

爱国主义教育丛书

保路运动



7
257.26

中国国际广播出版社

4456116

97
K257.26
1
2

爱国主义教育丛书

保路运动

赵润生 编著

目 录

一、帝国主义对中国铁路权的攫夺	(1)
二、商办铁路与赎回粤汉路权的斗争	(4)
三、江浙两省的拒款运动	(9)
四、清政府铁路“国有”政策出笼	(14)
五、湘鄂粤人民保路运动的扩大	(19)
六、四川保路风潮的兴起	(22)
七、成都血案	(28)
八、保路同志军起义	(32)
九、新津保卫战与大相岭阻击战	(35)

C

367994

十、起义烽火遍全川	(39)
十一、“引起中华革命先”	(44)

保路运动是中国近代史上大规模的群众性的爱国运动，它直接点燃了武昌起义的导火线，促使了辛亥革命运动高潮的到来。狭义上的保路运动，特指 1911 年湘（湖南）、鄂（湖北）、粤（广东）、川（四川）等省人民为保卫川汉、粤汉铁路路权而掀起的爱国运动。广义上的保路运动，则是指辛亥革命前 10 年间中国人民为收回、保卫铁路利权而进行的一切爱国运动。本书所谓“保路运动”，指广义的保路运动。

1911 年全国性保路风潮的前身是 1903 年左右在全国范围内掀起的收回铁路权运动。收回路权运动是 1911 年保路风潮的先导，而 1911 年保路风潮则是收回路权运动的继续发展。所以保路运动，首先应从收回路权运动开始，而中国人民所以掀起收回路权运动，乃是由于铁路利权的丧失。

一、帝国主义对中国铁路权的攫夺

鸦片战争以后，西方资本主义列强就开始觊觎中国铁路，图谋在中国建设铁路。1858 年，退役军官斯不莱向英国外交大臣马尔斯伯利建议：英国应建筑一条从缅甸仰光经中国景洪到思茅的铁路，以便于英国对华贸易。英国确立了以铺设铁路作为开拓中国市场手段的侵略政策。

1864 年，为推行殖民政策，英国人斯蒂文生为英国怡和洋行规划中国的铁路网。拟建上海—汉口、汉口—广州、汉口—四川—缅甸和上海—天津—北京四条干线及 3 条支线，企图把广州、上海、汉口、天津 4 个重要商埠与自己的殖民地缅甸连成一片。1872 年，英美资本主义列强无视中国主权，公然

组织“吴淞道路公司”，在上海开始私建铁路活动。1876 年建成上海到江湾段铁路。在受到中国人民的强烈抵制后，他们强行修路的嚣张气焰才有所收敛。

甲午中日战争以后，帝国主义掀起了瓜分中国的狂潮，大规模地攫取中国铁路权。1895 年法国要求由费务林公司修建并经营从越南同登到中国龙州的铁路，得到清政府同意，首开外国侵占中国铁路权的恶例，也是后来法国强修滇越铁路的先声。英国索取由缅甸修铁路入云南境内的权利，以与法国相抗衡。沙俄野心更大，通过《中俄密约》，取得了东清铁路（即中东铁路）的建筑、管理权利。德国也夺得了胶济、胶沂两条铁路的建筑权。

帝国主义列强既互相勾结，又互相争夺，展开了对中国芦汉（芦沟桥—汉口，后称京汉铁路），津镇（天津—镇江）、粤汉（广州—汉口）、京奉（北京—奉天）诸线的激烈竞争。并且用直接投资或贷款给清政府，由外国监督等方法来强夺中国铁路的建筑权和经营权。在《辛丑条约》签订后又掀起了一场狂暴呼啸的铁路投资台风。

1898 年，比利时勾结俄国、法国，夺取了芦汉铁路的修筑权。英国获得了津镇、宁沪、广九等 5 条铁路的承办权。俄、法、比联合获得汴洛（开封—洛阳）及京汉支路等线的铁路权。美国获得了粤汉铁路的投资权。后起的日本帝国主义也不甘示弱，不仅包揽了福建、浙江、江西三省铁路的权益，还夺得了南满汉铁路、安奉铁路、新奉铁路、吉长铁路的修筑权，把中国东北南部与其殖民地朝鲜用铁路联成一体。

