

# 晚清铁路外债述评

孔永松 蔡佳伍

铁路,在中国近代化进程中发挥着重要作用,既是近代化的重要标志,又是近代化的重要基础。近代中国的铁路,主要是利用外债兴建的,而铁路的主要干线和基本框架,是在晚清形成的。本文拟对晚清的铁路外债有关阶段、外债类别、外债抵押等三方面的问题作论述,以求教于史学界同行。

## 一、晚清铁路外债的四个阶段

中国最早出现的铁路,是1876年以英国怡和洋行为首的英国资本集团擅自修建的吴淞铁路;1881年开平矿务局兴筑的唐胥铁路的落成,揭开了中国自己修筑铁路的序幕,自此到1919年辛亥革命爆发,晚清政府筹措了大批外债用于修筑铁路,大致可分为四个阶段:

第一阶段:从1881年唐胥铁路落成到1894年中日甲午战争爆发,为晚清政府进行铁路建设、筹措铁路外债的早期阶段。

本阶段修筑的铁路有唐胥铁路、台湾铁路、津沽铁路、津通铁路、津榆铁路等,主要采取官督商办形式,由政府拨款和商股集资修筑而成,铁路公司在铁路的修建和经营方面,拥有相当的自主权。清政府对借债兴路,采取比较慎重的态度,只在拨款未到而工程款急需时,才向外国银行或公司订立短期小额借款,无担保、抵押,不涉及路权,这种借款在性质上属于通常的短期周转性商业借贷,如津沽、津通、津榆、津卢铁路借款,大部分如期清偿,铁路外债对路权没有什么影响。

第二阶段:从1895年中日《马关条约》的签订,到1903年清政府颁布《铁路简明章程》。

十九世纪末二十世纪初,世界资本主义向垄断资本主义过渡,资本输出开始代替商品输出,成为经济侵略的主要形式。1895年中日《马关条约》签订后,帝国主义各国掀起了对华资本输出和瓜分中国的狂潮,英、德、俄、法、比、美、日等国激烈争夺承筑中国铁路权益,压迫清政府承借铁路外债,取得对清政府“国营”铁路的实际控制权。

甲午战争失败后,洋务派认为失败的一个重要原因在于交通不便,军队征调迟缓不易,懊悔没有尽早大量修筑铁路,战后便痛下决策,“力行实政”,兴修铁路。筑路关键在于集资,在当时“干路必不可缓,洋股必不可持,华股必不能足”<sup>1</sup>,官款支绌难筹的情况下,张之洞等认为必须合南北铁路于一局,设立一铁路总公司,包办全国所有铁路干线,“以官督商办为指归,以不

入洋股为要义。”<sup>2</sup>这样“庶可萃四方之商力而注之一隅”，“集股较易。而华商“眼光极近，魄力极微，求利又极奢。”<sup>3</sup>不见路利，势必徘徊不进。则公司可先收部分商股，不足之数，暂先由政府拨款挹注，先修筑一段铁路，“工将及半”，再以已成铁路为抵，订借洋款，完成全路。这样华商见路工必可克期而成，收利确有把握，方会踊跃入股，然后再以股本偿还政府垫款和外国借款。因此，合南北之路，以资款动，借国家之力，以为主持，官商相继，而终归于可行。”<sup>4</sup>据此，为修筑卢汉铁路，张之洞、盛宣怀、王文韶等奏设铁路总公司，官督商办，共招商股 4000 万两。自开工日起至工竣日止，拟先收商股 700 万两，为公司根基；再由政府借垫 1000 万两，并请南北洋拨官款 300 万两，作官股投入，为天下倡率，“以彰国家维持铁路公司之盛意”<sup>5</sup>；又拟借洋债 2000 万两，“由公司订借，商借商还。”<sup>7</sup>采取官款开路、洋债维持、商股作本的官款、洋债、商股三者并举的筹款筑路方针，1897 年 1 月 6 日，铁路总公司在沪成立。后来官款支绌难拨；官督商办形式下商人不愿投资，商股筹之不易，成效甚微；铁路总公司兴修卢汉、粤汉、津浦诸干路，主要是筹借外债，成为清政府借债修路的主要代办人。公司名为官督商办，实为官办国营。由其订借的铁路外债，详见下表：

