
19 世纪末叶外国在华银行的投资活动

汪敬虞

19 世纪的最后五年,也就是从中日甲午战争结束到义和团运动的兴起,是世界列强在中国划分势力范围的第一个高潮期。作为对华经济侵略重要工具的外国银行,它在中国的活动,也出现了一个重大的转折。银行的投资活动上升到一个非常突出的地位。它的内容包括财政借款、铁路借款和企业投资三个方面,无一不反映世界资本主义向帝国主义过渡的时代特征。

本文的论述,主要限于 19 世纪的最后五年。其中企业投资因与外国扩张对华贸易有直接的联系,所以适当加以追溯,以求获得全貌。

一、财政借款的扩大

外国银行投资活动的加紧,首先表现在对中国政府财政借款的增加上面,在中日甲午战争期间,清政府在加强防务的名义下,先后通过英德两国银行举借几笔数额不算小的借款。先是 1894 年 11 月和 1895 年 1 月英国汇丰银行对总理衙门的 1000 万两规银和 300 万镑英金的借款,后是 1895 年 6 月德国国家银行和英国麦加利银行分别对南洋大臣张之洞的借款各 100 万英镑。这几笔借款折合成银两,总数达 4000 万两以上。其中 1895 年汇丰银行的 300 万英镑借款,折合银两 1800 余万,在汇丰对中国的财政借

款上,这是空前的。

《马关条约》签订以后,为了对日赔款的需要,清政府又先后向俄、法、英、德四国进行过三次巨额借款,这就是1895年7月的俄法4亿法郎借款,1896年3月和1898年2月英、德两次各1600万英镑的借款。这三笔借款都是通过各自在中国的银行进行的。其中俄法借款是通过俄法财团组成的华俄道胜银行进行的,而两次英德借款,则由汇丰和德华两家银行包办。三年之中成交的三项借款,折合银两,为数达3.1亿两之巨。在中国的外债史上,这也是空前的。

这三次巨额借款,是列强争夺经济、政治权益的具体体现,也是划分势力范围高潮的先导。在这一进程中,外国银行的活动,起了关键性的作用。

首先,他们都竭尽全力攫取借款的权益。沙俄是资本主义世界的后起者,当时财力并不充裕。它修建横贯欧亚的西伯利亚大铁路,耗费了国内大量的现金储备,不得不举借外债。这种借钱修国内铁路而出钱修国外铁路的行径,就曾受到英国人的嘲笑。但是,为了攫取4亿法郎的借款权,以取得更大的经济权益,俄国不惜硬着头皮充阔佬。它成立了一家专司贷款的华俄道胜银行,除了自己在银行中投入大量资本以外,还和法国合作,利用法国的资本,而所有对华贷款,都要由“俄主颁谕加保”,他人不得染指。当中国政府提出向他国分借时,得到的回答是“万办不到”。

同样,英德也不甘落后。当第一次英德借款甫经宣布之时,伦

徐义生:《中国近代外债史统计资料》,中华书局1962年版,第22、28页。

徐义生前揭书,第22、28—30页。

North China Herald (以下简称 *Herald*), 1899年7月10日,第64页; 1900年10月24日,第865页。

Herald, 1899年7月10日,第64页。

许景澄:《许竹 先生出使函稿》第10卷,1922年版,第15页。

王彦威编:《清季外交史料》,1935年版,第112卷,第16—17页;第113卷,第1—2页。

敦和柏林的银行家就竞相表示愿意提供三倍乃至四倍以上的约定借款。英兰银行(Bank of England)还出面保证认购债券人的本息偿付。借款偿还期限也比以前大大延长。俄法和英德第一次借款,还本期限都长达 36 年,这是前所未有的,而英德第二次借款,则更延长为 45 年。有的借款还特别规定中国政府不得加速偿还或提前一次还清,目的在于防止清政府“以债还债”即“转借俄法以偿英德”。为了争夺借款权益,各方都竭力降低借款条件:第一次英德借款,英德方面最初所提的条件为年利 5%,折扣为 89.5%。当中国政府以条件太苛犹豫不前之际,法国和美国的资本挤了进来。在总税务司赫德的周旋下,英国立即同意将折扣提高到 94%,终于达成了这笔借款的协议。而在进行英镑与银两比价的谈判中,当汇丰要求金银比价应按当日市场汇价作有利于英镑一方下调 0.025% 受到中国一方的拒绝时,赫德又怂恿总理衙门暂时接受下来,将来找机会调整,把汇丰银行打扮成“会最好照顾你们”的“代理人”。最后为汇丰银行取得这笔贷款的权利。当然,汇丰银行也并非等闲。在英德第二次借款中,它的北京分行经理熙礼尔(E. G. Hillier)发挥了关键性的作用。在借款的抵押中,他坚持在关税之外,还要加上苏州等七处厘金收入 500 万两,并“应即行派委总税务司代征”,开海关总税务司经营厘税征收的先例。事后英国驻华公使窦纳乐(C. M. Macdonald)嘉奖说:“这次借款的成功缔结,可以说完全归功于熙礼尔先生。他表现了不倦的努力和解

