

清末湖北拒款保路斗争述略

吴 剑 杰

清末以四川同志军起义为高潮的湘、鄂、粤、川四省保路运动,直接促成辛亥革命的爆发,从而导致了清王朝的覆灭和中国封建君主专制政体的终结。湖北人民拒绝铁路借款、保卫川、粤汉铁路主权的斗争,是这个运动的重要组成部分,是辛亥革命时期湖北社会政治生活中的一件大事,过去对此虽然偶有涉及,但迄无专论。本文目的只在于缕述湖北拒款保路斗争的主要史实,理出一个基本线索,并试图对它的某些特点作粗略的分析。

甲午战后,帝国主义列强开始了在中国划分势力范围的活动,加强了对中国铁路的贷款、承修和管理权的争夺。位于中国腹地的湖北,尤其是素有九省通衢之称和议筑中的芦汉、粤汉、川汉三大铁路干线交会点的武汉,自然成为各国竞相争夺的肥肉。1898年6月,以俄、法两国为奥援的比利时银团首先攫夺了芦汉铁路的贷款和行车管理权,并于同年10月动工兴筑。接着,美国合兴公司排除英商的觊觎,独揽粤汉路权,于1898、1900年先后与清政府签订了《粤汉铁路借款合同》和《借款续约》,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“以五年为限,造成全路”,且“不能将合同转与他国及他国之人”,清政府方面则保证“不准备筑造与粤汉干路及支路同向并行之铁路”,准许美国人于铁路附近地方开采煤矿,等等^①。这是一个出卖路权、矿权,使整个中南部地区成为美国利益范围的借款协定。当鄂、湘、粤三省绅民“道路传闻”借款合同内容时,已深感不安;合兴公司人员来华后的“异常横恣”,强占路基,殴伤工役,甚至“枪毙人命”^②等种种暴行,更激起三省各阶层人民的公愤。因此,从1903年上半年开始,三省绅民就酝酿着废除借款合同,收回粤汉路权,集股自办。

1904年,美国合兴公司因“财力支绌,至将底股售比二千八百股之多”^③,使比利时握有7/10以上的粤汉路股,得以从合兴手中取得合同权益,而铁路却寸尺未成。美、比间私相授受粤汉路权的盗贼行径,遭到中国人民的强烈谴责,同时也给了鄂、湘、粤三省绅民要求废约的有利契机。湖北士绅首先致函湖广总督张之洞,以美方违背“不能将合同转与他国及他国之人”和五年内造成粤汉全路的规定,声言“美商违约,全楚受害,众愤莫遏,公恳挽回,以泯巨患”^④。鄂、湘绅民还分别致函铁路总公司督办大臣盛宣怀,要他“照会美使,将约作废”,警告他“勿与美廷含糊了结,致日后稍有贻累”^⑤。广东绅商各界集会“争回粤汉铁路主权”,并推派代表常驻上海,与盛宣怀协商废约事宜^⑥。盛宣怀是代表清政府与各国交涉和签订粤汉等一系列铁路借款的主持人,当然无意交涉废约;但他慑于三省绅民和舆论的压力,表面上仍不得不指示驻美公使梁诚向美方“力为辩说”,暗中却迎合美方旨意,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、中美合办等荒谬主张,竭力使美国继续

保持粤汉路权。盛宣怀这种“阳言废约、阴实回护”的两面派手法不但为湘鄂粤三省绅民所抨击，连张之洞也不敢附和。他致电盛宣怀表示：“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。”^⑦张之洞以“三省代表人”自任，遂与驻美公使梁诚往复电商废约赎路，并声称“鄙人已经挺身力任其难，必须办成，方免为外人所笑”，“若诸君有不肯担、不便担之事，洞当一人担之。”^⑧为了防止盛宣怀从旁掣肘，他在给邮传部尚书瞿鸿机的信中说：“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。”“总之此事敝处既已力任其难，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，出面主持和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；但他同样害怕因废约引起中美政府间交涉，有损美国资本集团的利益和有伤美国政府的体面，将“废约”易为“赎路”，抱定“但冀此路收回自办，多费不惜”的宗旨，耗费675万美元的所谓“公道偿费”，赎回粤汉路权。张之洞明明知道这巨额“偿费”中包括合兴公司的各种虚糜滥支、行贿、股票涨价及无端需索，但他内慑于“三省绅民志坚气愤”^⑩，外惧合兴公司中变。于是，仍指示梁诚：“合兴浮价如察看不能驳，宜见机速结，迟则恐彼夜长梦多，别生枝节。”^⑪1905年8月，中美双方代表在华盛顿签署《收回粤汉铁路美国合兴公司售让合同》。为了在6天内汇交200万美元^⑫，并在3个月之内付清全部“偿费”，张之洞以“鄂湘粤三省绅民骤欲筹此六、七百万金元约合华银千余万两，断无此力量”，于左支右绌中，竟饥不择食，甘吞香饵，请英国驻汉口总领事作伐，先后向英国汇丰银行和香港总督息借110万英镑又300万两。他认为英国政府如此急人危难，“格外要好”，不能不予以“酬报”，于是照会汉口英领事：将来粤汉铁路修造之款除中国自行筹集外，如须向外国借款，当先向英国商商承办，此外，两湖境内另有修造铁路须借洋款时，照粤汉路一律办理^⑬。这种借英偿美并以两湖路权相默许的做法，当时就被鄂湘粤三省留日学生一针见血地指出其“去美来英，废如不废”的实质^⑭。

