

关于轮船招商局“齐价合同” 的次数与时间

陈 潮

轮船招商局，作为近代中国最早设立和规模最大的民族资本航运企业，从创办直到清朝结束的近四十年间，同英商怡和、太古洋行的轮船公司曾多次订立“齐价合同”，垄断中国沿海和长江的航运。以往有关史料和论著对“齐价合同”订立的次数、时间和期限，或语焉不详，或互有歧异。

1931年编纂出版的《交通史航政编》记载：“〔光绪〕三年（1877年）冬，招商局与怡和、太古订立齐价合约，四年（1878年）起实行。……九年（1883年），（唐）廷枢和怡和、太古重订齐价合同，划一水脚，三公司无庸暗中让价，争揽生意，合同以六年为限。……十八年正月（1892年2月），与太古、怡和订立联运合同，不久解约。十九年正月（1893年2月），与太古、怡和重订和解合同。”^①据此，从1877年冬至1892年2月，三公司订立“齐价合同”共三次（1877年、1883年和1892年），1893年重订和解合同一般与前一年的联运合同视作一次。许多论者在论述“齐价合同”时，都持这种说法。

但是，这种说法并不确切，三公司在此期间订立“齐价合同”，实际上共有四次。

^① 《交通史航政编》，第一册，第257页。

1877年12月(光绪三年十一月),轮船招商局先同太古轮船公司订立合同,涉及航线为长江航线和上海——宁波航线。^①据档案记载,这两个企业“自(光绪三年十一月)十六至二十一日(1877年12月20—25日)往[复]议论,直到二十二日(26日)始行定议,立约三年,互订章程签字”。合同从1878年1月1日起实行,为期三年。^②

半年后,招商局同怡和洋行的华海轮船公司于次年7月订立同样性质的合同,涉及航线为上海——天津、上海——福州。^③

1879年7月7日,招商局在汉口又同太古轮船公司专门订立上海——汉口航线装运茶叶的齐价合同,作为两家于1877年底订立的长江航线合同的补充^④。

上述诸项合同一般视作第一次“齐价合同”。

三年合同期满。1882年5月27日,三公司经过谈判,订立长江航线齐价合同;同年12月20日,又订立上海——天津航线齐价合同。合同仍以三年为期,“自一千八百八十三年二月十四号起,至一千八百八十六年二月十四号止。”^⑤但《交通史航政编》云第二次齐价合同“以六年为限”;郑官应的《盛世危言后编》亦载:“幸春初兄(指黄花农)为招商局与太古、怡和两家订

① 《交通史航政编》,第一册,第257页。

② 《光绪三年招商局稟稿》,见《招商局档案》复印件。转引自聂宝璋:《中国近代航运史资料》第一辑,下册,第1211页。

③ 刘广京:《英中在华轮运竞争,1873—1885年》(Kwang-Ching Liu, British-Chinese Steamship Rivalry in China, 1873—1885),收入C. D. Cowan编:《中国和日本的经济发展》(The Economic Development of China and Japan),第63页。

④ 《盛宣怀档案》(藏上海图书馆,以下简称《盛档》),《招商局与太古洋行揽载齐价合同》(光绪五年五月十八日)。

⑤ 《盛档》,《轮船招商局、怡和洋行、太古洋行航行天津轮船齐价合同》(光绪八年十一月十一日)。是年订立长江航线合同的时间亦据此件,该件第二十条载:“于本年五月二十七号三家所订走长江轮船之合同章程亦作为实。今欲有凭,各家签押为据。”

立六年合同”。^①均与合同所载期限三年不符，自当以合同本文为准。

上海——福州，上海——宁波航线合同原件未见，但根据1927年印行的《国民政府清查整理招商局委员会报告书》，三公司就这两条航线同样订有合同。《报告书》载，1883年春，招商局同怡和、太古就“北洋、长江、浙闽”等航线“在沪重订合同”。^②尽管长江、北洋航线合同订立时间的记载，《报告书》与合同本文略有出入，但说明确有一个“浙闽”航线合同。当时《北华捷报》亦称：“福州和上海航线——中国招商局和怡和轮船公司一直保持着这条航线畅通无阻。两家公司交替着开船。”^③这则记载显然是上海——福州航线合同存在的一个间接证明。

上述合同即通常所说的第二次“齐价合同”。

1884年5月，三公司的经理人员曾就牛庄——汕头、上海——香港、上海——广州航线的营运达成协议：牛庄——汕头航线统一运价，南洋航线根据各自航运里程，按比例划分营业额。^④由于这一协议的各条航线未包括在一年前订立的第二次“齐价合同”中，可视为第二次“齐价合同”的补充。

三公司第三次“齐价合同”订于1886年3月。涉及航线主要为：长江、上海——天津、上海——福州、上海——宁波，其中太古轮船不走上海——福州航线，怡和轮船不走上海——宁波航线。合同期限三年。^⑤

