

19

鐵路國有化及武昌起義

1911年5月9日，清廷將廣東、四川、湖北、湖南等地商辦的粵漢、川漢鐵路收為國有，引起民憤。當中以四川的反響最大，其抗爭活動更間接引發武昌起義。本文將以川漢鐵路大股貳股票講述晚清鐵路股票的發行與鐵路國有化政策的矛盾，帶出鐵路國有化為何引發武昌起義。

清代鐵路的現代化發展進程

鐵路的長度及方便程度是判斷一個國家（地區）現代化的重要指標。清代長期的鎖關政策，加上國人對西方科技抗拒，令中國的鐵路發展大大落後。總的來說，中國在交通運輸現代化的進程較列強慢得多。

經過鴉片戰爭的失敗，清廷漸出現「師夷之長技以制夷」的呼聲，二十世紀初的新政更視興辦鐵路為重要的國策。但早在清廷重視鐵路發展前，列強已在中國不同地方修築鐵路，並視為自己的勢力範圍¹。

中國幅員廣大，地大物博，建設鐵路可以方便交通運輸，不過面對技術的落後和資金的短缺，獨資營辦難度非常大。因此，在1907年前後，清廷就將官辦的鐵路公司轉為商辦，借民間集資經營。

¹ 李占才：《中國鐵路史1876-1949》（汕頭：汕頭大學出版社，1994），頁74-86指出中國早期的鐵路如中東鐵路及南滿支線（俄）、膠濟鐵路（德）、道清鐵路（英、意）、廣九鐵路九龍段（英）、台灣鐵路（日）均為外國勢力興建並擁有

甚麼是川漢鐵路？

川漢鐵路是連接四川至湖北漢口的鐵路²。1904年官辦川漢鐵路總公司正式註冊，管理川漢鐵路事宜，後因經營不善在1907年改為商辦，成為商辦四川省川漢鐵路有限公司³。

川漢鐵路的建設並不順利。此鐵路為跨省大工程，需要各方的配合以及龐大的資金。川漢鐵路鄂段及其支線由湖北省承修⁴，1907年11月，鄂段支線施工，進展卻非常緩慢⁵；而川段則在1909年動工，先修宜昌至歸州（今秭歸）段⁶，因此各省修路進度不一。川段於武昌起義時被迫中斷，只完成17.3公里可供開行工程運料列車的路程，尚有46公里不能通行⁷。

甚麼是川漢鐵路股票？

1903年，清政府商部頒發了《鐵路簡明章程》24條，明文規定：准許用集資、合資、獨資的方式修建鐵路，於是各地紛紛出現官辦、商辦的鐵路公司⁸。為了保障中國的鐵路權益，免遭落入列強手中，清政府規定商辦鐵路公司不招洋股、不借外債⁹。此舉無疑斷絕了資金的重要來源，故惟有向民間籌集，鐵路股票遂應運而生。購買股票為鐵路集資，類似現今基金類理財產品；股民出資購買不同面額的股票，日後收息回報。隨著鐵路建成，帶旺地區經濟，股票價格就會升值，亦可過戶買賣，賺取盈利。

為集資興建四川連接武漢的鐵路，商辦四川省川漢鐵路有限公司在1908年得到批准，發行股票。根據所購的面額不同，發行了一系列大股票及小股票¹⁰。本文將聚焦研究川漢鐵路大股貳股票。

² 夏祥烈：〈清代川漢鐵路股票〉，《中國錢幣》，1998年03期，頁45指出1906年四川省總督錫良奏經朝廷批准：成都至宜昌一段鐵路由四川省自籌資金修建，於是成立了四川省川漢鐵路有限公司。而四川省川漢鐵路有限公司是中國鐵路史上首條自行集資興建的鐵路，同時也是中國早期股份制有限公司之一

³ 李占才：《中國鐵路史1876-1949》，頁140

⁴ 同上註。指出川漢鐵路鄂段主幹自宜昌經荊門、襄陽至京漢線上的廣水；支線為荊門至漢陽

⁵ 同上註

⁶ 同上註

⁷ 同上註

⁸ 武漢地方志數字方志館：《武漢市志》第八卷〈社會人物大事記〉，網址：http://szfzg.wuhan.gov.cn/book/dfz/bookread/id/273/category_id/58314.html，瀏覽日期：13/8/2021

