

# 试论清末台湾铁路的修建

——以经费筹措为中心的探讨

蒋宗伟

(厦门大学 台湾研究院, 福建 厦门 361005)

**摘要:**台湾铁路的修筑是清末洋务派在台湾开展洋务运动的重要组成部分。在当时清朝政府内外交困、积贫积弱的情况下筹建这样一项耗资巨大的工程,如何解决资金问题一直是围绕着主办官员的中心问题。丁日昌因无经费可用而未及铁路修筑就憾然离去;刘铭传为筹集筑路资金四处奔走,但最终还是因经费不足而不得不改变原先的工程计划;到邵友濂时,更是面临经费紧张的局面,虽然最后千方百计完成了剩余段的铁路修建,但这与最初的筑路计划相差甚远。为修建台湾铁路而进行的筹集资金活动反映了当时在台湾进行洋务运动的艰辛。

**关键词:**清末;台湾铁路;刘铭传

**中图分类号:** K252 **文献标识码:** A **文章编号:** 1002-1590(2007)02-0091-06

台湾铁路的修建历经两任巡抚、耗时近七年才得以建成,这个过程凝聚着四位治台大臣的心血。福建巡抚丁日昌最早筹划台湾铁路建设,是第一个为筹集资金想方设法的人,虽然他最终还是抱憾而去,但为以后的经费筹集提供了前车之鉴。台湾首任巡抚刘铭传奏请修建台湾铁路后,不久就面临着经费严重短缺的局面。为避免工程不致中途下马,刘铭传费尽心机,多次上书清廷请求资金援助,终于在1891年10月开通基隆至台北段。刘铭传离台后,他的继任者们又极力四处筹措修筑经费,于1893年11月修通台北至新竹段。但原计划该铁路并不止于新竹而是延长到彰化,由于资金短缺这个计划未能实现。本文就是从筹措修筑经费的角度来进行论述,以此来探析台湾近代洋务运动的特点与规律。

## 一、丁日昌的经费筹集尝试

最早积极地推动在台湾修筑铁路的是丁日昌,他是同光年间极有抱负的洋务人才,李鸿章称其是“洋务、吏治精能罕匹,足以干济时艰。”<sup>[1]</sup>丁日昌于光绪二年(1876年)初被授为福建巡抚,时年十一月他来台巡视,不久即向清廷上了“十害”、“十利”和“七不必虑”的奏折,力主在台湾推行洋务、筹备海防,并提出了在台湾兴修铁路(铁路)的计划。他建议先开办台湾前山自基隆至恒春约近千里之铁路,将来等经费足、条件成熟再兴办后山的铁路。至于筑路的经费问题,他认为:“以一里约二千两计之,大约经费总在二百万两以外,不过安平炮台六倍之费,大约得上年台中日本防务所用之六、七便足集事。”<sup>[2]</sup>

作者简介:蒋宗伟,男,厦门大学台湾研究院历史学博士研究生。

他的主张得到了李鸿章、沈葆楨等许多洋务派大员的支持。李鸿章于光绪三年（1877年）正月十六日给光绪帝上奏书，称丁日昌所言兴修铁路“无事时运货便商，有事时调兵通信”，“通血脉制要害”，“息各国之垂涎”等说法“洵笃论也”。<sup>[13]</sup>但他考虑到修筑铁路所需费用很大，因此建议丁日昌先专心于开矿，然后再兴建铁路，“似须煤铁开采有效，就地取料，工力较省。”<sup>[14]</sup>光绪帝在接到丁日昌的上奏后作出批示：“至轮路一事，为全台一大关键；并请饬令审度地势，妥速筹办。”<sup>[15]</sup>传谕让总理衙门议奏。奕訢等大臣商议后认为，“是举办轮路为经理全台一大关键，尤属目前当务之急。”“妥速筹策，务当力为其难，俾安内、攘外均有裨益。”<sup>[16]</sup>

丁日昌遂于二月八日建议清廷将已拆毁的吴淞铁路路轨等器材运至台湾，并邀吴淞铁路的英籍工程师玛利逊来台商议筑路事宜。<sup>[17]</sup>然而，丁日昌的这一筑路计划最终未能付诸实施，究其原因有四：

