
李鸿章和轮船招商局

胡 滨 李时岳

洋务运动的讨论，各种观点似乎摆得差不多了。现在需要的是证明——不是简单化的逻辑推断，也不是随意挑选的个别材料，而是系统的、深入研究了的事实。事实是评判是非的根本依据。通过对一个个洋务企业的具体剖析，也许会有益于讨论的深入。

一、李鸿章为什么要办轮船招商局？

十九世纪七十年代初，洋务派创办新式企业的活动出现了一个引人注目的变化。他们在继续经营军事工业的同时，着手建立民用企业。这种民用企业是由李鸿章创办轮船招商局首开其端的，后来又有开平矿务局、电报局、上海机器织布局等企业的相继建立。

李鸿章创办新式民用企业的目的何在？他为什么首先从建立新式航运企业开始？是不是适应或迎合帝国主义侵略的需要？轮船招商局是不是中外反动势力互相勾结的罪恶产物？让我们的讨论从这里开始。

（一）轮船招商局设立前的基本事实是：外国轮船公司垄断了我国沿海和长江的航运。

一八六二年，由著名的经营鸦片走私的美国旗昌洋行出面创办的旗昌轮船公司，是洋商在华设立的第一家专业轮船公司。当时，太平军和清军正在长江中下游两岸激战，中国旧式的帆船运输几乎完全中断，在沪汉航线上行驶的外国轮船，货运每吨收费二十五两，“往返一次所收水脚足敷（购置轮船）成本”^①。旗昌轮船公司于是大发利市，一八六六年的利润为二十二万余两，一八七一年增至九十五万余两。在短短的几年间，它的资本由一百万两增至二百二十五万两，船只和吨位都迅速增加。它以经营长江航运为主，也派船在沿海各口岸往来，而总收入中67—75%是从长江航线得

① 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，《洋务运动》第八册，第九六页。

来的。^①

大利所在，趋之若鹜。一八六二——一八六三年间，上海至少有二十家洋行经营轮船业务，经过激烈的竞争，有的被旗昌挤垮，有的被迫与旗昌妥协。一八六七年一月，旗昌与怡和、宝顺等洋行达成“协议”，其中主要规定：怡和、宝顺两洋行同意十年内不在长江航线上行驶轮船或经营轮船代理业务；旗昌则同意除沪甬航线外，十年内不在上海以南各口岸行船。不过，旗昌的“霸主”地位并不长久。它在长江航线上受到英商太古洋行的严峻挑战，在北洋航线上也受到英商怡和洋行的威胁。一八七二年，由太古洋行组建的中国航业公司（通称太古轮船公司），资金为三十六万英镑，约合银一百五十万两，实力雄厚。旗昌曾凭借它已经取得的优势地位，对太古施加压力，把沪汉航线上的货运价格由每吨五两降为二两半。太古毫不示弱，立即把货运价格降至每吨二两。由于太古用许多优惠条件招徕主顾，到一八七三年底，它在长江货运量中所占份额估计超过了二分之一。怡和被迫退出长江航线后，大力经营沿海航运。到一八七二年，它有五艘轮船在津沪线上航行，一艘在沪闽线上航行。这年十月，它组建了专业的华海轮船公司，资本为五十万两，实力虽逊于旗昌，但也不是容易对付的。^②

就这样，旗昌、太古、怡和等相互争夺，共同霸占了我国航运。李鸿章说，“各口通商以来，中国沿海沿江之利，尽为外国商轮侵占。”^③这是当时的实际情况，也是促使李鸿章设立轮船招商局以期逐渐收回利权的主要原因。

（二）外国轮船的兴行，使我国旧式航运业遭到了致命的打击，鸦片战争前盛极一时、承担着运漕任务的沙船业濒临破产。如何解决漕粮北运问题，成为清朝统治者极为关切的事情。

清代的漕粮是所谓“天庾正供”，“俸米旗饷，计口待食，为一代之大政”^④。漕粮本由运河北运，由于运河年久失修，日渐阻塞，自一八二六年起试办海运。^⑤清政府虽不惜花费巨款，多次企图恢复河运，然而以海运取代河运乃大势所趋，不可逆转。道光年间，聚集上海的沙船多达三千余艘，除运漕外还担负着南北物资交流的任务。外国轮船的出现，使沙船相形见绌。“沙船自沪达津以月计，轮船自沪达津以日计。”^⑥沙船的被淘汰是不可避免的。咸丰年间，沙船已减至二千余艘，到七十年代

① 刘广京：《英美两国在华航运的竞争》，第八三、八四、一〇〇页。

② 刘广京：《英美两国在华航运的竞争》，第三八、六〇——六一、一二一——一二二、一三四、一三五、一三九页。

③ 《李文忠公全集》（以下简称《李集》），奏稿，卷五六，第一页。

④ 《清朝续文献通考》，卷七五，国用考，第一三页。

⑤ 《清史稿》，第十三册，卷一二七，第三七八六页。

⑥ 《洋务运动》，第五册，第一一五页。

初,仅存四百艘。^①依靠沙船运漕便成了问题。李鸿章在《试办招商轮船折》中奏称:“江浙沙宁船只日少,海运米石日增,……请以商局轮船分装海运米石,以补沙宁船之不足。”^②这是设立轮船招商局的又一个重要原因。

(三)经过两次鸦片战争和太平天国农民战争,清政府的财政十分困难,如李鸿章所说:“凡有可设法生财之处,历经搜括无遗,商困民穷,势已岌岌。”^③洋务派兴办的大型军事工业如江南制造局、福州船政局,除开办费用外,每年都要有五、六十万两的经常费用,左支右绌,难以为继。同时,这些军事工业还遇到原料、燃料、交通运输等方面的窒碍。兴办民用企业以开财源、以谋出路,是顺理成章的事。

