

# 近代长江流域行轮内港时空变迁研究 (1898—1929年)

——基于《〈内河行轮章程〉项下华洋轮船行驶  
内港名录》的复原

程 军

(复旦大学历史地理研究中心,上海 200433)

**【摘要】** 1898年清廷颁布《内港行船章程》后,长江内河轮运骤兴,开放轮船行驶的内港日渐增多,截至1929年全流域有超过418处内港开放行轮,内河航运格局为之一变。长江流域开放行轮的内港在空间上集中于下游地区,中游也有较多分布,上游地区则十分稀少。行轮内港的开放在时间上则呈现出下游到上游、干流到支流两种趋势。近代行轮内港的时空变迁趋势反映了轮运这一新式交通在长江流域的发展情况。

**【关键词】** 《内港行船章程》 长江流域 内港 轮运

**【中图分类号】** K928 **【文献标志码】** A **【文章编号】** 2096-6822(2020)04-0119-13

近代长江流域轮船的管理权长期由海关把持,“华洋商轮来往长江者,由关发给行驶长江专照……其在内港行驶者须在海关注册,由关发给注册凭单”<sup>①</sup>,海关确定了轮船行驶内港的具体地点。由海关出版的《〈内河行轮章程〉项下华洋轮船行驶内港名录》(*Inland Places open to Steam Navigation under I. W. S. N. Rules*,以下简称《内港名录》)<sup>②</sup>,详细记载了1898—1929年间《内港行船章程》规定下轮船所能航行的内港地名及开放时间,对研究近代长江流域开放行轮内港的时空变迁提供了便利。学术界目前有关内港行轮的研究主要集中在条约修订、航政管理、航运企业等方面<sup>③</sup>,对开放行轮内港的具体数量及时空分布探讨较少。本文拟通过整理《内港名

**【收稿日期】** 2020-05-16

**【作者简介】** 程军,男,1992年生,重庆江津人,复旦大学历史地理研究中心博士研究生。

<sup>①</sup> 秦岱源:《本国航政史》,1932年油印本,南京图书馆藏,第37页。

<sup>②</sup> 中华人民共和国海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第20册,中国海关出版社2018年版。

<sup>③</sup> 主要研究有江天凤主编:《长江航运史(近代部分)》,人民交通出版社1992年版;李永胜:《清末中外修订商约交涉研究》,南开大学出版社2005年版;戴鞍钢:《盛宣怀与清末中英商约谈判——以内河行轮交涉为中心》,《河北学刊》2016年第5期;苏生文:《中国早期的交通近代化研究(1840~1927)》,学林出版社2014年版。

录》，依据内港分布情况分成太湖流域、长江下游、长江中游及长江上游四个区域，从时空变迁的角度复原并展示近代长江流域行轮内港的发展脉络，在对比区域内部差异的基础上，厘清全流域的整体变化。

## 一、内港开放行轮与《内港名录》

近代长江流域在通商口岸以外的内港开放行轮始于1876年中英《烟台条约》，该条约规定轮船可以在大通、安庆等非通商口岸停泊及上下客货。1898年清政府发布《内港行船章程》<sup>①</sup>，规定“中国内港，嗣后均准特在口岸注册之华、洋各项轮船，任便按照后列之章往来，专作内港贸易”<sup>②</sup>，该章程成为之后华洋轮船申请在内港行轮的依据。《内港行船章程》颁布后，轮运业的地域分布渐广，“内港行轮盖駸駸有水银泄地之势矣”<sup>③</sup>。

《内港行船章程》发布前，内港的轮运业谈不上兴盛，如苏州一带“汽轮拖船在开放港口前已经行驶，但只是一些小马力的船只，行驶也不正常，须得官方不定期的批准，因此，一些跟官方有交情者几乎垄断了这个行业。在新的条件下（指内港开放行轮），竞争不断改善了服务的质量与船期的规律性，官方的检查也使汽轮的效率与安全标准得到保证”<sup>④</sup>。也就是说，1898年以前内港虽有轮船行驶，但发展受限，直到《内港行船章程》发布后轮运业才取得进一步发展。内港开放行轮后，最先开展的是客运业务，如1907年宜昌、沙市关监督批准开放宜沙间的涪市、江口等7处内港行轮，但只许经营客运。<sup>⑤</sup>在客运之后，货运业务才逐步展开。促进内港开放行轮的因素主要是外商、华商及地方政府三方。外商是行轮内港开放早期的主要推动力量，如1898年英商葛里逊组织三艘小火轮顺利完成了镇江至清江浦往返四次的航行，里运河沿岸的内港在此之后正式开放行轮<sup>⑥</sup>；1923年英商亚细亚公司呈请开放团风，次年团风开放行轮。<sup>⑦</sup>华商也是内港开放行轮的一大推动力量，如1909年经过南通当地的制造商向政府申请，天生港允许轮船停靠。<sup>⑧</sup>近代中国地方政府也是内港开放行轮的一大推手，1898年以后，在外轮窥视内港的背景下，地方政府扶持官营或华商经营内港轮运，开辟新的航线，促进了内港行轮的开放，近代湖南的内港轮运便是由官营轮局率先开办的。以《内港行船章程》为依据，开放行轮的内港渐增，而有关1898年以后内港开放行轮的数量及开放时间的文献资料零散稀少，这使得对行轮内港时空演变的复原研究进展困难，这一缺憾直到《内港名录》被重新发现方得以补全。

《内港名录》属于旧海关出版物中的第四类关务系列，编号为62号，由海关总税务司署统计

① 按：该章程又称《华洋轮船驶赴中国内港章程》，英文名为 *Inland Waters Steam Navigation Rules*，《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物（1860—1949）》中将其译为《内河行轮章程》。

