

《招商局文库》编辑委员会

主任委员 胡 政 谢寿光

委 员 (按姓氏笔画为序)

马 敏 刘兰兮 李亚东 朱荫贵

杨 群 陈争平 易惠莉 武 力

徐秀丽 虞和平 黎志刚

招商局文库总序

1872年创立的中国第一家民族工商企业——轮船招商局是晚清洋务运动仅存的硕果，它发展至今天，已成为横跨金融、交通、地产等三大核心产业的企业集团。自创立以来，招商局与祖国共命运，同时代共发展，饱经沧桑，几度挫折，几度辉煌，生生不息，以它与中国近代化进程和中国近代社会经济生活的紧密联系从一个侧面折射了中国社会一百多年来的发展历程，它在自身经营发展中的重大事件印证了中国社会发展的跌宕起伏、荣辱兴衰，也成为中国近现代史上的重要坐标。招商局史不仅属于招商局，也属于全社会。招商局的发展史，值得学术界不断地探寻和回视。因此，有些学者提出了“招商局学”概念，希望学术界努力使之成为中国近代史研究的一个分支学派。可以说，发展和繁荣招商局历史研究，是大家的共同心愿。

自20世纪早期开始，不少专家、学者潜心研究，陆续出版、发表了许多有关招商局研究的著述，新观点、新发现层出不穷。继承招商局金字招牌的招商局集团深刻认识到招商局厚重历史的社会意义，自觉肩负起社会责任，也从20世纪80年代开始，就积极组织、投入各方面力量，挖掘招商局百年历史，分别在1992年和2007年成功举办了招商局历史学术研讨会，在2004年成立了招商局史研究会和设立了招商局历史博物馆，在2005年开设了招商局史研究网，历年出版和赞助出版了多本招商局历史研究书籍，出资拍摄了多部招商局历史题材专题片，鼓励和支持了院校普及招商局历史知识以及培养招商局历史研究人才，派员对散落在各地的招商局文献进行了调查和复制以及购买，定期公开了许多招商局馆藏招商局历史档案。我们不遗余力地做好这些工作，除了推动招商局自身的企业文化

建设外，最重要的是为社会各界研究招商局史提供力所能及的帮助，为社会研究招商局历史服务。

2010年，鉴于招商局历史研究的迫切需要和为了系统化地展示招商局历史研究的著述、文献史料，我们提出了出版“招商局文库”的设想，希望将以前历年来已出版的和今后将出版的有关招商局历史研究书籍以统一的版式集中出版。

社会科学文献出版社对我们的这一设想给予了大力支持，对如何建立“招商局文库”提出了具体的工作建议，并承担了出版任务。目前，“招商局文库”主要设有“研究丛刊”、“文献丛刊”两个系列。2012年，适逢招商局成立140周年纪念，我们将集中出版一批学术论著和历史文献，以作为“招商局文库”的开篇。今后，“招商局文库”书籍将陆续与大家见面。

希望“招商局文库”书籍能为大家提供更好的帮助，并引起更多的专家、学者和社会人士对招商局及招商局历史研究的关注、支持。

招商局集团

2012年1月

“专家论招商局”系列序言

作为创办于1872年的中国第一家民族工商企业，轮船招商局历经晚清、民国、新中国三个时代。它厚重的历史，涉及晚清以来中国经济、政治、外交、军事、文化等诸多领域，已经超越企业历史自身，成为中国近代经济史和社会史，甚至包括政治史不可或缺的组成部分。

招商局的独特历史，深受历史研究专家、学者的关注。华东师范大学历史系教授易惠莉在《招商局与近代中国研究论文集编选说明——兼评招商局史的研究》中论及，自20世纪30年代以来，国内外专家、学者著书立说，圈点评论，对招商局历史的关注与研究从未停止过。他们的研究课题涉及招商局的不同历史阶段以及经营管理活动的各个方面，比较集中的研究在招商局创办的社会政治背景、管理体制、社会作用、收购美商旗昌轮船、齐价合同、局外投资、资金外流、历史人物等方面。

早在1935年就有汤象龙的论文《轮船招商局的创立》发表，1936年又有陈隽如的论文《李鸿章与轮船招商局》发表。1948年，北京大学教授陈振汉为纪念北京大学50周年校庆而撰写了《“官督商办”制度与轮船招商局的经营（1872-1903）》一文。1963年，汪熙发表了《从轮船招商局看洋务派经济活动的历史作用》。1964年，邵循正发表了《关于洋务派民用企业的性质和道路——论官督商办》。在1963年和1965年，汪敬虞先后发表了《从上海机器织布局看洋务运动和资本主义发展关系问题——与邵循正先生商榷》、《十九世纪外国侵华企业中的华商附股活动》两篇论文。1958年，美国学者费维恺出版了题为《中国早期工业化——盛宣怀（1844-1916）和官督商办企业》的专著，其中对招商局经营活动的探讨占相当大的篇幅。在费维恺之后，中国大陆以外的华人学者在招商局史的

研究领域取得了令人瞩目的成果。台北中研院近代史研究所 1950 年代中后期以编《海防档》、《矿务档》开始晚清自强运动研究，收集了大量与招商局历史有关的文献档案资料。1962 年，台北学者吕实强发表了《中国早期的轮船经营》。1970 年美国华人郝延平发表了《十九世纪的中国买办——东西间桥梁》。但成果最为丰硕的当属美籍华人学者刘广京，他仅在 1959~1962 年间，就著有《19 世纪中国的轮船企业》、《唐廷枢之买办时代》、《中英轮船航运竞争（1873~1885）》、《英美航运势力在华的竞争（1862~1874）》等专著和论文。这些论著充分利用了西方在华企业的资料，深受大陆招商局历史研究者的重视。

20 世纪 80 年代以来，海峡两岸以及海外对招商局史的研究得到进一步加强。随着中国改革开放事业的发展，洋务运动被纳入中国近代史发展进步的进程，招商局成为“洋务运动”正名提供依据的研究对象。各地学者在深入研究洋务运动中，形成了众多有关招商局历史的研究成果。同时，作为招商局自身，也愈加重视招商局历史的研究。招商局集团先后在 1992 年和 2007 年成功举办了两次招商局史学术研讨会，并在 2004 年成立了招商局史研究会，为专家学者研究招商局提供了重要的平台。从 1979 年起，学术界又出现了众多对招商局历史研究具有影响力的专家学者，国内学者如张国辉、聂宝璋、夏东元、朱荫贵、易惠莉、张后铨、虞和平、倪玉平、陈降、陈潮等人，海外华人学者如黎志刚、王尔敏、张灏、陈锦江、徐中约，美国学者庞百腾等，他们的著述直接或间接地对研究招商局的历史作出了重要贡献。

在上述学者当中，朱荫贵、易惠莉、黎志刚和已故刘广京等人对招商局的历史研究具有较强的系统性，他们发表了许多深具学术价值的招商局历史研究文章。但这些文章由于发表时间分散、渠道多样，较难集中反映他们所取得的学术研究成果，也不便于更多的研究者利用、参考。为此，我们一直考虑把他们的研究成果集中起来向社会和学界介绍。

朱荫贵、易惠莉、黎志刚也是招商局史研究会聘请的首批特邀顾问兼特约研究员。朱荫贵 1982 年毕业于北京大学历史系，现为上海复旦大学历史系教授；易惠莉 1982 年毕业于西南师范大学历史系，现为华东师范大学中国现代思想与文化研究所暨历史系教授；黎志刚 1982 年毕业于香港新亚

书院，现为澳大利亚昆士兰大学历史学院教授。刘广京则在 20 世纪 40 年代由国立西南联合大学肄业，赴美国哈佛大学继续求学，以后曾长期执教于戴维斯加州大学。

2012 年，适逢招商局成立 140 周年纪念，为支持、鼓励更多专家和学者的研究工作，也为更好地反映招商局史研究的成果，招商局集团、招商局史研究会正式启动“专家论招商局”系列书籍的出版工作。今年同时出版朱荫贵、易惠莉、黎志刚和刘广京 4 位专家研究招商局历史的论文集，今后将继续出版此类论著。期待这一书系的陆续出版，在促进招商局史研究的同时，能吸引更多的研究者加入招商局史研究领域，为进一步丰富招商局历史研究的成果，亦为进一步研究中国由传统走向现代的历史作出更大贡献。

招商局史研究会

2012 年春

目 · 录

前言	1
----------	---

轮船招商局篇

轮船招商局的诞生与初期发展	3
一 鸦片战后开明督抚对轮船航运业的认识	3
二 漕粮运输的困局是轮船航运业兴办的动因之一	5
三 与外商轮船争利是兴办轮船企业的另一动因	9
四 轮船招商局的成立	11
五 轮船招商局改组后的初期发展	13
从 1885 年盛宣怀入主招商局看晚清新式工商企业中的官商关系	19
一 1883 年盛宣怀入主招商局进行整顿折射出的官商矛盾	20
二 经管方针理念的不同以及官对商的不信任	25
三 从盛宣怀入主招商局看晚清官商关系演变的新特点	30
四 小结	34
论晚清轮船招商局的对外投资	36
一 招商局对外投资的状况	37

二 盛宣怀督办招商局后对外投资的内在原因	43
三 清政府勒索报效与招商局对外投资的关系	48
四 小结	54

二十世纪初的轮船招商局

——体制变动与军阀战争的干扰影响	56
一 各派政治势力对招商局控制权的争夺	56
二 国内军阀战争对招商局营运的影响	63
三 招商局内部经营管理的腐败	64

从招商局的历程看近代中国的政企关系

一 晚清政府对招商局收归国有的动议和勒索	74
二 南京临时政府以招商局产抵借日债事件	77
三 北洋政府控制招商局的企图	79
四 北洋时期地方军阀对招商局的摧残	81
五 南京政府时期招商局被收归国营	83
六 四十年代后期招商局股份制改造后的政企关系	87
七 小结：近代中国政府强力控制企业的动因	90

抗战胜利后的轮船招商局

一 战后轮船招商局的船舶增长情况	92
二 战后轮船招商局接收的其余资产	97
三 抗战后的招商局航线	101

从轮船招商局的债款看近代中国的资本市场

一 晚清时期轮船招商局所负债款情况	106
二 1912~1937年招商局债款状况	110
三 从招商局债款观察近代中国的资本市场	115

近代在华外国航运业篇

鸦片战后的外国在华轮船航运业	125
一 外国轮船进入中国沿海和内河航线	125
二 长江和沿海列强势力的竞争	127
三 在华的外商轮船公司	131
四 小结	137
甲午战后帝国主义列强对华航运权的争夺和划分	139
一 外国通过条约进一步扩大在华航运特权	139
二 航运补助政策：外国在华扩张航运的实力基础	143
三 各国在华觅地、设趸船、修栈房的活动	146
甲午战后列强在华航运业上的争夺和扩张	152
一 日本在长江流域扩张航线势力	152
二 英、德、法等国在长江流域航运势力的扩张	162
三 长江流域各国航运势力的竞争	165
四 甲午战后列强在沿海航线的扩张和竞争	168
五 列强在华部分港口城市中的航运势力变化	180
六 列强在华航运势力的消长变化	187
第一次世界大战及战后的列强在华航运业	193
一 第一次世界大战和战后列强在华航运势力的消长变化	193
二 一战期间及战后英、日在华航运势力的演变	200
三 英、日持续分霸中国江海轮船航运业	208
抗战时期日本对中国轮船航运业的入侵与垄断	210
一 战时海运体制的形成与东亚海运株式会社的成立	210

二 控制中国内河内港航运的轮船公司	217
三 统制垄断中国沿海内河航运业的多种手段	225
四 结语	229

民族资本轮船航运业篇

甲午战后的中国民间资本轮船航运业	235
一 华商小轮船航运业	236
二 各地区华商小轮船航运业的发展概况	242
三 甲午战后民间资本典型轮船航运企业	270
第一次世界大战前后的中国民族资本轮船航运业	286
一 1912~1927年中国民族资本航运业的发展概况	286
二 东北轮船航运业的起步与日本的劫夺	290
三 大型航运企业出现	296
四 轮船航运体系的初具规模	297
1927~1937年的中国轮船航运业	300
一 轮船航运业发展的一般趋势和经营特点	300
二 轮船招商局的国有及经营	314
三 民生轮船公司的崛起及经营管理特点	324
四 小结	329
论抗战爆发前董浩云先生对发展中国航运业的构想和活动	331
一 抗战爆发前中国轮船航运业的特点	331
二 呼吁建立本国的航运政策	335
三 提出组设航业金融机构的计划	339
四 小结	343

前 言

今年是中国历史上的第一家轮船航运企业——轮船招商局诞生 140 周年。此事意味着，作为在人类发现新大陆和打破地球各大洲之间相对隔绝和孤立状态过程中发挥过巨大作用，同时作为中国早期现代交通运输业领域中最具代表性也最为活跃的轮船航运业，在古老的华夏大地上已经出现并走过了 140 年的历程。

回顾这 140 年的历程，特别是从晚清招商局成立到 1949 年前的半个多世纪，中国轮船航运业的发展道路可谓艰难险阻、磨难重重。在此时段，中国沿海内河绝大多数时期均有专设的外国在华轮船公司，外国在华轮船势力绝大多数时期在中国领水中居于压倒性优势地位。中国轮船航运业历经艰难曲折才得以产生，轮船招商局就经历了十年的反复磨难和起起伏伏才得以成立。成立后又立即遭到外国轮船公司的凶猛竞争和国内封建势力的不断打压。以至于在 1895 年《马关条约》签订前，除轮船招商局外，很难举出其他较有影响的中國輪船公司。中國自己的輪船航運業開始出現比較明顯的發展，是在 1895 年《馬關條約》簽訂後。《馬關條約》打破了外國輪船航運勢力進入中國內河內港的最後屏障，也迫使晚清政府不得不放棄了本國輪船航運企業自由設立和發展的禁令，中國的輪船航運業才獲得了一定程度的真正發展。此後，中國近代輪船航運業的基本格局逐步形成輪船招商局、中國民間資本輪船航運業和近代外國在華輪船航運業這三大板塊。本論文集就依照這三大板塊，從自己已經發表和未發表過的論文中，選擇能夠展示出中國近代輪船航運業領域基本發展脈絡和特點的論文，分為輪船招商局篇、民族資本輪船航運業篇和近代在華外國航運業篇這三部分進行處理和安排。筆者希望通過這種分類和安排，給讀者留下中

国近代轮船航运业发展中较为清晰的脉络和印象，特别是其发展演变的环境、势力的消长演变、发展的轨迹和特点等内容。因笔者在安排这本论文集时有如上考虑，因此本论文集与2008年出版的《中国近代轮船航运业研究》（中国社会科学出版社，2008）中几篇论文有所重复，这点还敬请读者原谅。

本论文集的轮船招商局篇收入论文7篇。从时间上看，这7篇论文基本涵盖了轮船招商局成立直至抗战胜利后的整个中国近代时段。从内容上看，包括轮船招商局的成立和初期发展、招商局发展中反映出来的官商关系、招商局对外投资的状况和原因、历经几个政府统治的招商局史中反映出来的近代中国政企关系、抗战胜利后招商局实力迅速膨胀的状况和特点，以及长期负债经营的招商局的债款中反映出来的近代中国的资本市场状况。这7篇论文主旨不在遵循“史”的角度从纵向描画招商局的发展全过程，而是重点选择从招商局不同时期发展演变的不同的侧面来透视中国近代企业的生长环境和轨迹。

民族资本轮船航运业篇包括4篇论文。概述了1895年后至1937年前的中国民族资本轮船航运业大体情况。重点分析介绍甲午战争后民族资本轮船航运业的迅速兴起和在国内特别是在江南一带迅猛发展的小轮船航运业状况。其中有一篇介绍后来成为船王的香港董浩云先生在抗战前对发展中国轮船航运业构想和活动的论文。

近代外国在华轮船航运业篇包括5篇论文。这5篇论文从“史”的角度勾画了近代外国在华轮船航运业的发展、竞争和演变的基本脉络，从鸦片战争后外国在华轮船航运业的出现和外国在华专业轮船公司的诞生、列强争夺在华轮船航运权、甲午战争后开启外国在华航运业新阶段和日本航运势力的迅猛崛起，第一次世界大战期间及战后列强在华航运势力的竞争和消长，直到抗战时期轮船航运业成为日本军国主义政府的战争工具，在日本军国主义政府直接指挥下全面入侵和垄断中国轮船航运业的全过程。

收入这本论文集的16篇论文，所涉及的内容，相对于复杂丰富的中国近代轮船航运业来说，只能是挂一漏万，但因考虑研究中国近代轮船航运业的成果不够丰富，特别是涉及抗战时期和战后的研究成果更为稀少的现状，本论文集还是希望能够为改变这种状况略尽微力。如果本论文集的出

版能够就此多少增进读者对中国近代轮船航运业的了解，引起更多研究者的兴趣，并进而从事该领域的研究，那作为引玉之砖，这本论文集就达到出版的目的了。

在这本论文集即将出版之际，笔者要感谢招商局集团的领导，这些年来招商局集团在建设企业文化和从事招商局史研究方面做了很多工作，特别是在招商局集团胡政总裁和行政部李亚东总裁的直接领导和推动下，留下了很多看得见和看不见的成果，为推动中国近代轮船航运业的研究做出了很大贡献。这本论文集的出版，就是作为招商局史研究的一部分和今年纪念轮船招商局创立 140 周年的一环而进行的。笔者相信，招商局集团所做的这些工作，具有远见，也必将在招商局今后的发展和企业集团的成长中，成为凝聚人心推动企业壮大的精神力量的一部分而存在。

最后，笔者期待着读者和专家学者们的批评指教。

朱荫贵

2012 年 7 月于上海

轮
船

招商局篇

轮船招商局的诞生与初期发展

轮船航运业在近代中国的诞生，是古老中国发生的里程碑式事件。轮船在速度、性能方面的优越性，引进轮船解决木船的漕运困窘局面以及兴办轮船与洋商争利等因素，是华商轮船航运业兴起的根本原因。虽说中国近代轮船航运企业的酝酿和兴办之路，千回百转，障碍重重，但在极为艰难复杂的社会环境中，近代中国第一家新式轮船航运企业——轮船招商局终于在1872年诞生，并冲破了随之而来的各种势力的敌对和阻碍，取得了初步的胜利并站稳了发展脚跟。

本文是对中国轮船航运业在起步阶段所作的简单回顾和分析，希望借此能够使大家对近代社会的复杂性和新式机器大工业企业在起步阶段的艰难程度有更清楚和准确的认识。

一 鸦片战后开明督抚对轮船航运业的认识

19世纪中叶，在与西方资本主义列强发生的两次鸦片战争以及镇压太平天国农民起义的战争中，与西方事物接触较多的督抚曾国藩、李鸿章、左宗棠等人，较早地察觉到轮船的优越性能并产生了购买及制造的想法。

咸丰十一年（1861）八月，两江总督曾国藩奏称，轮船之速，洋炮之远，在英法则夸其独有，在中华则罕于所见。若能陆续购买，据为己物，在中华则见惯而不惊，在英法亦渐失其所恃。他认为，若能购成之后，访募覃思之士，智巧之匠，始而演习，继而试造，如此，则“不过一二年，

火轮船必为中外官民通行之物”。^① 同治二年（1863），李鸿章亦称，俄罗斯、日本从前不知炮法，国日以弱，自其国之君臣卑礼下人，求得英法秘巧枪炮、轮船，渐能制用，遂与英法相为雄长。^② 同年四月他又说，“中国但有开花大炮轮船两样，西人即可敛手”。^③

同治三年（1864）八月，李鸿章在答复总理衙门查询各口商民雇用洋船情形的信中，采纳苏松太道丁日昌的意见，提出设厂造船与允许华商置买洋船的建议。李鸿章的回复中附入丁日昌的秘禀，以具体说明其建议的目的和施行的原则办法。丁日昌在秘禀中认为，船坚炮利，外国之长技在此，其挟制我国亦在此。彼既恃其所长以取我之利，我亦可取其所长以为利于我。他称，雇买火轮夹板船只，其弊在于匪徒托名驶出外洋行劫。但若设法稽查，由地方官编以字号，如沙船之类，置买时有富绅保结，出口时归监督稽查。其船上水手舵工，初用洋人指南，习久则中国人亦可自驶。船货过关，不准丝毫索费，浹以恩而示以信，无事则任彼经商，有事则归我调遣。若使各港口有轮船二三十号，夹板百十号，不仅壮我声势，而且能够夺彼利权。轮船能够朝发夕至，我有船后，洋船能往我亦能往，而市价之高低，物产之精粗，洋商却不及华商之精，则取利必不及华商之易。故此，洋商初以利厚而来者，继将以利薄而去。以矛刺盾，此中大有机权，“又何惮乎不弃我之短，以就彼之长乎哉”？故此他建议，“筹储经费，择一妥口，建设制造夹板火轮船厂，令中国巧匠随外国匠人专意学习”，同时准中国富绅收买轮船夹板，“以裕财源而资调遣”。^④

同治五年（1866）五月，左宗棠在论及与英人的冲突时也说：“陆地之战，彼之所长皆我所长，有其过之，无弗及也。若纵横海上，彼有轮船，我尚无之，形无与格，势无与禁，将若之何？”^⑤ 为此，他向清廷秘陈

① “议复购买外洋船炮为今日救时第一要务”，台湾中研院近代史研究所编《海防档》甲《购买船炮（一）》，台湾中研院近代史研究所，1957，第20页。（以下简称《海防档》）

② 《上曾相》（同治二年三月十七日），李鸿章：《李鸿章全集》卷3，朋僚函稿。

③ 《上曾相》（同治二年四月初四日），李鸿章：《李鸿章全集》卷3，朋僚函稿。

④ 《海防档》丙《机器局》，第4~5页，第一号文。

⑤ 《复陈筹议洋务事宜折》，左宗棠：《左文襄公全集》卷18，奏稿，第10页。转引自中国史学会主编《洋务运动》第一册，上海人民出版社、上海书店出版社，2000，第18、19页。（以下简称《洋务运动》）

他在福州设立船厂的计划。在奏折中，他对轮船的看法与丁日昌颇为一致。他认为，东南大利在水而不在陆。自广东、福建而浙江、江南、山东、盛京以迄东北，大海环其三面，江河以外，万水朝宗。无事之时，以之筹转漕，则千里犹在户庭；以之筹懋迁，则百货萃诸麇肆，非独渔盐蒲蛤足以业贫民，舵艄水手足以安游众。有事之时，以之筹调发，则百粤之旅可集三韩，以之筹转输，则七省之储可通一水。他针对外国轮船在中国沿海内河载客运货带来的冲击指出，自洋船准载北货行销各口，北地货价腾贵，江浙大商以海船为业者，往北置货，价本愈增，比及回南，费重行迟，不能减价以敌洋商，日久消耗愈甚，不惟亏折资本，寔至歇其旧业。目前江浙海运即有无船之虑，而漕政益难措手，是非设局急造轮船不为功。他强调此事十分急迫：“彼此同以大海为利，彼有所挟，我独无之。譬犹渡河，人操舟而我结筏，譬犹使马，人跨骏而我骑驴，可乎？”他进而归总拥有轮船一事的好处：“天下事始有所损者终必有益，轮船成则漕政兴，军政举，商民之困纾，海关之税旺，一时之费，数世之利。”^①

同治三年（1864）九月，在复李鸿章的函中，总理衙门对丁日昌的秘禀甚为赞赏，称其建议“识议宏远，迥非睹之目前可比，足为洞见症结，实能宣本衙门未宣之隐”。^②即请李鸿章加以全盘筹划。此后左宗棠的奏请，也得到批准。于是，同治四、五年间，江南制造局与福州造船厂得以相继建立。

二 漕粮运输的困局是轮船航运业兴办的动因之一

在是否兴办轮船的讨论中，漕粮的运输问题亦为关注的焦点之一。

清代漕务积弊，由来已久。清初陆世仪已有“朝廷岁漕江南四百万石，而江南则岁出一千四百万石。四百万石未必尽归朝廷，而一千万石常供官旗及诸色蠹恶之口腹”^③的评论。嘉道间包世臣亦有“漕为天下

^① 左宗棠：《左文襄公全集》卷18，奏稿，第1~5页。

^② 《海防档》丙《机器局》，第6页，第二号文。

^③ 贺长龄辑《皇朝经世文编》卷46，第3页。

之大政，又为官吏之利藪”^①的批评。随着太平天国失败，江南收复之地渐多，如何解决漕粮增加而河道停废沙船凋零的难题，亦使清廷颇费踌躇。

此前漕粮长期依赖河运，后因战争及黄河冲淤，再加沿途官吏盘剥，漕粮河运已成难解之局：“江北历办河运，全赖雇用民船。近因道阻且艰，沿途起剥，折耗赔累，无不视为畏途。”^②在漕粮河运难复旧章的情况下，“东南漕粮，必赖上海沙船起运”。但“今沙船无资购买，停泊在港者以千百号计。内地船只，以运动为灵，若半年不行，由朽而烂，一年不行，即化有为无矣。将来无力重修，全归废弃，海运从何而办”？^③

同治五年（1866）春，李鸿章与苏松太道应宝时讨论漕粮运输办法，应宝时提出收买沙船运漕的计划，但购船款需价75万两，修理费用平均每年又需26万两。李鸿章认为费用太巨，骇人听闻，给予否决。五月，应宝时又提出官买夹板船济运方案。李鸿章看后感觉满意，在其给总理衙门的信中称，上海沙船疲乏，年来所以补救之方，不为不至，但终无起色。本屆苏浙海运，漕米共只70余万石，以沙宁卫船并用，也仅敷转载。而天津方面来信，以运船回空免税，因为夹板所夺，无利可图，仍思歇业。他称，敝处及尊处均虑洋船受雇，不就范围，流弊滋多，置而不论。泊后因禁止夹板装豆，彼族饶舌，议者谓非华商自行造买，不克与之争长，海关税务司赫德亦屡以为言，然商人无此力量。今应宝时参变于前后两说之间，大抵因雇用而计及买用，由商买而推及官买，且仿照海运初起试办之法，以期自我作主，易发易收，出于完全。他最后称，此固为必不得已之谋，但“实亦舍此莫由之路”。^④总理衙门对此建议十分重视，但因漕运由户部主管，遂将李鸿章等的意见和办法，饬交户部议复。八月，户部复奏，仍然提出保护沙船与恢复河运两项主题。复奏内强调“漕务以河运为常法”，称“所有上海沙船，仍应责成应道设法笼络，勿使竟成废弃”。又

① 贺长龄辑《皇朝经世文编》卷46，第8页。

② 《洋务运动》第6册，第20~21页。

③ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，上海人民出版社，1983，第1314页。

④ 《总理各国事务衙门清档：议购雇夹板船试办海运》，转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，台湾中研院近代史研究所，1976，第165、166页。

称直东淮徐数千里，穷民无业，兼之河道不修，飘溺为患，琐尾流离，不绝于路。正宜力筹河运，以补中原之元气，而济海运之穷。“署江督李，经济冠时，必能力为其难。”^①

因户部有如此看法，官买夹板船济运漕粮的方案遂无疾而终，兴办轮船企业的建议更受到打击。但是，漕粮运送的困境却依然存在，不得不继续寻求解决之法。

同治六年（1867）二月初八，总理衙门致两江总督函，对漕粮运输遭致的困境和处理的困难情形有如下说明：“河运一时不能复行，而沙船又凋敝至此。无论其不敷装运，即使敷衍而来，而停废既久，糟朽必多。且经营之孳息毫无，又焉能迫其从命。若竟雇觅洋船，又恐诸多流弊。且洋人日后必以此船为奇货可居，转恐另生挟制。若尽恃官买，而购价及修费，亦觉为数不贲。”^②

五月初七，总理衙门在给曾国藩的信中指称，华商造买洋船之议，原因沙船疲乏，不敷济运而起。且中国商船万不敌轮船之便捷，洋通华滞，利权尽失，不得不设法变通。赫德之雇觅夹板、应宝时之购买沙船建议，两者均不能无弊，是以皆作为罢论。然又不能坐视运漕无策，于是始议开华商造买洋船之禁，或火轮或夹板，原不拘定一格。该商等或有力或无力，亦未施以迫责，不过与其华商等诡寄英商名下，骗捐取利，不如领入明路，俾中国利权，仍归中国商民，既可免隐射之弊，亦可辅转运之穷。^③官方倡导兴办轮船，至此似露一线转机。

同治六年（1867）夏，《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》^④由李鸿章主持，经几番周折修改后，由曾国藩以上海通商大臣的名义明令公布，此为针对民间华商所颁。曾国藩声称，“以后凡有华商造买洋船，或租或雇，无论火轮夹板，装货出进江海各口，悉听自便”，且“不绳以章程，亦不强令济运”，“以见官不禁阻之意”。^⑤与此同时，曾国藩等督抚大

① 《总理各国事务衙门清档：议购雇夹板船试办海运》，转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，第166、167页。

② 《同治六年二月初八日致两江总督函》，《海防档》甲《购买船炮（三）》，第862页。

③ 《五月初七日致两江总督曾》，《海防档》甲《购买船炮（三）》，第870页。

④ 该章程全文见《海防档》甲《购买船炮（三）》，第877~881页。

⑤ 《五月初一日上海通商大臣曾国藩函》，《海防档》甲《购买船炮（三）》，第866页。

臣也在进行官办轮船的酝酿，“所议系由官办或就官厂轮船承领”。^① 丁日昌更“面陈朝廷，欲广招华商购船，兼运西皖漕粮”。^② 在他看来，“楚皖等省河运难复，恐均不能不酌改海运”，因而他“本有轮船分运（漕粮）之议”。^③ 此时之议，仍循官商并行兴办轮船之途。

随着曾国藩、李鸿章、丁日昌等督抚推动兴办轮船，《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》公布后，容闳、许道身、吴南皋、赵立诚等民间人士置办轮船的申请亦随之相继提出。但与此同时，反对兴办轮船、反对采用轮船运漕的声浪亦又日趋强烈。

同治六年，曾国藩因漕米数量年增一年，而沙船则日少一日，担忧再过一二年，江浙漕米数量更多时无船可用，故与江苏藩司丁日昌、苏松太道应宝时等会商，拟定于七年春期漕粮海运时雇用部分洋船。为此他奏称，苏松太道应宝时上年曾有议买夹板船之策，嗣恐费重事难，因而中止。该藩司以为改用洋船，其中利大而弊亦多，此时遽议创行，未免群议沸腾，不特无以服众人之心，并且无以钳众人之口。若能试行一二次，果属稳妥，即可渐议改革，不致骇人听闻。因正漕有关天庾正供，未敢轻为尝试而止。曾国藩认为，现思宜荆阳等五县现议暂缓开征收捐买米，所有采买之米，与捐输米石，名异实同，但与正漕又有差别，不如即将其交轮船试运，若装运米石不致迟延，他事尚无窒碍，且驶行顺利，又无龃龉，将来即可陆续试行。如果别有掣肘，即可鉴此前车，永作罢论。^④

曾国藩以上建议，所指并非天庾正供，又是局部试行，户部不便反对。同治七年（1868）春间，雇用洋船试运漕米遂得以实行。但试运的结果，是户部表示不满于先，三口通商大臣继陈种种困难于后，最终结果，是总理衙门与户部会奏，同意按三口通商大臣的建议办理，而三口通商大臣崇厚的建议，则是与其另议试行轮船，“莫若谕令沙船户修整旧船，必

① 《十二月初七日致北洋通商大臣李鸿章函》，《海防档》甲《购买船炮（三）》，第927页。

② 《复何筱宋制军》，李鸿章：《李鸿章全集》卷12，朋僚函稿。

③ 丁日昌：《商号拟购轮船试行漕运行司核议》，《洋务运动》第六册，第81页。

④ 《总理各国事务衙门清档：议购雇夹板船试办海运》，转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，第171、172页。

不致日见废弃”。^①

至此，因漕粮运输困难而采用轮船的建议，因清廷中否定意见占上风而告结束，兴办轮船的动议又遭到挫折。

三 与外商轮船争利是兴办轮船企业的另一动因

此时，外商轮船在中国水域中出现并拉客载货获取厚利的事实，从另一方刺激了晚清朝野兴办轮船与洋商争利的舆论和动议。

道光二十八年（1848），在大英、法兰西火轮、美国太平洋邮船等外国远洋轮船公司直达中国港口航线以外，中国领水中首次出现了专业行驶中国的外国轮船公司——省港小轮公司（Hong Kong & Canton Steam Packet Co），此后十数年，旗昌、省港澳、公正、北清、太古、华海等外国专业轮船公司亦相继成立。^② 这些外国轮船公司财力雄厚，在各口遍设分支机构，拥有各自的码头、仓栈、保险系统，构成相当完整的外商轮船运输体系。

外国轮船运量大、快速、准时、受气候水流影响小，并受条约保护，不需交纳厘金、不受沿途关卡勒索，商旅乐其利便，“咸趋之若鹜”，“潮流如斯，势难禁阻”。^③ 以致外轮公司大获其利。同治六年至同治十一年（1867~1872）6年间，仅行驶中国沿海和长江航线的美商旗昌轮船公司一家获利数即达468万余两，同治六年的利润率更高达64.5%。^④

外商轮船公司快速扩张以及获取丰厚利润的现象和事实，刺激和吸引了众多华商投资外轮公司或购置轮船冒挂洋旗“诡寄”经营，并呈逐步扩大之势，使清廷深感管理和税收方面存有隐患。

此外，外商轮船公司还以轮船需求燃料、轮船需要维修、外运土货需

① 《总理各国事务衙门清档：议购雇夹板船试办海运》，转引自吕实强《中国早期的轮船经营》，第178页。

② 《外国主要轮船公司设立情况表》，见聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑，第727页。

③ 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，海关总税务司统计科译，1931，第144、145页。

④ 据刘广京《英美航运势力在华的竞争（1862~1874）》，丘锡谔、曹铁珊译，上海社会科学院出版社，1988，第119页表28和129页表32计算。

要加工整理等为由，不断向清廷要求获得开采煤炭，设立修船厂和其他加工设施之权，持续施加压力，使清廷左支右绌，难以应付。

种种趋势，预示未来会是“变亦变，不变亦变”之局，曾国藩、李鸿章、左宗棠等主张兴办洋务的大臣知道兴办轮船的潮流势所必然，难以阻挡。且便捷的轮船、精巧的机器，以及煤、铁的开采和利用，均彼此依存。故此，他们提出顺应潮流，兴办轮船。其着眼点和出发点，均注重国防与民生并重，军备与商用兼顾，但此种看法，仍难获清廷朝野之大多数人认同。

反对采用轮船运漕，与威胁到清廷中央及地方漕运官员的利益有关；反对兴办轮船和举办洋务，则与社会上仍然存在根深蒂固的排外势力和舆论密不可分。这些势力利用朝野强烈的反侵略情绪，鼓吹排斥抗拒外来的一切事物：“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”。^①

同治五、六年（1866~1867）间，太平天国战乱已平，中外通商局势亦趋正常，社会上狭隘的传统观念又得以滋长，并对倡议引进外洋事物的督抚形成强大压力。

同治六年，大学士倭仁反对同文馆招考科第出身人员学习天文算学，他奏称夷人是吾仇人，“咸丰十年，称兵犯顺，凭陵我几甸，震惊我宗社，焚毁我园囿，戕害我臣民，此我朝二百年来未有之辱，学士大夫无不痛心疾首，饮恨至今……今复举聪明隽秀国家所培养而储以有用者，变而为夷，正气为之不伸，邪气因而弥炽，数年以后，不尽驱中国之众归于夷不止”。^②醇郡王在参加筹议修约会后，提出驱逐洋人之法六条，言论尤为激烈：“从前岛夷入贡，原系震慑皇威、输忱献曝之意。今则抑勒中国，勉强通商。凡有血气之伦，无不思将洋货投界水火。且其货物唯自鸣钟洋表洋枪均可有用，其余尽可一概不用，无损于国计民生，有俾于人心世道。”他进而提出，不如乘此军务渐平之时，“飭下各督抚设法激励乡绅，设法激励众民，贤者示以皇恩，愚者动以财货，焚其教堂，据其洋货，杀其洋商，

^① 郭嵩焘：《伦敦致李伯相》，《洋务运动》第一册，第304页。

^② 《筹办夷务始末（同治朝）》卷47，第24、25页。

沉其货船。……亦可明告百姓，凡抢劫洋货，任其自分，官不过问”。^①

在此种社会舆论压力下，提出引进轮船学习洋技的曾国藩、李鸿章、左宗棠等被指责是“求一技之末，而奉洋人为师”。^② 甚至有人公开指责曾国藩“湘乡之讲习泰西技术，实为祸端”。^③

在此背景下，兴办轮船以及倡导轮船航运事业的活动处于最低谷。直到同治十一年（1872）一月，内阁学士宋晋奏请裁停闽沪局厂造船，从根本上危及洋务事业兴废时，清廷中的恭亲王与曾国藩、李鸿章、左宗棠、沈葆楨等地方督抚大员联袂而起，与之驳拒，筹谋变通之方。尤其是李鸿章尖锐地指出，宋晋等人的看法是迂腐之见：“西人专恃其枪炮轮船之精利，故能横行于中土”，而我国“士大夫囿于章句之学而昧于数千年来一大变局，狃于目前苟安而遂忘前二三十年之何以创剧痛深，后千百年之何以安内而制外，此停造轮船之议所由起也”。他从“国家经费支绌”，而制造轮船又未可裁撤，故“必须妥筹善后经久之方”出发，建议一方面裁撤各省向外洋购船之费，“而配以自造兵轮船，即以艇船修造养兵之费，抵给轮船月费”，另一方面建议闽沪船厂“间造商船，以资华商领雇”，用这种方法减轻闽沪船厂费用。当然李鸿章也知道，在“各口岸轮船生意已被洋商占尽，华商领官船另树一帜，洋人势必挟重资以倾夺”的情况下，“则需华商自立公司，自建行栈，自筹保险”，还要有“熟悉商情，公廉明干，为众商所深信之员”出面主持，才能够取得成功。^④

在这样的背景下，中国的第一家新式轮船航运企业——轮船招商局终于得以诞生。

四 轮船招商局的成立

同治十一年五月十五日，在李鸿章奏称制造轮船未可裁撤，闽沪船厂

① 《筹办夷务始末（同治朝）》卷64，第4~6页。

② 《筹办夷务始末（同治朝）》卷47，第24、25页。

③ 李慈铭：《越缦堂日记》影印本，同治六年七月初三日，北京浙江公会，1921。

④ 《筹议制造轮船未可裁撤折（同治十一年五月十五日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷19，奏稿。

应准其间造商船，招令华商领雇，并准其兼运漕粮，方有专门生意，不至为洋商排挤后，总理衙门奏复中表示，以间造商船华商雇领一节，李鸿章、沈葆楨俱以为可行，应由该督抚随时查看情形，妥筹办理。^①

同年八月，李鸿章飭令“承办海运已十余年，于商情极为熟悉，人亦明干”的浙江海运委员、候补知府朱其昂筹办轮船招商事宜。朱其昂拟定《招商章程》二十条，“其大意在于官商合办”，主要内容以所领闽、沪两局船只作为“官股”，轮船承运漕粮按照浙江沙宁船章程办理，在纳税方面享受外国船只同等待遇为中心。后因闽、沪两局无商船可领，而“各省在沪殷商，或置轮船，或挟资本，向各口装载贸易，向俱依附洋商名下”，故而建议“由官设立商局招徕，则各商所有轮船股本必渐归并官局，似足顺商情而张国体”。李鸿章同意并于十一月二十三日奏请“先行试办招商，为官商浹洽地步”。^② 二十六日获清廷批准。李鸿章认为“目下既无官造商船在内，自无庸官商合办，仍应官督商办。由官总其大纲，察其利病，而听该商董自立条议，悦服众商，冀为中土开此风气，渐收利权”。“因姑允朱其昂等所请，准令设局试办，并由津海关陈道、天津丁道议复，准照苏浙典商借领练饷制钱定章，借拨钱二十万串，以为倡导”。^③

十二月，朱其昂等另制订《轮船招商局条规》二十八条，其中规定：在上海设立总局，各口设立分局；轮船报关装货一切事宜，均照洋商章程办理；由直隶总督李鸿章委派总办，禀请刊刻关防，“所有公牍事件，悉归总办主裁”。李鸿章认为该《条规》“大致似尚公允”，^④ 当即批准施行。于是，轮船招商局正式取得合法身份。同治十一年十二月十九日，招商局在上海以“总办轮船招商公局”的名义正式开局营业。

朱其昂在筹建招商局的过程中曾向李鸿章表白说，已“会集素习商业殷富正派之道员胡光庸、李振玉等公同筹商，意见相同，各帮商人纷纷入股”。^⑤ 实际上，身为沙船巨商的朱其昂缺乏经营轮船的经验，加上其他原

① 《试办招商轮船折（同治十一年十一月二十三日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷20，奏稿。

② 《试办招商轮船折（同治十一年十一月二十三日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷20，奏稿。

③ 《论试办轮船招商（同治十一年十一月二十三日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷1，译署函稿。

④ 《海防档》甲《购买船炮（三）》，第920~923页。

⑤ 《试办招商轮船折（同治十一年十一月二十三日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷20，奏稿。

因，故而他在创办轮船公司的招股方面并不顺利，无论是在沙船商人还是在买办商人中，他都一筹莫展。多方奔走只募得沙船商郁熙绳现银1万两，李鸿章5万两，上海商人认银10万两却未缴现银。朱其昂从直隶练饷局借到的官款20万串制钱（约合银123000两，年息7厘，除预交利息外，实领188000串），成为轮船招商局最初开办的主要经费。不过，官款并非投资，“名为官本，公家只取官利，不负盈亏责任，实属存款性质”。^①

此外，朱其昂对于经营新式轮船业务也不内行，经他手购买的4艘轮船，“伊敦”号“船大而旧”，“福星”号“舱通而小”，其他2艘也不甚合用，“而购价反较洋行新造之头等好船尤贵”。^②在购买轮船、仓库和与外籍船长打交道上，也不断上当吃亏，“表现低能”，^③不到半年，便亏损42000多两。于是，李鸿章接受盛宣怀的推荐，札委上海的广东籍买办唐廷枢和徐润入局接办。朱其昂“自知才力不及”，主动辞去招商局主要负责人工作，“邀唐廷枢、徐润接管，更定局章”。^④这是招商局创办后的第一次改组。

五 轮船招商局改组后的初期发展

1873年7月，唐廷枢出任招商局总办，朱其昂、徐润、盛宣怀、朱其诏等4人为会办。唐、徐专管轮运、招股等事宜，朱、盛负责漕运和官务。在唐、徐主持下，轮船招商局“局规”及“章程”重新更订，“轮船招商公局”更名为“轮船招商总局”。

此时盛宣怀虽作为李鸿章的亲信幕僚入局，承担着代表官方对招商局经营管理实行监督控制的责任，但他于1875年秋即赴湖北督办煤矿，后又赴直隶候补。在招商局中也“订明不经手银钱，亦不领局中薪水”，^⑤在80年代中期前并未在局内负实际责任。朱其昂于1878年去世，接替他办理漕务的叶廷眷在局仅一年便辞职隐退。朱其诏于1879年因署理永定道而

① 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，该委员会，1935，第269页。

② 《洋务运动》第6册，第38页。

③ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第778页。

④ 《洋务运动》第6册，第42页。

⑤ 《洋务运动》第6册，第58页。

离局。因此，轮船招商局在此阶段的实际负责人是唐廷枢和徐润，因之有必要对唐、徐的经历略加介绍。

唐廷枢和徐润二人都出身于洋行买办。唐廷枢自小即受良好的英、华教育，“于各国情形以及洋人洋语，罔不周知”。^① 1861年受雇于怡和洋行担任总买办后，“代理该行长江各口生意”，主持华商客货揽载业务。对于航线的开辟、轮船的调配，以及中外贸易情形，都十分熟悉。他不仅是公正、华海轮船公司的大股东，且还自己经营钱庄、轮船。徐润出身于买办世家，14岁即到宝顺洋行当学徒。随后在经营丝、茶等生意的同时，也经营钱庄。很多丝、茶产区都有他的商号，并在上海广置地产。他虽然没有像唐廷枢那样自购轮船营运，但他确曾在旗昌、公正等轮船公司附股投资。

此外，唐、徐等人以其在通商口岸的财势声望，还先后成为丝、茶、鸦片公所的董事，在他们的商务活动中，这些带有垄断性的同业公所无疑会为其所用，维护其商业利益。

还应看到，唐、徐都分别捐有道员和郎中等官衔。在卖官鬻爵的封建社会里，虚衔虽不等于实授，但它代表一种社会地位。在这里，徐润不失为一个典型。早在1862年，当李鸿章在上海急于筹饷之时，他就由监生报捐光禄寺署正，次年在江南粮台报销局加捐员外郎。1866年更由李鸿章出面奏保四品衔。到招商局开办的前一年，他曾被曾国藩札委“办理挑选幼童出洋肄业事宜”。^② 所有这些，都表明唐、徐不是一般华商，而是与洋务派早有某种联系，在上海商界又与洋商广有联系的富商。无论是在筹集资本，还是招揽货运等方面，都具备一般商人所没有的条件，李鸿章这时把唐、徐这种身份的人札委入局，实际上是在新生的招商局遭遇困难时，从如何设法经办维持下去的角度出发，而不得不采取的一种变通办法，目的是“要须随时设法变通，以求经久”。^③ 因此，同意把“招商公局”改为

① 《海防档》乙《福州船厂（二）》，第686页。

② 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，台湾商务印书馆，1981年影印版，第8~13页。

③ 《复郭筠仙中丞（同治十一年十二月初九日）》，李鸿章：《李鸿章全集》卷12，朋僚函稿。在李鸿章的这封复函中，透露出李鸿章如此考虑，是因为此时招商局招股碰到大的困难，原先与朱其昂“商同合伙”的李振玉回沪后，以“众论不洽，又经辞退”，而“胡雪岩来函，畏洋商嫉忌，不肯入局”。李鸿章面对如何维持招商局经营下去的难局，才不得不考虑“闽粤人才雄厚，或能效其所长，角逐取利”而将唐廷枢、徐润札委入局的。

“招商总局”，“总办”改为“商总”“商董”。^①

李鸿章札委唐廷枢、徐润入局的效果十分明显。唐、徐入局后，带进一批买办商人，分主不同职责，投入大笔资本，但更重要的是，唐廷枢、徐润与朱其昂不同，他们经营招商局方面的做法，是效法西方企业，按照资本和社会经营方式经营招商局。例如，在唐廷枢、徐润重订的章程中，特别强调“商务由商办之”的体制。章程第一条即说：“商局设于上海，议交唐丞廷枢专管，作为商总以专责成。再将股份较大之人公举入局，作为商董协同办理”。第二条明确提出：“唯事属商办，拟宜俯照买卖常规，庶易遵守”，并明确请求李鸿章“请免添派委员，并拟除去文案书写听差等名目，以节靡费”。对招商局的经营与发展，他们也有一个估计。在唐、徐提出的“预算节略”中，指出招商局具备三个条件足以与外商抗衡，即：“我船有漕米装运，洋船全恃揽载，一也；我局经费、栈房、辛工、轮船、用度、驳船、抗力均较洋商撙节，二也；以本国人揽本国货，取信自易利便实甚，三也”。因此他们估计，在投资 50 万股本，购买 4 艘轮船的情况下，因有漕粮补贴，另加搭客运货，每年只要航行 3 个月，可净溢银 108000 两，以 50 万资本计，利率高达 20%。在他们看来，赢利似有相当把握，至于外商排挤，亦无需过虑，因为“洋商远涉数万里，原系谋利而来，若肯以已得之利，不患折阅，与我抗衡，是亦商贾之利也，何必拒之？况我船少，彼船多，我货多，彼货少。我第运三月漕粮，将及一年费用，即使货物全被揽去，水脚全行放低，亦何不可相敌之有？”因有这个估计，唐、徐入局后，就力主扩展业务，“故就大局论，亟宜多集二、三百万之资，广购轮船往来各口。今且立定脚跟，由小而大，俟漕粮日增，装运日旺，乃逐渐推广，以期权利之尽收焉”。^②

也就是说，唐廷枢和徐润是中国当时商人中能够经营新式航运企业的最合适人选，他们不仅自身广有资财，而且在多年买办生涯中积累了丰富经验，进入招商局前已有经营新式轮船公司的经历，具有较高的经营管理才能和识见。也因此，在他们主持期间，轮船招商局始终处于最富于进取

^① 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第 142~147 页。

^② 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第 142~147 页。

精神和最活跃的时期。

唐廷枢、徐润主持局务后，按照自己的计划广招股份，扩大营业，着手组建各口岸分支机构。除上海总局及天津分局外，又相继设立了牛庄、烟台、福州、厦门、广州、香港、汕头、宁波、镇江、九江、汉口及国外的长崎、横滨、神户、新加坡、槟榔屿、安南、吕宋等分局。

经过唐廷枢、徐润改组调整后的轮船招商局，势必成了外商轮船公司的排挤打击对象。美商旗昌轮船公司和英商太古公司原来就曾公开声言，在长江水道和沿海航线上，“凡他公司有船同日并走者，必与之争拒”。在北洋航线上，旗昌和怡和也订立了排他性的运价协议。不言而喻，这个所谓“他公司”，就主要是指轮船招商局。在外商的“争拒”活动中，最明显和外在的表现，是跌价竞争。这场降价竞争相当激烈。例如，招商局创办时，货物运价“至低者每吨东洋（即日本）四元，汉口四两，宁波二元半，天津每担六钱，汕头去货二钱，回货四角，广东二钱至三钱”。及至招商局改组后，“洋商并力相敌”，到1874年“甚至每吨东洋跌至二元或一元半，汉口二两，宁波一元或半元，天津每担三钱或四钱，汕头去货一钱或一钱二分，回货二角半，广东一角半或一钱半。总而言之，所减不及六折”。^①到1875年，竞争更加激烈，运费继续降低，“闽粤往日三四角水脚减至一角，宁波二元半减至半元，长江五两减至二两，天津八两减至五两，客位亦减至七折或一半”。^②

事态大体按唐、徐的估计发展。在这场激烈的竞争中，招商局靠漕运专利，回空免税和官款的协济，尤其是国内商人的广泛支持，依然能获得比外国轮船公司更多的货运。^③实力还逐年上升，1873年有船4只2319吨，1874年增到6只4088吨，1875年又增到9只7834吨，1876年达到11只11854吨。^④光绪二年（1876）太常寺卿陈兰彬奏称招商局办理已有成效，他说，“合计三年，中国之银少归洋商者，约已一千三百余万两”。

① 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，出版时间不详，第21页。

② 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第23页。

③ 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第1168页。

④ 据聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第1000页统计表数字。

又说，“洋人轮船之入中国，为害最甚，中国自创办招商局轮船以来，洋人不能尽占中国之利，办理已有成效，为中外大局一关键”。^①

此时，“意在陷人，不遑自顾”^②的外商公司却收入大减，太古轮船公司1874年上半年尚未扣除的利润仅8500两，以致“股东们愁容满面”。^③华海轮船公司1874年尚未扣除折旧的利润为89189两，1876年就跌为48200两。称雄一时的旗昌轮船公司的情况更为严重，股票价格大幅度下降，面值100两的股票，1876年秋跌到70两。^④到了冬天每股仅值56两，“揽载生意又极疲滞”。^⑤各种原因使处于困境中的旗昌轮船公司转而求售于轮船招商局。徐润与唐廷枢、盛宣怀共同商议后，以购买旗昌轮船公司既可增强招商局实力，又可少一有力竞争对手为理由，禀商李鸿章，李以巨款难筹，“踌躇未许”。^⑥盛宣怀等人遂转向南京，争取两江总督沈葆楨的支持，以免交利息、10年归还的方式，请求拨借官款100万两。^⑦据说盛宣怀措辞得体，“颇动宪听”^⑧，沈葆楨为之动容，慨然应允筹拨官款100万两，条件是必须缴付本息，5年还清，且规定为“商得若干之利，官亦取若干之息”，“是宜甘苦与共，官商一体”。^⑨

于是，这家在中国沿海内河横行了十余年的外商轮船公司，终于在1877年初以规银222万两的代价由招商局收购。其中200万两系旗昌轮船公司在汉口、九江、镇江、宁波、天津各码头以及洋楼和栈房的折价。^⑩也因此，这一年招商局的船队即从头一年的11只11854吨猛增一倍多，达到轮船29只30526吨。^⑪并使各通商口岸进出中外轮船吨位的对比数从

① 《洋务运动》第6册，第10、12页。

② 《洋务运动》第6册，第13页。

③ 刘广京：《中英轮船航运竞争（1872~1885）》，台湾中研院近代史研究所编《清季自强运动研讨会论文集》下册，1988，第1145页。

④ 刘广京：《中英轮船航运竞争（1872~1885）》，台湾中研院近代史研究所编《清季自强运动研讨会论文集》下册，第1146~1147页。

⑤ 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第19页。

⑥ 《洋务运动》第6册，第59页。

⑦ 《洋务运动》第6册，第14页。

⑧ 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第19页。

⑨ 《洋务运动》第6册，第15页。

⑩ 《海防档》甲《购买船炮（三）》，第946~947页。

⑪ 据聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第1000页统计表数字。

1872年前中国的空白，一跃增加到36.7:63.3。^①“从此国家涉江浮海之火船，半皆招商局旗帜”。^②

光绪七年（1881）李鸿章奏称，招商局已占“江海生意之大半”，“统计九年以来，华商运货水脚少入洋人之手者，约二三千万，虽为薪工、修理、局用所耗，而其利固散之于中华，所关于国体商务者甚大。该局船不时驶往东南两洋，今且骎骎开驶赴西洋之先路。直、晋、豫等省旱灾之时，该局船承运赈粮，源源接济，救活无数灾民。往岁台湾、烟台之役，近日山海关洋河口之役，该局船运送兵勇迅赴机宜，均无贻误，洵于时事大局有裨”。^③李鸿章的这些总结，是对招商局成立后短期内取得成绩的一个概括，应该说大体是符合事实的。

① 严中平主编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第221页。

② 《申报》，1877年3月2日。

③ 《洋务运动》第6册，第60页。

从 1885 年盛宣怀入主招商局看晚清 新式工商企业中的官商关系

官商关系，是影响近代中国经济发展的重要问题。一般而言，近代中国大机器工商企业出现后，决定其是否能够顺利发展的因素可分内外两方面：内部因素以企业自身诸种条件为中心，其中企业经营管理方式和效能占有核心地位；外部因素则以企业发展的外在社会环境条件为中心，其中，官商关系占有极为重要的地位。

轮船招商局是近代中国第一家由“官”“商”联合兴办、以挽回利权和追求利润为目标的新型大机器股份制民用企业，这种官商结合方式产生了被称为“官督商办”的经营管理方式。轮船招商局的兴办和这种官督商办的经管方式对此后陆续兴办的许多其他洋务企业有重要影响及表率作用，这已被众多的研究成果所证明。^①但是，深层次看，这种官商结合形成的“官督商办”方式实际上只是一种模糊的制度框架，并没有明确的制度边界，因此它本身就包含了企业在兴办和经营管理中具有两种可能性：一是商人出资官为扶助，企业的经管权主要掌握在商人手中的“商事商办”；二是商人出资官为控制，企业经管权主要落在官员或官方色彩浓厚，以及秉承官方意志行事之人手中进行经营的“商事

^① 这方面的研究成果相当多，典型著作如张国辉：《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1979；〔美〕陈锦江：《清末现代企业与官商关系》，中国社会科学出版社，1997；〔美〕费维恺：《中国早期工业化》，中国社会科学出版社，1990。论文典型者如陈振汉：《“官督商办”制度与轮船招商局的经营》，陈振汉：《社会经济史学论文集》，经济科学出版社，1999；汪熙：《论晚清的官督商办》，《历史学》1979年第1期等。

官办”。^① 更需要注意的一点是，这两种可能性在官督商办的框架中有时可以转换。

轮船招商局 1872 年成立后，1885 年曾进行过重大的人事改组，改组的结果是招商局原商总、商董唐廷枢和徐润出局，官员企业家盛宣怀入主招商局任大权独揽的“督办”。这次改组，就是招商局在官督商办框架中从“商事商办”向“商事官办”的一次转换。对于这次改组和唐廷枢、徐润出局的原因，已往的研究成果大约限于资料，一般都停留在唐、徐挪用局款，被盛宣怀抓住具稟南北洋大臣，因而导致唐、徐出局的这个层面上进行分析，但这种分析似嫌表面；而对于曾任职招商局会办，1881 年即被总理衙门奏请“不准再行干预局务”^② 的盛宣怀 1885 年再次入主招商局任官督办的原因，已有的研究分析同样缺乏深度。

本文利用南京第二历史档案馆所藏招商局档案和近年来出版的有关盛宣怀档案，对此问题再次进行分析。笔者认为，中国早期工业化演变过程中官商关系错综复杂，特别是根深蒂固的官对商的不信任以及商人本身的弱点，导致中国社会中新式工商企业的发展面临种种困扰和多重制约因素，而这些困扰和制约，是中国早期工业化进程曲折往复、困难重重的根本原因。

一 1883 年盛宣怀入主招商局进行整顿 折射出的官商矛盾

1883 年 11 月 1 日，以盛宣怀、徐润、张鸿祿、郑官应为首的轮船招商局各位主管人员联衔向李鸿章呈报了一份稟文，稟文后附有一份八条的

① 这方面的研究参见刘广京《从轮船招商局早期历史看官督商办的两个形态》，张寄谦编《素馨集·纪念邵循正先生学术论文集》，北京大学出版社，1993；夏东元《洋务运动史》，华东师范大学出版社，1992，第 9 章等。这些研究都指出 1885 年前后招商局分属两个不同的形态，前期商办色彩浓，后期官办色彩浓，夏东元先生甚至认为唐廷枢、徐润主政招商局的时期是“完全商办”。但这些研究都没有分析唐、徐离局和盛宣怀入主招商局的深层原因以及从中体现出来的官商关系。

② 《光绪七年四月十四日总理各国事务奕訢等奏》，中国史学会主编《洋务运动》（以下简称《洋务运动》）第 6 册，上海人民出版社、上海书店出版社，2000，第 68 页载：“盛宣怀现在直隶当差，业经离局，应不准再行干预局务，并令李鸿章严加考察，据实具奏，毋稍回护。”

“整顿招商局大略章程”。^① 在盛宣怀、徐润等人所上李鸿章的这份禀文中，提到1883年9月27日李鸿章电令盛宣怀“即望入局会集众商，揭开理论，分别整顿”一事。此后第二天即29日，李鸿章又直接发给招商局批文，批文中指出电令盛宣怀入局进行整顿的原因是：“昨因上海市面过紧，各铺纷纷倒帐，商局积欠庄款尚巨，电谕盛道宣怀入局筹商维持整顿之策。”从这两处记载来看，盛宣怀是在1883年上海金融风潮爆发^②后，由李鸿章亲自委派，承担对招商局局务进行“妥筹整顿、定立规条、认真率循、禀候核办”^③的任务而来的。那么，这时的招商局发生了什么事情，需要将上述1881年已被驱逐出招商局，“不准再行干预局务”的盛宣怀再找回来对招商局进行整顿呢？在进行分析之前，我们先来看看下面统计表中显示的这时的招商局运营情况：

表1 1873~1884年轮船招商局经营状况统计表

年 份	资本 (两)	轮船 只数	轮船吨数 (吨)	净收入 (两)	折旧 (两)	扣除折旧后的 利润(两)
1873~1874	6000	1	619	81608	—	81608
1874~1875	476000	4	2319	156144	—	156144
1875~1876	602000	6	4088	161384	—	161384
1876~1877	685000	9	7834	359162	—	359162
1877~1878	730200	11	11854	442418	—	442418
1878~1879	751000	29	30526	782126	428581	353545
1879~1880	800600	25	26916	673138	404387	268751
1880~1881	830300	25	28255	744794	451995	292799

① “整顿招商局大略章程八条”全文见汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，上海人民出版社，2002，第126~127页。

② 关于1883年上海金融风潮，学术界已有不少研究成果，如刘广京《1883年上海金融风潮》，收入氏著《经世思想与新兴企业》，（台湾）联经出版事业公司，1990。全汉昇《从徐润房地产经营看光绪9年的经济恐慌》，氏著《中国经济史论丛》第二册，香港中文大学新亚书院、新亚研究所，1972；等等。

③ 汪熙、陈绛编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第124、125页。

续表

年 份	资本 (两)	轮船 只数	轮船吨数 (吨)	净收入 (两)	折旧 (两)	扣除折旧后的 利润(两)
1881 ~ 1882	1000000	26	27827	604606	256849	347757
1882 ~ 1883	1000000	26	29474	464374	156279	308095
1883 ~ 1884	2000000	26	33378	912086	757084	155002

说明：此期间轮船招商局的会计年度大体为头年的7月至第二年的6月，故年度栏目的数字均为跨年度的数字。

资料来源：1. 招商局资本、轮船只数、吨数引自招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947，《附录》。

2. 净收入、折旧和扣除折旧后的利润三栏目引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1979，第178页表。

从统计表看，1873~1883年是唐廷枢、徐润经营的时段，直至盛宣怀承命对招商局进行整顿之时，轮船招商局在这十年的时期内业务和利润都有明显的增长。这从表中所列这期间招商局的各项统计数字尤其是资本数、轮船数和吨位数上可以得到有力的证明。特别是1877年，在唐廷枢、徐润努力经营积极进取的指导思想下，他们经过奋争，一举击败和收购了当时中国领水中规模最大的外资美商旗昌轮船公司，规模和运力都出现了一个飞跃。使招商局的船队量与吨位一年之间猛增一倍多，从头一年的轮船11只11854吨增加到29只30526吨，并使中国各通商口岸进出的轮船中外吨位对比数从1872年前的空白，一跃增为36.7:63.3。^①这件事在当时引起很大反响，如《申报》发表文章称赞此举使得“从此国家涉江浮海之火船，半皆招商局旗帜”。^②舆论也认为这是“千百年来创见之事”。^③

另外，招商局除每年照付股东10%的官利外，从1878年开始，随着业务和水脚收入的增加，招商局改变了从创办以来从未抽提折旧的不正常状态，开始按年提取折旧款。1883~1884年在有盈余的情况下甚至可提折旧70多万两。同时，所借官款也开始偿还，1882年在“经济甚为宽裕”

① 严中平主编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第221页。

② 《申报》，1877年3月2日。

③ 《洋务运动》第6册，第14页。

的情况下，“所欠官款本年春已还三十万两有零，计尚欠官款一百二十一万七千余两”。1883年又“计还官款二十五万两”。^①这时引人注目的还有商人向招商局投资的增长。1877年收购美国旗昌轮船公司时，招商局资本总计只有751000两，此后到1880年时已达百万。还出现招商局股票争购者多，“增发股票，立刻被抢购一空”的景象，1882年招商局股票升水竟超过100%。这使招商局有可能决定把资本翻番，从100万两增至200万两，结果不到一年便“业经收足”。^②

从这些现象分析，这时的招商局明显是在走向顺境，也正因为此，这种状况越发使得李鸿章特意调派盛宣怀前来整顿招商局一事显得不同寻常。

为了进一步理清此事，我们可以先从盛宣怀进入招商局进行整顿后向李鸿章所上整顿章程八条入手进行分析。这份以徐润口气所上实际是盛宣怀主持“公会拟”的整顿八条章程，大体内容可分三类：一是认为商局用本太大，“将及六百万”，但“集股只有二百万，其余均属客本”，因此在“分划清楚”的基础上，准备实行的措施包括“轮船宜暂停修造”，“搁本宜力求收束”（一、五、六条）。二是“董事宜酌量选举”，“利弊宜实力搜索”（四、七条）等无实质性内容的务虚条目。关键在于第三类直接涉及整顿内容的实质措施，这方面的措施主要体现在第三条“总办宜各有责成”上。该条指出商局现有的分工情况是：“总办系唐道及职道润，帮办系职道鸿禄、官应。唐道向来往来津沪；职道润向来驻局，银钱俱归调度；职道鸿禄专管运漕；职道官应专管揽载”。但令人奇怪的地方正在于本来分工如此明确的商局，为何随后接着提出“嗣后应如何各专责成之处，伏乞宪派定夺”。更耐人寻味的是第八条更明确提出，“查商局出入甚大，十年以来，皆归职道润一手经理。现请宪台添派总办一人，综核收支，调度盈绌，以免无事则散漫难稽，有事则临渴掘井”。^③显然，这样的

① 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》（以下简称《报告书》）下册，1927，第32、33页。

② 《报告书》下册，第31、33页。

③ 《整顿招商局大略章程八条》，全文见汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第126~127页。

话不能不使人产生唐廷枢、徐润经营招商局银钱出现问题的联想。实际上，整顿招商局章程上含糊的问题，在李鸿章回复该章程的批文上被明确点了出来：“轮船招商局之设，原冀收回洋商已攘之利权，立中国经久不弊之商政。该局自归并旗昌码头、船只，于南北洋、长江揽载生意，扩充不少。去年复添局股百万，本有深固不摇之势，乃唐、徐二道，因开平、承德矿务，擅自挪移局本、息款八十余万，几致掣动全局，实有应得之咎。即添造金利源码头及南洋轮船两事，用款一百二三十万之多，亦属铺张太过，毫无成算，直是锐意罔利贪得，自贻伊戚，危险之至。”^①另外，对于徐润单独向李鸿章所上的对挪用局款一事的辩白，^②李鸿章更给予了严厉批驳：“该道总理招商局银钱皆关公款股份，必应格外慎重，毫不涉私，以期中外共信。乃于租界广置房产，藉商局声势拖欠庄款一百七八十万之多，现虽变卖抵还，实于声名大碍，几致败坏全局，尚得辩与商务无涉耶？似此罔利贪得不顾其后，殊为可恨。”在此批文中，李鸿章同时明确剥夺了徐润此前一人经理银钱调度的权利：“商局提纲挈领调度银钱大事，已暂令盛道郑道会同该道认真筹办，俟唐道回沪后再行妥酌。”^③

原来，在统计表1中各项数字显示招商局逐步走入顺境的同时，1883年发生的金融风潮集中暴露了招商局发展中存在的问题：商人总办、帮办唐廷枢、徐润、张鸿祿都有程度不等的挪用招商局款以作私用的事实，以致产生导致招商局根基动摇，同时给负有直接领导招商局责任的李鸿章带来冲击的后果。显然，按诸一般情理，这种事实必然使得李鸿章心目中的商人形象大打折扣，这也才会出现李鸿章委派盛宣怀对商局进行整顿，盛宣怀也得以按其自称的那样，“以创始蒙谤之身，奉维持整顿之命”进入

① 《光绪九年十月初七日李鸿章批》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第130页。

② 光绪九年十月初三日（1883年11月2日），徐润在单独向李鸿章所上为自己挪用局款辩解的禀文中，有“职道前因上海租界房屋基地尽为洋商产业，颇思由华商择要买回，故纠合公司陆续收买多处。乃各股份见市面变迁屋地转贱，同时裹足不前，悉归职道一人承受，遂至抵押洋行拖欠庄款共有一百七八十万之多。眼前银根闭塞骤难转移，不得已尽将职道名下股份产业典当抵与各欠，变卖有余仍听收回，幸已妥帖。此系职道私事，原与局务无涉”等语，引自《禀直隶爵阁督宪李》，招商局档案，档案号468/5721，中国第二历史档案馆藏。

③ 参见《署北洋大臣李批》，招商局档案，档案号468/5721，中国第二历史档案馆藏。

招商局。而盛宣怀进入招商局后做的第一件事，当然也就是所谓“先将帐目揭开，秉公理论”。^①

二 经管方针理念的不同以及官对商的不信任

其实，早在1883年9月27日盛宣怀奉李鸿章命进入招商局进行整顿之前，十余年的时间里，以唐廷枢、徐润为首的商人团体，在以招商局经营管理为中心的各个领域和方面，与官方之间的隔膜、差异和矛盾已经越积越深，并由经管方面方针理念的不同逐渐加深了官对商的不信任，也预示着官商之间不可调和的冲突迟早会发生，而1883年上海金融风潮只不过提供了这种冲突爆发的导火索而已。

下面我们来具体分析这个问题。

在1873年唐廷枢、徐润进入招商局后，唐、徐二人对招商局的经营管理方针十分鲜明，这就是力图“纯用西法经理”^②的指导思想和积极扩大规模、努力进取的经营方针。唐廷枢、徐润是当时中国最熟悉西方资本主义生产方式的人，也是力图按商办原则经营招商局的人。^③1873年招商局第一次改组，唐廷枢、徐润取代朱其昂、朱其诏兄弟，主持重订“招商局局规”和“章程”，就显现出他们力图提高商股地位、增强商董权力、按照“西法”经营招商局的意图。因而不论局规还是章程，都十分强调“应照买卖常规办理”。他们要求清政府“清（请）免添派委员”，“清（请）免造册报销”，“并拟除去文案、书写、听写等名目”。^④为防止这种力图在一定程度上摆脱官控制的行动不可避免地遭受攻击和非议，他们在章程中预先作了一番表白，强调“商人践土食毛，为国赤子，本不敢于官商二字稍存区别，惟事属商办，似宜俯照买卖常规，庶易遵守”。^⑤1881年唐廷

① 汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第125页。

② 《远东月报》，1878年6月，转引自徐润《徐愚斋自叙年谱》，台湾商务印书馆，1981年影印版，第117页。

③ 参见陈绛《唐廷枢与轮船招商局》，《近代史研究》1990年第2期。

④ 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》（以下简称《航政编》）第1册，1935，第185页。

⑤ 《航政编》第1册，第145页。

枢、徐润在上李鸿章的禀文中，再一次说明了他们的这种观点：“官商本是两途，名利各有区别。轮船揽载为利非为名。生意一端，未有利不敷而能持久也……诚以体制攸关，官似未便与民争利；经营之术，商亦未便由官勾稽。是夹杂官商，实难全美。”^①

显然，在唐廷枢、徐润眼里，他们经营的招商局是商业企业，尽管“夹杂官商，实难全美”，但仍然必须按商办原则经营，可以说，这是唐廷枢、徐润经营观念中明确的特点。

与此相应，在经营方针上，唐、徐采取的是一种积极扩大规模、努力进取的策略。他们入局时提出的“预算节略”，反映出他们经过调查分析，认为有战胜在华外商轮船公司获取利润的把握。因此他们力主扩展业务：“就大局论，亟宜多集二三百万之资，广购轮船往来各口。”^② 仅在1882年就有美利、海晏、海琛、江通、富有等5只轮船通过改建，“改换原来面目”，“计用费二十万两有余”。“至新船则先定造致远、普济，后又添置拱北、图南两海船，江裕江轮一号。”“致远、拱北、图南均已于去冬今春先后来华，普济亦已由英开驶，江裕一船秋后方告成。此外又定造钢壳轮船二号，约明年春间可到此。两号轮每号能装重货三百万斤，食水十八尺，轻货可装四千吨。”除此之外，在码头、栈房的扩张方面同样下大力气，在添置改装轮船都是大手笔的1882年，招商局“上海南北两栈均添地造栈，香港新置局房共用银十八万四千两；芜湖添置铁壳趸船用银二万七千两”。^③ 1883年，在招商局走上顺境之时，唐廷枢又计划将航线发展至欧美：“立志扩大招商局。”为此他于1883年3月“亲自出洋考察，先自美洲后游欧洲”，“其计划在遍访欧美商情，择其确有把握者相与商定，然后回华妥议”。^④

唐廷枢、徐润等如此做，是他们认为，招商局能够“由一船而十，由十船而至二十、三十，不可谓不振兴”，但是，“洋行轮船既多，尚在陆续

① 《徐润、唐廷枢、张鸿祿上李鸿章札（光绪七年）》，转引自黎志刚《轮船招商局国有问题》，台湾《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册，1988。

② 《航政编》第1册，第147页。

③ 《轮船之添置及改装》，《报告书》下册，第31页。

④ 《唐氏出洋考察》，《报告书》下册，第32页。

添置，本局虽经去今两年连造七船，亦无非以补通商各口之不足”。“现在各口生意既可自立，极应开拓外洋生意，又非四千吨大船不可”。因此，“筹思再三，须装快捷大船两艘，专走外洋。又浅水中等轮船二、三艘，往来天津、朝鲜、越南等处”。^①

显然，这期间轮船招商局是由唐廷枢、徐润这些本质上是“商人”的人控制着直接的业务经营，也可以说，这期间官督商办的轮船招商局处于“商事商办”的状况之下。但是，“原系生意中人”^②的唐廷枢和徐润的这些争商权、“生意固经奏定商办，而非亦商办不可”^③的经营原则，开拓规模“扩大招商局”，“纯用西法经理”的做法，必然在清廷朝野中招致抨击，也必然为当时清朝政府中的顽固派所难容，特别是因招商局借有官款，又得到漕粮运输和官款缓息等朝廷给与的特权，更给批评的人提供了口实。

不夸张地说，从唐廷枢、徐润进入招商局开始到其离局为止，围绕招商局和唐、徐经办方针的争议就没有停止过。这些争议大体可为两类：一是要求将招商局所借官款改为官股，以致要求将招商局收归国有。这方面典型者如1878年叶廷眷向李鸿章上禀建议将招商局所借官款改为官股，1881年两江总督刘坤一再次上奏重提此事并要求将招商局收归国有。二是不断有人要求对招商局进行“彻查”、“严查”、“整顿”等。这方面以1880年国子监祭酒王先谦上奏请求查办招商局，1881年刘坤一奉旨派海关道刘瑞芬、办理江南制造局直隶候补道李兴锐严查招商局为典型。王先谦的奏折中认为借给招商局的官款，被“悉充唐廷枢等私橐”，“是徒以库帑供伊等营利肥私之用”。指出唐廷枢等“蠹帑病公，多历年所，现在乃复暗中勾串，任意妄为，若任其逍遥事外，是无国法也”。因而请求朝廷派员“据实查办”。^④截至1881年3月，轮船招商局仅仅开办八年，就已

① 《光绪八年轮船招商局第九年办理情形节略》，《字林沪报》，1882年10月14日。转引自汪敬虞《唐廷枢研究》，中国社会科学出版社，1983，第204页。

② 《光绪八年轮船招商局第九年办理情形节略》，《字林沪报》，1882年10月14日。转引自汪敬虞《唐廷枢研究》，第211页。

③ 《申报》，1882年10月15日。

④ 《洋务运动》第6册，第39、40页。

经历过两次分别由刘坤一和李鸿章主持的“奉旨查办招商局事”。^①在此情况下，唐廷枢、徐润等商人经办轮船招商局处境艰难的情状，就连李鸿章也有所感受：“从前议者多以商局将亏本，严加弹劾。该商等惧担重咎，故以提还公款为汲汲，未尝非急功奉上之意。乃王先谦复以为疑，殊令该商等无所适从。”^②

显然，官商之间矛盾的逐渐累积，实际也预示着爆发冲突可能性的逐渐累积。1883年上海金融风潮中，唐廷枢、徐润、张鸿祿均有挪用招商局款并因此牵动招商局大局之事的暴露，显然给此前勉强维持的脆弱官商关系增添了变数。

根据近年出版的盛宣怀档案资料集中刊载的盛宣怀上李鸿章的禀文，可以看出，这位曾担任过招商局会办职务，此时又以曾是局内人的官员身份受命对招商局进行维持整顿的盛宣怀，其向李鸿章所上禀文中的意见对于李鸿章最终决定将唐廷枢、徐润驱逐出招商局起到了至关重要的作用，成为压垮已经越来越脆弱的官商关系这匹骆驼的最后一根稻草。

这份禀文是1883年11月，即盛宣怀受命对招商局进行整顿后不到一个月时呈给李鸿章的。文中盛宣怀首先强调自己与招商局的关系非同寻常：“招商局职道数年辛苦在此，一生蒙谤在此，全家养命之资亦在此。”接着他对唐廷枢、徐润主持招商局时的状况进行了一番攻击：“不料总办之朦混糊涂至于此极也。商本二百万，乃如开平拖欠八十余万，各户往来拖欠七十余万，各局往来拖欠十余万，各局水脚拖欠三十余万，则局本已无着矣。其轮船、码头、栈房实估值本不及四百万，仅足抵老公款九十六万、新公款五十五万、保险存款一百万、客存客汇一百二三十万，人安得不望而寒心。”他进而将招商局存在这些问题的原因归为：“其病在以长存款四十余万不收帐，皆属自相挪移；又病在多造轮船、多得用（佣）钱，而船不能走长江、天津，名为放驶外洋各埠，实只放驶广东一埠，无船不亏本；又病在添造金利源三层楼沿河栈房，花费四五十万，而无货堆，新闻纸招堆客货亦无济；又病在大小司事皆以贵价买开平股份，无不亏本数

^① 《洋务运动》第6册，第64页

^② 《洋务运动》第6册，第61页。

万两，至少亦数千两，其势不能不作弊。”对于其列举的这些现象，盛宣怀借招商局中人之口攻击唐廷枢、徐润说：“事后同局皆言：雨之（徐润）早已不管局事，终日营私；景星（唐廷枢）亦只管造轮船、挪局款，其开平用项不下二百万，自己亦并不看帐，一片糊涂，专说大话。”

在禀文中，盛宣怀除强调招商局在中国地位的重要和自己有能力对之进行整顿后，又明白地向李鸿章提出条件，指出只有将唐廷枢、徐润驱逐出招商局，自己才会留在招商局进行整顿：“职道详察招商局实是中国第一大生意，惜此辈皆开拓之才，而无守成之德。职道认理较清，居心较实，充其力量，原不难整理恢复，但景星不久回华，未知能否悔悟。筱村云，恐其外洋回来，益增魔障，则万无医药。现在轮船股份，三江已居十成六七，皆系贵价买来，痛心疾首，徒唤奈何！此次职道再入商局，扶危持颠，千百人身家性命所关系，拟先去其弊之大者，全在用人上讲究，然非旧统领暂离营盘，则壁垒何能一新！陶斋云，一事不能整顿。职道日夜焦思，只好看景星如何，再定去留。”^①

明确提出要“旧统领暂离营盘”，“看景星如何，再定去留”，固然是李鸿章最终决定以盛宣怀取代唐廷枢、徐润入主招商局的重要原因，但另一个重要的因素同样不能忽视，这就是多种因素的累积使李鸿章对商人的不信任感已经益发强烈，此时的爆发无非是顺理成章的结果而已。这一点应该是唐廷枢、徐润离局的更深层次的根本性因素。

显然，唐廷枢、徐润是当时中国民间经营新式工商企业的商办代表，他们的愿望和要求在许多方面与清政府格格不入，尤其是他们力图在某种程度上摆脱由官控制的做法，更是为当道所难容。实际也可以说，这种情况是官商目标不一致导致的结果，也是难以调和的矛盾。正如1885年唐、徐离局后李鸿章提到此前之事时所说：“轮船招商局为中国商务大端，历年经理各员均未得法，遂致利少弊多。”还说，“从前局事曾屡饬整顿，屡议章程，乃唐、徐等阳奉阴违，往往自私自利，言之实堪痛恨”。^②唐、徐

^① 《光绪九年十月十九日盛宣怀上李鸿章禀》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第133、134页。

^② 《光绪十一年六月李鸿章批》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第226、228页。

之所以对官方的整顿和章程阳奉阴违，正是因为双方的经营方针和理念差异甚大。也正因如此，唐、徐这样的商人也难以真正得到清政府官方信任。唐、徐出局四年之后，李鸿章在提到唐廷枢、徐润经办招商局之事时仍有面戒盛宣怀“中西情形不同，未便悉仿西法。从前唐、徐屡言不要官问，究不可靠”^①的话，就是对这种官商关系根本症结的一针见血之论。

三 从盛宣怀入主招商局看晚清官商关系演变的新特点

因为对唐廷枢、徐润等“原系生意中人”的不信任，加上1883年唐、徐等挪用局款被曝光成为导火线，必然引发唐、徐出局的结果。也因此，当中法冲突，为避免遭受损失1884年被转让给美商旗昌洋行的招商局1885年被收回时，盛宣怀被李鸿章札委为招商局“督办”也就成了顺理成章之事。

唐廷枢和徐润的出局与盛宣怀入局成为督办，在招商局的发展历程中有重要意义，它标志着招商局商办色彩的下降和官办色彩的加重，也成为官督商办框架中的招商局此时从“商事商办”转为“商事官办”的转折标志。但是，为何这时是官而又经办洋务带有商人色彩的盛宣怀能够取代唐廷枢、徐润入局而非他人，盛宣怀入局除证明官方色彩增浓以外，官商关系还反映或出现什么变化和特点，应该说，以往的研究还分析不够。

总起来看，笔者认为，唐廷枢、徐润出局从根本因素看是官对商的不信任，这一点以上已经进行了论证。这种不信任注定了以唐廷枢、徐润为代表的商人阶层在此时还不能成为晚清社会经济舞台上的主角。但西风冲击、社会发展以及晚清政府维持统治的需要，却又使得以兴办机船路矿为代表的机器大工业注定将成为晚清社会中逐渐展开的事业。但是，对于中国社会中的传统官员来说，绝大多数人都缺乏承担这种事业应有的能力和

^① 《光绪十五年九月二十七日盛宣怀致马建忠函》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第281页。

条件，无法胜任。因此，本质是官而又能经办洋务之人必然成为晚清社会经济舞台上的主角，这是由晚清中国社会环境的过渡性质决定的，是社会发展演变的必然结果。盛宣怀是官而能商的典型和代表，他在此时能成功入主招商局并在此后的晚清社会经济舞台上扮演重要角色，除社会大环境的因素外，本身具有的几个条件绝不能忽视：

其一，经商才能。盛宣怀具有经商才能这一点，无论是支持他还是反对他的人都是承认的。例如1881年盛宣怀遭到王先谦、刘坤一等人攻击时，李鸿章所上奏折中为盛宣怀剖白时说：“盛宣怀在臣处当差有年，廉勤干练，平日讲求吏治，熟谙洋务商情。”^①同年两江总督刘坤一在查办招商局过程中对盛宣怀的评价虽是负面，但从其“盛宣怀于揽载借款，无不躬亲，而又滥竽仕途，于招商局或隐或跃，若有若无，工于钻营，巧于趋避，所谓狡兔三窟者。此等劣员有同市侩，置于监司之列实属有玷班联”^②的话来看，刘坤一批判的是盛宣怀的品质道德，对于盛宣怀在官商两途中的能力，刘坤一同样并不怀疑。再从上文所述1883年上海金融风潮中招商局遭遇困难时，盛宣怀受李鸿章令进入招商局帮助维持整顿时以徐润之名而实际是盛宣怀提出的整顿八条来看，李鸿章在批文中指出：“所谓‘经久规模，不外收束局面’，‘创始必求恢廓，守成要在谨严’等语，自是确论。”又说，“查核筹议整顿章程八条，大致均妥”，^③给予了相当的肯定。这种肯定，同样是对盛宣怀“熟谙洋务商情”也就是经商方面能力的肯定。

盛宣怀在查处整顿招商局的过程中自己总结出一条原则，就是“非商办不能谋其利，非官督不能防其弊”，当他1885年8月1日（光绪十一年六月二十一日）入主招商局时，他在自己制定的用人理财章程双十条^④中，特别强调“专派大员一人认真督办，用人理财悉听调度”；“会办三、四人，应由督办查度商情，秉公保荐”。此前唐廷枢、徐润时期的“商总”

① 《洋务运动》第6册，第58页。

② 《洋务运动》第6册，第47页。

③ 《光绪九年十月初七日李鸿章批》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第130页。

④ 《航政编》第1册，第156、157页。转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第888、889页。

一职被取消，商总的权力被官督办所取代。看来，官权力的增加和对招商局的控制，是盛宣怀入主招商局后的重大变化，也是盛宣怀得以入主招商局的重要前提条件。

其二，盛宣怀对李鸿章的忠诚。盛宣怀是在李鸿章处开始入幕走上仕途的，并很快得到李鸿章的信任成为李鸿章的心腹。盛宣怀在入主招商局之际，对李鸿章表示的忠心就证明了这一点，他说：“职道受中堂深恩，尽有万种为难，只得一身担荷。俟提清洋债，而后可告无罪。办重大难事，非寻常局差可比。如事权不移，无论在津在沪，总可督办，三年瓜代，尚无成效，愿甘参处。……职道年四十二矣，若再不斩钉截铁，如世俗模棱两可，负我即负中堂，誓不可矣。名利皆虚，而利尤甚。职道但求炼饷还清，为世留一清白身子，办二十年事，以报知己之恩，尚有奢望，再想升官发财，惟天殛之。”^①

当盛宣怀入主商局三个月，局事已有所稳定后，他在给李鸿章的汇报信中又说：“职道既蒙宪台委任之专，不敢不始终到底，收效而后已。此局颠危，甫经风定，各股各局各船旧人居其七，新进居其三，君子小人两途，惟视一人号令为转移，如破船在大溜，持舵者稍一把持不定，无不就势而下。论职道处境，不愿一日居此局，而论商务关键，实不能一日去此局也。”他接着向李鸿章汇报自己入局后整顿的功劳：“查六月二十一日接手以后，七、八月收水脚四十万，除一切开销外，约可余银二十万两。九月收水脚二十一万，大约亦可余银十万两。此三月并无漕运，全仗揽载。职道初虑联络商情不及粤人，詎料商情爱戴，皆谓：此为盛某助中堂收回，彼其为难，我等皆当帮助。局外欢欣，则局中闻风踊跃，如身使臂，臂使指，毫无隔阂，乃得征足其效。”他进而向李鸿章献媚道：“职道所筹局势转机，请勿明告他人，盖欲合中外诸人力以成我之力，中堂一人扶持之全力也。使天下皆知招商、电报两局，有利无弊。竭我生之精力，必当助我中堂办成铁矿、银行、邮政、织布数事，百年之后，或可以姓名附列于中堂传策之后，吾愿足矣。中堂得毋笑我言大而夸乎？

^① 《盛宣怀上李鸿章禀》，王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，香港中文大学中国文化研究所，1993，第42页。

职道每念及督抚姓名得传后世者有几人哉？遑念其下，是故做官不如做事多矣。”^①

对于盛宣怀的努力和对己的忠心，李鸿章也不失时机的给予鼓励：“招商、电报两局，均系执事倡始，今电局有利无弊，举国皆知，而商局绵绵一线，不绝如缕。足下往年且曾因此得谤，现当整旧重新、抽帮换底之际，所冀振刷精神，破除情面，以廉静寡欲为体，以综核名实为用，做成铁板模样，使来者确不可移，庶商务蒸蒸日上。执事既雪前耻，而鄙人维持斡旋之苦心亦可无负。”^②

显然，盛宣怀和李鸿章已经结成为利益共同体，盛宣怀依靠李鸿章获取通向权力之路，李鸿章提携盛宣怀也有为自己打算的私心，但二人结合的共同点，却是建立在共同的为官的基础和立场之上的。

其三，广结人脉，善寻奥援。以盛宣怀的精明和在官场上的经验，他不会满足于只有李鸿章作为他的后台。从现有盛宣怀的档案资料中，可以看到大量他与朝野各方面势力联络交往的资料，完全可以称得上是“广结人脉，善寻奥援”。特别是对朝廷中势力强大的人物，他更是施展各种手段进行结交和亲近，这些手段和活动的结果，为其在晚清社会中活跃于官商两界奠定了广泛的人脉基础。这里仅举其入主招商局任督办后不久上醇亲王的禀文为例。在禀文中，盛宣怀先是汇报点出自己入主招商局后所作的三大工作：一是厘清唐廷枢等经手旧款；二是划清“旗昌”买还界限；三是整饬接办以后章程。接着他向醇亲王表功说：“三月以来，竭力经画。局中码头、栈房、轮船已向‘旗昌’全数收回，唐廷枢等旧帐严切提追，以庚年余利弥补，勉可结束”。“职道奉檄督办后，与各口岸商人约法笼络，已收轮船水脚六十余万，除各客栈开销外，颇见盈余。商情顿为踊跃，而本局办事之人一经激劝，莫不鼓舞。此后上蒙国家留意扶持，下与商人谨慎筹办，三年为期，必当扩积余利，还清洋债，务使天下皆知轮船电报两局有利无弊，而后开矿、铁路、银行、邮政皆可次第兴办”。说到这里，他话锋一转，在诉苦之中并寓表白之情：“盖今日之天下，做官人

^① 《盛宣怀上李鸿章禀》，王尔敏、吴伦霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第45、46页。

^② 《光绪十一年十一月初九日李鸿章致盛宣怀函》，汪熙、陈绛主编《盛宣怀档案资料选辑之八——轮船招商局》，第229页。

收名利而人尽趋之，办事人受谗谤而人尽戒之……惟道员以吴人在淮军二十年，悉当苦差，亏累颇重，频年所办赈务、商务、破家捐助，不染丝毫。差能取信于中外商人者在此，而遭忌受累亦在此”。最后，他在禀文中附带一句：“兹派直隶候补知县董恩庆赴京，面呈京纹一千两，伏乞飭存，以备年赏。”^①

表功、诉苦辅以贿赂，盛宣怀寻求奥援活动的手段，可以说是相当有水平。

四 小结

晚清中国社会是一个变动剧烈的社会，这种变动剧烈的影响体现在社会的各个领域和各个方面，其中官商关系中出现的变化，就是传统中国社会中本质是商人的唐廷枢、徐润等人，因时势际会得有机会出任中国首家民用机器大工业企业轮船招商局的总办和会办，成为官督商办股份制企业中“商事商办”的典型。但又因其本质是商人并力图采用“纯西法经营”企业而被官方最终认为“不可靠”而被迫出局；同样，本身是官却具有经商才能并曾被认为是“形同市侩”的盛宣怀，却因其本质是官而得到清廷的信任，因其得到官方信任而在1885年重新入局担当“官督”掌管招商局，取代唐廷枢、徐润成为官督商办企业中“商事官办”的典型和代表，并在此后的岁月中活跃在官、商两界。这些现象，都体现出晚清中国社会中最重要的一个特点——过渡性：传统中国向近代中国过渡是不可逆的潮流。在此进程中，传统的观念、传统的社会价值观在过渡中不可避免地会重新受到审视、定位和发生改变。但是，这种过渡的进程显然不会一帆风顺，而是充满种种曲折、障碍、变数和困难，甚至经常出现反复。但就在这种种曲折、障碍、变数的困难中，中国的社会虽然缓慢但却仍然在不断地变化和向前发展。

轮船招商局1885年发生改组，由盛宣怀取代唐廷枢、徐润入主招商局，表面看是唐廷枢、徐润等个人的个案事件，实际上深层地看，这件

^① 《盛宣怀上醇亲王禀》，王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第47、48页。

事本身就表明，此时的商人阶层在社会上发挥更大作用的基础还未奠定或者说还相当脆弱，特别是在晚清社会的统治高层，还存在相当大的对商人的蔑视和成见，这一点，我们可以举1884年清代宗室、国子监祭酒盛昱对唐廷枢和马建忠的看法为例：当盛昱听说唐廷枢和马建忠有可能被推荐“备各国使臣”时，他的看法是：“道员唐廷枢，闻携马建忠一同送部引见，该员贪鄙近利，由轮船帐房出身，不过因粗习洋人语言，为李鸿章所信任。往者招商总办，亏空甚深，近来开平煤矿侵挪尤巨。当时事需才之日，奔走末秩，使贪使诈，或可馭以权谋。传闻李鸿章于唐廷枢、马建忠保奏内，咸有‘堪备各国使臣’字样。夫使不辱命，圣人所难，况此细民，陋甚狙侏，既不知立身之本末，更何识国体之重轻，兼以各国风尚。役轮船之管账，若中国之舆台。”^①

从盛昱的奏折中可以看出，此时的中国官场和社会上“官”对“商”的地位和看法仍然存在根深蒂固的蔑视和轻贱，当这种官商关系的看法仍然在社会上占据主流地位时，我们完全可以从这个侧面体会到更多唐廷枢、徐润下台的必然以及近代中国社会变革的艰难和工业化进程的复杂。

（原载《史林》2008年第3期）

^① 《洋务运动》第6册，第76页。

论晚清轮船招商局的对外投资

在研究晚清中国新式工商企业时，有一个现象引人注目，这就是19世纪80年代以后出现的纺织、银行、煤矿、铁政、铁路等新式企业，绝大部分都有轮船招商局和电报局的投资在内，而这又都是盛宣怀以督办身份于1885年入主招商局后出现的现象。对此，当时人即有种种评论。如谢家福认为这是资本不丰的“空心大老”^①盛宣怀为个人谋利的手段，徐润认为这是“心敏手辣”的盛宣怀玩弄的“无本生涯”。^②经元善的看法更为典型，他认为盛宣怀是利用投资进而独揽轮船、电报、铁路、煤矿和纺织诸大政，达到“一只手捞十六颗夜明珠”^③的目的。此后，在对此现象进行的研究中，从盛宣怀个人品质和野心进行分析的也为数不少。

近年来，国内学术界中有人从另一个角度，即针对招商局投资对其他洋务企业兴办的积极作用出发，对此现象给予了较为肯定的评价。^④笔者认为，晚清社会是一个变动剧烈的社会，各种矛盾错综复杂。在探讨招商局对外投资这种现象出现的原因时，决不能忽略当时社会诸种因素的制约和影响。因为，招商局向其他企业大量投资，客观上虽对其他企业的创办或发展有积极作用，但这绝非是招商局向外投资的原始驱动力。在此过程中虽有盛宣怀个人的因素发挥作用，但当时各种社会因素对盛宣怀的左右和制约，也应当给予相当的重视。也就是说，笔者认为，招商局向外大量

① 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，台湾商务印书馆，1981年影印版，第35页。

② 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第38、39页。

③ 转引自夏东元《郑观应传》，华东师范大学出版社，1985，第183页。

④ 如张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988。王双《早期招商局的多元化经营战略》，《经济问题》1995年第3期。以及纪念轮船招商局成立120周年的论文集《招商局与中国现代化》中的部分论文等等。

投资这种现象的出现，有着更为深层和复杂的原因，实际是当时中国社会中诸种因素共同作用的结果。因而分析此现象，不仅可加深对当时中国社会诸种特点的了解，还可从这个角度观察中国早期工业化进程蹒跚迟缓的原因之所在。