一八七二年,内阁学士宋晋以“糜费太重”为理由,请旨飭令闽沪两局停止制造。清廷谕令李鸿章、左宗棠、沈葆楨等通盘筹划。在复奏中,左宗棠、沈葆楨都反对宋晋的主张,认为“兵船为御侮之资”,不能因惜费而停造,但对于如何解决经费困难问题,没有提出切实可行的办法,左宗棠只说是费用会“日见其少”的,^④沈葆楨则表示“若虑兵船过多,费无从出,则间造商船,未尝不可”^⑤。李鸿章的复奏最为恺切详明。他指出,宋晋的主张代表了顽固守旧势力的迂腐之见,“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痛深,后千百年之何以安内而制外,此停造轮船之议所由起也”;国家一切费用皆可节省,惟养兵设防、演练枪炮、制造兵轮的经费万不可省,“必须妥筹善后经久之方”以解决经费问题。为此,他提出两条具体办法:一是裁撤沿海沿江各省的旧式艇船而代之以兵轮,把修造艇船的费用拨归制造兵轮;二是闽沪两局兼造商船,供华商领雇。考虑到“各口岸轮船生意已被洋商占尽,华商领官船另树一帜,洋人势必挟重资以倾夺”,他认为“须华商自立公司,自建行栈,自筹保险”,还要有“熟悉商情、公廉明干、为众商所深信”的人出面主持。^⑥这里,轮船招商局的轮廓已经清晰可辨,也是半年后轮船招商局设立的具体由来。

综上所述,轮船招商局是在外国侵略者垄断了我国沿海和长江航运的情况下,中国旧式沙船行将被淘汰、清政府的漕运面临严重困难,以及洋务派兴办的军事工业因经费竭蹶而亟待另辟财源的紧急需要中诞生的。它迎合的是发展中国航运和发展民族经济的趋势,是和洋商争夺利权的措施,具有明显的进步性和民族性。一八七二年,李鸿章在致何璟的信中说:“我既不能禁华商之勿搭洋船,又何必禁华商之自购

① 《李集》,朋僚函稿,卷十二,第二九页。

② 《李集》,奏稿,卷二〇,第三二——三三页。

③ 《李集》,朋僚函稿,卷三,第十八页。

④ 《左文襄公全集》,奏稿,卷四一,第三四页。

⑤ 《洋务运动》,第五册,第一一七页。

⑥ 《李集》,奏稿,卷十九,第四五——五〇页。

轮船？”在致孙士达的信中又说：“以中国内洋任人横行，独不令华商展足耶？”^① 轮船招商局一开始就是作为外国资本主义侵略的对立物而出现的，后来也确实起了打击外国轮船公司垄断中国航运的积极作用。在这个意义上，轮船招商局的设立，揭开了近代中国收回利权运动的序幕。

二、轮船招商局发展的三阶段

轮船招商局是李鸿章以直隶总督兼北洋通商大臣的身份一手创办和扶植起来的，并采取了官督商办的组织形式。它是不是早期的官僚资本主义企业呢？是不是大官僚和大买办相结合的产物呢？回答这个问题，需要考察轮船招商局发展的全过程。

从一八七二年创办到一八九五年李鸿章失势，这三十余年间轮船招商局的历史可以划分为三个阶段。

（一）一八七二——一八七三年：草创阶段。

一八七二年八月，李鸿章饬令浙江海运委员、候补知府朱其昂筹办轮船招商事宜。朱其昂等拟订《招商章程》二十条，“其大意在于官商合办”，主要内容是：以所领闽沪两局船只作为“官股”，轮船承运漕粮按照江浙沙宁船章程办理，在纳税方面享受外国轮船同等的待遇。但当他卸命赴沪后，发现闽沪两局所造轮船并无商船可领，而“各省在沪殷商，或置轮船，或挟资本，向各口装载贸易，向俱依附洋商名下”，于是主张“由官设立商局”，以招徕“各商所有轮船股本”。李鸿章表示同意，认为“目下既无官造商船在内，自无庸官商合办，应仍官督商办。由官总其大纲，察其利弊，而听该商董自立条议，悦服众商，冀为中土开此风气，渐收利权。”^② 十二月，朱其昂等新议《条规》经李鸿章批准施行，轮船招商局正式宣告成立。

朱其昂在筹建过程中曾吹嘘说：“会集素习商业殷富正派之道员胡光墉、李振玉等公同筹商，意见正同，各帮商人纷纷入股。”^③ 实际上，他在招股方面几乎一筹莫展。胡光墉是著名的大丝商，在左宗棠幕府中经办洋务，以“畏洋商嫉忌”而裹足不前，始终不肯加入轮船招商局。李振玉在天津表示愿意合伙，但朱其昂返沪后，“以众论不洽，又经辞退”^④。朱其昂多方奔走，只募得沙船商人郁熙绳的现银一万两，上海商人认股十余万两而未缴现银。于是，李鸿章准许朱其昂从直隶练饷局借用官款二十万串（合银十三万五千两），年息七厘，除预缴利息外，实领十八万八千串。轮船

① 《李集》，朋僚函稿，卷十二，第二九、三四页。

② 《李集》，译署函稿，卷一，第四〇页。

③ 《李集》，奏稿，卷二〇，第三三页。

④ 《李集》，朋僚函稿，卷十二，第三六页。

招商局最初主要是依靠李鸿章拨借的官款创办起来的,不过,官款并非投资,“名为官本,公家只取官利,不负盈亏责任,实属存款性质”^①。

朱其昂出身于沙船业世家,在建立轮船招商局之前,承办海运已有十余年之久。李鸿章说他“于商情极为熟悉”,其实他所熟悉的“商情”仅限于沙船和漕运,对经营新式轮船业务则一窍不通。他所购买的轮船,“伊敦”号“船大而旧”,“福星”号“舱通而小”,其他两艘也不甚合用,“而购买价值反较洋行新造之头等好船尤贵”^②。在同洋商打交道的过程中不断上当受骗。有人为了论证洋务企业是大官僚和大买办相结合的产物,不惜把朱其昂也说成是一个和洋船、洋行、买办或买办化商人有密切关系的人物,显然与事实不符。刘坤一指责他“既于外洋情况不熟,又于贸易未谙”^③,李鸿章后来也承认朱其昂对新式航运“未尽得诀”,声明“初用朱守,专为漕运起见”^④。可以肯定,朱其昂是一个旧式航运商人的代表,或者是一个官僚化的商人。

朱其昂既招募不到商股,又不善于经营新式航运,所以在半年左右的时间内,轮船招商局便亏损了四万二千两。他不得不辞去总办的职务,请求专办漕务。于是,轮船招商局进行了改组,转入新的阶段。

(二) 一八七三——一八八四年:发展阶段。

一八七三年七月,李鸿章札委唐廷枢任轮船招商局总办,将全局改组,重订《局规》及《章程》。朱其昂、徐润、盛宣怀、朱其诏等四人先后被札委为会办。唐、徐专管轮运、招股等事宜,朱、盛负责漕运和官务。

