

# 电子图书



信息技术的结晶

人类文明的载体

网络的基本资源

## 从鸦片战争到五四运动(下册)

### 第三编 戊戌维新和义和团运动

#### 第十四章 中日甲午战争后帝国主义列强对中国的掠夺

##### (一) 沙皇俄国和辽东半岛

中日甲午战争后，中国面临着被世界列强肢解和瓜分的严重危机。清朝政府在初兴的日本军国主义的打击之下，如此可耻地屈服，使得中国看起来已经是个奄奄一息的巨人。帝国主义列强，一群饿狼一样争先恐后地扑上来，撕裂这个巨人的肢体，吞噬这个巨人的血肉，并且因此而在它们相互间引起了激烈的矛盾和斗争。在甲午战争后，对中国下手得最快的是沙皇俄国。马关条约中有割让辽东半岛给日本的一条。这一条使沙皇俄国感到极大的震动。俄国联合了德国和法国，在马关条约签字六天后，向日本政府正式提出，要求日本放弃占有辽东半岛，这是以武力为后盾强迫日本让出已经到了嘴边的肥肉。日本估计到自己在军事上无力对抗以俄国为首的这三国，英、美也不可能为此而给它以实力帮助，所以只好接受了三国的要求。中国必须为此再付出一笔巨额的赎金，也由俄、德、法三国同日本商量好了。然后，日本政府才同清朝政府进行关于这个问题的谈判。清朝政府派出的谈判大臣仍然是李鸿章。谈判的结果是根据三国已经同日本商定的办法由中国付出三千万两银子以换取日本吐出这一份赃物。

沙皇俄国插手干预，当然不是为了中国，而是要把辽东半岛这块肥肉留下给自己享用。

通过 1858 年 5 月的《璦琿条约》和 1860 年 11 月的《北京续增条约》这两个不平等条约，俄国强占了在尼布楚条约中规定为中国领土的黑龙江以北、乌苏里江以东一百万平方公里的领土。但沙皇政府的野心不止于此。由于俄国所霸占的太平洋沿岸各港口都在冬天封冻，不能常年通航，从七十年代起俄国的侵略政策中就提出了在远东地区取得不冻港的目标。朝鲜东南部的港口和我国渤海海峡口上的旅顺、大连和威海卫都曾经是它所看中的目标，它最终选择了旅顺和大连。因此，当日本想把辽东半岛攫为己有的时候，沙皇政府认为它必须站出来进行干涉。

在马关条约尚未签订，但日本所提要求的内容已经传播出来的时候，俄国外交大臣罗拔诺夫在上沙皇的奏折中就指出：“日本所提和约条件中最引人注意的无疑是他们完全占领旅顺口所在地的半岛，……由我国利益来看，此种占领是最不惬意的事实。”沙皇尼古拉第二立即召开大臣特别会议讨论对策。这次会议决定：“必须坚决主张日本放弃占领满洲南部”，“假使日本坚持拒绝我们的劝告，就对日本政府宣布，我们将保留行动的自由，而我们将依照我们的利益来行动。”在这次会上，侍从武官长万诺夫斯基说：“占领南满以后日人将逼近我国边界，在我们有必要重划阿穆尔疆界时，将使我们非常困难”。财政大臣维特说：“我们最好现在就积极行动（以阻止日本侵占满洲——引者），暂时不修正我们阿穆尔的疆界及不占领任何土地”；

---

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，生活·读书·新知三联书店 1957 年版，页 149。

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，页 159。

“如果出乎意料之外，日本对我国外交上的坚持置之不理，则令我国舰队不必占领任何据点，即开始对日本海军作敌对行动，并轰击日本港口，这样我们就成为中国的救星，中国会尊重我们的效劳，因而会同意用和平方式修改我们的国界。”他们一再提出“修改阿穆尔（即黑龙江）疆界”，就是因为兼并满洲（我国的东北）的政策早在中日甲午战争以前已经确定了。

俄国在1891年开始建筑西伯利亚铁路，其主要战略目的之一，就是为了实现对中国的侵略计划。当中日甲午战争正在进行时，俄国外交大臣罗拔诺夫上沙皇的奏折中说：“我们要在太平洋上获得一个不冻港，为便利西伯利亚铁道的建筑起见，我们必须兼并满洲的若干部分。”1895年，西伯利亚铁路的路基已经修到了赤塔，沙皇政府在迫使日本退还辽东半岛的同时，开始向清朝政府提出了使这条铁路经过中国的满洲地区直达海参崴的要求。财政大臣维特在1896年4月给沙皇的报告说，“从政治和战略方面来看，这条铁路将有这种意义，它使俄国能在任何时间内在最短的路上把自己的军事力量运到海参崴及集中于满洲、黄海海岸及离中国首都的近距离处。相当数目的俄国军队在上述据点的出现，一种可能性是大大增加俄国不仅在中国并在远东的威信和影响，并将促进附属于中国的部族和俄国接近。”

由于以俄国为首的三国干涉日本还辽，在清朝政府的眼中，俄国简直成了“救星”。为了报答这个“救星”，李鸿章于光绪二十二年（1896年）三月作为祝贺沙皇尼古拉第二加冕典礼的专使，被派到俄国。俄国利用这机会诱使李鸿章签订了一个密约。这个密约的中心内容是同意俄国人修筑铁路经过我国的黑龙江、吉林直达海参崴。密约中规定：“平常无事，俄国亦可在此铁路运过境之军粮”；并规定“当开战时，如遇紧要之事，中国所有口岸，均准俄国兵船驶入。”根据这个密约，后来就建筑了由俄国人控制的“东清铁路”。

在中俄密约订立后一年，沙皇政府出兵占领了旅大。俄国强占旅大，又同德国强占胶州湾有关。或者说，俄国是怂恿德国攫取胶州湾，并通过一系列阴谋诡计为自己造成了攘夺旅大的机会。

