

# 論清末東三省總督錫良的借債築路主張

——兼與民初孫中山引資築路計劃比較

李振武

**[提要]** 宣統元二年間(1909~1910)，東三省總督錫良為應對因日俄兩國步步進逼而導致的東三省日趨嚴峻的局勢，多次向朝廷提議通過借外債修鐵路的方式，將其他列強勢力引入東北，通過“以夷治夷”，形成均勢外交的格局，達到緩解東三省危局的目的。為了得到朝廷的支持，錫良甚至將借債築路提升到救國第一國策的高度，但清廷不為所動，該方案未能得到落實。錫良借債築路主張的內容、目的與民初孫中山所積極倡導的引資築路主張大同小異，社會各界對兩人計劃的反應以及最終的結果亦大致相同。在後人有關中國近代經濟思想史的研究中，孫中山的主張多受肯定，甚至稱其在中國近代史上首次系統地提出了對外開放的主張，而差不多提出同樣主張的錫良卻沒有引起應有的關注，個中原因值得深思。對比錫良、孫中山兩人的引資築路主張，觀察社會各界的反應，可以瞭解在近代民族主義思想高漲之際對外開放思想所遭致的困頓窘境。

**[關鍵詞]** 錫良 孫中山 外債 鐵路 經濟民族主義

**[中圖分類號]** K252 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2017) 02 - 0186 - 09

錫良(1853~1917)，字清弼，巴岳特氏，蒙古鑲藍旗人，是清末政壇上一位頗具政聲的重要人物。宣統元二年間，他出任東三省總督。面對因日俄兩國步步進逼而導致的日趨嚴峻的局勢，錫良多次向朝廷提議通過借外債修鐵路的方式，引進其他列強勢力進入東北，“以夷治夷”，形成均勢外交的局面，以此緩解東三省的危機。巧合的是，一年多以後，從民國臨時大總統位上退下來的孫中山亦表示要投身實業建設，為實現其民生主義理想而奮鬥。他選擇從鐵路建設入手，提議引進外資，在十年內修建二十萬里鐵路。錫良、孫中山兩人對借外債、修鐵路的認識大同小異，其主張在當時的遭際也大致相同。孫中山的引資築路計劃雖在提出之際備受質疑，但在後人的研究中卻頗受讚譽，稱其在中國近代史上系統地提出了對外開放引進外資的主張。差不多提出同樣主張的錫良，卻沒有得到相應的肯定，個中原因值得深思。本文擬對錫良提議借債築路的內在原因、具體設想、各方反應做一粗略介紹，同時與民初孫中山的引資築路計劃進行比照，以期瞭解在近代民族主義思想高漲之際對外開放思想所遭致的困頓窘境。

## 一、兩人倡議借債築路的初衷

在晚清十年新政期間的督撫群體中，錫良並不是一個十分趨新的人物，如他對朝廷在預備立憲過程中所推行的外官制改革的態度就非常消極。為何這樣一位督撫，卻對借債築路情有獨鍾、反復籲求呢？最根本的原因，簡而言之，就是東三省所面臨的日趨嚴峻的民族危機強烈地刺激著他的救亡圖存的敏感神經，而中國力量不足，難以獨立抵拒日俄兩國的侵逼，他只好藉引資築路來引進其他列強勢力，實行均勢外交，以緩解東三省的危局。

日俄戰爭後，東三省由俄國一國獨霸變為兩個帝國主義列強共管。俄國將旅順口、大連灣並其附近領土、領水之租借權以及有關的其他特權，均移讓與日本政府。還將由長春（寬城子）至旅順口之鐵路及一切支線，以及附屬之一切權利、財產和煤礦，均轉讓於日本政府。此外，條約還規定將庫頁島南部和俄國對遼東半島的租借權以及附近一切島嶼永遠讓與日本。日俄兩國為鞏固、擴大自身在東三省的勢力範圍，不斷在東北地區增加駐軍、移民、攫取路礦權，使中國只是在名義上擁有東北的主權。

為了應對東三省日趨嚴峻的危機，保住這塊“龍興之地”，清廷改變了延續兩百多年的軍民合一的管理體制，在東三省設立同內地一樣的總督和巡撫之制，並賦予東三省總督以更大的權力。清廷任命一些看起來較有能力的人擔任東三省總督，力圖有所作為，改變在東三省的被動局面，錫良便是繼徐世昌之後的第二任總督。

