

曾国藩功高位尊，乏寿早谢世 李鸿章继承遗愿，创办招商局

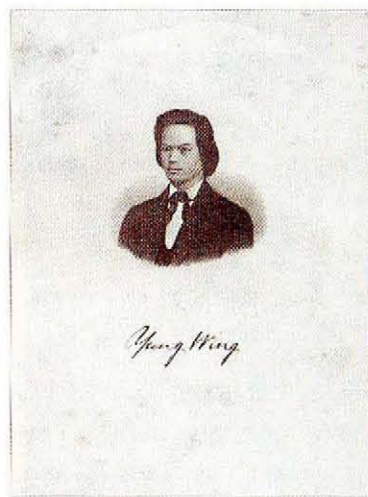
文/卫太夷

一、谁最早提出创办轮船招商局？

本栏前期曾提到晚清办洋务的一位奇才——容闳。他 1828 年出生于广东香山县，比其同乡孙中山大 38 岁。容闳幼年，乃父带他去澳门，启蒙于西方教育。迨 1847 年（道光二十七年），他是中国第一个自费赴美留学的大学生，系统地接受欧美资本主义思潮及其新兴的科技。7 年后毕业于耶鲁大学，获硕士学位（1876 年，该校授予他法学博士）。翌年，他怀着改造中国的抱负回国。先在广州的美国驻华使馆和上海海关当译员多年，1860 年投奔当时在南京新建立的太平天国，向接待他的朝政总理干王（洪秀全的族弟洪仁玕），提出“中华共和国新政七议”，却未被采纳。他感到太平天国蒙昧短见，不足为谋，便折回上海。忽有个挚友向他转递曾国藩的邀请函。于是他于 1863 年秋投奔驻扎在安庆的湘军首领曾国藩幕下，受到曾国藩和李鸿章的赏识。不久，湘、淮军平定了太平天国，曾、李在上

海筹办中国第一家机器造船厂——江南制造总局，遂派容闳前往美国采购大批制造机器的重型机床，海运到上海。曾、李非常满意，专折上奏为他请功。清廷特授容闳五品知府衔。接着他便向曾、李进呈三项建议：一，创办纯粹为中国资本的股份轮船公司；二，选派优秀幼童赴美留学，攻读西方科学技术；三，开采矿产，加速发展工业。这三项建议均得到曾、李的赞成。曾、李两人联名上奏清廷，经层层核定，最后得到慈禧太后懿旨的批准。后来由于筹办轮船招商局和选拔幼童赴美留学，都在 1870 年同时启动，曾、李考虑到后者须直接与美国打交道，容闳有 7 年留学美国的历练，是最理想的人选，于是决定容闳任幼童留学事务局副局长（正委员是翰林陈兰彬）。

笔者行文到此，以下须话分三条线索：因为 19 世纪 70 年代，上述的创办轮船招商局、选派幼童赴美留学，以及筹建北洋水师，都列为晚清洋务的重点。



容闳在耶鲁大学的毕业照

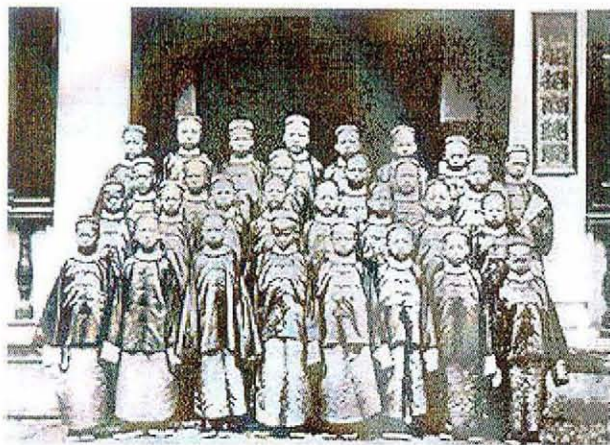
现本文就按这三大项目的实施顺序，先叙述创办轮船招商局，其余两项待下期依次分述。

二、两次鸦片战争给大清帝国带来的危机

凌辱中国的 1840 年和 1856 年两次鸦片战争，英、法帝国主义强迫清廷签订了不平等的《南京条约》和《天津条约》，除割让香港和赔款外，还开放我国沿海和长江 15 个口岸通商，并染指我国沿海和内河的航行权。他们还以上海为中心，窃据中国海关税率自主权，又通过各通商口岸的江海航运网络，贩卖洋货和鸦片，榨取中国人民的血汗。到 19 世纪 70 年代，设立在中国的航运公司就有英商的太古、港澳，华海、北清、公正等轮船公司，不久又增加怡和轮船公司；美商有旗昌，太平洋等轮船公司，垄断中国的江海航运。当时，上海滩流传着一句讽刺性的谚语：“黄浦江上停满了挂万国旗的兵舰和火轮船。”如此以致我国古代以来，传统的木帆船