张之洞既不认为三省有骤筹巨款赎路的能力，更不相信三省绅商人民有集资自办粤汉铁路的财力。合兴“售让合同”刚刚签订，他就发表意见说：“粤汉铁路既已争回自办，不能不亟筹开工，免贻外人口实。路工既兴，必须刻期造成，始能早收利益。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。”^⑮他尤其不相信湖北绅民有自办铁路的财力，所以，还在赎路交涉期间，他频频与湘粤土绅往返商酌，却不屑于让湖北绅商与闻，自称“此间事皆鄙人独立担承筹办，实与鄂绅全无涉也。”^⑯1905年7月，广东绅商筹议自办铁路，主张“官绅惟有保护联络之责，万无干涉把持之权”，张之洞闻之“可骇已极”。12月，三省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”及“三省筹款招股办法各就本省情形分订章程”的原则。这与张之洞“商民之权须有范围限制”、“路政全为商民所持似多窒碍”^⑰的认识大相逕庭。但他迫于三省正在高涨的自办铁路的呼声，不能不暂时容忍，对外人表示“粤汉铁路决计筹款自办，不借外债”，以欺骗舆论，暗中却多方摸索借款途径。

1907年3月，张之洞开始与英国中英公司代表濮兰德秘密接洽借款，欲借200万镑修筑湖北境内360里粤汉路和450里川汉路，但慑于清廷有各省无权举借洋款的谕令，未能成议。于是，他又向邮传部提出一条移花接木的“变通”办法，谓“贵部借英款以还比国路债，既已奉旨准行，拟请贵部即于筹赎京汉路款总额内代为多借千万或一千五百万，表面仍作为贵部所借，内容实为鄂省境内粤汉、川汉两路借拨之用”^⑱，但没有得到回答。他又问已获准与英国谈判

津镇铁路借款的北洋大臣袁世凯提出“通融”办法，请求他于借款总额内多款200万镑，“由津镇转借与鄂，鄂亦以鄂省厘金分认抵款，合同内仍只言津镇，不说明转借之事”。^⑩此法被袁世凯婉言拒绝。同年10月，张之洞调京以大学士入值军机处，1908年7月和12月，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，即电促汉口英领事说：“本大臣去年在鄂时曾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，其借款由本大臣主持定议，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。”^⑪1909年6月，张之洞的谈判代表高凌霨、曾广铨与英国汇丰以及随后加入的德国德华、法国东方汇理等三国银行团代表秘密签押了《中国国家湖北湖南两省境内粤汉铁路、鄂境川汉铁路借款》（通称《湖广铁路借款》）草合同25条，规定借款总额为550万镑（1910年5月美国正式加入后又增至600万镑），年息五厘，九五折扣，以两湖百货税厘、盐斤加价及赈灾捐的款等项每年520余万两作抵押，聘用英、德工程师各一人监造两湖粤汉及鄂境川汉铁路，铁路用人行政须与英德工程师“商酌办理”，由英、法、德派员“分别作为铁路购买外洋材料、机器、什物之经理人”，中国欲于川、粤汉路另造支线，“如须用他国资本，则先尽银行等商办”，等等。就这样，解铃系铃，由张之洞出面交涉从美国赎回的粤汉路权，连同鄂境川汉路一起，又由他经手，准备拍卖给一个帝国主义集团。

