

关于輪船招商局产生与初期发展的几个問題 (续)

张 国 辉

二

輪船招商局成立于一八七二年十一月。朱其昂所筹集到的資本有：直隶练餉制錢二十万串，扣除預繳利息，实收十八万八千串（約合銀十二万五千两）^①，李鴻章投資五万两，上海商人郁熙绳一万两，此外尚有认股而未繳款的約十余万两^②。从初期的資本构成来看，官款显然居于重要地位；来自商人的投資中，创办人朱其昂“自以身家作抵”，当是主要投資人之一，郁熙绳也是经营沙船的商人^③，他們的投資表示了旧式航业資本的轉化。但是，就整个沙船业而言，轉向新式航业的資本量是十分有限的。除朱其昂外，見諸記述的仅郁氏一家而已。早期記載透露：招商局在初創時曾有人“徧劝”沙船商，将“旧时沙卫各船”拆卖，投資新式航业，却遭到强烈的反对，“群起詫异，互相阻挠”，其激烈“竟至势同水火”^④。这个事实說明朱其昂虽是以沙船为世业，其亲友中也有很多沙船主，但是在創辦新式航业上他并未博得沙船商人多大的支持。当时有不少材料載明本地華商在朱其昂主持招商局時入股很不踊躍^⑤。至于預期要爭取的那些“依附洋商名下”的买办或买办化華商資本更不成功。先前共同筹划的李振玉，在开局后不久即离去；一般买办，則在敌視招商局的外國洋行的煽惑和阻挠下，对招商局的态度极端冷淡，甚至互相阻挠^⑥。李鴻章、朱其昂所要爭取的买办化豪商兼官僚胡光鏞，也以“畏洋商嫉忌”为借口，拒絕入股。可見招商局在創辦时期招徠資金十分困难，它不曾取得各式商人的支持，而朱其昂在开局時向李鴻章报称“各帮商人紛紛入股”^⑦，显然是一个失实的夸张。

① 制錢折銀比率系根据：光緒三年八月晋省賑濟需款，李鴻章將天津練餉制錢發交江浙典商生息，共十五万串，“即照時價易銀十萬兩。”見《清德宗實錄》，卷55，第10頁。

② 《清查整理招商局委員會報告書》，下冊，第18頁，（以下簡稱《報告書》）。

③ 《彙報》，同治十三年九月初七日載：“歷溯滬商之殷實者，首推朱氏，踵其后者有郁氏、沈氏、郭氏諸商家，皆以沙船為世業”。

④ 《字林滬報》，光緒九年十月十一日（1883年11月10日）。

⑤ 《英國領事商務報告》（Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China），1873年，寧波，第85頁（以下簡稱《英領報告》）；《捷報》，1874年9月19日，第293頁。

⑥ 《匯報》，同治十三年八月初四日（1874年9月14日），《字林西報》（North China Daily News），1874年，2月26日，第183頁。

⑦ 《同治十一年十二月十三日，試辦輪船招商摺》。《李集》，《奏稿》，卷20，第32—33頁。

开张后的輪船招商局資本单薄，但购船、設棧、开辟航线、建立碼頭等等又无一不需巨款^①。这便使初創的企业只能依頓举債度日^②。在船务经营方面，朱其昂所购买的第一号船“伊敦”，“船大而旧”，“耗煤多而装貨少”；第二号“福星”，“船通而小”^③。看来，他对新式航业的经营似乎也不很精通。因此，不到半年時間便有招商局亏蚀二万五千两的傳聞^④。李鴻章深慮“資金过少，恐致决裂”^⑤。道員孙士达乘机建議罗致财力雄厚的閩粵商人入局。李最初矚目于与买办有交往的广东香山人、时任上海县知县的叶廷眷，未果^⑥；盛宣怀遂以沪上大买办唐廷枢、徐潤向李推荐，于是津海关委員粵人林士志又銜李的意旨到上海会同朱其昂邀集唐、徐商洽接手^⑦。开办仅达半年的輪船招商局遂进行了一次重大的改組，由李鴻章札委唐廷枢为总办，徐潤、朱其昂、盛宣怀为会办。唐、徐負責輪运、招股业务；朱、盛負責漕运和官务。

唐廷枢、徐潤均系广东香山县人^⑧。十九世紀六十年代以后，他們长期依頓外国殖民势力的扶持在上海经营各种商业。在进入輪船招商局之前，唐廷枢既担任上海怡和洋行(Jardine, Matheson & Co.)的总买办，同时又在几家比較活跃的輪船公司中投放資本。例如，在东海輪船公司(China Coast Steam Navigation Co.)中，唐就是主要股东之一^⑨，并且担任了这家公司襄理的职位^⑩；此外，由軋拉佛洋行(Glover & Co.)在一八六七年开办的公正輪船公司(Union Steam Navigation Co.)和由惇裕洋行(Trautmann & Co.)在一八六八年主办的北清輪船公司(North China Steamer Co.)里都有他的投資，而且他还是这两个公司里“粵籍股东集团的領袖和代言人”^⑪。循应这两家公司华籍股东的請求，唐廷枢还担任了該两公司的董事^⑫。这表明在当时的上海买办人物中，唐廷枢实居于“領袖”的地位。徐潤在买办階級中的声望与唐廷枢相差不多。他既是买办世家出身，从小随其叔父在宝順洋行(Dent & Co.)学艺，由艺徒而挤入上层买办的地位；而且广置地产，兼營絲、茶出口和烟土进口的生意，在資金的周轉上能調动二十多家錢庄的信貸，其实力似还在唐廷枢之上。同时，唐廷枢、徐潤又都是粵籍商人組織、

① 1872年11月招商局向大英輪船公司(Peninsular & Oriental Shipping Co.)以55,700两购买“伊敦”(Aden)号輪船，載重一万石[見《捷报》，1872年11月28日，第458頁；《申报》，同治十一年十二月初二日]；又经惇信洋行(Messrs George Barnet & Co.)以10万两从英国利物浦购买一船，改称“永清”号，載重一万八千石；又由德商经手以38,000两购买“利运”号，載重一万七千石[見《报告书》，下册，第18頁]；由敦信洋行经手以74,000两向苏格兰订购“福星”号[見《报告书》，下册，第19—20頁]；同时又在天津、上海购置碼頭、棧房作为卸放漕粮。

② 《报告书》，下册，第19頁。

③ 《光緒六年十月二十六日，国子监祭酒王先謙奏》，轉見中国史学会主編：《洋务运动》(六)，人民出版社1961年版，第38頁；《輪船招商局第一年帳略》，《申报》，同治十三年八月初七日(1874年9月17日)。

④ 《捷报》，1874年9月19日，第293頁。

⑤ 《同治十二年閏六月初六日，复沈幼丹船政》。《李集》，《朋僚函稿》，卷13，第13頁。

⑥ 同治十一年十二月二日，《复孙竹堂观察》。《李集》，《朋僚函稿》，卷12，第36頁。

⑦ 徐潤：《徐愚斋自叙年譜》，香山余氏校印本，第18頁。

⑧ 关于唐廷枢、徐潤的出身、经历和社会关系，拙稿《中国近代煤矿企业中的官商关系与資本主义的发生問題》曾作叙述，茲不贅。見《历史研究》，1963年第3期。

⑨ 刘广京：《英美在华輪运势力的竞争》(Anglo-American Steamship Rivalry in China, 1862—1874)，1961年哈佛版，第141頁。

⑩ 《捷报》，1874年10月22日，第399頁。

⑪ 刘广京：《两家輪船企业》(Two Steamship Enterprise)，第114—115頁，轉見符华格(Feuerwerker)：《中国早期工业化》(China's Early Industrialization)，第111頁。