19 世纪黄浦江沙船聚集



1872年第一批幼童出国前，在轮船招商局正门前合影

航运业（1850年统计，仅上海从事沿海漕运的沙船就有 3500 余艘），濒临破产失业的危机。

这时，清廷洋务派首领曾国藩在直隶总督任上，由于他不久前，对天津教案酿成的市民暴动处置失当，加他健康欠佳，不适应北方气候，清廷就调他回南京，任两江总督。而时任湖广总督的李鸿章，改调直隶总督兼北洋大臣。曾、李目睹愈来愈多的外国轮船揽载沿海的漕运，迫使我国传统的木帆船运输业，急剧衰落，他俩又想起容闳以前的建议，便商议了一个挽救时艰的方案：



李鸿章

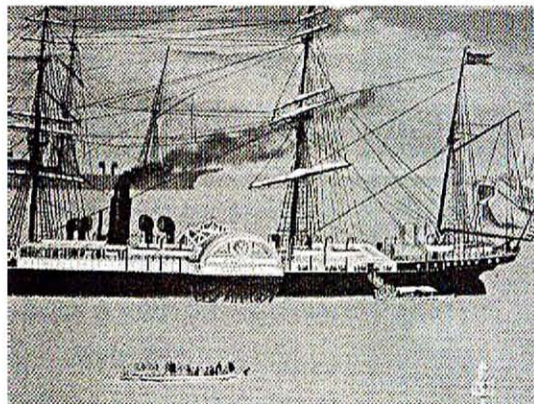
将沪、闽船局近年新造的 8 艘舰船改装为货轮，招揽国内富商出资入股，组成中国的轮船公司，以挽救帆船漕运的危机。

三、一场有关中国近代航运兴衰的论战

1872 年初，内阁学士宋晋向清廷上奏：指责福建船政局靡费严重，上海江南制造总局也是如此，建议一并裁撤。于是引起一场有关中国近代航运和造船工业存废的大辩论。

6 年前，洋务派千方百计在沪、闽创建的江南和马尾两船厂，现在已经造出 4 艘舰船，以后还继续有新船下水。但两家船厂的耗费甚巨，船成后还要承担保养、训练费用，以及驻船官兵的薪饷，仅靠官府拨给的造船经费难以维持。为减轻府库财政支出，闽厂在 1870 年将制成的第二艘轮船，卖给浙江省使用，而且又与粤、鲁、奉天、直隶等省，续订了协议，船成后，分别售给四省使用，俾有用之船，置之无用之地。

正当总理衙门与有关督抚大臣加紧磋商解决闽厂财政亏损之时，保守派官僚宋晋趁机发难，于同治十年十二月十四日向清廷奏请裁撤闽、沪两船局，以省糜费。于是在清廷高层激起轩然大波。而闽、沪两厂的创始人曾国藩、李鸿章、左宗棠都是清廷的“中兴大臣”，



19 世纪中叶，风帆和蒸汽机动力并用的轮船

而且裁撤两厂关系到洋务运动的成败和中国造船业的兴废，故清廷对此未便草率从事，即令曾、李、左、沈慎重考虑，筹商变通之计。于是，洋务派大员就联袂而起，坚决反对宋议，这场大辩论便拉开帷幕。

曾国藩认为：“船局绝不能停办。刻下只宜自咎成船之未精，似不能谓造船之失计；只宜因费多而筹省，似不能因费细而中止。”主张应筹变通之方，闽厂除继续制造少量兵船专操海战外，还可以再造几艘商船，平时租与商人运货，有事则运载陆军救援他省。他还建议轮船除租赁外，还可以配运漕粮，以分外轮的运利。”此时，曾国藩对筹办轮船招商局，已初见端倪。但是就在当月，曾突然病逝于南京，终年 61 岁。