② 王铁崖编：《中外旧约章汇编》第1册，生活·读书·新知三联书店1957年版，第786页。

③ 盛俊：《海关税务纪要》，商务印书馆1919年版，第201页。

④ 陆允昌编：《苏州洋关史料（1896—1945）》，南京大学出版社1991年版，第80页。

⑤ 刘宏友主编：《湖北航运史》，人民交通出版社1995年版，第226页。

⑥ 聂宝璋、朱荫贵编：《中国近代航运史资料（第二辑）》，中国社会科学出版社2002年版，第299页。

⑦ 张明主编：《黄冈地区水运志》，上海社会科学院出版社1991年版，第80页。

⑧ 《海关总税务司署通令第1697号》，黄胜强主编：《旧中国海关总税务司署通令选编·第一卷（1861—1910年）》，中国海关出版社2003年版，第651页。

处印行于1933年。<sup>①</sup>据记载,1929年湖北省政府拒绝美孚洋行汽轮行驶监利,洋行以江汉关曾在之前放行该洋行汽轮前往监利,对此表示不满,由美国驻汉口总领事向国民政府外交部提出查明该事的请求。外交部转告财政部后,财政部关务署饬令江汉关监督彻查,江汉关监督回复此事件的缘由,并抄送江汉、沙市、长沙、岳州四处海关的轮只行驶内地表。为了预防此类事件再次发生,关务署要求海关总税务司“通令各省关监督转行各该关税务司,迅将原有开放各内港地名及日期,暨开放以来历年行驶各该港华洋船名详查列表,开送过部,以凭办理相应咨复”<sup>②</sup>。《内港名录》即是在监利行轮事件后整合各海关调查表形成的。

《内港名录》作为旧海关的内部出版物,流传范围不广,《中国近代海关常用词语英汉对照宝典》曾收录《内港名录》中的地名作为辞典中“内港行船地名”一节的内容<sup>③</sup>,除此外使用该资料者甚少。

《内港名录》共收录了35处海关的内港行轮地名,其中位于长江流域的海关有重庆、万县、宜昌、沙市、长沙、岳州、汉口、九江、芜湖、南京、镇江、上海、苏州、杭州14处。因为统计方式的差异,不同海关项下的内港名录在内容上有详略之别,记载方式也不一致。长江流域的14处海关统计中,上海因内港全部对外开放,未将内港名列入,万县项下无开放行轮内港,其余12处海关对内港的统计方式也并不一致,有的按航线罗列,有的按区域列出,有的按开放时间排列。此外,《内港名录》内容存在一些失误,如九江条下“沂州”与“蕲州”为同一地点,苏州与杭州条下记载的内港开放时间不一致,常州与其附郭县武进重复统计等。对于统计方式及内容上的问题,在使用时需甄别处理。

《内港名录》的时间记载上限为1897年<sup>④</sup>,下限为1929年,反映了《内港行船章程》发布后直至南京国民政府成立初期内港的开放情况。《内港名录》记载的开放时间存在讹误,如安徽宁国府(今宣城市)在1902年即有小轮船“依照内河航行章程,拖载旅客……短期间,亦至宁国府”<sup>⑤</sup>,但《内港名录》中记载宁国府的开放时间为1905年。<sup>⑥</sup>此外,不同海关条目下记载的内港开放时间存在不一致的情况,如湖州在苏州条下记载于1897年开放,此时戴生昌轮船公司经营苏州、湖州轮船航线<sup>⑦</sup>,杭州条下却记载其于1901年开放,此时“杭州日本领事的倡议经清南洋大臣、江宁总督批准,开辟杭州与苏州间另一条路线。这条新路线包括有两个甚为重要的商业地方:湖州和南浔”<sup>⑧</sup>。对于开放时间记载问题,将根据有关史料进行比对,得出各内港确切行轮开放的时间,以便进行分析。

① 中华人民共和国海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第20册,第363页。

② 中华人民共和国海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第20册,第367页。

③ 陈诗启、孙修福主编:《中国近代海关常用词语英汉对照宝典》,中国海关出版社2002年版,第545页。

④ 按:长江流域仅有苏州条目下的湖州于该年开放行轮,不具备代表性,本文以1898年作为上限,以期更为合理。

⑤ 沈世培校注:《〈芜湖关华洋贸易情形论略〉校注》,安徽师范大学出版社2015年版,第151页。

⑥ 中华人民共和国海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第20册,第380页。

⑦ 童隆福主编:《浙江航运史(古近代部分)》,人民交通出版社1993年版,第261页。

⑧ 中华人民共和国杭州海关译编:《近代浙江通商口岸经济社会概况——浙海关、甌海关、杭州关贸易报告集成》,浙江人民出版社2002年版,第660页。

《内港名录》对于近代行轮内港记载之全面,就目前来看罕有其他资料可比。以此为基础,结合其他史料,能够大致复原 1898—1929 年间长江流域行轮内港的开放情况及时空变迁脉络。

## 二、太湖流域行轮内港开放的时空变迁

1843 年上海开埠后,太湖流域便成为长江流域内最早通商行轮的地区,近代这一地区的内河轮运业在江海交汇、河湖纵横的地理背景下,发展程度要远高于其他地区。由于《内港名录》中缺乏上海附近行轮内港的记载,只能从苏、常及杭、嘉、湖地区的内港分布来复原太湖流域行轮内港的情况。

1896 年,苏州与杭州在《马关条约》签订后正式开埠,在开埠以前,轮船已行驶于江南运河、东塘、黄浦江等江浙内河,不过只在湖州、嘉兴、杭州、硖石等少数港口停靠。《内港行船章程》发布后,轮运骤兴,在原有航线的基础上增辟了新的航线。《内港名录》中太湖流域的内港主要记录在苏州、杭州与镇江条下,这些内港均按开放时间罗列,其中苏州条下 31 处,杭州条下 72 处,镇江条下 9 处。在 3 个条目的记载中存在重复地点,其中苏州与镇江条下重复 4 处,苏州与杭州条下重复 8 处,这些重复地点的开放时间记载并不一致,此外还有 2 处内港未载开放时间。通过查阅资料考证,最终确定了这些内港开放行轮的准确时间(表 1)。此外,《内港名录》在记载中存在少数失误,以杭州条下为例,“陶埕”与“陶堰”为同一地点,“崇德”是“石门”在 1914 年后的改名。<sup>①</sup> 处理此类问题后,统计得出太湖流域共 99 处内港,按照 1898—1929 年间的历史进程,分四个时间段对内港开放的时空属性进行分析,以民国时期地图为依据确定内港具体地理位置后使用 ArcGIS 进行绘图,得出太湖流域行轮内港的分布图(图 1)。