德国参加了三国干涉日本还辽以后，就向清朝政府索得在天津和汉口的二块租界地作为“报酬”。它还想在中国占领一个港口。在三国共同进行干涉行动时，沙皇尼古拉第二已向德皇威廉第二表示：俄国“赞许地”对待德国“在不使你感到不便的某地”取得“一个港口”。德国在1896年12月由它的驻华公使海靖向总理各国事务衙门指名索取山东省的胶州湾，总理衙门以“恐各国援照，事实难行”为理由拒绝了。但是德国并不把清朝政府的拒绝看成难以排除的障碍，它所担心的倒是俄国人对此的态度。德国知道俄国对于胶州也很感“兴趣”，而且已经使清朝政府同意俄国的舰队在胶州湾过冬，因此德国觉得有必要去探询沙皇政府对于它占领胶州湾的态度。1897年，德皇威廉第二访问彼得堡时，曾同沙皇尼古拉第二当面谈了这个问题。

德国看到，俄国虽不积极支持德国占领胶州湾，却也不会干涉德国的行

---

同上书，页155—157。

同上书，页150。

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，页169。

罗曼诺夫：《俄国在满洲》，陶文钊等译，商务印书馆1980年版，页75—76。

《翁文恭公日记》，光绪二十二年十一月二十二日。

动。于是德国就在光绪二十三年十月（1897年11月）武装占领了胶州湾，其借口是山东曹州府巨野县有两名德国教士被人杀害。威廉第二正式通知俄国，德国舰队要“进占胶州”。尼古拉第二立即复电说：“我既不能赞成，也不能不赞成你派遣德国舰队到胶州去”。但同时，俄国又宣布俄国军舰这年仍要进驻胶州湾过冬，并由俄国外交大臣穆拉维夫把这项声明交给德国。因此德国人对俄国十分不满，大骂俄国“表里不一致”，“有意阻止我们长占胶州湾”。

俄国为什么这样干呢？俄国驻北京代办巴甫洛夫在发给俄国外交大臣穆拉维夫的电报中作了部分的说明：“根据阁下11月4日的电报，11月6日我在总理衙门通知消息说，我国舰队的队伍在圣彼得堡得到德国舰队进入胶州的消息以前已接到命令驶至此一海湾。这个消息对所有的中国大臣发生了最强烈的印象。我完全相信，假使在此时肯定地加强他们的信念，相信我们准备给中国政府以积极的援助，并帮助它解决和德国已造成的纠葛，那么我们对中国政府所提出的若干其他问题，如有关教练、松花江上航行及通商、山海关以北的铁路等等，一定可以如我们的意愿十分迅速地作出决定。”很明显，这是想利用时机为自己夺取在中国的新的权益。

在此以前，担任总理各国事务大臣的李鸿章曾经两次亲自找巴甫洛夫求救，希望俄国干涉德国占领胶州湾。他听说俄国军舰将开进胶州湾后，几乎每天都派员去俄国使馆打听消息。可是所谓俄国军舰进驻胶州湾只是一句空话。实际上俄国军舰并没有到胶州湾，倒是强行占领了大连湾和旅顺口。德国政府在看穿了俄国的目的后通过外交途径通知俄国政府说：“它（德国政府）还是随时准备通过对俄国的酬答来平衡德国因此而获得的利益。”

虽然事实上是俄、德两个强盗互相协作，各自占领中国的一个港口，但是沙皇政府仍然无耻地以帮助中国对付德国作为它占领旅大的理由。俄国驻华代办巴甫洛夫通知总理衙门说：俄国并没有夺取中国领土之意，占领旅大是为了保护中国免受德国的侵略，一俟德国军队撤退，俄军也即撤退。清朝政府竟然表示相信这种鬼话，并允供给俄舰用煤。俄国以沙皇名义正式宣告说：“由于德国舰队占领胶州，显然是想无定期地留驻海湾中，皇帝认为必须命令我国太平洋舰队开去暂时驻在旅顺口，此事已得中国政府方面的同意。皇帝陛下完全相信俄国及德国在远东问题上应当及可能互助携手……。”

既然德国舰队无定期地留驻胶州湾，俄国人似乎也就有了无定期地留驻旅大的理由。光绪二十四年三月初六（1898年3月27日）俄国强制清朝政府签订了《旅大租地条约》。为了促成这个条约的成立，俄国人发出最后通牒进行威胁，说是如果不在规定时间签字，“俄国另有办法。”同时，俄国对于负责谈判的李鸿章和张荫桓，各送了巨额的贿赂。从俄国方面的文件中可以看到，李鸿章当即收下了送给他的五十万两银子，而张荫桓则因为“对

---

《红档杂志有关中国文涉史料选译》，页89。

《德国外交文件有关中国交涉史料选译》第一卷，商务印书馆1960年版，页153。

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，页112。

《德国外交文件有关中国交涉史料选译》第一卷，页184。

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，页121。

王弢夫编：《清季外交史料》卷一百三十，页13。

于他的受贿已有无数控告，他宁愿等到闲话平息以后”再收取送给他的五十万两。

由李鸿章和张荫桓代表清朝政府和俄国驻华代办巴甫洛夫签订的《旅大租地条约》，除了使俄国成了“旅顺口大连湾及附近水面”的主人以外，又使俄国人有权从大连湾修筑一条铁路以连接在光绪二十二年（1896年）所规定的那条横越满洲地区的铁路干线，这就是后来筑成的从哈尔滨到大连的铁路，即所谓“南满铁路”。

这样，不但清朝政府付出三千万两银子赎回来的辽东半岛，而且整个满洲，即中国的东北地区，就在实际上落到了沙皇俄国的控制下。

## （二）政治奴役性的贷款

在中日甲午战争以后的几年内，向清朝政府贷款，成为侵略中国列强竞争的焦点之一。列强纷纷主动向清朝政府提出贷款，诱使或强迫它接受。为了争作中国的债主，它们互相排挤。它们的驻北京公使到总理衙门吵架，耍流氓手段，也往往用大量的钱财贿赂清朝官员，以达到签订借款合同的目的。

