

# 1903~1937年陇海铁路债务研究

李成新, 王平子

(安徽师范大学 社会学院, 安徽 芜湖 241003)

**摘要:** 为探讨近代中国铁路修筑的资金来源和债务问题, 在梳理相关文献资料的基础上分析陇海铁路债务的形成、整理。分析认为: 陇海铁路债务是近代中国资本匮乏下的无奈选择, 它有效地促进了铁路的延伸, 也成为长期无法摆脱的梦魇; 其连续性与阶段性并存, 内外债并举, 逐步形成中外资本联合修筑中国铁路的模式, 推动了近代中国铁路债务思想理性的回归。

**关键词:** 陇海铁路; 债务; 债务整理; 债务思想

**中图分类号:** F512.9

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1671-6248(2010)02-0053-06

陇海铁路西起甘肃兰州, 东至黄海之滨连云港, 是连接中国东西交通运输的大动脉, 在近代中国经济发展史上发挥了重要的作用。其研究也备受学者青睐, 论著多集中在陇海铁路修筑对沿线地区的影响, 然而在铁路外债有着深入探讨的今天, 陇海铁路债务问题乏人问津。本文拟从陇海铁路债务的形成、整理切入, 以期有一个整体的认识。

## 一、百端筹集资金, 陇海铁路债务形成

陇海铁路的债务颇为烦杂, 然而“国有铁路负债计分三项: 外债、内债、料债”<sup>[1]</sup>。但是, 陇海铁路债务又有其自身的特性, 其中料债也基本属于外债, 且数额较小, 不到债务总额的1%<sup>[2]</sup>, 本文为说明方便, 把料债并入外债, 并把外债分为长期建筑外债和临时筹措外债两类, 与内债鼎立, 分别介绍:

### (一) 长期建筑外债

陇海铁路滥觞于汴洛铁路, 而汴洛铁路源于京汉铁路。本路原为京汉铁路支路, 归并陇海而成干

线。1899年“容闳倡办津矿时, 盛宣怀恐东西竞争有伤芦汉利益, 乃于是年十月三十日奏准, 将开封、河南两府枝路, 即今所谓汴洛者, 统归总公司酬造”<sup>[3]</sup>, 并于1903年与比利时公司代理人卢法尔签订《一九〇三中国国家铁路五厘借款》, 借款2500万法郎, 周息5厘, 折扣90, 期限30年, 又附行车合同10款<sup>[4]</sup>, 旋因经费不足, 1907年又续借1600万法郎, 95折扣实收, 借款合计4100万法郎, 折扣后实收3778万法郎<sup>[5]</sup>。此项借款与当时欧洲市场上“息止二、三厘”相比, 实属高息。

此项借款在1912年中国政府与比利时公司签订《陇秦豫海铁路借款合同》时, 曾言明将汴洛铁路并入陇海铁路, 将汴洛铁路借款全数提前还清, 合同作废, 因为陇海铁路外债仅发行第一批债券400万英镑, 没能实现赎买目标。后来, 随着陇海铁路展筑, 东西段延长, 营业渐盛, 于是“自民国九年至十五年分还本七期, 每年250万法郎”<sup>[1]</sup>。此后本息拖付, 至1931年底尚欠本息计287万法郎<sup>[1]</sup>。

该铁路线于1904年动工, 1908年底完全竣工, 1910年元旦正式通车。比利时公司援引其借款合

收稿日期: 2010-03-03

基金项目: 国家社会科学基金项目(08BZS037); 教育部人文社会科学规划项目(06JA770002)

作者简介: 李成新(1985-), 男, 安徽临泉人, 历史学硕士研究生。

同第23款:“倘日后比公司能一一遵照此合同所定各条款,将开封至河南工程办理完善,毫无间言,中国总公司如奏国家准由河南府接展至西安府,督办大臣可以应允尽先比公司按照本合同章程妥商协议”<sup>[4]</sup>,并放弃汴洛铁路行车及二成余利权利。恰在此时,商办洛潼铁路因辛亥革命一度停止,官商合办的西潼铁路因筹款不足而未能动工,部办开徐海青亦由于资金问题而未有结果,“政府以合开徐海青及洛潼、西潼可作一东西大干线,遂允之”<sup>[3]</sup>。由交通总长朱启钤与比利时公司代表陶普施于1912年签订《陇秦豫海铁路借款合同》,议定借款总额为1000万镑,周息5厘,折扣94期限40年<sup>[4]</sup>,然适逢第一次世界大战,仅发行第一批债票400万英镑,除折扣行佣实收340万英镑<sup>[5]</sup>。此项债务因铁路未贯通,营业不能发展,至1931年底积欠本息520万英镑<sup>[1]</sup>。