錫良對當時東三省局勢非常憂心，上任不久即在給朝廷的奏摺中說：“竊維東省大勢，自日、俄罷戰以來，權力競爭，久成南北分據之局。日人以旅順、大連為海軍根據地，其鐵路由朝鮮之義州越鴨綠江入安東達奉天，又由奉天而北至長春，南至旅順，近復允許合辦吉長至朝鮮之會甯鐵路，全國陸軍不日可達。俄人以海參崴為海軍根據地，其鐵路由莫斯科入黑龍江，更循江岸，經波里以達於海參崴，近又修改貝爾加湖鐵路，而用雙軌，全國陸軍亦不日可達。東省命脈已懸於日、俄兩國之手，情勢瞭然，無庸諱飾者也。且窮其禍，尤不止此。日人之陰鷲險狠，俄人之高掌遠蹠，蓄志均不在小，深謀密計，人人知之。其緩以有待者，只因戰後元氣互傷，不敢輕發難端，而吾猶得偷安旦夕，數年之後，非所知矣。今於無可收拾之中，作萬一保存之想，非於兩國路線之外，別築一路，不足以救危亡。譬諸人身，血脈既斷，肢體徒存，未有能生者也。”<sup>①</sup>

鐵路對緩解東三省的危局如此重要，但在錫良看來，中國單靠自身的實力是難以修成的，“然就三省計之，路長款鉅，無論部臣不認籌撥，各省不肯協濟，即竭全國之力以圖之，路未成而力先竭，其道亦至危。況乎我議自修，不見阻於日，即見阻於俄，無論何路，終無讓修之日，束手待斃，可為痛心。”如何破此困局呢？錫良認為，“非借外人之財，不足以經營東省；尤非藉外人之財，不足以抵制日、俄。論旨‘厚集洋債’、‘互均勢力’兩言，實足拯東省今日之危，而破日、俄相持之局。”<sup>②</sup>

為了獲得朝廷的允准，錫良還把借債修路提升到救亡第一國策的高度，他在給朝廷的奏摺中說：“臣等愚見，則謂欲以政治兵力爭勝於各國，一時萬難倖勝，故上下內外今日種種之設施，俱非解決根本之論，尤屬緩不濟急。為今之計，惟有實行借債造路，可為我國第一救亡政策。蓋借債乃十年以內救亡之要著，造路乃十年以外之要著。”為什麼說借債乃十年以內救亡之要著？錫良如此解釋：“因十年之內，我國正在推行幣制之日，儻無數千萬現金為之儲備，則上下必致俱困，財政必致恐慌，稍一蹉跌，各國將從而干涉之。即就籌備憲政而論，亦無一不仰給於財政。

臣等側聞今年度支部預算各省歲入、歲出不敷者殆四千萬，然預備新增款項尚有多未開列。又聞郵傳部預算明年萬不能少之用款，亦非三千數百萬不可。推之各部，大概相同。然欲增加民間稅率，則勢難即行；欲裁節行政經費，則義難中止。如能以借債為題，吸收外資，以厚國力，以甦民困，則財政可一，幣制可定，將來立憲之籌備可以進行而無阻也。”為什麼說造路乃十年以外救亡之要著呢？在錫良看來，“今日諸臣所採用各國立憲之制，揆諸我國現在情形，多不能行。蓋各國國內交通至為便利，雖南北距離最遠，亦數日可達，如臂使指，無不靈捷。返視我國，大相徑庭，以致政令之宣布，軍事之徵調，障阻既多，緩急難恃；所有森林、礦產因運輸之不便，亦多棄利於地。故疆域雖廣，人民雖眾，物產雖富，皆有虛名而無實力。乃欲守此而言富強，是猶舉未穫之稻而使為炊，製未繰之絲而使為衣也。果十年以外鐵路盡通，御中控外，勢增百倍，斯時採用各國行政之法，決無扞格難行之慮。蓋立國要政貴於統一而有比較，所最忌者，枝枝節節而為之。臣等竊觀今日各省辦法，名謂百事具舉，實則一事無成，耗財失時，至為可惜。如鐵路告成，則此弊當可永除矣。”<sup>③</sup>

錫良是出於挽救國家危亡的考慮而強烈呼籲借債築路的，民初卸任臨時大總統職務的孫中山又是為什麼力倡引資築路呢？除了他孜孜以求的民生主義理想外，其中一個最重要的原因，就是民初紛紜複雜的政局，使孫中山認識到，單從政治方面著手，並不能讓新生的民國擺脫政治危機。民國初建，仍面臨著極其嚴峻的局勢。內政方面：北京政府內部不穩，六個月內三易內閣；中央與地方之間矛盾重重，政令不通；地方秩序難以恢復，農工商各業蕭條，人民生活困苦，怨聲載道。外交方面：列強以種種理由拒不承認新生的民國政權，善後借款由於各國所提條件過於苛刻而遲遲達不成協議；俄國慫恿外蒙分裂勢力叫囂獨立，英國悍然出兵西藏，中國的領土主權完整受到嚴重威脅。嚴重的內外危機令新生的民國處於風雨飄搖之中。一段難以勝任、並不愉快的臨時大總統執政經歷，使孫中山身心俱疲，痛感“民國大局，此時無論何人執政，皆不能大有設施。蓋內力日竭，外患日逼，斷非一時所能解決。若只從政治方面下手，必至日弄日紛，每況愈下而已。必先從根本下手，發展物力，使民生充裕，國勢不搖，而政治乃能活動。”<sup>④</sup>正是出於此種考慮，孫中山對由同盟會和其他四個小黨合併成立的國民黨並不熱心，一切黨務活動交由宋教仁負責，自己全身心投入實業建設；同時盡力支持袁世凱建立一個穩固統一的全國政權，力爭為經濟建設營造穩定的社會環境。