	合同名称	签订年月日	贷款权获得者
1	卢汉铁路借款合同	1898. 6. 26	(比)比国铁路公司
2	正太铁路借款合同	1902. 10. 15	(俄)华俄道胜银行
3	汴洛铁路借款合同	1903. 11. 12	(比)比国铁路公司
4	沪宁铁路借款合同	1903. 7. 9	(英)中英银公司
①5	沪杭甬铁路借款合同	1898. 10. 15	(英)怡和洋行
②6	广九铁路草合同	1899. 3. 28	(英)怡和洋行
③7	浦信铁路草合同	1898. 12. 28	(英)怡和洋行
8	道清铁路借款合同	1905. 7. 3	(英)福公司
9	粤汉铁路借款合同	1900. 7. 13	(美)合兴公司
④10	广澳铁路公司	1904. 11. 11	(葡)中葡铁路公司

资料来源：金士宣、徐文述著《中国铁路发展史(1876—1949)》第 82 页表。

附注：①1908 年 3 月 6 日外务部、邮传部与英国中英银公司签订正式合同。

②1907 年 3 月 7 日由外务部侍郎唐绍仪与中英银公司签订正式合同。

③1913 年 11 月 14 日由交通总长朱启钤与中英国华中铁路公司签订正式合同。

④1908 年 8 月 27 日中葡双方换文废止。

在此期间，只有 1898 年的“关内外铁路借款合同”和“津镇铁路借款草合同”除外。

1898 年 6 月 26 日，中国铁路总公司督办大臣盛宣怀与比利时的“比国铁路公司”签订“卢汉铁路借款合同”，标志着帝国主义各国利用大规模铁路外债形式控制、攫取中国借款兴建的铁路权益的开始。以后铁路借款，大抵以卢汉铁路合同为蓝本。

第三阶段：从 1903 年清政府《铁路简明章程》公布到 1911 年 5 月 10 日清政府宣布铁路干线国有政策。这是各省民间资本纷纷投资铁路建设、“挽回路权”运动蓬勃发展时期。

清政府在屈辱的《辛丑条约》签订后，为了维持其摇摇欲坠的统治，扬言要改弦更张，“厉行革新”，在铁路方面宣布开放铁路修筑权。1903 年冬，清政府批准商部拟订的《铁路简明章程》，规定无论华洋官商，尽可集股办路。向民间开放路权，这就刺激了民族资产阶级创办铁路的热情，一时间各省纷纷创设铁路公司，集股兴路；并纷纷要求收回路权，废约自办。基于以前

借款以路权作抵,导致铁路利权丧失的现象,张之洞等提出所谓“让利争权”原则,分办路、借款为两事,在借款合同内不明言修路,不以路作抵押,而指定其他有著的款作押,使外国资本不能借口干预路权。津浦、沪杭甬、粤汉、川汉铁路借款以及京汉、粤汉赎路借款,均照此办理。对于已成之京汉铁路,清政府据约借款赎回自办;至于粤汉铁路,由于美国合兴公司违约,清政府也据约赎回,准许民办。两路的赎回,均有一定的积极意义。

第四阶段:从1911年5月10日清政府颁布“上谕”悍然宣布铁路干线收归国有,到同年10月10日武昌起义爆发止,这是清政府不顾全国人民的利益和反对,以空前规模出卖路权,借款筑路,完全依赖外国资本进行铁路建设,以维持其统治,从而也就走上了自我毁灭的道路。

虽然自1903年以来各省纷纷创设铁路公司,集股兴建铁路,但由于清政府各省官吏、士绅及地方封建势力的控制,干预和阻挠,结果商办铁路雷声大雨点小,少有实绩。清政府看到在其控制下商办铁路已难做到,遂决定完全依赖外国资本,以借债筑路为“救亡图存”的唯一“要著”。把修筑铁路干线的希望完全寄托在外国资本身上,摒弃本国商股。1911年5月10日,清政府发布“上谕”,宣布:“所有宣统三年(1911年)以前各省分设公司集股商办之干路,延误已久,应即由国家收回,赶紧兴筑。除支路仍准商民量力酌行外,其从前批准干路各案,一律取消。”<sup>96</sup>至此,清政府从官款筑路到官款、洋债、商股三者并举转变为完全借债筑路。

