

中美收回粵漢路權交涉

李恩涵

——晚清收回鐵路利權運動的研究之一

光緒卅一年七月廿九日（一九〇五、八、二九），中美廢贖粵漢鐵路利權的合同，經美國合興公司（The American China Development Company）股東會議同意後，正式生效。這是自日俄戰爭爆發（一九〇四、二十一、十）以迄辛亥革命發生的一段期間，中國收回鐵路礦務利權一連串行動中第一件成功的案例，對於此後有關各省普遍推行的收回利權運動，影響很大。本文撰寫的目的，即在就此一事件發生的背景、過程與其所代表的意義，作一系統的敘述與分析。

（一）

粵漢鐵路連接華中的武昌與華南的廣州，是中國內陸貫通南北的重要動脈之一，無論自經濟、政治或戰略的意義而言，其地位都非常重要，所以，自甲午戰爭後籌築鐵路的擬議興起後，有關修築該路的問題，即受到各方面的注意。光緒廿二年（一八九六），清廷決意籌築蘆漢路，是年九月初三日（一〇、九），盛宣懷在呈遞督辦軍務處恭親王奕訢等的說帖中，提出招商股、籌官款及借洋債以築造鐵路的辦法，其中即指明粵漢路是繼蘆漢路之後接續修築的路線之一。^①是年十二月初四日（一八九七、一、六），鐵路總公司在盛的主持下在上海成立，具體進行籌借洋債築路的計劃，各國在華攬辦鐵路的代表，無不趨之若鶩，而粵漢路的承築權利，與蘆漢路一樣，一時亦成爲各國競爭承築的目標之一。美商合興公司即是這些外商中對此活動最力的一個。

合興公司成立於光緒廿一年西曆十一月，註冊於美國新澤西州，創始者爲俄亥俄州前任參議員布黎士(Calvin S. Brice)，贊助者則包括了當時美國許多金融企業界的著名人物，如哈里曼(Edward H. Harriman)，昆勒貢公司(Kuhn, Loeb & Co.)的雪夫(Jacob H. Schiff)，前副總統摩頓(Levi P. Morton)，摩頓財團的考司特(Charles Coster)，卡乃基鋼鐵公司(The Carnegie Steel Company)及紐約市銀行(The National City Bank of New York)，琪士銀行(Chase National Bank)等的總裁等，創始底股據說最初只有五十五股，其後始增資爲六千股，每股一百美元，共計六十萬美元。布黎士對於投資鐵路事業，一向極感興趣，因此，合興公司成立後，即以在中國從事路礦及其他工業製造的企業爲目標，對於獲取鐵路的利權，尤其注意。⁽²⁾當時在華活動的美國東方修造公司代表巴時(Albert W. Bash, 又譯「柏士」)和紐約著名律師坎理(Clarence Carry)等，都會受該公司之託，從事攬辦的任務。⁽³⁾

不過，各國最初著重之所在，主要尚是蘆漢路，因爲清廷的決策，是先用自力和借債的混合方式，開築此一連接京畿與華中地區的路線，然後再談其他路線。但各國却亟思藉攬辦蘆漢路而爲修築粵漢路預作承辦的伏筆，如光緒廿三年(一八九七)三月，中英公司代表恭佩珥與盛宣懷所訂修築蘆漢路的十三條草約，即在約外另訂秘密條款，聲明「或造支路與京漢路連接，或造粵漢路，若借洋款，別人章程與公司一樣，仍向該(中英)公司借」。⁽⁴⁾是年四月廿六日(五、廿七)中比簽訂蘆漢路草約後，比人旋即悔約，對中國多方勒索，其目的之一，也是想獲得將來優先借款築路的權利，尤注重於粵漢。⁽⁵⁾美駐滬總領事佑尼干於中比蘆漢草約簽訂後，更專程赴鄂，與張之洞、盛宣懷談判，願意依照比利時承築蘆漢路的條件，接築粵漢路。他甚至建議如果中國願以海關、鹽稅及粵漢路權爲抵押，美國願意借給中國一億四千萬美元，以一億元支付日本的賠款或其他用途，四千萬元築粵漢路。⁽⁶⁾英商福祿受亦有

攬辦粵漢的積極意圖。^⑦稍後，因為容閔向總理衙門請辦津鎮路，盛宣懷認為有妨他修築蘆漢路的計劃，極力反對，曾建議請容氏改辦粵漢路，^⑧但因湖廣總督張之洞、直隸總督王文韶的意旨不定，李鴻章則頗表反對，^⑨所以，一直未有成議。

盛宣懷是實際主持鐵路大計的人，他對於修築粵漢路的基本方案，仍然是先由華商預占路線，然後籌借洋款，而他特別著重的洋款，則是美款，並曾與美商作過初步的接洽。^⑩當時張之洞亦以粵漢路的建築，急應著手。屢次催盛將蘆漢路「速籌並舉」，一氣接通。^⑪但因光緒廿三年十月廿日（一八九七、十一、十四），德國佔領膠州灣後，中國的情勢大變，一時列強都有對華採取軍事行動的可能，情勢相當緊急，張、盛尤恐各國繼德國強力要索山東路權之後，紛紛效尤；為預佔地步搶先行動起見，乃由湖南巡撫陳寶琛邀約湘紳前山東布政使湯聘珍等呈請設立湘粵鐵路公司，公舉署按察使長寶道黃遵憲為總辦。^⑫同時盛宣懷也擬糾集粵、浙紳商十二人，每人集股五十萬兩，加以他本人集股一百萬兩，合計七百萬兩，官督商辦，以為未來再借洋款的基礎；這項計劃，甚得戶部侍郎張蔭桓的贊同。^⑬當時為了預防各國瓜分中國，張、盛有所謂「引商力以禦兵力」的主張，想藉接納英、美、日等國造路開礦的經濟性投資，以抵制俄、法、德等國對華政治與經濟性的侵略。盛宣懷更建議「特立鐵路礦務衙門，統招中國及各國股分，聘請總鐵路司、總礦務司，職分權力悉如總稅務司。」^⑭此項策略的第二項要點，即是不使某一國在其政治的勢力範圍內，獲得開礦築路的權利。所以，張之洞雖然極力主張在經濟利益上聯絡英國，但對英人染指粵漢路的圖謀，則極力反對。^⑮為了避免英國的要索，光緒廿三年（一八九七）十二月，他們與王文韶並聯名利用湘、粵、鄂三省紳商的名義，密奏請速築粵漢路，「招集華股，酌借洋債」。所謂「洋債」，即特指美債，以藉美國的「商力」牽制各國對於華中和華南地區可能的政治性與經濟性的侵略。^⑯及奉上諭允准後，盛宣懷即一

面與在華的美公司代表談判，聘派工程師勘查路線。一面於光緒廿四年二月一日（一八九八、二、廿一），電請駐美公使伍廷芳就近與前曾來華攬辦鐵路的華士賓（W. D. Washburn）、坎理等在美談判開築粵漢路的具體條件。

盛宣懷對於粵漢路之籌借美款，初步希望的條件，是五厘利息，九五折扣，美公司分鐵路餘利五分之一，除築路土工外，^⑯一切准其包造，另外再給五厘佣金，管路的方式和權力則仿照海關稅務司的現行制度。^⑰這較之比利時財團毀棄蘆漢路第二次草約後所提五厘九扣的條件爲優，較之比人第一次草約四厘九扣，亦稍差勝。但分鐵路餘利及給予美人管路的大權，却是比利時兩次草約中尚未提到的優厚條件。當時美國與西班牙因古巴問題所引起的危機，正趨向於公開宣戰的邊緣，所以，盛宣懷的期望雖殷，合興公司代表坎理，却乘機勒索，一面要求將借款改爲九扣，一面進一步要求在粵漢路之外，承辦比人悔約後的蘆漢路。伍廷芳雖然認爲大局變幻，「事宜速定」，但不答應美人牽涉他路，只以盛所應允的五分之一鐵路餘利來打動坎理，並答應美人可在鐵路經營方面「代管」，這也是比人在蘆漢路方面尚在極力爭取的權利之一。^⑲因此，中美間的談判，轉趨順利，光緒廿四年三月初，伍廷芳已與坎理簽訂了一項粵漢路草約，合共十二條，其主要內容是借美款四百萬英鎊，九扣實付，利息五厘，美人包辦路工，代建代管，事權與洋稅務司相同，另外，並支佣金百分之五，四十年內，鐵路所得餘利，美公司得五分之一；如無意外事變發生，修路工程應在三年內完成。借債期限四十年，若十年後還債，每百鎊加付五鎊。另爲安撫美人，伍廷芳在草約之外，還簽訂了一項秘密條款，答應中國願在上述的條件下，如果比利時承築蘆漢路的原約作廢，由美公司接辦，並由中國加借四百五十萬英鎊。^⑳

伍廷芳所訂草約的內容，大體上不出盛宣懷所指示的範圍，所以，盛除在草約的文字與枝節上，如借款以鐵路

作押；「代管」字樣改爲管理行車，另加「兼用華員」及儘量購用漢陽鐵廠所製的材料等，以及歸還借款的條件，略予修改外，其他並無重大的更動。總署大臣的意見亦同。⁽²¹⁾ 湖廣總督張之洞的意見，則著重在可能涉及中國行使治權的一些問題，如美人管路，中國亦應有權過問，「如有礙我政權之處，准我飭該公司隨時改正，將人撤換」；鐵路只准中國運兵，不准供他國運兵等。⁽²²⁾ 但盛、張特別關心的，都是想在時局擾攘難於預料的情勢下，先將該路由對華侵害較輕的美國占定，以免爲英、法搶先奪取，造成既成的事實。所以，粵漢路草約於稍加修正，將原約十二條增爲十五條後，很快即由總署電令批准，於光緒廿四年三月廿四日（一八九八、四、十四），由伍廷芳與合興公司代表巴時在華盛頓畫押。⁽²³⁾ 正約與草約內容的不同之處，主要是合興公司在中國鐵路總公司督辦大臣的同意下，可將該路「延築至海口或其他認可之地點」（第三款）；其次，則在正約之外，中國另以正式文件保證，如比利時所承辦的蘆漢路約作廢，合興公司可依照粵漢路的同樣條件，加借至少五百萬鎊，兼辦蘆漢路。⁽²⁴⁾

合同簽定後，合興公司即一面派遣工程師帕慎士（William Barclay Parsons）來華勘查路線，一面派遣坎理來華作實地的考察。帕慎士於是年十一月沿長江進入湖南，向南直抵廣州，沿途除查勘築路路線外，並對於沿線物產與人口的分佈情形，極爲注意，認爲粵漢路對於開發華南內陸諸省的富源，價值甚高。⁽²⁵⁾ 坎理抵滬後，即模仿比利時人先簽蘆漢正約再續對中國勒索的前例，提出補充合同十七條，除原訂正約所獲的利權外，並進而要求在鐵路沿線開礦，將粵漢路延長築至英國租借的九龍，另又藉口原借款額四百萬英鎊不敷全路之用，要求增借一倍。⁽²⁶⁾ 上述的第二項要求，顯然與英國所索廣九路的利益，發生衝突，所以，坎理曾就此與英國的中英公司取得協議；約定合興公司所獲的粵漢路權准許英資本參加，而中英公司所獲的廣九路權，則允許美資本參加；此後雙方並協調在華的投資活動，任何一方如另獲得新的路權，當容許他方參加總投資的一半。⁽²⁷⁾ 此項協議，使英美之間在廣東境內原

先互相競爭的情勢，步驟趨於一致。所以，法國與比利時在坎理抵華之初，即竭力阻撓其談判續約的活動，但均未成功，^⑯光緒廿五年七月上旬，粵漢路增訂合同的談判，已大致告一段落。是年十一月，訂立草約。惟此後不久義和拳事件趨於嚴重，八國聯軍入侵華北，國內情勢大變，中國在各國聯合的嚴重威脅下，非常需要美國的支持。伍廷芳尤顧慮合興公司將乘機勒索，推翻原議，^⑰所以，粵漢路續訂的合同草約經總署大臣閱過後，即由李鴻章、張之洞、盛宣懷等急電伍廷芳，於光緒廿六年六月十七日（一九〇〇、七、十三），在華盛頓正式簽字，其中除原借款四百萬英鎊增為四千萬美元，行車管理改由華籍二人洋籍三人所組織的總管理處負責，折扣利息九扣五釐仍舊，餘利美方得五分之一，一如初約，合興公司並獲准「練養線路華巡捕一隊，其弁目兼用華洋人，藉以沿途保護鐵路及所有產業」（第十款）；並在鐵路沿線設置電報，及「隨時商酌開辦與鐵路有益，如火輪、渡船、棧房及別項機器廠等項」（第十一款）。此外，合興公司又得到一項特殊的利益，是中國答允在「粵漢幹路及枝路經過界內，不准築造爭奪生意之鐵路，並不准築路與粵漢幹路及枝路同向並行之鐵路」；中國並同意續約中有關借款的抵押事項，「照美國通例解說」，即按照美國法律來解釋其產權的有關事項（第三款）。但在續約第十七款中也明文規定：「此續約及原約一體訂立者，准美國公司之接辦人或代辦人一律享受，但美國人不能將此合同轉與他國及他國之人。」^⑱該項續約正式簽訂後，直到光緒廿八年五月，始由盛宣懷向清廷奏請批准。^⑲就中國政府的正常手續而言，美國對粵漢路所獲得的權利，至此始獲確定。

(二)

從此一時期內盛宣懷整個借債築路政策的內容來分析，我們可以看出外資企業在華所獲建築鐵路的一些利權，

除去在經濟上得到絕大的優惠之外，⁽²²⁾其路工承包權和行車管理權、沿路警衛權等，實均包括着重要的政治意義，對於配合各國在華競爭劃分的「勢力範圍」，不只在經濟利益的掠奪上，即在政治性質的控制上，都將發生絕大的作用。而且，如果就原訂合同作單方面絕對有利的解釋，每一條外人所包辦的鐵路，亦均可在實質上造成一個深入中國境內的「獨立王國」。盛宣懷此項政策釐定之初，自然尚不失為自動接納外資自主談判條件的性質，但因列強爭租沿海港灣的行動接踵而起，各國要索路礦利權的方式，常藉手於赤裸裸的武力的脅迫，盛氏在路權問題的談判中，已逐漸處於被動，積極的意味，大為降低，鐵路問題也成為中外整個外交問題的一部份。同時，中國在修建鐵路的基本目標上，也改趨消極，只想在可能的範圍內，藉路權的給予某國，以打破另一國強力所劃無形的勢力範圍——所謂「引商力以禦兵力」。合興公司與粵漢路權發生關係，即是此項政策在實際執行上的典型案例之一。

因此，當列強侵略中國的緊迫情勢轉趨和緩時，或者當鐵路利權所代表的政治意味略為和緩，使中國得有充分餘地來檢討其存在的合法性時，中國官紳對於外資企業在這方面所獲得的巨大利益，便常感到不滿，如鲠在喉，極力設法挽救。撤廢粵漢路權的交涉，其動機即屬上述第二項的情況。加以廢約運動發動後，適逢日俄戰爭漸趨尾聲，日本對俄國的軍事勝利，大大刺激了我國民族的自信心，也激起了我國官紳士民挽救危亡自力圖強的強烈信念。粵漢路贖約交涉的終獲成功，及各省此後接續發生的收回其他鐵路和礦務利權的運動，都是此項心理的具體表現。⁽²³⁾

發動收回粵漢路權運動的導火線，是由於合興公司違背續約，將大部份股權私售比利時人，並將其駐華代表改派比籍人員擔任。中國因得根據合同提出撤廢原約收回該路路權的要求。所以，要瞭解廢約問題發生的根源，我們應該首先自合興公司的組織與財務情況，予以探討。

合興公司組成之初，主要的領導人物以前參議員布黎士爲中心，許多著名金融企業領袖的參預其中。實際均係他利用其個人的聲望所招致。布黎士家資富有，才能也甚卓越，並具有發展美國在華鐵路投資以增強美國對華影響力量的強烈意願。但合興公司以六十萬美元的創始資本，却擔負四百萬英鎊或四千萬美元的巨額借款，所以，它本身的實業資本，並不足以在中國作直接的投資，它只能居於受託公司的地位，藉總攬股票的售出，以爲築路資本的實際來源；光緒廿四年十二月廿一日（一八九九、二、一）該公司答應中英公司投資粵漢路，其目的之一，即在解決其迫切的資本問題。³⁴當時中國方面盛傳合興公司內部滲有英國資本，實亦頗近於事實。³⁵但自南非波亞戰爭（Boer War）結束後，英國國內的剩餘資本，大量投往南非地區，而中英公司亦轉其投資的注意力於瀘寧、津浦等路，無力兼顧粵漢，因此，合興招致英國資本的事，實際上並未實現。³⁶加以光緒廿四年西曆十二月，布黎士不幸去世，對於合興籌募築路資金的計劃，打擊頗大。因爲根據他原來的計劃，合興公司很想自其創始股東中的一些美國企業家，募集大量資本，以發展美國在華政治經濟等方面的影響力量。但此項政治性濃厚的創始精神，亦因布黎士的去世而俱逝，使合興公司逐漸轉變爲一項純粹經濟性質的企業。加之在粵漢續約的談判中，中國一方面拒絕美國先築支線，一方面又拒絕在鐵路築成之前，給予合興公司開辦礦務的權利；而自華北的義和團事變發生後，美人對中國局勢的可能發展，頗有難於捉摸之感，使此等美籍創始股東在純經濟利益的考慮下，不願對該路輕易給予大量的投資。³⁷因此，乃給予比利時資本以逐步滲入合興公司的機會，最後並將公司實際控制。

事實上，比利時係以法國的經濟勢力與俄國在華的政治勢力爲後盾，傳說華俄銀行的最後目標，是想控制縱貫中國內陸南北的大幹路。³⁸遠在坎理來華談判粵漢續約時，法、比即公然出面阻撓，阻撓無效，始轉而利用經濟的方法，因合興公司著手築路需款孔急，而美國人又因庚子拳變的發生，大大降低了對華投資的興趣。³⁹在比王里奧