第一次世界大战结束后不久,陇海铁路督办施肇基赴欧筹款,可是当时欧洲受战争重创,金融紧蹙,兑价尤其紊乱,“英法比政府复有现金外输之禁令”<sup>[6]</sup>。恰荷兰现金尚能出境,兑价较高,荷兰银行允与比利时公司联手共同与华签订《陇海铁路比荷借款合同》:“比公司担任分数期发售票面一万五千万法郎之债票,荷公司担任分三期发售票面五千万荷币之债票”,周息8厘,所有借款“专备陇海路工购料及前此并后来,所有借款还本付息之用”<sup>[4]</sup>。惟订约之后,比利时公司部分仅分批发售137743000法郎,荷兰公司部分仅发售3075万荷币,余未发行<sup>[7]</sup>。其历届应付利息,或由借款内拨付,或由公司临时筹垫,直至1925年本息停付。至1931年积欠本息203859240法郎,又4551万荷币<sup>[1]</sup>。

此类债务有效地推动了陇海铁路的延伸,也丧失了许多的权利。铁路债务的形成,本身就是比利时预留投资的结果,汴洛铁路债务源于芦汉铁路,而陇海铁路债务源于汴洛铁路,这种连续性的渗透,让中国在铁路资金的筹集中处于被动地位,当国内无法筹集铁路修筑资金时,借款缺乏选择性,导致利益损失加大,而铁路更容易受到比利时形势的影响。

## (二)临时筹措外债

民国时期,陇海铁路修筑过程中,比荷因故爽约,债票未能全数发行。为保证铁路的继续延伸及已借各款还本付息,陇海铁路局不得不另行举债。此种借款比较复杂,包括国库券借款、临时垫款及料债各项,详情如下:

1915年9月,陇海铁路修至观音堂,后续工程因资金问题中辍,但内外债到期本息及国外采购材

料债仍需支付,于是不得不再次举债。1916年陇秦豫海铁路第一次短期借款,经审“允许比公司以中国政府名义,发行国库券1000万法郎,备付陇海在欧所需各款,速可以发行第二次债票为止”,折扣95周息7厘,还本应需之款,应于发行第二次债票内提还<sup>[4]</sup>。1919年,到期息款均无着落,于是乃续商第二批短期借款,允准比利时公司代售国库券2000万法郎,情如第一次,以充陇秦豫海铁路经费<sup>[4]</sup>。此两次短期借款利息均由财政部筹付,第一次借款由比荷借款中如数还付。中国政府1919年陇秦豫海铁路7厘国库券,还本期限定为1925年元旦,因路款支绌,到期未能照付,改由比利时公司代售“中国政府1925年陇秦豫海铁路八厘借款债票”2300万法郎,用发新票赎回旧票的方法将原发国库券赎回,由8厘国库券全数抵清<sup>[7]</sup>,此即北洋以债偿债者也。

1925年8厘债票,原计印花税及手续费总额为2300万法郎,实际发行2150万法郎,期限10年<sup>[8]</sup>,以全路铁道、车辆及进款为担保。此笔借款自当年7月1日,届首次付息之期,即因筹款困难,未能照付,以后本息均拖欠未还,至1935年6月本息累计达38292500法郎<sup>[2]</sup>。

在上述陇海铁路债票发行及铁路修建的过程中,本路因路工尚未完成,进款不敷拨付各项借款本息,皆由比利时公司临时暂垫,亦因陕州至西安一段工程用款不续,所以外洋料价亦由比公司垫付,其有1分、有9厘计息者,利息较高,到1931年欠到期本息,12245英镑,6081840223法郎。1925年元月间又商由比利时公司垫付,9厘计息,计131503487法郎<sup>[1]</sup>。

对于陇海铁路料债,因内外时局激变、铁路营业不振,陇海铁路债票分数次批发行,料债也多由借款内在欧洲直接支付,致使料债数额一直处于不断变化之中。到1935年6月底,尚余11078748元,另有汴洛铁路料债12670342元<sup>[2]</sup>。

