目　录

绪　言 …… 993

轮船论（1872 年 5 月 30 日，第 1 版） …… 995
论西人电信保险拍卖诸事（1872 年 6 月 1 日，第 1 版） …… 996
论轮船来往沪汉事宜（1872 年 7 月 17 日，第 1 版） …… 998
论中华轮船招商事（1872 年 11 月 30 日，第 1、2 版） …… 999
论内地通行轮船事宜（1872 年 12 月 18 日，第 1 版） …… 1000
论船主控招商局朱太守案了结事（1873 年 7 月 22 日，第 1 版） …… 1001
运煤说（1873 年 8 月 4 日，第 1 版） …… 1002
书华商买用洋商火轮夹板等项船只章程后（1873 年 8 月 25 日，
第 1 版） …… 1003
再书论西人不秘密制造船炮后（1873 年 9 月 17 日，第 1、2 版） … 1005
译报论李伯相议事（1873 年 9 月 18 日，第 1、2 版） …… 1006
论冤莫能伸事（1873 年 11 月 1 日，第 1、2 版） …… 1008
设法以五日由汉口达四川说（1874 年 1 月 17 日，第 1 版） …… 1009
论轮船遭患事（1874 年 2 月 2 日，第 1 版） …… 1011
吴淞口建造火车铁路以达上说（1874 年 2 月 26 日，第 1 版） …… 1012
论新闻日报馆事（1874 年 3 月 12 日，第 1 版） …… 1013
华友来书（1874 年 3 月 21 日，第 2 版） …… 1014
论设立火轮商船事（1874 年 3 月 27 日，第 1 版） …… 1014
中西轮船利弊论（1874 年 4 月 9 日，第 1 版） …… 1016
议《申报》中招商轮船事后（1874 年 4 月 10 日，第 3 版） …… 1017

中西船论（1874 年 5 月 22 日，第 1 版）…… 1017
招商轮船局事（1874 年 8 月 10 日，第 1、2 版）…… 1018
论轮船招商局章程账略事宜（1874 年 9 月 18 日，第 1、2 版）…… 1019
劝办铁甲战船说（1874 年 10 月 12 日，第 1、2 版）…… 1022
论世务（1874 年 12 月 12 日，第 1 版）…… 1023
论海运（1875 年 1 月 9 日，第 1 版）…… 1025
再论海运（1875 年 1 月 12 日，第 1 版）…… 1027
论旗昌轮船公司事（1875 年 3 月 13 日，第 1 版）…… 1028
论旗昌轮船公司欲代运漕事（1875 年 3 月 16 日，第 1 版）…… 1029
来书（1875 年 3 月 31 日，第 2 版）…… 1031
论轮船碰沉事（1875 年 4 月 16 日，第 1 版）…… 1032
答“日日读报者”书（1875 年 4 月 29 日，第 1、2 版）…… 1034
论置用轮船宜练水手事（1875 年 5 月 11 日，第 1 版）…… 1035
拯溺刍言（1875 年 5 月 25 日，第 1 版）…… 1036
论讯定“福星”轮船案（1875 年 6 月 1 日，第 1 版）…… 1037
论开煤矿（1875 年 6 月 16 日，第 1 版）…… 1038
招商局聚议账略（1875 年 9 月 2 日，第 2 版）…… 1039
阅轮船招商局第二年账略书后（1875 年 9 月 7 日，第 1 版）…… 1039
接续昨论（1875 年 9 月 8 日，第 1 版）…… 1041
论银流外宜设法杜绝事（1875 年 9 月 10 日，第 1 版）…… 1043
论贫民谋生事（1875 年 9 月 27 日，第 1 版）…… 1044
论日本三菱轮船公司事（1875 年 10 月 4 日，第 1 版）…… 1046
通商平论（1875 年 11 月 4 日，第 1 版）…… 1047
英人论铁甲船碰沉事（1875 年 12 月 10 日，第 1、2 版）…… 1048
书英人论铁甲船碰沉事后（1875 年 12 月 15 日，第 1 版）…… 1049
中西学宜并重说（1875 年 12 月 27 日，第 3 版）…… 1050
论中国渐改西法（1876 年 3 月 11 日，第 1 版）…… 1051
再论铁路事（1876 年 3 月 28 日，第 1 版）…… 1052

论轮船须设医士（1876 年 4 月 12 日，第 1 版） …… 1053
论轮船亟宜设法防范（1876 年 4 月 29 日，第 1 版） …… 1055
论近日物力艰难（1876 年 8 月 28 日，第 1 版） …… 1056
招商局“江宽”新船游吴淞记（1876 年 11 月 13 日，第 2 版） …… 1057
论招商轮船局事（1876 年 11 月 25 日，第 1 版） …… 1059
书本报乐善可风后（1876 年 12 月 16 日，第 1 版） …… 1060
论贩米赈晋（1877 年 12 月 17 日，第 3 版） …… 1062
李爵相试办平粜奏折书后（1878 年 3 月 8 日，第 4、5 版） …… 1063
论近日内外臣工陈奏各事（1878 年 4 月 12 日，第 1 版） …… 1064
书本报照录李穆堂先生与云南李参政论铜务书后（1878 年 4 月 19 日，第 2 版） …… 1066
筹民食说（1878 年 7 月 24 日，第 1、2 版） …… 1067
劝华人速赴外洋经商说（1878 年 11 月 12 日，第 1、2 版） …… 1069
论轮船雇用水手不可不慎（1879 年 4 月 5 日，第 1 版） …… 1071
论轮船窃案之多亟宜善后（1879 年 9 月 18 日，第 1 版） …… 1073
论轮船接客（1880 年 6 月 6 日，第 1 版） …… 1074
书招商局账略后（1880 年 10 月 1 日，第 1 版） …… 1076
科税不公（1880 年 10 月 7 日，第 1、2 版） …… 1077
书科税不公事（1880 年 10 月 9 日，第 1 版） …… 1078
论招商保险之利（1881 年 3 月 12 日，第 1 版） …… 1079
铁路有益于民俗说（1881 年 3 月 25 日，第 1 版） …… 1081
论修旧船（1881 年 5 月 23 日，第 1 版） …… 1083
论创办电线本意（1881 年 6 月 15 日，第 1 版） …… 1084
书派员驻津验兑漕粮谕旨后（1881 年 9 月 6 日，第 1 版） …… 1086
书轮船招商局账略后（1881 年 9 月 23 日，第 2 版） …… 1087
论轮船禁入内港（1881 年 12 月 31 日，第 1 版） …… 1088
劝开银行（1882 年 3 月 3 日，第 1 版） …… 1090
商股获利（1882 年 3 月 15 日，第 2 版） …… 1091

推广拯溺良法说（1882 年 4 月 24 日，第 1 版）…… 1091
论合股经营（1882 年 6 月 6 日，第 1 版）…… 1093
股价须知（1882 年 6 月 9 日，第 1、2 版）…… 1095
劝华人集股说（1882 年 6 月 13 日，第 1 版）…… 1095
论机器织布事（1882 年 7 月 3 日，第 1 版）…… 1097
来稿照登（1882 年 8 月 10 日，第 4 版）…… 1098
论苏杭行驶轮船（1882 年 8 月 13 日，第 1 版）…… 1099
公司多则市面旺论（1882 年 8 月 24 日，第 1 版）…… 1101
论轮船失事救人之法（1882 年 9 月 5 日，第 1 版）…… 1103
矿煤畅销（1882 年 9 月 7 日，第 3 版）…… 1104
论轮船往美被阻（1882 年 9 月 26 日，第 1 版）…… 1105
论吴淞淤浅太甚（1882 年 10 月 13 日，第 1 版）…… 1107
阅光绪八年招商局账略书后（1882 年 10 月 21 日，第 1 版）…… 1109
轮船宜多备小划救急说（1882 年 11 月 12 日，第 3 版）…… 1110
论居官经商（1883 年 1 月 25 日，第 1 版）…… 1111
股份长跌无常说（1883 年 6 月 3 日，第 1 版）…… 1113
论中国兵船仅足自守海口（1883 年 6 月 26 日，第 1 版）…… 1115
电线当有以辅其不逮论（1883 年 7 月 4 日，第 1 版）…… 1117
中国股份极宜整顿说（1883 年 10 月 21 日，第 1 版）…… 1118
论买卖股票之弊（1883 年 11 月 1 日，第 1 版）…… 1120
论中国公司之难（1883 年 11 月 4 日，第 1 版）…… 1122
论官商相维之道（1883 年 12 月 3 日，第 1 版）…… 1124
中西公司异同说（1883 年 12 月 25 日，第 1 版）…… 1126
中西公司异同续说（1883 年 12 月 31 日，第 1 版）…… 1128
市面可望转机说（1884 年 5 月 17 日，第 1 版）…… 1130
扣货抵欠书后（1884 年 6 月 7 日，第 1 版）…… 1132
论中国富强之策轮船不如铁路（1884 年 6 月 16 日，第 1 版）…… 1134
论保护商局之难（1884 年 7 月 24 日，第 1 版）…… 1136

论招商局出售（1884 年 8 月 2 日，第 1 版） …… 1137
招商局众商公启（1884 年 8 月 20 日，第 3、4 版） …… 1139
论专售商局之非（1884 年 8 月 22 日，第 1 版） …… 1140
筹改海运后议（1884 年 10 月 27 日，第 1 版） …… 1142
再论漕粮停运事（1885 年 3 月 17 日，第 1 版） …… 1144
书招商轮船运漕局告示后（1885 年 3 月 21 日，第 1 版） …… 1146
运务将有改议说（1885 年 4 月 29 日，第 1 版） …… 1148
招商轮船运漕沪局咨江苏海运局稿（1885 年 5 月 14 日，第 2 版） … 1150
书招商局咨文后（1885 年 5 月 16 日，第 1 版） …… 1151
书本报电报总局告白后（1885 年 7 月 8 日，第 1 版） …… 1153
论中国收回招商局事（1885 年 7 月 22 日，第 1 版） …… 1155
论轮船防盗之法（1885 年 10 月 30 日，第 1 版） …… 1157
论“横海”兵轮失事（1886 年 4 月 9 日，第 1 版） …… 1159
论“美富”轮船遣勇滋事情形（1886 年 6 月 27 日，第 1 版） …… 1160
论通商之有益于中国（1886 年 11 月 27 日，第 1 版） …… 1162
录户部复陈维持招商局疏（1887 年 2 月 28 日，第 1 版） …… 1164
接录户部复陈维持招商局疏（1887 年 3 月 1 日，第 1 版） …… 1166
书户部复陈维持招商局疏后（1887 年 3 月 5 日，第 1、2 版） …… 1168
中国宜就外洋设立轮船公司议（1887 年 4 月 18 日，第 1 版） …… 1170
书“保大”轮船失事情形后（1887 年 8 月 4 日，第 1 版） …… 1172
中国宜增商轮说（1887 年 9 月 10 日，第 1 版） …… 1174
铁路自利说（1887 年 9 月 29 日，第 1 版） …… 1176
裕关税当先恤商说（1887 年 12 月 10 日，第 1 版） …… 1178
资遣华人说（1888 年 4 月 17 日，第 1 版） …… 1180
争利说（1888 年 5 月 4 日，第 1 版） …… 1181
复河运议（1888 年 5 月 14 日，第 1 版） …… 1183
沪北铁路议（上）（1888 年 5 月 30 日，第 1、2 版） …… 1185
沪北铁路议（下）（1888 年 6 月 1 日，第 1 版） …… 1187

论沙船转机（1888 年 7 月 20 日，第 1 版） …… 1189
论招商局能得人（1888 年 7 月 27 日，第 1 版） …… 1191
阅本报纪电局丰盈事抒鄙见以引申之（1888 年 8 月 20 日，第 1 版） … 1192
论考试（1889 年 1 月 2 日，第 1 版） …… 1194
整顿趸船说（1889 年 5 月 11 日，第 1 版） …… 1196
论海运宜改用兵轮船（1889 年 5 月 19 日，第 1 版） …… 1198
闻趸船将驶往金陵埠头喜志（1889 年 6 月 18 日，第 1 版） …… 1200
与西友论“济川”小轮船失事（1889 年 8 月 24 日，第 1 版） …… 1201
述沪上商务之获利者（1889 年 10 月 5 日，第 1 版） …… 1203
述沪上商务之获利者（1889 年 10 月 9 日，第 1 版） …… 1205
商务论略（中）（1889 年 12 月 28 日，第 1 版） …… 1206
观招商局“新裕”轮船记（1890 年 2 月 15 日，第 1 版） …… 1208
综纪中国去年购用洋煤价值之数（1890 年 3 月 19 日，第 1 版） …… 1210
论小火轮通行内河之利（1890 年 4 月 25 日，第 1 版） …… 1211
论轮船失火（1890 年 12 月 28 日，第 1 版） …… 1213
与客论轮船致火之由（1891 年 1 月 3 日，第 1 版） …… 1215
论轮船有利亦有害（1891 年 1 月 18 日，第 1 版） …… 1217
兵船游历外洋议（1891 年 1 月 19 日，第 1 版） …… 1219
论行路之难（1891 年 3 月 25 日，第 1 版） …… 1221
论轮船防匪之法（1891 年 9 月 29 日，第 1 版） …… 1223
中国宜仿造洋货议（1892 年 1 月 18 日，第 1 版） …… 1224
行钞议（1892 年 6 月 3 日，第 1 版） …… 1226
补录唐景星方伯祝嘏事并书其后（1892 年 6 月 28 日，第 1 版） …… 1228
书唐景星观察事略后（1892 年 11 月 13 日，第 1 版） …… 1230
轮船招商局务节略（1894 年 4 月 14 日，第 4 版） …… 1232
拟设鸦片总司议（1895 年 8 月 19 日，第 1 版） …… 1232
辟界续谈（1895 年 11 月 24 日，第 1 版） …… 1234
论轮船装勇宜预防火患（1895 年 11 月 27 日，第 1 版） …… 1235

论有铁路必先求有养路之法（1896 年 1 月 3 日，第 1 版） …… 1237
论目下安置散勇无善策（1896 年 1 月 17 日，第 1 版） …… 1239
书招商局账略后（1896 年 4 月 9 日，第 1 版） …… 1241
论轮船窃贼之可恶（1896 年 12 月 31 日，第 1 版） …… 1243
论小火轮拖带行船之险（1897 年 1 月 1 日，第 1 版） …… 1244
论抚恤轮客家属宜严定杜弊章程（1897 年 6 月 26 日，第 1 版） …… 1246
各省内河宜通行小轮船议（1897 年 9 月 30 日，第 1 版） …… 1248
沙市民变论（1898 年 5 月 16 日，第 1 版） …… 1249
论“江孚”轮船匪徒劫物伤人事（1898 年 7 月 30 日，第 1 版） …… 1251
恭读四月初二日上谕谨注（1899 年 5 月 14 日，第 1 版） …… 1253
论筹饷（1899 年 8 月 5 日，第 1 版） …… 1254
敬陈管见（1899 年 8 月 5 日，第 1 版） …… 1255
书徐荫轩相国敬陈管见折稿后（1899 年 8 月 6 日，第 1 版） …… 1256
论刚子良中堂筹增国用事（1899 年 8 月 9 日，第 1 版） …… 1258
论轮船窃匪之不法（1899 年 10 月 31 日，第 1 版） …… 1259
论中国振兴商务宜兼权内外设法保护（1900 年 2 月 15 日，第 1 版） … 1261
出洋经商议（1900 年 2 月 26 日，第 1 版） …… 1263
川江行驶轮船说（1900 年 5 月 18 日，第 1 版） …… 1264
整顿轮船各弊说（1900 年 5 月 20 日，第 1 版） …… 1266
论轮船被劫事（1900 年 6 月 3 日，第 1 版） …… 1267
论轮船肇祸事（1901 年 7 月 30 日，第 1 版） …… 1269
书华创邮船后（1903 年 3 月 7 日，第 1 版） …… 1270
整顿铁路积弊说（1906 年 3 月 27 日，第 2 版） …… 1271
邮传部整顿路电之示谕（1907 年 7 月 23 日，第 12 版） …… 1273
论颐和园工程（1908 年 5 月 5 日，第 3、4 版） …… 1274
江督端奏复盛宣怀被参各款折（1908 年 9 月 6 日，第 18 版） …… 1275
书招商局改章争执事警告邮部并告股东（1910 年 8 月 4 日，
第 2、3 版） …… 1277

书招商局改章争执事警告邮部并告股东（续）（1910 年 8 月 5 日，第 3 版） …… 1279
商办轮船招商公局董事会呈邮传部文（1910 年 8 月 14 日，第 26 版） …… 1280
商办轮船招商公局董事会呈邮传部文（续）（1910 年 8 月 15 日，第 26 版） …… 1282
招商局董事会第三次呈邮部文
——为力争商办事（1910 年 10 月 13 日，第 5 版） …… 1283
今日亟宜提倡机械工业论（1911 年 5 月 20 日，第 2、3 版） …… 1285
轮船招商局扩充之希望
——扩充可喜，借债可惧（1911 年 6 月 6 日，第 5 版） …… 1287
时评（1911 年 6 月 6 日，第 6 版） …… 1287
论中美联合兴办银行航业之关系（1911 年 6 月 15 日，第 3 版） …… 1288
海上闲谈（1911 年 7 月 12 日，第 20 版） …… 1289
闻招商局将收归国有感言（1911 年 7 月 16 日，第 3 版） …… 1290

后　记 …… 1292

绪　言

晚清《申报》的一大特色就在于注重评论，该报“一年三百六旬日，日日千言录报章”[①]。这些评论文辞雅深，议论精辟，既属政论体裁，亦具文学特色。

本册选录了晚清时期《申报》有关招商局的190余篇评论，意在了解时人与媒体对于轮船招商局的“现场感受”，这是我们进行“历史还原”的重要途径。

这些评论多不署名（少量署名也均为笔名或化名），半数为专门针对轮船招商局而写。其中既有全局性评价，诸如《论中华轮船招商事》、《论设立火轮商船事》、《招商轮船局事》、《论招商轮船局事》、《闻招商局将收归国有感言》等；也有关于招商局的专题性评价，例如《招商局“江宽”新船游吴淞记》、《观招商局“新裕”轮船记》、《论轮船碰沉事》、《书英人论铁甲船碰沉事后》、《“保大”轮船失事情形后》、《论“美富”轮船遣勇滋事情形》、《论“江孚”轮船匪劫物伤人事》等。

而更多的则是以招商局或该局轮船为中心而讨论相关问题，其中讨论轮船安全措施的较为多见，诸如《论轮船遭患事》、《论轮船碰沉事》、《论置用轮船宜练水手事》、《论轮船亟宜设法防范》、《论轮船雇用水手不可不慎》、《论轮船窃案之多亟宜善后》、《论轮船接客》、《论轮船失事救人之法》、《轮船宜多备小划救急说》、《论轮船防盗之法》、《论轮船失火》、《与客论轮船致火之由》、《论轮船须设医士》、《论轮船防匪之法》、《论轮船窃贼之可恶》等。

招商局轮船的特许业务之一就是运输漕粮，《申报》评论漕运改革的

① 顾柄权编著《上海洋场竹枝词》，上海书店出版社，1996，第82页。

社评也与该局有较大关系，诸如《论海运》、《再论海运》、《筹改海运后议》、《书招商轮船运漕局告示后》、《运务将有改议说》、《招商轮船运漕沪局咨江苏海运局稿》、《复河运议》等。

招商局轮船与内河及外洋航运业发展关系是晚清社会各界关注的话题之一，《申报》在这方面的评论主要有《设法以五日由汉口达四川说》、《论轮船禁入内港》、《论苏杭行驶轮船》、《各省内河宜通行小轮船议》、《川江行驶轮船说》、《中国亟宜经营海运说》等。

招商局的设立，除了标志着中国新式轮船航运业的开创之外，还对中国近代公司制、股票市场的兴起产生了重要影响，《申报》刊发的与招商局相关的中国公司制及上海股市评论文章主要有《论合股经营》、《劝华人集股说》、《公司多则市面旺论》、《股份长跌无常说》、《中国股份极宜整顿说》、《论买卖股票之弊》、《论中国公司之难》等。

《申报》关于轮船招商局的评论，或者将其作为洋务事业的重要案例，或者将其视为清政府商业政策实施对象之一，或者叙述招商局对洋务运动的带动、引领与示范效应，或者检讨由招商局引发的官商关系，或者强调招商局对于中外商战的重要意义，或者感叹招商局在挽回利权、堵塞漏卮方面的努力与成效，总体而言，赞赏多于批评，呵护多于督责，体现了对于招商局担当振兴民族航运业重任、实现“强国富民”目标的坚定支持。

轮船论

舟楫之利至轮船为已极矣，大则重洋巨海可以浮游而自如，小则长江内河可以行走而无滞，其运载重物也为至便，其传递紧信也为至速，其护送急客也为至妥且捷。西人尝有言曰：中国既已设局自造轮船，何为只造缉捕兵船？曷不筹款多造？无论大小总求敷用，宜于海者造若干号，宜于江者造若干号，宜于河者造若干号，则百货不忧其不通，万商不患其不至；早晚物价、紧急音书虽不能如电报之速，然较之急足快船已十倍矣。以国家大事而论，去岁直隶水灾，倘有轮船运米，既便且速，何至令老弱饿毙、强壮流亡？以商贾贸易而论，前岁湖北木绵[①]歉收，江南木绵丰熟，倘用轮船，即运木绵驰至汉口，当时各处贩商云集，绵价日涨；乃用江船运载，迟迟其行，迨木绵至汉口，各贩因先时货少大半已回，或已另办他货，而木棉之□日落矣。

夫有轮船之利如此，无轮船之弊如彼，有心世事者当亦可以恍然知所悟矣。方今苏州河道业已浚深，如能置造轮船数号，运送客商货物、信件，岂不甚善？计沪至苏水路几及三百里，轮船行走至迟每时可以五十里，三百里程途一日可到；若用内地民船，迟则三日，速亦二日，倘遭石尤[②]阻滞，尚不能以日计。他如汉口以上沿江之地，以及九江以内各处镇市码头可以通行轮船者，何妨添置次大轮船，以便行旅耶？

或曰：改用轮船，恐其滋事。曰：现在轮船日赴汉口，并未闻其滋事。或曰：轮船行至内河，恐其误伤民船。曰：轮船若令驶驰，方至招祸，若限定日行夜泊，且限以不准欲速，每时只行五十里路，可以沿路照应，亦断不至碰坏民船。或曰：轮船虽便而速，但水脚未免太昂，于穷民不甚相宜。曰：君盖未之思耳，譬如上海搭到汉口，其价每人不过七金，

① 木绵：即棉花。

② 石尤：即石尤风，传说古代有尤姓商人某娶石氏女，情好甚笃。尤远行不归，石思念成疾，临死叹曰："吾恨不能阻其行，以至于此。今凡有商旅远行，吾当作大风为天下妇人阻之。"见（元）伊世珍《琅嬛记》引《江湖纪闻》。后称逆风、顶头风为"石尤风"。（南朝宋）孝武帝《丁督护歌》之一："愿作石尤风，四面断行旅。"

计钱十二千余，为期不过三日；若改搭民船，由上海而苏州，由苏州而镇江，由镇江而金陵、安庆、九江，以至汉口，虽船价火食稍可减省一半，而为期至速，总在二旬以外，其途间之累坠阻滞，较之轮船已可往返三次矣。或曰：轮船造费既重，用度又多，驾船之人恐难措办巨资，奈何？曰：轮船费用虽大，而所入亦不轻，曷不凑集数人，各派若干以成其事，虽创始稍觉为难，然获利亦必不菲。试观现在行江轮船，不得厚利，安能日增月益？其为不至损本明甚。尝考西洋未有轮船之先尽用帆舶，其行走迟滞，诸多不便。及至造成轮船，往来各国，不须等候顺风，其运货诸事，帆舶行走一次，而轮船已可三四次。故万商获利，百货流行，数十年来业已富加百倍。愿中国亦仿其事，无徒尽造兵船，即商船一项亦宜多造，至数十年之后，必能日见殷富，不忧空乏矣。何不于苏州河道浚成之始，先造轮船，以试端倪？若苏河行走既便，其它各处亦可仿造办理，未始非致富之一法也。

刻闻西洋各商会议，有欲以制造轮船试行苏河之事禀恳上海道宪允行者，若于和约无碍，谅道宪亦必乐于成全，转督、抚二宪允从也。

（1872 年 5 月 30 日，第 1 版）

论西人电信保险拍卖诸事

西洋诸国皆专心于制造，而注意于营谋。制造之精，莫巧于机器，而可夺天工；营谋之善，莫美于流通而必须人力。此西洋诸国之所以日见殷富强壮也。吾于其奇技异能之间，深加选择，而得其法之最便于用者有三焉：

一曰电报。夫世之至捷至速，倏去倏来者，莫如电。天上人间，无有出其上者。报而名之以电，则其来去捷速也可知。故西洋凡安置电线之处，虽越国过都、隔山阻海之地，数万里之遥，由电线以传报，片刻即知。上而国家政事、军务，下而商贾货物时价早晚情形，用电报而传递之，真视万里如在堂阶矣。传信之速无有逾于此线。第安置电线之法，在地面则稍易，故其费较轻；在海底则更难，故其价亦重。虽一时之初创，少觉为难，而万事之攸关，实受其益。初犹用外国字样，中国若须传信，

尚待翻译，今制有电报书，均改用中国文法，较之外国字样更为妥便；且有秘密要事，即令传信者尚且不知，何况他人。是传信之秘密捷速，实开宇宙所未有之奇。既无漏泄之弊，又无延搁之虞，外国行之久有成效，更望中国仿其法而试行之，则中外皆享其利矣。

一曰保险。亦犹中国保镖之法，特中国之保镖不过仅为运银之用耳。若外国之保险更推广而行之，居家者则防火防盗，行路者则防盗防风。自保险之法行，则居者获守望相助之益，行者无疏失可虞之忧。惟外国现设保险之局，其保外国诸人之险，仍照外国之例，若保中国诸人之险，则价不止加倍，未免存歧视中外之见。如能中外一律，则用其保险者当必更多。否则，中国或仿外国之例，自设公司，以为保险之事，人受其保险之利，己得其保险之资，岂不两获其益乎？

一曰拍卖。洋商贩入中国之货一时滞销，为日既久，未免停搁可虞。或洋商欲回本国，而所余之货、所置之物一时难以急售，故有拍卖之行，则货物之销售较易，且用人无多，只须一二人已能敷用。又往往货高价廉，人鬻得者每沾余润，并有各货较全、人多合用之时。故人闻有拍卖之事，众皆乐于往观。观者既众，各货物较易卖出，此外国之法也。中国诸商遇有货物难售之日，何妨亦仿此法而试行焉？亦非甚难事也。

此三者皆西洋诸国所屡试而屡验者也，中国特畏难惜费，而耽安逸，是以不能行也。诚能行之，则音信不患其不迅急，商贾不患其不平安，货物不患其不流行。不惟贸易之事实获利赖，即富强之道亦不外乎此矣！

虽然，吾闻西洋诸人若能新造一器，及创立各项公司者，即令身殁之后，所余寡鹄[①]弱雏如有人效其事承其业者，皆分资以养其妻孥，必待其子之能自立而后已。故人皆乐为奇技异能之事，是以日新而日盛也。观乎此，当无背师之举、忘本之行，而忠厚之俗亦当可以风，岂仅夸奇技异能而已哉！

（1872 年 6 月 1 日，第 1 版）

① 寡鹄：guǎhú，丧偶的天鹅，用以比喻寡妇或不能婚嫁的女子。唐李商隐《圣女祠》诗：“寡鹄迷苍壑，羁凰怨翠梧。”

论轮船来往沪汉事宜

火轮船之上海、汉口两处往来者，近数年来皆为旗昌与公正两家所垄断，别家之船不敢向此途问津，做此生理。如有行此两处者，彼两家必暂减水脚、客位等价目，必使人大亏本而后已。故两家历数年之久，常独擅其利。今其势已小变矣，约半年前，马立师洋行有一火船名“汉洋”，伊初立意将此船往来沪、汉各埠，同业者无不讶马立师之胆大，而嗤其无识见。亦有议之者谓，彼旗昌与公正行之已久，数年来厚利均沾，今别人尤而效之，虽与客商大为有益，而其自为谋，必不能为两家敌。乃此船至今已行六月余，且闻渠所取水脚虽廉，该船所获之利仍不薄，故该行今又添一船名“富沙白里”。甚至别家又有一洋行名美记者，亦以一火船名“洞庭”，常往汉口。如此可见世事之未可逆料，而强御之不足畏也已。

现在英国又有欲设一大火轮公司，拟置造铁轮船六只，轮流往来沪汉两途，议设一新公司，而令太古洋行总理其事。此六船大约明年五月可到，或迟数月亦未可知。如此六号铁船既到后，吾恐各家必大抢生理，而水脚、客位亦当因之大落焉。今为旗昌与公正计，莫若听马立师之往来，三家一心一德，若然犹可获一年厚利；否则，此时与马立师斗，则必减价，明年与太古之新公司斗，则又减价，此一年之内一减二减，必至得不补失矣。

故以今有轮船来往止有两家而论，为生理计，固有所不利，以各仕商之搭货、搭客而论，方大有裨益。夫人谁不欲富贵，独至垄断一道，每为人所议论。然为搭货、搭客者，慎毋议旗昌、公正之垄断也。从前未有两家之时，人客往来何等不便，今旗昌与公正各码头如此便当，几于无美不臻，宾至咸有如归之乐，现各人之望而生羡者，不过利其财耳。第利之所在，人尽趋之。惟旗昌与公正两家虽已共获大利，论其得财之故，其取而享之也亦宜。试观历年众商所出之巨水脚，人皆乐从，毫无怨语，使非其办法出于尽美，何人人之心悦诚服若此乎？但如今以后，其水脚倘能稍廉，生理亦当更广，生财之道正为方兴未艾矣。今予闻各路水脚之贱，与各卡厘金之减，二者均有关于生理之流通与否，故亟登之以见公私之两便

焉。凡为坐贾行商者，可以踊跃争先矣。

（1872 年 7 月 17 日，第 1 版）

论中华轮船招商事

轮舟之驶行中国也，已数十年于兹矣，即轮舟之通行于中国也，亦已十数年于兹矣，是华人既已深知其有利矣。然既深知其利而必使西人独专其利，则何哉？本馆昨录轮船招商局之举，则真能留意富强而使中国之利不致为西人所专，是可喜也。其设局则在浦东二十四保地方，所以便装运、盘驳之往来也；其隙地则有二十余亩，所以便将添设栈房之安顿也；其经理则以官而不以商，所以为裕财足国之道也；其经费则仍招商以助官，所以便操奇计赢之局也。此固国家一大政事之所为关系、一大局面之所为转移也。夫机器制造局之设，所以尽西人之技能也；轮船招商局之设，所以保中土之利源也。官造夫轮船，而仅仅乎为兵船、为炮舰，则其用既不广，其资既可惜，且兵事平靖，将遂无所用之，必听其废弃而后已，则仍与制造轮船之初意不大相剌谬乎哉？自设招商局，而凡所已成之轮船，既可通行江海，以为附货搭客之用，即凡未成之轮船亦举可加选工料，以为尽进风逐电之能，岂不美哉！

夫轮船之初驶行也，华人尚不知其创造之法，又何由知其驾驶之法乎？既不知其便捷之法，又何由知其揽载之法乎？今则耳濡目染，渐已习惯自然矣；且渐知为时局之宜变、气运之宜新，与利权之宜归矣。故曾文正、李节相皆加意于此，非好为新奇也，非好矜便捷也，盖实知为利之所在，有不得竟为西商所专，故事宜急办也。至该局中将欲添置轮船几何只、驶行口岸几何处，则尚未知其详也，然闻其已托人前赴英国购办轮舟二艘，又于数日之前已购办英公司之轮船名“亚夫”者，其价则五万五千七百两，以是可见中华官宪实有深意，以成此大举也。华商咸当踊跃输银入股，以尽取火船之利益，不必专仰赖于西人，岂不美哉！且该公局之设，吾决其获利也必矣。比如同往天津，一时有中西两船并开，吾知中人之附搭华船，而不附搭西船，此自然之理也。且西人之辛［薪］俸、工食皆为殊贵，吾计华人于此举也，初或用一二西人，以为教习，嗣后可以全

用华人，不用西人矣。则其使费开销必当大省，此又自然之理也。以是理揆度之，华船则使费轻而客货多，西船则使费重而客货少，数年之后，其利有不专归于华人者未之有也。然则华人之通行轮舟也，定见日新月盛矣。此特其嚆矢耳。西人之于各通商岸口驶行轮舟，以与华人争贸易之利、拥贸易之权者，必将渐衰矣。此殆其强弩之末耳。吾所尤愿望者，则中华此局必当坚持其后，而勿为人言所摇惑，至废于半途也。

（1872 年 11 月 30 日，第 1、2 版）

论内地通行轮船事宜

中国之设立轮船通商局也，亦既有端倪而可望成事矣。今备论其利害以著于篇，使世之揣测此事者有可考焉。按和约，西商轮船只准其来往各通商口岸之间，此外未尝广其踪迹也。则华人自造船只，驶行内地，固华人自有之利云尔，固华人当为之事云尔，岂有疑议于其间而虑其窒碍也哉？今之火船则华人既自行制造，自行购办矣，想官宪于日后必许驶行内地，或江或河，或湖或溪之间，皆有轮船往来。如此则华商火船之生业可以无所限止矣。且独不闻东洋之事乎？西船之得以任意经由者，仅在各通商口岸而已，其余各处则皆东洋人自行购办，自行制造，以收夫驾驶之便、装载之利者也。此事已行之数年矣。而以东洋人之每年必添造火船，每月必添买火船而观之，可见司船者生意之广、利益之深矣。司船者既大有利益，而民间市肆亦必大获利益矣。该火船载货搭客既便且捷，而国内所为贸易之道、货殖之理宁不较溢百倍乎哉？此诚万世之利也。

或送难于余曰：中国内地有火船，则在官之厘捐势必大有所窒碍矣。予应之曰：非此之谓也，抽厘输税等事概不必更改旧制，一火轮船之过一卡，其验货报捐亦犹之民间船只也，其一报二验亦犹之民间船只也，何必虑其有所纷更致多窒碍耶？其可以预知者，则以贸易之道、货殖之理将有必日增月盛，而凡所为税银厘饷必将有加无已矣。

或又送难于余曰：火船诚通行于内地，则民间船只必将废而无用，以致船主失业，舵工水手诸人亦无以为生计矣。予则应之曰：亦非此之谓也。火轮船之驶行也，只在阔大河道之中，以达于大市镇、大码头而已

矣；凡支流小港之中，则打桨摇橹者仍可自安其业，仍可自乐其生也。况大市镇、大码头既有轮船来往，则货物必格外流通，贸易必格外广大，则凡出乎支流、小港之中，以达于小市镇、小码头者，其船只必当十分闹忙，岂尚虑民间船只之遂废而无用，与夫船主之失业、舵工水手之无以为生哉？故曰：轮船之通行内地，诚有利而无害者也，惟当思所以扩其规模、广其流通而已矣。

（1872 年 12 月 18 日，第 1 版）

论船主控招商局朱太守案了结事

天下事慎之于始，尚有不善厥终者矣；若不能慎之于始，而反望其克善厥终，宁有是理乎？凡事皆然，惟交涉钱财之事为尤甚。凡交涉钱财之事皆然，而中外之人交涉钱财之事为更甚。如本馆前次详列招商局“伊敦”船主康纳之事是为可鉴矣。初，招商局宪朱云甫太守之购成“伊敦”轮船也，以洋人康纳为船主，凡一船之事，皆令主管之。往来天津几次，装客载货之水脚，经康纳开销，煤值、工资之外，毫无所余，而康纳几若据此船为己有，不复知有招商局之主人矣。但屡屡如此，始则尚敷支销，终恐又有垫用，日积月累，恐将“伊敦”轮船尽付伊有，尚不能足其赔累之数。朱云甫因见其人之不可信任也，又复无词以解说于众口也，故力辞却之。康纳变羞为怒，因怒肇讼，当经会审衙门陈司马会同美国夏翻译酌偿康纳洋七百五十员［元］，以了此事。不意康纳大怒，恳领事转行文道宪，欲将朱云甫锁拿到案，管押追银，以泄其愤，若不知朱云甫为何如人也者，亦奇矣。夫朱云甫，招商局之总办也，康纳招商局之船主也，岂有总办以价值将十万金之船交与船主，而不一见其人之理？即或初次有事，未能谋面，以后至沪，何妨一见，以观其人之可信任与否。乃彼此竟若无一面之缘者，亦何怪构讼之后，尚不知云甫为何如人，而竟欲逞快以泄怒，此诚不可解者一也。势利之见，千古皆然，四海同辙，余尝数见外国之人见中国之客，必先询其顶戴之有无、顶子之颜色，可知其深重中国之仕宦。云甫，沪人岂不知之？使云甫于初见康纳之时，正其衣冠，令其见戴蓝顶花翎，少加畏敬，或能戢其狂逞之气，敛其贪婪之念，亦未可知。

云甫计不及此，而令视为寻常商贾，此诚不可解者二也。而且，局总者关系最重者也，局之成败听之，局之兴衰由之，其最要之事，莫过于任人、理财。然理财又在于任人，亲友僚属之中岂无一可信之人，令司船之银钱出入之数，而令康纳专司外事，何至出入之□［数］仅足敷衍？乃计不出此，而使一船诸事尽听命于康纳一人，初何相信之过深，继何相疑之太甚，此诚不可解者三也。且闻其辞复之时，曾补偿伊辛［薪］工数百金矣，而今复行构讼，意欲何为？今幸道宪为之主持，陈司马、夏翻译为之调停，始以七百五十洋为之了结，不然，吾正恐其讼之无已也。观康纳因道宪诸公言语，居然允服息案，可见吾“正其衣冠”诸语亦不为诬。吾故曰：“事慎于始，尚恐无终；不慎于始，安望有终？”愿天下任事之人，无以余言为河汉也。

（1873 年 7 月 22 日，第 1 版）

运煤说

煤之有益于人也，其利溥哉！大之可以镕铸钢铁、转动机器、行走轮船，小之亦可以制造饮食，供给日用，举抗冬寒；倘煤有不敷，则诸事必窒碍而难成。人可不思所以裕煤之法乎？裕之之法云何？惟有广求取煤之方、运煤之术而已。前报录载江宁有开辟煤矿之说，闻者无不以为善举焉。是已有取煤之机也，盖已既有煤不愿仍买于人，此自然之理也。兹者既有开矿之议，所开系于国计民生者实非浅鲜，安可不将运煤之事而详论之？吾尝阅中国之税章，于煤一事而深以为奇焉。外国运来之煤，其税银每吨只纳五分，一吨之数，即中国一千六百八十斤也；乃查本地所产之煤，司税银甚至百斤即纳四分，复加厘税而算，则每吨殆有一两零矣，而产煤之地所抽之厘犹在外也。按上海系用煤最多之地，若用此税章，分别中西各煤之完纳，实不啻官府示吾民曰土煤不可用，惟洋煤方可用也。

夫中国之台湾，与东洋之长崎，其相隔之洋面相同，其相离之水程相若，所异者中外之分耳。乃台湾煤矿林立，所产煤既佳且多，其实更胜于长崎，惟因东洋运来之煤列于洋煤税章完银，故上海多赴长崎以办煤，而在台湾采买者反日鲜矣。现闻新设招商轮船局，拟将“伊敦”轮船往来长

崎，购煤来沪，使供诸船之用。西人之深达于治国理财之学者，闻此一事未免旁观而冷笑也。今虽闻金陵有开煤矿之事，然东洋煤税既廉至九钱有零，而东洋煤仍可赛来矣，是中国于此一事似深恐外国贸易之有损、中国商民之获益，不亦慎乎！

夫煤，粗重贱物也，若运价稍廉，方可略沾余润；使矿山离码头有数十里之远，而运费已多，再加之以税银厘金，则所获更为无几。惟能于各处产煤之山造设火车铁路，以达附近船水码头，运费既廉，火车所用之煤购买自矿，其价亦必极廉。若言火车铁路制造少难，即今《中西闻见录》所载外国新造铁索运物之法，亦可暂行试用，然究不如铁路之坚久也。日前有一外国船主告予曰："距天津二三百里有煤矿一区，其煤颇佳于东洋，且更合于烧用，其所出亦难限量，惜乎水路不通，煤皆用驴骡骆驼驮至津门，以致价贵，每吨需银十两内外。"予曰："此煤若行，不但开矿之人得利益也，即各项用煤之事无一不得便宜，而且有一利焉。吾闻招商轮船局之船往往由津门返沪，苦无回货，以致空载出洋者，若使此煤合用，则诸船之回沪者皆有煤可载矣。既不须常遣一船赴东洋以购煤，更不须使中国银日漏泄以利外国也。惟须造一火车单小铁路，而诸务毕举矣。况乎中国近日制造水师轮船日多一日，招商局公司轮船亦年胜一年，需煤必多，苟有可以开矿之处，总须开成，令商民运至上海，以成为中国自擅之利，不使大项之银日入于外国，惟恃在上者设法以图成耳。至于洋煤之税似乎太廉，似可少增；若不能增，而土煤之税亦似宜少减，以恤商耳。说者谓出洋之银，惟洋药为大宗，然洋药为物，犹曰中土所产不能相及，洋人是以独擅其利，至于煤之用至广，而中土所产较洋更多且胜，或惑于风水之说，不准开矿；或累于运费之重，不能贩卖，遂使中国有限之银，无论贵贱之物俱购自洋，而银日流于外国，而不少惜，哀哉！"

（1873 年 8 月 4 日，第 1 版）

书华商买用洋商火轮夹板等项船只章程后

昨阅新定《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》，而知中国贸易之将兴也。夫火轮、夹板等船之有益于贸易也久矣，驶行迅速，货物不至于

滞留，信息不迟于来往，而且不畏重洋之远阻，不忧外海之风波。彼长江之内能有日行千里之船否乎？又况一船能载数船之货客、一路毫无片刻之稽延，孰有更便于此者耶？初曾文正公之督两江，李伯相之抚江苏，两公同心合德，奏买外国造成之小号火轮船数只，以运粮饷、军装，试行数年，有益无损，然犹仅在长江行走；厥后奏请开局自造，局中所造成者数船，大于向所购买外国造成之火轮船数倍，于是令其出洋捕盗，护米赴津，并往返津门以运送军火。兹又见其行走大海，亦如长江，毫无阻滞，李伯相因其有利无害，复奏派委员在沪设局，创立招商局轮船公司。现又议定《华商买用洋商火船夹板等项船只章程》，将见日益日多，数年之后，中国之轮船、夹板不亦如泰西之盛哉？所议章程尽美尽善，无可置喙，惟第三款之首条云："凡有华商夹板等船，请领牌照者，准赴外国贸易，并准在中国通商各口来往，不得私赴沿海别口，亦不得任意进泊内地湖河各口，致有碰坏船只。"在中国未雨绸缪，思患预防，可谓无微不至。乃西商则曰："是议也，非仅为碰坏船只而设也，诚恐此端一开，中国轮船自行驶走，吾辈亦将从而效尤，不能禁止，是通商各口之外又加口岸，所以不令往来停泊也。惟是现在既以西人轮船、帆船代中国之船，是知西国诸船更便利于中国之船也。既知其便与利，似宜任其行走，不复限以口岸，不愈使商人便且利哉？惟于纳税、完厘二项不令照洋船章程，仿照淮引，先于开行之处报明现往何处口岸，共计税课若干，厘金若干，统行纳完，即于税厘二项亦无亏损，是于裕国便商之道更为两得。若仅于洋商轮、帆各船可到之地方，准华商轮、帆各船驶行，似尚未尽利便之道也。"是说也，亦未可厚非也。虽然，尚非深知中国之河路者矣。以中国内地之河路而论，苏杭诸河，节节石桥，水窄而浅，中船之大者尚不能行，何况轮船？扬州、芜湖各河，水涨则深，水退则浅，亦不能行；江西则鄱阳一湖，无论水之大小，均有浅淤之处，中船尚往往搁浅；汉口之襄河，水陡而流急，行走亦不方便。惟长江一带，尚能上至荆州、岳州而已，再上则荆州大似襄河，岳州有如鄱阳也。至于沿海各口，除通商各大口外，其余小口亦非贸易聚会之地，货物不多，又安用此大船？且恐少见多怪，骇人听闻，不如禁止之为愈也，岂有他意乎？是举也，中国之轮船日新月盛，虽不能如泰西各国之多如林木，大似岛屿，然是处皆有贸易之事，亦将见

日新而月盛也。不徒此也，天庾正供，亦将藉此以输运，何必每岁糜千余万之库帑以修黄、运诸河哉？诚如《中外闻见录》所谓，“火轮船告成，通行四海，实为万世之利”，良不诬也。自今以往，京师之食南粮，商贾之得余利，亦皆归功于轮船，而深感泰西诸公之制造利器，又深德曾、李二公之奏办驶行也。呜呼，人亦何乐而不为此裕国便民之事？俾得歌颂于弗衰也。

（1873 年 8 月 25 日，第 1 版）

再书论西人不秘密制造船炮后

闻去岁上海设立招商轮船局，仿照西式，招集众商，创立公司，制办轮船，装载客坐[①]货物，行走外海长江，现已著有成效，从此可渐推广，大为中国利益。然西商向以轮船为业者啧有烦言，咸谓中商分其运载，夺其重利，均有不悦之意。然此就买置轮船以为营运者而言，并非制造轮船以为生计者之志，盖制造轮船者，未有不欲人多买以为快也。日前所论谓西人不秘密制造轮船一事，吾揣西人之意，以为始创轮船非成就于一国一人之手，盖经数国、数人之心思而后成此利器也。凡曾经改易之人、制作之国均能知其奥妙，何所用其秘密？而且卖与人用，其机器一切人皆望而知之，何难效法，安能复行秘密？此非可以藏而不露之物，何必行此秘而不宣之事？亦可见其居心之直、行事之公矣。不但此也，昔日皆言华煤不如洋煤合用，故中国之机器局、火轮船皆购用洋煤，论其价值，洋煤几倍蓰[②]于华煤，此亦西人之利也。而西人不欲独擅其利，凡于中国有煤之山，屡劝开挖，产煤之地，必为辨别，现已著书立说，详陈煤之高下，何处煤尚胜洋煤，何处可敌洋煤，何处不如洋煤，听任中国人采取候用，是果何利于彼？而必为此勤勤恳恳，无异于为己谋事者。华人往往不肯听其谋画，则为之太息吁嗟者累日。

中国制造轮船，需用厚薄铁片、大小铁条，亦尚不能自制，必须购于

① 客坐：同“客座”。

② 倍蓰：数倍。蓰，五倍。《孟子·滕文公上》：“夫物之不齐，物之情也。或相倍蓰，或相什百，或相千万。”

外洋，此亦西人之利也。而西人亦欲中国开未开产铁之矿，于已开产铁之山，又欲中国用彼机器，仿彼制造铁片、铁条，以为果能自行造作，不必向人购买，使人居奇，受人挟制，亦如谋为中国取煤之法。其他诸事亦多类此。吾尝赞其能存推己及人、大公无我之心，不愧圣贤学问。

西人答曰："此言何敢当也？吾等之意，深见国之富强，常由于此。吾英国昔年未知煤铁之利国，亦未能兴旺，近今深获煤铁之利，故能日新月盛，雄峙于泰西也。吾见中国不患寡而患贫，尽将有用之物置之无用之地，深负天地生材之意，故欲尽开煤铁诸矿，使人可以谋生，可以利用，未始非裕国便民之一道也。若中国日进富强，吾等通商各国于贸易之事亦可大沾余利，且各国均尚富足，独中国反不能及，吾等亦无袖手旁观之理。故屡贡刍荛，常欲听纳，于煤、铁二矿加意开采，其物虽微，其用至广，并可随处皆有，不至如金银之难得，其利益反在金银之上。若照英国办理，十年之后，中国若不改观，吾决不信，此吾等素志也。至于金银之矿，求之亦颇难得，开之亦易滋弊，即令广有金银，人有所恃，反至稼穑不事、贸易不知，又有何益？皮鲁国非前鉴耶？吾于煤铁深知其利，故不惮为此再三之渎也。夫以天下之物供天下之用，又何秘密之有哉？"

西人之言如此，吾愿当局者熟思而审处焉。

（1873 年 9 月 17 日，第 1、2 版）

译报论李伯相议事

前录李伯相从长计议黄、运两河情形，据实详细复奏一折，其折稿经西报详为译出，且加之以议论，于黄河一事无不仰慕其高见硕画，深服其文词之详且明也。若漕运一事，《字林西报》之论，今姑译述，以供众观焉。其言曰：

华人以拘古制为今例，然国内复有一人，不必谨守古人成法，而又能援古人之意以迁就当今之事者。古人有言，"势逼而改先辙可也，改则必见利矣"。今李伯相高明，竟能援依此言以改就今局者，是实能体先人垂训后世之实意也。除议黄、运两河之外，其于漕米一事，畅言改运之利，犹足动人听闻。意谓旧制虽美，反不如今日之大改更善也。折中有曰：

“当今数千里洋舶骈集，为千古以来创局，已不能闭关自治，正不妨借海道转输之便，逐渐推广，以扩商路而实军储。苏浙漕粮现既统由海运，臣前招致华商构造轮船搭运，颇有成效。”吾揣其意，以为禁止洋舶往来，势既不能，因变一计，惟有劝励华商，渐自购设轮船，且以泛海之便施之于漕运也。此招商轮船局之所由设也。该局之船，今在外洋、长江常常行走。李伯相之意，谓轮船之在今日既不可废，不如因势而利导，认真以照行，亦犹流水不能使之登山，华船之与轮船，颇相符也；轮船必代华船，势已显然。华人欲与西人争拦［揽］载运之业，惟有仍以西人之法争之，故仍以西式轮船而敌西人之轮船也。遂召华商数人，令其自购轮船，且以漕运之役托之，运米一石，付水脚钱四银，以贴补创设之费，使克以敌西人也。其意且不徒在上海、天津二处争业，并誓志欲在中国沿海各处以及长江、东洋诸路，亦一例以相赛，使招商局各船在各处争业也。故现各船水脚为之大落。夫国家之大益，火轮船公司也，即他公司欲与相争，亦为难事也。在中国而论，李伯相已忽得其法；在西人而论，亦不能不深服其得裕国便民之大意也。吾西人早识李伯相殊无偏袒西人之心，然心虽疏西人，而于西国各法亦深知其利也。如取之不能如意而得利，则仍欲华人自用自法，以自益而已。

观此奏稿，实嘉谟也，所议除舍运河、废华船、设招华人轮船公司三大事外，内又有议及漕米改折交银之事，是漕虽留其名，而已变其实，民人不必交米，此法若在他国，早已成为古制，中国似亦早知其不便，而因循未改，近尽以银抵米，则旧制概行改变，亦犹废用旧船等也。今录其疏，略曰“江、广等省自军兴后，奏改减价折漕，民心大定，若复征解本色，苦于运费无措，加之于民，则必滋事变，取之于公，又无此闲款，似应暂准照章折解，仍由各督抚体察情形，如可酌提本色若干石，即运沪由海船解津，较为便速。如京仓尚有不足，更随时指拨漕折银两，由南省采买解津；或派员在天津招商采办，亦尚合算”等语，故各省仍照样一例改折，势所必至也。所奇者，今适有一他国，名叔师米阿者亦甫行一例，以更改课制。先年该国之官皆亲赴田内，自行秤征产物，除为国库所征外，另为地库而又征之，是以地方官多有舞弊勒索者，国君悉其弊，故改其制，下令以后惟有核定银课之制，以除其弊也。夫京都所实需诸外省者，

米也，是以漕制久而不废，乃纳粮米易生勒索、隐瞒诸弊，反不如折银之得计也。今经其娓娓陈明，国家惟征银而不征米，亦未始非长国家之一道也。

西报之言如此，亦足见西人之信服李伯相也，故译出之。

（1873 年 9 月 18 日，第 1、2 版）

论冤莫能伸事

宇宙独行，创立一事，必须定有规矩，章程尽善尽美，有利于己，□［无］害于人，然后可以望通行而垂永久；至于仿照他人之事，则他人之能通行永久，亦必定有尽善尽美之规矩、章程，而后可以有利无害，人己两得也。今中国之有火轮船也，制造局□［所］造以供巡海捕盗之用，招商局所购以供载客运货之用，皆非中国所创行，均仿泰西之成法。然既仿泰西成法，则一切泛海行江均当照泰西规矩章程，而后可期通行永久，不得以船同一例，而行船之法又各分中西也。

兹阅福建淡水庄荣顺鸟船驾长所具“冤莫能伸”一事，据言伊船于上年十二月在永龟外洋，半夜时与招商局“伊敦”轮船相遇，伊船出火喊叫，该轮船涌驾而来，致将伊船碰坏沉没。伊拉住轮船铁链上船呼救，船主、水手均各不应，遂致船货并客人及水手等共十六人皆付波臣。旋至湄州洋面，该轮船船主将舢板放下，赶伊上岸。伊回家后，报明东人及十六人家属，随即患病，至今来沪往诉于招商局，蒙局主唐、徐二君许给数百金。第船货及十六人家属岂数百金所能了结？不得已刊报陈情云云。若果如该驾长所言，则船主、水手等之忍心害理，真可谓毫无人心者矣。夫同是泛海营生，见他船之遭事将沉，苟可以施搭救之术，亦当设法往救，方可为人。况伊船实系为所碰坏，且又有人求救，岂仍可置之不理乎？兔死狐悲，物伤其类，况同为人乎？又非若禽兽、鱼鳖，利人之死，可以饱其肉而餍其欲，吾甚不解若等是何居心也。岂欲尽溺其人，以图灭口乎？抑恐留有多人以致受累乎？不意天心仁爱，竟留一驾长，以彰明此事，为十六家之孤儿寡妇以请命求救也。兹唐、徐二君慰以好辞，许以多金，可见公道自在人心矣。特是西例，凡火轮船不论泛海行江，倘有碰坏他船者

□［例］须赔偿。故同治四年“湖广”轮船撞沉焦体贞盐船盐一千包，并溺毙女命三口，当蒙前两江督宪曾追赔盐船各价银一千四百两零，又偿恤银三百两；今年六月，“湖北”轮船撞沉同人和盐船盐一千四百十二包，经轮船司事谢益斋告知旗昌行主，议赔半值，共银二千一百两；并撞沉徐祖松柴船一只，计船并货共值洋四十元，谢益斋因其人苦资少，全行赔偿，一时无论贤愚，均称赞旗昌行主及谢益斋之慷慨。今既仿照西人制用轮船，而赔偿之事亦当仿照西法，方为美善。唐、徐二君曷不援引“湖广”、“湖北”两轮船之例，禀明总主招商局者，定为成法，庶免鸟船驾长含冤莫诉、十六家之寡妇孤儿苦衷无告。谅总主断无不允之理，此亦仁人君子济困扶危之一道也。否则，任听驾长各处鸣冤，以致贻笑外国，遗害他船，谓我中国设法之不善也。更□［有］甚者，此例不定，事难预必，倘日后中国轮船碰坏西船，西人则执伊撞沉盐船之例以索赔，外国轮船碰坏华船，外国人则又执招商局轮船撞沉鸟船之例以狡展，彼时招商局其将何法以处之？其将何辞以御之？是亦不可不虑也。

总之，中国既已制用轮船，断非三年五年即行停止之理，必欲百年千年以为永远之计，天长地久，岂能保无意外之虞？若不目前预定规条，必致日后多费唇舌。予杞人也，每怀杞忧。然古人有言：“有备无患。”孔子亦言：“人无远虑，必有近忧。”未识唐、徐二君以为然否？

（1873 年 11 月 1 日，第 1、2 版）

设法以五日由汉口达四川说

入川之路，无论水陆，均皆危险，古人所以有“蜀道难”之叹也。但四川一省，实中国富饶之地，土产百物甲于天下，皆非他省所能及。惜乎，道途险阻，陆则峻岭迭嶂，水则急流险滩，亦非他省所能及。故虽彼此往来贸易、载运货物者不少，若使易于行走，则商旅之获利，更能倍蓰矣。今由汉口以至川省而论，必须四五十日方能到，比之中国往泰西时日尤久。若论两路之平险安危，而入川水路亦更危险于往泰西者数倍，故各货往泰西者水脚银每吨在十两、十二两之间，而船货遭难者仅属百中之一；汉口赴川省者，水脚银每吨在十五两、十八两左右，而货船失事者乃

有十分之一，由此而揆，则中国东方各省逼近泰西，而远阻四川也，岂非奇而又奇之事乎？果能设法将入川之路使之便捷，易于行走，是亦当今第一急务，事倘能成，不但贸易渐增广大，即于税厘亦加利益矣。查汉口至四川，其中最危险者，宜昌至归州一带，为程仅三百里之遥，江之两岸，悬崖峭壁，势甚巍峨。上滩诸船皆赖牵拉，纤路紧靠江边，船大者用夫不下五十人，江边皆山，难择平地，拉纤者常穷于术。江中巨石最多，滩水又复汹涌，诸船所由失事者皆因纤绳之中断也。纤绳与船中隔巨石，其绳不免擦磨石上，倘被石棱锋利者割断，船即漂流急湍之内，其不碰坏者几希。而且三百里内，船之上滩者节节难行，故行半日仅能上数十丈，忽因小失，而半日之功尽废，船已流回原处矣。统而计之，欲上是三百里险路，共须半月，或至廿日。船户见他船被患，以为常事，倘已船得平安上完各险滩，皆备牲谢神，不敢怠忽也。近有西商由此以达川省者，据言此路轮船亦皆可行，倘有十二丈长之轮船，须水三四尺，载货数千担者，均能往来迅利。盖上水船之多遭患难者，因皆傍岸而行，若河之中流，概系疏通无碍，下水船皆从中流而下，故不至遭患难也。惟小轮船上下往来，均可由中流行走矣。滩水之流，每一时不过三十里，若其最狭最急之处，亦不过至六□［十］里之速，小轮船每一时可行八十里之遥，又能由中流上下，故诸患难皆可以免。西商之言如此，实于中国贸易之局大有关系。

夫泛海行江，轮船已著成效，而川河之改用轮船，尤为紧要。盖他处纵无轮船，而帆船亦可行走，所差者早晚迟速之区别耳，惟川河帆船既属难行，若能以轮船代之，则四五十日之程途，陡然可变为四五日之捷径也，岂不快哉！闻美国滩河亦多，小轮船久已合用。今中国李伯相既创设招商轮船局，以利天下，与其仅效西人泛海行江，何如添设此种轮船，行走川河之滩，不徒往来川楚贸易者大沾恩惠，而且该局另开生面，□运载货物之利擅为独得，实为生财之大道矣。奚啻此也，蜀道之难，昔人所畏，今使数千年至险□［至］危之路，一旦尽化为平坦之途，其功不在黄帝作舟楫、大禹平水土下也。至于此种小火轮船，为费不巨，请即购买而试行之，事果能成，行川河者，定当履险如夷，转危为安，不至视为畏途。即太白复生，亦应无“蜀道难”之咏也，岂非川楚行旅之大幸哉！

（1874 年 1 月 17 日，第 1 版）

论轮船遭患事

谚有云，世上三般最险事：行船、骑马、打秋千。极言世上之事，莫过于行船为最险也。又于人生万无把握、万难倚恃之事，俗比之曰飘海。盖飘海之事，亦属世间至险之事也。于以见行船险、飘海险，行船而至飘海，更为险中之尤险者也。吾尝闻诸父老曰：行船之险，其失事常由于狂风恶浪；至飘海之险，又不尽然。盖飘海之失事，其失在狂风恶浪之时者甚鲜，或误触于礁石，或偶搁于泥沙，或因两船之互相碰撞者，比比皆是，然未有奇于英公司邮信所言“微勒得夏拉”轮船之失事者也。其轮船由美国经过大洋，至英国，忽于夜间被帆船所撞，帆船之头穿入轮船一丈数□［尺］之深，至□刻光景，而轮船始行全身沉溺，此固泛海各船绝无仅有之事，险莫险于此船矣，奇亦莫奇于此船矣。

夫泛海之事，固西人所最谙练，而轮船之行，尤西人所最精熟，尚且至有此失，何况他人？此其中殆有天焉，非人力所能及，使成此创见创闻之举，殊堪为可惊可骇之谈也。此事虽属仅见，然近日泛海轮船每至失事，推求其故，多由于争先斗捷之行。前闻英国已议厉禁，其禁定必可行，从此当无此患矣。

至于海中礁石，早经泛海者所测度，均已缮成图说，泛海者皆奉为指南，亦可谓详慎之极矣。乃昔所未有，今竟另生，事虽新奇，殆亦麻姑所谓□见沧海变桑田、桑田变沧海之遗意与。若海口之暗沙消长转移、有无变迁，更不足奇矣。此皆泛海者之大忌也。近闻中西各大宪议于各海最为险要之地，立救生局，则此等之患皆可消弭矣。至泛海各船均宜相避，西人早有条约，然犹至于相犯者，帆船或因巨风而驾船者无所措手，轮船或因大雾而驾船者难以窥测也。夫西人之泛海，其防患之心可谓无微不至，然犹不免于失事者，或由于相争，或由于相撞故也。相争之失，搁沙常在内洋，触石常在外洋；相撞之失，则内外洋皆有之。今西人既立旧规，又增新禁，复设救生之局，将见泛海之船皆有履险如夷，化危为安之庆矣。夫泛海创用轮船，几同海不扬波、轮皆顺轨之休，然从前各船所遭之患尚皆在人意中，而今日此船所遭之患实属出人意外。意中之患人尚能防，意

外之患人岂能避？岂非天欲成此至巧之祸，以成为至奇之闻哉？泛海者更当加意谨慎，留心防避可也。

（1874 年 2 月 2 日，第 1 版）

吴淞口建造火车铁路以达上说

泰西诸国火轮舟车，创设有历年所，分道而驰，并行不背，凡于世上人事无不称便，尤为便于商旅。盖货物之流通更速，贸易之来往较易，故银钱之利息愈厚矣。咸丰初年，火轮船始入中国，而中国之人亦莫不乐其便捷，所以日多一日。今则中国亦效西法，设立机器制造局，以造火轮兵舶；设立公司招商局，以创火轮客船。虽不能敌于泰西，然亦欲比于泰西。盖深见轮船之有益也。惟于火轮车则不然，缘轮船仅泛于江海，无碍于民间，始能畅行而不滞，若轮车需设于陆藉，有碍于民间，必至阻止而不成也。故火轮车并铁路一事，前经西人屡劝频催，早欲中国创设建造，乃至今日，而通商各口皆尚未之从。曩者，英国众商凑集银两，欲购置火轮车及铁路，自献于中国，而中国朝廷仍然退辞弗受。然西人专心致志亦不肯顿息前意，今有另出一计，拟由上海至吴淞一路筑设。此议从前仅属传闻，亦尚未果，刻闻志意已决，筹谋已妥，开工之期已可指计矣。此路为程途既不甚远，故需资亦不甚奢，其费用之银，闻半由在国英商备办，半由在沪英商凑足，亦公司之举也。所铺铁路仅为单路一条，亦不甚宽大也。或问：华官其将许之否乎？曰：似乎无禁止之理。盖问者实依条约，在租界之外若干皆准买地。今地□［已］早□［买］，就应可随意置用，亦且重无铁路之特禁也。故此事想亦无不准之理矣。

夫火车之路在东洋已创设年余，初仅一条，今又增设一路，故知此举实亦有利于国。东洋利之，而于中国亦当有利，故吾闻此事将成，竟至喜而不寐。盖轮船早已得见，而火车虽屡闻之，亦尚未得一睹。今先在沪渎吴淞一路试设，既不至有碍于国计民生，且足以为后式，是于上海又增壮观之举，四方客商源源来游者，当更无虚日矣。虽然，兹之设此火车亦仅足为悦目骋怀之计耳，除是之外，而此火车想亦无大利于时用。盖往来之客商虽多，而小船之搭费甚廉，彼火车亦断难同俭矣。惟外洋所至之客，

不耐烦于候潮，或将舍舟取车，以速其行而已。外此，或上海诸人搭车一试，聊以广见博闻，以为赏心乐事耳。故吾谓此车似亦非求利之举，将来不至亏折，则为万幸矣。前闻《香港日报》论及火车之利害，谓利在各商之贸易，害在两国之构兵。吾则以为不然。盖利于客商，固不待言；若计其害，平时虽禁不设铁路，至两相构兵，又安能禁止敌人不设铁路哉？固不若先收其利，再计其害之为愈也。使此事如果能成，是吾不徒得见轮船，而且又得见火车，不必亲往泰西诸国，而泰西诸利器俱已日呈于吾目中矣，岂非快心之事哉？

（1874 年 2 月 26 日，第 1 版）

论新闻日报馆事

新闻日报之馆，盛于泰西，而不行于中国。盖泰西各国，上下一体，不但官与民不甚悬殊，即君与民亦不相睽隔。故每遇事，可以尽情议论，直陈无隐，言虽出自民间，意可达于君上；君既不以直言为逆耳，民自不因直言生戒心，至于官吏无论矣。中国则不然，君尊于官，官尊于民，君尚有纳谏之心，官则有禁谤之意。故得罪于君犹可逃，得罪于官不可逭也。夫民间创设新闻一事，其中难免无干犯君官之语，君隔九重，或尚不知，官则未有不知者，一旦大肆威虐，重则惩办，轻亦封闭，故民间亦不敢冒罪而开设也。近因通商开市，于香港开设华字新闻三馆，于上海开设华字新闻一处，主笔虽系华人，而馆主实为西人也。至于汉口新闻馆，内无西人，甫开即闭矣。现闻粤人将在上海另开新闻馆一所，首先倡捐者，上海令叶邑侯也；倡议开馆者，唐君景星诸人也；倡立馆规者，容君纯甫也；主笔诸君，皆延请粤中名宿也；机器铅字，皆容君所承办也。馆则设立于招商局侧，并闻另延西人，代为出名。但赫赫县尹，堂堂粤绅，办此小事，尚不敢出头，反请西人露面，未免心欲大而胆欲小矣。初议各人股份，捐凑办理，后又议用广所公项，凑补不足。兹闻粤人有不愿者，以为向捐公项，特为帮助同乡落魄于上海者而设，今动用于新报，殆非前人劝捐之意。因此，其创议开馆者虽多，其愿与股份者反少矣。盖畏新报，倘有偶涉得罪官长之处，与股份者照律必一例不免受累。缘仅究股份开馆之

人，并不问代为出名之人，故也。观于此，则凑集股份之事，与动用公项之说，恐一时难于成就，仍不过叶、唐诸君数人，集资而成也。夫在今日，叶君则上海邑侯，唐君则招商局总办，其余亦皆有财有势，开设之后，即有得罪他人之处，谁敢与官长为难。但谚有云："花无百日红。"倘叶君一旦升迁去任，另易他省之人，无事则已，不幸有事，吾亦将为主笔之人危矣。前车已覆，后车当鉴。有心世事者，当不河汉予言。

（1874 年 3 月 12 日，第 1 版）

华友来书

伏读贵馆烺烺炳炳，揆时论事，有弊必搜，无美不备。昨述旗昌火船公司聚议，将一年清章［账］，俾与股份人共览，伏读之下，而叹西人之立心、处事至公无私也。夫西人之合众设立公司，要在事无隐饰，所以能取信于人，而人亦乐于捐资以买股份耳。今招商轮船公局则效西法创立大举，亦意在广集众商，捐资入股耳。西人能以一年之盈亏布知大庭广众，招商公局于西法亦步亦趋，于此独缄默而不言乎？成败事难逆料，生意之盈绌岂不足为外人道也？旗昌轮船公司既以一年之折本三十余万布告于众，招商公局亦华人之轮船公司耳，何不亦以一年之贸易获益与否，如西人聚议以清章［账］示与有股份者，俾人尽周知该公局之虚实也。伏祈贵馆登报以闻。

度量时势人启

（1874 年 3 月 21 日，第 2 版）

论设立火轮商船事

天下利之所在，人竞趋之。何况利本为吾之所当有，一旦忽为他人所夺去，其不处心积虑，设法以求夺还者，有是理乎？此招商轮船局之所由起也。初中西各国之通商也，泰西各国尽用轮船，将其国所有之物，载运至中国通商各海口，较之帆船泛海，其速而且稳，奚啻倍蓰。然由仅供泛海之役耳。既而发逆陷踞金陵，江路既多阻隔，华船难以通行，惟有轮船

可以来往自如。于是西人遂以轮船行走长江，而客商与货物，皆赖之懋迁。自是而后，燕齐吴越闽广之货，可以上达汉镇；秦晋川楚滇之货，可以下达申江，轮船之有益于世用也如此。先惟西商旗昌一家，独行其事，是以载运日见其增益，水脚日见其丰盈，统计所获，不下千万。继而公正、同孚两洋行与之争，今则两行虽停，而太古公司又起。惟是天下之利，合之则见其多，分之则见其少，此一定之理也。

发捻既平，论者谓轮船行走长江，人皆喜其便而且速，乐于趋附；而华人帆船生理因之日蹙。与其仅令西商轮船来往，而使利尽归于西人，不如华人亦置轮船，庶令利仍留于中国。李伯相闻而悦之，遂发制钱二十万串，委员创设招商火轮船局，令效西法，设立公司。当局者扬扬得意，大开局面，广购轮船，方且谓运载之利皆归于我，而旗昌、太古、禅臣、怡和诸洋行，以及他洋行之有轮船者，均莫予若，指日之间可以富迈诸洋商矣。不知事近于是，而实则大非也。当旗昌独行之时，获利之厚，人皆见之，而太古与争之后，有亏无盈，人独不闻之乎？仅一太古与争，而旗昌业已耗折，即太古亦未见有益无损。况又加之以招商局，而欲其有利无害乎？此不待智者而始知也。故本馆前报有谓中国欲行轮船，曷不先行于西商轮船不到之地。若果如此，既可以独擅其利，又不至与西船相争；即不然，先以一二船试行，虽利不能多得，而害亦可少有。行之一二年后，果能有利无害，然后再行推广，虽加至数十船，占尽各口岸，西人亦无如何也。此至圣所以诏子夏“无欲速，无见小利也”。岂徒治民宜尔乎？即治事亦何莫不然也？又况孔子有言“苟有用我者，期月而已可也，三年有成”。圣如孔子，而致治尚难旦夕见功，犹须待至三年，其他贤如子路、冉有，皆俟三年始能奏效。今之人，自觉才能过于圣贤，每行一事，动则曰“何须如此濡滞，使我为之，必能如太公之治齐，三月即可报政也”。果欺人乎？抑自欺乎？然吾终信圣贤之言，俟至三年，再观其成败利钝可也。至于其中之底细，或局外人不能深知，故至妄谈，而局中人自有把握，亦未可必。但人人所共见共悉者如此，故尔姑妄言之，并不求人姑妄听之也。盖世之伤心人，必各别有怀抱耳，噫。

（1874 年 3 月 27 日，第 1 版）

中西轮船利弊论

抱杞子稿

或有问于杞子曰："方今中华励精图治，有如设立机器、制造轮船，可夺西人通商之利，为富国强兵计者，子意见以为如何?"杞子应曰："是殆如孩提之童，方饮乳哺糜之不暇，而遽进以肥甘之味，未有不因噎废食者；譬诸疾病之后，将清心寡欲之不遑，乃竟使联床第之欢，未有不沉疴难起者。盖逆发倡乱，十有余年，回匪蜂兹，又经数载。今虽各师仰承庙算[①]，就次荡平，然东南民困未苏，田庐未复，加以迩年北遭水患，南多旱灾，各口生意寂寥，群商艰于行运。当局者未深计较，意将为远大之图，固已迟矣，抑尚早焉。盖此举行之于各口未通商以前，固不为迟；而行之于各口既通商以后，则尚以为早，何则？因时有未至也。所谓知之非艰，行之惟艰也。泰西诸国，自开港通商以来，西人华人兼用，中国之人仰给于西国者不少，即如曩者剿平发逆，如在水陆可达之地，西人亦从而助顺焉，虽为保护通商，颇能睦邻敦好。嗣如中国所制机器，仍须西人指点，所造轮船仍用西人驾驭，其费用浩繁，旷日持久，又无论矣。即使将来竟能不用西人，不须再购西船，而中华之民困不苏，生意日蹙，船多货少，亦属力有未逮，势属不支耳。诚以利之所在，利亦不常。试验去岁之西船，不及往年之获利，而中国设船自谋之始，正在西船强弩之末，良可慨也。"