波德二世 (Leopold II) 的授意下，由比國前財政大臣現任參院議員戴倭爾底 (de Volder) 出面，利用美國人惠惕爾 (Charles Whittier) 等在紐約金融市場上收買合興公司的股票。所以早在光緒廿六年 (一九〇〇) 三月粵漢路續約簽訂以前，合興公司已有不少比股；及續約簽訂後數月內，該公司總董復親往歐洲暗中招股，比人及其代理人更接續大量購買合興股票，至是年年底，比股已在公司的六千股中控有四千股的多數，^⑩當時美國某報盛傳，曾在比屬剛果的經濟掠奪中扮演重要角色的泰耶斯上校 (Colonel Albert Thays)，^⑪受比王之命，與戴倭爾底設謀控制合興公司，比王里奧波德二世並擬重組該公司為一國際性質的企業，以在中國從事大規模鐵路投資的活動。^⑫一九〇一年 (西曆) 一月，合興美籍董事惠特瑞志 (F. W. Whitridge) 並曾建議中國駐美公使伍廷芳，應給予合興公司承辦鐵路不低於其他任何公司的優厚權利。^⑬不過，比股之控制合興公司，初期當採間接的方式，即利用美人為其傀儡，以保持合興公司在形式上不失為一在美國登記、受美國法律保護並由美國人控有董事會多數的美國公司，以符合粵漢路續約第十七款中的明文規定。

在這樣的考慮下，合興公司董事會雖然在光緒廿七年 (一九〇一) 西曆十二月再度改組，由泰耶斯、戴倭爾底，比國駐紐約領事馬里 (Pierre Mali)，比國傀儡美人惠惕爾，該公司法律顧問惠特瑞志，紐約金融家拜爾芒 (August Belmont) 及總工程師帕慎士等七人出任董事，摩根公司 (J. P. Morgan & Co. of New York) 與比利時海外銀行 (Banque d'Outremer of Brussels) 擔任信託銀行，比股在公司董事中實際已占有多數，但董事會仍選舉帕慎士出任董事長，並積極著手開展建築鐵路的實際工程。^⑭約略同時，帕慎士電告盛宣懷，粵漢路股本業已募成，不日將先開築自廣州經佛山至三水一段，並派遣葛利 (Willis G. Gray) 為駐華代表兼總工程師。^⑮美駐華公使康格 (Edwin H. Conger) 亦致函外務部，說明粵漢路工程合興公司擬分南北兩路興工，並開築萍鄉

支線。^④同年十二月初二日（一九〇一、一、一），駐美公使伍廷芳亦電告盛宣懷，美公司已售出股票三百萬美元，以爲第一期築路所需的資金。^⑤光緒廿八年（一九〇二）秋，廣三段正式開工，同時著手第二度勘察全線。次年九月廿七日（一九〇三、一、一五），廣州至佛山段已告通車，光緒卅年（一九〇四）底，客貨運更西達三水。所有在華任職的合興人員均由美籍人員擔任，以避免引起中國官紳的注意。^⑥但比人控制公司的全局，已成既成的事實，只是暫未公開揭露出來而已。

光緒廿九年（一九〇三）冬，比利時利用惠惕爾再度大量收購合興公司的股票，在六千原始股中除比人原已控制的四千股外，其他二千股真正留在美國人之手的，實際只有摩根公司所持有的六百股。^⑦光緒三十年春，合興公司董事會因此再作第三度改組，帕慎士被迫辭去總董一職，改由代表比利時股東利益的惠惕爾繼任。實際的控制權，則由居於北京布魯賽爾的人員所操縱。^⑧同時期內，比人更進一步對合興公司作明顯而確實的控制，擬將粵漢鐵路劃分爲南北兩段，南段由美國籍股東控制，北段由比籍股東控制，^⑨光緒卅年（一九〇四）正月，合興公司駐華代表兼總工程師美國人葛利被撤回國，其駐華代表一職，改派比人經士科（Kingsford?）擔任，總工程師則初由美人美德繼任，旋更公然改派比人斯圖（另譯錫度）出任。合興駐華擔任築路工程的中下級人員六十餘人，亦受命返美。^⑩比利時實際控制合興公司在華活動的圖謀，至此遂告表面化。同年二月初九日（一九〇四、三、二五），惠惕爾爲扶除美國公私各方面對於公司變質的疑慮，曾公開致函紐約商報（New York Journal of Commerce and Commercial Bulletin）說明合興公司的性質和歸美人所有的事實，並無改變，但他也承認比人握有絕大多數股權的事實，並證明真正美國的股權實際只有六百股。^⑪比駐美公使芒雪爾（Baron Moncheur）亦承認比股在合興公司中已占多數，並證實許多美人股份實係代表比股的利益，但他強調此事進行爲時已久，遠在粵漢路續約簽訂之前

即已如此，因此，對於中美間所簽兩項正式合同的條款，並無違背。^⑤不過，這樣的解釋，並不為瞭解此事內幕的美國人所同意，前任總工程師兼公司總董事帕慎士雖然當比股大量增加之初，頗同意將粵漢路全線劃分為南、北兩段，而由比股控制其北段，但在比股決意總攬全線後，他即被排除於董事會之外，因即致力於揭發比人篡奪合興公司陰謀，光緒卅年五月初二日（一九〇四、七、六），他公開指控由於比籍股東任命美人為合興職員，該公司已變成一家非美國人的企業機構。他甚至私下向美國國務卿海約翰（John Hay）控訴，比王里奧波德二世在改變合興的基本性質時，實已濫用了他國王的特權，表現了一種很不光彩的商業行為。帕慎士並認為，除非比王售還一大部份股權歸美人持有，該公司勢將難逃其最後毀敗的命運。^⑥

（二）

由於比人已握有大部份合興公司的股權，並利用美籍總董的名義，積極圖謀控制該公司在華的一切活動，在牽涉美國法律與中美所簽粵漢路權的兩項合同中，有關某些條款的適用問題，已引起了三項亟待解釋的基本問題：第一、合興公司作為一家美國籍的企業組織，其股份是否可為非美國人所有？第二、合興股權的大部份既為非美國人所有，公司權力機構的董事會亦為非美國人所控制，是否違背了中美原簽粵漢續約第十七款「不能將此合同轉與他國及他國之人」的規定？第三、如果合興公司的總董仍由美籍人士擔任，董事會也設在美國境內，但其董事會及其在第三國境內的投資活動，却為比人所控制，它是否可在第三國內獲得美國法權的實力保護？顯然地，在解釋上述的三項問題時，美國法律與粵漢續約中簡括的條款明文，彼此是頗有牴觸的。就第一項問題的前提而言，他國人購買美籍公司的股票，當然不算違犯美國的法律，但就第二項問題而言，在嚴格的定義下，如果合興公司主腦的權力

機構，自美籍者的手中，移入比籍人士之手，實際已與合興公司所簽粵漢續約第十七款的條文與精神不符。因為主權力機構者的轉移，實為該項利權（合同）轉與「他國之人」的一項最具體的證明。而且，由於美國政府實際不可能阻止一家大部份股權為非美國人所有而其權力機構又為非美國人所控制的公司，在此後的任何時間內，變更其美國國籍的註冊，以擺脫美國法律的保護；所以，上述第三項問題中，美國政府的權力，是否應被用於保護這樣一家暫時在美國註冊的企業公司，從事於在中國境內的經濟投資，實際不只是一項牽涉美國法適用範圍的問題，也是一項值得爭辯的國際政治的問題。由於粵漢路的續約曾經盛宣懷奏經清廷正式批准，其對中國政府的束縛力當然是唯一的；但就美國政府而言，它只是一件商業契約的行為，並未經過政府批准的手續；所以，美國國務卿德依（William R. Day）自伍廷芳簽訂草約之初，即拒絕就該路利權給予任何保證；⁵⁵但就合興公司的一切活動而言，它實應受該續約的束縛，因為它在該約中享受了很多的權利，自亦應承擔由該等權利而衍生的一切義務。不過，當此等義務在履行時，如果與美國的國內法互相衝突，由於粵漢原約和續約都只具備國際私法的性質，國內法的效力自然較大。但就中國而言，該公司如果因美國內法的制約而阻止其履行對中國的義務時，中國在法理上實有根據原定合同的規定，採取相應行動的權力。

事實上，比股之著手控制粵漢路權，遠在粵漢路續約尚未締結的時候，但當中美議商續約，並在其中增入「美國人不能將此合同轉與他國或他國之人」時，比股股東並未表示異議。⁵⁶而坎理在與盛宣懷談判時，亦曾詳細解釋此條的用意，只是在於保證合興公司將永遠保持為一家在美國註冊並受美國公司法統轄的企業，合興公司不得將其在華所獲的利權轉讓與在他國註冊並受他國法律管轄的公司所有，但並未限制合興公司的股票不得在國際金融市場上，自由買賣，亦未限定其股票所有者的國籍。盛宣懷對此也頗有瞭解。但雙方並未就續約第十七款的具體意義，

予以明確而清晰的解釋。但是，就中國而言，毫無疑問，如果上文所述的第二項情況發生；換言之，如果合興公司股權的大部份為非美國人所有，而其公司的權力機構又為非美國人所控制時，根據續約第十七款的籠統規定，該公司即可被認為已明顯違背合興續約的該項條款了。⁽⁵⁷⁾

由於庚子拳變後，中國的情勢更為可慮，俄法南北呼應，政治與經濟的活動互相配合，其圖謀控制大半個中國的野心，至為顯著。⁽⁵⁸⁾比利時在經濟上一向依附法國，其作為俄法同盟在華經濟利益代理者的身份，在其競爭蘆漢路權的談判期間，與該路興築的過程中，已很清楚，所以，中國官紳對於比人有關合興公司的任何圖謀，一向甚為敏感。光緒廿七年（一九〇一）九月，盛宣懷極力駁拒法比請辦廣州至梧州的鐵路，認為其中廣州經佛山至三水段已經是合興公司粵漢路既訂路線中的一段，不容其他公司攬入；其主要目的，即在劃清美國與法比集團的界限，⁽⁵⁹⁾使美國所獲粵漢路的利權保持完整，以免引起另外的糾紛。

從我們現在所看到的資料看來，盛宣懷對於比股滲透合興公司的內情與其嚴重性，至少在粵漢續約簽訂後不久即已完全瞭解；⁽⁶⁰⁾但他仍然在該續約簽訂了將近兩年之後，於光緒廿八年（一九〇二）五月，與湖廣總督張之洞、兩廣總督陶模會同奏准。他的動機，似乎主要是根據伍廷芳的一項報告：「美公司六千股，比人購去四千，現仍由美人出名，董事美五人，比二人，事權尚在美，」伍廷芳因此認為「合同並無轉與他國人，未違（續約）十七款」；⁽⁶¹⁾同時，鑒於比人所辦蘆漢路的前例，粵漢路即使由美人出名，比人其實，而中國又堅持此點，較之廢約後又落入他國之手，對於中國亦較有利。⁽⁶²⁾張之洞對於這一論點，亦極贊同，認為應堅持「此路必須全歸中國美國兩國之人管理，上海及粵漢鄂省總局洋人，中國惟認美國人。」⁽⁶³⁾光緒廿八年正月，張之洞並專電盛宣懷，因粵漢續約訂立後已又延宕兩年，請催促美人儘速開辦武昌至長沙段，「萬不可任其再宕」。⁽⁶⁴⁾及是年秋，廣三段開工，合

興公司派駐上海的代理人葛利與盛宣懷發生衝突。盛對葛利的最大不滿，是因為他辦事專擅，對於開辦工程的先後順序，拒不與他商量，加之葛利以合興公司代理人的身份，既不熟諳鐵路工程，却又兼任該路總工程師，用款糜費，又在上海自資開辦報紙，買賣股票，做些與其身份不合的事。⁽⁵⁵⁾因此，盛氏即電令駐美公使梁誠停簽合興股票，以為抵制。合興因此被迫撤免葛利，改派董維德阿駐紮上海。⁽⁵⁶⁾

當時比人對合興公司的攫取行動，已趨緊迫，該公司美籍總董帕慎士對於全局的控制，已感難於控制，乃一面電令葛利暫將築路工程停工，一面專派簽訂合興初約的巴時（另譯倍次、柏許）專程來華，從事轉圜的活動。⁽⁵⁷⁾當時由於合興公司駐華人員已在大量改易比人，葛利離華前，乃將公司內美、比股東爭權的詳情，直告兩廣總督岑春煊，說明他個人衷心反對比人擬將粵漢路分為南北兩股及選舉祖比美人為公司總董的計劃，決意返美將比股完全贖回；岑春煊又將此內幕消息，轉告盛宣懷。⁽⁵⁸⁾粵漢路權已經變質的事實，才逐漸引起更多中國官紳的注意。

盛宣懷應付此一難題的首要步驟，仍然是想確認美國人為他與合興公司辦事的對手。他一面專電合興公司，拒絕與新派來華的比籍代表經士科和錫度會晤，一面電請駐美公使梁誠，「請告美外部，責令合興（公司）認定（續約）十七款，中國只認美國人。」⁽⁵⁹⁾為確定美政府的責任，光緒廿九年十二月初三日（一九〇四、一、一九），盛宣懷並致電美駐華公使康格，促其速電美政府責令合興公司「務照合同堅持」；⁽⁶⁰⁾次年三月，復遣派南洋公學總教習福開森（John C. Ferguson）專程赴美，延聘著名的美國律師前國務卿福士達（John W. Foster）對於此事所牽涉的法律問題，詳予研究。光緒卅年（一九〇四）三月，梁誠乃正式照會美國政府，提出三項問題，要求答覆：

- (1) 美政府是否以為合興公司實係美國公司；(2) 美國政府願不願意「專權辦理」有關該公司的交涉事項；(3) 美國政府願不願意將「對待粵漢之定見及保護之主義」，公開宣布。美國方面的答覆，極為迅速，除上述第一點它確認合

興公司為一美籍的公司外，對於第二三點，亦均作出肯定的表示，認為「美國政府獨自有權辦理關係該公司之交涉事件，美國願將對待粵漢之定見及該路合宜事件，極力相助」，但須在現在經理辦法的根本前提之下始可。美國在覆照中並明確表示，「如該公司改其規模辦法，不合美政府之旨，即不可承認襄助」。^⑩換言之，由於合興公司在比股控制的董事會下，隨時都可能改變其國籍的登記或投資經營的方針，美國政府的答覆，實際已經使盛宣懷認美為辦事對手的方針，完全落空。為進一步釐清比股藉購買合興股票參預粵漢路權而引起糾紛時美國政府可能採取的態度，是年四月十一日（一九〇四、五、二十五），盛宣懷因再電梁誠，請其再度照會美國，探詢其對於下列三項問題的態度：(1)執持美公司股票而不居於美境的他國人，美國法律究能管理其至何程度？(2)如果美政府不承認執持美公司股票之他國人，則此他國人對於美公司所應有的權力，究竟如何？其與中國政府的關係如何？(3)執持美公司股票之他國人，其本國政府如因美籍公司而與中國政府有所交涉，美政府究能幫助中國政府至何程度？^⑪第一與第二項問題，事實上都牽涉到美國國內法適用範疇的問題，第三項問題，則牽涉到美國政府對於中國政府有關經濟事項的承諾，美方自不願作任何明確的表示，自縛手脚。梁誠所雇的美國法律顧問前國務卿福士達則認為凡美國公司外籍股東之居於外國者，除自己情願外，美法律無權對其管轄，惟若該美公司改變其國屬及美政府不再認其為美公司，則美國公堂之堂判，仍可關涉該股東之股份，而該外國股東在美國實不能說話。^⑫所以，福開森赴美的任務，雖然自認「大局已妥」，事實上由於美政府對於合興可能變更國籍與比股可能直接干涉粵漢路權兩大問題，並未作明確而肯定的承諾，盛宣懷專認美人有權開辦粵漢路的方略實際並未得到對方的同意；而他所謂「但能爭到美公司雖他國買票，他國政府不得干預其事的考慮，實係一種自欺欺人一廂情願的說法。

盛宣懷自初即不主張廢棄美約，因為粵漢路興工的五年期限，既未到期，日俄兩軍又正在我東北鏖戰，勝負

未分；中國能否達到廢約的目的，毫無把握，所以他雖然屢次以廢約向合興公司與美使康格威脅，其真正的意向只是想以美接美，達到排除合興公司內部比股勢力的目的。因此，他對帕慎士特派來華的巴時，特予重視。^⑭早在光緒廿九年十二月初三日（一九〇四、一、一九），即電告康格，如帕慎士無力控制合興公司的全局，「務請美商有力者助之，或代之，以符原約。」^⑮同日，並致電外務部右侍郎伍廷芳，請與巴時面商，由巴籌設的新公司，「別開比股」；^⑯在另件致伍氏的電文中，盛並強調比股實即法款，比股控制公司，「議者必歸咎於我兩人」。^⑰不過要想達到以美接美的目的，實際亦不易，因為盛氏對於談判粵漢路問題，顯然已難於完全控制了。

（四）

比股控制合興公司的事實，被公開揭發後，很快即引起粵漢路沿線湖北、湖南、廣東三省官紳的嚴重關切。湖廣總督張之洞對於俄法集團合蘆漢、粵漢控制縱貫中國南北腹地的大動脈後所形成的政治形勢，尤其感到不安。當時張、盛之間的交情甚惡，光緒卅年二月中旬，張適自北京覲見後返任，即聽說比國萬國東方公司向外務部請辦自湘陰經常德至辰州的粵漢支路的消息，由於當時日俄戰事正酣，而俄於完成西伯利亞大鐵路後，復向中國要索修築張家口至庫倫一路，比人在北京亦要求北京至張家口的修築權，且正太路已在俄法的掌握之中，比利時所修築的蘆漢路實際亦然，所以，比人之請辦辰常支路，極可能是俄法控制中國全盤計劃的一部份，自然引起英國的疑懼。所以，英國駐漢口總領事法磊斯（Everard H. Fraser）即專為此事，謁見張之洞，剖析利害，張亦甚以為然。^⑱張所採取的第一步驟，即在阻止比人承攬辰常支路，於是三月初二日（一九〇四、四、一七），專電盛宣懷與湖南巡撫趙爾巽設法拒駁；^⑲第二步驟，則擬積極籌謀挽救比股控制合興攫取粵漢路權的事實。張之洞認定法俄以比利時

爲傀儡控制粵漢之後，勢將形成中國的大患，且粵漢路「借款本息太鉅，年期太久」，限滿後中國斷無自行贖回的力量；^④因此，決意藉美國合興公司違約由比股控制的事實，爲廢棄原約的論據，以避免未來的無窮糾紛。三月廿二日（五、七），他致電趙爾巽，認爲盛宣懷藉口日俄戰爭與美約尚未逾限而不採取撤廢合興原約的行動，實不可解，因爲日俄戰爭遠在東北，而合興公司股份的絕大部份既爲比人所控制，而公司權力仍歸美商的說法，實不可信，因此，他請趙爾巽合湖南官紳之力，電告盛宣懷「照逾限例」，將合興承辦粵漢路的權利廢除。^⑤稍後，張之洞並與美駐漢口領事馬墩面商，馬墩亦謂中國儘可將此合同作廢。^⑥