这类债务,多以借新债偿还旧债为要,充分显示了陇海铁路经营的困难和脆弱的财政链条。这些借债为陇海铁路补充了资金,维护了本身的信用,使下次的借款成为可能;可是这些借款并没用于铁路的建设,不能带动营业的发展,陇海铁路的盈余并没有增加,而越积越多债务最终使陇海铁路陷入了债务的危机。

## (三)内债

内债主要有2个来源,即收回商办铁路公司时

欠付股款和铁路修筑过程中向各商业银行贷款。其银行借款多为应急之需,或推广现办工程,或筹付欧洲借款利息,且和外债相比数额不大。

民国元年,《陇秦豫海铁路借款合同》签订,其中规定将洛潼铁路收归国有,并入陇海铁路。此时洛潼铁路集盐股 208万余元,商股 190万元有奇<sup>[3]</sup>。交通部与河南商办铁路公司商定:民间股金还股本息,盐股分批摊还,至 1921年底尚欠盐股汴银 23万两<sup>[2]</sup>,后来不了了之。1915年,因第一次世界大战比利时公司停发债票,该路为推广现办工程,发行短期内债 500万元,年息为 7厘,同年 5月起分 5期还清,折扣后实收 4 484 530元<sup>[3]</sup>。此项借款以所授第一笔短期债票内按时还清,并无纠葛。

另外,北洋政府时期,为筹付欧洲各款到期利息,曾向北平、盐业、中南、金城四大银行商借欧息垫款,该路欠此项垫款到 1934年累计达 266.16万元<sup>[2]</sup>。1924年,为修筑甘肃至海口之间的铁道,交通部与比利时公司签订了《陇秦豫海铁路短期第三期债票合同》,议定由比利时公司在欧洲销售 7 500万法郎,专用在欧购料及各项用款并由该公司转商中国银行团银元 1 000万元,周息 8厘,折扣 85<sup>[8]</sup>。实际只由 5家银行组成的中国银行团及华比银行合借银元 500万元,实收 415万元<sup>[5]</sup>。因此笔借款在中国境内举借,故归入内债范围,其余部分并未发售。但是,此项债务提出由外债购料、内债兴工的提议,不失为一个伟大的设想,在南京国民政府的铁路借款中得以完善和实践,并形成中国铁路借款的最高水平——川黔模式。

南京国民政府时期,陇海铁路列入铁道部应贯通铁路之一,修筑经费多由铁道部筹措,或由比利时庚款下划拨,并无外债。但 1934年为贯通西宝段,由铁道部出面,“向上海的中国、交通、金城、盐业、中南等银行借款 486万元”<sup>[9]</sup>。此所谓国内资本着意于铁道建设大举,也见证了中国金融的成长与壮大。

截止 1935年 6月,陇海铁路债务全面整理之前,共欠外债 229 514 973.93元,内债 8 314 973.93元,料债 110 787.48元,连同汴洛铁路共计 241 968 035.65元<sup>[2]</sup>。

## 二、整理陇海铁路债务,确立偿还方法

铁路债务的整理肇始于北洋政府时期,践行于

南京国民政府时期,其整理之根本目的在于提高债信,举借新债,而陇海铁路的整理尤为重要。

北洋政府时期,时局动荡,政府擅侵路款,军阀干涉车政以来,收入不能循例日增,支出则逐年变多,致交通部债台高筑,无可奈何。陇海铁路因路款不续,路未贯通,营业不能发展而情况更甚,以致“与比荷有关之陇海债票,自民国十四年下半年起,亦未付过本息”<sup>[10]</sup>。陇海铁路债务本息相加,积欠更巨。“故政府于还本付息一端实属至重至难之事,其惯例大概以移缓就急,先外债而后内债为不二法门”<sup>[3]</sup>。铁路债务的整理也“均以欲筹的款,借新还旧为主旨”<sup>[11]</sup>。虽然后来组织了财政讨论会、关税特别会议,提出了不少合适的建议,但仅流于政策的讨论阶段,因缺乏资金而没有实际操作性。越来越多的积欠债务,成为北洋政府无法摆脱的梦魇。

