

关于輪船招商局产生与初期发展的几个問題

张 国 辉

在討論洋务运动与中国資本主义的发生、发展問題时，人們常拿輪船招商局作为分析研究的典型。用这个典型作为中国資本主义发生、发展过程的縮影是富有意义的。因为，在中国近代企业的发生史上，輪船招商局是出現最早、規模最大、关系又很复杂的一个企业。它的产生、发展过程能够說明中国資本主义发生、发展的某些特点。近几年来，有不少同志已经在这方面作了許多可貴的工作，同时也还存在着一些不同的意見，有些史实也有待于进一步的考訂。本文准备对輪船招商局从产生至甲午战争期間的历史作一简单的分析，借以說明中国資本主义发生的某些特点。

—

继西方殖民主义各国破坏我国的沿海航权之后，一八五八年清政府被迫簽訂的中英、中法、中美等天津条約規定，中国将开放长江水道，以供西方侵略者的商船通航^①。不久，第一批进入上海的外国洋行如宝順(Dent & Co.)、琼記(Augustine Heard & Co.)、旗昌(Russell & Co.)、广隆(Lindsay & Co.)、吠礼查(Fletcher & Co.)、沙逊(David Sassoon & Co.)等便紛紛在长江行駛起輪船来^②。在优厚利潤的刺激下，到了一八六二年还出現了一家美商旗昌輪船公司(Shanghai Steam Navigation Company)这样的专业航运公司。旗昌輪船公司拥有一百万两的巨大資本，在中国的領海和內河橫行一时^③，給予中国旧式航运业以极其沉重的打击。而旗昌公司以及其他外商輪船对我国沙船业的毁灭性破坏作用則成为促进輪船招商局誕生的一个直接因素。

在十九世紀五十年代，沙船是一支負担漕运和南北貨运的庞大帆船队伍。其中漕粮是清王朝統治机器的重要经济支柱之一，本来是用漕船从运河北送的。咸丰二年(一八五二)由于河道梗阻，漕粮改由沙船海运^④。同时，一向由漕船負担的南北貨运也由沙船经营。于是沙船业臻于鼎盛时期，集中在上海浏河一带者不下三千余艘。

① 1858年中英天津条約第十款：“长江一带各口，英商船只俱可通商。惟現在江上下游……除鎮江一年后立口通商外，……准将自汉口溯流至海各地，选择不逾三口，准为英船出进貨物通商之区。”見王铁崖編：《中外旧約章彙編》，第1册，三联书店1957年版，第97頁。

② 《彙報》，同治十三年十二月十六日(1875年1月23日)。

③ 《北华捷报》(The North China Herald)，1862年3月29日(以下簡称《捷报》)。

④ 《清史稿》，《河渠志》，二，《运河》，咸丰二年条。

一八六一年十一月，太平天国侍王李世賢軍攻克宁波，为天国政权取得一个出海口。这一胜利使清政府惊恐万状。他们一面恐惧革命的武装会购买“洋船北驶”，另一方面为了“联络洋人”，力图换取外国侵略势力支持它向上海进兵，便不顾一切，对外国侵略者“许开豆禁”^①，满足了他们从五十年代以来多次要求而不可得的贩运牛庄、登州大豆的权利。其结果就是把关东和东南的运输贸易拱手让与外国侵略者，沙船业遂面临外国航运业的冲击，遭受严重的破坏。

一八六二年三月“许开豆禁”后，洋船随即向牛庄、烟台麇集，其数量逐年递增。一八六二年到达牛庄的外国船只有八十六艘、二万七千七百四十七吨；一八六五年达二百七十四艘、九万一千一百一十八吨^②。到达烟台的外国船只在一八六二年为三百四十八艘、一万零七百四十五吨^③；一八六六年为四百九十三艘、十七万三千八百三十吨^④。特别是到达的外国船只中有不少是空船进港专为运载大豆而去的^⑤。这样大量的外国船只的到达遂使原来运行于牛庄、烟台的沙船受到了严重的打击。试观同治三年（一八六四），离开禁不过两年，而由于“夹板洋船直赴牛庄等处装运豆石”的结果，遂使“沙船资本亏折殆尽”，沙船主“富者变为赤贫，贫者绝无生理”，以致船只休闲“无力转运”^⑥。据当时的江海关道丁日昌估计“无货贩卖”而停泊在上海港的沙船竟“以千百号计”。沙船的特点是“以运动为灵，若半年不行，由朽而烂，一年不行，即化有为无”^⑦。到了一八六六年，在洋船的剧烈冲击下，“以海船为业”的“江浙大商”，“不惟亏折货本，寝至歇其旧业”，江浙海运逐渐处于无船可走的境地^⑧。在不到十年的时间里，一支拥有三千余号的沙船业在外国航运势力的冲击下，居然衰落到只剩四、五百号船只^⑨，呈现了一片凋残的景象。