当张之洞与三国银行团秘密谈判借款条件时，湘鄂绅民便指责他“专送中国权利与外人”的勾当，他不以为然，辩解说：“粤汉路鄂湘两省借款，开议十阅月，专为保全权利起见之故，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湖北绅商“愿将鄂路给归鄂省官民自办，以保本省利源”，他大为光火，说是“鄙人深知鄂力薄弱，路款宏巨，故不惮苦口力劝。乃鄂人不能度德量力，一味痛诋反对。明珠按剑，从古罕闻”，是“以德为怨，坐失巨利”^⑬。《湖广铁路借款》草合同首先在日本《朝日新闻》披露后，在日本的湖北留日学生400余人立即联名电告张之洞，谓“鄂路准归商办，不认借款”，紧接着又致函张之洞及邮传部，表示“鄂省人民一闻外债，几于谈虎色变，矧损失主权如是之甚耶？”指出“虎口之前断无完肤，覆巢之下焉有完卵，外人苟可驻足，必任意狡展。……苟授之以柄，吾民被其蹂躏，何堪设想？”^⑭1909年10月，他们发起成立“留日湖北学生铁路会”，写信给湖北绅商各界，并推派代表回省鼓动拒款斗争。湖北各界人士闻讯，“大惧利权之外溢，且贻巨患于地方；群情汹汹，奔走呼号，几如大乱之将至。”^⑮同年11月2日，留日学生代表张伯烈、夏道南归抵武昌，湖北咨议局当晚召开特别欢迎大会。“当代表入会场时，全体议员皆起立致敬。二代表出席相继演说，痛陈借款之祸与商办路事之利益及办法。”^⑯会上，推举咨议局副局长汤化龙、张国溶及议员刘赓藻、夏寿康等10人为发起人，草拟章程、文告，联络湖北教育总会、武汉商会，宪政筹备会及军学界代表，筹设湖北商办铁路协会。与此同时，在北京及外地作官的鄂籍人士和省城耆绅吴兆泰、刘心源等也函电咨议局，“皆以拒借款、归商办为唯一主义。”^⑰

1909年11月18日正式成立的铁路协会，以“全筹路款，永拒外债，力保路权”^⑱为宗旨，它是推动和指导湖北拒款斗争的民间组织，主要从事以下三方面的工作：一、宣传鼓动，造成舆论。协会设事务所于汉口四官殿，曾多次召开特别大会。11月14日的一次会议上，武汉绅商军学各界及近郊农民“到者数千人”，代表们“各抒己见，以次登台演说，痛陈铁路关系，其归宿大概以集款为第一要义”。留日学生代表张伯烈在会上演说东三省危机和印度亡国灭种原因，“大声疾呼，拍案痛哭，尤为激烈，闻者莫不拍掌感泣。”^⑲18日，协会在四官殿开会选

