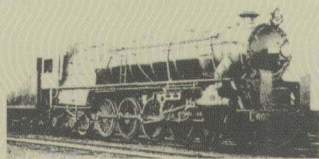




张之洞与粤汉铁路

——铁路与近代社会力量的成长

朱从兵 著



ZHANGZHIDONG
YU YUEHAN TIELU



合肥工业大学出版社

张之洞与粤汉铁路

——铁路与近代社会力量的成长

朱从兵 著

合肥工业大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

张之洞与粤汉铁路:铁路与近代社会力量的成长/朱从兵著. —合肥:合肥工业大学出版社,2011.10

(中国铁路史研究丛书)

ISBN 978-7-5650-0599-2

I. ①张… II. ①朱… III. ①张之洞(1837~1909)—人物研究②铁路运输—交通运输史—研究—中国—近代 IV. ①K827=52②F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 208959 号

张之洞与粤汉铁路

——铁路与近代社会力量的成长

朱从兵 著

责任编辑 章建

出版	合肥工业大学出版社	版次	2011年10月第1版
地址	合肥市屯溪路193号	印次	2011年10月第1次印刷
邮编	230009	开本	710毫米×1000毫米 1/16
电话	总编室:0551-2903038 发行部:0551-2903198	印张	34.75
网址	www.hfutpress.com.cn	字数	624千字
E-mail	hfutpress@163.com	印刷	合肥现代印务有限公司
		发行	全国新华书店

ISBN 978-7-5650-0599-2

定价:68.00元

如果有影响阅读的印装质量问题,请与出版社发行部联系调换。

《中国铁路史研究丛书》

编 委 会

主 任 朱从兵

编 委 虞和平 (中国社会科学院近代史研究所研究员,博士生导师)

江 沛 (南开大学历史学院教授,博士生导师)

韩宝明 (北京交通大学图书馆馆长、教授,博士生导师)

马陵合 (安徽师范大学经济管理学院教授,博士生导师)

朱从兵 (苏州大学社会学院教授,博士生导师)

李克明 (合肥工业大学出版社社长,副研究员)

苏全有 (河南师范大学教授)

丁贤勇 (杭州师范大学教授)

祝曙光 (苏州科技学院教授)

丁 戎 (中国矿业大学副教授)

刘玄启 (广西交通职业技术学院副院长、副教授)

庞广仪 (广西经济管理干部学院副教授)

丛书主编 朱从兵

丛书策划 朱移山 (合肥工业大学出版社副社长,编审)

章 建 (合肥工业大学出版社)

总 序

今年是中国第一条自建铁路诞生 130 周年，现出版《中国铁路史研究丛书》以资纪念。

铁路是世界资本主义发展到一定阶段的产物，列宁指出：“铁路是资本主义工业的最主要的部门即煤炭和钢铁工业的总结，是世界贸易发展与资产阶级民主文明的总结和最显著的指标。”^① 铁路的出现对近代以来的世界产生了深远的影响，中国近代早期维新思想家王韬就看到：“今日欧洲诸国日臻强盛，智慧之士造火轮舟车以通同洲异洲诸国，东、西两半球足迹几无不遍，穷岛异民几无不至，合一之机将兆于此。”^② 有学者断言：“最能象征 19 世纪全球性转变的东西，就是铁路了。”^③ 马克思·韦伯认为，“就总的经济生活而不是单单就商业来说，铁路是有史以来最具有革命性的一种工具”^④。

1825 年，世界上第一条铁路在英国出现。十年后，在西方各国开始出现第一轮铁路建设热潮的时候，有关铁路的知识就传入我国，随后出现了要求在中国建造铁路的设想、呼声和舆论，中外各种力量的博弈，造就了我国第一条自建铁路的诞生，1881 年，开平煤矿的运煤铁路——唐胥铁路建成。自此以后，在探索如何建设铁路、管理铁路和经营铁路的过程中，铁路的利权在丧失，收回利权、国权的斗争在开展，中国的铁路线在艰难曲折地延展，近代中国逐步形成了半封建半殖民地社会条件下的铁路网。1912 年，孙中山在辞去临时大总统担任全国铁路督办时曾指出：“交通为实业之母，铁路又为