《轮船招商局局规》共十四条^⑤,其中有两项内容值得特别注意:一、该局资本为一百万两,先收五十万两,分为一千股,每股五百两,每百股举一商董,由诸商董中推举一位商总,总局和各分局分别由商总和商董主持,如不胜任,可以更换。根据这项规定,投资人对局务有一定的发言权,而且大股东享有对该局的经营管理权。不过总局须将“各董职衔、姓名、年岁、籍贯开单禀请关宪(海关道)转详大宪(李鸿章)存查”,而且更换商总或商董时均须“禀请大宪”。这是官督商办的具体规定,即在政府督察下由资本家经营管理。二、该局股票及取息手折均编列号码,填写姓名和籍贯,在股分册上详细注明,“以杜洋人借名”;如股东将股票出让,必须到局注册,“不准让与洋人”。这项规定保证了轮船招商局主权归中国人所有。事实上,迄今尚未发现外国人持有轮船招商局股票的任何记载。有充分理由可以认为,轮船招商局是一个民族资本主义性质的企业。

① 《交通史航政篇》,第一册,第二六九页。

② 《洋务运动》,第六册,第三八页。

③ 《刘坤一遗集》,第二册,第六〇一页。

④ 《李集》,朋僚函稿,卷十二,第三四页。

⑤ 《交通史航政篇》,第一册,第一四三——一四四页。

《轮船招商局章程》共八条^①，其中规定：除唐廷枢任商总外，朱其莼、徐润任上海分局商董，宋缙、刘绍宗、陈树棠、范世尧等分任天津、汉口、香港、汕头分局商董。《章程》还规定了该局业务“照买卖常规”办理以及股份的“官利”和盈余分配等事项。

轮船招商局改组后，李鸿章札委的总办和会办达五人之多。但是，盛宣怀于一八七五年秋奉命赴湖北督办煤矿，后又赴直隶候补，并未在局内负实际责任；朱其昂于一八七八年死去，接替他办理漕务的叶廷眷在局仅一年便辞职引退；朱其诏于一八七九年因署理永定道而离局。因此，这个阶段轮船招商局的实际主持者是唐廷枢和徐润。他们既是官方的代表（总办和会办），又是股东的代表（商总和商董），兼有“官”、“商”双重身份。

唐、徐二人都出身于洋行买办，对经营轮船业务具有一定的经验，而且手中又握有较多的资金，在上海商界中有相当大的影响，这正是李鸿章选择他们担任轮船招商局总办和会办的原因。能不能因为他们的买办出身便推断出他们入局后即是官僚买办资产阶级的代表呢？不能。徐润在入局前五年（一八六八年）已脱离宝顺洋行，一八八四年因挪用局款而被“参革”，此后主要经营矿业。一九〇三年直隶总督袁世凯委派他回上海轮船招商局，一度代理总办。在这期间，他曾任上海商务总会协理，并参与商会及立宪公会的活动，成为资产阶级立宪派的头面人物之一。一九〇七年被撤去轮船招商局的职务，成为袁世凯与盛宣怀之间争权夺利斗争的牺牲品。他是由买办转化为民族资产阶级的代表人物之一。至于唐廷枢，他在就任轮船招商局总办时已脱离怡和洋行，虽在名义上仍充任华海轮船公司董事，但只是虚衔，并没有参与该公司的活动。外国人指责他“在东方一家第一流的外国公司（怡和洋行）任职时，获得了丰富而广阔的经验，他正在运用这个经验去损伤这些外国公司”^②。他在主持轮船招商局的同时，还开办了中国第一个卓有成效的新式煤矿——开平煤矿，修筑了中国第一条铁路——唐山至胥各庄铁路，为创建民族工业作出了贡献。他同徐润一样，也是由买办向民族资产阶级转化的代表人物，不过他死于一八九二年，没有参与后来的资产阶级政治运动。

在唐、徐的主持下，轮船招商局的招股活动有了相当的进展。一八七四年实收股金四十七万六千两，加上朱其昂认购而尚未缴款的三万两，招股五十万两的初步计划已经实现。股东会于是决定另招新股，每股一百两，拟凑足资本一百万两。但直到一八七九年，股金仅增至八十万零六百两。

轮船招商局成立的头几年内，处境极为困难。一方面，外国侵略者散布种种流言

^① 《交通史航政篇》，第一册，第一四五——一四六页。

^② 寿尔：《田岛号航行记》，《洋务运动》，第八册，第四〇二页。

蜚语,说轮船招商局“无洋经理,断难自立”,“股本无多,断难久长”^①,等等,借以蛊惑人心,打击该局的威信,同时还竭力降低运费(减半,甚至减三分之二),争揽生意,企图把该局扼杀于襁褓之中。另一方面,国内的封建势力也对轮船招商局大肆攻击,多方挑剔,有人甚至主张“仿照船政(指福州船政局)成案,专设大臣一员管理”,或者“存商局之名,由南北洋通商大臣统辖”^②,企图把该局改归官办。轮船招商局在内外夹攻下,债台高筑,岌岌可危。李鸿章坚持“商为承办,官为维持”的原则,并在经济上和政治上提供了大力支援。他采取了三项有力措施:一是筹拨官款接济,如一八七六年他获悉轮船招商局以重利借用钱庄款项六十余万两,乃赶紧拨借官款五十万两接济,使“该局气力为之一舒”;二是增拨漕粮及承运官物,如一八七七年奏请“嗣后苏浙海运漕米,须分四、五成拨给招商局轮船承运,不得短少”,而且“沿江沿海各省遇有海运官物,应需轮船装运者,统归局船承运”^③,以增加该局的水脚收入;三是延期归还官款,如一八七七年奏请将该局所借官帑缓期三年清偿,至一八八〇年起缓利拔本,匀分五年归还,“以纾商力”。通过这些措施,轮船招商局在七十年代后期才得以渡过难关,化亏为盈,扭转了以前的不利局面。

到八十年代初,轮船招商局招股情况发生了显著变化。一八八一年不仅招足了一百万两,而且申请入股的人仍然很多,股票市价由每股一百两售至二百两。^④轮船招商局决定增募一百万两,应募者蜂拥而至,很快便已足额。它反映了中国社会的资本主义关系在一定程度上有所发展;显示出轮船招商局在归并旗昌后营业及信誉方面获得的成功;而在七十年代营业不振、船只未折旧提成的情况下,轮船招商局坚持按照章程每年给股东发放“官利”一分,也是八十年代初招股顺利、一呼即至的重要原因。

