到為對物稅，又可從另一方面去證明。如昔日齊莊的地畝（即外籍人戶在本地所置的地畝），是由田主在原籍充應徭役；自行條鞭法後，便於田土所在地出役，原籍充當了。

總之條鞭法並不限於編爲一條，賦役各項合編爲數條者亦名條鞭。又應注意，往往有了條鞭法的內容，而不稱作條鞭者。亦有在當時並不稱爲條鞭，至後人纔給以條鞭的名稱者。¹

再從內容上探討，一條鞭法定必包括賦內或役內的各款項的合併，或役與賦的合併。合併的程度，或爲部分的，或爲全部的。合併的範圍，或祇限於編派的方法上，或祇限於科則上，或祇限於征收的手續及其期限上，或總括以上各方面而言。又賦役各項一律征收銀兩，亦名一條鞭。今將一條鞭法在各地實施的狀況作詳細具體的說明，並加以分析如下。

I. 合併編派

一、各項差役的合併

1. 合併編派的方法（及其實例與原則）

我們先研究一條編法對於役的合併，因爲一條鞭的名稱，最先是由於改革里甲均徭而得來的。第一我們先討論役的合併編派的方法。所謂一條編派者，即往日不是根據同一原則或同一客體所編派的各項差役，今用同一的原則或同一的客體去編派之。如里甲本來是對戶所課的役，均徭則本意是對丁所課的役。又均徭中的力差在最初是勞動力的提取，多派於大戶；銀差則用銀繳納，甚富貨幣的意味，且多僉派於下戶。今將這些區別取銷了，用同一的方法課稅。

舉山東東昌府爲例，以作一般的說明。東昌府自萬曆間

1. 關於條鞭的名稱，請參看拙著一條鞭的名稱一文（中央日報史學第七期）。

(1573—1619) 行條編法後，其役法上的主要變遷如下：其一，里甲合併於均徭。舊日里甲舊制，十年一輪，管催辦稅糧勾攝公文諸事，但至嘉靖間（1522—1566）一切供應取給都責之里甲，百姓苦累，後奉文改爲征銀。及行條編後，又改十年輪差制爲每年編派，併入均徭銀兩項內支應。其二，均徭內的力差各項，合併於銀差。按府屬在正德（1506—1521）以前，力差每年編鋪兵、開溜、撈淺、門禁、皂壯等役。僉派的方法，是以某戶坐派某項名目。至萬曆初又加編倉夫、豎夫、燈夫、解夫、陰陽生等。自行條編後，俱征銀入官，由官支給，變爲銀差。其三，銀差從按戶征銀之制，改爲丁地兼派。府屬在天順（1457—1464）以前，銀差每年征收解部料價、京班皂隸、柴薪、祭祀、齋膳夫等項。正德嘉靖間，加編薊鎮民兵、分巡道馬步兵工食、本府各衙門兵、夫、快、壯、巡擺工食。萬曆二十年（1592）加編臨清守備馬步兵工食。以上各項，一向按戶則征銀，自行條編後，不再審編戶則，但以丁地兼派。¹

以上的轉變，有種種值得注意之點：其一，里甲由十年一編，改爲每年一編，證明了編役期限的縮短；其二，里甲編銀，力差亦用銀，表明用銀的普遍化；其三，原本是對戶所課的里甲，今併入本意課於人丁的均徭；又均徭中必須論戶僉編的力差，改爲不必論戶僉編的銀差；又舊日銀差是按戶征銀，今改爲丁地兼派，都證明了役法的編僉，以“丁”替代了昔日“戶”的地位。² 關於

1. 萬曆東昌府卷十二戶役志。
2. 又如北直隸順天府霸州文安縣自萬曆十二年已初行一條鞭法。但編派力差，仍分爲由丁銀與門銀兩項共同出辦。至則初年又推廣一條鞭法，將門銀併入丁銀。如原額下門丁出辦定爲一丁；下中門則分爲二丁；上下分爲三丁。每年每丁出力差經費銀二錢五分。（崇禎文安縣誌卷四貢賦誌）。

前兩點，我們它日將另撰專文討論，今先專就末一點發揮；因為從役法的構造上看來，末一點尤為重要。我們在前而已詳細的說過，一條鞭法不編戶則，祇以丁田兩項去定差役，為的是要免去編審上的弊病。但是更準確的說法，不是以丁田去定差役，而是以有定額的差役攤征於有記載的丁田。攤役於丁田的辦法，可舉嘉靖十六年南直隸常州知府應槓所立的“通編里甲均徭法”作說明。其詳細的辦法：里甲與均徭一體編派，丁額以黃冊所載為定，田糧以嘉靖十六年實征數為定。通計一縣丁田，除優免外，又因官田地的糧太重，灘蕩的利太微，俱免派差徭，故祇論民田地與丁，計銀數攤派。例如得丁萬丁，民田地萬頃，里徭歲用共銀萬兩，每丁一律編銀五分，每畝分則編銀不等¹。從上例我們應當注意兩事：一為就黃冊原載的丁額編派，一為人丁不分等則地編派。頭一點不過是權宜的辦法。後一點尤值得注意，因為其用意亦在杜塞編則上的等級紛歧的弊端。均丁則的措置，在其他各地，亦甚普遍地採用。如山東青州府莒州自萬曆二十一二年行條鞭法以後，徭役以丁地兼編，省去舊日九則之名，併為一則。²又如北直隸河間府交河縣自萬曆十八年遵行條鞭法後，原額人丁通折下丁，每丁一律征

1. 萬曆常州府志卷六錢穀。

2. 見萬曆青州府志卷五徭役。府志又云：「小民畏則，甚於畏差；畏則之虛名，尤甚於畏差之實禍。雖差由則運，有差無則，計一丁差則帖然；若有則無差，以為重則之壓身，不知何日可去，而廢食有不安者，擇患寧輕，故條鞭為便也。」可說是將小民畏則的心理剖視得十分透徹。又如山東沂州於萬曆二十四年，申准條編，人丁不分等則，每丁派銀一錢二分（萬曆沂州志卷三田賦）。

銀若干。¹ 這種均則的趨勢，是值得我們留意的。

關於各項差役合併編派的方法，再舉隆慶四年(1570)題准在江西省所屬府州縣以力差歸入銀差的條編法作說明，其法先將州縣內銀力各項差役，逐一較量輕重：凡係力差者，則計其應出雇募銀及工食費用若干，因各差之勞逸，而量為增減；係銀差者，則計其扛解交納之費用若干，因各項之難易，而加以增損。通計一年內銀力兩差共該用銀若干。然後總計一州縣內除優免以外，實在的丁額田額各若干，即將上述一年內合用的銀數，均派於丁田之中。² 至於以丁田分派差銀的辦法，留待下面再為詳述。

銀力兩差合併以後，原來所編的各項名目，在官廳的紀錄上仍然保留着，但向民間征收時，則不再細分名目，皆合稱銀差。³ 如在嘉靖四十五年(1566)閏十月十五日批准在湖廣布政司永州府施行的總會糧差的辦法將力差中皂隸、門子、禁子、庫子、支應庫子、鋪夫、鋪陳庫子、弓兵、鋪兵、渡夫等項，俱照原定數目，編入銀差項下，然後與銀差中柴薪、馬夫、齋膳、祭祀、鄉飲等各項銀兩，查算總數，攤入本府州縣內應編人戶的實在丁糧中。俱以一條編征收銀兩，再不許如前分派某戶編定某項差銀名色。

1. 萬曆交河縣志卷三賦役志。

2. 參看萬曆會典卷二十賦役。

3. 征收時不細分役名，即如海瑞與國縣八議所云“銀止總數，役無指名”是(皇明經世文編卷三百四)。至於官府仍保留原目各項名稱的原因，萬曆原武縣志卷上田賦所言，可為參考：「里甲……我明列聖之舊制，海內遵行久矣，近年議革科擾之弊，變而為條鞭，徭賦總征其銀，而官自履役，法良便矣。然非里甲名號，則戶口錢糧無以提繫綱緝，故僅存其名耳。」

因爲“既無編定名目可尋，即募役雖欲多索而不可得”云。以上各項銀兩由州縣掌印官先將其通融編定，勒爲期限，總追完足在官，然後碎分某衙門某役該銀若干，及某項銀若干，俱各散分，在包封上寫明白。應起解者起解，應存留者存留。各項差役，俱官爲支給雇募。此即所謂“總收分解”之法。¹

我們還要附帶的說及，賦役各項的編入條鞭與否，是根據一種原則而定的。凡有經常性的賦役，即每年派征有定額而不常變動的賦役，纔可以編入條鞭；否則是不編入的。²如浙江紹興府會稽縣隆慶初年將稅糧本折各項派入條編，但均平均差，兵餉等三項另爲一則，不入條編之內。這因爲均平均差兩項每年有官吏生監優免的不同，兵餉銀兩每年派征亦有增減之不一，故不能與有固定性的稅糧各項一同征派。由此我們又可知條鞭各項是有經常性的。³

2. 合併的程度

役的合併情形，又可依其程度分爲兩種：其一部分的合併；其二全體的合併。部分的合併如均徭項內的力差一部分的歸入於銀差之中。例如剛剛說過在湖廣布政司永州府施行的總會糧差的辦法，是力差中所有皂隸、門子、禁子……渡夫

1. 隆慶永州府志卷九，元字册食貨志。

2. 萬曆北直隸滄州志卷三田賦志云：「如條鞭類經久可遵守者，著令甲爲定例，不朝改而夕更；如均徭類隨時爲高下者，按登耗爲低昂。」

3. 萬曆會稽縣志卷七戶書三徭役下。

等項俱編入銀差項內。但各倉斗級仍照舊編入力差。¹又北直隸河間府景州故城縣的預備倉斗級一名，原在上則入丁編倉，免本身均徭，亦不編入條鞭。²又如南直隸鳳陽府泗州，其里甲、均徭、驛傳、民兵四差銀兩，向係入丁均派，自萬曆二十七年行條鞭法以後，改爲由丁糧分派。但差馬燈夫等項，因未議妥，故不入條鞭。³又如浙江衢州府常山縣在萬曆三年（1725）奉命在本府其他各縣之先，將里甲歸入條鞭，但當時均徭並未編入。至萬曆十一年始并以均徭入鞭，於是諸縣亦概行之。可見條鞭的範圍是與時間逐漸推展的。⁴

所謂全部合併，如陝西西安府華州華陰縣自萬曆二十年始，糴里甲銀差力差各項一切通派輸銀在官。⁵又如南直隸徽州府祁門縣萬曆十一年閤縣里甲各項改行條編派征，共分爲三大類：一、物料，二、徭費歲用，三、歲役。⁶皆爲全部的合併。

二、各項稅糧（即“賦”一方面）的合併

可分以下兩方面去討論：第一將稅糧所引爲根據的田地的種類及其科則，化繁爲簡，一律均派。第二稅糧本身的合併。今分別述之：

1. 田地種類及其科則的合併

1. 隆慶永州府志卷九，元字册，食貨志。
2. 萬曆故城縣志卷一，貢賦戶口類五。
3. 萬曆帝鄉紀略卷五，政治志條鞭。
4. 萬曆常山縣志卷八賦役志。
5. 萬曆華陰縣志卷四食貨條鞭規。
6. 萬曆祁門縣志卷四賦稅。

田糧上的均則運動，比人丁的均則運動更為普遍。且其發生的歷史，一般的說來，亦較後者為早。田糧均則，在條鞭法以前，已頗流行，人丁均則，則在條鞭以後纔盛行的。所以特以一節敘述條鞭法內關於田糧均則的處置。例如浙江紹興府會稽縣在未行條鞭以前，縣內的土地，共分三十三“都”。其中由第一都起至二十都止，及在城兩隅的土地，皆名曰水都；由第二十一都起至第三十三都止，名曰山都，海都，鄉都不等。各都以內又有民田，患田（即被災的田）灶田（即產鹽地方的灶戶的田）種的分別。田地的科則，在名義上是一律的，但有本色與折色，優免與不優免的差別待遇，實際上稅率並不平均。比如以秋糧而論，本來是不論山、海、水鄉，各都，圖縣一則均派，每畝科米一斗一升七合九勺。但至派征本折時，則因田地的上下，而有輕重之分。水都地土肥些，故凡本色糧米及南存（留），改備（折）等項“重折”，¹盡派於水都分內；但其中第七、第八、第十二、第十三、第十四等共五都，則因邊海荒坵田土，每畝派以北折（色）二三四五七升不等。至於山、海、鄉等都分，地土較瘠，故每畝止納“輕費”北折米九升七合九勺，及備折米二升，全不派征本色。又第二十四都民戶患田六千六百餘畝，水鄉水夫馬價三項，俱免不派。以上的規定，是根據田土的肥瘠，以定折納的輕重，尚無可非議。其流弊最大者，乃是灶田與民田的差別待遇。例如南本（色）一項，每石征銀七錢，在紹興府內其他各縣是不分

1. 即重則的折色。

民田或灶田，一概派征的。¹但會稽縣的灶戶毫不必承納，且又田無加耗。此外關於優免方面，更不公平。如水鄉蕩價一項，內外職官及各灶戶俱有優免，止派於民戶。又如隨田地出辦的水夫工食驛站馬價等項，原來止限於京省職官查照欽例品級優免，灶戶本應與民間一體派征；但第七、第八、第十三、第十四、第十七、第三十一、第三十二等共七都內的灶田，每畝免銀四釐，比之各都灶田又異。以致冒籍詭寄之弊盛行，灶田日增，民田日少。至隆慶初年知縣傅良諫議行一條鞭法，將民田與灶田的差別待遇取消，不分民田灶田，但照畝數科派夏秋各項稅糧。但仍保留往日以本色糧米及南存改備等折分派於水都，以北折備折等項分派於山海鄉等都的辦法。其法查出山海鄉等都內的田地若干，照舊派以輕賚北折及備折等項的原額；然後將稅率算出，凡每田一畝，該銀若干；每地一畝，該銀若干。關於水都田地，亦照舊派以本色糧米及南存、改備等折的原額，再計算每田一畝，該銀若干，該米若干；每地一畝，該銀若干，該米若干。各揭一總數。至於水鄉水夫馬價三項，共計每田一畝，該出銀七釐，不分官民灶戶及減免灶田，俱按畝征收，並無優免。然後再將上述三項價銀，與前揭稅糧內科銀之數，合為一則，總計每田一畝，該出銀若干。以上銀米之數，皆制為定額。銀入條鞭，

1. 起運用折色。如南北折輸於南北兩京。扣折、備折、海折等輸於軍門。存留為本色，輸於本府州縣的倉。其存折、備折等項，以供官吏軍伍的俸餉，及饑年賑濟之用。（參看萬曆紹興府志卷十五田賦志二）。

依照限期投糧，米照常規，派運各處。¹

上述的辦法，祇合併民田與灶田爲一，但仍舊保留水都與山海等都的區分，故僅爲各種田地一部份的合併，而非全體合併。但在別處亦多有將各種的田地，全體合併爲一者。再則田地合併了以後，往日各種不同的名稱往往亦隨之合併爲一，或消失去一部分的名稱。如北直隸廣平府廣平縣在先有官民馬站等地的名稱，又有大地小地的分別（即以小地若干畝折大地一畝）；至其秋夏雜征，期間先後亦不一致。到萬曆間一切變爲條編，於是不論大地小地官地民地，馬地站地，草場屯地，凡一切夏稅秋糧，馬草，驛傳，鹽課均照畝數起派。各種田地，於是根本毫無區別。²

2. 稅糧的合併編派

第二、一條鞭法將各項稅糧總爲一條或數條編派。這又可分兩方面去說，第一、是每一項稅糧內各條款的合併編派。如北直隸順天府固安縣在未行條鞭法前，夏稅秋糧與馬草等項下各分起運與存留兩部，兩者折銀則例，各不相同；起運折重，存留折輕。但自行條鞭法後，各項下不分起運存留，通融一條

1. 萬曆會稽縣卷七戶書三徭役下。關於田地條編則例，又可參看崇禎江浦縣志田賦。

2. 清康熙廣平縣志土地卷之一地畝。又如清同治重修北直隸真定府靈壽縣志卷四田賦志上云：「又按府志有夏田秋田之別，自定條鞭後，俱不復分別，但黃冊猶存其名（按以上言明制）。查康熙初年黃冊每戶下有夏稅地若干，折征麥若干；秋糧地若干，折征粟若干，草若干；農桑地若干，折征絲若干，花絨若干。考其額，則俱是一錢二分有奇。蓋特以此等名色，計畝均派於各戶，而民間之地，實無此分別。自停造黃冊，則並不復知有此種名色矣。」可與上引相證明。

鞭派，每項每石各折銀若干。¹ 其次是各項稅糧的合併編派，今舉浙江紹興府餘姚縣的情形爲例。餘姚縣在隆慶元年以前，因早日賦制趨於紊亂，夏稅秋糧及“三辦”內織悉名色不下三四十項。所謂三辦，是指供應戶禮工三部的物料，及備邊糧銀，與協濟他州縣等項而言。其第一類爲額辦，是每年派有定額的；第二類爲坐辦，乃額外的坐派；第三類爲雜辦，乃指不時的坐派。三辦皆由里甲供應，與田糧一同征解。以上三四十項的稅糧，每項由官府給一條示，載明某件一石，抽銀幾錢幾分；某件一畝，派銀幾釐幾毫。名目紛繁，在官者或能抄記，至鄉落小民則無由識其要領。以致奸猾設計巧算，以小呼大，以無捏有，倚項數之多，逐件科斂，增耗一入手，則浪費無存。至隆慶元年知縣鄧材喬（縣志作鄧林喬，今從萬曆紹興府志）。始議行一條鞭法。將各色額稅，併爲一條征之。派征的方法：將該征夏稅秋糧鹽米等攢爲一總數，內除去本色米麥某項某價照舊上納以外，其折色某項某項各若干，每石該折銀若干，通計折色銀若干，然後查算全縣田地若干，即將以上總數攤派於全縣田地內，求得每畝的稅率，該實征銀若干。編派已定，每戶填給由帖，開載承辦額數及交納期限等，人戶依照由帖所載，交納稅糧。²

稅糧的併歸條鞭，往往僅爲一部分的。如北直隸河間府景州故城縣的錢糧項下，其中一項給衙子粒銀，存於本衙官地內征解；一項牧地子粒，並新增牧地子粒銀，係於牧地草場內征解；一項河道銀，在於臨河淤地內征解，一項班匠價銀，在於各匠

1. 崇禎固安縣志第三卷食貨志田賦。

2. 清康熙新修餘姚縣志卷六食貨志。

名下辦納。以上各項，均為不入條鞭錢糧。¹

稅糧經過了合併編派或混合征收以後，舊日各項名稱亦隨而陸續歸併與統一。如萬曆山西省山西府澤州，夏稅秋糧項下原有桑鈔兩項名目，自行條鞭法後，桑派於糧，鈔派於丁，二項名目遂不復存。²又如南直隸常州府無錫縣志所載：「桑絲綿絹，後俱併入秋糧夏麥內征收，最後則惟存秋糧平米一項，而不復有夏麥名色矣。」³廣東廣州府順德縣志亦說到秋租鈔的名稱的消失的經過：

秋租鈔出於地田，惟官租有之（意即謂惟官租田有秋租鈔），粵無此。豈初折米帶秋糧以征，後遂混其名乎？如夏稅米初尚二石四斗有奇，至弘治僅存三升，糧（指秋糧）歲增亦不覺其（指夏稅）亡矣。⁴

由上可知有許多稅項在初時不過是與秋糧一同征收，但到後來便歸入秋糧項下裏去，與秋糧一同編派，甚至連本來的名目亦失掉了。⁵

三、役與賦的合併

1. 役與賦合併編派的實例

關於賦役合併編派的情形，我們先舉浙江紹興府一府八

1. 萬曆故城縣志卷一頁賦戶口類五。

2. 萬曆澤州志卷七籍賦志。

3. 萬曆無錫縣志卷七食貨志一田賦。

4. 萬曆順德縣志卷三賦役志第三。

5. 參看拙著明代兩稅稅目（中國近代經濟史研究集刊第三卷第一期）。

縣作例。我們在前面說到在隆慶元年餘姚縣所議行的稅糧條編法，是將該征夏稅秋糧鹽米等攢為一總，內除去本色米麥某項某價照舊上納以外，其各項折色各若干，每石該折銀若干，通計銀若干，再計算闔縣田地若干，每畝實該攤派銀若干，隨畝編派。至其對於役的方面，亦是將所有均徭，里甲等攢為一總，先計算每項各該銀若干，再通計各項共該銀若干，然後通查闔縣田地及山若干，人丁除例該應免外，現在實有丁數若干。即將役額分攤於丁田等項之內，計每田地山一畝該出銀若干，每丁該出銀若干，丁田共該出銀若干。最後將賦役兩總數應征銀兩，相加起來，再計算每田地山一畝，該銀若干，每丁該銀若干。這種派征的方法，就是以全縣的田地仍出辦全縣的賦額，又以全縣的丁與田地，承辦全縣的役額。總之，每田地一畝，必有役的擔任。這個辦法，在隆慶元年正月十九日餘姚知縣鄧材喬初議行的。因行之有成效，其後諸暨、會稽、山陰、蕭山、上虞、新昌、嵊縣等七縣紛紛請求一體遵行，亦得到撫院的批准。¹

2. 合併編派的方法

以役攤入賦內承辦，其結果無異於在田賦項內增加了一種或一種以上的附加稅。攤派的辦法，分為以下數種：

a. 隨田地面積攤派役銀

即每一個單位的田派役銀若干。這是在各州縣一種通用的方法。攤派的單位，多以畝計算，有時亦以頃計算。² 這是

1. 萬曆紹興府志卷十五田賦志二萬曆會稽縣志卷七戶書三補賦下，及清康熙餘姚縣卷六食貨志。

2. 以頃計算的，例如河南開封府杞縣（清乾隆杞縣志卷七田賦志）。

根據於州縣內一般地土的沃瘠而定的，如州縣地土肥美，則攤派的單位，可以用畝計算；如地土瘠劣，則以用較大的單位爲便。但有時用較大的面積起役，與土地的沃度並無關係，而僅爲租稅政策的一種，如萬曆間應天巡撫朱鴻謨，以吳中蘇州等府徭役不均，令一以田爲準，不及百畝者無役。¹ 這種辦法的目的，無非在稍優待貧民。即以田一頃爲起稅點，有田一頃或一頃以上的人家，纔有徭役的負擔。至於一頃以上按畝或按頃分攤，我們不得而知。其後本省巡撫徐民式又改定爲民田十畝二十畝以下，不得編僉差役。² 再則瘦瘠及新墾的田地，往往不派差役。如廣東羅定州西寧縣萬曆十年通縣清丈以後，上中下三則田各每百畝科糧若干，每糧一石編銀若干，每石連丁納銀若干。但狼獾開墾深山僻谷田每百畝止納糧銀若干，不派人丁。³ 此外又有“折畝”及“以丁准田”的辦法。“折畝”的辦法，在條鞭法以前已有行之者，即將較低級的土地若干畝折作較高級的土地一畝計算，按畝起科同一的稅率。如福建汀州府寧化縣於萬曆六年清丈，實行條鞭法，將全縣田地塘三項中“官”與“民”的區別取銷，官民均爲一體科糧。但因丈出畝數比原額溢出甚多，故於田地塘三項中各酌分上中下三則，以求折合原額之數。在田，上則以一畝爲畝，中則以一畝四分，下則以二畝五分；在地，上則以二畝一分，中則以六畝，下則以八畝；在塘，上則以二畝五分，中則以三畝四分，下則以六畝，各爲一畝，抵

1. 明史卷二二七本傳。

2. 皇明經世文編卷五〇三，黃廷輔役法原疏（松江賦役）。

3. 清道光西寧縣志卷六經政第三上田賦引萬曆十年丁糧碑。

足舊日畝額。¹以丁准田的辦法自行條編法後，甚為普遍。如南直隸池州府舊日田地山塘原有官民二則，自遵應天巡撫海瑞條編事例，於萬曆九年丈量之後，人丁田地山塘定為一則，原額人丁三萬一百二十丁，每丁准田五畝算派條編。²萬曆年間常州府武進縣則以每丁准田二畝。³但亦有以田若干畝折人一丁者，如浙江寧波府是。⁴以上以丁准田或以田折丁的辦法，無非要免去科則繁瑣，以求計算上的便利。⁵

b. 隨糧額攤派役銀

這亦是一種通行的方法。或隨糧每一石派銀若干。例如萬曆初年福建福寧府寧德縣所行條鞭新法，總計本縣一年內額征綱銀均徭之數，撒之於通縣丁糧內分攤：除每人一丁各派以綱銀若干，均徭銀若干外；又凡每米一石，各派「綱銀」五分五釐五毫有奇，「均徭」銀一錢五分九釐五毫有奇。⁶又或隨糧每若干石派銀若干，如陝西西安府同州韓城縣因邑人以役銀編累人丁為言，故以糧石協助丁役。凡民戶糧每二石輸一丁的役銀，軍戶糧每三石輸一丁的役銀。⁷