此次合同在以往著述中未曾提及。根据档案资料，可以确

① 郑官应：《盛世危言后编》第十卷，船务，第14页。

② 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》，下册，第32页。

③ 《北华捷报》(North China Herald)1886年7月23日，第91页。

④ 刘广京：前引文，见前引书，第73页。

⑤ 《盛档》，《盛宣怀拟招商局与怡和、太古议订齐价合同节略》(光绪十八年正月)。

认有过这次合同。

1890年7月，时任招商局督办的盛宣怀在上李鸿章、刘铭传禀文中明确写道：“经前总办唐道、徐道等与怡和、太古订立合同，职道等于光绪十一年六月（1885年7月）接办后，相持半载，力与磋磨，始于十二年二月（1886年3月）续与订约。”^①从时间上看，这一合同也完全有理由存在，如前已述，第二次“齐价合同”期限三年，到1886年期满，正与1886年“续与订约”衔接；盛宣怀在1892年亲拟《招商局、怡和、太古议订齐价合同节略》，详述1886年合同的主要内容，并且写明：“〔光绪〕十五年底（1890年初）合同期满。”^②这又与《交通史航政编》所云1883年“齐价合同”“以六年为限”的到期年份（1889年底）相符。《节略》所述系1886年合同的主要内容，与《盛宣怀档案》《光绪十二年二月（1886年3月）三家齐价合同每百次应占水脚分数》一件所载完全一致，可以互相佐证。^③

关于1886年合同的细节也可在《盛宣怀档案》中找到。在盛宣怀所拟的《节略》后有一份《轮船三公司会议齐价合同》（光绪十八年录），该件未指明所议合同的订立日期，但从内容可知

① 《盛档》，《盛宣怀上李鸿章、刘铭传禀》光绪十六年六月。

② 《盛档》，《盛宣怀拟招商局与怡和、太古议订齐价合同节略》（光绪十八年正月）。

③ 《节略》记述1886年合同的主要内容：“天津口水脚每百分计，商局得四十四分，怡和得二十八分，太古得二十八分；……长江口水脚每百分计商局得三十八分，太古得三十五分，怡和得二十七分；福州口水脚每百分计，商局得五十分，怡和得五十分，太古不走船；宁波口水脚每百分计，商局得五十分，太古得五十分，怡和不走船”。《光绪十二年二月三家齐价合同每百次应沾水脚分数》载：“天津船合同：招商局每百次走船沾四十四份，水脚照分；太古每百次走船沾二十八份，水脚照分；怡和每百次走船沾二十八份，水脚照分。长江船合同：招商局每百次走船沾三十八份，水脚照分；太古每百次走船沾三十五份，水脚照分；怡和每百次走船沾二十七份，水脚照分。福州船合同：招商局、怡和，次数、水脚各沾一半。宁波船合同：招商局、太古，次数、水脚各沾一半。”

系1886年合同细节。首先，两件虽然均录于1892年2月，但《轮船三公司会议齐价合同》明载：“合同至一千八百八十九年岁底止。”可见这份资料决非记录1892年齐价合同的内容。其次，《节略》所叙为1886年三公司订立齐价合同事，而《合同》所列三公司各自应占分数与《节略》完全一致。第三，《合同》所列分数比例不仅与《节略》所载完全一致，而且提到上一次三公司合同（即1882年底订的第二次“齐价合同”）所订长江航线分数比例，这一比例与刘广京先生的研究结果吻合。^①可以肯定，该件所记系1886年合同的细节。盛宣怀显然是为说明问题而在写《节略》时附录了这份资料。

由上足以证明第三次“齐价合同”确订于1886年3月。

1892年，三公司在上海订立第四次“齐价合同”，包括：是年2月15日订立的《轮船招商局、太古洋行、怡和洋行北洋轮船齐价合同》，《轮船招商局、太古洋行、怡和洋行长江轮船齐价合同》，《轮船招商局、太古洋行合走宁波轮船齐价合同》，3月21日订立的《轮船招商局、怡和洋行合走福州轮船齐价合同》。这些合同均订明：“合同由一千八百九十二年三月一号起，以走船至一千八百九十七年二月二十八号止”，期限五年。^②但签订之后，三公司跌价竞争并未停止，以致这些合同于当年5月底就作罢。于是重新谈判，于次年2月恢复原订合同。招商局分

① 《轮船三公司会议齐价合同》（光绪十八年录）对长江分数比例规定如下：“三家共走之船，商得三十八分，前得四十二分；太古得三十五分，前得三十八分，怡和得二十七分，前得二十分”。文中所谓“前得”分数，显然是指上一次合同即1882年底订的第二次“齐价合同”的分数。刘广京先生列1883年初实行的齐价合同分数比例如下：长江航线，招商局42%，太古38%，怡和20%；上海——天津，招商局44%，太古28%，怡和28%。（据刘广京：前引文，原文中无上海——福州、上海——宁波航线分数。见C. D. Cowan 编前引书，第68页。）

