

与交涉。^①他自己也努力营造有利于锦璦铁路交涉的舆论氛围。郑孝胥曾在报上发表《论锦爱铁路之阻力》一文,强调俄国是锦璦铁路交涉最大的阻力,因为锦璦铁路将使东清铁路经营受到影响。^②此后,在《再论锦爱铁路之阻力》一文中,郑孝胥进一步强调,东清铁路对东北主权影响极大,“东清南满之路权操于日俄之手,其殖民之策兼程并进,一日千里,其势不出数年立驱支那种族于满洲之外”。所以引进英美资金修筑锦璦铁路,是因为英美“则纯乎争握利权之思想,谓英美亦欲移民据此以夺华人之生计者,□于事情者也。……而中国欲借英美之助力,以发达其满洲之生计,无论何人苟为满洲图自存之计,必不能不出乎此也”。^③当时《盛京时报》上曾刊登日人大隈的评论《中美同盟问题》以及《筹借外款问题》,称联美只能“偷一时之小康,恐貽前狼后虎之患”。但是,郑孝胥对此不以为然,称这种议论只是“憚我实行而欲破坏之者”。^④郑孝胥利用其对锡良的影响,力图在铁路借款问题上有更大作为。但是,最终因为日俄的反对,锦璦铁路借款胎死腹中。

三

联美外交虽然成为公共舆论关注的焦点,但是出于不同的立场以及对相关信息掌握程度的差异,舆论界对联美和铁路外债外交功用的评论纷繁复杂,歧论迭出,反映出社会各界欲借助于舆论界表达他们的外交理念,并以此作为展现他们对经济民族主义的理解。《时报》曾概括了当时舆论界对联美截然不同的评论。赞成者的观点是:“得海东大国起而干涉,稍减其方张之势力,虽曰为中立之域,未能恢我主权,而暂纾目前之急,使东三省不遽沦胥,则列强之

协以谋我者,犹可少缓须臾,而吾得徐图自强以救覆亡之祸,亦未始非计之得者。”反对者则称联美会导致“东三省名为吾有,实则取消一国之手而公之诸国,且于吾国曾无丝毫之关系,而且永远自居于负债之地位,无问何国胥得挾债权以凌我,所失者不已剧乎……设若久假不归,则虽它日一举借款而偿清之,而此路仍不得还我之自由,反不如为日人所独据者,犹有二十八载之期限也”。^⑤

作为拒款运动的头面人物,汤寿潜对在东北借债筑路则表现出与其在浙江时的激进截然相反的态度,他在一份奏折中强调“中国之危局,尚幸外交之均势”:

若中美联盟,我重于自守,并不望其以兵力相援,但与有同盟之谊……此时联美之用,以民间商务航业实业为第一,以驻使得人,交际亲睦,多数聘用美员次之。若能使国民公司多入美商资产,则共利共害,尤有缓急相倚之情。故前有抵制美货之论者,其志可嘉,其识不足取也。诚守联美之策以行之,政学兵商界,人才交通,不必战守相助之名,但有安危互警之益……中美一联,日本自不能逞志于中国,即各国亦可暂息其纷争。^⑥

《外交报》上的一篇文章也对中美联盟持肯定态度:“我国下当修明法制,欲进而与文明国相争衡之时,得一良好友邦,力为援助,于前此所施于我之领事裁判权及不对等之条约,首先承认改正,允与列国视为平等,则各国亦难借词以反抗。”“中美同盟彼此能保持相当之利益,亦未始不知行者,惟在外交当局者善以处之耳”。^⑦景耀月1909年10月4日在《民吁日报》发表《中国外交回顾之惋叹》,谓联美制

① 王芸生在1930年出版的《六十年来中国与日本》中虽提供了有关清末东北铁路外债交涉的丰富史料,但是没有弄清关键人物是郑孝胥,只是称其为“郑某”。直至1933年,他在《国闻周报》(第10卷第29期,1933年7月24日)发表了一篇短文,才确认郑孝胥即是他所提的“郑某”。

