

招商局并购美商旗昌轮船案与“商战论”

易惠莉

[摘要] 同光之间兴起于中国政坛及社会的“商战论”，提供了招商局并购美商旗昌轮船案从筹议到实施过程中必需的政治氛围。参与筹议的各色人物虽均假借“商战论”为并购案张本，然而各方利益的立场却并不能在“商战论”旗帜下有所统一。唐廷枢、徐润在商人的立场上认识到并购案作为一项投资，其中蕴含着丰厚的中长期利益回报，但其本人却毫无为此有风险投资的意愿。李鸿章在务实的政治立场上看淡并购案，而沈葆楨则是促成并购案的最大、亦是最关键的推手。他们各自行为的依据何在？这一研究课题所具有的意义，在于并购案发生的历史过程，足以呈现那一历史阶段的时代氛围及活跃于其中的杰出人物的丰富性和多样性。

[关键词] 商战论；招商局；美商旗昌；李鸿章；沈葆楨

[中图分类号] K252 [文献标识码] A [文章编号] 1007—1873(2009)04—0041—13

[作者简介] 易惠莉，华东师范大学中国现代思想文化研究所暨历史系教授 200062

轮船招商局在其实施“官督商办”体制的早期历史中，1873—1884年属商办性质相对突出的特殊时期。在此期内，李鸿章始终未对该局的“官督”性质予以职位上的落实，身为北洋官方代表的盛宣怀在局内也并无凌驾其他管事诸人的地位，这为以商人身份入局的唐廷枢、徐润从事具体经营管理活动留下了相当大的施展空间。基于这一背景，对于1877年初招商局并购美商旗昌轮船公司案，研究者往往以此举动议起于唐、徐二氏，而将之归于商人方面积极性的成果，且因其时正值“商战论”思潮兴起，此举乃被赋予收回利权之意义，从而成为论断其正确与否的重要依据。^①不过，对并购案作这样的理解，不免高估了商人在其中的作用。因为，在晚清的时代环境下，如同招商局的创办只能在政府主导之下得以实现一样，并购美商旗昌轮船公司这样大型的涉外商业并购行为，更只能是在政府主导下付诸实现。事实上，当时并购案由筹议转向实施的枢纽，也在政府能否提供100万两银借款予以支持的问题上。就此而言，并购案作为一项史学研究的课题，其研究工作远未完成，尤其是在史实真相的追求方面。

有鉴于此，本文拟以李鸿章、沈葆楨、盛宣怀等政府官员的公、私文档为据，重构并购案筹议的史事过程，从中清理出决策并购案的关键性人物，及其决策行为的动机和思想背景，其中商人以及“商战论”等时代舆论因素的作用，也将被置于在一个合理的位置上。由此为并购案的评价问题，提供一个更具体而全面的史实依据。

^① 陈振汉：《“官督商办”制度与轮船招商局的经营（1872—1903）》一文作于1948年，作者完全接受光绪六年（1880）王先谦奏参招商局案的相关指控，认定并购案“为招商局初期经营史中一大贪污案件”，并称徐润、唐廷枢以及盛宣怀在明知并购不利于招商局的情形下，“仍贸然归并旗昌产业，便是蒙蔽了沈葆楨，勾结了李鸿章，所做的以少报多，私赚巨额回扣或行佣的勾当”（见招商局史研究会编《招商局与近代中国研究》中国社会科学出版社2006年版，第99页）。而刘广京之《中国近代化的开始》一文，作为一部完成于1980年代后期的研究李鸿章专著“导论”，作者立足于民族主义的立场评述并购案，所谓：“1877年初，招商局依靠政府贷款，盘购美国人经营的旗昌洋行全部船只……招商局开始在中国水域运输业中居于优势地位若干年，即使1885年后唐景星和徐润不再担任总办和会办，盛宣怀被派为督办，起初情况也是如此”。见[美]刘广京、朱昌峻编《李鸿章评传——中国近代化的起始》上海古籍出版社1995年版，第12页。

一 并购案的缘起——从“御外论”到“商战论”

追溯招商局并购旗昌轮船案之史实，不能不提到光绪元年（1875）秋日本三菱邮船会社将美商太平洋轮船公司（万昌公司）从事于日本沿海航线及日本至上海航线的船队，包括在神户、长崎和上海的码头、栈房等地产、设施全盘收购的事件。因为，美国寓沪传教士林乐知及时地在其主办的《万国公报》上就该事件刊发了题为《三菱公司买船买生意路》的评论稿，将中国的轮船招商局与日本三菱邮船会社相提并论：

日本既设三菱公司轮船，不独来往日本本国口岸，亦与中国上海来去，且与美国万昌公司走东洋至中国之轮船竞争贸易。据闻日本每年不独不余利，而且亲贴本银十二万两。现今买得万昌公司行此路之轮船并此路之生意，凡日本横滨到上海轮船生意归日本三菱公司来往……其日本买此一路定可蒸蒸得利也。即如中国已设招商局有多年矣……且近来招商局又设保险公司，亦如日本重西国法，经营贸易生财获利也。又近闻招商局欲行添走各江及长江内口轮船，于十八省贴备轮船统归招商局分管贸易。^①但本国作本国海江各口之生意理所当也，他国亦不便争竞。但招商局既在十八省中添造轮船分驶各口，必与西人行长江之洋商争拼买卖，彼此总有争竞，何不效日本买万昌公司轮船所行之路、生意之法，亦买西商所行此路轮船……倘招商局有此意见，而行惯长江之洋商或亦无不乐从，公平卖船……想招商局必有卓见，无须他人多议论也。^②

借用日本新闻评论中国事务，系当时林乐知以言论影响中国的惯用手法，其意在激励中国政府效仿日本的相关作法。文中所谓“行惯长江之洋商”，实际指垄断长江航运业多年的美商旗昌轮船公司，而当时该公司在新起的英商太古轮船公司和中国轮船招商局的竞争压力下，已经显露出退出中国航运业的意向。在林乐知看来，中国政府及轮船招商局完全具备仿效日本政府扶持三菱邮船会社并购美商太平洋公司的可能。显然，林乐知关于招商局购并旗昌轮船公司可能性的理解是极片面的，因为其笔下竟完全未论及在当时长江航运业陷于过度竞争困境的情况下招商局采取此项并购行动的经济合理性。林乐知对于日本三菱并购美商太平洋轮船事件的赞赏，及其对中国招商局并购旗昌轮船的鼓动，均出于纯粹的政治立场，即在西力东渐的时代背景下，东方国家应该在收回本国利权方面有所作为。林乐知作为一名传教士身份的报人，在招商局并购旗昌轮船问题上表现出如此的关注和热情，原因在于他当时关于中国问题的一个主张，即中国应该在国际公法的基础上重建中西方关系。

光绪二年（1876），在马嘉理事件导致中西方关系再度陷入危机的背景下，林乐知在《万国公报》上连载自己题为《中西关系略论》的长篇论作，大力宣传以通商、传教天然合理为主旨的国际公法观，试图从观念的层面破除中国士绅社会拒绝包括基督教在内的西方文明的立场。^③在国际公法观的立场上，林乐知自然承认西方诸国以条约方式获得中国沿海及长江航运权包含有违背国际公

① 招商局创办伊始“并无江船”，唐廷枢、徐润接手后仅靠“附局之洞庭等三小船”涉足长江航运。为解决承办江广漕粮“由江达海运津”的需求，同治十三年（1874年）“湖北允置江海并用之汉广轮船一号，交局行走”；光绪元年（1875年）“两江由江宁木厘 浙江以塘工项下各拨银十万两以造江宽、江永两船”（见光绪三年九月二十九日李鸿章《论维持招商局》附《轮船招商局公议节略》《李文忠公全集》译署函稿 卷7 光绪三十一年至三十四年刊本，第25页）。此即林乐知所称招商局添置江轮及“十八省贴备轮船统归招商局分管贸易”之说的背景。汉广轮船于光绪二年（1876年）“五月间由英到沪后，即奉命拨交本局（招商局）承领”；“九月向英国订购之江永、江宽两轮先后抵沪”。见《本局编年纪事》《国营招商局七十周年纪念刊》第45页。

② 《万国公报》1875年11月13日，台北华文书局股份有限公司影印本，第1696—1697页。另，完稿于1875年6月2日的《（英驻沪）领事麦华陀 1874年度上海港贸易报告》表达了与林乐知相似的见解。见李必樟编译、张仲礼校订《上海近代贸易经济发展概况——1854—1898年英国驻上海领事贸易报告汇编》上海社会科学院出版社1993年版，第350页。