表 1 太湖流域内港开放行轮时间订正表

开放时间	1898—1903 年	1904—1911 年	1912—1926 年
内港名	常州、无锡、湖州、嘉兴、盛泽、南浔、平望、塘栖、太仓、昆山、金坛	江 阴	芦墟、黎里、周庄

资料来源:太仓县志编纂委员会编《太仓县志》(江苏人民出版社 1991 年版,第 309 页),金坛县地方志编纂委员会编著《金坛县志》(江苏人民出版社 1993 年版,第 334 页),束方昆主编:《江苏航运史(近代部分)》(人民交通出版社 1990 年版,第 45—53 页)。

从时间上看,太湖流域在 1898—1903 年即《内港行船章程》发布初期开放的内港共有 20 处,集中在江南运河沿线,多为府县治所;1904—1911 年《通商行船续约》签订后至辛亥革命时期开放的内港共有 19 处,扩大到杭嘉湖地区的运河支流,数量上市镇多于县治;1912—1926 年北洋政府时期开放的内港共有 25 处,集中在苏州附近,以市镇为主;1927—1929 年南京国民政府时期开放的内港共有 35 处,以杭嘉湖平原的市镇为主(表 2)。在 1898—1911 年 14 年间,开放的内港有 36 处,而 1927—1929 年的 3 年间便开放了 35 处内港,可见行轮内港数量随着时间推移,其开放进程明显加快。

<sup>①</sup> 海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第 20 册,第 388—393 页。

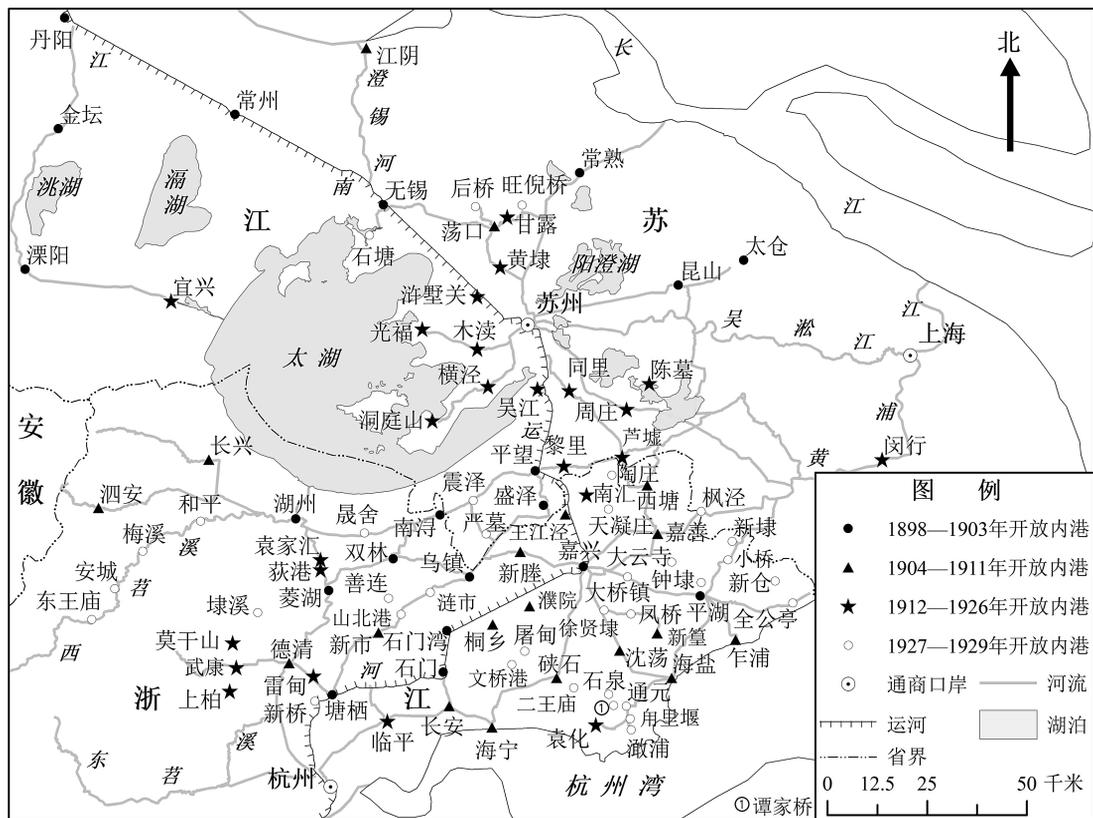


图1 1898—1929年太湖流域开放行轮内港分布图

资料来源：图中地名点根据1927年武昌亚新地学社《浙江明细地图》《江苏明细地图》确定，底图为复旦大学历史地理研究中心中国历史地理信息系统(CHGIS)1911年数据，后同。

表2 太湖流域开放行轮内港统计表

开放行轮时间	1898—1903年	1904—1911年	1912—1926年	1927—1929年
府县治数量	12	7	3	0
市镇数量	8	12	22	35
合计	20	19	25	35

从空间上看，太湖流域行轮内港以江南运河为主轴，呈面状分布在由江南运河、黄浦江、苕溪及众多支流组成的航运网上。“江南运河，北自镇江京口，东经丹阳、无锡、吴县、吴江而南入浙江省境，既属江南水道之干流，亦为江湖间水流承转之枢纽”<sup>①</sup>，江南运河长期以来是太湖流域舟船往来的主要干道，沿线城镇众多，行轮内港以此为主轴展开并不奇怪。太湖流域内部，杭嘉湖地区的行轮内港密度略高于苏常地区，这与浙北航运业的发展及《内港名录》中缺乏上海内港统计有关。根据民国时期的调查，1921年杭嘉湖地区轮船航线已有14条，分别是杭州至上海、湖州、