另外，辛亥革命爆發後，一般民眾的生活因持續的社會動盪變得更加艱難，新生的民國呈現在民眾面前的是她的重重危機。相當多的民眾對革命、共和的心理，由原來的熱望、支持變成了失望、厭煩。一向關注民生疾苦的孫中山自然會察覺出民眾情緒的變化，在全國慶祝第一個國慶日之際，他坦率地指出：“惟以僕觀察社會之心理，多不免抱一種悲觀，於報界尤甚。此悲觀之由來，則因恐怖而起，以為民國今日外患之日逼，財政之艱困，各省秩序之不恢復，在在陷民國於極危險地位，覺大禍之將至，瓜分之不免。此悲觀心理，遂釀成全國悲慘之氣象。”<sup>⑤</sup>孫中山以一個政治家的敏銳眼光洞察到，欲從根本上祛除民眾的悲觀心理，百廢待興的民國必須儘快在各方面有所作為，民眾的生計必須儘快得到改善。考慮到自己當時的身份，孫中山決定從抓鐵路建設入手。從孫中山的修路計劃中，我們既可看到他的宏大氣魄，又可體味到他內心的焦灼之情。

雖然錫良、孫中山對鐵路和發展實業的重要性都有非常全面的認識<sup>⑥</sup>，但具體到清末民初特定的歷史環境中，兩人力倡借債修路的出發點還是借助修鐵路這一經濟手段來解決政治危機問題。如錫良曾表示：“夫築路之舉，他省志在興利，固當謀出萬全。東省則所爭者，只在早築

一日，軌躅交通，國防鞏固，所以收目前有形之利者尚微，而收此後無形之利者甚鉅。”<sup>①</sup>他甚至把借債築路提升到“我國第一救亡政策”的高度。孫中山亦曾有過類似表示：“修築全國鐵路，實為中華民國之存亡大問題，推翻此事，不啻推翻民國立國根本。”<sup>②</sup>

## 二、借債築路的具體內容

錫良繼任東三省總督不久，即奏請朝廷借外債修築錦州至洮河鐵路，但被朝廷拒絕，“乃度支部既議駁銀行，又復駁詰路款，以致蹉跎未定。而日人乘東省交涉各案，要言此路亦為日軌並行之線，外務部電飭從緩。且延吉案雖議決，會甯、吉林允修鐵路。彼則頭頭是道，我則首尾受敵，徒擁領土之權，竟無一路可以自由興築，譬言之人身血脈已絕，雖服補劑，亦有何益？奴才竊恐自此以後，東省惟有束手待縛，並無一事可為。”<sup>③</sup>接著又提議修築錦州至瓊瑋鐵路，並與前來東北考察的美國銀團代表司戴德<sup>④</sup>商談借款事宜。為了使合同儘快達成，錫良還邀請熟悉鐵路事宜、主張借外債修路的江南名士鄭孝胥參與協商事宜。鄭孝胥到瀋陽後，迅速擬定了錦瓊鐵路借款包工合同二十條。<sup>⑤</sup>宣統元年八月十九日，他上奏朝廷，匯報了商談借款的情況，並請求朝廷允准借款合同。他說：“現美國銀行代表司戴德來奉，臣等公同接見，以籌修錦、洮至瓊瑋鐵路，商議借款約三四百萬金鎊。司戴德業已承允簽立草合同，借款實數暨一切細目，俟欽奉諭旨後，續行議定奏聞。此項借款，原擬東省自借自還，該代表堅請政府承認，業予列入條款，並仿照關內、外及蘆漢鐵路借款章程，聲明以路作保；一俟訂立詳細合同，仍當逐條詳慎磋商，期於主權無損。將來該路勘修已定，或再議修由奉天至延吉一路，以為交通之筋絡，商墾之機關，並為將來用軍之惟一命脈，必如是而後國防可固，地利可興，東省大局或有挽回之一日。”<sup>⑥</sup>然而，面對日俄的強烈反應，清政府再次退縮，始終不願在合同上簽字，同時，司戴德赴俄洽商也未取得任何成果，美國國務院因得不到英國的支持而決意放棄錦瓊鐵路計劃。<sup>⑦</sup>