沙船业的衰落引起了清政府和江南某些地方官吏的焦虑。同治五年（一八六六）上海海关道应宝时先后提出过两项办法。起先，他主张由政府收买全部沙船，加以修整以保证漕运。估计全部收购价格约七十余万两，每年修整费用二十六万两左右。这项主张着眼于维持旧有的运输工具，但其庞大的开支却不是穷窘的清政府所能负担，因之，随即“罢议”^⑩。接着，应宝时又提出了“官买夹板船济运”的建议，经总理衙门“密咨户部”，户部顾虑“船少粮多”，又见“内地号商近来多自购洋船”，所以主张“除

① 《同治六年二月初八日，总署致两江总督曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第861页；参见：《同治元年正月二十一日，英国致总理衙门照会》，《同治元年十一月十五日，总理衙门致英国照会》，《同治元年十一月十五日，英国致总理衙门照会》，见《筹办夷务始末补遗》，同治朝，第6页，第160—162页。

② 《海关贸易报告册》（China Imperial Maritime Customs: Reports on the Trade at the Treaty Ports in China），1865年，牛庄，第13—14页（以下简称《关册》）。

③ 《海关贸易统计册》（China Imperial Maritime Customs: Returns of Trade at the Treaty ports in China），1863年，烟台（以下简称《海关统计》）。

④ 《关册》，1867年，烟台，第24页。

⑤ 根据《海关统计》：1865年到达牛庄的洋船中有68只是空船，1866年有44只，1867年有89只；1863年到达烟台的洋船中，有78只是空船，1864年有131只，1865年有77只，1866年有88只。

⑥ 《同治三年八月，江苏巡抚李鸿章奏》。《筹办夷务始末》，同治朝，卷28，第38页。

⑦ 《同治三年八月，李鸿章又奏》。《筹办夷务始末》，同治朝，卷28，第41页。

⑧ 左宗棠：《同治五年五月十三日，拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形摺》。《左文襄公全集》，奏稿，卷18，第1页。

⑨ 《同治六年二月初八日，总署致两江总督曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第861页。

⑩ 《同治六年二月初八日，总署致曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第861—862页。

官买洋船济运外，每年能划分漕额数成招商承运，令其偕官船同时抵津”。在海漕失所依恃的压力下，总理衙门认为户部的主张“不为无见”^①，随即转致两江总督曾国藩，希望他向清政府“具奏”。但是，曾国藩却认为：“轮船夹板动须数十万，多买实难筹款，少买又不济事”，至于招商承运，则苦于“中国商贾久不愿与官交涉”，“未必肯多买”夹板船济运海漕，即使有愿意承运的，“又未必悉遵章程受我约束”^②，总之，困难重重。于是，这项主张也就无形打消了。

但是，值得指出的是，一八六七年在总理衙门同两江总督、上海通商大臣曾国藩的往返信件中都已经注意到通商口岸有不少商人购买或租雇洋船而诡寄在洋人名下的现象。总理衙门认为：“与其听任私买，将来必为洋人所挟持，自不如显为告谕，任从买卖，则其权尚可归华商自主。”^③实际上，这乃是一个从开放商人买雇洋船的禁令，达到管理华商、控制新式航运业的打算。为此，曾国藩针对当时官商关系的情况提出了具体的办法：由各关明白宣告“华商造买洋船，或租或雇，无论火轮夹板装运出进江海各口，悉听自便”，“以见官不禁阻”，“既不绳以章程，亦不强令济运”^④。

正是在这种形势下，一些买办化商人提出了兴办新式航运业的要求。一八六七年，候补同知容闳最先创议“联设新轮船公司章程”，经应宝时转呈曾国藩，并由曾转致总理衙门。章程强调创议人目睹旗昌轮船公司垄断长江航运，偏护洋商，对华商贸易“大有窒碍”，特倡议“设一新轮船公司，俱用中国人合股而成”。章程的主要内容有：

- (1) 公司本银必须四十万两，分为四千股，每股百两。
- (2) 先议轮船二只、专走长江，专载中外商人货物，如生意畅旺，随时酌加轮船二只，一走天津、烟台、牛庄等处，一走福州、香港等处。
- (3) 公司内所用司事人等，必均系有股份者，仍由众人抽签公举，每股着一签。
- (4) 每年十二月十五日，公司众人宜会集，听主事人报明本年公司业务如何，即会议来年公司事务，主事人并将本年各项帐簿呈出众人阅验，如有利息，立即照股摊派，限以五日內派清。^⑤

