

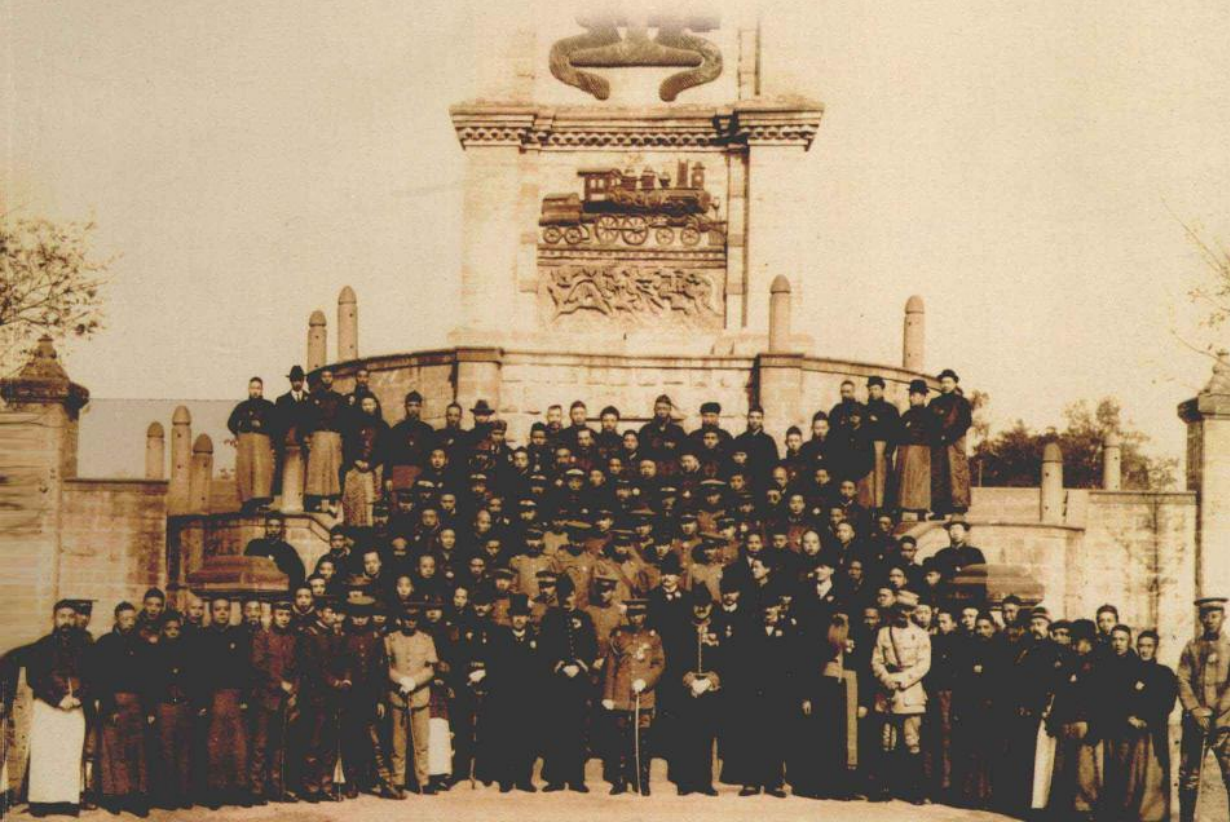
郑光路 著

四川 保路

吴玉章在《甲午战争前后到辛亥革命前后的回忆》一书序诗中写道：“丧权卖国震人心，铁路风潮鼎沸腾。武昌义旗天下应，推翻专制共和兴。”朱德元帅回忆四川人民为四万万同胞“首先请命”，在《辛亥革命杂咏》中吟道：“群众争修铁路权，志同道合会全川，排山倒海人民力，引起中华革命先。”孙中山先生曾经说：“若没有四川保路同志会的起义，武昌革命或者要迟一年半载的。”

