

## 鄭觀應的鐵路觀及其在粵漢鐵路的實踐

郭淦

**[摘要]** 鄭觀應對鐵路的認識與見解是其維新思想的重要組成部分。其鐵路觀主要體現在：鐵路對國家安全及發展具有重要意義，鐵路路權應為國家所有；修築鐵路所需資金應通過商辦募股籌集，建造過程應體恤民情；應學習借鑑他國先進的鐵路建設技術，積極培育本地人才。1900年至1907年間，鄭觀應出任廣東商辦粵漢鐵路有限公司總辦，對內解決購地過程中與本地居民、鄉紳之間發生的矛盾，對外消弭與華美合興公司合作過程中爆發的衝突。他對募股形式、人員任免等事務進行的改革，雖然促進了公司發展和鐵路建設，但也招來“反鄭風潮”，最終以“忌者沒趣”為由選擇自退。此次伴隨着改革、誣告和風潮的震動中外的築路實踐，一定程度上深化了鄭觀應對鐵路建設的重要性的認識。

**[關鍵詞]** 路權 粵漢鐵路 鄭觀應 鐵路觀

鄭觀應是中國近代具有完整維新思想體系的理論家與思想家，對當時乃至後世經濟社會發展產生了巨大影響。長期以來，學界對鄭觀應及其思想開展廣泛而深入的研究，已取得豐碩成果。夏東元、易惠莉等對鄭觀應的生平事跡及其思想體系開展了綜合性的研究；<sup>①</sup>楊華山、李自茂等研究其企業治理觀；<sup>②</sup>黃群、李堅等研究其市場觀；<sup>③</sup>王琳、彭干梓等研究其教育觀；<sup>④</sup>王五一研究其財稅思想等等。<sup>⑤</sup>關於鄭觀應較為系統的鐵路觀、短暫主持和參與粵漢鐵路建設的歷程及對其鐵路觀的影響，夏東元、易惠莉等多位學者在其著作中雖然有所涉及，但大多夾在敘述鄭觀應生平事跡之中，針對其鐵路觀及其參與粵漢鐵路建設的過程仍然缺乏全面系統的考訂與討論。

**作者簡介：**郭淦，澳門科技大學社會和文化研究所國際關係博士研究生。

<sup>①</sup>夏東元：《鄭觀應傳》，上海：華東師範大學出版社，1985年，頁103—132；易惠莉：《鄭觀應評傳》，南京：南京大學出版社，2011年，頁68—113。

<sup>②</sup>楊華山：〈論中國近代早期的企業人才觀念和市場意識——鄭觀應個案分析〉，《海南師範學院學報（人社版）》（海口），第3期（2001）；李自茂：〈鄭觀應企業經營管理思想述略〉，《宜春學院學報》（宜春），第3期（2003）。

<sup>③</sup>黃群：〈鄭觀應近代市場觀述評〉，《求索》（長沙），第4期（2009）；李堅：〈鄭觀應的市場觀〉，《新疆大學學報（哲學社會科學版）》（烏魯木齊），第3期（1995）。

<sup>④</sup>王琳：〈鄭觀應的職業教育思想及啓示〉，《職教通訊》（常州），第3期（2011）；彭干梓：〈鄭觀應的《盛世危言》與實業教育思想〉，《職教論壇》（南昌），第19期（2011）。

<sup>⑤</sup>王五一：〈鄭觀應銀行思想探析〉，《廣東社會科學》（廣州），第3期（2014）。

## 一、鐵路觀的形成和內涵

19世紀初，由於蒸汽機車的發明和發展，英國形成了現代意義上的首個鐵路運輸系統。隨着洋務運動的興起，率先“開眼看世界”的李鴻章、張之洞、唐廷樞、盛宣懷、薛福成、鄭觀應等人對中國的鐵路建設也提出了自己的主張。

1876年，英商怡和洋行修築了一條上海至吳淞長約16公里的窄軌鐵路，俗稱吳淞鐵路，這是中國第一條鐵路，未幾即被清政府買下拆除。同年，輪船招商局總辦奉直隸總督李鴻章之命，赴直隸勘察煤鐵礦，籌辦開平礦務局，建議修建鐵路。1878年唐廷樞創辦開平礦務局，於1881年主持修築一條唐山至胥各莊長約10公里的、標準軌距的運煤鐵路，5月開工，11月通車，這是中國第一條自主修建的鐵路。此後延續到閩莊、蘆台、大沽、天津，公司先後改名開平鐵路公司、中國鐵路公司。此後，台灣鐵路、蘆漢鐵路、關內外鐵路、滬杭甬鐵路、廣九鐵路、漳廈鐵路、齊昂鐵路、株萍鐵路、京張鐵路、張綏鐵路、潮汕鐵路、新寧鐵路、滬寧鐵路、滇越鐵路、中東鐵路、粵漢鐵路、廣三鐵路等紛紛修築，鐵路事業在晚清發展迅猛。<sup>①</sup>