⑫ 《怡和洋行档案》，轉見刘广京：《英美在华輪运势力的竞争》，第142頁。

广肇公所的組織者，具有控制这个公所的力量，在号召閩粵商人和“詭寄洋行”的华商上，他們都具有較大的力量。不仅如此，由于他們也从事絲、茶、棉花的出口生意而与本地商人又都有相当密切的经济联系，这使他們对一般商人投資新式企业也有一定的号召力。具有这样一些条件的人物，正是洋务派官僚多年搜罗而不可得的工具。所以唐廷枢、徐潤一经投入李鴻章的怀抱，便长期成为李在经办洋务上的“人才”。

唐廷枢、徐潤入局意味着官僚、买办的結合进入一个新阶段。招商局的显著变化，首先反映在招徠資金上出现了比較順利的局面。在唐、徐接手后大約一个多月，便有消息透露：招商局“近殊盛旺，大异初創之时，上海銀主多欲附入股份者。”^①现在要具体查明这些“上海銀主”的身份已经很困难了，我們只能从一些有关的記述中追索一点蛛絲馬迹，以考察招商局資本来源上的变化。八十年代主持过上海织布局、电报局的经元善在追述招商局早期招股的情形时说：“溯招商、开平股分，皆唐徐諸公因友及友，輾轉邀集。”^②可見所謂“上海銀主”中必然有大部分是与唐廷枢、徐潤有联系的人物。他們究竟是些什么人呢？

改組后的招商局章程規定：在推举唐廷枢为总董之外，“再将股分較大之人，公举入局，作为商董协同办理。”具体的名单是：上海局商董是候选同知朱其蕓、候选郎中徐潤；天津局为知府宋縉；汉口、香港、汕头各局的商董則由刘紹宗、陈树棠、范世尧分別担任^③。

就目前所知，朱其蕓是朱其昂的弟弟，朱氏兄弟中尚有朱其詔也是招商局的主要投資人之—，他們的投資自然是反映旧式航业資本的轉化，但是在改組后的招商局里，他們显然已不居于重要的地位。刘紹宗、陈树棠都是买办^④。陈树棠在投資招商局以前很早就是一个著名的茶商，而且由于清政府駐美公使陈兰彬的关系，他还曾任駐旧金山領事^⑤，一八八七年一度担任过招商局的总办，李鴻章称其有股份十万两^⑥。宋縉、范世尧的情况不甚清楚，估計也是与唐、徐有相当交往的买办化商人。唐廷枢曾经正式表示过招商局早期的附股人都是由他招致的^⑦。自然，我們不能把凡与唐、徐相交往的商人都看作是买办，但是在唐、徐主持下，能够担任天津、汕头这样重要口岸的分局商董，即使不具有买办身份，也必然是与外国势力有联系的买办化商人。在上述商董中，徐潤名下的投資数量最大，招商局在第一期資本一百万两中，他便占有二十四万两，无疑是一个大股东^⑧。唐廷枢究竟投放了多少資本不甚清楚，只知他在接手时“曾携資本和南潯号輪船入局营运”^⑨，根据后来的情况估計，其投資額至少当在十万两左右，也許与徐

① 《申报》，同治十二年閏六月初六日（1873年7月29日）。

② 经元善：《周易初集》，卷2，第38頁。

③ 《交通史航政篇》，第一册，第145頁。

④ 刘广京：《两家輪船企业》，轉見符华格：《中国早期工业化》，第125頁。

⑤ 《捷报》，1888年11月16日，第543頁；《李集》，《奏稿》，卷46，第59頁。

⑥ 《申报》，光緒十三年八月二十一日（1887年10月7日）。

⑦ 《招商局第十一年办理情形节略》。《字林沪报》，1885年12月5日。

⑧ 徐潤：《愚斋年譜》，第18—19頁，第31頁。

⑨ 《教会新报》，同治十二年六月初四日（1873年6月28日）。另据《申报》，1874年9月18日載唐廷枢交由招商局代理经营的有两号輪船。

潤相差不遠^①。為李鴻章委派為會辦的、買辦化官僚盛宣懷在早期據說也有四萬兩的投資^②。除了這些主要投資人之外，由於公開招股，自然也有一般中小商人的投資。如果暫時撇開具有貸款性質的官款不計而考察招商局這時候的資本構成，毫無疑問，買辦資本在唐廷樞入局後佔據了壓倒的地位。所以，李鴻章在吹噓唐廷樞入局任商總的成效時說：“兩月間入股近百萬，此局似可恢張”^③。

在唐廷樞主持下，招商局正式制定了一項“水腳提成”的制度，即“局內商總董事人等年中辛工飯食以及紙張雜用，擬于輪船運糧攬載水腳之內，每百兩提出五兩，以作局內前項經費。”^④所謂水腳提成制度，實質上就是變相的佣金制度，這種制度乃是洋行和買辦在一樁生意完了之後，習慣地用以清償勞務關係的一種手段。現在這種制度由於大買辦的入局而成為輪船招商局的一項管理方針了。及至一八七九年初，唐、徐等又將各分局經費改由各局董承包，“按各口所攬載水腳每百抽五，除將各口所置房產按生意大小議還租銀之外，余歸各局開銷，所有一切費用，不拘何項名目，均不能另支公帳。”^⑤實行這種辦法的目的是為了減輕總局對分局的負擔，但其結果卻使總分局的關係完全變為業務經紀人之間的關係，這在招商局的 management 上是又一次重大的改變，在一般官督商辦企業中，這種現象是十分罕見的。

現在，我們試進一步從輪船招商局的活動情況來考察它的發展過程。

輪船招商局是一個龐大的企業。參與這個企業活動的有官僚、買辦、中小商人等等。因之，招商局就必然在下述諸種矛盾中運動，這就是：在企業的外部，輪船招商局是在外國輪運勢力霸佔了中國領海內河的情況下產生的，因之，它的出現自然在中外輪運勢力之間構成嚴重矛盾；然而輪船招商局的領導權卻操在官僚買辦資產階級的手中，他們對外投降、依靠外國勢力的扶持，因之，招商局與外國勢力之間又存在着密切的聯繫。大量事實表明，在這一對矛盾中，掌握主動權的是外國侵略者而不是招商局。至於企業的內部，居于領導地位的大買辦和大官僚在結合過程中，有統一的一面，也有矛盾的另一面，在招商局創辦的初期，統一在這一對矛盾中暫時居于支配的地位；其次，在企業里既然有中小商人資本家的投資，又必然在企業發展過程中存在着以官僚買辦集團為一方，而以中小商人為另一方組成的一對矛盾。在這一對矛盾中，為追求利潤而投資招商局的中小資本家實際上是被魚肉的对象，他們在企業里始終是無權的。此外，在洋務派官僚的內部，具體地說，在南北洋官僚之間，也曾存在過爭奪招商局的矛盾，這主要表現在劉坤一和李鴻章的矛盾上。然而，由於李在清政府中的權位，以及他所培植起來的社會勢力，使這個屬於大官僚內部爭權奪利的矛盾不能有進一步的發展。光緒六年（一八八〇）發自

① 據《報告書》稱，唐廷樞在1884年以前有局股八萬兩抵償招商局欠款，可知唐的投資至少當在八萬兩以上。見《報告書》，下冊，第35頁。

② 《申報》，光緒十三年八月二十一日（1887年10月7日）。

③ 李鴻章：《同治十二年閏六月初六日，復沈幼丹船政》。《李集》，《朋僚函稿》，卷13，第13頁。另據輪船招商局第一年帳略稱：該局原定一千股，每股先收500兩，共招得952股，連朱雲記〔即朱其昂〕所留60股，已經足額，惟實收銀數為四十七萬六千兩。見《申報》，1874年9月17日；參閱徐潤：《愚齋年譜》，第18頁；《報告書》，下冊，第19頁。