炸响辛亥革命的惊雷 运动历史真相

四川出版集团
四川民族出版社



四川保路运动历史真相

——炸响辛亥革命的惊雷

郑光路 著

 四川出版集团  四川民族出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

四川保路运动历史真相：炸响辛亥革命的惊雷 / 郑光路著.
—成都：四川民族出版社，2011.4
ISBN 978-7-5409-4671-5

I. ① 四… II. ① 郑… III. ① 保路运动—史料
IV. ① K257.26

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第050105号

SICHUAN BAOLUYUNDONG LISHI ZHENXIANG

四川保路运动历史真相

——炸响辛亥革命的惊雷

郑光路 著

责任编辑	邹景阳 沈阿红
装帧设计	邹小工 卢秀梅
设计制作	经典记忆文化传播有限公司
出版发行	四川出版集团 四川民族出版社 (成都市三洞桥路12号)
邮政编码	610031
电 话	028-87734132 028-87734151
印 刷	四川锦祝印务有限公司
成品尺寸	169mm×239mm
印 张	29
字 数	550千
插 图	360幅
版 次	2011年4月第一版
印 次	2011年8月第一次印刷
书 号	ISBN 978-7-5409-4671-5
定 价	48.00元

四川保路运动研究状况

四川保路运动是中国近代史上浓墨重彩的一页。其气势之磅礴、规模之宏大如排山倒海，对中国历史进程产生巨大影响。但也有许多历史局限，令后人思考。更有不少历史谜团，至今仍如雾里看花、难辨真伪。

有关四川保路运动的研究，史学者们已作了不少工作。^[1]

研究范围主要涉及：清政府铁路国有政策是对还是错？怎样评价立宪派人士和同盟会革命党人历史功过？为什么会产生保路运动？

客观而言，以前的史学著述都不同程度的存在诸多弊端，以至或多或少地扭曲了历史真相。

第一，多为“以论代史”的空洞、枯燥甚至说教式的评述；有的专著更以马克思、恩格斯、列宁、斯大林等领袖语录来论证四川保路运动，而对具体的历史真相却研讨甚少，简单化、概念化倾向十分明显。

第二，因为现实生活中“阶级斗争”的需要而采取“实用主义”，随心

[1] 代表性著述有：魏瀛涛《四川保路运动史》，魏瀛涛主编《四川近代史稿》，其它如《四川通史》、《四川简史》、《辛亥革命史》等入都有专门章节涉及。近几十年来各种论文更多。可参阅苏全有、邹宝刚《近三十年来四川保路运动研究综述》，载重庆交通大学学报（社科版）2010年10月。史料搜集整理方面最为丰富的，当推戴执礼先生编纂的《四川保路运动史料汇纂》，台湾中央研究院出版，1994年版。



所欲地去演绎历史。对历史事件（如清末铁路国有政策）、历史人物（如盛宣怀、赵尔丰、端方），通常习惯性地以“卖国”、“卖路”、“反动”、“走狗”、“洋奴”、“刽子手”等“插标签”方式一味批判，而极少全面、客观、人性化地去评判。

第三，清政府的铁路国有政策是否合理？是官办（即收归国有）正确还是商办（即各省民办）正确？借外债筑路有其合理性（符合国情），还是媚外卖国？这几条是研究四川保路运动史的重点所在。受长期革命史论说模式的影响，研究者们对清政府的铁路国有政策和借外债筑路，给予严厉抨击和全盘否定。如隗瀛涛《四川保路运动史》中说：“清王朝的铁路国有政策是帝国主义列强对中国实行‘借款夺路’侵略政策的产物，也是清王朝实行‘借款筑路’进一步投靠帝国主义的一纸卖身契，即帝国主义杀人政策与清王朝自杀政策的混合物。”^[1]

第四，一些四川保路运动的地方领袖，后来成为历届政府的重要人物（如熊克武等不少国民党人物，中国民盟领袖张澜，共产党人吴玉章等）。在他们回忆或论著中，大都告诉人们清政府是如何“卖国卖路”，立宪派是软弱帮凶，同盟会革命党人才是中流砥柱……受这种传统话语的影响和制约，在研究保路运动领导者和组织者方面，很多人过高地强调同盟会的重要作用，而刻意弱化立宪派的历史功绩，甚至丑化之……严肃地剖析史料，历史真相却并非如此。