举正、副会长及各部职员,当推派晋京争路代表时,张伯烈谦让未遑。这时,“忽有二十九标兵士陶君勋臣拔刀断指,曰定要张伯烈晋京。”张伯烈见士兵为此断指流血,大受感动,欣然愿往,并表示:“万一事与愿违,兄弟只得以身殉之,再无面目见我湖北父老昆弟也。言至此,泪涔涔下,众皆拍掌称善。”^②事后,武汉各报连日登载这一新闻,人心为之振奋。陶勋臣则以极大的爱国热情,愿自备斧资,“奔走呼号于鄂省全境,唤起无数人之热血,使外人知我中国民心在动,团体在结”。^③后来他只身一人到黄冈、麻城一带游说劝股,收到良好效果。铁路协会还广泛散发张伯烈、夏道南《铁路意见书》。在长达数万言的意见书中,他们痛说湖北铁路主权与国家存亡的关系;以他省因借债修路而丧失路权的实例,说明不宜借外债的理由,比较官办与商办的得失,提出招股集资、商办湖北铁路的具体措施,号召全省各阶层人民结成团体,“共衷共济,勿使湖北亡而团体尽、个人灭”,不论政府作何打算,“而湖北拒债自若也,筹款自若也,修路自若也。勿惕于威,勿堕于术,头可断而债不可借,身可戮而路不可失。”^④为了使拒款保路的道理家喻户晓,妇孺皆知,协会编印了《商办铁路劝股白话》等通俗材料,在下层群众中宣讲。如说:“外国人何以定要借银钱给我们办铁路?他自己国里未必无铁路可办。你试想一想看,若说是图利,各国何以情愿减低利钱来争?若说是为我们,恐外人无此好心。诸位呵,你们要晓得这就是要瓜分人的国家、制死人的生命好妙法。苟不争回废约,我湖北人尚望活得成么?”由于铁路协会的上述宣传鼓动,使拒款活动在湖北初步造成了一定的规模。二、劝股集资,筹组铁路公司。协会基于“拒外债必自筹的款”的认识,着力于劝股筹资活动。协会刚成立,即酝酿设立商办川、粤汉铁路股分公司,号召绅商军学界头面人物率先任股,充当公司创办人(规定每股五元,凡认股千元以上者为创办人)。11月中旬,各界人士齐集教育会“议商任股之事,到者百余人。一时踊跃争先,所任之款已不下五百万元,均分五年交齐。”^⑤当时正在省里出席諮议局第一次常年会议的湖北各属议员,以及各府县旅省同乡会馆,则纷起担任回籍劝股义务。新军士兵、学堂师生和工役人等虽然只有微薄的饷贴、佣金,也竞相认股。如陆军特别小学堂学生千余人“齐集该堂第一饭厅,会议任股事,共得银元以万计”;华德学校师生倡议发起铁路义务捐,得到各界人士的热烈赞同^⑥。又如武昌金寿帮土工团有泥木工匠3000余人,向存公款7000余串,一致决定全部用于认购铁路优先股(优先承包铁路填土筑桥工程),又规定所辖16家泥木作坊各认30元,工役人等各认1元;此外,“愿认寻常股一股二股不等,于开工时在工款内按期扣缴。”^⑦绅商各界和下层群众踊跃认股的热潮,推动和鼓舞了铁路协会呈请商办活动的进行。三、派代表晋京拒款,呈准设立铁路公司。《湖广铁路借款》草合同签订后,张之洞鉴于湘鄂绅商人民的强烈反对,始终未敢启奏朝廷旨准正式画押。1909年9月张之洞死后,湖广铁路归邮传部接办。11月,湖北铁路协会代表刘心源、宓昌耀、张伯烈等晋京请愿。在将近4个月的时间里,他们三次上书邮传部,多次谒见邮传部尚书徐世昌,请求拒借外债,废除草合同,准归湖北商办,都遭到拒绝,理由是“民情不可拂,邦交亦不可不顾。”刘心源等反复辩诘,据理力争。针对所谓“邦交不可不顾”,他们揭露说:借款合同“明冠一‘草’字,与已定之正合同异,书明某银行等名,与各国政府大交涉异。故谓废此合同有碍于私交则可,若谓有伤于邦交,是直为不肖自处,特自为谋耳”;是“煽扬敌焰,以立奸威”^⑧1910年3月20日起连续三天,张伯烈“日至邮部及徐尚书私宅痛哭力争”;23日,旅京鄂籍官绅、学生和商人600余人集会声援,决定“不必俟其(指邮传部)批准,即进行正式开办公司。”^⑨与此同时,湖北諮议局、铁路协会、教育总会、商会和报界“咸有电致军机处、外务、度支、邮传诸部,陈明股款已齐,要求准予商办。”^⑩护理湖广总督杨文鼎也“密奏民心愤激,恐生他变,不可过施压力”,请朝廷

“俯顺舆情，断归商办”^②。在这种情况下，邮传部才被迫于3月24日批准湖北“设立公司招股”，但不明令“商办”，同时规定“将来所有路事，应视湘粤等省确定妥协之办法，请旨一体遵办。”请愿代表自以为获得成功，“转悲为喜”，联翩回鄂，岂不知这“请旨一体遵办”里面仍然隐伏着借款卖路的危机。

