

国学网——中国经济史论坛 / 近代史论 / 清代晚期 / 19世纪中国近代航运业发展史的几个问题（《聂宝璋集》选）

19世纪中国近代航运业发展史的几个问题（《聂宝璋集》选）

2004-10-24 聂宝璋 中国经济史论坛扫校, 旧版文章 点击: 1295

19世纪中国近代航运业发展史的几个问题

19世纪中国近代航运业发展史的几个问题

作者: [聂宝璋](#) (中国经济史论坛于2004-7-16 19:05:02发布) 阅读152次

在西方殖民主义海外扩张史中, 轮船曾经起过重要作用。轮船出现以后, 很快就被殖民者用作掠夺手段。殖民主义的魔爪伸向哪里, 哪里就会有轮船的踪迹。在中国, 作为新式运输工具, 轮船最先是由资本主义侵略者强行引进的, 因而通过外国在华轮运势力获得的扩张, 不仅可以体现早期外来侵略者经济侵华的某些基本特点, 而且还可看到它对中国封建社会的强烈冲击。中国最早的一家轮船公司——招商局, 正是在这个历史前景下由洋派官僚创办的。由招商局创办的前前后后, 大致可以看出在错综复杂的阶级矛盾中, 中国封建社会末期的演变进程。应该说, 招商局的创办乃是中国社会经济发展变化的产物。自鸦片战争以迄甲午战争的半个世纪里, 在中国广阔水域中, 以公司形式出现的中国民族资本小轮业, 仍是寥若晨星, 屈指可数。中国民族资本轮运业却长期没有得到发展, 其症结安在?

本文即试图对19世纪中国近代航运业发展的这几个问题作一概括性的、初步的分析。错误之处, 惟望读者指正。

19世纪外国在华轮运势力的扩张, 大致可以分为两个阶段: 第一阶段, 自第一次鸦片战争至60年代, 侵略者通过暴力掠夺方式严重地破坏了中国领水主权, 外商轮运势力迅速发展, 并且取得垄断地位; 第二阶段, 70年代以迄中日甲午战争, 外商在华轮运势力向内河航线纵深发展, 国际轮业垄断资本同时打人中国领水, 从而使中国日益变成国际轮业资本竞争的场所。

外国在华轮运势力是在破坏中国领水主权的基础上扩张的。首先是航权。通过第一次鸦片战争, 清政府被迫与西方列强签订一系列不平等条约, 侵略者从中攫取了“五口通商”、“自由贸易”、“协定关税”等各项特权。值得注意的是, 在这些特权中, 并未有关于“航权”的专款规定, 只是在商品贸易、减免税率等范围内间接涉及到航权问题。例如1844年7月签订的《中美五口贸易章程》中曾订有: “其五港口之(美商)船只, 装载货物、互相往来”, 已在某一口岸完纳船钞的美国商船, “因货未全销, 复载往别口转销者, 即可不再缴纳船钞”等等。在这里, 既不曾涉及外船揽载土货问题, 更无外船可以驶赴非约开口岸的承诺。相反, 前述条约的第三款尚有规定: “五港口外, 不得有一船驶入别港, 擅自游弋, 又不得与沿海奸民私相交易”①。《中法黄埔条约》中也曾有类似规定。②

① 王铁崖:《中外旧约章汇编》, 第51页。

② 同上, 第58页。

政治上丧失独立地位的清政府凭藉约款条文是不可能限制外商活动的。我们知道, 碍于中国自然经济结构的顽强抵抗力, 自由资本主义的商品一时难于大量打人中国市场, 外来侵略者无法通过商品贸易充分实现不等价交换。在这个历史阶段里, 侵略者采取的侵略方式主要是暴力掠夺。商品走私、偷运毒品、掠卖华工、海盗“护航”等烧杀抢掠、明火执仗的罪恶活动迅速在侵略者所到之处蔓延开来。这些无一不靠船只进行的种种暴力掠夺活动, 遂成为外船势力赖以扩张的重要手段。

历史理论
领域视野
方法手段
规范学风
史料索引
古今文献
考古文物
简帛文书
回忆追述
社会调查
论著索引
论著评介
通论文集
古代史著
明清史著
近代史著
现代史著
动态信息
期刊集刊
网站网刊
团体机构
学术会议
研究动向
他山之石
世坛综考
美国史坛
西欧史坛
东亚史坛
其他地区
池月山云
文史随笔
知识小品
诗词诗话
文艺点评
小说演义
史眼世心

就拿走私逃税来说，约款中也曾订有“秉公议定”的“协定关税率”，即除一部分品目订为从价10%左右的税率外，余均从价5%以下。这种税率无疑是有利外商的。其有利的程度，“竟比(外国)商人们本身所敢于提出的还要更加有利一些”。①因为偷漏走私往往可以化有税为无税，比有利可图的“协定关税率”还要有利，因此外国商人仍然猖狂走私、偷漏成风。出于暴利的诱惑，几乎每一个英美在华洋行商人都“充分地利用了他们的资本”经营毒品走私生意。②

尤其严重的是，鸦片贩子完全置约款于不顾，“任意毫不拘束地在他们所愿去的地方，用他们所愿用的方法去进行贸易”。③兜售鸦片的船只，完全没有已开、未开口岸的界限。“偏僻的港汊”都是他们出没的场所。④“整个中国的海岸”，包括许多未经测量的沿海城镇与渔村的水域，都能见到他们的踪迹。⑤至于以“保护中国木船为己任的海盗“护航”船只，就更加没有口岸的界限了。凡华船所至之处，“护航”船只均可湾泊停靠。不仅如此，

① 莱特：《中国关税沿革史》，中译本(以下简称《沿革史》)，第10页。
② 马士：《中华帝国对外关系史》(以下简称《关系史》)，第1卷，第612
③ 《沿革史》，第86—89、95页。
④ Bassil Lubbock: The China Clippers, pp. 3—5。
⑤ 同上，pp. 13—14。

海盗商人的势力甚至由海上伸进沿海城市。例如台湾的打狗(今高雄)。远在开埠以前，美商拉毕奈(Robinet)和奈伊(Nye)就曾以保护这个口岸不受海盗袭击及每船允交吨税100元为条件换取了该口的樟脑贸易垄断权和设行的特权。①“护航”船只如此，掳掠华工、贩卖人口的外商船只亦复如此。例如“汕厦及闽粤二省不通商口岸，往往有夹板船私自前往，贩卖人口”。②就这样，约款所不曾让予的中国沿海航行权在侵略者的暴力掠夺中丧失殆尽。本无权在中国领水自由航行的外商船只却享有了最大限度的航行自由。

对外商船运业务来说单凭航权是不够的。除航权外，还需有“土货贩运权”。只有在取得航权的同时，又取得“土货贩运权”，外商船只才具备扩张运输业务的条件。这是在1863年正式订入中丹条约以前其他不平等条约中不曾规定的另一项特权。它与沿海航权一样，作为独立国家，都是不容侵犯的主权。因之侵略者要攫取这项特权，同样要以暴力掠夺为手段。俨然以战胜者自居的外国商人强行破坏甫经签订的本不平等的条约约款，公然非法从事土货贩运业务。谁都知道，前面提到的“因货未全销”外船得在完纳船钞以后“载往别口转销”的条款指的是在已开五口之间转销未销的进口洋货，对外商来说这已经是明显的特权让予。但是，转运洋货既然是“条约所明许”，依恃强权的外商趁机转运土货也就“势难禁阻”，欲阻不能了。③一位资产阶级历史学家就此写道：这项条款“为外船经营沿岸贸易打开半