③ 参见《万国公报》1875年9月25日、1876年4月15日，影印本第1500、1861页。

法的不义成分。不过,美商太平洋轮船公司退出日本轮航业的事实,以及旗昌轮船有意退出中国轮航业的意向,令林乐知看到解决问题的希望,他将此视为导引中国走向在国际公法观的基础上重建中西方关系的必由之路。因此,林乐知认为中国政府理所当然地应当积极推动招商局并购旗昌轮船公司,包括提供资金的支持。

林乐知对并购案重要性的理解还不仅限于此,作为社会福音派传教士,他力图将近代以来西力东渐的历史附丽于西方文明向东方扩张的世界近代化进程,而轮航业在远东的发展演变历史,正在成为这一学说的最佳佐证。因为,尽管西方国家在华攫取沿海及长江的航运权包含有不义的成分,然而通过旗昌等西方公司在华开辟轮航业,引导中国自主创办招商局予以仿效并取而代之,最终将航运权收归自有。这正是林乐知所设想或期待的中国社会接纳西方文明的过程,为此他甚至乐观地认为,并购旗昌轮船公司的招商局将执中国轮航业之牛耳,太古、怡和两家英资轮船公司退出中国的前景亦指日可待。总之,林乐知是站在收回国家利权的单纯政治立场上,鼓动招商局并购旗昌轮船公司。

林乐知的西方文明扩张论以及他对并购案的见解,在当时的中国政坛及社会上足以引起反响。因为,同光之间也正是中国社会对于中西方关系前景的看法悄然变化的时期。如产生于第一次鸦片战后的“师夷长技以制夷”的洋务思想,在同治中后期就遭遇来自体制边缘的下层士人王韬的严厉质疑,其质疑的指向在该思想的“御外”目标,所谓:“以时局观之,中外通商之举将与地球相始终矣,此时而曰徙戎攘夷,真迂儒不通事变者也”。王韬质疑的激烈性,还在于他对西力东渐下中国传统文明前景的幻灭,所谓“中国三千年以来所有典章法度,至此几将播荡渐灭”。^①在王韬思想中,近代西力东渐背景下的中西方对抗被赋予西方文明挑战中国传统文明的全新理解。王韬主张实践屏除“御外”目标的“师夷长技”,并将国家民族的利益落实在以功利为目标的中西方“争雄竞胜,絜长补短”之上。^②彻底功利主义的洋务思想的滋生发展,终于导致以“与西人争利”为号召的“商战论”发生于光绪初年,并大有取代林、魏的“御外论”旧说之势。

以“与西人争利”为目标的“商战论”,不但以其相对“师夷长技以制夷”之旧说有更大的阐释空间,为推进洋务活动的政治合法化进程作出贡献,而且以其直言不讳的功利主义特质,扩大了官、商在洋务领域实现合作的可能性。时在洋务领域从事官商合作已有基础的在沪原香山买办,就此成为此期推动实践“商战论”最活跃的群体。作为在沪香山买办商人的领袖人物唐廷枢、徐润,首先将“与西人争利”推广到当时获利最丰的保险领域。自同治十三年(1874)招商局开始涉足自办保险业务后,光绪元年(1875)十月,唐、徐另行募集股本创设独立效益核算的“保险招商局”,承办轮船招商局的保险业务。除此而外,唐、徐为扩大获利空间,还在香山买办长期从事的丝、茶外贸领域积极尝试自办海外运销。在这些方面,商人的利益立场与洋务官员有关政治的考虑,在“与西人争利”的商战论的宗旨下找到契合点,促成双方合作的热情。由此,隶属北洋的粤籍洋务官员津海关道黎兆棠为“商战论”拟出最佳阐释文字,所谓:“富强之道,不外二端:彼需于我者自行贩运,我需于彼者自行制造。”^③唐廷枢、徐润对并购美商旗昌轮船公司的意愿和热情,恰是发生在这样的时代背景下。

唐廷枢、徐润作为掌管招商局经营业务大权的商人,自然在首先获知旗昌有意退出在华轮航业意向的中国人之列,并成为旗昌方面向招商局试探并购可能性的接洽对象。^④当时具体主持招商局

① 王韬:《答苞苴洲明经》《弢园尺牋》中华书局1959年版,第93页。该文作于王韬旅英期间,大约在1869年春。

② 王韬《答〈强弱论〉》称西方:“用兵以刀矛一变而为枪炮,航海以舟舰一变而为轮船,行陆以车马一变而为火车,工作以器具一变而为机括”。该文作于王韬自英返港之初,大约在1870年春。见王韬:《弢园文录外编》上海书店出版社2002年版,第168页。

③ 郑观应曾借用黎兆棠此说阐述其“商战论”思想。见郑观应:《纺织》《郑观应集》(上)上海人民出版社1982年版,第715页。

④ 旗昌洋行退出在华轮航业与太平洋轮船公司退出在日本轮航业有完全相同的背景,其一,中国轮航业竞争加剧;其二,南北战争结束后,美国本土投资的机遇遏制了海外投资。

经营活动的徐润,对自己在并购案中这方面的独特作用持当仁不让的立场,而且是并购案所有当事人中唯一有如此表现者。因此,徐润作为将并购案推向官方筹议过程中的关键人物的地位,当不应受到质疑。徐润对并购案有积极的反响,与其个人的商业经历有极大关系。徐润早期担任英商宝顺洋行的总买办期间,亲历轮船业在中国初期发展中第一轮竞争的全过程,并在失败者一方接受了1866年旗昌轮船公司并购宝顺洋行长江船队及其虹口、浦东码头和岸上设施的结局。^①而且,因旗昌以发行新股票的方式支付部分并购宝顺船队款项,令徐润一度成为旗昌轮船公司的大股东。与旗昌轮船公司如此之关系渊源,令徐润对该公司拥有的码头等优质资产的价值了解甚深。加之徐润作为当时沪上成功的地产投资商,令他在评估码头等地产类资产的现时价值及其增值前景方面表现出自信和说服力。徐润晚年自誉有功于招商局的文字中,具体言及当年他就并购案的可行性作出的评估意见:

光绪二年(1876)冬旗昌轮船公司经理人更调,股票落价,每值五十六两,揽载生意又极疲滞。有瑞生洋行卜加士达来云,旗昌轮船公司有机可图,全盘出让,约银二百五、六十万两,数日之内必须定见。适唐景翁在福州,盛杏翁赴湖北武穴,无可与商,乃与司友严芝楣二人通宵筹计。旗昌全盘何止仅值二百五、六十万。除轮船不计外,即以码头、栈房而论,如金利源、金方东、金永盛,一连三处码头可泊轮船六、七艘,中栈码头一处水步最深,可靠外洋大轮。又宁波码头及相连顺泰码头,并天津栈房、码头,长江各埠码头、栈房,均系扼要之区。乃即定义商买,越日还价元二百二十万,午后得覆,让至二百二十五万,大有迁就之意,因即加增二万,共计二百二十二万两,两造允可,先付定银二万五千两,另给凭信,订定先交银百万,其余分期陆续付解,商定大略。^②

徐润的评估意见具体落实于对旗昌轮船公司的资产评估,所谓“利益颇大,不重船只,而重码头”。^③即徐润看重旗昌轮船公司资产中码头、栈房等不动产价值,而非船队的价值。徐润认为旗昌公司的旧船固然将成为招商局资产的累赘,但旗昌公司的不动产部分作为招商局的优质资产,其增值前景将完全足以弥补并购旧船造成的一时经济损失。

总之,徐润主张并购的出发点在单纯的经济利益,即将并购案视作招商局的投资行为。这与林乐知对并购问题的立场显然差距甚大。因为无论已成的日本三菱并购案例,还是期待中的中国招商局并购案例,在林乐知笔下收回主权的国家政治利益之考虑,显然架空了并购行为的经济利益之考虑。这样的差距在中国商人与洋务官员之间表现得更为突出。因为,尽管“与西人争利”之号召令官商在洋务活动中更易于达成统一的立场,不过商人“争利”首先得落实于个人的具体获利,其投资热情清醒地受到个人风险意识的制约。并购案既属于瞩目于中长期获益的投资项目,其中风险可想而知。在唐廷枢、徐润看来,并购案既然同时兼有收回利权的政治意义,官方为并购案作出相应的经济上的贡献——提供长期无息贷款,以及为利于招商局还贷向其提供包括漕运方面的进一步的政策优惠,乃理所当然。这是商人在并购案问题上应用“商战论”的全貌。所以,虽然商人为并购案首倡者,并提供了经济上可行性的分析意见,不过因其缺乏承担投资风险的意愿,一旦并购案进入官方的筹议阶段,商人的作用也就仅在事务性的层面,具体落实于对旗昌轮船公司的交涉事宜方面。

