

容闳与上海轮船招商局的渊源

门晓琴

(珠海市博物馆, 广东 珠海 519015)

[关键词] 容闳; 轮船招商局; 渊源

[摘要] 由清廷洋务派首领李鸿章等人于1872年12月创办的轮船招商局,是中国近代历时最久、规模最大的民族航运企业,它对中国近现代民族航运业乃至一批中国近代企业的发展都起到了重大带动作用。轮船招商局将活动范围逐步扩大到许多经济领域,在中国近代经济史上写下了令人瞩目的一页。容闳是洋务派官员倚重的人才,他所具有的异人的秉赋、可贵的报国情怀、西方文化背景素养、人脉关系以及商战实践能力,使他有非同一般的见解。容闳所撰的关于创办轮船公司的建议、制定的《联设新轮船公司章程》在很大程度上影响了轮船招商局的创办者。从这个层面上说,容闳是创办轮船招商局的首倡者。

[中图分类号] K25 [文献标识码] A [文章编号] 1007-6425(2010)02-0008-04

容闳(1828—1912),号纯甫,英文名 Yung Wing,广东香山(今属珠海市)人。容闳1854年毕业于美国耶鲁大学,之后回国效力,经历了太平天国、洋务运动、戊戌维新和辛亥革命等历史时期。他以教育救国、实业救国、政治救国为己任,站在历史进步的潮头,为谋求中国社会的革新而奋斗不息。众所周知,容闳一生都在为以西方之学术,灌输于中国,使中国日趋于文明富强之境的目标而奋斗。回国后10多年间,他为一步步实现这一目标而不懈努力。正因为他的努力,才促成了1872年清代官派留学的开始,从而开创了我国公派留学的先河。为实现这一目标,他也从事了一些商务活动。一般国人所不知的是,容闳在为实现理想所进行的迂回策略中,就有一项是为国家组建轮船公司。上海轮船招商局的创办就与容闳有密切关系。

一、创办轮船招商局的缘起

上海轮船招商局的创办,与近代中国的屈辱苦难有关,同时也与时代精英的远见卓识有关。

19世纪中叶的两次鸦片战争,使中国的国门洞开。从鸦片战争到19世纪60年代初,短短20年时间,外国入侵者凭借炮舰夺取了我国江海航运权。外国轮船运输企业在中国江海航线上的出

现,使中国的帆船漕运业受到严重威胁。轮船的快捷、安全、运价低等长处是木帆船无法相比的,以旧式木帆船为主的中国传统航运业面临着前所未有的危局。不仅帆船运输业迅速衰减,关系到国计民生的漕粮运输更难逃厄运。漕粮在清代被视为“天庾正供”,“俸米旗饷,计日待食,为一代之大政”。征收漕粮的工作,称之为“漕运”,它沟通南北军需、民用各种物资的运输,是一项与国防、民生攸关的运输事业。清嘉庆年间,黄河屡次决口,致使运河漕道严重淤塞,清政府遂将漕粮渐改为海运。但西方殖民主义者的入侵使我国海漕运输业发生了急剧变化,他们觊觎并试图染指中国的运漕业。在19世纪60年代初,琼记洋行与旗昌洋行企图包揽中国漕运,他们估算,如果能把京师所需全部漕米的运输包揽到手,仅此一项的盈利,就相当于当时两家洋行全年盈利的3倍以上。这个企图虽未能实现,但琼记洋行却得到了为清政府租赁运漕所需船只的特权。

19世纪60年代,清政府中一部分官僚开始从事以“自强求富”为宗旨的洋务运动。洋务派官僚对西方的船坚炮利非常仰慕,开始酝酿设厂造船,创办近代工业,并且在从事洋务活动的过程中认识到了近代工业与交通运输业的相互依存关系,但不知如何入手,他们急需懂行的人出谋划

[收稿日期] 2008-09-12

[作者简介] 门晓琴,女,甘肃兰州人,广东珠海市博物馆副研究馆员。

策。这时期,一些华商提出兴办新式航运企业的建议,容闳、唐廷枢、徐润、郑观应、钟文耀等近代香山名人,积极为创建轮船招商局运筹帷幄,出谋划策,或对其进行多次的整顿、改革。其中容闳是创办招商局的首倡者,他为招商局的创建与发展起到了关键性的作用。

