

张之洞与近代中国铁路

吴 剑 杰

(武汉大学 历史文化学院, 湖北 武汉 430072)

作者简介 吴剑杰 (1939-), 男, 湖北汉阳人, 武汉大学历史文化学院教授、博士生导师, 从事中国近现代史研究。

关键词 张之洞 近代中国 铁路建设

内容提要 铁路是近代文明的重要标志。中国近代兴修铁路之议始于 19世纪 60年代而迄于 80年代, 反对派官员囿于风水神灵之说, 赞成者亦仅仅着眼于运兵运械之利。真正能从开发利源以振兴经济的高度认识铁路的近代化价值的, 张之洞是第一人, 铁路成为他一生最后 20年的生命主题。他关于铁路建设必须立足于“销土货、开利源、塞漏卮”以发展民族经济, 关于干线国有、枝线民营, 关于铁路借款必须坚持“主权第一”等一系列认识与实践, 是当时国情条件下最有可取的思想与行为。作为中国“钢铁之父”的张之洞, 对近代中国铁路事业同样作出了具有开创性的历史性贡献。

中图分类号 K252 **文献标识码** A **文章编号** 1000-5374 (1999) 03-0063-06

火车与铁路是西方工业革命的产物。自从英国矿工乔治·斯蒂芬逊发明第一台蒸汽机车, 并于 1825年主持修筑英国第一条由斯托克顿至达林顿的铁路开始, 铁道—这种由两条平行钢轨组成的黑色怪物, 便奇迹般地向世界各地迅速延伸, 成为近代文明的重要标志。

早在上个世纪的 60年代, 至迟在 1863年, 正在帮助清朝镇压太平天国起义的英法美三国就试图把铁路推广到中国, 计划首先修建一条从苏州至上海 80英里的铁路, 但无人敢向朝廷代奏, 包括酷爱西洋利器的李鸿章 (时任江苏巡抚) 也认为“万难允许”。第二年, 太平天国失败, 清朝开始办洋务, 朝廷似乎有了励精图治的中兴景象, 洋人乘机进言, 说“中国如欲定意试行 (铁路、电线), 各国闻之, 无不欢悦”, 但朝廷仍认为“窒碍难行”。同时, 鉴于各国“处心积虑, 必欲力争”, 不便一概拒绝, 下令各将军督抚“妥议具奏”, 由此开始了中国是否应当有铁路的大讨论, 并断断续续, 一直持续到 80年代中, 历经近 20年。讨论的结果是, 除李鸿章、左

宗棠、刘铭传等极少数官员态度开始松动外, 绝大多数人仍表示反对, 理由归纳起来, 大致是: 修铁路要开山塞水, 会使“山川之灵不安, 旱潦之灾易召”, 坏了风水; 要毁田庐坟墓, 变乱风俗, 人神共愤; 火车日行千里, 日用货物尽为所揽, “则穷民向恃车马人力运负以营生者, 诎不失业”? 小民无食, 必成乱阶; 铁路一通, 山川险隘尽失, 洋兵长驱直入, 国将不国等等。因此, 20余年间, 中国自己没有认真办铁路, 当然也不允许外国人在中国办铁路。1876年, 英国人在上海擅自修建了一条吴淞到江湾长约 15公里的窄轨铁路, 清政府宁愿花 28万余两白银将其全部买断拆毁, 第二年沉之于打狗湖。

张之洞 (1837-1909) 虽然没有加入六七十年代的大讨论, 但以他长期身居翰林院学士的在野地位和耻谈洋务的清流派立场, 似乎应当倾向于反对派一边。1884年, 张之洞出任山西巡抚 3年之后, 升任两广总督。相对开放的区位环境, 特别是进入 80年代以后谈洋务已成为时尚的社会氛围, 促使他的思想观念发生转变, 成为近代铁路的积极倡导者和