这样，中国大部分铁路的修筑、经营权都先后被帝国主义

列强囊括而去。据统计,1911年中国共有铁路约9 618公里,帝国主义控制的铁路达8 952公里,占93%。

铁路,是中国国民经济的命脉。修筑铁路,本是国家走上现代化的重要标志之一。但帝国主义在近代中国修筑铁路,并不是要使中国走上资本主义现代化道路,而是为了便利其商品输入,掠夺中国农矿产品,在经济上扼制中国命脉,在政治上掠夺中国主权,加强对中国的控制。所以,列强强夺铁路权、修筑铁路,是控制中国,变中国为殖民地的重要而毒辣的手段。铁路延伸之处,帝国主义的政治、经济、文化势力便会接踵而至。在铁路修建中,他们不仅强迫沿线农民提供无偿劳役,践踏庄稼,破坏农田,而且还强占村镇、开铺埠,掠夺沿线的矿山。当铁路修成后,铁路不仅成为列强吸吮中国人民血汗、掠夺中国内地丰富农矿产品的“吸血管”,而且成为他们控制中国政治、束缚中国的一条条锁链。

对于铁路给中国人民带来的这种灾难,当时人们就揭露说:“最先起者,俄之东清铁路,而其祸之发特别早,今之东三省人民,蹂躏糜烂于硝烟弹雨之中,室庐被其震焚,身首膏于原野者,此铁路阶之厉而肆其锋也。其次则德之胶济铁路继之。而各报载其沿路屯兵数千,贮火药于要害处,此其意何为者,则岌岌又继东三省之覆辙矣!京汉铁道,俄法比同盟筑之,而大陆之中干失矣。津镇铁路,英德联合取之,而南部之通衢通。英国人经营滇缅铁路,所以持云南之后顾也。粤汉、萍醴等铁路归于美,则合众花旗,且自菲律宾飞跃而翻扬于江西、两广间矣!沪宁、苏沪、粤港等铁路归于英,则水陆犄角而扬子江流域必悉归于英国占领圈内矣!”所以当时有识之士指出:

“亡人之国者，计无巧妙于铁路者。夺取铁路权是灭亡中国的最毒辣的方式。”

这种严重状况极大地惊醒了一切有爱国心的中国人。越来越多的人人们感觉到：路权的丧失不仅是一个经济利益问题，而且是直接关系到整个中华民族生死存亡的关键性问题。他们认识到：铁路是全国的命脉，帝国主义列强推行殖民地政策，都是由夺取铁路权着手的。铁路权一旦被帝国主义夺得，便等于把中国的财政权和兵权拱手让给列强！他们悲愤地说：“如今的世界，他国的铁路所及的地方，一定是他国的。”铁路权的丧失已引起中国爱国志士的严重焦虑。

凶残的帝国主义在中国疯狂地攫取铁路权，而腐败的清政府又甘心情愿地出卖路权，使受帝国主义的掠夺财富和政治欺压痛苦的中国人民认识到，清政府早已不是中国的政府，而是“洋人的朝廷”。促使中国人民民族觉悟猛醒，激发了普遍的反帝反封建的爱国情绪。全国范围内大规模的群众的收回路权、保卫路权的爱国运动即“保路运动”，就是在这种背景下掀起的。

二、商办铁路与赎回粤汉路权的斗争

铁路权的丧失，亡国之祸临头，举国上下，各阶层爱国人民纷纷谋求自救。“商办铁路”的呼声日益高涨，一些爱国的绅商倡议自筹股份，由中国人自己修造铁路，以保路权而救危亡，于是便有各省商办铁路公司建立之举。而为了维护商办铁路，抵制帝国主义的侵略，于是便又掀起了保路风潮。