① 《列宁全集》第 22 卷，人民出版社 1955 年版，第 182 页。

② 王韬：《弢园文新编》，生活·读书·新知三联书店 1998 年版，第 2 页。

③ [美] 彭慕兰、史蒂夫·托皮克：《贸易打造的世界——社会、文化与世界经济》（黄中宪译），陕西师范大学出版社 2008 年版，第 88 页。

④ [德] 马克思·韦伯：《经济通史》（姚曾虞译），上海三联书店 2006 年版，第 186 页。

交通之母。”^①从宏观方面强调了铁路在国民经济中的重要作用。事实上，铁路对于近代中国的影响不只限于国民经济领域，有识之士认识到：“铁路，是沟通文化的血管，是开发富源的先锋，是培植政治力量的利器，是树立国防策略的首要工具。”^②近代著名的铁路工程专家和路史研究专家凌鸿勋的看法更令人深思，他说：“举凡我国社会的转变，思想的醒觉，经济的发展，以及政治的演进，国运的隆替，在在与铁路问题有关。”^③一部中国近代铁路史，有着丰富的内涵和深刻的意蕴。

新中国成立后，本着铁路是经济发展的先行官的认识，中央人民政府非常重视铁路建设，完成了成渝、宝成、贵昆、成昆等重大的铁路建设工程。由于当时国情的限制，铁路建设的规模仍然有限，铁路运输作为经济发展的瓶颈问题未能从根本上得到解决。改革开放以来，随着经济的快速发展和社会的日渐开放，我国加快了铁路建设步伐，进行了一系列铁路建设和运营管理体制的改革尝试，铁路线在迅速地延伸，铁路网在不断地完善。进入新世纪以后，铁路作为绿色环保的交通运输方式，在世界各国交通运输发展战略中占有重要地位。我国顺应世界交通发展趋势和国内经济社会发展的需要，制定了中长期铁路发展规划，在维护和改造既有线路的基础上铁路运行速度在稳步地提升，在吸收、借鉴国外高速铁路技术的同时大胆进行自主创新，在高速铁路建设领域独占鳌头，使我国迎来了高速铁路时代。一部中华人民共和国铁路史，是中国铁路从落后走向领先的历史，也是中国人民探索中国特色社会主义道路、建设中国特色社会主义事业的历史的重要组成部分。

130 年来的中国铁路史值得研究，也需要研究。我们出版《中国铁路史研究丛书》的目的有三：第一，为促进中国铁路史研究的深入做铺垫。丛书各著作的研究方法不拘一格，采用政治史、经济史、社会史、思想史、文化史、技术史等史学分支学科的视野，运用多学科的理论和方法多角度地对中国铁路历史的诸面相进行新的探讨，以期形成中国铁路史研究的新范式和新话语。第二，为大型综合体《中国铁路史》的编纂做准备。丛书拟分为五大系列：

① 《总理全集》第 2 集，第 151 页。

② 张惟格：《东北抗日的铁路政策》，第 1 页。

③ 凌鸿勋：《中国铁路志·前言》，第 1 页。

线路史系列、区域铁路史系列、铁路人物研究系列、铁路专题史系列、国外铁路史系列，五大系列的著作积聚到一定规模，意味着中国铁路史研究队伍的形成，这将为大型综合体《中国铁路史》的编纂创造良好的学术条件。第三，为当代中国铁路的发展做参考。丛书将力图展现中国铁路的历史全貌，总结中国铁路的历史成就、经验和教训，阐明铁路系统与社会各系统的相互关系，揭示中国铁路发展的基本规律和总体趋势，从而为当代中国的铁路建设和铁路决策提供有益的历史借鉴，为中国特色铁路文化的建设提供丰富的历史资源。

丛书采取分批出版的形式，著作成熟一批即出版一批。我们竭诚欢迎丛书的读者对将出版的著作提出中肯的批评意见，并希冀有志于路史研究的工作者热情赐稿，共同推进中国铁路史的学术研究事业和中国铁路文化的建设事业。