在中日甲午战争前三十多年间，清朝政府向外国借过二十五次外债，大半是由地方政府出面，借自外国银行（绝大多数是英国的银行），每次款数不大，总额共为四千一百多万两（约合六百六十万英镑）。这些借款都以海关收入为担保，年息一般是百分之六、七。在中日甲午战争前，都已还清。中日甲午战争后列强对清朝政府放的债，不但数目之大为在这以前所不能比，而且显著地具有政治奴役的性质。

马关条约规定的“赔款”达二万万两之巨，还规定，在条约批准后半年内要先付五千万两，余下的款项分期付清，还要负担百分之五的年息。后来又加上赎回辽东半岛的三千万两，限在半年内付出。当时，清朝政府的财政收入全年还不到九千万两。为了交付“赔款”，清朝政府的唯一办法是举借外债。帝国主义列强也就乘机争着向清朝政府提供带有政治条件的贷款，为此而在俄、法、英、德、美各国间，主要是英、俄二国间，引起了激烈的争夺。

马关条约订立后四年间，清朝政府共举办了七次向外借款，其中三次数额最大，即光绪二十一年（1895年）的俄法借款，二十二年（1896年）的英德借款和二十四年（1898年）的英德续借款，每次都是一万万两白银。

英国在马关条约刚订立时，就经过担任中国总税务司的赫德进行活动，要由英国的银行承揽一笔大借款。正在以清朝政府的朋友的姿态干涉辽东半岛问题的俄、法、德三国听到这个消息，都出来阻拦。特别是俄国，立即向清朝政府提出，由于它领先对日本进行干涉，这笔贷款必须由它承担，说是俄国银行可以贷款一万万两。俄国其实并没有足够的财力，所以它向法国联系，要求法国共同投资。法国决定把德国排斥在外而同俄国在这问题上合作。这时，英国固然仍不愿意放弃贷款，德国也很想参与。清朝政府感到与其只向一两个国家借款，不如让各国都参加一份，所以曾向俄国表示，只愿向俄国借五千万两。但是在俄国坚持下，终于在1895年7月在圣彼得堡签订了由俄国和法国的银行联合贷与清朝政府四万万法郎（合一万万两白银）的合同。

俄法集团在第一次大借款中取得了胜利。被排斥在外的德国转过来同英国合作。在俄法借款合同签字前，清朝当局向英德表示，下次借款，将一定轮到它们。所以到了1896年1月，英德两国驻华公使就主动向总理衙门提出，要由英国汇丰银行和德国德华银行贷款一千六百万英镑（也相当于白银一万万两），并且拿出合同底稿，限期签字。俄法两国不甘退让，俄国财政大臣维特提议由俄、法、德、荷四国共同贷款，由于英国坚决反对，德国也不愿参加，没有成功。于是法国驻华公使施阿兰单独活动。他向总理衙门提出由法商承担，并且说，折扣可以低于英德提出的九五扣。总理衙门虽然同他进行了谈判，但他终于没有能做成这笔买卖。为英德垄断组织奔走的赫德设法

---

当时的借款在支付时都有折扣，例如名义上是一亿两的借款（按照此数计息还钱），实际上只付九千五百万两，扣除了百分之五，这就是九五扣。

使总理衙门同意把这笔借款交给他办理。到了光绪二十三年（1897年）下半年，清朝政府为了最后付清中日甲午战争的赔款，又必须进行第三次大借款。李鸿章奉令办理这件事。他本想越过列强政府而在上海直接找外国商人进行借款。美国的一家德伦公司想揽这笔买卖，同李鸿章的代理人盛宣怀接洽，但没有能谈妥。李鸿章又同英国的哈利詹利士公司初步商订了借款合同草案。但英国政府出来阻难，这个草案被废弃了。在英国政府看来，这个公司所订的草案并没有能充分反映英国利用这次借款所要达到的政治目的。这时，帝国主义列强在中国夺取沿海港口，分割势力范围，互争在对华侵略中的优先地位，已经到了白热化的程度。清朝政府的这次借款仍然不得不卷入以俄法为一方，和以英德为另一方的激烈争夺中。这两方面各自提出条件争着要承担这次借款。各国公使天天在总理衙门进行威胁利诱，英国和俄国也在伦敦和圣彼得堡进行交涉。这场斗争的结果是英德方面取得了胜利。在光绪二十四年（1898年）三月，总理衙门同英国汇丰银行和德国德华银行签订了借款一千六百万英镑的合同。这次借款被称为英德续借款。

为什么帝国主义列强如此热烈地争做中国的债主是很容易理解的。

每一笔大借款都增强了贷款国家在中国的政治地位。帝国主义列强争夺贷款权，是同它们侵略中国领土，在中国划分势力范围，为自己争取奴役和宰割中国的优先地位的斗争结合在一起的。例如1895年俄法借款的成立，就为沙俄势力南下满洲，法国势力深入两广、云南诸省开辟了道路。1898年成立以英国为主的英德续借款时，英国迫使总理衙门用照会形式声明：长江沿岸地方，“中国断不让与或租给他国”。这是清朝政府第一次以正式文件承认长江流域是英国的势力范围。卖国的清朝政府就是这样地在列强的竞争中为得到一次次借款而出卖着中国的国土和主权。

这三次大借款中的一个突出现象是列强争夺中国海关和中国财政的控制权。当时海关税收每年约二千多万两（例如1894年是22,523,605海关两），为清朝政府主要的一项财政收入。控制海关就基本上能够左右中国财政，并保证对中国资本输出的安全。这三次借款都以海关收入作抵押，英德续借款中并加上苏州等七处厘金收入五百万两作抵押。海关的绝大部分税收（约十分之七）都用以偿还借款本息，“它实际上已经成为中国的外国债权人的收款机关”。更为重要的是，控制海关可以垄断中国进出口贸易，保证帝国主义以低税率输入商品和输出原料，从根本上取消了中国实行关税保护制度的可能性。控制海关的国家就得到了一个排斥其他国家垄断集团的竞争的手段。所以争做中国的债主的列强都想通过贷款以达到控制中国海关，进而控制中国财政的目的。