宣統二年七月底八月初，正在北京覲見的錫良聯名湖廣總督瑞澂提出一個更加宏大的借債築路規劃：“擬請朝廷速定大計，指明我國亟應興築之粵漢、川藏、張恰、伊黑四段幹路，准以本鐵路抵押，募借外債，以十萬萬為度，即由度支部、郵傳部主持，一面議定借款，一面議定包工，限期十年完竣。其附屬於鐵路事業經營者，則責成路線所經各省將軍、督、撫、都統，妥為規畫，次第興辦。即商民所立之實業公司，亦准其以實有之資產抵借外債，以為補助。”<sup>⑧</sup>錫良還分析了哪些列強國家會借款給中國以及借款將給中國在與日俄競爭中帶來的好處：

伏查近今世界，財權惟美國最裕，其富商苦於工黨限制，群思投資遠東。歐洲舊稱英、法，英國近以保護稅之爭，風潮未息；法國舊以俄為放債之區域，頻年俄多失敗，法之股票損失頗鉅。其餘若比國等財力有限，以吸收為計，則亦可兼容而並納之。至德、俄、日三國，皆以借債為業者也，其擴張權利之心，尤為驚險。今日我國家果下借債造路之令，則美、英、法、比諸國之財團必競輸財於我國，而俄、日等國更欲借債，必極困難。蓋世界財力只有此數，我先取之，則彼無可取資，此猶理化學家之言物理，既增我之漲力，必縮彼之漲力也。此議果行，則不特十年之後，可收鐵路之益；即十年之內推行幣制之時，亦可免於危險；不特國內憲政進行更速，即各國圖我之謀，亦必苦財力不給，因而大挫。釜底抽薪之法，莫捷於此，先發以制人，乃可以不戰而屈人，利害昭然可斷。<sup>⑨</sup>

錫良的這一提議也沒有得到朝廷的允准，他對挽救東三省危局徹底絕望，遂堅請病辭。民初孫中山的引資築路設想，據他自己所述：“鄙人擬於十年以內，修築全國鐵路二十萬里。

惟現當民窮財竭之時，國家及人民皆無力籌此鉅款，無已，惟有募集外資之一法。”<sup>⑥</sup>關於線路的具體規劃，孫中山是這樣設計的：“一、由廣州經廣西、雲南，接緬甸鐵路。二、由廣州經湖南、四川達西藏。三、由揚子江口經江蘇、安徽、河南、陝西、甘肅、新疆，迄於伊犁。”<sup>⑦</sup>

關於借資築路的方式，錫良、孫中山都傾向於由外國公司包辦（孫稱之為“批辦”）。<sup>⑧</sup>他們還提出了如何保障中國權益不受損害的辦法。如錫良與司戴德商議的借款合同草約第二款規定：“督撫現允囑包工公司承修此路，其需用車輛等件，能擇照材料最佳、價值最廉者，可由該公司備辦。”第三款規定：“建築配置此路需用之材料，若中國物品價值與他國相同者，自應先儘中國購用，否則另定購用相宜材料。”第四款規定：“修築此路之時，可由包工公司僱聘總工程司，惟必須中國政府所派總管鐵路公司事務之大員認為合宜，方得僱用。該總工程司仍歸郵傳部暨鐵路公司節制。”第五款規定：“此路各該段修竣之後，借款期限未滿以前，所有該路事宜，由鐵路公司經理，仍受郵傳部節制。”第六款規定：“該路公司應由中、美、英等三國之人聯絡而成，……緊要辦事人員，華人應佔其多數。無論何項之情形，如未經中國政府允准，一概不許他國人民干預該公司管理之權，以示限制。中國政府允派大吏一員，總管該公司事務。”<sup>⑨</sup>孫中山則向民眾保證，借外債時會做到“一不失主權，二不用抵押，三利息甚輕”。<sup>⑩</sup>具體的做法，他提到兩點：一是國家在實行對外開放政策的時候，“將條約修正，將治外法權收回”，中國有了完整的主權，“則無論何國之債皆可借，即外人投資亦所不禁。”<sup>⑪</sup>二是在訂立借款合同時，或以公司名義，或以私人名義，與外國資本家直接交涉，“不與我政府相干，即外國政府亦不能過問。”<sup>⑫</sup>

為了實施借資築路計劃，錫良、孫中山都曾籌謀借用外資，成立銀行，並做了一些前期的預備工作。宣統元年四月二十一日，錫良奏請朝廷開設銀行。他認為，“東省應舉庶政，極為紛繁，然無銀行以謀交通，則礦、牧、林、漁皆同棄利；無銀行以資周轉，則實邊招墾徒託空談。”經營東省，根本之計劃在於速籌大宗資本，先行開設東三省總銀行。開設銀行至少需要一千萬兩資金，而中央和地方都財力支絀，無法承擔，只好由度支部來借外債。<sup>⑬</sup>但錫良的這一建議並未得到朝廷的允准。1912年4月間，孫中山與英國人路里士談判合資組建中華實業銀行，又稱中華振興商工銀行，由孫中山任總董，荷蘭銀行家丕士文為總經理。雖簽了草約，但後來因故未能實行。後來孫中山又擬聯合上海數十間銀行，“與法國資本家合資，創一大銀行”，“發行債票，任外資輸入，則全國金融樞紐操之於己，即政府借款，亦可提供，不致受非法之要挾，而利益亦不致入外人之手矣。”<sup>⑭</sup>他一方面派人與法國銀行家代表磋商合辦章程，一方面力促中華銀行、中國信成實業銀行合併。因兩家銀行的股東大都不願合併，加之1913年1月間，北京政府財政總長周學熙搶先與法國銀行團簽訂合辦中法銀行的草約，孫中山建立合資銀行的努力再告失敗。