張之洞所持「照逾限例」撤廢合興粵漢路權的論點，實際上是錯誤的，因爲當時合興築路的工程，尙未超過築路期限。但他堅持廢約的立場，對於湖南官紳進一步所採的具體行動，却發生很大的鼓勵作用。湖南巡撫趙爾巽在是年三月初五日（一九〇四、四、二〇）已致電盛宣懷，認爲中國應將美約作廢，^⑦三天後，更電告盛氏湘人公論，美股不應暗售比人，請盛氏擔任糾正此事。^⑧當時湘籍官吏在京外各省都極佔勢力，內而軍機大臣外務部尚書瞿鴻禨、戶部尚書張百熙、左副都御史曾廣鑑、外省如兩江總督魏光灝、閩浙總督李興銳、浙江巡撫聶緝樞、前廣西巡撫王之春、江海關道袁樹勤等，皆位居要津，頗具權勢，彼此之間，也時通聲氣，在政治上顯然形成了一股不可輕視的無形的力量。在湖南境內，在湘籍京外官員的影響下，紳士們對地方政治的權力，自咸同以後一向很大，庚子後所有官辦的事業，多請紳士協助，巨紳如前刑部右侍郎龍湛霖、前國子監祭酒王先謙、前兩廣總督譚鍾麟對於地方的公務事項，尤多具影響力量。^⑨粵漢路比股的問題關係到他們切身的利害，加之受到張之洞直接的鼓勵，因此，乃採取行動，於光緒卅年三月下旬，公呈湘撫趙爾巽與鄂督張之洞，因「粵漢路北段比人假名入股，實係承辦」、各國公司「向以股分多者爲主，（合興美）股去而權即隨之移易，名美而實比，名比實法」，「湘人首受其

害，斷不承認」，要求根據合興續約第十七款照會美使，廢棄原約，由湘人自辦。⁶⁶ 稍後，湘紳龍湛霖、王先謙、王之春、馮錫仁等更以全省士民的名義，逕電盛宣懷「切詰公司背信之咎，立廢合同。」⁶⁷ 三月廿八日（五、十三）王之春並專電告其湘人已「密籌合股自辦，非以空言抵制外人。」⁶⁸ 由於盛宣懷對於此事採取延宕的態度，其用意則在堅持第十七款由美人將比股購回恢復美股控制的董事會了事，而將廢約的事推由外務部辦理，並請張之洞與趙爾巽逕電梁誠與美政府直接談判。⁶⁹ 盛宣懷這種「言廢約而實保約」的態度，很引起全湘士紳的公憤，因此，乃聯名公電有關各省督撫，認為「粵漢鐵路爲我國中央命脉所關，在當時訂約之初，本不知幾許失策，今乘其間，據理與之力爭，誓必收回路權」，並認定盛宣懷爲惟一應該出面主持廢約的政府官員。⁷⁰ 湘紳廢約的意圖，十分堅決，除公電軍機大臣外務部尙書瞿鴻禑堅持廢約，要請集股自辦外，並聲言如廢約不成，湘人必將實力阻止合興公司，在該省築路的任何計劃。⁷¹ 龍湛霖並分別致書有關官員，堅主廢約之議，其言絕痛。⁷²

是年四月十五日（一九〇四、五、二九），湘紳並聯名公電商部與外務部，請支持他們撤廢粵漢路原續兩約的主張。⁷³ 不過湘紳雖然口口聲聲「集股自辦」，但其要求廢約的真正論據，實在只是想避免比股接辦後所形成的政局局面，而且由於粵漢路原續兩約中國吃虧過大，不只借款額數鉅大，而折扣、酬勞、餘利、定息、兌換、虛數小票等層層剝削，「路由彼造，款由彼支，溢取意中之息，詭圖格外之利」，甚至用人之權，亦照海關的前例，其重要職務皆由外國人擔任，國人無權過問其事，後患更難預料。⁷⁴ 稍後，爲了與盛宣懷面商廢約的實際步驟，湖南紳士並遣派候選道席滙湘、黃自元等前往上海，六月初，復公派前廣西巡撫王之春赴滬，主持與盛宣懷談商廢約步驟的一切事宜。⁷⁵

湘紳挺身而出要求廢約後，趙爾巽和張之洞均予全力支持。趙於收到湘紳第一件公呈後，即派遣署糧道張鶴齡

啓程前往上海，會同湘紳所派的代表，與盛宣懷進行談判，張鶴齡亦慷慨任事，認爲合興路權，按理應予撤廢。^⑩張之洞則於光緒三十年三月廿八日（五、十三），自江寧電告盛宣懷，主張依據合興續約第十七條，「極力爭辯，必辦到廢約爲止。」他駁斥盛氏前電所稱美法律不禁公司售賣股票予他國人的說法，認爲此「當指零星散股而言，斷非畫分地段售與他國承辦，可援此例。」^⑪次日，復再與湖北巡撫端方合電盛氏，認爲「大局所關，其害不可思議」，請「立將（合興）此約作廢」。^⑫四月初二日（五、十六），張、端、趙三督撫又再度聯名電請盛宣懷「力廢此約，免滋巨患」；^⑬同時並合電外務部，請其主持督促盛氏根據合興續約第十七條廢約。^⑭湘籍大員兩江總督魏光焘亦專電盛氏反對其收回比股曲全美約的辦法，認爲應該逕將美約作廢。^⑮對朝廷大政極具影響力量的軍機大臣瞿鴻禨並特將湘紳聯名的公電內容，交予盛宣懷參考照辦。^⑯湖北士紳布政使李紹芬等，亦呼應湘紳廢約的擬議，^⑰廣東紳商翰林院編修伍銓萃、左宗藩等並集會決議，除電呈外務部及公電諸粵籍京官支持廢約外，並公舉侍郎張振勳、前安徽巡撫鄧華熙爲粵紳代表，駐紮上海，與盛宣懷議商廢約的具體步驟。^⑱

很顯然地，合興公司粵漢路權爲比股篡據的問題，至光緒卅年三、四月以後，已在中國官紳間形成了兩派絕不相同的應付辦法：一派係以張之洞與占極大影響力量的湖南官紳爲主，主張廢約自辦；一派則以盛宣懷爲主，主張在排除比股的前提下，維持原約，續由美人承築該路。湘紳廢約的喧囂雖高，但自美政府於光緒卅年四月廿七日（一九〇四、六、十）致函梁誠，確定合興公司爲美籍公司受美國法權的保護之後，中國要想在兼顧美國的友誼與維持原約的原則下，達到廢約的目的，實際甚難；且粵漢築路股票已經發行了三百萬美元，中國勢必須於另籌巨款自築該路之外，又要負擔這筆額外款項的支出。^⑲所以，盛宣懷認爲此事如能確定美國政府答應承擔合興築路的一切責任，合興公司由美國法律支配及粵漢路任事的外籍人員全用美人爲基本原則，廢約之議，似乎即可罷論。^⑳是年

五月，湘紳代表席滙湘等抵達上海，與盛會商後，對於此種情形，亦極瞭解，初步決定粵漢路應採取中美合辦的形式，將合興公司原有的六千股，由湖南購回二千股，約須銀六十萬兩，湖北購回一千二百股，約須銀卅餘萬兩，專收比人股份，並籌議於華股參加後，由盛宣懷另與合興公司另訂詳細用人辦事章程，由各該省派員駐美襄理公司業務。粵紳代表鄧華熙、侯補道鄭官應、劉學詢等對此亦深表贊同；王之春並建議委派美籍律師專程赴美談判，另訂粵漢新約，所有築路應須的四千萬美元股款，則擬由三省官紳籌款積存，屆期或贖或購，以備應用。^⑩ 同時期內，盛宣懷雖然於四月廿五日（六、八），電告外務部，擬由他以鐵路總公司的名義，直告合興公司廢約，請該部正式照會美使康格說明中國廢約的立場；^⑪ 一面則積極與美巴時接洽，進行其「以美接美」的計劃。當時湖南省官紳謠傳巴時係美國政府特派來華，專為挽救粵漢路權的代表，外務部右侍郎伍廷芳亦頗贊同以巴時所組成的協（華）豐公司（China Investment and Construction Company of America）取代合興公司另訂新約的計劃。粵紳太僕寺卿張振勳則附合其說，以收回粵漢鐵路管理行車及用人等重要權利，湘紳中願就此結局者亦多。^⑫ 但巴時本身實際並無足夠的資本，所稱招集公司，只是紙上空談，且其勒索的代價過高，不只一口氣要求承築廣州至廈門、三水至梧州、湘陰至辰州、衡州至桂林、萍鄉至杭州及廣信至九江等支路，並要求包辦各路沿線的礦權。^⑬ 這樣嚴酷的條件，自難為中國所接受。

張之洞對於席滙湘、張鶴齡等所擬「以華接比」用華款購回比股的辦法，很表贊同，曾建議「自行派員赴美購股，免滋浮糜」；^⑭ 其後因張鶴齡電告購買比股的各項困難，中國種種吃虧，且將來如果路股難招，合興勢必責令中國購買築路股票，築路的工程仍難如期完成；張氏衡量整個情勢，主意大變，認為仍應專自廢約方面著手。在策略上他認為中國應採層層逼迫的辦法，使合興公司知難而退，盛宣懷與湘粵士紳應使該公司確認續約十七條的正確

意義，不須轉售股票與他國人，不得任用他國工程人員築路，並將比股全數購回，築路工程應照約於五年限期內完成，美國政府亦應確實擔承他國不得干預該路的任何問題，否則，中國即行廢約。⁽¹⁴⁾ 稍後，因為王之春等擬派員赴美洽談中美合辦辦法，張之洞怕時局中變，才一意主張廢約；逕電外務部，請根據續約第十七條中鐵路不准轉移他國的明文，責成盛宣懷廢約；湖北巡撫端方亦認「地土所關，存亡與共」，主張廢棄合興公司的路權；⁽¹⁵⁾ 湖省的意見亦同。⁽¹⁶⁾ 在張的鼓勵與支持下，湘、鄂、粵三省士紳更於光緒卅年十月，聯名公呈外務部代奏廢約，⁽¹⁷⁾ 山西道監察御史湘人黃昌年並根據三省的公呈密奏請挽回粵漢鐵路的權利。黃氏在奏摺中，對盛宣懷與伍廷芳於所訂合興公司原續兩約內，給予美人廣泛的權利，甚表不滿，並詳述合興違約的各項事實，認「盛宣懷心中不利廢約，口中每言廢約，故電達朝官，亦以廢約爲詞」，實則畏難塞責；他駁斥巴時以美接美的辦法，認係不切實際，因為巴時在財力上並不殷實，因請旨命「責成盛宣懷、伍廷芳力辦廢此合同之事」，「如慮美人觖望，或慮他國乘隙爭辦，則不妨仍借美款，更換合同，由湘粵鄂三省公舉辦事之人，聘用外國高等工程師，而管理權必操之在我，如此庶無流弊。」⁽¹⁸⁾ 此奏遞上後，光緒卅年十月廿一日（十一、二七），即奉上諭，派張之洞「悉心覆議，妥籌辦理」粵漢路的有關事宜。有關主持此事的人選，至此已算確定，由於張之洞自始即力主强硬對付合興比股，清廷廢約的意圖已經極爲明確。是年十一月初五日（一九〇四、十二、一），上諭並再命商部、張之洞「妥籌」此事，「以挽路權」。⁽¹⁹⁾ 光緒卅一年正月十九日（一九〇五、二、二二），並三度旨命張之洞「責成盛宣懷趕緊設法挽回（粵漢路），以保路權，事關大局，不得延宕貽誤。」⁽²⁰⁾

（五）

同時期內，合興公司爲比股控制的問題，很快地引起中外輿論界廣泛的注意。在美國方面，紐約商報於一九〇四年春刊出的「美國在華的鐵路投資」(American Railroad Enterprise in China)文中，即曾簡略報導合興公司變質的原委，認爲帕慎士的被斥去職，及該公司美籍駐華總董的被撤回國，已使該公司在名實兩方面都從美有轉變爲比有。該文對於英美在對華鐵路投資方面所表現的合作精神，很表珍惜。但對重要的粵漢路權竟然歸趨於如此的結局，則極感惋惜。該報很懷疑清政府是否將採取廢約的行動，但認爲如果中國真正那樣做的話，美國政府將無法提出抗議，因爲美國國務卿自始至終即熟知該公司內部變動的實況，而且知道該公司的股份，已大部分來自非美國的來源。⁽¹⁰⁾幾個月後，該報對於此事更作詳細的報導與評論，並具體說明合興公司原始的六千股份，其中四千股已爲比籍股東所有，其餘二千股可以完全確定爲美籍摩根公司所有的，實際只不過六百股而已。它駁斥合興公司新任總董惠惕爾所稱比股據有該公司大部分股權，並未改變該公司美籍地位的說法說：

「這實在荒謬，一個在美國活動而爲外國股權所控制的鐵路事業，當其在第三國境內修建鐵路時，它的地位可以與一個美國公司的地位相類似，甚至像合興公司那樣要求美國對該第三國境內暴民對其所派人員的暴行，給予強力的保護。此外，我們認爲，合興公司地位的改變，或者因其修建粵漢鐵路所表現的此項改變的過程，已經成爲一項大衆應該關切的事項：因爲它已顯著的不再爲美國人所有，而改受比利時國王所派代表的經營與控制，因此，保護它的責任，亦應該改由在該公司內部其臣民已經據有總董職位或者擁有控制性多數股權的政府所承擔。」⁽¹¹⁾

該報對於美政府的袒庇比股，認爲合興公司爲一美籍公司，美國有權處理其涉及外交的一切問題的立場，表示非常不

滿，認為這實在與事實完全不符，它甚至認為比國國王在多方面所表現的強大財力，極可能在幕後已受到法國的操縱。⁽¹⁾ 稍後，在另一篇「比美的鐵路投資事業」(The Belgo-American Railroad Enterprise) 的文中，紐約商報並懷疑美政府所說確定合興公司為一美籍的公司，係為了要增加美國在華的影響力量，並使俄國在華勢力的發展就此止步的說法，具有真實性。因為鑑於粵漢鐵路利權自中美談判之初，中國人所認定的，只是美國人，當帕慎士赴華勘察路線時，中國各方面都對他表示衷心的祝賀，因此，美國政府的任何聲明，實不足以排除中國對於俄國影響力膨脹的疑慮，反之，這却是對美國在華影響力最大的一項打擊。紐約商報對於美政府保留其變更對合興立場的態度，頗表滿意，認為國務院極可能將來改變其立場，因為粵漢鐵路勢將走上目前蘆漢路的後塵。⁽²⁾ 前美駐華公使丹貝 (Charles Denby) 更發表專文，敘述當年粵漢路權的談判，自開始之初即受到了比人的阻撓，但中國人確係以美國人為獲取此項利權的對象。⁽³⁾ 某美人並致書英人在上海出版的北華捷報 (The North China Herald)，抨擊少數美國律師與華爾街的經紀掮客的背信行為，已使所有美國人的聲譽受損。他分析合興公司中途變質的原因，主要是因為義和團事件發生後，所有有意對華投資的人，都對中國望之却步。此外，另一使美股輕易出讓的潛在因素，是美國人都將此一路權作為一項純經濟性質的投資，所以，當談判中美合同的細節時，一旦中國拒絕了美商先修該路支線並先開辦沿線的礦務以資彌補該路收入的要求時，美國投資者對於該路權最初所具有的吸引力，即大大降低了。⁽⁴⁾

在華英人所辦的報紙，對此所持的態度，則甚為審慎，但對於事態的發展，則給予極大的注意。光緒廿九年十一月廿八日（一九〇四、一、一五），北華捷報即報導粵漢鐵路的築路工程，在紐約合興總公司的命令下，業已停止。⁽⁵⁾ 光緒卅年三月初七日（四、二二）後，更一直以很大的篇幅，報導合興公司比股問題的發展，但其內容則絕大

部分都是引述美國輿論界的言論，本身則儘量避免作直接的評論。三月初八日（四、二三）字林西報（The North China Daily News）亦刊出粵漢路已歸比人控制的消息。⁽²⁰⁾七月廿九日（六、一七）一位美籍觀察家的文章，報導湘紳對於美國人出售合興股權予法、比集團甚表憤慨，南方各督撫及居高位的官員對於美國，也都很抱反感。日本報紙對於粵漢路權的問題，也相當注意，大阪朝日新聞曾報導比人所購股權已逾半數的消息。⁽²¹⁾

國內輿論界對於此項涉及中國安危的路權事件，更表示極度的關懷。浙紳汪康年在上海所辦的中外日報於光緒卅年三月十四日（一九〇四、四、一九）發表評論說：

「竊謂此事於中國之前途，關係甚巨，中國從前本與美商訂約，則此路惟美國商人才有承造之權，此後若仍由美商承造則已，如竟歸諸比人之手，則照已定之約而論，中國已有廢約之理，更就日後之禍端而論，則尤有不可不廢約之勢。」⁽²²⁾

該報認為美政府在答覆中國照會中所稱合興公司確係美籍的說法，實不可信，因為美國覆文中對於「管理該公司之人與夫該公司之股東及總理司事諸人員，與夫在中國內地之諸工程師，是否必須為美國人民，則未之言及」；而且所謂合興公司既特指目下的情況而言，將來如何；則未作任何保證，「假使管理之人，實非美國人民，而因欲得美政府保護之故，暫時敷衍一切，悉仍舊貫，及時機已至，即將其內容更改，如是，則美政府既卸其擔保之責任，而中國轉處於予拒兩難之地位。」因此，中外日報極力主張廢約，因為粵漢路權「既不為美人所有，即不當為美國以外之人所有，除守約言註銷合同而外，殆無他法矣。失今不圖，後將滋悔，竊願政府諸公與夫南方之疆吏一思之也。」⁽²³⁾