1、经费上得不到国库的有力支持。当初清廷为支持丁日昌建设台湾的计划，经总理衙门和户部决议，答应每年从南洋海防经费中划拨二百万两归台湾，自光绪三年七月起，由粤海、潮州、闽海、浙海、山海等五关，并沪尾、打狗二港口之四成洋税，暨江海关四成内二成洋税划出半分之半，批解福建巡抚兑收；除此以外，每年还酌提江苏、浙江、厘金各四十万两，江西、福建、湖北、广东厘金各三十万两，以一半批解福建丁日昌兑收。<sup>[18]</sup>但是在具体办理时，户部从不过问，各省、海关也不按规定交兑，或拖欠不解或擅自减解，丁日昌向各省、海关催解，然而却“百呼而无一诺”。<sup>[19]</sup>因此，号称每年划拨二百万两的经费实际上能得到的解银顶多不过四十万两，<sup>[20]</sup>这对于兴建耗资巨大的工程项目无异于杯水车薪。

2、借洋债无果。海防经费既不可靠，丁日昌转而向外国贷款。但是各相关省、海关不以借洋债为然，随即声明无力分年认还，仍从海防经费中按结抵扣。<sup>[21]</sup>也即洋债也不能多借。光绪三年（1877年）夏，丁日昌曾委托英国商人赫德向上海的英资丽如银行洽谈借贷事宜，原计划借款额约为五六十万两。但没想到丽如银行竟把利息抬至八厘，丁日昌“嫌其太重”<sup>[22]</sup>，最后也未能议成。

3、求助于当地商绅捐款成效不大。丁日昌为使工程及早动工还曾向台北富绅林维源、林维让兄弟“劝捐”，但林维源只认捐银五十万两，<sup>[23]</sup>这与预计的二百万两的筑路经费数目差距甚远。

4、丁日昌因病离台。光绪三年（1877年）七月，丁日昌因操劳过度，患有咳血、足疾等症，遂上奏清廷乞假回乡疗养，<sup>[24]</sup>以后就再没有回到台湾。福建巡抚改由吴赞诚署理，兴修铁路的计划也被搁置下来。至此，丁日昌修台湾铁路的设想“因经费无措，迄未果行”。<sup>[25]</sup>

## 二、刘铭传的最初资金筹措计划

中法战争以后，台湾的海防地位被突出。光绪十一年（1885）九月，清廷决定在台湾单独设省，并任刘铭传为第一任台湾巡抚。台湾建省之初，百废待兴，经费支拙。当时全台岁入仅一百余万两，仅三十五营防军与三营练军的军饷就需一百二十万两，再加上其他杂支费用则需一百五十万两，财政甚为拮据。<sup>[26]</sup>刘铭传为开拓财源，积极在台湾兴办商务。他先后提请“为商人所钦信”、“乡望素孚”的台湾著名绅士林维源和“办事精实、志趣远大”的原李鸿章旧部杨宗翰督办商务“以顺商情”；又委命革职道员张鸿禄、候补知府李彤恩赴南洋各地考察商务，招徕华侨赴台投资。在他们的积极招徕下，闽籍侨商陈新泰、王广余等复函表示愿来台合办商务。张鸿禄等乃招集商股，订购轮船二只，先行开办。然而当时的台湾陆路交通不便，内山货物难以运出。台湾沿海的安平、旗后两个港口，船难近泊；沪尾港又日形淤浅，需候潮出入；只有基隆港无须候潮，泊船较便，但距淡水六十里，路程较远，中外各商不得已仍须往来沪尾，<sup>[27]</sup>这极大地影响了侨商来台投资。因此，若能从基隆修铁路直达台南，就会大大便利于货物的运进运出。于是双方拟定《台湾铁路修建章程》<sup>[28]</sup>，决定由各商户集资筑一条从基隆到台南全长六百余里的铁路，其主要内容如下：“所有钢质铁路并火车客车、货车以及一路桥梁统归商人承办，议

定工本价银一百万两，分七年归还，利息按照周年六厘。每年归还数目俟办成后，核量铁路脚价进款数目，再行定义；台北至台南沿途铁路地基由商买，所有地价请由官发，其修筑工价由商自给；车路造成之后由官督办，由商经理。铁路、火车一切用度皆归商人自行开支。所收脚价，官收九成，偿还铁路本利，商得一成，并于搭客另收票费一成，以作铁路用度；所有占房码头均由商自行修造。”并禀请刘铭传核办。