《中国铁路史研究丛书》编委会

2011年5月

目 录

引 言	(001)
第一章 筹建	(003)
第一节 由芦汉而筹及粤汉	(004)
一、统筹线路而提出粤汉	(004)
二、作为芦汉筹资的前提条件	(007)
第二节 为防英、防法而议建	
——筹款机制的探索：六“递”法的形成	(017)
一、张之洞为防英而议建	(017)
二、湘绅防法与线路走向的确定	(021)
三、张之洞的防英设想与建设粤汉铁路的决策	(035)
第三节 为防德、防俄而议建	
——借款条件的探索：放宽条件与统一条件	(045)
第四节 为防比、防法而议建	
——粤汉借款草约的议定	(060)
第五节 早期勘路问题	(081)
第六节 铁路用地问题	(102)
第二章 废约	(118)
第一节 粤汉借款正约的交涉	(118)
第二节 废约的起因：合兴股权结构的变化	(136)
第三节 盛宣怀的两难选择	(149)
一、福开森的赴美交涉	(149)
二、盛宣怀的两难选择	(155)

第四节 张之洞与废约决策	(175)
一、购股主张的提出	(175)
二、张之洞坚决主张废约	(184)
三、盛宣怀的废约准备	(196)
四、杨度对粤汉路事的评论	(204)
第五节 盛宣怀、张之洞共同主持的废约交涉	(209)
一、交涉机制的变化与废约筹款的谋划	(209)
二、废约策略的调整与筹款问题的进一步思考	(216)
三、废约办法的讨论	(225)
四、美国政府的干预、废约交涉机制的再探索	(234)
第三章 赎约	(245)
第一节 张之洞主持的赎约交涉	(245)
一、合兴拒绝废约的企图与废约目标的调整	(245)
二、交涉机制的第二次变化与“多费不惜”策略的提出	(256)
三、梁诚在美的“顶售”交涉与张之洞“从速定局”的策略	(260)
四、赎路款的再谋划与赎路定局	(275)
五、自办问题与赎路借款	(284)
第二节 逐步转移到外务部主持交涉的阶段	(290)
一、交涉机制的第三次变化	(290)
二、赎路借款的定义与赎路正约的签订	(304)
三、粤汉路权的交收	(313)
第三节 张之洞对废约、赎约交涉的总体认识	(322)
一、张之洞对废约、赎约交涉的基本总结	(323)
二、张之洞不得不辩解的几个问题	(330)
第四章 自办	(342)
第一节 借债筑路的议废与各省自办的酝酿	(342)
第二节 筹建铁路体制的探索	(350)
一、《三省会议公共条款》的达成与粤省铁路风潮的化解	(351)
二、湘绅利益的调解与对湘路筹建的思考	(365)

第三节 各省自办的进展	(385)
一、勘路等问题	(385)
二、借款筹议	(392)
第四节 株韶铁路问题	(398)
第五章 督办	(432)
第一节 督办粤汉铁路：管理体制的变化	(432)
第二节 粤、湘、鄂三省关系的调处	(442)
第三节 粤段管理机制的理顺	(452)
第四节 统筹川汉、粤汉铁路：湖广借款的初成	(458)
第五节 美国的借款要求与张之洞的去世	(477)
结 语 铁路与近代社会力量的成长	
——以粤汉铁路筹建的体制和机制为切入点的分析	(498)
附录一 《粤汉铁路借款合同》(1898年4月14日)	(516)
附录二 《粤汉铁路借款续约》(1900年7月13日)	(519)
附录三 《美国合兴公司议订售路合同》(1905年8月29日)	(527)
附录四 《赎路借款合同》(1905年9月9日)	(529)
附录五 《粤汉铁路接收简明清单》	(533)
附录六 《鄂、湘、粤三省会议公共条款》	(534)
附录七 《湖北湖南两省境内粤汉铁路鄂境川汉铁路借款合同》	(536)