这是中国商人筹划组织股份公司的最早一个章程。其内容，无论在集资办法、公司内部的管理、股东的地位以及利润的分配等等，无不模仿西方企业的办法。以致总理衙门在审阅时怀疑有洋商或买办参与其事^⑥。曾国藩也认为“〔难〕保无洋人及买办在内”，“若无此辈，未必能仿照外国公司办法”，他要应宝时特别“留心查访具复。”^⑦也许就是由于这一怀疑，容闳的建议不见下文。

需要在这里指出的是，就总理衙门档案所见，容闳的章程完全不曾提及运漕。容闳的

① 《同治六年二月初八日，总署致曾国藩函》。《海防档》甲，购买船炮，第861—862页。

②④ 《同治六年五月初一日，总署收上海通商大臣曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第866—867页。

③ 《同治六年三月二十二日，总署致上海通商大臣曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第864—865页。

⑤ 《同治六年五月二十六日，总署收上海通商大臣曾国藩函，附沪商拟联设新轮船公司章程》。《海防档》，甲，购买船炮，第872—875页。

⑥ 《同治六年六月初六日，总署致两江总督曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，第876页。

⑦ 《同治六年七月初五日，总署收曾国藩函》。《海防档》，甲，购买船炮，876页。

意图着重在长江行船，攬載中外客貨，只是在公司有发展的前提下，才扩充南北航线，往天津、牛庄及福州等地試航，即使在提及开辟北洋航线时，也不會要求运漕。

同治七年（一八六八）曾國藩对華商吳南記的批牘中提及：“前任常鎮許道曾遞說帖，亦系招商集貨購買輪船。其說以春夏承運海漕，秋冬攬載客貨。”^①李鴻章在同治十一年（一八七二）的奏摺中追述同治六、七年間，“道員許道身、同知容閔創議華商置造洋船章程，分運漕米，兼攬客貨。”^②參照曾、李兩人的說法，可知在容閔章程之外，當時還有許道身的說帖在。後者乃是将攬載海漕和客貨二事并提的。目前有些同志在述及六十年代商人擬辦輪船運輸時，簡單地从李鴻章的《奏摺》或《盛宣懷行述》中直接轉述，給人的印象似乎容閔、許道身共同擬議了“華商置造洋船章程”，這很容易引起誤會。迄今許道身的說帖尚未及見，但从容閔的章程中所反映的要求和曾國藩的批牘來判斷，顯然，容、許二人是从不同角度，分別對置辦輪船運輸提出建議的。

在容閔建議之後的第二年，一八六八年又有沙船商人趙立誠向曾國藩呈送請辦輪船運輸的一個稟帖，其內容不詳^③。緊接着便有“華商吳南記等”向曾國藩、丁日昌稟稱：“集貨購辦輪船試行漕運”。吳南記等稱：“集貨購辦輪船四只試行漕運，以補沙船之不足，其水脚一切悉照海運定章，無須增加。”^④可是，曾國藩以海漕先盡沙船，輪船應以“裝貨攬載為第一義，以運漕辦公為第二義”，而吳南記等“并未言及攬載客貨一層，似專靠運漕為生活”^⑤，不予批准。丁日昌的態度比較積極，他在致曾國藩的信中表示：輪船公司“起辦之初，貴在立腳堅定，又似非先辦運漕，無以為體，繼辦攬載，無以為用。”^⑥這表明在對待創辦新式航業的態度上洋務派官僚內部并非一致。但是，隸屬於兩江總督、上海通商大臣的江蘇巡撫對此自不能公開地另作主張。

就我們目前所知，“吳南記”乃是廣東商人吳南皋的商號名稱^⑦，也即是後來擔任開平煤礦、中國鐵路公司會辦而為李鴻章推許為“通曉西國語言文字”，並“熟習商務”的吳熾昌^⑧。這表明吳原是一個與外國勢力有聯系的商人，那末，由他組織並以他為代表的所謂“吳南記”等自然不排斥買辦或買辦化商人參與其事的可能性。

由此可見，時至六十年代後期，在舊式航運業受到劇烈破壞的景況下，對創辦新式航運業跃跃欲試的確實有人在。在不到兩年的時間里，申請籌辦的就有四起之多，其中有買辦化的人物如容閔、吳熾昌等，也有沙船商趙立誠等人，許道身的身份還不甚了了，估計不外是與商人有聯系的官僚。這些人的努力雖都受阻于曾國藩，但這些事實的本身表明了新式航業之不能在六十年代發端，并不完全因為主觀條件不具備，而是由于封建保守勢力在起着阻礙作用的緣故。