光緒卅年正月廿五日（三、一一）甫於上海創刊的東方雜誌月刊，對於比人控制粵漢鐵路後所造成的政治情勢，

則甚抱憂慮，在其是年七月份的「時評」一欄中評論說：

「若使南北兩方之幹線，全爲一（比）國所管理，則中國將來之危險，殆於不可思議。中國本無治外法權，在內地之外人，即非中國所能約束，而外人在中國築造鐵路，亦例有自行保護之權，彼英美兩國在中國築造鐵路，究以興商爲言，其利害猶居於得半之數，其餘諸國，則大約此路爲何國所造，即其國與中國因之有絕大之關繫，俄人在東三省之已事，是其殷鑒矣，可蹈其覆轍哉！」^⑩

該雜誌反對盛宣懷另招新公司以美繼美的辦法，認爲除非美政府「能切實聲明，所有粵漢鐵路之工事，當合同未滿之前，仍在美人之掌握中，固爲正辦，否則，既不爲美人所有，即不當爲美國以外之人所有」，中國勢將別無其他的途徑可資選擇，只有遵守原續合同的明文規定。^⑪ 東方雜誌並表示，美政府對於中國廢約的行動，不應出面強加干涉，因爲「合興公司之約，出自商人，非美政府所定也。彼公司既背約於先，我即可以廢約於後，政府雖有保護商人之責，亦斷無袒護商人之理，而謂文明如美政府，豈因此區區而遂與我爲難哉！」^⑫ 東方雜誌更極力主張鐵路利權不可授諸外人，因「我國自造，則鐵路之權在我，一朝有事，我國得以運輸集合我國之軍隊，若外人代造，則權在外人，一朝有事，外人即得以運輸集合外人之軍隊。」^⑬ 保皇黨在上海所辦的時報，是年七月廿二日（九、一）刊出「論粵漢路權之轉移」一文，對於各國藉鐵路利權的攫取以爲瓜分中國之計的各項策略，分析甚爲深入，認爲比股控制粵漢路權所採用的手法，似乎代表着列強對華侵略方式的一種新趨勢。該文說：

「粵漢鐵路公司之發起者，美國人也，山西福公司之發起者，英國人也，彼其非欲爭權利於中國之心，則自始不必爲此汲汲明也。旣已發起矣，旣已獲得矣，而何以比利時以小小技倆，遂能取而代之，毋亦由英美經營此者，以私人資格，而俄法比之經營此者，以政府資格耶！彼則事權分而易流動，此則事權集而定趨向，處心積

慮以謀之，靡不濟矣。由此觀之，他日繼起者，又豈惟此兩路而已。帝國主義之盛行，不得不還而趨重於中央集權，即此亦可以觀世變矣！」⁽⁸⁴⁾

梁啟超復自楊度處覓得粵漢鐵路全部的有關文件，一一覆加按語，自日本寄至時報上發表，稍後並刊行一種單行本，題名「粵漢鐵路交涉秘密檔案」，於光緒卅年九、十月間發售，鼓動官民羣起響應收回粵漢路權。⁽⁸⁵⁾

漢口日報鑒於光緒卅年十月以後，湘、粵、鄂三省官紳廢約的呼聲，漸趨微弱，認為亟應重振聲威，否則，「假使因此（虎頭蛇尾）之故，竟棄路權，則不特三省之目的虛懸，熱心空負，而外人窺情，將益輕我。無主之物，人得攫之，恐接踵而來者，方興未艾也。」⁽⁸⁶⁾

當時梁啟超在日本橫濱所辦的新民叢報，在國內行銷甚廣，對於各省官紳的政治意識，很起影響作用。自粵漢路權的爭議發生之初，該報即屢次詳予評論，對於問題的發展，一直給予密切的注視。梁啟超和張之洞一樣，自始即確認比利時只是俄法集團的傀儡，其目的乃在於將「蒙古鐵路北接西伯利線，而南抵山西邊境，然後由山西線接至正定，接至漢口，由漢口接至廣州，由廣州接至欽州，由欽州接至龍州，由龍州接至安南東京，然後直貫歐亞之一大鐵路，全為俄法比同盟國之資本所左右，有常山陣蛇首尾相應之妙用。」⁽⁸⁷⁾因此，他確認此項問題並非純粹經濟性的資本問題，而是一項政治性的問題，對於盛宣懷自單純的經濟損失的觀點，建議由湘省或戶部籌款償贖已售股票等辦法，頗表不滿，對於盛所畢力推動的以美繼美的計劃，也不甚贊同，因為盛所推薦的巴時（柏許）實際並無足夠的資本在中國投資。⁽⁸⁸⁾因此，梁啟超主張中國應該速廢原約。他說：

「吾民何所恃乎！恃有此赤血而已！黑鐵而已！鐵路者，非政府二二人之鐵路，而吾民全體之鐵路也。吾民既有直接之利害，吾民自然有承認之權利，其不由吾民承認而私立契約者，皆賣國之賊也。賣國者，上不容於

君，下不容於民，人人得而誅之。」⁽³⁾

而在廢除合興美約後，梁啟超主張另借國債修築粵漢鐵路。他說：

「吾謂借外債，不如募國債，外債則限於外人，國債則內外人皆可投資，且國債無保證，無還期，非無還期也，謂定為有期國債與無期國債，皆權自我操也。雖然今日政府失信用，倘定為無期國債，則外人鮮有投資者，勢不得不出於有期；然有期之中，猶可以定為隨時與定期、一時之三方法，要在善為斟酌而已。如曰此法不可行也，則莫如歸民有，定期專利若干年後始撥歸國家。……倘歸民有，則民自為籌資，自為建築，自為雇用工人，政府絕不干預之。如慮吾民組織能力薄弱，則莫如派張南皮為之督辦，以總其成，而政府立於無責任之地位，如不然，則兼用國有民有之法，政府總宜堅信用為主。」⁽⁴⁾

此後，因張之洞奉朝旨妥籌廢約的具體步驟，梁啟超對於張之洞的未來措置更寄予厚望，他說：

「今日力爭廢約之事，非宮保張之洞莫能主之也；湘粵紳士，意見屢有衝突，非宮保張之洞莫能調和之也；湘粵紳士，前後意旨不免互歧，非宮保莫能堅執之也；贖路之款至巨，非宮保莫能籌措之也。宮保若能始終左右廢約之事，以底於成，則今日之功，其亦可以贖七年前之罪矣。抑吾更欲為宮保進一言：與合興訂約者，盛大臣也；知比人篡奪全路而不肯抗議者，盛大臣也；代合興樹援於美政府而使廢約之議更棘手者，盛大臣也；而保薦盛大臣辦鐵路者，宮保也；奪湘粵鐵路於湘粵人之手而以畀盛大臣者，宮保也。今茲之事，廢約必與訟，盡人知之，與訟我必無可負之理，而訟費不貲，且賠款或不能免，亦盡人知之，將來訟費及賠款之所出，勢必不可不如楊孝廉（度）之言，謂一切無名款項，應由盛出，不合代彼費手費力。」⁽⁵⁾

梁啟超並鼓勵主張收回粵漢路權的官紳，勿「託諸空言」，勿遷延貽誤，應該長期而穩定的堅持下去，以免再蹈過

去「客氣不能持久」的覆轍。^⑩當時輿論界因羣主廢約，而皆集矢於攻擊盛宣懷。湘省巨紳前國子監祭酒王先謙致函湘撫陸元鼎，攻訐盛宣懷所借粵漢路的美債四千萬美元，合中國關平銀達六千萬兩，廿年後本利已達一萬二千萬兩，四十年後為一萬八千萬兩，如行車至五十年時則更達二萬一千萬兩，外加餘利，總數將達三萬萬兩，因此，王先謙認為盛宣懷的借債築路政策，「明明係以路押債，以債造路，債且因息而逐增，路且勒期而必贖，又復各路各債，相逼而來，其不至於危險者幾希。然則五十年後，路權一事，亡國有餘矣。」留日學生並組織湘粵鄂三省鐵路聯合會，派湘人楊度返國，極力主張廢約，拒絕盛宣懷以美接美的妥協方案。^⑪留美學生王寵惠、張又巡等並聯名公呈外務部、張之洞與兩廣總督岑春煊，詳細分析撤廢合興合同的法理依據及中國依據國際私法所可採取的合法行動。在該公呈中，王寵惠等認為我國收回路權應為一事，而對付合興公司為另一事；前者係中國根據粵漢鐵路原、續兩合同的明文規定，所可採取的單方面行為；後者則須與該公司對簿法庭，將雙方因中國廢約而分別承擔的義務，劃分清楚。他們根據國際法的法理與案例，認為美政府並無權干涉中國廢約的行動，因為「粵漢鐵路一事，實中國之內政，美國或其他國政府無絲毫之權利，可以干預之。」而中國廢約的理由，則可根據該路原續兩約，因為「合興既未遵原約第七款三年內建成，又未遵守續約第十八款三年最遲五年建成，今原定之期限將滿，而工程十分之一尚未告成，且並無意外不測，或公司力量所不能挽回各項事故，以延阻之。」何況參照美國法律的規定，凡公司犯「非行」者，即可撤回其既得的特權，而所謂「非行」，所包括的事項甚廣，「不獨該公司創立原定之條規所明定之事為然，即其條規所不明而默禁之事亦作為非行。」因美公司將股權之大半賣於比人，顯違續約第十七款的規定，故可視為「非行」而廢約。^⑫廢約以後，中國所應採取的途徑，王寵惠等則建議採取下列的具體辦法：第一、我國政府應自行負起已發行股票六百萬美元付息的義務，設立官辦粵漢鐵路公司，由鄂、湘、粵三省籌款三百萬兩，

作為官股，並於美、英、法、比等國登報聲明中國粵漢路公司已代替合興承擔股東所應享有的一切義務；第二、此後發售股票的事，即可由我國官辦粵漢鐵路公司派員分駐上海、紐約、倫敦三地辦理。售招外股的原則，則「宜散不宜聚」，「宜分不宜合」，每批發行的股票，「不得賣售，或賣押於一外國公司或洋行，凡售與或押與公司洋行者，每一行或每一公司所購押之小票，不得任令逾美金一百萬元」；第三、粵漢鐵路仍可選僱美國著名工程師修築，惟應先訂立詳細包工的合同，分段包工，專管工程，不令預聞籌款的事項，亦不令其管理行車；「合同雖預言承造全路，但仍須逐段包造，倘一段路成，驗收工程不合督辦之意，或因此段之款，督辦尚未籌齊，則督辦有權另聘他人接造次段或暫緩接造，以免重蹈粵漢路原續兩約中既予合興公司籌款造路之權，又予其以路成後管理大權的流弊。^⑯日本留學生楊度也在新民叢報上發表「粵漢鐵路議」一文，嚴厲批評盛宣懷與伍廷芳簽定的粵漢路合同有七項弊端，如債額太多，平均每華里達華銀六萬兩；利息名爲五厘，實則五厘五；合興公司只爲居間者而竟獲有債權的利益、行車管理權與沿路警察權；且續約第十一款措詞含混，其中「別項機器廠」，竟可任意予以解釋，甚至合興公司也可以設立槍砲廠；五年築路完成的限期，既未訂明開始計算的確定日期等，都是一些嚴重的缺漏。因此，楊度認爲粵漢鐵路合同如不廢除，將「可使湘粵鄂三省爲東三省之續」，並攻訐盛宣懷「亡一國而私一己」。根據楊度對合同內容的分析，合興公司由於與中國簽訂合同而獲得的權利共達廿項，而應該承擔的義務則只有八項，但該公司「於一切義務皆不能盡，違背合同至於此極，除廢合同以外，別無第二辦法。」^⑰至於撤廢合同的具體辦法，他所建議的，大體亦與王寵惠等所擬的辦法相同，即撇開合興公司而由中國直接與購買該路股票的債權者發生關係，承擔原合同中對於債權者付息、抵押、贖股加息等所有的義務事項。^⑱楊度極贊佩王寵惠等所擬籌款及應付贖費的辦法，認爲由中國直接售股並保有外人現所持有的股權，則外人目前所持有的股權即可不必收回，三省官紳

也可不必爲了廢約贖路而在短期內籌備一批巨款而擔心；此外，他對留美學生們所建議的包工造路，分段修築及造路與管路分別辦理三項辦法，也極同意；但他認爲新設立的粵漢鐵路公司，在組織上不應官辦，而應民辦；新公司應由股東公推總理，不應由政府簡放督辦；另在與外人訂立包工造路合同時，宜分段包工，不宜包與全路；築路工程師宜用日本人，不必用美國人。楊度也不同意王寵惠等所擬於廢約的訴訟中，以合興公司與盛宣懷督辦的鐵路總公司爲對手，而認爲應以中美兩國爲兩造，並應拒絕採取國際仲裁的方式。^⑩光緒卅年秋冬之際，楊度在上海以留學日本、美國學生代表的身份，相當活躍，曾分與有關各方面會晤接洽，力持廢約，「叫囂隳突，無所不止」，使一向於保全美約反對廢約的許多官紳，「不敢出一言」。^⑪很顯然地，上海輿論界及留日、留美學生的强硬主張，與粵漢路沿線湘、鄂、粵三省特別是湖南士紳的實力廢約的行動，是互爲呼應的，他們對於清廷最後之決定廢約自辦，是有其決定性的影響作用的。

(六)

由於廢約勢必牽涉到中美兩國間的外交關係，清廷所持的態度與美政府的反應，對於此一問題的可能發展，實具關鍵性的重要作用。當三省官紳積極籌議廢約時，也正是日俄兩軍在我東北遼河流域及旅順灣口戰鬪正激烈的segment時期，我國雖然從日俄戰爭爆發之初，就宣布了局外中立，但由於戰場在我國境內，雙方所有軍事的行動，運輸與善後，事事均與我國有密切相關，要想維持真正的中立，實在非常困難。由於當時我國國力衰弱，完全處於被害者的地位，在外交上，尤其需要堅持開放中國門戶政策的美國給予道義上與實質上的助力，從而稍稍遏制交戰國無理待我的兇殘，並在戰爭結束後的和平談判中，不至吃虧過甚。^⑫所以，當時清廷對於美國的友誼，非常

重視，對於美商合興公司違約私售比股一事所持的態度，自始即至爲審慎。但由於湘、粵、鄂三省官紳所表現的激烈主張，士民扼腕，羣主廢約，甚感難於主持。但事情繼續發展下去，自以美繼美的辦法，爲湖廣總督張之洞及湘省諸巨紳堅決拒絕後，此事的未來結局，似乎只有廢約之一途了。因此，盛宣懷除於光緒卅年五月，電令駐美公使梁誠將第二批發售的股票四百萬美元停止發售外，九月間，復命令合興公司停止在廣東修築的路工，所有僱用的外人除行車酌留一人外，其餘均由該公司撤回。^⑩當時外務部內部對於廢約的問題，爭執甚烈，慶親王奕劻曾面允美駐華公使康格維持原約，但因軍機大臣該部尚書瞿鴻禡受同鄉湘紳的囑託，堅主廢約自辦，才改變原議，通知康格廢約。^⑪所以，早在張之洞奉旨妥籌廢約之前，光緒卅年十月初八日（一九〇四、一一、一四），奕劻即照會康格，根據盛宣懷的建議，要求撤廢合興公司承辦粵漢鐵路的合同。^⑫但在外交的技巧上，外務部實在不願與美使發生直接的衝突，以喪失在其他重要問題上晤商轉圜的機會，所以，在是年十月廿一日（一一、二七），張之洞奉旨妥籌廢約後，即將此事交由張之洞負責辦理；張之洞也以此自期，曾特電瞿鴻禡也勸商部不必對他的決策多所干預。^⑬

在實際執行廢約的策略方面，張之洞首先想確定盛宣懷在這方面所應負擔的責任，認爲「廢約係（鐵路）總公司專責」，^⑭盛則想推由張之洞辦理，以避免官紳對他的責斥；^⑮最後由於張氏堅持，張、盛才於光緒卅年十一月十三日（一二、一九）及是年十一月十五日（一二、二二）兩次聯名致電梁誠，根據合興公司違背粵漢續約十七款及原約十四款禁止他人侵壞合同的事實，並列舉廣州工程支出超過原估甚多，工程司藉路經商牟利，美工連次槍斃華人及竊資遠逃等事件，以爲佐證，另外張之洞則以三省紳民代表的身份，就「三省紳民萬口一詞」，力持廢約，中國「斷不能強數千人遷就壞局，自蹙生路」立論；^⑯梁誠因於是年十一月十六日（一九〇四、一二、二二），根

據上述理由，照會美國務卿海約翰宣佈廢約。梁誠並遵照張、盛的電囑，通知合興公司將已經印妥尚未發售的第一批四百萬美元股票，即日停止發售。[◎] 稍後，張、盛並再電梁誠，聲明該批股票應即作廢。[◎]

美國政府對於中國通知廢約的初步反應，仍然是堅持其確認合興公司為美籍有關其牽涉外交的事項應由美國政府負責處置的原先立場，並要求中國暫緩採取廢約的行動，俾有關各方面得以談判解決。[◎] 另一方面，美國政府為進一步加強其拒絕廢約的立場，又請原先即為合興股東在全美金融界最具雄厚資本的大財閥摩根 (J. P. Morgan) 出面，收回公司內比人四千股中的一千二百股，[◎] 外加過去未能確定為比股及美人所有的散股二千股，合計非比股已在合興公司總數六千股中佔有三千二百股的多數。當時摩根甚至曾經與比利時王里奧波德二世議商，由美、比、法三國共同經營由北京至廣州的蘆漢路與粵漢路，並初步計劃進一步集合英、美、法、德、俄五國的資本五十億美元，共同修築和經營中國境內各主要鐵路幹線，而先自粵漢路的修建著手。[◎]

摩根收購比股的初步計劃完成後，即要求美國務卿海約翰出面保護美國的利益，美國政府的態度，因此轉趨强硬。光緒卅年十二月初一日（一九〇五年一月六日），因乃正式照會梁誠，聲明美股已經重新控制了合興公司，美國自當實力保護此一真正美籍在華投資的企業，[◎] 美駐華代辦固立之 (John G. Coolidge) 也遵令照會外務部，拒絕廢約，[◎] 一週後，他又指派中文參贊衛理 (M. E. T. Williams) 赴外務部探詢消息，稍後，固立之並親訪外務部會辦大臣那桐與右侍郎伍廷芳，力稱此案目前已經進入一新的階段，中國所持廢約的各項理由，已經沒有了事實的根據，合興公司此後將永不會再為非美籍人士所控制。[◎] 但那桐與伍廷芳則認為此事純係商務，已旨命歸由商部與湖廣總督張之洞負責處理，張氏並曾奉諭妥籌一切。[◎] 固立之因此報告海約翰，認為盛宣懷對該路的控制地位現在已為張之洞所取代，而張對合興路權則極敵視，並盡其全力以廢除該公司的既得權利，建議遣派合興公司的代表直