湖北铁路争回自办，意味着英法德等国与张之洞草签的借款合同将化为乌有，这对早就垂涎川、粤汉铁路利益的帝国主义者无疑是一个沉重打击，它们不愿意放弃这块已经到口的肥肉。还在邮传部批示湖北准设铁路公司以前，英德法驻华公使便照会清政府恪守借款成议，“以免于去年4月16日合同宗旨稍有损害之虞。”^③部批后的第二天，四国银行团代表联袂急趋外务部抗争，接着，四国公使又正式照会清政府，说上述邮传部批示“似含侵妨对于已允数国银行关于湖广境内铁路之筑造情象”，质问清政府“是何意向？”^④此后，四国公使又十多次照会清政府，催促它依照原议条款正式签订借款合同。清朝统治者确实处在“民情”与“邦交”的矛盾中，因为要批准借款以敦睦“邦交”，就势必取消商办铁路的权利而拂逆“民情”。但是，清政府的反动卖国本质决定了它只能作出违背人民意愿、出卖国家主权的抉择。1911年（宣统三年）5月9日，邮传部新任大臣盛宣怀奏称：湖广铁路借款签字“事关大局，势难久延”，但是“对内对外，迄无两全之策。若不将前案先行取消，则借款合同似难签字。”^⑤同日上谕：铁路“干路均归国有，定为政策。所有宣统三年以前各省分设公司集股商办之干路，延误已久，应即由国家收回，赶紧兴筑。其从前批准干路各案，一律取消。”^⑥18日，授端方为督办川、粤汉铁路大臣，准备强行接收鄂、湘、粤、川四省铁路公司。20日，《湖广铁路借款合同》正式签字。

铁路是国家的命脉，路政是国家的要政。“国有”上谕颁布前，清朝路政纷乱不堪，“权属入者有所谓外国承办、华洋合办、借款官办等名目，权归己者又有所谓官办、商办及官督商办、官商合办等名目。办法愈多，事权愈混，而成效愈无可言。”^⑦铁路国有或民有，互为损益，各有利弊；清政府欲统一全国路政，将重要铁路干线收归国有官办，这本身也并非一定就坏。实际上至迟在1908年，清政府就有铁路国有的打算^⑧。但直接促成铁路“国有”的，是借款问题。盛宣怀对此有明确的招供，他说：“四国借款合同不能销灭，所以提议铁路国有。如铁路不为国有，则借款合同万不能签字。是铁路国有之举，其原动力实在于借款之关系。”^⑨因此，所谓铁路国有实质上是“借口国有，直为各国所有”^⑩的卖国性质是显而易见的，反对铁路国有政策，反对铁路借款的保路爱国性质也同样是显而易见的。

铁路“国有”上谕发表前夕，湖北绅商各界即风闻湖广铁路借款将要正式签订，便推派谘议局议长汤化龙晋京，联合各省谘议局代表“筹议挽救之法”。4月30日，各界各团体代表数百人聚集在汉口六渡桥宪政同志会会所，为汤饯行。汤化龙及郑云衢、关少尧等先后讲话，“多以国势阽危，外患频来，豆剖瓜分已在眉睫，而腐败政府尚在梦中，专恃消极主义，大好河山断送若辈之手，种种丧权辱国，无不言之详矣。”与会者勉励汤化龙誓死力争，“武汉各团当为后盾，如有不测，汉口全镇闭市，为汤君开追悼大会；然后相继入都，接续拚之以死”；有人甚至认为：“政府向恃专横，视人民如草芥。……如腐败政府不允人民所请，不如推翻腐败政府”，这时全场“鼓掌之声如雷震耳。”^⑪5月9日“国有”上谕发表后，湖北籍京官首先联名抗争，并“指劾盛宣怀罪状多端。”^⑫11日，湖北谘议局、铁路公司及军商学界千余人集会讨论抵制借款和铁路国有办法，“诸议员演说路权损失之利害，听者莫不悲愤交集，谓非设法对付不可”，会场情绪空前激昂^⑬。6月初，湖北谘议局复电湖南谘议局，建议“与川粤两省谘议局互相联络，再行据理直争”，并倡议发起“全国铁路拒款联合会”^⑭组织，推进各省

保路斗争与相互声援。同时，谘议局和铁路协会还散发传单，派出宣讲员，在武汉街头聚众演说。如汉口小关帝庙、横堤和天符行宫一带，“屡有演说国债路政等事，言词过涉激烈。”^⑤在宜昌，铁路股东们担心路归国有后股款无着，群向宜昌分公司诘问。见公司负责人一味推诿敷衍，气愤已极，遂将公司办公室全行捣毁。宜昌知府闻讯，派巡防营管带陈嘉猷前往查办。“众股东一见军队弹压，愈为愤极，遂各回乡村纠聚农民二千余人，执械抗拒，殴毙兵士二十余名。……城内商民亦因之罢市。”^⑥上述一系列事件表明，铁路国有和借款合同的签订，曾经迅速地激起湖北绅商人民的强烈反抗，甚至酿成宜昌事件那样的暴力行动。这些斗争是自1904年以来一直持续着的拒借外债、保卫路权斗争的进一步的发展。但是，这种迅猛的势头没有能持久。7月，正当保路运动在四川开始突破立宪派“文明争路”的框框，向反清武装起义发展的时候，湖北绅商各界反而呈现“热念却消”、“甘心路亡而不再置议”^⑦的情景，甚至张罗着开欢迎会，准备为即将抵鄂的督办大臣端方接风洗尘。其所以出现这种偃旗息鼓的沉寂局面，似可从以下三方面作比较分析。