1903年11月,清政府迫于舆论,被迫颁布《铁路简明章程》,允许各省官商自集股本兴修铁路干线或支线,于是商办铁路公司就络绎地建立起来。

最早设立的一个商办铁路公司是四品京堂侨商张煜南在1903年首倡集股合营的广东潮汕铁路公司,承办潮州府至汕头全长90华里的铁路。接着,广东新宁县绅商拟在本县境内修建90华里铁路的申请,得到商部的批准。随后,各省商办铁路公司接踵产生。1904年春、夏间,湖南全省支路总公司设立;秋、冬间,江西设立全省铁路公司;1903年夏,云南官绅筹办滇蜀铁路总公司,拟兴修由昆明到四川泸州的铁路;安徽官绅设立铁路公司,推举李经方为总办,筹款修筑芜湖到南京的铁路;山西官绅请设同蒲铁路公司,拟自省城太原起,北达大同,南抵蒲州;不久,浙江铁路公司,福建全省铁路公司也批准设立。1906年,陕西铁路有限公司成立。湖北省境内川汉、粤汉铁路则商定官督商办,开始招集股份;四川设立商办川汉铁路有限公司,承修湖北宜昌以西经万县、重庆到成都的铁路。不久,商办广东铁路有限总公司、广西铁路公司均开设。1907年,黑龙江集款兴筑齐昂(齐齐哈尔—昂昂溪)铁路;河南设立商办洛潼铁路公司,兴修洛阳到潼关一线与陕西的西潼铁路接轨。1903年到1907年4年间,全国有15个省份先后创设了铁路公司,相继地进行集股、勘路、兴修等事项。

商办铁路公司陆续设立后,各省把持公司集股、经营等事项的绅商,先后不同程度地向民族资产阶级转化。他们的利益,同铁路的得失紧密地联系在一起,从而产生一股抑制帝国主义掠夺路权的势力。及时筹筑铁路,以自保铁路利权,是各

省铁路公司共同奉行的信条,杜绝外人觊觎,保中国自主的权利,是各省创设铁路公司的共同宗旨。在这样的宗旨指导下,各省反复申明:不招外股,不借外款,坚决杜绝列强势力渗入。

各省铁路公司根据本省情况,采取了不同的筹股方式。江、浙、粤各省经济发展水平较高,主要采用公开招股、自由认股的方式,其他省份普遍采用米捐、盐捐、谷捐、茶捐等办法。如四川考虑到商股难集,又以租股、加抽灯捐、土厘以及官股作补充。在反对帝国主义侵略的口号下,广大劳动群众激于义愤,节衣缩食,踊跃认股,表现了强烈的爱国热情。

商办铁路是民族资本主义经济的一个重要组成部分。在帝国主义列强疯狂地掠夺中国铁路主权、清政府专恃拍卖路权以乞求贷款,甚至昌言:“借款为第一救亡政策”的情况下,商办铁路起到了维护国家主权、抑制帝国主义侵略的积极作用,并有利于中国社会经济的发展。所以,广大人民群众和一切爱国者,都竭力赞成铁路商办,而反对清政府借官办、国有之名去推行拍卖路权的卖国勾当。因此,从商办铁路产生起,为捍卫铁路主权而发起的保路运动,就日益兴盛。最先形成群众性大规模爱国运动的,便是1905年前后风靡全国的收回路权运动,这一运动后来进一步发展,便汇成了1911年席卷长江中游的保路风潮。

收回路权的斗争,以鄂、湘、粤3省人民收回粤汉铁路运动为开端。

1895年,美国设立华美合兴公司,加入帝国主义抢夺中国铁路权的竞争。1898年,它与督办铁路大臣盛宣怀签订《粤汉铁路借款合同》,两年后订立续约,夺取了粤汉铁路的投

资权，并连同夺去了开采沿线矿产的权益。根据合同规定，合兴公司应在 5 年内将全路修成，并不得把合同所规定的权益转让他国或他国人。可是，合兴公司一再拖延，到 1904 年秋，仅修筑了广州至佛山一段全长 32 英里的支线，干线工程展轨未铺。不仅如此，从 1902 年起，美方暗中将 2/3 的公司股票卖给比利时的资本家。这种延宕路工，暗售股票的违反合同的行径，激起了湘、鄂、粤 3 省人民的激愤，引发了 3 省人民“废约争路”的爱国斗争。

1904 年，湖北士绅上书湖广总督张之洞认为美方违反合同，要求废除协约，收回路权。广东省务局指控美国人枪毙人民、独占地基、殴伤工人等暴行，决议力争废约，务期收回主权。湖南绅商也联名上书省当局和盛宣怀，要求盛宣怀照会美国，废除原定合同，由湘人自办粤汉铁路。这样，湘、鄂、粤 3 省人民相互呼应，从 1904 年起，迅速展开了收回粤汉铁路主权的爱国运动。

大买办盛宣怀此时正与美国密切勾结，不仅容忍合兴公司的违约行为，而且当 3 省士绅要求废约自办时，大耍两面派手法，表面上致电驻美公使向美方要求废约，暗中却顺从合兴公司意旨，竭力为其辩解，甚至公然充当合兴公司的代言人，提出了“以美接美”的主张，制造“中美合办”的谬论。