Herald, 1896 年 5 月 15 日,第 751—752 页。

徐义生前揭书,第 29—31 页。

王铁崖编:《中外旧约章汇编》(以下简称《旧约章》)第 1 册,生活·读书·新知三联书店 1957 年版,第 639 页;胡滨:《十九世纪末叶帝国主义争夺中国权益史》,生活·读书·新知三联书店 1957 年版,第 88 页。

Herald, 1896 年 4 月 24 日,第 634 页。

J. K. Fairbank, *The I. G. in Peking: Letters of Robert Hart, Chinese Maritime Customs, 1868_1907* (Cambridge: Harvard University Press, 1975), p. 1032

《旧约章》第 1 册,第 735 页。

决困难的丰富经验,还要加上他的坚定以及在必要的时候勇于承担责任。汇丰银行有了这样维护他们利益的代表,真是非常幸福。”英国权益的满足,溢于言表。

当然沙俄政府也不会无动于衷。作为对抗的手段,道胜银行也派出了最强有力的人物,长驻北京。它的第一任北京分行经理璞科第(П.П.Кудин)就是一个打通中国宫廷内线的能手。他在北京官场的活动,使得汇丰银行的代表有时也不得不甘拜下风。这种对抗,甚至发展到搞小动作的地步。当1899年7月汇丰北京分行举行新厦落成典礼之时,在京各国都有代表出席祝贺,中国方面连李鸿章都亲临会场,而俄国代表就是不出席赏光。

除了英、德与俄、法的争夺以外,美、日、意乃至荷、比等小国也力图挤进来分享一杯羹。日本在这个时候可以说是羽毛未丰,国力还不如沙俄,更不要说和英国相比,它不但没有输出资本的能力,而且还需要国际资本市场的调济。尽管它在甲午战争以后,从中国得到大量的战争赔款,但仍然要向伦敦资本市场发行公债,为数达2500万英镑之巨。然而,与此同时,它却不放弃对中国借款权的争夺。代表日本政府的横滨正金银行,就曾经拿出相当于200万英镑的资金,争购中国的债券。不仅如此,一个正金银行满足不了自己的欲望,日本政府还利用种种借口,要求在中国设立中日合办银行,以便更有效地争夺中国的权益。美国在整个19世纪虽然还没有银行进入中国,但对借款的争夺,却表现相当突出,80年代的米建威计划就是一个人所共知的例子。进入90年代以后,活动更加积极。在1898年一年之中,美意比等国财团都有争取借款

Herald, 1899年4月24日,第711页。

Herald, 1899年7月17日,第108页。

Herald, 1899年5月22日,第912页。

Herald, 1898年5月9日,第787页。

Herald, 1897年11月5日,第813页; 1898年2月20日,第277页; 6月13日,第1009页。

Herald, 1887年8月12日,第186页; 10月13日,第406页。

权利的企图, 荷兰公使则亲自出面要求与中国政府达成一项 400 万英镑的借款交易。

当然, 最大的争夺, 存在于英、德与俄、法之间。俄国“不让英国扩大它在中国的影响”, 英国则要俄国“把手拿开”, 针锋相对。但是, 这并不意味着联盟之间就不存在矛盾。汇丰银行被公认为“和德国的利益无时无地不联系在一起”; 甚至简直“成了一家德国银行”。可是, 英国在联合德国之时, 也时刻用妒忌的眼光注视着德国。当第二次英德借款签订之后, 汇丰银行的熙礼尔就意识到“德国人简直就是骑在我们的背上, 利用我们的资本和支援去开发他们在山东的大片腹地”。“结果是我们提供钱财让德国人去花费”。反过来, 德国人的情绪也是一样。在英国和沙俄争夺山海关内外铁路修建权的过程中, 当汇丰银行企图拉拢德国一同贷款时, 却遭到德华银行的拒绝。“站在德华后面的银行团, 在俄国有着投资的利益, 他们不愿卷入英俄势力范围的争吵中去。”同样, 法国在与俄国联盟之时, 又时刻警惕着俄国独吞借款的权益。它一再宣称: 巴黎的金融市场是谁也代替不了的。这当然是说给英国和德国听的, 但是, 俄国也得留神, 这也是不言而喻的。

借款权益的争夺, 既包括借款的本身, 更包括铁路、矿山、口岸和势力范围的争夺。几乎所有的外国借款, 都附加了许多侵犯中国主权的苛刻条件, 这是人所共知的。在第二次英德借款中, 英国驻华公使窦纳乐大明大白地向总理衙门提出的借款条件是: 中国开

Herald, 1898 年 6 月 6 日, 第 977 页; 2 月 14 日, 第 215 页。

P. Joseph, *Foreign Diplomacy in China, 1894-1900* (London: George Allen & Unwin Ltd., 1928), p. 190

Herald, 1898 年 1 月 21 日, 第 90 页。

F. H. H. King, *The History of the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), Vol 1, p. 26

Lo Hui-min, *The Correspondence of G. E. Morrison, 1895-1912* (Cambridge: Cambridge University Press, 1976), p. 110

