

十九世纪六十年代的上海轮运业

与上海轮船商

于醒民 陈兼

近代中国资本主义生产方式，是伴随着外国侵略者强行楔入中国社会，不断扩大对中国经济侵略，中国的封建自然经济解体而发生发展的。同样，近代中国资产阶级的产生，也不可避免地与上述不同于一般资本主义发展道路的特殊历史进程联系在一起，走的是一条畸形的、不正常的道路，即：乘外国资本主义对传统封建生产方式的冲击之风，在外国侵略者和封建势力的夹缝中冒出头来。因之，考察近代中国资本主义和中国资产阶级的产生，不仅应该着眼于由洋务派兴办的军用民用企业及个别商人创设的工厂（场），也不能忽视那些在鸦片战争后开始出现、在十九世纪六十年代得到很大发展的由洋商主持的近代工商企业。其中，又必须特别重视那些资本构成实际上是以华资为主的企业。因为在中国，首先采用近代大机器生产，以榨取剩余价值为目的的资本力量，恰恰是在这些企业中呱呱堕地的。

本着这样的认识，我们把十九世纪六十年代“华资为主，洋商主持”的上海轮船运输业（简称轮运业，它不包括国外航线的轮运，仅指国内沿海及长江轮运）比作中国资本主义的一个畸形摇篮，而投资于轮运业的上海华商（简称上海轮船商）正是它的畸形产儿，从本质上看属于中国的早期资本家。

一

我们认为上海轮运业是中国资本主义的一个畸形摇篮，上海轮船商是它的畸形产儿，首先是因为，十九世纪六十年代，上海轮运业已纳入资本主义生产方式的轨道；主要来源于早期买办、也有部分来自旧式航运商的上海轮船商资本，通过与外国资本的特殊结合，从共同实行对旧式航运业的剥夺开始，逐步实现了由封建性的商品和货币经营资本向资本主义性质的垫支资本乃至产业资本的转化。

十九世纪六十年代上海轮运业的兴起，是外国资本主义对中国扩大侵略，尤其是扩大经济侵略的必然产物。1858年和1860年“天津条约”及“北京条约”的签订，标志着中国主权的进一步丧失，中国的门户向西方列强大开。外国侵略者为了更大规模地掠夺中国的资源财富，除其他侵略步骤，必定要部署千百艘洋船从事欧美与中国之间的远洋运输，还必定要部署千百艘洋船从事中国沿海及长江各口岸之间的运输。在这方面，上海是主要的转运枢纽。在洋商眼里，“上海是对外贸易的心脏，其他口岸仅仅是血管。”^①因此，大批洋船（夹板船、轮船）便很自然地涌向以上海为中心的沿海和长江航线，冲击了历来承担水上运输的旧式航运业。这就是上海轮运业兴起的基本前提。

① Richard J. Smith: 《Mercenaries and Mandarins》纽约1978年版，7—8页。

然而,与剥夺旧式航运业有关的上海轮运业的资本原始积累过程,实际上是由洋商和上海轮运商的前身及近亲早期买办共同完成的。概括地说,就是“华洋合力”,洋商充当了元凶和主谋者,早期买办充当了帮凶和出面者,残酷地剥夺旧式航运业,从而为新式航运业准备大量垫支资本和大批廉价劳动力。

一般来说,外商在中国的资本原始积累,主要是通过贩卖鸦片、走私贸易及种种海盜半海盜式的罪恶行径。^①在本质上,这同西方侵略者对亚、非、拉的殖民掠夺是完全一致的。这种剥夺既是促成半殖民地经济体系形成的重要因素,也构成了半殖民地经济体系的重要内容。上海轮运业是在半殖民地经济体系中发生发展起来的,其资本的原始积累也有相当部分通过上述途径而来。^②同时,上海轮运业的资本原始积累也有其特殊性。

以上海为中心的国内沿海和长江旧式航运业,拥有颇为可观的经济实力和相当深厚的传统影响。洋商虽然掌握了先进的生产技术手段,并享有不平等条约给予的政治、经济特权——这无疑使他们具备了取代旧式航运业的基本条件,但他们要想独力战胜对手还有困难。上海港原有各类大中型号的帆船七千艘以上。^③其中包括上海海运史上的骄傲——沙船三、四千艘。它们的年货运量达一百万吨以上,仅沙船每年的单程货运量就可达一千万石(货值一千万两)。^④开埠前,沙船商代表了上海最大也是最重要的商业资本。甚至在沙船业遭受洋船冲击达十余年、上海的长江帆船运输陷于停顿的1860年,沙船业的资本总额仍可达七百五十万英镑(二千二百万规元两、三千万元左右)。^⑤沙船业的船东、船主、舵工、水手及有关经营管理人员在上海地区当有五万至十万人,其中不同程度占有生产资料的船东、船主至少有万余人。相比之下,洋商在人力及活动能力上却相对不足。1854年,在沪洋商102名,洋行有120多家,产业为二千五百万英镑(约七千二百万规元两)。^⑥以此推算,每名洋商要管一家洋行、近一百万英镑的产业。显而易见,初来乍到的洋商仅凭自己的力量,要想剥夺上海地区庞大的旧式航运业。

① 洋船肆意侵入沿海,自不待言;在1860年洋船“正式”开入长江之前,长江一线“半海盜性”的洋船走私贸易已全面展开。见S.F.Wright:《Hart and the Chinese Customs》1950年版,238页。

② 最著名的上海轮船商店延枢就参与过大规模的鸦片贸易,见怡和洋行档案,转引自Yen-Ping-Hao:《The Compradore in Nineteenth Century China: Bridge between East and West》1970年版,87页、196页。

③ 《Chinese Repository》15卷467页;R.M.Martin:《China, Political Commercial and Social》2卷315页;H.C.Sirr:《China and the Chinese》1卷204页。

④ 《上海港史话》上海人民出版社1979年版,18页;《皇朝经世文编》光绪12年思补楼重校本,卷48:24;《皇朝经世文编》光绪辛丑宝善斋石印本,卷67页14;姚贤敏:《中国近代对外贸易史资料》中华书局1962年版,1卷558页。

⑤ 上海英商会致卜鲁斯函,1860年4月13日,《怡和书简》,见《太平天国史译丛》第一辑,中华书局1981年版,159页。

⑥ 外商人数这里以《北华捷报》(下称《捷报》)1854年4月15日“全体外侨”签字的文件为据。洋商在沪产业见Jesus C.A.De Montalto:《Historic Shanghai》上海1909年版,55页。