<sup>①</sup> 萧开瀛：《江南水利与通江各闸》，《江苏建设月刊》1936年第3卷第8期。

苏州的3条航线,嘉兴至乍浦、新仓、平湖、苏州、海盐、新塍、湖州、南浔、盛泽的9条航线,湖州至苏州、上海的2条航线,可见此时轮运已遍及杭嘉湖的大小市镇。<sup>①</sup>

依靠江南运河、黄浦江、浏河、澄锡河等与长江干流相通的航道,太湖流域与长江干流间轮运往来便捷。在流域南端,江南运河与同样内港密集的钱塘江流域在杭州衔接,交往也很频繁。《内港名录》中统计的近代太湖流域99处行轮内港与长江流域其他地区相比,在开放时间上与长江下游干流区一致,在空间上以运河为主轴呈扇状布局,体现了其自身的特点。

### 三、长江下游行轮内港开放的时空变迁

虽然在严格意义上太湖流域应属于长江下游,但是近代太湖流域的行轮内港分布有自身的独特性,与长江下游的其他区域存在区别,所以此节所述的长江下游地区不包括太湖流域。本区域有巢湖、菜子湖、皖河、青弋江、秦淮河等支流河湖,还有里运河、通扬运河等航道与江淮地区联系,区域内航道以天然航道为主。长江下游地区在1861年《长江各口通商暂行章程》签订后即有商轮行驶,近代这一区域有镇江、南京、芜湖三处通商口岸。

《内港名录》中长江下游内港在芜湖、南京、镇江及九江4个条目下,芜湖条目按照以芜湖为中心的12条航线记录内港名,且均列有开放时间;南京与镇江条目按开放时间罗列内港,但只有少数地点附有时间;九江条目按区域罗列,未附开放时间。《内港名录》中长江下游内港记载也存在一些失误,如芜湖条目下按航线记录内港名,内港名字重复出现,且开放时间不一致;九江条目下的“贵家坝”与芜湖条目下的“桂家坝”实为一地等。<sup>②</sup>对于没有记载开放时间或记载错误的内港,通过查找相关史料,进行订正补充(表3)。

表3 长江下游内港开放行轮时间订正表

开放行轮时间	内港名
1898—1903年	崇明、瓜洲、宁国府、南通、湖口、十二圩、金柱关、三河、淮安、板闸、宝应、海门、小河口、三江营
1904—1911年	如皋、泰县、海安、东台、安丰、伍佑、口岸、天生港、浦口、划子口、大河口、泗源沟、东沟、江阴、洪泽湖、湖垛、众兴、宿迁、瑶湾、东流、秋浦、兴化、沙沟
1912—1926年	泰兴、天星桥、益林、扬中、姚家桥、青山、山口镇、洪家埠、江家嘴、石牌、小孤山、彭泽、阜宁、大港、安东、石港
1927—1929年	孔城、金神墩、杨树湾、大缸窑、汪家学堂、徐家桥、望江、吉水沟

资料来源: 东方昆主编《江苏航运史(近代部分)》(人民交通出版社1990年版,第45—66页)、上海市崇明县县志编纂委员会编《崇明县志》(上海人民出版社1989年版,第502页)、陈敦平主编《镇江港史》(人民交通出版社1989年版,第65—67页)、吴恒荣主编《马鞍山港史》(中国文史出版社1993年版,第46页)、马茂棠主编《安徽航运史》(安徽人民出版社1991年版,第189页)、交通部铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第2册(上海民智书局印刷所1931年版,第713—723页)、安庆市地方志编纂委员会编《安庆市志》(方志出版社1997年版,第311—312页)等。

① 丁贤勇、陈浩编译:《1921年浙江社会经济调查》,北京图书馆出版社2008年版,第228—241页。

② 中华人民共和国海关总署办公厅、中国海关学会编:《海关总署档案馆藏未刊中国旧海关出版物(1860—1949)》第20册,第378、380页。

将《内港名录》的问题解决后,最终统计出长江下游地区(包括运河及其以东的江淮地区)内港共165处,根据《内港名录》记载及其他资料统计,其中146处开放行轮时间可知。参考民国时期的地图确定各内港的地理位置后使用 ArcGIS 进行绘图,得出1898—1929年长江下游开放行轮内港分布图(图2)。

