

国家应否担责：清季芦汉铁路 借款信用担保问题研究*

陈明亮

内容提要：芦汉铁路借款是清季借债筑路高潮的起点。筹议借款之初，盛宣怀便察觉国家担保路债的难度，相继采取避重就轻、逐段抵借等策略来回避，但均未成功；谈判中，借贷双方、清廷内外围绕担保问题争执不休，最终达成将“国家作保”改为“国家批准”的共识。然而，合同签订后，比利时银行又以债券难售、胶州湾事件、津镇路分利为由再议担保问题，借以谋取更多利益。清政府在坚持“国家批准”的前提下让权分利，结束了借款交涉，陷入比方变商业借贷为国际交涉的圈套。这一借款事件既显示了铁路资本运作中借贷双方的矛盾纠葛、策略演变以及影响因素，又呈现了清季铁路资本输入过程中国家应否担责的纠结。

关键词：清季 芦汉铁路 信用担保 盛宣怀 比利时银行

近代中国举借外债活动中，国家担保是以国家财政信用为基础，为债务关系提供的一种信用担保。^①芦汉铁路借款是清季借债筑路高潮的起点，商借过程中借贷双方、清廷内外围绕国家担保问题争执迭起。学界对此现象的研究主要有两方面：其一，探讨芦汉铁路借款问题时，略及借贷双方在信用担保问题上的攻守因应和信用担保的恶劣影响；^②其二，从铁路外债观的视角，分析时人对信用担保的认识与信用担保的实质。^③清廷在财政支绌和列强环伺之下，拟借修筑铁路以求自强，但始终拒绝为芦汉铁路借款担保，致使借贷双方争执不清。最终清廷以谕旨批准的形式予以认可，但仍落入列强变商业借贷为国际交涉的圈套。该事件既显示借贷双方的矛盾纠葛、策略演变以及影响因素，又呈现了清季铁路资本输入过程中国家应否担责的纠结。

铁路借债是列强筑路要求屡遭清廷排拒后，企图控制铁路的替代手段。从19世纪70年代起，列强纷纷向清廷承揽铁路借款。洋务派也有意通过举借外债来纾解铁路经费困境，但屡屡陷入试图以国家之名举借路债，却又不肯明言国家作保的两难境地。^④“一方面把政府对外债的首肯（一般是以

[作者简介] 陈明亮，暨南大学历史系博士研究生，广州，510632，邮箱：1184988091@qq.com。

* 本文为国家社科基金青年项目“财政纾困与晚清淮盐市场治理研究”（批准号：20CZS053）的阶段性成果。承蒙业师暨南大学历史系刘增合教授悉心指导和外审专家提出宝贵修改意见，谨致谢忱。

① 信用担保是社会信用学的一个重要范畴，指担保人以自身的信用基础为条件，为债务人向债权人提供保障并确保债权实现的民事法律制度。田天、刘长海、李海涛编著：《信用担保理论、实践与创新》，北京师范大学出版社2012年版，第1页。虽然清季尚未建立完善的信用担保机制，但清廷为芦汉路债提供担保的情形，符合信用担保的范畴。

② 李国祁：《中国早期的铁路经营》，“中央研究院”近代史研究所1976年版，第140—141、153、157、162页；何汉威：《京汉铁路初期史略》，香港中文大学出版社1979年版，第18—19页；金士宣、徐文述：《中国铁路发展史（1876—1949）》，中国铁道出版社1986年版，第90、96页；朱从兵：《李鸿章与中国铁路：中国近代铁路建设事业的艰难起步》，群言出版社2006年版，第347—352页；等等。

③ 马陵合：《清末民初铁路外债观研究》，复旦大学出版社2004年版，第53—54、69—71页。

④ 光绪六年（1880）十二月，薛福成代李鸿章草拟的《妥筹铁路事宜折》提出：“借款与各海关无涉，但由国家指定，日后所收铁路之利陆续分还。”顾廷龙、戴逸主编：《李鸿章全集》第9册，安徽教育出版社2008年版，第256页。光绪十五年，筹建芦汉铁路时，李鸿章提议借债筑路，认为路债“须朝廷作主，乃能取信外人”。《复醇邸》（光绪十五年四月十八日），顾廷龙、戴逸主编：《李鸿章全集》第22册，第483页。光绪十六年，关东铁路经费短缺，李鸿章拟借债纾困。在交涉中，奥商伦道呵要求借款由特旨批准，实则索要国家担保，被李鸿章回拒。详见马陵合《晚清外债史研究》，复旦大学出版社2005年版，第161—162页。

谕旨的形式来确定)和中国本身的外债信用相同,另一方面鉴于国际地位的下降,又常常在国家担保的问题上不敢轻易许诺。”^①这种心态导致国人在举借路债中存在国家担保的纠结,只能退而寻求关税、产权等实质来取信于外商,清季芦汉铁路的外债借款就是一个进退失据、纠葛丛生的绝佳样本,值得发覆深究。

一、由避重就轻到逐段抵借

甲午战败后,清廷视兴修铁路为急务,决议复办芦汉铁路。^②由于战后库储拮据、官办模式弊端百出,清廷决定由商人设公司集股兴筑芦汉铁路。^③谕旨甫出,广东在籍道员许应鏞、商人方培垚、候补知府刘鄂和监生吕庆麟相继请求承办此路。^④光绪二十二年三月清廷谕令芦汉铁路官督商办,令直督王文韶、鄂督张之洞全力配合,预防洋商入股。^⑤在鉴定商股时,王、张二人发现股份皆牵涉洋股,遂奏陈华商集股之途不通。经函商后,他们会衔奏派津海关道盛宣怀筹办芦汉铁路招商公司,负责招股、借款事宜。^⑥清廷诏令设立铁路总公司,命盛宣怀出任督办铁路大臣,并令王文韶、张之洞督率兴作。^⑦

王、张、盛三人在筹议设立总公司的过程中,察觉洋股的弊端,官款、商股的有限性,进而谋划借债筑路之法,决定由盛宣怀筹办招商公司,举借外债修筑芦汉铁路,以路作抵,商借商还。“以路作抵”是以铁路的预期收益为保障,属于财产担保的一种形式,与既往以关税、固有产权为抵押的担保模式有所区别。^⑧盛宣怀等人将此视为利用外资与维护利权的良法。^⑨但是,鉴于既往经验,官督商办性质的铁路总公司仅以未成之路作抵借债,难以取信于外商,故而引入国家担保之法。这是由于他们深知清廷很难担保商业性质的铁路借款,只能寻求既能借国家之名举债,又不致引起清廷反对的办法。

在函商期间,新加坡领事、南洋华商巨擘张振勋拟回国商议铁路招商事宜。^⑩王文韶提议由张振勋担保借债,可让借款之事不着痕迹。^⑪盛宣怀表示该路非商人所有,个人难以作保,恳请王文韶在奏折中务必说明洋款虽商借商还,以路作抵,但仍需国家核准,认为这样可含混略过作保之事,将来

① 马陵合:《清末民初铁路外债观研究》,第38页。

② 《清德宗实录》卷369,光绪二十一年闰五月壬戌,《清实录》第56册,中华书局1987年版,第835页。光绪十五年,清廷下令筹建芦汉铁路。次年初,东北防务紧张,清廷下令改建关东铁路。甲午战败后,经张之洞奏请,清廷谕令复办芦汉铁路。

