

旧版文章

天人古今

古今通论  
古代通论  
世界史论  
当代三农  
现实问题  
旁通类鉴

先秦史论

先秦通论  
原始经济  
文明起源  
夏商西周  
春秋战国

汉唐史论

汉唐通论  
战国秦汉  
秦国秦代  
西汉东汉  
魏晋南北朝  
隋唐五代

宋元史论

宋元通论  
唐宋通论  
北宋南宋  
辽金西夏  
蒙元史论

明清史论

明清通论  
明代通论  
明中后期  
清代通论  
清代前期

近代史论

近代通论  
清代晚期  
民国通论  
民国初年  
国民政府  
红色区域

现代史论

近世通论  
现代通论  
前十七年  
文革时期  
改革开放

学科春秋

学科发展  
专题述评  
年度述评  
学人学术  
学者小档

理论方法

史观史法

国学网——中国经济史论坛 / 明清史论 / 清代通论 / 对外关系、海洋经济 / 19世纪中国领水主权的破坏及外国在华轮运势力的扩张 (2) (《聂宝璋集》选)

## 19世纪中国领水主权的破坏及外国在华轮运势力的扩张 (2) (《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: 1169

### 19世纪中国领水主权的破坏及外国在华轮运势力的扩张 (2)

#### 19世纪中国领水主权的破坏及外国在华轮运势力的扩张 (2)

作者: [聂宝璋](#) (中国经济史论坛于2004-7-11 23:13:50发布) 阅读153次

## 二 早期外国在华轮运势力的扩张

### (一) 鸦片战争前的外轮试探活动

探讨早期外商轮运势力侵略中国的历史, 需要追溯到19世纪20年代。这个时候, 作为新式运输工具, 轮船在西方也还处于初创阶段。1807年北美赫森河出现第一艘轮船, 英国克莱德河出现第一艘轮船则是1811年。<sup>②</sup>在俄国, 别尔德工厂中造成第一艘轮船是在1815年。<sup>③</sup>但是, 没有几年, 外国人就开始在中国领水行轮的行动了。

① 《上海新报》, 同治元年闰八月十四。

② 《新建设》, 1953年8月号, 第50页, 据《大英百科全书》第14版第20卷549页载, 1814年英国才有第一艘轮船加入航运。美国则在1809年, 转见樊百川: 《中国轮船航运业的兴起》, 第117—118页。

③ 《史学译丛》1954年第2号, 第20页。

1821年, 一个广州东印度公司商馆职员罗巴茨(J. T. Roberts)在伦敦向东印度公司董事会提议在广州内河行驶轮船。这项提议由于东印度公司执事兰尼(Rennie)坚持认为中国当局不会允准而搁置起来。但罗巴茨并不死心, 蓄意自己着手购造轮只, 并于次年初把备件运抵广州。其组装计划由于他生病而未果, 机器物件复于六月转运至加尔各答, 重新装配。1823年7月终以“Diana”号命名下水, 载重80吨, 明轮轮船。据说这是从西方向东方“引进”的第一艘轮船。<sup>①</sup>

这项中途流产的行轮计划并非出于偶然。就在1821年前后的几年当中, 中国鸦片走私贸易急骤增加, 华南沿海鸦片走私市场迅速开辟。美商旗昌、奥理芬, 英商麦尼克、孖地臣、颠地等洋行先后组成。这里既有散商行号之间的竞争, 又有散商行号与东印度公司之间的角逐。急待引进的轮船显然被视为鸦片贸易竞争的有力手段。

鸦片贸易日益扩大, 散商行号的作用也日益明显, 前已提到仅麦尼克行一家在1829—1839年间的一个季度就独销了5000余箱鸦片。<sup>②</sup>正是这家行号在此时此刻把一艘小轮开到中国领水的。这就是“中国领水第一次出现的”161吨的明轮小轮“福士号”。据说这艘小轮1829年原为麦金托什洋行(McIntosh & Co.)所购置, 转年由麦尼克行行东孖地臣租用, 于1830年4月18日从加尔各答开抵伶仃。<sup>③</sup>在中印间的航行过程中, 它拖带一艘载有840箱鸦片、52吨煤的“杰姆茜娜号”帆船, 以便沿途提供轮船用煤, 而中途煤尽, 不得不用