② 《郑孝胥日记》第3册,第1243页。

③ 郑孝胥:《再论锦爱铁路之阻力》,《申报》1910年4月26日。

④ 《郑孝胥日记》第3册,第1279页。

⑤ 《论美倡满洲铁路中立之利害》,《时报》1910年1月16日。

⑥ 《前江西提学使汤寿潜奏陈存亡大计标本治法折》,《东方杂志》第7年第3期,1910年5月4日。

⑦ 仁和邵羲:《论中美同盟之必要》,《外交报》第201期,光绪三十四年九月五日。

日,对于中国乃“有关国运隆夷”,“至重至巨”。^①

虽然有人对美国提议满洲中立的目的有明确的认识,认为“美国之提议已非为中国之利益,亦非名为各国,乃为其本国商务交通之利益”。^②但不少人认为,“美与中国同盟,此为必然之趋向”。^③更有人提出诺克斯计划即使不能成功,“但若实现中美联盟,在美则为其结欢国人之上策”,对于中国,“则自经济上而言,美人可以同盟之故,独投巨资于吾国,他国不能执最惠国条款之言与美国均沾其利也;以商务上而言,我亦可以同盟之故,多用美货;以外交上而言,美既与我联盟,则其地位不至如前之孤立,盖军事上我虽不能助美,而商务上则确足以助美限制日俄也……总之,联美者经济上之联盟也,而联德者则为军事上之联盟”。“救亡之方,此为先着”。^④1910年,随着美国实业团来华访问,联美的观点为更多的报章所认可,大家似乎看到了中美经济结盟的美好前景。“其既来也,吾国民之实业家、新闻家、政治家、外交家朝野上下欢呼雷动,莫不群起而推诚致敬,以大欢迎之”。^⑤

这些主张的基本点是共同的,即将中国摆在一个弱国的地位,对中国是否拥有军事实力和经济实力改变中国的国际地位没有信心。徐世昌主张均势是因为“积弱之势已成,约文之误难改”。“夫有约之国理应平等,乃属我于公法之外,以法律不同之故,竟无属地之权,以利益均沾之文遂成连横之势”。在这种情势之下,“交涉之道过刚则猛催,过柔则濡进”。在外交上主张结盟:“方今万国交通聘盟之酬答,政策之平均,互为声援,亦互相防范,孤立无助,

何以图存。”^⑥他关心的首先是避免失地,因而以为可以采用临时平衡列强在华势力的策略避免新的入侵,逐步消除已存在的入侵,争取时间实行改革。^⑦这应是当时追求均势外交的基本认识前提。

赞成者已如上述,反对者也在在有之。章太炎在1908年的《民报》上发表文章,认为美国“阳于中国交欢”,实则深藏阴谋,中美同盟有害,“交欢美人无益”;“毋以美人之助朝鲜而视为亚洲人继父也”。^⑧他认为,反对者的共同点即是“弱国而轻募外债,则危险有不可胜言者”。^⑨日本的报章包括受日本控制的《盛京时报》认为中国倡说“排日联美”是“中国近时之倾向,盖欲倚于不应倚而求一时之安者也”。《东方杂志》也表示了它的担心:“锦璜铁路发于美国,而援引英国为助,今则日俄出而阻挠,英国政府顾不以为非,则当其冲者,惟美国而已,其计划殆未必能成也。”^⑩这种担心也决定了舆论对实际操作的影响力有限。

社会上对联美问题的不同评价是否与他们的政治倾向有关,很难找到明确的界线。如同为立宪派喉舌的《时报》和《国风报》在联美问题上则表现出明显不同的态度,相反,政治上对立的《民立报》和《国风报》却表现出一致性。但是,无论他们在具体的铁路问题上态度如何,他们最终的指向还是实现国内政局的变动。作为革命派报刊的《民立报》和代表立宪派的《国风报》虽然均对所谓联美实现在东北均势持批评的态度,但却有不同的政治指向。如宋教仁对联美以抑制日俄的作用并不否认,但对清政府能否实现此政策却持怀疑态度,认为“若现