南京国民政府成立伊始便在对外宣言中声明:“国民政府对于友邦以平等原则,依合法手续所负之义务,始终未敢蔑视”<sup>[12]</sup>。其实际上包含了对陇海铁路在内的铁路债务的承认。1928年,财政部致行政院的呈文中指出:“历年北京政府及各省积欠的内外债,种类繁多,性质复杂,为维持国信,活动金融计,亟应从事整理”<sup>[13]</sup>,并于翌年 1月设立专门的“整理内外债委员会”,具体负责讨论实施。但整理时,“不免常有窒碍”,进展并不得力。

铁路债务整理进入实质有效整理阶段,是在“庚关两款筑路计划”落空、铁路建设对内筹集资金失败后,为谋求外债的输入而进行的。中国资本匮乏,“外债不来无以言建设,更无以尽铁路救国之使命”<sup>[10]</sup>。但是,由于拖欠本息、债信低下,“中国在国外市场发行新债票实不可能,即欲举借小额之材料借款,亦同不易”<sup>[14]</sup>,国外资本界甚至认为,“不赶紧整理旧债,恢复国际信用,无论何国均不贷款”<sup>[15]</sup>。

南京国民政府为践行总理“交通乃实业之母,铁路乃交通之母”遗教,提出庞大的筑路计划,这样国内强大的资本需求与外资断流矛盾日益凸显,因此对“已成之铁路借款,亦列入第一类先整理之”<sup>[6]</sup>;并逐步放弃统一整理方案,决定采取更切实可行的分别整理办法。南京国民政府铁路债务的整理以恢复债券信用、由整理而吸收外资、活动金融、树立购料信用、减轻负担、由还债而节约用款 6项为政策<sup>[13]</sup>;“以一路之收入,整理一路之债务”为方法,并规定“以免让欠息,减轻利率,延长年限,分期摊还为原则”<sup>[13]</sup>。铁路债务的整理以求在维持国信之中,仍得减轻国家负担。

铁路债务数目,以陇海为最,尤以外债为多,且比利时公司与中国银行团屡催解决,其整理势在必行。唯陇海铁路借款次数多,持续时间长,涉及款项复杂,“借款数目过巨,而当时收支相抵,所余无几,故必须债权人特别让步,方易解决”<sup>[16]</sup>,整理起来相当困难。

陇海铁路在晚清、北洋时期遗留的各项债务,缺乏有效担保,均属必须整理者。其整理由铁道部会同财政部按上述方案进行。1935年前,“陆续整理之债务,皆属国内零星借款及华洋料债”;1935年后“陆续整理之债务,悉为各路发行之外债”<sup>[2]</sup>。整理结果基本都是:清算债额、削减利率、化零为整、修改或废止合同。

### (一)外国债券的整理

此类外债是因为在国外发售债券而形成的对外债务,是陇海铁路债务的主体部分,主要包括:晚清汴洛段2次借款4100万法郎,1912年5厘借款400万英镑,1920年比利时公司8厘国库券借款,其中比利时公司137743000法郎,荷兰公司3075万荷币,1925年巴黎国库券借款2150万法郎。以上各笔借款,折合15000余万元,另自1925年起共欠利息10000余万元<sup>[17]</sup>。虽然比方一再催偿,但整理时彼此意见悬殊,难得一个妥善方案,经长时间之磋商始告就绪,并于1936年8月公布整理办法:规定自1936年7月1日起,第一年付息1.5厘,以后每年逐增0.5厘,到1942年为止,此后一概以4厘利息计算,至从前衍付各利息,至民国1936年7月1日止概行取消<sup>[18]</sup>。本金自1947年7月分35年付还,减去利息共15000余万元<sup>[19]</sup>。此整理办法较其他铁路仅减息4/5,且数年后恢复原来利息,债权人让步较多,“在此比荷两银团之牺牲与顾全大局,十足多者”。

### (二)比荷垫款整理

陇海铁路比荷垫款内容复杂,有购料、到期利息付款等,且处于不断变动之中,至1936年7月,比利时公司垫款共计4267791578法郎,折合28816911英镑,另有荷兰垫款本息共计49000英镑<sup>[8]</sup>。其整理办法为:照垫款原本另外加给4厘单利,以1913年比利时公司之未发5厘债票,照票面数抵偿。

### (三)内债的整理

南京国民政府时期,陇海铁路内债的整理主要是1925年北平、盐业、中南、金城4大银行商借欧息垫款,除已还一部分外,截止1931年整理前尚欠本息190余万元,经一再与该银行团磋商,于1931年