接向張氏解釋他原先堅持廢約的理由，現在已不存在，一切應仍照原定合同辦理。^⑩ 在另一報告中，固立之反對就此事向中國強施壓力，認為美國應就合興公司改變為美股多數的事實，以說服湘、粵、鄂三省官紳的反對態度，而合興公司亦應清除其內部的比股董事，使三省官紳相信該公司確已改為一家純粹美籍的公司；固立之並具體建議派遣富於中國知識熟於官場的駐華參贊傑士（Cheshire）前往武昌，與張之洞會晤，以表達美政府對於此一問題的決心。^⑪ 但海約翰的態度，已改趨於强硬，光緒卅年十二月廿一日（一九〇五、一、二六），電令固立之，向清廷提出更強硬的抗議，強調由於合興公司美國股東已為購回股權重新控制該公司付出了極大的代價，美政府決不容忍中國此類「搶刦」（spoliation）性質的廢約行為。^⑫ 次日，固立之遵命辦理，並親訪外務部那桐、伍廷芳面談。但外務部顯然很為三省官紳持廢約的行動而深感左右為難，將此事推由張之洞負責辦理。固立之因此再建議海約翰，主張美國與張之洞及其他三省官紳作直接的談判。^⑬

美股重新恢復合興公司控制權的消息宣布後，旅華的英美人士都很感欣慰。當時粵漢路南段已成的廣三支路代理總工程師賀宜（H. F. Howe），因粵海關對該路所用的進口煤收稅，認為違背原訂合同，要求美駐廣州總領事向兩廣總督抗議；^⑭ 美國亞洲協會雜誌（The Journal of the American Asiatic Association）的福德（John Foord）則認為收回比股後，已算澈底清除掉法、比、俄人在合興內部的勢力。^⑮ 英人所辦的北華捷報則發表評論，認為過去比人之控制合興公司股權，對於英美在中國的利益，及美國在中國的整個威信，實為一大打擊；該報很希望未來粵漢路築路所需要的資本，能够順利籌集起來，並永遠保持該公司的美國國籍的性質；也希望所有中國因合興公司背約而掀起的廢約的論置，已算就此告一段落，修築粵漢路的工程，亦可迅速而有力的進行下去。^⑯ 在另一篇評論中，該報認為比股問題自初即須要美國政府的確切保證，以挾除中國官紳對於該路權所有者的國籍與

目標變更的疑懼，最後，該報並希望美國的此項舉動將可使中國官紳各方面都能感到滿意。⁽²⁾

盛宣懷對於此事的發展，也感到滿意。他本是贊同以美接美或藉中美合辦來解決僵局的人，認為粵漢路權之繼續為美國所有，實際對中國有利，但在三省官紳一致要求廢約聲中，由於他自初即為籌築粵漢鐵路的主持者，而且他自初即反對廢約，因此一直成為各方面攻訐訾咒的對象，他自然不敢首冒不韙而公然發表其主張。但他在接到梁誠電告美股已再度控制大多數合興的股權之後，即擬用與張之洞聯名電覆的方式，認為除比股問題外，該公司尚有「別項背約之事，故合同仍須做廢」；⁽³⁾此項措辭，雖然仍藉口廢約，而實際則無異於贊同維持現狀。因為中國在要求廢約正式照會中，所列舉的「別項背約之事」，只是為加強比股控制合興公司的事實而發，其本身並不能構成中國要求廢約的基本要件；所以，盛宣懷所擬的此項電文，無異實際承認並接受了美股重新控制合興公司的事實，而只在口頭上把廢約作為一種託詞而已。這種態度，很引起堅持廢約的張之洞的不滿，認為雖亦仍主廢約而「詞意未能喫緊」；⁽⁴⁾湘省士紳龍湛霖、王先謙等則更表憤怒，認為「摩根仍係合興舊人，所謂收回比股，決無此理」，一致主張「除收回自辦外，更不承認第二種辦法」。湘紳更直接攻擊盛宣懷「援引外人，抵制我國」，要求其「早自定計，勿再影射」。⁽⁵⁾在另一件湘省士紳公同具名的電文中，龍湛霖等並指斥盛宣懷「陽言廢約，陰實廻護」，認為「收回比股，並無確據，廢約是懲其出售（股權）非勸其收回」。⁽⁶⁾稍後，湘紳並三度電呈張之洞，列舉合興公司反覆背信及違背合同的各項事實，認為美政府如堅持拒絕廢約，對於中美邦交必將有極大的妨礙；其中說：「目下三省士民協力籌劃，若驟激之，恐美商在華辦事必多棘手，美政府於公司數千百人尙要多方面保護，華政府於三省數千萬人，豈能全用壓力，美國固重民權，華民豈無公義。……總之，此約儻不力爭，湘人民早晚

爲黑奴之續，湘土地早晚爲東三省之續，移山填海，之死靡他。」^⑯

龍湛霖並致書北京湖南籍的大員瞿鴻禨等，認爲合興公司「顯背合同，已失信用」，且「事後彌縫，難信他日再無意外舉動，況僅收大半，則未收尙多」，而堅持廢約。^⑰ 稍後伍銓萃等並再電拒絕接受以美接美的辦法，請張之洞依照國際私法的規定，駁拒美國政府的干預。^⑱ 光緒卅一年四月十五日（一九〇五、五、一八），湖南士紳全省學堂主持人等並再專電湘籍京官軍機大臣外務部尚書瞿鴻禨、戶部尚書張百熙等，強烈反對御史黃昌年前奏改訂合同仍由美人修築粵漢路的建議，認爲湘省士民全體一致要求「廢約自辦，死生以之」，請求瞿鴻禨等「極力抗拒，萬勿游移。」^⑲

國內外其他方面力主廢約的各項活動，亦相爲呼應。吏科給事中熙麟專摺上奏，抨擊外務部右侍郎伍廷芳因談判粵漢路權而收受賄賂，^⑳ 刑部主事梁廣照並上書刑部，請代奏攻劾盛宣懷、伍廷芳的「不法」行爲；^㉑ 黃昌年也再度奏劾盛宣懷。^㉒ 留美中國學生並聯名公電張之洞，認爲中國撤廢合興公司的粵漢路權，完全合乎國際公法；其代表王寵惠、張又巡等在所致外務部與張之洞、岑春煊的公呈中，認爲無論合興收購多半比股的說法，是否事實，但因「廢約在先，收股在後」，我國仍應有權廢止粵漢路約。^㉓ 他們並直接與留日的中國學生聯繫，揭斥盛宣懷與合興比股密謀改訂粵漢路合同的事實，認爲所有美公司抵制廢約的各項措施，皆係盛宣懷一手所主持，^㉔ 湖北留日學生也致電張之洞，請他堅持廢約的主張。^㉕ 另外，留日學生並以全體的名義致電外務部，請奏明嚴斥盛宣懷，「不准於廢約外再生枝節，且不准再行遲誤」。^㉖ 楊度也在新民叢報上撰文，認爲所謂美股收回比股的事，顯係騙局，主張中國應與美公司算帳，並先將盛宣懷革職查辦。^㉗

很顯然地，中國撤廢合興粵漢路權的問題，現在已第二度面臨一嚴肅的抉擇：中國是否應該冒著與美政府嚴重

衝突的危險，而堅持原先廢約的既定立場？這對身繫廢約重責的張之洞來說，自然是一項考驗，但張之洞對於這件事的答覆是肯定的，他的決策顯然很受到湘省士紳堅決廢約的態度的影響，而且他也處處自以湘、粵、鄂三省紳民的代表自居，將他的決策歸之於三省紳民的公意，並以人民的公意來對抗美政府的外交壓力。^⑩光緒卅年十二月十二日（一九〇五、一、一七），他致電盛宣懷說：

「三省紳民堅持廢約自辦之說，不認第二種辦法，誠以合興前既違背合同，種種失信於三省紳民，此後雖願設法改良，三省紳民亦不敢相信，與其勉強遷就，易起齟齬，何如註銷合同，互敦睦誼，合興既有資本，可營之業甚多，何必沾沾於粵漢鐵路？觀三省紳民宗旨，實在無可轉圜，猶之美待華工，雖政府擬願維持，而工黨堅執，美政府亦無如之何。鄙人爲三省紳民代表，其不能抑勒輿情，使不廢約，正如美政府之不能挽回（排華）工黨」。^⑪

另外，張之洞也很顧忌到，如果湘省廢約的擬議，不能貫澈，該省極可能發生民變或兵變，後果更爲可慮，^⑫但他並不主張無償式的廢約，而認爲辦大事不能惜費，此舉必使合興公司不致受虧，款皆有著，庶可與美政府平心理論。^⑬此後因爲美使康格正式向外務部提出了「如中國强行廢約是與搶刦無異」的强硬照會，張之洞更在得到湘、鄂、粵官紳的全力支持後，一面致電外務部，請其對美使堅持廢約的原則，一面在他個人所主持的廢約談判中，則改廢約爲續約，以「保全中國主權，安靖南省人心」。^⑭其後，因爲盛宣懷於受到湘粵士紳的攻擊後拒再參預廢約的事，張之洞也因盛可能暗中破壞他廢約的整個計劃，因利用光緒卅一年正月十九日上諭「責成盛宣懷」挽回路權的明文，完全排除盛的掣肘，由其逕電梁誠，與美籍股東直接談判，加價收購所有的股票，以華接美，或者暫不收購已售出的股票，而由我國直接承擔已售股票應得的利息。但張之洞特別囑咐梁誠，此項談判，著重在收回路權，

愈速愈好，對於贖費多少，不必過予計較，以免美方夜長夢多，別生枝節。⁽¹⁾ 稍後，他並電告梁誠，最好合興公司能將路權賣給中國，以免為美政府指為廢約，因此他一再聲明：但期公司歸我，浮價不必計較。⁽²⁾

(七)

事實上，摩根自購回一部份比股重新控制了合興公司的多數股權以後，即有意將粵漢路權完全放棄，曾經通知中國，如中國願意收回該項路權自辦，合興公司並不堅持拒絕，而願意售還中國。⁽³⁾ 美政府也會非正式地表示過，此事如經過雙方直接的協議而注銷合同，它也並不想強加阻撓。⁽⁴⁾ 所以，梁誠在談判的策略上，首在避開美國政府而直接與合興公司的美籍股東談判，而在談判的技巧上，他首先肯定廢約既然經過中國政府的正式宣布，並照會過美國政府，已經算是既成事實，此後須要談判的，只是廢約後的善後問題。他因聘請美國前國務卿福士達及鐵路專門律師良信為律師，以備可能的法律行動。這與合興美股東的意旨，也正相符合。贖約的談判，因此，很快即在光緒卅一年二月進行，以摩根為首的美國股東並聘請前陸軍部部長路提（Elihu Root）與前法官英格瀾（George L. Ingraham）為其談判的代表。是年三月初一日（四、五），雙方並舉行第一次正式會商。⁽⁵⁾

美方談判的基本策略，是首先想確定中國政府對於此事的責任，並以中國政府為談判的對手；其次，則想在贖費上大大占一筆便宜。所以首次會談係在中國駐美使館內舉行，而合興最初要索的賠償費用竟達一千八百一十萬美元，所有已售的股票二百二十二萬二千美元，亦須中國以現金兌贖。⁽⁶⁾ 稍後雖然減價至七百萬美元，但另索公司酬勞廿五萬美元，和股票餘利四十萬美元，已售出股票每年應付的利息，則不包括在內。這樣的數目，也非常不合理，因此均為梁誠拒絕。但梁氏答應中國原則上願意給予該公司三倍於實際所費的價金。⁽⁷⁾ 合興公司方面，因另開

列清單，其中包括已支造路費用三百九十七萬九千六百多美元，又按照原合同另加五厘利息的十七萬三千九百餘美元，合計共爲四百十五萬三千六百餘美元。以原合同股票九扣實值的票面價值合計，該款項共應值四百六十一萬五千一百餘美元，再依照原合同提前還債另加千分之廿五的利息的規定，共計爲四百七十三萬五千餘美元。此外，美股又將已成的廣九段工程，現存的工程材料，圖表及所獲粵漢路特權的價值，已支造路費用重複提出來計價，硬性估價二百〇一萬九千四百餘美元；總計前項索款，合計要求贖款共達六百七十五萬美元。⁽²⁴⁾ 合興公司總董惠惕爾另並藉口提前遣散所僱人員，應再添索遣散費用廿五萬美元。⁽²⁵⁾ 梁誠在談判中，拒絕由中國支付合興人員的遣散費用；對於已售的股票，則答應由中國承擔其應付的到期利息，如果該股票持有人願意出售，中國也願以票面價值九折的價格購回。梁氏並計劃將合興公司已發未售四百萬美元的股票，請摩根按原合同所載九折實值的價格購買，以在總價六百七十五萬美元之中扣除此數，俾可減輕中國贖款的負擔。⁽²⁶⁾ 張之洞雖然同意將已售股票總額在贖費總額中扣除，但不願將已發未售的四百萬美元股票再與摩根發生任何關係，以避免將來的無窮糾紛。⁽²⁷⁾ 雙方的談判，在張之洞「但爭三省鐵路之主權，非爭三省鐵路之商利」的總指導原則下，進行的十分順利，至光緒卅一年五月初五日（一九〇五、六、七），已由福士達代表中國，路提與英格瀾代表合興公司，簽訂了一件備忘錄式的草約，其中說明「因中國政府將（合興）建築鐵路之特權及合同，注銷作廢，又不准合興續辦路工」，「情願給以公道償費」六百七十五萬美元，其中包括已售出的售票二百廿二萬二千美元，但當月到期的股票利息五萬五千五百五十美元，不在此數。所有已售股票，任由股東或繼續收存，按期由中國政府支給利息，或售歸中國。中國應於草約簽訂日起，三個月內，先付二百萬美元，其餘賠額，則在六個月內付清。償費未付清前，中國政府應負擔自是年西曆五月一日起至交款日止按年五厘的利息。而「合興在中國所有產業已成鐵路、鐵路材料、測量圖表、開鑛特權以及在中

國所有權利，無論明指暗包」，全由中國收回接管。草約中並明載：「以上辦法，應由中國政府及合興股東，彼此批准，方作定議。」^⑩

贖路草約簽訂之前，合興內部的比籍股東，開始尚持觀望態度，後則致書公司當局，極力阻撓；比王里奧波德二世並指斥中國收回粵漢路權的行動，是想排除白人在中國的勢力，並圖謀使新文明在中國的發展，向後倒退一百年，他說：「中國的計劃如能在這方面獲得成功，歐美對中國的影響，勢將全面衰退下去」，里奧波德二世並指控中國擬利用將已發未售的四百萬美元股票委由摩根經理的手段，作為爭取摩根同意廢約的另一項利潤，認為此一爭執，實係關係文明與中國延宕手段的一大問題。^⑪合興駐華總董包德溫（C. C. Baldwin）也致函新任美國駐華公使柔克義（William W. Rockhill），建議他以強烈的措辭，請求國務院干預其事，以阻止該路權售歸中國。^⑫是年五月十八日（六、二〇），合興公司董事會為草約問題召開會議，一位比籍董事更堅持贖費不應少於一千八百萬美元。但因出席會議的多數董事對於草約的內容尚感滿意，最後決定將該問題提交定期於是年七月初四日（八、四）召開的股東大會解決。^⑬

柔克義對於合興公司自願放棄粵漢路權的談判，則持激烈反對的態度。早在他離開華盛頓來華履任之先，他即曾與代表中美雙方談判廢約的梁誠、路提、英格瀾等會晤，建議用修改原合同或增訂新合同的方式，來補救粵漢路原續兩合同的某些缺陷，並滿足中國官紳的願望。當時合興前任董事帕慎士也告訴柔克義，一項巨額的賠款要求，將會嚴肅地考驗一下中國反對合興築路的真正意願，因為如果中國真正願意付出巨額的賠款來廢棄原約，當可以證明將來合興公司任何築路的活動，勢將遭遇到重重困難而難於進行。^⑭光緒卅一年四月十七日（五、二〇），柔克義抵達上海，四月廿九日（六、一）在北京就美駐華公使之職，次日（六、二），即致電海約翰，認為廢棄美國已獲

得的粵漢路權，將嚴重而永久性地破壞了美國在華的利益，他因此強烈地敦促美國政府應該採取行動，修正原訂該路權的合同，以維護美國公私兩方面的信用，並緩和中國官紳對於合興公司的反對情緒。^⑩五天後（西曆六月七日），他再度電請國務院，利用其所有的權力，以挽救合興公司脫出此一僵局，但這樣做，絕非完全為該公司着想，而是為了保持所有美國人在中國的良好信譽；因為如果合興股東因其在粵漢路權方面所作極少量的實際投資，而向中國要求巨額的賠款，轉而獲致巨利，對於所有旅華的美國人都將因合興公司的貪利行爲而深受其害。柔克義在該項電文中，並預料如果粵漢路權售歸中國，中國人亦將難於用自己的財力物力來修建該路，它勢必又將落入某些歐洲國家之手。因此，該事件的發展，最後勢必危害到美國在華的政治與商業的利益。^⑪柔克義很贊同美國前駐華代辦獨立之派遣熟悉中國情勢的官員親晤張之洞剖析廢約利害的建議，對於國務院對此項建議，拒未批准，非常感到惋惜。稍後，他因為中國外務部對於他所提出的一些問題，措辭含混模稜，他甚至錯誤地認為張之洞和梁誠並未被清廷授權談判廢約，因此，他建議美國政府對於張、梁的各項要求，儘可置之不理。^⑫

張之洞對於柔克義所表現的強烈反對廢約的態度，很懷疑是受了盛宣懷的暗中慫恿，加以盛宣懷曾於光緒卅一年四、五月間親赴北京大肆活動，他很怕清廷堅持廢約的初衷會因而動搖。所以，在合興草約的簽訂前後，他除頻頻致電梁誠請其儘速與美方獲致協議，甚至請梁誠為達到目的，對於代表中國談判的福士達與良信兩美籍律師，儘可「許以重酬」。^⑬此外，他一面阻止力爭廢約的湘紳代表晉京，以免他們受到盛宣懷派的蠱惑，使問題更趨於複雜；一面密電在清廷掌握大權的瞿鴻禑，說明贖約談判「已到八九分」，請其勿聽信袒護合興者的各項說詞。^⑭另外，張之洞又致電外務部，請其於柔克義抵京後，如果他反對贖約的話，務必「嚴詞駁拒」。^⑮及草約訂後，張之洞對於比股及中國內部可能的多項阻撓活動，更為警惕，連次電催梁誠設法早日簽訂正式合同，^⑯光緒卅一年七月