① 杨玉圣:《中国人的美国观》,上海:复旦大学出版社,1996年,第49页。

② 广东张恒:《东三省将来之疑问》,《时报》1910年8月26日。

③ 《日俄协约与此中美之关系》,《时报》1910年8月31日。

④ 《论外交有可乘之机》,《时报》1910年9月3日。

⑤ 《国民外交之新纪元》,《民立报》1910年月日1月15日。

⑥ 徐世昌:《退耕堂政书》卷26《奏议二六》,第9页。

⑦ 「美」韩德:《中美特殊关系的形成——1914年前的美国与中国》,项立岭、林勇军译,上海:复旦大学出版社,1997年,第275页。

⑧ 《清美同盟之利病》,《民报》24号,1908年10月10日。

⑨ 惠:《论公债之利弊》,《时报》1910年1月3日。

⑩ 李振华辑:《近代中国国内外大事记》,宣统二至三年,近代中国史料丛刊续编第76辑,台北:文海出版社,1979年,第1401页。

政府而专由美国借巨大之债,不使他国均沾,则亦最危险之事也”。^①这种危险在于:由于中国自己不能自立,单独依赖一国,一旦有“变故或财政糜乱之日”,该国就可以以单独债权人的身份,“排斥他国以独力干涉吾国财政。且甚焉者,以有特别较优异于各国势力之故,或主张有干涉吾内政之优先权焉”。^②因而,清政府实行联美之策,“不顾国际形势之局,举国家之前途视若儿戏,则无不招祸者”。对于这样的政府,“噫!彼辈之肉,其足食耶,其足食耶”。^③这种思想倾向与其反清主张是一致的。

与《民立报》观点类似的是政治上对立的《国风报》。梁启超在1910年下半年连续在该报上发表多篇文章,批驳中美联盟论,并对锦瓊铁路借款的功用提出诸多质疑。他以“日益增长的焦虑注视着华盛顿的投资商谈的进展”,并认为“锡良的铁路借款是一项自折台脚的政治行为”。^④梁启超在《中国外交方针私议》一文中称:

近二三年以来,英法俄日四国协约之结果,我国位置,日益岌岌,于是国中联美联德之说骤兴,上自政府,下逮舆论,并为一谈。我国今遂倚于弱国之林耶,吾安忍言,虽然吾即讳言弱,而弱之实又安可摒。故欲定我国之外交方针,非先明现世界弱国之位置焉不可也。弱国者,徒以为列强竞争之客体。今兹我国人所渴望之中美同盟,其必含有生计上同盟之性质,殆无疑义,盖同盟之目的,强半在借债,而美之欲得于我者,必在生计上之特权也。^⑤

在锦瓊铁路初议时,梁启超即在《国风报》上发表《锦瓊铁路问题》一文,对东三省当局者自以为妙策的“厚集洋债,互均势力”予以全盘否定。他认为无论是从政治上、外交上还是发展国民经济、财政方面看,借美款修筑锦瓊铁路

都是不可取的。从政治与外交而言,在东北引入美国经济势力修筑锦瓊铁路,“无一毫政治上之价值”。原先中国好似一妇人周旋于日俄两姑之间,现加入美国使中国这一妇人要周旋于三姑之间,“益难处焉”。之所以如此,是因为引入美国资本从根本上讲无法做到“为我驱逐日俄两雄之势力于满洲以外”。虽就条约之法理而言,日俄确没有权利阻挠,然而,“国际法惟强者专有之武器,彼有所挟以监临我,我则安能与抗”。锦瓊铁路纯粹只是“含有政治意味”,其沿途人口稀少,经济落后,不可能指望此路自然而然地成为“利源”,若要使此路产生经济效益,“除非兼办一大殖民公司,将内地充溢之人民,徙以实之,则将来之希望可以极大。而中国现在之无此魄力,盖可见矣。既已不能,则国民生计上之效果,盖无可言者”。若此路收益不足以偿还借款本息,只能增加政府债务负担,“徒重我之仔肩,以佐人之染指,此则切肤之利害,不可不深长思者也”。^⑥梁启超在《国风报》上著文否定联美之策后,竟有报纸攻击梁,说梁之所以反对联美是因为他“受日本人贿赂以破坏中国自强之大政策”。^⑦