刘铭传接禀后，于光绪十三年（1887）三月二十日向清廷上奏折，请求在台湾修筑铁路。他详细陈述了修筑铁路除了便于驿务、垦务、商务之外，还有三项“利”，即“有裨于海防”、“有裨于建立省城”、“有裨于台湾工程”<sup>[19]</sup>。四月二十八日，总理海军事务衙门大臣奕譞、奕劻等“细核单开章程”后认为，“台湾孤悬海外，物产蕃盛，非兴商务不足以开利源，非造铁路不足以兴商务。……询为裕国便民起见。折内所陈三大利均系实在情形。”“应请旨准其开办，以裨台防大局。”<sup>[20]</sup>不久就下达了“准其开办”的上谕。随后，刘铭传在台北成立了“全台铁路商务总局”，任命记名提督刘朝干为总办，聘英国人玛利逊为工程长，德籍工程师碧加勘路。按照计划，铁路将从台北一直修到台南，长达约六百余里，整个工程造价预算一百万两。玛利逊等洋工程师作了分段筑路的方案，即一段由台北府东向基隆修筑，另一段由台北府西南向彰化修筑，光绪十三年（1887年）春，筑路工程开工兴修。

鉴于丁日昌的前车之鉴，刘铭传深知指望中央政府调拨经费和借洋债都是不现实的。因此他最初打算采取官督商办的形式，“由官督办，由商经理”“集商股承修”，<sup>[21]</sup>希望通过吸引民间游资的办法来筹集所需的铁路经费。刘铭传在新加坡设立招商局（后改名为通商局），广泛宣传台湾省的经济建设规划，热忱欢迎华侨到台湾投资。另一方面，刘铭传还让那些具有海外侨商亲戚、朋友关系的人士通过写信、走访等方式转达盼望他们来台投资的诚意。他的吸引侨资计划受到了不少爱国华侨的拥护和支持。而最初招股情形，确实也给予刘铭传很大的信心，“两月之间即招股七十万，收到现银三十余万。”<sup>[22]</sup>刘铭传用此笔现银买了“驾时”、“斯美”两艘轮船，开设了一个轮船运输公司。这两艘船航行于上海、香港、西贡、新加坡等地，运载货物与当时外轮相比毫不逊色，通过海上营运取得了良好的经济效益，以弥补经费的不足。此外，刘铭传还十分重视募集台湾当地的民间资本。他在台湾发行铁路股票，动员台湾富绅购买，以其利润摊还本息，一时购买股票者甚众，反响良好。到光绪十三年（1887年）闰四月时，“现由英、德两厂先行订购铁路钢条三百三十里、铁桥二道、火车客车七十具，定于年内到齐。股份、银两陆续招集，所欠无几。”<sup>[23]</sup>刘铭传前期集资筹款计划的顺利实施，对工程的如期动工提供了及时有效的经费保证。

### 三、刘铭传的后期筹款活动

铁路建设工程开始进展得很快，但不久就遇到了挫折。光绪十四年（1888年）秋，当台北至基隆间的铁路修成路基六十里，铺轨三十里的时候，所花工银竟达十九万两，“自工师到后，细勘工程，统计土工需银三十余万两。”<sup>[24]</sup>照此计算，原定工程费将大大超支。而造成经费严重超支的原因主要是：

1、“惟淡水至基隆山河夹杂，须挖山洞九十余丈、大小桥梁一百二十余座，穿山渡水，挖高填低，工程浩大。以人工料价，海外居奇，资用倍增，殆非逆料。”<sup>[25]</sup>施工难度超出了预先的设想。

2、原先打算的由营兵义务代修的计划落空，不得不雇用民夫，造成劳务费用上涨。按照官商双方所订立的《台湾铁路修建章程》，“基隆至淡水，猫里街至大甲，中隔山岭数重，台湾人工过贵，必须由官派勇帮同工作，以期迅速。”<sup>[26]</sup>最初也确实是以余得昌所带昌字四营为工役，负责狮球岭隧道的开凿，但不久“因修筑炮台、剿番剿匪，营兵无暇代修，均由商局雇夫兴办。”<sup>[27]</sup>因此尽管“所雇路工其资亦廉，每名日给三角。”<sup>[28]</sup>但与以前的纯粹雇用兵役相比，不仅工作效率上相对低下，而且毕竟要额外支付