### 三、各方對二人借債築路倡議的反應

由於晚清因借債築路而喪失利權、主權的悲慘情景仍歷歷在目，加之民國成立後，為了恢復戰後秩序，臨時政府向英、法、德、美、日、俄等國銀行團借款，各國卻以強制監督中國財政為條件，令借款協議遲遲不能達成，這一切都使得國人對引進外資的主張有一種本能的抵觸和恐懼心理。

錫良修築錦瓊鐵路的設想一經傳出，便遭致社會各界的反對。鄭孝胥在其1910年1月3日的日記中記載：“至海藏樓，奉天國會代表永珍（佩珩）、劉興甲（星閣）來電，言奉天諮議局

頗反對錦齊鐵路，謂徒引外人操戈入室。錫帥則言東三省非開放不可，‘如東人不願，可使京官劾我’等語。”<sup>25</sup>在錦瓊鐵路初議時，梁啟超即在《國風報》上著文《錦瓊鐵路問題》，從政治價值、國民生計之效果、財政上之利害、外交糾紛、美國圖謀等方面將錫良自以為妙策的“厚集洋債，互均勢力”予以全盤否定。梁指出：“此路之本意，無非欲以抵抗他國之勢力。然惟能以自力抵抗者，斯為真抵抗。若以他國抵抗他國，恐非惟不能抵抗，反增壓迫耳。”最終的結果只能是“於俄之東清、日之南滿外，更益以美之錦愛[瓊]，鼎足而三耳，而與我究何補焉？夫前門拒虎，後門進狼，愚夫猶知其無擇，況夫狼則進而虎卒不能拒也。”<sup>26</sup>

當錫良將興借外債大舉築路的建議通電各省督撫尋求支持時，他的這些同僚們對此並不熱心，有的還提出了諸多質疑。如兩江總督張人駿提出借債築路可能帶來四方面的危害：“一、借債修路，近已履行，外人投資，我尚有故斬其求之跡。妥立合同，已多失算。財權諸事，折扣先著，皆為彼佔，且預料虧折，必須虛抵。既已指抵，何虛非實。又若我借彼債，款初未交，定約日起，即照全數計息。存彼之銀，籌還我息，必較原息減釐，隨提隨扣。提用出之款，還須寄存洋行，陸續支付。材料工匠，何國之債，先盡何國。是借款雖鉅，無望流布民間；用料及上等執事仍資彼族，吾國人所獲苦工之費能得幾何？二、關稅釐卡，抵債略盡，所借既多，勢將指抵丁糧，設有虧耗，利息不繼，問及抵款，租賦正供，亦啟人干預。因租賦而牽連催科賦字，參以外人，大局何堪設想。財政權之旁落，埃及覆轍，可為寒心。路務之虧耗，滄甯已其明證。三、非常之原，黎民所懼，拒款風潮，群議未已。前因津浦續債，部電設法飭購華股，札行諮議局籌勸，據復痛駁，至謂無非取華人之財，附寄洋人名下，助彼侵佔路權之柄。所見如此，若竟輿論紛呶，解說既難，壓抑不可，購地程工，均將橫生阻礙。四、眾說既紛，人心震驚，奔走呼號，易滋暴動。以粵省開通最早，九廣路工，鄉民抵抗，枝節滋多，經路員會同地方文武幾費調停排解，差幸無事，洋員已有受傷者。前美公使洋人佛山勘路，迭受圍毆，是皆已事。今將各路同時並舉，保護設有未周，外人以資本所在，藉口別生枝節。丁未、戊申間，英人因粵省商船被劫，強涉西江緝捕權。覬覦之漸，似應慎防。”<sup>27</sup>