力行者。

一

张之洞第一次对铁路发表意见,是他于光绪十五年三月初二日(1889年4月1日)上奏朝廷的《请缓造津通改建腹省干路折》^①。在这个著名的奏折中,他提出开源利民的铁路思想。在这以前,主张修铁路的官员,主要着眼于铁路在军运上的利益,绝少考虑到铁路对国民经济发展的促进作用。如李鸿章奏言:中国海防数万里,不可能处处设防,“苟有铁路以利师行,则一呼可集,声势联络,一兵能抵十兵之用”;“他如侦敌信,捕盗贼,皆朝发夕至”。刘铭传奏言:铁路“于用兵一道,尤为急不可缓之图。中国幅员辽阔,防不胜防,驰逐往来则鞭长莫及。惟铁路一开,则东西南北呼吸相通”。修铁路能增强国防实力,这在当时是一种最具有代表性也是最能耸动圣听的言论。1881年,李鸿章奏准试办唐山至胥各庄间18华里的轻便铁道,1886年又奏准将唐胥铁路续展至芦台、大沽乃至天津,理由都是“调兵运械”和“兵轮领煤”之便。两年后,海军衙门大臣醇亲王奕譞奏修津通(天津至通州)铁路,主要动机仍然是“外助海路之需,内备征兵入卫之用,……而专主利于用兵”。岂料这一动议却遭到朝野百余官员强烈反对,“连上数十片,阻造津通”。不过反对派这时多半并不反对铁路本身,只是反对在京畿附近修铁路,理由仍然是所谓“资敌”(“尽撤藩篱,洞启门户”)(“扰民”(“铲墓拆庐,民何以堪”)和“失业”(“铁路一开,即有数十百万生灵绝无生计,非饥即贫”)。虽经李鸿章覆奏“洋洋万言,将一切折片驳至无尺寸肤不污”,朝廷仍不能决,谕令各省将军督抚各抒己见,结果,明确表示赞成者仅台湾巡抚刘铭传一人,反对者10余人,模棱其词无所可否者又若干人,另有请先就边地试办铁路以便运兵或先修德(州)济(宁)铁路以备漕运者。上述张之洞《请缓造津通改建腹省干路折》,便是在这样一个关键时刻上达朝廷的。“奏上,两宫极称其详尽,遂于同月八日下毅然兴办(芦汉铁路)之诏,并令总理衙门就张所奏各节详细核议奏明,而清廷筑路之议遂定,朝臣翕然无异议”^②。

张之洞此奏之所以能起到振聋发聩一锤定音,促使“清廷筑路之议遂定”的效果,并不是由于他的两广总督的疆臣地位,而在于他对于铁路所持的别开生面“独具特见”的新视点、新思路。在此奏和随后的几封奏折中,他首先提出中国修铁路不应

当将军事需要放在首位,而应当主要着眼于物产和财富的开发,使铁路成为中国经济的新的增长点和杠杆。他说:“窃以为今日铁路之用,尤以开通土货为急”。他认为中国物产之盛甲于五洲,但交通不便,工艰运贵,其生不蕃,其流不广,且土货往往质粗价廉,只有经机器、化学的加工,才能变粗贱为精良,化无用为有用。“苟有铁路,则机器可入,笨货可出,本轻费省,土货旺销,则可大减出口厘税以鼓舞之。……铁路畅则利商,制造繁则利工,山农泽农之种植,牧豎女红之所成,皆可行远得价则利农。内开未尽之地宝,外收已亏之利权,是铁路之利,首在利民,民之利既见,而国之利因之”。他随后把上述思想概括为“销土货,开利源,塞漏卮”^③。所谓“土货”就是指国货,不仅包括原生的土特等初级产品,而且包括经过机器等加工的二级产品。土货因铁路之便而旺产畅销,必然起到开辟利源、增税裕饷和“敌外货”、塞漏卮的作用。这样,张之洞便在近代中国第一次把铁路的兴建与民族经济的振兴联系起来,这种“首在利民”的利民论,较之首先着眼于军事目的的“利国”论,无疑要深刻得多。其次,从上述认识出发,张之洞提出了关于全国铁路布局的宏观设计。他认为首先应当将全国铁路区分干路和枝路,干路是国家铁路网的主体,枝路则为干路所派生;犹如树木的干枝一样,只有干壮才能枝繁叶茂。他主张修建的中国第一条干路,便是由芦沟桥至汉口,然后续建由汉口至黄梅过长江,经九江越大庾岭至广州(后改经湖南)。这条横贯腹地直、豫、鄂、赣(湘)、粤五省的主干线路一旦开通,“则中国气脉大畅”。以此干路为中轴线,再续造若干枝路,如一由河南孟津以西入潼关至西安,一由许昌以北至开封、济宁、清江,一由直隶磁州以北经山东临清至济南、烟台、威海,等等。这样,由芦汉干路和数条枝路组成的铁路网,便首先把长江以北的广大地区联成一片。张之洞所以作这样的设计,并把芦汉路视为中国“铁路之枢纽,干路之始基,而中国大利之所萃”,主要是因为豫鄂等省“居天下之腹,中原馆穀,尽出其途”的特殊地理位置。他在奏折中具体列举了修建芦汉铁路的八点理由,即所谓“八利”,其主要的几点是:(一)铁路内处腹地,不近海口,无引敌之虑;(二)南北二千余里,原野广漠,编户散处,一屋一坟,易于勘避;(三)干路袤远,厂盛站多,生理既繁,生计甚宽,舍旧谋新,决无失所。这三条使那些以所谓“资敌”、“扰民”、“失业”为由反对兴建铁路的人们哑口无言。