湖广总督张之洞，是亲英派，也不满意美国独占粤汉铁路主权，同时鉴于湘、鄂、粤 3 省人民要求废约自办的态度十分坚决，他害怕若不把铁路收回，会激起人民更大的反抗，便表示支持 3 省人民的废约斗争，也不断地向美方施加压力。

但美帝国主义对于归还所夺取的中国权益百般进行刁

难。1905年，摩根出面收买落在比利时人手里的合兴股票，由合兴公司将粤汉路的修筑权转让给摩根公司，制造所谓“以美接美”的借口，以达到由美国继续霸占粤汉铁路的目的。同时，美国政府也威胁清政府，声称，不允许中国政府将合兴公司合同作废，如果中国废除该合同，是与抢劫无异，美国方面决不会同意，态度极为蛮横。

湘、鄂、粤3省人民既没有因美国改头换面而受骗，也没有被美国的狂暴气焰所吓倒，他们严辞驳斥美国政府的谰言，指出：中国的铁路，中国收回，难道是“抢劫”吗？！实际上，美国才是真正蛮横的抢夺中国铁路主权的侵略者。3省人民严正表示：坚决废约自办，不承认有第二种解决办法。

在废约的斗争中，3省人民互相激励，表示：“万众一心，有进无退”。江、浙各省人民大力支持和声援他们的斗争，湘、鄂、粤3省留日学生组成“鄂湘粤铁路联合会”，主张“废约自办”，联络海外留学生声援家乡人民的反帝斗争。上海《东方杂志》等报刊，也陆续发表消息和评论，对3省人民的废约争路斗争作舆论声援。

张之洞害怕废约斗争过火，极力把斗争控制在一定范围内；同时，唯恐损害美国的利益，所以，当废约斗争蓬勃展开时，他将“废约”改为“赎约”，提出通过“赎买”方式收回粤汉路权的主张。这样，他既在政治上照顾美国的“体面”，又使合兴公司有机会索取一笔巨款。

美国面对中国人民坚持废约的斗争，理屈词穷，最后不得不同意废除原合同，但却提出中方给美方经济上赔偿的无理要求。张之洞立即答应了美方的要求。1905年8月，中美双方

在华盛顿订立《收回粤汉铁路美国合兴公司售让合同》，中国以 675 万美元的代价将粤汉铁路主权赎回，由 3 省自己筹款分段修建。

粤汉铁路的赎回，极大地振奋了全国爱国民众收回路权、捍卫国家主权的斗志。这一胜利，挫败了美帝国主义掠夺中国铁路的阴谋，促进了中国收回路权运动的发展。全国性的收回路权的爱国运动在各地掀起了。

三、江浙两省的拒款运动

湘、鄂、粤 3 省“废约争路”运动的胜利，极大地鼓舞了江浙绅商收回路权的信心。从 1905 年起，江浙人民掀起的废约拒款运动，是前承赎回粤汉路权运动、后启四川等省保路风潮的又一次规模巨大的爱国运动，极大地推动了全国收回路权运动的高涨。

1898 年 10 月，英国怡和洋行代表英国与督办铁路大臣盛宣怀签订《苏杭甬铁路草约》，规定：从苏州经杭州到宁波的铁路由英国公司修建。但这个草约仅由盛宣怀画押，并没有报请政府批准，也一直没有签订正约。

1905 年，浙江全省铁路公司设立后，考虑到英国根据草约掌握杭、嘉、湖、宁、绍 5 府路权对浙江的危害性，又鉴于草合同拖延 7 年也没有订定正约，正是英方违背“从速”订约的背约行为，为了永绝藤葛，便向清廷要求照令原订英商，撤废草合同。江苏铁路公司也与浙江铁路公司密切配合，共同发起了废约自办苏杭甬铁路运动。

英国 7 年来从未过问苏杭甬铁路事，一俟浙江宣布自办该路浙段，英国驻华公使萨道义立即照会清政府，要求赶快订立正约，并且诬蔑浙江铁路公司自办铁路是无理取闹，要求清政府禁止。

在英国的外交压力下，腐败而懦弱的清政府答应接受英方提出商议正合同的要求，但它又惧怕禁止浙人办浙铁路会激起革命风潮，便同时向英国乞求缓议，并保证找到一条妥善解决的办法。