铁路干线国有政策发布后,清政府即将多年未修成的粤汉、川汉铁路收归国有,1911年5月20日,由邮传部与德华、汇丰、东方汇理和花旗银行的德、英、法、美四国银行团签订“湖广铁路借款合同”,共借款600万英镑,这是当时清政府所借的最大一笔铁路借款。

## 二、晚清铁路外债的类别

从用途上分,晚清铁路外债可分为筑路借款、赎路借款和路政借款。其中筑路借款占绝大部分。

1. 筑路借款。1906年之前主要是由中国铁路总公司订借,以后则由外务部、邮传部为主。

除早期几笔如期清偿的周转性商业借贷,和在其后续行成立的借款中扣还的借款,以及商办南浔铁路借款情形较为特殊不计外,清政府共借筑路外债英金2300万镑、法金17750万法郎、比金2850万比法郎、美金599.9万美元,日金469万日元,折合成国币,共约为3.651亿元。<sup>97</sup>其中英国对华铁路借款总额为1345万镑,折合成国币为1.527亿元,<sup>98</sup>约占铁路借款总数42%,其余分别为德、法、俄、比、美、日诸国。可见,英国是中国铁路借款的主要债主,在各国对中国关内国有铁路的控制中居于优势地位。据统计,截至1911年止,整个晚清时期共建成铁路(包括国营、省营、民营和外资经营)9137.2公里,其中关内各省铁路总长为5749.5公里,主要以借外债修筑的国营铁路有京汉、沪宁、道清、正太、汴洛、津浦、广九铁路,共长325561公里,<sup>99</sup>约占关内各省铁路总长的57%,关内国营、省营和民营铁路总长(4802.2公里)的68%,关内国营铁路总长(4082.9公里)的80%,如加上与外债有关的关内外(国营)、沪杭甬(商办)和南浔(商办)铁路,则所占比例更大。因此,外债是清政府兴筑国营铁路的主要经费来源。

2. 赎路借款。计有京汉、粤汉赎路借款。

卢汉铁路于1906年4月1日全线正式通车,改称京汉铁路,1908年10月,清政府向英商汇丰银行和法商汇理银行各借款250万英镑,年息5厘,九四折扣,以赎回京汉铁路,到是年

12月28日,京汉铁路所借比债,全数付清。1909年1月1日,清政府派京汉铁路局局长梁士诒及该路监督郑清廉,“将比公司经手各项文卷、帐目、款项、材料,一并点收,并将抵押卷据,悉数收回;迭次合同,全行作废。”<sup>14</sup>自是日起,中国收回京汉全路管理权。

在订立汇丰、汇理银行京汉赎路借款的同时,清政府在国内发行了1000万元的赎路公债,因赎路期迫,“所有拟办公债适因京津沪汉各处市面摇动债票无从发售”,<sup>15</sup>故由交通银行向汇丰、汇理、德华、正金四国银行代借京汉赎路京平银690万两,其中汇丰银行300万两,汇理银行170万两,德华银行120万两、正金银行100万两,本借款实收额为库平银650万两,均系三个月短期借贷。<sup>16</sup>

1898年4月14日,伍廷芳奉旨代表盛宣怀与美国合兴公司在华盛顿签订“粤汉铁路借款合同”,借款额为400万英镑,后合兴公司认为原经费不够,要求增加,遂于1900年7月签订“续约”,借款额增到4000万美元。但合兴公司因集资困难,在“续约”签订后,并没有立即派人来华开办工程,并把路债股票三分之二售与比利时人,违反了借款合同的有关规定。清政府迫于湘、鄂、粤三省人民要求废约自办、收回路权的压力,决定据约废除合同。1905年8月29日,中美双方在华盛顿订立“收回粤汉铁路美国合兴公司售让合同”,将原借款合同及续约注销作废,但给予675万美元的“偿费”。三省在短期间难以凑集“偿费”,湖广总督张之洞决定借款还债。1905年9月9日,张之洞与英国香港总督府签订“赎回粤汉铁路借款合同”,借英金110万英镑(约合550万美元),以粤、湘、鄂三省烟土税作抵,年息四厘半,期限二年。但该借款只偿付美人拥有的粤汉债票,当时比人保有222.2万美元的粤汉债票,不肯按合同原订九扣收款的规定由中国收赎。1911年“粤汉川汉铁路借款合同”规定赎回前美国合兴公司代清政府发售而未赎回的金元债票,以按每百份应回价二分半及应付之息,共计约需50万英镑,<sup>17</sup>比人的粤汉债票问题至此得到解决。