在二百万两股金中,投资者主要是哪些人?有些论者根据徐润《自叙年谱》中的一条材料,认为徐润是该局最大的股东,从而得出买办资本在招商局中占了压倒优势的结论。其实徐润《自叙年谱》中关于此事有三种不同的记载。一是《宝源祥赔结招商局各数事略》说:“(招商局)第一次招股一百万两,徐姓认股二十四万,第二次招股如之,前后徐姓共认股四十八万。”二是《上合肥相国遵谕陈明前办商局各事节略》说:“首先附股,前后计之共有四千八百股,合计银四十八万两,此外设法招徕各亲友之入股者亦不下五、六十万两,是招股已经手过半。”三是《致蔡述堂观察函》说:“招股一端,经手者每百分中约有四十分之外,而自己与夫戚族实占股分二十四

① 《交通史航政篇》,第一册,第一八四页。

② 《洋务运动》,第六册,第二〇页。

③ 《李集》,奏稿,卷三〇,第三三页。

④ 《交通史航政篇》,第一册,第二六九页。

万。”三种不同记载，哪一种较可信据？上李鸿章节略意在“表功”，难免夸大。蔡述堂是徐润的妹夫，私函所述应是真情，即徐润及其戚族（所谓“徐姓”）共占股分二十四万两。至于徐润本人在这二十四万两中占有多少份额，根据另一线索也可看出一些眉目。一八八四年徐润挪用局款十六万两一事被揭露后，须照章退赔，他仅交出局股八百八十三股（合银八万八千三百两），其余系以房地产作抵。当时该局股票市价每股百两仅值五十余两，而退赔是按票面额计算的，看来他手中的股票不会太多，他自己还说，退赔的八百余股是“向亲友告借”的。总之，徐润决不会是最大的股东，而且，他将五年前当宝顺洋行买办所得的钱财投入民族企业，也不应看成买办资本，实已转化为民族资本。据近人研究，轮船招商局所募股金，除徐润、唐廷枢、郑观应、张鸿祿等人的投资外，盛宣怀占有很大的份额。盛从八十年代初开始大量购进招商局股票，大约占有全部股份的四分之一，即五十万两。^①盛宣怀的买办化是甲午战争以后的事。招商局采取公开招股的方式，股票又可以在市场上自由买卖，在营业顺利时期，吸引了官僚、地主和商人（包括买办）的投资，促使这些人向资产阶级转化，正是洋务企业对近代中国社会经济和阶级关系的发展变化有着深远影响的重要方面。买办资本在招商局中占了压倒优势的说法，是缺乏事实根据的。

一八八三年，中法战争迫在眉睫，法舰驶抵吴淞，检查商船，并扬言进攻江南制造局，沪上人心惶惶，商铺停业，钱庄倒闭，轮船招商局资金周转不灵，又入困境。盛宣怀奉李鸿章之命到沪，乘机排挤唐廷枢和徐润。一八八四年，徐、唐二人先后离局。中法战争期间，轮船招商局经马建忠之手暂时售与旗昌洋行，一八八五年收回自办。轮船招商局又经历了一次改组，进入第三阶段。

（三）一八八五——一八九五年：停滞阶段。

一八八五年局产收回后，李鸿章札委盛宣怀为督办，马建忠、谢家福为会办。盛宣怀制订《用人章程》和《理财章程》各十条^②，主要内容有如下两点：第一，“专派大员一人认真督办，用人理财悉听调度”，“会办三、四人应由督办察度商情，秉公保荐”。这项规定使督办能够控制轮船招商局的人事权和财政权，完全废弃了一八七三年《局规》中关于由股东推举商董和总董主持业务的原则。虽然盛宣怀仍强调“非商办不能谋其利，非官督不能防其弊”，但是，同唐廷枢主持时期比较起来，“商办”大为削弱，“官督”大为加强，显然是一种后退。第二，“洋人旗昌荐来者太多，从前总船主及揽载洋人白拉作弊最大，俱各发财而去，总船主拟在各船调用，每一年或二、三年一换。”这项规定表明，主持者仍力图保持企业的自主权，避免使该局遭受“洋人”的干预和操纵。

① 费维恺：《中国早期的工业化》，第一二九、一三〇页。

② 《交通史航政篇》，第一册，第一五六——一五七页。

早在一八八三年,由于中法关系紧张而引起的金融恐慌,轮船招商局被迫以地产及货栈作抵押,向天祥、怡和两洋行贷款七十四万三千两。这笔贷款于一八八五年到期。于是轮船招商局又不得不以局产作抵押,向汇丰银行贷款三十万英镑(合银一百十八万余两),年息七厘,十年内还清。由于镑价不断上涨,银价步步下落,轮船招商局蒙受了巨大损失。当借款合同订立时,每两银折合五先令六辨士,至一八八六年八月,降至四先令二·五辨士,仅此招商局即损失三十四万五千余两。有的论者认为,由于这项贷款,招商局于是沦于汇丰银行控制之下,美国人马士就是当时汇丰银行派驻招商局进行监督的代表。事实上这是误解。马士是在缔订借款合同前进入招商局的。中法战后李鸿章任命马士协助盛宣怀、马建忠等办理赎回轮船的交涉,随后留局担任帮办,处理有关涉外事件。在这期间,马士企图篡夺招商局的大权,多次与该局帮办沈能虎发生争吵。一八八七年马士未征得沈能虎的同意,擅自任命璧德生为“保大”号船主,不久“保大”号失事,马士被迫辞职。^①马士始终没有充当汇丰银行的驻局代表。三十万英镑贷款纯属高利贷性质,招商局除遭受惊人的盘剥外,并未因贷款而丧失独立自主权。

轮船招商局从旗昌收回后,面临着严重的经济困难。李鸿章又一次出面支援。一八八六年他奏准采取三项措施:一、局船运漕回空载货可免纳北洋三口出口税二成;二、局船由湖北装运帽合茶(一种粗茶)运至天津,每百斤仅纳出口正税六钱,并免交复进口半税;三、局船运漕水脚,应照沙宁船现领之数支給(每石四钱三分一厘),以后“不再区别扣减,亦不扣海运局公费”^②。这些措施虽然不能完全解决招商局的困窘,但多少起了一些补助作用,使之得以维持。一八九五年中日战争失败后,李鸿章失势,洋务运动在政治上破产,轮船招商局的历史从而另辟新页。

