

论浙江士绅与浙路废约

易惠莉

华东师范大学历史系

内容提要: 浙路废约运动是清末第一起由排外演变至挑战清廷统治权威的地方士绅运动。本文根据最近二十年来出版的《汪康年师友书札》等多种私人档案资料,重新评述了浙江士绅与浙路废约运动。

关键词: 浙江士绅 浙路废约 新政 盛宣怀 汪大燮

中图分类号:

文献标识码:

1901年初,流亡在西安的清廷发布“变法”上谕,同年秋两江总督刘坤一、湖广总督张之洞会衔上奏“变法三折”,晚清最后一次体制内改革运动——新政——由此启动。江楚会奏“变法三折”的背后有张謇、汤寿潜、盛宣怀等一批南方上层士绅的积极策划。然而,作为推动体制内改革运动的中坚力量,这些南方上层士绅又是1904年后以排斥外资、卫护利权为号召的铁路废约运动的中坚力量。铁路废约运动在南方数省此起彼伏,并愈演愈烈,成为引发1911年辛亥革命最重要,亦是最直接的因素,新政也就此终结。关于新政中地方士绅所领导的铁路运动,已有的研究多单纯以二十世纪初国人收回利权、反对列强的经济侵略及民族主义思潮高涨为理解的线索,并以其与辛亥革命的因果关系高度评价上层士绅的作用。在新政时期的地方铁路运动中,最早演变成地方士绅与清廷公开激烈对抗局面的是浙路废约运动。而关于浙路废约运动,已有研究多据当时报刊报道,公开的官方、公司档案文件和当事人公开刊发的回忆文字。最近二十年来,如《汪康年师友书札》、《张元济书札》、《盛宣怀档案资料选辑》、《盛宣怀实业函电稿》、《郑孝胥日记》等的出版,又提供了研究浙路废约运动前所未有的私人档案资料。本文尝试在正视上层士绅作为新政体制内改革运动的主体身份的立场上,依据上述私人档案资料,追踪盛宣怀、汪大燮、汤寿潜和张元济等人从苏杭甬路借款筑路草合同签订到废约运动中的言行,并由此洞察新政时期士绅从言行到精神道德的演变动向。通过这种研究,我们不但对浙路废约运动发生的动因,对清末的中央与地方的矛盾和汉族官员之间的矛盾等有更全面的认识,而且对南方上层士绅中的领袖人物如汤寿潜、张謇等人,在武昌起义枪声一响迅速背叛清廷响应革命的历史,亦能有更深入的认识。

一、浙路废约运动的起因——英承办苏杭甬铁路的由来

浙路废约运动的起因源于1898年总理衙门授权中国铁路总公司与英国签订的苏杭甬铁路借款合同。至于该草合同的订立,即1898年英国获得包括苏杭甬路在内的“五路”承办权的背景,则从属于1895年后清廷为应付甲午战败对日赔款而举办的政治大借款。

甲午战后为筹措二亿两战争赔款及三千万两所谓的“索辽费”,清廷不能不大举外债于列强,而列强间则为获得贷款权竞争激烈。1895年7月,中国与俄、法订借款四亿法郎合同,以备当年10月到期的第一批对日赔款的交付。次年6月李鸿章访俄,并与俄订立《中俄密约》,在俄国新获的众多特权中,有由俄境西伯利亚至黑龙江吉林铁路筑路权一项。与此同时法国也获得由越南至广西龙州铁路筑路权。¹在后续的对华贷款问题上,列强竞相对

清廷施压。为偿付第二批对日赔款，1896年3月清廷与英、德订立了借款一千六百万镑合同，即所谓第一次英德借款。在偿付第三批对日赔款的借款中，英德再度胜出，1898年3月与清廷订立借款一千六百万镑合同，即所谓第二次英德借款。

第二次英德借款成功，除因英国对清廷施加外交压力外，还与1897年后中国的外交局势和外交政策的变化相关。其一，1897年有关中俄密约的消息在社会传播，俄国在中国取得的特权、尤其是将西伯利亚铁路接造至黑龙江吉林，加剧了知识界对俄恐惧感，甲午战败后以李鸿章为代表的亲俄外交路线由此受到质疑。²其二，为应对1897年11月胶州湾事变后出现的列强瓜分危局，知识界从“均势”的外交观出发，以为加大对外开放力度、形成列强并存竞争的局面，以瓦解既成的势力范围格局，缓解瓜分危机。这两方面因素为中国外交路线全面对英倾斜提供了社会政治基础，并在1897—1898年之交成为朝野间一致的主张。如1897年12月15日，俄继德占胶州湾后以军舰占旅顺，12月27日，张之洞就谋联日抗俄德，后又与刘坤一谋联英日抗俄德。³1898年2月10日，驻美公使伍廷芳《奏请变通成法折》，声称“方今强邻虎视，各欲得地以便私图”，建议“明降谕旨，无论大小各国皆与通商。”这样，“通商之区，各国视为公地，平时均沾利益而莫能之专，有事互相箝制而莫敢先发”。⁴3月，维新派的《知新报》载康广仁文《联英策》。同月，康有为上书联英拒俄策。⁵总之，胶州湾事变后为扭转自甲午战后外交上过分依赖俄国造成的不利局面，中国有意加强中英合作，以取得列强对华关系新的“均势”。因此，第二次英德借款成功是有以上背景的，它从属于国内从上到下的舆论动向。而英国议员贝思福正是在这样的动向中来访华的。

1898年秋贝思福来华恰逢戊戌政变，受政变后中国政治的不确定因素，包括外交政策摇摆不定的影响，这次访问没有取得具体的政治成果。尽管如此，贝思福于此行中提出英国对华政策的新构想——英、美、德、日四国联盟，商务上“逼中国尽开口岸”，政治上“扶中国独立”，“禁人以瓜分中国”——引起了包括张之洞在内的南方政要的兴趣以及得到中国商界和维新界的热烈欢迎。⁶

至于英国通过对华贷款谋取中国铁路承办权，在当时并非秘密。1897年10月16日，当时第二次英德借款尚在交涉中，《实学报》译载《伦敦东方报》8月20日文《论中国借债之难》，文内不但明确言及“中国所借之十六兆镑内，八兆镑为国家借款，其余之八兆镑，将为开办杭州、苏州、上海铁路需用之款”。该文还进一步表明关于在承办铁路问题上英方的谈判立场，所谓“将竭我心力”，务使铁路工程“购办铁轨、汽车与凡铁路所需”，“仍归英国货物及英国各商”。《实学报》在转载该文后评论：“铁路工程所需各料若购诸英国，则是将此款仍还英国矣，英人心计之工如此”。⁷显然当时中国社会舆论对英国通过贷款谋取铁路承办权未看得过于严重。见后来浙路废约运动中坚人物，当时任职总理衙门章京的张元济关于借款谈判内容的感想：

英、德商家借一千六百兆镑于我，以苏州、淞沪、浙东、九江货厘，皖、鄂两岸、宜昌盐厘作抵，归赫德征收，长江不准让于他人。⁸

张元济对常关、盐政的管辖权由地方政府到受赫德控制的清廷海关系统的转移表现了关注，至于与借款有必然联系的铁路承办权问题则未言及。另外同年12月14日，《实学报》译载9月18日《大阪朝日新闻》刊《清国外债》一文，该文报道英方谈判代表言论，称中国谈判代表总理衙门大臣“允以盐税、厘银及全国之关税剩余收入之数，以为抵押”，“并许筑造铁路，可由包揽”。⁹总之，英国谋求以1898年第二次英德借款获得铁路承办权一事，在经由媒体报道广为所知的情况下，当时并未引发知识界的批判。因英俄竞争贷款以及对英方以厘金为贷款抵押条件的顾虑，1898年2月清廷拟发行“昭信股票”国债替代举外债。在此情况下总理衙门章京汪大燮甚至发表如下感想：“英俄争借款势亦岌岌，近当可罢论矣。惟英人所索颇多有益于华者，不成亦殊可惜”。¹⁰张元济、汪大燮的言论代表了1897—1898年间知识精英关于外交和内政问题的关注点，英国经由贷款获取包括苏杭甬路在内的铁路承办

权问题并未引发他们特殊的关注。

1898年3月1日第二次英德借款签约，4月24日中国铁路总公司督办盛宣怀就奉旨与英商怡和洋行代表的英国银公司签订《沪宁铁路借款草合同》，¹¹6月督办关内外铁路大臣胡燏棻与英国银公司签订《关内外铁路借款草合同》。后因俄国强烈反对，关内外铁路草合同搁浅。作为补偿，英国一举获得包括苏杭甬路在内的“五路”承办权。¹²1907年浙路风潮中，汪大燮曾就此事作过如下说明：

当时合肥因日本而与俄结约，许以南满枝路，计以抵日。后又因俄势太重，与英约许以关外三省铁路，计议抵俄。时欲经奉天、黑、吉直抵交界，为俄所阻而罢。此路至新民厅，不复往北。其言有以兵力相助，直不啻攻守同盟，而事未成，见于公牍者亦未完备。英照有明知有相助之意，而听人拦阻，实系有意失和。¹³

汪大燮此说涉及了关内外铁路外交纠纷的由来。1896年俄国由中俄密约取得由西伯利亚接造黑龙江吉林铁路后，于次年再以谋求“南满支路”筑路权对清廷施压，然遭拒绝。但因胶州湾事变影响，清廷于1898年3月27日被迫与俄签订旅大租借条约中，有允建南满铁路一款。¹⁴而为牵制俄国在东北的扩张，清廷又应张之洞等政要的“均势”外交主张，有意在东北引进英国等诸列强势力。¹⁵从而第二次英德借款成立后，即有关内外铁路对英借款。但是，清廷此举加剧了俄英间的竞争，俄国强烈抗议清廷关内外铁路对英借款，¹⁶英国则为实现关内外铁路借款计划，作出了英中结盟的外交试探，所谓“如借英款修路，无论何国与中国有征战之事，英国必愿相助”。¹⁷但以“均势”构想为外交政策的清廷终还是妥协于俄国的干涉。英国则不能容忍外交上如此受挫，于是挟清廷以天津、沪宁、苏杭甬等五路承办权作为对英“真心和好之据”。英外交大臣贝尔福对驻华公使窦纳乐的下述指令，显示了英方此次的强硬立场：

如果你有任何理由担心他们会迟不接受的话，兹授权给你告诉他们：除非他们立即同意，我们就将认为他们关于卢汉铁路事的背信是故意敌视我国的一种行动，而且我们将采取相应的行动。你在和舰队司令磋商之后，可以发出限定他们（对天津等五路要求的——原注）答复的日子的通牒。耽搁的时间是不能太长的。¹⁸

此后的事情是，当年10月10日胡燏棻与英国银公司签订关内外铁路借款正式合同，铁路“至新民厅，不复往北”，是适应了俄国愿望的重大修正。10月15日，中国铁路总公司督办盛宣怀与英国银公司订《苏杭甬铁路借款草合同》，这是对英国获得“五路”承办权的具体落实。