的生产资料,并取其地位而代之,远非轻而易举。对洋商来说,必须寻找有效的“以华制华”力量,用“华洋合力”之策来实现对旧式航运业的剥夺。

上海轮船商的前身和近亲早期买办,正是洋商所需要的这种“以华制华”力量。这是由早期买办在半殖民地半封建的政治体系和经济形态中的地位所决定的。首先,早期买办这一社会阶层是伴随着中国社会的半殖民地半封建化而产生的,他们同外国侵略者有着不可分割的政治和经济上的密切联系,是外国侵略者最为倚重的社会力量。单从早期买办垄断舶来洋货和出洋土货的转手贸易这一点,就可知其对洋商的极端重要性。其次,早期买办同旧式商人、钱庄主、沙船商等有着千丝万缕的联系,在半殖民地的商品流通领域和金融活动中,早期买办资本同上海地区钱庄的封建性货币经营资本和沙船业的商品经营资本越来越扭合在一起。而且,早期买办资本也同封建地方官僚所辖有的商业资本互相渗透,从而使这些地方官常常充当早期买办的代理人。无论在政治上经济上,早期买办都有呼风唤雨的神通。再次,早期买办也具有一定的经济力量,并对投资新式航运业极感兴趣。当时在上海,除洋商外,早期买办是最大的暴发户,积攒起了相当数量的货币财富。至1860年,他们仅从上海进出口贸易中收入的佣金累计就在三千万元以上;^①若加上其他让渡利润当远远超过这个数目。这些资金,除用于挥霍和流入商品流通领域,还有不少余资可供挪入新的投资领域。由于早期买办最先接触资本主义的剥削方式,也就最先尝到了新的剥削方式的甜头。当时,因太平天国革命战争尚在进行,新兴的轮运业反常地呈现出超高额利润:一张汉口到上海的船票最高曾达七百两;一艘轮船在沪鄂间往返一回即可收回购轮成本。^②这一“最赚钱”、“最有希望的新地”,对他们有着不可抗拒的魅力。他们投资于新式航运业的热情甚高(见下页表一):

在上海轮运业中,早期买办的投资过程也是与对旧式航运业的摧残过程结合在一起的。十九世纪六十年代初,上海航运业处于新旧嬗替之际,新旧并存。以把旧航运业扫荡殆尽为目标,洋商与早期买办加紧勾结,双管齐下:一是由洋商在洋行操纵,由早期买办出面,垄断性地承包上海口岸洋货的贩运贸易,压垮沙船等帆船运输。由于洋货要经早期买办之手“遍运天下”,出口货物也要经早期买办之手贩运出国,他们经手的货运量之大令人瞠目。到1864年,上海港的沿海长江贸易货值达60,182,193海关两,^③其中大部分由早期买办以优惠条件给洋船转运,只有一小部分由沙船等帆船运输。1865年,上海港已至少有35艘大中型轮船。^④到1870年,海关统计上海港的沿海长江贸易货值为84,509,309海关两,其中沙船等帆船运输的货值仅为494,049海关两,只占5%。^⑤可

① 上海开埠至1860年进出口货值总额为八亿元左右(英国兰皮书《中国》第六册,爱尔兰大学1972年版,61页、277页);加上无法统计的走私贸易货值当大大超过十亿元。以3%的佣金率推算,为三千万元以上。

② 《上海港史话》163页;《徐思斋自叙年谱》香山徐氏印本,9页。

③ 英国兰皮书《中国》第六册551页,上海英国领事报告,1864年。

④ 中国海关:《海关贸易报告册》上海,1865年,132页,上海海关档案室藏本;Kwang-Ching Liu:《Anglo-American Steamship Rivalry in China,1862-1874》哈佛1962年版,38页。

⑤ 《海关贸易报告册》上海,1870年,18页。

见,“华洋合力”的冲击,已使江海航线“尽为外国商轮侵占”。^①二是由早期买办为牵线人,对旧航运业采取拉出去打进来的伎俩,迫使一部分大沙船主承接鸦片、洋布等洋货的货运,^②诱使一部分大沙船主渐次改营夹板船运输业以至轮船运输业。^③于是,这些大沙船主的商品经营资本便逐步蜕变为新式航运业的垫支资本。

表一 早期买办投资于上海轮运业表

出身	姓 名	与上海轮运业关系	资 料 出 处
早期买办	唐廷枢(景星 Tong King-sing)	自购轮船,任公正、北清轮船公司董事,华海轮船公司襄理	符华格:《中国早期的工业化》110—111页;《捷报》1874年10月22日;《汇报》1875年3月16日
早期买办	徐润(雨元, Yukee)	旗昌轮船公司大股东	《The Shanghai Evening Courier》1887年1月15日
早期买办	郑官立(观应)	公正轮船公司董事、太古轮船公司经理	夏东元:《郑观应传》272—273页
早期买办	杨坊(启堂 Ta-kee)	置 办 轮 船	《李文忠公全书》朋僚函稿卷一,页49;《上海新报》同治一年十二月六日,同治三年二月二十六日。
早期买办	李振玉	购 买 轮 船	《捷报》1882年3月15日
早期买办	陈竹坪(怡春 Chan Yeu Chang)	旗昌轮船公司大股东、总买办	Kwang-Ching Liu, 本文引书48页;《申报》1874年4月10日
早期买办	顾春池(福昌)	旗昌轮船公司大股东	《海防档》购买船炮958页
早期买办	顾丰新(Koo Fung Sing)	旗昌轮船公司股东	Kwang-Ching Liu, 前引书26页, 182页
早期买办	阿彭(Apoon)	“火箭”号股东,“苏王那达”号股东	《American Neptune》17卷1期42—52页
早期买办	姚祥(Yoo Ceong)	同 上	同 上
早期买办	昌武(Chong Wo)	“金山”号股东	同 上
早期买办	怡安(Eown)	同 上	同 上
早期买办	吴记(Wo Kee)	同 上	同 上

① 《李文忠公全书》奏稿卷56页1, 光绪戊戌金陵刊行本。

② 不少沙船早已如此, 见《捷报》1850年8月17日; 英国兰皮书《中国》第6册74页, 上资英: 国领事报告, 1856年。正因为这样, 在上海, 一些沙船主“素与洋行中人熟识”。(姚公鹤: 《上海闲话》商务印书馆1932年版, 85页)

③ 这在当时亦为习见之事, 连曾国藩都说: “将来苏沪世业沙船之家, 皆可改营夹板船”。(王毓藻: 《重订江苏海运全案》续编卷3页18)

早期买办	广昌隆 (Kwang Chong Loong)	同 上	同 上
早期买办	魏源昌 (Wye Yuen Chong)	同 上	同 上
早期买办	唐茂 (Tong Mow)	“苏王那达”号股东	同 上
早期买办	昌发 (Chong fat)	旗昌轮船公司股东	Kwang-Ching Liu: 前引书26页, 旗昌轮船公司股东会记录
早期买办	龙平尧 (Ayaow)	同 上	同 上
早期买办	阿开 (Ah Kai)	同 上	同 上
早期买办	胡记 (Hup Kee)	同 上 (以商号出面)	同 上
早期买办	隆昌 (Lyung Chong)	同 上	同 上
早期买办	李松筠	公正轮船公司股东、买办	《教会新报》同治九年五月十三日
早期买办	郭甘章	同上 (本人常住香港)	同 上
早期买办	阿江 (Akcong)	同 上	Kwang-Ching Liu: 前引书72页
早期买办	信昌 (Sin Chang)	同上 旗昌轮船公司股东	同上; 同书189页注⑤