三、有关轮船招商局的几个问题

在评论轮船招商局时往往有如下指责:一、该局享有垄断权,从而限制或阻碍了其他新式航运企业的兴起;二、收购旗昌轮船公司是解人之困、承人之乏,得不偿失;三、与太古、怡和等公司订立“齐价合同”是勾结外国资本,出卖民族权益。这些都是关系到轮船招商局性质和作用的重大问题,不能不辨。

(一) 所谓垄断权,通常包含两项具体内容,一是运漕的专利权,二是不许他人建立类似的航运企业。

先谈运漕专利权问题。前面说过,李鸿章设立轮船招商局的重要目的之一就在于解决漕运的困难。在外国轮船公司已经垄断我国沿海和长江航运的情况下,轮船招商

^① 费维恺:《中国早期的工业化》,第一四四页。

^② 《李集》,奏稿,卷五六,第二页。

局如果没有可靠的水脚收入,是根本无法与外国轮船公司竞争的。因此,招商局成立伊始,李鸿章便为它奏请运漕专利权,认为“必准其兼运漕粮,方有专门生意,不至为洋商排挤”^①。后来又进一步申述说:“泰西各国专以商务立富强之基,故于本国轮船莫不一力保护”,“以前奏办招商局,原料洋行必相倾挤,商本未足与抗,因议协运漕米,为中国独擅之利,彼族不敢搀与,以自立根基”,“承运各省漕粮为商局命脉所系,现在局船揽载商货,为洋船挤跌,动辄亏赔,非多运漕粮,以资余补不足,万难持久”^②。显而易见,运漕专利权是李鸿章向招商局提供的一项重要援助,也是招商局赖以建立和维持的一个重要经济支柱。关于这一点,连当时在华的外国人也是非常了解的。一八七四年八月八日《北华捷报》发表评论说:招商局如果没有运漕水脚收入,“除了遭受巨大损失外,是不能经营下去的”^③。既然运漕专利权是招商局对抗外国船公司竞争的武器,也就应被认为是保护和发展民族航运业的积极措施,没有什么理由加以指责。^④

关于轮船招商局是否享有独家经营权(不许他人建立类似的航运企业),尚待核实。从李鸿章的奏稿、函稿以及招商局的历届章程中,都没有发现有关的任何记载。论者援引的根据只有两条,一是一八八二年“沪商叶成忠(澄衷)禀置造轮船,另立广运局,经直督李鸿章批飭不准独树一帜”^⑤;二是“台湾的巡抚为着帮助该岛发展贸易,曾购置了两只火轮船,而招商局的保护者们反对这两只船到北方贸易,认为对招商局商场的侵犯”^⑥。这两条材料都是经不起仔细推敲的。关于第一条材料,不仅迄今尚未找到其他的印证,而且它的记载过于简略,难以说明原委。叶澄衷所要成立的广运局究竟是什么性质?商办?“中外合办”?还是另有名堂?李鸿章为什么不准他“独树一帜”?我们知道,在七十年代,轮船招商局在招股方面困难重重,有钱的人怕担风险,不愿意投资,更不敢轻易尝试另建航运企业,当时根本不存在压抑或阻挠新式航运企业出现的问题。八十年代初,情况有了显著变化,对新式企业感兴趣的人逐渐增多,而这时李鸿章对人们建立新式航运企业的尝试是采取支持态度的。例如,一八八一年李鸿章奏称:“黎兆棠前拟设立宏远公司,以巨贲难集,尚未定议。”不久,黎兆棠等组成肇兴公司,运丝前往英国,李鸿章于一八八二年三月写信询问说:“肇兴

① 《李集》,奏稿,卷一九,第四九页。

② 《李集》,译署函稿,卷七,第二三—二四页;奏稿,卷三〇,第三三页。

③ 转引自费维恺:《中国早期的工业化》,第二八八页,注六八。

④ 一八九九年后,由于情况的变化,如运漕水脚减少以及轮船带货二成免税等权利的取消,运漕日益成为招商局的一种负担,连年均有亏损。这是后话,此处不论。

⑤ 《交通史航政篇》,第一册,第二二二页。

⑥ 干德利:《中国进步的标记》,《洋务运动》,第八册,第四四二页。

公司头船抵英，未知若何布置？生意可立脚否？”^①丝毫看不出有什么压抑或阻挠的痕迹。关于第二条材料，那是英国专栏作家干德利给《泰晤士报》写的通讯，道听途说，未必可信。有确凿的资料证明，李鸿章对台湾的航运业是支持的，如一八八八年曾飭令马建忠提拨轮船招商局资金向台湾商务局主持的轮船公司投资二万两。^②李鸿章也无意使轮船招商局垄断北洋航运。八十年代后期，开平矿务局曾购置轮船往来于沿海各口之间，至一八九一年已有轮船四艘，由徐润负责管理。^③一八九三年开平矿务局船只与招商局船只一起，赴上海运米至京津平巢，由海关道发给免税护照。^④这些事例都倾向于说明，轮船招商局并未享有独家经营的特权。

(二) 关于归并旗昌轮船公司的得失问题，早在七、八十年代便曾经在清朝统治阶级内部引起过激烈争论。两江总督沈葆楨在奏报收购旗昌时曾预料：“筹拨帑项，归并洋行，为千百年来创见之事，必有起而议其后者。”但他认为：“不可失者时也，有可凭者理也。论时则人谋务尽，适赴借宾定主之机；论理则天道好还，是真转弱为强之始”^⑤。所以在“江南各库罗掘殆尽”的情况下，仍决定筹拨巨帑归并旗昌。然而，就在归并旗昌那一年（一八七七年），御史董儻翰奏称：招商局“归并旗昌洋行各船后，成本愈重，……每月竟须赔银五、六万两之多”^⑥。一八八〇年国子监祭酒王先谦上奏，除指责招商局因归并旗昌而造成“经费愈繁，息银愈增”外，还涉及盛宣怀等人的其他一些问题。新任两江总督刘坤一在奉旨查办时奏称：“盛宣怀之收买旗昌洋行，人皆知为失算。……当时论者谓旗昌弃垂弊之裘，以所得值另制新衣，以期适体。”^⑦沈葆楨的预言真是“不幸而言中”了。