历史地理  
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

掉帆船靠风力航行。④由于买不到适于发动轮机的优质煤，在归途中甚至烧木代煤。⑤魏源在《海国图志》中记述的“中立铜柱，空其内烧煤。上设机关，火焰上即自运动，两

- ① 哈维兰：“早期中国香港及珠江的轮船运输”《美国海事》第22卷，第1期，第5—6页。(American Neptune)。
- ② 格林堡，前引书，第124页。
- ③ 《美国海事》，第22卷，第一期，第6页。
- ④ 拙书：《中国近代航运史资料》第1辑，第35—36页。
- ⑤ 《早期怡和洋行及怡和轮船公司简史》，(The early History of Jardine, Matheson & Co Ltd. and the Indo—China S. N. Co. Ltd), pp. 6—7。

旁悉以车轮自转以行”，抵作“通紧急书信之用”，不载货物，1828年出现于澳门的小轮，可能就是“福士号”。①

由“福士号”驶华的经过看，中印航程需时38天，速度上并不比飞剪船优越，难以起到“通讯船”的作用。它本身又缺乏货载舱位，技艺上亦不足以作远程航行。这种“代价很高”的行轮活动，也“只有在鸦片买卖中”才有可能。尽管如此，“福士号”的出现，却显示鸦片贸易的扩大趋势及中国领水通行轮船的可能。

1835年，即麦尼克行扩大改组为怡和洋行后的第三个年头，便把一艘以其行东名字命名的“渣甸号”(Jardine)利用风帆自阿伯丁开到中国。②这条58吨的小轮之在中国出现，当然不无鸦片商人在竞争中自我炫耀的作用。据说怡和原意是想用以解决外商居留的广州及眷属居住的澳门之间的交往与通讯的交通迟滞问题的。③ 1836年1月1日当它上溯珠江之时，却遭到清地方当局的禁阻，旋即将机器拆除，改为横帆继续航行于广东沿海。④

- ① 魏源：《海国图志》，第52卷，第3页，文献中还见到另一艘“金发号”(King—fa)小轮，据说1832年曾见诸广州报纸广告，《泰晤士报》还说该轮行驶广州北京航线，乃是“一椿骗局”，均不足信，参见前引《美国海事》。
- ② 《沿革史》，第247页，注12；一说在伶丁组装，参见埃米斯：《在中国的英国人》，(J. B. Eames, The English in China), 第267—269页。
- ③ 《中华丛报》，(Chinese Repository), 第4卷，第436—437页。转见吕实强：《中国早期的轮船经营》，第4—5页。
- ④ 《美国海事》，第22卷，第1号，《怡和洋行及怡和轮船公司简史》，第7页。

直到鸦片战争前夕及战争期间，轮船曾经频繁出没于广州、定海以及吴淞地区的广阔水域，出于侵略战争的需要，从事探测水势，通讯联络、拖带帆船、引导兵船等活动。战争期间一时还谈不上商用。但是，战争甫行，大批外商蜂拥来到中国，商用轮船的活动跟着提上日程。几年以前对“渣甸号”清政府还有权“禁阻”。战败之后，外商轮船即已获得进出中国领水的自由。1844—1845年间美商的伊迪丝号及米达斯号(Midas)开到中国，并在香港广州间“航行过一段时间”之后返回纽约。这是美国开到远东的第一艘轮船。①也是这一年，英商丽如银行在港粤开设了分行，大英火轮公司的轮船“玛丽伍德夫人号”(Lady Mary wood)也开到中国。②对华贸易的狂热投机吸引着轮船。西方商人预期有朝一日中外贸易的进一步发展，必将对轮船运输带来繁荣。③这种“预期”当然不无道理。外商在华轮运业的兴起过程就是一个证明。

## (二)鸦片战争后省港澳地区外商轮运业的出现

外商在华轮运业首先是在西方商人盘踞的基地、鸦片贸易的中心广州、香港、澳门地区出现的。资料证明，早在1844年怡和洋行便以186吨的“考赛尔号”(Corsair)轮船开展了广州、香港间的客货运输。开始时曾以约款未允轮船从事货运为由一度被清政府扣留，随后在广州英领事压力下冲破清政府禁令而自由航行。④前述旗昌的“米达斯号”(148吨)抵达香港后于1845年9月3日曾发布公告：“米达斯号将开香港广州定期航线，每周往返两次，兼运客货”。⑤1846年在这条航线上至少有两艘轮船“迅速准时”地从事定期客货运输。⑥