一 招商局对外投资的状况

从表 1 中大致可观察到晚清招商局对外投资的情况。仅根据笔者收集到的资料制作的这份统计表，可看出在 1882 ~ 1909 年的 28 年期间，招商局一共进行了二十项投资，投资对象包括煤矿、纺织、铁厂、银行、铁路等领域，涉及晚清时期几乎所有的洋务部门。二十项投资总金额银 312 万两，占同期招商局资本总额 400 万两的 78%。从时间上看，除唐廷枢、徐润主持招商局期间于 1882 年向煤矿进行过投资以外，所有的投资都集中在盛宣怀 1885 年督办招商局后，尤其是 1896 ~ 1903 年的 8 年中。除 1900 年外，每年都有巨额的对外投资，7 年总投资项目十项，投资总金额 143 万两，平均每年 20 多万两。无论从数额还是投资的频率看，都十分惊人。再从招商局投资的对象看，数额最大的是机器织布局、华盛纺织局、湖北铁厂和通商银行等项目，但这些项目绝大多数都和招商局的业务无关。

表 1 晚清轮船招商局对外投资一览表

单位：两

年份	投资项目	金额	备注
1882	安徽荆门煤矿投资	60900	
	开平煤矿投资	210000	
1888	台湾商务局投资	20000	
1891	上海机器织布局投资	100000	
1896	中国通商银行投资	800000	
1897	上海华盛纺织局投资	320000	此款 1893 年从仁济和保险公司账上拨付，本年从账上拨还仁济和。
1898	湖北铁厂投资	100000	

续表

年份	投资项目	金额	备注
1899	萍乡煤矿投资	100000	
1901	湖北铁厂投资	(174000)	总投资数增为 274000 两。
	萍乡煤矿投资	(64400)	总投资数增为 164400 两。
1902	萍矿铁厂垫款	469000	
1903	萍乡煤矿投资	70000	
	招商内河小轮公司投资	50000	
	大德榨油公司投资	5000	
1906	萍乡煤矿投资	217000	总投资数增为 381400 两。
1907	湖北铁厂投资	(186000)	总投资数增为 460000 两。
	江苏铁路投资	2372.5	
	浙江铁路投资	740	
	粤汉铁路投资	679.3	
1909	汉冶萍厂矿公司投资	(177600)	由湖北铁厂、萍乡煤矿合并组成，总投资数增为 1019000 两。
合计	20 项	3127691.8	

说明：1. 本表各项目金额，均以史料记载中第一次出现的金额为准，此后变化，如史料有记载的在备注栏中说明。

2. “金额”栏目中带括号的数字，是根据史料记载中总投资数（史料中只有总投资数）减去前面已知的投资数后得出的当年投资数，因系笔者计算，故加括号。

3. 附属招商局的仁和（1876 年成立）、济和（1878 年成立）保险公司，以及 1886 年合并成立的仁济和保险公司，虽全部资本存入招商局，并由招商局代理其一切业务，但与招商局究有不同，故仁济和公司对外的资金往来均不列入本表。

资料来源：根据国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，1927，载各年帐略；交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 1 册，1935，第 315、316 页“各项投资”，招商局档案和《轮船招商局收支余利及提存各款表（上）》，邮传部编《邮传部第一、第二次统计表》，1907~1908 等资料编制。

显然，在分析招商局对外投资现象之前，还有必要考察一下招商局这一期间的经营状况。笔者选取了 1886~1911 年招商局经营中的部分主要数据作成统计表 2，现据表 2 中列出的数据进行分析。从统计表的资本栏目看，1897 年招商局的资本有过一次翻番，即从 200 万两增加到 400 万两。

表 2 1886 ~ 1911 年轮船招商局经营数据一览表

单位：两

年份	股本	轮船 只数	轮船 总吨数	水脚收入 (客货运及 摊入水脚)	各船 费用	结余船利 盈 (+) 亏 (-)	借款合计 (括号中为官款)	收支盈亏 盈 (+) 亏 (-)	资产 总计	其中 船本
1886	2000000	24	31420	1897454	1398899	498000	2169690 (1170222)	201000	5349706	2424000
1887	2000000	25	31900	2057408	1426200	631000	1882232 (1065254)	193100	5145039	2267000
1888	2000000	26	33063	2139226	1331770	807000	1418016 (793715)	209500	5199361	2190000
1889	2000000	27	34090	2182445	1455994	726000	1260535 (688242)	162300	5424408	2079000
1890	2000000	26	32789	1859355	1576967	282300	750559 (90241)	20830	5157924	2052000
1891	2000000	28	36481	1984560	1574832	409000	685490	17300	5100406	1870000
1892	2000000	27	35318	2021665	1528577	495000	664825	47100	4954330	1880000
1893	2000000	26	35457	2161354	1357690	803000	345735	276400	5246748	1700000
1894	2000000	26	35457	1967229		538000		74900		1700000
1895	2000000	24	34531			1154800	710790	227400	6020255	1170000
1896	2000000	23	33807	2180000	1619300	560700	576127	118400	6257497	1030000
1897	4000000	26	39632	2612000	1886000	726000	932843	191600	6860001	1350000
1898	4000000	27	41171	3001000	2300400	700600	514853	190600	7588065	1470000
1899	4000000	27	41171	3117900	2356800	761100	573212	持平	8023410	1420000
1900	4000000	29	43949	2912400	2251900	660500	628188	持平	8587483	865000
1901	4000000	29	43949	2783800	2428600	355200	652133	持平	7627623	1995000

续表

年份	股本	轮船只数	轮船总吨数	水脚收入 (客货运及 摊入水脚)	各船 费用	结余船利 盈 (+) 亏 (-)	借款合计 (括号中为官款)	收支盈亏 盈 (+) 亏 (-)	资产 总计	其中 船本
1902	4000000	28	43288	2741000	2468500	282500	1000877	- 13100	7008930	2035000
1903	4000000	27	42143	3168000	2724000	481000	1039617	持平	9056624	2195000
1904	4000000	27	42143	3234600	2646000	769000	745942	持平	9357798	2035000
1905	4000000	28	46357	3171000	2510000	660000	971378	持平	9473051	2195000
1906	4000000	29	48503	2817700	2614600	203100	1090536	持平	10873914	2385000
1907	4000000	29	49536	2478000	2459000	19000	1438510	持平	10052210	2750000
1908	4000000	29	49536	2715100	2460500	241500	1143894	持平	10012419	2700000
1909	4000000	29	49536	2727200	2590200	137000	1110651	持平	9598486	2610000
1910	4000000	29	49536	2280700	2304300	- 23600	1241393	持平	9342529	2570000
1911	4000000	29	49373	2100000	2328000	- 230000	2166364	- 64300	9495167	2575000

资料来源：1. “股本”、“轮船只数”、“轮船总吨数”“收支盈亏”栏目数字据《国营招商局七十五周年纪念刊》，民国36年版《附录》制作。

2. “结余船利”栏目数字根据《交通史航政编》第一册第277~278页统计表制作。

3. 1886至1894年的“水脚收入”“各船费用”数字据盛宣怀《愚斋存稿》第3卷，奏疏3，第20~26页。1895至1911年数字据《交通史航政编》第一册第277~278页统计表制作。

4. “借款合计”栏目1893年前数字引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1979，第171~172页统计表。1895年至1911年数字出自轮船招商局22~38届帐略，转引自张后论编《招商局史（近代部分）》（人民交通出版社，1988）第235页统计表。这里的数字是其中“借款”栏目的合计数。

5. “船本”栏目根据《交通史航政编》第一册第287~289页“资产负债表”中数字。“资产总计”栏目数字是同表“资产”一栏中“存款”“船本”“局产”的合计数。

但这里需补充说明一点，即1885年盛宣怀督办招商局后，一改过去公开向社会招集股本的做法，再没有对外公开招集过股本。故这次的资本翻番，是以“在公积项下提出100万两，自保船险公积项下提出100万两，共计200万两转入股本项下，填发股票发给各股商收执”^①的方式进行的，即把原有的老股一分为二，实际资本并没有增加。

这期间招商局的轮船状况中，最明显的一点，是轮船的只数并无大的增长。最低的年份23只，最高的年份也没超过29只，绝大多数年份在27、28只上下浮动。如拿1911年与1886年相比，历经26年，轮船招商局的轮船数字仅增加5只，船只总吨数也仅从1886年的31420吨增加到1911年的49373吨，净增仅17953吨，尚不到一倍。如从最后一栏的轮船资本即股本看，情况就更可怜了，1886年时招商局轮船24只价值2424000两，过了26年，到1911年时轮船只数虽增为29只，但价值仅增为2575000两，净增仅151000两。这对于一个以轮船运输为专业的企业来说，如仅从这几项数字进行观察，恐怕只能得出这家企业是处于停滞维持状态的结论。

再从轮船招商局的收支状况看，这二十多年时间大体以1898年为界可分成两个阶段。其中前半的收支状况要好于后半，这从收支盈亏栏目中的数字上可以得到反映。1898年前，招商局在扣除折旧和各项开支后，尚有几万到一二十万两数额不等的盈余。而1898年后，不仅没有盈余，反而出现两年净亏损。但总体来看应当说招商局是有相当的利润收入的，这一点突出表现在水脚收入栏目中。从招商局的水脚收入栏目看，除个别年份外，每年的水脚收入都在200万两以上，有五年甚至每年都超过300万两。除1910、1911两年出现亏损外，其余年份扣除各船费用后都有巨额船利结余，大部分年份都有50万两以上的结余，个别年份甚至达到100万两以上。无疑，这是招商局得以对外连年进行大量投资的基础。但是，以1894年的中日甲午战争为界，招商局的支出重点前后有着明显的不同。甲午战争前招商局的重点看来是放在返还所借的债款方面，这从招商局的债款总

^① 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册《帐略》，1927。（以下简称《报告书》）

额连续八年递减，从1886年总额216万多两递减到1893年的34万余两上得到明确的证明。但这种趋势并未持续下去，随着甲午战争后招商局对外连续大量投资，债务总额也随之回升，以至于1911年时又恢复到216万多两的水平。但令人费解的一点在于，招商局的对外投资和债务的增长是同步的，也就是说，每当招商局对外进行一次巨额投资，其债务数额就会相应出现一次明显增加。譬如1896年招商局向通商银行投资80万两，1897年招商局的债务总额就猛增40余万两，1901年招商局向湖北铁厂和萍乡煤矿投资合计24万余两，1902年的债务总额同样猛增35万多两。1906和1907年的情况大体也这样。也就是说，或许招商局是宁肯借债也要对外投资，或许就是经营者别有某种意图在内，否则很难解释这种现象。

另外，从招商局的资产^①总计栏目看，很明显，这26年中其资产总额是呈持续的上升趋势，从1886年的500多万两递增到1911年的900多万两，净增400多万两。但在这同样的26年中，如前所述，招商局的船本却只增加微不足道的15.1万两。如拿船本在资产总额中所占的比重来看，1886年时船本242.4万两在资产534.9万余两中所占的比例为45.3%，到1911年时船本257.5万两在资产总额949.5万两中所占的比例仅为27.1%，显现出一种惊人的缩减。也就是说，招商局资产在不断递增的同时，轮船价值在招商局资产总额中所占的比例却持续下降。这对于招商局这样一家专业轮船运输公司来说，只能视为一种不正常的现象。如果再考虑到唐廷枢、徐润主持招商局时制定的《轮船招商局局规》第14条中有“本局专以轮船运漕载货取利，此外生意概不与闻，无论商总董司事人等均不准藉口营私任意侵挪”^②的规定。盛宣怀1885年入主招商局时制定的《用人理财章程》双十条中也有“本局于轮船之外，不准分做别事”^③的规定，唐、徐时除用煤的需要向煤矿投过资外，严格的执行了自己的规定，而盛宣怀时期却严重违法的状况，则合理的解释只能是：要么这是盛宣怀遮人眼目的障眼法，要么就是此后的社会环境和客观条件发生了变化，使

① 招商局的资产包括轮船、码头、房地产、对外投资等等。

② 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第144页。

③ 《交通史航政编》第一册，第157页。

得盛宣怀改变了初衷，从而做出了对他自己和招商局有利的选择。现在我们就沿着这条思路来观察和分析导致招商局对外大量投资的种种因素。

二 盛宣怀督办招商局后对外投资的内在原因

实际上，当我们沿着这条思路进行观察时，首先就可以发现，盛宣怀督办招商局后实行的是一条与此前的经营者唐廷枢、徐润时期很不相同的经营路线。1885年前，唐廷枢、徐润对招商局的经营管理特点十分鲜明，这就是力图“纯用西法经理”^①的指导思想和积极扩大规模，努力进取的经营方针。唐廷枢、徐润是当时中国最熟悉西方资本主义生产方式的人，也是力图按商办原则经营招商局的人。^②在1873年招商局改组唐、徐入局时主持重订的“局规”和“章程”中，就显现出他们力图提高商股地位，增强商董权力，按照“西法”经营招商局的意图。因而不论局规还是章程，都十分强调“应照买卖常规办理”。他们要求清政府“清免添派委员”，“清免造册报销”，“并拟除去文案、书写、听写等名目”。^③为防止这种力图在一定程度上摆脱官控制的行动不可避免地遭受攻击和非议，他们在章程中预先作了一番表白，强调“商人践土食毛，为国赤子，本不敢于官商二字稍存区别，惟事属商办，似宜俯照买卖常规，庶易遵守”。^④可以说，力图摆脱官控制和按商办原则经营，是唐廷枢、徐润经营思想中明显的特点。

与此相应，在经营方针上，唐、徐采取的是一种积极扩大规模、努力进取的策略。在他们入局时提出的“预算节略”中，反映出他们经过调查分析，认为有战胜在华外商轮船公司获取利润的把握。因此他们力主扩展业务：“就大局论，亟宜多集二三百万之资，广购轮船往来各口。”^⑤他们按照自己的计划广招股份，扩大营业，除在上海设立总局天津设立分局外，还在各口岸乃至国外设立分支机构。他们利用清政府有限的援助和支

① 《远东月报》，1878年6月，引自徐润《徐愚斋自叙年谱》，第58页。

② 参见陈锋《唐廷枢与轮船招商局》，《近代史研究》1990年第2期。

③ 《交通史航政编》第一册，第185页。

④ 《交通史航政编》第一册，第145页。

⑤ 《交通史航政编》第一册，第147页。

持，勉力支撑，积极经营，在短时期内业务和利润都有明显的增长。这从表3所列这期间招商局的各项统计数字尤其是资本数、轮船数和吨位数上可以得到有力的证明。特别是1877年，在唐廷枢、徐润努力经营积极进取的指导思想下，他们经过奋争，一举击败并收购了当时中国领水中规模最大的美商旗昌轮船公司后，规模和运力都出现了一个飞跃。使招商局的船队数量与吨数一年之间猛增一倍多，从头一年的轮船11只11854吨增加到29只30526吨，并使中国各通商口岸进出的轮船中外吨位对比数从1872年前的空白，一跃增为36.7:63.3。^①这件事在当时引起很大反响，如《申报》发表文章称赞此举使得“从此国家涉江浮海之火船，半皆招商局旗帜”。^②舆论也认为这是“千百年来创见之事”。^③

表3 1873~1884年轮船招商局经营状况统计表

年 份	资本 (两)	轮船 只数	轮船吨数 (吨)	净收入 (两)	折旧 (两)	扣除折旧后的 利润(两)
1873~1874	6000	1	619	81608	—	81608
1874~1875	476000	4	2319	156144	—	156144
1875~1876	602000	6	4088	161384	—	161384
1876~1877	685000	9	7834	359162	—	359162
1877~1878	730200	11	11854	442418	—	442418
1878~1879	751000	29	30526	782126	428581	353545
1879~1880	800600	25	26916	673138	404387	268751
1880~1881	830300	25	28255	744794	451995	292799
1881~1882	1000000	26	27827	604606	256849	347757
1882~1883	1000000	26	29474	464374	156279	308095
1883~1884	2000000	26	33378	912086	757084	155002

说明：此期间轮船招商局的会计年度大体为头年的7月至第二年的6月，故年度栏目的数字均为跨年度的数字。

资料来源：1. 招商局资本、轮船只数、吨数引自招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947，附录。

2. 净收入、折旧和扣除折旧后的利润三栏目引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1984，第178页表。

① 严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第221页。

② 《申报》，1877年3月2日。

③ 《洋务运动》第6册，第15页。

但是，就在唐廷枢、徐润主持招商局逐渐走向顺境，唐、徐也准备实施更大的扩展计划时，却先后于1884、1885年被清政府赶离了招商局。导致唐廷枢、徐润下台的直接起因，是1883年上海出现的金融风潮。据说徐润因挪用招商局巨款搞地产投机失败濒临破产，李鸿章派盛宣怀到招商局查处整顿，盛宣怀以“该局本根不固，弊窦滋生，几难收拾”^①为由，具禀南北洋大臣，致使徐润在“泰山压卵”^②之势下惨遭革职。随后唐廷枢也被排挤离局，“专主开平”。

唐廷枢、徐润相继被迫离局一事，固然与其自身弱点有关，但从根本上看，应该说还有更深刻的原因。唐、徐是当时中国民间经营新式工商企业的商办代表，他们的愿望和要求在许多方面与清政府格格不入，尤其是他们力图在某种程度上摆脱官控制的做法，更是为当道所难容。即使开明如李鸿章者在这一点上也是一样。这可从唐、徐离局四年后李鸿章在提到此事时面戒盛宣怀“中西情形不同，未便悉仿西法。从前唐、徐屡言不要官问，究不可靠”^③的议论中得到证明。

据现有资料，我们知道盛宣怀在与唐、徐共事时因人事和权力等关系有矛盾，也知道盛宣怀有取得招商局更大权力的意图。^④但尚无明确表明盛宣怀对唐、徐经营招商局方针持何种态度的资料，虽然如此，根据常理推测，盛宣怀在与唐、徐共事期间的经历和唐、徐经营招商局期间的遭遇，不会不给盛宣怀留下深刻印象。特别是他们在击败和收购美商旗昌轮船公司后的遭遇，更是为他们始料不及。例如，山西道监察御史董隽翰在上奏中指责他们收购旗昌是“置船过多”、“闲置耗费”，要求朝廷“飭下南北洋通商大臣，于该局各商董时加察核”，使其“不得揽权喜事，徒夸虚声，致误实济”。^⑤随后国子监祭酒王先谦的奏折中，更指责收购旗昌公司使得“各码头船只经费愈繁，息银愈增，又复大亏，势将决裂”，并认为唐廷枢等收购旗昌公司是“挟诈渔利”，过去即已“囊孥病公，多历年

① 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第29页。

② 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，第29页。

③ 前引陈绛文第51~52页。

④ 参见李鸿章《李文忠公全集》，朋僚函稿，第17卷，第32页。夏东元：《盛宣怀传》，四川人民出版社，1988，第35页。

⑤ 《洋务运动》第6册，第19~20页。

所，现在乃复暗中勾串，任意妄为。若任其逍遥事外，是无国法也”。^①在这场风波中，盛宣怀万万没有料到，他因协助招商局借官款收购旗昌会成为最大的替罪羊。随后奉旨调查招商局的两江总督刘坤一将主要矛头也指向了盛宣怀，他认为唐廷枢和徐润“为招商必不可少之人”，“功过相抵，应免予议处”；而盛宣怀却“工于钻营，巧于趋避”，“此等劣员有同市侩”。因而请旨将之革职。^②虽然李鸿章为之“极力剖辩”，盛宣怀依然被赶离招商局，总理衙门并奏请“不准再行干预局务，并命李鸿章严加考察”。^③

岂料时移事易，几经寒暑，当初被赶出招商局的盛宣怀又被李鸿章派委到招商局查处整顿，并在把唐、徐排挤出招商局后成为清政府委派的“督办”，一手把持了招商局的大权。我们完全有理由相信，以盛宣怀的精明和积累的官场经验，他不会不总结当初自己被赶出招商局的经验，也不会不接受唐、徐积极扩张导致下台的教训，并进而影响到他今后督办招商局的方针。这一点，从盛宣怀任督办后一改唐、徐时期积极经营，努力扩张招商局规模，转而实行以“敛字诀”为方针的方针，把大量资金转投其他企业的做法上可以得到证明。

敛者，收敛也。“敛字诀”完全可以理解为收缩规模的方针。1885年盛宣怀开始督办招商局时，就是以“一敛字诀”的方针开始对招商局进行整顿和经营的。^④在盛宣怀的这种经营方针下，直到清末，招商局也再没有对外公开招募过股份，没有开辟过海外航线，船队的只数和吨数也正如表2显示的那样处于维持和停滞的状况。盛宣怀收缩招商局规模，抽提招商局资金开办其他企业的意图，在1893年郑观应任招商局帮办时从汉口致盛宣怀的信中即有部分透露，信中说：“官应曾早与我督办谈及，承示本局宗旨：宜用敛字诀，拟开银行为我局将来转输地步。”^⑤1886年底，盛宣怀在给李鸿章所上的禀帖中，也有部分透露。在禀帖中，他向李鸿章

① 《洋务运动》第6册，第39~40页。

② 《洋务运动》第6册，第48页。

③ 《洋务运动》第6册，第62、68页。

④ 参见夏东元前引书《盛宣怀传》，第110页。

⑤ 引自夏东元编《郑官应集》下册，上海人民出版社，1988，第818页。

明确表示，要“竭我生之精力，必当助我中堂办成铁矿、银行、邮政、织布数事”，如此，“百年之后，或可以姓名附列于中堂传策之后，吾愿足矣”。^①他认为，“职道每念及督抚姓名得传后世者有几人哉？遑论其下，是故做官不及做事多矣”。^②从这些话里，我们可以看出盛宣怀有几个想法，即其一，他认为即使官做到督抚，姓名得以流传后世者也没有几人，因而“做官不及做事”。其二，要做事，不能像唐、徐那样要求摆脱清政府，而要依靠清政府特别是李鸿章的保护扶持，要“竭我生之精力”“助我中堂”，这样，才可以达到“姓名附列于中堂传策之后”的目的。其三，不能只局限于经营招商局，还要进一步办铁矿、银行、邮政、织布等事，这样才能扩大势力基础以及影响，达到“姓名得传后世”的“做事”目的。这里虽说是助李鸿章，但明眼人一眼就能看出，这是要李鸿章把经办这些企业的权力给他。稍后在他给李鸿章上的另一封禀帖中，他进一步提出了具体的行动计划和步骤。他认为，在按照他的计划进行后，1888年左右招商局可以达到“洋债填足，招足商股，收回垫款”的目标，而在这几点做到后，“届时如果立足牢稳，即可提出保险存款及各省存款一百数十万，附以华商股份，做一小小银行”。这样，就可以达到“不必仰鼻息于户部”的目的。^③但要做到这一点，前提是要把招商局办好，“将招商局翻过脸来”，不然，“暗者必谓中国独不可为，明者必谓中堂用人不当。一之为甚，其可再乎？”因此，“职道电禀枢老，谓必须将已成之船、电两事办好，方能扩充商务，以致富强，似颠扑不破”。^④这些话里，除了有讨好李鸿章的内容外，还可以看出，盛宣怀认为只有首先办好招商局和电报局，才可能为今后兴办其他企业奠定基础。由此也可知道盛宣怀督办招商局后头几年将重点放在返还所借借款上的原因，就在于盛宣怀要把掌握在手的船、电两局的事情首先给人以办好的印象，以昭示朝廷内外，为以后兴办其他企业开路。这一点，还可从1886年底他向醇亲王所上的禀札中得到证

① 转引自王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，香港中文大学，1993，第46页。

② 王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第46页。

③ 王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第50~51页。

④ 王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第51页。

明。在禀札中盛宣怀说道：“此后上蒙国家留意扶持，下与商人谨慎筹办，三年为期，必当扩积余利，还清洋债，务使天下皆知轮船电报两局有利无弊，而后开矿、铁路、银行、邮政皆可次第兴办。”^①

从以上叙述可知，盛宣怀的经历，唐廷枢、徐润经办招商局的教训，当时兴办新式工商企业的不利社会环境，以及盛宣怀想“做事”的欲望等等因素，都驱使着盛宣怀要抽提轮船招商局和电报局的资金投资其他企业。可以说，这才是盛宣怀督办招商局后抽提招商局资金向外投资的原因和内在驱动力。当然，与此同时，外在环境的变化也从另一个角度刺激和加强了招商局的对外投资活动。下面我们接着分析这个问题。

三 清政府勒索报效与招商局对外投资的关系

大量事实表明，进入 19 世纪 80 年代以后，清政府对招商局的政策发生了引人注目的变化，即从早期的扶持转向索取。长期借以解决资金周转困难的官款资助 1884 年起便已停止，历来被视为“商局命脉所系”的漕粮运输，也由于清政府将运费价格大幅度降低（如 1886 年由每石五钱六分降至四钱三分，^② 1902 年更降至三钱三分八^③）从而变成亏本的生意。据统计，1899~1911 年期间，漕运积亏竟达 984800 余两。^④ 但更严重的是这时期清政府对招商局的勒索和要求“报效”日趋严重，不仅成为招商局的沉重负担，而且成为促使招商局向外大量投资的重要因素。

我们知道，自盛宣怀上任督办招商局后，由于有唐廷枢、徐润时期奠定的基础，以及李鸿章上奏，使招商局得到四项优惠措施的帮助，^⑤ 加上上述盛宣怀要搞好招商局以便“做事”的动机和与英商怡和、太古公司续签“齐价合同”等因素，因而营业状况得以迅速好转。这主要表现在以下几方面：1. 自 1886 年开始，各年连续出现船利结余，1895 年除去各项开

① 王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第 47 页。

② 《交通史航政编》第一册，第 264 页。

③ 张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第 233 页。

④ 《报告书》下册，1911 年帐略“运漕损失”。

⑤ 四项措施包括减免运漕回空船税、减免茶税、缓拨官本等。见《报告书》下册，第 38 页。

销外，甚至净余 103 万余两，1896 年也有 60 多万两。2. 洋债官债均按年拨还。到 1891 年底，官债“悉已还清”，1895 年所借洋债也“至本年还清”。3. 股商官利每年均按一分发给，1896 年在结余甚多的情况下，除官利按二分派给外，“又每股提派历届公积三十两，连官利余利共五十两”。^①仅这一次发给的股息，就占当时每股股本 200 两的四分之一。另外，局中办事人员从 1886 年起，还每年从净结余中提取一成作为奖赏分配，其数各年也有数千至一、二万两之多。

显然，招商局连续出现的利润结余，必然会引起朝野各种势力尤其是清政府的觊觎。实际上，从 1890 年开始，清政府向招商局勒索报效的活动就已开始了。这年因“江浙赈捐”的原因，招商局即提供了初次报效 2 万两。^② 1891 年，又因“数年来局基渐固，公积增至七十余万，官款业已还清”的缘故，“由北洋大臣李奏准，在公积内提出官款免利报效银十万两，指定作为预备赈济之用”。1894 年，除因慈禧生日“报效银五万五千二百余两”外，又因“中日战争发生”，“军费浩大”之故，而由“户部向招商局息借库平银三十七万五千两，合规银四十一万一千两”。从 1896 年起，更需每年捐助学堂经费八万两。这时，因甲午战败，清政府筹措浩大的赔款正四处罗掘，曾享有清政府漕运、官款免税等特权优惠，此时又“获利颇丰”、“经济非常宽裕”^③ 的招商局，必然成为当局猎取的对象。对此，富有官场经验的盛宣怀不可能无所察觉，也不可能不采取相应的对应措施。前面表 1 中所显示的盛宣怀从 1896 年起连续采取异乎寻常的重大对外投资举措，就应是这种对策之一。1896 年，盛宣怀提取招商局资金 80 万两投资通商银行；1897 年，在投资上海华盛纺织局 32 万两的同时，又把 200 万两的保险及公积金填为股票发给股东，使招商局股东的股本在该年突增一倍达到 400 万两。1898~1903 年，还连续向湖北铁厂、萍乡煤矿等投下多笔巨资。^④ 应该说，这种现象的出现并非偶然，在这里，抽提招商局资金向外投资是一种架空该局，逃避官方勒索的手段；化公积为股

① 《报告书》下册，第 45、46、43、47 页，1895、1896、1891、1896 年帐略。

② 《报告书》下册，第 41 页，1890 年帐略。

③ 《报告书》下册，第 43、45、46 页，1891、1894、1895、1896 年帐略。

④ 参见表 1。

本，转积余为私股则是隐产、逃避官方勒索的又一个手段。但无论如何都可以肯定，向外大量投资和内部扩股都与逃避清政府的勒索有关。

看来，盛宣怀的预防性措施并非多余，1899年，清朝大员徐桐即以招商局、电报局及开平矿务局“近年获利不赀”，但“如何酌提归公”却“未经议及”，认为这是“徒有收回利权之名，并无裨于公家之实”，^①因而上奏朝廷。随之清廷即派钦差大臣刚毅南下，“彻查”招商局和电报局，要求“除股商官利外，所有盈余之款，均著酌定成数提充公用”，但在把“历年收支底册”调来“彻查”时，却“查明局中前获之盈余，皆陆续作为扩充之资本，并无现银可以提用”。尽管如此，刚毅仍然不顾盛宣怀提出的汉阳铁厂、萍乡煤矿、华盛纺织厂等企业都有赖于两局资助的辩解，指名要盛宣怀保证招商、电报两局必须提供10万两的报效。在清政府的压力下，盛宣怀不得不答应此后招商局“除捐南北洋两公学常年经费8万两外，每年再报效实银6万两”，合计每年14万两，按余利70万两的二成计算，如“余利过70万两，照数加捐，如遇亏折不敷商股官利，此项报效展至下年分摊补交”。^②显然，如果不把积余化为私股并抽提大量资金向外投资，使得刚毅“彻查”招商局时，“并无现银可以提用”的话，则清政府这次对招商局的勒索，绝非增加6万两报效银就可以解决。

尽管刚毅的彻查使得招商局每年必须多付出6万两报效银，并把每年14万两的报效以制度的形式固定下来，但可以想见，清政府中对此报效数目不满并依然觊觎招商局利润的还大有人在，这从刚毅彻查之后不过几个月，“即有言官侈言轮船局及电报局之厚利，意在多得报效”上可以得到证明。虽然这次言官的弹劾被盛宣怀上奏“痛陈汉阳铁厂、萍乡煤矿未成之举，全赖轮电两局之商相与有成，是以已定报效之外，断难再事苛求”^③而暂时化解，但从这里也可以证明，盛宣怀是把抽提轮船招商局和电报局的资金向外投资，作为对付清政府勒索的手段来使用的。虽然如此，仍然难以完全拒绝清政府的勒索，例如，商部于1903年成立，从1904年开始，

① 盛宣怀：《愚斋存稿》卷3，第5~11页。

② 盛宣怀：《愚斋存稿》卷3，第5~11页。

③ 《报告书》下册，第51页，1900年帐略“言官弹劾”。

商部每年所需经费银总数3万两中的1万两，清政府即以“招商电报两局各认筹银五千两”的方式来解决，“札到该局，即便遵照办理”。^①这笔款项，不在刚毅彻查时规定的报效额内计算，“另行支销，不在二成报效之内扣除”。^②

笔者据不完全的资料制作了招商局报效清政府的资金统计表4，即使从这显有疏漏的统计表看，从1890年见诸文字记载的第一笔报效起，到1911年清朝统治结束时为止，招商局对清政府就直接报效了总数高达168.84万余两的白银，相当于同期招商局资本总额的42%。

表4 晚清招商局报效清政府资金统计表

单位：两

年份	学校	北洋兵轮	商部	其他	备注
1890				20000	江浙赈捐
1891				100000	预备救灾捐款
1894				55200	慈禧生日捐款
1896	80000				
1897	80000				
1898	80000				
1899	80000	60000			
1900	80000	60000		10000	见说明1
1901	80000	60000			
1902	80000	60000		54800	见说明2
1903	20000	60000			
1904	20000	60000	5000	25000	见说明3
1905	20000	60000	5500		
1906	20000	60000	5500	20000	见说明4
1907	20000	60000	5500		

① 《奉饬认解商部经费》，招商局档案，档案号468（2）/197，中国第二历史档案馆藏。

② 《报告书》下册，第57页，1904年帐略。

续表

年份	学校	北洋兵轮	商部	其他	备注
1908	20000	60000	5500		
1909	20000	60000	5400		
1911				11000	见说明 5
合计	700000	660000	32400	296000	
总计	1688400				

说明：1. 本年八国联军进犯，慈禧逃往陕西，招商局除进呈贡物外，另奉命在备记项下拨银 1 万两以为报效。见招商局档案，468 (2)/181，中国第二历史档案馆藏。

2. 1902 年招商局认购摊派的昭信股票 54800 两，第二年即因“喻旨昭信一概停止”，而“移作报效”。见招商局档案，468 (2)/171。

3. 本年“其他”栏目中的 25000 两为照新章报效后的剩余，仍然“扫数呈解”。见《报告书》，1904 年帐略。

4. 本年“其他”栏目中的 20000 两为奉命加拨报效上海实业学堂的经费。见招商局档案，468 (2)/212。

5. 包括官运兵运均未能收的经费，等于报效。见《报告书》下册，1911 年帐略。

资料来源：据《报告书》下册，第 17 ~ 38 届帐略，盛宣怀：《愚斋存稿》卷 3《奏疏三》和《交通史航政编》第 1 册，第 274 ~ 276 页“报效”栏目及招商局档案编制。

除了这种明文规定的直接报效外，还有一种没有报效之名，亦需由招商局付出的项目，笔者将之称为变相报效。限于篇幅，这里不再叙述。^①问题在于，清政府为何要对新式工商企业不断勒索和要求报效？无疑，晚清政府财政紧张尤其是甲午战败后为筹措巨额战争赔款而四处罗掘是一个重要因素，但应该说还有一个绝不能忽视的根本因素，这就是清政府中普遍存在着一种对企业利润与国家富强关系的错误理解。认为国家应分享工商企业的利润，“酌提归公”报效政府是一种正当和正常的要求，这种看法是当时存在于朝野的一种普遍看法。这种看法追溯起来源远流长，与中国历史上传统的“抑商”和“专卖专卖”的制度应有一定的关系。在晚清新式工商企业兴起之前，中国社会中享有某些特权的商人如盐商、皇商、官商和行商中，提供“报效”以换取特权的情况可说是司空见惯和习以为

^① 参见朱荫贵《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会社的比较研究》，东方出版社，1994，第 134 ~ 138 页。

常。而且报效的数额巨大，如据何炳棣教授的研究，两淮盐商在 1738 ~ 1804 年不到 70 年的时间里报效数额达 3637 万余两之巨。^① 据陈国栋先生对广东十三行商人的研究，在 1773 ~ 1835 年的 62 年里，行商报效清政府的数额是 508.5 万两等。^② 又据台湾学者何汉威对晚清广东赌商的研究证明，报效制度同样存在于地方政府和地方商人之间。^③ 晚清新式工商企业兴起之后，虽与过去的盐商、皇商、行商等旧式商业组织有所不同，但在得到政府的特许和享有某些特权及优惠方面却有共同之处。也正因如此，清政府中有人要求新式企业提供报效也就是顺理成章和不奇怪的了。这一点，1881 年两江总督刘坤一在奏折中对招商局所获利润的看法就很有代表性。他认为，（招商局）“每年盈余所入，官商照章均分，于军国之需，不无小补”。他对新式工商企业兴办与国家富强间关系的看法是：“泰西各国以商而臻富强，若贸迁所获，无与公家，自别有剥取之法，否则富强何自而来？”^④ 他把国家与企业的关系比喻成父母与孩子的关系，认为父母帮助孩子赚了钱，孩子回报父母是理所当然：“在朝廷以父母之心为心，以我自有之利为外人所得，曷若为子弟所得，是以提之挈之，不遗余力，顾为子弟者，以父母之力而有是利，独不稍为父母计乎！”他认为，在政府“以官力扶商”之后，为商的也应该“以商力助官”。^⑤ 刘坤一的这些话，相当典型地反映了清朝政府对新式工商企业和对其所获利润的看法。这种看法并非刘坤一独有，而是一种普遍存在和顽固的认识。这从时过近 20 年，前引清朝大员徐桐在要求对招商局、电报局、开平矿务局进行“彻查”，要求对其所获利润“酌提归公”时的议论，与刘坤一的想法如出一辙上得到证明。仅从此例，也可看出这种认识在清朝政府中存在之普遍和力量之大。正因如此，当时凡是经营稍有成效的新式企业无不成为清政府

① Ping-ti Ho (何炳棣), "The Salt Merchants of Yang-chou: A Study of Commercial Capitalism in Eighteenth Century China," *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 17 (1954), p. 154.

② Kuo-tung Anthony Chen (陈国栋), *The Insolvency of the Chinese Hong Merchants, 1760 - 1843*, The Institute of Economics, *Academia Sinica*, 1990, p. 93.

③ 参见何汉威《清末广东的赌商》，台湾《中央研究院历史语言研究所集刊》第 67 卷，1996。

④ 刘坤一：《刘忠诚公遗集》卷 17，奏稿，台北文海出版社影印版，第 4 页。

⑤ 刘坤一：《刘忠诚公遗集》卷 17，奏稿，第 50 ~ 51 页。

勒索的对象。如漠河金矿在 1889 ~ 1900 年的 11 年里共报效清政府军饷 114 万余两。电报局 1884 ~ 1902 年报效清政府的数量，按低限算也有 124 万墨西哥银元。而汉冶萍煤铁厂矿公司从 1897 年转为商办后，到 1911 年为止报效数更达 800 余万两。^① 在这种环境下，新式工商企业的经营者如盛宣怀等既无力与清政府的要求和勒索直接对抗，转而寻求其他手段如抽提资金投资，如转公积金为私股等等作为对抗的办法也就是合乎情理和不奇怪的了。

四 小结

从以上的分析可以看出，晚清轮船招商局的对外投资，是种种因素综合作用的结果。这里既有盛宣怀想办大事做高官的个人因素；也有逃避官方勒索、对抗清政府报效的因素；当然也不排除投资到一定阶段，因连锁反应客观上产生的对进一步投资的需求。平心而论，招商局的对外投资，对于其所投的对象企业来说，无疑会产生积极的作用，尤其是在兴办新式企业缺乏资金的近代，这种作用更是必然，但从上述分析中可以看到，招商局的对外投资，主观上与盛宣怀的私欲分不开，客观上更与逃避官方勒索有关，因而其在决定对外投资和选择投资对象时，必然与正常条件下投资追求结构最优化和利润最大化的目标有着相当的距离，甚至会为达到上述目的而不惜牺牲某个企业的发展和损害某个企业的利益。例如，1902 年的帐略中对招商局资金困难的情况就有“因现银竭蹶，一时不复能添置新船”。1903 年有“现银之窘，几如悬磬”^② 的描述，但就在这两年，招商局依然向外投资四个项目，数额几达 60 余万两之巨。^③ 可以说，招商局的投资是在牺牲了自身某种程度发展的前提下实现的。而获得招商局投资同时又受盛宣怀控制的其他企业，彼此之间大体也都如此。显现出一种你中

① 漠河金矿的数字见何汉威《清季的漠河金矿》，《香港中文大学中国文化研究所学报》第 8 卷第 1 期。电报局的数字见 Albert Feuerwerker, *China Early Industrialization: Sheng Hsuan-huai (1844 - 1916) and Mandarin Enterprise*, Atheneum, 1970, *Colledgeed.* p. 204. 表 20。汉冶萍的数字转见汪熙《论晚清的官督商办》，《历史学》1979 年第 1 期，第 101 页。

② 《报告书》下册，1902、1903 年帐略。

③ 见前述表 1。

有我，我中有你的局面。这种现象正如盛宣怀自己所说：“敝处素有富名，而实皆辗转抵押，以一钱化三钱，流通布子，所以成就较大公司者在此。”^① 1895年后李鸿章在清政府中逐渐失势，从1896年起，如前所述，招商局的对外投资无论在数额和频率上都表现出一种异乎寻常的增涨趋势，这种现象是否与李鸿章失势后盛宣怀急于巩固和扩大自己在清政府中地位的反映，目前限于资料，还不能得到明确的回答，但上述种种情况从根本上反映出来的最明显的一点，是当时中国还远未形成新式工商企业发展的良性环境和机制，因而在这种状况下，不仅招商局自身，其投资的其他企业也同样处于一种不正常和负债经营的状态中，其结果，是所有的企业都不可能得到正常和顺利的发展。这一点，也已被此后的历史事实所证明。

但更严重的是，要求新式工商企业向清政府报效的认识在晚清社会尤其是清政府中普遍和顽固存在的事实，还让我们更深地认识到近代中国社会中新式工商企业成长发展的艰难和障碍，因为当这种传统力量还依然强大，并在统治阶层中占据优势地位的时候，必然会给新式工商企业造成畸形的生存环境和空间，从而延缓中国早期工业化的发展速度，招商局的对外投资现象，在某种意义上正好证明了这一点。

（原载《汪敬虞教授九十华诞纪念文集》，
人民出版社，2007）

^① 《盛宣怀档·盛宣怀致孙宝琦函》，1912年7月1日。转引自上引汪熙文。

二十世纪初的轮船招商局

——体制变动与军阀战争的干扰影响

1911年的辛亥革命，推倒了晚清政府，时隔不久，又迎来了对中国资本主义近代企业发展难得的际遇——导致帝国主义势力暂时退出中国的第一次世界大战。但是，除了战争中的1915~1919年以外，招商局的业务状况甚至不如以前。这段时期，招商局体制性质几经曲折，其中反映出来的官商矛盾、管理阶层的争权夺利和连绵不断的国内军阀战争，都是严重影响和干扰招商局正常营运的重要因素。

一 各派政治势力对招商局控制权的争夺

招商局自创办之日起一直是官督商办，1885年盛宣怀任招商局督办后，大权在握。但是，1901年李鸿章死后，袁世凯担任了直隶总督兼北洋大臣，他看准轮船、电报两局利润丰厚，力图将之控制在手。1902年盛宣怀因父亲去世，依制辞去本兼各差，袁世凯趁机上奏清廷，要求把轮、电二局“奏归北洋督办”。^①

同年12月，袁世凯以吊盛父丧为名，亲至上海与盛宣怀面谈轮、电二局归北洋管辖的问题。双方展开了明争暗斗。盛宣怀力陈“轮局纯系商业，可易督办，不可归官”。^②袁世凯虽然表面上同意“官商互相维持，认

^① 《轮船招商节略》（盛档：盛宣怀亲笔底稿，光绪三十二年），转引自夏东元《郑观应传》，华东师范大学出版社，1981，第204页。

^② 《愚斋存稿》，行述。

真经理”。但真正用心所在却是“（招商局）一切要务随时禀承臣核示遵办”。^①这场争斗，以袁世凯的胜利宣告结束。1903年，“督办盛宣怀去职，北洋大臣袁世凯派杨士琦为总理”同时把盛宣怀的老对头徐润拉入局中任会办。此后，袁世凯控制招商局长达5年之久。

在袁世凯的控制下，招商局“官督”的色彩愈来愈浓厚。在他拟定的改革招商局局务九条中，把招商局财务、外事和各项重大局务的决定权直接控制在手。如“动支款项在一万两以上者，须禀请本大臣核准，方可开支。如有急需，应电禀请示核办”。“与各国洋商或他国轮船订立合同，须先将合同草稿呈请本大臣核准后方准签字”。“局中雇用洋员，遇有提升职位或加增薪俸及应行更换者，须禀请本大臣核夺”，^②等等。

袁世凯并先后札委了“会办五人、坐办二人、提调二人、稽查二人、正董事三人、副董事三人、漕务商董二人、帮办一人”，“其挂名文案领干修者颇多”。^③

袁世凯的这些做法，进一步暴露了其利用“官督商办”体制以遂其私利的意图，加剧了广大招商局股东的反感，也为盛宣怀利用“商办”为名重夺招商局大权提供了条件。

1907年，盛宣怀即计划利用江浙股东的力量召开招商局股东大会，希望由“商人自禀商部，立案承办”。^④他借“招商局生意大坏”，大做文章，要人们注意“本年竟致亏本达六、七十万之多。现已借债一百万两，并将上海浦东码头栈房基地卖出两处”，“股票已落至一百二十两，尚无人愿受”。强调造成这种局面的原因，“皆由于局中总理会办，全属外行，一味官气，不谙商情”。而要使招商局“持久不败”，“断不可归官经理，惟有商办之一法”。^⑤即“将轮船招商局改归商办，赴部注册，如有应禀之

① 《中外日报》1902年12月26日。

② 《中外日报》1903年1月5日。

③ 《盛世危言后编》卷10，引自夏东元编《郑观应》下册，上海人民出版社，1988，第874页。

④ 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，1935，第186页。（以下简称《交通史航政编》）

⑤ 《盛宣怀致郑观应函》，王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，香港中文大学，1993，第117页。

事，与部直接，毋庸官督。应照商律，即由各股商公举总理、协理、办事董、议事董，每年结帐呈报农工商部、邮传部，查核实在盈余，酌定报效数目。所有邮传公事，均当定章承办”。他要求农工商部批准，“年内即由股商公举总、协理及各董事，自明年正月起即归商办。届时必当预先电请各省埠股商公举代表，到沪会议一切章程，以符公理而救危局”。^① 盛宣怀的这些设想和计划，在袁世凯把持招商局时，当然是不可能实现的。

1908年，光绪和慈禧先后辞世。靠逢迎慈禧发迹的袁世凯被逐回老家“养病”。盛宣怀认为时机已到，又开始进行夺回招商局的行动。1909年初，盛宣怀授意郑观应组织招商局商办事宜，计划召开股东大会选举董事和要求邮传部允许招商局成立董事会并准许商办。于是，郑观应一边联络招商局旅沪旅粤港澳股商向邮传部上书，要求仿照隶部商办铁路设立董事会之例，“准由轮船股商就沪设立董事会，集思讨论，以符商律，而安各省股商之心”。^② 另一面赶到上海设立招商局股东挂号处，声明“挂号逾股份之半即开股东大会”，^③ 以便按照商律组织商办。这时，袁世凯的心腹徐世昌尚未就任邮传部尚书，又因“援引路案”难以拒绝，因而招商局设立董事会的要求得到批准。

经过郑观应等人的一番努力，到宣统元年五月底止，“已得股份全额十成之六”，^④ 超过郑观应预期的“全数之半”的目标。于是公议1909年8月15日在上海静安寺路召开股东大会，选举董事，组织商办隶部章程，并筹备注册立案。^⑤

1909年8月15日招商局股东会在上海如期召开，会上选出盛宣怀、郑观应、施肇曾等9人为第一任董事。盛宣怀任董事会主席，施肇曾为副主席，顾润章、严廷楨为查账员。这9名董事和查账员基本上都是盛氏集团成员。

但此时袁世凯的心腹徐世昌已就任邮传部尚书，自不愿盛宣怀以“商

① 《盛宣怀致郑观应函》，王尔敏、吴伦霓霞合编《盛宣怀实业函电稿》上册，第118页。

② 夏东元编《郑观应集》下册，第878、879页。

③ 夏东元编《郑观应集》下册，第878、879页。

④ 夏东元编《郑观应集》下册，第878、382页。

⑤ 盛档《严文彬、郑观应致邮传部电》（宣统元年六月二十九日），引自夏东元《盛宣怀传》，四川人民出版社，1988，第383页。

办”名义重掌招商局大权。1909年8月，徐世昌即以“招商局奉旨归邮传部管辖”为名，札派“钟文耀充正坐办，总理一切局务，前直隶通永道沈能虎充副坐办，专办漕务，候选道唐德熙充会办，仍兼总董，办理揽载股事宜，候选道陈猷充会办，仍兼总董，办理翻译股事宜”。^①随后又将补用道王存善“派充会办”。

1909年9月，以盛宣怀为首新成立的董事会向邮传部呈送了《轮船招商局股份有限公司隶部章程》，10月，徐世昌执掌的邮传部在审批此章程时，删去了章程标题中“股份有限公司”字样，同时把章程中股东会议有权决定局中大事，有权批准公司签署各项合同，有权修改章程内容等进行批驳修改，并声称“完全商股与完全商办不同……尤未便以完全商股混入完全商办”。^②随后邮传部“实行接管招商局，除董事会外，负责职员为正坐办钟文耀，副坐办陈通声（字蓉曙），会办兼总稽核王存善，总董唐德熙、陈猷、施亦爵”。^③事实上宣告了盛宣怀以“商办”方式夺权的失败。

未能夺到招商局大权的盛宣怀大失所望，12月他在给赵尔巽的信中说：“邮部仍蹈本初覆辙，悉用官派，侵渔商利，年年亏本。以一千数百万商产，欲取给商息四十万而不足，各省华商，咨嗟太息”。又说：“招商局董事会数月以来一事不能办，仍是城北（指徐世昌）所派之委员，横行无度。委员皆是道台，为华商之蠹则有余，与洋商竞争则不足。真有本钱者皆各退避三舍，无怪乎华商之莫能兴起也”。^④

1910年5月，盛宣怀又以通过第一次股东年会援照公司章程“公举总协理主持局务”的方式试图入主招商局。股东会“举定盛宣怀为总理，杨士琦、李经羲为协理”^⑤报部。6月16日，邮传部批复：“认为招商局向隶北洋，本系官督商办，上年奉旨归部管辖，诸承旧贯，毫无变更，乃该董事会自背旧章，并不呈部核准，遽已举定总、协理，殊堪诧异”，并以

① 《钦差大臣办理北洋通商事宜陆军部尚书都察院都御史直隶总督部堂端札飭事》，招商局档案，档案号468（2）-224，中国第二历史档案馆藏。

② 《商办轮船招商公司股东签注部批隶部章程》，第3页，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第270页。

③ 《交通史航政编》第1册，第187页。

④ 北京大学历史系近代史教研室整理《盛宣怀未刊信稿》，中华书局，1960，第202、211页。

⑤ 《交通史航政编》第1册，第188、160页。

所举总、协理皆行政官长，事属“乖谬”，“本部现在惟有凛遵谕旨，确守成规，仍照旧用三员之董，实行官商督办”。^①在此情况下，盛、杨、李三人均只好辞不就职。

1911年春，上海报纸纷纷刊登“政府拟有计划，将招商局收归国有”的消息，“各股东闻讯纷纷至招商局探问究竟”，^②董事会同时亦发电至邮传部询问，邮传部复电否认了这一消息。同年7月，因招商局经营每况愈下，董事会呈请修改章程，邮传部鉴于“年来各国商业竞争剧烈，土货壅滞，商船各艘以及栈房码头收数均绌，亟应设法整顿，以图补救”的现实，不得不同意董事会提出的修改章程。

修改后的章程虽仍保留“本局承袭北洋官督成案”，“循照旧章员归部派”，但与过去相比，已有很大改变，如章程的名称首先即恢复为“商办轮船招商局股份有限公司章程”，第一条又强调“本局完全商股，已奉农工商部注册给照，悉按商律股份有限公司办理”，同时把办事权力归还董事会：“员归部派只任监察，董归商举责在办事”，并强调关系重大之事，“悉经董事会公议后行，所举办事董暨各局分董，应由董事会缮给委任书，至更举为止”。对部派之员的数量和权力也作了限制：“部派之员嗣后以二人为限，一人专司监察，一人兼办漕务”。^③至此，招商局的经营权才重新被盛宣怀以商办方式夺回手中。

辛亥革命后，清政府所派官员钟文耀等撤离招商局，盛宣怀逃亡日本，局务全归董事会主持。此时袁世凯派曹汝英、施肇曾以“审查员”身分到上海重新推行“官督商办”体制，试图把招商局收归北洋政府，^④但遭到招商局广大股东的反对，未能成功。而盛宣怀则一面通过招商局股东中的亲信以商办为名抵制袁世凯控制招商局的计谋，一面又通过多种渠道向已窃取辛亥革命果实的袁世凯“示好”结欢，获准于1912年末回国。

1913年，盛宣怀利用招商局股东年会决议仿照日本邮船会社办法，由股东推选董事九人，再由董事互推二人为正副会长执掌大权，把袁世凯的

① 《交通史航政编》第1册，第188、160页。

② 《交通史航政编》第1册，第188、160页。

③ 参见《交通史航政编》第1册，第161页。

④ 《派杨士琦查办招商局改组》，《东方杂志》第9卷第7期，1913年2月。

亲信但不能经常兼理招商局事务的杨士琦推为会长，缓解与袁世凯的矛盾。盛宣怀自任副会长，实际稳操实权。分掌全局事务的主船、营业、会计三科，也都由自己的亲信董事兼任，成为专务部长。盛宣怀重夺招商局大权后，又于第二年采取两项重大举措，一是将招商局的资本升值至 840 万两，二是把与航业无关的产业分出，另设积余产业公司。如此一来，不仅加强了对招商局的控制，更重要的是使袁世凯攫夺招商局的计划更加难以实行。袁世凯亲信杨士琦、王存善事后向袁所上节略中说：“为今之计，只须防止其不准将产业抵押变卖，及股票卖与洋人，以杜航权落于外人之手，待时机一到，便可收回国有。”^① 看来袁世凯虽未放弃把招商局控制在手的打算，但一时也拿盛宣怀无可奈何。

1916 年，袁、盛间围绕招商局的争斗虽随着盛宣怀、袁世凯的去世而结束，但围绕着招商局的官商矛盾和权力之争又在盛氏集团和李鸿章的后裔李国杰等人之间以及盛氏集团内部展开，矛盾争斗不绝，同时北洋政府力图控制招商局的企图也始终没有放弃。

1919 年，新董事会成立，“选孙宝琦（慕韩）为会长，李国杰为副会长，董事而兼任局中重要职务者为盛重颐兼经理，郑观应、陈猷、邵义莹均兼科长”。^② 孙宝琦曾任北洋政府外交总长，代理国务总理，此时则以税务督办奉大总统令兼任招商局董事会会长，实则是北洋政府想通过孙宝琦对招商局实行“整顿”。

孙宝琦是盛宣怀第四子泽承的岳父，但与李国杰、盛重颐等人不合。1920 年 4 月，孙宝琦致函交通部辞董事会会长之职。他说：“（招商）局中诸事，均由经理三科长担任，暗中自有主持之人，即欲整顿，无从着手”，他抱怨自己自从被选后“局中营业状况款项收支数目从未见过片纸只字，毫无建议用人之权。始则受李（国杰）盛（重颐）之指摘，继则受傅（宗耀）邵（义莹）二人之愚弄，虚与委蛇，而事权不属，安能实力整顿”。他说：“若欲实事求是，必须重改章程，董事不得兼任科长，慎选精

^① 《招商局文电摘要》，第 103 ~ 105 页，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第 304 页。

^② 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册《帐略》，1927（以下简称《报告书》），第 88 页。

明强干之经理，始可日起有功”。他重提招商局是官督商办之局：“大部职权所在，谅能督率进行”。此时交通部也果然以官督姿态训令招商局，谓“科长系办事之职，董事系议事之职，性质地位极端相反，未便准其兼充。所有该局兼职人员，如有愿充科长者，应将董事名义取消，另行选举”。不料招商局董事会复称：“现行章程，议为各事，尚称融洽”，如有不妥之处，“容候明年股东常会由敝会自行提出，请众股东当场修改表决，以符公司定例”。^①

1922年，又发生交通部查办招商局一事，先是北洋政府以交通部呈招商局董事兼科长傅宗耀勾结郑洪年等煽惑路工罢业，接济徐树铮饷糈，把持招商局航政等因，要将傅宗耀“拿交法庭办理”，两日后又发布大总统令，以交通总长高恩洪呈称上海招商局股东控告董事会傅宗耀等草菅人命，败坏航政，舞弊营私，侵占公产等罪，“应请派员彻查”。但当派员前往查明时，当即有部分股东组织股东维持会反对查办。而地方议会、地方军事长官及旅沪宁波同乡会等又都站在招商局一边。双方争斗过程中北方政潮突起，王宠惠内阁辞职，继而吴毓麟任交通部总长，“将查办招商局案根本取消”，才使这一风波暂告平息。^②但是围绕招商局内外的矛盾争斗仍未结束，除各派别各集团争斗屡屡导致董事会改组外，官方也并未放手。1927年初，蒋介石发布沪字第十号任命状，委任杨铨（杏佛）办理招商局事宜。同年4月，正式组织“清查整理招商局委员会”，几经曲折，终在1929年将招商局收归国有。

从以上简要的叙述可知，在长达20多年的时间里，围绕着招商局的各种矛盾斗争，譬如袁、盛之争，盛氏集团内外派别之争，政府与招商局间官、商之争，错综复杂，始终未曾停息。但是，这些争斗，绝大部分不是为了发展招商局的航业，而是为了争权夺利。这种种争斗，导致招商局“积弊益深，把持益力”，恶性循环，进而发展到“几乎无人不弊，无事不弊”^③的程度。处于这种状况中的招商局，除第一次世界大战时期少数几年以外，连年出现亏损，而且亏损额越来越大的现象，也就不难理解了。

① 《交通史航政编》第1册，第196、198页。

② 《交通史航政编》第1册，第198~200页。

③ 《招商局文电摘要》，第4~5页，转引自张后铨主编《招商局史》，第342页。

二 国内军阀战争对招商局营运的影响

在这段期间，频繁爆发的国内军阀战争，以及连续动荡的政局，同样是严重干扰和影响招商局营运的重要因素。反映在招商局的营业报告中，就有不少证据。

1913年的报告说：“溯自辛亥革命以来，兵戈所指，满目疮痍，招商局所受影响甚巨。本年（1913）夏间，皖赣又肇兵端，沿江而下遂及上海制造局一带，烽火连朝，成为战地。于是长江上下，川楚闽粤几无宁土。七月间江永轮船满装客货，被截于湖口，固陵轮船回沪修理，被扣于九江。以至七八两月，局船除供差遣往来北洋之外，余皆停泊浦江及香港等处，不敢越雷池一步。故本年所得水脚，更较上年短少13万余两，全为兵事所致，非市面盛衰所致也。”^①

这种消息在招商局以后历年的营业报告中，不绝如缕。1914年报告写道：“由于辛亥革命，汉口招商局船栈被火烧毁，损失巨大，汉口受损商人组织追赔会索赔，1913年招商局已垫付现银10万两，本年又经汉口商会调停，议由招商局再垫规银10万两，连前共20万两，又填水脚期票规银16.5万两，于民国四年起分五年摊用，每年3.3万两，由汉口商会分别转交各商具领抵用水脚。”^② 见于1915、1916和1918年的营业报告中，则是“自辛亥至癸丑，3年中两经兵衅，营业亏折，栈产损失，至骤增巨数之债项”。^③ 1916年，“又值川湘鄂一带兵戈载途，运道阻塞，招商局轮船南阻北截，津烟港粤班船停驶”。^④ 1918年，“招商局又为南北战争，交通互阻”。^⑤

在整个欧战期间，国内军阀战火也此起彼伏，使招商局在欧战外轮撤退的有利时机，并未能顺利地得到发展。欧战以后，形势更加恶化。时常

① 《报告书》下册，第73页，1913年帐略。

② 《报告书》下册，第76~77页，1914、1915年帐略。

③ 《报告书》下册，第76~77页，1914、1915年帐略。

④ 《报告书》下册，第78~79、83页，1916、1918年帐略。

⑤ 《报告书》下册，第78~79、83页，1916、1918年帐略。

爆发的军阀战争给招商局的经营造成更加严重的危害。如1924年8月江浙又发生战事，客货因而停顿，“始而江轮被扣，运兵运械，继而完全停驶。至10月间，北洋又发生战事，津营各埠班期船亦复停驶，收入锐减”。^①

军阀战争对招商局破坏最大的当属1926年军阀孙传芳对招商局轮船的征用。这年7月，孙传芳为阻止北伐军东进，“征发招商局全部江轮专供军用”，9只江轮全被扣用，使得招商局的长江航运全部中断。9月9日，满载军械军需品的被扣江轮“江永”号在九江起火爆炸，死伤惨重，仅“江永”号船员死难者即有88人之多，轮船完全被毁。事后，“继经董事全体暨股东代表赴南京吁恳放还各船并要求赔偿抚恤，再三交涉，仅放回江顺江新两船，而赔偿抚恤则‘迄未如数领到’”。^②10月，又有三艘招商局海轮在汕头被扣，进而使得招商局“南北洋各船相继停驶”。^③经再向孙传芳交涉放船失败后，招商局被迫全面停航，同时“登报布告全国”。^④

这次招商局轮船被扣，是损失最大的一次，该年直接亏损达173万余两之巨。此后直到1927年3、4月，江轮和海轮才先后复航，停航时间长达5个月之久。而招商局在全面停航后，“数月之间，公司只有支出而无收入，悉索敝赋，无米难炊”，^⑤加上负债千万，利息每年即需“担负百万”，^⑥实际已濒临破产的边缘。

三 招商局内部经营管理的腐败

以上我们初步考察了晚清末年至北洋军阀政府时期招商局的经营环境。

从叙述的史实看，无论是北洋政府力图控制招商局的种种举措，还是频繁发生的军阀战争，对招商局的经营发展都有极大的影响。其中，特别是长达几十年为争权夺利而爆发的派系明争暗斗，更是给招商局的经营发

① 《报告书》下册，第101页，1924年帐略。

② 《报告书》下册，第107页，1926年帐略。

③ 《报告书》下册，第107页，1926年帐略。

④ 《报告书》下册，第107页，1926年帐略。

⑤ 《报告书》下册，第106页，1926年帐略。

⑥ 《报告书》下册，第106页，1926年帐略。

展造成严重的消极影响。招商局的内部经营管理，也不可避免地愈益腐败混乱。不过，从另一个角度看，招商局的这种混乱，也可以说是管理阶层有意造成，以便于在混乱中营私舞弊捞取私利。在此，我们仅分别举两三个领域为例，对招商局的经营管理进行一下初步的分析，以使我们对此期间招商局的内部弊端和腐败情况，有一个大致的了解。

1. 结党与营私

在长达几十年的时间里，招商局的经营大权始终把持在盛宣怀、袁世凯和从盛氏集团分化出来的派别手中。1913年后表面上虽然仿照日本邮船会社体制实行董事会长负责制，下设具体办事的三科办事董事，但无论形式怎样变，其根本格局和主要经营人员并无大变化。名义上虽也有股东会，但股东会既不按时召开，普通股东也无干预经营方针的权力，因而历届董事会均为盛氏大股东和其后代亲信等把持垄断。这种情况，正如当时人揭露的：“历任董事会及重要职员，实为局蠹之窟穴。其人存者，固绝少改选，即其人已亡，亦父死子继，世袭罔替。”^①“但问一己之囊橐，不问全局之仔肩。”^②“分科办事，大率私人，兄终弟继，父死子继，及浮滥把持，实为罕闻。其实职人员，经手事项，无不染指。”^③

总局如此，各分局也莫不如此，如汉口分局自光绪十九年（1893）由盛宣怀的亲信施紫卿担任总办，“迄今三十余年，汉局不啻施氏世袭之私业。兄授其弟，父传其子，恬不为怪”，“以致陈陈相因，弊端百出，盖视总局股东如无物也”。^④又如天津分局由麦佐之父子相继，麦佐之从1906年入局，到1928年辞职，计任职22年之久，其间1914年麦佐之任袁世凯政府交通部次长时，令其长子次尹代理局务，次尹病死后，“麦氏又欲其次子继之”。^⑤又如烟台分局被陈氏把持，香港分局归卢氏控制，广州分局听陈姓世袭等等。^⑥几乎全是乌鸦一般黑。让人很难想象招商局是一个资

① 《招商局文电摘要》，第3~5页，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第343页。

② 《招商局文电摘要》，第3~5页，转引自张后铨主编《招商局史》，第343页。

③ 《招商局文电摘要》，第3~5页，转引自张后铨主编《招商局史》，第343页。

④ 李孤帆：《招商局三大案》，现代书局，1933，第52~53、136页。

⑤ 李孤帆：《招商局三大案》，第52~53、136页。

⑥ 《附民国元年以来招商局各分局局长任免一览表》，《报告书》下册，第112页。

本主义的近代企业。

招商局经管人员的这种结党把持，必然为营私舞弊大开方便之门。

从招商局对各分局的管理体制上看，自晚清以来，一直采用一种称为“包办制”的管理体制。所谓“包办制”，其主要内容是总局对各分局每年应收水脚，定有一个比较额，各分局开支，采用九五局佣（回扣）方氏解决。各分局局长由董事会委派，至于局长委派后，“局中营业用人以及各项开支，一应由局长包办”，^①除此而外，总局对于各分局包办营业，“并无办事章程”。^②在各分局已被各亲信派别长年把持垄断的情况下，这种“包办制”自然成为总分局营私舞弊的极好庇护所，从而使得招商局内部经营管理黑幕重重，弊窦丛生。这里，仅以上海分局为例，对招商局内部腐朽混乱的状况，略作剖析。

上海分局是招商局 20 多个分局中最大和最重要的一个，每年所定九五局佣比较定额数为 80 万两，表面上看，此额一定，不足此额者应罚，超过者有奖，似乎极为公允。但是，实际上上海分局“历年所收水脚，总在 200 万两以上”，所定此额，不足 40%， “故罚之一字，永无实现之可能，而奖则每年行之，且为数甚巨”。^③具体办法则为每年以 80 万两定额水脚之 5 厘回佣即 4 万两充上海分局的“佣费”，不足之数仍由总局贴补。假定某年上海分局佣费为 7 万两，除 4 万两可由定额局佣抵补外，剩余 3 万两仍需由总局另行开支。但营业额超过 80 万两时，超过定额部分的九五局佣，则“算沪局收入”，由上海分局在所收水脚中扣除，“以充分配同人之用”。^④由于上海分局历年所收水脚，“总在二百万两以上”，超过所定包额 80 万两甚多，所以最近三年，此种局佣“少者存 9 万两，多者竟至 13 万余两”，^⑤这还不包括总局另行贴补的开支。也就是说，在 1926 年招商局

① 《清查招商沪局账略暨各分局营业状况报告书》、《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第 80、55 页。

② 《清查招商沪局账略暨各分局营业状况报告书》、《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第 80、55 页。

③ 《清查招商沪局账略暨各分局营业状况报告书》、《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第 80、55 页。

④ 《清查招商沪局账略暨各分局营业状况报告书》、《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第 80、55 页。

⑤ 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第 56 页。

每年均有巨额亏损的时候,^①“沪局当事者,则席丰履厚”,而且,留充分分配同人之用的这笔每年十多万两的款项,在上海分局的账上,“年底竟一笔勾销,并无分配细账”,“其内幕之黑暗,更可想见”。^②

在收入水脚之中,包括货脚和客脚两种,货脚又分为进口、出口、转口三项,客脚分为大餐间、官房统舱等二项。“沪局对于进出口货脚及客脚,均抽回佣百分之五,对于转口货脚,则抽回佣百分之一”,这个项目所抽的各种费用,每年多至40万两以上。^③而如此巨大的一笔款项,既不列入收入项目,也无须报告总局,全由分局局长掌握,名义用途是为了进行竞争而向客户年节时奉送,然事属秘密,又不入账,其朋比为奸,不问可知。

客脚运费则均由船上买办包办,各轮均有定额,数额虽不算高,但同样每次“解款多不足包额,并不如数补充,若有盈余,则归买办享受”。^④“所以客脚货脚要经过几道折扣,才汇总到上海分局,然后,再由分局扣除5%的佣金,才算作总局收入。上海分局如此,其它分局也莫不如此,即拿经手货脚而言,各分局经手货脚,既经客佣、后佣、局佣之层层剥削,致令总局净收入货脚,比原数已少两三成”。^⑤

除上述弊端之外,其经营者还另设种种花招以谋取私利,以用煤一项而言,这是招商局一大开支,每年用量在10万吨以上,当市场上等煤市价每吨在7两至9两之间,次等在6两至8两之间时,招商局所购之煤吨价,“乃至9两5钱”,“则浮报之数,不言可知”。^⑥更可怪者,招商局采购之煤大部均存入浦东杨家渡栈房,招商局海轮上煤又不得不在浦西金利源码头,故每次均须由驳船从对岸运煤上船,如别家驳船公司运煤,此项费用每吨不过1角左右,而招商局所用之驳船每吨将及1元,“所付有10

① 据招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》,1947,《附表》记载,1923至1926年招商局每年均有巨额亏损,1923年亏损101万余两,1924年竟达173万余两。

② 《清查招商局报告书总论》,《报告书》上册,第56页。

③ 《清查招商局报告书总论》、《清查招商局制度报告书》第六章,《报告书》上册,第55页。

④ 《清查招商局报告书总论》、《清查招商局制度报告书》第六章,《报告书》上册,第142页。

⑤ 《清查招商局账略暨各分局营业状况报告书》,《报告书》上册,第83页。

⑥ 《清查招商局报告书总论》,《报告书》上册,第53~54页。

倍之多”。^① 其所以如此，是因为招商局所用之驳船公司，乃局中人合伙组织之鸿昌公司。其主要人物并非别人，而是金利源栈栈长费鸿生、招商局主船科长陈猷、上海分局局长唐凤墀等。^② 又如与煤费同为两大支出之一的修理费，从未招标投标，大半给予其附属机关内河招商局所属之内河机器厂，而内河招商局却属招商局董事“而兼积余产业、内河轮船、通商银行、汉冶萍公司、势倾一局”^③ 的傅宗耀所管。正由于此，“修理费”一项，存在着严重的挥霍。每年仅此一项支出，常达六七十万两。^④ “当局者恐为数过多骇人听闻，于是将大部分修理费在各项收入账内轧除。例如轮船修理费则在水脚收入内轧算，船栈修理费则在成本内开支”。^⑤ 当清查委员会欲彻查该厂账目时，“其账房竟云失踪，账簿竟云遗失”。^⑥ 至于会计账目之不清，缺乏准则，已“达于极点”，^⑦ 一款两付、重复开支，时有所闻。例如“各厂工食”一项，每年因“一款两付”而使得船主将多付款退回的情形“约有10次之多”。^⑧ 而1924年一项员司酬劳，不但重复开支，而且第二次开支又较第一次开支增加1倍。^⑨

营私舞弊在招商局已是一种普遍现象。人所诟病的三大贪污案，为招商局留下“无人不弊、无事不弊”的恶名。从1921年开始，招商局已陷入年年亏损的境地，然而1922年，招商总沪局员司酬劳金却高达243070两。^⑩ 薪金报酬款开支之大，令人咋舌。从1923年开始至1926年，招商局年年亏损，致广大股东“未获得分文息金”，可就在这样的時候，招商局的人员，“厚酬”依然“独享”。^⑪

① 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第53~54页。

② 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第53~54页。

③ 孙慎钦：《招商局史稿》，出版机构不详，1925，第9页。

④ 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第54页。

⑤ 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第54页。

⑥ 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第54页。

⑦ 《清查招商局各项缴费摘要报告》、《清查招商局总局账目报告书》，《报告书》上册，第73、59、71页。

⑧ 《清查招商局各项缴费摘要报告》、《清查招商局总局账目报告书》，《报告书》上册，第73、59、71页。

⑨ 《清查招商局各项缴费摘要报告》，《报告书》上册，第71页。

⑩ 《清查招商局各项缴费摘要报告》，《报告书》上册，第71页。

⑪ 《清查招商局总局账目报告书》，《报告书》上册，第60页。

2. “鸠占鹊巢”

招商局经营管理的另一个特征，是该局的技术部门和高级船员职位，在长达半个多世纪的时间里，始终把持在外国人手中，从而给招商局的发展带来一系列问题和弊端。招商局在创办时，“各船皆购自外洋，驾驶管轮全属西人”，^①“各船主、大副、二副、大车、二车皆洋人”。^②处于当时中国的社会环境中，这种情况不仅可以理解，而且可说是有其必然。但是，招商局这种局面，并没有随着时代的发展而逐步加以变革。到晚清末期的1908年时，招商局总数31只轮船（包括趸船）中，31名船长依然全是外国人，大副、二副、大车和3名四车职务也全是外国人担任。只有二车和三车职位中各有2名中国人。^③也就是说，经过40余年的经营，在从船长到四车的179个高级职位中，竟有175个职位为外国人把持，占绝对压倒性多数。此后，1913年，招商局任命4名中国人当船长，但董事会却担心各船“骤换华人，恐与保险有碍”，^④决定继续聘请外国人当船长。到1919年时，不仅一般华商航业均雇华员驾驶，就连怡和、太古等外国航运公司也“兼用华员”，可是这时候招商局各轮船的驾驶工作仍然全部由洋员承担。直到1927年，招商局仍只有几只江轮改用中国人任船长，海轮船长则仍然全是外国人。^⑤

除高级船员外，高级局员尤其是技术职位也始终垄断在外国人手中。担任总船长之职的英国人蔚霞，从1876年入局，担任大铁之职，1885年补总船长之缺，1887年起任总船长之职至1910年。蔚霞辞职回国之后，由伦德代理其职务，后正式递补。1919年，伦德回国养病，总船长一职由“新铭”船长洋人白克林升任。^⑥另外，轮机股长华立斯、航务股长麦肯约、副股长朱立根，也都是外国人，从1892~1899年期间进入招商局后，

① 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，上海人民出版社，1983，第1226页。“船主”即为船长。

② 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，第1226页。

③ 《轮船招商局船员人数表》（光绪三十四年），邮传部编《邮传部第二次统计表》上，1908。

④ 张后铨主编《招商局史》（近代部分），第353~354页。

⑤ 张后铨主编《招商局史》（近代部分），第353~354页。

⑥ 招档《董事会第163次会议议事录》，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第353页。

任职都长达数十年之久。^①

需要指出的是，招商局在任用这些外国人担任高级船员和局员职务时，并无相应的专业技术考试和有效的监督管理办法。招商局任用船员之权，“名义上虽然属之主船科，实则总船主、总大车既均为洋人，则各轮重要职员任用之实权，自不得不操之于洋人之手”，以至于“各轮重要职员均为洋人”。^② 这些洋人在招商局的待遇极高，不仅“月薪均在三、四、五、六百两”，^③ “比中国人高出许多”，而且其他各种待遇，如“归国川资，假期内薪水，以及洗衣等项，均须由局中供给”。^④ 甚至“其家属之开支，子女之教育费，及沪寓之洋房租金等等”，^⑤ 也须由招商局支出。“一个西人，须抵十余名华员之薪工而有余”。“故洋员开支之后，几占各轮船运费收入百分之七十以上”。^⑥ 然而，招商局花费巨资任用洋人的效果并不好，洋人在招商局擅权、耗资、误事的情况，已人所共知，洋商“视蔚霞如招商局督办”，这也不是什么秘密。^⑦ 需强调的是，当北洋政府成立后，甚至包括外国航运公司在内的其他航运公司都“兼用华员”，使得部分华人航海人才“得在其它轮船公司逐步发展”之际，^⑧ “为华商航业巨擘”的招商局，其高级船员职位依然是处于“为外人占据，不唯雀巢鸠占，且久已太阿倒持”的局面，^⑨ “坐令喧宾夺主”。^⑩

3. 频繁的海损事故

这是经营管理不善的必然结果。招商局在行船方面，实行的是包办制，并无划一的章程，即使有一些规定，也形同具文。1916~1926年，招商局发生严重海损事故竟达10次之多，沉没船只6艘，就是这期间管理混

① 见张后铨主编《招商局史》（近代部分），第354页。

② 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第54页。

③ 《清查招商局报告书总论》，《报告书》上册，第54页。

④ 《各埠市况：六十年上海中外航商续志》，《银行月刊》第8卷第3号，第46页。

⑤ 《各埠市况：六十年上海中外航商续志》，《银行月刊》第8卷第3号，第46页。

⑥ 《各埠市况：六十年上海中外航商续志》，《银行月刊》第8卷第3号，第46页。

⑦ 参见朱荫贵《论国家政权在中日近代化过程中的作用》，《中国经济史研究》1994年第2期。

⑧ 《中国商船驾驶员总会来函》，《报告书》上册，第38页。

⑨ 《报告书》上册，第38页。

⑩ 《报告书》上册，第38页。

乱的必然结果。现在摘录国民党政府清查整理招商局委员会的报告，对此作一介绍。

1916年3月21日，装满军队饷械的新裕轮船驶至浙闽交界洋面时，发生军火爆炸，轮船顿时沉没，“全船船员官军千余人，仅救起洋人二名，华人十余名，余均遇难”。^①

1917年5月，招商局安平轮船载运乘客200多人，在山东威海卫之褚岛附近触礁沉没，失踪者三四十人，“损失在百万元以上”。^②

同年11月24日，招商局普济轮船与新丰轮船在吴淞口外互撞，普济全船沉没，死难者27人。^③

1918年3月25日，招商局江宽轮船在长江汉口丹水池附近被段祺瑞政府的“楚材”军舰撞沉，该船载重1450吨，是招商局创立以来至失事时损失的最大一只轮船。其时载有乘客一千多人，“仅获遇救二百余人，其余均遭灭顶之凶”。^④

同年11月16日，招商局致远轮船在缅甸仰光失火，“全船被毁”。^⑤

1920年9月27日，“新大轮船驶至成山石岛触礁沉没，货物全失，幸人口无恙”。

1922年4月4日，招商局江通轮船“载客千余人，并满载货物，行至汉阳上游虾蟆矶大军山之间，突然失慎”，“所有货物及旅客之行囊都付之一炬，损失将近百万”。

1925年秋，招商局江庆船“在石门搁浅”，到第二年春季水涨时才脱浅。

同年6月，招商局飞鲸轮“搁浅于海门”，幸救出险，11月17日，“该轮又搁浅于厦汕交界之古雷湾”，虽旅客货物被救脱险，而该船“竟成废船”。

① 《报告书》下册，第78页。

② 《报告书》下册，第78页。

③ 《报告书》下册，第82页。

④ 《报告书》下册，第84页。

⑤ 《报告书》下册，第85页。

1926年，招商局全部江轮被军阀孙传芳征用，其中江永轮船10月15日满载军火停泊九江时，“突然发生爆炸”，死难者数百人。

从以上所摘史料看，1916~1926年的10年中，招商局的海损事故除两次是北洋政府军舰撞沉，一次因载运军火爆炸外，余下七次均与招商局自身人员渎职和技术不精、管理混乱有关。其中由渎职和混乱造成者占大多数。1917年普济、新丰轮互撞时，“不知如何认错罗盘，彼此直撞，普济竟被撞成两段，顿时全船沉没”。又如1922年江通轮失事起火时，“惟闻香味扑鼻，大约所载之油不知为何物引燃，以至不可收拾”。^① 所载之油能轻易被燃，导致全船焚毁，招商局管理失慎失职是可以肯定的。再如飞鲸轮1925年竟两次搁浅等等，都反映出招商局内部经营管理之极度混乱。

招商局在连续遭此重大损失，甚至一年内就发生好几起重大事故之际，经营阶层不去探究事故之因，总结改进之法，依然敷衍塞责，我行我素。1919年，当招商局“三年之中损失江船一艘海船四艘”，“创巨痛深”之后，其经管人员在股东常会上竟腆颜宣称：“连年营业盈余，除开支外，尚存三百万两，添造船只，不患无资。”^② 由经营管理混乱所造成的“创巨痛深”，在经营者的笔下变成了一派光明的祝福。似乎借第一次世界大战之机所获盈余能弥补招商局不断毁损之船只，就是经营者的一大功劳！

这就是经营大半个世纪以后，中国的第一家航运公司在二十世纪初年留给人们的形象。

（原载《中国近代轮船航运业研究》，
中国社会科学出版社，2008）

^① 1920年至1926年的事故见《报告书》下册，第78~107页。

^② 《报告书》下册，第87页。

从招商局的历程看近代中国的政企关系

晚清洋务运动时期，以蒸汽为动力的近代机器工业企业在中国诞生，此后这种新式企业日益发展，到1949年中华人民共和国成立时为止，已成长为中国早期工业化的核心力量和重要方面。今天，回顾这段历史时可以看到，这个过程充满艰难险阻，受到当时社会环境中内外各种条件的制约。在制约新式企业的各种条件中，政府与企业之间的关系，一直是非常重要的一个方面。政企关系不仅对企业的生存发展有着极为重要的直接影响，而且通过政企关系这扇窗，可以看清传统社会转轨变型中存在的种种矛盾和困难，以及新式企业发展中遭遇的种种障碍和束缚。

轮船招商局是近代中国最早成立的机器民用企业，此后历经风雨存续至今。在近代中国，轮船招商局先后经历了晚清、民国北京政府和南京国民政府。体制方面历经了官督商办、商办、国营和股份制时期，可以说招商局与近代中国政府之间的关系，能够代表性地反映近代中国政企关系中的本质特点。^①

本文选取招商局与历届政府关系中具有典型和代表性的事件进行考察。通过考察和分析，本文认为，近代中国政企关系中的本质特点在于企业缺乏产权保护，政企关系不对称，政府习惯运用强权对企业进行干预，企业没有安全感，也缺乏独立的自由发展空间。本文进而从历史传统的角度对这些特点产生的根源进行了初步考察。

^① 澳大利亚昆士兰大学黎志刚教授曾对晚清时期轮船招商局的国有问题进行过研究（见黎志刚《轮船招商局国有问题（1878~1881）》，台湾《中央研究院近代史所集刊》第17期上册，1988）。截至目前，对整个近代中国政企关系进行考察的研究成果则尚未见到。

一 晚清政府对招商局收归国有的动议和勒索

招商局自1873年1月召集商股挂牌营业后，1873年7月经历了第一次改组，由熟悉商情、精明干练的买办唐廷枢和徐润入局主持。此后，在唐、徐“纯用西法经理”^①的努力和清政府给予漕粮专运以及低利官款借贷的支持下，招商局努力开拓，规模不断扩大，在1876年收购美国旗昌轮船公司后，无论规模、实力还是航线，都达到了前所未有的程度。但从招商局站稳脚跟开始，来自于清政府上层的各种干预、动议和勒索就如影随形，接踵而至。其中，欲在招商局中加入官股和将招商局收归国有的动议对招商局来说已成为经营发展中最大的困扰。这里仅将招商局收购美国旗昌轮船公司后，来自于清廷欲将招商局加入官股或收归国有的动议略作记录，以见一斑：

1877年7月9日，《申报》首页刊载消息称：“现中国朝廷拟议招商轮船局所有借收未还各款，俱由国家自行筹填，盖船局所借李相伯之钱七十万吊，各海关所暂借之银一百万两概算国家入股也。”该消息强调：“洵如斯，则商局将更为官局耶！”^②

1877年10月25日，军机处抄出御史董儒翰奏折，折中称：“或谓该局（招商局）应仿造船政成案，专设大臣一员管理。”^③

1878年8月15日，叶廷眷针对招商局“借款繁重”“商股不足”的状况向李鸿章建议：“唯请加拨公款二百数十万两……先将商股拨还，成为官局……如此办法，始能立定脚步，为可久可大之图。”^④

1881年1月17日，两江总督刘坤一建议：“（招商局）其提剩之

① 上海《远东月报》（1878年6月），转引自徐润《徐愚斋自序年谱》，台湾商务印书馆，1981年影印版，第117页。

② 《申报》，1877年7月9日。

③ 台湾中研院近代史研究所编《海防档》甲《购买船炮（三）》，1957，第974页。（以下简称《海防档》）

④ 聂宝璋编《中国近代轮船航运史资料》第1辑下册，上海人民出版社，1983，第855页。（以下简称《航运史资料》）

官帑七十余万，截至光绪八年止，缓息亦七十余万两，共一百五十余万，均存局作为官股。”^①

1881年4月11日，两江总督刘坤一再上奏力主将招商局本息作为官股：“招商局以拨公帑而成，如以本息作为官股，照商股一律办理，期有裨于度支，未为不可也……唯将此项本息作为官股，其利得以分润，公私两得其平。既以官力扶商，亦以商力助官。”^②

招商局的创办由于得到政府的补贴和扶持，来自于政府上层的官僚干涉亦随之而生，将其改为官局和设置官股是其中的核心。其他干涉如弹劾局中经管人员、派员对招商局“实力整顿”“查办”等等还在其次。此后，在政府中开明官员李鸿章和总署中奕訢等人的支持下，招商局的“承商体制”得以维持。但是，这些来自清廷上层的将招商局改为官局加入官股的奏折和议论，已经给当时经办企业的商人带来相当大的压力和打击。如1881年徐润和唐廷枢给盛宣怀的信中就声称：“或恐都中人言藉以有关公款为责，此亦易办，只需弟等变卖船只埠头，归还公款有余，散此公司，另图活计，纵有亏折，与公家无涉，可不需查办。”^③就是典型反映之一例。此后，当招商局经营逐渐走上顺境时，来自于政府的勒索又不期而至，且勒索越来越频繁并最终形成制度。

相当多的事实表明，进入80年代以后，清政府对招商局的政策发生了重大的变化，即从早期的扶持转向索取。长期借以解决资金周转困难的官款资助1884年起便已停止，历来被视为“商局命脉所系”的漕粮运输，也由于清政府将运费价格大幅度降低（如1886年由每石五钱六分降至四钱三分，^④1902年更降至三钱三分八^⑤）从而变成亏本的生意。据统计，1899~1911年期间，漕运积亏竟达984800余两。^⑥但更严重的是这时期清

① 《刘坤一遗集》第4册，第1924页。转引自《航运史资料》第1辑下册，第856页。

② 《刘坤一遗集》第2册，第624~625页。转引自《航运史资料》第1辑下册，第856页。

③ 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第152~153页。

④ 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第264页。

⑤ 张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第233页。

⑥ 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，1927，1911年帐略“运漕损失”。（以下简称《报告书》）

政府对招商局的勒索日趋严重。

实际上，从1890年开始，清政府向招商局勒索报效的活动就已开始了。这年因“江浙赈捐”的原因，招商局即提供了初次报效2万两。^①1891年，又因“数年来局基渐固，公积增至七十余万，官款业已还清”的缘故，“由北洋大臣李奏准，在公积内提出官款免利报效银十万两，指定作为预备赈济之用”。1894年，除因慈禧生日“报效银五万五千二百余两”外，又因“中日战争发生”，“军费浩大”之故，而由“户部向招商局息借库平银三十七万五千两，合规银四十一万一千两”。从1896年起，更需每年捐助学堂经费八万两。这时，因甲午战败，清政府筹措浩大的赔款正四处罗掘，曾享有清政府漕运、官款免税等特权优惠，此时又“获利颇丰”，“经济非常宽裕”^②的招商局，顺理成章地成为当局猎取的对象。

1899年，清朝大员徐桐以招商局、电报局及开平矿务局“近年获利不费”，但“如何酌提归公”却“未经议及”，认为这是“徒有收回利权之名，并无裨于公家之实”，^③因而上奏朝廷。随之清廷即派钦差大臣刚毅南下，“彻查”招商局和电报局，要求“除股商官利外，所有盈余之款，均着酌定成数提充公用”。在来自清政府的压力下，盛宣怀不得不答应此后招商局“除捐南北洋两公学常经费8万两外，每年再报效实银6万两”，合计每年14万两，按余利70万两的二成计算，如“余利过70万两，照数加捐，如遇亏折不敷商股官利，此项报效展至下年分摊补交”，^④至此形成制度。

据不完全的资料统计，从1890年见诸文字记载的第一笔报效起，到1911年清朝统治结束为止，招商局对清政府就直接报效了总数高达162.84万余两的白银，相当于同期招商局资本总额的42%。^⑤政府的勒索已成为制约企业发展的一大障碍。

① 《报告书》下册，第41页，1890年帐略。

② 《报告书》下册，第43、45~46页，1891、1894、1895、1896年帐略。

③ 盛宣怀：《愚斋存稿》卷3，第5~11页。

④ 盛宣怀：《愚斋存稿》卷3，第5~11页。

⑤ 参见朱荫贵《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会的比较研究》，东方出版社，1994，第134页。

二 南京临时政府以招商局产抵借日债事件

1912年元月1日，以孙中山为临时大总统的南京临时政府宣告成立。南京临时政府成立后，财政上处于相当困难的境地。在此状况下，元月2日，南京临时政府召开了第一次内阁会议，作出了三条决议，其中第二条专门议决以招商局局产向日本抵押借款，内容如下：“筹措军饷，拟将招商局抵押一千万（两），缘招商局盛（宣怀）股居多，理当没收，商股可由政府认还。如该局不允，当以相当之法对付。”^①

1月20日，招商局收到沪军政府发来的口气十分强硬的公函，函中指出：“借贷外债以充军用，须将招商局抵押银一千万两，由中央政府担任还本付息，作何办理，限四十八点钟内函复，否则决裂。”同时附上广东北伐军总司令姚雨平等以陆军全体军官将校名义致电招商局的信函一封，函中说：革命军将士正在“执干戈以卫社稷”，“效死疆场，为国牺牲”，而“军兴之际，需款浩繁”，必须举借外债，要求招商局“请即将该局抵押一千万两，暂借于中央政府，以充军用”，“由政府分年偿还，其利息亦政府任之”。信中接着警告招商局“望见信后于四十八点钟内赐复！如执事等游移不允，姚等将执干戈与贵局从事！执事等其勿悔！事关军事与外交秘密，并望勿借口开股东会议以为逶遁之地！”^②

招商局在接到函件后，于1月22日致电孙中山和黄兴，电文中说明“此事非常重大，非董事所能解决”，请求“应恳先由中央政府速觅此项银主受押，一面由董事等电招各省股东来沪，于十日之内开大会共同决议，以表一致欢迎之诚意”。

1月24日，黄兴回招商局电，电文中说：“现当军需孔急，所请展限十天，万难照准。唯所禀各节，亦尚情有可原，本部体贴商情，准展限三天，至二十七日止，确实答复，万不能再有迁延，致误军需，有干未便。”

^① 《申报》，1912年1月25日。

^② 下引史料如无其他说明，均见孔庆泰编选《南京临时政府拟以招商局产抵借日债史料》，转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第2辑上册，中国社会科学出版社，2002，第601~613页。

在此状况下，招商局采取借股东名义“拖”的手段予以应付。2月2日，招商局致电孙中山和黄兴，电文中强调1日已开股东会，“实到四千三百九十六股”，“仅得十成之一，其余多数股东皆以路远期促，不及到会”。接着电文中指出，“有粤澳港股东甘作培等二十九户共六千五百余股来电力争；又有粤代表陈理云等来电反对；又有港股东邓荣基堂等共二十八户五百四十二股来函不承认；又有旅沪未到会之股东投函声明会场不及过半数之股东议决、否认，均作无效。等语”。

3日，招商局并将港、澳各埠股东及旅沪未到会股东原电、原函照抄全份，备函呈送孙中山和黄兴。旅港股东邓荣基堂等人的函件中指出，“顷阅港报登有军政府欲将招商局押借银两并十四日在上海张园开股东会议各节，闻之不胜骇异。窃思共和政策首重自由，招商局为完全商股，并无官股，既为商业，系商人自享之利益。即欲急公奉上，亦需由商人出自至诚，政府断无干预攘夺之权”。“如果欲取商业之股份为政府不时之需，以视满清收铁路为国有何如？不但易失人心，且恐转启交涉，窃为政府不取也”。

旅沪未到会股东则以“同启”的方式表示：“今日大会，到会如有全体之半，所议决之事，应作为有效；若到会不及半数，无论可决、否决，均不能发生效力。此系照世界各国普通商律办法。盖少数不到场可认为默许，若多数不至，不能作为默许也。民军既曰共和，则凡事皆须照共和做去。故无论如何，到场不及半，决不能认为今日之会为有效。”

江粤股东220股赵尚勇等150人公启则借指责招商局办事董为词，言论尤为激烈：“中国航路所在，即中国主权所在。专制满奴尚设法保护，今中华民国共和时代，定当加意维持，岂有破坏之理？侧闻贵局有意献媚民军，听信朱葆三、王益亭之言，将局产擅行借押，假张园数千股之名义、十余分钟之时限、两书记之报告，即作为四万股股东全体承认，环球各国固有此法律耶？尚勇等全赖股利以度日，朝不保暮。倘贵议董、局董擅自定义，尚勇等当以洋枪、炸弹对待，不共戴天！何人居住何处，均已查访明白，特此预告。凛之戒之！”2月6日，孙中山致函招商局，函中除强调“前者提以招商局产抵押借款之议，实于贵局之权利利益毫无所损”外，进一步将“债约草案及政府对于招商局之报酬办法大略条件呈达”，

要求“敬乞速行酌夺示覆为要”。报酬条件有三条，分别是：“一、此项借款，其本利俱由中华民国政府担任偿还，不使招商局受丝毫之损害。二、招商局如承认此次借款，中华民国当承认招商局为民国国家邮船公司。三、扩张其外洋航路，予以相当之补助津贴，其详细办法可俟协商定之。”

同日，招商局办事董梁庆榴致函沪军都督陈其美，称又收到顺直股东6户、湖州股东36人、皖湘股东78户来函三件，“各函内措词实属过激，且与在局办事之人有拼死为难之说”。

2月7日，招商局董事会“全体告辞”。

此后，随着2月中旬南北和议成立，孙中山辞去南京临时政府大总统职务，以招商局产抵押借日债之事遂逐渐消弭于无形。但今日回看当初以招商局产抵押借日款时南京临时政府与日本邮船会社所定协议限制之严酷、条件之苛刻，仍然有令人触目惊心之感。^①

三 北洋政府控制招商局的企图

辛亥革命后，清政府所派官员钟文耀等撤离招商局，盛宣怀逃亡日本，局务全归董事会主持。此时袁世凯再次把招商局作为攘夺的目标，力谋把招商局收归北洋所有，将其与盛宣怀争夺对招商局控制权的斗争从晚清一直延续了下来。

1912年10月，北洋政府派曹汝英、施肇曾以“审查员”身分到上海重新推行“官督商办”体制，试图把招商局收归北洋政府，^②遭到招商局广大股东的反对，未能成功。而盛宣怀则一面通过招商局股东中的亲信以商办为名抵制袁世凯控制招商局的计谋，一面又通过多种渠道向已窃取辛亥革命果实的袁世凯“示好”结欢，获准于1912年末回国。

① 如协议条件第二项规定：“属于招商局所有之财产全部，不问其动产、不动产，凡土地、建物、码头、水面权、船舶及附属品等，以之为抵当，向日本邮船株式会社借款日本金货一千万日元。第四项规定：轮船招商局若至期不支付本借款之本银或利息时，日本邮船株式会社无论何时获得其营业权，不受招商局当事者之干涉，得直行其营业，凡一切抵当物，日本邮船株式会社得为卖却、借贷、转抵当等之适宜处分”。见上引聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第2辑上册，第610页。