对旧式航运业的残忍剥夺, 是上海近代经济史上的大事件, 也是外国资本主义对华经济侵略的重要组成部分。它加重了上海和中国人民的巨大苦难, 加速了上海和整个中国社会向半殖民地的屈辱地位沉沦。这是问题的实质方面。同时, 经过这样的剥夺, 在一极上, 成千上万具有小康水平的“中间等级”船东船主, “富者变为赤贫, 贫者绝无生理”。^① 他们和人数更多的旧航运业的失业船工、雇工一起, 成为同生产资料相脱离的无产者, 被抛到新式航运业的廉价劳动力市场上去。对此, 国内学者张国辉先生曾指出: “新式航运业中的舵工水手, 其前身就是久历风涛的帆船水手”。^② 在另一极上, 新式航运业增添了大量垫支资本, 增添了一批新式航运业商人。

这种“华洋合力”对旧式航运业的剥夺, 不仅造成了上海轮运业兴起的必要前提, 也使得投入轮运业的早期买办资本以及改营轮运业的部分大沙船主的商品经营资本的性质发生了变化。须知, 从生产力发展水平上看, 上海轮运业集中体现了工业革命的一系列成果, 所进行的是典型的资本主义交通运输业的大机器生产。当时为上海轮运业大批采用的美制木壳明轮暗轮内河沿海轮船, 其稳定性、速度、耗煤率等方面比英制轮船性能要好, 被认为是沿海长江水运“最适宜的型号”。^③ 上海海关在报告中说: “对美国人的轮船是无法竞争的”。^④ 上海在六十年代还配置了“远东第一”的船舶修造业, 已能

① 《筹办夷务始末》同治朝卷28页38, 故宫博物院1930年影印版。

② 张国辉: 《洋务运动与中国近代企业》中国社会科学出版社1979年版, 374页。

③ Kwang-Ching Liu: 前引书14页、15页、21页、96—97页; 英国兰皮书《中国》第六册385页。

④ 见《海关贸易报告册》, 译文转自《上海港史话》165页。

仿造最新式的轮船。^①一度，旗昌轮船公司的十六艘轮船中有五艘是上海制造的。^②可见，上海轮运业的生产力水平在当时是相当高的。再从生产关系上看，上海轮运业中的产业雇佣工人和商业雇佣工人用商品的形式出卖自己的劳动力；昔日的早期买办等已变为轮船商，与洋商共同占有生产资料，剥削上述工人的剩余价值。他们以各种方式投放进轮运业的货币财富，至此实际上已通过和外资的特殊结合，依附于外资，而大体上完成了由封建性货币和商品经营资本到以榨取剩余价值为目的、资本主义性质的垫支资本和产业资本的转化过程。诚如马克思所指出的那样，“产业资本决定了生产的资本主义性质”，^③上海轮运业中的华资显然应归于资本主义范畴。同样，按照马克思的“资本人格化”理论，投资者的阶级属性取决于投资企业的性质，所以，从本质上，上海轮船商也应归入资产阶级的范畴。

当然，上海轮船商毕竟是通过与外资结合、依附于洋商而产生的。作为中国早期资本家阶级的一员来说，也就显得不那么纯。人们可以举出各种各样的例子，指摘他们身上还残留着多少封建性或沾染了多少买办性。从这个意义上说，他们确实算不上是成熟的、完全形态的资产阶级。这大概也就是人们长期以来未能准确而有说服力地划定他们的阶级成分的原因。^④其实，近代中国半殖民地半封建的经济形态，说到底，就是一种不那么纯的资本主义。我们又怎么能强令刚从封建营垒中脱胎而出又是紧密依附外国侵略资本的上海轮船商具备纯乎其纯的资产阶级表征呢？

二

我们提出上海轮船商是中国早期资产阶级的一员，上海轮运业则是培育了它的畸形摇篮，还因为，从当时上海轮运业的资本构成来考察，实际情况是“华洋合资，华资为主”；从华商和洋商在企业中的地位来比较，则是“华商主持”；从上海轮船商的基本特点来看，它不仅具有对洋商的依附性，还具有对洋商的相对独立性。

我们先来看一下当时上海轮运业几家主要轮船公司及轮只的资本构成（见下页表二）：

表二清晰地揭示了上海轮运业“华资为主”的实际情况。表中除一艘轮船外资占优势，其余均系“华资为主”——华资占三分之二乃至全部。^⑤必须指出的是，还有一定数量的华资“托名”、“隐名”于洋商之下，华资的比例肯定比这还要高。据著名的上海轮船商郑观应的统计，上海轮运业中的长江轮运资本“计其本已在一、二百万，皆华商之

① G.Lanning and S.Couling: 《The History of Shanghai》上海1921年版，384—385页；英国兰皮书《中国》第六册607—608页；Farnest O.Hauser: 《Shanghai City for Sale》61页。

② 美国众议院杂档31: 45—2, 228—231页，转自丹特涅《美国人在东亚》（中译本），商务印书馆，1959年版，494页。

③ 《马克思恩格斯全集》24卷66页。

④ 多年来有关论著或是回避这个问题，虚位以待，或是简单地把他们划作买办，而令人深感不够妥贴。

⑤ 一般认为旗昌公司中华资占70%，熟悉内情的马相伯说其初期全为华资。见马相伯：《一日一谈》，转自《历史研究》1963年第2期60页。

表二

上海轮运业几家主要轮船公司及轮只的资本构成

轮船、轮运企业名称	开业日期	总投资	华资	出 处
“天龙”号 (Dragon)	1860年	63,000两	63,000两	《捷报》1882年3月1日, Kwang-Ching Liu, 前引书193页注②
“火箭”号 (Fire Dart)	1861年1月	100,000元	10,000元	《American Neptune》1957年第一期43页
“惊异”号 (Surprise)	1861年3月	45,000元	45,000元	Kwang-Ching Liu, 前引书15页
“威廉麦特”号 (Willamette) 等	1861年6月	320,000元	170,000元	Kwang-Ching Liu, 前引书19页
旗昌轮船公司 (Shanghai Steam Navigation Company)	1862年3月27日	1,000,000两	700,000两	同上书, 32页
公正轮船公司 (Union Steam Navigation Company)	1867年	170,000两	150,000两	同上书81页, 143页
北清轮船公司 (North China Steamer Company)	1867年	194,000两	129,400两	同上书178页; 吕实强《中国早期轮船经营》140页
东海轮船公司 (China Coast Steam Navigation)	1872年	500,000两	292,000两	Kwang-Ching Liu, 前引书137页; 《捷报》1874年10月22日; 《汇报》1875年3月16日
“南潯”号 (Nanxing)		30,000两	30,000两	Kwang-Ching Liu, 前引书209页注103

资”。① 上海最大的轮运企业旗昌轮船公司的创办人金能亨 (Edward Cunningham) 曾透露, 该公司“创建资金是由中国人汇集的”, 他们是“最大的股东”, “最大的所有者”。② “华资为主”的趋势到七十年代初仍保持着。太古、怡和创建轮船公司时也大量容纳华资。③ G·爱伦曾就此评论道: “在中国, 许多外国控制下的公司股份都握在中国人手里”, “最显著的例子就是怡和轮船公司”。④