F. H. H. King 前揭书, 第 2 卷, 1988 年, 第 305 页。

Herald, 1898 年 5 月 9 日, 第 784 页。

放包括大连、南宁在内的三个口岸，修建通过云南的中缅铁路以及长江流域不得让与其它列强。矛头直指俄法。针锋相对，以道胜银行出面的俄国借款，则无一不包括对英国权益的侵犯。俄国甚至公开要求中国政府撤换中国铁路的所有英国员工，由俄国人来替代。以铁路借款为中心的势力范围的争夺，是1900年以后列强瓜分中国阴谋中的一个重要课题，但是在19世纪的最后几年中，帝国主义各国之间的竞争，已经是相当激烈，高潮迭起。所有这方面的活动，我们在下面还要专门叙述，这里只拿和借款本身密切相关的一项权益——中国海关行政权的争夺，作为一个典型例证，略加叙述，以概其余。

从中国的第一笔外债开始，中国的海关税收就成为中国政府对外借款的抵押品。因此，列强争夺中国的借款权必然联带牵涉到掌管海关洋税的总税务司职位的争夺。由于总税务司的大权从一开始就掌握在英国手中，因此这一争夺就表现为英国与其他列强之间独占与反独占、排斥与反排斥的斗争，这一斗争到甲午以后开始激烈化。

还在俄法借款的签订过程中，把持中国海关的英籍总税务司赫德就敏锐地意识到这一点。他说：俄法“这一次金融上的成功，将给新同盟以巨大的利益，而我们的，特别是海关总税务司的利益，将受到损害”，因为他们将因此而得到“对海关的充分控制权”。俄法借款签订之后一个月，赫德又说：“我们已经被排挤在一边了。俄法现在可以随心所欲。俄国已提出共同分享管理海关的权利，这是企图控制海关的楔子，只要我一走，他们必定立刻下手。”

在这以后不过半年，英国与德国联合取得了1600万英镑的第

Herald, 1898年1月21日, 第82页。

Herald, 1897年12月24日, 第1116页。

徐义生前揭书, 第4—5页。

J. K. Fairbank 前揭书, 第1022页。

J. K. Fairbank 前揭书, 第1031页。

一次英德借款。上面我们已经看到,这一笔借款的取得,赫德起了关键的作用。赫德之所以这样卖力,就是因为不促成这一着,他的日子就不好过。而他的处境,也就是英国的处境。

1898年的第二次英德借款,包含着同样的过程。当第一次英德借款签订以后,赫德就预见到一个“可怖的时刻”。他对汇丰银行经理说:法国和俄国“不但要控制海关,而且要控制整个中国”。果然,此后不久,被赫德视为“小歹徒”的法国公使施阿兰(A. G éard)又提出要求:在中国海关内派法国代表和赫德平起平坐。一年以后,进一步“发誓”要在赫德离开海关两个星期之内组成一个混合委员会,接替赫德。所有这些对赫德说来,当然是“可怖”的。恐怖的威胁,也来自法国的同盟者。在英德第二次借款临近签订之时,沙皇俄国还向清朝政府提出一个优惠的借款机会,然而条件之一是总税司一旦出缺,必须指定一个俄国人接任。

因此,在英德第二次借款的签订过程中,又出现了与第一次借款同样的针锋相对。当俄国要求接任出缺的总税务司时,英国公使窦纳乐就照会清朝政府,以英国对华贸易超过其他国家为借口,坚持总税务司非英国人莫属。在借款合同中,又规定“此次借款未付还时,中国总理海关事务应照现今办理之法办理”。也就是说,借款一天未还清,总税务司的职位,就不能离开英国人的掌握。窦纳乐的亲自出马,受到经手贷款的汇丰银行老板嘉谟伦(E. Cameron)的高度称赞。宣称“除非英国政府出面援之以手,否则俄国的安排就会以中国成为俄国的一省和海关从英国手中滑出去的

M. Collis, W ay Foong, *The Hongkong and Shanghai Banking Corporation* (London, 1965), p. 72

S. F. W right, *H art and the Chinese Customs* (Belfast: Wm. Mullan & Son Ltd, 1950), p. 662

J. K. Fairbank 前揭书, 第 1143 页。

S. F. W right 前揭书, 第 663 页。

S. F. W right 前揭书, 第 696 页。

《旧约章》第 1 册, 第 735 页。

结局而告终”。

作为英国伙伴的德国,在海关税务司的问题上,也另有打算。早在第一次英德借款的前一年,德国就有过和俄法联合把英国势力排挤出海关的企图。1895年5月赫德的亲信金登干(J. D. Campbell)从伦敦发来密电说:“德国正在力图使自己成为局势的主宰,拟与俄法一同控制海关,排挤现在的当局,包括你自己在内。安置他们本国人为联合管理人,从而获取一切特殊商业利益和铁路特权等等,完全挤掉英国的市场。德国驻北京公使正在费尽一切心机来夺取这些。”赫德虽然断言“英国人并不像俄、德、法所想象的那样会轻易地被人撵走”,但一直到英德第一次借款拍板成交的前两天,他还在怀疑德国和俄国的勾结会对他的地位产生的危害。赫德的怀疑,并非完全没有根据。将近两年以后,他从金登干那里得到了证实。金登干对他说:俄法政府不但当时正在对中国施加压力,“用俄国人继您充任总税务司”,而且“在两年以前,俄、法两国在德国支持下曾通知总理衙门:三国政府认为您留任非常不适宜,要求撤换”。