④ 《交通史航政篇》，第1冊，第145頁。

⑤ 《輪船招商局第七年賬略》。《申報》，光緒六年八月二十三日（1880年9月27日）。

王先謙对招商局、实际是針對李鴻章的弹劾，虽然气势汹汹^①，两江总督刘坤一的奏复也是振振有詞^②，但究竟只是一个短促的插曲，轉瞬間随着刘的去职，大官僚之間爭奪招商局的矛盾在整个洋务运动时期也便不再有傳聞了。当然，在招商局的发展过程中还有其他的矛盾，例如，无产階級和資產階級的矛盾就是一个居于重要地位的矛盾。但是，由于史料的限制，我們目前尚无法对存在于企业內外的各种矛盾作全面的分析，而只能就主要矛盾和其他一两对矛盾作一点說明。

上述諸种矛盾是在交錯起伏中运动的，其中中外矛盾則是在許多矛盾中的主要矛盾。如果以一八七六年招商局购买旗昌輪船公司这一事件为中心，观察这个企业在初創十年中的发展情况，我們就会接触到中外矛盾的內容以及中外矛盾与另一些矛盾相互之間的关系。

本文第一部分曾經指出，在招商局产生之前，中国領水航运权益分別为英、美等侵略者所掠夺。七十年代以前，美商旗昌輪船公司以各种办法挤垮它的竞争者，垄断了长江航运的利益，并以一部分力量向北洋航线伸张。这家公司在长达六百哩的长江航线上規定了昂貴的运价：每吨貨物高达三十先令（合五两）的運費^③。在这个垄断价格下，旗昌輪船公司从一八六七年到一八七〇年每年船运和倉庫的淨收入都在七十万两以上，一八七一年甚至增加到九十四万两^④。除旗昌之外，长江线上当时还有公正輪船公司的两条輪船在行駛，但是，它是接受旗昌的約束，每星期只准往来一次这样苛刻的条件下航行的^⑤。进入七十年代，优厚的利潤誘使英商太古洋行（Messrs, Butterfield & Swire）急忙地在一八七二年组织了太古輪船公司（China Navigation Co），从英国募集資本，置备机器新穎的铁輪船，同时购买公正輪船公司在长江行駛的悖信（Tunsin）号和忌連加（Glengyle）号輪船^⑥，专意与旗昌爭奪长江线上的航运利益。至于北洋线上，則有与怡和洋行有关系的北清和东海两輪船公司与旗昌展开竞争，但其情况远不如长江线上剧烈。

从一八七三年开始，旗昌、太古各怀敌意，都以降低运价为手段，企图在一年左右挤垮对方^⑦。例如，一八七一年旗昌輪船公司規定从上海到鎮江每个客位需銀四两，到汉口則为十五两^⑧，而在一八七三年上述航程的客运价格便各剧减为一两和五两^⑨；在貨运方面，一八七三年去汉口、九江等处每吨运价减为二两，去鎮江为一两五^⑩，远在一八七二年运价之下。这样剧烈竞争的结果，旗昌輪船公司船运和倉庫的收入从一八七二年开始便不断下降，这个公司的股票价格在市場上也随着跌价很多。例如，一八七一年旗昌輪船公司的船运和倉庫的淨收入为九十四万两，而到一八七四年則剧烈下降为十八万

① 《光緒六年十月二十六日，国子監祭酒王先謙奏》，轉見《洋务运动》（六），第37—38頁。

② 《光緒七年正月十五日，两江总督刘坤一奏》，轉見《洋务运动》（六），第41—48頁。

③ 《字林西报》，1872年1月24日，第75頁。这个运价之所以是垄断价格，可以从下述事实得到证明：当时在中英长达一万哩左右的远洋航线上，每吨貨物的运输价格不过只有3—3.5英鎊。

④ 《华洋通聞》（The Celestial Empire），1875年4月1日，第9—10頁。

⑤ 《字林西报》，1869年9月1日，第6471頁；《新报》，光緒三年二月十四日（1877年3月28日）。

⑥ 《申报》，同治十二年三月初六日；《捷报》，1873年4月3日，第286頁。

⑦ 《捷报》，1873年4月3日，第285—286頁；《华洋通聞》，1875年4月1日，第9—10頁。

⑧ 《教会新报》，同治十年九月初八日（1871年10月21日）。

⑨ 《申报》，同治十二年五月初八日（1873年6月2日）。

⑩ 《申报》，同治十二年三月初五日（1873年4月1日）。

八千兩^①；一八七一年十二月底面額一百兩的旗昌輪船公司的股票，其市場價格高達一百八十八兩，而到一八七四年十二月底則跌至面額以下，僅值八十兩了^②。收入劇減和股票價格的重大變動表明：在太古輪船公司的劇烈競爭下，旗昌已經開始走下坡路了。一八七三年以後，這個一向以利潤優厚著名的輪船公司出現了虧蝕現象。這一年又出現了輪船招商局，並在一八七四年加入競爭，對旗昌當然是一個新的打擊。

然而，輪船招商局的出現頗使競爭的陣勢起了根本的變化。曾經是西方侵略者內部敵對雙方的旗昌和太古兩輪船公司以及怡和洋行隨即勾結在一起，合力排擠輪船招商局^③。它們之間不再互爭減價，傾覆對方，而是共同以招商局為打擊目標，協訂客、貨水腳價目。旗昌和太古約定在長江水道和沿海航線上，“凡他公司有船同日並走者必與之爭拒”^④，而在北洋航線上，旗昌和怡和也作了類似的協議^⑤。不言而喻，這些協議完全是針對輪船招商局的。因此，每當招商局有輪船行駛時，這些公司便將水腳運費減去一半與招商局競爭^⑥。輪船招商局第一年帳略稱，招商局在初創時，各口水腳最低者每噸漢口四兩，寧波兩元半，天津每担六錢，汕頭去貨兩錢，回貨四角，廣東兩錢或三錢；及至一八七三年六月唐廷樞入局改組後，外國輪運勢力“併力相敵”，水腳竟減，漢口二兩，寧波一元或半元，天津每担三錢或四錢，汕頭去貨一錢或一錢二分，回貨二角半，廣東一角半或一錢半，“總而計之，所減不及六折。”^⑦到一八七五年中外輪船公司在水腳運費上繼續在競爭，貨運方面，閩粵減至一角，寧波減至半元，長江減至二兩，天津減至五兩，客運則七折或半折^⑧。水腳運價上的劇烈傾軋，突出地反映了中外矛盾的尖銳性。

在這場劇烈的競爭中，輪船招商局依賴漕運專利、回空免稅和官款的協濟，特別是中國商人的支持等等，在劇烈競爭的幾年中仍能爭得較外商輪船公司為多的貨運^⑨。但是，從一八七二到一八七七年五年中招商局雖都發放官利股息，而固定資產的折舊卻始終無力提成，這實際上是殺雞取卵，虛盈實虧。唐廷樞等在非公開的場合也只好承認這幾年“毫無盈餘”^⑩。外國輪船公司“意在陷人，不遑自顧”，自然也只能有十分微薄的利潤，甚至有時無利可得^⑪。所以，到了一八七六年初，以舊式木輪船為主力的旗昌輪船公司就認識到它的設備條件已經遠在以新式鐵輪船組成的太古輪船公司之下^⑫，喪失了一向擁有的優勢，因此，即使擠垮輪船招商局，它也无法恢復七十年代以前的盛況。同時，美國內戰以後所出現的繁榮，對它轉移投資也產生了強烈的誘惑^⑬。於是，一八七六年八月（光緒二年七月）旗昌輪船公司就放出收縮、出讓的空氣，而盛宣懷、唐廷樞、徐潤