① 丹涅特：《美国人在东亚》，第246页。 E. Griffin: Clippers and Consuls, p. 1840—1860, P. 285。
② 李鸿章：《李文忠公全书》(以下简称《李鸿章全书》)，奏稿，第25卷，第36
③ 班恩德：《最近百年中国对外贸易史》，中英合璧本，第77页。

扇门”。①其实何止“半扇门”!据说早在1843年至少在厦门地区即已发现外船载运土货的事实。虽说这只不过是“顺便利用一下这种沿岸贸易的权益”，并且把它当作“一种附带利益”，一时还谈不上是土货的贩运经营，但毕竟开了先例。②以后在走私偷税罪行中，外船非法贩运土货的活动越来越多，遂致一发不可收拾。

此外，海盗“护航”又为外商开展土货贩运业务创造了条件。不堪海盗袭扰的中国船商不得不接受海盗“护航”，尽管如此，依然无法避免这些“护航者”的敲诈勒索。走投无路的华商索兴高价雇外船包运。外商船只遂得乘机兜揽华商货载。从此华商沿岸贸易便迅速落入外商船只的控制之中。③例如以海盗“护航”而闻名的葡萄牙快艇就常为进退维谷的华商所雇用，于厦门、台湾之间从事鸦片、洋货及大米的往返贩运业务。④

在非法的土货贩运活动中，唯利是图的外商很快就发现“船运比商品买卖更有利润”。⑤原来只是作为一项“附带利益”的土货贩运日益变成外商船只的正常业务。进入19世纪

- ① 丹涅特：《美国人在东亚》，第142—143页。
- ② 《沿革史》，第185—186页。
- ③ Allen: Western Enterprise in Far Eastern Economic Development. China and Japan 1954, p. 127.
British Consular Report, 1869, Tientsin p. 14。以下简称Commercial Report。
《沿革史》第41页。
- ④ 《沿革史》第188页。
- ⑤ Griffin, Ibid, p. 307。

50年代，活动在中国沿海的英籍船只，“绝大部分”都在非约口岸地方经营土货贩运。①1856年上海外商船只半年的统计数字表明，在总数141只的英籍船只中，进口上海者有1/3都在干着“沿岸贸易”的勾当，在58只美籍船只中，其比例亦不相上下。②到50年代末期，外商船只已由华南的大米、土糖、华北的豆石等一般土货的贩运进而染指于官方垄断的盐运与漕粮。外船活动的范围，也已由沿海扩展到松花江黑龙江两江、闽江与长江。在广阔的中国水域里，外商船只就这样达到无远弗届的程度。

当然，与侵略者船运势力直接有关的特权除了航权与土货贩运权，还有港务行政权与引水权。外国船商为排挤中国船商，控制华商货运，也不单是凭藉政治特权，还利用保险业务作为诱引华商货运、打击中国船商的重要手段。本文限于篇幅，这里就不——叙述了。

迅速扩张中的外商在华船运势力，最初主要是靠风帆的二桅、三桅、夹板、“快船”之类的木船。一般说来，机器动力的轮船由于续航力差，容积小，特别在远程航线上难于进行有利的经营。据说当时只有资力雄厚的大洋行才能负担得起较高的轮船费用。③1845年从纽约开抵中国的美国轮船“伊迪丝号”，是“机帆并用”的。④同年开至香港的英轮“玛丽伍德夫人号”则舱位不多，货容量不比大型驳船大。”⑤因此，轮船通常只是作为辅助运输工

-
- ① 英国蓝皮书：《关于1857—1858年额尔金勋爵致中国及日本特使团的通讯》，第83—84页。
 - ② Giffin, Ibid, p. 265。
 - ③ S. C. Lockwood. Augutine, Heard & CO. : American Merchants. in China on the Eve of the Opncing of the Yangtze, 1858—1862, pp. 103—104。
 - ④ R. B. Forbes, Personal Reminiscerses, Boston, 1882, pp. 210—211。
 - ⑤ A. Michie. Englishman in China, Vol pp. 257—262。

具作用。在中国近海，首先在外商势力集中的香港、广州地区，轮船运输却迅速地发展起来。资料证实，早在1846年就已有两艘轮船从事香港广州间的运输业务，而且“快速准时”。①随后还出现一家经营定期班轮的“省港小轮公司”(Hongkong and and Canton Steam Packetl & Co.)。这是外商在中国创办的第一家专业轮船公司。这家公司虽然资本只有3万两，轮船只有两只，1854年即行清算停业，但却显示出外商在华轮运业的经营已经提上日程。②自此开始，以香港为基地，外商轮船航线不断向华南沿海各地延伸。汕头、厦门等地不时发现外轮的踪迹。华商租雇外轮以拖带木船的现象也已相当普遍。

1850年大英轮船公司曾经一度开辟香港上海间轮船定期航线。③这家公司除向中国“大量运送鸦片和现金”④外，同时也在沿海揽载土货。1853年以后，单单大英轮船公司一家“就有不下五艘轮船从事于这种沿岸贸易”，而且“都像载运洋货一样地载运土货”。整个50年代，轮船的数目都“增加极快”。⑤第二次鸦片战争以前华南沿海的外轮势力显然已经奠定了基础。

外商轮运势力的迅速扩张及土货贩运业务的展开，使侵略者的“口味越吃越大”。他们急于把已经攫取到手的约款外特权通过条约而合法化，然后再据以扩张其船运势力。⑥侵略者这种图谋通过第二次鸦片战争大部分得以实现。很多外籍船只非法活动的中心都通过《天津条约》被辟为口岸，使原来的通商五口陡增至十四口。此外还有自由到内地通商、传教、游历等特权也被列为正式条款。而长江航线的开放，大大鼓舞了伺机扩大侵略的外国商人。外商船运势力遂从沿海迅速扩及长江一线。

- ① B. P. Returns of the Trade of the Variotus Ports of China. down to the Latest Period, pp. 39—40。
② 一说1848年春正式开业；Eital, History of Honskong, p. 276。
③ 《沿革史》，第187页。
④ Endicott. History of Hongkong, pp. 130—131。
⑤ 《沿革史》，第187页。
⑥ 同上书。第324—325页。

1861年初，英美侵略者相继派出各自的武装船队深入汉口窥探。同时上海的洋行纷纷置备船只，利用太平天国革命战争的时机，哄抬运价，争先从事长江航线运输。旗昌轮船公司(Shang—hai steam Navigation Co.)就是美国老牌殖民地洋行旗昌(Russell & Co.)以100万两资本于1862年在上海创办的。主要是美商旗昌、琼记，英商宝顺、怡和等有实力的洋行轮运势力之间的一场空前激烈的竞争于兹展开。长江航线继中国沿海航线之后复成为侵略者角逐的场所。

在这场竞争中，藉助于买办商人从资金及货载两方面支持的旗昌终于先后击败对手成为长江航线的霸主。1867年曾经出现一家“专行长江航线、欲与旗昌抗衡”的公正轮船公司(Union Steam Navigation Co.)。虽然这家公司也有买办巨商的支持，但其资本仅有17万两，轮船也只有两只，因而到底未能影响旗昌在长江已有的垄断地位。^①