⁹ 川漢鐵路鄂境股票背面有湖北官錢局承辦招募川漢鐵路鄂境路線簡明章程十五條，其中〈第十一條〉寫明「興辦鐵路為保護利權起見既不招附洋股亦不准各股東將票轉售外人成抵押洋債/若違即將股票作廢」

¹⁰ 現可見壹、貳、伍、捌、玖股等的股票

川漢鐵路大股貳股票



川漢鐵路大股貳股票（重繪圖）

川漢鐵路大股貳股票是四川博物院所藏股票中，發行量最大、保存最齊全的股票¹¹。川漢鐵路大股貳股票顧名思義是商辦川省川漢鐵路有限公司籌備，以川漢鐵路發行的其中一種大股票。「貳」為傳統中國的數字，與「二」相通，即代表股數為兩股。

具體訊息：

股票編號：冬字第捌百柒拾肆號

票值：貳股

形式：機製紙，彩印

大小：長58.5厘米，寬26.6厘米¹²

發行時間：1908年（清光緒34年）1月至6月之間¹³

館藏：四川博物院

組成：由四聯組成。左（1）為息單存根，左（2）為息單；中聯為股票的本票，右聯為股票存根

設計：

正面左聯（左1）：

股票的左邊是息單存根，該件缺少此部分，編者參考現存的同類大股票歸納出具體的設計。最上面應為「商辦川省川漢鐵路有限公司」，左邊豎印股東（姓名）係省；中間為「大股」二字，下為「貳股票」；右邊印上年份：「光緒（）年（）月（）日給」。

左面兩聯之間印「冬字第捌百柒拾肆號」。

正面左聯（左2）

股票的左邊是股票存根，兩側相連接。股票息單四周用「8」字形花紋框邊，上方橫印「商辦川省川漢鐵路有限公司」，下有紅色小字「貳大股息單」、股票編號、接下行為股東。正中豎印「第一期」至「第十期」。左邊為時間，以「光緒／年／月／日給」表示。最左、右騎縫處均蓋有「商辦川省川漢鐵路公司總理印」的紅色騎縫大印¹⁴。

左（2）與中聯之間印「冬」字，省略股票的代表號。

正面中聯

中聯乃是股票的本票。股票四周均用橙色「8」字形花紋框邊，四角均印有一個圓形花穗框住斜體的「貳」字。

橫印編號「第捌百柒拾肆號」，下以紅色大字標明「大股」，下首豎印「貳股票」三個黑色楷書大字。正中套印空心暗字「川省川漢鐵路公司」，而股票上方也用橙色雙龍戲珠圖案及雲彩托住「商辦川省川漢鐵路有限公司」12個黑色楷書，顯示商辦川省川漢鐵路有限公司乃股票的發行商¹⁵。

¹¹ 馮慶豪：〈中國三峽博物館藏川漢鐵路公司股票研究〉，《四川文物》，2011年第4期，頁80

¹² 〈1908年商辦川省川漢鐵路有限公司大股貳股票〉，四川博物院，網址：<https://www.scmuseum.cn/sccms/info/2410?source=1&specialId>，瀏覽日期：2024年5月7日。

¹³ 馮慶豪：〈中國三峽博物館藏川漢鐵路公司股票研究〉，頁82指出1908年1月清政府郵傳部奏准：「改派胡峻為公司駐川總理、費道純為駐宜總理、喬樹枏為駐京總理，並正式在成都組成商辦川漢鐵路有限公司。因此，股票的印行時間，絕不會超過郵傳部奏准的時間，即1908年1月」。馮氏的說法是據陳瀛清（著）：《四川近代史》（成都：四川省社會科學院出版社，1985）載：「川漢鐵路公司三總理之一的費道純於1908年6月病故，次年3月胡峻又病故，正好為我們判定該股票的發行（印發）時間，提供了重要依據。因為，只有兩位總理在世，才有可能印他們的姓名」

¹⁴ 騎縫印是一種印章，作用是防止他人偽造篡改資料

¹⁵ 馮慶豪：〈中國三峽博物館藏川漢鐵路公司股票研究〉，頁80

「大股」二字之左豎印「本公司蒙督部奏准商辦，先集股本銀叁千伍百萬兩，股票分大小兩宗，大票計伍拾萬股，每股庫平銀伍拾兩，小票計貳百萬股，每股庫平銀伍兩，息單附給」。提行印「股東」（姓名）、「係」（地點）「省」。提行豎印「總理」下啟「駐川胡峻」、「駐京喬樹枏」、「駐宜費道純」三地之官員名稱，再提行印「光緒」、「年」、「月」、「日給」¹⁶。