(四) 以一路控八九省之冲, 人货辐辏, 贸易必旺;

(五) 太行以北煤铁最旺最精, 然质量差, 路最难既有铁路, 则可以西法采炼, 矿产日多, “大开三晋之利源, 永塞中华之漏卮”。这两条为修建芦汉的“大利”而为津通所无。还有: 近畿或内地有警, 电檄一传, 三楚旧部 两淮精兵可不崇朝而云集赴援; 设有海战致漕运受阻, 则东南漕米百万石可由轮运至汉口, 由汉口车运达京城, “足备河海之不虞”。这两条既考虑到铁路的军运功能, 又考虑到漕运的安全, 使主张先修津通或先修德(州)济(宁)的两派人 都能接受。对于先于边地试行铁路的主张, 他认为“边地偏远, 无裨全局, 其效难见, 且非商旅辐辏之所, 则铁路费无所出, 不足以自存”。可见, 张之洞基于“销土货 开利源 塞漏卮”的指导思想而设计的先修芦汉干路, 再展修枝线的铁路方案, 既突出铁路在经济社会现代化中的作用, 又充分考虑到它在当时条件下的军事和漕运功能, 是一个能为各派官员接受或无法反对的最佳选择。对此, 奕谿谓其“别开生面”, 上谕谓其“尤为详尽”, 时人则赞曰: “当反对派弥漫全国之时, 张独攄卓论, 扫荡群盲, 使不敢再试, 朝廷因此定计, 耳目为之一新, 其功实有足多者”^①。第三, 提出“积款 采铁炼铁 教工四事为先, 而勘路开工次之”和分段修筑、8年或10年造成的具体实施方案。芦汉铁路全长二三百里, 需白银千数百万两。如何筹措这样一笔巨款? 有人主张借洋款, 用洋铁。张之洞则认为, 中国修铁路首在杜外耗、塞漏卮, “洋款洋铁两端皆必致坐受盘剥, 耗中有耗, ……若因铁路而先漏巨款, 似与此举本意未免相戾”。因此, 他主张官款官修, 枝线则准商民集股筹修。根据当时的国情和财政状况, 他认为此路不宜急于求成, 而应分期分段, 循序推进。据他估算, 因芦汉路所经地势平衍, 工力可省, 若樽节杜耗, 大约每里不过五千两, 全路合计不过一千六百万两, 八年分造, 亦八年分筹, “中国之大, 每年筹二百万两之款, 似尚不至无策”。他又提出“开工宜迟, 竣工宜速”的方针, 工程不必急于上马; 一旦上马, 便要一气呵成; “若款尚未筹, 铁尚未备, 急遽从事, 枝枝节节而为之, 此数年间人但见日日偿债, 处处鸠工, 未见其利, 但见其扰, 必致谣谤繁兴, 中作而辍, 徒糜巨款, 致弃前功”。据此, 张之洞主张先用六七年的时间积累资金, 采铁矿炼钢铁和培训铁路工程技术人员, 然后花三四年时间由黄河北分头修造, 务期速成。

