

辛亥 革命 史稿

3

1911年的大起义

金冲及 胡绳武 著

上海辞书出版社

辛亥 革命 史稿

3

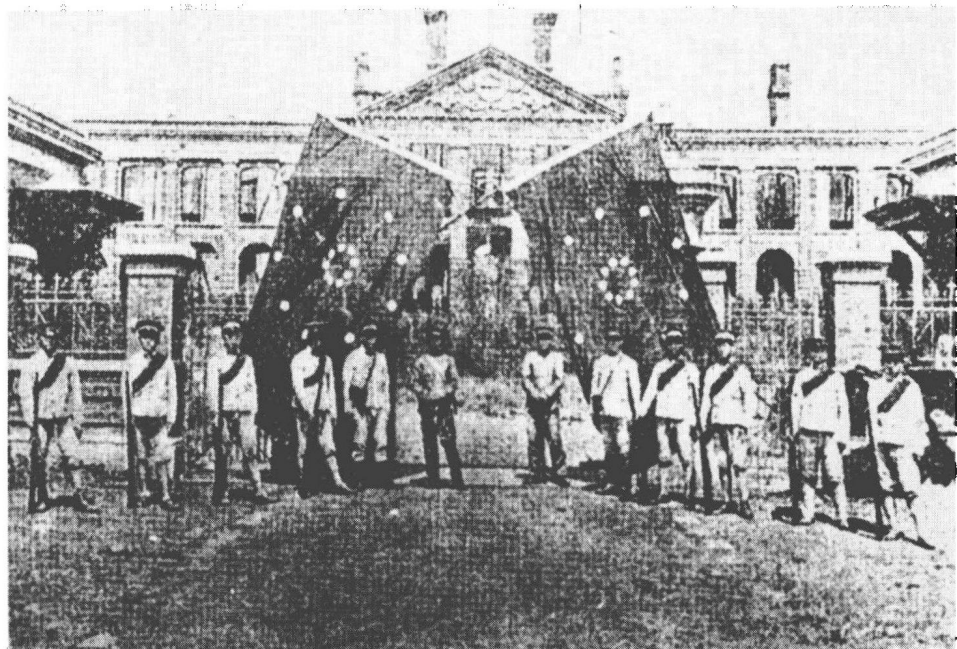
1911年的大起义

金冲及 胡绳武 著

上海辞书出版社



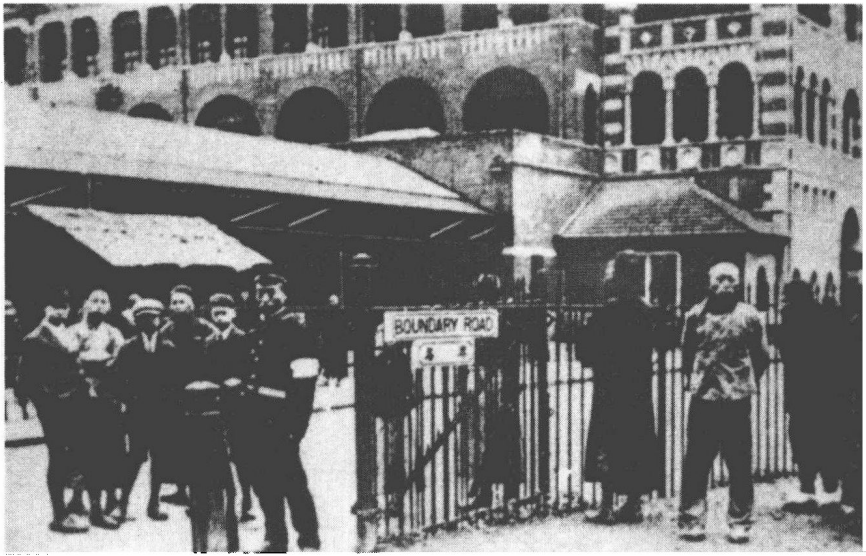
1911年6月,四川紳商及立憲派成員在成都組成四川保路同志會。圖為該會出版的宣傳品。