隨糧或隨畝攤派孰為較便，由兩個原則決定，即：一、如該州縣的地土肥美，畝的對租稅的負擔能力亦較大，則隨畝起派

1. 萬曆寧化縣志(崇禎重修本)卷二田糧，又參看日知錄卷十地畝大小。
2. 萬曆池州府志第三卷食貨。
3. 萬曆武進縣志卷三錢穀一戶口。
4. 嘉靖寧波府志卷十三徭役。
5. 有時又因戶口逃絕，故以田若干畝准一丁，以補足原定的役額。
6. 萬曆寧德縣志卷二食貨志年例。
7. 萬曆韓城縣志卷二賦役。

爲便；否則以隨糧爲便。二、如該州縣的地籍不清，地畝數無法調查，則以隨糧額起派爲便。¹

我們在前一節裏說到有以丁准田的辦法，那就當然亦有以丁准糧米的辦法。是的，例如浙江衢州府常山縣以二丁當田米一石。² 隆慶間江西巡撫劉光濟奏行的條鞭法，是以里甲一丁當糧一石，均徭三丁，驛傳或民壯四丁當糧一石。³ 以丁折米，固然是便於計算，但亦必須在差役已從力差改爲雇役時纔可行此法。

以糧石派銀，亦有關於優待貧民的辦法，如萬曆間湖廣省長沙府攸縣知縣董志毅定每糧五石兼出一丁之銀這個辦法雖然因有阻力未得實行，但該縣丁銀一項卻從此廢去了。⁴

c. 隨糧銀攤派役銀

因爲在後來大部分的稅糧都已改折銀兩，所以從隨糧攤派轉到爲隨銀兩攤派，那是一件最自然不過的事。從歷史上的發展看來，亦是隨糧攤派的方法在先，隨銀攤派的方法在後。如浙江衢州府解運錢糧的盤費，在萬曆十八年（1590）知府易

1. 明陳繼儒白石樵真稿卷十二查加派從糧不從畝之故云：「隆慶二年……丈得松江三縣上鄉算平米一石，准共田二畝七分三釐九毫；中鄉平米一石，准共田三畝一分二釐五毫；下鄉平米一石，准共田三畝六分三釐。凡有不時錢糧加派……無分上中下三鄉，一概論糧加耗……若從平米上每石加派，則所派輕；從田上每畝加派則所派重。……查糧額之輕重易見，而田數之多寡難明矣……」，可以爲證。
2. 萬曆常山縣志卷八賦役表。
3. 清王原學卷類稿明食貨志賦役。
4. 清光緒湘潭縣志賦役六。

做之創立十段冊法時，是隨糧出辦的：每米一石出銀若干。至天啓二年（1622）兵道張邦翼乃改爲隨銀出辦，每條鞭銀一兩，出銀若干。¹又如萬曆末年的遼餉，是按畝加派的。天啓元年給事中甄淑上疏言其祇加派於田畝上，易致不均。因爲“天下戶口有戶口之銀，人丁有人丁之銀，田土有田土之銀，有司征收，總曰銀額按銀加派，則其數不漏”。所以應以所加餉額，按銀數分派。到了崇禎八年（1635）因軍興餉絀，總督盧象昇等議加兵餉，乃於賦銀每兩加征一錢名曰助餉。²可說是甄淑的意見被採用了。

應當注意的，以上所說的隨面積隨糧或隨銀攤派的方法，有時頗不易分別清楚的。即如前所引廣東羅定州西寧縣的編役方法，原本是規定上中下三則田每百畝各編人丁若干丁，又各科稅糧若干石。但人丁與稅糧皆折銀繳納，即每丁編銀若干，每石編銀若干，丁銀糧銀一同繳納，每石共納銀若干。³由此可知在立法的原則上，丁銀是隨面積科派的，但在繳納的形式上便爲隨糧石科派了。

3. 合併編派的程度

今再就各地役攤於賦的情形考察，得按照其攤入賦內的程度，分爲以下兩項去敘述：其一役的負擔完全攤派於賦內；其二役的負擔，分別攤派於丁田兩項。——換言之，即役的負擔

1. 天啓衢州府志第八卷圖計。

2. 明史卷七十八食貨志，及明史卷二六五王家彥傳。

3. 清道光西寧縣志卷六經政第三上田賦引萬曆十年丁糧碑。

僅有一部分攤入賦內承辦。今先從後一種情形說起。

a. 役部分的攤入賦內

在這裏又有兩種不同會計的方法：其一，在固定的役額內，先以丁承受其一部分固定的負擔，其餘不足的數，再於田地攤派。其二，丁田同時依一定的比率，以分配役額。關於第一種的例子，如萬曆二十二年北直隸雞澤知縣白起旦定編征徭役，每丁止征銀一錢，餘盡攤入地畝。¹又如南直隸霍丘縣先於萬曆元年將里甲均徭驛傳民壯四差，分派銀兩，併作一條鞭法。至萬曆二十二年又議將夏秋稅糧馬草馬價折色等銀一總改入條鞭，逐分款目，悉照通縣丁田均派，共審條鞭銀 18,797 兩餘。以上四差及兩稅馬草等項銀兩分派於丁田的方法：人丁除優免外，實在人丁每丁一例編派五分，共銀 1,721.2 兩外，餘銀 17,075.9 兩餘，盡派於民畝之上。

第二種會計的方法是以丁田兩項同時去分配役的負擔。因為丁田在攤派上的分配，是同時制定的，所以他們在最初便有一定的比率可尋。計有三種不同的方式：其一，以丁為主以田助之；其二，以田為主，以丁助之；其三，丁田平均分攤。

我們說編役以丁為主或以田為主，是依怎樣的標準而定呢？這應當分三方面去觀察：第一，依稅率的高低而定，如每人一丁出銀若干，每田一畝出銀若干，丁銀較多便是以丁為主，田稅較多便是以田為主。但稅率的高低，與稅額沒有多大關

1. 清光緒廣平府志卷四十四官職中。

係，比如一縣內人丁甚少，田地數多則每丁所出的稅率，雖比每單位的田所出的為高，但人丁所出的總數，有時反不如田地所出的總數的大。第二，依稅額分配上的多寡而定，如全縣役銀一萬兩，丁出六千，田出四千，丁出較多，便是以丁為主，但這僅就稅額數而言，若一縣內人丁的數比田地的數多，則每丁所出的稅率或者比之每單位的田所出的稅率為低，亦未可知。第三，依每一個單位的役銀內丁田各佔成數的多少而定。即依每役銀一兩內，丁出若干錢，田出若干錢而定為主從。以上三種情形，各有不同。我們為材料所限，所以以下所說的或僅指以上任何一種的情形而言。請讀者自己去辨別。

編役以丁為主，以田為助的辦法，如陝西西安府同州，自萬曆二十二年行條鞭法後，銀力兩差，以地協助十分之二。¹這大約是指稅額上的分配而言。又如同州所屬白水縣在萬曆年間所行的條鞭法，對於徭役的分配，是採用“丁六糧四”的辦法。凡民壯工食銀兩，括一縣的民戶的丁糧而派之；徭役（共分銀差與力差兩類）銀兩，則括軍戶匠戶及民戶的丁糧而派之。除優免丁糧不派外，每條鞭銀一錢，丁派六分，糧派四分。²在這個例子中，我們還應注意，就是民壯祇派於民戶的丁糧，銀差力差則分派於軍匠民等戶的丁糧上。

以田為主，以丁為助的辦法。例如河南南陽府鄧州新野縣均徭銀力二差，以“丁一糧三”四分一條編通融均派。新野

1. 天啓同州志卷五食貨。

2. 萬曆白水縣志第二卷賦役。

縣在萬曆元年奉文審丁，共分為三等九則，每則丁各征銀數不等（由下下則每丁四分以至上上則每丁三錢），通計九則人丁共征銀若干，以充均徭的四分之一，其餘四分之三，計畝編派。¹又如北直隸順天府香河縣閻縣一應歲辦支解錢糧，丁地通融派征，其經費銀兩係按丁四地六的比例出辦。但若征解京糧，每年有增減，及別有其他加增總在地畝內均派。²丁四糧六的辦法，行之於福建等地者，名曰綱銀法。綱銀始於正德十五年（1520），時御史沈灼議將一縣的里甲費用，分為正雜兩綱，以丁四糧六法科派。嘉靖末年撫按兩院令各縣取銷正雜的名稱，止稱綱銀，以一年應用通計實數，祇據現年丁糧多寡，每戶征銀若干，審定規則，先一月征收在官，以應後一個月的支用。既而因倭寇，御史汪道昆議加派軍餉，改為丁四糧八，即糧所出多於丁的一倍。至萬曆五六年間都御史龐尙鵬奏行一條鞭法，綱銀亦入條鞭之內。³我們其實可以將綱銀法認作條鞭法的一種。如福寧府寧德縣在萬曆年間進行條鞭法以後，綱銀的名目仍然存在，它的編派方法，為每人一丁派銀二分一厘五毫三絲八忽，米一石派銀五分五厘五毫八絲六忽。⁴丁與糧的分配，快要改到一與三的比例了。

丁田平均分配的辦法，如山東兗州府滕縣自萬曆丈量以

1. 清乾隆新野縣志卷六賦役。
2. 萬曆香河縣志田賦志卷之四。
3. 萬曆何喬遠嘉閩書卷三十九版籍志。
4. 萬曆寧德縣志卷二食貨志年例。

後，行一條編法，徭歸於地者爲十之五。¹ 又如南直隸應天府上元縣在巡撫周忱任內，即宣德五年至景泰二年（1430—1451），始以糧補助丁，但當時僅爲十分之二三。至巡撫歐陽鐸（嘉靖十五年至十八年，1536—1539）乃改爲均徭法，役銀由糧米與人丁平均編派。及至巡撫海瑞（隆慶元年至四年，1567—1570）改行條編法以後，編派差役至僅以人丁居其四分之一，而糧石所佔增到四分之三。² 以上大約都是指稅額上的分配而言。由此可知丁糧兩項所分擔的徭役的比例，是隨時變動的。即如上面所說的滕縣，在初行條鞭法時，徭歸於地的不過爲十之二三，到了後來纔加到十分之五的。

丁糧對於徭役的負擔的比例，在同一州內各縣的辦法，往往不一致。如鳳陽府內泗州所領泗州一州，盱眙天長二縣，所有里甲，均徭，驛傳，民壯四差銀兩總數，逐年加減不一，到了後來纔改爲定額。泗州條總項下四差銀兩一向係人丁均派，至萬曆二十七年知府王陸見富家大族皆以計脫大丁，乃議自地畝糧每石帶銀一錢三分，共征銀4,147兩。人丁實編7,066.2兩有餘。丁糧共銀11,213兩有餘。盱眙縣條總項下，至萬曆二十七年由府酌定四差共10,611.7兩，五則人丁共編銀6,531.09兩，地糧每石帶條銀四錢九分五厘三毫，共帶征銀4,207.40兩餘。以上丁糧兩項合征之數，比額數多出銀126兩有餘，照數在糧條內減征。天長條總項下，至萬曆二十七年由府酌定四差共

1. 天下郡國利病書卷三十八山東四隸縣志賦役志。

2. 萬曆上元縣志卷十二藝文志姚汝循丁糧議。

亦歸於地畝內起派。如河南歸德府考城縣在嘉靖末年編戶僅十一里，戶口寡少丁不足恃，故派差不得不借重於地畝。¹

b. 役全部的攤入賦內

這裏要分別兩種形態：第一是某一項役全部的攤派於田，這一類的事例比較最普遍。如驛傳一役，在廣東福建等地多以田糧獨編²；至若民壯一役，亦多隨糧帶征，例如湖南寶慶府新化縣的民壯，在洪武年間乃從民間揀選，至嘉靖九年奉例以一縣的丁糧通融編餉，二十四年又專以一縣之糧編餉。³其次，一切的役全部攤入田內，這種事例較為少見。雖然我們常常看見類似：“一切徭役悉派於田”的記載，⁴但我們對於這些記載要打折扣的。因為明代自行一條鞭法，雖以境內之役，均於境內之田折辦於官，但猶分征“丁銀”，⁵未得說是全部的役都歸入賦內。但其後亦有“丁銀”亦攤入田賦之內的，如

1. 清康熙考城縣志卷一賦役頁七十。又如天啓同州志卷五食貨云：「賦出於丁者有銀力二差，今以差多丁寡，令地協十分之二。於是丁輕而地愈重矣。」
2. 例如參看萬曆廣東順德縣志卷三，天下郡國利病書卷九十三福建三，四差。
3. 嘉靖新化縣志卷四戶口。
4. 如萬曆揚州府志卷十秩官志下泰興知縣許希孟傳云：「……嘉靖四十五年任……徵古戶役法，一切徭役悉均派於田，著為令。」
5. 參看清道光河南開封府淮寧縣志卷五籍賦志。又如隆慶四年題淮江西布政司所屬府州縣行的一條鞭法，其編戶的辦法，是：“有丁無糧者，編為下戶，仍納丁銀；有丁有糧者編為中戶；及糧多了丁少，與丁糧俱多者編為上戶，俱照丁糧併納”（萬曆會典卷二十賦役）。可知丁銀是必須納的。

浙江台州府黃巖縣自萬曆初年御史謝廷傑議將里甲額辦，坐辦，雜辦，驛傳課稅祇應等銀，一概均入田地，定額科征，謂之一條鞭法。至明末更將丁銀口米並入田內派征，自此丁課亦歸入田地。¹ 便與清代丁完全歸入地中的條鞭法完全相同了。又山西平陽府絳州稷山縣在萬曆二十六年始行條鞭，但丁歸於地則在明末。²

以上依據役攤入賦內的程度，以討論役攤入賦內種種不同的情形。但田地的種類不一，丁亦有門戶（如民戶，軍戶等）等則的分別。所以在未將丁田的種類合併的地方，有許多是以各項不同的徭役，分別派於各種不同的丁田上。如北直隸順德府內丘縣夏稅，秋糧，馬草，驛站，馬價，草料六項，係正供錢糧，在地畝內派征；均徭銀力聽三差，里甲額待雜三支共六項，係雜辦錢糧，除優免外，於丁地兼派；兵餉銀一項，除優免地畝並與差人丁不派外，在於行差寄莊地畝內派征。³ 又如南直隸池州府所屬六縣，其中貴池青陽兩縣止於人丁與田起派條編；銅陵，石埭二縣則人丁，田，並地，山，基地，塘，池等項，俱准折田起派條編；建德東流二縣則人丁田並地准折田起派條編。⁴ 又如隆慶間南直隸常州府知府李幼孜議，力差因賠費頗重，應從田起；銀差納

1. 清光緒黃巖縣志卷六版籍徭役。

2. 清同治稷山縣志卷二田賦志丁徭：“按明季戶口消耗，徭銀丁不能辦，遂以此丁賦加入地畝，代丁與差，名曰地差，至今未能歸款。”

3. 崇禎內丘縣志第五卷丁糧。

4. 萬曆池州府志第三卷食貨志。

官頗便，議從丁起。但田不及二十五畝的人戶，亦編銀差。¹後半部的規定，用意在於稍優待田少的戶。又如陝西西安府同州白水縣所行的條鞭法，民壯銀兩祇派於民戶的丁糧，銀差力差則派於民戶及軍戶匠戶的丁糧上。²

4. 一條鞭的會計方法

無論攤派的方法，是以丁為主，或以田為主，或丁田均分，亦無論是隨畝或隨糧，或隨銀加派，以上種種的方法，都有一共同的點，即以固定的支出攤派於丁田兩項上。按照定額，征收於官府，遇有應用時，官府再為支解。可見一條鞭法實是一種量出為入的制度，與唐代兩稅法“凡百役之費，先度其數而賦於人”的“量出制入”的會計制度相同。

關於一條鞭的會計制度，應當在此說明一下。所謂會計，約略相當於現代所用的“預算”一名詞。一條鞭的預算制度，據王鴻緒明史稿所載，是十甲丁糧，總於一里，各里丁糧總於一州一縣，州縣總於一府，各府總於布政司，布政司通計一省丁糧，均派一省徭役。³但據我們看來，條鞭法的預算，是以一縣為單位。這因為一省以內的各府，一府以內的各州縣其奉行一條鞭法的時間各有先後不一。明史稿所說“布政司通計一省丁糧均派”的制度，恐怕祇是指全省內各府州縣皆已奉行後的情形而言。

1. 萬曆武進縣志卷三錢穀。

2. 萬曆白水縣志第二卷賦役。

3. 明史稿志六十。

州縣的預算，以那一年的支出作根據呢？有些是懸一推定的數目，如以本年派過銀數作下年實征的標準¹；有些以某一期間內若干年的平均數作標準，如隆慶元年巡撫劉光濟奏行於江西的一條鞭法，以隆慶前六年的平均數編派²；亦有些是通計任何十年內的平均數作標準³。此外便為實行編審的制度，或每年一編⁴，或每三年一編⁵，或五年一編不等⁶。關於一條鞭會計方面，當時頗成爲一難解決的問題。因爲夏稅秋糧等項，爲田地的常賦，當不難預算；惟其餘賦役雜項如里甲均徭等四差銀兩，則每年增減不一，難以制爲定額。定得太寬，則官府易於侵吞，而民間受害；若定得太嚴，民力雖或可少寬，但官府卒然不時之需，以及水旱災傷的蠲免，皆無以應付。關於這方面的處置，當時人多主張定額稍寬以爲伸縮的餘地。⁷

II. 合併征收

除了合併編派以外，多數的一條鞭法同時兼亦採用合併

1. 萬曆鄆縣志卷四田賦志條鞭。關於編造預算的日期，縣志云：「本府仍於每年十月終旬計算下年應征錢糧數目，具冊申呈兩院詳允發征。」
2. 明朱健古今治平略，明朝戶役：「以隆慶初歲六年爲準。」
3. 明章演圖書編卷90一條鞭法。
4. 如萬曆武進縣志卷三里徭。
5. 萬曆霍丘縣志第四冊食貨。
6. 萬曆帝鄉紀略第五卷政治志條鞭。
7. 例如參看天下郡國利病書卷四十二山東八安邱縣，同書卷八十四江西二吉安府志，明徐渭徐文長集卷十會稽縣志條鞭賦論，明張棟可菴書牘卷一上劉峨山撫院，皇明經世文編卷438張棟瓊治民情乞賜採納以隆治安疏，及清孫承澤春明夢餘錄卷三十五。

征收的辦法。並且有時一條鞭法就是祇指合併征收而言。合併征收，包括兩方面：一爲征收期限上的合併，一爲征收管理上的合併。爲甚麼要合併征收呢？因爲期限與管理的統一，則手續比較簡單，責任亦比較集中，可以減少作弊的機會。征收期限愈多，愈易於掩人耳目；管理的人愈衆，納稅者被剝削的程度愈深。故以合併爲是。¹

一、征收期限的合併

1. 役的合併征收

以河南汝寧府信陽州羅山縣爲例。羅山縣在隆慶以前，銀差分別各項征收，力差則以審戶而定。當時今日催此項役錢，明日催彼項役錢，應差人又討工食等錢，追呼幾無寧日。並且有一番追呼，便有追呼人一番科斂，故小民困苦不堪。其後知縣應存初創立一條鞭法，以各項銀差并力差工食合爲一處，總計銀數若干，然後照丁高下，糧多寡，以分派之。一時總收銀數於官，不復分別各項催征。官府征銀既畢，遇需用時，即將存銀分別支解，力差與銀差各項，皆由官府出銀雇募。百姓完銀以後，更無一事，是以人皆稱便。²

2. 賦的合併征收

1. 如萬曆鎮江府志卷七云：「條數多則易於掩人耳目，可以作弊。每石每丁每次加以分毫之間，則所得不貲矣。如兵餉歸之一科，又征一次；均徭歸之一科，又征一次；驛傳歸之一科，又征一次；備用馬價歸之一科，又征一次；四司料價歸之工房，又征一次；供應物料，歸之禮房，又征一次；是以一羊而飼羣虎也。……」
2. 天下郡國利病書五十三河南四羅山縣。

可舉嘉靖四十五年南直隸常州府武進縣知縣謝師嚴所立的征糧一條編法，作例證。在條編法以前，武進縣的夏稅秋糧，派征款項繁多。除米麥本色外，有金花、義役、穀草、公侯俸祿、本折布疋、起運揚州淮安壽亳等州鹽鈔，及馬役等銀。其以時加增的，則又有練兵、大工、貼役等項名目。皆由糧長負征收解運之責。自隆慶（1567—1572）以前，各以分數派之於糧長。總十分為率，如金花居十分之幾，各項各居十分之幾，無論糧長所收多少，皆依以上比率分派，以十分之幾為金花，幾為各項。上面所說分派分數於糧長的責任，起初是州縣有司主持的，其後因稅糧數目浩大，乃設「縣總」主持分派事宜。但朝廷所需有緩急，故州縣有司起解有遲速。於是「縣總」陰操盈縮遲速之數，與各糧長通同作弊。糧長之奸狡與其相通者，則所派的稅糧；可緩者常多，當急者常少，甚至全不派急項者有之。糧長之純實而不與縣總通者，則稅糧之當急者常多，而可緩者常少，甚至全不派緩項者有之。派急項多及全不派緩項的糧長，其所收常不足充其所解，於是不得不出已資以補當解之數，往往因而破產傾家。派緩項多以及全不派急項的糧長，其所收常不必立即上解，於是挪移侵吞公款的事，得以恣意為之，國課亦因而虧蝕。自謝師嚴立一條編法後，盡革「縣總」之分派，不問稅糧之何項為緩，何項為急，一例混征之於糧長。貯之於官庫。有急用則解，緩則貯官庫以俟。這種征收的方法，即所謂“一概混征，一時總征”是。¹

1. 萬曆武進縣志卷四錢穀。

3. 役與賦的合併征收

a. 合併征收的原因及其實例

何以要賦役合併征收呢？觀於以下各例當可明白：松江府志查一條鞭之故云：「往時夏稅秋糧，及丁銀、兵銀、役銀、貼役銀種種名色不一，或分時而征，或分額而征，上不勝其頭緒之碎煩，下不勝其追呼之雜沓，自嘉靖四十年侍御龐公尙鵬按浙，改作一條鞭法，最稱簡便直捷……」¹這裏已將一條鞭合併征收賦役的原因指出來。今再舉兩例，以作說明：如北直隸順天府霸州文安縣先年催征次序，遵依本府明文，先征地畝，次站銀，次夏稅，次秋糧及馬草。前項未完，後項復征，分派催督，訖無少事之日。以故小民在官應役的時多，而在田耕種的時少。至萬曆十二年改行條鞭征解，將前五項錢糧總計一處。查照每畝征銀若干，某人原地若干，征銀若干，一條鞭派，仍分四限陸續交納，俱限十月終通完。²又如南直隸常州府武進縣舊日糧徭舊例，征收期間各別：糧期本年十一月為始，徭期次年二月開征。但未至臘月底，各役工食仰給嗷嗷；未至新正，各營兵餉，奉文守取。所以往往不得已暫借糧銀解發。但到了糧銀起解，又待征徭銀補還。於是遇征收糧時，則常常藉口已在徭項內借支給過；及至征徭時，又藉口已在糧項內“透完”。項項不清，弊竇日盛，追補甚難。至知縣桑學夔始議，自萬曆二十一年

1. 陳繼儒白石樞異稿卷十二田賦八故，或天下郡國利病書卷二十一江南九松江府志，又參看萬曆青城縣志卷一稅糧。

2. 崇禎文安縣志卷四貢賦志。

爲好，糧徭一齊會計，依限同征。這是在一條鞭法行了已經二十年後的事情了。¹

b. 一條鞭法所立的征收期限

條鞭以後所立的征收賦役期限，各地不同。有一年兩限者，如河南河南府新安縣。² 有一年三限者，如山西太原府榆次縣糧差合併征收，以十分爲率，春夏各完納三分，秋完四分。³ 有四限者，如北直隸河間府交河縣自萬曆十八年行條鞭法，定正供雜辦等銀，分四季完納：春夏各征銀二分，秋冬各征銀三分。⁴ 又本府邯鄲縣丁地二項銀兩，亦分四季征收，春夏冬三季各征二分，秋季征四分。⁵ 又如山西平陽府絳州稷山縣於萬曆二十六年初行條鞭，夏秋均徭站銀合派征收，每銀一兩，每季征銀二錢五分。至萬曆三十四年邑民喬應試告稱不便，議准每銀一兩，春季征收一錢四分，夏季征收一錢九分，秋季三錢七分，冬季三錢。⁶ 由上各例，可以推出每季征銀多少，是根據於農民收入的旺淡。因爲在秋收時農民入息多些，故亦多征些。但因爲糧徭各項都征收銀兩，故征收期限，得較爲劃一，無須如往日依

1. 萬曆常州府志卷六錢穀。
2. 明孟化鯉條鞭法記(見古今圖書集成經濟彙編食貨典第一五一卷賦役部藝文四)。
3. 萬曆榆次縣志卷三賦役志，又參看明霍紹渭匡文集卷九吏部公行，應詔陳言以裨聖政以回天變事。
4. 萬曆交河縣志卷三賦役志。又如北直隸廣平府廣平縣條鞭銀兩亦爲春夏兩季各收二分，秋冬各收三分。(萬曆廣平縣志卷二人民志，賦役)。
5. 萬曆邯鄲縣志第四卷田賦志。
6. 清同治稷山縣志卷二田賦志。