粤汉铁路的收回,开创了一个先例,对其他各省人民收回路权的斗争起到了推动和鼓舞作用。以湘、鄂、粤三省废约运动为嚆矢,“收回利权”运动迅速席卷全国。

赎路外债的另一形式,是内债转为外债。1908年10月8日,邮传部仿直隶公债成法,发行第一批京汉铁路赎路公债票10万张,每张面额为北京通用银元100元,共计100万元,年息7厘,以12年为期;另以京汉铁路余利四分之一分给债主,作为活利;该债由交通银行承售。<sup>18</sup>这是清政府第一次发行有关铁路的国内公债,试图利用公债形式筹集民间资金,解决京汉铁路的部分赎款。

但这次铁路公债发行成绩不佳,国内应募者寥寥无几,民间承购的只有34万元。<sup>19</sup>只好将债票卖给外国银行及公司,由内债转为外债。1910年8月1日,交通银行把赎路债票5万张卖给英国敦非色尔公司,一张债票定价英金9镑,共45万镑。每张债票每半年付利息六先令三便士十分之六,而且卖主须交扣头百分之二分半于买主(每张债票扣头为四先令六便士)。<sup>20</sup>1910年8月15日,交通银行又将2.5万张赎路债票卖给日本横滨正金银行,每张债票折作日金88元核收,共220万日元,九七五扣,按周年7厘计息,每半年付息一次,每张债票应付息3.08日元;并享有京汉铁路余利。<sup>21</sup>以上两款项均由邮传部担保。

上述赎路公债票除售给民间及英国敦非色尔公司和日本横滨正金银行共7.84万张外,还剩2.16万张共216万元。1913年12月间,交通部又将前项剩余之赎路公债票2.16万张,每张100元议定作价英金9镑,按九一折扣售给伦敦非色尔公司,并由北京政府担保<sup>22</sup>。因此,邮

传部赎路公债,名为内债,实为外债。

1911年3月24日,邮传部为清还因归赎京汉铁路而借用度支部的官款规平银500万两,<sup>41</sup>邮传部尚书盛宣怀与日本横滨正金银行代表、该行董事小田切万寿之助在北京签订借款合同,借款额为日金1000万元,年息6厘,九五扣,以25年期,由清政府担保全还,以京汉铁路进款余利项下拨付本息,不敷由清政府以合宜之别项进款交付,并以中国江苏漕粮折价度支部进款库平银100万两作为头次抵押<sup>42</sup>。该项借款除归还度支部官款500万两外,约尚余银300万两,由邮传部收入统计正项,以应各路急需。<sup>43</sup>

3. 路政借款。路政借款系邮传部所借,为路政开支需要,在铁路借款中所占比例很小。

1908年3月9日,由于官办各路需款,除将1907年京汉、京奉两路余利全数划抵外,尚不敷银约274万余两<sup>44</sup>。邮传部除向度支部银行借银100万两外,又暂向英公司借用银100万两,“议明并无担保抵押,亦不声叙此款如何用法,年息6厘,概无折扣,14个月本息清还,银借银还,无虞镑亏。”<sup>45</sup>后因各路余利又不敷应付。“经与该公司展借15个月,减轻利息,分期清还。”<sup>46</sup>至1910年10月又届期满,邮传部向交通银行“暂行挪拨归款”,英公司借款合同注销作废。交行暂挪之款,仍由路利项下拨还。

上述274万两路政借款,除向度支部银行和英公司借银共200万两外,尚缺74万两,仍无法筹出,邮传部大臣陈璧乃于1908年6月28日与英国汇丰银行签订借款合同,借规银100万两以应急需,该借款年息7厘,定期三年,自第二年起,分四期还清。其余内容与上述英公司借款相同。“此项借款系为暂时挹注之计,一候京奉、京汉两路得有余利,即可按期归还,以清款目。”<sup>47</sup>