② 《派杨士琦查办招商局改组》，《东方杂志》第9卷第7期，1913年2月。

1913年，盛宣怀利用招商局股东年会决议仿照日本邮船会社办法，由股东推选董事九人，再由董事互推二人为正副会长执掌大权，把袁世凯的亲信但不能经常兼理招商局事务的杨士琦推为会长，缓解与袁世凯的矛盾。盛宣怀自任副会长，实际稳操实权。分掌全局事务的主船、营业、会计三科，也都由自己的亲信董事兼任，成为专务部长。盛宣怀重夺招商局大权后，又于第二年采取两项重大举措，一是将招商局的资本升值至840万两，二是把与航业无关的产业分出，另设积余产业公司。如此一来，不仅加强了对招商局的控制，更重要的是使袁世凯攫夺招商局的计划更加难以实行。袁世凯亲信杨士琦、王存善事后向袁所上节略中说：“为今之计，只须防止其不准将产业抵押变卖，及股票卖与洋人，以杜航权落于外人之手，待时机一到，便可收回国有。”^①看来袁世凯虽未放弃把招商局控制在手的打算，但一时也拿盛宣怀无可奈何。

1916年，袁、盛间围绕招商局的争斗虽随着盛宣怀、袁世凯的去世而结束，但围绕着招商局的官商矛盾和权力之争又在盛氏集团和李鸿章的后裔李国杰等人之间以及盛氏集团内部展开，矛盾争斗不绝，同时北洋政府力图控制招商局的企图也始终没有放弃。

1919年，新董事会成立，“选孙宝琦（慕韩）为会长，李国杰为副会长，董事而兼任局中重要职务者为盛重颐兼经理，郑观应、陈猷、邵义莹均兼科长”。^②孙宝琦曾任北洋政府外交总长，代理国务总理，此时则以税务督办奉大总统令兼任招商局董事会会长，实则是北洋政府想通过孙宝琦对招商局实行“整顿”。

孙宝琦是盛宣怀第四子泽承的岳父，但与李国杰、盛重颐等人不合。1920年4月，孙宝琦致函交通部辞董事会会长之职。他说：“（招商）局中诸事，均由经理三科长担任，暗中自有主持之人，即欲整顿，无从着手”，他抱怨自己自从被选后“局中营业状况款项收支数目从未见过片纸只字，毫无建议用人之权。始则受李（国杰）盛（重颐）之指摘，继则受傅（宗耀）邵（义莹）二人之愚弄，虚与委蛇，而事权不属，安能实力整

^① 《招商局文电摘要》，第103~105页，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第304页。

^② 《报告书》下册，第88页。

顿”。他说：“若欲实事求是，必须重改章程，董事不得兼任科长，慎选精明强干之经理，始可日起有功。”他重提招商局是官督商办之局：“大部职权所在，谅能督率进行。”此时交通部也果然以官督姿态训令招商局，谓“科长系办事之职，董事系议事之职，性质地位极端相反，未便准其兼充。所有该局兼职人员，如有愿充科长者，应将董事名义取消，另行选举”。不料招商局董事会复称：“现行章程，议为各事，尚称融洽”，如有不妥之处，“容候明年股东常会由敝会自行提出，请众股东当场修改表决，以符公司定例”。^①

1922年，又发生交通部查办招商局一事，先是北洋政府以交通部呈招商局董事兼科长傅宗耀勾结郑洪年等煽惑路工罢业，接济徐树铮饷糈，把持招商局航政等因，要将傅宗耀“拿交法庭办理”，两日后又发布大总统令，以交通总长高恩洪呈称上海招商局股东控告董事会傅宗耀等草菅人命，败坏航政，舞弊营私，侵占公产等罪，“应请派员彻查”。但当派员前往查明时，当即有部分股东组织股东维持会反对查办。而地方议会、地方军事长官及旅沪宁波同乡会等又都站在招商局一边。双方争斗过程中北方政潮突起，王宠惠内阁辞职，继而吴毓麟任交通部总长，“将查办招商局案根本取消”，才使这一风波暂告平息。^②但是围绕招商局的矛盾争斗仍未结束，除官方并未放手外，各派别各集团争斗也屡屡导致董事会改组。

四 北洋时期地方军阀对招商局的摧残

在这段期间，频繁爆发的国内军阀战争，以及连续动荡的政局，同样严重干扰和影响招商局的发展。特别是军阀战争时期各地军阀对招商局轮船的随意截留占用，可说是对招商局发展的摧残。

1913年的报告说：“溯自辛亥革命以来，兵戈所指，满目疮痍，招商局所受影响甚巨。本年（1913）夏间，皖赣又肇兵端，沿江而下遂及上海制造局一带，烽火连朝，成为战地。于是长江上下，川楚闽粤几无宁土。

^① 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第196、198页。

^② 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第1册，第198~200页。

七月间江永轮船满装客货，被截于湖口，固陵轮船回沪修理，被扣于九江。以致七、八两月，局船除供差遣往来北洋之外，余皆停泊浦江及香港等处，不敢越雷池一步。故本年所得水脚，更较上年短少 13 万余两，全为兵事所致，非市面盛衰所致也。”^①

1922 年轮船招商局在呈交通部文中，对此前战争中遭受各种损失的状况有一个概述：“自入民国，虽幸得完全商办，而军政府运兵，既欠不给资，筹饷又勒借巨款，所出之代价，固已甚巨。……至今历届战事，运兵之费，仍多未清偿也。武汉一役，趸栈悉被炮击沉毁，损失达二十五万两，政府并未赔偿分文。”^②

这种消息在招商局以后历年的营业报告中，不绝如缕。如 1924 年 9 月 14 日，招商局董事会议事录记载，“接何护军使令，现值戒严时期，本局长江各轮应令停泊黄浦，不准开驶。公议在此军事时代，在其势力范围之内，只好照办”。^③

1924 年 9 月 27 日，又“接交通部来电，言卢何至失败时，将强迫扣留局船运奉，已电令杜总司令堵击，属勿为此重大牺牲。同时何沪军使以津方有向本局借船十艘之说，不准本局津轮再驶。公议值此时局，本局殊涉两难……至津轮既暂不开，牛庄轮亦应暂停，以免误会”。^④

1925 年 1 月 16 日，“昨大新两轮在宁被扣，今日江华又扣，本局上下水各轮昨已分别电各埠暂停行驶”。^⑤

在整个欧战期间，国内军阀战火同样此起彼伏，使招商局在欧战外轮撤退的有利时机，并未能顺利地得到发展。这一点，正如《银行周报》报道：“今之华商轮船，虽托庇于英日籍轮全部停驶之下，云集之客货，归其独揽，然因吨位太小，不足以敷需求。搭客之嫌拥挤，货物之难尽运，乃成无可为讳之事。……招商局为我国唯一之航业机关……值此千载一时

① 《报告书》下册，第 73 页，1913 年帐略。

② 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第 3 册，第 1074 ~ 1075 页。

③ 《董事会议事录》（1924 年 9 月 14 日），招商局档案，档案号 468（2）/ 306，中国第二历史档案馆藏。

④ 《董事会议事录》（1924 年 9 月 27 日），招商局档案，档案号 468（2）/ 306。

⑤ 《董事会议事录》（1925 年 1 月 16 日），招商局档案，档案号 468（2）/ 307。

之际，其长江班轮，每星期只开出一而已。”^①

军阀战争对招商局破坏最大的当属 1926 年军阀孙传芳对招商局轮船的征用。这年 7 月，孙传芳为阻北伐军东进，“征发招商局全部江轮专供军用”，9 只江轮全被扣用，使得招商局的长江航运全部中断。9 月 9 日，满载军械军需品的被扣江轮“江永”号在九江起火爆炸，死伤惨重，仅“江永”号船员死难者即有 88 人之多，轮船完全被毁。事后，“继经董事全体暨股东代表赴南京吁恳放还各船并要求赔偿抚恤，再三交涉，仅放回江顺、江新两船，而赔偿抚恤则‘迄未如数领到’”。^② 10 月，又有三艘招商局海轮在汕头被扣，进而使得招商局“南北洋各船相继停驶”。^③ 经再向孙传芳交涉放船失败后，招商局被迫全面停航，同时“登报布告全国”。^④

这次招商局轮船被扣，是损失最大的一次，该年直接亏损达 173 万余两之巨。此后直到 1927 年三、四月，江轮和海轮才先后复航，停航时间长达 5 个月之久。而招商局在全面停航后，“数月之间，公司只有支出而无收入，悉索敝赋，无米难炊”，^⑤ 加上负债千万，利息每年即需“担负百万”，^⑥ 实际已濒临破产的边缘。

五 南京政府时期招商局被收归国营

如前所述，1927 年前，招商局在晚清和北洋政府时期，体制上曾经历了官督商办和商办隶部两个阶段，由于招商局是中国第一家同时也是最大的轮船公司，因而围绕招商局表现出来的官商矛盾和争权夺利的斗争从来就没有停止过。尤其是对招商局实行“官办”、“国有”的企图，始终未曾停止。围绕招商局的政企矛盾，在这个问题上也表现得最为突出。

在控制招商局这个问题上，南京国民政府不仅不例外，而且表现得更迫不及待。可以说，在 1927 年至 1936 年的这段时期内，围绕招商局的根

① 《银行周报》第 9 卷 29 号，1925 年 8 月 4 日。

② 《报告书》下册，第 107 页，1926 年帐略。

③ 《报告书》下册，第 107 页，1926 年帐略。

④ 《报告书》下册，第 107 页，1926 年帐略。

⑤ 《报告书》下册，第 107 页，1926 年帐略。

⑥ 《报告书》下册，第 107 页，1926 年帐略。

本问题，就是南京国民政府通过种种手段把招商局收归国有和纳入国家资本经济体系进而实力控制的一个过程。

但是，对这家具有几十年历史，还多次经历过“官办”、“国有”要求的中国最大的轮船公司收归国有，也并非易事。国民党政府将其收归“国营”，纳入国家资本，经历了一场漫长、繁复和极其激烈甚至残酷的斗争。这中间既有利害冲突，又有权力争夺，二者相互交织，使其过程更加复杂和激烈。

1927年1月上旬，北伐军尚未抵达上海，蒋介石就以招商局“为全国最大之航业机构，即拟加以整顿”，令杨杏佛办理招商局事宜。杨以“内容不明，权限未定”，又遭局方“严词拒却”，未允就职。后蒋介石率军进入上海时，因招商局负责人、上海总商会会长傅筱庵供给孙传芳军饷及轮船运输，国民党下令通缉，随即以此为突破口着手对招商局进行清查整顿。3月15日，国民党中央执委会政治会议决定派蒋尊簋、钱永铭与招商局负责人会商“改善办法”，但得到的回答是，招商局系“完全商办”，内部如何改善，“事关股东主权”，应由董事会“筹划条陈，报由股东大会解决”。^①这当然无法动摇国民党政府“接收”招商局的决心。3月30日，国民党中央政治会议成立由张人杰等11人组成的“清查整理招商局委员会”，由国民党政府任命，“训令招商局伤遵”。^②

为了“杀鸡给猴看”，国民党政府同时对招商局董事、主船科长兼积余产业公司经理傅筱庵以“供给敌饷”、“阻挠义师”的罪名缉捕，并将其名下所有的招商局200股股份没收，“改作财政部官股”。^③9月清查完毕后，将招商局整理事宜移送交通部。11月，国民党政府公布《监督招商局章程》，设立招商局监督办公处，隶属交通部，特派交通部长王伯群兼任监督，总办则由交通部参事、明确主张招商局国有的赵铁桥充任。此举立即遭到招商局董事长兼总经理、李鸿章之孙李国杰的激烈反对，认为这是“启官厅干涉商权之渐，不独股东在职人员惊惶失措，即上海其他商办公

① 《董事会议事录·民国十六年四月十八日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308。

② 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，1927，第109页。

③ 《董事会议事录·民国十六年十二月五日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308。

司亦为之疑虑不安”。^①

但国民党政府并未因此而改变原定计划。1928年1月，王伯群下令颁发解散招商局董事会及将各董事停职查办令，同时下令招商局改设总管理处，由赵铁桥及李国杰共同负责处理局务，李国杰称病不出，只得由赵铁桥单独接收。2月，招商局总管理处成立，挂牌办公，重订组织章程，改组招商局管理部门，并对内河招商局、积余产业公司、仁济和保险公司等进行改组整顿，矛盾日益激化。4月30日，因“整顿”船务，导致江新轮等4只轮船相继罢工（5月3日通过谈判复工）。8月，交通部召开全国交通会议，决定将招商局收归国有，而以官商合办作为过渡。李国杰在无法阻挡国民党政府“接收”的情况下，开出价码，谓“非四百万现款不能入局”。^②同时派人密告总办赵铁桥“整理无方、违法失职”，当即由交通部、工商部、监察院联合组成“彻查招商局委员会”，但清查一月有余，“结果并无所获”。

为了加速招商局的“整理”和接收步伐，1929年6月，国民党二中全会决定招商局脱离交通部，改隶国民党中央政府。旋即由国民党政府训令，该局监督王伯群代行委员会职权，总办赵铁桥代行专员职权。此时招商局“名虽商办，实际已由政府代为经营”，斗争进一步白热化。1930年7月，总办赵铁桥“因整顿局务遭忌”，被刺身亡。事件发生后，接收官吏人人自危，加上国民党政府内部政争，人员替换频繁：赵死后，由交通部航政司长蔡培暂兼代总办职务；旋即另派陈希曾继任，陈坚辞不就。9月，国民党政府改派交通部次长李仲公暂行代理总办，随即成立“整理招商局委员会”，简派张群、李仲公等7人为委员，张群为委员长，李仲公为整理专员。因张群“未允就任”，委员会始终未能成立。5月，李仲公亦辞职，另派郭外峰继任。

仅从上述在将招商局收归国有的过程中，国民党政府主管部门和派出人员的频繁调换上，也可以看出将招商局收归国有并非易事。但是国民党政府虽然深感招商局的问题棘手难办，但将招商局收归国有的决心并未动摇。

^① 金立成：《招商局史料》，《学术月刊》1982年8月号。

^② 金立成：《招商局史料》，《学术月刊》1982年8月号。

1932年春，经国民党中央政治会议决定，仍将招商局归还交通部管辖。交通部甫接手，总办郭外峰即行辞职。交通部随后进行机构改组，设立招商局监督处，由交通部次长陈孚木任监督，李国杰为总经理，接收总管理处。10月，国民党中央政治会议第331次会议议决，将招商局收归国有。以每套招商局股票（航业股2股产业股1股为一套）现银50两由政府收买，由政府继承该局“一切权利及合法债务”；撤销监督处，另设理事会、监事会及总经理；简派叶琢堂、刘鸿生等7人为招商局理事会常务理事，刘鸿生为招商局总经理；招商局改名为“国营招商局”。^①至此，经过6年的艰苦斗争，国民党政府总算把有61年历史的轮船招商局正式纳入国家资本体系。^②

这里需强调的一点是，南京国民政府是以极小的代价把招商局收归国有的。1932年10月南京政府明令收购招商局时，是以航业股2股产业股1股为一套，以一套现银50两的价格收购的。到1934年收购结束时，共用银2126340.45两。^③而这时招商局的资本金是840万两，资产实值如按1928年招商局第55届账略记载，资产总计达25288062两。^④如接通和洋行对招商局各地房地产和码头的估价，1928年底招商局仅房地产价值即为26752005两，再加上船舶价值4264900余两，合计资产达3101万两以上。^⑤而且地价一般会不断升值。就算不升值，1934年时招商局房地产和船舶两项合计应当不少于2600万两。国民党政府以航业股2股产业股1股为一套，以一套现银50两的区区代价把中国最大的轮船企业收归手中，显然，如果不是利用政府强权在其中进行操作是不可能做到的。

① 国民党政府对招商局的“整理”及“接收”过程，详见《本局编年纪事》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947，第74~84页。

② 招商局接收后，发现前监督陈孚木、前总经理李国杰借与美商中国营业公司订立3000万元借款合同之机，贪污白银70万两，结果李国杰下狱、陈孚木逃亡。至此，招商局整理和国有案才画上句号。（招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947，第74~84页。）

③ 参见张后铨主编《招商局史》（近代部分），第407页。

④ 招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》，1929，第312页。

⑤ 招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》，房地产价值见313~314页，船舶价值见第311页。

六 四十年代后期招商局股份制改造后的政企关系

在近代中国，国有或国营企业吸收商股改变单一资本组织方式的事例，曾经发生过不止一次，典型的如清末汉冶萍公司吸收商股改变为汉冶萍有限公司，20世纪30年代原直属南京国民政府建设委员会的首都及戚墅堰两电厂，改组为扬子电气股份有限公司，原淮南煤矿及矿区铁路改组为淮南矿路股份有限公司等都是这种类型。^①但是，将国有企业划分类型，改组为股份有限公司，其中一类厂矿准备将其整体标售，另一类厂矿将其部分股份向民间公开出售，在报纸上公开宣传，引起企业界、学术界和社会广泛关注的事例，却是抗战胜利后扰攘了几年，最后以改组出售五家国营企业的部分股份，却又弄得虎头蛇尾，几成闹剧的事件。

这五家被改组和减持股份的企业包括国营招商局。国营招商局计划改组成总股本600万股，减持出售300万股。但是，这五家企业在对外公开出售的时候，却受到相当的冷落。表1是5家国有大公司向社会减持出售股份的情况统计。

表1 1948年9月10日至11月初5家国有大公司减持出售股份情况表

单位：金圆券万元，%

公司名称	总股本 金额	计划减持金额		实际减持金额	
		数额	占总股本	数额	占计划减持
中国纺织建设股份有限公司	80000	20000	25.0	363.45	1.817
招商局轮船股份有限公司	60000	30000	50.0	5.4	0.018
天津纸业股份有限公司	2000	400	20.0	0.4	0.100
台湾糖业股份有限公司	48000	4800	10.0	377.0	7.854
台湾纸业股份有限公司	6000	1200	20.0	38.18	3.182
合计	196000	56400	28.8	784.43	1.391

说明：表中百分比为笔者计算。

资料来源：《五大公司股票发售数额增加》，天津《大公报》1948年11月8日，第6版。

^① 汉冶萍改组的情况可参见全汉昇《汉冶萍公司史略》，香港中文大学出版社，1972，第4章。扬子电气和淮南矿路股份有限公司的改组情况可参见郑会欣《从投资公司到“官办商行”——中国建设银公司的创立及其经营活动》，香港中文大学出版社，2001，第六章。

从统计表1看，从1948年9月10日到11月初将近两个月的时间里，这5家被改造成股份有限公司的企业股票出售情况，相当不理想。总共售出的数额是784.43万元，不到向社会计划出售总数的2%。其中，最多的台湾糖业股份有限公司出售了377万金圆券，但不到计划向市场出售总数的8%。被列入股份制改造的轮船招商局的股票，仅仅出售出去5.4万金圆券，还不到计划出售总数的0.02%。而天津纸业股份有限公司供出售的股票甚至只卖出了4千元。这还是在11月8日《大公报》刊出“五大公司股票发售数额增加”之后的数字，10月26日，天津纸业公司的股票仅仅售出了几乎可以略而不计的40元。^①这些国营公司向社会减持出售股份不受欢迎的情况，由此可见一斑。

1948年9月27日上海商报发表社论“国营事业股票为何不受欢迎？”对国营企业股票出售不受欢迎的状况和原因进行了分析，该文以招商局为例，指出这种类型国家资本股份制企业的共同特点就是政府出尔反尔，没有信用：“招商局创设的时候本是国营的，后来改为官商合办，最后又收回国营。而现在又要改回官民合营了。”该文一针见血的点出这种变化的关键地方在于，“每次改变都是政府所主动而民股不能参加意见”。

除招商局外，该文还指出这种现象是普遍而非个别：“通商、四明、中实、国货所谓小四行也者，本来都是民营银行，政府参加后改为官商合营，现在要把官股收回再改为民营”，该文质问，“如此一再更张，投资者觉得毫无保障”，怎么可能“踊跃参加？”

这篇社论针对“国营事业的股票既有十足的资产，又有股利与红利可派，股票持有人还得享受股东的权利，原应比较公债短期库券来得响亮，而为投资者所欢迎，可是发售以来，不但成绩并不见佳，而且景象颇为凄惨”的现象分析，这种状况“在政府当局似乎出于意料之外，而在发售机关觉得这是发售技术的不尽妥善”，其实，“这原因不关发售的技术，而在事业组织的本身”，“不是意料之外，而在意料之中”。因为，“国营事业既把一部分让给人民”，就“决非名义上改为公司组织就可引起人民对于投资的兴趣，人民所愿投资的对象，是一有前途有利益的事业”，也就是说，

^① 《国营股票出售统计》，天津《大公报》1948年10月31日，第2版。

其中的关键，是“参加投资者可以切实行使股东的权利，换句话说，投资者要这一事业按照公司法的规定来进行，指挥者是股东，负责执行者是股东所信任的经理，监督者是股东所推选的代表，那投资者才有兴味”。但是“现在中纺招商局等国营事业虽已改为股份有限公司，而民股的参加要待股额售出十分之一以后，中纺就需售出八千万金元，招商局则需售出六千万金元，以现在发售的成绩，民股的参加实觉遥遥无期”。该文指出民众普遍的担心是，“即使民股售得十分之一的比额，而依照组织规定，公司还是由政府支配，那股东又何能积极的参加呢？”

这一点，在招商局改组为“招商局轮船股份有限公司”后的成立大会上，总经理徐学禹在“告全体同人”的发言中，对“公司还是由政府支配”这一点，做出了肯定的回答：“在国营时期，我们的责任，只有发展航业、便利交通一项，现在改为公司，我们的责任，除了发展航业，便利交通而外，又加了保障发行一项。”^① 在其后的总经理就职演说上，他又公开表示：“招商局的股份，现在已经有一部分是属于民有的，但是大部分的股份还是国有的。因此我们今后在彻底商业化的原则之下，还得尽力执行政府给予我们的任务。”^② 显然，从他的发言来看，“彻底商业化”只不过是外在的幌子，“尽力执行政府给与我们的任务”才是本质所在。这种改组后的股份制企业与原来的国营企业相比，性质上是换汤不换药，也是可以想象的了。

也就是说，通过改组国营企业，出售减持股票后产生的股份制企业，除了在资本组织方面通过出售股票吸收到部分民间资金以外，在股权控制、组织和管理方面，大权仍然被政府把持，民间股东不仅没有参与管理和监督的权利，反而要承担改制后可能出现的企业效率低下和遭受赔累等等后果。显然，这种类型的股份制企业，本身并非社会经济发展的需求所致，而是政府为达到某种目的而进行控制和改造所造成，是人为的结果。因此，其与社会经济自然运行的规律相比，必然有许多不相一致的地方，

① 徐学禹：《告全体同人》，轮船招商局股份有限公司秘书室编纂组主编《业务通讯》第1号，1948年10月11日，全宗号B014，卷号005，第1页，深圳蛇口招商局档案馆藏。

② 《徐总经理就职演说》，轮船招商局股份有限公司秘书室编纂组主编《业务通讯》第17号，1949年3月1日，全宗号B014，卷号005，第173页，深圳蛇口招商局档案馆藏。

难以获得社会的认可也就是不奇怪的事情了。

七 小结：近代中国政府强力控制企业的动因

通过招商局在近代中国的发展历程，可以清楚地看到其中具有一个中心点：就是这段历史时期的政企关系中，政府虽然屡有变动，本身控制力亦起伏不一，但对企业却始终居于强势地位，企业权利利益与政府发生冲突时，企业不仅处于必须妥协退让、委曲求全的弱势地位，应付不好甚至还有可能招致灭顶之灾。这种状况，即使是在相对弱势的北洋政府时期也是如此。从表面看，这种现象是近代中国始终没有诞生过保护企业权利的产权法，无法通过法律对企业的责任、权力和利益进行保护，在近代中国的政企关系中，留下了政府随意干预企业的空间；但更深一层的看，在近代中国的社会环境中，对私有产权进行保护的产权法如果要得以产生，还存在相当的难度和相当大的距离，之所以如此说，笔者认为，原因固然很多，但从历史的角度来看，是与以下几方面的因素分不开的。

1. 从理论方面看，中国古代就有“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣”的说法，认为国家所有的一切，都是皇室的财产，在理论上皇帝可取用国内的任何财产，而不发生所有权问题。正因为认为皇帝是全国物质财富和生命财产的拥有者，掌握着生杀予夺大权的传统看法根深蒂固，所以当政府对企业进行强力干预控制时，政府并不认为有什么不妥，反而认为具有充分正当的理由。

2. 从历史方面看，中国古代就有“重农抑商”的传统，历来就对某些商业行业进行垄断经营。在晚清新式工商企业兴起之前，中国社会中享有某些特权的商人如经营食盐的盐商、对外贸易的广东十三行行商、皇室应用物品的皇商和官府应用物品的官商等等特定商人，在政府给予经营特许权的同时，都要接受政府的监管，这已经形成习惯和传统。因此，当近代新式企业出现之后，这种传统又顺理成章地延续到近代新式企业，这可以说是近代政府只要有能力就要对企业进行干预的必然原因之一。

3. 除上述原因外，近代中国政府中普遍存在的对商业利润与国家富强关系的错误理解，也是一个重要原因。认为西方国家富强，是因直接分享

工商企业所获利润的缘故，因而政府应当对企业实行强力监管。关于这一点，典型的事例可以1881年两江总督刘坤一向清朝政府所上的奏折为例。在奏折中，他把国家与企业的关系看成是父母与孩子的关系，认为父母帮助孩子赚了钱，孩子回报父母是理所当然：“在朝廷以父母之心为心，以我自有之利为外人所得，曷若为子弟所得，是以提之挈之，不遗余力，顾为子弟者，以父母之力而有是利，独不稍为父母计乎！”他认为，在政府以各种手段帮助企业，“以官力扶商”之后，为商的也应该以所获利润回报政府，“以商力助官”。^①刘坤一的这些话，不仅相当典型和代表性地反映了清朝政府对新式工商企业所获利润的看法，而且也表明了政府与企业的关系是类似于父母与孩子间的关系，是不平等的关系。可以说，这种看法是一种普遍和长期存在于清政府之中的顽固认识，这从时过18年的1899年，清朝大臣徐桐在要求对轮船招商局、电报局和开平矿务局进行“彻查”时所上奏折的议论，与刘坤一的看法如出一辙上得到证明。徐桐在奏折中要求清政府“责成办理轮船电线事务大理寺少卿盛宣怀督饬在事官商人等，迅将经管各项近年收支数目，亦限三个月分析开具清单，酌定余利归公章程，专案奏明请旨定夺”。^②从徐桐奏折的强硬口气中，我们可以看出，当时的新式工商企业并没有独立地位，政府可以像父母教训孩子那样对企业指手画脚，甚至可以随意派人检查企业的账目，企业无法反对。这种现象必然给晚清新式工商企业的经营和发展带来消极的影响。

也就是说，当我们在回顾近代中国这段历史时期的政企关系时，已有的定论是近代中国的企业发展远不如意。分析这种不如意的现象时可以从多种角度和不同层面进行分析，但笔者认为，近代中国社会环境中的这种相当不平衡的政企关系，以及企业缺乏产权法律保护的状况，应当是其中决定性的重要因素。

（原载张忠民、陆兴龙、李一翔主编《近代中国社会环境与企业发展》，上海社会科学院出版社，2008）

^① 刘坤一：《刘忠诚公遗集》卷17，奏稿，台北文海出版社，1968年影印版，第50~51页。

^② 见盛宣怀《愚斋存稿》卷3，奏疏（三），第7页。

抗战胜利后的轮船招商局

抗战爆发后，国营轮船招商局遭受到严重损失，1941年最低谷时只有江海轮船8只22713吨。^①抗战胜利之日，“仅残存大小船舶28艘，凡25500余吨”。^②但在战后很短的时期里，轮船招商局的实力出现了一个飞跃的增长，无论是船舶、产业和航线，都达到招商局历史上的最高点。当然，此后由于国共内战的缘故，轮船招商局的高峰期只维持了很短时期。这一段时期尽管从时间上看不长，却是招商局历史上的重要阶段。可是由于种种原因，过去学术界对轮船招商局的这一段历史了解的并不是很多，尤其是抗战胜利后招商局接管敌伪产业及其实力变化的情况，有关的研究成果数量有限。^③因此本文拟从船舶、产业和航线三部分对战后轮船招商局实力增长的情况进行一些具体介绍。

一 战后轮船招商局的船舶增长情况

日本侵华时期，为了确保建立所谓“大东亚共荣圈”，日本军国主义政府在海运业方面推行了一系列政策和举措，设立轮船公司直接控制中国的沿海内河和内港航运就是日本的基本国策之一。因此，在此期间，日本政府除设立大型轮船公司如东亚海运株式会社这样的国策会社控制中国的

① 国营轮船招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947年12月印行，“国营招商局七十五年来江海轮数量表”。以下简称《国营招商局七十五周年纪念刊》

② 徐学禹“国营招商局之成长与发展”，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第11页。

③ 目前有关的成果数量很少，比较详细的是张后铨主编的《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第八章的第一、第二节。

沿海航运之外，还设立了其他大大小小的轮船公司控制中国内河内港的轮船航运。仅在华东华北一带，就有中华轮船株式会社、上海内河轮船股份有限公司、华中运输公司、华北交通运输会社、华北运输株式会社等。^①如果加上汉奸政府设立的轮船公司，数量还会更多。抗战胜利后，接收这些日伪轮船公司的船舶，也就成为轮船招商局船舶数量迅速增加的第一个来源。

1945年8月，国民党政府通知日方，长江一带所有船只集中沙市、宜昌，沿海一带船只集中上海听候接收。招商局于8月25日拟定《接管敌伪船只办法》12条，规定：1. 敌伪所有商船，一律由交通部派员配合各地负责接收的军事机关，相互协商管理；2. 交通部接收的敌伪船只，暂交招商局负责营运；3. 长江敌船集中沙市、宜昌或上海，沿海敌船集中广州、上海、烟台或威海卫，听候接收；4. 招商局往各轮派出接管人员，其人数视船舶吨位大小而定。此外，对具体接收程序和要求也做出了一系列规定。^②

此后，招商局开始参与接收敌伪船只。1945年接收的敌伪船舶合计1335只，129510总吨。1946年继续接收，截至1946年7月止，累计接收敌伪船舶2158只，239141吨。招商局接收敌伪船舶的具体情况如表1：

表1 招商局接收敌伪船舶概况表

船舶类别	1945年9月~12月12日		1945年9月~1946年7月	
	只数	吨位数	只数	吨位数
海轮	3	1095	10	18685
江轮	32	32759	31	42251
拖轮小轮	260	9167	431	22135
机帆船	135	9229	235	19039

① 参见朱荫贵《抗战时期日本对中国轮船航运业的入侵与垄断》，《历史研究》2011年第2期。

② 招商局档：《接收敌伪船只办法》，1945年8月25日，南京中国第二历史档案馆四六八。转引自张后铨编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第510页。

续表

船舶类别	1945年9月~12月12日		1945年9月~1946年7月	
	只数	吨位数	只数	吨位数
铁驳	307	60867	368	101947
木驳	317	13602	698	26971
杂项特种船只	281	2792	385	8113
合计	1335	129510	2158	239141

资料来源：1. 招商局档案：《国营招商局接收敌伪船舶报告》，1945年12月21日。

2. 招商局档案：《国营招商局经手接收敌伪船舶统计》，1946年8月28日。

转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第512页。

招商局接收的敌伪船舶均归其统一处理，招商局除将部分留局自用外，或发还原主、或标价让卖、或拨交其他机关、或租予其他航运公司使用。截至1947年8月底，招商局留用的船只共332只，74000吨。^①

除了大量接收敌伪船只以外，大批购买外国战后剩余旧船只，这些购买的旧船只，遂构成招商局船舶数量迅速增长的另一个重要来源。

之所以大量购买外国旧船，是因为抗战胜利前夕国民党政府认为“几无一艘轮船适于沿海航运”。因此“预向美、加二国订购旧船，以应急需”。^②招商局购置外国轮船需花费美金，所花美金采取动支国民政府海外借款和中央银行垫款的方式支付，然后再由招商局统计借款总数后与中央银行订立分期付款合同的方式逐年还款。深圳蛇口招商局档案馆所藏档案中，有一份1947年招商局与中央银行订立的借款合同。根据这份合同，可以了解招商局动支国外借款购置美加船只的程序和具体经办情况。现就以此合同为例说明如下：该合同称，招商局因购买国外船只，系“呈奉行政院核准，先后在美国进出口银行借款项下动支美金7867907.55元，购买了奥菲海轮10艘，N-3轮10艘”；在“加拿大借款项下动支美金4295000元，购置Grey-Type轮3艘，B-Tupe轮7艘，Corvette轮3艘”；在“中美让售剩余物资项下垫款美金5500000元，购买自由轮10艘”。“总计甲方（招

① 徐学禹“国营招商局之成长与发展”，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第11页。

② 国营招商局《国营招商局产业总录》，民国三十六年五月编印，第312页。

商局)因购买国外船只,由国外借款项下动支及乙方(中央银行)垫付共美金21947947.55元”。招商局购买国外船只花费的总共2100多万元美金的借款,“经奉行政院卅六年二月六日第3809号公函令,由甲方向乙方订定借款合同”。依照行政院指示及行政院卅六年二月十七日公布的“国营事业机关借用外汇办法”第五条的规定,双方同意订立借款合同。该借款合同主要内容为:“本借款总额美金21947947.55元正,业经乙方(中央银行)分别动用购买船只”(第一条);“本借款利息订为年息六厘”(第二条);“本借款期限订为壹佰捌拾个月”,自民国三十六年起,“每月由甲方(招商局)还本付息一次,每期还本付息之总数,逐月相等(即每月偿付本息美金壹拾捌万叁仟贰佰柒拾捌元贰角玖分正),期满本息完全清偿”(第三条);每月付款时,得由甲方依照偿还日乙方挂牌外汇率结付国币”(第四条);“乙方每月收得甲方偿还金额,除将偿还乙方垫款部分予以冲转清结外,其余金额由乙方结付美金暂记存款,俟国外借款应偿本息到期时,随时拨还”(第五条);“本借款之本息由交通部为承还保证人”(第六条)。^①

招商局购置这些外国船只的款项,虽是由招商局向中央银行借款分期摊还的方式进行,实则“全部作为政府增资,以资充实”,当然这些购置的船只,前提是必须保证政府的运输需要。例如接收美军剩余船只内,“多数巨舶如L. S. T及L. S. M等,始终经常供应军差”,“仍由本局照旧办理,藉利戎机”。^②

从1946年开始,至1949年为止,招商局没有停止过购买外国船舶。下表2是1946~1949年招商局购买外国船只统计表。

表2 1946~1949年招商局购买外国船只统计表

船 别		1946年 元月	1947年 12月	1948年 元月	1948年 6月	1948年 12月	1949年 元月
海 轮	艘数	72	61	64	78	75	75
	总吨	223111	187470.92	198661.35	248431.24	238451.32	238451.38

^① “关于动支国外借款购置美加船只”,招商局蛇口档案馆藏,档案号16,第1~3页。

^② “关于动支国外借款购置美加船只”,招商局蛇口档案馆藏,档案号16,第53~54页。

续表

船 别		1946 年 元月	1947 年 12 月	1948 年 元月	1948 年 6 月	1948 年 12 月	1949 年 元月
江 轮	艘数	10	12	12	12	12	12
	总吨	8657	10480.70	10480.70	10480.70	10480.70	10480.70
远洋拖轮	艘数		13	14	16	15	15
	总吨		7270.63	7868.08	8898.44	8300.99	8300.99
小 拖 轮	艘数	4	2	2	7	12	12
	总吨	2187	470.00	470.00	964.00	1020.00	1020.00
铁 驳	艘数		25	25	30	30	30
	总吨		31214.39	31214.39	32774.13	32049.13	32049.13
油 轮	艘数			1	1	1	1
	总吨			601.50	601.50	601.50	601.50
总 计	艘数	86	113	118	144	145	145
	总吨	233955	236906.64	249296.02	302150.01	290903.84	290903.70
占船舶总吨的百分比		78.92	71.14	70.09	73.84	75.91	75.91

资料来源：1. 《交通部统计年报》，1946。

2. 招商局档（汉）：《国营招商局船舶统计表》（1947—1949年）。

转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第519页。

从表2的数字中可见，1946年到1949年，从国外购买的外国船舶始终占据招商局船舶总数的70%以上。其中1946年最高，达78.92%，1949年也还占有75.91%。这些向外国购置的各种船只，构成此期轮船招商局船舶的主体，并成为招商局此期船舶实力大幅增长的主要原因。

到1948年6月时，招商局的船舶总吨位相当于抗战前夕（1937年上半年）的4.74倍，相当于抗战胜利前夕（1945年上半年）的17.2倍。江海大轮总吨位相当于抗战前夕的5.76倍，相当于抗战胜利前夕的13.8倍。^①

需要强调指出的是，轮船招商局船舶实力的迅速膨胀，是当时交通运输业中国家资本企业集团实力迅速增强的一个典型。从统计表3中，可以看出国家资本在轮船航运业中的迅速增长情况。

^① 张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第523页。

表 3 1935 ~ 1948 年国家资本与民营资本航运企业实力对照表

指数：1935 年吨位 = 100

年份	全国总计			国家资本			民间资本			国家资本占全国%	
	轮船 (只)	轮船吨数		轮船 (只)	轮船吨数		轮船 (只)	轮船吨数		轮船	轮船 吨数
		吨	指数		吨	指数		吨	指数		
1935	3895	675173	100	28	71117	100	3867	604056	100	0.7	11
1946	2351	669474	99	533	302418	425	1818	367056	61	23	45
1947	3615	1032305	153	612	450670	634	3003	581635	97	17	44
1948	4032	1092217	162	464	477086	671	3568	615131	102	12	44

资料来源：严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第233页。

从统计表看，1948 年时全国轮船吨位总数与 1935 年时相比，仅仅增加了一半多一点，而同期国家资本轮船吨位总数则增加了近 6 倍；在全国轮船吨位数的比例中，国家资本轮船企业从 1935 年占 11% 增加到几近一半的 44%，其中招商局一家 1948 年 6 月时仅海外购买的轮船总数就达到 30 余万吨。从这个角度看，这期间轮船航运业中国家资本企业的实力处于绝对优势地位不言自明，其中轮船招商局以最强的实力无可争议的占据老大地位。

二 战后轮船招商局接收的其余资产

除接收和留用了大量的敌伪船舶外，在国民政府的具体部署和指挥下，战后招商局还接收了一批造船厂、码头、仓库和地产等，使得此期招商局的局产实力出现了大大的膨胀。

抗战胜利后，招商局总局和各地分局接收了一批敌伪船厂，部分发还原主，部分出租，部分留用。表 4 是招商局接收和留用的四大船舶修造厂的概况统计表。

抗战时期，日伪在沦陷区设立各种航运机构，抢占和新设的码头仓库等设备为数甚多，战后先由交通部各区航业接收委员会接收后移交于航业整理委员会，再由航业整理委员会转交给招商局接管。^① 仅在上海一地就

^① 国营招商局《国营招商局产业总录》，1947 年 5 月编印，第 231 页。

表4 招商局接收和留用的四大船舶修造厂概况表（1946年10月）

接收时 厂名	内河轮船造船厂	中央造船所	东亚海运会社 黄埔造船所	天津解船 大沽东修船厂
改 名	招商局上海第一船 舶修理所	招商局上海第二船 舶修理所	招商局上海第三船 舶修理所	招商局天津分局 大沽修船厂
地 点	上海闸北光复路	上海南市机厂街	上海浦东秦同码头	大沽小码头
负责人	吴延明	王志涛	陈绍焕	未详
修造船 舶能力	大小船舶均能修 理，但缺少船坞设 备，船舶不能进 坞，最高造船能力 为100吨。	可修三四千吨巨 轮，但无船坞设 备，仅能造三四百 吨小船。	无船坞设备，除较 大船壳不能修理 外，其他各种船只 均能修理。	可修800吨左右的 轮船，可造800吨 左右的驳船。
员工 人数	职员15人，工人 142人，临时工48 人，合计205人。	职员24人，工人 168人，临时工151 人，合计343人。	职员16人，工人 224人，临时工230 人，合计470人。	职员14人，工人 187人，合计201 人。
接收后所 修船只等	修理大小船舶102 艘，码头6座，吊 车3座。	修理大小船舶329 艘。	修理大小船舶147 艘。	大修拖轮、驳船 47艘，小修拖轮 驳船425艘。

资料来源：招档：《招商局船舶修造厂现况调查表》（1946年10月31日）及其他有关资料。
转引自张后铨编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第515页。

接收了东亚海运、三菱洋行等码头4座，仓库34座。^①到1947年8月底，招商局总分各局的码头仓库等实力都大大增强，其具体情况如表5所示。

表5 国营招商局码头仓库概况表（1947年8月31日）

地 点	码 头			仓 库		
	座数	长度(英尺)	最浅水位(英尺)	座数	容积(立方尺)	容量(吨)
上 海	9	10447	14	109	26854589	671361
镇 江	6	2213	15	21	1171485	26787
南 京	5	1653	10	5	266000	6700
芜 湖	7	2649	8.5	8	1640333	41006

^① 国营招商局《国营招商局产业总录》，第235~236页。

续表

地 点	码 头			仓 库		
	座数	长度(英尺)	最浅水位(英尺)	座数	容积(立方尺)	容量(吨)
安 庆	7	2186	7	4	236000	5900
九 江	4	2744	15	3	485105	12128
汉 口	4	634	12	9	1060000	26500
长 沙	1	103	4	1	28000	700
沙 市	2	71	20.5	8	2043507	51087
宜 昌	1	200	15	11	705847	17647
重 庆	2	287	4.9	2	15200	380
镇 海	1	317	13	1	71280	1782
宁 波	1	197	15	4	188073	4700
温 州	1	296	17	3	211580	5289
福 州	1	129	8	3	192652	4816
厦 门				1	76160	1904
汕 头	1	225	6.6	24	1133094	28327
香 港	2	461	8	8	430080	10752
广 州	1	410	12	7	5064000	126600
海 州	2	1600	24	1	46657	1166
天 津	7	2170	12	24	1574000	39350
塘 沽	2	880	11			
营 口	1	600	20	2	262960	6574

说明：原表单位是英尺和立方尺。一米大约相当于 3.280839 英尺，一立方米相当于 35.3147 立方尺。

资料来源：国营招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，“统计图表·仓库概况”。

除码头仓库外，招商局接收敌伪产业中还有大量地产房屋。1945年9月，招商局在上海接收日本东亚海运株式会社、大连汽船株式会社，日本邮船株式会社和上海运输会社等日本公司的房产就包括广东路二十号的六层钢筋水泥大厦一座，黄陆路三十七号砖造三层公寓式房屋一座，南市老太平街二层楼房八栋，南市大码头街三层楼房八栋，四川路一百一十号大连汽船株式会社租用普益地产公司大厦底层全部，外滩三十一号三层砖造建筑一座和北苏州路北河南路处河滨大楼底层。截至1946年12月

31日，招商局在上海和各地分局接收的房地产处所共123处，价值9240731562元。^①

表6 是1947年2月时招商局在上海及各地分局房地产的面积和价值统计表

单位：元

所在地	面积（亩）	地产价值	房产价值	合计价值
上海	886.9125	13505264650.00	11443091271.00	24948355921.00
镇江	46.155	289066800.00	942000000.00	1231066800.00
南京	5.650	79020980.00	1745280300.00	1824301280.00
安庆	1.1130	5000000.00		5000000.00
芜湖	32.4720	57278440.00	680350000.00	737628440.00
九江	127.5824	665550600.00	2505010000.00	3170560600.00
汉口	54.4143	1577603220.00	900000000.00	2477603220.00
沙市	11.745	40000000.00	77700000.00	117700000.00
宜昌	21.7890	111123900.00	267618410.00	378742310.00
重庆	4.172	20000000.00	150000.00	20150000.00
长沙	5.450	12000000.00	7300000.00	19300000.00
湘潭	2.242	20500000.00	40120000.00	60620000.00
宁波	7.565	129063120.00	412600000.00	541663020.00
镇海	13.9796	3569260.00	319000000.00	322569260.00
杭州	9.761	6050000.00		6050000.00
海州			300000.00	300000.00
温州	4.388	650000.00	29787990.00	30437990.00
福州	38.612	38000000.00	93000000.00	131000000.00
汕头	60.3723	272641750.00	564550000.00	837191570.00
广州	34.332	49274000.00	368740505.00	418014505.00
香港	3.444	4330400000.00	463200000.00	4793600000.00
梧州	35.963	54335660.00		54335660.00
烟台	1.694	463080.00		463080.00
通州	8.572	10286400.00		10286400.00
营口	15.012	50000000.00		50000000.00

^① 国营招商局《国营招商局产业总录》，第232~235页。

续表

所在地	面积（亩）	地产价值	房产价值	合计价值
大沽	2350.530	188042400.00		188042400.00
塘沽	437.590	381262000.00	8100000.00	389362000.00
天津	81.615	2285207284.00	2285542370.00	4570749654.00
北戴河	101.557	40622800.00		40622800.00
总计	4404.6841	24222276344.00	23153440846.00	47375717190.00

资料来源：国营招商局《国营招商局产业总录》，民国三十六年五月编印，第227~228页。

此后，招商局的房地产仍然在增加，到1948年9月时，地产已经从4404余亩增加到5145余亩，价值28184余万元金圆券了。^①

三 抗战后的招商局航线

抗战时招商局西撤进四川的六大江轮及其他江轮，在抗战胜利后得以安全出川，随即展开胜利之初长江中下游的运输。此期招商局的航线以长江航线为主，招商局先派轮恢复沪汉、沪甬、沪青、青连、津青、沪台各线。因战后军公运输最为繁重，招商局特组织长江视察团，沿长江一线视察，组织运输。胜利之初，招商局以军运为主，所有航行船只，“几于十之八九调充军用”。此外还有“敌俘日侨之遣送，川粮赣粮之接运，秦皇岛、基隆、越南之煤，台湾之糖米，青岛、连云港之盐，及救济物资接收物质等”，亦均大都由招商局承运。在指定船只完成军运之外，“公教人员之复员、流亡义民之还乡”^②同样为招商局运输的主要对象。招商局因在中国航业界拥有最多船只，亦曾尽量利用指定任务以外之船只完成。

1946年，随着船只不断增多，招商局行驶之航线亦不断增辟：“北洋线则连云港、青岛、天津、秦皇岛、葫芦岛、营口；南洋线则宁波、温州、福州、厦门、汕头、香港、广州、海口、基隆、高雄；长江线则镇江、南京、芜湖、安庆、九江、汉口、长沙、沙市、宜昌、万县、重庆，

^① 招商局1948年的地产和价值数字转引自张后铨《招商局史》（近代部分），第528页表8-1-12。

^② “本局编年记事”，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第96页。

各埠均设有分局或办事处。”国外方面，“亦已在海防、盘（曼）谷、仰光、马尼刺四地设置代理处，以为拓展国际航线之准备”。^①

1946年招商局航线以恢复长江和沿海南北航线为主，1947年的招商局营业方针则一转而为“着重于海外航线之扩展”，^②相继恢复并开辟了许多外洋航线。从正月起，招商局即陆续派自由轮开航曼谷、加尔各答及关岛、狄宁岛、曼纳斯岛，并派海厦号开航香港、新加坡定期班；海陇号开航马尼拉、厦门定期班。此外，还奉令派海黔轮前往日本，接运侨胞返国。于6月19日离沪首途，载运日本船员75人，日侨日俘342人，中国驻日军事代表团官员眷属16人，及中央信托局桐油1000余吨。抵佐世保卸日侨日俘后，即赴神户卸货，复驶回佐世保，装运中信局物质2000吨，台湾及上海归侨共424人，7月12日经基隆返抵上海。后复租赁美轮试航南洋线之马尼拉及中美之夏湾拿，美亚美；南美阿根廷之布宜诺斯艾利斯等地。近海远洋，均已开辟新航线。截至1947年5月，招商局恢复及开辟的航线和配船情况如表7所示。

表7 1947年5月招商局航线及配船情况表

海外线：	
中印线——上海经香港、心岛至加尔各答	海天轮
沪关线——上海至关岛	海地轮
中暹线——上海至汕头、香港、至曼谷	海陇轮
中菲线——上海经厦门、香港、至马尼拉	海黔轮
南洋线：	
上海——香港——广州	汉民、培德、仲恺、林森等轮
上海——厦门——广州	海粤轮
上海——汕头	海沪、海航两轮
上海——福州——厦门	海滇轮
上海——基隆	海厦轮
上海——宁波	江亚、江静轮

① “本局编年记事”，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第96页。

② 招商局《业务通讯》，第43号，1947年1月16日，第1页。转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第532页。

续表

北洋线：		
上海——天津	其美、执信、蔡愕、黄兴、秋瑾、海甬、锡麟、元培等轮	
上海——青岛	海苏轮	
上海——秦皇岛	海康轮	
上海——营口	海汉、海津两轮	
青岛——天津	海有轮	
南北洋线：		
天津——青岛——上海——香港——广州	延闽、邓铿两轮	
汕头——天津	海穗轮	
长江线：		
上海——汉口	江宁、江安、江建、江泰四轮 ^①	

这里，有一点不能不强调，即尽管招商局实力扩张迅速，航线延展范围急剧扩大，可是繁重的军运压力，却成为招商局正常展开业务活动的最大制约。甚至使得招商局连维持最低的正常的航线和航班也难以做到：“唯因军运频繁，征调无定，致虽拥有三十余万吨之船只，除沪甬一线勉强可持固定班期外，其余各线，从未能排定一最低限度之班轮，以维持普通客货运输。”招商局自己虽然也做出努力，“多次勉力试为排定，但终因军运关系，无法实施”，“而本局在营业收入上，亦蒙受甚大之影响”。^②

1946年9月23日，上海《大公报》对军运影响轮船正常运输的状况有如下报道：“复员年余以来，长段航运，迄未畅达。考其原因，固由于交通界良莠不齐，人谋不臧，但始终未脱军事性之控制，乃其重要致命伤。近数月内，复为粮运紧急，致真正之复员，运输更呈瘫痪状态。渝宜段之情况，入秋后稍微转好，宜渝段则停滞脱节，一月难见两艘复员船。汉中段所有中型以上之船只，几俱为军差所占，民航悉赖野鸡小轮维持。”^③

这种军运把持轮船运输的状况，到1947年6月时仍然没有改变：“内

^① 国营招商局《国营招商局产业总录》，第312~313页。

^② “本局编年记事”，《国营招商局七十五周年纪念刊》，第96页。

^③ “复员航运瘫痪”，上海《大公报》1946年9月23日。

战不断地扩大……战争需要军队、军火与给养。因此轮船成了最重要的军用交通工具。水路军运指挥机关的一纸命令，换来航商的千声叫苦，旅客的万声叹息。……招商局的船只85%~90%充作军运，上海驶往各地的客运停顿很多。万吨级的‘海’字号、‘天’‘地’‘玄’‘黄’等艘，以及接受的登陆艇，都加入了军差。”这种军运对轮船运输带来的痛苦，一位轮船经理曾向记者总结如下：“1. 在行驶中途也要被拉；2. 已装上货的船，商人只能把货物搬到岸上堆积起来；3. 差费过低，不敷燃料成本，还要半年一结，等于拖欠。”^①

1947年底，上海《大公报》更是指称，“在各地战争急剧进行的今天，国营招商局是军运的大本营，每天有40多条船在南北洋及长江线装运军队和军火”。^②

无可讳言，战后招商局实力的急剧扩张，特别是船舶只数和运力的增长，与战后国民党政府的战略计划，也就是展开消灭共产党军队的军运战略有关，同时招商局的资产得以迅速膨胀，也与国民党政府赋予特权的关系分不开。而战后招商局实力急剧膨胀的史实，并非个案。像招商局这样获得国民党政府特权，实力急剧发展起来的国家资本企业，还有中国纺织建设公司、资源委员会、中国粮食工业公司、中国建设银行公司等等。这些企业的发展和扩张，共同构成南京国民党政府国家资本企业实力急剧膨胀的基础，是国民党政府控制国民经济整体战略中的一环，招商局的发展只不过是其中的一个典型而已。

^① 张乃刚“航业七年”，上海《大公报》1947年6月10日。

^② 上海《大公报》1947年12月13日。

从轮船招商局的借款看近代中国的 资本市场

与传统中国相比，近代中国社会经济生活中发生的最大变化，是机器大工业产业的诞生及发展，这是农业文明向工业文明转化的重要标志。但是，这种转型需要大量资本。那么，近代中国工业化启动和发展的资金问题是如何解决的？中国近代缺乏资本原始积累，政府对数量最大也最为活跃的民间资本企业的资金援助极为有限。因此，在近代中国企业特别是民营企业的发展过程中，我们可以看到负债经营是普遍现象，其中不乏长时段大数额的借款。可是，这种现象同时提示我们需要注意另外一个问题，即这些企业在什么情况下借款？这些长时段大数额的借款从何处得到？借贷时需要什么条件？还贷情况又如何？要解决这些问题，都需要关注和研究中国近代资本市场。^①遗憾的是，迄今为止，关注和研究近代中国资本市场的研究成果极为有限。笔者认为，要回答上述这些问题，最好的办法就是选择单个企业进行深入和具体的分析。分析单个企业的借款虽不能代表全部，但不做单个企业借款的分析却根本无法回答上述问题。因此，本文选择轮船招商局为分析对象，通过分析轮船招商局在近代中国所负借款的情况，来观察近代中国的资本市场。

^① 资本市场，是“融通企业之设备资金之市场，即融通事业之创设、扩张及改良等所必要之资金市场”，总称为资本市场（见张一凡、潘文安主编《财政金融大词典》，世界书局，1937，第1175页）。“资本市场，又称‘长期资金市场’。以期限在一年以上的金融工具为媒介，进行长期性资金交易活动的市场。”（见刘树成主编《现代经济辞典》，凤凰出版社、江苏人民出版社，2004，第1277页）。资本市场能够供给企业长期资金，以备企业解决各种需求，在经济发展上能够发挥重要的作用。在中国近代资本市场上，提供长期资金的金融机构主要有钱庄、银行和证券交易所等。

轮船招商局是近代中国最早成立的机器民用企业，在近代中国，轮船招商局先后经历了晚清、民国北京政府和南京国民政府。体制方面经历了官督商办、商办、国营和股份制改造，在近代中国企业中具有相当的代表性。这里选择 1937 年前招商局所负借款情况进行分析，借以观察近代中国的资本市场情况。之所以选择 1937 年前，是因为 1937 年后进入战争时期，战后很快出现恶性通货膨胀，企业的发展较为特殊的缘故。下面，我们分别从晚清和民国两个时期切入来考察 1937 年前的招商局借款构成和特点。

一 晚清时期轮船招商局所负借款情况

我们先来看轮船招商局在晚清时期的负债情况。轮船招商局晚清时期的借款主要分官方借贷、民间借贷和洋商借贷三部分。1880 年前招商局的负债具体情况如表 1 所示。

表 1 1880 年前轮船招商局的负债情况一览表

单位：两

年 份	股 本	所借官款	钱庄借款	私人借款	仁和保险存款
1873 ~ 1874	476000	123023			
1874 ~ 1875	602400	136957	475354 (钱庄私人合计)		
1875 ~ 1876	685100	353499	613228	238328	200000
1876 ~ 1877	730200	1866979	593449	87884	350000
1877 ~ 1878	751000	1928868	1472404 (钱庄私人合计)	418430	
1878 ~ 1879	800600	1928868	624088 (钱庄私人合计)	582632	
1879 ~ 1880	830300	1903868	533029 (钱庄私人合计)	619848	

资料来源：唐廷枢、徐润：《招商局第一至第七届帐略》（影印件），转引自胡政、李亚东点校《招商局创办之初（1873~1880）》，中国社会科学出版社，2010，第 39~174 页。

在1883年后，招商局除欠官方和钱庄债款外，又增加了向外商的负债。

表2 晚清轮船招商局所借外债构成情况统计表

单位：两

年 份	股 本	官 款	钱庄贷款及 私人存款	向外商借款
1880 ~ 1881	1000000	1518867	1101662	
1881 ~ 1882	1000000	1217967	2319545	
1882 ~ 1883	2000000	964292	2370345	
1883 ~ 1884	2000000	1192566	1078286	借英商天祥洋行 74.3 万两，以上海北栈、中栈两处产业作抵。
1885	2000000			借英商汇丰银行 30 万镑（折银 118 万余两 ^① ），周息 7 厘，以上海部分局产作抵。
1886	2000000	1170222	999468	
1887	2000000	1065254	816978	
1888	2000000	793715	624301	
1889	2000000	688242	572293	
1890	2000000	90241	660318	
1891	2000000		685490	
1892	2000000		664825	
1893	2000000		345735	
1894	2000000			
1895	2000000		710790	
1896	2000000		576127	
1897	4000000		932843	
1898	4000000		514853	
1899	4000000		573212	
1900	4000000		628188	

^① 据张国辉《洋务运动与中国近代企业》（中国社会科学出版社，1979）第174页称：“1885年借汇丰银行30万镑，按当时汇率折算为1180328两。”

续表

年 份	股 本	官 款	钱庄贷款及 私人存款	向外商借款
1901	4000000		652133	
1902	4000000		1000877	
1903	4000000		1039617	
1904	4000000		745942	
1905	4000000		971378	
1906	4000000		1090536	
1907	4000000		1438510	
1908	4000000		1143894	
1909	4000000		1110651	
1910	4000000		1241393	
1911	4000000		2166364	以招商局所有各埠棧房市房等局产 作抵向汇丰银行借银 150 万两。

说明：1. 据《国民政府清查整理招商局委员会报告书》（下册）第 22 页记载，招商局自 1873 年成立始，是以每年 7 月起至次年 6 月底止结账一次，为一会计年度。至 1885 年起始改为每年阴历正月起至年底止。2. “钱庄贷款及私人存款”一栏中的数字，包括向钱庄的借款，私人在招商局的生息存款和仁和、济和保险公司的股款等三部分。

资料来源：1. 招商局各年度资产负债表和损益技术书。1893 年前数字转引自张国辉《洋务运动与中国近代企业》，中国社会科学出版社，1979，第 171 ~ 172 页。1895 ~ 1911 年数字出自招商局 22 ~ 38 届帐略，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第 235 页统计表，这里的数字均为“借款”栏目的合计数。2. 此期招商局所借外债资料见《国民政府清查整理招商局委员会报告书》（下册），第 17、21、53 页。

从统计表 1 和表 2 中分析晚清时期的招商局所负借款，可以看出，从 1873 年招商局挂牌营业开始，到 1911 年清朝统治结束为止，近四十年的时期内招商局始终存在借款，所负借款可分三类：第一类是官款。官款是招商局最早获得的贷款，最早获得的官方贷款 20 万串（折银 12.3 万两），对招商局意义重大，招商局在早期集资困难时主要依靠这笔贷款顺利兴办开业。第二笔官款是 1876 ~ 1877 年收购美商旗昌轮船公司时获得的官方贷款 100 万两，依靠这笔贷款，招商局得以成功收购在华水域中最大的外资轮船企业美商旗昌轮船公司，实力大大提升，一举成为当时中国领水中实

力最为强大的单家轮船公司。这笔贷款也成为此期招商局所获债款中数额最大的债款。第三笔官款是1883年上海发生金融风潮时，李鸿章“筹拨银36万余两，以支危局”，^①使招商局得以渡过金融难关。招商局所借的这些官款，最终在1890年时全部还清。

招商局所负第二类债款为钱庄贷款，以及私人和保险公司存款。其中钱庄贷款占有重要位置，且一直到1911年清朝统治结束时始终存在。在招商局的这类债款中，资料中只有1875~1876年和1876~1877年两届单独列出了钱庄贷给招商局的借款数额，其余各届钱庄和私人借给招商局的债款数额是合并一起计算的。但就在这两届数额单独列出的钱庄借款中，1875~1876年钱庄借给招商局的款额达61万余两，与招商局该年的资本总数相差无几，远远超过官方借给招商局的款项。1876~1877年招商局因盘购美商旗昌轮船公司所借官款大幅增加，但招商局仍然获得钱庄贷款接近60万两。“万事开头难”，招商局成立后即面对拥有雄厚资本的在华英美轮船公司的跌价竞争，在轮船招商局前三届资本分别只有47万、60万和68万，官方借款12万、13万和35万的情况下，钱庄的借款（与私人合计）47万以及钱庄单独借给的61万，对招商局的重要性自是不言而喻。“输转不遑之处，率向沪庄通融”，^②唐廷枢、徐润在第三届帐略中所说的这句话，从1881年刘坤一奉旨彻查招商局后所上奏折中“（招商局）计现在结存轮船、码头、栈房、船坞、趸船等项，共置价银三百六十五万九千二百两，所收官帑商股共银二百七十三万四千余两，又保险公积采余抵银十七万九千余两，实短银七十四万五千余两，系向钱庄挪用”^③中得到了证实。徐润在自编年谱中亦称：招商局“初时本少用多，恒形竭蹶，常年周转，既赖官款接济，亦赖商款流通。……十余年来，统计每年年终结欠庄款既绅商存款，常有百余万两之多”。^④“招商局常川欠有（钱）庄款百余万”。^⑤

① 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》，下册（原书无出版社及出版年），第17页。

② “招商局第三届帐略”，转引自胡政、李亚东点校《招商局创办之初（1873~1880）》，第98页。

③ “光绪七年正月十五日两江总督刘坤一奏”，中国史学会主编《洋务运动》第6册，上海人民出版社，2000，第41页。

④ 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，台湾商务印书馆影印本，1981，第177页。

⑤ 《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第22页。

从上引这些资料中可知，钱庄贷款除招商局成立期间发挥了重要作用外，在招商局的日常周转中同样占有极为重要的甚至是主要的作用。

招商局所负借款中的第三类为向外商洋行和银行的贷款，此期共有三笔，前两笔为解决 1883 年底上海金融风潮的冲击；后一笔为解决 1911 年辛亥革命带来的危机，带有“救急”的性质。其中第一笔借天祥洋行 74.3 万两，1888 年还清。第二笔借汇丰银行 30 万镑，到 1894 年还清。^①

二 1912 ~ 1937 年招商局借款状况

进入中华民国时期后，招商局仍然负债甚多，但与前期相比，钱庄和外商银行的贷款依然可见，但官方贷款已经消失，取而代之的是华资银行的贷款占据了相当大的比重。以下按华资银行、钱庄和外商银行所负借款列表进行整理分析。

表 3 1912 ~ 1937 年招商局向华资银行贷款一览表

贷款银行	贷款时间	贷款数额	利率	贷款期限	抵押品	清偿日期
48 家银行 钱庄团抵 押借款	1929 年 12 月	1963000 两,折国 币 2745454.55 元	9.5%	6 个月	上海、吴淞、天津、 北戴河、通州、烟 台、营口、岳州、长 沙、九江、广州、香 港等 21 地的招商局 局产	1946 年 6 月 26 日
永亨银行 抵押借款	1929 年 8 月 30 日	国币 200000 元	8%	6 个月	丙种统一公债票面 218500 元	1946 年 1 月 16 日
四明银行 抵押借款 (甲)	1929 年 12 月	规元 70 万两,折合 国币 979020.98 元		10 个月	江轮 6 艘、海轮 3 艘 的客运收入,中、 华、北三栈收入及积 余产业公司房地产 收入	1946 年 7 月 4 日

^① 见《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，第 24、29 页。

续表

贷款银行	贷款时间	贷款数额	利率	贷款期限	抵押品	清偿日期
四明银行 抵押借款 (乙)	1932年 9月1日	国币 909090.91 元	10%	11 个月	北、中、华、新四棧 收入	1946年 7月4日
四明银行 透支借款 (甲)	1932年 6月3日	国币 60000 元	10%			1946年 7月4日
四明银行 透支借款 (乙)	1932年 9月14日	规元 5 万两,折合 国币 69930.07 元	照市 加 6%			1944年 7月4日
四明银行 信用借款	1932年 7月12日	规元 6 万两,折合 国币 83916.08 元	10%	6 个月		1946年 7月4日
上海市银 行透支款	1932年 7月21日	国币 130000 元	10%		招商局水脚券 24 万两	1946年 7月11日
中孚银行 抵押借款	1932年 10月15日	规元 8 万两,折合 国币 111888.11 元	10%	自 1933 年 3 月 31 日起 分四期 偿清	通惠实业股款 6 万元 正,招商局水脚券 16 万两	1946年 11月6日
通商银行 抵押借款	1932年 6月1日	国币 291667.13 元	将租 抵息		财政部沪关清理处押 给招商局之上海陆家 嘴地产(原数原产押 于该行)	1946年 9月13日
通商银行 透支款	1932年 10月17日	规元 345000 两,折 合国币 482517.48 元	8.5%			1946年 9月13日
邮政储金 汇业局透 支款	1934年 6月1日	国币 1000000 元	9%	10 个月	上海金利源升科地 31.261 亩	1946年 4月27日

续表

贷款银行	贷款时间	贷款数额	利率	贷款期限	抵押品	清偿日期
邮政储金汇业局抵押借款	1934年 11月29日	国币 1000000 元	7%	1 年	法册 69A 号道契 1.17 亩, 上项道契地外升科地约 5 亩, 海祥、海瑞两轮及其收入, 邮局全部邮件运费。	1946 年 4 月 27 日
邮政储金汇业局抵押借款 (垫付花旗银行款)	1939 年 3 月 28 日	国币 230000 元	8.5%		1. 抵押于花旗银行之地产作为第三抵押; 2. 抵押于中国营业公司之英册道契 3064、3783、9996 号, 法租界道契 50B; 美册道契 674 号及抵押于中国银行之英册道契 12949 号作为第二抵押。	1946 年 4 月 27 日
中国银行抵押借款	1934 年 8 月 11 日	国币 675000 元	8%	1 年	英册道契 12949 号, 计地 2.198 亩, 坐落上海地册 53A 地方及其建筑物。	1946 年 3 月 6 日
中国营业公司抵押借款	1934 年 8 月 11 日	国币 295000 元	8%	1 年	1. 英册道契 3064 号计地 41.166 亩, 坐落黄浦江东沟地方; 2. 法册道契 50 号 B, 计地 0.265 亩, 坐落法租界外滩地册 50 号 B 地方; 3. 英册道契 3783 号及美领署道契 674 号计地 11.8547 亩, 坐落华德路地册 2037、2060、2035 地方。	1946 年 11 月 5 日
中央银行透支款 (甲户)	1936 年 11 月 16 日	国币 2165000 元	5%			1946 年 3 月 30 日

续表

贷款银行	贷款时间	贷款数额	利率	贷款期限	抵押品	清偿日期
金城银行 期票	1937年 2月8日	国币 197200 元	并入 期票 内	未兑现 之 17 张 系 37 年 1 月 18 日, 38 年, 1 月 12 日	锦江轮	1946 年 5 月 13 日
金城银行 期票	1937 年 4 月 22 日	国币 643800 元	并入 期票 内	未兑现 之 23 张 系 37 年 9 月 8 日, 38 年, 1 月 8 日	巴江、岷江两轮	1946 年 5 月 13 日
金城银行 透支款	1937 年 8 月 18 日	国币 2176.3 元	9%			1946 年 5 月 13 日
合计 21 笔		国币 14536661.61 元				

说明：原资料还有“（民国）28年底止尚欠本金”、“（民国）28年底止结欠利息”、“（民国28）年底止共欠本息”、“利率更改”、“清偿本息总额”和“备考”几栏，此处略去。

资料来源：据国营轮船招商局编《国营招商局产业总录》，1947年印行（非正式出版物），第14~21页间“清偿债务总表”统计制作。

从表3数据看，1912~1937年招商局的银行负债实际集中在1929~1937年间，在这不足10年的时间里，招商局向银行借了21笔债款，负债总额达1453万余元，远超过这期间招商局1174万余元的资本总额。^①

^① 招商局从1914~1933年资本总额均为840万两，折合国币11748251元。1934~1937年为2973902元（见招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947年12月印行“国营招商局七十五年来资本数额表”。之所以1934年后招商局的资本数一下降低了很多，是因为1934年南京政府把招商局强行收归国营，收购价远低于招商局资产数额，所以资本数也一下出现剧降。详情可参见拙文《1927~1937年的中国轮船航运业》，载《中国经济史研究》2000年第1期）。

此期招商局获得的钱庄贷款，与晚清时期相比，无论金额数量和次数均远远不能相比。具体情况可见表4。

表4 1912~1937年招商局所获钱庄贷款一览表

贷款钱庄	贷款时间	贷款数额	利率	贷款期限	抵押品	清偿日期
恒隆钱庄 抵押借款	1929年 12月	原借规元17万两，1932年8月1日改为20万两，折合国币279720.28元	9% (月)	一年	1. 泰顺、遇顺、广大、广利四轮；2. 上列四轮之客运收入；3. 订约10个月后长江各轮之全部收入；4. 北、中、华三栈除去开支外之收入。	1946年 7月6日
同余钱庄 抵押借款	1932年 6月3日	规元18万两，折合国币251748.25元	9% (月)		上海南头地产6.043亩	1946年 10月19日
同余钱庄 透支借款	1932年 6月3日	以期票抵借（以不超过期票为原则）到1939年底止本息共欠92621.99元	照市 加5%			1946年 10月19日
合计3笔		624090.52元				

说明：1. 原资料还有“(民国)28年底止尚欠本金”、“(民国)28年底止结欠利息”、“(民国28)年底止共欠本息”、“利率更改”、“清偿本息总额”和“备考”几栏，此处略去。

2. “同余钱庄透支借款”的数字是1939年的数字。

资料来源：据国营轮船招商局编《国营招商局产业总录》，1947年印行（非正式出版物），第14~21页“清偿债务总表”统计制作。

招商局所获钱庄贷款如不算表3与银行合作的“四十八家银行钱庄团抵押借款”，则此期招商局向钱庄的贷款只有两家钱庄合计3笔，总金额62万余元。此期招商局所获钱庄贷款与银行的贷款相比，重要性大为降低。1937年前招商局也有向外资银行的贷款，笔数不多，仅有2笔，详情见表5。

表 5 1912 ~ 1937 年招商局向外资银行贷款一览表

贷款外资 银行	贷款时间	贷款数额	利率	贷款 期限	抵押品	清偿日期
汇丰银行 抵押借款	1923 年 4 月 27 日	规元 500 万两， 折 合 国 币 6993096.93 元	8%	20 年	1. 上海南栈、北栈、 中栈、华栈、新栈、 栈房码头；2. 汉口、 天津、镇江、温州、芜 湖、宁波、九江、沙 市、宜昌局产；3. 海 轮 17 艘、江轮 12 艘； 4. 芜湖、厦门、九 江、汕头、南京、镇 江汉口之趸船；5. 上 海、南京、福州之小 轮共 5 号。	1945 年 12 月 31 日
花旗银行 抵押借款	1924 年 9 月 20 日	规元 100 万两，折 合 国 币 1398601.40 元	8.5%		上海美册道契 1138、 1139、1145 号及其上 面所建之房屋。	1946 年 1 月 15 日

说明：1. 原资料还有“（民国）28 年底止尚欠本金”、“（民国）28 年底止结欠利息”、“（民国 28）年底止共欠本息”、“利率更改”、“清偿本息总额”和“备考”几栏，此处略去。

资料来源：据国营轮船招商局编《国营招商局产业总录》，1947 年印行（非正式出版物），第 14 至 21 页间“清偿债务总表”统计制作。

三 从招商局债款观察近代中国的资本市场

以上统计表反映的是 1937 年前招商局所借债款的大体情况。观察和分析招商局的这些借款统计表，从中可以得出不少信息和看到不少变化。

首先需要强调的一点是，无论是晚清还是民国时期，招商局都持续负有大量债务，在我们考查的这几十年时段里，招商局不存在没有债务的时期。很多时候，所负债额甚至超过招商局的资本总数。换句话说，如果不能从外部获得贷款，近代中国最大的轮船航运企业招商局是无法维持下去的。由此可见近代中国企业对近代资本市场的依赖性之强，也可以说近代中国资本市场对近代中国企业的发展有着不可替代的重要作用。

其次，从近代中国资本市场获得融资的渠道来看，晚清时期招商局的借款主要来自政府、传统中国金融机构钱庄和外国在华银行。民国时期则主要是华资银行、外资银行和钱庄。民国后最大的改变，是来自官方的借款已经消失，1890年招商局的官方借款清偿完毕后，维持招商局日常经营和周转的债务资金，主要来自于资本市场。只不过此期银行取代了过去的钱庄，成为招商局获取贷款的主要对象。民国后招商局从华资银行中获得总数21笔贷款1453万余元，远远超过招商局的资本总数。与之相比，来自钱庄的3笔借款合计总数仅有62万余元，相比而言重要性就相当有限了。即使把1927年48家银行钱庄团抵押借款274万余元划出一半算作钱庄的贷款，再加上钱庄此后的3笔贷款62万余元在内，钱庄的贷款总数也不过200余万元，在民国后招商局所获贷款的数额中，处于最后垫底的一位。也就是说，进入民国后，银行取代钱庄成为招商局获取借款来源的主要方式，且这种趋势越到后期越明显，1932年后招商局的诸多融资借款全部来自于银行，再也没有见到钱庄的身影，足见在此时的中国资本市场上，银行业已经取得了无可争议的垄断地位。

第三，此期招商局所获外资银行和洋行的融资贷款，晚清时期3笔，民国时期2笔，总次数不多，数额却很大。晚清时期的3笔贷款用途第一部分有所说明。民国时期的这两次融资，一次是“民国十二年南北战争起衅，营业大受影响”，因而向汇丰银行举债500万两。再一次是“民国十三年江浙战事发生，长江航运因而停航，继而北洋亦起战争，航运亦停，加之连年亏损，现款早已告罄”^①之故，又向美商花旗银行告贷100万两。这两笔外资银行贷款，数额都相当大，汇丰的一笔更是数额惊人，且还贷期限也长达20年之久，可谓招商局近代外债史上数额最巨，时限最长的一笔借款了。

第四，1939年时招商局曾对自己所负各项债款做过结算。结果欠债本息共为国币26035075.61元。^②该年曾对各次债款偿还过少量本金和利息，

^① 上引均见国营轮船招商局编《国营招商局产业总录》，1947年印行（非正式出版物），第14页。

^② 国营轮船招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947年12月印行，第41页“本局债务清偿记”。

但最后的完全偿清，却绝大部分是1945年以后。抗战胜利后，招商局原有所负“汇丰、花旗、中央、汇业局等借款为数较巨者，均按原订利率偿清”。其余各项债款，经过几次折冲，“最后衡以市情，酌以提高利率”。具体是1942年债款在原有利率基础上提高百分之十，1943年提高百分之二十，1944年提高百分之三十，1945年上半年提高百分之四十，下半年提高百分之六十，1946年提高百分之八十，各项债款均“复利计算，或照沪渝市拆以清偿”。最终这些债款，“在民国卅四、五年间，以国币一亿另二百二十五万另九百七十六元三角八分之本利代价，一律偿还清楚”。^①抗战胜利后招商局能够很快清偿所负债务，应该与此期通货膨胀的日益严重和战后接收了大量敌伪产业有关。

从1937年前招商局的融资借款看近代中国的资本市场，还有以下几点需要注意：

一是招商局的融资特别是民国以后的融资，都是通过资本市场进行，不管利率高低、时限长短、数额多少，都是贷借双方通过市场谈判签约进行。二是都有抵押品。包括晚清时期放债时以信用贷款为主的钱庄，民国后都采用“抵押借款”方式。不管中外银行还是钱庄，民国后都一致实行抵押放贷，这是民国后中国资本市场的一个明显变化，通过招商局的融资借贷得以证明。三是这期间近代中国资本市场的融资方式多种多样，既有抵押借款，也有透支借款，还有期票借款。抵押品也是五花八门，品种繁多，既有地产、船栈、水脚收入券、实业股款，也有轮船、码头和租界土地道契等等。融资利率一般在7%~9.5%，但作为国营后的招商局，在获得中央银行的贷款时，却罕见地在1936年享受了一次利率为5%的融资借款。还有一个值得注意的地方，是晚清时期普遍出现的企业存在“私人存款”的现象消失不见。20年代后期到30年代初期，近代中国企业吸收社会储蓄作为企业营运资金的现象很普遍，^②一些大型企业如永安公司、荣家企业等在设立储蓄部吸收社会储蓄时，招商局却一反常态，不见吸收社会储蓄，其原因是否因为性质变为国营而导致？此问题可以留待以后深入探讨。

^① 国营轮船招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，第41页“本局债务清偿记”。

^② 详情可参见拙文《论近代中国企业商号吸收社会储蓄》，《复旦学报》2007年5期。

或许有人会认为，招商局之所以负债如此之多，是因为这家企业发展不顺利，为了维持下去而不得不大量欠债，这种想法并非没有道理。但是，近代中国其他一些工业企业在快速发展期间同样大量向资本市场融资负债的现象又该如何解释呢？这里可以两个例子。

被称为近代中国面粉大王和棉纱大王的荣家企业，从其企业规模扩展情况来看，按面粉与纺织两大系统观察：1903年创办第一个工厂茂新面粉厂开始，到1921年为止，共有面粉厂13个（其中包括租办尚未到期的1个厂），粉磨设备从4部增加至301部，18年间增加74倍；若以1912年拥有粉磨18部计算，则9年间增加15.7倍。每日生产面粉能力，1903年为300袋，1921年增至76000袋，增加了250余倍。如以1912年每日生产面粉能力3000袋计算，9年间增加24倍多。申新纺织系统的情况是：1916年创办申新一厂，到1922年为止，前后6年间，从1个厂扩展到4个厂。生产设备以纱锭数计算，从12960锭增至134907锭，增加9.4倍；布机数从1917年的350台增至1922年的1615台，增加3.6倍。棉纱产量从1917年的9723件增至1922年的80356件，增加7.2倍；棉布产量从1917年的29002匹增至1922年的359530匹，增加11.4倍。

荣家企业发展速度如此之快，原因当然不止一种，但从近代中国资本市场上大量举借债款进行扩张，无疑是其中重要的一种。荣氏兄弟特别是哥哥荣宗敬认为，只要发展生产有利可图，就要千方百计举借债款，筹集资金建厂投产。他认为多一枚锭子，就可以多生产一锭子的棉纱，可多得一份利，因此负债经营成为荣家企业经营的常态。如福新系统的资产负债情况是：1923年与1913年相比，借入资本数从5.2万元增至546.81万元，增加了104倍；1923年借入资本占全部资本的64.8%。申新系统的情况也如此：申新各厂的借入资本从1916年的41.12万元增至1923年的1166.52万元，增加了27倍多，1923年借入资本占预付资本64%。再从申新各厂1920~1921年流动资产对短期负债的比重来看，1920年短期负债为流动资产的1.5倍，1921年增至2.5倍。^①

^① 上引荣家企业资料均见许维雍、黄汉民著《荣家企业发展史》，人民出版社，1985，第41~42页。

再从刘鸿生企业来看，上海华商水泥厂是刘鸿生企业集团中重要的企业之一，也是赢利状况较好的企业之一。从 1923 投产开始，至 1937 年为止该厂的盈余统计表 6 可以得到证明。

表 6 上海水泥厂 1923 ~ 1937 年各年产额及盈余数额表

单位：桶，元

年份	产额	销数	盈亏额	备注	
1923	189635	123684	33054.6	计 7 个半月	
1924	362623	387880	- 38064.6		
1925	387415	424015.5	12710.4		
1926	364444	344368.5	120444.3		
1927	338513	330203.	36539.1		
1928	385076	414375.5	247941.3		
1929	363644	358790	146633.7		
1930	351111	365535	76006.7		
1931	376303	369117	483125.8		本年起改为每年 1 - 12 月为营业年度
1932	440880	436407.5	438298.8		
1933	425718	427607.5	543338.1		
1934	479221	481883.6	699780.3		
1935	450897	419557.2	64915.5		
1936	575176	589716.5	383700.5		
1937	369200	379641.3	384397.1	计生产 8 个半月	

说明：1. 1923 年 7 月 16 日试车生产，8 月 7 日“正式开机”，16 日“正式出货”，故 1923 年生产时间为 7 个半月。

2. 1937 年生产时间仅 8 个半月是因抗日战争爆发所致。

资料来源：“上海水泥厂第一全宗历史考证（1920 ~ 1937 年）”，上海档案馆馆藏档案 Q414 - 1 - 502（2）“13、‘历年产销及盈余额’”。

从上表中的统计数字中可见，除投产的第二年即 1924 年略有亏损外，其余各年均有利，大多数年份的盈余都在二三十万元以上，最高年份甚至达到盈利 60 多万元。但是，就是在发展处于顺境之中的上海水泥厂，仍然从 1922 年建厂期间开始，就负有巨额债务，债款最高时占股本的 91.7%。表 7 统计的是到 1933 年为止上海水泥厂向钱庄银行的主要借款状况。

表7 上海水泥厂向各钱庄银行的主要借款统计表（1922~1933年）

借款日期	借款行庄名称	借款金额 (万两)	借款期限	借款利息	股本总额 (万两)	借款占股本 比例(%)
1922年11月	安康钱庄	35	6个月	月息1分	120.0	29.2
1923年5月	安康联合 其他行庄	65	1年	月息1分	120.0	54.2
1924年5月	安康联合 其他行庄	110	1年	月息1分	120.0	91.7
1925年11月	四明银行	110	1年	年息1分	120.0	91.7
1926年11月	四明银行	95	1年	年息1分	140.2	67.8
1927年11月	四明银行	95	1年	年息1分	150.0	63.2
1928年11月	四明银行	70	1年	年息1分	150.2	46.6
1929年11月	四明银行	70	1年	年息1分	163.3	42.9
1930年2月	四明银行	60		年息1分	163.3	36.7
1930年10月	四明银行	80	1年	年息1分	163.3	49.0
1931年10月	四明银行	80	1年	年息1分	163.3	49.0
1932年10月	四明银行	80	1年	年息1分	163.6	48.9
1933年2月	四明银行	80	1年	年息1分	163.6	48.9
1933年2月	中国企业 银行	40			163.6	24.4

资料来源：前四栏数字见《上海水泥厂第一全宗历史考证（1920~1937年）》9、财务情况，上海档案馆馆藏档案 Q414-1-502（2）。“借款利息”栏中钱庄和银行的利息数字见《刘鸿生企业史料》上册，第180页。“股本总额”栏中数字1925年前来源为“上海水泥厂第一全宗历史考证（1920~1937年）”，1926年后数字为上海市社科院经济所中国企业史资料中心藏刘鸿记帐房档案 03-009：“华商上海水泥股份有限公司第五期——第十五期贷借对照表，（1926~1936年）”。“借款占股本比例（%）”栏中数字为笔者计算。

从上述统计表6和表7的数字中，我们可以看到，上海水泥厂效益相对良好且较为平稳地经营状况是在“沉重的负债经营”状况下取得的，基础并不雄厚。也就是说，即使是发展较为顺利的上海水泥厂，也是在依赖大量外来贷款的情况下才得以维持和经营。因此，根据上述轮船招商局、荣家企业和刘鸿生企业的例子，我们可以得出这样一个判断：在近代中国

企业的诞生和发展过程中，银行、钱庄等金融机构的外来贷款至关重要，是这些企业能够存活和发展的重要前提和必备条件。

“窥一斑而知全豹”，通过对近代中国轮船招商局融资的考察，可以观察到近代中国资本市场的许多特点，如近代中国资本市场相当活跃，渠道多样，经营灵活，方式不拘一格，且基本通过市场方式进行，民国以后银行取代钱庄成为资本市场的主体等等。这些特点，都说明近代中国的资本市场已经具有一定程度的成熟度。再加上荣家企业和刘鸿生企业负债发展之例，还可以看出，近代中国资本市场对于近代中国企业的生存和发展有着十分关键和重要的作用，无论是经营发展顺利的企业如荣家企业和刘鸿生企业，还是发展曲折艰难的轮船招商局，均对近代中国资本市场有着高度的依赖性，甚至可说是这些企业生存的生命线。

金融是经济的血液，是经济中最敏感的部分。通过上述对近代中国企业融资贷款的分析，能够反映出近代中国资本市场的基本情况，也可体现出其活跃和重要的一面。同时还证明了一点：即近代中国资本市场的发展和演变，证明近代中国的市场经济已经初步成型并有了相当的发展，否则近代中国的资本市场不可能达到这样的高度和发挥如此重要的作用。

近代在华

外国航运业篇

鸦片战后的外国在华轮船航运业

道光十年（1830），中国沿海出现第一艘外国轮船，中经第一、第二次鸦片战争、甲午战争，几十年时间里，外国轮船步步进入中国沿海、内河、内港，中国江河湖海，成为外来航运势力竞争角逐的场所。在攫取中国水运厚利的同时，在华外国轮船势力亦成为各国争夺中国权益的重要武器。

一 外国轮船进入中国沿海和内河航线

道光十年四月，英国轮船“福士号”（Fobers）到达广东珠江口外的伶仃岛，这是一艘为运送鸦片而顶着季风拖带帆船从印度出发驶向中国的轮船，也是“中国领海见到的第一艘轮船”。^① 福士号的到来，揭开了外资轮船航运业东来的序幕。1835年，英轮“渣甸号”（Jardine）继之出现在中国海面，并驶抵广州江面，“它是预备专作广州和澳门间的客船之用的”。“‘渣甸号’自此航行于澳门、伶仃、广州间”。^②

1840年鸦片战争爆发时，英国轮船来我国沿海者，已有20余艘。其中以“内美西施号”（The Nemesis）为最著名。^③ “内美西施号”又译为“复仇女神号”，是鸦片战争时期臭名昭著的英国侵略船只。

道光二十二年（1842），中英《南京条约》签订，香港岛割让给英国，

① B. Lubbock, *The Opium Clippers*, pp. 66-67, 78-79. 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑上册，上海人民出版社，1983，第35、36页。

② 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑上册，上海人民出版社，1983，第36、37页。

③ 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，1935，第1页。

英国船舶在我国得一根据地；开上海、宁波、福州、厦门、广州为商埠，外轮遂得以自由出入。五口通商以后，由于上海居于中国南北沿海航线中点，临近太平洋上的世界环航线，这条世界环航线由太平洋西岸经行日本、中国、东南亚之间。故上海成为所有太平洋主要商业航道的总汇处，也是中国南、北洋沿海航线的枢纽。上海同时扼万里长江出海口，再加黄浦江、苏州河两条内河。东临太平洋，西以富饶的长江三角洲和江苏、安徽、江西、湖北、四川、云南等地的整个长江流域为腹地，上海遂成为外国轮船和货物的集散中心。

同年，英国轮船“美达萨号”（Medasa）驶抵上海港。这艘英国轮船被称作“魔女号”，是最先来到上海的外国商业轮船。再过二年，美国轮船“弥达斯号”（Midas）驶抵广州，开辟了香港—广东定期航线，^①开展客货运业务。英轮“魔女号”和另一艘“海盗号”（Corsair）也先后加入这条航线。该年十二月，大英轮船公司（The Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.），经英国政府许可，开辟从伦敦经苏伊士运河达香港及东洋诸港航线。^②道光二十四年底，大英轮船公司经英国政府许可，又开辟了香港—广东诸港口的航线。道光二十九年，这家英国公司派遣一艘名为“玛丽乌德号”的轮船驶抵上海，从而开辟了上海—香港航线；^③随后，它又开辟了从上海到达其他通商口岸的往来航线，从事轮船航运和港口贸易活动。道光三十年，广州—香港航线上，出现省港邮轮公司（Conton Hongkong Stemm Packet Co.）的两艘轮船，从事香港与广州之间的航运业务。^④

咸丰三年（1853），美国那绥公司一艘名为“孔晓修号”（Confucius，又译孔夫子号）的轮船抵达上海。咸丰五年，英国怡和洋行和宝顺洋行（Dent & Co.）均购置轮船，开辟上海香港间的轮船航运业务。咸丰八年，中英《天津条约》开牛庄（后改营口）、登州（后改烟台）、台湾（台南）、潮州、琼州五处为商埠，更开镇江、九江、汉口为沿江商埠，准英法通商。于是外轮在沿海增加出入口，更获得直入长江航行的权利。咸丰

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第1页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第1页。

③ 张心澂：《帝国主义在华航业发展史》，1930，第6~7页。

④ 吕实强：《中国早期的轮船经营》，台北中研院近代史研究所发行，1976，第138页。

十年，《北京条约》签订，天津被开为商埠，外轮遂直入大沽口。同时英国蓝烟囱公司（Blue Funnel Line）之轮船始抵上海。^① 法国邮船公司（French Mail Co.；Messageries Maritimes）之船亦开始来华。

同治元年（1862），美国那绥公司吸收华股，设立旗昌洋行，轮船航行沿海及长江。四年，英商设立省港澳轮船公司。六年，英商太古洋行经理之中国航业公司设立；光绪三年，英商怡和洋行经理之印度中国航业公司先后设立，^② 英人航运势力一时增长极为醒目。

光绪元年（1875），日本三菱会社在获得政府无偿下拨的轮船和航运补助金后，开辟了日本横滨至上海间的航线。^③ 二年，中英订立《烟台条约》，开芜湖、宜昌、温州、北海为商埠，同时开放大通、安庆、湖口、武穴、陆溪口、沙市为外轮起卸货物口岸，^④ 沿海长江外轮势力进一步获得发展。

俄国则在东北黑龙江流域扩张势力，道光二十六年和咸丰四年，俄国先后派军舰进入黑龙江，咸丰四年以后，即有多只俄国轮船航行于黑龙江。^⑤

二 长江和沿海列强势力的竞争

《天津条约》及《北京条约》签订后，列强获得在北方沿海和长江各通商口岸航行轮船和通商贸易权。此时太平天国和清朝的战争尚在进行，中国帆船航行受到极大影响。列强轮船有条约护符和自身炮火保护，船大航速，来去自由，所获利润极大。咸丰十一年，上海汉口间轮船航运，客运每人价银 75 两，货运每吨价银 25 两，“往来一律”。再加下水还可拖带中国本地钓钩船，或带镇江或交上海，每艘船装货五六百吨，每吨水脚价银 15 两，故此轮船“往返一次，所收水脚足敷成本”。^⑥

① 徐润：《上海杂记》（内篇），载台湾商务印书馆影印本《徐愚斋自叙年谱》，1981，第 281 页。

② 交通史编纂委员会编《交通史航政编》第一册，第 2 页。

③ 《海事史料丛书》第 20 卷，日本成山堂书店昭和 44 年版，第 274 ~ 279 页，日本政府给三菱会社颁发的第一命令书。

④ 黄月波、于能模、鲍厘人编《中外条约汇编》，商务印书馆，1935，第 15 页。

⑤ 《新闻报》，光绪三十三年二月三十日，《满洲实业谈》。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第 123 页。

⑥ 徐润：《徐愚斋自叙年谱》，台湾商务印书馆影印本，1981，第 17 页。

丰厚利润，吸引列强增添轮船加入长江和沿海航运。仅同治元年（1862）和二年，上海就有不下二十家洋行，每家经营一艘或两艘轮船。由于长江航线特别赚钱，大部分洋行都把他们的船只驶进长江。1865年时，长江中拥有一艘或一艘以上轮船行驶的公司，“竟高达十余家之多”。^①1864年《北华捷报》上海航业动态中刊载有轮船信息表，该表中所举7家轮船公司，都是打算专营长江航运业务，被视作长江航运的“正规”轮船公司。从此表中可以看出当时在长江航行和竞争的列强轮船公司的国籍和轮船情况（见表1）。

表1 1864年定期在长江航线上航行的列强各洋行轮船情况表

轮船船名	总吨	公司名称	国别
飞似海马号 (Fusiyamca)	1215	宝 顺	英
慕容号 (Moyune)	1223	吠礼查	英
火箭号 (Fire Dart)	678	琼 记	美
江龙号 (Kiangloong)	945	琼 记	美
快捷号 (Express)	489	怡 和	英
罗纳号 (Rona)	1215	怡 和	英
爆仗号 (Fire Cracker)	1040	广 隆	英
快也竖号 (Fire Queen)	3801	广 隆	英
鄱阳号 (Poyang)	827	同 孚	美
大江号 (Takiang)	609	同 孚	美
九江号 (Kiukiang)	1065	同 孚	美
湖广号 (Huquong)	1339	旗 昌	美
山西号 (Shanse)	1006	旗 昌	美
四川号 (Szechuen)	1006	旗 昌	美
江西号 (Kiangse)	1086	旗 昌	美
浙江号 (Chekiang)	1261	旗 昌	美

资料来源：1864年《北华捷报》（上海）航业动态。转引自〔美〕刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，邱锡铤等译，上海社会科学院出版社，1988，第37页。

^①〔美〕刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，邱锡铤等译，上海社会科学院出版社，1988，第36页。

沿海航线方面，1849年，香港广州小轮公司（Hongkong & Canton Steam Packet）开行香港至广州航线。随后，上海至南方各口和香港的轮船航线不断增加。1849年，大英轮船公司（Peninsular and Oriental Steamship）开行香港至上海航线，中途停靠各口岸。1855年，美商旗昌洋行开始经营香港至上海的航线；同年英商怡和洋行将加尔各答至香港的航线延伸至上海；1856年，施密特洋行（Remi Schmidt & Co.）开行香港至上海的航线；John Burd & Co. 洋行1857年开行香港至福州航线；1857年，德商禅臣洋行（Siemssen & Co.）开行香港至厦门、福州航线。1861年，阿帕卡洋行（Apcar & Co.）将公司的加尔各答香港航线延伸到上海；1862年，大法国火轮公司（Service Maritime des Messageries Impériales, Marseilles）开行香港至上海航线；1863年，德忌利士火轮公司（Douglas Lapraik）开行香港至福州及中途口岸的航线；1865年，省港澳轮船公司（The Hong Kong, Canton and Macao Steam Boat）开行香港至澳门和上海航线；1867年，海洋轮船公司（The Ocean Steam Ship, Liverpool）开行香港至上海及中途口岸航线。其中大法国火轮公司和海洋轮船公司并把总公司设在上海。^①“1862年，上海港有268艘外国船只。其中34艘轮船在570~1040吨之间；在234艘帆船中多数超过1000吨。这些船只的国籍是：英国船143艘，美国船70艘，德国船19艘，荷兰船14艘，丹麦船8艘，暹罗船7艘，西班牙、法国、葡萄牙船各两艘，另有其他国家船只1艘。”^②