为了避免不使清政府陷入困境，英国对其乞求和保证给予充分的谅解和同情，并且改变策略，只是过一段时间催一催清政府，借以表示英国对撤废草约一事并没有默认。

浙江铁路公司在浙江民众的支持下，以“浙人自办路”为口号，从 1906 年开始分段开筑苏杭甬铁路浙江段。江苏铁路公司也紧张地进行勘测及购地工作，从 1907 年起开筑苏杭甬铁路的苏段铁路。

苏杭甬铁路开工建筑后，英国公使朱尔典暴跳如雷，蛮横地质问清朝外务部大臣说：“到底有无办法？”把清政府当作英国的殖民地政府看待，强令清政府禁止江苏铁路公司买地开工筑路，指责清政府纵容民众，专与英国为难。此后，他根本不问清政府有何反应，就让英国驻华参赞梅尔思面告清外务部；此事交与英国汇丰银行总办熙礼尔接议，并由后者提出借款办法草稿等。然后，朱尔典又亲自跑到外务部恫吓说，如果不能照此办理，将会引起中英两国间的外交纠纷。言下之意是，英国可能使用武力来镇压中国人民的保路斗争。

面对英国的强硬态度，软弱的清政府只是一味地屈服、献

媚，说什么现在百姓多半醒悟，时势不同，今非昔比，如何能一概使用压力？只有设法劝导，和平解决为宜。乞求英国谅解，并信誓旦旦地表示一定妥善解决此案，维护中英间所谓的“交情”。正是基于这种媚外惧外的心理，清政府假托“借债救亡”的卖国政策，提出了一个分办路、借款为两事的方案。苏杭甬铁路可以由中国方面负责修筑，但中国必须向英国借款，聘用英国总工程师，将苏杭甬路的起点改为上海，与沪宁路相连。清政府这种掩耳盗铃的手法，由直接出卖沪杭铁路改为“借款筑路”，将沪杭甬铁路的主权坚持出卖给英国。

国内外反动势力勾结的“逼借洋款，损权失信”的肮脏勾当，激起了江浙群众的极大愤怒。浙路副工程师汤绪绝食抗议至死，浙路业务学校也有学生因此喷血而亡。反抗斗争进一步高涨，废约自办斗争也进而与拒借洋款、反侵略、反卖国斗争交织在一起，一时人心激愤，奔走相告。浙江省召开了由各厅、州、县代表出席的“浙省公民拒款会”，商讨对策，并分致川、陕、鄂、皖、赣各省寻求援助，公开表示：“宁渴不饮鸩酒”，坚持“商办拒款”，痛斥外务部强令借款的荒唐无理举措。并将主持该项借款的汪大燮等4人削去浙籍，永不认为浙江人。

江苏也召开宁、苏各府、州、县代表集会，作出决议，坚决拒绝逼借洋款。同时，江苏与浙江两铁路公司召开“苏浙协商大会”，密切配合，一致把拒款运动推向高潮。

拒款运动迅速获得了全国各地以及海外华侨的热烈声援。南洋侨商致电两省铁路公司说：“逼借非理，毒险既极！万乞力争，以弭后患。”

然而，腐败懦弱的清政府不顾江浙两省人民的强烈谴责

和呼吁，拚命替英帝国主义的侵略行径辩解，为自己借款筑路的卖国政策掩饰吹嘘，对两省人民的拒款运动进行威胁，并反复强调要与英帝国主义“讲信修睦”，以免“自启纷扰。”不仅如此，清政府甚至密令：无论各省官绅如何抵抗，宁用十分压力，决不为众议所夺。接着又密令两江总督，浙江、江苏两省巡抚，强制人民不得强行争执，违反朝廷谕旨，并且从北方调兵遣将急弛南下，分驻皖南、浙西一带，准备武力镇压江浙人民的反抗。

反动的政府一意孤行，1908年3月，批准《沪杭甬铁路借款合同》，向英国借款150万英镑，按九三折扣交纳，常年五厘利息，聘用英国总工程师，将苏杭甬铁路的起点改为上海，与沪宁路相连，将苏杭甬铁路的主权正式出卖给了英帝国主义。