为什么洋商饱掠巨资, 其投资反而少于只喝残羹剩汤的早期买办呢? 从根本上说, 这是由外国资本主义对中国实行经济侵略和掠夺的本质所决定的。外国资本家来到中国, 进行商品和资本输出, 其目的决不是为了帮助中国发展资本主义, 而是要把中国变为他们的商品市场和原料产地, 变为他们的半殖民地和殖民地。因此, 他们首先考虑的是要把从中国掠夺来的财富和获得的利润运回本国, 用于本国资本主义的扩大再生产,

① 郑观应: 《救世揭要·论中国轮船进止大略》, 同治十二年木刻本。

② Kwang-Ching Liu, 前引书26页, 29—30页, 70页, 180页。

③ 上书81页, 135页, 151页; 夏东元: 《郑观应传》华东师范大学出版社1981年版, 第9页。

④ G. Allen: 《Western Enterprise in Far Eastern Economic Developments, China and Japan》1954年版, 132页。

或从事各种投机活动,以应付本国的或世界性的经济危机,他们无意在中国土地上进行大规模的扩大再生产。此外,洋商从自身经济利益出发,也宁可先推出华资押宝,以便万一轮运业开办不利,便能将厄运与损失转嫁到华商头上。正因为如此,上海轮运业兴起之际,固然华资踊跃,洋商创办者在自己的圈子中却普遍感到资金奇缺。金能亨在1861年不断叫苦:“唯一真正的困难是缺钱”。^①摆在洋商面前的唯一出路,是征集华资,是容忍“华资为主”的局面,是与上海轮船商合作。六十年代初,上海的外文报纸和洋商办的中文报纸上,不断登载琳琅满目的征集资金启事以及“拍卖洋船”、“拍卖轮船”、“轮船出和”(合伙经营)的广告。^②

在探讨中国资本主义的发生发展时,外资企业往往被排除在外。因为外资企业一向被认为是中国资本主义的对立物,是外国资本主义侵略中国的工具;而“华洋合资”的企业、挂洋旗的“华资为主”或全为华资的企业,也常常被混同于外资企业。从上海轮运业的情况看,这样做带有片面性。不少外商主持的近代企业的资本构成,往往并非清一色的外资,而是参杂华资,有的甚至大部分资本来自华商。这些所谓的外资企业,其实不是真正的或纯粹的“外国资本的企业”,而华资正是在这些企业中开始被纳入资本主义生产方式轨道的。这就至少从一个侧面说明,这些“外资企业”除了对中国资本主义的发展有对立和压制的一面(这当然是主要的一面)客观上也有着有机联系,在一定的范围内肇始、引导甚至于促进的一面,即毛泽东同志所阐明过的“给中国资本主义生产的发展造成了某些客观的条件和可能”。^③

在上海轮运业中,资本构成虽以“华资为主”,但整个轮运业却由“洋商主持”。以华资占70%的旗昌轮船公司为例,该公司董事、总经理、总会计师、司库等高层职位全部由洋商担任。公司虽有享有立法大权的股东大会和股东代表会议,却从未制定对本企业具有立法效力的经营管理章程条例,而是混淆不分地以几名美商在开办前草拟的《计划书》、《设立章程》充作公司的“宪法”。只投资六万两的旗昌洋行被定为公司的“代理人”,“是它的全部业务的管理者”,囊括了从经营权、用人权、财务权到购置轮只设备的许多权利,^④几乎成了股东大会的太上皇。为此,公司每年还得付给旗昌洋行高达十万两的代理人佣金。^⑤美籍董事、总经理、代理人竟擅自一次次抽提大量资金,或用于投资美国国内企业,或用于美国政府债务投机,或另设轮船公司。至七十年代初,抽提资金曾使旗昌轮船公司总资本从332万两降至200余万两。^⑥难怪当时人说,旗昌轮船公司“仅仅是一个所有权组织(Ownership Organization),没有自己的经营能力”。

① 金能亨致P·S·福士,1861年2月24日,见Kwang-Ching Liu:前引书180页注②,另见该书16页,179页注⑥。

② 见该时期《捷报》、《上海新报》,上海图书馆所藏原件及缩影胶卷。

③ 《毛泽东选集》第二卷590页。

④ Kwang-Ching Liu:前引书31—32,39页。

⑤ 同上书35页,184页注73。

⑥ 同上书105页、127—128页,153页;《美国人在东亚》490页;《Shanghai Courier》1874年8月3日;《North China Daily News》1876年3月25日。

⑦ 同④。

上述情况在上海轮运业其他企业中也是大同小异。洋商均处于“主持”的地位,上海轮船商只是不完全地或间接地占有生产资料。这种特殊情况,实际上是近代中国半殖民地经济形态的缩影,也恰恰是上海轮运业作为中国资本主义摇篮必然具有畸形性的根源。

同以上“华洋合资,华资为主”和“洋商主持”等一系列特点相联系,上海轮船商的身上既存在对洋商的依附性,又存在对洋商的相对独立性。

(一)对洋商的依附性

对洋商的依附性,就是上海轮船商依赖洋商,企图与洋商共生共荣,以确保自己获得经济利益的特性。这是上海轮船商“从娘肚子里带来的老毛病”,^①是它阶级特性的主要方面。大部分上海轮船商来自上海早期买办,因为只有对洋人企业“熟知情形”的早期买办或一些买办化商人、大沙船商才敢于涉足于此。在上海,直到八十年代,“寻常经商之人”仍很少问津于投资“洋商主持”的工商企业,“未闻有人乐而买股者”。^②早期买办阶层生出了上海轮船商,并不可避免地把它对洋商的依附性传给后者。

当时有人曾以投资方式把上海轮船商分为三类:一、自购轮船者;二、与洋商合伙者(实指轮运企业中的股东);三、自雇轮船者。第三类自雇轮船者虽不拥有轮船的主权,但仍然是经营轮船的资本家,就其分沾剩余价值的方式来说,亦当归入与洋人合伙者中。严格地说,上海轮船商是由第一和第二类人组成的。在这里要说明的是,虽然“华商向有自置轮船”者,^③但他们在两类人中仅占少数;与洋商合伙者“居十之七八”,^④熟悉内幕的郑观应的估计是“十居其九”。^⑤与洋商合伙而依附于洋商,自在情理之中。那么,自购轮船者既然购买了轮船,已占有了产权,又是怎样依附于洋商的呢?这必须从他们的资本来源和经营方式加以说明。让我们先来看一下比较著名的自购轮船者的情况(见下页表三):

从表三可以看出:第一,自购轮船者几乎都出身于早期买办,其垫支资本均来自于早期买办资本;第二,他们不直接管理“自己的”轮船,而由洋商代行其事。^⑥很明显,第一点正是导致自购轮船者依附于洋商的经济原因,第二点则是依附性的典型表现。需要指出的是,当早期买办资本以商业资本的形式出现时,其人格化是洋行洋商的直接代理人,其对洋商的依附性主要是通过从洋商那里分一杯羹而表现出来的。而当早期买办转化为轮船商(无论是“与洋商合伙者”,或是“自购轮船者”)、早期买办资本转化为轮运业的垫支资本和产业资本时,从经营形式上来看,恰好与原来颠了个倒:洋行洋商成了出面者和直接代理人,上海轮船商反而成了隐蔽的所有者。这正是上海轮船商依附于洋商的特殊形式。