或曰："然则何为而后可?"杞人曰："裁减厘捐，所以招徕商贾也；慎选牧令，所以绥靖商旅也；坚敦和好，所以辅助通商也；严治倒账，所以惩禁奸商也。夫然先制浅水火船，于西人未曾往来之地，而通达贸易焉。更俟船多利便之后，再谋各口之通商装运，竟与西船有过之无不及焉，庶为富国强兵，一举而三善皆备耳。若行之于群商裹足不前之际，夺之于民船容身无所之时，吾恐自相戕贼，所谓'枝叶未有害，本实先拨'[②]。三

① 庙算：庙堂的策算，指执政者制定的克敌策略。

② 《诗·大雅·荡》："枝叶未有害，本实先拨。"《韩诗外传》："传曰：骄溢之君寡忠，口惠之人鲜信。故盈把之木无合拱之枝，荣泽之水无吞舟之鱼，根浅则枝叶短，本绝则枝叶枯。《诗》曰：'枝叶未有害，本实先拨。'祸福自己出也。"

复[①]斯言，尤可深长思矣。”或人唯唯，悚然而退。

（1874 年 4 月 9 日，第 1 版）

议《申报》中招商轮船事后

夏时居士稿

贵馆《申报》中前数次屡言招商轮船之利，昨日报中又复大为讥评。若前此之不知是不智也，知而不言是无公道也，何昌以前恭而后倨哉？上次《瀛寰琐纪》所刻《轮船进止议》，其中大主脑以中国轮船非不可行，特宜商人一手经理而可，参之以官，此则丑轮矣。即如外国之太古、旗昌，皆商也，所以附股之人多至数百万，□［即］旗昌起手，亦湖州丝客即附有六十万。而招商局开已三年，除官发二十万串、粤帮以轮船抵入十数万，此外罕有问津者。贵馆前以其不能如旗（昌）之开明，实账示人，试问彼局从何处开账乎？一经开账，便须和盘托出，官款更须着追，此亦彼局万不得已之苦情〈不〉也。连年湖丝生意淡薄，江浙典业亦复减色，凡大商之资，高阁者不下千万，无可谋生。使招商局乃殷实之人开张，则二三百万之本可附，附本多，则太古、旗昌知此局力大可以持久，皆不能跌价争夺矣。俗语长袖善舞者是也。今有官在局，则商情望而生畏，莫肯附本，所望海运二十万石，十一万之水脚而已。十一万水脚只可敷两只轮船之终年用度，若三船、四船即不足矣。此非中国之不可辞轮船，实下手章程之未尽善也。差之毫厘，失以千里，贵馆何不于此等远大处细考之，但忽美忽刺，仍不足以服其心也。

（1874 年 4 月 10 日，第 3 版）

中西船论

夫识时务者为俊杰，《记》有之曰“能执干戈，以卫社稷”[②]，诚以卫

① 三复：再三反复。

② 语出《礼记·檀弓下》。

社稷必先御外侮也。然须与时偕行，不可乘机观变。故彼国既精其器，我国亦不可不精，其势然也。庶其力可敌也。方今中国创设制造局，已成西式战船，络绎竣工，法良意美，诚御外侮之大端也。然以本国水师船衡之他国，固仍有大不相及者，虽多尚不能敷用，况犹有不足之患乎？

夫以木船较之铁甲船，其势不敌，固不烦言而解者矣。虽不至如石之于卵，然亦如羊驱虎队耳。诚以木船不能为害于铁船，而铁船足以为害于木船也，此尽人而知之也。

今东洋一小国耳，已置有铁甲船只，且泰西各国亦多有带至者，此所称坚固之船是也。船既坚固，又可多载兵士，驾驶既属迅速，游行自无窒碍；加以利炮排列，有若水陆炮台，布设要隘、湾泊口岸，真所谓一将当关，万人莫敌，此理之固然，亦事之或有欤！

且夫强陵弱，众暴寡，自古皆然矣。不思转弱为强，而仅以寡敌众，此岂卫社稷、御外侮者之所为乎？况国之战船，使竟亚于他国，倘遇有兴动干戈之警，则敌国得以巡海为名，假道为袭取之权，封口绝贸易之势耳。今中国海面西华各式船只不为不多，岂有不设尽善尽美之法，为却敌致果之备乎？倘日后遇有不测之事，而予言其将有征矣！惟望操政柄者其不河汉斯言，所谓识时务者为俊杰尔！

（1874 年 5 月 22 日，第 1 版）

招商轮船局事

《字林西报》作论云：今中国已设立招商轮船局，虽取名“招商”，而此局实系直督及总理衙门内诸大臣所掌理者，诚人所共知，华商实鲜有与其内焉。中国官宪于此事实有远虑，明知不能逐除西船，故特出此计以谋之，使华人火船同道并行以相争，其不克当西船焉必矣。所以中国许以昂价，托以运粮往北，其实不异帮以帑银也，而犹百端向装运之大华商勉于必舍西船以就招商局船；又恐不及，则今复相议欲将开矿运煤之事托诸该局承办云。又曰：中官欲振兴本船之业，其意亦不可尽非，然昂价而支出水脚，国帑必因之被绌；国帑觉其绌，则必多收于民，民困已极，而犹可加乎？西报之所论如是，不知民间之有火船，于大局实大相维系，即支银

亦不可不为也。观于诸国中有不许异国之船在本境各海口载运商货之制，则我国独以官货为别，实非西人所可訾议也。且计所出官粮、水脚，亦不可称为过昂，盖其载运粮米不过一年内之数月事耳，载毕后，其船须历半年多之余闲，惟靠他路之业以抵费。若数月舍一路而复迁就之，此非行船之利矣。故吾所深望于国家者，准火船于国之遍处而行，华船既不惧西船与争，则必日臻繁盛，国家欲图振兴船业，不将速见其效乎？

（1874 年 8 月 10 日，第 1、2 版）

论轮船招商局章程账略事宜

轮船招商局第一年账略，本馆已备列前报，阅者自可细心察核，无俟赘言。然此局为华人自办轮舶与西商争利之创举，亦为华人合股鸠银，以兴立大业之初桄[①]，此局若能兴旺，则将来效西式设公司者，将必接踵而起矣。货愈集而愈厚，业愈拓而愈宏，以上裨富强之政，而下操赢缩之权，岂非盛事之深可庆幸哉！故该局虚实情形，实与大局维系，而为众所翘首跂踵愿闻其详者也。

况为公司之道，本宜胪列各情，宣示中外，使有股份者信其经营之有法，无股份者亦羡其账目之清厘，则不必劝募而暗寓招来［徕］矣。招商局深明此法，刊印上年账略□［一］书，本馆略为考核数端，以质众览。

据其一年总结账目，除颁给股份息银一分外，尚有溢钱一万四千余两，合之支办船栈各事成本银六十六万九千余两，计之实又加余溢每百两二两，统共一年内得利一分二厘。特凡火船公司之算利，应先除虚衰之项，去年招商章程内亦曾议及此事，一年修理需银四万两，以赔补云。□［兹］闻此项必须拨存至少则每百两八两，盖以备后日大修，更换水镬、汽筒、船身等费，而该账内未曾扣算。按该局火船成本银五十二万余，若除八厘虚衰，得四万一千，合之该局所用计为六厘，应于算利先前［前先］行扣拨者。又火船常修、岁修之费亦宜在各船利失账下扣算，不

① 桄：guàng，织机或梯子上横木。

可加上各火船成本，想招商局必已审悉[①]此理焉。

但查“永清”、“福星”、“利运”三船，共加上成本银有六万三千余两之多，律以去年所刊章程，共估计每船装修只须五六千两□，既透用甚巨，亦应声说其故。其“永清”、“福星”两船已言明如何添修，用银虽过于估计之外，于所添造应用尚未大相悬殊。至“利运”一船，虽曾在津失事，来沪后入坞修理，然未闻有添造情节，而竟费至二万三千金，则何以绝不声叙，使人蓄此疑团耶？

又查该局于股份本银外，另行告贷者已十九万余金。夫大公司之常例，原不宜越用于所收股本之外。虽曰各股主照初议原可再征股银五百，然银未收齐，宁弗广拓基业？盖以大公司负此逋债，殊非事体也。然此公司系属创举，故不必以他公司相较，第能计及将来，即为妙矣。至于银项借自何人？是否以火船或一栈房为质？照公司常例，亦宜胪陈，使人共见共闻，得自为计云。

又查《账略》所得余溢，与前刊章程不一，本馆稽核之余，亦未免为之失望。局中人谓曰因水脚跌落过甚之故，然以其章程内估列至低水脚，与现在《账略》内实得之水脚计之，究亦相去不远，前算余溢之时，广东、香港每担估扯一钱二，回申一钱八；照现章，则水脚实在，往汕头一钱至一钱二，回申二角五，往来广东一角半至一钱五，汉口先扯每吨二两，今则实有二两，惟长崎一处，水脚自二两五落至二元及一元半耳。观于此，不觉失望之意更甚。盖其先必有计算所不及者故也。至于“伊敦”火船，初估谓往返长崎一年可溢三万余，即已疑其太多，乃今反亏折至一万四千金，则亦非意料之所及也。

又有一端，船局初开时，原意招商，以所有火船搭附局中，为之经理往来，且见实有二船附托焉。然股份人亦似宜共分其利，而不得独为总理者揽去。且该局在汉口已办有三万余金之栈房，及设趸船，而除“和众”、“海镜”两船往彼数次外，余皆附托“洞庭”等火船所用。乃查彩结账，则附局火船付给该局埠头费仅六百余两，共用上海码头栈房亦并在内，此中似不无可议。

---

① 审悉：详细了解。

本馆今切究此事者，其意有二：一则经此番驳诘，则凡创立公司者，皆必慎于估计后利，而无冒昧尝试之失；一则又欲该局谨慎于继事，而不遽议增益火船，另开口岸也。

查国家所给漕米水脚实为丰厚，足见扶助该局之至，若照运糟所恰需火船而仅办用也，则局中积利可保无疑。盖本馆曾细为核算，若照去年所定载米之数，仅用轮船四只，历三月以供载米、搭客等事，漕运既毕，停泊不行，则犹可获大利，较去年按股份息，当可过半矣。故设局另办火船，多开口岸之说，以为利不在此，当俟有余积后，缓以图之，而不必骛兴旺之名，急于从事也。又查该局所藉口以为善敌西人者，经费较洋商撙节也。吾乃不见其所减何款，使其实在撙节，则股份人亦恐未得其益。盖章程言明总办得水脚每百中五两，以备总局使费，凡西商之经理火船者有少取于此者矣，从无多取于此者也。且该局言明若能溢银，则各董事分二成，此西商所从未得过者。故招商局经理之费实大于西人云。又阅所刊诸事，则董等今年未与分漕折及别项润利，姑俟后年再分，此事亦有未尽善者。盖公司事逐年利失应逐年结清，而不以今年牵累他年也。若股份利息一分，则不如分给，公司之规莫要于此。盖入股者每乐见有利使之入耳，不若使之到手之为快也，此则招徕他股份人之法也。然查公局之实在情形，非另行告贷于人，或新招股份银，则此利息银定无以分给，此其现在难也。而皆由于未收足股份之前，增买船栈所致也。该局今年之受累者，在“伊敦”一船，然其所以大折阅者，抑岂以不载漕米之故耶？抑岂竟不堪于用耶？然则或变卖，或置不用，则轮船局究为大利所在矣，吾仍有后望焉。

按，轮船招商为中国创举。《书》曰：“若生子，罔不在厥初生”[①]，此其所以为难也。然自去年唐司马景星、徐□［侍］郎雨之接办以来，其章程已较为恢阔，年结账略居然□［得］彩，一时虽不能坐得厚利，然照此整顿精神，为之不懈，未有不可与西商争胜者也。是在坚心志，任劳怨，公好恶，节用度，慎□［驾］驶，守章程，以期利可尽收，而害可尽去也，则尤众华人之所深望者矣。

（1874 年 9 月 18 日，第 1、2 版）

① 语出《书·召诰》。

劝办铁甲战船说

昨有友人来馆，述及粤有绅某者曾官别驾，现已致事归田，来沪遨游，询沪上诸人曰："余在粤时传闻两江督宪、江苏抚宪已向外国购买铁甲战船一艘，停泊吴淞海口，辅助炮台，以为防堵之计。昨由吴淞经过，并未见有铁甲战船；即所谓吴淞炮台，亦未之见何。其与古人所言大相剌谬，竟耳闻是实，眼见是虚，若是之相反，与吾粤诸人前见日本侵犯台湾，恐其追踪有明倭寇，凡绅富之具卓识有远虑者业已会商聚资，禀知各宪，欲向外国购买铁甲战船，以为报效朝廷、保卫闾阎之具，不须官为筹款，情愿民自捐资"等语。呜呼，粤都人士真可谓既能报国，又善保家者矣。察其何以均知先事预防之故？盖缘粤人贸易于外洋者众，亲历海岛诸国之地，深知铁甲战船之利；若非有铁甲战船，则海岛诸国万难使海疆无患，国家均安长享承平之福也。出而亲见于海外，归而详言于里中，是因见之多始能言之切，所以闻之熟，信之深，故均知先事预防也。夫铁甲战船之有益于海防也，濒海之国皆知之，且皆用之。故英法两国各有六十二只，美则有四十八只，意则有二十二只，荷则有二十只，其余则有十数只与有数只不等。丹之为国幅员最小，亦有七只。俄虽疆域极广，而濒海之地不多于中国，亦有二十五只。余皆视其疆界之濒海者多少，故其铁船之数亦各有众寡也。

中国之所谓海防者，惟有明一代常苦倭患，故极力讲求。至本朝则戡定台湾后无闻焉。嘉庆年间，因蔡牵滋事，始有防海之举。彼时欧洲各国尚未全来，虽高丽、琉球、暹罗常由海口出入，然皆藩服之国，亦无事于防也。蔡牵虽扰各省海疆，然亦中国海盗，其船舰炮械亦不能坚固精利于官军所用也。即泰西各国所用之战船，亦尚无火轮铁甲之迅捷坚固也；其所用之枪炮，亦尚无后开门及用弹至数十磅、数百磅者也。

今则不然，泰西之战船、枪炮日新一日，亦日胜一日。即东洋诸国虽不能自造，亦可向泰西各国购而用之。故日本今犯台湾，所谓火轮铁甲诸战船以及泰西至精至利之枪炮均已备齐。中国今日即行购齐备用，亦仅能与之相敌，尚不能过之，又况乎尚未购备也。设使各省海疆一旦有事，真

有令人不堪设想者矣。

说者曰：中国谨遵圣贤遗训，但知文教，不尚武功，亦当如大禹征苗，班师振旅，舞干羽于两阶，七旬有苗格。诚如是言，道德果可以化寇乱，则弓矢干戈兵革之属前圣皆可以不制矣。何以神圣如黄帝尚有蚩尤之征哉？可知文教之不能治者，必仍赖武功以补之也。故为中国今日计，亟宜多购铁甲战船，多造火轮战船，并多购造至精至利之枪炮，置各省海口，以为自守之计。自守既足，夫然后遵圣人不为戎首，老子不为祸先之言。俟日本苟侵犯我国各处海疆之后，亦遣各省战舰水师以临其境，再调高丽等国与之有仇者之兵船以助剿，中国但声其罪，以示天讨，以彰天威，令高丽诸国诛其君，以分其地，则诸国岂有不愿从我者乎？中国疆域已广，不必再据海外之地多事筹画也。夫如是，则得地之国无不感激，即不得地之国亦无不悦服，五洲之国当无不景仰中国矣。

不然，事事无备，倘一旦有失又必须赔补兵费矣。与其俟事有失而后筹款以赔兵费，曷若先将赔费以置办各物，而使有备无患乎？此举固中国最要之关键。此日乃中国吃紧之时候，少疏计算，徒悔无及，安得沿海各省皆如粤省绅富捐资购买铁甲战船均存报国保家之心，先行报国保家之事，以为报国保家之计，则区区日本诚何足忌惮哉？吁，人特未之思耳。绅富者人人所垂涎也，不幸有警，则绅富必先受其害矣。与其毁家于有事之秋，而报国不及，何如毁家于无事之日，而报国皆知乎？况此时量力输将，尚不至于毁家乎！为绅富者亦当知所择处矣。《左传》言令尹子文自毁其家以纾楚国之难，彼子文者亦不过能知楚难不纾，其家亦必毁也，何如先自毁以纾之哉？此夫子所以深许其忠也。今之家于海疆者，曷不以子文为法哉？

（1874 年 10 月 12 日，第 1、2 版）

论世务

客有告于余曰："子亦知李伯相可谓救时宰相乎？"余曰："此固人所皆知也。盖自伯相与同朝诸公同心协力，削平发捻，肃清关内，厥功伟矣。后又普秩阁臣，出督畿辅，且兼摄北洋通商大臣印务，凡有益于国事

者，知无不奏，奏则必行，上既得君，下又得民，一时声称赫然，所以人皆称其为救时宰相也。”客曰：“子仅见其所已著之功勋，而未知其所未彰之事业也。”余曰：“子意云何？何不详以告我？”客曰：“西人之学、西国之器，皆中国老成宿儒之所唾弃而以为不然者，惟李伯相深知其有用，排众议而行之，大有举世非之而不顾之意也。自发逆构乱之时，购用西国枪炮、轮船，知其有合于用，遂奏请设局以自造，既而左伯相、沈中丞开局于福州，瑞节相、张中丞开局于广府，相继制造，然创始者实李伯相也。又知轮船载客运货之有益也，故创设招商公司以行之。前阅《汇报》所论招商局大获利益，若如《汇报》所言，再延数年，而西商轮船之大利能尽归于招商局，亦未可知。此犹已著之效也。近因日本之事，又知铁甲战船之合用于防海也，上商同事之人，下采僚属之议，将来议定，必谓□□购用，分布各省海口，此亦必行之事也。至于开挖煤、铁各矿，不但已行于直隶，又将推广于东南，此又已行之务也。上则为国如此兴利，下则为民如此丰财，李伯相真不愧为救时宰相也。第余犹有歉然者，铁路、电线两事尚未有举动之机耳。电线虽前经闽督宪举行，旋又停止，铁路前经西商议欲进呈，先设于天津，又欲创造于吴淞，以示火车铁路之有益，欲使华人见而知之，亦必照办。至今尚未兴工者，大约因中国不喜此事，是以未行耳。虽然，此二事者实为裕国便民之要务，不欲富强则已，苟欲富强，此二事必须先事举行，不能偏废也。电线传信之便捷，于商贾极为利益，然犹其小焉者也，至于为国传报紧要重大之事，较之八百里加紧之驿递，其速不止十倍；若有军务，尤为要需。试观普法之战，普有电线，则诸事之举办皆速；法之电线为普所断，则合国之音问皆阻，故至于大败也。铁路火车之利在平时则易于懋迁，在战事则便于征调。若电线、铁路两事皆已举行，请以一事先论之，倘海疆有事，传电线以报邻省，用火车以运救援，千里之远，数日可到，何至如中国向来之濡滞，千里之隔至速亦须一月也。中国若能统造铁路，并关外之新疆一概造成，则喀什噶尔虽远，亦能使之不啻如腹内各省也，其故何哉？现在回酋所以屡叛不服者，因其地仅有中国之兵，尚少中国之民故也。其所以少者，由于与中国相去窎远[①]，

① 窎远：diàoyuǎn，遥远。

民非富商巨贾，则无此川费以往也；一旦设有铁路火车，往来为日无几，不须大费川资，既可以携眷同行，又可以广带农家器具、籽种并往，则中国无业代人耕种之辈，均可前赴新疆，凡有水泉之地尽令开垦，成田数年之后稼穑广兴，禾黍富有，其富庶也必矣。然后再设校兴学，不但使中国遣往之人皆知礼义，而且令回疆土著之人亦知教化，如是而回酋亦皆变其犷野、好乱之行，同享丰亨承平之福，恐使之叛而尚不愿叛也。虽荒野沙漠之外不啻如腹内各省之俗，且使中国无业之人皆为有业，边外难行之路亦均易行矣。至于关内各省，设有铁路，其利便更不待言矣。特是此二字者，开创甚难，费用亦大，且事属新奇，骇人闻见，未免有难于下手、艰于使人之处。前《汇报》所论中国难用铁路情形，实属见到之言。故吾谓此二事既成之后，无不称其利益，未设之先，无不欲为阻止；非徒李伯相一人不能举办，即合中国数十年内亦难望其有成。但气运所关，天若欲便天下，五大洲同风一俗，必有一旦出人意外而忽成此举者。天下事往往拒之愈久，而迎之愈骤，行之弥难，而成之弥易，有不期然而然者矣。譬如士人读书数十年，用尽苦功，毫无头绪，一旦豁然贯通，竟至无所不知、无所不能者，亦其理也。盖凡事每必难于创始，而易于照行。今铁路、电线二事各大国均已行之有年，所尚未行者惟中国一处而已，吾知日后中国亦必有一旦忽行者。煤铁之利一经广大，则诸务必举，而二事亦必行，特目下尚非其时耳。于何见之？于呢羽、轮船诸物见之。昔年中国前辈谓呢羽、洋布为外国之物，不甚穿着，今则不服用呢羽、洋布者鲜矣。昔年谓浮海为险事，自有轮船之后，其不欲浮海者亦鲜矣。何也？皆取其便易也。铁路、电线二事，特未创行耳，倘有一省创行，则世人皆知其便利，亦必效行矣。故谓凡事皆气运所关，气运未至，虽圣贤不能行；气运既至，虽圣贤亦不止也。”

客论如此，余姑录而存之，以俟日后再观其事果验与不验，而定其言为智与不智可也。

（1874 年 12 月 12 日，第 1 版）

论海运

甚矣，天下之事成例之难改，积习之难移，大抵皆然。然运会所至

迫，至无可如何万不得已之时而改其成例，移其积习以行之，亦未见其不如前法，并能有过前法者。无如其未改未移之先，而有人劝其改之移之，当局者未有不勃然而怒，旁观者未有不哑然而笑，而责其变乱旧章，定遭巨祸也。何也？盖皆拘于成例，囿于积习也。如海运之事是其一端也，南漕运京一事，自明平江伯陈瑄创行河运以后，即行停止海运，佥谓河运之法胜于海运者数端，不惧风涛，不畏盗贼，不逾程限，不忧损失，是以办理黄、运两河之工，制造大小千号之船，设立文武两项之官，派充运粮各卫之军，免征粮艘带货之税，岁费总以数千万计，所为者仅运南漕至京而已，相沿成习，已四百年未之改移。至道光初年，南河高堰之工未竣，粮船不能行走，而京仓望米孔亟，时英煦斋枢相当国，力主海运之事，遂商之前后两江总督琦静庵通候、蒋砺堂节相、江苏巡抚陶云汀中丞，志同道合，协力齐心，遂将东南六省之漕粮尽行雇用沙、卫等船，全由海运，亦均如限抵通，毫无一失，可谓行之有效矣。乃行仅一年，而京外诸公终以此事为冒险之举，无一人敢再主海运之局者，是以仍行河运也。余昔年常见河工之耗费、漕运之弊窦，以为南漕若由海运，每年可省无数耗费，可免无数弊窦，曾问之于主漕诸公，诸公皆以为然。然谓此等大事，岂敢轻议改移？海运之险，人所共知，且废粮船停河运，而每岁藉此营生者数十万人，果将何法以处置乎？是以无人敢言改移也。岂非成例之难改、积习之难移乎？夫粮由河运，不能不用粮船，然粮船一经开行之后，在内河则旨添□之费，至塘子则有灌塘之费，渡黄河则有出塘之费，行运河则有过闸之费，至天津则有剥船之费，抵通仓则有缴仓之费，在沿途则有催趱之费，而且督运各官无事不取给于运丁，运丁诸费果从何出？故不得不取足于有漕州县之兑费，州县若照例收米，则兑费又从何出？故不得不取足于纳粮之业户，又况州县收漕尚不止于运丁之兑费乎？此州县浮收之弊，所以各省一辙也。咸丰年间，发逆肆扰东南，粮船均行焚毁，即各省有漕州县亦遭兵乱，粮米无从征解，惟江苏之苏松常三府、太仓一州及浙省各州县尚能照旧征米，但镇江、扬州均有贼踞，粮米不能河运，始皆在沪办由海运，初仍雇用沙、卫等船，今则兼用招商局火轮船矣。惟是东南肃清之后，各省漕米均尚折色征收，仅苏、浙二省征有本色，是以海运之米尚不能多，将来海运若能照此平安无险，则各省亦可照旧征米，一律海运，诸费均可减

省，则州县亦可少有浮收之弊，此固上益于国、下利于民之善举。其中殆有天意存焉，固非人力之所能强也。故曰运会所至，而成例始能改，积习始能移也夫，岂漫然已哉？惟望后之人，无复阻挠海运之事也。

（1875 年 1 月 9 日，第 1 版）

再论海运

昔年有漕州县办理漕务，均系收米平斛交仓，后因漕规兑费日增日多，州县无力赔用。遂有浮收之事。初犹不过收米一石，浮收数升及斗余；后则日甚一日，有收米及七八成，已敷兑交粮船之数；甚至有收米方半，业已封仓不收，其余均令改折银钱完纳，以供漕规兑费之用。米均敷兑，可以毋须采买。然米收本色，丰稔之年，尚属有便于民，歉收之岁，一经完漕之后，已少盖藏，及至青黄不接之时，必须往邻近丰收之处买运接济，而居民皆不免食贵之虞矣。自发逆滋扰之后，东南之漕半改折色完纳，民间称便者，均系一律征收，毫无轩轾；其不便者，米须变钱方能完纳，而民又难免谷多价贱之忧。其故何哉？由于粮船尽毁，不便转输，均行征银解银故也。然银至京都，惟在畿辅附近之区采买米石，以补京仓之不足。而北地丰收之岁亦不能多，反有买贵之虑，亦非法之至善者也。方今连年海运，均属平安无事，是海运之可行已有效验。愚意以为，招商局轮船日多，不徒可以海运，且可推广以行江运。轮船所至，上已可至汉口；若船身较小者，再上而至洞庭湖内亦非难事。东南有漕之地六省，江浙现已均办海运，江安粮道所管之漕尚由河运，江西、湖广之漕现均停止。第轮船可以畅行，长江则江西、湖广以及江安之漕均可用轮船之小者，先由江运到申，如江西之漕可用民船运至九江，湖南之漕先用民船运至洞庭湖上游，再交轮船接运。若江安、湖北之漕，均可沿江兑交轮船，扬淮徐等处之漕均用民船运至瓜洲，再交轮船统行运申，抵申之后，兑交出海大火轮船运津，岂不甚便？惟是东南各省之漕，均已改折收银，其事甚善，似可仍旧征银，不必又改征米。缘折银征收尚属一律，可无畸轻畸重之患，虽有米多价贱之忧，然较诸从前收米时之浮收勒折，奚啻天渊，故民似尚乐从也。各省均有聚会米粮之处，如江南之仙女庙者，官既征得

银钱，可赴此等处所采买兑漕，其价必廉，自不至于赔累。且可包与米商、米行运交轮船，更不至于轇轕。又况利之所在，人争趋之，即如江西一省，民知官在九江兑漕，必有运米至彼，以待各官之采买者；倘或无之，官亦可以示谕晓劝，吾知诸商亦必乐于趋附也。一省如此，他省均能仿照办理，则漕政可复矣。果能如是，民可无浮收勒折之累，官可无赔累轇轕之忧，南方之米可无积滞之虞，北京之米可无短缺之虑，将见各省之米商可以岁获其利，招商局之轮船可以年广其业，京通仓之漕米可以日见其盈矣。岂非海运之法有益于国，有益于民之明效哉？未知为国筹漕者，肯俯从其计否也。

（1875 年 1 月 12 日，第 1 版）

论旗昌轮船公司事

旗昌火轮船公司虽属旗昌洋行所经理，而华商入股份者已实繁有徒矣，是故本馆今将斯公司去年生理节略之报章刊呈众览。查两年以来，旗昌与太古公司及招商局互相斗业，以致装货、搭客水脚极其公道，而旗昌仍能于去年分给七厘利息，与众股份主者尤可庆幸。现在既与太古讲和，欲平行其业，则此后斯公司与［于］扬子江载运之业更可望有加色。况近来内地各省均归升平，渐复元气，而往来货物势必年胜一年。□［即］以今年开市以来揆之，则货物之上往长江各埠者，已源源不止，实非往年可比。兹细阅报章内之生财账，知斯公司又经从新估计各轮船之价值，其所估之价以公论言之，则其所估者实属过廉，惟斯公司行走长江之各船既多属木料所成，似较易于敝坏，故与其奢估之，不如廉估之为智，各股份主可因而更加心安矣。盖此公司也，其向来大坐失计者，由于舍铁，而执意必扭用木船之一端。夫木船也，每年至修葺之不遑，故每年敝坏必百中之十，且更易于失火，此敝坏之失，又加上可以大失之由也。而太古之能特擅其胜者，即在于此一事耳。其船既尽属铁料所成，则敝坏之失既可大省，贻火之失又可免矣。此铁、木两船于失火免火之易难，已有明证可据。一则往来英国、印度、中国之火轮船公司，及往来英美之古那得公司，合计其铁火船不止百五十只，而开创以来，均未尝一次因火失船也；

一则万昌公司，其船皆木料所作，每因火而致失，实该公司之大难。即近来所失者，有名“亚麦利加”一大只估值殆有一百五十万元；又名“日本”一只值银亦一百二十五万元，并先后来往美国沿海者，亦已经失多只。若统计旗昌各失火之船，则有“浙江”、“湖广”、“婺源”共三只，而该公司不以先辙为后车之鉴，反必执意仍蹈先轨，必仍购用木船，在不知者必以为奇异而不能解之一事也。以敝坏耐久之事论之，即敦信一铁船而已，可知此船之辗转中国河海之内，历经十有一年，而船身之完固至今日仍皆与初来无异，除惟须油漆之外，未尝一次有待入坞以修理之处，俟中国目今一切木船皆已敝废莫能再用，此船大约仍可依然如今日也。即如旗昌所独办往来湖北一走（长）江大铁之船［之大铁船］亦复如是。兹据旗昌章内统计，各船先估之值，现在拨除银三十九万两有余，以筹抵敝坏，想亦良可谓足有余矣。再将码头、楼房、地基之值增至银七十六万二千六百两，此新估之数似亦不逾其实值。盖金利源一码头，河面之位甚长，而又坐落上海最繁盛之处，其往宁波等处各码头，及船坞一切，当今之值实皆倍于前五六年也，俟年后火船生业更兴，则势又必增其值矣。查旗昌公司为上海合股所初立之公司也，两年以来，以与太古等相斗，故诸事不顺，现和局既定，若仍肯极其能、节其费，则此后可大望起色。今闻诸董事于木、铁之优劣，业经省悟，已往之事虽不能挽回，而日后之事亦可以一新。所更□［可］庆者，斯公司旧日之首董事坤宁安为人能干，无不信服，近已回申，仍旧掌操诸务，以故各股份人无不拭目以望其立效，则旗昌火船之兴旺，亦必计日而可待也，岂非各股份人之庆幸哉？

（1875 年 3 月 13 日，第 1 版）

论旗昌轮船公司欲代运漕事

招商轮□［船］局开设以来，为国运漕往北，每担计得水脚规银六钱，该局藉为自立之地，而国家亦称沾便，较之曩昔，由运河载去，每年糜费几何，甚至每担须水脚银十两者，不啻霄壤也。又较之全雇沙、卫等船，米受潮湿，船遭风险者，尤大为得手也。此亦良谋，大局之善计也。乃不意上下无不皆称其事，而顷间风闻旗昌公司之主人坤宁安径禀明驻京之

美国饮差，请专知照总理衙门，伊公司情愿具结包载漕米，仅收运费每担银一钱。此事惊闻之下，未免太觉其减价，但国家如何处置，犹未得悉知也。

夫招商局之设，全仗官宪许以运漕之业，若陡然他顾，而忽废初许，是必贻大害于该局也。且此局之设，岂仅以便运漕事而已乎？盖李伯相于此举远谋尤深一层，欲图在中国树立华人自办火船一事，以冀国偶有事，难假手于外船之际，尚可取用于本民，以供辗转调兵之用。即如去岁台湾一役，已可知其于国家大计所关系，实不浅鲜矣。至旗昌公司，非今设招商局以敌该公司，大抵亦不肯价廉如此。顾查招商局今年当运漕至六十万担之多，计一钱与人，钱两价相较，则有三十万银之异。当我国银库现在告紧，迫于向西人押税告贷之际，务必谋一节用之道，每年三十万两，大数所系，未必总理衙门全置之于度外也。近日向丽如、怡和两行告贷之三百万银，如省水脚一款，亦正足以抵其利息，谋国计者亦不得不念及此也。愚谓西商于行走火船一事，（业）经熟悉其道，华人一旦倡公司，以冀敌之者，盖恃国家格外扶助也。既设之后，犹必仰赖上泽以允行而扩大乃业，若今将漕米委诸西船，则未免太舍己而偏袒西人也，即将水脚价银裁减，仍归于招商局载运，则该局未免仍然大失所望。惟有代为设计一法，□可使此局无向隅之失，兼可于国库紧急之际，得省斯每年三十万之数，未始非有益而无损之道也。此道也亦似易易，在反掌之间耳。查自火船初行于中境，华民每藉以装货、搭客，皆大悟火船之便，国家亦因之舍沙、卫等船，而就用火船，是更大肯其利；然上下均悟其便，觉其利，至今日而国家犹必拘泥，仅以各通商口之间限为火船往来藩篱者，何为设此严禁乎？既欲鼓励华民，使自购火船，乃仍以西人不能到江河海埠亦为华人火船之禁地，而于华人使用火船未熟之初，必使撞头在西人已开之路，与西人争锋，此又何故与？设使准招商局火船自汉口上至宜昌，自宜昌另置浅船以达重庆，又大江之旁如镇江、芜湖之口、汉阳、岳阳诸汊河，并经纬阖国一切水路，均任行走，是此船局既无西船为敌，自可大擅其利，各地方贸易自必扩大，民人为之振兴，而国收又能渐丰，较之按年糜费三十万银两，以冀撑扶该船局，岂不胜乎？倘筹国计者能不以予言为计利之郛说，而以予言为刍尧［荛］之可采，则幸甚。

（1875 年 3 月 16 日，第 1 版）

来　书

谨启者：前阅贵报论运漕米及招商局先后二篇，侃侃而谈，直抒所见，不胜钦佩，足增高见远识，卓越一时。顾仆一江浙之庸人也，在上海坐商以来，计已多历年所，凡装货上长江及往北洋各埠经历已多，故运载大局亦略悉其梗概，用敢抒其管见，呈于执事之前；并祈列之报中，以供众览。

窃计我国家今年运北之漕米计统一百二十七万石，合之权衡，约一万万八千万斤；所拟拨与招商局船者，计四十四万八十石，合之权衡，约六千二百七十万斤。其余五十四万石，则仍令沙船，或由运河，或由沿海载往津门，赴通交兑。故仆未闻贵报辩论以前，亦经闻各友人论及，谓果经西国火船公司投禀于总理衙门，愿代承办运漕云云。惟所闻之运价与贵报所述者似不相符，盖约略较招商局船之取价而仅廉一半耳。然此价虽较贵报所述者较昂，而国家于每年究可藉此而省银约十万两之谱。犹忆昔年某洋行亦早经谋及运漕之利，想每担出价银二钱，而国家当时情愿出重价与沙船，而不欲令西船代运者，无非以沙船上倚此为业者众多，若一旦将运漕事托诸西人，则沙船户未免有啼饥号寒之苦耳。乃现在既令招商局船载运，则沙船户仍不免于向隅，而国家之运费又不见减省，□揆之情理，不亦左乎？

按招商局平日所言，谓国家特任以运漕一役者，盖欲使沾大利，俾得于沿海遍江各埠往来载货取价较廉于西船，庶几各西船不能相竞，逐渐迁于他处，以谋生业。然仆既忝为商人，则于载运之大局，似亦微有干涉，故不得不直言之。盖凡□便商计者，须事事价廉，时以惠商为心者也。乃今招商局内之执事者，尽系粤人，他省外府者未闻有一人与于其内。虽仆亦久与粤人为友，且中精明强干固亦不之，然于外国火船一事，恐尚未能纯熟。否则，各船上何以尚用西国船主及大副司器各人耶？至于西商之管船业于今历有多年，自必熟而加熟。试观于上海各公司所置之□悉臻精到，即其所置码头、栈房亦皆宏敞适用，故其互相争业，惟船快、客便是图耳。至若换船、转装及资借银项各事，又无不大利于诸商。想普天下之

未有一国之商人，更沾利于我华商也。是以粤人特欲我各省商人将诸货惟托之招商局，而仆则曰：吾等各省之人又何必如是耶？

夫各火船公司互相争业，我商人遂坐沾其利，并固一定不易之理。设今招商局如尽得运漕米，而即以所尚之巨利，果能逐去西船，试问□［于］我等装货各北商其势又将何若乎？将见中国仅一招商公司为粤人所管驾，为官宪所主使而已。夫国内既仅有一公司，则水脚势必大昂，而于惠商之道亦将置诸度外。由是欲装货者，又势必恳情于纳货者而后已。盖一公司既堪垄断，亦事所必致也。且不特此也，官宪欲增税加收，固尚易于从事，而甚□［或］使船局付以重科，亦未可料也。于是商货既重其税饷，又昂其水脚，而招商局复被征以重科，不将货物减色，而或难于支持乎？从此船只不能精，管办不能善，而航海一举或□［者］视之为畏途矣。迨至大势如是，则我等商人其所谓利者又何在乎？又按通商各口之间生理所以日见与旺者，多赖西船之奏效，及国收有定制也。如竟舍却西船，仆深恐其未必有利于我华商也。前因见汇报列论，劝勉各华商务须将货尽托招商局船装运，故援笔而论及如此。词句鄙俚，所不计焉。而正未知有当于高明否。专肃布臆，敬请著安。不一。

曾经沧海客拜启

按，此书所言固亦极是自然，国内公司多则商曾受益，公司少则商或吃亏，但所说粤人与外省人则似无庸区别。盖普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣。同化子民，则又何分轩轾耶？

本馆附识

（1875 年 3 月 31 日，第 2 版）

论轮船碰沉事

昨将英水师讯究“澳顺”轮船碰沉“福星”船一事，陈写要略，今各供词既皆备列，更请将此役之实在情形评说焉。

“澳顺”船未闻“福星”船哨声，走向则南偏西半度，驶海约每点钟二十一里。“福星”船走向北偏东度四分之一，走海每点钟约十八里。所

谓度者，罗盘共分三十二度，譬如西至南分八度焉。故两船几乎正对之面而走，盖不过有共一度之区别。“澳顺”船言曰，先听“福星”哨响，系在船前斜左，“福星”船听声则在船前斜右，“澳顺”船爰即扳舵偏右，及碰时则船向已转至南偏西五度。“福星”船言曰，船向未改，惟及瞥见“澳顺”船，即在相碰先半分时，始推船向左也。是则即两供而观，其所陈之势，实若画图以明之，则“澳顺”船竟致正横相碰，且碰“福星”船于右边，似觉有船不行，而难解之处也。盖彼听于左，此听于右，则两船走向既南北几乎正相对，而其辗位又似几乎相迎，然“澳顺”船向西南斜转，而又必横碰在往北不致走向之“福星”船之右边，究何说乎？

此事也不过有两解耳，一“澳顺”船失听“福星”船哨声，似在左而船实坐于右，乃水师拨谳所言，“福星”船既挂有帆，似可将哨声拦转、挂射，其此之谓乎？一“福星”船果经早已推舵而偏左欤？查“福星”船主供曰，设使“澳顺”船未扳舵，则两船必远开以过，而可无误。然“澳顺”船所以扳舵者，遵航海例，有船于前，两船应扳舵，庶几各可向右以经过也。然此例亦有权变之道。两船正相迎，自必守例，若些小斜于左右，仍当守例以行。第彼走在前而大斜右，则我固然无须转右以迎之也。是则航海难有周全规例，务须各船主酌情照一己之见而量行焉。而此役设使“福星”船主果曾如“澳顺”船扳舵右走，势似亦可免矣。若“澳顺”船听声实在右边，则其扳舵不走右，亦为免事之道。

虽然，航海既危如是，则遇有云雾似不如不走为妙。盖如是，二船者虽可猜彼此之蹿位，而无所揣定各船之走向，两船均如暗中摸索而已。“澳顺”船主供曰，以为此处真非舟楫来往之道，故仍走每点钟二十一里，但闻其处似实为北船往来之途也。水师谕其本应再缓以走，似非过于苛也。而吾所特不能解者，两船既相听初次之哨声，此后及于相碰，已历三分时，不过再哨一声，倘如连次发哨，又曷当不较易于各自探悉彼此之走向也？而本馆于论此事，欲引一端，为后日司船者之鉴。系各放海之船，应备有分舱隔障，即如“澳顺”船，设非有头舱，则亦必沉下。“福星”船被碰，虽在头舱之后，然有头舱以扶船头，犹不致沉下如彼之捷，客人又可乘时以为逃避之计。故船若有数处之隔舱，水虽浸入，不过一舱而已。至于“澳顺”船设法救人，亦可为不遗余力。两船布置诸法，亦似无

疏忽可指，惟所可疑者，亦不过隔舱一事耳。吾故将此事详论，亦欲为航海者进一箴规，但愿置船者精益求精，行船者慎之又慎，俾百年无一失事之轮船，岂非航海仕商之大幸哉！

（1875 年 4 月 16 日，第 1 版）

答“日日读报者”书

昨有人名“日日读报者”致书本馆曰，“‘福星’船被‘澳顺’船碰沉一事最关紧要，漂没漕粮七千余石，溺毙官民五十余人，被碰后计时四分而全船俱没，贵报有此大题目，何不为论一篇，以评其曲直乎”等语。查此案也，所特可惜者，已结果多人性命是也。至若国家漕粮之失，犹属些微小事，不足齿及。商贾既辄罹此等挫失，惟有忍耐受之而已。况国家数千石之料，尤为不觉其失乎？但死者各留有老母、寡妻，顿失所依，致无生计，则良为可怜。顾“日日读报”之友欲本馆决两船之是非，是则特难听命，缘事之艰于悬断者，未有如两船相碰之案，即熟于航海者，犹辄难于决定，况一生居岸，几于不辨扳艄、推艄两句之意者乎？

查本馆经于本月十一日将各情节就证陈述论及，但所尤难者在审定两船初次相听哨声之时其各所走地位，相值者究在何处，此事既明，则他事较易矣。盖航海复有定规以处之也。现在经“澳顺”船主自请英水师官讯查，断定是否有坐于错误之处，则中国家究亦何不自行讯究“福星”船之事，而于是始有所对质乎？设如两船各无错误，则事出意料之外，惟以天命处之而已矣。

虽然或有人以为此船碰沉彼船，则此船当坐其咎，必令其赔偿也。不知此意并无其理，盖应公道质究，而被沉之船坐有错失者，亦往往有其事也。即如现停泊上海之大船名“汉口”者，去年在英海隘内碰沉法船一只，法船二三分之时遂即沉下，势与“福星”无异，死者亦三四十人。水师官讯之，断定“汉口”船无错矣。故未闻法船控告“汉口”船也。今招商局欲控“澳顺”船，其如何了结，尚未可知。但英水师既讯定“澳顺”船经守海例，并无错误，则招商局之得胜自属较难。然招商局或另有证可引，则其得胜亦未始不可。今“日日读报者”欲本馆评断，则在新报规

则，亦宜延缓而论决是非也。

（1875 年 4 月 29 日，第 1、2 版）

论置用轮船宜练水手事

中国仿照西法设立机□［器］局，制造火船，以供水师之用；设立招商局，购买西船，以供客商之用，其法可谓良矣。第船虽精，而行船之水手人等技艺未精，正孔子所谓“尽美矣，未尽善也”。当夫平安无事之时，亦能浮泛重洋，而水手等之技艺精与不精，无从察考，一旦有事，方能辨别，然而已无及矣。故置用轮船，更应（自）选择水手等始。夫行海之水手人等，须能上观风候，下识礁沙，尤贵胆识兼优，临事不乱；至于行走之纯熟、运动之灵敏，犹其下焉者也。然苟非平时操练诸务全谙，岂□以听其充当仅备人数哉？大抵中国之人赋性均非愚钝，学习一事往往易于明悉，而难于精通，故粗观之觉其事事皆能，细案之觉其事事未工。而用人者又往往察其大概，不其详求，故无事常觉人人可用，至有事方知人人皆非也。然泛海一事，岂寻常之事哉？无论战船有关国家大政，即使商船亦系财命相连，若水手等技艺未精，则军旅之事、载运之业岂可轻于一掷哉？故既已置用轮船，则水手等之技艺万不可不格外讲求也。

然此犹为海疆无事时言耳，设使海疆有事，则战船应供战阵之处，而商船应备转输之役，其水手等更为紧要之人矣。查西国之例，凡两国有战争之事，不能雇用他国各船之时，其战阵之事则专责之战船，转输之事则借力于商船，其所雇用之商船即令该船水手等技艺尚精，亦须战船代为保护。盖两国交争，其陆路之物不能夺取，至海面转运之船皆可掳掠，故国家雇用其船，例应为之保护。否则，不仅商船有害无利，即国家转运之粮饷、器械亦均归于损己益人之列，岂不深可危哉？

今中国置用轮船，而不选择水手等时加训练，亦岂计之得乎？故说者谓去岁中东之事，幸而未至于交兵，倘使兵连必至祸结，无论机器局所造之船、其所用之水手等不能操必胜之权，即使招商局所买之船，若无兵船为之保护，又安能无意外之失乎？又如月前“福星”轮船之事，若水手等皆技艺最精之人，而猝遭事变，亦何至救命小艇尚不能全放，其他事更无

论矣。故吾谓中国不欲常用轮船则已，若欲常用轮船，各船之水手等岂可视为无足重轻之辈乎？且即令日日出洋均幸无事，然以一船无数人命皆付之技艺不精之水手等，不尽人事，但邀天眷，一旦有事全船皆覆，岂不冤哉？搭载之人若能知其底细，恐将裹足不前。至管带大员以及阖舟弁兵，朝夕在船，奈何亦将性命交付于技艺不精之水手等乎？请操持船政者子［仔］细一思，其以子言为是耶否耶？

（1875 年 5 月 11 日，第 1 版）

拯溺刍言

骑鹤吹笙客来稿

自“福星”轮船失事后，上海一隅视航海为畏途，人人裹足，盖因上海至天津一路自设轮舶以来，未闻有失，今事出目击，即有要务赴都，亦必舍舟就陆，虽劳逸迟速甚悬，谁肯以性命轻于一掷？不特招商局船，人必视为不吉，即旗昌、太古之船恐亦生意减色。屡读贵报中论及拯溺之良法，愚以为杉板小船万不可靠，非特变生仓卒，解缆不及，即船小人多，拥挤必翻，反不如死于舱内，犹不致葬骨于鱼腹也。试观历年轮船失事，不及解放杉板□［者］有之，放而挤溺者有之，满载而沉者有之，浪大倾覆者有之，核之全船人数，百不救一，而犹不思变计，实为误人之具。鄙见杉板虽不可废，而救生带万不可不备，两者相辅而行，庶或有□［济］。然必人人携□［戴］，非特累坠，抑更寒心，愚因思得一法，酌定人数，由船主置备救生带，人给一条，每位收取租费银九钱，临行按名给发，坐卧挟之与俱，临危庶不争抢，致强者倍取，而弱者空手。若安行到埠，仍各缴回。合装各百位每次可收租银□［九］十两，约计统年往返二十次，即收银一千两，虽万金置本，亦有利息分矣。而揆之搭客，心中有不踊跃乎？即有一二吝惜小费者，听之勿强，譬如数船同开，而一船独能预备，有不趋之□［若］鹜乎？如此则水脚日旺，贸易愈盛，岂非名利两全之策？吾知创行之者积福无穷，子孙必然食报，较之仪征阮氏创设救生红船，尤为功德无量也。所望沪上诸善士行之。

（1875 年 5 月 25 日，第 1 版）

论讯定“福星”轮船案

“福星”轮船一案，细阅英官先后讯究判断各语，不禁深觉英臬司秉公明鉴，以剖案情，不分畛域，以断中外维系之事。□［进］又忆英水师先经提究“澳顺”船主，断以未涉错误，并还与航海执照，则更叹臬司惟认慎以结案，而不为旁言移动也。本馆经将谳语录其大略，今姑再推其最要数端，以补之于后可也。臬司始将“福星”船情形谕曰：“据‘福星’船所供，未下雾之先，‘福星’船航海每点钟行至八海里半。海里者，即中国三里有小零焉。是日晨六点钟时，因雾而始减至每点钟海里五半至六里云。但质之所另供，则该晨八点钟至十点钟逾四十分，其航海共□十一海里，合之每点钟约得八海里也，与先供为不符焉。又或供此船眺望之人向有二名，今质得只有一名；又审得‘福星’船□［主］听‘澳顺’船哨声并未顿，即将船轮反转，仅不过使或停或缓其行。及至船主已目辨‘澳顺’船，于是始急令极力反轮，但及于此际，虽有此行，已迟，故弗能济于事矣。以故‘福星’船审得有三端，一即曰‘福星’船仅走每点钟五海里半至六里，而此行质之当时被雾所迷，眺望前途仅能辨一只半船之远，则已属太速也；一既有大雾，则仅有眺望人一名，系属疏怠也；一‘福星’船一听‘澳顺’船哨声，早应亟行极力反转船轮，若‘澳顺’船供得未下雾时行海每点钟八海里半，继因有顶风逆浪走海，仅六海里半至七里，但甫听‘福星’哨声之先，而船轮业已极力并转；且观于‘澳顺’船撞碰‘福星’船之冲力，则以可揆其走海并不缓也。”以故讯官审得当有雾之时，其走海太速，至如派人眺望及听哨声亟行极力反轮，其布置可谓备无遗力。至于听声而立即扳舵，此行讯官不能决定其是非。但有雾之时，来船不能揣其走向，而我遂不改走向者，是道似为更妥矣。讯官欲细为画定两船听哨声时彼此相对之正位，无如因各供不细，故难于决定。但揆其情，似乎“澳顺”船竟至误碰，实由于扳舵所至。

或有辨曰：海面下雾，则每点钟仅走五海里半，并不算过速，各船亦日［且］往往如是，但讯官意反不然。以常理揆之，似应有定例也。盖彼此既各无所揆测彼之走向，则惟有以反轮停走为周全免误之道，是以当有

雾之际，应各船以所能眺辨之远近为率，而以定走海之缓速。至若前面忽而迷辨，他船尚未走及，而可停住我船之行也。又两船听哨声尚不知彼此之走向，似亦不应我改我之走向，且应两船当即极力反轮，断断不应俟至可以相辨而后反焉。兹因先端审得两船涉于错，故判定将两船及其货被坏与失去之物统算若干，而两船均补云云。

臬司定案如是，各船均涉冒险速走之咎，“福星”船初听哨声又不即行极力反轮，则又更坐于咎也。“澳顺”船尚不知“福星”走向而先行扳舵，亦似乎不宜。故两船各坐错误，而各均任其失，亦似为极公之道。按此判也，闻已出各西人航海人意料之外。盖先是水师定以“澳顺”船主无错，且皆曰两船对头逆来，应各船扳舵，而“澳顺”船竟如此也，但此例究于两船可相辨而所仅系耳。夫航海一事，船主每借口言曰，其至失事不过百万之一，不值防备也。每念及海洋之苍茫、片船之微渺，而两船之相碰，似亦果为万一之险，然数时之缓速，而竟至与数十生灵相关，其犹可不计及乎？果于泛海之时偶遇旋风大作，怒浪山起，而船被罹害者，此犹可诿为天命使然，尚可无怨，乃两船主欲冒雾仅争数时之缓速，而水手与坐客致陷其患，是既非天命，而反为人之自为也。愿各船主以臬司之言为后鉴可也。

（1875 年 6 月 1 日，第 1 版）

论开煤矿

中国人之行事，往往议论多而成功少，龃龉易而和衷难，不徒开煤一事为然也。而开煤一事，已足征一斑矣。夫中国昔日之煤仅用之以代炭薪，故有之不足为重，无之不足为轻，是在可有可无之列，自不必劳心经画也。至通商以后，用兵之时，仿照西法，设立机□［器］制造局，制造枪炮；旋又购用火轮船，以运军需。肃清之后，又行仿造轮船，以供巡海捕盗之用；复设招商局，购用西国轮船，以为载客运货之资。其用煤之事，日甚一日，早宜开挖煤矿，以应用矣。乃复迁延日久，日向西人出重价购买各煤，以供各项之用，使中国之银又日流出于外洋，岂不可惜？初则犹可诿为不知中国亦产好煤，实可以敌西国者。今经延请西士踏勘清楚，不但能敌西国所产，而且有胜于西国者。乃又今日言开，明日言止，

仍使岁用巨款以供购煤之费，是诚何心哉？

前岁闻江宁之煤矿言明开将有日矣，旋闻官与商争而止；又闻乐平之煤矿言明绅民均愿开矣，旋闻委员与地方官不合而止。今岁又闻镇江之煤矿言明商民均愿开矣，旋闻邻县之绅士不愿而止；又闻广济之煤矿言明本地之民愿开矣，旋闻武穴之商民不愿而止。故吾谓其议论多而成功少，龃龉易而和衷难也。现在惟直隶一省有煤数处，均系西人勘定，谅李伯相以大力主持大局，自必官愿之、绅愿之、商民亦皆愿之。一俟开挖之机□到日，定能起手。其他处想仍系空谈，而无实事也。

夫中国之人尽皆惑于地理之说，故已开者犹欲设法以阻止；其未开者又安能望其肯开乎？不知两汉以前并无地理之说，彼时圣贤代兴，政治隆美，风俗纯良。魏晋以后，创为地理之说，何事能及两汉以前？无论其他，即国祚久长亦无一代能及两汉以上者。奈之何？世犹惑之，而不能悟也。今中国若办他事，则又言人人殊，惟至地理之说则群然共信，而且牢不可破。若有一二高明之士，力辟其谬，世不以为狂，而必以为痴矣。故至有用之物藏于地中者，皆任其埋没而不取，不亦深可惜乎？而且开煤之事，固非创自今时，昔人已有为之者，犹复如是阻挠，何况其他？至于以有用之物弃置地中、有用之银流出海外，反无有一人爱惜之者。是诚令人不可解者也。

或曰：西国利权工商操之，国家均愿信而从之，故国能致富也；中国则人人皆讳言利，推其所极，故反皆置美利于不言矣。既无言者，更无行者，任其日贫一日，当局者亦无一人计及之，又安望有能富之时哉？至开煤一事，犹其末焉者也。

（1875 年 6 月 16 日，第 1 版）

招商局聚议账略

（1875 年 9 月 2 日，第 2 版，文见“产业与经营”）

阅轮船招商局第二年账略书后

从来贸易至善之法，莫善于设立公司。盖富人以本求利之术，除置买

田亩房屋之外，余如当业、盐业、钱业以及各项生意，均非一人所能办，必待众力而后成也。用人少有不当，非徒利不能得，而且本因以亏。至于设立公司，从未闻有此失也。

夫贸易可以设立公司者，其需本总在数百万与数十万也，故无论至富之家可以与分，即中下之产亦可以与分。盖每股份出银，多则千两，少则百两，必须数百十人以共集成。人至若此之众，其中必有能公正不阿、精明办事者，众遂共举以司公司之事，则账目必清，诸事皆理。如今日中国所设立之轮船招商局公司是也。

此局为中国公司创始之举，今观其第二年账略，所论情节透彻，条例显明，可为该公司得人之庆。而与该公司股份者业已大获其利，其未与者亦可渐次附入，岂非民间以本求利之一大有益事哉？若使以后年年每股份无忧无虑、不问不闻，常得一分五厘之利，则民间之得利既厚，而国家之兴旺可待矣。现在欧洲公司之举，业已大盛；而中国始创有此一公司，但愿自今以往，再创煤矿公司、五金公司、江海船只公司、各项制造公司，人所独力难成，皆集公司以举办可也。

兹查该局账略，一年之中可算得手，尚有美中不足者，赔贴“福星”轮船所失漕米与赔“九江”趸船所失货物；且照例原可不赔，然赔亦是招徕生意之计。现除赔项及每股份分利银一分五厘外，尚余九八规银二万七千多两，利亦可谓之厚矣。但以本馆愚见论之，宁□［可］利银少付，少留余存，以为船本折扣之费。盖因船多用一年，其价值银必减若干，若付利过多，恐年余之利，拨抵船价似不能敷。惟该公司司事之人均系精明强干之才，谅已早见及此也。

现在国家以每年装运漕米之利贴补该局，自系可久可大之利；若国家偶遇不虞，而载送兵勇，转运军需，方有船可恃，无须借助也。是以国家些须助银于该局，值有事需用之时，较备船而不常用者更为便宜。如他国欲开通商口岸，必有船只往来，常助以带信等事，银两大同小异。中国则国家公信尽归驿递，民间私信尽归信行，无事借力于该局，故仅能以海运之利归之也。惟是该局轮船所到之地，亦只在外国所开往来之口岸，其外国轮船未到之江河，而该局轮船亦不行走，此中实可大有一区处也。春间本欲论及，以俟该局采□［择］，后因《汇报》痛诋，故尔不再绕舌。兹

因睹其账略，不禁又为冯妇[①]矣。查泰西各国轮船之例，凡己国有轮船者，其他国轮船仅能行走往来于各通商海口，至腹内之江河惟己国轮船可以行走，他国轮船不得往来。惟间有一二国己无轮船，而又欲货物载运迅便，故准他国轮船行走。（此稿未完）

（1875 年 9 月 7 日，第 1 版）

接续昨论

即以东洋而论，现已自有轮船，而他国轮船不复行走于其国腹内之江河矣。该局之轮船仅与西船争业于通商各处，终未见其大得利也。独不闻“宁为鸡口，不为牛□［后］”之语乎？中国腹内之地，可以行走轮船之江河尚复不少。若虑轮船重大，须水必深，则美国已有行走浅滩之轮船，须水仅三四尺也，该局若能购办此种轮船，试行于中国腹内之江河，大江以北可以至袁浦；少南，可以由镇江以至杭州，又可以由芜湖以至庐州，又可以由九江以至江西各处，又可以由汉口以至襄阳，又可以由岳州以至湖南各处，又可以由荆州以至重庆等地，皆为外国轮船所不到者，而后获利更厚，此鸡口之说也。

或者曰，中国轮船若开诸路，将来外国轮船必效行，其将何法以止之？余则以为不然。一则，有外国行走轮船之例，在该局账略业已援引及之矣；再则，昔年江路不通，故中国商旅皆愿乘坐外国轮船，货物方能往来，且他国公使曾催中国开通各路，仍为利益中国起见。今中国自开行走轮船之路，可向他国公使言明，本国内地现有自己民人轮船，载运内地客货，外国各公使不能勉强中国亦准外国轮船进出内地，不循各国之例。据本馆意见，若向日中国力足自能开通各路，他国亦不用催办此事。但现虽有此论，亦不劝中国禁止外国轮船进出内地各处地方，何也？轮船愈多，则贸易愈盛；若无贸易，则轮船不禁自少也。乃该账略所云，外国当日用轮船夹板夺我国民船揽载，大获中华之利，抑何其所见之小也！不知载运迅便，仍为有益于本国生意之事；受其利者，原是中国。若外国人，只博

① 冯妇：战国时人名。通常“再作冯妇”、“又为冯妇”，喻指重操旧业。

本银之息、佣工之资而已。是船只愈众多，水脚愈公道，愈有益于中国。盖一国之富，总在于货物之能运动也。譬如彼处出产米价每石一两，麦价每石二两；此处出产米价每石二两，麦价每石一两。均匀其值，是皆合一两五钱一石。若可船运仅用水脚每石银一钱，则两处米、麦皆可得利银九钱一石。倘须挑运使费，或加厘金，每石须银一两，则两处虽皆运动，而两处均无利息，此固人所易见者也。其最要紧者在各处出产之美物，尤贵于运动。□非谚所谓“船多不碍河”与？

又有谓若使该局多造轮船，可以有水之地，即能行走，将置民船于何地乎？不知此亦□［易］处也。大凡民船可以多载货物，行走江湖者，大者每船须银数千两，小者亦须银数百两。倘该局各处设有分局，凡民间以船为业者，皆可令其舍民船，而与股份于该局，其股份之大者可用其家数人为水手；小者，亦可用其一二人。是其本银仍有利息，而其人亦有啖饭之所，人何为而不愿哉？即有不愿者，而人亦有不愿坐轮船，其民船亦可仍有生意也。

春间“福星”轮船失事之后，人皆谓中国轮船不可以坐。本馆亦尝与人言他国轮船岂无失事之时乎？奈何因噎而废食也。今主持此局者李伯相也，方今伯相之得君①，固言无不听，计无不从矣。该局不乘此时扩充而广大之，更何待乎？余所以深望该局禀商于伯相，而伯相奏请于朝廷也，不此之图，而区区仅守旧规，行走往来于西船所能至之处，岂非甘为牛后，不为鸡口乎？非余所望于该局也。兴衰之机在此一举，愿局中诸君子其图之。

况且账略又云，现拟添招股份将及四千，股份既众，集银必多。惟有添购轮船，方能日益兴隆。但轮船日多，而口岸照旧。即无西船相争，亦不过己船平分其利，而生意仍无增益，况尚有西船乎？故该局若能另加口岸，则生意必能大有起色，该公司定可成中国第一大公司也。以后即添至千万股、万万股亦可也。然即以目前而论，每岁每股份分得利银分半，已属公司中之至平稳利益者也。有银者何不往与分焉？以博一己之厚利，并襄成该公司之盛举也。不但此也，倘日后利息果能年年如此，则股份转卖

① 得君：得到君主的重用。

尚可加增也，岂非该公司之大庆哉？岂非与该公司股份者之大幸哉？中国初设公司已能如此，可谓盛矣，亦可谓能矣。愈以见中国何事不能如人，但苦于自限而不为也，岂不深为惜哉？

（1875 年 9 月 8 日，第 1 版）

论银流外宜设法杜绝事

中国之银日流出于外国者，岂徒购买印度鸦片一物，以供吸食而已哉？盖昔时服用之物又有洋呢、羽毛、哔叽、洋布等件，今则日更增益矣；见西国火轮船便于载运，迅于行走也，遂仿西法，设招商轮船局，以分西人之利，而轮船又不能自造，仍须向西国购用之，大者每艘数十万，小者每艘亦至十万上下，且须年年购买。然此项银两虽云岁岁流出外洋，而每年所获之利犹曰水脚银两，不至全归外洋，尚可仍留中国，犹属损中之益也。至于昔年发逆作乱，中国用兵之时，各营所用之枪炮、火药、炸弹、铜帽等物均须购买于外洋，而且长江阻绝，道路不通，复向西人购买轮船，以供长江转运军需之用，其连年所费之银两，当以巨万计矣。后虽自能设局制造，而延请西国教习，备办西国机器，采买西国物料，其费用之银两，又复以巨万计矣。如是则十数年以来，其银两之流出外洋者，岂能以数计哉？虽连年新海关所收之洋税，每岁亦在千万两以外，然彼此相较，其数恐尚不能相抵也。

吾尝为中国筹计，中国之人既皆喜用西国所产之洋呢、羽毛、哔叽、洋布等物，何不自行制造，而必须购自外洋乎？查西国诸物所由成，不过毛货、丝斤、苎麻、棉花等物耳。毛货、苎麻中西皆有，若丝斤、棉花大半由中国贩往也，今若不惜一次重资，往西国购办机器，兼延西国素日织造诸物之人来中教授，则诸物所需之料皆能购买，而丝斤、棉花二物既可不需贩往外洋，由外洋织成诸物又贩来中国[①]也。若虑独力难办如此重资，何不先由出产棉花之地集成公司，先往外洋购办织造洋布机器，延请西人善织洋布者以教授诸人；俟洋布已有成效，然后再学织造洋呢诸物之事，

① 综核上下文，此处之意当为中国做到“进口替代”，无需自外洋贩进各洋货也。

虽此次需用重资，而以后之获利亦不菲也。且此数物□［为］民间日用所必需，断不至于织成而无销售之处也。

至于制造轮船、枪炮等件，而煤、铁与木三物皆需购自外洋，其费仍属不鲜，方今开辟台湾生番之地，闻木料颇多，均能合用，何不自行往采？虽需运费，然较之购买外国木料之价，谅必减省。若煤、铁二物，尝闻西人有言，中国二物其美于西国所产者颇多，今李伯相既已欲开煤矿，何妨再延西士往勘产铁之山，若有佳于西国之处，购买西国鼓铸铁物各项机器，自行鼓铸，俾日后铁板、铁条诸物，不须再购。此皆一劳永逸、一费永省之计，要责乎有人创始耳。夫汉之吴王濞与卓王孙等皆由鼓铸以致大富，彼之所为犹冶铁为器而已，况今之所为，其值价奚啻倍蓰哉？盖现在国家制造，则煤铁诸物必不可少，民间服用则布呢等物亦不能无，然均非中国不能出产、不能造作者也，何为不举而行之，庶使中国之银不至日流出于外洋也，岂非计之得哉！

（1875 年 9 月 10 日，第 1 版）

论贫民谋生事

昨因旧金山银行相传之事，而叹中国贫民谋生之苦，为之感慨咨嗟者久之，故为论及。复接香港来信，知旧金山银行现已加本，凡华人在彼所买银票，仍可照数兑付，不至亏缺。闻信之下，又为华人深加欣幸，几至喜而不寐云。但以予□度之，与其向行买票，若至闭歇，人则归家，银则无着，惟有两手空空，数呼负负而已，何如自行买金，携带回籍，无事则人银俱到，有事则人银皆空，不至于人到银空也。但所虑者，船上误搭盗贼，亦恐劫银留人，仍与银行闭歇一班苦况。代筹及此，真有进退失据，无一善法之情形。惟有自今以后，不复远游，在籍糊口，或可安然无事。昔王右丞有云："不行无可养，行矣百忧新。"① 善哉，此诗实将贫民谋生

① 语出王维《观别者》诗，原句为："不行无可养，行去百忧新"。全诗为："青青杨柳陌，陌上别离人。爱子游燕赵，高堂有老亲。不行无可养，行去百忧新。切切委兄弟，依依向四邻。都门帐饮毕，从此谢亲宾。挥涕逐前侣，含凄动征轮。车徒望不见，时见起行尘。吾亦辞家久，看之泪满巾。"

于远方之苦衷，尽行描出矣。

夫中国之人民，聪明才力不逊于他国也；中国之土地，宽广肥饶不减于他国也；中国之物产、五金、百货，不少于他国也。然而，中国之贫困，不及欧洲各大国之富足，何也？惟在于地中之物不肯开采，地上之物不善流通而已。吾尝子［仔］细静观中国之弊，其行事也务美观瞻，其立言也务求冠冕；其在上之为政，则曰当效帝王之治，汉唐以下不足去也；其在下之择业，则曰当务耕读之事，工商诸人不足为也。故至谓勤耕桑则为务本，作工商则为逐末。吁，遵是说也，则懋迁有无之训，何以亦载于虞书？日省月试之经，何以亦传于鲁论哉？可见古之圣贤，四民并重，实无所谓本末也。

方今之世人有子弟既不能读，又不能耕，而后使为工商、习技艺之术，逐什一之利。不知工商之事，岂可厚非哉！即以盐之一物论之，若使皆不为工，则海潮、井水、山石而已，乌能成盐？若使皆不为商，谁司转运？则与盐附近者方能食咸，与盐鸾远者皆须食淡也。以此观之，则工商岂可缺一哉？又况今之读者，仕宦拥挤矣；今之耕者，田亩虽有荒芜，十年生聚之后，农亦必多于田矣，人安能不为工商哉？但今之工商人亦众多，故中国无业可营，不得不求之于海外也。

夫中国之富户，何尝不及西国？惟生财之法则不及西国多矣。中国富户往往银一到家，不愿轻易放出，而西国遇一可以致富之事，则集众资为公司，故其事易举，其业易成，而藉以为生者不知凡几。即如中国现用轮船，招商局所用仍购之于西国；制造局虽能自造，而所用之大小铁条、厚薄铁板、铜、木、煤等物亦仍须购之于西国，又何怪西国佣工不足，必须雇用华人也？倘中国果能破除昔日一切成见，开矿自造一切铜铁等件，赴台湾以采木，令各省以取煤，合制造、招商两局以自造轮船，与一切有用之机器，不但所用之人须多，即每岁买办各物之银亦省，而中国之贫民何至尚须谋生于外洋哉？此皆西法之有益者，何妨效之，集公司以举行，俾令贫富之人均可沾利，是亦培植工商之一道也。天下所最难得者莫如民，何为听往他国，以供人用，且所得之资能否到家尚未可知乎？吾所以感慨咨嗟，而复为此论也。

（1875 年 9 月 27 日，第 1 版）

论日本三菱轮船公司事

前闻日本三菱轮船公司原与国家通力合作，第外人未能深知其详细，现闻又欲更改章程，令该公司亦与他国轮船公司一样办理，其国家已将前所买造轮船十三艘，尽归三菱公司掌管，每年另给洋二十五万元津贴其经费，窥测其意，以为国家蓄有轮船而后可以开通本国内地以及往来他国海沪之生意，其每年助银如许之多者，并非仅为与有股份之人可以每年多分利银起见，实为助以厚资，可以令本国之商民容易得最便宜之水脚，以创行各处从前未有之生意，不但有益于民，而且有益于国，此其中实有远大见识存焉。目前虽舍小利以益该公司与商民，日后必获大利以益国家之帑项，其所益不亦多乎！于此亦足见日本君相才干出众，励精图治，为国为民之一端也。除使令该公司勉力开通生意之外，又虑各轮船自船主，以至火夫等人，尚不敷用，每年再付该公司洋一万五千元，使之立一书院，教育各项等人〈人等〉多名，以备择能录用，因材器使，其代该公司之筹划，真可谓周密无遗矣。夫日本国家之设立三菱轮船公司，与中国李伯相之设立招商轮船局相较，命意相同，但三菱公司日本国家既给以现成轮船十三艘，又每岁另助诸船经费洋二十五万元、书院经费洋一万五千元，以固其本根，其主意之最要紧处在令该公司减轻水脚，以便商民，可以开通本国内地以及往来他国海滨自古未有之生意。至中国之招商局设立之时，李伯相仅给以公款钱一十万串，但能买造轮船一艘，其余各船均系与股份人集资所买造者也；每年许其代运漕米六十万石，每石给水脚银六钱，较用他处轮船每石多给四钱，统计多给银二十四万两，以期该局兴旺，然局中船既不多，且又未能另行新开码头，并不能行走外国，仅与西船一律往返于中国可走轮船各埠，其水脚银两每岁所得不多，是以断难议减，且每岁所得水脚除开销费用之外，而与股份者所分利银亦不过一分有零而已。惟是水脚能减而后有益于乘载之人，是有轮船而天下皆沾其利；水脚不减，其所得利者不过与有股份之人，虽有轮船而与他人何益焉？是仍在可有可无之间而已。故本馆愚意屡劝招商局多造各船，另开新路，每年所得水脚自必日增月益，而后始能议减，由名言之，每岁多得运漕之银两，由

实核之，仍均分于乘载之众人，是该局既可获利三倍，而众人亦可分利无穷，岂非至美之事哉？无如甫一启口，即有人谓其为西船地步。日本小国近日自有轮船，即禁西船，不令至其内地，日前所有西官轮船，至伊内地，彼巡海者尚能阻止，不令行走，中国岂至日本之不若哉？兹因三菱公司改章，故论及此，望招商局诸君采取刍荛，以广大其事业，勿仍以狭小而自囿。是不徒招商局独利其利，即凡乘载轮船者，亦可共利其利，方不负李伯相设立此局之初心也已。