二、浙赣铁路风波与浙路公司成立

在列强竞相获得中国的铁路干线承办权之后，新政初期浙江地方的铁路申办活动亦渐趋活跃，先是1902至1903年间不同背景的浙江绅商欲申办江墅铁路——一条联接杭州城（江干）与日租界（拱宸桥）长仅16公里的铁路。其中最引人注目的是1903年一批集“丝业各巨商之资”并以借日资为主张的申办者，与李厚祐等一批有声望的旅沪甬籍商绅以自办为主张的申办者之间的竞争。¹⁹江墅路风波暂告平息，1904年春又有一批世家子弟推举在籍前广东惠潮嘉道沈守廉为总理，以引进德资的方式申办墅浦铁路（上海浦东——乍浦——杭州），并公开声称“甬沪一线已归英商承办”，“虑其独擅利权”，引进德国势力有“设法牵制”英商之利。²⁰无论江墅路，还是墅浦路，或因拟自办者虎头蛇尾，或因拟引外资者遭政府否决，风波即起即息，社会影响甚有限。²¹其间任中国铁路总公司督办大臣的盛宣怀始终告诫浙江地方，拟建铁路不能构成对苏杭甬路的竞争以免引发对英外交纠纷。而盛宣怀如此表态并未引发异议。英国承办苏杭甬路在浙江地方被视作有损利权的严重问题，是在1905年春夏之交浙赣路风波发生之后。

1905年春，浙江洋务局总办许鼎霖陪同“美人倍次到沪商办浙赣铁路事”。事情缘起据

称，湖州教案因倍次“竭力调停，始得议结，洋务局道台许鼎霖，允许帮助承办杭州至常山县界铁道”。²²许鼎霖和倍次到沪后，“邀集杭嘉宁绍寓沪绅士议办铁道”。再由浙籍洋务官员王存善、严信厚、沈敦和出面邀士绅汤寿潜、夏曾佑、张元济、张美翊参与“集议”借美款筑浙赣路事。²³浙赣路筹议的层次显然高出此前江墅路、墅浦路许多。然集议的消息一见报，“外间谣言从之而起，留学生亦纷来电函争论”，反对借款筑浙赣路。由是汤寿潜等四绅士有“倡集资自办之议”。²⁴此时，任沪宁铁路总办的沈敦和发表“答汤夏张诸公书”，以客观务实并相对主义的立场表达他对借款筑路的见解。沈敦和认为“筹款自办，洵为独一无二之策，然体大物博，非热心提倡之官与坚忍任事之绅，主持于上，恐亦未易观成。”浙江在资金和人事两方面均尚不具备自办铁路的条件，因此虽然“借款造路，利与害俱”，但不宜一味拒绝。沈敦和据芦汉、沪宁等已成对外借款合同分析利害得失，拟出浙赣路借款交涉我方应坚持的基本立场。²⁵

而1905年间受留日学生言论操控的报刊舆论，正在引导社会对借款造路的认知评价日趋主观并绝对主义化。如7月2日《时报》在《论铁路与国家之关系》为文的文章中谈借款筑路：

铁路之所以有益于国家者，以国家能自有其铁路也。若铁路而为外人所有，则所谓有益者，亦必在于外人，而于我无与也。且天下无两利，人既受其益者，我必反受其损。²⁶

7月4日《中外日报》刊留日浙江学生来稿《驳沈仲礼论浙赣铁路事》，文章结论为：

综而论之，处置浙赣铁路之法有三。一自办，上策也。二不办，中策也。三借款办，无策也。自办，一筹华款，二举经理，三商立公司，官为保护。此问题凡为浙人无论在朝在野，皆当研究之赞助之者也。即使自办不成，至于不办，吾浙固有之土地未失也，固有之权利自若也，外人岂得无端要求哉！元气既固，外邪不入，何国无权，何国无界，此非顽固排外书生之迂谈也。²⁷

无疑留日学生的言论在浙赣路风波的扩大化，并波及苏杭甬路的过程中有重大作用。以此为背景浙绅就地方铁路达成“以拒绝外人，筹款自办为主义”的共识。7月24日，旅沪浙绅召开大会，成立了以自办为宗旨的浙江铁路公司。汤寿潜、张元济等一批正途出身，但缺乏洋务实践经验的上层士绅被推举到浙路领袖地位，而沈敦和、严信厚等一批在洋务领域久有经验和地位的官员则仅作局外旁观。²⁸

汤寿潜乃此后浙路废约运动的领袖人物，因此有必要对其人稍作交待。汤寿潜（1857—1917）字蛰仙，光绪十四年（1888）进士，于1890年以时论著作《危言》四卷享有声誉。又因庚子年参与“东南互保”活动、辛丑年参与为刘坤一、张之洞谋划新政方略，在南方绅界名声大震。虽然，关于汤的人品，1897年张元济就有“蛰非平正人”的评价；²⁹废约运动中，汪大燮就汤的言行亦有所谓“干誉之心太重”，“蛰仙本是捧名教二字作招牌者”的评价。³⁰张元济、汪大燮关于汤寿潜的评价，表明他们对汤氏为人处事的品性深有了了解。但这未影响张元济、汪大燮和汪康年等浙绅上层大力将汤推上浙路领袖位置。在汤氏最初推辞浙路总理之时，张元济还“曾以大义责令受事”，而汪大燮则转请汪康年“告蛰仙切勿推诿”。³¹既对汤寿潜有“非平正人”的不佳评价，但仍将其推向浙路领袖位置，张元济等士绅行为如此悖理，应从他们对中国社会政治状况的失望和焦虑感中寻找理解的线索。凭借异人及非常手段实现救亡的激进主义思想，在遭遇维新运动失败的浙绅上层中成为风气。如1898年9月，张元济在谈及维新运动的经验教训时，对康有为与维新运动的关系就已有“康固非平正人，然风气之开，不可谓非彼力”的认识。³²又如1900年夏，张元济、汪康年、叶翰、宋恕、章炳麟、孙宝暄等浙省精英都列名于与清政权公开对立的上海中国国会运动，当该年秋与国会运动有组织联系的自立军遭张之洞镇压，浙绅不但就此在政治上与张之洞对立，而且不同程度地表现出离经叛道的动向。钱恂以“无论种种变态，总比承平好”说庚子事变，一言

道尽了士绅失去期待体制内变革耐心的心情。³³不惜与政权决裂以实现救亡的冲动由此酝酿生成，张元济等浙绅出于实用主义的考虑全力推举汤寿潜，认为推进废约运动正需汤氏这样的“非平正人”作领袖人物。而如此想法的本身，也正说明浙绅自始就意识到浙路自办的棘手。

三、盛宣怀、清廷与浙路废约

浙路公司成立，“以拒绝外人，筹款自办为主义”办浙省铁路，1898年与英国签订的苏杭甬铁路借款合同问题，自然首当其冲地被提上议事日程。在7月24日浙路公司成立大会的报道中，就已经出现了“同时又议废杭甬铁路草约，改归自办，故亦电致盛宣怀”的内容。³⁴1905年的国内社会政治环境决定浙路废约事迅即波及全国，见汪康年述：

（浙路）集众开会，宣告废约，并电致各报。于是言废约者风起云涌，若山西之于福公司，若安徽之于铜官山，直东江，皖之于津浦，江苏之于沪宁，莫不集会并演说，大放厥辞。几于无报不载，无一日之报不载，一若伊等之笔舌可作炮火用也者。³⁵

盛宣怀就是在全国一片废约的舆论声中被浙绅和清廷推到了废约前台。盛宣怀不但在1904年粤汉路废约事上持反对废约立场，而且还主持对英借款的沪宁路于1905年4月开工。然1905年夏苏杭甬路废约事发后，盛宣怀的立场却微妙地朝相反方向上演变。除应考虑社会舆论的因素外，更重要的还在与盛宣怀个人相关的更具体的利害关系因素上。

盛宣怀自1902年秋因父盛康故世守制，更因袁世凯的北洋系乘机在中国轮船招商局、中国电报总局等官督商办洋务企业领域扩张势力，盛氏拥有的职位多数遭免，仅中国铁路总公司督办、汉阳铁厂督办等少数职位尚得保全。1905年春末，盛宣怀心存复出之念，“服阙循例到京请安，召见三次”。其间盛氏“以京汉全路完工，引疾求退”辞中国铁路总公司督办职，慈禧面谕“国家正值多事，汝系旧臣，不应出此”，并以“赏紫禁城骑马”予以慰留。但秋间清廷又下旨“盛某不准干预”粤汉路废约事务，令其离京返沪从事对德条约谈判。³⁶盛宣怀1905年复出的愿望就此破灭。当时主宰盛宣怀复出与否的关键人物是军机大臣兼外务部尚书瞿鸿禨，原由则缘于粤汉路废约事。《盛宣怀行述》于此所言甚隐讳：

“初粤汉贷美款，文襄（张之洞）本力赞其成。惟以谋国之忠，动于两省士绅，流弊甚大之言，顿翻前议。湘争尤烈，文襄雅不欲开罪湘绅，又与某公方交欢，遂不得不予府君集矢。”³⁷

此处张之洞“与某公方交欢”的“某公”即瞿鸿禨。³⁸瞿鸿禨为湖南人，时论于粤汉路废约事的恶性发展“有谓皆系九公（瞿鸿禨）怕同乡，优柔致乱者”一说。³⁹此说恰与瞿氏门生汪大燮、汪康年评论其为政“无定性、无定识、无定谋”，而“专门弄小巧机”相吻合。⁴⁰粤汉路废约，瞿鸿禨于从事铁路借款交涉的盛宣怀已有所不满。⁴¹苏杭甬路继粤汉路后再起废约，不满也因之益深。⁴²盛氏复出愿望不能得到瞿鸿禨的同情实属自然。至于瞿鸿禨对苏杭甬路废约的态度，实与他在粤汉路废约事上“怕同乡，优柔致乱者”相仿。瞿氏曾于1880年代后半期出任浙江学政，汪大燮、汪康年、汤寿潜、张元济等浙绅均尊其为座师。⁴³汤寿潜在争取瞿氏加大支持废约力度时就有所谓“吾师在浙日久，义为第二故乡”一说。⁴⁴因此瞿鸿禨在浙路废约事上的立场自始就受浙绅左右势在难免，由此也连带地制约了正汲汲于复出的盛宣怀的立场。

浙路酝酿废约，正当盛宣怀在京期间。最初，盛宣怀对浙绅建议：浙路“可自办而绝不提废约事”。此建议背后盛氏的真实设想是：“浙人若实力自办，此约不废而自废”。因此，当7月初英国银公司来函催议苏杭甬铁路借款正约时，盛宣怀以“所有苏杭甬铁路已经筹款自办，怡和之草合同自应作罢”为答复。⁴⁵盛宣怀的表态导致英方转向外交解决。8月中，英国驻华公使照会清廷外务部，“派员与议正约”。面对浙绅与英国相互冲突的要求，清廷于9月23日上谕作出支持苏杭甬铁路借款合同废约的表态，并指令盛宣怀具体执行。⁴⁶然同

日，在外务部致浙抚聂缉槩函中，表明清廷表态的草率并自相矛盾：

查浙绅创办全路，究由何处入手，无从悬揣。惟由苏至杭，现在小轮行驶，转运货物颇为利便，原不必急于兴工。若能稍变名目，另定路线，既占全省路利之先著，则前议不废自废，可省纠葛。务希执事飭知浙绅预筹妥办为要。⁴⁷