引 言

粤汉铁路在中国铁路史上具有特殊的意义。它是继芦汉铁路之后清政府着力筹建的另一条长途铁路干线，从议建到南京国民政府时期最后建成，前后经历了 40 年的时间。从建成的铁路来说，它费时最久；从未建成的铁路来说，它能够建成又是幸运的。40 年的风雨，其间有太多的周折和磨难，每一次的周折和磨难都有丰富的历史内涵，都值得史学工作者去探究。正因为如此，有不少的学者关注粤汉铁路的历史，特别是粤汉铁路早期的历史。所谓早期的历史，是指粤汉铁路在清末的筹建和建设史。对粤汉铁路这一阶段的历史，较多的研究者将研究的兴趣集中在废约运动上，其原因在于粤汉铁路的废约在当时具有示范性的意义。但是，老实说，对粤汉铁路历史的研究是很不充分的，不用说对民国时期粤汉铁路的历史研究还非常少，即便是对早期历史的研究也是很不充分的。为什么能得出这样的结论？一个最基本的事实是，关于粤汉铁路早期历史的研究，至今还没有一部系统的专著，而关于芦汉铁路的历史的研究，已有多部专著。而且，粤汉铁路的早期历史，不只是最初的借款交涉，不只是废约运动，不只是湖广铁路借款及由此引起的保路运动，它应该还有更丰富的内容。即便是原先关注的这些内容，也还应该有新的视角、新的主题和新的范式。更为重要的是，在粤汉铁路早期历史上，还有一位不容忽视的历史人物，他对粤汉铁路建设的启动、对粤汉铁路废约运动的决策、对粤汉废约后自办的谋划都发挥了举足轻重的作用。通过加深对他粤汉铁路早期历史上的地位和作用的认识，我们对粤汉铁路的早期历史将会有更为深入的了解，特别是对于清末社会力量的成长将会有有一个全新的透视。他，就是清末权重一时的地方实力派，被孙中山称为“不言革命之

革命家”的张之洞。

本书所说的“社会力量”，并非是学术界较多地提到的“绅商”阶层的同义语。它包括绅商阶层，也包括新知识分子群体（新式学堂里的学生和海外留学生），甚至还包括与铁路发生关系的农民（某些省份的租股承担者）和小手工业者、小商业者，等等，是与政府力量或官僚阶层相对的概念。绅商阶层是社会力量的重要组成部分，在清末则应当是核心组成部分（立宪派大多来自绅商阶层）。“社会力量”的表现形式是多种多样的，从组织形式来看，可以表现为各式各样的同乡组织或同乡群体，可以表现为业缘关系的组织或群体，甚至表现为基于某种目的、目标的带有近代政党性质的组织；从活动方式来看，表现为社会力量之间的信息交流相当频繁（这得益于近代电报、邮政的发展），以及由此而能迅速造成的强大的社会舆论（公电、公呈以及报刊舆论、集会演说）；从力量增长的途径来看，这体现在社会力量与政府力量的相互关系上，无论是合作还是对抗，都能导致社会力量的增长，政府力量与社会力量的合作，是社会力量在一定阶段得以成长的基础，这种合作，是基于社会力量不可忽视的合作，是对社会力量影响力的认可，合作积累了日后与政府力量对抗的资本和能力；而与政府力量的对抗促进了社会力量内部的整合，促进了社会力量主体意识的增强，以及集体活动的日趋活跃，使社会力量的成长成为清末突出的历史现象。在粤汉铁路早期历史上，张之洞先后以“绅民代表”和“国家代表”自居，正表明了这种合作与对抗，因此，以铁路建设来考察近代社会力量的成长是一个颇具学理新意的独特视角。本书的目的正在于此，而不只是揭示张之洞在粤汉早期历史上的具体贡献。

第一章

筹建

关于粤汉铁路线的规划，最早是由英国怡和洋行股东、英国铁路界巨子麦克唐那·史蒂芬孙在 1863 年制定的中国最早的铁路网规划中提出的^①。不久，美国绅士阿尔伯特·S. 毕克默也在 19 世纪 60 年代提出这条铁路的线路设想。他曾从广州到汉口进行过全程的旅行，他对修建这条铁路的可行性进行分析说：“我可以这样说，大清国这条线路在地理地貌上没有任何非常特别的地方比那些多山崎岖的国家在铁路修筑工程上会遇到更多的困难。实施这样一项伟大工程的最大障碍只能是清国人民对所有外国人所抱持的敌意，以及他们自己的迷信思想。”^② 19 世纪 70—80 年代，列强谋划的从广州至北京的纵横联通线也包括了粤汉线，据刘锡鸿于 1881 年 2 月 14 日奏称：“我中国地舆数十倍于英，据西洋匠师言，由广州、潮州、长沙、岳州、汉口沿大江东折至南京，北而淮扬，取道临清、天津以达京师，为铁路一道，需银七千万两。”^③ 很明显，这条规划线也包括了粤汉线。至 19 世纪 90 年代，随着国际国内形势的变化，粤汉铁路的筹建提上了议事日程。