以上这些著述中的许多观点，至今仍占据主流和权威地位，成为教科书、展览馆、影视作品和各种文史读物的主要内容。

在文学作品方面，著名作家李劫人出版有洋洋百万字左右的《大波》。作者试图以小说形式反映四川保路运动那段真实大历史，曾被各界高度评价。但我认为，虽然书中不乏精彩之处，但这部作品从整体上看并不成功。第一，它是在1958年“反右派运动”后根据1937年旧稿续写的。在当时“反右”的时代背景下，身为成都市副市长的李劫人是否能客观真实地再现历史，是不言自明的。而且全书没写完，李劫人即于1962年12月24日逝世，作品本身也并不完整。第二，《大波》结构拖沓、语言冗杂。当时就有不少人批评作品写得“散漫得很，结构得不好”，“人物既缺乏血肉生气，而当时社会的真实情形也反映

[1] 参见隗瀛涛《四川保路运动史》，第191—192页，四川人民出版社，1981年版。

得不够充分。”李劫人先生承认这些批评“非常中肯”，表示非常“感谢”。^[1]第三，作者毕竟是在写小说，书中虚构的内容、人物很多。如作者写大学生楚用和表婶黄太太的乱伦通奸恋情，就花费了不少笔墨；而对许多该写的真实历史反而着墨不多，故作品的史学价值就显得薄弱。换言之，要想通过《大波》真实了解四川保路运动历史，是根本不可能的。

值得一提的是，当一些学者竭力拔高歌颂保路运动时，近年来又出现了与上述观点完全相反的否定保路运动的论调，而且这种否定甚至丑化保路运动的观点，虽然多为情绪化发泄并缺乏严谨的史料支持，却因为观点新颖抢眼而受到追捧。

客观而论，直到现在，还并未有更科学、更严谨、更全面的专著问世。

我认为，要评判历史，重要前提是必须先还原历史真相。因为一切结论都应建立在坚实的史料基础上，否则很可能沦为枯燥、片面乃至完全错误的“空对空”的议论或谎言。

而有关保路运动的诸多历史真相，现在却并不为人熟知。

本书研究原则和叙事方法

如果把一本文史著作比喻为五彩斑斓的百衲衣，那么它就应当是由无数历史碎片组成。打捞这些历史碎片，是一件非常艰苦和麻烦的事；对这些历史碎片去伪存真、辨别良莠，也非常不易。而这些，恰恰是一部文史著作的价值所在。

我写作本书前，进行了几年艰苦的案头准备，阅读了相当多的百年前中外旧资料，还采访了许多保路运动当事人的后代……可以说是费尽心血。

我很明白，读者不是小学生，更不是傻瓜，不需要说教式地试图去生硬地灌输某些政治教条、理念、观点；读者其实是很高明的，只要书中披露的历史是真实的、全面的，读者自己不难得出正确的结论。

我希望本书能以独特视角去研究辛亥革命，并且具有以下鲜明特点。

第一，尽量以“大历史观”完成这部书稿。

[1] 参见《李劫人选集》第二卷中册，第951页，四川人民出版社，1980年版。





所谓“大历史观”，就是对历史抱以敬畏之心，以长时间、远距离、多角度、全景式地去反映真实历史，而不是先入为主地只为表现某些生硬的政治理念或学术观点去写历史；应当坚持用历史真相去还原历史，而不是用“空对空”的理论或主观批判式的方式去论说历史。因为只有这样，作品才能经受得起历史的检验。

第二，力争让本书极具真实性、史料性和学术价值。

坚持以现在已很罕见的第一手资料（原始档案、亲历者回忆、当时报章、外交史料等）为主来再现历史，绝不采用常见的那种人云亦云、“以论代史”的简单化叙述方式，避免史学著述中常见的那种薄于史实、重于评论的缺陷。