③ 《清德宗实录》,卷378,光绪二十一年十月丁亥,《清实录》第56册,第944页。

④ 宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第1册,中华书局1963年版,第225页。

⑤ 《清德宗实录》卷387,光绪二十二年三月丁未,《清实录》第57册,第49—50页。

⑥ 《芦汉铁路商办难成另筹办法折》(光绪二十二年七月二十五日),赵德馨主编:《张之洞全集》第3册,武汉出版社2008年版,第388—391页。盛宣怀深知王、张二督掌握兴筑芦汉铁路的实权,故答应张之洞的邀请,接办亏损的汉阳铁厂,顺势提出修筑铁路的计划,获得张之洞认可,而直督王文韶与盛宣怀本有师生之谊,自然予以支持。参见李国祁《中国早期的铁路经营》,第135页。国外报刊也登载盛宣怀依靠李鸿章、张之洞等势力扩张洋务事业的历程,如“The Far East: Railways in China”, *Times*, April 22, 1897; “The Awakening of China”, *Morning Oregonian*, May 20, 1897。

⑦ 《清德宗实录》卷395,光绪二十二年九月乙巳,《清实录》第57册,第156—157页。

⑧ 外债的担保方式主要有财产担保和信用担保两类,抵押是财产担保的基本形式。芦汉铁路借款以前的军政借款由政府出面举借,以关税为抵押,不存在国家担保问题。实业借款因其商业性质,以产权抵押为主,如光绪十年初,招商局以上海栈产为抵押,向上海英商天祥、怡和洋行借款。铁路借款亦属于实业借款,但因铁路预期收益的不确定性,借贷双方容易出现国家担保的争议,如光绪十六年关东铁路借款中李鸿章与债权方便围绕国家担保问题纠缠许久。详见马陵合《晚清外债史研究》,第12—14、161—162页。

⑨ 盛宣怀等人意识中的“以路作抵”是以铁路为抵押标的的普通抵押,不涉及铁路所有权的变更,至于后来演变成以权利为抵押标的的特殊抵押,以致路权丧失,亦非其本意。详见马陵合《晚清外债史研究》,第15—16页。

⑩ 《寄王夔帅张香帅》(光绪二十二年六月十三日),盛宣怀:《愚斋存稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,文海出版社1975年版,第633页。为节省篇幅,下文出自《愚斋存稿》者均只标明篇名与页码。

⑪ 《王夔帅来电》(光绪二十二年六月十九日),第634页。

公司呈送借款合同,清廷自可核准。^①在协商过程中,盛宣怀明言借洋款有“三难”:“商借洋债无的款指还,恐洋人做不到”,“洋债条款要国家核准,恐政府做不到”,“华商先收现银二成方能借债,以后八成须华商按期归还,恐华商做不到”。^②盛宣怀深知担保物、担保人及偿还能力是借款谈判无法回避的问题,希望借王、张二人之力抬高身价,增加借债谈判的筹码。张之洞坦言“三难”皆能破解,但洋款、事权牵涉甚多,请盛宣怀到鄂详商定议。^③盛宣怀请示王文韶后,亲赴武昌面商。^④目前没有史料可以了解面谈的详情,但盛宣怀最终得任督办大臣,当与此次面议有关。细览王、张二人请办总公司的奏章,至少有三处表达了他们希望清廷支持芦汉铁路的愿望:其一,援引西方国家全力扶持商务发展的实例;其二,略提华商自借洋债须有指定款项作抵且所订借款合同须国家核准的情况,但立即转向分析官办、商办两种模式的缺点,引出派员设立公司、官督商办的合理性;其三,称赞在清廷主持下“官商相维”的益处,为奏保盛宣怀张本。^⑤然而,全篇未提及借款信用担保的问题。可见,王、张、盛三人在信用担保问题上仍采取避重就轻、模糊处置之法。喻旨虽批准由盛宣怀督办铁路总公司,借债修筑芦汉铁路,商借商还,但只字未提担保问题。^⑥

总公司准设以前,盛宣怀等人在讨论借款时,多表述为“以路作抵,商借商还”,上奏时也未妥善解决信用担保的问题。但是,准设之后,如何在缺乏国家担保的情况下借取洋债,便成为必须直面的难题。奏折递呈后,盛宣怀奉旨入京以备总署垂询,多次向李鸿藻、翁同龢、李鸿章等中枢重臣疏通关系,访听清廷会议芦汉铁路事宜的讯息,进一步确定了清廷难以担保路债。^⑦于是,他提议先集商股、借部款,修筑一定里程的铁路,逐段抵借洋债。^⑧此法看似新鲜、务实,实际上仍是沿袭实抵借债的旧辙。为此,王、张、盛三人往返电商具体办法。

一方面,盛宣怀等人通过奏请总公司兼造苏沪、粤汉等铁路与奏设中国通商银行两个途径来吸引商股,但招股效果不佳。^⑨另一方面,盛宣怀等人奏请清廷借拨款项,用意在于:发挥示范效果,吸引商股;提高总公司的债务信用,逐段抵借。经其极力争取,清廷指拨借款1000万两,南北洋存款300万两。^⑩然而,总公司成立后,总署却表示需总公司商股招足、洋债借定后,再行筹济。^⑪款项无着,逐段抵借的策略难以施行,惟有举借外债。

总公司成立后,面对列强纷纷前来承揽借款的压力,盛宣怀表示只能向“对中国并无野心的国家”和“中立国家”筹借路款。^⑫经过商谈,盛宣怀倾向于与刚刚成立的美国华美合兴公司(American-China Development Company)重点洽商。商谈中,盛宣怀无法接受合兴公司代表华士宾(W. D.

① 《寄王夔帅》(光绪二十二年六月二十一日),第635页。

② 《寄王夔帅张香帅》(光绪二十二年七月十日),第635页。清廷内外所称“政府”是军机处的代称,而非国家各级行政机关的总代称。关于清季“政府”词义的演变,详见王宏斌《光绪朝“政府”词义之嬗变》,《近代史研究》2007年第6期。

③ 《致上海盛道台》(光绪二十二年七月十三日),赵德馨主编:《张之洞全集》第9册,第144页。

④ 《王夔帅来电》(光绪二十二年七月十四日),第1872—1873页。

⑤ 《芦汉铁路商办难成另筹办法折》(光绪二十二年七月二十五日),赵德馨主编:《张之洞全集》第3册,第389—391页。

⑥ 《寄谕直鄂两督准设铁路总公司》(光绪二十二年九月十四日),盛宣怀:《愚斋未刊信稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,第53页。

⑦ 翁同龢与盛宣怀是乡党,关系较亲密;李鸿藻因盛宣怀力邀江南名医陈莲舫为其治病,心存感激;恭亲王奕訢此时身体有恙,对借款之事亦无成见,而且盛宣怀抵京时,其已赴颐和园,须月底方返,给予盛四处活动的时间;李鸿章此时恰从国外返津,虽已被剥夺事权,但清廷在修筑铁路事务上也肯定对他有所倚重。参见李国祁《中国早期的铁路经营》,第141页;施阿兰著,袁传璋、郑永慧译《使华记(1893—1897)》,商务印书馆1989年版,第120页。

⑧ 《寄王夔帅》(光绪二十二年八月二十六日),第1874页。

⑨ 详见孙凯《盛宣怀与清末铁路总公司研究》,硕士学位论文,苏州大学,2011年,第54—57页。

⑩ 《寄王夔帅张香帅》(光绪二十二年九月三日),第636页;《寄谕直鄂两督准设铁路总公司》(光绪二十二年九月十四日),盛宣怀:《愚斋未刊信稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,第53页。