① 《福士回忆录》，(R. B. Forbes Personal Reminiscences, ), pp. 208—211。

② 姚贤镐：前引书，第641页。

③ 同上书，第640—641页。

④ 《怡和洋行及怡和轮船公司简史》，第8页。一说该轮1846年初开省港线班轮，参见《美国海事》，第22卷，第1号，第9—10页。

⑤ 《美国海事》，第22卷，第1号，第8页。

⑥ 姚贤镐：前引书，第641页。

作为庞大的鸦片、洋货存储仓栈及贩卖华工的中心，香港地区的贸易活动日益扩大。①已有的小轮已经供不应求。香港外商先是要要求大英火轮公司开辟香港至广州日班，未果。随后大英同意派出一船行驶港粤线，作为远洋航线的补充。而宝顺行东甘倍尔(A. Campbell)及怡和行东A·孖地臣(A. Matheson)则认为“大英一轮肯定不敷所需，增添轮船仍能有利可赚”，遂倡议创办轮船公司。1847年8月着手建造适宜航行珠江的轮船各约140吨的“香港号”、“广州号”。②1848年一家“省港小轮公司”(Canton Hongkong Steam Packet & Co.)在广州开业了。③这是在中国最早出现的外商专业轮船公司，资本3万两，共计120股，每股250两。④招股之时，几乎整个外商商界前来购股。首倡者虽是怡和、宝顺，实则投资创办者包括琼记、公易(Smith, Kenndy & Co.)、布什(Bush & Co. 音译)、丹拿(Turner & Co.)、李百里(w. W. King & Co.)等香港、广州主要洋行。⑤

① 班恩德：前引书，第57页。

② 《美国海事》，第22卷，第1号，第11—12页。

③ 艾德：《香港史》，(E. J. Eitel, The History of Hongkong)第276, 346页。一说资本为3万镑。

④ 《美国海事》，第22卷，第1号，第12—13页。

⑤ 同上。

英商的置轮活动，跟着招致美商的竞争，继“米达斯号”之后，1849年旗昌又把一艘木质明轮“星火号”(Spark)小轮的骨架运至黄埔，于次年初装配完工，寻即开始省港间运输业务，并赢得“珠江最舒适的客运船”的声誉。于是1851年大英再加一艘141吨的“查理·福士爵士号”(Sir Charles Forbes)。从此在竞争中英美商人竞相增置小轮，广州、香港一带水域变成外轮竞运角逐的场所。1853年旗昌先后添置468吨的“孔夫子号”及137吨的“皇后号”。转年大英也添置“大达号”(Tartar)及“安恩号”(Ann)。差不多同时美商又增加一艘“河雀号”(River Bird)，英商则又复酝酿再增三艘铁质轮船，即“罗斯号”(Rose)、“塞斯特号”(Thistle)及“沙姆罗克号”(Shamrock)。①日趋激烈的竞争构成对省港小轮公司的严重威胁，使这家一直无利可图、但给(省港外商)社会提供“实惠”的专业小轮公司不得不于1854年宣告拍卖。②

此后不久，太平天国的军事行动波及到广州地区，华商木船运输实际等于停顿。在政治特权及武装力量保护下的外商轮船遂趁机进一步扩大客货运输业务，以致一度出现货源不足、轮船供过于求的现象。到1855年又一变而成为异乎寻常的繁荣。常川行驶在珠江的轮船，本已达7艘之多，却仍然继续添造“威廉麦特号”(Williamtte)、“铁皇太子号”(Iron Prince)及“加罗林那号”(Carolina)。其中由奈伊洋行(G. Nye Bros. & Co.)代理的“加罗林那号”是一艘“700马力、容积600吨、在拖带、货运及运送邮件方面都是最有效的暗轮轮船”。③