於各項性質的不同，不得不多立征收的期限了。此外亦有一年分六限征收者。¹至如福建延平府大田縣催征錢糧，則分爲“七限”。例如征銀一兩則前三卯每次催征二錢，後四卯每次催征一錢。²雲南大理府鄧川州爲一年十限：凡夏稅秋糧折色，銀力二差公費，加編土官民皂工食，地畝練餉，總督公費，協濟貴州站銀各款，總作一款合征，年分十限，每月只催比一次。³本來征收期限是時常變動的。如南直隸常州府武進縣自隆慶間已行條編法，在萬曆十四年以前，征收銀米，俱分三限，在後改爲十限完納。至萬曆二十一年知縣桑學夔又議改爲：銀立五限，米立三限征收。俱以十月初旬爲始，銀至次年二月終爲末限；米至當年十二月終爲末限，大約一月止催一次。⁴銀米分限征收的辦法，在蘇州府嘉定縣是每年十月十九日開倉收米，十二月初四日開櫃征銀，先完米，後完銀。米分三限，銀分二限征收。俱以開倉開櫃日爲始，依限比追完足。⁵由上可見一條鞭法行後，各縣的征收期限並不一定比原日的期限少得許多，但比較整齊劃一。

二、征收上管理的合併

除了征收期限的合併以外，關於征收上的管理亦有合併

1. 明朱健古今治平略，明代田賦，及明章潢圖書編卷九十，一條鞭法。
2. 萬曆大田縣志卷九輿地志。
3. 崇禎鄧川州志卷五官師志里老。
4. 萬曆武進縣志卷四征輸。
5. 萬曆嘉定縣志卷七田賦考下知縣李實坤申議六事。

的趨勢。如南直隸蘇州府嘉定縣舊例以糧長主辦京庫錢糧，又有掌收的人，名曰「折白收頭」，另有「稅糧縣總」負總計的責任；又以里長主辦均徭里甲，掌收者名曰「均徭收頭」，又以「均徭縣頭總」負總計之責；此外又有「練兵書手」總理練兵餉。以上京庫，里甲，均徭，兵餉等項，本來都同出之於民。但名目多端，便可以多立冊籍，以便作弊。且各由一人主辦，責任毫不集中，於是挪借侵吞的弊病叢生。至條鞭法行後，將各項錢糧制爲定額，作循環簿¹一一以收之，登載每日收數與放數各若干，互相對驗，使一目了然。征收保管之責，完全由官府付之於吏目，集中管理，不再由糧長里長分別的主辦。²又如南直隸鳳陽府壽州霍丘縣在萬曆元年已行一條鞭法，但馬價，草料，軍餉等銀，另立櫃頭征收，頭緒多端，小民完納不便。至萬曆二十二年始議將前銀合一，總歸條鞭征解。³關於征收解運賦役，從由民間負責，改到由官府委派胥吏負責，這一點我們在後面還要討論。

III. 用銀繳納

合併編派，合併征收，爲一條鞭法主要的內容。但一條鞭法還有兩點值得我們注意的：其一賦役各項的繳納，以銀爲主要的支付手段，其二自行條鞭法後，賦役的征收，與解運，逐漸由民間轉移到由官方負其大部分的責任；役的雇募，改爲由官

1. 所謂循環簿，就是按照賦役全書款項，以緩急定其先後，按月循環徵收的本子。

2. 萬曆嘉定縣志卷七，或天下郡國利病書卷二十江南八田賦。

3. 萬曆霍丘縣志第四册食貨。

府負全責。

一條鞭法用銀去支付賦役上的義務，其在社會經濟上的關係甚為重大，它的發生的理由，與發展的經過，及其實行後的利弊，我們將另有專文討論。在這裏我們僅約略的指出一條鞭法用銀的實際狀況，並說明它在征輸期限及征輸手續上所引起的重要變遷。我們首先要明白，一條鞭法雖然以銀為主要的支付手段，但各州縣在實施的程度上各有不同。有些州縣的夏稅秋糧，以至徭役各項都已經全部折銀，但亦有些州縣起運折銀，而存留仍用本色的；亦有存留中一部分折銀，但仍有一部分用本色的。此外亦有銀錢兼收的：收銀以供起解的款，收錢以供本地衙門支放的款。¹種種情形，各地不同。不過普遍說來各地是以銀為主要的支付手段而已。

用銀一點，對於征收期限有甚麼影響呢？我們在前面已說過，一條鞭法行“總收分解”的辦法，將昔日各項賦役原本是各在不同的期限內征收者，今混一征收之，先貯存於官府，遇有應用時，再分別起解。這種辦法之所以能夠成立，是與用銀有密切關係的。往日征收本色，即如夏稅麥農桑絲，與秋糧米等項其收獲的期間，各自先後不同，故難以一同征收。又如徭役項內有些是屬於經常性質的差役，有些是臨時僉募的差役，故亦不能同時征發。但自用銀以後，這些分別的重要性，便逐漸低減。國家所征收的是銀，人民所繳納的是銀。田賦的征

1. 崇禎雲南鄧川州志卷五官師志，及天啓鳳書卷四賦役篇第二，補納聽投糧納錢之便。

輸，從此可以同農作物的收穫期不一定發生很直接的關係。至於往日力役的提供今皆用銀輸納，一切臨時性質的差役亦得從先已收存在官的役銀項內支給，故亦無須紛紛各立期限的必要。所以舊日各項賦役各指定在某某期間內分別征收者，今得通為一起混合的征收，換言之即不以賦役項目為分期征收的標準，故征收期限得較為整齊劃一。至於一條鞭後仍分多少期限，我們在前面已說過，今不再述。用銀對於收解手續上的影響，詳下數節內。

IV. 征收解運制度上的變遷

一、民收民解的制度及其流弊

自行條鞭法後，有許多地方都從民收民解的制度改為官收官解的制度。所謂“收”，指征收而言，這裏又可分為催征與收受兩步驟去討論，催征亦名“比卯”；解則指解運而言。洪武初年定州縣征收稅糧，以里甲為單位，一里中各戶的稅糧由甲首催征，花戶上納，里長收受，又由里長負責總彙解運於官府。又有好些州縣，以納糧萬石上下的地域為一區，區內設立糧長，管理收解一區內的稅糧。糧長的人數，多少不一定。有一區祇立一個的，亦有一區設立正糧長一人，副糧長若干人的，皆由民間僉選田多的戶充當。因糧長負責收解的稅糧比里長所收解的為多，故在有糧長的地方，其催辦稅糧的手續，是由糧長督併里長，由里長督併甲首，甲首催督納稅人戶繳納。及至糧戶繳納完畢，由糧長點看稅糧現數，率領里長並運糧人等運赴中央或地方各倉庫。撮要言之：糧戶繳納稅糧，是由甲

首催征，由糧里長收解，而非由糧戶直接輸之於政府。所以這是一種間接征收制度。故當人戶有逋欠稅糧時，官府便責成糧長或里長，代為補足。以上糧長，里長與甲首，雖皆由官倉派，但都選自民間，且是在民間執役，所以這個時期又可以名曰「民收民解」的時期。解運稅糧的人員，各地通常皆有專稱，如名曰：「大戶」，「解戶」，「解頭」，「頭役」等，這些人員或即為糧里長人等，但有時亦另由專人充當，皆為民役。¹

民收民解的制度，到了後來，發生流弊甚多。一方面官府需索過重，又管守倉庫的役吏，亦動加留難或勒索，以致糧長里甲皆賠累不堪，或至破產，或至逃亡。另一方面，則糧里長利用他們優越的地位，向小民下戶剝削。我們僅舉糧長一役為例。如在洪武十八九年間（1385—1386），即在設立糧長十三四年以後，我們便看到不少關於糧長營私舞弊的罪狀，他們或將自己應納的稅糧，分派於各糧戶內，糧戶少有不從，便倚官挾勢，臨門吊打。²或則倚恃官威，巧立稅目，多科小民，如糧長金仲芳擅立各種稅錢，至十八項之多。³或者妄奏水災，以圖減納稅糧，又以荒地作熟地，以熟地作荒地。⁴種種弊病，難以盡說。而州縣官吏又常與糧長為難：或將糧長不許管領本都鄉村納糧人

1. 以上參看皇明制書戶部職掌卷三，萬曆會典卷二十九徵收，及明史卷七十八食貨二賦役等書。

2. 洪武十八年御製大誥，設立糧長第六十五。

3. 洪武十九年御製大誥續編，糧長妄告叔舅第二十，糧長金仲芳等科數第二十一，糧長羅仲亮害民第二十二，鄉阿仍害民第四十七。

4. 大誥續編，糧長妄奏水災第四十六。及洪武十九年御製大誥三編陸和仲羽黨第八。

戶，調離本處；或將地方犬牙相錯，使一區內稅糧不是一萬石之數，以爲沮設糧長之計。¹以故糧長一役，時設時革。至宣德四年（1429）朝廷令江南府州縣官督察各屬糧長，凡有倚恃富豪，交結有司，承攬軍需買辦，移用糧米，假以風濤漂流爲詞，重復向糧戶追征者重加究治。又如宣德五年周忱初履江南巡撫新職，時諸縣收糧無囤局，糧長卽家貯之以致稅糧積逋甚鉅，忱至始加改革。但在正德元年（1506）政府又下令嚴禁糧甲里長不許仍前私家折收糧米，作弊侵欺小民。²可見私收的弊仍甚普遍。

二、官收官解制度的成立

1. 人民直接輸納與官收

爲免除中間人從中侵蝕起見，多數的一條鞭法都規定了一條鞭法施行以後，大部分的田糧都已改爲用銀繳納，所以我們應先討論關於征收銀的設置。一般的辦法，是在州縣衙門前或其他公共場所設立銀櫃（亦名糧櫃），每屆開征日期，由官派人監督，聽由糧戶自包封銀兩，於紙包上自填里甲姓名銀數，親手投入櫃中。不再由里長甲首人等代輸。投櫃以後，由官給以收票。這就叫做“自封自投”制度。人民的輸納，卽爲

1. 大誥三編，臣民倚法爲姦第一，大誥續編常熟縣官亂政第四十九。

2. 參看萬曆會典卷二十九征收，及明史卷一五三周忱傳。

官府的收受，所以直接輸納於官的制度，即爲官收制度。糧櫃的數目，各地所設不一。或僅設一個亦有因各區各倉之不同，或各項銀兩之不同，而分設兩個，以至十個不等。又有按照各里甲都圖或各倉口，於櫃面上分爲格眼，使輸納時各依格眼投入，不致相紊亂。監收的人員，通常名曰“櫃頭”，或以吏書充之，或以糧長里甲人等充之，或以吏書會同糧里長充之。秤銀時用官定法馬，由監收人秤稱，亦有由花戶自秤的，辦法不一。各項手續完畢以後當即由監收人員等將所收銀兩送存官庫，所以雖以糧里長充當監收人員，但他們僅居於襄助經收事宜的地位，仍爲官收。自封自投的好處，可以免去吏胥或里甲人等需索挪移及多加火耗或換封抵假之弊。以上爲輸銀的辦法，至於輸納米麥本色的，亦有改爲由糧戶直接上倉的；但直接輸納本色者不如直接輸銀的普遍罷了，由此我們可以知道人民得直接輸納，是與用銀有密切關係的。¹ 關於“催征”一方面，我們知道多數州縣仍由里甲經催，但亦有不用里甲的，如揚州府高郵州興化縣裁革甲首催征，不過興化縣裁掉甲首以後，是否改由官府的吏役催征，因縣志不載，無從得知。²

1. 參看萬曆大興縣志卷九輿地志，萬曆交河縣志卷三賦役志，萬曆榆次縣志卷三賦役志，萬曆興化縣志卷三人事之紀中，萬曆嘉定縣志卷七田賦考下，萬曆靈丘縣志第四冊食貨，萬曆懷遠縣志卷一藉稅，天啓鳳書卷四賦役篇第二輸納廳投櫃納錢之便等書。

2. 萬曆興化縣志三卷人事之紀中云：「萬曆元年奉行一條鞭事例，…至十八年…又甲首催征，科索勞擾，下鄉雞犬一空，民甚苦之，申允裁革，…」

2. 官解（用銀與官解的關係）

關於“官解”的辦法尤為盛行。如正德六年戶部右侍郎叢蘭上言陝西起運糧草數為大戶（按即糧里長人等）便車，請委官押送。¹可見以糧里長主解運的制度，已起動搖。又在萬曆二十八年南直隸蘇州府嘉定縣知縣韓浚行官解法。²萬曆三十六年（1608）江南一知縣王應乾申請革除糧長，改為官解。³萬曆四十五年山東濟南府泰安州新泰縣革糧頭為官解。⁴天啓二年（1622）以後浙江衢州府賦役全書亦定以官解為法，不用民解。⁵在崇禎六年（1633）正月御史祁彪佳上疏言河南巡按李日宣行官收官解法，中州便之，請推行之於天下，帝嘉納之。⁶由以上數例，亦可知行官收官解的州縣愈來愈多了。

解運的員役，其身分的高低，是與其所解銀兩數目的大小，成正比例的。如揚州府高郵州興化縣萬曆以後起解錢糧，三百兩以下用吏，三百兩以上用官。⁷又萬曆二十一年南直隸應天府句容縣知縣陳某盡革一切頭役，立官解法，多則以官，少則以掾（即佐貳官的通稱），其或最重鉅而官所不及兼轄者，則

1. 明史卷一八五叢蘭傳。

2. 郡國利病書卷二十江南八嘉定縣條役。

3. 劉淇田甲論（清朝論策類編政治論三）。

4. 萬曆新泰縣志卷四食貨志。

5. 天啓徐州府志第八卷國計志官解云：「賦役全書定以官解為法，誠以民解則水脚祇是空名，官解則水脚必須實付。」又因為「水脚費於途中，而衙門有需索之常例」的緣故。

6. 祁彪佳祁忠憲公遺集卷一陳民間十四大害疏。

7. 萬曆興化縣志卷三人事之紀中。

命胥吏爲轉運。¹ 又如崇禎元年北直隸順天府霸州文安縣知縣唐紹堯蒞任之初，首先革去大戶，定爲官收官解，而以“耗銀”所入供雇募、傾銷、脚價等項的費用。領解的規程：一百兩以內差民壯，二百兩以內差快手，三百兩以內差省祭，五百兩以內差典史，一千兩以內即以主簿領解。此外另差糧房書役一名，協同起解。² 以上民壯快手等等，都是官府的差吏，所以可以說是完全的官運。還有部分的官運，即銀兩數目較大的款項由官運，數目較小的款項由民運。如浙江紹興府會稽餘姚各縣的辦法：銀至五百兩以上差佐貳首領官，三百兩以上差殷實候缺吏，一百兩以下差殷實糧長。俱不許貪收頭解戶等項名色。³ 由民運改到爲官運，固然是因爲里甲人等日趨腐化，以致整個制度的日趨沒落，無法再將解運的重責付之他們的手上。但亦因爲稅糧改折了銀，輸運的手續簡便得多，所以官府有能力去辦理這樁事體。以前征收本色，在輸運上確是一件極笨重煩難的工作，非借重民間的力量是不成功的。例如永樂二十年（1422）二月命英國公張輔等議北征餽運。凡用驢三十四萬，車一十七萬七千五百七十三輛，挽車民夫二十三萬五千一百四十六人，運糧凡三十七萬石。⁴ 這裏所舉的例子，雖然在明代初年，且爲運糧出塞外，所費定必多些。但以這些人夫車輛牲畜，纔能運糧三十七萬石，很可充分表出當時運輸

1. 郡國利病書卷十四江南二句容縣官解應。

2. 崇禎文安縣誌卷四貢賦誌門銀。

3. 萬曆會稽志卷七戶書三條役下，清康熙餘姚縣志卷六食貨志。

4. 明史紀事本末卷二十一親征漠北。

技術的粗糙。又如成化八年（1472）延綏巡撫余子俊上疏言：運輸於河套的米豆值銀九十四萬兩，草六十萬兩。每人運米豆六斗，草四束，應用四百七萬人，約費行資八百二十五萬兩。¹這裏動不動便使用幾十萬或幾百萬人去轉運糧草，所須負責管理的人員的數目，亦必很可觀。倘若由官府派差役去押送，這筆費用亦就很可以的了。

三、官收官解的手續的說明（附庫藏及傾鎔銀兩事宜）

所應注意：行官解制度的州縣，不一定便行官收；行官收的州縣，不一定便行官解。前者的例子，如北直隸保定府自嘉靖四十年（1561）以後，關於起運錢糧的處置，已改為官解；但征收方面，則於隆慶三年（1569）議行以里甲中的田糧最多的戶為「社頭」、「甲首」、「戶頭」等，分別主持催征及收受各該里甲內各糧戶的銀兩，又於全縣分設“櫃”若干，以收貯糧銀，亦擇社頭中之富厚者掌之，更番類解於縣，故仍為民收制度。²後者的例子——即行官收而不行官解的州縣，如南直隸徽州府績溪縣，納銀雖聽納戶自封投櫃，且不許里長兜攬先行代納，但解運稅糧，仍僉糧長等役，故為官收民解制度。³完全官收官解的州縣，得以隆慶初年浙江紹興府餘姚及會稽等縣為例，今將這幾縣奏行條鞭法時關於征收及解運稅銀的規定，作一詳

1. 明史卷一七八余子俊傳。

2. 萬曆保定府志卷十九戶役志。

3. 萬曆績溪縣志卷三食貨志歲役。

細的介紹，庶可作一般州縣收解手續的說明：以上餘姚會稽等縣，每縣將其境內人丁田地的科則照一條鞭法編定銀數以後（參看第33頁），即行照數備細造冊一本，開寫榜文一道，申送各分守道查覈明白，果無差錯，用關防印記發回。然後一面將榜文張掛，曉諭百姓通知，一面查造冊籍，逐戶填給“由帖”（即通知單），用印鈐蓋，差各該里長甲首人等（亦名里遞）分給各甲人戶，照帖承辦，依期赴納。到了收納的時候，每縣查照由帖，造“收納文冊”一本，用印鈐蓋。置立大木櫃一個，上開一孔，其作法使銀兩可入而不可出。酌量縣分大小，里甲都圖多寡，設立簿櫃，縣小者止一簿一櫃，大者作二簿二櫃，或各三四不等。每櫃即選擇實歷史中的勤慎者一名及糧長中的殷實者一名，相兼經收。每次即給“收票”一百張，私記小木印一個。木櫃設立於縣堂上，聽令各該里遞帶領納戶親赴交納。先由吏與糧長公同查對簿內及由帖內所載，納戶本名下丁糧及折銀數目實該若干，相同無差。隨即驗銀成色足否，兌銀數足否，眼同納戶包封，上寫某里某甲納戶某人銀若干。仍着納戶將簿內本名下填寫某月某日交納足數訖，下註花字為憑。吏同糧長將納完銀數填入收票內，某月某日吏某人糧長某人公同驗納訖，亦註花字為憑。銀令納戶自行投入櫃中，並不許吏與糧長經手。如有加收重稱，刁難勒索者，許即時稟告究治。每十日掌印官同管糧官及經收吏役糧長開櫃清查一次，照簿對封包，照封包驗銀。如果無差，總算共該銀若干，拆放在一處，每百兩權作一封，暫寄官庫，另貯於一匣，以待臨解時傾錠。另置印簿一扇，登記每次清查銀數。又行另選吏一名，糧長一名，

如前經收，十日清查一次。如遇某項錢糧應解，將前寄庫銀兩，照簿內收過日期挨次順支若干，應貼解運路費若干，當堂傾錠，封付佐貳首領官，或候缺吏，或糧里長管解（參看前第59頁），不許再僉“收頭”，“解戶”等項名色。仍查照貼解銀數，給與管解人使費，使解送至府，轉文呈布政司交納，限期取獲批收，回縣繳錠¹。

但在同一州縣內，因稅糧有本色與折色的不同，故兩者收解上的處置方法亦不一樣。如南直隸鎮江府其本色的部分是行民收民解制，折色部分則行官收官解制。今更詳為敘述其征解庫藏及傾銷銀兩各項事宜，以補前節之不足，本節倘與前節並觀，對於當時各縣征收的大概，當可得其大半了。據府志所載：本色漕糧及南京倉糧各項，由糧長負責收解，故為民收民解制度，無足多論。至於折色及徭里銀各項，則於縣堂設櫃收受，納戶親自投櫃，不得令糧里長包收。納銀聽用散碎，不必拘於傾錠。每區各設一櫃，每櫃各設“收頭”一名掌管，驗收銀兩。收頭至晚上結一總數報官。在收銀的次日，即由收頭自行拆封，如係解部銀兩，則應傾銷成錠，並不得延久。若係兵餉軍儲或本地歲用者，可不必傾銷，即將所收銀兩貯庫，聽候起解。收銀與解銀，分別各用兩種官定法馬秤稱。傾銷時用解銀法馬秤兌。官府止不時清查法馬有無弊端，及摘發收頭多勒增耗的弊病，不許干與收頭拆封之事。各屬征完各項銀

1. 萬曆紹興府志卷十五田賦志二，清康熙餘姚縣志卷六食貨志，及萬曆會稽縣志卷七戶書三徭役下。

兩每五日一次報府。候府委定解官，即行該縣掌印官公同佐貳一員，將收頭貯庫銀兩取出，用原發解銀法馬，當堂秤兌明白，即於批文內明開某項銀若干兩，計若干錠，每錠重若干兩，同原發解銀法馬，一併封付委官，仍撥兵壯護送解府，本府公同府佐一員，將解到銀兩就用該縣解銀法馬，當堂秤兌，如有銀色不足，或數目短少，止許行文該縣明白換補，不許拘收頭赴府，致滋別弊。至於解部銀兩，亦如解府的一樣，俱止選委職官管解；如官不足，則用殷實忠厚吏管解，不許仍用糧里長收頭人等。由上可知為完全“官解”制度。至於征收方面，是由收頭主持，收頭雖然是僉自民間，但在官府服役，即為官府的差吏，故征收方面，亦是“官收”制度。¹

V. 各種徵收單據冊籍的設立

末了，要附帶提及，自行一條鞭法後，各種賦役冊籍，燦然大備。此亦為一時風氣所趨，值得注意的一種現象。原來明初的黃冊及魚鱗圖冊，體製完備，已為歷史上所稱道。自行條鞭，一切賦役皆有制為定額之意。於是各地紛紛設立碑記冊籍等物，以刊載額數，冀求以後額數不致再有提高。或在州縣公署勒石為記，或為刊刻成書。如北直隸滄州有所謂「畿南條

這些冊籍
也可說
冊籍之
用
不
合

1. 以上參看萬曆鎮江府志卷十二賦役志及萬曆武進縣志卷四錢穀征輸。有些州縣原本以民役守倉庫的，到後來亦更澈底的改用吏守之，如嘉定縣於隆慶間罷斗級守倉，罷庫子守庫，皆以吏代之。（郡國利病書卷二十江南八嘉定縣備役）。

鞭賦役冊」¹徽州府績溪縣有：「條鞭書冊」。²此種冊籍，至明末已甚流行。如崇禎十年四月二十七日開御前會議，計畫軍餉事宜。當時要查看各處存留錢糧，乃由內廷發下“條鞭赤曆書”一帙又七冊，諭令戶兵二部，細查回奏。³所謂赤曆，乃存於官的冊籍，使糧戶自登所納數，上之布政司，編訂成冊，以便於檢閱者。如北直隸河間府的“赤曆簿”，定每里造一扇，於每丁名下填註每人一丁該科銀若干，每各項田地一畝該科銀若干，通合總數，令花戶分四季完納，按其緩急註定次序。赤曆簿先送府磨照無弊，然後發縣追徵。⁴又南直隸淮安府有“征銀赤曆”。⁵山東萊州府等地有“赤曆由票”，即為根據赤曆所造的由票。⁶

所謂「條鞭賦役冊」，亦名「賦役全書」。全書的編製，以一省或一府一州縣為單位，其體裁：先列丁地原額，次逃亡人丁及拋荒田地數，次實徵數，次起運存留，起運分別部寺倉口，存留詳列款項細數。招徠人丁及新墾地畝兩項，則續入冊尾。賦役全書定十年一編，它的第一次纂修，約在萬曆十年前後。⁷

1. 萬曆滄州志卷三，田賦志。

2. 萬曆績溪縣志卷三食貨志。

3. 楊嗣昌楊文弱先生集卷四十三召對紀事。

4. 萬曆交河縣志卷三賦役志。

5. 天啓淮安府新志卷十二貢賦志二，及清半廷選吳情忠纂修淮安府實錄備草卷六賦役。

6. 例如萬曆萊州府志卷三田賦，萬曆沂州志卷三田賦。

7. 崇禎元年(1628)七月戶部纂修賦役全書，尚書畢自嚴上條議云：「看得賦役全書，肇自行條鞭法始，距今已四十五年矣。」(清孫承澤春明夢餘錄卷三十五)從此推之，全書最初編纂於萬曆十一年(1583)；又從此可知條鞭法與全書的關係。

又據浙江常山縣志所載：萬曆十三年刊刻欽定兩浙賦役錄（亦名“全書”）。¹大約全書的編製，盛於江南而略於江北，如畢自嚴查報工部料價錢糧疏所言：「江南止憑賦役全書，江北並無可憑。」²可以為證。全書的內容，至萬曆中葉後已漸趨紊亂，時各地的條鞭法亦漸破壞了。³