作為洋務運動後期的領袖人物，張之洞雖深諳鐵路對國民經濟的好處，但他更多考慮的是修路過程中可能引發的官民糾紛，以及鐵路運營過程中導致民工失業等動搖清廷統治根基的因素。在後來面對華美合興公司（The American China Development Co.，以下簡稱“合興公司”）違約的問題上，<sup>②</sup>張之洞堅持“重在路權，不爭銀數”的方針以維護主權，<sup>③</sup>“但期公司歸我，浮價不必計較”，不惜以675萬美元的高價贖回路權。<sup>④</sup>在鐵路公司募股的問題上，張之洞主張官督商辦，“此次粵漢鐵路、鄂境川漢鐵路關係繁重，必須官為主持，俾得早日觀成，並准本省商民永遠附股一半，藉為利用厚生之資”。<sup>⑤</sup>張之洞認為，鐵路修建應以官為本“由官借款”，籌資、建設、運營等涉及到鐵路的各項事務必須在政府的管控下進行；為了緩和商民情緒提出“准商民買股”的辦法，方便活躍社會資本，以便更好地募集資金供鐵路建設以及運營。無論是堅持收回鐵路路權還是堅持官督商辦，張之洞始終堅持其維護社會穩定和清廷統治的目的。

清廷鐵路公司督辦盛宣懷極力主張“築路救亡”、“借款築路”，<sup>⑥</sup>擬定了“速成幹線、以夷制夷”的計劃，認為不管是借款修築還是將鐵路承包給國外公司，盡快修建好鐵路才是當務之急。儘管合興公司毀約導致了該計劃落空，但盛宣懷依舊堅持維持原約“續借美

<sup>①</sup>王杰、賓睦新：《唐廷樞：中國近代民族工業先驅》，廣州：廣東人民出版社，2021年，頁120。

<sup>②</sup>按：由於鐵路耗資巨大，盛宣懷邀請美國的華美合興公司參與築路，1898年伍廷芳與合興公司簽訂《粵漢鐵路借款築路合同》由合興公司包辦路工，但條約內規定不允許合興公司私自出賣路權，1902年，合興公司違反合約，私下將三分之二股份賣給比利時萬國東方公司，引起粵、湘、鄂三省的紳商不滿。

<sup>③</sup>[清]鄭觀應：〈張文襄公電稿〉，夏東元：《鄭觀應傳》，上海：華東師範大學出版社，1985年，頁61—62。

<sup>④</sup>楊佑茂：〈張之洞與清末鐵路的修建〉，《衡水師專學報》（衡水），第4期（2000）。

<sup>⑤</sup>[清]張之洞：《張文襄公全集》卷二“奏議”，台北：文海出版社，1990年，頁11—19。

<sup>⑥</sup>[清]盛宣懷：《愚齋存稿》卷二，台北：文海出版社，1966年，頁3。

款”，認為中方可以根據“中美路約”捍衛主權，廢約並不能從根本上解決清廷再續外債的問題，應維持舊約，與美修好。在鐵路所有權的問題上，盛宣懷堅持“幹線國有”，保證清廷在鐵路修築以及運營上的主導權，藉助“官威”化解種種矛盾，確保工程進度和經營效率，最終實現“富國、強兵、戡亂、禦外”的目標。<sup>①</sup>

相較於張之洞和盛宣懷，鄭觀應同樣意識到鐵路對於國民經濟、社會穩定的重要作用，肯定了收歸路權的做法，但與張、盛不同的是，鄭觀應更多地從國家與商民、自強與外禦、募股與籌資、建設與發展等角度提出興辦鐵路的思想，形成了較為系統、完整的鐵路觀。

### （一）強調修築鐵路的必要性

鄭觀應在《盛世危言》中闡述了修築鐵路的重要性和必要性，主要涉及兩個層面：其一，鐵路“便於通商”。鐵路修築完成後能夠使政府得到一定的財政收入，“可助國用”，更重要的是帶動鐵路沿線地域資源開發、經濟發展，使“各處礦產均可開採”、“商賈便於貿易”；其二，鐵路“便於用兵”。對內可以解決“幅員遼闊，控制較難”的問題，使“官吏不敢逾法”，對外可以藉由鐵路“迅速調兵”，應對外部勢力威脅。鄭觀應將鐵路生動地比喻為“人身血脈流通，手足靈捷”，遇到意外也能夠在“呼吸之頃”便“臂指相使、四肢並舉”。<sup>②</sup>

### （二）修築鐵路必須“權自我操”

鄭觀應分析中國所處周邊環境時指出，“今英法俄三國爭造鐵路以通中國，包中國之三面，合之海疆已成四面受敵之勢矣”，強調中國面臨形勢之危急，必須有屬中國自己的鐵路。在與華美合興公司就鐵路問題周旋的過程中，鄭觀應意識到，“我國路礦頻為外人要求承辦，名曰為我，實欲圖我。借我之力，制我之民。事事佔我便宜，處處奪我權利。有強權而無公理”。<sup>③</sup>“利權非我握，侵蝕有誰知”。<sup>④</sup>因此，他強調，修築鐵路必須“權自我操”，<sup>⑤</sup>無論是鐵路路權還是用人權、使用權都應把握在自己手中。

### （三）修築鐵路要事先謀劃，修築過程要體恤民情

鄭觀應指出，在修築鐵路之前應當事先謀劃，“宜考較以何國立法最善，何國經費最省，何國機器最新，何國火車最穩，最速而又價廉”，強調物美價廉的辦事準則。在修築過程中要體貼民情，對“鐵路、地價、補費，工程司均應照公道價值給發”，對修築過程中遇到“愚民阻撓”等情況設置專門的彈壓人員進行規勸調解，對鐵路所經村莊、古墓等

<sup>①</sup>王彥威：《清季外交史料》（光緒朝）卷一二三，上海：外交史料編纂處，1933年，頁78。

<sup>②</sup>[清]鄭觀應：〈鐵路上〉，夏東元編：《鄭觀應集》上冊，上海：上海人民出版社，1982年，頁655—656。

<sup>③</sup>[清]鄭觀應：〈上督辦粵漢鐵路盛宮保論粵路及購地事〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013年，頁783。