在列强看中中国航线的高额利润前景，上海为中心的华南航线迅速发展起来之时，以牛庄、天津、烟台三口为中心的北洋航线亦成为列强争夺的领域，同样出现了迅速发展的趋势。1866年，一家由德商创办而在英国注册的惇裕洋行（Trautmann & Co.）使用燕子飞（Yintzefei, 422吨）号和南浔（Nanzing, 621吨）号两艘轮船，在上海和华北各口岸间定期行驶。1868年8月，惇裕洋行招募部分华商股份和“包括各船船长和轮机长在内的当地外国居民”的股份，成立了一家新的股份公司——北清轮船公司（Norsh China Steamer Co.），公司已缴股本19.4万两，“燕子飞”号和

① [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第195页，“附件2”。

② “N. C. H. , 1893. 11. 24, pp. 817 - 818”, 转引自聂宝璋编《中国近代轮船航运史资料》第一辑上册，第231页。

“南浔”号分别作价 7.5 万两和 6 万两，另有一处码头也以 3 万两的价格转让给新公司。公司另向英国订购了一艘新的明轮，即后来的“新南浔”（Sin Nan-zing）号。^①

1866 年，在长江航线取得优势地位的美商旗昌轮船公司，购置和合并之后的轮船数量从 6 只增加到 12 只，大大超过长江航线轮船航运的需要。1867 年初起，旗昌除在长江航线保留 7 只轮船约 12085 吨，调拨一只 1086 吨的江西号轮船在上海、宁波间行驶外，另外调出 4 只轮船 4217 吨进入上海—天津航线，开设新的定期航班。到 1872 年时，旗昌公司在这条航线上的轮船已经增加到 6 只 6000 余吨。^②

从 1867 年到 1869 年前后，旗昌轮船公司与惇裕洋行采取协议保持高运费的方针——通常 750 海里的路程每吨运费在 10 两以上。通过协议，这两家公司迫使想进入这条航线的第三者不是舍此而去，就是接受他们的统一定价标准。1868 年年初，一家惇华洋行（Borntraeger & Co.）使用两只轮船“麦加”（Miaca，412 吨）和“天龙”（Dragon，608 吨）号，加入天津航线。当这家轮船公司降低运费，“并声称他们还将继续以低于我们的运费标准接受货运”时，旗昌轮船公司便将“鸦片的每箱运费降至 3 两，一般货物每吨运费降至 4 两”，“我们认为，所有对手将因此在两三个月内溃败或撤离”。而惇华洋行的这两只轮船也“终于被迫在两个月内撤出航线”。^③

1869 年初，旗昌轮船公司在上海—天津航线上遇到了一家更为顽强的竞争者——怡和洋行。这家老牌的英国洋行在 1869 年 3 月把一艘旧船“久绥”（Kiusiu，839 吨）号投入上海—天津航线，并在英国订造了两艘轮船准备投入这条航线。旗昌和北清公司故技重施降低运费，可是怡和洋行实力较大，所需运送货物较多，得以坚持航行。它通过借款，将惇华洋行的“天龙”号轮船纳入自己代理，还鼓励本行买办唐廷枢买下北清轮船公司的“南升”号轮船也交该行代理。1870 年 4 月，当在英国订造的“亚平”号到达时，怡和已有 4 艘轮船在这条航线定期航行。1870 年 7 月，怡和洋

① [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 88～89 页。

② [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 76～77 页，表 17。

③ [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 90 页。

行被邀参加旗昌轮船公司和北清轮船公司之间的运费协议。1871年2月，当北清轮船公司濒临破产时，怡和洋行把该公司的船只接管过来，代理经营。因此在1871~1872年期间，怡和洋行在该条航线上航行的船只总共有5艘之多。^①

此期晚清政府的一些政策也有利于列强在华扩张轮船航运势力。同治二年（1863），此前晚清政府限制列强轮船装运东北大豆和豆饼的“豆禁”开放，此时英、美大洋行，以及一些较小的德国和北欧船主也乘机加入。这种形势推动外国资本走向在华创办专业轮船公司的进程。外国轮船在华水域的快速扩张过程中，出于多种考虑，采取了争取和吸收华商及买办投资的办法，这些华商买办，也成为最早接触和参与西方大机器产业发展的中国人。

三 在华的外商轮船公司

沿海长江航线外国轮船势力的竞争角逐，必然导致列强航运势力出现消长起伏，也必然推动专业外资轮船公司出现。为对近代中国领水中活跃的外商轮船公司有深一步的认识，这里有必要挑选几家典型的外商轮船公司进行重点介绍。以下即为晚清时期代表性的几家。

上文已经提到，同治元年（1862），上海轮船公司（Shanghai Steam Navigation Co.）成立于上海，资本额100万两。这是第一家专营中国沿海及长江沿岸客货载运的外资轮船公司。因其业务总代理是美商旗昌洋行（Russel & Co），因此一般称其为“旗昌轮船公司”。

根据契约，旗昌洋行是旗昌轮船公司的永久代理人和司库。它的职责是经管所有日常航运和仓库业务，包括任命高级办事人员、供应物资和煤炭、根据董事会的要求订购新的船只和机器、支付费用、收受各项收入等。作为回报，旗昌洋行每年从旗昌轮船公司抽取其总收入5%的佣金，业务兴旺时，每年可净赚10万两白银。在购置轮船和其他物资时还可收取佣金。此外，

^① [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第90~91页。

在借取旗昌轮船公司的现金时，只需付出百分之五的低利。^①

旗昌轮船公司得到华商和一些外国洋行的支持，旗昌的股份中有中国买办和富商的投资。由于资本充足，有良好的码头和仓库，同治元年又创办了扬子保险公司，^② 旗昌轮船公司发展很快，几年内就有了不下十六艘轮船从事中国沿海沿江贸易。其中四艘轮船在美国建造，六艘在苏格兰建造，五艘建造于上海。^③

长江航运开放的巨额利润，引诱列强轮船激烈角逐，但是当竞争导致轮船增多，超过货运实际需要，沿江贸易也降回到正常限度时，旗昌轮船公司因拥有地段最好的码头，有掌握华人贸易的买办支持帮助，以及公司中英国股东占据的对外国货运的相当份额，因此仍然立于相对有利地位。

旗昌轮船公司老板福士在回忆录中曾忆及这一段经历，他谈到外商轮船公司在长江航线的激烈竞争和旗昌轮船公司取得优势地位时说：“长江开放激起了人们在这条河流上进行航运的疯狂追逐……旗昌洋行（指该行轮船）首先进入现场，他们组成了一个公司，但不具股份公司形式，由各股东自行负责，资金总额为 100 万两，外国和中国股东均有，公司名称为旗昌轮船公司。大约过了两年，沿江贸易降回到正常限度，航行的轮船较之实际需要已超出很多，甚至因货运大减而感匮乏……他们（指列强轮船公司）或船东们都陷入困境，有的赔本，有的出让。而旗昌洋行却拥有最好地方的码头，始终控制着华人贸易中的精华，并通过他们的英国股东占据了对外国货运的相当份额。他们保住自己所拥有的一切，在对手消极气馁时，他们却抓紧苦干。经过四年的惨淡经营，旗昌轮船公司终于挣出了头，购下原是各不相同的竞争对手船只，建立起一条繁荣达七八年之久的第一流航线，资本发展到 220 万两，拥有船只达 18 艘之多”。^④

此后三年，旗昌轮船公司又先后与宝顺洋行、琼记洋行和怡和洋行订

① [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 29、32~33 页。

② [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 33 页。

③ 丹涅特：《美国人在东亚》，第 494 页。转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑上册，第 280 页。

④ R. B. 福士（旗昌洋行老板）：《回忆录》修订本第二版，第 366 页。转引自 [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第 36 页。

立协议，十年内三洋行不在长江行轮，亦不经营轮船代理业务，旗昌轮船公司则不在上海以南沿海行轮（上海至宁波除外），旗昌公司则保证在长江航线提供足够的航运吨位，上航从上海至沿江各口岸，运价每吨不得高于6两或每担不得高于5钱。下航从沿江各口岸至上海，每吨不得高于5两。^①至此，旗昌公司已垄断了上海至汉口的轮船航运。

同治五年（1866），旗昌轮船公司的船只已经控制了长江整个货运业务的一半至三分之二。^②在同治六年至十二年之间，旗昌的船队由12艘17388吨增加到19艘27769吨，资产总额由1961762两增加到3323901两，旗昌轮船公司声势浩大的船队和面积宽广的码头已是“尽人皆知”，且“在中国的任何其他航运机构都没有可能发展得如此迅速显著”，“即使贸易商行也不例外”。^③

同治六年（1867），该公司获得纯利806011两。同治十年（1871），该公司在长江航线上仅货运收入就达1632000两，在上海—天津线上货运收入达409000两，在上海—宁波航线上货运收入达222000两，总计获得2263000两^④的丰厚垄断利润。

同治六年（1867），英商轧拉佛洋行（Glover & Co.）创办了另一家外资专业轮船公司——公正轮船公司（Union Steam Navigation Co.）。创办资本额17万两，名下有“悖信”号和“罗纳”号两艘轮船从事长江航运。据说，这家公司的股份由当地的中外人士认购，同治八年（1869）六月公司召开股东大会时，“有5名华人和17名外商出席”。^⑤

仅有两艘轮船的公正轮船公司对旗昌轮船公司并未构成大的威胁，旗昌轮船公司也容忍了公正轮船公司的存在。同治七年（1868）初，公正轮船公司与旗昌轮船公司订立协议，规定双方在长江货运上统一运费标准，同时公正轮船公司与旗昌公司达成默契：公正轮船公司的船队不得扩大到两艘以上。^⑥

① [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第64页。

② [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第57页。

③ [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第75页。

④ [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第96~97页。

⑤ [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第79页。

⑥ [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第80页。

正如第二节所言，早在咸丰十一年（1861），英商惇裕洋行（Trautmann & Co.）就购置了“燕子飞号”（Yingzefei）和“南浔号”（Nanzing）两艘小轮船，在北洋线上从事航运。同治七年（1868），惇裕洋行集资194000两，成立北清轮船公司。北清收购了惇裕的“燕子飞号”和“南浔号”，又订购一艘新轮“新南浔号”（Sin Nanzing），一起投入北洋线营运。北清轮船公司的业务由惇裕洋行代理。^①

但是，公正轮船公司和北清轮船公司存在的时间都不长，很快被另外两家实力更为雄厚的英商洋行所吞并。

同治九年（1870），从伦敦至上海的海底电缆敷设完毕，信息传播和商业形势的变化迫使此前的大型洋行改变经营方式，轮船航运业也更加受到重视。

同治十年（1871），此前致力于代理英国蓝烟囱远洋航线，同时自身经营一条名为“中国海船组合”（China Coasters）上海至香港航线的英商太古洋行，率先打破旗昌轮船公司对中国海运的垄断。该年，太古洋行在伦敦组织了一家名为“太古轮船公司”（即中国航业有限公司，China Steamship Navigation & Co.）的轮船企业。

同治十一年（1872）一月，这家轮船公司正式成立，资本额为97万两（36万英镑），托管于太古洋行，经营中国长江和南北洋沿海航运。太古轮船公司成立后，即在英国订购3艘江轮，并于同年七月以24.5万两的价格买下了公正轮船公司的两艘轮船和其他一些财产，^②奠定了与其他在华轮船势力进行竞争的基础。同治十二年（1873）四月一日，公正轮船公司正式移交轮船给太古轮船公司后，以降低运价为手段的竞争立即在太古和旗昌轮船公司间展开。太古轮船公司凭借雄厚的实力，很快站稳脚跟，并从两方面努力扩充其在中国的航运势力。一方面它在1875年以年利5%的利率，从蓝烟囱线的老板贺尔特公司借得债款5.7万英镑，支持太古轮船公司在长江等航线与中国成立不久的轮船招商局进行争夺；另一方面则动员英国格拉斯哥的造船主，进一步投资于“中国海船组合”，把资本扩大4

① [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第89页。

② [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第147页脚注3。

万镑，新造船只，于1874年开辟牛庄、汕头间的新航线。这条航线因是新辟，没有其他企业竞争，得以赚得高额利润。到70年代末，太古公司的轮船已经发展到八九艘。^①

1883年3月，太古洋行也仿照怡和洋行集中资本的办法，把中国海船组合合并于太古轮船公司，并将太古轮船公司的实收资本增至50万镑，另从贺尔特公司借债1万镑，辅助建造新船的资金周转。此次合并，虽没有增加新的资金，但通过这次合并和资本集中，太古公司一下子成为拥有20艘轮船（5艘河船和15艘海船），共有净吨22151的大轮船公司。^②

此后，太古轮船公司继续扩张实力，在1874~1892年的20年间，公司从6只轮船10618吨增长至29只轮船34543吨，^③成为在华轮船航运业中的巨头之一。

同治十二年（1873）一月，另一家资本雄厚的英商怡和洋行也在上海设立了华船轮船公司（China Coast Steam Navigation Co.），航运额定资本50万两，实收325000两，^④经营沿海航线。这家洋行曾在同治六年（1867）二月间将一部分船只和财产转让给旗昌轮船公司，并允诺十年之内不进入长江航线。此后怡和洋行主要在沿海一带活动。在同治八年至十年间，怡和洋行代理北清轮船公司经营，购入和接受委托经营的轮船共有6艘，其中一艘在上海—福州之间行驶，其余5艘走北洋航线。

尽管如此，怡和洋行却并不具有这些船只的全部所有权，因为6艘船中，2艘的产权属于北清轮船公司，2艘属于唐景星及其朋友个人，属于怡和产权的只有“久绥号”和“亚平号”2艘。而且，北清因为债务已将自己的轮船抵押给了汇丰银行，随时可能被拍卖。所以怡和只有追加投资，扩大规模，才可持续扩展其在沿海航线上的营运。此为怡和洋行创办华海轮船公司的根本原因。

① [美]刘广京著《英中在华轮船业竞争》，载《中日的经济发展》第58、63~64页。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第153页。

② [美]刘广京著《英中在华轮船业竞争》，载《中日的经济发展》第64页。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第154页。

③ Journal of Asian Studies, Vol. 18, No. 4, 1959. 8, p. 439, 转引自聂宝璋《中国近代航运史资料》第一辑上册，第513页。

④ [美]刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第172页。

从华海轮船公司的集股广告中可知，华海的额定资本为50万两，分为5000股，每股100两。认股者的付款方式为：每股首付15两，3个月后再付25两，再3个月后再付25两，剩下的35两以后需要时再付。华海则基本上以原有轮船作价入股：怡和的2艘轮船作价1700股，新订购的“海宁号”作价900股，“天龙号”作价350股，“南浔号”作价400股，合计3350股。由于北清董事会对其船只、仓储等资产开价过高，华海没有接受，故北清的2艘船并未并入。相持不下之际，怡和方面感到时机稍纵即逝，不能继续等待，于是决定向社会募集尚未认购的1650股资金，老沙逊、广源（Davidson & Co.）、云先等洋行认购了700余股，其余都为华商所认购。^①至此，华海轮船公司的创办最终告成。

光绪五年（1879），怡和洋行又招募到约30万两资本，创办了一家航行长江的扬子轮船公司（Yang-tze Steam Navigation Co.）并同祥生船厂合作，在上海建造了三只适合长江航行的轮船。到光绪六年（1880）末，扬子公司已获净利68149两。^②同年，怡和洋行开设牛庄、汕头间航线。光绪七年（1881）底，怡和洋行在英国伦敦组成了一个资本120万英镑的印中轮船公司（Indo-China Steam Navigation Co.）这家公司合并华海轮船公司、扬子轮船公司以及怡和洋行的香港、加尔各答航线和新设的牛庄、汕头航线的新造轮船，成为一家拥有13只轮船，净吨12571吨的大型轮船公司。另外，又用新增的资本订造了4只新船，形成一家实力急剧增长的在华外商轮船公司。^③

此后，怡和轮船公司凭借其雄厚的资本和经营活动不断扩张，从1883年到1893年的十年间，这家公司的船队从13只12571吨增长到22只23953吨。^④

① [美] 刘广京著《英美航运势力在华的竞争》，第173~174页。

② [美] 刘广京《十九世纪的中国轮船业》，《亚洲研究》第18卷第4期，第435、439页。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第152页。

③ [美] 刘广京《英中在华轮船业竞争》，《中日的经济发展》第65页。又见刘广京《十九世纪的中国轮船业》，《亚洲研究》第18卷第4期，第439、447、448页。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，第153页。

④ Journal of Asian Studies, Vol. 18, No. 4, 1959, 8, p. 439. 转引自聂宝璋《中国近代航运史资料》第一辑上册，第501页。

四 小结

从以上介绍的史实可知，1840年鸦片战争后直到90年代前半期，先后有英、美、德、法及其他多个列强国家的轮船公司在华运营。经营轮船航运的外国洋行数量达数十个，并先后设立过专门在华经营的轮船公司。外国轮船公司的轮船遍布宜昌以下的长江、珠江下游、黑龙江和沿海南北洋航线。表2是1864~1893年在海关总税务司登记和结关的船舶统计吨位表，从中可以看出外国轮船在中国的发展演变和中国轮船的航运实力比较。

表2 1864~1893年总税务司登记结关的国别船舶吨位统计表

单位：吨，%

国别	1864年(100)		1874年		1883年		1893年	
	吨	%	吨	%	吨	%	吨	%
英国	2862214	100	4738793	166	11003296	384	19203978	671
德国	580570	100	530377	91	774017	133	1508015	260
美国	2609390	100	3184360	122	150703	6	78175	3
法国	93099	100	137253	147	181056	194	259687	279
挪威	38195	100	22507	59	46053	121	140173	367
日本	756	100	480	63	194861	25775	566379	74918
其他国家	396673	100	197784	50	298200	75	732454	185
中国	64588	100	494237	765	4941728	7651	6829950	10575
共计	6635485	100	9305801	140	17589914	265	29318811	442

说明：表中的百分比为笔者计算。

资料来源：马士：《中华帝国对外关系史》第2卷，张汇文等译，三联书店，1958，第438页。

从表2的统计数字看，1864~1893年30年左右的时间里，在中国总税务司登记的轮船总吨位从663万余吨增加到2931万余吨，增加了3倍半。其中日本增长的幅度最大，达近750倍，但因为基数有限，意义不是很大。日本在华轮船势力的真正崛起和快速发展，是在1895年中日甲午战争之后。英国虽然30年里在华轮船数字仅增加不到6倍，但却从286万余

吨增加到 1920 余万吨，超过其余所有国家增加的吨位总数，成为在华外资轮船势力名副其实的霸主。美商轮船公司的实力在 1874 年前仅次于英国，但在 1877 年旗昌轮船公司卖给招商局后，实力急剧下降，降到几乎可以不计的程度。中国虽然从 1864 年的 6 万余吨增加到 1893 年的 682 万余吨，增长幅度似乎很大，但仍然难比英国这样的霸主。这些侵入中国的列强轮船公司，除太古、怡和两大轮船公司已经垄断了长江和北洋沿海航线外，还和其余外国轮船公司共同垄断着东南沿海的航线，某些地区如珠江下游、香港航线和通往外洋的航线，更是被外商轮船公司垄断掌控。这种局面，就是 1895 年前外商航运势力在华的发展和演变状况。

甲午战后帝国主义列强对华航运权的 争夺和划分

19世纪末20世纪初，帝国主义列强航运势力疯狂攫夺中国轮船航运权。继鸦片战争后沿海及长江主流航运权丧失之后，短短几年，中国内河内港航权又丧失殆尽。此时，世界主要帝国主义国家几乎都参与了在华权益争夺。英、德、法、日等国是在华航运权争夺战中的主角，而日本航运势力的迅速崛起和增长，尤为引人注目。

一 外国通过条约进一步扩大在华航运特权

光绪二十一年（1895）中日战后中国被迫签订《马关条约》，首开外国在华航运特权大幅扩张之门。该约第六款第一条规定：现今中国已开通商口岸之外，应准添设下开各处，立为通商口岸，以便日本臣民往来侨寓，从事商业、工艺、制作。……

①湖北省荆州府沙市。②四川省重庆府。③江苏省苏州府。④浙江省杭州府。

第二条规定：日本轮船得驶入下开各口，附搭行客、装运货物：

①从湖北省宜昌溯长江以至四川省重庆府。

②从上海驶进吴淞江及运河以至苏州府、杭州府。^①

这两项规定把列强过去攫夺的长江航行权从宜昌延伸到重庆，同时打

① 王铁崖编《中外旧约章汇编》第1册，三联书店，1957，第614～616页。（以下简称《中外旧约章汇编》）

破外国轮船过去不能驶入长江主流以外内河的限制，为列强进一步扩张中国航权开拓了新的起点。

由于此前不平等条约中，都有“利益均沾”的规定，故日本从《马关条约》中获得的特权，其他列强也得以享受，并激起它们向中国要素新的更多更大特权的欲望。《马关条约》签订后几年，是中国航权在列强逼迫下步步交出以致完全丧失的几年。其中，比较重要的约款还有以下几项：

光绪二十二年签订的《中日通商行船条约》，日本进一步获得通商行船权益。其约第四款规定：日本臣民准带家属、员役、仆婢等，在中国已开及日后约开通商各口岸城镇来往居住，从事商业、工艺制作及别项合例事业。

第五款规定：中国现已准作停泊之港，如安庆、大通、湖口、武穴、陆溪口、吴淞等处及将来所准停泊之港，均准日本船卸载货物、客商，悉照现行各国通商章程办理。

第八款规定：日本臣民任从自雇船只，驳运货、客，无论何项船只，雇价银两听其与船户自议，中国政府官吏均无庸干涉，其船不得限定只数，并不准船户、挑夫及各色人等把持包揽运送等情。

第十五款规定：日本臣民使用各种小船，装运客商、行李、书信及应免税之货，往来中国通商各口，均毋庸纳船钞。^①

继日本利用《马关条约》攫取中国内河航运权后，光绪二十三年（1897），中英签订的《中英续议缅甸条约附款》中，英国接着攫取到在西江通商行船的权利专条：

……今彼此言明，将广西梧州府、广东三水县、城江根墟开为通商口岸，作为领事官驻扎处所。轮船由香港至三水、梧州，由广州至三水、梧州往来，由海关各酌定一路，先期示知，并将江门、甘竹滩、肇庆府，及德庆州城外四处，同日开为停泊上下客商货物之口，按照长江停泊口岸章程一律办理。^②

^① 《中外旧约章汇编》第1册，第662~666页。

^② 《中外旧约章汇编》第1册，第690页。

南部西江航行权落入英国之手时，北方松花江的航行权也被俄国攫取。先是俄国于1896年引诱清政府订立《合办东省铁路公司合同章程》，其中列有“凡该公司建造铁路需用料件，雇觅工人，及水、陆转运之舟、车、夫、马并需用粮草等事”，中方“皆须尽力相助”的条款，^①此后俄国即据此胁迫清政府驻俄公使许景澄订立使用轮船拖带运料船只通过松花江办法六条，准许东省铁路公司在松花江用轮船拖运建筑铁路材料。此本临时性质，铁路建成后即应停航，俄国却借机成立东省铁路公司船舶部，购置大批轮驳，除运输铁路建筑材料外，兼运旅客货物。虽经中国多次抗议，亦置之不理。二十四年俄国强租辽东半岛后，将东省铁路展筑至旅顺、大连，又用同样的办法非法侵夺了通行辽河和营口的航行权。^②

1898年，英国利用贷款予清廷归还日本赔款之机，提出三项条件，其中之一即“开放内地航行于外国船只”。^③清廷知不能拒，遂“许四月以内开办”，^④同时命总税务司赫德拟订内港行轮章程。此后，同年由赫德拟订清廷颁布的《内港行船章程》中明确宣布：“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。”其中“内港”二字之定义，“即与烟台条约第四端所论‘内港’二字相同”。^⑤而《烟台条约》之“内地”界定，却是“沿海，沿江、沿河及陆路各处不通商口岸，皆属内地”。^⑥

如此，通过《内港行船章程》，外国轮船已取得航行中国各处通商和不通商口岸的权利，所有内河内港，都已向外国打开了大门。

光绪二十四年（1898），是列强对中国航权进行大规模破坏与侵夺的一年。在列强的胁迫压力下，“各种受理内河航运的规章”相继颁布，在

① 《中外旧约章汇编》第1册，第673页。

② 《中外旧约章汇编》第1册，第784页。并参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第318页。（以下简称《中国轮船航运业的兴起》）

③ 英国蓝皮书，1898年中国第1号，见樊百川《中国轮船航运业的兴起》，第318页。

④ 《中英新议约章（1898年）》、倚剑生：《中外大事汇记》交涉汇，第4、13页。见聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第2辑上册，第28页。（以下简称《中国近代航运史资料》）

⑤ 《中外旧约章汇编》第1册，第786页。

⑥ 《中外旧约章汇编》第1册，第786、349页。

这些规章下，“轮船开始发展成为一个巨大的运输事业”。^①“且其通行货物于内地，只在一关纳税，以后抵内地各处，皆可直行无阻”，^②为此，在评论所获这些中国内河航行的权利时，上海的外商坦率表示，这些权利“是从1858年的条约以来从中国所能获得的最重要的特许”。^③

此后，光绪二十八年至三十年（1902~1904），各帝国主义国家利用镇压义和团运动后的余威，又胁迫清政府先后签订中英《续议通商行船条约》、中美《通商行船续订条约》、中葡《通商条约》和中日《通商行船续约》等条约以及附件，^④进一步攫取到一批特权，这些约款中涉及航权的主要内容有：

①增开湖南长沙、四川万县、安徽安庆、广东惠州及江门等城市为通商口岸，并增加一批内河轮船停泊处所。

②允准外国在内河内港两岸租设轮船码头和栈房。

③中国课外国轮船货物之税，不得比课本国轮船之货税为重。

④凡禁止外国轮船行驶之内河，“华轮亦应一律禁止”。^⑤

⑤凡能走内港之外国轮船，无论大小，只以能走内港为准，“均可照章领牌，往来内港，中国不得藉词禁止”。^⑥

至此，随着甲午战后一系列不平等条约的先后订立，中国的航权逐步丧失殆尽。其后果是：中国的轮船在自己的领水内不能自由航行，不能享受轻税权利，外国轮船反可不受禁阻地行驶。光宣之际，这种不正常局面已达登峰造极地步。

晚清中国航权旁落，帝国主义国家向外侵略扩张是一个要因，清廷腐

① 马士：《中华帝国对外关系史》第3卷，中译本，第167页。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第26页。

② 倚剑生：《中外大事汇记》“交涉汇”第四之二，第1页，《英国通航内地河川章程》，1898。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第27页。

③ 《上海外商意见》，伯尔考维茨：《中国通与英国外交部》，第336页。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第29页。

④ 《中外旧约章汇编》第2册，第101~114、181~200页。

⑤ 《中外旧约章汇编》第2册，第113页。

⑥ 《中外旧约章汇编》第2册，第197页。

败无能 and 昏聩愚昧同样是要因之一。例如，清廷并不清楚国际间直接贸易与本国沿海内河航运在航权上的区别。以长江航运通商而言，假定限于国际间直接贸易，在近代国际惯例上，未尝不可以相当条件而容许，可是清廷初则深闭固拒，等到一败再败不得不允许时，竟连内河航行权也一并送上，似乎既已允许外轮入江，则任其在沿江各口岸间运输货物，已属理所当然无足轻重。^①

清廷在外国要求内河行船这个问题上，也有顾虑，但它所顾虑的，一是影响木船船民生计，导致统治不稳；二是厘税偷漏减少财政收入，并非注重于航权丧失。所以前后所订章程，都在征税防弊方面着眼。光绪二年烟台条约，英国要求添开长江口岸以备行轮时，全权商约大臣李鸿章上奏时对增开口岸的看法即是：“似不在停泊处所之多寡，要在口岸内地之分明……如此办理，该总税司敢保洋税毫无偷漏，厘课并无耗损。”^②

此外，清廷中尚有从“增税裕饷”角度认为其是“足国足民”好事的看法。^③ 光绪二十四年总理衙门上奏修改长江通商章程片中即认为，“中国自与各国通商以来，江海口岸轮船畅行，商务因之日盛”，又说“拟将通商省份所有内河，无论华商洋商，均准驶行小轮船，藉以扩充商务，增收税厘”。^④

二 航运补助政策：外国在华扩张航运的实力基础

19世纪中叶开始，各国开始以各种形式的补助金刺激本国商船的制造。他们采取造船和航行给予补助金的形式，鼓励本国轮船向外扩张，或按其航行里数给予补助金，或政府直接对邮运予以补助金，^⑤ 以期在新的竞争之中取得优势。此期，在争夺中国航运权益的斗争中，为增强本国轮船公司竞争力，各帝国主义国家加大了财政支持力度，航运补助费成为各

① 参见王沈《中华水运史》，台湾商务印书馆，1982，第245页。

② 《烟台议结滇案折》（光绪二年七月二十七日），李鸿章：《李鸿章全集》卷27，奏稿。

③ 《光绪朝东华录》，光绪二十四年三月，第4062页。

④ 《光绪条约》卷50，第2页。转引自《中国近代航运史资料》第1辑上册，第96页。

⑤ 诺拉斯：《英国产业革命史论》，张伟格译，第352页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第22～23页。

国增强本国在华航运实力最普遍采用的形式。

帝国主义国家争夺在华航运权益，是其向外扩张掠夺殖民地政策之重要环节。

这一点，正如日本政治家、贵族院议长近卫笃磨所称，“（中国）河湖的航运权是签约各国利益均沾的贸易公用航路，它同铁路及矿山的独占权不同，无论何国均可在同一水路上航行船舶。我国在对清贸易、扩张商业于扬子江流域政策上，其善盖莫过于利用此一航路之航行权，运用此一权利，则无论何城市乡镇，均可直接购入原料及推销产品。事实上，该水域航道全部开放之日，也即为我国市场之时”。^①

正因轮船航运有此特点，故各帝国主义国家均不遗余力以财政补助推动本国航运实力扩张。

光绪七年，法国政府实施补助法案，造船奖励金计铁壳船每吨合 25.10 元，木船每吨合 11.58 ~ 15.44 元，新引擎、锅炉及附属机件每百公斤合 5.80 元。光绪十九年起，法国政府为鼓励本国造船业发展，取消了所有在外国建造的船只的航行奖励金。光绪三十二年，造船奖励金又有增加。^②

光绪十二年，德国政府曾以每年 440 万马克之邮政津贴，给予北德航运公司（Norddeutscher Lloyd），期限定为 15 年，分为三部：其中远东线自德国之勃雷默海芬（Bremorhaun）埠至上海，每年 13 次，又香港长崎间支线，速率定为 12 海里；光绪二十五年延期十五年，津贴增为 559 万马克。^③

光绪二十五年，德国北德轮船公司上书政府，请拨公款援助航业，获得同意并签订合同。该合同规定，北德轮船公司开办五路航业：其一，自汉堡口及博来门口，至中国各口；其二，自汉堡口，及博来门口，至日本各口；其三，自香港至日本；其四，自新加坡口，至纽基尼亚；其五，自

① 中村义：《长沙开港前后》，《历史学研究》（日本）1975 年 10 月，第 425 号。

② 郑明如：《国内及国外交通对中国经济前途之影响》（英文本），1930，第 107 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 25 页。

③ 《第一津贴金》，《交通公报》第 52 期《译丛》，1921 年 4 月，第 9 ~ 10 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 24 页。

博来门至新金山。其别有一支路，自上海至胶州湾。每船速率：中国日本各路，以十三海里至十四海里为率，纽基尼亚以九海里为率，新金山以十二海里至十三海里半为率，不准下于该率。自西历本年（1899）四月开办，以十五年为期。^①

由此，德国商船急速发展，“已迅速地变成英国可怕的竞争者”。^②

光绪十八年，俄国黑龙江汽船公司成立，总公司设在海兰泡，每年接受政府补助金30余万卢布。另外，结雅河的航路还另有补助金。在轮船公司中，它发展得最顺利。^③

光绪二十一年，意大利政府议定，由本国商人设轮船来往东方各口岸，每年由意大利政府拨佛朗银元70万元津贴经费。该轮按月启行，由意大利毡那亚埠，取道钵昔、苏彝士、亚丁、哥林堡、孟买、新加坡、香港，以至上海。^④

光绪三十四年，英国用在邮政和航政上的津贴每年约需英镑125万镑；美国在100万镑以下；法国将近200万镑；意大利45万镑；俄国35万镑。除法国和意大利也颁给补助金鼓励航运和造船外，这些国家都主要在载递邮件上根据合同给予津贴，而国家也收有一笔确实的税收做它的开支。^⑤

日本政府奖励及保护本国航业，分为两个阶段。从光绪二十二年至宣统元年为一般保护时期，而从宣统二年起则采取对各航线航业给予补助的办法。根据甲午战后日本采取的法案，日本造船奖励金对700~1000吨（登记吨）的日本船只，每吨奖励12日元，较大的船只每吨为20元。机

① 《德国航业》，二月天津报，《湖北商务报》第4期，光绪二十五年四月二十一日（1899年5月30日）译东报，第10页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第25页。

② 诺拉斯：《英国产业革命史论》，张伟格译，第352页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第28页。

③ 马扬敏太郎：《支那经济地理志·交通全编》，1923，第370~371页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第26页。

④ 《意创东方商轮》，五月《沪报》，《湖北商务报》第11期，光绪二十五年七月初一日（1899年8月6日），各国商情，第6页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第25页。

⑤ *North China Herald*（以下称《北华捷报》）1908年5月28日，第527页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第22页。

器采用日本制造的船只每一马力还要给予5日元的奖励金。从宣统二年起，更以排斥一切外国船只在日本的沿海航行来加强此一措施。^①

光绪三十四年，日本航海津贴预算共计日元1319万元，比上年又增加日元308.6万元。^②

宣统元年，日本以递信省和台湾总督府为首的诸殖民地厅的海运补助费支出1200万日元，同该年农商务省的岁出总额大约相等。这其中大约有1/3用在近海航路补助上。^③

在支付航运补助国的各个国家中，日本居第一位，每吨津贴日元12.30元，其次是法国每吨津贴合日元11.13元，德国合日元0.81元，英国居末位，每吨津贴合日元0.56元。^④

三 各国在华觅地、设趸船、修栈房的活动

轮船公司的设立和航行，离不开码头、趸船和栈房等基础设施。帝国主义各国在扩张中国航运势力的竞争中，获取最有利的码头趸船等设施，是必不可少的一环。以下列举的是光绪二十一年《马关条约》各国获得内河航行权后，几个主要帝国主义国家争夺在华航运设施的状况的报道。

1. 英国船商

光绪二十一年，中日《马关条约》订立，“在内地广辟商埠，湖北之沙市亦居其一。不特日人可辟租界，即各西国亦利益均沾”。因此“各国正兴高采烈争往觅地”。时荆南道派人函请宜昌税务司会同西国领事，偕往沙市，选择地段。闻税务局拟在沙市竹家子地方择定一区，围园约八九十丈，较宜昌大数倍，每丈约值价八十吊，已将界址勘定，不日即可兴

① 郑明如：《国内及国外交通对中国经济前途之影响》，英文本，1930，第107~108页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第19页。

② 《北华捷报》1908年5月28日，第527页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第21页。

③ 小风秀雅：《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》（日本）1983年10月第92编第10号。

④ 《北华捷报》1908年5月28日，第528页。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第22页。

工。现招商局又派妥人往沙市选择地段，而太古、怡和亦各前往择地。界址一定，即便兴工。沙市北通襄樊，南通湘黔等处，又总束川口通商之利，必较宜昌百倍。且沙市地方宽阔，亦不似宜地逼窄也。^①

同年张之洞奏折中称：三月间，镇江英领事贾礼士来宁，据称江宁下关，为长江轮船往来暂泊之所，洋船向无趸船，该国公使令其来商，拟请择地添设，以便行旅。又有上海英领事来函称，怡和、太古两行轮船，行抵下关，无停泊之所，洋行生理，既觉受亏，中国客商，亦属不便，应请一律设立趸船，以昭公允，而利行人等语。臣以未经通商口岸，断不许洋行设立趸船，而该领事等坚执招商局为辞。臣当即告以中国正欲在下关设立趸船码头，以停泊官轮，而利商旅，凡搭趁轮船者，仍系华民，码头成后，尽可并许洋行轮船停泊，酌量收租，即以所收租价，作为历年修理各费，该领事亦遂无辞，当即派委候补道桂嵩庆，仿照洋式，增置趸船一座。^②

光绪二十五年，英商怡和、太古两公司得以在南京设立趸船，“同向上海某洋行定制趸船。怡和已先工竣，本月初旬某日用商轮船带至下关江口”。^③

次年，又借岳州税关设立，制定居留地章程之机，以土地竞借方式，取得岳州的居留地。“岳州税关开始之日，同时为居留地竞借会之者，外国人则怡和、太古、顺昌，日本人则商船公司，东肥洋行，而中国人则招商局，于一百五十元至三百元之间，各借取之。故中段之地，无所余云。此时各国领事赴岳州者，惟有日本领事濑川氏耳”。^④

同年，以英商为首的各国洋行，取得宜昌驻船码头用地，“太古、怡和、立德、美最时、大阪商船等各洋行，将筑造数处码头。又美商美章洋行，于本口附近三株树，建一大洋油库。又茂大公司者，以四川产烟叶，制造叶烟，每日三千余箱，以输汉口、上海。又英商立德，现于上海所造

① 《申报》1895年9月22日。

② 《金陵设立万趸船修造马路片》（光绪二十一年十二月十九日），张之洞：《张文襄公全集》卷41，奏议，第11页。

③ 《申报》1900年1月19日。

④ 《岳州开埠》（译《大阪朝日新闻报》），东二月，《湖北商务报》第39期，光绪二十六年五月十一日（1900年6月6日），《东报》，第8~9页。

肇通轮船，将以本月底或下月初，常川开往宜昌重庆间，而德商美最时，亦将筹办此事，由以上情形，遂使河岸地价，十倍称昂，可以想见宜昌今后之盛状”。^①

光绪二十八年，英商麦边、鸿安两公司见招商、怡和、太古皆有趸船码头，因亦在太古趸船左首购地，筑造码头，安设趸船。^②

同年，英商麦边轮船公司又得以在九江设置趸船，“浔埠麦边轮船公司昨由沪上购到新趸船一艘，下碇江干，以囤客货”。^③

光绪三十年，英商太古轮局请在安庆江岸建设趸船。次年，太古洋行在汉口已有码头两处之外，“兹又将新泰洋行房屋码头定价购妥，并设趸船，以便轮船停泊，装运货物。至于行驶长江轮船码头，仍在原处，外人于扬子江航业可谓竭力经营矣”。^④

宣统三年，英商拟定在浦口修造码头，停泊轮船，邮传部咨复外务部，认为“洋商如援内港行轮章程以为请，势难驳阻”。^⑤

2. 日本船商

光绪二十三年，日本大阪商船株式会社派出轮船二艘，一名大井，一名天龙，于西历正月三号起开行在申，停泊三菱公司码头，其余镇江芜湖一带，亦已购有码头某地，惟尚建造未竣。此两船船身均长170余英尺，每一点钟可行14英里，至水脚定（轮）照三公司价目，暂取八折，以广招徕。所有散舱搭客，每日饭食均有饭菜二肴，且各客于收票之后，概赠以洋巾二方，东洋绸花二朵，借以将敬。^⑥

此后两三年，日本为在长江流域各处扩张航运势力，开始了一系列航运基础设施的建造。光绪二十六年，日本大阪商船会社继开办长江航路之后，于汉口购买地基，以便新造栈房。“其宜昌亦欲建造栈房，现已订约

① 《在宜昌日本商品陈列所之报告现情》（译《大阪朝日新闻报》），东五月，《湖北商务报》第41期，光绪二十六年六月初一日（1900年6月26日），第9页。

② 《中外日报》1902年6月1日。

③ 《中外日报》1902年5月3日。

④ 《中外日报》1904年8月26日、1905年4月27日。

⑤ 《外务部档案 中英关系》，第0721号卷。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第130页。

⑥ 倚剑生：《中外大事汇记》第7《商业汇》，第49页，日本试行长江轮船，1897。

购定地基，不日即可兴工。更拟设置趸船于宜昌、沙市、汉口、南京、镇江各处口岸，以备储积货物之便。其他如由洞庭湖到长沙及湘潭航路、由长江经运河到扬州航路、湖北省汉江航路、洞庭鄱阳两湖沿岸航路，亦拟逐渐开办”。^①

光绪二十七年，日本于镇江荷花荡迤东购地兴工，名为东洋公司驳岸，“嗣后该商来往各船，均可在此停泊”。^②

同年，日本大阪公司在芜湖新设趸船一艘，“已于十三日由大亨轮船拖带来芜”；并在镇江招商局旁购得张姓黄姓近水地基一方，兴筑轮船码头，安置趸船。^③

光绪三十一年，日本大阪公司为在九江设立趸船，“曾由日本总领事永泷久吉氏亲莅赣省，与胡鼎帅面商，并到浔会晤瑞关道，询准税务司察看情形”，多次往返照会。^④

在争夺在华航运设施的过程中，首先进入长江主流航线的日本大阪商船株式会社成为主力。在上海—汉口线开始以后，立刻设立了汉口分公司，作为经营该航线的主要据点。“同时在上海、汉口、宜昌各主要口岸以及沙市、岳州、九江、南京、芜湖、镇江等地，或建筑仓库，或停泊仓库船，积极讲求各种水陆设备的完善”。加上光绪二十九年日本邮船会社“收买了英商麦边洋行的船只、码头以及其他所有设备”，日本在长江流域航运势力的基础，遂愈加巩固。^⑤

3. 德国船商

光绪二十五年，有报纸报道，现有德商拟于西历八月开办长江商轮，专走上海至汉口一路，其所造轮船式样，仿现在美国密西西比河行驶之船，约于西历七月竣工。其所新奇者，此等轮船用洋油代煤。“现该德商已在汉口购定地基，以备筑造码头。若该船行驶之后，则长江船价，必较他船稍廉矣”。^⑥

① 《中外日报》1900年1月1日。

② 《中外日报》1901年1月5日。

③ 《中外日报》1901年4月8日、1901年11月19日。

④ 《时报》1905年11月26日。

⑤ 神田外茂夫编《大阪商船株式会社五十年史》，昭和9年（1934），第255～256页

⑥ 《中外日报》1899年1月11日。

同年，据称长江一带货多船少，既以汉口而论，不特城乡各堆栈，货物云集，即广庭敞地，亦堆积如山，待船运载。又闻有大船数艘，尚在兴造，大约开年始能行驶。德国新设之瑞记轮船公司，其船不用煤力，而用油力。原拟今秋开办，现则须迟至年底矣。^①

同年，《湖北商务报》报道汉口租界德商美最时、顺丰两洋行，均拟创办轮船，揽载客货，藉扩利源。“美最时，计共七只，走长江者三只，走汕头者二只，其余一走湖南，一走沙市；顺丰三只，专走长江，闻不久即能到汉”。^②

光绪二十五年，德商瑞记洋行新设专走长江轮船二艘。其初次开行之瑞泰轮船，于去腊二十九日晚下水，因夜雾水浅，直至次日天明，始行开轮。“缘该行欲兴筑码头，尚无位置，故未装载货物”。^③

光绪二十六年，年前德商瑞和洋行已于九江通衢满粘招贴，云该行已新造轮船数艘，转走长江，灵便之极。“各码头均设有洋棚，约今正准可到浔云。”^④

光绪二十七年，上海德商美最时洋行在《申报》上刊登广告，声称该行在上海浦东张家浜建造码头及同春福栈房，存储煤之披屋，均甚宽大，“可储煤及各货物约十五万墩（吨）之多，现已告成。帆船、轮船均可抵码头停泊。所取各费，格外从廉，并可以保火险，保费照大众一例”。^⑤

光绪二十九年，汉口德商美最时洋行在米厂安设趸船，有碍行舟，叠经关道及税务司一再禁阻。此事经驻京德使向外务部商榷，已允通融办理矣。^⑥

光绪三十一年，《中外日报》报道，德商汉堡美洲轮船公司与那去希雷公司定义派船来往远东，意欲在扬子江与日人船业互相争衡也。^⑦

① 《光绪二十五年汉口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第29、30页。

② 《湖北商务报》第14期《本省商情》，光绪二十五年八月初一日，第3页。

③ 《中外日报》1900年2月13日。

④ 《中外日报》1900年2月6日。

⑤ 《申报》1901年10月13日。

⑥ 《中外日报》1903年5月29日。

⑦ 《中外日报》1905年10月11日。

4. 美国船商

光绪三十一年，举人张汝芹等上请禁美商美孚油行于沿江等埠遍设行栈稟文，文中称，汝芹等见美商刘懋恩，前因违背约章，擅在南京汉西门外并非指明商埠之地，开设美孚洋油行栈。其时省中士商知其事者，咸动公愤，旋经集议，以事关国权，且碍地方商务，仓猝之顷，比即电稟外商两部。旋蒙大帅详电外部，业由外部照会美国公使，请飭该商速将煤油行栈他徙。

此次美孚油行贩运煤油沿江而上，在南京、芜湖、九江、汉口、四川等埠以及沿途小码头遍设行栈，芜湖业由该地绅商电稟大帅，九江油栈开设于官牌闸、龙开河地方，四川油栈系由上海汪兴泰经理，汪本在上海卜内门有限公司报关，早已入川，先以作洋碱生意为名，然后开栈。惟汉口油栈开设何处，尚未查得。总之，刘懋恩以一美商而擅在各内地开设行栈，其违背约章，藐视国权，实属肆无忌惮。若不据约力争，则他人接踵效尤，皆得援刘懋恩以为口实，将来交涉，愈形棘手。汝芹等请大帅通飭各属地方官迅速查明，严行禁阻。一面分电各省，立即行查确实，并求详细电告外务部，请美使行知领事，根究刘懋恩违约之罪，以清交涉，庶商业得以自固，国权因而保全。大帅维持挽救之盛心，益昭示于天下，则商民幸甚，大局幸甚。若夫因煤油之危险，诘以有碍民居，以厘金之未完，责其深违成例，虽为旁敲侧击之词，或开避重就轻之路。^①

光绪二十一年《马关条约》和随后一系列不平等条约的签订，导致帝国主义各国在华掀起争夺权益划分势力范围的高潮。发展本国航运实力，是确保各国在华权益的重要环节。故此，从各项约款中攫取到一系列航运特权的帝国主义各国，依托本国政府提供的航运补助费，在中国设立新的航运公司，抢占有利的码头栈房，深入中国腹地内河开辟新航线，开始大幅增强在华各地区的航运实力，与此同时，各帝国主义国家间航运势力的竞争亦日趋激烈。

^① 《时报》1905年10月30日。

甲午战后列强在华航运业上的争夺和扩张

光绪二十一年《马关条约》和随后一系列不平等条约的签订，成为帝国主义各国在华掀起争夺权益划分势力范围高潮的契机。英、美、德、俄、法等国轮船航运业在华已经经营多年，此时要在原有的基础上进一步扩张。而新起的帝国主义国家日本在《马关条约》签订之后，亦加入瓜分抢占中国权益的行列，且表现得更为急迫凶猛。日本在华航运势力的急速增长，首先从长江航线开始。

一 日本在长江流域扩张航线势力

长江流经十三省，水运条件极为方便。《马关条约》签订之时，进入中国最早的英国，在长江流域的轮船航运业中已占据绝对统治地位。以太古、怡和轮船公司为首的英国轮运势力，从光绪年间起，已垄断了长江航运。90年代中期在长江各口进出的英国轮船吨位平均达到7168000吨，占各国轮船吨位总数的72%。^①英国自然被日本视为争夺在华航权的劲敌。

光绪二十一年《马关条约》签订，日本获得进入长江及内河的权利，为日本实现侵夺中国打开了方便之门。

光绪二十二年五月，苏州、杭州正式辟为商埠之前四个月，日本白岩龙平即已成立大东新利洋行，为开辟上海—苏州、上海—杭州、杭州—苏州的三角航路做准备。^②9月间，在苏州、杭州开埠的同时，首辟上海—苏

^① 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第365页统计表。

^② 中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，“白岩龙平传”，第342页。

州 80 浬航线。次年 1 月，又实现了计划的第二步，开辟了上海—杭州的 150 浬的航线。

光绪二十四年十月，大东新利洋行改组为大东轮船合资会社，日本政府将大东公司的航线指定为命令航线，给予年额 3 万日元的补助，该社总社也由大阪移自东京。光绪二十六年四月，又改组为大东汽船株式会社，日本政府给予的资本金增为 10 万日元，同时增辟苏州—杭州 127 浬航线，再获日本政府增拨年额 2 万日元补助金。^①至此，大东汽船会社已完成开辟上海、苏州、杭州间的三角航线。

首开日轮势力进入长江内河流域的大东汽船会社，资本金只有 10 万日元，却享受日本政府 5 万日元的补助金，并得到日本政界、财界的有力支持。股东中有日本贵族院议长、枢密顾问官近卫笃磨，有被称为“日本资本主义之父”的涩泽荣一，有日本最大轮船公司邮船会社社长的近腾廉平和野崎武吉郎等政界财界著名人物。^②大东汽船会社用政府发放的补助费增置轮船，得以把各条航线由隔日班改为日班，同时降低运费，增强竞争，很快成为沪苏杭三角航线上的霸主。^③

光绪二十八年夏，该社又开辟苏州—镇江 145 浬航线。三十一年春，再开辟镇江—清江浦航线 144 浬，镇江—扬州航线 20 浬，航路总长达到 660 余浬，^④成为这些航线上最大的小轮公司。至光绪三十三年，该公司合并于日清汽船株式会社时为止，历时 12 年，大东公司已拥有轮船 15 只，拖船 15 只，在上海设有分社，苏州、杭州设有支社，镇江、嘉兴、湖州、清江浦等 14 个地区设有代理店，其船舶一年行驶的里程总计已超过 30 万浬。^⑤

进入长江主流航线的第一家日本轮船公司，是成立于光绪十一年、资本金 120 万日元的大阪商船株式会社。该公司得到日本政府大力支持，于光绪二十二、二十三年两次增资，资本扩充至 550 万日元。光绪二十二年

① 《日清汽船会社史》，第 19 页。

② 中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，“白岩龙平传”，第 342 页。

③ 参见樊百川前引书，第 377 页。

④ 《日清汽船会社史》，第 21 页。

⑤ 《日清汽船会社史》，第 21 ~ 22 页。

十月，日本政府指定上海—汉口、汉口—宜昌线为命令航线，^①同时发出如下指令：

递信省（交通部）指令：

①由上海经镇江、芜湖、九江到达汉口的航线：每月往返六次（十一月到次年二月的四个月期间，每月往返四次），使用轮船二只。

②由汉口经沙市到达宜昌的航线：每月往返三次（十月到次年三月的六个月期间，每月往返两次），使用轮船一只。

上海汉口线自光绪二十四年一月开始向后补助十年，汉口宜昌线自光绪二十五年一月开始向后补助九年。^②

根据命令书第二十条“非但命会社设置分行，又当命之设置代理店”的规定，大阪商船会在上海—汉口线设置的办事处所十五店如下：

通州、张黄港、江阴、天星桥、镇江、仪征、南京、芜湖、大通、安庆、湖口、九江、武汉、黄石港、黄州。

汉口—宜昌线设置四店：

新堤、岳州、沙市、宜昌。

合计十九店

以上皆系命令书所定之地，或系寄港之地，或系停船之地。寄港之地，在命令书有往复皆当寄港之命令，停船地在命令书中规定为可以停船之地。

上海—汉口线以镇江、芜湖、九江三处为寄港地，以通州、江阴、天星桥、仪征、南京、大通、安庆、武穴、黄石港、蕲州、黄州为停船地，惟张黄港虽非停船地，而亦停船。^③

① 《日清汽船会社史》，第21~22页。

② 神田外茂夫：《大阪商船株式会社五十年史》，大阪商船株式会社，1934，第254、255页。

③ 杨志洵等译：日本《支那经济全书》，大阪商船会社陆上设备之一斑，《水运》，第50~51页，邮传部图书通译局印。转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第142、143页。

光绪二十五年春，大阪商船会社所属由日本川崎造船厂建造的专供长江航行的浅吃水船“大元”号加入汉口—宜昌线的航行，年获日本政府补助金5万日元。每月航行三次，途中停靠沙市，并在新堤、荆河口停船。日本轮运势力遂从汉口扩大到宜昌的长江主流航线。

在日本政府的支持下，光绪二十五年前后，大阪商船会社屡次探察拟在中国扩张的航路；并设部长一名、助役二名及其他书记等共十名，以专管其事。其拟扩张的航路包括“中国南北两洋沿岸、全体西江、长江、鄱阳湖、洞庭湖、汉水等”，且“尚有最紧要之地录后：即自上海达香港间之各处，如香港、西江、汕头、厦门、福州、温州、宁波等处，拟以石原主事与助役书记共三名前往查察”。^①

二十六年初，大阪商船会社获得日本政府支持，把资本金增加到1100万日元，并把增资总数的一半250万元用作扩充长江航线的费用。其中162万元作为建造4艘吨位均在2000吨以上，结构坚固、装饰美观、吃水量浅的专供长江航线使用的轮船。剩下的88万元用于陆上的设备投资。同年9月，新造的两只轮船大利（2246吨）、大亨（2245吨）号竣工下水，代替天龙川和大井川号航行上海—汉口线。日本政府航行补助费随之增加为上海—汉口线16万日元，汉口—宜昌线6万日元。二十七年，新造的大贞（2711吨）、大吉（2676吨）号亦竣工下水。同年10月根据递信省命令，大贞加入上海—汉口航线，大吉加入汉口—宜昌航线。^② 这四条船加入长江航路，使大阪商船会社在长江的吨位猛增至11100吨，一度超过了这条航线上其他的任何单个公司。航行次数也随之增加，上海—汉口航线每月8次，汉口—宜昌航线每月6次。

进入20世纪后，日本在长江主流航线上轮运势力的分布情况如表1所示：

光绪二十七年底，大阪商船会社将上海代理店改为分公司，同汉口分公司一起统辖整条航线，并在镇江、芜湖、九江、沙市、宜昌各港设立了代理行。随着各地码头、趸船、仓库等水陆设备的逐步完备。大阪的基础

^① 译《台澎日报》，《中外日报》1900年2月19日。

^② 《日清汽船会社史》，第22~25页。

表 1 光绪二十七年沪汉、汉宜线各公司营运轮船只、吨位统计表

上海—汉口线			
公司名	国籍	船 只	吨位
大 阪	日	3	7200
招商局	中	4	5800
鸿 安	中	4	2700
太 古	英	3	5500
怡 和	英	3	5500
麦 边	英	2	1000
美最时	德	4	不详
瑞 记	德	2	不详
汉口—宜昌线			
大 阪	日	2	2900
招商局	中	2	1200
太 古	英	2	1000
怡 和	英	2	1500

资料来源：据《日清汽船会社史》，第 25~26 页表编制。

日臻稳固。此后，大阪商船会社还以三年无息为条件，向英商立德洋行借银 2 万两，在重庆、宜昌开设商行，大力聚集货物。^① 此时的大阪商船会社，在长江流域，已成为一家势力不断扩张的航运公司了。

光绪三十一年五月，大阪商船会社开辟了从日本大阪直达汉口的航线，减少了上海装卸货物的周折，降低了运输费用。同年七月，又购进吨位为 2800 吨的轮船“大福”号，加入上海—汉口线，将航行次数增为每月 12 次，进一步增强了竞争能力。与此同时，又在积极进行宜昌—重庆间轮船的开行准备工作，以图染指川江。

在长江主流航线取得大幅进展的同时，尚无外国势力侵入的湖南省，又成为日本扩张轮运势力的下一个重要目标。

光绪二十七年十月，日本邮船会社副社长加腾正义视察湖南航线，白

^① 小风秀雅：《帝国主义形成期的日本海运业》，《史学杂志》（日本）1983 年 10 月第 92 编第 10 号。

岩龙平以东道主的身份做向导陪同巡视长江主流和洞庭湖。这次视察做出了几条重要决定：确定开辟长沙—湘潭航线；决定建造浅水轮船“湘江”、“沅江”号；还做出了要设法购买英商麦边洋行的船舶和设备，并添造4000吨级新船出入长江的决定。^①

光绪二十八年二月，日本财界政界14人发起成立了“湖南汽船会社发起人会”。该会认为，湖南省水运之利、物产之富、长江未开发之宝藏均不亚于四川省，以洞庭湖为中心贯通省内的湘江、沅江二水航路是中国河湖各航线中最有希望的航路。因此，日本着手的快慢甚至关系到对一般内河航行权的得失。湖南汽船会社计划先以汉口为基点，开辟至长沙、湘潭的航线，嗣后开辟常德航线，之后再达于其他各线，最终实现“垄断其内河航行权”^②的根本目的。

此时，日本政府亦将湖南航线确认为“日本贸易上最重要的航线”，按照6%的平均利润率给予补助。日本首相认为湖南航线开拓成功这件事，对日本国家来说“是比邮船会社万吨级的轮船开拓欧洲航线有更加重大意义的事情”。^③此举也被日本政府认为是迫使英国开始追随日本的一次外交政策上的胜利。^④

光绪二十八年九月十三日，湖南汽船会社正式成立，资本金定为150万日元。日本天皇也以内务部和大藏省首脑的名义购买了股票，成为股东。^⑤次年，日本特意为湖南航线设计的浅水轮船“湘江”、“沅江”号（吨位均为935吨）在大阪竣工。光绪三十年三月，沅江号开始汉口—湘潭线的航行，每月航行8次，途中停泊长沙，并在新堤、宝塔州、城陵矶、岳州、芦林潭、湘阴、靖港等处停船。这是日本在洞庭湖航路上定期航行的开始。三十二年又建造武陵号（1458吨），三十三年二月加入湖南航路，使湖南航路的轮船数达到3只，总吨数3328吨，^⑥成为湖南航路上最大的一家轮船公司。

① 《近卫笃磨日记》卷4，第331页。

② 《近卫笃磨关系文书类》卷6，第233页。

③ 中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，“白岩龙平传”，第343页。

④ 中岛真雄：《续对支回顾录》下卷，“白岩龙平传”，第343页。

⑤ 《日清汽船会社史》，第31~32页。

⑥ 《日清汽船会社史》，第31~32页。

光绪二十九年五月，久已拟议要向长江航线上发展的日本邮船会社，以日金 250 万元收买了在长江航线激烈竞争中不支的英商麦边洋行的船只、码头和其他设备，开展了长江航线的航运业务。三十二年，日本邮船会社在川崎造船所订造了三只 3500 吨的轮船准备投入长江航运，以期进一步扩大势力。

至三十二年底，长江及其支流共有各国轮船 48 只，登簿吨数 54794 吨。其中，沪汉线上有日本船 6 只，7364 吨；其他各国船 23 只，35803 吨。汉宜线上日本船有 2 只，2147 吨；其他各国船 5 只，4384 吨；汉口—湘潭线上日本船有 3 只，2064 吨；其他各国 7 只，2221 吨。另有行走苏、杭、扬、镇及清江浦等地的小轮船 65 只，其中有日本大东轮船公司的约 20 只。^①

如拿光绪三十二年日本在长江各口进出船舶吨位数与光绪二十四年相比，则 8 年时间里日本轮船进出口吨位增长了 12.5 倍。同期中国增长幅度 1.9 倍，英国 1.7 倍。^② 日本政府制定的近海航路补助费用表中，中国长江航路的补助费数额居于第一位，金额远远超过其他航路，如把日本邮船的上海航路（日本—上海）计算在内，则总数已远超过其他航路补助费的总和。日本轮船公司行驶的长江航线全被定为“命令航路”，^③ 全部享受日本政府的财政补助，无一例外（见表 2）。这就十分清楚地表明了日本政府对长江航运业的特殊重视。

表 2 日本递信省所管近海命令航路补助费用表

单位：千日元

航 路	受命企业	1901 年	1903 年	1906 年	1907 年	1911 年
长江航路	大阪商船	292	327	355		
长江航路	大东汽船	58	51	37	800	800
长江航路	湖南汽船	—	26	41		
上海	日本邮船	250	250	300	300	300

① 日本《外交时报》，1907，第十卷第一百十号，《杂报》，第 68 页。

② 根据樊百川《中国轮船航运业的兴起》（四川人民出版社，1985）第 356 页表计算。

③ 由日本政府津贴，根据日本政府命令通航的线路称为“命令航路”。

续表

航 路	受命企业	1901 年	1903 年	1906 年	1907 年	1911 年
神户—华北	日本邮船	100	100	150	130	130
神户—朝鲜—华北	日本邮船	25	25	25	25	25
南朝鲜	大阪商船	36	37	60	56	52
海参崴	日本邮船	25	25	25	25	25
日本海	大阪商船	60	111	126	300	300
大连	大阪商船			140	140	140
库页岛	日本邮船			25	25	50
合 计		846	952	1264	1801	1822

资料来源：小风秀雅：《帝国主义下的日本海运》，山川出版社，1995，第314页。从1907年起，大阪、大东、湖南、日邮长江航路合组为日清汽船株式会社。

但是，由于日本轮运势力的起点较低，与日本政府的要求仍然相差甚远。同时，这四家日本轮运公司还都处于一种分立门户、各自为战的情况，在与其他列强轮运势力展开激烈竞争的同时，自身之间的竞争也日趋激化。光绪三十一年日俄战争后，这种趋势更加明显。

光绪三十二年，日本政府指令当时递信省航运局长内田嘉吉负责解决这一问题，与长江在线的四家日本公司进行协商，使之合并组成新公司。次年二月，日本第二十三次议会对新公司提出了航路补助案，成立新公司的各项工作迅速进行。在日本当局的直接推动与支持下，长江流域新的日本公司得以出现，这就是日清汽船株式会社。

光绪三十三年二月，日清汽船株式会社正式成立，资本额定为810万日元。

其中16万股为大阪商船公司、日本邮船公司、湖南轮船公司、大东轮船公司以财产折价认股。2000股为发起人等及其他方面认股。^①

光绪三十三年四月一日，日本政府正式下发命令书，明确表示扶助该公司。“命令书”对日清公司各条航线使用多少船只、速率多少、吨位多少、每月多少航次，做出具体规定：

①上海—汉口线：本线应使用总吨数在2000吨以上，最大速率每小时

^① 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第34~36页。

在 11 海里以上的钢制轮船 6 艘。每年由三月一日到十一月底，9 个月内，每周应航行 4 次以上，十二月至次年二月底 7 个月内，每两周应航行 6 次以上，合计每一年必须发船 192 次以上。

②汉口—宜昌线：本线应使用总吨数在 1500 吨以上，最大速率每小时在 10 海里以上的钢制轮船 2 艘。每年由四月一日至九月底 6 个月期间内，每月应航行 6 次以上，十月一日至次年三月底 6 个月期间内，每月应航行 4 次以上，每年合计必须开船 60 次以上。

③上海—苏州线：本线应使用总吨位 8 吨以上，最大速率每小时在 5 海里以上的曳船用轮船 3 艘及总吨数在 15 吨以上的被拖曳船 3 艘，每月应航行 25 次以上，一年间应开船 300 次以上。

④上海—杭州线：本线应使用总吨数 8 吨以上，最大速率每小时在 5 海里以上的曳船用轮船 4 艘，及总吨数在 15 吨以上的被拖曳船 4 艘，每月应航行 25 次以上，每年应开船 300 次以上。

⑤苏州—杭州线：本线应使用总吨数 8 吨以上，最大速率每小时在 5 海里以上的曳船用轮船 4 艘，及总吨数在 15 吨以上的被拖曳船 4 艘，每月应航行 25 次以上，每年应开船 300 次以上。

⑥镇江—清江浦线：本线应使用总吨数在 8 吨以上，最大速率每小时在 5 海里以上的曳船用轮船 3 艘，及总吨数在 15 吨以上的被拖曳船 3 艘，每月应航行 10 次以上，每年应开船 120 次以上。

⑦汉口—湘潭线：本线应使用总吨数在 900 吨以上，最大速率每小时在 7 海里以上的钢制轮船 2 艘，每月应航行 8 次以上，每年应开船 64 次以上。但在浅水期间，得停止航行或减少航行次数，此种场合，应设法在城陵矶、长沙两地间，通行便船，每月航行 3 次以上。

⑧汉口—常德线：本线应使用总吨数在 900 吨以上，最大速率每小时在 7 海里以上的钢制轮船 1 艘，每月应航行 2 次以上，一年间应开船 12 次以上。但在浅水期间，得停止航行，或减少航行次数。

⑨鄱阳湖线：本线应使用轮船 1 艘，每月航行 2 次以上，每年航行 12 次以上，但在浅水期间得停止航行或减少航行次数。

上海—苏州线、上海—杭州线、苏州—杭州线及镇江—清江浦线的拖曳船及被拖曳船可以各线交互使用。

第一项之船舶，应为属于该公司所有，船龄不满 15 年，并由检查官吏检查合格者。

第一项各号所规定的航行次数，得视线路情况，认为有必要时，另行指令增加。

日本政府在本命令书有效期间按下开比例付给航行补助金。

上海—汉口线年额 50 万日元

汉口—宜昌线年额 11 万日元

上海—苏州线、上海—杭州线、苏州—杭州线及镇江—清江浦线，合计年额 5 万日元

汉口—湘潭线及汉口—常德线，合计年额 12.5 万日元

鄱阳湖线年额 1.5 万日元

上列补助金应于每月完成航行后按实际航行次数付给之。^①

新命令所指定之补助航线，除四公司过去接受命令所经营之线路即上海—汉口线、汉口—宜昌线、汉口—湘潭线、上海—苏州线、上海—杭州线、苏州—杭州线外，另行增加了新的命令航线三条：汉口—常德线、鄱阳湖线、镇江—清江浦线。

补助金按年额 80 万日元发给，相当于日清公司资本额的一成。补助期限长达五年，“可见政府的支持不遗余力”。^②

日清汽船株式会社的成立，使日本在长江流域的轮运势力集中于日清公司，通过命令书的各种规定和给予补助金，日清汽船会社已被置于日本政府的严格控制之下，成为日本国家政权代理机构的殖民性企业，成为一家为日本对外扩张“国策”服务的特殊股份公司——国策会社。

日清汽船会社成立后，命令航线增加到 9 条。其中定期航线也较前有大幅的增加，除过去的上海—汉口定期航线外，汉口—宜昌、汉口—湘潭、汉口—常德等主要长江航线现在也都定为定期航线，成为唯一的一家在这些航线上定期派船行驶的轮船公司。同时，日清汽船会社对船舶进行了调整和扩充，光绪三十三年四月开始到八月止，原日邮公司订造的三艘

① 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第 57～58、63～64 页。

② 浅居诚一：《日清汽船株式会社三十年史及追补》，第 55～56 页。

总吨均在 3000 吨以上、速率每小时达到 15 海里、长江航线第一流的新式大船竣工，加入了日清汽船株式会社的船列，被配置于上海—汉口航线行驶，使日清汽船会社的船舶吨位增加 1 万吨，总吨位达到 29922 吨，此时的日清汽船会社，拥有大小轮船 34 只，其中吨位在 900 吨以上的就有 14 只。^①

此外，日清汽船株式会社还与日本邮船会社、大阪商船会社在上海缔结了航线联运合同，^②使长江航线与日本远洋航线网相连接，彼此进行密切配合。此时的日清汽船株式会社，已成为长江在线规模最大、吨位最高、最具有竞争力的公司。

二 英、德、法等国在长江流域航运势力的扩张

《马关条约》签订后，在日本航运势力急剧扩张之际，光绪二十四年，英国公使向中国总理衙门照会，要求“中国国家确切保证不将扬子江沿岸各省租押或以其它名义让予他国”。^③同年，英国曼彻斯特及利物浦市商会召开的特别会议上，英国商人均要求英国政府一定要维护“在中国的优越地位，占领扬子江”，“必要时，大不列颠应准备以战争来保持它在中国的优越地位”，“因为中国仍然是世界上仅有的一个有着最大潜力的中立市场”。^④光绪二十六年，英国以武装舰队参与保护长江航线权益。“以扬子江一带为其势力所及之地，自必极力经营，不遗余力”，“所闻新设长江舰队，其舰凡十八艘，排水量约在二百吨内外，……能于潮退时驾驭自如，其中具有快炮四门，船弁二十四人”。^⑤

在长江主流航线上，英国拥有长期垄断活动中控制的最大贸易量，占有最有利的轮船码头泊位和禁止他国在英国租界内设立轮船码头等间接支持，保持着垄断地位。英国在此期间的扩张，一是采用改进设备替换新船等办法，增加航运实力，改换的新船，每只都比所代替的船只更

① 《日清汽船会社史》，第 37～45 页。

② 《东洋经济新报》411 号，1907 年 4 月 15 日，第 527 页。见小风秀雅《帝国主义下的日本海运》，山川出版社，1995，第 279 页。

③ 王铁崖编《中外旧约章汇编》第 1 册，第 731～732 页。

④ 伯尔考维茨：《中国通与英国外交部》，第 295～296 页。

⑤ 《中外日报》1900 年 4 月 5 日。

大和更好。^① 光绪三十年太古公司新造的“金陵”号轮船，总吨数 3897 吨；怡和公司新造的“德和”号轮船，总吨数 3770 吨；光绪三十二年怡和造的“隆和”号轮船，总吨数 3923 吨。这些船都是长江航线上前所未有的三四千吨的大江轮。^② 二是开辟新航线，特别对开发长江上游的川江航运，不遗余力。二十四年，英国人立德自制利川小轮一艘，行驶四川，此为“通商以来轮船入川之第一次”。^③ 二十五年，有英国参将由宜昌抵渝勘测水道情况，“一路勘视长江水道，凡沙洲浅滩潮信涨缩，无不详细绘图，实为勘视长江以来未有如此精审者也”。^④ 二十六年，英国溥安轮船公司肇通号轮船由宜昌入川，“该轮当推为商轮入川之鼻祖”。^⑤

长江上游通往四川的大门就此被英国轮船公司洞开。光绪三十一年，英商太古轮船又“从九江常川驶走南昌，搭客装货，以期扩充内河航业”，^⑥ 英国长江流域的航运权益得以进一步扩大。

英国之外，法、德等国扩展该国长江航运势力的活动亦在着着进行。光绪二十一年，法国领事即“奉本国政府之命，前来渝城，查看一切商务，于法商有无利益”。^⑦ 次年，又有“法国商务局官绅十二人，由安南等处遵陆来川，查看一切贸易情形”。^⑧ 光绪二十六年，英、德、法三国的浅底炮舰，均曾“供渡洞庭湖、汉水及重庆之用”。二十六年，有德籍轮船“瑞生”号在“宜昌上行的湍流”中“惨遭沉毁”。“但几艘英籍炮舰却几次都成功地渡过。还有一次，一艘法国的内河炮舰也渡过来了”。^⑨ 同

① 关册，1906，汉口口，第 145 页。转引自樊百川前引书，第 351 页。

② 参见樊百川前引书，第 351 页。

③ 《光绪二十四年重庆口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1898～1899，第 14 页。引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 278 页。

④ 《中外日报》1899 年 4 月 22 日。

⑤ 《光绪二十六年宜昌口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第 18～19 页。引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 283 页。

⑥ 《时报》1905 年 6 月 30 日。

⑦ 《光绪二十年重庆口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1895，第 50 页。引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 48 页。

⑧ 《光绪二十二年重庆口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1897，第 12 页。引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 49 页。

⑨ *Decennial Report, 1892-1901*, Vol. 1. p. 297. 引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 268 页。

年，据报道，德商瑞记洋行拟于川江内行驶轮船，“行驶川河之轮船，现已在德国建造”，“以作专走汉口重庆来往之用”。为川江行驶轮船事，“前月三十号此间英法美日四国领事官聚会，酌议该轮行驶章程”。^①

光绪二十二年前，就有德国沿海轮船进入长江，但大部分都到镇江为止。二十三年德国强租胶州湾后，为争夺长江权益，即在上海定造以柴油为燃料的新式江轮，于二十六年上半年以总吨各为 1816 吨的“瑞泰”、“瑞安”两轮船进入长江，航行于上海、汉口间。另造一只 358 吨的“瑞乡”，准备通航重庆，结果从宜昌上驶重庆时遇险沉没。^② 北德意志轮船公司也于同时和美最时洋行合作，建造总吨各为 1682 吨的四只轮船，以“美大”、“美利”、“美顺”三轮行驶上海、汉口间，以“美有”轮航行汉口、宜昌间，分别于二十六年十月和二十七年四月开航。另又购“德马”、“源通”二轮，直航于汕头、汉口间。于是德国专在长江航行的轮船猛增至 6 只，总吨数达 10369 吨，加上江海直航的两只轮船，吨数一度仅次于英国而居第二位。^③

法国则在政府的保护下，于光绪二十二年成立东方轮船公司，资本 500 万法郎，专行上海、汉口两埠。^④ 次年，又有法国亚细亚运船公司认为法人在扬子江流域者利益日宏，不可限量，且扬子江航业，法人不如他国。故设二行于上海，一为利新，一为亚卡文。“其船常往来上海、汉口间”。^⑤

光绪三十一年，法国东方轮船公司在该国定造的专走上海、宁波长江等埠的轮船三艘中，立茂一船业已竣工，立茂船系新式，载重 2600 吨；“尚有立丰、立大二艘不久亦将告竣”。^⑥

同年，法国东方轮船公司在镇江设趸船，在芜湖租赁房屋，设立行栈，“以备行驶长江，载运往来客货”。^⑦

① 《中外日报》1900 年 4 月 16 日。

② 参见樊百川前引书，第 349 页。

③ 参见樊百川前引书，第 349 页。

④ 《中外日报》1902 年 6 月 11 日。

⑤ 《论法人长江航业》，《外交报》第 23 号，光绪二十九年八月初五日，第 25 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 168 页。

⑥ 《中外日报》1905 年 10 月 5 日。

⑦ 《中外日报》1905 年 10 月 10 日、1905 年 11 月 14 日。

三 长江流域各国航运势力的竞争

《马关条约》签订之后的数年，长江流域航运势力已形成英、中、日、德、法五国为主的竞争局面。激烈竞争的同时，轮船吨位数不断增加，导致航运利润大幅下降。光绪三十三年，不管是江轮还是海轮，运费收入往往仅敷成本，^① 长江客运票价和货运费，三十三年与三十一年和三十二年相比，仅相当于此前的三分之一或更低。^②

在激烈的跌价竞争中，缺乏强大资金支持和贸易作基础的德、法两国轮运势力，日趋式微。

英国拥有长江航线最有利的轮船吨位，英商控制的最大贸易量和招商局共同负担竞争损失的有利条件，发挥“卸货的利便，和华南、华北航线的联运以及长期结下的批发商的关系”，^③ 力保自己的优势地位。轮船招商局则拥有最优秀的陆上设备，即使“航船业有了损失”，它还能有“仓库业和码头业的收入”^④ 加以弥补。日清汽船会社则发挥占优势的轮船吨位和沿袭大阪商船会社比三公司运费更低的办法招揽客货，利用“最新式的内河轮船与其他公司进行对抗”。^⑤

光绪三十四年五月，怡和、太古、招商局三公司继三十三年六月向日清汽船会社提出制定统一核算方案的建议后，再一次重提此议，以提高明显降低了的客货运费。但是，日清会社认为计算标准不是按照船舶吨位而是按当时的营业情况来定，对己不利而再一次断然拒绝。宣统二年十二月，怡和等三公司以最后通牒的方式又一次向日清提出同样的按当时营业情况为标准的核算要求，遭到日清再次拒绝。此后“深切感到自己势力范

① 参见樊百川前引书，第353页。

② 《东洋经济新报》445号，1908年4月5日，第480页。参见小风秀雅《帝国主义下的日本海运》，第280页。

③ 《与长江本国汽船业有关的文件》（外务省外交史料馆所藏外交文书M-IVVI-24），见前引小风秀雅文。

④ 《扬子江日清汽船会社与三公司间竞争状况的报告文件》（日外务省记录3-4-6-24）。转引自小风秀雅《帝国主义下的日本海运》，第280页。

⑤ 马场敏太郎：《支那经济地理志》（交通全编），第222页。

围遭受蚕食”^①的英国航运资本，再次采取行动把运费减少四成。怡和等三公司为夺取日清的中国货主，还采取了增加粮食的回扣率和驳船免费运输的措施。

长江流域列强航运势力的激烈跌价竞争，必然导致优胜劣汰。德国航运势力首先经受不住竞争造成的损失。三十二年秋，亨宝公司把两只江轮出售给省港澳轮船公司。三十三年建造的河海两用“瑞茂”轮（总吨数2396吨）也从长江航线撤出，^②转而从事中国沿海航路。^③北德意志轮船公司自光绪二十九年从长江撤出一只轮船后，宣统三年又有一只轮船卖给湖南中华汽船会社。^④剩下的三只轮船已无法和英日航运势力抗衡。

法国东方轮船公司同样经受不住跌价竞争造成的损失，于宣统三年秋停业，将轮船出售给共同结算的怡和、太古、招商局三公司，退出长江航线。^⑤日清汽船会社能与以怡和、太古为首的英轮势力相抗到底，日本政府的支持特别是巨额补助金的援助是根本原因。^⑥

在政府补助金的支持下，虽然仓库和码头租用其他公司，航行范围也仅限于扬子江流域内，日清公司没有收益的情况却“是极少见的。”^⑦日清汽船会社从光绪三十三年成立到宣统三年的收支情况如下表3所示。

从光绪三十三年日清汽船会社正式成立到宣统三年的5年中，该公司每年均有巨额超支，5年亏损累计达200多万日元，相当于日清会社总股本的1/4。但因有日本政府补助金支持，日清并未因巨额亏损而影响它的竞争能力，在亏损最高的光绪三十三年，仍能维持1.7%的利润率。在此，日本政府的巨额补助费发挥了决定性的作用。

① 《扬子江日清汽船会社与三公司间竞争状况的报告文件》（日外务省记录3-4-6-24）。转引自小风秀雅《帝国主义下的日本海运》，第280页。

② 《关册》，1907，汉口口，第145页。

③ 马场敏太郎前引书，第222~223页。

④ 马场敏太郎前引书，第222~223页。

⑤ 《关册》，1911，汉口口，第317页。

⑥ 《北华捷报》1908年11月21日，第4卷，第444~445页。

⑦ 《扬子江日清汽船会社与三公司竞争状况的报告文件》（日外务省记录3-4-6-24）。转引自小风秀雅《帝国主义下的日本海运》，第280页。

表3 日清汽船会社收支一览表

单位：日元

年 份	收 入				支 出	利 润		对实收 资本的 利润率
	运 费		补助金	连其他 收入总计		含补 助金	不含 补助金	
	货 运	客 运						
光绪三十三年	1031200	811028	791943	2701463	2561767	139695	-652247	1.7%
光绪三十四年	1010870	685268	791943	2570656	2367734	202922	-593666	2.5%
宣 统 元 年	1246588	640538	796588	2747783	2256840	490943	-308323	6.1%
宣 统 二 年	1280308	665512	799266	2824652	2261174	563477	-235681	7.0%
宣 统 三 年	1285281	807833	799159	2996290	2410250	586048	-213976	7.2%

资料来源：根据《日清汽船会社史》，第377~387页间插表制作。

宣统三年，中国爆发辛亥革命，汉口成了交战的主战场，长江一带商业交易因战火的波及受到极大影响，各国轮船大都停航或从事少量不定期航行。清廷也由邮传部出面知会各家商轮，为安全计，长江“沿路小码头概不装货搭客”。^① 日本政府认为这正是一个大力扩展客货运、提高日清汽船会社地位的好时机，遂一面由日本领事出面回答此事“碍难照办”，^② 一面命令日清汽船会社不准停止航行，同时派日本海军保护，用军舰护航，即使空船也要坚持定期航行。并加强招揽货源。^③ 结果，日清的货运收入一年间从1285281日元增加到2505323日元，^④ 增长了一倍。日本船货物受理量也有大幅增加。

光绪二十二年日本航运势力正式进入长江主流航线进行定期航行，此后吨位实数和所占百分比直线上升。十余年间，日本航运势力在长江航线从无到有，猛增至进出口吨位数900万吨。宣统三年与光绪二十二年相比，日本轮船吨位数增长29.1倍。在这期间日本新增的吨位比同期中国新增吨位数高4.8倍，比英国新增吨位数高1.39倍。光绪二十九年，日本在长江各口进出口吨位数就已超过德国，成为继英国、中国之后的第三大势力，

① 《中英关系》、《中日关系》，清外务部档案，档案号721、2577，中国第一历史档案馆藏。

② 《中英关系》、《中日关系》，清外务部档案，档案号721、2577，中国第一历史档案馆藏。

③ 《日清汽船会社史》，第78页。

④ 见前《日清汽船会社收支一览表》。

三十三年又超过中国而在长江航运数中位居第二。宣统三年日本在长江各口轮船进出口吨位数更一跃而为中国的两倍，与英国形成二强分霸长江航运的格局。^①

四 甲午战后列强在沿海航线的扩张和竞争

长江航线之外，甲午战后，列强航运势力在中国沿海航线上同样展开了扩张和竞争。在大力扩张本国势力之时，各国间的竞争亦导致航运势力发生起伏变化。

（一）华南沿海线及汕厦南洋线外轮势力的扩张变化

光绪二十一年前后，以怡和、太古为首的英国航运势力，垄断着汕头与北方港口和广州、香港与上海等处的航线。怡和、太古之外，英商德忌利士轮船公司也早已控制着福州、台湾和香港之间的航运。香港以西主要是德国和法国的势力。德国的捷成洋行、法国的孖地洋行（包括它租用的丹麦船），很早就有轮船往来于香港和海防之间，中途在海口、北海停船。

中日甲午战争之后，日本轮船的到来，打破了这种格局。

战后台湾被划归日本，日本大阪商船会社认为，尽早开辟日本内地与台湾间以及台湾沿岸一带的航运，对于统治开发台湾为迫切需要之事。光绪二十一年，该公司派职员前往当地调查海陆交通情况，拟具计划。二十二年二月，在将资本额增加为 500 万日元后，向日本台湾总督府呈请开辟台湾定期航线。五月，大阪—台湾线作为日本政府的命令航线正式通航。为此，大阪商船会社向英国订购了 1700 吨的最新式钢铁客货轮 4 只，3000 吨的大型客轮 3 只。二十三年一月，又将资本加倍，增为 1000 万日元。二十三年四月，下述台湾 5 条命令航线全部开通：^②

^① 据樊百川前引书第 356 页“长江各口各国轮船历年进出口吨位统计表”计算，原表数字据历年关册。

^② 《大阪商船株式会社五十年史》，第 209 ~ 211 页。

表4 甲午战后大阪商船会社开辟台湾命令航线一览表

线名	停靠口岸	使用船只数	航海次数
日本直达台湾线	神户、宇品、门司、长崎、基隆	3	每月3次
经过冲绳至台湾线	1. 神户、鹿儿岛、大岛、冲绳、基隆 2. 神户、门司、三角、冲绳、基隆	4	每月3次
台湾沿岸东行线	基隆、苏澳、花莲港、卑南、南湾、车城、打狗、安平、澎湖岛、基隆	4	每月3次
台湾沿岸西行线	基隆、澎湖岛、安平、打狗、车城、南湾、卑南、花莲港、苏澳、基隆	2	每月3次
基隆支线（又称基隆—涂葛窟线）	基隆、淡水、大安、涂葛窟	2	每月4次

资料来源：《大阪商船株式会社五十年史》，第209~211页。

此外，在开发台湾航路之际，日本政府已将华南纳入其计划，并做好了与英国航运势力的竞争准备。^①实际上，在大阪商船会社开辟台湾航线前后，日本三井公司即已派船进入中国大陆华南沿海地区。

光绪二十五年，《申报》报道说，英商德忌利士洋行各轮船往来台厦及香港、汕头、福州五口，独擅利权，无人与之争夺，已三四十年于兹矣。“自日本三井公司派轮船往来淡水厦门，遂相与争揽客货”。^②

英日两国轮船公司的跌价竞争开始就十分激烈，“德忌利士公司轮船与日本三井公司争先贬价，积不相能。凡遇两公司轮船同时在港开行，则不收水脚，每客仅取饭菜资小洋银一角，以广招徕。鹬蚌相争，而令渔人之利转为泉漳人所得”。^③

日本轮船与英商轮船竞争，以日本商业贸易在中国扩张为背景。日本占领台湾三载之间，台商日籍洋行在厦门开设者40余号。复有日本巨商三井洋行，资本巨富，历在东京、神户、大阪、横滨等处设有银行，汇理各口银票，近来分支机构来厦设立。该行原有商轮舞鹤丸等10余艘，现先拨

① 《台湾行船定章》，译日本西字捷报，1896年，《时务报》，二，第22页。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第172~173页。

② 《申报》1899年5月9日。

③ 《申报》1899年8月20日。

3艘往来台北、厦门、香港等处。此前往来台北等处，只有德忌利士商轮海门、海龙、柯摩沙3艘。三等船票每客洋银5元，兹因三井轮船前来，彼此降价，每客仅收洋银5角，载货船费亦降数倍，互相竞争招徕。^①日本轮船势力增长迅速，仅在厦门一口，除三井洋行外，二十六年，日本大阪商船公司亦派船进入，使得该年该口日本商船较上年多151艘次。其行走汕头、厦门、淡水之大阪商船会社与香港德忌利士公司，全年仍彼此争衡，其行走香港、厦门、台南与香港、厦门、福州者，大阪商船会社“每处添轮船一艘”，日船有政府津贴，激烈跌价竞争之下，英商轮船公司已处下风，“德忌利士公司因未能与争衡者，立就均利之约，已将所收载资减照昔日之数，并将走台南之轮船停歇”。^②但大阪商船会社亏损亦在不少：光绪二十二年度亏损10万日元，二十三年度亏损25万日元，二十四年度同样可能亏损20万日元。^③

在日商轮船与英商轮船大力竞争之际，华南沿海各港口实际已成各国轮船势力混战之所。

光绪二十七年琼州口，法国孖地洋行与德国捷成公司轮船“互相揽载，争跌水脚，每百竟跌去五十之多”。^④

次年宁波口，“现有日商越丸轮船到宁，由美益洋行代为经理，招揽搭客，开往沪上。其价目照别轮折减，每客只收五角，已于初八日开行”。^⑤

二十九年，有报纸称法国将在汕头设领事署，此前并无法国商船来汕，亦无法国商行。据华人言法人欲在香港立一中法轮船公司，由香港行驶轮船，经沿海各口以至汕头。则该举“亦未始无因”。^⑥同年，亦有报道称，法国于近数月中欲在广东珠江，增加商船，以推广其商务，并于数月之前，在广东设一轮船公司。现在公司之中，其船共有3艘，每艘载重

① 《中外日报》1899年6月3日。

② 《光绪二十六年厦门口关册》下卷，1901，第63页。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第169~170页。

③ 《大阪商船株式会社五十年史》，第211页。

④ 《光绪二十六年琼州口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第86页。

⑤ 《中外日报》1902年3月21日。

⑥ 《中外日报》1903年1月7日。

200吨。第一艘船系在南茨地方所造，于本月十六号至西贡地方。此船之用处专以备日后行驶香港、广东。又有一船从本月十五号由法国启碇。第三船现将造竣，造竣后即将至东方。此三艘中有两艘取法国官员之名，一取印度中国总督之名，一取现驻广东法领事之名。^①

二十九年福州口，则更是各国轮运势力竞争混战之所在：夏秋二季及年底间，德国轮船得力臣，重623吨，来往沪闽，冀争其利。而招商局复于海琛外又驶一船，互相争竞。得力臣自知不敌，始行改道他往。至由本口来往香港、厦门、汕头等处之船，除德忌利士行之海坦、海澄、爹厘士外，更有日本轮安平丸一只，均往来无间。轮船之往来三都澳者，除日本小轮船外，更有怡和行之定生轮船，重1450吨。后定生停驶，怡和行乃复赁小轮船名万常，重32吨，来往三都。至日本大阪公司轮船往来该口者，非98吨之溪龙丸，即166吨之纪摄丸，亦均更替无间。德国邮船，于夏秋之间，每月约来闽两次，运茶往外洋，此外复有铁行及太古、怡和、乾记等行之大公司轮船，亦偶或来闽运茶，前往欧美等处。自不通商内地各处，亦可行驶轮船后，福州口贸易虽少，逊于风气大开之粤省，亦见蒸蒸日上。^②

在激烈的跌价竞争中，不惟各国轮船公司间互相争斗，即使同是一国家之间的不同轮船公司，亦难免互相跌价竞争。光绪二十四年汕头口德国两家轮船公司之争竞，即为典型一例：“近日此间前往暹罗做工者甚多，皆由德国甲乙两公司轮船载往。两公司因争揽搭客，遂将船价各跌。甲公司跌价至每客船价一元，人争趋之。乙公司见此，遂将船价减至每人半元。前公司船价减至一元之后，途中复宰猪以饷搭客，因此不但无业者争往暹罗，即在本土有工作者亦皆前往。”^③

在汕头英商轮船公司亦出现相同一幕：光绪二十九年，汕头—暹罗航线英商太古洋行代理之雷公司轮船，与英商怡和轮船公司同样成为竞争对手。雷公司轮船购自暹罗公司，常川来往于汕暹之间，历有年所。而此间

① 《中外日报》1903年10月31日。

② 《光绪二十九年福州口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1903，第71页。

③ 《中外日报》1903年1月22日。

生意，不啻为其所创。但在夏间忽有怡和洋行代理之有励公司轮船一队 6 艘，“以思分沾利权”。“夫利之所在，人所必争，故两公司相见之下，即一决雌雄。虽资本盈千累万，付之东流，所不惜也。六、七、八、九月之间，两公司运货载人赴暹，不取分文，甚至津贴餐饭，以广招徕。而旅客之利其便宜，争购船票，人数徒增倍蓰，均在意想间耳。所幸此次商战，虽速且猛，然为时不久，迨至小春，励公司各轮皆停驶不走，甚至为雷公司所购并者，正不少也。汕暹之间贸易，亦为牵动。又有本年印度公司派来之轮与之争逐，故其川资亦减”。^①

在这种混战中，力弱者败走，力强者扩展。光绪三十年，德国轮船就被日本轮船公司租赁：“德国轮船脱来恩甫载重一千五百八十吨，已被大阪商船会社所租赁。该日本轮船公司用此船以来往厦门安平也。”^②

次年，兴化三江口内港，日本轮船在与英商轮船公司的竞争中败北。“数年前日本以纪摄丸、海龙丸二轮船行驶，至旧年英国亦以镇江轮船往来，诸货陆行者多由水运。本年纪摄丸、海龙丸停驶，惟有镇江一轮自三月间镇江因修理停有数期，现已修完，照旧开驶矣。”^③

表 5 是光绪二十一年至宣统三年福州、厦门、汕头三口各国轮船进出吨位统计表，这张统计表，大致可以反映出华南沿海一带此期外国轮船的消长情况。

表 5 福州、厦门、汕头三口历年进出各国轮船吨位统计表

单位：千吨

年 份	总 计		中 国		英 国		德 国		日 本		挪 威	
	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%
光绪二十一年	4062	100.0	131	3.2	3418	84.1	393	7.7	—	—	49	1.2
光绪二十三年	4236	100.0	304	7.2	3519	83.1	247	5.8	48	1.1	51	1.2
光绪二十五年	4812	100.0	239	5.0	3641	75.7	414	8.6	387	8.0	64	1.3
光绪二十六年	4672	100.0	135	2.9	3459	74.0	299	6.4	677	14.5	48	1.0

① 《光绪二十九年汕头口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1903，第 79 页。

② 《中外日报》1904 年 2 月 13 日。

③ 《中外日报》1905 年 6 月 15 日。

续表

年 份	总 计		中 国		英 国		德 国		日 本		挪 威	
	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%	吨位	%
光绪二十七年	4987	100.0	56	1.1	3455	69.3	494	10.0	802	16.1	16	0.6
光绪二十九年	5774	100.0	310	5.4	3721	64.4	695	12.0	832	14.4	65	1.3
光 绪 三 十 年	5507	100.0	326	5.9	3635	66.1	1024	18.6	104	1.9	189	3.3
光绪三十二年	5718	100.0	277	4.9	3270	57.2	655	11.5	933	16.3	157	2.7
光绪三十四年	5893	100.0	311	5.3	3473	58.9	598	10.2	1237	21.0	67	1.1
宣 统 三 年	6292	100.0	372	5.9	3644	57.9	689	11.0	1139	18.1	180	2.9

资料来源：历年关册数字。转引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第366页。

据统计表可知，挪威与中国的轮船数字变化不大，所占比例也少。英国依靠长期奠定的基础，虽比重逐渐下降，依然占据霸主地位。德国起伏较大，光绪三十年后，基本处于维持状况。只有日本，此期为增长最快的国家，除光绪三十年因日俄战争轮船被征调数字骤降外，其他年份轮船吨位数均仅次于英国。

（二）华南西江流域航线列强势力的争夺

光绪二十三年西江开放后，迅即成为外轮势力角逐的又一个地区。据报道，在此地区，捷足先登的国家是与香港近在咫尺的英国航运势力。还在西江开放的同年，香港太古洋行就发布广告，宣称该行“有快捷轮船名永堂，准本月（九月）十七日下午四点由本港启行前往江门、甘竹、三水、肇庆、德庆、梧州等处”。^①

同年，英商怡和、省港澳轮船公司、太古三行联合组成一个公司，“设一行在梧（州），专理船务，每一礼拜来往梧州粤省城三次，亦有直往香港轮船”。^②

二十四年，除了英国外，美国、葡萄牙等国的商船也挤入西江。该年

^① 《香港华字日报》1898年7月3日。

^② 《光绪二十三年梧州口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1898～1899，第67页。

往返航行的轮船包括报关和过关的在内，共有 5324 艘次轮船，293234 吨，其中“英国船旗报称 1688 艘，215032 吨；美国 96 艘，6048 吨；葡萄牙 136 艘，5638 吨；中国 3404 艘，63516 吨”。广州、三水和梧州之间的轮船贸易航运，由 3 艘英国轮船运营，去年有相当可观的发展。

航行于香港、三水和梧州之间的是一艘美商小轮船“都兴”号（Dosing）。

悬挂葡萄牙船旗的是一艘来往于三水、江门和澳门之间的轮船。最近，这条航线又增加了一只船。^①

光绪三十三年，法国远东印度公司创办省港梧邮船公司（Messageries Cantonaises），领受印度支那政府的津贴，并承担香港、广州及梧州间的法国邮运。^②

在各国航运势力的竞争中，美国、葡萄牙先后退出，西江的航运英国占据着统治地位。

（三）华北及东北沿海线外轮势力的扩张争斗

1. 俄国轮运势力

渤海、黄海各口的北方航线，长期以来由英商怡和、太古两大公司垄断。他们除了各有上海经烟台至天津、营口的定期航线外，还有自华南香港、汕头经上海开来的直达航线，控制着各口之间与沿海其他各处及长江的往来运输。光绪二十四年，俄国强租辽东半岛后，展修中东铁路支线于此，将哈尔滨中东铁路公司船舶部航线扩展到渤海、黄海沿岸。该年有报纸报道俄国添设商轮计划说，“俄人现拟设立轮船公司，造大轮船十六艘，专走旅顺至太平洋各口岸，来往贸易”。^③ 同年日本调查后称，俄现以铁路将成，拟先经营东洋航业。近日专议开创东洋航路方策，俄政府定航业格外之保护，凡搭客、载货、船工、保险、修缮费，皆予金额补助以保护之，助商业活动大力，东洋航运，殆有大变迁。其航路大略分为以下八个部分：

① B. P. P. , *China*, 21, 1898-1899, pp. 490-492. 转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第203、204页。

② A Wright, *Twentieth Century Impressions of Hong Kong, Shanghai and Other Treaty Ports of China*, London, 1908, pp. 208-209.