股票下方正中花紋小字印「上海商務印書館制造」，表示此股票是由上海商務印書館印刷。

中聯與右聯之間印冬字第捌百柒拾肆號。

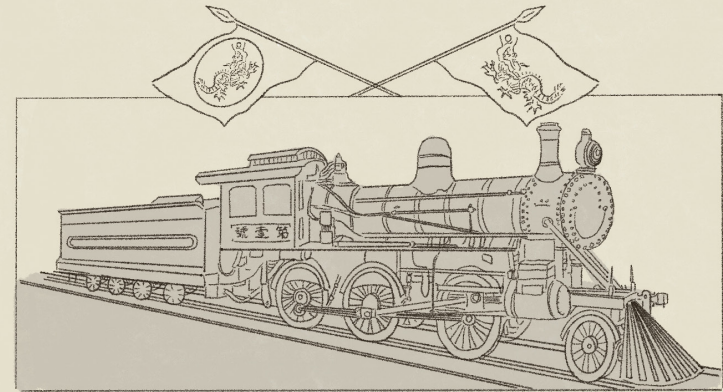
正面右聯：

本票的右邊為股票存根，其設計與左（1）的息單存根無異。

背面：



黃龍旗
（圖片來源：Wikimedia Commons）



廢即此遵如國非押或轉不定單此
紙作單章不人中與抵售得章照股

NOTICE.

In accordance with the printed regulations this Certificate is neither negotiable nor transferable to any person or persons other than Chinese; if these conditions be not observed this Certificate shall become null and void.

川漢鐵路大股貳股票背面
（重繪圖，圖片來源：內江市市中區檔案館）

¹⁶ 同上註

左邊上方為二面左右交叉的黃龍旗，旗下的方框內為一輛停在鐵軌上的機車頭全景。機車操縱台扶手下印「第壹號」；煤水箱正中印「川省川漢鐵路有限公司」，方框的下方從右至左豎印「此股單照定章不得轉售或抵押與非中國人，如不遵章此單即作廢紙」二十八個黑色大字，下為此二十八個字的英譯文¹⁷。

右邊為「0」形花紋框的息單須知，從右至左豎印「以交銀之次日起息滿年六釐計算」、「每屆一年為一息期」、「此息單以十年為期限滿另換息單」、「息單如有遺失查照股票遺失章程一律辦理」¹⁸。

如何解讀川漢鐵路大股貳股票？

川漢鐵路股票分「大股」與「小股」兩種，每種因購股數量不同而有所區別。上文所引的是川漢鐵路大股貳股票，蓋因股票上清晰印有「大股」二字，而「貳股」代表所購的股數。購買了股票的人稱作「股東」，「股東」在購買股票付清款項之後會收到一張息單，之後就可以憑此收息。

股票分正反兩面，正面有四個部分，左聯為息單存根及股息單，股票正票置中，而股票存根最右。左（1）息單存根與右股票存根設計一致，兩聯互相呼應。左（2）的股息單記錄股票編號及十期的派息記錄、而正中的股票正票的文字內容則主要是釐清股本與股數的關係，標明大股每股價值平銀伍拾兩，那麼貳股票即價值平銀壹佰兩。

除了裝飾的條紋之外，股票的正面並無圖片，僅為文字。而股票的背面則兼有圖畫與文字，圖為路軌與火車，而文字則是解釋股票的派息原理和使用守則：每年為一期，息率為六釐的要點。而正面左（2）的股息單有十期，即代表憑這張股票可換十年的利息。股票背面標示「此息單以十年為期限滿另換息單」，代表十期年滿後便需要更換息單，與股息單互相呼應，可見股票的設計非常嚴謹。

川漢鐵路股票的設計非常具有防冒意識。發行商「商辦川省川漢鐵路有限公司」、股東姓名、身份、票額及購買日期多次重複出現，甚至委託「上海商務印書館」專門印刷，防止盜取及偽造。不僅如此，為避免以不法途徑偽造股票獲利，中聯連接處印上「商辦川省川漢鐵路公司總理印」的紅色騎縫大印於個人資料及股數、購股日期上，以防他人隨意更改股票的資料、股票背面印上也說明了遺失者需要申報。