出现这种复杂的现象,除因洋商决不肯轻易将经营管理权交与上海轮船商外,基本的原因在于,上海轮船商投资于新式轮运业,是利用了外国侵略者对封建生产方式猛烈

① 《毛泽东选集》第一卷133页。

② 《申报》光绪八年四月二十四日。

③ 《海防档》购买船炮922页;六十年代初,丁韪良就曾两次乘坐华商自购的小火轮航行。见W·A·B·Martin:《A Cycle of Cathay》204页,206页。

④ 《海防档》购买船炮809页;J·W·MacLellan:《Story of Shanghai from the opening of the port to Foreign Trade》50-51页。

⑤ 《救时揭要·论中国轮船进止大略》。

⑥ 1861年3月,上海华商集资购买“豫昇”号,委托洋商管理。此例一开,整个六十年代,自购轮船者基本上都由洋商洋行代理。

表 三

轮 名	自购者	自购者出身	经营情况	出 处
“天龙”号 (Dragan)	李振玉、何 (Hong)等	早期买办	60年代末受怡和洋行控制	Kwang-Ching Lin, 前引书193页注③
“虹口”号 (Hongque Hong Kow)		早期买办	60年代末入公正轮船公司	《上海新报》1877年3月28日
“罗拿”号 (Norna)	郭阿宝 (Kwok A Poo)	早期买办	入公正轮船公司, 后委托怡和洋行代营	Kwang-Ching Liu, 前引书81页, 143页
“南浔”号 (Nanxing)	唐廷枢等	早期买办	入北清轮船公司, 委托怡和洋行代营	《申报》1872年10月31日, 《教会新报》1873年6月28日
“洞庭”号 (Tung Ting)	唐廷枢等	早期买办	美记洋行代营	《申报》1872年7月7日, 《捷报》1878年12月22日
“淳信”号 (Tun Sin)	买办商人购		轧拉佛洋行代营	Kwang-Ching Liu, 前引书72页
“沙富白里”号 (Shaftesbury)	唐廷枢等	早期买办	马立师洋行代理	《申报》1872年7月7日
“汉阳”号 (Han Yang)	唐廷枢等	早期买办	同 上	同 上
“苏王那达”号 (Suwonada)	唐廷枢等	同 上	委托外商经营	聂宝璋:《中国买办资产阶级的产生》37页
“永宁”号	唐廷枢等	同 上	同 上	同 上
“满州”号	同 上	同 上	同 上	同 上
“罗思”号 (Rose)等三艘	杨 坊	早期买办	委托外商经营	《Mercenaries and mandarins》97页等
“惊异”号 (Surprise)		早期买办	委托外商经营	Kwang-Ching Liu, 前引书17—18页

冲击所造成的微小缝隙。他们依然要面对本国封建势力这一庞然大物。在那一个时代, 本民族的资本主义企业还没有在中国产生并从事充分的独立活动的条件, 倘若说, 早期买办只有在洋商的呵护下才能经营对外贸易的话; 那么, 主要是从早期买办脱胎而来的轮船商, 也只有在洋商的庇护下, 才能投资于新式轮运业。倘若他们不依傍外国靠山, 那就有被本国封建势力的冰山压垮的可能。事实上, 当时不要说闭塞的顽固派对这个“洋气十足”的新行当要横加干预和压制, 就连相对来讲开通得多的洋务派在开始时也没有提供有效的支持。李鸿章等虽曾宣布过不反对华商自购轮船, “悉听自便”; 丁日昌更曾痛切倡议为华商“先造夹板、火轮”, 等等。^①然而, 在六十年代, 这些主张基本停留在口头上; 在具体实施上, 常常有南辕北辙之举。洋务派为“监督”、“稽查”、“管

① 《海防档》购买船炮, 866页; 《海防档》机器局4—5页。

辖”自购洋船者(包括自购轮船者)而制订的条例,使后者不能自行揽载,客货有无不能预定,沿途上下不能自由,停泊开航之期无法把握。难怪上海外报后来评论:上海轮船商等于“被(官方)禁止经营轮运业”。^①

上海轮船商从事轮运业是为了求大利。一艘沙船出洋尚且“非先捐数百两或千两以外不可”,^②油水更大的轮船那怕为了“免各口混索”,也得“诡寄洋人名下,骗捐取利”。^③在上海轮船商中“不乐居华商之名,而甘附洋商之尾”,^④酿成风习。六十年代,上海基本上没有自购轮船者向官府报名注册;相反,他们羡慕与洋商合伙者的依附得到,也渴求得到洋字护身符。于是,“合伙贸易之船凡报关完税等事,因有洋行出面;即自行贸易之船(指自购轮船),亦多托洋行代报”,“(自)置轮船”者“向俱依附洋商名下”,“甘心受彼羁络”。^⑤

我们再来看一下唐廷枢的情况,或许有助于进一步说明问题。唐廷枢是当时最富有也是最著名的轮船商。他独自购置和与人合购的轮船共有七艘,无一不委任外商经营。^⑥这并不是因为唐廷枢没有能力亲自经营。唐尔后主持几个大型洋务企业时显露出的才干,连洋商们也不得不深怀妒意地表示赞佩。但他在进行轮船招商局前,从不独立自主地管理轮船企业,而宁可进“洋商主持”的轮船公司当大股东、主要招股人、挂名董事和高级雇员(也只做到襄理)。这实在是因为在当时环境下,自购轮船者想要自营风险太大。

上海轮船商依附于洋商,求得洋商的“庇荫”是付出了沉重代价的。例如,怡和洋行为唐廷枢等代营三艘轮船,一年要收高达十万两的佣金、码头费等。^⑦这种依附的结果是,大量金钱流入外国资本家的金库,上海轮船商却缺乏用于扩大再生产的内部积累,又怎能吮吸到充分的养料,从而得到正常的发展呢?依附于洋商上海轮船商,虽在一定程度上摆脱封建势力的桎梏,却又不得不套上半殖民地的枷锁。所以,上海轮船商往往不是象正常发展起来的资产阶级那样快步竞争,倒常常象扭曲的畸形者那样蹒跚跛行。这不能不说是上海轮船商的历史悲剧;从更广泛的意义上说,也正是中国资本主义的历史悲剧!