① 朱从兵：《李鸿章与中国铁路——中国近代铁路建设事业的艰难起步》，群言出版社 2006 年版，第 39 页。

② 郑曦原：《帝国的回忆——〈纽约时报〉晚清观察记》，生活·读书·新知三联书店 2001 年版，第 28 页。

③ 中国史学会主编：《洋务运动》（六），上海人民出版社、上海书店出版社 2000 年版，第 154～166 页。1884 年 10 月 31 日，周德润也奏称：“据洋匠言，由广州、潮州、长沙、岳州、汉口沿大江东折南京，北而淮，取道临清、天津以达京津，为铁路一道，需银七千万两。”（中国史学会主编：《中法战争》（六），上海人民出版社 2000 年版，第 30 页）此说当来源于刘锡鸿。

第一节 由芦汉而筹及粤汉

由于甲午战后民族危机的逼迫，清政府感到很大的生存压力，认为“当此创巨痛深之日，正我君臣卧薪尝胆之时”，“应以蠲除痼疾，力行实政为先”。所谓的“实政”包括修铁路、铸钱币、造机器、开矿产、折南漕、减兵额等。1895年7月17日，清政府谕令总署谋划铁路建设，指出：“兴修铁路为方今切要之图，亟应举办。惟责任至重，必操守廉洁、明干有为、熟谙情形之员，方能胜任。著张之洞悉心遴选奏保数员，以备简用。铁路支干，前据张之洞条奏，颇为详晰。著专由京至清江一路作何修造之处，再行熟筹具奏。”这说明战前张之洞对芦汉铁路的思考和筹建给清政府留下了深刻的印象，总署将谕旨电告张之洞。

一、统筹线路而提出粤汉

要建铁路，资金是个问题。“筹集一笔用以建立像铁路那样一项新企业的资金，一直是个很困难的问题。中国的财富除广州商人的那一部分以外，几乎全部都投入像当铺和银号那类获利优厚的行业中。稳步沿着西方商人的辙迹前进的广州商人，遍布各个通商口岸和重要商业中心，他们已经聚积了庞大数目的财富。还有，他们已经由于同洋商接触得到启发而趋向自由主义，因此，他们比内地省份的富人更容易看出改善交通工具的利益”。所以，有报道说：“张总督在其总督任内驻在广州时，已经逐渐知晓这一阶级的能力和毅力，而且自从铁路企业开办以来，他一直在力图取得他们对于他的计划的同情和支持。”^①当时的张之洞正在思考铁路建设的问题，6月他“就将中国驻美教育考察团的前任团长容闳从美国召回到汉口，以便在铁路事宜方面对于

^① 宓汝成编：《中国近代铁路史资料（1863—1911）》（第1册），中华书局1963年版，第262页。以下简称《中国近代铁路史资料（1863—1911）》。

他并且通过他而对政府有所建议”，并试图通过容闳与广州的商人取得联系^①。7月19日，他在《吁请修备储才折》中认为：“中国应开铁路之地甚多，当以芦汉一路为先务。”并就如何进行芦汉铁路筹建的问题提出了自己一系列的主张^②。由于张之洞在这份奏折中未谈及保举人才事宜，因此，7月29日，清政府又谕令总署说：“前谕张之洞奏保办理铁路之员，以备简用，曾否遴选有人？著该督即行复奏。”总署又将谕旨电告了张之洞。在此情形之下，7月30日，张之洞就铁路筹建问题连致总署三电，在第一电中，他对清政府要他议复的清江一路表达了自己的反对意见，关于先修何路的问题，他仍然主张先修芦汉铁路，指出：“查铁路以由汉口至芦沟一路为最要，此路四通八达，必宜先办，其余枝路，由此而推，如此方有纲领，有次第。”不过，此时他已有了粤汉线的规划，只是将粤汉作为芦汉的支线。他说：“干路既成，自必多作枝路，西通潼关，东通济南、济宁，北通山西，南通湘、粤。”^③在第二电中，他应清政府之命提出了“铁路人员”的任用标准，并保荐了于荫霖和陈宝琛^④。在第三电中，他除了强调芦汉铁路作为“中国铁路大纲”的地位外，又提出了筹建沪宁铁路的动议^⑤。张之洞先建芦汉铁路的主张得到清政府的同意，8月1日，清政府谕旨称：“张之洞电奏均悉。铁路由芦至汉，该督从前即主是议，究竟办法若何，购路造轨一切需费若干，谅已筹有大概。即著详晰电复。”^⑥为了奏复清政府，8月14日，张之洞致电清政府驻俄公使许景澄询问铁路借款的情况，他说：“铁路借款有旨询问，故昨电请查询外洋银行行