这里，首先要对董、王、刘等弹劾招商局的政治背景有所了解。董、王当时依附于清流派，以抨击权贵相标榜，李鸿章久居要津，成为他们攻击的主要目标之一。王先谦的奏折中，虽然指责招商局收购旗昌以及唐廷枢等乘机舞弊等事，而主要矛头则指向李鸿章。他以沿海及沿江各省码头多属“南洋所辖地面”为理由，要求将招商局改归南洋管辖。这一点正符合刘坤一的心愿。刘坤一属湘系，早就因为海防经费等问题和李鸿章闹矛盾，一八八〇年因反对购买铁甲舰与李鸿章议论不合，矛盾更深。他在

① 《李集》，奏稿，卷四〇，第二六页；朋僚函稿，卷二〇，第二五页。

② 据《李集》，电稿，卷十，第二〇页。费维恺《中国早期的工业化》第一五九页记载说，一八八八年轮船招商局对台湾轮船公司投资一万五千两，一八九三年增至五万两。

③ 《洋务运动》，第八册，第一六八页。

④ 《李集》，译署函稿，卷二〇，第五一页。

⑤ 《洋务运动》，第六册，第一四页。

⑥ 《洋务运动》，第六册，第一九页。

⑦ 《刘坤一遗集》，第二册，第六〇六页。

致刘长佑信中说:“似此情状,南北洋何能和衷?”^①随后他奉旨查办招商局一案,把收购旗昌完全归咎于盛宣怀,并揭露盛的种种劣迹,表面上是参革盛宣怀,实际上是攻击李鸿章,反映了湘淮系之间的尖锐矛盾。董、王、刘等人的参奏,有些内容颇有参考价值,有些情节则属“事出有因,查无实据”,不可全信。

实际上,李鸿章在收购旗昌问题上责任甚微。盛同颐为他父亲撰写《行述》,极力夸张盛宣怀在收购旗昌时所起的作用。徐润《自叙年谱》则说当时唐廷枢、盛宣怀等“均不在沪,数日之内,由余一人决议”。查其首尾,盛、徐虽曾为收购旗昌到处奔走,但也都不是关键人物。一八七七年十月李鸿章在《致丁雨生(日昌)中丞》的信中说:“招商局兼并旗昌,其议发自阁下,而成于幼丹(沈葆楨),鄙见初不谓然。”^②透露了事情的真相。一八七六年八月,盛、唐、徐三人同赴烟台向李鸿章请示归并旗昌一事时,李担心“难筹巨款”而“踌躇未许”。是年冬,盛宣怀等又禀商于两江总督沈葆楨,沈“毅然以筹款自任”,于是定局。也就是说,这件事是经过几个月的酝酿磋商而后实现的。倡议者为福建巡抚丁日昌,始终藏在幕后,没有公开露面。决策人是沈葆楨。李鸿章“初不谓然”,“踌躇未许”,但经沈葆楨定局之后却采取了积极支持的态度。他上奏说:“沈葆楨之识力宏毅,当机立断,非臣所及,亦非中无定见而自作聪明者所及也。”并致函唐、徐二人说:“旗昌轮船已定议归并,从此经理得宜,……利权可渐收回,大局转移,在此一举。”^③对收购旗昌而开辟中国航运业新局面寄予很大的希望。

那末,收购旗昌究竟得失如何呢?这应当从当时的形势及客观效果两个方面来加以考察。旗昌轮船公司垄断中国沿海和长江航运将近十年,到一八七二年,它的势力发展到了顶点,计有轮船十九艘,27,769吨,总资产达三百三十二万余两,^④此后,由于太古、怡和的竞争,垄断地位日趋动摇。一八七四年招商局轮船开始在长江航行,旗昌又受到新的威胁,利润不断减少。这时,美国内战后国内经济出现了繁荣景象,旗昌行东为了追逐更高的利润,开始从中国抽调大量资金回国。七十年代中期,它的总资产已降至二百余万两,股票价格大幅度下跌,最低时每股(一百两)仅值五十两左右。一八七六年,旗昌更换经理,急于将全部产业出售。招商局没有利用这一有利时机,对洋商采取分化瓦解、各个击破的策略,彻底挤垮旗昌,却以二百二十二万两的高价收购旗昌的全部产业,其中包括一些陈旧不堪的木质轮船在内,从而不久就被迫将那些“年久朽敝”的船只“拆料存储”或“量为变价”;并因收购旗昌,负债累累,每年须付息银十余万两。所以,在这方面,招商局是吃了亏的。经手人是受欺骗还是

① 《刘坤一遗集》,第四册,第一八九〇页。

② 《李集》,朋僚函稿,卷十七,第二四页。

③ 《洋务运动》,第六册,第五九页;第八册,第一一七页。

④ 刘广京:《英美两国在华航运的竞争》,第一五三页。

包含有图私利的因素,不免令人怀疑。但是,收购旗昌产业毕竟给招商局带来了相当好处。它的船只由十二艘增至三十余艘,成为一支实力可观的商船队,为进一步发展民族航运业奠定了基础。它的水脚收入也相应增加,由原来的近七十万两增至二百余万两。同时,船只增多后,由局中自行保险,每年的巨额保险费不致归于洋行,从而堵塞了一大漏卮,为该局增辟了一项可靠的财源。此外,归并旗昌还有很大的社会影响,不仅减少了一大劲敌,而且向太古、怡和表明:招商局有强大的后盾,是不会轻易被挤垮的。总之,招商局归并旗昌,既有所失,又有所得,从长远看,可以说是得大于失,利多弊少的。

(三)关于招商局与太古、怡和订立“齐价合同”一事,过去往往认为它是招商局向外国资本投降的结果,加速了外国资本的入侵,是官督商办企业买办性的最深刻的表现。近年来已有人提出异议。这里值得强调如下三点。