船政大臣沈葆楨奏复闽厂事，认为造船是“永垂不朽”的事业，不但不能撤裁，当与吾国长存！

持论最为激烈，筹划最为缜密，当推李鸿章。他以嘲讽的口吻，驳斥宋晋：

“士大夫囿于章句之学，而昧于数千年来一大变局，狃于目前苟安，而遂忘前二三十年之何以创巨而深痛。求省费则摒弃一切，国无以立，终不图强矣！左宗棠创闽省轮船，曾国藩造沪局轮船，皆为国家筹久远之安计，岂不知费巨而效迟哉！国家诸费皆可省，惟养兵设防，

练习枪炮,制造兵轮船之费万不可省。如果两船局苟或停业,则前功尽弃,后效难图,而所费之项,转为虚靡,不独贻笑外人,亦且漫长寇志!”

由于洋务派权臣都反对裁汰船局,总理衙门遂于八月二日奏请清廷,船政不应停止,着李鸿章、沈葆楨妥筹办理。于是,由宋晋挑起的这场大辩论到此熄灭。

四、轮船招商局在沪开业,前期业绩斐然

19世纪70年代初,洋务派在坚持发展近代造船工业的论战中取胜,这是继10年前平定太平天国以来,又一次取得的战果,大长了洋务派的威望。于是,他们就着手挽救传统帆船漕运的危机,从速创办近代轮船航运业。

可是,曾国藩已去世,左宗棠仍戍边西陲,新提拔的沈葆楨已继任船政大臣。于是,兴办招商局的重任,就落到时任直隶总督兼北洋通商大臣李鸿章的肩上。其时,掌握军机处和总理衙门,总揽朝政的恭亲王奕訢,向慈禧太后奏明:“招商局由李鸿章奏设,局务应由李主政,凡有关利弊诸事,自应由其随时整顿。”于是,李鸿章在筹办招商局的全程中大权独揽。招商局的总办、会办(即企业的董事长、总经理和襄理)都由他任免;招股、购船、开辟航线,全都由他核准施行;所有账目也是他派员稽查。

在筹备工作就绪后,招商局于1873年元月17日(同治十一年十二月十九日)在上海洋泾浜南永安街(现在的延安东路外滩附近)正式开业。当天上海各报都有报道。同年8月7日迁址三马路,改名“轮船招商总局”。

开局前,李鸿章明确规定官督商办的体制。他物色到江苏宝山县,世业沙

船的吴淞巨商朱其昂,由于他熟悉津沪沿海航线的漕运,就拉他投巨资成为大股东,然后任命他为首任总办。半年后,李又挑选了一位曾在怡和洋行当过总买办,又在国外轮船公司当过董事的唐廷枢,央他入股成为大股东,任命他继任总办,朱其昂改任会办。李鸿章就是善于任用这种土洋结合的企管班子,展开了沿海漕运和江海客货运输,接着又开辟几条远洋客货运输航线,使招商局在初创时期,取得了较好的业绩:

A.招商局 1873—1877年的利润表

年份	资本 (两)	利润 (两)	利润率 (%)
1873	599023	81608	13.62
1874	1251995	156144	12.47
1875	2123457	161384	7.6
1876	3964288	359837	9.08
1877	4570702	442418	9.68

B.招商局 1873—1877年的船舶拥有量

年份	艘数	总载重量	船名及吨位
1873	4	2434吨	购进伊敦(507吨)、永清(661吨)、利运(734吨)、福星(532吨)
1874	6	4088吨	添购和众(849吨)、富有(920吨)、利航(驳船)
1875	9	7834吨	添购日新(后作趸船)、厚生(595吨)、保大(870吨)、丰顺(900吨)
1876	11	11854吨	添购汉广、江宽(1000吨)、江永(1451吨)
1877	29	30526吨	购并旗昌,新增26艘