张之洞的上述一系列思想主张, 被朝廷认为

“其论甚壮, 其志甚远”, 褒奖有加。光绪十五年八月初二日(1889年9月15日)朝廷正式批准, 兴建芦汉铁路, 并调张之洞为湖广总督, 筹修此路, 张表示“当排万难以底于成”。1889年底, 风骚一时的张之洞由两广移任湖广。他深知此番调动“自为创办铁路”, 决意依据朝廷认可的方针计划, 从容筹备, 次第举办, 自信“愚公移山, 有志竟成”。就在他到任的前6天, 清廷决定由户部岁拨二百万两铁路专款。第二年, 张之洞用这二百万两部款筹建大冶铁矿和汉阳铁厂, 开始实施他以采铁炼铁为先的计划。

但事情很快起了变化。就在1890年的4月14日, 朝廷又突然宣布先修关东铁路, 缓修芦汉铁路。这一决定实际上是采纳了李鸿章的建议。李鸿章(1823—1901)主持洋务新政20余年, 号称“中兴名臣”, 权倾朝野, 但在津通路的争论中却输给了晚辈张之洞, 自然于心不甘。他不能反对朝廷已经作出的缓修津通的决定, 但对先修芦汉始终持消极观望态度, 说张“大言无实”, 所奏“抑扬铺张, 欲结邸欢, 即准拨部款, 恐难交卷, 终要涸底”^②。他自恃与主管海防和铁路的醇亲王奕谿(所谓“醇邸”)交谊深厚, 极尽挑唆怂恿之能事, 说张所奏津通宜缓的五条理由, “本拟逐条驳斥, 既思香涛之意不过调和言路, 不值与之辨难。然津通之议若非确有利益, 鸿章断不能上欺殿下; 殿下非见其确有利益, 亦不能轻信鄙言而以之上误圣听。一片苦衷, 似宜揭示。倘竟置之不论不议, 知者以为优容, 不知者且以为认错, 从此海署所奏之件, 竟不足轻重矣”^③。意思是说, 朝廷采纳张之洞奏议, 驳我李某的面子事小, 驳你海军衙门的面子事大。尽管在津通的问题上不能服输认错, 但重提津通, 不免忤旨。恰在这时, 俄国决定修建西北利亚大铁路, 并欲接造至中国东北; 日本则加紧了对朝鲜的渗透。李抓住机会, 以关外军情紧急为由, 说服奕谿奏请移缓就急, 先修关东铁路(计划由津沽路之林西站起, 出山海关而达沈阳、吉林、珲春), 并将原定芦汉路岁拨部款二百万两, 移修关东路。面对朝廷意志的突然改变, 张只能“谨当遵办”, 表示自己“专意筹办煤铁, 炼钢制轨, 以供东工之用”, 筹修芦汉铁路的计划暂时搁浅。张之洞算得一个气魄宏大、办事认真的人, 3年内, 他百般罗掘挹注近六百万银两(其中部款仅二百万两), 引进国外人才设备, 终于建成规模庞大的大冶铁矿和汉阳铁厂, 并修筑了一条长56华里的矿山专用铁路, 从而在中国近代钢铁工业史上写下浓重的一笔。

二

1894年,由李鸿章督办的关东铁路刚修到山海关外的绥中,甲午战争爆发。第二年,清朝战败求和,与日本签订《马关条约》,割让台湾省和辽东半岛,赔款白银2亿两,等等。这场战争极大地影响了中国的经济社会,也改变了中国人的思想观念。比如借外债,此前朝野上下都以自给自足为荣,视借债为畏途,就连李鸿章这样开通的人也不以借债为然。加之当时国家财政虽然每年只有八九千万两,尚能量入为出,撙节维持。现在,要在3年内赔付日本2.3亿两(含所谓“赎辽费”3000万两),无路可走的清政府只有借外债一途,连续3年,分别向俄法和英德两个国际财团借款3亿两,使清末财政日益走近崩溃的边缘。既然借外债可以用于赔款,自然也可以借外债来兴办“利国利民”的铁路。