以上借款,数额小、期限短,无附加条件,属临时性路政资金周转的商业借贷。

限于资料,路政借款当不止于上述,但总的来说,路政借款仍然不多。

### 三、晚清铁路外债的抵押

综观晚清铁路外债,除早期一些临时周转性商业借贷和邮传部短期路政商业借贷外,铁路借款合同内容前后期有所变化,主要是借款抵押问题,由前期以路为抵逐渐向后期以地方厘金税捐抵押转变。借款抵押问题之所以重要,因为它关系到铁路权益的诸多方面。

以路为抵借债修路,自卢汉铁路借款始。而以地方厘金税捐作押借款筑路,则自津浦铁路借款始。张之洞提出“借款自造”之法,即在津浦铁路借款合同内,“……不明言修路,但言三省兴办工商实业,不能以路作抵押,而以三省各指一有著之款作保,由督办大臣担认,到期必还。……其修路之工程师,仍分用德、英两国人,但由我自行雇用,不能由两银行(指德华、汇丰银行)主持。工师只管造路,不能干预他事。……照此办法,但有还债之担任,无虑路权之损失,三省或可转圜,至外国则必有可商。”<sup>48</sup>当时驻德公使梁敦彦参预津浦路款谈判,他以“让利争权”四字为宗旨,提出“仿照关内外办法,加重华官权,工程归彼管修;成一段,交我一段,交我之后,行车、用人均归我主持,彼不得干预。惟两镑半之镑亏,二成之红奖,稍为退让,十二年半始将借款全还。”<sup>49</sup>张之洞对此大为欣赏。以后津浦铁路正式借款合同,大抵以张之洞主张为蓝本,加上梁敦彦的补充意见而成。与原津镇铁路借款草合同相比,的确争回了一些权益。督办津浦铁路的张之洞、袁世凯也以此自鸣得意;上奏时宣称:“臣之洞、臣世凯逐条核订,窃以该合同内所

载办法,确能于造路、借款划分两事,不特主权、利权均无损失,于原订之草合同多所补救,即凡兴工、用人、购料,以及提款、还款各事宜,均操在己,毫不授人以柄。较之他项路约,实为周密。”<sup>[30]</sup>此后,粤汉川汉、沪杭甬铁路借款,即照此办理。

由路作抵改为由各省厘金税捐或他路进款余利作保,由此在某种程度上可以减少外国资本对路权的干预和控制,使清政府多少挽回一些铁路权益。

铁路借款以路作抵,规定以铁路余利付本还息,外国资本以此为借口,多方干涉、控制路政、路权。卢汉、关内外、正太、道清、汴洛诸路,均规定由中方委托贷方代雇总工程师,总工程师代中方监造,并代测绘全路图样,兴办工程,订购材料、器具,以备行车之用。总工程师还有代聘营造路工所需外国员工的权利,或者由总工程师开列外国员工职事、薪水清单,呈请中方督办铁路大臣批准后,由代方机构代为遴聘。从而实际上控制了铁路的主要用人权和管理权。而粤汉、沪宁、广九铁路,外国资本则通过设立华洋共同参预的铁路总管理机构,加强对铁路的控制。粤汉铁路设立“总办管理处”、沪宁铁路设立“沪宁铁路总管理处”,其办事人员均为五名,华二洋三;中国总办两人,由督办大臣选派;总工程师和两名西员均由贷方选派。广九铁路在广州设立总局,人员华一洋三;由总督派中国总办一人“管理”,“佐”以由英公司荐举的英国总工程师及总管帐各一人。上述总管理机构,总理造路、行车一切事务。由于外国人员在机构中有优势,实际上控制了铁路用人、造路、行车、财政等大权。由于以路作抵,是以该条铁路及车辆、料件、行车进款等作抵,因此路局必须雇洋总管帐一人,或添派铁路洋帐户一员,于铁路各帐务,均有全权布置督理。铁路帐户办事大员,中、西并用,铁路帐目,华、洋并记,华、洋员一同签字,以便外国资本查核、监督和控制。铁路总工程师及洋帐户人员,路成后亦须雇用,直到借款还清为止。如果中国未能按期还本付息,则外国资本可以照合同规定,派人暂为管理经营铁路事务,直到款清为止。以路为抵,为外国资本直接控制铁路经营制造了根据。