（1875 年 10 月 4 日，第 1 版）

通商平论

前日登来稿，自署曰“不识时务人”，具见危撝谦，不胜钦仰。所论滇省通商亦深知通商一事无大利于中国，既无兵衅不必概从英人之请，意诚是也。但朝廷许之，大臣韪之，亦岂惧英人哉？前此五口通商、天津换约两事，兵祸岌岌，固为中人之所惧，今岂其时耶？方今李伯相、沈制军、丁中丞诸公皆深知通商之利，而尽心谋画，以几利权之常在中国，而不使自西人操之。凡事务其大者、远者，若小在一端，近在旦夕，虽有所利亦无多也。即如通商以后始知西人武备之精，于是仿效其法，易购买为制造，假令一造便精，可以远胜他国，事固不若是之易；虽造不精，必不能与他国敌，则事又不若是之难。中国之事类皆虚縻帑项，绝无实济，若河工、海塘最为漏卮，而今日之制造各事业已破除积习，实事求是，船政局非已有明效乎？即各处制造枪炮虽不骤臻美善，然愈习愈精，亦可计日而待。图大事者，不惜小费，当代伟人岂毫无见地，而为此不急之务哉？

若夫贸易场中，以中人而与西人处，往往智计过于西人，出身平常而数年之后即拥厚资者，通商之地往往有之。而向来身家殷实者，与西人交易，即熟悉洋务，可以为国家兴办大事，如轮船招商局，非以商董为之哉？此通商之利于中国也。至于民间日用，以多购洋货，即少销土货为忧，则与通商口岸相距较远之处，吾仍见其衣中国之布、造中国之器也，其夺利者几何哉？如以高丽不通商为例，无论堂堂大国未便与藩服比伦；

即可比伦，亦非所论于今日。盖欲不通商，则在五口未议之时，使林文忠事权终假，坚主战事，聚天下兵力而力拒西人，使之只轮不返而后已，则事至今日不过三十年，犹可闭关绝使也。而又未可保此三十年中无变局也。今既五口通商矣，天□［津］换约矣，长江上轮舶往来矣，悔前非则已不及，图今是则犹可为。就通商而整顿之，务使银流外洋者返归中国，其尚可以补前此之缺。故当代巨公无不以通商为要务，而允云南开路之请也，岂以有兵衅无兵衅为衡耶？如必待兵衅而始允之，则西人志在必为，或者无端肇隙，务使中国允之，必终出于通商，而已先议赔兵费，此又计及将来，不如谋之今日者也。惟云南通商诸事，可照海口，独鸦片由印度而来，其势较便，必先与英人议定鸦片只准进海口，不准由陆路，而后通商可以利中国。盖诚恐多销鸦片，又岁加几倍银以奉西人也。本馆前论滇省通商要务，即指此端不识高明以为然否。

（1875 年 11 月 4 日，第 1 版）

英人论铁甲船碰沉事

英人大铁甲船名“万加”者被同帮铁公铁甲船碰沉，其情形曾列前报。兹闻英国人大为置论，盖以审讯原由，查知为水师官员太自急急所致，缘是时天方迷雾，提督带领一帮船疾行海面，殆非慎重国财之道；又雾时所习互相传儆，其法亦未臻于周妥。至于“万加”船，官断定帮内各船既分队相随以行，则虽重雾弥漫，非有传音，其在后之船究不应遽缓其驶。况既碰后，各事亦多张皇失措，全无调度，如设法驶近岸沿，俾得搁浅以求船身，皆失于计及也。再，此船如何不设分舱之固板，以冀一处撞破，未必通船受水，并亦众人之所同问也。总之，英人久夸长于水师，兹竟出此一事，则猛觉尚有多端未臻周到，所谓临危而始形其隙也。是以国民多失望于水师，大臣皆以为有极应整顿之处。本馆按，招商局船“福星”前遭碰沉，亦由于彼此迷雾驶船过迅，一闻告儆，又无善法以济之。今“万加”船之被陷，固与之大同小异也。夫缓行一事，本易于奉行，若临时告儆，正不知英人尚能创新法否耳。

（1875 年 12 月 10 日，第 1、2 版）

书英人论铁甲船碰沉事后

天下之技艺，习之不精，不足以为人事之益；习之太精，又足以招造物之忌。惟有习之既精之后，而复能广求善法，以期有备无患，庶可以不招造物之忌，反可以大为人事之益。此方为万全之计也。即如泛海一事，海面虽宽，而往来各船所常行者仅有一线之路耳。否则，差之毫厘，失之千里也。故海船中任大责重者，莫过于看盘把柁之人。盖非盘，船无以知所向，非柁船不能定所行也。昔日中国沙、卫各海船，恃帆行风，一经出海，虽各弊常生，至于来往两船相碰遭沉者，未之前闻，大约看盘把柁者之技艺尚未能登峰造极耳。西人行海，其技艺甲于各洲，初时帆船尚凭风力，业已应心得手，自造成火轮船后，更能任意如愿，尤非他国之船所能及。然而彼此往来，行走反至常相碰沉，岂非看盘把柁之人技艺极精，全无毫厘之差，力能若此，得无因此反招造物之忌，故常示小惩而为大戒与？今岁招商局“福星”轮船之沉，犹谓船系中国所有，而船上所用之人西人少而华人多，西人不能专主，故有雾未曾缓行，遇祸未能补救，以致遭此大患。若日前“万加”铁船之沉，彼固英人所主持，而驶行者何以有雾亦行，遇祸难救，仍如“福星”一辙乎？亦无怪英人大为置论，而谓水师提督与“万加”官之不慎也。

夫行海之事，英人最精，故其法亦极全备，有雾则传音以告警，遇祸则驶岸以待救，此一定不易之良法也。何为竟昧昧于此乎？且“福星”之事犹谓一往一来，行至中途，忽遭大雾，出于无意，而猝不及防，故至如此，尚属迫于不得已耳。今“万加”之事，天方大雾，即当不开，既开行，尤宜从缓，乃竟同帮同行之船至于碰沉，难比中途忽遇之船不能提防者，岂非得已而不已者与？又况传音告警，彼此缓行，此不徒立法之尽善，抑亦善法之易从者，何以皆不遵照与？岂海中大雾之时，风涛声丽，至使彼此不相闻音与？

兹既两遭碰沉之患，更宜设法以避此危，或者探明海中相隔不远可以另为行走之路，此后往来各船便可分道而驰往者，就左来者就右，庶可以杜相碰之虞。即或不能，则传音之法或改为往者鸣炮几声，来者鸣

炮几声，不令相同，彼此闻炮，即行缓驶。炮声较厉，或不至为风涛声所掩，较之传音，似更易闻。如当大雾迷天之时，或延一刻，顺风之舟即鸣炮几声，以为传警。倘有来船，即鸣炮几声以相应，两处之炮声俱作，则舟行更宜缓愈加缓。似此，则相碰之患可免矣。夫每岁大雾不能相见之日，为数无多，即令缓缓相行，不过彼此到埠少迟一二日而已，何必不遵，以致沉舟丧命之祸与？务望行海船者有以鉴前车，不蹈覆辙也。至英国遭此事后亦必另议良法，愚见所及，不过刍荛，望勿笑其无识也。

（1875 年 12 月 15 日，第 1 版）

中西学宜并重说

中华自开海禁，南北洋十四口概准通商，于是京都粤东设同文馆，上海设方言馆、出洋局，天津、闽、粤、上海均设制造局、轮船局、招商局，皆所以效法西学，为保守海疆、内修外御、富国强兵之深谋至计也。前阅各报有偏重西学请废文章、诗赋者，有偏重中学谓礼义可为干橹、忠信可为甲胄，毋庸以堂堂天朝俯就泰西末艺者。凡此二说，虽各有见解，然皆有所偏，无济于时务也。识时务者，莫若两利而并重之。盖中国文章、诗赋、策论所以使人究心经籍，必读书明理，变化气质，始能就范，此根本之学，所以造就人才，使为忠臣孝子，参天地而争光日月者也。古今名臣，皆由此出，若废中学而专习西学，慎矣。况西学非寒士所能为，惟轮船、铁甲船、枪炮、火药、水雷等物与及兵制、官制，用人忠信重禄、认真办事等法则宜通饬各直省效法之。夫中国之兵岂果弱哉？无如饷薄，安能训练得精？中国之官吏书差岂生而甘心剥民哉？无如官俸既薄，书差之工食更薄，又授以牧民之权，既不能枵腹从公，安得不逼而为剥民之事？夫忠信重禄所以劝士，孔子言之，今西学用人与孔子忠信重禄之言暗合，是西人能行孔子之言，则重西学仍是重中学耳。择其善者而从之，此则诸葛武侯集思广益之意也；亦即孔圣人善事利器、事贤友仁之教也。诚能中西学并重，将见根本之学既茂，技艺之学益精，读书养气之士，与格物致知之士，并行不悖，相得益彰，陆兵壮，水师强，武备修，文教

昌，大法小廉，风清弊绝，我国家中兴盛业行且驾万国而上之也。猗欤[1]休哉！中西学安可偏废哉？（富文书舍稿）

（1875 年 12 月 27 日，第 3 版）

论中国渐改西法

中国之仿西法也日新月盛，然皆工商之辈，至于士夫之家，不但不欲学西人之学，而且不欲与西人相交焉。初犹以为言语不通也，今之西人能操华语者多矣，而士夫仍然如故也，实由于中国崇尚仪文，而西人概从简略，犹有中国三代以上之质朴。即中国三代以上之人，置之今日冠裳之间，亦皆谓为野人，不愿与之交接，犹如今之村夫野老，而士夫亦不愿与不［之］往还，不徒西人之毫无仪文，不愿与之过从也。其不愿学西人之学也，亦有故焉。

盖士夫之子弟，其父兄未有不欲其登上第、作高官者，故当其入学之后，惟勉之以习制艺、为试帖，以图可以博取科名而已；其它经史子集等书，尚不欲其分心泛览，玩日愒时，又何肯令其以有限之光阴而为不急之西学哉？此中国之士夫所以不愿交西人、为西学之实情也。

不然，如高丽使臣，京师士夫与之交游者甚众，何独于西人格格不相入哉？盖高丽之举动行为多与中国相同，故虽语言不通，彼此笔谈亦颇气味相投也。若夫工商之辈，所欲得者利耳，一学西法即目前已可得大利矣，不比文人格致之学，其得利尚在日后也。试观各省开设西法制造局以来，中国工匠能造西法之物者，其工资较大、月得百金者，其常事也。自设招商局之后，华人之学驾轮船者日多，至今春局中“丰顺”轮船行走往来，均赶在西人轮船之前，得蒙海关金鹰之赏，不诚如前英相所著之书，谓华人之聪明才力不减西人，若肯改用西法，必能过乎西人之上乎！此犹华人之习西法、用之于中国者也。

日前香港邮来新报谓，华商今议开设一生意公司，以图与英国通商，取名宏远，计资本三十万两，每股银一千两，先设行于伦敦城，日后再设

① 猗欤：yīyú，同“猗与”，表示赞美之叹词。

行于美之牛约城，以便代华商经理生意焉。是华人改学西法，又用之于西国矣。自今以往，非徒西商能来中国，即华商亦至西国；非徒华商改从西法，恐西人亦将改从中法矣。岂非合中西为一家乎？

说者谓往年华人之为工商于新加坡、旧金山等处者已属不少，然彼皆各自谋生耳。今之所为直合数百股份之资而为之，其局面又自不同，此实中国历来未有之事也。将来日胜一日，则贸易之能事，中国当亦不逊于西国矣。然此皆工商所为，非士夫之为也；且为之者粤人居多，亦由西人至粤最久，而濡染最深也。吾所更望于华人者，为工者必求其精良，为商者必求其诚信，断不可少杂以作伪之念，以至功堕于垂成，为西人所笑也。倘能由此而推之，工商之事改用西法，日善一日，而士夫亦肯常与西人交好，日分数刻之功，究心格致之学，其有益于人事者更非浅鲜，万勿先存一西法不足学之意于其间也。

（1876 年 3 月 11 日，第 1 版）

再论铁路事

日昨本报所列，京师相传在上者闻上海西人开设火车铁路由上海至吴淞口一事，现有允准消息，可见天下之事总不外乎“情理”二字，而人之料事者若能揆情度理亦当能得其半也。兹如总理衙门允准开设，亦仍据乎情理而已。盖西人之欲为此事也已数年矣，所惜者先未能与中国之官相议耳。及至事成，必待冯观察往询，而后言明其事，此西人之短也。至于上海各官，除一会审委员同往勘地，曾经询及之外，余并无人提及，任西商买成造设铁路之地，本馆屡次论及，皆若罔闻，此华人之短也。何以西人办事如此其密，华人办事如此其疏乎？大约总理衙门已知贻误于前，若欲补苴于后，未免大费唇舌，且西人买地仅能在通商口岸，他处亦难买置；即令通商他处口岸，西人亦不能置买数十里之地，是铁路之设仅能设之于上海，断不能设之于他处。倘日后又欲他处再设铁路，亦不能援上海之例，可以不告而造，是以不妨姑为允准于上海，再定议约于他处。此固总理衙门通情达理之举，中西之人所当感激者也。又况上海铁路一成，驶行火车之后，中国之人可以知其果便与否，是否亦可行于中国。若果亦能便

于中国，纵他事不须火车，而各省开煤之处亦可仿造铁路，以省载运之费与力，亦属有益于中国者也。

夫西国之设火车铁路也，原以便于军旅之事与商旅之事也。盖西国所重者商旅之事，所喜者军旅之事也。中国则异是，军旅之事中国断不轻行，缘中国用兵于外夷，无论胜败，并无取偿军费之例，惟有耗费财力，故不乐于用兵也；至商旅之事，外国之至中国者多，中国之至外国者少，以中国常往外国之货言之，丝茶为最，均系土产，至于人力所成之物，中国工用甚于西国，盖机器之分也。故西国之布能行于中国，而中国之布不行于西国，亦因此也。若中国各省自行懋迁有无之事，习久为常，亦不在于迟速，故火车铁路之举均无须也。

夫中国自为贸易之物固不必用火车，至与西国通商之货又皆尽用轮船，故即招商局之轮船亦仅能行之于西船所至之地，其余西船所未至者亦皆不行。轮船之便中国均已知之，尚且如此，何况于火车铁路乎！总理衙门深知此中情理，所以允准也。而且火车铁路之举，其费甚巨，谁人能办此费。况中国之人若欲其买路而行，未免骇人听闻。再泥于风水，阻于民人，故知火车铁路之举，断难行之于中国也。即今日上海火车铁路虽成，想中国亦无人肯见异思迁而能仿行于他处；即西人再欲他处增益非通商口岸，又无买地之处，此火车铁路一事殆终始于上海一隅与！

（1876 年 3 月 28 日，第 1 版）

论轮船须设医士

月之十二日，本报所刊船政局“扬武”轮船出洋情形一则，深喜中国自造之轮船其物料之坚固、制作之精工、机器之灵敏，固不待言。至法度之整齐、规模之严肃，亦已能与西国之兵船相颉颃，真令人有观止之叹。可见事在人为，有志者必能竟成也。然美则美矣，亦尚有美中不足者。愚昧既已见及，不妨姑妄言之，聊为刍荛之献，以俟司其事者之采择焉。

即以“扬武”一船言之，上自管带船主，下及水手、厨夫，共有二百五十人，开行出海之后，岂能即日可到口岸停泊，当其在海中央之日，人

既众多，难保无疾病、损伤等事，安能不借力于医乐？人命至重，倘遇危急之症，当局者岂肯束手待毙？旁观者岂忍安心坐视，以俟到岸之时再行延医用药乎？日前在船细询情形，各事以备，惟医生一项尚属阙如，此未免疏略也。

查西国各项兵船，国家例设内外科医官数员，分其等第，给以俸禄，并将内外科应用药材携带齐全，出洋之后，遇有感冒之病、跌碰之伤，即令调治。至用兵之日，若受重伤，命在呼吸，而医药更不可缓。倘使医药均未周全，一旦有事，何以调治，岂不视人命为草菅乎？此非在上者体恤下情之道也。

今轮船如此之大，用人如此之多，而医药未备，似尚非美善之法也。回忆前岁台湾之役，中东两国官弁兵勇死亡相继，大约无疾之时，医药均无，及至有疾之后，始行觅医购药，其势已无及矣。况又有上有其名，而下无其实者乎。恐督办大臣尚未周知也，故撤回之勇行至上海，其强健者尚不及半，阅之代为酸鼻。夫用兵之时，水师须备医药固已，而陆军之医药尤为急需。盖水师少觉安逸，而陆军更为劳苦，无论受伤之兵勇急须调治，方可保全，即未开仗之先，寒暑风霜，雨淋日炙，奔走道途，饮食冷暖难以调和，能保不患病乎？此医药亦不可无也。不但内外科之医士不可无也，即兽医亦不可少。

方今关外之役，而载运兵饷、军器，马骡、骆驼结队成群，一匹倒毙，多者费银数十，少者亦费银数两，岂不可惜？至于兵勇自召募以至出关，其口粮已经不菲，一旦病故，非徒性命宜重，即费用亦属不轻，岂可不筹计乎？

夫用兵之事至危险也，充勇之人至困苦也，若死于锋镝之间尚属无可奈何之事，若死之于疾病之际，亦岂万不得已之为乎？既足以伤天地之和，又足以耗国家之费，故各项医药之用，实属断不可少者也。但自兵兴以来，各省带兵之员亦有携带医药者，然亦视其营官之存心行事耳。其中之无医药者，谅亦不乏其人。盖现在之营制，一切公费均行包与营官，故诸事实难一律也。惟是生命当重，此项医药之费总统大臣似不妨格外施恩也。余因阅“扬武”轮船未设医士，故复推广言之，谅总统大臣必不责余饶舌也。

（1876 年 4 月 12 日，第 1 版）

论轮船亟宜设法防范

中国之人行一事、创一业，其立法也但求周密，不嫌累坠；西国之人行一事、创一业其立法也但求简便，不嫌疏略。如创船之业、行船之事是也。中国之船，其立法也，设有船行，客有全雇其船，或附搭其船者，必先经手船行而后可以雇搭，无论客坐、货物均当如此。至船行之荐举此船，必先其帮船主人认识，船行代为推㧑作保，而后船行方敢代客雇搭，无论客坐、货物，船行均有船票，并有号簿，倘有疏失，客可问行，行亦可查客也。惟各处之航船无须乎此，因其所离仅百里、数十里之间耳。若行远之船，均须如法办理，故失误少也。是以人宁累坠，必求周密也。

至于西船则不然，无论轮帆等船，仅搭客坐，可以毋须经行，客可自至，并无过而问之者。开行之后，司事者方查点客坐数目，某人系往何处，亦不详问；其客果何为者，而中途之或上或下，亦仅收其船资，不细查其来历，故致屡搭强盗，在海劫杀，常搭匪人，沿江偷窃也。若夫搭货上船，亦但凭货客一纸之据，不详查箱中所存何物。即船中保险之人，亦复如是。故致搭载机器火药之箱，俾令全船轰沉也。事虽简便，未免疏略也。

本报从前所录香港往来之轮船被搭船之盗劫杀一事，日前又列新加坡往来之轮船又被所搭之盗劫杀一事，至长江往来之轮船被所搭之匪人偷窃等事，不一而足。然此等盗匪均属华人，并非西人，尚得谓西国之船所不及料也。而从前所列火药轰沉轮船一事，讯明之后，始知此外国人专以此等之事为生涯，初将木箱数只搭寄他国，并与保险之人议明中皆贵重货物，愿出重资保险，讵知箱中所有皆机器与火药等件，并装好机关，俟船开至海中，再行发作，致令轰沉，然后再与保险人索赔，伊可大获其利。岂料船尚停泊，方将此箱下舱，触动机关，遽尔将船轰沉，并将傍海房屋亦均轰倒，此人亦受重伤，当经讯明此人作此等事已非一次。后各船主方悟海中常有踪迹全无之船，大抵皆遇此等毒手，意欲从今以后设法防范，然亦未闻另议新章。

此事乃西人所为，并非华人，何以西国之船亦未尽悉也。即如日前法

会审公堂定昌仁绸缎庄所控李葆林赊货潜逃一案，据言现往汉口，想亦系附搭轮船而去，以致不能查考。若无轮船之先，李葆林如欲逃走，必须经手船行，雇搭船只，抵汉之后，船户亦必送伊到寓，可以知其下落，尚能遣人查究，不似此如黄鹤之去，渺无影响。他如船有重载，船户亦不敢另搭盗匪，以致劫杀偷窃等事。至搭寄货物，中途必须报税报厘，船户亦应详查箱中货物，断不致收搭机器火药之箱，令船轰沉。此等办法皆中船之善于西船者也。嗟乎，轮船美物也，立法未备，百弊随之，岂不可惜？彼驾驶轮船者，尚其善立诸法，以善其后哉。

（1876 年 4 月 29 日，第 1 版）

论近日物力艰难

天下之事，往往有似是□［而］实非者，于财利一途为尤甚，在与之者以为计筹尽善，定能名利兼收；在受之者似乎常为所愚，然非愚也。实近岁以来，物力艰难，故世之人每至视钱如命、必较锱铢，若能省一钱即能获一钱之益。而在旁观者视之，上海一区实为近日销金之窝。凡在上海谋生之人，苟能平日少事节俭，即能□［遇］事周济他人，亦能不求他人周济，断不至令与者愚人，受者为人所愚。无如世之人能如此者，实难多得，为可慨矣。

近来洋场地面，效西人之法开设拍卖诸物之□者层见叠出。人皆谓，拍卖之店必能购得便宜之物，故皆贪往购买。及买回诸物，仔细详察，尝至较买于洋货店者，物低价昂，然见他人在店所叫买者，又多货真价廉。推求其故，始知凡叫买得便宜物者，皆系店中党羽，店外人实不能得。然既如此，似乎无人中计矣。第[①]［洋］场一地，此往彼来，常有新至者不知底细，故仍然中计者不少。然此犹谓为市侩之所为，无足怪也。不料官场所为，亦有似乎此者。

昨阅上海关道告示："今届丙子科乡试，所有上海应试诸生现经拟照□案，派拨'惠吉'轮船送往金陵，各人饭食由轮船备办。俟到金陵起

① 第：但是，表转折。

岸，每人给轮船饭食及水手赏项，共洋一元以资津贴”等语。众人阅后议论纷纭，或曰此新章也，或曰此旧例也。中有一老叟云，姑无论其为新章为旧例也，第如此办法，则诸生之受惠于关道者无几矣。刻下，搭洋人轮船至金陵者，仅须规银一两三钱，合之不及二洋；若搭招商局船，仅须洋一元三角。若是，则诸生之受惠于关道者，不及一洋之数。而且搭者又须先期赴学报名，届期又须由该教官率同登舟。登舟之后，若□［果］人多，无安眠之地者有之，无茶水之供者亦有之。若谓为旧例，施之于昔日则可，施之于今日则不便。盖昔日之搭轮船赴金陵者，须洋将及四元，又无招商局船之改银为洋，则诸生每人之受惠于关道者，尚有将及三元之数。故昔日则众皆感德，今日则啧有烦言。然诸生亦尚有愿搭前往者，可见能省一钱即受一钱之益，愈足征物力之艰难矣。

夫以关道具广厦千万之愿，而且新设书院每月奖赏膏火[①]至数百金之多，待诸生者不可谓不厚矣。乃于此等三年一举之事，上海之诸生为数又属不多，而道宪决科[②]每人领赠数元，亦尚无损于事。今乃费此大力，仅为诸生每人省数角之费，又何怪人之多言也。况从□［前］沈观察之设此举，但送上海诸生，而他邑诸生尚有谓其惠不遍及者。兹上海诸生沾光无几，谅他邑诸生可以无言矣。但吾详细思之，关道事兼中外，日不暇给，岂能算计及此？不然，断不作此有名无实之事也。惟是世道日艰，一至于此，而世之视黄金如粪土者，亦当惜有用之财，为有益之事。无仍然醉生梦死，任其消耗而不知惜之也。吁，可慨也哉！

（1876 年 8 月 28 日，第 1 版）

招商局“江宽”新船游吴淞记

月之二十六日十一点钟逾二十分，“江宽”火船由招商局码头开行，中外各客及外洋巾帼数位，共四十余人，计自华官沈司马、莫邑尊、法界会审委员谢刺史外，及西官英领事、美总领事、上海税务司、大洋行商人

① 膏火：指供学习用的津贴。

② 决科：指参加射策，决定科第。后泛指科举考试。

等毕集。时适天晴气和，诸客无不各带喜色。初则众客在船面闲谈，赏览风景。少久则由招商局诸君相邀就宴。只见船之上等舱房肴馔罗列，宴照西式陈设，桌盖以白布，中间则花果各具，每位各有玻璃杯二只，皆精雅非常。计房内长桌一张，一头则徐君雨之与陈君芰南[①]，一头则唐君茂之与薛君明谷。盖四君坐主位也。桌之两边各坐九客，英领事与美领事在徐君一头之左右，司马与邑尊在唐君一头之左右，另有小桌四张，各坐五位。

先是惟专意餍饫[②]牛羊鸡豕，及诸野味咸备。酒及数巡，唐君起立，向众位作英语，是申酬贺之意。又曰："唐君景星现不在沪为主席者，徐君也。特以徐君不敢身居众先，故将意抒之于纸，现由不佞转请薛君将文宣讲于众前也。"于是薛君手接徐君纸宣曰："今唐君景星外出，由不佞暂为总理局务，不胜惭悚，但今日贵客咸临，尤为感激。按西国新火船延客试行出游，原系常事，但敝国之人自行定造走江大火船，旋为试行之会，兹实创举。故今日之事，或当传诸后世，亦未可知。追查华人自行经理西式火船至今不过三年有余，既见有利国便民之实效，故立志必由渐推行。兹视本局所购现成火船十余只，并另行定造往来天津两船，及走江二船，则以知立志非虚矣。窃念贵西人之论敝国，往往以图振兴太缓，然语虽如此，而敝国必坚守而垂之久远者，想众无不以为然也。现在本局仍不过创造其基，将图垂远，以遵坚守垂久之志者，是不佞各董事之重望也。今日所试之船，系在贵境所造，后日所试行者。将有华人所自制，然本局火船虽在长江得利，而各贵国之船亦仍然财源茂盛，是更为所重望也。"

讲毕众客拍案声赞。继而麦领事亦立作复辞，税务司及美总理事亦挨序立讲，总领事之言甚为殷恳，又曰，今见招商局之振兴，不免有大望于中国，日后势必帆樯林立，蔽塞江海云。此时众客高兴之至，及回至码头时，或出席或就席，复以酒相劝饮，中外各客相间笑谈，甚为得意。计是

① 陈君芰南：即陈树棠，广东人，曾为二品衔候选道，由出使美国大臣陈兰彬奏派金山总领事，在任三年，后由李鸿章派往朝鲜游历，于该国地势民情亦颇谙悉，遂于光绪九年由李鸿章奏派为总办朝鲜商务委员。

② 餍饫：yànyù，尽量满足口腹之需。（金）王琢《雨夕感寓》诗："餍饫贪夫腹，翻腾乐岁谣。"形容食品极丰盛。（晋）葛洪《抱朴子·论仙》："人君烹肥宰腯，屠割群生，八珍百和，方丈于前，煎熬勺药，旨嘉餍饫。"

船行路至吴淞外二十余里，回至上海时已三点半钟，火轮每一分转旋三十七周，其快每点钟有十二海里，合中里约四十里光景。开船驶行比所约定更速，故局中人甚为欣悦。用煤亦省，计一昼夜仅十七吨，而器机亦特为精美，各器机家无不夸赞。此役也，余既幸与斯游，故归而笔诸记。

（1876 年 11 月 13 日，第 2 版）

论招商轮船局事

天下行一事、立一法，但当问其事与法之是否利弊，不必问其事与法之是否中西。故以周公之元圣尚取用朝鲜之楷矢，收录越裳[①]之白雉；前代如元世祖亦效铸红衣之大炮，学种印度之木棉；明末历法舛错，亦用西人汤若望、南怀仁诸君在京师推算历法。盖均遵商汤立贤无方[②]之意也。

近年中外通商以来，于发、捻各逆之乱则购用西国军火，召募西国兵勇，以助中国之不逮。并延西国教师以训练各营之兵勇，西国工匠以制造各局之军火，以供各省之所用。又于京师、江苏、广东设立天文、储才、方言、同文诸馆，聘中西之师儒[③]，选满汉之俊秀聚集其中，翻译泰西格致书籍，教习泰西文字语言。复于苏之上海建机器厂，闽之福州开船政局，招中西匠人仿造轮船，以供载运饷需、缉捕盗贼之役。骎骎乎，中西各务已有同文共轨之体矣！而李伯相犹曰："未也。凡若此者皆有益于国，非有益于民也。吾观夫西国火轮船之至中国者，以之载客运货，其行走之迅速，其装囤之广大、便益无过于此。若仿照其法以行之，则四民皆受其益。"于是筹巨款、择干员，仿西法以集公司，购轮船以行江海，遂创设招商轮船局焉。而在局之人亦能仰体李伯相之意，善为经理，初则不过二三船耳，今则日增月盛，其生意之兴隆几将与西船并驾齐驱。若非李伯相创始于上，局中人善承于下，乌能及此哉？其尚逊一筹者，惟无往返泰西

① 越裳：yuècháng，亦作"越常"、"越尝"。古南海国名。（汉）王充《论衡·恢国》："成王之时，越常献雉。"

② 孟子曰："禹恶旨酒而好善言。汤执中，立贤无方。"（《孟子·离娄下》）

③ 师儒：古代指教官或学官。《周礼·地官·大司徒》："四曰联师儒，五曰联朋友。"郑玄注："师儒，乡里教以道艺者。"（宋）叶适《送陈彦群》诗："大郡得师儒，高文兴孝秀。"

之船耳。若东洋及中国各海口如汉口与宁波，均有数号来往，未及十年已能如此，实非易易矣！其尤可贵者，万国规例，凡两国构兵，一经议封海口，即不准雇用他国之船；今有招商局之船，中外或有不睦，仍可行走，以供载兵运饷之用，此尤为最大便益之事也。所望者，刻下重庆将开通商口岸，若能预备行走浅滩之船为西人先，则为尤妙；再能将此种之船行走洞庭、鄱阳、太、焦等湖，其生意之兴隆更不可量。现闻又购江宽、江汉两船，均系船身坚固、机器灵活，足为西国有名之船，以为往来汉口之用，将来之贸易更必日多一日。且闻宁绍诸人谋生于此间者实属不少，彼出此归，习以为常，其往来皆须浮海，昔日均附帆船，自有轮船便益于帆船，均已改附轮船。因往来者甚众，故招商局之轮船亦如西船，无次不皆满载，是其局之获利较之昔日之帆船不啻三倍。然说者犹谓招商局之船日盛一日，惜尚无西国铁甲之船以防海口，无西国上等兵船以练水师，此尤为中国美中不足之事也。但招商局之船已能如此，且近日欲附之人既多，则异日生意之隆可待，日后其船必能林立于江海之间，定可为之预庆。观乎此，亦足见李伯相益国益民之一端矣！

（1876 年 11 月 25 日，第 1 版）

书本报乐善可风后

恻隐之心，人皆有之，故孟子于今人乍见孺子一事，反复详论，以明此心之具于人者。固不以地间，不以时隔也。于一孺子之将就死境遇之者，尚且不忍，必欲施其拯救之方。何况目见耳闻，亿兆生灵皆将至于死境，置若罔知而不为筹周济之法，任其皆至于死乎？此不但仁人君子之不忍为，即使妇人孺子亦不忍出也。何以俨然为民父母者，尽如老僧入定不见不闻，木偶同形，无声无臭？□［岂］孟子恻隐之说尽属欺人之语乎？是诚令人不解也，或者曰煦煦为仁，此妇女姑息之爱也。君子当图其大者远者，又况博施济众？尧舜犹病，大灾流行，国家代有。若使一遇偏灾，即行移民移粟，此不过梁惠王之惠。孟子谓之以五十步笑百步，又何足取？而且当此帑藏支绌之时，乃以地方偏灾即行奏报，上致圣主宵旰忧劳，下令司农仰屋兴叹，实非臣子爱君之道。是以迟之又久，无可挽回，

始行筹款赈济也。吁！抑亦未思民为邦本、食为民天之意，故尔如此乎？今岁山东青、莱所属之十三县，自去冬至今夏，皆苦无雨。得雨之后，又致生虫，春麦、秋禾均属无收。现仍不能种麦，山东之民，本无蓄藏，如此旱虫交迫，自去秋收成之后，须至明秋始可望收。两年之中将食何物？又何怪死亡不绝？青、莱二府离省较远，各大吏非闻而不能见，不甚观关心，尚属常事。所可怪者，府县乃亲民之官，故称为民之父母，于丰稔之年则坐享供给，尽饱己之私囊；于灾荒之岁则瘼［漠］视闾阎，不顾人之饿毙。延至冬令，始有放粥之议。而以前之饥饿载道，果真毫无所知乎？此与《孟子》所记“邹与鲁哄”一章情形不尽若合符节乎！昔年设官之时，府县之上加一“知”字者，其命义果何居也？何以青、莱之府县，但学邹之有司尽薄梁惠王为不足法，且置今人乍见孺子一事为不足取也。昔赵普有言：“吾以半部《论语》佐艺祖取天下，以半部《论语》佐太宗治天下。”普之为人尚非纯正，而犹知以一部《论语》平天下，乃今之青、莱诸守令竟仅以《孟子》一章为为守令者之要道乎？若谓传言未免过甚，恐难尽信。何以中外诸人曾至其地者，无不皆言其困苦饥饿之形？日前有西国教士由彼至沪者，业已历历言之，故麦家园之英教士慕先生[①]与其门人劝捐往赈。现闻招商局总唐景星观察由彼回沪，又复历历言之，亦拟与英国麦领事商劝中西各富商捐资，赴彼救其死亡。即如此则所言，前次出洋局翻译官曾兰生之女、［儿］子二人邀同数闺友，遍请西国女眷，劝捐银米，寄彼助赈。是见者闻者，无论中西，不分男女，皆知彼处灾黎，日就死亡，故始有此举也。否则相隔数千里外，纵令见者动心，而闻者亦未必兴起也。惟所可奇者，朝廷宽大之恩，爱民如子，一经奏请赈恤，发帑留粮，均已奉旨允，即丁中丞此次奏请，亦皆奉旨，允从各省州县禀报偏灾，各大吏或有听候查办之谕。若如此奇灾，各大吏断无不行转奏之理。何以青、莱之守令，必至此时始行？请赈一年之久，如此灾荒岂尽毫无见闻、不动恻隐耶？阳虎有言，为仁不富，为富不仁。岂至今日而贵者亦同一例耶？不然，何为中西男女见闻之余，均已动念？而彼处之为民父母者，反致漠不关心耶？是孟子所谓“恻隐之心，人皆有之者”，今竟以地

① 即李提摩太，英国传教士。

间、以时隔耶？此真不可解也。吾于是又恍然于孟子“尽信书则不如无书”一语矣噫。

（1876 年 12 月 16 日，第 1 版）

论贩米赈晋

昨有湖湘宦客邮致一函，内称，由都返籍，小住申江，见各绅商鼎力捐资，办米施赈，均至江苏购买谷米。以一省之所出供数省之所需，深虑不给，恐江苏之民有惩于荒歉，必将闭粜。且闻香港米价不甚踊贵，宜将捐款由港贩运。又云，道出津门，遇有山西省人同搭轮船，备述其省荒灾之惨。现赖朝廷许截留漕米，筹拨帑项，源源接济，以免饥民成为饿殍。而各省绅商又皆急公仗义，慨解囊资，诚起死人而肉白骨矣。惟邻省如河南、山东亦同被灾，直隶又非丰稔，数百万生灵胥赖招商局轮船，以资挹注，究恐时交冬令，朔风骤起，雨雪纷霏，水泽腹坚，河道冻结，青黄不接，终难免于一死也。惟望趁此河冰未合，船艘尚便于往返，仰恳好善诸公多运米石，俾得延残喘于来春，是为要着。客所云如此，是亦素具热肠、亟思援手者也。惟是晋省之饥，较诸各处，原属惨不可言，而就道路所传说，则似哀鸿载道，所急者不在粮米而在钱文，故赈饥之士统观大势，维持全局，特由沪上以银易钱，运往晋省。所以近日沪市中钱价骤昂，而银价反贱。是则晋省非无囤积，特以饥馑洊臻，可以居奇，冀获三倍利耳。夫晋省素号银窟，汇兑银号，遍于天下，际此荒灾，反苦无钱，是真事理之不可解者也。以臆见测之，大抵其民贫富相悬特甚，富者栗红贯朽，拥以自私，贫者身外别无长物，平时亦朝不谋夕，故遇此奇荒，道殣相望也。以客之所述，参诸沪中近日钱价，则晋省情形了如指掌。贩米往赈固为急务，而敛钱以施舍，似又胞与，为怀者所宜各尽乃心者矣。本馆曾因港中绅商接到招商总局劝赈之耗，倡议佽助，特抒鄙见，欲好善者各倡一文钱会，积少成多，勉成义举。今若各合同志，就地举行，则无论负贩贫民、妇人孺子，皆可导之为善，既可济晋省饥民之急，又可免沪上钱价之昂，而劝捐绅董倍易为力，是一举而各慰其愿事之最便而易集者也。现已时届三冬，被灾之民，不惟饥不得食，又且寒不得衣，则浮屠合

尖必又有不容或缓者，是输粟运钱而外御寒之具，更宜亟为筹及也。窃谓，为善何常？亦各就其力之所可至，而勉为之焉耳。在劝赈绅商既稔悉晋省之情形，故钱米兼筹，运往恐后，苟有人慕义而兴，当仁不让，又何妨纠合同志，制造棉衣，附搭轮船前往，散给以作绨袍之赠乎？夫解衣衣我，推食食我，豪杰所以感激而图报也。不得食则饥，不得衣则寒，仁人所以恻然而博施也。晋民之颠连困苦久已，闻之酸鼻矣。特因客之所言，与沪上钱价之所以贵，而申以鄙见，用质诸仗义、各善士，至谓港中米多价平，宜在此贩运，事更速而益更大，则自有能辨之者，固不暇效丰于饶舌也。（选录香港《循环日报》）

（1877 年 12 月 17 日，第 3 版）

李爵相试办平粜奏折书后

阅邸报，李爵相以京城设厂平粜防范难周，拟请变通办理，或仍照前届成案，交粮铺承买出粜，请饬地面各衙门会议，督饬委员办理一折，而知大臣体国经野，宏济艰难，欲泽必下究，先防患于未然，实统全局以兼筹，而期章程尽善，可以奉行无弊也。爵相之意，盖虑各省阻饥灾民四出趁食，辇毂之下良莠易于混迹，其地方稍僻远者，匪徒尤易生觊觎。若有意外，不独酿成巨案，而招商局所筹贩运米石之资本亦归乌有。是官吏之获戾匪轻，而米商因此裹足不前，粮食终将不继，其关系于根本民食者更甚巨也。然发交米店自行出粜，经官为之酌定价值，民之购买者可无远涉之虞，铺之承卖者亦沾分润之利，其事似属两便。即青黄不接，仍可察看情形，饬招商局贩运接济。惟米既抵通先行发与粮铺，应交买价须俟陆续卖出，随时缴纳，仍归官汇收解交招商局，以期归款。窃虑多一番经手，即易滋一重弊端，仍于体恤远商之道，或未尽妥善也。夫世不乏廉干之官，而恒难得清谨之胥吏，守法之门阍。今自衙署以至各局厂，凡供使令掌书记、司出纳、任查稽，□［名］职虽殊，总非印委人员一己所能兼摄。其环伺于旁，以奔走为恭、以承顺市诈者，与接为构莫非此辈。即或上人明鉴秋毫，时加训饬，固不能使其革面洗心，遇事而不思染指也。故凡官府所购之物，其价恒倍于平民者，非其物之几经拣选，乃得此上品

也，亦非商人之习惯，欺罔欲于此取盈也，经手既多，则彼扣此折，凡物之值十者，恒不能取其七。故当发售之时，先为通盘筹算，稍昂其价乃不虞折阅亏本也，而其赴官领价，又复成数归款，苟能领取七八成之间，无或拖欠，则于愿已足矣。是售物于官与售物于民孰能获利？固不待智者而始有可立决也。然则平粜一事，既有成案可遵，仍归商民办理，则求所以变通尽善者。其运到之价，宜官先行筹款，照数给与，俾得往来贩运，以资接济，发交粮铺之后，则随卖随缴，以归于官。如是，则吏胥不能上下其手，故意留难，致远商或因资本不继坐候需时，或因粮铺推延诸形窒碍，致远方逖听之下，不无疑虑潜滋，徘徊不进。夫时事艰难，非破除成见不足以收速效，非预防流弊不足以资鼓舞。阻饥之省所藉以延灾民残喘者，计惟招徕商贾贩运米石而已矣。国帑之筹拨已有难继之形，漕米之截留又有将滞之势，储积无存，劝捐鲜应，而天时之旱潦仍不可知，内地之稔丰几难兼顾，若非贩诸重洋，终虑不给。然自前岁直东告灾，以迄去年山陕河南禾麦无收，全赖招商局轮船以资转运。虽经地方各官加意招徕，而远方商贾曾不闻运米，以至中国较多于往时者，则其故不诚有可思耶。利之所在，争共人趋，诚能设立善章布告远迩。凡有米商到境，则官为承买一文之值，亦必立刻清交，倘虑盗贼生心欲谋抢掠，则遇有米船经过所辖管泛，力为保护，如有意外，责成地方官如数赔偿。如是，则诚信相争，情谊交浃，有不闻风响应，帆樯并进，固势所必无也。或曰：如此，则巨款难筹，且责任綦重，谁职其咎？不知朝廷轸念民依，既已简派大臣遍历灾区，无使一夫失所，而开捐例设赈局，又已奏请举行，则何难入告彤廷饬官妥议，务使远方闻知，相率而至争先恐后哉。盖招商之法，必先令其不虑耗折，然后乃能使之辐辏也。爵相此奏计深虑远，诚万家之生，佛然山陕各区哀鸿遍野，仍望米商为之转输，当道诸公似宜更思有以变通其法也。（选录香港《循环日报》）

（1878 年 3 月 8 日，第 4、5 版）

论近日内外臣工陈奏各事

方今豫晋大旱，直陕遍灾，去冬至今，雪未深透，雨不均沾。故至灾

民仍然饿毙，逃在他乡者，不能遽归身回故里者，依旧无法，此诚无可奈何之时势也。虽蒙恩谕，发银给米，刻又加拨米银，此又从来未有之旷典也。第因灾区太广，灾黎太多，而银米仍难遍及，赈济恐有未敷，故虽京外大小臣工设法筹款，尽心散施，而死者仍浮于生者之数。目前难料及日后之情，然仅接济资粮，但能补救此日之艰难，若不计划久远，何以弥缝他时之支绌。去岁，京员胡侍御、疆臣李伯相条陈请禁烧锅一事，实为裕足民食起见，乃竟格于部议，未能照行。今春二月十八日，邸抄恭奉上谕数件中，有宝司业奏陈免抽米谷厘税，卡员藉词滥抽，私行勒索，以致商贩畏其留难，贩运无多，又言豆饼一项，足济穷黎，请饬淮安关监督暂弛豆饼北上之禁，又言开捐济赈，银捐不如粮捐，官运不如商运，请饬山西、河南大吏择地设局，广招捐生，运米报捐，兼收杂粮，核给优奖，又言北省运米过多，南省米价因之日昂，请饬采买洋米，又言京城现已设局平粜，而米价仍未平减，请于南漕到津，饬食场侍郎速行验放，酌提若干米石运至京师，暂缓入仓，发交户部，会同顺天府五城直隶总督，于内外城增设数局，减价发粜，所收粜价发交招商局，如数采买，运归京仓等语。又田侍御奏陈，直豫晋秦各省灾民四出就食，现值春耕，有业之民久羁于外，深恐荒芜田地。请饬仿照上年江南成案，资遣回籍，庶不至有误耕期，其无力者，并着各州县所有仓谷，酌给籽种，俾资耕作等语，均已奉旨着令所司议行矣。四公所言，皆系为民筹划前后，统顾大局，可谓仁人之言，其利溥矣。第吾所不解者，各省当此大灾之日，既已无米以供食，何能有钱以沽酒？而且高粱价昂，酒价亦必日增，想耽酒者亦必日减，何以高粱之酒犹复源源不绝？岂真能以饮代食乎？然则，晋惠帝何不食肉糜之说，亦非痴言也。至于卡员，如此行为，亦真可谓毫无心肝者矣。官场如此，为之一叹。若各大吏再不整顿，仍包庇其私人，则饥民岂犹有孑还哉？豆饼一物，牛庄最多，南省所用多有由彼贩夹者，何不由直隶委员就近采买耶？粮捐一事，若非尽收粮捐，恐不能行。盖将来捐生，南省必加多与北省，倘使捐粮必多窒碍也，采买洋米尤为今时要务。本馆早已屡次论及，今司业亦论及，此实南北诸人之大幸也。提漕平粜，此亦惠而不费之仁政也。资遣回籍，酌给籽种，使力耕作，此亦治本于农之王道也。故曰：是皆当今之先务也。若使各省大小诸官均能实力奉行，庶几

今岁，四省灾民或可不至死亡也。特未识各官以为然否？

（1878 年 4 月 12 日，第 1 版）

书本报照录李穆堂先生与云南李参政论铜务书后

铜斤空乏，虽见于云南钱法疲敝，实始于日下。余于道光年间适在京师，尝闻当时之谣曰：仓虚库无制钱缺。余询其说，人告予曰：南漕年短，通仓日空。故曰“仓虚”。库案既兴，库项已少，故曰“库无”。至制钱之缺，则更难言矣！

予曰：何妨亦竟其言。

曰：“吾尝问诸故老言，顺治年间，矿床甫启，滇黔各处又属吴逆藩封，铜斤之解京师者，寥寥无几。至康熙时，吴逆既平，铜矿亦旺，铜斤之解京师及各省者，源源不绝。是以康熙制钱，鼓铸最多，武英殿所铸铜字，费铜亦属不少。及雍正时，铜斤又不敷用，故将铜字毁，供铸钱之用。大约实因改土归流，各处用兵，铜矿停开，运道梗塞耳。乾嘉以后，至道光初年间，云南五金各矿尽开，矿税极繁，藩司入款亦多，故将铜矿钱局让臬司管理，以为津贴。然东南各省铜斤常少，故令海舶每年二次赴日本采买铜斤。及至于今，滇铜虽仍年年解京，而民间铜制之器皿，每斤值钱四五百文不等，即铜每斤亦可值钱三百余文，故有奏请禁用铜器者，又有奏请收买各铜者。现宝源、宝泉二局，闻其每铸制钱一千，领铜六斤，其余尚有工值、炭火、煤、铅、铁砂等物，大约合钱总在二千以外。二局意图节省，每卯铸钱仅供进呈钱样与大内应用之钱外，余应缴钱法堂之钱，俱系买市肆旧钱，以足其数。此事大约亦不止京师一局而已，况闻外省钱店又将顺、康、雍、乾四朝极重之钱选出销毁，改制器皿，故制钱愈缺，此犹道光时事也。至咸、同以后更不必言矣。其说得闻已久，此钱法之所以日坏也。至于滇铜之弊，官厂官店均不可设，盖余闻诸故老，昔年有官自设厂、募民开矿采铜者，凡属厂中日用诸物，皆系官之私人设肆卖与厂中工役。于是，百物昂贵，工役辛苦所得，尚不敷其剥削，大则滋事，小则逃亡，此官厂之弊也。官店之弊，诚如此君信中所言者。吾则以为二弊不除，滇省铜斤终不能旺，即如此书所言，无本矿民领本开采，每

铜百五十斤，仅得银四两五钱，是每铜一斤止约银三分而已；有本矿民虽每百五十斤给银五两，较可多得五钱，然运省脚费及守候发银，恐尚不止折耗五钱也。故矿民皆困，托言硐老山空，尽行逃脱耳。由此观之，滇铜每斤仅银三分，落于有铜之地，令守令动用正款，就矿采买，解赴省城及泸州二处，大约有银五钱，亦敷用费，俾矿民均沾实惠，而矿断无不开矣。特不可硬派民夫，以致骚扰耳。再由泸运至汉口，交招商局轮船运津，由津运京，每铜百斤用银五两足矣，而京师何至缺铜哉？铜斤既贱，每斤仅值钱数十文，则经理鼓铸者，亦断不愿停铸新钱，再买旧钱矣。此制钱必能日多一日也。

夫日本一国仅有中华五分之一，其所出铜斤，除铸宽永钱运用中国外，尚有余铜可供中国采买；中国地加四倍，何以反不如哉？其故亦可思矣！果能变通办理，则铜斤何至不敷，钱法何至不复？是在内外操此权者，设良法以整顿也。

（1878 年 4 月 19 日，第 2 版）

筹民食说

凡有国者，所重民食，无人而不知之。自古迄今，世代相嬗，各有因革之政。独民食则皆尚焉。国以民为本，民以食为天，无民不能为国。故王者，以养民为急务。而以一人统天下，势不能周，即利不易给。于是设官以治之。内则综理其成，外则专属各地方官。守牧令不能独理，又设丞倅、簿尉以分其任。内外相隔太远，不能亲考守牧令之贤否，与地方之治否。乃建置三四品以上等官，分司稽察立法，不可谓不详。顾其不惮烦者，何也？为朝廷壮声势乎？实为民谋乐利也。为国家敛财用乎？实为民保生计也。盖民不得食，即君上之安富尊荣无由而致。故历代设官，虽有异制，而其意无不从同。顾治民者皆若不知设官之本意。凡与民生关系之事，辄惮烦难而不知为之。大小溺职，上下相蒙，一似无所事事。徒以禄位显赫，自偿其欲富贵之心。呜呼！官固若是易为哉？夫民生所系，水旱之灾地势限之多。水则防水，多旱则防旱而已。统某地之民，莅某地之事，一意专营，预先布置可也。若北数省之旱灾事之易见者也。先事防之

或使水有蓄储，田多沟洫，设值亢旱司以挽救一二，不至全荒。又患如挽回不能为力，则日后补苴之策宜先预筹。或屯积仓谷劝民倡建社仓，或招徕客商接济米石，如何转运此亦皆分内事也。先时踌躇，岂为过虑？乃北省灾荒竟至于此。旱干之际，未有救之之法，必使赤地千里而后已。既灾之后，亦未有救之之法，必使有赈无粮，有粮难运而后已。而且两年以□，早有荒歉，而有司之征收如故也。神灵显应，事本无稽，雨泽虽沾，农田尚荒而奏牍之粉饰如故也。绝未闻议创一事，与通省水利有益，与客商运贩有关。使以后数省遗黎，得以保全种类，不致再罹鞠凶，是岂所以为民事者不在是耶？夫天变无定，人事有济。当此创巨痛深，为民上者尚不思自振作，力挽颓废之习，设再亢旱一年，不仍死亡殆尽耶？泰西人旁观之见，谓运河苟能修复，改用轮船于赈务，大有裨益。深惜中官不计及此。且李相奏言黄水浅及一尺不能达于运河，赈米悉由陆运，以致费重时迟。与某制造局员所云，黄水有浅处现已开深至一丈有奇者，语不相合，不知是何意见。昨日《字林报》中载此一论。然则中国之事中人尚不计之，而西人反深悉利弊，为中国叹惜，宁不愧耶？夫泰西人论事往往拘泥。止知其国之好尚，与其国人之性情，而不遑揣度他人之心，与平日行事之迹。故辄相凿枘，但真有见到处，切中时弊深悉事理者。其言亦非一偏之论。如此报中所言，明知轮车不能，复议兴筑，苟黄运能循故道，轮船可以试行，助赈之人必不至叹及无粮，分给钱文塞责了事，全活饥民当有亿万。其所见如此。盖黄、运两河，中国之故道也。以轮舟转运米石，亦有长江为之先声，同在因势利导之列者也。中人事事泥古，而开浚黄运，独因创改海运之后，弃而勿讲，何泥古之见忽变耶！长江可用轮舟先允十三口通商之请，任西人开驶，继而设立招商局，遂与西人争揽载之利。长江与河同在腹地之内，何以宜于江而不宜于河乎？似此两意，其所以不解中人之意。向而深为中国叹惜者，皆就中国之事势言之。何尝以其国之好尚与其人之性情，例我中国而强作解人乎？夫两河之废自海运以来，亦已久矣。岁而修之，止以便行旅往来，堵伏秋泛溢。若縻费大宗款项，即使浅者皆深，塞者可通，于现时曾无大利，故岁修不过虚应故事，而为国节用者，顿有裁撤此费之议也。然通盘计之，凡事之有成迹者，与其废之，不若因之。且惜无多之费，而费者仍有大半，不若多费之，而收

其利于将来。目前河运虽停，河官固犹建也。河工虽少，河功亦犹叙也。一年之中，河督以下因河工而设之同通佐杂若干员、卫所领运之弁若干人，养廉津贴之费若干两，固不能一并裁撤，则莫如因其旧制，循其故道，益加工费，而使其胜于曩时。吾知不特赈粮之速济也。由南而北径路二千里，横分水道，不知凡几。假令轮帆络绎，则山东、河南、直隶等府州县，亦有长江一带之各小码头矣。清贫萧索之区变而繁盛，商民交易，百货流通，其利可胜计哉！江河虽有异势，而商民情性率土皆同。但使地变繁华，民间好尚亦渐趋时。百货销场无忧壅滞，而利且日增，民亦易富，水旱之灾何至束手待毙哉？如谓习俗不尚奢华，民风端贵朴素，一经通商必改旧日之俗，则今日饥民，岂非平日穷约自奉者哉？余窃揣之，长江可以通商行轮船，黄、运两岸亦未始竟不可为，但必如长江各码头之为西人所请，则亦毅然行之，而黄、运两岸固从前立约之所未及也。是以有识见、有权力诸君尚不敢为天下先耳。然观今日北数省民食之艰，亦可恍然大悟，翻然变计矣。如以筹款为忧，则借泰西之债以充西陲军饷，何妨重贷于泰西，以筹国中民食乎？

（1878 年 7 月 24 日，第 1、2 版）

劝华人速赴外洋经商说

海禁之设，所以别中外也。历代严之，实因海外诸邦政教文物之兴，略后于中华，不敢与中华并列，而华人亦因而绝之也。迨外邦日新月盛，大有美备之观，于是思以其百物与华人往来，以其教学与华人切磋，乃始有通商之谓。风土既殊，性情亦异，外邦人每有驰情域外、纵观宇内之想，而华人辄喜自善其谋，国政民事皆守成规、循旧例，无非分之想。向使外洋不愿通商，则中国君民虽明知他国之政教文物日新月盛，亦止传闻笑谈而已，断不倡言与外洋通商，海禁至今，不弛可也。惟外洋以通商为要务，而后顿成今日之局。

虽然，通商已二十余年矣，华人之见见闻闻者，已不能仍执往日之见，而谓通商无所利益，乃犹信者半疑者半，未能一律破惑，以期中外交利。何也？其信者，如仿造等事、学习等事，至简派钦使，往驻他国，分

设领事，以理庶务，则已极矣；其疑者，华人之商贾一等人尚未有挟巨资而出洋贸易者，徒见无业游民，受人诱骗，佣作于外洋而已。在未弛海禁以前，初不知有外国，亦不知有通商，士、农两途辄守故业，不肯轻弃其乡；即商贩一流，亦不过数千里之远，揣其性情，似无足怪。而今之久居海口者，宁不与西人习处，略得其性情之似，而不惮远游乎？夫西人之商于他国，不远数万里而至，皆有资本之商人，其贫贱无赖者不多见焉。若中华人家资数十万已为巨富，一郡之大尚不数觏，假而商于外国，不及中国之洋商多多，或虑为外邦窃笑。

然西商倡设公司，一业之兴，本金辄千百万，亦非一人之力能任之。吾意华人而往海外，亦将援此例以集公司，庶不嫌其小也。何以卒未闻也？近年朝廷特派钦使，出驻各国，随员每数十人，将于有华人居处、有中西交涉之地，分设领事官，独念华人之在彼者皆受佣以去者也，或优给工资以恩信相待，则情形犹可。若如前次古巴、皮［秘］鲁之华佣，限满不归，辛工不给，且苛刻凌虐，几无人理，则以领事官处之，直有不堪设想者。即使驻官以后，举和约而示之，俾华佣顿忘苦恼，而按日计工，食用昂贵，其生计亦不过如中国肩贩贸易之小经营人，官所经理之事、所会审之案亦觉龌龊鄙陋，仍不免贻诮于诸邦，将奈何哉？朝廷破除成见，特派华官，而民间拘执成见，终惮远行，且仅驱无业游民，日得工资于海外，而不使巨本商贾岁获赢余于异邦，将来利权中西人仍不能持平，则通商一事亦无甚裨益于我中国矣。

夫人情大抵惮远，然同一海外，日本不过稍近，趋之者已斯不少，假如挟资巨万，或□合股份，开设公司，于英、法、普、美诸国之各大埠，轮船往来，亦自与日本无大异处。且电信可以传递消息，朝夕之况何难使家人闻知，较之从前以海船飘洋，不知路径，任风潮而遗失者，其苦乐已可概见，何以无人念及也？有领事而即有商人为其管辖，何如设领事而仅有佣工受其约束也，使其会审处所逐日坐堂，皇［呈］讼者满前绝不见衣冠，或与西人讼又皆西人之奴隶，俯视堂下为何如人？仰企堂上又为何如人？吾知华官必怒焉不安矣。

人谓派员出使为示外洋以中朝体统之尊，窃虑有官无商为示外洋以中朝贫苦之状矣。在久旅中国之西人，固不谓然，而从未出门之士人宁不谓

我中国无富商大贾耶？且西人之来中国者，商人而外犹多艺术之士、教师、医生，通格致、精制造、授方言文字之士，若香港、上海等处皆有之，或为诸局所延请，或自设馆以教人济人，而中国正学杂技、百艺专家岂不可与为敌，而独惮于远行，竟为足迹之所不到，不将令其国中谓我中国实无人焉也哉？此又于商贾之外所当设法以使之往者也。使节遥临，从员颇众，其亦有人焉一为筹及否也？

（1878 年 11 月 12 日，第 1、2 版）

论轮船雇用水手不可不慎

天下之事不能一人自为之，故舆台、皂隶各有所任，若皆蔑视其上，又谁能统而率之？而近来轮船上水手之闹事者日见于报，有□［杀］船主者矣，有弃船而逃者矣。夫既同在船中，谚所云同船合一命，亦谁不欲共济也者？至于偶遭风浪，猝逢碛碰，竞下小艇以图活命，此犹属人情中事，不若杀害船主之为甚也。然既属同舟，休戚与共，即猝然之间不能相顾，而前则悉皆入舱，呼之不应，后则自己保全，不肯回救，此其居心尚可问哉？夫杀害船主，此则盗贼之所为。如江船毙客劫财沉尸之类，律有明条，昭昭王法，自不待言，而叶苏轮船[①]之水手则其迹虽非盗贼，而其心实无异于盗贼矣。

或曰水手之在轮船也，不过月得数金，非如为官者之有名分也。古今来君国有难，其臣下弃之而去，托于避世以自全其要领者，不知凡几。即近而一家之中，父兄有难而为子弟者视为事不干己，逍遥不管者，又不知凡几。必以是责轮船之水手，不已甚乎？且同舟本期共济，今既不能济矣，则各顾性命，情尚可原，即其后之不肯回救，安知非风浪之险有以阻之，使不得前者？是又何以苛求为也？然既受雇而为之用，则必以其事为己事，内地以一二洋雇一仆，适主人仓卒有事，亦必赤胆忠心，力为救护，不因辛［薪］资之多寡而异其情也；推而至于数百文雇一老妪，亦尚有能护其主者；更推而至于养一猫、饲一犬，尚且为主人除害，为主人防

① 叶苏轮船：该轮船于 1879 年 3 月 17 日，在从香港开往福州途中失事。

贼，此水手者即不能责之以官理，岂真畜之不如乎？

夫轮船搁于礁石，至历一点钟时尚未漏水，则船身虽损，似尚有可救之势。苟水手呼唤克灵，并力搜寻损处，速为堵塞，或者不至遽沉，亦未可知也。轮船一遇损伤，明知非船上众人所能救，然果损伤过甚，势必立即沉下，断无有历一点钟又过数分而后入水，历六七点钟而后水与船平者。则此船之至于不能救援，未始非水手误之也。至小艇已登彼岸，性命克全，而目视船主等伏于轮盖，命在呼吸，而彼乃忍心害理，不肯回救，是尚得谓有人心乎哉？揣其意，以船主不肯先上小艇，其咎盖由自取，我等既得性命，岂肯再弃小艇，以犯不测之风涛，而救取数人之命；且海中遭变，各顾性命，亦不为过，谁复有以大义责之者？而此日波涛之险，风雨雷电，夜半长潮，人心汹汹，又何足怪？殊不知夜间之事，果属无能措手，而天既大明，潮亦渐退，风雷之势亦必渐缓，观于渔船尚能救起数人，“懈里克”轮船又救起数人，则当时小艇之不肯回救，非不能也，是不为也。而水手之罪不容逃矣。

至小艇进水之后，幸而获全水手，又不肯驶至汕头，欲于黄号角地方即行上岸，哀恳不允，震以空枪，而始应命，则水手之桀傲不驯盖可知矣。向来轮船水手皆以西人为之，华人不与斯役。至近来则华人十居六七，而华人心思不一，各顾其私，不如西人之忠直。窃议欲仍前统用西人，然杀毙船主者则又是西人非华人也。用西人则防其激变伤身，用华人则防其违命误事，用人之法不于是两穷哉？

然而人穷则思通，事穷则思变，水手不能不用，用人又不能多疑，则其法又安在乎？因思中国内地之船户所以不致有意外之变者，以船行有包票之故也。轮船雇用水手，何不亦用此法，凡有愿为水手者，必有的当保人，并开明其住址家口，存以备查。倘有变端，仍着原根，延及家属，则彼有内顾之忧，势不能再萌异志，不特杀人之事有所不敢，即欲弃船主而不顾，亦将有所顾虑而不敢肆然恣意至于如此矣。第为水手之人，多系无家无室，若有家室者又不屑为水手，则欲杜此弊者，又将何法治之哉？嗟乎！人固不易用，而用人亦不易，小人难养，自古为然。恩以结之，威以畏之，是在用之者之神而明之也夫。

（1879 年 4 月 5 日，第 1 版）

论轮船窃案之多亟宜善后

近来轮船窃案层见叠出，中西各搭客往往被失物件。昨日英界会审处讯究尤锦荣一案，至所窃贵重之物如此其多，按物估价，足值一千余元。该窃贼志在脱售，不暇争论价值，押卖止得百余元，而各钟表铺、玉器店竟以贱价获此宝物，利市何止三倍？大抵收买时明知其为贼赃，是以从贱收之耳。审思其情，实无异于通同行窃，俵分得赃也。抑何殊于窝顿窃贼乎？

假令贼踪远扬，旬［包］探无能，此案人赃竟不能破，则该店安然享侥来之利矣。窃谓讯定判结之日，该店亦应薄示惩儆，不得与寻常收买窃贼者同论，平捕头所请，殊为公允也。但就案论案，自应如此，而近来轮船到埠，往往有窃贼乘机上船行窃，并有自出水脚，搭坐轮船，在船中行窃者。花样愈翻愈新，在轮船上人固不能遽辨（谁）为小偷，即搭客与之联坐亦难识认，防不胜防，患无底止。若非严定章程，预为善后，恐行役者将视轮船为畏途，而将来窃贼愈多，其胆愈大，其术愈巧，直有缉不胜缉、办不胜办之势。是非保卫商旅之道也。

夫此案今已破获，赃可全追，亦幸事也。包探之功，实非寻常可比。盖沈阿德之忆及尤锦荣，因其惯窃轮船物件，而忽然避匿在苏，以是疑之，不图雇舟往捕，居然遇见，逐一诘问，顿已承认也，其因疑而得真贼，□［亦］幸中之事耳。所难者，在平日之留心记其名氏，审其年纪，悉其状貌，识其衣服，于未获案时，熟揣其人，即能于缉案时默定其人也。缘尤锦荣之行窃轮船，已是熟手，而此案各船并发，物皆珍宝，情事相同，其必一人之行径可知，且必惯于行窃而后能此，又可知。逆亿而得之，殆所谓心灵手敏者耶。然而轮船往来，靡日不有，小窃伎俩随地可施，非设法以防将来，则便行旅者反害行旅矣。安得以上海之有包探，与包探之能善破案。谓即有失窃，原赃可追，遂听之耶。

窃谓窃贼之溷入轮船，其故有二：第一在抵埠之时，凡轮船抵埠，轮声甫止，浪花未平，驳船已缘槛而系，及跳板搭住，则挑担者负绳索而上，车夫亦杂乎其间，各客栈接客者又踵而至，舱中人几塞满。尝有搭客

抵埠后，甫行收拾铺陈者，但觉左右前后人皆拥挤，曾无一隙之地可任转侧，因而顾此失彼，遗落物件。而人声嘈杂之际，安能细觅遍查？在担夫、车夫、接客等人各顾生意，不相为谋，设有宵小溷迹其中，乘搬载行李之时，即携箱掇笼、明抢显夺，亦殊易易，而况在零星物件哉。此失窃之所以多也。其次，则现在客栈接客，如长江轮船，有搭坐至汉口、九江，在埠上招呼到船；有在船中攀谈招接，先行约定抵埠，即为雇驳上岸，不必由客人自理者。在客栈略费客位之价，而巧于酬接，善于承迎，竟可招得十数人、数十人。因而各栈相效，搭客中皆有此等人混迹，而冒为接客者亦杂入其间。彼身居船中，周视上下内外各舱之客，乘便窃取，但稍贵重之物，即值银洋数十元不等，区区客位之价以为弋利之本，宁不便宜？此又失窃之由也。所愿各轮船于船甫抵埠之时，明立章程，如何而后窃贼之徒不随担夫、车夫接客等人混入于舱中；或船到之后，不即放板，将担车、接客之人概行阻止，勿令入船，俾诸搭客得以从容收拾，先自上岸雇定，而后到船携取；或于码头派人管守，但准自船登岸，不准自岸落船，而凡行李概由搭客自携到岸，然后雇夫，亦未始不可。开船之日，众客陆续登舟，未及开行，自［上］上下下，往来如织，亦宜如何设法使船上有稽本之人，码头有巡察之责，务令窃贼无间可乘而后已。至于各栈接客，虽为生意起见，而究之行人投辖，听客自择馆舍，不可相强；附船往接，亦觉无谓，不若请于官而禁之。庶几船中诸客罗罗清疏，即查察亦较便易也。若再无以善其后，则窃贼愈多，行人却步而不敢前矣，虽有包探，亦安保其必能破案、可以起获原赃乎哉？

（1879 年 9 月 18 日，第 1 版）

论轮船接客

上海一隅之地，为中外通商码头，自入京者改旱站，而轮船又为南北往来孔道，仕商过此，不能无客栈以便栖止，日出二百余文，寝食于兹；而且上酒楼、进戏园、宿妓馆，及一切行乐之事，凡听书、吸烟、吃茶、饮酒，每至深夜之中，而房间有人看管也，门户有人守候也，出入自由，迟早惟命，较之投辖于亲友家尤觉毫无拘束，故莅止者咸乐就之。轮船到

埠之顷，各栈司伙之人上船招呼，谓之接客。约略五年之前，此风始盛行焉。盖大客栈房饭价钱每日二百四十文，多中取利，所获已不为少。而栈司、茶房等人向无工钱，食主人之饭，而分众客之酒资，其利甚微，因而立一章程，令司伙等往轮船接客，每一客到栈，于房饭价内提其零数四十文以归之；如客住一月，即可得千二百文，加以酒钱，一客可至二千，是以接客者踊跃争先也。近二三年来，客栈之踵起者更觉排场体面，置房必大，用人必多，如万安□［楼］、吉星公诸家，皆新创之处也。其接客又倡行一法，专雇多人，分道于各埠招接，一路伴送，并乘轮船而来，到埠则经理行李、帮同上岸，而致客于栈主人。客亦喜其中途照管，颇有愿其来接者，以故各栈相率而效其为。除各老招牌开张已久，其向有坐庄字号，及久住之人包房计月，无须招接诸客者，则不遑效尤，其他盖无不然。然而便行旅，亦所以累行旅也。栈司等人类多粗蠢，况以扣头之故，贪念一萌，徒知己而不知人，往往客无定见，被此辈东拉西扯，因有争殴落河者，亦有口角成讼者，上年本报曾不一书。而最甚者，莫如同船之人多，而船中客位不多，行李不能贴身，卧坐不能适意，则船甫近岸，客有各顾行李之意，接客者又各有自揽生意之心，哄然群起，手忙脚乱之际，彼抢我夺，客反不得自主；一落驳船，即难指认，抵岸以后，分道扬镳，往往某多一篮，某少一箱，而睨于旁者又有顺手牵羊之智，乘间以攫取之。于是以失物控查者，案积于山，或获或不获，未可知矣。因而思此皆接客之贻累也。

船抵岸而接者甫至，则轮船未停之先，将近进口之顷，船中司事人令开大舱，俾众客检取行李，势必搬置一堆。迨船停而驳船人上船携物，客可从容点交，即有遗失错误，亦止零件杂具而已。今接客者先在船中，栈凡数十家，人凡数十名，客又若干帮，物又若干件，开船之时接客者故意讨好，必赶先助搬，而人虽谋面，物非亲交，此客之箱、彼客之笼，搬移错杂，堆满于前。即使客能逐一认换，而所接固非一客，不能听使唤而任取携。船至岸，方检认未清，而彼已搬掷驳去，倘有遗漏，则故物难归矣。责之接客而不任咎，稽之驳船而不知名，设有紧要物件，从何赔偿，从何抵补，岂非有接客之人而取其便者反受其累乎？

前日本报后登告白，有户部潘失去竹箱，内藏诗文各稿；又有陆敬修

堂失去竹篮，内贮部照二纸，物不值钱，恰为无价之宝。其余念三日同乘“丰顺”轮船抵沪者，大率会试下第之人，传闻登岸失物者不少，皆以无关紧要、不值重价，置之不问，然如此二君者，岂不懊丧欲绝乎？幸潘之竹箱，旋有人送还耳。□［设］令终不退璧，则人琴俱失之感，为之弟者其何以堪。闻此船人极众多，以会试下第者十之四五故也。舱中无可位置，至于水舱坐满，而中途又遭大风，船身欹侧，舱下水注，板为之浮，诸公既苦拥挤，复虑渝溺，船中大乱。司事者先将各客行李搬移一次，及到岸，而接客者又复东挪西置，驳船载物先后不齐，以致无可点检，而失者多也。

窃意出门接客，殊属多事，欲便反苦，欲省转累，不若俟船已抵埠，然后下船招接，俾客于进口之时自将行李认明，庶几不罹此悔气也。噫，贪夫垄断，市道之常，然有船必坐客，有客必住栈，但使各栈无出门接客之风，则充我之力能招几人者，亦不至因此而少，何必若是之扰扰哉？

（1880 年 6 月 6 日，第 1 版）

书招商局账略后

中国自创设招商轮船局于今已越七年，所获利益日盛一日。事缘中国从未倡办轮船，自五口通商以来，洋商以轮船揽载中国各口货物、客位，其水脚银两为各洋行赚去者何止百万。而同治初元，东南遍地皆贼，数省人财悉聚上海，往来宁波、香港，人则蚁聚，货则云屯，其时每开一船，获利巨万，尤为轮船最好之生意焉。迨和约更定，十三口悉弛海禁，于是轮船又添出长江一带数省码头，而洋商愈获其利，中国人始思有以分之，购船造屋，载客揽货，一惟洋商规矩是遵。然以初次试办之故，人无熟手，事尽新章，尚不能遽操其胜。即各商究亦恐招商之船不善驾驶，不敢附载。故旗昌生意未归局内之前，搭客货物皆知有旗昌而不知有招商局，此其明验也。盖事莫贵于图始，功莫大于渐进，试办之初，无怪人之不深信也。