<sup>④</sup>[清]鄭觀應：〈粵漢鐵路情懷〉，《羅浮倚鶴山人詩草》卷三，上海：上海古籍出版社，1999年，頁41。

<sup>⑤</sup>鄭觀應在鐵路、稅務、礦務等多個方面提及“權自我操”主張，如：[清]鄭觀應：〈上督辦粵漢鐵路盛宮保論粵路及購地事〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1982年，頁647；[清]鄭觀應：〈稅則〉，夏東元編：《鄭觀應集》上冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁546；[清]鄭觀應：〈致許星台方伯、潘嶧琴學士書〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1982年，頁470；[清]鄭觀應：〈稟謝兩廣督憲岑宮保辭商部議員督辦兩廣礦務差使〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁983。

先爭取繞道修築，實在繞不開的“必須會同地方官紳公估價值，出示曉諭後，並邀工程局委員帶勇彈壓，切實開導，方可開工，庶免滋事”。<sup>①</sup>

#### （四）主張商辦籌資，借款築路

考慮到鐵路建設需要耗費大量的人力物力，清政府的財力難以承擔修築鐵路所帶來的巨大財政壓力，鄭觀應適時地提出借鑑“外洋軌路皆集商股而成”的方法，通過商業募股的形式籌集資金。在募股的過程中創新設立大小兩種額度的股票，既刺激了廣大民間投資者、小股民的投資欲望，又保證了大買辦家、商賈的投資需要，為鐵路公司發展、鐵路的修築順利籌集資金。此外，“專歸華商接辦而無西人相助恐巨款難集”，<sup>②</sup>鄭觀應為此提議借款築路，用他國之銀錢，修築我國之鐵路，待鐵路修築完成並開始盈利，可償還本息及額外獲利。

#### （五）聘請外國技術人員，借機學習先進技術

鑑於中國與西方國家在技術上存在巨大差距，鄭觀應感嘆道，鐵路是“天乃假手西人以大顯利用宜民之神力”，<sup>③</sup>中國想要修築屬於自己的鐵路還得聘用他國技術人員。在聘請他國技術人員幫助修築鐵路時也應鼓勵我國工匠借機學習他國先進技術，聘請國外的工程師不僅是為了完成一項工程、修築一段鐵路，“亦須預早留意人材”，培養一批“深諳鐵路修築之法”、掌握工程技術的中國工程師。<sup>④</sup>

鄭觀應系統的鐵路觀可於清光緒帝十九年（1893）出版的《盛世危言》中〈鐵路〉一章有所窺見，之後鄭觀應又將其應用至參與粵漢鐵路修路的實踐中。

## 二、粵漢鐵路踐行鐵路觀

鄭觀應與粵漢鐵路頗有淵源。1897年2月，<sup>⑤</sup>鄭觀應在向盛宣懷陳述〈管見十二條〉時，就已對鐵廠以及鐵路等事提出建議。隨即盛宣懷力請鄭觀應繼續主持鐵廠工作，卻被其回函婉拒，但在回函中仍闡述了對鐵路的見解，尤其指出鐵路建設可帶動沿線地區經濟發展，應高度注意“鐵路公司”所在之土地溢價，“嘗閱各國鐵路車站，凡地當孔道或商賈熱鬧之區，翔辦之時，中外官商無不知其地價日漲，所以有云鐵路公司之利不如地基之利也”。<sup>⑥</sup>為此，鄭觀應請求成立地基公司。同時，強調應當注意“現在漢口、吳淞之地中外人已購不少，必須設法防維，毋令徒為外人所謀也”，可預購漢口、吳淞等將來熱鬧之地。三日後，鄭觀應在談及購地、鐵廠情形時接受了盛宣懷的提議，以漢陽鐵廠總辦兼

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈合興公司粵漢鐵路廣東購地局交涉條陳〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013年，頁798。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈鐵路下〉，夏東元編：《鄭觀應集》上冊，上海：上海人民出版社，1982年，頁658。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈鐵路上〉，夏東元編：《鄭觀應集》上冊，上海：上海人民出版社，1982年，頁651。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應致盛宣懷函（光緒二十三年正月十一日）〉，上海圖書館、澳門博物館編：《鄭觀應檔案名人手札》，上海：上海古籍出版社，2007年，頁293。

<sup>⑤</sup> 按：文章中涉及到月份的內容，若無別註均按陽曆計算。

<sup>⑥</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應致盛宣懷函（光緒二十三年正月十一日）〉，上海圖書館、澳門博物館編：《鄭觀應檔案名人手札》，上海：上海古籍出版社，2007年，頁293。

任粵漢鐵路總董之職。此時，他再次強調為了修建鐵路應抓緊購地，“如不速購，恐為捷足者先登”。<sup>①</sup>同時主張借款築路，採用“欲取之先與之之法”向“英法股商”籌款，亦考慮“使美商聞知”，如若美商“見機轉圜，可與分辦”。1899年，鄭觀應借款築路的想法有所轉變，“與其借洋款，不如與洋人合股”，<sup>②</sup>主張引進外資華洋合股辦企業。