改为以地方税收作保后,外国资本就失去了干预路权的依据,对路权的影响有所削弱。津浦、沪杭甬、粤汉川汉铁路借款均明文规定:铁路建造工程以及管理一切之权全归中国国家办理。总工程师虽仍须聘用洋人,但不再委托贷方选聘,而由中方自行聘用;总工程师须听命于督办大臣及总办或代办,所有绘图、造路各事须遵照中方之意办理;聘用总工程师之合同,由督办大臣或邮传部自行独订;所聘用之洋总工程师须经贷方认可,但如外国贷款银行或公司认为中方所选之总工程师为不合宜,须将其不合宜之切实理由声明。至于铁路上派用专门人员,分派各该员应办各事以及辞退各该员,总办或代办与该路总工程师商酌办理。

由于不以路作抵,外国资本就没有理由和根据强行要求中方雇用洋员帐房,控制铁路财政事务,帐簿也就毋须中、外文并记,华、洋员共签了。津浦、沪杭甬、汉粤川汉铁路借款合同中均未提到须雇用洋帐房人员问题,原因就在这里。虽然铁路工程造竣后,在借款期内总工程师仍须聘用洋人,但其选派不须与贷方商酌。当中方未能按期还本付息时,外国资本也就没有根据暂代中方经营管理铁路。

综上所述,请政府在后期以地方厘金税捐为抵押的对外铁路借款中所丧失的铁路权益,比起前期以路作抵借款的有所减少,对铁路自主权有所增强,外国资本对所贷款铁路的控制有所减弱。当然,以上是就铁路借款有关合同条文的分析所得出的初步结论,由于中国当时的半殖民地地位,在合同的实际执行过程中,上述“挣回”的权益就会大打折扣;而且洋务派这种局部性、改良性的铁路利权挽回,并不能扭转在半封建半殖民地社会状态下铁路权益总体丧失的趋

势,整个铁路外债的恶债性质。

津浦铁路借款以直隶省厘税、山东省厘税、江宁厘金局厘税、江苏省淮安关厘税,每年共390万两关平银作保。<sup>④</sup>粤汉川汉铁路借款以湖北省百货厘金、川淮盐局江防经费、川淮盐新加二文捐、两湖帐柴捐鄂款、湖南省百货厘金、盐道库正厘,以上共计关平银520万两作保。<sup>⑤</sup>京汉赎路借款以浙江房捐、酒捐、当捐、契捐、新旧盐斤加价,江苏盐斤新案加价、房捐,湖北川淮盐新旧加价,烟酒糖税、田房契税,直隶运库均价、盐斤新案加价,共库平银425万两作保。<sup>⑥</sup>粤汉赎路借款以湖北、湖南、广东三省烟土税作保。上述抵押,主要以厘金、盐斤附加税捐为主,烟酒糖、田房契等税为辅,均为省级税入,厘金和盐斤附加税捐为省级财政的主要税源之一。省份涉及浙江、江苏、湖北、湖南等中国经济发达的长江流域中心省区以及南方广东和北方政治中心、京畿重地直隶,黄河下游的山东。可以说中国关内地区主要省份的厘金税捐,都在不同程度和范围作了铁路借款的抵押,其中尤以湖北的情况最为严重。