曾國藩之所以在當時抱着頑固拒絕的態度，其原因當然不是像他自己所說：“恐各

① 曾國藩：《華商吳南記等稟集貨購辦輪船試行漕運請示由》。《曾文正公全集》，批牘，卷6，第75頁（以下簡稱《曾集》）。

② 李鴻章：《試辦輪船招商摺》。《李文忠公全集》，《奏稿》，卷20，第22頁（以下簡稱《李集》）。

③⑤ 《曾集》，批牘，卷6，第75頁。

④ 丁日昌：《商號擬購輪船試行漕運司核議》。《撫吳公牘》，卷13，第1頁。

⑥ 丁日昌：《咨復通商大臣商號擬購輪船試運》，附函。《撫吳公牘》，卷13，第38頁。

⑦ 《申報》，光緒六年九月十一日（1880年10月14日）。

⑧ 《李集》，《奏稿》，卷42，第2頁。

商筹划不細或致亏折”^①，而是顾虑“用輪船，則沙船尽革，于官亦未为得計。”^②此外，曾國藩在对吳南記稟帖的批件中還着重指明運漕必須先尽沙船的理由是“恤疲商，念旧誼”，这里所謂旧誼乃是指帆船商人在鎮压太平天国的战争中对清政权所作的支持。正如上海的商船公館所述：“咸丰軍兴以来，助餉有捐，大营有捐，其余捐款林立，无不取給于商船。”^③可見曾國藩的恤疲念旧，实际上正是封建势力阻挠新事物的一个反映。因此，酝酿中創辦輪船運輸的新形势不能不暂时受到延宕。

在分析輪船招商局产生的时代背景时，还必须对六十年代通商各口大量存在着的洋行买办和与外国势力有联系的买办化商人雇、买洋船的事实作一說明。

六十年代初期的材料透露，上海与內地的運輸貿易由买办及买办化商人“与洋商合伙”经营的“居十之七八”，而由华商“自置貨物貿易者，十仅一二”。这是因为当时华洋合伙貿易，一切报关完稅均可由“洋行出面”，进出口“只須完稅，并无捐項”，而华商則“既应完稅，又須报捐”。所以，买办及买办化商人与洋商便在“华商避捐”，“洋行图利”的基础上結合起来^④。例如，在豆石开禁后三年、亦即一八六五年，到达牛庄的二百七十四艘洋船中，就有二百三十七只是中国商人租、雇的，只有三十七只属于外国商人自己经营的^⑤。烟台的情形也与牛庄十分相似^⑥。

总理衙門在六十年代初就注意到这个現象。一八六四年它曾特地向各口查詢华商买、雇洋船手续，着重查問华商买得洋船后“是否向地方官报明立案”。广东、福建和上海的有关官員对此都作了回答，其中以署江南海关道丁日昌的报告最为詳細。他就上海的情形仔細說明：“內地商人买雇洋商火輪夹板船只，只写立笔据，多託洋行出面，赴領事衙門呈报，更名入册”，“从未赴地方官报明立案”。丁日昌认为这样“漫无稽察”，恐为“匪徒朦混”，建議由总理衙門“照会各国公使通飭各口領事轉飭洋行”，对以后商人置买輪船，必須“由內地殷商出具連环保結，稟明地方官編立字号，一面由監督府县設法稽查。”^⑦总理衙門于十二月間給英国公使威妥瑪(Thomas, Wade)的照会上會說，以后华商买雇洋船，必須“由官经理，不得任凭民間私相授受”，并要威妥瑪“轉飭各口領事照办”。^⑧然而，华商买雇洋船的活动有利于外国侵略势力向內地渗透，是符合侵略者的利益的。所以，威妥瑪答复說：“难照来文飭令領事官代为经理。”^⑨

上海通商大臣、閩浙总督等在获知总理衙門和英国公使交涉的結果后，紛紛主张“自立章程”。左宗棠并就福州、厦門及台湾淡水三口的情形拟定了七条办法，分別对雇、买洋船三方面定出管理措施^⑩。上海方面則由稅务司、法国人日意格和江海关道应