① 《華洋通聞》，1875年4月1日，第9—10頁。

② 《捷報》，1871年12月31日；1874年12月31日。

③ 《光緒二年十一月廿七日，兩江總督沈葆楨奏》，轉見《洋務運動》（六），第13頁；亦見《光緒二年十二月五日，總署收軍機處交出兩江總督沈葆楨摺》。《海防檔》，甲，購買船炮，第948頁。

④⑥ 《申報》，同治十三年四月二十八日（1874年6月12日）。

⑤ 《申報》，同治十三年正月二十一日（1874年3月9日）。

⑦ 《申報》，同治十三年八月初七日（1874年9月17日）；亦見《報告書》，下冊，第21頁。

⑧ 《招商局第三年帳略》，《申報》，光緒三年三月初六日（1877年4月19日）。

⑨ 《申報》，同治十三年四月廿八日（1874年6月12日）；光緒三年三月初六日（1877年4月19日）。

⑩ 《光緒二年十二月，輪船招商局呈兩江總督沈葆楨稟》。《海防檔》，甲，購買船炮，第942頁。

⑪ 《申報》，光緒三年三月初六日（1877年4月19日）；《光緒二年十一月二十七日，兩江總督沈葆楨奏》，轉見《洋務運動》（六），第13頁。

⑫ 參閱丹涅特：《美國人在東亞》（中譯本），商務印書館1959年版，第495頁。

⑬ 參閱丹涅特：《美國人在東亞》，第490頁。

等便也向李鴻章獻議購併旗昌。當時李以巨款難籌，“躊躇未許”^①。一八七七年初，旗昌又通過瑞生洋行(Buchheister, Schmidt & Co.)的經理卜加士達(J.J. Buchheister)向徐潤示意，願以二百五、六十萬兩的代價出讓它所擁有的輪船、碼頭、棧房等全部財產，並以經理人即將更調，時機匆促為理由，力求早日成交^②。唐、徐、盛為了使自己在跌價時購進的旗昌股票能夠在轉手間獲取重利^③，遂以購買旗昌輪船公司既可增強招商局實力，又可少一競爭對手為理由，共同向南洋通商大臣沈葆楨陳述購併旗昌的利害關係。其主要的說詞是：招商局已自有輪船十一號，旗昌輪船公司有船十六號，合併後便有船二十七號“分布江海”，而洋商中“斷無三十號輪船之公司”，因之無慮洋商之傾軋^④。至於籌款方法，他們向沈葆楨建議：（1）勸令旗昌原有的華商股本二十萬兩投資招商局；（2）請兩江總督奏撥官款一百萬兩，免息發交招商局，分十年歸還；（3）請兩江總督“札飭兩淮鹽運司會同勸令兩淮運商每一引搭銀一兩”，“便可招股七十九萬二千餘兩”；（4）請飭各藩司各海關道向通商口岸商人隨時勸諭入股^⑤。

對盛宣懷等的建議，沈葆楨所考慮的焦點在於洋商的傾軋。他認為購買旗昌，“成則裨益良多，不成則傾軋復起”，因之對一百萬兩官款的請求“毅然許之”^⑥，批由江蘇認籌五十萬兩，另奏飭浙江、江西各籌二十萬兩，湖北籌十萬兩，“作為各該省發交官本。”在利息上則以“官商一體，商得若干之利，官亦得若干之息”，也即是“息無定額，利害同之。”^⑦

現在我們可以看到，在購買旗昌輪船公司的活動中，官僚、買辦的結合的確發揮了十分顯著的作用。唐廷樞、徐潤從事買辦多年，他們與旗昌這樣龐大的公司當然有千絲萬縷的聯繫，特別是徐潤，有確實材料證明，他是旗昌輪船公司的主要股東之一^⑧，這就使他們有可能經由各種方式事先獲知外國輪船公司的動向，所以在洽購、議價等等方面，亦即李鴻章所謂“事前之關說，事後之付價”，都是由唐、徐一手經辦的^⑨。然而，在一個官督商辦的企業里，進行這樣一項重大的活動，如果不能獲得官場的支持，特別是官款之取得，根本無法實現，官僚盛宣懷在這裡便突出地發揮了作用。據徐潤的回憶：向沈葆楨提出建議之初，沈亦曾以無款拒絕，而盛宣懷“措詞得體”，以種種辦法指明各處有

① 《光緒七年二月十一日，直隸總督李鴻章片》，轉見《洋務運動》（六），第58—59頁。

② 徐潤：《愚齋年譜》，第19頁。

③ 據王先謙稱：唐、徐、盛曾利用招商局公款五十萬兩，大量買進跌價中的旗昌股票。見《洋務運動》（六），第38頁。

④ 《光緒二年十二月，輪船招商局呈兩江總督沈葆楨稟》。《海防檔》，甲，購買船炮，第942頁。

⑤ 《招商局呈沈葆楨稟》。《海防檔》，甲，購買船炮，第943—944頁。

⑥ 《光緒二年十二月四日，總署收南洋大臣沈葆楨函》。《海防檔》，甲，購買船炮，第939頁。

⑦ 《光緒二年十二月初四，總署收南洋大臣沈葆楨函》。《海防檔》，甲，購買船炮，第939頁；《光緒二年十一月廿七，兩江總督沈葆楨奏》，轉見《洋務運動》（六），第14頁。這次官款100萬兩及付息辦法的改變，沈葆楨原來的意圖是以官款作為股本〔見《招商局第七年賬略》，《申報》，1880年9月29日〕，企圖把招商局由官督商辦改為官商合辦，但各省巡撫並不支持，江西劉秉璋極力強調該省所籌之款系常平倉谷價之數，“必須分年歸還股息”〔《洋務運動》（六），第17頁〕，因之，沈之計劃未能實現。後來鄭觀應在復張士弼書中稱招商局“稟請南北洋大臣籌借巨款，承買旗昌公司輪船及各埠碼頭，初議官商合股，繼見股本巨萬，改為借款”〔見《洋務運動》（六），第124頁〕。這個說法並不正確，上述招商局賬略稱：“當併旗昌輪船公司時，蒙前兩江制軍沈奏明以官款作股本，旋因各省大憲未允，勢迫改為存款”〔見《申報》，1880年9月26日〕。從招商局歷年收支來看，在購買旗昌後，曾一度十分困難，但不亏蝕，而証之劉秉璋的奏摺，以招商局賬略上的說法較為正確。

⑧ 《通聞西報》(Shanghai Courier and China Gazette)，1887年1月15日，第3頁。

⑨ 《光緒七年二月十一日，直隸總督李鴻章片》，轉見《洋務運動》（六），第59頁。

款可以动用，以说明官款筹集之不难^①，尤其是盛宣怀敢于冒称招商局已攒凑一百二十二万两这一事实，实际上招商局当时并未真有分文在手，盛所称之一百二十二万两款项纯系主观愿望，它所寄托的乃是上面所述的盐商、旗昌华股等等款项，这在当时只能是画饼充饥的诡计，而在后来也没有一项成为事实。两江总督刘坤一在后来正是抓住这点，极力抨击盛宣怀“工于钻营，巧于趋避”^②。然而，正是依靠盛宣怀的这种官场权术，蹩过南洋，取得沈葆楨的允准。在这一方面不能不使买办商人为之“钦佩”^③。正是根据买办、官僚各自具备的特点，招商局主持人在购买旗昌的活动中所作的分工是：朱其昂赴江、广、浙筹款，唐廷枢留沪料理，盛宣怀、朱其韶、徐潤去南京与沈葆楨接洽^④。