① 参见拙文：《从旗昌轮船公司的创办与发展看买办的作用》，《历史研究》1963年第2期。

与此同时，在华南水域于1863年及1865年先后创办的英商德忌利士(Lapraik Douglas)及省港澳轮船公司(Hongkong Canton and Macco S. S. Company)也分别在大洋行(主要是琼记、怡和)及买办商人支持下获得迅速发展，数年间就取得与旗昌在长江航线一样的垄断地位。在上海天津间北洋线上，则又是旗昌及英商北清轮船公司(North China S. N. Co.)的天下。

总之，19世纪40至60年代外商在华船运势力是在暴力掠夺的基础上扩张起来的。外商在华船运业的发展过程，乃是中国领水主权逐步遭受破坏、华商货运日益落入外商控制的过程。资本主义商界有句“名言”：“蒸汽创造商业”，^①在中国，轮船不仅“创造”了商业，扩大了贸易，而且还带动了外商在华的工业与金融业的发展。例如船舶修造业、保险业以及银行业，都与轮运业比肩地发展起来。

在此后的30年中，即从60年代到90年代，当外商在华轮运势力向内河水域深入扩张的时候，国际轮业垄断资本的魔爪也伸进中国领水，各国在华船运势力之间的相对地位，也同时发生了显著的变化。

这个历史阶段各个通商口岸往来外洋、往来国内的外商船舶吨位数字的增长是极为明显的。据统计，1868年共计630余万吨，1892年约达2300万吨。这期间增长几达4倍。^②由于1877年旗昌轮船公司的清算，吨位排在列强各国前列的美籍船吨同期由200余万吨跌至6万吨，这表明美船已所剩无几。德日籍船吨虽然增长迅速，但所占比重不大。值得注意的是，英籍船吨位的绝对数字由1868年的330余万吨增至1892年的1900余万吨，差不多增长5倍，而且在所有外国船吨中的比重，亦占了绝对优势。在19世纪最后的30年中，英船吨位一直占各国吨位总计的80%以上。^③

① North China Daily News, 1867. 1. 23, p. 25—27。

② 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第244页。

③ 同上。

英国在华船运势力得以如此迅猛扩张绝非偶然。众所周知，1870—1871年间，由于苏伊士运河的通航和海底电线的敷设，中西贸易方式发生了巨大变化，便利的交通吸引了更多
的外商代理行号参与对华贸易的竞争。同时船运业的发展从两个方面起了推动的作用：一方

面是商品贸易的扩大要求船运力量需有相应的增加；另一方面，在激烈的贸易竞争中，贸易风险的增加及贸易利润率的下降，使得一些老牌洋行不愿再冒商品贸易的风险，转而投资轮运业稳收优厚利润。英商怡和洋行就是从70年代初起，由鸦片、丝茶等商品贸易转向轮运业的经营，并曾先后投资创办华海、扬子与怡和三家轮船公司。另一家太古洋行(Butterfield & Swire)则于1872年创办太古轮船公司(China Steam Navigation Co.)。以怡和、太古为代表的英国在华轮运势力终于取代了美商旗昌长期垄断地位。

对整个在华洋行势力来说，轮运业不过是其垄断活动的一个方面。在研究19世纪70年代以后洋行从商品贸易转而投资于轮运业的同时，不能不看到与轮运业有着直接联系的保险、码头、仓栈、轮拖各业的巨额投资。如果进而联系到制糖、丝厂、冷冻、电灯、棉毛纺织等与轮运业没有直接联系的各项加工制造行业的大量投资的事实，作总体考察，显然可以看出各个大洋行都已在通商口岸分别形成各自的庞大资本集团。粗略统计，太古洋行的“关系企业”总不少于三、四十家；怡和洋行的“关系企业”更达五、六十家之多。^①由于各自有其雄厚的资本体系的支持，因而这些外轮公司在激烈竞争中总是立于不败之地。

① 参阅拙书：《中国近代航运史资料1840—1895》，第1辑，上海人民出版社，待出版。

此外，考察19世纪末期外国在华轮运势力的扩张还不能不联系到向帝国主义过渡的资本主义世界经济发展的趋势。我们知道，19世纪60年代英国机器大工业的急剧发展中明显地出现了资本与生产的集中与垄断。而资本主义工业生产及产品输出的激烈竞争又使英国工业垄断地位受到严重威胁，为了摆脱困境，国际垄断资本不得不积极开辟新的殖民地市场，扩大对殖民地掠夺。特别是1874年的经济危机以后，资本与生产集中的进程加速，扩大对殖民地市场的要求也就更加迫切。这在半殖民地的中国同样有反映。

还在1867年时外商就在“修约”问题上发出阵阵鼓噪，露骨地提出扩大内港内河行船、贸易特权的要求。中国所有重要内河，从东北的松黑两江直到华南的两江，几乎都已成为侵略者觊觎的目标。其中最重要的是自汉口上溯重庆的长江上游(川江)。1869年英国侵略分子即已深入川江窥探，为川江行轮、通商、扩大华西广大内地市场作准备。《烟台条约》(1879年)就是反映在这个时代资本主义势力深入侵略中国的产物。几年之后，英国流氓商人立德就着手置备轮船，开始入侵川江的活动，并终于取得试航川江的成功。^①

同时，在世界市场和投资范围的争夺中，国际轮业垄断资本势力也开始向中国扩张。与资本主义大工业资本积累及生产集中过程同时出现的“航运业巨头”纷纷扩大中国水运航线，分别与怡和、太古、旗昌等老牌洋行建立起密切的业务联系。这就使中国内河口岸通过香港、上海两个航运中心与全球远洋航线联系在一起。^②1879年首次出现一个英国国际轮业垄断资本的“中国航线运价联盟”。这个通过竞争产生的“运价联盟”，其用意本来是为了垄断中国航线、消除竞争。然而由于后起的德、日大轮船公司先后打入中国领水，竞争反而日趋激烈。从而形成各国轮业资本分割中国航运权益的局面。总之，19世纪末期，在中国半殖民地经济深化的进程中，国际轮业资本的作用是不容忽视的。

① 参见拙文：《川江航权是怎样丧失的》，《历史研究》，1962年第5期。

② G. Allen: Ibid, p. 128.

下面让我们看看中国轮运业是怎样发展的，先谈轮船招商局。

轮船招商局是洋务派官僚于1872年在上海创办的。这是我国最早的一家轮船公司，也是“洋务运动”中最重要的一家资本主义性质的民用企业。

洋务运动初期，从军火工业到轮船招商局的创办，整整经历10年。这个时期正是外来经济侵华势力迅速扩张的时期。就以轮运业而论，如前所述，外商轮船已经遍布中国领水，并且垄断了中国航线。外轮势力的迅速扩张，引起原有封建经济结构一系列的深刻变化。人们可以看到：巨额买办商人资本为外轮公司所招徕，大量华商货运为外商轮船所揽载；随同各个通商口岸洋行势力及其船运力量的扩张，买办商人的贸易活动也有了相应的增长。19世纪60年代初期，天津、芝罘(今山东烟台)与牛庄(辽宁营口)开埠以后，这些地方曾经出现多家来自香港、广州等地的华商商号。在牛庄，洋行不过4家，而这类华商商号就开设10家，^①天津竟不下20家之多。^②在侵略势力集中的上海，原来垄断外商贸易的少数买办富商，进入60年代以后，更为150家新起的华商商号所取代。其中有3家专门从事长江各地

洋行贸易，还有30家主要从事北方各口的贸易活动。③而且不限于通商口岸，一些远离

- ① North China Herald, 1866. 7. 7, p. 106.
- ② Commercial Report, 1866, Tientsin. p. 106.
- ③ Commercial Report, 1865, Shanghai, p. 139—140.