① 《曾集》，批族，卷6，第75頁。

② 《同治八年十一月，曾國藩复向先藩函》。《曾國藩未刊信稿》，中华书局1959年版，第285頁。

③ 《光緒六年九月初六日，商船公館稟苏松太兵备道稿》，《申报》，光緒六年九月十一日，（1880年10月14日）。

④⑦ 《同治三年九月初六日，总署收上海通商大臣李鴻章文》。《海防档》，甲，购买船炮，第809頁。

⑤ 《关册》，1865年，牛庄，第14頁。

⑥ 《关册》，1865年，烟台，第36頁。

⑧⑨ 《同治三年十一月二十一日，总署收英署使威妥瑪照会》。《海防档》，甲，购买船炮，第815頁。

⑩ 《同治四年閏五月二十一日，总署收閩浙总督左宗棠文，附章程》。《海防档》，甲，购买船炮，第821—823頁。

宝时共同拟訂了章程，共列十八款，着重对华商购买洋船的管理上^①。总理衙門把这两項章程都送交总税务司、英国侵略分子赫德审閱。从侵略者的立場出发，赫德除了对这两項章程作了一些非議外，还提出了他自己草拟的一項章程，这就是“华商造买夹板等項船只拟議章程”，后经曾国藩、李鴻章的修改，共列有六款三十条，声明“长江三关不在此議”，于同治六年九月（一八六七年十月）間经总理衙門核定由江海关曉諭各口試办。

赫德草拟的章程規定：华商买用洋船后“即为买主国内之船”，“不准复用外国旗号”；“华商夹板船准在通商各口来往，不得私赴沿海別口，亦不得任意进泊内地湖河各口”；而船只“所装貨物均照洋商稅則納稅，其船鈔照納。”^②

按照赫德章程的規定，中国商人所置輪船只能在通商口岸运行，也就是說，只能在洋商輪船所能到达的航线上行駛；而在繳納稅捐上則悉照洋商稅則，不能有絲毫优越于洋商船只的待遇。在外国航运业显然已经霸占中国領水的条件下，实行这一章程的后果必然是外国侵略者的既得利益不受任何影响，而中国商人所要創办的輪船运输业势必在形成期中就被淘汰了。显而易见，赫德章程是包含着侵略者扼杀中国新式航运业的阴谋的。

创办輪船公司的动議从一八六八年吳南記等的請求未被批准以后确是沉寂了几年。然而，在沿海貿易中，輪船在代替帆船的运输上却越来越起着显著的作用。試以北洋航线为例，从一八六七到一八七二年到达牛庄的輪船在上升，而帆船則相应下降^③。同样，这种升沉趋势也見于烟台和天津。而另一个引人注目的現象是輪船在到达的洋船中所占比例在上升。一八六六年到达烟台的洋船为四百九十三只，其中有輪船一百三十八只；而一八六七年，到达的洋船减为四百四十七只，但輪船的数量却上升为一百五十五只^④。而天津在一八六八年到达的洋船二百九十九只中有輪船一百三十九只，几近半数^⑤。这些

① 《同治四年十一月二十五日，总署收上海通商大臣李鴻章文，附章程》。《海防档》，甲，购买船炮，第834—841頁。

② 《同治六年九月初六日，总署收上海通商大臣曾國藩文，附章程》。《海防档》，甲，购买船炮，第877—881頁。該項章程还曾見于《字林西报》（North China Daily News），1867年9月11日，第3311頁。

③ 1867—72年到达牛庄的輪船和帆船的变化情况：

年 别	进 口 輪 船		进 口 帆 船		总 計	
	船 只	吨 位	船 只	吨 位	船 只	吨 位
1867	20	10,046	307	100,372	327	110,418
1868	19	10,552	192	60,082	211	70,634
1869	29	16,641	330	97,133	359	113,774
1870	20	12,414	251	80,401	271	92,815
1871	16	8,676	203	57,257	219	65,933
1872	29	17,359	229	71,710	258	89,069