在1898年的英德续借款中,两国的协同一致,似乎占了上风。在合同签订以后,赫德欣然说道:“正式合同已签字,俄国人无可奈何”,法国人也只能“暗图报复”。不但海关税的征收权安然无恙,而且“作为借款担保的厘金”也“由海关代征”。然而即使这样,英德之间也并非始终风平浪静。就在合同签订之前一个月,德国还在同时进行两方面的活动:一方面在伦敦与汇丰银行接洽,一方面又

S. F. Wright 前揭书,第664页。参阅对外贸易部海关总署研究室编《中国海关与英德续借款》,科学出版社1959年版,第26页。

对外贸易部海关总署研究室编:《中国海关与中日战争》,科学出版社1958年版,第167页。

J. K. Fairbank 前揭书,第1019页。

《中国海关与中日战争》,第207页。

《中国海关与英德续借款》,第25页。

《中国海关与英德续借款》,第38页。

“在俄京开始借款谈判,由德国出钱,俄国间接担保”。德国之所以这样两面三刀,对海关总税务司职权的觊觎,自然是一个很起作用的砝码。

当然,赫德要提防的,既不止于俄法,也不限于德国。美国、日本都是他所要警惕的竞争者。当1895年俄、法借款还在进行之际,他就提醒汇丰银行注意美国,说美国和德、法都在活动。和美国比较,日本更加露骨。当1898年日本把福建划为自己的势力范围以后,它立即向赫德要求厦门海关税务司的职位。

由此可见,90年代开始的俄、法、英、德四国银行所进行的三次财政借款活动,正式揭开了帝国主义争夺中国经济权益的一页。在你来我往令人眼花缭乱的相互争夺中,英国的传统地位,虽然受到挑战,但并未彻底动摇。作为英国资本主角的汇丰银行,此时仍然能以“与中国有特殊联系,能为人所不能为”来炫耀自己。这种声势,不但它的对手俄、法以及美、日能感受到,就是它的伙伴德国也甘拜下风,不得不承认汇丰银行的“雄厚资本实力和出色的信息功能在北京居于统治的地位”,甘心让它扮演主角。至于其在投资对象的中国,则声势更加显赫。80年代初,汇丰势力伸向天津,作为北洋大臣的李鸿章,成为汇丰资本的第一个光顾对象。尽管李鸿章在俄、德与英国之间有时有所动摇,但汇丰仍然不失为他的重要靠山,他对汇丰银行为中国政府提供的“服务”给予了最高的评价,认为正是这种服务精神把汇丰银行提高到“在远东的领袖地位”。这当然不仅指传统的商业金融市场中的优势,而是指一种新的优势,即以资本输出为特征的资本市场中的优势。

《中国海关与英德续借款》,第34—35页。

J. K. Fairbank 前揭书,第1017页。

J. K. Fairbank 前揭书,第1187页。

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第259页。

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第285页。

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第239页。

二、铁路借款的初潮

与财政借款并列的,是以划分势力范围为核心的铁路借款。和财政借款一样,这里也孕育着激烈的争夺。

关于铁路的修建和势力范围的划分,后人有过不少论述。由于审视角度不同,色彩各异。今天回顾,反倒不如引用当年当事人的陈述,直接了当。1898年11月27日英国驻华公使窦纳乐写的一份内部报告,要算得是最简明扼要而又完整全面的一个。因此直接翻译这篇报告,比用后来人写的长篇大论要经济实惠得多。

窦纳乐的报告分两个部分:一是英国的部分,一是英国以外的部分。他先述英国以外的部分,后写英国的部分。这也许是适应他所上报的对象的需要。然而,事隔百年,实事求是,今天还是以先述英国部分为好。因为在这方面,英国的锐气,虽然不及某些后起的国家,但是英国的实力,在当时仍居于领先的地位。

报告中的英国部分是这样说的。

(一)山西省 福公司(Peking Syndicate)已经获得了“孟县、平定州、潞安府、泽州府和平阳府所属各县的煤铁以及全省各地发现的石油的独家开采权”。

根据他们签订的章程,福公司还有权“添造分支铁路接至干路或水路,以利晋煤外运”。

这意味着官方承认公司有权修建铁路连接矿区与湖北襄阳,这一最接近长江航线的口岸。

这就意味着 250 英里铁路。

对于这一特许权的价值,不妨引一段中国地质大权

Correspondence Respecting the Affairs of China (以下简称 *China*), No. 1 (1899), London, pp. 346—347.