直隸總督陳夔龍亦提出疑慮：“竊以為興辦一事，既謀其利，尤須預防其弊。以中國各省財政艱難，外人靡不洞悉，若空言借款，不指定實在抵押，彼亦不從。既因路工借款，除以各路抵押外，恐無如此鉅款。路經抵押，則彼已隱持操縱之權。以數百兆之債，斷非一國所能擔任。彼之利於粵漢川藏者，必爭認粵漢川藏之款；利於張優伊黑者，必認借張優伊黑之款。是不啻將國內劃分數界，為患何堪勝言！況我國財權，外人久生覬覦，今有如此鉅款，尤恐易啟干涉，將來挾制要求，且有太阿倒持之慮。然此猶謂借款之為難也，即令款項無須抵押，各國亦能合籌，以二萬餘里之鉅工，同時並舉，以言乎工，則現時我國路工實業雖略有經驗，而堪勝工程師者，能有幾人？必將求才於異地。以言乎料，則漢陽一廠所造鐵軌，安得供如許之求？從前各路枕木無不運自外洋，今以外人包工，欲使盡用中國之料，其勢必有所不能。若仍運自外洋，則所謂工料取之國內，借款僅仰利息者，恐尚未易遽言。而將來防守之費，養路之資，暨還借款本利之項，如何籌措，尚不能不預先為之計。往時一省一路之借款，紳民或以已悉內容，猶多異議，今以經營全國之舉，驟增數百兆兩之債，群情疑阻，更在意中。鄙意以為借款辦路，誠為經國要圖，惟幹支同時並辦，收效既恐難期，謀始亦殊非易，似不如斟酌情勢，次第程功。”<sup>28</sup>

當時清廷正在力謀財政、軍事、人事任用方面的中央集權，不願地方掌握更多的財權，度支部尚書載澤就堅決抵制錫良的借款建議。據《大公報》1910年8月9日的報導：“度支部尚書

向不贊成外債曾誌前報，昨樞廷各大臣又因川藏、滇蜀、滇桂各路，提議借用外款。當經澤公反對，以此事不惟有礙路權、主權，勢又必釀成各國之紛爭，士民之抗拒等等風潮，絕非完善之辦法。且當此財力困難之時，將來所有擔保利息等項，度支部概不承認云。”

由於中國在東三省修築鐵路會損害到日俄的利益，所以日俄兩國對此表示強烈反對。俄國公使致函中國外務部，指中國所擬建造錦愛〔璦〕鐵路，“實於俄國邊防以及商務各利權大有窒礙。……據本國鐵路專門家報稱，將來錦愛〔璦〕鐵路實不免將東省鐵路所運輸貨物概行奪去，約計一年須虧五百萬盧布之譜，並破壞中國於二十九年期滿收回及七十三年後全歸中國、無庸給價鐵路之事業。”俄國公使提議中國“與其建造錦愛〔璦〕鐵路，未若由京奉鐵路聯絡之張家口至庫倫往北向俄國交界之恰克圖建造鐵路。”<sup>⑨</sup>日本政客大隈重信在日人於奉天所辦的《盛京時報》上撰文對錫良的聯美外交及借債築路策略表達了鮮明的質疑。其中《中美同盟問題》云：“近時風傳中美同盟之說，中美兩國於政治上果有深厚之關係以形成同盟乎？是可疑而難信也。但美國懷抱一種之外交政策以示與中國相親之意，中國又有欲借美國援助脫離列強壓迫之意，中美聯誼不可保其必無。雖然，中國計欲借他強國之力，偷一時之小康，恐貽前狼後虎之患，非得策也。”《籌借外款問題》云：“現在列強如以其力佔據中國領土，鄙人確信為必無之事。然列強各擬以借款政略掌握中國路權，賴以推廣商務、扶殖利權，歷歷可證。中國有人儻能利用此勢以振興實業，亦不失為奇策；唯此奇策甚危險而不安也。今觀中國財政之狀態，並察中人辦事之狀態，雖有借款，不徒不能振興實業，又有不能賠還本息之虞。倘事至此，列強各脅迫中國，遂惹起管理中國財政之大變態者，亦必至之勢也。”<sup>⑩</sup>

對於孫中山的借資築路計劃，社會各方的態度也是懷疑多過信任，反對多過贊同。

《大公報》對孫中山引資築路計劃的可行性提出質疑：“夫以四萬萬之賠款，分三十九年償清尚難為力，而欲以六十萬萬之外債，於四十年償清，此可疑者一也。”“夫以六萬萬之借款，磋商數月之久尚未就緒，而謂六十萬萬之外債，外人反肯拱手予我，此可疑者二。”“至孫謂此項外債，僅收現款五分之一，其餘扣作購置材料之用，外人獲此利益，自無不踴躍投資。夫當此提倡國貨、挽回利權之日，以六十萬萬之借款，而有四十八萬萬之漏卮，以十二萬萬之輸入，而有六十萬萬之輸出，折扣尚不在內，外人之利益誠大矣，其如中國何？此可疑者三也。”並指出孫中山之所以會有這樣的想法，是因為他本人“揚歷外洋，但見歐美之鐵路如何，外債如何，而於中國之內情，似尚隔膜，豈經此革命，一切頓改舊觀耶？”<sup>⑪</sup>針對孫中山提出的門戶開放主張，《大公報》撰文指出：“吾國經濟遠不如人，若持極端之開放主義，則鐵路、礦山皆由外人經營；土地田宅皆為外人所建置。無論其資本所及之地，即國權所及之地也，就令不侵我主權，而人為資本家，我為賃傭家，不滿十年，全國皆枯竭乖斃矣。況乎今日投資於我者，多挾一政治野心而來，而謂其可以無損我主權也，有是理哉？”<sup>⑫</sup>