⑪ 王彦威、王亮辑,李育民等点校整理:《清季外交史料》第5册,湖南师范大学出版社2015年版,第2428页。

⑫ 施阿兰:《使华记(1893—1897)》,第132页。

Washburn)所提美资入股、包办工程等苛刻条件,故在致王文韶、翁同龢的电文中提出先拨官款筑路、再抵借洋款之策。^①然而,华士宾通过美国驻华公使田贝(Charles Denby)向总署疏通。^②在总署督促下,盛宣怀继续与华士宾谈判。^③谈判期间,盛宣怀知晓,洋商要挟的缘由是他们已经得知总署原奏“洋款借定,再发官本”的内容,故向总署言明洋商包办铁路易致利权丧失、列国争办等危害,坚持逐段抵借。同时,盛宣怀拒绝美商借款和奏请先拨官款之法也获得张之洞支持。^④于是,他密电户部拨发官款,以便逐段抵借。^⑤然而,户部无款可拨,洋款商议也无进展。

两难之际,张之洞电告王、盛二人,比利时银行(以下简称“比银行”)允准先借款后造路,无需已成之路作抵。^⑥比银行,又称比利时银公司(Belgian Syndicate)、比银行工厂合股公司(Société D'Etudes des Chemins de Fer en Chine),设于北京,由法、俄、比三国出资组建,以法国资本为主,目的是在华争夺铁路利权。已结盟的法、俄两国分别在中国西南、东北获取铁路权益后,意图侵夺衔接南北、贯穿腹地的芦汉铁路,将其势力范围扩展至长江、黄河流域,但直接提出借款计划,定会招致清廷警觉和其他列强干预。比利时国小兵弱,符合中国所谓向“中立国家筹款”的标准。因此,法国驻华公使施阿兰(Auguste, Gérard)与比利时驻华公使费葛(De Vinck)商议后组织了联合企业,随后邀请俄国加入,共同组建了比银行。他们商定,由比利时驻华公使、领事代表比银行出面承揽芦汉铁路借款,而法、俄两国便私下向李鸿章等重臣疏通关系,必要时出面支援。^⑦

盛宣怀起初并不看好比利时借款(以下简称“比款”)。^⑧光绪二十三年二月十六日张之洞专电盛宣怀,将其与比利时驻汉口领事法兰吉(Emile Franqui)面商的情形和盘托出,详述比款较他国借款的优势,突出比方“先借银后造路,分段抵押”的承诺。^⑨次日,盛宣怀回电表示待与比银行代表商议后,再行抉择。^⑩王文韶则持保守态度,提议设法让各国相互牵制,择优而定。^⑪面对波谲云诡的外债市场,盛宣怀等人尚未完全放弃逐段官款、造路抵押的想法,直至外商提出国家担保借款的要求。

综上,王、张、盛三人受过往举债经验与官督商办体制的束缚,在筹款初期为回避国家担保问题,相继采取避重就轻、逐段抵借的策略。然而,在经费支绌之下,逐段抵借的策略难以实现,而洋商提出国家担保借款的要求,让盛宣怀等人必须直面信用担保的问题。

二、从“国家作保”到“国家批准”

19世纪末,西方列强进入垄断资本主义阶段,视铁路投资为资本输出、殖民掠夺的重要手段。英

① 《寄王夔帅》《王夔帅来电》(光绪二十二年十二月二、三日),第645页;《盛宣怀上翁同龢禀》(光绪二十二年十二月七日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,“中央研究院”近代史研究所1993年版,第469—471页。

② 翁万戈编,翁以钧校订:《翁同龢日记》第6卷,光绪二十二年十二月六日,中西书局2012年版,第3010页。

③ 《寄总署》(光绪二十二年十二月六日),第646页。

④ 《寄张香帅》(光绪二十二年十二月九日),第646页;《致上海盛京堂》(光绪二十二年十二月十七日),赵德馨主编:《张之洞全集》第9册,第177页。

⑤ 《盛宣怀上张之洞》(光绪二十二年十二月十九日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第516—517页。

⑥ 《致天津王制台上海盛京堂》(光绪二十三年二月十五日),赵德馨主编:《张之洞全集》第9册,第195页。

⑦ 施阿兰:《使华记(1893—1897)》,第132—140页;金士宣、徐文述:《中国铁路发展史(1876—1949)》,第85—86、89—90页;约瑟夫·马纪樵著,许峻峰译:《中国铁路:金融与外交(1860—1914)》,中国铁道出版社2009年版,第111—115页;陈飞霞主编:《中国海关密档——赫德、金登干函电汇编》第9卷,中华书局1990年版,第141页;“Russia Scheming to Balk English Interests in the East”, *Boston Daily Advertiser*, July 21, 1898; “Two Important Mining Deals: Denver Parties Sell Certain Veins and Surface Rights”, *Weekly Rocky Mountain News*, June 24, 1897.

⑧ 《寄香帅》(光绪二十三年二月十六日),第658页。

⑨ 《致上海盛督办京堂》(光绪二十三年二月十六日),虞和平主编:《近代史所藏清代名人稿本抄本》第2辑第13册,大象出版社2014年版,第593—596页。

⑩ 《盛宣怀上张之洞》(光绪二十三年二月十七日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第522页。

⑪ 《王夔帅来电》(光绪二十三年二月十七日),第659页。

国自鸦片战争之后便企图在华修筑铁路,均遭清廷拒绝。修筑芦汉铁路的消息甫出,英国便提出借款计划,但总署以中国自办为由婉拒。^① 光绪二十三年春季,当美商借款谈判陷入僵局之际,中英公司(British and Chinese Corporation)代表恭佩珥(Gompbell)趁机向盛宣怀承揽借款,双方商议后初定草约,第三款便要求债票由国家作保,铁路作抵。^② 然总署认为“国家作保”之语有国家代偿之意,要求张、盛二人妥商防弊之策。^③ 盛宣怀则认为:芦汉铁路系国家之路,国家担保借债合情合理,只要总公司谨慎筹办,路成后自能如期偿款,并无国家代偿之累。^④

光绪二十三年三月二十二日,王、张、盛会衔上奏,解释国家担保的缘由与担保并无亏损的情况:首先,举借洋债必须抵押担保,此前的英德借款和招商局借款便是明证,而铁路借款以路作抵,必须国家作保,否则,合同内须写明“如公司本利不敷,铁路均归债主执业”的字样,既不得体,又易留隐患;其次,总公司还承办苏沪、粤汉两路,凭借集股、路利,定能偿还洋债;再者,若总公司在限期内未能清偿债务,清廷可将价值千万两的铁路收回,利用每年数百万两的路利、税收偿债;最后,借款务必全部用于修筑铁路,所获路利均偿还洋债,债务未结清以前比银行和清廷皆可派员稽查公司账务。总之,盛宣怀等人认为只要借款用到实处,铁路尽早筑成获利,偿债不甚困难。然而,总署将奏折存堂未递,也未见相关回复。^⑤

在张之洞力荐之下,总署要求盛宣怀向比银行商借。^⑥ 王文韶提醒盛宣怀决定借款前,务必先获得总署首肯。^⑦ 盛宣怀虽担心比银行与法国勾结,但为在扩张洋务事业上获得张之洞支持,便将比款列为首选对象。