当然,我们也要看到,从另一意义上来说,上海轮船商之对洋商的依附也是一种历史的必然。因为,上海轮船商毕竟是在整个中国社会都向着主权丧失的半殖民地深渊沉沦的时刻冒出头来的,是在外国侵略者和封建势力的夹缝中发展起来的。它决无力量亦无可能独力同封建势力抗衡,不依附于洋商也就失去了自身存在与发展的条件。这是一

① 《捷报》1887年8月27日。

② 总理衙门清档《议购雇夹板船试办海运》,转自吕实强:《中国早期轮船经营》台北1962年版,131页。

③ 《海防档》购买船炮824页、866页。

④ 《救时揭要·论中国轮船进止大略》。

⑤ 总理衙门清档《议购雇夹板船试办海运》,吕实强,前引书165页。

⑥ 《American Neptune》17卷1期50页,17卷3期216—217页;Kwang-Ching Liu,前引书136页。

⑦ Kwang-Ching Lin,前引书136页。

种何等严酷而惨痛的存在和发展的条件。它对中国资本主义未来的命运意味着什么,则不言而自明了。

(二) 对洋商的相对独立性

上海轮船商对洋商的相对独立性,就是作为社会经济结构中客观存在的“实体”,他们也有在洋商面前维护自己的利益特别是经济利益的本性。由于上海轮船商自身的原因,同对洋商的依附性相比,相对独立性显然是次要的方面。洋商的欺诈,封建势力的阻挠,决定了上海轮船商的相对独立性是十分有限、相当软弱的。但是大量的事实表明,这种相对独立性又是确实存在的,并且随着内外条件的变化而有所发展。也正因为上海轮船商具有对洋商的相对独立性,我们就不应该把它与买办完全等同起来。为此,有必要就相对独立性作一些具体的分析。

首先必须指出,上海轮船商具有对洋商的相对独立性,并非偶然。这也是它从娘肚子里带来的。如前所述,上海轮船商的前身主要是早期买办。而早期买办“既是外商的雇员,也是独立商人”。^①它同后来的买办有渊源关系,但并不是同义语,而是具有“独立代理人”^②的某些特征。用黄逸峰先生的话来说,“早期买办的活动主要在经济方面。他们和外国资本家在华企业之间存在一种奇特的联系,既是雇佣的,又是相对独立的”。^③事实上,在全国性的洋货推销网、土产收购网及有关制度尚未形成前,洋商为了巩固和扩大经济侵略,只得利用和依靠早期买办为“必需的”桥梁。这样,早期买办虽分去一杯羹,但水涨船高,洋商“得到十倍的补偿”,^④得利更多更大。所以,洋商将通过早期买办从事经济侵略和掠夺活动视为“最好的办法”。^⑤

早期买办的相对独立性传给了上海轮船商。其中一个重要而关键的环节是,早期买办中的货运商与上海轮船商的血缘最近,可以说一直保持着手足关系。上海轮船商中曾业货运者颇多,在转业轮运后仍有不少人兼营货运,这就出现了很多兼为轮船商、货运商的双重身份者。在这方面,唐廷枢、郑观应、徐润等都是有名的例子。六十年代,上海“洋商主持”的各轮运企业之间展开你死我活的激烈竞争。洋商为了抢生意,对那些“土著货运者”不敢贸然开罪,有时还竭尽拉拢笼络之能事。洋商曾竞相“采取一切让步之法,并为中国货运商提供便利”,其中包括降低运价,免费保险,免费提供货栈,贷款优待,大货运商可以荐人加入轮船公司插手管理业务等等优惠,以“使土著货运者满意”、“高兴”。^⑥这就生动地说明了,上海轮船商固然依附于洋商,但在某一具体环节或具体问题上,洋商也有依赖于上海轮船商的一面。这是上海轮船商对洋商的相对独立性得以存在并有所发展的一个重要原因。

① 《辞海·经济分册》上海辞书出版社1978年版,385页。

② H·B·Morse:《The Days of the Taipings》上海1927年版,66页;《捷报》1864年8月6日。

③ 黄逸峰:《关于旧中国买办阶级的研究》,《历史研究》1964年6月号。

④ 考尔伯维茨:《英国外交部与中国通》(中译本),商务印书馆1959年版,45页。

⑤ 《海关贸易报告册》牛庄,1865年14页。

⑥ H·G·Bridges致G·B·Well的信,1863年10月15日,转自Kwang-Ching Liu:前引书44页;《上海新报》同治二年五月一日;《North China Daily News》1866年11月28日。

上海轮船商对洋商的相对独立性, 还有其经济上的基础。前已指出, 在上海各轮运企业中, 华资处于“为主”的地位; 尽管这些企业由“洋商主持”, 但作为一种客观存在的经济力量, 它终究也会对轮运公司的兴衰成败发生影响, 因而洋商也不得不正视和敬重它。上海轮船商既然是资本主义企业的投资者, 那么, 他们在资本主义生产关系中应该享有的某些基本权利, 便不会被一笔抹煞掉。在旗昌轮船公司内部, 美籍首脑人物为了确保自己的利益, 在股东大会上“不得不依靠中国朋友(指上海轮船商)召集的五百以上的投票权”。^① 尤其是在各个轮运企业的激烈竞争中, 洋商都巴望能争取到更多的华资, 以加强自己的竞争地位。这就使洋商对本企业的华股持有者要适当地安抚, 适当地满足他们的一些要求。以旗昌轮船公司为例, 主持的洋商常把这当作“首要大事”, 千方百计要“防止中国股票所有者误解”。^② 金能亨在主持轮运企业之初, 为此曾自己“不拿利润”, 把利润都分给华股持有者。^③ 旗昌轮船公司成立的第一年, 他把34%的纯利分给主要为华股的所有股东。^④ (当然, 这种“让步”使洋商得到了更大的收益, 客观上加深了上海轮船商与洋商“共荣”的观念, 因而也有助于加深上海轮船商对洋商的依附性。) 在竞争中, 旗昌轮船公司几度濒危, 又几度压倒竞争对手。该公司的洋商承认, “公司内的中国人”即上海轮船商的卖力支持是甚关紧要的因素。该公司由洋商组成的董事会在股东大会上总结时说: “赞助总是来自中国人, 尽管在灾难性的日子里不可能吁请到(在华)欧洲人的支持”。

形成对照的是, 六十年代上海的琼记洋行、天长洋行、怡和洋行、宝顺洋行等不够尊重华商, 它们创立轮船公司的一个又一个计划就因“找不到必需的资本”而流产。^⑤ 到了六十年代末、七十年代初, 当主持旗昌轮船公司的美商粗暴地挫伤企业内的上海轮船商时, 其后果很快就显露出来, 它的竞争地位大为削弱。而怡和、太古吸取了这一教训, “发现解决问题的办法是利用华商资本”, ^⑥ 并拉住了唐廷枢及郑观应充当主要招股人和经理。怡和洋行的洋商说: “唐景星(廷枢)多说几句就抵得上金钱”。^⑦ 怡和、太古这样重视上海轮船商, 很快交上了旗昌轮船公司曾经有过的好运, 收罗了大量华资, 经营有了起色。^⑧

六十年代, 在上海轮船商对洋商的依附性与相对独立性中, 前者一直处于主要的支配地位, 后者则是次要的从属的因素。但这种情况并不是一成不变的, 在一定的条件下, 也可能相互转化。对此, 我们将在下一节论述。