十二日（八、二二），並提前將贖路草約電奏清廷，三天後的七月十五日（八、一五），即奉旨批准。⁽²⁾在中國政府方面，有關贖約的各項佈置，至此才算真正地成爲事實。當時清廷頗有改任張之洞爲兩江總督的消息，張因廢約事拖延未決，特別請求免調，以竟此事的全功。⁽²⁾

同時期內，美、比其他方面反對贖路草約的活動，也非常積極。比王經由美國共和黨要員參議員洛遲（Henry Cabot Lodge）的中介，致函美總統羅斯福（Theodore Roosevelt），認爲如果美政府對於此事採取堅強的態度，合興公司必將繼續保有粵漢鐵路的利權，因爲摩根似乎對於美國政府的態度，不甚明瞭。洛遲也深恐該路權的撤廢，將嚴重地打擊美國在華的商務與聲望，因此，建議羅斯福，勸告代表摩根與梁誠談判即將就任國務卿的路提，不必放棄該路，並請羅斯福採取行動以阻止中國違犯合興美股股東的意願而廢約，⁽²⁾比王並面晤摩根，勸他拒絕中國的廢約要求。羅斯福的態度，因此轉趨强硬，並開始直接干預此事。⁽²⁾

當時羅斯福已實際揚棄了將美國積極性的外交活動局限於西半球的傳統外交政策，對於世界政治的參預，非常積極，他不只幾次挺身參預歐洲大國間的紛爭，調停法德對摩洛哥爭奪的危機，對於遠東日俄之間的戰爭，也採取一種積極地中立態度，光緒卅一年五月後，並正式出面調停戰事，直接促成了日俄間的和平談判。有關中國的問題，特別自光緒卅一年四月中國南北商民因美國禁虐華工而展開全面而有步驟地抵制美貨的行動後，更受到他注意，曾親自指揮對中國的武力干涉行動，並嚴詞責備清廷「過於因循」，⁽²⁾對於粵漢路權的問題，他先即曾經答應摩根，美政府在外交上支持合興公司。是年六月十六日（七、十八）復再度致書摩根，保證美國政府對合興公司的榮譽性行爲，予以支持，以免遭受中國與其他國家的侵犯。羅斯福雖然不願合興公司因對華投資而遭受賠累，但站在國家利益的觀點，他很希望摩根能繼續保持該路權。⁽²⁾他並特別命令柔克義就此事向他提出詳細的報告。⁽²⁾

柔克義對於光緒卅一年五月初五日所簽訂的贖路草約尤持強烈的反對態度。他在六月廿三日（七、二五）經由國務卿答覆羅斯福的電文中，雖然認為中國要求廢約的問題尚無複雜的內部政治的因素，也與仇視外人無何關係，中國官紳之堅決從事於此，純係由於對合興私售比股及其他種種不法行為，失去信心所致；但他進一步也指出中國政府對於化費六百七十五萬美元的巨款，以撤廢粵漢路權，很表不滿，因為此一巨額的賠款，顯然已大大超出了合興公司對該路現有工程及有關事項的實際投資，因此中國當局頗認為這是合興股東對中國「過份的勒索行為」（*excessively sharp practice*）。柔克義並再度強調，由於美國政府曾經協助合興取得該項路權，這樣的結局，勢必使美國政府陷於虛偽的立場，不只將進一步增強各省因美國歧視華工所掀起的反美的情緒，使其他在華與美國競爭的各國獲益，中國對美國商業信譽的信心，也將為之動搖，使美國在未來的年代中，勢將難於再獲得其他鐵路利權。⁽²⁾由於合興美股摩根等在與羅斯福的會商中，曾經特別強調梁誠係受清廷之命全權談判廢贖路權，而且六百七十五萬美元的贖款摩根也說係梁氏自己主動所提議，羅斯福因此懷疑柔克義所稱清廷對於草約不滿的報告，實非事實，很可能是清廷或梁本人對草約內容反悔的表示。他因此直接電告柔克義，促其即速面商清廷執政人物，如果中國對於贖路草約的內容，並不滿意，合興公司即可廢棄草約，並儘速著手修築該路，因為草約的談判，主要係以張之洞與梁誠所說中國政府業經宣布廢約的既成事實為前提。羅斯福並指責柔克義對於此事完全瞭解錯誤。⁽²⁾

柔克義受到羅斯福的責斥後，即致力於確定一項事實，梁誠是否曾經奉到全權談判的權力。他先親訪外務部會辦大臣那桐，後又連次專訪翟鴻璣，探究事實的真象。那桐初尚堅持梁誠的談判，外務部並不知情，亦非遵照外務部的命令行事，但說明此事曾有上諭命令張之洞專權辦理，但對張之洞辦理此事的權限，則推說並不清楚。⁽²⁾這樣拖延數日，外務部尚書翟鴻璣才專訪柔克義，一反以上的說詞，說明張之洞與梁誠均經授權與美商談判廢約，但所奉

諭旨，均係秘密性質，因爲清廷對國內外阻撓廢約者的反應，甚爲顧忌，不願使張之洞有失面子，所以，外務部也一直並未干預其事。當天，外務部並正式照會柔氏。⁽²³⁾顯然，中國外務部的真正立場，與柔克義前所瞭解的，並不相同。但柔克義仍然否認摩根所說贖款總額係由梁誠主動所提議的說法，而認爲此事確係合興公司主動提出，毫無疑義。柔克義並堅持合興公司之放棄粵漢路權，對於美國未來在華利益的擴展係一嚴重的打擊，不過，他也並不認爲此即表示中國政府與人民對於美國將採取一種敵視的態度。柔克義顯然對於應付此一問題的適當途徑，極感困惱，曾請求國務院給予特別的訓示，及是年七月十五日張之洞電奏草約奉旨批准以後，外務部即迅將結案的情形照會柔氏，他雖然尚未奉到國務院的明確指示，但也迅速提出抗議，認爲梁誠所訂立的草約，「實難照允」。⁽²⁴⁾

羅斯福對於北京外務部與梁誠所表現的兩面手法，甚表憤怒，在清廷批准草約後四天，指令國務院通知梁誠，宣布美國政府並不承認中國政府有權廢約。羅斯福並認爲中國欺軟怕硬，不顧正義(*condemned weakness more than they valued justice*)，要求在美國政府的態度未進一步表明之前，中國不可再採取其他的行動；所以，一時事態相當嚴重，整個廢贖合興路權的談判，頗有功虧一簣的可能。梁誠爲緩和情勢，並顧及到日俄戰爭後日本勢力在東北的可能發展，曾私下建議中國於收回合興公司粵漢路權之後，願意向美國借款另修東北境內的鐵路，或者一旦日本在戰後允許中國贖回旅大至哈爾濱的鐵路，中國願意答應美商優先貸款，但羅斯福仍然堅持其未獲美政府的贊同，中國無權廢約的原來立場。⁽²⁵⁾一九〇五年西曆八月下旬，羅斯福與摩根再度直接面商，摩根似乎曾經明告羅斯福，美股在重新控有合興的多數股權以後，曾經答應過梁誠，中國可以贖約；摩根並表示，如果美股東對於修築該路並無真正的興趣，此項贖款的款數，可能會比交付第三者公斷所能得到的賠款爲多。⁽²⁶⁾由於合興公司在是年七月十九日（八、二九）的股東大會中，已經投票通過草約，無異已明白表示他們對於修建該路，並無興趣，羅斯

福這才瞭解到，他的干預此事，已嫌過遲，因此不願堅持反對贖約。他在致柔克義的電文中，認爲中國對於廢約所採取的兩面手法與決心，已使合興公司不願再冒極大的危險，經營粵漢鐵路，而他個人也同意該公司的此項考慮是合理的。羅斯福又另電比王里奧波德二世，說明他對阻止中國廢贖該約，已經無能爲力。⁽²⁴⁾

廢贖合興公司粵漢路權的草約，經該公司股東大會於光緒卅一年七月廿九日（八、二九）一字不易地通過後，已算正式生效，此外，中美雙方並另增訂了一項議定書，載明「大清國大皇帝」「按例批准」字樣及分批交付贖款的確定日期，作爲附件。⁽²⁵⁾同日，美代理國務卿盧眉(Francis B. Loomis)照會梁誠，聲明美政府對此並不阻撓。⁽²⁶⁾光緒卅一年十二月廿七日（一九〇六、一、二一），所有合同及附件並經由張之洞會同兩廣總督岑春煊、湖南巡撫龐鴻書等奏呈，奉旨批准。⁽²⁷⁾

（八）

經過一年半以上長時間的要求與緊張的談判之後，合興公司承築粵漢鐵路的權利，總算被中國收回了，這對力持廢約的湘、粵、鄂三省官紳及國內外其他附和喧囂的紳商學生們，自然不能不算是一件值得安慰的事，清廷也因此擺脫開內外壓力依違兩難的困境，在危機期中保全了自己的威信。但廢約既然須要支付六百八十多萬美元（包括到期利息）的巨款，即使除去已售股票暫不購回的二百多萬美元暫時不予計入，應付現款亦達四百八十多萬美元，約合華銀七百廿餘萬兩。⁽²⁸⁾而且，根據光緒卅一年五月初五日（六、七）贖路草約的規定，草約簽訂後三個月內，中國即須先交一百萬美元，外加利息九百零六元餘，而正約至七月廿九日（八、二九），才正式簽訂，至八月初二日（八、三一），張之洞始收到梁誠電告正約簽訂的報告，距三個月付款的限期，已只七天，但張之洞終能在延期十

天後臨時由湖北官錢局籌款二十多萬兩，並由該局擔保利息外借英滙豐銀行三百萬兩，如期滙美交付。²³ 整個贖款項的籌措，三省雖然答應按照粵三、湘三、鄂一的比率籌付，粵省認籌三百萬兩，湘、鄂合籌四百二十多萬兩，但事實上三省財政當局並無現款可交，張之洞只有在取得三省的協議之後，向香港政府借款一百一十萬英鎊，表面上的條件是年利四厘半，以三省的烟土稅捐作保，分十年十期還清；²⁴ 實際英國在此贖路的借款中，所取得的報酬豐碩，它不只取得了張之洞明確的書面保證：「將來粵漢路修造之款，除中國自行籌集外，如須向外洋借款，當先向貴（英）國詢商開價，如與他國所開息扣比較相同，先儘英國銀行承辦」，而且藉此機會，重新開始與中國談判合築廣九鐵路的問題，並在該路正式合同中，堅持添入一條，中國如另築支線，應優先借用英款。²⁵

除去緊急性即須支付的贖款之外，此後自力修築粵漢鐵路所需要的巨額資金，究竟如何籌措，也是張之洞與三省官紳所面臨的一大迫切問題。光緒卅一年十一月，三省官紳雖然議定了一項合作修築該路的章程，計劃三省分設公司，各籌各款，各築各路；²⁶ 但此後廣東粵漢鐵路公司却因商辦官辦的問題，發生糾紛，及確定商辦後，其內部的組織與經營，亦漏洞與弊端百出，虛耗股款甚多，而築路的成效甚劣；湖南粵漢鐵路有限公司係由湘紳主辦，所需資本雖然計劃開辦鹽股、米股、租股、茶股、木股等捐厘，每年預計可收入二百多萬兩；湖北則由官辦，每年可有賑糶捐數十萬兩，另並開辦彩票股等；但事實上除去廣東商股外，鑒於築路所須要的龐大資本，湘、鄂兩省所能籌措到的款項，不貞數額不足，其來源亦絕不可靠。²⁷ 所以，張之洞自廢贖粵漢路權的正約簽訂後，即擬另向英國借款，在新借款的合同中保留中國對該路經營的用人權、行車管理權及沿路礦權。²⁸ 同時期內，德國、法國甚至美國花旗銀行（The International Banking Corporation）也對參預此路的貸款，甚感興趣；²⁹ 但因三省士紳反對再向外人借款築路，留日三省學生也聯名公電張之洞，期期以爲不可；湖南官尹銘綏等等並呈請商部挽救粵漢

贖路借款，外務部也認爲此後借款驛轎甚多，不表同意；²³光緒卅一年十月廿八日（十一、二十四），御史黃昌年並奏劾張之洞，認爲他在借用英款贖回粵漢路的問題上，「辦理失宜」，上諭因此明定該路不准借用外債，「應由三省集股興修，以保權利」。²⁴自辦修築粵漢路的原則，至此乃告確定。不過，築路所需資本的問題，事實上並未解決。

在這樣的背景下，粵漢路權中國正式收回時，國內輿論界反而給予很少的注意。東方雜誌僅在很不顯著的「每月大事記」一欄中，用最簡單的字句記載此事；盛宣懷與關內外鐵路督辦大臣胡燏棻，則指贖款的數目太大，中國實際上了美國人的大當。²⁵美國紐約商報也認爲贖款總額與該路的實際投資比較，超出甚多，而且就事論事，即使合同的限期未滿，但無論如何，合興公司總不能否定中國廢約的權力；該報對於該項爭執最後以廢贖合同而結束，顯然很感滿意，認爲在中國官紳對合興疑懼仇視的基本情況下，該公司繼續享有此項路權，實與中國明顯的意願相違背，對於美國在遠東的威望，自然也難望有何增進。²⁶曾經應邀來華協助籌劃改革幣制的美人精琦（Jeremiah W. Jenks）則指責合興公司少數投機份子爲了小量的利潤，使美國政府與企業家的信用受到損失，因此所喪失的可能幾百倍於其所得到的。²⁷美國中國協會（The American Association of China）對於美人喪失了此一重要路權則感惋惜；²⁸美駐廣州領事傑士（Cheshire）亦自純粹經濟收益的觀點，認爲該項路權自美人手中喪失，實係一經濟上的損失，勢將對於美國在廣東境內的聲望有所影響；²⁹美駐華公使柔克義更堅認此事無論對美國在華的聲望、利益或影響力，均爲沈重的打擊，並要求此後美國在東方國家中的一切活動，從土耳其到日本，應該在政治、財政與貿易方面密切配合，否則，美國只好在此一區域扮演一個無關緊要的一般角色，與它實際的絕大利益與大國的地位，是不能相配的。³⁰前同文館總教習美人丁韙良（W. A. P. Martin）並指責合興美股東的售讓粵漢路權爲

「貪婪」，而缺乏愛國心。⁽⁴⁾

英國在中美廢贖粵漢路權的交涉中，獲益最大，所有英國報紙評論此事時，也都清楚地反映出此一事實，倫敦泰晤士報（The Times）在所載「粵漢路的喜劇」（Comedy of the Hankow-Canton Railway）中，認為無論是英國或美國，如果運用外交或其他性質的壓力，以在中國獲取任何形式的利權，都是不榮譽與不智的；⁽⁵⁾北華捷報則對中國收回粵漢路權後，各省要求撤廢原先簽訂的路礦合同的趨勢，表示擔憂，敦促英國政府不可承認中國在談判粵漢路權時所運用的先廢後贖的基本原則，並認為中國贖路的方式，實不聰明。⁽⁶⁾字林西報駐廣州記者，則認為中國主持廢約的官紳所注意的，實不在如何儘速的修築該路，而在於如何阻撓外人。⁽⁷⁾

（九）

就中美粵漢路權談判的整個過程，作一分析，我們可以看出，整個談判之所以能够導致這樣的結局，似乎可以歸因於以下的兩項事實：第一、張之洞與湘紳的堅持廢約；第二、美國對中國的基本政策。

就第一點而言，張之洞的極力主張廢約，和此後挺身而出主持廢約，是一項導致贖路談判成功的關鍵性因素。以當時張之洞在清廷、地方與各國旅華人士心目中的份量，他的主張，自然會受到重視；外務部尚書瞿鴻禡在與美使柔克義談判時，強調外務部不願駁斥廢約的現行辦法，是因為不願使張氏「有失面子」；美使固立之也曾兩次建議派員與張氏直接談判，以挽救合興公司的路權，都是最顯著的例證。⁽⁸⁾至於張之洞堅持廢約的動機何在？他是否是主動地從事於此，或者被動地受到湘鄂士紳的勸說，才出來主持？就前者而言，當時因比股控制合興公司後所造成的形勢，使法比集團（背後爲俄國）已經從原來控制偏處內陸的蘆漢鐵路，南下直達廣州，配合俄人所正要索的京張

至庫倫一線，已形成橫貫中國大陸南北心臟地帶的一條紐帶，勢必將要打破各國自甲午戰爭後在中國所形成的均勢局面。而且，日俄在中國東北的戰事正緊，一旦俄國戰勝了日本，法比俄集團勢必南北聯爲一氣，對於中國的獨立與安全，構成了最大的威脅。張之洞是以地方督撫而關心全國大計的人，所以，他在聽到英駐漢口總領事法磊斯的忠告之後，即迅速採取行動，阻止比人攫取粵漢路權，他採取行動的主要動機，實際是想防止外患的擴大與深入。

至於究竟誰是首先倡議廢約的人？張之洞自己在奏摺中說，他於「訪聞」合興爲比股所據的事實以後，立即電致湘省官紳，並電致督辦鐵路總公司大臣盛宣懷，「痛言利害」，「亟應責言廢棄前約」，「鄂湘粵三省紳民漸次傳播，始知有粵漢路約不善之說」；^⑩ 盛宣懷則說湘鄂士紳首先倡議，「湘爭尤烈」，張之洞才主張廢約，^⑪ 湘紳王先謙也說，廢約事係由他與張祖同、梁璧垣等發端，「他人和之」；^⑫ 鄂人首先奏請鐵路國有的給事中石長信，也有此說。證之張之洞與盛宣懷所有的有關史料來看，張之洞在法磊斯的忠告後，只是電請盛宣懷與湘撫趙爾巽，阻止比人建造常德至辰州的支路，並未提到撤廢美人粵漢路權的事；而首先提到廢約及湘紳擬自辦長沙至漢口一路的問題的，却是光緒卅年三月初五日趙爾巽致盛宣懷一電。^⑬ 所以，張之洞奏摺中所說自己主動的說法，不無誇張之處。真正主動首先倡議廢約的，則係湘省官紳。但無論如何，此事如無張之洞的熱心推動與主持一切，其最後能否達到收回路權的目的，是很難肯定的。張之洞與湖南士紳的關係，基本上是張想利用湘紳作爲代表民意的號召，爲對抗內外反對廢約派的後盾，由他們去聯絡湘籍京內外的權貴，共同要求廢約，並利用他們出來正面打擊反對廢約派的盛宣懷。湘紳則意在擁戴張氏出來領導，以達到自辦粵漢路的目的，在這樣的情形下，張之洞本來與清廷當權派的軍機大臣湘人瞿鴻禑，甚不和協，^⑭ 但經過此次湘紳的中介後，張、瞿之間，即頗多往來，張並屢次稱贊瞿氏「一力維持」，「功在天下」。^⑮