1903年，鄭觀應與粵漢鐵路產生了更緊密的聯繫。當年7月，他奉署兩廣總督岑春煊札委粵漢鐵路工程局事宜，同月又被札委代理總辦粵漢鐵路廣東購地事宜。一個月後，盛宣懷正式札委鄭觀應接替張振勛的職務，成為粵漢鐵路廣東購地局總辦。剛上任的鄭觀應便上書盛宣懷，闡述自己對鐵路的看法，在原有借款築路的基礎上必須強調“權自我操”，他意識到，“鐵路是國家產業，借款是國家幫項，自應權由我操”，不應因借款而喪失國家之權力，鐵路不僅僅只是一種交通工具，其背後是遼闊的國土，假若“外人擬借路礦派兵保護，將來即可藉以據人土地”，這種“智取術馭之法”將會對國家主權造成巨大的威脅。<sup>③</sup>

對內購地的過程中需要與農民及地方官打交道，解決民間廬墓、風水等多種問題和矛盾。鄭觀應為了避免工程局、購地局出現“不候委員局紳估勘，即着工人遇木即砍，遇墳即遷”而引發的民怨甚至滋事，<sup>④</sup>擬定了多條章程妥善處理這些矛盾，主要措施是以經濟補貼為主，以調勇彈壓為輔。在購買建設用地時“由購地委員會同該處地方官紳公同分別估定”，予以公示，在處理鐵路所需經過路段上的房屋、田地、墓地等場所時，凡是要折（拆）屋、伐樹、遷墳、改橋等事，必須與地權者充分協商，給予他們合適的經濟補償。工程局一眾人員應“以禮待各紳”，工程局、購地局設置有專門彈壓人員，“凡建築鐵路之工程司及督工各西人遇有無知愚民阻撓，不宜以槍恐嚇，當囑勇弁勸解、彈壓，以免滋事”，對於所經村莊、古墓、祠堂，“果屬有礙求繞道者”，總工程司需要與當地官員、購地局委員一同前往多次確認後，討論是否需要繞道，同時將討論過程“當眾指明，以服人心”。<sup>⑤</sup>

對外要與承建的美國私人企業合興公司及洋工程師等技術人員打交道，解決這些洋人與當地農民鬧事甚至槍殺華民等矛盾與糾紛。合興公司是美國爭奪在華鐵路特許權及其他各種工業權益而創辦的私人企業，1895年12月27日在新澤西州註冊成立，原始股6,000股，

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應致盛宣懷函（正月十四日上海）〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁485。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應致盛宣懷函（光緒二十四年十二月初二日）〉，上海圖書館、澳門博物館編：《鄭觀應檔案名人手札》，上海：上海古籍出版社，2007年，頁296。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈上督辦粵漢鐵路盛宮保論粵路及購地事〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁647。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈上督辦粵漢鐵路盛宮保書〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013年，頁798。

<sup>⑤</sup> [清]鄭觀應：〈合興公司粵漢鐵路廣東購地局交涉條陳〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁651—653。

每股 100 美元，合計 60 萬美元；1896 年中美雙方簽訂蘆漢鐵路借款合同；1898 年 4 月 14 日中美雙方在華盛頓簽訂《粵漢鐵路借款合同》（十五款），主要內容是借款 400 萬英鎊，年息 5 厘，八折交款，借款期 50 年，鐵路財產擔保；由合興公司包建工程，三年完工；鐵路建成後，美方分取五分之一的營業餘利；借款本利未還清前，鐵路一切事宜均由合興公司經理。

1900 年 7 月 13 日，中美雙方簽訂《粵漢鐵路借款續約》（二十六款），主要是將借款增至 4,000 萬美元；修建鐵路 918 英里；總辦管理處美方 3 人、中方 2 人；工期延期為 5 年；美方獲得開辦與鐵路有關的火輪、渡船、棧房及其他機器廠等特權；美方不能將此合同轉給他國或他人。續約簽訂後，合興公司因資本僅 60 萬美元，不足以負擔 4,000 萬美元借款，在美國招股失敗，於是轉往歐洲招股。比利時人購下 4,000 股，控制了該公司。1901 年 12 月，粵漢鐵路開工，至 1903 年秋才建 49 公里。1903 年冬，比利時人收購了美方 1,400 股，完全控制該公司，遂通知清政府將粵漢鐵路分為南北兩段，南段由美國人修築，北段由比利時人修築。張之洞得知美方嚴重違約後，奏請清廷廢除合同、收回自辦。湖北、湖南和廣東商紳強烈要求收回自辦。1905 年 8 月 29 日，中美雙方在華盛頓簽訂《收回粵漢鐵路美國合興公司售讓合同》，規定中方賠償合興公司 675 萬美元，收回該公司所得的粵漢路權及其一切財產。

合興公司派遣的工程人員往往大權獨攬，欺壓甚至殺死華民。鄭觀應撰寫數篇文章揭發該公司在粵漢鐵路上的罪惡，列舉十餘起洋工程人員惡性傷人的案件，並要求給予作惡者以嚴懲，強調“余非仇視外國，實因美人動輒指我華工為野蠻，驅逐回國，禁其再到。不料自稱文明之國，所為若此，故不平則鳴，錄此以告中外。當道設法改良，以期事事持平，以存公理而篤邦誼，則不獨我華人同受其福已也”。<sup>①</sup>之後更是直言不諱“其虐待我華人如此，不知視我國為何物”？<sup>②</sup>為此提出“飭洋總工程司從速改良，將溺職及性情乖張之各工程司立即開除”，<sup>③</sup>嚴懲洋工程人員肆意妄為之舉以平民憤。

對於合興公司出售粵漢鐵路建築權等問題，鄭觀應感慨道，“鐵路瓜分界，群雄詐力施。利權非我握，侵蝕有誰知”？<sup>④</sup>再次強調鐵路路權必須“權自我操”。