1895年7月30日,张之洞以“铁路为今日要图,富强兼资,势不可缓”为由,请朝廷统筹全局,并重申先修芦汉路的重要^⑦,获得批准。但时过境迁,钱从何来呢?他深知中央财政的恶化,不再坚持当初“官款官修”的主张,何况朝廷已明确表示“提款官办,万不能行”。政府不肯拿钱,也拿不出钱,剩下的只有借外债和劝商集股两条路。

对于借外债,张之洞持“两害相权取其轻”的审慎态度。首先,他严格区分洋债与洋股,认为“洋债与洋股迥然不同,路归洋股,则路权倒持于彼;款归借债,则路权仍属于我”^⑧,因而主张暂借洋债先行造路,路成利见,再招华股逐年清偿洋债。如此办理,“虽借资洋款,雇用洋匠,权利仍在中国,不致喧宾夺主”^⑨。张之洞对华商的财力、素质持怀疑态度,认为“华商气散力薄”、“华商本无远识,求利极奢,可与图成,难与谋始”^⑩,而芦汉路所经直、豫、鄂三省地瘠民贫,风气未开,商股更难措集”^⑪。因此,像芦汉干路工程想指望华商集资兴办,只能是“徒旷岁月,不易有观成之日”。张之洞的这些观察大体是符合实际的。当外国财团实力支持容闳、刘鹗等人以商办名义申请成立公司承揽铁路修筑权时,他十分警觉,通过明查暗访,弄清虚实,揭破刘鹗“全是虚诞,即洋股亦不可靠”^⑫、“容闳来自美国,且事前即报效巨款,必系洋股无疑”^⑬。在批复无赖商人李光汉的禀文中,他尖锐指出:“自中国兴办铁路以来,谬妄不安分之绅商纷纷谋办铁路,动云筹有巨款,实则未筹分文,希图侥幸蒙混,名为洋债,实则全是洋东,不过欲藉经手承办之名,以

冀立致巨富,专意营私,不顾国家利益,最为近日大患”^⑭。张之洞严格区分洋债与洋股,旨在严防各国托名附股以攘夺中国路权的图谋。其次,他建议设立铁路招商总公司,由公司而非政府出面举借外债。张之洞认为,“款由官借,路由官造,使铁路之利全归于官,策之上也”。但是,由政府经手借债,如甲午后的三次大借款,动辄以关税、盐税等政府财政收入大宗作抵押,甚或附加种种政治要求,流弊无穷。因此,他主张由商办铁路公司出面与外商谈判借款,商借商还,只准“以铁路应入之款作抵”,政府则监督和指导谈判过程,对借款合同只批准,不担保,这样便“集事较易,流弊较少”^⑮。当然,铁路总公司是否有与外商谈判的资信,关键在于总负责人选。鉴于当时中国“官不习商业,商不晓官法,即或有勤于官通于商者,又多不谙洋务”的实情,他推荐买办、商人出身的津海关道员盛宣怀,说该员“能兼此三长”:“力才恢张,谋虑精密,博通洋务,深悉商情,甚有合于刘晏用人所谓通敏之才”^⑯,且有督办招商局、电报局的业绩与经验,奏请朝廷特旨准任铁路公司总理,“以一视听”,增大其权力与信誉。第三,在借款对象的选择上,张之洞主张“两害相权取其轻”,宁向小国借,勿向大国借,尤其反对已在中国特别是长江流域拥有巨大利益特权的英国。当时,英、德、俄、美、法等强国纷纷表示愿贷款,英国甚至用降低贷款利率等条件以求捷足先登。列强各国之所以对芦汉路和计划修筑的粤汉路表示如此浓烈的兴趣,“他们的目标都是要攫取中国的中部”^⑰。张对此深怀戒心,当主持芦汉北段的直隶总督王文韶和盛宣怀倾向于英款时,他力持不可,急电王文韶:“窃思借款之举,路权第一,利息次之。此事利害关系甚大,俄踞北路,故英欲占南路,虽此时草约尚无干预词句,然款巨年久,以英之强,随时借端生波,渐图干预,谁能遏之?惟此路与英无干,则此祸可绝”^⑱。同样,他反对向俄法等国借款,也反对向在中国并无势力范围的美国借款,说“美虽远而大,亦难保无干预意”^⑲,主张向比利时借款,因为“比小国,流弊小”^⑳。当有人怀疑比款中恐附有法股时,他解释说:公司仅与比国商人谈判借款,且事先重言申明并无他国在内,“法国家岂能干预?即附有法股,乃法商,非法国也,法商但能分比商之利,岂能出头揽我铁路之权哉?”^㉑由于张之洞的坚持,1898年6月,芦汉路最终由比国贷款承修,至1906年全线贯通。这是中国近代主要依靠外资建造的第一条铁路大动脉。1909