迨旗昌全行顶出，招商局规模愈廓，然后客货之附载者大半归于局内，以无旗昌之招揽，而并有旗昌之根底也。从前深信旗昌者，一闻全归

于局，则船亦犹是，码头亦犹是，栈房亦犹是，岂不寻其所先熟者而趋之？故旗昌已歇，而招商局乃日兴也。当时并计各轮船、各码头栈房，合成规银二百万两。或有谓其价银太大，所余之船大半朽败，所剩之屋将及坍塌，断不值此巨款，思有所以阻之。而当事者乃深信不疑，毅然成约。盖诚有见于有旗昌而招商之利终薄，无旗昌而招商之利独擅也。譬如市中一铺，其招牌远近驰名，年代久而生意大，其子孙不能守，全顶于同业中人，而店中生财十不值一，乃欲以重价售之，而受者毫无吝啬，以其所买者不仅此生财，而其招牌为大值钱也。招商局之受旗昌，亦犹是耳。

今又三四年矣，核计每岁生意果大于前，而结彩盈余亦倍于昔。人谓此局中办理诸事比前精进之故，然使旗昌至今尚未歇手，虽局中人才磨练而出，诸事认真，取信众商，亦止能得旗昌之半，而不能驾乎旗昌以上也。犹谓非归并旗昌之明效也乎？惟归并旗昌，而使旗昌生意全入于局，故虽有怡和、太古诸洋行，而招商局无所妨也。复于天津、宁波、长江各口之外，又添出南洋、闽、广等埠，一例任载，夫此数处往来向惟禅臣专收其利，而今局中亦以轮船往来，则虽不能尽夺禅臣之利，而亦无不可稍分禅臣之利矣。似此扩充，则招商局之利益此后正未可量。

近闻旧金山等处，尝有局中轮船每年载运客货一二次，海程安稳，轮轴奔飞，初不下于外洋公司之船。议将此后常川往来，并于该处设立栈房、码头，如内地分局之例，充[①]斯举也，将见凡有华民所居海外各埠口，皆可以中国轮船通之；且不惟是，四洲之上各国通商都会亦皆得以中国轮船通之，由是而轮船之利以之全归中国而不难矣。独是此时正在奋兴之际，当其事者与司事之人，尚当有利必兴，有弊必除，无以浅尝辄止之心，蹈半途而废之病。是固中国人所翘首而深望者也。

（1880 年 10 月 1 日，第 1 版）

科税不公

本报前记招商局“和众”轮船出洋一事，今知刻下已至旧金山，中西

① 充：充实。《孟子·梁惠王下》：“君之仓廪实，府库充。”

搭客各七，美廷见华船入口，未许与各国一律获益，除照关例科税外，另科每百之十，船钞每吨加科洋一元，该船无奈照付，以后尚须理论。窃思中美互市以来，美国来华船只一切利益皆与各国均沾，中国并无歧视，虽约内并无华船至美应如何获益明文，而美乃不公至此，独不畏他国议其后耶？

（1880 年 10 月 7 日，第 1、2 版）

书科税不公事

通商之利彼此均沾，各国各埠事同一律，岂容有所轩轾哉？昨日报录科税不公一事，因华船初入旧金山口，美国未许均沾利益，于照章收税之外，另科百分之十，而船钞每吨亦将加科洋一元，华船无奈，止得照纳，闻须在后向美廷理论，云云。然则以船钞计之，譬如“和众”，重有一千余吨，亦加科一千余元，而船中所载之货尚不在是，假如“和众”每次开抵旧金山均如是科派，则平空耗费一千余元，而在华揽载客位、货物水脚价银大有不敷之虑。且如上海一埠，各轮船公司之开往该处者不一而足，其水脚价银自有一定，倘以加科于美国者，还而取盈于客货，则招商局之船价显昂于别家，人亦孰乐坐招商之船？岂非通商之利中国将一律均沾者，转为美人所尼阻之哉？

窃谓此事关系非小，一时之弊，百年之例，设令招商局安然忍受，则于通商之道出入綦重，吾知中国之人必有群起而为不平之鸣者。即他国知之，非恶美政之偏苛，即嗤华人之巽[①]懦矣。故此次暂行遵缴，将来回华之后，整顿再往，必将禀诸南洋大臣，咨行总理衙门，照会美国外务大臣，除此偏苛之弊，而后足以彰公道也。即或不然，美国近有中国派驻钦差，旧金山为亚墨利加之大埠，已设立华领事等官，该船遵缴后，就近禀请领事申诉钦使，与其外务署争辨，或者较易于转圜，吾故知此事之必将理论也。

虽然，美国亦有所藉词耳。彼以为中国从无轮船出洋抵他国通商埠头

① 巽：恭顺。

之事，现在一船偶入，事属创见，并无成例可援，将惊而异之，则不宜同列于他国之船，将欺而制之，亦不妨歧视乎他国之船。且彼亦料中国之船纵能熟识大西洋海道，竟至于旧金山，亦不过偶有所见，此后不知何时再来，重以科之，谅华人亦不暇计及于此，故不妨任意取盈也。此固美人所私心揣测之见，然吾窃谓此非美人之歧视乎华船、鄙夷乎华人也，华人实先歧视乎己、鄙夷乎己，而授美人以隙耳。何也？当年立约通商，虽不料通商之利竟有今日，然既立通商之约，亦宜玩“通商”之字义，而预为计及于数十年之后之局为何如，而一一审处之耳。盖通商者，不仅彼之客与货至我之地，而操贸易之权，我亦将有客与货至彼之境，而获赢余之益也。当时中国未有轮船，安知终不能有轮船？当时中国之人无有至旧金山，安知终不得至旧金山？既有彼之轮船、客货入我海口如何科税之例，即宜预计我之轮船客货入彼海口如何科税之法，此正两国敌体、公平正直之事。乃当时自谓通商乃外国之大欲，华人必不作是想，即亦不有是事，遂将彼之获利于我者一一注载，如盟书之不可违，而于我之获利于彼者反至不赘一词，视为往古所无、来今未有之事。于是，美人乃得据和约而以意为轩轾，不使我列于同盟之国。呜呼，此当时中国之失计也。

夫美船入华，科税若干，华船至美，科税亦若干。约内即仅书美船税章，而华船所应遵纳之数即此例彼，岂有难知？然而洋人最尚信义，官之案牍、商之信函，苟无凭据，即不遵行。约中既不载华船入美作何科征，则安肯以两国情事相同遽行比例乎？此西国人拘执之性情，举和约以相示，而“和众”竟无词以对者也，吾故谓立约时之失算也。方今轮船之利，周遍四洲，招商局趋步后尘，方且无国不到，无口不入，乃初至旧金山而即为美人歧视，将来各国效尤，其奈之何？甚矣，辨之不可不早辨也。

（1880 年 10 月 9 日，第 1 版）

论招商保险之利

中国未设招商局以前，利源皆归西人。自开创招商局以后，华人乃渐得自擅其利。然在开创之初，犹恐有其利者必有其害，不得不兢兢业业，

一以小心行之。盖肩此任者，固非可轻易也。近年以来，根基渐固，获利较丰，观于每年所缮之清单登诸本馆告白者，颇有蒸蒸日上之象焉。即如仁和保险公司，由轮船招商局兼办，昨观其光绪六年份彩结一纸，有不禁令人眉飞色舞者。盖自中国开创以来，其利益之显可见者，胥当以是为嚆矢已。仁和保险公司计股本银三十五万两，其逐年余利，则定章除按年给息一分五厘外，余俱存为公积，本拟俟积至七十万或一百万然后再议另派余利。本届以生意平顺，获利较丰，即开拓新加坡、旧金山等处保险生意，亦既利益渐多，故复公同商议，除照本给息之外，另派余利一分五厘。而经理者亦照章提二成，以为酬劳。查自光绪元年十二月起至六年年底止，已共给息二十五万三千余两，而本届所派之余息，尚不在此数内。由此观之，其获利亦可谓厚矣。

夫中国自通泰西以来，凡有可以获利之事，往往皆为西人所占，中国虽明知之，而不能与之争。何则？无胆，无力，无才，无识，则亦徒唤奈何耳。凡人欲建非常之功，“胆”、“力”、“才”、“识”四字缺一不可。顾或四字皆全矣，而时有未至，机有难乘，设或开创之初事多生手，而偶然或有耗折之处，从此因噎废食，而半途辄止者有之矣。西人之举一事，制一器也，殚其心力，竭其资财，专心致志而为之，有至二世、三世而不已者，而人亦绝不从旁笑之。且君民有通财之道，己资既竭，可以假之于君□，或告助于友君，若友又莫不乐为佽助[①]，以期聿观厥成，故西人之举其成也易。中国则不然，创一自来未见之事，旁人已窃窃焉视之，一有不成则莫不笑而讪之；当其将成，又或且妒而忌之。至于财则无可通，力则无可假，即使功成九仞，偶亏一篑，竟有袖手冷眼、坐观其败于垂成者，此中国人情之大较也。故中国人之举事，视西人为难。而乃仁和保险公司不畏其难，以克底有成，其效已彰彰可据。若此，不但收中国之利，且以夺西人之真利。虽曰由于众股份之合力赞成，而经理其事者则亦可谓胆力兼全、才识俱备矣。他如香港之泰安保险公司，开设数年，继复添设常安公司，亦俱无行不利，现又议设万安公司，指日可成。保险之利其可见者

① 佽助：cìzhù，资助；帮助。《二十年目睹之怪现状》：“明日我上衙门去，当面求藩台佽助些。”

如此，则轮船招商之益，不可自此而推哉？

夫轮船与保险事属两歧，而实则归于一本，有如许保险生意，则必有如许轮船生意。第轮船所获者为水脚，与保险之所获不同耳。近年招商局之轮船愈行愈远，“和众”一船曾有米利坚之行，“海琛”一船又有伦敦之行，将来愈推愈广，凡泰西各国轮船所到之处，中国轮船将无不可到，西人所取于中国者，中国即可取之于西人，且西人之所取于中国者各国分而有之，中国所取于西人者一国之所独得，则其获益有不倍于西人者哉？天下之事创始则难，守成则易，中国之有轮船招商于今若干年，固非创始可比，以驷马驾轻车就熟路，此其时矣。但得遵守成法，无紊旧章，而因时以制宜，化裁以尽利，吾知梯山航海，广开利源，所以富国者在此，所以富民者在此，西人正不得专美于前耳。吾因阅保险仁和公司本届派分彩结，而纵论及此，正所以为中国幸。尤愿当其事者慎终如始，知人而善任，量入以为出，已成之效精益求精，未竟之功广而又广，是则末议妄参者所弥殷望幸者尔。

（1881 年 3 月 12 日，第 1 版）

铁路有益于民俗说

上年刘省三爵帅晋都陛见，传闻以中国宜造铁路上陈于天听，本报深韪其议，窃喜中国积习畏难苟安，凡事知其利而不能行者，一旦可以破除成见。所惜者，择地之难，苦于无从下手；筹款之艰，又苦于无从出银。恐仍因循玩愒，徒废议论，而不得见诸实事也。故曾一再著论择地则务得其要，筹款则不惮其费，此外用人选材以及督理经事如何责成，如何分派，略举所见，以冀歆动当事者之心，庶几大功可以坐待其成。前日得都中消息，知此事之举行，已有十之七八，不特省三爵帅倡建是谋，即李伯相亦曾缕述其利；而左侯相入赞枢廷，首先拟议此事，已定于天津至北京一路先行造筑，不日即将兴工。噫，此万世之利也。何期今日竟能破除成见，汲汲焉仿效泰西至于此极哉！

闻前日“北藩利”轮船北上，已载有造筑铁路应用之器具多件，然则此事之成可以决矣。夫轮船驶行北洋甫十余年，自十三口换约之后，旗昌

首先开驶，获利甚巨；南北经商，藉此往来，颇称利便。从来以进京为畏途，三千里风尘、十八站蹄辙，劳顿不堪，一旦航海至津，由津达京，减三十余日之程而为七八日，亦可谓开中国未有之奇矣。继而招商局兴办轮船，谋夺西人之利。又四五年，而旗昌让之专利。现除怡和、太古数船来去之外，几乎北洋揽载之利独归招商局。以中国之利归诸中国，此正国家盛衰之一大转机。若再造成铁路，使由津至京半日可达，则便利岂不更大乎？

夫行路之难，人生同慨。帝都所在，率土来归。说者谓北京地处沙漠，出产甚稀，故旅食京华者恒有薪桂米珠之苦。设非建都，则四方商旅行将裹足不前矣。乃自有轮船达乎天津，而行者便之，南方物产四五日可致，已不如前日之难。所惜由津至都尚须三日，陆程轮辕捆载，不及舟行之安耳。今此举果成，则不过半日，而火车往返，物之能致于津者即不难致于京，是何异吾侪之居上海者，当今春分前后得食粤中豆荚、瓜茄之类，岂不快哉！盖中国南北风气判然不同，正以民间之起居、饮食各有异趣耳。泰西欧洲全境止及中国小半，而列国分疆而治，政令各殊，惟民间风气大致相同者，无他，火船火车往来便利，此方之民出入于彼国之间，无异中国百里、数十里之邻封，以其所见闻者相合而化，不觉其风俗之同也。中国若盛开铁路，先试办于京津之间，然后由京而东达奉天，西通甘肃，再由清江而至北京，由陕西而至汉口，将此四路照议兴办，渐而各省自择其陆道可通者次第为之，使每一省之中郡至省、县至郡，纵横灿列，脉络贯通，一日之中，凡易数车而可以周历十数处，久之穷乡僻壤，亦不难舒壮游之志。而见闻开拓，则蠢陋之习可除，道路不遐则扞格之势自化，又何至南人自南，北人自北，一国之中而风气大相悬绝乎？

区区起居饮食之便利，尤其小焉者也。李伯相谓铁路之利有九，一便于商贾。夫懋迁有无，水陆并进，从此无难致之物固也。然使推广既久，其利正不止在商，而在于民。在商者不过获利倍蓰，在民者正可一道同风，数十年之后尚有不肯轻弃其乡，而安土重迁者乎？吾知于彼于此之畛域不分矣。所最可幸者，中国人情拘墟，南方生齿繁衍，常有地不足耕之势，而惮于远行，宁终贫而老死故乡，不冒险而谋生异地。若版图之内新疆广漠之地人居稀少，地利不兴，虽欲设法招募，而无人肯往。今能以铁

路通甘肃，而内地次第举行，道里相接，则将来西北旷土，开辟不患无人，而南方人浮于地之处可无游手无业之民。渐至市井滋事、闾巷小窃之风，不禁而自绝矣。近来闽粤一带习见外洋情形者，往他国各埠佣工实繁有徒，而于本国荒漠之地反无人去者，以海滨之民见航海如履坦途，而又皆有轮船以济之，而西北一带动须一岁数月之程也。若内地皆设铁路，以火车往来，吾知断不以关外沙漠为远行，见版图以内尽成富庶之邦矣。所虑者中外济济臣工，容有起而梗是议者，则成否犹待踌躇也。

（1881 年 3 月 25 日，第 1 版）

论修旧船

前报载福州船政局所制第一号“万年清”轮船自从造成之后，业经修理三次，去年又请验修，经黎星使批驳不准；今岁因铁胁厂无工可作，姑将“万年清”试修。刻下修船工程尚无人管理，胁铁［铁胁］厂工匠藉此迁延，计须俟秋冬方可告竣。且水缸、轮机各件尚未商安合拢，而船面工程必以五六十计，其料件值价几何，无从计算，约须五六万元，云云。阅竟不禁怃然以兴焉。

中国自设局造船以来，日新月异，蒸蒸日上，船只日渐加多，规模日渐宏远。自招商局归并旗昌，自造新船，以为行商揽载之利，而轮船之利几夺西人之半；自船政局特简大员督理其事，而兵舶战舰岁有所增，近年以来日盛一日矣。其间或遭风触冰，以及搁浅等类，小有损伤，即行修理，其款尚不至甚大。若船身既旧，历年既久，则虽修之亦不适于用，且修费过大，不啻与制造新船同价，则亦何必恋恋于敝旧之物，而犹修之不已也？泰西各国常有拍卖旧船之举，无论轮船、帆船，如已敝坏而不堪适用，则不再耗修理之费，即不限价拍卖，此法最为简便。盖船至于修旧，不异于制新，则至少亦必行驶十余年之久，所赚水脚之费亦不赀。拍卖得价虽曰不多，然以之贴作新造之费，究亦不无小补。如犹恋此鸡肋，则无论修价太巨，直与新制不相上下，即曰不惜工本，修理复旧，然木质究有损伤，行驶未必稳妥；设或糜若干之费，修完之后，驶行失利，则所丧实多。故西人情愿拍卖，而不愿大修也。

夫内地之船质料轻薄，故须每年修理一次，或二三年中大修一次，然用之十余年，修之十数次，名曰修旧，实则已皆易以新料。盖去其朽蠹者而挖补之，即其霉烂者而更易之，随修随换，尚属易于为力。若轮船则质重料厚，更易颇难，如所伤不大，则尚可随时兴修，一或偶遭大损，修之甚为费手，经费亦属甚巨。若其船历年不多，物料皆新，则虽旷日费财，亦必不肯弃置；如其行驶已久，物料已旧，虽经修治，终不能脱底换傍，即估价不多，尚虑不甚合算，而况估价如此之大，何必费巨款以修此旧物焉？

夫“万年清”轮船自同治八年造成，屈指十二年中，已修理三次，去年又欲请修，则是约计三年必修一次。以前修费不知几何，如以今年所估之价相准，则已费过十余万。一船如是，他船倘亦如是，则是中国之漏卮矣。制造愈多，修理费益巨，将来必至尽弃前功而后已，是不亦大可惜哉。善为室者购楼房旧料，改作平房，费小而工省，最为妥便。今已敝之轮船如欲拍卖与人，人亦未必不乐购之，以备改造小船之用。试观昨报载麦边洋行之轮船名“发财”者刻已卖与华人，以为往来淞沪之计，诚知“发财”一船麦边行驶已久，不足致远，而往来吴淞、上海则力尚足以胜之，故华人毅然购之而不疑。然则此“万年清”一船倘或转售于人，亦未必竟无售主。然后以拍卖之价另造一船，不足则补之；即曰所补颇巨，然核以修价五六万元而仍属旧船者，其相去则远矣。中国作事固不能与泰西各国强同，然此时中国制造轮船，购用机器，以及枪炮、电线等事，何一不颉颃乎西人，而独于此等处反拘守成见，不能变通，坐令耗此有用之钱，以成此不甚适用之物，实有令人不胜咄咄者。故发为此言，以当刍荛之献。窃愿当轴者统筹详核，以定行止可耳。

（1881 年 5 月 23 日，第 1 版）

论创办电线本意

电线之利，微特军兴时可以传递警报，使一处有信，而各处皆可预备，调兵筹饷策应临时，庶无贻误也；即平日官场传报消息，千万里之相阻，瞬息可以直达，朝野内外如在庭阈之间，岂不声气相通，而下情又不

至上雍焉？至于商旅之赖此者，尤觉便利无穷也。是故欧罗巴人既得此法，又深知其利益，而不惮抛重资以为之。本朝廷出帑银若干，发交殷商经理，而商民之资亦踊跃乐输，以助成其事，竟有数百万之资本而开电信行者。泰西各国仿中国古今官制，酌设六部衙门，而增之以内部、外部、商部、印部，亦有特设信部者，以为人寄信，亦可藉取信资，积少成多，为理财之一宗也。然其信资之大，如英国每年竟至五六百万元者，此犹电信外之进款。若一年内电信之资，又不知几许也。电信之法妙在以紧要数字，达之于他处，而并无笔札纸墨之累，故推其理则奇而难测，极其用则轻而易为。藉电气之力而印其形影，以彼证此，所谓不疾而速，不行而至者欤！然则办理固属费事，而其利益实为无穷也。中国民间之寄信自有信局为之附带私开，而非官设者。若官场之传递公文，则有驿站。而驿站又迟于民间之信局，何也？以官办之事，久则废弛，而所私设者，有生意之见存，无不以争先为能事也。今塘驿稽延时日，亦已极矣。有紧要公文附轮船以来往者，未必非废公就私之机也。盖轮船虽通，而驿站未裁，极限未改，即使快到，犹曰此从权之计也。如曰电线，则更奇于轮船矣。此所以议之数年而未敢决行也。然何为而竟有今日哉？或曰电线之设，资本甚巨，而中国民间向由信局寄信，其费綦微，谁肯以数字之传递而出银十数两至数两者？若仅以递官场信息，而不使民间共沾其益，则更无由归其资本矣。盖电信止能传语，而不能携物，中国习俗凡办公者未有明文，而遽欲凭一语以为信，无论以上行下，以下达上，皆窒碍而不行，曰无案可稽，无例可援。然则承平之世，无有军情之万变，亦何取乎先期得信也？

至于民间，则惟生意一道为有需乎此。第中国贸易之人势处其分，不若泰西为官商君民合股之生意势处其并也。并者，易于为力，一市价之报知，预为地步，则免于折阅，与多所赚获，其数在千万之间，即出信资几十金，而亦无所吝也；分则出入无几，不堪有此浮费矣。故电信之在中国，决不能如泰西之大利也。前年上海创设书信馆，经事者谓现在兴办，将来于国家之邮政大有裨益，而民间信局之利不患其不归于总，直可与泰西之信部相颉颃；乃今已行之三年，殊未见其大效，且间常有格而不行之势。盖中外之人情事势判然不同，不可强而致也。

虽然，中国理财之道在乎务本而不逐末。自通商以来，仿西法已非一

端，而要不皆为牟利起见。譬如造船制炮，何尝欲其技艺之日进，而使将来他国争相购买乎？目前创设电信之议，不过以官场消息迟滞，欲令中外上下声息相通，庶一切举动随时异宜者有所依据，而不至拘而鲜当已耳。盖为公事者重，而为民间者轻，夫岂收取信资之谓也哉？

（1881 年 6 月 15 日，第 1 版）

书派员驻津验兑漕粮谕旨后

恭读七月十二日谕旨，仓场衙门奏，招商局协运漕粮，搀杂破碎过多等语，特饬直隶总督饬令招商局于协运时酌分道员，常川驻津，认真验兑，并着江苏、浙江巡抚责成粮道严督办漕委员，在上海、天津于招商局兑米时加意查察，务令米色一律，干圆洁净等谕。因思海运之法，原所以济河运之穷，元世八十余年，以海运为常。明既迁都，乃定河运之策，诚以漕粮自南而北，为京师支给官俸、散放兵饷之要需，由江淮而入汶济，故道可循；若舍内河而航外海，于政体究有未宜，故嘉靖中尝因河决而改海运，不久旋复其旧。国朝因之，至道光季年，始又有海运之议。然使咸同不经兵乱，旧日粮艘百未失一，则海运亦止暂行数年，断不至相沿而至今日。盖亦嘉靖偶然一改之意也。东南多故，旧制尽湮，既以海运为便，而又以轮船招商、海道平安之故，几以为时局变迁，不必拘拘于复古矣。然所以执海运为长策者，岂非谓通商之局，中外维持，海疆乂安，轮帆顺利，若必复河运，则事废已久，粮船杳无遗迹。今制造船只，招募运丁，既费且烦，何从措手？故不若以目前之成效为经久之远图也。且河运动需时日，待水放闸，逗留中途，即使时可畅行，而船户以夹带客货、偷漏关税为出息，逐程舞弊，虽欲趱赶而不能。每岁自春徂秋，必至九十月而通仓始可竣事，而米色之□朽，无从责成赔换。自改海运，则每岁三月放洋，五月蒇事，期既紧速，成色又佳。从前漕米上仓，船中结成垒块，起以铁叉而不能量以升斗者，今则无是也。然则海运之可以久行，不亟亟议复河运者，良以其成效实有过于昔耳。乃今何以有搀杂破碎之弊乎？窃意漕粮一项，上则漕督总其成，中则粮道专其任，下则卫所分其司，起运有监视，沿途有押护，交兑有查验；若海运则委员更多，省局若干人，沪局

若干人，岂犹不足以供使令者，而顾令船中之舞弊，至于搀杂破碎而不知之乎？且继毕二公所奏，明言招商局协运之米，则自沪装载出洋，安得不拣选圆净之粒，而肯杂以坏米也耶？每届海运放洋，苏、浙两局委员分班到船监视，而谓所装之米若是，将无［操］办此米者先已舞弊自肥，抑各委员实与通同，得受陋规而后若弗闻见欤？吾是以奇之也。况夫委员众多，在沪局者至装船而事已毕，惟粮道及津局各员则在沪装船之后，陆续赴津，候米到而公同监兑。假如监兑之时，察出米色之次坏，何以为情也？夫监兑者以船在路中，虑有偷窃短缺也，若言米色，则由沪达津，加以由津口拨入小河，总计极迟不过七八日，以七八日之程，而谓米色即至朽坏，诚欺人之语也。既不至于朽坏搀杂破碎，是明明有人偷换矣。在沪装船而即已破碎，其咎在买米者；到津交仓而始见破碎，其弊在承运者，此最易知之事。惟粮道在沪、在津，均系亲历其事，弊由谁作，夫岂不明？吾意招商局酌分一道员驻津验兑，仍无益于事也。盖常川驻津，安能知在沪装船之米其成色果为何若？即令察出破碎，亦徒见其彼此推诿而已，且恐因此而转以卸粮道之责也。窃谓轮船协运漕粮，昔年以商货减少，水脚价银以支开销无有盈余，甚赖漕粮贴费，以为获利之大宗，即以之抵拨存局之官本。既以运费为津贴，则米色之低昂，即该局之责成。但使粮道在沪，于装船之时验定米色若何，到津监兑即取之以相比较，如有破碎等弊，惟委员是问；其沙船承运者亦令商家具结，监兑之日一律查察可也，何必使该局自派道员哉？总之，海运所以不遽复河运者，以其省而速也。省则可免糜费，而速更不至朽坏。苟如所奏，是与不复河运之意相刺谬矣。虽然，圣恩宽大，但令补救，将来自不追求既往，所以不即查办本届搀杂之弊者，岂故纵也？窃愿当斯任者以实心事处之可矣。

（1881 年 9 月 6 日，第 1 版）

书轮船招商局账略后

中国自同治十一年创设轮船招商局，往来长江及沿海各口，冀以维商务而握利源。其明年，复奉李傅相札委唐景星、徐雨之两观察接办，迄今计已八年，每年刊有细账分送之供众览。本届“和众”“汉广”两船失事，

方以为无甚余利，乃昨阅招商局本届账略，殊足为有股诸君称贺者。查上届各船余银六十一万两有零，今届各船余银有六十一万八千余两。上届栈租杂项，除支销外余银六万二千余两，今届栈租杂项除支销外，余银有十二万六千余两。上届各项利息支出银有二十五万余两，今只有二十二万余两。两相比较，则此届实余银有十万余两，兼之前两届已折除船旧银八十三万余两，兹又折价四十五万余两，按照三年以前成本折算，共已折价三分之一，似此年胜一年，局中商务大有起色，不第为有股份者道贺，即凡为中国人闻之，谅亦色喜也。本馆谬司记载，诚乐得而志之。

（1881 年 9 月 23 日，第 2 版）

论轮船禁入内港

昨报述轮船禁入夹江一事，系本埠关道奉南洋通商大臣刘制军札知，据救生局禀称等情，转饬照会各国领事，谕饬洋商轮船一体遵照，勿驶夹江，以免洲岸被浪冲突，与民船往来停泊之险。关道业经遵奉照会矣。盖夹江者，江之里港也，本与江水同源合流，因江潮汹涌，藉此障蔽杀外港之水势，而奠沿江之民居，胥于是乎在焉。内地河道亦皆有之，或谓之避□，以避风浪也；又曰官塘，则舟行于此，可以拉纤者也。或竟谓之堤。大抵称名各随方言而异。金陵下关草鞋夹及救济洲，亦即堤与塘之类，故曰夹江，犹之拦江也。其名为洲，则水中可居之谓也。既以风潮之险，而欲杀其势，于是有洲，于是有夹江，则其水虽为江之所分，即不啻内地之小河矣。

轮船之行海也，凡进口以后，皆有一定停泊之处，其旁支港犹不能入。长江之能行轮船也，以轮船自江出海之口，直驶而入，在《禹贡》扬、荆二州域内，数千里绝无阻隔故耳。然始则至汉阳而止，继又扩充至于宜昌。而自汉阳而西北，达于襄郧，为汉之上流；自宜昌而西达于□岷，为江之发源，则轮船不能更往。此非特通商之约有所限制也，亦以水道天险不可通者，不能强之通也。襄、郧以下，水势溜急[①]，至汉阳则江

① 溜急：湍急。

汉合流，其力最猛，而岷江东趋，至汉阳乃为汉水一激，水性拂逆不得顺东流之路，力又转大，故汉阳以上之水道为极险，平时民船失事往往于此。

第汉之上流，较江之上流又高，直奔而下，江水至为所激，则两者并衡，汉实雄于江百倍。故轮船于江尚可抵宜昌，于汉则竟不得抵襄阳也。顾江汉之限轮船，由于地势，而江海内港之限轮船，则由于人为。地势固不可强，人为亦不可不施也。盖水性直趋其流，自觉安缓，惟有所以束之者，则转而冲突，势猛力强，易于为患。然滨海滨江之处，又不能不设堤防，以杀全水之势者，则水盛之时锐不可当，民居有漂溺之忧，不能无此一束以拥蔽之也。缘水太盛时，不能直出，或致涌及近岸，有此障蔽，则外趋而不能内注耳。然则江之有夹江，与海之有内港，无以异也。地势半由生成，而每朝治水者以疏泄为常久之功，亦以障蔽救目前之急。其时中国本无轮船之利，故汲汲焉筑堤设防，以奠民居也。既有此保卫民居之事，则岂得因轮船而废之？

夫轮船之激浪虽不甚高，而水经鼓动，力大于潮。尝于寻常快船内候之轮船驶近时，至过去以后约十余分时而始定。又尝见浦江一带揽渡之小船，浪头一撞，全身掀起，若有继至之浪，则船在浪中，必俟水定而后人力可施。浦江尚阔，无风之时，小船颠播，操舟者习惯不怪，其于轮船过时，犹难施力，而况夹江内之民船乎？大抵轮船之入夹江，只为揽载起见，然船不抵埠，有洋棚，有趸船，原为客货候船而设，似又不必驶入夹江也。故不得谓非轮船之违章，而不亟行谕禁也。

夫洲名救济，知滨东一带之水性最溜急，常有覆船溺人之事矣。救生局之设于此也，实得其宜。今禀请谕禁之举，即出于该局，又可知自有轮船驶入之后，覆溺愈多，该局船捞岸拯日不暇给；且恐失事之后，有不及施救，则于上宪之诘责与众人之诽议，故亟陈是情，而请饬照会谕禁也。洋商体此情，原属不难遵奉，况洋船既经照会，则中国轮船之奉有宪行札谕，尤不敢不遵矣。而今而后该处民船可免失事之忧，岂非一大善政乎！

独是推此意于内河，近来小火轮船有因公事驶往苏杭一带者，又有内地商人在洋行雇令拖船者，一路居民固已习见不怪；而且小火船吃水不深，轮机之力不过抵得十数匹马，鼓浪不高，傍民船而来坐者，略觉欹

侧，无浦江驳船之险，似可无虞失事。但内何之有轮船，或半月一过，或经旬一见，民船不设准备，无可堤防，若乡村赶集，月夜抛罾，一叶中流，荡桨而行者，则每举手之顷，船移不及尺许，倘蓦地而来，虽有气筒轮叶为之先声，而忽焉回顾，即在目前，纵不撞翻，亦惊颠簸，乡民何知而受此累。是更在驾船之人随时留意，勿使屡次失事，致迂拘之人归咎于轮船可也。

（1881 年 12 月 31 日，第 1 版）

劝开银行

有西友致函于本馆云，中国每逢年底，钱庄、铺户银钱每多短绌，此等短绌之事一年必有二三次，须向外国人借银以为弥补之计。其所以然之故，因开设铺户日多，而终无良法，故致有此弊。其在他处素无洋人，或遇年节银钱短绌，仍向本地人告借，独至上海则多向西人告借，合计约有数十万之多，此事殊不雅于观听。

四洲之内凡有大卖买之处，皆无此风气，上海为中国生意之冠，顾何以若此？前者曾有人议及钱庄拟筹立新章，必求美备，实于商务有裨，而迄今未见举行。华人曾言，欲在上海仿照西法开一大银行，然有此言无此事。其实亦非甚难，但须纠集股份，即可集事。即如招商局亦系股份，开平煤矿亦系股份，香港之安泰保险公司亦系股份，而皆有蒸蒸日上之势。如有创议兴办，股份必可集成。即西人亦愿入股，并肯襄助其事。倘能办理得法，股中人当无难大获其利也。

华人在上海尽可开一大银行，广帮商人之富裕者皆可纠以入股，其银皆聚在上海，其有开张、铺户及小钱庄者均可向银行通挪。华人开此银行，专门借银与人，不仅买卖汇票，并可相助远处经商之人。如果开设成功，将来必与伦敦大银行无异。伦敦、孟买及架拉吉打地方之大银行，亦相助各小银行，华人不妨步武，庶几商人及钱庄或逢短绌之时，可以告借，不至向外人借贷，以至多出重利。

上海生意日盛，倘无银行，终多不便。至于小钱庄，则断不至因开设大银行而有损于生意。不特无损，而且有益。盖他处有大银行之地，亦有

小银行，皆能获益。可见钱店之生意亦必不至减色矣。西人之寓居上海，有久欲在上海开一总银行，而于例未合，以此中止。今闻此例可以变通，故华人乘此时可以合股开办。西人不开，而华人自开，则所谓不便者，无所不便矣。西友来函所述如此。

按，华人向西商借银，其息甚重，自是实情。闻去年某华人借西商银两约借七天，出息不赀。华人苟不别图善法，流弊伊于胡底？西友所言殊属近理，因录而存之。

（1882 年 3 月 3 日，第 1 版）

商股获利

前报开平煤矿股份单价值步涨，兹悉该局创始每股收本银一百两，分息后现已贵至三百余两。轮船招商局当时亦每股百两，现亦增至二百卅两。回忆数年前招商股份曾跌至数十金，而尚无人顾问，今乃获利若此，足征公司气运大开；行见织布局、电报局将来招徕股份不独易如反掌，而大利所在，亦堪操券，是可贺也。

（1882 年 3 月 15 日，第 2 版）

推广拯溺良法说

本馆前以本埠公和祥码头置备救命圈十余条，分布码头，以为拯溺之具，叹其法良意美，亟录登于报，并著为论说，以推阐其援溺之苦心，固欲冀阅者有所激劝而善为推暨也。夫中国各省地面辽阔，沿江滨海之处极多，往往易致覆溺之祸。即如浙之钱塘江自兵燹以后，仁人君子创为义渡，凡东西往来皆不取分文，此法之利民殊为不少。然江潮涨落不定，有时潮水盛涨，船之离岸甚近，下船上船尚为便易；设遇潮退之时，则以木编簟垫以高凳，衔□不断，或竟至于半里一里，往来行人有乘舆者，有徒行者，有挑担者，皆由跳板取道，板下之水或尺余，或数尺不等，人多拥挤，不无磕碰之虞，一或不慎，辄被撞下水，其浅处尚可攀援而上，深处则随波去矣。即在上船下船之际，人数有定，不得多载，而人多争先恐

后，间有因抢先下上，以致失足落水者。江流湍急，其水通海，一经失足，决无生理，此亦极险之事也。又如汉皋渡船，截流横渡，江水湍激，狂澜势大，适有倾覆之时，则施救殊不甚易，凡此犹人所共知者也。其他沿海地方，各有码头，疑其不烦顾虑矣。然如本埠之太古、招商局各码头，与夫苏州河下海浦等处，客货上下甚多，而偶一不慎，或在夜深月黑之际，或当风潇雨晦之时，亦每闻有失足落水之事。

即在内河，如苏州阊门外之渡船，荡乎中流，一篙可以直达，掌驾者或以妇女当其任，客以二文钱付之，一转盼而即已飞渡，似乎不必防范矣。然或以争渡之故，而被挤落水；或以人数过多，而致遭汩沉；或以行舟偶撞，而致遭倾覆。若此者，亦往往而有，风雨晦冥之时则尤甚。且如越中多行脚浆船，船阔仅二尺余，首尾长不及丈，船板薄止数分而不及寸，以麻皮、油灰填具缝上，置竹篷高约三尺，人则席船板，促膝而坐，船后以一人手楫而足桨，桨长丈余，横搁于船舷，而以坚木为桩以拦之，双足踏桨，桨尾入水，而激船使行，其行极速；欲其更快，则于船首又加一人倒坐，而另扳一桨焉。此等船灵便无比，而上重下轻，船身脆薄，其倾覆也亦易。越多大湖，而此等小船多鼓棹于苍茫烟波之间，故遭溺者最多。乡间载车运稻，亦常有以此等小船从事者，一经覆溺，人货俱亡，殊为可慨。然习俗相沿，欲其易小为大，决乎不能。

凡若此者，皆可推广救命圈之法，随地捐置，或置于船上，或置于岸边，总期多多益善。码头有此圈而落水者可以不至灭顶，江干有此圈而遭覆者可以重庆回生。摆渡船虽或汩沉，而渡客攀圈可登彼岸；小船虽易倾覆，而坐客附圈免伍波臣。大抵船之大者则可置于船上，否则分置岸边，见有落水者，随时施救，或令善水之人持圈往救。倘得仁人君子以及救生各局明定规条，救得一人赏钱若干，则必皆踊跃赴救，而人之获生者多矣。是则推广之说也。

至于渡船中之有碍行旅者，亦有数端，其他未能周知，而钱塘江之渡船则余所时常上下者也。船中多装有小轿，人则坐于轿中，而轿之两旁则皆徒步肩挑之辈分坐其间，顺水驶行，原无所妨；倘或转风掉篷，则船势忽然欹侧，轿中之人易致仆出，即分坐两旁者，亦易倾跌入水，仓猝之

间，最难救取，此一弊也。倘能于船之两旁拦以铁绠或用大篾索使人得有所攀援，不致蓦然遭跌，则其益非浅矣。又或船未拢岸，而舟子急欲催客登岸，以便再渡他客，其舟尚未泊定，而诸客纷纷窜上，或致有失坠之虞。倘能严切禁止，必须俟船泊定而后上岸，则此祸可免，是亦防溺之良法也。

总之，能存救人之心，则人溺不啻己溺，而熟思审处，必求得其心之所安而后已。如以救命圈为拯溺之具，此亦眼前之善举，并非百思不到者，特非有心人则不能见及之耳。余故更为推广，以畅其意，所愿怀施济之志者采而行之。

（1882 年 4 月 24 日，第 1 版）

论合股经营

招股经营为中国从来所未有，市道中有合本贸易者，或系各财东本自相识，因独力不能胜任，彼此谊合情深，各出资本，公举伙友，以理店务，执合同为信据。其店务兴旺，每届结算之期，余利均沾，而各东家道又复日盛一日，无昨是今非之慨，则合力经营亦至数十年之久。其次，则有善于经纪之伙，素为财东所信任，同业所推举，欲于贸易中独树一帜，邀约数富户，各出若干资本，以开设店铺，则以伙友之声名，博财东之运气，虽数东不相识认，亦但凭经理者之纠合而出资，一无所吝。凡此二者，皆合股之常情。然要不过数人合创一业，无有多至数十人、百人者。盖股份太多，则获利綦微，巨富之商不甚贪此小利，而资本微薄者又辄自愧力棉［绵］，不敢希图附骥。至于人地生疏之处，则尤有畏首畏尾之心。即经理其事者，亦不肯广为招致。盖股东过多，或有意见不合，难于投契；或作事有所顾忌，是非不能一致，故甚不愿也。且中国之俗，大率轻视商贾、市侩之所为，世家巨室不屑焉。孳孳为利之徒，无有卓见，不能远图，往往狃于小利，以故创事之始，必权其出资之多寡，与获利之迟速，而后定议以行。若利不可知，必迟至十年、五年之后，而生意始甫能兴旺，场面始可推广者，则已顾前虑后，疑不能决；而况人情变诈，事故万端，合股之人与经事之伙，固难保其初终一辙也乎。

自泰西通商以来，西人经营之法，久为华人所知。然二三十年来，内地商贾犹觉拘执成见，不能变通，每有图创一业为长久计者，曰此事需本若干万，必几年而后通行，又几年而获利，则闻者却走，以为迂远难行；且祖宗积累之财，半生勤俭所获，一旦置诸不可知之数，岂不可惜？若仿西人招股之例，资本十万者，分作千股，五万者作五百股，自一股、二股以至百股、十股，皆可附本，以公其利，则又疑虑百出，以为股多则利钝仍不可知，设有翻覆，岂不轻于一掷？股少则虽获利倍蓰，而分润终属有限，此所以观望不前也。譬如建筑铁路，开采矿务，纠设银行，以今日事势言之，何者不可举办？而无如人情之不能善变也。

各帮商人惟广帮最富，亦惟广帮最与西人相习，熟悉西商谋利之法，故凡议此等生意者，大都粤人为多。然以中国之大，生意之多，而尽望诸一隅之人，可乎？目前仿西法之事，若招商局者最著矣，顾其初若非有国家存项，附股诸人亦尚不免存疑。然则为此议者，亦惟仿照西国官商合本之例，如银行等事，皆有国家存项，而后可以餍附股者之心，而其事庶无不举。然以中国之政体言之，则自有万难仿行者。盖西俗国家之财可以与商人合本谋利者，缘国家所岁需之款，皆出自生意盈余之中，以所入抵所出，而本银仍不动分毫。若中国则每年所入之款，或钱粮或关税，以及盐课等项，各有专司，即各有专款支销，本无盈余可计，必有支用节省及额外溢收之银，而后可应意外之需；若骤使国家提出若干本银，以与商民同谋利益，则一切编支之款必至不敷，故其势断不能尽仿西例。惟有令商人知一切生意之有利与合伙之可大可久，破其成见，而思所变计，庶几凡事可以渐举，即铁路、矿务之重大，亦得集众力以成之，而中国之富，乃直驾泰西之上矣。本报昨述电灯公司股份价涨及前日丰泰洋行催收点铜矿股份告白，与某商创设造纸公司等事，数日之间，而此数项之股份竟有不谋而合者，虽其事实自西人主之，议买股份者亦半系西人，然而华商之踊跃，能破素来之成见，以合做生意为得计，即此可见其概。将来习以为常，凡重大之事，一经倡议，无不乐从，其获利诚非浅鲜。吾意再阅数十年，而泰西各国之所以为利者，以中国地面之大、富商之多，处处仿行，事事具举，安知不令西人转羡华人而以为不可及哉？

（1882 年 6 月 6 日，第 1 版）

股价须知

西商贸易，每多创设公司，纠集股份；中国则向来无之，其合股开张店铺者，不过共出资本，以图分享余利而已。其有投入西人股份者，亦不过洋行买办以及与西人往来诸人，熟知情形，或有附股，此外则绝无所有也。至今日而风气日开，华人皆知股份之益，不但愿附西人之股，且多自设公司，自纠股份，大有蒸蒸日上之势。招商轮船局为之创，自是而后，保险、织布、电线、煤矿以及采铜、采锡，莫不踊跃争先。除竞附股份而外，又以股份票互相卖买，其行情亦时有涨跌，逐日不同。本报深知此事为时尚所宜，故特日为探访真实行情，排录于本报附张内，以供众览，庶卖买股票者皆得以先睹为快也。

（1882 年 6 月 9 日，第 1、2 版）

劝华人集股说[①]

古人有言："千金之裘，非一狐之腋。"斯言虽小，可以喻大。譬诸列国兵争，搂伐[②]之师所以称霸者，以合与国之力以为力也。斯说也，中国人亦未尝不知，而独至经营贸易，则往往各出资本，各树旗鼓，初无合众力而成者。即有之，亦不过合开一铺，合创一行，股东皆须在场，以资稽察；或有不亲到场者，亦必令亲信人为之监察，断未有从未谋面，而亦可以入股者。有之，则自泰西诸国始。

泰西之俗，以经商为重，国家为之保护，非若中国之所谓商者，列于士农工之下。其国家大事，商人亦得与议，事有不便于商者，可以据理争之。故商人之权，亦不亚于官。而凡为商者，莫不以信义为尚，故股份易集，而合众人之力以为力。于是资本充足，经营得法。而华人曾未知其所以然也。

---

① 另见邵之棠编《皇朝经世文统编》卷六十三，理财部八・公司。

② 搂伐：拉拢、挟持他国一起征伐。《孟子・告子下》："五霸者，搂诸侯以伐诸侯者也。"

近来自各国通商以后，风气渐开，亦有仿西人之法者，然犹不概见也。自招商局开之于先，招集商股，创成大业，各商人亦踊跃争先，竞投股份。自是而后，百废俱兴，仁和保险公司即相继而起，获利亦颇不赀，投股益加众多。至今日，而开平煤矿、平泉铜矿、济和保险、机器织布，与夫纸作、牛乳、长乐之铜矿、津沪之电线、点铜矿，无不竞为举办，蒸蒸然有日上之势。即西人创开之公司，华人亦有投入股份，并有因不得投入而心滋不悦者。如自来水公司、电灯公司，华人皆愿入股。去年怡和洋行之新设保海险公司，华人以投股而不见收入，颇有后言，可知华人近来亦知此事之大有裨益。

且不仅投股而已，又有以股份票互相买卖者。其行情时有涨跌。查招商局原价每股一百两，今则已涨至二百五十两矣；平泉铜矿原价每股一百两，今已涨至二百两及二百零五两矣；长乐铜矿原价每股一百两，今已涨至一百六十两矣；开平煤矿原价一百两，今已涨至二百三十七两五钱矣；仁和保险公司原价一百两，今涨至二百二十两矣。其他如济和保险公司原价一百两先收五十两，今涨至七十二两；织布公司原价一百两先收五十两，今涨至一百十二两五钱及一百十五两；点铜原价一百元先收五十元，今涨至七十五元，核算皆有增无减。即西人之自来水公司原价二十磅，今涨至三十二磅五；电灯公司原价一百两，今涨至一百四十五两。其余华人之投入西商股份者尚多，因未能详悉，故不及备录。本馆但就所知者或逐日市价不同，故取而登诸附张，以供众览。即此所登数项观之，亦可见华人风会之变矣。

夫欲以一人之力而举大事，力或稍有不及，即其事不成。若一人创之，而众人从而和之，则其事举矣。假如有万金之家，欲出之以作经营之费，则必有所瞻顾迟疑而不能自决。今行纠股之法，则每股百金，集百股即可成事，分之不见其多，合之乃不觉其少。此法本属甚妙，而且最为便捷，特华人向来未行，故无人为之创耳。泰西以有此一法，而诸事易于开办，是以握致富之原，中国未知此法，因而无致富之术。此其所关甚大，非特为商局起见，即国家气运所系焉。

今者风会渐开，咸知趋向，由招商轮船、仁和保险开其先，而诸务为之继。招商、仁和阅时已久，其股份日见增涨，不必言矣。开平、平泉、电线等则皆近年始行创办，而一经举事，遂觉日有生色，不但投股者多，

而且卖买股票者亦不胜踊跃。此法既行，吾知中国之各商人无论大小，必皆不难获利，而且中国之美利亦将日事开拓，易见兴行。以视前此之拘守成见、不知变通，盖有判然不同者矣。本馆既取股份票逐日市价登诸报后，而又阐发其说如此，深愿此法之愈推愈广，而华人致富之术无异于泰西诸国，则由富而强，又何外侮之足虞乎哉？

（1882 年 6 月 13 日，第 1 版）

论机器织布事

有友人问余曰：中国兴办机器织布一事，前者曾见诸报，而今则久已无闻，究竟其事之成否何如乎？

余曰：乌得而不成？

友人曰：此事创议已数年于兹矣，前者骎骎乎已有将成之势，而卒未克成，于是又改弦更张，从新整顿。今日则股份已集，布样已到，西人已请，而房屋犹未动工，工程尚未创始。即其股份之票原价每股百两，今不过涨至一百十五两，其无乃犹有所疑阻乎？

余曰：不然。大凡举大事者必不可以草率从事，中国人虽间多因循苟且之习，而近来风气日开，殊大□［异］乎曩日，集股纠分视为故常，凡西人之股份皆竞愿投附，岂有中国自创公司而反不愿附股者哉？或者以为西人信义素著，创设公司必无欺罔之弊，故华人乐为附股。若华人自创，则人反有所疑阻，恐贻后日之悔，故裹足不前者有之，夫是以难于集事。然机器织布一节则创议已久，人亦信之。现在股份早经满额，所云股份票价涨至一百十五两者，盖此项股份虽原价一百两，仅取五十两，以五十两之原价涨至一百十五两，则合之一百两之数已增至二百三十两，较之招商局之原价百两照数收足，今增至二百四五十两；开平煤矿原价百两照数取足，今增至二百二三十两者，殆亦不相上下，何得谓其所涨无几耶？况西人业经聘来，机器大样亦已运到，其房屋之所以尚未建造者，此正当事者慎重之意。盖恐房屋大小尺寸或有未尽合宜之处，故必待机图寄到，准其高低、长短、阔狭，而后鸠工庀材，照式建造。庶几机器一到，即可装入局中，以便开工。古云：“闭户造车，出门合辙。”倘或不照机器之大小以

造房屋，一有不合于用之处则徒□［费］无益，夫是以迟迟耳。说者谓中国机器织布则大有害于女工，业抱布者恐不无怨咨之处。机器之用愈广，不但女工无所觅食，而且不啻教人以游惰，是亦虑之过者也。用机器或致碍女工是诚有之，然所成者不过洋布，而服大布之衣者，仍不得不藉手于女工也。且机器之用，初亦不分男女，如中国妇女能知机器之用，仿而效之，则是纺织之工必益加捷，出布必益加多，又得余工以为妇女职所应为之事。吾知民家将愈见殷富，又何害焉？且中国之取法于泰西者，固不特织布一端而已，特织布则尤属利源之在握者耳。制造枪炮、轮船所省者，公中之财耳，于民间无与也。海外洋布之贩入内地者，华人莫不争购之，西人获利而去，财源即流入外洋。今若在中国织成，则中国之财仍留于中国。各处开矿其利固属无穷，其股份亦日增月盛，然地中自然之利虽曰取之无禁、用之不竭，然千百年后必有开尽之时。若木棉之种于地者，岁有所出，年有所收，断无告罄之时。而况煤铁等物，或有民间无需乎此者，而衣被之资，则无地无人不能或缺，其用尤为广阔，则其利必更丰厚，此其故，不待烛照数计而后知也。故先时股份不能遽集，尚且有人焉创议兴办，但苦力有未逮，故中止耳。今则股份既已集成，股份票又复增长，直与招商、开平股份之最高者无异，则织布局之兴旺，亦有无难预卜者矣。子乃犹以为疑乎？抑更有进者，中国举事每每患于迁延，其有血气用事者，则又坏于卤莽，今该局既能奋然有为，不以因循苟且自隳志气，而又小心慎重，必期有利无弊而后已，而当事者之胆识智力已可概见。以是为华人创，吾知踵其后者必且胆识并壮，事易举而功易成，于中国有厚望焉。子顾尚有所不足于彼耶？

友人瞿然而起，废然而返，曰：子之见卓矣，远矣，鄙人不敏，不敢复言天下事矣。

友既返，遂即当时纵论所及，笔而存之。

（1882 年 7 月 3 日，第 1 版）

来稿照登

内河轮船，六七年前绅商屡禀未定，而雇用洋行小轮船至苏杭等处，

或乘坐，或拖带，不惜重价。习见而日多，泰西人每笑华人有此利，便法得专主而弃置不用，且言洋商必不违约仿行，亦非虚语。近闻江楚绅商禀请于九江、汉口等处试行，苏省亦遂有踵请者。昨阅《申报》谓李、郑两观察主持其事，仆适来游，试详访之，乃知扬沪各商以此商榷拟设公司，两君固未之许也。且知郑君现方管理招商局轮船，例不得别谋局外行船之事，即使商局请行，亦恐无一人专主之理。李君则于轮船事宜素不谙悉，亦非能创议独任者。揆情度势，似皆未必办此。闻苏扬士绅以此举有妨民船生业，请即阻止，自是体恤民业德意。第就水陆廛市通计，而互权之内河果行轮船，所到码头，如驳船、挑脚、茶酒饭馆、担头、车尾各生计必且增盛，于民生亦不无少裨。平日民船迟滞，间阻风水，彼此往来得已，即已若果迅速而能克期，搭客乃较常倍众。且千金之子坐不垂堂，小轮船舱少客多，终日机轮震耳，极不舒适，养尊处优者及稍有体面内眷断不能坐，或因拖带迅速而买棹更频，亦意中事也。更以行船一号计之，搭客似不满百人，此中非轮船不行者当居强半，亦可知也。从来百业生机，莫不因人与人交际而生，来往频则交际繁，交际繁则百事相因而益繁，泰西生业之盛，皆由此道。此无形之机而实必至之势，不待深察远瞩而后知之，虽然行之之利未形，不行则不过安常袭故，而民船无所用。其疑虑苏扬诸公似是切近正论，未可以为迂也。仆结习不除，辄喜纵论，愿与有道君子平议之。浙江莛叩散人偶谈。

（1882 年 8 月 10 日，第 4 版）

论苏杭行驶轮船

华人之于西法，其先多不尽信，迨小试其端，见其果属有益无损，然后兴办。如轮船招商等事，当其初兴之时，莫不疑谤交乘，纷纷聚讼，直至今日始觉习惯自然，无复退有后言者。而独于轮船行驶内地一节，迄今仍未举办，前者闻有议设小轮船行驶苏杭之说，载于本报，旋复有停止不行之信。盖以内河民船聚集，藉此食力者实繁有徒，一旦改用轮船，则必夺若辈之生涯，俾无谋生之路，故以为有碍民生。此言亦属深谋远虑，念切痌瘝，固不可以厚非也。

然窃以为是亦虑之过者也，内河港汊纷歧，不若江海之宽阔，故仅能用小轮船，而轮船之中能容几人，其势必仍用民船，而但以小火轮拖带，取其便捷。而且载人而不装货，凡有货物装运，仍当雇用民船，是不过以轮船助民船之用，初非以轮船夺民船之利也。或者乃以为轮船一经驶行，民船必至尽废，甚至有谓船户、舵工失业无藉，恐致流为盗贼。此则所谓危词悚听，诚知其一而不知其二者也。机器织布则以为有害于布业，机器缫丝则以为有害于女红，大都皆此等见解耳。

有轮船以行驶内河，则苏杭生意必且日见生色，外货之运进、内货之运出，较为快便，则必益加踊跃，贩运愈多，用船愈众，又何虑民船之失业乎？轮船通行之后，华人之沙船号家皆由此失业，是可谓前车之鉴。殊不知海船与内河之船不同，海中轮船大而能容，人货皆可装载，而又神速稳妥，故贸易者皆愿附轮舟，而沙船之生路遂绝。然业沙船者舍船而另谋生理，或改而与洋商往来，其获利亦有不赀者，初非沙船失业，竟无谋生之路也。若内河行驶轮船，则船必不若外洋之巨，不过藉以拖带而已，且苟明定章程，轮船往来止准载人，而不准载货，则苏、杭等处商人之往来既多，货物之贩运益广，民船反可因此以得利，又何失业之有。

或又谓内地厘卡林立，抽厘助饷，亦属国课攸关，民船往来，局卡可以稽查，不致有漏捐之弊，尚且奸商诡计百出，时有偷漏之事；若改用轮船，则行驶极速，厘局捐卡该船皆可径直驶过，风利不得泊，局员巡丁等皆不能截留查验，倘其准行，厘捐必至减色。顾但载人而不载货，则亦并无此弊。即或有奸商舞弊，而货捐断难混免，倘照西人之法，在出口处收捐之后付以提货单，逐地须验单取货，则捐厘亦不虞其漏。厘局愈多，糜费愈甚，实则于国家饷源所益殊鲜，适足以饱司事巡丁之私橐，并调剂候补各员而已；若照西法，则事归简便，有收厘之利，而无厘卡之害，裕正课而免私肥，商民当必有同声感戴者。是则内河行驶轮船不特无碍于厘捐，而且大有益于捐务也。

总之，中国人之作事，往往议论多而成功少，而又疑阻者众，迂拘之见固执不化。目下竞尚西法，轮船、制造、电报、煤矿纷纷兴办，穷乡僻壤，浅见寡闻之流，或尚有因而骇怪者，而通都大邑以及各处码头，则已

视为固然，无足深异。而独于内河行驶轮船一节，终不免于胶执成见，是亦可异之甚矣。惟内河桥梁甚多，逼窄不免，或轮船往来之时与民船偶有碰撞之事，以致滋生事端，酿成命案，此则在所不免，司其事者必须详定章程，妥为设法，勿使以此贻人口实，而转以轮船必不可行于内河之实征，以致因噎废食，此则所不胜盼幸者尔。

（1882 年 8 月 13 日，第 1 版）

公司多则市面旺论

泰西各国，凡经营贸易，往往资本巨万，夫岂一人一家之财力哉？大都皆集成股份，纠约同志，共为襄助，而后可以相与有成。而凡公司中之章程、条款，无不协议佥同，斟酌尽善，以故泰西生意日兴日盛。其法国之巴黎斯，英国之伦敦，兹两处尤为外国生意之冠，制造各物以出与他国贸易。制造愈多，贸易愈盛，而地方亦愈见兴旺，此固理之彰明较著者也。

中国向来未开风气，并不知有公司之说，而从前虽亦有繁□［华］之地，决不能若近日之盛。先时，中国有谚云：“上有天堂，下有苏杭”。苏、杭两处为中国称繁华之地，商贾云集，货物星罗。虽然，当时苏杭全盛之时，与现在之上海相较，犹不如远甚。至兵燹之后，则苏、杭两处等诸自郐以下矣①。

现在中国生意则必于上海首屈一指，顾前日之上海与今日之上海则又不同。何则？前日之上海不过因系通商码头，洋舶所荟萃，故华人竞至沪上与西人为交易，其利大半归于西人。即有一二华人因此获利者，然亦非自立场面，不过分西人之余利而已。至于今日则风气大开，公司众多，自招商局开其先声，而后竞相学步，仁和保险公司继之。人见公司之利如此其稳而且便，遂莫不幡然改图，一扫从前拘墟之成见。于是济和保险、开平煤矿、平泉铜矿、机器缫丝、长乐铜矿、池州煤矿，与夫自来水、电气

① 自郐以下：郐为西周时的诸侯国名，《左传》记载，吴国季札在鲁国观赏各诸侯国之诗，谓自郐国以下，其诗降而愈下，无足观者。后来用以比喻，自某处或某时开始就不值得一谈。

灯、赛兰格之锡矿、鹤峰之铜矿，莫不争先恐后踊跃投股[①]；近日又有玻璃公司登诸本报告白后，凡此皆中国从前所素不相信者也，而今乃深信不疑，骎骎乎日见扩充，如此独非中国之幸哉？

查玻璃公司专为制造玻璃起见，中国之用玻璃近来日见繁盛，与前时琉璃屏七尺即为富贵气象者大相悬殊，而所用玻璃类皆由外洋贩运而来。其广东所造之玻璃不若外洋之净，故洋料玻璃与广料大有不同。然购之外洋则无论水脚装运所费不赀，而其利均为外洋所独擅，今若在中国自行制造，必有较便于远购者。吾有以知其利之必厚也。烧料货之白土，中国向惟山东之博山有之，博山之土，人取而烧之，然不知洗炼之法，故其质粗而不净；京都工匠复取博山之料货碎而重烧，其所制之器精于博山者数倍，故京料尤为著名，然初未以制造玻璃也。粤东烧造玻璃，则多取外国玻璃之碎者，重为烧制。刻下，该公司纠股烧造，其取土闻随处皆有。昨有友人言及江西广信府之玉山县，其土洁白，柔而且细，用以烧制玻璃，最为得法。想该公司广搜博采，亦必不致或遗也。

大凡天下事，创始为难，继起则易，中国之有公司不过近数年之事耳。顾招商局一经开创，而继武[②]者竟尔纷纷。目下，则咸以购买股份票为市面生意之时派。有西友言及中国之股份不若外国之认真，若外国纠集公司，必有实效可呈；中国之纠公司则竟有所创之事绝无眉目，而股份票已日见增涨者。善于经营者，俟其价贱而购之，待其价贵而售之于人，不啻如银洋之空盘者然，是亦中国之一弊也。然仆以为此言固亦灼有所见，但华人既纠股份创公司，则亦必有以取信于人而后人争信之，如竟胸无成竹，绝少把握，而为脱空之事，则亦孰从而后信之？况究系银钱交易，华人虽信义不足，亦决不肯自丧其资。故凡公司之集，必非全然无因，特创始之初，未知将来成败若何，而先已哄动市面，此则华人之情性向来如

① 当时在上海发行股票的中国洋务企业主要有轮船招商局、仁和保险公司、济和保险公司、平泉铜矿、长乐铜矿、鹤峰铜矿、池州煤矿、电报局、施宜铜矿、开平煤矿、上海机器织布局、顺德铜矿、金州煤矿、荆门煤铁矿、承德三山银矿等十余家。“机器缫丝”究竟指哪个企业，尚等详考。“自来水”、“电气灯”、“赛兰格”均为在上海发行股票的外国公司名称。

② 继武：足迹相接，喻事物相继而至。《礼记·玉藻》：“大夫继武。”孔颖达疏：“继武者，谓两足迹相接继也。”（宋）苏轼《次韵刘景文路分上元》：“嘉辰可屈指，乐事相继武。”

此，有不可变易者也。然正惟有此哄动，而市面即可从此增盛。巴黎斯、伦敦两处，其生意之兴旺，甲于天下，正为此也。上海近来公司之多如此，则将来隆隆日上，夫岂让于泰西哉？

（1882 年 8 月 24 日，第 1 版）

论轮船失事救人之法

浮海危事也，至今日而轮船往来，履险如夷，似乎不足为危矣。然或遇台飓，或逢大雾，或触暗礁，亦尝有失事之处。于此时也，变生仓猝，施救极难，权其轻重缓急，则以救人为第一要务，而货物行李皆其所轻焉者已。故外国行船规矩，命曰船主，船中之安危即系于船主之一身，设有偾事而船上诸人性命因而尽丧，则船主之罪最重；倘能全船诸人一一救起，无一死亡，则为有功而无过，而失误货物、沦陷船只之咎亦可以稍减也。为船主者一遇此等不虞之祸，必不容先自逃生，须先将在船诸人急为救援，或下之小艇，或送之他船，或移往岸上；如船中人数较多，小艇不敷装载，又须跋来报往，载行数次，而后尽迨诸人皆逃，船主犹且与大副、水手人等竭力救船，或尚冀其不至全沉，直至无可如何，然后遣散水手等人，而船主方可孑身远害；一人不去，即船主一刻不能离船。盖虽不至船存与存，船亡与亡，而其责任所在，固有不能自便者也。

或谓救人固属要务，然或令空身逃出，行李什物一毫不准携带，则逃出之后无以为生，不亦仍归于死乎？不知小艇之中容人无几，多载一人即多救一人之命，如准其携取衣物，则或一人携一小包，分之不见为多，合之殊觉其重，小艇恐复致失事；且多携一包，即少救一人，在携包者自为计则得矣，其如他人之性命何？故凡由小艇逃命者，例不许携取包裹等物，见则夺物，投之水中，非故忍［意］也，诚恐因物而误人之命也。夫人之情，当性命呼吸之间，自必诸事不顾，但求逃命，迨至既经得命，痛定思痛，举目自顾，止余一身，回思上船之时，衣服几何、银钱若干，现在皆空无所有，于是思前想后，每归罪于船主，以为稍予一二件行李，尚可苟延残喘。今乃就手中夺去，以至生机断绝，无可为计，遂因恨成仇，而怨毒之心渐生，恨船主至于入骨，此俗语所谓落水要命，上岸要钱，人情大抵如此，是亦无足深

怪者。抑知船主之行船，必求其安然无事，而后可告无罪，断不肯使有失事。即使疏忽性成，诸事大意，然亦当风平浪静之时、平安无事之日，而后可以稍肆其志。设遇吃紧之际，亦必不敢怠忽从事。若谓故意欲将其船倾覆，此则必无之事。谚有之曰："医生有割股之心。"医生医人，不过欲医治得痊，可以获重名而得厚酬，病人之性命究与医生无与，犹且必尽心力若此，而况船主之于船，实以船之安危为己责，同船合一命，岂有自坏其船，以害人之理？故船主而不救人，则咎无可辞；船主而既救人，即责有可谢。即或货物沦陷，不无愆尤，然既能尽心以救人，则其情尚有可原矣。禅臣洋行之"香港"轮船行至厦门海面，触礁失事，其船上搭客一百余人，幸皆获救，喜庆更生。本报后登有告白，胪列各客姓名，颂扬船主之德，言该船主于该船失事之后，于救人一节颇为尽心，一百余人无一不庆再生，故以此言谓船主颂。或谓船主固勇于救人，在诸人亦深知感德，盖当风涛汹涌之际，固以得全性命为幸。而当出死入生之后，则又以身无长物为悲，且并有以船主不先事预防，以致诸人尽丧所有，因以是为船主罪者。即使有人劝之导之，甚而抑勒之，亦必不肯面从心违，更为船主道扬德意。今该船诸搭客则多系赴试士子，或官或商，大半明礼者居多，故虽受虚惊而仍不忘实惠，置身外物于不顾，而犹以幸得全活为恩，是亦难得而可贵者矣。船主自顾前以不能小心将事，几误诸人性命，临事施救亦属分所当然，无足感颂。而诸人乃反不生怨意，称颂不置，则必恧然[①]内惭，慨然心恻。凡诸搭客既全其命，尤当代谋其生，或设法措资，每稍助以衣食之资，弗使海面余生仍填沟壑，此则尤为思周虑密、惠及同舟。吾知诸人之衔感，当更有不置者矣。救人救彻，窃愿为该船主更进一筹焉。

（1882 年 9 月 5 日，第 1 版）

矿煤畅销

京东过客有心人稿

昨过开平，历览矿局规模宏大，布置精详，于讲求西法之中，寓参考

① 恧然：nǜrán，惭愧貌。

中国之制，开四方风气，敌外国利源，富强之成效已收，创办之经营不易，叹为通商来中国所未有一大局也。并闻该局于煤务极究精微，除块煤烟盛，极合轮船之用外，其余煤油、焦炭、火砖各色皆定画一价值，货美而价平，鬯［畅］销可操左券。该矿每日已出有二百数十吨，在胥各庄屯煤如山，刻已运出一千吨存大沽，数百吨存烟台，数百吨存天津招商局栈房。闻登州东渡水陆各军现奉大宪行知，以开平煤好价廉，通饬水师统带各官皆于烟台、天津招商局两处领煤，毋庸外购，即照矿局定价核算。并札知招商局多备，源源续运川济军需。先闻该局煤斤旺出，本拟秋间运至上海，刻有此举，则现虽不即出口，而利用溥矣。值此边防多事，方知矿局之益处甚大。轮船招商局虽收回中国利权，然生意盈亏犹关人事，且有长落，不时仍有洋商时与争衡。若开平一局采天地自然之利，取之不竭，用之无穷，凡生意以销畅为难，而矿煤则北方兵轮各船制造机器等局皆取用于斯。现今每月加工，年内总可出五百吨一日，虽运上海亦陆续不穷，似较招商尤有把握。平泉之铜矿将来旺出固好，现今开井做地工尚未出铜，亦犹之乎？煤矿前两年蹊径与矿局已熟果实、已成金丹不同，吾于是艳羡领袖之人大有心计，立此大业，有关于国计民生实非浅鲜，四方人能前事是师，天下名山殊多宝藏，曷不继美以踵兴焉。

（1882 年 9 月 7 日，第 3 版）

论轮船往美被阻

嗟乎，器量之狭，未有如美民者也。时至今日，天地之精华愈久而辟，生人之识见愈扩而愈宏，四大洲之人物可以互相往来，尔无我诈，我无尔虞，俾生其际者咸得驰域外之观、化拘墟之习，此诚千载一时之会也。泰西人识见开展、局量宏通，远胜中国，故其与邻国相交，率皆推诚布公，而无嫉忌、猜嫌之意。君主则彼此结为婚姻，公使领事等官则彼此互设，驻扎京外；士则彼此观摩，学习语言文字；商则彼此来往，任其贸易有无。是以各色人等，无不远涉万里之外，以扩其见闻，沾其利益，盖未闻下逐客令、广绝交书也。是则器量之大，当首推泰西也明矣。若狭小之习，则惟数十年前之中国曾蹈此弊。当时风气未开，私见未化，搢绅先

生雍容岩廊之上，指挥疆场之外，谓他国人之入我境者，将不利于我也。于是兢兢焉，惕惕焉，闭关谢客，而不敢与他国交。一二腐儒又复以管窥天，以蠡测海，称己国则曰华，称他国则曰夷；海滨居民见洋舶之来，则目不敢正视，手不敢正指，见人则窃窃私语曰："洋人来矣。"则皆扶老携幼，相率而走避之。噫，狭小如此，何怪泰西人之相非相笑耶？不谓中国从前之陋习，今美人乃反蹈之，知前日东洋西字报载有轮船一只，名"西底亚西利"，从新金山驶往美国，船内用有华人数名，方欲进口，而美国以该船载有华人，干犯禁止华佣新例，不准泊岸，该船遂将华人寄于趸船，方得拢岸运货。然所用华人亦皆自美雇定，立有合同，船主遂赴美国衙门控告，吾不知美官如何判断也。

夫美国曩日所颁禁止华佣新例，纤悉周详，密于文网，其所以妒恨华人、遏阻华人者，亦可谓无微不至矣。然新例所载，亦惟美国自行禁止，而不闻强使他国共行禁止。既不能强使他国共行禁止，则他国之雇用华人，亦奚烦美国顾问哉？若以该船雇用华人之故，而即不许其傍岸停泊，则货物装运，一切有所不便，各国商人必至裹足不前，恐日后不免生衅，即美人之所以自为计者亦不为得也。且美人之意，不过因华人在彼佣工，价廉工倍，恐夺土人之生业耳。若他国之雇华人，固于美人无损也；即使他国轮船载华人往彼，船已近岸矣，人亦上岸矣，而该华人既为他国雇定，岂得再佣工于美国乎？此亦显而易见之事，又何必窃窃然疑之，以恶华人而恶及该船，以恐华人上岸，而并不许该船拢岸，因噎而废食，与竖子之见何异？各船雇用他国人则来往无阻，而独于雇用华人之船则多方为难，此岂合于理、协于情乎？

且美人何不易地以观也？中美互市以来，美人之居中土者，中国待之有加礼[①]，与英法德诸大国毫无区别，任其或往或来中国，不过而阅焉，可谓廓然大公矣。而美人之待华人，非特不许其佣工，抑且不许其上岸，合观两国之交际，孰公孰私，孰广孰狭，在旁观必有能辨之者。吾想此等狭小之见，美总统当不至出此，为此计者大都美国之民逞其私智，腾其簧鼓，以怂恿美官，而美官为其所胁，以致作此举动，贻笑大方，岂非办理

① 加礼：是厚于常规的礼仪，也指以礼相待。

不善之故？然则美总统何不向美民剴切晓谕，使之晓然于大义，而不复自逞其私衷。庶内则保卫民生，不使他人夺其利；外则善待与国，不致他人议其私，二者并行而不悖。固自有大中至正之规，何必守坐井之见，弃万国公法而不顾耶？愿美廷一再思之。

（1882 年 9 月 26 日，第 1 版）

论吴淞淤浅太甚

前日仆乘“犀照”小火轮至吴淞，中途见招商局之“江天”轮船由长江进口，停泊吴淞口内，未能驶进。询其故，知因潮水未涨，船身搁浅而不能行，以是停轮不进，因叹吴淞之淤浅何日甚一日也。