还需指出，盛宣怀在这次活动中的作用尚不限于此。因为参与这一次筹划的尚有洋务官僚如馮焄光（时任江海关道）、吳大廷、李兴銳、郑藻如等人，他们都是李鴻章系而与盛宣怀有较深关系的官僚；而且在第一次付款中由盛筹垫二十万两，由江海关道筹措十万两^⑤，这些都表明盛宣怀在这次活动中有不同于寻常的积极性。当然，盛的行为是有他的目的的，这一点在下面还将论及。

旗昌所以要一再设法让与招商局而不在外国同业中出售，其用意也是非常清楚的。以旧式木輪船为主体的船队到七十年代已经是过时的运输工具了。太古、怡和既然都已拥有新式铁輪船，当然就不会重视旗昌的船只给以不应有的高价；而招商局之畏惧傾軋的弱点则又为旗昌所深悉，少一旗昌即少一傾軋的对手，旗昌正是充分利用这一弱点，兼有徐潤、唐廷枢等人的关系，它就能以破旧的輪船换取优厚的价格。事实正是如此，一八七七年三月一日招商局以規銀二百二十万两的高价收买了旗昌的全部财产^⑥，这项交易一经实现，立即使市場上已经只值六十到六十六两的旗昌輪船公司的股票却可分得一百零三两的利益，使一个亏本公司的股东不仅不遭损失，反有余利可得。无怪当时的美国公使西华(G.F.Seward)喜不自禁地说：“现在我们这个公司的股东已经安全了。”^⑦ 根据熟悉船务情况的外国侵略分子的估算，招商局在这一次成交中至少多付了五十万两的代价^⑧。

①③徐潤：《融齋年譜》，第19頁。

② 《光緒七年正月十五日，两江总督刘坤一奏》，轉見《洋务运动》（六），第47頁。

④⑤ 《光緒二年十二月輪船招商局呈沈葆楨稟》。《海防档》，甲，购买船炮，第941頁。

⑥ 招商局从旗昌购进的全部财产計有：

1. 輪船十六号	1,488,000两	
2. 小輪船四号	} 共 85,600两	
駁船五号		
救火机器两付		
机器厂		
3. 上海栈房碼頭（計金利源碼頭栈房、宁波馬头栈房、老船塢栈房、江船塢机器厂、金东方栈房馬头）	763,600两	
4. 汉口、九江、上海蓋船	110,000两	
5. 煤斤、食物、船上另用等	60,000两	
小計	2,500,000两	
折足規銀	2,000,000两	
6. 汉口、九江、鎮江、宁波、天津各碼頭、洋楼、栈房等	220,000两	
共計	2,220,000两	

見《光緒二年十二月初四日，总署收南洋大臣沈葆楨函，附招商局和旗昌来往信件》。《海防档》，甲，购买船炮，第946—947頁。

⑦ 《美国外交档案》，1877年，第88—90頁，轉見脚汝楫：《美帝侵华史》第2卷，第143—144頁。

⑧ 《英領报告》，1877—1878，上海，第60頁。

事实上，招商局的损失自然不限于此，购买旗昌轮船的结果虽使招商局拥有二十七号轮船，然而它的业务并未相应扩充。船多货少，不少船只势必闲置。一八七七年，亦即购买旗昌后的翌年，招商局为了减少开支，就不得不听从李鸿章的指示“将旗昌轮船年久朽敝者，或折料存储，以备修配他船；或量为变价归还局本，借省停船看守之费。”^①李鸿章的指示彻底泄露了得不偿失的真象。购买旗昌的结果是招商局背负了一个更加沉重的包袱，使自己的处境比以前更加困难^②。

在招商局购併旗昌之后，外国侵略势力同招商局的竞争不是减轻，而是在新形势下加剧了。太古轮船公司十分清楚招商局在购买旗昌后的处境不妙：船多而旧，速度迟缓，官商债款高达三百万两以上（官款一百九十万两，旗昌欠款一百二十二万两），即使不付股息，每年利息的负担也在二十万两以上。针对这些弱点，太古一方面急向英国添造两只专走长江的轮船^③，另一方面，再度降低水脚，把上海到汉口的货运每百斤降至仅收一钱，上海到汕头每百斤仅收六分^④。在这样一个强有力的竞争对手的面前，招商局显得更加狼狈不堪了。从旗昌买来的船只“船大费巨”，长江线上竟成为“多行一船则多赔巨款”，只得拣选“新船、小船、费省者装货开行”，而将“大者、旧者暂搁勿用”^⑤。即使如此，招商局每月仍然要亏蚀五六万两^⑥。

营业上的亏蚀，使招商局内部在一定条件下联结起来的官僚、买办，在争夺领导权上的矛盾开始表面化。

我们知道，唐廷枢、徐润、盛宣怀、朱其昂在招商局的各种作为，实质上都是作为李鸿章的代理人（或经纪人）而活动的。他们各自与李鸿章的关系有深浅的不同。因此，在这种利害关系的基础上建立起来的买办、官僚的统一，自然不能排斥他们在企业内争权夺利的矛盾。但是，矛盾之是否出现，决定在条件之是否具备。在购买旗昌轮船公司之前，盛宣怀只不过是“挂名”的会办^⑦，唐、徐囊括企业大权，这时节自然不存在争夺权力的问题。然而在购买旗昌的活动中，盛宣怀起了重大的作用，这使他在对企业的管理上也就有了发言权。这时候，一方面是招商局出现了亏蚀，另一方面是盛宣怀在湖北经营煤铁并未成功，正在直隶候补，自不免对招商局的地盘有所垂涎。因之，盛便以“商局附船”行驶为借口，在李鸿章、沈葆楨面前抨击唐、徐办理失当，主张严查。所谓“附船”，也就是招商局的章程所规定的：“华商中有轮船託本局经管，照所得水脚每百两扣五两以充局费”^⑧，这本是模仿外国洋行的办法，利用小轮船争揽水脚。而唐廷枢等则利用职权，把自己的船只附在局里行驶，优先揽载货运，影响了招商局的货源。这一事实正好为盛宣怀所利用，便在李鸿章面前“屡以为唐、徐咎”^⑨。

然而，在招商局里，唐、徐是实力派，既多船务经验，又富财力，何况在时机上，招商

① 李鸿章：《光緒三年十一月廿五日，整頓招商局事宜摺》。《李集》，《奏稿》，卷30，第29頁。

② 《英領報告》，1878，上海，第74頁。

③ 《新報》，光緒二年十二月初五日（1877年1月18日）。

④ 《李集》，《譯署函稿》，卷7，第27頁，《附輪船招商局公議節略》。

⑤ 《光緒三年九月二十九日，論維持招商局》。《李集》，《譯署函稿》，卷7，第22頁。

⑥ 《光緒三年九月十八日，山西道監察御史董佛翰奏》，轉見《洋務運動》（六），第19頁。

⑦ 《光緒三年十一月廿五日，復沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第42頁。

⑧ 《交通史航政篇》，第1冊，第144頁。

⑨ 《光緒三年十月二十一日，復沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第32頁。

局正当太古、怡和极力倾軋，处在“船多停歇，岌岌难支”之时^①，南北洋官僚对此都十分关注，他们从本身的利害关系出发，都不希望企业内部在这种条件下出现争权的矛盾。沈葆楨率直地向李鸿章表示招商局主持人间“办事在和尤在专”^②，就是针对企业内部官僚、买办之间的矛盾而发的。李鸿章对这个矛盾所包含的真实内容是十分了然的，而且他又明白当时招商局内“唐、徐、朱近均和衷，惟吉蓀多齟齬。”^③这句话可以理解为对盛宣怀举措的不满，同时也间接地反映了盛虽有野心，然在招商局内还是势孤力单的。所以，他在回答沈葆楨的信件中明白表示，如果盛宣怀再次求退，“可否听其自去，免致意见歧出，风浪暗生。”^④企业内部的这一场暗斗，在盛宣怀得不到李鸿章的支持下暂时收场。但是，这并不表示李对盛的信任有任何降低，而是因为这时节在李鸿章看来，招商局如“无雨之〔徐澗号〕则已倾覆”^⑤。这就是说，此时此地，在主持招商局处理中外关系上，唐、徐比起盛宣怀来更符合李鸿章的需要。然而，官僚、买办间争夺权力的矛盾并未因此而消除，不过在等待新的时机罢了。盛宣怀也并未因此与招商局分手，隔了一年，他又衔李鸿章的意旨与唐、徐等“通盘筹划，妥定章程”，再度参与决定企业的大政方针了^⑥。

