

中法战争之后，朝野开始围绕修建铁路干线与支线进行讨论。时任两广总督的张之洞呈请修建京城外卢沟桥（旧做芦沟桥）至湖北汉口的芦汉铁路等铁路干线，张的建议获得清廷支持。但随后因沙俄觊觎中国东北，迫使清廷先修关东铁路，芦汉铁路暂缓。甲午惨败后，晚清政府开始将修筑铁路视为时务要端，张之洞认为，日本自变法以来“国势日强，几与各大国抗衡，寻其收效之著，实莫如铁路以端”，为此，他慨叹：“中国如使铁路早成，何至如此！”

1895年12月6日，清政府发布上谕称“铁路为通商惠工要务，朝廷定议，必欲举行”，决定复办芦汉铁路，命张之洞督办，新任直隶总督王文韶会同办理，同时委任盛宣怀为“铁路总公司”督办，专门筹集芦汉等铁路建设资金。清廷声称“芦汉铁路，关系重要。提款官办，万不能行，惟有商人承办，官为督率，以冀速成”。并告诫不得有洋商入股。清廷寄希望于华商招股，然而，现实是残酷的，民间支持声虽高，但购买股票者却寥寥无几。

盛宣怀在关于为芦汉铁路筹措资金的计划中称，“总公司原以招集商股为归宿，但华商须待工成利见而后来…商民买票寂乎罕闻…”。张之洞与王文韶也在会奏《芦汉铁路商办难成另筹办法折》中表示，“干路必不可缓，洋

股必不可恃，华股必不能足…惟有暂借洋债造路，陆续招股分还洋债之一策，集事较易，流弊较少”，主张“款由官借，路由官造”。这些决策者们宁可举“洋债”，也不招“洋股”。显然，他们对股权与债权的真正涵义并不了解，导致日后在与洋人打交道的过程中十分被动。

借款筑路的消息传出，列强纷至沓来。英德联手盘算对付中国；法国也想分一羹，被直隶总督王文韶驳回；沙俄与日本的贪婪让清廷更为警惕；对于美国，清政府似乎抱有好感。盛宣怀与美国华美合兴公司的私人关系很好，暗中请美国派遣工程师勘测芦汉铁路，但美国人开出了极为苛刻的条件，只好作罢。环伺之下，清廷将眼光落在国力弱小的比利时。其实，比国公司背后有俄、法的身影，他们在幕后指点比利时，导致中方一步步落入三国设置的借款陷阱。

1897年3月17日，比利时驻汉口领事法兰吉拜见张之洞，同年5月27日，盛宣怀与比利时银行工厂合股公司代表在武昌签订《芦汉铁路借款草合同》。中方以铁路为抵押借款450万英镑，九扣实付，年息4厘，期限30年，比利时公司派1人为监察，筑路材料须购自外国，并由比国公司承包一半。在借款偿还之前，铁路由比方经营，并享有两成铁路余利分配权。

京汉铁路 债中债

京汉铁路通过向比利时借款450万英镑修建而成，背后有俄、法的身影。到铁路通车发新债还旧债时，因募集不利，新的1000万元内债实际上又几乎全部转为外债。

文 | 吴福明



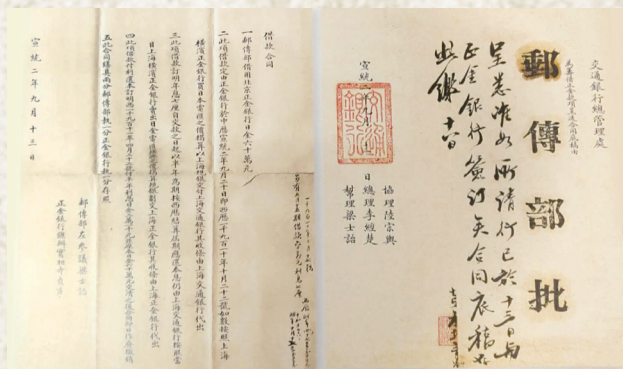
合同草签完毕之后，法兰吉带着比国新任公司负责人德福尼找到盛宣怀，要求在合同正本之外，再另加一个合同，并索要借款费用 30.5 万英镑。眼看正式签约期限快到了，盛宣怀只好修改合同正本，每年增加利息四毫。但比利时依旧不肯签字，一直拖到 11 月 8 日，比利时驻华公使费格找到总理衙门，要求清廷以国家名义为芦汉铁路借款作担保，之后再度提高要价，借款利息由四厘四毫改成五厘。

此时，清廷忍无可忍，授意盛宣怀准备与比利时废约。比国幕后两大老板法国和俄国赶紧出来圆场。1898 年 6 月 26 日，盛宣怀与比利时签订了借款正式合同与《芦汉铁路行车合同》。除增加国家担保一条外，还将借款年息提高至 5 厘。且存付事宜由俄、法合资的华俄道胜银行办理。根据借款、行车合同，比利时取得了芦汉铁路修筑与管理特权，法、俄则掌握财权。

芦汉铁路分南、北两端开工。1900 年 12 月，八国联军攻占北京，西太后等逃到西安，天坛变成兵营，法国侵略军在永定门上打了个洞，擅自将芦汉铁路从卢沟桥延展至北京前门，建立前门西站。风平浪静后，西太后一行从保定乘皇家专用火车回京，但芦汉铁路正在建设，这段路尚未完全通车，只好中途下车，换成马车回宫，西太后老大不高兴，催促工程快点完工。1906 年芦汉铁路全线通车，改称京汉铁路，干线全长 1214.5 公里，另有 6 条支线 96.6 公里，全部造价 6880 万余银元，平均每公里造价 5.24 万元。其资金来源除比债外，1905 年又举债 50 万英镑。另外还有官款与临时通车时的营业余利等。

京汉通车之时，湖广总督张之洞与直隶总督袁世凯两人前往祝贺。初期，每周只开北京至汉口的快车一对，耗时仅 37 小时。普通列车则每日都有，但整个行程长达 58 小时，列车设有卧铺与餐车。

邮传部与日本正金银行的借款合同



京汉铁路法版 20 英镑公债

随着民间收回京汉铁路权的呼声日渐高涨，1908 年，清廷决定依合同规定提前还款赎回路权。此时，邮传部取代了之前的铁路总公司，交通银行也随之诞生。1908 年 10 月 8 日，清廷邮传部与英国汇丰银行和法国东方汇理银行签订借款合同，借款总额 500 万英镑，债期 30 年，以浙江、江苏、直隶与湖北四省的省税为担保。借款由两家银行分担，并在海外发行公债，京汉铁路借款债券票面上方系英国著名版画家托马斯·阿洛姆手绘的西直门。

扣除债券发行的各种费用，中方所得款项与提前偿还比方债务仍有 130 万英镑的差额。为此邮传部于次年对内发行 1000 万“京汉铁路收赎银元公债”，但仅募集到 34 万元，不得已，邮传部只得“挪”用交通银行与电报局资本认购 250 万债券来装点门面，一年后又将其转让给日本横滨正金银行。随后，邮传部又将 500 万银元公债折成 45 万元英镑，委托英国米德兰银行在伦敦发行权利证券全部出售，而银元公债尚余 200 多万元也于 1914 年 12 月由北洋政府委托另一家英国银行按此方式销售完毕。至此，此笔 1000 万元内债实际上又几乎全部转为外债。从芦汉铁路到京汉铁路，新债还旧债，债中有债，令人感慨不已。□

(作者系经济史博士，专注研究证券、土地金融及文物收藏)