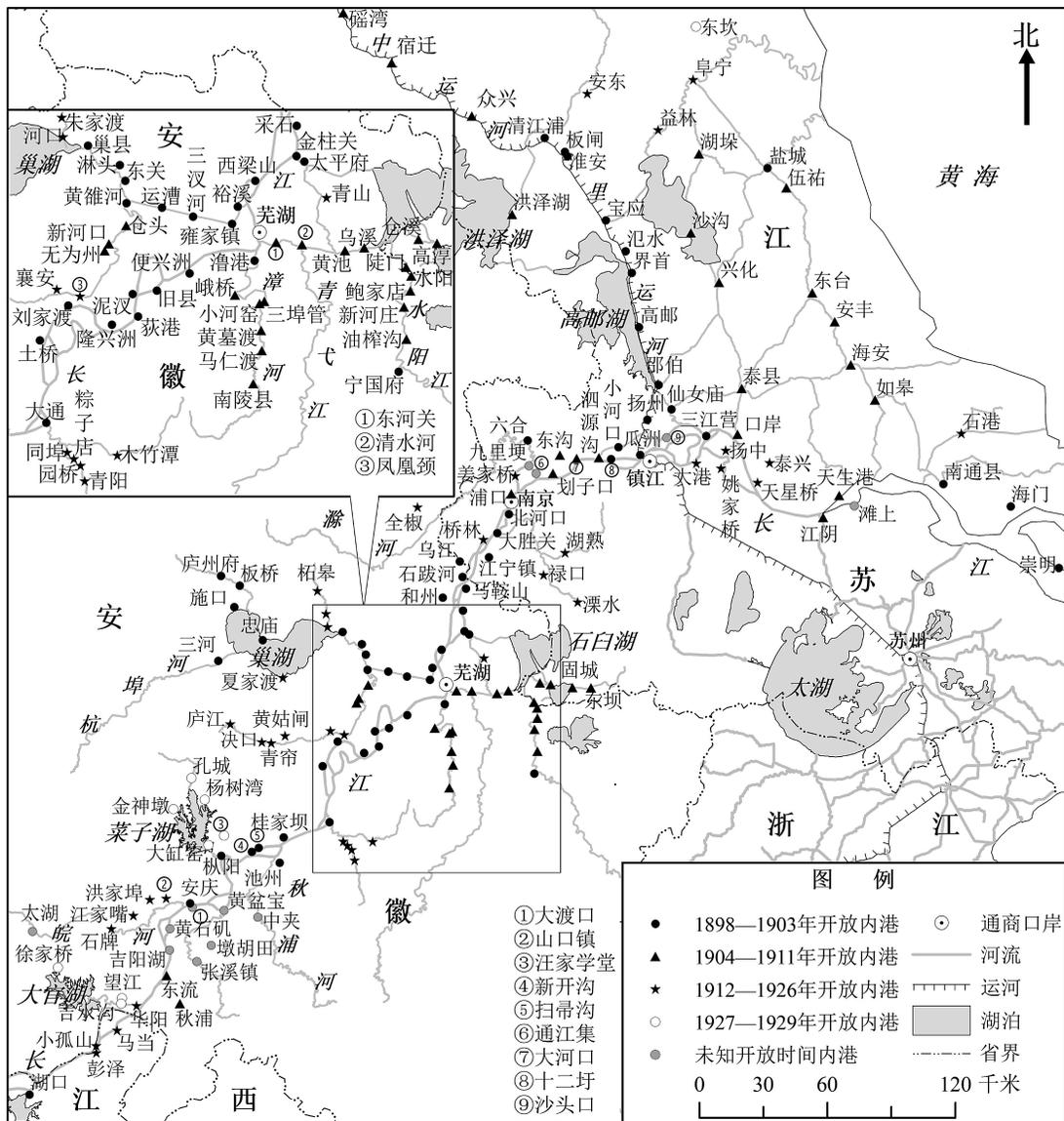


图2 1898—1929年长江下游开放行轮内港分布图

资料来源:图中地名点根据1927年武昌亚新地学社《安徽明细地图》《江苏明细地图》确定。

从时间上看,长江下游地区在1898—1903年开放行轮的内港共有60处,集中在长江干流、巢湖流域及里运河沿线,市镇数量是府县治所的两倍;1904—1911年开放行轮的内港共有45处,

集中在运河以东的江淮地区以及青弋江流域,数量上以市镇为主;1912—1926年开放行轮的内港共有39处,集中在庐江、青阳附近及秦淮河与皖河流域,同样以市镇为主;1927—1929年开放行轮的内港共有9处,集中在安庆附近的菜子湖、大官湖一带(图2、表4)。长江下游干流区行轮内港的开放时间与太湖流域呈现出明显的不同,《内港行船章程》发布初期开放的内港较多,辛亥革命以后反而较少。1861年后长江下游即有商轮正常往来,1876年中英《烟台条约》中规定大通、安庆、湖口等地准许轮船停靠,中外航商对长江干流航道的了解程度高于周边支流。《内港行船章程》发布后,干流沿线已有轮船经过的大量内港迅速开放,在轮运业得到进一步发展后,青弋江、皖河等支流沿线数量不多的内港方才进一步开放。内港的开放也与地区的经济发展有关,以皖江地区为例,东部以芜湖为中心的内港开放行轮时间早于以安庆为中心的西部地区,数量上芜湖周边也更多。芜湖是近代安徽最早开埠的城市,通过裕溪河、青弋江航道能与皖南丘陵区及巢湖流域直接往来,附近物产丰富,是重要的稻米产地,经济发展水平高于安庆,而且是安徽最早有轮船行驶的地区,其行轮内港的开放程度自然高于安庆地区。

表4 长江下游开放行轮内港统计表

开放时间	1898—1903年	1904—1911年	1912—1926年	1927—1929年	未知时间
府县治数量	18	13	9	1	1
市镇数量	42	32	30	8	11
合计	60	45	39	9	12

从空间上看,长江下游行轮内港的分布以长江干流为主轴,裕溪河及里运河为支线,逐渐向两岸的支流扩展,形成以芜湖、镇江为中心的轮运网。根据《内港名录》的记载,镇江与芜湖条目下的内港数量多于南京,前两者与长江下游众多内港的联系较后者更为紧密,因为“镇江位于大运河上,还拥有苏南、苏北的水路系统,地理条件十分优越;而芜湖作为大米的集散交易中心,早已确立其地位。此外,南京港本身没有很方便的水路与内地连接”<sup>①</sup>。南京条目下的内港集中在太平府(今安徽当涂)与扬州间,不少内港名与镇江、芜湖条目重复,数量上也小于镇江与芜湖,这些都表明1898年后芜湖与镇江凭借开埠时间较早及地理位置上的优势,成为近代长江下游行轮内港开放最为集中的地区。

与太湖流域相比,长江下游的165处行轮内港在时间上与太湖流域大致同时展开,但在空间上呈现出以长江干流为主轴的带状分布特征,其内部在开放程度上也存在差异。

#### 四、长江中游行轮内港开放的时空变迁

长江中游地区主要包括湖北、江西与湖南三省,长江干流与洞庭湖、鄱阳湖水系及汉江等支流构成的河网十分利于轮运发展。近代长江中游有九江、汉口、岳州(城陵矶)、沙市、宜昌、长沙6处通商口岸,在1861年九江、汉口正式开埠后即有商轮正常行驶。《内港名录》所载长江中游

<sup>①</sup> 金陵关税务司编,张伟翻译,徐智审校:《金陵关十年报告》,南京出版社2014年版,第58页。

行轮内港集中于九江、汉口、岳州、长沙、沙市5个条目下,九江、沙市条目按区域记载,汉口、岳州条目按开放时间记载,长沙条目按内港英文名排序记载,其中汉口、沙市及岳州条目记有开放时间。因《内港名录》中江西及湖南绝大部分内港的行轮时间未有记载,难以考证,故仅对湖北行轮内港进行时间上的分析。