一笔不小的费用。这给铁路的铺设带来很大的影响。

3、两个得力的筹款人或死或病，造成了资金募集工作的被动。“勇于任事，商民信服”的李彤恩本打算等基隆六十里最大工程告竣后再行招集股份，然而却突然于光绪十四年（1888年）九月病故；杨宗翰也因病告假离台，劝募股金之事一时找不到合适的人选。

在此情况下，“各商观望”，股东拒绝继续出资，持股人纷纷要求铁路归官自办，工程一时陷入进退两难的境地。当时，基隆至淡水山路六十里的铁路即将完工。向外国订购的铁轨器材亦正陆续运来，“若听其中止，不独已费公款无所着落，且购到铁条、铁桥、车辆、木料弃置可惜。”<sup>[29]</sup>鉴于此，刘铭传只好于光绪十四年（1888年）十月十六日上书清廷，请求改台湾铁路由官督商办为官办，并把铁路终点由台南改为彰化，然后“再行量力进止”。十一月初五获清廷批准。

台湾铁路收归官办后，刘铭传与邵友濂（当时任台湾布政使）反复研究对策，最后决定通过以下几个管道来筹措筑路资金：

1、挪用建省费用。刘铭传在给清廷的《为请改台湾铁路为官办事奏折》中提议，从当年秋季开始挪用本来用于建设台湾府城（当时拟在彰化桥孜图地方建立台湾省会）的分治经费，共计约一百零四万两。<sup>[30]</sup>“拟请暂将此款挪抵车路应用，俟竣工后，所收脚价即行陆续归还成本。”并解释说此举“将来不独有裨于海防，即建省分治工程，铁路运载木石砖瓦，省费甚多，竣工亦速。”<sup>[31]</sup>十一月初五日获清廷同意。福建省的协济银两随后陆续解到。然而，“由于勇饷不敷支放，经刘铭传奏明拨归修筑台湾铁路专用的福建协饷，最终又拨回了‘善后海防项下’，也就是台湾防军兵饷项下支用，而修筑台湾铁路的费用只好依靠‘地方绅富随时筹垫了’。”<sup>[32]</sup>

2、请求划拨海关洋药厘金。清政府同意刘铭传先行挪用建省经费用于修筑台湾铁路后，户部决定自光绪十六年（1890年）起，台湾省每年要自行筹银五万两。然而，由于刘铭传同时还在进行清赋工作，在清赋过程中引起了农民武力抵抗，<sup>[33]</sup>每年还要开支绿营俸饷及拨给清丈给单，而台湾的的财政年收入，关税、厘金仅敷军饷。此外，台湾办理海防、分治建城和剿抚番社、添购轮船及各项机器等也需大量经费。清赋事业虽能增加一部分田赋收入，然而“现计十四、五两年，经费毫无赢余，实无别款可以腾挪之处。”“海疆新设省分，其应用者万难撙节，无可筹挪，委属实在情形”。<sup>[34]</sup>就在此捉襟见肘的情况下，刘铭传查得光绪十三、十四两年的海关洋药厘金还有部分赢余。于是他于光绪十六年（1890年）闰二月初七日上书清廷，请求划拨这部分资金来弥补筑路经费，希望“自光绪十六年起，专为提解部拨铁路经费之用。”并保证“倘本年所余不足五万两，由臣补解足数；如有余剩，仍截存另储，听候部拨。”<sup>[35]</sup>三月十七日获清廷批准。

3、拆借百货厘金。光绪十六年（1890年）八月二十九日，刘铭传再次上书清廷，称“台湾分治伊始，万事兴举，经费万难。”而筹措资金仍然“于无可如何之中”。<sup>[36]</sup>刘铭传查得以前户部拨付给台湾用于修建电线工程的百货厘金，还欠电线工价六万七千余两。因此，他请求划拨该部分资金作为筑路经费。他在奏折中请求“即将此项自本年七月起，按年拨解银五万两，以应铁路要需。”<sup>[37]</sup>十月初一日获清廷批准。然而到时年年终的时候，却出现“厘金自七月至今未及半年，征收不足”<sup>[38]</sup>的局面，后经海军衙门“竭力设法挪凑”才在光绪十七年（1891年）正月兑现。