二 李鸿章对并购案的立场

在并购案实施当年(光绪三年)三月发布的招商局第三届(元年七月至二年六月)年报中,以唐廷枢的口吻就该案筹议之过程有如下说明:

① 旗昌同时还收购了怡和洋行订购的计划投入长江航运的轮船,以实现其对长江航运业的垄断。

② 徐润:《徐愚斋自叙年谱》1927年版,第19页。严芝楣即招商局账务主管严濂,江苏吴县人。

③ 徐润:《上合肥相国遵谕陈明前办商局各事节略》《徐愚斋自叙年谱》光绪二十三年印行,第87页。

(光绪二年)春间已有此议。至七月枢等在燕(烟)台亦曾禀知伯相,因款巨缓议。迨前回沪,该公司(旗昌)复来曲就,枢等因思现蒙江浙两大宪许加漕米,两江督宪又有拟将江安漕粮(指安徽及苏北漕粮)改归海运之折,势必添造,方不误公。与其经营明费巨款以图新,何如次第度支,购成材以济用,故商之朱(其昂、其诏)、盛(宣怀)三观察,润(徐润)偕赴金陵,禀详督宪沈(葆楨)当蒙批照办。^①

据此说旗昌与招商局接洽并购案始于光绪二年(1876)春,七月烟台中英谈判马嘉理案期间,唐廷枢与李鸿章曾议及实施并购的可能性,而“因款巨缓议”并无结论。由是,并购案交涉仍在唐、徐自主掌握下继续进行,并争取得朱、盛等招商局同人支持配合,共同禀请两江总督沈葆楨的批准。除其将招商局方面决策的动因落实于对旗昌轮船的需求这一点外,唐廷枢此说中关于中英《烟台条约》后的进展情况与徐润年谱中的相关陈述极为吻合。但正是在这一保持一贯性的陈述中,包含某种明显的失真。因为就当时招商局的经管体制而言,没有李鸿章的授权,烟台条约后招商局是无从将并购案推进至与旗昌交涉并购价之步骤的。^②显然出于官方立场的需要,从一开始唐、徐就自觉执行了对公众隐瞒并购案决策真相的官方指令。

并购案之决策内幕遭遇政治追究,是在该案实施三年之后。光绪六年(1880)十月,王先谦在《招商局关系紧要议加整顿折》中,指控并购案为招商局当事诸人合谋欺瞒官方的阴谋。而作为并购案最关键的决策当事人沈葆楨已于一年前去世,为回应该项指控,仅有李鸿章、盛宣怀分别就当年官方筹议之情况作出说明。作为李鸿章《查复招商局参案折》附件的《沥陈招商局情形片》言及光绪二年夏烟台筹议的情况:

光绪二年七月烟台之役,盛宣怀与唐廷枢、徐润同赴烟台,曾禀商归并旗昌之事。臣谓果能有成,固属盛举,但恐旗昌未必肯售,且一时筹集巨款,亦甚不易。又虑局面既拓,唐廷枢、徐润二人或难兼顾,因是踌躇未许。^③

烟台期间盛宣怀在并购案问题是唐廷枢、徐润的同盟者。而当时李鸿章的态度,则呈现了相当程度的多面性,所谓“(并购案)果能有成,固属盛举”,乃其支持的一面;再“踌躇未许”,乃其犹疑不定的一面。尤其“踌躇未许”一说,与前述唐廷枢所谓“因款巨缓议”一说相当接近。

盛宣怀对烟台筹议之情况,亦提供了与李鸿章上说基本一致的内容,但其中却又包含李说“踌躇未许”,以及唐说“因款巨缓议”均所未能清晰表达的内容,所谓:“(光绪二年)七月在烟台即已禀商,李相极以为应办,但以百万巨款,必赖南洋主持。”^④盛宣怀此说出自其致内阁学士梅启照函,该函作于李鸿章《查复招商局参案折》递呈清廷之日。而梅氏则不但是与北洋关系密切者,亦是光绪二年以江宁布政使身份参与决策并购案的前两江要员。盛宣怀系王先谦的招商局参案之首要被参对象,他作此函意在请梅氏疏通关系。盛氏函基本是为李鸿章相关折、片中不便明说的细节作注,如“李相极以为应办”与李氏所谓“果能有成,固属盛举”的对应关系极明显。至于“但以百万巨款,必赖南洋主持”,则实际上道出了李氏所谓“踌躇未许”所隐含的内容。盛氏此说将经梅启照代达于清廷包括李鸿藻、翁同龢等高层官员,关系非同寻常,且直接关系李鸿章的声誉,绝非盛宣怀所敢妄言。这是盛宣怀此说可信的基础。就此,对烟台筹议中李鸿章的立场可有一较明确了解,即其表明愿为实施并购案提供政治支持,“但以百万巨款,必赖南洋主持”,表明北洋无力提供资金支持的态度。李鸿章如此表态,不但意味着他将实施并购案的决策权全面移交南洋,而且有听任盛宣

① 《招商局第三年帐略》《申报》1877年4月25日。

② 就当时招商局的经管体制而言,徐润在沪秘密交涉并购价,包括可接受的价格范围,应是得官方明确授权的。但其笔下却作“数日之内由余一人决议”这样戏剧性的概括。见《徐愚斋自叙年谱》第24页。

③ 《光绪七年二月十一日直隶总督李鸿章片》中国史学会主编《洋务运动》(六)上海书店出版社2000年版第58—59页;又见薛福成:《沥陈招商局情形片》《庸盦文别集》上海古籍出版社1985年版第24页。

④ 光绪七年二月初十日《盛宣怀致□□□函》汪熙、陈绎编《轮船招商局——盛宣怀档案资料选辑之八》上海人民出版社2002年版,第106—107页。

怀、徐润诸人设法予以促成之意。有了这样的背景,不但对此后招商局当事诸人在南方推进并购案有可理解处,而且并购案最终是沈葆楨在未与北洋协调立场的情况下独自奏准实施的事实也有可理解之处了。^①

显而易见,李鸿章在并购案问题上的热情远不能与商人唐廷枢、徐润相比。若细究李鸿章“踌躇未许”的原故,则在筹集资金之难外,还有人事方面的难处,即前述李氏所谓“虑局面既拓,唐廷枢、徐润二人或难兼顾”是实情,且占重要地位。事实上早在烟台筹议之前,李鸿章就曾对并购案问题作过表态,他强调的就是人事方面的难处,具体见光绪三年(1877)秋李氏致丁日昌函所言:“招商局兼办旗昌,其议发自阁下,而成于幼丹;鄙见初不谓然,亦以人才缺乏之故。”^②李鸿章此函作于实施并购案当年招商局第四届(二年七月至三年六月)年报定稿之后。招商局前所未有的经营亏损局面,令官方资助该局实施并购旗昌轮船一举蒙上阴影。此时,李鸿章将官方首倡并购案之功归于时任福建巡抚丁日昌,将官方助成并购案之功归于时任两江总督沈葆楨,而强调自己“初不谓然”的立场。李鸿章的如此表白难免有规避责难之嫌。不过尽管如此,此说仍然道出当初的实情。因为并购案“成于幼丹”,此乃公开事实自不待言,而丁日昌居首倡之功,即系首位向李鸿章推介并购案的高官,这也能从唐廷枢、徐润背后策动的角度获得理解。并购案于“(二年)春间已有此议”,唐、徐二氏有意策动官方参与筹议,必首先瞩目于粤借洋务官员的政治能量,其中丁日昌自然为游说李鸿章的最佳代言人。^③至于李氏将其“初不谓然”的表态归因于“人才缺乏之故”,不但可与前述“虑局面既拓,唐廷枢、徐润二人或难兼顾”一说建立对应关系,而且还可获得更具体深入的理解。事实上《沥陈招商局情形片》中所谓“虑局面既拓,唐廷枢、徐润二人或难兼顾”一说是言外之意的,恰如李氏对丁氏所言“人才”并非指唐廷枢、徐润这样的商人经营人才。因为,自同治十二年(1873)招商局改组以来,李鸿章对于商人在官商合作的洋务活动中的立场已深有了了解,此时面对唐、徐提请官方考虑并购案的建议,李对官方将成为实施该案的最大风险承担方有足够的敏感。作为务实主义的政治家,李鸿章在虑及资金筹集之难前首先想到的还是因实施并购案进入招商局的巨额官方资金的利益监护问题。因此所谓“人才”,乃是对并购案后招商局内官方利益的监护人——“官督”——人选缺乏的忧虑,就光绪二、三年盛宣怀长期不安于招商局事务的状况而言,李鸿章这样的忧虑尤为具体。