光绪二十三年三月二十二日前后,比银行代表到鄂与盛宣怀面议借款事宜,提出先用官款筑路再用洋款,国家作保借款的条件。盛宣怀认为此与逐段抵借之法暗合,拟再请拨部款。二十四日盛宣怀分别电请荣禄、李鸿章和翁同龢在恭亲王奕訢面前疏通。^⑧ 随后,盛宣怀相继从翁同龢、李鸿章处得知清廷中枢对国家作保存有疑虑。^⑨ 鉴于此,王、张、盛三人再次会电总署,请求照原议拨发官款,以便筑路抵借。^⑩ 然恭亲王奕訢仍顾虑国家担保借款流弊甚多,^⑪ 总署回电询问:

借款既须国家作保,盈虚自当审慎。来电所拟摊还出款系有定之数,而路利所入尚虚悬之款,每年以入抵出,有无实在把握。至谓公司果不能还,路归国家收回云云。公司既无利可图,收回亦属无益。务希再行会同详细体察电复。^⑫

总署对国家作保之事疑虑甚深,却不提拨发官款之事。三月二十五日,盛宣怀从李鸿章处得知,

① 《希特告英商威理逊铁路应由中国自行筹办》(光绪二十一年十二月九日)，“中央研究院”近代史研究所编：《海防档》戊《铁路》第1册，“中央研究院”近代史研究所1957年版，第311页。

② 《寄京总署津夔帅》(光绪二十三年三月十三日)，第662页。

③ 《总署来电》(光绪二十二年三月十七日)，虞和平主编：《近代史所藏清代名人稿本抄本》第2辑第13册，第625—626页。

④ 《寄夔帅》(光绪二十三年三月十九日)，第663页。

⑤ 《收北洋大臣等电》(光绪二十三年三月二十二日)，中国第一历史档案馆编：《清代军机处电报档汇编》第18册，中国人民大学出版社2005年版，第26—32页；翁万戈编，翁以钧校订：《翁同龢日记》第7卷，光绪二十三年三月二十三日，第3040页。

⑥ 总署两次电令盛宣怀与比银行商议后再定借款。《总署来电》(光绪二十三年三月十五、十七日)，第663页。

⑦ 《王夔帅来电》(光绪二十三年三月十八日)，第663页。

⑧ 《盛宣怀上翁同龢》《盛宣怀致荣中堂》(光绪二十三年三月二十四日)，吴伦霓霞、王尔敏合编：《盛宣怀实业函电稿》，第532、533页；《寄李傅相》(光绪二十三年三月二十四日)，第664页。荣禄时任协办大学士兼总署大臣，恭亲王奕訢时任军机大臣兼总署大臣。

⑨ 《京电局冯志先来电》(光绪二十三年三月二十四日)，第1897页；《寄盛京堂》(光绪二十三年三月二十五日)，顾廷龙、戴逸主编：《李鸿章全集》第26册，第322页。

⑩ 《路工开始请先发部款电奏》(光绪二十三年三月二十五日)，第553页。

⑪ 《寄盛京堂》(光绪二十三年三月二十五日)，顾廷龙、戴逸主编：《李鸿章全集》第26册，第322页。

⑫ 《总署来电》(光绪二十三年三月二十五日)，赵德馨主编：《张之洞全集》第4册，第458页。

户部允在洋款借定后再拨发官款。^①次日,张之洞等以洋商苛刻的借款条件、借债实抵的往例、说帖条款的声明和权自我操的需要等为由上折请拨官款,以便逐段抵借。清廷令户部议奏。^②户部尚未议复,御史管庭献便上折反对,认为国家作保亦须准备实际抵押之物,且以物作抵须先筹有归还之款,否则届期无款偿还,必须以路作抵,若处于腹地的芦汉铁路归属外洋,恐国将不国。^③此议又将争议焦点引向国家作保。谕旨令王文韶、张之洞等妥筹具奏。王、张、盛三人商议后,于二十八日再次奏陈合同标注“国家作保”字样只是形式,并非实有责任,而且以每年所获商股、路利为保障,偿债无忧,即便有所差池,也可以价值4000万两的铁路再借洋款,偿还前次债务。^④然而,荣禄、许应骙向恭亲王密陈国家担保借款的弊端。^⑤二十九日,谕旨再次批驳国家担保借款的奏请:

芦汉铁路既设公司,派大员督办,则借款自应归公司担保,何以洋人复索国家代保?殊属支离。前据盛宣怀呈递条款,谓若借洋债,必多方要挟,须国家保其本利有着,而后可行,指为难办之一端。该京卿既深虑其难,即不应仍入其彀,况此路未成,及甫成而未获利时,此项洋息岂亦由国家代还耶?著王文韶、张之洞、盛宣怀再行分晰,定议电奏。^⑥

光绪二十三年四月五日,王、张、盛三人再次奏请清廷担保借款。他们指出:首先,公司已备好铁路未成、甫成之际的偿款办法。铁路未成之时,可从成本内提取20万镑支付利息;甫成之际,可用商股、路利拨还利息。而且公司拟多借数十万镑,以备商股、路利不敷时偿款。其次,国家虽担保路债,但并无代还之责,只是洋商认为铁路的事权、利益均操纵于国家,故而要求仿照各国议借路债之例,由国家担保借款。^⑦再者,借款合同原本写明“铁路由国家收回,代还本利”字样,经与比方力辩,改为国家作保,足见“代还”与“作保”不同,后又筹议删除“作保”二字,但比方认为比利时国小兵弱,借款必须“国家作保”。最后,芦汉铁路具有联通各省与转运外来货物的作用,若筹款无成,关系重大。^⑧然而,清廷中枢仍担心国家担保借款流弊太多,于初七日谕令王文韶等务必删除作保之语,否则只能另筹他策。^⑨

力争国家担保的同时,盛宣怀等人亦与外国银行周旋。当比款谈判遇挫之时,美商华士宾借机游说李鸿章,应允借款无需国家作保,但提出苛刻的附加条件。^⑩美款谈判虽未取得实质进展,但美方答应借款无需国家担保的让步或许对比银行造成压力。光绪二十三年四月初,比款谈判出现转机。四月二日,比公使费葛表示担保之事需电商比银行后再予回复。^⑪四月三、四日,张、盛二人商议

① 《李傅相来电》(光绪二十三年三月二十五日),第664页。

② 《密陈筹办路次序并请准借官款折》(光绪二十三年三月二十六日),赵德馨主编:《张之洞全集》第3册,第420—421页。

③ 《奏陈修筑铁路息借洋款不宜以路权为抵押》(光绪二十三年三月二十八日),台北故宫博物院藏,军机处档折件,文献编号138297。

④ 《寄总署》(光绪二十三年三月二十八日),第665页。

⑤ 《复盛京堂》(光绪二十三年三月二十八日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第323页。许应骙,时任工部尚书兼总署大臣。

⑥ 《清德宗实录》卷403,光绪二十三年三月戊午,《清实录》第57册,第267—268页。

⑦ 在早期铁路建设中,政府担保铁路债券是有效的铁路融资方式之一,早期资本主义国家主要在本国资本市场上进行,而日本等后发外生型国家则通过向欧美等发达国家举借路债。参见季令主编《铁路运输政策与法规》,中国铁道出版社2012年版,第41—50页;周启乾《日本近现代经济简史》,昆仑出版社2006年版,第198页。