从六十年代以后，中国海关一直控制在英国人手里。在俄法借款谈判过程中，法国向俄国提出，作为借款条件，由俄法两国的银行团建立联合组织，对中国的国债实行管理。法国认为，海关掌握在英国人手中，以海关收入作为抵押并不可靠，必须另外建立一个驾临于海关之上的组织，才能监督中国还债。这个方案，实际上就是要垄断中国的包括海关税、地丁、厘金等在内的全部财政收入，排斥英国在华势力。在借款合同签订的第二天，俄国财政大臣维特邀请法国金融资本家共同组成“华俄道胜银行”，负责对中国的贷

---

《中外旧约章汇编》第一册，页732。

马士：《中华帝国对外关系史》第三卷，页421。

款。这个银行在当年十二月背着清朝政府拟订了一个章程，由沙皇批准。这个章程规定，华俄道胜银行的业务是：在中国境内承包税收；经营有关中国国库的各项业务；在中国政府授权之下，发行货币；偿付中国政府所负的债息；修建中国境内的铁路及安装电线等等。这个章程显然是更发展了法国原提的方案，后来虽然由于各种原因没有全部实现，但这些打算是沙皇俄国始终没有放弃的。

在 1896 年第二次大借款中，法国财政部长要求法国银行垄断组织承揽这次贷款，向它保证，法国人可以在中国海关内占优势。英国的赫德听到这个消息后非常焦急地说：“法使力促总理衙门接受法方借款，条件之一是法国管理海关。……如俄、法控制借款和海关，中国就须听命于他们，而不肯听任何人的话了。”英德终于争得了这次贷款权。章程签字的第二天，赫德发回伦敦的电报中说：“借款签字，海关终获保全。”

第三次大借款中，海关仍然是争夺的主要目标。俄国向李鸿章提出三项借款条件，其中第一项是“中国海关税务司的职位出缺时，应任命一个俄国人充任”。英国人听到了又非常紧张。英国的《环球晚报》说：“这简直荒谬极了，对英国是一种侮辱，英国政府应断然回击。”英国还经过它的驻华公使，通知总理衙门说：“不论借款与否”，英国“政府决定”，中国海关“总税务司的职位，必须永远由一个英国人来担任。”英德续借款合同中特别规定：“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”。按照这个规定，英国人将霸占中国海关至少到 1943 年。

三次贷款的还款年限，头二次为三十六年，第三次为四十五年，而且都明确规定，不许可提早还清。这种规定是中日甲午战争后的新现象。可见这些贷款不是资本主义国家通常的经济贷款，而是垄断组织的资本输出；它不仅仅追求经济利益，更主要是追求政治特权，是要把借款作为勒索和长期霸占中国主权的一个手段。英德在两次贷款中，都规定在全部还清借款以前，中国的海关管理制度不能作任何改变。这就是说，在所规定的长时期内，海关必须由英国垄断。这类规定的另外一个作用是防止中国“借债还债”，也就是：甲垄断组织防止乙垄断组织用资本输出的方法来夺取它在中国已经和准备占有的政治特权和经济利益。

国际垄断组织向中国的贷款，除了进行政治上的勒索以外，还获得巨额的垄断利润。研究了这三次大借款的人指出：在这三次大借款中，“俄法借款的利息率形式上是年息 4% 打折扣后实交额的利息率就是 4.25% 到 1910 年按所欠银数核计就达年息 5.67%；从 1895 年至 1934 年偿清时止，所得的利息合计达库平银 117,940,606.77 两，比所付本金超过 130.2%。英德借款的利息率形式上是年息 5%，实交额的利息率是 5.26%，到 1910 年按所欠银数核计就达 6.88%，从 1895 年到 1932 年偿清时止，所得利息合计达库平银 141,165,832.01 两，比所付本金超过 152.7%。英德续借款利息率是年息 4.5%，实交额的利息率则达 5.4%，到 1910 年按所欠银数核计就达 7.05

---

《中国海关与中日战争》。《帝国主义与中国海关》第七编，科学出版社 1958 年版，页 206、208。同上书，页 213。

《中国海关与英德续借款》。《帝国主义与中国海关》第八编，页 25。

约瑟夫：《列强对华外交》，胡滨译，商务印书馆 1962 年版，页 229。

《中外旧约章汇编》第一册，页 735。

%，从 1898 年至 1934 年间所付利息达库平银 133,123,843.06 两，已超过本金 164.8%（照借款合同，本息须至 1943 年始能偿清，尚有九年本息，因缺乏资料未列入）。”这就是说，仅就利息一项来说，已超过本金一倍以上。此外，还有操纵外汇兑价，在交款时少付银两，收取本息时多收银两所取得的差额利润，再有，发行公债所取得的差额利润，为数也很大。

### (三) 抢夺中国的铁路

列强在争夺三次大贷款的同时，又在中国进行争夺铁路建筑权的斗争。

清朝政府曾竭力阻止外国人在中国修铁路。光绪二年（1876年）英国怡和洋行擅自修筑了一条上海到吴淞十五公里长的轻便铁路，一年后，由清朝政府以二十八万五千两的代价收回，但它从极端守旧的观点出发，把这条小铁路拆毁掉了。后来有些洋务派官僚主张办铁路。光绪七年（1881年），李鸿章办的开平矿务局为了运煤而在英国人帮助下修建了唐山到胥各庄的铁路，以后陆续延展，在光绪十四年（1888年）西延到天津，在光绪二十年（1894年）东延到山海关和关外的绥中，这是在中日战争前北方的唯一的一条铁路，全长三百二十多公里。在南方则只有一条台湾的基隆到新竹之间的七十七公里的铁路。中日甲午战争以后，清朝政府在帝国主义列强的铁路争夺战面前束手无策，先是无可奈何，然后是心甘情愿地把一条条铁路权拍卖了出去。