1904 年 12 月，購地局因購地任務基本完成而裁撤，鄭觀應辭去購地局總辦職，但依然關注着合興公司和粵漢鐵路。1905 年廣東七十二行商、八大善堂代表在廣濟醫院召開大

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈美國合興公司承辦粵漢鐵路在廣東興築之工程司各管工疊次滋事各款列後〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 793。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈致廣東商務總會羅兩三觀察論美工程司滋事書〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 806。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈致廣東商務總會羅兩三觀察論美工程司滋事書〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988 年，頁 664。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈粵漢鐵路感懷〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988 年，頁 1385。

會，成立拒約會，抵制美貨、反對美國排華禁約。鄭觀應擔任拒約會臨時主席，反對合興公司續約之事，對該公司員工暴力行徑表示強烈譴責，同時贊成將粵漢鐵路收回自辦。同年10月，清政府向英國借款，從美國合興公司手中贖回了粵漢鐵路路權。

鄭觀應從1897年任粵漢鐵路總董，到1900年任粵漢鐵路廣東購地局和工程局兩局總辦，再到後來1905年擔任拒約會臨時主席，歷經八年時間，順利解決了粵漢鐵路修築過程中與當地居民、官紳的諸多矛盾，基本完成了購地任務，同時強烈譴責合興公司的違約行徑，一定程度上響應和支持了清政府收回粵漢鐵路路權。

### 三、粵漢鐵路實踐之困境

粵漢鐵路牽涉多方勢力之利益，關係錯綜複雜，鄭觀應作為總董，所要處理的矛盾和協調的關係難度極大。1906年，鄭觀應被廣東各善會、總商會、七十二行商等投筒公舉為廣東商辦粵漢鐵路有限公司總辦。最初收到聘書時，鄭觀應因“維時丁艱在澳，年老多病，不能當此重任”，表示“堅辭總辦”，但幾經推辭未獲批，只得答應“暫為權理”，不領薪水，義務工作一年，且待“期內股分招齊，董事局已定，即當告退，任舉別人”。<sup>①</sup>

鄭觀應一經上任便積極開展工作，改變過去招股不利的境況。鄭觀應認為，“民可與樂成，而難與謀始”，<sup>②</sup>想要多渠道募集股金還得對現有的募股形式作出調整：

其一，劃分小額的股票，方便股本較少的民衆購買。對於平民百姓來說，儘管明白投資鐵路公司能帶來一定的回報，但苦於股票價格定價過高難以進入。鄭觀應“刊出鐵路小股票一百萬張，每張售銀二元，張分十則，每則值銀二毫，以便小民承買”，<sup>③</sup>以此吸引大量普通百姓投資。

其二，抽出募集資金作為股利，定期分紅。鄭觀應希望從募集來的小股票中抽出八十四萬元分作股票特利，然後採用“第一票三十萬元，第二票十萬元，尚餘四十四萬分別等差遞減減列”給股東作為投資紅利，同時“無論曾否已得特利，仍可按照票列銀數，准作五成換給鐵路實股票”，依此法讓股票顯得“本小利厚，而且見功急促”，<sup>④</sup>吸引大量股民投資。

其三，設置實股吸引大股東，同時堅持只接受華人投資。在設置小股票的同時，還設置鐵路實股票，每股五元，兼顧富商需求，保證了對大股東的吸引力，強調“只受華本，不招洋股，一歸洋人，即視作廢”，<sup>⑤</sup>保證國人對公司的控制權。

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈致招股創辦廣東粵漢鐵路有限公司諸公書〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁726。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈稟粵督岑宮保為變通招股章程〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013年，頁807。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈稟粵督岑宮保為變通招股章程〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁665。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈稟粵督岑宮保為變通招股章程〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁665。

<sup>⑤</sup> [清]鄭觀應：〈稟粵督岑宮保為變通招股章程〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁665。

招股章程變通後，股份招徠頗為順利，澳門富商盧九、<sup>①</sup>上海粵商鄭國華等人積極投資入股。<sup>②</sup>截至 1906 年 6 月 21 日，所募股份已比原計劃四百萬股增加了一倍。

除招股方式的變革外，鄭觀應還對公司建設及運營進行了若干大膽嘗試：

其一，為體現粵漢鐵路有限公司商辦的特殊性質，在公司內部人員任免上規定，“粵漢鐵路係國家大事，既歸商辦，無論大小衙署，皆不得私薦一人，以符商辦宗旨”。<sup>③</sup>

其二，以“伏查粵漢鐵路係由鄂、湘、粵三省集資購回，賠補金磅虧損極巨，商辦萬分竭蹶，縱蒙免稅，仍不能彌補巨虧”為由，<sup>④</sup>申請“將粵漢鐵路所購機器、材料一切，仍照合興原約概免納稅”，<sup>⑤</sup>為公司發展減輕壓力。

其三，預見到鐵路的修築所到之處，其地價必升，和商業必旺。以大坦尾為例，<sup>⑥</sup>稱其“東西長約十里有奇，南北闊有四五里者，有一二里者，與車頭為品字形，又與沙面洋場對峙，踞省河之上流，為西北江之總匯，開闢商場，固形勝之要區，亦鐵路之樞紐也”。<sup>⑦</sup>因此，公司應及早購入周邊土地以備後續發展商業之需。