口岸的内地商业中心如岳州、沙市及重庆等地也先后出现有“广东商人”代理英国洋行业务。①

买办商人贸易活动的增长，转而成为外商轮运势力进一步扩张的重要依靠。据统计，1862年牛庄进口外船86只、总吨位27747吨，1865年增至274只、总吨位91118吨。其中外商自己使用的仅31只，其余则均为“华商”所租雇。②牛庄如此，其它各口大体类似。加之轮船运输所显示的速快、期准、安全、省费等优越性能，因而不但华商之利用轮船者“咸趋之若鹜”，“潮流如斯、势难禁阻”；③甚至封建社会内部各阶层对轮船的某些“偏见”在一部分人之间也开始消除。④1866年的资料记载说，几年前，由于一个官员“包租外轮”社会上尚且“吓得要死”，而如今发生“一个显著变化，官员、文人乘坐轮船已属常见之事”了。⑤

在这种情况下，居于垄断地位的外轮公司必能奇货可居，大赚其钱。以旗昌为例，1867—1872年间利润总额不下460余万两，其利润率竟高达64.8%—76.14%。⑥与此形成鲜明对照的是，中国旧式木船运输业遭受到空前严重的摧残。千百只木船闲置，大批船民失业，而木船业的凋零衰败，又连带影响到某些相沿已久的传统商品的贩运。例如以贩运东北豆石为主要业务的沙船，由于轮船的倾挤，或则“弃业改图”，或则因无力整修而任船只朽损。⑦沙船如此，辅佐沙船承运漕粮的东卫各船，也同时濒临“日就衰微、势难

- ① Commercial Report, 1864, Handow, p. 121.
- ② Trade Report, 1865, Newcheang, pp. 10—14.
- ③ 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，第144—145页。
- ④ Trade Report, 1865, Appendix, p. 136.
- ⑤ Trade Report, 1866, Shanghai, pp. 11—12.
- ⑥ Liu Kwang Ching, Anglo—American Steamship Rivalry in China, 1862—1874, pp. 100、102、106、153.
- ⑦ 左宗棠：《左文襄公全集》奏稿。第18卷，第1—5页。

振之使起”的地步①，以致每年北运的大量漕粮单靠沙船承担已不可能。即使沙宁卫船并用，也“仅敷装载”。②从而构成了对京师漕粮供应的威胁。

这些变化引起包括清封建统治者在内的社会各阶层的注意。早在19世纪60年代初期洋务派官僚就已有有人看出轮船在中国必然发展的趋势。1861年曾国藩议复恭亲王购买船炮的奏折中即曾提到：“不过一、二年，火轮船必为中外官民通行之物”。③不久，这些地方当权派就开始各自的置轮活动。1859年曾国藩购买“威林密”号轮船一艘。④次年李鸿章也购买一艘“飞来福”号。⑤在此期间，曾、李通过杨坊、吴煦为反动军团“常胜军”先后购置轮船达17艘之多。⑥1866年的资料显示，江苏省当局及总督分别拥有5艘轮船，全部由外籍人员驾驶。⑦

这些轮船，无疑都是用来镇压太平天国革命的反动军事目的的。太平天国失败以前，华商置办轮船、经营商运的活动已经为清封建当局所注视。起初，由于“中外商民，聚集已久，交际颇深”，针对轮船“自相接受，不肯经官”、“骗捐取利”的现象及华商大量附股外轮公司的“诡寄行为”，⑧1864年总署行文各地督抚臣等要求查明华商雇买洋船是否报关立

- ① 丁日昌：《抚吴公牒》，第32卷，第10页；《洋务运动》，第6卷，第84页。
- ② 《海防档》，甲，购买船炮(三)，第861—862页。
- ② 同上，第20页。
- ④ 《海防档》，购买船炮大事年表，同治元年三月。

⑤ 《上海新报》，同治二年十月七日。

⑥ 《吴煦档案中的太平天国史料选辑》，第132页。

⑦ Trade Report, 1866, Shanghai, pp. 13—19.

⑧ 同治三年九月初六日致上海通商大臣李鸿章函，《海防档》，丙，机器局，一，第3页。

案，并商定《华商置买洋船章程》以便稽查管理。李鸿章还企图利用这个时机派遣中国水手“就洋人微窥用炭用水之秘”，以“潜探底蕴”。据说这是他“数年蓄而未发者”。①姑不论李鸿章的窥探轮船奥秘的想法是否现实，但从中流露出洋务派制造、利用轮船的意图由来已久。

李鸿章在建议上海设厂造轮的同时，对华商雇买洋船问题，不是单纯地管束与限制，而是在管理之中强调鼓舞与奖掖。在他推荐的丁日昌“密禀”中，明确提出“准中国商绅，收买轮船夹板，以裕财源，而资调遣”的主张。②这种主张很适应当时“势难禁阻”的华商日益普遍利用轮船“潮流”的。与另外一些只着眼于防范、稽查与控制的主张有着显著的不同。然而洋务派的这一主张并未贯彻。在太平天国革命失败以后，洋务派从“自强”到“求富”，从军火工业转向民用企业的长期酝酿过程中，无论是对华商购置轮船、或是对洋务派自办轮船的意图反而表现得十分隐晦暧昧，顾虑重重。这主要因为顽固派与洋务派之间的矛盾斗争日趋激化、顽固派多方牵掣的缘故。

顽固派的声势之所以引起洋务派的重视与顾忌，首先是由于掌握清枢机重权的顽固派在政治上占有优势地位。1865年那拉氏甚至一度罢黜洋务派首领恭亲王奕訢。这场来自清廷的政治风波对洋务派实际上是一次重大挫折。当曾国藩从谕旨得知“首行军机大臣之上少议政王三字”，即预感到奕訢“若非生死大变，则必斥逐，不与闻枢密大政矣”，“此事关系重大，不胜悚惧。”③在朝野压力下，奕訢虽然不久就官复原职，但风波并不曾平息。李鸿章

① 《海防档》，丙，机器局，一，第6页。

② 同上书，第5页。

③ 同治四年三月十八日寄源浦，《曾文正公家书》，第10卷，第6页。

当时就看到两派之间“嫌衅日深，恐波澜未已”。①在这种政治压力下，洋务派的洋务活动自然要有所收敛。

与此同时，洋务派在创办轮船的途程上，还要面对各种阻力。根深蒂固的封建社会守旧势力反对轮船的社会舆论与中国人民的反侵略的强烈情绪交织在一起，有时达到狂热的程度。激烈进发的思想感情往往使人难辨资本主义侵略与资本主义新生事物的区别。“一闻修造铁路电讯，痛心疾首，群相阻难，至有以见洋人机器为公愤者”，见有华人乘坐轮船驶至内地，竟至“官绅起而大哗，数年不息”。②