資料来源：《关册》，1871—1872，牛庄，第7頁。

④ 《关册》，1867年，烟台，第24頁。

⑤ 《关册》，1868年，天津，第11頁。

情况表明：到了六十年代后期，在商人中既有创办輪船運輸的要求，而輪船在沿海貿易上所發揮的作用又与日俱增。可見中国新式航业的誕生在客观上已经是勢不可禁的現象了。

七十年代初，內閣學士宋晉抨击福州船政局糜費太重，主張裁撤，引起了一場有关造船的爭論。總理衙門重提“各局〔指江南製造局和福州船政局〕輪船由商雇買”的主張，企圖以局部的企業化解決軍用工業的困難。于是有关輪船招商的問題在一八七二年初又見熱鬧起來。兩江總督曾國藩建議將江南製造局已造的船隻“不重索租雇之價”，租與商人裝貨^①，並且為了改變“商人不樂與官交涉”的習慣，建議物色“熟悉商情公廉明干之員，不必處以官位，繩以官法，但令與華商交接，有言必信，有利必讓，使商人曉然知官場之不騙我也。”^②曾國藩所要搜羅的“明干之員”，是指在官商結合上能起橋梁作用的人物。李鴻章進一步補充說：“更宜物色為殷商所深信之官，使之領袖，假以事權”，達到“官為之倡”，“商民可無顧慮。”^③事情非常清楚，曾、李都發覺了需要有官而商或商而官的人物為他們利用商人資本起媒介作用。他們雖未具體表示所要爭取的對象是買辦或是舊式商人。但是，結合七十年代的實際情況，擁有大量資金、在通商口岸十分活躍而又對新式企業具有較多知識的是買辦和買辦化商人，因此，曾、李所要物色的對象，在很大程度上也就落在這些與外國勢力有聯系的商人的身上。這一點從李鴻章後來的行動來看，是可以得到充分證明的。官僚、買辦在創辦新式企業上的結合在這裡可以說是初露苗頭了。

七十年代初，另一個引人注目的現象是李鴻章對籌辦新式航業的態度十分積極。一八七二年初，李利用北洋通商大臣的地位，授意津海關委員林士志與駐津“廣幫眾商搭雇洋船者”接洽，議立了九項興辦輪船航運的辦法，“公湊本銀三十萬兩，公舉商總承攬，由官稽查或請發公款若干，照股均攤生息。”李並將此項擬議在一八七二年三月間（同治十一年正月）鈔寄曾國藩和在上海的廣東、福建各幫商人^④。正在醞釀期中，曾國藩突然病死，兩江總督由江蘇巡撫何璟暫署。李鴻章便聲言輪船雖“應由上海辦起”，但“南洋無熟悉情形肯任大事之人，則築室道謀，顧慮必多”^⑤，這種舍我其誰的弦外之音，充分暴露了李對控制新式航運業的勃勃野心。

從客觀條件看，創辦新式航運業在江南比較優勢。因此，為了急求成效，李鴻章遂擱置天津粵商的擬議，而在七月間物色了經辦海運十余年的三品銜道員、浙江候補知府朱其昂，商議先設立商局，擬出輪船招商局章程二十條，最初規定招商局的性質是官商合辦的企業，其具體的辦法是：“機器局所造輪船以造價之多寡核定股份，由商局分招散商承認，每股銀數定以一百兩為率”，“設若一時散商股份不足，即由商局稟請所剩股份作為官股。”有关海漕的規定是：“輪船招商之後，承裝海運仍歸商人，水脚耗米均照江浙沙寧船章程。”章程規定，在貨運捐稅上與外國輪運業享受同等待遇，即由清政府“行知各口局卡，凡遇招商輪船所向貿易，除報納關稅外，其籌防落地等捐概行

① 《同治十一年正月二十八日，總署收南洋大臣曾國藩函》。《海防檔》，乙，福州船廠，第325—326頁。

② 《同治十一年正月二十八日，總署收曾國藩函》。《海防檔》，乙，福州船廠，第325—326頁。

③ 《同治十一年四月二十七日，總署收北洋通商大臣李鴻章文》。《海防檔》，甲，購買船炮，第905頁。

④ 李鴻章：《同治十一年正月二十六日，復曾相》。《李集》，《朋僚函稿》，卷12，第3—4頁。

⑤ 李鴻章：《同治十一年二月十六日，復王補帆中丞》。《李集》，《朋僚函稿》，卷12，第9頁。

免繳”^①，这方面的内容反映了商人的要求。一望而知，拟立此项章程的中心目的，在官的方面要解决军用工业和海漕运输的困难；而在商人则求关税之外免除杂捐。早期拟议中官商合办的基础即在于此。章程是以朱其昂领衔呈送李鸿章转致总理衙门的，实际上参与商议的尚有李振玉其人^②。

但是，当朱其昂等从天津回到上海后，发现官办制造局并无现成商船可领，也未必能造成合于需要的商船^③，特别是两江总督何璟以及江南制造局总办冯煥光、上海道沈秉成等对天津的拟议很不赞成^④。朱其昂便提出改变官商合办的方式，向李鸿章陈说仍循许道身、容闳的旧议，由官设立商局以招徕依附洋商名下、挟有资本、置备轮船、从事各口装载贸易的、在沪各省殷商^⑤。这个建议更加投合李鸿章的心意，使他能够绕过江南一些地方官吏的参与而把新式航运业完全控制在自己的手中。李随即向总理衙门转送朱其昂的条议，并着重说明：“目下既无官造商船在内，自毋庸官商合办，应仍官督商办”，“由官总其大纲，察其利病，而听该商董等自立条议，悦服众商。”^⑥随即由李鸿章准照苏浙典商借领练餉制钱定章，拨借制钱二十万串，作为“设局商本”，“以为倡导”^⑦，轮船招商局遂以“官督商办”的形式于一八七二年在上海产生。