综上所述, 上海轮船商既依附于外商, 又不完全依附于外商而具有相对独立性。这

① Kwang-Ching Liu, 前引书183页注57。

② F·B·福士致M·G·马士, F·B·詹逊致W·凯锡, 转引自Kwang-Ching Liu, 前引书91页, 145页, 200页注109。

③ 《捷报》1868年8月12日。

④ 董事会向股东大会的致词, 1868年9月5日, 转引自Kwang-Ching Liu, 前引书63页。

⑤ 《捷报》1862年6月3日, Kwang-Ching Liu, 前引书25页, 56—58页。

⑥ Kwang-Ching Liu, 前引书81页。

⑦ F·B·福士致金能亨, 1871年7月19日, 同上, 143页, 146页。

⑧ 《郑观应传》8—9页, Kwang-Ching Liu, 前引书154—155页, 82页。

种相对独立性的物质基础则是在上海轮运企业中处于“为主”地位的大量华资。正因为如此，我们不应该把上海轮船商同完全依附于外资的买办阶级混为一谈。

三

我们把上海轮船商看作中国的早期资产阶级，又是因为，从继承的渊源关系和历史发展的角度来分析，上海轮船商为十九世纪七十年代起出现一系列具有很强民族性的资本主义企业从资本和人员上作好了准备。其时，随着中国社会政治、经济形势的变化，上海轮船商发生了分化，其中一部分转变为较为完全意义上的买办资产阶级，另有一部分则转变为较为完全意义上的民族资产阶级。在本文中，我们将着重分析后一种转变。

较为完全意义上的中国民族资本主义是十九世纪七十年代发生的。近年来，国内不少学者论证了由洋务派创办的轮船招商局等近代工商企业，也是具有民族资本主义性质的企业。我们基本上同意这种意见。问题在于，创办轮船招商局等企业需要大量的民族资本和掌握资本主义近代企业管理技能的人才，这又来自何处？答曰：主要来自上海轮船商。（见表四）；

表四 轮船招商局与上海轮运业资本、人员继承关系表

姓 名	在上海轮运业情形	在轮船招商局情形	对轮船招商局的投资	出 处
唐廷枢	公正、北清轮船公司董事	轮船招商局总办	投资两艘轮船、八万两以上，邀集亲友投资百余万两	《申报》同治十三年八月八日；《字林沪报》1885年12月5日；《清查整理招商局委员会报告书》；《居易初集》卷2页38
徐润	旗昌公司大股东	轮船招商局会办、总办	本人投资四十八万两，邀集亲友投资百余万两	《徐愚斋自叙年谱》；《居易初集》卷2页38；《Shanghai Courier》1887年1月15日；A. Feuerwerker：本文引自129-130页
郑观应	公正轮船公司董事 太古轮船公司经理	轮船招商局帮办、总办	本人及亲友有很多投资	《郑观应传》；《清查整理招商局委员会报告书》
李振玉	自购轮船者	招商局最初“合同投局”者	有投资	《李文忠公全书》译署函稿卷1页38-39页；《教会新报》1873年1月25日
李松筠	公正轮船公司股东	进入轮船招商局	有投资	《教会新报》1876年12月24日；《捷报》1888年4月20日
注：类似表中情况者尚多，限于篇幅，不全部列入。				

由表四所揭示的继承关系所以会出现,是因为七十年代中,上海轮运业中的一部分华资已经逐步发展为独立性更强、对洋商的离心力更大的经济力量;从内外条件看,它已具备了脱离洋商羁绊、由基本上依附于洋商的资本转变为民族资本的现实可能性。

我们先来分析一下转变的内部条件。

第一,这种转变的发生有其内在的必然性。决定这一历史发展趋势的是资本主义的基本经济规律。马克思在剖析资本主义生产方式时指出:“生产剩余价值或赚钱,是这个生产方式的绝对规律”。^①上海轮船商,作为已被纳入资本主义轨道的资本家,作为社会经济结构中客观存在的“实体”,也不可避免地要受到这个绝对规律的制约,从一开始就具有为本身追逐最大利润、谋求最大发展的强烈愿望。这不仅是其得以保持并发展相对独立性的直接动因,也必定会使其同企图最大限度掠夺中国资源财富的洋商发生争利的矛盾。因为,如前所述,洋商固然为上海轮船商的生存提供了“庇护”,但这种“庇护”,又是以他们的正常发展受到阻碍、甚至无法实现为扩大再生产所必需的内部积累为代价的。洋商采取的安抚措施和作出的某些让步,只能暂时和局部地使这一矛盾得到缓和,却不能从根本上取消这一矛盾。

事实上,上海轮船商与洋商争利的问题早露端倪,并不断发展。六十年代初,洋商就已害怕上海轮船商“经常开拓自己的眼界”,曾相互提醒:“我们必须经常想到与中国人有关的阴谋”。^②但上海轮船商的“阴谋”却是阻遏不了的,它在六十年代中已发展到令洋商深为忧虑的地步了。1867年,这一“阴谋”露头了:由容闳、许道身出面,上海轮船商开始公开筹组本国的轮船公司,宣言:“(洋商)垄断独登,操纵由己……不诚于我中国商人大有窒碍乎!……今议设一新轮船公司,俱用中国人合股而成”。^③他们拟定了《沪商拟联设新轮船公司章程》。由于从业多年,故章程中的公司资本、股份、轮船、航线、人事、业务以及股东的权利义务,都规定得具体周详。章程在集股、管理、分红等方面虽然基本上照搬上海轮运企业中的西方的那一套,但鲜明的特色是属于相对独立性的大胆突破:预定的公司资本总额四十万两虽然不及上海最大的轮运企业资本总额的一半,然而它的可贵之处在于,它将不再是依附于洋商的华资,而由中国人自行经营管理。章程中“自主”的提法虽然还只是一种设想,却恰恰是上海轮船商相对独立性将要发生质变的先兆。

1868年,在华资股东支持下,唐廷枢敢于向洋商宣布:“为监守他们(华股)的利益,他们要我接受公正和北清董事之职”,并果然成功地达到了这一目的。^④1870年,在旗昌轮船公司的股东大会上,中方股东提出要把企业的巨额准备金存入上海钱庄,为此与洋商对面交锋。^⑤七十年代初,旗昌轮船公司要拉它的大股东徐润当总买办,徐润

① 《马克思恩格斯全集》26卷679页。

② John Hard 改某股东, 1862年3月3日, Kwang-Ching Liu; 前引书75页。

③ 《海防档》购买船处 872—875页。

④ 唐廷枢致 W·Keswick, 1868年10月8日, Kwang-Ching Liu; 前引书142页; Yen-Ping Hao; 前引书85页; A·Feuerwerker; 《China's Early Industrialization》110—111页。