招商局内官方利益的监护问题长期悬而未决,成为影响北洋对招商局政策的重要因素,它在并购案问题上发生重要作用势在当然。追溯历史,同治十一年(1872)招商局由朱其昂承头初创,李鸿章拨官款北洋练饷制钱20万串(合银13万两)予以扶持,次年招商局改组,唐廷枢、徐润、盛宣怀同时入局。安排盛氏入局,纯粹出于在招商局内形成官方对承办商人“钳制”格局的考虑。但唐、徐坚持“事属商办”,“请免添派委员”的立场,阻碍了李鸿章赋予盛宣怀“督办”职权的可能性。^④除漕运、军运等官方业务外,盛宣怀在招商局内的发言权极为有限,至多是以官方委员的身份发挥其李鸿章耳目的监督作用。

不过,“官督”体制无法到位的状况必然约束北洋在资金上扶持招商局的力度,由此形成“(招商局)盈亏全归商认,与官无涉”的北洋既定政策。此期李鸿章严控经由不同途径进入招商局的官

① 并购案后盛宣怀第二次辞招商局差,遭李鸿章严辞拒绝。见光绪三年七月初八日《李鸿章致盛宣怀函》:“去冬买并旗昌,若非由执事主谋,禀商幼帅,尽可如此办理。现自买并旗昌以后,太古争衡,船多货少,每月耗折数万金,非智者见机而作之时,必应与同事诸人搏心捐志共支危局”。李鸿章此说明了如下事实,即促成沈葆楨资助并购案,盛宣怀主动的成分高于受北洋委派成分。见徐元基等编《湖北开采煤铁总局、荆门矿务总局——盛宣怀档案资料选辑之二》上海人民出版社1981年版,第212页。

② 光绪三年(1878)九月初六日《复丁雨生中丞》《李文忠公全集》朋僚函稿,卷17,第24页。

③ 从时间上来说亦有可能。如光绪元年(1875)十一月丁日昌接闽抚、兼船政大臣的任命后自京南下,次年正月“唐廷枢自香港(为福州船政局)挑选学生来闽”,并被丁日昌暂留闽省“帮办电线等事”。参见汪敬虞:《唐廷枢研究》,中国社会科学出版社1983年版,第182、187页。

④ 《章程八条》,夏宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑,上海人民出版社1983年版,第847页。

方资金,如光绪元年(1875)十二月他拒绝朱其昂借领饷银请求时表态:“商局续在江宁藩库领银十万两,统计该局官本已及五十万串,为数已不为少,必须妥慎经营,免致耗折。云甫(朱其昂)前议借领饷钱一节,自可缓议。”^①控制招商局内的官款数额,即是控制官方受招商局经营亏损拖累的风险程度。甚至盛宣怀光绪元年作出赴鄂办矿脱身招商局职责的选择时,李鸿章也未对局内官方“钳制”商人的机制进一步弱化的趋势作出反应。然而,一旦实施并购案必导致招商局内官款骤增,“钳制”机制的必要性和重要性亦必由此凸现,既能得其信任,又能与唐、徐合作的招商局官方委员人选,是令李鸿章倍感棘手的事情。光绪三年(1878)九月,李鸿章致函丁日昌,称对并购事“鄙见初不谓然,亦以人才缺乏之故”。所谓“人才”,乃是针对堪以胜任官方委员的人选而言。在盛宣怀已远赴湖北办矿的情况下,李氏不愿为招商局承担政治的和经济的责任而冒任何风险。这是光绪二年李鸿章对丁日昌转达的并购建议缺乏热情的理由。

相对光绪二年春最初表态的消极,夏天进入烟台筹议阶段,李鸿章的态度转向通融。因为,当时中英谈判期间的环境气氛为促成李氏的态度转变提供了机缘。对于李鸿章而言,中英烟台交涉乃其外交生涯中的成功之举。因赴烟台的其他西方国家的外交官的反对,英公使威妥玛被迫放弃了以“必将岑抚(滇抚岑毓英)及在事官绅提京复讯”,作为马嘉理案结案前提的交涉立场。交涉局面“就势转圜”,李鸿章深受鼓舞,他对中西关系的前景自亦有其一时转为乐观的理由。^②时以译员身份参与谈判活动的唐廷枢甚得李鸿章看重,谈判开始时李氏致辞的英文稿即是“由唐当众宣读”。^③唐廷枢以其在烟台期间的出色表现,赢得西方外交人士对他本人及招商局的赞誉之辞。^④

此间西方外交人士对招商局的赞誉,还应与外交人士对该局并购旗昌轮船公司的期待有关。因为,当时远东轮航业领域的东西方竞争继续传来日本新的成功经验。在三菱邮船会社并购美资太平洋公司四个月后,即有英资大英火轮公司以开辟香港——上海——横滨航线,涉入对日本轮航业的竞争,对此日本政府不惜引发外交交涉的风险,制定了日本国民搭乘外国轮船规则,其中包括需每次付费0.25日元的繁琐的搭乘手续,从而帮助三菱赢得了新一轮竞争的胜利。^⑤就在烟台谈判期间,《申报》报道英国轮船公司停止对日航线的消息,甚至言及有关“英船将永舍东瀛”,即英国不再染指对日本航线的传闻。^⑥日本的成功经验引发西方在华外交人士对招商局的关注,其中包括与林乐知相似的在政治立场上对中国政府支持招商局并购旗昌行动的期待。这样的气氛,是足以诱发李鸿章效仿日本经验的冲动的。^⑦所谓“果能有成,固属盛举”,“极以为应办”等关于李鸿章在烟台就并购案表态的说辞,是足可信的。况且,李氏对招商局虽有体制方面的顾虑,但该局毕竟系

① 光绪元年(1875)十一月初五日《李鸿章致盛宣怀函》《轮船招商局——盛宣怀档案资料选辑之八》第30页。光绪元年两江、浙江为招商局订购江永、江宽二轮的20万两拨款,加上招商局创办之际北洋拨入练饷20万串,因此有此处李鸿章所谓“统计该局官本已及五十万串”之说。至于所谓,“商局续在江宁藩库领银十万两”,当即两江为订购江轮的拨款。

② 见光绪二年(1876)八月初七日李鸿章《复曾沅浦官保》《李文忠公全集》朋僚函稿,卷16第23页。《烟台条约》令李鸿章大有外交成就感,如光绪二年九月十二日《李鸿章致李瀚章函》称:“滇案议结各节,京中舆论极服,总署亦均照办,太后逢人便赞,恭、醇各邸均甚佩服。大约经翁(沈桂芬)稍有醋意,未能言明。”《李鸿章致李瀚章书札》上海图书馆历史文献研究所编《历史文献》第11辑,上海古籍出版社2007年版,第96页。

③ 《字林西报》1876年9月5日,转引自汪敬虞《唐廷枢研究》第188页。

④ 见《申报》报道:“今秋七月间李伯相移节燕(烟)台,各国公使会议之余,因论及此,莫不赞本局定章之善,立法之详。”《申报》1877年4月20日,转引自汪敬虞《唐廷枢研究》第188页。

⑤ 参见朱荫贵:《国家干预经济与中日近代化》,东方出版社1994年版,第53—54页。

⑥ 《申报》刊《公司垄断》一文称:“英国轮船公司与东洋三菱公司彼此争市,意图招徕,客货因之逐减。近日英公司船停止东洋之行,疑者遂谓英船将永舍东瀛矣。”见《申报》1876年7月29日。

⑦ 林乐知介绍日本在轮航业领域与西方竞争经验的例子,见《万国公报》1875年10月9日、11月13日,影印本第1565—1696页。当时在对外交涉之原则问题上,洋务官员均有明显地仿照日本明治政府相关举措的意识。如光绪元年马嘉理事件后,江海关道冯浚光建议李鸿章在对英的云南通商条约交涉中,“宜援照日本之法,关税则自为主持,巡捕则自为约束,游历则派人伴送,权货物之轻重盈虚,以定进出口之税则”。见光绪元年十一月薛福成《代李伯相复冯观察书》《庸盦文集》第66页。

其首创,并是他在洋务领域拓展权势地位的重要基地,招商局因并购案而壮大并从此立于不败之地,自然为他所期望。李鸿章对并购案的立场由此而变得通融,愿为实施该案承担政治责任。