1856—1857年间第二次鸦片战争爆发了。在这场民族战争中，受到严重摧残的不是外商轮运业，而是中国木船商，激于民族仇恨的木船船民愤而开展打击侵略者的尖锐斗争。1856年12月初发生一场空前规模的罢工运动，“所有中国木匠都离开了黄埔船坞”。有一外籍“造船者”被华民强执以去后再无所闻。跟着广州外商商馆几乎焚毁殆尽。同月22日，“塞思特号”拖带夹板“安欧恩那号”赴港途中，遭到100只木船的攻击，使这艘轮船不得不用

① 《美国海事》，第22卷，第1号，第12—13页，第16—20页。

② 同上，第22卷，第1号，第12—13页。

③ 同上，第21, 27—28页。

掉夹板狼狈逃窜。1857年1月初“飞马号”的船长卡梯拉(Caotilla)差一点被中国船民捉住，吓得他“再不愿冒险航行了”。①“皇后号”船长魏恩(Wynn)、工程师维尔(Wier)都被船上华人杀掉，由此使侵略者惴惴不安，竟将所有外轮船上华籍水手解雇，全部改由欧人经理。②

由此中国木船商更加倍受摧残。为了适应侵略的需要，很多商轮都加以武装而被用作镇压中国人民的工具。1857年5月在武装的“香港号”及“查理福士号”的参与下，曾毁坏中国木船40只。6月，包括“轮船炮艇”“普拉佛号”(Plover)、“斯塔林号”(Starling)及“汉泰号”(Hanghty)在内的英国武装力量一次击毁中国木船达70—80只之多。③斗争尽管十分尖锐，但外轮业务并不曾绝迹。即使在珠江之内，还有一部分外轮继续“在困难中活动”。④第二次鸦片战争结束以后，外商轮船又纷纷驶回，珠江上的运输实际已为外商轮船所垄断。这就是外商轮船最早在省港澳地区的发展历程。

① 《美国海事》第22卷，第1号，第33—35页。

② 同上，第38页。

③ 同上，第33—35页。

④ 同上。

### (三)外轮势力由省港澳地区向沿海航线的扩张

省港澳地区外商小轮运输业之所以发展迅速。主要是地方贩运贸易扩大的结果。除走私、贩毒、华工出口外，还有土货贸易运输。在贩运活动中，外轮采用各种方式扩大自己的业务。有的是拖带华商木船，有的则是自己揽载货运，还有的为华商所包租。在这种情况下，轮船活动领域必然要突破香港、广州、澳门地区的范围。早在1847年1月，华商雇用“考赛尔号”拖带一条500吨货运的木船开至“西部海岸”。前述的“加罗林那号”的船东还曾公告它可以“接受租雇到任何可到的港口或地方”。①就是说不论通商口岸与否，外轮活动已然一无限制。外轮势力迅速自省港澳地区向华南沿海其他地区、向北伸张。1851—1852年间外商轮船在广州与厦门之间已屡见不鲜。香港、汕头、厦门之间已然开辟了轮船定期航线。包括福建台湾航线在内，整个华南沿海水域，外轮运输业广泛开展起来。②前曾提到，1855年旗昌的“孔夫子号”甚至闯进了闽江。

值得注意的是上海。早在1842年6月鸦片战争刚刚结束，《江宁条约》尚未签订，已有两条轮船拖带木船上溯长江接近苏州。“美杜莎号”(Medusa)就是其中之一。这可能是上海最早出现的商轮了。③但是，与洋货贸易一样，在开埠以后，上海外商轮船运输的局面一直未能打开，运输任务的承担者主要是飞剪船与快艇。直到1850年前后，外商势力逐渐自广州北移，上海日益成为外商贸易中心，各国进出口船舶吨位明显地增长，外商轮运业才开始发展起来。

① 《美国海事》，第22卷，第1号，第27—28页。

② 同上，第10，16—18，37—38页。

③ 麦克莱伦：《上海史话》，(J. W. Maclellan, The Story of Shanghai), p. 11；另参见蓝宁，前引书，第384页。

当然还应看到，这个时候正是欧洲和美国远洋轮船蓬勃发展、轮船取代帆船的时期。著名的大英火轮公司及丘纳德轮船公司(Cunard Line)都是1840年创办的。英曼轮船公司(Inmanline)则是1850年创办的。虽然这个时期的远洋轮船“装设的船帆几乎和帆船一样多”①，但螺旋桨轮船已经出现，开始了蒸汽动力逐渐取代船帆的进程。在大西洋、太平洋以及欧洲非洲航线、中国印度航线上轮船已被广泛地利用。所以有人说“1840—1857年间为全世界海运业中改用轮船之时期，洵不谬也”。②这是西方国家工业发展及殖民地扩张政策在海运业中导致的必然发展趋势。这一趋势不能不在中国反映出来。