上谕支持废约，这对盛宣怀而言不失为解脱，由此他可在不承担政治责任的前提下迎合浙绅和瞿鸿禨等的废约主张。10月初，盛宣怀即以奉上谕废约名义函知英国银公司协商废约。不过，盛宣怀提出的废约理由，是借用浙绅废约奏折中所谓“此项草合同延及七年，至今未定正约，查欧西国法律，凡契约成后，此一造并未实行，彼一造即可声明作废”。⁴⁸此说将苏杭甬路借款草合同作单纯的商业合同看待，其意在架空草约签订的中英政府外交背景。11月中，清廷命唐绍仪出任外务部右侍郎并主持铁路交涉，由此袁世凯的北洋系全面接管铁路事务。盛宣怀于12月5日自上海电奏“铁路总公司请即裁并，归唐侍郎督办，一以事权”。⁴⁹复出愿望连遭打击加强了盛宣怀依附瞿鸿禨的倾向，他在浙路废约事上的态度也由此趋于积极。⁵⁰12月25日盛氏再度以废约致函英国银公司，其中首次提出如下的废约理由，即在1903年春的江墅路风波中盛氏曾致函英方，“声明杭州铁路，现有他商请办，势难久待；自此函订之日起，如六个月之内再不勘路，则杭甬一路”草约即作“罢论”。⁵¹但是，盛宣怀在公开主张这一废约理由时，有意隐瞒了1903年他与英方交涉时重要的情节，即怡和洋行及时回函，以苏杭甬路的修筑“耽误之咎由于拳匪”，英方“不任责”，拒绝了盛宣怀所谓六个月为限作“罢论”的主张。⁵²

当盛宣怀在沪以废约为立场对英国银公司交涉时，北京外务部则以十分暧昧的立场处理英方的相关外交交涉。12月28日英驻华公使萨道义以“应从速接续详细测勘苏杭甬铁路”照会外务部。外务部的覆照既未对勘察事提出异议，又以“苏杭甬铁路系由浙江张巡抚接议”，英公使只需将此“转飭该公司（即银公司）知悉可也”的答复应付英方的要求。⁵³

一面是盛宣怀向英国银公司提出废约，一面是外务部默认英方实施勘察，然后续定苏杭甬铁路借款正约的要求。政府方面立场的混乱是统治者高层缺乏统一政见的结果。奕劻及北洋系一派主张续定正约，⁵⁴而瞿鸿禨一派则支持浙江地方废约，两派相互牵制又相互推诿责任。所以，外务部在表明与英国续定正约意向的同时，并不对浙江地方施压以保证英方勘察活动得以开展。1906年初，关于浙路废约的中英交涉就在这样的背景下转移于浙江地方。

四、汪大燮及浙绅与浙路废约

1906年初浙路交涉由北京转移于杭州，盛宣怀虽仍有“会同浙抚部院办理”交涉的身份，但因英国银公司有意排斥令他无从涉入。⁵⁵而从此，盛宣怀的浙路废约主张表达得更趋激进，他建言浙抚：“苏杭甬仅有草合同，并未入奏。揆度事理，定可废弃”，“不如直截以应废告之，并提起二十九年（1903）之函，不作商量语。只要内外坚持，始终不允。浙人自造、浙官保护，彼执此未奏之草合同，断无用处”。⁵⁶尽管盛宣怀此时已向浙绅上层说明，1903年“怡和复书谓耽误之咎由于拳匪，伊不任责”的真像，然浙绅无意顾忌于此，态度颇为强硬地直“以废约为必然之事，或为已然之事”，应对英方在杭州的交涉。英驻杭领事及银公司代表濮兰德“见浙抚张公，而蛰仙属张公勿见（后以外部电始见），濮两拜蛰仙亦不见，并不答拜”。⁵⁷英方在杭州的交涉以失败告终，苏杭甬路勘察事务因此也无法启动。

关于汤寿潜在废约运动中面对外交事务的表现，汪康年有所谓“蛰仙本无外交才，故对于外人惟以抗拒为唯一手段，而一无操纵之术”的评价。如此不能面对交涉，其原因不是士绅外交能力的欠缺，而是士绅有置废约“对于朝廷、对于大局之未是”而不顾的动机。⁵⁸关于这一点我们可以1905年秋至1908年春汪大燮在致汪康年的信函中关于浙路废约运动所作观感和评论为线索进行探寻。汪大燮（1859—1928）系汪康年堂兄，光绪十五年（1889）举人，1896年考入总理衙门章京后长期任职外交界；庚子年“驰赴西安行在，于交涉事殚究

始终”；辛丑年筹议俄国撤兵东三省，上疏拒约，“两宫为之动容”。⁵⁹由此汪大燮在清廷外交事务中的地位渐升，直至1905年出任驻英公使。浙路公司成立正当汪大燮赴英前夕。

长期供职外交界，并即将就任驻英公使，如此身份决定汪大燮对中英苏杭甬路借款合同的外交背景必有清楚的了解。但在浙路公司成立时他还是表达了支持的立场，仅讯及汪康年：“杭沪路能收回否？至念。吾弟能在京、沪、杭经理此事否？或亦可为蜚仙之助”。⁶⁰在有心探知浙绅关于废约想法的同时，他还希望能通过汪康年对废约活动施加影响。直到其后唐绍仪主持铁路交涉，并有与英国续定苏杭甬路正约的主张后，汪大燮才于1906年1月对汪康年明言苏杭甬路草合同的中英外交背景及其性质的严重性，所谓：

弟言杭甬路废约不难，此事兄记不甚真，如与浦信、正大、宁沪、九广是一事，便属五路之一。五路者，当时李文忠在译署与英使先有互换照会，此事并非谣言，即是两国政府商定之事，废极不易。⁶¹

关于英承办苏杭甬路作为“两国政府商定之事”的历史，并未在浙江上层士绅的记忆中完全消失，作为1898年供职总理衙门的政府官员汪大燮是如此，对当时活跃于报界、政界的汪康年来说同样应如此。其间的区别仅在于汪大燮驻英公使的身份令他不能不正视该事实。即便如此，汪大燮碍于个人利害得失，对废约运动表态始终暧昧。当得知英方在杭州交涉以破裂告终，4月26日汪大燮曾向汪康年表达了强烈的批判立场，所谓：

杭路事实系干涉国际，愤争断断无益。蜚仙为人，原足钦佩，惟此事恐其干誉之心太重，以为不如我意，则我洁身而退，既可以不承担责任而名已成。不知愈愤争，则愈缠愈紧，实坏事也。……不问来由，而徒愤愤然曰废约废约，究竟废之理由安在？废之实力安在？国际事可以粗心负气行之耶？筱帅（浙抚张曾敳）不见公司中人，却无大碍，然也须派人见，非不见所能了也。此事须请执事及仲弢（黄绍琪）、慕韩（孙宝琦）二公细细商酌为是。⁶²

汪大燮“杭路事实系干涉国际”一说明确地支持了英方“草议系俩政府所订”的主张，而批驳了浙绅所谓盛宣怀与英国银公司签订的草合同系“私法人交涉”的说法。⁶³为使浙路废约归于理性，汪大燮请汪康年联络浙绅黄绍琪、孙宝琦施以影响，并告诫汪康年“《日报》亦以少诋外务为是”，尤其指出当时主管路政，从事具体交涉事务的外务部右侍郎唐绍仪“实当今外交最高等之人，有心思，有手段，不多见也。能有以辅助之为妙，万弗攻击之也”，并声称苏杭甬路交涉“如不按唐侍郎办法，定必失败”。⁶⁴由此可见，汪大燮在浙路问题上从一开始就倾向于以唐绍仪为代表的奕劻及北洋系立场。如此选择，除外交利害关系的考虑外，还有汪大燮对国内政局前景的特殊考虑。汪氏兄弟长期在政治上、人事上依附于瞿鸿禨，汪大燮在外务部职位步步高升应包含瞿氏的提携。从维护瞿鸿禨政治前景而言，汪大燮从来主张瞿氏协调与袁世凯北洋系的关系，此时全力支持唐绍仪即出于如此动机。⁶⁵瞿氏政治地位的稳固联系汪氏兄弟的前程和机遇，汪大燮对杭州交涉破裂反应强烈，其原因虽有中国对英外交总体利益受损的成分，但更多是出于对中英交涉破裂将激化瞿鸿禨与奕劻及北洋系矛盾的忧虑。这是理解汪大燮在废约问题上表态暧昧反复的线索。

杭州交涉破裂，外务部“密示”浙江“我但坚持自办，未便重提收回”，⁶⁶默许浙绅自办苏杭甬路的活动。面对英方外交压力，则以推延续定正约时间表为交涉宗旨。“彼（英使萨道义）谓我允设公司，不将苏杭甬划出，是侮慢英人，为食言之证。邸（奕劻）忽答之曰，浙人无款，不过瞎闹而已，将来仍是你们办的”。⁶⁷其间奕劻甚至向英使坦言清廷苦衷：“该省如此同心，未便抵制，若政府或外务部有所抵阻，深恐有险碍”。⁶⁸然清廷的苦衷并不能得到英方的同情。4月中萨道义离任前照会外务部，要求清廷“明嘱浙抚，接待公司代表人与之议商正合同”；⁶⁹5月中，英驻华代办照会外务部提出在京“议商苏杭甬正合同”；⁷⁰6月5日，中英在京达成“先行提议广九铁路，其苏杭甬铁路问题，现时暂从缓议”的共识；7月末英代办以其将调任为由，要求外务部“于广九铁路开议之前，将现时之实在情形登诸文

牍，以免日后或有误会之处”。⁷¹对此瞿鸿禨坚执不允，在总理衙门“与英使口争，词锋甚恶”，构成汪大燮所谓的中英浙路交涉 1906 年“夏间大闹一回”的局面。⁷²

晚清人费行简关于瞿鸿禨有所谓“外交非所长，长外部数年，事半决于袁世凯也”的感想。⁷³这实是 1905 年唐绍仪出任外务部右侍郎后，瞿、袁两党在外交事务上的争斗相对缓和，多能以相互妥协处置的反映。但其结果则是清廷以暧昧、矛盾的表态周旋于浙绅和英方两种完全对立的要求之间，并不断地在为废约运动提供发展的机缘。1906 年 5 月中旬，英方照会在京“议商苏杭甬正合同”，数日间即有孙宝琦等浙绅联名呈文，吁请清廷“俯顺輿情，力为主持，严拒英商之请，勿与开议”。⁷⁴以此为背景汪大燮对废约的态度亦骤然一变，转向“浙人若实力自办，此约不废而自废”的立场。见其 6 月 28 日函：