② 这些合同文本均见《盛档》。

别同怡和、太古签订恢复诸条航线合同的议定书；^① 并于2月23日同太古另立新增条款的齐价合同，除申明恢复原约外，增加了招商局转租码头给太古的条款，规定合同“以四年为期”；又在与怡和恢复合同的议定书中申明：“今公司重订合同，仍凭招商局与太古本年正月初六日，即西历二月二十三号另立合同之章程为实”，意即恢复合同均以四年为期。^② 重订合同改以四年为期，显然是为使用前一年所订合同的五年为期一致起见。

《交通史航政编》记述1893年重订和解合同云：“惟天津、长江两路航线不在合同之内。”^③ 这一说法不确。招商局同怡和在1893年2月即曾签订《招商局与怡和洋行恢复长江代各行合同议定书》；唯双方恢复天津航线合同的协议迄今未见，难以遽下结论。至于招商局同太古，双方在1893年2月23日订立的合同明载：“今重订长江、宁波合同，天津合同由开船起算。”^④ 长江和天津航线当均恢复前约。

1892年以后，直至1911年清王朝结束，三公司订立齐价合同的次数，一直未有明确说法。《交通史航政编》记载：“〔光绪〕十九年正月（1893年2月）与太古、怡和重订和解合同，以五年为期，……嗣合同期满，均经续订。”^⑤ 曾任招商局会办的徐润

① 这些议定书是：《招商局与怡和洋行恢复福州代各行合同议定书》（光绪十九年正月十一日）、《招商局与太古洋行恢复宁波代各行合同议定书》（光绪十九年正月十三日）、《招商局与怡和洋行恢复长江代各行合同议定书》（光绪十九年正月十一日）。这些议定书均载明：1892年所订合同“已于是年五月三十一号停办”。见《盛档》。

② 《盛档》，《招商局与太古齐价合同稿》（光绪十九年正月初六日）；《招商局与怡和洋行恢复长江代各行议定书》（光绪十九年正月十一日）。恢复合同的期限以招商局同太古“另立合同之章程为实”的事实表明，招商局同太古在1893年2月23日确实订立恢复前约的合同，尽管迄今见到的合同只是一份稿本。

③ 《交通史航政编》，第一册，第257～258页。

④ 《盛档》，《招商局与太古齐价合同稿》（光绪十九年正月初六日）。

⑤ 《交通史航政编》第一册，第257～258页。

在1907年〔光绪三十三年〕上北洋大臣袁世凯节略中对此叙述较详：“查商局与太古、怡和订立合同，每届以五年为满期。接续重订，仍限五年。或应有修改条款，须预先六个月关照。”^①这就是说，1892年合同以后，每隔五年续订一次。从1892年至1911年，如果按五年续订一次计算，那么，三公司应在1897年、1902年和1907年订立过齐价合同。

从招商局主管人员的往来函件可以看出，1892年以后，三公司确按五年一期续订合同。

1895年4月20日，时任招商局会办的郑官应致函盛宣怀：“查三公司合约明年满期”，他建议招商局及早添造新船，以免“为其所挤”。^②郑官应所指的明年，即1896年。1892年订的合同恰在1896年底将近到期，1897年初应着手续订，招商局负责同太古、怡和订立合同的商董陈猷在1896年11月21日致函盛宣怀，商量“来年（1897年）三公司仍续订合同”。^③可见三公司于1897年确曾续订“齐价合同”。

根据前引徐润上袁世凯节略云：“今届自光绪二十八年五月（1902年6月）订立合同之日起，计至本年六月（1907年7月），又届五年期满，应行续订。”^④由此可知，1902年和1907年的两次合同，也确存在无疑。

1907年以后，按五年为期，合同在1911年底已近满期，应在1912年续订，由于辛亥革命爆发，以致时延事搁。但从盛宣怀1911年5月28日致招商局董事会函中可知，招商局当时正在招标造船，“以免明年（1912年）三公司合同到期，（怡、太）要

① 《徐愚斋自叙年谱》，第129页。

② 《盛档》，《郑官应致盛宣怀函》（光绪二十一年三月二十六日）。

③ 《盛档》，《陈猷致盛宣怀函》（光绪二十二年十月十七日）。

④ 《徐愚斋自叙年谱》，第129页。

挟减让摊数”^①。盛宣怀还同郑官应商量，“俟三公司合同期满应如何为约纵横之计，似宜早日布置，谋定后动。”^②这说明招商局的主持者正在积极准备即将到来的新的“齐价合同”的谈判。

尽管迄今未见1892年以后各次合同的原件，因而难以了解它们的签订细节和具体内容，但鉴于合同既系按期正常续订，估计它们所涉范围不会有较大变化。

综上所述，招商局自1877年12月至1892年，同怡和、太古订立过四次“齐价合同”，前三次均以三年为期，1892年第四次合同则为期五年；1892年以后至1911年，又按五年一期分别在1897年、1902年和1907年订立过三次“齐价合同”，均期满续订。换言之，在1877年至1911年三十四年间，三公司共订立了七次“齐价合同”。

① 《盛档》，《盛宣怀致招商局董事会函》（宣统三年五月初一日）。

② 《盛档》，《盛宣怀致郑官应函》（宣统三年三月十七日）。