《国风报》上还有文章明确提出美国经济实力是有限的,而且美国资本家“不好安居贷财以取稳固而微薄之息”。所以,“吾国人若以为一得美国欢心,而外债取携无不如意,实谬见也”。对那些主张与美国结盟的人提出了警告:“呜呼,倚赖根性之国民,其迷梦醒耶未耶”,“恃美人之庇我者,其迷梦醒耶未耶”?^⑧署名“茶圃”的作者在《日本之对外政策》文章中明确否定了借债救国的所谓“大政策”,指出其“本以救亡者而反以速亡”。因为,经济利权的争夺实际上必然会引起政治的侵略,“盖今日之帝国主义,其动机虽起于生计攘夺,共结果

① 渔父(宋教仁):《政府借日本借款十兆元论》,《民立报》1911年3月31日。

② 渔父(宋教仁):《再论政府借日本债十兆元》,《民立报》1911年4月5日。

③ 渔父(宋教仁):《论近日政府之倒行逆施》,《民立报》1911年5月6日。

④ [美]韩德:《中美特殊关系的形成——1914年前的美国与中国》,第278页。

⑤ 梁启超:《中国外交方针私议》,《饮冰室合集》文集之二十三,上海:中华书局,1936年,第80~89页。

⑥ 梁启超:《锦瓊铁路问题》,《饮冰室合集》文集之二十五(下),第80~84页。

⑦ 明水:《列强对于我国新外债之态度》,《国风报》第1年第30号,1910年12月2日。

⑧ 明水:《列强对于我国新外债之态度》,《国风报》第1年第30号,1910年12月2日。

必归于政治的侵略。此无他故，非得政治上之实权，则生计之发展未能遂者”。^①

四

作为一种外交政策，联美的基础是极为脆弱的。日本决不会坐视中美联盟的实现，同时美国的远东政策也仍然将日本摆在优先地位。这样一来，日美谅解的可能性就大大高于中美联盟的可能性，联美计划的胜算是极低的。不过，当时人们对此不愿过多考虑，或不愿正视这种严酷的事实而已。通观而言，“联美”作为一种外交政策，其形成、变化的种种内容并不直接受到舆论的影响，甚至可以说，舆论相对来说是滞后的。针对外交政策的萌生、运作历程，公共舆论更多地是起到一种评论和回应的作用。舆论界在关注、讨论联美问题时，对俄日的抨击构成联美舆论的实质性指向，显现朝野间在外交理念上的差异，难以形成互相支撑的格局。究其本质原因，在于晚清时期的公共舆论在更大程度上是政治精英对现实政治的评断，还没有形成一种社会凝聚功能。报章关于联美的舆论很难与社会公众的切身利益产生直接的联结。只有舆论与公众利益联结在一起，公共舆论才会产生强烈的回应，并直接对现实政治产生影响。几乎与此同时的保路运动的舆论宣传与清政府的政策调整之间则存在着密切关系，其原

因在于舆论声势背后有着巨大的公众利益诉求。但是，清末以来，舆论界对政府重大外交政策的评论和建言无疑是近代公共舆论与政治运作互动历程的起点。

外交与舆论本属两个不同的领域。外交作为政治领域特殊而又复杂的活动空间，自古以来就是每个国家的重要“生命线”，因为“众所周知，外交历来是一个神秘的领域，或者说是一个比较封闭的领域，用很多研究者的话说，它属于一种特权，‘全部国际关系可以描绘成显赫人物或者由他们构成的集团的决策过程’”。^②进入20世纪以后，公共舆论越来越多地介入政府外交事务之中，并逐渐被视为国民外交的主体。但是，近代意义的国民外交更多地包含了外交是人民主权的体现、民意的表达的含义，因而，公共舆论能否对外交事件产生影响关键在于某项外交事务是否与民意形成直接关联。联美外交虽然关乎国家主权利益，但是，联美实质是清政府在借用所谓均势外交之策，在列强之间制造均衡，以图自保。这种特殊的外交活动，在清政府看来与民间社会不存在利益冲突；同时对于民间社会也难以形成一种社会影响力，不易激起共鸣；报章也似乎站在局外人的位置上发表评论。无疑，关于联美外交的舆论回应，既是中国近代舆论与外交互动的起点，也是一种舆论与外交关系的常态形式。

责任编辑：张朝胜

① 茶圃：《日本之对外政策》，《国风报》第1年第34号，1911年1月1日。

② 王逸舟：《市民社会与中国外交》，《中国社会科学》2000年第3期，第28～38页。