年，清政府提前将比国贷款本息全部付清，收回全路管理权，张之洞的干路国有和优先建筑腹省铁路的设想得以实现

三

1904年，鄂湘粤三省绅民要求废除美国合兴公司承修粤汉铁路合同，收回自办。张之洞支持废约要求，但不认为三省有自办的能力。

粤汉路于 1898 1900年由铁路总公司盛宣怀主持与美国合兴公司签订借款合同和续约，规定借款额为 400万英镑，五厘息，九零折扣，“以全铁路全件作为头次抵押”，合兴公司承诺“五年为限，造成全路”，且“不能将合同转与他国及他国之人”。张之洞基于“无粤汉则芦汉利薄”和“美约不成，必为法踞，芦汉多法股，将来必不免干预”的考虑，也是同意这笔借款的。但直到 1904年，粤汉路工尺寸未成，且合兴公司因财力支绌，竟将三分之二的股权转让比国（实际是法国），合兴违约给鄂湘粤人民要求废约以有利的契机。湖北士绅首先致函张之洞，声言“美商违约，全楚受害，众愤莫遏，公恳挽回，以泯巨患”；鄂湘绅民分别致函盛宣怀，要他“照会美使，将约作废”；广东绅商各界集会要“争回粤汉铁路主权”，并推派代表常驻上海，与盛交涉废约事宜。盛宣怀却无意废约，暗中迎合美方旨意，派铁路总公司参赞、美人福开森回国“曲为斡旋”，提出以美接美或中美合办的主张。对此，张之洞明确表示：“鄙意专主速废前约，三省分年自办。至以美接美及中美合办两法，均属万万不可”。他以“三省代表人”自任，撇开盛宣怀，迳与中国驻美公使梁诚往复电商废约赎路，声称“鄙人已经挺身力任其难，必须办成，方免为外人所笑”^⑧。他向朝廷解释不得不采取此举时说：“粤汉路事，初以系铃解铃，望之某公。乃延宕数月，总是拖泥带水，不肯摆脱一切。继悟此事非将其撇开不可，乃往电梁使，密筹机宜”；“总之，此事敝处已力任其难，必当妥筹结束，收回主权，但必须袒美者不与闻，方免横生枝节”^⑨。张之洞能顺应三省人民的意愿，出面主持与促成粤汉借款合同的废除，一度挽回铁路主权，自应与“袒美者”盛宣怀有别；但又担心因废约引起中美交涉，有意将“废约”改为“赎路”，且抱定“但冀此路收回自办，多费不惜”的宗旨，结果耗费 675万美元，于 1905年 8月将粤汉路权收回