夫吴淞一口为中国通商码头之冠，商贾辐辏，帆樯荟萃，货物进出是为要途，而顾听其淤浅如此耶？其有迂拘者流，以为吴淞本属天险，只以险不能守，故洋舶得以往来无忌。今若日渐淤塞，则将来洋人视为畏途，而所谓设险以守者，于是乎在，又何患焉？噫！此直妇稚之见耳。古人云因时制宜，今何时乎？各口通商由来已久，其势断不能再拘从前闭关自守之成见，则为此时计，亦惟扩充商务，以求中西共享通商之利益而已。欲共享其利益，则必使洋舶往来无所阻滞，俾远人有宾至如归之乐，而后商务益以振兴，利源可以不竭；且彼于此来，我于此往，外洋货物进口之处即中国货物出口之处。如外洋之货来濡滞，以为可以阻洋人之来，独不计中国之货物阻滞而不能出，所丧不更多乎？故本馆前曾屡为论及，言吴淞之淤必须设法开掘而后可。

前闻关道宪有议购外洋挖泥大机器，以浚吴淞泥淤之说，然未见认真举办。说者以为吴淞系属船货往来之孔道，如大举挑浚，必将旷日持久，有碍各船进出之路；凡货物转运必由吴淞口外设法驳进，不得径抵口内，诸举尤多不便，因此而有所迟疑不决，未可知也。然为此说者，虽属虑之甚周，独不思吴淞之淤本由逐渐积滞而来，及今而早为之所，或者尚易为力。虽船货进出不便于一时，实一劳永逸之计。设此时再不修浚，日积日多，此时重船不能进出，将来则轻船亦不能往来矣；此时尚可待潮之涨，将来则虽涨潮而亦无济矣。若是则咽喉要隘抑塞殊甚，而谓于通商诸举尚

得有以振兴乎？

吴淞一口即上海之咽喉也，譬如人之一身，正在壮盛年富力强之时，其志气亦急于奋兴，其手足亦不敢懈惰，而忽于喉内作梗，其气壅塞而不得通，则四肢五官皆归无用，而其死亡可立而待。今上海之有吴淞口实与人身之有咽喉无异，吴淞口一经淤塞，而谓上海之商务犹能蒸蒸日上者哉？

且中国人最信风水，请即以风水言之。上海向来多以沙船为业，其中缘此发财者殊亦不少，皆由于吴淞口之水流浩渺宽广，故财源之旺如此耳。以前上海皆以沙船发财，今则因轮船盛行，沙船遂渐失其业，然因与洋商轮舶交易而获利者又不知何限。然则就风水而论，吴淞之宜深而不宜浅，宜通而不宜塞，亦可知矣。况此时上海生意渐有不如从前之势，安知非吴淞口淤浅之故，有以塞风水之冲。窃以为即就风水而言，吴淞亦在所当浚也。

且不但此也，吴淞一口进出之船只固不仅华船而已，西人船货既由此进口，则必亦求其便利，而不愿其阻滞。现在该处壅塞至于如此之甚，或有西人中之好为义举者起而议浚，纠集股份，裒[①]聚经费，请于华官而代为设法浚治，华官度亦不能止之。如该处而经西人为之浚治，则其地不啻为西人所有；即不至为西人有，而中国地方上事乃归西人为之代谋，为之主政，不亦贻中国羞而大失体统乎？即如宁波之新江桥为西人所置，华人往来须人给资数文，数年以来收钱无算。夫一人而出数文，其数固属有限，而以中国之地行中国之人，竟使西人得以坐收其利，其将何说之辞？若吴淞而为西人设法浚治，则亦必以江桥为例，而取资于进出之华船，此其贻羞者更大矣。

夫浚治吴淞需工自巨，然窃计近来营勇裁撤正复不少，地方游手亦颇繁多，曷不招集若辈使之任此工役，则不但吴淞有渐通之利，而且游手无滋事之端，亦属一举两便。否则，命各营兵力任其事，仿左侯相浚治津河之法，事速费省，于计亦得。总之，此事决不可缓图之，此其时矣。窃愿与当轴者婉约商之。

（1882 年 10 月 13 日，第 1 版）

① 裒：póu，聚集。

阅光绪八年招商局账略书后

余闻光绪八年招商局账略，而不禁慨然有感焉曰：中国举事与泰西不同，泰西人作一事必有众人为之襄助，中国人作一事则必有众人为之阻挠，夫是以西人之事易集，而华人之功难成也。中国之有招商局，创从古未有之奇。其先亦借资于官款，目下则官款逐次拨还，股份票日见涨价，有轮船三十余艘，用之往来于津海长江间，亦远至外洋，其势蒸蒸日上，是固为中国第一可喜之事。中国之人宜如何协力襄助以资其成，即不烦众人襄助之力，亦应如何欣喜赞赏以慰创办诸君之心。而无如中国之人心实有不可解者，即如账略后称，有人误会招商系官局，有欲来谋事者，有欲受乾修者，有欲叨免水脚者，有欲乞借盘川者，未遂所欲则布散谣言；而当道者或受人所愚，徇情泄怨，竟以为办理局务者可藉此以发财。噫！是何见之陋也！夫中国之见弱于外洋也久矣，外洋之所有皆中国之所无，中国之所利皆外洋之所钝，得有人焉为之振兴，不惜劳瘁，殚心竭虑以与外洋诸国相颉颃。合计现在招商局所有诸船，较之外洋合之则尚见少，分之则殊见多。外洋之所以近来不敢轻视中国者，实招商之力居多，是招商一局其有益于国家者大也。即在商贾诸人向来止有外洋轮船行海行江，利源独擅，而中国商贾莫不仰洋人鼻息，附搭轮船，颇受欺辱。自招商局创设以来，中国轮船日多，不但足以分西人之利，而且有以便华商之用，往来于江海间莫不称便，是招商局之有益于商贾者亦多也。边陲有事，载兵前往，迅速便利，不难争捷足之登。即如台湾、山海关及目前高丽一役，明效具在。海运漕粮，上以备天庾之正供者，亦较便于河运，速而且稳，漕米无潮湿熏蒸之患。即仕宦行旌，以及计偕公车，现皆舍陆从舟，以接轸连樯，迅捷无比。其所益实有不胜指屈者，而众人乃犹欲妒之忌之毁之谤之，是诚何心哉！至于所云有一等假充京官之人，间见局中有友入京辄捏称折稿出示，并云现有人欲参商局，并有假充官场之人，每到上海寄居客寓，暗中使人播散谣言，云系大宪派来密查招商局事。若此者，则实系诓骗者流假充官场，招摇撞骗，其实则不妨指控地方从严讯办，以儆其余。盖此等招摇撞骗，本属有干例禁，即非有关于招商局，亦当送官惩办，以

靖地方，况其折稿等件皆可据以为招摇之证，其又将何所逞辨乎？至于实系官场，或怀忌心，竟恣簧鼓，虽于局务未必有妨，而实足令主其事者心灰意懒。若辈盖不知其中曲折，未识其中底蕴，而逞其臆说以自快于一时。主局务者心意坦然，虽有萋菲[①]，何足为虑？特悠悠之口入于耳，不能不愤于心耳。华人之所为，其不顾大局往往如是，实不免为外邦人所笑。若此者盖不仅招商一局而已也。先年董子珊司马创造气［汽］船，赴金陵验收，曾有人从旁毁之，遂不能见收于大宪。夫气［汽］船之成，不但开中国之奇，实足新西人之目。中国有此人，宜如何策励而襄助，使得竟其所长，以出奇而制胜。而乃反从中谤毁而阻挠，此何故耶？故吾以为中国人之举事，殊难于外洋。外洋之心一，中国之心散，是岂国家之福也哉？招商局之被谤，其害犹小；人心之不能齐一，其害实大。苟能使中国之人亦以外洋之心为心，必欲使本国有振兴之机，而绝无嫉忌妨害之意，岂不美哉？是在有以感而化之矣！

（1882 年 10 月 21 日，第 1 版）

轮船宜多备小划救急说

从来涉江渡海，凡商旅行客无不视为畏途者，以其多风浪之险，而有性命之虞也。自有轮船以来，行江则风浪不惊，稳如平地；行海或遇大风，不免颠簸，而只须船无他故，仍属履险如夷，兼之宽敞迅速，坐卧自如，一日千里，克期可至，是以商旅行客搭坐者多，而轮船之生意亦因之而日盛。然而轮船之失事亦所常有，或迷道而触礁，或两船之相碰，或炸烟囱，或惊失慎，往往坏船伤人。即如前数年“福星”轮船遭碰于海，伤百数十人；“汉阳”与“公和”两船相碰于江，亦伤数百人。其他失事者，多则一年而数见，少亦一年而一见。是轮船可支风浪之险，而仍有性命之虞。虽船主暨船中执事诸公救济为怀，急于拯溺，但临时仓猝，小划不过二三只，仅能自顾，盖救人之念维殷，而救人之具未备也。故鄙意宜多备

① 萋菲：同“萋斐”，比喻谗言。《宋史·刘黻传》：“荥（蔡荥）身居言责，闻其风声，自当愧死，尚敢妄肆萋菲，略无人心乎？”

小划以救急，再多备浮水圈一二百个，安设两旁或板或柱之上，遇有危险，船主、执事诸公仍驾各人认定之小划开驶，使各水手分驾小划救人，即各客亦可自驾小划以分救；其不及登划者，亦可用浮水圈以自救，俾商客不至尽葬鱼腹，是亦轮船救急之善务也。此举不过稍费小划、浮圈之资，并非窒碍难行。且此举即行，则搭客必日多，生意当更盛，所得亦必能偿所费也。倘蒙贵局行总事诸公俯采谬论，公议举行，则商旅幸甚，救济之事功莫大焉。或一局一行首先创行，则各局各行谅无不乐于踵行者。此则亿万商旅所翘首企之也。（海滨渔隐稿）

（1882 年 11 月 12 日，第 3 版）

论居官经商

泰西国俗迥异中华，政体亦因之而殊。自道光季年西人求互市于各海口，其时中外之情未洽，动相龃龉。迨同治之初，粤、捻次第荡平，秉国钧者始知通商之局不惟有益于西人，实亦有利于吾国，然后锐意讲求，仿西法而习西学，其势且蒸蒸日上。顾自通商各处观之，现在中外之情似已辑洽，当事者成见不拘，凡利国便民之事，泰西所恃为切近之图者，莫不渐就兴办。譬如开公司、集商股，始于轮船招商一局。而近则大兴矿务，继而起者未可限量。

说者谓此等事务，非熟于生意情形者不能经办，是以创为官督商办之法，不以官局之规矩律之；而经事诸君固皆头衔显赫，自捐保之道府以下，不闻有白丁土富之人为某公司之商董者，然则中国将使官商一体，无异乎泰西国俗矣。盖同是职官，既无分乎商不商，而且亦有曾当别差、委某缺者，则虽欲区别其间，而其势有所不能，观于此而知近来身列仕途者，不可不兼明经商之道也。然朝廷之视商人犹难与官并重，尝见台谏劾某官者辄曰“交结市侩”；又或职官身家殷富，出其资以开张店铺，苟其财势太重，招摇于都市之间，则言官风闻，必曰“身为大员，与民争利”。即是以论，则职官固不宜兼习经商，何为于此则然，于彼则否，无乃自相矛盾，而使天下人之好尚靡所适从乎？此国俗之变而未变者，诚不可解也。

夫国家设官以治民，民有四端，农工商贾是也。官则俨然居四民之上，使在民上，而下侪于民之所为则亵尊[①]矣。故居官而兼习经商，例所不许。若服官之处，而开设店铺，更属非是。推而至于置买田房，无不明立之罚。官自官，而商自商，风俗之所以异于泰西也。然吾谓此风之□［变］渐已久，降之今日，存其名而不知其实矣。盖古者官有世职，即有世禄，其下则士亦恒为士，农亦恒为农，工商亦恒为工商，而四民之中惟农受田而耕，不食公田之禄；若士工商亦分列六官之属，而世受公田之禄。盖以其事代耕属于官，以别于农也，而业则子孙世守，所谓高曾规矩[②]旧德先畴者，历世不改。惟士以下有世业，故大夫以上亦有世官，子孙相承，苟无大故，不逐不戮，则世食其禄，自不必舍而之他下，伍齐民以谋生业。

洎战国之世，井田既废，世禄不行，则此风已不能如三代。秦汉以下，更无论矣。或曰后世虽无世禄之法，而勋戚贵胄与国共休戚者，亦何代无之？顾此为国家推崇故旧，贵异天潢之典，方之古之世禄绝不相同。盖自选举之法行，而世家之泽替，科第之名立，而用人之途宽，设着一令曰，官之子恒为官，民之子恒为民，则天下无进取之路，而人才不出矣。其故何也？曰古为封建之天下，诸侯各自治其国，地狭而事简，在朝在官在野，世守其业，无余望也。今为一统之天下，将以天下之人治天下之事，故官不可以世禄限也。今之为官者由士起家，是其常例，而士未入官以前，其所以为生业者则农工商贾皆有之，出而为官，处还为民，其祖宗所遗之业、父兄所理之事不敢废也。或有家世式微，崛起于寒素者，将为子孙之计营田园谋衣食，其孰能外农工商贾之业哉？惟其官不世守，一朝罢职，无异齐民，是以各视其子孙之才以豫为之计耳。疏广以赐金散族曰：吾岂老悖[③]不念子孙？可见居官而营生业，人情之常，汉世去古未远，习俗已然，何怪今之富贵者耶？由是而言，苟职官而兼经商未足以云罪

① 亵尊：亵渎尊严。

② 高曾规矩：祖宗留下来的成法。《后汉书·班固传》：“商修族世之所鬻，工用高曾之规矩。”

③ 老悖：年老昏乱，不通事理。

也，所以有此习者，乃朝廷澄叙官方、廉隅[①]自饬之意，而亦由三代以来贵重世禄之遗风也。若按时势以立言，似不宜有此禁矣。

蒙则谓，贪夫近利，事有相因，居官府之中，而操市井之算，如其权之所得行，则垄断以罔民利，易如反掌，天下实受其害，故不得不严为之防。至近时以商务任职官者，为其所营之利在国家与民生，将以利天下，而非以利一己也。为私为公，君子小人之分，而盛衰理乱之由，安得以官经商务之故，置与民争利者于不问耶！

（1883 年 1 月 25 日，第 1 版）

股份长跌无常说

风气之转移其捷如响，而其中实有不可解者，如中国目前之股份票是已。夫公司之设，集众股而成，此风始于泰西，为中国□［向］来所未有。自招商局开风气之先，闻而兴起者遂日增月盛，其中公司各色皆有，而矿务为最多。其股份票辗转售卖，并有掮客□［兜］揽股票生意者，买卖由是益盛。然正惟其开之也骤，故其弊亦多。去年至今因股票而获利者固□［不］乏人，因股票而亏耗者亦所在多有，此皆由于股票长跌之不常故也。

夫外国之纠公司专以公司为事，公司而认真办理有利可获，则人皆以为奇货之可居，股票因此长价；公司折阅，则股票因之而跌价，此自然之势，固无足怪。若中国之股票，则其意专在乎卖买股票，而初无意于公司，公司之盛衰（与）股票之长跌（无）关焉。乃或有公司并未开办，而股票骤然变动，无端而长价，无端而跌价，问之旁观，旁观不知，问之当局，当局不解，纷纷焉，攘攘焉，行乎不得不行，止乎不得不止，不诚为骇人听闻者哉？

中国各股票之骤然长价，其或因办有成效，有利可分，或众论佥同，利可操券，若此则其长犹有说也。乃创办之为日未多，兴衰尚无把握，甚或公司中办事诸人尚未一至其地，而股票乃日见其增价，殊有不期然而然

① 廉隅：品行。

者，此其不可解者一也。中国股票之骤然跌价，其或因公司之集已久，而无开办之期，或兴办之后实见有不足获利之端，又或以公司之中尚有轇轕之处，抑章程未尽妥善，不足以服人，如此而骤然跌价，则其跌犹可言也。乃公司初集，黑白未分，章程尽善毫无遗议，耳闻目见莫不指为利券可操，而亦日渐跌价，并不能为一年、半年之耐，此其不可解者又一也。

夫今年各股票之跌价，实以市上银根太紧之故，初不全关乎公司之兴衰。然专以卖买股票为重，则其视公司也反轻。此其事似乎效法西国，而其实则与西国之法大相剌谬，华人岂真不知其中之原委哉？见小欲速之见中之故也。见小则长跌一两二两，莫不纷纭扰动，而市面行情遂随之为轩轾；欲速则迫不及待，公司初集，数日之间便求其长价，苟股票不长，则即皇皇焉，以为必至于跌，而急欲转售于他人、期以邻国为壑，而弄巧成拙者有之矣。噫！中国难得开此纠股集资、创办公司之风气。倘以专事股票之故，而至贻累于公司，鉴于前车者遽因噎而废食，不亦大可惜耶？

中国之地广大深厚，货之蕴于地者不知凡几。其矿之佳者，苟其许西人开采，则西人颇有不惜重费以相购者，以为将来可操利券。而西人之开矿亦不过用机器焉耳，西人用机器开采而可以得利，安知华人仿照西人，亦用机器开采，而必不能获利乎？同一佳矿，同一机器，同一开采，安得谓华人远逊于西人？以故知华人之动言矿不可开者，非惑于风水之成见，则亦妒人之成功而已。现在华人之中多有深明理势、破除成见之人，力排群议而主开矿，但一人之力不能当众口之吠，创之者费无限心力，费无限口舌，并费无限资财，略有端倪之可见，人始肯信而从之。而彼众口之吠，一言而辄可以尽废前功，创之也难，毁之也易，此又大可惜之事也。

西国之耽耽于中国者，彼岂真有仇于中国哉？亦利其地之所有而已。西人知中国地中之利，华人亦何尝不自知其地中之利？我知其利而先自取之，则旁人见以为无所复得，亦废然而返；若明知有利而锢于成见，弃而不限，俾他人垂涎，默伺于其旁，一旦骎骎渐进，始悔前此之甘于自弃其宝，嗟何及矣？

吾谓中国之矿务不可不开，中国之公司不可不集，而独股份票之价决不可之骤有长跌，以股票为市面行情，此正中国之大害。盖欲效法泰西，

而仍但得其半也。泰西诸人在外营运，满载而归，则择最稳最妥之股份购得若干，岁收其利，以为娱乐之计，此其所见者远也。华人于股份初集，后来者或耻其不得，因增价以购之，数日之间买者既定，而价无出入，则急不及待，而跌价以售脱，此则非徒无益，而又害之。目下卖买股票，诸公其亦知此理也否耶？

（1883 年 6 月 3 日，第 1 版）

论中国兵船仅足自守海口

目前中国之势所以不及他国者，以练兵未久，仿效西法诸事初有端倪，可以自卫而不可以出海。故安法之事，识时务者恒惴惴焉，以为因安南而与法人交战，殊无必胜之策也。试观近日情形，可以知中国之置安南于不问，一任法人之得尺得寸，而不早为之计者，固非有意迁延，而实度德量力，有不得不慎重者在也。

泰西船械之利先于中国者数百年，自荷兰泛舟寻地，西、葡、英、法接踵东来，南洋诸岛向受中国之封者，忽焉为泰西所攘踞。嘉靖以后贡舟不入，册使不通，番酋之权尽成守府。而欧人埠市无处不有，其时夹板船通行于数万里之外，不畏风涛，不虞剽窃。迨火轮船既兴，而往来更觉便捷，四大洲之土近接户庭，而诸国本根全在商贾，货财所聚，保护弥勤，于是兵船又梭织于重洋之上。

中国以道光季年之变，始翻然改图，讲求商务，渐而仿习西法，购买军械，定造火船，思自致于富强，以与诸国并立。然首尾不过三十年，凡事正在学习，功效未臻，出洋之使与领事等官所以保护出洋之佣工，经当事者屡议屡请，而后决计遣发，此无非五六年间事，由是交涉诸务，可就近与其国外务大臣商办。而华人之出洋者，亦得隶华官之治。顾船械未即精利，以西法练兵仅足戍守海口，而华人之在他国大抵佣工为多，不如他国之尽属富商大贾也。因而西国以兵船保商贾，中国尚未能仿行之。

近年招商局轮船间或一至欧洲，然商船而非兵船也。故西国使臣来华则乘其国之船，而华官之往驻外洋辄附各国公司船，从未有以己船往者。盖中国不以商贾为本务，幅员广长，地利蕴结，穷数百年之取求而未能

尽，不必寻新地于海外，如欧洲驾驭之势。故兵船之驶行外洋，一则仿学未久，功效不能遽收；一则志不在此，有意视作缓图也。然使中外相交各有保泰持盈之念，坚守约章，不开隙端，则虽目前兵力仅能自守口岸，而未尝涉历外洋。而华人风气日开，近年出洋者亦颇有挟巨资以经营，或创设公司，纠合股份，思成久大之业。招商局获利渐旺，势可扩充，业已放船西去，周历各国，察其地方之形势，惴其生意之兴衰，为分设外洋埠头准绳。当事诸公志定谋决，通商之事方兴未艾，将来华商到处成市，财货充牣，税饷攸关。虽中国根本未必全在乎此，而既与泰西各国并驾齐驱，则以兵卫商之意亦不可不竭力讲求。

内地海口防兵整治多年，渐觉绰然有余，学堂生徒技艺习熟，统领驾弁，皆识海道之方向、路程之远近与夫枪炮水雷之用法，然后派拨若干船，梭巡外洋，分驻各国以卫商民，以张国势，安见彼常有余而我恒处于不足哉？无事则已，若有违言，不能免于以兵相见，彼或骤增兵船以捣海口之虚，我何难先发兵船以制敌军之来，势均力敌，成败利钝之数正未可知也。

乃目前则大不然，安法固已交绥，而中国未尝举动，属国与否，争论不定，哀的美敦之书[①]未必竟发也，公司、使馆之旗不见遽下也。乃法廷阴谋诡算，行将拨遣兵船，伺我于海口之外，见有中国船往南洋，则中途截击之，勿令我接济安南也。前日西报所传，有戒华船勿往南洋之说，固相符合。然则中国海口凡有兵船之处，法人已早知之，彼果随处阻截，是我之船直有寸步不能移之势，至船不能移，犹得曰我将以救安南耶？当安事初有变动之日，他国之西人有深明中国之时局者，以中国虽有船械而无能用船械之将帅，窃恐未与法战，而船为法兵所夺。斯言也或以为过虑，乃观近日法廷之号令，则竟以此为先着，吁可畏也！

夫主战、主和，众论哗然，未可以一言决。独不思中国目前之势，正如乡邻赴斗，乙可率众登门，甲止杜门不出，盖时有未至而操术又不同也，为此言者，岂徒自贬也耶？

（1883 年 6 月 26 日，第 1 版）

① 哀的美敦之书：拉丁文 ultimatum 的音译，即“最后通牒”。

电线当有以辅其不逮论

电线传报创自泰西，中国向来所未曾见。近来则由津达沪，而后渐推渐广，江浙闽粤皆将云布木杆，星罗铁线，由是以传消递息，速且百倍于置□［邮］。识者犹恨由京至津二百余里之间，独未置线，以为缺陷。当此军报紧急之际，由津达都，极速亦须尽一日之奔驰，殊觉深费周折，故目下当道诸公力请于朝，决计置线以通消息。此路一通，则居中驭外尤为利便，二百余里之地，既呼吸可通，则由是以分布于江浙闽粤，无不捷于影响，固不仅商贾中之传递信息而已焉。

顾军报之传递，固以电线为最灵，但电线仅能传递军报而已，至于调兵遣将则仍不能从速也。假如某处有警信，则早已由电传来，当轴者亟调某处之兵以御之，其信亦由电传去，而兵之到则不得不需时日，于是闻警之处转觉人心惶惶。前时发逆之乱，两湖、安徽已遭蹂躏，而浙江尚寂然无知，安然如故。倘在今日则早有电音，正不知惶骇作何情状矣。故无电音则怜燕雀之处堂，有电报则□风鹤之交警，苟但恃电线而不思所以辅其不逮，则仍不足恃也。所以辅电报之不足者安在？曰在铁路而已。

铁路之创，中国惟上海至吴淞，西商曾经小试，其速较轮船尤甚。厥后中国之当道者疑于有害，向西人购回拆而去之，此事最为可惜。本馆已屡言及之。现在则开平煤矿略启其端，尚未有显然开办、如电线之四通八达者，此则甚可惜之事也。

夫铁路之说，前者刘省三爵帅曾以入告，奉命交南北洋大臣会议妥筹。北洋大臣李傅相复陈折中备言其便利之处，推勘尽致；南洋大臣亦深言其利，而惟患经费浩大，一时恐难举行，以是因循未果。而电线之举办则已毅然决然，目下江浙闽粤电报通行，津京亦将联属，内外文报亦既瞬息可通。即去年高丽之役，中国军务从古未有若此之速者，因而克建大功，其端皆由于电报通行，得信快便，故得以早为预备，以底于成。

第高丽一水之隔，轮舟直达，兵行迅速。若安南之路，则法人既以船巡行海面，意在截击华船，中国而欲助安南，当舍舟而从陆。陆行不若舟行之逸而且捷，是固非铁路不为功。中国海军视法国为逊，而陆军则远胜

于法。安南道路狭窄，多箐深林密之处，亦宜于陆战，而不宜于水战，倘有铁路，则载华兵以赴安南，较法国之水师尤为迅便。吾知铁路一成，而法人且将闻而丧胆矣。何则？法人之所以欲图安南，以中国之未必与抗故也。若建筑铁路以济军士，则法人知中国志在必战，或将有所严惮，一也；法人虽或防中国之助安南以抗法，而明欺中国之兵不长于海战，故以兵舰巡海而欲截华船，若筑铁路以济师，则非法人之所能御，二也；军务以速为妙，所谓疾雷不及掩耳也，若既有铁路，则千里程途朝发夕到，兵无滞机，士有锐志，三也；知何处有警，即发兵至何处，不必处处设防，则兵费可以从省，四也；铁路四达，则策应亦可四面周到，无顾此失彼之患，五也；师行所至，粮食接济极为迅速，可省无数运载夫役之劳费，六也；电信朝来，应兵夕至，而仍不患奔命之疲，俾兵士有以自养其全力，七也；安南此时尚不免于犹豫者，以中国鞭长莫及故也，若既成铁路则知中国大有可恃，而不必复以强暴为畏，心既定而力亦固，必将专意于拒法以自固其边圉，八也；即中国不自用兵，但令安南并力拒法，而中国之所以接济安南军火粮食，皆得从速，安南一意拒法更无他虑，九也。

有此九利，而奈何不亟举行乎？说者又谓铁路之建费实不赀，恐难筹措，然既有铁路，则假如防兵须用一二十万以分防各处者，今可专顾一处，但得数万足矣。军行必须四五十日，行粮必应多备者，今则四五日可至，则所费又省矣。即以所省之数兴办铁路，约略核计，所短有限。况现在集股一举华人亦既盛行，倘亦仿招商局之法行之，吾知众商亦必有踊跃乐从者，然则此事之举办当正在此时矣。至于铁路之利便有不仅在军政者，前刘爵帅及李傅相皆已论之极详，故不赘。

（1883 年 7 月 4 日，第 1 版）

中国股份极宜整顿说[①]

仆前论上海市面减色之故，以为股份票之卖买实职其咎。此其说非谓股份之不可集，而公司之不可兴也。中国人情向来未能齐一，假如设一店

① 另见邵之棠编《皇朝经世文统编》卷六十三，理财部八·公司。

创一业，或多独力经营，或父子兄弟叔侄以及亲戚朋友相与襄助，若是者则有之，至于招股集赀之说则未之前闻也。所以从前中国生意从无极大者，以视泰西之生意，不啻小巫见大巫，瞠乎后矣。

自通商以后，渐见西人经营事业皆极广大，自顾不免赧然，于是试学其法，亦为股份之集。招商局开其端，一人倡之，众人和之，不数年间风气为之大开，公司因之云集。虽其中亦有成不成之分，然其一变从前狭隘之规，则固有可喜者矣。

顾中国之股份较之泰西则仍同而不同，何则？西人之集公司也，专志于公司，其股份亦有涨跌之时，而全以公司之盛衰为转移。故西人在外贸易多年，所获既丰，倦游而返，则择公司之稳妥者，购取股份若干，什袭珍藏，以为娱老之资，初不闻其互相卖买；即有之，亦不多见也。中国则不然，一公司甫集，不问其事业成否何如，一鼓作气，争投股挂号，俄而号额已满，欲购不得则先放盘以求必得，一人增价步其后者更不乏人。风声一出，而股票因之而飞涨。还问该公司，则固本曾动手也。其有股份虽已集成，而公司一时未能遽开，或购办需时，或缔造不易，或数月或年余尚无开办获利信息，则又深恐该公司之或有不妙，而急欲推而出之，情愿减价以售于人。一人减价则又以为该股份跌矣，遂致减价而亦无人承受。又有以此为业从中取利者，则又上下其手，稍有不知市面信息之人，无不为所朦蔽。即问以行情，倘其意中某股份欲购者多，本可以增价，彼乃故减其数；某股份出售者多，本当跌价，彼乃故增其数。然故增者不概见，而故减者则往往而然，彼盖为自己余润起见，而其实则于大局殊为大患。故仆以为有害于市面者，缘其以股份为卖买也。

虽然卖买股票固属有害市面，而彼创设公司纠集股份之人，亦不可不认真整顿也。目下公司之多可谓极盛，大抵矿务为最。当其创议集股之时，自必先为察看，核计成本，并将来获利之数谅已算无遗策，而后举事。然开办之后，时事变迁，亦或有不能如意之处，其资本所集固不能藏而不用，或购机器，或置房屋用人，一切在在需用，其有业属可图，而资本未足，即增招友续收股资，亦不为过。或有因该公司一经举办，资本不敷，即须续招，因而疑为事无成效，遂纷纷谣诼，而股份遽尔跌价者。此其所见者未远也。若既经试办，或果无可取之利，即开办成功所获亦不甚

生色，则与其支撑场面，以至成本销磨，不若知难而退，舍此图他，即将所集股本照数交还原股友。倘其略有折耗，亦不妨照核折成。彼股友仍得收回原银，又可另图别业，其银不至搁起，是亦疏通市面之一大关要。倘开办既久，利则无可贪图，本则全然搁住，彼各股友有欲另寻生计者，苦于妙手空空，无可方计[①]，则其咨怨必且更甚。《书》云："思其艰，以图其易，功乃成。"若明知其艰，而恋兹鸡肋，食之无味弃之不甘，则其为害将益滋大。彼各股友本欲附骥尾，以成大业，今则蝇头难觅，马足先僵，大有羝羊触藩，不能退不能遂[②]之势。其在殷实之家尚不至十分竭蹶，而已觉心绪不安；若仅有此区区之数，且系摒挡[③]而得之，一旦搁起，则直有欲哭不能、欲笑不得者。此种情事，仆所亲见者，已不止一二十人。而彼主持其事者，方且高车骏马，宴客寻花，但顾己之乐，而不念人之苦，是尚得为有人心乎哉？谁则为若辈大声而呼之也噫？

（1883 年 10 月 21 日，第 1 版）

论买卖股票之弊

矿务之兴，不过近二三年间事。论者谓中国从无纠合公司之举，自招商局创办股份以来，风气竟至大开，凡属公司自刊发章程设局招股之后，不须一两月，而股份全行卖完，亦可见人情之善变，而中国富强之效殆即基此矣。不谓今日市面之衰乃亦为此，有心世道者方不解其何故，抑思此不难知也。盖纠合股份，集小成大，在经事者原为各处富商家资虽巨，而如开矿等事往往需资百十万，以独力任之，固觉不胜；且事非经过，以现成之资本，而用之于不可预期之事，即挥霍豪爽者亦将见而有难色，而况辛苦积累、祖父留贻，其肯轻于尝试耶？以一人之力则不足，合众人之力则有余，故招股最为谋大兴作之善法也。在买股者以为矿务等事经久结实，利不甚厚，而稳当殊甚。或服官多年，囊资充牣，思权子母，无如子

① 方计：谋划，计策。（唐）韩愈《柳子厚墓志铭》："子厚与设方计，悉令赎归。"

② 语出《周易·大壮》。

③ 摒挡：bìngdàng，筹措。（清）和邦额《夜谭随录·汪越》："（母）见越意不可回，不得已摒挡数十金，涕泣而嘱之。"

孙不习经营；请托伙友，则又虑人心叵测，久必为黠者所算，于是购股票以收其利，庶免坐食山空之病。或又向来经商，老而倦游，半生辛苦，为急流勇退之计，意惟购买股份为无甚大起落，庶几保守余资，免遭颠踬耳。

舍此二者，即非真欲买股之人也。盖真买股者既不愿股份之跌，亦不愿股份之涨，年年如此，届期分利，并不问价值几何；但知本银百两为百两之家私，本银五十两为五十两之家私，五股十股可也，千金万金亦可也。其市上争哄，日探价值，买卖纷纷，涨落无定者，皆不以股票为事，而以股票之价为事，其用意不同也。真买股者少而非真买股者多，此大弊也。

通计内地官商家有余资、可以出而附股历十年、二十年而不动者，偻指可数；平常殷户，盈绌无定，无此耐久之气象也。试思各公司、各矿局每创一处，其纠资必在二十万、四十万，少亦十万，今乃不下三四十万，而谓凡是股票必有人买，凡卖股票数日即完，吾不信中国内地之广竟有如许富户也。然则股份虽易招集，而其实十之八九皆非真欲买股之人也，非真欲分该公司、该矿之利也。

夫至不欲分利，而惟当前股价之涨落是务则宜，其不察事之确否、人之能否、利之稳否，而每一事出，人皆争买股票以去；而创办公司、矿务者因得大售其术，而纷纷踵起也。事愈出而愈多，股愈卖而愈易，价亦愈涨落而不定，而股份从此大坏，市面亦从此大衰。

尝谓各公司惟开矿关系最重，目前已办者，事皆禀准批委而后行，虽其间亦有空搭场面、专意营私、不顾大局、毫无实际者，然认真办理、已有成效可观者亦复不少。要在附股诸君之有主意，有识见，择善而从。庶股票可以藏之箧笥[①]，传之子孙。而最要者莫如严绝买卖之弊，使非真买股者不得参杂其间。以至价值纷纭，赚者赚，而耗者耗，亏空逃亡，为害市面，中国矿务就有兴旺之日，不至历久转为西人所笑。

夫买卖之弊百出不穷。近来股票有单填号数、不注姓名者，展转相

① 箧笥：qièsì，藏物的竹器。《礼记·内则》："男女不同椸枷，不敢县于夫之桁椸，不敢藏于夫之箧笥。"（汉）班婕妤《怨歌行》："常恐秋节至，凉风夺炎热。弃捐箧笥中，恩情中道绝。"

授，但以一纸为凭，此不过印板之票，而加以经办者之戳记，或再加西人之签字，亲自画押耳。

人情多伪，晚近之风更非昔比。自捐输减成，空白部照发出外省填注，而假照之案时有所闻。彼则例禁綦严，苟经破案，罪罹大辟，尚不惜以身试法；而况区区股票，巧而黠者有不念及卖买之纷，而伪造描摹以欺人乎？捐例减成，若从九不过十数元，监生不过念余元，为科几何？而有人肯造假照；此则动辄百金，转无人为鬼蜮之谋乎？西人之股份既无不签名于上，如有抵债转卖情事，以我之股归彼收执，必向公司验明，改签新户之名，三面过割，如此郑重。乃今仿效西人徒藉其名，而不师其意，保无伪票之弊乎？且即不防伪票，而或有偷窃等事，又将何从根究乎？蒙谓此等处必须妥筹善法，以绝其弊。

然使仍旧买卖，则弊终不绝。或者严禁代客买卖，凡欲退股者仍以原票还之公司，期以一月或半月为之另招新户，给运原本，此外概无私相买卖之人。则一切刁猾之徒无计可施，而股份市面不敢明目张胆，如从前空盘之纷纷；且退归公司，股价必不大涨落，彼非真买股者无所希冀，亦将束手。特恐于诸股中去真买股者十九，而仅存真股之十一，则退还者踵接趾错，不数月间，而股号销尽，更无另买之人，矿可不举，而无如银已乌有，彼哄哄然称某观察、某大人者，将何以为情哉？

（1883 年 11 月 1 日，第 1 版）

论中国公司之难[①]

中国之创为公司，不过近年来有之，前此未之闻也。然自创有公司，而中国之场面愈阔，中国之市面愈疲。即如上海一区，目下倒账之多，连年迭见。论者莫不纷纷然，咸以为公司、股份之为害。窃谓其所以为害者，在乎股份票之各相卖买，无异空盘。因之而贪多务得者，皆视为可居之奇货，迨一旦变动涨跌不常，而涨者不肯即卖，跌者又不肯贱售，以至银根不出，生意不能活动；及久之而无一项不跌价，则又

① 又载邵之棠编《皇朝经世文统编》卷六十三，理财部八·公司。

汲汲欲图售出。欲出售者愈众，则股票之在市面者愈多，而价亦愈贱。于是盈千累万之倒账即从此出矣。此其患在股票之得以辗转卖买，而不在公司也。

泰西之生意莫不出以公司，一人之财、一家之力，即曰积累多年，又岂得以数千百万之局面而以独力撑持之？自创为公司，而后集腋成裘，众擎易举，以一人而出资千，十人即合成万，百人即合成亿，千人即合成兆，其数巨，其力雄，其势可以有为而无所畏葸[①]。设使不幸而生意不顺，或有亏耗之处，举公司所有而悉行折尽，而每人所丧不过千金而已。合则见多，分则见少，经营则有可凭恃，折阅则所出有限。此其法之良而意之美，有不可以殚述[②]者，安得谓公司之为害于市面也？如曰公司资本较巨，恐不免于垄断，以害小本之经营，然泰西之公司从未有此，即中国公司亦初不患此。

其所以中国之公司不能及乎泰西者，盖别有故也。泰西之人创立公司，其资本虽由纠集而成，其经营则以经手为主。一公司中主其事者止有一人，以一人之心思运量而出，再以数人襄助其事，如是而已足。故无一国三公，吾谁适从之虑。中国则一公司中或以数人主其事，彼以为既有股份即不妨出主。而孰知筑室道旁，议论多而成功少，其弊窦有不赀。第中国近来渐学泰西，亦有以一人为公司之主而大众皆听其指挥者，惟所用之人则中国之杂，不若西人之专。旗昌、怡和皆为泰西公司之大者，而旗昌所用仅有四西人，怡和亦止四西人，初无冗人参杂乎其间。所谓情面、势分皆不之顾也。若中国之公司，则凡创一公司，主其事者莫不有宗族、亲戚、朋友，或求为司账，或求为杂差。彼以为既创大业，何靳此区区一二人之费。而不知积少可以成多，费少而害实大。试观今日中国各公司中，其大者或养冗人数百，小者亦不下数十。并有情势所迫，或其人并不在公司作事，而每月量送数金，名曰干修。挂名姓于公司中而月支薪水，究于该公司何补？其所以然者，不过以公司用人有限，而情面、势分实无穷

① 畏葸：wèixǐ，畏惧；胆怯。（清）王韬《重刻〈徐忠烈公遗集〉序》：“畏葸退缩，坐失事机。”《清史稿·高宗纪四》：“〔乾隆三十六年五月〕乙巳，阿桂以畏葸褫职，降兵丁效力。”

② 殚述：详尽叙述。多用于否定。

期，一人有一人之情面，不能不权其轻重；一人有一人之势分，不得不量予变通。于是乎，宗族若而人明知其不能办事，不得不准情以给资斧；亲戚若而人明知其不足有为，不能不酌给辛俸；朋友若而人明知其无所裨助，不能不稍为赒恤。加以场面愈大，应酬愈多。某督抚偶荐一人，虽人浮于事而不容有所推阻；某大僚复荐一人，虽才无可取，而不敢显为拒绝。则惟有委曲迁就，或假之以馆，或授之以餐，甚且有其人本有所事，苦于所入不敷，因假当道之势，乞一尺书，求附一名，坐支修脯者。若此者皆糜费也，合计其数，则或以千计，或以百计，或以十计，总之皆非公司所应出之款，而牵于情，迫于势，不能不用。如此而公司纵可获利，亦微乎其微矣。

说者以为倘能破除情面，不趋势分，一视乎西人之所为，或者尚可为桑榆之收。不知西人之情形与华人不同：西人挟资来华，其亲族故旧固不能挟与俱来；华人则创立公司仍在中国，虽相距千里万里，亦且闻风而来，断不能一概拒绝。设十百之中拒其一二人，即已怨声载道，谓为无情。若以势分相胁，则尤不敢稍拒。其举动实有难焉者。然则中国虽仿西人之创立公司，除非远至外洋，另图事业则可，若仍在中国而欲与泰西人所创公司齐驱并驾，吾恐虽有良法美意，亦未必足以济事也。官场中动辄曰破除情面，认真整顿，而卒未闻有一情面之破除，有一认真之整顿，况其为公司也哉！有徒深扼腕已耳。

（1883 年 11 月 4 日，第 1 版）

论官商相维之道

雍乾之际，事事皆臻极盛。国家岁入之数不过常额，而盈余之多直不知其何自而来。盖当日部库存银动辄二三千万，外省理财衙门库储亦大都数百万。虽巡守频行以及一切覃恩赏赍额外之用，几于无岁不有，而库藏充实，正有取之不竭、用之靡穷者。自嘉庆初年川湖教匪之乱起，首尾七年，大兵征剿，军饷浩繁，咸取给库。迨事平，而向之充牣[①]者亏耗大半，

① 牣：满。司马相如《子虚赋》：“充牣其中，不可胜纪”。

嗣后遂不能复旧，然犹未伤元气也。至道光季年，粤事龃龉，始则兵饷，继而赔款，搜括派拨不禁，罄所有而出之。而各处库款从此空虚，例放之银大加裁减，一应陋规禁革殆尽。其时以为清查蠹弊之后，涓滴归公，内外政令自此清肃，匮于目前者不难补于将来。而孰知元气之剥丧，实在于此。及咸丰初元，发逆一起，而兵饷至于无从设措，于是大开捐输，创行厘金，挹彼注兹，聊为补苴之计，而天下事遂不可问。同治以来，通商之局日新月盛，气象改观，而国俗为之一变，其大要则在乎重商。盖中国官商不相融洽，商虽富饶，无与国家，且往往见轻于时。自西人请弛海禁，南北海口遍立埠头，辄须中国之富商与之交易。西俗重商，有因西人之请而其势不得不略示重者，因而渐有官商一体之意。然非各路剿荡发匪，饷项支绌，借重殷商捐垫巨款，则商人尚不免市侩之羞，终不敢与大员抗礼。故商人之见重，当自东南收复之日始也。从前公项之银纵存积百十万，不出库门之外，同治以后则库中现存无几，而大半皆兑付庄号。此因富商于兵需紧急之时，垫发巨款，得以济事，当事者推表其功，倍加信任，以公款与之出入，凡库中应收者饬兑交于铺号，设有放给，亦令铺号解入，然后兑发，或垫或存，听其妥便。而其后遂援以为例，不特外省也，凡解京中之款，无论交部库，交内府，督抚委员起解皆改现银为汇票。到京之后，实银上兑或嫌不便，或银未备足，亦止以汇票交纳，几令商人掌库藏之盈虚矣。夫使商人而皆公正殷实也，则存银于库与存银于市，亦无以异。存银于库，而或用银太多，不能放给，必有减缓之事。若存银于市，则可令商人垫发。从前兵饷已有明效，自此以为常例，未始不可。然以国家之财而出入于商人，则官商一体矣，商之盈绌，即国用之虚实也。此而无以保护之，设商有不利，国家将安恃乎？夫官商一体而必有以保护商人者，盖有事之时以商本济国家之用，无事之时以国帑济商本之虚，其势然也。商人以经营为事，权衡子母，岁有余利则足以资其一岁之用，本愈大者，其利愈多，设有余资而不知谋利，天下亦无此憨人。且商人之性情大都贪妒，彼之本一万而我之资仅五千，则退然居于人后，若彼一万而我倍之，无有不存争胜之心者，所谓长袖善舞，多财善贾者，人情大抵然耳。况商之所重在乎信义，苟家道殷实而又涉世公正，交结广阔，虽以本资十万，而有数百万之经营可也。汇票往来，不特通市之财可以转

移，即天下之财亦可流通。所难者自国家重商之后，凡关殷富皆经大臣保举，小而丞倅，大至监司，由商而入官，不禁居移气而养移体。一身之享俸虽侈，而犹有限也，而家人亲族岁费浩繁矣。一铺之开销虽大，而尚可算也，而官场酬应之事无所底止矣。而况资本愈大生意愈阔，获利固不必言。设有折阅，人一而我百，人什而我千，几番覆辙，力已不支。大抵生意盈亏，关乎时局，而亦因人情之贪有以致其颠蹶。近年以来场面之大莫如上海，而以民穷财尽之故，各业均不得利。从前巨本商人获利万千，即时退手，尚能保其余资，安然坐享。独至声名显赫，联络官场、主持市面，处不能遽退之势者，则犹以智计力量角逐于货利之场。然而如今年者，竟至数一数二之人相继而倒。夫以彼之名誉势分，苟稍可支持，亦岂愿数十年之功夫隳[①]于一旦者，亦甚有不得不然者在也。噫，时局变迁，每下愈况，当此官商一体之日，谈时务者咸曰国家富强之效将于是乎在，而抑知败坏决裂乃至于此则甚矣，官商相维之道不可不亟讲也。

（1883 年 12 月 3 日，第 1 版）

中西公司异同说

中国自创行公司以来，于今数年之间风气大开，骎骎乎有日增月盛之势，而忽如凫起，忽如鹘落，至今年而无一股份不跌价。说者以为市面之坏、银根之紧、倒闭之亏、负欠之巨，佥由于此。余尝论及此事，以为创公司，纠股份，择其业之善者而从事焉，泰西之商务罔不由此而兴。中国向者不知此法，故商人无极大营运之业。盖一人一家之力，其资本虽巨，而有限也。若以众股纠成，所谓“千金之裘，非一狐之腋”。在投股者所出不巨，而积少成多，规模闳富，扩而充之，慎而持之，则中国之经营必日见其式廓[②]，可渐分西商之利权，于中国大局大有裨益，何足深咎！特以卖买股份之风亦从此渐开，以至正经公司生意则不之顾，而但以原价若干买进者，一俟略有余利可获，即以出售。其买进之时本非自己本钱，或抵或

① 隳：huī，毁坏。

② 式廓：规模，范围。《诗·大雅·皇矣》：“上帝耆之，憎其式廓。”

借，以俟得价而售，然后归还。设买进之价已贵，欲售出而无人承受，则无从周转，而亏逃随之。甚至有一边买进，一边卖出，不须一文本钱，冀获此中余利者，则更与空盘无异。市面之坏实由于此，故纵论及之。

乃有西友谓余曰："先生此论可谓深切明著矣，然犹竟其委[①]而未穷其源，论其末而未及其本也。以卖买股份为有害于市面，殆以贪多务得，不问公司之盛衰。迨公司信息不甚出色，竞欲退出股份，情愿贱售，而卒无人顾问，因而银根搁起，无可周转，以至亏闭者多，大为市道之害，不如从而禁之。然此说也，为中国人之说法则可矣，而于公司股份之情形，犹有所未尽也。泰西创为公司，中国人仿而行之，然泰西股份何尝不互相卖买。譬如前者中朝国债，外洋亦集股份以应借。其后，该股份时有涨价之信登于日报，苟无卖买，价何由涨？不过，西人之购股份必择其公司之稳妥可靠者而有之，非若华人之不顾公司情形若何，见股即购，以至不分清浊载胥及溺[②]耳。且子言市面之害，由卖买股份，而不知中国股份之竞相卖买，而不问公司情形之若何，正以公司之不可恃，而但以股份为居奇之故也。中国人初仿泰西而为公司，其招股份、立董事、拟章程，一切亦皆与泰西仿佛，而独于公司中之用场，即大有不同。其何处开矿，何处采金，事无征兆，先自张扬者，姑无论矣；即使其地、其事、其人率皆切实可信，而公司局面必先开也：房屋则或租或造，伙食则或包或供，门前则轿马联翩，室内则宾朋燕笑；其他琐屑姑置勿论。即如议事之时，在泰西规例，则不过约定时日，约定地方，届期毕集，取公司应办之事与众共议，可者可，否者否，一一登诸簿上，议毕而散，并一茶亦不备，无论他矣。中国则不然，凡遇议事，先期发帖，届时众至，相待如客，公事未说，先排筵席，更有雅兴召妓侍侧，拇战[③]喧呶[④]，杯盘狼藉，主宾欢然，

① 委：水的下流，指事情的本末或原委。《礼记》："三王之祭川也，皆先河而后海，或源也，或委也，此之谓务本。"

② 载胥及溺：载，句首语助词，无义；胥，相；及，与；溺，落水。相继沉没。《诗·大雅·桑柔》："其何能淑，载胥及溺。"

③ 拇战：猜拳，酒令的一种：两人同时出一手，各猜两人所伸手指合计的数目，以决胜负。（清）江藩《汉学师承记·朱笥河先生》："拇战分曹，杂以谐笑。"

④ 喧呶：闹嚷，嘈杂。（唐）柳宗元《游朝阳岩遂登西亭》诗："逍遥屏幽昧，澹薄辞喧呶。"

其乐无极。迨至既醉既饱，然后以所议之事出以相示，其实则所议早已拟定，笔之于书，特令众人略一过目而已。原拟以为可者，无人焉否之；原拟为否者，无人焉可之。此一会也，殊属可有可无，于公司之事绝无裨益。而如许排场何等热闹，以视西人之落落数言、议毕即散者，一边华贵，一边寒俭，似乎判若天渊矣。而不知一会之费，其用几何，实皆无益之花费，西人公司之所无也，此其一端耳。其余浮费之多于西人者，不知凡几。或开创数月，或张扬半年，问其章程若何，则茫然竟无以对，如此则公司何由能兴？又何怪买股份者之但求股票之涨，以期获利，而于公司之情形不屑问也乎！中国公司目下情形大有江湖日下之势，窃恐中国之财源因此而愈形竭蹶。其已经集成之各公司必有盘顶于人者，华人不能承受，则必有西人起而承之，去华人之弊政，照泰西之良法，则公司必将日有生色；虽华人所已见为无可收拾者，西人亦能为之补救，则将来数年之后，华人所创之公司将悉成为西人所有之公司矣，谁不大可惜哉？”

余闻其言，怃然[①]曰：“是可为中国新创各公司之砭言，幸而垂听，则中国之利权不至终让于西人。”是不可以不书。

（1883 年 12 月 25 日，第 1 版）

中西公司异同续说

中国本无所谓公司也，自泰西通商以来，华人见西人数万里而来，道路之远，风涛之险，皆所不顾，而挟巨资以往来营运，规模气象与中国判若天渊。于是乎□［亟］思其故，而知西人之经营恢廓、资本巨万者，大都皆系集公司、纠股份而成。以千万之财力聚于一处，经之营之，自与一人一家之力大相径庭。华人见而羡之，遂从而效法之，一人为倡，众人为和。至近年以来，则此风大开，公司众多，市面之卖买股份票者，至成为一宗生意，而买空卖空之辈，亦□［层］出乎其中。因而日见疲敝，弊端百出。迄于今日，且群归咎于公司。其实则非公司之足以为害，创为公司

① 怃然：怅然失意之貌。《论语·微子》：“夫子怃然曰：‘鸟兽不可与同群，吾非斯人之徒与而谁与？’”

者不善于办理之足以为害也。本馆前著为《中西公司异同说》，已略言之。然其中同异之分，盖尚有在焉。

夫既效西人之所为而开设公司，则凡公司一切诸事，皆当以西法行之。盖西人于此为三折肱，其所定之规例、章程，精益求精，自必有利无弊；仿而行之，循而守之，其有不便于华人者，稍稍斟酌而损益之，固其所也。乃中国各公司虽日起有人，然止有一二家仿佛西法，其余则皆以华例行之，虽于账目亦莫不皆然。夫公司之有账，此通例耳，中与西似本无所异。不知泰西公司之账公而显，中国公司之账私而隐，此其所以异也。

何以言之？泰西各公司无论已成未成、已开办未开办，或开办一半，或已有成效可见，自集公司之日起，一收一支备载于簿。其为购机器、买地皮、造房屋等大用，固一一记之，即毫厘之间，凡为有关乎公司者，莫不咸在。其有公司已集、股份已齐，而开办尚需时日者，当其未经开手之时，亦必有收支之处，或月一结算焉，或季一稽查焉，每至半年无不通盘核算，开具清单，录供众览。旧公司之缮为册籍，装潢成书，以分送各股友者，不必言矣。即新公司之尚未开手者，亦必开一清单以示各股友。如此则有股诸人心无不安，一以见该公司董事诸君之大公无我，一以见该公司之并无丝毫妄用，庶各股友亦无闲言，而众志咸孚，斯众擎易举，此所以为公而显也。

若中国之公司则不然，除数家大公司按照西法而外，其余各公司则有业已开办者，有未经开办者，有开至一半而中止者，有开至一半而扩充者，有集股已成而一时未便开办、尚有所待者，有先行开办小试其端，以俟将来有成效可睹然后大举者，而其收支各账，则惟公司之司事诸人知之，各股友皆懵然不知也。惟其不知，而外人遂不免疑议。因外人有所疑，而有股诸人亦将斤斤焉不敢自安。疑以传疑，讹以传讹，而该公司诸事乃不免于掣肘。即使不至掣肘，而物议滋腾，又将何以谢之？即股中人仍无闲言，而揆诸情理，究亦不得其平矣。设公司中用人不当，则账无可交，而害乎公司之局面者大。即公司诸人皆各勤其事，一秉至公，而各股友但知其集股所收之数，不知其支用之数，亦非所以示信实也。

尝有友人问余曰："中国近来创为纠集公司之举，集腋成裘，固属美事，然资已集成，而未即开办，其本银悉存于公司，或存于银行，不能行

用周转，故市面银根如是之紧。向使无此数十家之公司银根搁起，则市面或尚不至于此极乎。”余曰：“不然，既集公司，既纠资本，此所纠之资本何为也哉？将以图大业也，买地造屋，购机器，用人工，何一可以不用？故当集股之时，此所集之资本银若干万两，固已安排支用，而非但以存储者也。其有一时未即开办，则存银待用。此次［些］银原不算在市面者。目下市面之坏，银根之紧，岂专职此之由？徒以买卖股份之人本无己资，由借贷而得之。购得之后，股价而涨则即售去，以还借款；股价而跌则折耗既多，势必亏累，而借款无从归还，因此而受其累者不一而足。此市面之所由衰，银根之所由紧也。若创设之公司之人悉仿泰西之法，于收支各账丝毫不苟，量入为出，眉目清朗，或半年，或一年，缮具清单，明白昭示，当此岁聿云暮[①]之时，俾各股友咸知公司之核实，一无苟且，则公司不但无害于中国之市面，而且有益于中国之商务，中西人情又岂真大不相同也哉？”

（1883 年 12 月 31 日，第 1 版）

市面可望转机说

市面之疲敝至今日而可谓极矣。中国固倒账时闻，外国亦亏闭屡见。贸易场中至皆视为畏途，此岂细故哉？上海自前年金嘉记倒闭以来，著名殷实之大庄巨号莫不连排崩溃，如堤之决，一扫千里，如火之烈，一炬万间。泰来之亏欠犹小也，阜康雪记为中国巨商中首屈一指，不但中国人羡而慕之，即外洋人亦震而惊之，而乃忽焉倒闭，无可弥缝。他如谦吉升等之票号，素来驰名远近，牌号之卓卓[②]超越寻常。初闻其有亏闭之信，人犹未敢信以为真，或疑为诬谤之辞。直至目下其倒闭之事昭然若揭，即爱之者亦不能为之讳矣。山西票号本来殷实，且诚信素著，而犹有如此之事，则其他之交易有不望而却步者乎？外洋各报亦常载有倒账等信息，即如近日所载丽如银行停付之信，而知外洋之市面亦有不如从前者焉。该银

① 岁聿云暮：指一年将尽。《魏书·乐志》：“既岁聿云暮，三朝无远，请共本曹尚书及郎中部率呈试。”

② 卓卓：突出之貌。《世说新语·容止》：“嵇延祖卓卓如野鹤之在鸡群。”

行历年已久，前数年本有亏本之说，闻已亏资本之半数，犹欲收之桑榆，力图善后。乃至目下，而伦敦总行来电，令各路分行一律停付，于是始知其实难支持。推原中外市面之紧所以至于如此其甚，则以现银不多、银根太紧之故。银根之所以如此其紧，外洋之情形不得而知，中国则其故约有数端。

或谓丝、茶销场近年太疲，此两项实为生意之大宗，大宗一经减色，市面亦随之而减。或谓股份公司风气盛于中国，而变而加厉，甫开风气，即已卖买股票，不啻如钱庄之空盘，并有工于居奇者，竟欲为此专门之生意，期将各钱行、各捐客之经手交易一网打尽。讵知棋差一着，计其利而不计其害，遂致以所集巨资悉变而为股票，欲罢不能，进退维谷，而彼卖买股票者又忽起忽落大有出入。卒之各公司跌价者多，增长者少，而朱提[①]□［一］去不可复回，因此而市面无可松动。或又谓中国购办机器、开矿、缫丝等事，即或公司未经开办，将来好否不可预定，而先将雇洋匠、购机器等资本流于外洋，假如购一机器先付定银若干，日后届期公司尚未开办，或竟至不克举行，而不复如期取货，则定银照例作罚，若此者，统计已属不少，夫是以银根短缺若是也。

以上数端固皆切中情弊矣，然吾则以为大半由于法越之事。中法和战未定，人心惶惶，无暇注情于贸易，其胆小者早将现银陆续收进，谨以收藏。即明明有可乘之机、可创之业，而深恐中法衅隙[②]一成，兵连祸结，害及商民，故即有大腹之贾，亦莫不钳口结舌，袖手裹足，而不敢有所作为。况招商局本欲在越南开埠通商，而法人遽有异志，毁其码头，据其局屋，截留其船只，劫夺其米石，此等凶横之情形，令彼商贾中人闻之，有不胆寒而心怯者乎？又何怪有钱者之不肯轻易放出也。即如徐州之利国铁矿业已见煤，中西人啧啧称道，不绝于口，而今招股未齐；云南铜矿历年素久，向来美名甲于天下，而目今集股改用洋法开采，其事半功倍之效可以坐收，而迄今投股亦未甚旺。说者谓实缘银根太紧之故，而不知银根之

① 朱提：山名。在今云南省昭通县境。盛产白银，世称朱提银。亦用作银的代称。《汉书·地理志上》：“朱提，山出银。”《警世通言·桂员外途穷忏悔》：“谊高矜厄且怜贫，三百朱提贱似尘。”

② 衅隙：不融洽。

所由紧，其故实由于此。

试观前年法越之事未急，虽白土、思南等矿之毫无眉目者，犹且投股若水趋壑，不数日而其额已盈。去年越事紧急，虽以利国、东川之佳矿凿凿可称者，而亦顾问寥寥，其故不从可知与？今日者，幸而天心悔祸，人事转机，以德理固、宝海两使臣所不能成议者，一福尼儿而居然克建厥勋，如天之福。中国仍以大度涵之，法人亦即见几［机］而作，不俟终日，汲汲议成和约五款，即昨本馆所接电音取以录报者。观其所订五款，两边尚不大伤和气，亦未显有偏袒，虽此系简明大旨，其后尚须由使臣会议详细条目，然总不越乎此五款之外，从此商民之心可以定矣。约款之外，又闻法国愿赔招商局六十余万金，若此则可知法人虽逞其强，亦不得逃出乎情理之外。自此，时有可乘，势有可为，因其利以乘其便，故招商、济和等股份价已略涨。此外各公司股份当必有日见起色者，况际此茶已开市、丝将登场之时，正懋迁者有为之会。市道之转机不于此乎？是望也哉。

（1884 年 5 月 17 日，第 1 版）

扣货抵欠书后

经营之道，相通以财，而相交以信。若殷实商号历年久远，生意阔大，交易烦数，则彼此以银钱相往来，不能无所拖欠，诚以生意首重招徕，日中为市，各存垄断之心，古时风气且然，而况于近世倾轧者乎？或慕其声望之隆而故为结纳，或贪其往来之多而偕作周旋，要皆招徕之法有应如是者。惟欠者亦当稍存体谅，知银钱之于市面最为吃重之物，大小贸易皆恃此为流通，暂时蒂欠，无非事出仓猝，势值两难，彼此信义不渝，则藉以便利耳。倘为胶柱鼓瑟之□［见］，则于经营道中有所不通，即己亦无甚利市也。是故开店者至端秋、年节必有收账之伙，肩袋携筐，街衢蹀躞，不为劳也。夫以货物易钱者，犹不能无赊账，况乎本非货物买卖，而为转运货物之事，舟车揽载之资，于此而谓交易有年，素无舛误者，必斤斤焉责其以如许之钱作如许钱之事，能乎不能？且货物交易业不一店，我与客初不相识，无自知其浅深虚实，彼不以银钱来，我自可以辞之，然

亦安知无人与之相识，信义交孚，虽盈千累万，而不惧其倒累者乎？谚云，“一个贪多，一个贪拖”。经营之道固应如此。

至于揽载之水脚则本无货物相交易，尤易于欠也。昨日本馆登有扣货抵欠一则，言汕头华商欠太古洋行水脚费者不少，索之弗得，洋行乃于各商家豆饼上栈之后封栈扣货，并使人言于各商不还前欠，不准提货。各商集议于会馆，相约嗣后不与太古交易往来，货物不装太古轮船。太古闻之，谓无论此后交易与否，此次总须清还前欠。本馆因而归咎华商，谓此举不可为训。夫太古本系西人所开，西人之重信义甚于华商，生意往来事事从实，毫无虚浮习气。虽人心不同，不敢谓西人竟无轻诺寡信者流，自通商以来，洋商短欠华人银钱之案不一而足，其洋商之自相欠者更所在多有，然究之能知大体、顾大局者决不轻弃信义，迹邻诳骗也。从前洋行之以轮船往来中国各口者不过一二家，旗昌、怡和最早，厥后太古、禅臣等相继而起，彼时客位水脚价值昂贵，各行一律，并无畸轻畸重之弊，而争揽客载亦不十分认真。迨中国创设招商局，洋商思轮船一业将为中国所自擅，于是有贬价招徕之意，而招商局深恐声望未著，生意不见日隆，因亦互相争揽。嗣经彼此商允，酌中定价，不许涨落。然揽夺生意仍各视其操术之能，自此洋行之利归于招商局者十之三四，而洋行亦不觉其减色。但争揽之余未免见好，商家不择其殷实与否，而概行赊欠，因之年久不结，为数渐巨，而行中生意有名无实，至于必不得已，而为此扣货抵欠之举也。盖骤出此论似乎洋行过激，各商不平集议，嗣后不与交易，洋行亦无可置辩。然细思之，水脚本无可欠之理，其至于欠者暂时不便，从缓结算而已，乃恃其可欠而永不清还，是有意图赖也。本报后有告白，标题水脚银期，乃怡和、招商局、禅臣、太古四家出名，言会议定章，所有出口水脚以按月，由初一至十五装货者归下月初一日收清；由十六日至月底装货者归下月十五日收清，仍可行用十天期庄票，无论开往何埠一律办理云云。观此定章，是各行揽载收银之法，自是体贴人情，仁至义尽。盖各路客货装往他口，各洋行必取现银，深恐客商或有不便；且运货到地，往往本客不亲押，运税项、水脚均须卖货收银算结，此固客帮之常情。若概用现银，微特客为他行揽去，于招徕之意似乎有妨，且如此谨慎，亦非经营能事人之手面矣。第定章既已妥贴，于洋行不至托累，即于客商不觉烦重，彼此遵守两不

吃亏，岂非尽善？乃各商户之疲敝竟至于此。嘻！生意之道亦诚难矣。

近年倒账纷纷，大半由于托累，然托欠之户果使生理已绝，无有偿还之望尚可言也，而乃旧欠不清，新欠又积，落货卸货，买卖纷纷，犹是绝大场面，绝阔气象，然则被累者其肯甘心否耶？吾以是知太古扣抵之举，真有必不得已者在焉耳。

（1884 年 6 月 7 日，第 1 版）

论中国富强之策轮船不如铁路

泰西各国无不日谋富强，而其所以致富强者，则曰制轮船以通懋迁之利，创铁路以便转运之方。此二者，其大端也。至于开矿、抽税等事，则皆由此二事而来，而泰西之富强遂甲于天下。轮船之利所以致富于外，铁路之利所以致富于内，二者不可偏废也。

而中国情形则又不同。中国自未通商以前，本有自然之利，原不以通商为利也。所虑者中国有自然之利而不能取之耳；且即有以取之，而转运之道有所不便，则又不能尽利耳。自与泰西各国通商以来，西人洋舶来中国者日益众。不但以外洋之货运入中国者，足以泄中国之财源，以中国之货运往外洋者，止以增西人之利益。即以中国之货往来营运，与夫旅客去来，皆□［由］西人独擅其利。自有轮船，而中国之帆船、沙船几于尽废，有心者慨然忧之。于是创为招商局，以分西人之利，此其用意亦可谓深矣。

招商局购得旗昌码头、轮船，所有旗昌之利，悉□［归］于中国，津海长江攸往咸宜，而西人之利始失。然所分者，只旗昌一家洋行之利而已。他若怡和、太古，与夫各洋行之轮船往返于津港、江汉之间者，仍不得不听其所便。况旗昌之轮船、码头虽为中国所购，而旗昌停止不行，但曾立有年限，刻下限期将满，则旗昌苟仍□［欲］置备轮船，另设码头，与招商局齐驱并驾，中国恐不得而禁之。然则所以购轮船设招商局，以冀分西人之利者，其道犹有所未尽也。

为中国计，非开铁路不足以尽夺西人之利。盖铁路所开，皆非洋轮所得行之地，载货往来，其捷过于轮船，而西人不得与我争此大利。彼西商

以轮船运货，我以铁路运货，其迅速大相悬殊。即曰轮船广大，装货为多，铁路火车所装有限，然苟以中国之货运至中国，则亦不必务取其大者。吾知一有铁路，轮船之利必将日减，西人见轮船之便不及铁路，则亦必有就铁路以运物者，而后乃可日扩其利焉。

说者谓，西人若见铁路之利胜于轮船，则必欲争中国之铁路，是亦不可不虑。然各国皆遵公法办理，必不能独逃于法外，各国境内之铁路无论何地，皆本国自主，从未闻有某国之铁路为他国所主持，则中国之铁路又安得而为西人所觊觎？所谓利益均沾者，一国得此利则所有通商各国皆当一视同仁，不得有所偏倚，非谓本国之利必出而与他国共之也。特恐中国有此独擅之利，而不能自取，亟图兴办铁路以快着先鞭。设因循日久，而或有西人出为创议，代中国兴筑铁路，或购地一区先行试办，日后渐推渐广，则中国自不能阻止者矣。自是而中国不能自有其利；而向之欲分西人之利者，至是而西人转得以分我之利。且不但分我之利而已，直将举中国之利而悉为西人所有，是则大可虑耳。

夫开办铁路谈何容易。中国固明知大利之所在，而顾迟迟不果行者，实以款无所出故也。自刘省三爵帅一奏之后，发交南、北洋会议，其后议得事实可行。而款终过巨，以是中止。然招商局当前此初议之时，亦未尝不病其经费之巨，而招股集商通力合作，迄今遂成此大业。苟于铁路一举亦照此仿行，必有无难纠集者。虽近年以来，商贾疲敝，一时未必遽能筹措。然疲敝者不过一时一地，将来必有转机。各省讵无殷户？苟知兴此大利，当必有踊跃从事者。尝有友人言及，此事实为中国至要之务，必不容于再缓。倘虑近日市面衰疲，不妨暂揭洋债，将来一处既成，必有见以为便者，而投股必然众多，用以还洋债，无虞不足。为此言者不仅能言之，而实能行之，或者其人而得所藉手，则此举当不难奏功。然既知大利所在，又何必专待此人哉？总之，中国之患在乎因循。近年，宵旰忧勤，未尝不力图富强之策，而老成谋国，不乏伟人，殚忠竭诚，求以远跨乎泰西各国，而顾不能自收其利权，以贻笑于邻国，是大可惜之事也。轮船之利为人所共得，铁路之利乃己所独得，此理甚明，不待智者而后知也。而谓中国无人焉知之乎？知之而不实行之，吁，可慨也夫。

（1884 年 6 月 16 日，第 1 版）

论保护商局之难

前数日法舰纷来，人心惶扰，哀的美敦书已上于北京，限期未展其时，中法骎骎乎即欲以兵戈相见，大有朝不及夕之势。上海各国领事官皆以保护商局为心，日前曾经集议。据闻各领事颇觉为难，英美两界，各国不难派兵船驻泊租界中，调兵分段弹压。独至法界，则其势局不同，法人顾自有兵舶守护，俾无骚动之虞。而各国若置而不顾，以一听法人自为之防，则疑乎于保护商局之理有所未安。若亦一律照护，则又有疑于有违局外之例，以是迟疑，会商终日而仍不能决。

今幸而哀的美敦书业已展限，曾沅圃爵帅已膺全权之命，不日将至沪与法使商定详细条约，大局可以不出于战。以故招商局开往各处船只，亦俱照常开行，人心于是大定。而各国保护商局之议亦可姑为缓图。否则蓦地开兵，商务不能无碍。彼有保护之责者，不且左右为难也乎？夫上海为通商码头，各国商贾之所荟粹。两国设有兵事，两国之兵原不至扰及于此。前者简明五约未定之先，中法已有几欲交兵之势。而中朝先期明降谕旨，谓即使中法构兵，而我中国必须顾全商局，凡于各国商船、货物均需力为保护，虽法国与我为难，而商人则固无与，仍当设法保全。煌煌天语，宽仁之度早已薄海同钦。可知我中国虽与法兵角胜于疆场之间，驰逐于波涛之内，而兵自相仇，商自相睦，初不因有憾于法兵，而并迁怒于法商也。至于法人，若与中国交兵，或者袭吴淞炮台，据制造局，此等举动亦难决其必无。然租界为各国商民杂处之地，亦未必遽以兵相扰。若在法租界，则尤属法人商务所荟萃，即使他国之人无有居于法界者，而中国人民亦皆与法人交易，居其地，萃其货。少一华人，即法人少一交易，彼其意亦岂肯致憾于华兵之故而并移祸于华民华商，度必尽心保护不使纷扰。所患者，流民、土匪之乘间窃发耳。上海之地，五方杂处，流氓之多，莫此为甚。通商大埠，百货荟聚，地方素称繁富。若辈夙所垂涎，平日之间无隙可乘，日夜有巡捕逡巡、包探密侦，有一作奸犯科，立被捕获，轻则枷责，重则监禁，故有所忌惮，而不敢逞。一有变故，则若辈将乘机肆毒，呼群引类，纷纭不靖，且将以义民自居，谓为国家杀敌，致果而盗其

名者，实无其实，不过杀人放火，掠货劫银，以日肆其强暴而已。见法人，彼不知何者是兵、何者是商，一概逞其焚掠之毒。见他国人，彼亦不知何者为英、俄，何者为德、美，一律肆其劫夺之心。即遇华人，彼亦不顾何者为富商，何者为贵介，但一切供其取求之便。平时所蓄而不敢发者，至此将尽数发泄之。此时而各国之兵助法人以相剿除，则大有似乎助法人而仇华人，如竟不一襄助，则法人意中似乎各国不恤其难，故商及此事而殊为棘手也。

然其所以致此者，则皆以先事纷乱之故。如前数日之中，一闻招商局轮船不开，其势岌岌，似有立时开战之象，城厢内外，诸人皆有纷纷谋迁避者耶。西人中亦间有此等举动。如此而人心愈形惶惧，若辈益为得计。近日以来烟馆茶寮，三五聚谈，有言及法事而故为张皇，劝人迁避者，此其人皆若辈个中人，其居心皆不堪问者也。

本馆曾著论说，谓中国官长宜先出示晓谕，禁止华人，不得轻举妄动，以启他国之衅。此言虽属正理，目下粤中官长亦既有行之者，然细思之亦不过具文而已。民间之明理安分者方且自忧不暇，安肯开罪于西人？若此辈匪徒，则正以有事可乐，孰肯惟官谕是听。窃以为此其道，第一在静以镇之而已。流氓匪徒不可以一纸示谕使之惟惟听命，而安分良民不难化喻也。中西诸官剴切晓谕，使知中法相争为疆场之事，于民实无所怨，但各安生业，勿事张皇，即使军兵在前亦不为害，切勿先事迁移纷扰，授匪人以隙。如此则民心皆定，而匪徒无间可乘，以是为保护不难矣。忆昔赭寇之乱，多有闻警移家而中途遭劫者，其故园者则故无恙也。若此者实不乏人，前车具在，所当引以为戒也夫。