⑧ 《收北洋大臣等电》(光绪二十三年四月五日),中国第一历史档案馆编:《清代军机处电报档汇编》第18册,第52—57页。

⑨ 《清德宗实录》卷404,光绪二十三年四月丙寅,《清实录》第57册,第273页。

⑩ 《复盛京堂》(光绪二十三年三月二十八日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第323页。因忙于战事且美国在华利益相对微小,美国政府对甲午以后的中国局势未予足够重视。因此,华美合兴公司在缺少美国政府支持的情况下,更多关注芦汉路债的经济价值。从经济层面看,“国家担保”意在增强债务方还本付息的信用,而华士宾所提包办工程等条件已有此作用,故无需纠缠于“国家担保”的问题。《北京李傅相来电》(光绪二十三年四月五日),第1898—1899页;王玮主编:《美国对亚太政策的演变(1776—1995)》,山东人民出版社1995年版,第118—119页。

⑪ 《寄盛京堂》(光绪二十三年四月二日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第325页;《寄李傅相》(光绪二十三年四月三日),第669页。

后,向比方提出改“国家担保”为“国家批准”之法。^①次日,比银行回复允改,但要求中方许诺如下条件:芦汉铁路工程均用比利时工匠,料物除自造外均购自比利时;奏准总公司承办芦汉铁路五十年且兼办苏杭、粤汉、沈吉等铁路。^②达成共识后,中、比双方订立草约,相约两日内画押。四月七日,王、张、盛三人会奏比款改“国家担保”为“国家批准”的过程,请求清廷允准画押借款草约。^③初八日,清廷颁发谕旨:

本日据王文韶等电奏,借款“代保”改为“国家批准”,原可允行。惟“批准”二字亦不可轻下,合同万无御笔批字之理。若批于折奏之内,则此折尚未奏到,该督等何由知为必准耶?即使批准,亦专指借款而言,不得牵涉公司权利及推广办法,以免含混。草合同底,著即电来,数日内且勿画押。^④

从字里行间可以看出,清廷虽有所质疑,但态度明显发生转变,已有同意“国家批准”之意。光绪二十三年四月十日,盛宣怀等人将比款草合同电呈总署。^⑤此后,盛宣怀两次致电荣禄,解释铁路借款的难度、选借比款的缘由、国家担保的处理等事项,恳请其在恭亲王面前疏通。^⑥英、德、美闻知草合同信息后,纷纷抗议清廷违背“最惠国待遇”协议。^⑦外间亦多有借款难成之谣言,比领事又屡来催订正合同。^⑧于是,十六日,王、张、盛三人电请总署力排众议,持定借比款之心,若外国来议路款,可以此事由总公司负责为词回拒。^⑨然军机处和总署担心国家将来受总公司拖累,犹豫未定。^⑩几位重臣中,李鸿章支持批准借款合同,恭亲王无暇到署会商,翁同龢表示自己不可独断。^⑪经王、张、盛三人多方努力,虽然奕訢等中枢要员仍有所顾虑,但在内外压力下,二十四日,朱批谕准签订合同。^⑫四月二十六日,盛宣怀与比银行代表马西(Masy)、海沙地(Rizzardi)在武昌签订《芦汉铁路借款合同》,其中第五款有“中国总公司奏请国家批准”的字样。^⑬至此,借款信用担保的争议暂告一段落。

在盛宣怀等人的观念中,借款以未成铁路作抵,需要国家担保或批准以确保债务信用,然清廷以总公司属于官督商办性质为由,拒绝担保借款,以避免外债与外交、外债与财政交错不清。可见,清廷内外对国家在举借路债中的职责和定位的认识出现分歧。虽然盛宣怀等人早已借国家之名举债,但又不能直接违抗清廷的命令,只能以形式上债责稍轻的“国家批准”替代直接担责的“国家作保”,最终获得清廷批准。实际上,二者并无实质区别,盛宣怀曾向李鸿章明言:芦汉路债由国家批准,如公司不还,则归国家代偿。^⑭可见,盛宣怀等人确实存在口是心非的情况,而比方此后继续在国家担保问题上的纠缠,证实清廷的担忧不无道理。

① 《至汉口蔡道台》(光绪二十三年四月三日),赵德馨主编:《张之洞全集》第9册,第219—220页。

② 《寄翁叔平官保》《寄李傅相》(光绪二十三年四月五日),第669、1899页;《寄盛京堂》(光绪二十三年四月五日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第325页。

③ 《收北洋大臣王等电》(光绪二十三年四月七日),中国第一历史档案馆编:《清代军机处电报档汇编》第18册,第58—59页。

④ 《清德宗实录》卷404,光绪二十三年四月丁卯,《清实录》第57册,第273页。

⑤ 《收北洋大臣王文韶等电》(光绪二十三年四月十日),中国第一历史档案馆编:《清代军机处电报档案汇编》第18册,第60—73页。

⑥ 《寄荣中堂》(光绪二十三年四月九日、十四日),第669、670页。

⑦ “Chinese Railways”, *Times*, May 17, 1897;《李傅相来电》(光绪二十三年四月十五日),第671页。

⑧ 《奏陈筹办芦汉铁路情形》(光绪二十三年四月二十二日),台北故宫博物院藏,军机处档折件,文献编号138912。

⑨ 《奏为筹议芦汉铁路借比国洋款候旨批准事》(光绪二十三年四月二十二日),中国第一历史档案馆藏,宫中朱批奏折,档号04-01-30-0502-001。

⑩ 《王夔帅来电》(光绪二十三年四月二十一日),第672页。

⑪ 《李傅相来电》(光绪二十三年四月十八日),第672页。

⑫ 《王夔帅来电》《李中堂来电》(光绪二十三年四月二十一、二十二日),第672页;《奏为筹议芦汉铁路借比国洋款候旨批准事》(光绪二十三年四月二十二日),中国第一历史档案馆藏,宫中朱批奏折,档号04-01-30-0502-001;翁万戈编,翁以钧校订:《翁同龢日记》第7卷,光绪二十三年四月二十四日,第3048页。

⑬ 该合同第十六款载:“此草约画押后,两个月内,中、比两公司照前再行画押,即为正会同。”王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,生活·读书·新知三联书店1957年版,第709—712页。然而,正会同未及画押,比方便悔约,因此该合同始终为草合同。

⑭ 《盛宣怀上李鸿章》(光绪二十三年七月十九日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第506页。

三、比方反复悔约与信用担保再议

中方以相对宽松的条件借取比款,但在法、俄两国支持下,比方先以稍宽松的条件引诱中方签订合同,再索取更多权益。^①因此,合同签订后,比方多次悔约,信用担保便成为其索要更多利益的一种借口。

光绪二十三年六月初,比方认为清廷在欧洲所借5厘国债,既有国家担保,又有关税抵押,而比款利息仅4厘,又无国家担保与实际抵押,债票难以兜售,要求于正约之外加立续约,索要305000英镑借款费用。^②盛宣怀随即与比方代表德福尼(Dufouny)展开艰难谈判。光绪二十三年六月二十八日,双方在上海签署《芦汉铁路借款续增合同》。^③合同序文明载中、比两公司均奉旨设立,借款获谕旨允准,这暗指芦汉路债已非一般商家借款,逐步变成国际交涉。^④虽然这阶段比方仅略提信用担保的问题,以逼迫中方就范,但足以反映出比方深知中方的软肋。