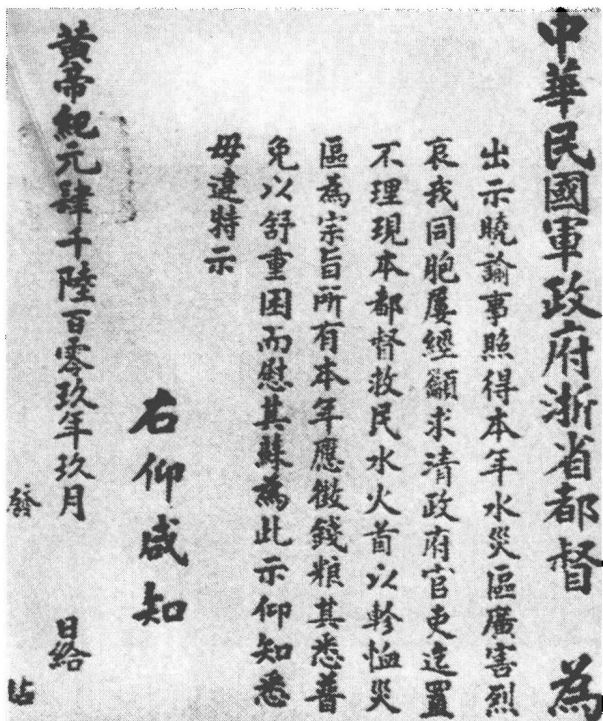
1911年10月11日,湖北革命党人在武昌成立中华民国湖北军政府。



熊秉坤



上海光复后,革命军派兵守护沪宁车站。



浙江军政府免征
本年钱粮的告示



江浙联军进入南京城



1911年12月,南北会议在上海英租界举行。

本卷目录

(一) 导火线

一、铁路干线国有政策的宣布	789
二、四川同两湖保路风潮的比较	802
三、四川保路运动的兴起过程	811
四、同盟会发动的同志军起义	844

(二) 首义

五、武汉成为首义地区的客观条件	863
六、文学社和共进会	868
七、同盟会中部总会	884
八、起义前夕的准备	889
九、武昌起义的爆发	902
十、湖北军政府的建立及其内部斗争	915
十一、起义向武汉周围地区扩展	928
十二、汉口和汉阳的保卫战	940

(三) 四起响应

十三、首起响应的湖南	962
十四、陕西、山西、云南、江西的新军起义	985
十五、东南各省的相继独立	1034

十六、西南华南各省的光复	1073
十七、江浙联军攻克南京	1115
十八、仍在清朝统治下的几个省	1132
十九、独立各省局势的鸟瞰	1164

(四) 对峙

二十、帝国主义列强的“中立”	1172
二十一、袁世凯的东山再起	1184
二十二、南北议和的开始	1192
二十三、南京临时政府的筹建	1209

(一)

导火线

一、铁路干线国有政策的宣布

1911年初夏,展现在人们面前的情景很有些奇突:尽管清朝政府的危机已日趋深刻,并到了大爆发的前夜,但从表面上看,一切却似乎仍那样平静安宁。

革命党人全力以赴地筹划并发动的广州“三·二九”起义已经失败。同盟会许多领导人意气颓丧,以为在一段时间内将难以有所作为。黄兴对人说:“同盟会无事可为矣,以后再不问党事,惟当尽个人天职,报死者于地下耳。”谭人凤在一首词中表达自己当时那种悲怆凄凉的心情:“一片红血如冰冷,鸟飞天外任往还。团体四散,心胆两寒,三分两地散,势孤单。”继而又表示:“决志归家,不愿再问党事也。”^①立宪派人在发动第四次国会请愿运动的计划破灭后,也近乎鸦雀无声。原来权势赫赫、曾使清朝政府难以放心的袁世凯,早已被一道“圣旨”放逐回河南彰德隐居。麻烦好像已经过去。一切权力都掌握在清政府最高统治集团手里。国内看起来没有任何力量足以同它抗衡。

那时被看作消息极为灵通的英国《泰晤士报》记者莫理循,离开中国一年多后回到北京。在他眼中看到的依然是一片歌舞升平的太平景象:

“在北京,我发现这个城市正在变样。到处都在铺石子路,重要的宅第家家都点上了电灯,街道也用电灯照明,电话畅通,邮局每天投递八次信件。巡警们简直叫人赞扬不尽,这是一支待遇优厚、装备精良、纪律严明的队伍。”“各国使节大都

| ①谭人凤:《石叟牌词》,《谭人凤集》,页369、370。

住进了西式住宅,要不也是很快就要搬进这样的住宅,有的宅第气派还很堂皇。自来水供应良好,我敢断定不需要多久我们就能乘上电车。”“老百姓的物质生活正在日趋丰富,这是不成问题的。再没有比这更使我深信不疑了。你在全国无论走到哪儿,都会有财富在增长的迹象映入眼帘。”“兴修铁路正取得真正的进展。”“无论哪里修筑起一条铁路,那铁路穿过的省份就会得到难以置信的好处。”^①

有谁能从他的描述中多少感觉到一点“山雨欲来风满楼”的气息呢?