本书在使用真实史料（包括历来被人们忽略的历史细节）还原历史的同时，也根据真实史料而阐述了不少新的学术观点。对历史事件（如清末铁路国有政策、借外债问题）、历史人物（如盛宣怀、赵尔丰、端方等清朝官吏），本着“爱之不添其美、恶之不增其丑”的史家精神，完全根据真实史料，尽量客观公正地还原历史事件和历史人物的方方面面。

本书所述各种史实，坚持“持之有故、言之有据”。对一些有争议的史实，决不凭主观好恶只择一说，而是诸说并存，供读者、研究者查证和进一步研讨。

辛亥革命结束不久，革命者胡石庵著《湖北革命实见记》，提出应将武昌起义作为“信史”来写的几条原则：“从实以记，不偏不党，不讳亲，不避仇；不畏强御，不轻弱贱；是者是，非者非；善者善，恶者恶；得者得，失者失；可取者取，可舍者舍；可美者美，可丑者丑；可褒者褒，可诛者诛。”

这也是我写作本书坚持的基本原则。

第三，从研究方法和写作技巧上讲，坚持“让严谨的学术研究和生动的表现形式相统一”。

司马迁的《史记》，被鲁迅誉为“史家之绝唱、无韵之离骚”，其史学性和文学性堪称楷模。我认为，史学著作应当大力学习和发扬《史记》“文史结合”的中国式优秀史学传统。

历史著作，如果平铺直叙地罗列史料搞成干枯的“论文”式，或者是偷懒取巧搞些“史料不够，议论来凑”，甚至自己不肯下苦功夫而剽窃他人成果只加点空泛议论……对作者而言当然写作时更省事和简易，但将使读者感到非常枯燥乏味而难以卒读。

其实，这种“论文”式研究历史的简单化写作方式，也仅在国内近几十年

来才形成惯例，一定程度上成为混文凭、评学位、争职称、定官阶的敲门砖，也成为一种“文化霸权”的表现和“剽窃”味道浓厚的格式化撰述方式。这种学术“新八股”，已越来越引起国内外有识之士的批评。

司马迁《史记》中的“鸿门宴”，写得绘声绘色充满戏剧性，根本不符合当今“论文”模式，但至今没有人敢否认它是优秀的史学作品。要知道，20世纪50年代前的中国和现在海外的许多史学著作，风格也都多种多样，是写得生动活泼的。

从1980年以来，西方出现了所谓“新文化史”、“微观史”和“大众文化史”。许多研究者从枯燥理论分析回归到通过“叙事”（narrative）和细节再现的研究方法，提倡把读者引进历史“事件”中，让他们“身临其境”来对“事件”进行观察。他们力图把复杂的问题简单化，力图以情景、形象的方式来阐述自己的观点，尽量避免过多使用表格、统计数据及专业化评论语言。他们的目的是“不仅是使本领域的专家，而且要使其他领域的学者、甚至普通大众读者都能读懂，而且喜欢看下去”。如2007年由美国斯坦福大学出版社出版的罗威廉（William Rowe）的新著《红雨：一个中国县七百年来的暴力史》，以叙事为主去探索中国的历史记忆，注重“叙事”和“文学性”，被认为是“中国史研究在此方向作出努力的最新成果”。^[1]

其实早在百年前，梁启超在《中国史叙论》和《新史学》等文章中，历数旧史学罪状：“一曰知有朝廷而不知有国家”，即修史目的只是为统治者需要而“缘饰附会”。“二曰知有个人而不知有群体”，即旧史等同于为“帝王将相作家谱”，很少描述普通民众。

梁启超认为新史学的建立，首先必须把历史从“为少数特别阶级”服务的狭隘天地中解放出来，使之成为“国民资鉴”。其次，是杜绝主观成见，要搞“纯客观的研究”，“务持鉴空衡平之态度，极忠实以搜集史料，极忠实以叙论之，使临如其来”。梁启超主张写文史并重、反映底层大众的“新史学”。

出于现实需要而“知有朝廷而不知有国家”，采取“实用主义”随心所欲地去演绎、戏说历史，在眼下教科书、书籍、影视作品中，可说是十分常见的现象。梁启超所言，至今仍未过时。