浙路事闻蛰仙集股甚踊跃，已可有成，欣喜无量。惟此事终不免有交涉，务望吾弟与唐少翁熟商，必使无阻为妙。想唐前有能速自办亦是一法之语，必能使英人无言也。⁷⁵

值得指出，汪大燮对废约前景作如此盲目乐观的表态，是与其驻英公使的身份不相符的。因为他切实地了解 1906 年后英国对华外交政策日趋强硬的现实。

1905 年以来中外交涉事件频发，除各地的废约运动外，上海公堂案、南昌教案等相继发生，促使英国新的对华外交政策的酝酿出台。1906 年夏初汪大燮如此述及其关于新出台的英对华外交政策的感想，所谓“英国政府主意，凡中国已有定约给与之权利不让，但不加求利益，大略如此。故彼有根据之利益不能争，我有根据彼无根据之事可办耳”。当时英国政府已经通过否定 1906 年春粤督岑春煊与英议定的“广九铁路草合同”，并以将与清廷外务部重开交涉的方式表达了“五路”筑路权在其“有根据之利益”范围内的强硬立场。关于广九路重开交涉的前景汪大燮有对中国“恐更坏耳”的预感。⁷⁶苏杭甬路的前景自然不可能有异于广九路。尽管如此，汪大燮仍然不欲在浙路事上有更积极的作为。1906 年 9 月，浙籍京官集会认浙路股，其中孙宝琦认一万元、黄绍琪、黄绍第兄弟各伍千元，而汪大燮以其弟汪大钧故世抚恤金五千两银入浙路公司“优先股”。⁷⁷追究汪氏此举动机，虽然不能否认其所谓“以浙人而尽心浙事，于义亦得如此而已”一说，⁷⁸但更合理的解释当系出于维持其在政界、士绅界关系网的考虑。汪大燮曾对汪康年如此言及维持个人在官场“清名”的重要性：“兄非不知好名之心太甚，非特吃苦而且受敌。处此不得不好名之地，当此不得不好名之时，亦是无计可施。名誉一倒，则排之者乘间而入。如其外间名誉日隆，将来办事，便有左右逢源之妙”。⁷⁹1906 年际，清廷的官制改革加剧了国内政局的复杂性，汪大燮个人的“清名”，以及他与瞿鸿禨及浙绅的关系也由此愈显其重要性。不能不承认汪大燮 1906 年 11 月升任外务部右侍郎，与他在浙路废约问题上表态谨慎有一定的关系。至于汪康年在浙路问题上的处境和立场亦与汪大燮相仿，直至 1906 年夏他在废约事上与浙路公司合作良好，而他所主持的《京报》在舆论间更“有瞿氏机关报之目焉”一说。⁸⁰

浙路公司成立，废约呼声一起，对苏杭甬借款合同知情与不知情的士绅都被裹挟进群体一致的社会舆论中，无人敢公开或坚持自己独立的立场和见解。废约舆论日趋激烈，参与者日趋众多局面的形成，一定程度上是以此为背景的。

五、浙路废约与“丁未政潮”

奕劻及袁世凯北洋系与瞿鸿禨的矛盾斗争导致清廷在浙路问题上不能形成统一的立场，从而延误了以缓和方式解决纠纷的时机。在浙路问题滑向强硬解决的进程中，英方显然掌握了主动权，因其新的对华外交政策中包含有加强与袁世凯北洋系联系的特殊考虑。

1906 年秋，英国新任驻华公使朱迺典抵京。朱迺典曾驻使朝鲜，并因此与袁世凯、唐绍仪建立友谊。关于该项任命汪大燮有“外人之用心如此”的感慨。⁸¹朱迺典从事苏杭甬路交涉态度强硬，致汪大燮有“秋间又闹一回”的说法。⁸²针对奕劻“难向该省（浙江）告以

筑造此路之利权已允给华英银公司”，“商议正合同，仍欲展缓”的表态，朱迺典明示英方立场：中英之间“商议各项铁路正合同事宜，每致耽延，日久不结，实俾英国政府不免猜嫌，中国现欲自行振兴本国工商各举，英政府虽甚以为是，然中国政府认定之成据，岂能不切实照办也”。双方最后协定，“俟九广订定成”，“陆续订约”苏杭甬路合同。⁸³至此，浙路废约失败之势在政府层面上既定，清廷向浙绅摊牌只是时间问题而已。在此背景下，10月9日汪大燮寄禀瞿鸿禨，他对汪康年所谓“所言乃外交真正原理上发出之论，知我罪我，无所惜也”，表明他明知与瞿鸿禨意见相左，但仍不顾及后果地要发表个人见解。至于禀文的具体内容，可由汪大燮同时致汪康年函的如下相关内容了解大概：

苏杭甬路事，如空争废约，万万不成，必至出事故而后已。如谓英来文不利害，可挡一面，则彼亦何难利害，此乃无法之动，最忌之药也。究竟废约之理由安在，诸公能切言之否？其宗旨安在，诸公能切言之否？用外财办内国事，各国皆有之，但患事权同去耳。政府诸公亦岂听凭无根据之说，而与之随波逐流乎？鄙意疑螭仙不过空争，争之不得，则自摆脱不管。其宗旨不过如此。⁸⁴

探讨汪大燮此时在浙路废约问题上悲观消极的理由，是他对自己无力影响瞿鸿禨与袁世凯北洋系合作，使浙路问题步入和缓的解决进程深感失望。⁸⁵几乎在汪大燮寄禀瞿鸿禨的同时，汤寿潜也力图以自己的政治见解影响瞿氏。当时汤寿潜在浙路废约事上争取得瞿鸿禨的全力支持，至于在更广泛的政治问题上他对瞿氏施加影响力的方向，则具体见于其致瞿鸿禨函的如下文字：

比读邸钞，更置疆臣，大非人望。西林（岑春煊）当代江陵（张之洞），不得于粤，去而之滇，犹或有说……闻某侍郎（唐绍仪）将总外务，他姑不论，藏约无结局，南昌案败于法，公堂案败于英，专谋于路输出媚敌，自利中央。岂谓天下无耳目耶？⁸⁶

汤寿潜改击唐绍仪主持的外交事务，有其排外废约立场的背景。至于他对岑春煊大加赞辞，则以1906年秋岑春煊出资资助立宪公会为背景。⁸⁷汤寿潜与汪大燮影响瞿鸿禨的政治方向大相异趣是显然的，而1907年春“丁未政潮”酿成的事实表明在1906年秋是汤寿潜的影响，而非汪大燮的影响发生了作用。

1907年春“丁未政潮”是1906年瞿鸿禨主持官制改革激化了与袁世凯北洋系争权斗争的延续。双方争权在新设邮传部人事安排上表现得尤为激烈。邮传部尚书张伯熙属瞿党，而唐绍仪出任左侍郎。唐氏安插亲信之员陈昭常、施肇基分别出任邮传部部丞、参议，但1906年12月中授职，次年1月即遭罢免。至1907年3月末邮传部尚书张伯熙故世，瞿、袁两党对邮传部的争斗愈形炽热。另则全国铁路统归邮传部管理，即将开始的浙路交涉问题也加大了邮传部人事安排的敏感性。浙绅普遍有交涉“能由浙举出人来议是上策”的愿望。⁸⁸汪大燮亦就此发表见解：“果能以张季直（张謇）、汤螭仙等为之，庶足服人。然张、汤诚非位以尚（尚书）、侍（侍郎）不可。郑苏龛（郑孝胥）、张菊生（张元济）或将就耳，然难必其来”。⁸⁹因此，汪大燮并不反对由唐绍仪原班人马从事浙路交涉，但当他4月见“报载唐少川（唐绍仪）放奉天巡抚”的消息，有“归期当不远”的感想，即意识到将受命从事浙路交涉。⁹⁰一个月后，外务部向朱迺典承诺即刻招汪大燮归国办浙路交涉，并直言汪氏系“浙江人”，“与本省绅民可以联络，不至隔阂”。⁹¹从中可见汪大燮从事浙路交涉的新使命也在瞿、袁争权的范围。然当6月汪大燮回到北京，“丁未政潮”已落下帷幕，瞿鸿禨在与袁世凯政权中败北，开缺回籍。

清末人评论“丁未政潮”谓：“瞿挟台谏及所谓社会名流以自重，袁则倚庆王为奥援，而以外交、军事为后盾，西太后则操纵其间”。⁹²浙路问题的解决必在慈禧操纵“丁未政潮”结局的政治考量之中，因为“丁未政潮”后清廷处理的最重大的政务即浙路问题。而袁世凯取代瞿鸿禨执掌外务部反映了清廷有意借助袁氏以强硬手段解决浙路问题。由于“丁未政潮”，清廷摆脱了在浙路问题上迟迟不能统一立场的困境，但失去瞿鸿禨这样足以影响浙绅

的关键人物，清廷亦就失去借助“名教”操控浙路上层人物的途径和可能。汪大燮在意识到自己将受命从事浙路交涉时曾评述汤寿潜：

蛰仙本是捧名教二字作招牌者。凡用此招牌之店，大约总是半真半假半通不通。

但招牌捧得牢便是要好，只得恭维他。因为他要捧招牌，便不致十分走捆。惟帮他的人亦甚难得，能帮他的人便是在他之上。否则，他亦不信服也。⁹³

其中包含了汪大燮对自己从事浙路交涉前景的设想。汤氏以名教为标榜，只要清廷于浙路借款作明确表态，汤氏就不可能铤而走险执意违抗，况且有瞿鸿禨这样能令汤寿潜“信服”的重臣。汪大燮如此尚可称乐观的前景设想，因瞿鸿禨的去位而毫无意义。因与汤寿潜“皆指为善化（瞿鸿禨）徒”，8月汪大燮“不复与闻”浙路交涉事。⁹⁴9月初袁世凯出任外务部尚书，以高压廓清续定苏杭甬路正约在地方的障碍，汤寿潜为首的浙绅则以运动民众掀动风潮对抗。在此背景下10月中汪大燮出任调解使命，由此又成为浙绅攻击对象，地方社会一度以掘汪氏祖坟相威胁。⁹⁵

面对浙绅中“不明事理之人太多，而又皆得出而干预”的“纷扰”状况，汪大燮深感痛惜。他认为士绅“因借款而疑失路权，因失路权而疑失国权，遂谓路亡浙亡，浙亡国亡”，并以此运动民众掀动风潮，如此在行动上与革命党人合流，是士绅于国家，于政权的不负责任。所谓：“排满革命之风说，有志者当暗消之，不当阴助之。今之人皆能发不能收，且发时断不计及结果”。⁹⁶从汪大燮关于浙路风潮的感想中可以看到由废约到掀动风潮，士绅在行动上已经走上了反满革命的道路。清末南方社会传统的反满意识全面复苏，士绅排外活动的影响力远胜于革命党人的公开号召。