《大公報》還逐條反駁了孫中山所提出的三種引資築路方式，如對於孫中山最為推崇的由外人承包的方法，該報提出如此疑問：“若鐵路既歸外人包造，則凡附屬鐵路各地方，一切管理彈壓之權，將由我代任乎？抑聽彼自為乎？由我代任，萬一發生亂事，彼謂我之官吏不能管理人民，我之軍隊，不能彈壓匪徒，將奈之何？聽彼自為，則路線所經之處，即其權力所到之處。地方交涉皆足釀成國際交涉，是不啻以土地、人民授彼也。”“若外人包造鐵路，試問年期一滿，彼肯拱手讓我乎？”<sup>⑬</sup>平實而論，《大公報》對孫中山的辯難是有道理的。

英國《泰晤士報》駐北京記者莫理循的朋友澳大利亞人威·亨·端納，曾在孫中山辭去臨時

大總統職務以後前往訪問，在孫的寓所聽這位偉人介紹其鐵路計劃。端納在 1912 年 7 月 4 日給莫理循的信中談到自己對孫中山的印象：“這幅地圖大約有六英尺見方，當孫把它鋪在地板上的時候，我看到了最能說明一個人性格的證據，說明孫不僅是個瘋子，而且比瘋子還要瘋。他絲毫不講實際，缺乏普通常識，而且他對於自己表示的現在倡議的事業缺乏最基本的概念。……這幅圖堪稱孫逸仙之夢。”<sup>④</sup>

據報載，各國駐華公使也曾對孫中山的借資築路計劃有一番議論，不信任之態盡現言表。如比利時公使賈眾謀說：“公司尚未成立，僅以一紙任命借債，竊恐不易成立。即中山在粵東館開會演說，引日本郵船社會〔會社〕、正金銀行等為比例，該社會〔會社〕、銀行必先成立公司，請遞信大臣批准，然後任命。今忽出此，亦所罕見。”俄羅斯公使歌羅片斯機曰：“無論如何，各國借債須確實擔保，劃定用途，方可投資。”德國公使豪森曰：“若以一私人創一空洞之公司借債，指未築之路為抵押，恐難見信用。”日本公使伊集院曰：“條約所載，利益均沾，若可投資，須有約各國平分其數。”<sup>⑤</sup>孫中山想借外債，但代表外國政府的公使對他的計劃卻如此不屑一顧，假如有朝一日該計劃真的要付諸現實，施行起來有多大困難可想而知。

當然，這時也有個別支持借債築路主張的人。理財專家熊希齡對錫良借美款修築錦瓊鐵路的計劃讚譽有加，認為“頃聞錦齊鐵路定借美款一事，大快人心。自中日條約以來，舉國均無生氣，非得此破釜沉舟之策，不足以救亡圖存。”<sup>⑥</sup>鄭孝胥為錫良籌謀劃策，參與借款合同的談判。他曾對人言：“借債築路實為中國救亡入手之法，就國內言之，則為縮小之法易於行下，對各國言之，則為漲大之法難於吞食。”<sup>⑦</sup>孫中山的戰友于右任主持的《民立報》便常發文支持孫。1912 年 9 月 30 日該報登載一篇名為《喚起國人對中山鐵路政策之觀念》的文章。首先，作者告誡國人“當知借款築路為今日第一要事也”。他說：“欲言經國之方，必以富強為亟，富強之術尤以築路為先，加以吾國現狀，交通不便，地利不盡，金融不活，實業不興，在在在非擴張鐵路不為功，而擴張鐵路亦非借款不能舉。中山先生此策，興利富國，一以貫之，此國人所宜共同贊助者也。”其次，作者認為孫中山是最適當的借資築路主持人，說孫中山“名譽之佳，信用之厚，經練之富，計劃之強，非但舉國無儔，且恐並世無兩。……築二十萬里鐵路，借六十萬萬鉅款，誠哉非常之事矣，若非常之人捨中山莫屬。”<sup>⑧</sup>作為革命黨人的機關報，發文對領袖的主張予以鼓吹、宣傳，自是情理中之事，但這些文章讀起來卻明顯感覺到空洞無物，說服力不強，對讀者的影響力自然不可高估。