顽固派与社会上的守旧势力尽管从上下两个方面对洋务派施加压力，但在难以解决的漕运问题上顽固派对地方上具体职掌漕运职责的洋务派力量却无法摒弃不用。

为了解决因木船运输急剧衰败对漕运构成的威胁，1866年初，江南关道应宝时首先提出一个由清政府出价收买沙船的计划，以维持漕运。按照这项计划，购价需款70余万两，岁修计划又需款26万两，但这个计划“岁费太巨，殊骇听闻”；同时又有人认为沙船业已凋敝过甚，不堪使用，“收买济运”实在毫无把握。因此，收买沙船主张遂即作罢。③此时英人税务司赫德也插手进来，提出“雇用洋船”办法。跟着应宝时又提出一项官买夹板济运之议。应宝时所以议买而不议雇者是为了避免雇用外船运漕在受兑交卸方面可能产生的“华洋纠葛”。但官买夹板济运，“其购价及修费，亦觉为数不赀”。④李鸿章对此公开表示支

① 《李鸿章全书》朋僚函稿，第7卷，第15—16页。

② 郭嵩焘：《养知书屋文集》，第11卷，第3页。

③ 《海防档》，甲，购买船炮，(三)第861—862页。

④ 同上。

持。他说，“因雇用而计及买用，由商买而推及官买，此亦不得已之谋，实亦舍此莫由之

路”。①因为实际上若尽恃官买，官方亦有所不逮，故必须以商力佐官力之不足。然而，洋务派的这一动议，竟至“中外哗然”。对于外商及买办商人说来，不论官买商买，都将触及既得利益，因而对此十分警觉。应宝时的“禀报”透露说：“凡职道暗中布置，彼处纤细皆知，其为奸商蛊惑，不问可知”。②官员中反对派的态度则尤其明显。带头反对的是职掌漕运的户部。在户部看来，应宝时“官买”之说，系出自“悬揣”，缺乏实际基础，“是以群议莫敢附和”。户部的不支持态度，使应宝时自然难于“坚持其说”。③在总署就此咨商户部后致李鸿章的函件写道：“其中有不可明言之隐，阁下高明，自可洞察”。④以户部为代表的顽固派势力与洋务派之间的明枪暗剑，于此可见。

随后李鸿章调赴徐州“剿捻”，曾国藩回任两江总督兼通商大臣。迫切的漕运困难，迄未能找到解决办法，但又不能“坐视漕运之无策”。⑤因此，户部的态度也不能不稍有松动，认为：“除官买洋船济运外，每年能划分漕额数成招商承运”。这就表明户部与李鸿章关于“官买”之时，“必须以商力佐官力之不足”的主张明显地接近了。洋务派于是利用这一时机从两方面着手推行其置办轮船的政策。

① 议购雇夹板轮船试办海运，吕实强：《中国早期的轮船经营》1962年版，第165—166页。

② 《海防档》，甲，购买船炮，(三)第868—869页。

③ 同上书，第866页。

④ 吕实强：前引书，第170页。

⑤ 同治六年五月初七致两江总督，《海防档》，甲，购买船炮，(三)第869页。

一方面明令内地商人可以购造轮船，这样“既可免隐射之弊，亦可辅转运之穷”。①1866年李鸿章经手修订的《华商买洋商火轮夹板等项船只章程》被再次提出。经与总署商议，1867年秋终于公布。曾国藩的态度极为明确：“以后凡有华商造买洋船，或租或雇，无论火轮夹板，装运出进江海各口，悉听自便”，而且“不绳以章程，不强令济运”，以示“官不禁阻之意”。②

另一方面，在制订商办轮船章程的同时，洋务派官僚开始了官办轮船的酝酿。1867年曾国藩经过与总署咨商，提出了“轮船招商”的主张，并且指出这个“轮船招商”并非商办，而是“官办”。③由李鸿章、应宝时的“由商买而推及官买”到曾国藩的“官办”，显示出洋务派在创办轮运的道路上又前进了一步。跟着江苏巡抚丁日昌于北京人觐时更面陈朝廷，“欲广招华商购船，兼运西皖漕粮”。④在他看来，“楚皖等省河运难复，恐均不能不酌改海运，”因此他“本有轮船分运(漕粮)之议”。⑤

① 《海防档》，甲，购买船炮，(三)第861—862页。

② 同上书，第870页。

③ 同上书，第792页。

④ 《李鸿章全集》，朋僚函稿，第12卷，第28—30页。

⑤ 《洋务运动》，第6卷，第81页。

洋务派的活动应该说是有成效的。华商购造洋式船只章程(六款)公布之后，容闳、许道身、吴南皋、赵立诚等先后提出置办轮船的申请。人们似乎可以期望在外轮已经垄断中国江海航线的条件下，中国民族资本轮运业即将发生的一线生机。洋务派自己创办轮运的意图也逐渐明朗起来。

然而，正当洋务派踌躇满志之时，来自顽固派的攻击又呈日益尖锐之势。他们公开指责洋务派是“求一技之末，而事夷人为师”。①有人直接评议曾国藩“湘乡之讲习泰西技术，实为祸端”。②一场喧嚣几年的漕粮河运海运之争再起风波。素以河运为漕务“常法”的户部仍在坚持“力筹河运，以补中原之元气，而济海运之穷”。③在这种沉重的政治压力下，使洋务派对商办轮船的态度发生了急剧的变化。曾国藩本人对官雇洋船运漕之事都顾虑重重：“遽议创行，未免群议沸腾，不特无以服众人之心，并且无以钳众人之口”。④对商办轮船的态度来得尤其严峻。原来主张“官不禁阻”的曾国藩对华商办轮的申请转眼之间竟又——批驳不准，使中国民族资本轮业发生的幼芽尚不曾出土就遭到扼杀。

就这个问题，南洋通商大臣何璟后来透露说：华商申请置办轮船事，“虽蒙允准而卒无成议者，非特资本不易集，与沙船旧商之不肯相让也”。⑤事实是，所谓“资本之不易集”并非无资可筹，而是申请置轮的华商顾虑资本没有保障。洋务派也深知华商集资置轮，

“必许以分运漕粮”，否则就难以在外商竞争中作有利的经营。何以又以漕运作为批驳不准的理由?关键在于“沙船旧商之不肯相让”。不过日趋衰败的沙船业本身未必就拥有左右洋务派的力量，而是在沙船业背后拥有强大的封建保守势力的支持。

我们知道，与沙船业的盛衰息息相关的是相沿已久的封建漕运制度。在漕运制度中，已经形成自清政府中央到地方大小漕运官员的利藪，弊窦丛生，黑幕重重。“浮收”、“漕项之浮收”以及“漕河工费”、“漕督粮道以下员弁兵丁兵私费用”等等，^⑥名目繁多，不一而足。因此，一旦推行轮船运漕，河运改为海运，触动原有漕运制度，必然会引发大批凭借漕运以营私舞弊者的强烈反对。

- ① 《筹办夷务始末》，同治朝，第47卷，第24—25页。
- ② 李慈铭：《越缦堂日记》，同治六年七月初三日。
- ③ 吕实强：前引书，第166—167页。
- ④ 同上书，第171—172页。
- ⑤ 《海防档》，丙，机器局，(一)第95页。
- ⑥ 冯桂芬：《校那庐抗议》，折南漕议。