但这只是暴风雨到来前的短暂沉寂。新的风暴正在孕育,悄悄地集结着力量,准备更猛烈的爆发。

只要深入一层观察,就可以看到:人们对帝国主义列强支持的清政府的愤怒和绝望已达到可怕的程度!民族危机的日益深重,亡国灭种的巨大威胁,使每个爱国者为之痛心,一刻也难以平静下来。有人写道:“救亡图存,使我青年的热血沸腾着。波兰、印度的亡国惨痛历史,甲午战败,台湾割让的耻辱,庚子的丧权辱国,朝鲜被日合并,皆使我警惕和愤懑。”^②清政府对爱国运动的无理压制,更激起人们的强烈愤慨,认为当局已是“甘当亡国奴者”,“便把反对对象由列强而转为推翻清室了”。^③与此同时,由于巨额赔款和加紧建立新军,清朝政府在经济上也大幅度地加重对人民的盘剥。甲午战前,清朝的年财政收入长期稳定在八千万两左右。1903年,已增加到一万万两。而到1911年,便突然激增到三万万两。人民的负担在八年间猛增三倍,这就造成了民不聊生和民怨沸腾的局面。人们的忍耐是有限度的。极端昏庸腐朽的清朝政府对这些却无动于衷,以为一切都会同过去那样平安渡过,继续倒行逆施,终于把人们最后的一点希望也无情地扼杀了。

①莫理循:《致伊迪丝·布雷克函》,《清末民初政情内幕》上,页737、738。

②吴铁城:《江西辛亥革命前后》,《辛亥革命史料选辑》下,页36。

③刘精三:《辛亥革命经历记》,《山西辛亥革命资料选编》上,页82。

普遍社会心态的变动,通常是默默地并不显眼地进行着的,但它却是不可逆转的。人们已丧失对清朝政府的任何期待,更说不上对它还有什么信任了。恐惧,痛苦,失望,厌恶,愤怒,什么都有,汇集成一股要求变革现状的强烈愿望。这种愤懑情绪已遍及社会各个角落。人们越来越相信革命党人历来所宣传的那些是对的:一切不幸的祸根就在这个腐朽而卖国的清朝政府身上,只要把它推倒了,什么都会好起来的。就是在西南边陲云南的青年学生中,“情绪的高涨不可以言语形容,每次集会都是大声疾呼、痛哭流涕地说:‘要救国非推翻满清王朝不成功’”。^①这是长期历史进程积累下来的结果。一个能够席卷南北的狂暴的反抗怒潮,如果没有这种弥漫全国的对清政府的绝望情绪作为背景,是不会到来的。

我们很快就会看到:当革命爆发时,社会各阶层的表现尽管不完全相同,有的对清政府充满着仇恨,有的因失望而愤怒,有的因自身利益受到严重损害而不满,也有的仍在观望,但确实很少人同情清朝政府,更难以找到肯出死力保卫它的力量。这个政府自身又已腐朽到失去了保卫自己的起码力量。

一切条件都成熟了。事情已达到一触即发的地步。只要点燃一根导火线,大崩塌很快就会开始。正是在这种背景下,四川保路运动便成为1911年以推翻清朝政府为目标的全国大起义的直接导火线。

有位当事人曾这样写道:“辛亥革命之起由于川变,川变由铁路收归国有。”^②这个说法是符合事实的。

清政府宣布铁路国有,是在1911年5月9日,离广州“三·二九”起义只有12天。这个政策一宣布,保路运动随之而起,并且迅速形成高潮,引起一系列的连锁反应。清

①詹秉忠:《辛亥革命前后的回忆》,《辛亥革命回忆录》第7集,页410。

②杨开甲:《川路风潮之演变》,《武昌首义》,页195。

朝的统治开始全面崩溃,再也无法控制局势了。

事情看起来真有些令人难以理解:这时的清政府明明已处在众叛亲离、内外交困的危殆境地,而宣布铁路国有必将引起人民强烈反对又是尽人皆知的事实。为什么他们甘冒天下之大不韪,偏要在此时此刻作出这种会导致严重后果的愚蠢决定来呢?