六、浙路拒款及其在1907—1908年的结局

1907年夏，汪大燮与英国银公司交涉续定苏杭甬路借款合同。原苏杭甬路草合同规定“将来订正约与嗣后商定核准之沪宁正约一样”。经汪大燮力争，“英使（朱迺典）亦愿飭该公司（指英国银公司）让步，不再执定与沪宁章程办法一律”。后续由北洋系梁如浩完成的合同方案基本与同时交涉的津镇路相仿，借款一百五十万磅，但“分办路、借款为二事，路由中国自造”，并于10月20日奏准。⁹⁷“五路”中津镇路的地位最模糊，而且进入交涉最迟，因此苏杭甬路争取得与津镇路相似的合同条款，从保守利权的角度言之已有甚多进步。从事调停的汪大燮对比原草合同条款分析该方案得失：“路本给英人办，降一等为中、英合办，又降一等为借款自办，已轻两成”；以此方案续定苏杭甬路借款合同“不特胜沪宁，更胜九广”。⁹⁸然1907年秋，因瞿鸿禨去位而失去与清廷高层直接联系渠道的浙绅，其废约动机已突破单纯利害关系层面而全面的政治化，地方与清廷中央、汉族与满族对抗的成份亦已超过了中外对抗的成份。如风潮中张元济就主张以“国民代表”而非浙路“公司代表”的身份赴京协商，即体现了士绅已将废约与立宪及地方自治运动系于一体的倾向。⁹⁹因此苏杭甬路借款合同条款的任何局部性修正在当时对士绅而言都已毫无价值了。

1907年秋后面对浙绅如此激烈的对抗，清廷也未有镇压动作。此中原因一则浙绅并无公开反叛的动机，另则在清廷尚有在理的层面上与浙绅较量的优势地位。11月21日，浙江和江苏两路公司推举出“遵旨商办，不借外款”进京交涉代表，外务部随即有“代表来，先令丞参接待，请其阅看案卷”的沉着应对，¹⁰⁰并于11月30日由军机处电召盛宣怀进京。

浙绅废约所恃依据之一，在不承认英承办苏杭甬路有中英政府间外交协定背景，视1898年草合同为民间公司合同。因此汪大燮接手办理浙路交涉自然以检索1898年外交档案为首务，1907年9月从驻俄公使任上召回的浙籍官员胡惟德更提议将1898年外交案卷“检出宣布”，作为瓦解浙绅废约依据的枢纽。¹⁰¹浙绅废约所恃另一依据，在1903年盛宣怀致英方函“限怡和六个月不开工即作废”，而怡和逾期未复函，草合同由此不废自废。因此盛宣怀自然成为清廷瓦解浙绅所谓“草合同不废自废”主张的关键人物。

盛宣怀此次应招进京参与浙路交涉甚感狼狈。因为 1906 年后，盛宣怀除了在浙路废约事上与浙绅有合作外，他正全力从事的汉冶萍煤铁厂矿公司筹建亦得浙绅上层的积极响应，双方于 1907 年夏就汉冶萍扩资招股事达成合作协议，该项合作于汉冶萍公司创立至关重要。至于浙路纠纷中清廷方面的关键人物袁世凯，盛宣怀虽与其势难两立，但创立汉冶萍公司政治上须经清廷批准，其间袁世凯的态度至关重要。两难间的盛宣怀于赴京前夕的 12 月 6 日致电江浙士绅作保持合作的表态：

宣奉命入都，虽未明言何事，恐涉苏杭甬，不敢称疾。鄙见草约在奉旨商办之前，屡告愆期，彼不来议，似有理法可持。所有旨准商办及此次辩论案由，请抄交幼龄兄带京备阅为祷。¹⁰²

12 月 10 日，盛宣怀抵京即蒙召对，奏答中盛氏仍否定草约事关外交，以示其与浙绅同一立场，所谓“铁路借款不过一二英商之事，与国际无关。臣责其逾限，彼固无辞。何至酿成交涉”。¹⁰³但在 1903 年怡和是否回函这样具体的且其亲手经办的事情上，盛宣怀则无回旋余地。据 12 月 11 日汪大燮传述的信息：

盛昨到京，有人见之，盛云约不允废，本已奏明，当时公司并有复信，不能指为默认云。此事不知盛将如何解决。¹⁰⁴

汪大燮自外务部案卷中早已知晓“盛明明有公司不允作废之奏”，¹⁰⁵此时所谓“此事不知盛将如何解决”，是言盛氏如何处理其与浙路公司的关系。12 月 11 日，盛宣怀接奉谕旨：

近日迭据内外臣工奏称苏杭甬铁路草合同业经盛宣怀商明作废，英公司曾已默许等语。查此案……要以草合同已否作废为全案最要关键。究竟是否已废，英公司是否默许，著该侍郎详确覆奏，勿稍含混。¹⁰⁶

由是，盛宣怀于召对后“越二日，密疏详陈苏杭甬草约原案经历情形”，确认 1903 年 5 月 24 日函怡和洋行后，5 月 31 日即接怡和拒绝中方主张的回函。12 月 15 日，盛宣怀又奉旨：“著随同外务部妥筹办理”苏杭甬路案。¹⁰⁷从此，盛宣怀与浙绅在浙路废约事上彻底分道扬镳。

两路代表于 12 月 16 日抵京。在所谓草合同“与国际无关”的主张上，代表自知难于坚持，进京后“曾会议，但言外部若请看卷，万不可看，一看便无话可说”。¹⁰⁸至于“草合同不废自废”一说，尽管怡和“有复信”的情节对浙绅上层并非秘密，但仍对盛宣怀的合作寄予很高期望。因此闻知盛宣怀覆奏，代表“皆失所依恃”，张元济更有所谓“政府何不重责盛，外间所以争得如此热闹者，徒以默许故耳。彼既曾有复，盛何以不宣，而令人扰攘至此”之说。¹⁰⁹在此背景下代表自然难于再坚持拒绝“阅看案卷”的立场。关于 12 月 25 日代表赴外务部“阅看案卷”情境，见汪大燮所述：

项城坚请代表看卷，代表不得已而看焉。卷已印出三本（尚是择要——原引文）。是日菊（张元济）、九（许鼎霖，字久香，苏路代表）二人言最多，亦最圆转。闻惟言可不看卷，谓外间但知有奉旨商办之案，不问他案云。看卷时兄未陪看。闻临别时问（孙廷翰，字问清，浙路代表）谓英人如将江浙人杀完，此路可给英造云。¹¹⁰

1898 年苏杭甬等五路承办权“总署允复照会及允改字句照会，当时系英股及路矿局所办之事，时王相（王文韶）为总署及路矿大臣，菊生为英股兼路矿局章京”，且“总署承认之正式公文，王中堂有分画诺，菊生有分办稿”。¹¹¹在外交案卷的如此呈现下，张元济倍感狼狈在所难免，曾任驻秘鲁领事及浙江洋务局总办的苏路代表许鼎霖亦颇尴尬，因此“二人言最多，亦最圆转”。至此，张元济已经无法再坚持“但知有奉旨商办之案，不问他案”——即否定废约受政府外交利益制约的强硬立场了。张氏自谓，在京期间“俨各有刀锯在前之象”，“事事均作查抄拿问之准备”。¹¹²表明他不能无视自己在英国获取“五路”承办权问题上应有的责任，并意识到继续坚持废约的政治危险。以此为背景，张元济于阅看档案后“旬月之间，中道忽变，托故先归，逍遥事外”，浙路废约阵营则因此将他与汪康年同列“上海五毒

之一”予以攻击。¹¹³

1908年3月6日，中英政府签定沪杭甬路借款合同。废约阵营内部的分裂，令清廷迫使浙路公司接受外务部拟定的“部借部还”的借款方案成为可能，浙路废约和拒款运动也由此于1908年春后暂告平息。作为事件的尾声值得提及1908年秋，早已与浙路上层分道扬镳的张元济评议清廷“开设国会期限已定九年”的决策，以为“平心而论，九年之说诚不为迟”，“此时国民不必再与政府抗争，姑且返求诸己，将应办之事一一举办，二三年后稍有端绪，若得机会再行争辩未为失时”。并主张由自己参与的商务印书馆办《东方杂志》对预备立宪公会的方针，“不宜随声附和，宜时时从高一层着想，以为国民之向导”。¹¹⁴1911年7月，张元济更发表评论：“新政之为害与夫京外各官之不负责任，只便私图而不顾大局，无论改弦更张，即欲行专制政体，恐亦不得。循是以往，必致灭亡”。¹¹⁵可见张元济在1908年后更多的是追究士绅的责任，而非一味指斥清廷。作为浙路废约运动主要策动者的张元济，他于1908年后言论立场的骤变，呈现了这一时期南方士绅排外活动内在动机的复杂性。

结语

浙路废约运动是清末第一起由排外演变至挑战清廷统治权威的地方士绅运动，也是最后导致辛亥革命的保路运动的先声。透过该事件的考察，不难获得关于辛亥前十年即清廷的新政时期中国社会政治状况演变的以下认识。

1900年的庚子事变开启了中国近代社会转型中继太平天国及第二次鸦片战后的第二次重大转变时期。这主要体现于清廷与地方之间的权力消长的转折性变化。传统中国的地方社会治理，得力于中央政府、地方政府和地方绅权三种权力的维系。处在中间枢纽地位的地方政府的正常运作，上需中央政府威权的支持，下需地方绅权的合作。晚清随着清廷统治威权的逐渐丧失，地方治理的三种权力的制衡关系也在瓦解中。第一轮权力消长演变完成于太平天国及第二次鸦片战后，此期的矛盾主要表现在清廷与地方督抚之间，且清廷仍处在主导地位上。庚子事变中的“东南互保”运动和辛丑后清廷的新政改革，均是由南方士绅推动而实现的，而新一轮的权力消长演变即由此开始，地方士绅逐渐替代督抚成为清廷与地方矛盾的主体，并处在矛盾的主导地位上。这是清政权内部的分裂由上层统治集团不断向地方社会统治基础深入的必然结果。

新政时期，南方士绅排外活动的动因来自地方绅权的扩张。“东南互保”的实践，增强了地方士绅“自救”和“自保”的意识，以“利权自保”为号召的所谓“文明排外”论应运而生。如1902年出自张元济笔下的“文明排外”论，个人成为“利权自保”的最基本的单元，所谓“人之生也，无不以自利为宗旨；国之立也，即无不以自利其国为宗旨”，排外由此成为人的“天责”。¹¹⁶“利权自保”成为士绅排外的号召，一方面是列强势力渗透地方的力度、范围加大所致，另一方面则在于社会进化论的传播导致此前主导排外活动的“夷夏之辨”论退出舆论舞台。庚子事变后基于利权的“彼我之间（分）”取代基于文化的“夷夏之辨”，排外立场的依据已有了根本性变化。这一变化与士绅欲扩张地方绅权，力图摆脱“名教”束缚的需要相一致。不过，由此士绅获得的仅是言论的自由，以及对抗清廷的主动地位，因社会转型而来的士绅自身思想上的危机则并未由此得到解决。像张元济这样正途出身在维新运动中又在新锐学人之列的士者，在浙路废约运动中竟有如此因政治道德迷失而陷于进退失据困境的个人经历，¹¹⁷这正是士绅思想危机加剧的反映。究其原因，不能不在士绅对待西学的态度，尤其是士绅接纳社会进化论的思想方法上寻找线索。

近代以来，士绅以传统经世致用的学术立场对待西方学说，既无同情的理解，又乏认真系统的研求。依据传统儒学关于道德——权力、王道——霸道的经典阐释，士绅充分地认定了近代西方成功的非道德性。然社会进化论——西方的成功经验，又启示了中国的自救唯有走求强之路。因此，士绅对求强目标的非道德性认知，在客观上否定了自己在求强过