在鄭觀應的努力下，廣東商辦粵漢鐵路有限公司迅速發展，並擬定於“六月二十二日行開工之禮”。<sup>⑧</sup>粵路公司總辦職位在鄭觀應豐富多彩的企業活動中增添了十分耀眼的光彩，<sup>⑨</sup>然而他也置身於各種矛盾和問題的漩渦中，尤其是遭到諸多“意見不合者”的攻擊。<sup>⑩</sup>在被選為商辦粵路公司總辦之初，香港商股團體即寫出“公司公舉權理人與商律不符，決不公認”的告白。<sup>⑪</sup>1906 年 5 月，股東馮秉垣控訴粵漢鐵路公司“即不遵守章程辦理，甚至不容股東干預，自食前言，全無信行”。<sup>⑫</sup>這些意見看似指責公司，實則針對鄭觀應。

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈盧華紹致鄭觀應函〉，上海圖書館、澳門博物館編：《鄭觀應檔案名人手札》，上海：上海古籍出版社，2007 年，頁 90。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈鄭國華致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009 年，頁 602。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈創辦人九善堂、七十二行商公定《商辦粵漢鐵路有限公司簡要章程》〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 810。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈稟稅務大臣請准粵漢鐵路所購機器材料等項免稅事〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 822。

<sup>⑤</sup> [清]鄭觀應：〈稟稅務大臣請准粵漢鐵路所購材料等項免稅事〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988 年，頁 676。

<sup>⑥</sup> [清]鄭觀應：〈稟岑督請由公司集股開闢大坦尾商場事〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 820。

<sup>⑦</sup> [清]鄭觀應：〈稟岑督請由公司集股開闢大坦尾商場事〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988 年，頁 675。

<sup>⑧</sup> [清]鄭觀應：〈稟岑督公司截收小股舉行開工稟請奏諮事〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013 年，頁 835。

<sup>⑨</sup> 易惠荊：《鄭觀應評傳》下冊，江蘇：南京大學出版社，2011 年，頁 622。

<sup>⑩</sup> 按：1906 年 8 月粵路各股東舉定董事局員，鄭觀應按原約定提出辭職要求，其寫給粵督岑春煊的辭呈中已經敏銳地意識到“一身為眾矢之的，四方作藉口之資，若再因循，勢必鼓煽風潮，難端又作”，見 [清]鄭觀應：〈稟粵督岑宮保辭粵路總辦〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷九，北京：中華書局，2013 年，頁 695。鄭觀應認為自己繼續待在公司必然會更進一步陷入風潮之中，但兩廣總督岑春煊亦多次挽留不准去職。結合之後越演越烈的粵路風潮，不禁感嘆鄭觀應對時局變化的敏感度，亦為其在後續風潮的經歷感到唏噓。

<sup>⑪</sup> 夏東元：《鄭觀應傳》，上海：華東師範大學出版社，1985 年，頁 202。

<sup>⑫</sup> [清]鄭觀應：〈馮秉垣致粵漢鐵路總公司函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009 年，頁 633。

同年9月，兩廣總督岑春煊奉調雲貴總督，改由閩浙總督周馥接任，為粵路風潮持續發酵埋下了伏筆。<sup>①</sup>

11月23日，廣東各報刊登載股東林道腴等致文瀾書院函，列舉鄭觀應任粵路公司總辦期間虧耗銀錢等二十條罪狀（以下簡稱“二十條”），將反鄭風潮推向了高潮。林道腴所指“二十條”，歸納起來，主要就兩條：

其一，“謂總辦事事電稟商部、督憲，無一無批示‘祇遵’字樣，明明養成官督商辦之局”，指責鄭觀應任總辦期間未能正確履行其職責，粵路公司名為商辦實為官督商辦。其二，舉出“公司定窩臣車價耗折九萬元”、“總辦串同鄭甘泉為舉華益公司事，花去電費三百元”等例證，指責鄭觀應任內耗折過高、串同他人貪污受賄。其他還有“文案及執事各員均事浮於額”、“擅削股東權利”、“受人請話，事事庇護連德”等罪狀。<sup>②</sup>

#### 四、粵漢鐵路困境之化解及鐵路觀之改進

1906年11月24日，為證明“二十條”反映的情況並不屬實，粵漢鐵路股東吳尹全等人將二十條罪狀一一列出辯證，擬寫“辯證”詞進一步登報辯證。三日後，廣州總商會、九善堂、七十二行商各創辦員“當眾提議，隨得眾創辦員齊口一聲應代總辦辨正”，<sup>③</sup>後因“人多知二十條之誣，已不辯而自明”而未能刊登。<sup>④</sup>

儘管“二十條”有的子虛烏有、故意捏造，有的出於誤解，與事實不符，後被逐一澄清，但所謂“二十條”讓9月份上任的周馥意識到了新的機遇：只要發現鄭觀應在帳目上存在問題，便可趁機掌握粵路的控制權。於是，他派員查帳的同時又派遣“溫佐才觀察到公司傳玉帥面諭，以收支數目未據呈明”，<sup>⑤</sup>要求鄭觀應“速回公司，安心整頓”，12月9日，李元來函稿稱周馥親自到粵漢鐵路公司，拜會鄭觀應，以此施加壓力。儘管後來查驗股銀無訛，但對於周馥而言，其目的是要置鄭觀應於絕境。1907年，《二十世紀報》開闢〈鐵路潮〉專欄，對鄭觀應開展了不間斷的批評、攻擊，甚至辱及其夫人。<sup>⑥</sup>鄭觀應多次請求辭退，但對周馥而言，“既無意把鄭觀應留下來當總辦，但也不輕易放他走”。<sup>⑦</sup>強調“一俟葬親事畢，所有路事仍應來省料理”，<sup>⑧</sup>但又推薦與北洋關係密切的伍廷芳等人接辦粵路。