就在这个时候，由于刘铭传在台湾同时进行的清赋工作直接触犯了地主豪绅的利益以及官商合办基隆煤矿的计划再告破产，一时流言四起，阻力极大，再加上他的眼病越来越厉害，刘铭传先后于光绪十六年（1890年）间四次奏请开缺，但清廷只赏假，不允开缺，并令布政使沈应奎代理。只到光绪十七年（1891年）三月二十七日上谕云：“福建台湾巡抚刘铭传着准其开缺，并开去帮办海军事务差使。”<sup>[39]</sup>六月，刘铭传乘轮船离开台湾回大陆。此时，基隆至台北的线路刚刚建成，其长度仅为基隆至新竹的三分之一。

#### 四、刘铭传离台后的经费筹集情况

在沈应奎代理台湾巡抚的期间，他于光绪十七年（1891年）七月初二日上书光绪帝，请求海军衙门将用于修筑台湾铁路的每年五万两经费于当年五月以前先划拨一半，到年底全清。光绪十七年（1891年）九月，又遵照户部“以台湾自有之财供台地之用”的意见，铁路经费改在司库起运地粮项下支取。<sup>[40]</sup>然而此时台湾“惟海防分治用款浩繁，本年福建省开两处协饷均已停解，经费万分支绌。”<sup>[41]</sup>因此他希望光绪十六年（1890年）七月以后，百货厘金征收银两全部一次性地划到善后海防经费项下以清款目。

光绪十八年（1892年）继任巡抚邵友濂到任后，“适值闽饷协济期满，经费倍形竭蹶”，而台湾铁路工程艰巨，费用浩大，如果仍要计划修至台南已难以为继。因此邵友濂决定“思停办铁路，以节度支”。但考虑到“经营数年，若不妥筹收缩，不特料件购备尚多，工程已至五六成七八成者，均属弃置可惜。且所谓利商便民、裨益海防竟成虚语，亦与刘铭传奏办及海军衙门议准初意相乖。”<sup>[42]</sup>因此建议铁路修至新竹暂作停顿。光绪帝允准邵友濂所请：“台湾铁路经费不足，拟修至新竹县即行截止。”<sup>[43]</sup>

然而，此时继续动工仍然面临着经费严重短缺的局面：“原拨银一百四万两，海防项下借支银七十七万两，仅剩银二十七万两。所有工需均由绅商陆续筹垫。”“历年海防项下积亏不下数十万，若再归补前欠，不特不时无可腾挪。”<sup>[44]</sup>邵友濂在“点金乏术，告贷无门，百计筹维”之中，查得山东胶州、烟台，福建福州、厦门等处建造炮台、购买火炮的资金都是先后从该省海防捐输银两中截留的。因此他以“台湾东南屏，严海防尤关紧要”为理由，强调“铁路之设与炮台事关一律，且地悬海外，邻省协济为难”，于光绪十九年（1893年）五月十七日上书清廷<sup>[45]</sup>，请求“俯准援照山东、福建成案，将台湾新海防捐输银两自此次奉旨之日起截留，分别动用归补，仍俟铁路工程告竣，综核用款，收支造报。”并将未用完的闽省协济银二十七万两返还到善后、海防项下应用，“各清各款，免致混淆”。六月二十三日获清廷批准。

邵友濂将此次筹集到的共约二十五万两白银用于剩余的台北至新竹段计78.1公里铁路的修筑，到光绪十九年（1893年）十一月竣工。至此，台湾铁路修筑工程宣告结束，“综计路工及码头、桥沟、栅栏等项用银八十六万七千八两一钱三分三厘二毫，购买外洋钢条、车辆、铁桥、器具等项用银三十八万六千八百八十五两三钱一分六厘九毫，购买田园地价、雇用船租、拽运器具、鞋笠、犒赏等项用银三万九千七十七两八钱八分二厘，迁移冢柩用银二千九百八十八两七钱五分，以上共享银一百二十九万五千九百六十六两八分二厘一毫”<sup>[46]</sup>“每英里仅二万六千五百七十五圆，较之他国所筑，工费较省。”<sup>[47]</sup>光绪二十年（1894年）正月二十五日，邵友濂在《为奏销台湾铁路工程用款事奏折》中称，这些耗资近一百三十万两白银的铁路修筑资金，“已由地方绅商随时借垫支給，应俟截留新海防捐输如数归补。”<sup>[48]</sup>