原文为 Lusan Fu, 误。

威李奇霍芬男爵的陈述。他说：“相对于它的面积而言，山西也许是最大的，同时也是地球上最容易开采的一个矿区，而炼铁的能力，几乎是无限的。”

(二) 河南省 福公司在河南省的黄河以北地区也取得和在山西一样的权利。

(三) 直隶省 汇丰银行正在为北京到天津以至山海关、牛庄的华北铁路的兴建筹集资金和提供管理。

这一线的总长为 500 英里，其中 300 英里对客货运完全开放。

(四) 汇丰银行还取得朝阳南票煤矿一半的开采权。

根据专家意见，这些煤矿含有华北最优质和最丰富的煤层，它们还具有接近铁路和海口的巨大优势。

(五) 直隶和江苏省 总理衙门已正式承诺天津至镇江的铁路交由英德辛迪加修建。英国一方由怡和洋行和汇丰银行代表。

这条干线长 600 英里，沿线人口密度超过比利时修建的芦汉铁路，因此定能在竞争中取得成功。

(六) 江苏省 由怡和、汇丰代表的英国辛迪加已经获得了沪宁铁路的筹资和兴建的特许权。

这条铁路的预期盈利，谁也比不上。它的长度为 170—180 英里。

(七) 江苏、安徽和河南省 上述辛迪加也取得了扩展沪宁线，由南京对岸的浦口延伸到河南信阳的权利。其距离为 270 英里。

(八) 江苏和浙江省 上述辛迪加还获得兴建苏州至杭州一线铁路并且可能扩展至宁波的权利。这一条铁路长 200 余英里，沿线人口稠密。

以上三条铁路，都在长江地区以内。

(九) 浙江省 福公司在此处还获得与在山西、河南

相似的采矿权。

(十) 广东省 怡和辛迪加已经取得修建广九铁路的权利。该线长近 100 英里。

(十一) 湖北、江西和广东省 今年五月, 一家美国辛迪加为兴建粤汉铁路拟定了一个草约。现在正为与上述广九铁路合并, 由一家英、美公司经营进行协商。这条铁路全长达 1000 英里。

(十二) 云南、贵州和四川省 扩展缅甸的铁路系统于中国长江地区的权利, 已得到中国的允许。这就使一条全长 700 英里的铁路有可能兴建。

以上是赛纳乐对他的国家在中国的活动的自我表述。至于英国以外的西方各国的活动, 报告是这样写的:

俄国

(一) 1896 年俄国取得了满州铁路的特权。如所周知, 这是对它帮助归还辽东给中国所得的报偿。

这条铁路在石勒喀河上的斯列登斯克开始从西伯利亚铁路主干线穿过额尔齐斯河和兴安岭, 途经伯都讷到达吉林。从斯列登斯克到海参崴, 全长估计约 1400 英里, 其中大约有 1000 英里通过中国境内。

这一特许权是纯粹战略性的。铁路通过地区虽然有潜在的富力, 但大部分地带现在以至长远的未来, 人口稀少。因此它在最近的将来肯定不会有赢利的希望。

(二) 1898 年 3 月签订的旅顺条约, 使俄国得以自上述铁路至旅顺口或大连湾修建一条支线。

这条铁路全长大约 400 英里。

China, No. 1 (1899), 第 345 页。

原缺“一”字, 由作者代加。

中文名称为《旅大租地条约》。

从商业上看,这条支线比上述特许的铁路更有价值。

(三)道胜银行已经签订合同,修建一条支线铁路,以联结太原府和芦汉线附近的正定,全长近 130 英里。

到目前为止,他们还未能为此线筹集所需资本,因此我认为最后很可能由一家英、俄辛迪加共同修建。

我现在正为此作出安排。

法国

法国握有三条铁路的修建权利,但仅限于权利的取得,还没有实际行动。

(一)从东京[河内]沿红河以至云南府,约 200 英里。

法国铁路界人士的印象是,一条通向云南的铁路,将会入不敷出。如果扩充东京铁路系统确有重要意图,那也只是作为通向四川的一块垫脚石。然而从云南向长江修建铁路的任何企图,都会被所有外国在华中地区的商人视为一项商业计划而加以反对。

(二)凉山—龙州—南宁铁路,全长大约 100 英里。

(另一向法国开放的替代路线是通向百色而不趋向南宁)

这一修建权已经取得中国的让予。但是在东京的法国人越来越认为这条铁路不但不能把西江的水上运输吸引到铁路上来,而且会为西江水运增添新的供应。

(三)计划中的北海至南宁线,全长 120 英里。

东京的报纸已经指出:这条铁路对英国贸易比对法国贸易更为有利。因此,我认为法国人绝对不会修这条铁路。

德国

(一)胶州—沂州—济南线 全长 420 英里。这条铁路还没有动手修建,原因是商业上无利可图。

(二)天津—镇江线 将由一家英德公司修建(见英国所

指 1898 年 5 月中俄签订的《柳太铁路合同》。柳指溇沱河南柳林堡。

获权利第五项)。

比利时

芦汉或称京汉铁路已为一法、比辛迪加获得修建权。这一条主干线长约 650—700 英里,由北向南,贯穿直隶、河南和湖北三省。

这条铁路是张之洞提出的一项旧方案。他反对修建于沿海地区,因为“这样会给外敌的入侵带来方便”。

从商业上考虑,它的前景不如天津—镇江铁路好。

美国

美国目前唯一感兴趣的主干线是汉口至广州的铁路(见英国所获权利第十一项)。

以上是窦纳乐为我们勾划出的 19 世纪末帝国主义列强在争夺路权方面划分势力范围的一幅蓝图。根据窦纳乐的匡算,到 1898 年 11 月止,各国取得铁路修建的让予,共达 6420 英里,其中英、俄是两个大户,各占 44% 和 24%。各国所占的份额,如下表所示。