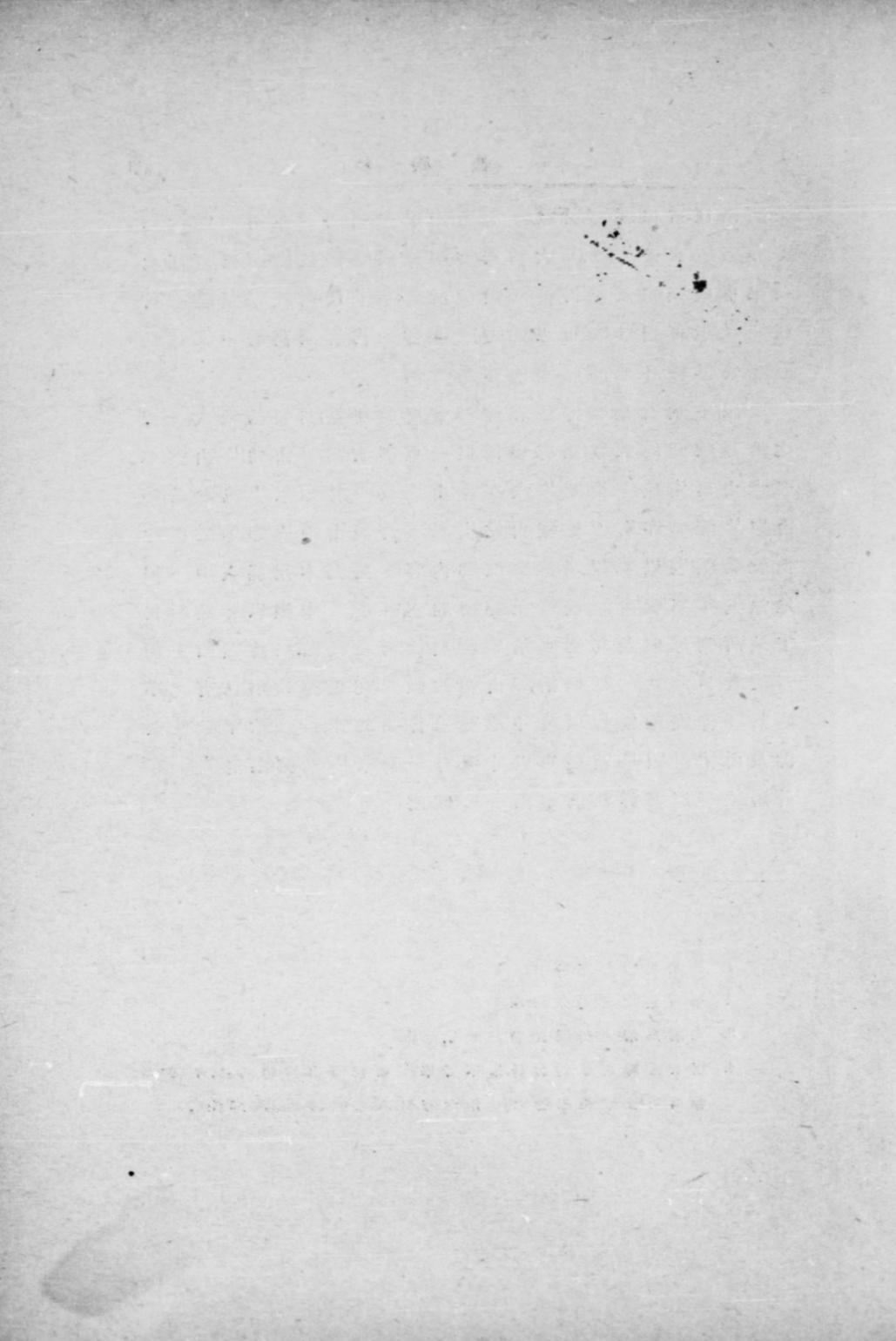
以上賦役全書等，是存貯於官府的冊籍；其頒給於人民，用之於徵收時的單據，原有多種，但最重要者為“由帖”，由帖亦名“由票”，或“由單”，或“青由”，或“易知單”，或“易知由單”等。亦有“條鞭由帖”，及“合同由票”等等的稱呼。由帖的編製，以一州縣為單位，其內容：開列本州縣上中下則地畝人丁正雜本折錢糧及存留起運各項。末綴以各該戶內丁地所列等則及其所應納的數額，於開徵稅糧以前頒給各花戶，使人戶到期如數輸納。由帖的設置，在正德初年已有之，不過到了條鞭法施行以後，各地更為普遍的施行。⁴除了賦役全書及由帖兩種最重要的以外，還有“長單”，“循環簿”，“會計冊”等等，其詳我們不能一一敘述。

1. 萬曆常山縣志卷八。

2. 畢自嚴度支奏議冊庫一。

3. 參看萬曆黃岡縣誌卷三田賦志。

4. 關於當時由單的材料，舉不勝舉。如條鞭由帖的式樣，可以參看萬曆會稽縣志卷六。作者將另有專文討論易知由單。



津通鐵路的爭議

吳 鐸

津通鐵路是天津和北通州間的一條鐵路。這條路雖則並未築成，但自光緒十四年（1888）經李鴻章等人倡修之後，牠所引起的倡贊者和反對者的爭議卻極激烈，而且所牽連的範圍也廣，對於後來我國鐵路事業的發展有極大的影響，我們不應因牠沒有築成，便忽視了牠。

我國鐵路之議始於同治三年（1864），¹為時不為不早。但最初的發動完全出自西人。至於我國人士，則因風氣未開，見聞未廣，最大多數根本不識鐵路為何物，對於鐵路的利害自然更加不知。因此，經過了二十餘年，一般人對於鐵路總是疑懼交加，即偶遇一二明達之士倡言興修，也無不橫加阻梗，甚至連已經修成的吳淞鐵路，也設法收回拆毀，²其頑梗的程度可見

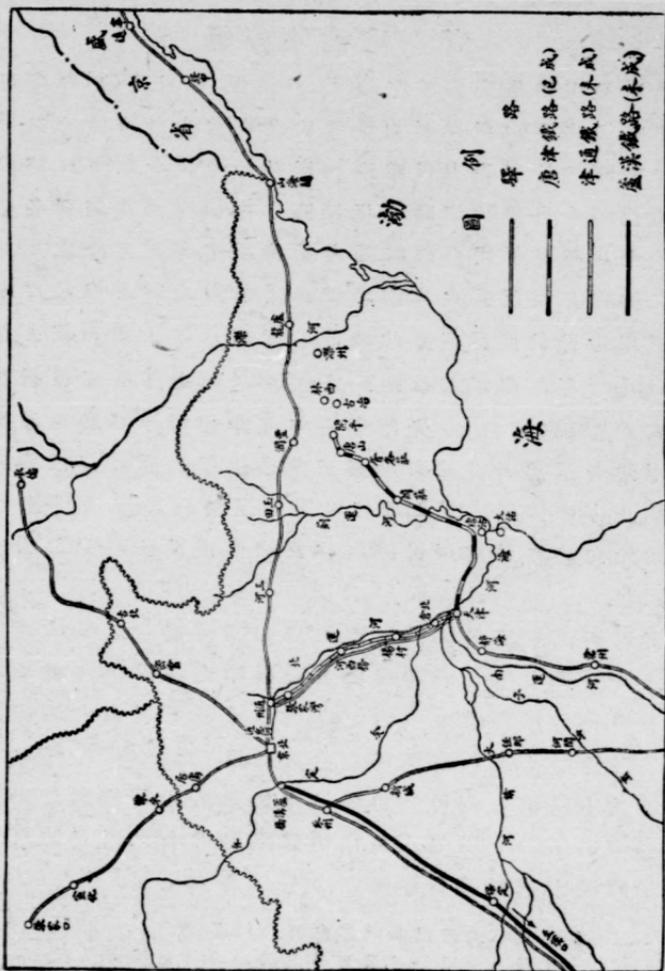
1. 英人 MacDonal'd Stephenson 於是年來華倡修鐵路，國人無應者。詳見 Richard C. Rapier: Remunerative Railways for New Countries, Appendix IV. 及 P. H. Kent: Railway Enterprise in China. Ch. I.

2. 吳淞鐵路由居留上海的洋商集資倡修，自上海達吳淞口，長約九英里，成於光緒元年十二月，毀於光緒三年九月。詳見 Kent: Railway Enterprise. c. 1. II.

一斑了。治我國鐵路史者多以自同治初年起至光緒二十年（1894）中日開戰時止為鐵路史的第一時期，而以守舊派的妨阻為這一時期的特點，¹ 確乎是有見地的。津通鐵路恰在這個時期的末葉經人提倡其為一般守舊份子所阻梗，自不待言；同時，倡修的人因於鐵路的利害知之已稔，也異乎尋常地堅持不屈。因此，便演成一場空前的激烈的爭議。這場爭議在上述時期內算得是最大的了，同時，也是最後的。因為經過這一場爭議之後，津通鐵路本身雖未修成，但政府已明白宣布鐵路為國強要策而且着手籌建一條更長更重要的蘆漢鐵路（詳見後）。自此以後，鐵路應否興修這一爭論得很久之根本問題完全解決，不容再事辯論。築路的風氣賴以大開，我國鐵路發展史的第一時期也就隨即趨於結束。從這幾點我們很可看出這場爭議的重要性來。本文除將這次爭議的經過和內容敘述外，並將牠的背景和牠所產生的影響也檢討一番。希望讀者於讀過本文後，不但對於這次爭議的本身得到澈底的了解；而且可以藉此略知我國整個的鐵路事業，在牠的最初段的發展史上是經過若何的艱難周折纔達到成立的地步；同時，還可以窺知在若何的社會環境中纔有這等艱難周折發生：

1. 日人馬場嶽太郎於所著支那經濟地理誌交通全編第三編中將我國鐵路沿革，分為四期，而以同治三年至光緒二十年（1864—1894）為第一期，名之曰“鐵路布設妨礙時代”。我國國寶麟氏將我國鐵路歷史分為六時期，以同治五年至光緒二十年（1866—1894）為第一時期，謂之為“士夫守舊，排斥新法，雖有賢豪主持，小試其端，而阻力迭起，終於無濟之時期也。”

京津附近交通略圖(光緒十五年1889)



壹 爭議的經過

津通鐵路是唐津鐵路(唐山天津間的延長線(參閱頁69京津交通略圖)。所以要知津通的由來,當先知唐津的略史。唐津鐵路的始基是唐胥鐵路。唐胥於光緒七年(1881)築成,是中國第一條自建的鐵路。這條路自唐山煤井起,至胥各莊止,長約十八華里,係開平鑛務局出資興辦,本專為運煤之用。倡修之始,因廷臣反對火車,所以鑛務局聲明以驢馬拖載車輛,不用機車;這樣纔獲得朝廷的准許。光緒八年,工程司英人金達(Kinder)利用舊鍋爐改造一小機車,又經過了許多波折,唐胥纔成為“機車鐵路”。光緒十一年,直隸總督李鴻章因鑛局運煤不便,奏請將唐胥鐵路展築至蘆臺附近的閻莊,直抵蘆運河邊為止;奉旨依議。鴻章乃另組開平鐵路公司,招集商股250,000元,先向鑛務局將唐胥鐵路收買,然後由胥各莊接造新路,以達閻莊。十二年興工,同年工竣。光緒十三年(1887),二月總理海軍衙門以鐵路關係北洋的海防至為重大,又接到天津司道營員的請求,遂奏准:將唐山至閻莊的商辦鐵路向南接到津沽一帶;先由閻莊修至大沽北岸,長八十餘里;再由大沽修至天津,長百餘里;所接新路統稱為津沽鐵路。是年開平鐵路公司改組為中國鐵路公司,於秋間將津沽鐵路的路線測量完畢,旋即籌備開工。十四年八月,津沽鐵路告成,合之舊有的唐山至閻莊的鐵路,統稱為唐津鐵路,共長二百六十里。¹

1. 本段參考交通部鐵道部交通史編纂委員會:交通史,陸政院,第一卷,頁一一至一二,又頁四四至四五;清史稿交通志一; Kent: Railway Enterprise, pp. 22-77; H. B. Morse: The International Relations of the Chinese Empire, Vol. IV. pp. 78-79.

以上是唐津鐵路的路史。本文敘至此處，應當附帶地說明：這條路的成功完全是由於李鴻章一人之力。唐胥和胥園皆係李鴻章以直隸總督的資格奏准興修。光緒十一年，海軍衙門成立，鴻章奉旨會辦海軍，旋於十二年奏准將鐵路事務劃歸海軍衙門辦理。¹自此以後，鴻章又以會辦海軍的資格管理路務了。津沽鐵路以及後來的津通鐵路都是由海軍衙門出面奏請興辦，而實際上的主持人則是鴻章。這一點極關重要，不可不加以注意。

現在再說津通鐵路的緣起。津通鐵路的倡議最初似發動於中國鐵路公司的股商。光緒十四年九月，津沽鐵路既成，中國鐵路公司的股商陳承德、吳廣濟及樂賢堂、植德堂等因見生意盛旺，便稟求司道轉稟直督李鴻章咨呈醇親王奕譞²及海軍衙門，准其接造天津至通州鐵道，以求推廣營業。稟中敷陳修築津通鐵路的利益有五，其大意如下：³——

1. 衆商願於每年應得的股息內先提一成之一捐助海軍餉需，於海軍經費不無小補。
2. 用鐵路運漕糧，可免去剝運時偷竊受潮諸弊；用以運輸其他公家物件，亦皆費省而迅速。
3. 鐵路路基高如堤岸，如遇運河風河水漲，足資屏蔽；橋梁水澆所在，又可疏消水勢。
4. 每逢伏秋多雨，京津間水陸交通遇阻；有鐵路則可利商旅，且可開拓沿路小民的生計。

1. 交通史，路政篇，第一冊，頁七三。

2. 是時奕譞當國，且奉命總理海軍事務，所以鐵路事務須經他的舉劃。

3. 原稟載在申報，光緒十四年九月二十五日，“鐵路稟稿照登”一條。

5. 每遇夏秋漕忙之際，對於華茶運往俄國便利很多。

此稟經司道轉遞後，李鴻章隨即轉咨總理海軍衙門，並致函醇親王奕譞，請為代奏。¹ 十月，海軍衙門據稟奏請准許接造由津至通鐵路，以廣利益。二十七日，奉皇太后旨，依議。² 津通鐵路的緣起大致如此。

津通鐵路既經奏准，當局乃積極進行測量招股等務。十四年十一月，鴻章派員赴通州查看路徑一次，旋據稟稱：津通鐵路線應由天津鐵路盡頭經陳家溝渡運河，至西沽，歷浦口，楊村，河西務，張家灣，以達通州（見頁69路圖）。十二月十七日，又派員自津至通，覆勘路徑，樹立木桿標明。³ 同時，鐵路公司在天津及上海招集股份，每股定為天津行平銀100兩，或上海規元銀105兩。⁴

鐵路當局正在如此積極進行，不料京僚中之反對鐵路者大加嫉視，紛紛諫阻。一場爭議就此肇端。光緒十四年十二月，御史余聯沅奏陳修路五大害：一、害舟車，二、害田野，三、害根本，四、害國俗，五、害財用；請朝廷毅然停止。同月十八日，御史屠仁守、吳兆泰會奏：鐵路非其人不可開，非其地不可開，至密邇京都的通州，更是萬不可開，請速停止此舉。同日，御史張炳琳、林步

1. 李文忠公全書海軍函稿卷三，海軍照章定議並籌津通鐵路函，光緒十四年九月初九日。

2. 交通史略政篇第一冊頁四五。

3. 李文忠公全書海軍函稿卷三，鐵路取恩相國徐尚書函，光緒十四年十二月二十二日。

4. 參考天津鐵路公司招股啓。（載在中報，光緒十四年十一月初二日）

青、給事中洪良品會奏：鐵路一開則近畿險要盡失，雖有百利，不能償此一害；請飭庭議，熟籌利害。御史徐會澧、王文錦、李培元、曹鴻勛、王仁堪、高釗中會奏三事；其一係請停止津通鐵路，改在山東的德州、濟寧造路，以通南北河運。同月二十一日，尚書翁同龢、孫家鼐會奏：鐵路可試行於邊地，不可遽行於腹地；宜暫緩津通以昭慎重。禮部尚書奎潤與九卿講官等二十三人會奏：津通百姓呈訴鐵路侵害廬舍墳墓者已達二三百起，事關國本民心，即使利多弊少，亦當立予停止，以維國本，順輿情。倉場侍郎游百川奏：古設關隘，所以便行旅，亦所以防奸黨；今鐵路一開，則惟其戎車是利，應請勿予施行。內閣學士文治奏：修路有六害，應請降旨停修，並永遠不准臣工再言鐵路。大學士恩承、尚書徐桐、侍郎孫毓汶亦皆專摺諫阻。¹數日之間，朝臣上疏反對鐵路者竟如此之多，聲勢真是浩大。

十二月二十日，皇太后降旨：余聯沅、屠仁守、洪良品奏請停辦鐵路摺三件，徐會澧等摺內請停鐵路一條著海軍衙門會同軍機大臣妥議具奏。二十二日，又降旨：翁同龢等、奎潤等、游百川、文治奏請停辦鐵路摺片著海軍事務衙門會同軍機大臣歸入余聯沅等摺片，一件妥議具奏。²

此時，李鴻章正在派員勘測津通路線；一面，既有在京臣僚紛紛阻撓；一面，民間因恐鐵路占用田園墓地，間有向當局呈訴，

1. 本段參考交通史路政史第一冊，頁四七；及軍機處檔案：（以下簡稱軍機）屠仁守、張炳琳等、翁同龢等、奎潤等、文治等、奏摺共五件。

2. 東華續錄，光緒朝卷九二，十四年十二月。

請飭鐵路避讓園地者。¹於是京通一帶依靠漕運及一般舊式運輸業爲生的人乘機張大其詞，造作蜚語；以致民間謠言四起，人心不定；²士大夫爲謠言所惑，也便大爲張皇。恩承、徐桐致奕譞書至謂百姓因民地被占，遷怒洋人，欲焚洋樓以洩憤，³可見謠言之熾。鴻章遇此情形，深恐築路計劃爲之破壞，乃於十二月二十二日致函奕譞，謂公司勘定路線時已竭力繞避民田，其必不可避者，則出資購買，從來並未擾民，人民也未自擾；種種謠傳純係奸人造作，以鼓惑士大夫的聽聞。⁴同月二十八日，又致函奕譞，將京僚摺片中反對鐵路的各種理由逐一駁斥，並將海軍衙門前後奏設鐵路的緣由逐一覆述；請奕譞合奏，使皇太后和皇帝洞悉天下中外的真情。⁵爭議至此，已經達到最高潮了。

光緒十五年正月十四日，海軍衙門及軍機處會同覆奏，駁斥諸臣反對鐵路的議論；並請將此奏並廷臣各原奏發交沿江

1. 據李鴻章議鐵路駁恩相函，徐尙書函：呈訴鐵路者有天津人民王有慶求讓菜園；及候選調導于世葵求讓墳前餘地共兩起。又申報於光緒十五年正月二十一日追述津通路停工經過亦載：“……然鐵路工程業經暨標酒線，沿途各鄉村預備懸懼，深恐田園廬墓之當路者或難安堵，遂聯合三十六鄉紳耆赴京，具稟懇請保全，以免化離失所。”
2. 申報，光緒十四年十二月二十七日載：“通州修建鐵路，疊登前報。數日前，城內謠言四起，大略謂鐵路不便於民。近見煌煌憲示，黏貼鼓樓，人心始定。”
3. 李鴻章：議鐵路駁恩相函徐尙書函。
4. 同上註
5. 海軍函稿卷三，議駁京僚謬阻鐵路各奏函。

沿海各將軍督撫按切時勢，各抒所見，詳細議聞，屆時再折衷定議，以臻周妥。¹ 這是兩方爭持不下，轉求第三者公斷的辦法。清廷本很贊成修築津通的主張，且曾明降詔諭准其興修；對於在廷諸臣反對的言論，也曉得他們於海防機要素未究心，語多隔膜。祇因反對者衆，而且事關創辦，不厭求詳，便依照海署和軍機處的意見，於正月十五日降諭，將正反兩方的各摺片抄給慶裕（盛京將軍），定安（未詳），曾國荃（兩江總督），卞寶第（閩浙總督），裕祿（湖廣總督），張之洞（兩廣總督），崧駿（浙江巡撫），陳彝（安徽巡撫），德馨（江西巡撫），劉銘傳（臺灣巡撫），奎斌（湖北巡撫），王文韶（湖南巡撫），黃彭年（署安徽巡撫）等閱看；命各迅速覆奏，用備採納。

及各省大吏覆奏到京，贊成者有劉銘傳，反對者有卞寶第、陳彝、奎斌等十餘人；曾國荃、王文韶、裕祿、崧駿、德馨等皆模稜兩可。從這些人的覆疏，仍舊尋不出一條解決紛爭的途徑；只有張之洞於光緒十五年三月三日所上覆疏提出了一個調停辦法。之洞的覆疏請緩辦津通，改建蘆漢——自北京附近的蘆溝橋修起，至湖北的漢口鎮爲止；並說明津通有宜審者五，蘆漢則有八利；意在一面暫停津通，以和緩反對鐵路者的氣勢，一面倡修蘆漢，別開門徑，以發抒提倡鐵路者的主張。² 奏上，仍下海軍衙門；未幾，議覆：津通鐵路暫從緩辦，而蘆漢鐵路宜從蘆溝漢口兩端分頭試辦。議上，清廷下詔依允。³ 一場紛爭這纔止息。

1 李文忠公全集，海軍函稿卷三，海軍衙門軍機處會奏底。

2 參考張文襄公奏稿卷一七，請緩造津通鐵路改建蘆晉幹路摺。

3 清史稿文選卷一，及文選史路政篇第一冊，頁六〇至六一。

貳 爭議的分析

倡修津通鐵路者和反對此舉者的意見既大相反，所持議論也很紛紜。當時的最高政治當局尙且被這些議論弄得迷惑惑，無所適從，後世的人自必格外要覺得茫無頭緒。然而這些議論都是表現當時的執政者及一般士大夫階級對於鐵路的各種不同的見解的，對於我國方露萌芽的鐵路事業有左右其命運的勢力；而且每種議論又各有其政治的，社會的，或經濟的背景；實在不容我們忽視過去。因此，本文便不得不將這些議論細加分析，分爲（1）提倡者的理由，（2）反對者的詰責，及（3）倡贊者的反駁，逐項陳述於下，冀使讀者對於這些議論得一清晰的概觀。至於雙方的是非曲直，則暫不論及。

甲、提倡者的理由

海軍衙門議修津通鐵路的理由不一而足，但是最主要的不過是鞏固近畿海防一端而已。津通鐵路本是已成的唐津鐵路的延長線。這在前面已經說過了。光緒十三年，海軍衙門將唐津鐵路由閻莊展至津沽，其目的即在便於調兵徵餉，以鞏固北洋海防（詳見後）。迨津沽鐵路告成，乃推而及於津通；此乃繼往開來，目的仍前不變。所以光緒十四年（1888）十月，海署於奏請接修津通鐵路摺中說：

“……自天津至唐山鐵路一律平穩堅實……由此逐步經營，愈推愈廣，設有徵兵、運械、飛芻、挽粟等事，向之經年累月始克辦到之事，將見囑嚙可致長矣；向之驛站車馬供應繁重者，將見安坐而理矣。……是鐵路

洵爲今日自強之急務。”¹

後來，海署於光緒十五年正月十四日會同軍機處奏覆津通鐵路利害時，對於津通鐵路與近畿防務的關係更加詳明地解說：

“沿海設防，固須有精練之水師而後能戰，尤賴有精練之陸師而後能守。聖朝幅員廣大，超越前古；如欲令沿海各省逐處皆屯重兵，即使財賦所入足資供給，股敵以偏師相擾，我即須全力因應。長年不休，何以堪此？有鐵路則運兵神速，軫域無分，糧、餉、械不虞缺乏；注糧而客銳，守易而攻難。首善腹地有三五支精練大軍，直與沿海逐處皆屯重兵者無異。誠禦侮之良策，亦持久之良圖。”²

從上面所引的兩段看來，可見海署請修津通鐵路，係以鞏固近畿海防爲言。此外海署對於鐵路可以便漕運、通貨物、銷礦產、利行旅、便工役、速郵遞等等的利益，雖也曾附帶提及，但是並不着重。這因爲路務既歸海署經營，而北洋海防又係海署本分應辦之事，故以海防立言最爲得體。

乙、反對者的詰責

倡修津通鐵路者所持理由著重於海防一端，依今日的眼光觀之，似乎無可駁詰。但當時的士大夫對於鐵路有益於國防一節，根本不予承認，而且進一步認爲這是資敵之道。此外，他們還以爲鐵路能使小民失業，能使田廬墳墓被毀，能使金錢流入外洋，能使社會壞風氣，國家失人心。照他們看來，鐵路直是有百害而無一利，萬萬不可興修的了。現在且將他們的這些詰責逐一陳述如下：——

1. 總理海軍事務衙門奏摺。（見交通史路政篇第一冊，頁四六。）
2. 李文忠公全集，海軍函稿卷三，頁二六，海軍衙門軍機處會奏底。

一、喪失險要

津通鐵路能鞏固近畿海防，這是倡修者的惟一的重大理由；但是反對者的觀察則適得其反。依他們觀察：火車行駛便捷，利於運兵，固然是不錯的；但這並不見得有利於防務。他們以為：這樣的利器，設若一旦淪入敵人之手，被用以反逼我國，則洋兵朝發夕至，原有的陸地險要將完全喪失，害處真將不堪設想。反對派中持此論者極多。例如御史屠仁守、吳兆泰二人即曾合詞奏稱：——