仔细考察一下,就可以知道,这并不是偶然的。

这时的清朝政府已完全无法掌握自己的命运了。在它面对的全面危机中,严重的财政恐慌更成为它无法摆脱的最突出的难题。巨额赔款的支付,每年外债的清还,庞大军费的开支,以及花费无度的官僚机构的维持等等,一只手接着一只手都向国库伸来,而国库却早到了司农仰屋、罗掘皆空的地步。1911年,清政府的财政预算,国家岁出达三亿三千八百六十五万两,岁入则为二亿九千六百九十六万两,赤字为四千一百六十九万两。如果再将各省的地方行政费三千七百七十万两计入,赤字就达七千九百三十九万两。这还只是公布的官样文章,实际状况自然更严重得多。梁启超在当时写道:“中国财政现状,岌岌不可终日。今年预算不足者七千余万两,而各省之亏缺,实不止此数。此后岁出益有增无减,而岁入增加绝无几望。”^①

怎么办?对腐朽的清朝政府说来,主要的办法唯有继续不顾一切地举借外债,来填补这个窟窿,以图苟延残喘。当时许多人都看得很清楚:“凡国家所需巨款,俱仰给外人。”“而外人乃乘以制其死命。”“噫,剜肉补疮,饮鸩止渴,匪不暂快,实速其亡。”^②而曾经奏设川汉铁路公司的东三省总督锡良在奏折中却说:“财政日窘,外祸日迫,惟有实行借债可为第一救亡之政策。借债乃十年内救亡之要著。”^③只要能从洋人手中借到钱,清朝政府已连什么都顾不得了。

① 沧江:《中国前途之希望与国民责任》,《国风报》第2年第5期,页11。

② 《留日湖北学生铁路会代表张伯烈、夏道南意见书》,《辛亥革命在湖北史料选辑》,页461、462。

③ 《宣统政纪》,卷40,页11。

但是,借债必须有抵押品作为担保。清朝政府在历年举借外债时,已经差不多把什么都抵押出去了,手里可作为担保的东西实在不多。同时,他们还要看洋人的眼色行事。什么是帝国主义列强当时在中国最感兴趣的东西呢?那就是铁路。

为什么帝国主义列强特别垂涎于中国的铁路?主要原因有两个:第一,铁路投资的数额庞大。如1905年的京汉铁路借款为四百五十万英镑,1907年的津浦铁路借款又是五百万英镑,以每镑折成十元计,分别合银元四千五百万元和五千万元,年利率都在百分之五。这远不是一般工矿企业的投资所能比拟的。第二,随铁路投资而来的,还有巨大的政治利益。各国投资兴建铁路所经的地区,一般就成为他们的势力范围,这是谁都明白的事实。因此,各国在铁路借款问题上的争夺也特别激烈。

这样,帝国主义列强也好,清朝政府也好,目光自然一下子都集中到中国的铁路上来。其中讨论的最重要项目,便是英、法、德、美四国银行团的粤汉、川汉铁路大借款。

这笔铁路大借款酝酿和商谈的时间其实已经有三年了,并不是这个时候突然提出来的,只是因为它牵涉各国在华权益的关系很大,列强之间的激烈争夺一时难以达成协议,才一再拖延下来的。

事情是从1908年商议粤汉铁路借款开始的,参与争夺的是英、法、美、德四国。为什么只有这四国参加争夺?那是因为当时日、俄两国经过日俄战争重新划定在我国东北的势力范围后,正集中全力经营东北。俄国刚在战争中被击败,日本的国力还有限,一时都没有多少力量能再在南中国同其他列强相角逐。而英、法、美、德四国中,又有两种情况:英、法在南中国原来就有较大的既得利益,力图维护自己的这种特殊地位。美、德两国是正在迅速兴起的新兴帝国主义国家,在中国已取得的权益远没有其他列强那样多,野心勃勃地急于发展他们的在华势力。清政府出于对日、俄两国瓜分东北的恐惧,又正竭力拉拢美、德作为制衡力量。因此,美、德两国在这场争夺中表现得特别活跃。