第一，湖北集款无多，购股者又局限于少数官绅和富商，因而使保路斗争缺少广泛的群众基础。

如众所知，保路斗争能够在四川发展成为具有广泛群众性的反帝爱国运动，重要原因之一，是因为采取了抽收“租股”的集股方式；而“租股”持有者又“大半出身于编氓农户”^⑧，即自耕农和佃农。这就使得最广大的农村人口成为铁路股东，都直接与铁路的兴废存亡息息相关，从而使四川保路运动获得深广的群众基础。湖北的情况不同。前面已经提到，1905年粤汉铁路赎回后，湘鄂粤三省绅民曾议定公共条款14条，后湘粤两省分别设立商办铁路公司，而张之洞直接控制的湖北则由他奏准官督商办，不让设立商办公司。当时，除指拨赈灾捐官款每年若干外，并指定湖北官钱局承招商股和开办彩票股，“无论入股者为官为绅为商为民，均以商论，一律作为股东。即有公款，亦以股东论。”^⑨但由于湖北财政异常支绌，“筹拨官款，为数甚微”。^⑩至于官招商股，则由于“昭信股票失信于前，电股收回失信于后，故拥趸者咸裹足不前”^⑪。1910年4月呈准设立铁路公司前后，招股集资，虽曾一度出现“认股之踊跃如风发潮涌”。^⑫的情景，但由于湖北连年“大水为灾，年荒米贵，金融阻滞，商业萧条”以及公司领导层虎头蛇尾、知难而退等原因，实际缴银购股的也不多。同年12月，谘议局曾议决铁路派股简章数十条，仿照川、湘成案，试行按田租、房租、薪金派购股票的办法，但湖广总督瑞澂以“简章尚有应行推蔽之处，必须斟酌妥协”为由，不准立案施行^⑬。湖北铁路既未曾实行川、湘“租股”一类集腋成裘的筹款方法，又不像广东那样有雄厚的华侨资本作后盾，所以路款极为有限。截至铁路“国有”上谕前，除赈灾捐官款和川汉路彩票股款查无确数不计外，前者官钱局所招商股（即“官招商股”）计114万5千余元，后者公司所招商股（即“商招商股”）计97万4千余元。两项纯粹商股总计不过220余万元。这个数额不但远逊于集款多达1600余万的四川和广东，也不及湖南路款的一半。至于这220余万元股票持有人的构成分布情况，由于辛亥一役，各项官、商案卷册据大多散失或茫然无存，尚难稽考。但从前述铁路协会、公司中官绅富商的认股情况看，他们无疑是大宗股票的持有者。铁路公司的选举情况是这一推断的有力佐证。1910年9月，湖北铁路协会选举总、协理及董事，有投票选举资格的股东（即认购千元以上的创办股者）仅504人；选出的总理、名誉总理各1名、协理2人、董事13名共17人中，至少有12人是曾任或现任官员（如刘心源、札凤池、柯逢时、黎大钧等）和巨商（如刘人祥、刘子敬、李紫云、万昭度、刘鹄臣等）^⑭。当然除上述官绅富商握有大量股票外，股票持有者也有农村中的地主富农。但他们在人口中仍然是极少数。这种有限的股票集中在有限的