“自京師至直沽，方將阻之以峻壘，限之以重關，猶恐不足深恃；若置鐵路其間，盡撤藩籬，洞啓門戶，風馳電走，朝夕可至，……設險守國之謂何？倘謂樞機在我，去其一二段，則敵不能行；姑無論成之於平時，毀之於臨事，敵不能行，而我且自擾，已為失計；萬一實詐虛驚，猝未及毀，而敵遽乘之，智者不暇謀，勇者難為力，豈不殆哉？”¹

此外，御史余聯沅也說：“鐵路一開，由津至京長驅直入，毫無阻礙，失王公設險之意，懈重門擊柝之防。”²御史張炳琳、林步青及給事中洪良品一致以為修築津通鐵路是“自潰其防，而為敵人施縮地之方”³；內閣學士文治則以為是“開門以揖盜”⁴。各人的措辭雖有不同，立意卻並無二致。從此可見：鐵路可以資敵是朝士用以攻擊津通鐵路的最普遍的一種理由。

1. 軍機：光緒十四年十二月十八日屠仁守、吳兆泰奏摺。
2. 李文忠公海軍函稿卷三，頁一六，關駁京師護阻鐵路各奏摺，光緒十四年十二月二十八日。
3. 軍機：光緒十四年十二月十八日張炳琳、洪良品、林步青奏摺。
4. 軍機：光緒十四年十二月二十一日文治奏摺。

二、小民失業

津通鐵路一開，沿路原有的從事於舊式運輸業者大部分將蒙失業之患——這一層也是在朝者所一致認為最可攻擊的。余聯沅、屠仁守、吳兆泰、翁同龢、孫家鼐、游百川、文治、奎潤等先後皆以此立言，為反對津通鐵路的理由。茲舉奎潤等一摺所言為例：——

“現在津通失業之民，以車為生者約一萬人，以船為生者約三萬人，以行店販賣為生者約二萬人。此六萬人中，以一家五口計之，已有三十萬人，平時賴此為生，上以養其父母，下以畜其妻子。鐵路開行之後，此項人等作何安置？將使碼頭運貨，則碼頭一隅之地，所需之人力無多。將使分運鄉村，則鄉村偏僻之區，所用之車輛有幾？弱者轉於溝壑，強者散於四方：凡此慘苦情形，亦豈聖明之本願？”¹

屠仁守、吳兆泰二人則更誇大其詞，謂“操舟挽車之徒羣憂失業，奔走呼籲，環官府而訴者日數百人；脫有不靖，小則鞭朴，大則甲兵。”²將事態說得格外嚴重了。

三、田廬被毀

鐵路所經，勢必損毀若干田地、廬舍和墳墓。這種情形不但與我國國家社會向來尊重私產的精神不合，而且與子孫敬愛祖先的一種傳統的觀念也大為逕庭。所以津通之議一起，個人的私產有被鐵路占用的危險者固然疾首蹙額，即無這種危險者也多憤憤不平。因此，士大夫之反對津通者便多以毀

1. 軍機：光緒十四年十二月二十一日禮部尚書宗室奎潤等奏摺。

2. 軍機：前引之屠仁守吳兆泰奏摺。

損百姓私產爲口實，對於因修鐵路而被毀去田廬墳墓的人，表示十二分的同情，尤其是對於墳墓之被拆毀者。例如文治奏稱：——

“由津至通，田廬墳墓多被殘毀。田園廬舍縱能以價償之，已非民情所樂；至於墳墓，無故強令遷移，仁人孝子之心其何以堪？是有傷於朝庭之治化。”¹

奎潤等二十三人甚至詭稱：津通百姓因廬墓遷徙，呈訴於通永道衙門者有二三百起，並謂：——

“……此二三百起呈詞中，墳墓在千起以上。且多年古墓，棺木朽腐，子孫見祖父之枯骨，能不傷心？即給以價值，其心亦必不甘……我皇太后皇上若親見民間遷墓哀痛情形，必將立予宸斷，特恐中外臣工未嘗以實情入告耳。”²

文治、奎潤等而外，游百川、余聯沅、徐會澄、屠仁守、吳兆泰等也都以鐵路必損田舍廬墓爲阻止興修的理由。可見這一種口實是被普通地應用；但爲篇幅所限，不能一一引證了。

四、利權外溢

在倡修津通鐵路的時候，鐵路工程在中國尙屬萌芽，人工物料皆須仰給於外洋。這種情形自會使鉅額資金流入外國，於是士大夫中便有認此爲喪失利權，而引之爲攻擊津通鐵路的一種口實者。例如文治於諫阻鐵路的摺中曾說：——

“夫鐵路工料皆取諸洋人，數百萬金徒資敵國。蓋此議一興，彼已眈眈虎視，思作此大生意矣。是謂損己以益人。”³

1. 軍機：光緒十四年十二月二十一日硃批文治摺。
2. 軍機：光緒十四年十二月二十一日奎潤等奏摺。
3. 軍機：前引之文治奏摺。

余聯沅也以爲建造鐵路必由洋匠鑿金海外，多則千萬，少則數百萬，於國家財用頗爲有害¹。由此二例，可以測知其餘的了。

五、謀利不當

海署原奏本有接修津通鐵路，可望增益水腳，以抽還造路借本，並以報效海軍軍餉等語。這也惹起了士大夫的反對。士大夫們素以經商營利一類的事爲舍本逐末，不應得到政府的獎勵；若政府自身也營營於逐利，那自然更加有失政體，太不正當。屠仁守和吳兆泰摺中論到增益運腳一節，便說：——

“……是徒以利言也，有限之利不過計運腳之錙銖，莫大之害，乃竟視國事爲孤注。果孰輕而孰重？……臣聞古之爲國者謀及癩士，謀及庶人，謀及卜筮，未聞謀及鬻商者。如果貽誤大局，將問諸商人陳承燾乎？抑李鴻章自任之也？”²

奎潤等二十三人也表示：鐵路即使有利，也不是正當的自強之道。他們說：——

“外洋以商務爲本，我國以民生爲本，外洋之自強在經商，我國之自強在愛民，……從古未有爭什一之利，而叢怨於民，以爲自強者也。”³

由這些人的言論，可見國家修築鐵路，附帶的可以營利的一點，也是當時士大夫攻擊的目標之一。

反對津通鐵路者詰責鐵路當局的各項理由已擇要條舉於上。他們便根據這些理由紛紛諫阻接修此路。翁同龢、孫

1. 李文忠公全集，海軍函稿卷三，議駁京師諫阻鐵路各奏函。

2. 軍機：前引屠仁守等奏摺。

3. 軍機：前引奎潤等奏摺。

家鼎說：“電線與鐵路相爲表裏；電線既行，鐵路勢必舉辦。然此法可試行於邊地，而不可遽行於腹地。邊地有運兵之利，而無擾民之害；腹地則壞田廬，平墳墓，民間譁然，未收其利，先見其害矣。”¹徐會澄等六人則主張鐵路宜設德州濟寧，以通河運。²這幾個人雖則反對津通鐵路，但提議改在別處興修，可見是一面反對，一面還稍露妥協之意，對於鐵路的利益還未一概抹煞。至於其餘的人則皆直截主張停修，不留妥協的餘地。

丙、倡贊者的反駁

反對津通鐵路者所發的議論既很嚴厲，而主張又很頑固；奕譞李鴻章等乃不得不加以反駁，以求維持築路的原議。鴻章於光緒十四年十二月二十八日致函奕譞，議駁京僚各奏；十五年正月十四日，海署便根據函中議駁各點，會同軍機處覆奏。這算是給反對派的一種正式的答覆。其後，朝旨將正反兩方的章奏通統交與沿江沿海各省疆吏議覆，於是又有臺灣巡撫劉銘傳對於反對者的率直的反駁。兩廣總督張之洞雖主停修津通，別築蘆漢，然於反對者的言論亦多數不加贊同。今將海署及李鴻章等人對於反對派的反駁臚列於下：一

一、對於喪失險要的反駁

反對津通鐵路者以爲鐵路一開，津通之間險要盡失，且如鐵路爲敵人擄用，那更是資敵之道。反駁者則謂津通大道，平

1. 軍機：光緒十四年十二月二十一日硃批翁同龢孫家鼐奏摺。

2. 李文忠公全集，海軍函稿卷三，議駁京僚議阻鐵路各奏函。

日本未設險，修路之後，有何險可失！而且鐵路可修可拆，通塞由我，沒有坐視其爲敵人擱用的道理。李鴻章說：設如“意外有事，竟無一人鏟斷鐵軌，任聽敵人在我鐵路行駛輪車，是入無人之境矣。即無鐵路，尙可問乎！”¹海署及軍機處會奏摺中也說：一旦有事，可將車輛收回，不致齟齬；而且“兵力苟強，自能禦敵，”不可狃於設險守國的陳言。²劉銘傳則謂：京師之門戶在海口，不在津通之間；如海口已失，則津通相距二百里皆屬坦途，即無鐵路，外人也不難長驅直入；如海口未失，則有鐵路正大有利於軍事上的聯絡，若能修至京師，方爲盡善。³這是更進一步的議論了。

二、對於小民失業的反駁

反對津通鐵路者都說：鐵路一開，則依舟車等舊式運輸器具生活的人皆將失業。反駁者便說：鐵路工本較巨，所收運費較貴，只有財力有餘的人及急於求售的貨物纔乘搭火輪車，尋常的客貨當仍乘尋常的車船。這和火輪船通行於江海之後，而舢板、江划、紅單、四不相、沙船、鈎艇等仍可並行不廢的情形是一樣的。而且鐵路左右數十里以內的人趨鐵路之捷，欲乘火車，無不雇用車船馱腳到最近的車站上來，平日執鞭操舵的人覓食更易。何況造鐵路需人，修鐵路需人，管理鐵路需人；靠近

1. 李鴻章議駁京師各奏函。

2. 李文忠公全書，海軍函稿卷三，海軍衙門軍機處會奏底，光緒十五年正月十四日。

3. 劉壯肅公奏議卷二，覆陳津通利害摺，光緒十五年二月八日。

車站的客棧、貨房、旅店、雜貨店生意漸盛，也必在在需人；決不致使舊日從事於舟、車、客店、負販等業者長久失業，別無工作可尋。反駁者更遠舉歐洲，近舉唐山既開鐵路以後的情形，以證明鐵路可使地方繁盛，小民就業更易，決無像反對該路者所顧慮的危險。¹

三、對於田廬被毀的反駁

反對津通鐵路者又謂：鐵路一開，必毀若干田廬墳墓；且謂已有多數人民因此呈訴於地方當局。關於此點，海署和直督李鴻章等的答辯是：鐵路公司勘測路線時，已設法繞避墳墓房屋；據勘測的結果，津通鐵路並無民房礙路，拆房一節無須顧慮；儘竟有必需拆毀的房屋，亦當予以相當的賠償。若說墳墓礙路者並無一處大墳，皆係低窪的義塚，當由鐵路公司給貨遷葬，或由官方從厚掩埋。²至謂百姓呈訴者有二三百起，所關墳墓在千數以上，經李鴻章澈查，只有王有慶、于世榮呈詞兩起，並無別項呈詞。所以海署覆稱：在廷諸臣“直藉傳聞失實之事，為危言聳聽之詞。”³以上是海署和鴻章個人的反駁。此外，劉銘傳還直截痛快地說：“非特室廬丘墓呈訴無多；即令羣起紛擾，

1. 本節參考李鴻章驢駁恩相國徐尙書函；驢駁京傑各奏函；光緒十五年正月十四日海軍衙門軍機處會奏底（皆載李文忠公全書海軍函稿卷三）。

2. 李鴻章驢駁恩相國徐尙書函。

3. 李文忠公全書，海軍函稿卷三，海署及軍機處會奏底，光緒十五年正月十四日。

而事關軍國，亦當權衡輕重，安能以小不忍而亂大謀！”¹更是深一層立論了。

四、對於利權外溢的反駁

反對津通鐵路者又指摘鐵路工料仰給於外洋，坐使利權外溢。李鴻章便反駁此點說：“造路工本與養路經費用在中國者十居其七，其購外國鐵木僅十之三。且鐵路與開鑛相為表裏，以後鑛務振興，即無庸購買洋鐵，則漏卮自塞。是鐵路正為收回權利計也。”²至恐洋人在華奪小民之生計，鴻章駁說：製造路鐵不過雇用一二洋匠，給以薪水而已；此外，鐵路運腳均歸華人，與洋人無涉；這一層似乎不足顧慮。³

五、對於鐵路謀利的反駁

反對津通鐵路者又謂：鐵路徒以利言，有失政體；並且謀及商人，勢必只有奸黠者蒙其利，足以敗壞風氣。反駁者則謂：津通鐵路收取運腳，固是“徒以利言”，但是國家的關稅釐金，那一樣不是“言利”，又那一樣可以停止呢？若一概因為是“言利”，便斥之為不可行，那麼國家的行政經費便無從籌劃，凡事皆辦不成功了。至於招商入股，係因無款可籌而想出的不得已的辦法。且係奏准而後招商，並非商請而後擬辦。⁴所以接造津

1. 劉壯肅公奏摺卷二，覆陳津通鐵路利害摺。

2. 光緒十四年十二月二十八日李鴻章議駁京師各奏函。

3. 同上註。

4. 同上註。

通鐵路既非便於一二商人的私圖，更無獎勵奸黠的弊害。

叁 爭議的背景

上文已將爭議者雙方所持的爭議的內容分析過了。現在不必根據這一點分析遽爾判斷雙方的是非曲直，姑且先將爭議的背景試行檢討一番。因為這樣激烈而又牽涉甚廣的爭議當然不是偶然發生的，也不僅是徒爭意氣。爭議者兩方必各有若干政治的，經濟的，以及社會的背景，使他們不得不如此力爭，以伸己見。我們若徒注意雙方表面上的爭論，而忽視了他們的背景，那麼對於這場爭議便得不到澈底的了解，即使有所評判，也是難得允當的。茲將雙方的背景試述如下：—

甲、倡贊者的背景

一、籌設海防的迫切

倡修津通鐵路者以鞏固近畿海防為言，上面已經說過了。但這種說詞是否正當呢？欲解答這個問題，便不得不先將當時的海防情形，及與鐵路發生關係的經過加以檢討。

清代開國之初，海防僅備海盜而已；自道光中海禁大開，形勢一變，海防纔重要起來。這是因為中國在鴉片戰爭（道光二十年至二十二年，1840—1842）之後，接着又有英法聯軍之役（咸豐七年至十年，1857—1860），日本侵臺之役（同治十三年，1874），中法之役（光緒十年至十一年，1884—1885），外患很是頻數；而中國每遇一次外患，即受到一次海防空虛的教訓。所以到了同光之交，國家的要政，沒有再比整頓海防更加迫切的了。當時中國

海防最要緊的地帶是直隸的大沽、北塘、山海關一帶，長江下游次之；前者是京畿門戶，後者是財賦奧區。至於海防最大的缺點則在設防散漫，歷次失事大率由於此故。¹ 同治十三年(1874)，海防議起，李鴻章於議覆總署條奏海防諸事疏中即嘗論到此點，並提出兩條救濟的方法。他說：——

“道光二十一年，夷船入長江而全局始震；咸豐十年，夷兵犯津通而根本遂危。彼族實能視我要害，制我命脈。而我所以失事者，由於散漫設防，東援西調，未將全力聚於緊要數處。今議防海，則必鑿前權，掃敵情。其防之之法，大要分爲兩端。一爲守定不動之法：如口內礮臺壁壘格外堅固，須能抵禦敵船大礮之彈，而礮臺所用礮位須能擊破鐵甲船；又必有守口巨礮鐵船，設法阻擋水路，並埋藏水雷等器。一爲轉移泛應之法：如兵船與陸軍多而且精，隨時游擊，可以防敵兵沿海登岸。”²

鴻章所提出的救濟設防散漫的兩個辦法：第一個只要有礮臺及守口大礮鐵船即可實行；第二個則除應有的兵船陸軍而外，尚須沿海岸的地方交通方便，纔能辦到。否則往來徵調不靈，又何能收游擊戰術的效果呢！可是當時我國沿海岸的交通情形是怎樣的呢！鴻章於覆疏內論到派一統帥負責經理海防一節，曾有以下的一番話，我們可以用牠來答覆這個問題。覆疏上說：——

“南北洋濱海七省自須聯爲一氣，方能呼應聯通；惟地段過長，事體繁重，一人(指統帥)精力斷難兼顧；……何況有事之際，軍情瞬息變更？儘如西國辦法：有電線通報，徑達各處海邊，可以一刺千里；有內地火

1. 清史稿兵志九。

2. 李文忠公全書，奏議卷二四，籌議海防摺，同治十三年十一月二日。

車鐵路，屯兵於旁，聞警馳援，可以一日千數百里；則統帥當不至於觀事。而中國固急切辦不到者也。今年臺灣之役，臣與沈葆楨函商調兵，月餘而始定；及調輪船，分起裝送，又三月而始竣，而倭事業經釐定矣。設有緊急，誠恐緩不濟急。”¹

由此可見：當時我國沿岸各地交通極不靈便，對於軍旅影響很大。鴻章遠鑒於鴉片戰役及咸豐庚申之變，近鑒於日本侵臺之役，對於這種交通不便的情形已感到異常的痛苦；而於西洋的電報火車等近代交通利器，則又豔羨不置。後來鴻章等人籌辦海防，於練兵，備器，造船，籌餉而外，又以設電線，造鐵路為急務，便是種因於此。這是極可注意的一件事。

在同治末年，鴻章對於鐵路一物，不但豔羨而已，且拿牠和開鑿輪船，機器，製造等一起提出來，請求開辦，以開富源，裕餉需，作為輔助海防之用。²可惜當時的宰執“目笑存之”，廷臣皆不置可否，甚或加以痛詆，致所請不能實行。同治十三年冬，鴻章且親向恭親王奕訢極力陳說鐵路的利益，請先試造清江至北京的鐵路，以便南北轉輸。恭親王亦不以為然，且謂：即兩宮也不能定此大計。於是鴻章只得暫時絕口不談了。³

以上是李鴻章在同治末年因籌海防而鼓吹築路的經過。可惜當時風氣未開，一般人的目光見不到鐵路的利益以致鴻章的努力終成泡影。光緒初年，外患日亟，海防日緊，不但鴻章一人不得不舊調重彈，鴻章而外，如郭嵩燾、薛福成輩無不鼓吹

1. 李文忠公全書，奏議卷二四，籌議海防摺。

2. 同上註

3. 李文忠公全書，朋僚函稿卷一七，頁一三，復郭筠仙星使函，光緒三年六月初一日。

鐵路，鐵路之利漸爲明哲者所曉。光緒六年(1880)七月，因中國向俄索還伊犁，交涉瀕於破裂，有俄人派兵封閉遼海的傳說，前直隸提督劉銘傳奉詔入京，乃條陳開造鐵路，謂“鐵路之利於漕務、賑務、商務、鑛務、釐捐、行旅者不可殫述，而於用兵一道，尤爲急不可緩之圖，”請先造京清鐵路(北京清江浦間)，以溝通南北。¹李鴻章對於銘傳的主張極力附和，奏陳鐵路有七利。其第二利係便於軍政，第三利則係便於京師。²不意劉坤一、張家釀、劉錫鴻等人羣起反對，銘傳的請求竟未遂准。

1. 清史列傳卷五九，劉銘傳傳。又軍機：光緒六年十一月初二日御批劉銘傳奏摺略稱：“中國疆員遼闊，北邊綿亙萬里，毗連俄界，通商各海口又與各國共之；重疆而守，則防不勝防，馳逐往來，則輻輳莫及。惟鐵路一開，則東西南北呼吸相通。視敵所驅，相機策應，雖萬里之遙，數日可至；雖百萬之衆，一呼而集。無徵調倉皇之慮，無轉輸艱阻之虞。且兵合則強，兵分則弱。……若鐵路造成，則聲勢連絡，血脈貫通；裁兵節餉，併成勁旅；防邊防海，轉運槍藥，朝發夕至；駐防之兵即可爲游擊之旗。十八省合爲一氣，一兵可抵十數兵之用。……請先修清江至京一路，與本年議修之電線相爲表裏。……”

2. 鴻章所陳第二利係謂鐵路利於師行，命意措詞與銘傳摺相仿，至所述第三利，原文如次：“京師爲天下根本，獨居中國之北，與腹地相隔遠遼，控制蕭巖，緩急其助。咸豐庚申之變，曠者多請運都，率以事體重大，未便進行；而外人一有要挾，即欲據我都城。若鐵路既開，萬里之遙，如在戶庭；百萬之衆，剋期徵調；四方得拱衛之勢，國家有磐石之安；則有暫時易於救援矣。各省仕商絡繹奔赴，遠方糧貨轉輸迅速，皆願出於其途，贏於其市，則無事時易於富庶矣。不必再議運都，而外人之觀感永絕，自有萬年不拔之基。此便於京師者利三也。”(見李文忠公全集奏摺卷三九，妥議鐵路事宜摺，光緒六年十二月初一日)

自銘傳的請求阻格不行，一時興築鐵路的提議又歸沈寂。可是到了光緒十一年，中法戰事停止，和局既定，清庭以為海防不可弛，詔使臣工切籌善後，鐵路之議又起。李鴻章言鐵路實有遠利，請以輕息假洋債興修。大學士左宗棠請速修通州至清江浦鐵道，以通南北之樞；一便於轉漕，一便於徵調。¹翌年八月，卸任出使俄國欽差大臣曾紀澤以外侮環生，倘不急修鐵路，則後悔莫及，奏請修北京至鎮江鐵路，以圖自強。未幾，左宗棠卒，遺疏復痛言鐵路萬不能不決計趕修，以禦外侮。²此時，倡修鐵路的聲勢可謂壯盛。尤可注意者，即以上各人請修的路線雖不盡同，然以鐵路為海防的要具，則所見完全一致。

光緒十二年，鐵路事務劃歸海軍衙門管理，鐵路與海防竟聯鎖在一起，以上各人的意見可算已經得到原則上的採納了。海署接管理鐵路之始，適值天津司道營員聯銜稟請將唐閻鐵路由閻莊接造至津沽，遂據稟奏准修築津沽鐵路（詳見前）。這是我國路政設施的第一聲。我們在這裏所應注意者，即天津各司道營員的稟求及海署的奏懇皆係以鞏固近畿海防為言。司道營員的稟中說：直隸海岸，自大沽至山海關，綿亙五百餘里，防守不易，運輸尤艱；若將唐山至閻莊的商辦鐵路先由閻莊南展至大沽天津，再由唐山北展至山海關，則提督周盛波所部萬餘人馳聘應援，不啻數萬人之用。海署的奏摺說：如有津沽鐵路則平日可資拱衛，遇事便於援應，即戰陣偶不得力，

1. 清史稿文選卷一。

2. 交通史路政篇第一冊頁三七至三九。

既須收回輪車，埋伏火器，自不慮其衝突。¹

光緒十四年八月，津沽鐵路告成。依照原定的展築計劃，此後應由唐山北接山海關，但因此段過於荒涼，收入恐不足養路，乃改議先由天津西接通州，以增益水脚，（詳見後）然後再造北段。津通鐵路的提議因此產生。

由上述種種看來，可見鐵路與海防發生關係的歷史已很長久，津通之議也緣造路助防的一貫政策而起。後來擁護此議者以鞏務海防為其爭論的理由，實非偶然，更非遁飾。此點由下面所引的海署的奏議中之一節，更可明白。海署於光緒十五年正月會同軍機處議覆津通鐵路摺上說：

“……溯自往年法越事亟，權阻財匱，籌措維艱；幸諒山一捷，國威遠播。適值英人出為調停，臣奕譞等奉懇允准，以舒兵力，並於召見時陳奏：從此改弦易轍，力圖自強實效，以備不虞。……當經詳細面陳，仰蒙恩允作主，飭令次第推行。是以籌款購械，以立海軍；調艦會師，以巡海防；因海岸之結互也，始議設鐵路以資兵；因鐵路之經費無出，再續辦津通之軌以養路；一氣貫注，無一泛文。”²

當局以鐵路助防，不但有一貫的歷史，且有整個的計劃，所以目光所注，不限於津通一隅，而遍及於全國的軍事重鎮。他們希望將來“能於江南、趙北、關東、隴西各設重兵，各安鐵路；則軍行萬里，無胼胝之勞，糧運千倉，有瞬息之效；緩急相助，聲氣相通”。³ 而且如此一來，零星的隊伍和浮濫的餉項可以裁併節

1. 本段參考清史稿交通志一，及交通史路政篇，第一冊，頁四三至四四。

2. 李文忠公奏書，海軍圖稿卷三，海軍衙門軍機處會奏，光緒十五年正月十四日。

3. 同上註。

省，所省的軍費也不在少數。在他們的心目中，鐵路對於國防的利益既是如此之多，而他們的計劃又如此遠大，然則他們竭力擁護其接修津通的主張，以免因一路而害及全局，自是不足怪異的了。津通鐵路的爭議的這一個濃厚的背景，是值得我們首先注意的。