在清廷所採廢約的各項步驟中，經由湘籍御史黃昌年的奏請，上諭明令廢約派張之洞出面「妥籌辦理」此事，

是清廷支持廢約行動的首要步驟。而在張之洞所採取的方略中，他首先設謀由湘紳出面，排去盛宣懷的中梗，直接由他電令駐美公使梁誠談判廢約；其次，則在美國政府強硬的出面干預之後，改廢約的原則爲贖約，並由梁誠直接與合興美股代表談判，答允不在乎贖款的鉅額，因而排除了美政府的干涉，都是中國最後能够達到廢約目的的重要關鍵。

第二項決定性影響談判成功的因素，我們應該從當時美國整個對華的外交政策來觀察。自鴉片戰爭後，中國對外開關通商，美國對中國的基本政策，即在追隨英國在不平等條約的大前提下，增進其在華商業的利益，並利用文化、教育及其他的方式，贏取中國官民的友誼；光緒廿五年八月宣布門戶開放政策後，此項政策，更爲顯著。但由於美國違背中美條約的明文規定，排斥和虐待旅美的中國人，因此，引起國內中國商民的公憤。光緒卅一年四月，由上海商務總會議決，號召抵制美貨，沿海各口岸及海外華僑，羣相響應，對於美國在華的利益，造成一次很大的威脅。²⁵ 抵制美貨運動的高潮期，也正是梁誠與合興美股談判廢贖草約的時候，所以，當時很有一些人誤認抵制美貨的目的之一，是爲了要撤廢美國粵漢路權。²⁶ 事實上，廢約運動發展至具體談判的階段時，已早進入半秘密由張之洞一人主持的階段，與抵制美貨運動，並未發生若何密切的呼應行動。而自抵制美貨運動後，美政府一面向清廷多方威脅，一面也向中國改採安撫的政策；²⁷ 美總統羅斯福在粵漢路權交涉晚期，雖然力主維護美國在華的利益，反對中國廢約，但在與摩根會晤後，即改而尊重合興公司美股股東的意見，自認干預此事，已經太遲，不顧與中國政府作針鋒相對式的對抗；等於默認了中國廢贖路權的事實，很可能是與此時美國對華所採取的安撫政策有關。

不過，張之洞雖然撤廢了合興公司修築粵漢鐵路的權利，但中國所承受的損失，實在相當重大。美國合興公司只不過勘路兩次，築成自石圍塘至佛山雙軌鐵路三十五華里餘，佛山至三水單軌鐵路六十四華里餘，土方五十哩，

即要索三百萬美元，另對全線特權，已售股票及利息等，則要索三百八十多萬美元，中國吃虧已鉅。⁽²⁾ 爲支付這樣的一批巨款，張之洞被迫只好向英國滙豐銀行與香港政府轉借，除再度負擔該借款的有形利息及無形鎊虧等項的損失外，張氏又答允英人此後有優先借款修築粵漢路的權利，並經由間接的方式，承認英人有優先承築廣九支路的權利。鑑於中國政府與湘、鄂兩省紳民事實上並無力量自籌足夠款項，修築粵漢鐵路，而且，張之洞在廢贖合與原約之後，即急急籌借英款修路，可以證明張之洞費去偌大的贖款，其所能達到的目的，實際僅僅是修改合同改借英款而已。這和柔克義在拒絕中國廢約要求時所提出的補救辦法，實際是一致的。因此，中國在日俄戰爭的結局大致已經明朗化，俄法南北瓜分中國的可能性，已經消失時，儘有機會在損失較輕的情況下，達到同樣的目的。張之洞式的外交，雖然能注意大體，但自外交家重要特質之一「精密」的信條而言，他完全是談不上的。這主要因為中國廢約的原始動機，雖然已經由於國際局勢的改變，失去了目標，但由張之洞主持的廢約談判，在三省官紳的鼓噪下，實際已成騎虎難下之局，不能再作改弦易轍的任何打算了。

不過，收回粵漢路權的終獲成功，實際也代表著一項重要的意義——它是從甲午戰爭後各國運用各種力量強橫地攫奪中國的各類權益以來，中國官民第一次運用自己的力量所收回的一項重要權利，對於此後各省官紳所發動的收回路權、收回礦權的運動，提供了一項先例和榜樣。換言之，當某一個國家在中國境內取得某項路礦的利權之後，如果其作為與不作為，與合同內所載的事項並不相符，中國官民儘可採取各項合理的步驟，將原約作廢，而將該項利權收回。⁽³⁾ 就中國近代民族主義發展的整個趨勢來看，日俄戰爭後，這股收回利權的運動，實際代表著中國懷有近代民族主義思想的人士的一項新目標，和他們畢力著重的新方向，它也為近代反帝國主義弱小民族所倡導的經濟民族主義，提供了一個最標準的案例。但是，很顯然地，中國收回利權的運動，其致力的目標，是非常有限度

的，即在現實的中外不平等的制度下，純粹想從枝節性經濟性的排拒外力著手，以謀逐步達成中國政治自由工商發達的願望。他們所採取的行動方式，是和平的，即所謂「文明排外」；其行動的法理根據，或為人類最基本的正義，或為西方式國際法的基本原則，或為兩國間契約的明文規定，都在法理上無可辨駁。支持這項運動的中堅份子，則是各省傳統性而有新知識或接受新式教育留學歸國的士紳與新興商人。^①就中美收回粵漢路權的特例而言，張之洞可以代表此時期內地方有力督撫的一個典型；他受命總持廢約全局，已明顯地表示出清廷的軟弱無力，所以，他甚至可以湖廣總督的地位，指揮駐美公使梁誠的實際談判，這可以說是光緒廿六年（一九〇〇）六月東南督撫自保後地方督撫權力膨脹的另一項標誌。湖南士紳和中美留學生對張氏的堅強支持，也代表著士紳階級在官吏與一般民眾間的中介作用，從地方政治的權力結構而言，他們在此一期間變遷的中國社會中居於真正的中產階級的地位。他們積極地參預牽涉到他們切身利害的地方性對外的事務，是稍後各省士紳積極推動的立憲運動的先驅，因為對內要求預聞中央與地方上的實際政務，對外要求保持與恢復既失的國家利權，兩者實互為表裡，有着極為密切的關係。

附 註：

①李國祁：中國早期的鐵路經營（中央研究院近代史研究所專刊，臺北，民國五十年），頁一四二。

②William R. Braisted, "The United States and the American China Development Company," *Far Eastern Quarterly*, Vol. 11, No. 2 (Feb. 1952) pp. 147-148. 新民叢報，第三年十四期，美洲留學生條陳收回粵漢鐵路事。Charles S. Campbell, Jr. Special Business Interests and the Open Door Policy (New Haven, 1951), p. 22.

③中央研究院近代史研究所編：海防檣（臺北，民國四十六年），頁二二九、二三〇。

④盛宣懷·愚齋存稿（譚延闔署題刻本），電報，卷三，頁二十一。

⑤參閱李國祁，中國早期的鐵路經營，頁二六〇。

⑥愚齋存稿，電報，卷四，頁九、廿六，Harold M. Vincke, *Problems of Industrial Development in China* (Princeton University Press, 1926) p. 137.

⑦愚齋存稿，電報，卷五，頁十三。

⑧同書，電報，卷七，頁六、八、九、二十，卷八，頁十一。

⑨同書，電報，卷八，頁十一、十二。

⑩盛宣懷·盛宣懷未刊信稿（北京中華書局，一九六〇），頁五七。

⑪愚齋存稿，電報，卷四，頁卅一。

⑫胡鈞·張文襄公年譜（北京天華印書館，民國廿八年），卷三，頁廿一；愚齋存稿，電報，卷六，頁十。

⑬盛宣懷未刊信稿，頁四一。

⑭愚齋存稿，電報，卷七，頁廿三。

⑮同書，卷四，頁三；卷六，頁卅七——卅八；盛宣懷未刊信稿，頁三九——四十。

⑯Paul A. Varg, *Open Door Diplomat* (The University of Illinois Press, Urbana, 1952), p. 72.

⑰愚齋存稿，奏疏，卷二，頁三一一五，電報，卷六，頁七；張文襄公年譜，卷三，頁廿一。Harold M. Vincke, *op. cit.*, p. 137.

⑱愚齋存稿，電報，卷八，頁一。

⑲中央研究院近代史研究所藏·總理各國事務衙門原檔，粵漢鐵路借款草案，光緒廿六年四月二十日，收駐美伍大臣函·李國祁·中國早期的鐵路經營，頁一六〇。

⑳愚齋存稿，電奏，卷一，頁十；電報，卷八，頁十九、卅四——卅五。

㉑同書，電奏，卷廿一，頁十一；電報，卷八，頁十九。

㉒同書，電報，卷八，頁二十一——廿一。

㉓同書，電奏，卷一，頁十一——廿一。Paul A. Varg, *op. cit.*, p. 72; Thomas F. Millard, *The New Far East* (New York, 1906)

◎*Correspondence Respecting the Affairs of China, China*, No. 1 (1899), pp. 336-339.. 據光緒廿四年三月廿六日盛宣懷收到伍廷芳自美京華盛頓的來電說，合興公司所訂粵漢鐵路的初約中，除正式條款十五條外，約外專條尚答應美商於抵華築路時，續訂開辦沿路煤礦章程；另外，合興公司並密允將其包工所得的五厘佣金，交回一厘予盛宣懷（見愚齋存稿，電報，卷八，頁廿四）。此項交回的一厘佣金，在盛氏此後的奏疏與函牘中，即絕未提及，足為盛宣懷在辦理鐵路交涉中貪污肥己的一大鐵證。

◎William Barclay Parsons, *An American Engineer in China* (New York 1900), pp. 45-46; Percy Horace Kent, *Railway Enterprise in China* (London, 1907), pp. 112-114.

◎愚齋存稿，電報，卷十，頁六，卷十一，頁七，廿四。Percy H. Kent, *op. cit.*, p. 114.

◎*Correspondence Respecting the Affairs of China, China* No. 1 (1899), (London, 1899), pp. 325-326; Percy H. Kent, *op. cit.*, pp. 115-116; 胡濱：十九世紀末葉帝國主義爭奪中國權益史（三聯書店，一九五七），頁一七〇。

◎Percy H. Kent, *op. cit.*, p. 114; 新亞報，第三年十四期，楊度：粵漢鐵路談；東方雜誌，甲辰年第八期，交通，頁七七——八十。
The Times (London), September 5, 1904.

◎許同莘，張文襄公年譜（上海商務，民國卅六年），頁一三五。

◎參閱中央研究院近代史研究所藏：總理衙門原檔，粵漢鐵路借款卷中該合同之中文抄本（附英文）；愚齋存稿，電報，卷卅四，頁廿；奏疏，

卷七，頁十七——二十。

◎愚齋存稿，奏疏，卷七，頁十七——二十。

◎陳仲秀：英國銀行界從中英借款中所獲得的利潤（清華學報，新五卷一期，民國五十四年七月），頁一〇七——一一九。

◎參閱李恩澤：晚清的收回礦權運動（中央研究院近代史研究所專刊，民國五十一年），頁六八——七一；菊池貴晴：對米ボコツトの意義に之
シテ——中國利權收回運動の一考察（歷史學研究第一九三號），頁十三——廿二。

③Percy H. Kent, *op. cit.*, pp. 115-116; William R. Braisted, *op. cit.*, p. 150.

④新民報，第三年，第三期，「粵漢交涉小編」。

⑤Percy H. Kent, *op. cit.*, p. 116.

⑥*North China Herald*, April 22, 1904, pp. 856-857; *Ibid.*, July 29, 1904, pp. 255-256; T. W. Overlach, *Foreign Financial Control in China* (New York, 1919), p. 205.

⑦Varg, *op. cit.*, p. 73.

⑧*North China Herald*, July 29, 1904, pp. 255-256.

⑨*Ibid.*; William R. Braisted, *op. cit.*, p. 153; *The Times* (London), Sept. 5, 1904; Sept. 4, 1905.

⑩正一。

⑪William R. Braisted, *op. cit.*, p. 153.

⑫*North China Herald*, April 22, 1904, pp. 856-857; William R. Braisted, *op. cit.*, p. 154.

⑬鐵辦存稿，電報，卷卅三，頁三四，總三四，頁九——十。

⑭回轉，電報，卷卅四，頁十。

⑮回轉，電報，卷卅四，頁四。

⑯回轉，電報，卷卅四，頁十。

⑰*North China Herald*, April 22, 1904, pp. 856-857; Percy H. Kent, *op. cit.*, p. 117.

⑱*North China Herald*, July 1, 1904, p. 47; Percy H. Kent 在上海 "Railway Enterprises in China" [1904] 1 十二中稱，合國公司係於一九〇四年九月前後改組，該系鉛譜。

⑲*North China Herald*, Sept. 22, 1905, p. 675.

⑳鐵辦存稿，電報，卷四十，頁六。

◎*Foreign Relations of the United States* (1905), pp. 195-197.. 愚齋存稿，電報，卷四十，頁八；新民叢報，第三年十四期，楊度，粵漢鐵路議。

◎*North China Herald*, July 1, 1904, p. 49.

◎William R. Braisted, *op. cit.*, p. 157.

◎*Ibid.*

◎*Ibid.*, p. 150.

◎*Ibid.*, p. 153.

◎丘詒三十一，另參閱 Percy H. Kent, *op. cit.*, pp. 112-114.

◎李恩綱：晚清的收回礦權運動，頁三五——三六、三八——四一。

◎愚齋存稿，電報，卷三三，頁十三、廿六，卷卅四，頁十一。

◎同書，電報，卷二五，頁三五；英國泰晤士報亦認盛宣懷在簽訂粵漢路續約之前，即已知合興公司中滲有比股（見楊度「粵漢鐵路議」）。

◎參閱愚齋存稿，奏疏，卷七，頁十七——二十；電報，卷三四，頁一。

◎同書，電報，卷廿四，頁九——十。

◎同書，電報，卷卅五，頁七；光緒廿八年五月，美國駐華公使康格並公開聲明合興公司為一美籍公司（見愚齋存稿，電報，卷廿九，頁廿一——二〇。）

◎愚齋存稿，電報，卷卅四，頁九，卷卅五，頁七。

◎總理衙門原檔，外務部考工司光緒廿九年六月廿四日收電，愚齋存稿，卷卅八，頁十一——十二，卷四十，頁九，卷四一，頁十五。

◎*Despatches from U. S. Ministers to China*, National Archives, Washington D. C. (此後簡稱 *DUSM*), Microcopy No. 92, Roll 127, No. 1743, Conger to Hay, Nov. 11, 1904, enclosure 4.. 愚齋存稿，卷四十，頁九，卷四一，頁十五。

(67) 外務部收電簿（總理衙門及外務部原稿），光緒三十年八月十一日，收盛大臣電。

(68) 愚齋存稿，電報，卷四十，頁六。

(69) 外務部收電簿，光緒卅年八月十二日收盛大臣電；愚齋存稿，電報，卷四十，頁五、九。

(70) 愚齋存稿，電報，卷卅九，頁廿二。

(71) *DUJM*, 92/126, June 11, 1904, Conger to Ching ; 愚齋存稿，電報，卷四一，頁九——十。

(72) 愚齋存稿，電報，卷四一，頁廿三。

(73) 同書，電報，卷四一，頁二四、二五。

(74) 張文襄公全集，電牘，卷六八，頁廿三；愚齋存稿，電報，卷四十，頁廿三——廿四；卷四一，頁二八。

(75) 愚齋存稿，電報，卷三九，頁廿一。

(76) 同書，電報，卷三九，頁廿三。

(77) 同書，電報，卷三九，頁廿三。

(78) 張文襄公全集，電牘，卷六八，頁十六——十七。

(79) 同上。

(80) 同書，奏議，卷六五，頁廿一——廿二。

(81) 同書，電牘，卷六八，頁廿三——廿四。

(82) 同書，電牘，卷六八，頁廿六。

(83) 愚齋存稿，電報，卷四十，頁廿三——廿四。

(84) 同書，電報，卷四十，頁廿六。

(85) 參閱清史稿，疆臣年表四、八；袁樹助神道碑（陳三立·散原精舍文集，卷八）。

⑥ 東方雜誌，甲辰年八期，頁八三——八四；愚齋存稿，電報，卷四一，頁五。

⑦ 愚齋存稿，電報，卷四一，頁十。

⑧ 同書，電報，卷四一，頁十一——十二。

⑨ 同書，電報，卷四一，頁六。

⑩ 參閱東方雜誌，甲辰年五期；虛受堂文集，書札，卷二，頁廿九；愚齋存稿，電報，卷四一，頁十一——十二。

⑪ 愚齋存稿，電報，卷四一，頁十九——二十，廿七——廿八。

⑫ 碑傳集補，卷五，陳三立撰：龍湛霖神道碑。

⑬ 東方雜誌，甲辰年八期。

⑭ North China Herald, Jan. 5, 1906, "The American Association of China," p. 20; 虛受堂文集，書札，卷一，頁廿九。

⑮ 愚齋存稿，電報，卷四一，頁一一——二、十八。

⑯ 同書，電報，卷四一，頁十一；閻爾昌輯：碑傳集補，卷二十，譚延闔·張鶴齡墓志銘；汪穰卿先生傳記卷一，頁三——四。

⑰ 愚齋存稿，電報，卷四一，頁十一——十二。

⑱ 同書，電報，卷四一，頁十三。

⑲ 同書，電報，卷四一，頁十七。

⑳ 張文襄公全集，電牘，卷六八，頁廿八——廿九。

㉑ 愚齋存稿，電報，卷四一，頁廿六。

㉒ 同書，電報，卷四一，頁廿七——廿九。

㉓ 同書，電報，卷四一，頁廿八——廿九；張文襄公全集，電牘，卷六八，頁廿八——廿九。

㉔ 張文襄公全集，電牘，卷六九，頁卅七。

◎*Despatches from U. S. Ministers to China* (Microfilms, The National Archives, Washington, D. C. Microcopy No. 92, Roll No. 126, No. 1631; 愚齋存稿，電報，卷四一，頁廿九——三十。

(◎愚齋存稿，電報，卷四一，頁四一一五。盛宣懷後來在籌議預還路債辦法的一件奏片中，追述他在中美粵漢路權發生爭議時的立場說：「臣（盛自稱）方愛重之不暇，曷敢稍存廻護（美方），但與各國辦事，不能不持之以信，未辦者固可屏絕借款，而已辦者，口能迅籌還款，蓋還款，銷一合同，便足為各路表式（見愚齋存稿，奏疏，卷十一，頁廿六）。

(◎張文襄公全集，電牘，卷六八，頁卅二——卅三，卷六九，頁七一一八；卷七十，頁七一。

(◎愚齋存稿，電報，卷四一，頁卅一。

(◎中央研究院近代史研究所藏·外務部收電簿·光緒卅八年八月十二日，收盛大臣電·*North China Herald*, Jan. 13, 1905, p. 65, "Canton";

新民叢報，第三年，八期，頁八；第三年，十一期，中國大事月表。

(◎愚齋存稿，電牘，卷四三，頁十七——十八。

(◎張文襄公全集，電牘，卷六九，頁七一一八。

(◎同書，電牘，卷六九，頁八一一九。

(◎王先謙·虛受堂文集（光緒廿六年刊本），書札，卷二，頁卅一；許同莘·張文襄公年譜（上海商務，民國卅六年一月），頁一八三；當時湘省士紳的意見，並參閱 *DUSM*, 92/127, No. 1797, Coolidge to Hay.