程中接受道德约束的必要性。新政时期排外运动中士绅不但将“忠”于清廷的观念弃置不顾，而且将“诚”、“信”等中西方共通的公共领域道德原则也置于随时可以突破位置上。士绅自以为如此处世、处事有社会进化论作依据。至于贯穿于西方学说和思想观念中的西方社会特有的基本道德要素，士绅则群体性地以无视为立场。如社会进化论具有激励个体积极应对来自自然和社会挑战的积极成分，这是西方社会强调个人自主自立的个人主义文化传统中的固有成分，传统的养成使士绅无力面对社会进化论对个体的道德性要求，因而近代以来士绅的“自强”诉求从来是以国家为对象，而个人被排除在“自强”诉求的对象之外的。新政时期士绅接纳社会进化论更以摆脱“名教”束缚，取得社会转型中的政治主动为目的，利权意识在由国家、地方向个人延伸落实，但个人独立意识的养成问题仍未提上议事日程。因此士绅以丧失对传统的自信为代价接纳社会进化论，力不从心地试图“将自己的思想、性格顺应于外来思想并加以变革”，¹¹⁸这样，不但中国的历史和价值在他们“心灵中被撕裂”，西方的历史和价值同样是被撕裂的。¹¹⁹

以此为背景看浙路废约运动中的士绅，因社会转型中的不定、混乱，而困惑，而冒险者都大有人在。即使不考虑清廷控御地方能力的下降，在潜意识上新政时期的士绅也更具好斗性，其言论缺乏社会责任感的倾向亦更趋严重。但是新政成就了这样一批既缺乏自主独立意识，亦缺乏自身变革诉求的士绅，在清政权的全面衰败的背景下，他们借助学会、办报、办学等群体力量获得了群体的所谓“自强”，并形成了个人独立言论“为舆论所箝制”的病态的公共舆论空间，推动着士绅群体“为无意识举动”。¹²⁰浙路交涉中士绅一逞己意的主张废约，置清廷陷于外交危局而不顾。这种情况恰如英国《泰晤士报》高层关于新政中“明显的排外趋势，它甚至可能比旧形式的保守主义的排外造成更大的危险和混乱”的评论。¹²¹在内政方面，排外加剧了地方与清廷的对抗。清末南方社会反满意识的全面复苏，士绅排外活动的潜在影响力甚至胜于革命党人的公开号召。在外交方面，以中英关系日趋恶化为背景，继1905年8月《英日同盟条约》后，又有1907年8月《英俄协议》的签订，中国在东亚国际环境中的危机处境雪上加霜。士绅排外活动对国家长期、根本利益的损害，不但是彻底背离了他们实现体制内变革的初衷，而且在将社会推向丧失国家意识的危境。

新政时期，士绅借助结社、办学、办报等活动扩大了社会影响力，预示着他们作为一支政治力量，将在正在变革的中国政坛上发挥其特殊的作用。然因被新政推向政坛的士绅上层在精神、文化状态上未有向近代方向的决定性转移，因而，他们既不可能在极富挑战性的政治环境下代表知识界作为一支稳健的政治力量，为中国政治的顺利转型作出应有的贡献，亦不能借社会转型提供的机遇登上政治舞台的中心。而且此间士绅言论行为的非道德倾向表现，极大地损害了他们作为民意代表的形象，当剧烈的革命运动——辛亥革命——终于发生时，他们仍然只能在动荡的政治环境中选择各自的依附对象。时代为士绅——传统中国一个非常充满活力的阶层——提供的机遇，亦就此告终。

注释：

1 1897年6月法国又得到修筑滇越铁路，并延长龙州铁路及开滇桂粤矿的特权。而俄国又继续谋求兴筑所谓“南满支路，及东清铁路与关外铁路接轨问题。”见郭廷以编著：《近代中国史事日誌》，中华书局1987年版，第953、969、970页。

2 如1897年5月14日张元济致汪康年函，其中谓：“中俄密约确凿无疑，其条目无从探讯。当时有阻翁之定义者。翁曰：‘时势所迫，无可如何也。’每与居高位者谈及，似不以各报所译者为非，盖可知也。”（张树年、张人凤编：《张元济书札》，商务印书馆1997年版，第630页）关于中俄密约中中国是否允准俄国接造黑龙江吉林铁路，总理衙门曾经反复议论，时翁同龢为军机大臣和总理衙门大臣参与其事。

3 参见《近代中国史事日誌》第979、981、983、984页。1898年1月18日容闳呈书总理衙门，拟借美款自建津镇铁路，以抵制德人在山东的筑路计划。2月“奏准”，并获湖南维新派支持。见《近代中国史事日誌》。

- 誌》第 985、988 页；《张元济书札》第 649 页。
- 4 《伍廷芳文集》，中华书局 1993 年版，第 48、49 页。绅商界参与鼓吹更大规模的开放新口岸，其中以郑观应以下言论为最：“闻东三省西藏各省强邻时欲侵占，与其留为外人蚕食鲸吞，不若大开门户，凡与列强毗连之边境及琼、廉地方，均辟为万国公共商场，如有外人愿入我国籍者，准其杂居，招集公司开办各项实业，吸收外人财力，振兴我国农工或藉彼合力以保疆土，免为外人侵夺”。见夏东元编：《郑观应集》（下），上海人民出版社 1988 年版，第 414 页。
- 5 《近代中国史事日誌》第 993 页。
- 6 《英伯爵白君赴神户宴演说》，中国近代期刊汇刊《清议报》中华书局 1991 年版，第 274、275 页；关于此点，请参见拙作《郑观应评传》“予盛宣怀密函及贝思福访华”一节。《郑观应评传》，南京大学出版社 1998 年版。
- 7 该文主要评述谈判的困难所在：“借款多，抵款少”，令贷方“不能不踌躇”。指称中国唯有“关税、盐税两项所余之款可作为借项抵质者”，不足为一千六百万镑借款作抵，即便中国愿“以厘金抵不敷”，贷方亦难于接受，因“厘局又非洋员所能管辖”。见中国近代期刊汇刊《实学报》，中华书局 1991 年版，第 352 页。
- 8 《张元济书札》第 651 页。
- 9 《清国外债》，《实学报》第 731 页。另有译自《伦敦东方报》10 月 1 日的《述各西报议论中国借款事》，《实学报》第 590—592 页。
- 10 《汪康年师友书札》，上海古籍出版社 1986 年版，第 773 页。第二次英德借款的波折，参见 1898 年 1 月—3 月张荫桓日记。《张荫桓日记》上海书店出版社 2004 年版，第 508—515 页。
- 11 《中国近代铁路史资料》，中华书局 1963 年版，第 630、836—837 页。
- 12 英国银公司贷款 230 万镑，主要用于修建关内外铁路中至新民段（亦称牛庄铁路），另作归还关内外铁路已成段之外债等用。（参见李占才：《中国铁路史（1876—1949）》汕头大学出版社 1994 年版，第 107 页）胡燏棻（1840—1906），安徽涇州人，原籍浙江萧山，同治十三年（1874）进士，1895 年起督办津京铁路，该路聘英人金达为总工程师。1906 年胡氏以浙籍京官身份列席北京声援浙路运动。
- 13 《汪康年师友书札》第 945 页。在此之前，1907 年 10 月 26 日，汪大燮致汪康年函就告知：“五路原起，实因关外铁路毁议，英使来照以为有意失和，而铸成此大错，当时允许照会，开首便言两国微有误会，业已言归于好，来照所请五路，除津镇已另商有办法外，沪宁、九广、苏杭甬盛与公司订合同云云。则为国际交涉无可逃遁”。见同书第 933 页。
- 14 《近代中国史事日誌》第 970、982、991、994、995 页。
- 15 《中国近代铁路史资料》第 338 页。
- 16 《中国近代铁路史资料》第 333—336 页。
- 17 《中国近代铁路史资料》第 337 页。
- 18 《中国近代铁路史资料》第 432—433 页。
- 19 1902 年，以寓居上海的皖籍人士前驻英公使龚照瑗之子龚心铭为首的“同善堂绅董稟请集股兴办”该路，此举“首先得到盛宣怀的赞同”，但盛氏告诫他们“修筑此路，必须避免与任何外国人发生关系”，以防已获苏杭甬路承办权的英国的干预。后因预订线路沿途“庐墓垒垒，遵旨飭令停办”。（《中国近代铁路史资料》第 691、695 页）1903 年春夏之交，浙籍“绅富世家”出身的候选知县王宝瑩、候补同知沈文孙等又集“丝业各巨商之资”股银二十五万两，并借日本商资银二十五万两提请申办该路。同年秋则又有旅沪甬籍商绅“分部郎中李厚佑、湖北试用道李厚檀，会同稟请集股承办”，“已集华股七十万元”。（《中国近代铁路史资料》第 693、694、697 页）王宝瑩等实是日本染指江甬铁路的代理人，李厚佑等的竞争则为清政府挫败日方外交干预提供了便利。11 月 19 日，盛宣怀批示王宝瑩等稟文：“现在商部定章，尤以华商办路为先”，同日复日本驻沪总领事小田切函亦称：“按照总公司奏案承办者，自应先尽华商出资者，自应先尽华股”。至于李厚佑等的承办问题，虽然盛宣怀并未设阻，但终还是“以怡和洋行杭甬线路草约未废而止”，尽显其中的错综复杂，而且日方的外交干预直至 1904 年秋未息。见《中国近代铁路史资料》第 697、705 页。
- 20 《张元济书札》第 670 页。
- 21 又，1903 年冬，“浙江绅商丁宪章等，由浙省商董筹集股款，并在京息借美商”，“商借商还”，以此方式承办杭州至金华、严州、衢州等地的铁路。见《中国近代铁路史资料》第 716、717 页。
- 22 《辛亥革命浙江史料选辑》，浙江人民出版社 1981 年版，第 265、266 页。许鼎霖（1857—1915）字久香，江苏赣榆人，时任浙江洋务局总办，系 1906 年苏路公司拒款运动中坚人物，与汤寿潜等浙绅为同志。对比许鼎霖在 1904 年浙赣路事上与 1906 年拒款运动中的立场，可见新政时期绅士处事立场之变幻莫测。
- 23 王存善（1849—1916）字子展，杭州人，时任中国铁路总公司财务主管。严信厚（1839—1907）字筱舫，慈溪人，时任上海商业会议公所总董、中国银行总董、上海商务总局总董等职。沈敦和（1865—1920）字仲礼，鄞县人，1904 年前后任沪宁铁路总办、中国通商银行总董、红十字会总董。张美翊（1857—1929）字让三，鄞县人，时任上海商业会议公所议员。1906 年浙路公司第一次股东会议上，张美翊、张元济婉拒出任议长的推举。见张树年主编：《张元济年谱》，商务印书馆 1991 年版，第 62 页。
- 24 《辛亥革命浙江史料选辑》第 268—269 页。
- 25 《辛亥革命浙江史料选辑》第 269 页。沈敦和为推动浙赣路借款，另著有“移复浙江商会文”、“覆浙江同人公函”、“覆东京留学同乡函”等。参见日本浙江留学生来稿：《驳沈仲礼论浙赣铁路事》，转自《东方