二、試驗鐵路的成功

李鴻章等人雖則竭力倡築鐵路，但彼時鐵路事業傳入中國未久，截至光緒十二年，全國還只有唐山至閻莊的鐵路八十五里。鴻章等人從這條短促而偏僻的鐵路，實在還不能得到充分的實際經驗，以證明中國修築鐵路的種種利害。因此到了光緒十三年，海軍衙門接造津沽鐵路，尚係試辦性質，打算試辦成功後，再謀推展。¹

接造津沽既是一種試驗，那麼這次試驗是否成功呢？我們可以說：這次的試驗在工程方面，和營業方面，都是相當地成功的；而且因有這次的成功，海署纔進而請築津通鐵路。今試說明如下。

津沽鐵路於光緒十四年七月築成，於是月十四日通車。²

1. 光緒十二年十二月初八日奕訢致李鴻章函中有“……開平鐵路可接至閻莊，其由閻莊至沽一段，可否由海署奏明，由貴處籌築，為調兵運軍火之用，名曰‘試辦’？俟將來王赴彼親閱一番，即可定局，徐為擴充。”光緒十三年二月海軍衙門奏請接造津沽鐵路摺亦謂：“……臣奕訢明年當再赴海口，與臣李鴻章等親立海軍第一校，即就便宜看鐵路。設合用無弊，擬將京外開闢各處，均次第仿照興辦。”（見李文忠公全集海軍軍機稿，卷二）

2. 申報，光緒十四年七月二十二日。

九月初五日，李鴻章親自乘坐火車，率同督辦鐵路的天津司道沈保靖、周馥等，前往鐵路沿線視察。這一次的視察給予鴻章以極大的快慰，使他第一次對於軌道、鐵橋等工程的堅穩、行車的迅速、靈便，得到目擊的明證。據沈保靖等說：——

“現在津沽鐵路告成，……奉憲臺（指李鴻章）於本年九月初五日率同司道等乘坐輪車，前往查驗。自天津至唐山，二百六十里，幸皆平穩堅實。其跨越八十丈河面之鐵橋，並大小鐵木橋四十八座，以及各項車輛棧房，一律合法。每機車一輛，可帶客貨車三四十輛；裝運之穩，行駛之速，均過輪船。輿情稱便，浮議全消。仰蒙憲臺極口嘉獎，各股商道左顧聞，咸皆歡欣鼓舞，益各請求商務。……”¹

鴻章自己也說：——

“臣鴻章即於九月初五日率同官商，乘坐輪車，前往查驗。自天津至唐山鐵路一律平穩堅實，橋梁機車均屬合法。除停車查驗工程時刻不計外，計程二百六十里，只走一個半時辰，快利為輪船所不及。以一機車攜帶笨重貨車三四十輛，往來便捷，運掉輕靈。而且通塞之權操之自我，斷無利器假人之慮。”²

鴻章等鐵路當局和鐵路股商等對於鐵路的成績所感到的快慰可由上面所引的兩段文字證知。其實，不僅這些與鐵路有直接關係者是如此；即一般民衆，也因火車行駛迅速，車價便宜，很是喜悅。此時津唐火車每小時可行二十英里；由天津至唐山，全程八十六英里，共行五小時，除在唐沽停半小時外，實行四小時半。由天津至唐山，頭等客車每位祇收銀一元三角，

1. 沈保靖、周馥、劉含芳等會銜上李鴻章稟。（載在申報，光緒十四年九月二十五日）
2. 光緒十四年十月海軍衙門請修津通鐵路摺（交通史，路政篇第一冊，頁四六）。

二三等車費自當更賤。因此，車上的搭客很多：自光緒十四年七月通車之後，即“日增月盛，車位幾不能容”；自是年九月十三日起，每日開車兩次，搭客更是絡繹不絕。¹

不但客運日盛，貨運也漸次興隆起來。當時用車裝運的貨物，以煤鹽為兩大宗。煤是自有唐胥鐵路時即由火車裝運的，乃是固有的貨物；鹽係於津沽路造成後，由鐵路公司與鹽務中人商妥，以四成歸火車裝運，六成仍照章由鹽船運載。²此外，零星的貨運也很多，如水果、瓜、菜、海鮮、磁器、缸瓦、青磚等，每日往來運載，源源不絕。³

客貨運既皆暢旺，鐵路的收入自很可觀。自光緒十三年四月起，至十四年三月止，連閏十三個月，全路的總收入為銀 54,898.95 兩，總支出為銀 35,195.13 兩，計獲餘利銀 19,698.82 兩。⁴可是在此時期內，津沽鐵路尚未接造成功；原來的路線地處偏僻，收入已是如此。迨後津沽鐵路造成，唐山至天津全路每月所收搭客運貨腳價銀兩總在 10,000 兩上下，每年可收銀 120,000 兩，較前增加約達一倍有奇。⁵

由以上種種看來，可見津沽鐵路造成之後，不但橋梁軌道

1. 本段參考申報，光緒十四年七月二十二日“鐵路試行”條；又同年十月初七日“鐵路途聞”條；又同年十一月二十七日“火車途聞”條。

2. 申報，光緒十四年十一月十三日。

3. 申報，光緒十四年九月十四日及十一月二十七日。

4. 參考鐵路公司第一次帳略，（載在申報，光緒十三年十二月初八日）及第二次帳略（載在申報，光緒十四年七月初五日）。

5. 李文忠公全書，海軍函稿卷三；詳陳創修鐵路本末函，光緒十五年四月二十日。

工程堅固，而且行車穩速，車價便宜，民情恬洽，客貨運輸日臻盛旺，收入也隨之增多。海署兼管鐵路事務後，第一次造路試驗的結果即已如此，自很滿意。從此，平素倡贊鐵路的人對於鐵路的利益，得到事實的證明，更加堅信不疑了。不但如此，他們還以為風氣已開，此後擴充鐵路更有把握。鐵路股商於請修津通鐵路稟中說：——

“……已成鐵路試行之始，除糞貨兩大宗外，搭客日有五六百人，七八百人不等。雖地處偏僻，已如此暢旺；可見民情樂從，事有把握。……”¹

李鴻章與奕訢討論此稟時亦說：——

“……鐵路未造之先，疑沮者衆，風氣既開之後，爭趨者多，人言不足信，於茲益見。現在具稟之商，即係開平津沽入股之商。成效已著，如蒙奏准接辦，鴻章當遣派印委各員督飭該商董等妥爲料理，購地興工。”²

鐵路股商以及主持路政者抱着這樣的樂觀以議修津通鐵路，無怪後來雖遇強烈的反對，仍不惜奮勇抗爭，以求貫徹了。

三、增益收入的必要

津沽鐵路既如上述試辦成功，收入也日漸增旺；但是，很不幸地，這條路竟仍不免遭罹財政上的困難。因有這種困難，鐵路當局便放棄其原定的由唐山北接山海關的計劃，而決計先築津通鐵路，以增益收入，加強財政的基礎。這一幕比較繁複的背景是值得我們單獨提出來敘述一下的。

1. 申報，光緒十四年九月二十五日，所載稟稿。

2. 李文忠公全書，海軍函稿卷三，海軍照章定議並籌津通鐵路函，光緒十四年九月初九日。

前面已經說過：津沽鐵路修成後，由唐山至天津，每年全路的總收入可達銀 120,000 兩左右，較之未接造津沽一段時增加一倍有奇。但如要知這條路的財政基礎是否鞏固，所獲的贏利是否優厚，單看牠的收入是不行的，還須看看牠的資本金和支出的情形如何。鐵路公司在未接造津沽一段時，所投資金只有銀 250,000 兩。¹ 自光緒十三年四月至十四年三月，一整年內，全路計得餘利銀 19,699 兩（詳見前），除提公積金與花紅銀共 5,000 兩外，餘銀 14,693 兩攤給股東，可得長年股息 6%。² 可是津沽一段接築成功後，情形便不同了。津沽接成後，每年全路收入雖可增至銀 120,000 兩，但支出亦須增至銀 108,000 兩，所以每年餘利只有銀 12,000 兩，³ 較前已經稍差。加之，因增築津沽一段，築路、購車、建棧等費共用去銀約 1,300,000 兩，⁴ 公司的投資總額因此約達 1,550,000 兩，較前頗增六倍有奇。以此計算股息，較前所差尤遠。

尤其糟的：建築津沽路所用的資金約銀 1,300,000 兩，其中大部分並非由集股而來，乃由息借洋債而得。當籌劃建築之初，鐵路公司也曾努力招股，公布招股章程六條，打算集資 1,000,000 兩。⁵ 無如當時風氣未開，一般人對於公司的組織不甚明

1. 見鐵路公司招股啓事（載在中報，光緒十四年四月初四日）。

2. 開平鐵路公司第一次第二次帳略。

3. 李文忠公全書，海軍函稿卷三，詳陳創修鐵路未末函，光緒十五年四月二十日。

4. 海軍衙門請修津通鐵路摺，（交通史路政篇，第一冊，頁四六）。

5. 招股啓事及章程六條載在中報，光緒十四年四月初四日。據 P. H. Kent 在所著 *Railway Enterprise in China* 裏說，這是在中國出現的第一個公司招股啓事。

瞭，同時，對於政府倡興的事業，多不信賴，所以投資極不踴躍。雖經李鴻章出示，剴切聲明：“鐵路之事全照生意規矩辦理，官但維持保護；”而且“公司應辦各事悉令照西國公司通例，由衆商董等公議，官只防其弊，不侵其權。”¹但是言者諄諄，聽者藐藐，入股者終竟很少。結果，僅招得商股銀 108,500 兩，與原定招股總額相差很多。鐵路當局迫於不得已，便於天津海防支應等局借撥銀 160,000 兩；又以週年五釐輕息，向英商怡和洋行借用銀 637,000 兩有奇，德商華泰銀行借用銀 439,000 兩有奇，一共湊成 1,344,500 兩有奇；繼勉強將天津至閻莊的一百八十餘里的鐵路——即津沽鐵路——築成。²照此計算，英法兩國洋債兩共 1,076,000 兩有奇，約達此次所投資金的 80%，數額之鉅洵足驚人。³這種情況當然不是李鴻章等人所願長久聽其存在的。一則因為輕息借洋債以修鐵路一事，當時雖已有人提倡，⁴但事無前例，當局顧及主權，常臨之以極審慎的態度。這是我國甲午以前的鐵路政策，與甲午以後盛宣懷當權時代，以

1. 告示全文載在申報，光緒十三年閏四月初四日。

2. 李文忠公全書，海軍函稿，卷三，詳陳創修鐵路始末函，光緒十五年四月二十日。

3. 除因修築津沽鐵路所借洋債銀約 1,076,000 兩外，復因接修津通，於奏准後，一面招股，一面又按五釐周息向英商匯豐銀行訂借銀 2,000,000 兩，議俟商股集到，陸續劃還；內先付銀 134,500 兩有奇，爲勘踏定料等用。迨停工候議，餘銀 1,865,000 兩有奇停止不借。所以到了津通爭議方在高潮時，津沽及津通所借洋債共達銀約 1,200,000 兩。（詳見李鴻章詳陳創修鐵路始末函）。

4. 劉銘傳於光緒六年請修京清鐵路時，即已提倡以輕息借洋債，充作築路經費。

廣借外債爲築路經費的主張顯然不同之處。¹再則這一次所借洋債利息雖輕，但以周年五釐計算，鐵路公司每年應繳的債息已有五萬餘兩之鉅。以每年餘利 12,000 兩全數抵付債息，還嫌短絀。至於商股息銀，大修經費，以及洋債還本，勢必全無着落了。²鐵路的財政基礎如此不穩，已成的路方且岌岌難保，想要續招商股，漸謀推廣，自更不易。

鐵路當局遇到這樣的困難，必須圖謀救濟；要謀救濟，又須先察病源：這都是不消說的。據他們視察：這樣困難的局面不盡由於借洋債而起，根本的病源乃在唐津鐵路所經的路線，大半僻處海濱，所以營業難期茂盛，收入也難增多，不足還債及繁榮路務之用。救濟的辦法只有放棄原定的計劃，緩築唐山至山海關之路，先築天津至通州之路；蓋前一段的路線依然過於荒僻，後一段的路線則係京師及海口間的聯絡線，往來客貨頻繁，先修此線，可使鐵路公司獲得巨利，以資挹注。待公司渡過難關後，再徐圖向別的方面推展。鐵路股商陳承德等於請修津通鐵路時曾說：——

“……現在山海關一路未能通行接做，實緣地濱大海，路僻人稀，生意不旺，一時難於集股。聞外國鐵路初興之時，必從生意繁盛處起手，以便商放，使人樂於附股。商等通盤籌劃津沽利源已開，莫若先行接造通州一路，裨益公私更大。迨通州路成，則其餘諸路較易爲力。……”³

1. 中國在甲午以前築路，完全以自己的財力努力進行，不肯輕易向外國借債。此節可參考 S. R. Wagle *Tinace in China*. p. 445.
2. 李文忠公全書，海軍函稿卷三，李鴻章詳陳創修鐵路本末函。
3. 股商稟稿，見申報，光緒十四年九月二十五日。

他們又說：——

“……津沽鐵路緊臨大河海口，輪舶匯集；鐵路之要雖有運脚抵用，欲其提利運木，及輓効充公，¹ 尙屬不敷；非藉通州之路以爲補劑，深虞將來支絀，卽有興作，亦難鼓舞。……現在京東各鎮皆須鐵路轉運，若得津通聯接，利益既多，商情自漸踴躍。非但東至山海關二百餘里可以逐漸籌辦，以符海軍衙門原奏固守海疆之遠略；卽南達清江千餘里，亦必有殷實紳商爲之籌議興辦。”

以上雖是股商的意見，但隨即得到了海署的贊許，由海署據情入奏。由此可知倡修津通鐵路的目的除爲拱衛京師外，還爲增益收入，藉可截長補短，以救濟唐津鐵路的財政上的困難；待此層做到後，再圖向山海關方面推廣。蓋津通如不成，則唐津的困難不能紓解，商股不能續招，洋債無力償還；不但未成的山海關鐵路必不能興，已成的唐津鐵路也不能保；前功盡棄，有始無終，² 其害實是無窮。因此，鐵路當局的接修津通一舉，恰似騎虎難下，無論遇到若何的艱難險阻，也是不能率爾罷休的。這一層實在是津通爭議的一個重要的背景。

四、舊式交通的遲滯

除去上述三種背景外，津通之間舊式交通的遲滯也足以增加倡修津通鐵路者的決心。天津扼海河之口，通州接隣京師，兩者間的交通本極繁要。鐵路未通以前，津通之間水陸皆可通行，而以水路爲尤重要。水上的惟一通路是北運河，由通

1. 指捐助海軍餉需。按原稟內稱：公司“每歲願於衆商應得股息內先提十成之一，捐助海軍餉需，藉答海軍衙門創興保護之盛意。”

2. 見李鴻章詳陳創修鐵路本末函。

州經過河西務，楊村，北倉而達天津，計程約二百八十餘里；陸路則大致沿運河以達天津（參閱頁69交通略圖）。北運河每年春季冰解時，水深自二三呎至四五呎不等，北倉附近有深至七呎之處；夏季水漲時，各處深度皆稍增加。大概言之：上游水稍淺，中下游水稍深；所以通州河西務間只通二萬斤以下的小型民船，河西務楊村間可通二萬斤至五萬斤的中型民船，楊村天津間可通五萬斤以上的大型民船。民船往來津通間，無風時，上航須四日至六日可到，下航亦須三四日。¹以民船的速度和載重與火車相比，所差當然很遠。而且每歲遇到冰季，從十一月下旬，舟運即不能通，須至翌年二月中旬始能開河。²伏秋多雨，河道水漲，運輸又多妨礙。鐵路股商請修通鐵路稟曾說：——

“由津至京，每逢伏秋，陸路則車馬難行，河道水漲，既虞逆流行滯，水小又遇淺阻，行路者多苦不便，即如近日赴試之士子，經營之商賈，無不盼望津通鐵路早日接辦……”

這幾句話並非故甚其詞。因為北運河在光緒初年的確常因伏秋水漲而有改道及漫決的情事；不但水運因之停滯，有時陸運也因之阻隔。例如光緒八年（1882）伏秋大汎；張家灣運河自蘇莊至姚辛莊，沖開新河一段，長七百餘丈，上下口均與舊運河連接；舊河上下口長六千四百餘丈，因之斷流。惟新河身係自行沖開，各處不能一律深通。明年，始用新式刮泥大板，在兩岸拖拉，使一律通暢。光緒十二年，通州潮白河之平家疇漫口，向東趨入箭桿河，幸虧不久之後，即被堵塞，運河故道得以恢復。十三年六月，復漫刷平家疇新工下之北疇莊東小堤，老堤也續

1. 馬場熊太郎“支那經濟地理誌”頁四〇九。

2. 同上註。

場二百數十丈，兩者連成一口，奪溜東趨，後來也算堵塞住了。¹ 運河連年漫決，交通時時受阻，自不待言。單以十二年平家嘴漫口的這一次說，津通舟楫不通者即達半年之久。² 其他或因水漲而舟車不通，³ 或因水淺而船隻膠滯，⁴ 或因盜賊而妨害商旅，⁵ 更是不可勝計。

津通間舊式舟車的運輸既如此常常發生阻礙，而所負運輸上的任務則極繁重；尤以北運河的船運為然。經由船運的，第一是東南各省的漕糧。南漕運京，無論河運海運，自津至通，總須經由北運河運輸（詳見後）。其次便是普通貨物，就中以鹽、茶為大宗。蘆鹽之運往大興、宛平、順義、通州、香河、東安、武清、

1. 以上據清史稿河渠志二。

2. 李鴻章議駁京僚諫阻鐵路各奏函：“……前年漕白上游決口，北運河旁溢，津通舟楫不通者半年。”

3. 申報，光緒十二年八月十六日：“許琦庵文宗應膜先定於初四日由京起馬，到津開考；緣京津阻水，車路不通，擬由通州借河南下。張刺史以河水漫堤，涉無繚路，且倉卒之間，船隻亦難齊備，請再緩期。文宗旋又改於初七日起馬。……應試各生童以文宗一再改期，無不引領而望云。”

4. 申報，光緒十二年八月二十六日：“前日官駁民船往運河上游攬裝貨物者百有餘隻，距平家嘴開壩後，水由東下，入白果河，直歸東海，不復繞運河流過，以致牛郎山下一帶，倍形淺涸，有處不及一尺。船隻膠滯，寸步難行，水手仰天具號，束手無策，未知何時能出險而順流直下也。”

5. 申報，光緒十三年九月十七日：“自天津至通州北運河一帶水程數百里，幾如地獄天刑。上月杪有勝船二艘在某處被劫，貨物財帛散失一空。報官後，由官派炮艇十餘艘沿河來往梭巡，並由該管各官曉諭客商船戶人等，來往行船，日落即行停泊云。”

昌平、延慶等州縣與舊州營、采育營者，皆由天津鹽坨載入北運河；或直運本境，或運至楊村落廠，或運至張家灣落廠，再由廠車接運本境。¹ 俄商之由華北運茶回國者，每年“以億萬箱計”，也都由天津從水道運至通州，再用駱駝出口，運往恰克圖。² 以上限於貨運而言。復次，天津係北洋重鎮，京師則為首善之區，官員、客商以及應試的士子，往來很衆，所以客運也很繁要。清運自有官剝載運（官剝的弊病留待後述），尋常客貨則皆須雇用民船。民船數目有限，所以北運河除在冰季及因水漲或他故完全不能航行時外，一遇航運稍為困難，或遇漕忙之際，³ 民船不足雇用，船戶即居奇擡價，時啓紛爭。⁴

從上述種種看來，津通之間相距離不很遠，但舊式的水陸運輸皆很遲滯，不但有事之時對於軍旅不便，即尋常客貨往來，也非常困苦。這種情形也是促使鐵路當局努力倡築津通鐵路的背景之一。

五、在華外人的推動

倡修鐵路者的背景已有上述數種；此外，居留我國的外人

1. 據清國法志卷二〇。
2. 參考鐵路股商稟稿；及申報，光緒十四年十二月十二日“津門紀事”一條。
3. 漕忙時，官剝而外，或另雇民船運漕。
4. 李鴻章議設京傑護阻鐵路各奏函：“查自津運通，每年夏秋行潦沮洳，陸路車行不便，水路逆流亦不便。赴運之官員，應試之士子，買運之商賈急欲趨程，而狹隘之舟車居奇擡價，比比皆是。”又鐵路股商稟稿：“俄商販茶回國，無不由津運通，每當夏秋漕忙之際，船不敷雇，常啓爭端。”

的推動也是不可忽視的一種。外人在中國推動鐵路事業，當以同治二年（1863）二十七洋行向蘇撫李鴻章請求建築蘇滬鐵路一事為最早。同治三年，又有英國鐵路界鉅子麥克唐那司蒂芬孫（MacDonald Stephenson）由印度來華，以建築通過全國的南北東西數大幹路之偉大的計劃獻給中國。但這些人的提議都沒有得到中國的允許或贊成。同治四年，英商杜蘭德在北京宣武門外造小鐵路里許，試行小火車；這是火車輸入我國的第一個，但不久即被禁駛。及至光緒三年，吳淞鐵路於築成後復被拆毀，外人纔領悟到中國風氣未開，創修鐵路尚非其時，他們的倡始運動纔冷淡下來。及光緒十一年中法戰爭停止以後，局勢一變，外人想在中國創修鐵路以期獲得經濟上的優先權之慾望重復燃熾起來。此中以歐洲各國的商人占最大多數，他們預料中國在戰後必將大規模地建設鐵路，皆設法競爭，想以資本或材料供給中國。這種競爭是很激烈的，甚至於有法國的某一公司特造小鐵路及小火車，運華試演，藉以炫奇示異，招攬生意。此項小火車先於光緒十二年二、三月間在香港、廣州等地試驗，得到粵督張之洞的驗看和稱贊。九月，又運往天津紫竹林安設，並由法領事林椿遍請直督李鴻章以下各官憲親臨試乘。十三年，又運往鄭州，幫助河工裝運土料。十四年，終於呈獻到北京，分別在頤和園及中海兩處裝設，以備皇太后和皇帝親覽。從這種不惜工本的宣傳的方法，很可見到洋商爭攬生意的熱烈。再則，光緒十四年造成的津沽鐵路，每英里的建築費只在英金三千鎊左右，據說這種低廉的造價也是洋商互相競爭的結果。看來洋商緣於商業上的競爭的

緣故，對於當時中國鐵路事業的推進是十分努力的。¹

洋商而外，政府所用的客卿及路礦等公司所雇的洋員也參加這種推進鐵路事業的運動。例如光緒十一年唐胥鐵路展至蘆臺，便是因為事前有開平礦務局總工程司金達(Kinder)經天津稅務司德瑾琳(Dastring)的介紹謁見直督李鴻章，面陳此舉的必要然後纔決定其修築的計劃的。²此外，外國駐華的使領官也有贊助這項運動的。如光緒十一年秋間，李鴻章晉京時，會晤德國欽差巴蘭德氏，巴氏即向鴻章備陳鐵路之利約有五端：(1)載兵，(2)運輸，(3)救災，(4)利商，(5)弭亂。同時，還有一種傳說，謂德國願借銀二千萬兩與中國建設鐵路，由天津德領事向鴻章轉商。³

綜合上面的事實看來，可見自光緒十一年以後，外人在華攬造鐵路，以博取特殊的經濟地位的運動很是猛勇。這次的運動，自以洋商為領導，而客卿與外籍的雇員和駐華使領等都隨緣推助。這班人的活動，在李鴻章不求外助及嚴密保持主權的方針之下，是沒有收到如他們所期望的效果的。但以彼時築路資本的難籌，以及鐵路工程方面的人材和物料的缺

1. 本段參考 Kent: *Railway Enterprise*, p. 30; H. B. Morse: *International Relations*, pp. 72-79; 交通史路政篇，第一冊，頁一；申報，光緒十二年正月二十二日，三月十一日，四月二十二等日紀載，又同報光緒十二年九月十三，十八，十一月初六等日紀載。又同報光緒十三年十二月初七，十八等日紀載，又同報，光緒十四年九月十四，十一月二十九等日紀載。

2. Kent: *Railway Enterprise*. P. 27.

3. 申報，光緒十一年十二月二十一日。

乏，鴻章究不能不和他們周旋，以求在不損主權的原則下，得到他們的幫助。因此，鴻章等對於築路的努力多少總受他們一點推進的影響。試看津沽鐵路建築費的大部和津通鐵路測量費的全部皆由借英德等國的洋債而來（詳見前），可見外人在幕後的活動的重要之一斑了。設無這等財力上的幫助，津沽鐵路或竟不能築成，而津通的計劃也必更無把握。復次，御史余聯沅諫阻修築津通路時，謂鐵路之利“不在國，不在民，而在居心叵測之洋人；請不必以李鴻章一人之言為據，毅然停止。”¹文治也說：“修路乃臣下之利，非君上之利；乃外洋之利，非中國之利；乃一二人之私利，非千萬人之公利。”²皆隱指鴻章等人勾結洋人，以圖私便。這類對方攻訐的話當然不可全信，但洋人對於當時築路計劃的籌謀和實施，不能毫無推助的干係，卻由此又添了一些證明。