列宁指出：“建筑铁路似乎是一种简单的、自然的、民主的、文化的、传播文明的事业。……实际上，资本主义的线索像千丝万缕的密网，把这种事业同整个生产资料私有制联系在一起，把这种建筑事业变成对十亿人民（殖民地加半殖民地），即占世界人口半数以上的附属国人民，以及对‘文明’国家资本的雇佣奴隶进行压迫的工具。”帝国主义把铁路当成剥削和侵略落后国家的战略手段。帝国主义以贷款形式为清朝政府修筑铁路，附有种种条件。修筑某一条铁路就是控制了这条铁路以至控制了沿线地区。由于修筑铁路，帝国主义的势力就从我国沿海港口深入到广大内地。帝国主义从投资修筑铁路本身还可以获得巨大的经济利益。铁路修建权，有的是用强制手段通过签订不平等条约而取得的，例如俄国修建东清铁路和南满铁路就是这样。而更多的则是采取贷款的形式。列强对中国的铁路贷款次数很多，数量也很大。在旧中国，从清朝到国民党政府，在1898年到1946年之间，铁路借款契约、垫款共达七十八次，其中仅1898年到1936年的借款总数就达七亿二千三百多万元。我们在这里所要说的1898年至1900年这三年内，有四次铁路借款，总额为一亿三千七百多万元。见下表：

时间	借款名称	债权国	借款额	年利	折扣
1898	关内外铁路英德 俄各银行借款	英、德、 俄	3,930,070元		
1898	卢汉铁路借款	比	46,615,691元	5厘	90
1898	关内外铁路借款	英	24,838,007元	5厘	90
1900	粤汉铁路借款	美	62,320,000元	5厘	90
			总数：137,703,768元		

在这几年内，俄法垄断集团和英德垄断集团激烈争夺卢汉铁路（从卢沟桥到汉口）和津镇铁路（从天津到镇江）的修建权，英、美间则争夺粤汉铁路的修建权。这三条铁路都穿过中国的核心地带。修筑卢汉铁路的问题在中日甲午战争的前几年已经提出来了。那时法国人曾向总理衙门闹着要承揽修筑。到了中日甲午战争后，清朝政府先想用官款修这条铁路，但由于国库空

《帝国主义是资本主义的最高阶段》法文版和德文版序言。《列宁选集》第二卷，页733。  
摘自严中平：《中国近代经济统计资料选辑》，科学出版社1955年版，第190页后附表。

虚，官办行不通。光绪二十二年（1896年）三月十二日的上谕主张官督商办：“提款官办，万不能行，唯有商人承办，官为督率，以冀速成”，“不得有洋商入股为要”。这个上谕很快又被否定了。张之洞认为：“华商本无远识，求利极奢，可与图成，难与谋始”。事实上，在已有的官督商办的企业中，腐败透顶，私商无利可图，而且官股利息总是照付，商股都被吃掉了事，所以商人早已望而生畏，不愿上钩。官督商办这条路既行不通，就只剩下由“洋商垫款包办”即借洋款由洋人包建一个办法了。清朝政府最后决定采用这个办法，派大买办盛宣怀来主持。

借款筑路定义以后，列强蜂拥而上。英、美、法、德诸国争相提出条件，“各国洋人纷纷赴京向其公使处，营谋承办铁路，不下数十人”。英国人送了一个条陈，不但要求贷款造卢汉铁路及这条铁路的各个支线，还要求承担粤汉铁路的修建。美国人甚至一面谈判，一面就擅自派人勘查粤汉路的路线。比利时公使费葛也派人到湖北同张之洞联系。

李鸿章主张向比利时借款。他在1896年去俄国和其他欧洲几国访问时，就同比利时国王谈过借款修建卢汉铁路的事。比利时是一个有殖民地的国家，它当时同俄、法关系密切，比、法两国的财团是联系在一起。向比国借款，就是把卢汉铁路的建造权交给俄、法集团。这一点李鸿章懂得，张之洞也懂得。这是他们执行亲俄路线，向俄、法两国“进贡”的一项措施。可是他们还自欺欺人地说：“此事断不宜英法诸大国商人包办，恐获利以后，收回或费唇舌。惟小国远国商人，则无此患”，“比系小国，仅于购料催工斤斤较量，……别无他志。”

比利时在俄、法支持下，大耍无赖手段，一再推翻协议和草签的合同，改变和增加借款的条件，以图攫取更多的权利，使得张之洞也觉得“比国反覆可恶，愤闷之至！”当比国推翻协议，无法签订合同时，法国公使毕盛出面干涉，威胁说：“比款有法国银行工厂所出资本”，强迫清朝政府接受比国无理要求。俄国的巴甫洛夫也出面质问总理衙门：“比公司承办铁路，何以日久未定？”并要求李鸿章通知盛宣怀：“速与定义，勿再耽延。”李鸿章立即电告盛宣怀：“费（比利时驻华公使费葛——引者）不来说，由俄转商协谋，彼固勾结一气，我当善为因应，宜速图之。”张之洞也告盛宣怀说：“鄙见可即画押，以免反复。”

1898年6月，卢汉铁路的借款合同终于签订。借款总额为四百五十万英镑。原来合同（1897年5月27日签订）规定年息四厘，九扣，续订详细合同（1898年6月26日签订）改为年息五厘，九扣，自1909年起，分二十年偿还。合同第十款规定此项借款以“该条铁路及车辆、料件、行车进款”为