C.招商局早期开辟的远洋国际航线

1873年8月初,悬挂“红底黄色圆月”轮船招商局公司旗的“伊敦”轮,首航日本神户、长崎。

1879年10月,轮船招商局的“和众”轮,载客400人,首航美国檀香山,

次年续航北美,7月30日抵达旧金山。

1880年,招商局派船开辟越南、吕宋、暹罗、新加坡、槟榔屿和印度等远洋国际航线。

1881年10月4日,招商局“美富”轮装载96万磅茶叶,首航英国伦敦。

由于以上国内外新航线的不断开辟,招商总局就相继在国内外,分别在天津、牛庄(营口)、烟台、福州、厦门、广州、香港、汕头、宁波、镇江、九江、汉口,以及长崎、横滨、神户、新加坡、槟榔屿、安南、吕宋等处,共设立了19个分局。

D.招商局承运的漕粮(由兑漕省份苏浙皖鄂湘运往天津),从1873年的20万石,逐年增至1882年的58万石,漕运收入约占招商局年收入的1/3。

E.招商局自保保险,增强了经济实力。从1878年开始,该局每年从保险费中提取15万两作为船险公积金,除用于补偿海事损失,同时也作为备用基金,以增加招商局的资本总额,并对局外企业进行投资。1884年,招商局就从保险公积金中提取30万两投资于开平矿务局,招商局自办船舶保险,即补偿了海事损失,也积累了一笔保险基金,为增强该局经济实力和进行局外投资,提供了重要保证。

F.购并美商旗昌轮船公司

已经入侵和垄断中国江海航运市场的英商太古、怡和和美商旗昌等轮船公司,他们千方百计欲钳制中国新生的航业招商局,以惯用的招数,进行你死我活的市场竞争。当招商局开市的江海客货航线的船期表,出现在媒体上时,三家外轮公司立即把他们江海航线的客货运价,锐减一半。例如沿海的沪烟线货运,每吨运价从7两降为3两,以后又减为1两。长江申汉线货运每吨减为

2.5两，申镇线减为 1.5两。可笑的是长江线客运，他们还争相向旅客送雨伞和毛巾，千方百计地拉客票。他们不择手段地欲迫使招商局“鹿死胎中”。但由于爱国情怀，中国同胞关心招商局的成长，拆穿外轮航商的鬼魅伎俩，迫使他们的欺骗手段未能得逞。特别是美商旗昌公司，经受不住这种严酷的减价竞争，遂把全部 18艘船舶和各港的码头仓库，作价 200万两，售给招商局。后来传说，其中还有个隐情。那时，美国国内南北战争已经结束，国内出现投资热潮，于是旗昌业主就在中国收业，把资金转移到国内，以获取高额利润。总之，招商局并购旗昌，有利有弊，但利大于弊。

此后，招商局还以较为雄厚的经济实力，相继投资、扶持其他产业，例如中国第一家大型煤矿——开平矿务局、中国第一家大型纺织企业——上海机器织布局、中国第一家银行——中国通商银行、中国近代第一家钢铁煤炭联合企业——汉冶萍公司。此外，招商局还把经济触角，延伸到与航运有关的部门：如南洋公学（即现在的交通大学），以及对外贸易、造船工业、船舶打捞、石油运输、电报通讯等等。在中国近代经济史上，留下令人瞩目的一页。

以上就是在晚清洋务运动中，在经济领域取得一定成就的轮船招商局初创时期的概况。由于航运业是国计民生重要的一环。辛亥革命后，国家政权虽多次更迭，但招商局还是传承下来。近 60年来，海峡两岸的航运公司曾分别继承原招商局的局产，但双方航运公司的名称已经更易。然而“招商局”这块传了 140年的老招牌至今还竖立在香港，仍旧承担着国内外的航运业务，继续为祖国效力，而且业绩卓著。

航海学会物流专业委员会组织观摩化工物流消防、堵漏演习及相关展览



2012年 6月 26日，由中远化工物流有限公司等承办的“2012年安全生产综合应急演练”在中远化工物流奉贤仓库举行。航海学会物流专业委员会组织相关专业委员会及各单位的相关人员观摩了演练及相关展览。

此举为检验中远化工物流与化工区

消防应急联动程序、协同反应能力和实战水平，应对突发风险和事故的能力，以危险化学品事故应急救援报告、组织指挥、抢险抢救和疏散为重点，最大限度地降低突发事件的危害程度。

演习内容包括道路 ISO-TANK堵漏、仓库火灾消防两项。整个演习历时

半小时，过程紧张有序，全体参演员工积极配合，训练有素，在最短的时间内控制了灾情的蔓延，顺利完成了演练。

徐海梅