乙、反對者的背景

一、已往反對鐵路者的勝利

在鐵路事業傳入中國之後，海署尙未倡修津通鐵路之前，士大夫們反對鐵路的言論和舉動已經很多，而且歷次皆獲得勝利。後來津通之議一起，在朝諸臣一則習於成說，認為鐵路斷不可修；再則狃於已往的勝利，認為必能打消海署此次的計劃；所以才咻咻不已，愈爭愈烈。這是津通爭議的一個具有歷史性的背景。現在讓我們先將反對鐵路者的已往的勝利檢

1. 交通史，路政篇，第一冊，頁四七。

2. 軍機：光緒十四年十二月二十一日硃批文治摺。

討一下，然後便可明白看出這個背景了。

反對鐵路者的第一次的凱旋奏於光緒三年(1877)，吳淞鐵路因此被毀。這一次，中外臣工對於反對鐵路一事的態度很是一致。即連李鴻章，他本有意於收回吳淞鐵路後改爲自辦，但因沈葆楨、馮煥光等人竭力阻梗，也只得聽其拆毀，不敢獨伸己見。第二次的勝利是在光緒六、七年間獲得的。是時，士大夫們反對劉銘傳所倡修的京清鐵路，大肆攻擊。光緒六年十一月，張家驥力陳鐵路三弊：(1)恐洋人侵入內地，借端生事；(2)恐民不樂從，徒滋擾攘；(3)恐虛糜帑項，賠累無窮。¹俄而御史洪良品陳鐵路五害，侍講張楷陳九不利，並隨家驥而上諫書。²光緒七年正月，通政使司參議劉錫鴻也奏稱：火車鐵路有不可行者八，有害者九；又奏：外人挾鐵路之說以禍中國，萬萬不可聽從。³結果，銘傳的倡議不行，反對派又完全獲勝。

自反對派獲得上述的兩次勝利之後，經過三四年的時間，直至中法開戰時止，無人敢再倡議大規模地築路，反對派的鋒芒也因以稍斂。然在光緒八年(1881)，因唐胥鐵路行駛機車，言官又加彈劾；機車因此停駛數月之久，纔得恢復。⁴光緒十年，因風傳京師附近的西山將開鐵路，御史張廷燎，內閣學士徐致

1. 清史稿列傳二百二十八，張家驥傳。又交通史路政篇第一冊，頁二〇至二一。

2. 清史稿列傳二百二十八，張家驥傳。

3. 參考劉錫鴻奏摺(交通史路政篇，第一冊，頁二九至三七)及軍機：光緒七年正月十六日御批劉錫鴻片。

4. 交通史路政篇頁一三。

辭先後諫阻，¹西山開鐵路的計劃也便寂然無聞。這兩件小事所顯示的反對派的餘威依舊是咄咄逼人。

光緒十一年，中法和議告成，我國因籌議海防，修築鐵路之議再起，而反對派也隨之重行活躍起來。開此端者為御史文海、太僕寺少卿延茂等；二人先後上疏，謂鐵路於海防不惟無利，而且有損，請勿築鐵路。²十二年，海軍衙門兼管路政，有意在津沽一帶試辦鐵路。於是左都御史奎潤等又陰為阻撓，代遞薊州武舉李福明原稟，請由人民自修由京師至張家灣及由張家灣至天津西沽的鐵路。³此事雖經李鴻章查明駁斥，但究也給與海署諸臣以很多的麻煩和顧忌。

光緒十三年二月，海軍衙門奏准在天津等處試辦鐵路；同時，臺灣巡撫劉銘傳亦奏請借商款一百萬兩，修築臺南北鐵路。這時倡修鐵路者皆以裨助海防為言，詞嚴義正；所以臺灣鐵路雖因款絀輟議，而津沽鐵路則竟於翌年築成，倡贊鐵路者稍稍擡頭了。然而即在此時，太常寺卿徐致祥猶數次上章阻止，⁴

1. 軍機：光緒十年九月十三日及十一月二十五日硃批徐致祥摺各一件；又同年十一月二十三日硃批張廷燦摺一件。
2. 軍機：光緒十一年九月二十日御批文海片及同年十一月初五日御批延茂摺。
3. 根據軍機：光緒十二年九月二十七日御批奎潤等奏摺及李福明原稟。
4. 根據軍機：光緒十三年三月初四日及四月十三日硃批徐致祥摺各一件。又清史稿列傳二百三十一，徐致祥傳：“……時議鐵路，致祥聞而惡之，痛陳八害（按即光緒十年九月所上奏摺），並請力闢邪說，亟修河工。上責其誕妄，謫三級。越二年，鐵路之議再起，又再阻止之。”

反對派的活動究未停止。後此年餘，津通之議一起，反對派更是風起雲湧，一發而不可制止了。

將上述的事實綜合起來，可見鐵路自傳入中國之後，每遇一次的提倡，即遭一次的攻擊。在光緒十年中法開戰以前，反對鐵路者一勝於拆毀吳淞鐵路的交涉，再勝於京清鐵路的爭論；一般士大夫狃於這兩次的勝利，加之，對於反對鐵路的言論習聞既久，已養成一種牢不可破的成見：以爲鐵路萬不可修；所以此時他們反對鐵路的態度最爲堅強。光緒十一年以後，鐵路當局藉“國防”二字爲掩護，以抵禦反對鐵路者的攻擊，反對者稍稍失勢。然而這是他們所不甘的，所以津通之議一起，他們便蠶屯蟻聚起來，以全力加以攻襲。而且他們的勢焰於經過一番壓抑之後，復行燃熾起來，加倍的不可嚮邇。津通鐵路的爭議之所以空前的激烈，受此歷史的背景的影響不少。

二、迷信的觀念

倡修津通鐵路的時候，民智未開，士大夫階級和一般社會都保持着很深的迷信的觀念。這種情形也使得鐵路在我國的發展遇到很大的艱阻。

迷信的根源不一。第一，國人素來信奉多神：不但名山大川多列祀典，即在普通地方，亦多山神地祇的傳說。所以鐵路鑿山越水，火車飛馳原野，自許多人視之，皆是驚擾神靈的舉動，必招殃譴；因而他們對於鐵路越發憎惡。這種對於鬼神的恐懼可由下面所引的劉錫鴻的議論證知。

“西洋專奉天主耶穌，不知山川之神，每造鐵路而置於山，則大興焚

石而裂之，洞穿山腹，如城闕，或數里，或十數里；不以陵阜變遷，鬼神呵護爲虞。阻於江海，則鑿水底而潛巨鐵其中，如磐石形，以爲鐵橋基址；亦不信有龍王之宮，河伯之宅者。我國名山大川，歷古沿爲祀典，明禱既久，神斯憑焉。倘驕加焚鑿，恐驚耳駭目，軍視爲不祥；山川之靈不安，即旱潦之災易召……”¹

錫鴻的這種議論係爲反對京清鐵路而發，時在李鴻章倡修津通之前不過數年；數年之間，社會的迷信鬼神的心理當然是不會改變得許多的，所以這種心理對於津通鐵路也必多少有點影響。

其次，一般人對於風水的迷信也頗不利於鐵路事業的倡興。鐵路穿山越水，而且行駛迅速，震動甚烈；恬靜的山野之間憑空地添了這樣的一個怪物，自篤信堪輿的社會看來，自然是足以破壞風水，大則有害於宗社，小則有害於身家，決不容忽然置之的。光緒八年唐胥鐵路行駛機車，都中言官連章彈劾，謂機車震動東陵，且噴出黑烟，有傷禾稼；因此，機車被禁數月之久，然後纔得照常行駛。²這種震動陵寢之說，固由恐怕祖宗不安，亦由慮及有礙風水而起。光緒十年，傳言西山將造鐵路，徐致祥說：“西山爲神京拱衛，地脈所繫，王氣所鍾，妄施開鑿，亦屬不祥。”³這也是以破壞風水爲反對鐵路的理由的。其後，倡修津通鐵路之際，反對派的章奏中雖無直指鐵路爲破壞風水的語句，但以破壞墳墓爲反對理由者則極多。不願墓墳被毀，固由於人道、孝道，對於祖宗的崇拜，以及多年養成的厚葬的風俗等

1. 交通史路政篇，第一冊，頁三〇。劉錫鴻撰。

2. 交通史路政篇，第一冊，頁一二。

3. 軍機：光緒十年十一月二十五日御批徐致祥摺。

等使然；但恐風水破壞，貽害子孫的心理，自當時的社會篤信風水的情形觀之，恐怕也是原因之一罷。

最後，災異所引起的迷信也給予鐵路不少的阻礙。中國蟠伏於專制政治之下，已歷數千年，君主們向來是無拘無束的，所以臣工們常藉發生災異的機會，用天災示警的一類的話對於君主的不當的行為稍加糾正。這是一向如此的。不料到了末季，這種手段竟被用到阻止鐵路的策略上；說起來，也是件有趣的事。海署於光緒十四年十月奏准接修津通鐵路，十二月初旬，反對者如余聯沅等已開始加以抨擊了。¹ 偏巧十二月十五日夜間，大內貞度門不戒於火，延燒太和門及庫房等處。十七日，詔修省，敕臣工勤職。² 十八日，御史屠仁守等、洪良品等、徐會澧等各聯銜上章，請停修津通鐵路。³ 二十日，皇太后旨：以火災停減頤和園工程，御史余聯沅、屠仁守、洪良品等請罷鐵路各疏及徐會澧等條奏同下海署與軍機大臣議。翌日，翁同龢、奎潤、游百川、文治等並言鐵路不可修，亦並下議。⁴ 今在以上各人的奏疏中，⁵ 雖未發現明白地以天災為反對鐵路的理由，但這些奏疏緊跟着修省及停減園工的詔諭之後連章而上，不能

1. 余聯沅於十二月八日奏：修路有五大害，詳見前。
2. 東華續錄，光緒卷九二，又清史稿本紀二十三，頁二三。
3. 十二月十八日，御史屠仁守、吳兆泰會奏摺，御史洪良品、張炳琳、林步青會奏摺，御史徐會澧等六人會奏摺，同日而上。
4. 參閱軍機：翁同龢、奎潤、文治等奏摺；清史稿本紀二十三，頁二三，及東華續錄，光緒卷九二。
5. 軍機處檔中見缺游百川及徐會澧的奏摺。

不說他們多少總受些迷信災異的影響。¹

三、排外的心理

鴉片戰爭以後，外人在華的勢力日漸澎湃。中國人無事時目擊帝國主義者實行經濟的侵略，飽吸同胞的膏血；有事時，又因軍備的落伍，屢蒙戰敗的恥辱；所以對於外人極其憤恨而又畏懼，逐漸養成了一種排外的心理。受這種心理所驅策者，一方面有目光犀利，心思靈敏的一派人物，他們看透了外人之所以強，在於物質文明的進步，於是採取“以其人之道，還治其

1. 申報，光緒十五年正月二十一日載：“通州鐵路奏奉諭旨開工，嗣因大內貞度門被災，災哀諸公奏停土木大工，通州鐵路當從緩辦理。然鐵路工程業經監辦西線，沿途各鄉村預備疑懼，深恐田園廬墓之當路者或難安堵，遂聯三十六鄉紳耆赴京具稟懇請保全，以免供離失所。時適貞度門偶遭回鑿，愚相圖以天災示警，遂與翁尚書等會銜入奏，請加修省，罷各大工，以敬天威，而培國脈。除頤和園已明奉諭旨停修外，通州鐵路亦擬停工，……”又十五年二月初九日載：“通州鐵路經在京各大憲奏請從緩，……原其所以奏請停止之由，蓋以大內貞度門被災，災哀諸公次第封章入奏，請皇上遇災修省，詔罷土木各工程，鐵路輪車，亦請從緩辦理。”又十五年五月二十四日載：“去冬大內貞度門被災，災哀諸公請罷土木大工，及時修省，藉以上契天心，下恤民隱。皇太后皇上虛懷若谷，立罷頤和園各工。而首官牌類旁通，奏請鐵路各工程亦在應緩之列。時津城鐵路公司擬將鐵路展至通州，自有此奏行知北洋大臣，將此工程先行停止，……”證以以上的記載，可知因停修園工，首官或希承意旨，或假借機緣，並言鐵路亦不可能，在當時確有這樣的風傳，或竟實有其事，亦未可知。然則津通鐵路不難不說是受有迷信災異的影響。

人”的政策：凡外人的利器，如大砲、兵船，以及輪船、鐵路、電線、機器等，無不竭力做造，求與外人相衡，使中國達到自強的境地。當時的所謂“洋務”便指此等事務而言。另一方面，卻有拘謹守舊的一派；他們對於中外大勢多不明瞭，只是格外地拿定了主意，對於外人及其所創造的一切制度器具，深拒固絕，不肯容納，以期永遠地閉關自守。曾國藩、左宗棠、李鴻章、劉銘傳等人是前一派的代表人物；他們都是嫻習軍旅而又久膺疆寄，不但諳習國內的情形，而且富於世界眼光。至於士大夫中之週翔館閣，以清流自許，而目光較短，見聞較狹，缺乏實際的行政經驗者則多屬於後一派。這班士大夫們為排外的心理所鼓動，往往聯帶地對於前一派所主持的“洋務”，也加以反對。單就鐵路說：光緒六年劉銘傳所提議的京滬鐵路，即因受他們的攻擊而不能實現。當時李鴻章對於這種情形曾經很憤慨地說過：——

“大抵近來交涉洋務，實中國創見之端。士大夫見外侮日迫，頗有發憤自強之議。然欲自強，必先理財，而議者輒指為實利；欲自強必圖振作，而議者輒斥為喜事。蓋稍涉洋務，則更有鄙夷不屑之見橫互胸中。不知外患如此其多，時艱如此其棘，斷非空談所能有濟。我朝處數千年未有之奇局，自應建數千年未有之奇業；若事事必拘守成法，恐日即於危弱而終無以自強。”¹

士大夫們排外的心理在未釀成後來的庚子之亂之前，是愈過愈烈的。所以津通之議一起，反對者幾乎無一不以防夷為其反對的理由；或恐險要盡失，夷人侵入中國更易（如余聯

1. 李文忠公全集，奏稿卷三九，頁二八，闕覆張家驊等止鐵路片，光緒六年十二月初一日。

沅、屠仁守、洪良品、文治)；或恐築路資金流入外洋，有資敵之失(如余聯沅、文治)；或恐窮鄉僻壤皆染外洋邪教敗壞中國的習俗(如余聯沅)。凡此諸說皆緣排外的心理而起；這是我們搜剔反對津通鐵路者的背景時所不可忽略的。

四、對於河運漕糧的維護

反對津通鐵路者還有個很有力的背景：即對於南漕的河運的維護。要說明這一層，應先將清代漕運的情形及其變遷略述。

清代各省漕糧的運道大別之有二：循南北運河北上者為河運，循海道北上者為海運。河運漕道以北運河及在北運河上游的通惠河為總匯(參閱頁69略圖)。山東、河南、淮北而外，其餘的地方皆以揚州之河為襟喉；浙西由瓜州達揚州；江西、上江由儀徵達揚州；至淮安，渡黃河，入閘河。咸豐五年(1855)，黃河北徙，運河至張秋，入黃河；過臨清，入衛河；至天津，入北運河，二百八十餘里至通州。既至通州，又經普濟、平津，慶豐諸閘而達大通橋；這一段的河道名為通惠河。¹以上是河運的漕道。海運係由上海出口，航海北上，至天津後，再由北運河至通州。河運用漕船；海運初用沙船，“四不相”等舊式民船，繼用夾板船、輪船。然不論河運、海運，自津至通的一段皆用剝船。²

道光五年以前，各省漕糧統由河運。道光五年(1825)，因

1. 光緒順天府志卷五六。

2. 剝船又作“駁船”，又作“撥船”。剝船較漕船吃水較淺，漕運由津抵通及過淺，皆須用剝船。

南運河水漲道阻，江蘇漕糧試行海運，其餘各省仍由河運；這是清代海運漕糧的起始。自是，道光二十六年（1846），二十七年，三十年，咸豐元年（1851），二年，江蘇屢行海運；咸豐三年而後，江蘇、浙江皆行海運。咸豐五年，河決銅瓦廂，運河格外梗阻，海運愈加繁盛。同治七年（1868），海運試用夾板船裝運，十一年，輪船招商局成立，始用輪船。自是海運大為推廣，河運愈趨衰微。到了光緒初年，凡江西、湖南、湖北的漕糧皆交招商局，由上海循海道運津。不過江西、湖南不久之後即停止運漕，改征折色。光緒十年，中法開戰，招商局恐輪船為法人掠奪，暫將輪船售給美商旗昌洋行，海運漕糧因此暫阻。戰事停止之後，頗有議復河運以避免戰時受敵人封鎖海面之影響者；但時勢變遷，河運終不能復。¹

以上是倡修津通鐵路以前漕運的情形及其變遷。我們在本文中所應注意之點有二：即（1）河運自道咸以降，逐漸衰退，而受代於海運；然至法越戰事以後，尚有一部份人努力於恢復河運；（2）無論河運海運，南漕運抵天津後，皆由剝船由北運河剝運赴通；所以後來河運雖漸衰替，而津通剝運仍盛。現在且看這兩點對於津通鐵路的影響。

第一：光緒十年、十一年之間，中外臣工鑒於當時海疆不靖，海運漕糧因此阻梗，紛紛討論以後的補救的辦法。於是一部份人主張修築鐵路，貫通南北；以為如此則漕糧可由鐵路運輸，

1. 參閱清史稿食貨志三；交通志二；及光緒順天府志卷五六。

即偶遇戰事，亦可無虞。¹ 但是大部份人則反對此說。他們以爲鐵路修成，則河運全廢，船戶失業，必生事端；莫若積極恢復河運，依循舊章，既可補海運之失，又無迫使船戶失業的弊端。例如太僕寺少卿延茂即曾發表過這樣的意見：——

“……自成豐初年，始廢河運，改由海運。運河上下二千里，小民失業者不可勝計，往往挺而走險，流爲捻匪，經將帥數十年全力，費國家數千萬帑金，始就蕩平。今若改修鐵路，則舟、車、挽、負以及行、棧、舖、店失業無聊者不知凡幾。其貧窮守分者固已乞食異鄉，轉填溝壑；其強悍無賴者不免偷竊拆掘，釀成事端……。況轉輸之法，河運具在，成法可留；要在實心任事之大臣不畏難，不因循，事乃集耳。”²

御史張廷燎諫阻修築鐵路的摺中也說：“海道不通，河道可復”³。御史文海也說：“夫承平無事，海運河運皆可通行；如謂海運終不可恃，則以修鐵路之費規復河運，方是正辦”⁴。以上是光緒十年、十一年之頃政府籌議漕運的安全問題時，士大夫之主張恢復河運者反對修築鐵路的情形。其後，津通之議既起，御史徐會澧、王文錦、李培元、曹鴻勳、王仁堪、高釗中會奏三事，其一係請停津通鐵路，改在德州、濟寧建築，以通南北河運。⁵ 可見此時熱心於恢復河運者還大有人在。這一次他們對於鐵路雖不是根本反對，而是希望改在運河淤淺處建造，以爲河

1. 光緒十一年左宗棠主張修築清江浦至通州之鐵路，一便於轉漕，一便於徵調。
2. 軍機：光緒十一年十月御批延茂摺。
3. 軍機：光緒十年十一月二十三日御史張廷燎摺。
4. 軍機：光緒十一年九月二十日御史文海摺。
5. 詳見前。按徐會澧等的意見與光緒十一年漕運總督崧駿的主張是相似的。崧駿主張臨清至阿城鐵路，以利漕運。

運的救助；然爲當局的築路計劃的阻梗，則與前此的延茂等人無異。

第二：倡修津通鐵路之時，南運河運道雖梗，津通剝運仍盛；若鐵路造成，連剝運亦必爲所替代而趨於沒落了；所以與剝運休戚相關的通州的倉場官吏和北運河內的剝船船戶，皆抵死反對津通鐵路。他們的反對爲的是避免切膚之痛，與上述之熱心於恢復河運者祇因主張的不同而反對鐵路的情形大是兩樣，所以反對的激烈的程度也遠過之。

現在先說倉場官吏。駐通州的倉場官吏有總督倉場侍郎坐糧廳及所屬官吏，胥役多人。這些官吏和胥役專掌倉穀及北運河運務，除享應得的俸祿、工食外，又收納種種陋規，以飽私囊。清史稿食貨志卷三載：

‘承平日久，漕弊日滋。東南辦漕之民苦於運弁旗丁，肌髓已盡，控告無門；而運弁旗丁亦有所迫而然。如漕船到通，倉院、糧廳、戶部雲南司等處投文，每船需費十金，由保家包送，保家另索三金；又有走部代之聚斂。至於過壩，則有委員舊規，伍長常例，上斛、下盪等費，每船又須十餘金。交倉則有倉官常例，並收糧衙署官辦書吏種種需索，又費數十金。此抵通之苦也。’

這種弊病在南漕完全河運的時代即已養成。清末，南漕的一部分雖改海運，然而轉入北運河以後，抵通交倉的手續仍依舊貫，上述弊病自難一概剔除。設南漕抵津之後，改由鐵路裝運到通，則通州的官吏無從舞弊，私人的損失必不堪言。這便是官吏們不得不抵死反對鐵路的一種背景。

現在再說剝船。漕糧由津剝運赴通，舊時皆雇用民船。乾隆五十年（1785），始有官備剝船 1,200 艘發交沿河天津等十

八州縣收管，專備剝運漕糧之用；嗣後陸續添造，共達 2,500 艘之數。¹ 但至光緒年間，實際上官剝只有一千八九百艘。² 各州縣經管剝船，每年例給修驗銀五兩；三年小修一次，給銀二十兩。封河守凍期內，每船工食銀 15 兩。運米每百石給腳價銀 8.4 兩及食米 1.15 石；嗣每百石加腳價 5 兩。³ 船戶每年雖有工食及運漕腳價，但為數無幾，除去添置繩纜器具，鋪倉席片，秫秸，通壩卸米，腳力等項，尚不敷船戶水手等一年食用。所以船戶多係無賴貧民，形同乞丐。⁴ 船戶既係貧民，而工食水腳又不敷用，所以生出偷盜及攙和之弊。偷盜者，即半途將米偷竊；攙和者，普通係於偷米後將水攙入貯米之倉，米遇水則漲，升斛不致驟減。此弊由來已久，清初已然，⁵ 末季更甚；而且押運知之糧道，總辦無不知之；但一則因知船戶入不敷出，不如此則不能維持生計，一則因為貪圖陋規，所以付諸不聞不問。⁶

從上面所述，我們可知（1）剝船戶皆係貧民，不可一日失

1. 清史稿食貨志三。

2. 據李文忠公全書奏稿卷四〇，光緒七年四月二十三日請補造剝船二百隻片及卷五四光緒十一年六月初八日剝船固守籌給津貼片。

3. 清史稿食貨志三。

4. 李文忠公全書奏稿卷五四，剝船固守籌借津貼片。

5. 清史稿食貨志載：“清初設紅剝船六百艘，每船給田四十頃，收租贖船，免其徵科。近畿州縣距河甚遠，恆雇覓民船；河干游民藉之邀利，及接運漕糧，往往有盜賣攙和之弊。甚有盜賣將盡，故傾覆其船，逮運官查明，仍責地戶賠償，傾家蕩業。”

6. 參考申報，光緒十四年六月二十四日，“論漕運駁船攙水之弊，”及光緒十四年十一月十一日“論漕運陸便於水”二文。

業，(2)船戶所得的工食水腳雖則不敷支出，但可偷盜挽和，以維持生活。這兩種事實皆與修築津通鐵路不相容的；因為如無鐵路，則剝運還可保持現狀，船戶也可照舊勉維生計；反之，鐵路一修，漕糧改用火車運京，則剝運的營業根本動搖，更無論偷竊挽和等等的技倆了，船戶的生計自當大受影響。

津通鐵路對於漕糧的剝運既有偌大的威脅，而當倡修之始，即有“南漕由津運通，四成歸火車，六成歸剝船”的風傳。¹所以李鴻章倡修津通的本意雖不在運漕，但管理倉場的官吏、胥役和剝船船戶卻不能不深懷疑懼，惟恐津通修成，便與自己的生計或收入有決大的妨害。因此，這些人便互相勾結起來，抵死反對津通，以求免去他們心目中的大患。李鴻章曾說：——

“……又自津至京，沿途痞棍慣以偷米吃漕為事。南漕百餘萬石皆因偷竊，挽水入倉，易致霉變；倉儲虧短，餽案疊出；倉場坐視無術。……鐵路雖非為挽漕倉之弊，而依漕倉而作奸者不能無恐懼；以故造作蜚語，惑人聽聞。今茲發費盈庭，亦皆為其所惑而不覺也。”²

這些話是很確實的。不過依漕弊為生活的人，其反對鐵路的手段還不止“造作蜚語”而已，其他的策略正多。拆毀天津的白河鐵路一事便是一個例證。這座鐵橋建於河東的大王廟及河西的紫竹林之間，以備火車行駛過河之用。光緒十四年冬季興工，翌年春季，橋樑均已豎成，惟橋面未安；乃江浙運漕沙船連槽入口，藉口於橋樑逼窄，水溜湍急，一致罷工，非俟橋工停止，不肯前進。糧道復袒護船戶，迭次稟請直督李鴻章將該橋拆毀，以免誤及“天庾正供”。鴻章行了許多妥協的辦法，