另外,烟台期间李鸿章关于资助并购案的巨额官款利益的监护问题的忧虑已不复存在,原因在盛宣怀对并购案表现出非同寻常的热情,这意味着盛氏愿意具体承担起相应的监护责任。^①而“(并购案)百万巨款,必赖南洋主持”的结局,必须以盛宣怀从中说合才能达成。有这样的前提,李鸿章亦实无必要对盛氏承担监护官款利益的责任心过虑。烟台交涉结束,盛宣怀、朱其诏“奉差回沪办理吴淞铁路一案,唐亦随陈荔秋(陈兰彬)星使进京,至十月方回上海”。^②盛、朱南下往返于南京、上海之间,必就并购案事通消息于南洋;唐廷枢随陈兰彬北上,则是为争取总署对并购案的认可。九月十二日,李鸿章函陈兰彬,有所谓“景星日久未回,殊为盼念”之说。^③李鸿章如此毫不掩饰地表达其对唐廷枢的期盼,从中不难想像他对并购案已经不乏热情了。十月下旬,陈兰彬以“商战论”为依据奏请清廷加大扶持招商局的政策力度,此举则是并购案得到总署认可的标志。因为,该奏如此具体而全面地论及招商局并购旗昌轮船问题:

今招商局为官与商合之发端,亦为隐制洋人之根本,万一中止,洋人将乘锋而起,将来之害,有不可胜言者矣……洋船在中国者,以美国旗昌行资本为最大,现因招商局既设,亏折太甚,欲减价出售。该局甫立三年,洋商之至强者亦敛手退让,此实中外大局一关键,而时之不可失者也。李鸿章前赴烟台,法、俄各国公使群称招商局办理深合机宜,为中国必不可少之举,任事诸人,措施亦甚得当,则此局之设,争利者虽深忌之,其不争利者未尝不深服也。查英国初设轮船公司,每年津贴银一百五十万元,美国初设太平洋公司,每年津贴一百万元;故能日增月盛,称雄海外……^④

至于北洋,则已率先将扶持招商局的政策力度提高到前所未有的水平了,还在八月二十九日,北洋对招商局就有一笔总额高达50万两银的拨款行动。无论此项拨款关系并购案与否,它代表李鸿章对招商局的政策有根本性的改变,是无庸置疑的。

三 沈葆楨和两江政府资助并购案的动因

并购案经烟台筹议期间李鸿章作出“极以为应办,但以百万巨款,必赖南洋主持”的表态后,进一步的推进工作即是在南洋范围内展开。最后的结局,沈葆楨不但响应北洋关于并购案“百万巨款,必赖南洋主持”的愿望,并且是在未及与北洋协调立场的情况下,独自奏请清廷准行并购案。关于沈葆楨在并购案中的决策地位,北洋洋务官员丁寿昌和朱其诏于该案完成数月后如下一番对话可见大概。所谓:“乐翁(丁寿昌)谓旗昌并之太骤。诏(朱其诏)对以请示沈帅以为可行,故敢动

① 汪熙《论晚清的官督商办》一文,以概述和引文相结合的方式对盛宣怀档案藏件——光绪二年(1876)七月《盛宣怀致李鸿章密函》作如下介绍:“1877年轮船招商局购买旗昌轮船公司时,发现旗昌还有房产30间、洋房17所,约值50万两。盛宣怀密函李鸿章,建议由心腹集团的几个人另立一个公司收买下来,估计每年可得8%左右的收益。他说,这样一来‘洋产既可收回,贻之子孙,以公司名义,亦不招摇。师如欲附股若干,乞密示。拟令招商局及小村、仲舫数人为之,候示,再唤陈犹到烟密议’”。据密函中“再唤陈犹到烟密议”一语,可定其作于光绪二年七月中英烟台条约谈判期间。此处言及“约值50万两”的房地产,当即徐润分析旗昌轮船公司产业的精华所在,盛宣怀试图将这一部分交易纳入私人的范围。见汪熙:《求索集》,上海人民出版社1999年版,第79页。

② 光绪六年(1881)《盛宣怀拟对王先谦参劾招商局唐廷枢辩驳词》转引自夏东元编著《盛宣怀年谱长编》,上海交通大学出版社2004年版,第122页。

③ 光绪二年(1876)九月十二日《复陈荔秋星使》《李文忠公全集》朋僚函稿,卷16第29页。此间李鸿章已瞩目唐廷枢接手主持开平煤矿的勘探工作。

④ 《光绪二年十月二十四日太常寺卿陈兰彬奏》,中国史学会主编《洋务运动》(六),第11页。

手。”^①沈葆楨作为并购案之决策者是毋庸置疑的。相对于李鸿章在烟台筹议中表现出来的稳健保留，沈葆楨在决策阶段的表现则带有相当大的冲动性。沈氏本人对此毫不讳言，为表达对决策资助并购行动的悔意，他曾公开作“（官款）至今无从归补，不能不悔任事之孟浪也”之说。^②若李鸿章的稳健保留可在其极端功利，并务实的为政作风中获得解释，那么沈葆楨如此冲动的依据又何在？

光绪二年（1876）春，津海关道黎兆棠在沪为创办宏远公司活动于旅沪粤籍商人中。规划中的宏远公司乃直接在海外设立商号从事中外贸易，且系官商合一性质，它与此时唐廷枢在福州“与丁雨生中丞商酌，拟由中国纠集股份，设一大银行，并在东洋各埠及英京伦敦亦设分行”的设想，出于统一的规画蓝图。^③这是光绪元年秋唐廷枢、徐润领衔集资创办“保险招商局”后，粤籍商人欲进一步扩张其在中国洋务领域优势地位的有力举措，丁日昌作为唐、徐的代言人向李鸿章转达实施并购旗昌的愿望，黎兆棠亲自涉入宏远公司的创办活动，同属唐、徐等商人借助乡缘关系对粤籍官员的发动。

时黎兆棠虽系北洋洋务要员，然从其仕途经历而言，他与南洋沈葆楨有更深的关系渊源。因为，沈、黎二氏长期非同一般的僚属关系可以追溯至同治元年（1862）即沈葆楨荣登封疆之初。^④黎氏作为“商战论”的热情鼓吹者，在其光绪二年春来沪活动之际参与唐、徐等关于招商局并购旗昌轮船的商讨，并成为将此信息转达于沈葆楨的信使，似无太大悬念，而他赋予并购行为以“商战论”的激情更可想像。在黎兆棠外，另一位粤籍官员江海关道冯浚光，在其为吴淞铁路案赴宁时自然亦足以担当起相似的使命。冯氏作为前江南制造局总办与传教士林乐知有颇为良好的关系，这决定他更倾向于对沈葆楨传递林氏所阐述的招商局并购旗昌轮船公司行动的重大政治意义，即西方势力最终将退出长江及沿海航运业的前景。^⑤在黎、冯二氏之后，就并购案对沈葆楨及两江政府高官施以重大影响者，则是盛宣怀。光绪二年盛宣怀本有参加八月南京乡试的计划，但五月下旬他禀知李鸿章，拟“即赴沪筹商”为湖北办矿续聘洋矿师事宜。^⑥盛氏如此急于南归是否另有并购案隐情，不得而知。不过，在他于闰五月初抵达上海，到七月与徐润等同赴烟台之间，他当有以并购案为重要议题的江宁之行则是大致可作推断的，且此行获得良好结果。因为，非如此盛宣怀不可能在烟台期间对并购案表现出空前的热情，李鸿章亦不可能作出“极以为应办，但以百万巨款，必赖南洋主持”的表态。

当时沈葆楨何以能就并购案财政支持之问题，作出令招商局和北洋方面感到乐观的反应？可以想象并购案所包含的“商战论”的内涵，尤其所展现的西方势力将被逐出中国航运业的前景，有足以引发沈葆楨“御外”政治激情的诱惑力，尤其在光绪二年初夏《烟台条约》谈判前的时局气氛之下。除了与旗昌轮船并购案同时发生的吴淞铁路案外，^⑦上年沈葆楨还以“不在价值之多寡，而在事

① 光绪三年（1877）五月初四日《朱其诏致盛宣怀密函》《轮船招商局——盛宣怀档案资料选辑之八》第43—44页。时丁寿昌守制期满重归主管招商局事务旧位，因此毫不讳言其对并购案的不以为然。

② 光绪三年（1877）九月二十八日《江苏饷源日竭兼筹酌剂折》《沈文肃公政书》卷7光绪六年刊，第27页。

③ 《申报》1876年3月18日。

④ 黎兆棠（1831—1883）字召民，粤顺德人，师从广东著名学者陈澧，咸丰六年（1856年）进士。同治二年（1863年）黎氏在京任吏部仪制司主事，身为赣抚的沈葆楨以“九江通商之后洋务种种为难，必得干济之才以资分理”为由，奏请“逾格准将黎兆棠发往江西以知府差遣委用”。见《沈文肃公政书》卷1第59页。