华商申请置轮活动从此销声匿迹了。曾国藩等的“官办”主张也暂时趋于沉寂。积极倡导轮船运漕之议的丁日昌也不得不表示“事关重大，必须详慎妥筹”的态度。^①

顽固派的政治压力可以使洋务派创办轮运的进程延缓推迟，但却无法扭转中国势必出现新式轮运业的历史潮流。1868年丁日昌明白表示：“东卫等船，日就衰微，势难振之使起，为将来长久之计，舍设立轮船公司一层，此外别无办法”。而且饬令下属：“妥筹确议，详复核办”。^②应该说，从这个时候起，洋务派就已从“官办”的倡议进而具体酝酿轮船招商局的创办了。

在酝酿过程中，1870年李鸿章升迁直隶总督，谕旨裁撤三口通商大臣，“洋务归总督经管。”自此“整顿海防”也便成为直督的施政中心。^③从海防角度着眼，“非有轮船，不能逐渐布置”，“无事时可运官粮客货，有事时装载援兵军火”。^④购置、经营轮船，正可藉以培养海员，以建立舰队、筹办海防。^⑤

洋务派创办轮船更有一层重要的目的是“求富”。旗昌等外轮公司连年盈得丰厚利润的事实，不仅引得洋务派官僚的注视，^⑥而且已经有人开始利用轮船开始牟利的活动。例如

- ① 《洋务运动》，第6卷，第8页。
- ② 丁日昌：《抚吴公牒》，第32卷，第10页；见《洋务运动》，第6卷，第84—85页。
- ③ 《洋务运动》，第1卷，第23—24页。
- ④ 光绪元年二月廿七日，直督李鸿章奏，《洋务运动》，第6卷，第8页。
- ⑤ Maclellion. Story of Shanghai, p. 74.
- ⑥ North China Daily News, 1872. 12. 10.

1870—1871年间江苏巡抚(按指丁日昌)就曾购买一艘“平安号”(Pingon)轮船在上海汕头航线上航行以赚取利润。^①不过洋务派“求富”之说与“海防”是密切关联的。因为筹备兵船需要充足的饷源，而筹措饷源，则“必须商船日盛。”有人甚至把创办轮船公司事提到“自强嚆矢”的高度。^②李鸿章也曾表示：“欲自强必先裕饷，欲浚饷源，莫如振兴商务”，“微臣创办招商局之初意，本是如此。”^③这就表明洋务派创办招商局不单是为了解决漕运问题，还想利用来自轮船的利润以支付庞大的经费开支。经过几年的酝酿，大致自1872年5月起，招商局的具体筹组活动就开始了。

值得注意的是，从招商局的筹组开始，洋务派一改过去的策略，转而对华商采取露骨的限制政策。如果说洋务派对商办轮船的申请由“官不禁阻”遽然转为“批驳不准”是迫于顽固派的压力，那么后来对华商的限制就是出于对招商局的维护。当着手筹组招商局之际，李鸿章便同时奏请“沿海沿江各省尤不准另行购雇西洋轮船；若有所需，令其自向闽沪两厂商拨订制。”^④实际上当时官局并无商船可领，商拨订制也非克日可期之事。不管其目的是否在于维护闽沪两厂，但不准华商“另行购雇”，就只能堵塞华商创办轮运的道路。洋务派限制华商的政策，必然会导致原有的官商矛盾的激化。这在招商局的筹办过程中表现得一清二楚。

然而事实证明，洋务派创办轮运没有华商的支持，不仅难于筹集足够的资本，更难揽载足够的货运。为了缓和与华商的矛盾，1872年7月朱其昂拟定的招商局章程中曾明确规定：

① Americon Neptune. 1957. 7. p. 215.

② 《洋务运动》，第6卷，第81—82页。

③ 《李鸿章全书》，奏稿，第39卷，第32页。

④ 同治十一年五月十五日，筹议制造轮船未可裁撤折，《李鸿章全书》，奏稿第19卷，第48页。

“大意在于官商合办，以广招徕，期于此事之必成，而示众商以可信”的条文。①跟着，不到两个月，朱其昂又强调：“所有盈亏，全归商人，与官无涉”。②由“不准另行购雇”到“官商合办”，复由“官商合办”到“所有盈亏，全归商人，与官无涉”这一明显的变化反映了洋务派在筹组招商局的过程中遇到集股的困难而不得不向商人作出的让步。

这种形式上的让步，事实上仍难很快达到“示众商以可信”的目的。相反来自沙船商人、买办商人的反对却有加无已。例如，原来支持朱其昂的买办商人李振玉，以“众论不洽，中途辞退”。③财势煊赫一时的胡光墉也由于“畏洋商嫉忌”，不敢入局。④依附洋行的买办，甚至“多方忌沮”。⑤不用说，买办的“忌沮”、反对是离不开洋行老板背后的怂恿与支持的。⑥至于沙船商人的反对，自是更加激烈。当有人“偏劝”沙船商人股招商局之时，居然“群起诧异，互相阻挠”，“竟至势同水火”。⑦由沙船世家出身的朱其昂肩任筹组招商局，也未能缓和招商局与沙船商之间的矛盾。在股金难筹的情况下，到招商局预定开业前的一个月，李鸿章又不得不排除地方反对势力的阻隔，订定一项“漕运”的“成议”，公开表明招商局的轮船要“分运来年江浙漕粮”，⑧以此诱引华商的支持。

① 《海防档》，甲，购买船炮，(三)，第910页。

② 《李鸿章全书》，奏稿，第20卷，第32页。

③ 《李鸿章全书》，朋僚函稿，第12卷，第36页。

④ 同上，奏稿，第20卷，32页，朋僚函稿，第12卷，第33页。

⑤ 同上，朋僚函稿，第13卷，第13页。

⑥ 《汇报》，同治十三年八月初四日；North China Daily News, 1874. 2. 26.

⑦ 《字林沪报》，光绪九年十月十一日。1883. 11. 10.

⑧ 《李鸿章全书》，奏稿，第20卷，第32页；朋僚函稿，第12卷，第33页。

同治十一年十二月(1873年初)，上海挂出了“轮船招商公局”的招牌，长期酝酿的招商局就这样开业了。旗昌、太古即“合力倾轧”，将运输的“各项水脚减半，甚且减少三分之二”，企图一举挤垮招商局。①侵略势力的压力，使华商更加畏葸不前。深感“角逐取利，确乎不易”的李鸿章，唯恐“资金过少，恐致决裂”，②于是通过应宝时为引线，拉粤籍上海知县叶廷眷入局，以招徕粤商。同时改弦更张，不再坚持“由官设局招徕”的体制，转而采取“要须随时设法变通，以求经久”的灵活态度。③不过半年，李鸿章便札委广东籍买办巨商唐廷枢、徐润入局。招商局自此摘下了“公局”的招牌而改为“总局”，以顺商情；由“官商合办”复改为“商办”，把“总办”改为“商总”，“商董”，④以提高商人在招商局中的地位。

唐、徐入局后，带进一批买办商人，他们分主不同职责，投人大笔资金，并重订招商局章程，表示效法西方企业。经过这番变动，当事者确乎显示出，欲按照资本主义经营方式经营招商局的征象。

当然，洋务派之节节放宽对商人的限制，再三对商人许诺，目的只是招徕商人资本，并不意味着放松对招商局的控制。名义上定为“商办”，但同时要接受“官督”。所谓“官督”，即“由官总其大纲，察其利病”。就是说，招商局的经营方针、用人施政悉由官方掌握，就连“生意盈亏，在商不在官”之说，也是“专指生意盈亏而言，非谓局务即不归官也”。⑤