(◎張文襄公全集，電牘，卷六九，頁八一一九；新民叢報，第三年十一期，中國大事月表。
(◎當時湘南士紳認為盛宣懷派遣福開森赴美，係為聯絡美國政府進行其以美接美的計劃；參閱王先謙·虛受堂文集，書札卷二，頁廿九——三十；新民叢報第三年，十二期，頁七一一七二)。

(◎東方雜誌，乙巳年，第一期，交通頁四一一八；張文襄公年譜頁一八七；黃昌年的簡明資歷，見清代徵獻類編卷六。

(◎大清德宗景（光緒）皇帝實錄卷五三八，頁十。

(3)回報，卷五四一，頁七。

(3)North China Herald, April 22, 1904, pp. 856-857.

(3)Ibid., July 1, 1904. p. 47.

(3)Ibid.

(3)Ibid., July 22, 1904. "The Belgo-American Railway Enterprise."

(3)Ibid.

(3)Ibid., July 29, 1904, pp. 255-256.

(3)Ibid., July 15, 1904. p. 96.

(3)東方雜誌，甲辰年第五期，交通，頁四一——四三。

(3)North China Herald, July 29, 1904, pp. 255-256.. 東方雜誌，甲辰年第十一期，交通頁一一六——一一七。

(3)東方雜誌，甲辰年第五期，頁四一——四三。

(3)同書，甲辰年第八期，交通頁七七——八十。

(3)同書，甲辰年第七期，時評，頁四六——四七。

(3)回土。

(3)同書，甲辰年第十一期，時評，頁八三——八四。

(3)同書，甲辰年第六期，時評，頁三一十。

(3)同書，甲辰年第十期，交通，頁一〇一——一〇四。

(3)同書，甲辰年譜長編初稿（臺北世界書局，民四十七年），頁一九四；新民叢報第三年，九期中所載上海時報館的廣告。

(3)東方雜誌，第一年一期，社說。

⑩新民叢報，第四年四期，頁六七——七一。

⑪同書，第三年三期，國聞雜評，頁一一六，第三年八期，頁八，「外資輸入問題」。

⑫同書，第三年十一期，雜評，頁六八——六九。

⑬回上。

⑭新民叢報，第三年十一期，頁七一——七二。

⑮參閱同書，第三年八期，頁八。

⑯參閱虛受堂文集，書札，卷一，頁卅四；芻言報，宣統二年十月初一日，「論楊君度之於粵漢鐵路」（見汪康年、汪穰卿遺著，卷四，頁四一—五）；楊敷頭：滿夷猾夏始末記（新中國圖書館，民國元年版）六編，頁四六。

⑰新民叢報，第三年十四期，美洲留學生條陳收回粵漢路權事。另參閱“*A Chinaman on the Canton-Hankow Railway Dispute*,” *The American Monthly Review of Reviews*, XXXII: 3 (Sept. 1905), p. 368.

⑲回上。

⑳同書，第三年十四期，楊度：粵漢鐵路議。

㉑回上。

㉒同書，第三年十六期，楊度：粵漢鐵路議（續）。

㉓參閱汪康年、汪穰卿遺著，卷四，頁四一—五。東方雜誌，第一年一期，社說，節錄甲辰十一月廿一日至廿五日漢口日報。

㉔DUSM, Microcopy 92, Roll 128, No. 1845, March 31, 1905, Coolidge to Hay.

㉕參閱 *Ibid*, 92/127, No. 1743, November 11, 1904, Conger to Hay, enclosures 1, 3, 4 and 10.. 應齋存稿，電報，卷四三，頁十五、十八。

㉖虛受堂文集，卷七，瞿正菴相國七十壽序；碑傳集補，卷二，余肇康·瞿文愼公行狀。

⑩DUSM, 92/127, No. 1746, Prince Ch'ing to Conger, November 14, 1904.

⑪張文襄公全集，電牘，卷七十，頁十八——十九。

⑫回書，卷七十，頁卅五。

⑬回書，卷七十一，頁三三。

⑭愚齋存稿，電報，卷四四，頁一，三一。

⑮外報 *Foreign Relations of the United States*, (1905), pp. 124-125.. 愚齋存稿，卷四四，頁三一。

⑯新民黨報，第三年十四期，楊度：粵漢鐵路議。

⑰*Foreign Relations of the United States*, (1905), p. 127, Hay to Liang, January 4, 1905.. 愚齋存稿，電報，卷四三，頁三十一，卷

E121，頁三。

⑲愚齋存稿，電報，卷四四，頁六。

⑳新民黨報，第三年十四期，粵漢鐵路議，東方雜誌，第11年11期，雜俎頁卅六。

㉑*Foreign Relations of the United States*, (1905), p. 128, Hay to Liang, January 6, 1905.

㉒*DUJSR*, 92/127, No. 1797, Coolidge to Hay, January 25, 1905; William R. Braisted, "The United States and the American China Development Company," *Far Eastern Quarterly*, Vol. 11, No. 2 (Feb., 1952), P. 158.

㉓*DUJSR*, 92/127, No. 1797, Coolidge to Hay, January 25, 1905; No. 1799, Coolidge to Hay, February 9, 1905.

㉔*Ibid.*, No. 1797, Ch'ing to Coolidge, January 18, 1905, enclosure 3.

㉕*Ibid.*, No. 1797, Ch'ing to Coolidge, Jan. 18, 1905, enclosure 1.

㉖*Ibid.*, No. 1809, Coolidge to Hay, Feb. 9, 1905.

㉗*Ibid.*, No. 1809, enclosure, Hay to Coolidge, Jan. 26, 1905; *Foreign Relations of the United States*, (1905), Coolidge to

Ching, Jan. 27, 1905; Coolidge to Hay, Feb. 9, 1905,

⑤*Ibid.*, and No. 1809, Coolidge to Hay, Feb. 9, 1905.

⑥*Ibid.*, 92/128, No. 1839, Conger to Hay, March 27, 1905.

⑦*North China Herald*, March 24, 1905, p. 578.

⑧*Ibid.*, Jan. 6, 1905, p. 35.

⑨*Ibid.*, Jan. 13, 1905, pp. 63-64.

⑩慈濟存稿，電報，卷四四，頁六。

⑪張文襄公全集，電牘，卷七十，頁三十一。

⑫回書，電牘，卷七十，頁三十一——三二。

⑬回書，電牘，卷七十，頁三三。

⑭回書，電牘，卷七十，頁一一一。

⑮碑傳集補，卷五，陳三立，龍湛霖神道碑。

⑯張文襄公全集，電牘，卷七十四。

⑰回書，電牘，卷七一，頁一。

⑲回書，電牘，卷七一，頁一。

⑳中央研究院近代史研究所藏，外務部收電簿，光緒卅一年四月十五日，收湖南紳民全省學堂辦事人電。

㉑新民叢報，第三年十四期，中國大事月表。

㉒東方雜誌，第一年一期，雜俎，頁十六；德宗實錄，卷五三八，頁十。

㉓新民叢報，第三年十八期，中國大事月表。

㉔回書，第三年十四期，美洲留學生條陳收回粵漢路權事。

⑯外務部收電簿，光緒卅一年四月廿三日，收留日學生公電。

⑰東方雜誌，第二年一期，雜俎。

⑲同註一八八。

⑳新民叢報，第三年十四期，粵漢鐵路議。

㉑參閱張文襄公全集，電牘，卷七十，頁卅一——卅二、卅二——卅三、卅四，東方雜誌，第八卷四期，石長信奏。

㉒張文襄公全集，電牘，卷七十，頁卅三——卅四。

㉓同書，電牘，卷七一，頁一——十。

㉔同書，電牘，卷七十，頁卅八——卅九。

㉕同書，電牘，卷七一，頁六、十一、十五。

㉖同書，電牘，卷七一，頁十六、十七。

㉗同書，電牘，卷七一，頁廿七——廿九。

㉘參照 *Foreign Relations of the United States* (1905), pp. 124-125; *North China Herald*, Sept. 22, 1905, p. 676.

㉙DUSM, 92/127, No. 1771, Conger to Hay. December 20, 1904.. 暫文襄公全集，電牘，卷七一，頁五。

㉚張文襄公全集，電牘，卷七一，頁十八——十九、廿十。

㉛William R. Braisted, *op. cit.*, p. 160

㉜張文襄公全集，奏議，卷六五，頁廿五.. *North China Herald*, Sept. 22, 1905, p. 676; William R. Braisted, *op. cit.*, p. 676.

㉝張文襄公全集，電牘，卷七一，頁十七——十八。

㉞同書，電牘，卷七一，頁八。

㉟同書，電牘，卷七一，頁廿八。

◎回書，電牘，卷七一，頁廿九。

◎回書，電牘，卷七一，頁廿七..電奏，卷十一，頁廿四——廿五..*Foreign Relations of the United States*(1905), p. 124 et seq. or
於玉 E-tu Zen Sun, *Chinese Railways and British Interests 1898-1911* (King's Crown Press, Columbia University, New York, 1954). p. 79.

◎William R. Braisted, *op. cit.*, p. 160.

◎DUSM, 92/128, No. 9, Rockhill to Hay, June 9, 1905, and enclosure.

◎William R. Braisted, *op. cit.*, p. 160. 張文襄公全集，電報，卷十一，頁十。

◎DUSM, 92/123, No. 9, Rockhill to Hay, June 9, 1905; No. 59, Rockhill to Hay, August 17, 1905.

◎*Ibid.*, 92/128, No. 9, Rockhill to Hay, June 2, 1905, enclosure; Paul A. Varg, *Open Door Diplomat, The Life of W. W. Rockhill* (Urbana, the University of Illinois, 1952), p. 73.

◎DUSM, 92/128, No. 9, Rockhill to Hay, June 7, 1905.

◎*Ibid.*, 92/128, No. 39, Rockhill to Secretary, August 17, 1905..張文襄公全集，奏議，卷六廿，頁廿四。

◎張文襄公全集，電牘，卷七一，頁廿四。

◎回書，電牘，卷七一，頁廿四。

◎回書，電牘，卷七一，頁廿。

◎回書，電牘，卷七一，頁卅七..卷七二，頁一..七。

◎回書，電奏，卷十三，頁廿一—廿四..電牘，卷七一，頁十廿——十一..*Foreign Relations of the United States* (1905) Wei-Wu-Po to Liang, August 15, 1905, p. 134.

◎張文襄公全集，電牘，卷七一，頁廿六。

④Charles Vevier, *The United States and China, 1905-1913* (New Brunswick, N. J. 1935) p. 93; William R. Braisted *op. cit.*, p. 160.; 張文襄公全集，電牘，卷七十一，頁一。

⑤同上。

⑥張存武：光緒卅一年中美訂約風潮（臺北，中央研究院近代史研究所專刊之三），民國五十五年），頁一九四——一三一。

⑦William R. Braisted, *op. cit.*, p. 161.

⑧DUSM, 92/129, No. 90, Adee to Rockhill, July 24, 1905.

⑨*Ibid.*, 92/129, No. 50, Rockhill to Secretary, July 25, 1905.

⑩*Ibid.*, 92/129, No. 53, Theodore Roosevelt to Rockhill, received by the latter on August 8, 1905.

⑪*Ibid.*, 92/129, No. 53, Rockhill to Secretary, August 14, 1905, Rockhill to Secretary, August 18, 1905; No. 55, Rockhill to Secretary, August 24, 1905; *Foreign Relations of the United States*, August 12, 1905, Rockhill's Memo.

⑫William R. Braisted, *op. cit.*, p. 163.

⑬DUSM, 92/129, No. 59, Rockhill to Secretary, August 17, 1905, 張文襄公全集，電牘，卷七十一，頁十七。

⑭William R. Braisted, *op. cit.*, p. 164.

⑮*North China Herald*, Sept. 22, 1905, p. 676; Charles Vevier, *op. cit.*, p. 93.

⑯William R. Braisted, *op. cit.*, p. 164.; 張文襄公全集，抱冰室弟子記卷一，頁廿一中稱：羅斯福所以最後對於梁誠與合興公司廢礦事務的談判，不作干預的行動，是由於張之洞威信素著的關係；不無誇大渲染處。

⑰John V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and Concerning China, I, Manchu Period (1894-1911)* (Oxford University Press, New York, 1921), pp. 319-322.; 張文襄公全集，奏議，卷六十五，頁二十一——二十二。

⑲*Foreign Relations of the United States*, Loonis to Liang, August 29, 1905.

(21)張文襄公全集，奏議，卷六五，頁廿一——卅五。

(22)同書，電牘，卷七一，頁廿八——廿九。

(23)同書，奏議，卷六五，頁廿六——廿八，電牘，卷七一，頁廿八——廿九。

(24)同書，公牘，卷廿二，頁六十一，王景星等編，中國鐵路借款合同全集（北京日報，民國五年），頁五三七——五四四。

(25)參閱張文襄公全集，公牘，卷廿二，頁四一——五，電牘，卷七一，頁三一一四、七一一八、十九——廿，中國鐵路借款合同全集，頁三三十七——三十八；鳳閣及門弟子編，三水梁燕孫先生年譜（民國廿八年），頁一一九——三〇。DUSM, 92/129, Rockhill to Secretary, October 25, 1905.. 袁恭綽：漫庵遺稿（序於民國十九年），中編，論廣九、粵漢接軌問題，頁1111。

(26)張文襄公全集，電牘，卷七四，頁十一——十三、十四——十五。

(27)同書，電牘，卷七五，頁六，會鋗化：中國鐵路史（燕京印書局，民國十三年），頁七九七——七九八。E-tu Zen Sun, *op. cit.*, pp. 84, 91, 98, 133.

(28)張文襄公全集，電牘，卷七一，頁廿八、三十一——卅一。E-tu Zen Sun, *op. cit.*, pp. 84, 91, 98, 133.

(29)DUSM, 92/128, No. 59, Rockhill to Secretary, August 17, 1905.

(30)張文襄公全集，電牘，卷七三，頁廿八、廿九——三十，東方雜誌，第一年十一期，雜俎，頁五。

(31)總狀（光緒）實錄，卷五五〇，頁十六。

(32)DUSM, 92/129, No. 59, Rockhill to Secretary, August 17, 1905.

(33)North China Herald, Sept. 22, 1905, p. 676.

(34)ibid., November 24, 1905, p. 415.

(35)ibid., January 5, 1906, p. 20.

(36)DUSM, 92/129, No. 66, Rockhill to Secretary, August 22, 1905.

㉙ T. W. Overlach, *Foreign Financial Control in China* (New York, 1919), p. 215.

㉚ W. A. P. Martin, *The Awakening of China* (New York, 1907), p. 40.

㉛ *North China Herald*, December 8, 1905, p. 535.

㉜ *Ibid.*, February 9, 1906, pp. 270-271.

㉝ *DUSSM*, 92/129, Rockhill to Secretary, October 25, 1905.

㉞ *DUSSM*, 92/129, Rockhill to Secretary, August 18, 1905.

㉟ 張文襄公全集，奏議，卷六五，頁廿一——廿二。

㉠ 愚齋存稿，行述，頁四三。

㉡ 虛受堂文集，書札，卷二，頁卅五；另參閱東方雜誌，八卷，四期，石長信奏。

㉢ 參閱張文襄公全集，電牘，卷六八，頁十六——十七；愚齋存稿，電報，卷四十，頁廿一——廿三，廿二——廿四。

㉔ 胡鈞編：張文襄公年譜（北京天華印書館，民國廿八年），卷五，頁四。

㉕ 參閱張文襄公全集，電牘，卷七十，頁十八——十九，卷七一，頁廿五——卅九，卷七二，頁廿九。

㉖ 張存武·光緒卅一年中美工約風潮，頁一七〇——一七一·一三三——一三九。

㉗ C. F. Remer, *A Study of Chinese Boycotts* (reprinted in Taipei, 1966), p. 31.

㉘ J. P. O. Bland, *Recent Events and Present Policy in China* (London, 1912), p. 306.

㉙ 張文襄公全集，奏議，卷六五，頁卅三——卅四；曾鰯化·中國鐵路史，頁七九八。

㉚ 翁恩潤·晚清的收回礦權運動（臺北，中央研究院近代史研究所專刊，民國五十一年）頁一六六——一六七。

㉛ 菊池貴晴·對米ボイコットの意義について——中國國權回收運動の一考察，歷史學研究，第一九三號，頁十一——廿一；翁恩潤·謂產率中國的民族主義，思與言，第五卷六期（民國五十七年三月十五日），頁三十一——三二。En-han Lee, "China's Response to Foreign Investment in Her Mining Industry (1902-1911)," *The Journal of Asia Studies*, XXXVII: 1 (Nov. 1968), pp. 55-76.