① [美] 马士：《中华帝国对外关系史》（张汇文、姚曾虞等译），第三卷，上海书店出版社2000年版，第91页。1897年4月9日的《北华捷报》报道说：“大约两年前，他（指张之洞）曾打电报给驻华盛顿公使，要他将……容闳送回中国，同他有事商谈；据推测，商谈的主要内容就是铁路问题。容闳是广州人，在他的同乡中声望很高。他本人在进入仕途即在李鸿章手下做官以前，曾在九江经商，现在同广州商人仍保有密切关系。可能张总督希望通过同这一阶级的最杰出的代表人物而与这一阶级取得连系。可是，显然，他们二人在思想上有过某些隔阂，因为去年容闳一直没有同张总督来往……”（《中国近代铁路史资料（1863—1911）》第1册，第262页）。据容闳的《西学东渐记》，甲午战争期间，他曾通过蔡锡勇向张之洞提出两策，其中一策是建议向美国借债建立中国的铁甲舰队从侧后进攻日本，引起张之洞的兴趣，召他回国。他于1895年初夏回到中国，在南京与张之洞进行了长谈，似未谈及铁路方面的内容。但他对张之洞的感觉不是太好，认为：“张之为为人，目空一世，而又有慵惰不振之态。”而且，张之洞也不太认可他所提出的一些建议，认为“太新太激烈”。所以，当张之洞回任湖广总督时，并未带上容闳（容闳著，沈潜、杨增麒评注：《中国留学生之父的足迹与心迹——西学东渐记》，中州古籍出版社1998年版，第172～175页）。但容闳于铁路问题是有思考的，参见后文。

② 《中国近代铁路史资料（1863—1911）》（第1册），第200～201页。

③ 苑书义、孙华峰、李秉新主编：《张之洞全集》（第3册），河北人民出版社1998年版，第2075～2077页。以下简称《张之洞全集》。

④ 《张之洞全集》（第3册），第2077～2078页。

⑤ 《张之洞全集》（第3册），第2078页。

⑥ 《张之洞全集》（第3册），第2078～2079页。



情，俾与上海诸商所言息扣年限比较。至定义订约，须俟勘路估工后，大约将及一年，断不止六个月。仍祈先将借款大略办法询明电示，以便筹议复奏。”^①

9月6日，张之洞致电总署就“芦汉铁路如何办法”的问题提出了自己的一系列主张，这是一篇很长的电文，代表了甲午战后短时间内张之洞思考铁路建设问题的最初成果。在该电中，他第一次提到粤汉铁路的筹建问题。为什么会提到粤汉铁路呢？他认为：“窃谓朝廷既决意兴办，必宜就此通筹全局，将应修各路，一齐勘绘估计，然后体察缓急，审时量力，次第举行，免致屡劳筹计。外洋见中国有此大志，已可隐戢欺陵。”这种“通筹全局”的眼光体现了一个精明的政治家应有的胸怀。那么，哪些是“应修各路”呢？张之洞列举了6条路，而首先提到的就是粤汉铁路，并提出了自己的线路设想，他还说：“护鄂督谭（继洵）已奉旨委员查勘湖北至江西、广东之路，自系朝廷有意将干路接修至粤，此路若能开通，则中国气脉大畅，惟大庾岭须洋匠测勘有何修造之法，应以芦汉一路接至黄梅，在九江过江，经江西抵广东省城为干路。”^②至此，粤汉线作为干路被提了出来，而不再是芦汉的枝路了。