③ 《中外日报》1898年8月22日。

一、自浦港（即海参崴）至上海、香港间，以长崎为寄碇之处，延长至广东，一周一回；

二、自浦港至朝鲜各港，及牛庄、天津、芝罘、上海间，本线联络中国及朝鲜各港，直达清俄铁道，以通黑龙江，水陆定期交通；

三、自浦港至上海、汉口间及黑龙江，接续义勇舰队船傍扬子江沿岸，专办华茶往来输送；

四、自浦港至下关、神户、横滨间，此本邮船独占之路，后被德商侵略，今更增整，与德劲敌；

五、自浦港至函馆、横滨间，与西伯利亚铁道，全通，接续美国邮船最捷路，此美人所夙谋者也。又经函馆新潟，而达浦港之航路，本我昨年（光绪二十三年）杪所定期开通者，此实今日通商之最要处所；

六、尼克来夫斯克函馆间，在黑龙江河口，居北部商业之中，渔业甚盛，年高一年，非常增加，本邦渔业航渡者亦不少。渔物运输至函馆，每岁四百吨，内外之汽船十艘，帆船百艘，至夏季更盛，毋论鞑靼海峡，东西港湾，及我小樽等处，皆来往交通；

七、自浦港至萨哈林岛、鞑靼海峡，经尼克来夫斯克；

八、在浦港至萨哈林岛，开义勇舰队，及商会之航路。

除八路外，尚有黑龙江畔，浦港附近沿岸，及满洲黑龙江支流，亦拟驶行汽船。^①

二十五年烟台海关最引人注目的事就是俄国船只的陡增。1898年还只有26只，该年一跃而至160只。^②

俄国在华经营的轮船公司分为二类：一是经远洋航线而来驶行中国港口或沿海；二是以在华运输为主要业务之公司。前者以俄国义勇舰队为代表；后者以阿穆尔轮船公司（黑龙江轮船公司）和东省铁路轮船公司为代表。

①俄国义勇舰队

据报道，光绪二十四年时，俄国义勇舰队汽船往复欧美二国各口者，有12只，尚苦不敷。该舰队以前到英国订造一艘大汽船，载重10500吨，

① 倚剑生：《中外大事汇记》，《商业汇》第七之三《俄国创兴东洋航路》，1898。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第180~181页。

② 《光绪二十五年烟台口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1899，第57页。

命名墨西哥号，本准备派遣东洋运送兵民器械。不久又与英国合同制造二船，其式与墨西哥号同。又因为旅顺、海参崴向来只有一汽船往复航海，政府因感不甚方便，又订造两只汽船，竣工后行驶于两海口间。^①

光绪三十四年，俄民议院议准，由商务大臣与义勇舰队订立条约，“自西历一千九百〇八年六月十五号起，由政府拨助津贴六百九十万〇五千卢布，分十一年给领”。而义勇舰队则须开办新航路两条如下：

一、海参崴津轻海峡间航线，每一星期开行两次，行程 101280 海里。

二、海参崴上海间航线，每一星期开行一次，须在长崎、釜山两埠寄港，行程 118560 海里。

民议院复议定，年助该舰队 75000 卢布，以便在海参崴与尼古拉维斯克间之黑龙江流域，开办定期航业。“俄政府津贴义勇舰队，与远东大有关系”。^②

②阿穆尔轮船公司（黑龙江轮船公司）

为俄人所经营，乃有限公司性质。已付之资本，共 2332333 卢布。据报道，该公司自有行驶黑龙江中之船舶一组。近该公司在圣彼得堡开年会，宣布利息 10%，并决议该公司自行收买大宗满洲大豆。该公司最大股东为道胜银行，流通之资本既甚充足。又该公司自有汽船，长袖善舞，与满洲产物之出口商，大有关系，不可不加关注。至该公司运输办法，先向乡间收购货物，乃运至沿松花江之某点，装入该公司之汽船。由松花江下流驶入黑龙江，直达尼古拉佛斯克（即庙街），再将货物改海轮，前往欧洲。该公司不费铁路水脚，仅需本地运货小费及水道之汽船而已。^③

阿穆尔轮船公司航线为什尔克河、额尔古纳河、黑龙江、黄河、麒麟甲河、布列河、乌苏里江、宴公河，其中以黑河至伯力航线为第一。豆饼、元豆、小麦等物均由此转海参崴。伯力至庙街航线次之，春夏由伯力运面粉布匹至庙街当地销售，秋冬则由庙街运鱼与皮张至伯力转哈尔滨或海参崴。计客船 18，船头 39，拖船 89，装载总数为 250 万布特。^④

① 《中外日报》1898 年 12 月 16 日。

② 《中华新报》1908 年 9 月 2 日。

③ 《近闻俄人经营汽船公司之获利》，《农商公报》第 1 卷第 2 期，选载门第 9~10 页。

④ 邢契莘：《松黑两江航政考察纪略》，1923。引自《中国近代航运史资料》，第 2 辑上册，第 185 页。

③东省铁路轮船公司

光绪二十二年，俄与清廷订立《合办东省铁路公司合同章程》，其中列有“凡该公司建造铁路需用料件，雇觅工人，及水、陆转运之舟、车、夫、马并需用粮草等事”，中方“皆须尽力相助”，^① 俄国即据此胁迫清政府驻俄公使许景澄订立使用轮船拖带运料船只通过松花江办法六条，准许东省铁路公司在松花江用轮船拖运建筑铁路材料。东省铁路轮船公司即因此而成立。

该公司成立时归其支配之船舶，由英国订造者计有轮船 15 艘，由法国订造者计有轮船 2 艘及挖泥船 1 艘，由黑龙江各商办轮船公司购到者计有轮船 2 艘，由俄国交通部供给者计有轮船 6 艘，光绪二十四年七月二十日，该公司第一艘轮船在乌苏里铁路驿马站装配完竣，开始行驶，是为松花江正式航运之肇端。至光绪二十九年，铁路修竣，已无筑路材料可运，俄方遂以 1858 年 5 月 16 日《瑛珲条约》有“为中俄两国彼此和睦起见，准许驻在黑龙江、乌苏里江及松花江沿岸之两国人民相互贸易”及“沿黑龙江、松花江及乌苏里江一带，只大清及俄国之船可以航行”之第一、第二两条，即将船舶移作松花江商航之用。该年经路局接收之船舶，内有轮船 16 艘、拖船 38 艘、风船 3 艘及挖泥船 1 艘，总吨量计共 24500 吨强，同时为管理松花江航务起见，并于管理局内特设航务处，实施下述各种职责，即：（甲）划定松花江货客航线，行驶东铁船只；（乙）经管工作船只之维护及修理，因此于冬季停船地点，即哈尔滨船坞，特设修船所专司其事；（丙）计划改良江道之办法，特以轮船一艘，拖船二艘组成汲泥舰队；（丁）征税状况，及搜集关于农产收成、林产、航运货载数量，行销物品市价并江水水平状况等类之材料。

光绪三十年及三十一年两年，东铁竣工未久，日俄即起战端，所有东铁之船只，大都忙于军运，或载木材及燃料，以供东铁消费，在此期内，航运货载总额不下 80 万吨，其中客货一宗，为数最少。光绪三十二年及三十三年，战争虽已终结，经济又告恐慌，故航运之客货，仍旧不见畅旺，惟自光绪三十四年起，商载转运，即逐渐恢复发达，而一切货客航线，亦

^① 王铁崖编《中外旧约章汇编》第 1 册，第 673 页。

经确定如下，即松花江下游航线，原由哈尔滨以达三姓，其后并至佳木斯及富锦，上游航线由扶余至哈尔滨及由吉林至陶赖昭。^①

另，华俄道胜银行代理的东省铁路轮船公司，光绪二十五年，在《申报》上刊登有“宁古塔轮船准于七月初四日开往胶州、烟台、旅顺口”的广告，说明其活动范围已大有扩展。^②

2. 日本航运势力

日本自始即将华北、东北一带看成是在中国扩张的必争之地。光绪二十四年，大阪商船会社即已开始经营从日本到华北各口的定期航线。^③次年，日本邮船株式会社也开行从上海至天津和从日本至华北的定期航线。^④日本在华北、东北各口进出的轮船数量和吨位数，都有迅速增长。光绪二十六年，牛庄口日本轮船进出的吨位数量已超过英国，^⑤烟台、天津进出的轮船，也分别在二十八年和二十九年超过中国而居第二位。^⑥这些轮船大多为日本国内直接开来，尚不足以对英国在这些港口的地位形成根本挑战，但已为同俄国争夺中国东北权益准备了部分条件。

日俄战后，日本国际地位得以提高，其在华日轮由 200 万吨涨为 550 万吨，“竟占航行中国船舶吨位总额百分之二十二强”。^⑦

光绪三十一年一月，日本攻占旅顺，大阪商船会社很快开通了大阪一大连线，同年，日本邮船股份有限公司也令该公司华北航线的轮船“横滨丸”、“芝罘丸”停靠大连。日本政府随之进行分工协调，规定大连航线专归大阪商船会社经营。三十二年四月一日，由日本交通部指定该线为命令航线，调拨 1500 吨的“大义丸”、“大仁丸”代替“舞鹤丸”、“舞子丸”。此后又以新造船只“铁岭丸”、“开城丸”替代“基隆

① 《松花江航运之调查》，《东省经济月刊》1930年2月第6卷第2号，第37~48页。

② 《申报》1899年8月6日。

③ 《大阪商船株式会社五十年史》，第266、388、390页。

④ 《日本邮船株式会社五十年史》，第174、175页。

⑤ *Decennial Reports, 1892-1901*, Vol. 1. p. 44.

⑥ 《光绪二十八年烟台口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1902，第96页。

《光绪二十三年天津口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1903，第65页。

⑦ 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，第226页。引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第188页。

丸”、“安平丸”。^①

宣统元年大阪商船会社与满铁合作，开始旅客及包裹行李的车船联运，同年五月一日又增加货物联运。同时又与满铁间订定了旅客及行李包裹的全程联运。宣统二年四月一日开始日满联运，三年三月一日开始日满俄联运，^② 同年日本邮船会社与南满铁路签订联运提货合同，^③ 日本在东北交通上的地位日益提高。

3. 德、英航运势力

光绪二十三年，德国强租胶州湾后，德商捷成洋行在德国政府的支持和补助下，用两只轮船开设上海经青岛、烟台至天津的定期航线。^④ 此后，德人锐意经营胶州湾，大兴土木。海岸一带滩涂之处，筑为陆地者十之六七，道路沟渠亦均开浚，并拟燃点电气灯。湾内青岛设有码头，计长 250 尺，业已竣工。又有一轮船局、牌号美最时洋行，有轮船 3 艘，各载重 600 吨，行驶上海、芝罘、天津等处，每礼拜来往一次。^⑤

光绪二十四年，德国驻守胶州之统兵官，拟自次年兴造船坞工程，期以四年修竣，使得一万吨内外之兵船亦可驶入。预估经费每年约 200 万马克，若德国议院不允支給，则拟在山东先借民款兴办，亦有成效，再请议院议准。^⑥

同年，德国捷成轮船公司准备直放轮船，来往广州、香港、青岛、牛庄等处，定于三月十五号由青岛直往香港，于三月底由香港载搭货客仍回青岛。此举使得今后南方货物商客不必经由上海即可直来青岛，即山东北方货物如豆油、花生油、天津丝粉、柿饼、红枣、雪梨、核桃、苹果、山东绸缎、牛皮、羊皮各项货物，亦可直由青岛出口载往南方。^⑦

宣统元年，德国亨宝轮船公司发布广告，称该公司往来上海、青岛、

① 《大阪商船株式会社五十年史》，第 243 ~ 244 页。

② 《大阪商船株式会社五十年史》，第 244 ~ 245 页。

③ William D. Wray, *Mitsubishi and the N. Y. K 1870 - 1914*, p. 398.

④ 《光绪二十四年烟台口华洋贸易情形论略》、《光绪二十四年上海口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》，1898，第 57、244 页。

⑤ 《申报》1899 年 8 月 7 日。

⑥ 《中外日报》1902 年 4 月 7 日。

⑦ 《中外日报》1902 年 3 月 23 日。

烟台、大连湾等处之轮船，名为提督、西江、大臣、塘沽，每逢礼拜三、日中午由上海开，礼拜二、礼拜六由青岛开，礼拜一由烟台开，礼拜日由大连开回。礼拜五到大连，礼拜一、礼拜四到上海。^① 在沿海一带，成为定期的重要航运力量。

对于俄国、日本和德国等国轮船航运势力的扩张和竞争，英国无法阻止，但英国在北方口岸与上海和华南各口航线上的优势，这些国家还无法动摇。竞争之中，英国采用改换大船、增加航线和航行班次的方式扩大实力。如此，英国虽然削弱了此前的垄断地位，但在华北和东北地区仍然不失为霸主；日本则由于取得辽东半岛和东三省南部的势力范围，航运势力随之猛增，成为这些地区主要的外国航运势力。德国以青岛为根据地，奠定了牢固的地区优势；俄国在失去南满地区的势力后，仍然在东北黑龙江、松花江和乌苏里江三江地区占有航运垄断地位。

五 列强在华部分港口城市中的航运势力变化

1. 上海口

光绪十八年至二十七年的十年之内，上海口岸的全部船舶吨位总计增加了71%，其中英国占到一半左右。但在整个百分比中，已从56%降到了53%。此期德国和日本增加最为显著，德国船舶吨位从占总数7%增至16%，日本则从6%增至12%。日本增加的原因，主要是光绪二十二年在长江开办了一条日商航线和增开了上海同日、美之间的日船班次；德国增加的原因，是因光绪二十五年创办了一条德商的内河航线，又开办了另一条至胶州的航线。美国在此的吨位数，虽在总数中仍然只占4%左右，但与十年前相比，仍有很大增加，与此前几年只有很少几艘轮船，有时甚至是空白的状况相比大有改变。“由于最近开办的几条美国太平洋北部沿岸各地同亚洲之间的新航线，这个国家的地位已列居表中的第五位。”^② 前四位国家及所占百分比如表6所示。

^① 《时报》1910年2月3日。

^② 徐雪筠等译编《上海近代社会经济发展概况——海关十年报告译编》，上海社会科学院出版社，1985，第49、50页。

表 6 光绪十八年至二十七年上海口英、德、日、中四国所占航运百分比统计表

英国	53%	日本	12%
德国	16%	中国	9%

资料来源：徐雪筠等译编《上海近代社会经济发展概况——海关十年报告译编》，上海社会科学院出版社，1985，第51页。

光绪二十八年至宣统三年，上海口最明显的特点就是日本在此地的贸易和航运中所占的比重有了巨大的增长。光绪二十八年上海口轮船总吨位数为11812535吨，其中英国占48%，日本占12%，德国占14%，中国占15%。宣统三年总吨数增长很多，达到18179472吨，比例也有了变化，各主要国家所占的百分比为：英国40%，日本22%，德国9%，中国17%。日本所占的比例在此前大幅增加的基础上又增加10个百分点，由12%增加到22%。英国和德国所占的比例有一定的减少。

同期，法国在上海口的航运吨数从光绪二十八年的229682吨增长到宣统二年的1207959吨，达到顶点。增长的主要原因是，从光绪三十二年开“长江和宁波航线的轮船都得到了政府的资助”。^①

2. 镇江口

光绪二十六年，镇江口进出口轮船之次数，“共有九千四百二十三只，计四百七十五万吨，比去年多一千六百二十五只，五十万吨”。“究其加增之故，由于德国及日本国均经设有公司，添派轮船数只，往来行驶。”^②

光绪三十一年，轮运使镇江地位超越常州。“镇江糖杂货栈，夙推常州帮。寓镇办货之庄客为大宗生意，常州销路早年恃有杭州嘉兴等处商人前往采买。自杭州立关、嘉兴立有分关后，所有各货可自镇关装轮运赴沪关，转运杭嘉两处。在上海纳半税，则由镇关退还，在杭嘉纳半税，则由沪关退还，可免由镇运常，由常复运杭嘉、民船经行内河之种种厘捐，以故常州销货有限，则在镇办货有限，而常州客遂让上海客占优胜于镇江商界。”^③

^① 上引均见徐雪筠等译《上海近代社会经济发展概况——海关十年报告译编》，第138页。

^② 《光绪二十六年镇江口华洋贸易情形论略》，《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第38页。

^③ 《中外日报》1905年4月5日。

3. 汉口口

光绪二十五年，“行驶宜汉轮船局向只招商一局，近年始添怡和、太古两公司。现在日本邮船会社新到大元轮船，择定三月十三日开轮上驶”。^①

光绪二十七年，上溯长江到汉口的轮船公司又新增三家公司：日商大阪株式会社一家，德商汉美和北德路易两家。定期航行轮船增添 11 艘，“属于这三家所有的 11 艘轮船全都是在远东建造的，——德商轮船在上海建造、日本轮船在日本建造”。该年在长江定期航行的轮船计有内河轮船 30 艘（23 艘在长江下游，7 艘在上游）和往来于汉口、汕头之间的航海轮船两艘，这些轮船加上运茶轮船、运煤和载运铁路器材的轮船及洋式帆船等，总计光绪十八至二十八年这十年中，“船只进口出口总吨位计共 1827.3 万吨”。^②

光绪三十四年，湖南省之米、棉、芝麻、麦、豆等物，均经汉口而达上海，是以汉沪间之轮运汽船，日渐其盛，合计已有 30 艘之多。分别计英国 10 艘，日本 10 艘，德国 3 艘，法国 2 艘，中国 5 艘。汉口与宜昌间之轮船，中国及英国、日本均各有 2 艘。汉口与湖南之间，驶行于湘沅洞庭间者，英国汽船已有 3 艘，日本汽船有 2 艘。^③

该年汉口进出口货物通过轮船运输的情况如下：出口径达汕头之货，豆饼及豆居多，每年由英汽船装往者不下数十艘。二曰与天津交易。查唐山煤矿之煤，颇有运到汉者，而汉之货船在津卸载者，尚未之见。三曰与日本交易。查出口至日本者，曰铁块，曰生铁，日本输入之货则曰赛门德土。铁路木料，大率由日本及英、俄、德、挪四国汽船输运之。四曰洋海轮输进之货物。查美国煤油、苏门答腊煤油，由英汽船输入，松木、软木，由挪威汽船输入，珲春木料、俄罗斯赛门德土，由英德汽船输入，纽锡兰铁路木料、安敦泼铁路材料，由英法汽船输入。五曰输至外洋之货物。货物之直输外洋者，以茶为大宗。欧洲则由英国汽船输往，珲春则

① 《中外日报》1899 年 4 月 18 日。

② *Decennial Reports, 1892 - 1901*, Vol. 1. p. 296 - 297, 转引自《中国近代轮船航运史资料》第 2 辑上册，第 114、115 页。

③ 章乃炜：《汉口商务之调查》，《商务官报》戊申第 28 期，光绪三十四年十月二十五日，第 23 页。

由英、德两国汽船输往，俄罗斯太平洋口岸，则由挪威汽船输往，洼德撒（Odessa），则由挪、俄两国汽船输往。次为寻常货物，凡输往欧洲口岸，则大概由德法日三国汽船装载而去。此外运茶而去者，尚有高丽船舶。运其他货物而去者，又有荷丹两国汽船。“总而言之，以英日两国汽船装载货物重吨，称为最巨，日为后起之劲旅，时与英互相争雄。”^①

汉口沿海及远洋运输之进出口货物，已被外国瓜分垄断。

4. 岳州口

光绪二十六年，岳州口进出之轮船 930 只，计 32 万吨。内有行内港者 280 只，计 2 万吨。^②

光绪二十八年，岳州口进出口轮船 1087 只，共有 892852 吨。此项船只系往来汉口、宜昌经过本埠。其行内港之轮，进出之数较上年略多。惟以怡和洋行之昌和轮船为最。查昌和在本关呈报 34 次，共计 23600 余吨。同年该埠华轮三公司，于冬季时，风闻有一家转售与日商，暂行停走。余二家“亦以水势寒互，生意无多，且行停止，年底时仅剩一轮来往”。^③

光绪二十九年，岳州口华商各小轮停走。英商增“沙市”轮船一只，行驶湘汉。内港轮行之数，洋商船 75100 余吨，华商船 15600 余吨。“英商昌和轮船于二月初入内港，至九月杪止，共计往来二十六次，较去岁多九次；沙市轮船于二月底入内港，至九月中旬止，共往来二十四次。该二轮行止均有定期，商旅颇为称便。”另有日本大阪轮船公司派人在长沙坐探一切，拟造浅水小轮于明春行驶湘汉一带。

光绪三十年，岳州口进口轮船 656 只，载重 448984 吨，出口轮船 652 只，载重 447113 吨。该年岳州口往来船只中，英商汪和轮船载重 1345 吨，昌和 696 吨，洞庭 1264 吨，沙市 811 吨；日商大元轮船 1050 吨，湘江 580 吨，沅江 570 吨；华商快利轮船 897 吨，固陵 304 吨。“再查本年往来长沙船只，沅江计走 29 次，湘江 27 次，沙市 29 次，昌和 27 次。”

① 章乃炜：《汉口商务之调查》，《商务官报》戊申第 28 期，光绪三十四年十月二十五日，第 23 页。

② 《湖南历史资料》，1979 年第 1 辑，第 179 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 117 页。

③ 《湖南历史资料》，1979 年第 1 辑，第 190～191 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 117 页。

光绪三十二年岳州口进出口轮船 1966 只，载重 1038895 吨。另有英商太古公司轮船湘潭号增辟常德航线，七月初六日按照内港章程由本口试行常德，经过洞庭湖以达沅江，于初七晚四点钟直抵常德。^①

5. 牛庄口

下表反映了光绪十八年（1892）至二十七年（1901）牛庄口进出轮船的增长变化情况。

表 7 牛庄口各国进出船只百分比表（1892 ~ 1901 年）

国别	1892 年	1893 年	1894 年	1895 年	1896 年	1897 年	1898 年	1899 年	1900 年	1901 年
英国	49.55	51.74	47.3	50.37	53.9	49.79	39.98	36.76	38.48	41.8
美国	0.79	—	0.67	0.38	0.11	0.4	0.6	0.42	0.38	2.23
德国	25.14	25.09	32.87	23.2	15.98	16.07	10.6	8.33	10.47	9.21
法国	—	—	—	—	0.46	—	0.12	—	—	—
俄国	0.22	0.49	0.24	0.38	0.54	0.2	0.42	1.62	0.6	0.39
日本	6.55	6.2	8.21	1.69	8.63	11.76	24.39	34.29	40.64	42.95
中国	13.19	13.52	3.57	3.10	7.89	14.80	16.19	14.05	4.89	0.61

说明：尚有挪威、瑞典等国未列。

资料来源：Decennial Reports, 1892 - 1901, Vol. I. p. 44. 转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 120 页。

从统计表中的百分比数字看，光绪二十二年（1896）以后，英国在牛庄口进出口轮船的百分比中有所下降，但不明显。美国略有上升，德国、中国均有较为明显的下降，其中中国从光绪二十四年（1898）开始呈持续下降，到光绪二十七年（1901）只占微不足道的 0.61%。只有日本，从光绪二十二年开始，呈持续的上升趋势，光绪二十六年（1900）其轮船进出口的百分比就已超过英国，次年依然继续，呈现出英日分霸牛庄口轮船运输的局面。

6. 天津口

光绪二十九年，外国轮船已深入天津内河。光绪二十九年四月初七日《中外日报》报道称：此前海河一带村民，来往天津大沽间时，水则乘舟，

^① 《湖南历史资料》，1979 年第 1 辑，第 196 ~ 197、201、204、205 页。转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 118 ~ 120 页。

陆则乘车，诸形不便。法商近备小轮一只，拖带民船一艘，每日自津赴大沽，自大沽返津，日凡两次，专搭孤身行客，而取价极廉。此后至六月，航线又有增加，塘沽至青泥洼之间，法国已开航路，有轮船来往其间。法商之外，洋商也在该年八月挤入天津内河航线：“英商北河小轮公司济安小轮，拖带民船，由津上驶，至杨柳青镇。”^①

远洋方面，光绪三十一年和三十二年挪威的进出口轮船数各为 296 只和 198 只，宣统元年至三年间“再次显著增加”。同期德国船舶“有很大增长”，光绪三十一年 156020 吨增至宣统三年的 352718 吨，7 年时间增加一倍。“最显著的特点是与海外各国直接贸易的航海大轮的只数，几只颇优秀的轮船加入该口的正规贸易，开抵天津埠的轮船平均大小也逐渐增长”。

光绪三十一年以后的五年中，开抵天津的海外轮船数目与欧美及日本来往运送及从事直接货运船只数目的增加，使得宣统三年天津直接对外贸易额，进口数占 52%，出口占 16%。^②

7. 青岛口

光绪三十一年，香港有报纸称，胶州不啻为德国之香港，与香港数年前情形相仿佛。去年复开辟新埠，筑造两处码头，敷设胶济铁路，商轮之来往该处者，逐渐增多。码头附近设有洋栈，闻不日又将筑造浮坞。“进出船只计有三百三十七艘，载重三十八万八千三百二十三吨，上年进出船只不过二百七十三艘，载重只二十八万六千二百八十吨。至青岛海关收税，亦日见其旺。一千九百零三年只收四十四万一千元，去年则增至六十一万八千元，若无日俄之战，必更兴旺。”^③

8. 北海口

光绪二十二年，北海口进出口船只吨数 186000 余吨，来往 330 次，而上年 10500 余吨，来往 204 次。“其中挂德国旗者占百分之三十九、挂丹国旗者占百分之三十、挂法国旗者占百分之二十九、挂中国及瑙威国旗者仅

^① 《中外日报》1903 年 5 月 3 日、1903 年 8 月 20 日、1903 年 10 月 1 日。

^② *Decennial Reports, 1892 - 1901*, Vol. 1. p. 203; Vol. 2. p. 195. 转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 121 页。

^③ 《时报》1905 年 3 月 29 日。

各占百分之一而已。上年所论彼此争揽生意，至今仍复如是，是以水脚低跌，商家沾益，闻说轮船则不敷往来费用矣。”^①

光绪二十八年，北海口船只中挂法国旗者居首，占三分之二，德国次之，英国又次之。“是年进出口共三百二十六只，总共二十万七千九百一十一吨，较上年多十五只，计共一万一千二百五十五吨。上年论内河行驶小轮，自上年腊月开行，生意无多，仅四阅月即行停驶。”^②

光绪二十九年，该年进出口轮船 329 只，211791 吨，较上年多 3880 吨。本年吨数与本年贸易相抵，挂法国旗者居首，119710 吨，次则德国 82477 吨，他如挂瑙威、中国、奥国、俄国、英国旗者共 9604 吨。论称“本年法商德商并无争揽生意，想必脚费均平，船只所载货物几全往英属香港，然现在竟无挂英国旗船只来，甚为可异。”^③

9. 拱北口

自光绪二十三年西江轮船航运开放后，木船载客数量一落千丈。“1898 年开航的澳门三水线上的小轮船，平均每年载客三万三千人以上。这个数目加上 1901 年的总数，便较 1892 年的数字超出了两万之数。”^④

10. 汕头口

光绪二十四年，汕头德国船旗下的运输统计显示，进口 72 只，总计 68748 吨，出口只数和吨数相同；悬挂日本旗帜的、总吨位为 6722 吨的六艘船只今年访问了这个港口，而上年为两艘轮船，2463 吨。某一时期，日本在此口岸的航运曾有大量增加的希望，因为一家日本航运公司大约 8 月底在此地开设了代办处，让一些轮船投入运营，而和道格拉斯轮船公司在香港至台湾一线上航行的轮船相对抗。但是，经营并未成功；属于这家公司的两艘轮船只有一艘到过汕头，航行两次后也停止了。另一艘轮船在台

① 《光绪二十二年北海口华洋贸易情形论略》，转引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 122 页。

② 《光绪二十八年北海口华洋贸易情形论略》，引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 122 页。

③ 《光绪二十九年北海口华洋贸易情形论略》，引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 123 页。

④ *Decennial Reports, 1892 - 1901*, Vol. 2. p. 245, 引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 123 页。

湾淡水港外失事。尽管如此，这家代办处仍然在这里维持下来，所以这家公司才能再次试图同英国航线竞争。

光绪二十四年，瑞典、挪威船旗下的航运再次从各为 7565 吨的 9 次进口和 9 次出口，降至各为 6 次，总计各为 5006 吨。

同年，丹麦轮船相隔两年后重新出现，总吨位为 1012 吨的两艘轮船访问了这个港口。^①

六 列强在华航运势力的消长变化

长期以来，英国在中国的轮船航运中占据着绝对优势地位。光绪二十六年，英国在中国运输方面的投资，几乎完全集中于航业。几条重要的英商航线总公司均设于香港。以上海为中心的沿海贸易，几乎全在三个公司手中，^② 这三个公司中的两家都是英商公司，即怡和轮船公司和太古轮船公司。英商平时行驶中国水面的轮船，共计 80~85 只，平均每只轮船约计 1500 吨，每吨约值美金 50 元。照此计算，英人所有沿海内河轮船共值美金 650 万元。加上岸上设备、码头、栈房及轮船公司所有办事处，英人对航业的投资共值美金 1000 万元。故此，中国对外贸易及各口岸间贸易的总吨数中，英国在航业方面所占的比例，光绪二十五年以前约为 60%，该年降至 59%，清末大约为 41%。换言之，清末时中国贸易中的中外航业，五分之二为英船所操纵。若就沿海贸易而论，50% 的航业为英船所有，60% 的货物总值为英船所载。^③

光绪三十一年，据日本人对在华外轮货运及运费的估算，在轮船运费收入方面，属英船所载者居多。英国运费 3 亿 9000 余万海关两，其次则数德国之 8800 万海关两，再次则数中国之 7700 余万海关两，日本有 1300 余万海关两。但“中国近数年来，所增者仅六万余两耳。国内贸易方面之货

① B. P. P., *China, 21, Series 1898-1899*, pp. 471-472, 引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 123、124 页。

② British Government, *Diplomatic of Consular Report*, "Report For the year 1900 on the Trade of Shanghai", p. 11. 引自《中国近代航运史资料》第 2 辑上册，第 502、503 页。

③ 雷麦：《外人在华投资》，蒋学楷、赵康译，商务印书馆，1936，第 337、338、343 页

物运费，英国所获者，“运费四亿三千七百余万海关两，中国三亿三千二百余万海关两，德国次之，日本再次之”。^①

此为光绪三十一年时日本人的估算，尚需说明两点：一是此后日本所占比例继续提升；二是这里的估算数字中特别是“内国贸易方面”的中国运费数字，包括木船运输在内，是以中国的数字显大。

从中国各通商口岸登记的进出口船舶吨位数来看（见插页统计表），光绪二十一年至宣统三年，外国船舶吨位数的消长变化大体如下：中国各通商口岸登记的进出口船舶吨位数总数中，外国轮船平均占 80%，其中英国居第一位，最高时占总数将近 70%，最低时亦在 40% 左右。

光绪二十四年前，英国稳占垄断地位，除远洋航线中欧亚航线几被其独占外，英国在中国的航运公司太古（The China Navigation Co., Ltd）、怡和（Indo-China Steam Navigation Co.）两大轮船公司早已控制长江和南北沿海地区的航运。长江航线还有麦边洋行（MacBain & Co.）、鸿安轮船公司（Hung An Steam Navigation Co.）行驶。省港澳轮船公司（Hongkong, Canton and Macao Steam-boat Co.）垄断着香港、广州、澳门间的轮船航运。德忌利士轮船公司（Douglas Lapraik & Co., 1883 年改为 Douglas Steamship Co.）垄断着香港到台湾间的航线。只有香港以西经琼州、北海至越南海防的航线，由德国的捷成洋行（Diederichsen, Jebsen & Co., 亦作 Diederichsen & Co. H.）和法国的孖地洋行（A. R. Marty）两家较小的企业掌握。德国的禅臣洋行（Siemseen & Co.）、瑞记洋行（Arnhold Karberg & Co.）、美最时洋行（Melchers & Co.）虽都有轮船航行于南、北沿海，但远不能同英国抗衡。

光绪二十五年时，中国沿海内河的外国定期轮船状况如下：美国至上海间有 18 艘，欧洲上海间有 100 艘左右，上海长江间有 19 艘，上海华南间有 17 艘，上海华北间 28 艘，香港至海参崴间合计定期船约有 200 余艘。此时，各国为获取中国贸易的实权，均锐意扩张其航路而不稍懈怠。其中以英德两国尤为热衷：德国汉堡，亚美利加汽船会社的东洋线不但延长至

^① 杨志洵：《各国在中国之海运事业》（摘译日本《太平洋》），《商务官报》第 21 期，光绪三十二年九月二十五日，第 28 页。

表 8 1895 ~ 1911 年中外船舶进出中国通商口岸吨数及百分比 (甲午战后的外国在华航运势力变动统计表)

年份	中外船舶吨数合计		中 国		英 国		美 国		日 本		德 国		法 国		其他外国		外国合计	
	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1895	29737078	100	5220121	17.55	20525798	69.02	86427	0.29	121691	0.40	2442185	8.21	341345	1.15	999511	3.36	24516957	82.45
1896	33490857	100	7251292	21.65	21847082	65.23	165578	0.49	565992	1.69	1945019	5.81	434415	1.30	1281479	3.83	26239565	78.35
1897	33752362	100	7819980	23.17	21891043	64.86	269780	0.80	660707	1.96	1658094	4.91	423122	1.25	1029636	3.05	25932382	76.83
1898	34233580	100	8187572	23.92	21265966	62.12	239152	0.70	1569134	4.58	1658098	4.84	420078	1.23	893580	2.61	26046008	76.08
1899	39268330	100	9349247	23.81	23338230	59.43	310107	0.79	2839741	7.23	1854246	4.72	613191	1.56	963568	2.45	29919083	76.19
1900	40807242	100	7864217	19.27	23052459	56.49	474479	1.16	3871559	9.49	4032147	9.88	664987	1.63	847394	2.08	32943025	80.73
1901	48416668	100	6434824	13.29	26151332	54.01	898063	1.85	5518376	11.40	7542829	15.58	733041	1.51	1138203	2.35	41981844	86.71
1902	53990002	100	9341082	17.30	26950202	49.92	493831	0.91	7350515	13.61	7220146	13.37	833759	1.54	1800467	3.33	44648920	82.70
1903	57290389	100	9911209	17.30	28122987	49.09	559686	0.98	7965358	13.90	7310427	12.76	1178200	2.06	2242522	3.91	47379180	82.70
1904	63774206	100	14767971	23.16	32933873	51.64	924809	1.45	4290350	6.73	7602304	11.92	1264320	1.98	1991079	3.12	49006735	76.84
1905	72755547	100	16407352	22.55	35095658	48.24	1293416	1.78	6238918	8.58	8187871	11.25	1699121	2.34	3833211	5.27	56348195	77.45
1906	75819888	100	16186751	21.35	33450560	44.12	1351200	1.78	11376430	15.00	7477518	9.86	3125749	4.12	2851680	3.76	59633137	78.65
1907	80109424	100	16686305	20.83	33316618	41.59	1045899	1.31	15598213	19.47	6639767	8.29	4712188	5.89	2110434	2.63	63423119	79.17
1908	83991289	100	16945860	20.18	34405761	40.96	998775	1.19	18055138	21.50	6585671	7.84	5071689	6.04	1928395	2.30	67045429	79.82
1909	86771809	100	17860810	20.58	34026704	39.21	806523	0.93	18949404	21.84	7243742	8.35	4919889	5.67	2964737	3.42	68910999	79.42
1910	88776689	100	19597822	22.08	34253439	38.58	725279	0.82	18903146	21.29	7060521	7.95	4923492	5.55	3312990	3.73	69178867	77.92
1911	85771973	100	17881542	20.85	34712440	40.47	712161	0.83	19172727	22.35	6849069	7.99	3154157	3.68	3289877	3.84	67890431	79.15

说明: 1. 中外船舶吨数中包括在通商口岸登记帆船, 唯数量不大, 其中又以中国船为多。

2. 其他外国包括挪威、丹麦、荷兰、俄国、西班牙、奥地利、葡萄牙等国。

3. 各国吨数栏目后的百分数, 是这些国家在中外船舶吨数总数中所占的百分比。

资料来源: 根据杨端六、侯厚培《六十五年来中国国际贸易统计》, 1931, 第 133 ~ 141 页各有关数字重新计算编排。

上海，并在上海、天津间使用汽船3只每周航行，还用汽船数艘进入长江航行。英国为保长江流域即中原丰饶之地为其势力范围，同时迫使中国内地河流对外国轮船开放，已建造了吃水二尺半的新式浅底小炮舰6艘，准备深入长江的源流去测量水深，计划保持垄断长江的水运实力。^①

但是，从光绪二十四年开始，格局出现明显变化。变化最突出的国家是日本。光绪二十四年一月，为了改变在中国权益争夺中落后的局面，日本大阪商船株式会社在政府的支持和授意下，派船驶入长江，率先开始了上海至汉口间和汉口至宜昌间长江主流航线的航行。此举引发和拉开了列强航运势力新一轮争夺战的序幕，同时也使日本在中外船舶总吨数中所占的百分比，从光绪二十三年的1.96%一举上升到4.58%。接着，德国在租得胶州湾后，立即开设上海经胶州、烟台到天津的定期航线。另一家航运企业亨宝轮船公司（亦称汉美轮船公司 Hemburg-Amerika Linie）在买并原有的金星线轮船后，与美最时洋行经营的北德路易轮船公司（The North Deutscher Lloyd）一起分置轮船，于二十六年进入长江，并同时扩大沿海和远洋航线的轮运实力，使德国在中外船舶吨位总数中的百分比从二十五年的4.72%猛增到9.88%，翻了一倍还多。法国获取广州湾租借权后，在加强华南西段沿海航运实力的同时，也组织东方轮船公司（Compagnie Asiatique de Navigation），于三十二年进入长江，参与竞争，并在西江与英国进行角逐。在中外船舶吨位总数中所占的份额首次超过4%。英国为了保持它在中国航运中的垄断地位，一面强迫中国开放西江和全部内港航运，极力攫取宜昌以上川江航运权，力图夺占湖北以上至四川的长江上游航运，^②一面加强原有轮船公司的实力，增设新的轮船公司，与其他列强展开激烈角逐，力图保住自己在中国的势力范围。俄国在组织中东铁路公司船舶部、侵入松花江和华北沿海后，又新组东海轮船公司（Russian East Asiatic S. S. Co.），和原有的黑海义勇舰队轮船公司（Russina Volunteer Fleet）一起，派船远航远东，并力图寻找机会继续南下。

其余美国、挪威、荷兰、丹麦、西班牙等国或加强自己在中国的航运

① 《明治32（1899）年12月近藤廉平向内阁大臣提出的“建议书”》，转引自《中国近代航运史资料》第2辑上册，第35、36页。

② 参见聂宝璋《川江航权是怎样丧失的？》，《历史研究》1962年第5期。

实力，或增强远洋航线航行中国的力量，窥视机会参与中国内江内港的竞争。因此，正如统计表 8 所示，在光绪二十一年至三十一年十年的中，中国各通商口岸进出口登记的轮船吨位数从 2973 万吨跃增为 7275 万余吨，十年中增长了 1.45 倍。其中，除中国所占的份额大体不变外，其余主要列强如英、德、日、法的吨位数都有较明显的增长。英国虽然净增吨位数达 1457 万余吨，在列强中遥遥领先，但在吨位总数中的比例却从 69.02% 下降到 48.24%。居第二的德国净增吨位数 574 万吨，十年间增长 2.35 倍，增势强劲。日本虽然吨位数仅增 611 万余吨，但增长幅度却位列第一，十年间增长 50.27 倍，一跃跻身于列强第三位，在总比例数中达到 8.58%，仅比德国落后不到 4 个百分点。实际上，还在光绪二十八年时，日本的轮船吨位数就已超过德国，位列外国航运实力的第二位了，只是因三十年和三十一年日俄战争使部分船只移作军用，方退居德国之后。然而，日俄战争结束之后，日本的轮船转瞬之间即猛增 500 多万吨（三十二年），超过德国近 6 个百分点，此后一直保持着领先德国的地位。此期间法、美等国虽也有所增长，但增长势头均不如德、日，尤其远不如日本。

此后，中国各通商口岸船舶进出吨位总数继续增加，宣统三年达到 8577 万余吨，与光绪三十一年相比，6 年间又净增 1302 万余吨。其中，英国虽然保持着领先地位，但吨位数却比三十一年时下降了 38 万余吨。德、法、美等国在激烈的竞争中实力也有下降。

引人注目的现象依然是日本，日本在大多数列强实力有所削弱的时候，仍然保持着持续强劲的增长势头。在三十一年的基础上又净增吨位数 1294 万余吨，增长幅度在列强中绝无仅有。此为日本在南满、华南和沿海航运势力都有持续增长，在长江流域航运势力扩展更为迅速的缘故。如以宣统三年与光绪二十一年时相比，日本的吨位数从光绪二十一年时微不足道的 12 万余吨持续增长至宣统三年的 1917 万余吨。17 年间增长约 158.75 倍。速度不可谓不惊人。中国虽然因解除对华商行轮限制，使得大批华商小轮公司在此期间出现，轮船总吨位数从光绪二十一年时的 522 万余吨增加至三十一年时的 1640 万余吨，再增加到宣统三年的 1788 万余吨，但值得注意的是，中国船舶吨位在光绪三十四年以前，一直领先于日本，此后则退居日本之后。而且由于中国增加的绝大多数为小公司和小轮船，多数基

础不稳，旋起旋落，其中还包括部分帆船，因而总体实力无法与列强尤其是老牌的英国和后起的日本相抗衡。

19世纪末20世纪初的这段时间里，世界各主要帝国主义国家的航运势力几乎都参加了在中国的权益争夺。从轮船公司看，英国的怡和、太古、麦边，德国的亨宝、北德，法国的东方，日本的大东、大阪、日邮、湖南以及由这4公司合并组成的日清汽船株式会社，是这场航运势力争夺战中的主角。

从地区看，位于中国腹心地带，水运条件极为方便的长江流域，是列强争夺的焦点。长江流域是中国经济最发达地区，贸易量最大，必然成为列强在中国扩展侵略势力最重要的目标。

在这场激烈的争夺战中，日本航运势力的崛起和迅猛增长，成为列强航运势力竞争中突出的现象。日本航运势力的增长过程，突出反映了日本向外侵略扩张的特点，反映了新兴帝国主义国家日本与老牌侵略势力英国及其他列强在争夺中国权益中的矛盾冲突。

第一次世界大战及战后的列强在华航运业

第一次世界大战期间，列强在华航运势力由于受到大战因素的影响而出现了种种变化。首先，来华的外国船舶吨位数出现了回落，但外国轮船吨位数在中外船舶进出口吨位数中的绝对优势地位并未得到改变，只是战时和战后列强在华航运势力各国间的力量对比出现了变化。其次，此前在华航运势力中始终居于首位的英国和迅猛增长的日本，在此期间获得了进一步发展的时机。在各国依然将长江流域作为重点争夺控制对象的同时，英国航运势力一方面迅速占领了德国、奥国退出的地盘；另一方面则将航运势力伸张到了长江上游的川江。日本则利用外船势力消退运价猛涨的时机大力扩张实力，将本国的航运势力扩张到华北、东北以及华南的沿海航线。最终形成了英、日持续分霸中国江海航线的格局。

一 第一次世界大战和战后列强在华航运势力的消长变化

正当列强航运势力在中国江海航线上纷斗争雄，日本势力迅猛增长直逼英国霸主地位之际，1914年，欧洲爆发了两大资本主义集团之间的第一次世界大战，这次大战持续4年有余，影响遍及各方面。其中，在交通和军事方面均扮演重要角色的轮船航运业，不可避免地受到战争的巨大影响。

战争爆发前，世界各国航运界还饱受船吨过剩之苦，可是战争的爆发却迅速使船吨过剩一变而为不足的局面。这不仅因为战争的爆发使轮船运输的需求加大，更主要的还在于：1. 战争爆发不久，德国和奥国所有的615万吨轮船即从世界航运市场上消失。2. 俄国所有的80万吨船只，绝大

部分也因黑海和波罗的海被封锁而不能出航。3. 英、美、法、意等国出于军事上的目的，不仅征调本国的大部分船只，而且租赁了大量中立国的船只以作军用。4. 大战初期，由于德国使用快速巡洋舰和伪装巡洋舰大量袭击破坏商船，采取所谓“破坏贸易战略”，因而使得每月损失的商船数量都在数万至数十万吨以上。特别是从1917年2月开始，德国宣布实行无限制的潜艇战。不管是协约国还是中立国的船只，均采取不发警告即予击沉的战略，使得商船损失的数字每月竟达50万~80万吨之多。第一次世界大战4年中损失的船舶合计竟达1200万吨以上。^①

另外，再加上为躲避德国潜艇袭击，许多船只不得不绕道航行，在通过危险区域时迂回曲折而使航海里程拉长。海损受伤的船只，和战争中受伤的船只又因造船厂忙于军事工程以及大批熟练工被征召入伍等关系，而无法及时得到修复。港口停泊地、仓库等被军事征用，港口劳动力严重不足致压港严重等等原因，都使得船只供应出现了空前严重的短缺。这种状况也必然影响到列强在华航运的各个方面。

首先是列强来华的船只和在华航行的船只数都明显地减少。

从表1看，第一次大战前，外国船只进出中国通商口岸的数字还呈增长状况，1913年比1912年增加450万吨左右；但大战开始后即逐年递减，1914年比1913年减少51万多吨，1915年锐减641万多吨，此后每年均递减200万吨以上，到1918年达到最低点，全年轮船吨位总数只有5800多万吨，比1913年绝对数字减少了约1500万吨，下降的幅度在20%以上。但从1919年大战结束开始，外国轮船的进出口吨位数马上呈回升状态，1919年即回升到1912年的水平，1920年比1919年净增约800万吨，此后每年均以几百万吨的幅度递增：1920年增加600多万吨，1922年比1921年又增844万多吨，1924年首次突破亿吨大关，1925年因五卅惨案引起全国抵制外国船和外国货，才初步遏制了外国轮船凶猛的增长势头。但第二年即1926年就突破亿吨水平，直至1927年国内战争频发，才使外国轮船的进出口吨位数回落到9457万吨左右。

^① 神田外茂夫：《大阪商船株式会社五十年史》，昭和9年（1934），第80~81页。

表 1 1912 ~ 1927 年中外船舶进出中国通商口岸吨数及百分比

年份	中外船舶吨数合计		中 国		英 国		美 国		日 本		德 国		法 国		其他外国		外国合计	
	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1912	86206497	100	17277407	20.04	38106732	44.20	715001	0.83	19913385	23.10	6171684	7.16	1634468	1.90	2387820	2.77	68929090	79.96
1913	93334830	100	19894944	21.32	38129300	40.85	898750	0.96	23422487	25.10	6320466	6.77	1232763	1.32	3436120	3.68	73439886	78.68
1914	97984213	100	25061588	25.58	39266765	40.07	1047422	1.07	23996972	24.49	4026493	4.11	898644	0.92	3686329	3.76	72922625	74.42
1915	90663005	100	24159019	26.65	37675657	41.56	804414	0.89	23873016	26.33	58263	0.06	561955	0.62	3530681	3.89	66503986	73.35
1916	88020101	100	23397109	26.58	35840573	40.72	799913	0.91	24233835	27.53	66532	0.08	596237	0.68	3085902	3.51	64622992	73.42
1917	86907049	100	24022817	27.64	33576217	38.63	1125155	1.29	24581647	28.28	17054	0.02	584891	0.67	2999268	3.45	62884232	72.36
1918	80247706	100	21782704	27.14	29911369	37.27	1214921	1.51	25283373	31.51	—	—	230223	0.29	1825116	2.27	58465002	72.86
1919	95725935	100	27089762	28.30	36284312	37.90	2569887	2.68	27532449	28.76	—	—	414161	0.43	1835364	1.92	68636173	71.70
1920	104266695	100	27653309	26.52	40315707	38.67	4718251	4.53	28191592	27.04	—	—	852979	0.82	2534857	2.43	76613386	73.48
1921	114619544	100	31791479	27.74	42326445	36.93	4510901	3.94	31738783	27.69	2216	0.00	1221758	1.07	3027962	2.64	82828065	72.26
1922	124131361	100	32857745	26.47	47698139	38.43	4846437	3.90	32961333	26.55	447050	0.36	1626586	1.31	3694071	2.98	91273616	73.53
1923	131304556	100	32433847	24.70	51965230	39.58	5968261	4.55	33288617	25.35	1369016	1.04	1839731	1.40	4439854	3.38	98870709	75.30
1924	141432827	100	33288363	23.54	55715925	39.39	6359589	4.50	34759884	24.58	2085968	1.47	2185806	1.55	7037292	4.98	108144464	76.46
1925	128202625	100	33002936	25.74	42942484	33.50	5859851	4.57	35081116	27.36	2486057	1.94	2008834	1.57	6821347	5.32	95199689	74.26
1926	134659606	100	28393631	21.09	47645090	35.38	6496351	4.82	38948844	28.92	2995127	2.22	2321632	1.72	7858931	5.84	106265975	78.91
1927	116210785	100	21636391	18.62	40258049	34.64	5577115	4.80	35745535	30.76	3260717	2.81	1894614	1.63	7838364	6.74	94574394	81.38

说明：1. 中外船舶吨数中包括在通商口岸登记帆船，唯数量不大，其中又以中国船为多。

2. “其他外国”栏中包括挪威、荷兰、意大利、瑞典、葡萄牙、俄国等国。

3. 各国吨数栏目后的百分数，是这些国家在中外船舶吨数总数中所占的百分比。

资料来源：根据杨端六、侯厚培《六十五年来中国国际贸易统计》，国立中研院社会科学研究所，1931，第133~141页各有关数字重新计算编排。

如从外国轮船进出口吨位数所占的百分比来看，从1912~1927年，外国轮船的吨位数在中外轮船吨位总数中的比例始终不少于71%，1919年最低，也在71.7%。1925年全国抵制外国船时，外国船的吨位比例数也在74%以上。1927年国内战争虽然使外国船的吨位数落到9457万吨，但因战争对国内航运业的影响更大，因此这年外国船在中外船吨中的比例数却反升至81.3%，成为1912~1927年的最高比例数。也就是说，从总体上看，无论是战前、战时或战后，外国在华航运力量的垄断地位均没有发生过动摇，外国在华轮船吨位数及其在中外船舶吨位总数中所占的比例就充分说明了这一点。

但是，在外国轮船吨位数占绝对优势的状况下，第一次大战前和战后列强各国间的力量对比却出现了一些变化。这些变化集中反映在美国和德国身上。战前，德国是外国在华航运势力中仅次于英国和日本的第三大势力，1912年绝对数字有617万多吨，占中外船吨总数的7.16%；而这年美国绝对数字只有71万多吨，仅占中外船吨总数的0.83%。此后德国呈明显的下降趋势，1913年下降至占总比例的6.77%，1914年占4.11%，1915年陡降至0.06%。从1918年开始竟有3年空白，1921年即大战结束后第三年才开始有船只出现于中国水域，但数字微不足道，此后尽管有所增长，但直到1927年，绝对数字也没有超过300万吨，在总比例中仅占2.81%，再也没有能够恢复到战前的水平。相反，美国却有一种急起直追的趋势，从1920年开始，船吨绝对数字就没有少于450万吨，从1923年开始更在600多万吨上下徘徊。在中外船吨总数中的比例数也从1912年的0.83%上升到1927年的4.8%，俨然取代了德国而稳占外国航运势力的第三位。而一度参与中国水域激烈竞争的法国，则已失去了往日的咄咄气势，绝对数字除大战期间外，始终在一二百万吨上下徘徊，总比例也仅占1%多，再也没有大的作了。

只有英国和日本，始终稳占战前、战时和战后外国航运势力的第一、二位。英国虽然从1915年轮船吨位数开始下降，且每年递减的绝对数字都在200万吨以上，1918年比1917年更下降366万吨，但英国在华轮船吨位总数却依然保持在2991万吨，比其他所有外国轮船的吨位总数2855万吨还多135万吨，且1919年马上回升到3628万吨，此后并以每年几百万吨

的速度持续递增，1924年达到创纪录的5571万多吨，与1918年的2991万吨相比，6年时间几乎增加1倍，其速度不可谓不惊人。至于日本，却是唯一一个在华船运吨位数字不受一战影响而持续增长的国家，从1913年开始，轮船的绝对数字始终在二三千万吨以上浮动，1926年最高时达3894万吨，1927年甚至仅比第一位的英国少451万吨，在中外轮船吨位总数中的比例也仅比英国少不到4个百分点，成为唯一能对英国地位形成威胁的外国船运势力。

下面，借助于表2，我们可以进一步分析1895年后成为列强航运势力争夺焦点地区的长江流域，在一次大战及战后的演变趋势。

拿表2与表1作比较，可以看出，从总体趋势上观察，两个表显示出的基本情况大体是一致的。例如英、日分占外国航运势力第一、二位的状况一致，美国在长江流域中势力迅速增长，取代德国成为第三大势力的趋势一致，法、德两国的演变状况也与表1显示的情况一致，等等。但值得注意的是，与战前相比，意大利航运势力在外国列强中出现，并大体接近德国水平的状况，却是一次大战后出现的新格局，再加上瑞典力量的加强，以及意大利1917年开设岳州航线，1923年开设重庆航线，瑞典于1925年开设重庆航线的情况，^①均显示出更多的列强势力企图染指长江流域，攫夺这块宝地利益的新动向。

表2显示的另一个特点，是长江流域依然是外国列强在华航运业争夺的中心。拿表2与表1比较，可以看出：长江流域14口进出的外船吨位数始终占外国在华各口岸进出口总吨数的60%以上。1912年长江流域外船吨位总数占同年中国各口外国轮船进出口吨位总数的62.59%，此后均大抵在此水平上浮动。1918年是长江流域外船数字最低的一年，为3976万多吨。可是它在该年外国在华轮船进出口总数中却占到68.02%，1926年是长江各口外船数字最高的一年，占外船总数的62.98%。1924年是外船在华总吨位数最高的一年，可是这年长江14口的外船进出口数依然占总数的60.51%。

^① 实业部国际贸易局编《最近三十四年来中国通商口岸对外贸易统计》，商务印书馆，1935，第217、207页统计表。

表2 1911~1927年长江流域十四个通商口岸外国轮船进出口只、吨及百分比消长一览表

年份	美 国			英 国			法 国			德 国			意 大 利		
	只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%
1911	225	507167	1.22	12874	21231860	51.04	1030	1950043	4.69	2413	3546170	8.53			
1912	789	517934	1.20	14922	23963970	55.55	244	487643	1.13	2366	3027493	7.02			
1913	1605	591679	1.32	15042	24290260	54.25	172	561688	1.25	2849	3145413	7.03			
1914	1913	709432	1.59	16086	25619341	57.38	165	556762	1.25	2147	1980302	4.44			
1915	1879	554106	1.31	16318	24671011	58.55	93	303677	0.72	740	34702	0.08			
1916	1938	567916	1.36	16640	23519172	56.43	97	423997	1.02	934	44580	0.11	57	979	0.00
1917	2185	773537	1.88	17287	25502065	54.78	105	452295	1.10	149	9219	0.02	478	14912	0.04
1918	1763	837504	2.11	18247	21413487	53.85	23	114423	0.29	—	—	—	406	20632	0.06
1919	2667	1772713	3.90	20628	25206160	55.47	76	311117	0.68	—	—	—	296	45112	0.10
1920	3840	3333805	6.50	25529	28107910	54.79	224	658482	1.29	—	—	—	312	184808	0.36
1921	3562	2864496	5.38	23935	28873475	54.25	832	872716	1.64	4	2216	0.00	362	150791	0.28
1922	3592	3549082	5.97	26084	33139007	55.71	1262	1251445	2.10	69	247514	0.42	363	107004	0.18
1923	3583	4143643	6.84	26714	33301737	54.94	1289	1332197	2.20	163	602274	0.99	396	200172	0.33
1924	4231	4467956	6.83	27879	35177358	53.75	1673	1472933	2.25	198	801536	1.22	790	448389	0.69
1925	4472	4260488	7.46	23925	28207345	49.40	1524	1430690	2.51	235	981638	1.66	1194	557597	0.98
1926	4428	4628597	6.92	27399	35112451	52.46	1488	1409892	2.11	268	1043253	1.56	978	515454	0.77
1927	3432	3683552	7.65	15729	21285200	44.22	901	1285516	2.67	289	1081517	2.25	1283	736012	1.53

日 本			挪 威			瑞 典			其他外国			合 计		
只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%	只	吨	%
13685	13203216	31.74	371	360299	0.87	14	34752	0.08	382	759626	1.83	30994	41593133	100
12892	13916287	32.26	351	356198	0.83	20	51594	0.12	452	817228	1.89	32036	43138347	100
13122	14971806	33.44	195	253290	0.57	27	71065	0.16	517	887915	1.98	33529	44773116	100
13168	14832560	33.22	171	201414	0.45	15	40985	0.09	373	708396	1.59	34038	44649192	100
11758	15845684	37.60	170	207067	0.49	18	47532	0.11	326	474096	1.13	31302	42137875	100
12053	16251390	38.99	147	254621	0.61	20	59240	0.14	418	554501	1.33	32304	41676396	100
12423	16652862	40.54	82	123262	0.31	10	26692	0.06	313	516462	1.26	33032	41074306	100
13061	16832893	42.33	53	103987	0.26	8	20168	0.05	311	423751	1.07	33872	39766845	100
13629	17536520	38.60	126	136823	0.30	8	24072	0.05	258	404494	0.89	37688	45437011	100
14051	18354630	35.78	217	198523	0.39	14	45906	0.09	258	420504	0.82	44445	51304568	100
14137	19574286	36.78	221	192329	0.36	22	76748	0.14	246	613786	1.15	43321	53220843	100
14373	19852691	33.37	177	353465	0.59	28	105734	0.18	301	878531	1.48	46249	59484473	100
14329	19721203	32.53	160	300388	0.50	28	104886	0.17	442	911807	1.50	47104	60618307	100
15531	20712707	31.65	698	989825	1.51	62	140774	0.22	386	1229155	1.88	51448	65440633	100
14369	19100085	33.45	865	1172743	2.05	158	134115	0.23	389	1249642	2.19	47131	57094343	100
16046	21690229	32.41	586	1004017	1.50	124	197886	0.30	427	1330801	1.99	51744	66932580	100
13217	17821649	37.02	533	884431	1.84	196	204034	0.42	386	1156644	2.40	35966	48138555	100

说明：1. 14 个通商口岸城市分别是：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。

2. 其他外国包括丹麦、荷兰、俄国等。

资料来源：据实业部国际贸易局编《最近三十四年来中国通商口岸对外贸易统计》中部，商务印书馆，1935，第 206~233 页各口统计表重新编排计算（原表系根据《关册》数字统计）。

这种现象同时也说明，无论是战前、战时还是战后，长江流域依然是外国轮船在华活动最集中、最频繁和争夺最激烈的地区。

二 一战期间及战后英、日在华航运势力的演变

从上述分析可以看出，1895年后外国在华航运势力中，英国始终稳居第一位，其霸主地位无论是一次大战前、战时和战后均没有发生变化。在中外船只进出中国通商口岸吨位总数中，其比例数也常年保持在40%左右。在长江流域的外国航运吨位总数中，更一直保持着50%以上的比重。日本从1895年后势力持续膨胀，在长江流域更是从无到有迅猛发展，势力直逼英国的霸主地位，一次大战期间又成为惟一个在华航运势力未曾减退的国家，战后也始终保持着仅次于英国的第二大航运势力的地位。因此，分析一次大战及战后英、日两国航运势力演变过程中的特点，探查英、日航运势力保持优势地位的措施，最能反映出这一时期外国在华航运势力的状况，有助于进一步说明外国航运势力保持在华垄断地位的特征。

（一）英国保持霸主地位的措施和特点

如前所述，一战开始后，英国在华进出轮船吨位总数虽然从1915年开始下降，且每年递减的绝对数字都在200万吨以上，至1918年降到最低点2991万多吨，1915~1918年4年下降的总吨数合计达888万多吨，比德、奥两国原有的吨位数总和还多。但因其原有进出口吨数巨大，即使1918年吨位出现2991万多吨的最低数字，也比其他所有外国轮船的吨位总数2855万吨还多136万吨，因此其垄断地位并未因大战的缘故而有所动摇。

更加值得注意的是，英国在总体力量有所减少的时候，在某些领域却进行了明显的扩张。例如英国乘战时德国力量西撤的机会，立即占领了德国北德轮船公司原来垄断的汕头、香港、琼州至曼谷、新加坡的航线，其中，太古公司设立香港—曼谷线，用5只轮船约1万多吨10天一次在汕头、香港、海口、曼谷之间往来。怡和公司则设立汕头—香港—新加坡航线，用3只轮船共5000余吨在其间航行。同时太古接办北德公司的中澳航

线，用2只轮船设立澳东轮船公司，3个月两次定期在香港和墨尔本之间往来。怡和也接替亨宝轮船公司的日本航线，同它新由中印航线延长的神户—加尔各答线，交叉往来于中国。两线单用和共享的轮船合计7只，共约26000吨。此举不仅使英国取代了德国在这些航线上的势力，填补了空缺，加强了它在中国远洋航线上的霸主地位，而且使这两家公司加上原有的香港—菲律宾线（太古有3船，怡和有2船），香港—山打根线（怡和有2船），厦门—马尼拉线（怡和有1船），由原来垄断中国国内航线，进而加入垄断中国远洋航线的行列。^①

在中国的沿海航线上也同样如此，尽管怡和、太古两公司约有30余只共约6万余吨的轮船被抽调到欧洲，但在总体实力有所下降的同时，英国航运公司一方面从英国占夺德国的船只中得到部分补充，另一方面同样迅速占领德国航运势力的地盘，像战前捷成洋行占优势的香港—海口—北海—海防航线，战争发生后即被太古、怡和所分占，各以二只或三、四只轮船加入航行。1913年琼州进出的英船吨数为129906吨，1914年德国船退出后，“其地位由英船代之，英船几增1倍——共257848吨”。^②直到1921年，英船所占的比例数仍达61%。^③1916年行驶北海口的轮船，“几全操诸太古洋行之手”。^④

除南方沿海航线外，北方沿海航线英船势力同样有所增强。如天津口1913年“因欧洲战事，所有德国商轮，自7月底起从未入口”。在德国商轮后撤之时，英国轮船却乘虚而入，“本年本口太古轮船公司又增一客舱宽大之新轮，名曰通州”。^⑤

更值得提及的是，1916年欧洲大战正酣之时，英国势力却侵入了长江航运的上游地区——川江。川江航权是西方列强早就垂涎的一块领域，早在19世纪60年代，列强就开始对川江航道上的水流险滩、木船运输及川滇黔三省商品贸易等各方面进行探查，并累次提出备忘录、报告书等议

① 见樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第544~545页。

② 《海关十年报告》1912~1921年，第4次第2卷，第312~313页。

③ 《海关十年报告》1912~1921年，第4次第2卷，第312~313页。

④ 《民国五年北海口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1916，第1315页。

⑤ 《天津口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1913，第280页。

案，胁迫清政府开放川江航运。英国商人立德 1887 年即策划过试航计划，1898 年并驾驶小船“利川”号试航重庆成功。然而声势浩大的义和团运动打破了英国侵略者建立“正规的轮船交通”的计划，此后直至一次大战期间依然无所作为。外国列强之所以始终期待打开川江航运这块宝地，乃是因此地具有巨大的商业价值。此外，一旦得手，便可使列强争夺中国势力范围的余地大大加大。1888 年英国的《泰晤士报》针对立德策划行轮川江一事发表评论说：“假如立德成功，则七千万人口的贸易就送到门上来了。兰开夏、米地兰及约克郡的制造厂商就能从伦敦、利物浦用一次简单转口，缴付从价税 5% 运入深入 1500 海里的亚洲心脏地带或几乎是中亚高原的脚下。”^①

正因为“在长江上游轮船通航以后，将给外国贸易带来巨大的利益！”^② 所以，长期以来列强始终没有放弃过打开川江航运的努力。这个梦想，最终是由英国在一次大战期间的 1916 年变成了现实。这一年，英国的轮船 5 次驶进重庆，正式奠定了在川江发展航运的基础。此后，美国、日本于 1917 年，法国于 1919 年接踵而来，开始了在川江的航运。^③ 到 1922 年初，行驶在这段江面上的列强轮船增至 14 艘之多。美国捷江、英国太古、怡和、安利洋行，日本日清和鸿江公司，法商吉利洋行和聚福公司，都在这里开始了新的角逐。^④

再一个值得注意的现象，是一次大战期间随着在华外国航运势力的减退，轮船吨位总数日益不敷运输需求，导致中国通往远洋及中国各口间的航运费持续狂涨。1915 年上海运往欧洲或美洲之载脚，“较诸欧战未开之前，价格几多 1 倍”。^⑤ 福州口“当年头一月间，各货物之运往伦敦（即伦敦）者，每吨仅须（需）运费英金五十先令六便士。迨年终时，竟涨至一百一十一先令”。而“运往义国（即意大利）所属之热拿亚（今热那亚）及

① 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑上册，上海人民出版社，1983，第 398 ~ 399 页。

② 转引自聂宝璋编《中国近代航运史资料》第 1 辑上册，第 398 ~ 399 页。

③ 参见《最近三十四年来中国通商口岸对外贸易统计》中部，商务印书馆，1935，第 206 ~ 207 页。

④ 参见聂宝璋《川江航权是怎样丧失的？》，《历史研究》1962 年第 5 期。

⑤ 《民国四年上海口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1915，第 751 页。

奥国所属之的里雅斯德（今里雅斯特）各货，每吨运费须（需）英金四十九先令六便士，至年底则运往热拿亚者，每吨亦涨至一百三十四先令。而运往义（意大利）属之那不勒斯者，且须（需）一百五十四先令之多”。^①

随着欧战的持续，这种运费猛涨的情况有增无减。以上海至美国和上海至伦敦间的杂货运费为例，1914年上海至美国的运费每吨10美元，1917年涨至55美元。1914年运往伦敦每吨英金3镑，1917年涨至40~50镑。^②再以大连至日本门司和大连至横滨间的煤炭运费为例，1914年大连至门司间煤炭每吨运费为0.7日元，1916年涨至6.5日元，1917年8月涨至9日元。大连至横滨间的运费也由1914年的每吨1.2日元涨至1916年的8.7日元和1917年8月的13日元。^③这种狂涨，同样影响到长江的载脚。汉口在欧战爆发以前运欧水脚每吨约25先令，1914年8月后涨至60~80先令，1915年底平均涨至125先令。^④

欧战期间运费的狂涨，必然使航运力量最强的英、日大获其利，使其有能力在战争期间大造新船和扩大自身实力，从而使两国进一步稳固了战后在华航运霸主的地位。仅以英国的太古和怡和为例，这两家公司战时即新造了11只航行中国的海轮共计26388吨，^⑤这还不包括其所造的江轮在内。战争结束后，英国势力的发展势头更加强劲，这从太古及怡和的实力发展上可以得到同样的反映。1922年太古在华的沿海航线共有8条，轮船34只，共68810吨；在长江的航线共有3条，轮船12只，共27855吨；合计沿海和长江航线共11条，轮船46只，共96665吨。^⑥到1927年时，太古的沿海航线增加到10条，行驶的轮船达46只，共90652吨；在长江的航线也增加到5条，轮船数目达28只，共44529吨；沿海和长江航线合计共15条，轮船数目增加到74只，共135181吨。^⑦怡和的情况也同样如此。

① 《民国四年福州口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1915，第966页。

② 《关册》，1917年上海口，第832页。

③ 《1917年大连湾口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1917，第172~173页。

④ 《民国五年汉口口华洋贸易情形论略》，《关册贸易统计及报告》，1916，第556页。

⑤ 樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，第546页。

⑥ 据交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第6册，第2921~2923页的数字合计计算。

⑦ 张心澂：《帝国主义在华航业发展史》，日新舆地学社，1930，第65~69页的数字计算，其中有8只轮船不知吨数未计算在内。

1922年，怡和沿海航线有4条，轮船15只，共18657吨；长江航线有3条，轮船10只，共20787吨；二者合计航线7条，轮船25只，共39444吨。^①1927年时怡和的沿海航线为5条，轮船17只，共49468吨；长江航线也是5条，轮船20只，共41958吨；两者合计航线10条，轮船增加到37只，共91426吨。^②这里需说明的是，1922年怡和的轮船有6只吨数未计入合计数，而1927年时只有1只未计入合计数，因而合计数字不是十分准确。尽管如此，怡和公司1927年比1922年实力大有扩展这一点是完全肯定的。同样，除太古、怡和外，其他在华英国航运公司的实力也都有程度不同的扩张。

（二）一战期间及战后日本在华航运势力的增强

至于日本在第一次世界大战中，虽然名义上是协约国一方的参战国，但因地理位置及其他原因，除在战争初期乘机出兵夺占了德国在我国强租的胶州湾外，只派出过一支规模很小的舰队，在地中海东部协助封锁爱琴海时给英、法船只护航，实际并未真正参战。可是，日本在战争期间却多方获利。仅从战争期间轮船运费暴涨的影响来看，就使日本海运界进入了一个“空前的黄金时代”，^③对日本的海运界产生了深刻的影响。首先，它使日本获得了前所未有的巨额收入。5年战争期间，“运费和出租轮船的出租费合计实达二十二亿元之巨”。如再加上战争期间出卖给外国的船舶195只所收入的两亿元，总数已达到“二十四亿元的惊人数字”。而这些收入绝大部分是非贸易性的纯收入。轮船运费暴涨及产生的连带利益，使得此举成为“增进国富的划时代事件”。其次，使日本的海运业整体上有了更迅猛的发展。仅从船舶数字来看，战前即1913年末，日本拥有3286只轮船，1528264总吨，但是到了1918年末，船舶数增为4775只，总吨数为2337679吨，5年净增吨数约80万吨。这样，使日本由战前在世界海运界排名第六而“一跃为世界第三的海运国”。第三，使日本的海运业有了一

① 据交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第6册，第2924~2925页的数字计算。

② 张心激：《帝国主义在华航业发展史》，第73~75页的数字计算。

③ 神田外茂夫：《大阪商船株式会社五十年史》，第82页。

个千载难逢的扩张的好机会。由于当时无论是交战国还是中立国的船只大部分都因军运需要而被征用或租用，使得许多过去的航路停航或受到削弱，因而导致航运力量不仅未削弱反而增强的日本公司在趁机进行扩张或侵入其他国家传统航线时，“如同进入无人之境”，“扩张航路之容易，犹如新设线路一般”。

得此机会，不仅以日本邮船会社和大阪商船会社为首的两大汽船会社一方面扩张已有的航路，一方面积极开设新的航路，“实现了向世界的大飞跃”。^① 其他新的日本航运公司也趁机纷纷设立。据不完全统计，一次大战期间，仅在中国北部沿海由日本设立的轮船公司至少就有 5 家（见表 3）。而且，由于地理接近和日本对东北怀有的野心，日本航运势力的扩张趋势此时期在中国北部显得尤为突出。这从表 4 统计的 1913~1927 年中国北方 7 个港口中，日本、中国和英国船舶所占百分比数字的变化可以清楚地看出来。在此期间，英国所占的比重呈逐渐递减的趋势。1913 年英国的比例为总数的 26.5%，一次大战期间降为 22.9%，战后降到 20.4%，到 1927 年时降到最低点，仅占 16.3%。与英国相反，日本在 7 个港口中所占的比重始终在 44% 以上，而且在总体上呈增长趋势。1913 年为 44.8%，一次大战期间猛增至 56.8%，战后虽有所降低，但也占 45.7%，一直到 1927 年依然保持着 48.9% 的比重。

表 3 第一次大战期间日本在中国东北创办的轮船公司

名 称	资本（日元）	创立年	所在地	备 注
大连汽船会社	2000000	1915	大连	转运营
长春运输	500000	1918	长春	
江东运输	250000	1912	大连	
大连东和汽船	2000000	1916	大连	
山东运输	300000	1918	大连	

资料来源：裕孙：《日人在华事业之现状》，《银行周报》第 5 卷 38 号，1921 年 10 月 4 日，第 15 页。

^① 以上均见神田外茂夫《大阪商船株式会社五十年史》，第 82 页。

表 4 日本、中国、英国在北中国七港口航运业中所占百分比

年 代	国家	港口城市							各港口 百分比平均
		安东	大连	牛庄	秦皇岛	天津	芝罘	青岛	
1913 年	日本	68.4	77.5	49.8	37.1	29.7	31.3	17.5	44.8
	中国	17.0	1.4	17.2	4.4	18.0	24.8	2.2	11.4
	英国	14.6	11.1	29.1	35.4	36.3	34.1	31.0	26.5
1915 ~ 1919 年 平均	日本	56.8	83.7	46.3	54.7	39.1	11.5	74.2	56.8
	中国	28.8	5.3	24.4	12.5	18.3	43.0	1.4	15.4
	英国	13.8	7.1	25.1	21.1	37.7	40.8	17.3	22.9
1921 ~ 1925 年 平均	日本	34.2	67.4	27.1	38.0	33.0	11.5	53.0	45.7
	中国	45.1	11.4	37.1	17.0	19.5	43.0	7.5	19.9
	英国	20.5	8.7	28.7	20.0	29.3	40.8	19.7	20.4
1927 年	日本	26.5	68.5	27.4	27.3	39.3	19.9	53.9	48.9
	中国	10.1	10.1	48.5	16.1	17.8	32.6	5.5	16.9
	英国	7.7	7.7	15.5	12.2	26.0	35.7	18.2	16.3

说明：本表不包括其他国家船舶，故日、英、中三国百分比合计不等于 100。

资料来源：《在中国的各国海运势力》，满铁庶务部调查科昭和 4 年（1929）12 月 5 日发行（原件存辽宁档案馆）。

当日航势力在北方大肆扩张的同时，长江流域的日清汽船会社实力也获得了非凡的增长。仅以其收入而言，一次大战开始时的 1914、1915 两年，日清汽船会社的总收入都不过 360 余万日元，但从 1916 年开始出现了连年的猛涨。1916 年达到 600 余万元，1917 年又上升到 730 多万元，1918 年及 1919 年更分别猛涨到 1022 万和 1029 万余元，分别与其实收资本数相当。^① 如将 1919 年的总收入与 1907 年日清会社成立时的总收入 270 万元相比，则增长 2.81 倍。如此丰厚的收入，自然使其更有能力大肆购造轮船进行扩张。据统计，从 1915 年 6 月到 1927 年年底，其新造和购买的轮船即有 16 只共 29188 吨。^② 与 1907 年创立时期轮船 14 只共 29353 吨相比，不

① 见浅居诚一《日清汽船株式会社三十年史及追补》（以下简称《日清汽船会社史》），昭和 16 年（1941），第 373、376 页后“各收入累年表”。

② 据上书第 226 ~ 228 页统计表数字计算。

论轮船只数还是吨数，都增加了1倍。^①其中1915年7月竣工的“凤阳丸”重3977吨，为当时长江在线最大的客货两用轮船。在实力增长的同时，日清汽船会社开始实行其走出长江向外扩张的计划。这一点，正如日清汽船会社自己所说：“我社创立之宗旨，固然在于实现扬子江航路本国的大团结，然此决非最终目的，航行中国沿海，乃至以中国为起点进入外洋航路，必然是我社将来之使命。”^②

日清汽船会社实现这个计划的第一步，是使长江航路与日本航路直接通达。1915年6月，日本政府将没收德国亨宝公司的河海两用轮船“瑞茂”号（2396吨）下放给日清会社，日清会社将其改名为“巴陵丸”。瑞茂号的下放，使日清会社第一次获得了航海船，从而“为将来的飞跃踏上了第一步”。^③1918年，日清会社抓住中日贸易逐年增进的机会，决定开设大阪至汉口间的定期航路，并于同年8月以巴陵丸和新造的轮船“永陵丸”（1565吨）从大阪出航，开始了该社的外洋航路，此航路定为4周1次，途中停靠神户、门司、上海，从而实现了日清会社走向外洋的开始。

日清汽船会社的第二步，是扩张势力至中国沿海各线，进一步与英国和中国竞争。为此，日清会社进行了一系列准备，一是增设各项公积金，到1919年各项公积金已达430万元，超过当时资本金总额的一半。二是为进一步充实力量，由股东总会在1918年5月提出增资一倍的议案，并获得满场一致赞成，决定当年7月实收增资总额的四分之一，使资本金实收达到1012.5万日元。^④所有这些，都是为了进行“开始沿岸（即中国沿海）航路的准备”。^⑤

在做好各种准备后，1920年，日清汽船会社决定首开华南的沿海航线，于同年10月30日以轮船巴陵丸从上海出发，开辟上海至广东的航路〔第二年1月和3月分别以新造的轮船庐山丸（2531吨）、嵩山丸（2529

① 1907年日清会社数字见《日清汽船会社史》，第226页统计表。

② 《日清汽船会社史》，第75页。

③ 《日清汽船会社史》，第75页。

④ 《日清汽船会社史》，第78~79页。

⑤ 《日清汽船会社史》，第78~79页。

吨) 取代巴陵丸航行]。日本政府也不失时机地将此航线确定为命令航线, 给予航行补助金, 指定其使用船 2 只, 每月 3 次定期航行, 并沿途停靠汕头和香港。^① 日清汽船会社的轮船打入历来为英国垄断的华南航线并站稳脚跟这一点, 表明日本航运势力的发展又往前迈进了一大步。

在确保南方沿海航线后, 1925 年, 日清汽船会社又开始了开拓华北沿海航线的准备工作, 1926 年 4 月 7 日, 日清汽船会社首次开行了上海天津的北方航线, 这条航线同样成为日本政府的指定命令航线。日清会社使用了新造的轮船华山丸和唐山丸(分别为 2089 吨) 每月 3 次分别从上海天津出发定期航行。^② 在此之前, 日清会社为开辟川江航线也进行了大量准备, 1922 年 4 月, 为此而特别设计的、具有特殊构造的轮船云阳丸(1037 吨) 竣工下水, 同月 26 日从宜昌出发, 航行重庆, 实现了久已拟议的川江航线。^③ 至此, 日清汽船会社已完成了从长江上游开始直达大陆沿海南北 1600 余海里的航线, 并与日本的航路相连接, “实现了创立以来的宿望”。^④

三 英、日持续分霸中国江海轮船航运业

在上述的分析中, 我们可以看到, 英国依靠其长期在中国发展扩张奠定的基础, 远超过其他国家的航运实力, 依靠一次大战期间获得的高额运费和大造新船, 以及迅速抢占大战期间退出的德、奥等国的航线, 继续保持了在中国航运界称霸的地位。

日本则是一次大战期间未受多大损失而大获其利的国家, 战前其扩展的势头即远超过其他列强, 战争期间又利用巨额收入建造和购买新船, 在华北沿海航线上的扩张尤为引人注目。而且, 日本航运势力的扩张具有明显的政府全力支持的特征, 是日本政府总体向外扩张计划中的重要组成部分。因此, 在日本政府利用补助金、命令航线和其他措施的统一安排下,

① 《日清汽船会社史》, 第 80 页。

② 《日清汽船会社史》, 第 82~83、88 页。

③ 《日清汽船会社史》, 第 82~83、88 页。

④ 《日清汽船会社史》, 第 82~83、88 页。

日邮、大阪汽船、日清会社等公司的扩张各有分工和重点，战时和战后都有明显的扩展。但因系后起资本主义国家，起点较低及与英国实力相差过大等原因，所以虽然航运力量迅猛膨胀，与英国实力逐渐接近，却并未能从根本上动摇英国的霸主地位，只形成了英、日持续分霸中国江海航线的格局，这种格局一直持续到 1927 年，没有变化。

（原载《中国近代轮船航运业研究》，
中国社会科学出版社，2008）

抗战时期日本对中国轮船航运业的 入侵与垄断*

1937~1945年的中日战争，是日本军国主义政府对中国发动的全面侵略战争。为达到把中国变为殖民地的目的，日本军国主义者动员了各种资源和力量。其中，轮船航运业被日本政府视为与飞机同等重要的工具和利器，^①成为运输人员、物资，达成所谓“大东亚一体化”的重要手段。日本政府制定颁布了一系列战时海运政策，推动实行战时海运体制，对海运业进行改造并直接对东亚和中国沿海内河的轮船航运业进行统制，以达到“独占”目的。日本政府的举措，对东亚和中国的沿海内河航运业造成巨大冲击，影响深远。

长期以来，有关这方面的研究相当薄弱，以致迄今仍难列举研究成果。这对于中国近代轮船航运业和抗日战争史研究来说，不能不说是一个缺憾。本文试图做些尝试，以期抛砖引玉。

一 战时海运体制的形成与东亚海运株式会社的成立

在分析抗战时期中国沿海和内河航运业的演变前，首先需要对此期日本政府的海运政策进行简单梳理，因为日本海运政策的演变，直接冲击和

* 本文曾参加台湾中研院人文社会科学中心举办的“2009海洋史学术研讨会：港口、城市、贸易网络”，承台湾海洋大学海洋文化研究所应俊豪教授评论，并惠赠有关资料。其他与会学者亦提出修改意见。投稿期间外审专家又提供修改建议。一并致谢。

① 1943年11月26日，日本邮船会社社长寺井久信在股东大会上说，“现在的大东亚战争是飞机与舰船为中心的连续决战”，是“血与铁、精神与机械的死斗”。参见日本经营史研究所编《日本邮船百年史资料》，大洋印刷产业株式会社，1988，第386页。

影响了中国沿海和内河的轮船航运业。

从1937~1942年的短短几年，日本的战时海运体制逐步建立。建立这个体制的目标是日本政府完全控制海运业，为侵略扩张的所谓“大东亚圣战”国策服务。正如日本媒体1939年8月6日在报道东亚海运株式会社成立消息时所作的公开宣告：“在东亚确立我国的海运事业，是我国海运界的重要目标，同时也是东亚圣业的重要一环。此为政府及民间海运业者的夙愿。”^①

战时海运体制的建立，以颁布实施一系列海运政策和先后设立一系列海运统制组织为标志。从颁布的一系列海运政策和指令海运统制组织设立的举措之中，可以清楚看出日本政府根据时局变化和战争需要对海运业加强掌控的轨迹。

1937年7月，在政府指示下，以日本邮船会社为首，包括大阪商船、国际汽船、三井物产船舶部、川崎汽船、山下汽船和大同海运等7家日本海运会社联合组成“海运自治联盟”。该联盟占有“全日本轮船总数的75%”，作用主要包括：协调不定期船进入定期航路，避免重复配船；开设新航路；确保重要物资顺利运输；抑制运价暴涨，同船主协会协调决定标准运价和用船率；对外国船进行规制等。但这时的“海运自治联盟”基本上仍是一个以民间大型会社为首的行业自治色彩浓厚的团体组织。

1937年7月7日，日本发动全面侵华战争。9月10日，日本政府公布临时船舶管理法。根据该法，日本政府拥有对航路、航行区域、物资运输、运费、租船费以及船员和造船的控制等等大范围的决定权。这是日本政府对海运业强化控制的进一步步骤。

1938年4月，日本颁布赋予政府统制运用人力以及物质资源范围广泛的“国家总动员法”。1939年9月，日本“海运统制委员会”成立，此为日本海运统制政策进入“顺应国策的官民协力体制”的标志。此时日本海运政策的特点，已由以民间大型会社控制海运业为主，变为政府与民间共同控制且要服从国策的时期。此时归属海运统制委员会的海运会社有35

^① 《关系会社打つて一丸，东亚海运会社设立，海运の综合力发挥へ》，日本《大阪毎日新闻》，1939年8月6日。

家，统制的重点在于协调紧急重要物资的运输、配船和在困难情况下的应对以及战时如何保持运输通畅等。

1940年2月，日本政府在已颁布“国家总动员法”的基础上，进一步制定和颁布“海运统制令”。该统制令从根本上表明要将“海运业完全纳入政府统制下的意图”。由于战局急速发展，官民协力的海运统制委员会已无法满足日本政府对海运业的要求，于是，1940年9月27日内阁会议决定制定“海运统制国策要纲”。在此基础上，同年11月1日设立了政府直接控制的“海运中央统制运输组合”，规定“海运业必须严格服从国家的统制体制”。^①“海运中央统制运输组合”的成立，使得日本海运业界事实上已经失去自主性。

1941年1月，作为强化战时体制的一环，整合海运行政的“海运事业法”、“海上小运送法”、“东亚海运株式会社法”等三个法案在日本第七十六次议会会议上提出。^②1941年8月19日，内阁会议进而制定“战时海运管理要纲”，决定船舶、船员及船舶建造等一切涉及海运的事项均要纳入国家管理之下。1942年3月25日，日本政府公布“战时海运管理令”，并同日实行，进一步强化了对海运业的国家统制。根据这个管理令，日本政府设立代替政府具体经营管理海运业的“特殊法人船舶运营会”，对征用的船只实行一元化管理，进一步对海运业界实行“严格地服从国家的统制”命令。也就是说，海运业界在把政府征用的船只交给“特殊法人船舶运营会”后，除得到有限的船舶征用费外，不能插手船舶的任何运营和管理事项。“特殊法人船舶运营会”成为为保证战争顺利进行和“国策”推进的海运业界的“国家管理的执行机构”，完全执行“国家的意志”。^③

短短几年内一连出台如此多的海运政策，逐步实现对海运业的完全掌控，根本原因在于日本政府认为，“日本、满洲和中国，以及包含亚洲诸

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，大洋印刷产业株式会社，1988，第358、357~361页。

② 《战时体制强化へ，总动员法改正》，日本《读卖新闻》，1941年1月28日；“海运业法一本建”，《日本工业新闻》，1941年1月17日。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第362页。

地区在内的大东亚经济共荣圈的树立”，“必然激起对庞大物资的运输需求”，“近海航路未来必将成为我国海运业者最活跃的舞台”。^① 制定颁布这些海运政策，目的就在保证“包含亚洲诸地区在内的大东亚经济共荣圈的树立”这一根本目标顺利实行。

与此同时，日本政府还指令实行直接掌控海运业的两大措施：一是推动日本最大的轮船公司日本邮船会社的近海部分轮船分离，合并进入近海邮船会社，使其一跃成为拥有 136 只轮船，82 万总吨，世界排名第一的大轮船公司。^② 另一项指令就是直接组织设立专门针对中国航路的大型国策海运公司——东亚海运株式会社。

承担日本“海运政策向东亚中心主义迈出第一步”，“统一各社航路，确立东亚国策航路”重任的东亚海运株式会社，成立于 1939 年 8 月 5 日。该会社的成立，被日本朝野视为是确立“对中国航运政策基础的国策会社”。^③

直接推动该会社成立的原因，是由于日本政府认为“围绕中国的航权，历来是英国占据优势”，“日中战争的爆发，带来改变这种状况的契机”。因此，需要“推进日中间海运一元化的新会社计划”，这是“日满支一元化的东亚全体主义国策”的重要组成部分。东亚海运株式会社即在此“国策”计划下设立，因此成为实现日本对华侵略政策的海上“国策会社”。^④

据该会社成立后第二天日本媒体的报道，日本政府认为，“东亚历来的海运业处于各国争雄的状态之下，而作为我国海运业的各会社仍然停留在按照各自会社的经营政策行驶航路和配船的状况中”。这种状况急需改变，为此，在七七事变爆发后的第七十三次议会会议上，日本政府就做出了“强化海运统制，将各关系会社打造成一体，奠定东亚海运基础”的决策，此后“经过一年半的反复研究”，在“我国海运从以日本为中心转向以东洋为中心发展”的过程中，肩负“称霸东洋海运”重任的东亚海运株

① 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 370、373 页。“近海”是指从日本国内到中国各口岸的航线。见油印本《沦陷区经济概览》，交通篇·航运，[无出版地、出版单位及出版时间]，第 6197 页。

② 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 356 页。

③ 《各社の航路を统一，东亚国策航路を确立》，日本《中外商业新报》1940 年 8 月 9 日。

④ 日本经营史研究所编《日本邮船株式会社百年史》，第 374 ~ 375 页。

式会社，终于在1939年8月5日正式成立。

从派遣内阁书记长官河田烈氏担任社长一事，^①可以看出日本政府对该会社的重视和直接掌控意图。受政府指示，以部分或全部资产参加该会社的有日本邮船、近海邮船、大阪商船、三井物产船舶部、川崎汽船、日清汽船、原田汽船、大同海运、冈崎汽船、阿波共同汽船、山下汽船等11家公司，该会社成立时资本金7300万日元，拥有船舶总数共59只20余万吨。^②

东亚海运株式会社的主要业务范围包括：1. 经营中日之间，中国沿海之间，中国与外国之间的海运业；2. 经营码头、仓库等；3. 经营前项之附带事业及关系事业之投资；……东亚海运株式会社成立时设定的航路主要包括：日本至天津、日本至青岛、日本至上海、日本至华南、台湾至上海、台湾至天津、台湾至华南、大连至华北、天津至上海、天津至华南、大连至华南等十多条。总社设于东京，并在横滨、大阪、神户、门司、长崎、台北、大连、天津、青岛、上海等地设立分社16处。^③

作为“国策会社”，该会社拥有的特殊地位及与政府间的关系和需承担的责任义务等详细情况，在“东亚海运株式会社法”上有明确详细记载。该法1941年3月13日由天皇裕仁亲自批准，以法律第六十八号的形式由内阁颁布。正文5章，附则1章，6部分共46条。这里略举部分条文，以说明会社的性质及运作方式。第1条，“东亚海运株式会社是以中国为中心振兴发展我国海运业为目的而设立的株式会社”；第2条，“东亚海运株式会社的资本金为一亿日元，在得到政府许可的情况下可以增加”；第3条，“政府不仅可以向东亚海运株式会社入股，而且可以以资金以外的财产入股”；第10条，“社长及副社长由政府任命，任期为5年”；第11条，“社长、副社长及分掌业务的理事不得担任其他职务及从事商业活动，但在得到政府认可时不在此限”。以上数条，除点明会社的性质和业务宗旨外，还表明政府居于绝对掌控地位。

① 《关系会社打つて一九，东亚海运会社设立，海运の综合力发挥へ》，日本《大阪毎日新聞》1939年8月6日。

② 《两国策会社生れ，东洋海运の制覇へ》，日本《中外商业新报》1939年9月10日。

③ 《关系会社打つて一九，东亚海运会社设立，海运の综合力发挥へ》，日本《大阪毎日新聞》1939年8月6日。

日本政府还采用各种手段从恩、威两方面对该会社进行监督和掌控，以保证业务经营和发展方向按照政府制定的目标推进而不发生变化。这可以从以下条文看出。第 13 条，“政府将监督东亚海运株式会社的业务”；第 15 条，“东亚海运株式会社章程的修改、利润的分配、公司的合并及解散等决议均需得到政府的认可，在未得到政府批准前不具有效力”；第 16 条，“东亚海运株式会社每营业年度的事业计划需得到政府的认可，如有修改亦然”；第 18 条，“政府得以不定期派主管官员对东亚海运株式会社的金库、账簿及各种文件进行检查。且政府在认为有必要时，不论何时得以命东亚海运株式会社报告有关业务的各种计算及状况”。上述条文，从具体层面和角度规定了政府控制会社的权力，及对其业务方向、利润分配、内容等具体领域的把持和指导。当然，作为回报，政府也给予会社某些特权。主要包括：在得到政府认可时，可以募集公司债（第 14 条）；政府对会社偿还公司债的本息进行担保（第 25 条）；在会社经营政府指定的航路时，政府将对其支付预算范围内的补助金。此补助金将保证在分配时除政府股之外的股东获得年 6% 的收益（第 20、21 条）等。^①

因东亚海运株式会社具有如此特殊的地位和特权，故成立后即被日本媒体寄予厚望，认为“新会社的成立，不仅能使我我国海运的综合实力得以发挥，而且能使日中间以及中国各地的海运交通得以急速地整备，而以从未有过的新面貌出现”。^②

很明显，此期日本的海运政策与举措，指导思想是“建设高度国防国家，确保东亚共荣圈是不动的国是”。^③ 日本政府设定的“大东亚交通基本政策”的立足点在于“开拓大陆、海洋、岛屿所构成之大东亚圈。并以帝国为中心，图有机的结合，充实国防力，同时促进产业建设，确保物资交流，以完成大东亚战争，强固大东亚基础”，进而实现“建设世界新秩序，确立帝国主动地位”的目的。因此，在日本“大东亚交通基本政策”中明