5月公布整理办法,将本息括为130万元,不再计息,以3个月为4期,分作8期摊还,到1934年3月,摊还完毕,本案完全结束<sup>[13]</sup>。

### (四)1924年北平短期债券借款

“债有内外债之别,自手续上言之,在国内发行者为内债,由外国银行承办或销诸国外者为外债,其购买者为本国人或外国人无论”<sup>[3]</sup>。按此标准,本项500万元债务因在中国境内销售,属于内债,但债票中有84万由比利时在华银行华比银行承销,其他由中国的金城、盐业交通、中南和中国5家银行分摊。中外银行的共同参与,使债务变得复杂,故提出特别说明。

南京国民政府对此项债务的整理作内外区别,分别整理,且外国部分的整理条件优于国内部分。借款中的国外部分除中国银行因55600元转售他人未能收回,实际整理者为4104400元,1933年公布整理部分:按发行时85折收回,并由中国银行团借给铁道部350万元,作为收回债票之用。中国银行团所持借款瞬间缩水,中国银行团虽然以折扣过重,条件苛刻,多次交涉,但终“争而无效,只好接受。”而其余由华比银行持有的895600元,与回收部分归并,一律调换1913年陇海铁路8厘债票,计292180英镑<sup>[8]</sup>。可见,内外区分,中国银行所受的损失更大,也充分显示了南京国民政府对内的强势、对外的屈服。

铁路债务的整理与否,全赖基金之有无保障。陇海铁路债务还本付息各款,“应由西安至洛阳及开封至海口两段之营业净项下尽先拨付。”汴洛铁路1903年的垫款清偿后,“其盈余当即移充上开各借款还债基金”<sup>[17]</sup>。另外,正太铁路盈余资金每年“提出银元六十万元,以半数拨付本借款应还本息及陇海八厘旧欠利息之用,如仍有余利,亦以半数摊归本借款基金”,甚至连与外债无关之“潼西通车后之盈余”,亦得提交。以上各项债务还本付息各款,议定由两部与持券人代表组织基金保管委员会负责保管,以坚信用<sup>[8]</sup>。这大大超过了“为以一路之收入,整理一路之债务”的范围,更凸显陇海铁路负债的沉重及整理债务的迫切。而陇海铁路债务以及其他铁路债务的整理,达到了预期的目的,掀起新一轮也是中国近代史上最后一轮铁路借债高潮的到来。

## 三、陇海铁路债务分析

陇海铁路债务问题历经晚清、北洋政府和南京

国民政府 3 个时期,时间跨度较长,彰显自身特色。同时陇海铁路债务是中国近代债务的重要组成部分,其发展轨迹与中国近代债务的演变具有同步性,折射出铁路债务发展的一般规律。

第一,陇海铁路债务的连续性与阶段性并存。陇海铁路债务的连续性是指陇海铁路外债逐笔发放,基本由比荷两国提供,铁路债务层累的形成,这也使陇海铁路逐段展筑成为可能;陇海铁路债务的阶段性是指,每次所定债票不能全发且 2 次债票合同间隔时间比较长,以致陇海铁路工程数次下马,成路缓慢,而债务本息相加,愈积愈巨。其实,“在前清时代各借款公司均照原借数及续借数发售债票,故款皆有着,路无不成。民国以后,则按合同发行债票全额者,可谓绝无”<sup>[3]</sup>。这固然与当时的国内外形势有莫大关系,而根源在于陇海铁路营业的不振,而整个北洋政府时期陇海铁路净剩款始终没有突破 300 万元,且后期一度回落,“所有进款尚不足还本付息之用”<sup>[11]</sup>。是以债信丧尽,1925 年后陇海铁路外债基本断流。陇海铁路债务连续性与阶段性的并存,使陇海铁路债务在各铁路外债中独树一帜,特色鲜明,也注定陇海铁路债务的复杂和整理的艰巨。