德国强占胶州湾后,比方又出现反复。光绪二十三年十月初,正当清廷与德国交涉之时,比利时政府再次要求修改借款合同。十月十四日,比公使费葛要求以清廷的名义出售债票,以免除比利时国内的什一印花票税,暗含要求“国家作保”之意。李鸿章批驳比方失信,但费使态度强硬,以废除合同相要挟。李鸿章随即与盛宣怀商议应对之策。^⑤盛宣怀认为铁路归总公司所办,为大清国所有,而债票根于合同,合同中已有借款本利由总公司支付的条款,总公司经营期间断无清廷担责之理,因此在债票上注明“大清国芦汉铁路”字样,表示以国家名义出售债票,并无妨碍。^⑥得李鸿章首肯后,盛宣怀告知费使,债票上可注明“大清国芦汉铁路”字样。^⑦

但是,比方识破了盛宣怀等人的模糊处理之计。十月十八日前后,费使向李鸿章提出:呈请总署允准上述办法;清廷归还借款本金。这无异于将路债转化为国债。李鸿章将此要求递交翁同龢。翁表示此法断不可行,认为此事应由王、张、盛三人与比方理论,劝李鸿章不必介入此事。^⑧十九日,李鸿章回复费使,声明芦汉借款已奉旨批准,断不准于合同之外另索要求,若比方有疑议,只可与盛宣怀和衷商办。^⑨

翁同龢此时兼任军机大臣、总署大臣、户部尚书,其态度无疑反映清廷中枢的意见。原先力主筹借比款的张之洞此时采取束手旁观的态度;李鸿也有意将难题推向盛宣怀。因此,盛宣怀肩负谈判重任,处境愈发艰难。此时,甲午战后第三次借款正值交涉时期,国债与路债之间产生微妙联系,恰好盛宣怀受李鸿章委托,正在向英商呼利-詹悟生公司(Hooley-Jameson Syndicate)议借国债。盛宣

① 肯特著,李抱宏等译:《中国铁路发展史》,生活·读书·新知三联出版社1958年版,第94页。

② 《寄王夔帅张香帅》(光绪二十三年六月三日),第676页;《上李傅相书》(光绪二十三年六月十一日),盛宣怀:《愚斋未刊信稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,第20页。

③ 王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第722—724页。

④ 李国祁:《中国早期的铁路经营》,第162页。

⑤ 《致盛京堂》(光绪二十三年十月十四日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第383页。李鸿章本与芦汉路债谈判无甚关系,然胶州湾事件后,比公使直接向其提出修改合同的要求,主要有以下缘由:其一,列强已视借款谈判为国际交涉,须与能代表清廷意见的大臣谈判,李时任总署大臣,是清廷倚重的外交人物;其二,借款商议中,法、比两国公使私下与李商谈数次,深知李知晓实情;其三,盛宣怀以师称李,每遇借款交涉等重大问题,常向李请益,故通过李更能影响盛的想法。李也积极参与路债谈判,一方面他此时正在为胶州湾事件奔走,比方既然以此事件为由提出交涉,参与其中便无越权之嫌;另一方面,盛宣怀受李委托筹办战后第三次国债,希望路债早定以促进国债,故李帮助盛解决路债问题亦合情理。参见施阿兰《使华记(1893—1897)》,第136—137页;朱从兵《李鸿章与中国铁路:中国近代铁路建设事业的艰难起步》,第345—352页。外国媒体甚至认为借款合同是李鸿章促成的,如“Li Hung Chang Sanctions a Loan”, *Rocky Mountain News*, July 26, 1897; “The Dismissal of Li Hung Chang”, *Times*, September 10, 1898.

⑥ 《寄李傅相》(光绪二十三年十月十七日),第702页。

⑦ 《寄北京比使》(光绪二十三年十月十七日),第702页。

⑧ 《复盛京堂》(光绪二十三年十月十九日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第385—386页。

⑨ 《复比使函稿》(光绪二十三年十月十九日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第386页。

怀两次致电李鸿章,分析费使所言不仅为免除什一票税,也因担忧债票难售,若债票能顺利售出,于国债谈判甚有益处,请其鼎力促成。^①然而,呼利-詹悟生公司借款最终失败,盛宣怀以国债促路债的意图破灭,而路债始终未得国家担保,招致比方抗议。^②

其后,盛宣怀继续与比领事交涉,最终达成协议:芦汉路债的凭据由总公司出具,与债票一同送交清廷批准,由直督王文韶、鄂督张之洞和督办大臣盛宣怀盖印。^③李鸿章、王文韶均赞成此协议,但对合同的书写存疑。^④协议达成后,比银行呈送借票式样,内中载明借款基本内容、所奉谕旨和免税优惠等信息。^⑤李鸿章阅后表示基本接受,仅对“股票”背面注有“恭录谕旨二道”字样存异议。^⑥所谓第二道谕旨即比公使欲请总署将协议具奏,以便奉旨准行。李鸿章认为借款已奏准,不可再奏。比方转而要求总署照会,李鸿章回复必须王、张、盛三人会咨到总署核准。^⑦于是盛宣怀将费使所索照会寄给王文韶加印,然后转呈总署。^⑧总署仅核准协议,意味着协议所载责任仍归总公司和直、鄂两督究。可见,清廷只批准借款,而非担保借款。

随后,双方又对“股票”的文字表述产生分歧。光绪二十三年十一月十日,芦汉铁路法文参赞柯鸿年担心比款受胶州湾事件影响再起波折,建议对比方所请票式稍予迁就。^⑨盛宣怀表示中国不过问债票的写法,但必须仔细斟酌“股票”华文内关于中方责任的表述。^⑩“股票”华文原载“此借款除中国国家原有之责外”字样,因李鸿章反对,盛宣怀商改为“此借款除中国国家已有谕旨批准外”字样。经盛宣怀等婉劝,比方同意华文改为“此借款除中国国家应分之事外”字样,法文不改。^⑪

经盛宣怀劝说,李鸿章同意“国家应分之事”的表述,但将比方所示“所有芦汉铁路及铁路所生之利均属担保”之语理解为借款仍要国家担保,故商议比方改为“均照合同所订办理”,比公使答以必须电商比银行后再议。^⑫对此,盛宣怀提议两种方案:其一,按照汉领事译文“所有芦汉铁路及铁路所生之利全行抵押”字样;其二,依照合同第五条所载“准以芦汉铁路及其产业与一切属于该铁路之物作保”字样。^⑬经比公使协商,比银行同意改“属担保”为“照合同所订办理”,华文合同中的其他相关表述也得以更正。^⑭

光绪二十三年十月底,盛宣怀从翁同龢处得知容闳以丰厚的条件请办同是南北走向的津镇铁路,认为此路必分东南客货之利,以致芦汉路债难还,招致比方借口悔约。^⑮因此,盛宣怀、张之洞商议后,联合王文韶、刘坤一等督抚,奏请罢修津镇路。^⑯然而,清廷高层为容闳所言“百万报效”所动,又意图借修津镇路抑制德国掠取山东筑路权。于是,在张荫桓、李鸿章等要员支持下,光绪二十四年

① 《盛京堂来电》(光绪二十三年十月十九日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第386页;《寄李傅相》(光绪二十三年十月二十日),第702页。

② 呼利-詹悟生公司借款详情参见马忠文《张荫桓与英德续借款》,《近代史研究》2015年第3期。

③ 《寄李傅相王夔帅》(光绪二十三年十月二十六日),第708页。

④ 《复直督王》(光绪二十三年十月二十九日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第390页。

⑤ 《寄李中堂王夔帅》(光绪二十三年十一月初三日),第710页。

⑥ 该次借款中,比银行发行的皆为债票,故原文中的“股票”实为债票。详见吴景平《关于近代中国外债史研究对象的若干思考》,《历史研究》1997年第4期。本文仍遵照原文字样,写为“股票”。