① 《昭和十六年·法律第六八号·东亚海运株式会社法》，文档号レファレンスコード A03022547100，日本国立公文书馆藏。此时东亚海运株式会社的资本金已增为 1 亿日元。——引者

② 《关系会社打つて一丸，东亚海运会社设立，海运の综合力发挥へ》，日本《大阪每日新闻》1939 年 8 月 6 日。

③ 日本经营史研究所编《日本邮船百年史资料》，第 383 页。

确提出了以下几方面“要领”：

1. 以日本海、东海、南海诸领域为大东亚内海。以帝国为中心，强化中、日、满三国之结合，并整理南洋诸地海陆空军必要之设施。
2. 在大陆内，建设大陆国防必需之一切重要基础产业，并确保基本资源之开发的交通，且以之为圈外联络开拓基地。
3. 在南洋与其它海洋地域，除使能适应海洋洋面国防需要外，并确保各种重要资源开发之交流，进一步更以之为发展世界交通之基地。
4. 扩充交通各部门之设施，并图相互间有机的联络，以期发挥其综合效率。
5. 海运方面，力图整理并扩充防线与增强船只；更从速恢复南洋各地之造船所、船坞，整理航路标识，保全一切必要设施，完成海上通信网，计划如何训练船员，俾一般青年，对于海洋有彻底的认识。
6. 关于港湾之整理，扩充其重要点及综合点，改良码头与营运仓库及驳船，以谋合理化。
7. 关于运河与其它河川，依照国防产业计划，综合实施水运水利一切事项。^①

东亚海运株式会社成立后忠实地执行了这些“要领”。除不断扩大规模和航路、在东亚展开一系列活动外，该会在太平洋战争爆发之前，已将触角伸展到东南亚一带，并做好“扩展南洋各埠，如马来半岛、爪哇、菲列滨及海峡殖民地等处海运事业”^②的准备。

可以看到，日本政府制定颁布的各项海运政策，成立统制组织，以及设立并掌控东亚海运株式会社等举措，目标十分明确，就是控制中国、日本和中国东北（当时的伪满洲国）的轮船航运，以及更大范围的东北亚和东南亚海域圈的交通运输。这些措施和行动，不言而喻，是日本军国主义政府实现所谓“大东亚共荣圈”国策的步骤和棋子。在此“国策”体系

^① 刘厚滋译《大东亚共荣圈之物资交流》，《中联银行月刊》第4卷第4期，1942年10月。

^② 十月十八日天津《庸报》，转引自国民党特种经济调查处编《经济汇报》第6号（1940年1月1日），第31页。

中，整个日本海、东海、南海和南洋诸海域，都被日本政府视为“内海”，此范围内轮船航运业的一切事项，均需依照日本的国防和产业计划运行。

因此，中国内河内港轮船航运无可避免地被日本政府纳入视野，并采取与之配套的一系列措施。

二 控制中国内河内港航运的轮船公司

战时日本为确保建立所谓“大东亚共荣圈”，在海运业方面推行了一系列政策和举措，大型国策公司——东亚海运株式会社的设立是其中重要的一环。但是，从航线设置可以看出，这家大型轮船航运公司的主要业务目标是经营中国内地、日本、中国台湾和中国东北（满洲）间的航运，也就是所谓“近海”和中国沿海一带的航运。因此不可避免地，日本还需进一步设立专门针对中国内河内港航行的轮船公司，以与主要目标是“近海”和沿海航路的东亚海运株式会社及日本其他轮船公司的航线接轨。这种旨在控制中国内河内港的公司所在多有，这里仅列举几家。

中华轮船株式会社 据日本《中外商业新报》报道，这是作为东亚海运株式会社卫星公司面貌出现的一家轮船公司，于1940年2月25日在上海成立。公司名义上是中国籍，实际是“中国籍的国策会社”，“具有继承南京政府血脉的维新政府的特殊法人身份”。“该公司以处理占领地没收的中国航运有关的敌产，提携强化与中国民族资本有关的航运业以及解放长江航运的国策等为宗旨”。“其目的以长江及中国沿岸航运业的经营为主，以及向与其有关的码头、船舶、仓库等有关的事业进行投资”为主要业务。

中华轮船株式会社“是日中合办的公司，资本金为三千万元。中国以现物出资，折合一千五百六十九万余元，日方以现金一千四百三十万元出资。日方资金全部由东亚海运株式会社和中支振兴两家公司所出”。该社社长是“前维新政府交通部长江宏杰氏，副社长是大阪商船株式会社参事渡边重吉氏”。会社总社设于上海，从1940年“五月中旬开始，已在长江干线开港和不开港间以及不开港之间从事航运”。^①

^① 《各社の航路を统一，东亚国策航路を确立》，日本《中外商业新报》1940年8月9日。

会社成立后，发展很快。刚成立时，“只有公司船4只，佣船4只，受托运航船5只，租用船4只，合计17只”。1941年12月8日太平洋战争爆发后，“积极扩充，至民国三十一年末，计公司船27只，佣船40只，受托运航船7只，租用船10只，合计有84只之多”。航线方面，“民国二十九年末，计有崇明、天生港及口岸四线，至三十年三月末，增加舟山群岛、裕溪口二线，后又增加北沙线、芜湖大通线及上海宁波线。是年下半年，又开航安庆地区及镇江地区等长江中流地区线八条。至三十一年又增加了几线……航线计长三千五百公里。此外对于上海、镇江、南京、九江等仓库的货物运输，亦在力求圆滑”。^①

上海内河轮船股份有限公司 设立于1938年7月28日，是日本“为统制以上海为中心之航运”而设立的轮船公司。该公司同样“系敌伪合资营办。总公司设于上海北苏州路四三四号，资本总额为二百万元。其业务包括华中主要内河航路之客货运输、仓库及码头之经营等”。“该公司现有自置汽船五十三只，借用汽船十只，雇用汽船三十八只，合计一百零一只。此外并有拖船一百八十五只。”航线以上海为中心，大体可分为两部分：“①沿苏州河往来于北新泾、苏州、无锡、常州等地之苏州班。②沿黄浦江上游往来于闵行、叶榭、松江、金山、平湖、嘉兴、湖州、杭州等地之黄浦班。此外尚有通行内地之航线数十条。”“该公司对于今后之计划，拟以增加船舶为主，并拟极力建设各地仓库。闻上海之仓库以及上海苏州两地之船舶修理工场，均已完成。”^② 可见，这是一家以短期航线和小型轮船为主，旨在控制上海周边地区水运业务的轮船公司。

1939年7月，上海内河轮船股份公司主编的《事业概况》一书，卷首即称“对中部支那内河航运进行统制，圆满发达水陆交通”为该会社“使命”。因此，上海内河轮船股份有限公司（日语称上海内河汽船株式会社）的成立，经过日本“陆海外三省共同研究”，以“日支合办维新政府普通法人”名义出现，也因有这种特殊背景，1938年7月28日在上海日本人

① 光林：《日本在华中之国策公司概述》，《中联银行月刊》第5卷第5期，1943年5月，第129~130页。

② 十二月十八日《大陆新报》，转引自国民党特种经济调查处编《经济汇报》第8号（1940年3月25日），第21~30页。

俱乐部召开该社成立大会时，出席者中有日本“陆海军两特务部长，递信、外务省各关系官员及维新政府关系部长等人”。该公司也被赋予“中支那内河航行唯一统制会社”身份，获得“不允许新设同种事业”的垄断地位，以及“免除登记费和使用土地及其它物质”的优惠权。该会社成立时资本金 200 万元，由日本和伪维新政府共同出资。值得注意的是，出资的日方公司有中支那振兴株式会社、日清汽船株式会社、大同海运株式会社、上海运输株式会社等。该公司总社设于上海，杭州、湖州、常州、常熟、浒浦、镇江、扬州、霍家桥、太仓、松江、黄渡镇等地设分社。1939 年 6 月时，该会社日本人社员 136 人，中国人社员 235 人。各种船只一百四五十只，高峰时平均每月运输货物“四十万吨以上”。^①

据 1942 年上海内河轮船股份有限公司计划课调查系制作的“货物、船客输送成绩统计（油印报表）”，该会的航线分黄浦江线、湖州线、苏州河线、长江线、江北线、淮河线等六大系统，长短航线 313 条，总里程 6000 公里以上。也就是说，长江下游地区的江苏、浙江、安徽等省的一切内河航线，都处于上海内河轮船股份公司的控制之下。1941 年 1 月至 12 月，上海内河轮船股份公司运送货物 1272884 吨，运送船客 4652313 人。^②

该公司成立的另一目的，是通过设立类似的轮船公司，从各种渠道把中国的资源集中起来运往日本。例如，1939 年日本在安徽设立淮南煤矿公司，积极推进开采位于安徽田家庵附近之煤矿，但因淮南铁路自田家庵至合肥一段，在中方军队撤退时拆毁，故淮南煤矿所采之煤，无法由陆路运经裕溪转往日本，故只好由煤矿方与江南产业株式会社（总公司设于上海，在溪口、南京及蚌埠等地均设有分公司）协商，由其运输部承办，取道淮河水路，将煤运往蚌埠，然后再由东亚海运会社经手运往日本。但如此一来，既费时间，又不能大量输送。日方虽每思设法改进，但终计无所出。国民党方面通讯称：“自去冬敌国内大闹煤荒后，敌方对于淮南煤矿之采掘，进行益亟，同时尤力图改进淮南煤之运输。”本年初，“敌与兴亚

① 兴亚院华中联络部资料 C-200 号，上海内河汽船株式会社编《事业概况》，昭和 14 年 7 月。第 1~16 页。（原件为日文，藏北京中国社会科学院经济研究所图书馆）

② 上海内河轮船股份有限公司计划课调查系制作《货物、船客输送成绩统计》（油印报表，1942 年 7 月 22 日）。（原件藏中国社会科学院经济研究所图书馆）

院华中联络部曾密令‘上海内河轮船公司’尽速筹备将航路拓展至淮河，在田家庵至蚌埠间之淮河航路上专事载运淮南之煤。现悉自四月一日起，该公司已正式将航路拓展至淮河，并已将上述江南产业株式会社之运输部盘入，继该会社之后而接办淮南煤之运送事宜云”。^①

华中运输公司 创立于1942年7月1日，资本金800万元。该公司是作为“华中铁道、中华轮船、内河轮船的运输公司的下层机构”而设立。主要业务是“至一定的输送地点，搜集货物”，主要是为上述几家公司筹集货运业务而设立的服务型下级公司。公司创立以后，即“继承以往日本通运公司的支店出張所，并在华中设立六个支店，一百七十八处的营业所、回漕所、派出所及办理行李所，努力于物资的圆滑输送”。该公司成立后，大力扩充业务，在1943年度的公司计划中，即准备向华中振兴公司“长期借入约一百三十万元”，供其“在各地努力扩充物资的搜集网”之用。该公司的水上工具中，“有木驳船、铁驳船、汽船”等，陆路上有汽车、马车、马匹等。^②

华北交通株式会社 华北事变后，华北的交通事业即由满铁负责经营，其后因“业务渐趋兴盛”，遂于“民二十八年四月成立华北交通株式会社。资本金计四亿元，内开发公司二亿三千五百万元，满铁一亿二千万，华北政务委员会四千五百万元”。“其业务除经营华北境内之铁道公路，内河水运外，蒙疆地区之铁道亦委托其运营，并担任塘沽新港及连云港之修筑工事”。^③ 资本金如此雄厚，任务自然也非比寻常：“大东亚建设，日有进展；中日满之关系，日见紧密。为应合各种资源之开拓及经济建设之进展，输送机关之必须整备扩充，盖有与日俱增之势”。该公司“拟以铁道为动脉，于汽车及内河水运等以综合的经营，期其飞跃的发展，至于塘沽新港之建设，修筑连云港之工事，以及白河沿岸六个码头之经营，则皆该公司用为交通事业之根干者也”。也因此，“截止三十一年六月底止，

① “四月八日上海通讯”，转引自国民党特种经济调查处编《经济汇报》第11号（1940年6月），第32页。

② 光林：《日本在华中之国策公司概述》，《中联银行月刊》1943年5月第5卷第5期，第133页。

③ 涌唐：《华北开发公司之伟绩》，《中联银行月刊》1944年3月第7卷第3期，第48页。

本社投资额之百分五五·五，贷款额之百分七八·九……均用于交通事业，额数之巨，远非其它事业之所及。交通事业之重要性，于此可见”。之所以如此，是因为日本政府认为，“运输事业，不但担负治安上、军事上之重要使命，且为复兴华北经济并开发产业之根本事业”^①之故。

华北运输株式会社 华北“事变后，华北境内之运输任务曾一度由国际运输株式会社担任。后为确立运送之单一经营，遂于三十年十月一日成立华北运输股份有限公司”。该公司“资本金二千万日元，实收一千二百万元。计开发公司一百五十万元，华北交通六百万日元，国际运输四百万元，福昌华工五十万元”。业务除“经营水陆运输、劳力供应外，并兼营仓库、专业委托、买卖业及资金之融通关系事业”。^②

华北地区各省内河航运，仅河北、山东两省较有舟楫之利。《沦陷区经济概览》称：“敌所欲加以利用以攫取各地物产者，亦厥为冀鲁两省，尤以冀省为最”。1938年6月，“敌伪为统制华北内河民船，乃设立所谓‘中国内河航运公会’”。1939年2月，“并任日人渡濑二郎为理事长”，同时发表公示，宣称将“于3月1日起，实施勒令各河航业者加入该会，以便统制”。公示主要内容是：“华北之水运业，暂由‘北支派遣军司令官监督指导’，而由日本军特务机关管理。”公告指出：“各船舶应有日本军特务机关之‘航行许可证’，否则不许航行。日本军之特务机关及内河航运公会职员之检查官，对航行中及停泊中之船舶，得随时检查其是否有‘航行许可证’及所搭载之货物”。此外，“日本军队可随时征用各船舶”。^③

需强调的是，无论华北地区的华北交通运输会社、华北运输株式会社，还是上述江南地区的中华轮船株式会社、上海内河轮船股份有限公司、华中运输公司，都非孤立存在，而是分属于华北地区的日本国策会社华北开发公司和华中，也就是江南地区的日本国策会社华中振兴公司。

日本发动全面侵华战争后，如何保证经济上的持续供给，是不能不面对的难题，开发统制中国经济资源和市场由此成为日本政策的重要内容。

① 中联银行调查室：《新民会全体联合协议会席上之报告》，《中联银行月刊》1942年10月第4卷第4期，第182页。

② 诵唐：《华北开发公司之伟绩》，《中联银行月刊》1944年3月第7卷第3期，第52～53页。

③ 油印本《沦陷区经济概览》，交通篇·华北内河交通概况，第6213页。

也因此，成立综合开发中国经济和资源的大型国策会社，成为此期日本政府的重要举措。1938年3月，日本国会第七十三次议会会议通过设立华北开发公司（华北振兴株式会社）和华中振兴公司（华中振兴株式会社）的公司法。4月30日，日本政府以法律第八十一、八十二号公布施行。从法律上对“国策会社”的性质、组织机构、责任、特权及与政府的关系等做了详细规定。^①值得注意的是，华北开发公司和华中振兴公司本身并不直接从事具体经营活动，而是在日本当局直接策划下，通过投资和融资等形式，对有关的重要事业进行控制。例如，资本金为3亿5千万元的华北开发公司（其中半数由日本政府出资），其开发公司法对业务的规定就是：“该公司对于下列事业为投资或融资，并统合调整其经营：①交通运输港湾事业；②通信事业；③矿业；④盐业及其贩卖利用事业。”^②而“事业之主干为交通业”。

到1943年10月底，华北开发公司已拥有“子公司29个，组合3，孙公司11个，合计子孙公司43，组合3。刻仍本其原定之步骤，发挥国策公司之任务”。^③上述介绍的华北地区的华北交通运输会社、华北运输株式会社以及中华轮船株式会社、上海内河轮船股份有限公司、华中运输公司等公司，就是分属于华北开发公司和华中振兴公司旗下的子公司。

以七七事变为契机，日本轮船航运势力大举入侵，到1940年夏，日本的轮船航运业已经“实现了从日本为中心向东洋为中心的飞跃”。而给中国轮船航运业带来的后果，则是“中国民族航运业的溃灭，在华外国航运势力的衰退和日本航运业的新起点”。由于日本对长江和其他港口的封锁，日本海军对中国船舶的搜捕、击沉及中国船舶转卖给第三国，加上战火对港航设备的直接间接破坏，中国民族航运业受到巨大打击。截至1940年8月，“中国方面失去了总吨数超过30万吨的船舶和相当多的港航设备，基本处于溃灭的状态”。

统计表1中1936年和1939年各国在华船舶的数字对比，清楚展现了

① 参见黄美真主编《日伪对华中沦陷区经济的掠夺与统制》，社会科学文献出版社，2005，第315页。

② 诵唐：《华北开发公司之伟绩》，《中联银行月刊》1944年3月第7卷第3期，第27页。

③ 思淑、维亚：《华北经济动态》，《中国经济》1944年5月第2卷第5期，第34页。

七七事变后以上海为中心的华中地区各国航运势力的变化。

表 1 七七事变前后各国在华中地区航运势力统计

单位：千吨，%

国 别	1936 年		1939 年	
	总吨数	指数	总吨数	指数（与 1936 年比）
美 国	129	100	22	17
英 国	6025	100	2802	47
中 国	5448	100	11	0.2
德 国	148	100	322	218
意大利	24	100	253	1054
日 本	2279	100	1313	58

资料来源：《各社の航路を统一，东亚国策航路を确立》，日本《中外商业新报》，1940年8月9日。

从日本报纸登载的上述统计数字看，1939年时，以上海为中心的华中地区轮船航运势力中，美英两国的轮船数量大幅衰减，日本有所减少但幅度有限，德意两国有大幅增长，但因绝对数量有限，无关大局。只有中国，从5448千吨一下减到11千吨，仅相当于1936年时的0.2%，“基本处于溃灭的状态”的说法决非言过其实。

1939年9月欧洲大战爆发，给日本带来进一步扩展在华轮船航运势力的良机。受欧战拖累，英、意、荷、法、丹麦等国通过上海往来外洋的轮船数量都有减少，特别是此前的霸主英国，欧战爆发前的1939年8月，通过上海往来外洋的轮船数字还有554516吨，9月欧战爆发，到11月，英国通过上海往来外洋的轮船数字就只有296520吨，锐减了257996吨，减少将近一半。其他欧洲各国也都有不同程度的减少。此时，日本政府大力发展轮船航运业的国策就显示了明显作用，欧洲各国减少的航运量，被日本顺势接收。就在1939年11月，日本通过上海往来外洋的轮船数量第一次超过了英国。再过一年，到1940年11月，通过上海往来外洋的轮船数量日本不仅已经大幅超过英国近150000吨，通过上海往来中国国内各口的轮船数量也已经超过英国。也就是说，到1940年11月，日本已在往来外洋和中国国内各口的轮船航运吨位数中实现了全面超越英国，改变了“围

绕中国的航权，历来是英国占据优势”的局面。到1941年3月，这种差距进一步扩大，特别是在通过上海往来外洋方面，日本的轮船吨位数已经超过英国5.8倍（见表2）。表2虽显示的是以上海为中心的日本轮船航运势力的发展状况，但很明显，这种发展趋势已经为其全面垄断中国轮船航运业奠定了难以撼动的基础。

表2 太平洋战争前日本在中国沿海内河航运吨位的变动情况

单位：吨

国别	1938年10月		1939年8月		1939年11月		1940年11月		1941年3月		1941年9月	
	往来外洋	往来国内各口	往来外洋	往来国内各口	往来外洋	往来国内各口	往来外洋	往来国内各口	往来外洋	往来国内各口	往来外洋	往来国内各口
英国	540442	286564	554516	218846	296520	157081	215276	150841	82814	147845	83891	111913
日本	214190	69779	343907	119247	336366	117981	363657	153934	480672	184245	195613	133187
美国	42902	28642	106316	918	76746	774	140561	13438	94405	3021	133619	2981
德国	90268	16808	95430	24916								
荷兰	49789	11560			32624	34408			31846	32728	16058	15382
挪威	46896	76731	76307	33209	58403	32727	58479	34089	9890			
法国	108708	2594	76377	1297	53618	1297	72203		54914		43352	
意大利	36403	1836	52690	7828	30422	7410						
巴拿马							21482	2416	40170	34684	34103	13953
瑞典							9900				2853	
中国							7433	18716				
苏联									10852			
泰国											4016	
其余各国	50055	59964	75789	35383	24423	8173	14917	46850	17227	23983	4932	16623
合计	1179653	554478	1431753	470845	959814	375220	903908	420284	822790	426506	518437	294039

说明：表中日本1941年3月“往来外洋”一栏的数字为480672吨，到9月份却大幅锐减到195613吨，其原因主要是自1941年7月开始，英美荷等国开始对日本实施经济制裁，冻结日本资金，美国甚至准备扣留驶往美国的日本轮船。加上太平洋局势紧张，日本海军开始征调商船。因此日本驶往南北美洲、荷属印度、英属印度、缅甸、新加坡等国的航线均先后停驶。这些因素是1941年9月日本通过上海往来外洋船舶数量大幅减少的原因（参见《经济统计月志》第8卷第8期，1941年8月，第178页；第8卷第9期，1941年10月，第202页）。

资料来源：中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》第5卷第11期，1938年11月，第4~5页；第6卷第9期，1939年9月，第288页；第6卷第12期，1939年12月，第410页；第7卷第12期，1940年12月，第273页；第8卷第4期，1941年4月，第81~82页；第8卷第10期，1941年10月，第226页。

三 统制垄断中国沿海内河航运业的多种手段

除上文所述各种措施外，日本政府还采用其他手段和配合措施来保证在中国的轮船航运业中居优势地位，其中最主要的，是利用战争和安全理由对其他国家的轮船持续进行封锁、限制和打压。

中日战争爆发后，中国轮船航运业遭到沉重打击，实力大幅消减。为免遭日方打击和保存实力，部分中国船舶转向外国注册，改换国籍悬挂外旗。这种情况也给各国在华航运势力带来难得的扩张机会。外国航运公司或者承租，或者购买中国轮船，以致到战争爆发之后的第二年，即1938年，“行驶南北洋线及长江下游之轮船，全系外商轮船公司之外轮”。除以前实力最强的“英商怡和及太古等公司外，其余礼和、鲁麟、华美、中意、正德、远东、美利等所有轮船，均系以前之华商轮船，或由外商承租，或由外商收买”。这些外商轮船公司，不仅“行驶南北洋线及长江下游”，且“以前不准外轮行驶之线，今则全为外轮所操纵”。这些外轮公司利用战争的非常时期，提高货物运费和客票价格，幅度“为历来所罕见”。^①

但是，把东亚海域看成“内海”、“近海”，把东亚航海业视为保证“大东亚战争”胜利基础的日本政府，岂能容忍其他国家的轮船公司扩张？早在1937年8月25日，日本就以“有外国船输入武器弹药”、“从精神和物质上助长中国方面的抗日气势”为由，发布交通封锁令，要求在被封锁地区出现的外国船要将七七事变前的船名、船长姓名、吨数和资本数等通报日方。^② 1937年9月，日本进一步发布命令，对怀疑转换国籍有问题的船舶扣留，执行“临检留证的必要措施”。^③

此后，以“战事”为理由对航线进行封锁，限制和禁止其他国家轮船公司在华航行，亦成为日本打压其他外轮公司的重要借口和理由。在此过

① 《国内要闻》，《银行周报》第22卷第37期（1938年9月20日）。

② 《支那事变关系执务报告》上卷第2册，第330、31页。档案号レファレンスコード B02130172200。日本外务省外交史料馆藏

③ 《支那事变关系国际法律问题》第1卷，第3264页。档案号レファレンスコード B02030674300。日本外务省外交史料馆藏。

程中，首先遭到禁运的是长江。据《经济统计月志》记载，1938年底，上海往来内港之航运，“表面上亦颇发达”，但“扬子江日人迄未允许开放”，因此“各外轮不得已纷向内港发展”。^①

日方封闭长江航运，自然遭到各国反对，但是，“虽经英、美、法各国当局向日方数度提出交涉”，日方的答复却是“拒绝开放”。英美各国公司无奈，只得退而求其次，请求“暂以南京为终点”，但也因“谈判未有端倪，已告停顿”。实际上，日本封锁长江航运，目的十分清楚，就是要把航运权控制在手。当其他外商航运公司“被禁于扬子江航运”时，结果却是“日商现时在亚洲之大半重要水道中，得享无与为抗之垄断矣”。^②

另一则报道也说明了日方控制长江、打压其他国家航运势力的情况：

“长江商务航务，全为日本人垄断”，汉口外侨“屡次抗议，日本仍不明对于第三国之义务，至今尚无满意解决之望。近来长江下游，且有日本人企图夺运英船货物之举，设法使中国客家不装英船。其方法多非寻常所有。内河航业为日本人专利，入其掌握，好恶随意，于英国商务大有影响……商务道路既不自由，则进出口货自被限制耳”。^③

与此同时，以战事为由的日方航运封锁，进一步从长江向沿海一带扩展。

据宁波口海关册记载，1938年时“往来本埠船只，所受军事限制日见严厉，进出水道，时而一部封锁，时而完全禁止通行”。到1939年情况更加严重：“本年宁波地方，迥异寻常，往来航业与进出贸易，无不备遭阻挠。”1940年，则自“7月15日起，日本海军宣布封锁本埠，形势骤变，自是以至年终，海路交通悉告断绝，各项贸易咸遭蹇滞”。^④

对于日本对沿海内河航运造成的破坏，《经济统计月志》1939年第5期有清楚记载：

① 中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》1938年12月第5卷第12期，第4~5页。

② 参见《扬子江开放问题，国内要闻》，《银行周报》第22卷第46期，1938年11月22日。

③ “国内要闻”，《银行周报》第23卷第16期，1939年4月15日，第4页。

④ 1938、1939、1940年“海关中外贸易统计年刊”（宁波口），转引自杭州海关译编《近代浙江通商口岸经济社会概况——浙海关、欧海关、杭州关贸易报告集成》，浙江人民出版社，2002，第402~404页。

自上月日舰炮轰镇海与海门后，上海至海门之航线即已停顿。四月份因日舰往来不绝，浙海形势愈见紧张，除海门附近之灵江已正式封锁外，宁波附近之甬江与温州附近之瓯江，复先后于五日及二十三日禁止船只航行。于是上海与浙省各口岸间之三大交通干线，遂至完全断绝。宁波与温州皆属通商口岸，故本月份往来国内口岸类（轮船）吨数因此所受之打击，不言可知。

除封锁航线外，日本还采用扣留其他国家船只的方式。“查此项事件本年（1939年）一月即曾发生，当时被扣留者为哈发、海达与永贞三轮。唯此次之范围，则已较前扩大，因自四月六日起至二十六日止，各国轮船之被日方扣留者，不下二十一艘之多。各国之国籍分类，除包括葡（萄牙）轮十三艘，希腊轮与那威轮各两艘，匈牙利轮与巴西轮各一艘外，复有英轮与德轮各一艘。闻二十一艘之中至少有十二艘系行驶上海与其他通商口岸间之航线者，故吨数之减少当亦以往来国内口岸类首当其冲”。“现在葡商各轮公司，因被扣轮船虽经交涉，迄未由日方放还，已自四月十七日起，全部停航矣”。“闻日人排挤第三国籍航运事业之方法，除上言者外，尚有强迫外轮向日当局登记，藉口军事行动，阻挠航行与对于沦陷区货物之装运，须经其签发‘搬出证’等。”^①可见，1937年8月和9月日本政府发布的封锁令和对外国船的“临检留证”令，至1939年仍在实行。

此外，限制运输货物，是日本政府使出的另一种限制其他国家航运势力发展的釜底抽薪办法。

例如在华北地区，“日本虽确言尊重第三国在华贸易之利益，实则唯图增进其自己之利益，而置第三国利益于不顾。最近天津宣布出口商欲输出物品，必须向海关证明已以出口物产价值之外币，售予‘联准银行’，始能照准。否则任何一种物产，均不准出口。数月之前，青岛亦照样实行矣”。采取这种强迫外国轮船商将相当于出口货物价值的外币售予日方控制的“联准银行”，一方面可以充实联准银行所发行纸币的价值，另一方面可以限制和减少外商轮船运输中国出口货物，可谓一举两得。因为“日

^① 参见中国经济统计研究所发行《经济统计月志》1939年5月第6卷第5期，第142、144页。

方在其武力占据各区内，垄断中国之产物，彼等之目的唯在：‘1. 供应战地日军之需要；2. 供给在华与本国之日本实业所需之原料；3. 余剩之物产可供输往欧美者，其售得之外币，尽入日方统制之银行掌握中’”。当然，日方之所以能够如此，是“因铁路与水道全受日军统制，不得其准许，任何对象均不能运输”^①之故。这也就是日方要把交通权控制在手的重要原因。

对于外轮运入中国的货物，日方同样进行阻挠：“日人禁阻沿海航运，原在杜绝第三国货品之输入。”^②“日军封锁华南愈亟，本月初九龙与韶关间之交通曾遭切断，本埠（上海）货品经九龙内运者因此所受打击甚深。”^③

《申报》1940年11月3日以“四外轮巨额船货，昨突遭没收”为题报道：“日军当局今日（2日）在法租界外滩鱼市场码头，扣留德、英、意、葡商内河轮四艘，并没收丝与棉货，价值二百万元有奇……轮上所载货物，当夜与今晨，遭日方检查，而卸入日方汽艇。”^④此为采取没收其他国家轮船公司的货物，对各外国轮船航运业进行的刁难和打击。此后又成立水上宪兵队和便衣警军，对各国轮船实行监督和侦查骚扰，进一步进行排挤：

自日水上宪兵队对行驶浙闽及江北之外轮严加限制后，各外商轮船遂遭遇更艰苦之厄运。行驶江北之利平、利玛等轮，自被扣留后，因损失巨大而停驶。实际上江北一带运沪之土产，除由日商轮包运外，外轮如欲装运，即有被没收之危险，而由沪运往江北一带之货物，亦由日商轮承运，外轮无插足之可能。而日方近复连日派出便衣警军，分赴各码头，侦查由各地驶沪之外轮，至沪浙航运，目前已濒于绝境，行驶各处之轮只，闲泊沪滨者达十余艘之多。过去日舰封锁浙海口时，外轮行驶虽受阻碍，但小帆船有时尚可行驶。现日舰对此类船只竟加阻止，而以机枪扫射。行驶温州被扣达二月余之德商海福

① 参见“国内要闻”，《银行周报》第23卷第12期，1939年3月28日，第7、8页。

② 中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》1940年1月第7卷第1期，第8页。

③ 中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》1941年3月第8卷第3期，第57页。

④ 《四外轮巨额船货，昨突遭没收》，《申报》1940年11月3日，第10版。

轮，于去年底释放返沪，至今多日，日方依然禁止该轮卸货。其原因为该轮不接受其处罚之规则。但该轮所装载者，均系水果，经二月余之稽延，恐已全部腐烂矣。^①

在种种限制和阻挠下，其他国家在中国的轮船航运业只能是日益趋减。这一点，从中国最主要的进出口商港上海的轮船吨位数变化，就可清楚看出。1939年底，其他国家往来外洋与往来中国国内各口岸轮船的吨位数字都明显趋减，其原因“则系某方统治交通阻挠土货运申之所致。关于此点可引最近消息两则，以显明之：1. 上月底有德轮两艘在浒浦装货准备运申，某方藉口未经得其允许，将货扣留，事后，德轮空船返沪，暂时停航。2. 沪温航线续通续断已非一日，本月初有外轮四艘由沪驶温，复在瓯江口外被某方所阻，虽一再交涉，始终无效。结果，内中三艘原货开回，另一艘系意商经理，则未有消息”。《经济统计月志》在对此情况进行介绍后一针见血地指出，日方“其实统治交通与阻挠土货运申亦非某方真正目的，其真正目的乃欲垄断航运，垄断商业耳”。^②

四 结语

多种手段措施齐下，使得日方轮船航运业的发展以无可阻挡之势不断增强。在其他国家轮船航运势力遭受不断打击和排挤之时，“日人本身之航运事业”，“颇有蓬勃之气象……长江下游航运，自被日方统制后，日清公司上月底起已加派商轮五艘，航行江南线（上海至江阴间各口岸）与江北线（上海至青龙港间各口岸），同时，并已新辟上海至厦航线。他如大连汽船会社之专航北洋班，大阪商船会社之专航南洋班，与上海内河汽船公司之专航江浙两省沦陷区之内河班之办法，近亦进行颇为顺利。”此为1939年的状况。该年“一至四月，日籍船只所增之吨数，已达46588吨”。^③此后不到一年，1940年2月，“本月份往来外洋类日籍船只已远在

① 《日轮垄断下之长江航运》，《申报》1941年1月15日，第10版。

② 中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》1939年12月第6卷第12期，第410页。

③ 参见中国经济统计研究所发行《经济统计月志》1939年5月第6卷第5期，第144页。

英籍者之上”。再过9个月，到1940年11月，往来国内口岸类船只中，日籍船只“已第一次驾乎同类英旗船只吨数之上”。1941年4月，《经济统计月志》在总结日方轮船航运业的发展趋势时指出：“‘八一三’之前，日旗吨数在往来外洋类占第二位，在往来国内口岸类占第三位，在欧战之前，往来外洋类日旗吨数不及英旗三分之二，往来国内口岸类，虽升为第二位，仅当英旗二分之一强。今则同时执两类吨数之牛耳矣。”^①

在日方势力迅猛发展特别是日本政府的强力支持下，到1941年10月，日方轮船航运势力已经牢牢控制中国沿海和内河航运业，在内河航运方面，更是“一般国籍者须经‘特准’方能行驶，已成独占之局”。^②

据统计，1942年时中国各通商口岸往来外洋进出口轮船的吨位数中，日本为9623732吨，在各国轮船吨位合计数10582807吨中，独占90.94%；在中国各通商口岸往来国内进出口轮船总吨位数5273795吨中，日本总吨位数为3757683吨，占比为71.25%。在各国往来外洋和往来国内合计轮船总吨位数15856602吨中，日本轮船总吨数为13381415吨，占比为84.39%。^③已经远远超过其他国家轮船数字的总和。

表3是海关统计的1943年中国各通商口岸往来外洋和国内各港口的商船只数、吨数和货物运输吨数，这些统计数字更加雄辩地证实，到1943年，日本在中国的轮船航运业中已经牢牢占据绝对的垄断地位。

据表3，此前英美等航运强国的轮船数字已完全消失，法意德等国的数字微不足道，只有日本的轮船航运数字高居榜首。1943年时，日本在中国往来外洋轮船的吨位数百分比中占92.04%，在进出外洋的货物运输数中占94.81%；在往来中国国内各口的轮船数字中占67%，在往来国内各口的货物运输数字中占58.07%。而且，这还是在没有加上日本势力掌控的伪满洲国的轮船统计数字上的比例数。因此，无论从哪一个数据和角度看，此期日本在中国的轮船航运业中都达到了绝对的垄断地位。

① 参见中国经济统计研究所发行《经济统计月志》1940年3月第7卷第3期，第53页；1940年12月第7卷第12期，第273页；1941年4月第8卷第4期，第82页。

② 中国经济统计研究所发行：《经济统计月志》1941年10月第8卷第10期，第225页。

③ 上引数字参见中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅合编《中国旧海关史料》（1858～1948）第143册，京华出版社，2001，第90页。

表 3 1943 年中国各通商口岸进出外洋和国内轮船只、吨及货物运输吨数

国 别	各通商口岸往来外洋轮船数					各通商口岸往来国内轮船数				
	只数	进出口 轮船吨数	百 分 比	进出口 货物吨数	百 分 比	只数	进出口 轮船吨数	百 分 比	进出口 货物吨数	百 分 比
中 国 (不包括民航)	869	507481	5.98	221256	3.36	1862	735530	21.62	277775	24.03
中国民船	1083	48258	0.57	17593	0.27	2485	62805	1.84	44914	3.88
法 国						27	742	0.02		
德 国	6	14456	0.17	14043	0.21	61	103366	3.03	73888	6.39
意 大 利	1	1172	0.01			1	1172	0.03	25	0.00
日 本	8624	7808869	92.04	6237010	94.81	2879	2279204	67.00	671149	58.07
满 洲	94	38316	0.45	7997	0.12	532	213809	6.28	111207	9.62
葡 萄 牙	28	65632	0.77	80140	1.22	2	4688	0.14		
合 计	10705	8484184	100.00	6578039	100.00	7849	3401318	100.00	1155827	100.00

说明：1. 本表将原表进口栏和出口栏的数字作了合计处理，百分比栏目为笔者设定，统计数字均为笔者计算。2. 本表是根据原表中有统计数字的国家所做的统计表，英国、美国、巴拿马、挪威等国均无数字，故未显示。3. “中国（不包括民航）”一栏的数字完全是轮船的统计数字。“中国民船”一栏中显示的是符合“普通行轮章程进出口”的民船，除此之外的民船不包括在内。

资料来源：据中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅合编《中国旧海关史料》（1858～1948）第145册第574页第9表制作。

日方对中国沿海内河轮船航运业的入侵，无论是对航运业的总体控制，直接设立把持中国航运的轮船公司，还是采用外交手段封锁航线，乃至扣留他国船只等，都不是孤立的事件，背后的总体指挥和推动力量，是日本军国主义政府。正是日本军国主义政府制定的政策、措施和采取的行动，改变了东亚海运业的势力格局，垄断了中国沿海和内河的轮船航运业。

（原载《历史研究》2011年第2期）

民族资本

轮船航运业篇

甲午战后的中国民间资本轮船航运业

1895年，在中国近代社会进程中是一个重要的年份。甲午战争中国败于日本后签订的《马关条约》，不仅在中国走向半殖民地半封建的道路上是一个重要的界标，同时也是刺激中国民族觉醒和近代资本主义企业兴起的重要标志。在此过程中，此前受到限制和压抑的中国民族资本主义轮船航运业，终于得到了前所未有的成长机遇，成为这期间发展最快、最活跃的领域。

光绪二十一年《马关条约》签订，中国社会深感创巨痛深。其中日本轮船得以进入内河行轮之规定，尤使社会惊觉泰西各国轮船“皆将群起效尤”，“不十载将遍行于内地”，对此前反对中国兴办轮船的顽固舆论而言，则是打破的一大助力：“不知持迂执之论者，与华民何仇，而必欲百折千磨，锢绝其生路也；与西人又何亲，而必欲千方百计，让彼以先鞭也。”^①

光绪二十一年，清廷电令各省督抚准许“内河行小轮以杜洋轮攘利”，但无具体措施法规。光绪二十四年，《内港行船章程》公布，正式通告“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”。^②由此，清廷对华商兴办轮船业的禁令解除。轮船招商局成立二十余年后，中国轮船航运企业终于获得此前未曾有过的较为自由的发展空间。兴办华商轮船航运企业所需资本较少，不需购置土地和机器设备，只需购买一只小轮即可开办，故此期兴起的华商轮船航运业，更多地表现为小轮船企业。

^① 陈炽：《遍驶轮船说》，《续富国策》，光绪二十二年刊，第4卷，第16页。

^② 王铁崖：《中外旧约章汇编》第1册，三联书店，1957，第786页。

一 华商小轮船航运业

19世纪末20世纪初，小轮船航运业在全国各地普遍兴起。表1是光绪二十一年至宣统三年华商轮船公司成立家数、海关登记历年中国轮船只数吨数，及通商各关进出口中国轮船只吨数的统计。据表中统计数字，中国资本轮船航运业呈持续增长趋势。从海关登记历年中国轮船只吨数看，16年当中，船只数增加了5.21倍，吨数增加了1.76倍。从通商各关进出口中国轮船只吨数看，分别增长了3.58倍和1.58倍。两种统计数字出自不同统计部门，但在反映中国资本轮船航运业持续增长之趋势方面，则基本一致。此时，尚有一些在内河内港和某些不通商口岸行驶的小轮公司因种种原因并未包括在这些统计数字中，因此，中国民间资本小轮业的实际发展，应好于表中统计数字。

解除禁令后的中国轮船航运业，此时的发展环境中有多重不利因素：从外部看，此时新起的日本轮运势力正在进入中国领水并迅猛扩张，久已在华的英、德、法、美等列强航运势力为谋更多在华利权，亦在迅速增强实力，对中国轮船航运业的发展形成强大压力。从内部看，中国轮船航运业的兴办不仅没有获得清政府的财政资助，反而要向清政府缴纳厘金等种种在华外商轮船航运企业不需承担的杂税。在诸种不利因素的困扰下，中国轮船航运业此期主要兴起的是规模小、经营灵活的小轮船公司，且主要活动在外国轮船航运企业和中国轮船招商局尚未能控制垄断的内河内港地区，表现出如下特点：

1. 小轮船公司创立十分活跃

表1根据三种不同统计方式，显示到宣统三年为止中国民间资本轮船航运业发展情况。从表中看，光绪二十四年前，因各地对轮船航运业解禁时间先后不等，小轮公司创办的数量不多。宣统元年因数据缺乏，数字明显偏低，其余各年新设小轮船公司数量都在20家以上，多数年份在30~40家，且有多至60家以上者。在统计数字并不完全之情况下，光绪二十一年至宣统三年的16年中，新创办的小轮公司仍达499家，加上其他轮船企业，1911年全国共有华资轮船航运企业近600家，各种轮船1100只，

表 1 光绪二十一年至宣统三年中国轮船航运业发展概况

年 份	各年创办 小轮公司 统计 (内港)	海关登记历年中国 轮船只、吨数			通商各关进出口中国轮船只、 吨数统计		
		只	吨数	吨位指数 光绪二十一年 = 100	只	吨数	吨位指数 光绪二十一年 = 100
光绪二十一年	3	145	32708	100	6822	4965177	100
二十二年	13	166	37975	116	9917	6989208	141
二十三年	12	184	41152	126	12706	7543529	152
二十四年	19	257	41466	127	17879	7936355	160
二十五年	22	383	44459	136	22548	8944819	180
二十六年	23	517	18216	57	26420	7544496	152
二十七年	25	504	19749	60	14694	6089654	123
二十八年	36	570	46017	141	18102	8931652	180
二十九年	36	556	45580	139	22697	9510631	192
三十年	33	504	43266	132	25482	9779152	197
三十一年	48	542	45617	139	35076	11349911	229
三十二年	39	606	51189	157	45847	12212373	246
三十三年	63	524	57604	176	33772	11598697	234
三十四年	38	767	65452	200	33539	11998588	242
宣统元年	8	817	81455	249	34038	12789677	258
二 年	37	885	88888	272	36909	14146849	285
三 年	44	901	90169	276	31268	12829688	258

说明：1. 海关登记中一般不包括内港创办行驶的中国小轮船公司数字，故“海关登记历年中国轮船只、吨数”和“通商各关进出口中国轮船只、吨数统计”两栏数字一般比实际数字低。

2. “海关登记历年中国轮船只、吨数”栏中光绪二十六年和光绪二十七年吨数锐减的原因是因光绪二十六年八国联军进犯，招商局避祸而将 19 艘轮船出售洋人之故，该项船只光绪二十八年收回。

3. “各年创办小轮公司统计”主要统计的是内港小轮公司，因兴衰无常，故数字一般偏低。所统计的公司数一般以文献首次记载为准。

资料来源：1. “各年创办小轮公司统计”栏中，光绪二十一年至二十六年为根据各种资料统计；光绪二十七年至宣统三年引自樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第 430 页表；宣统元年的数字据数据增加 2 家。

2. “海关登记历年中国轮船只、吨数”，转引自严中平主编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第 227 页统计表，吨数指数为笔者计算。

3. “通商各关进出口中国轮船只、吨数统计”，转引自杨端六、侯厚培《六十五年来中国国际贸易统计》，1931，第 140 页统计表，吨数指数为笔者计算。

资本或船本 2200 万元左右。^① 从企业数目看，远超过光绪二十一年至宣统三年全国各地新设立厂矿企业的总数，资本总额也超过食品工业和机器工业，^② 成为此期中国近代企业中数量最多、分布范围最广、最为活跃的领域。

2. 此期华商轮船航运企业增长较快，但有实力的轮船公司和大吨位的轮船却很少

光绪二十一年，中国轮船在海关登记数为 145 只、32708 吨，每只轮船平均 225.5 吨。宣统三年，海关登记轮船数字增长到 901 只、90169 吨，每只轮船平均吨位数却下降至 100 吨。如再除去宣统三年招商局有明确记载的 29 只轮船 49373 吨，^③ 则海关登记的剩余 872 只轮船合计只有 40796 吨，每只轮船平均不到 50 吨。此数字说明，光绪二十一年至宣统三年 16 年中兴办的轮船公司，绝大多数为小型公司。其活动场所主要为长江、珠江等大江大河支流和内湖内港地区，这些地区并非在华外商轮船业活动的主流地区，加之地域辽阔，航道众多，港汊纷繁，城乡商品经济发展，华资小轮业得以生存发展。以其条件，在江河干流主航道上，终究处于竞争劣势地位。

水运条件较好，经济繁荣，贸易兴旺地区，集中出现的华商小轮公司难以避免互相竞争，亦导致小轮公司兴衰变化无常，歇业及改换门庭成为常事。与此同时，长期以来朝野形成的思维定式和各种因素，仍然发挥制约华商轮船航运业兴起的负面作用。

首先是规定种种限制条件。光绪二十二年湖南绅士王先谦、熊希龄筹办小轮，预定行使湖南、湖北两省，报湖南巡抚陈宝箴批准，湖广总督张之洞从《汉报》上得知此事，写信给陈宝箴加以制止。他认为该时湖南尚未有外轮行驶，担心自办后引来外轮，信中他说：“此事行于下江一带固属有利无弊，若行于湘中……本省绅民先自行轮，难保外人不步趋而至。”

① 樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第 457 页。

② 据严中平《中国近代经济史统计资料选辑》（科学出版社，1955）第 95 页统计表计算。据该表数字统计，同期全国新设立厂矿数为 447 家（加上年月不详的 25 家在内）。食品工业同期资本总数为 1450 万元，机器工业更只有区区 51 万元。

③ 招商局的数字见《国营招商局七十五周年纪念刊》（民国三十六年版）第 7 页附《江海轮数量表》。

他知道完全禁止难以办到，遂定出“变通办法”，用所谓“专为渡湖便民”的名义，限制轮船行驶，“北不过岳州，南不过湘阴”。^①在湖南官绅退而要求作为“官督绅办，置备内河浅水轮船，专拖矿产，兼搭行客”时，张之洞又规定“此项轮船必须统归湖南善后局管辖，作为善后局官轮”，并且只准拖运矿产及开矿机器，不得挟带他货。又因轮船行驶汉口沙市，矿产营销湖北地方，所以所获利益也要“南北两省公之”，再由湖北绅士置备同等数目轮船，作为湖北善后局管辖，一同拖货载客。^②湖南官绅接受这个条件后，张之洞又规定：“行长江者准其拖货，行湖南者仍不准拖货”。行驶长江的一路，又规定为“上推广至宜昌，下推广至武穴，但不准出楚境至九江，以免与招商局章程有碍。惟长江小轮，只准拖货，不准载货，既免招商局阻挡，且不致夺厘金以归洋税”。^③直至光绪二十四年列强迫使清政府全部开放内港航线时，张之洞方明确表示：“现在时局已变……此时湘鄂两省绅商若愿制造小轮，来往长江内河，搭客装货，均无不可。”^④但此时已是列强轮运势力大举进入内河内港航线之际，势单力薄的湖南华商小轮业已无先机可言。

此种现象并非偶然存在。光绪二十二年天津有人设局创办内河小轮公司，竟被直隶总督王文韶飭令府县查拿究办。^⑤光绪二十四年前，广东仍然只准小轮拖带渡船，并限于少数水路。光绪二十五年有商人请求在珠江三角洲各城镇间“认饷承办轮拖”，被广东“善后局以核与定例不符，批驳不准”。^⑥光绪二十六年总税务司限定小轮航行，“概不准过越通商口岸”，清廷一概同意。光绪二十八年清廷又向列强承诺：凡不准外轮通行的内河，华商轮船也不准航行。^⑦

其次是对申请兴办小轮的华商，要求“报效”作为交换条件。光绪二十一年，张之洞明确宣称，兴办轮船公司是于商轮大有利益之事，“只有

① 张之洞：《张文襄公全集》第218卷，书札5，第3~5页。

② 张之洞：《张文襄公全集》第118卷，公牍33，第2~3页。

③ 张之洞：《张文襄公全集》第154卷，电牍33，第7页。

④ 张之洞：《张文襄公全集》第118卷，公牍33，第9页。

⑤ 樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，第324页。

⑥ 樊百川：《中国轮船航运业的兴起》，第324页。

⑦ 王铁崖：《中外旧约章汇编》第2册，三联书店，1959，第113页。

令其捐助饷需，方准承办”。具体做法是传集各商，“择其人可靠而报效较多者批准给照承办”。^①因江浙一带申请兴办小轮商人较多，他致电上海道台，要求设立一个总局四个分局以便统管，要求除厘金于上轮及到岸时两头分收之外，每年所获利益还要“以一半报效充饷，行浙之轮其捐款与浙省各半分解”。“不入此局者不准行驶”。^②

这些规定，有控制民间兴办小轮业的意图，也有防止华商小轮业偷漏厘金和保证报效的考虑，却使华商小轮在与享有子口半税优惠待遇的外轮竞争时，处于不利地位。

第三是华商在兴办小轮公司的过程中，经常碰到地方官府的种种刁难和限制，以及公开索取高额费用。光绪二十四年广州海关报告称，新章行内河轮船后，每船初次赴关领牌需缴银十两，以后每年换牌一次，缴银二两，但如是华商，则每船每月另须缴官饷洋五十元，即使是专行搭载客人之轮，亦不能免。^③

为躲避官府刁难勒索，此时如果能效人所熟知之计，将船改属洋商，即可免缴此费。^④为逃避厘金，故纷纷有华轮改挂洋旗，冒充洋船行驶。此外，某些地方当局将某些航段包与个别华轮垄断开航，也使得其他华轮悬挂洋旗进行对抗，这时，洋旗成为护符，“一经冒挂洋旗，官不敢封，差不敢扰”，“遂有专设挂旗行一业”。^⑤

华商航业公司悬挂洋旗，准确数字无法统计，但数量不会少则可以确定。光绪三十四年广东海关调查光绪三十三年和三十四年有航行执照者船舶的变动数字中，证明了这一点。调查表明：光绪三十四年中国的船舶数从三十三年的一百四十二艘猛增至二百四十八艘，而同期英、法、德等列强的船舶数却一下剧减 78 艘（见表 2）。背后原因与光绪三十三年两广出现反对英国攫夺西江航权而掀起的反帝爱国运动有关。在这场震动全国收回利权的运动中，广大民众和华商掀起抵制外货抵乘洋船的运动，悬挂洋旗的船只收入

① 张之洞：《张文襄公全集》第 147 卷，电牍 26，第 4 页。

② 张之洞：《张文襄公全集》第 147 卷，电牍 26，第 16 页。

③ 《关册》1898 年，广州口下卷，第 65～66 页。

④ 《关册》1898 年，广州口下卷，第 65～66 页。

⑤ 镇江商船公会报告：“航业调查情形”，《商务官报》，光绪三十二年八月二十五日，第 18 期，第 20 页。

大减，商船公会亦多次集议，“劝令华商勿挂洋旗，冀杜外人之口实，并力求当道改革苛章”。

表 2 光绪三十四年广东税关调查船舶国籍变更情况

国 籍	光绪三十三年	光绪三十四年
中 国	142	248
英 国	47	5
法 国	48	12
德 国	2	1
美 国	1	2
合 计	240	268

资料来源：杨志洵：《两广之内河轮船》，《商务官报》，宣统元年五月初五日，第 14 期，第 31 ~ 32 页。

在各方压力下，广东当局表示豁免华船牌费，^① 同时通知驻粤各国领事，“不准该国商人私以其旗借与华商冒挂”。对冒挂洋旗的华商，也制定惩罚办法。多种因素的综合作用，方使得“前此中国船多挂洋旗”的局面一改而为“争悬本国之旗”。^② 到光绪三十四年五月，广东“内河小轮由英旗改复龙旗 30 艘，由法旗改复龙旗 19 艘”，^③ 五个月内，就有 49 艘小轮放弃洋旗改挂中国龙旗。此为光绪三十四年广东海关统计船舶数时出现外国船数剧减而中国船数大增的原因。以此一例，亦可推知当时各地冒挂洋旗的小轮为数不会少。

但是，在种种不利规定及限制条件下，华商轮船航运业毕竟取得了准许合法兴办的地位，再加此期适逢实业救国等社会舆论鼓舞推动，遂使甲午战后直至 20 世纪初，华商内河内港轮船航运业的发展出现前所未有的兴盛局面。

以下以地区为别概述此种状况：

① 《丁未社会公报》，转引自李默辑《1907 年两广人民反对英帝国主义攫夺西江缉捕权的斗争》，《广东历史资料》1959 年 2 期。

② 杨志洵：《两广之内河轮船》，《商务官报》宣统元年五月初五日，第 14 期，第 31 ~ 32 页。

③ 《香港华字日报》光绪三十四年四月二十七日（1908 年 5 月 26 日）。

二 各地区华商小轮船航运业的发展概况

（一）江苏省华商轮船公司

1. 上海、苏州地区

上海、苏州地区河港遍布，又连接近海远洋，为国内外商贸中心。自内河轮船开禁之后，迅即成为华商兴办小轮业的中心地区之一。光绪二十五年，《申报》有文章形容上海地区小轮业发展情况时称：“内地通行小轮船，取费既廉，行驶亦捷，绅商士庶皆乐出于其途。沪上为南北要冲，商贾骈阗，尤为他处之冠。”该报道描述每日小轮船去往苏杭嘉湖等处的情形时说：“遥望苏州河一带，汽管鸣雷，煤烟聚墨，盖无一不在谷满谷、在坑满坑焉。”小轮船所占航道之地不多，重要的业务之一是拖带民间木船运货，“多者十余艘，少亦五六艘，翩翩联联，如鸭衔尾”，^①很受欢迎。

光绪二十四年《内河行轮章程》颁布后，上海地区小轮业公司增长速度加快，不过数年，上海周边地区如松江、青浦、通州、嘉定、昆山、南汇、闵行、海门等地，均出现小轮公司。创办者有商人，有绅士。小轮船既有购自外洋，亦有自造。^②

青浦地处上海边缘，“光绪之季，内河盛行小轮，渐次及于邑境”。光绪二十一年前，上海立兴轮船公司首先在青浦试行，自新闻起溯吴淞江入大盈浦经城壕而西，达珠街、阁镇。此后青浦商人继之。未几，立兴停驶，上海内河招商轮船局接踵而起。光绪三十三年青浦人沈锡麒集股倡办裕青公司，裕青公司有小轮二艘，名溪溪、源源，逐日开驶，并于北关外建筑码头，宣统元年停办。^③

光绪二十五年，萃顺昌申硇轮船总局在《中外日报》上刊登广告称：“本局自备坚快轮船，每逢三六九日由申开往嘉兴、硇石，每逢一四七由

① 《申报》光绪二十五年六月二十八日。

② 光绪二十五年正月二十七日《中外日报》称，机器厂商史恒茂“近造小火轮船一艘□□内河行驶，稟请发给执照等情”。光绪二十七年五月十八日刊登广深广告称：“本公司自造大生轮船，往来上海吴淞浒浦通州。”均可说明华商有自造小轮船这一点。

③ 张仁静修《青浦县续志》，民国二十三年本，卷5，第33页。

碇石开回嘉兴上海”，已“历有年矣”。今择于“正月念一日起添开一四七路由申开往嘉兴、碇石，三六九日由碇石开回嘉兴与上海，风雨无阻”。^①

光绪二十五年之后，华商兴办小轮船公司势头仍然持续不衰。小轮船公司陆续兴办，在自身竞争日益激烈之时，也对此前的民船生存形成压力。光绪三十一年，嘉定人黄承炳合资组织通济轮船局，专驶嘉翔。该商联络上海车务总管英人濮兰德发行沪嘉联票，争取旅客。初仅每日百余人，后增至四五百人。罗店、娄塘、太仓、刘河、浮桥各镇乡赴沪者，咸取道嘉定，营业日益发展。此前行驶于苏州、太仓、上海及本境各市镇之民间航船、代马船、庄船，“向所藉以便水路交通之具者，至此业渐不振，仅借揽载货物，以维生计”。^②

上海地区内河小轮船公司营运区域主要为上海、苏州、杭州间的航道。光绪二十四年内河轮船航运解禁后，轮船公司勃然并兴，竞争激烈，废兴无常。上海至苏州和上海至杭州所载有所不同：上海、苏州之间小轮船公司以搭客为主，往来频繁，距离较近，易于开业，资本较少。由上海抵杭州，距离较远，货多于客，航行此水路的轮船公司财力较厚。据日本人调查结果，自内河航运开禁之后，不到十年，由于竞争激烈，沪苏杭间曾经兴办而又停业的轮船公司不下十余家，它们分别是：同茂、兴隆、恒邵、顺记、芝太富、人和、祥利、瑞生、吴楚记、高源、佑日、新昌。

截至光绪三十二年为止，经营沪苏杭及附近航线的航业公司，仍有 11 家，其中日本公司 1 家，外国公司 1 家，中国公司 9 家。这九家中国公司名称、资本、开办年月、航路情形如下表 3。

2. 镇江、南京地区

镇江位于运河和长江交汇处，因水运便利，曾被称为“七省通衢，华洋互市之区”，“自奉内河准行驶小轮明文后，一时华洋商民纠合股份，设立公司共有六七家”，但未及一载，即因亏耗相继闭歇，“仅剩顺昌和记一家”。^③

① 《中外日报》光绪二十五年正月十七日（1899年2月26日）。

② 陈传德修《嘉定县续志》，民国十九年本，卷2，第9页。

③ 《湖北商务报》光绪二十五年四月二十一日，第4期，《各省商情》，第7页。

表 3 光绪三十二年上海及附近华商小轮船公司情况一览表

轮船公司名	资本情况	轮船数 (只)	航线情况	开辟时间	航班情况
戴生昌轮船公司	12 万两	25 只	上海—苏州 上海—杭州 苏州—杭州 上海—湖州 苏州—镇江 镇江—清江	光绪二十一年 光绪十八年 光绪二十二年 光绪二十一年 光绪二十八年 光绪二十五年二月	每日发 每日发 每日发 隔日发 每日发 隔日发
招商内河轮船公司	4 万两	11 只	上海—苏州 上海—杭州 苏州—杭州 苏州—镇江	光绪二十七年四月 光绪二十七年六月 光绪二十七年十月 光绪二十八年八月	每日发 每日发 隔日发 隔日发
泰昌轮船公司	1 万两	2 只	上海—湖州	光绪二十年	隔日发
升和轮船公司	五六千两	2 只	上海—嘉兴	光绪二十六年九月	隔日发
华顺昌轮船公司	五六千两	2 只	上海—嘉兴—硖石	光绪十九年	隔日发
华胜轮船公司	15000 两	3 只	上海—苏州	光绪二十八年二月	每日发
申昌轮船公司	不明		扬州—镇江	光绪二十八年二月	
丰和轮船公司	8000 两	6 只	苏州—镇江 镇江—清江 镇江—南京	光绪二十八年七月 光绪二十六年二月 光绪二十五年二月	隔日发 隔日发 隔日发
通益公司	20 万元		上海—杭州—江干—宁波 杭州—江干—宁波	光绪二十八年 光绪二十八年	

资料来源：日本东亚同文会编《支那经济全书》第三辑，光绪三十三年版，第 395 ~ 402 页。

光绪二十四年，镇江初办小轮公司，其时船价如下：由镇江至丹徒一角、至新丰二角、至丹阳四角、至吕城五角、至奔牛六角、至常州八角、至横林九角、至洛社一元、至无锡一元一角、至浒关一元四角、至苏州一元六角。^① 这些小轮业能否得到地方支持，“主要看运率订得高低，而非运转速度”。^② 因各家小轮业一哄而起，生意清淡，互相减价招徕，照原定之

① 《中外日报》光绪二十四年七月初五日（1898 年 8 月 21 日）。

② *North China Herald*（《北华捷报》）1898 年 6 月 27 日，第 1112 页。

数九折八折不等，“恐难免折阅”。^①

小轮业兴起后，因设局甚多，所作之贸易，亦仅船中载客及拖带载客之船而已。各小轮于半年内载客能至8万人，贸易不为不旺。惟设局既多，各商又纷纷置备船只，争先恐后，章程亦未能划一，故仅一年，至光绪二十五年止，“各局大半受亏，现在类多停止”。^② 在小轮业相互竞争之时，小轮业亦与民间木船业形成竞争，“向来落花生、桃、枣各货均由民船装送，近日丰和小轮局在清江浦开设货栈，凡镇江各商在浦来往贩运各货者，特备仁济轮船装载包送，水脚相宜，亦招揽贸易之一法”。^③

镇江因系水陆交通发达之地，小轮业虽因竞争激烈兴废无常，但直至清末为止，新成立的华商小轮业公司仍然仆而复起。

《内港行轮章程》公布后，与他处相比，南京地区华商小轮公司表现出两种不同的特点。一是南京地区的大轮船公司依靠实力，力图驱除小轮公司。光绪二十八年，据关册记载，大轮船公司欲在芜湖、镇江一带包揽生意，“以计驱除小轮”，而各小轮公司“彼此急力相敌”，以致招徕客货之法，“逐渐讲究，几成彼等最新鲜之一业”。^④ 二是“内河行轮每为地方官以船多及刷岸等辞为之阻止”。光绪三十一年，江南商务总局职员陆荫庭置有坚快小轮一只，又拖风民船一只，拟请逐日往来自仙女庙至泰州两处码头，“专搭行客，不载货物，取名普济公司，设于泰州码头。另设小轮分公司于仙女庙镇，为出售搭客船票之所”。^⑤ 即被地方官府以上述理由禁止。同年江南商务总局称，候选主簿马万伯、训导刘景曾稟以与同志筹集华股龙洋两万元，创办华昌小轮船公司，拟自仙女庙开驶小轮，里河至如皋、通州为止，下河至东台、兴化、盐城为止。谨遵内河行轮章程，载客往来，并不装载货物，凡遇捐卡，停候查验。刻下股本陆续收齐，业经购办曾在镇关注册之坚快小轮两只：一名凤翔，一名恒安。另拖风座船两

① 《中外日报》光绪二十四年七月初六日。

② 光绪二十五年，镇江口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》，光绪二十四—光绪二十五年，下卷，第34页。

③ 《中外日报》光绪二十四年八月十四日。

④ 光绪二十八年，南京口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》，光绪二十八年，下卷，第45页。

⑤ 《中外日报》光绪三十一年五月十六日（1905年6月18日）。

只，一名广陵，一名福星。此项座船均系新置，小轮与拖船皆停泊镇江码头。但亦被地方官以“河道浅狭，不便行驶”不予批准。^①

3. 苏南地区：常州、金坛、宜兴

光绪二十二年，由常州至苏州小轮创立。但因常郡河面狭小，水涸时多，以致小轮来往，不能灵捷，搭客因之稀少，迭遭亏耗，大有不能持久之势。光绪二十五年夏令之后，河水大涨，来往迅速，每日搭客有百数十人之多，甚为获利。^② 光绪二十六年，常州城中吴某所开苏常小轮船局，“未及一月共亏至七百余元，闻因开设后生意清淡，兼之煤价昂贵，是以耗至此数”。^③ 光绪三十二年，常州商人陈英伯等人购裕通忆江南轮船两艘，于常州西门外设立裕商轮船公司，“逐日开行常州、宜兴、常兴、湖州等处，共合资本银五千两”。^④

光绪三十四年，江苏省丹阳、金坛、溧阳商务分会同人招集股份，稟准农工商部在金坛创设三益小轮有限公司，租备小轮，行驶阳坛溧及三东瀰一带，以便商旅。^⑤

光绪二十九年，上海招商轮船公司在宜兴分设招商内河轮船公司，地址在大东门外，北沿河航线自宜兴至常州、无锡、溧阳，逐日分班，往还无间。华瑞荣轮船公司亦于光绪二十九年开设，航线同招商，旋停。裕商轮船有限公司，为光绪三十二年开设，亦在宜兴大东门外北沿河航线，自宜兴至常州又至湖州（湖州旋停，仅至蜀山乌溪）。^⑥

4. 江北地区：扬州、清江、海州、崇明、通州

扬州地区出现华商小轮公司，为光绪二十四年。该年创办之小轮公司见于记载者，有新开和记小轮公司；立生、四维小轮公司；丰和宝运小轮公司等。航线通往镇江、泰州、东台等处。^⑦ 次年，各小轮公司大都亏折闭歇。往来扬镇者，只顺昌和记一家，“闻亦不免耗本，皆因经理未善，

① 《中外日报》光绪三十一年十二月初六日（1905年12月31日）。

② 《中外日报》光绪二十五年七月初二日（1899年8月7日）。

③ 《中外日报》光绪二十六年四月二十日（1900年5月18日）。

④ 《东方志杂》，3年，7期，交通，第159页，1906年6月。

⑤ 《东方杂志》，5年，1期，交通，第34页，1908年正月。

⑥ 陈善谟等修《光宣宜荆续志》，民国九年刊本，卷2，第22页。

⑦ 《中外日报》光绪二十四年七月初二日、初九日、二十二日、九月二十三日。

费用太巨之故”。^①

此后小轮公司旋仆旋起，光绪二十七年，经人调处，华商小轮公司划分航线，丰和小轮公司将淮河一带让出，归顺昌、泰昌两公司行驶，丰和公司永清轮则专走长江六合、南京等埠。三家公司“并酌提公款，预防另立字号者，插班争做”，如有插班争做者，“则三家同心协力，以与争衡”。^②次年“又有某钱庄管事汪某及候补道武某合本，添设晋福一轮，舱价减至一二角不等”。^③竞争又起。

清江浦地区始行小轮亦为光绪二十四年，该年有立生、丰和、四维、永兴小轮公司航行清江。英文《北华捷报》对此报道时称，“可以证明蒸汽的年代破晓开塞了。我曾提过的从苏州经由运河到清江浦的整个航线，已经为日班公开营业的客货小轮所占满，有时一直伸入内河西方很远的地方去。小轮航行似很普通，……镇江到扬州仅用两小时。甲板上一角五分的运价，是如此之廉，以致我们所特别注意的一艘小轮船顶，载客过多，在航行时，危险地左右倾侧”。^④为避免彼此竞争，立生、丰和和四维三局公议，三家合并二船，按日轮流开行，用一小轮拖带，以冀省煤。“至搭客价目，向改七折者，今须一律补足。”^⑤

居胶州、上海之间的海州，为航路往来必经之道，本地商人早欲自雇商轮，试行贩运。光绪三十一年，两江总督周馥会同江苏巡抚陆元鼎、江北提督刘永庆奏称，江苏海州直隶州，地濒大海，界连山东，民风勤朴，素务农业。近年绅士翰林院编修沈云沛、道员许鼎霖等设立豆饼、面粉、垦牧三公司，生产渐多。海州临洪口，本为行海船停泊之所。其海州所属赣榆县之青口码头，亦为停船集镇。近年土货日多，因无轮船贩运，不大畅销，应请开作通商埠，以利中外商业。并函商总税务司赫德，遴派善于测勘海道之理船厅戴理尔前往，会同官绅查勘。据戴理尔回称，临洪口开设商埠，最为相宜，其口内河水较浅，应作为分卡，将青口之河择其路近

① 《中外日报》光绪二十五年二月十三日（1899年3月24日）。

② 《中外日报》光绪二十七年八月十五日（1901年9月27日）。

③ 《中外日报》光绪二十八年六月二十三日（1902年7月27日）。

④ *North China Herald*（《北华捷报》）1898年11月28日，第1003页。

⑤ 《中外日报》光绪二十四年八月初一日（1898年9月16日）。

处所开通，并归临洪一口，则于河道商务均有大益，每年土货出口，可值银五六百万两，洋货进口尚难预计。惟该处淤滩宽远，应建码头，栈房、驳船、筑路等工，尚须筹划。至口外十余里海中有数岛可以泊船，不能避风，若欲加筑堤岸，费工太巨，不如径用浅水船运货，较为合算。周馥等认为，应请将海州临洪口作为自开通商口岸，青口及其余各口，可以设卡收税之处，均作为该关分口。行轮与开埠事实相需而成，该处既开为通商口岸，该州绅商请自雇小轮运货，应令遵守内港行轮章程，由该口或驶往他口，或驶往内地，均可准行。惟行轮开埠，原为自保利权，切不可借用洋款，致滋纠葛。^①

光绪二十二年，崇明南门外海塘设汽船码头，有船二艘，每日自埠启碇至二条暨河、新开河、当沙头港，折南入吴淞口至上海。^②

光绪三十二年，通州龙特甫纠集股份，设立利济小轮船公司，置备瑞康、瑞祥两小轮，专行通泰如皋口岸兴化等处。^③

（二）浙江省内河小轮业

1. 杭州地区

光绪二十三年时，杭州地区出现小轮公司。其时沪苏往来杭州设有轮船局四家，在沪苏并有分号，四局计共小轮船 38 只左右，内有数艘甚为狭小且旧。由杭赴沪之路，快轮拖三五只客货之船，20~24 小时可到；慢轮拖三五只客货之船，30~36 小时可到。中等轮若无拖船，16 小时可到。拖船价值，从杭赴沪，按所拖之船大小定价，自 12 元至 20 元不等。客人水脚，按舱之好坏定价，自 8 角至 4 元不等。包舱按舱内床榻多少定价，9.6~16 元。客人若要饮食，局中亦可备办。每顿须钱 70 文，外加茶水钱。装货之水脚，丝绸自 2 元至 3 元一担，纸张自 2 角至 3 角一担，茶叶 5 角一担，纸扇自 5 角至 6 角一包。^④

① 《军机处录付奏折》，光绪三十一年，62~66 号卷，14 号。《时报》光绪三十一年十月十五日（1905 年 11 月 11 日）。

② 王清穆修《崇明县志》，卷 3，第 19 页，民国十九年刊本。

③ 《东方杂志》，3 年，9 期，1906 年 8 月，第 201 页。

④ 杭州口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1897，第 47~48 页。

光绪二十八年，小轮船生意日见畅旺，“每日三船开往上海，一船绕嘉兴而往苏州，一船绕湖州而往苏州”。该年杭州口海关统计，“小轮进口共 1915 艘”，而“去年 1544 艘，前年 1130 艘。所拖之客船，其数亦增”。光绪二十七年开设之利用轮船公司，于该年十月间经招商局接办，“改名曰招商内河轮船公司”。^① 光绪三十二年，在原有轮船航线的基础上，“另有一家华商另辟蹊径，单独航行上海—硖石一线”。“曾有几家，有几条新的内陆航道，经几家新成立的公司汽轮试航，乃因当前煤价昂贵，旅客稀少，得不偿失，视为畏途而知难而退”。沪杭、苏杭两航线因客货两旺，引起一家法商汽轮公司眼红，“也渴望染指而分肥，结果被那三家垄断这两条航道的汽轮公司联合起来收买掉了”。^②

截至宣统三年止，因“省宪不欲新辟航路”，故“遵照内港行轮章程行驶小轮往来者，未见发达”，“坐令旧有之轮船局享垄断利益”。由杭州驶往内地航线，只有湖州一路线。此时出现的新现象，是小轮船公司与铁路运输的连接。该年由嘉兴驶行之航路计有三处，“均与铁路脉络贯通”。由杭州至三桥埠的水道，为夏季游客往来莫干山必由之路，“曾有人建议创行小轮，以利交通”，但“为省宪拒绝，遂不果行”。^③ 光绪三十四年钱江商轮公司在报纸上刊登公司成立章程时声明：“本公司奉抚宪批开，此案迭经先后具禀，万不能偏准一人，亦未便均准试办，以致互相倾轧，同时失败，甚至争路碰撞，甘蹈危机，惟有令该商等，先自联合，多集股本。并成公司，公举委托办事人，略如外国托拉斯办法，方为正当等因，是以本公司登明上海申新两报，以及杭州白话报、浙江日报，招请附股；并成一公司，同保商业，倘开办以后，再有禀办之人，但能在本公司附股推广，不得另树一帜，复蹈争揽两败之害”。^④ 地区小轮业的垄断性经

① 《光绪二十八年杭州口华洋贸易情形论略》，转引自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、瓯海关、杭州关贸易报告集成》，浙江人民出版社，2002，第743页。

② 《光绪三十二年杭州口华洋贸易情形论略》，转引自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、瓯海关、杭州关贸易报告集成》，第755页。

③ 《宣统三年杭州口华洋贸易情形论略》，转引自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、瓯海关、杭州关贸易报告集成》，第771~772页。

④ 《中华新报》光绪三十四年九月二十一日（1908年10月15日）。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，中国社会科学出版社，2002，第963页。

营已初露端倪。

表4为光绪二十三年至宣统三年杭州关检查普通行轮章程行驶船只统计表，统计数据可以反映杭州关小轮航运业十五年间的的变化情况。

表4 光绪二十三年至宣统三年杭州关普通行轮章程行驶船只统计表

年 份	进口小轮只、吨数		出口小轮只、吨数		进出口合计	
	只数	吨数	只数	吨数	只数	吨数
光绪二十三年	1383		2262		3645	
二 十 四 年	1147		2999		4146	
二 十 五 年	1033		4742		5775	
二 十 六 年	1130		3807		4937	
二 十 七 年	1544		5155		6699	
二 十 八 年	1915		6707		8622	
二 十 九 年	1882		6640		8522	
三 十 年	1957		7366		9323	
三 十 一 年	2277	191887	4612	255467	6889	447354
三 十 二 年	2165	196095	4839	268135	7004	464260
三 十 三 年	2231	202678	6181	307218	8412	509896
三 十 四 年	2257	205597	6151	309187	8408	514784
宣 统 元 年	2288	208634	6141	311799	8429	520367
二 年	2446	205503	6856	321733	9302	527236
三 年	2232	168366	8556	336166	10788	504532

说明：原表“进口”和“出口”栏中都有“蓬船”一栏，此处略去。“进出口合计”栏数字为笔者计算。

资料来源：“附录三：浙海关、甌海关、杭州关贸易及税收统计”，转引自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，第914页。

2. 宁波地区

光绪二十二年，有三家轮船公司四艘小轮驶行宁波。一家公司每天有 小轮往返于余姚县城之间，另一家备往镇海之需；同时，老公茂，现

叫海门，航行于三埠之间，即宁海、石浦及海门。这些小轮营业均很隆盛。^① 此后两三年，华商小轮公司陆续兴办，竞争激烈。光绪二十六年，宁波永安、美益二小轮局，因攘夺利权，彼此减价，发生争执，甚至发生争斗。永安局主东率领众伙将美益局伙某甲，拥曳至县，并在途中群肆凶殴。^② 同年，根据内港行轮章程之规定有十八只汽轮登记，其中有四只悬德国旗。对于防止小轮竞争采取了特别防范措施。“宁波至余姚的内河小轮由于客运竞争激烈，”“已降到了最低价”。^③

光绪三十年，据《北华捷报》记者报道，宁波甬江江上有相当多的小轮船，绝大部分都属华商所有。宁波与镇海之间，每天有船4班，另有轮船4艘每天往来于宁波余姚之间。3艘较大的船专驶舟山，其中2艘且远行至石浦及海门，使台州和宁波得以联系起来。此外还有外国公司和招商局的航线通行。^④

光绪三十三年，宁波地区华商小轮公司情况如表5所示：

表5 光绪三十三年宁波地区华商小轮公司一览

公司名	所在地	开业年	船数	航 线	资 本
中国商业轮船	宁波	光绪三十三年	1	宁波、厦门、兴化、温州、泉州	70000 两
永川	宁波	光 绪 三 十 年	2	宁波、象山、定海等处	40250 元
宁象轮船局	宁波		1	宁波、象山、定海等处	30000 (两?)
外海商轮局	宁波	光绪二十二年	1	宁波、台州、海门	38000 元
宁海商轮局	宁波	光绪三十一年	1	宁波、定海、象山、宁海	20500 元
永宁商轮局	宁波	光绪二十三年	1	宁波、台州	
永安	宁波	光绪三十三年	3	宁波、余姚	48000 元
镇海	宁波	光绪二十六年	1	宁波、镇海	15000 元

① *North China Herald* (《北华捷报》) 1897年6月18日，第1093页。

② 《中外日报》光绪二十六年五月十一日(1900年6月7日)。

③ 《光绪三十二年宁波口华洋贸易情形论略》，转引自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、甬海关、杭州关贸易报告集成》，第321页。

④ *North China Herald* (《北华捷报》) 1904年6月3日。

续表

公司名	所在地	开业年	船数	航 线	资 本
利涉	宁波	光绪三十一年	1	宁波、镇海	20000 元
通济	宁波	光绪三十一年	1	宁波、西坞	20000 元
永瑞	瑞安	光绪三十二年	2	温州、瑞安	12000 元

说明：共有三张“浙江商轮”统计表，其中两张有一家“永川”，一张则有两家，原表未注明区别，存疑。

资料来源：《邮传部第一次统计表》，光绪三十三年（上），船政。

3. 绍兴、嘉兴、温州、定海、平湖等地

光绪二十七年十月，见报纸报道绍兴内河有华商购置小轮数艘，拖带船只行驶，并其价格廉于民船。^①次年，有华商拟集资 20 万元，创办通益沪浙轮船公司，其航线一由上海开往浙江绍兴府属之五龙埠，一由上海开往浙江之杭州，一由杭州绍兴专行往返宁波，不复绕道至沪。该公司登报章程中明确表明向清廷报效：“国家如有要事需载军装兵丁，其水脚减半支领，藉申报效。”^②

光绪三十年，为抵制法商莫尼诺开设沪绍轮船公司，又有浙绅孙秉彝、徐维则、童学琦等集股 30 万，创立沪绍行轮公司，向香港订购轮船一艘，载重 1000 吨，名曰绍兴，计划由上海往来绍兴、上虞之沥海所，再在沥海所用小轮通至小泗埠头、三江城等处。^③

嘉兴、温州、定海、平湖等地成立小轮公司，均在光绪三十一年以后。

（三）安徽、江西两省内河小轮业

1. 安徽省华商小轮业

安徽省华商小轮船业以芜湖、安庆等地区为中心。光绪二十五年，华商立生祥号创设内河轮船公司，悬挂洋旗，行走庐州内河一带，于二月十

① 《中外日报》光绪二十七年十月初八日（1901 年 11 月 18 日）。

② 《中外日报》光绪二十八年五月初十日（1902 年 6 月 15 日）。

③ 《东方杂志》，2 年，5 期，交通，1905 年 5 月，第 54 页。

八日开办。搭客甚伙，行旅方便。^①次年，又有华商等悬挂英商牌号，创开顺丰公司及丰和公司，行驶小轮，计划专走太平府、和州、南京、凤凰颈、大通、枞阳、安庆等处。^②

芜湖内河水道二百数十里，由各城镇至芜湖，经营贸易之人络绎不绝，雇坐民船每逢风雨，既多不便，或行经荒僻洲滩，侵晨薄暮，时有窃盗之虞。故此给小轮航运业发展留下较大空间。至光绪三十一年，芜湖小轮公司已发展到5家，共有小轮10余艘，均由芜湖行驶大通、安庆或庐州、合肥等处，往来搭客。^③该年又有候选知州程步章拟在芜湖设立江皖小轮公司，制备小轮二只，一名合肥，一名芜湖，由芜湖行驶庐郡。另有华商普安公司，制造小轮一艘，名曰快利，亦由芜湖行驶黄池、乌溪等处。^④

安庆地区是安徽小轮业发展较为集中的另一区域。光绪二十八年，安庆出现华商小轮公司，“专走芜湖大通各埠，逐日开往”。^⑤

光绪三十年，据报纸报导，由安庆旱道至凤颖各属，虽是通衢，而往返异常艰难。自内河水涸，小轮不能达巢县，省垣之旅行皖北者，不得不由旱道。近以春雨连绵，内河水涨，省垣之泰昌、万集两轮局，开往枞阳、大通、鲁港等处者，搭客甚形拥挤。其由芜开往和州、巢县、庐州等处者，现已可直达庐州。故由省往凤颖、六安皆绕道趋小轮至庐州，再雇骡马车轿以就便捷。^⑥

光绪三十一年，安庆西门外沟儿口又设江安小轮公司码头，有极快小轮两艘，行驶向未有小轮班行驶的九江至安庆等地搭客。^⑦

截止光绪三十二年，安庆江岸已有小轮公司数家，间日开班。其经营航路则以上起安庆、下迄芜湖为限。又有广济公司购得坚快浅水小轮二艘，一名怀宁、一名桐城，每三日开一班，开驶安庆、大通、芜湖、巢

① 《中外日报》光绪二十四年十二月二十五日（1899年2月5日）。

② 《湖北商务报》（第44期），光绪二十六年七月初一日，各省商情，第8页。

③ 《中外日报》光绪三十一年四月二十六日（1905年5月29日）。

④ 《东方杂志》2年，7期，交通，1905年7月，第77页。

⑤ 《中外日报》光绪二十八年五月初一日（1902年6月6日）。

⑥ 《中外日报》光绪三十年四月十九日（1904年6月2日）。

⑦ 《时报》光绪三十一年二月二十九日（1905年4月3日）。

县、庐州埠各大埠暨沿途各小埠。^①

2. 江西省华商小轮业

江西省华商小轮业以九江、南昌地区为中心。光绪二十二年，九江地区就出现华商创兴公司小轮船拖带民船，往来内地鄱阳湖及本埠一带地方之事。该公司小轮船于该年四月十六日始抵九江。^②此后各年陆续有华商小轮公司设立，至光绪二十九年，据海关统计，进出九江口之内港小轮船，该年已达 1165 只次，共 26546 吨。与上年 902 只 24870 吨相比，又有增长。且这些小轮船，并不载货，营业范围仅限于装载客运、土药，拖带民船，赴内地而已。^③

据光绪三十一年九江小轮业调查，该口有小轮船情况如下：官轮局 6 艘：西清、西翔、西平、西瑞、西昌、紫电。顺昌公司 2 艘：天龙、江天。福康公司 5 艘：飞渡、利济、稳渡、康济、安济。见义公司 1 艘：华寿。协记公司 3 艘：保天、宜大、宜远。江安公司 1 艘：问津。太古公司 1 艘：沙市。仁记公司 1 艘：华安。生昌公司 1 艘：西泰。即来往南昌省城九江小轮公司计 9 家，小轮船共 21 艘。^④

南昌至九江河道 400 余里。光绪二十四年，已有福康小轮船驶行，至九月二十一日复有顺昌协记小轮船驶行。福康以二五八日开班，而顺昌则以单双日开班。惟福康搭客每人须 3000 文，兼拖帆船，遇卡查验，3 天始到。而顺昌减收客钱，每人 2000 文，不拖帆船，遇卡亦不查验，行路较为捷速。^⑤

光绪三十年，南昌至九饶各府往来小轮船公司，已有七八家。且该年又有职商李子常在章江门外购定楚远轮船码头，租用小轮两艘，运送客货。^⑥

至光绪三十三年，以安徽、江西为中心行驶长江下游内河内港的小轮公司概况如表 6 所示：

① 《东方杂志》，第 3 年，4 期，交通，1906 年 4 月，第 117 页。

② 光绪二十二年，九江口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1897，第 27 页。

③ 光绪二十九年，九江口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1903，第 38 页。

④ 《中外日报》光绪三十一年七月十四日（1905 年 8 月 14 日）。

⑤ 《中外日报》光绪二十四年十月初八日（1898 年 11 月 21 日）。

⑥ 《东方杂志》，第 1 年，12 期，交通，1904 年 12 月，第 128 页。

表 6 光绪三十三年安徽、江西为中心行驶长江下游内河内港小轮公司统计

公 司 名	地 点	开 业 年	船 数	航 线
利 济	上海	光 绪 三 十 年	2	江宁—镇江
陆 炳 记	上海	光 绪 三 十 二 年	4	江宁—扬州
陞 记	上海	光 绪 三 十 二 年	3	江宁—芜湖
阜 陵	上海	光 绪 二 十 九 年	3	江宁—扬州
庆 东 生	上海	光 绪 三 十 二 年	1	江宁—芜湖
江 安	上海	光 绪 三 十 三 年	1	江宁—芜湖
通 昌	上海	光 绪 三 十 三 年	1	江宁—六合
美 利	上海	光 绪 三 十 三 年	2	江宁—扬州
江 昌	上海	光 绪 三 十 三 年	1	江宁—芜湖
鑫 森 记	上海	光 绪 三 十 三 年	1	江宁—芜湖
公 泰	芜湖		4	芜湖—庐州—江宁
江 汇	芜湖		1	芜湖—庐州—江宁
泰 昌	芜湖		3	芜湖—安庆
森 记	芜湖		3	芜湖—庐州—江宁
江 淮	芜湖		1	芜湖—庐州—江宁
源 丰	芜湖		2	芜湖—安庆
普 济	芜湖		1	芜湖—江宁
芜 庐 航 号	芜湖		2	芜湖—庐州
晋 新	芜湖		1	芜湖—宁国
久 源	芜湖		1	芜湖—江宁
江 安	芜湖		1	芜湖—江宁
普 安	芜湖		1	芜湖—江宁
未 立 名	芜湖		1	芜湖—庐州
无 名	芜湖		1	芜湖—巢县
福 康	南昌	光 绪 二 十 二 年	5	南昌、湖口、九江、饶州、吉安等处
道 生	南昌	光 绪 三 十 二 年	7	
祥 昌	南昌	光 绪 三 十 二 年	4	南昌—九江
见 义	南昌		1	南昌、九江、湖口等

资料来源：邮传部编《邮传部第一次统计表》（上），光绪三十三年，船政。

(四) 湖北湖南两省小轮业

1. 湖北地区

湖北地区江河湖泊密布，极有利于华商小轮业发展。华商小轮业以汉口和沙市、宜昌地区为中心。汉水河面之宽，虽不及扬子江，而河底则较江水为深，故五六百吨之汽船无论何时均得往来于襄阳附近。再加两岸富饶，冠于湖北全省，产黄豆、豆饼、芝麻、油类、棉花、漆、牛皮、木耳、烟草等为多，不仅此类统由汉口搬运，亦为来自山西、陕西之多额农产品输出于汉口之惟一道路。又棉纱、棉布、砂糖、杂货由此水路输送于上流各地亦为不少。历来上下货物专以民船搬运。其民船往来日数，虽因水流之缓急与风位之如何而各不同，然普通航行上水，一日五六十里至百四五十里，下水则二三百里。由汉口至老河口须费十四五日至二十四五日。^①自内河小轮弛禁后，富商巨贾，争揽利权，仅由汉入襄要道，距汉口六十里之蔡甸镇，光绪二十四年已创设利江小轮船公司，专走蔡甸汉口，每日往来二次。^②次年，行走汉口蔡甸间的小轮船，已增至五艘之多。又有小轮往来黄州团风镇等处，均颇为获利。传说另有商人拟赴沪订购轮船数艘，往来京口黄陵矶及宜都太平口等埠，刻已集股兴办。^③

此后，以汉口为中心，通行黄陂、孝感、仙桃镇、汉川、沙阳、老河口等埠的小轮船，均在光绪二十七年前陆续出现。^④同年八月，某黄姓商人在承诺每船每月报效100两白银后，获张之洞批准，在汉口开办轮渡。并由官方出示晓谕，派员弹压，以免划船阻挠。^⑤

至光绪三十年，汉口开行各埠小轮已有十余艘，下至黄州、武穴，上至湘潭、岳州，亦均设有数艘，轮流往来。又有华昌洋行设小轮一只，行驶咸宁一带，即在咸宁码头安置趸船。商客行人，均以为便。^⑥该年除京

① 徐焕斗编《汉口小志》，交通志，1915，第4页。

② 《湖北商务报》（第15册），光绪二十五年八月十一日，第2页。

③ 《中外日报》光绪二十五年十月十三日（1899年11月15日）。

④ 《中外日报》光绪二十七年七月初三日（1901年8月16日），光绪二十七年十一月十四日（1901年12月24日）。

⑤ 《中外日报》光绪二十七年八月初五日（1901年9月17日）。

⑥ 《中外日报》光绪三十年五月二十七日（1904年7月10日）。

口及泗州等处增开安济小轮外，复有华昌公司，新开咸林航路。又有人倡办襄阳、樊城航业，均经江汉关及洋务局批准，近已一律开行。^①

光绪二十一年七月初十日，据《申报》刊登，有快利轮船来宜昌，装载三千六七百件货物，棉纱居其半。随后沙市船到，将货起后，随即开行往汉。快利亦在早晚开汉。据闻汉口存货尚多，不得不赶往运输。^②

沙市至荆州府城御路口一带，内港甚多，商务亦极繁盛。光绪三十四年据《东方杂志》报道，有华商陈政齐等招集股本，购置浅水小轮二艘，行驶内港，在沙市设立合利亨公司，并于沙荆等处开辟码头，备置洋棚，遵报税务司完纳官税，即日开办。^③

同年，沙市设有小轮公司两家，每公司各有小轮一只，装载旅客，由沙市往来宜都等处。惜乎开行之时，候无定令，人未便率从，每次所收搭客水脚钱文，尚不敷购买煤火之用。^④

2. 湖南地区

湖南地区的华商小轮业，以长沙、湘潭、常德、岳州等地为中心。戊戌变法以前，湖南维新派绅士熊希龄、蒋德钧等，向湖广总督张之洞呈文，要求援江苏、江西等省先例，开办湖南内河航运，未获批准。熊、蒋两人前往湖北，几经交涉，张之洞批准他们的请求，但指定轮船须由湖南善后局管辖，作为善后局官轮，“官督绅办”，不涉商人之事。随后湖北绅士也要求举办通湖南内湖的航运，张之洞批示与湖南绅士“设局合办”，经过两省官绅多次磋商，最后决定成立“两湖善后轮船局”，轮船先开湘潭、长沙、常德、岳州、沙市、汉口六处。这个“官督绅办”的轮船局，分设长沙、汉口两地，设长沙的叫“南局”，设汉口的叫“北局”。

光绪二十四年四月，南局的“湘泰”、“湘清”、“湘庆”三艘轮船，在长沙港载着旅客，离开两湖码头，分别向湘潭、汉口、常德进发，在湖南内河开创第一次航行。此为当时湖南一件大事，《湘报》曾为此发表专

① 《东方杂志》，1年，11期，交通，1904年11月，第121页。

② 《申报》光绪二十一年七月初十日（1895年8月29日）。

③ 《东方杂志》，第5年，1期，交通，1908年正月，第35页。

④ 光绪三十四年，沙市口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1908，第35页。

评。此后，湖南社会风气日开，投资航运业的人日益增多。长沙开埠后的五个年头里，除开济、湘济等民营轮船公司外，湘资沅澧四水上又相继出现“保源”、“保庆”、“志远”、“青云”、“华丰”、“华安”、“长江”、“江天”、“文景”、“楚宝”、“庭东”、“庭西”、“龙平”、“裕泰”、“楚南”、“祥源”、“大丰”等近20艘本国轮船。独资的很少，集股经营的居多，往往一条船有四五个甚至十几个股东。他们既没有正式的公司名义，又没有专门的营业机构，更谈不上有固定的航线。但是，有的轮船经营得好，后来有了大的发展。湘潭人杨石泉的“大丰”轮原在长常线开客货班，生意越做越活，楚利轮船公司就由这一条船开始发展起来。^①

光绪二十四年，内港行轮章程订定颁行。由此，数量激增的小轮，因允许载运大批旅客航行内地各口岸而赢利。洞庭湖口的岳州，最初主要作为停泊港，但自光绪二十五年秋岳州变成条约口岸后，许多小轮都把它当作向内地航行的起点。岳州开埠后，以运搬旅客货物为宗旨之小轮船，稟请登录于汉口税关者有14艘。其后由种种因素，一起一倒变动不定。当时尚继续其业者，有三公司：开济公司、两湖轮船公司、长清轮船公司。皆中国人所经营。其船数共4艘：永吉，属开济公司；湘太，属两湖轮船公司；楚宝、问津，属长清轮船公司。汉口至长沙、湘潭间，寄泊地名及运价费如下：

京口	四角四分
宝塔洲	一元
新堤	一元四角
岳州	一元八角
芦林潭	二元四角
湘阴	二元四角
靖港	二元六角
长沙	二元八角
湘潭	三元

^① 彭六安：《湖南民营航业五十年》，载《湖南文史资料》第9期。

以上为下等川资，中等则增十分五，上等加倍。^①

光绪二十九年，约有小轮二十艘经常在汉口上下和汉水各地经营航运。该年一年中，小轮载运旅客共计约九万人。^②但两湖地区华商小轮公司亦同其他地区一样，起落不定。截至光绪三十三年，航行于湖北、湖南的华商小轮公司大体如下表7所示：

表7 光绪三十三年湖北湖南地区小轮公司统计

公司名	所在地	船数	航线	开业年
利济	汉口	6	武汉—渡口	光绪二十七年
全鄂	汉口	3	汉口—黄州	光绪二十八年
泰安	汉口	1	汉口—常德	光绪二十五年
顺昌	汉口	1	汉口—咸宁	光绪三十二年
森记三益	汉口	3	汉口—武昌	光绪三十三年
开济	长沙 (分公司汉口)	2	汉口—长沙	光绪二十五年
仁义	汉口	1	汉口—嘉鱼	光绪三十三年
康济	汉口	3	汉口—仙桃镇	光绪三十三年
两湖北局	汉口	1	武汉—渡口(兼引湘鄂)	光绪二十九年
两湖南局	汉口	1	汉口—湘潭	光绪二十六年
厚记	汉口	6	武汉—渡口	光绪三十三年
道生	汉口	2	汉口—长沙	
德安	汉口	1	汉口—岳州—益阳—常德	

资料来源：邮传部编《邮传部第一次统计表》(上)，光绪三十三年，船政。

(五) 广东、广西小轮业

1. 广东地区

广东地区是华商小轮业活跃的又一地区。广东华商小轮业主要集中在广州、汕头、潮州、江门等地。据海关关册记载，光绪二十二年，广东省就有

^① 《东西商报》，商68，第6~7页，光绪二十六年，1900。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，中国社科出版社，2002，第994页。