（1884 年 7 月 24 日，第 1 版）

论招商局出售

中国轮船招商局创于同治季年，迄今已十一年。于兹中国商民无不欣欣然望该局之日新月盛，足以夺西国之利而归诸中国。观其每年开具账略，类多有盈无绌，今一旦忽以全局及各码头与夫轮船、栈房悉举而售之于旗昌，于昨六月初十日十一点钟过割，转瞬之间易中国之牌号为美国之

旗帜，闻者无不骇怪。不特中国人民所不信，且亦泰西各国所不料，无怪议者之纷然矣！按去年该局所开第十次账略结算，资本、官项、存积等款共计五百六十六万四千六百二十七两五钱二分三厘，今售诸旗昌得价银五百二十五万，则其价尚不甚吃亏。而适当此时，中法龃龉，和战交持两不相下之际，而忽有此事，人遂疑为恐法人开衅，占据招商局，劫夺该局船只，故驾名于美商，俾法人无从下手。因此而人心愈加疑惧，谓招商局尚且若此，我等安得不赶筹免祸之方？故因此一事，而纷纷搬移者愈多。

然本馆查得该局此举，实非因中法之事而然也。今年商务萧索，懋迁者大都不能得利，即外国之著名公司洋行，其轮船往来每每无可获之利。招商局有如许之码头、栈房，一切开销实为不赀，当此所获者少，所费者巨，殊有不能支持之势。夫是以决计售之于人，盖亦通盘筹算，非仓猝而为此。特计议秘密，先时外人未由知之，以为出于意外耳。

虽然，该局之兴颇费经营，一旦遽弃，究亦可惜。泰西各国前此闻中国兴办招商局，咸以为富强之基胥在乎此。虽我中国不若西人之重利，商局盛衰无关乎国本，无系乎大局，然自西人言之，则固以此为重轻。即中国之商民言之，亦若以此为荣辱。今创之数年，废之一日，言之者孰不深为扼腕。第揆之该局，当必有万不得已之苦情，乃始出此一策，此其事诚属无可如何者也。

顾仆于去年时闻倒闭、市面大衰之时，曾著为论说，谓中国此时非复昔比，于商务一层必宜实力整顿，妥为保护；即如东洋公司未尝无时形竭蹶，而日本国家时加保护，代为筹措，必勿使该公司有所支绌，以至贻羞于大局。当此商务衰靡之日，轮船载运无所赢余，其势岌岌不可终日，苟国家力为设措，或借予帑金，令其力持大局，无稍惊惶，则彼主持其事者亦有恃而可以不恐，又何至以多年之经营而弃之为他人有哉？若云恐为法人所劫夺，此则尤属国家局面所关。当两国兵争，商局轮船足以为载兵运粮之用，无事则归商，有事则归官，或仍由官给以经费，而国家可赖其用。若为敌人所乘，则必与之力争，虽失而必思复得，非专为商局起见，实则大局理应如此也。若国家不为保护，而一听该局之自为，则有利可获，无害可怵，自当乐于从事；一遇利源渐竭，害在目前，即舍而他图，以趋利避害，而国家之大局固有不遑计及者矣！

前者闻美前总统格兰脱有告穷之举，以贸易失利，家资消耗，迫而出此。窃以为此事于美国家似有所碍：以前总统之威名，海外共仰，一旦时运不齐［济］，无可设法，至于告穷，前总统之不幸，亦美国家之耻也。继而知□［美］廷优给廪禄以养其天年，以为此则差强人意。然与其既告穷之后而优恤之，何如未告穷以前而保护之。

今此招商局固未可以相提并论，然设于未经出售之时，国家力与扶持，善为保护，则招商局之幸，未始非中国之荣也。保护之道奈何？中国内河可行轮船之处，悉用招商局轮船驶行，以通利源，此则他国所不能与我争者，而该局轮船不难独擅其利。江海之利与他国共之，内河之利惟招商局专之，如此则该局生意尚有可观，决不至一朝尽废。此策不行，是亦该局之不幸也。夫成事不说，遂事不谏，既往不咎，刻下木已成舟，更无挽回之术。言之明知无益，惟愿此后中国究心富强，振兴商务，智必周于几先，功不隳于末路。以自利者利天下，而他人无得与争，庶几其有豸乎[①]。见兔而顾犬，亡羊而补牢，未为晚也已。

（1884 年 8 月 2 日，第 1 版）

招商局众商公启

窃谓天下事有道不议，不平则鸣。近招商船局骤售与美国旗昌洋行，势难禁人之不议，势难使人之不鸣也。

夫招商船局创始于同治十二年，曾经李傅相专折奏明，招商办理，由官维持。所谓维持者，盖虑商人资本不足，故拨运漕米、拨借官帑，极力助之，其官帑分年缴还，生意盈亏与官无涉，均奏准在案，其为商办之局明矣。是以合数百辈之力，醵[②]数百万之金，制造轮船三十余号，建置码头二十余处，近通闽、粤、楚、皖、吴、越、燕、齐各省，远达日本、吕宋、新加坡各国，转运漕粮、装载军火、传递公文、迎送官商、包揽货物，实开中国五千余年未有之创局，不独仅分洋人利权已也。办理已逾十

① 豸：zhì，通“解”，解决之意，《左传·宣公十七年》：“使邵子逞其志，庶有豸乎！”

② 醵：jù，集资。

载，官帑已缴还百万有奇，除一切动用及每年分派官利一分外，尚余数十万金，办理未为不善，我众商咸谓此局当与国家垂亿万之久，而奠磐石之安矣。孰料变生，仓猝于本年闰月初十日，陡将全局售与美国旗昌洋行，得价五百二十五万，迅雷不及掩耳，我众商惟有徒唤奈何耳。其初疑为中法交涉一案，和战未定，要启兵戎，各轮船虑有疏虞，暂行押与洋人，故为此举，未尝不可奉行。迨探得确音，乃系和盘托出，并订约二十年，又云二十五年不准中国重立招商名目。嗟嗟，经营十余年、资财数百万，一旦委而弃之，有如敝屣。

按该局曩定章程，原系商办，奏明在案，何得独行独断，一手把持，骤将全局败坏！若售与我中国之人，尚属楚弓楚得，乃竟售与外国洋人，复是当时售于我之旗昌，将国体之谓何？言之令人发指。况所立之约，其价款五百二十五万，议分六年摊交，绝不言息，眼见数百万血资、六年中子金丝毫俱无，本银亦恐难全璧以归。查当日归并旗昌之时，亦属分年摊交，立约之日即定子金，何以前后事出两歧，不如法炮制？至保险公司所存七十万之数亦虚悬无着，以至各商连日踵局鼓噪，实属不成事体。谋人家国者乃如是乎！当事者不知是何肺肝，即不恤众商之失望，独不虑外洋之腾笑耶。试思从此转售洋人后，凡转运漕米、装载军火等件，在在动形掣肘，又将何以处之？至我众商中贫富不齐，有力之家值此变动虽属悲愤，尚无大害；惟有无力之家，全仗每年所得，藉此为儋粥[①]之费者有之，抑挹彼注兹者有之，忽自有而无，诸多窒碍，诚恐有性命之虞，则所关匪细矣。逼得将一切情形痛切缕陈，伏祈登入报中，使中外共闻共见，俾咸知局总作事之乖谬、众商失业之彷徨，且待公评，不胜私祷。

（1884 年 8 月 20 日，第 3、4 版）

论专售商局之非

招商局之卖于旗昌也，事出仓猝，迹涉擅专。有股份之人一闻是信，无不心惊发指，各抱不平。然事已至此，无可挽回，亦惟存木已成舟之

① 儋粥：zhānzhōu，稀饭。

想，徒为叹息痛恨而已。顾本馆以为虽经售出，而按之设局时所定章程，倘有股诸君真欲设法挽回，则不特擅定此议者难逃悖违之咎，即旗昌之承买斯局亦属非理，正可执局规以相辨［辩］论，而使之还归故主也。盖招商局创始于同治十一年之冬，其时由李爵相奏明办理，初委朱云甫观察为总办，至十二年六月乃以唐君廷枢为商总，专管局事，而朱君其莼、徐君润则为商董，其余他口分栈亦派宋君缙等为商董。自此以往，唐君之为商总迄未改换，商董虽有更动，以及后来分设他口，局务扩充，添举数人，不无交接，而要不得谓其事权不一也。乃至今而忽有售出之举，且不闻专主于唐君，而为马观察眉叔之意，岂不异乎？

夫马观察之入局也，并未有代唐君为商总之说。唐君贤劳，经办之事不止一端，即未能躬亲局事之琐屑，而商总之名依然未改。然则如马君者，不过若盛君杏荪、张君叔和在后委入局内、同为商董而已，至局事之兴废，马君不能操纵之，而况乎委而弃之他人哉？本馆细阅原定章程与局规所载，窃叹当时创制实有取乎泰西各项公司之通例，而参酌以行，顾后虑前，可谓无毫发之憾矣。以今日之事证之，无乃有令人不满于心者乎？查章程内第一条云，“商总之外，再将股份较大之人公举入局，作为商董，协同办理”；第二条云，“事属商办，似宜仿照买卖常规，庶易遵守”。是所谓商董，即系有股之人，既照买卖规矩，则与凡百店栈之股东拼合者无所悬异。店栈中苟有大事，必邀集股东公同商议，各东允洽，然后经手可以遵办，至于关歇、盘顶之大，自不待言。今闻议售者并未商及股东，此越分擅权之甚者也。

又查局规内云“生意畅行，船只须加，或按股添资，或另招新股，届时再行集众商办”；又云“选举董事，每百股举一商董，于众董之中推一总董，分派总局、各局办事，三年为期，期满之日，公议或请留，或另举”；又云“商董若不称职，许商总禀请裁撤，另行选举；商总倘不胜任，亦由各董联名请换”；又云“紧要事件有关局务以及□［修］改定章，或添置船只、兴造码头、栈房诸大端，须邀在股众人集议”；又云“如有将股让出，必须先尽本局，本局无人，方惟卖与外人。设遇股票、息折遗失，到局挂号，一面刊入日报，庶使大众咸知”；又云“本局结账，凡有股份者，定于八月初一日午刻到总局会议”；又云“将来生意畅旺，添购

轮船，增立栈房、码头，除官利股息，其余溢之项，公同会议，酌量提留。若生意平常，按股多招，或另招新股；倘仍清淡，不敷缴费，势将停歇，邀集有股者会议”。以上章程、局规所云，总无商总、商董可以擅主之理。而末后一条“不敷缴费”、“势将停歇”等语，尤为不能擅行出售之比例。当时呈诸傅相，原属尽善尽美之法，大旨与泰西公司通例不甚相悬。

卖者既无专主之权，即买者亦难辞私受之咎。天下事体不同，而事理则一。假如三五殷商合出资本，创设行店，其一人坐店经事，余人皆各就他业，不闻店务，然店中大事，经事者尚须会同股东商议；设或召盘，更宜公允。试思承受之人知其店有股东，乃仅据一人之意，而彼数人者并未在场，能坦然受之不虑各股东之后言否也？现在招商局亦犹是耳。为旗昌计，无乃亦失之冒昧矣。且商总尚是唐君，马为商董，不过因商总不常在局，凡事代为谋主。而旗昌竟不之察，吾知有股诸人，现在可与商总辩论马君之无权，而不认卖出之事，群向旗昌索回也。虽有美领事之允准，李傅相之许可，亦无如各股份人之不肯，何矣？本馆初无干涉，因翻阅该局章程、局规，而知今日之卒然一卖，实与开创时之良法美意，举不相合。窃幸有股诸君尚可执此规章，力求挽回，微特大宪不能为擅卖者饰非文过，即旗昌亦当屈于事理，而拱手让还也。历年以来，局中有事率皆邀约数总办到局一议，事近虚文，从无招集各股份人，如西人之公司议事质朴而切实者。此番马观察之擅卖，盖有由来。然平时股份诸君可以不问，今兴废成败所关非浅，即使商总、商董不与会议，而或诸有股者自联一会，亦无阻挠之嫌也。

（1884 年 8 月 22 日，第 1 版）

筹改海运后议

海运一事，自招商局售与旗昌之后，江浙两省往年曾充津、沪差使人员，仍复有谋斡之意，建言于上宪之前以资采择，条陈禀帖不下数十，事非不各据所见，有谓宜复河运者，有谓宜筹陆运者。河运船只废坏，不堪任载，旧质全无，修筑之功既无所施，若云新造，则期远费大，尤属万难

措手，是宜暂用民船包运，以俟将来再筹良法。陆运之举事属创始，如由江浙水路展转以达清河，登陆运京，一遵曩时官商入都之故道，恐车辆笨重、米石又系粗货，而中途沿山几站势难安行，既需时日又劳民力殊不稳便。是宜别择大道建筑铁路，或由清江筑起；直隶通仓，或由江北一带筑起。内地驳运之船并不必至清江，创古今未有之事，通南北往来之程，一举而备数善。宜若可行，而或者又恐费帑太巨，非三五年不能蒇事，而漕粮则每岁不能缺乏，难以姑待。且铁路既成，当筹经久出息，漕米只在一时，通年□［闲］空，尤须招徕商货、设立章程，诸多未妥。然则有以先筑马路之说进者，马路不比铁路之费，车辆则北道皆有，自火轮船通□，津门商宦行程改蹄辙而就轮帆，价廉日少，南北十八站，几于无人往来。若有坦平直捷之路装运南漕，则东、直两省业车之户顿有生路，岂非损此益彼之道？诸人议论纷纷，皆不失藏富于民之意，以中国之利益中国之民。虽无招商局而漕米安然抵仓，都中官兵俸饷赖以裕如，乃诸说均不见行而独闻与洋商轮船公司订立合同，包运到津，并闻有减省水脚银三十万两之说。夫水脚减省诚属便宜，而以天庾之正供、官兵之禄米，区区计及于三十万，揆之政体亦觉非宜。况中国自有轮船之时，尚不尽夺沙卫船之生活，今招商局出售而转使洋商包运，致沙卫帮领载之几成亦并夺之，可乎？当事之意谓目下法人肇衅，战事方殷，轮船迅速，自上海放洋，四五日即到，若沙船则须十日半月，深虑法船阻截，故暂时归洋商包运，日后法事敉定再行通筹全局，别事良图。本馆初三日载有趋筹海运一节，津门信称江浙漕粮□经徐京卿奏复河运，奉旨交部，并令江浙督抚妥议，由部行文北洋大臣详核奏复。现在部议，酌照历届章程，由招商局员酌派旗昌洋轮装运。沙船生计则仅于白粮中派拨几成，甚属有限。本馆曾著一论，以为沙宁各船历届与招商局船分领运津，从无失事，不过稍迟时日。现在招商轮船既无可用，自应全归沙船，如虑法人阻截，可赶早装载，将及开河，南边先行放洋，迨至津沽涣然冰释，衔尾入口，米已上仓，法人如有北向之志，必在此时，不及截夺矣。今舍沙船而用洋轮，乃招商局内人承值此事以荐与洋商，只知自便不知大体之所为，而当事者惑其说也。本馆窃思法人构兵，他国必守局外，如欲北犯更觉严密。尔时他国或以局外为嫌，抑法人阻止，他国将如之何？故以为不如全交沙宁各船领运之为愈

也，抑河运亦未始不可行也。沙宁各船大小与从前粮船不相上下，而沿江沿海各州县均可湾泊。假令暂准各船入河运粮，则沿江沿海之处，其米可径下于船，若内地支河小港，止须用民船驳运数百里，至泊船之处交纳或仍在上海买米兑交。船户驶入江口至镇江，渡江达淮以入运河，惟此一转移间而粮船不患其无，沙宁各船生计亦不至绝。倘一二年权宜之后，国帑充裕或岁收丰稔、粮额十足，就漕运项下尚可筹款造船。更有说焉，以中国地大物博，苟有兴作，数百万之费用，但使当事之人悉心竭力，何尝不可筹划？所惜者，内外臣工泄沓成风，上司下僚朦蔽瞻徇，每创一事弊窦百出，公款报销百不及十，是则不办难办亦难矣。鄙人不敢参预机务，或自有暂救目前再图久远者在，固未可知。然则越明年春漕之后再进刍言可也。

（1884 年 10 月 27 日，第 1 版）

再论漕粮停运事

吴下老农稿

洋行轮船包运漕粮，以法使巴德诺脱一纸照会皆束手而不敢动，事经两旬尚未定议，殊足令人盼望。昨阅浦上信息，谓大宪拟将白粮改装河运，其余漕米静待妥商定夺。近接漕宪来咨，以现在桃汛将近，如欲装运，须令各州县赶紧□解齐集宝应一带，驳载开行，因江北河运早经预备，若再濡滞，恐致贻误等因。然则各大宪果有变通办理之意，但白粮为数无多，江、浙两省漕米至有一百余万，倘洋行不敢承运，英、美两国终无善法，以与法廷商妥办理，则各州县米石均已办齐，既难启建仓厥，而现在已经运到未经验收者更属难于安置，即使旗昌、太古、怡和三行收储栈房，然当此春和时节，雨旸倏变，不必搁至黄梅，已有霉烂朽败之虑，将来亏耗，孰肯认赔？故此事最难，而亦最亟。

贵报前论京通仓储甚富，不妨稍缓时日，篇末又谓不如改行河运，今知上宪之意亦深以河运为是，不过虑河水浅涸，船只稀少，姑将白粮试办而已。盖河运本为漕粮正道，河水之来全赖山陕积雪及春融化，顺流而下，故桃汛最大，而河中向有混江龙之船，往来疏通，沙土随之挟水出

海。迨道光季年，梁中丞宝常创行海运，裁撤镇江水师，混江龙渐至绝迹，沙积河底，历久愈坚，每值桃汛大时，水掠河面而过，其去益速，可通运道者不及一月。故现惟江北州县漕粮尚可就近乘涨开运，苏浙之米断不能再舍海而就河也。又，粮船自南至北，及回空时，往往水已涸竭，船行濡滞，船户苦无资粮，枯守过年，辄拆船售板木以归，以是运漕之船年少一年，额缺不补。况今已越四十年，更无漕船踪影耶！如谓以沙、卫各船入江渡淮，以达于河，似可代漕船之用，然河身淤塞，泛虽大发，水不久留，连樯衔尾者挨次而上，止此一月期内，窃恐船未过半，而水已立竭，此尤宜先浚河身而后可以兴办者，旷日持久，必非目前救急之策也。故改用沙、卫船与价雇民船，均不可行。如为后来计，则规复河运之说，正不必于此时亟亟也。

贵报又著一论，谓改征折色，最为省便。不特现在洋行、商号、县官、米行、驳船、斛手无一不在为难之际，得此简捷之法可免一番纷扰，即国家经制章程行之二百数十年者，亦可删烦就简，果能行之，岂不大有裨益。然无如漕粮一事，自上而下，赖此沾利者不止数万人，圣人玉食万方，维正之供；百职庶司或任莞榷，或供奔走，或司收放，正以见政体之所在，岂必区区计粮价之贵贱，如小民之谋升斗哉？去年刘仲良中丞曾上斯议，格而不行。诚以一改折角，则诸事尽废，各官可裁，殊不成体统也。

顾目前内外悬望，议论纷如，迄无成见，若再延宕，受虚者无可申诉，亦非办理要公之所宜。鄙人窃有一筹焉。去年承运议起，有识者早逆知临时法人阻挠，不幸言之而中。然尔时号商与粮道、海运总办商立条规，亦早计及于此，故合同中于保险一层指明，兵险亦在其内。盖必洋商应允，而后可以。此语载诸合同之内。夫所谓兵险者，即法国向我中国海口骚扰，船只货物虑有阻挠也。非谓载此粮米之船，在海面遇见法船与之打仗，而被其轰毁损坏也。既保兵险，则运米出口之后，幸而不遇法船，安抵津门，交纳收仓，此固包运者之利；不幸而遇法船，被其阻截，尽夺米石以去，此亦包运者之不利，其于国家无与也。今法人一有阻夺之照会，即已观望徘徊，停斛以待，然则巴德诺脱而不施此恶毒之计，则亦尚有何国之为难，而设此二字于风险火险等项之内一概具保哉？吾谓洋商最重字据，通商信义四洲皆然，设今日大宪执合同以为凭，吾知既保兵险，

必不能推诿不运，或者尚须与法国争曲直是非；稍缓装船，改四月内运竣之限犹之可也。洵如此言，然则验收上栈，勿令解米者进退维谷是正办，又何为而停斛以待也哉？

（1885 年 3 月 17 日，第 1 版）

书招商轮船运漕局告示后

日前招商轮船运漕局出有告示，本馆录以入报，示内言局中备有栈房可以装储米石，其应用麻袋绳索一切皆系局中置备，不费各州县一毫外用云云。此举真可谓体贴人情之至者矣。夫江浙漕米自去年各大宪飞催提解，意欲赶先运北，各州县知事关军国，奉檄之下不敢懈弛，陆续催缴、次第批解，至目下而解至沪江者计已不下数千船，其中又有经商人包办者亦皆汇聚于沪，满拟开河之后即行起运，乃法人不顾理义，指漕粮为兵米，宣言阻截，不准各国商人承运。而于是前此太古、怡和、旗昌等三洋行业已承揽包运之米保过兵险，米已装入船者，一旦皆□戒心，悉行卸出，其细情叠次登录报章，漕务至此殊形棘手。盖并非惧法人阻截北方，致有乏食之虞，实则如许漕粮群萃浦江，无从安顿，此事最难设法也。夫米之为物性不耐久，积聚数月即防霉烂。而上海一隅之地，安得骤然有此若干空屋以为屯积之地？若不使上栈，则米在船内，船泛水中，其潮湿之气尤易蒸入米色，更易霉变。既不能即时起运，洋商虽有电达各国朝廷与法人理商之举，而往复商办需时几何。苟非有栈房以储之，恐漕粮之坏愈速。在各州县则以为奉命提先赶解，今则既经解到而吾之责可以谢矣。然粮道在沪尚未验收，是各州县仍未能全卸仔肩于此，而不有以体恤之各州县及包办之商人，其苦有不可胜言者矣。今招商局出有此示，是亦思深虑远、曲体人情，殊足令人钦佩。第招商局承运之米，大都不过十中之四，其六成则另有他人承运。现闻太古等行，仍行照收栈租以及麻袋绳索等一切费用，皆须照算，以视招商局不亦有上下床之别乎。夫洋商前者承揽漕运原以求利也，今既不能如约承运，则利已一无所获，若必责以上栈而免取费，其势固有不能，然仅恃招商局一家之栈房，则又何足以容到沪如许之漕米，此其事当亟为筹策矣。且米之恐有霉变犹其一端耳。各处解米来

沪皆以船只装载，合江浙两省有漕州县所批解之米，应用船只几何？屈□刻下停在沪江之米船其数当以千计，一船之中舵工水手若而人[①]，此辈每系粗鄙蛮野之流，久聚于上海，安保其不生事端？即如前此已有两船户滋闹涉讼情事，此不过其见端耳。沙船帮以漕米分运，迄今尚未定议，若辈守候日久日用不赀。日前沙船公局遂至有闹事之举，不但该公局门窗什物悉被打毁，而且邑尊偕海防分府至彼弹压，竟被喧哗滋闹，甚至将笋舆击碎，官长大受窘迫。直至调到沪军营勇拿获为首肇事者六人，始得解散，即此可见若辈情性素来蛮野，日日在此守候而无所事事，必致滋生事端，此一役也实无理取闹之尤者也。各处解粮之船户固不与其事，而日久在沪难保其终于太平。虽曰情形不同，而人聚既众，良莠不齐，则终防易于肇事。为今之计，所亟当筹良法以处之。顾漕粮则不能起运，上宪则未即验收，若辈实有进退维谷之势，欲筹良法殊苦无从计。不如将已来之米悉予验收，上岸落栈。如招商局之不取栈租，固为最妙，即太古等行之仍欲照收栈租，亦止得暂时租用，庶几漕米不至立时霉变，而船户水手诸人亦得以概行遣散，不至群聚日久，滋生事端。至于上栈之米，倘一二月中各洋商与法人商议停妥，可以仍前起运，固属美事，如其不能，则与其耽搁日久，致成红朽，计不如发往他处销售，或即在沪令人贩运他往，而以其所售之价归入官库，即以作漕粮之折价。如此则虽不无耗折，尚不至于全归乌有。至其所耗若干，则苟得督抚为之详细委曲拜折陈明，朝廷深悉其中万不得已之苦心，亦必曲加原谅，量予减免，断不至令各州县毁家以赔补，夫然后法人之计虽毒，而尚无所大损于我中国。当亦有闻而气沮者，已非然者，中国之事往往误于因循、害于延缓，目今米在船上不早为计，而听其潮蒸，如许船户水手群萃沪滨而不早令散归，将来倘有肇事则严办之而不免冤及无辜，轻纵之而不免有伤政体，漕米不能运北，坐令数百万粮米渐成朽腐，岂不大可惜哉！呜呼，使人人皆如招商局之曲体人情，吾知此事当有不难设法者矣。其如能曲体人情者仅有一招商局，何此论！甫脱稿，闻太古亦有让去栈租之说，见义勇为，曷胜钦仰！

（1885 年 3 月 21 日，第 1 版）

① 若而：若干。

运务将有改议说

洋商包运漕粮一事，去冬经江浙粮道与海运□［局］总办，招得号商承揽，分派旗昌、太古、怡和三洋行之船装运北上，所有水脚费银较往年津贴招商局轮船可省三十万两，而一切兵舰风险、碰撞渗漏之虞皆由洋商包定赔偿。定议之后，论者皆谓此举极妥尽善，既省水脚又减局用。而海面之上虽使法船北向，不虞阻截，俾京师俸饷克期上仓，不至偶尔缺之。以视往年华船装运，稳而且速，该号商之居间说合不为无功；且所收水脚既减一半，尽足开销，毫无赢余，仅有加收之耗米每石八升，苟得安渡重洋，不为敌船拦截，始获贴补，否则兵险难防，中途或被法人阻挠，不免损失，洋商自当照约赔偿，故为国家计则大占便宜，而为洋行计则殊有干系。该号商周旋其间，居然定约兴办，此固有心报□［效］，共济时艰，一举而数善备焉者，诚足称难得也。

乃甫过新年，春融冬泮，正思装船，以待各州县买定之米趋催解沪，浦江□［船］驳亦每日拥挤，千余号按班验兑，该号伙友拔来报往，忙不开交，而巴特纳以一纸照会揭明阻运之意，行中、号中皆仓猝不知所为，议论纷纷，莫衷一是。然大要谓法船果肆截击，则亦无可如何，只得停运，再看机会。斯时有为持平之说者曰：合同既经书明，并保兵险，则目下兵险即指法人北洋游弋，掳夺行船，本在意中，以其为洋商之船，法人必不敢与他国失和，故可保赔。如因此停运，何有于保？更何有于赔？此则信约在前，不能藉词于后者也。乃经办者犹□［鳃］鳃焉，曲为之解，□［谓］合同虽已签定，而逐条分载末后，有“如遇封禁天津口岸，米未运竣，已放洋者□［暂］时折回，与未放洋者一律上栈，俟弛禁之日再行补运”等语。今法使有此照会，即援此条，以待补运亦不为过。故旗昌首先上栈，并免栈租，太古、怡和亦先后□允。正月间拥挤浦江之驳船遂得陆续卸除，而诸米行与州县顿免蒸□［变］赔累之苦。既而京中即有许和之说，于是翘□［首］□［跷］足以待和局之成，安然装运，而揽运之号商与包运之洋行皆坦然无所干系，此事沪上议已久决。乃前日复闻京中简派锡席卿、邓铁香二星使持节赴津，与李中堂会商海运事□［宜］，传言

圣意，俟详约议成即须起运，但不知既与法人言和，海道通达，运漕亦诚易易，将如去年之议，交洋商包□［运］乎？抑不必责成洋商，而沙船亦可装运乎？窃谓合同末缀一条，原谓起运之后，或有因禁口岸情事，其势不能停顿洋面，故折回上栈，以俟补运，此盖于防不胜防之中，作万一或然之想，以仅防法人封天津口岸。而洋船自沪开行，载有米石，法人以为违禁不许出口，正不暇计及也。去冬定议之时，方在冰河，默计法人北犯必届春深，苟封津沽，则米石虽难入口，而洋船固已抵津，是以预拟如此办法，以为临时□［应］变之准。若一石未载、一粒未运，□文而未绎其意。且和为今日之转计，苟法人北犯封禁津沽数月之内，中朝备战之意未尝少懈，即令米尽储栈，栈租自洋行贴出，原定水脚之外略无所加，于漕粮何损？然转眼黄梅，栈屋阴闷，易生潮湿，摊晾之具既未预备，又于何处择此旷区可容暴日？吾知阴晴屡易，霉朽不堪，将责赔于洋行欤？抑严罚夫号商欤？故吾以为停运之后即值和议，此揽者之大幸也。夫□琴帅所部哗溃，敌踞谅山，与援台兵舰沉溺两艘，镇海口外法船丛集，此□［宜］亟于和者。乃今日之忽然言和，又在克复谅山、镇海退敌之日，以为法人请和也，抑我与赫税使言之而许法人也，两者皆无明文。而定计如此之速，或有谓因漕米阻运，上栈太久，必至损坏，赔补之资国家与州县举不肯认，号商与洋行又不能承，将来推诿脱卸，百余万之米价至于无着，故不如速成和局，而使漕粮安然放洋，不至久储蒸变之为愈也。

虽然，漕粮为天庾正供，官俸兵粮于斯取给，固亦不为不重，而谓和局之成，必因此而迁就焉，则轻重巨细未免有倒置之嫌，吾知其必不然矣。窃□近日简放钦差之意，详参而慎度之意者，运米必待既和之后，东南万三千里洋面，平时各省海口商民货船懋□［迁］有无不知几千万号，而浦江沙船十当二三尤为航海之大帮，何况往年招商局承运本有分□，苟法船尽退，沙船何所惧哉？所□［难］者运期蹇缓，经费太多，即水脚已加一倍，终不如洋商包运之妙。然至今日而包者果何如耶？故吾以为钦差到津，而运务将有改议也。

（1885 年 4 月 29 日，第 1 版）

招商轮船运漕沪局咨江苏海运局稿

为咨商事：窃照敝局荷承贵局暨浙局拨交已经兑验糙白粮米四十余万石，当因海运艰阻，敝局暂贴栈租，交存旗昌洋栈。今据驻栈司事报称米色蒸变、积久变甚等语。查今届漕粮虽因秋潦日久，米不坚实，然各州县所解米石，无不加意剔选，故赔累数倍于往年。验兑之际又经贵局格外顶真，故米色转胜于历届。不意稽运存留如此其久，虽经先事预防于上栈之际，加厚糠垫、多留空隙、广开风窗，无如下水上腾，已届季春之月令，涂泥厥土本属《禹贡》之扬州，天不易夏而冬，地不易南而北，糙米至立夏后无不全行蒸变者，色既黄黑相间，质亦空松无实。故俗谚有“四糙黄米”之说，妇稚皆知。谓糙米至四月黄变不可舂白也，敝委等生长吴越处，自田间上冬即虑及此，曾于十月十一等日电商盛道宪，接奉电开，只管旗昌所装四成并无百廿万石，并已回明傅相。如竟甫开即封，停运蒸变，人力难回，亦不干咎。院札已五百里排递，辞即误漕等因。又于本年正月二十三日禀奉北洋大臣批开，据禀江浙糙白粮米现在斛收寄栈，自应如此办理，以免船户守候滋事。惟南方地湿，虽令加厚糠垫，多开风窗，恐交三月渐有蒸变，仰仍设法防备，如果人力难挽只有听之。届时起运应察看成色，与粮道议明妥办，仍将情形随时具报等因。是米色蒸变本属意中，早邀各宪明鉴，惟事势既极其艰难，人力务期其殚尽，遍询老于诸米者云，每交立夏将米包翻出架空装储，则蒸变之患略可稍弭。惟洋栈规例，每石翻出重装须费一分五厘，四十万石即须六千元。又栈租十万石外，四月分起均须照算。上栈之际又留空隙，占地五十万石之多，每石栈租袋租共计四分，已按月贴银一万六千两，若再翻空，占地益多，栈租益重，水脚本无可余，此费又将谁属？转辗踌躇，拟请贵总办委员到栈分别察看，将已经蒸变之米先行翻腾，其余应否全翻稍弭蒸变之患，听候贵局酌量情形，封呈米样详请饬遵。如果所费无多，敝局仍愿赔贴，稍酬我国家通商惠工之恩。如其力所难任，拟请另行核议。至本届漕米虽经蒸变，然州县已穷于赔累，局栈亦困于收藏，朝廷以大局为重，非急转输，京仓又储米甚多，同此陈朽，应否将天时所限、人力难施各实情详请先行奏

咨，以恤漕困之处，悉惟恩便。须至咨者。

（1885 年 5 月 14 日，第 2 版）

书招商局咨文后

本届南漕自法人骚扰以来，各洋行前曾包定载运者且不敢复行揽载，以至历时既久。上兑无期，储［诸］宪体恤各州县下情，逐渐验收，俾装粮船户得以回空，稍苏涸辙。然自验收以迄于今，则又忽经月余，而法事虽经停战，详约未有眉目，粮米仍不能畅行北上，其上栈之糙、白各粮多有日久变色者。近日招商轮船运漕沪局，咨会海运局，请其设法，阅之不禁深为扼腕。

夫去年开办□［海］运之时，大宪行文催提，雷厉风行，不遗余力，原恐法人猖獗，致北海口有阻，不得径运津沽，故急急赶办，飞催速解。殊不料法人无情无理，竟有中途截劫之计。及既知此信，洋行卸载，海运暂停，而漕米则早已毕集沪上。彼时粮皆存船，未经起岸者约已经旬累月，较前届之随到随卸者情形不同。船在水中，潮气所蒸，亦较往年为多。幸而招商局创议不收栈租，太古、怡和等行亦闻风慕义，愿让栈租，乃得陆续兑收储栈。当验收之时，各委员亦明知今年漕粮启运无期，不免霉变，因于验米时加意挑选，必求其干圆洁净而后收，此亦非验收者之过于认真，实势所不得不然也。验收上栈，亦恐有他变，于栈中多留空隙，地上高垫糠秕①，其先事预防者曾不可谓不至矣。无如米之为物，本不可以久停，一交清和②，其色先变；若过黄梅时节，且将臭味俱坏，米之白者黑矣，干者□［湿］矣，此非人力之所能为也。

故前此有识之士，即有请复河运之议。特以河运之停已数十年于兹，其间河道之淤塞者固多，一时未能修浚；粮船之蠹朽③者尤甚，竟无可用

① 糠秕：kāngbǐ，同“糠秕”。指谷皮和瘪谷。《管子·禁藏》：“果蓏素食当十石，糠秕六畜当十石。”《后汉书·安帝纪》：“虽有糜粥，糠秕相半。”

② 清和：农历四月的俗称。

③ 蠹朽：dùxiǔ，木材被蛀腐烂。（清）唐甄《潜书·匪更》：“盖礼之既坏，如美木积久而有蠹朽，不可以为宫室。”

之船只；即运丁水手，在在多缺。试观江安十府粮道[①]所承运之漕，不过十余万，而运到通仓，往往旷日持久，此时而欲举江、浙两省百余万漕粮悉数归于河运，不特时有不及，而且力有未能；不但今年断不能举办，即来年亦尚恐未能兴行，此其缓不济急，可无言矣。

至于创造铁路，则又系非常之举，其工程之浩大固不待言，筹款之艰难更不必论。即曰有此巨款，兴此大工，而此时法人尚在和议未定，安得有此闲暇之时、闲暇之人以为之？然则铁路火车之举，虽明知其利无穷，而中国之目下断难兴办，亦可逆料。

由是以言，则南漕之运，仍非轮船不可。历年沙船亦有承运者，然沙船究不若轮船之速。沙船六成，轮船四成，此向年之定例。缘大宪知沙船近来绝无生意，藉此漕米一项以为调剂之策，而注意则实在于轮船。但去年招商局轮船归旗昌收管，似乎不若往年之便，而苟无法人以为之梗，则此项漕米启运已久，何至耽延[②]多日，至于霉变？故仆前者曾著一论，谓不如将漕米悉数出售，而以折色解京，且可以明定章程，令历年南漕均改折色。盖一则京仓积米尚多，北人向多麦食，米之用不若麦之多；即使北人有需米之处，而商船苟闻北方缺米，必且争先购办，设法运往，以觅厚利，则于国计商务两有裨益。然此说要徒托空言，未必果能见于实事。而目前则米既不售，又不能即行启运，不但栈租以四月算起其费不赀，即使不计此费，而启运之期尚在遥遥莫定，现在米□［色］已变，将来何堪设想？于此而不急于设法，将来更复如何？而欲为之设法，实苦于无法可施。

说者谓，此时招商、海运两局禀请大宪，求为善策，而大宪亦无如之何，不过曰但当慎加防范；苟为日果多，全漕皆变，亦惟付之无可奈何已耳。顾仆尚有一策于此：此时江、浙两省防营星罗棋布，各营食米想必不少，何不即移此项漕米，解往各处防营，准折兵饷，解运俱由内地，法人

① 江安十府粮道：即督理江安徽宁池太庐凤淮扬十府粮储道，清初设，驻江宁。后所领区域有所变化。安徽建省以后，驻徽州府，全盛时督理安庆府、徽州府、宁国府、池州府、太平府、庐州府、凤阳府、滁州直隶州、和州直隶州、广德直隶州。http://baike.baidu.com/view/3752279.htm。

② 耽延：dānyán，耽搁，延误。明·张居正：《陈六事疏》："若事理了然，明白易见者，即宜据理剖断，毋但诿之抚按议处，以致耽延。"

无从阻截。即台湾、闽疆，海中载运，恐有不便，亦可由内地转运。但闽峤[①]路远，未免运费太巨。然与其置之沪地，听出栈租，仍任其霉变，而归于无用，将来诸事平定，不复可以启运，即运到亦无所用之，何如先为筹措，折偿军粮，犹得以济实用。况江、浙各防营，则需饷本属不赀，若有此一项巨饷，以敷分拨，即可省寻常若干饷银，是亦与出售之策相为表里，于必无设法之中作此补救万一之计。刍荛之见，未识有当于目前之急务否也？若夫公牍往来，仅作纸上之空谈，绝无丝毫之实用，而曰“吾以谢吾责焉”。吁，何为也哉！

（1885 年 5 月 16 日，第 1 版）

书本报电报总局告白后

电报之法，创自泰西，消息灵通，瞬息万里，其为利益也大矣。中国自与各西国通商以来，至近年而亦仿其制，在中国广设电线，江浙闽广、东西南北各省布置殆遍。近者离京数百里，远者离京或数千里，而一时传消递息极为灵便。自前年高丽之乱，因有电报警信得以早传，立即命将出师，克期戡定，其效最著。即前此法事方亟，滇粤关外去京城甚远，若在未设电报以前，则军书往复，动辄数月，运筹决策每患其不能迅速。今因有电报之故，相隔万里，不啻晤言一室。军情千变，瞬息可通，庙算宸谟，随时默运，用是军务得以从速底定。迨法愿议和，各派全权大臣而犹以意见不能允洽，仍由电报自京师至巴黎斯，往复商榷。两国虽重洋远隔，无异面谈，和议遂早获蕆事，此皆电信灵便之功效所大彰明较著者也。乃昨阅本报后登有《电报总局告白》一则，谓本年五月十三日奉北洋大臣札开：“准总理衙门五月十一日电开：‘嗣后非军务及紧要事件，各处俱不准率行发电，遵旨电达，希转电沿海各督抚及出使各国大臣’，等因。”阅之不禁愕然，说者或以为此一举也，殆恐各处电局有漏泄之处，故欲秘密其事，而不轻传电。

然此一说也，鄙意则不以为然。何则？中国自创设电报以来，总局而

① 闽峤：mǐnqiáo，闽境山地。

外，分置各局，人手虽多，而一切章程则悉仿泰西之法，严密简要，一无弊窦，各处电传，虽以军机重务，亦从无漏师多鱼之事。试观前者法事未定，军务方兴，各处电音往来传报，皆不之禁，今则军务已竣，乃反虞有漏泄而不轻传电乎？是以知其不准率行发电者，实非防有漏泄也。盖中国各处奏报本有驿站，每站备有夫马，以便投递公文，其寻常公事则由三百里投递，紧要事件则由六百里按站传递，计日可达。今若动辄由电传发，则驿站将成虚设。且电传不过撮其大要，先行达到，其后仍当缮折由驿传达。若有紧要事件以及军务，自不得不飞速电传，若其事属平常，何必多此一举。故当此军务既平之后，自当仍照旧章由驿投递，不得率行发电，盖为此也。

抑又有一说于此：中国电报一局，系官督商办，其间有商人股本在内，其事当以体恤商情为重，官电之传照例视商电为要。故前此军务紧急之际，各处电局皆疲于官电，而商家电信每多稽压，是于商情颇有所不便矣。商家传电每计字数之多寡，盖为惜费起见也；官场电信则往往非一二言所能尽，即曰撮其大要，亦且多至数百字不等。故官电一多则商电必有所碍，彼商家之欲传电者或以稽延之故而裹足不前，则是商情之有所不便，实于局务亦有所妨。况官场于电报之后仍须以明文为据，不啻多此一举，何如稍抑官电，专传商电，庶电务起色而商情甚便，此所谓一举而数善备焉。于以见朝廷之顾念商务，曲体人情，为无微不至矣。

方今中国仿行西法，亦既次第举行，如制造各局、同文诸馆皆仿西法为之。顾制造船械等物或旷日持久，需费浩繁，而所成诸器仍不及西人之制；同文方言诸馆与夫水师水雷诸学堂，造就人才不无裨益，然其功效之速未有如电线一事者。窃尝私议中国仿行西法诸事，最要者莫如电报、铁路两端。有电报则信息迅速，骨节灵通；有铁路则运道便捷，往来神速，此二事当在轮船招商之上。今铁路一事迟迟尚未举行，虽近来都中已闻有将可兴办之信，而办理尚费时日。惟电线则沿江、沿海布置已周，管理得人，办理得法，是为中国仿行西法以来第一得力之事，而朝廷复能俯念商情，不欲使官电纷繁，致占商电地步，饬总理衙门电达北洋大臣转电沿海各省督抚及中国出使大臣凛遵恪守。吾知自是厥后，各处除军务及紧要事件而外，官必不能发电，仍复旧规，由驿奏报；其出使各国大臣亦必遵旧

章，如常陈奏，不复率意发电，以为商电之碍。从此商有事欲发电信者较前更为便捷，无积压稽延之虑，而局务之兴旺有可预卜者矣。谓非圣明在上洞烛下情，宸谟周密，不遗巨细之明征也哉？

（1885 年 7 月 8 日，第 1 版）

论中国收回招商局事

近闻中国仍将售与旗昌之招商局收回，自七月初一日起归中国自行管理，此说也得之官场，据称接有电信，殆已□［信］而有征。余闻之喜而不寐，于以叹中国之大有人在；法人闻之，当亦有不胜心折者焉。

自去年招商局易主，统归美商旗昌洋行管理，外人无不闻而色变，以为中国之创设此局，经营缔造何等艰难，办理以来，已阅十余年，各处开辟码头，载运客货，往来称便。前此江海之利悉将为西人所擅，自向旗昌购买轮船，订定期限，归我中国自行管理，自是而后，日加扩充，规模渐备，于是江海之利虽不能全为我华商所独据，而西人之利权究亦为我华人所分，甚盛举也。

夫以我中国地大物博，苟能认真整顿，则行之既久，西人之利且将尽归于华人。即曰初创之时，规制或有未能□［尽］善之处，然殚心竭虑，务求其妥当稳固。有利者兴之，有弊者除之；人之得用者留之，其不得用者去之，不徇私情，不存偏见；应独断者遇事不妨立决，应公议者有事必期和衷、顾全大局，专为中国兴其利源，用是[①]以富国者为强兵之本。是局之开设，所关岂浅鲜哉？去年忽有售与旗昌之举，论者遂不禁哗然，有谓殆系恐法人有截夺中国船艘之事，而姑为此说以欺法人者；有谓招商局实多积弊，难于整顿，因乘此推出与人者，众口铄金，纷纭不靖。惟有识之士，默然不置一喙，静俟以观其后。盖此事出入所关甚巨，秉轴诸公宏谟默运，必有一至当不易之理，其中关键固不可以浅见测，亦不可以率意言也。至于今日而愈恍然矣。

① 用是：因此。

观于法人披猖之时，出口轮船无不恣意搜查，无端截劫，如“平安”火船之装有军士，则被掳以至西贡矣；“汇利”轮船之载有白铅，则被拘以至澎湖矣；其他如怡和之轮船亦被扣留，日本之轮船亦遭搜查。我中国既不能禁之使不敢逞其志，则苟招商局各轮船高竖龙旗，鼓轮来往，被法人见之，其有不截留以去者乎？虽曰万国公法，凡两国兵争，不得害其商务，我中国并未邀截法国商船，而且于法国之商人、教士等奉有仍加保护之旨，然当彼此愤不相下之际，又岂能凡事皆以口舌相争？我中国虽存宽厚之心，而法人仍不免有疑忌之意，以故一经开战，法公司船即不至上海，但在香港，而以信件托他国商船转递。彼既虑己之公司船为中国所拘，则见中国之船其有□［不］横肆劫夺者乎？掠其船、掳其人、劫其货，可以大有益于法国，大有损于中国，此事法人优为之矣。倘恐其截留，而竟将各轮船停泊内地，不复驶出，使彼无从劫夺，为一时之计则得矣。然而兵连祸结，不知相持至于何日，如相持半年，轮船即停泊半年，相持一年，轮船即停泊一年，则无论轮船久停不用，渐将朽蠹，即各处分局一切开销、各船人工一切用度，何一可以从省？吾知彼此坚持无须多日，但数月之间，而招商局一无进项，但有出项，资本且将渐罄。幸而战事获息，江海仍可通行，而其势已将不支矣。今以售与美商之故，而改换旗帜，通行江海，法人见之而无可如何，轮船可以不停，既无朽敝之虞，复有揽载之用，此其计出于万全为何如者！而况前时积弊亦可藉此而一为彻底清查，应收者收、应解者解，其所用之人应减者减、应易者易，乘此机会，得以破除情面，改弦更张，是固运用之妙。所谓随机应变，因利乘便者也。迨和局大定，然后仍由中国收回，一转移间而举措咸宜，斟酌尽善，向非有成竹在胸、智珠[①]在握，曷克与语于斯哉？

或谓此一举也，似乎美国有暗助中国之意，而不知非也。美商以价购中国之招商局，彼亦安能预料战务之即日停止，商局之立时收回？设或中国不幸，而法祸一日未弭，则该局一日归旗昌经管，所有利权自统归于美商，美商利中国之利，固非专以利中国。迨兵祸既息，而中国仍向之收

① 智珠：形容智慧圆妙，明达事理。（唐）张祜《题赠志凝上人》：“愿为尘外契，一就智珠明。”

回，则美国与我中国睦谊素敦，安有不可通融之理？前可以旗昌码头轮船悉数售与中国，即今日何不可以所购之商局让还中国？故此事始终办理皆不使人有所借口，大局毫无所碍，而招商局历年之积弊则自此而痛加扫除矣。不避嫌怨，不动声色，于以措置而裕如，法人知之，其有不气沮心折者哉？惟愿此次收回商局之后，大加整顿，益为扩充，从前之弊弗使其再有遗留，将来之利必使其日更丰盛。庶几所以富商者在此，所以富民者亦在此，即所以富国者亦莫不在此。此其道在于节用，此其要在于得人。

（1885 年 7 月 22 日，第 1 版）

论轮船防盗之法

前曾著一论，谓轮船开行之时，宜专派一人，先为稽查，恐有轮叶损伤，以及机器等件偶有不慎，以致误人性命，工部局当有其权。然此仅所以防船身机器之有损与否，而于盗贼之混迹其中，则仍不能防也。上海各轮船之往来天津、闽广、长江各口者，不时有小窃、扒手杂处其间，搭客什物一或不慎，便破篋飞去，报捕缉获，严加责惩，卒亦不能少减。然类皆小件零物，大件则未之闻也。最大者莫如近来“丰顺”轮船失金一事，其数为最巨，其事为最奇，其案至今仍不之结。说者咸藉藉然议其后，以为前者某船失银，因锁匙在买办处，故令买办赔偿。今此次锁匙则不在买办处，将来令何人赔偿？若竟令船主赔出，则该西人一年所得辛资，恐尚不足以偿此巨款，数万里外来此，受雇于人，劳劳终岁何为也哉？然此说也亦旁人拟议之词，而其后之果否能获真盗，则亦未可定。倘其弋获，则终不难追比原赃。总之，此事虽所失者如此其巨，究亦不过窃贼所为，初非大盗之显操戈矛者也。

乃近日香港天祥洋行之“格来红”轮船被盗一事，则尤为骇然矣。该船素来往来香港北海，盗忽于此次起心动手，度必侦探该船此次有银可掠，而下此毒手。观其在船，自言“早知仅此区区之数，何必小题大做？”即此而知，彼党必其闻所闻而来，而不意其见所见而去也。顾其来时，则冒充搭客固俨然，搭客莫辨其为盗也。迨入船以后，犹复照数付交水脚，尚未露出盗之真面目。至去港既远，而后一声暗号，拔刀相向，一齐攻

击，时则船主以下各司其职，人皆散处，猝不及防，而遂得以逞彼之志。一举手而船主殒命，二副等人亦均受重伤，而且禁吓司机，仍令行驶，使过往船只见之莫测其中有变。布置既周，而后肆行搜括，盖其处心积虑已非一日，故措之也从容不迫。如此所谓大做者，曾非虚语也。若此等大盗实系积匪，统计三十余人无不能操各西语，及其去也，又复绝其后路，攫取吸水机器以去，使之不得吸水入锅，无能行驶，其思虑固周且密矣。特不料船中尚有另备吸水机器，故俟盗踪去远，而船尚得以驶回香港耳。

或者谓该船有此几多盗党，搭入船中，而不能先事觉察，未免疏忽。吾以为为此言者未尝身历其境者也。夫轮船规例有先至行中买票而后下船者，亦有先下船而后在船中付水脚者。彼盗匪面目亦犹人耳，未尝一露凶横之形迹，又安能未卜先知，而禁之使不上船，以此为责不亦过为苛刻也乎？然则欲有以防之，将用何法？余因思前人安不忘危、思患预防之法之大妙也。

查该船失事之处，系去港二百十里之万山海面，该处名曰万山者，缘小岛林立其间而得名，如大豆山、大绿山等处皆在此一带地方。先时本多盗贼，无异绿林渊薮，前此有船行经其地，一名“斯伯克”，一名“君”，曾经遭劫，嗣经英之香港、葡之澳门派兵船剿捕，使盗无立足之处，始各鸟兽散。当初甫经敉平，防其尚有余孽，故于轮帆各船往来其地，皆派水手等持械戒严，鹄立船面，以备不虞。至今由港至澳之船尚复如此，而独于此一带未经失事，于是众心渐懈，防备渐松；又久之则以为水手等一无所事，徒耗辛资，不如节而去之，以省糜费。如是者行之数年，而幸无事，遂以此处为太平之地矣。而孰意此次被劫之竟在是处也。盖盗亦有道，彼前者之绝迹于此，初非真能改过迁善也，盖以防之既严，无隙可乘，则不得不潜伏而不敢动，而耽耽者固如故也。一旦防者既懈，至于撤去戍卒，悉无戒心，而乃突然披猖，以攻人之不备。然则自此以后，仍当自严其防也可矣。且不独该处应防也，凡轮船所行之地，处处应防，刻刻应防，不特防大盗，亦当防小窃。大抵人之行事，能处处留心，则自不致于误事，一或大意，祸即随之。无论该船之被劫也，即“丰顺”船失金之事，贼之能获与否、金之应赔与否，姑不之论，而金则明明先后失去两箱，典守者终不能逃疏忽之咎，何如慎之于先，防之于早，不至贻悔于后

日、贻累于他人之为愈也哉？

（1885 年 10 月 30 日，第 1 版）

论“横海”兵轮失事

国家岁縻□［数］百万银钱，派钦使、招工匠、购机器、开船厂，以成轮舶，其坚且大者仍复购自外洋。操船政者必当慎之又慎，熟察其人之曾否学习，于海道之经行、风云之起止、该舟之可进可退一一试之，皆有把握，而后付以管驾之任。彼称管驾者，亦当自量其才力，果能胜任而愉快，始无愧此管驾之名。

若“横海”兵轮之失事，厥咎将安归乎？昨据厦门访事人邮寄谓，署台湾道陈展堂观察于正月某日乘此兵轮前往澎湖淡水，然后驶赴榕垣。船上管驾官于南洋海面不甚了了，以至在澎湖延阁数天，始至淡水，由淡水驶行数日，方抵马江。时杨石泉制军已坐“美富”轮船莅厦。观察进省公干后，次日即回罗星塔，乘坐原船，令速鼓轮出口，甫至五虎门，随即搁浅，待潮水大上，始克动轮。初十日两点钟驶到厦门，制军已将赴澎湖，观察即过船禀见，面陈一切，至四点半钟，“美富”鼓浪出口，观察亦即开行，水师提督彭纪南军门本拟随制军赴澎阅视炮台，至此亦附坐“横海”前往。不意“美富”轮船于十一日晨已安抵澎湖妈宫岛，而“横海”竟误认海程，直驶至台湾之鹿港，方始折回，忙迫中驶上山坡，猛触石礁，碰伤龙骨，以致全船皆坏。军门及观察幸登彼岸，其余官弁、兵丁亦经陆续出险，然已受惊不小矣。

夫轮而曰兵，则其能冲风破浪也。可知使委诸善于操纵之人，驾轻就熟，断不至猝然偾事。且寻常来往，又非临阵之时，何所匆忙，致于沉没。将来盘起修理，复需数万金钱，或并全船竟无所用，谁为为之？孰令致之漫付此愦愦不晓事者哉？原管驾之所以不得其人，一曰循资格耳，一曰徇情面耳。水师将弁循序渐进，幸至十余年之久，便谓其熟悉洋面，轻为倚畀，实则不知许事养尊处优，徒转恃乎大副、二副，而又偶经险要，强作解人，不肯虚心详审，俾黾勉以图功，试问鲸波鳄浪之中，尚得以官样文章谓安坐而必邀神助哉？仕宦之途，钻营奔竞，今古皆然，破除情面

□言亦只为官场门面语。承平无事，更以轮船管带为优差，其真能习知沙线者，或置散而投闲，求一有气力人，居间缓颊，辄不加甄别，几以朝廷之公物作酬酢之私情，而于成此兵轮时，如何郑重、如何迟回，竟置之不顾，若秦人视越人之肥瘠焉，不亦慎乎？且由台湾而至闽省，尚在内洋，又无大风猝难把握，何至身为管驾，全船之命系于一人，平时既漫不经心，临事又毫无主见，俄焉决裂，径送水晶宫。设一旦大敌当前，互相攻击，将何以取胜夫人耶？又使此等兵轮驶往欧洲诸国，周历七万余里，其尚能帆随湘转，独往而独来耶？

自削平发捻后，讲求西学，渐有端倪，迨法国违盟，益加精审。唯有治人者无治法，有治法者无治人。向尝谓事事争西人之先，着着落西人之后，今观“横海”兵轮而益信。且昔者“福星”轮船尝失事矣，然犹曰此商舶耳，本属不甚坚固，加以重雾迷漫，因之贻误；“扬武”轮船亦尝失事矣，然犹曰此临敌耳，虽经约战，彼仍先发制人，仓猝以迎，宜其倾覆。兹则既非商船，亦非临敌，徒以管驾之员不甚了了，致监司提宪几占灭顶之凶，不能为管驾宽其责，且不能为使之管驾者宽其责也。嗟乎，往者不可谏，来者犹可追。中国铁甲兵轮日多一日，所冀精益求精，慎之又慎，其派充管驾者勿循资格，勿徇情面，庶一船可得一船之用，亦不必请外国人与闻船政，乃为可大可久耳。

（1886 年 4 月 9 日，第 1 版）

论“美富”轮船遣勇滋事情形

甚矣，勇丁遣散之难也！以鲍爵帅之声威，其部下尚有金口闹饷一节，迄今犹挂人齿颊间。况自中法违盟，仓皇召募，半皆从前遣散之徒，郁郁久居，自伤寥落。一旦某省招若干名，某营招若干名，克日成军，不啻水之趋壑。迨至重寻和约，各路解严，而招之唯恐不来者，又挥之唯恐不去矣。前文汇报载，“美富”轮船由福州装遣勇二百余人至钦州，复装二千二百人自沪赴汉口，船中肇衅，先窃某大宪外孙行李，甫抵镇江，幸即觉察，知照带队武员暗与搜查，当于福州上船之勇处得有原赃，并悉暗中纠约，拟将在船洋人尽行杀劫，掳船他往。其首恶已搭该船往来三次，

竟敢明目张胆谓船主：我系三四品职官，因有行装被抛落水，值银逾万，必须赔偿，否则定与在船各洋人为难云云。该统带不动声色驶过金陵，潜往督辕请示，随即动轮向汉口进发，密传号令本部诸人发际系一红绳以为区别，遂堵住舱门饬令逐一出舱查看，见无红绳者当即剁杀十余人，旋命将匪缚柱，然后行刑。于是有不系红绳而为同伴指名得全首领者一人，复有一人已受重伤二处，开释后经大副用线缝伤，可期医好。及至芜湖暂泊传谕，各匪乘机速遁，一面故懈具防，乃均皂水潜逃，昏夜中不无淹毙者。又于舱内查出尸身三具，皆兵勇模样，大约为同党所仇杀耳。后闻匪党二十五人附招商局轮船由芜至汉，悉为道辕擒讯，解往武昌正法，仅留自称四品衔者一名以待查核。文汇之言颇详细，特节其大略如此。西人以匪徒之将加害也，甚德夫该统领官，谓其成竹在胸，不移时而祸机尽散，倘遇一不更事者，当断不断，必至反受其殃。事后追思，不惜一一描摹，以志感激。

顾吾谓勇丁之遣散宜分不宜合，宜少不宜多，聚千百虎狼驱归山窟，一任其成群结队，游行过市，其不咆哮而吞噬也者吾未之闻。正今日遣一队，明日遣一篷，请其饷糈，给其船票，亲督登舟，每舟无过数十人，度有变故，该船众足以抵御，自不敢妄生异志，出万死不顾一生之计，以侥幸为尝试。兹非其上策欤？

或曰“美富”轮船之转危而安，赖钦州所装二千二百人耳，假使当日只有福州散勇二百余人盘踞在船，协力同心起而发难，恐此船无噍类矣。乃转欲以分为贵，以少为贵，毋乃迂远而不切事情。不知吾所言者，方为正办。二千二百人之由钦州附搭此系偶尔相遭，且有统领以镇慑之，宜其先发制人，彼二百余人微特寡不敌众，势必束手待毙，即愍不畏死，铤而走险，亦断难抗此十倍之多。抑为“美富”轮船不应骤逢此劫，致冥冥中命，彼二千余人自钦州以解其厄，此一役也谓为恰好则可，谓为遣勇必当如此则不可。各省虽多散遣，断不皆动以千计。莫若分船分起，使之无从勾结，安隐归乡之为愈也。夫兵犹火也，不戢则焚；兵犹水也，不流则腐。承平之世，水陆诸屯营操练非不精，赏罚非不严，然阅一二十年即有用者皆归无用，久疏战阵，其筋力精神尤易柔脆涣散，以之打仗冲锋，虽节制而终难必胜。况此旋招旋散者，欲勉令分防，饷项既虞支绌，驱使归

豊［里］回籍，中途多意外忧，又或无家无室厕于其间，难保不为□［啸］聚计。若辈但专顾目前，何知利害，□［诸］巨公职司兵柄，宜何如毖后惩前哉？

总之，创始难，善后更难，而兵事尤难之又难。日前有长江水师改隶海军之议，此则消患于未形，收功于垂后，实属老谋深算。至今尚未见施行，亦可知改弦而更张之颇非易易也。

（1886 年 6 月 27 日，第 1 版）

论通商之有益于中国

今试执迂儒而语之曰：我中国自通商以后贸易日繁，见闻日广，流民地痞皆得有所依赖，而不致为匪，若是乎西人之贶我实多也，彼必拂然于心，悻悻然现于其面曰：尔何丧心病狂欤！何若是之是非颠倒也？

我则应之曰：是实有说，西人之初来通商也，西人岂欲利中国哉？实欲自为己利耳。始则胁之以兵，继则要之以约，后遂舳舻相接，源源而来，以有易无，暗中牟利。其转运也速，其计算也工，其资本也多，其心思也细，约计金资之流出者，每年总核，不下千百万金。由是以观，西日以富，即华日以贫，安所得见其有利而不知非也。西人之贩运来华者，以洋布、羽毛、哆呢等货为大宗，而中国出口之丝、茶数足与之相匹，其可以获利者惟鸦片烟一项，消耗我资财，颓废我筋力，不特华人以为诟病，即西人之能知大局者，亦谓为理所不容、法所当禁，徒以利之所在，故人争趋之耳。近则中国各省皆能种植收浆，而关税所征，较前不止惟倍。度西人之贩运者，利亦不似从前之丰矣。而西人来华，则无一不华人之是赖。洋行也，轮船也，公馆也，自买办以迄出店、水手，罔不优以薪水，借其指臂。向时之为店伙者终岁勤动，只得数十金，今则数百金、数千金不难立致，身家温饱，衣服辉煌，乘坚策肥，颐指气使，其获益于通商者岂浅鲜哉？等而下之，一庖人也，一缝工也，一车夫也，当其服役于□［华］人家，日惟求百文钱，尚虑无人雇用，一经西人所雇，则每月总不下十余元、数十元。其他扛夫、舟子、通事、细崽之类赖西人以养活者，就各通商口岸而计，何止数千万人？而西人卒岁经营，心力俱瘁，亦

惟供其挥霍，恣其奢华。其得白手起家，铜山高积，满载回国，乐此余年者，千百人中曾不闻二三辈。然则通商之利果在西人乎？抑在华人乎？

且不但此也，儒者埋头励志，除八股五言之外，有能讲考据、工词章者向已称为淹博，语以六合之寥廓、五洲之广远，非瞠目不能答，即斥为谰语无稽耳。自与泰西通商，而弦诵之余，时得与彼都人士通款曲，披其图籍，习其语言，天文、地舆、化学、光学、算学、医学无不可深窥秘奥，尽得心传；其有志出洋者又得在其大书塾中从名师友，朝夕讲论行伍之规、战守之法，炮台若何而巩固，兵舰若何而坚精，御敌攻城若何而操胜算，学有成效则归而导其子弟，或教习武备、水师诸学生，使咸得革除陋习，改换新机，以与泰西诸大邦齐驱并驾。至山川之形势、民俗之醇疵、律例之简烦、政教之得失，向惟西人能深悉我朝之底蕴，近则华人之游欧洲者于泰西掌故亦无不了如指掌，且各译成华字，著为成书，家置一编，便于翻阅。一旦有事，断不复受其欺蒙，非道光季年办理洋务诸大臣如在漆室之中寸步不能移动者比，其通商之益又如此。

或有送难者曰：子言通商之益，诚若是矣，所最可患者惟招工一事耳。从前古巴一埠急需华人工作，于是粤中诸地痞勾引乡愚以之为货，更贱其名曰“猪仔”，一到其处，非鞭笞即冻馁，受尽磨折，无复生还。自中朝特简陈星使兰彬出洋查阅，与之定约，除其虐政，始得困苦稍苏。近时美国旧金山各埠又有戕虐华工之事，焚其屋宇，戮其妻孥，华民迭受欺凌，几至暗无天日，虽经驻美星使极意保护，而美廷即允抚恤土人，终不相容。使非通商则千万亿小民万不能冒险而去，安居乐业，何致见侮于外人，是非通商之一害乎？愚则以为，事虽有害而利实隐寓于中，不观昔年赭寇之事乎？起事在金田村，初惟穷苦小民无衣无食，谋生乏术，聚而咨嗟。有一二桀黠者出妖言煽惑，设会诱人，授以兵戈，四出为乱，以致涓涓不塞，酿成江河，十八省幅员几无一片干净土，几费心力，始得歼除。今之佣于外洋者，非无衣无食穷苦小民哉？迹［即］其被鬻为“猪仔”者，未必皆桀骜不驯之辈。然被鬻者十之三，愿往者十之七，苟非性情强悍、愍不畏死之徒，即曰迫于饥寒，亦未必肯轻身而临不测，使无此出洋一路，则中国民日以繁，地不能日以广，即利不能日以多，穷蹙无聊，势必鸠聚为患，铤而走险，其不滋生事故也几希。

昔世宗朝尝募天下勇士，命史文靖公统率以实巴里坤，亦以釜底抽薪，预杜燎原之势耳。今得自辟其途，俾生路可寻，免致穷极思变，倘能勤劬奋勉，则日积月累尚可获利而归，即见恶于美人亦可舍之他适。幞被而出，何处不可栖身？是则开海外之利源，即以弭域中之隐患。如是言利，利斯大矣。彼迂儒动以闭关自守，不与通道为言者，井蛙之见，乌足以语于斯？

（1886 年 11 月 27 日，第 1 版）

录户部复陈维持招商局疏

户部谨奏，为核复大学士李鸿章等遵议维持招商局事宜，并议令将前后出入款项分别报部，恭折仰祈圣鉴事。北洋通商大臣大学士李鸿章等奏遵议招商局事宜以保中国权利一折，光绪十二年正月二十四日军机大臣奉旨："户部知道，钦此。"由军机处抄交到部，据原奏内称，钦奉光绪十一年九月十二日寄谕："顺天府代递道员叶廷眷条陈扶持商局一条等因，钦此。"窃谓轮船招商局之设，原因各口通商以来中国江海之利尽为外国商轮侵占，故设法招集华股，特创此局，以与洋商争衡。惟船栈码头成本甚重，分揽客货所得水脚无多，洋商屡次跌价倾挤；上年又遭法兵之扰，海船难行，遂致局本层折，不得不暂借洋债以应急需。当此局势岌岌之际，必须官为维持乃可日就起色。叶廷眷所陈各节装运鄂盐、展缓运漕期限两条不无窒碍，应毋庸议。其运漕局船回空照沙船免税一条，查运漕沙宁船回空，凡在北洋三口装载豆货杂粮等项，向准全免出口税，嗣后商局轮船运漕回空，请免北洋三口出口税二成，如原来装米一千石，回空时免出口货税二百石，较沙宁船少免八成以示区别。又湖北帽合茶一条向由鄂豫内地运赴张家口、蒙古地方，粗枝大叶价值甚轻。嗣后华商由鄂附搭商局轮船出口，请照砖茶之例每百斤减为出口税银六钱并免复出口半税；其由津北运张家口外，仍照完沿途内地税厘。以上两条，应请自本年开办起。另将执照保单及稽核章程，核定分饬遵照，惟总计所沾利益，每年不过核银二万两左右，局累既深，实不足以资补救。查该局奏定章程，原藉运漕水脚以补揽载客货之不足，每石实银五钱六分零，上年美商英商承运漕粮减

为三钱五分，实则支用不敷。现在沙宁船运漕每石应支银四钱三分一厘零，所有本届商局轮船运漕应请照沙宁船现领之款支给，不再区分扣减，亦不扣海运局公费以资津贴。又该局原存官本及光绪二年买并旗昌船栈案内奏拨官本未还银一百七十八万余两，由运漕水脚项下分年扣还，并湖北军需扣款尚应还银七十七万余两，应请暂缓拔还、免扣水脚各项，以示体恤。俟商局洋债归结后即责令筹缴官本不准短少，该局商困藉可少纾。至该局自去秋向旗昌收回后，遴派道员盛宣怀等认真整顿经理，严定章程、力除弊窦等语。臣等伏查轮船招商局之设创始于同治十一年，当时如何招商集股，有无借拨官款，部中无案可稽。光绪二年，前两江总督沈葆桢奏美国旗昌公司归并招商局，请拨浙江等省官款通力合作，是为招商局报部之初。案此后行之十年，官本之盈亏、商情之衰旺，该局从未报部，部中均无从查悉。惟据沈葆桢原议奏称不可失者时也，有可凭者理也。论时则人谋务尽，适赴借宾定主之机；论理则天道好还，是真转弱为强之始等语。是招商局一举，实通商以来之要务。今据李鸿章等奏称，当此局势岌岌之际，必须官为维持乃可日就起色，自系实在情形。查原奏回空免税一条，臣部查历届海运章程，内开沙船领运官粮至津交清后回南贩运北地货物，并准循照奏案全行免税。如往天津、牛庄、奉天、山东各口贩运，仍由津局查明。承运米石全清后，方准填给免税印照，持赴各关呈验放行。倘有交米不清之船，一概不准给照。如在各口带有洋药，应令查照新章完税等因。今该督请嗣后商局轮船运漕回空，请免北洋三口出口税二成，原来装米一千石回空时免收出口货税二百石，系援照沙宁船成案办理，仍较沙宁船少免八成，应议准行。该船如带有洋药仍应照章纳税字样，以防包私偷漏。又原奏湖北帽合茶一条，臣部查俄国条约内载砖茶每百斤收正税银六钱，半税银三钱等因。今该督请嗣后如华商附搭商局轮船运帽合茶出口，请照砖茶之例每百斤减为出口正税六钱，并免复进口半税，系为商船多得水脚起见，且称减税甚微，亦应准行。惟帽合茶一项原运张家口各处每百斤收正税若干半税若干，部中无案可稽，应由该大臣转饬查明报部。又原奏漕运水脚一条，臣部查本年二月间两江总督曾国荃等奏，苏省海运章程内开上届加给沙轮各船修舱每石银一钱五分，上年经户部奏准沙船减去一钱，每石准给五分，轮船永远停给，今届自应遵办。又沙船每石应支正项水脚四钱之内扣

发三分，轮船招商局业已收回，仍归华商经理，似与洋商有间，是否循照向来华轮之数支给，抑照上年暂雇洋轮数目核给？请敕部核复遵办等因。（此稿未完）

（1887 年 2 月 28 日，第 1 版）

接录户部复陈维持招商局疏

经臣部议复本届招商局承运江浙漕粮，除每石修艌一钱五分照案永远停给，其应领水脚、神福等项，准其循照向来招商局华轮之数支给，以示体恤；其应扣回一分及三分等银，照章提扣，行知直隶、两江总督查照在案。查向来华轮之数，较之上届雇运外国轮船水脚，每石多支银三分零，已足以示体恤，应令仍照臣部前议办理。湖北、湖南采办漕米，如由该局承运，亦即援照江、浙现支之数支给，以昭画一。俟该局官本清还，运脚应否议减，再由臣部酌核办理。

又，原奏官本暂缓拨还一条，臣部查光绪二年两江总督沈葆桢奏归并旗昌轮船，请拨官本银一百万两，内江藩司十万两，江安粮道二十万两，江海关道二十万两，浙江省二十万两，江西省二十万两，湖北省十万两；光绪三年直隶总督李鸿章□［着］拨济招商局生息银十万两内，天津道五万两，津海关五万两，此招商局官款之报部有案者也。光绪六年三月，李鸿章奏各省拨存该局官款，自光绪六年起匀作五年拨还，由承运漕粮水脚按年抵扣；六年六月，又据李鸿章奏，定购美国铁甲船二只，提用招商局三届漕脚还款一百万两，此招商局拨还官款之报部有案者也。复查二年沈葆桢折内，有本年北洋又酌拨官帑以济之语；六年三月，李鸿章折内有存官本原平银一百九十万八千两，除拨还东海关十二万六千五百两，尚存一百七十八万一千五百两之语。是招商局官本不止部中有案之一百一十万两，拨还官本亦不止□［部］中有案之一百万两。又查光绪三年，南北洋大臣李鸿章等会奏整顿招商局折内称，历年拨存该局官帑一百九十万八千两，均与缓息三年，俟光绪六年起缓息拨本，均分五期，每年缴还一期，无论如何为难，不得再求展缓，统计八年官本全清，其缓收息款，以后或作官股，或陆续带缴，届期察看情形，再议等因。今据该督奏称，该局官