第二,铁路债务中的外债和内债的关系。陇海铁路修筑过程中外债是成路之本,内债属应急之需。陇海铁路,包括汴洛段的修筑,本来就是因为国内资本匮乏,本由比利时公司借款兴办的,其间虽有 1915 年 5 厘短期内债 500 万元,1924 年 8 厘短期借款 500 万元,及北平、盐业、金城、中南等银行欧洲借款利息垫款,但对内债“陇海则所售该路借款债票归还,故均不列入资本帐,而视为临时救济之方焉”<sup>[3]</sup>。其实,“外资在 1937 年前的中国经济取得的各种近代化中,发挥了主要作用”<sup>[20]</sup>。其用于已成实业之铁路者,更是如此:“洋款为我国铁路资金的主体,即所谓外债者也,约居总数五分之四有奇”<sup>[3]</sup>。而陇海铁路债务中内债尚不足 10%,比例较小,出现这种情况,除归根于中国的财政困难,资本匮乏,还与中国理不顺的官商关系,商惧为官所用及中国金融不健全,缺乏融资渠道,以致为数不多的投入资本在铁路发展过程中成为外国资本的附庸。

第三,陇海铁路债务促使中国铁路债务思想性的回归。陇海铁路的修筑经历了晚清时期的外国承办、清末民初的筹款自办、北洋时期的借款部办及南京国民政府时期庚款内债共同投资等几个阶段。陇海铁路汴洛段源于芦汉,其借款合同内容也大致相同,由比利时公司承办,不但要以路作抵,并享有

行车管理及提余利二成特权。随着铁路地位的凸显,主权意识的强化,逐步认识到“铁路与政治、军事、经济息息相关,故除无主之地任强权者自由占领外,所有完全独立之国,无由甲国承办乙国铁路而不受乙国统治之先例”<sup>[3]</sup>。此合同“为各路合同中最失算者”。对这种借款方式大加指责,为争主权保权益,继而有商办、民办之风潮。“商办之鲜明旗帜,为拒外债,废成约,收回自办,并发起拒款大会倡优,一时大绅富商咸以倡办本省铁路为唯一大事”<sup>[3]</sup>。然洛潼铁路开办 7 年,“集股不足定额三分之一,成路不及全线十分之四”<sup>[6]</sup>,成效难期;而西潼铁路因为集股不足,根本没有开工;甚至连部办开徐海青铁路也因筹款无着作罢。此类方法以强烈的民族主义情感掩盖了实际财政上的困窘,倡言有商股、民捐、盐斤加价等若干筹款渠道,一时大盛,却无操作可行性。而实际从事铁道修建者及股民,一愁资金之不足,二忧股金之不保,裹足不前,铁路修筑内部对资金的强烈需求与民众狂热后的逐利心态产生矛盾,功终少成,并随着铁路干线收归国有而势微。

商办之进锐退速,即有国有之釀成,并逐步认识到,“国家财政枯竭,不得不举借国债”<sup>[13]</sup>,铁路债务的形成具有无可奈何的必然性。于是,民国初年在借款部办的风潮中,陇海铁路借款活动出台,但随着出现 2 个现实的困难:第一,全赖外债,一旦外债不保,路亡亦在旦夕;第二,借款管理上漏洞致使借款常挪作他用,“民国二年,陇海同成借款,借军用者一百四十万镑有奇”<sup>[14]</sup>,不能做到专款专用,加重了铁路修建及运营困难,以至路未成,而债已巨。

资金是中国铁路发展的瓶颈,因此,“铁道建设之能否进展,全视财政上之有无办法”<sup>[19]</sup>,在经济落后的中国欲投资开支庞大的基础设施建设,“如何利用外资,发展中国铁道,不但为环境所使然,抑且为事实所需要”<sup>[10]</sup>。另外,如何避免外国承办之丧权失利,避免出现筹款自办则情激功微及借款部办则路半债巨,国人对借款修筑铁路形成 2 个基本的前提:第一,“在便利主权,方便民生的原则下,运用外资”,意在保主权<sup>[21]</sup>;第二,“因招致外资,即以铁道本身之盈余为根本”,旨在保权益<sup>[18]</sup>。另外,在建筑杭江铁路时,中国银行先后投资达 500 万元,开中国资本辅助建设的先声,1936 年,陇海铁路西宝段修筑,先后向中国银团借款 486 万元,而使中国金融资本对铁道投资渐感莫大之兴趣。内债介入铁路的投资资本,使中国铁路债务的面目焕然一新,并把内外债有效结合起来。这样把中国的铁路债务思想逐