^② *Decennial Report, 1892-1901*, Vol. 1, p. 298. 转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第993页。

浅水明轮轮船 23 只，“专行载客来往与省相近之陈村、佛山等处”。^①

自光绪二十四年解除内河行轮禁令后，粤商踊跃，该年即已有船 100 余只。其中多系小轮，并多空载，专用来拖带装货搭客渡船。当未准通行新章以前，轮船拖渡限定约 30 只，禀准各专一路，他船不得搀夺，每船每季缴官饷 300 元至 1200 元不等，以地方之繁简分高下，统计全年每船每年缴官饷 1200 元至 4800 元不等。新章既行以后，专路之利，全行废除。凡属民船由省城至东西两江暨三江口各城镇，均可雇轮拖带，常川往来。按新章，行内河轮船，每船初次赴关领牌缴银 10 两以后，每年换牌一次，缴银 2 两。洋商船只，即按如此办法，华商则每船每月另须缴官饷洋 50 元，即专行搭客之轮，亦不能减。^②

广州与邻近各地之间，有大量客运。光绪二十四年以前，船只的开动是用外国人传来的方法，以苦力转动船尾外轮作动力；光绪二十四年，内河开放行驶轮船，而汽轮拖曳很快就顶替了旧法。光绪二十七年，广州与邻近地区已有汽轮 250 艘从事于该业，其中少数几艘作渡船之用，大多数用来拖曳船只，并经特制，可载客 150 ~ 200 人。每条线上都有定期船班，有的竟至每日开船四班之多。^③

随着广州口岸商务日益繁盛，光绪二十七年时，仅港澳二埠来省轮船核计，每日进出即达十艘之多，唯仅有码头三处，以致各轮率因无地可泊，不能近岸，客货上下，殊形不便。^④

光绪三十四年，广东省河一带轮船艘数调查，专承轮渡冯炳华等渡商共 3 艘，行走外海水道陈兴全等 4 艘，散承轮渡梁雄芳等共 41 艘。以上各轮拖，均在善后局缴饷承摆。又各埠来往轮船拖渡，专承商人冯炳华等轮渡共 20 艘，行走外海水道陈安等轮渡 1 艘，散承轮渡梁树德等共 47 艘。以上各轮拖，在省河补抽海口厘金厂缴饷承办。^⑤

① 光绪二十四年，广州口，《关册》卷下，1898 ~ 1899，第 66 页。

② 光绪二十四年，广州口，《海关报告》卷下，1898 ~ 1899，第 65 ~ 66 页。

③ *Decennial Report, 1892 - 1901, Vol. 2, p. 192.* 转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1002 页。

④ 《中外日报》光绪二十六年十二月初三日（1901 年 1 月 22 日）。

⑤ 《中华新报》光绪三十四年十月二十四日（1908 年 11 月 17 日）。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1004 页。

汕头地区产糖，光绪二十二年，有华商创办同记轮船公司，有船2艘，名为江南、江北，取代此前依靠洋商怡和、太古、招商局三公司之船运至汉口、镇江等处，盖因此前常发纠纷，故议自雇轮船载运，而有此创举。^①光绪二十四年同记轮船公司关闭，而承其缺者，则有和记轮船公司。^②

至光绪三十二年，以汕头为起点航行之内河汽船会社有四：即汕潮揭公司、炎记轮船公司、德记洋行、元兴洋行。汕潮揭公司以下皆悬英国旗，唯元兴洋行悬德旗。究其实际，均是皆各会社买办之华人经理。^③

佛山为广东四大镇之一，客货之往来省河者，实为不少。以渡船承餉开摆者，共计十余艘，联合成行。前有某公司改用小轮拖渡，行旅称便，而渡船生意因之冷淡。各渡旋亦变计，改用轮拖。互相竞争，彼此皆受折阅。光绪二十七年经旁人调处联合为一，共派8艘船，每艘日行4次。^④

江门、甘竹二处，与广州最近，作为轮船上下客货之所。该二处进达内地殷富地方，多而且广，所有买卖生意，向皆市于广州。梧州情形，亦与相类。光绪二十三年时，该三处俱有轮船常行，船只虽小，其往来香港较前更便。^⑤光绪三十年，江门地区因行驶西江轮船只数过多，载脚太低，凡属稍小之轮船，从前往返香港者，经已弃而他往，故各轮船公司通力合作，设法补苴，不至陆续亏折，无利可图。^⑥

2. 广西内河小轮业

梧州为西江要路，广西内河小轮业中心之地，此间小轮发展情形大致如下。光绪二十三年，有香港广运轮船公司刊登广告，称有快捷新轮船名

① 光绪二十二年，汕头口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1897，第60页。

② 光绪二十四年，汕头口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1898~1899，第62页。

③ 《时报》，丙午年四月初十日。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1006页。

④ 《中外日报》光绪二十七年三月二十五日（1901年5月13日）。

⑤ 光绪二十三年，广州口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1898~1899，第62页。

⑥ 光绪三十年，江门口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1904，第96页。

东江，于六月二十二日早六点钟驶往梧州，顺理各处口岸，专载货客。^①

光绪二十五年，据御史余诚格奏，梧州通商后，当地官员出资10万元，与商人合伙立平安公司，与民争利，或借官轮拖渡，或自雇轮拖渡，载货搭客，经过厘卡，则移货于洋船，经过洋关，又移货于华船，使厘税两关，均不能征收。^② 光绪二十二年时，据闻平安公司自备轮船已有七艘，分别名为利来、利源、利有、利江、利生、利发、粤安等号。该七船俱涂绿身红底间以白色。^③

光绪三十一年，梧州行驶商轮者，以宝德、普安、兆祥三公司为最。此三者以普安为平稳，宝德该年闻亏折约十万金，已停业。兆祥连遭水火贼劫词讼诸案，惨不可言。该公司本有船七艘，今只存三艘而已。^④

光绪三十四年，据报道，广西商会总理候选知县戴曾谦、苏智邦等，因该省铁路尚未动工，桂省商货难于转运，拟在梧州创设航业公司，购置小轮十艘，上驶昭平、阳朔至临桂省城，下由封川、德庆、肇庆直达广东，西由藤县、平南至桂平州，其分支一通思恩府，一达南宁府。已招商股，赴农工商部禀呈立案。^⑤

直至清末，梧州地区华商小轮分分合合，起伏不定，倒闭者有之，新设者亦有之。宣统三年，梧州又有华商组织一新轮船公司，以轮船二只来往梧港，与联合轮船之各公司争衡，又有一华商轮船公司，亦将及成。^⑥

除梧州为广西华商小轮业中心外，自各处奉谕准商人集股行轮，挽救利权后，广西柳河、宁河、龙州、百色均一律有商争办，唯桂林河道河石崎岖，轮船碍难通行，闻有利商公司厚集资本，定做新式浅水车船六艘，专带邮文、顺搭客旅，议不载货，务从轻快，与邮政立约，岁缴邮资若干，以图两益。^⑦

① 《香港华字日报》光绪二十三年六月十八日（1897年7月17日）。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1010页。

② 《中外日报》光绪二十五年十一月初九日（1899年12月11日）。

③ 《香港华字日报》光绪二十三年五月十六日（1897年6月15日）。

④ 《中外日报》光绪三十一年二月初五日（1905年3月10日）。

⑤ 广东《农工商报》，29期，“报告”栏，光绪三十四年六月十一日（1908年7月9日）。

⑥ 宣统三年，梧州口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1911，第133页。

⑦ 《东方杂志》，第2年，第10期，交通，第100页。

截至光绪二十三年，据不完全统计，两广华商小轮公司设立情况如表 8：

表 8 光绪三十三年两广华商小轮设立情况统计

公司名	所在地	开业年	船数	航线	营业者	资本额（万元）
三省铁路	广州	光绪三十三年	3	省河	华商	
永兆	广州	光绪三十年	9	内河	粤商	4
雄记	广州	光绪二十八年	8	内河	粤商	3
联记	广州	光绪二十七年	1	内河	粤商	0.6
广泰	广州	光绪三十年	1	内河	粤商	1
宝兴	广州		1	内河	粤商	
瑞泰	广州	光绪三十三年	3	内河	粤商	2
广达	广州	光绪三十三年	6	内河	粤商	6
恒安泰	广州	光绪二十九年	4	内河	粤商	5.7
时和	广州	光绪二十九年	4	内河	粤商	3.5
福和	广州	光绪二十六年	1	内河	粤商	1
同益	广州	光绪三十一年	3	内河	粤商	2.5
中兴	广州	光绪三十一年	1	内河	粤商	0.6450
恒兴	广州	光绪三十一年	2	内河	粤商	2
郭灼尧	广州	光绪二十六年	1	内河	粤商	1.5
利发	广州	光绪二十八年	1	内河	粤商	0.86
兴利	广州	光绪三十三年	1	内河	粤商	1.13
瑞成	广州	光绪二十六年	1	内河	粤商	1.8
海利	广州	光绪二十六年	1	内河	粤商	0.8
善明	广州	光绪三十三年	2	内河	粤商	0.8
潮揭	汕头		7	汕头—揭阳	华商	12.6
商益	汕头		2	汕头—揭阳	华商	6
兆祥	广州	光绪三十一年	3	江口—南宁	华商	2
志安	香港	光绪三十二年	2	江口—贵县—柳州	华商	10
普安	广州	光绪三十年	7	梧州—江口	华商	2
利济	梧州	光绪三十二年	2	梧州—南宁—贵县	华商	2
兆祥代理	广州	光绪三十二年	1	柳州—江口	华商	
通力	南宁	光绪三十二年	2	南宁—梧州	华商	0.8
广济	南宁	光绪三十一年	2	南宁—梧州	华商	1.3

资料来源：邮传部编《邮传部第一次统计表》（上），光绪三十三年，船政。

（六）福建省内河小轮业

1. 福州地区

光绪二十五年，华洋小轮船搭客载货并拖货船，已经行驶各处内港及福州口。报道称，该年已派委员订立章程，就洋关附近设局，估计二月初便可开办。^① 以下为福州地区小轮业经营大致状况。

福建省福宁府属各地，本系产茶之区，每岁运省，转售外洋者，约有18万担，向由陆运，费用甚巨。兹自三都岛开通口岸以来，渐有改为海运者，然尚属无多。光绪二十五年则有太平洋行刘某，就该岛设庄，专代北路茶商，购办茶叶，无论装箱装袋，尽可交其附轮运省，每百五十斤作一担，收运费二元二角。各商以较陆运可省一半，故皆乐从。唯闻北路一带民夫，倚此营生者甚众，均须为别图生业耳。^②

光绪二十六年，福州济安公司曾向善后局借出飞捷轮船来往福宁三都，载运箱茶。船中一切薪水公费粮食杂项，均由该公司照养船经费，按月支领。所载货物每件抽水脚银五分报效国家，但该轮多奉公差调遣，或沪或厦，来往向无一定日期，因转派福安轮船，以供公司载运箱茶之用，船费亦如飞捷所议。^③

光绪二十七年，福州省会轮船局所设下江水口，按日开驶的小轮，数量约有余艘。兹经善后局谕将该局轮船，均由船政局逐号看验，若有损坏即行修理，并由船署给予每艘轮船船牌一面，书明某号轮船，可搭若干人，可载若干货，不准多载，如无船牌即系不堪行用之轮，不准在上下潮来往。^④

福州自闽江以下，由省垣奔流至海，有30英里左右，沿岸有乡镇7处，各处行驶小轮，络绎不绝，计逐日来往者，光绪二十九年时共有小轮21艘。然半皆陋劣不堪，污秽破败。^⑤

厦门是福建省华商小轮集中的另一区域。厦门遵照行驶内地章程的华

① 《中外日报》光绪二十五年二月初四日（1899年3月15日）。

② 《湖北商务报》，12期，光绪二十五年七月十一日，各省商情，第7页。

③ 《中外日报》光绪二十六年八月二十三日（1900年9月16日）。

④ 《中外日报》光绪二十七年六月十五日（1901年7月30日）。

⑤ 光绪二十九年，福州口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1903，第71页。

商小轮船，往来近地者不少，所载之客，光绪二十五年达到 542000 余名，因彼此争揽生意，竞争激烈，其载资自一角半减至三分。唯将近岁暮，各家会议，将载资厘定立约，一律照收，可无彼多此少之患。^①

福建一省之商务口岸，以厦门为最，福州次之。缘厦门濒临海口，各国商船直抵埠头下碇，起卸货物，搬驳上下，皆易措手，不若福州离海口六十里，各轮只能到马尾停泊，再入则水浅不能驶行，故货物皆待驳船装载，再以小轮拖带入省，由南台上岸。而南台又离省十里，货主经此两番转折，运费已加增不少，故福州洋货洋布洋灯洋毡等物，价皆昂于厦门十分之二。但福州商务有大宗货物两种：一为上府武彝之茶，销泉厦各属及外洋者，岁千百万；一为上府木植行銷厦门、宁波各地者，岁亦不下千百万，其余如建宁之笋片，福宁之纸张、药材等物，皆类多量杂，难以枚举。但因其商务不旺，故出入轮船亦不多。至光绪三十年时，只上海招商轮船一艘，一日往来三次。又由香港厦门往来之轮，每礼拜二次，去时皆装杂货，归来皆载茶叶茶箱之货而已。除海口外，若调查陆路之商务，则以漳州为首屈一指。洋货大宗则在厦门，土货大宗则咸集于漳州。黄糖冰糖岁出不费，次则砖瓦，再次则瓷碗。砖瓦销台湾，磁货销南洋各埠，次为条丝烟，出口最巨。再次则为龙眼干、荔枝干、水仙花、柑橘、金蕉、梨果等物，此类皆为出口之大宗。又如漳绒丝布等货，则销于内地各处。盖漳州外连海口，内地汀州龙岩州数十县州，漳州为其要喉，故其贸易繁盛，货物云集，为各府县莫能及，是亦地势使然。^②

截至光绪三十三年，福建省华商小轮业统计情况如表 9 所示：

表 9 光绪三十三年福建省华商小轮公司统计

公司名	所在地	开业年	船数
济安	厦门	光绪二十五年	2
庄文泽	厦门	光绪三十一年	1
天成	厦门	光绪三十一年	1

① 光绪二十五年，厦门口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第 65 页。

② 《中外日报》光绪三十年十月初七日（1904 年 11 月 13 日）。

续表

公司名	所在地	开业年	船数
叶清池	厦门	光绪二十五年	1
陈锡周	厦门	光绪三十一年	1
福建铁路	厦门	光绪三十一年	1
郭子清	厦门	光绪三十三年	1
黄世铭	厦门	光绪三十一年	1
王辉堂	厦门	光绪三十一年	1
合成	厦门	光绪二十五年	2
薛堂谷	厦门	光绪二十九年	1
付阿六	厦门	光绪二十六年	1
陈西垣	厦门	光绪二十九年	1
飞凤	厦门	光绪二十五年	1
林本源	厦门	光绪三十二年	1
和安	厦门	光绪二十七年	1

原注说明：厦门关道称各小轮公司均向新关查填，所有航线标记，均无从查考。

资料来源：邮传部编《邮传部第一次统计表》（上），光绪三十三年，船政。

（七）山东、河北内河小轮业

1. 山东地区

山东地区内河小轮业主要集中在小清河以及沿海地区。清光绪中叶时，杨士骧巡抚山东，曾有小清河汽船之计划。以一小汽船试行泇口以东之附近地方，卒因泥沙填塞螺旋，妨碍机能，致船身颠覆，而归于失败。^① 光绪二十五年，山东登州府成立了一家小轮公司，开航于芝罘、龙口间，中经登州。^② 光绪三十一年，商人唐荣浩以资本 10 万两创办小清河轮船有限公司，总公司设于烟台，分公司设于济南等地。^③ 此为山东官民前因德

① 交通史编纂委员会编《交通史航政编》，第 2 册，1935，第 877～878 页。

② *North China Herald*（《北华捷报》）1899 年 7 月 10 日，第 69 页。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1021 页。

③ 《本部丙午记事简明表》，《商务官报》第三期，光绪三十三年二月十五日，第 35 页。

人经营铁路，恐其独占利益，筹议集款开浚小清河，以为抵制。此项工程已告竣，新设之小清河轮船公司，亦卖票开班。^①

小清河轮船公司装货由羊角沟运至黄台桥约费6元，由青岛运至济南车站，约费7元，道路几远一倍，而所费仅多十分之一二。黄台桥离省城十余里，而东西车站离城止三四里，加以羊角沟必以烟台为咽喉，航路周折，各口无直放之船，彼一日可达者，此必两次换船，始入小清河，中途又有石村岔河等卡，呈验濡滞，弊病百出，商人血本，动致损伤，而且每当冬令河水水冻碍于行舟，一年之中，需去其一季。^②

光绪二十五年时，烟台有两只小轮行驶，次年增至四只。^③ 光绪三十年，来往烟台至杨家沟之小轮船，每礼拜行驶一次，杨家沟至天津之小轮船，则二礼拜行驶一次。^④

2. 河北省内河小轮业

光绪二十五年，北洋内河行驶小轮，业奉各当道批准，该年设立裕通内河小轮船公司。承办人为李庆恩、王国勋。^⑤

光绪二十七年，北洋内河小轮，大半为信船官舫而设。^⑥ 光绪二十九年，天津万能公司小轮，拖带民船，北行至通州，南行至道口，搭客运货。^⑦ 光绪二十八年有商人贾茂村、张长茂向直督禀请集股设立公司开办运河，航线南至山东德州，西至河南道口，北至直隶通州等处，以便转运商货，据称已集款三十万两，恳请派员督办，并先传验资本。直督委道员陆嘉谷总理其事，该公司请酌拨公款，获得每月发银3000两之批准，俟有成效，首先归还公款。一切章程，亦由该道督同妥议禀明立案。并准官盐粮食由该公司承运。^⑧

该商等所请设立之南北运河商轮公司，自天津至通州二百余里为北运

① 《东方杂志》，第3年，9期，第201页，1906年8月。

② 《时报》丁未七月二十日（1907年8月28日）。

③ 光绪二十六年，烟台口，《华洋贸易情形论略》，载《通商各关华洋贸易总册》下卷，1901，第7页。

④ 《中外日报》光绪三十年十月二十一日（1904年11月27日）。

⑤ 《中外日报》光绪二十五年二月十七日（1899年3月28日）。

⑥ 《中外日报》光绪二十七年二月十四日（1901年4月2日）。

⑦ 《中外日报》光绪二十九年四月二十日（1903年5月16日）。

⑧ 《中外日报》光绪二十八年十二月十四日（1903年1月12日）。

河，自天津经德州、临清至河南道口镇 1600 余里为南运河。此项河身有极狭之处甚多，水则深处 8 尺，至浅之处仅 2 尺上下，须先设法疏浚，方可行轮。而具禀承办之商人，仅能集款 30 万两，袁世凯批准每月津贴借款 3000 两，核计不敷尚巨，至今未能议订章程。后有日本某商人集款 100 万两，欲承办天津至道口之南运河商轮公司。唯袁世凯甫经批准令华商承办，实难无故更改。^①

光绪三十一年，又有商人龚庆慈拟租小轮船设立公司，专走南运河航线，由清江至德州来往，具禀商部。商部批云：查南运河一带，节节设闸蓄水，以时开放。所以利运道、溉民田，关系甚重。历年河身淤积，挑唆为难，该商等未将该处水道确行勘定，于小轮能否行驶，殊无把握。其黄河如何过渡，至德州济南系是陆路，岂能由运河黄河顺流而下，曲折绕驶，安有此理。公司资本究须若干，并无估定，应由该商将所行水道详细勘明，绘列图说，拟定集股简明章程，再行禀明核夺。^②

（八）其他地区

1. 黄河航线小轮的倡办

光绪二十七年，据报载，前山东巡抚张勤果拟在黄河行驶小火轮，购办三只，试驶有年。因经理无人，遂致朽坏。不得已将全船拆卸，于是言者均谓河性湍急，不合小火轮之用。值袁世凯振兴商务，有人勘得黄河上下游均可一律行驶，而前人所以旋试旋废之因，约有数端：一为河溜迁徙不必定在中央，凡河溜改避之处，即淤沙停积之处，行小火轮必须随溜之所向，屈曲行走，则吃水较深之船，亦无虑搁浅。二为小火轮停泊之处，流沙四围壅住数月不动，则全船受损。故停船之岸，必须仿船坞办法，筑一土围，则水势停洄，无冲刷之患。三为火船机器必时时收拾，驾驶亦须熟练之人。该省水手异常蠢笨，南中招募往往不耐寒冷，故致经理无人，若欲举办，必须重值雇一南省水手，并招本省壮健灵敏之人，从之学习，方可驾轻就熟。此三者得以解决，则利津以迄潼关可以畅行无阻，实为开

^① 《中外日报》光绪二十九年正月十三日（1903年2月10日）。

^② 《时报》光绪三十一年二月三十日（1905年4月4日）。

通商务之上策。^①

宣统元年，据闻有俄人假比人之手，调查黄河自甘至陕航路，拟用小轮行驶。^②

宣统三年，陕督升允令比利时人罗比尔吉计划河口兰州间约一千华里之汽船营业，拟用吃水二英尺半，载重两万斤之小汽船为之试航。由河口镇以帆船二艘满载煤炭，系于船后，最终安然到达宁夏，更进而至中卫县上游约二百华里的五佛寺附近。^③

2. 东北内河小轮业的初期发展

吉林省宁古塔南牡丹江，过去航行上下唯有帆船。光绪三十四年，该处商人长发栈主购买小轮，于九月初试行。从宁古塔下游80里，至黄花甸子，转运甚为快利。黄花甸子为东清铁路海林驿所在地。两地交通，更加便捷。于往来行旅，大有裨益。^④

宣统二年，黑龙江呼兰知州阎毓善、巡防统领巴英额、州民孟昭汉、木兰县民滕藉田等所共同组织巴彦商办龙江轮船公司。商股800，每股俄币50卢布，共合4万卢布。有轮一艘，名曰龙江，以巴彦濒江地、滴达嘴子为轮船码头。是年七月十五日试水，往来巴彦、木兰、三姓、哈尔滨等处。^⑤

宣统二年时，呼兰至哈尔滨间已有先登、公济二轮船来往其间，搭载过客及拖带风船。自河水泛涨，陆道不通，该轮船之搭客因之倍多于昔。^⑥至该年，先登轮船公司开办已经四载，承办人系商人李、郑二人。宣统二年结账，计光绪三十三年，得余利俄洋3750卢布，三十四年共得余利1500卢布，宣统元年得利6300卢布，宣统二年得利9000余卢布。原共有集股东15000卢布，分15股，宣统二年每股可分600余卢布。^⑦

据中国税关调查，哈尔滨宣统二年轮船往来货物数目如下：

① 《中外日报》光绪二十七年五月十三日（1901年6月28日）。

② 《中华新报》宣统元年八月初一日（1909年9月14日）。

③ 《交通史航政编》，第2册，第882页。

④ 《中华新报》光绪三十四年十月十五日（1908年11月8日）。

⑤ 《呼兰府志》，卷4，交通略，1915，第9页。

⑥ 《远东报》1910年9月29日。

⑦ 《远东报》1910年11月26日。

运来之货

大豆 3913000 铺得
 小麦 1645000 铺得
 木材 764000 铺得
 石头 680000 铺得
 大麦及他项籽粮 632000 铺得
 杂货 718000 铺得
 外有牲畜 1817 头共 9292000 铺得

运去之货

面粉 2386000 铺得
 大麦及各种籽粮 951000 铺得
 小麦 733000 铺得
 麻子 216000 铺得
 杂货 4711000 铺得
 各种牲畜 1579 头

据以上所列之表观之，光绪三十四年，据东清铁路公司调来往货物，共有五兆余铺得。而现在竟增其数之 3 倍。如今年航路通行，即大豆一项亦须有十兆铺得。货物数目之增加，于此可见。^①

宣统三年，哈尔滨堆积之粮日多一日。尤以待运之面粉居多。于是，各船多加增运费，且每次开行之船，皆饱载而去。故船主多谓本年轮船之获利，预计可较往年倍蓰。^②

三 甲午战后民间资本典型轮船航运企业

在华商小轮船航运业普遍兴起的背景下，此期亦有部分华商轮船航运业因种种原因得以崛起，但因时日尚短，即使在清末以后有较大影响者，

① 《远东报》1911 年 3 月 31 日。

② 《远东报》1911 年 9 月 27 日。

此期亦仅初露头角而已。下面择其较为典型者列举如下：

（一）政记轮船公司

政记轮船公司清末前尚未有明显发展，但在清末之后的民国时期则成为一家较有规模的轮船公司。该公司于光绪三十一年正月设立，由奉籍商人张本政、张本才兄弟二人合资4万元在烟台创设。初名政记轮船合资有限公司，购胜利轮船1艘，于宣统二年三月向邮传部注册领照。三年四月增添资本8万元，添购广利轮船1艘。^①

政记轮船公司的兴办及后来的发展与日本关系很深。甲午战争后，张本政来到烟台，初在日商高桥代理店干了一段时期。后来见经营海运有利可图，便拜日人梶原学习海运贸易。光绪二十七年张本政以自己特殊身份租到两艘日本轮船——“贯效丸”和“宇和岛丸”，专驶烟台、大连、大东沟一线。^② 政记轮船公司成立后，宣统二年，在购买一艘日本轮船“仁义丸”，改名为“胜利号”向邮传部注册之时，又同时租进5艘日本轮船航行于威海卫、烟台、龙口、天津、营口、大连、安东等地，营业逐步有所发展，^③ 并为民国以后的更大发展奠定了基础。

（二）张謇大生资本企业系统中的轮船公司

1. 大生轮船公司

光绪二十一年，状元张謇在南通筹办大生纱厂时，为改善工厂原材料及产品运输条件，向两江总督申请大生纱厂自办轮运。光绪二十四年春，即大生纱厂建成投产之后，大生纱厂自行办理轮船运输业务的申请才获批准，准予立案。大生纱厂随即出资向上海广生小轮公司租雇“济安”号小轮一艘，运送南通与上海间的大生纱厂物资。但由于该轮单纯为大生纱厂服务，利用率不高，且租金昂贵，经济上入不敷出，于是考虑兼带搭客以增加收入。光绪二十四年七月，大生纱厂在南通与上海两地招股集资32000元（南通方面12000元，上海方面20000元），购买“济安”轮经营

^① 《交通史航政编》，第1册，第321页。

^② 左域封整理《张本政与政记轮船公司》，载《辽宁文史资料》，1983年第6辑。

^③ 左域封整理《张本政与政记轮船公司》，载《辽宁文史资料》，1983年第6辑。

南通上海间的客货运输业务，并设大生轮船公司对之进行经营管理。光绪二十八年，南通股东以 14000 元（原价七折）购并上海方面股权，独家经营大生轮船公司。“济安”轮改名“大生”轮，专开南通上海航线。^①自该年起，大生轮船公司各年多为赢利。

大生轮船公司光绪二十八年至三十二年盈亏状况如表 10 所示：

表 10 大生轮船公司各年盈亏（第一至第八届）

单位：两

	往来水脚	盈（+）亏（-）
第一届（光绪二十八年七月十一日至年底）	8220	+ 2589
第二届（光绪二十九年）	18300	+ 7463
第三届（光绪三十年）	17626	+ 8562
第四届（光绪三十一年）	19397	+ 8922
第五届（光绪三十二年）	18916	+ 8056
第六届	16283	+ 6731
第七届	15842	+ 6404
第八届	7336	- 3599

资料来源：《通州兴办实业之历史》，大生轮船公司，第 4 ~ 28 页。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，中国社科出版社，2002，第 1040 页。

此外，张謇于光绪二十八年出面招集股银 2 万元，在南通四场坝开设了大中通运公行。四场坝位于通吕串场河与青龙港的通江河交汇处，是南通东部货物的重要转运枢纽，亦为海门一带棉花外运转运中心。大中通运公行购地 160 亩，开挖河道 5 条，造桥 6 座，建造栈房 18 间并置办驳船 16 只，以及用于拖拉船只过坝的七星过关等设施。主要业务为办理来往船只过坝，货物仓储、驳运等事项。大中通运公行的成立，大大加快了大生纱厂所需原棉的运输速度。^②

① 《南通港史》，第 25 ~ 26 页。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1040 页。

② 《南通港史》，第 26 页。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1040 ~ 1041 页。

2. 大达内河轮船公司

光绪二十五年，南通大生纱厂建成于唐家闸，此后，大批原棉需从南通四乡经水路运到纱厂，纱厂生产的棉纱也需通过水路外运，大生纱厂便在工厂门口的通扬运河边修建了专供该厂使用的大生码头。光绪二十九年，南通张謇、张謇兄弟与沙炳元发起，组织大达内河轮船公司，呈准政府，集资开办，初次集股2万元，仅以达海小轮一艘试行金沙吕四。次年，又以达泰行驶如皋、海安，继续推广至姜堰、泰州、仙女镇、扬州一带。公司为发展航业、便利商旅起见，于三十二年添招股本一万元，购船行驶于下河、东台、盐城一带，并推驶兴化邵伯航线。^①大达内河小轮公司设在唐家闸，张謇任经理。对长距离的棉花棉纱运输，采取木驳船编队用内河小轮船拖行的办法进行运输。^②

南通地区内的运河即为运盐河，历来为盐商及盐官所把持。在内河上航行的木帆船亦为他们所控制。内河小轮运输业一旦兴起，势必取代旧的木帆船运输，威胁到盐官、盐商们在内运河航运的权益。于是盐官、盐商通过清政府官员出面，以轮船航行运盐河会冲撞木帆船为由反对开辟内河小轮航线。张謇利用自身的社会地位和政治影响力争在南通内河行驶轮船，大达内河小轮公司航线最终得以开辟。光绪三十年，该公司开辟了南通—吕四、南通—海安、南通—如皋、南通—泰州以及南通—扬州航线。内河小轮船所经城镇，大达内河小轮公司仿照长江港口洋棚的形式，在当地招雇乡绅设立布局，办理当地客货运输业务。^③

大达内河小轮与大生纱厂有直接关系。大生由沪运煤及笨重之件到通州，天生港上下起卸，风波可虑，故立步置趸船，兼可收搭客上下费津贴。大生用花，半购自海门一带产旺之处，民船转运迟，而偷漏多，难济厂需，故议购小轮拖运，期于厂工无误。且行驶通扬一带，期以所赢对小轮公司有所补助。^④该公司航线及运行规定如下：

① 《交通史航政编》，第1册，第319页。

② 《南通港史》，第35、26页。转引自聂宝璋、朱荫贵编《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1042页。

③ 《南通港史》，第26~27页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1043页。

④ 《通州兴办实业之历史》，上卷，大生纱厂，第167~171页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1044页。

先备轮船3只，以2只专行通州、如皋、泰州、扬州一路，以1只专行通州金沙、余西、余东、吕四一路，嗣后再议扩充；无论客船或货船，均可拖带，唯被拖之船只，其船户、水手人等，均由该公司认可挂号后，方准充当；受雇拖价值，以路之远近、载之轻重为准；除中国邮政局之信件包裹照章运寄外，凡民众或行铺之信件，亦准带寄；轮船雇用管驾，无论本国人或洋人均需遵照各国管驾章程办理。^①

3. 上海大达轮埠公司

光绪三十一年商部奏称，翰林院修撰张謇等创设上海大达轮步股份有限公司，公议就十六铺最近地方，购地建筑码头。议招集10万股，每股规银10两，先尽创办人等分认5万股，共计规银50万两，其余5万股，另招股份，限期收足，公举候补京堂刘锦藻为总办，另举经理两人，专司其事。所拟章程合同，逐加详核，斟酌尽善，应准予立案，裨资开办。^②

同年商部片称：上海绅商创设大达轮埠公司并公举候补五品京堂刘锦藻等为总会办，于八月间奏请立案。商部认为，上海为商务荟萃之区，轮步握航路交通之要，事务尤为繁重，应查照造纸公司前案，发给该公司关防，文曰奏办上海大达轮步有限公司关防，给该总办等应用，以专责成。^③

4. 天生港大达轮埠公司

通州天生港大达轮步公司设立之因有二：光绪二十五年正月有疏请将通州天生港自辟商埠，议久未行。三十一年周督部定建筑工程商垫官办之规划，复奏准作为可以起下货物之不通商口岸，此为一因。通州内河兴办小轮，欲求航业之发达，则必外江行轮以为之辅。且港工既兴，而江舶往来，尚无淀泊之所。加以将设江海分关，则起下货物，若无趸船木步，势均不便，故初拟与内河小轮合办，此为二因。

① 《通州兴办实业之历史》，大达小轮公司，第23~24页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1046页。

② 《清朝续文献通考》，卷361，邮传2，第11050页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1047页。

③ 《军机处录付奏折》，光绪三十一年，54~61号卷，21号。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1048页。

通州天生港为长江航路往来必经之地，索增口岸者曾及之，向无趸船关棧、客商不便，同人公议，次第建设轮步公司，其宗旨在保守利权，开通商业。通州天生港大达轮步公司资本经同人公议，先集资本规银 40 万两，共计 4000 股，每股规银 100 两，一次并收。交股之日给发股票息折，次日即行起息。除由发起人先行筹集规银 12 万两开办外，另须招集规银 28 万两。将来如需增船添步，再行订数续集。该公司规定股银正息常年 8 厘，余息按十四成分派，十成归股东，三成归在事花红并集股人酬劳，余一成提充地方公益之事。该公司只收国人股本入股，不得以股票转售抵押于非中国人。^①

实际上，天生港大达轮步公司购置趸船、建造栈桥、仓库等费用中，除集股 25200 两外，其余均由大生纱厂公积金中借垫。共计借用银 105150 两。其中“通靖”、“通源”两趸船用银 62908 两，两座栈桥用银 50969 两。^②

大达轮埠公司本只办通州一处，光绪三十一年兼办海州商埠码头。唯通州则商埠码头全归商办，海州除商埠归商办理外，码头则经周玉帅发款 26 万，由官估价，一切事宜仍归商办，并已购轮船四艘，准往来通海两处。^③

（三）宁绍商轮公司

宣统元年五月二十五日，旅居上海的宁波籍商人在沪设立宁绍商轮股份有限公司。筹资股银 100 万元（上海通用银），每股银 5 元。以上海为总公司，宁波为分公司。注册日期为宣统元年七月二十五日。^④ 该公司自光绪三十四年六月间创议招股，截至宣统元年八月底止实收第一期股份洋银 25 万元，每股先缴 2 元，计之集股已达资本过半，而实收又占定额四分之一。故九月十七日开股东正式会，公举宁波商人虞洽卿为总理，严义

① 《通州兴办实业之历史》，大达轮步公司，第 11～14 页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1051～1052 页。

② “通州兴办实业章程”，“通州天生港大达轮步公司集股章程并启”，转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1049 页。

③ 《中外日报》光绪三十一年七月初一日（1905 年 8 月 1 日）。

④ “公司注册各案摘要”，《商务官报》第 5 期，宣统元年二月十五日，第 13 页，以及第 23 期，八月初五日，第 11 页。

彬、方舜年等为协理，代表全体股东经理创办。^①

该公司创立，缘于上海为中国商业中心点，而宁波商人视上海为宁波工商根据地，侨寓之数，几占全埠人口之半，宁波、上海间乘客甚多，对航运需求甚殷。光绪末年，往来上海、宁波之间的航轮，只有英商太古北京轮、招商局江天轮两艘，乘客极为拥挤，统舱票价单程为1元。后法商东方公司以沪甬线利益甚厚，就以立大轮加入行驶。因为营业竞争，太古和招商局联合跌价，统舱票减至5角。相持一年，三公司互相妥协，票价复涨至1元。虞洽卿向三公司交涉，要求永久定为5角。不料遭太古、东方和招商局拒绝，于是邀集同乡发起组织宁绍轮船公司。得南通大生公司张謇帮忙，始在上海十六铺租得码头，建造堆栈。^②

码头既定，宁绍公司遂派人前往福州船政局购买轮船1艘，命名宁绍，计英洋30万元。加添舱面火舱等4万余两，即于宣统元年五月二十三日开驶。当时，计购船价以及沪甬两处建造码头栈房，用去洋70余万元，所缴股款仅28万元，不敷之款，皆由四明银行及虞洽卿等人张罗筹垫，公司形状，岌岌可危。是以太古、招商局、东方等轮船公司认为宁绍公司半年必将闭门，故并未跌价竞争。各股东因船价未跌也，其第二期股款乃于两星期内陆续缴到。然不几时，太古、招商局以为欲复宁绍公司，非跌价不可，于是北京轮船三等舱先跌2角，再跌1角5分，江天轮船三等舱先跌3角，再跌2角，力图挤倒宁绍公司。竞争之下，宁绍公司乘客日渐减少，于是有宁波商人组织“航业维持会”，募集现金10余万元，贴补宁绍票价损失，使宁绍公司得以坚持下来。宣统二年八月，宁绍公司以39500两购定前太古之通州轮，加以修理及添置各件，需元36200两，而宁绍公司遂得以有甬兴轮。^③

宁绍商轮公司原为宁绍两属挽回利权而设，是以投股之人，较为踊跃，而股数因之十分琐碎，约计户名有一万余户之多。且原定股份每股均

① 《时报》宣统元年三月十四日（1909年5月3日）。

② 方腾：《虞洽卿论》，载《杂志》第12卷第2期。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1057页。

③ 虞洽卿：《宁绍轮船公司的创办与发展过程》，载《时报》民国六年五月十四日。

系银元5元。^①宣统二年，宁绍公司登报添招新股25万元购置新船，由董事局暨股东会到会之人添认10万，余股15万元，先尽各股东添购，至七月底为止，逾期仍未足额，即行外招。^②

（四）肇兴轮船公司

光绪末期，山东等地民众多赴东三省经商，而劳工难民“闯关东”前往谋生者，为数尤多，大多春去秋返，每年不下百余万人。时英商太古公司特派专轮行驶龙口—营口航线，以运送此项客商。因独家营业之故，居奇盘剥，商民苦之。鲁籍商人李序园、李子初等遂于宣统二年集资创办肇兴轮船公司。

公司创办之初，共举董事20人，监察4人，李序园任总董，陈子成、李子初先后任总理。公司成立之时，因航线专行营口龙口间，故总公司设于营口，分公司则仅于龙口设立一处。

肇兴轮船公司创设之初，仅有肇兴一轮，航驶营口、登州、龙口间，与太古公司竞争，至宣统三年，仍处勉力维持之中。^③

（五）吉林图长航业股份有限公司

宣统三年，吉林巡抚陈昭常奏吉林图长航业股份有限公司成立过程称：图们江界在东南为我国与俄两国公共流域，查中俄国际约，据载有照会一通，允我国通行，俄人决不拦阻等语。有此一线生机，如由我自办航路，彼自无词可拒。但兹事体大，官力实有未逮，且恐外人要挟。若使招商承办，而该地僻处边荒，人民未集，非特许权利，谁肯冒险投资？现经招致沪商朱江等来吉承办。综计购轮、建机、筑埠、招工浚淤设坞等种种敷设，其费不贲。经陈昭常与邮传部往返电商，议定先集商股24万两，复附官股24万两，照商律平等看待，不居官商会办之名。唯官股原议邮传部吉林省各12万两，省股已竭力凑足，分期拨给，邮传部股12万两，因部中筹款为难，仅允65000两，先拨2万两，尚余45000两，

^① 《交通史航政编》第1册，第378页。

^② 《时报》宣统二年六月十四日（1910年7月20日）。

^③ 《交通史航政编》第1册，第386~387页。

需陆续筹拨，其余不足之款，统令该商设法补足。该商现已来吉开办，计购大轮二、小轮二，钢板挖泥机器船一，均派员赴沪验明。其经行海线，由上海绕日本长崎达图们江，故拟名为吉林图长航业有限公司。首先载运工人，为实行迁民实边之计。唯开办之初，苦无大宗货物输运，琿春东沟一带，木植尚多，准邮传部电令该航兼办，较有把握，并准免税三年，以示优异。现该航线已开行两次，外人尚无异言。一俟春和冻解，即拟畅行。^①

又据《时报》宣统三年载文称，吉林巡抚陈昭常宣统二年招集沪商，议开由图们至上海之航业，中间经过日本长崎，故名曰图长公司。该公司官商合股而设，股本规银48万两，亦经有着。自咸丰十年瑗琿之约，图们江几沦于俄，光绪初年吴大澂奉命与俄划界，始将江口争回。吉省僻在边陲，交通不便，欲求振兴实业，必须开通航路。前经吉省招徕沪商虞和德、朱江，集股创设公司，拟定官商合办，自辟航线，由上海转长崎达图们江，以进运工人入手，而以木植矿产粮食为输出之品，以兴实业，而保江权。经吉林巡抚陈昭常电请邮传部详陈航权，保界实边，辟利增税，开港兴利，并请由部拨款补助。后准大部电复，改补助为附股，部省各半，附入商股，准平等看待，不居官商合办之名。并准兼运附近木植，以厚利源。经与该职商议定股本规银48万两，以40万两筹办轮船，以8万两兼运木植，由部认股65000两，奉省认股5万两，吉省认股7万两，其余295000两均归商股募足，飭由吉林度支司劝业道会同该职商朱江订立议定书二十三条，以资遵守。即据该职商电称，商股齐集，业已筹办船只，请予派员查验。股款当经檄委留吉补用道辛宝慈赴沪验收。据该道复称，该公司一切规模颇称严整，现已订购轮船两艘，小轮一艘，浅水小轮一艘，大利机器挖泥钢板船一艘，共值置本及保险等银243000余两，核之原认商股，已属有赢无绌等情。当将大部拨存交通银行银2万两及东省应交第一、第二两期官股银各4万两，发交该公司承领办理，此为吉省创设图长航业公司之前后情形。

吉林行省与沪商朱江为议定助股委办图们江航业议定书主要内容如

^① 《交通史航政编》第1册，第7~8页。

下：兹因珲春图们江航路，关系国权甚重，由吉林行省招致沪商朱江来珲承办，沪商援例呈请补助，经吉林行省咨准邮传部认助股份，作为附股，委托沪商按照商办公司律承办是项航业，并兼办珲春附近一带木植事务。所有官附股份，吉林行省咨奉部电，允照商律平等看待，不居官商合办之名，认为完全商办，彼此议定各款共二十三条永远信守。条款列下：

第一款 权限

第一条 吉林行省允自认及咨部合助股份，委托沪商承办图们江航业，并兼办木植事务，所有组织公司及一切用人行政均归商人经理，官家概不干涉。

第二条 现既将官款附入商股，此项官款自与商股无异，日后营业盈绌，各股应享权利，或应受损失，无论官商股份，概照公司律办理，以昭平允。

第三条 沪商受行省之托，承办是项航业，所有公司内部事宜，应由商人尽心经划。惟遇有与官家或他项交涉事件，吉林行省允为担任护持，决无妨碍内部行动之事。

第四条 此案既经官商议定，即由吉林行省专案奏咨，认为完全商办；并由行省咨明邮传部立案，所有资本总数，应永守官商股份现认之额，日后官商两方面中，不得并收彼方面之股，以符商办原议。

第二款 款项

第五条 此项航业股本定为上海规银四十八万两，每股定规银五十两，共计九千六百度，原议官商各认股四千八百度，兹由部认附一千三百股，计银六万五千两，省认附二千四百度，计银十二万两，商认四千八百度，计银二十四万两。另商认补足官附缺股一千一百股，计银五万五千两，以符原定之数。附条邮传部认附股六万五千两，除业奉指拨二万两外，其余四万五千两部准陆续筹济，其余不足五万五千两之数，应由沪商另认补足。

第六条 商股集齐后，业经购备大小轮船及挖泥机船等项，省股应准予定义日议定三期，即八月、九月、十月每月底分数拨交沪商承领，俟公司成立后，再行照商一律填呈股票。

第三款 办法

第七条 官商现合集股本四十八万两，议定以四十万两专办航业，八万两兼办木植，仍分立账项，综计盈亏，以清眉目。

第八条 此项航业事属创举，集股无多，凡开浚港路及一切工程，势难同时并办，所有沪商前呈预算表折内开办项下第四、五、六、八四条筹议办法，应择其尤要者酌量建筑。

附条本条所指预算表已由商人呈经行省转咨邮传部存案。

第九条 沪商前呈预算表折内筹议开办章程，除四、五、六、八四条已与前款声明办法外，其应在珲建设栈房码头一切工程及轮行次数日期，悉按预算原章斟酌办理。

第十条 现议先将购定航海大轮一艘接应小轮两艘及棚栈码头拖驳舢板等项布置稍安，即行通轮往来，指定之申珲两埠及日本长崎口岸，俟航路通行，实业发达，货品增多，再行添置轮船，包运官盐，以期推广而纾实力。

第十一条 我国航业虽无专利之条，惟图们江僻处遐荒，从不通行舟楫，且港内外沙涂林立，非竭力经营，难期开通。设开通后，他船来港争载，坐享其成，势必大受影响。兹吉林行省允为奏咨立案，该图们江航业凡属我国沿江一带地方暂准专航六年，以重成本，而保利源。

第十二条 现议采运木植出口，专属创举，成效较难，吉林行省允准奏明变通向章，试办三年，所运出口木植概免捐税，如三年后办有成效，再照定章缴纳税捐。

第十三条 现议兼办林业，拟先选购乡民已放到珲之木植装运津沪销售，一面考察行销情形及获利之有无多寡，再行通盘筹划，分别自采，包砍办法另立章程，随时呈报，总以费用省获利厚二者为一定不易之宗旨。

第四款 公司章程

第十四条 现议定于上海设立公司，名为吉林图长航业股份有限公司，于公司内设董事局以为议决一切事务之机关，并每年定期开一股东会，官股东由官家酌派代表到会公议，遇有重要事项，则开临时会议决施行。

第十五条 现于珲春设立分公司执行一切应办事务，每月账目结报总公司，由总公司于每年账目结清后，经查账员考核无误，即印刷报告书，分别呈送官商各股东公阅，以昭大信。

第十六条 公司议设总董一人，董事四人、查账员二人，概由股东会按照普通公司选举权之例投票公举，总董则由董事公推，以为领袖。

第十七条 公司应设总协理各一员，遵照商律由股东公举殷实诚恳众望素孚或办有实业能任艰巨之商人承充，任事不定年限，如有违律营私之处，得由各股东开会公议撤消，至所属经理及局船办事人员，统归总协理任用，以一事权，而专责成。其未经举定以前，则由发起人主持担任一切。

第十八条 公司商股一批收足，省股十二万分三期支拨，先掣收条，定期换给股票息单，所收股银由公司分存上海妥实银行，凭总协理随时签字支拨实用。

第十九条 公司股票息单除盖用公司图章外，并由总董暨总协理签字为凭，以昭慎重。

第二十条 公司股本周息七厘，以收股银之次日起息，年终结账，如获盈余，定于次年三月底凭息单支给，倘无盈余，不得移本作息。

第二十一条 公司董事五员概不支送夫马薪水，惟查账员二员应每年酌送夫马费。

第二十二条 公司如获盈余，每年除开销及官利外，其红利定为十六成摊派，以十成分给股东，一成为董事局酬金，二成为公积，三成为总协理暨在事人员酬金，至在事人员之如何分派，由总协理酌定。

第二十三条 议定书照缮两份，由行省代表加盖劝业道印信、商人盖用图章，各执一份为凭，此外未尽事宜及公司办事章程，应由商人议定呈送备案。

官股代表吉林度支司使徐鼎康

吉林劝业道黄悠愈商股代表沪商候选同知朱江^①

^① 《时报》宣统三年二月二十五日（1911年3月25日）、二月二十六日（1911年3月26日）、二月二十七日（1911年3月27日）连载。

（六）中国商务轮船会社有限公司

光绪三十四年，华商在广州设立中国商务轮船会社。其兴办之由，据其招股节略书中所称，是其看到日本以 5000 万人之往来贸易，其货物邮船获利之大，每岁凡数千万，而中国人口四万万，商务遍环球，即旅居外洋人数，亦以千万计，每岁货品销售客货转运，利权之外溢者，何止千百兆。因此该会社同人等因力争捕权海权之激刺，结合中外各埠外商，联名担任集股创设中国商务轮船会社，与同胞谋大利。凡所举办，皆日日见利者，声气联络，中外一家，其生意之旺，利权之大，早在人人意中，其股份 5 元，各同胞人占 1 股，其数已不可胜计。该会社定名为中国商务轮船会社有限公司。先以 30 万元建设劝业场，研究改良土货，置船行驶内河外洋各商埠。该会社公司设在广州省城。^①

该会社决议先自置轮船 4 艘，2 艘与华商龙旗公司联合行驶港梧，2 艘行驶省梧。^②

宣统元年时，据该公司商董等具禀督院，禀文称该公司商董周历南洋各埠，招集股份，已得银 400 余万元。^③

（七）西江航业有限公司

光绪三十四年，华商黄凝翰、周宗贤、陈虔修、李怀邦、吴作索、陈荣邦、卢桂荣、黄恩正、苏盈、黄焯南、黄鹤俦、黄雨村等人筹商，以梧州为西江通商枢纽，南宁开辟商埠，百货交通，行商往来益盛。航利多属外人，若再因循，放弃权利溢出，不特商务日形堕落，其影响于国计民生，当受无形之隐患。故拟设法挽救，联集各埠行商坐贾，组织航业，命名为商办西江航业有限公司，定资本 30 万元，分为 6 万股，每股银 5 元。^④

该公司所驶行地方，为广州、香港、江口、贵县、南宁、柳州等处，

① 《香港华字日报》光绪三十四年三月十七日（1908 年 4 月 17 日）。

② 《香港华字日报》光绪三十四年三月十七日（1908 年 4 月 17 日）。

③ 《中华新报》宣统元年四月初五日（1909 年 5 月 22 日）。

④ 《香港华字日报》光绪三十四年四月二十二日（1908 年 5 月 21 日）。

半系主权不甚完全地区。^①

宣统元年，西江航业有限公司获准邮传部立案。批文中称：该公司创办航业，先置轮船，行驶港梧，后逐渐推广，行驶广梧，以及浔州、南宁、柳州各处。所开航路，于地方情势，口岸章程，均无窒碍，自应暂准试办，以期振兴航业。除札飭梧州商务总会，转飭该公司外，并要求迅将行轮章程，航路图说，暨一切筹备方法，呈报邮传部。^②

（八）中国商业轮船股份有限公司

宣统二年，以山东登州府蓬莱县人陈志寅与江苏吴县人顾兆真为首，创办中国商业轮船股份有限公司。该公司定股本规元银 50 万两整，总共股份 25000 股，每股 20 两，该公司由发起人先垫股本 25 万两，购定轮船 4 艘，名称分别为龙裕号（2200 吨），信裕号（2000 吨），立裕号（800 吨），德裕号（1050 吨）。该公司总部设于上海，分公司设于烟台和宁波。陈志寅为公司总董，顾兆真为公司经理。航线定为南北洋、海参崴各埠。^③

（九）两广邮船会社有限公司招股章程

光绪三十四年，粤商七十二行与梧州七十二行等联合创办两广邮船会社有限公司。并呈报邮传部立案，农工商部注册，遵照商律开办。该会社招股章程中规定，股本专为置轮行驶内河及外洋各商埠，兼办保险而设，不得移作他用。

该会社总局设在广州省城，分局设在梧州，香港、佛山、江门、河口设代理处。该会社以粤省七十二行商，梧州各行商为主，股本总共定 1000 万元，股份 200 万股，每股 5 元，限一次交足，即为从速配置大小轮船之用。该会社规定，自认 100 股以上，招股 5000 股以上者为创办招股人。省梧总分号为收股银处，收银时即发股票息折。招股章程中规定，凡中外各

① 广东《农工商报》第 29 期，“报告”栏，光绪三十四年六月十一日（1908 年 7 月 9 日）。

② 《中华新报》宣统元年二月十二日（1909 年 3 月 3 日）。

③ 宣统二年二月十三日《交通官报》第 11 期，宣统二年三月份之前编，第 13 ~ 15 页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第 1083 页。

埠商会会馆，善堂公所及殷实商号担任招股，每招足1万股将股银汇到总分局时，即由总分局送回招股费用200元，以此类推。自认1万股以上者，照送，不满1万股者一律免议。招股时所收股银一律以双龙为本位，每元七二兑九九五平核收，不加汇费，其有以银纸纹银大元附股者均照收时价补回银水，将来派息亦一律平色。招股时期定为光绪三十四年二月初一日起开收股银，以二月内交到股银者为优先股，三月初一日以后至满额截收之日交股者为普通股。该会社规定专集华股，不收洋人股份，如有原系中国人而兼有外籍者，即经附股本会社止认其为中国人，不得牵引外籍与本会社有所交涉，亦不得将股份转售与外国人，若犯此章即将其股份充公注销，其票折亦作废纸。该会社规定开办后每年周息一分算，此外所有溢利分作二十成计，以一成为办事人花红，一成为优先股花红，以四成为公积，以十四成按股均分。^①

（十）芝罘北海轮船有限公司

宣统二年，商人李奎耀等招股10万元，在烟台创办芝罘北海轮船有限公司，粘抄章程，缴纳册费，呈请注册。^②

（十一）华北轮船公司

宣统三年，华商新设了一家天津大连间的轮船公司，名为华北轮船公司（North China Steamship Company）。该公司船只由大连驶往芝罘，从芝罘驶往安东，回到大连，然后开抵天津。^③

（十二）宝源长海轮招商有限公司

据《时报》报道，宣统三年，宝源长海轮招商有限公司设于上海江西路第七号洋房。该公司自备坚固快轮数艘，开往威海、烟台、天津各码头

① 《东方杂志》第5年，第2期，交通，第76~78页。转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1084~1085页。

② 批山东烟台商务总会禀，《商务官报》庚戌2期（宣统二年二月初五日），第12页。

③ *Decennial Report, 1902-1911*, Vol. 1, p. 203. 转引自《中国近代航运史资料》第二辑下册，第1086页。

等处，定期开行。^①

（十三）直东轮船公司（1911年，天津）

宣统三年，盛崑山等创办天津直东轮船公司，资本实收50万元，总公司设于天津。所行航线主要为四线：天津—海参崴线，天津—上海线，天津—广州线，天津—长江各埠线。该公司有轮船4艘：北京，440吨；北铭，367吨；北昌，1500吨；北晋，2500吨。^②

显然，从以上所述可以看出，甲午战争中国民间资本轮船航运业在挣脱此前的束缚后，长期压抑的积极性有了明显的迸发。凡有条件的地方，民间小轮公司有如雨后春笋般地出现。虽兴废起伏不定，但充分显现了中国民间发展经济、自立自强的强烈时代精神，同时给此后的中国轮船航运业的发展，奠定了较为扎实的基础。

^① 《时报》宣统三年二月二十八日（1911年3月28日）。

^② 《交通史航政编》第1册，第469页。

第一次世界大战前后的中国民族 资本轮船航运业

自民国政府成立后直到 1927 年，中国轮船航运业在此前发展的基础上，延续了持续发展的势头，在轮船只数、吨数方面继续有快速的增长。远洋航线的开辟、大型轮船公司的创建和航运体系的初具规模等等，都显示出这期间中国轮船航运业发展的新特点。而这时期爱国民主运动的高涨、中国民族资本工业的迅速发展和第一次世界大战带来的运费猛涨，都是推动这期间中国轮船航运业发展的机遇。

一 1912 ~ 1927 年中国民族资本航运业的发展概况

当中国民族轮船航运业在甲午战争后得到合法经营权利，很快出现一股发展热潮之际，腐朽的清朝政府在 1911 年的革命浪潮冲击下迅速倒台，南京临时政府不失时机地颁布了《临时约法》和一系列保护私有财产、鼓励发展工商业、废除封建奴役及特权制度的法令、条例和章程。紧随其后的北洋政府也颁布了一系列保护民族资本权益、鼓励工商实业的正式法令和条例。

封建特权的取消，以及公司注册、工商奖励等各种措施条例的颁布，这些过去未曾有过的条件、进一步刺激和推动了中国民族资本主义企业的发展。时隔不久，欧洲两大资本主义集团间爆发的第一次世界大战，使得部分在华外国航运势力撤退，客观上又造成中国民族资本主义航运企业发展中的一个良机。凡此种种，都使得前此已十分活跃的中国民族资本轮运业，再次出现了一个发展高潮。

统计表 1 中统计的 1913 ~ 1924 年中国轮船船吨增长及各吨级轮船分类增长的状况, 大致反映了这期间中国民族资本轮运业的发展情况。从表中总计栏看, 1913 ~ 1924 年的 12 年中, 轮船只数和轮船吨数均呈现逐年持续稳步增长的局面。12 年中, 轮船只数和吨数增加了 2 倍多, 其中, 吨位数 100 ~ 1000 吨的部分增长最为显著, 无论是轮船只数还是吨数, 增长都在 3 倍以上。但是, 最为引人注目的部分, 应当说是千吨以上轮船增长的状况, 从 1913 ~ 1924 年, 千吨以上的轮船从 47 只增加到 149 只, 增长了 2 倍多。吨位数从 98447 吨增加到 291931 吨, 增长幅度虽不到 2 倍, 绝对吨位却超过千吨以下所有轮船增长吨数的总和。更重要的是, 这类型轮船的增加, 尤其是万吨轮船的出现,^① 大大改变了此前中国大型轮船明显短缺的状况, 为中国轮船航运业在江海各条航线上与外国轮船公司抗衡, 进而开辟远洋航线奠定了基础。

如拿本表和本书《甲午战后中国轮船航运业的兴起和发展》一文中表 1 的统计数字进行一下对比, 则中国轮船航运业在这 30 年期间发展变化的轨迹就更为清楚。如本表所示, 1924 年时, 中国拥有各类轮船 2781 只, 总吨数 483526 吨, 分别为 1895 年的 19 倍和 15 倍, 为 1911 年的 3 倍和 5 倍。这种情况清楚地说明, 中国轮船航运业在这 30 年中是快速增长发展的行业, 是当时中国资本主义发展最活跃的领域之一。其中, 后 12 年的发展又远超过前 17 年。不仅在数量的增长上越来越显著, 而且在质量上出现了明显的变化, 500 吨以上大中型轮船增加到 246 只、359154 吨就是显著的标志之一。从总体上来看, 这期间中国轮船航运业的发展, 有以下几个特点。

自 19 世纪 80 年代初唐廷枢、徐润主持轮船招商局期间, 中国曾短期开辟过北美、欧洲及南洋的远洋航线, 但旋即以失败告终外, 此后在长达几十年的时间里, 除偶尔有一些华商轮船不定期地航行南洋航线和一些华商租赁轮船行驶南洋航线外, 在远洋轮船航运的领域内, 中国几乎处于空白状态, 这种局面一直持续到 1911 年辛亥革命以后才逐渐被打破。

^① 见张心澂《中国现代交通史》, 良友图书印刷公司, 1931, 第 289 页; 又据樊百川统计, 到 1921 年时, 中国已有万吨级轮船 4 只, 5000 吨以上不满万吨者 6 只, 见樊百川《中国轮船航运业的兴起》(四川人民出版社, 1985) 第 471 页统计表。

表1 1913~1924年中国轮船增长状况及吨级分类统计

指数 1913 = 100

年份	总计			其中											
				1000吨以上			500吨至1000吨者			100吨至500吨者			100吨以下者		
	船只	船吨		船只	船吨		船只	船吨		船只	船吨		船只	船吨	
		吨数	指数		吨数	指数		吨数	指数		吨数	指数		吨数	指数
1913	894	141055	100	47	98447	100	21	14908	100	60	14506	100	766	13193	100
1914	1059	160994	114	54	108864	111	24	16734	112	78	18665	129	903	16732	127
1915	1566	189529	134	56	111182	113	32	22220	149	114	26035	179	1364	30091	228
1916	1801	209344	148	59	114562	116	40	27446	184	136	31270	216	1566	36064	273
1917	1964	222049	157	61	117145	119	46	31129	209	148	33797	233	1709	39977	303
1918	2099	248901	176	70	131465	134	54	37076	249	162	37505	259	1813	42854	325
1919	2215	284696	202	80	151420	154	64	43532	292	193	45512	314	1878	44232	335
1920	2313	339133	240	96	194539	198	72	49877	335	206	48768	336	1939	45948	348
1921	2451	382559	271	110	221075	225	85	58731	394	228	54875	378	2028	47878	363
1922	2562	411695	292	122	240934	245	87	60089	403	253	61002	421	2100	54670	414
1923	2673	446467	317	132	263010	267	94	65382	439	276	37037	462	2171	51038	387
1924	2781	483526	343	149	291931	297	97	67223	451	294	72031	497	2241	52341	397

说明：1. 原表缺1912年数字，1925年后的数字亦无。

2. 表中数字为向民国政府注册登记之轮船数字，鉴于当时有轮船未注册的现象存在，表中数字应比实际数字略低。

3. 原表中小数均按四舍五入原则处理，本表中仅列整数。

4. 原表无指数，本表中指数均为笔者计算。

5. 原表在100吨以下者还按50~100吨、20~50吨及20吨以下分几栏，本表均以100吨以下者合并之。

6. 本表未统计历年损毁减少船只数字。

资料来源：据《附船舶吨数逐年递加表》编排计算，交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第2册第3章，第707页。

据统计，第一次世界大战前，已开始有华侨设立的“宗记”、“和济”、“福来”等公司租用或购置轮船在南洋与厦门、汕头等地之间航行。^①第一次世界大战爆发后，从事南洋群岛与沿海一带航行的轮船公司更有增加，其中比较著名的有1915年成立的中华汽船公司和1916年成立的建源号，发起人都是南洋华侨，建源号更拥有二三千吨的轮船6只，在沿海各口和南洋一带航行。^②

与此同时，国内实业家开辟远洋航线的热潮也正在出现。到1918年，仅据交通部注册登记的远洋轮船，就有：三北轮埠公司的升有（1500吨）、升孚（1322吨）船，航线为上海、汉口、天津、新加坡、仰光、日本、海参崴等地；刘维源的亚洲号（1061吨）在新加坡、暹罗^③和香港、厦门等地航行，金叔屏的上海二号（1000吨）航行海参崴和印度间；黄碧荃的南金号（1000吨）航行新加坡、仰光及沿海一带；利淮商号的安华号（3150吨）航行海参崴、印度及日本一带。^④同年，较小一些的轮船如政记公司的增利号（966吨）、李星衢的中华号（880吨）也在沿海和南洋的新加坡、爪哇、小吕宋等地航行。^⑤

这时候，远洋航线还主要集中在南洋一带，1920年以后，中国的远洋航线又有一个大的进步。该年由交通部租船监督处出面一举购进了5000吨、6000吨级的轮船各1只，4000吨级的轮船4只，1000吨以上的轮船7只，合计13只共35134吨投入远洋航线。尽管此后有部分轮船转入海军部系统或改隶其他公司，^⑥但其对远洋航运发展所产生的积极作用依然不可低估。

在民族资本航运业的初步发展中，最值得一提的是1915年中国华侨出面创立的中国邮船公司，它第一次以万吨级巨轮开辟了横渡太平洋的中美邮轮航线。1915年，日本以“二十一条”要挟我国，旅美华侨力抵日货进行斗争，又适逢美洲太平洋邮船公司因事停航，日人遂利用他们一时的壑

① 王洸：《中国航业》，商务印书馆，1929，第122页；《支那年鉴》第4回，第1481页。

② 《时报》1915年5月12日；王洸：《中国航业》，第122页。

③ “暹罗”即今泰国。

④ 交通、铁道部交通史编纂委员会编《交通史航政编》第2册，第3章，1935，第643页。（以下简称《交通史航政编》）

⑤ 《交通史航政编》第2册，第3章，第662~663页。

⑥ 《交通史航政编》第2册，第3章，第662~663页。

断地位故昂其船价以为报复，这更加激起了华侨的义愤。作为抵制的手段，他们于同年10月1日径自组织中国邮船公司，以美金30万元向美洲太平洋邮船公司购10200吨轮船1艘，以“中国”二字命名，并从成立之日起由旧金山开始航行，经檀香山、日本、上海以至香港。时虽仅1船，而营业极旺，第一次即获利数十万元。^①以后又陆续添购万吨轮船2只，命名“南京”和“尼罗”号航行中美间。尽管第一次世界大战结束后该公司因竞争激烈和日本方面破坏而最终将船售与美国，^②但它在中国轮船远洋航运史上，仍然留下了光辉的一页。

据不完全统计，到1924年，中国行驶远洋航线的企业已达到42家，轮船合计达73只、131107吨。^③这还不包括非定期的远洋航行的公司和轮船。仅1924年新登记注册行驶远洋航线的公司就有14家24348吨。^④其发展速度可见一斑。

二 东北轮船航运业的起步与日本的劫夺

在中国近代轮船航运业的发展进程中，东北的轮船航运发展比较特殊。东北的中国民族资本航运业起步较晚，但经历了第一次世界大战后有了一定发展，却在1931年遭到日本侵占东北发动的“九一八”事变的严重影响。日本帝国主义对东北的侵占，对东北航运资源、航运企业的掠夺是毁灭性的，由此对全国航运业和全国经济造成的损失，无以估量。

东北地区原本航运资源丰富，条件优越，但大片领土和航运资源被列强鲸吞、蚕食和侵占、垄断，民族灾难深重。同国内其他地区相比，民族轮船航运业的发展更加困难，道路更加崎岖。在北部，19世纪50年代后期，沙俄乘第二次鸦片战争和中国国内太平天国战争之机，大肆武装入侵，迫使清政府先后签订《璦琿条约》和《北京条约》，将中国黑龙江以北外兴安岭以南60多万平方公里的领土、乌苏里江以东至海40万平方公

① 张心激：《中国现代交通史》，第289页。

② 张心激：《中国现代交通史》，第289页。

③ 据《交通史航政编》第2册第3章各该年轮船登记给照记录计算。

④ 据《交通史航政编》第2册第3章各该年轮船登记给照记录计算。

里的领土，两共 100 万平方公里的领土掠走。黑龙江和乌苏里江不仅由中国内河变为中俄界河，而且《瑷珲条约》中虽然有“黑龙江、松花江、乌苏里河，此后只准中国俄国行船，各别外国船只不准由此江河行走”^①的明文规定，但中国船只依然被沙俄禁止在黑龙江和乌苏里江航运。1900 年八国联军侵华期间，沙俄占领东北全境，将其划为独占“势力范围”，进而禁止中国船商在内河松花江行驶，而沙俄在“三江”航行的轮船最多达 500 艘，“三江”航运完全被俄国轮船商独霸。在南部，先是日本帝国主义在甲午战争期间，占领李鸿章经营了 20 年的海军良港旅顺口，迫使清政府签订《马关条约》，割让辽东半岛；继而沙俄借干涉归还辽东半岛有功，1897 年占领旅顺，成为俄国太平洋舰队基地。次年 3 月迫使清政府签订《旅大租地条约》，强租军港旅顺口、商港大连湾 25 年。

1905 年沙俄在日俄战争中失败，被迫退缩东北北部地区，南部地区让与日本，成为日占“势力范围”，旅顺、大连、金县及周围岛屿一大片领土，更被日本作为俄国“资产”和“战利品”径行“接收”和强占。以良港大连为中心的航运业，自然由其独霸。从 1906 年开始，日本至大连的航线正式纳入由日本政府给予财政津贴的“命令航路”行列，经营这一航线的日本大阪商船会社，每年接受日本政府津贴 14 万日元。^②

一次大战期间，日本趁欧美各国无暇东顾之机，加速扩张在大连和东北的航运势力。除 1912 年在大连创办的辽东汽船会社外，1915~1918 年，先后成立大连汽船（1915）、大连东和汽船（1916）、长春运输（1918）、山东运输（1918）等 4 家轮船公司。其中以大连汽船、大连东和汽船规模最大，资本额分别达 200 万日元。^③大连汽船会社航行大连—上海及海上其他航线，控制了大连与日本和中国关内的海上运输。据记载，1931 年时，日本在大连港的船只、吨位最多，分别占 17 个国家与地区总数的 67.6% 和 64.2%。^④同时，在内河运输方面，日本向北部“三江”航线大

① 王铁崖编《中外旧约章汇编》第 1 册，读书·生活·新知三联书店，1957，第 85 页。

② 汪敬虞主编《中国近代经济史（1895~1927）》上册，人民出版社，2000，第 684 页。

③ 裕孙：《日人在华事业之现状》，《银行周报》第 5 卷 38 号，1921 年 10 月 4 日，第 15 页。

④ 后被东北地方政府勒令停止。见张福全《辽宁近代经济史》（中国财政经济出版社，1989），第 269~270 页。

力扩张，上述长春运输会社，即航行于“三江”航线。日本又通过日俄合办、中日合办等形式，在松花江下游办起了一批运输组合或汽船公司。^①东北另一重要港口营口，自1861年牛庄开埠后，其航运则长期为英商太古洋行所垄断。

由于大部分航运资源和市场被帝国主义瓜分、掠夺，外部环境恶劣，东北民族轮船航运业的产生，时间较晚。直至1906年，黑龙江将军程德全才以官银7万两，成立呼兰轮船局，购船2只，从事哈尔滨至呼兰的短线航运。这是松花江和东北民族轮船航运之始。1909年在营口成立的内港轮船公司，是东北首家商办轮船公司，资本100万元。在此前后成立的还有松花江官办轮船总局、吉林官船局以及先登、镜波、振兴、利国等商办轮船公司，但规模都比较小。

19世纪末叶后，随着东北的加速开发，关内每年有几十万、甚至上百万人出关谋生，大多春往秋返，不少从山东渡海前往。这一巨大商机被太古轮船商独霸，票价亦因垄断而居高不下。有鉴于此，1910年有三名鲁籍商人集资15万元，在营口开办肇兴轮船公司，专行营口—山东龙口线，载运出关劳工，结果颇获赢利，公司规模不断扩大，先后购船10余艘，代理其他公司轮船20余艘，共计30余艘。到1920年，资本增至150万元，^②10年间扩大了10倍。1920、1922年又成立了营口商船、营口大通兴两家公司，分别有资本50万元和100万元。总公司设于烟台的政记轮船公司，在大连、安东、营口设有分公司，1925年得到东北地方政府支持，由张学良、杨宇霆、张作相、吴俊升等发起，添招新股200万元，将其改为官商合办。^③

1917年俄国十月革命后，沙俄轮船商独霸黑龙江、乌苏里江及松花江航权的局面终结，东北民族航运业的发展条件略为改善，航运业的发展随之加速。1918年，成立于哈尔滨的戊通轮船股份有限公司，有资本200万元，轮船40余只，航行于松花江和黑龙江，是东北最大的航运公司，民族

① 《东北沦陷十四年研究》第3辑，黑龙江人民出版社，1996，第123页。转见刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6（吉林文史出版社，1998），第260页。

② 《交通史航政编》第1册，第386~389页。

③ 刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6，吉林文史出版社，2006，第241页。

轮船航运业已初具规模。1920年后，黑龙江流域航线扩大，黑龙江上游可达西口子，下游可从伯力抵庙街，直达入海口；乌苏里江从三江口可上至虎林县。公司航线一度遍达“三江”上下游，打破了俄国轮船商对“三江”航运业一统天下的局面。戊通公司又在沿途修建了分公司的事务所、代理处及货栈、码头，在圈儿河设有船坞机器厂及材料处。1921年公司改为官商合办。

20年代初，东北民族航运业因苏俄阻扰和戊通亏损倒闭，一度受挫：1923年6月，因中国政府未承认苏俄政府，苏俄阻止中国轮船驶抵伯力，并将在三江口航行的中国轮船扣留，直接阻碍东北民族航运业的正常营运和顺利发展。^① 戊通公司虽凭借创办者和股东的特殊身份、地位，享有多种特权和优惠，但因管理腐败，经营不善，连年亏损。延至1925年，最终破产倒闭。这对东北轮船航运业也是一个打击。但其后黑龙江航运问题经谈判解决，倒闭的戊通公司收归官办，重整旗鼓，东北轮船航运业又现生机。

1922~1928年间，黑龙江省黑河道尹代表中方与苏方连续举行6次例会，就共同管理黑龙江航道问题签署了有利于航运业发展的协议。同时，为打击日本勾结沙俄残余势力排挤中国航运业，1923年，东北地方当局下令禁止一切外国轮船在松花江流域行驶，扫除了东北轮船航运业发展的一大障碍。1925年，奉天督办公署以160万元的价格收购破产的戊通公司，改组成立东北航务局，经过内部整顿，营业大有起色，使松花江航运业获得新的发展。次年秋，东北地方政府又将禁运二年的中东路局原有在哈尔滨的11艘轮船、30艘拖船及路局航运处其他财产全部接收，改组为东北海军江运部，加入东北航务局的航运营业，^② 业务扩大，赢利上升，1927年盈余300余万元。^③

这时“三江”官办航运业，除了东北航务局和东北海军江运部，还有

① 后经交涉，虽将轮船放回，并允许中国轮船开往伯力，但因伯力商业萧条，捐税苛重，中国轮船很少开往伯力。参见刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6，第239~240页。

② 哈尔滨市档案馆编《哈尔滨经济资料文集》第3辑，第295~296、300~301页。转见刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6，第240页。

③ 王洸：《中国航业》，商务印书馆，1934，第9页。

松黑两江邮船局、广信航运公司等。为发展业务和避免同业恶性竞争，1927年4月，由海军江防舰队联合东北航务局、东北海军江运部、奉天航业公司、双合盛、东亚轮船账房、滨江储蓄会航船部、沪滨航业处等7家航运公司，在哈尔滨组成东北联合航务局，计有轮船49艘、拖船69艘，占松花江航界全部航船的半数。航线亦进一步扩大。松花江下游自哈尔滨向北至三江口，西至齐齐哈尔，中游自吉林北至陶赖昭 and 新城，南至阿什哈达。嫩江流域可自嫩江南至大赉。^① 1928年3月，根据航务局董事会决议，取消修船课，以航运局和江运部原江北船坞及机器厂为基础，成立东北造船所。造船与运输并肩发展，“航业愈臻发达”。^② 1931年2月，“三江”航业界又联合组成“哈尔滨官商航业联合局”，推选东北海军司令沈鸿烈为董事长，进一步强化了东北航运业的整合和垄断。^③

1931年，松、黑两江流域共有官、商航运公司41家，轮船102艘，拖船、风船139艘。其中官办公司4家，有轮船41艘，拖船、风船61艘；商办公司37家，有轮船61艘，拖船、风船78艘。^④ 运输货物主要有粮食、煤炭、木材、五金、纺织品及畜产品、渔产品等。东北民族轮船航运业进入了自产生以来的最好状态。然而，这一切却不过是为人做嫁衣。

1927年，日本田中内阁上台后，加快了对中国的侵略步伐，发动军事侵略、武装占领东北被提上日程，而港权、航运的掠夺、扩张是重要的前期准备。因此，《田中奏折》明确提出，鉴于大连为东北、蒙古地区的货物吞吐中心，有15条定期航线，每年出入的船只达7200艘、1116万余吨，占该地区贸易的7成；大连输出的豆类、豆饼，不仅同时是日本和中国关内地区重要食品及肥料，欧美需求亦夥，因此，应将东北的豆类直接运回日本精制，然后分别输往中国及其他各国；本溪、鞍山、抚顺的煤铁

① 刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6，第240~241页。

② 张向凌主编《黑龙江历史编年》（修订本），黑龙江人民出版社，1989，第470、477页；王洸：《中国航业》，第9页。

③ 这种整合和垄断，一方面缓和与避免了行业内部的恶性竞争，有利于航运业的发展；另一方面，整合导致价格垄断，运费提高，损害了其他商人和广大农民的利益，激起他们的反抗（张向凌主编《黑龙江历史编年》，第509、511页）。

④ 黑龙江省档案馆藏档案，档案号72-01-2910，第560页。刘信君、霍燎原主编《中国东北史》卷6，第241页。

等，也要运回日本加工。这样一可救日本国内的失业者，二可杜绝关内往东北的移民潮，三可使中国无原料而不能学日本发展工业。要达此目的，必须以大连为中心，大力扩张海运，由政府 and “满铁” 提供低息资金，扩建大连汽船会社，按计划 1928 年先完成 5 万吨的轮船建造，扩大航运实力，再加上陆路“满铁”，两者结合将东亚交通大动脉牢牢控制。同时夺取“安东、营口之港权及运输联络权”，水陆交通联合，以“大资本打倒”中国的帆船贸易。这样，由日本完全“统一满蒙贸易”，达到使中国乃至世界各国，“无不须仰我鼻息”的目的。^① 日本帝国主义对东北航权、航运和贸易侵略、扩张的狂妄野心暴露无遗。

1931 年“九一八”事变后，东北全境沦陷，东北联合航务局和所有商办轮船公司，连同东北全部航运资产和资源，统统落入日本帝国主义之手。这些航运企业和资源又成为日本帝国主义对东北和全中国进行更大掠夺和侵略的工具。伪“满洲国”成立后，为了加强伪满和日占台湾之间的经济联系和经济互补，大连汽船会社船只往返两地更加频密，形成对关内地区经济的包围和遏制。在北部，日本侵略者依靠伪满的紧密配合和协助，顺利劫夺了“三江”航运企业和航运资源。1932 年 5 月，伪满临时松花江水运委员会强行接收东北水道局、东北航务局、东北海军江运部、广信航运处、东北造船所、松黑两江邮船局，首先控制了松花江航运。^② 8 月，日本关东军司令本庄繁与伪满“国务院总理”郑孝胥签订《满洲国铁路、港湾、水路、航路管理及新线修建管理协定》，将港湾、水路、航路等一切航运资产、资源和铁路一起，全部交给关东军，再由关东军委托满铁经营。^③ 1933 年 2 月，伪满与满铁签订《松花江水运事业委托经营纲目契约》，利用“九一八”前夕官、商对东北航业整合的有利条件，将东北航务局、东北造船所、东北商船学校、广信航业处、松黑两江邮船局等，全部作为伪满“国有”资产移交满铁。^④ 满铁夺得了松花江水运事业及其

① 《田中义一上日皇奏章》，转见章伯锋、庄建平主编《抗日战争》卷 1，四川大学出版社，1997，第 37-38、25 页。

② 张向凌主编《黑龙江历史编年》，第 529 页。

③ 张向凌主编《黑龙江历史编年》，第 532 页。

④ 张向凌主编《黑龙江历史编年》，第 540 页。

附属事业的经营权，垄断了“三江”航运业。

三 大型航运企业出现

这期间轮船航运业出现的另一显著特点，是大型航运企业的崛起。辛亥革命以前，除轮船招商局外，中国轮船航运业中还难以举出较有规模的企业或集团。辛亥革命以后，尤其是在第一次世界大战以后，一批经过扩充和新设的航运企业迅速崛起，他们分别拥有轮船数千以至数万吨，使中国轮船航运业在整体上出现了一个崭新的面貌。

最典型和最有代表性的是1914年由实业家虞洽卿创办的三北轮埠公司。还在公司成立的前一年，虞洽卿即购小轮一艘，命名镇北，行驶龙山、镇海、宁波等地。1914年公司正式成立时，资本金定为20万元，添购小轮姚北、慈北2只。1918和1919年，公司分别增资100万元，又新购轮船7只，其中升有、惠顺、升平都在1500吨以上，使公司大小轮船达到10只，合计7669吨。航线发展至江海各主要航线及南北洋日本等地。由于获利丰厚，公司在1921~1925年中，又陆续添购1700吨以上的轮船5只，900多吨1只。1925年五卅惨案后，公司势力继续膨胀，1926年又添醒狮、鸣鹤2轮，后鸣鹤因失慎改建为富阳轮，专行宜昌、汉口航线。复在四川购吴兴轮，添行重庆班。1927年又购入英轮2只，加备舱位，发展呈蒸蒸日上之势。到1927年止，三北公司已拥有大小轮船24只，合计29109吨。^①其中1000吨以上的有14只，成为华商航业中发展最快、营业最成功的企业。如再加上虞洽卿拥有的鸿安商轮公司和他儿子虞顺思与人合办的宁兴轮船公司，则已成为仅次于轮船招商局的第二大航业集团。

和三北轮埠公司齐名的，还有政记轮船公司。这家公司的初期发展虽与日本人的支持分不开，但主要得力于欧战中获利的丰厚，因而也得以相继添置多轮，逐渐延伸航线。1915年时航线已包括长江、南北洋、日本、朝鲜等地，1917年更向南扩至海口、海防、曼谷、新加坡、西

^① 以上据《交通史航政编》第1册第391~393页、张心激《中国现代交通史》第288~289页计算。

贡、爪哇等处。^①该公司的特点是以货运为主，客运为辅。在经历过1919年抵制日货的斗争后，1920年4月又改组为烟台政记轮船股份有限公司，向北洋政府注册，将旧公司资产折价500万元，加入新公司，实则依然为张本政兄弟二人主政。1924年直奉战争时期政记公司的轮船被直军扣留承担兵差，直军败后，奉军入关，政记难以为继，准备将轮业全部售与日本大连邮船会社，后得奉方维持，“加入官股二百万元，重行改组”，^②成为合资性质。此后连年内战，政记虽受累不小，但依然保持较大规模，1930年时全部轮船共有19只，合计24434吨。^③

此外专门航行东北三江的戊通航运业公司，也算得是一家大型航运企业。在它存在的7年（1918~1925年）中，曾拥有近30只轮船计29300余吨的规模，是东北三江最大的一家民族航运公司。除此之外，这时期还有一批数千吨规模的轮船公司出现，它们与这些大型企业一起，构成了本时期中国民族航运业的骨架，也使得中国轮船航运业的发展，无论在地区和规模上，都达到了前所未有的水平。

四 轮船航运体系的初具规模

如上所述，经过辛亥革命后十几年的发展，中国轮船航运业已经有了一定的规模。从轮船数量上看，1924年时行驶远洋航线的企业已有42家，轮船73只，合计131107吨，其中包括几千吨乃至万吨的巨轮。再加上国内航线上500吨以上的轮船，则行驶江海和远洋的大中型轮船总数已达到246只，合计359154吨。从航线分布上看，这时期的航线包括欧洲、北美、澳洲等航线，在近海和印度、非洲、南洋一带行驶的轮船为数更多。国内航线则遍及各水域，在内港和某些主要江海航线上（如东北三江）与外轮势力相比还占据了一定的优势。从企业规模方面看，这时也已形成了一批拥有轮船数千吨乃至数万吨的航运企业。可以不夸张地说，这十几年

① 见张心澂《中国现代交通史》第272页以及《交通史航政编》第1册《政记公司》有关部分。

② 张心澂：《中国现代交通史》，第272~273页。总吨数据273页数字计算。

③ 张心澂：《中国现代交通史》，第272~273页。总吨数据273页数字计算。

的发展，对中国轮船航运业来说，无论在规模、速度、地域、技术和实力上，都是一个飞跃的时期，中国轮船航运业已初步形成体系，成为在华外国航运势力的有力竞争对手。

中国轮船航运业在这十几年中能有如此飞跃的发展，原因自然非止一端，而是各种因素各种条件综合作用的结果。除了辛亥革命后新上台的北洋政府不得不采取某些鼓励发展工商实业的政策，以及第一次世界大战爆发后部分外国轮船撤离中国，客观上造成中国轮船航运业发展的良机外，还有一些条件也十分重要。

首先是运费猛涨造成的激励作用。第一次世界大战爆发后，由于战争损毁的商船数字巨大和部分商船移作军用，各国的商船都出现了短缺，这种情况同样不可避免地影响到中国，其最明显的现象就是轮船运费普遍逐年高涨。例如在远洋航线上，1914年上海至美国的货运每吨运费10美元，1917年时猛涨至55美元。1914年运货往伦敦每吨英金3镑，1917年时高涨至40~50镑。^①长江航线同样如此，欧战爆发以前，汉口运欧水脚每吨25先令，1914年8月后涨至60~80先令，1915年底平均达125先令。^②而且，由于远洋和江海航线运费上升的带动，各条航线乃至内港航线的运费都出现了猛涨，这种无论经营何种轮船航运都有大利可图的局面，固然对航运实力最强的英国和日本最为有利，但其对中国民族航运势力的崛起所起的作用，同样不可低估。

其次是这时期民族工业的迅速发展，对轮船航运业产生了巨大的推动作用。辛亥革命以后的十几年，是中国民族资本主义企业发展的黄金时期，仅据上海一地的统计，在1913~1927年间，纱厂、丝厂、卷烟厂和粉厂四项主要工业都有大幅度的增长。就厂数而言，估计增长将近5倍。^③其中荣宗敬、荣德生兄弟所拥有的纱锭和粉磨数，在大致相同的时期内分别增长14倍（1916~1927年）和28倍（1912~1927年）。^④在中国海关统计的各年进出口货物总值中，1910年分别为72129.9万元和59333.7万

① 《关册》，上海口，1917，第832页。

② 《关册》，汉口口，1916，第556页。

③ 严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，科学出版社，1955，第162~163页。

④ 严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，第164~165页。

元，1930年增长为204059.9万元和139416.7万元，分别增长1.8和1.3倍。^①这种民族资本工业迅速发展和进出口值迅速增长的状况，不仅为轮船航运业的快速发展提供了可靠的货源和增长的基础，还直接从船只设备等方面保证了轮船航运业发展的需求。这时沿江海的一些大城市，都修建或扩建了一批能造大小轮船的船舶修造厂，其中有的能修建万吨级的轮船。从地域上看，则沿海沿江从华南直到东北，都有造船厂存在。^②这种情况，同样有力地促进了轮船航运业的发展。

还有，这期间不断爆发的大规模的群众性反帝斗争，也为轮船航运业的迅速发展提供了重要的推动力量。前述以万吨巨轮横跨中美航行的中国邮船公司，就是在抵制日本侵略的浪潮中创立的。1915年反对日本强加于中国的“二十一条”和1919年的“五四”运动，都对外国在华航运势力造成严重打击，反之，对中国轮船航运力量的成长，则是一种支持和推动。

但是，从1925年开始，由于国内接连不断的军阀战争，导致中国轮船航运业的发展势头受阻，数量不仅没有进一步增加，反而出现递减的趋势：海关统计的中国各通商口岸进出的中国船舶数字，1924年时为33288363吨，1925年时减为33002936吨，1926年减为28393631吨，1927年时更减为21636391吨。^③除此而外，在轮船航运业的兴起过程中，一些蕴藏于中国社会深层次的东西以及封建传统习惯势力，在这种社会大变动时期对新式企业成长的消极影响作用，也不可避免地成为阻碍中国民族航运企业发展的障碍。

（原载《中国近代轮船航运业研究》，
中国社会科学出版社，2008）

① 据严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》第72页数字计算。

② 参见樊百川《中国轮船航运业的兴起》，四川人民出版社，1985，第469~470页。

③ 参见杨端六、侯厚培《六十五年来中国国际贸易统计》（中研院社会科学研究所，1931）各有关年份数字。

1927 ~ 1937 年的中国轮船航运业

1927 ~ 1937 年的十年，在我国近代轮船航运业的发展历程中，是一个值得注意的时期。本文对这时期轮船航运业发展的一般趋势进行整理描述；对晚清成立的、我国历史最长规模最大的轮船公司轮船招商局和新崛起的民生轮船公司进行典型分析；通过这些工作，大致刻画出此期间中国轮船航运业发展的概况，以及中国社会发展演变的某些特点。

一 轮船航运业发展的一般趋势和经营特点

表 1 是这时期中外船舶进出中国通商口岸吨数和百分比的统计表，我们可以首先通过表 1，对中国轮船航运业发展变动的一般趋势进行一下总体观察。

统计表中，除 1937 年统计数字因不完整而无法比较外，1927 ~ 1936 年，中、英、美、日四个主要进出中国通商口岸国家的船舶统计数字，呈现出中英上升、美日下降的两升两降态势。具体而言，中国从 1927 年的 2163 万吨增加到 1936 年的 4417 万吨，净增 2254 万余吨，翻了一番多。在进出中国通商口岸中外船舶总吨位的比重中，从 18.6% 增加到 30.5%，增幅近 12 个百分点。英国从 4025 万吨增加到 5734 万吨，净增 1709 万余吨，依然保持其霸主地位。但在进出中国通商口岸中外船舶吨数的比重中，增加不到 5 个百分点。美国从 557 万吨减少到 377 万吨，净减 180 万吨，在中外船舶吨数的比重中，已降至 2.6% 的低位。至于日本，这个在甲午战争后快速扩张的帝国主义国家，在争夺中国轮船航运势力的斗争中曾经十分凶猛，在进出中国通商口岸中外船舶吨数中所占比重，由 1895 年的 0.4%，

表 1 1927~1937 年进出中国通商口岸中外船舶吨数及百分比

年份	中外船舶吨数 合计		中 国		外 国									
					英 国		美 国		日 本		其他外国		外国合计	
	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1927	116210785	100	21636391	18.6	40258049	34.6	5577115	4.8	35745535	30.8	12993695	11.2	94574394	81.4
1928	152630001	100	36522221	23.9	56036567	36.7	6364102	4.2	39065724	25.6	14641387	10.0	116107780	76.1
1929	154667910	100	29884336	19.3	57926507	37.5	6653495	4.3	42349647	27.4	17853925	11.5	124783574	80.7
1930	155605954	100	29199170	18.8	57246927	36.8	6490351	4.2	45630705	29.3	17038801	11.0	126406784	81.2
1931	160005101	100	32698623	20.4	60560794	37.9	6177767	3.9	43042411	26.9	17525506	11.0	127306478	79.6
1932	135409496	100	33888168	25.0	54430602	40.2	5376352	4.0	19775917	14.6	21938457	16.2	101521328	75.0
1933	137379174	100	37254843	27.1	58215213	42.4	5350526	3.9	20168140	14.7	16390452	11.9	100124331	72.9
1934	140473933	100	41151397	29.3	58866763	41.9	5406637	3.9	20139115	14.1	14910021	10.6	99322536	70.7
1935	143978837	100	41955285	29.1	60112641	41.8	4786478	3.3	21919100	15.2	15205333	10.6	102023552	70.9
1936	145019018	100	44171645	30.5	57345515	39.5	3771479	2.6	24913576	17.2	14816803	10.2	100847373	69.5
1937	90037738	100	25588738	28.4	36105795	40.1	2059246	2.3	12815014	14.2	13468945	15.0	64449000	71.6

说明：1. 中外船只中包括在通商口岸登记的帆船，唯数量不大，其中又以中国船为多。

2. 其他外国包括德国、法国、挪威、俄国等国家。

3. 各国吨数栏目后面的百分数，是这些国家在中外船舶吨数总数中所占的百分比。

4. 1937 年的数字中，不包括部分因战争关系未列入统计的口岸，如芜湖、南京、镇江、苏州等城市。

资料来源：根据历年《关册》数字编制，百分比为笔者计算。

猛增到1908年后的20%以上，并在此后的大多数年份里保持在30%左右，成为超过中国，与英国一起分霸中国航运业的两巨头之一。但在本时期中，其不断增长的势头终于受到了遏制。从统计表看，日本在进出中国通商口岸中外船舶吨数的比重中，从1927年达到顶点后即呈下降趋势，到1932年更是出现一大转折，1932年其所占比重比1931年剧减三分之一强，首次跌到1908年以来25年中从未出现过的14.6%，比1927年的30.8%减少了一半多。此后几年也徘徊不前。显然，1932年日本轮船进出中国数字的陡降，与1931年日本侵占中国东三省后，所引发的全国性抵制日货抗击日本的爱国运动对日本航运业的打击有关。而这期间其他外国航运势力所占的比重则变化不大。

由于在中国轮船力量增长的同时，英国航运势力的净增数也不少，因此中外整体航运势力之间的实力差距，并没有质的改变。与1927年前一样，外国航运势力在中国领水中仍然占据着70%以上的比重，仍是鸠占鹊巢、主客颠倒的局面。而且，1925年后由于军阀战争和强租扣留轮船等不利因素，中国轮船航运业日趋低落，1927年是华轮进出中国通商口岸的谷底，其吨位数是自1924年以来最少的一年，直到1932年，进出中国通商口岸的统计数字才恢复到1924年的水平。^①

但是，这期间中国轮船力量的增长出现了明显加快的迹象，这是中国轮船航运势力出现的一个新变化，这种变化主要表现在两方面：一是1930年后中国轮船吨位数呈逐年递增的趋势，到1936年，中国轮船吨位数比1927年增长一倍以上。二是表现在这期间中外轮船吨位数的净增长数量比上：1936年中外船舶吨数合计为14501万吨，比1927年净增2880万余吨。这期间，日美两国吨位数下降，其他国家变化不大，因而中英两国实际增长的吨位数超过表中2880万吨的净增吨数，实为3963万余吨。其中中国净增2254万余吨，占中英净增吨位数的57%，净增吨位数和增长指数都超过英国。另外，国与国之间的进出口轮船吨位数对比，则中国不仅超过此前多年压倒中国的日本，重新位居第二，而且缩小了与占据航运业霸主地位的英国的差距。

^① 1932年中国轮船进出中国通商口岸的统计数字为33888168吨，与1924年的33288363吨基本持平。统计数字均见《关册》。

这种变化趋势，特别突出地表现在长江流域中外轮船力量的对比上。

长江横贯中国腹部，长江流域是中国经济最为发达的地区，也是西方各国航运势力历来争夺最为剧烈的地方。19世纪末20世纪初列强航运势力在长江流域展开激烈竞争，以及中国轮船航运业在列强航运势力倾轧中难以发展的情况，《中国近代经济史（1895~1927卷）》曾作专门介绍。这里，把1928~1936年长江流域航线中中、英、日三国轮船的载货量作成表2，通过载货量这一反映轮运力量的重要指标，对中国轮船航运业的演变情况进行一下具体的观察。