长江贯穿湖北,干流江段均可行轮,汉江、梁子湖等支流河湖也有部分水域可资行轮。“湖北省轮船业之派别,本有下江线、襄河线、上江线之分,下江线发汉口东下,经阳逻、团风、黄州、鄂城、黄石港、兰溪(今湖北浠水兰溪镇)以达武穴。襄河线自汉口北上,经岳口、仙桃、沙洋、襄阳、樊城以达老河口。上江线自汉口西上,经新堤、监利、藕池、沙市、宜昌以达巴东。”<sup>①</sup>湖北境内可供行轮的长江支流主要有汉江、荆江及与洞庭湖相连的太平河、松滋河等。据《内港名录》记载统计,长江中游地区湖北境内的行轮内港共有58处,参考相关资料对湖北内港行轮时间订正(表5)后,参考民国时期地图定点并使用 ArcGIS 进行绘图后得出湖北开放行轮内港分布图(图3)。

表5 湖北内港开放行轮时间订正表

开放行轮时间	1898—1903年	1904—1911年	1912—1926年	1927—1929年
内港名	武穴、汉阳、阳逻	富池口、阳新、蕲州、大冶	金牛、鄂城、道士袱、葛店、叶家州	二套口

资料来源:黄广进主编《武穴港史》(中国文史出版社1992年版,第79页),孙述诚主编《九江港史》(人民交通出版社1989年版,第65—67页),《湖北航运史》(人民交通出版社1995年版,第235—298页),交通部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第2册(上海民智书局印刷所1931年版,第729—732页),张明主编《黄冈地区水运志》(上海社会科学院出版社1991年版,第72—122页)等。

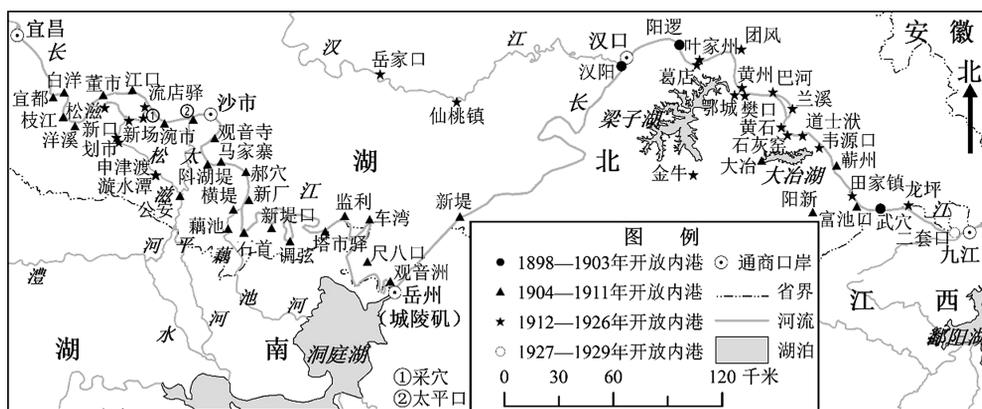


图3 1898—1929湖北开放行轮内港分布图

资料来源:图中地名点根据1927年武昌亚新地学社《湖北明细地图》确定。

从时间上看,湖北境内行轮内港的开放与长江下游地区同步,1898—1903年开放了3处,主要在汉口及九江附近;1904—1911年开放了29处,集中在宜昌至汉口江段;1912—1926年开放了25处,主要位于汉口至九江江段以及松滋河等支流河湖;1926—1929年只有九江对面的二套

<sup>①</sup> 洪雁宾:《统制后之湖北航政》,《航业月刊》1937年第4卷第10期。

口开放。1898—1929年间开放的内港多为市镇,仅有12处为府县治所,多数在辛亥革命前已经开放。从空间上看,湖北境内的行轮内港集中在长江干流宜昌至岳州段(27处)及汉口至九江段(19处),岳州至汉口段较少(2处),其余10处内港位于汉江、松滋河、富水、大冶湖等支流河湖。造成分布差异的原因是多方面的:宜昌至岳州沿线物产富饶,盛产棉花、稻米,汉口至九江段有大冶等地的矿产,农业也较为发达,而岳州至汉口段在近代湖沼众多,不利于经济发展,城镇相对其他地区也少,开放行轮的内港自然不多。

与长江下游地区相比,湖北境内的行轮内港依旧以长江干流为主轴,但支流的内港数量少且稀疏,这与湖北境内的长江支流除汉江外大多流短水急,轮船不易行驶有关。

在江西,长江干流只经过其北部的九江至马当一线,航程极短,近代江西境内的轮运业主要在鄱阳湖及其支流展开。江西境内商轮在1861年九江开埠后便已在长江干流行驶,1896年福康商轮公司开辟南昌到九江的轮船航线后,轮运业方才得以在鄱阳湖及其支流内开展。<sup>①</sup>《内港名录》中江西境内开放行轮的内港集中记载于九江条目下,按内港英文名排列,共有行轮内港66处,基本没有记载开放行轮时间,只能进行空间上的分析。经过梳理《内港名录》中的记载,确定各内港所处的位置后,整理得出江西境内开放行轮内港统计表(表6)。

表6 1898—1929年江西境内行轮内港统计表

水域	开放内港(自上游至下游)
长江	湖口、彭泽、马当
赣江	小江口、赣州、良口、万安、白家罗、沿溪渡、太和、吉安、吉水、三曲滩、峡江、新淦、三湖、临江、樟树、丰城、瑞河口、市汊、三溪头、生米、南昌、吴城
芦水河	梅溪(梅塘)
乌江	乌港(乌江)、吉水
锦河	万载、上高、瑞州(高安)、瑞河口
修水	义宁、武宁、白槎(白沙)、永修、涂家埠、吴城
南潦河	奉新、万家渡(万家埠)、涂家埠
抚河	建昌、抚州(临川)、三江口(三下渡)、万舍、谢埠、凤岗、滁槎
信江	河口、弋阳、贵溪、塘湾、安仁、黄金埠、枫港、瑞洪(瑞丰)、余干、李家渡
昌江	景德镇、凰岗、饶州(鄱阳)
乐安江	钟埠街(众埠街)、乐平、石镇街、饶州
鄱阳湖周边	都昌、吴城、星子(南康)、姑塘、湖口、瑞洪、德安、瑞昌