企业内部的矛盾虽然暂时缓和，但在企业外部，外国势力的倾軋却有加无已。依靠洋务派的力量，招商局从清政府那里请得了缓缴官款利息二年、加拨苏浙海运漕粮以及准许招商局輪船在沿江沿海及内河不通商口岸进行揽载贸易三项特权^⑦。但是，洋务派是彻头彻尾的投降派，它为招商局所请得的特权不是为了打败外国势力的竞争，而是企图依靠这些特权所带来的收入为招商局作续命汤，只求与外国輪船公司“相持一二年，以俟其輸誠議和”^⑧。說得更清楚些，就是洋务派把依靠特权的收入作为与外国輪船公司讨价还价的手段。秉承李鸿章的意旨，一八七七年底，终于出现了由唐廷枢经手与太古、怡和订立了“齐价合同”，在各条航线上划一各公司客、货运输价格并商定水脚收入的分配方案^⑨。

然而，所谓“齐价合同”，对外国輪船公司是不起约束作用的。外国侵略者一旦认为“协议”不符合自己的利益时，随即撕毁约章。开始于一八七八年的“齐价合同”到一八七九年下半年便被太古、怡和抛弃了^⑩。于是，在长江线上与招商局展开竞争的有太古、怡和及麦边洋行（McBain & Co）的船只；在北洋线上有怡和、太古；在上海宁波线上有太古；在上海福州线上有怡和；在上海汕头线上有太古、怡和；在粤东有禅臣（Siemens & Co.）、太古、怡和；在粤东内河则有省港澳公司（Hongkong, Canton

① 《光緒三年九月初六日，复丁雨生中丞》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第24頁。

②③ 《光緒三年十一月二十五日，复沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第42頁。

④ 《光緒三年十月二十一日，复沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第32頁。

⑤ 《光緒三年十一月二十五日，复沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第41頁。

⑥ 《光緒四年十二月初八日，复沈幼丹制軍》。《李集》，《朋僚函稿》，卷18，第25頁。

⑦⑧ 《光緒三年九月廿九日，論維持招商局》。《李集》，《譯署函稿》，卷10，第21頁。

⑨ 参見《报告书》，下册，第26頁。关于1877年的“齐价合同”的原件迄今尚未见到，汪熙同志的論文《載在《历史研究》1963年第2期》中曾經述及合同的内容，似乎是利用比較后期的材料，但可參考。此外，1882年6月有材料透露：招商局、太古、怡和三公司共同協議稍为提高运费率的标准，并从7月1日起議定水脚分配的比例是：招商局比太古多分10%，太古比怡和多分20%（見《字林西報》，1882年6月22日，第575頁），也可作为参考。

⑩ 《招商局第七屆帳略》。《申報》，1880年9月26日。

& Macao Steam-Boat Co.) 和太古、怡和^①。总之，竞争的劲敌仍然还是太古和怡和两輪船公司。

竞争持续了四年多；它虽然使招商局减少了水脚收入，但在本国商人热情支持下，招商局的情况并不十分恶劣，每年都有盈余，官款分期偿还，股息分配，折旧提成，照常在进行。如果能够多方设法，长期坚持下去，失败者未必不是外国航运势力。然而，官僚、买办是根本不顾民族利益的。一八八三年唐廷枢终于又从国外邀请太古、怡和两洋行的经理先后来华，再度商谈北洋、长江、浙闽、港粤輪船揽载事宜，在上海订立了第二次“齐价合同”，议定六年期限（一八八四至一八九〇）^②。

在招商局初創的十年中，在中外矛盾和企业内部官僚、买办之间的矛盾之外，还存在着以官僚、买办集团和中小资本家之间的矛盾。

从总的情况来看，中小资本家在輪船招商局里是处于无权地位的。这一点从总局和各分局主持人的产生经过中已经暴露无遗了。然而，为利润所驅使的中小资本家最初对輪船招商局曾寄予不切实际的希望。一八七三年在唐廷枢、徐潤刚刚接手之时，招徕一百万两资本中，大部分固然来自买办资本，但中小商人的投资是不容忽视的。可是，在官僚、买办把持下，中小商人在招商局的初創期中并未获得多大利益。所以，到一八七六年，招商局为购买旗昌輪船公司增招资本一百五十万两时^③，便受到一般商人的抵制。半年之中，“华商无一入股”^④，直到一八七七年十月底才勉强凑集新股四万五千两^⑤。李鸿章把商人的这种观望现象说成是“民心之难齐”，实际上它是反映中小商人对官僚、买办集团控制企业的不满。这一点表现在招商局如此，在其他洋务派兴办的企业也不例外。例如一八七八年，同是由唐廷枢主持的开平煤矿在招集股份上同样遭到中小商人的冷遇。一家外国报纸在评论这一事件时说：中国商人既然不愿意购买招商局的股票，自然也难指望他们会愿意购买由同一帮人主持的矿务局的股票^⑥。可见中小商人与官僚、买办集团之间的矛盾是逐渐发展起来的。他们的矛盾在一八八四年曾一度表现得十分尖锐，这一点将在下面详述。

官僚、买办对中小资本家的压迫还表现在輪船招商局对民族航运业的兴起上所持有的阻挠态度。例如，一八八二年宁波商人叶澄衷请求允许组织輪船公司，取名“广运局”，李鸿章批驳：“不准独树一帜”^⑦；同年，在内河行驶小輪船的活动上，又有由商人李培松、郑观应以及与他们相熟悉的中小商人共同组织一个小型的輪船公司，已经从两江总督左宗棠处获得允许，“暂用小火輪五只”，“但准搭客，不准装货”，在苏、杭、淮、揚一带往来。即使如此，它也不能避免招商局的排挤，后者揚言“亦欲派船试行”^⑧，

① 《字林沪报》，光緒八年九月初三日（1882年10月14日）。

② 《招商局第十一年帐略》。《字林沪报》，光緒十一年十月二十五日（1885年12月1日）。

③ 《报告书》，下册，第24頁。

④ 《光緒三年六月初一日，复鄂筠僑使》。《李集》，《朋僚函稿》，卷17，第13頁。

⑤ 李鸿章：《論維持招商局》。《李集》，《譯署函稿》，卷10，第21頁。

⑥ 《捷报》，1878年2月14日，第152頁。

⑦ 《交通史航政篇》，第1册，第222頁。

⑧ 《申报》，光緒八年五月二十三日（1882年7月8日）；光緒八年六月初一日（1882年7月15日）。

于是，淮揚行駛小輪船的嘗試也便不見下文了^①。官僚、买办的垄断，严重地窒息了民族航运业的生机。一直到中日甲午战争，洋务运动彻底破产，内河航运方面才开始出现了民族航运业的活动^②。

八十年代初期，輪船招商局的人事关系又经历了一次重大的变动。变动的表面原因是唐、徐失职，实际上它是企业内部官僚、买办争夺领导权的再一次表现，其结果是买办集团从企业中被排挤出去。