轮船招商局从最初的“官商合办”改为“官督商办”意味着什么呢？

在朱其昂拟定的新“条规”中，运漕的地位仍然十分重要，这是因为庞大的漕运水脚是企业的一项可靠的收入，是商人力图争取的目标；至于原来为解决军用工业困难而拟定的办法，现在却不在考虑之列了。这表明解决军用工业的困难，虽曾是发起设立招商局的一个因素，然而在招商局的成立上却不曾发生决定的作用。新拟条规的重心现在落在争取自置轮船的商人入局这一点上。例如：“华商向有自置轮船，如情愿以轮船入股者，当……秉公估价按数作若干股，……倘船主不能将全船归股，准其先入若干股，其未入股之船盈余悉归船主，或愿将全船归股而船主银根不敷，准其将不敷之若干股拆卖于本局。”^⑧如果考虑到七十年代所谓自置轮船之华商舍洋行买办或买办化商人之外，并无其他人物时，这一规定就极其明显地表明是为了争取买办商人的入股而作的努力了。而这样的“条规”却能迅速得到李鸿章的积极支持不正说明李对招徕买办资本兴趣十分不浅吗？

近年来学术界对十九世纪六、七十年代的社会势力与轮船招商局产生的关系问题存

① 《同治十一年七月十二日，总署收北洋通商大臣李鸿章文，附章程》。《海防档》，甲，购买船炮，第911—915页。

② 李鸿章：《同治十一年十二月二十日，复孙竹堂观察》。《李集》，《朋僚函稿》，卷12，第36—37页。

③ 《同治十一年十一月二十四日，总署收北洋通商大臣李鸿章函》。《海防档》，甲，购买船炮，第919页。

④ 李鸿章：《同治十一年十月初十日，复何筱宋制军》；《同治十一年十二月初六日，复孙竹堂观察》。《李集》，《朋僚函稿》，卷12，第28—29页，第34页。

⑤ 《同治十一年十一月廿四日，总署收李鸿章函》。《海防档》，甲，购买船炮，第919页；另参阅，李鸿章：《试办轮船招商摺》。《李集》，《奏稿》，卷20，第32—33页。

⑥ 《同治十一年十一月二十四日，总署收北洋通商大臣李鸿章函》。《海防档》，甲，购买船炮，第919—920页。

⑦ 李鸿章：《试办轮船招商摺》。《李集》，《奏稿》，卷20，第32—33页；参阅《海防档》，甲，购买船炮，第919页。

⑧ 《同治十一年十一月二十四日，总署收北洋通商大臣李鸿章函，附轮船招商条规》。《海防档》，甲，购买船炮，第921—922页。

在着一些不同的意見。有的同志认为李鴻章由于买办势力的推动兴办了輪船招商局,其根据是一八七二年駐津粵商通过林士志向李提呈的章程以及一八七三年有人向李提出添招閩粵巨商入股的建議;而有的同志的看法恰好相反,把李在初期兴办輪船招商局时所接触到的商人大体上都理解为旧式商人,亦即完全撇开买办势力在招商局初創时期的作用。就我們上面的分析来看,这两种意見似乎都不能认为是恰当的。

輪船招商局的发端并非由于买办势力的推动而是由于清政府及其代理人为了解决自身的困难而兴办的,这在上面已经作了分析。現在要着重說明的是与李鴻章在創辦輪船招商局的初期所接触的商人究竟是些什么人?

一八七二年初通过林士志与李鴻章发生联系的、“搭雇洋船”的广帮商人誠然如有的同志所說,不能都以买办視之,但是也不宜于采取极端的态度,把他們看成都是“資本較小的旧式商人”。事实上在一个半殖民地的社会里,所謂“搭雇洋船者”,表明已经是与外国势力发生不同程度联系的商人,他們虽然不都有买办的身份,但是他們对外国势力的依賴与买办并无二致,因此把他們看作是买办化的商人則是合乎实际的。至于資本力量,据这些商人自称能够筹集三十万两,这就不是一般小商人所能胜任的了。事情是:对控制新式航运业迫不及待的李鴻章,明知“此事应由上海办起”,但在曾國藩任两江总督时,他不能无所顾忌,因之,李与天津粵商接触的目的在于利用后者与上海的广东、福建帮商人相联系,实现染指新式航运业的野心。所以既派海关委員和他們共議章程,又鈔寄南洋与曾國藩商議,显得分外热心。一旦曾國藩死去,李鴻章可以放手行事,直接与淞沪商人相接合,天津粵商在李的需要上顿时失去声价,所謂“貲力不厚”不过是李鴻章为了摆脱他們另找新工具的借口而已。

那末,取代天津粵商而与李鴻章相接合的朱其昂又是怎样的人物呢?