第一,“齐价合同”的签订,绝不是招商局单方面向外国资本投降的结果,而是双方暂时互相妥协、互相让步的产物。

第一次“齐价合同”是一八七七年冬招商局分别与太古、怡和签订的,前者仅适用于长江和沪甬航线,后者仅适用于上海至烟台、天津、福州等地的航线。这次合同自一八七八年起开始实行,至次年夏秋间即被太古、怡和撕毁,相互间重新开始了竞争。一八八三年,招商局与太古、怡和订立第二次“齐价合同”,规定了统一的运费标准及货源分配方案,次年开始实行,期限为六年。一八九〇年期满后,“太古恃其财富船多,来函欲多占水脚分数,未允其请”,于是竞争又起,直到双方商妥了条件,才在一八九三年重订合同,以五年为期,“惟天津、长江两路航线不在合同之内”^①。如果说,签订“齐价合同”是招商局向外国资本投降,那末太古、怡和撕毁合同,岂不是拒绝接受投降?三次“齐价合同”的内容并不相同,而以第二次合同所规定的范围最为广泛。如果说每签订一次合同,招商局便多出卖一些民族利益或是进一步招降,那末怎么解释第三次合同适用范围又变小了呢?实际上,签订“齐价合同”只能是双方在势均力敌、胜负难分的情况下暂时互相妥协的结果。如果一方有力量挤垮另一方,便不可能出现这种休战性质的妥协。由于双方经济实力发展不平衡以及外国资本的贪得无厌,所以经过短期休战后,势必发生新的竞争。

第二,“齐价合同”的签订,为招商局提供了喘息的机会,有利于它蓄积力量,以便进行新的竞争。

前面说过,招商局头几年在招股方面进展迟缓。一八七七年,即签订第一次“齐价合同”的那一年,它募集的商股仅七十五万余两,负债却高达四百四十一万余两,其中包括清政府的官帑、欠旗昌的款项以及钱庄借款、私人存款等。它一方面受到太古、

① 《交通史航政篇》,第一册,第二五七—二五八页。

怡和削价竞争的强大压力,另一方面又要为贷款和商股付出巨额利息,“既亏于所跌之价,又亏于偿官之息”^①,岌岌不可终日。订立“齐价合同”后,水脚收入显著增加。一八七六——七七年水脚收入为一百五十余万两,一八七八——七九年增至二百二十余万两。一八七九年夏“合同”被撕毁后,水脚收入立即减少,一八七九——八〇年降至一百八十九万余两,一八八二——八三年更降至一百六十四万余两。一八八三年第二次“齐价合同”订立后,水脚收入迅速回升。一八八三——八四年增至一百九十二万余两,一八八七年至一八八九年间,每年均在二百万两以上。一八九〇年第二次合同期满,竞争又起,水脚收入立即降至一百八十五万余两。一八九三年第三次合同订立,水脚收入又回升到二百一十六万余两。^②无庸讳言,“齐价合同”同样使太古、怡和也增加了收入,但对于资金困难的招商局来说,得以略舒窘困、免被挤垮的好处显然是不容抹煞的。

第三,“齐价合同”的订立及其屡遭破坏的历史,进一步证明了招商局基本上是一个民族资本主义性质的企业,而不是外国资本的附庸。

招商局成立后,立即受到外国轮船公司的敌视和打击。一八七四年,太古洋行驻上海经理致函伦敦方面说:“我们正在考虑同旗昌一起采取对付中国轮船招商局的措施,希望这些措施将把它打垮。”^③然而,他们的这个希望没有能够实现。招商局在李鸿章等的支持下逐渐站稳了脚跟。外国资本只是在无力挤垮招商局时,才肯与招商局暂时达成妥协的。合同订立后又曾两度撕毁,太古还曾勾结俄商,“将茶叶全归太古洋船装载,不准局船分装”。李鸿章立即采取对抗措施,将“采运局平糶免税之米,援官物例归局专装以抵制之”^④,才有第三次合同的签订。招商局与外国资本之间的矛盾和斗争是主要的、长期的,而妥协是次要的、暂时的,即使在妥协时也有矛盾和斗争。这些事实绝不是买办性的表现,而是招商局所具有的民族性的反映。

四、轮船招商局的成功和不成功

自一八七二年至一八九五年的二十余年间,轮船招商局作为中国第一个“官督商办”的民族企业,它的经营究竟是成功的还是不成功的?

李鸿章在设立轮船招商局时说过:“冀为中土开此风气,渐收利权”^⑤。招商局的

① 《洋务运动》,第六册,第十三页。

② 张国辉:《洋务运动与中国近代企业》,第一七六页;费维恺:《中国早期的工业化》,第一八五页。按,费维恺著作中仅列举一八八六年后的数字,与张著略有出入。

③ 转引自刘广京:《英美两国在华航运的竞争》,第一五三页。

④ 《李集》,译署函稿,卷二〇,第五〇页。

⑤ 《李集》,译署函稿,卷一,第四〇页。

建立,确实起了开风气之先的积极作用,也收回了部分利权。一八七六年太常寺卿陈兰彬奏称:“招商局未开以前,洋商轮船转运于中国各口,每年约银七百八十七万七千余两。该局既开之后,洋船少装货客,……合计三年中国之银少归洋商者,约已一千三百余万两。”^①一八八七年李鸿章奏称:“创设招商局十余年来,中国商民得减价之益,而水脚少入洋商之手者,奚止数千万,此实收回利权之大端。”^②尽管在当时的历史条件下,招商局没有也不可能把外国轮船统统逐出中国水域,但它毕竟夺回了部分航运权益。就这个意义上说,招商局在一定程度上获得了成功。

有的论者认为,在中法、中日战争期间,招商局船只两次换旗出售,逃避在反侵略战争中应尽的义务。这个说法是不公允的。招商局在支援反侵略斗争中做出过一些贡献。如一八七四年日本派兵侵略我国台湾,招商局开业不久即奉命运兵开往台湾前线,完成了运输任务。一八七七年沙俄拒绝退还我国伊犁,派军舰至我国沿海进行恫吓,招商局奉命装运湘淮各军前往山海关洋河口,防范沙俄的骚扰。一八八一年日本在朝鲜制造内乱,招商局奉命派船自山东登州运兵东渡,帮助邻邦平乱。一八九四年中日战争爆发前夕,招商局也曾多次派船运兵赴朝鲜和我国东北。至于中法、中日战争期间招商局船只暂时换旗出售,是因为清朝海军不能提供足够的保护,为了保存自己、避免船只被掳获后转为敌人效劳而不得不采取的应变措施,这是可以理解的。诸如此类情况,在各国历史上也是屡见不鲜的。

轮船招商局在二十多年间取得了一些成就,然而从战略意义上又可以说是不成功的。它是一个资本主义性质的企业,但基本上没有按照资本主义的规律进行经营管理,从而失去了生命力,得不到应有的发展。