通過對比清末民初錫良與孫中山所力倡的借債築路計劃，可以發現，兩者之間有太多相同之處：出發點都是以經濟建設來解決政治問題；都對鐵路的重要性有高度認識，孫中山提出“交通為實業之母，鐵道又為交通之母”的著名論斷，錫良也在創辦川漢鐵路公司時即對鐵路在發展農工商業及開發邊境中的作用予以充分闡釋；為了打消人們“借債亡國”的顧慮，他們都拿美國因大修鐵路而富強的實例來予以辯駁；兩人都考慮到引資築路要注意維護國家的主權，但所提出的措施均為應然性的東西，並不一定能夠得到落實；兩人計劃均有不切實際的空想成分；遭際相同，都遭致當時各方反對而未能得以實施。儘管如此，孫中山得到後人的高度評價，稱其在中國近代史上最早系統提出了對外開放、引進外資的主張。而錫良卻因是清朝統治集團中的重要成員，其借債築路主張沒有受到應有的關注，即便有，也以負面評價為主，如說他繼承了洋務派“以夷治夷”的方略，對帝國主義侵略本質認識不清等。這種因身處政治陣營不同而評價迥異的做法是不符合歷史事實的，應對近代以來包括清政府、清朝官員在內的借外債思想和借外債活動進行更為



客觀的評價。同時，對借外債主張在以保衛利權為主要內容的近代經濟民族主義思潮興起大環境下所處的尷尬境地，也應有更加全面的體認。

①②③⑦⑨⑫⑭⑮⑲⑳中國科學院歷史研究所第三所主編：《錫良遺稿·奏稿》，第二冊，北京：中華書局，1959年，第959~960頁；第960頁；第1204~1205頁；第1007頁；第950頁；第960頁；第1205頁；第1205~1206頁；第961~962頁；第891頁。

④⑤⑬中國社會科學院近代史研究所中華民國史研究室等合編：《孫中山全集》，第2卷，北京：中華書局，1982年，第404頁；第495頁；第468頁。

⑥早在1894年6月上書李鴻章時，孫中山即已提出：“凡有鐵路之邦，則全國四通八達，流行無滯；無鐵路之國，動輒掣肘，比之癱瘓不仁。地球各邦今已視鐵路為命脈矣，豈特便商賈之載運而已哉。”（廣東省社會科學院歷史研究室等合編：《孫中山全集》，第1卷，北京：中華書局，1981年，第14頁）1903年7月8日，錫良奏請設立川漢鐵路公司，如是強調鐵路對維護中國利權的重要性：“竊維各國互爭雄長，鐵路所至之地，即勢力所及之地，從未有讓人修築，自失其利而洗削其權者也。中國處此時局，欲變法自強，政固多端，而鐵路尤不可緩。”（《錫良遺稿·奏稿》，第一冊，第339頁）

⑧⑳《孫黃兩君旅京記——迎賓館報界招待會》，上海：《民立報》，1912年9月20日，“新聞一”。

⑩司戴德（Willard Dickerman Straight），曾任美國國務院遠東司代理司長、駐奉天領事館領事。

⑪⑳⑲⑳中國國家博物館編，勞祖德整理：《鄭孝胥日記》，第3冊，北京：中華書局，1993年，第1230頁；第1221頁；第1241~1242頁；第1278~1279頁。

⑬吳心伯：《金元外交與列強在中國》，上海：復旦大學出版社，1997年，第73頁。

⑯《孫先生東行記》，上海：《民立報》，1912年10月3日，“新聞一”。

⑱參見《錫良遺稿·奏稿》，第二冊，第1205頁；《孫先生東行記》，上海：《民立報》，1912年10月4日，“新聞一”。

⑳廣東省社會科學院歷史研究室等合編：《孫中山全集》，第1卷，第568頁。

㉑《中華實業聯合會歡迎孫先生記》，上海：《民立報》，1912年4月18日，“新聞四”。

㉒《實業銀行進行之規劃》，上海：《民立報》，1912年12月6日，“新聞四”。

㉓梁啟超：《錦瓊鐵路問題》，《飲冰室合集》，文集之二十五（下），第80~84頁。

㉔㉕《各省督撫籌商借債築路電》，上海：《國風報》，第一年第26號，“文牘”。

㉖天津：《大公報》，1912年9月6日，“聞評一”。

㉗《開放主義與主權之關係》，天津：《大公報》，1912年9月14日，“言論”。

㉘《對孫中山解釋鐵路政策之疑問》，天津：《大公報》，1912年9月21~22日，“言論”。

㉙駱惠敏編：《清末民初政情內幕——〈泰晤士報〉駐北京記者喬·厄·莫里循書信集》（上），劉桂梁等譯，上海：知識出版社，1986年，第970~971頁。

㉚《外人對借款築路之推測》，天津：《大公報》，1912年9月20日，“要聞”。

㉛周秋光編：《熊希齡集》（上），長沙：湖南出版社，1996年，第387頁。

㉜《鄭京卿之補救東省談》，上海：《時事報》，宣統二年八月二十八日。

㉝《喚起國人對中山鐵路政策之觀念》，上海：《民立報》，1912年9月30日，“社論二”。

**作者簡介：**李振武，廣東省社會科學院歷史研究所研究員，博士。廣州 510635

[責任編輯 陳志雄]