朱其昂、江苏宝山县人,是以沙船为其世业的淞沪巨商^①。李鴻章在同治十一年奏称,朱“承办海运已十余年,于商情极为熟悉”^②;及至光緒七年間又說朱在北京、天津、上海、广东各地設有华裕丰汇銀票号^③。若仅就这些情形来看,說朱其昂是旧式商人兼运输业者是没有什么不妥的。但是李鴻章在致总理衙門的信件中又說朱“习知洋船蹊径”,“熟悉南北各口情形”^④。如果不是自己经营洋船或与经营洋船的洋行买办以及买办化华商有密切来往,旧式的沙船主是无法了解“洋船蹊径”的,更不用說“习知”了。朱其昂既“习知洋船蹊径”,“熟悉南北各口情形”,而又力图承办輪船事业,就显然是一个和洋船、洋行、买办或买办化华商有密切关系的人物。而帮同朱其昂草拟章程和条規并投資于招商局的李振玉^⑤,却正是一个买办或买办化程度很深的商人,他从一八六〇年起就和美国侵略分子花馬太(M.G.Holmes)在山东烟台伙开一家清美洋行(Holmes & Co.)往来上海、烟台、天津各口经营生意^⑥,并备有“天龙”(Dragon)号輪船在上述三口运行^⑦。不仅如此,朱其昂与上海旗昌輪船公司的总买

① 《彙報》，同治十三年九月初七日（1874年10月16日）。

② 李鴻章：《試办輪船招商摺》。《李集》，《奏稿》，卷20，第33頁。

③ 李鴻章：《職官勾串洋人強詐摺》。《李集》，《奏稿》，卷41，第38—39頁。

④ 《同治十一年七月十二日，總署收北洋通商大臣李鴻章文》。《海防檔》，甲，購買船炮，第910頁。

⑤ 《教會新報》，1873年1月25日。

⑥ 《捷報》，1882年3月15日，第294頁。

⑦ 《捷報》，1882年3月1日，第238頁；1882年3月15日，第294頁。

办陈竹坪也有密切关系。据说旗昌曾一度与其天津的买办刘森記发生过糾紛，陈竹坪就是希望通过朱其昂的排解来解决这个糾紛的^①。这项材料证明朱显然已经不是單純的旧式沙船商人，在很大程度上可能已是买办化的商人了。但是，也必须指出，像朱其昂这样一类的商人究竟还只是与买办势力有联系，而不是买办圈子里的人物。正因为如此，朱虽然殷切地抱着爭取买办資本創辦新式航业的願望，然而，他对买办資本的号召力量却是十分有限的。所以，輪船招商局在創辦后的第二年，为了解决資本問題，李鴻章又不得不直接罗致大买办入局了。

上述分析表明，七十年代中国新式企业是在官僚、买办两种社会势力的初步結合下产生的。看来这种結合的发軔者是官僚而不是买办則是可以断言的。反映这种要求最明显的是洋务派首脑曾國藩、李鴻章等主动地籠絡商人。七十年代初，曾國藩在輪船招商問題上曾痛感物色“熟悉商情、公廉明干之員”的重要性，这种“明干之員”自然不能說就是单指买办，但是要把这一要求付諸实现，就不能排斥与买办或买办化商人的結合。继承曾國藩衣鉢的李鴻章正是从实践上证明了这一点。出現这种結合的關鍵，一方面固然是因为兴办新式企业对地主階級統治集团來說是新奇的和生疏的；另方面，更重要的是，经过西方資本主义殖民势力将近三十年的扶植，到了十九世紀七十年代，买办和买办化商人的经济力量已经发展起来，他們中的某些人已经是市場上有势力的人物，不通过他們，新式企业的創辦，几乎无从下手。所以，随着輪船招商局的产生、发展，以及其他新式企业的次第出現，官僚、买办的結合程度也便越来越深。这可說是近代中国資本主义在发生时期的特点之一。至于官僚、买办相結合的社会基础，拙稿《中国近代煤矿企业中官商关系与資本主义发生問題》^②已经作了粗淺的分析，这里就不贅述了。

(未完待续)

① 《捷报》，1875年8月28日，第213頁。

② 見《历史研究》，1964年第3期。