1850年大英火轮公司就以“玛丽伍德夫人号”开辟了香港至上海间的定期航线。3年过后，仅“大英”一家在这条航线上营运的轮船就不下5艘。③1855年怡和洋行便把它原来

的加尔各答至香港线延长到上海。同时经营香港上海线的还有旗昌洋行。1856—1857年间禅臣(Siemssen & Co. )、利名(Remi, Schmidt & Co. )、伯德(John Burd & Co. )等洋行纷纷起而经营中国沿海航线。④自印度至香港间遍设分支机构的鸦片商沙逊洋行的分销系统也从香港延伸到上海。⑤这个时候,宁波的洋行商人已经引进了“美国式江轮”。⑥上海也出现外商的拖轮。其中就包括来自香港的旗昌洋行的“孔夫子号”。⑦

① 卡勃《大英轮船公司百年史》, (B. Cable, A Hundred year History of the P. O, 1837—1937), p. 282. 克拉克(飞剪船时代, 1843—1869), (A. H. Clark, The Clipper Ship Era, 1843—1869), pp. 312—314.

② 胡继瑗:《航运公会之研究及远东与北美间各公会之现状》,《东方杂志》,廿四卷三期。

③ 《沿革史》,第187页。

④ 刘广京:前引书,附录2。

⑤ 勒费窝:《清末西人在华企业,1842—1895年间怡和洋行活动概述》, (Edward LeFevour, Western Enterprise in Late Ching China, A Selective Survey of Jardine, Matheson & CO. 's Operations, 1842—1895), p. 27.

⑥ 班思德:前引书,第38页。

⑦ 拉巴克:前引书,第356页;《美国海事》,第32卷,第1号, p. 17.

不仅如此,随着侵略势力的扩张,上海日益成为洋行商人走私、贩毒、收购丝茶的重要基地。一些老牌洋行分别与内地建立起直接联系。例如怡和洋行即曾派人至吴城镇租栈收茶,宝顺、琼记、旗昌等行号均蜂拥而至。咸丰七年五月张兴任的一封奏章透露说:“夷人例只准在水次收买,不准闯入内地。乃近年来,(外商)往往乘坐内河船只,絮带夷妇,潜至浙江之杭州、湖州府属地面,往来窥伺。”①所以,到1856年时,上海附近支流内河及运河地区外商小轮运输已经开始“蓬勃发展起来”。②这些轮船自然不限于鸦片、丝茶的贩运,同时也兼及其它土货之揽载。琼记洋行轮船经常为华商所租雇到内地运货。③曾经有一艘“叻哈丹号”轮船开抵苏州“沿途揽载搭客,收取船租”。鲁麟、吠礼查等洋行的小火轮数只,“有时前往内地,或搭客到苏,或装银两至棉花湖丝出产等地”。④以迄第二次鸦片战争为止,上海地区虽然没有专业轮船公司出现,实际上小轮运输业已经隐然可见。它预示着长江干线轮船运输的开展已经为期不远。

#### (四)长江航线外轮势力的垄断

第二次鸦片战争以前外轮势力所指除珠江外,还有地处北疆的黑龙江。在那里,1854年即已有俄轮入侵的记录,1857年且已染指该地区的贩运贸易业务。⑤但最主要的外轮活动区域是横贯中国、自上海深入腹地的长江。

① 夏燮:《中西纪事》,第17卷,第20页;咸丰朝,《始末》,第15卷,第31

② 《沿革史》,第325—327页。

③ 洛克伍德:前引书, p. 79.