少数官绅富商手中的情况，决定了湖北保路斗争的基础极其薄弱，因而不能造成如同四川那样有全省各阶层群众参加的真正的运动。

第二，清政府对湖北路款的处理办法优越于湘、粤，更优越于四川，使湖北绅商暂时的经济要求得到满足，放弃了斗争。

如众所知，四川绅商参与和领导保路运动的直接动机主要是“保存现存之款，求还已用之款”；当这个起码的经济要求遭到拒绝时，他们才被迫借助下层群众的力量，恳求清廷的让步，但客观上却促使保路运动向纵深方向发展。控制铁路公司和领导保路斗争的湖北立宪派官绅富商，固然抱有挽回铁路主权、发展民族经济的良好动机，但也有如下难言的隐私：“自干路收归国有，商办总理黎玉屏（大钧）以该公司自设立以来，发垫股息及办事处各项经费挪用巨万，今既收归国有，移筑支路则各股东意见参差，解散归还则不敷甚巨。兼之邮部提议彻底清查，所有从前用款概不承认，该公司颇有进退维谷之势。日前会议，决定仍须争回商办，方为完善。”^①既然因“挪用巨万”、“不敷甚巨”而有“进退维谷”之虞，才不得不硬着头皮决定“仍须争回商办”；那么，只要朝廷恩赐优越的还款办法而予以下台之阶，当然可以放弃“争回商办”了。6月，清政府宣布对湘鄂粤川四省路款的初步处理办法，其中规定鄂路商股“一律照本发还”。^②这不仅大大优越于只按股票价值六成发还现银的粤路和全部填给“国家铁路股票”而不发还现银的川路，而且比同样“照本发达”现银的湘路有利。因为在湘路550余万元路款中，真正商股仅100万元左右，其余400余万来自各阶层人民的租股、房股和米捐、盐捐等项均填给国家铁路股票，并不发还现银。湖北官绅得到如此的优渥，不再担心朝廷清查帐目和挪用浮支无法交代，犹如吃了定心丸。因此，瑞澂在给启程来鄂的督办川、粤汉铁路大臣端方的电报中能够大言“粤川湘均甚烈，鄂幸帖然”。^③待到端方于7月初抵鄂^④，“鄂绅之结涇阳（端方字）欢心者无微不至，争路之事，皆噤若寒蝉。”^⑤铁路公司则进而与他紧密合作，使湖北得以在四省中首先完竣路事交接手续。10月10日，上谕传旨嘉奖湖北绅士“仰体朝廷德意，率先遵办，洵属深明大义。”^⑥盛宣怀也电告瑞澂，说“本日鄂路明降，鄂绅见之，当可无词，亦足以愧川粤矣。”^⑦从这类褒扬声中，我们多少可以窥见湖北保路斗争由于鄂绅的“深明大义”而迅速沉寂下来的真实原因。

第三，湖北革命党人没有自觉地介入保路斗争，使它缺少向纵深方面继续发展的主观条件。

四川保路运动一发生，川省同盟会革命党人龙鸣剑、王天杰等就采取“外以同志会之名，内行革命之事”的策略，积极、主动地介入保路斗争，联络各地会党，因势利导地把保路运动引向反清武装起义。湖北革命党人重点在新军士兵中秘密活动。对公开的拒款保路斗争很少表现兴趣和热情。我们至今还找不到一条有价值的原始材料，能够充分说明湖北党人有过积极参预或企图领导保路斗争的任何打算。个别回忆录作者曾提及孙武在9月24日会议上有如下一段发言：“现在清政府强将川汉铁路收归国有，激起人民反抗。我们应乘此时机，向保路会接洽，扩大活动范围。”^⑧即使这段仅见的文字是真实可信的，也只是说明孙武等人有过利用9月7日“成都惨案”后的四川形势来加速湖北起义准备的企图。革命党人詹大悲主编的《大江报》发表的两篇时评^⑨，常常被用来说明党人对保路斗争的推动。其实，只要细揣文意，就不难看出时评作者的旨意主要在于对当时甚嚣尘上的立宪派请愿国会活动的揭露。如说“政府守和平即示割让之意，国民不甘，伏阙上书，不足以动政府，有时大张联合之雄风。然亦藏头缩尾，‘其和平更甚于政府之对外人’；痛诋宪法大纲为‘摧抑民气之怪物’；‘和平改革既为事理所必无’、‘和平已无可望矣’，必须以‘无规则之大乱予人民以深创巨痛，使至于绝地

而顿易其亡国之观念，故大乱者实今日救中国之妙药也”^⑥。詹大悲被捕后的供词也证明了这一点。法官问他“汝登此项时评是何意思？”詹答：“国民长梦不醒，非大乱不足以惊觉，望治情殷，故此出此忿激之语。”问：“汝所登时评中有和平改革之无望一语，明明是淆乱政体，扰害治安。”答：“试问政府近年外交，均用和平手段，如片马永租外人，丧权辱国，莫此为甚，反美其名词，曰和平解决。又试问立宪之诏旨是和平而来抑是因乱而来？”^⑦很明显，《大江报》时评和詹大悲本人都没有为已经沉寂下来的湖北保路斗争推波助澜的意思，因而不能用来说明湖北革命党人对保路斗争的关注。