事情发生在一八八三年，正当中法战争期间，上海市場上出现了一次严重的金融恐慌，商号倒闭，钱庄收缩，一向依靠钱庄信贷作为周转的招商局已经十分紧张，却不料长期挪用局款的徐潤因地产投机的失败，宣告破产，亏欠局款达十六万二千余两^③。遂使招商局处境更加困难。盛宣怀乘机向清政府的南、北洋大臣告发，李鸿章随即委派盛到局主持。于是徐潤乃以“腴公营私”、“亏欠局款”而又“狡延不交”，遭参革，交由上海道严追；唐廷枢因归还欠款，“姑免参处”^④，但北调专主开平煤矿。从此由李鸿章控制而由大买办经营的輪船招商局便全部落入买办化官僚盛宣怀的手中，协助盛经营业务的则是李鸿章的亲信幕僚，上海教会学堂出身的馬建忠^⑤。

唐、徐离局遂使依靠他们的联系而获得的买办资本次第提款、下股，退出企业^⑥。招商局从此也就更明显地成为北洋系买办化官僚集团的私产了。

在盛宣怀主持下，招商局对外国势力的依赖不是减轻而是加重了。首先，它表现为两次运用虚伪的出售办法，托庇于外国侵略势力，以逃避对外战争的损失。其次，一八八三年以后的招商局不再有招徕商股的活动，企业所需要的一切资金，唯外国银行的借款是赖，外国银行甚至因此而控制了招商局的活动。

一八八四年七月，当中法上海谈判濒于破裂时，出于馬建忠的献策、得到李鸿章的支持，招商局的全部财产以五百二十五万两的代价卖与美商旗昌洋行，所有船只改挂美国旗帜，约定在战争结束后照原价收回^⑦。

这次出售是在极端秘密的情况下进行的，中、小股东事先毫无所知，及至他们从报纸上获知真相后，便有一部分股东互相邀集，齐赴招商局质询原委，馬建忠匿而不敢见^⑧。不久上海报纸上出现了以“众股友”为名义的公启，指责馬建忠违反股东利益，擅自出售局产的行为，声称：“局系集众股而成，则股无论多少，人无论贤愚，皆得参与末议”，

① 据光緒十五年安徽巡撫蘇彝称：淮揚行輪因船戶反对，为左宗棠批駁而不果〔参见《洋务运动》（六），第241页〕。但参考《申报》当年的报导，左宗棠确是批准在先，船戶的反对也许是后来批駁的借口，其中恐与招商局的竞争关系更大。

② 戴生昌号是最先出现的民办内河小輪船公司，行走于苏杭之間，它的成立年代为1897年（見吳庆坻電稿：《杭州府志》，卷175，交通，第11—12頁。另参阅《盛宣怀未刊信稿》，第37頁）。

③ 《光緒朝东华录》（三），中华书局1958年版，第2717頁。

④ 《字林沪报》，光緒十一年九月二十五日（1885年11月1日）。

⑤ 1881年李鸿章提及馬建忠时说：“眉叔葺时虽在教堂讀書，今并不与教士往来。”〔《光緒七年六月初五日，复李丹崖星使》。《李集》，《朋僚函稿》，卷20，第11頁〕馬在后来虽是一个改良主义者，但七、八十年代却是洋务派的忠实幕僚而为李鸿章、盛宣怀所信任者。

⑥ 《交通史航政篇》，第1册，第153頁。

⑦ 《李集》，《电稿》，卷3，第4—10頁，有关李鸿章、馬建忠为出售招商局来往的电文。另英国領事报告称：招商局出售之全部财产計輪船26号，小輪船、蘆船及其他設備等共計548万两。参见《英領报告》，1884年，北京，第77頁。

⑧ 《申报》，光緒十年六月十四日（1884年8月4日）。

“能夺各股之权使之不能争，断不能箝各股之口而使之不敢言。”^① 尽管中、小股东气愤填膺，抗議“数百万血本几归于无有之乡”，但是已经在实际上成为北洋私产的招商局终于全盘交由旗昌洋行经营。北洋系官僚集团既不考虑战时运输的重大需要，自然就更不会把中、小股东的区区意见放在心头。中、小股东在招商局内的无权无地位，在这个事件上可说是暴露无遗了。

中法战后，一八八五年六月间，根据“密约”，招商局向旗昌洋行办理收回全部财产的手续，旗昌经理斯密德（C.V.Smith）居然有所刁难^②，自称助劳，意存勒索，迫使招商局再度让步，在名义上聘请该经理为“总查董事”，年送薪水五千两，以三年为期，作为酬答^③。一八八四到一八八五这一年中旗昌洋行不曾付出分文现款，仅以银行期票作为抵押，却坐收全年水脚收入，而招商局反而毫无所得^④。

十年以后，在一八九四年的中日战争中，这一幕丑剧又复重演。战争爆发之先，招商局“师中法战事将全局出售旗昌保管之故智”，又将轮船分售各国洋商^⑤，而于战后次第贖回。例如，由德商信义洋行（H.Mandl & Co.）和礼和洋行（Messrs.Carlowitz & Co.）代理，悬挂德国旗帜的招商局轮船，到一八九四年十一月便有七只之多^⑥。两次出售给洋商的事例，突出地说明了官僚买办资产阶级是根本不考虑民族利益的。

至于向西方侵略者大量举债，在盛宣怀主持时期是非常触目的。为了解救一八八三年金融恐慌所带来的困难，招商局曾以它的地产和栈产向天祥洋行（Adamson Bell & Co.）和怡和洋行举借了七十四万三千两的外债^⑦。到了一八八四年中法战后，又因无法偿付即将到期的天祥、怡和的借款，又由盛宣怀向李鸿章禀明，“以局产向汇丰银行抵借英金三十万镑，周〔年〕息七厘，分十年清还。”^⑧ 这是一笔长期借款，招商局所受的损失也最巨大。因为在磋商借款的过程中，汇丰银行（Hongkong and Shanghai Bank Corporation）耍了一个花招，它要招商局选择：如果举借白银，须付年息九厘，如借金镑，则以七厘计息。招商局着眼于利息的差异选择了后者。不料在该项借款成立后不久，金银比价便发生了巨大的变动，银价狂跌，汇率随变，这给只能以白银折算金镑还债的招商局便带来了意外的重大损失。

实际的情况是：当一八八五年该项借款成立时，外汇的牌价是：白银一两合金镑五先令一辨士，在这个汇率下，招商局如归还本息时，须付出一百六十六万二千五百七十一两。但是，到一八八六年一月，当汇丰银行签发债券时，白银的比价便跌落到四先令八辨士，如果依此计算，归还本息时便需付一百八十一万一千零一十四两了，亦即招商局须多付十四万八千四百四十三两。同年八月汇率再跌到四先令二辨士半。就当时汇价变动的趋势