但是，张之洞所言谭继洵奉旨查勘粤汉铁路之事，清政府却否认其事，发布上谕提出疑问说：“至所云谭继洵奉旨查勘由鄂至粤等处铁路，则并无其事，何缘妄传？”并要求总署查复具奏。9月10日，总署致电张之洞和谭继洵告知清政府旨意^③。张之洞当即就此致电总署给予答复，他解释说，原来在8月12日，他接到护鄂督谭继洵的来电称：“廷寄准学士奏：铁路由天津至镇江，至汉口，过江西而达广东为一路，湖北已委员自江夏至兴国，又自汉阳至黄梅，过江西界止两路，分投查勘，已电咨德中丞（指江西巡抚德馨）派员于交界处会商接勘。其信阳、樊城铁路亦已派员往查。”他就是因为这则来电而生误会的，对此他表示“不胜惶悚”^④！这就是说，谭继洵委员查勘粤汉路实有其事，但不是“奉旨”行事。当时总署也曾致电谭继洵，要求配合张之洞解释粤汉铁路问题。9月9日，谭继洵电责张之洞“并未知照”，并请张“速将原电录示”。9月11日，张之洞收到谭继洵来电，复电解释说：“至铁路一节另是一事，乃敝处奉旨飭筹芦汉铁路如何办法，需费若干。七月十八日（9月6日）复奏系弟单衔，与尊处无涉，其文甚长，内有护鄂督谅已奉旨，委员查勘由湖北至江西、广东铁路，自系朝廷有意将干路接修至粤。此路若

① 赵德馨主编：《张之洞全集》（第8册），武汉出版社2008年版，第373页。

② 《张之洞全集》（第3册），第2088页。

③ 《张之洞全集》（第3册），第2092~2093页。

④ 《张之洞全集》（第3册），第2092~2093页。

能开通，则中国气脉大畅云云。因尊处六月养电（8月12日电）廷寄准学士奏云云，故弟误以为尊处奉旨也。已将尊处养电原文照录复奏，并声明因此误会，不胜惶悚等语。尊处似可不再复，抑或须再复，统听裁酌。至铁路电奏稿，当录寄一阅。”^①从这件事来看，当时的清政府无意于粤汉铁路的筹建，只是地方官的初步谋划而已。

二、作为芦汉筹资的前提条件

清政府不赞赏张之洞于9月6日提出的铁路建设方案，认为：“张之洞条陈铁路办法，语太恢张，一时难办。”^②但先建芦汉铁路的主张还是被采纳了。由于当时声称集有巨款的商人纷纷揽办铁路，清政府相信了这些商人，12月6日，发布上谕决定以商办的政策筹建芦汉铁路，上谕说：“至由芦沟南抵汉口干路一条，道里较长，经费亦巨，各省富商如有能集股千万两以上者，著准其设立公司，实力兴筑。事归商办，一切赢绌，官不与闻。如有成效可观，必当加以奖励。”^③当时包括张之洞在内的一些人对商办铁路并不抱有多大希望，甚至有人上奏清政府说：“芦汉铁路商办难成，请拨款官办。”但是，各人掌握的情况不一，当时的督办军务处就上奏清政府认为“官办不如商办”，因为自奉旨商办后，就有广东在籍道员许应镠，来京具呈，集资承办。又有广东商人方培堇等，并候补知府刘鹗、监生吕庆麟，均称集有股分千万，先后具呈，各愿承办。这些商人既有如此财力，财政拮据的清政府自不会听从“商办难成”的劝告，1896年4月24日，又发布上谕说：“芦汉铁路，关系重要。提款官办，万不能行，惟有商人承办，官为督率，以冀速成。王文韶、张之洞均系本辖之境，即著责成该督等，会同办理。道员许应镠等，分办地段，准其自行承认，毋稍掣肘。并著该督等，详加体察，不得有洋商人股为要。”^④

这次上谕虽然强调“惟有商人承办”的政策，但是已经重视了政府的作用，要求王文韶、张之洞“督率”，这实际上是官督商办的政策。因此，4月26日，王文韶致电张之洞说“芦汉铁路定义官督商办”。上谕又特别强调“不得有洋商人股为要”。这样问题就来了，如果那些声称集有巨款的商人“有洋商人股”，甚或就是托名洋商，那又该怎么办？如果再强调“惟有商人承办”也就成了无源之水，但又不能违背朝廷“惟有商人承办”的政策，铁路筹建

① 《张之洞全集》（第8册），第6615～6616页。

② 《张之洞全集》（第3册），第2092页。

③ 《中国近代铁路史资料（1863—1911）》（第1册），第205页。

④ 《中国近代铁路史资料（1863—1911）》（第1册），第225页。