① 《洋务运动》，第6卷，第13页。

② 《李鸿章全书》，朋僚函稿，第13卷，第13页。

③ 同上。

④ 《交通史航政编》，第1卷，第142—145页。

即使如此，也并未能缓和顽固派与洋务派之间的矛盾。围绕着漕粮河运海运的争论重又展开。不过招商局在唐、徐的操持下，无论是资金的筹集及运输业务的开展都已奠定了初步基础。有利可图的漕粮运输也已成为招商局业务的重要支柱。朝野舆论虽烈，其对招商局的影响显然相对减弱。

总起来说，洋务派由创办轮运的酝酿到招商局的筹组与创办过程，是长期而曲折的。其中充满国内顽固派的攻击、阻挠及外国侵略势力的竞争与倾挤。迫于顽固派的政治压力，洋务派不仅被迫改变了原来对商办轮船“官不禁阻”的政策，而且也拖延了招商局创办的时间。

我们固然不能因为招商局创办后遭到侵略势力的倾挤而忽视洋务派官僚日益显露的买办化特点。在业务经营上，招商局与外轮公司之间既有矛盾竞争的一面，也有勾结妥协的一面。买办出身的唐廷枢、徐润等人入局以后，仍然与外轮公司保持千丝万缕的联系。在当前的学术讨论中，有入主张把洋务企业的创办与洋务派头目的投资路线区别开来，把招商局的创办与招商局的发展区别开来，未尝没有道理。

在中国近代轮运企业的酝酿、发生过程中所表现的顽固派与洋务派的矛盾斗争，在一定程度上是封建主义与资本主义矛盾的反映。顽固派反对的实质上不是洋务派，而是洋务派对轮船的引进与利用。因此，在中国近代轮运企业的发生问题上，不能简单地把顽固派与洋务派等同起来。顽固派与洋务派都是封建主义反动派这种笼统的说法，既不符合历史实际，也无益于问题的深入讨论。

在这里，我们也不能因为在招商局创办以前洋务派采取了发展轮船的政策而忽视其固有的封建反动性。招商局创办以后，一般商人创办轮运企业固然为洋务派所不容，就连洋务派自己创办的具有资本主义的性质的招商局也并不曾沿着资本主义的方向得到顺利的发展。

一方面洋务派凭藉封建统治特权对招商局百般支持庇护，即所谓“官为维持”，从而使招商局可以享受垫借官款、减免税款、以及官物、赈粮、盐斤运输特许等一般企业难以企望的优渥待遇。尤其是漕运，招商局除有高额运价收入外，还曾一度获取包运乃至包购的特权。由于官方特权的“维持”，招商局的业务明显地走上了畸形发展的道路。历年官商借款总额经常超过股本。股息利息两项竟占净利60%以上。按照资本主义的生产经营方式，这一企业似应无法生存，然而尽管如此，招商局仍然变成为拥有保险、码头、栈房、铁厂的一家庞大资本体系的企业，并且直接间接投资于开平、荆门、广济、池州等煤矿以及电报局、织布局、台湾贸易公司等民用企业，俨然成为洋务派民用企业的核心。进入19世纪80年代，唐、徐先后离局，盛宣怀取而代之。洋务派官僚的派系控制更加严格，通过招商局所反映的官方垄断政策也更加明显。

另一方面，以封建特权作为业务经营基础的招商局，必然要走上腐败的道路。“官督”与“商办”之间包含着封建主义与资本主义无法调和的潜在矛盾。招商局创办伊始，就存在着日益严重的滥用私人、营私舞弊、贪赃分肥、派系斗争等封建弊端。上下左右的大小封建官吏年复一年地对招商局从内部虫蚁聚食。给予招商局以特权“维持”的封建政权，必然要从招商局身上取得加倍补偿，以抽取官利、提供报效、免费运输等方式，从外部对招商局进行盘剥。十分明显，洋务派既是招商局的创办者，又是招商局的摧残者。

自外商船只入侵中国领水以来，中国木船业就陷入困境，不时遭受海盗袭击、失去安全保障，货源遭受掠夺、失去业务基础。迨技术上显示优越性能的外商轮船取得垄断地位以后，中国旧式木船业遂面临致命的威胁。广大船民在开展罢工、拒运等各种形式的反侵略斗争之余，也曾竭力对木船作技术上的改进。在苏杭、两广内地试行的车渡与木轮，终难与轮运势力相抗衡。19世纪60年代中国木船业已呈现一派衰败的悲惨景象。

当然，轮运势力的扩张造成中国木船业的凋零衰败，并不能使中国木船绝迹。在不同地区，不同船种仍能长期地利用运价、税率等对自己有利的条件作为轮船的补充运输工具而得以存身。藉助于船业公所的力量，木船业亦能保持某些特定的业务领域，长期得以维持不敝状态。这也反映中国封建经济顽强的特点。

不过就总的趋势讲，旧式木船业已无可挽回地衰败下去，同时中国民族轮运业并没有相应地发展起来。直到甲午战争以前，除招商局以外，只有寥寥可数几家小轮公司先后在几个沿海口岸出现。较之外商在华创办的外轮公司，落后竟达三、四十年之久。这是半殖民地半封建社会发展过程中的一个十分引人注目的现象。

诚然，外商在华轮运业的发展也给中国民族资本轮运业的出现创造了某些客观条件与可能。应该说本船业的衰败本身就是条件之一。在外轮势力集中的通商口岸所涌现的一批技术力量，则是中国民族资本轮业发展的另一个重要条件。据1861年的记载，广东上海等处就、已“多有能驾驶之法”的。^①

① 夏燮：《中西纪事》，外夷助巢篇。

“宁波、漳泉、香山新会一带，能驾驶轮船之人甚多。”^①而且其中尚有“特出之才，如宁波贝锦泉，未尝读彼中书籍，习彼中技艺，自能作船主，西人亦推许之”。^②

然而，侵略者的目的，决不是要把封建的中国变成资本主义的中国。面临外轮的垄断势力，中国民族资本轮运业本已难有发展的余地。而封建社会的顽固保守势力对轮船的偏见及其对华商置办轮船所推行的限制政策，使早期投资于轮业的民族资本，只能假借洋商名义采取“诡寄经营”方式。进入60年代华商资本以附股形式投入外轮公司的事例就已相当普遍了。

轮船运输在中国领水快速推广开来，出于防止“骗捐取利”、“私买驾驶”等弊端，清政府开始酝酿放宽政策，“准中国富绅收买轮船夹板，以裕财源，而资调遣”。^③如前所述，几经周折，1867年清政府终于颁布了《华商买造夹板等项船只拟议章程》（通称《华商置造洋式船只章程》），允准华商在《章程》规定范围内可以置办洋式船只。政策上的开放，对一些华商产生鼓舞作用。跟着就有一批与洋务派有着各种关系的下层官僚与买办商人先后四次提出创办轮运的申请。其中有的径自提出“承运海漕”或“试行漕运”。但是，前面也曾提到，在顽固派的政治压力下，没有一项申请获致批准的。

及至招商局创办之后，不顾洋务派官僚的阻挠及外轮势力竞争的威胁，曾有多位华商创办轮运的举动。例如1873—1874年间出现过一家“试行”于广州佛山间的轮渡公司^④，及

① 《洋务运动》，第1卷，第11页。

② 同上书，第112页。

③ 《海防档》，丙，机器局，一，第3—5页。

④ Eitel, History of Hongkong, p. 520.