① 《字林沪报》，光緒十年七月初三日（1884年8月23日）。

② 《光緒十一年五月十一日寄浙撫刘》。《李集》，《电稿》，卷6，第11頁。C. V. Smith音譯应为斯密，《报告书》及《交通史航政篇》均譯作斯密德，暫从之。

③ 《报告书》，下册，第36頁。

④ 《接办輪船招商局情形节略》。《申报》，光緒十二年四月初九日（1886年5月12日）。

⑤ 《报告书》，下册，第45頁。

⑥ 《捷报》，1894年9月28日，第512頁；1894年11月2日，第716頁。

⑦ 《交通史航政篇》，第1册，第303頁。

⑧ 《接办輪船招商局情形节略》。《申报》，光緒十二年四月初九日（1886年5月12日）；《报告书》，下册，第37頁。

看,很快便要跌到四先令,債款的本息折白銀便为二百一十一万二千八百五十两,招商局的損失便要增至四十五万零二百七十九两。如果我們用招商局各年所还債款的数值来分析时,因汇价的变动而造成的損失是惊人的。例如,到一八八八年,招商局必須偿还汇丰的本息为四万七千八百八十九鎊,如果按它在借入时的汇率計算时,招商局需付出白銀十八万八千四百一十五两,然而汇率正在猛跌中,如以四先令計算,本息便須付出二十三万九千四百四十四两,进出之間,招商局便損失了五万一千零二十九两^①。这仅只是一年的損失,而債款要分十年偿还,其損失就非常巨大了。这就是为什么招商局从第十三年到第十七年的帳略报告中每年都有拔还外債本息的記載,可是所欠外債的数额总是不見重大减少的原因^②。

还須指出,一八八五年汇丰借款所造成的損失不只在经济方面。更加严重的是,外国势力的控制随着外債的举借进入企业。经济侵略从来都是同政治侵略联結在一起的。一八八六年,一个原来在江海关工作的美国侵略分子馬士(H.B. Morse),受汇丰銀行的委託,作为該銀行在招商局起着監督作用的洋員而进入了招商局,在局十分嚣张跋扈^③。出卖主权,换取洋債,这是官僚买办资产阶级維持統治的手段。

不仅如此,除了叠借洋債之外,由盛宣怀主持的輪船招商局在对付外国势力的竞争上,也只是效法于买办的故智,乞求外国公司訂立“齐价合同”,不敢对外国公司作任何反击的尝试。一八九〇年,当第二次“齐价合同”期滿,太古、怡和拒絕续約,并立即减低運費,进行傾軋,招商局虽然因之减少了水脚收入,但在本国商人支持下,完全有力量与外国势力相抗衡。当年輪船的淨收入虽不若上一年有七十二万余两,但也有二十八万余两,而一八九一年則更增为四十万余两^④。特別是一八九二年李鴻章、盛宣怀通过清政府把輪往华北的“采运局平泉免税之米,援官物例”,只准招商局专利裝載,取消外国輪船运送的权利^⑤,頓使太古、怡和两公司貨源减少,处于劣势。然而,盛宣怀等并不願意利用这种有利的形势击败外国势力,却借此作为手段,向外国公司頻送秋波,乞求訂立協議,到一八九三年二月终于在招商局、太古、怡和三輪船公司之間又簽訂了第三次“齐价合同”。由此可見,盛宣怀在投靠外国侵略势力方面的所作所为,比起唐廷樞、徐潤等买办来实在是有过之而无不及。

三次“齐价合同”的经过,表明了它是官僚、买办集团和外国势力相勾結并互相利用

-
- ① “1886年3月3日馬士致德瑞琳函稿附件”(Memo: On Exchange as Affecting the China Merchant Steam Navigation Co., Enclosure in H.B. Morse to G. Detring.)。《馬士函稿(1886—1887)(抄件)》。
- ② 招商局从1887年到1894年并未举借新外債,而且对旧欠的外債每年都有部分偿还,但負債額不見重大的减少。例如,招商局第十三届帳略中称:洋債尚欠五十七万八千余两[見《字林沪报》,1887年3月29日],第十四届帳略称:洋債尚欠四十三万余两[見《申报》,1888年4月12日],可是第十五届帳略表明洋債欠款为五十一万余两[見《字林沪报》,1889年4月1日],第十六届的外債欠款仍是五十余万两[見《申报》,1890年4月21日]。第十七届的外債欠款更增加为六十二万余两了[見《申报》,1891年5月9日]。
- ③ “1889年8月3日,馬士致德瑞琳函”。《馬士函稿》。关于馬士在輪船招商局所起的作用,邵循正先生在他的論文:《关于洋务派民用企业的性质和道路》(見《新建設》1964年第1期)中首先作了很有意义的揭露。本文在此只是轉述邵先生的論点。此外,在馬士的原信中提及还有一个工程师福連尔(Ferrier)也在局中起着与馬士相类似的作用。
- ④ 盛宣怀:《愚斋存稿》,卷3,奏疏3,第21—22頁;《报告书》,下册,第40,42頁。
- ⑤ 《盛宣怀行述》,《愚斋存稿》,卷首,附录,第20頁;《捷报》,1892年10月14日,第550頁,1893年5月12日,第668頁。

的产物。对国外航运势力而言，招商局具有压制中国民族航运业的力量，是一个独占性的企业，因此，与招商局订立“齐价合同”，既可以从高昂的垄断价格中获得优厚的利润，又完全不必顾虑这种优厚的利润会引起中国新的航运公司参加竞争；而对招商局来说，“齐价合同”使它能够有效避免外国航运势力的倾轧，而协议的垄断价格则又保证它能分取外国侵略者掠夺之余的残羹余沥。所以，即使处在有利的时机，官僚、买办集团控制下的招商局也宁愿自降身价，主动乞求与外国势力相妥协。这种妥协的真正牺牲者当然是广大的中国人民。

* * *

综上所述，我们大致可以归纳为以下几点意见：

第一，轮船招商局的成立过程，表明它是清政府为了解决自身的困难而创办的；同时它的出现，又是与十九世纪六、七十年代中国社会某些方面的变化密切相关的。这就是外国航运势力对中国旧式航运业的剧烈破坏，以及买办和买办化商人在运输贸易上的活跃，促成了轮船招商局的产生。

其次，在轮船招商局产生、发展的过程中，一部分商人、地主和官僚向这个新式企业投资。这个现象，意味着他们在向资产阶级转化。毛主席指出：“资产阶级有带买办性的大资产阶级和民族资产阶级的区别”^①。投资到轮船招商局的各式人物，从他们的社会经济地位和社会关系来分析，情况是大不相同的。中国是一个半殖民地半封建的国家，在这块土壤上产生的中国资产阶级，在形成过程中，就区分为带买办性的大资产阶级和民族资产阶级两个部分。通过轮船招商局的实际事例，就可以清楚地看到这一点。前者牺牲中国人民的利益为帝国主义服务。轮船招商局与外国航运势力所缔结的三次“齐价合同”，清楚表明他们与帝国主义有共同的利害关系，正如毛主席在分析大官僚、大买办的阶级本性时所说：“他们已经撤去了民族的界线，他们的利益同帝国主义的利益是不可分离的”^②。同时，轮船招商局的早期发展过程还表明，以中、小资本家为主体的中国民族资产阶级，在开始形成的过程中便是没有发展前途的。

第三，轮船招商局初期的发展过程表明，这个虽然带有资本主义性质的近代企业，却是完全控制在官僚、买办手中的。与中国资本主义发生的同时，出现了官僚、买办两种社会势力相结合的现象。这种结合，在实质上反映半殖民地半封建社会的生产关系对生产力发展的严重阻碍。事情的发展正如毛主席所教导的：“在经济落后的半殖民地的中国，地主阶级和买办阶级完全是国际资产阶级的附庸，其生存和发展，是附属于帝国主义的。这些阶级代表中国最落后的和最反动的生产关系，阻碍中国生产力的发展。”^③为官僚买办资产阶级所把持的轮船招商局，在其诞生以后的二十多年中，多次表现了对帝国主义势力的依附和对民族航运业的摧残。这些事实，正是给毛主席的上述论断作了历史的见证。

① 《中国革命和中国共产党》。《毛泽东选集》第2卷，人民出版社1952年第2版，第633页。

② 《论反对日本帝国主义的策略》。《毛泽东选集》第1卷，人民出版社1952年第2版，第139页。

③ 《中国社会各阶级的分析》。《毛泽东选集》第1卷，第3页。