1872年,在容闳的倡议下,以李鸿章为首的洋务派冲破层层阻挠并战胜诸多困难,在上海创办轮船招商局。轮船招商局的创办,开中国民族航运业之先河,打破了外国航运业对中国江海航运的垄断,使中国航运业的面貌为之一变。随着第一支近代商船队的建立和各条航线的开辟,中国商轮活跃在内河、近海,出现在南亚、东亚、太平洋和大西洋,中国近代民族航运业由此而诞生。当一批中国近代企业相继创办时,轮船招商局对这批企业进行了数额不等的投资,逐步将活动范围扩大到许多经济领域。这批企业包括中国近代第一家大型煤矿——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——汉冶萍公司等。轮船招商局还把触角伸进其他领域,与之保持投资关系或其他特殊经济关系的部门计有:对外贸易、造船工业、关栈管理、船舶打捞、电报通讯、机器制造、白银开采、铁路、油料加工乃至教育、出版、报纸等,在中国近代经济史上写下了令人瞩目的一页。轮船招商局及中国近代轮船运输业的发展,与最早倡议创建轮船招商局的容闳有着莫大关系。

二、容闳与招商局运行经营模式及管理体制的创立

1867年,身为江苏候補同知的容闳建议:“中国宜组织一合资汽船公司。公司须为纯粹之华股,不许外人为股东。即公司中经理、职员,亦概用中国人。欲巩固公司之地位,并谋其营业之发达,拟请政府每年拨款若干以津贴之。其款可由上海镇江及其他各处运往北京之漕米项下,略抽拨数成充之。漕运旧例,不解银:每年以平底船装运,由运河驶赴北京。故运河中专为运漕而设之船,不下数千艘。运河两岸之居民,大半皆借运漕为生。但因运法不善,遂致弊端百出。水程迢迢,舟行纡缓,沿途侵蚀,不知凡几。值天气炎热,且有生蛀之患。以故漕米抵京,不独量数不足,米亦朽败不可食。官厅旋亦知其弊,后乃有改用宁波船,由海运至天津,更由天津易平底船以运京。然

宁波船之行驶亦甚缓,损失之数,与用平底船等。愚意若汽船公司成立,则平底船及宁波船皆可不用,将来漕米即径以汽船装运。不独沿途之损失,即北方数百万人民仰漕米以为炊者,亦不至常食朽粮也。”^[1]

在此建议中,容闳陈述了组建合资汽船公司对国家漕运的重要性,这正是清政府想解决而又悬而未决的问题。他提出的公司的资金是募集股份,而且完全是“华股”,公司员工也全部由中国人充任。显而易见,容闳的用意就是要中国人掌握自己的命运,创办轮船航运就是要分洋商之利及争回经济权利。为使未来的公司巩固壮大,容闳“拟请政府每年拨款若干以津贴之”,这为以后官方对招商局的支持、干预、管理产生了影响。

容闳所撰的关于创办轮船公司的建议,虽然是作为他留学教育计划的陪衬而提出的,但经过辗转努力,曾国藩、李鸿章、丁日昌等清朝重臣联衔上奏,客观结果却大大超过他的预想,最终这条建议和其他几条都被采纳。

容闳还进一步制定了《联设新轮船公司章程》这是华商筹划组织轮船公司最早的一个章程,也是前文所述的容闳提议的细化,并具有很大空间的可操作性。

容闳所拟设的新轮船公司,是一新式的民营航运企业。在章程的序文中,容闳对此作了具体说明。他认为,旗昌轮船公司在长江航线上“垄断独登,操纵由己”,对华商大有“窒碍”,因此他特别强调,新轮船公司“俱用中国人合股而成”,这样,不仅对“中国商货(运输)大有便宜”,还能使新轮船公司购置和驾驶船舶的权力掌握在中国人手中。容闳拟定的章程共16款,其主要内容包括:

1. 议设公司本银必须40万两,分为4000股,每股100两,分4年交清。
2. 先设轮船2只,专走长江,专载中外商人货物,如生意畅旺,随时酌加轮船2只,一走天津、烟台、牛庄等处,一走福州、香港等处。
3. 公司轮船舱位至少须容2000吨。
4. 船上所用之人,船主、大车、大火各一人系外国人,其余俱用中国人。

此外,章程对集股办法、人事管理、轮船营运、股东地位、财务管理及利润分配等都作了具体而详细的规定^[2]。

作为华商兴办轮船运输事业的开创者,容闳的“公司须为纯粹之华股”等设想、建议,在中国

近代航运史上具有首创性的地位。轮船招商局在开局时,局务负责人朱其昂等人拟定的《招商局条规》中确定在华商中招股,将漕运业置于重要地位,这也是容闳原建议之中心含义。

1872年12月23日,李鸿章致函总理衙门,转呈朱其昂等人拟定的《招商局条规》说明创办招商局的原委,确定官督商办的管理体制。同一天,李鸿章向清廷奏呈《试办招商折》内容与致总理衙门信函大致相同。这份奏折报告了招商局的筹办情况,再次重申容闳等人“运漕米,兼揽客货”旧议,3天后,清廷批准李鸿章的奏议^[3],这标志着招商局的成立。