川漢鐵路大股貳股票反映了甚麼？

首先，川漢鐵路股票上強調發行商是商業公司，即「商辦川省川漢鐵路有限公司」。而正面右聯有「駐川胡峻」、「駐京喬樹枏」、「駐宜費道純」三位總理的職銜及名稱，川即四川（成都），京即北京，而宜則是指宜昌¹⁹。商辦川省川漢鐵路有限公司有分駐三地的總理²⁰，證明公司甚具規模，而此設定也是仿效粵漢鐵路公司的制度。營辦公司是當時社會的風氣，因為《鐵路簡明章程》24條，准許用集資、合資、獨資的方式修建鐵路，商辦的鐵路公司就如雨後春筍一樣出現²¹。「從1903年至1910年，全國共有15個省，辦起了19家鐵路公司，其中商辦的公司14家，官督商辦的2家，官辦的3家」，商辦川省川漢鐵路有限公司便是其一²²。

而事實上，分駐三地的總理均為清廷官員，他們受舉薦擔任職務，不過股票的設計、派息規範及使用準則其實是希望向西方辦公模式靠攏。上文提及1904年川漢鐵路總公司尚為官辦，後因經營不善在1907年改為商辦，成為商辦川省川漢鐵路有限公司。因此鐵路股票的設計有民辦的商業元素，同時總理的頭銜、身份，背面火車上的龍旗，不能與清政府脫離關係。

其次，發行川漢鐵路股票可視作民間自發的保路活動。川漢鐵路股票的背面特別列明「此股單照定章不得轉售或抵押與非中國人，如不遵章此單即作廢紙」，規定股票只限股東本人擁有，其他人持有概不受理，而且不對外國人發售。可見，川漢鐵路股票除了有換息的價值外，並不具備其他功效，其本身並非流通的貨幣，因此並無與貨幣相等的經濟價值。

小結

由於大股股票的設計基本一樣，所以透過閱讀川漢鐵路大股貳股票，我們便可得知清末鐵路股票具體的發行狀況，並從另一個角度探討鐵路國有化政策對民生影響，以及該政策如何激發起民間情緒。

¹⁹ 胡峻（1869-1934），曾授翰林院編修，時任川漢鐵路公司駐川總理；喬樹枏，曾任刑部郎中、學部左丞，時任川漢鐵路公司駐京總理；費道純：曾為河南候補道，時任公司駐宜總理

²⁰ 戴執禮：《四川保路運動史料彙纂》（上）（臺北：中央研究院近代史研究所，1994），頁323指出「四川總督錫良調往雲南工作，修鐵路之事就交郵傳部負責，郵傳部奏請川漢鐵路公司按照粵漢鐵路公司設立三總理制度，分設駐川、駐京、駐宜總理，朝廷准奏，即在成都、宜昌、北京各設了一個總理」

²¹ 武漢地方志數字方志館：《武漢市志》第八卷〈社會人物大事記〉

²² 李占才：《中國鐵路史1876-1949》，頁130

¹⁷ 川漢股票背面告示的完整的英文譯文為：In accordance with the printed regulations this Certificate is neither negotiable nor transferable to any person or persons other than Chinese; if these conditions are not observed this Certificate shall become null and void

¹⁸ 袁克林：〈內江市發現的清末川省川漢鐵路公司股票〉，《四川文物》，1991年04期，頁74-76

川 漢鐵路股票與武昌革命有甚麼關係？



辛亥革命武昌首義紀念碑
(圖片來源：Wikimedia Commons)

鐵路國有化

川漢鐵路大股貳股票背面寫明息單十年一換，從1908年發行起計息單到期日為1918年，不過任誰都沒想到，1911年5月9日郵傳大臣盛宣懷公佈鐵路國有化的消息：「國家收回宣統三年以前各省分設公司集股商辦之幹路」，而「支路」則允許民間持有²³。

此舉不但使川漢鐵路股票停售，原本購買鐵路股票的集資亦不獲發還，而股票的派息也戛然終止。此消息與股民的期盼和利益相衝突，因此鐵路股票便成為了官民矛盾的導火線。上文提及發行川漢鐵路股票可視作民間自發的保路活動，然而這與鐵路國有政策是相矛盾的。鐵路國有政策，其名為「國有」，實際上滿清政府只是藉此將路權回收以便借外債築路。1911年5月20日，清廷與英、法、德、美四國銀行團訂立借款合同，總額為六百萬英鎊，四國銀行團則可享有湘鄂境內粵漢、川漢鐵路的修築權和鐵路延長修築的優先權作為回報²⁴。股東應是了解股票的使用準則才購股，出發點除了謀利之外，也希望保護鐵路的歸屬權，以免讓路權外流。至於這無疑是自打嘴巴，變相使路權外流。此為官民矛盾之所起，該矛盾及後甚至激化至各地的保路運動。