⑤ 旗昌轮船公司股东大会记录, 1870年3月5日, Kwang-Ching Liu; 前引书201页。

反而决定进轮船招商局。^①唐廷枢在进轮船招商局前,代表上海轮船商对借故勒索他们资金的洋商“表达他们的观点……,他们现在认为,在以前沉重的损失外,再要付款是不公正的”。^②这就表明,上海轮船商的“抵洋”情绪越来越浓厚,其相对独立性的质变已一触即发。金能亨在六十年代末已敏锐地嗅到火药味,他忧心忡忡地预告:上海轮运业中的优势“将肯定地落入中国人之手”。他又说:“从全面看,如有什么斗争,过去和将来不是在不同的外人之间,而是在外人与中国人之间”。为此,他甚至悲叹:“上帝从中国人拥有和管理轮船(的厄运)中拯救我们吧!”^③

以上事例清楚地说明了,六十年代末和七十年代,上海轮船商与洋商争利的矛盾已发展到相当严重也相当微妙的地步,并已露出一部分上海轮船商准备脱离“洋商主持”的轮运企业的信息。

第二,上海轮船商一部分转变为民族资产阶级,又是与其自身经济力量的增长分不开的。资本主义生产的过程,也就是价值增殖的过程。上海轮船商即便局促于外国侵略者和封建势力的两面夹击之下,其资本积累相应地受到严重的影响;但是,由资本主义生产“价值增殖”的客观规律所支配,其自身的经济实力还是在缓慢地发展,到六十年代末、七十年代初达到了一定的规模。著名的兼为货运者的轮船商徐润在七十年代曾做上海地产生意,后来他一次竟能“全盘托出”“三百四十余万”两^④之巨。上海轮船商之富由此可见一斑。难怪轮船招商局一次次征集数十万、上百万的股金都能如愿以偿。上海轮船商这种经济实力的增长,对他们中的一部分人强化自己对洋商的相对独立性,并逐渐改变自己对洋商的依附性,使其不占主要的和支配的地位,从而有可能摆脱“洋商主持”的羁绊,提供了必要的物质基础。

第三,上海轮运业中的部分华资没有可能转变为民族资本,还由于在从事新式轮运业的过程中,产生了一批既具有强烈民族感情又懂得如何经营管理资本主义近代企业的实业家。他们是发展中国资本主义不可或缺的人才。例如,唐廷枢、徐润、郑观应等就是其中的佼佼者。在创办轮船招商局等近代工商企业的过程中,他们成为上海轮船商中的出面和带头人物。他们的参加,不仅为轮船招商局带来了大量的商股资本;也保证了轮局一旦兴办,便能够沿着资本主义的轨道发展。关于这一点,国内史学界已有很多论述,在此就不赘述了。

以上我们所论的还只是上海轮船商的一部分何以能转变为民族资本的内在依据。这种转变由可能变为事实,还是同十九世纪七十年代起整个中国社会政治、经济形势的变动分不开的。当时,一方面,太平天国革命和少数民族的起义已被镇压下去;另一方面,西方列强的军事侵略活动激起了边疆危机,经济侵略则使中国的利权有被洋商占尽的危险。随着中国社会半殖民地化进程的发展,作为近代中国主要矛盾的民族矛盾更加突出了。在这种形势下,握有一定实权的洋务派,为了维持封建统治秩序,也有可能和必要由“师夷长技以制内”转向“师夷长技以制夷”,其经济活动也合乎逻辑地由举办

① Yen-Ping Hao: 前引书29页。

② Kwang-Ching Liu: 前引书209页注101。

③ 金能亨致F·B·约翰逊,1869年5月31日,Kwang-Ching Lin: 前引书76页。

④ 徐润:《记地亩股票合业始终兴败事略》,《洋务运动》第八册126页。

“军用工业转向举办民用工业，‘以敌洋产而保利源’”。这样，洋务派官僚就有可能为脱离“洋商主持”的企业的上海轮船商提供新的“保护伞”，使其有新的用武之地。

早在六十年代后期，丁日昌就针对轮运业状况，发表了这样的议论：“为将来长久之计，捨设立轮船公司一层，别无他法”。^①其时，曾国藩、李鸿章也说：“甚愿各商集资购（轮）船”，“何必禁华商之自购轮船。”^②容闳、许道身的《沪商拟联设新轮船公司章程》，在1867年就由于丁日昌、应宝时、曾国藩、李鸿章等的明暗佑助，得以呈递、代奏到清廷。盛宣怀的一段话表达了洋务派在这个问题上的主张：“火轮船自入中国以来，天下商民称便，以是知火轮船为中国必不能废之物。与其听中国之利权全让外人，不如藩篱自固。”^③上海轮船商的已有势力使李鸿章等明确地认识到，“藩篱自固”的招商设局“应从上海办起”，^④应具体地“招徕上海‘各商所有轮船股本’”；^⑤上海轮船商的已有势力还使李鸿章在督饬有关官员来沪磋商、联络、经办轮船招商局事宜时，尊重、羁縻上海轮船商，同意“听该商董等自立条款，悦服众商”。^⑥所有这一切，就是上海轮船商的一部分能够在七十年代转变为民族资产阶级的外部条件。

必须指出，对于上海轮船商向民族资产阶级的转变过程来说，上述内部条件和外部条件是分割、相辅相成的。过去，国内有些学者在论述轮船招商局等资本主义近代企业的诞生背景时，往往比较注意上述外部条件，或强调中外矛盾的上升，或偏重于分析清政府由于镇压人民起义而库藏空虚，急需举办民用企业与洋商争利，摆脱财政困境，或着重于指出李鸿章等洋务派对于学习和利用西方先进的生产技术认识的新发展，等等。这些无疑都是对的。但是，如果没有上海轮船商所提供的大量资本和有经验的人员，那么，轮船招商局等近代企业的举办恐怕仍难臻顺安。这里还要附带说明，来自上海轮船商的唐廷枢、徐润、郑观应等人，不但参与了轮船招商局，还参与了洋务运动及中国民族资本主义发生发展中其他矿业、铁路、纺织业、印刷业等各类企业的创建和拓植。这就说明了，上海轮船商虽然是中国资本主义畸形摇篮中的畸形产儿，但在他发育成长起来后，还是有所作为的。

至此，我们可以作一小结：

上海轮船商是资产阶级的不完全形态，是从早期买办向民族资产阶级或买办资产阶级过渡的一个历史环节。由于历史并没有为近代中国资本主义的发生发展开拓能与欧美相比拟的温床和苗圃，决定了这个从本质上看属于中国资本主义发展系列的环节，不能不同“外国资本主义侵入”的严酷现实联系在一起。这就是上海轮运业作为中国资本主义摇篮具有畸形性的根本原因。我们希望，本文所作的初步探讨，对于我们从总体上进一步认识中国资本主义发生发展的全过程，从根子上揭示中国资产阶级“经济上政治上的软弱性”，或许会有所助益。

① 丁日昌：《抚吴公牍》卷32页15，光绪己丑沈葆楨评述本。

② 《曾文正公全集》批读卷6页75；《李文忠公全书》朋僚函稿卷十二页29。

③ 盛宣怀档案材料：盛宣怀拟《上李鸿章章程》底稿，上海图书馆藏。

④ 《李文忠公全书》朋僚函稿卷十二页9。

⑤ 《交通史航政篇》第一册140页。

⑥ 《李文忠公全书》译署函稿卷一页40。