本计历年扣还，并湖北军需扣款，业已过半外，尚应还银七十七万余两等语。前后奏案，颇有参差，且历年所缓息银作何结算，亦未声叙。臣部职司度支，既为官帑攸关，即无论正款闲款，均应详细稽核，以慎出入。相应请旨，饬下北洋大臣李鸿章、南洋大臣曾国荃，将招商局拨借官款某年由某省某项动拨银若干，某年于某案内拨还抵还某省银若干，现在未还系欠某省银若干，并查明前后八年所缓息银共计若干，曾否陆续缴还，抑系作为官股生息，应于某年起息，每年息银若干，详细开单奏报，以备考核。至所请应还官本七十七万余两，俟洋债归结后，分年筹缴，未免漫无限制，所有招商局未还官本，除本年免与拨还，应自光绪十三年起，分作五年清缴，每年只责令缴还十余万两，商力亦不至竭蹶，所缴银两即令提解部库以备饷需。

抑臣等更有请者，三代之治法，贵本而抑末，重农而贱商，从古商务未尝议于朝廷。海上互市以来，论者乃竞言商政，窃谓商者逐什一之利，以厚居积、权子母为事者也。厚居积必月计之有余，权子母必求倍入之息，若计成本则日亏，问子母则无着，甚且称贷乞假，以补不足，犹号于众曰“此吾致富之术也”，有是理乎？尝见富商大贾必□［择］忠信之人以主会计，其入有经，其出有节，守余三余一之法，核实厚积，乃能久远。若主计不得人，生之者寡，食之者众，取之无度，用之无节，不旋踵而终窭。

用人理财之道，与政通矣。前者李鸿章、沈葆桢创立此局，谋深虑远，实为经国宏谟，固为收江海之利，以与洋商争衡，转贫为富、转弱为强之机，尽在此举。洋人之通商中国，断不为折阅而来。乃招商局十余年来，不特本息不增，而官款洋债欠负累累，岂谋之不臧哉？臣等稽之案牍，证之人言，知所谓利权，上不在国，下不在商，尽归于中饱之员绅。如唐廷枢、朱其昂之被参于前，徐润、张鸿禄之败露于后，皆其明证。主计之不得其人，出入之经不能讲求撙节，又安得以局本亏折诿之于海上用兵耶？臣等公同商酌，该局既拨有官款，又津贴以漕运水脚，减免其货税，其岁入岁出之款即应官为稽察，拟请旨饬下南北洋大臣钦遵光绪十一年八月十七日谕旨，彻底清查，认真经理，并将该局现存行海轮船几只、行江轮船几只、码头几处、船只名号、码头处所及总局分

局委员、商董衔名，详造细册，送部备考；其每年承运官漕、民货所得运脚若干，开支员董薪水、轮船经费若干，自本年起每届年终，核造四柱清册，报部存案。该局总办由该大臣会商遴派，嗣后派办之员，如有如徐润、张鸿禄之亏欠局款，其原保及失察之大臣，即应请旨交部议处，以昭慎重。所有臣等核复维持招商局事宜缘由，恭折具陈，伏乞皇太后、皇上圣鉴。谨奏。光绪十二年三月十四日具奏。本日奉旨："依议。钦此！"

（1887 年 3 月 1 日，第 1 版）

书户部复陈维持招商局疏后

局外冷眼旁观人稿

轮船招商局之设，原欲收外洋之权利，归诸中国。十余年来，洋商之待华人渐有不同，装货搭客，皆愿自减水脚，动多迁就，而不敢如从前之傲慢形于颜色。盖欲与招商局互相倾轧，冀广招徕，此其失利之情形，显然可见。而华商于中，已阴受其益而不知。且也，同一装货搭客，以其半归诸招商局中。局中虽不即有赢余，而其利自不外溢。招商局既设，不独便于商，亦便于官。洋人行船载货，皆持定例，届期起程，一准晷刻，毫不稍示通融，而于显宦贵官动多藐视；自有招商局船，送往迎来，悉遵指示，体统自尊。近年国家海疆有事，载兵士，装器械，运饷需，皆由招商局船，以供驱遣，便利不可尽述。诚使招商局日盛一日，富强之效未尝不根乎此。何以言之？英人之至东南洋也，未立领事，先设东方贸易公司，其通中国实自此始。今招商局船所至，虽止尽中国江海之利，而不及外洋，然安知后日不渐及乎外洋？则全在乎国家有以实力维持之也。

窃尝论之，泰西立国首重商务，商富即国富，商之所至，兵亦至焉。凡国中一切大工役，如开掘诸矿、兴筑铁路，其始皆由商办以开其端，纠众集资，通力合作，成则国家共享其利；如有折阅及倾跌者，则国家遣官核察，捐帑项以助之，务使著有成效而后已。凡民间有以新法制器，而因以毁家失业者，国家亦必加以资助，俾其器得臻成，备以利民生，以供国用。如火车、轮舶、电标等，其初皆由民间创造，而后归之于官者也。盖

西国于商民皆官为之调剂翼助，故其利溥而用无不足；我皆听商民之自为，而时且遏抑剥损之，否则动拘成例，辄掣其肘，故上下交失其利。

今欲收泰西之利权，而归之于我，则莫如自维持招商局始。招商局自乙酉夏间向旗昌洋行收回后，李傅相派员督办，兴利除弊，蒸蒸日上，倘能如从前运漕不减水脚，公帑不计利息，竭力扶持，必有起色。畀以运漕所以广转输之益，助以公帑所以冀资本之雄，长袖善舞，多财善贾，而招商局之利薮可以独擅也。今读户部复奏南北洋维持招商局一折，而窃有不能已于言者。

一曰于运漕则减水脚也。运漕水脚每石比向章减去一钱五分，又扣回银一分及三分，较之从前，每年少给漕脚银十万两左右。按，近年泰西各国通商中土，轮船日多，行驶于天津、广东两处者尚有赢余，自余他处已难操券，通盘筹算，全在运漕一节藉资补苴。今既若此，虽装载客货，尚可勉力与怡和、太古两洋行抗衡，而运漕则并无利益矣。试思一岁中骤减水脚银十万两，则欲藉他事以为之弥缝者不甚费力乎哉？

一曰以已缓之息银作官股，而仍欲征息也。部议应还官本七十七万余两，由光绪十三年起分作五年清缴，并饬查明前后八年所缓息银共计若干，作为官股，应于某年起息。查阅历年局账，公款一百九十万两，未见提存丝毫利息，前既未尝提存，则后又从何追扣，将当局者代为之偿乎？查前还之官本，实系改借洋债，然则挹彼注兹，本尚未拔，利将安在？户部欲于责令归本之外，将前八年所缓息银一并作为官股，并征其息。诚如是，利上加利，追算何止一百余万两？曾见招商局总账，实在股本只有二百万两，除旧日总办缴回三十万，开平搭入二十万，实剩股本一百五十万两而已。今若欲算还官息八年，则商本仅敷充公。法人滋扰，航海者事介两难，旗昌一出一入，均属商人认亏，商人无利可沾已三年矣。今一难甫脱，一难又逢，商人亦綦苦矣哉。况股票辗转售卖，今日之商人并非昔日之商人，若欲令以后之新商代以前之旧商赔缴八年官息，此冤从何处伸诉乎哉？

一曰每岁造册报部，将商事变为官事也。部议每年所得运脚若干，开支员董薪水、轮船经费若干，造册报部，如是则以后商人资本变为官事，一切驳诘更张将官持其权，而商人不得预闻乎。以视怡和、太古两行商之

难易，又何啻霄壤乎哉？夫所谓“维持”之者，乃官为之助，而非官为之主也。局中督办、总办皆系道员，则官也，而非商也。然其办事接众，与商周旋，未尝以官之面目向人，未尝以官之事例绳人，则仍商也，而非官也。盖介于商与官之间，而通其隔阂也。且夫贸易场中持筹握算，操奇致赢，固系乎人事之克尽，然有时亦非人事之所能主也。洋商思深虑远，推为杰出，而近年来致叹折阅者，所在多有，诚以赢绌无一定也。

要之，轮船招商局之规模，即英之铁行公司、日之三菱公司也，虽由民办、商办，而必赖官以力为维持，其大旨毋使以利权授人而已。如谓欲收利权，而反借资于外，则在欲广远其规模，势不得不扩充其资本也。倘以后遵是成规，而益加撙节焉；毋好大而喜功，毋慎始而怠终；毋徇情面，毋多冗费，毋涉更张，毋矜意气，上下一心，和衷共济，兢兢焉，勉勉焉，实事求是，各勤其职，各守其业，行之十年，招商局不驾西人公司而上者，吾弗信也。

（1887 年 3 月 5 日，第 1、2 版）

中国宜就外洋设立轮船公司议

公司者何？即洋行之别名也。既曰洋行矣，曷为而别之曰公司？曰洋行由巨贾独开，若公司则资本敛诸众人。顾同一公司，而其中又别有由商人自为经理者，如福利公司、太古公司、自来水公司、电气灯公司之类是也。至若行驶轮船往来中外各埠，捎书搭客，无所不宜，如英、法、德、日本各公司，则股份虽签自众商，而必先由国家允准。盖西人喜经商异域，往往重洋远涉，不惮数万里之遥，苟非有常川来往之船，则货物何以流通？音问何以传达？由此国抵彼国，由彼岸至此岸，何以能约期无误、晷刻不差？故必设有公司船，往来络绎，以便商旅而利遄征。公司船英语曰昧[①]，而法语曰马，而译为信袋之义，若曰此船以传递音问为重云尔。中国向不与外洋通，道光季年始开口岸，然亦只有来无往，从未有一介之使奉简书而赴欧墨诸洲者；即大腹贾贸迁有无，亦惟在本国谋利源，素不

① 即 mail。

知遄往他国。越同治朝削平赭寇，各兵轮废而不用，未免徒费百千万金资，遂由李傅相奏请改为商轮，而设招商之局。盖虽不曰轮船公司，其实则与轮船公司无异矣。特是各轮船虽雇西人以主驾驭，而局自总办以下俱未深悉外洋风俗，未便驶赴外洋，故定章只北至津沽，南至闽粤，拆［溯］长江而上，则以汉口为尽头。其有商于外洋者但附洋船以去，即遣往各邦之星使，虽曰简书郑重，深恩陨越以贻羞，然英法诸国公司船既开驶有定期，风波无震撼，则附之以去，颇觉履险如夷。所以外洋多在中国设公司，而中国则不闻于外洋有是举。

岁癸酉，招商局总办香山唐景星观察，始奉李傅相之命，前赴欧墨各洲，相度商情，拟为扩充商局，而辅之以泉唐袁翔甫大令，历半年而返，终以事多窒碍，尚未举行。然说者谓傅相既有此心，观察既经相度，则外洋公司之设或者渐有端倪乎。顾蒙以为，居今日而议设公司船，其不容已者有数端：

英、俄、德、法、日、奥、美诸国，朝廷各简星使驻札其都，以保远民，以观异俗，以敦睦谊，以宣国威。其出也，握节遄征，皇华著，美轪车，威望何等尊严。乃相隔数万里重洋，仅藉他国之船以附往，毋乃亵体统而失威严？即曰兵轮可坐，而素未一至外国，更觉冒险堪虞。惟既有中国公司船，乘之而往，堂皇天使奉命遄征，冠冕堂皇，庶不启外人之笑矣。此其宜设者一。

美国诸属地及日、秘各邦，皆有中国民人在彼工作，而从前猪仔之受其虐害，已属罄竹难书。自经陈荔秋副宪前往稽查，始得拨云雾而见天日。迩年来，美国虐待华人之举，益觉苛如猛虎，毒甚长蛇。现虽有张樵野星使申辩再三，请为查办，而华佣数十万流离困苦，如坐针毡。此邦人既不能容，自当束装返国，而彼公司船及商船所装立有限制，不能一概附装；且彼既有意苛求，则即欲附彼船，彼必多方□［拦］阻。苟有中国公司船，彼国华佣皆可附之就道，免致受彼欺凌。即欲择乐土以营生，亦不难鼓轮他往，出水火而登衽席，不且惟（中国）公司船是赖哉？此其宜设者二。

自开埠通商而后，华人见洋货之五光十色，光怪陆离，无不厌故喜新，争相购用。计由外洋轮船运至者，岁不可以亿兆计。其大宗尤在洋

布，每岁由外洋运至中国，其中水脚核算之，必大有可观。三十年来，坐令外洋各公司船独得其利，外洋日富即中国日贫，徒以利权授之他人，非谋国之道也。何若中国自设公司船以装运，庶利虽为外洋所得，而中国获收水脚，每岁当顿增无数金资，国计民生不且两有所益哉？此其宜者三。

或者谓中国向无此举，一旦而欲夺外洋之利，外洋必起而为难，其中或有未便。不知此固不必虑也。中国向有英、法两公司，继则日本人又设三菱公司，去岁德人亦踵而行之。昨报译美国太平铁路公司购置轮船往来东洋、中国各埠。盖虽不名为公司船，而实亦公司船之流亚。彼既可设公司于我国，我何不可设公司于他邦？核之和约中利益均沾，及公法平等相视之义，适相符合，诚何患其起而为难耶？

或又谓公司船必与书信馆相附而行，既设公司船，必设书信馆。彼公司船只至海口，仅就各大埠分设船局，事尚简而不繁；若书信则城乡村镇无所不通，必处处设馆分收，则其馆如棋布星罗，不特经理为难，且其费亦必形浩大。经商以求利耳，费既浩大，折阅且堪虞矣，何利之有？嘻，此特未明公法者之言也。考公法，几通商口岸行铺，则不论何国人皆可开设，惟书信馆则必让本国独握利权。中国本无书信馆，故他国可以开设外洋书信馆，几如中国信局。然到处有人开设，则自有本国人经理，我中国乌能越俎代谋？是公司船可迳达外洋装人运货，而书信则一至香港，即须交英国书信馆置邮，更何虞其繁琐乎？凡事守成易，谋始难，勿畏难而苟安，是所望于当轴者也。

（1887 年 4 月 18 日，第 1 版）

书“保大”轮船失事情形后

“保大”轮船搁礁失事，其详细情形备书在报。至于今日则已风激浪涌，全船俱碎矣。吾不禁深有所感焉。今夫一物之成败，或亦有数存乎其间。今年中外轮船之失事致坏者已屡有所闻，是岂华人所谓太岁之不利耶？抑仍由于人事之咎也？查“保大”轮船与“丰顺”、“江永”、“江宽”同年购造，“保大”、“丰顺”则专备行海，“江永”、“江宽”则专备行江。“保大”、“丰顺”舱位一切俱各从同，而船身之坚固、行驶之迅速，亦皆

不相上下。凡每年开河之际，各轮船初次赴津，将到之时例以先抵埠者得上赏，□［而］“保大”获赏已非一次，搭客诸人莫不耳其名，乐其客位之宽大、来往之迅疾、船身之稳固，来往津沪者无论官商，无不愿坐“保大”之船。盖此四船者皆在招商局初开之时、未经归并旗昌而先赴外洋购办，工坚料实，较外洋之公司船相去不远，固为中国各轮船中首屈一指者也。约计近二十年，而遽遭此浩劫，讵不大可惜哉？

有该船搭客之与难得脱者致函于西字报，述其失事时之情形，殊甚仓皇。据云该船新易船主，其人本系往来南洋者，于北道水线、沙礁或有未谙；此次遄行，又值雾气迷漫，茫茫前路中依然加力速驶，以致触于成山之礁，船身搁起，而船尾尚在水中。其时满船之人莫不惊惶无措，船上水手宁人居多，其司火、司煤者则多系粤人，此辈见大势不佳，旋即乱抢客位中之银洋、货物，群解小艇一艘，下水而逸，船主无如之何。其尚有一艇，则有华人男妇坐以下水，而不知驶行，但危坐于小艇中，以待救而已。右边所悬之小艇，则不能即时放下，以右边已在礁上，水浅不能浮艇也。其一艇则装有废旧蓬索，及各种器具，众手纷纷，悉数搬出，然后可以入水，则为时已后矣。幸而船身不即入水，次日有太古公司之“通州”轮船过此，立即施救，众客性命得以保全。行李货物虽不无失少，尚属身外物，犹可自解。设或所伤过重，水竟汩汩而入，全船霎时沉下，则彼水手、火夫之类惟知抢先放船，掠物而遁，不复顾众客之死活，船主号令不行，威权不足，一时无所措手，能不全船俱殉也乎？

然该船主虽当时不能阻止各水手人等之纷乱，而事后立即发电，知照招商局预为布置，遂得以告知捕房、公廨派差协捕，在江干守候，“海昌”、“海定”两船前后到埠，将该水手等悉数获案，解送公堂会审，以伸官法，而惩贪残，尚为措置得宜。而于“保大”轮船则终无所补救，正不知此次途逢大雾，仍复照常遄行者，何人执其咎也？

中国之人惟不知管驾之法，故各船船主多系西人，而总管众船主者更无论矣。凡各船主调动更易，华人绝不预闻，虽总办亦不与知焉。盖以此事既非熟谙，所谓不知其理，不谋其事，既用西人为之管理，此事则固事有专责，何必参预于其间？以致西人或有掣肘之处。□［此］其□［立］意非不佳也，然而行船出海，船中之性命与为存亡。即曰船身货物均有保

险行家赔偿，而该局名声则亦不能无小损，局中资本恐亦不能无小耗，上司问及又将何词以对？此其事为何如事，而可轻心以掉之耶？

现在船已失事，无可挽回，幸而搭客无伤，全数救出，全船上性命俱无所丧。将来必经公庭对簿，询及致祸之由，罪应何属，孰是孰非，谁轻谁重，自必有水落石出、昭然若揭之一日，固亦无烦局外人妄为臆度。而独念夫招商局以如许之资本、如许之局面、如许之生意，而不能自行培植一二管驾之华人，以为船主，事事仍须仰给于西人，此则最所不解者已。或曰先生之论亦空言无补已耳。试观福建之船政学堂、天津之武备学堂，其开设也亦既有年，凡所习者大都行船管驾之法，而曾闻其中出一人物否？兵船诸管驾，其问以行船若何，沙线若何，经纬若何，而能历历指陈不爽，吾所知仅数人耳。其余则皆询以机力而不知，问以沙礁而莫对，惟月领薪水，以及浮支修理、虚开兵额，此则为其长技。今而曰招商局亦当自行培植人才，俾将来可以归华人管驾，是岂有实效可见也乎？余曰：譬之家有子弟，使之略涉医书，稍知脉理，即非欲以医为业，而家人有疾，或不至为庸医所误。若事事仰给于医，而任其颠倒变置，则许世子不尝药之罪乌能逃哉。

（1887 年 8 月 4 日，第 1 版）

中国宜增商轮说

客有过余而问者曰，中国之与泰西通商也，事事皆欲驾乎泰西，而独于商务一道似乎相去甚远，此其故何也？余曰，泰西重商，商人之权□官并，故商人多而商务盛；中国不重商，商人初不与官相通，且往往商人为官所抑制，夫是以商人少而商务不能兴旺。夫所谓商人少者，非商人之果少也，以中国之地广人稠，士农工而外，大约商居十之三四，何得言少？而较之西商则未免瞠乎其后。此其故，由于道路通而往来便。试即泰西各国而论之，英国之商务甲于他国，英国之富亦甲于他国，岂果英人皆长袖善舞者乎？统计欧洲各国驶行之商轮，十分之中英人居其七八，凡有英国所属各地无不节节联络，可以呼吸相通，以故商船遄行有恃不恐，而船日益多，生意亦日益旺。他国虽亦有商船终不能望英国之项背。由此言之，

中国之商务所以不及外洋之故，盖可知矣。

客曰，中国之设招商局置办轮船以行于南北闽广各洋面，装运客货行长江者若干艘，行天津者若干艘，行闽广者虽少于长江天津，而亦有数艘以便往来，轮船亦不可谓不多矣，而商务依然不见甚旺。然则为今之计，将议减乎？抑议增乎？

余曰，此则视乎当轴者识见之远近何如耳。拘于目前者谓现在招商局已有如许轮船驶行于各处，与怡和、太古两洋行并驾齐驱，亦足以自豪矣。且与怡和、太古两洋行互相联络，通为一气，凡有外人而欲与怡和、太古、招商争利，三公司合力以御之，是皆所以揽利权而不使外溢也。不知怡和、太古两洋行虽曰资本浩大、规模宏远，然究不过一商家而已。若以中国之招商局而仅足与外洋两商家相颉颃，已不免于贻笑，若再自定限制，谓额设商轮外不得再增一二艘以分利权，则局量偏浅，岂设立招商局之本意也哉？况三公司既有所约，外人不得搀入，而麦边洋行另有轮船行驶各国，又有所谓野鸡轮船者，或一二艘，或三五艘，别树一帜，遄行无忌，诚以外洋之人见利所在，趋之若鹜，有非势力所可御止者。然要亦以中国地大物博，有可图之利，故时有新增之轮船，招商局所欲收外洋之利权而归之中国者，仍不免收之不尽而卒有所溢。

今招商局而果欲收外洋之利权，则莫如多添轮船。近年以来华人皆知中国能自造轮船，即其购自外洋者，亦莫不坚稳可恃，故搭船装货亦多愿坐中国所开之轮船。盖一则顾全大局，二则中国之船招呼者皆中国人，言语可通、饮食亦便，以故乐于乘坐。苟能于此时而再增一二艘，则中国多一轮船，外洋即少来一轮船，此固理势所必然者也。然为招商局计，目前亦未必遽能增置船舶，坐视利源为麦边等行及野鸡轮船所获，岂不大可惜耶！愚以为中国之大，岂少材能之士，设有高瞻远瞩、殚精竭思（之人），而欲为中国收西人之利权，另设轮船，以追随乎招商局之后，则招商局未有不深为嘉许，以乐观厥成，此又情事所必然者也。

或以为三公司既互为约章，不听外人搀入，则中国苟有人另开商轮，不免予人以口实。然三公司之所约者，不过曰倘有外人欲来争利，则三公司当约会减价以窘之，不能禁其船之往来也。窃谓若华人而另增商轮以往来于天津、长江以及闽、广各洋者，不妨附于招商局载运，生意则各不相

蒙，而假其牌号，以杜外人之口，如此则于理既顺、于情亦得，而于大局之所关诚非浅鲜矣。

近来中国佥议铁路之当开，惟苦于经费过巨，故一时尚未能举行。夫铁路所以补轮船之不足也，轮船所不能行之处，则以铁路补之；轮船所能行之处，而反不得尽轮船之用，又焉取此？且子之为此问也，亦有所闻见否耶？

客曰：仆前数日偶阅西字报，见其中载有一事，谓台湾现拟添设轮船，往来闽广、长江、天津，而有人焉意欲阻之，其能阻与否，则语焉而不详，故疑而问之。今得子言，斯豁然矣。请书之以观其后何如？

余曰可，遂录之。

（1887 年 9 月 10 日，第 1 版）

铁路自利说

中国之于铁路一节，近年以来稍有端倪，然究未见其决计广行。外洋各国无不有之，而其利非外人所能夺，中国明明有此大利，而至今不克自取，良可惜矣。且其可惜者，不自今日始也。前者上海之西人创造铁路，自上海直达吴淞，此不过偶尔试行，半杂游戏。往来乘坐之诸客，亦大都争先快睹，聊广识见。初无货物之装运，而自初起以至于拆卸，其间获利即已不少。诚以车行之速，较之轮船约可三倍。火车之一日可抵轮船之三日，火车之一刻可抵轮船之三刻，一日之中多行几次，即获利几次，虽不过游客之往来，而其利已如此其厚也。自中国购回之后，即行拆卸，本云拆至台湾，以便装运基隆煤斤，乃一拆之后，不复再装，以至铁条锈坏，前功尽弃。当其时无人不为之扼腕若嗟，及今思之，殊不知其忽焉而购回，忽焉而拆去，忽焉而听其废弃而不顾，是诚何心？

或者以为上海火车铁路倘不禁止，则洋人将来必将扩而充之，推而广之，渐至于行入内地，而其势骎骎乎不可止遏，故不若于其试行时先为阻之。夫阻之，诚是也，顾既为中国所购回，则即为中国之物，中国何不自行管理，自行扩充？以中国之火车行于中国之内地，谁得而议其非？倘往时即由吴淞已成铁路逐节开拓，岁有所增，月有所继，将见不数年间，而

沿长江一带悉为铁路所联络，由吴淞至镇江，由镇江而南京；用是迤逦溯江而上，可以至于汉口，再上而可以至于荆、宜、夔、万，以接乎四川；由川而上通黔、滇，内地货物向来不能外运者，至此而皆可以贩运于外，则云贵川鄂之货无不可以四处通行。地不爱宝，货且日出而不穷，人亦取之而无禁，其利之自然生出者，当不可以偻指计。即由汉往来之人货，前以乘轮船为速者，至此而反嫌轮船之缓。盖轮船虽速，而自汉达沪非三日不可，或稍稍耽搁，有至四日而后至者；更或倘有风雾，则其日期尤难预定。而火车则悉无虑此，沪汉往来约计不过一昼夜，而中间绝无阻隔，人情喜速而恶缓，必将群附火车，而不乐于搭轮船，从此而太古、怡和、招商局轮船之利，一网打尽矣。

夫招商局虽失轮船之利，而中国实获火车之利，或者招商局之资本悉数改入铁路，则失之东隅者收之桑榆，不足为病也。若怡和、太古则既不能深入中国内地，以分中国火车之利，而长江一带轮船之利尽为中国火车所收。吾知西人于此，必且知难而退，断不能与中国争此利权。若此，则火车一行，而西人未收之利固油然而自生，即西人所共收之利亦不夺而自夺，中国之利孰有大于此者乎？

或以为中国向有厘捐局卡，货物之往来，必逐处停顿，稽查捐纳而后可行，若改舟而车，则遄行迅速，恐沿途局卡皆不能阻查，而于厘捐不无所损此，亦不可不虑。然亦路之局卡，固不免于向隅，而火车所过地方未尝不可沿途停止，就□［便］稽查。况人货所经，沿途亦必有当卸、当装、当登、当下之处，约计何处为便，即以局卡置设于何处，则仍不至有偷漏之弊，而于课税一无所碍。

或又谓轮船宽大，装货为宜，火车安能有如许之大，或恐运货有所不宜。而不知铁路火车本有数等，除上等车位以及二、三等搭客所坐而外，货车不下数种，盖以货有粗细，故预备装运之车亦有不同，大都外洋货物往来莫不由火车而来，其火车所不及者，则以轮船辅之。中国若行火车未始不可照办，则又何忧货物之不能装运也哉？此一意也。先时中国之人，竟未念及，故吴淞铁路一经购回即便拆卸，一似从此之后中国永不议及兴办铁路也者。至今日而重为议及于台湾，则由基隆推广以联络乎台南、台北；在天津，则从开平接长以达于大沽，此议已见明文，

势在必行。则吴淞一路亦必有追思回忆而不胜叹息者。盖从新创始，固不若因其旧基之为易也。前者中国铁路之议创自刘省三爵帅，厥后南北洋大臣会议复奏，各言其利，而卒以经费不易、筹办欲行而止者再，而其所言之利独不及此。而不知铁路之设，其所以收外人之利者，固有如此之大且易也夫！内地之利，外人既不能与我争，而火车一经通行，轮船自难生色，此其理显而易见，不必智者而后知之。而况中原之地若齐、若豫、若秦晋，向非轮船所能达者，一有火车而可以无远弗届，其便利更有不止于沿江一带者哉！今日中国即未必有此快事，亦不妨存此快论，以为他日之左验。因书之。

（1887 年 9 月 29 日，第 1 版）

裕关税当先恤商说

孟子之言曰："古之为关也，将以御暴；今之为关也，将以为暴。"呜呼，御暴为暴之间，岂可以道里计哉？夫人之所畏于暴者，猛虎也，长蛇也，盗贼与水火也，杀人于无罪之地，祸人于不测之间，瞬息之顷，身家性命皆归荡然，所以畏之若是其甚也。而关皆无有，然则何为而畏其暴哉？而天下之行商者独畏之，不啻如水火，如盗贼，甚而至于如猛虎、□［长］蛇，其故何欤？关之政，往来有稽也，启闭有时也，户与工有别也。税则之定有常征，督理之司有专责也。其上则有委员，曰税务，曰查船，曰便商，层层钳制，其下又有签量、书算、巡丁诸人役，供其奔走之劳，权其会计之当，所以辅委员之不足，而严奸商之偷漏也。一船之来，必先之以画稍，使其不能搀越也；继之以报号，使其不能抽移也；然后签量，持筹以量之，委员凭其所报以查之，复查既确，即抽单上税，给票放行。凡巨船大舶，自数千石以至百十石者皆是也。至于船小不满二十石以□［下］者，则使之报完便商。便商者，其税较大关为轻，盖于上裕国课之中隐寓恤商之意，其立法非不善，其立意非不仁且厚也，又乌在其能为暴者？凡彼商民宜如何踊跃输将，望关投止，方且感奋之不暇，何为而畏之如冰之深，如火之热，如□兽凶徒，磨牙吮血、杀人如□［麻］者，视为畏途，望望然去之哉？而今之为□［关］者异矣，有□［关］政之责者

堂高□［廉］远，深居简出，则讯腹心于委员。即有□然奋迅，雷厉风行，新法屡更，严罚必峻，而究之所凭者高，所处者远，势不能不仍假手于委员。而委员大都皆席□［丰］履厚，惮于飞涛，则耳目寄之签量，签量不能独肥也，于是布爪牙于白役包揽。往往有委员之不肖者，甚且与若辈通同一气，上下蒙蔽，而商人之畏首畏尾者，身其余几矣。每见商船之报税也，不先到关而先投签量，以视其手之高下而定税之多寡，谓之讲盘，百端需索，不饱其欲不止。如此则抽单纳税，给票放行等事，皆可稍速；否则，任其顶关停泊，甚至十日半月，而不予查量，若不知有此一船之到关者，而漂失之可危、衣食之难周不问焉。即幸而开□［舱］查量，亦必多方搜索，故意挑剔，因之而勒罚，自三五倍至十余倍者，比比皆是。彼富商巨贾无论矣，小本贸易横罹此祸，倾其货不足，则乞贷以济之；乞贷无门，则有不忍卒言者，亦时有闻。噫，此其为暴何如者？不且如水益深，如火益热，如猛虎长蛇之噬人为更毒，如剧盗猾贼之劫财为更险哉？宜竞趋洋关而不可换回也。

洋商自通商以后，专设以征洋商进出口之货，而招商局之轮船亦与焉，其税较之大关奚止倍蓰，然则商人何为舍轻就重，而趋之如鹜若此夫？商人岂甘心就重哉？亦畏暴耳。盖洋关税虽重，而随到随验，随验随行，无片时之留难，其货不至因留难而朽败，因朽败而亏耗，以视彼之签量需索、停泊旅食核计之，未必彼善于此，而迟速难易何止天渊之别？然则商人亦何为而不趋之如鹜哉！

或曰华商挂用洋旗，长江上下水关部，方将以常税之奇绌，由于洋旗洋票之多，彼此互商，设法禁止。呜呼，是直不自知其为丛驱爵，为渊驱鱼，而欲加之厉耳。况洋商雇用民船，小民犹得藉赁资以谋生，长江数千里尚不致为风逢夹板等船尽夺其利，一旦而欲设法禁绝，举而驱之于水火盗贼长蛇猛虎之区，杀人于无罪，祸人于不测，则虽刀锯在前，鞭策在后，亦必不可得者。则为之奈何？曰裁革冗役则蠹去矣，慎选委员则弊清矣，仿洋关之法而变通之则无留难之患矣，出水火而蒙衽席，举盗贼、蛇虎而廓清之，易暴为仁，以轻□［当］重，虽驱而至于洋关，亦必不可得矣。又何必纷纷然议禁洋旗洋票为哉？是在今之为关者。

（1887 年 12 月 10 日，第 1 版）

资遣华人说

中国之地广矣，中国之人稠矣，欲人人而觅糊口之方，其难实不可以言喻。上焉者或舌耕，或游幕，终岁所入虽甚瘠薄，犹得供衣食，而畜妻孥；降而下之，为伙友，为仆从，所入即寥寥无几，苟不溺情于嫖赌烟酒，亦不致果腹无资；至于农圃之流，终岁勤劬，课晴问雨，但得佃资有着，国课早完，则毕世优游，几如世外桃源，不知尘中是何甲子。盖较之舌耕、游幕、伙友、仆从，尤觉逍遥自得，与世无争焉。独此不尴不尬之流，文不能握管，武不能弯弓，地无立锥，身无短褐，东飘西荡，食宿无常，一或见诱于匪人，即不免揭竿滋事，白莲、清水之教，红巾、长发之寇，苟无若辈，乌能霎时乌合，到处蔓延乎？幸也，中外通商，局势大变，海外各国咸欲招华人前往作工，若辈既无家室之萦心，又无田园之世守，一动以目前之利，遂即轻身而往，远涉重洋。

初时英俄二国次第招工，其资尚属从丰，款待亦为不薄，其有期满回国者腰缠充裕，人皆羡之，遂不以出洋为畏途，而以为乐事。其后卑鲁、古巴在澳门设招工馆，澳中无赖诱人售诸馆中，名曰贩猪仔，于是多方凌虐，惨酷无人理，生灵数十万委诸海外，或被伤而死，或染瘴而亡，或以饥寒毙，或以疾病殂，怨气弥天，哭声动地。该国人视之，曾不殊于犬豕，摧之挫之，日夜不息。幸为太史所闻，悉奏之朝廷，特遣陈荔秋星使前往查明，载之回国。复与卑廷立约，此后即用华人工作，款待亦当与他国从同，而人皆视为棘地荆天，不敢贸然而往，相约至旧金山力作糊口。

旧金山者，西语曰三法兰悉士哥，在撒克喇缅都之外，滨海之区，向为美利坚属地，地初开辟，广野肥饶；土人工值既昂，性情又懒，是故华人初至，美人皆喜用之，以致愈聚愈多，力食之徒源源而至。土人恶其攘夺生意也，无不恨深切齿，欲得甘心而戕害之风起矣。初惟工作之辈稍稍寻仇，至前年而竟结党成群，公然上呈政府，以致洛士丙冷一案，戕害十百人，焚毁资财至巨万。华官向美政府诘责，政府对以其事起于土人，国家亦不能禁遏。夫美为民主之国，其不能独行独断，犹可言也。顾何以政府亦顺土人之心，下令禁止华人，不许再行前往？岂土人之势焰，朝廷亦

不敢与之抗衡耶？抑美廷果见恶华人，故任土人之戕害耶？

查美与中朝立约事在咸丰八年，迄今三十一年中，从未有所龃龉，何以于华人作工之事，而竟有所见恶于心欤？特是华人既不相容，在中朝断不能漠然置之，任其琐尾流离于海外。今观美日报登，中朝总理事官设法资遣回华，而后叹数万贫民皆可免其虐害矣。顾或谓华人之在彼者甚众，每船只附载五十人，即一二年亦不能载尽，倘前者既返，而后者以势孤力弱，益见侮于土人可奈何？何若禀求星使，奏请饬下招商局，专阁［发］数轮船至彼，悉数载回。不知土人之恶华人，恶其攘夺生理耳，今既将载之回国，则此后生理自当悉属之土人，土人方且喜之不遑，尚何有所见恶乎？彼招商局轮船未习重洋，设遇风涛，反形不美，固不若逐渐附公司船遄返，免致沿路担忧也。

或又曰，中国向以人满为患，自有出洋之路，人得有所谋生，始不致聚而为患，此次载之回国，彼其人既见惯外洋之华美，又皆愍不畏死之流，岂甘局促田庐，苦苦度日？万一啸聚日众，勾引教匪、会匪，煽惑愚民，潜谋不轨，腹心之患不可不防。则曷若弃置重洋，任其自生自灭乎？不知若辈虽久在外邦，究属中朝之赤子，坐视其颠连困苦，将父母斯民之谓何？且载回亦尽可善为安置也。目前台湾方渐渐开辟，山林之利取之无穷，西北新疆亦多旷土，招人开垦势不容迟，则以中国之民收中国之利，但得衣租食税，冻馁无忧，更何致自外生成，相与肇事乎？

总之，载回云者非徒载回已也，必审慎于载回之先，筹谋于载回之后，使若辈既免外人之苛待，又得欢乐以终年，而后保我蒸黎无微不至矣。理事，真民之父母哉！

（1888 年 4 月 17 日，第 1 版）

争利说

今日之天下，一言“利”之天下也。上至公卿大夫，下至舆台、仆隶与夫士农工商、医卜星相之各事其事，各业其业，莫不唯利焉是图。当今之世，为今之人，“利”之一字不可讳，亦不能讳，且不必讳。今夫利也者，非犹是戋戋者货贿钱币之谓也。利于家，利于国，利遍于天下，利及

于后世，是之谓大利。自利以利人，有功于人而人利用之，有德于人而人利赖之，是之谓小利。问能识一“丁”字乎，不能也；问能挽五石弓乎，不能也；而唯是宫室之美、妻妾之奉，所识穷乏者之得我以诩诩然，自鸣得意，是之谓不利。

利之为道大矣哉。是故，古者言利必对以义，今则以利为义，利归之斯，义归之矣。古者言利必副以名，今则以利为名，利归之斯，名归之矣。善于为利者，有时却货贿而不受，弃钱币而不顾，若以为戋戋者，不足以污吾操也。窥其微，探其蕴，盖亦有所利而为之，非贸贸然甘为是大不利也。而吾窃笑夫今之人，不详其义，不求其解，辄相与轻之、藐之、诋之、丑之，何怪乎孳孳焉沉溺于利之中，而不知利之所在，日操其不利之术以求利于天下，而利遂愈亲而愈疏、愈迎而愈距也。

然则为利之术，将奈何？曰莫善于人同利，莫不善于与人争利。夫利者天下之公器，当与天下共之，非一人之所得而私也。与人同利者，人与己皆得其利而利无穷；与人争利者，将自利而不利于人，不知人不利焉，则己又何利之有？此不必纵论古今，旷观世宙而后知之也。言小而可以喻大，方近而可以明远，试即沪上觇之，如轮船招商局俾人有行旅之利，而己亦与有利焉；自来水公司俾人有挹注之利，而己亦与有利焉；电报局有邮寄之利，保险局有安谧［谧］之利，其他类推，不胜枚举。其利也，取之无尽，用之不竭，夫亦尽人而知之，是非与人同利也乎？

若夫与人争利之事，尤不可以更仆数。有事虽细而害则深者，如昔之吕宋小票，今之分送彩票是已。夫吕宋小票，其事差类于拐骗之端，其行几同于攘窃之盗，一时风行租界，举国若狂，凡小本经营、食力工作之辈，举平日一丝半粟、铢积寸累竭蹶输将，以侥幸于万一。迨夫书成咄咄，手已空空，贫无所归，废时失业，穷而为乞丐，陷而为流氓。为民上者烛其害之至于此极也，为之严惩厉禁，而租界始肃然清。彼开设吕宋小票店者或对号而胡赖，或开彩而卷逃，捐其资而丧其本者比比皆是，而创业置产者无闻焉，是争利者之不利也明甚。乃不意今复有分送彩票事，分送彩票之害，昔者尝论及之，以为当严惩厉禁，如昔年之小票，既而裴邑尊逮面馆送票之俞梧庭，庭讯笞责，且面谕铺甲，出示禁止，而租界之送票者则依然如故也。顾或谓不加分文，情愿自送，在上者有所不能禁，不

知禁与不禁视乎其害与否，安有所不能者哉？送票四害，既详前论，而浹辰[①]之间，有初已送而后行再送者，有不愿送而不得不送者，有暗减成色而借口为送者，有明加价值而冒名为送者，他日之踵事增华、变本加厉，虽欲不禁而有所不能，夫亦事有固然，势所必至者矣。

吾思创始送票者，不过欲人皆清淡而已，独兴隆为争利起见耳。己固利矣，其如人之不利何；人为其不利也，亦送票而争利，于是人与己皆有所不利焉，不益见争利之不利也哉？虽然，此犹其小焉者也，往往见齐行会，议定规制，立章程，违者有罚，其同业中守之弗失，虽无分外之利，而其利已源源无穷焉。至于与人同利之业而存与人争利之心，一人倡之，百十人从，而利之一家作之百十家，从而效之，利以抑而犹轻，利以分而愈薄，卒至一败涂地、两败俱伤而后已。试质诸主持市面者，又何乐乎争利？

（1888 年 5 月 4 日，第 1 版）

复河运议

国家定鼎燕京，仰给南漕，二百年来悉由河运。至道光中叶高家堰一役溃败，至不可收拾，时陶文毅公总制两江，主议舍河就海，朝廷韪之，五十余年未之改也。其节费省工姑不具论，即发捻之乱，黄河南北半为贼薮，而全漕无阻，成效昭然。讵前年漕运因法船横截海面，承办各员束手无策，至四五月间始行北上，恭读上谕："江浙漕粮概由海运，殊非经久之策，嗣后漕粮运通，虽不能遽行全复河运，必应设法增添，为逐渐推广之计。惟转漕必先治河，且雇用民船等事，必须预为绸缪，着切实筹划，奏明办理等因。钦此。"仰见圣谟周详，规画久远之意。

夫河运之弊尽人所知，海运之利今亦难恃，然窃以为海运必不可常行，河运必不可不复也。海运始于元，一时虽获其利，而人船飘没，无岁不有，至其季世卒以不给，海运之效亦可睹矣。以明祖之深谋远虑，岂不知海运速而河运迟，海运费而河运省，河海并运可以无咽喉之变，然卒舍

① 浹辰：指自子至亥一周十二日。

海就河者，盖亲见元世之利害，而不欲以民生国计试之波涛也。厥后永乐之朝、隆庆之间，旋行旋止，非皆以海运不可恃耶？今虽海氛无警，然“福星”轮船之撞沉，沙、卫各船之飘失，亦有所闻。况外情叵测，万一如前年故事，计将安出？此海运之必不可久行者也。

案，运河绵长三千里，其间自陶城埠至临清州，一片干河，藉黄济运，他如鱼台、济宁、寿张、巨野等处，河身节节淤垫，堤闸在在倾圮。邳宿运河专恃微山湖一线来源，从前由沛县至夏镇，东西湖面相隔三四十里，水小之年尚隔十余里不等，今则存水告涸，济运无资，江北漕船经过，动辄阻滞，一旦骤复河运，船只更多，举凡培堤、筑坝、修闸、挑河、浚泉、蓄水等事，尤难措手。诚如圣谕，转漕必先治河。窃维河运停止一日，即河工日弛一日，亦即河道日淤一日，若不及早大修，年复一年，淤废更甚，恐并江北十余万石漕米亦难浮送也。为今日计，宜于朱姬减闸迤下筑拦河大坝，以资收蓄，将运属南旺湖所蓄之水启芒生闸，放入牛头河，下注南阳、昭阳，转达微湖；并将彭口山河上游距河二百里之分水岭及修永［水］闸，上柏山一带泉渠案图寻考，凡可引水入河者，逐一疏浚，俾益水源，而资接济。再将东省运河一律疏通，则河道无虞涸竭，而河运可逐渐增添矣。

夫河运之所以愆期者，以沿途之留滞也。欲沿途无留滞，当先责之治河诸臣。河之害漕者，在牵漕河诸水尽泻入海也。故河决之世，陆则病水，水则病涸；发则病水，去则病涸；齐鲁病水，运河病涸。治河之法，以运避河，不若以河避运。盖河之势合则易溃，分则自杀，诚于河之南北相其地势，析其支流，条分而派，别之大者为川浍，小者为沟洫，则势分而河安，河安而运利，而沿河之民亦得沾其水利矣。

议者谓运河非淤即泛，屡修屡坏，岁糜数百万，与黄河同一漏卮，若欲全身浚治，工费浩大，再以岁修、飞挽之资，计之数尤不赀，较之海运糜省天渊。然以国家之财散之闾阎，是犹取之中府，而藏之外府也。且康雍乾嘉之际，并行河运，何不闻以经费之繁而改河就海耶？议海运者曰费省时速，议河运者曰彼险此夷，不知河之害在壅滞，在溃决，海之害在敌扰，在风涛，二者利病相当。今鉴前年之被阻，议复河运，则何如乘军务休息时，试添数万石河运，余则姑再沿办海运一二届，而以筹购军械之

资，移诸河工，以添募防营之兵，使之力作，不特人多易于从事，且免游勇骚扰之患，一俟全河告成，徐图遣撤，彼兵则既习作苦，散而归农，亦易安业。承运之余，实兼数利，转漕之法，无便于此。

顾此特就河运言耳，裕国之本实不在是。陆清献公曰，裕国之本其必垦西北之闲田，而宽东南之输挽乎。垦田之所以无成效者，非垦田之难，而未得其人、未得其法也。天下之大，岂无能罢骑兵、列屯田如赵充国其人者乎？岂无能大治诸陂、穿渠溉田如邓艾其人者乎？诚能尊以爵位，畀以事权，久于其任，必有竭忠尽力者出，为之清其疆理，治其沟浍，如前怡亲王兴畿辅水利，开千顷腴田。但古人水利随时修理，不觉其烦，今以久湮久塞之河道，一旦欲疏其壅，而防其溃，经费难筹，势难猝办；又当公私交困之时，民间十室九空，正供钱粮尚虞不足，安有余力成艰巨之事？若不量时势，骤然兴举，贻害非浅。窃见直东晋豫四省饥馑荐臻，圣朝议赈议蠲，所费帑项不可胜计，与其蠲赈于已荒之后，何若讲求垦田水利于未荒之前，欲求久远之业莫大于是矣。是在封疆大吏饬查所属州县，水道何处宜堤防，何处宜疏浚，约长阔若干，工费若干，咨商部臣，度钱粮之赢绌，以次分年举行，永成万世之利，而不扰于民。以一时言之，虽若不免于费，以久远言之，较蠲赈省必百倍。夫而后南漕可议改折，朝野上下皆省无数耗费，又何虑海运之万一不虞、河运之愆期伤财，规规焉议筑铁道为利运漕料地步哉？天下事非知之艰，行之惟艰，所望当轴者探源务本，以实心行实事，勿蹈苟且因循之习，长治久安之策将于今日见之矣。

（1888 年 5 月 14 日，第 1 版）

沪北铁路议（上）

我中国自创设轮船招商局以来，滨海各省、通商各埠，商贾亦既云集矣，货财亦既麇聚矣，而内地诸省分，崇山峻岭、旷□［野］平原，为轮船所不能至，商贾之往来者犹惮于跋涉也，货财之出入者犹艰于流通也。其有一省之偏灾，一岁之不登，而至于人民流离、道殣相望者，皆以商贾之惮于跋涉、货财之艰于流通，虽当事者欲移民以就粟，移粟以就民，而

且格于势、穷于力，扼腕太息，无可如何也。然则，轮船所不能至者，其可不思所以济之也哉？何以济之？曰有铁路在。

原夫铁路之行，火轮车也，创始泰西，盛行今世，人力所至，无远弗届，电掣飙驰，千里一瞬，凿山开路，驾水成梁。其高也梯于岩壑之上，其泽也穿于渊泉之下，其捷也如禽隼之飞翔于太空，其稳也如马牛之踯躅于平陆，其机括之灵、行旅之便，商贾货□［财］之所裨益，夫亦尽人而知之矣。我中国行轮船而初不及铁路者，非形格而势禁也，非方殊而俗异也，盖谋利之计疏而虑害之心深也。何以言之？火车奔驶，尤速于船，鼓轮而行，朝发夕至。西北边境强邻接壤，一旦龃龉□［用］兵，□［轮］船赴救不及，征调不至，乘机抵隙如无人门焉者，是非不利于国乎。轮□［车］既行，装货搭客，程期迅速，脚费便宜，行李往来，趋之如鹜。其有骡马脚夫以载客驳货为营业者，无计谋生，无所得食，散而为流丐，聚而为强梁，滋扰地方，势所必至，是非不利于民乎？夫于国不利，于民不利，则商贾货财之为利□寡矣。利不十，政虽善而不兴；害不十，法虽敝而不变。

铁路之利害如此，当事者所以屡议而屡辍也乎，不知此二害者，皆臆度也，皆过计也。铁路横亘千万里，而千万里中有尺寸寻丈之不相连续者，则火轮车不能飞渡矣；举尺寸寻丈之铁路拆毁而损坏之，不过一反掌一转瞬间事耳。两车相见，我可以乘我之火车以赴敌，而敌不敢借我之铁路以攻我。自我举之，自我废之，其于国也何害焉？铁路一线绵延，无所间断，有横路以逾越之，有旁门以启闭之，或一二里，或三四里，节次相连，远近相望，皆必有人焉以司其事。彼载客驳员之辈虽愚戇冥顽，断无他技，而令之守铁路，则不失其业，不去其乡。无一夫不获其所，其于民也何害焉？铁路之有利而无害也，不亦彰明较著乎哉夫？

然而天津之铁路公司□矣，维光绪十二年天津立铁路公司，官稽其弊，商总其成，一切章程俱臻妥善，先以价银十万两购回开平旧铁路。此路为十一年开平煤矿局所筑，由唐山接至胥各庄，计长二十里，专运煤石各料，公司即由胥各庄接造至芦台附近之阎庄，计长七十里，需银十五万两，筹集股份，一律造成。每一火车可带客货车二三十辆，每日分行四次，往返八次，搭客日有四五百人，计搭客、装煤、运货等项，每月可收

银四千数百两。除养路费二千两外，每月可得余利二千两左右，核之成本二十五万两，确有七八厘利息。自客岁四月开行迄今，已历期月，而成效已昭然可睹矣。按当时奏请，有将来京外各省，均须次第推行等语。故去春海军衙门又奏请，由阎庄接造铁路至芦台、北塘、唐沽以抵天津，约长一百八十里，需银一百二十万两，并由铁路公司一手经理。现经查期测量，想此项工程即当开办，而年终可以告竣矣。

夫自唐山以至阎庄，商贾之往来、货财之出入，犹不及沪上之盛，火车生意仅恃运煤为大宗，加以搭客装货，竟有七八厘利息。而自阎庄以至天津，筑路之费至需百二十万两，犹毅然为之，而无少踌躇焉。吾不解沪上一隅，为我中国通商最大埠，商贾如此其云集也，货财如此其麇聚也，而商民闻各省推行之语，终未尝于轮船外一议及于铁路者何哉？今试有沪上之拥厚资、居奇货者，具禀呈请招股集款，承办沪北江湾、吴淞等处铁路，当事者必奖许之、鼓励之，以树次第推行之先声，而劝京外各省之后起者。及铁路成，而子若孙万世之业、□［不］朽之功，胥于是乎基焉，享美名、获重利，又何惮而不为乎？且夫沪北铁路之工程，有较易于京外各省者，而沪北铁路之利息，有较厚于天津等处者，请进而毕其说。

（1888 年 5 月 30 日，第 1、2 版）

沪北铁路议（下）

我中国京外各省、天津等处之铁路，皆戛戛独造，耳目一新，无成例之可援也，无前功之可溯也。独至沪北则不为创而为，因度其工程，则按图索之，而无烦测量矣；揣其利息，则操券致之，而无事筹维矣。吾故曰：较诸京外各省、天津等处工程易，而利息厚者此耳。昔光绪二年，有沪上吴淞路洋商有限公司呈禀，请于冯卓如道宪，开办铁路，通行火车，自沪北之二摆渡桥起，十八里至江湾之张洪浜；自江湾而北，至吴淞之升旗处及蕴草浜，价买基地，造筑车路，编排离落，开浚水沟。各工报竣，火车遂行，只搭客而不载货物，每日上午三次，往返六次，下午四次，往返八次。计车价上座收洋一元，来回一元五角；中座收洋半元，来回七角

半；下座收钱二百文，来回三百六十文。一时长老叹异，妇孺称奇，相与手舞足蹈，于车路之旁莫不欲躬亲尝试以为快。迨当事者闻其事，以为倏忽往来，捷于风雨，甚非所以谨慎海防之至意。且江湾、吴淞等处铁路并非租界以内之基地，虽由公司价买，而火车所经过者，仍与官道、官河逼近毗连，按诸公法，准诸和约，理当与国家先行讲明，允则准行，否则废议，不当径行，直遂如此。遂以此说质之英国威公使，愿给银两，立即拆毁。威公使自知失检，力劝该公司暂时停止，议定再行。经冯道宪与官董会同英国汉文正使，在江宁省城酌议条款，由中国给价银二十六万两买回拆断。惟所给之银并未清讫，三月一付，一年期满，自二年九月十五日起至三年九月十五日止，应听该洋商公司行车如故，出示晓谕，无许滋扰。比期满付清，遂将全段铁路收回拆毁，运往台湾。数年来，雨淋日炙，不无损坏。至天津开平创筑铁路，始择可用者用之，而自沪北至吴淞铁路之基地则几如废壤荒田，无复有过而问焉者矣。

夫创于始者，事倍而功半；因于后者，事半而功倍。天下事大抵皆然，而于铁路为尤甚，固不独购置轮车之数、建造房屋之式、招夫守路之费、搭客定价之规可以稽其簿籍，仿其章程，寻其基址，仍其条例已也。铁路工程莫难于买地一端，琐碎零星，纵横拉杂，牵连并凑，不胜其劳。有沿路之庐舍须折毁者，有当道之坟茔须迁徙者，挨延日月，迄无成功。兹则往迹未湮，故基犹在，变通办理，或租或售，其时之迟速、其事之繁简、其价之贵贱，与先我着鞭者相去不啻天壤，谓非工程之较易乎？铁路利息视商埠之盛衰□［为］盈歉，沪上口岸市廛鳞栉，梯航辐辏，中外各埠罕与比伦，如英国三岛孤悬海中，火车之多至有一万数千辆，客货车几至四十万辆，车路之长几至五万里，而一年所收搭客载货钱计银二百兆有零。按英本国不过抵中国三四省，而铁路之盛既如彼，铁路之利又如此，中国之沪上犹英国之伦敦，当未盛之时，收无穷之利，则其利必有倍蓰于英国者，更无论天津等处矣。况当时公司只搭客而不载货，若客货并行，税捐不漏，则其利又可知谓非利息之独厚乎？

且泰西通商之局将与宇宙相终始焉，则沪北铁路之举意必有创而行之者，既创而莫敢废，既行而莫能止者势也。方今沪上之大有力者，曷不树不朽之功，立万世之业，为子若孙计乎？唯是斯举也，必定识以持之，定

力以赴之，而后可以成厥功。盖沪北风土与天津等处异，车路两旁田园屋舍棋布星罗，其长老妇孺寻常出入，不时往来，以铁路横亘于其中，出入有常，往来以时，将以为大不便焉，其群起而阻挠者情也，亦理也。虽任大事者，必不以阻挠而隳其志、废其功，然篱落水沟、旁门横路，必堤防谨慎，看守周详，无使酿祸肇事，为阻挠者口实。当公司行火车时，尝有辗倒兵勇一案，当事者与公司议允提管车洋人治以误杀人之罪，嗣因商订保护章程。今路上所开之门，派人在门外昼夜看守，行车有一定时刻，未开行前将门关闭，车过方开；若看守之人偶不小心，并未关门，以致闯事，责成公司；既已关门，而行人来此，强要闯进，即将此人扭送公署。其篱落水沟以内，均不准行人闯进，所以为郑重人命者，计至深，法至密矣。铁路其有成议乎？请于此加之意焉可。

（1888 年 6 月 1 日，第 1 版）

论沙船转机

轮船未行以前，船之行于海者，有“三闽”、“广海”船名，龙骨底圆面高，下有大木三段贴于船底，一遇浅沙，龙骨陷于沙中，风潮不顺，便有疏虞。浙江海船名“蛋船”，又名“三不像”，虽能过沙，然船身太重，不敢贴近浅处也。江南海船名“沙船”，其式最良，其法最善，船底平阔，沙面可行可泊，稍搁无碍，常由沙港以至淮安，贩蟹为业。沙港者，沙间之深沟也。是以沙脉浅深，最为娴熟，但□明海运之海船皆造之于官，从无雇之于商者，故沙船仅自载货，未尝转□。道光六年，黄河断流，河运中阻，疆臣奏请试行海运，议者以沙船式良法善，遂有但雇江南沙船足可敷用之说。水脚既轻，耗费又省，计稳时速，较胜河运。□中堂力主是议，乃由沪上雇用沙船，由大洋往来关东，顺风扬帆，一岁数次，更番无失，为驶得宜，于是海运粮米，以沙船为有大功，而沙船之利亦倍蓰于往日，故当时以沙船为恒产者蒸蒸日上，获利无算，有富至百十万者：或闻其富不曰田亩，不曰庐舍，不曰店铺，而以沙船对。迨夫粤寇落平，通商开埠，始设招商局，专行轮船。夫轮船习驰电掣，一瞬千里，履风涛如平地，观海洋如衽席，其计之隐，时之速，水脚之□［轻］、耗费之省，尤

过于沙船，遂用轮船，分载粮米，而一切海首商货，亦皆为轮船所揽载，沙船之利大损。十余年来，江浙两省海运粮米，沙船与轮船并载，粮米卸载之后，至牛庄载运油、豆饼等货，其利息甚微，有不敷水脚而遂至亏本者。盖沙船之不振也久矣，乃不谓时势之迁流、人事之丕变，至今日而竟有转机也。从来海运粮米，沙船、轮船除水脚之外，每石加耗米八升，乃轮船之行速，而沙船之行迟，故轮船所耗轻而沙船所耗重，惟丁亥戊子两年，因江浙丰收，秋成以后，雨泽稀少，所出米色极为干洁，不独轮船所载，并无所耗，即沙船亦有全耗赢余。凡为沙船生意者，固已欣喜过望矣。洎乎天津卸载，绕道牛庄，所载油、豆、饼等货又皆有利息，如迩□［来］沪上市面，油每担四两有零，豆每石一两八钱，饼每片五钱五分左右，较牛庄市价，油与豆皆有数分余利，而饼之余利尤厚，每片约赢一钱二三分，如此厚利为近年所罕睹。溯创设轮船招商局以来，沙船之不振者已历十有余年，以沙船为恒产者，皆扼腕太息，无可如何，幸而两年之间，得获如此厚利，谓非沙船之一转机乎？吾于是有厚望焉。上以颂国家年岁之屡丰，下以卜沪上生意之复盛，又不独为沙船（之）幸也。自山西奇荒，各有水旱偏灾，曾无宁岁，东南诸善士设法劝□，尽心竭力，虽妇人孺子皆倒箧倾囊无吝色。善气所蒸，兆此丰稔，江浙两省无岁不登。方今善士之募赈者源源而来，不厌不倦，则此后之丰年如操左券，无待蓍龟矣。夫国之富在于民，民之富在于岁，凡坐贾行商，通功易事，皆由此而□□［推算］焉。行见家给人足，各业俱旺，而沙船其一端也。自沪上通商，生意之盛，无与比伦，由渐而衰，以至今日，虽著名字号、多年店家，竟有难于获利者。夫生意之盛衰，不在囤积，而在转输，转输利，则囤积亦利。沙船转输之利如此其厚，则因是而获利者正不特沙船为然，行见字号店家皆有起色。往年气象复见于今，而沙船其先声也。虽然沙船与轮船并行，则所获利息已不如当时之厚。轮船通江海，而不准入内河，盖恐内河商船生意为轮船所搀夺也。自沪至苏，间有航船往来，昔有禀官请用小轮船通行苏沪，未经批允而罢。近又有以小轮船搭客载货往来苏沪等处者。夫利之所在，孰不争趋，他日接踵禀请当不乏人。海道沙船生意既为轮船所搀夺，至十有余年而始有转机，则内河航船必不愿与小轮船并行。一旦小轮船通行内河，则航船生意必至大坏，欲如沙船两年之连获厚

利不可得矣，因论沙船而并及之。

（1888 年 7 月 20 日，第 1 版）

论招商局能得人

夫有非常之人，必有非常之才，而后有非常之功。人但见声名烜赫[①]，功业彪炳，以为钻营之捷也、际遇之隆也，而不知天降大任于是人，必确乎有一二大端超出寻常万万者。何谓一二大端？合言之曰才，分言之曰识、曰力。无识何以料事？无力何以任事？识与力兼到而后可以成大事。从来成大事者，其平居闲暇时，碌碌未有奇节，一若客无好，客无能，断断兮无他技；一旦诿［委］之以重任，临之以大节，人方震惊慑惧，束手无策，莫敢赞一辞于其间。而是人也综观古往今来之全局，默揣天时人事之相乘，毅然断之，毅然行之，力排众议，别出心裁，虽有艰难无所逃避，虽有危急无可推让。在袖手旁观者或且非笑之，讥讪之，彼惟是奋往无前，实事求是，有无暇顾其他者。洎乎有志者事竟成，晚成者器必大，声名归之，勋业归之，烜赫彪炳，杰出冠时，而后叹其功为非常之功，其才为非常之才，其人为非常之人。其所以毅然断之，毅然行之，而无一毫可疑可虑者，皆识与力两字有以裕之也。

试以沪上一隅创业守成之最艰、最大者证之。自泰西通商以来，振兴洋务，仿效西法，可谓巨细靡遗、小大具举矣。其开设轮船招商局也，朱观察云甫实始基之。其初成本仅二十万两，十余年来充扩规模，恢宏事业，蒸蒸日上，以至于今遂为我中国振兴洋务、仿效西法之第一商业，莫为之先，虽美不彰，莫为之后，虽盛弗传。继朱云甫而督办局务者为盛君杏［荪］，而马君眉叔相助为理，或挽或推。用是局无废事，人无旷职，是不独萧规曹随，恪守成法，行所无事已也。盖其识与力实有大过人者焉。当夫越南肇事，法国失和，虏劫我海疆，肆扰我行旅，时以兵轮数艘巡徼[②]海洋，亟肆多方，忽出忽没，遇有中国商船往来则击沉之、抢劫之。

① 烜赫：形容声名或气势很盛。（唐）李白《侠客行》：“千秋二壮士，烜赫大梁城。”

② 徼：jiǎo，巡察。

尝有沙船二艘自沪□［出］洋，一载米石，一载布匹，途遇法国兵轮燃炮轰击，船为齑粉，货皆沉没，船中客商死者惨不忍睹。维时马君知招商轮船设遇法国兵轮亦必受其害而无所控告也，一时集议以招商局暂抵与旗昌洋行，得银五百万两，由是招商轮船之往来于中国洋面者，未尝为法国兵轮轰击，搭客载货安如泰山。此其暗中保全客商货物为功甚大。乃当时有昧于时务者，以为中国虽有轮船不能夺外洋之生意，今复以中国洋面之轮船尽归诸外国，则是外国独擅利权，中国甚为失计。不知出抵旗昌固一时权宜之计，故其后不及半年，法事既定，和好复敦，仍由马君向旗昌赎归，中国利权何尝为外国夺乎？

自是以来，整顿章程，变通规例，凡当日积习相沿、情面难却种种弊窦一扫而空。其立法之最善者有二：一则各埠生意皆有包揽，一则各船伙友皆须考试。夫招商分局散处各埠，虽料事精明，用人干练，终有鞭长莫及之患，今既为包揽生意，则包揽者既可以随时剔弊，逐事搜根，而局中历岁进益盈余皆有一定之数，一转移间彼此均沾其利，谓非法之最善者乎？各轮船伙友众多，有司事已历数年而总办从无一面者，始既凭荐剡者之言而见录，继又徇荐剡者之情而见留，岂无冗员滥职厕于其间？今有考试一法，则无论荐剡为何人，皆一一考其技能，试其知识，凡轮船中装载之重轻、行驶之迟速，与夫一切章程规例，详求细问。苟能条对明悉，则其人虽未必精能强干，已与无知无能者有间，况安知精能强干者不即出于其中乎？谓非法之最善者乎？自招商局整顿变通，迄今数年，所赢余进费者以百万计，则此后之章程规例精益求精，善必尽善，其兴隆市面日长炎炎，不又可引领而望、翘足而待乎？然吾独谓所以维持招商局务者，必在乎“识”“力”二字。

（1888 年 7 月 27 日，第 1 版）

阅本报纪电局丰盈事抒鄙见以引申之

昨报纪电报总局今年第六届结账，每股派付息洋七元，并刊有清单，自七月初十起，有股诸君均可持折向沪上总局支洋取单云云。宾红阁外史阅至此，不禁奋然而兴曰：有是哉，中国富强之机，何若是之蒸蒸日上

哉！今之谈时务者，辄谓中国而欲致富强，非亟亟焉仿效西法不可。顾西法亦头绪纷繁矣，曰化学，曰光学，曰电学，曰医学，曰量学，曰植物学，此虽有裨于国家，然草野之儒自有专门名家、穷研精究者，诚不必由官兴创设塾以扶植人材，所宜由国家举行者，为轮船，为武备，为铁路，为电线。轮船由招商局为之兴□，阅二十载，愈推愈广，诚足收回西人之权利，俾中华商务日渐振兴；武备自各省设立制造局，铸造枪炮外，福州又有船政局，制造兵轮，由一号以至数十号，铁木坚巩，机捩较灵，驾驶之人又皆熟识海洋，精于操舟之术；各口险要之处，则悉仿西式筑就炮台，更以重币，聘泰西之熟于用兵者在营教练卒徒，使其步武整齐，操纵如意，一进一退，无不与泰西兵士并驾齐驱。说者谓，再阅数十年，中国富强当必超出泰西诸邦之上，所未逮者其惟铁路轮车乎。顾铁路一事实与电线相辅而行，无铁路则电线几于虚设，无电线则铁路亦不可行。大宪知其然也，爰先即电线而创行之，招集股银，渐推渐广，自沪上以迄各处，南至闽粤，北达直隶，以迄盛京，消息流通，一瞬千里。初时官虽创办，民间未知其利，咸谓有碍风水，时时与局员及洋匠为仇。近数年来，渐除成见，所寄电信日渐加多，是以局中有利可沾，得将利银分派。窃谓电线之利确有数端，然皆赖有铁路以为之辅助，何则？中国袤延万数千里，水道陆道，舟马为劳，一旦衅起，疆□羽檄之驰，必待数日或数旬而始到，有电线以通信息，而飞行绝迹，不半日而音问已通。然使音问既通而转饷调兵仍需时日，前军已疲劳于境上，后军尚糯［蠕］滞于途中，变起苍黄，乃何而可？此有电线而必不可无铁路者一也。

水旱之凶无时蔑有，告灾乞籴，每致稽延，既有电线以达他邦，则消息传来，顷刻可到，哀鸿涸鲋可望赈款之至，早日得庆来苏。然必有铁路以便转输，斯移粟移民无虞稽阻；否则，雁信已传于俄顷，鸠氓莫疗，夫饥寒虽有电音，终归无济，此有电线而必不可无铁路者二也。

天涯游子，惘惘出门，野店风霜，荒村雨露，长途感受，疾疠易生，居人方盼天使音，客路竟愁夫小极，此中情况苦何可言，有电线以代鱼书，庶几两地相悬不致徒萦□梦寐。然使得信而不能省视，则家中之望远有更苦于客子之思乡者。故必得铁路，以便行程，始得免涉水跋山，动稽□［时］日，此有电线而不可无铁路者三也。

行商坐贾，利觅蝇头，何货加昂，何物贬价，专恃置书邮之传递，则行市瞬息变动，虽即多钱善贾，未免惕他人之我先矣。惟用电线以报行情，庶乎何货加昂，即可从速置办，何物贬价，即可相机售销，以有易无胥于电线乎是赖。然苛无铁路，则欲购而需舟车之转运，欲售而苦水陆之迢遥，纵有奇货可居，亦惟坐视他人之得利而已，此有电线而不可无铁路者四也。

以上四事，惟撮其至要者言之，此外之有需铁路者甚多，正不必缕缕详陈，以取词费之咎。今者电线既已四通八达，推广靡遗，而铁路北自开平以达津通，南则台湾一隅亦已布置尽善，当务之急已能握要而持原，特恐藏富于民，股份颇难招致，则虽知其利，未能一一兴工耳。然电线既日加兴旺，股友可得利银，则欲兴铁路以辅之，当必有踊跃入股者。堂堂中国，苟得有人提鸣，自不难骤致富强。海曲鲰生会当拭目以俟已。

（1888 年 8 月 20 日，第 1 版）

论考试

我朝人才出于制科，大比三年，春秋乡会，策名委质，是谓正途。前辈有议之者，以为制艺一道，既不足以见其才能，又不能以施诸政事，迨夫出身加民，则又尽弃其学，而学焉所习非所用，所用非所习，迂执鲜通，拘泥不化，其弊百出，尽人而知。然而制科之法始于前明，历久不变者，何也？盖制科虽不足以得真才，然究其弊，极其流，止于不得真才已耳。而真才则左宜右有，豁然贯通，其崛起于制科中者，同时辈出，旷代挺生，循吏名臣不可胜数，若必以制科为无益，则试问舍制科而别求一有益之法，其可得乎？吾恐其弊愈滋，其流愈下，不独真才之屈抑者如故，摈弃者如故，将见飞龙之潜无从利见，尺蠖之屈无自求伸，并有不如制科者矣。

尝思圣门之教人也，德行、言语、政事、文学四科，专门名家各有千古，况乎劳心劳力，大小攸殊，使诈使贪，纯疵迥判，泥一法以求之不得也，易一法以求之不得也。或循古法而袭敷奏明试之名，或参西法而仿乡

举里选之意，其异于制科之无益也几希。虽真才之左宜右有，豁然贯通者，皆有以表见于当世，制度不得而囿之，而奇技异能操刀待试，微长末艺抱器求沽，不中程序，不合时宜，屈抑摈弃不知凡几矣。是必宽其式、广其途，擅班马者命之以词林，慕龚黄者授之以牧令，善萧管者付之以钱谷，攻申韩者责之以刑名，蒙孙吴者寄之以疆场，企伊周者任之以梁栋，人各有能有不能，因人而使，实事求是，而后各称其职，各尽其才，绰绰乎有余裕焉。夫如是，不又虑散而无纪，繁而无绪也乎？曰无虑也。夫类别群分似乎散，兼收并录似乎繁，而不知取土之道有天下所佥同、古今所不易者，一言以蔽之，曰“考试”。

考试者非犹是八股之时文、五言之试帖、大廷之对策、翰苑之楷书已也。考者，考其言，考其行也；试者试其能，试其功也。今之制科所以考试士子也，然而无益者，徒以八股之时文、五言之试帖、大廷之对策、翰苑之楷书为考试也。姑举迩年细事以验其效，例其余。昔年丙子各省会之考试委缺官员也，扃门领卷，伏案构思，满口咿唔，连篇挥洒，较量文词之优劣，品评笔法之工拙，如考官之试士子然。夫目不识一丁字、胸不存半点黑，固不可以临民，然世固有日试万言，翘足可待，使宰百里，措手维艰者，则即五千文字，拄腹撑肠，于临民乎何与？王安石博学多能，岂可多得，使为县令则治，使为宰相则乱，不益见文学之无关于政事乎？是非官员之难得其才，抑考试官员之未得其法也。

今年夏秋招商局之考试轮船买办也，或问以吃水若干尺、载货若干吨，或问以行海若干里需煤若干吨，或示以英文账目而令其翻译，或诘以西商土音而令其对答，以至机器之如何制造、船厂之如何修理，一一详审而区别之，文词不论其优劣，笔法不论其工拙，虽意义纰缪，点画乖讹，而进退去留不系乎是。诚以买办者，责任虽轻，非历久者不办；事务虽细，非熟悉者不知。与士子之呫哔[①]为业者有间。是非买办之能得其才，抑考试买办之先得其法也。向使以考试买办之法推之考试官员，不独现任

① 呫哔：tièbì，同“呫毕”，指诵读。（明）李贽《王龙溪先生告文》：“先生以言教天下，而学者每呫哔其语言，以为先生之妙若斯也，而不知其糟粕也，先生不贵也。”（清）乐宫谱《毛生》：“公等穷年呫毕，足迹不出三里外，宁知世路之崄巇哉。”