这样，全国自行集资、自行主办、自行经营的第一条铁路才最终建成。由于经费紧张，在建造基隆至新竹的铁路时施工者尽量避免隧道工程、缩短线路长度，结果该路坡度大、弯道多，运营后经常发生交通事故。

#### 五、结论

众所周知，资金不足是清末洋务运动所面临的通病。由于当时清朝财政的崩溃再加上一系列的战争赔款和军费开支，中央财政极度困顿，经常靠举借外债以度难关，不可能有更多的款项用来兴办洋务企业；况且与大陆其他省份相比，由于台湾特殊的地理位置，使得它的海防建设更显得重要。因此，从清廷的经费划拨流向来说，也是先以军事建设为优先，其次才会考虑投资基础建设。

另外，在清王朝腐朽没落的政治体制下，中国民族资本发展很慢，资金还很薄弱，难以承担耗资巨大的工程。而台湾的地势险要，地形复杂，对于当时台湾的民间资本家来说，这种项目成本高、风险大，

必然要影响到他们的投资意向。因此，他们宁可选择将资本投入到大陆地区。上述这些因素就造成了在修筑台湾铁路过程中资金筹集上的困难。

注释：

- [1] 台湾文献丛刊第 131 种《李文忠公选集》第二册，台北，台湾银行经济研究室编印，1961 年，第 129 页。
- [2] [6] [9] 台湾文献丛刊第 278 种《清季台湾洋务运动史料》，台北，台湾银行经济研究室编印，1969 年，第 13 页、第 22 页、第 32 页。
- [3] [4] 李鸿章：《筹议台湾事宜折奏》，参见台湾文献丛刊第 131 种《李文忠公选集》第二册，台北，台湾银行经济研究室编印，1961 年，第 200 页、200 页。
- [5] 台湾文献丛刊第 193 种《清德宗实录选辑》第一册，台北，台湾银行经济研究室编印，1964 年，第 33 页。
- [7] [10] 李国祁：《中国早期的铁路经营》，台北，中央研究院近代史研究所 1961 年初版，第 68 - 69 页、第 69 页。
- [8] 中国史学会主编：中国近代史资料丛刊《洋务运动》（二），上海，上海人民出版社、上海书店出版社 2000 年版，第 360 页。
- [11] [12] 李鸿章：《复丁雨生中丞》，参见台湾文献丛刊第 131 种《李文忠公选集》第二册，台北，台湾银行经济研究室编印，1961 年，第 206 页、第 231 页。
- [13] 台湾文献丛刊第 128 种《台湾通史》第 33 卷，列传 5《林平侯列传》，台北，台湾银行经济研究室编，1962 年，第 930 页。
- [14] 丁日昌：《因病恳恩派员署理疏》，参见温廷敬编：《丁日昌政书》，台北，文海出版社，复印本，第 591 - 594 页。
- [15] 中国史学会主编：中国近代史资料丛刊《洋务运动》（六），上海，上海人民出版社、上海书店出版社 2000 年版，第 193 页。
- [16] 台湾文献丛刊第 27 种《刘壮肃公奏议》第 6 卷，台北，台湾银行经济研究室编，1958 年，第 1 页。
- [17] [18] [19] [20] [21] [23] [24][25] [26] [27][29] [31] [34] [35] [36] [37] [38] [41] [42] [44] [45] [46] 中国第一历史档案馆：《光绪年间台湾修建铁路史料》，载《历史档案》2005 年第 1 期。
- [22] 台湾文献丛刊第 27 种《刘壮肃公奏议》第 5 卷，台北，台湾银行经济研究室编，1958 年，第 271 页。
- [28] [47] 台湾文献丛刊第 128 种《台湾通史》第 19 卷《邮传志 陆运》，台北，台湾银行研究室编印，1962 年，第 524 页、第 524 页。
- [30] 福建省每年仍支持台湾四十四万两协济银。计至十七年春季止，尚存未解银一百零四万两，这笔闽省协饷一直到光绪十七年（1891 年）才停止。参见张世贤：《晚清治台政策（同治十三年至光绪二十一年）》（台湾）政治大学政治研究所 1976 年博士论文，第 409 页。
- [32] 邓孔昭：《台湾建省初期福建协饷》，载《台湾研究集刊》1994 年第 4 期，第 64 页。
- [33] 如 1888 年彰化地主施九緞率领号称五千人以上围攻彰化县城。参见台湾文献丛刊第 27 种《刘壮肃公奏议》，第 9 卷，台北，台湾银行经济研究室编印，1958 年，第 405 页。
- [39] 台湾文献丛刊第 193 种《清德宗实录选辑》，台北，台湾银行经济研究室编，1964 年，第 248 页。
- [40] 司库是所谓的粮米解交漕运单位或粮道，归属于布政使管辖。按照《大清会典则例》的解释，“州县经征钱粮运解布政司，候部拨，口起运”；即各地所征收的钱粮按一定比例起解户部及各部寺监，或听候户部协拨他省兵饷要需，作为国家经费开支之用，属于中央财政。陈锋：《清代中央财政与地方财政的调整》，载《历史研究》1997 年第 5 期，第 100 页。
- [43] 张本政：《清实录台湾史资料专辑》，福州，福建人民出版社，1993 年版，第 1187 页。
- [48] “似乎台湾铁路的费用全部都是由地方绅商借垫的，丝毫没有动用福建协饷，这也不是事实。”邓孔昭：《台湾建省初期福建协饷》，载《台湾研究集刊》1994 年第 4 期，第 65 页。