⑦ 《复直督王》(光绪二十三年十一月五日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第392页。

⑧ 《盛京堂来电》(光绪二十三年十一月六日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第392页。

⑨ 《北京柯令鸿年来电》(光绪二十三年十一月十日),第712页。

⑩ 《寄北京柯令鸿年》(光绪二十三年十一月十一日),第712页。

⑪ 《寄李傅相王夔帅》(光绪二十三年十一月十一日),第712页。

⑫ 《复直督王》(光绪二十三年十一月十二日),顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第395页。

⑬ 《盛宣怀上李鸿章》(光绪二十三年十一月十三日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第570—571页。

⑭ 《盛宣怀上王文韶》(光绪二十三年十一月十六日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第555—556页。

⑮ 《寄王夔帅张香帅》(光绪二十三年十月二十七日),第708页。

⑯ 详见李远鹏《试论甲午战后津镇铁路的议筑与罢修》,《贵州师范大学学报(社会科学版)》2008年第5期。

正月二十一日,总署仍然奏请将津镇路批准立案。^①

受中、德交涉的影响,比方担心缺乏国家担保的借款本利无着,故而延迟交付头批款项。^② 光绪二十四年正月十七日,趁比利时总工程师俞贝德(E. Hubert)到沪之际,盛宣怀说服其支付头批款项。^③ 然而,二十二日,俞贝德得知清廷有意同时办理津镇、芦汉两路,而津镇路不归总公司管理,担心比款在无国家担保情况下,借款本利没有保证,决定暂停付款。^④ 为此,盛宣怀向张之洞、王文韶抱怨清廷拒绝担保借款和批准津镇路的行为,强调国家担保之于举借路债、保护铁路的重要性,并预感比方将借此翻议。^⑤

中德《胶澳租界条约》签订后,津镇路拟改道河南、安徽境内,与芦汉路并排经过直隶、河南,构成直接冲突。^⑥ 同时,“晋省”铁路借款、英德续借款的利息均高于芦汉路债。^⑦ 因此,比方认为比款难以在市场上兜售,津镇路又降低了总公司偿债的能力,故而在法国怂恿下要求修改首付款项、借款额度和息扣比例。^⑧ 对此,盛宣怀认为比方翻议从根本上来讲仍是由于借款缺乏国家担保。

三月二十七日,比领事法兰吉以津镇路分利、比利时国小势弱为由,将法国引入借款交涉中,并开出八项苛刻的条件。^⑨ 盛宣怀愤怒之下,向直、鄂两督建议“弃比就美”,获得张之洞支持。闰三月八日,盛宣怀正式通知比银行罢议借款。^⑩ 但是,在法、俄两国软硬兼施之下,二十日总署命盛宣怀重启比款谈判。^⑪ 此时美西战争正紧,盛宣怀借美款的意图无法实现,因此不得不继续与比银行周旋。但由于借款缺乏国家担保,双方在如何保利方面争执不休,难以取得进展。^⑫

法、俄两国公开出面支持比银行,让清廷内外更加清楚比款的复杂性。^⑬ 四月十六日,中、比恢复借款谈判。虽然恢复谈判之初,比方仍要求国家担保借款,但是在中方答应其他条件并以中国国家的名义核准后,便未再坚持,可见比方将“国家批准”与“国家担保”等同的心理。在内外压力下,张之洞等人虽明知比方刻意刁难,也只能委曲迁就。^⑭ 光绪二十四年五月八日,盛宣怀与俞贝德在上海正式签订《芦汉铁路比国借款续订详细合同》与《芦汉铁路行车合同》。^⑮ 虽然合同内仍载明“中国国家核准”的字样,但在高额借息、铁路及产业作押和法国公断争执等条款的束缚下,“国家核准”无疑具

① 《道员容因请办津镇铁路以广商务折》(光绪二十四年正月二十一日),孙雪雷主编:《国家图书馆藏清代孤本外交档案》第28册,全国图书馆文献缩微复制中心2003年版,第11742—11746页。

② 《致翁中堂函》(光绪二十三年十二月二十日),盛宣怀:《愚斋未刊信稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,第57—58页。

③ 《盛宣怀上刘坤一、张之洞、王文韶》(光绪二十四年正月十七日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第557—558页。

④ 《寄总署夔帅香帅》、《寄京冯志先》(光绪二十四年正月二十二、二十三日),第737、738页。

⑤ 《盛宣怀上王文韶、张之洞》(光绪二十四年正月二十五日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第558—559页。

⑥ 《江苏道员容因禀总理衙门文》(光绪二十四年二月二十日),孙雪雷主编:《国家图书馆藏清代孤本外交档案》第28册,第11752—11755页。

⑦ 英德续借款年息4厘半,“晋省”铁路借款借息6厘。王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第734、760页。

⑧ 《盛宣怀上王文韶、张之洞》(光绪二十四年二月十日),吴伦霓霞、王尔敏合编:《盛宣怀实业函电稿》,第562页。

⑨ 《寄夔帅香帅》(光绪二十四年三月二十七日),第756—757页。

⑩ 《收盛京卿电》(光绪二十四年闰三月十三日),中国第一历史档案馆编:《清代军机处电报档汇编》第36册,第374—375页。

⑪ 《总署来电》(光绪二十四年闰三月二十日),第766页。

⑫ 《寄总署》(光绪二十四年闰三月二十一日),第766页;《致冯廷斋留稿》(光绪二十四年四月初四日),盛宣怀:《愚斋未刊信稿》,沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第13辑,第72—73页。

⑬ 光绪二十三年秋,德籍税务司德催琳(Gustar Detring)就警告总署,比银行的后台是法、俄两国。“Mr. Detring and the Tsungli Yamen”, *The North-China Daily News*, September 7, 1897. 光绪二十四年四月十四日,李鸿章电告盛宣怀,法、俄、比三国互相勾结的事实。《致盛京堂》,顾廷龙、戴逸主编:《李鸿章全集》第26册,第435页。

⑭ 《致上海盛京堂》(光绪二十四年二月十一日),赵德馨主编:《张之洞全集》第9册,第298页。

⑮ 盛宣怀与马西、海沙地在武昌签订的《芦汉铁路借款合同》为草约,而此处的两个合同皆为正式合同,《芦汉铁路比国借款续订详细合同》第二十九款明载:“西历1897年5月27号武昌所订合同……凡不与本约相悖者均须照办。”王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第773—782页。

有“国家担保”之实。

受芦汉铁路借款信用担保处理方式的影响,清廷在此后其他铁路借款交涉中明面上仍旧拒绝担保路债,实际上又以谕旨的形式批准路债,变相发挥了国家担保的作用。借款办理者在清廷与债权人之间周旋,不得不模仿芦汉路债的处理方式解决信用担保的问题。因此,自芦汉铁路起,清季多条铁路的借款合同均有“国家担保”的含义。^①但是,清廷内外并没有充分意识到国家在求富求强中的责任,更不会采取规避国家担保风险的举措,因此难免会掉入债权人变商业借贷为国际交涉的陷阱,其中教训,发人深省。