---

《德宗实录》卷三八七，页9。转引自《中国近代铁路史资料》第一册，页225。

《张文襄公全集》卷四十五，页26。

同上书，卷七十八，页21。

《中国近代铁路史资料》第一册，页201。

《愚斋存稿》卷一，页35。

同上书，卷三十一，页8。

《清季外交史料》卷一三三，页15。

《愚斋存稿》卷三十二，页10。

同上书，页17。

担保，如果中国方面不能按照合同付利还本，这条铁路就要由比公司所“照顾”。这样，俄法集团不仅取得了这条铁路的建筑权，而且准备进一步夺取这条铁路。

合同签订以后，法国驻华公使施阿兰说：“法国与比利时、俄国协同一致，从1897年起，在借款形式下获得了（卢汉铁路）这个让与权以及经营中国这第一条铁路干线的权利，……在中国铁路上乃取得了真正突出的地位。这第一次的决定性战役，对我们来说，是以无可争辩的胜利而告结束的。”

在英国看来，俄法集团得到卢汉铁路的修筑权，就是伸了一只脚到它在长江流域的势力范围。当合同尚未经清朝政府批准时，英国政府致电驻华公使窦纳乐说：“这种性质的让与，已不再是工商企业，而变成一种反对英国在长江流域利益的政治活动了。你应该通知总理衙门：满洲的优先权益已让给俄国，山东的已让给德国，而在长江流域又要对这些或其他强国特别开放或赋与特权，则英国政府不能再在有利于中国的事务中继续抱着友好的态度进行合作。如果中国政府想招集英国资本来开发这些省份，则我们会立刻提出令人满意的建议的。”窦纳乐到总理衙门恐吓说：“此路名为比商承办，而实系道胜银行之款，与俄商揽办无异，……英国必不甘服。”

接着，英国的“令人满意的建议”就正式向总理衙门提出来了。这个“建议”一下子就要求修五条铁路：一、天津至镇江的铁路；二、由山西经河南达于长江沿岸的铁路；三、九龙至广州的铁路；四、浦口至信阳的铁路；五、由苏州经杭州到宁波的铁路。筑路条件必须同卢汉铁路完全相同。英国政府通知窦纳乐说：“如果你有任何理由担心他们（指清朝政府——引者）会迟不接受的话，兹授权给你告诉他们：除非他们立即同意，我们就将认为他们关于卢汉铁路事的背信是故意敌视我国的一种行动，而且我们将采取相应的行动。”“你在和舰队司令磋商之后，可以发出限定他们（对天津等五路要求的）答复的日子的通牒。耽搁的时期是不能太长的。”这份“建议”和“训令”可以看作是帝国主义欺压中华民族的标本文件。它所表现的横蛮无理，无须再作任何说明。

已经习惯于在帝国主义的威逼下投降的清朝政府只好表示，除天津铁路“另议”外，几乎全部接受英国的要求和条件。天津铁路可以“另议”，是因为德国表示，山东已经是德国的势力范围，所以这条通过山东的天津铁路应该由德国修筑。

但是，有关天津铁路的“另议”，清朝政府却没有资格参加，而由英、德两国在伦敦进行。1898年8月间，英国向德国提出共同分割葡属非洲殖民地，以换取德国同意修筑天津铁路；德国欣然同意，但要求英、德共同投资修筑这条铁路，英国也同意了。两国在伦敦签署了谈判协定后就向总理衙门提出共同贷款修筑天津铁路的要求，总理衙门立即同意，并派员同英、德商谈具体的借款条件。1899年5月18日，正式签订《天津铁路借款草合同》。

---

《中外旧约章汇编》第一册，页775。

施阿兰：《使华记》。转引自《中国近代铁路史资料》第一册，页307。

同上书，页309。

《清季外交史料》卷一三四，页16。

《中国近代铁路史资料》第二册，页432—433。

总理衙门在光绪二十四年七月二十一日致窦纳乐照会，见上书，页435。

清朝政府只是在英、德两国议好以后，接到一个执行通知。但清朝官员们不但不以为耻，反以为得计，认为“全路两银行合办之，均有牵制。”

卢汉铁路借款订立以后，湘、鄂、粤三省的绅商上书要求自建粤汉铁路。书中说：“恐他人先我而办铁路，切肤之痛，患在心腹，皆愿合群力兴办，塞绝其觊觎。”“三省人士往返亟商，意见均合，亟为和众丰财，克期并举，拟呈请俯赐电奏，并咨明总署，先行立案。”但是，洋务派既不相信“绅商”有此力量，也不考虑“患在心腹”的问题，他们所关心的只是向那一国拍卖路权较有利。张之洞等上奏主张让美国来承办粤汉铁路。其理由是：“各国铁路，惟美最新，距华最远，尚无利我土地之意。”对这点，洋务派大官僚们的态度非常坚决。张之洞说：“粤汉自以美款为妥”，盛宣怀说：“粤路非美莫属”。张之洞主张：“国事日艰，速定为妙”，盛宣怀认为：“鄙见迅速定义为是”。他们快马加鞭，光绪二十四年（1898年）二月初开始同美国谈判，三月二十九日就签订了借款草合同。他们既然认为美国这样好，似乎事情应该办得顺利一些，可是在签订草合同以后，美国同比利时一样，又推翻原定协议，提出许多增加条件，其中主要是不满足于草合同中“准在粤汉路附近采煤”的规定，而要求把湘、粤两省的煤矿开采权都拿去。这就使得昨天还在为美国唱赞歌的盛宣怀也觉得“美国骄狠更甚，现议续约，争论数月之久，辄致翻脸，将来驾驭更难于比。”张之洞则主张讨价还价：“美公司欲得矿，似不妨许以粤矿。”他们去请示李鸿章。李鸿章很干脆：“粤汉续约，可照伍使所请（伍廷芳转达的美国要求），会我衙办理。”完全接受了美国的要求。