表2 1928~1936年长江航线中、英、日三国轮船载货量比较表

年份	航线	总计		中国		英国		日本		其他	
		吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1928	合计	2139542	100	547791	25.6	952948	44.5	484856	22.7	153947	7.2
	沪汉	1697983		492903	29.0	722292	42.6	409738	24.1	73050	4.3
	汉宜	118458		10160	8.6	74505	62.9	33793	28.5	—	—
	汉湘	195757		36593	18.7	136331	69.6	22833	11.7	—	—
	宜渝	127344		8138	6.4	19820	15.6	18492	14.5	80897	63.5
1929	合计	1615272	100	322830	20.0	712111	44.1	446380	27.6	133948	8.3
	沪汉	1236516		279817	22.6	552084	44.7	354573	28.7	50042	4.0
	汉宜	95429		3659	3.8	50928	53.4	37704	39.5	3138	3.3
	汉湘	140480		30797	21.9	83678	59.6	26002	18.5	—	—
	宜渝	142847		8557	6.0	25421	17.7	28101	19.7	80768	56.6
1930	合计	1453567	100	239001	16.4	583155	40.1	482150	33.2	123200	8.5
	沪汉	1059320		197640	18.6	417058	39.4	380943	36.0	63679	6.0
	汉宜	89552		4545	5.1	46661	52.1	34777	38.8	3569	4.0
	汉湘	163059		26172	16.0	89382	54.9	47505	29.1	—	—
	宜渝	141636		10644	7.5	30054	21.2	18925	13.4	55952	57.9
1931	合计	1257085	100	308310	24.5	534833	42.5	292132	23.2	121810	9.7
	沪汉	916594		250918	27.3	398445	43.5	232716	25.4	34515	3.8
	汉宜	73455		5406	7.4	40209	54.7	23354	31.8	4486	6.1
	汉湘	130992		41996	32.0	63872	48.9	25124	19.1	—	—
	宜渝	136044		9990	7.3	32307	23.7	10938	8.0	82809	61.0

续表

年份	航线	总计		中国		英国		日本		其他	
		吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1932	合计	898980	100	295520	32.9	423673	47.1	87259	9.7	92528	10.3
	沪汉	606678		217060	34.7	291645	49.7	83985	13.4	13988	2.2
	汉宜	52051		7533	14.5	38270	73.5	2061	3.9	4187	8.1
	汉湘	114696		45869	40.0	67614	58.9	1213	1.1	—	—
	宜渝	125555		25058	19.1	26144	20.8	—		74353	59.5
1933	合计	1055948	100	362904	34.4	444180	42.1	102538	9.7	146326	13.9
	沪汉	736287		271195	36.8	304825	41.4	99687	13.5	60580	8.3
	汉宜	69100		9404	13.6	45493	65.9	1696	2.4	12507	18.1
	汉湘	105280		40075	38.0	64050	60.9	1155	1.1	—	—
	宜渝	145281		42230	29.0	29812	20.5	—		73239	50.5
1934	合计	1367513	100	470676	34.4	643678	47.1	189645	13.9	63514	4.6
	沪汉	1003027		355939	35.4	490328	48.9	156760	15.7	—	—
	汉宜	96246		12403	12.9	41754	43.4	26394	27.4	15695	16.3
	汉湘	151583		60218	39.7	86797	57.3	4568	3.0	—	—
	宜渝	116657		42116	36.0	24799	21.3	1923	1.1	47819	41.1
1935	合计	1500750	100	480131	32.0	586200	39.1	291697	19.4	140148	9.3
	沪汉	1153550		369884	3.0	464347	40.2	213710	18.5	95609	8.3
	汉宜	52916		11162	21.1	11657	22.0	30097	56.9	—	—
	汉湘	134430		40498	30.1	56700	42.2	37232	27.7	—	—
	宜渝	159854		58587	32.0	53496	33.4	10658	67.0	44539	27.9
1936	合计	1854568	100	700370	37.8	640442	34.5	415862	22.4	97894	5.3
	沪汉	1408313		542667	38.6	468630	33.2	328005	23.3	69011	4.9
	汉宜	70131		12560	17.9	16670	23.8	40901	58.3	—	—
	汉湘	181806		58406	32.1	93787	51.6	29613	16.3	—	—
	宜渝	194318		86737	44.6	61355	31.6	17343	8.9	28883	14.9

说明：1. 表中的数字，是长江流域各国代表性公司载货数字的总和。其中，中国的数字由招商局、三北、宁绍和民生四家公司构成。英国的数字由太古和怡和两家公司构成。日本的数字是日清公司的数字。

2. 表中“其他”栏由美、俄、法等国轮船公司的数字构成。

3. “汉湘”线只有中、英、日三国的轮船公司运营。

资料来源：根据浅居诚一《日清汽船株式会社三十年史及追补》，昭和十六年（1941），第106~107页统计表数字重新计算编排。

从表2可知, 1928~1930年, 长江航线沪汉、汉宜、汉湘和宜渝四条主要航段上, 英国轮船在载货总量中所占的比重变化不大, 日本呈逐年增加趋势, 中国则逐年下降。但从1931年开始, 情况发生明显变化, 中国轮船在这四条航段轮船载货总量中所占比重除1935年略有减少外, 均逐年增加, 1931年即赶上日本, 1932年在日本大幅下降的情况下, 更是超过日本23个百分点。1936年甚至超过英国, 跃居第一位。在上海至汉口和宜昌至重庆航段上增长尤为明显, 1936年在这两个航段上都达到了第一, 其中宜昌至重庆段甚至接近总货运量的一半。显然, 这种货运量的增加, 与中国轮船航运实力的整体增强是分不开的。

表3是中国这一时期中注册轮船的变化情况。

表3 全国注册轮船历年增长比较表 (1928~1935年)

年份	轮船数		吨位数		该年增长数		历年增长数	
	只数	%	吨数	%	只数	吨数	只数	吨数
1928	1352	100	290791.2	100				
1929	1823	135	334403.9	115	471	43612.8		
1930	2792	207	415447.3	143	969	81043.4	1440	124656.1
1931	3273	242	497599.9	171	481	82152.6	1921	206808.8
1932	3456	256	577256.6	199	183	79656.7	2104	286465.5
1933	3577	265	624783.2	215	121	47526.6	2225	333992.0
1934	3802	281	668069.3	230	225	43286.1	2450	377278.1
1935	3985	295	718194.8	247	183	50125.5	2633	427403.6

说明: 1. 本表原有附注, 附注为“本表按国民政府在南京成立后来部注册轮船统计”, 由于存在有些轮船公司没有注册的情况, 因而本表数字比实际数字可能偏低。

2. 本表只数和吨数后面的百分数为笔者计算, 小数点后四舍五入。

资料来源: 上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会编《航业年鉴》第2回, 1937, 第1编, 第202页。

表3统计了1928~1935年中国轮船注册情况。从这个表看, 中国轮船只数、吨数均逐年增长, 如与此前中国轮船发展相比, 增长更为明显。1913~1924年, 是1927年前中国轮船航运业发展最快的时期, 1913年时中国轮船总计894只141055吨, 1924年发展到2781只483526吨, 12年

中平均每年净增轮船 157 只 28539 吨。^① 而本期中国在 1935 年保有轮船 3985 只 71 万余吨，比 1928 年净增 2633 只 42 万余吨，8 年中平均每年净增轮船 329 只 53425 吨，大大超过了 1913 ~ 1924 年的记录。另据 1936 年对全国 500 总吨以上轮船公司的调查，有成立年份记载的 64 家，其中 1927 年以后成立的 42 家。拥有轮船 81 只 165114 吨，平均每只轮船 2038 吨。在这 42 家轮船公司中，有资本记载的 24 家，资本总额为 5785000 元，平均每家公司资本 24.1 万元。^② 超过了 1921 ~ 1926 年的 18.6 万元。^③ 据调查，到 1936 年时，中国已拥有 5000 吨以上的大中型轮船公司 27 家。其中，拥有万吨以上的轮船公司 14 家，除原有的招商局、政记、民生、三北、鸿安、宁兴等公司外，新成立的大中型轮船公司占了大部分。值得注意的是，1930 年后分别有 5 家万吨以上的轮船公司问世，共有轮船 22 只 78358 吨，船均 3561 吨，^④ 明显朝着大型化方向发展。

本时期在航业发展和经营方面，值得注意的还有以下几方面：

第一，在原有轮船公司发展、扩大的同时，各地新的公司特别是小轮船公司不断产生，航运企业数量大幅增加。如中国南北航运中心上海，沿海航运方面，从 1901 年通裕航业公司成立起，到 1937 年，共有轮船公司 34 家，其中 14 家是 1927 年后成立的；内河轮运方面，1912 年有大小企业 55 家，1936 年增至 270 家，有轮船 314 艘，航线数十条，其中上海本地企业 69 家。^⑤ 上海县 30 年代前，仅有 2 家轮船公司经营闵行至平湖一条航线，1931 ~ 1932 年前后，10 多家新公司接踵产生，通航地亦从平湖增至杭州、湖州及上海、南汇各镇。到 1937 年，行经县内各镇的轮船公司达 22 家，有 15 条航线、34 条客运班轮。“班轮多，班次稳定，一时水上客运极为兴旺”。^⑥ 水乡苏州，1927 ~ 1937 年，同样是轮船航运业的“兴盛时期”，新

① 汪敬虞主编《中国近代经济史（1895 ~ 1927）》，航运部分，人民出版社，2000。

② 参见上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会编《航业年鉴》第 1 编，第 259 ~ 265 页。（以下简称《航业年鉴》）

③ 参见许涤新、吴承明主编《中国资本主义发展史》第 3 卷，人民出版社，1993，第 169 页。

④ 上引均见《航业年鉴》第 1 编，第 259 ~ 265 页。

⑤ 《上海通志》编纂委员会编《上海通志》卷 28《交通运输（上）》，上海人民出版社、上海社会科学院出版社，2005，第 3907 ~ 3912、4027 ~ 4028 页。

⑥ 王孝俭主编《上海县志》，上海人民出版社，1993，第 768 ~ 769 页。

的轮船局“纷纷开业，轮船四通八达，连一些偏僻的小镇都已通航”。到1937年，以苏州为中心的航线达42条，有轮船公司63家，小轮船77艘。^①浙江的内河航运业也在加速发展，轮船企业明显增多，杭州先后有大华航业股份有限公司（1927）、翔安轮船局（1928）、大华（下江）轮船公司（1928）成立，经营钱塘江、萧绍内河航运。^②1928年绍兴有卓章、德兴两轮船公司的成立，1929年有诸暨永安、嵊县通济、上虞永济三家轮船公司的成立。^③这一时期广西新设轮运企业，也为数不少。据不完全统计，1927~1936年，梧州、南宁、桂平、柳州、贵县、来宾5地先后开办小型轮船公司41家，资本总额15.43万元，有轮船78艘。其中接近一半集中在梧州。^④在北方，山东青岛1937年共有从事海运的大小轮船公司或船行18家，除裕盛船行和政记轮船公司外，都是1927~1932年间设立的。^⑤

湖北的情况有所不同。航运业的发展，是以商营航运企业官有化、省营航运业迅速扩大的形式出现的。国民党政府成立后，湖北省当局加强了对航运业的管理和收并。1927年省航政局在接管海关理船厅事权之际，便将商营武汉轮渡收归官营，开始了省营航运。到年底，航政局改为航政委员会，次年春复改为建设厅航政处，统一管理全省航政。随后，不断接收、兼并小型商营轮船公司，逐步壮大省营航运力量。1934年2月，省政府颁布《整理省境内河商轮办法》，决定将省境内河商船收归建设厅航政处代管经营。至1936年，代管的商船已达115艘。不久，省政府又决定对代管商轮实行合营，进一步加强了官府控制和商轮的官有化。同时，也强化了省内航运业的管理和规划，加快了航运业的发展。到1937年日本全面侵华战争爆发前夕，在汉口经营的各种轮船、驳船达321艘，航线增至68条，其中上江21条，下江22条，汉江16条，汉湘9条，武汉三镇9条。湖北全省航业发展高峰时，有营运轮船469艘，航线延至7000多公里。^⑥民营

① 苏州市地方志编纂委员会编《苏州市志》卷8《交通运输》，江苏人民出版社，1995，第534页。

② 杭州市地方志编纂委员会编《杭州市志》卷5，中华书局，1997，第408~411页。

③ 任桂全主编《绍兴市志》卷6《交通·水路交通》，浙江人民出版社，1996，第501页。

④ 广西统计局编《广西年鉴》第2回，1935，第739~740页。

⑤ 青岛市史志办公室编《青岛市志·交通志》，新华出版社，1995，第319~322页。

⑥ 皮明庥主编《近代武汉城市史》，第432页；《湖北省志·交通邮电》，第24页。转见章开沅等主编《湖北通史·民国卷》，华中师范大学出版社，1999，第309页。

航运业急剧衰微，但全省航运业的发展还是明显的。

这一时期，全国各地（主要是关内地区）新设立的轮船公司，总数可能多达数百家，惜无全面、精确统计数字。表4是根据一些零散资料综合编制而成，部分反映了1927年后新建轮船公司的一些情况。

表4 1927年后新建民营小轮船公司情况一览（1927~1937年）

序号	公司名称	公司地址	创办年份	创办人	资本额 (万元)	轮船数	
						船只	总吨
1	大华航业股份有限公司	杭州	1927	童铎等	17.5	6	
2	华盛臣轮局	温州	1927		11.3	2	1158
3	同德轮船局	上海	1927			1	2662
4	振安经理轮船公司	上海	1927			2	2046
5	台州信托航业公司	上海	1927			1	1524
6	益利轮船公司	上海	1927			1	1056
7	中国合众航业公司	上海	1928	朱志尧等	30.0	3	
8	新华轮船行	上海	1928	黄静泉		4	26900
9	济平轮船股份有限公司	上海	1928		8.0	1	3047
10	穿山轮船公司	上海	1928			1	1040
11	永安轮船局	武进	1928			3	
12	英记行	青岛	1928		2.5	6	
13	同济轮船股份有限公司	青岛	1928		2.37	1	
14	翔安轮船局	杭州	1928	潘翔升等		3	
15	大陆航业股份有限公司	上海	1929	林熙生等	50.0	4	8031
16	大振航业股份有限公司	上海	1929		50.0	3	4691
17	徐隆轮船股份有限公司	上海	1929		5.0	1	1990
18	利民轮船局	常州	1929			8	
19	天津航业公司	天津	1929	金城银行等	25		
20	长记船行	青岛	1929		0.5	5	1754
21	永安船行	安东	1929			6	14000
22	海外贸易轮船公司	营口	1929			1	10000
23	青岛肇兴轮船股份有限公司	青岛	1930		150	5	
24	梅记栈	青岛	1930		4.2	2	
25	中太轮船局	上海	1930			2	10095
26	福宁轮船公司	上海	1930			4	3822
27	中威轮船公司		1930	陈顺通等	30.0	4	12033.85
28	华宁轮船局	上海	1931	庄惠伯	14	1	1950

续表

序号	公司名称	公司地址	创办年份	创办人	资本额 (万元)	轮船数	
						船只	总吨
29	泰昌祥轮船行	上海	1931	顾宗瑞		2	
30	公济轮船公司	上海	1931	孙韞山	10	1	1512.74
31	民新轮船股份有限公司	上海	1931	王时新等	10	1	1600
32	华胜轮船股份有限公司	上海	1931	义泰兴煤号等	12	1	3500
33	永亨轮船行	上海	1931	顾宗瑞等		1	1195
34	顺安轮船公司	上海	1931			1	1455
35	刘正记轮船公司	厦门	1931			1	1073
36	杭州永安轮船公司	杭州	1931	孙锡筠	2	2	
37	华商轮船公司	上海	1932			2	5405
38	华胜轮船公司	上海	1933	沈锦洲等		4	11898
39	恒泰轮船公司	上海	1933			1	1159
40	昭利轮船公司	上海	1933			1	1556
41	志新轮船局	常州	1933			6	
42	福运轮船公司	镇江	1933	朱干臣		15	
43	广东航业公司	广州	1933	建设厅等	20.0		
44	合兴公司	桂平	1933		1.0	1	
45	中国合众码头仓库股份有限公司	上海	1934	朱志尧	20	2	
46	美成航业	梧州	1935		3.0	1	
47	两广船务	梧州	1935		1.0	8	
48	福兴航业	梧州	1935		1.2	1	
49	中国航运公司	上海	1936	董浩云等		7	70000
50	新商佩记轮船局	常州	1936			4	
51	永余航轮总局	常州	1936			5	
52	中兴轮船股份有限公司	上海	1937	中兴煤矿		13	46000

资料来源：1、14、36 据《杭州市志》卷5《交通篇》，第408~411页；2 据《交通杂志》第3卷第3期，1931年1月，第53页；3、4、5、6、9、10、16、17、25、26、34、35、37 据《中国航业概观》，《交通职工月报》第4卷第3期，1936年5月，第32~37页；7、8、15、19、28、29、30、31、32、39、40、45、49、52 据《上海通志》第6册，第3910~3912页；11、18、41、50、51 据常州市地方志编纂委员会编《常州市志》第2册，中国社会科学出版社，1995，第647页；12、13、20、23、24 据《青岛市志·交通志》，第320~321页；17 据《工商半月刊》第2卷第15号，1930年8月，第7~8页；21 据《工商半月刊》第2卷第15号，1930年8月，第7~8页；22 据《海事》第3卷第11期，1930年5月，第92页；27、33、38 据上海长江航运志编纂委员会编《上海长江航运志》，上海社会科学院出版社，1997，第168~170页；42 据江苏省扬州市地方志编纂委员会编《扬州市志》上册，中国大百科全书出版社上海分社，1997，第659页；43 据《交通杂志》第8卷第1期，第150~151页；44、46、47、48 据广西统计局编《广西年鉴》第2回，第739~740页。

表中所列，只限资本万元或轮船总吨位千吨以上的轮运企业，仅占这一时期新建轮运企业的一小部分。^①表中52家轮船公司，从地区上看，绝大部分集中在上海及沿海城市，公司数量达40家，占总数的76.9%，其中上海27家，占总数的51.9%。从时间上看，大部分开设于前半期，1927~1931年建立的公司达36家，占总数的69.2%，后半期，即1932~1937年，随着东北沦陷和全国经济恐慌的爆发，新建公司数量大大减少，轮船航运业的发展速度明显放慢。

第二，全国性的航业管理组织——航政局成立。长期以来，中国轮船公司成立、船舶检验、颁发船舶证照、考检船员及引水人、管理港务等工作，以及沿海沿江航行工事的设立修理等等，均由外国人执掌大权的海关一手独揽。这不仅使国家主权旁落，而且执掌大权的外国洋员常常对华商进行种种压制和刁难，以致“本国船只出入于本国港湾，几若身处异国，而洋商之船舶，则反可通融办理，不受法律之限制，独得优越之地位。其间接摧残本国航业，直接保护外国航业，固不待言而晓也”。^②在有识之士的一再呼吁以及抵制外货、收回利权运动的推动下，自1933~1934年起，从海关收回了航业管理权，建立了交通部直属的上海、天津、广州、汉口和哈尔滨五大航政局，统管全国航政工作，收回了长期旁落的航政主权。

在官方收回航政主权的的同时，民间以“维持增进同业之公共利益及矫正营业之弊害，发展交通为宗旨”^③的轮船业同业公会，纷纷成立，或在原有基础上改组重建。一时间，上海、天津、青岛三市以及江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、山东、福建、广东、广西等省先后成立的航业公会达40多个。^④当时的中国轮船公司几乎全都成了航业公会的会员。航业公会在规范航业秩序、保护航商利益和促进航业发展等方面，都发挥了一定的作用。

① 大部分因资本不足万元或轮船总吨不足千吨，或资料、数据欠详，未能入表。如广西梧州等5地新建的41家轮船公司，入表的只有4家。上海、杭州、镇江、常州、广州、青岛等地，也有相当一部分小公司；苏州、上海县新建的轮运企业各达数十家，则全属小公司。这些均未入表，总数多达一二百家。

② 王洸：《中国航业》，商务印书馆，1933，第102页。

③ 《航业年鉴》第2编，第57页。

④ 《航业年鉴》第2编，第3~5页。

第三，初步改变了外国人垄断航运高级职位的状况。长期以来，中国航业界高级船员和高级航运技术职位均被外国人垄断，直到1927年，我国最大的航运集团招商局中除几只江轮改用华人任船长外，所有的海轮船长仍然全是洋人。^① 洋人垄断航运高级职位，不仅使得海权旁落，而且成为各轮船公司经济上的一大负担。如招商局“用途最巨者，莫如用洋人与用煤两宗”。^② 而民国后建立的吴淞商船学校，却因“经费奇绌”，“毕业生难筹出路”于1915年2月停办。^③ 但是，吴淞商船学校自1929年复校以来，由于“社会对于收回航权及扩充海运之要求日切”，毕业生就业前景大为改观，“在昔诸生以就业问题为虑，今则一若有供不应求之势”。^④ 据1936年对交通部核发的证书统计，1936年时全年颁发的甲种船员证书有108人，乙种船员证书567人。历年总计已有620人获得甲种证书，3419人获得乙种证书。^⑤ 到1936年，累计已有4039人获得高级和中级船员证书。这种状况，虽不能说已收回航运高级人才方面的主权，但有了很大进步，取得一定的主动权是可以肯定的。

在引水方面同样如此。由于引水在国防上具有的价值，因此各国无不禁止外国人充当本国引水。但我国从晚清开始，引水权即被列强攫夺，海关总税务司赫德更于同治六年拟定《引水章程十条》，导致引水权和航权一样旁落。但在本时期中，这种状况同样有了明显改变，1933年9月，南京国民政府公布引水管理暂行章程。同年12月由财政、交通、参谋、海军四部共同组织引水管理委员会，以移转职权。后因外国人反对强烈，遂改由海关组织管理会。1934年6月，由该会举行领江考试，凡考试及格者，由海关分三等录用。这些措施虽带有妥协色彩，但毕竟开始改变了外国人一统引水天下的局面。据1935年《申报年鉴》记载，在上海、汉口、

① 参见张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第354页。朱荫贵《论国家政权在中日近代化过程中的作用——中日近代海技自立的比较研究》，《中国经济史研究》1994年第2期。

② 聂宝璋编《中国近代航运史资料》第一辑下册，上海人民出版社，1983，第1227页。

③ 张心澂：《中国现代交通史》，良友图书印刷公司，1931，第220~221页。

④ 《航运年鉴》第1编，第71、85页。

⑤ 《航运年鉴》第1编，第67页。甲种证书获得者是指经过正规航业学校学习，通过考试成绩合格，有资格担任二副和二管轮者。乙种证书获得者指没有经过航业学校学习，但有实际航业经历并通过考试者。

天津、广州四个航政局中，共有华人引水员 402 人，其他外籍引水员 53 人，中国引水员数目已明显超过外国人。到 1936 年，这四个航政局中的中国人引水员数目已达到 621 人，外国人引水员 93 人。^① 中国的引水权已有相当部分得以收回。

第四，水陆联运的扩展和由此导致新航线的开辟，是这时期轮船航运经营中出现的新特点。

清末，招商局曾参加邮传部组织的铁路轮船联运，但为时甚短。民国后，水陆联运虽屡经倡议，但迄未实现。还在 1928 和 1930 年，轮船招商局就参加过国内水陆联运会议，亦因种种原因未能成功。1933 年 9 月，铁道部联运会议再一次决议办理水陆联运。招商局与陇海铁路的水陆联运遂得以实行，此后一年内接着定约者，有招商局与胶济、平汉、津浦路，三北公司与湘鄂铁路等。其他公司也纷纷约定航线，如三北公司——长江及宁波线；宁绍公司——长江及宁波线；达兴公司——宁波线；政记公司——天津、青岛、上海线；合众公司——上海海州线；大振公司——上海海州线；大达公司——上海南通线；沪兴公司——上海平阳线；平安公司——宁波温州线；公茂公司——宁波温州线等等。据《申报年鉴》记载，其中三北、宁绍与平汉路的联运，1935 年 1 月即已施行。“而依过去一年之成绩观察，以陇海路联运最为发达，全年约近十万吨”。在此情况下，招商局又“决定新辟三航线，自海州至天津、青岛及广州。三北公司亦辟自镇海至上海一线，以与该处公路联运”。而“海州与镇海均非通商口岸，不征土货出口税，故可吸引商货”。^②

上述变化显示，在国内民族资本主义取得一定发展和抵制外货的爱国民主运动的推动下，中国轮船航运业在与列强航运势力的斗争中取得一定进展，处境有所改善的状况。但是，这种发展还很不平衡，如远洋航运就依然相当薄弱，不仅远逊于国内的航业发展趋势，甚至比不上 1913 ~ 1924 年间中国远洋航运业发展的状况。在中美、中澳和亚欧这三大远洋航线上，依然是“为英、美、日、意、德、法、荷等国邮船所专利，我国并无

^① 《申报年鉴》社编《申报年鉴》，1935，第 N ~ 53 页；1936，第 N ~ 50 页。

^② 《申报年鉴》社编《申报年鉴》，1935，第 N ~ 44 页。

船只航行此线”。^① 据 1936 年对全国百吨以上注册轮船的调查，虽有 30 余只轮船航线注明是“远洋”，^② 但实际上主要是航行东南亚和日本一带，且绝大部分属不定期航行，无论规模还是实力，均无法与列强的远洋航运能力相比。究其原因，一方面是远洋航线列强基础雄厚，实力强大，中国轮船航运业难与争锋；另一方面是这些列强轮船公司绝大部分有本国政府的经济资助，而中国航运尤其是远洋航运此时尚难以得到政府的支援，仅靠自身力量单枪匹马与列强航运势力竞争，要想立足并获得发展确实有相当的难度。

但是，在国内的航运业方面，此时无论新老轮船公司，大都得到一定的发展。如成立于 1927 年以前的虞洽卿的三北轮船公司，这时实力继续扩大，航线除沿海各线外，亦不定期航行于南洋。内河航线则着重长江下游，尤注重上海、芜湖、镇江、崇明、宁波等线。并注意添置和改装轮船，到 1936 年，轮船数已达 22 只 42769 吨。同属虞洽卿的鸿安商轮公司，1936 年的轮船数也达 25 只 12933 吨。再加上虞洽卿之子虞顺思的宁兴轮船公司所属 5 只轮船 12148 吨，则虞洽卿家族的这三家轮船公司在抗战前已拥有资本 320 万元，轮船 52 只 67850 吨，成为国内实力仅次于招商局的航运集团。^③ 以北方航线为主的政记轮船公司，在 1920 年改组以后，逐年添置轮船。因其与日本关系较深，该公司所有轮船除少数属我国和英国、挪威及德国制造外，多数出自日本船厂，船员亦多为日本人。1931 年“九一八”前后，日本对之采取拉拢利诱政策，该公司为获得经营上的便利，亦多所迁就。这种关系既成为政记公司发展之助，亦成为今后之祸。到 1936 年时，该公司已拥有轮船 24 只 39168 吨，规模之大，仅次于招商局和三北集团。^④ 成立于 1927 年前的东北戊通航业公司，因经营不善 1925 年被最大股东交通银行接收，后以 160 万元的价格转售于东三省政府，1925 年 9 月 1 日，由奉天督办公署接收改组为东北航务局，经内部整顿，“营业远胜戊通时代”，1927 年盈余约 300 余万。后该局为发展业务和避免同业竞

① 《申报年鉴》社编《申报年鉴》，1935，第 N~45 页。

② 参见《民国 25 年度全国百吨以上注册轮船录》，《航运年鉴》，第 121~154 页。

③ 《航运年鉴》，第 259 页；并参见高廷梓《中国航政建设》，1947，第 21、22 页。

④ 《航运年鉴》，第 263 页；并参见高廷梓《中国航政建设》，第 25 页。抗战后，该公司终因“以轮船资敌，被控解散”。

争，遂联合奉天江运部及各航业公司，组成东北联合航务局，“航业愈臻发达”。^①但是，“九一八”后日本人的炮火，摧毁了东北航业发展的前景，“迄沈阳浩劫，此东北唯一航业组织，遂随日人炮火席卷而去”。^②

本时期国内航业中，还有两家相当有特点的大型公司，这就是国内航业界老大的轮船招商局和成立于1925年的民生轮船公司。这两家轮船公司分别代表两种不同的类型，它们不仅反映了这时期中国轮船航运业经营发展的特点，而且折射出中国资本主义进程中某些值得人们深思的东西。

二 轮船招商局的国有及经营

1. 轮船招商局的国有过程

1927年前，招商局在晚清和北洋政府时期，体制上经历了官督商办和商办隶部两个阶段，但由于招商局是中国第一家同时也是最大的轮船公司，因而围绕招商局表现出来的官商矛盾和争权夺利的斗争从来就没有停止过。尤其是对招商局实行“官办”、“国有”的企图，始终未曾停止。^③围绕招商局的官、商矛盾，在这个问题上表现得最为突出。

南京政府在这个问题上不仅不例外，而且表现得更迫不及待。可以说，在1927~1937年的这段时期内，围绕招商局的根本问题，就是南京国民党政府通过种种手段把招商局收归国有和纳入官僚资本主义体系控制的一个过程。这个过程大体可分成前后两个阶段：1927~1932年11月将招商局正式收归国有为第一阶段。此后为第二阶段，这一阶段的中心是逐渐加强控制招商局。但是，对这家具有几十年历史，还多次经历过“官办”、“国有”要求的中国最大的轮船公司实行国有，也并非易事。因此，在招商局收归国有的前前后后，招商局的主管人员和机构在南京政府的控制下多次发生变动，变动之快常有令人目不暇接之感就不奇怪了。为对招

① 王洸：《中国航业》，第9页。

② 高廷梓：《中国航政建设》，第27页。

③ 参见黎志刚《轮船招商局国有问题（1878~1881）》，台湾《中央研究院近代史研究所集刊》第17期上册，1988。另可参见朱荫贵《国家干预经济与中日近代化——轮船招商局与三菱·日本邮船会的比较研究》，东方出版社，1994。

招商局国有前后的人员和机构变化脉络有一个较为清晰的了解，以及对招商局的经营环境和这时期的官商矛盾能有一个更清楚的认识，笔者整理了招商局国有前后的大事录如下：^①

1927年1月上旬 上海尚未克复，南京国民党政府尚未成立，蒋介石即任命杨铨（字杏佛）办理招商局事宜，后杨铨以“内容不明，权限未定，未允就职”。

3月15日 中央执行委员会政治会议第四次谈话会议决派蒋尊簋、钱永铭与招商局负责人会商改善办法。

3月30日 中央政治会议第85次会议决，派张人杰、蒋尊簋、虞和德、郭泰祺、陈辉德、宋汉章、钱永铭、杨铨、潘宜之、杨端六、李孤帆组成清查整理招商局委员会。7月，中央政治会议第110次会议决，加派何焕三为委员。

5月20日 全体清查委员到局开始施行清查，陆续制成各种清查报告书表暨说明书16种，统计表26种。9月底清查结束，清查整理招商局委员会宣告解散。“以招商局事关交通”，将“整理”之责移交交通部。

11月 国民党政府公布监督招商局章程7条，设招商局监督办公处，直隶于交通部。置监督一人，总办一人。监督由国民政府特派交通部长王伯群兼任，总办则由坚决主张招商局国有的部派参事赵铁桥充任。

1928年1月 王伯群发布解散董事会及将各董事停职查办令，同时令招商局改设总管理处，由赵铁桥、李国杰共同负责处理局务，李国杰称病不出，赵铁桥单独接收。

2月22日 总管理处成立，正式开始办公。重订组织章程，改组招商局管理部门，并对内河招商局、积余产业公司、仁济和保险公司等进行改组整顿。

8月10日 交通部召开全国交通会议，总办赵铁桥、董事长李国杰出席参加。此次会“议决招商局以收回国有为原则，而以官商合办为过渡”。

^① 根据《本局编年纪事》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，1947，第74~84页制定。

1929年2月 有人密告赵铁桥“整理无方、违法失职”，当由交通部、工商部、监察院会组彻查招商局委员会，派员来沪，经一月余之清查，“结果并无所获”。

6月17日 中央党部二中全会决议，将招商局脱离交通部管辖，改隶国民政府。旋由国民政府训令，该局监督王伯群代行委员会职权，该局总办赵铁桥代行专员职权。“是时本局名虽商办，实际已由政府代为经营”。

1930年2月 赵铁桥通过法庭诉讼，将积余产业公司收归总管理处。4月正式接收。

7月24日 “总办赵铁桥因整顿局务遭忌，被刺身故”。由交通部航政司长蔡培暂兼代总办职务。“旋国府令派陈希曾继任，陈辞未就”。

9月 由国府改派交通部次长李仲公暂行代理招商局总管理处总办，代行整理招商局专员职权。随即成立整理招商局委员会，简派张群、李仲公等7人为委员，并指定张群为委员长，李仲公为整理专员。后“以张氏未允就任，故委员会终未成立”。

1931年5月 整理专员李仲公辞职，改派郭外峰继任。

1932年春 中央政治会议决议，仍将招商局归还交通部管辖。

3月 郭外峰辞职。部令设招商局监督处，以次长陈孚木任监督，派李国杰为招商局总经理，接收总管理处。

10月 中央政治会议第331次会议决议，将招商局收归国营。以每套招商局股票（航业股2股产业股1股为1套）现银50两由政府收买。“继承本局一切权利及合法债务。取消监督处，另设理事会、监事会及总经理。公布招商局暂行组织章程、理事会及监事会暂行章程。简派叶琢堂、刘鸿生等7人为招商局理事会常务理事。钱永铭等8人为理事。芦学溥等9人为监事会监事。刘鸿生为招商局总经理。

11月11日 上述全体人员就职，接收商办招商局，改名为国营招商局。

1936年2月 全体理监事及刘总经理均以穷于应付，呈请辞职。

2月4日 行政院会议通过辞职请求，“并委蔡增基为总经理，谭伯英、劳勉为副经理”。

2月8日 交通部公布修正国营招商局组织章程，废除理监事会制。除仍旧设置总经理外，增设副经理二人。

1937年1月 副经理谭伯英辞职，部派沈仲毅继任。

以上的大事录大略记录了1927~1937年围绕招商局国有前前后后的大事，需说明的是，由于受篇幅限制，这个记录只能简单孤立的记录部分当时发生的事件，目的是对当时招商局繁复的变化和杂乱的头绪能有稍为清楚的印象。但这些事件彼此间的联系特别是作为商办招商局的主持人对被收归国有的不满和反抗，在这里却难于反映出来。例如，1927年初，当北伐军刚刚打下武汉，上海尚未克复，南京政府也未成立时，亟欲染指招商局的蒋介石就“以本局为全国最大之航业机构，即拟加以整顿”而“任命杨铨（字杏佛）办理招商局事宜。”^①这件事的结果如前所述是杨铨以“内容不明，权限未定，未允就职”。其实情况并不这么简单，在招商局董事会4月12日的特别会议记录中有如下记载：“会长报告，昨日杨杏佛手持蒋总司令暨交通部命令，率同接收委员到局，意欲即日接办局务，当经严词拒却。”^②看来，杨杏佛是在权限不够且遭招商局严拒的情况下才“未允就职”的。随后当中央执行委员会政治会议第四次谈话会议决派蒋尊簋、钱永铭与招商局负责人会商改善办法时，招商局董事会的回答还是：“查本局系完全商办，……至内部如何改善，事关股东主权，似应由本会筹划条陈，报由股东大会解决。”^③但是，招商局董事会这时根本无法阻挡决心把招商局收归国有且这时大权在握的南京政府。4月，当国民党中央政治会议第85次会议通过决议，正式组成国民政府清查整理招商局委员会并“训令招商局伤遵”^④时，招商局也只能乖乖接受。此后南京政府还采取“杀鸡给猴看”的方式，对招商局董事、主船科长兼积余产业公司经理付宗耀冠以“供给敌饷”、“阻挠义师”等罪名通缉捉拿，并把他在招商局的200

① 《本局编年纪事》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，第74页。

② 《董事会议事录 民国十六年四月十二日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308，中国第二历史档案馆藏。

③ 《董事会议事录 民国十六年四月十八日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308。

④ 国民政府清查整理招商局委员会编《国民政府清查整理招商局委员会报告书》下册，1927，第109页。

股股份没收“改作财政部官股”。^①虽然此后反对势力采取控告以致刺杀赵铁桥的方式进行报复，但招商局收归国有的趋势却始终无法被改变。

在这里需提请注意的一点是，南京国民政府是以极小的代价把招商局收归国有的。1932年10月南京政府明令收购招商局时，是以航业股2股产业股1股为一套，以一套现银50两的价格收购的。到1934年收购结束时，共用银2126340.45两。^②而这时招商局的资本金是840万两，资产实值如按1928年招商局第55届账略记载，资产总计达25288062两。^③如按通和洋行对招商局各地房地产和码头的估价，1928年底招商局仅房地产价值即为26752005两，再加上船舶价值4264900余两，合计资产达3101万两以上。^④而且地价一般会不断升值。就算不升值，1934年时招商局房地产和船舶两项合计应当不少于2600万两。国民党政府以不到十分之一的代价把中国最大的轮船企业收归手中，显然，如果不是利用政府权力进行操作是不可能做到的。

另外，从招商局大事录中还可以看出这期间的种种不正常现象：首先，人事方面，除赵铁桥和刘鸿生二人任职时间较长外，其余主管人员来来去去，像走马灯似的换了一拨又一拨，长者数月，短者不过一二月。其次，在这段时期中，招商局的隶属关系一再变换，十分混乱。一会儿直隶交通部，一会儿脱离交通部管辖改隶国民党中央政府，一会儿又重属交通部。管理机构及其名称也历经监督办公处、总管理处、监督处、理事会、监事会等等；主管人员的头衔同样历经总办、督办、专员、总经理等等，名目繁多。决定招商局命运的，一会是中央执行委员会政治会议，一会是中央政治会议，一会是中央党部会议，一会又是行政院会议。显然，在这种“多头乱政”的局面下，一个正常的企业也没法获得正常发展的环境，得到正常的发展，何况是招商局这个历史悠久、包袱沉重、头绪纷繁的企业呢！

2. 轮船招商局的经营

在体制发生重大改变，人员和所属也都屡屡变动的情况下，轮船招商

① 《董事会议事录 民国十六年十二月五日特别会议》，招商局档案，档案号468(2)/308。

② 参见张后铨主编《招商局史》（近代部分），人民交通出版社，1988，第407页。

③ 招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》，1929，第312页。

④ 招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》，房地产价值见第313~314页，船舶价值见第311页。

局经营愈加困难，完全靠借债勉强维持就不难理解了。招商局经营和负债的状况，我们可以通过统计表 5 得到一个大概了解。

表 5 轮船招商局经营状况表 (1927~1937 年)

年份	资本额 (元)	轮船数		盈亏		借 款
		只数	吨数	盈	亏	
1927	11748251	28	62112		1758042	
1928	11748251	27	60266		1194920	
1929	11748251	26	58932		2275046	12 月底，向四明银行抵押借款 70 万两。
1930	11748251	24	54535		2094635	
1931	11748251	24	54535		1743722	
1932	11748251	26	58237		2278190	10 月，向通商银行透支 34.5 万两。12 月，向中央银行透支 200 万元。到年底止，招商局债务“不下 1700 余万两。”
1933	11748251	25	56700	433708		8 月，向中英庚款董事会借 36 万镑。另向邮政储金汇业局签订抵押贷款 50 万元，透支 50 万元。
1934	2973902	27	68100		1467795	向中国银行借款 30 万元，向邮政储金汇业局第二次借款 100 万元，向中央银行押借 160 万元。“计至年底，负债总额达 3000 万元，每岁子息已达二百六七十万元。”
1935	2973902	28	71177		2321700	8 月，向邮政储金汇业局抵借 15 万元。
1936	2973902	28	71177			
1937	2973902	19	54689			3 月与江南造船厂以分期付款方式定购江轮 2 只货船 3 只，连利息共 316.6 万元。

说明：1. 1934 年后资本额大幅下降的原因，是因 1932 年收归国有时按一套股票（航业股二股产业股一股）现银 50 两收购，到该年收购结束按新股股价计算之故。

2. 1936~1937 年的结算盈亏数字，“因抗战期中，案卷在港损失无从查考”。

3. 1937 年的轮船只吨数另有一种说法，《国营招商局七十五周年纪念刊》的“本局编年纪事”1937 年中有“截至抗战前夕，本局拥有之大小船舶共计 53 艘，凡八万六千三百八十余吨”的说法。笔者认为，这个数字很可能包括了上述经营表中 1937 年与江南造船厂以分期付款方式定购的 5 只船，但因 7 月 7 日抗战爆发，这 5 只船很可能还没有来得及生产。因而本表采用同书附表轮船 19 只 54689 吨的数字，这个数字与上述数字相差甚大，但反映的应是抗战爆发后至 12 月底止招商局遭受战争损失后的数字。

4. 表中部分货币单位为规元银两，已折算为国币元。

5. 本表所列借款仅是一部分，并非全部。

资料来源：招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，资本、船吨和盈亏数见书后附表，借款见同书“本局编年纪事。”

显然，这期间招商局的经营状况相当低迷。从统计表看，除轮船吨数的有限增加外，其他没有一项指标使人乐观。资本一项因廉价收购从1934年起数字下降姑不置论，轮船只数则延续了19世纪七八十年代以来的数字，到1936年为止仍然徘徊在二十七八只左右没有变化。1930、1931两年甚至降到了多年来少有的24只。其中，只有招商局的债款是唯一一直线上升的数字。毋庸讳言，多年以来招商局就是负债经营，靠的是东挪西借、以借债度日。截至1926年，招商局的债务已接近1000万两。^①在本期开始的1927年，更出现过“总局现只存四百元，应付保险、地租、捕捐以及同人并海员薪水均无着落”的窘境。^②1928年1月在“船员薪工尚多拖欠，每次开船必费唇舌”的同时，还面临着汇丰限期于3月31日前清偿所欠570余万债款，“否则将执行借款条件，处分押抵各产”的压力。此时，“花旗亦有同样之催索”。^③因此，本时期从一开始招商局就面临着此前因军阀战争、经营不善和贪污腐败等原因造成的巨大财政困难。这种困难还因招商局的大部分产业都已抵押出去而更形严重。十分明显，招商局的债务是各种矛盾的焦点，是最尖锐的问题。招商局能否得到新的发展，很大程度上取决于这个问题怎样得到解决。

但是，在招商局被收归国有之前，南京政府在这个问题上袖手旁观，没有向招商局提供过任何资金援助。在招商局收归国有之后，1933年3月，总经理刘鸿生在理事会议上提出的《整理招商局计划意见书》中，指出招商局“最大病根”为负债过多、船龄过高及货栈码头朽败。而这三大病根的治理都需要钱。因此刘鸿生所拟整理招商局大纲的第一条，就是请政府拨款3000万元作为招商局国营的开办基金，^④但无下文。1933年6月，刘鸿生再次呈请交通部转请南京政府拨付1500万元，“以作整顿业务之资”，同样是“迄无结果”。^⑤仅在1933年8月，由国民党中央政治会议议决，将中英庚款储存在伦敦的长期不动款36万英镑，以年息5厘10年

① 参见汪敬虞主编《中国近代经济史（1895～1927）》（人民出版社，2000）“航运”中的招商局部分。

② 《董事会议事录 民国十六年二月二十六日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308。

③ 《董事会议事录 民国十七年一月三十一日特别会议》，招商局档案，档案号468（2）/308。

④ 参见张后铨主编《招商局史》（近代部分），第428页。

⑤ 《本局编年纪事》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，第82页。

还清的条件借给招商局作为购船之用，算是帮了招商局一把。^①但招商局所负的沉重债务，依然无法解决。因此，尽管赵铁桥和刘鸿生都进行了多方改革，如赵铁桥上任后对机构进行大力整顿，裁汰人员 210 名，约占当时在职职员 426 人的 50%。^②力度不可谓不大。并从内部推行改革，调整总局机构，改革会计制度，设立各种专业委员会，从燃料、船舶修理、货栈等各方面认真改进以开源节流，并设立稽核制度，对过去的腐败贪污进行清查，轰动一时的招商局三大案——汉口分局施氏父子舞弊案、天津分局麦氏父子贪污案和积余产业公司李国杰舞弊案，都是这期间揭露和处理的。刘鸿生不仅裁员简政，将各项开支压缩到最低限度，还专门设立了债务整理委员会和购料委员会，以清理债务和节省开支。但赵、刘的改革措施对招商局的庞大债务只是杯水车薪，招商局始终摆脱不了东挪西借、拆东补西、借新债还旧债的恶性循环。而且赵铁桥赴任不到三年即被刺杀，刘鸿生在苦撑了三年后也终因“穷于应付”而辞职。其余走马灯一样的短期执政者就更不可能有什么良方了。因而招商局不仅“所有资产一再押至罄尽，且其将来收入亦用反复作抵”，到抗战前夕，实际结果已是“不啻徒存空名，只未宣布破产而已”。^③

当然，在整个航运业都有所发展的背景下，轮船招商局毕竟出现了一些新的气象，特别是赵、刘的改革，给招商局注入了某些活力，可说是这时期招商局的亮丽点。其中，值得提起的有如下几点：

第一，安装无线电设备 招商局自创办以来，二十多只轮船分驶南北洋及长江各埠，一直没有无线电设备，传递业务信息全靠各地电报局代办，“既多周折，时复稽迟。偶遭意外，尤感呼应不灵”。1928 年 10 月，赵铁桥主持的招商局总管理处决定江海轮船全部安装无线电台，先装海轮，再装江轮。历时 7 月，海轮 14 只和江轮新江天、峨嵋 2 只已安装了最新式的真空管无线电台。1929 年 5 月，又在总管理处设立一座长短波兼备的电台，“籍与各轮通信，逐日报告航行状况”。电台“除收发各轮航行报

① 招商局得以用这笔钱订购海轮 4 只，见《本局编年纪事》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，第 80 页。

② 据招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》（1929）第 326~328 页数字计算。

③ 《本局债务清偿记》，招商局编《国营招商局七十五周年纪念刊》，第 41 页。

告、气象新闻及航海警告”等外，“调遣中途各轮亦甚称便”，不仅减少了轮船空驶，增加了收入，还能及时援救出事船只，“直接间接裨益商局，实非浅鲜”。

另外，招商局还应中央研究院之请，令各轮于每日上下午将航往地点的气象情况分两次报告总局，再拍往南京北极阁气象研究所。这对于推动我国气象事业的发展，无疑也是有益的。^①

第二，实施货物分段联运 为了减少竞争、合理调配轮船和充分发挥运力，招商局在与铁路实行水陆联运的同时，也寻求与其他中国轮船公司实行联运。其中，与民生实业股份有限公司实行的货物分段联运就是典型的一例。

1934年6月，招商局和民生公司在上海拟订了两公司货物分段联运合同18条。其主要内容如下：

1. 互助 民生公司在宜昌、万县和重庆三埠以最低报酬代理招商局各种业务，为招商局提供廉价煤炭并以极低租金租给趸船；招商局在宜昌以下各埠以同等条件为民生公司代理各种业务并廉价出租趸船和码头。

2. 联运口岸 包括重庆至上海等13个沿江口岸和宁波、温州、福州、汕头、香港、广州、青岛、天津等8个沿海口岸。

3. 营业范围 民生公司不再在申汉线与汉湘线开展营业活动，渝、万、宜、沙各埠的转口货物交招商局轮船转运；招商局除现有船只外，不再扩充宜汉、宜渝线的运营业务，其申、汉、沙、宜各埠转口货物除自有船只转运者外，得交民生公司轮船转运。联运的上下水接运点定为宜昌或汉口。

此外，联运合同对船只分配、运费价格。各自的经济责任以及结账办法等等也作了相当具体的规定。1935年9月，双方又商定，联运运费实行平均分配，使联运合同更加完善。^②

招商局与民生公司的货物分段联运，是中国航运公司之间通过相互协作，取长补短，减低内耗，一致对外的一种方式，是中国民族企业在成长

^① 招商局总管理处编《招商局总管理处汇报》，第124~128页。

^② 招商局和民生公司档案，转引自张后铨主编《招商局史》（近代部分），第421页。

中的一种进步。上述长江流域中英日三国货物运载比较表中1935、1936年中国货运量大幅上升，上海至汉口和宜昌至重庆航段上增长尤为明显的情况，同实行这种货物分段联运是有一定的关系的。

第三，废除陋规，革掉“买办”制 20世纪30年代以前的中国各轮船公司，在管理体制上大都采用“买办”制。买办又称“座舱”，其职务可以世袭。当时船长、轮机长等少数高级船员由外国人担任，船上的管理和客运等业务，则由买办承包。公司只收取承包费，对如何经营管理并不过问。买办大权在握，再任用亲信，层层分包。他们只求私利，不问其他，结果导致勒索旅客、私分货物等种种弊端不断发生。几十年延续下来，已成为难以清除的痼疾。甚至有的座舱长期不上船，公司也无有效的办法制约。早在1921年，招商局董事会即深苦于这种弊端：“近来江海各轮弊窦百出，输运货物既常短少，往来客商时苦需索。推究其弊，皆由座舱永不上船之故。”而且，“轮船茶役本以侍应客商，近则视为生财之具：上船即广收押柜，按次又责交陋规，小水脚一项全行干没，概不归公。客货斤两，明目偷漏，搭客酒资，任意征求”，而“此种弊端，江船尤甚”。^①尽管这样，却始终未见有效的解决办法。刘鸿生就任总经理后，决心革除这一陋规，并得到宋子文的支持，经过一年多的斗争，终于废除了买办制，建立了船长负责制。^②1936年4月1日，新任总经理蔡增基又对招商局客轮船票售卖中的积弊实施整顿，以往在买办制下，“售票不加限制，往往超过舱位一二倍有奇”。而客舱茶房则无不私售铺位以渔利。当时船上茶房人数众多，每轮“少则六七十人，多则百四五十人，船上均不给工资，全赖私售铺位及索取酒资以为服务之代价”。统舱乘客购票登轮后，须向茶房再购铺位。即本有固定铺位的官房舱，茶房亦常藉词有人预订而勒取小费。“至酒资一项，长程者常在票价三成以上，短程者竞与票价相等”。故旅客“咸视江轮为畏途”。针对上述弊端，蔡增基采取果断措施：“将各轮买办一律改为事务长。于四月一日起实行码头上设柜售票，未经购票者不准登轮”，并“限制票额，不许滥载，总以有票即有铺位，使乘

^① 《董事会议事录 民国十年七月五日》，招商局档案，档案号468（2）/304。

^② 参见张后铨主编《招商局史》（近代部分），第410、411页。

客购票后免有票无位之虞”。同时规定茶房薪工酒资，禁止滥索乘客费用。据说自施行以来，乘客“咸称便利”，而“客票收入亦较前大有增进”。^①

除上述改革外，招商局在帮助设立航海学校，逐步以中国海员取代外国高级船员等方面，也都采取了某些措施。但是，与此期国内其他民族航运公司相比，招商局的变化还是太小，发展速度显得太慢。显然，招商局是本时期中国航运业中官方色彩浓厚的企业典型代表。与轮船招商局相比，民生实业股份有限公司（简称民生轮船公司）在本时期的崛起和迅猛发展，却代表了这期间中国轮船航运业发展进程中出现的另外一种类型。

三 民生轮船公司的崛起及经营管理特点

1925年，民生轮船公司成立于长江上游的四川合川县，成立时资本仅2万元（实收8000元），70.6吨轮船一只。此后，凭着总经理卢作孚正确的经营理念和所创的经营管理方法，12年时间，轮船增加到48只18563总吨，航线从嘉陵江上游重庆—合川段的89公里，扩展到整个川江，进而延伸到长江下游的上海，并在宜昌、汉口、南京、上海等地设立了分公司或办事处。到1936年时，已发展成为一个以航业为主，包括机械、染织、电灯、自来水等附属企业，股本167万元，资产达900多万元的实业集团。民生公司的发展，创造了中国轮船航运史上的“奇迹”，在中国企业的发展史上，也是极为少见的。

表6反映的是民生公司发展变化的一些主要数据。

表6 民生公司1926~1937年发展一览

年份	股本	船只数	吨位数	收益总额	利润率(%)	资产总值
1926	49049	1	70	25282	51.5	77515
1927	99225	1	70	58573	59.0	170320
1928	123330	2	105	38371	31.1	285132

^① 《招商局发表整理报告》，《航业月刊》第4卷第2期，1936年9月15日，“航讯”第13页。

续表

年份	股本	船只数	吨位数	收益总额	利润率(%)	资产总值
1929	153000	3	230	69262	45.3	312667
1930	250000	4	504	130116	52.0	547873
1931	506000	13	2153	247104	48.8	1110317
1932	908000	23	7261	366512	40.4	2885244
1933	1063000	26	7690	617404	58.1	3835949
1934	1174500	31	10707	668491	56.9	4974720
1935	1204000	41	16093	1174176	97.5	7308238
1936	1674000	48	18563	2300177	137.4	9882260
1937	3500000					12156852

资料来源：1. 股本、资产总值见“长航档案永久卷105，财务、人事”，转引自凌耀伦主编《民生公司史》，人民交通出版社，1990，第81页。收益总额和利润率见“民生公司档案”，财4，历年资产负债表，损益计算书及《新世界》第14卷4、5期，1939年3月，转引自凌耀伦上引书，第87页。

2. 轮船只数和吨数1935年前见《历年轮船增减比较》，《新世界》第89期，第12页。1936年数字据民生公司编《民生实业公司十一周年纪念刊》，1937，第90~91页，“本公司现有轮船一览表”计算。

从统计表看，民生公司的经营是相当成功的。无论是股本、资产、轮船吨数，还是利润，从成立后均直线上升，而且上升的幅度相当大。利润从1926年的2万余元，增加到1936年的230万余元，11年期间增长一百多倍。利润率最低年份31%，最高达137%，年平均利润率为61.6%。这样高的利润率，不仅在当时其他中国公司中没有，就是外国在华轮船公司，也没有听说过。值得注意的是，民生公司成立时，正是外国轮船公司在川江占据垄断地位，中外船只显得过剩，彼此间正在进行激烈跌价竞争之时。民生公司成立后，仅用几年时间，就收编了川江中的其他中国轮船公司，统一了川江航运，并进而击败和收购了美商捷江轮船公司和部分英国轮船，同时迫使日清、太古和怡和等老牌外国轮船公司的主力退出了川江。

无疑，民生公司的成功必定有其他轮船公司不具备或没有的特点。民生公司的成功，与总经理卢作孚的企业家精神和其独创的经营管理方式有密不可分的关系。卢作孚自学成才，博学多闻，曾任四川《群报》记者，《川报》主笔、社长兼总编。他深受孙中山先生实业救国思想的影响，决

心通过兴办实业的方式，促进社会改革和中国现代化。在实现这个目标的过程中，他采取的策略和创建的经营管理方式，达到了良好的效果。在策略方面，值得注意的有以下几点：

1. 避实就虚，站稳脚跟

民生公司成立时，川江上的轮船公司已呈过剩状态，竞争激烈，华商公司尤处于生存危险状态。卢作孚对已有的轮船公司和轮船的经营状况进行一番调查后，认定航业应作新的试探和新的试验，不应在原有轮船过剩的航线上与正在失败的同业竞争，遂决定新辟重庆—合川间的嘉陵江航线。当时一般轮船公司以货运为主，不定期航行。而卢作孚规定民生公司以客运为主，定期航行。结果这一新的经营方针大获成功，第一年即获利2万元。使得各方乐于认股，为公司日后的发展奠定了基础。

2. “化零为整”，统一川江航运

在获得初步发展后，卢作孚利用军阀欲统一四川，任命他为川江航务管理处处长的机会，提出“化零为整”，统一川江航运的决策。他主张结束同业之间的竞争，把川江所有的华轮公司联合组成一个公司，发展壮大华轮势力，一致对外，提高与外轮的竞争能力。卢作孚的这一主张得到了同业及社会的广泛响应，也因与当时四川军阀刘湘欲统一四川的计划相合而得到支持。因而从1930年起，民生公司开始了“化零为整”，统一川江航运的过程。在实施中，卢作孚采取了易被人接受的较为宽厚的办法，即凡愿意归并于民生公司的川江华轮公司，均以优惠的价格将其资产折价，以现金代偿债务，结余部分作为股本加入民生公司，原有人员则全部量才录用。这样，许多因经营亏损的公司均乐于与民生公司归并，不到一年就合并了重庆以上航线的7家华轮公司，接着又向重庆下游扩展，又合并了十余家公司。到1934年，共合并收买华商轮船30余只7000多总吨，基本统一了川江华轮航运业。在1935年收购美商捷江轮船公司后，在长江上游“除了英商太古、怡和，日商日清，法商聚福及华商招商、三北而外，差不多没有旁的轮船公司了”。^①这样，民生公司只付出了数量不太大的现

^① 卢作孚：《一桩惨淡经营的事业——民生实业公司》，转引自凌耀伦主编《卢作孚集》，华中师范大学出版社，1991，第405页。

金，实力和规模却得到了迅速扩大。

3. 多方努力，扩充资本

民生公司在其发展过程中，扩充资本增强实力的措施十分成功，除了合并华轮公司以资产折价入股外，其他几项吸引资金的措施效果也十分明显。第一是大量吸收职工入股。这是卢作孚“劳资合作”论的措施之一。目的—是解决公司发展资金缺乏的困难，二是使职工与公司的利益结合在一起，调动职工的积极性。到1934年，民生公司职工入股款额达111500元，占公司总股数的9.4%。^①第二是成功发行公司债。1935年，民生公司急需巨款收购在竞争中破产的美商捷江轮船公司，在中国金融界有关人士的建议下，民生公司决定在上海发行公司债100万元。“这是四川的经济事业在上海第一次募债，而且是第一次募公司债”。^②当时“我国各地之股份有限公司发行公司债者，尚不多见，在川省尤属创举”。^③民生公司成功募集到100万元公司债，不仅顺利收购了捷江公司，而且使自己的实力和信用都上了一个新台阶。第三是抵制官僚资本染指川江的企图，运用策略为我所用。1933年四川省主席刘湘向法国借款修筑成渝路，此事后被宋子文的中国建设银公司揽去。中国建设银公司组成川黔铁路局，拟建造铁驳拖头等船只入川运输筑路器材。这一计划如果实现，民生公司将无法与之竞争，统一川江航运的计划将随之破产。民生公司为此不惜以极低的代价保证包运各项器材，并以民生公司顾问名义重金拉拢宋子文的亲信，终于使中国建设银公司放弃了造船入川的计划，并得到对方优惠贷款160万元，建造了新船和修建了码头。^④民生公司巧妙运用策略，不仅变被动为主动，而且借款造船，壮大了自己的实力。

创立一套行之有效的经营管理方式，同样是民生公司成功的重要因素。

卢作孚认为，中国之所以有许多问题没有解决，不是中国人“先天缺

^① 参见凌耀伦主编《民生公司史》，人民交通出版社，1990，第84页。

^② 卢作孚：《一桩惨淡经营的事业——民生实业公司》，转引自凌耀伦主编《卢作孚集》，第408页。

^③ 《本公司募集第一次公司债之经过》，《新世界》第89期。

^④ 参见凌耀伦主编《民生公司史》，第38页。

乏了什么资质，实是后天从社会得来的行为缺乏了训练”，他坚信“凡白种人能解决的问题，黄种人亦未尝不能解决”。^①因此在民生公司的经营管理中，提倡的根本精神是“服务社会，便利人群，开发产业，富强国家”，“个人为事业，事业为社会，个人的工作是超报酬的，事业的任务是超利益的”。^②并具体体现在尊重知识、尊重人才，一切为了顾客，一切为了招徕客货上。民生公司成功的经营管理方法很多，其中主要的几方面如下：

1. 废除“包办制”，实行“四统一制”

卢作孚经过调查，认为过去华轮公司普遍亏损，根本原因是管理不善，尤以普遍实行的“包办制”为甚。这种制度在人事、营业和物品方面均层层承包，形成各自为政的几个集团，难以统一指挥。“一切管理放松到不能过问的程度”。^③各层都以薪工低廉为目的，结果导致营私舞弊、分肥利己司空见惯。因此民生公司决定废除包办制，一律实行四统一制。即船上人员统一由公司任用，任人唯贤，不准任用私人；船上财务统一由公司掌握，一切收入归公司所有，不许营私舞弊；船上燃料油料消耗统一由公司定额核发，节约有奖；全船统一由船长指挥，不许各自为政。这种四统一制，实际上是一种资本主义的经营责任制。实行四统一制后，公司加强了对船只的经营管理大权，服务质量和经济效益得到大大提高。

2. “高级人员找，低级人员考”

民生公司十分尊重知识和人才，人员录用任人唯贤。对高级人员，即少数学有专长的专家学者，或经营管理方面有经验的专业人才，采取公开登报招聘、走访、或托人托学校托单位推荐等方法，礼聘到公司服务。通过这种方式，民生公司吸收了大批能人，其中包括一批留学回来的企业管理专家和知名人士。据1937年统计，民生公司处级以上的主干人员41人中，大学以上学历者38人，占92%。其中5人是英、美、德、日归国留学生。民生公司拥有的技术人才之雄厚、知识层次之高，是四川其他任何公司比不上的。对低级人员，即一般技术人员和工人（包括茶房、水手

① 卢作孚：《中国的根本问题是人的训练》，凌耀伦主编《卢作孚集》，第218页。

② 凌耀伦主编《卢作孚集》，第16页。

③ 卢作孚：《一桩惨淡经营的事业——民生实业公司》，转引自凌耀伦主编《卢作孚集》，第401页。

等), 则采取公开登报, 自愿报名, 严格考试, 择优录取的方式招聘。录取后经过短期培训, 再根据其才能安排不同的工作。到 1936 年为止, 民生公司的职工中已有 3580 人是公开招考而来, 占当时职工总数的 93%,^① 其中, 许多人都成长为公司的基层骨干。

3. 建立合理的工资制度和重视职工福利

在半殖民地半封建的旧中国, 职工工资水平大大低于劳动力价值是普遍现象, 福利制度则几乎没有。民生公司虽是低工资制, 但十分重视建立一种比较合理的工资制度和较好的福利制度。民生公司对职工的技术、能力、贡献、表现和工龄进行全面考核, 建立了一种逐年加薪和按成绩提级加薪的工资制度。公司将全部职工按工作性质分成相互衔接的职称等级, 每个职称又有若干工资级别, 每级差距不大, 每年进行一次考绩。凡工作好者每年均可加薪一级, 表现突出者或有重大革新者则可加薪两级、三级乃至晋升职称而加薪数级。职工福利则贯穿在职工生活的各个方面, 如免费供应职工膳食; 免费提供单身职工宿舍; 公司职工统一穿民生服, 费用由公司补贴; 每年 12 月份发双薪; 职工及家属可免费到公司预约的医院看病; 请探亲假的职工及家属可免费乘船, 等等。另外, 公司还开办各种补习班, 举办文体活动和比赛, 为职工开办消费合作社等。这种种措施, 不仅激励职工努力工作, 还增加了职工视公司如家的思想感情。这些做法, 在近代中国是不多见的, 也是民生公司得以快速发展的重要原因。

四 小结

轮船招商局和民生公司是这时期中国轮船航运业发展中两个具有代表性的典型。招商局已有半个多世纪的历史, 虽然仍是中国航业界的老大, 但内忧外患早已使其暮气沉沉, 其身上浓重的封建残余已使其走到了破产的边缘。不论是官督商办、商办还是国营, 都无法彻底改变其面貌的状况说明, 在人的观念和社会意识没有根本改变的情况下, 经营体制的改变并

^① 凌耀伦主编《民生公司史》, 第 116 页。

不能从根本上解决问题。民生公司则是中国资本主义有了一定程度的发展后才可能出现的典型，该公司的出现和发展，表明中国近代社会在经历了重重苦难后，已发生了一定程度的质变，与传统不同的新的观念、新的人物和新的企业，已在中国的土地上产生。民生公司的历程从一个方面证明，中华民族的传统中，孕育着强大的活力和创新能力，这种能力不仅在传统经济中创造过辉煌，在现代商品经济和市场经济的进程中，同样能够创造奇迹。

（原载《中国经济史研究》2000年第1期）

论抗战爆发前董浩云先生对发展 中国航运业的构想和活动

董浩云先生作为一代船王，世界航运界的风云人物，他的一生精彩纷呈，可圈可点。但一个人事业的成功，绝非偶然，必然有很多因素在其中共同发挥作用。董浩云先生能够白手起家，逐步发展，除了他自身的努力、时势际遇等等因素外，超越一般人的眼光、富于创造性的洞察力、勇于实践和不断追求、百折不挠的勇气可以说是必不可少的品质。1937年抗战爆发前，他在20多岁的年轻时代就能够准确地指出中国轮船航运业发展中存在的问题，并为此进行努力和勇于向当政者提出建议及改进的计划，这些行动，就从一个侧面反映出他异乎常人的锐利眼光、把握大局的气度胸襟，以及对发展中国民族轮船航运事业的热情，可以说，这些品质，正是他能够最终获得成功的基础。

这里，我们通过抗战爆发前他对中国轮船航运业发展的观察、思路，他自己的设想和对当政者所提的建议，进行一下具体的分析。

一 抗战爆发前中国轮船航运业的特点

在进行具体的分析前，首先有必要对抗战爆发前中国轮船航运业的整体发展状况和特点，进行一下回顾，我们先看统计表1。

统计表1中反映的是1927~1936年抗战全面爆发前中国领水中中外轮船航运业实力的演变情况。总起来看，在进出中国通商口岸领水中，最重要的四个国家中英美日的船舶变动数字反映出来的具体情况是：中国的轮船航运业在这期间发展速度最为迅速，在进出中国通商口岸中外船舶总吨

表 1 1927 ~ 1936 年进出中国通商口岸中外船舶吨数及百分比

年份	中外船舶吨数 合计		中 国		外 国									
					英 国		美 国		日 本		其他外国		外国合计	
	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%	吨数	%
1927	116210785	100	21636391	18.6	40258049	34.6	5577115	4.8	35745535	30.8	12993695	11.2	94574394	81.4
1928	152630001	100	36522221	23.9	56036567	36.7	6364102	4.2	39065724	25.6	14641387	10.0	116107780	76.1
1929	154667910	100	29884336	19.3	57926507	37.5	6653495	4.3	42349647	27.4	17853925	11.5	124783574	80.7
1930	155605954	100	29199170	18.8	57246927	36.8	6490351	4.2	45630705	29.3	17038801	11.0	126406784	81.2
1931	160005101	100	32698623	20.4	60560794	37.9	6177767	3.9	43042411	26.9	17525506	11.0	127306478	79.6
1932	135409496	100	33888168	25.0	54430602	40.2	5376352	4.0	19775917	14.6	21938457	16.2	101521328	75.0
1933	137379174	100	37254843	27.1	58215213	42.4	5350526	3.9	20168140	14.7	16390452	11.9	100124331	72.9
1934	140473933	100	41151397	29.3	58866763	41.9	5406637	3.9	20139115	14.1	14910021	10.6	99322536	70.7
1935	143978837	100	41955285	29.1	60112641	41.8	4786478	3.3	21919100	15.2	15205333	10.6	102023552	70.9
1936	145019018	100	44171645	30.5	57345515	39.5	3771479	2.6	24913576	17.2	14816803	10.2	100847373	69.5

说明：1. 中外船只中包括在通商口岸登记的帆船，唯数量不大，其中又以中国船为多。

2. 其他外国包括德国、法国、挪威、俄国等国家。

3. 各国吨数栏目后面的百分数，是这些国家在中外船舶吨数总数中所占的百分比。

4. 因 1937 年爆发战争的关系，本表的计算不包括 1937 年。

资料来源：根据历年《关册》数字编制，百分比为笔者计算。

位中，从1927年的2163万吨增加到1936年的4417万吨，十年中净增2254万余吨，翻了一番多。在各国船舶吨位数中所占比重也从18.6%增加到30.5%，增幅近12个百分点。外国在华轮船航运势力中，英国从4025万吨增加到5734万吨，净增1709万余吨，增幅不是很大，但仍然保持了霸主地位。美国有所下降，但因原来所占比重不是很大，影响有限。变化最明显的是日本，这个在甲午战争后快速扩张的帝国主义国家，在争夺中国轮船航运势力的斗争中曾经十分凶猛，但在本时期中，其不断增长的势头终于受到了遏制。从统计表看，日本在进出中国通商口岸中外船舶吨位数中的比重，从1927年达到顶点后即呈下降趋势，到1932年更出现一大转折，1932年其所占比重比1931年剧减1/3强，跌到14.6%，比1927年的30.8%减少一半多。此后几年也徘徊不前。显然，1932年日本轮船进出中国数字的陡降，与1931年日本侵占中国东三省后，所引发的全国性抵制日货抗击日本的爱国运动对日本航运业的打击有关。而这期间其他外国航运势力所占的比重则变化不大。

从统计表1还可以看出两点：一是1930年前中国轮船吨位数有所反复，但从1930年起，即呈逐年稳步递增的趋势，到1936年，中国轮船吨位数比1927年增长一倍以上。二是表现在这期间中外轮船吨位数的净增长数量比上：1936年中外船舶吨位数合计为14501万吨，比1927年净增2880万余吨。这期间，日美两国吨位数下降，其他国家变化不大，因而中英两国实际增长吨位数超过表中2880万吨的净增吨数，实为3963万余吨。其中中国净增2254万余吨，占中英净增吨位数的57%，净增吨位数和增长指数都超过英国。另外，国与国之间的进出口轮船吨位数对比，则中国不仅超过此前多年压倒自己的日本，重新位居第二，而且缩小了与占据航运业霸主地位的英国的差距。

统计表2是这一时期中国注册轮船的增长情况。

表2统计了1928~1935年中国轮船公司的轮船注册情况。从这个表看，中国轮船只吨数均逐年增长，1935年保有轮船3985只71万余吨，比1928年净增2633只42万余吨，8年中平均每年净增轮船329只53425吨。另据1936年对全国拥有500总吨以上轮船的公司进行调查，有成立年份记载的64家，其中1927年以后成立的42家，共拥有轮船81只165114吨，

表 2 全国注册轮船历年增长比较表 (1928 ~ 1935 年)

年份	轮船数		吨位数		该年增长数		历年增长数	
	只数	%	吨数	%	只数	吨数	只数	吨数
1928	1352	100	290791.2	100				
1929	1823	135	334403.9	115	471	43612.8		
1930	2792	207	415447.3	143	969	81043.4	1440	124656.1
1931	3273	242	497599.9	171	481	82152.6	1921	206808.8
1932	3456	256	577256.6	199	183	79656.7	2104	286465.5
1933	3577	265	624783.2	215	121	47526.6	2225	333992.0
1934	3802	281	668069.3	230	225	43286.1	2450	377278.1
1935	3985	295	718194.8	247	183	50125.5	2633	427403.6

说明：1. 本表原有附注，附注为“本表按国民政府在南京成立后来部注册轮船统计”，由于存在有些轮船公司没有注册的情况，因而本表数字比实际数字可能偏低。

2. 本表只数和吨数后面的百分数为笔者计算，小数点后四舍五入。

资料来源：上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会编《航业年鉴》第 2 回，1937，第 1 编第 202 页。

平均每只轮船 2038 吨。在这 42 家轮船公司中，有资本记载的 24 家，资本总额为 5785000 元，平均每家公司资本 24.1 万元。^① 据调查，到 1936 年，中国已拥有 5000 吨以上的大中型轮船公司 27 家。其中，拥有万吨以上的轮船公司 14 家，除原有的招商局、政记、民生、三北、鸿安、宁兴等公司外，新成立的大中型轮船公司占了大部分。值得注意的是，1930 年后分别有 5 家万吨以上的轮船公司问世，共有轮船 22 只 78358 吨，船均 3561 吨，^② 有明显朝着大型化方向发展的趋势。

但是，中国轮船力量的增长，由于起点较低，再加上此前在中国领水中占据霸主地位的英国航运势力净增数量也不少，因此中外整体航运势力之间的实力差距，并没有发生本质的改变。正如统计表 1 所示，外国航运势力在中国领水中仍然占据着 70% 左右的比重，中国领水中轮船航运业呈现出来的仍然是一幅鸠占鹊巢、主客颠倒的图景。

① 参见上海市轮船业同业公会航业年鉴编纂委员会编《航业年鉴》第 1 编，第 259 ~ 265 页。（以下简称《航业年鉴》）

② 上引均见《航业年鉴》第 1 编，第 259 ~ 265 页。

另外，在上述统计表中看不到的是，随着中外轮船数量的增加，航运业之间的竞争也呈逐年激烈的趋势。这中间既有中外轮船公司间的竞争，也有中国轮船公司间的竞争，既有沿海航线的竞争，也有长江航线及内河航线的竞争。再加上1932年南京国民政府完成了将中国最大同时也是历史最长的轮船公司轮船招商局收归国有的过程，在中国轮船航运公司中还出现了国营和民营公司在各方面的竞争。因此，如何保持中国轮船航运业发展的向上势头，逐步将外国轮船航运势力从中国领水中驱逐出去，从根本上改变中国领水中鸠占鹊巢、主客颠倒的局面，就是非常重要而又事关全局的大事。正是在这里，我们看到此时身份地位并不高，且只有20出头年纪的董浩云先生，向中国当政者提交了建议书。在董浩云先生的建议书中，可以读到他对发展中国轮船航运业的建议，了解到他的真知灼见，更可以体会到他对发展中国轮船航运业的一片热忱。另外需要指出的是，在目前已知的航运史资料中，尚未发现类似的其他建议书存在，仅此一点，也可看出董浩云先生的与众不同之处。

二 呼吁建立本国的航运政策

如上所述，20世纪30年代中国轮船航运业在取得一定进展的同时，矛盾斗争也开始同时出现并有激化的可能。因此，如何保持中国轮船航运业发展的上升势头，解决发展中出现的无序竞争等矛盾纠纷，遂成为首当其冲需要解决的问题。

1935年10月15日，时当23岁的董浩云先生在《航业月刊》第3卷第6期发表了《民营航业行将破产、航业合作暂告停顿声中，发表一篇未及列入二十三年航业促进会之一提案》的文章。他在这篇文章的开头加了一段“写在前面”的文字，说明这篇“政府应明令规定国营航业与民营航业应如何分工合作，共谋国航进展，并建立海运政策案”的文章，原来是为1934年航业促进会所写的提案，因为邮寄的原因，文章寄到北京时已过截止期限，因此未能与其他提案一样送请大会讨论，本来他认为已经没有再发表的必要，但是现在的现实情况却是：《中国航业合作方案》虽已经交通部核准施行，中国航业合作社亦已告成立，国营民营理事也都照章选

出，但是观其工作成效，“依然是几纸方案”，且“最近航业合作社民营理事因工作艰难而提出全体总辞职，合作进行显已暂告停顿”，因此，他考虑到“在此航业合作尚未告成时期，国营与民营各自为政，一如往昔，营业冲突间接与直接，是所难免”^①的情况，为避免中国轮船航运业可能出现的危机，遂将这篇文章重新予以发表。

确实，在中国轮船航运业发展的同时，中国与外国轮船航运业以及国内民营国营航运业企业间的竞争也日趋激烈，并演变出新的特点：过去主要是中国与外国航运企业间的竞争，这一点正如民生轮船公司总经理卢作孚先生所言，是“中国轮船走到那里，外国轮船亦走到那里”^②的竞争。但是，当1932年轮船招商局被收归国营后，中国领水中轮船航运业之间在原有中外轮船航运势力竞争基础上出现的新矛盾，却是中国自己的国营和民营航运企业间的竞争，而且这种竞争还有越演越烈的趋势，这种趋势并使民营航运业整体有被抛弃和打倒的感觉。

1932年12月，曾任上海总商会会长，宁绍、三北轮船公司创办者的虞洽卿，给蒋介石发了一封电文，电文中对这一点就有相当典型的反映。电文中，虞洽卿先是说明招商局被收归国营时民营航运业者的心态是：“将民营之招商局收归国有，民众本深疑虑，而航商则以为既有领导，可期合作。在航业极幼稚、航权被侵略之国家，未始非挽救振兴之策”，因此民营航运业者原有对招商局国营之“反对之心，为期望所融化”，但是，不料招商局国营以后，“惮于对外，竟先对内，挟政府之权势，压迫民航，不一而足。今且变本加厉，竟将全国水陆联运，独揽专营，不许民营承办，是直以国营打倒民营矣”。他又进而指出，“仅有轮船24艘之招商局，独揽全国11路之联运，事必不举，已可断言”。^③

显然，在轮船招商局收归国营之后，国营与民营航运业间的矛盾竞争，已上升到影响中国轮船航运业整体发展的高度。因此，董浩云先生在1934年所上“政府应明令规定国营航业与民营航业应如何分工合作，共谋

① 《航业月刊》第3卷第6期，1935年10月15日。转引自金董建平、郑会欣编注《董浩云的世界》，香港中文大学出版社，2004，第11页。（以下简称《董浩云的世界》）

② 凌耀伦主编《卢作孚集》，华中师范大学出版社，1991，第153页。

③ 虞洽卿：《电蒋委员长》，《海事》1933年12月第7卷第6期，第93页。

国航进展，并建立航运政策案”一文中，针对国营民营航运业间出现的矛盾，中心点就集中在建议统筹设立国家的轮船航运业政策，统一规划国营民营以及整个国家的航运业发展方针上。他认为，“在现在我国社会经济组织下，就我国目前航况言，为避免国营与民营业务上冲突计及对抗计，为整个国航前途开展计，我政府亟应明令规定国营与民营航业分工合作之方针与步骤，并以国家立场，树立一贯航运政策”。

他的具体设想分为三部分：一是规定国营航业以开辟国际间远洋航线为专任；二是规定民营航业在政府奖励保护统制之下，力谋国内航线之进展；三是在航权尚未恢复前，国营与民营轮船公司应多方合作，这样“可集中力量，抵抗外航侵略”。同时他建议应由政府明确规定以下各点：1. 国营招商局与民营轮船公司须一致在航运统制营业合作下，共谋发展；2. 国营与民营应站在整个国航立场，多方合作，与外轮抵抗，如招商局码头、栈房租与民营利用，招商局应脱离与外商怡和、太古建立的三公司海运集团等；3. 根据国家保护奖励航业的原则，不仅政府对国营民营应一体待遇，国营以国家力量为后盾，对航业之进展，有时亦不妨稍示牺牲；4. 国营航业，根本不应与民营航业作营业上之竞争。总之，他认为，“招商局系国营企业，在原则上虽应力谋营业上之发展，然其经营意义，似不能纯以利润为依归，故在国内航线中，只能联合民营充实力量，以抵抗外轮为职责，断不能与民营航业作营业上之竞争，较力量上之厚薄，而阻碍整个国航之进展”。

为此，他建议要建立一个长期稳定的海运政策，主要内容包括：“民营航业应如何整理扶植与督促合作营业；国营航业应如何辅助民营航业，共谋进展；确立并明示国家经营航业之意义与目的；在航业国营与民营并用主义之下，应如何划定进展范围……以避免营业上之对抗，或冲突。”^①

在他重发这篇文章时的“写在前面”中，他进一步阐述了自己的看法，他认为，在“货运疲滞，运费惨落”的“普遍经济不景气狂涛下”，

^① 以上均引自董浩云“政府应明令规定国营航业与民营航业应如何分工合作，共谋国航进展，并建立海运政策案”。转引自《董浩云的世界》，第14~15页。

航运业界整体都受影响，国营招商局“自难例外”，但在此时，招商局“尚拥有各港码头、栈房优越地位，得有水陆联运独占权，并有以低率利息贷金造置的优秀新船，有国营事业可独享的权益”，因此，“国营招商局所处地位，自较稳固”，而民营航业则相反，“已至极严重危机，几已再无支持可能”，他形容此时民营航业所处的困境是：“请发公债不准，要想减薪不能……开源无从，节流为难，金融枯竭，周转为艰，自救乏术，呼吁无门”。他认为，就现状言，中国民营航业将来出路及能否生存以及政府能否与如何贯彻《约法》上所昭示的，国营与民营并存的航业政策等等均是值得提出检讨的问题，他把当时的“无统盘计划，与不经济的损失，以及一切矛盾诸现象”的主因，归因为“国家尚无一贯海运政策”所致。他认为在这种情况下，“民营航商以国家未确立航业经营方针，因而对航业合作，疑虑莫释，趑趄不前，抱观望态度”，是可以理解的。因此他希望政府应急速做好以下几点：（一）应急参照各国成规，本国实情，树立一贯海运政策；（二）在大合作未告完成前，应如何使国营招商局在发展业务对抗外航，不仅是牟利原则下协助民营航业，共谋国航进展，而完成国家经济航业之真正意义，并不违反《约法》所载“航业政策”之本旨；（三）明示国家对航业经营政策之原则，如决定民营为主，则应明白告示国家，并无将民营轮船收归国有之意，过去倡导合作，将来监督合作，均以不妨碍物权为原则，俾进一步解释一部分民营航商之疑虑，而利合作进行；（四）为国营、民营业务不相冲突计，为救济将频破产民营航业计，应急协助并促成“全国航业合作”之实现；（五）以中国政府现在财政状况，当不能与诸海运先进国比拟，既说不到补助航业，更谈不到国家经营航业应具牺牲的意义，是以在国营、民营并存现状下，应兼筹并顾，避免无谓的损失。^①

从上引董浩云先生的呼吁和建议中，我们除了惊叹他在二十二三岁时就有如此胆识才力，能够发现并尖锐地指出中国轮船航运业存在的问题之外，另一个使人佩服的地方，就是他的着眼点和出发点，都不是为自己或

^① 参见《发表一篇未及列入航业促进会之提案》，《航业月刊》第3卷第6期，1935年10月15日。转引自《董浩云的世界》，第12页。

自己小集团的利益，而是从国营与民营航业应如何分工合作，从整个中国轮船航业发展的角度而提出，从这一点，也可看出董浩云先生的过人之处。

三 提出组设航业金融机构的计划

抗战前董浩云先生在轮船航业方面值得注意的另一个重要活动，是提出了设立面向全国航业金融机构——中国航运信托股份有限公司。

之所以有此设想，是董浩云先生有感于中国轮船航业中国营与民营的竞争日烈，而无法共同发展以逐步从外国手中收回航权。因此他希望国营和民营能够联合统筹发展，而这种统筹，需要得到金融业的支持和帮助。用董浩云先生自己的话来说，就是在“航业合作进程中，在在需求金融力量，予以援助”。因为，“当吾人研究一国航业政策时，吾人更不能忽略一国社会经济之本质与经济现状”，而当时的中国，“似亦在畸形性发展而走到不健全的金融资本主义之途”。他认为，“事实昭示：中国现有各产业部门，都显露这种现象与特征，航业岂能例外？”如果对中国的“国营与民营航业所含资源加以检讨，虽有各种不同与错综复杂的资本关系，与支配机构，但其大部分无疑的是处于某一个利害系统上，离不开金融资本体制与其重要性”。他说，“国营与民营航业原是二位一体，所差别者仅大资本与小资本的对立与分化结合作用而已”。他回顾海运强国的发展经验作为借鉴：“一查资本主义国家航业政策运用史，与各国民营航业公司进展史，亦不外资本合并与金融力量促成‘托辣史’组合之事迹，所以用‘金融资本力量促成航业合作’，在‘航业发展与产销发展情况下，为金融资本充分运用之路’”，这一点在他看来十分重要，他甚至宣言，“这是我个人在航业大合作不能畅利进行后的唯一调剂主张”。^①

至于具体的设想，董浩云先生在1936年6月向当时南京政府交通部所上《整理全国航业方案》和《中国航运信托股份有限公司组设缘起及简章

^① 《发表一篇未及列入航业促进会之提案》，《航业月刊》第3卷第6期，1935年10月15日。转引自《董浩云的世界》，第13页。

办法》上，有详细的阐释。他的中心构想，是建立一个能够“沟通金融与航业间之关系，并经营一般航运有关系业务为职旨，期以金融力量辅以专门技术人才，使一般资力薄弱、组织涣散，拥有少数船舶的所有人，得能将其船舶经管权，授信于一人才集中，而资力充实之金融航运机关，藉以充实经营力量，减省管理费用，实施合作营业，避免无谓竞争，便利生产运销，共谋合理进展，同时并代理金融业之委托，对船舶作技术上之整顿、管理、监督，信用上之受授与保证”的机构，这个机构，就是董浩云先生长期设想并在此后不断付出心血的《中国航运信托股份有限公司》。他想设立这个公司的目的，除了希望达到上述的目标外，实际上还包含有更长期的发展中国轮船航运业的考虑在内，用他自己的话来说，就是“其业务所含之意义，固不仅为促成航业管理合作与经营合作而已也”。

将金融与航业进行连接，对于刚刚有所成长，处于一盘散沙且自我竞争不断的中国轮船航运业来说，从减少竞争、获取发展的角度来说，重要性不言而喻，但不可否认，这同时也是一个实现难度很大的设想。他的出发点，建立在“金融与一般企业，其两者关系之密切，已成为不可分离之一体。所投资事业之安全，金融得以调剂流动，所经营事业之稳固，业务得以进展扩充，相互辅助，共趋繁荣，是为国民经济之基础”。他认为，“目下我国经济组织不无具有近代产业发展过程之普遍特征，凡百事业舍合作经营，不足以图生存，无金融力量，无法促成联合”。他说，“航业原为交通重要工具，关系于生产建设至巨且切，而在产业部门中，尤为大企业之一种，其与金融方面关系綦切，自不待言。乃近几年来同受世界经济不景气之波荡，工商业凋敝之影响，外受帝国主义经济侵略之严重压迫，内因同业自由竞争之自相摧残，其陷于穷困绝境之恐慌状态，已为毋可讳言之事实。其中尤以仅拥有一、二艘船舶之船东，资力上既形薄弱，管理上又不经济，营业力量更见涣散，设不急起图救加以整顿，不仅垂危航业有濒于破产之虞，抑且影响于金融业投资航业之安全”。^①

他的计划，是想通过中国航运信托股份有限公司的设立，“藉以沟通

^① 上引均见《附2 中国航运信托股份有限公司组织缘起》。转引自《董浩云的世界》，第31、32页。

金融与航业之关系，集中管理与经营，巩固投资航业之安全，改进航业业务之设施，辅助生产运销之发展，要亦为航业合作变相实施之初步，而为进展幼稚国航之迫切要图”。他说：“值此国民经济建设百端待举，交通建设尤属首要，航业为大企业之一，所需资金本巨，设无相当专门金融机关予以调剂，业务殊难进展。但航业本身如无合理经营与专门技术管理之合作组设，亦殊难使投资者有安全稳固之保障。今日银行界对船舶押款与资金通融之所以消极，似亦为航运业本身之不振而有以致之也。”他认为，“在目下经济深刻恐慌下，我人固未敢稍存奢望，欲比拟他国，能有以数万万资金投入于航业与造船诸事业，唯所望于我国金融業者，在事业有健全组设与合理经营下，能以游资之一部分，作具有国际市场真实价值之船舶投资，俾金融航业互相调剂，生产运输共有进展，是则同人等发起本公司之组设，岂独发展中国航业而已也”。^①

因此，董浩云先生将《中国航运信托投资股份有限公司》的经营方式和目标重点设定为以下各项：

1. 整理不定期船航线船舶，以金融力量，取得经营与管理权，以保息制度，控制业务自由竞争。
2. 促成民营小公司合并经营。
3. 促成民营国营各航线合作与中国航业大合作。
4. 为中国唯一航业金融机关。
5. 发行以“船舶为单位”之公司债，以保息制度，吸收民间资金，投资海运事业。
6. 逐步改善船质，建造新船，推进国有造船事业。
7. 培育航业人才与造船人才。
8. 收回国内航行权益，筹设国际航线，并办理远洋不定期船货运。
9. 完成中国航运建设。^②

^① 见《附2 中国航运信托股份有限公司组织缘起》。转引自《董浩云的世界》，第32页。

^② 《附1 整理全国航业方案》。见《董浩云的世界》，第24、25页。

从设定的这个目标来看，可分近期、中期和远期几大目标。近期包括整理航线、控制竞争、促成民营小公司合并经营、成立中国唯一航业金融机关等。中期则包括发行以船舶为单位的公司债、促成民营与国营各航线合作与中国航业大合作、推进国有造船事业、培育航业人才和造船人才等。长期目标则是收回中国航行权益、筹辟国际航线和完成中国航运建设等等。

为达此目的，董浩云先生认为政府应该给予中国航运信托股份有限公司帮助。首先在资本金上，“应官商各半”，“俾将来成为中国唯一办理航业之金融机关”；应该“由交通部命令，指定中国航运信托股份有限公司为国内唯一接受船舶抵押银行”，“由交通部负责担保，以中国航运信托股份有限公司名义向银团商定船舶长期抵押透支契约，或参照实业部所组织‘矿业金融调剂委员会’与‘渔业银团’办法，订定资金通融契约”。还应“由交通部咨商财政部转令中央银行，对银行已取得是项船舶抵押权之证书，得按照‘贴现办法’复抵押，以资流通”。中国航运信托股份有限公司“得以船舶为单位，以最低公允估价发行公债……是项公债由政府‘保息’，得在交易所开拍，以资流通市面，藉使人民资金有自由投资于船舶之机会”。最后，“由政府筹拨国币百万元，或指定某种的款，为是项公债之担保基金”。^①另外，董浩云先生还对中国航运信托投资公司的经营方法、人事组织、业务范围等等拟具了详细的规条，使之具有可操作性。

在《中国航运信托股份有限公司征募“轮船信用合作股”办法》的“缘起”中，董浩云先生对设立《中国航运信托股份有限公司》的宗旨，有一个集中的阐述，他指出：“本公司鉴于航业危机之迫近眉睫，救济方策，厥唯合作。而于合作进程中，又急需金融力量协助，以促其成，两者关系，相互联系，似不容稍分轩輊。缘有轮船信用合作股之征募，俾使航界同业，均得为本公司之股东，亦即为公司之信托人，集中经营，统一管理，作整个航业合作之张本，得能以‘金融力量，促成航业合作，航业发达，调剂金融流动’，完成本公司最重大之使命。”^②

① 《附1 整理全国航业方案》。见《董浩云的世界》，第25页。

② 《附3 中国航运信托股份有限公司征募“轮船信用合作股”办法》。见《董浩云的世界》，第33页。

很难相信，如此宏大、全面而又具有针对性和可操作性的计划，是出自一个当时只有24岁的青年之手，尽管这个计划在时任交通部长俞飞鹏的眼中因为“保息之需巨额固定基金，管理之需大量专门人才”而感到实行起来“甚感困难”，因而给予婉拒。但他也不得不承认这是一个“极有见地”^①的建议，并为此给董浩云先生亲笔回函。

四 小结

董浩云先生为什么会对中国发展中国的轮船航运业如此关心和倾注心血呢？应该说，推动他这样做的首先是爱国心。1953年11月他在《历尽沧桑话航运——二十五年来中国航运事业的回顾》一文中，对他此前进入航运界25年来心路历程的回顾，应是对这一点最好的注脚。在这篇文章中，他写道：“我自幼就对海洋发生兴趣，1928年11月初入社会做事，即在海洋运输方面担任职务，迄今适已有二十五年。这二十五年来真是历尽沧桑，而同时亦深深感到国内外航运方面种种变迁，均足以反映时代背景与其发展之历史。”他接着说：“中国是亚洲大陆国，近百余年受尽来自海洋方面的侵袭，这绵长八千余公里海岸线，加上台湾、海南岛、香港及其他星罗棋布的岛屿屏围着它的外围，试看每一港口，哪一处没有它被袭击底创痕！从那些港口输入了西方文明，亦带给我们多少耻辱；自鸦片战争，香港割让，英、法进攻天津，继以五口通商，甲午战败，台湾澎湖被占，驯至日、俄在我辽东半岛进行战争，旅顺、大连悉入他人掌中，于是法租广州湾，德据胶州湾，英占威海卫，山东半岛遂亦体无完肤。不仅沿海如斯，当时外来海洋势力，且曾登堂入室，侵进内河，在浩瀚扬子江、蜿蜒如珠江、春暖松花江，以及静静底白河，都有过外国轮船踪迹，心腹地带，亦有过各国租界，大好锦绣河山，几无一片净土。”正因为董浩云先生有着这种浓浓的爱国情怀，他才能够天津担任轮船业同业公会常务理事时，“眼看着北方航业公司因经济拮据，将所有轮船抵押给大连

^① 《附4 交通部俞飞鹏部长对本方案及组设中国航运信托公司之意见》。见《董浩云的世界》，第34页。

一家日本航商，而无力加以援手”时深感痛心，他说，“我曾为此不安良久”。^①正是这种高度的爱国心和责任感，贯穿了董浩云先生的一生，使得他始终把发展中国自己的轮船航运业看得高于一切，努力去实践奋斗，并最终取得成功。

当然，要想在中国领水中帝国主义国家轮船航运势力占据统治地位的情况下发展中国的轮船航运业，仅仅有爱国心和责任感还不够，必须还要有其他的素质配合。希克曼在《创造卓越》一书中，对能够做出开创性贡献的卓越人物设定了六种基本管理技能：创造性洞察力、敏感力、远视力、应变力、集中力及忍耐力。其中以创造性洞察力及忍耐力最为重要。因为只有具备开创性洞察力，才能看清时代及环境，并抓住问题的核心，不会为表面的现象所欺骗，而拟定出成功的发展策略来。唯有具备忍耐力，并对自己的长期目标深信不疑，才能够在自己努力的前提下领导团队献身远景，有绝对的耐心去实现它。忍耐力强的带头人，才能不为一时的挫折困难所击倒，不屈不挠，面对挑战，克服困难，最终成就自己的事业。

董浩云先生的一生，可以说正是爱国心加上卓越品质的一个证明。抗战前他在二十多岁时的所作所为，已经显露出了这种品质和性格，是他头角崭露的一个表现。

（原载《董浩云——中国现代航运先驱》，
上海交通大学出版社，2007）

^① 《历尽沧桑话航运——二十五年来中国航运事业的回顾》。《董浩云的世界》，第59、60页。

图书在版编目(CIP)数据

朱荫贵论招商局 / 朱荫贵著. —北京: 社会科学
文献出版社, 2012. 11

(招商局文库·研究丛刊)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 3914 - 3

I. ①朱… II. ①朱… III. ①轮船招商局 - 研究 -
中国 IV. ①F552. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 253915 号

招商局文库·研究丛刊

朱荫贵论招商局

著 者 / 朱荫贵

出 版 人 / 谢寿光

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

责任部门 / 近代史编辑室 (010) 59367256

责任编辑 / 李建军

电子信箱 / jxd@ssap.cn

责任校对 / 李 惠

项目统筹 / 徐思彦

责任印制 / 岳 阳

经 销 / 社会科学文献出版社市场营销中心 (010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 北京画中画印刷有限公司

印 张 / 22.75

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16

版 次 / 2012 年 11 月第 1 版


字 数 / 355 千字

印 次 / 2012 年 11 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 3914 - 3

定 价 / 69.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究