四、余论

芦汉铁路借款是清季借债筑路高潮的起点。筹议借款期间,盛宣怀等人试图利用国家名义借债,建立国家作保与铁路抵押相结合的信用保障。^②他们关于借款担保的表述,展现了国家担保路债的应然性。修筑铁路被各国视为求富求强历程中的急务,铁路工程耗资巨大,在早期铁路建设中,西方国家或政府出资,或为民营铁路担保利息,日本等现代化后发外生型国家则在政府担保下向欧美等国家举债。^③清廷在财政困窘且商力薄弱的情况下,意图通过修筑铁路以求自强,理应效仿日本等后发国家担保路债的做法,为总公司的债务信用提供保障,增强外商投资中国铁路的信心,以提升铁路建设的速度。

但另一方面,第二次工业革命后,投资铁路是列强输出资本、掠取权益的重要途径。法、俄两国联合比利时承揽芦汉路债的真实意图,是借投资联通南北的芦汉干路,扩展势力范围,谋取更多权益,试图通过国家担保变商业借贷活动为国家行为。从经济学意义上讲,国家担保可以增强总公司偿款的信用;从国际政治角度看,国家担保是列强变商业借贷为国际交涉,进而索取经济、政治权益的关键步骤。比银行在法、俄授意下,提出“国家作保”的要求,将中国认定的商借商还变成“向中国勒索的政治纠纷”。^④虽然清廷仅以谕旨的形式批准借款,但债权人无疑实现了路债与国家相关联的意图,逐步“以担保的形式把理论上中国所享受的所有权变成与势力范围相关、外国实际享有的‘让与权’”。^⑤由此可见,只要中方试图举借路债,列强就会将举债活动转化为国家行为,以便获取超经济权益。

历史演进的过程复杂多样,常常应然、必然与无奈等诸多状态并存。国家应在求富求强中发挥主导作用,债权人必然变借贷活动为国家行为,而无能的清廷只能始终拒绝为芦汉路债担保。盛宣怀等人不知“以路作抵”作为财产担保的一种形式,已具有担保的功能。^⑥他们为了成功举借路债,贸然引入“国家担保”之法,又在洋商提出“国家担保”的要求后,站在支持“国家担保”的立场上周旋于清廷与洋商之间,不惜通过变换辞令来“骗”取清廷的允准。能臣干员们试图通过这种方法来化解历史条件下的两难处境,他们虽然最终借定路债,但将清廷置于外交压力之下,丧失了更多权益。

清廷中枢鉴于以往外债造成的诸多困境,拒绝为商业性质的铁路借款担保,以免造成外债与外交、外债与财政交错不清的状况。但是,他们没有从根本上辨别“抵押”与“担保”的关系、“国家担保”与“国家批准”的异同及其危害。奕訢等中枢要员虽曾担忧仍有流弊,但在内外压力下,仍批准了“国家批准”的表述。清廷以为“国家批准”仅仅是以谕旨的形式批准借款,并无实际债责,而比方则

① 如关内外、粤汉、正太、沪宁、汴洛、道清、广九、津镇、沪杭甬、川汉等路的借款合同。王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第831、958页;第2册,第120、170、211、308、370、457、469、725页。

② 马陵合:《晚清铁路外债观初探——以芦汉铁路为中心》,《史学月刊》2001年第6期。

③ 后发外生型国家指在国家政权的主持下,发展动力来自外部的国家,是相对于英、美等原发内生型国家而言的。详见孙立平《后发外生型现代化模式剖析》,《中国社会科学》1991年第2期。

④ 李国祁:《中国早期的铁路经营》,第153页。

⑤ 马陵合:《晚清铁路外债观初探——以芦汉铁路为中心》,《史学月刊》2001年第6期。

⑥ 详见马陵合《晚清外债史研究》,第12—14页。

将“国家担保”与“国家批准”等同,以致合同签订后双方再起争议。^①

甲午战败后,盛宣怀遭受言官弹劾,仕途遇挫,故意图借修筑芦汉铁路之机,扩张洋务事业,助益仕途发展。^② 盛宣怀的这种私心影响了借款的运作。为获取张之洞的支持,他刻意迁就,选择向借款条件稍宽、国小势弱的比利时举债,掉入债权方以宽松条件诱签合同,然后再谈条件的圈套。为博得外商信任和降低总公司的债务压力,他提议国家担保借款,并联合王、张二人反复上奏游说清廷。在此期间,他处处提防御史言官的弹劾,多次表示借款悬而未定,易遭外间非议的无奈。^③ 虽然盛宣怀最终实现了垄断铁路的计划,但芦汉借款运作时间之长,过程之曲折,内外压力之大,亦出乎意料之外。

芦汉铁路借款中国家究竟应当担负怎样的责任的纠结,实质上是清廷寻求发展与列强强势扩张之间的抵牾和冲突,具体表现在借贷双方、清廷内外围绕国家担保借款的博弈等方面。最终借贷双方同意将“国家批准”写入借款合同,变相实现了国家担保借款的意图,成为此后借债筑路中援引的蓝本。这意味着国家已无法在清季借债筑路中置身事外,也是清末收回路权运动中国家成为冲突焦点的要因。

Should the State Take Responsibility or Not: Research on the Credit Guarantees of Luhan Railway Loan in the Late Qing Dynasty

Chen Mingliang

Abstract: The Luhan Railway's loan served as starting point of the climax of railroad construction by borrowing in Late Qing Dynasty. At the initial stages of the Loan Program, Sheng Xuanhuai realized the difficulty of state-guaranteed debt and took some strategies to avoid its deficiencies such as evading the crucial point, mortgaging loans through section by section, however, it failed. In the negotiation, borrowers and lenders, the central government and Provincial officials had been arguing over the issues of credit guarantee, and finally reached a consensus to turn “state guarantee” into “state approval”. However, the Belgian Syndicate tried to renegotiate the guarantee issue with reasons of the hard-to-sell bond, Jiaozhou Bay Incident, Jinzhen Railway competing for the profit of Luhan Railway so as to seek more benefits after contract was signed. On the premise of “state approval”, the Qing government agreed to make concession in order to end the negotiations of loans, but unfortunately fell into a trap of turning commercial loans into international negotiations. This borrowing incident not only shows the contradictions, strategic evolution and influencing factors between borrowers and lenders in railway capital operation, but also shows the entanglement of how the state bears responsibility in the process of railway capital import in the Qing Dynasty.

Key Words: Late Qing Dynasty, Luhan Railway, Credit Guarantee, Sheng Xuanhuai, Belgian Syndicate

(责任编辑:高超群)

① 外文报纸对清廷是否担保借款的报道并不一致。《泰晤士报》认为清廷没有担保借款。“Chinese Railways”, *Times*, May 19, 1897. 但更多报纸坚持清廷担保了借款并因此受制于债权方。“China's New Railroad”, *Morning Oregonian*, June 6, 1897; “Chinese Railroad Monopoly: A Change of Plans Caused by Protests from the United States, English and Germany”, *North American*, May 19, 1897; “China: The Railroad Contract”, *Daily Picayune*, May 30, 1897.

② 参见朱浒《投靠还是扩张?——从甲午战后两湖灾赈看盛宣怀实业活动之新布局》,《近代史研究》2013年第1期。

③ 《寄王夔帅》《寄张香帅》(光绪二十三年二月十八日、三月二十九日),第659、1854页。礼科掌印给事中褚成博连续上奏弹劾盛宣怀,见《奏为铁路借款隐患甚深请另招商股分段兴工以免大权旁落》(光绪二十三年四月二十九日),台北故宫博物院藏,军机处档折件,文献编号139021;《奏陈盛宣怀接办铁路徇私顾物议情形请撤换》(光绪二十三年四月二十九日),台北故宫博物院藏,军机处档折件,文献编号139022。