国别	铁路里程(英里)	份额(%)
英	2800	43.6
俄	1530	23.8
德	720	11.2
比	650	10.1
法	420	6.6
美	300	4.7
合计	6420	100.0

根据他所叙述的事实和引证的数据,窦纳乐在报告中说道:
“我们不认为英国已屈居第二。”

China, No. 1(1899), 第 344 页。

China, No. 1(1899), 第 344 页。

现在我们进一步就外国在华银行与铁路借款和铁路修建的关系略加分析。

在窦纳乐的上述报告中,多次启用了辛迪加(Syndicate)这个名词。外国辛迪加之出现于19世纪后期的中国,特别是涉及到路矿两个方面,可以说已经是司空见惯。拿窦纳乐自己的国家来说,在1897—1898三年当中,至少出现了四个辛迪加。它们分别是1897年的北京辛迪加(Peking Syndicate)、1898年的中英公司(British and Chinese Corporation)、1899年的扬子江流域辛迪加(Yangtze Valley Syndicate)和扬子江上游辛迪加(Upper Yangtze Valley Syndicate)。这些辛迪加,有的仍被人称为公司,如北京辛迪加,就是通称的福公司。有的名为公司,实是辛迪加,如中英公司实际上是汇丰银行和怡和洋行的联合体,有时径自称为辛迪加。英国如此,其他各国莫不皆然,各有自己的辛迪加。除了一国独营之外,还有多国合办的辛迪加。花样繁多,不胜枚举。

这些以企业联合形式出现的,以银行和洋行为主体的辛迪加,终19世纪之世,虽然手中还没有捞到多少实惠,但他们的活动,却表现出了惊人的胃口。就拿英国来说,由汇丰银行和怡和洋行两家一手导演出台的英国辛迪加——中英公司,从1898年5月始建到1904年1月最后定型,五年多一点的时间,经过一系列的联营合并,不但把几乎所有的有关英国在华的辛迪加统一于它的旗帜之下,而且把法国、比利时的相关银行和企业也拉了进来。它在1899年一年之间,为自己提出了以下七项任务:

- 1、发行230万英镑的借款,以修建关内外铁路;

亦作华英公司、英国银公司。(参阅《旧约章》第1册,第830、847页)

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第295、302、303页。

肯德著、李抱宏译:《中国铁路发展史》,生活·读书·新知三联书店1958年版,第145页。

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第254、295、302、303、331、413、514页;Herald, 1903年8月21日,第401页。

F. H. H. King 前揭书,第2卷,第299页。

- 2、取得南票煤矿的办矿合同;
- 3、沪宁铁路的测量;
- 4、广九铁路测量和修建权的初步协议;
- 5、浦信铁路修建的协商;
- 6、商议参加美国合兴公司 (American China Development Company) 对粤汉铁路的修建;
- 7、与德华银行 (Deutsch-Asiatische Bank) 达成联合修建津镇铁路的协议。

这七项任务囊括了窦纳乐上述报告中英国在华铁路权益的主要部分, 其中第一项任务是完全实现了的。然而, 这个作为“周转和推动英国在华企业最有希望的征候”的中英公司, 在它成立之初, 额定资本不过 25 万英镑, 而实付资本, 仅及 1.25 万英镑, 不过额定的 5%, 这么小的资本而有那么大的口气, 并且已经承担了 230 万英镑债券的发行和铁路的修建, 奥秘就在于它的后面有汇丰和怡和两大实力雄厚的支柱。就汇丰银行而言, 中英公司所有资本、证券的发行, 除了另有规定以外, 一律由汇丰经手。正如当时英国驻华公司朱尔典 (J. N. Jordan) 所说的那样, “中英公司不过是汇丰银行的外号”。

然而, 实际上担任主角的汇丰银行, 名义上却扮演着经纪人的角色。它把所有对中国铁路借款交给中英公司出面主持, 自己不过代理发行, 收取佣金。正是这种代理, 中英公司的步调才按着汇丰银行的节拍。作为汇丰银行的代表担任公司首届董事的嘉谟伦在它成立之前一个月就预言公司将成为一个“有代表性和影响力的强大辛迪加”, 这充分显示了中英公司后台的实力和自信。