- 杂志》光绪三十一年十一月号，“交通”栏第105页。
- 26 转自《东方杂志》光绪三十一年十月号，“交通”栏第83页。
- 27 转自《东方杂志》光绪三十一年十一月号，“交通”栏第116—117页。
- 28 1910年，汪康年在对苏杭甬路自办总结教训时说：“学界中人以极小之股而专执其权……可怪也。”即指此种情形。见《汪穰卿笔记》，上海书店出版社1997年版，第7页。
- 29 1897年，张之洞有意安排汤寿潜与梁启超同主《时务报》笔政，汪康年转知张元济求对策，张元济建议：“能却之最妙，蜚非平正人也”。见《汪康年师友书札》第1711、2999—3000页。
- 30 《汪康年师友书札》第843、909页。1908年后钱恂也有“蜚仙太好作伪求名”的评价。（见同书第3020页）钱恂（1855—1922），字念劬，浙江归安人，1890—1893年为驻英公使薛福成随员，归国后以湖北候补道员入张之洞幕，1899—1902年任湖北驻日留学生监督，后曾任驻荷兰、意大利公使。钱恂父钱振常（1836—1898），翁同龢婿，同治十年进士。
- 31 《张元济书札》第1318页；
- 32 《汪康年师友书札》第1738页。
- 33 《汪康年师友书札》第3010页。
- 34 《东方杂志》光绪三十一年十一月号，“交通”栏第151页。从废约至风潮，孙廷翰（字问清）、孙廷献（字藹人）兄弟是推动事态发展的重要人物。不过，浙绅中也不乏主张谨慎从事，尽可能避免外交纠纷而达到自办目的者。如汪康年就倾向于接受盛宣怀所谓“惟言可自办而绝不提废约事”的建议。但谨慎派的主张显然不能居主导地位。
- 35 《汪穰卿笔记》第2页。浙路废约运动的声势远胜过粤汉路废约运动。1904年秋，粤汉路废约会议在沪召开之时，苏杭甬路废约问题未因此而提出，甚至未影响沪宁路借款合同正合同的签约并动工兴建。而如汪康年所言，浙路废约一起，引发了全国各地的废约运动，其原因与中国当时的舆论气氛环境变化有关。见《泰晤士报》驻华记者并受聘任英国银公司对华交涉人的濮兰德，1906年2月12日以《中国人的中国》为题所作中国局势的评述：“日本打败了俄国在中国产生的影响使全中国清楚地感觉到了。这个影响是潜伏在人民所处的环境中的若干原因造成的；这样造成的形势是政治家必须予以估量的。人民整个态度发生了显著的变化，胆小怕事的亚洲人似乎突然间认识到西方列强不再是无敌的，其结果就是立即唤醒了民族的本能和表现地的民族政策——中国人的中国”。见（澳）骆惠敏编《清末民初政情内幕——〈泰晤士报〉驻北京记者袁世凯政治顾问乔·厄·莫里循书信集》，知识出版社1986年版，上卷，第441页脚注1。
- 36 《盛宣怀行述》页43，《愚斋存稿》。
- 37 《盛宣怀行述》页43，《愚斋存稿》。
- 38 1904年美人培次进京办粤汉路交涉，但以瞿鸿禛为首的外务部却设法将其推归地方督抚张之洞办理。参见1904年12月“陶湘致盛宣怀函”，《辛亥革命前后——盛宣怀档案资料选辑之一》，上海人民出版社1979年版，第16页。
- 39 《辛亥革命前后——盛宣怀档案资料选辑之一》第16页。
- 40 《汪康年师友书札》第928页。
- 41 参见《辛亥革命前后——盛宣怀档案资料选辑之一》第6、8、11等页。
- 42 盛宣怀后向岑春煊述1905年在北京与瞿氏交接事：“善化相国为胞弟入学座师，在京时常见面，极蒙青睞。乃出京即闻北洋谈及则反是，（原册：弟所以不服阙不复见用者，皆善化阻之——原注）大人先生爱憎不现于面，诚亦难于臆料。”（吴伦霓霞·王尔敏合编：《盛宣怀实业函电稿》，香港中文大学中国文化研究所1993年版，第790页）该函应作于岑春煊拟进京背景下，盛宣怀有意借助岑春煊挽回瞿鸿禛对其偏见。瞿鸿禛周边人物对盛宣怀普遍无好感，如1906年7月26日“余敏斋致瞿鸿禛函”：“近者某公辈裴回京沪，三月皇皇，报纸讥嘲，士夫讪笑，颇为不值”。（《瞿鸿禛朋僚书牒选》，《近代史资料》总108号，中国社会科学出版社2004年版，第15页）当系对1905年盛宣怀汲汲复出事情的讥嘲。
- 43 如汤寿潜，光绪十一年（1885）举人、十四年（1888）进士，张元济、汪大燮、汪康年光绪十五年（1889）举人。1904年张元济发起抵制蕪浦铁路终得遂愿，即借助于瞿鸿禛的支持。见《张元济书札》第654页。
- 44 《瞿鸿禛朋僚书牒选》，《近代史资料》总108号，第23页。
- 45 《中国近代铁路史资料》第1004、1005页。盛宣怀自称其间英国银公司代表“朴（濮）兰德赴京运动，主于唐（唐绍仪）宅，唐允而某（盛宣怀）不允也”。见《盛宣怀实业函电稿》第792页。
- 46 《中国近代铁路史资料》第1004页。
- 47 《中国近代铁路史资料》第1003页。
- 48 《御史朱锡恩请将苏杭甬草合同速予废撤折》，《中国近代铁路史资料》第1003页。1907年冬盛宣怀《密陈苏杭甬草约原案详确情形折》，称其遵上谕于1905年10月3日“本此意（指浙绅主张的废约理由）函致英公司迅速定期会议撤废”。见《愚斋存稿》卷14页4；《辛亥革命浙江史料选辑》第255页。
- 49 《愚斋存稿》卷23，电奏补遗，页3。
- 50 如1906年2月盛宣怀致函瞿鸿禛，函中谓：“……所有前后议办路约始末情形，当尽在大部洞鉴之中，现已一一交替，何敢求谅于人？但其中委曲艰难，自应据实陈奏，作一结束，想老夫子大人亦必以为然也。犹忆京华数月追随，仰蒙训诲之中，常寓爱惜之意，感激私衷，匪言可喻。近日自知办理不善，有负栽培。”

- 《瞿鸿禨朋僚书牍选》，《近代史资料》总第108号，第2页。
- 51 《密陈苏杭甬草约原案详确情形折》，《愚斋存稿》卷14页4。1902年起有不同背景的绅商竞相申办江墅路，为防止引发外交纠纷，1903年盛宣怀与怡和洋行签订沪宁路正约后督促该行尽快对苏杭甬路“勘路估价”，以便落实该路正约。然英方对盛宣怀的意见未予以重视，致英对苏杭甬路承办权长期未能完全确立。不难理解1905年秋盛宣怀在陷于废约困境之际，生发对英方廷宕正约签订的不满，这种情绪自然助长了他对废约合理、合法的认识。
- 52 《汪穰卿笔记》第3页。关于1903年怡和洋行回函问题，据1907年秋《外务部覆陈苏杭甬铁路借款交涉情形折》称：“三十一年十二月盛宣怀始将函稿咨送前来，其时该公司致盛宣怀覆函，有此路草约前经贵政府允许签押，曾抄送使署备案，今会议之前必须候公使回示等语”；“盛宣怀旋于三十二年（1906）二月覆奏内称二十九年沪宁合同签押时以此路（苏杭甬路）逾时已久，责其应作废弃，面诘再三，英公司不允，复致函申说，彼虽强辩，然商废之说实已从此埋根等语”。（见《东方杂志》光绪三十四年一月号，“交通”栏第9—10页）从中可见1905年12月28日废约函发出后，盛宣怀及时将1903年怡和复函稿呈送外务部，并在1906年春杭州交涉破裂后，盛宣怀奏稿再度说明怡和曾有拒绝函。
- 53 《中国近代铁路史资料》第839页。
- 54 如汪康年记，1905年“九月，余北上。在津探询项城之意，知甚以为难。至京，闻外务部亦然。”《汪穰卿笔记》第2页。
- 55 1906年1月12日英国银公司致函盛宣怀：“接奉京谕，杭州铁路事宜，现已不属贵大臣分内之事”。《中国近代铁路史资料》第840页。
- 56 《盛宣怀实业函电稿》第495页。同期对已正式签约的沪宁铁路，盛宣怀明确持反对废约之立场，他“力陈废约之难，有英公司承办该路，目前并无违背合同之处”，“无辞可藉，碍难悔约”。见《中国近代铁路史资料》第836页。
- 57 《汪穰卿笔记》第3页。1906年3月15日，英驻华公使萨道义致外务部照会称，2月15日浙抚“接待本国领事，而仍未允公司代表入见”。见《中国近代铁路史资料》第844页。
- 58 《汪穰卿笔记》第7页。
- 59 《碑传集补》卷末页23—28；《汪康年师友书札》第749页。
- 60 《汪康年师友书札》第826—827页。
- 61 《汪康年师友书札》第832页。
- 62 《汪康年师友书札》第843—844页。“筱帅”系浙江巡抚张曾敳，字润生，号小帆，河北南皮人，1905年10月接任浙江巡抚。
- 63 《中国近代铁路史资料》第841页。
- 64 《汪康年师友书札》第844、845页。唐绍仪于1905年11月署，1906年2月至11月任外务部右侍郎。汪大燮于1906年11月至1907年9月任外务部右侍郎，在汪氏1907年5月归国前仍由唐绍仪兼署。
- 65 汪大燮协调瞿、袁关系的意图由来已久，见《汪康年师友书札》第839、842、950—951页。汪大燮系刑部左侍郎沈家本之婿。
- 66 《中国近代铁路史资料》第844页。实际上回到了最初盛宣怀所谓“可自办而绝不提废约事”的策略上，由此浙路公司启动招股、勘测等具体事务。
- 67 《汪康年师友书札》第982页。
- 68 《中国近代铁路史资料》第842页。
- 69 1906年4月19日“萨道义致外务部照会”，《中国近代铁路史资料》第844页。
- 70 1906年5月12日“英驻华代办嘉乃绩致外务部照会”，《中国近代铁路史资料》第845页。
- 71 1906年7月31日“嘉乃绩致外务部函”，《中国近代铁路史资料》第845页。
- 72 《汪康年师友书札》第933、938页。
- 73 费行简《近代名人小传》第149页。
- 74 《中国近代铁路史资料》第845页。孙宝琦为1902—1905年驻法公使，1907—1908年驻德公使。孙宝琦弟宝暄私下持反对废约立场，但不能影响孙宝琦公开表态。
- 75 《汪康年师友书札》第847页。
- 76 《汪康年师友书札》第857、861页。
- 77 另外，汤寿潜、孙廷翰各认股一万元，张元济、张美诰各认股伍千元。参见闵杰《浙路公司的集资与经营》，《近代史研究》1987年第3期，第278页；《汪康年师友书札》第867页。
- 78 《汪康年师友书札》第880页。
- 79 《汪康年师友书札》第835页。
- 80 《凌霄一士随笔》谓：“瞿鸿禨在军机，汪其门下士。《京报》有瞿氏机关报之目焉。”该书山西古籍出版社1997年版，第640页。
- 81 《汪康年师友书札》第878页。
- 82 《汪康年师友书札》第933页。
- 83 《中国近代铁路史资料》第846页；《汪康年师友书札》第933页。
- 84 1906年10月9日，汪大燮致汪康年函：“唐（绍仪）所言苏杭甬各节，究系有理想之言。此事即使欲废，亦须与议合同，惟操权在我手之宗旨，如彼不允，则可言是汝不愿耳。又谓外交“最怕者，不肯谈耳。”