（英文摘要转第 104 页）

历史本体犹如雾中的远山，虽不可登临，但也决不像“后现代历史学”所称：“已被上帝裹挟而去”。在2007年4月13日央视10套《百家讲坛》栏目，王立群先生认为：历史的本相是“第一历史”；史书是“第二历史”。历史的本相，不可了解，只能了解“第二历史”。这种将客观历史与主观史识割裂的观点实不可取。历史本相虽无法再现，但可以通过研究无穷地逼近它。历史的“细描”，就是这种逼近的一种途径。要提高我们所了解的历史的近真度，“细描”就是一种重要的方法。细微化，是任何学科和研究领域深入发展的基本特征。闽台关系历史研究也必将循着这种细微化的研究途径获得显著进展，而汪毅夫《闽台缘与闽南风》所运用的历史“细描”方法，给我们提供一种示范。

历史“细描”是知著的前提。微观与宏观并非分道扬镳，而是居高临下而发现要微，事显愈细而洞见愈伟。例如，闽南话歌仔册内容为中国文史典故和人情世故、文史知识与伦理道德的一种载体，是中华文化的一种载体。日据台湾时期，两岸民间文化的双向传播相当活跃。闽南话歌仔册和下述的泉州民俗说本和通书在日据时期台湾民间的流传，以及台籍学子求学闽地、大量人口往返闽台等诸多事实，显示出即使是日据时期闽台分割但社会文化难断，这纠正了一些学者所谓的“海峡两岸阻隔一个世纪”的误识。事实细微而见微知著，是汪著《闽台缘与闽南风》的研究方式。历史“细描”方法对闽台关系研究的拓新作用，应当引起重视。

---

(上接第96页)

## On the Construction of Taiwan Railways in the Last Stage of the Qing Dynasty: Focusing on the Analyze of Funds-raising

JIANG Zong-wei

**Abstract:** The construction of Taiwan railways was an important part of the modernization of Taiwan in the last stage of the Qing Dynasty. But for the undertaker, how to raise the funds was ever the core point because of the shortage of money, Although the Taiwan railways was completed by every possible means finally, There was a great deal of difference between the Liu Ming-chuan's original plan. However, efforts they strived to raise money manifested the hardships during the course of modernization of Taiwan.

**Key words:** the last stage of the Qing Dynasty, Taiwan railways, Liu Mingchuan