徐义生前揭书, 第 32—33 页。

Lo Hui-min 前揭书, 第 1 卷, 第 81 页。

F. H. H. King 前揭书, 第 2 卷, 第 298 页。

F. H. H. King 前揭书, 第 2 卷, 第 381 页。

F. H. H. King 前揭书, 第 2 卷, 第 296 页。

当然, 19 世纪末叶在中国活动的外国辛迪加, 并不都是和英国一模一样。为修建中东铁路而筹办、以道胜银行为金融枢纽的辛迪加, 就具有浓厚的沙俄政府的特色。单纯从形式上看, 他们也有一个一致的地方。例如汇丰以华中铁路为主搞了一个中英公司, 道胜为东北铁路也搞了一个东省铁路公司。然而二者之间的关系, 又的确有很大的差别。如果说, 汇丰银行和中英公司的作用及其相互关系是表里不一, 名实不符, 那么道胜银行的作用及其与东省铁路公司的关系, 却表现在它们的表里一致上。从一开始道胜银行就是以执行沙俄政府的所谓“铁路征服政策”而成立的, 或者更明确地说, 它是“铁路和银行的征服的开始”。所有这些, 他们都是直言不讳的。在横贯东北北部的中东铁路方面, 它公开正面提出: “所有建造、经理一切事宜派委华俄道胜银行承办”。所有“公司章程, 应照俄国铁路公司成规一律办理”。“所有股票, 只准华、俄商民购买”, 别国不得染指。其后在贯穿东北南部的南满支线铁路上, 也明白规定所有前此“中国政府与华俄银行所立合同内各例, 宜于以上所续枝路确切照行”。直说明言, 一包到底, 而汇丰则多少使用了一点障眼法。这是谁都看得出来的。

其次, 道胜是一个有名的多国金融机构。它不仅是多公司联合的辛迪加, 而且是多国公司联合的辛迪加。它有法国的资本、比国的资本, 甚至还有它的对手德国的资本参加。在中国, 则以中俄合办的名义出现。但是不管法、比、德的资本有多少, 也不管中俄合办的可信程度如何, 对银行的存在和发展而言, 沙俄政府的支持是首要的。这一点, 他们也直言不讳。从成立之日起, 道胜银行就“处

T. W. Overlach, *Foreign Financial Control in China* (New York: The Macmillan Co., 1919), p. 78

《旧约章》第 1 册, 第 672 页。

《旧约章》第 1 册, 第 742 页。

R. Quested, “The Russo-Chinese Bank: A Multi-National Financial Base of Tsarism in China”, *British Slavonic Monographs*, No. 2 (1977), p. 3

在圣彼得堡内阁的完全控制之下”；成为“俄国政府之最方便的工具”。这与汇丰又是一个鲜明的对照。汇丰从一开始，就是由当时在华的一些外国洋行发起组织的，因此，汇丰一直强调它的国际性。尽管汇丰银行代表着英国在华的利益，执行英国的对华政策，得到英国政府的支持，然而汇丰的当局的确不承认这一点，它一直以它的成立背景强调它的独立商业经营和公平的商业竞争。明明是受政府的保护，却否认这种保护，明明是争夺在中国的独占垄断，却要求废除这种独占和垄断。这也是一种障眼法。平心而论，这种手法是道胜银行所不可企及的。

当然，道胜的手法，也不是一成不变。当沙俄在东北的铁路权益得到充分的满足，又把势力伸向关内、伸向英国活动范围的山西时，“一包到底”的作风，就有所收敛。从激烈的争夺到暂时的妥协，就突出在人们的面前。当双方对在山西经营路矿的范围作了彼此都能接受的界定以后，他们在 1898 年 4 月 26 日签订的《关于山西路矿范围合同》就不那么火气十足，而是显示出相当礼貌的气氛。结束合同的是这样漂亮的辞句：“福公司与华俄道胜银行彼此同意，在山西，各在其范围内融洽合作，并在可能时互相支援。”

这种争夺与妥协的交替使用，不但存在于英、俄之间，同样存在于德、法、美、日之间以及他们与英、俄相互之间。逐一叙述它们在争夺铁路权益方面的矛盾，非本文的篇幅所宜有。我们在上面只是从外国在华银行的角度，拿汇丰、道胜两家银行作一个对比，从中看出外国银行在帝国主义争夺中国铁路权益、划分势力范围中的作用。

尽管这里已经包含着一场激烈的较量，但是一直到 19 世纪終了，它只能说是刚刚开头。高潮还在后面。就拿汇丰来说，它所代

罗曼诺夫著、民耿译：《帝俄侵略满洲史》，商务印书馆 1937 年版，第 73—74 页。
中国社会科学院经济研究所藏日文档案，转见宓汝成编《中国近代铁路史资料》，中华书局 1963 年版，第 420 页。

表的大英帝国,的确没有“屈居第二”。它自己也组织了铁路辛迪加,当了中英公司的后台。尽管如此,终19世纪之世,它所捞到的铁路借款,真正够得上水平的,只有1898年的关内外铁路借款一项。然而,这笔借款金额,一共不过230万英镑,只及前两年中它与德华银行共同向清朝政府举贷的两次财政借款3200万英镑的一个零头。而且这只是中英公司为自己规定的七项任务中的第一项,其他六项,在19世纪结束以前,还提不上日程。显然,这只是一个初潮。正戏要到20世纪才拉开帷幕。

三、企业投资的兴起

90年代外国在华银行投资活动的加强,还表现在它对在华外国企业乃至中国自有企业长期资金的投放和短期资金的融通上面。

首先,和铁路借款连在一起的矿场开采,这是帝国主义在华的一项主要企业投资。上面刚刚提到的关内外铁路借款之中,就包括了朝阳南票煤矿的所谓中英合办。签订1898年南票矿务合同的,一方是中国督办津榆铁路大臣胡芬,一方是汇丰银行自己并代怡和洋行经理的中英公司。此外如福公司之于山西、沙俄之于东北、德国之于山东,都是路矿连在一起的。事实上,外国资本之觊觎中国矿场,早在19世纪的60年代就已公开提出要求。中国自办成功的第一家现代煤矿——台湾基隆煤矿,也曾有过外国资本企图染指其中的尝试。不过,总的看来,在19世纪终了之前,外国资本、特别是外国银行资本之于中国矿山,眼睛虽早已盯住,手里

