

# “3+1”的 湖广铁路借款银团

当初美国并不在湖广铁路借款银团之列，直到最后一刻它才硬“挤”进去。

文 | 吴福明

前不久，美国民间一些人又拿着一张早已进入收藏市场的晚清湖广铁路债券来“说事”，一时间，湖广铁路债券的“新闻”纷纷刷屏。湖广铁路是指湖北、湖南两省境内的粤汉铁路和湖北省境内的川汉铁路。因上述铁路都在湖广总督的辖区范围内，故得此名。其修筑资金是清政府以两湖厘金盐税等收入作担保，委托英、法、德、美四国银行团面向外国投资者发行的债券筹集。

1911年6月发行的湖广铁路债券上方均印有火车图案，正文内容全部为所在国文字，债券期限40年，总额为600万英镑，约合当时银两9000万元。笔者也藏有数张湖广铁路债券，其中一张是为美国银行团发行。其实，当初美国并不在湖广铁路借款银行团之列，直到在最后一刻时才硬“挤”进去。但美国与湖广铁路的渊源极深，它最先获得其前身粤汉铁路修筑权，只是中途退出，可谓起了个大早，赶了个晚集。

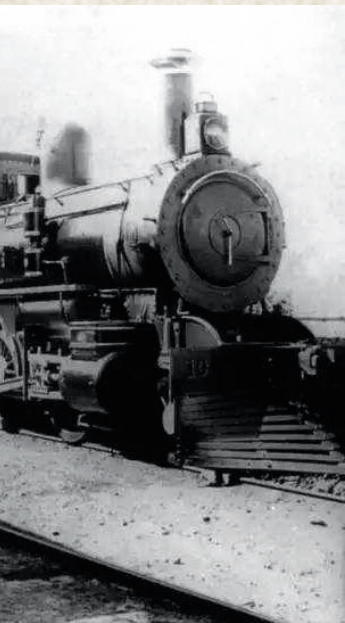
早在1899年7月，清政府就将粤汉铁路路权抵押给美国华美合兴公司。这家公司成立于1895年，之初的核心人物为前参议员布赖士，他试图把美国的铁路引入中国，借此扩大美国对华的政经影响。公司的知名度虽不高，但股东背景赫赫有名，如美国铁路大王哈里曼和曾任美国副总统的纽约花旗大通银行行长莫顿等政商名流。合兴公司除独家提供筑路设备牟利外，还可获得铁路建成后20%利润。不久正值中国局势动荡与美西战争爆发，又逢合兴公司核



心人物布赖士离世，公司继任者与股东投资中国的热情大减，加之公司资金链遇到困难，大部分股东萌生退意，便将三分之二的股权转让给了比利时万国东方公司，并将北段交给比利时建造。这一做法违背了原合同第17条的有关规定，清政府照会美使欲将协议作废。1903年起，湘、鄂、粤三省绅商聚议废约，“争回自办”。美国政府对废约表示强烈抗议，废约被迫改为赎约。1905年8月，清政府以675万美元作为“补偿费”赎回粤汉铁路路权。此时该路仅修成广州石围塘至佛山16.5公里，佛山至三水32.4公里，而广州以北千余公里铁路干线基本未开工。但时任美国总统西奥多·罗斯福等人对此耿耿于怀，认为失去粤汉路权“对美国的贸易和工业肯定是一大损失”。

粤汉铁路收回后，三省招股商办的效率很低，资金短缺，腐败丛生。6年间，仅建成156.7公里，占全路总长度的21.6%。1908年，张之洞出任粤汉铁路及川汉鄂境铁路督办，考虑商办困难又回到对外借款的老路。一切又回到原点，尽管受到抵制，张仍然主导借款谈判。经过数轮谈判，1909年6月6日，张与英、法、德三国财团订立了《湖广





铁路借款草合同》。


美方对自己置身湖广铁路特许权圈外既后悔又不满，仔细研究三国文本，很快找到了一个介入的突破口。原来，三国议定文本中的湖广铁路贷款有一部分是以中国征收厘金作为抵押的。而在1903年的《中美商约》中，中方保证将逐渐废除厘金代之以新的税收制度，而美方则允诺为这一税制改革提供帮助。美方觉得这里有文章可做，抓住厘金问题这个借口，美国便开始了挤入湖广铁路借款的活动。

在国务院的推动下，美国组成了包括摩根公司、坤洛公司、第一国民银行、花旗银行在内的美国财团。该财团“政治正确”，秉承美国国务院意图，其驻华代表便是由它的远东司代理司长司戴德辞职后专任。美国财团刚成立，时任塔夫脱总统就让人通知中国：美国坚持要求加入湖广铁路借款，倘若中国拒绝，美国将视为不友好的举动。

张之洞颇不以为然。三国银行团各方反应不一，德、法虽然不赞成，但没有明确反对。但英国对美国的行动表现出明显的不快，英方希望美国不要阻挠中国颁布批准湖广铁路借款的谕旨，但美方不为英国的态度所动。

夹在中间的清政府只能妥协，通知英、法、德三国银行团在解决美国参加问题前不批准借款草合同。在施压中国的同时，美国开始在伦敦与英、法、德银行团商谈美国财团承担贷款的条件。为了能够顺利达成协议，美国财团建议只要求全部借款的1/5而不是政府定下的1/4，但被美国国务院断然拒绝。华盛顿的强硬立场在伦敦会议上遭到了欧洲银行家的坚决抵制。伦敦会议未能解决美国参加湖广铁路贷款的条件问题。张之洞听闻极为恼火，先前由于美华合兴公司违约已经够烦了，现在又横插一杆，张个人在情感上难以接受，拖延谈判更令之不厌其烦！他放话称，如果三天内，美国仍拒绝接受1/4的投资条件，他就要把美国抛到一边，将已经订立的草合同启奏朝廷，以获批准。

不久，塔夫脱总统闻打破外交惯例，直接致电摄政王载沣施加压力。声称他获悉某些别有成见的反对者正在阻挠美国资本平等地参加湖广铁路贷款，这使他感到不安。强调“以美国资本作为增进中国福利的工具，开发中国，增进中国的物质繁荣”。在谈判中美国又提出了新的条件，要求在贷款、材料、工程师等方面的权利绝对平等的条件下参加借款。这些权利美国一开始是打算放弃的。美国一方面继续同欧洲三国谈判，一方面继续向中国施加压力：“美国必须得到那些贷款的一份，以便当其他国家讨论有关中国的事情时我们能有发言权”。

在美国总统的亲自干预下，各方经过旷日持久的谈判，“3+1”财团在1910年5月23日的巴黎会议上最终达成并签署了一项协定，作为对1909年6月6日协定的补充。巴黎协定规定，允许美国参加湖广铁路贷款，贷款总额为600万英镑，由四国平均分担，一切材料的订购也将尽可能在四国间平均分配。至此，美国的条件得以满足，它所要求的其他权利也得到了承认，湖广铁路贷款权的获得大大改变了美国在华地位。美国银行团驻华代表司戴德在向国务院的报告中难抑兴奋地称：“我们今日在华地位与四个月前大不相同。美国企业的充分参与以及政府强有力的支持……已对日本人、德国人以及我们的英国兄弟产生了很像一剂轻泻药一般的作用”。

（作者系经济史博士，专注研究证券、土地金融及文物收藏）