④ 《通商章程成案汇编》,第24卷。第13—14页。⑤ 马场鞞太郎:《支那经济地理志,交通全编》。

对长江一线航行贸易特权侵略者不仅垂涎已久,在上海立定脚根的洋行商人亦已在蠢蠢欲动。1856年旗昌洋行老板金能亨就曾流露企图改变以代理业务为主的经营方针。①1857年琼记洋行甚至开始酝酿置办轮船为开行长江及沿海航线作准备。②有资料显示,1858年《天津条约》签订前后,至少有4艘英国轮船一直闯到九江及汉口。③

迨至《天津条约》签订以后,上海洋行商人迅即由酝酿、准备进而购置轮船。琼记洋行率先以10万元资本(其中华资1万元)订造一艘“火箭号”(Fire Dart)以开行上海至汉口航线。

④《北华捷报》更趁机鼓动说:“组织轮船公司是开放长江水道、发展贸易最实际有效的办法。”⑤与此同时,英国海军司令官贺布(James Hope)、代理领事官巴夏礼(H. S. Parkes)组织一批上海英籍洋行商人自上海出发、溯长江上驶汉口,炫耀实力,并沿途收集政治、商业“第一手情报”。⑥紧跟着英国“远征队”之后,美国水师总领“赫福号旗舰”(Hartfort)指挥官屈柏林(S. C. Stribling)率领武装舰只开往九江、汉口,窥探调查,⑦遂即对从事长江贸易的美商发出号召说,上海汉口一线,由于战争正在进行,华商木船

活动受阻，贸易势必落入外商之手，更不必耽心航线的安全了。⑧

- ① 拙书：《中国买办资产阶级的发生》，第69—70页。
- ② 洛克伍德：前引书，第91—92页。
- ③ 咸丰朝，《始末》第33卷，第25页。
- ④ 《美国海事》，第17卷，第1号，p. 43。
- ⑤ 《北华捷报》，1861. 1. 10；1861. 1. 19。
- ⑥ 《赫德与中国海关》，第200页。
- ⑦ 夏燮：前引书，第17卷，第8页。
- ⑧ 《北华捷报》1861. 6. 1。

在太平天国战争中，长江航线运价哄抬到令人难以置信的程度，沪汉间货运价格每吨高达25两白银，客位每人75两白银，“往返一律”。船只往返一次即“足敷成本”。①“厚利所趋，人皆垂涎”。② 1860至1862年间上海洋行商人纷纷向国外订购轮船。一股“轮船热”很快流行开来，连一些“二流洋行”都争先恐后地经营长江轮运业务。③有人记述当时轮运业的兴盛情况说：“看来好像一个商人的名誉还有某些缺欠，除非它拥有一、二只轮船供他使用。”④据统计，至少有廿家上海洋行，每家都经营一、二只轮船。其中包括英商宝顺、广隆(Lindsay & Co. )、怡和、吠礼查(Fletcher & Co. )、美商旗昌、同孚、琼记、百亨(Byrns & Co. )、合渥(Howard & CO. )、丰裕(Fogg & Co. )。⑤

在这个阶段里，引人注目的是美商创办轮船公司的活动。1861年初琼记老板就把“火箭号”开进长江，并很快获利14. 8万元，几乎超过成本50%。另一艘“山东号”也赚获利润37000元。因而1862年琼记曾提出一个筹资80万两白银开办轮船公司的计划。只是由于未能从“华商”手中筹足资本而使计划搁浅。⑥成功的是旗昌。旗昌创办轮船公司的动议

- ① 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第9页。
- ② 《汇报》，1875. 1. 23。
- ③ 《福士回忆录》，第364—367页；麦克莱伦：前引书，第50—51页；《北华捷报》，1877. 3. 29。
- ④ 密契：《英国人在中国》，(A. Michie, Englishman in China)，第卷，第218页。
- ⑤ 刘广京：前引书，第38—39页；《北华捷报》，1862. 3. 1；格里芬：前引书，第258页。
- ⑥ 洛克伍德：前引书，第94—99页。

是它的老板金能亨1860年提出的。在他的计划中，沪汉之间配备3艘轮船就能维持每周两次航班。根据香港广州间轮运经济核算，这样一条航线每年可赢利34. 2万元。在他看来，旗昌如能于1862年春开展长江轮运业务，就能占据先鞭，控制长江贸易。①因而他极力从旗昌以外的中外商人筹集资本。1862年3月27日旗昌轮船公司便以100万两白银的资本在上海正式开业了。②其规模之大，当时在远东亦首屈一指。