学界将李鸿章致总理衙门的信函和上奏清廷的奏折,视为轮船招商局创建历史上具有重要意义的文件。李鸿章信函和奏稿,阐述了洋务派创办轮船招商局的基本动机,提出了招商局实行官督商办的管理体制,规定了招商局执行“分运漕米,兼揽客货”的经营方针。在整个清朝晚期,招商局大体上是按照上述原则进行管理和业务的开展^[4],而这些原则基本上都是容闳提出来的。

招商局会办徐润曾记载:“同治十二年七月,奉北洋大臣李札委,与总办唐道廷偕会办招商局,查该局初由朱云甫(朱其昂)观察于同治十年(1871)九月在直隶总督札派充总办漕务。彼时仅有轮船伊敦、永清、福星、利运四艘,浦东(上海)码头一处,迨同治十二年五月,李中堂(李鸿章)面谕并林委员月槎,会同朱观察,约商唐景翁与余接创商局,其时各办事者为商董、商总,是年六月,唐景翁乃奉札充总办,除漕运事归朱道经办,其余劝股、添船、遣栈、揽载、开拓航路,设立各处码头由唐道一手经理,又盛杏荪观察(盛宣怀)亦于是年七月十八日札委会办局务。同治十二年商局招股,拟招百万,是年只招得银四十七万六千两,迨至光绪八年(1882)始招足额,是年议又招百万,共二百万。”^[5]

从招商局创办的历史背景、原因、经营方针和管理体制由来的产生过程,可以看出,容闳的创建新轮船公司的建议和章程,在很大程度上影响了招商局的创办者。从这个层面上说,容闳是创办招商局的首倡者。1915年,《西学东渐记》的翻译者恽铁樵、徐凤石说,容闳的建议使“此后招商局轮船,即师此法以运漕”^[6]。

三、容闳首倡创建轮船公司的个体因素

容闳之所以与招商局结下渊源,这与他个人

所具有的可贵素养有着重大关系。

1. 受到系统而良好的西式教育

容闳的启蒙教育是在传教士在澳门创办的教会小学完成的,这使容闳不仅有很好的英文功底,而且从小就了解了西方一些基础文化知识。1840年,容闳进入马礼逊学校读书,后马礼逊学校迁至香港,香港独特的社会文化环境以及马礼逊学校严格的西方式教育,使容闳与西方文化结下了不解之缘。1847年,容闳随美国传教士布朗先生赴美留学。他先入马萨诸塞州的孟松学校,接受了两年多非常规范的中等教育,1850年又进入耶鲁大学文学系攻读西方文学,同时学习数理化知识。可以说,他不仅受到了系统的西方教育,而且对美国及西方文化有了深入的了解。南开大学历史学院李喜所教授认为:在鸦片战争前后乃至19世纪60、70年代,像容闳这样了解美国的中国人,恐怕是绝无仅有^[7]。这为他承担沟通中西文化的重任打下了坚实的基础。

2. 具有可贵的报国情怀

容闳在回忆中说:“因曾继甫,旋识宝顺公司(Den&Co)之西经理。经理遇予颇厚,欲命予至日本长崎为其分公司之买办,时日本与各国通商尚未久也。予则婉辞不就此职。”^[8]从这段叙述中可以看出,买办之俸虽然优厚,但他志不在此。在1854年大学毕业前夕,容闳将自己的理想概括为:“予意以为予之一身,既受此文明之教育,则当使后予之人,亦享此同等之利益。以西方之学术,灌输于中国,使中国日趋于文明富强之境。予后来之事业,盖皆以此为标准,专心致志以为之。”满怀伟大的报国理想,在回国后的10多年间,除了生计,他所做的事就是为实现这一目标而不懈努力。为此,他也从事了一些迂回接近派遣留学生目标的商务活动,如建议创建轮船公司就是其中之一。

3. 拥有国际经济知识、商务经验和人脉关系

容闳了解国际商业知识,对西方国家近代公司的一般经营方式、创办企业融资的渠道、一般的机械常识,包括轮船和机械生产力的了解,其熟悉程度当名列当时国人之前列,能与国际接轨。除此之外,还与当时清政府中有话语权的官员有深交。容闳不仅具有国际知识储备,有商业活动实践经历,而且还有这种人脉条件。