所以，西方那些以情景、形象的方式，以普通民众为重点的所谓“叙事史学”之“最新成果”，在中国是古已有之——这就是司马迁老先生留传下来的

[1] 参见王筠《新文化史、微观史和大众文化史——西方有关成果及其对中国史研究的影响》，载《近代史研究》2009年第1期。



“文史结合”中国优秀史学传统和梁启超倡导的“新史学”精神。只是现在一些体制内学者们对此不屑一顾，而以所谓“专业化”、“学术化”、“论文化”来掩饰其学术上的肤浅和思想观念的陈腐，并希望以此维护和垄断学术象牙塔的尊严、权威和既得利益。

我认为，四川保路运动的历史是中国人民的“大众历史”，不应当只停留在学术殿堂供极少数专家学者垄断和“把玩”。

本书绝不故作高深、玩弄玄虚。在强调真实的前提下“让史料自己说话”。我希望尽量以朴实、鲜活的语言，把原本十分复杂、枯燥的史料，以生动而简明的情景化、细节化的形式来描述，使史料的真实性和描述的文学性相结合，使之能达到一种“大俗大雅”，即学术性、严肃性、故事性、通俗性的完美结合。

需要强调的是，书中情景化、细节化和人物对话，并非凭空虚构。一些是史料中本有，一些只是将史料中“第三者”枯燥的叙述方式，加以生动的改写而已。但在关键、重要的部分，作者则更注重史料的真实性、原始性、学术性，决不因“文采”而妄加改动。

本书也站在学术研究的前沿，根据真实史料阐述了一些新的学术观点。

另外，本书配有作者多年辛勤搜集到的珍奇、罕见老照片数百幅，使本书图文并茂，令阅读赏心悦目。

我希望本书能客观、真实、全面、生动地再现了百年前四川保路运动有血有肉的鲜活历史，能对辛亥革命史作某些重要的充实，成为广大读者了解历史真相和国内外专家学者研究中国近代史、辛亥革命史有价值的参考书籍。

至于这本书能否达到以上目的，尚望各界读者不吝教正和评判。

目录 | CONTENTS

前言

第一章 世界大潮中岌岌可危的大清破船 / 001

1. 中国掀起了早期铁路风波 / 001

“袖珍铁路”和吴淞铁路

筑路期间风波骤起

拆毁自己的铁路为哪般？

慈禧太后皇宫内坐火车

2. 冒险家立德开辟川江航道 / 016

1883年一个英国人眼中的川江

1898年成功开辟川江航道

3. 原因复杂的四川排外“教案” / 024

彭县娃娃摸传教士屁股后的“尾巴”

震惊中外的“成都教案”

4. “庚子事变”和“新政”的催生 / 030

“戊戌六君子”中的两个四川人

“庚子事变”慈禧捅大漏子

返京“转变观念”爱上火车

坐火车谒西陵太后搞“新政”



第二章 四川“新政”和巴蜀风情 / 045

1. 新上任的四川总督锡良 / 045

赴任途中上奏朝廷请修川汉铁路
美、英公使照会外务部插足川路
锡良、赵尔丰初到成都说铁路
藩台冯煦谈川人力阻洋人
1904年1月成立川汉铁路总公司

2. 世纪之初的成都古城 / 061

辉煌古城令列强垂涎
四川最后的乡试解元蒲殿俊

3. 清末的四川“新政” / 066

“学制维新”兴办新学堂
“实业维新”中的青羊宫花会
成都劝业场的兴建
五花八门的清军和“军事维新”
成都将军玉崑和少城公园

4. 动荡不安的川省政局 / 085

活跃在四川的“拳匪”和袍哥
袍哥和革命党的结合

第三章 辛亥年掀起了保路大潮 / 092

1. “铁路国有政策”的来龙去脉 / 092

载沣赴德国“考察”和五大臣“西天取经”
摄政王载沣的宪政改革左右为难
清末铁路政策的三个曲折阶段
盛宣怀为什么要主张引进外资修建中国铁路?
主张铁路国有和引进外资的历史名人
引进外资就是“卖国卖路”吗?
清廷铁路国有政策的正式出台