粤汉路收回后，同年 12月，鄂湘粤绅商代表在武昌议定公共条款十四则，确定三省铁路，各筹各

款，各从本境修起，务期全路早日接通。于是三省各自准备成立商办铁路公司，筹资兴建本境路段。张之洞的一贯思想是铁路干线必须国有官营，“路政全为商民所持，似多窒碍”，并且始终认为“华商气散力薄”，不具备集股修路的远识和能力，因此对三省决定筹款自办铁路大为不满。他声称：“粤汉铁路既已争回自办，不能不亟筹开工，免贻外人口实。然欲于鄂湘粤三省就地筹款，恐旷日持久，十年未必能成。目前兴此大工，断非借款不办”^⑩。此时，他心目中的首选债权国，便是英国。当年张之洞是坚决反对粤汉路落入英国之手的，曾多次表示“鄙意只在争粤汉路不可用英款”。发生这种转变，客观上也许是因为义和团运动后，中国自甲午以来面临被列强瓜分的严重生存危机已经过去，在这种形势下，他可能认为原来的担心是多余的了。主观上是他对英国产生好感，因为赎回粤汉路权时，正是英国人帮助他在规定限期内付清了赎款。他十分感动，说英国如此急人危难，“格外要好”，不能不予以“酬报”，于是照会汉口英领事：将来粤汉路修造如须向外国借款，当先向英国询商。

1907年 3月，张之洞开始与英方秘密谈判借款条件，但清廷有各省无权举借洋债的谕令，未能成议。同年 10月，张之洞调京以大学士入值军机处；第二年 7月，又被派充督办粤汉铁路大臣，兼办川汉铁路，有了“因时制宜”、“筹款用人”的全权，于是电促汉口英领事法磊斯：“本大臣去年在鄂时会向贵总领事商借二百万镑，为修造湖北铁路之用。……现在湖南铁路归本大臣督办，其借款……本大臣深愿统向贵国借用。望速派一明白妥实之人来京，或就近在京派一人，与本大臣面议详细章程”^⑪。11月，英国中英公司代表濮兰德到达北京，双方重开谈判。平心而论，张之洞在谈判中，能始终坚持“将借款、修路划分两事，于中国利权主权毫无损失”的严正立场，不以私谊害公义。他的借款原则是：（一）英国可优先开价，中国将与他国所开息扣比较，择善而从；（二）债权国可派任修路工程师，“但管份内应办之事，余事皆不得干预”；（三）凡铁路一切用人、择地、管路、行车等事，“均由中国自主”^⑫。谈判中，濮兰德既不开价，又要求工程师于购料用款必须签字，说如不允签字，“借款事千万不办，可先请他国办”。这时，张之洞强硬表示“（濮）必欲干涉中国路权，本大臣万万不能照允”^⑬，遂改与德国德华银行接洽谈判。1909年 3月，当英国驻华公使朱尔典通过清外务部尚书梁敦彦对张之洞施压时，

他不为所动,但念及在鄂时与英领事“交谊夙敦,姑允再与濮兰德开商一次”,而重新开议的前提是濮必须须在两日内表示应允上述三项原则,然后在三日内呈送标底,“与他国各密开息扣价值当面揭封”,中方有权择善而从。同时,他转告英公使,中国愿先尽英款商借,是指英国各商款而言,如“能另派他家来敝公所商办,尤为鄙人所深愿也”^⑩。数日后,濮兰德代表中英公司表示“决意退办”,张之洞当日即与德华银行代表柯达士“面商订定大概办法”。张之洞之所以选择德国,是因为他认为当时“足与英国抗而不甚亲睦者,惟有德国”,并且对中方提出的路权原则“一力承认,息扣从轻”。转向德款,既可以“挫英人之气”、“震英人之心”,又可以制衡英国在长江流域的势力。英国当然不愿意看到德国势力的渗入,于是改派汇丰银行代表熙礼尔重议借款,并谓“汇丰纯系英国银行,仍愿与法商东方汇理银行合办”。张之洞以其“尚非节外生枝”,曲为所请,同意由英国汇丰、法国东方汇理和德国德华三银行合借500万镑,其中两湖粤汉、鄂境川汉两铁路各250万镑。消息传出,俄、美又极欲加入。对于俄国,他严加驳拒,并抱怨外务部对俄回复“语气太松,且多有隐许可以通融之意”,说如果贵部怕伤俄国人的感情,不妨声明此事由本督办大臣“专政”,若轻易同意,“此端一开,各国群起效尤,他日中国兴一工,办一事,外人皆得而干预之,束缚之,中国将何以立国”^⑪?对于美国,则坚决反对其加入粤汉路借款,表示“决不肯于此路自美国赎回以后,重复又借美款修造粤汉铁路”。至于川汉路,鉴于外务部曾有“先尽英美商借”的承诺,尚属有案可稽,只要英法德同意于川汉借款中匀分,“敝处亦不坚执前说”。由于美国的加入,借款总额后增至600万镑,其中鄂境川汉路借款的半数即150万镑,分给美国。