⑤ 冯浚光，字竹（卓）儒，粤南海人，咸丰二年（1852年）举人，以善办洋务效力于湘军，深得曾国藩欣赏。光绪二年（1876年）前后《万国公报》对冯氏所创办的求志书院及其考课活动表现了极高的报道热情，其中包含有冯、林二氏关系状况的信息。

⑥ 光绪二年（1876）闰五月，薛福成《代李伯相复盛观察书》《庸盦文别集》第56—57页。

⑦ 烟台交涉事毕，沈葆楨针对谈判成果中有关吴淞铁路由中国政府全价收购自办的解决方案，公开放言：“中国一经收买，即便毁废”。（见光绪二年（1876）九月，薛福成《代李伯相复冯观察书》《庸盦文别集》第80—81页）。七月二十九日，李鸿章自烟台返天津，“政府必欲毁平车路”的消息见报，并称“此说相传已久”（《火车宜照常设行》《申报》1876年9月18日）。面对沈氏的过激反应，李鸿章冷静处置，该函有如下之说：“幼帅所虑各层，均系老成持重之见……届时（指英方运营一年后购回）即可察其利弊之有无，量为定夺，若果无亏折，中国亦何妨自办”。另，八月二十七日李鸿章《复沈幼丹制军》，“铁路如何归宿，卓儒（冯浚光）、杏荪（盛宣怀）等会商有无成议，乞公与子键中丞（苏抚吴元炳）俯徇众论，妥与转圜”（《李文忠公全集》朋僚函稿，卷16第26页）。从中可见李氏对沈氏的容忍及委曲求全。

后之不生枝节”为立场，推动闽政府以近 16 万元代价购回福厦及马尾电线的行动。^① 从福建电报和吴淞铁路两案不难得出这样的印象，即沈葆楨对外事纠纷充满着“御外”的政治道德激情，有不惜代价予以实现的冲动和执着。^②

另外，亦有来自内政方面的因素促成沈葆楨有意支持并购案。光绪元年（1875）以来，包括西征协饷在内的各种名目下的额外拨款款项骤增，以及中英交涉有关关税制度变更的议题将致“厘饷势必大绌”的前景，足以强化沈葆楨保全地方利益的决心。而以两江财政的积余资助并购案，正有合法地规避地方利益遭侵蚀之效。致力于保全地方利益，乃沈氏赢得属下官员及地方士绅支持和合作的必由之途。因此在并购案问题上，两江官员均表现出相当高的热情。关于这一点，徐润笔下有关盛宣怀在落实两江财政支持并购案过程的记录提供了例证。如徐润在沪完成对旗昌轮船公司关于并购价格交涉并交付并购定金后，与盛宣怀、唐廷枢同赴南京见两江官员的情节。所谓：

彼时电线未通，乃专人至福州促唐景翁返沪，余即持二万五千之定单赴武穴就商杏翁，并将此事如何勿迫复述一通。承杏翁赞许大有识见，乃同回南京，适唐景翁亦至，公同商酌梅方伯、桂芑亭、黄幼农观察，均以为是，约同上轅稟见。沈文肃公初以无款拒之，继经杏翁指筹各款约近百万，措词得体，颇动宪听，然款项仍未足，须再筹商。次日杏翁复同梅方伯等稟见，又指某处有二十万金可拨，并经梅方伯等赞助，事得有成。^③

上述情节发生在光绪二年（1876）十一月中上旬之间。从徐润的相关陈述中不但可见在并购案问题上盛宣怀与唐、徐二氏间的默契，而且可见盛、唐、徐与两江财政诸高官——梅启照、桂嵩庆、黄幼农——之间的默契。至于沈葆楨在并购案筹议最后决策阶段的主动性，则可以梅启照相关的记录为据。在并购案酿成政治风波的光绪七年（1881）春，出于为盛宣怀辩诬的目的，梅氏提供了两则有关当年沈葆楨对并购案表态的细节。其一：

夫归并时启照在江宁与闻其说，沈文肃面告云：我为此迟疑三夜不成寐。缘已请开缺，后之任者未必以为然，不能竟此美举，是以特商。启照当答以两言而决，为身家辞为国家办。^④

此则系以上述徐润所记盛、唐、徐三氏在宁活动为背景。光绪二年（1876）冬，沈葆楨已以病重奏请开缺，在此情况下再作出以两江财政资助并购案的重大决策有违情理，不能不令他有几分踌躇，但沈葆楨对资助并购案似又有义不容辞的使命感，其中所谓“为国家”，即实现将西方势力逐出中国沿江、沿海航运业的“御外”政治目标。从而沈氏十一月十三日接见盛、唐、徐三氏，毅然就并购案作“告以中国利权所系，当极努力为之”的表态。^⑤ 其二：

再记得与闻归并时，比时赵梓芳兄大不以为然，启照即云：必须候伯相回信乃妥。梓芳兄

① 《光绪元年十月初六日总理各国事务衙门奕訢等奏》中国史学会主编《洋务运动》（六）第 333 页。

② 沈葆楨主持购回的福厦及马尾电线拆除后虽有移建于台湾之设想，但事实上直至光绪二年仍处“必致废坏”的“搁置”状态。光绪三年（1877）春夏之交，沈葆楨曾与冯浚光论及即将购回的“吴淞铁路拆卸后”的利用可能，所谓：“移至武穴转运煤斤，或留置上海制造局。”亦只能作废弃理解。在吴淞铁路于光绪三年十二月遭拆除后，“两江督部照会丹国公司（丹麦大北电报公司）撤去上海电报”。以上见光绪二年四月十一日，李鸿章《复冯卓儒观察》《李文忠公全集》朋僚函稿，卷 16 第 13 页；冯浚光：《西行日记》《清代日记汇抄》上海人民出版社 1982 年版，第 322—323 页；《郭嵩焘日记》（三），湖南人民出版社 1980 年版，第 436—451 页。

③ 《徐愚斋自叙年谱》第 19 页。梅启照（1826—1894）字筱岩，南昌人，咸丰二年进士，时江宁布政使。桂嵩庆，字芑亭。同治三年（1864）曾国藩的《克复金陵水师出力人员请奖清单》中“黄翼升所部淮扬水营”名下有：“道衔江苏即补知府桂嵩庆，请免补本班，以道员仍留原省尽先拔补”。光绪五年（1879）沈葆楨病故时，桂氏以代理江宁布政使的身份主持沈氏后事。清末新政时期，桂氏曾出任江宁商务局总办。黄祖络，字幼农，江西籍，后于 1894 年曾任江海关道。参见《曾国藩全集》奏稿，岳麓书社 1990 年版，第 4621 页。

④ 光绪七年（1881）二月十三日《梅启照致盛宣怀函》王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业朋僚函稿》香港中文大学 1997 年版，第 1093 页。

⑤ 光绪二年（1876）十二月初五日《江督沈葆楨奏美国旗昌公司愿并归招商局折》聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑，第 1170 页。

系至戚,竟[意]见当相同。沈文肃云:函商则来不及,意见未必相同。^①

联系光绪二年(1876)十二月五日沈葆楨奏《美国旗昌公司愿并归招商局折》中“北洋大臣直隶总督臣李鸿章业经咨商,尚未接到复文,是以未经会衔谨奏”一说,^②可知该情节发生在沈氏决定奏请清廷准行并购案之际,并涉及两江政府高官间的争论。而更深入的解读,要害则在“梓芳兄系至戚,竟[意]见当相同”一语。该语意指李鸿章妻兄赵继元对并购案的异见应代表李鸿章的立场,因此梅启照有“必须候伯相回信乃妥”之建议。^③沈葆楨所谓“意见未必相同”,则意在否定梅氏的看法,认为无须“函商”李鸿章而即行奏准清廷。光绪七年(1881)梅启照提及这桩旧事,在有助于说明当年沈葆楨决策的独断性,不存在王先谦奏参所谓受盛宣怀“诡词怂恿”的可能性。