<sup>①</sup>按：岑春煊一定程度上是偏袒鄭觀應的，但周馥作為袁世凱的北洋親信則站在鄭觀應的對立面，因此這次人事調動對鄭觀應極其不利。

<sup>②</sup>[清]鄭觀應：〈粵漢鐵路同人為誣鄭觀應二十款辯白辭（光緒三十二年十月初九日寄）〉，夏東元編著：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁643。

<sup>③</sup>[清]鄭觀應：〈葉慕彭致鄭觀應函〉，上海圖書館、澳門博物館編：《鄭觀應檔案名人手札》，上海：上海古籍出版社，2007年，頁214。

<sup>④</sup>[清]鄭觀應：〈高祉元致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁633。

<sup>⑤</sup>[清]鄭觀應：〈（粵路坐辦）左宗蕃等致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁649。

<sup>⑥</sup>按：鐵路公司移知鄭觀應葬親後仍回省事。

<sup>⑦</sup>夏東元：《鄭觀應傳》，上海：華東師範大學出版社，1985年，頁208。

<sup>⑧</sup>[清]鄭觀應：〈李汝綱致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁660。

周馥針對鄭觀應的目的，從李元寫給鄭觀應的一封函件中可管窺一二：“竊思路事風潮疊起，上游意在侵奪”。<sup>①</sup>實際上，周馥與鄭觀應的矛盾，深層次的原因是袁世凱與孫中山爭奪鐵路建設、鐵路利益的主導權。鄭觀應淪為派系鬥爭的犧牲品。<sup>②</sup>面對周馥等人的不斷攻擊，鄭觀應意識到“疆帥忽更易”<sup>③</sup>，乃是風潮迭起的根本原因。鄭觀應進退維谷，在公司待不下去了，也不能辭職，其多次向盛宣懷致函請求“速退”。對於盛宣懷而言，鄭觀應只要留任粵漢鐵路公司總辦就是對袁世凱北洋派的打擊，因而囑咐鄭氏不能“放棄公權，置大局於不顧”。<sup>④</sup>鄭觀應於風潮之中飽受攻擊，只有從粵路公司完全退出，風潮才有可能平息。最終，粵漢鐵路公司於1907年7月召開董事局會議，選舉羅光廷為總理，黃景堂為協理。一個月後，鄭觀應將粵路關防、文卷移交新任後正式離職，至此鐵路風潮終於了結。

1907年12月，鄭觀應賦長詩〈自任路政備受謗言大局已定潔身而退賦長歌一章見志並示同人〉，感慨謗言所累的憤懣，表達對鐵路路權、公司募股乃至粵漢鐵路風潮的看法。經過艱難的實踐，他的鐵路觀得到了進一步的發展。有關鐵路路權，鄭觀應意識到，“利權歸美商，動輒受挾制”，鐵路路權必須“權自我操”，應在合適之際“乘機議爭回，協籌自辦策”。有關公司募股，粵漢鐵路公司成立初期面臨“路政賴維持，股款資擘畫”的艱難境地，招股不利影響公司乃至粵漢鐵路未來的發展，鄭觀應“公舉總辦後”改革募股機制，使得“入股更踴躍，中外諸紳民，臂助俱得力”。有關粵路風潮，鄭觀應知道粵路風潮的關鍵原因“何圖事變生，疆帥忽更易”，最終導致“水火起局中，樹黨相攻擊”，正是派系之間對權利的爭奪，使其深陷風潮無法自拔，但他亦明白，自己“喜未操財政，皎皎礪清節”，自己的所作所為清清白白，並不懼怕他人攻擊。一場風潮過去，受盡折騰的鄭觀應長嘆一句“扁舟吾去矣！歸弄羅浮月”。<sup>⑤</sup>

儘管離開了廣東商辦粵漢鐵路有限公司，鄭觀應依然時刻關心着粵漢鐵路的發展，並未真正“歸弄羅浮月”。1911年5月，郵傳部頒佈全國鐵路幹線收歸國有的旨令，湖南、湖北、廣東、四川掀起保路風潮。鄭觀應覆函接收粵漢、川漢鐵路，欽差大臣瑞方針對如何平息風潮的問題，提及當初粵漢鐵路因“梁紳慶桂、黎紳國廉，借各省均謂捐釐已重，如欲再加，於商務更壞，與印委爭辦”而遭到衆怒才決定募股商辦，<sup>⑥</sup>正是當初股民“群

<sup>①</sup>夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁649。

<sup>②</sup>按：李鴻章死後，盛宣懷、袁世凱二人在輪船招商局以及電報局的歸屬問題上產生矛盾，袁世凱堅持將輪、電二局奪歸北洋所有以期實現其利益最大化，然而這種做法遭到了盛宣懷強烈的反對，盛宣懷堅持商辦企業，維護實業的發展、維護商人的利益。由於二人意見上的分歧進而形成了盛、袁派系鬥爭，鄭觀應、周馥分屬盛、袁兩派，自然鄭觀應會受到周馥的針對。

<sup>③</sup>[清]鄭觀應：〈自任路政備受謗言大局已定潔身而退賦長歌一章見志並示同人〉，《羅浮倚鶴山人詩草》卷三，上海：上海古籍出版社，1999年，頁52。

<sup>④</sup>[清]鄭觀應：〈譚幹臣致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁656。

<sup>⑤</sup>[清]鄭觀應：〈自任路政備受謗言大局已定潔身而退賦長歌一章見志並示同人〉，夏東元編：《鄭觀應集》下冊，上海：上海人民出版社，1988年，頁1400。