综上所述，由于湖北保路斗争缺乏广泛的群众基础和持久的经济动因，缺少革命党人的介入和影响，所以没有能够继续向纵深方面发展，成为武昌起义的直接导火线。但是，“于无声处听惊雷”，暂时的寂静却麻痹了清朝统治者的神经，松懈了他们的警觉。正当他们手忙脚乱地调兵遣将，全力对付四川保路同志军起义的时候，响起了武昌工程营的枪声。

注释：

- ① 宓汝成编：《中国近代铁路史资料》第2册，第501—503页。
- ②④ 《湖北士绅呈张之洞文》，载《北京报》1904年12月22日、12月20日。
- ③⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕ 《张文襄公全集》，卷190第8页、卷191第12页、卷191第21和23页、卷192第25页、卷192第16页、卷192第15页、卷193第34页、卷66第12页和13页、卷194第30页、卷193第30页、卷191第29页、卷191第1页、卷198第4页、卷200第9页、卷201第8页、卷201第32—33页、卷201第17和18页、卷201第4页、卷67第14页、卷70。
- ⑤ 《愚斋存稿》卷64，第5页和21页。
- ⑥ 《大公报》，光绪30年9月15日。
- ②③ 汉口《趣报》社编：《立宪菁华录》宣统元年10月4日。
- ②④ 《夏口县志》卷7，商务志第3页、交通志第4页。
- ②⑤ 《鄂路拒款大会志盛》载《趣报》宣统元年10月2日。
- ②⑥ 《湖北铁路协会呈请立案稿》，载《趣报》宣统元年10月25日。
- ②⑦ 《再志铁路协会开会之盛》，载《趣报》宣统元年10月4日。
- ②⑧ 《陶勋臣断指》，载《趣报》宣统元年10月9日。
- ②⑨ 《陶志士致张夏二君书》，载《趣报》宣统元年10月14日。
- ③⑩ 汉口汪日升石印局：《湖北商办铁路意见书》宣统元年孟冬月印。
- ③⑪ 《铁路任款之盛》，载《趣报》宣统元年10月3日。
- ③⑫ 见《趣报》宣统元年10月6日、26日。
- ③⑬⑭⑮⑯⑰ 《民立报》1910年11月30日、1911年5月22日、1911年5月22日、1911年1月6日、1911年6月20日。
- ③⑱ 《日本驻华公使伊集院致日外务相小村的报告》，载《中国近代铁路史资料》，第1208页。
- ③⑲ 《东方杂志》第7卷第3期，第39页。
- ③⑳ 《鄂路争回商办之先声》，载《国风报》第1卷第6期。
- ③㉑ 《清宣统朝外交史料》卷13。
- ④①④ 《宣统政纪》卷34，第12页。
- ④② 曾鲲化：《中国铁路史》，第92页。
- ④③④⑤ 陈旭麓等编：《盛宣怀档案资料选辑之一·辛亥革命前后》，第170页注一、107页、182页。
- ④⑥ 《路铁国有案》第3页。
- ④⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱ 《时报》1911年5月2日、1911年6月5日、1911年6月8日、1911年6月28日、1911年7月4日、1911年7月7日、1911年8月6日、1911年8月9日。
- ④⑲ 引自章开沅等主编：《辛亥革命史》（中册），第502页。
- ④⑳ 《湖北谘议局第二次常会议案》（中卷）。
- ④㉑ 《鄂路公司举定职员》，载《京津时报》1910年9月16日。
- ④㉒④③ 《大清历朝实录·宣统政纪》卷54第27页、卷61。
- ④㉓ 据云盛宣怀力荐端方充督办大臣，是想利用他曾总督两湖，门生故吏甚多，或可首当其冲而杀其势。见曾鲲化：《中国铁路史》第111页。
- ④㉔ 诸义平：《第二十九标首义纪实》，《辛亥首义回忆录》第2辑，第71页。
- ④㉕ 《亡中国者和平》（署名“海”，1911年7月17日时评），《大乱者救中国之妙药》（署名“奇谈”，1911年7月26日时评）。