已经取得了广九铁路的修筑权的英国，也渴望取得粤汉铁路的修筑权，使香港同它在长江流域的势力范围连结起来。到了1899年，它向美国提议共同修筑粤汉铁路。这时美国才只在广东境内修筑了一小段。1899年2月1日，两国签署协定，规定广九铁路允许美国投资，粤汉铁路由英、美两国联合投资修筑。以后美国又把粤汉铁路的大量股票转卖给比利时垄断集团。这条铁路成了各国垄断资本集团做交易的筹码，引起了鄂、湘、粤三省绅商的愤慨，一致要求收回路权。1905年8月，清朝政府终于废除了同美国合兴公司签订的合同。为了偿付废约的赔偿费六百七十五万美元，洋务派决定向英国借款。张之洞向英国声明：“将来粤汉铁路修造之款，除中国自行筹集外，如须向外洋借款，当先向贵国询商，开价如与他国所开息扣比较相同，先尽英国银行承办。”这些洋务派大臣始终认为，要修铁路就免不了要靠帝国主义。

---

《愚斋存稿》卷三十三，页20。

《皇朝蓄艾文编》卷三十六。转引自《中国近代铁路史资料》第二册，页494—495。

《愚斋存稿》卷七，页17。

同上书，卷三十一，页16、17。

同上书，卷三十四，页25。

《张文襄公全集》卷一五九，页5。

《李文忠公电稿》卷二十二，页40。

《中国近代铁路史资料》第二册，页781。

#### （四）中国面临被瓜分的危机

列宁指出，在十九世纪和二十世纪之交，世界是被帝国主义列强分割完毕了。而“在世界上其他地方已经瓜分完毕的时候，争夺这些半独立国的斗争一定会特别尖锐起来”。所谓半独立国也就是半殖民地，中国当时就是这样的一个国家。

列强瓜分中国的竞争是以俄、英两国为主角展开的。中日甲午战争前的基本形势是俄国企图并吞中国的东北地区并进而控制华北地区，英国则主要控制着长江流域并想从缅甸出发囊括云南、四川，使长江上游地区和下游地区连成一气，全都纳入英国势力范围。它在华南和华北地区，也有相当的势力。俄、法、德三国干涉日本还辽以后，形势发生变化。如上所述，俄国借还辽“有功”，企图染指海关管理权，卢汉铁路又使俄国势力侵入华北并有伸入长江流域的可能，因此，俄、英之间发生激烈斗争。在1895年至1897年这段时间内，俄、英两国的斗争中，俄国占了上风。

作为清朝政府支柱的洋务派官僚集团本来是在英、美势力卵翼下的。在中日甲午战争失败后，洋务派大官僚为保全自身计，并鉴于俄、日之间为争夺我国东北地区而存在矛盾，转而投靠俄国。以李鸿章、张之洞为首，在清朝政府中形成了一条亲俄路线。张之洞虽然常常借端攻击李鸿章，但对于中俄密约却十分赞成。他说：俄国“此次为我索还辽地，虽自为东方大局计，而中国已实受其益。日人凶锋，借此稍挫，较之他国袖手旁观，隐图商利，相去远矣。正宜乘此力加联络，厚其交谊，与之订立密约。……盖俄深忌英独擅东方之利，中俄相结，则英势稍戢，俄必愿从”。

英国面对这种形势感到忧虑。赫德说，“俄、德、法三强，特别是俄国，为中国帮了这样大忙，已使中国人的眼睛再也看不到别的，英国人只好远远地退处下风。”但是他接着说：“我们面对风暴（指俄国势力占上风——引者），不免要暂时屈身，相信不久必能重新抬头。”英国驻北京公使欧格纳也说：“王牌都在别人手里，我们只有打长算盘了。”

法国在这期间，曾加紧在中国南方扩展它的势力。它在参加三国干涉还辽和成立俄法大借款时，已经迫使清朝政府订立了有利于法国进一步侵入云南、广西的补充条款（对于中法战争后订立的有关条约的补充），这使它除进一步取得某些商务特权外，还取得了云南、两广的矿山开采权和把它在越南的铁路延伸到广西境内的权利。下一年即光绪二十二年（1896年），法国人表示可以出钱帮助清朝政府重建福州船政局。重建起来的福州船政局的实权为法国人所揽。光绪二十三年（1897年）二月，清朝政府又因法国方面的要求而宣布了“海南岛决不割让与他国”，这是承认了法国在海南岛有特殊权利。光绪二十四年，在德国强占胶州湾，俄国强占旅顺、大连的时候，法国也乘机以“保存均势”为名义向总理衙门提出了四项要求：一、中国不得把云南、广西、广东等省让与他国；二、中国邮政局总管由法国人充任；三、法国修筑自越南至云南昆明间的铁路；四、把中国南部海岸的广州湾（即广东省西南部的湛江）“租借”给法国。总理衙门照例不敢违抗，对这些要求

---

《帝国主义是资本主义的最高阶段》。《列宁选集》第二卷，页802。

《清季外交史料》卷一一六，页36。

《中国海关与中日战争》，页173—174。

都在原则上承认。关于广州湾租借的具体划界问题则由双方派员到当地进行商量。光绪二十五年（1899年）十月，在法国的兵舰进入港内进行威胁下，缔结了租借广州湾的条约。

但是俄国、法国的实力终究还不能绝对压倒英国。1895年1月俄国大臣特别会议纪录中说：“顾虑到我们现在并没有充足的资源来有力地压迫日本，为审慎起见，最好与其他国家取得协议，尤其要与英国取得协议，因为英国与我国对远东的关系最为密切。”同年3月30日的大臣特别会议纪录中又说：“我们的海军足以对付日本，但不足以对付英国。”当时西伯利亚铁路尚未修成，俄国调动军队到远东与英、日抗衡有困难；它的财力又不足，无法独占对华贷款，因而不能做到完全控制清朝政府。另一方面，英国在长江流域的势力根深蒂固，对洋务派官僚有实际的控制力（洋务派的经济力量主要在长江流域），财力又比较雄厚。当英国对俄国采取攻势时，俄国不能不有所让步。