对于清朝政府的媚外卖国行径，浙省公民拒款会通告各府、州、县人民，“木腐虫生，以借为夺，是可忍，孰不可忍！”深刻地揭露了清政府在借款交涉中的恶劣行为。江苏爱国民众庄严宣布：外务部冒天下之大不韪，置舆论于不顾，勒令江浙两省举借洋款，是政府甘愿抛弃江浙人民的行为，江浙人民决不接受清廷乱命！

清政府借款媚外的阴谋虽然得逞，但处处受到江浙人民的坚决抵制。盛宣怀鉴于江浙绅官拒款斗争态度坚决，在朱尔典的指使下，将沪杭甬铁路借款移作开封、徐州铁路借款，以满足英国的贪欲。

在粤汉、沪杭甬两路保路斗争鼓舞下，四川、直隶、山东、江苏、安徽、云南等省收回路权的斗争也先后展开。

帝国主义对川省铁路的觊觎，一开始就引起了四川人民

的憎恶。1903年，四川总督锡良奏请设立官办川汉铁路公司，以“按租抽谷入股”的办法聚集股本。开办后，公司实际上成为官僚豪绅侵渔中饱的机构。1906年，四川留日学生发出《改良川汉铁路公司议》，陈述官办公司的弊害，倡议改归商办，一部分绅商发出《设立川汉铁路商办公司建议书》，更大胆地揭露官办公司的危害，要求破坏野蛮官立之旧公司，建立文明商办之新公司。由于绅商各界的努力，1907年，川路公司终于改为商办，并加紧集股，准备开工兴筑。到1909年，集股总额达1170多万两，居全国各省的铁路公司集股数额之首，并在宜昌至秭归300里间同时兴工。

云南群众反对法国修筑滇越铁路以推行其扩张政策的斗争，可歌可泣。

在修筑滇越铁路时，法国殖民主义者的鲁行劣迹，是罄竹难书的。他们对筑路的中国工人的剥削压迫，达到了穷凶极恶的地步，以致中国工人死亡人数，不下六七万人。整个滇越线上，不啻人间地狱，惨绝人寰。

铁路还没有修成，群众就被强加上种种灾难，云南各族人民忍无可忍，于是开展了反对法国筑路的英勇斗争。1903年5月，个旧锡矿工人起义，提出了“抗官仇洋”的口号，连克监安、石屏等地。云南猛印土司所属的土民也起来阻碍修路。在广大群众反抗斗争的推动下，1905年云南设立了“保地会”，相约不出售土地给法国人作为修铁路之用。1907年又设立“云南绝死会”，抗议法帝国主义的侵略。1908年，云南留日学生呼吁废除滇越铁路条约，收回路权，抗议法国非法运兵入境镇压中国人民，要求仿照赎回粤汉铁路的例子收回滇越铁路自

办。

在此前后,不少省份的保路斗争,也是有声有色,很有成效的。有的省,在帝国主义魔爪还没有伸入的时候就作未雨绸缪之计,用商办铁路来抵抗侵略,如安徽、山西等省。有的省,人们一旦发现外国资本侵入本省路矿的迹象,就群起力争,逐图抵制。如福建各界人士听到法国谋求全省的路权后,立即紧急行动起来,揭露侵略者的叵测阴谋,宣传路权丧失的严重祸害。由于福建人民的协力抵制,法国的企图没有得逞。此外如陕西,拟建西潼(西安—潼关)铁路;河南继起,倡议兴筑洛潼(洛阳—潼关)铁路以与陕西相接。吉林成立公民保路会,准备筹款自办吉长铁路;等等,一时间,拒借外债、自保铁路的运动,蔚然成风,遍及全国,形成极其浩荡、波澜壮阔的冲击帝国主义及其走狗的反动统治的时代潮流。

四、清政府铁路“国有”政策出笼

四国银行团粤汉、川汉铁路借款,是促使清王朝抛出铁路国有政策的动力。这笔借款始于张之洞,成于盛宣怀。

张之洞在粤汉铁路赎回时即主张举借外债,将粤汉铁路相机收回“官办”。1908年,他被清廷任命为督办粤汉铁路大臣,并兼办鄂境川汉铁路。清廷意在利用张之洞老马识途,大借外债。张之洞积极推行“以官力压商力,以外资压内资”的既定卖国政策。一面散布招股困难的悲观论调,拼命鼓吹“兴此大工,断非借款不办”,以此迷惑人心,一面向帝国主义列强酝酿借款。