1. 申報，光緒十四年十月十九日及十二月十二日記載。

2. 李文忠公全集，海軍函稿三，議駁京察護阻鐵路各奏函。

皆無效果終於將該橋拆毀。¹不消說，這件事便是清靈勾結沙船船戶幹起來的。從他們的成功，可見他們在當時的勢力之厚，及其反對鐵路的決心之大；雖以李鴻章的權位之隆，也無如之何。這是反對津通者中一枝最激昂，最有力的隊伍。他們反對津通的情形和英國初建鐵路時經營運河者多方反對鐵路，甚至運動議會出而阻撓的情形很相似；不過後者是為維護一種正當的營業，而前者則為保持叢弊的濶藪，兩者又微有不同。

五、政治上的敵對

此外，政治上的敵對形勢也是這次爭議的一個重要的背景。與倡修津通的一些人處於敵對地位者，第一便是所謂清流。自法越戰事物起，朝臣皆好言時事，如吳大澂、陳寶琛、寶廷、鄧承修等皆號稱“清流黨”；流風所播，言事諸臣皆以遇事敢言或搏擊權要為能事。²法越戰事緊急的時候，中外臣工多主戰，李鴻章獨始終主和，卒成和局。自是以後，鴻章便為當時的清議所一致攻擊，甚至有視鴻章為漢奸者。鴻章有所興作，特別是涉及洋務者，也便多受時論的讟議；鐵路不過是此中的一端。反對鐵路的各人中，如徐致祥、屠仁守、吳兆泰等皆是清流黨中的人物；³而致祥平日反對李鴻章的色彩最為濃厚，所以

1. 參考 Kent: *Railway Enterprise*, pp. 34-35 及申報，光緒十五年三月十八，三月十九，三月二十七，四月十九，六月二十八等日的記載。

2. 參考清史稿列傳二百三十一。

3. 清史稿，徐致祥，屠仁守等本傳。

他的反對鐵路的言論也便最多，最烈。¹ 由此可知朝臣因反對鴻章個人而並及鐵路的情形之一斑。

其次，與漕政方面有關係的官吏自然也很多反對鐵路的。這種情形已由上節說明，毋須再贅。當時明白揭出反對言論者有戶部倉場侍郎游百川；² 此外，暗中活動者的人數恐怕很多，只是無從查曉了。

不過反對派中勢力最大者還不是這班士大夫們，乃是一位皇室的尊親——惇親王奕訢。奕訢是反對津通鐵路的運動的首領，由他和一班漕蠶互相勾結起來，³ 反對派的烈焰纔愈加熾熱。奕訢何以要反對津通鐵路，作者尚未搜得可信的材料，據以說明。但以奕訢與奕譞的關係來揣測，或者他的目標在反對奕譞，也未可知；因為奕訢與奕譞雖則同是宣宗之子，但二人性情不投；而且同治八年（1869）奕訢曾被奕譞疏劾自授宗令，清廷下詔向兩方排解纔得完事，⁴ 可見二人也不甚和睦。光緒十年以後，奕譞當國，而津通鐵路又係奕譞總理的海軍衙門所主持，奕訢因此而加齟齬，也是可能的。

以上已將反對津通鐵路者的幾個重要的背景一一敘述。此外，國家財政的困難也是津通鐵路的一個障礙。海署議修

1. 參考清史稿致祥本傳及軍機：光緒十年九月十三、十一月二十五；十三年三月初四，四月十四，等日奏摺。
2. 光緒十四年十二月二十一日游百川奏阻修路，詳見前。
3. P. H. Kent, *Railway Enterprise in China*, pp. 33; 又馬場鐵太郎：支那經濟地理誌，交通編，卷二，頁六四五。
4. 見清史稿列傳八，惇恪親王綿愷傳。

此路時，適當中法戰爭之後，國家忙於籌海籌邊，用錢已經很多。光緒十三年，鄭州河決，工賑需款俱鉅，又加上一層負擔；一時募捐、開捐、羅掘俱窮。¹十四年十二月，鄭州河工合龍，但大婚典禮已定於光緒十五年舉辦，²種種用費，又不得不預先籌措。國家財政既如此困難，自無大宗款項撥充鐵路經費。同時，鐵路當局招股既不成，洋債又不敢放膽借用。因此，光緒十三四年間，李鴻章等雖一面竭力倡修鐵路，一面卻並無籌得的款的把握。這種弱點也頗為反對派所乘，至有人認修路為虛糜鉅款，昌言當此‘聖慮焦勞，部帑竭蹶，司庫空虛，焉有餘力辦此等事？’³

復次，從當時中國的一般經濟情形看來，人民生活所需無藉重於鐵路火車的必要；這也足以消極地助長反對派的勢力。這因為在光緒初年，我國雖已創辦機器製造，新式鑛業，造輪船，設電線，但這種經濟方面的近代化尚在萌芽，且只局限於極少數的地點；至於國內一般社會，在經濟發展的階段上，固仍滯留於自給自足的時代，無需於迅速的交通工具。反對鐵路者對於鐵路在經濟上的價值毫不理會，至於一般民衆則更不注意，上述的情形實足以致之。

反對津通鐵路者除有上述種種背景外，還有一些內在的原因，使得他們採取反對的態度。現在亦附帶地略述一下。
第一：在光緒初年，不但普通人知識有限，即連一般士大夫階級

1. 參考清史稿河渠志一，及吳廷燮：清財政考略，頁二一。

2. 清史稿，本紀二十三。

3. 軍機：光緒十三年四月十四日硃批徐致祥摺。

也多見聞不廣，什九沒有親眼見過鐵路，對於鐵路的構造和運用全不了了。這種情形不但使他們不能認識鐵路的利益，且使他們常憑一己的臆測，或摭拾些前人的陳言，便虛構出許多鐵路的害處來。張家驥所說鐵路三弊，其一係恐鐵路沿着官道修築，行人車馬有與火車擁擠碰之虞。¹ 這種顧慮完全由於不識鐵路為何物而起。類此的言論，自今日的人看來，很是可笑；當時的人或認為言之成理。

第二：士大夫們守舊的心理也促使他們熱烈地反對鐵路。知識淺陋者因不識鐵路之利，徒見鐵路之害，所以反對鐵路；守舊者則雖明知鐵路有利無害，也不願國家做造。例如：劉錫鴻曾出使德國，對於鐵路的便捷知之甚稔，然而因為乾隆極盛之世並無鐵路，他就認為後世也無修築鐵路的必要了。² 又如洪良品等說：鐵路係“開闢所未有，祖宗所未創，無事生事，設有意外之虞，誰尸其咎？”³ 奎潤等二十三人說：“鐵路關係國本民心，即使利多弊少，亦當立予停止。”⁴ 皆足為士大夫因守舊而反

1. 張家驥反對京滬鐵路摺上說：“自清江浦至京相距一千數百里，……若沿向來官道營造（鐵路），臣南北往來數次，所過官道介於田畝之間，屋廬之側，墳墓之旁，橋梁之上者，隨處有之，火輪車電擊風馳，易於衝突，必至貽害民間。即使設法繞越，善為布置，將來造成之後，尋常一切行人以及來往車馬，將准其同行乎，抑不准其同行乎？若准其同行，則擁擠碰在在所不免，傷人壞物，易啟爭端。若不准其同行，則必須另開一條孔道，俾之行走。竊恐此令一下，民間必不樂從；勢迫形趨，徒滋擾攘。”（交通史路政篇第一冊頁二一）。

2. 交通史路政篇，第一冊，頁三七，劉錫鴻奏摺。

3. 軍機：光緒十四年十二月十八日洪良品、張炳琳、林步青奏摺。

4. 軍機：光緒十四年十二月二十一日奎潤等奏摺。

對鐵路的明證。

肆 爭議的影響

以上已將爭議的經過及正反兩方面的言論和背景一一敘說過了。綜合起來看，可知津通鐵路是因當時的一些眼光遠大的政治家，參酌世界大勢，決心講求洋務，以圖自強，這纔經他們努力倡修的。迂拘淺陋的士大夫根本不贊成這種求助於洋務的主張；同時，與漕運存有利害關係的人，對於此路尤為嫉視，所以此路竟引起多數人的反對，而反對的激烈的程度也超越既往。本文的目的不在判斷兩方的是非曲直，在探討津通鐵路的爭議，對於我國整個的鐵路事業，以及鐵路以外的有關國計民生的事業，究竟有些什麼重要的影響，所以下文討論的範圍只以這一層為限。

前面已經說過：爭議的結果使得已經奏准的津通鐵路終於停修。所以爭議的最切近的影響便是：津通停修之後，官商疑沮，鴻章所努力提倡的商民投資築路一事，越發不能發達。這層影響不但對於已成的津沽鐵路不利，使得牠不能招足民股，償還洋債，如鴻章所期待的；而且對於興築新路，也增加不少的困難。後來我國築路的資本惟賴外債，民資民營的鐵路始終不能發達，推原溯始，未嘗不是因有這層惡影響的緣故。雖然，津通鐵路的爭議也有其若干好的影響：如（1）確定鐵路為國家自強要策，（2）孕育蘆漢鐵路的計劃，（3）資助關內外鐵路的興築工程，（4）促成大冶煉鐵廠的創立。這些影響都是不可忽視的，試分別詳述於下：——

甲 決定修路的政策

光緒初年，中外臣工往往條陳修築鐵路，當國者亦願試行；無如風氣未開，每有一次修路的建議，即有一次的爭論和阻撓。中央政府顧及守舊派的意見，從未明白宣布其修築鐵路的決心；各省疆吏更是畏難因循，慮為清議所阻，不敢創舉。因此，修路的建議儘管很多，而這些建議卻很少實現；截至光緒十四年年底止，國內鐵路僅有唐山至天津的 280 里而已，風氣的閉塞可想而知。自海軍衙門倡修津通鐵路，空前爭議掀天而起，社會上更是充滿了反對鐵路的空氣。可是爭議的結果：津通鐵路雖未修成，反對派也未得到勝利。他們不是被皇皇的諭旨斥為“於海防機要素未究心，語多隔膜”；¹即被斥為“偏執成見，不達時勢”。²不但如此，經過這次爭議之後，朝庭隨即積極宣布以鐵路為自強要策，並且說明：建築鐵路，應通籌天下全局，次第推行，不限於津通一路；以後海軍衙門“但冀有益於國無損於民，定一至當不易之策，即可毅然興辦，毋庸築室道謀。”³這樣一來，政府已明白宣布其興辦鐵路的決心，將不再諮詢庭臣的意見，凡屬攻擊鐵路的言論已無發表的餘地。而且鐵路政策的施行也不限於津通一路，而將大規模地推行。所以此諭頒行之後，政府隨即籌築蘆漢鐵路，籌築關內外鐵路（詳見後），著著推展，毫無遲疑；庭臣中雖尚有一二人偶持異議，但是大體

1. 光緒十五年正月十五日上諭（東華續錄光緒卷九三）

2. 光緒十五年四月初八日上諭（東華續錄光緒卷九四）

3. 同上註。

上已不敢昌言反對了。¹ 及至光緒二十年中日戰事以後，鐵路與國防的關係益為明顯；而且國際情勢一變，鐵路事業在列強角逐及中外競爭的情形之下大為猛進。自此以後，我國之言鐵路者，只有洋債和國資之爭，國營和民營之爭，再沒有鐵路可否修築的這種幼稚的爭論發生了。溯自同治二三年間（1863—1864）英人司蒂芬孫（MacDonald Stephenson）來華倡築鐵路以後，二十餘年間，我國鐵路事業始終只能蠕進於荆天棘地之中，逮津通鐵路的爭議解決，榛莽頓開，纔覓得一條邁進的坦途，走入一個新的階段。我們觀察津通爭議的影響，這一點是最值得我們注意的。

乙 對於蘆漢鐵路的影響

自海署倡修津通鐵路，爭議大起；光緒十五年三月三日，兩廣總督張之洞奏請緩築津通，改築蘆漢，爭議纔漸止息（詳見前）。之洞提出蘆漢的創議，本因李鴻章與反對派爭持不已，故以此調停其間。鴻章對於此議本來仍不滿意，祇因之洞倡之於外，醇親王奕譞贊之於內，纔勉強同意。至於反對派方面，雖也多不以建築蘆漢為然，但因執政者堅持，同時，反對派的首領醇親王奕譞已於是年正月薨逝，所以他們稍有訾議，旋即告止。改修蘆漢的計劃終於確立。² 惟是時湖廣總督撫裕祿仍不以修築蘆漢為然；³ 光緒十五年七月，清庭乃徙裕祿為盛京將軍，

1. 清史稿交通史一。

2. 以上參考清史稿交通志一，頁五。又列傳八，惇恪親王綿恆傳。

3. 清史稿列傳二百五十二裕祿本傳：“……廷議修鐵路，起蘆漢，訖漢口，下羣臣議，裕祿力陳不可。忤旨，徙為盛京將軍。”

而調之洞爲湖廣總督；八月，旨派鴻章，之洞會同海署妥籌蘆漢開辦事宜。之洞既移鄂，復膺是命格外銳意興辦。十一月，朝命戶部歲撥二百萬兩以供路需。鐵路之有固定的經費自此始；而修築蘆漢的計劃也因此得到更大的推助。翌年起，因政府移用經費，趕修關東鐵路，蘆漢暫告停頓。但至甲午以後，蘆漢之議復興，屢轉推移，政府卒於光緒三十二年築成京漢鐵路從漢口經蘆溝橋直達北京，至今爲我國兩大南北幹線之一。¹

我們觀察了上面的事實，應注意一點：即蘆漢之議本爲調停津通的爭議而起；如無津通的爭議，便無調停之事，更無蘆漢之議。而且蘆漢之議既定，李鴻章等便將議修津通時所抱的提倡鐵路事業的熱情轉而施諸蘆漢，至不惜更動疆吏，籌撥鉅款，以利進行。然則津通的爭議所給與蘆漢的影響豈不很大？

丙 對於關內外鐵路的影響

關內外鐵路係概括山海關以內和以外的鐵路而言。關內鐵路係李鴻章於光緒十三年因籌北洋海防而奏准興修的。其修築計劃係就原有的唐園鐵路，由兩端接築，南達津沽，北達山海關。其後津沽一段既成，鴻章因唐山以北的路線靠近大海，恐其修成後營業清淡，收入不夠養路之用，乃議定先由天津西接通州繁盛之地，再由唐山北接山海關；如此首尾啣接，沿線生意淡旺各處，庶可彼此挹注，全路賴以自給。這些情形，前文

1. 以上參考清史稿交通志一，頁五；交通史路政篇，第一冊，頁六九至七二；張文襄公奏稿卷一八，遵旨籌辦鐵路議陳管見摺（光緒十五年九月初十日）。

業已述及，不再詳敘。迨津通之議遇阻而罷，西進的計劃不成，北進的計劃也就聯帶地耽擱下來。不過即在此困難情形之下，中國鐵路公司猶自勉力將津唐鐵路推展：於光緒十五年由唐山展至開平；明年再由開平展至古冶；又自古冶展至林西。（參閱頁69交通略圖）。至是，公司資本已罄，鐵路便不能再展了。¹

山海關以外的鐵路名“關東鐵路”，係李鴻章於光緒十六年閏二月奏准興修。路線原擬自山海關經錦州、新民、廳、過遼河，以達瀋陽，再東北經寧古塔達暉春，至圖門江中俄交界處為止。並由瀋陽修築枝路，以達牛莊。關東鐵路的計劃在津通鐵路擱置時早經內定。嗣鴻章於十六年奏准興修後，即派工程司金達（Kinder）率領測量隊出關秘密履勘；旋於十七年會同海署奏明：路線應於經過瀋陽後，暫築至吉林為止，另由瀋陽造枝路以至牛莊營口。修築起點，請定在關內的林西鎮；由此逐漸接造，以達山海關；出關後，再經錦州、新民等地，以達瀋陽、吉林。此時林西鎮已有中國鐵路公司所造之路，以與唐山、津、沽等地相通，由此輸出工匠、物料的接濟，頗為便利；而且新路自此接築，則築成之後，關內外可以聯絡一氣。所以林西鎮是最好的起築點。至於築路資金，鴻章請撥蘆漢官款每年二百萬兩應用。這些請求經是年三月十三日的上諭一齊允准。鴻章乃於山海關設局，名曰北洋官鐵路局，以司築路之事。十八年鐵路局將關內鐵路由林西修至灤州，十九年修至山海關；鴻章

1. Kent: Railway Enterprise in China, P. 35

最初提出的修築山海關以內沿海的鐵路，以鞏固海防的計劃竟這樣的實現了。二十年，關外鐵路修至綏中，值中日戰起，工程暫停。中日議和之後，復從兩頭逐次展修；經過許多的周折，關內外鐵路終於造成，聯為一氣。¹

李鴻章修築關東鐵路的動機，完全由於看見俄人在遼東的勢力日漸膨漲，不得不由築路着手，冀可從此積極經營東三省，以抵制俄人的侵略，並鞏固東北的邊圉。本文篇幅有限，不必詳述此節；惟有一點應喚起讀者的注意，即關內外鐵路的築路經費係由撥用蘆漢官款而來。今試就此點申述如下：

蘆漢官款每年 2,000,000 兩，係光緒十五年十一月經海軍衙門奏准，由戶部籌撥。是年十二月，戶部覆奏：鐵路經費每年由庫儲東北邊防經費及六分平餘各項下共撥銀 1,200,000 兩；其餘 800,000 兩由直隸、山東、河南、山西、陝西、安徽、江寧、江蘇、江西、浙江、福建、臺灣、湖北、湖南、廣東、四川十六省，每省每年撥銀 50,000 兩湊足。這便是蘆漢經費的來源。光緒十六年閏二月，李鴻章奏准緩辦蘆漢，先辦關東；翌年又奏陳查勘關東鐵路及估計工款情形略謂：由林西至吉林的幹路及由瀋陽至營口的枝路共長 2,323 里，約略估計，共須造路費用銀 20,500,000 兩；請飭下戶部，自本年起將蘆漢經費每年 2,000,000 兩移為關東鐵路專款；俟撥足 20,000,000 兩後，彼時全路將次告竣，再酌量情形，奏明辦理。是年三月，奉旨依議。五月，復由戶部酌定十六省每年解交鐵路經費的限期及欠解的處分，奏准通行飭遵。鴻章旋

1. 本段參考 Ken: Railway Enterprise, Ch. IX; H. B. Morse: International Relations, Vol. III, pp. 80-81; 及交通史路政編第七冊，頁三至八。

又請旨飭將各省奉撥經費徑行解津應用，毋庸如戶部所議，經過海署之手。¹至是關東鐵路的經費不但有的款可恃，而且有限期，無周折，所以後來工程的進展很是順利。設無中日之戰，關內外當可一氣造成。不過我們如果仔細思量一下，便可覺得：如無津通鐵路的爭議，便無蘆漢鐵路的計劃；無此計劃，便無每年 2,000,000 兩的固定的鐵路經費；無此經費，則關內外鐵路，不知還須經過多少困難，纔能籌得的款，建築成功。然則關內外鐵路雖則直接受賜於此項鐵路經費，間接豈非受賜於津通的爭議？

丁 對於新式鋼鐵業的影響

因津通鐵路的爭議而生出蘆漢鐵路的計劃，這在前面已經講過了。現在要說的是：因有蘆漢計劃遂促成我國新式鋼鐵業的建始。

光緒十五年，張之洞既奉督鄂之命，尙未到任，即日與李鴻章積極籌商開辦蘆漢鐵路。惟蘆漢計長二千餘里，建築起來，需款需鐵，均屬極鉅，若取資洋債洋鐵，則外耗太多。於是之洞於光緒十五年十月上疏，謂推行之序，宜以積款，採鐵，煉鐵，教工四事爲先，而勘路，開工次之。於是採煉鋼鐵一事便成爲籌建蘆漢的初步工作，而我國新式鋼鐵業也便與鐵路事業發生了密切關係。當時之洞以爲籌辦新式鋼鐵業最合宜的地方是

1. 以上參考交通史路政篇第七冊，頁三至八，及李文忠公全集奏稿卷七二籌辦關東鐵路摺。

山西、廣東，¹ 湖北三省，宜就此三省積極講求採煉鋼鐵；“俟新鐵開採日旺，舊鐵焙煉日精，彼時蘆漢所積的路款已經充足，訓練的路工也已嫺熟，然後再定期開工修路；合計不過十年內外，蘆漢全路即可告成。”² 之洞的意見如此。不過後來廣東山西湖北三省之中，只有湖北一省創成新式鋼鐵業，其餘二省皆未辦成。

湖北籌創新式採煉鋼鐵，始於光緒十六年(1890)。之洞既就鄂督之職，隨於湖北省城設立鐵政局，綜理其事。開辦經費先由部撥蘆漢鐵路專款二百萬兩撥充，其後不足之數由之洞在鄂自籌，共用銀約三百萬兩。籌設的事業分為三部分，同時並舉：即(1)採鐵、(2)鍊鐵、(3)採煤。採鐵一事經勘定在武昌府大冶縣的鐵山鋪興工開採。鍊鐵廠設於漢陽，內分煉生鐵、煉熟鐵、煉貝色麻鋼、煉西門士鋼、造鋼軌、造鐵貨六大廠；機器、鑄鐵、打鐵、造魚片、鈎釘四小廠。採煤係擇定在江夏之馬鞍山及大冶之王三石等處開井採掘。各項工程均照西法籌建。自光緒十七年八月奏明開工，至十九年冬季，漢陽的煉鐵全廠，大冶鐵山的鑛機、運道、水陸碼頭及馬鞍山、王三石各煤井的工程

1. 此時廣東省已在之洞的主持之下向外洋購定機器，延履鑛師，籌設鐵廠，以備鑄煉鋼鐵。但未及辦成，之洞移督湖廣，所定的機器和所履的鑛師皆隨他遷移湖北，廣東的鐵廠竟致停頓。
2. 張文襄公奏稿卷十八，遵旨籌辦鐵路議陳管見摺，光緒十五年九月初十日。
3. 魚片鈎釘亦係造鐵路所用。

均先後告竣。煉鐵廠旋即開工鍊鐵。¹是為我國新式鋼鐵業的嚆矢在我國近代工業發展史上值得紀念的一件事。

鋼鐵業與鐵路業的關係有二：第一、新式鋼鐵業的開辦費大部分是由蘆漢專款撥充；第二、牠的創立是由鑄造鋼軌而起。關於第一點，內容簡單，上文既已述及，毋須再贅。關於第二點，可由下面的張之洞的一段話說明一下：—

“……查湖北煉鐵廠原議專為製造鐵路鋼軌而設，本為力杜外耗起見。光緒十六年二月，海軍衙門、戶部原奏內曾經聲明，設廠煉鐵乃開辦鐵路，鑄造槍礮第一要義；又云：煉鐵為造軌之基等語。海署疊次來電，大意相同。十六年正月文電云：宜先鑄軌，鑄械次之等語，尤為深切著明。是現在關東修路，湖北造軌，本是相因而起。十六年三月內籌辦設廠之初，即經商明直隸總督臣李鴻章，據其覆電云：將來鄂鋼煉成，自可撥用等語；是以特購製造鋼軌，魚片鉤釘各機器，分建各廠。中國既能造軌，斷無再購洋軌之理。”²

這一段話將鄂省創立新式鋼鐵業與造軌的關係可算說得很明白的了。至於只提到關東，未提到蘆漢的緣故，則因煉鋼造軌一事最初雖為準備建築蘆漢而起，但至之洞到鄂着手籌辦時，李鴻章已先於光緒十六年閏二月奏准緩辦蘆漢，先造關東，此後鐵軌自當只供關東應用。然而推原溯始，我國新式鋼鐵業仍不能不說是因籌築蘆漢而創興，而蘆漢則又是津通爭議的產兒。然則我們如檢視津通爭議的各種影響，這一節亦是

1. 以上參考張文襄公奏稿卷一九，勘定煉鐵廠基籌辦廠工暨開採煤礦事宜摺，光緒十六年十一月初六日；又，同書卷二一，煉鐵全廠告成摺，光緒十九年十月二十二日。

2 張文襄公奏稿二十一，豫籌鐵廠成本摺，光緒十九年二月二十五日。

不當忽略的。

以上已將津通鐵路的爭議對於各方面的影響擇其大而顯者敘述一過。由此可見：津通爭議的結果雖使津通鐵路的本身未能順利築成。但影響所及，竟使滿清政府明白宣布以鐵路為自強要策，使平素反對鐵路者不敢再事爭論；而我國鐵路史上的所謂妨礙修築的時代，也就此結束。同時，這場爭議又產出蘆漢鐵路之空前的偉大鐵路計劃；由此計劃，又展轉助成關內外鐵路的興修，促成湖北新式鋼鐵業的設立；然則爭議的影響確乎是很大的，我們正不可因為津通本身未能築成，便加以忽視。況且津通鐵路雖未築成，但政府到了光緒二十三年（1897）便築成了天津至豐臺及馬家堡的鐵路；二十七年，又由豐臺展至京師之正陽門，並由正陽門築一枝路，以達通州。¹至是，李鴻章以鐵路聯絡津沽和京通的計劃終於實現了。

1. 交通史路政篇，第七冊頁二〇九。

中華民國二十五年五月初版

(854921D)

中國近代經濟史研究集刊 第四卷 第一期

每冊實價國幣肆角
外埠酌加運費匯費

主編者

湯陶

象孟

龍和

出版者

國立中央社會科學研究所
研究院

代售處

上海及各埠
商務印書館

* 版 權 所 有 *
* 翻 印 必 究 *