两江政府在筹议并购案的最后决策阶段出现上述波折,原因在此时沈葆楨拟出的资助并购案的条件与招商局禀请政府资助的条件大相径庭,而沈氏竟执意无视招商局的条件即行奏准清廷。梅启照所谓赵继元的“大不以为然”,当系对沈葆楨在此情况下贸然决策的行为有异议,而非否定并购案。而沈葆楨在此际表现出如此急迫感,原因则在以盛、唐、徐在宁“于十一月十三日接奉南洋大臣宪台批准”招商局请求为标志,并购案已正式由筹议转入实施阶段。盛、唐、徐于十一月十五日回沪,在盛宣怀参与的情况下招商局与旗昌公司完成最后阶段的交涉事宜——“于十一月十八日先定草议”,即拟定分期交付并购款的日程及方式,并“已于十一月十九日先付头批二十万两”。以此为背景,包括朱其昂、朱其诏兄弟在内的招商局诸同人联名拟定请求政府资助并购案的正式禀文,并由盛宣怀、朱其诏、徐润“即日赴宁晋谒南洋大臣,禀商一切”。这是招商局在并购案主体地位上正式禀请政府资助该案的实施,其中要点在关于资助并购官款定性为免息借款的要求上。所谓“可否仰求宪台奏明各省筹拨官本银一百万两,发交商局,免其缴利,分作十年拔本”。为期十年的免息借款条件对官方而言甚为苛刻,其不能为官方所接受亦是早已明朗的事实,因为招商局禀文反复于这样一种立场的表达,即招商局主要是出于国家政治利益而主张并购案的。招商局在陈述其主张的正当性时表现得相当理直气壮,所谓:

此局(招商局)为洋务一大问题,公家所关系者在强弱,商民所关系者在盈亏。计盈亏者在利,论强弱者并不在利。因策自强而犹分其利已失大体,因分其利而转误自强更失大计。^④

并购案之目的既在收回国家“利权”,政府理当承担实施该案所需之成本。在轮航业竞争空前激烈的经营环境下,并购案于招商局的经营利益而言本身即利弊共存,且招商局经营现状并不利于它采取并购行动。为此禀文如实公开招商局经营严重亏损的现实,所谓“本年除去开销,尚不敷一分官利,船旧总未按成折去,暗中不免亏耗”。^⑤

显然,在招商局与两江政府在资助并购官款定性问题上尚未达成共识的情况下,并购案却已盲

① 光绪七年(1881)二月十三日《梅启照致盛宣怀函》《盛宣怀实业朋僚函稿》第1094页。梅氏此说在强调不候李鸿章回信即奏请并购案乃沈葆楨的主张。如此强调,缘于刘坤一《查议招商局员并酌定办法折》有所谓“招商局向系北洋主政,盛宣怀逆知李鸿章不以此举为然,故在南洋豫准,且为迫切之语以速其成,并请勿候北洋回文,李鸿章迄无一字见覆”一说。见《刘忠诚公遗集》奏疏,卷17,1909年刊,第19页。

② 光绪二年(1876)十二月初五日《江督沈葆楨奏美国旗昌公司愿并归招商局折》,聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑,第1172页。

③ 赵继元,字梓芳,皖太湖人,同治二年(1863)进士。赵继元与李鸿章关系,则在他是李鸿章于同治元年迎娶的继室赵氏夫人之兄。同治初年赵继元襄办淮军营务,后以江苏候补道任职两江并候实缺,均有李鸿章关系背景。光绪二年(1876)正月二十六日李鸿章《复沈幼丹制军》称:“梓芳系弟至戚,学识颇长,然不敢妄为推毂”。这是李鸿章向莅任江督的沈葆楨传递提携赵继元的愿望。《李文忠公全集》朋僚函稿,卷16,第4页;翁飞、董丛林编注:《李鸿章家书》,黄山书社1996年版,第57页注④、第83页注②。

④ 以上引文均见光绪二年(1876)十一月二十二日《招商局禀》,聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑,第1172、1174、1176、1175页。

⑤ 光绪二年(1876)十一月二十二日《招商局禀》。这是针对招商局第三届(光绪元年七月至二年六月)年报而言。因亏损严重,该届年报延至光绪三年三月才得刊布于众。“船旧总未按成折去”,指年报未将轮船折旧纳入经营成本核算。聂宝璋编《中国近代航运史资料》第1辑,第1174页。

目地被推进至实施阶段了。至迟于十一月十三日,盛、唐、徐三氏稟见沈葆楨时,双方即已明了分歧的严重性。但其时并购案箭已在弦有不得不发之势。招商局不甘承受预付定金 2万两及其投机旗昌轮船公司股票因并购案告吹而带来的经济损失;沈葆楨则不能不对其关于并购案早已经作出过“中国利权所系,当极努力为之”的表态承担责任。分歧唯有留待并购案既成事实之后解决,这在招商局方面有故意含糊之用心,而在官方则只能归咎于沈葆楨的颀颀,因为他完全无视在并购案上招商局主张的重要性。^① 上述梅启照关于两江政府内部的争论,即以十一月十九日后盛、朱、徐三氏在宁活动为背景。因为针对招商局的免息借款条件,沈葆楨试图以奏准清廷的方式,将政府方面的主张强加于招商局。^② 沈奏以“其乞免息银一节,臣以为难予准行”,明确拒绝招商局要求之同时,将资助款定性为政府注入招商局的资本,即与招商局吸纳的“商本”居于同等级别的“官本”,所谓“甘苦与共,官商一体,商得若干之利,官亦取若干之息”。^③ 沈葆楨如此主张自然不为招商局所接受,而赵继元的“大不以为然”,则是质疑沈氏主张为李鸿章接受的可能性。沈葆楨就是在如此背景下独自启动了并购案奏准清廷的程序,且其奏于十二月初五日获清廷上谕“照所议行”,并购案也就此获得实施的政治合法性。与此同时,沈葆楨作为并购案首要决策者的角色地位,以及政府作为实施并购案主体的地位亦就此铸成。^④

本文尝试在广阔的时代环境以及相关的人事关系背景下,追踪招商局并购旗昌轮船公司案从筹议到实施过程的史实,从中不难得到结论,即同光之间兴起于中国政坛及社会的“商战论”,提供了并购案从筹议到实施过程中必需的政治氛围。参与筹议的各色人物虽均假借“商战论”为并购案张本,然而各方利益的立场却并不能在“商战论”旗帜下有所统一。唐廷枢、徐润在商人的立场上敏感到并购案作为一项投资,其中蕴含着丰厚的中长期利益回报,但其本人却毫无为此有风险投资的意愿。李鸿章在务实的政治立场上看淡并购案,虽亦有愿观其成的心思,但北洋既无充分的资金作此项投资,且因缺乏“官督”人选而不愿因此加大招商局内官方资本的比重,因此尽管盛宣怀从中鼓动,李鸿章对并购案仍缺乏力求其成的热情,基本维持在听之由之的状态。烟台筹议后招商局将争取资助并购案的对象转向南洋,此后招商局与旗昌轮船公司就并购案交涉的协议,自然是以沈葆楨

① 如苏抚吴元炳在赞赏沈葆楨“严政”作风之角度上,誉“其为政不务纤悉立条目市虚名”。吴氏此说道出沈氏为政作风疏阔不务实际的一面。而曾国藩对沈氏“严政”之观感称:“沈幼丹在原籍办理船政,颇恣横,两司俱用札饬,藩署经承吏以一言不合立斩之”。长期任职两江的洪汝奎关于沈氏之“严政”,则有如下之论:“文肃沈公,仁人也,非忍人也。生前既蒙嗜杀之谤,身后复罹妄杀之诬。真是真非,谁与定论”。曾、洪二说均道出沈氏为政作风专横的一面。以上资料见吴元炳:《〈沈文肃公政书〉序》《沈文肃公政书》;赵烈文:《能静居日记》;罗尔纲、王庆成主编《太平天国》(7),广西师范大学出版社 2004年版,第 347页。

② 沈葆楨在奏准行动上回避与李鸿章统一立场,只能从如下事实获得解释。其一,在烟台筹议后并购案就进入了以沈葆楨为主导的阶段,沈氏也因此成为将并购案推进至实施阶段的唯一决策者。在未经奏准的情况下并购案于十一月中步入实施进程,此局面构成了沈葆楨的被动。其二,此间沈葆楨与李鸿章关系已趋紧张,沈氏“好名”的个性决定其难以主动就此协商于李鸿章。当时盛宣怀针对沈葆楨病辞江督任,“赏假两月,而退志颇决”之情况,请李鹤章出面“函请中堂,与一亲笔以挽留之,则以后之气愈交融矣”。盛宣怀希望以李鸿章的主动实现李、沈二氏关系的缓和,然这实际上是完全不可能的。光绪三年(1877)中,李、沈二氏关系进一步恶化,致李鸿章对沈氏有“鸭张纷至至此”,“任性偏执之刚愎人也”的感叹,并后悔当年推举其出任两江总督。总之,沈葆楨在与招商局存在分歧情况下匆忙采取奏准并购案行动,是其陷于困境的反映。以上引言见光绪三年正月《盛宣怀致李鹤章函》《湖北开采煤铁总局、荆门矿务总局——盛宣怀档案资料选辑之二》第 154页;光绪三年六月十四日《致瀚章兄》《李鸿章家书》第 262页。