粤汉铁路的路权,本来在湘、鄂、粤三省人民收回路权运动的推动下,已于1905年

8月由中国向美国合兴公司备款赎回,但列强并没有死心。那时,英、法两国已在外交上和商业上密切合作,结成共同行动的伙伴关系。1906年,英商华中铁路公司吸收了法国一些公司和银行的投资,改组成国际合资公司,仍称华中铁路公司,并以投资粤汉和川汉铁路作为他们的重要目标。1907年3月,华中铁路公司的代表濮兰德往见湖广总督张之洞,表示愿意借款给清政府修路。1908年7月,清政府调张之洞入充军机大臣时,仍任命他兼任督办粤汉铁路大臣。同年12月,又命张兼任督办鄂境川汉铁路大臣。张之洞一上任,立刻派代表同濮兰德在北京进行磋商。但濮兰德提出的要求过于苛刻,谈判没有成功。濮兰德自以为这个地区历来是英、法的势力范围,没有人可以同他们竞争,还傲然地说:你们“尽可与他国另议”。^①

这时,德国突然乘机插入一手。当张之洞同德华银行的代表柯达士开议时,柯达士表示愿以较优惠的条件提供贷款三百万镑。1909年3月,双方签订《中德湖广铁路借款草约》。这件事大大出乎英、法的意料之外,引起了强烈震动。英国《泰晤士报》驻北京记者莫理循说:“德国侵入扬子地区对他们完全没有想到。”^②英国驻华公使朱尔典立刻向清政府提出抗议。英国外交部也向中国驻英公使李经方提出责问,强烈要求撤销这个草约。

清政府和德国在这件事上本来留有讨价还价的余地。张之洞乘此向英方表示:如果改派另一家英商前来商议,“肯按现与德商所定办法办理,亦可与商鄂境川汉借款”。^③5月14日,德华银行和英、法财团代表达成协议,由这三个财团共同向清政府提供五百五十万镑借款,作为修筑粤汉铁路两湖段和川汉铁路湖北段之用,由三国平等地参加借款和供给铁路材料。6月6日,经“奉旨允准”的张之洞与上海德华银行、伦敦汇丰银行、巴黎东方汇理银行代表在《中国国家湖北湖南两省境内粤汉铁路、鄂境川

①《张之洞密陈磋商借款情形片》,《四川保路运动史料》,页97。

②《德国外交文件有关中国交涉史料选译》,第3卷,页54。

③《德国外交文件有关中国交涉史料选译》,第3卷,页97。

汉铁路五厘息借款草合同》上作了草签。

德国在表面上似乎作了让步,其实已得到充分的满足,因为它的力量终于挤进了历来被看作英国势力范围的长江流域这一最富庶的地区,这是一个重大的胜利。德国首相布洛夫给德皇威廉二世的奏文中说:“照我们的立场,对于这个协定只能满意地欢迎,因为它突破英国到目前为止对于扬子江流域铁路建筑独占权的要求,并为德国资本与工业在号称为‘英国利益范围’内打开了一个新的富饶的地区。”德皇在旁边批注道:“勇敢啊。”“好。”“我提议嘉奖那些促成这个解决有功的人。很可喜。”^①

这笔铁路大借款,眼看已将告成。一个没有估计到的新因素又插了上来,那就是美国的干预。

粤汉铁路修筑权本来是从美国合兴公司手中赎回的,现在重新对外借款,美国财团自然不甘心置身事外。加上,美国这时刚从1907年开始的经济危机中复苏,急迫地需要在海外扩大投资。美国新任总统塔夫脱在远东问题上开始奉行一种远比前任总统西奥多·罗斯福更为积极的扩张政策。6月5日,也就是张之洞和三国财团草签合同的上一天,美国驻华代办费莱齐向清朝外务部提出照会,要求让美国资本参加这笔即将成立的借款。6月16日,美国国务卿诺克斯电示费莱齐:美国银行团要在和德国同等条件下参加借款,分占全部借款的四分之一。

为什么张之洞会不顾美国代表上一天已经提出的抗议,仍断然在合同上草签?原因在于:从清朝政府看来,这项借款合同最好速议速结,以便在消息传开前,谕旨已经下达,合同已经签订,一切都已成为既成事实,可以不致引起一场风波;相反,事情拖延得越久,迟迟不能定局,势必在人民中引起越来越大的反响,积起越来越强烈的愤慨,以至弄到难以收拾的地步。清政府的这种心理,李约翰在《清帝逊位与列强(1908—

| ①《德国外交文件有关中国交涉史料选译》,第3卷,页54、55。

1912)》一书中正确地注意到了。他写道:“张之洞急于签署合同,这从华中方面的地方情况来考虑是可以理解的,因为倘使政府通过张之洞毫不踌躇地、并且不容有任何异议地径自推行它的铁路计划,则煽动的机会自然会减少。”^①