2. 为什么会发生保路运动 / 119

四川人都与川汉铁路利益攸关
立宪派获取川汉铁路公司领导权

赎路政策不一引发各省不同反应
清政府的铁路国有政策是对还是错？
立宪派把保路作为参政的政治筹码

3. 四川保路同志会的成立 / 140

清廷严斥王人文和立宪派士绅
四川保路同志会的成立
鼓吹保路的报刊威力甚大
四川保路很快发展为“全民运动”
全川骚动引起清廷官员惊惶

4. 社会下层民众参加保路可歌可泣 / 163

算命瞎子、川剧艺人、乞丐、妓女投入保路大潮
郭树清“殉路死事”和送刘声元入京请愿

第四章 从赵尔丰接任川督到“成都血案” / 172

1. 多重性格的赵尔丰 / 172

赵尔丰绰号“赵屠户”的由来
赵尔丰最初同情和支持保路
四川官绅地方利益集团和中央政府的对抗
赵尔丰的“训词”和张澜的发难

2. “文明争路”发展为罢市罢课 / 187

清廷“上谕”激起川人愤怒
省城成都全面罢市罢课
民众“合法利用”光绪皇帝余威
赵尔丰和玉崑将军“进退两难”
英国领事向赵尔丰表示愿作让步

3. 四川各州县发生大骚乱 / 202

新繁、彭县、灌县等川西州县的动乱
赵尔丰等官员向清廷施压要求顺应民意
愚顽的清政府发出严令镇压的上谕
火上加油的《川人自保商榷书》

4. “成都血案”的历史真相 / 215

赵尔丰诱捕蒲殿俊等同志会中人



督院街总督衙门枪响后“开红山”

“成都血案”究竟死了多少人？

第五章 同志军武装反清起义遍及全川 / 230

1. 立宪派、同盟会、哥老会的联合反清 / 230

刘声元和北京川籍各界人士赴庆王府请愿详情

“水电报”告警和立宪派、同盟会人士的联合

四川袍哥结盟“拜把子”的情景

2. 反清武装斗争遍及巴山蜀水 / 242

成都附近各州县同志军攻打省城

同志军驰骋纵横川西平原

全川各民族反清斗争大震荡

3. 赵尔丰和大清王朝的恐慌 256

赵尔丰穷途末路困守愁城

成都将军玉崑家信披露川乱真况

第六章 “四川独立”和大汉四川军政府的成立 / 268

1. 为对付四川动乱清政府内部发生大内讧 / 268

清王朝同时动用三名朝廷大员对付危局

岑春煊滞留武昌踟蹰不前

2. 武昌起义和端方入川被杀 / 277

端方率湖北新军入川催生了武昌起义

夏之时龙泉举义

四川同盟会概况及其重要人物

重庆独立和蜀军政府成立

“重庆独立”后的“林绍泉事件”

端方无奈入川的《告川人解散告示》

钦差大臣一路风波险象环生

鄂军资州起义诛杀端方详情

吴玉章和荣县独立、内江起义

3. “四川独立”的前前后后 / 309

赵尔丰释放蒲殿俊、罗纶等人

立宪派和赵尔丰签订“独立条件”
各色人物为争权夺利“戏中有戏”
成都“老皇城”中的独立大典
改朝换代后昙花一现的庆贺升平

4. “大汉四川军政府”危机四伏 / 328

袍哥进省城五花又八门
新旧变革时代的怪异风景
蒲殿俊秀才执政危机重重
兵变前夜军政要人同床异梦

第七章 “成都兵变”后四川军政府的重建 / 339

1. 风云莫测的“成都兵变” / 339

兵变后乱兵“打起发”劫掠实录
督署官员和英国外交官关于兵变的记录
尹昌衡至凤凰山率军紧急入城

2. 尹昌衡、罗纶重起炉灶 / 350

力挽狂澜再建四川军政府
兵变是赵尔丰策划的一次复辟行动吗？
到底谁是兵变的真正幕后主使人？
尹昌衡严刑峻法平息兵变
尹都督成了袍哥“总舵爷”