《旧约章》第1册,第767—768,840页。

孙毓棠:《中国近代工业史资料》,科学出版社1957年版,第210—212页;汪敬虞:《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》,人民出版社1983年版,第410—424页。

刘铭传:《刘壮肃公奏议》卷8,页22—28,1906年版。

却还没有拿到。

但是,在矿山之外,又是一番情景。包括银行资本在内的外国资本对在华中外企业的投资,范围之广,却颇有可观。

如所周知,在外国银行大规模进入中国之际,西方国家已经在中国通商口岸设立了一系列为商品运输服务的保险、航运、码头、堆栈和船坞公司以及加工出口商品的制造工厂。在通商口岸的租界中,还出现了一套供水、发电和煤气制造的公用事业。配合这些企业发展的需要,为它们代理股份征集,资金融通以至直接入股,很自然地成为外国银行的一项重要业务。就我们现在所掌握的材料来看,这方面的活动,至迟在 60 年代,就逐渐趋于活跃。

在保险业中,英国的丽如银行(Oriental Bank)和利生银行(Bank of Hindustan, China & Japan Ltd)在 1866 年以前就握有当时最大一家外籍保险公司——保家行(North China Insurance Company)的股票。在资本为 200 万元的泰安火险行(China Fire Insurance)中,丽如银行和有利银行(Chartered Mercantile Bank of India, London & China)先后都参加过投资,而有利银行的爱德华·奥瑟(Edward Arthur)在 70 年代初期还担任过它的董事。另一家资本 150 万元的大保险行香港维多利亚火险公司(Victoria Fire Insurance Co.)在 70 年代初期,同时与法兰西银行(Comp-toir d'Escompte de Paris)和汇丰银行发生关系,前者担任公司的董事,后者担任公司的代理银行。而汇丰银行在 80 年代中,又和怡和洋行的广东保险公司(Canton Insurance Office)发生代理关系,进入 90 年代以后,这种关系面进一步扩大。90 年代初,香港火烛保险公司(The Hongkong Fire Insurance Co.)继之与汇丰银

North China Daily News(以下简称*Daily News*),1867 年 1 月 16 日,第 2503 页。
Daily News,1867 年 1 月 16 日,第 2503 页;*Shanghai Evening Courier*(以下简称
Courier),1870 年 2 月 28 日,第 1725 页。
Courier,1870 年 2 月 14 日,第 1678 页。
Daily News,1881 年 12 月 14 日,第 569 页;1881 年 12 月 15 日《申报》。

却还没有拿到。

但是,在矿山之外,又是一番情景。包括银行资本在内的外国资本对在华中外企业的投资,范围之广,却颇有可观。

如所周知,在外国银行大规模进入中国之际,西方国家已经在中国通商口岸设立了一系列为商品运输服务的保险、航运、码头、堆栈和船坞公司以及加工出口商品的制造工厂。在通商口岸的租界中,还出现了一套供水、发电和煤气制造的公用事业。配合这些企业发展的需要,为它们代理股份征集,资金融通以至直接入股,很自然地成为外国银行的一项重要业务。就我们现在所掌握的材料来看,这方面的活动,至迟在 60 年代,就逐渐趋于活跃。

在保险业中,英国的丽如银行(Oriental Bank)和利生银行(Bank of Hindustan, China & Japan Ltd)在 1866 年以前就握有当时最大一家外籍保险公司——保家行(North China Insurance Company)的股票。在资本为 200 万元的泰安火险行(China Fire Insurance)中,丽如银行和有利银行(Chartered Mercantile Bank of India, London & China)先后都参加过投资,而有利银行的爱德华·奥瑟(Edward Arthur)在 70 年代初期还担任过它的董事。另一家资本 150 万元的大保险行香港维多利亚火险公司(Victoria Fire Insurance Co.)在 70 年代初期,同时与法兰西银行(Comp-toir d'Escompte de Paris)和汇丰银行发生关系,前者担任公司的董事,后者担任公司的代理银行。而汇丰银行在 80 年代中,又和怡和洋行的广东保险公司(Canton Insurance Office)发生代理关系,进入 90 年代以后,这种关系面进一步扩大。90 年代初,香港火烛保险公司(The Hongkong Fire Insurance Co.)继之与汇丰银

North China Daily News(以下简称*Daily News*),1867 年 1 月 16 日,第 2503 页。
Daily News,1867 年 1 月 16 日,第 2503 页;*Shanghai Evening Courier*(以下简称
Courier),1870 年 2 月 28 日,第 1725 页。
Courier,1870 年 2 月 14 日,第 1678 页。
Daily News,1881 年 12 月 14 日,第 569 页;1881 年 12 月 15 日《申报》。