另一家名称不详，据说企图与外商省港澳轮船公司一比高低的华商轮船公司，^①这两家公司看来规模不大，而且，很可能在初创阶段即以失败告终。1875年又曾有华商以“黄埔城号”轮船开往广州香港间，也企图与省港澳轮船公司角逐。^②1877年旗昌将船产售予招商局之际，公司内一批买办不愿随船归附招商局，遂自己募资创办一家“宁波轮船公司”，但公司仅存在一年多时间，即歇业。^③就在这一年，还有人纠众10万股，集资1000万两，不限华商洋商，“欲组设一公司”开行南洋航线。^④另一家“中外各国轮船通商公司”已经拟定章程准备开办，但同样都不曾成功。^⑤据已有资料，在这批华商创办轮运活动中，只有一家上海的宝丰公司曾以一艘“苏州号”轮船“装运客货、往业各口”。但其货客船租则是按照招商局定价收取，“不敢减租相竞”。^⑥由此可见，在外轮公司及招商局轮船集中的沿海地区，整个70年代民族资本轮业都不曾得到发展。

进入80年代，华商创办轮船的申请竟至层出不穷，越来越多。申请的范围显然已由口岸伸向岳州、沙市这样的腹地内港等内河水域。面对这种趋势，清政府当局先则于1882年明确表明除招商局外“不准独树一帜”的垄断政策，后又于1884年颁布《华商购造轮船章程》。作为1867年《华商置办洋式船只章程》的续章，17年以后颁布的这项章程，其主旨却是限制华商购轮“不准擅入内河”，“只准行驶通商口岸”。在口岸地方，也有另外的限制规定。例如，上海就由海关设立专章，严格限制小轮业务：“不准装客搭货，只准至苏州

① Trade Report, 1874. Canton, p. 176.

② North China Herald, 1875, 5. 22, p. 496.

③ North China Herald, 1878, 3. 21; American Neptune, 1957年7月号, p. 228.

④ 《申报》，光绪三年七月十二日。

⑤ 《新报》，光绪三年十月二十六日。

⑥《新报》，1877年6月20日。

杭州等处为止，并不准驶入长江及江北各内地”。①

不顾清政府的限制政策，各地商人、官绅创办轮运的申请依然接连不断。有的地区官方限制政策十分严格，对“以通行小火轮稟请者，皆不准行”。也有的地区，申请者间或侥幸获得省区“大宪”的批准得以在“章程”规定的范围内行驶轮船，但到了功已垂成的程度，终又被地方封建势力把持阻挠而罢。

在这里，有必要提一提招商局的垄断作用。受到封建政权支持的招商局，作为民族资本轮运的对立物，越来越表现得飞扬跋扈。有的小轮创办活动就是招商局直接出面而被迫终止的。受招商局及各种封建势力桎梏而不得发展的新式小轮公司无需——列举。我们只以湖南小轮公司作为典型，就不难看出问题所在。

湖南小轮公司大概发起于1883—1884年间，拟议中只计划开行汉口、长沙及湖南的省内河运航线。在筹办过程中，它就不断遭到各方面的阻难。这家小轮公司“凡三次呈请，涂公一阻之，卞公再阻之”，②继而李瀚堂更“肆意阻挠，上书中丞，其言绝悖”。③在封建社会里，一家小轮公司自然难以经受这些督抚的一再阻难，连招商局都表示“湖南行驶小轮，自是当务之急，奈阻之者势不相下，急以相求，不如徐以待悟”。④1888年小轮公司具体

① 刘坤一：《刘坤一遗集》，第2卷，第68—683页。

② 《洋务运动》，第1卷，第316—317页。

③ 招商局档案复印件，中国社会科学院经济研究所经济史组藏。

④ 同上

拟定章程15条，其中明确提到：“内湖轮船原应由招商局办理”。这本已显示了小轮公司对招商局垄断地位的顾忌。为了不与招商局的经营发生冲突，不得不把营业范围定为“只搭人客，不载货物”。即使这样，仍不能摆脱招商局的干预。当秋冬之际、内湖水涸，不能开轮，就必须获取招商局的允准，始能“载运至各通商口岸，弥补工食”。于是招商局便趁机计议“或由黎绅(创办人)出名，职局(指招商局)附入股分，或查照莱州等处浅水轮船章程，径由职局兼管”。不论是附股还是兼管，只要小轮公司开业，就势必落入招商局的股掌之中。以致这家小轮公司长期停留在筹办阶段而不得开业。

通过湖南小轮公司的筹办过程，人们可以看到在顽固保守势力的摧残下，外轮势力尚未侵及的内港内河，中国民族资本轮业仍然难于得到发展。相反，1890年前后倒是在外轮势力垄断的沿海口岸反而出现几家稍具规模的轮船公司。其中香港的华商轮船公司(The Chinese S. N. Co. Ltd)，资本达30万元。①另一家航行于广东沿海航线，“专载搭客”的汕潮揭轮船公司，资本亦达5万元。②经营沿海轮运的鸿安公司(Greaves & Co.)的资本计达20万两。③然而这些能立定脚跟的轮船公司不是悬挂洋旗(如汕潮揭)，就是吸收一部分外商资本。其主要创办人几乎没有例外都是依附于洋行的买办。

总之，中国民族资本轮业之所以如此难产，是外来侵略势力的竞赛与倾挤，尤其是国内封建保守势力的限制与刁难的结果。先进的资产阶级代表人物，或是针对时弊批判洋务派官僚的限制政策时，曾经尖锐地指出：“小轮一事，现难邀准，然终有准行之日，不过风气未开耳”；④或是痛诋招商局垄断之非：“遍稽通商条约，并无不准中国商民造船之例，其所以

① North China Herald, 1890. 10. 3, p. 392.

② 《海关报告》，1891年，卷下，第9页。

③ 《申报》，1890. 5. 2，光绪十六年三月十四日。Yen—PingHao, The Compradore in Nineteenth Century China. 1970 pp. 123—124.

④ 郑观应：《盛世危言后编》，第10卷，船务，第15页。

不准私造者，特恐分招商局之利权”；①或是满怀激情地直接提出速办轮船的主张：“夫火轮、舟车、电报三事，天为之也”，“顺天者存、逆天者亡，先天者兴，后天者废”。

②“铁路、轮船之不兴，是犹人之无足而不能自立”。③诸如此类的社会舆论，虽然未能改变清政府的有关政策，但它发出了时代潮流的声音，肯定有其历史的作用。

(《南开经济研究所年刊》，1981—1982)

- ① 招商局档案复印件，中国社会科学院经济研究所经济史组藏。
- ② 陈炽：《续富国策》，第4卷，第14页。
- ③ 何启、胡礼垣：《新政议论》，第28页。

出处：中国经济史论坛扫校

责任编辑: echo

发表评论	查看评论	加入收藏	Email给朋友	打印本文
----------------------	----------------------	----------------------	--------------------------	----------------------

如果你想对该文章评分, 请先[登陆](#), 如果你仍未注册,请点击[注册链接](#)注册成为本站会员.

平均得分 0, 共 0 人评分

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10