从表6可知,江西境内的行轮内港主要分布在赣江沿岸,最上游的内港是小江口(今赣州市江口镇),赣江支流中芦水河、乌江、锦河等均有行轮内港分布。江西境内行轮内港数量仅次于赣江的是信江流域,其最上游的行轮内港为河口(今铅山县)。鄱阳湖的其他支流中,昌江、修水(南潦河为其支流)、抚河也有行轮内港的分布。从空间上看,江西境内的行轮内港以鄱阳湖为中心,向周边入湖支流呈扇状辐射分布。

<sup>①</sup> 沈兴敬主编:《江西内河航运史(古、近代部分)》,人民交通出版社1991年版,第145页。

值得注意的是,九江虽然并不位于鄱阳湖畔,但因其为近代江西唯一的通商口岸,大多数行轮内港都通过九江转而与长江流域的其他港口联系:“(九江)水路可通沿江各口岸,内河小轮径通湖口、南昌、鄱阳、瑞洪、吉安、赣县等地,航运之发达,为全省冠。”<sup>①</sup>在鄱阳湖流域,赣江与抚河岔流汇合于南昌,然后分流注入鄱阳湖,作为省会的南昌在内河轮运的发展上也有一定优势,“小轮可上溯瑞洪、鄱阳、湖口、九江等县,下达临川、吉水、吉安等处”<sup>②</sup>,地位仅次于九江。鄱阳湖及其支流构成了江西航运网的主体,江西行轮内港的分布与长江下游及湖北呈现出不同的形态,这无疑与当地的地理环境有关。

湖南与江西毗邻,两者有着相似的地理环境,洞庭湖水系占据了湖南省的绝大部分区域,湘、资、沅、澧四大支流汇入洞庭湖,形成以洞庭湖为中心的航运网。湖南是长江流域较晚开埠的地区,岳州(城陵矶)于1899年、长沙于1904年正式开埠,此外还有常德、湘潭两处寄港地于1905年前后开放。清末湖南民间对轮船行驶十分抗拒,轮运业举步维艰,开放内港数量不多。《内港名录》中湖南境内开放的行轮内港主要记载于岳州与长沙条目下,绝大多数内港未载开放行轮时间。在考证内港位置后,经过整理得出湖南境内行轮内港统计表(表7)。

表7 1898—1929年湖南境内行轮内港统计表

水 域	开放内港(自上游至下游)
湘 江	祁阳、松柏、衡州、衡山、淅口、株洲、湘潭、靖港、湘阴、芦林潭
沅 江	桃源、常德、汉寿县、沅江
资 水	益阳、南湖洲、临澧口
澧 水	津市
洞庭湖	安乡、九都、南县、三仙湖、此湖口、反嘴
汨罗江	平江

《内港名录》中记载的湖南开放行轮内港共25处,其中6处记有开放行轮时间:平江、湘潭、衡州、常德均于1899年开放,津市与反嘴于1910年开放。从时间上看,湖南的内港开放略晚于湖北。从空间上看,湖南行轮内港的分布以洞庭湖为中心,入湖的湘资沅澧四大支流均有行轮内港开放,尤以湘江最多,最远的内港是湘南的祁阳,此外荆江与洞庭湖相连的藕池河等长江分流也有行轮内港分布。与湖北、江西相比,湖南轮运业起步较晚,湖南内河第一个轮船航次始于1898年4月,由官办的“鄂湘善后轮船局”经营长沙至湘潭、汉口及常德的航线。<sup>③</sup>

湖南的轮运业集中于岳州及长沙两处通商口岸,经过30余年的发展,最终形成的轮运线“计分八路:1长江线,2湘潭线,3常德线,4湘阴线,5益阳线,6桃源线,7津市线,8株澧线”<sup>④</sup>。湖南行轮内港的分布与江西相似,都以湖泊为中心,向周围的支流呈扇状辐射分布,不过前者分布密度稍低,还有更多的行轮开放空间。

1898—1929年间长江中游开放行轮的内港共有146处,在数量上要少于下游地区,开放时间上也稍晚。从空间分布上看,这些内港以长江干流为主体,鄱阳湖与洞庭湖为左右两翼,形成干

①② 袁发庆:《江西省航业之概况及改良述要》,《航业月刊》1936年第3卷第9期。

③ 湖南省档案馆主编:《湖南历史上的今天》,湖南人民出版社1999年版,第142页。

④ 孙慎钦:《中国航业史》,《航业月刊》1931年第1卷第7期。

流与支流内港在数量上相差无几的局面。截至1929年,长江中游大多数可供行轮的天然河道已是汽笛遍鸣,众多内港使长江中游轮运业发展的地理空间初步定型。

## 五、长江上游行轮内港开放的时空变迁

长江上游航道条件十分艰险,川江滩险的阻隔使轮船长期止步于宜昌,难以上行。日本人水野幸吉曾于1905年记载:“在1898年,英人理德鲁氏曾驾小火轮‘利川号’一度溯航到重庆,后因资金关系而废止。自从德国的火轮遇难后,宜昌至重庆间的商业火轮船的航运业至今未见开始”<sup>①</sup>,复杂的航道条件无疑影响了行轮内港的开放。《内港名录》中长江上游的内港记载于宜昌、重庆两个条目下(万县条目为空),共有9处,自下游往上游分别是长江干流上的三斗坪、江津、松溉、合江、泸州、江安、纳溪、叙府(今宜宾市)以及岷江上的嘉定(今乐山市),除三斗坪位于重庆与宜昌间外,其余内港均在重庆上游。重庆上游的8处内港开放时间均为1914年10月,与四川本地绅商组建的嘉宜瑞庆轮船公司有关,该公司的“庆余”轮船于“1914年9月抵达重庆港,10月准备由重庆试航嘉定,但因吃水太深,行至叙府而止”<sup>②</sup>。重庆至嘉定间的航道条件相比滩险密布的峡江地区要优越一些,沿线经济发展较好,民间对轮运的阻力小,因此在上游地区的内港中最先开放行轮。