招商局于一八七七年收购旗昌产业后,拥有轮船三十三艘,23,967吨,这是招商局发展规模的顶点。此后,它始终徘徊在这个水平上,至一八九三年,它的船只为二十六艘,24,584吨。^③这个时期,它的水脚收入每年平均为二百万两左右,除去轮船费用、折旧提成等开支外,每年净利达三十万两左右。^④这些利润没有用于扩大对企业的投资,而是被用来支付高额的股息、借款利息、花红等。一八七四年至一八八三年间,每年都发股息一分,其中一八七五年加发“余利”五厘。一八八五年盛宣怀任督办后,虽规定股息降到五、六厘,但实际上除一八八六年和一八八七年外,每年“官利”和“余利”仍为一分,而且一八九三年发放的“花红”高达三万余两。^⑤招商局在二十多年的经营中,很少进行资本的积累,企业本身没有获得发展,主要是由于它的经

① 《洋务运动》,第六册,第十页。

② 《李集》,朋僚函稿,卷十三,第二四页。

③ 费维恺:《中国早期的工业化》,第一〇三、一八三页。

④ 《交通史航政篇》,第一册,第二七七—二七九页。

⑤ 《交通史航政篇》,第一册,第二七一—二七二页。

营管理者只顾眼前的直接利益，根本不考虑企业的前途。这和资本主义企业的经营方式是背道而驰的。

怡和、太古的情况便迥然不同。怡和轮船公司于一八八三年有船十三艘，12,571吨，至一八九四年增至二十二艘，23,953吨。太古轮船公司的发展更为迅速，一八七四年仅有的轮船六艘，10,618吨，至一八九四年增至二十九艘，34,543吨。^①七十年代末，招商局在船只数目和吨位上都遥遥领先，但至一八九四年，它已与怡和不相上下，较太古则瞠乎其后者了。

这里，不妨把轮船招商局和日本邮船会社作一对比。一八七〇年，日本土佐的岩崎弥太郎建立了三菱轮船会社。一八七五年，日本政府无偿交给它十三艘轮船。一八八二年，日本政府又发起成立京都输入会社，与三菱进行竞争。三年后两会社合并组成日本邮船会社，资金为一千一百万日元。该会社章程是根据日本政府的命令起草的，规定十五年内保证投资人每年获得股息八厘，董事长、副董事长及经理均由政府任命，帐目由大藏省审查，业务也受政府监督，可以说也是“官督商办”。但它的发展极为迅速，一八八五年前仅经营本国沿海航线，后来开辟了定期驶往欧美的航线。它的货运量稳步上升，一八八六年为八十六万七千吨，一八九六年增至一百七十万吨^②，从外国人手中夺回了本国的航运权。一八九三年，日本邮船会社成为一个完全商办的企业。

招商局的情况则不然。它没有从外国人手中完全夺回本国的航运权，更无法在远洋航线上和外国资本竞争。自一八七三年至一八九三年的二十年间，中国的进出口贸易净值由二亿一千六百万万元增至三亿八千六百万万元^③，尽管沿海沿江的货运量并非按照进出口贸易净值增长的比例而增长，但货运量肯定是扩大了。然而招商局的水脚收入始终维持在七十年代末期的水平上，增长的货运量全被外国轮船公司夺走了。招商局作为一个航运企业也就日益降低了它的重要性。一八九〇年招商局报告李鸿章说：

“中国商轮出洋，揽载客货水脚，以分洋商之利，招商局前定章程本有此意。从前局轮尝驶往新加坡、小吕宋、越南等埠，并派‘美富’、‘和众’两船分驶檀香山、旧金山、日本等处，其后‘美富’驶往欧洲，为洋商合力阻挠，亏折甚巨。”^④ 远洋航运完全失败。此外，招商局在这时期内不但没有变成一个完全商办的企业，而且“官权”有日益加强的趋势。

轮船招商局和日本邮船会社的发展大相逖庭，原因是多方面的。这里仅就航运方面的情况略作说明。一八七七年，唐廷枢等向李鸿章呈递《轮船招商局公议节略》，

① 费维恺：《中国早期的工业化》，第二九〇页，注一二三。

② 费维恺：《中国早期的工业化》，第一八五页。

③ 严中平等：《中国近代经济史统计资料选辑》，第六四页。

④ 《交通史航政篇》，第一册，第二五六页。

要求“仿照日本自制轮船办法，沿江沿海各处均准局船揽载，不必限定通商口岸”，说明此举“属护持大局、攸关富强之要著”。李鸿章将该《节略》转送总署，并进一步介绍日本航运业的情况，主张效法。他说：“近年日本创建三菱公司，亦仿西例，他国轮船只准在通商口岸三处往来，惟三菱轮船任意沿海揽载，计十有三处。即使三处洋商挤跌，尚有十处自家口岸弥补，法至善也。”据此，他要求准许招商局船只到不对外通商的口岸装卸货物，并指出这是“中国自主之权”，不必担心“洋商援例渎请”。^①但是，这个合理要求却遭到了拒绝。总理衙门上奏说：“商局船只嗣后除承运官物外，无论该局及华洋商人货物，概不准在不通商各处起卸。”^②这样就堵死了招商局发展与洋船竞争的有利途径。仅此一端即足以说明，招商局尽管得到李鸿章的支持，但作为招商局的创办者和保护者的李鸿章，权力是有限的。当时中国没有一个象日本明治天皇那样的政权中心，清朝中央政府也缺乏一批类似围绕明治天皇掌握实权的开明的公卿和武士，如木户孝允、大久保利通、井上馨、伊藤博文等人。日本的明治维新几乎得到举国上下的一致支持，而洋务运动则遭到当权的封建顽固势力的拚死阻挠和反对。有人看到了明治维新和洋务运动的不同结果，却不去考察日本和中国不同的国情，简单地把洋务运动的不成功完全归咎于洋务派，恐怕很难说是实事求是的态度。

从根本上说，轮船招商局的经营是不成功的，这是当时中国社会政治条件所决定的。历史证明，没有社会政治的重大变革，经济建设的点滴成就必然是极其有限的。因此，维新和革命就成为继续前进的方向。

〔本文作者胡滨，一九二七年生，山东师范大学历史系教授；李时岳，一九二八年生，吉林大学历史系教授。〕

① 《李集》，译署函稿，卷七，第二四、二八页。

② 《洋务运动》，第六册，第二七页。