同样，法国也不可能在华南完全排斥英国的势力。所以英、法两国于1896年1月在伦敦进行协商，成立英法协议，规定在中国的云南省和四川省的一切权利由两国同样享受。

英国在1896年初拉拢德国取得英德贷款的成功，是它对俄法集团的一个胜利，这也阻止了俄国从它手中夺取中国海关管理权的企图。光绪二十三年（1897年）俄国占领旅大以后，英国决定占领威海卫，在渤海海峡与俄国对峙。在中日甲午战争后，日本曾取得驻军威海卫的权利，当时约定，在清朝政府付清对日本的赔款后，日军从威海卫撤退。英国首相索尔兹伯里在光绪二十四年三月初训令驻华英使窦纳乐说：“渤海湾上的均势由于总理衙门把旅顺口让给俄国而发生了重大变化。因此，必须以你认为最有效和最迅速的方式，获得当日本人一旦撤出威海卫后对威海卫的优先占有权。条件必须和给予俄国对旅顺口的条件一样。英国舰队正由香港驶往渤海湾途中。”三月初十日窦纳乐到总理衙门提出要求，“要挟谓十二日若不定，水师提督带兵到烟台，事且不消。……千万语不变，所要者威海租地与俄抗衡耳。”清朝政府居然认为这个要求“尚属实情，并非无端图占。”过了一天，就爽快答应了。总理衙门的大臣唯一的表示是，只希望英国不要再提出新的要求。但是窦纳乐却说，取得威海卫只是为在北方对抗俄国，而为了在南方对抗法国，还必须提出新的要求。

光绪二十三年（1897年）初，英国已经以同法国势力相平衡为理由，迫使清朝政府订立有关英国在南方几省的利益的协约，协约规定中国开腾越、思茅（均云南省）、梧州（广西）、三水（广东省）为通商口岸，英国得在这些地方设领事馆，并规定英国在缅甸筑的铁路与云南的铁路相连接等等。到了光绪二十四年在清政府原则上同意把广州湾租借给法国的时候，英国立即提出了“租借”香港对岸的九龙半岛的要求。总理衙门不敢不接受这个要求，但希望以九龙山上不筑炮台为条件。英国的公使却说：“中国租广州湾

---

《清季外交史料》卷一三一，页4—6。

《红档杂志有关中国交涉史料选译》，页145、157。

约瑟夫：《列强对华外交》，页290。

《翁文恭公日记》，光绪二十四年三月十日。

《清季外交史料》卷一三二，页7。

与法国以危香港，故英租九龙以为抵制，其为军事之设备固不待言。若中国能拒法不租广州湾，英亦不租九龙。”光绪二十四年四月二十一日（1898年6月9日），由李鸿章经手，完全按照英国的条件成立了关于九龙的以九十九年为期的租借条约。

这样，英国就在华北占领了威海卫以阻挡俄国势力南下，在华南强租了九龙半岛以抗衡法国势力。同时，针对俄国取得卢汉铁路的控制权，英国又从清朝政府取得津镇铁路（南段）、沪宁铁路、浦汉铁路、苏甬铁路、广九铁路的建筑权，以求巩固香港军事基地和它在长江流域的势力范围。它还取得了山海关到牛庄铁路的建筑权，把势力伸进满洲地区，引起了俄国强烈的反对和极大的恐慌。赫德在1895年5月所说的“相信不久必能重新抬头”，在三年后基本上实现了。

同英国有合作对华贷款关系的德国，也在光绪二十四年二月十四日（1898年3月6日），强使总理衙门同意签订了《胶澳租界条约》。根据这个条约，德国不但使它对胶州湾的占领“合法”，而且规定，在胶州湾沿岸一百华里以内的地区德国军队可以随时进驻，而中国政府如果要在这地区内发布行政命令，派驻军队，须事先取得德国的同意。同时，德国取得了在山东境内修筑铁路和开采矿产的特权。一句话，胶州地区成为德国的殖民地，整个山东省划为德国的势力范围。

帝国主义列强以中国为牺牲品你争我夺。在他们的激烈争夺中，有时也可以为各自保持既得的赃物而互相妥协。但是他们的力量的发展总是不平衡的，暂时形成的某种平衡不久又会打破，暂时形成的某种妥协不久又会转为激烈的互相争夺。

如同英、法间曾订立对南方几个省的侵略的协议一样，英、俄间在经过几年的互争优势后也暂时达成了一个妥协。

1898年（光绪二十四年）初，英国向俄国表示：“我们彼此的目的并没有任何严重的矛盾；另一方面，我们都能够做出许多有害对方的事，如果我们想这么做的话。最好是我们达成一项谅解。如果我们能够认为俄国愿意同我们合作，那么，我们愿为促进俄国对（中国）北部商业目的而作很大让步。”

英、俄之间，一面斗争，一面商谈妥协，谈了八、九个月，到1898年9月，取得使山海关——牛庄铁路“中立化”的协议，到1899年4月28日，终于进一步达到主要内容如下的协定：

“一、两国表示它们决不侵犯中国主权或中国与列强之间的既存条约的意思；

二、俄国保证不在长江流域为它自己或为俄国臣民或为其他国家人民谋取任何铁路让与权，并且不直接或间接阻碍那个地区内英国政府所支持的铁路事业；

三、英国对于长城以北的铁路让与权也负有一种类似的义务。”

这个协议表面上讲的是划分在中国修建铁路权利的问题，实际上是英、俄两个帝国主义经过反复斗争，从中国掠夺了大量权利以后，暂时确定了势

---

转引自刘彦：《帝国主义压迫中国史》上册，太平洋书店1928年版，页214。

《中外旧约章汇编》第一册，页769。

约瑟夫：《列强对华外交》，页231。

约瑟夫：《列强对华外交》，页387—388。