重庆至宜昌内港的开放迟缓于重庆上游地区,《内港名录》中仅载有宜昌附近的三斗坪于1919年开放,其余内港在1927年即有重庆关监督请求开放涪州行轮<sup>③</sup>,直到1931年才将宜昌重庆间的巴东、巫山、夔府(或奉节)、云阳、忠州、丰都、涪州、长寿辟为轮船上下客货处所,且只允许华旗船只停靠。<sup>④</sup>因此在1929年以前,重庆到宜昌间除了作为通商口岸的万州以及开放的三斗坪外,其余内港名义上是不允许轮船上下客货的。

相比长江中下游地区,因为川江险阻的航道条件,上游内港开放时间较晚,数量也较少。当地的政治因素也影响了内港的开放,辛亥革命以后四川多次兴兵,川江轮船常被征为军用,民船业的抗争以及1926年的“万县惨案”延缓了宜渝间内港的开放。直到民生公司崛起以及抗战时期整治嘉陵江等支流航道后,长江上游行轮内港在空间上方才得到扩展。

## 六、结 语

1898年《内港行船章程》发布后,成为华洋轮船开辟内港航线的依据,允许轮船行驶停靠并上下客货的内港逐渐增多,轮运业向内地扩展。经过整理,长江流域见诸《内港名录》记载的内港共有418处,因上海条目下未列出内港名,其他条目也有少量漏载,实际开放行轮的内港可能在500处左右,依据《内港名录》复原全流域行轮内港的时空变迁可信度较高。

① [日]水野幸吉著,武德庆译:《中国中部事情:汉口》,武汉出版社2014年版,第78页。

② 龙生主编:《重庆港史》,武汉出版社1990年版,第85页。

③ 《交通公报》1927年第1723期。

④ 《海关总税务司署通令第4273号》,黄胜强主编:《旧中国海关总税务司署通令选编·第二卷(1911—1930年)》,中国海关出版社2003年版,第77页。

从时间尺度上看,1898—1929年间长江流域行轮内港的开放呈现出从下游到上游、从干流到支流的两种趋势。从下游到上游,即包括太湖流域在内的长江下游开放时间最早,中游地区稍晚,上游地区直到1914年才有内港开放。从干流到支流,即长江、大运河等干流航道上的内港开放行轮后,支流内港才进一步开放,这一趋势在长江下游表现得最为明显。除以上两种趋势外,在太湖流域还表现出从府县治所到市镇的开放趋势,即早期开放的内港以府县治所为主,之后市镇才开放行轮。地区经济、航道条件等影响了行轮内港的开放时间,如皖江流域东部经济及航道条件优于西部地区,东部的内港开放早于西部,内港数量上也以东部居多。

从空间尺度上看,长江流域行轮内港的分布整体上集中于下游地区,尤其是太湖流域,即使《内港名录》中缺少了上海附近内港的记载,下游地区行轮内港的数量也远超中上游地区。受地理环境及航道条件的影响,长江流域内各个区域的内港分布彼此间存在差异:在太湖流域,内港呈面状分布在河道密如蛛网的太湖平原上;在长江中下游干流地区,内港以长江为主轴呈带状密集分布在南北两岸;在湖南与江西,内港分别以洞庭湖及鄱阳湖为中心,呈扇状向周边支流延展;在长江上游,内港则稀疏地呈线状分布在川江干流上(图4)。从图上可见,《内港名录》所记载的开放行轮内港以太湖流域最为密集,长江上游最为稀疏,流域内各区域行轮内港的开放程度并不一致。

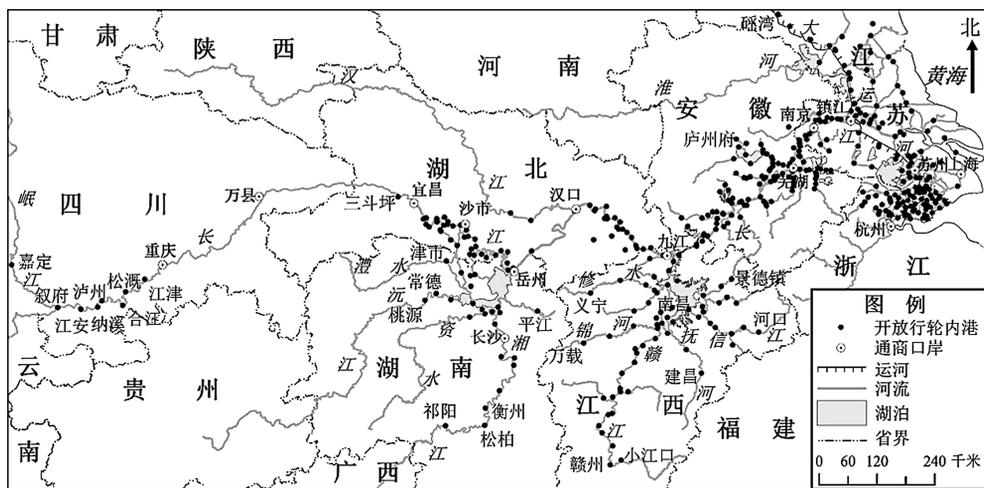


图4 1898—1929年长江流域开放行轮内港分布图

资料来源:图中地名点根据1927年武昌亚新地学社《浙江明细地图》《江苏明细地图》《江西明细地图》《湖南明细地图》《湖北明细地图》等确定。

内港行轮开放后,原本行驶于内港的帆船逐渐减少,轮船使内港与外界的联系更加安全快捷,服务于轮船的码头、趸船等设施渐次兴建,内港的面貌大为改观。港口布局也因轮船的加入发生变动,一些新港口在内港行轮的带动下渐渐兴起,长江流域原来以帆船为主的内港航运业向轮船与帆船兼有的形态转变。

《内港名录》所体现的近代行轮内港开放格局反映了1898—1929年间长江流域内河轮运业在地理空间上的布局情况。长江流域的行轮内港在开放时间、分布形态等方面都体现了轮运业由通商口岸向内港扩张的过程。伴随着行轮内港的开放,轮运在内港逐渐普及,推动了新旧交通方式的更替进程,从根本上改变了内河航运的旧格局。