步地推向理性: 连内外, 求路成, 保权益, 图固久。

## 四、结 语

陇海铁路债务是近代中国资本匮乏的无奈选择, 具有很大的必然性, 其有效促进了铁路的延伸, 可是债务危机也成为铁路财政长期无法摆脱的梦魇。由于铁路在近代中国的极端重要性, 铁路债务的整理与研究也相当的迫切, 关系到铁路正常的运营, 影响着铁路的长期规划, 也是当时对外关系中重要的一环, 而国内资本的成长, 也使中国铁路债务趋于理性。

### 参考文献:

- [ 1 ] 铁道部铁道年鉴编纂委员会. 铁道年鉴: 第 1 卷 [ M ]. 上海: 汉文飞楷印书局, 1933.
- [ 2 ] 铁道部秘书厅. 铁道年鉴: 第 3 卷 [ M ]. 上海: 上海商务印书馆, 1936.
- [ 3 ] 曾鲲化. 中国铁路史 [ M ]. 北京: 燕京印刷局, 1924.
- [ 4 ] 铁道部. 中国铁路借款合同汇编: 第 2 册 [ M ]. 台北: 文海出版社, 1987.
- [ 5 ] 中国国民党陇海铁路特别党部. 陇海铁路调查报告 [ R ]. 郑州: 陇海铁路特别党部, 1935.
- [ 6 ] 宓汝成. 中华民国铁路史资料 ( 1912~ 1949 ) [ M ]. 北京: 社会科学文献出版社, 2002.
- [ 7 ] 财政科学研究所, 中国第二历史档案馆. 民国外债档案史料: 第 7 卷 [ M ]. 北京: 档案出版社, 1992.

- [ 8 ] 财政科学研究所, 中国第二历史档案馆. 民国外债档案史料: 第 9 卷 [ M ]. 北京: 档案出版社, 1992.
- [ 9 ] 张雨才. 中国铁道建设史略 ( 1876~ 1949 ) [ M ]. 北京: 中国铁道出版社, 1997.
- [ 10 ] 张公权. 利用外资发展中国铁路 [ J ]. 铁路杂志, 1937 ( 1 ): 93-100.
- [ 11 ] 吴景平. 论北洋政府的外债整理 [ J ]. 历史教学问题, 2003 47 ( 1 ): 3-7.
- [ 12 ] 国民政府外交部. 中国国民政府对外宣言 [ S ].
- [ 13 ] 财政科学研究所, 中国第二历史档案馆. 民国外债档案史料: 第 2 卷 [ M ]. 北京: 档案出版社, 1992.
- [ 14 ] 张嘉璈. 中国铁道建设 [ M ]. 杨湘年, 译. 上海: 上海商务印书馆, 1945.
- [ 15 ] 陆仰渊, 方庆秋. 民国社会经济史 [ M ]. 北京: 中国经济出版社, 1991.
- [ 16 ] 张公权. 抗战前后中国铁道建设的奋斗 [ M ]. 台北: 台湾传记文学出版社, 1974.
- [ 17 ] 财政科学研究所, 中国第二历史档案馆. 民国外债档案史料: 第 4 卷 [ M ]. 北京: 档案出版社, 1992.
- [ 18 ] 张公权. 蒋委员长五年铁道计划 [ J ]. 铁路杂志, 1937 ( 1 ): 3-9.
- [ 19 ] 中国文化建设协会. 抗战前十年之中国 [ M ]. 台北: 文海出版社, 1974.
- [ 20 ] 柯 文. 在中国发现历史: 中国中心观在美国的兴起 [ M ]. 林同奇, 译. 北京: 中华书局, 2002.
- [ 21 ] 张公权. 铁道交通与经济建设运动 [ J ]. 铁路杂志, 1937 ( 3 ): 123-125.

## Study on Longhai Railway debts from 1903 to 1937

LI Cheng-xin, WANG Ping-zi

( School of Society, Anhui Normal University, Wuhu 241003, Anhui, China )

**Abstract** To explore funding sources and debts of modern China's railway construction, the paper through literature research and statistical methods discusses the formation and arrangement of Longhai Railway debts. The result shows that Longhai Railway debts were a helpless option under the lack of capital in modern China and a long-term nightmare which could not escape, but it was effective in promoting the extension of the railway. The authors also find that at that time the continuity and phase coexisted, and the domestic and foreign debts developed simultaneously. However, the model for jointly construction of railway with both internal and external capital was formed, gradually promoting the regression of railway debt thought in modern China.

**Key words** Longhai Railway debt; debt consolidation; debt thought