容闳在香港高等审判厅当译员时,曾潜心研究法律,并与朋友合作翻译帕森斯的《合同法》,旋到上海的中国海关翻译处工作,积累了大量的

国际法知识。其后,在一家英国商行担任书记,再后来又做茶叶经纪人及茶叶生意。他自觉“获益匪浅,商业之道上,大长见识”,学到了相当多的经商方法。这些见识和方法,都在后来的经历中被证明是非常有益的。容闳所拥有的国际经济知识水平、业务经验、技术要求等等,明显地高于同时代期望现代化的先驱者。这些对容闳襄助洋务派官员发展实业经济,显然是个有利条件。在1863年—1865年间,他受曾国藩委派,赴美国为江南制造局成功购买机器,为此受到曾国藩的赏识。1867年1月26日,曾国藩在奏折附片中为容闳请奖:“花翎同知衔容闳,熟悉泰西各国语言文字,往来花旗最久,颇有胆识。臣于同治二年十月,拨给银两,饬令前往西洋采办铁厂机器。四年十月回营,所购机器一百数十种,均交上海制造局收存备用。查该员不避险阻,涉历重洋,为时逾两年之久,计程四万里之遥。实与古人出使绝域其

难相等,应予奖励,以昭激劝。理合附片陈请,伏乞圣鉴,训示!谨以同知留于江苏,遇缺即补。”^[9]后来,容闳接到正式公文,成为一名真正的五品官员。

容闳在《西学东渐记》中说过,作为一名候补同知,被留在江苏省布政司衙门担任译员,月薪合250金。当时该省的其他候补官员,即使是候补道台(为四品官阶)也未能享有这么优厚的俸禄。而在此之前,容闳与洋务派官员丁日昌早已是老朋友,此后他又和李鸿章相熟,他的创办轮船公司的建议,制定的《联设新轮船公司章程》在很大程度上影响招商局的创办者,也就不足为奇了。

总之,容闳的文化背景素养、可贵的报国情怀、商务能力、人脉关系,加上他务实、融通的文化性格,兼容并举、开放创新的冒险精神以及对航运事业在国民经济中重要性的认识,使他有非同一般的见解,成为创办轮船招商局的首倡者。

[参 考 文 献]

- [1] [6] [8] 容闳:《西学东渐记》恽铁樵、徐凤石等译,东方出版社,2006年版,第114—115、115、51页。
- [2] 《海防档》:购买船炮(三),转引自张后铨主编《招商局史》,中国社会科学出版社,2007年版,第20页。
- [3] 李鸿章:《奏请试办轮船运漕章程》《李文忠公全集》,奏稿,光绪三十四年刊,卷20第32—33页。
- [4] 张后铨主编《招商局史》,中国社会科学出版社,2007年版,第

- 32页。
- [5] 徐愚斋:《徐愚斋自叙年谱》,珠海博物馆藏,香山徐氏校印本,第18—19页。
- [7] 李喜所:《容闳与中美文化的沟通》,见《容闳与科教兴国》,珠海出版社,2006年版,第36页。
- [9] 曾国藩:《出洋委员容闳请奖片》《曾国藩全集·奏稿(九)》,岳麓书社,1994年版,第5505页。

Yung W ing and the Origins of China Merchants

MEN Xiaojin

(Museum of Zhuhai, Zhuhai 519015, China)

Key Words: Yung W ing; China merchants; origins

Abstract: Founded in Dec 1872, China Merchants was a collaboration effort by the pro-Westernisation (aka Yangshupai) leader Li Hongzhang and his peers. It had been the most long-lasting and largest ever shipping enterprise run by Chinese in China's modern history. This pioneering effort contributes significantly to the development of enterprises at that time. Later on, China Merchants' activities gradually expanded to cover many economic aspects, creating a most important page in the history of China's modern-time economy. A favorite talent the Yangshupai relied heavily on, Yung W ing had all the wits and patriotic fervor for his motherland. He had occidental education, strong and wide relationships with people from different sectors, and strong business experiences, giving rise to his far and wide vision that no Chinese ever had before. His proposal to Ding Richang for setting up China Merchants, as well as the developing of the Rules for "Jointly Setup New Navigating Company" (aka Lianshe Xinlun chuan Gongsi Zhangcheng) figured largely in moving the founder of the company. From this perspective, Yung W ing is the one who first proposed to set up China Merchants.

[责任编辑:周 棉]