<sup>⑥</sup>[清]鄭觀應：〈覆督辦川粵漢鐵路大臣端欽使書〉，夏東元編：《盛世危言後編》卷三，北京：中華書局，2013年，頁931。

情踴躍，竟認至加倍”才造就了“中國實業向來所未有”的粵漢鐵路，如今“政府定各省幹路均歸國有”，為了平息由此引發的風潮，應對股東“本利給還，不能虧本”。之後又多次致函盛宣懷，在肯定鐵路幹線國有的前提下，強調在鐵路國有的過程中應當“先力請保全股東權利，並籌現款收買股票，以免商民虧損”，<sup>①</sup>以此平民心、息風潮。

自清政府下令鐵路國有以來，鄭觀應並沒有甚麼明確支持國有的言論，但從其“聞蜀路鬧事”的詩作中還是能夠窺見一二：“郵部籌大局，商辦歸國有。……暴動必遭殃，毋為狂妄誘。……外禦其侮時，合群須共守。同室若操戈，尤恐招外醜。……君民共一心，何慮強鄰取。方今論富強，富強和約久。”<sup>②</sup>看來，鄭觀應並非無原則地支持鐵路收歸國有，他堅決反對因為鐵路國有而“同室操戈”，強調鐵路“如政府收歸國有，自應本利給還，不能虧本”當顧及大小股東的利益。

民國時期，鄭觀應對鐵路國有化的態度，表現得更為堅定。1916年，鄭觀應上書請求粵路國有，稱當時的粵路公司有着“鐵路車站新添貨捐局，稅繁苛擾，窒礙諸多”、<sup>③</sup>“人浮於事，糜費太重，獲利殊難”等一系列問題，亟需補救，呼籲“照章收歸國有，抑招商包辦以顧資本，而裨路政事”。他在與友人的通信中譴責“粵路內容腐敗、弊竇叢生、各飽私囊、不顧股東血本”，<sup>④</sup>強調必須盡快收歸國有，以便粵路重回正軌。

對於粵漢鐵路，鄭觀應由開始主張商辦發展到後來收歸國有，皆因其心懷民衆、企業以及國家，無論是商辦還是國有，只要能夠使得商民獲益、企業發展、國家富強，他都義無反顧地選擇支持。

綜上所述，晚清粵漢鐵路從購地到興修，再到最終宣佈國有，鄭觀應深知近代鐵路發展之重要和艱難，始終給予高度關注和大力支持，可以說是洋務運動中既有理論體系又有實踐經驗的鐵路問題專家。鄭觀應的鐵路觀，蘊含了他對商民富庶、國家富強、民族復興的渴望。他堅持鐵路路權“權自我操”，旨在希望國家能強大起來，將國家之權力牢牢把握在自己手中；他堅持鐵路建設“以人為本”，最大程度上考慮到鐵路沿線風土人情的保留；對待公司運營他堅持商辦，活化地方經濟、提升人民生活水平。他參與粵漢鐵路的建設之後，其鐵路觀有一定的調整，不再堅持商辦而主張將鐵路收歸國有，以期實現鐵路公司運營的高效與廉潔。

<sup>①</sup> [清]鄭觀應：〈李寶森致鄭觀應函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁744。

<sup>②</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應五言古詩〉，《鄭觀應詩集》，上海：上海古籍出版社，2007年。

<sup>③</sup> [清]鄭觀應：〈粵漢鐵路股東鄭觀應等請求粵路國有書〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁801。

<sup>④</sup> [清]鄭觀應：〈鄭觀應致譽甫函〉，夏東元編：《鄭觀應年譜長編》下卷，上海：上海交通大學出版社，2009年，頁802。葉恭綽（1882—1969），字譽甫，廣東番禺人，畢業於京師大學堂，留學日本，清末任交通部承政廳長兼鐵路總局長；民國後，曾任北洋政府交通總長、財政總長。

鄭觀應的鐵路觀有其獨到之處，也有一定的歷史局限性，在當時難以得到完整的實踐。當時的中國國力羸弱，生產技術遠不及西方國家，在鐵路建設上依賴外國先進技術，從而導致他在處理對外關係上常常受制於人。整體國民意識不強，即便有少數如鄭觀應、張之洞、盛宣懷等開明紳士能夠“開眼看世界”，但仍難改變清廷乃至整個社會對鐵路路權及國家權力的認識。無論是鐵路建設，還是公司運營，均受到了當時複雜社會因素的影響。即便鄭觀應嘗試對公司募股機制、運營制度等方面開展改革，盡力保證粵漢鐵路公司運營、鐵路建設公平公正，亦無法解決政治派系鬥爭、股東利益鬥爭等深層次因素帶來的影響，最終致使其身陷風潮、退出公司。鄭觀應雖退出廣東商辦粵漢鐵路公司，但仍在近代鐵路建設上發揮了重要的作用，他以過人的世界觀，力促清政府修築鐵路、維護路權，積極參與到廣東商辦鐵路公司的運營與發展中。鄭觀應的鐵路思想和實踐，對於推動中國近代鐵路事業的發展，有着一定的影響和貢獻，這是值得肯定的。鄭觀應作為對中國近現代史，尤其在經濟方面具有重要影響的歷史人物，在參與中國早期鐵路建設中所表現出來的思想光芒和時代的局限性，都是非常有意義的研究樣本，可以看到晚清中國鐵路建設的重要性和艱巨性並存。

[ 責任編輯 陳超敏 ]

[ 校對 吳浩彭 黃耀岷 ]