3. 诛杀赵尔丰令人惊心动魄 / 364

尹昌衡设计诓骗赵尔丰
精兵夜袭总督府赵尔丰伏诛
国内报纸纷纷刊登杀赵详情

4. 辛亥革命和平解决满汉问题的楷模 / 375

辛亥革命时国内满汉流血冲突惨剧很多
“种族复仇”喧嚣下的“四川满营投降文”
乱世成都“黑云压城城欲摧”
满汉双方为避免血战的艰苦努力
为维护民族团结成都少城和平易帜





5. 保护成都的外交官和外国侨民 / 391

四川军政府尽力保护外国人

汤存心惊涛骇浪护送外国人到上海

外国公使保护盛宣怀出走青岛

6. 彭家珍刺杀良弼和清帝退位 / 403

武昌起义后南北对峙

风萧萧兮易水寒

孙中山高度评价“我老彭收功弹丸”

尾 声 / 413

辛亥革命在四川的失败

四川保路运动的特点和历史功绩

四川人铁路梦想的实现

附录一 四川保路运动大事记 / 428

附录二 主要参考文献 / 442

关于本书图片来源的说明 / 444

第一章

世界大潮中岌岌可危的大清破船

1. 中国掀起了早期铁路风波

“袖珍铁路”和吴淞铁路

1911年四川保路运动的发生，有着深刻的时代大背景，因此有必要先讲讲中国最早修铁路的种种怪事、趣事。

1825年9月27日，世界上第一条铁路在英国诞生。四十年后的大清同治四年（1865年）七月，英国商人杜兰德跑到北京来，为宣传大英帝国“领导世界新潮流”，在北京宣武门外铺设了一条长约500米的“袖珍铁路”供人观赏，用一辆小型蒸汽机车行驶。

这条小铁路虽说仅是“打广告”性质，却是出现在中国的第一条“袖珍铁路”。但是严格地说，这还不能算作实质意义上的铁路。



慈禧太后





京城中的官员、百姓们，见这条“铁龙迅疾如飞”，以为妖魔从天而降，惊恐万状、奔走相告……清政府总理衙门内“办铁路矿务事”的李岳瑞，在他写的《春冰室野乘》中记述：“此物闻所未闻、骇为妖物，举国若狂、几至大变！”



总理各国事务的恭亲王奕訢

慈禧太后听说此事后也是又惊又怒，急忙下谕旨，命令京师步军衙门速派兵卒，尽快拆毁洋人的小铁路！

英国在北京的外交官和商人们不服气，到总理衙门去游说，表示铁路有利于中国，请允许他们在中国修建铁路。

总理各国事务的恭亲王奕訢严词拒绝：“你们要在大清国修铁路，大清国则‘失我险阻、害我田庐、妨碍我风水’！”^[1]

时光一晃到了大清光绪三年（1877年）。京师北京仍如一潭死水，毫无生气。

这年九月的一天，巍峨森严的北京紫禁城内。宝座上的慈禧太后神情肃然，接见专程从南京来的两江总督兼南洋大臣沈葆楨。

慈禧太后（1835-1908），又称“西太后”、“老佛爷”。这位1861年至1908年间中国的实际统治者，是大清王朝腐败、残暴、愚顽的总代表人物。

沈葆楨跪在丹陛下大声奏道：“英人在上海擅自修筑吴淞铁路……臣请毁之，以维国体！”



沈葆楨

沈葆楨（1820-1879），福建侯官（今福州市）人。他有一个名垂青史、大名鼎鼎的舅舅，就是中英鸦片战争的关键人物、主持禁烟的钦差大臣林则徐。

这年42岁的慈禧，有些惊愕地问：“十二年前的同治四年，英吉利的洋人杜兰德为炫耀西洋奇技淫巧，跑到

[1] 参见《筹办夷务始末选辑》卷3，引自清廷官纂道光、咸丰、同治三朝《筹办夷务始末》，版本为《台湾文献丛刊》第203种。