虽然各借款合同明文规定若借款本利按期交付,则贷方不得干预各该省之厘金税捐;如遇清政府修改、减免厘税,则不得因此借款系厘税抵押而阻止。但又规定:倘如不能如期清还本利,则必须将所抵押之厘税,即行交与海关管理,以保执票人的利益。海关当时为英(主要为英)、法、美诸国所控制,把厘税交与海关管理,无异于把各省税捐交与帝国主义各国控制和管理,作为具有征商或通过税性质、省级财政主要税源之一的封建性厘金,严重阻碍了国内商品流通和民族工商业的发展。虽然外国商人在向内地推销商品或从内地收购土货出口,除纳一次5%的关税外,在内地只须在第一关交纳2.5%的子口税或复进口税(又称“沿岸贸易税”),就可以自由运销洋货、土货于内地和沿海通商口岸之间。而中国商人贩运货物却要“逢关(常关)纳税,遇卡抽厘。”享有“子口税”和“复进口税”特权的只于外国商人和少数买办商人。洋货在广大中国内地推销和内地土货的收购,集中工作,仍然必须由广大的中国中小商人来完成。清政府地方官吏,对于中小商贩,不管他们运销的是洋货还是土货,一律征收各色厘金税捐。厘金阻碍了区域性商品流通,也就阻碍了帝国主义各国对华商品输出和原料掠夺的进一步扩大。因此,通过铁路借款掌握厘金的管理权,为清除商品倾销和原料掠夺的内地障碍打下基础。正如1909年6月12日美国国务卿诺克斯为粤汉铁路借款之事,致美驻华代办费莱齐电中所指出的“借款以中国国内税收作保,实有重要的政治问题在内。……因此可使美国与其他三国共享干预厘金之权,并使美国可以在适当时机协助中国废除厘金,改增关税。”<sup>⑦</sup>

以地方厘金税捐作抵的铁路借款,于铁路本身而言,固然在一定程度上保持更多的自主权,但就全国而言导致帝国主义各国对各省厘金税捐的干涉和控制,从而在政治上和经济上进一步加深帝国主义对中国的侵略和控制,加深中国半殖民地化程度,导致全国在政治、经济上所丧失的远远超过在具体铁路权益上所挽回的,其可能产生的政治影响和危害比铁路抵押的借款更大。因此,当1911年清政府宣布铁路干线收回国有并与英、法、德、美四国银行团签订“粤汉川汉铁路借款合同”,将原来商办国营的粤汉、川汉铁路改为借债国营,结果激起湘、鄂、川、粤诸省人民发动轰轰烈烈的保路运动,成为推翻清封建专制王朝的辛亥革命的导火线。

关于晚清铁路外债,在许多方面、许多问题上还有待深入探讨,我们认为,从总体角度评价晚清铁路外债,应该实事求是。晚清铁路外债固然是帝国主义各国进行资本输出、实行经济和政治掠夺、侵略的主要形式之一,铁路借款合同中有关铁路权益和中国财政的种种不平等规定,使铁路外债具有恶债性质。但必须看到,铁路外债毕竟是用于经济建设的实业借款,与糜费

于军事、政治、赔偿方面的借款不同,它是晚清铁路建设的主要集资方式,促进了中国近代新式交通运输事业的发展,在客观上有利于中国近代工业的发展和资本主义统一国内市场的形成。

### 注:

①②③④⑤《张文襄公全集》,第44卷,第22-26页。

⑥⑦《清系外交史料》,第123卷,第6-13页。

⑧宓汝成编:《中国近代铁路史资料》,第3册,第1157页。

⑨宓汝成著:《帝国主义与中国铁路(1847-1949)》,上海人民出版社1980年版,附录一有关数字统计。

⑩金士宣、徐文述著:《中国铁路发展史(1876-1949)》,中国铁路出版社1986年版,第596-598页有关数字统计。

⑪《交通史路政编》,第8卷,第47-48页。

⑫中署邮传部尚书李殿林奏折,宣统元年二月十八日:《军机处档案抄本》,铁路(91),第328号;见《清代外债史资料》中册,第494页。

⑬《中国外债汇编》,附录,第24-37页。

⑭《望岩堂奏稿》,第8卷,第31-36页。

⑮《民国财政史》,下册,第4编1·国债·第3章。

⑯《中外旧约章汇编》,第2册,第672-674页。

⑰同上,第683-684页。

⑱北京民国政府财政部档案(一〇二七)1147,见许毅主编:《民国外债档案史料》第四卷,第299页。

⑲《户部奏档抄本》,宣统三年分,卷下。

⑳《铁路借款合同汇编》,第2册,第385-390页。

㉑《邮传部奏稿》,抄本,第5册。

㉒《愚斋存稿初刊》,第19卷,邮部奏疏上,第17页。

㉓《邮传部奏稿》,抄本,第6册。

㉔《张文襄公全集》,第198卷,第28-30页。

㉕同上,第199卷,第1-2页。

㉖①《中国外债汇编》,附录,第122-131页。

㉗同上,第23-37页。

作者孔永松;厦门大学历史系;邮编:361005。