四川保路會的建立

鐵路國有政策使股東損失慘重，而在眾多發行鐵路股票的地區中，四川的紳商農民，紛紛斥資入股，因此四川的反對聲音尤為激烈。1911年5月14日長沙萬人集會掀起保路運動。各地紛紛成立保路同志會。

- 1911年6月17日四川保路同志會成立。發行《蜀風雜報》、《西顧報》、《四川保路同志會報告》等一系列刊物，又在各地宣傳及報導保路的消息，希望引起各界關注²⁵。
- 同年8月24日，四川保路會甚至公開號召民眾罷市、罷課、抗捐、抗糧鬥爭²⁶。

²³ 戴執禮：《四川保路運動史料彙纂》（上），頁523指出幹路是指縱橫一省或數省、遠達邊防的重要線路；支路則是連接府縣等地方的次要路線。而國有化的論旨為〈清帝鐵路幹線收歸國有論〉，可見同書頁527引《大清歷朝實錄：宣統政記》卷五十二，頁37。

²⁴ 戴執禮：《四川保路運動史料彙纂》（上），頁495：美英法德四國銀行對湘鄂境粵漢、川漢鐵路借款及購料佣金派工程師享有同等權利的協定，及頁539-548〈郵傳部、外務部會奏粵漢、川漢鐵路借款合同請旨簽字摺〉及〈湖北、湖南兩省境內粵漢鐵路、湖北省境內川漢鐵路借款合同〉，盛宣懷於1911年5月20日簽訂合同與德華銀行、匯豐銀行、東方匯理銀行及美國資本家（四國銀行）在北京簽訂合同協定大清政府將以五釐利息借取600萬英鎊，合同羅列一切條款，中文、英文各八份，由清政府和銀行各執四分。

²⁵ 隗瀛濤：《四川保路運動史》（成都：四川人民出版社，1981），頁225。

²⁶ 同上註，頁256。

- 同年9月7日，四川總督趙爾豐誘捕了保路運動的領袖，並查封保路同志會和鐵路公司，以及當場槍殺數十人，釀成「成都血案」²⁷。
- 同年9月25日，四川保路同志軍宣布榮縣獨立，建立榮縣軍政府。
- 同年10月10日因鄂五營新軍入川，導致武昌城防空虛，為起義創造了有利條件²⁸。
- 同年11月開始各省紛紛宣布獨立。

小結

在武昌起義之前已有多次目的在推翻清廷的起義，但無一成功。四川的保路風潮因鐵路國有化政策而起，武昌起義又乘著清室派湖北軍鎮壓四川而得以成功，此又與辛亥革命的成功有莫大的關聯。我們可見一系列的革命活動呈鏈式發展，環環相扣。

總結

川漢鐵路股票自1908年開始由商辦川省川漢鐵路有限公司發行，旨在集資興辦鐵路，便利四川的交通。川漢鐵路股票深受歡迎，不料1911年5月清廷宣布鐵路國有化政策，五個月後便迎來了武昌起義，可見該政策影響之巨。一切皆起於國有化政策惹起民憤，保路運動在各地展開。四川保路會的建立，促使四川保路同志軍的抗爭活動。而清廷為鎮壓四川，調派湖北軍隊入蜀協助，於是革命軍乘武昌防衛空虛發動武昌起義，為辛亥革命響了第一槍。綜上所述，四川的保路運動與武昌起義有密切的關聯，誠如孫中山云：「若沒有四川保路同志軍的起義，武昌革命或者要遲一年半載的」²⁹。

²⁷ 中國文化研究院：〈保路風潮震撼清朝〉，網址：<https://chiculture.org.hk/tc/photo-story/1821>，瀏覽日期：21/8/2021

²⁸ 李際，陳勇：〈商辦川漢鐵路的租股與保路運動〉，《工程研究（跨學科視野中的工程）》第3卷4期（2011年12月），頁384-393

²⁹ 張利源：〈四川保路運動下的張瀾〉，《文史雜誌》1985年05期，轉引自李際，陳勇：〈商辦川漢鐵路的租股與保路運動〉