不肯谈，却非外交手段，而是强权手段”；“外交事，话说出口不可收回也。倘不至此最好，否则真无以自处”亦均有浙路背景。并批评预备立宪公会张謇、汤寿潜诸人在路事上的地方主义立场：“即蜚仙诸人皆管窥之见，未尝登高一望。外国议员虽分区选举，然担承全国责任，非担承一方责任也。如事事可以等大炮来再说，则世界事可以毋庸法律矣。天下事可以不服强权，不能不服法律”。该函寄抵为11月23日，而汪康年于11月16日函已言及：“去年以来，争路、争矿，发电腾报，恐一事不能争回，而民志可堕”。汪康年的失落感以九广路借款合同签订在即为背景，此后他与浙路公司联系渐稀，所谓“自丙午（1906）秋后渐少言及，然犹时报告”。见《汪康年师友书札》第875、876、894、897页；《汪穰卿笔记》第3页。

85 尽管1906、1907年之交汪大燮抨击奕劻和袁世凯间的政治黑金关系，失望于清廷高层的满汉斗争，但始终未放弃促进瞿与袁之间合作，对外推进缓和，对内在维持满汉共治体制现状的前提下推进立宪政治改革运动的总体设计。这是读《汪康年师友书札》中汪大燮给汪康年函能够感受到的。

86 汤寿潜臧否地方大员，甚至以扶持浙抚张曾敫为由请求撤换按察使、布政使等浙省地方大员。见《瞿鸿禨朋僚书牍选》，《近代史资料》总108号，第23—24页。

87 1906年9月上旬岑春煊函张謇，表态“欲立法政研究会，愿助开办费一万元，仍筹常费岁一千”。“西林当代江陵”即以此比作当年张之洞扶持维新。《郑孝胥日记》第1056—1057页。

88 《汪康年师友书札》第909页。

89 《汪康年师友书札》第929页。1906年初学部奏调张元济开复原官，先在学部参事厅行走，后出任外务部新设“储才馆”提调，张氏终以与唐绍仪意见不合而不辞而去。1907年初奕劻再度召张元济进京开办“储才馆”，张氏仍不辞而去。1907年夏清廷授张元济以邮传部左参议，遭拒。奕劻甚看重张元济，因此有张氏1911年8月上书奕劻事。

90 《汪康年师友书札》第930页。

91 《中国近代铁路史资料》第847页。

92 《矩园余墨》第12页。

93 《汪康年师友书札》第909页。

94 汪大燮被袁世凯“视为瞿党之密党”。袁世凯出任外务部尚书，汪大燮外务部右侍郎职随即遭免。见《汪康年师友书札》第932、951、981、982页。

95 《汪康年师友书札》第936页。

96 《汪康年师友书札》第941、943、967—968页。

97 《辛亥革命浙江史料选辑》第273页。

98 1907年10月26日，汪大燮致汪康年函谓，此轮交涉经力争“始得与津镇略同，作为借款自办”，英方不设“总管帐”，洋工程师“由我自聘，专管支用借款，其于路事则承我指挥，不得自出己见”。铁路建成后，洋工程师即可辞退，“银公司不问路事”。1907年秋，汪大燮答浙人来书谓，“是以大不相同之说，乃政府与人民交涉之事，而施诸外人则不能行，惟有拉住津镇，求其大同，而后可有小异耳”。所谓“大不相同之说”，指浙绅以奉旨商办为据，主张苏杭甬路区别于五路中其他各路。汪大燮指出这是政府内政失误所致，只能政府与地方士绅相互妥协加以解决，而不能毁及外交。见《汪康年师友书札》第934、935、938页。

99 汤寿潜是预备立宪公会副会长，浙路公司赴京代表张元济、孙廷翰是预备立宪公会会员；而苏路公司的赴京代表许鼎霖、王同愈是预备立宪公会会董。在议派代表进京前后，预备立宪公会正筹谋成立国会期成会，要求清廷速行国会。见《辛亥革命浙江地方史料选辑》第213、223页；《郑孝胥日记》第1116—1117页。

100 《汪康年师友书札》第960页。派代表入京，动议于11月13日江苏拒款会公举王文韶为代表进京力争。见《东方杂志》光绪三十三年十一月、十二月号，“杂俎”第27、28、29页。

101 胡惟德，字馨吾，浙江吴兴人，上海广方言馆习英语出身，光绪十四年（1888）以算学中式举人。1907年自驻俄公使任上召回国后以署外务部右丞身份参与处理浙路问题。1908年3月，清廷以胡惟德、梁士诒、高而谦为代表与英国中英公司订立沪杭甬铁路借款合同。

102 《盛宣怀实业函电稿》第684页。吕景端，字幼龄，常州人，盛宣怀亲信幕僚。

103 《盛宣怀行述》，《愚斋存稿》后附。

104 《汪康年师友书札》第964页。12月10日两路代表自沪启程，同日清廷电浙抚召汤寿潜等七位浙绅上层进京入觐，汤氏推以浙路总理有接任者“即当遵旨首途”。受召浙绅终未进京。

105 《汪康年师友书札》第933页。

106 《密陈苏杭甬草约原案详细情形折》，《愚斋存稿》卷14页1。盛宣怀《密陈苏杭甬草约原案详细情形折》和1907年11月29日《外务部覆陈苏杭甬铁路借款交涉情形折》，均刊于《东方杂志》光绪三十四年（1908）一月号。

107 《盛宣怀行述》页48；《密陈苏杭甬草约原案详细情形折》，《愚斋存稿》卷14页2、7。盛宣怀此时仍欲周旋于江浙士绅，1907年12月19日盛宣怀致张美翊电：“元电甚感！旨令认草约不废，乃覆奏借款未奉批准，自办已奉允准，为可废铁据。奏入大触怒，而浙电亦归罪。内外夹攻，日来大病，但在京一日，决不使画押，只要三鼓不竭，枝节不生，了结或不甚远，请密告总协”。（《盛宣怀实业函电稿》第687页）“总协”指浙路公司总理汤寿潜、协理刘锦藻，苏路公司总理王清穆、协理张謇。

108 《汪康年师友书札》第969页。

- 109 《汪康年师友书札》第 976 页。1908 年 3 月—1911 年 1 月盛宣怀任邮传部右侍郎，1908 年 8 月—1910 年 5 月汪大燮任邮传部左侍郎。1909 年汤寿潜以“盛捏造要函”为罪奏请撤盛宣怀，并同时胁迫汪大燮“离邮传以保路”，对此汪康年有“谓盛后来所出之信为捏造者，则非也”的评说。至 1910 年汤寿潜再度以“盛诱我浙人于拒款之途”电劾盛宣怀。汪康年称汤氏此说“是直自处于被给之列，则此前之争皆为错误。此其实自破藩篱，诚不解蜚仙之缚，一何至此”。见《汪穉卿笔记》第 5、7 页。
- 110 《汪康年师友书札》第 976 页。“阅看案卷”后，草合同“与国际无关”说遭瓦解，于是浙绅又有所谓“但知有奉旨商办之案，不问何案”说的应对。两路代表以“遵旨商办，不借外款”为宗旨进京交涉，表明浙绅对“阅看案卷”的结果早有准备。参见《记苏杭甬铁路拒借英款事》，光绪三十四年（1908）一月号“交通”目第 37 页。
- 111 《汪康年师友书札》第 970 页。
- 112 《张元济书札》第 432 页。
- 113 见《张元济书札》第 353、460 页；《汪康年师友书札》第 991 页。
- 114 《张元济书札》第 963 页。1906 年、1907 年张元济两度应
- 115 《张元济书札》第 659 页。1911 年 3 月 23 日，张元济致汪康年函谓：“叹两、三年来中国报界堕落极矣”。1911 年 5 月，张元济参与汪大燮、唐文治向清廷建言活动，8 月以救亡图存“行政之宗旨”五条上书奕劻。武昌起义后的 11 月，汤寿潜邀其响应革命，张元济予以拒绝。见《张元济书札》第 657 页；《张元济年谱》第 94、99、100—101 页。
- 116 张元济原文为：“吾闻日本政界有文明排外之论，是何言欤？吾国言排外数十年，撤藩、割地、偿兵费、租界、势力圈，主权尽失，而转为世界诟病，皆排外之效。呜呼！彼所谓文明排外者，是何言欤？盖人之生也，无不以自利为宗旨；国之立也，即无不以自利其国为宗旨者，是以有凌侮劫夺之事。凡以凌侮劫夺人为事者，例不以凌侮劫夺为怪，是以彼我之间，荡荡然无界畔、无契约，缘隙生事，罄竹不胜书。及其迭经自然、人为之两淘汰而残存于兹者，渐趋知力平等之势，又以经历既多，识见渐激，知前者凌侮劫夺之为两不利，而自利者不得不行以两利之术，于是人与人有伦理，而国与国有外交。要之，以保有主权，不受凌侮劫夺为界说，是故外交其表面，而排外其里面也。……当世君子诚欲审国势、洞外情，出文明手段，以尽排外之天责，于吾此报，当不无涓壤之助。”1161902 年 1 月 4 日《外交报》创刊号《叙例》，转引自《张元济年谱》第 41—42 页。
- 117 汪大燮、汪康年兄弟的情况多与张元济相仿，至于汤寿潜的情况则更趋于极端。
- 118 这是日本学者三石善吉在《传统中国的内在性发展》中论及体制内士绅与晚清的改革时所讲到的，我赞成他的观点。见该书中央编译出版社 1999 年版，第 137 页。
- 119 这是美国学者赖文森在《梁启超与中国近代思想》中一段精妙的论述中的语言。该书四川人民出版社 1987 年，第 4 页。
- 120 参见《忘山庐日记》，上海古籍出版社 1983 年版，第 813、996、942 页；《汪康年师友书札》第 986 页。
- 121 《清末民初政情内幕——〈泰晤士报〉驻北京记者袁世凯政治顾问乔·厄·莫里循书信集》（上），第 440 页。

On Zhejiang Gentry and Zhejiang Road Repeal Treaty

Yi Hui-li

(East China Normal

University)

Abstract: Zhejiang first denunciation of the treaty by the end of the Qing Dynasty xenophobic movement is evolving challenges to the authority of the local gentry Ching rule campaign. Based on the last 20 years published the "Wang Kangnian refracts his friend" and many other private files. Gentry and Zhejiang, Zhejiang re-reviewed Bush's campaign road.

Key words : Zhejiang Gentry , Zhejiang's repeal treaty for road ,New Deal, Wang Da-xie.

Sheng Xuan-huai

收稿日期: 2006-12-30

作者简介: 易惠莉, 女, 华东师大历史系教授