旗昌是在激烈角逐中创办的。及至创办以后，为了竞争的需要，它一方面降低运价以挤垮对手，甚至规定运价不拘定章听由货主面议；另一方面又竭力笼络华商，招徕货运。为此它特意选择靠近华商地段兴建宽达300英尺的码头与容量30000—35000吨的金利源仓栈。③在运费上还规定利用旗昌轮船承运的货主可得运费1%的现金回报及贷款的优待。④这是招揽中外商人、特别是华商货源的有力手段。在激烈的竞争中，旗昌虽然也有几年捉襟见肘的“困境”。但从1866年起，便已握有垄断长江轮运的实力。这一年，常川行驶沪汉线的外商轮船计共12艘，旗昌一家以5艘轮船就能控制长江贸易的1/2—2/3。半年的时间它就捞取净利15万余两。⑤它的股东F. B. 福士报告说，这一年“华商交付公司的运费足以偿付全部开支而有余”。⑥这使它有可能进而收购宝顺洋行的全部轮船及设备，包括上海当时唯一能容纳海轮的宝顺船坞，总值达55万两。接着它又以自己在长江线上的优势地位迫

- ① 刘广京：前引书，第15页。
- ② 《北华捷报》，1862. 3. 29。其规模之大，当时在远东亦首屈一指。
- ③ 同上，1862. 3. 29。

- ④ 刘广京：前引书，第44页。
- ⑤ 同上书，第55页。
- ⑥ 同上书，第63页。

使势力雄厚的怡和及清理了船埠设备的宝顺进一步承诺一项“协议”：宝顺、怡和10年之内不在长江航线行轮，亦不经营轮船代理业务。旗昌则不在华南沿海航线行轮(上海宁波线除外)。在旗昌方面则须承担如下义务：在长江航线上要提供足够的吨位，以满足洋行的需要；在运价上则保证上程每吨货物不超过6两5钱，下程不超过5两。①在这种情况下，累次集筹组轮船公司未果的琼记也不得不与旗昌签订一项退出长江航线的类似“协议”而转向华南。②显然，这样一来，实际形成了几家大洋行轮运势力瓜分中国领水的局面。而在长江航线上怡和等洋行又无异以旗昌在运价及船吨的保证为条件，承认了旗昌的垄断地位。

#### (五)沿海航线外轮势力的垄断

与长江航线一样，第二次鸦片战争以后外国轮运势力在沿海航线的扩张同样引人注目。在兼营华南沿海航线轮运的众多洋行商人中，值得注意的是香港英籍巨商拿蒲那(D. Lapraik)。这个1845年来到香港由钟表业致富的英商，1857年转而经营船舶修造。1861年左右购置轮船行港沪航线，1863—1865年间他又是香港黄埔船坞公司及汇丰银行的创办人与大股东。到他1869年病死时已拥有了艘轮船。他的这只船队就是1883年改组成立的在华南沿海、福建台湾线占有垄断地位的道格拉斯轮船公司(Douglas Steamship Co.)的前身。③

- ① 《字林西报》，(North China Daily News), 1867. 2. 20。
- ② 刘广京：前引书，第77页。
- ③ C. N. 克利斯威尔：《香港的巨商大班》，(C. N. Crisswell, The Taipans-Hongkong's Merchants princes)。PP.97—99。

除此之外，这个“拿蒲那”还与琼记等洋行于1865年集资75万元创办一家“省港澳轮船公司”(HongKong, Canton and Macco Steamboat Co.)。这是当时行驶广东内河兼营沿海航线的唯一的一家专业轮船公司，因之一开始它就占有垄断地位，并且不久便与在长江占有垄断地位的旗昌订立一项“合同”：旗昌不行驶广东内河航线，省港澳不得染指长江轮运。①继而又与琼记、怡和签订一项在华南沿海及珠江航线“彼此不得争夺贸易”的“合约”。其目的显然在于维持高运价，排斥竞争对手，维护不同地区的垄断地位。

在上海通向华北的沿海航线上，外轮势力也有类似的扩张历程。天津、牛庄、芝罘三口开埠之初，随着外商设行活动的展开及洋布、鸦片、东北豆石贸易的扩大，外商船运活动急剧增长。轮船运价也曾达到前述长江初开时的高度。据说沪津间不过700英里的航程，进口洋货的运价比中英远洋线还要高出两倍。②对外国船商来说，这样的高运价，无疑是有力的刺激。