③ 沈葆楨承诺的银 100万两的官本,其中 50万两系两江治下筹拨,另 50万两是沈葆楨奏请清廷饬浙、赣、鄂三省政府筹拨。此外,沈奏提出:“北洋大臣从前所发官帑,可否饬令并照官商一体之意”,即此前招商局内的 83万两官款也作“官本”定性。见光绪二年十二月初五日《江督沈葆楨奏美国旗昌公司愿并归招商局折》,聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1辑,第 1171、1172页。

④ 如《光绪七年四月十四日总理各国事务奕訢等奏》称:“招商局由李鸿章奏设,局务应由李鸿章主政,惟归并旗昌之时,沈葆楨以为机不可失,径行入奏,谅非该局员所能贖准。”参见《洋务运动》(六)第 68页。由此可见沈葆楨独自奏准并购案,造成了并购案的决策者是沈葆楨而非李鸿章的既成事实,这也是后来沈氏不能不默认两江官款利益损失,并以“不能不悔任事之孟浪”公开承认其决策错误的原因。

的态度为前提。沈氏超越功利的“御外”政治激情，令其在表明资助并购案时不但未顾及实施并购案的风险，甚至亦未具体落实南洋资助款的性质问题，以致有并购案已经被推进至实施阶段，沈葆楨与招商局双方才就资助款性质问题进行交涉的局面。已成骑虎之势的局面，令沈氏唯有强硬地将其主张强加于招商局，以摆脱其进退两难之境。然而，此举却无意中导致并购案在中国方面性质的改变，即并购案中之招商局企业行为性质的变异。沈葆楨决策上的一系列失误，决定此后数年间北洋对招商局经营不利局面承担的责任日趋加重，这就成为招商局问题不断引发政治风波的原因。

沈葆楨乃促成并购案的最大、亦是最关键的推手，这一结论是无庸置疑的。光绪三年（1877），新任江宁布政使孙衣言对沈葆楨主持两江政务的倾向有“大府力讲洋务”之感言，似与沈为并购案出大力不无关系。^① 沈葆楨的“御外”激情，决定了是他，而非李鸿章在中国洋务企业史上写下招商局并购美商旗昌轮船公司案这样的空前绝后的大手笔。不过，当并购案后招商局陷于“岌岌难支”境地之际，沈氏则不但“早置身事外”，而且为摆脱个人的政治困境，不惜以“不能不悔任事之孟浪”的轻率表态否定并购案，由此加剧事态的恶化。若非李鸿章为维持招商局而竭尽全力地周旋于包括盛宣怀、唐廷枢、徐润诸人在内的各方利益之间，在光绪三年后的数年间，招商局因并购案造成的经营的、政治的危机而解体，并非是不现实的结局。因此，招商局并购旗昌轮船公司案作为一项史学研究课题的目标，似不应设定在对其作出成功与否的评价，事实上这也是一个无法作出切实评估的难题。因为，即使旗昌轮船公司的不动产的增值最终实现了并购案的经济效益，但其是否能够补偿在此效益得以实现的漫长过程中政府方面付出的经济的、政治的代价，也是一个难以断定之谜。这一研究课题所具有的意义，在于并购案发生的历史过程，足以呈现那一历史阶段的时代氛围及活跃于其中的杰出人物的丰富性和多样性的风貌。这也就是本文研究主要着力的方向。

（责任编辑：何方昱）

^① 黄濬：《花随人圣盦摭忆》补篇，上海书店出版社 1998年版 第 51页。

Abstract

On The Spirit of the Chinese People by Gu Hongming— in an attempt to interpret Sun Yat-sen's positive attitude towards Confucianism in his late years JIANG Yihua

Ku Hongming's English work *The Spirit of the Chinese People* and his interpretation of Confucian classics shed light on Sun Yat-sen's positive attitude towards Confucianism in his late years. It is to be noted that Sun's remarks not only continued Gu's opinions but also transcended them. To study their ways of thinking and compare their thoughts will help us understand better the nature of man and the prospect of both Chinese and foreign civilization.

On Features of Industry Regulations of Modern Shanghai FAN Wei-guo

Industry regulation was the main basis of coordinating affairs of the same industries, industry administration and market regulations. Under the double influence of new industry organizations and relevant laws of the government, the industry regulation of modern Shanghai have gotten rid of the restrictions of the traditional industry regulations and government-merchant relationships, and showed features of being democratizing, socializing, legalizing and capitalizing.

On the Two-dimensional Structure of Banknote Circulation in Modern China— A Perspective for Small Regional Currency Notes CHEN Xiaorong

Modern Chinese banknotes issued by the diversification can be basically divided into two categories: one to issue notes under the control of the government at all levels, and the other from private sector or non-governmental agencies. Being different from the objectives and requirements the thesis gives the analysis of the similarities and differences between these two categories of the issue. To combine the plan and market, that is to maintain the two-dimensional structure of the currency is the principle for the right monetary and economic policies.

Historical Thoughts on the Short Period in the 1950s When the Lawyer System was Carried out in China CHEN Tong

Through analyzing the lawyer system after the People's Republic of China was founded, this paper holds the opinion that the termination of the system was due to the fact that China gave up the theory on new democracy society.

Xue Huan and the Special Diplomatic Group Sent to East Asia by Prussia WANG Wei-jiang

As a treaty port, Shanghai witnessed nothing violent or forceful like those in Guangzhou or Tianjin, and the encirclement of Taiping Army provided a great opportunity for the cooperation between the local government and foreigners in Shanghai. The westernization achievements of officials in Shanghai therefore attracted the attention of many. Xue Huan was one of such figures who were double-faced and won the favor of both the foreigners and the imperial court.

“Commercial War Argument” and Acquisition of Qichang Steamboat of American Merchants by China Merchants Steam Navigation Company YI Huili

The “Commercial War Argument” came into being in China during the reign of Tongzhi Emperor and Guangxu Emperor, and it provided necessary political atmosphere to the preparation and implementation of the acquisition of Qichang Steamboat of American Merchants by China Merchants Steam Navigation Company. The acquisition process showed the historical atmosphere and the various figures in that historical period.

The Resistance of Qing Dynasty, Russia and Imperialism—on the construction of Subao Case

WANG Min

After the Subao Case happened, different interest groups made use of it to fulfill their purposes. The Subao case took place because the Qing government and the imperial powers intended to join hands in suppressing the revolution of China. Zhang Taiyan and Zou Rong were heroic figures who led the anti-imperialism and anti-feudal movements. In fact, Subao case was politicalized in publicizing activities and lost its correspondence with historical facts.

On the Administrative Reform of the New Political Period in Late Qing Dynasty

LI Zhiming

As the third reform of late Qing dynasty, the administrative reform of the New Political Period was an important mark of the political development and system innovation of late Qing dynasty. However, it ended in failure, which showed that administrative reform required both interior and exterior conditions. To discuss the administrative reform of late Qing dynasty can shed some light on the political reform nowadays.

The Boundary Adjustment and the Embarkment Maintenance among Hubei, Anhui and Jiangxi in the Republic of China

XU Jianping

Before the Republic of China was founded, there was no clear boundary lines among Hubei, Anhui and Jiangxi and the central government had much trouble in executive administration. It was the great flood in the 1930s that urged the central government to redraw the boundary lines among the three provinces, the process of which reflected the conflicts of interests among the central government, local government and local people, and showed the interactive relationship among the natural environment, political process and geographical regions.

On “Press-gang Able-bodied Men” in the Kuomintang Ruled Area during the Period of Anti-Japanese War

RAN Manhui

During the Anti-Japanese War Period, the most important task was to recruit more soldiers. To press-gang able-bodied men was quite common in the KMT ruled areas and all levels of KMT governments failed to stop the phenomenon. This paper explains the reasons for the phenomenon and analyses the negative influence of “Zhua Zhuang Ding” (literally “press-gang able-bodied men”).

From Taking over to Restructuring—on the economic policy orientation of Japanese government towards Shanghai when it was occupied by Japan

GAN Huifeng

After the Pacific War broke out and Japanese army occupied the concession area in Shanghai, the British and U.S. forces were ruled out and Japanese government began to take over Shanghai and restructure the city so that they can make more profits to support their aggression. This shows the importance of the position of Shanghai.

The Limited Functions of Railway Transportation in Anti-Japanese War Period—with Zhejiang—Jiangxi Railway as a case

YUE Qintao

After the Anti-Japanese War broke out, the Zhejiang—Jiangxi Railway took the place of the Yan-