帝国主义列强的傲慢,使他们将中国人民的反对看得无足轻重,根本不放在心上。可是,对美国作出的强烈反应,英、法、德三国却无法忽视。他们需要时间,以便重新衡量得失和进行磋商。

这时离第一次世界大战的爆发只剩下五年。空气里已可以嗅到越来越浓重的硝烟味了。正在欧洲对峙着的英、法和德国,从他们总体战略的要求出发,都急于把原先比较中立的美国拉到自己一边。这种考虑不能不直接影响他们的在华政策。

他们各有自己的算盘。德国是新挤进来的,本来不指望在南中国独自占有特殊权益,十分乐于把美国也引进来,以便同英、法相抗衡。德国驻美大使本斯托夫在致外交部电中说:“如果我们反对现总统及其国务卿的同意的计划,则我们在这里的全部政策将来会受损害。”德国外交大臣许恩致驻华代办穆修士的电中更说:“将来在中国与美国树立共同利益,是完全合于我们所希望的。”^②英、法从本意来说,自然不乐于看到除德国外再有美国挤进来,但他们又不敢过于开罪美国。这时美国的对华扩张政策是双管齐下的:一面想通过形成四国银行团借款,把势力更深地插入南中国;一面想通过投资并承修锦璜铁路或实行东北铁路国有化,把势力伸入中国东北。这后一个打算,由于东北已成为日、俄划定的势力范围,自然会遭到日、俄的拼力反对。而英国是日本的盟国,法国是俄国的盟国,在日、俄如此强烈地反对面前,他们都无法支持美国的要求,使美国的计划最后完全失败。这样,在粤汉、川汉铁路问题上,他们就不能再同美国闹僵。于是,英、法、德三国银行团借款就逐渐向英、法、德、美四国银行团借款演变。

① 李约翰:《清帝逊位与列强》,页44。

② 《德国外交文件有关中国交涉史料选译》,第3卷,页58、62。

这种演变并不是张之洞所愿意看到的。这固然由于他认为“现在再由美国资本来修筑这条路未免不合理”，更重要的还是由于他从清朝的统治利益出发，害怕引起湘、鄂、粤三省人民更强烈的反对。他对人民愤怒的增强有可能危及清朝的统治基础，比列强有着更清楚得多的感受。张之洞说：“剴切言之，这种办法是决不能考虑的。只要一提此事，三省的士大夫和百姓都将起来抗议反对，认为它是绝对不能考虑的。反对的议论必将势如潮涌。我也极不愿在这条路从美国手里赎回来之后再向他借款来修造。”他最后说：“因为每个人都以希望落空而觉得不耐烦，而且再拖延下去也未为得策。”并且请求清政府不顾美国的干预，赶紧批准六月六日已经草签的三国银行团借款合同。^①

可是，美国政府采取了十分强硬的态度。塔夫脱总统不顾外交惯例，异乎寻常地在7月15日直接致电清朝的摄政王载沣，用坚决的语气表示对这事严重关切。这种强硬态度立刻收到预期的效果，清政府的态度顿时软下来了。三天后，载沣亲自复电塔夫脱说：外务部尚书已受命同美国驻华代办交涉，以期达成一个合适的决定，并采取相应行动。塔夫脱得意地对他的副官说：“我想那是一个相当大的外交胜利。”

接着，英、法、德、美四国银行团间开始了紧张的幕后秘密磋商。由于列强间的矛盾错综复杂，尽管四国共同投资的大前提已经确定，而在材料经购事项、总工程师人员任用等具体问题上依然存在激烈的争执。这个幕后谈判整整拖了一年。在磋商中，作为主权国家的清朝政府根本被撇在一边，并不被作为征求意见的对象；至于中国人民的强烈反对，更被他们视若无物，充耳不闻。这完全是帝国主义列强那套强权政治的传统做法。

1910年5月23日，英、法、德、美四国银行团在经过一年的激烈争吵和紧张磋商后，终于在巴黎达成协议，签订一个新协定来替代原来的三国协定。6月底，四国政府同意这个协定。新协定规定：借款总额增加到六百万镑，所借款和材料购置由四国银

① 《美国对外关系文件》，1909年，页177、178。转引自李约翰：《清帝逊位与列强》，页50。