资料记载，1862—1864年间先后出现英商天祥洋行代理的“中日(沿海及长江)轮船公司”(China Japan [Coast & Yangtze River] S. N. Co.)及“上海天津航运公司”(Shanghai and Tientsin Navigation Company)。前者资本30万镑，拥有“摩拿”号轮船一艘；后者资本数额不详，拥有轮船“普罗密号”(Promise)。这两家轮船公司没有多久便分别以轮船转让及海损事故而停业③。跟着在长江航线得手的旗昌就酝酿扩张势力、插手于这条航线。1866年6月，它的老板泰森(Tyson)在华商建议下决定派船开行沪津航线。④德

- ① 《字林西报》，1867. 2. 25。
- ② 《海关报告》，(Trade Report), 1866, 天津，第85页。
- ③ 《北华捷报》，1862. 2. 8. p. 22；《美国海事》，第17卷，第1号，卷17，第3号，第222页。
- ④ 刘广京：前引书，第68页。

商惇裕洋行(Trautmann & Co.)紧随其后开行“行如飞”(Yingtgefei)、“南浔号”(Nanzing)两艘轮船。①旗昌、惇裕两家于是展开了激烈竞争。

为了这场竞争，旗昌把原来的一艘轮船一举增至4艘。而为了避免削价竞争中两败俱伤，两家终于达成一项“谅解”进而进行“合作”，以便维持高运价，共同渔利。不到一年，惇裕就获净利108844两白银，每百两股分竟能分得红利34.5两白银之多。②

利润如此之大，竞争自然不会平息。1868年又有一家惇华洋行(Borntraeger & Co.)以两艘轮船参与沪津线的竞争。但不到两个月，惇华就被迫撤出这条航线③，继之而起的是北清轮船公司(North China Steamer Co.)。这是1868年在收买惇裕轮埠设备的基础上创办的。在它的30万两股本中，怡和买办唐廷枢占有1/3。而唐之所以入股北清并充任董事，则是受大批华商之委托。④因此，旗昌可以轻易排挤惇华，但无力挤垮北清。就这样，上海以北的沿海航线落入这两家公司的控制之中。1870年起，怡和的船队又取得明显的优势。

① 刘广京：前引书，第78—79页。

② 《上海新报》，1868. 10. 13。

③ 刘广京：前引书，第78—79页。

④ 同上书，第78，142—143页。

### 三 结束语

综上所述，不难看出早期外商在华轮运势力扩张的过程就是一个暴力掠夺的过程。最先在省港地区出现的外商轮船，不过二十年光景便遍布整个中国江海航线。凡是轮船所及之处就能见到洋行势力的踪迹。在西方资本主义经济侵华活动中，外商轮船显然充当“先锋”的角色。

诚然，包括走私、贩毒、土货贩运以及洋货运销在内的“商品贸易”与轮船运输之间不仅是彼此促进与相互依存，而且大抵是同步发展的。在西方资本主义经济侵华活动中轮船的作用和意义的评估显然不能局限于“商品贸易”本身，特别是第二次鸦片战争以后。随着外商轮运垄断地位的建立及“商品贸易”的扩大，码头仓栈业、保险业以及银行业相继出现，从商品运输到资金周转的贸易流通机制也随之形成。从此，中国通商口岸间的商品流通环节便落入外商控制之中。

还应看到，外国在华轮运势力扩张影响远不止于此。面对外商轮船侵略，首当其冲的是中国木船运输业。依靠风力的中国木船无论如何不是依靠机动力而又有上述种种特权可恃的外商轮船的对手。在外轮的竞争下，传统业务被撵夺殆尽的中国木船业日益显现凋零景象。因而又可以说外商轮运势力扩张的过程也是中国木船运输业衰败的过程。

中国木船业的衰败以及钱庄业务的买办化，使中国封建社会原有的贸易流通机制遭到严重破坏。利用外商轮船的华商货运因之越来越多，由外来势力控制的贸易流通机制直接间接对封建经济结构的冲击也越来越大。所以这些不能不引起封建统治阶层的重视，从而对清政府的政治与经济都产生一些深远影响。

(《中国经济史研究》，1987年1期)

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