对于张之洞的上述借款活动,湘鄂绅民指责他“专送中国权利与外人”。他剖白说:“粤汉路鄂湘两省借款,开议十阅月,专为保全利权起见,故费尽心思笔舌,多方操纵,磋商至百数十次,顷甫就范。若为专送中国权利与外人,数日可了,何必费许多时日哉?当初鄙人不必拼命争回,岂不甚为轻妙省事,何必多此一事,自寻烦恼哉?”^⑫反观上述谈判过程,我们不当把他的这番表白看作文过遮羞的饰词,而应当看作他被人误解后一种无奈的诉求。

1909年10月,张之洞病逝,终年73岁。不解的是,他至死也没有将已在四个月前草签的借款合同上奏朝廷核议审批,而奏稿则早经拟定。原因之

一,可能是英国仍在谋求借款中更有利的主导地位,而张之洞却障碍着这一企图的实现,所以美国人猜测:“张之洞之死给英国政府一个机会重新考虑粤汉铁路借款的全部,并重新进行交涉”^⑬。

张之洞一生的最后20年,即1889—1909年,正是近代中国铁路的初创时期,他是这一时期的主脑之一。他由两广调湖广是因为铁路;他创办铁矿、铁厂是因为铁路;他在湖广任内长达18年之久,也是因为铁路;在生命的最后两年里,作为军机大臣,牵挂的还是铁路。铁路成为他后20年生命的重要主题。他关于铁路建设必须立足于“销土货、开利源、塞漏卮”以振兴经济,关于必须划分铁路干线与支线,干线国有、支线民营,关于铁路借款必须坚持“主权第一”、两害相权取其轻等一系列认识与实践,是当时历史条件下最为可取的思想与行为。人们在肯定他为中国近代钢铁工业作出开创性贡献的同时,也不能忘记这位“钢铁之父”对于中国近代铁路事业所作出的同样具有开创性的历史贡献。

注 释:

- ① 《张文襄公奏稿》卷17,第7—9页。
- ② 曾鲲化:《中国铁路史》,燕京印书局民国十三年(1924年)版,第50页。
- ③ 《张文襄公奏稿》卷18,第1—3页。
- ④ 《中国铁路史》,第52页。
- ⑤⑥⑨⑫ 《中国近代铁路史资料》第一辑,中华书局1963年版,第188、175、226、228页。
- ⑦ 《张文襄公全集》卷27,第19—21页。
- ⑧⑩⑮⑯ 《张文襄公全集》卷44,第22、27、22—26页。
- ⑪ 《张文襄公全集》卷45,第25页。
- ⑫ 《张文襄公全集》卷79,第30页。
- ⑬ 《张文襄公全集》卷118,第10页。
- ⑭ 《北华捷报》1897年9月10日,转引自《中国近代铁路史资料》第一辑,第267页。
- ⑮⑯⑳㉑ 《张文襄公全集》卷153,第1—3页。
- ㉒㉓ 《张文襄公全集》卷191,第12、23页。
- ㉔ 《张文襄公全集》卷192,第25页。
- ㉕ 《张文襄公全集》卷193,第30页。
- ㉖ 《张文襄公全集》卷66,第11页。
- ㉗㉘㉙ 《张文襄公全集》卷201,第8、20—21页。
- ㉚㉛ 《张文襄公全集》卷221,第23—24、11页。
- ㉜ 《张文襄公全集》卷201,第32—33页。
- ㉝ 《中国近代铁路史资料》第三辑,第199页。

(责任编辑 吴友法)