之员，地方之利弊如何兴除、风俗之乘除[①]如何因革、田亩之荒芜如何开垦、萑付[②]之啸聚如向缉捕，皆当稽其功过，辨其贤愚。即在差委之员，亦宜秉公察核，逐事评衡，俾司保甲者不敢纵奸，司厘卡者不敢舞弊，将见官无旷职，政无废事，素餐尸位无地容身，宦途不致拥挤，流品不致参杂，苦差不致观望，官常不致卑污，又何事汲汲于文词笔法为哉？彼考试买办，其细已甚卑之，无甚高论矣，而功有可验，效有可征，用之以考试官员，其功效当何如；用之以考试士子，其功效又何如夫！苟考试士子矣，则因人而使，实事求是，各称其职，各尽其才，其于制科之法孰得孰失，必有能辨之者。虽然，难言之矣，武场乡会两试，关防典制亚于文场，且武士以出身行伍为正途，而武场尤不足重，然人知其不足重也，而不敢终废，则文场制科之法又曷敢率尔议废也哉。

（1889 年 1 月 2 日，第 1 版）

整顿趸船说

昨有金陵邮友人来一稿，署白“上下江士子”，启其言曰：金陵下关趸船之设始于己卯秋闱，左文襄相国洞察弊窦、体恤士子，可谓法至周、恩至溥也。伏思轮船抵埠每遇昏夜风雨，上下维艰，受制于洋篷渡船，不仅每人索渡资二百，亦且颠簸于洪涛巨浪间，衣囊遗失、失足溺毙者伙矣。洋篷中人袖手不顾，且索资偶有短少，恃蛮用武，殴辱致伤者亦伙矣。旅人急欲到寓隐忍不校，比比然矣。自有趸船以来已历数科，岂止上下江士子身受其福，即如平日之客商、妇女得获安全者十余年，明知不利于洋篷渡船，要之持大体、顾大局，遑能人人而悦？况利害轻重不待智者而知也。至洋篷渡船虽无招商局上下拨载，把持垄断，尚有怡和、太古等船搭客，仍可照常挟制，每年计取资亦不菲矣。不观其起华庑列鼎□者若而人乎？惜乎！日久法弛弊又从而生之。近日所谓趸船者仅存水码头，以供招商局船上下停泊片时之用，跳板仅有一块，阔仅尺余，争先恐后，闻

① 乘除：比喻消长盛衰。（宋）陆游《遣兴》诗：“寄语莺花休入梦，世间万事有乘除。”

② 萑苻：huánfú，指寇盗。《明史·李俊传》：“尸骸枕籍，流亡日多，萑苻可虑。”

又有失足落江者。风雨昏夜危险可知，纵加跳板二三块，岂能遮蔽风雨？等于无用也。呜呼！不徒文襄公流风善政至于今而歇绝，良可慨焉。上海水码头轮船久停可以鱼贯而下，金陵船到多则一点钟，上者下者拥挤非常，遗失物件犹其小者，性命之忧在在可虑。试问争名乎？夺利乎？远父母、别妻子设有不幸惨尔如乎？转瞬间秋闱在迩，上下江士子无不思趁轮船，无不思趁招商局轮船，其所以然者，皆以趸船妥于上下，此亦人之恒情，无足怪者。设仍用此水码头，其害有不堪设想者，势必仍堕洋篷等彀中受其挟制而已。逆揣夫洋篷等居心，虽使其用巨款撤趸船，必乐于从事也。士等鉴于既往，冀其将来，不揣冒渎，不避怨嫌，惟有沥陈情形，仰恳招商局宪俯察舆情早为筹及，拨一废船于此，其事甚易，即或缺少，纵使制造新船一只所费几何？得失判然，利害昭著。上体文襄之善法，下收济人之实效，关系非轻，造福无量，企予望之乞施行焉，商民幸甚，士子幸甚。

来稿中所言如此，此未知其曾否递呈，又不知局宪如何批答，但其所言亦可谓切中时弊者矣。夫长江轮船往来旅客每有不便之处，盖其上船下船之际有有埠头者、有无埠头者，其有埠头者固为便当，若在无埠头之处则客货上下均赖洋篷，而人或倾跌，货或遗失，在所不免。非洋篷中人之不良也，轮船既不停泊，不过其行稍缓，而行李下上纷纭如织，其船旁用铁梯以上下诸客，客之斯文一脉者无有不视为畏途，即使尚能自顾一身，而衣箱行李则必不能兼顾。以故如去年秋试，各士子有失去书箱者，有不见帐篮者，其失少行李者尤不可以指屈。夫赴试士子岂尽大家世族，随身皆有纪纲之仆？彼寒士之一肩行李袱被而来者，其数当不止十倍于巨室之子；其生平手无缚鸡之力而又无人焉为之相助，则遇此等处，其窘奚啻万状。去年有故交自上江来访余话旧，谈次述及途中辛苦下上之不便，尚有谈而色变者，为扼腕者久之。而不知左文襄乃早鉴及于此，而先为之备也。夫法日久而大备，文襄之法或尚有不尽周到之处，后人且将起而继之补之，以求其一无遗漏而后已。孰意日虽久而法仍不备，且日既久而弊乃渐生，如来稿所言，则是左文襄之流泽直等诸有名无实，不亦大可惜哉！上海关道宪体恤寒畯，每逢大比之年，辄赠诸士子以船票，俾有志观光者不至阻于长途，历任以来莫不皆然。以故各士子无不歌功颂德，而独于沿

江上下之际未定良法为一缺陷，此事固不能责之于道宪，当责之于招商局，盖其政操之于彼也。上海有水码头随时可以上下，尚且有时拥挤失足落水者常有所闻。南京则轮船停轮不过一点钟，其纷乱为尤甚，不为之设法，则不几令左文襄之美意渐即湮没也乎！彼欲请招商局宪俯顺舆情，拨废船于此，以便上下，此亦实在情形不得不然之势。吾知局中各总办皆能采及葑菲，矜恤文人，当必能妥筹良法，无论拨废船、造新船，总期于上下诸人有益，不特士子感恩，即揆之招商命名之义亦于是乎尽矣。爰录其稿而附缀数语于其后。

（1889 年 5 月 11 日，第 1 版）

论海运宜改用兵轮船

每岁春间，运米北驶，上供天庾。江浙之粮改由海道，迄今三十余年矣。第所承运者多系沙船，经海运局于年底封港时先事截留，旋即招雇各艘分兑出运，由官价给，由民装运，此固历年来往海运之章程也。同治年间曾文正公以军需支绌，拟汰兵籍中之老羸者隶作粮丁，仍由河运。其为撤兵减饷计已非不善，而卒未见施行者，诚以运河积久失修，沙涨淤浅、闸坝坍圮，非集金数十万，不克蒇其功；况旧时粮艘经久都朽，至今并其板片有荡然无存者，是则补造粮艘厥费不资，重浚运河为功甚巨，而徒然縻国帑、疲民生，吾未见其可也。

或谓河运由内地舳舻相接，无意外之虞，较稳于海道。为是说者，特就今之沙船言耳。若仿西人之式，鸠工饬匠制造轮船，不减料不惜费，一船告竣，博大精坚，将见承运装载视沙船当不止倍蓰。惟放洋之后所宜慎者，遇迷雾天气急须停泊，间有来轮船驶至，宜两边放气，各打响钟，以防冲击。若天气旷朗，则一任巨涛之怒撼，而轮帆所指坦坦焉履险如夷，岂犹有意外之虞而不适于用耶？至每船兵各有定额，额各有常俸，派管带一员，督其操练，无事则巡海，届运则护粮，以船为家，而无地无时不勤捍御，行之日久，水师之训练自精，国家之转输日便，海疆之防堵自严，不必裁兵而即寓裁兵之术，一举数得，法莫善于此也。

彼沙船开放须候风潮，少驶多停，虚延时日，不能克期以待；即使顺

流拽驶，而沙船行一朝之路，不及轮船走片刻之程。况遇风潮阻滞操纵，不能自如，延搁着潮，致米粒未入神仓早经红朽，虽有委员押运催解，至是亦无可如何。轮船则非惟无害，而且有益，其装米北运，干者不虑着潮，潮者转形干燥。盖一凭水势，一赖火功，水曰润下，得润者潮；火曰炎上，得炎者燥，理固然也。夫水势无定时，火功则操之自我，当其双轮飙举，不问风潮之顺逆，信宿可抵京师。早到一日，即省一日之口粮，可节省经费无算，亦何惮而不为哉？

今若改而用之，一岁之中除运解正供外，复于空闲时挨班派定一二艘巡察，为保护洋商、防御盗贼之需，余则准令载货装人，往来各口，照西国公司例，取回水脚银两，按日汇解总局，局中按季造具清册，申详督抚，俟年终达部存查，除去各项开销，尽为置备器械、修造轮船之用。如是则既有以裕国，又有以便民，较之补粮艘、开运河有出无入，其得失固悬殊。即视招雇沙船，时止时行、纡回贻误者，其优绌亦未可以同日语也。他如意计所不及者，在局司事须择诚朴勤能者，优其薪水，俾得实心任事，滴滴归公，丝毫无侵蚀，量材器使；其责成当在总办，然总办苟非廉明公正，一得差委，但知利己，于下则朘削，于上则冒销，一味贪婪，成何政体？平时旌别淑慝，尤在督抚之遴选得人。爰著斯论，以冀留心国是者采择焉。

右论一篇乃元和陈君南陔所拟，国家运粮北上，于招商局轮舶之外兼用沙船，原以为兴旺市面，扶持贸易起见。昔轮船未行之先，江苏濒海富商专恃沙船，前赴燕、齐、辽东贩运油豆诸物，每岁连樯北驶往来，悉有定准，获利倍蓰，得之有若操券。故上海一邑之富甲于各处。自轮船行而沙船日见其衰，近且寥落如晨星，使无运粮一款，则沙船之废久矣。当轴者知其然，一切悉循曾文正公奏定成法，不稍更张，亦以为调剂地也。否则，招商局北上之轮船尽可全行装载，又何必假手于他人哉？惟是今日专设海军，则制造轮船不可不多，有事则备战攻，无事则供转运，国威于以张，国用于以节，计莫便于此矣。陈君所言，自非无见，故乐得而书之。本馆附识。

（1889 年 5 月 19 日，第 1 版）

闻趸船将驶往金陵埠头喜志

日前本报登有上下江士子公启，以金陵趸船废弛一节，拟请招商局复设，以冀无负湘阴左侯相培成士子之余意，并著整顿趸船之说，欲使留心时务者采而行之，然未敢必其果能行也。溯自通商以来轮船之设迅速异常，无论驰赴何方，朝发夕至，均可克期，鲜有羁滞，而长江各埠尤为便捷，故人人咸乐附之。加以上海、汉口两埠码头之宽阔、跳板之平坦，登船如履平地，竟有飘然凌云之势，惟所患者沿江各埠往来上下均用洋划，每于昏夜之中装卸搭客往往失事，不但抛弃衣物且有性命之虞，美中不足良可慨也。金陵一埠系属省会之区，往来尤觉人众，更兼乡试之岁，士子纷纭莫不从事于轮船，停卸虽在夹江，而浪激湍溜，承事洋划者诸多草率，以致历科失物伤人层见迭出。自壬午科左文襄即制两江，俯体士情，札饬招商局拨立趸船命名“功德船”，其功德在民，诚不虚也。该处自设趸船之后不但士子受惠良多，即平昔搭客亦获益匪浅。此十年中虽加收水脚于客商，而附搭之人莫不颂左公之遗爱，至今永矢弗忘。今正趸船忽焉损坏，即由下关洋篷执事人经理，另立水柜木板，上无以蔽风雨，下无以立寸足。该处码头名为水柜离岸较远，实与跳板相同。而燕子矶头与黄歇浦边形势迥异，非申江码头逼近驳岸者可比，潮涨潮落，慄慄危惧，行人视为畏途，客商因之裹足。且趸船上下两舱共立门户四重，上下装卸井井有条，既无拥挤之虞，又无疏忽之患，商民称便咸赖此焉。今秋又值恩科，乡试者更众，在有仆从者尚可照料免致误学，其贫寒之士考费维艰，半担琴书、一肩行李，遇此危途实难厕足，所以趁轮赴试者，多半资斧不充，图轮船迅速可以节旅费之开消，冀往还之便益。寒士功名，场闱困苦，非彀中人不得而知。以故各士子近日又以函来，嘱为登录，以冀从速赶办，在士子畏风波而虑失物，固亦无怪其然商而不知，招商局各宪则早已深体士情，预为布置也。官场传闻宫太保曾计及此事，颇费踌躇，招商局现已办到夹板船一艘，拟即驶在该处作为趸船，以便各士子赴试者之下上，而纾宫太保体恤寒士、轸念商旅之至意，招商局此举诚不愧“爱士便商”四字。夫金陵一埠本非通商码头，是以太古、怡和等行欲设趸船而未

果，独招商局能设者，盖因该处为南洋大臣驻节之区，出入必经之地，虽巡阅每坐兵轮，而往来大宪，乘坐招商局轮船者颇多，若不设立趸船，不足以振宪纲。前经左文襄创设，亦有深意存焉，招商局宪以左文襄之心为心，不肯使数年之兴废于一旦，特办此夹板船以继前业。不过夹板船尚须修理，近日闻已修竣，即可移至该处。然后知正月间之废趸船者非废之也，趸船而既有损坏，则决乎不可将就，以风激湍溜之地而以坏船勉强支持，设有他虞此心何安，其不得不废之者理也。趸船既废，新者一时不能遽来，则轮船上下一切事宜，自当暂托人以办理，所以不得不交下关洋篷执事人经理者，势也。其另立之水柜，本属权宜之计，初非久远之图，故稍有未足于商旅之意，盖商宪原欲另办趸船，以继前武，而副宫太保便商恤士之深心，缵左文襄深谋远虑之遗绪，于是办此夹板船。然此夹板船固非新造之船可比，必须详慎阅视，有当修者修之，有当葺者葺之，揩磨髹漆虽并日而作，一时亦未能遽竣厥工，当此前者甫坏、后者未续之际，暂立水柜以代之，一面赶紧修葺以继其后，则其水柜之不得不稍事草率者，情也。外人不察，以耳为目，遂疑商宪之无意于再置趸船。噫，是殆所谓夏虫不可以语冰，井蛙不可与观海，渊渊者又岂可以妄测乎哉。从兹以后，趸船下上与前无异，不但有以餍赴试各士子之愿，而且有以便贸迁各商贾之行，功在一时，誉隆百世，不禁为招商局各宪心香祝之矣。

（1889 年 6 月 18 日，第 1 版）

与西友论“济川”小轮船失事

“济川”小轮船失事之故，本报已载之甚详，昨又著一论，谓为贪小失大。有西友见之，谓余曰：子之所论可谓确中情弊矣，然犹有所未尽者在也。余乃殷然请教。

西友曰：仆之处中国也久矣，中国人之性情风俗无不默识而熟记之，即如子□［所］谓贪小失大，此则为华人之通病，以是责华人固有无从置辩者。至所云机器轮船以及一切西法诸事，凡西人之所创皆为华人之所造，斯言亦属不诬。华工勤于作事，而廉于取值，以故外洋各国且有招雇华人者，虽此时若有甚恶于华工，而其所以恶之之故，实由妒忌而起，则

可知华人之于西法诸事能者殊不少也。况以西人而在中国，则一切工匠更不得不取给于华人，由是西人所创各业皆有华人以为之用，执斤者趋而左，执斧者趋而右，长者截之，短者接之，大者削之，小者析之，无论其为金工、石工、木工、土工、水工、草工，西人但发纵指使而已，其成事者皆华工也。然而西人之所以异于华人者，则不在此而在彼。盖西人凡为一物，莫不由格致而来。格致者格物而穷其理也，此说本出于中国，《大学》云“致知在格物”是已。无如中国之人无此细心，无此精诣，更无此坚忍之力，久之而遂失其传，以致其法流入外洋，至今西人转得以此傲中国。故西人于制造轮船等事，必先以格致之学穷究其理，火力几何，可抵几马力，则其船可容重若干，可行速若干，可食本若干，皆有一定之权量，不易之分寸，增一分而有所不能，减一分而有所不可。如是审慎周详，夫是以所制之机器绝少偾事。盖彼指示工人者，皆其身所亲试，由格物以穷其理，由阅历以通其变故，得以十中不失一二。中国之人虽能动手而实则并无会心，其听西人指使而成一轮船，知其然而不知其所以然。若照此法而自行试造，则所谓依样画葫芦，但得形似，已足称罕，求其匠心独运、妙手通神，盖戛戛乎难之。今“济川”一船全系华人自造，即使并不偷盐偷醋，省工减料，尚恐不能妥稳，而况未学其本领，先学其弊端。而彼命之营造者又明知其弊端，而但以贪小为事，不顾后来之害，铸六州铁成此大错，彼殃及者真有冤无处诉矣。且中国之弊固不仅此一事而已也。凡中国而执一业，类皆成于他人，而己则一无所能。即如置一轮船，其为船之主人者询以如何而引绳，如何而削墨，如何则负重，如何则行速，而彼茫然也；即管理制造之事者，是即外洋各炮厂、船厂之主人及经手也。西人各厂之主人以及经手之人□于机轮一切事宜，无不一一周知，不但知之而且能亲自动手，若以此问中国人，则全然不知矣。夫己则不能，而全凭乎他人，此则最为大弊。不特他人设或居心不良，势将太阿倒持，授人以柄，即曰形格势禁，无虑乎此，而问以所业而不知，独非大可耻之事乎？窃不解中国此弊何竟无人焉指而出之也。

余曰：天下之事无论中外，总归一理。中国人有上等、下等之分，外国人亦何独不然？《礼》曰：“德成而上，艺成而下。”所谓德成者，即明其理者也；所谓艺成者，即为其事者也。譬如天子治天下，其能事事躬亲乎？必

也任其责于内外臣工，而彼内外臣工层层相制，节节相压，所谓择能而使之，任贤而用之，则为天子者直可以端拱垂裳，无为而天下大治。若必以大人亲细事，则亦未免近亵，且必至劳而无功。西国亦然，试观各洋行之主人，则不过发号施令也，其挡手则不过登高而呼也，行主有行主之执业，大写有大写之职事，小写有小写之身分。推而至于康伯度，则但知账目而已，萨拉夫则但知收银而已，如必以小工出店之事而责之于康伯度，则格格不能行矣；如必以大写小写之事而责之行主，则亦太觉其劳矣。军营之中其为大帅者，或多由行伍出身，小卒所为皆能为之，然至为大将时则亦不必亲为小卒之事，此则中外一体之理，所不能更易者也。特是外国人即不必亲为其事，而皆能亲知其法，中国人则竟有不但不能亲为其事，直不能亲知其法，此则所以不及西人之故。为“济川”小轮船者倘知格致之理，则必不肯以旧料之水锅，勉强装用，亦决不肯锐意加煤，使火力过足，以致偾事。以此责之，当亦无可置辩。愿中国人之效西法、制西器者咸三复斯言焉。

（1889 年 8 月 24 日，第 1 版）

述沪上商务之获利者

沪上为天下通商第一大埠，天下之民出于四，沪上之民出于一。天下非无诵诗读书之士也，而士之游学于沪上者，莫不捐巾箱[①]而载囊橐[②]矣；天下非无居肆成事之工也，而工之择业于沪上者，莫不弃斧斤而操筹荚矣；天下非无胼手胝足之农也，而农之辍耕于沪上者，莫不舍耒耜而计泉刀矣。举天下之为士，为农，为工，而驱而之商，操奇计赢，居货善价，先鞭快着，捷足争趋，宜乎其蒸蒸日上，月异而岁不同矣。乃起而游于六街，观于三市，万商云集，百货霞蒸，问有能利市什倍者乎？无有也；问有能利市三倍者乎？无有也；问有能利市倍蓰者乎？无有也。其间折阅架本者有之，亏欠负债者有之，闭歇店铺者有之，捐弃行业者有之。极天下之智虑巧思、精能干练，尽心计算，竭力经营，欲求利于沪上，而不可

① 巾箱：用于放书的小箱子。

② 囊橐：贮物之口袋。

得，岂天下之商皆智而沪上之商独愚，天下之商皆贪而沪上之商独廉乎？间尝征诸事而得其故焉。

天下省会名城、通都大邑间，大都择一术，创一业，设一铺，孜孜矻矻而为之，初不计利市几何。迨夫世远年深，功成业就，而后月计岁计，源源而来，无待他求，安坐而得，其为计也稳，其为谋也远，故其为利也虽微而实厚。尝见远年老店，有创自前明者，有始于国初者，其招贴牌匾金漆剥落，字画模糊，郁郁葱葱，气脉深厚，虽有顶冒以图蒙混者，亦无能夺其利而瓜分之也。今沪上则不然，设店铺者或春开而秋闭，或夏开而冬闭；□［销］货物者或朝入而暮出，或昼入而夜出。物价之若涨若跌，决之于须臾；市面之若起若落，争之于俄顷。数十年间，事不知几更，主不知几易，城郭如故，风景顿殊，屈指计之，曷胜浩叹。其为计也险，其为谋也近，故其为利也虽厚而实微，甚而有无利者，尤甚而有失利者。虽有远年老店，其能致丰盈而垂久远者不过数家，大抵撑架支持，得过且过已耳，安所得厚利重息而邀之？此沪上商务之异于天下也。

然则言商务于沪上，其竟无获利之道乎？曰：有。沪上商务之所以失利者，患在争利，惟其争利也，故业以日增而日盛，利以愈分而愈微。惟其盛也，故欲图兼并而自坏其规；惟其微也，故欲广招徕而自贬其值。往往有钩心斗角、出奇制胜，而欲择一术，创一业，设一铺，其利市与否，犹不可知，而踵其后者不待其世远年深、功成业就，而从而效之、仿而行之者已数十百家，相与分门别户，并驾齐驱，出人胯下而不为羞，拾人牙慧而不知耻。不知行用之货止有此数，销售之路亦止有此数，宜数十百家之纷纷者束诸高阁，困于穷途，理有固然，势所必至。卒之一败涂地，两败俱伤，又何利之有焉？

由此观之，欲求获利之道者，必使毋争利而后可。顾泰西之法，凡国中人制器创业呈之于议院，上之于政府，给凭存案，定限数年，俾独擅其利，毋许他人与之相争。此所以杜争利之风也。我中国垄断有禁，立法之意与泰西相反，又安得禁人之争利乎？争利之不能禁，宜乎获利之不可必也。然则言商务于沪上，其终无获利之道乎？曰：有。夫争利之风既不可熄，则不若使人不及争；且使人不能争，又不若从而争之；争人之所争，且争人之所不争，夫亦可以获利。其争之奈何？曰：心欲其敏，机欲其

捷，事欲其速，志欲其决。或实事求是，或力争上游，或稍增花样，俾顿易奇观；或稍变章程，俾迥殊旧制。此固非一端之所能赅，亦非一言之所能明也。今沪上之熙熙而来、攘攘而往者，孰不欲利市什倍乎？请举一二事以为例焉。（此稿未完）

（1889 年 10 月 5 日，第 1 版）

述沪上商务之获利者

我中国自通商以来，沪上生意以丝茶为大宗。顾丝茶两业之日就衰颓而不振也，一在外洋之出产过旺，一在中国之掺杂太多，非计算之有所未精、经营之有所未善也。丝茶以外，首推洋货。通商以前之运货于沪上者为沙船，问世家巨族之富，则以沙船对，沙船之生意可知也。通商以后之运货于沪上者为轮船，轮船之生意日盛，沙船之生意日衰。招商局者，中国公司之所自始也。其与招商局并驾齐驱者，惟怡和、太古而已。招商、怡和、太古以外，未有能抗衡而争揽者。然船只日多，水脚日贱，非复若前此之获利矣。初时华商之为洋货生意者，仰西商之鼻息，承西商之眉睫，洋货之来路未尽周知，洋货之销场可以预决，故其为利也独厚。今则华商皆能自运诸外洋，西商既不能擅专，又从而争竞，苟非榷算精明，心机灵捷，往往至于失利。此外，沪上生意之大，莫如钱庄，南北两市汇划字号多至百十家。然习是业者，大都场面宽洪，手头阔绰，膏粱文绣，奢靡成风；所获之利不敷所用，于是不得不作意外之想，求非分之财，如霸做拆息、卖空买空之类。究之，垄断罔利，例禁维严，终不能逞其志而偿其愿。故今日之钱业反不如典业之计稳而业盛矣。设当铺于租界者虽止五家，而质铺之多几于鳞次栉比。其实质铺之架本有更重于当铺者，盖以质铺费省而息重，非若当铺之须领官帖，须准店规。故租界质铺之增添分设犹未已也。

沪上商务中有一时盛行难乎为继者，一则为开矿股份，一则为石印书籍。夫招股开矿未始非生意之一道，乃有假开矿为名，以招股为利，矿苗之旺盛与否犹未可知，而股票已遍行于沪上，指一矿地，延一矿师，乌有子虚，毫无实际，虽甚慧黠，亦多有受其欺而被其害者。卒至一败涂地，

不可收拾，而公司股份之法遂不复行。不知泰西公司股份之法尽善尽美，中国所当仿而行之者。无如售股之人忽买忽卖，股票之价倏涨倏跌，不以为传家之永业，而以为欺世之借端，使天下轻视股份不复相信，虽铁路、织布之股票确有把握，真实不虚，而购之者反觉观望不前，未能踊跃，此有心人所为浩叹也。至于石印书籍，自前年纷纷□局时，识者已早知其虽盛弗传，难于持久。贫乃士之常，往往抱残守缺，风雨一编，其能以重价购书者能有几人？以各局机器逐日运动，印出之书不知凡几，销场呆滞，不言可知。吾不知书籍之汗牛充栋、束诸高阁者，将来作何计议也。此沪上商务之坏而获利之不可必也。犹忆同治初元，粤逆既殄，有友人侨寓沪上，手中有千余金，随时□［掮］货，不拘一格，贱入贵出，循环无端，以是供其饮食日用绰乎有余裕焉。尝闻其言曰："识见不必过高，志愿不可太奢，源源不绝之利可以安坐而得，虽无什倍之获，亦无折阅之理。"斯言也，在当时则然，非所论于今日矣。处今日而欲获利于沪上，非精明干练不为功。试即小以喻大焉，书肆中有镜影箫声之刻，延请画师，精镌铜板，其费非细，其值稍昂。不意出书后为石印所翻，其价不及原价之半。购书者不暇审其为铜板，为石印，择其贱者而购之，铜板未行，而石印反获利焉。去年烟间送票之法，实始于绅园，一时风行租界。其后因送票而生意较旺者，惟生泰成，绅园创始而生泰成反获利焉。由是推之，无论行业之高下、架本之重轻，皆须随时审察，逐处图维，有可以获利者则奋袖而起，无待踌躇。昔人云"守如处子，出如脱兔"，言为将者当然也，吾于商务亦云。

（1889 年 10 月 9 日，第 1 版）

商务论略（中）

吾观通商以来华商之失利者不可胜数，间有获利者皆为中国固有之利，而非取利于外洋，名曰通商，实则西商既通于中国矣，而华商未通于泰西也。当今日而欲通力合作，殚思竭精，整顿商务，创兴商业，以与西人抗，非数十年不为功。试举华商之所不及西商者胪陈其略，以例其余。

中国出洋之货以丝茶为大宗，今外洋宜桑之地皆能养蚕，印度土性宜

茶，遂皆能种茶，其地气之厚、物产之美，既不亚于中国，而选择必严，制造必精，则过中国远甚。西人皆愿用外洋之丝，饮印度之茶，泰西之丝茶日盛，而中国丝茶之销于泰西者日衰，业丝茶者因之不振。其所以不振者，盖以选择、制造之未得其法也。

鸦片之流毒我中国非不知之，顾吸鸦片者日盛一日，虽知其毒而不能禁，既不能禁从而征之可也。既从而征之矣，则吸鸦片者为无罪，而又禁民间不许私种莺粟，宁令瘠土荒壤芜秽不治，必不破除成例，听民自种，是使印度独擅鸦片之利也。

洋布销场于今极盛，今人之施于身者，无论文绣蓝缕，有绝不用洋布者乎？机器织布局虽已开设，恐所织之布不敷所用，则泰西之布未能绝之使不复来，而利权未能全还于中国也。

轮船招商局固已驾怡和、太古而上之矣。顾船主仍聘请西人，未有华人而能为船主者。且怡和、太古以西人之船行于中国之长江洋面，未有中国之船能行于泰西各国，以运载货物、招揽行旅者。即招商局轮船，从未一至泰西。各国钦使出洋，亦必搭西人之船以去，则轮船之利犹未推广也。

铁路大有裨益于国家，不特费轻行速，行旅称便已也。信息灵而转轮捷，取资各足，物价常平，偶值偏荒，无虞乏食，垄断罔利之徒无所施其伎俩。然必四通八达，节节相衔，繁盛名区，无远弗届，而后可以获益。天津已成之铁路计费二百数十万，汉口未成之铁路核价三千万，此皆官为主持，商为经理，非寻常事业可比。民间仰望大工，自顾草莽不敢率尔陈请开办别处之铁路，以推广而踵行之，故铁路虽兴而未盛也。沪上至江湾吴淞口三十六里，前有西人筑成铁路，著有成效，所费数十余万，若以此项工程，令民自办，豪商富贾中当有能当其任者。火车既行以后，旁观者见其获利，必将仿而效之，推而广之，姑苏、金陵相继并起矣。

轮船、铁路、船厂、制造各局既开，则煤铁两项应用甚多，为费甚巨，若购之于外洋，则西人仍操其利权，一至多事之秋，并多窒碍之处，此以知开矿之不可缓也。七八年前其有以开矿为名，指矿地、延矿师、招客商、售股份者，不可胜数。巨资既集，矿工未兴，徒托空言，未求实际，卒之一败涂地，不可收拾，盈千累万，尽付东流。迨漠河、开平等矿实事求是，刻日开工，而与股诸君反觉畏缩不前，猜疑不决。后之人虽明

知矿苗旺盛，矿产精美，鉴于前车，终不敢议及开矿。中国之矿所在多有，委而弃之，诚可惜也。方今当事者亦尝孜孜焉讲求西学矣，夫西学者，商务之权舆也。开矿、铁路、船厂、制造等大工必开办之人精于其学，而后确有把握、确有主见，创始善后，有条不紊，以迄于成功；否则，董其事而昧其法，茫然无所措手足，虽经详谘博访，互考参观，究未能即始见终，因此测彼。加以坚僻之志、胶执之见，或乖误而弃其前功，或挂碍而废于半途，即成功矣，而所获有限，所费不赀，种种害事，皆不精西学之所致也。乃观同文馆、方言馆、船厂局与遣赴美都之各学生，徒为洋行公司添多少买办，求其堪为钦使随员者已难其选，未闻有俊伟秀异、超轶群伦、克自振拔，有所表见者，何也？盖学之而不精也。其踵门请业者，本非士大夫家聪颖子弟，为之师者虽诲之谆谆，而一切化学、电学、机器学、应用器械，略而不备，又何以使之心得手应，身体力行？如是而欲求其精也，得乎？

（1889 年 12 月 28 日，第 1 版）

观招商局“新裕”轮船记

同乡俞小坡司马造皋庑而问曰：“招商局近日新增一船，名曰‘新裕’，亦闻之乎？”余曰：“此早见诸日报，乌得不闻？”俞君曰：“其船乃购自英国，颇极精美，亦曾见之否？”余曰：“未也。中国自设招商之局，轮船之往来于南北洋日益加多，必欲每轮而见之，则即招商局中人亦未必能之，况我辈哉？”俞君曰：“某日当泊码头，其船中买办为陆君雨生，为吾浙之湖州南浔人，与仆有金兰谊，前在‘海晏’轮船曾与醇邸差使，供奉颇称周到，嗣在‘丰顺’，诸事亦措置裕如。今主理‘新裕’船，如欲往观，则亦陆君之所愿也。”余曰唯唯。

庚寅新正二十有三日，其船已泊金利源码头，船中收拾大致楚楚，俞君以马车至邀余偕行，曰陆君已候于船矣。登车遂发，驰至新开河桥，适在修垫，乃迂道由城河浜桥上绕出金利源码头，见所泊招商局各轮船皆焕然一新，齐臻臻寄碇于码头，颇为壮观。盖应修者修，应漆者漆，以待开河之时争驰而北也。既而遥见一船，较他船尤巨，俞君指谓余曰：“此即

‘新裕’船也。”车行渐近，但见旗帜高扬，船身雄壮，气象与众不同。既至，俞君前导，余从之而登。陆君一见，握手喜甚，揖至官舱稍坐。所坐处设炕列椅，如花厅，而爽亢明亮则过之。时来观新船者，中西人出入甚伙，陆君一一酬应，几如山阴道上应接不暇。旋招总管机器西人导余周历上下前后，上至舱面，则亦与他船不相上下，惟风管较他船为多，计自鹢首以至舵尾，长英尺二百五十尺，左舷至右舷宽英尺三十六尺，其大已可想见。船中约有中国官船六间，皆精洁无比，上舱之房则二十四间，大舱之房十八间，每间皆有风筒，故尤为爽气；散铺百数十处，共可搭客四五百人，装货约可一千余吨，可谓大之极矣。而每点钟可以行十四诺脱，约中国海里五十里左右，则又速之至也。近来大沽口水势颇浅，淤泥日积，未闻有浚治之举，轮船抵沽，往往不能径入口内，必须驳货盘人，诸多周折。今“新裕”船空船吃水仅八尺有奇，即使满载亦不难鼓轮直入，初无濡滞之虑，是亦一快事也。

周视既毕，导入机器舱，历铁梯四层，西人以棉纱一块分给同往之人，恐新船栏杆等处不免油污客手，因随之行至一处，一一指示，余游轮船已屡，而机器舱则从未畅游，惟先时董紫珊太守所制混初船曾一见之，他未之见也，因详阅而细问之。其机乃单轮，极为坚固，而更灵巧，询有马力一千五百匹，其力可谓巨矣。机上悬表颇多，皆所以验火力、水力、风力，以及上下关照之用，其式大小不一。机器之旁又有小机器一座，询之则云用以吸水者。一旁则有如铁箱者，上连舱面箱之旁，折铁叶如帆，询之知系风箱，名之曰“自来风”。盖船上各房间所设之风筒，所以使之爽气者，皆此物为之，其风正从此而出也。陆君云，此系新式，为此船所独步，他船未之见也。西人见余详问，亦颇乐为之告。有黑暗处则燃灯以照之，复以手捩轮使之旋转者数四，又欲导余入司火之处，则衣服太厚，不得轻身而进，遂止不行，辞西人仍由铁梯而上。每至梯辄侧其身始可行，乃叹华服之不宜于此等处，而西人之益形便利也。陆君引余至大餐房进茶点，是处尤为亮爽精洁，余顾而乐之，举匝谓陆君曰：“此船之佳处，在乎吃水浅而装载多，以此行于北洋，吾知招商局之生意必更蒸蒸日上，吾子先时在‘海晏’、‘丰顺’，于北洋事宜久已熟谙，今复管理此船，则所谓驾轻就熟，自然无往不利，不待鄙人祝颂。乃余所尤为心服者，则招

商局总办之调度有方，知人善任也。夫知大沽水浅，他船不得径入，而特购此等浅水轮船，以往来北洋，行旅闻之，未有不深为欣喜者。而又以有其船必更得其人，于是举吾子以当其任，若网在纲，有条不紊，总办之善于调度如此，而谓招商局有不日新月异、获利无疆者乎？是则中国一大可喜之事，当为秉笔以记之。”陆君犹谦让未遑，而余与俞君行矣。驰至静安寺，一转回寓，而作此记。光绪十六年正月下澣高昌寒食生识。

（1890 年 2 月 15 日，第 1 版）

综纪中国去年购用洋煤价值之数

煤铁二项为军国所必需，而煤尤为日用不可少之物。中国自通商以来，垂五十年，风气渐开，亦知破除成见，讲明西法而切究之。故交涉之事虽繁，办理较有把握，谋国者知其然也。于西法视为当务之急，汲汲孳孳，惟日不足。船政机厂，各省林立，实握自强之基。而煤铁之用亟焉。轮船招商局为收回利权之计，日用煤斤厥数甚巨。近复有开办铁路之议，虽未立见施行，然天津、开平业经小试其端，颇著成效，数年之后，安知不毅然决然有举办之一日乎？是则将来需用煤铁之处正未可以数计也。

然以此时机厂、商局需用煤铁计之，实岌岌有不可终日之势。窃查光绪十五年一年内英吉利、奥斯的呀、日本三国之煤售至中国者共二十六万八千趸［吨］，价共二百余万元，而办用铁机、枪炮之价，数尚不止于此。嗟乎，银钱之流出域外者，亦甚多矣。即以煤铁二项之价值而论，曷怪富强之遽难收效乎？外洋各国咸以矿务为急，如比利时国壤地最小，与中国立约通商亦最后，其国中已开之矿共一百三十三处，野世城设有矿务学堂，讲求不遗余力，建立矿部，各官勘办矿务。通计比利时全国中，每年共出煤二千万趸［吨］，海罗城可出一千四百万趸［吨］，聂司城可出五百万趸［吨］，其余各城出煤多少不等，以此两城为最夥，所出之煤，共值英金二千三百万余元。以煤二分供本国之用，以一分售与法兰西、德意志两国，矿务工作之人共十万三千人，付工价计英金二千二百四十七万余元，每人一年内得工价二百十四元，君民上下悉受开矿之益。故国虽小而不忧贫，得与英、法诸大邦齐驱并驾也。

中国开矿一事为前明弊政之尤，矿使、税阉毒流海内，著之史册，永为鉴戒。迨通商日久，习知开矿利益，渐事开采，而又坏于纠集股份之辈，绅富至今引为口实。噫嘻！然则矿务终不可行乎？特办理未得要领耳。

夫以各省机厂、船局需用煤铁之多，矿务未能畅兴，诚不能不取资于购办。然太平无事，常守和局，原可有无相通，交易而退。设遇一国偶有争战之事，则各国遵守局外之例，又将从何处取办？且兵轮无煤，立成废器，不可不重虑也。谋国者长顾却虑，莫不以矿务为要图。基隆、开平后先开采，成效昭然，于是各省竞相仿办。而两湖自张香涛制军移节以来，殷殷然尤着意于开矿，属员之奉檄查勘矿务者时有所闻。前由李傅相委招商局盛观察等不惜重资，与比利时驻沪总领事古贝尔订立合同，延请比国矿部矿师白乃富来华勘办矿务。兹闻白乃富已至湖北，办理开矿之事。张制军又另请德国矿师数人，俸钱较廉，但未知本领与白乃富何如耳。白乃富乃比国有名矿师，历办矿务，得有给奖凭据，于查勘矿苗地脉各条，确有见地，非粗具皮毛者可比。比领事古贝尔向充野世城矿务总办，于矿务知之甚悉，尝云中国此时既以开矿为要，宜不惜重聘，延请有名矿师，以襄矿务，不宜存欲速见小之心，转致勘办无成，贻误矿务全局也。耕当问奴，织当问婢，举荐矿师之人须取深悉矿务之人，斯举荐得当，勘办亦得有成矣。不然者，采用虚声，徒糜重聘，甚且意存惜费，仅取滥竽，于矿务毫无实济，反令拘迂之辈得议其后，而矿遂终不可开，则购洋煤之费亦岁岁无已，又岂谋国之良策耶？

（1890 年 3 月 19 日，第 1 版）

论小火轮通行内河之利

定海贡生谷凤年等因见往来宁波、定海航船前被海盗劫掠，商客咸有戒心，爰拟捐资置备轮船，以保护□［往］来宁、定之航船为名，实欲搭客装货，收取水脚，联名禀请道宪，乞给谕准行。嗣吴观察批示不准，大略谓光绪十年间商人彭成丰等禀请，以兆昌小轮往来宁波、定海，搭客不装货物，经薛升道禀奉南洋商宪严切批驳。嗣于十三年间有职员韩山曦等

拟置小火轮，拖带航船，往来宁、定，禀明决不揽载客货，又经薛升道批斥不准，各在案。至同治元年卫海船局之事，时值兵燹，本道衙门无案可稽，且今昔情形不同，而招商局船与商民自置自驾，尤难并论。前以宁、定拖船搭客以为不可，若再装货，势必流弊滋多，本道既未便擅准给谕，即据情转禀，明违宪示，亦于驳斥，所禀各节碍准行，应毋庸议。着即知照，粘抄章程揭还。

大一山人曰，小火轮通行内河之议非一人矣，然而终不行者，非不便于行旅也，非不利于地方也，盖有把持阻挠之者也。前年苏州某绅禀请大宪，自苏至沪通行小火轮，既经造成一艘，计费数千金，事虽创始，功已垂成，后为苏、沪各信局各航□环请禁止，坚持不可，竟因此而罢。杭城、松江两处亦尝有以通行小火轮禀请者，皆不准行。夫小火轮通行内河之利，地方官非不知之，然使一旦通行，则信息之灵、往来之速、行客之便、水脚之省，事事皆利，为航船信局所万万不及，向来航船信局之生意必皆为小火轮所包揽搀夺，彼开设航船信局者不过为生意觅利计耳。若有人创一信局、添一航船，与航船信局并驾齐驱，稍分余利，而航船信局之利犹在也？虽为航船信局之所忌，而地方官固不得而禁之，若用小火轮，则航船信局无利可图，折阅倒闭，束手无策，其废事失业不必智者而后知。此不独航船信局为生意起见，霸阻争持，势不两立也，即地方官通筹大局，量度事宜，既不忍使航船信局皆因此一举而废事失业，且恐其废事失业之后又必衔愤蓄怨，肇端滋事，以为患于地方，不若批斥不准之为得也。此其所以终不行也。

顾吾计之，凡事当择其尤利者，而为之徇私者非，执偏者亦非。通商以前，往来海洋之商船惟沙船、蛋船、龙骨船三种耳，沪上擅沙船之利以致富者，屈指可数。自有轮船通行，而沙船之利浸削浸薄，然则为沙船计，固不愿有轮船，而招商局断不以沙船之故，遂废轮船而不行也。何也？盖轮船虽不利于沙船，而轮船之利不可胜言也。若小火轮通行内河之利亦有不可胜言者，非灵速省便四端之所能尽也。自沪至苏，至杭，四五日程，至松江一日程，寻常船只携带行李，皆须料量而后行，若一时不及周思，途中缺乏，其累非浅；沿途所至镇市，食物杂用，在所不免，水脚之外，旅费滋多；会有急事，即欲早达，力不从心，因迟致误；或偶尔感

冒，因致时症，未便求医，耽搁加重，其患尤大。若用小火轮，近者四五点钟，远者不过一日，风雨寒暖，可以预决，长驱直抵，无庸闲费；有事不致迟误，有病不致耽搁，且又可以免盗劫。夫区区一船固不足以抵御，行驶虽快，未必遂能逃逸，但防盗于四五日者难，防盗于一日者易，则其遭强［抢］劫者鲜矣。

小火轮之利有如此，虽有不利于航船信局之处，犹将毅然行之，不得存偏私之见，徇乎人而执乎己也。况乎航船信局之所不利，亦可以使之利，何不即令开设航船信局者定议改章，以小火轮通行内河，凡搭客载货、赍物寄信，悉听其便，而不准他人仿照踵行，以遮要其生意，则航船信局皆无废事失业之患，且兼有小火轮，而事愈隆业愈盛，又何不利之有焉？不宁惟是，天下熙熙惟利是视，利之所在，孰不争趋？断非把持阻挠之所能止也。今虽绌于势力，格于禁令，竟不得逞其志，他日必有大力者起而创之，造端宏大，建议唐皇，直遂经行，无所顾忌，震以疾雷而耳不及掩，压以泰山而卵不敢敌，使航船信局屏足侧目，敢怒而不敢言，虽欲稍沾余利而不可得，势所必至，理有固然。试思天津之铁路、各直省之电线，以搭客载货、赍物寄信为生意，无异于航船信局，彼航船信局或亦有所不利者乎？而开设航船信局者又安能把持阻挠之乎？为航船信局计，不若径自禀请以小火轮通行内河，虽有他人仿照踵行，不过稍沾余利，而此中之利则既已竭尽而无余，使渔利者无所希冀，不亦可乎？请自三思毋贻后悔。

（1890 年 4 月 25 日，第 1 版）

论轮船失火

俗语云：行船走马三分险。窃以为，论行船于今日直有九分之险，岂但三分而已哉？盖古时之船，其险不过覆溺，操舟不慎，死于水已耳；今日之船，则其险且有数端：轮船之载重而行速，其船底削，不若帆橹诸船之底平，则轮行偶搁于浅，即易倾侧，此其一险也；其船身既重，轮行又速，则偶不留心，触于礁石，立成齑粉，或断而为两，或洞穿数孔，水入船沉，又一险也；轮行皆以机器，机器之运动全赖煤火之力，又全赖水锅

蒸汽激动各机，使之转运迅速，而有时煤力过猛，烟囱有炸碎之虞，水锅有崩裂之患，铁片横飞，四面激射，触着身体无不糜烂，此又一险也。况机器一坏，船身或因之而损；即使不损，亦必不能行动，必待有他船拖带而后可庆生全，此又一险也。其尤险而又险者，则为船上起火。

夫以船行水上，□［四］面波涛，渺无边际，而突然火发于舱，烟气喷溢，毒焰飞空，纵有小艇，亦每苦人多艇小，不足以容；而况小艇悬之船上，解下亦费时刻，多有抢上小艇而遭沉溺者。且系艇之处，或已烧着，即不能用；船上凡遇需用小艇救人，往往本船水手、执事等人争先上艇，而搭客恒致落后。故搭客一上轮船，其性命即付之船上，船存与存，船亡与亡，生死付之天命。由是言之，行船之险岂止三分而已哉？然而泰西各国，驶行轮船以通商务，行之多年，而获利无穷，不因其险而废之者，盖西国行轮船虽亦不无失事之处，而其先事预防，则固无微不至。各国公司船规矩最重，船中一至傍晚，即各熄灯绝火，客人不得吸烟，虽星星之火亦必灭息净尽，盖深恐稍有不慎，致兆焚如也。招商局及怡和、太古等三公司江海各轮不肯装运自来火，盖恐此物性烈易燃，不可扑救也。此外引火之物，其不肯揽载也可知。乃前者“宝清”轮船被焚，货舱失慎，而舱面载有自来火，以致一经火起，不可收拾，伤毙人口不下二百余人，其尸首之不能捞获者数十具，其惨不可名状。而昨日太古之“上海”轮船闻又全船被焚矣。其失火也，闻在大河口，其时闻在晨七点钟，其船上闻共有五六百人，而伤毙几何，则此时尚未知其详。其如何起火，亦传闻不一。夫太古亦系老公司，其办理诸人皆属老手，谨慎有余，必不至装有自来火与洋油等引火之物，或者疑其为装载棉花，偶然遗火，要亦臆度之词。吾思“上海”船身最大，为行驶长江诸船之冠，其买办、船主等人皆极为精细，决不至粗心贻误，而竟遭此劫，岂非异事？然船上五六百人之中，难保无一粗疏之人，偶尔大意，遗一星之火，初不为意，迨渐渐延开，蓄极而发，则一发不能复制，而其害巨、其祸烈矣。

前“宝清”船遗火在货舱，当始遗之时，并无知者，而后渐闻煤气，渐见烟缕，开舱一看，火即随风猛发，不多一刻，即已船面尽燃。今“上海”失火情形虽尚未悉其详，惟闻十五分时即已全船俱烬，则其迅捷亦不减于“宝清”，其火势之猛烈，亦可想而知也。

夫近来轮船之难□［亦］甚矣，闽广商轮常有强盗，假扮搭客，中途突然齐起，肆行抢劫；长江轮船又以一年之中遭焚者两艘，而且今年轮船坏事者实多于往年，如禅臣之“扬子”，英、法、日各国之公司皆在劫中，若中途碰撞、偶然搁浅，犹其小焉者也。然则言及轮船之行，不将令人咸有戒心乎？说者或以为此皆各船主不遵定章之故。夫定章船上傍晚即须熄火，而或星星之火由日间所遗，则又奈何？夫触礁、搁浅、碰撞等事其咎皆在驾驶之人，船上执事人不得辞其咎也。若船上失火，则船上诸人即曰不免失察，要不得全归咎于彼，盖遗火多由于搭客也。夫彼搭坐轮船者，其性命固已付之船上，安可粗心大意，害人而即以害己？窃愿各鉴前车，互相诏勉，勿致遗火。而船上亦须照定章程，吸烟有一定之地，熄火有一定之时；凡有易于引火之物，概弗收载；船上诸人认真稽查，不时检点，庶几有备者可以无患。如其不然，人将视轮船为畏途矣，讵不大可虑哉？

（1890 年 12 月 28 日，第 1 版）

与客论轮船致火之由

长江轮船今年因失火被焚者计两艘矣，而卒不得其所以致火之由。上半年“宝清”失事，论者纷纷，有谓因舱上装有自来火，船中偶或不慎，遗下星星之火，燃及自来火，以致一发不可收拾，然究竟是否，仍不可必。盖仓猝之中，各顾性命，其侥幸逃出者，又谁能留意当时起火之故；而其身当其处、亲见其起火者，则又多已不及奔避，葬身火窟，不能起死者而问之。夫是以纷纷议论者，大都揣摩臆度之词居多。惟闻“宝清”船上实装有自来火，此则非臆说也。

乃太古之“上海”轮船竟于一年之中继“宝清”轮船而付焚如，其失事之时刻较“宝清”为尤速，其伤人之数较“宝清”为尤多，刻下船壳业已拖回沪上，而毕竟死于水者几人、死于火者几人，尚未得其实数。而其所以致火者，其说又复纷如，有谓搭客吸烟遗火煤纸于舱板上，觅之不见，以茶就落处浇之，以为灭矣，而孰知仍以此起火；或者谓有吸鸦片者，吸毕置灯于鞋篮中，忘未吹息，迨有人见之鞋篮已燃着，即将篮掷之

河中，而余火已旁及棉花包，以至顿成燎原之势。然其说皆得之传闻，初无目睹之者，则以目睹者已葬身火中也。夫“上海”系太古之船，三公司咸照章行船，决无装载引火之物之理，此次失火，要亦劫数使然。然窃以为近来轮船贪于多载，致大舱中亦人货并陈，彼搭客既多，品类不齐，便不能一律遵章，设有一二不守规例之人，即全船皆受其祸，此则近来轮船之一病也。

昨有友人过余斋次，谈及是事，友人曰：“仆生长沪上四十余年矣，犹忆岁在丙寅旗昌洋行之‘湖广’轮船在长江失火被焚，闻其事者直视为惊天动地，厥后江行安谧，至戊寅则有‘江长’轮船之坏，系坏于触礁，非失火也。以故人多生全。今年为庚寅年，上下半年两次失事，其祸与‘湖广’无异。丙寅岁上海止有旗昌洋行一家，至今日则中国既有招商局，外国又有怡和、太古，此三家最为巨擘。此外如和兴、麦边等，又不可以□举。轮船愈多，生意愈难，故所以款接搭客者，规例愈变而愈宽，宜约束之不能划一也。屈指由丙寅至庚寅二十四年，虽纪两周，焚轮三度，是尚得不归之于数乎？外洋轮船今年□［伤］坏者颇亦不少，然多系风礁诸患，全船被焚者甚少。诚以外洋行船规例极为严密，不若长江各船之宽，故也。至于装载货物，如三公司持盈保泰，凡引火之物，如洋油、自来火等类绝不装载，所以防患于未然者，可谓至矣。顾货物之中，有自能出火者，如油纸压之太实，自能燃着，此则中国人皆所共知。此外如棉花一物，倘沾着水气，积压既多，亦能因湿而生热，其热气蕴于包内，设偶被风引，立即生火，其势甚烈。又□［如］煤块一物，轮船所必需，然煤亦不可着湿，苟煤堆高积，而其中偶有着水之煤，设闷不出气，为时既久，亦能因湿生热，因热生火。此外可以致火之物，想精于格致家必尚可以指出数端，而以仆所知则惟此数种。然即此数种，轮船悉能屏去不载乎？则所以防火者又焉得而不格外加谨也。或者又谓，‘上海’轮船之火为匪徒所纵，盖缘船上缉捕扒手极为认真，有则获之立即严办，以故该船绝少失窃之事。顾搭客固受其惠，而匪徒则殊深其恨。闻镇江、九江等处之小窃匪徒结党成群，不下数千人，怨毒所积，遂行此毒手云。此说也，亦近于臆度。夫彼宵小之辈，虽以不能下手，或遭严办之故，而致恨于该船，所谓盗憎主人，是诚有之，然彼欲至船上放火，则必自己先在船上，设种火

之后，立即烈焰飞腾，全船尽着，而一时无从逃避，必将同归于尽，彼匪党中人又岂肯舍此一身以报积怨也乎？故此说也，仆不敢信，先生以为如何？”

余曰：“夫□［客］既上船，则与船共命矣，彼匪徒固未必挟嫌纵火，以自甘同尽；即彼搭客诸人，亦必知火之祸烈，即有任情纵恣者，亦未尝不可以理说而情喻。故轮船而欲免此患，惟有装货则格外小心，巡缉则格外勤谨，而于船上规例一律从严，悉照外洋各公司船之法吸烟有地、熄火有时，有不遵规例告之，不听者则请其上岸，勿再容留，毋贪生意而故意迁就，此则犹属亡羊补牢之计也夫。”

（1891 年 1 月 3 日，第 1 版）

论轮船有利亦有害

自英人华德始造火轮船至今，历百有余年，其为体也巧而固，其为用也大而速，其制度宏敞，规模壮丽，有如杰阁层楼，危樯高耸，粉牖旁穿，栉比鳞排，绵亘数十丈。其行船也，矫若游龙之赴海，□如大鹄之凌霄，但见烟波渺茫，海浪汹涌，瞻之在前，忽焉在后；其停埠也，商民辐辏，钱贝喧阗，冠盖如云，驶行刻日，虽数万里之遥，可如期而至。故作商者，乐其便捷；装货者，喜其宽宏，人心皆同，一倡百随，几至舱无容膝，坐莫横肱，凡沿海都会商旅、客货皆舍帆船而就轮舶，破巨浪，乘长风，顷刻千里，无不谓出危地、登乐土矣。

然而有一物必有一弊，有一利必有一害，用其物者难杜其弊，贪其利者或罹其害。盖以大海之中，碧津黑水之汪洋，析木扶桑之渊浩，蛟龙聚窟，蛇蛮跳梁，益之台飓狂荡，雾雨溟漫，涛回红海，潮起紫澜，视彼轮船不过仓［沧］中一粟耳。波浪之颠簸、礁石之触撞，在所不免焉，而安保其无虞乎？我国家仿效泰西创设招商局，购办轮船，筑埠停泊，驶行各省海口，因之轮船日多，可以分西商之利权，而夺西国之利薮，不知利之所在，害即随之。中国自有轮船以来，失事者非一，如“福星”轮船遭倾覆之祸，数十人尽葬鱼腹，不及十年，又有“怀远”轮船自沪赴粤，丧于甬洋。然犹曰迷于雾也，触于礁也，掀于风也，覆于水也，驶舟者难防其

灾，乘舟者难免其厄。若今年“宝清”轮船遭毁于狼山洋面，上海轮船被焚于维扬江口，一岁之间，两见巨灾，续咸阳之余火，遭赤壁之烈焰，逆旅行商，竟作龙宫宾客，艨艟巨舰顿成蜃市楼台。当其祝融张帜，列子驭轮，烈火逼于上，迅浪起于下，吁天乏路，抢地无门，悲号涕零，展转就毙，数百生命顿成焦骨，惨目伤心，至此已极。谁无父母？谁无妻子？谁无兄弟？闻之痛心悔也何及！

说者谓水火所以养人也；孟子曰：“民非水火不生活。”[①] 故天生人即生水火以养之，列于五行，缺一不可。轮船又专取水火之功，合水火以成。既济，乃利占；既济，祸起无妄。以水火之养人者，反以害人，或毙于水，或毙于火，同时交逼，无路逃生。夫就其常而论，火之伤人也，断无水以逼之；水之伤人也，亦无火以驱之。今则就火乎？就水乎？请择于斯二者。

嗟乎！天地以好生为德，至此惨毒殆无可比，岂以其人尽在劫数之中，特聚而置之于一船？虽造物以仁心，慈念为本，而亦不能出之于浩劫，援之于定数，以挽回之欤？况乎轮船之防患也，亦可谓周且至矣。凡遇海中有礁石者，皆设塔灯；一遇雾迷，立行停轮；船中备有水龙、杉板、救命圈，若火油、火柴例禁装载；船面又有西人日夜更代巡行，用远镜瞭望礁山、来船。而其害卒有过于帆船者，其故何欤？盖帆船之在内河不过乌杉、百官、江杉等小船而已，至驶出海外，远涉重洋者，则有大贾舶，其船师、水手皆熟识洋面，精习驾驶，虽风暴肆虐，时有可虞，而一遇风顺帆利，舟行之捷有不可言喻者。况台风之起，老于船师者，测量日期，望辨云色，亦能预避，人皆履危若安，习以为常。统计一岁之中，帆船之被害虽屡有所闻，不过万之一二；其罹害之人，大船三四十人，小船一二十人，或及其半，或不及其半，人亦归咎于数无可逃而已。至轮船往来迅速，千里之遥一日可至，船舱广阔，可容搭客千百人，装货千万金，苟有所变，何能尽行救援，覆巢之下安有完卵？被害之巨，盖有若此者。“宝清”轮船被焚，接踵罹害者，复有“上海”轮船，前数月有“扬子”轮船触礁于浙江洋面，人虽登山，船已沉海。

---

① 见《孟子·尽心上》。

自目前言之，轮船之不利如此，而后之乘轮船者孰不怀履薄临深之惧哉？不知轮船之有利而无害者其常也，或一时无利而有害者其暂也，不能以一时之害而遽没其平日之利；或因此而遂谓轮船之不适于用，是因噎而废食也。今“上海”轮船之失事，以搭客中有吸烟者，因遗爝火遂兆焚如。设使后□思患预防，无论何烟，不许吸食，安知其患不有出于所备之外者哉？

夫惟忠信可涉波涛，既历险危，益臻谨慎；人之处世，要在尽人事以听天命而已。天下事岂有有利而无害者哉？如因一事之失，而即鳃鳃过虑，适见其愚耳。轮船虽捷妙无比，足以人巧而夺天工，泄造化之机缄，辟阴阳之元奥，而必用煤火，犹嫌其重滞，设使中途断煤，即不能行，是犹有所缺陷也。设使后日能不用煤而用气，岂非毫发无遗憾也哉？然而不能也，有利必有害，天下事大抵皆然。呜呼！岂独轮船而已哉？

（1891 年 1 月 18 日，第 1 版）

兵船游历外洋议

自与泰西通道以来，凡华民之襆被出洋藉图糊口者，合欧美者国计之，大约不止数十万人。其上者设肆经营以权子母；次者持筹握□［算］作□依人；等而下之，则有所谓华佣者，或种烟，或制糖，或操各项工业，此其人恃一手一足之烈，供人役使，受人鞭笞，辛苦频年，所得无几，甚至鄙□［而］薄之曰“猪仔”，几至不齿于人。嗟乎！远适异国，昔人所悲，况乎身受拘羁，无从自主，日遭凌虐，渐类鬼薪[①]，同是我国子民，有不一念及之，恻然怜悯者乎？我皇上民胞特与一视同仁，不忍以无数苍生委诸异域，特简星使以为之保护，更于各埠派设领事，就近抚绥，海外羁民同沾圣泽，莫不熙熙攘攘，遥祝圣□［天］子容保无疆焉。

不料近数年来，美国土人渐渐将华佣厌恶，劫之，夺之，焚杀之，俾

① 鬼薪：秦汉时强制男性罪犯服劳役的刑罚，包括从事土木工程或制作器物等。

华佣无地可以托足，而外部又特颁苛例，阻遏来源。虽星使洋洋千万言向之申辩，而不特美国断不肯通融迁就，且檀香山诸处又效其尤，致华人无可容身，流离转徙。其稍有积蓄者尚可附轮舶湍回，否则既乏川资，又难久住，日受外人之虐待，具［其］将何以身存乎？

或曰宜在外洋设立公司，令招商局派出各轮船常川来往，凡华人之旅居各埠者，一律使往公司及各船中工作，不复受役于外人，而凡洋货之入中华、土货之在外国者，俱可由中国之船载运，不特华人不致受苦，且所失权利亦可渐次收回，岂不一举而两得乎？予曰：唯唯否否，西人既至中华贸易，我国何不可至海外经商？按之约章，诚不纰缪。然试问公司中及各轮船上乌能容如许华人？即能容矣，而各轮船来往本国海洋尚时虞其碰撞，一旦远涉重洋，数万里风涛沙线俱所未谙，虽船主例用西人，安保其□［经］年[①]浪静风平，一无阻滞乎？欲图利而反以致祸，岂计之得者？鄙意宜先派兵船出洋以□［资］□□［历练］，无事则常年驻扎，藉壮声威；有事则保卫我民，不致受彼之惨酷。如前年洛士丙冷一事，苟我国有兵船在彼，则土人虽横，何致将各华人焚杀多多？然则派□［兵］船游历一端，谓非当今之急务欤？

或送难曰：开设公司则有利可牟，无须支动公费，至欲派兵船驻汨［泊］，则煤火有需，口粮有需，修理有需，火食有需，岂非多出，无所开销，令中国益形支绌乎？曰：是亦有道，今出使英法等国大臣薛叔耘星使已先我言之矣。其言曰："泰西各国通例，即二三等之国莫不有兵船巡历外埠，保护商人。曩者，中国'扬武'练船游阅东南洋各岛，吕宋旅居华人喜色相庆，至于感泣，以为百年来未有之光宠。一埠如此，他埠可知。查吕宋及槟榔屿、新旧金山、越南、西贡、古巴、秘鲁、日本、火奴鲁鲁诸处，凡有华人流寓者，莫不有会馆，有董事，引领而望华官久矣，兵船抑无论焉。约计每岁养一兵船所费不过一万两，其中必有殷实商人，首为之倡，筹□以资接济。在彼略有所费，而藉此稍张声势，使足与诸洋人齿[②]，偶

① 经年：全年，或若干年。

② 齿：并列，次列。《左传·隐公十一年》："不敢与诸任齿。"《庄子·天下》："百官以此相齿。"

有交涉，阴受无穷之益，夫亦何惮而不为耶？”[①] 星使之言如此，然则派商船与派兵船孰失孰得，诚有不烦蓍蔡[②]者矣。今宜由海部调拨兵舰，更番前往游历，或半年而瓜代，或一年而瓜代，其费皆酌量取诸华商。倘遇小埠，所捐或有不足，则合数埠以共养一船，星使往还即由此船迎送，不必另附公司船。设有意外之虞，如前年洛士丙冷者，虽不欲与之启衅，亦可将华人载送回华。夫如是，则华人既可免见侮于外人，而南北洋各兵船养费亦有所出，一年数百万之经费，不必支自海关。有此利益数端，岂非当今之先务欤？非然者，将数十万无辜赤子白白委诸异域，受尽折磨，而频年购制艟艨[③]，坐耗无数有用之款，谓为得计？诚非鲰生所敢知也。

（1891 年 1 月 19 日，第 1 版）

论行路之难

自轮舶通行以后，乘风破浪者久已视险如夷矣。江海行船向惟视风色为迟速，风色而顺，一日亦可驶至百里或数百里不等；风色不顺，则有守至经旬累月而不得行数里者，且或风色过大，则虽值顺风犹虞倾覆。□［操］海船者谓之“飘者”，性命存亡难以自决，其险也如是。自有轮船，而昔日之所谓险者，一无是畏，千里万里刻日可期，南北东西惟我所欲，风雨晦冥、巨浪洪涛均不能阻其遄往；而且驶行迅速，一日千里，宜乎人占利涉，不复有歌《行路难》者矣。乃昨报载《附轮宜慎》一则，船中人相待之苛虐，与下船、上船之危险，有不若昔日之迟滞者，往来过客又将何所适从乎？虽所述情形未知确否，然细揣之，附轮诸客此种苦处实亦难免。盖各洋行轮船沿江一带多有无码头可泊，而但凭驳船以运载者，附轮之客货均聚于岸，以待轮船。轮船既来，则驳船群集，以运客货，常有因驳船狭隘、装载过多以至客货行李全然覆溺，或值风狂浪急之候则倾覆之祸尤为可虑。即幸而无恙，而驳船贴近轮船，人货皆从小梯上落，或

① 见薛福成《筹洋刍议·船政》，文字有异。

② 蓍蔡：shīcài，本指蓍龟，因大龟出蔡地，故称为“蓍蔡”，古人用以占卜吉凶。

③ 艟艨：chōngméng，即“艨艟”，古代战船。郑观应：《盛世危言·海防上》：“昔日之艟艨楼船，不敌今日之铁甲飞轮冲风破浪也。”

人先已上船，而行李未能即起；或行李已经驳上，而人则未及同登。偶一相左，即多周折。匪徒混迹其中，乘隙抵间，探囊取物，真易事耳。又有此客误接彼客行李，彼客误接此客衣箱者，种种情弊，笔难尽述。即有老于行旅者不惜微资，或多给轮船茶房、夫役数百酒资，令其照应，而夫役不多，难于周遍。虽多予以钱，而此客百文，彼客亦给百文，数客兼收，不得不分头照顾，而役少客多，终有不能遍给之势。于是，有客已下船，而略一迟延，驳船已开行，而行李犹在轮船上者。有行李在一驳船，而人又在另一驳船者，赶即追踪，幸而寻获，已属万分之喜。或竟有寻之不得者，苍茫四顾，投诉无门，孑然一身，路隅坐泣。倘或不惯出门及妇女幼稚之辈，当此无可如何之际，激而起轻生觅死之心，此亦意中事矣。

犹忆有友人某赴试金陵，附轮而往，一肩琴剑，行李无多，而瘦怯书生左挈右提，已不啻百钧之重，及将抵南京，由驳船上岸，当其下驳船铁梯，一道攀援而下，已觉心惊目眩，神魂顿消。既至驳船，检视行李，尚缺一篮一箱，无从追讯，犹冀另一驳船先已开行，或者业先上岸，亦未可知。迨既上岸之后，见同行诸友皆在江干守候，行李亦在其侧，而己之箱篮竟同蕉鹿，遍询诸驳船，皆云不见。有谓从梯上吊下时，曾见其掉入江心干，而滚滚长江何从捉摸。友人无计可施，偕诸同人怏怏而去，而篮中皆平日窗作，半生心血尽付东流，箱中之衣服等物尚不足惜也。凡若此者，当已不止一人、一事。至若因梯中失足堕入江心，而与波臣为伍者，亦时有所闻。是自有轮船而江行，反视从前为尤险，是岂创行之初意乎？

夫轮船沿江上下，必欲处处各设码头，不但所费不赀，其势亦有不可。然竟不妥为筹划，而令搭客受诸苦恼，则亦有所不安。且轮船抵埠不能定期，或在昏黄，或在夜半，倘星月交辉尚不难从容上下，设当晦朔之日，或逢风雨之交，则昏黑之中、匆促之际，其害何堪设想？夫长江一带各洋行固未备码头，然其所以可危者，由于为时太促，非由于不设码头。苟于到埠之时多停数刻，客货上下即可从容从事。既可从容，则不致有争先恐后、拥挤散失之患矣。

轮船原以迅速为贵，然所贵乎迅速者，以其轮行之迅速，非客□［货］上下之迅速也，则多停数时，使得从容上下，亦何害于轮船之迅速而必若是匆促乎？至于船中诸人之苛虐，则不过总理之人略为整顿即可

更革。夫华人既在轮船，不妨效洋人之作用，而洋人既在中国，亦当体中国之人情。若必欲我行我法，不知因地以制宜，中国之人见各洋行之船皆裹足不至，则各洋行之长江轮船将何求乎？今幸招商局船只无多，诸洋行尚得分其余利，倘日后江轮日众，因人情之所乐以与诸洋行争利，诸洋行其能敌乎？吾愿诸洋行早为整顿，以擅利权，固不仅过客之称便已焉。

（1891 年 3 月 25 日，第 1 版）

论轮船防匪之法

中国会匪出没不定，今年屡次闹教，大都出于若辈之诡计为多。且其踪迹以长江一带地方为聚处之所，而江行者尤大受其累。不特宵小之潜为胠箧探囊计，足以为行旅之害也，匪党众多，又加以刻下轮船水脚极廉，匪党中人不吝小费，观其私购军火，其价不赀，而尚无所惜，则可知若辈之中亦必有大力者。于是乎布散其党，以附搭轮船，而生其歹心，长江轮船此辈已小试其技，虽尚未见大害，而防之则实不胜其防。中国固不克处处稽察，即英领事官煌煌示谕，令行驶长江之英国轮船各自为防，有则拘获，以凭随地交英领事署讯办，然而言之甚易，行之亦难。彼会党既有此意，则必机密之至，当其附舟之时，必不肯露出破绽，俨然搭客，行李铺盖一无所异，而忽焉猝发于途，设或正值驶行之际，船中诸人各有执事，不能放手，则即欲抵御，而以我之半御彼之全，势不均即力不敌，恐有不足深恃者矣。且彼匪党既能勾通西人，以置办军火，如炸药等类亦均有之，则设或铤而走险恐被□获，而竟出阿奴下策，不更可危之甚乎！窃以为与其防之于既登舟之后，曷若防之于未登舟之前。前论谓三公司宜和衷共济，勿专为招□［揽］生意起见，不顾大局，而竟自减取水脚；且船上用人仍当选用谙练精壮之人，而汰其老弱无能之□［辈］，此固所以为整顿轮船商务起见，而实阴寓防匪之法。然犹未足以尽防之之术也。

夫长江行驶诸轮船，其搭客多系沿途附上，到一处则有去者、有来者，其去焉者不待言矣，其来焉者大半绝不查察，任其登轮，迨至开行，向收水脚，但身边带有川资、携有行囊者无不可以附轮，以故会匪中人得以惟所欲为，而莫之谁何。若于其登舟之时，先为之计，则彼等鬼蜮伎俩

又何能施？其上船之时人多手杂，纷纷扰扰，最足坏事，当以保甲之法行乎其间。其法当于各处停船载客之地，设立公所一处，或三公司合办，或各家自办，凡欲搭船者先在公所购票以俟，而凡来购票者必须有连环保结，始听其购票，否则不得任意附上。此法虽似于行客稍有不便，然为轮船防患计，实莫妙于此。

或者谓彼真正客商，往来已惯，忽焉而欲其持结购票，则必以为不便。夫苟其人而为舟中之人所素识，则亦不妨通融，然苟有可通融，即弊端由此而起，不若一概取结，或由地方官给发公文，方可取信，非此则概不滥收，如此则匪党之狡计无所施矣。夫彼搭客有此周折，以为不便者自不乏人，然彼搭附轮船者亦各愿轮行平安无事，设一不慎而堕匪人之术中，则全船皆受其害，搭客焉得无惊？则何如恪遵章程，俾同舟共济者皆为尔无我诈，我无尔虞，则可以放心适意，高枕而卧。故初行之时，或有以为不便者，渐而习焉，则亦必无后言。防匪之法计莫善于此矣。

夫会党中人近来日见其盛，昔日犹幸其无火器，今则火药、炸药、洋枪、手枪暗中接济者，当不止一人，且不止一西人，则其势益炽矣。所幸者，匪党中无轮船，官兵有铁舰，匪徒之志尚不得逞，今该匪显然欲为患于轮船，此何故哉？意者该匪党非尽为劫夺银货之计，而欲劫取轮船以为己用，未可知也。若该会匪再有轮船，以傅之翼，则长江一带悉成荆棘之区，而匪势愈不可制，不特中国受其祸，即西人亦不得安享其利，此其防御之计，不得不筹之于早。今英领事已晓谕本国各轮船矣，而中国主持商务者尚寂无所闻也，请以此为刍荛之献何如？

（1891 年 9 月 29 日，第 1 版）

中国宜仿造洋货议

道光季年，中外通商，而后凡西人之以货物运至中国者，陆离光怪，几于莫可名言。华人争先购归，以供日用。初只行于通商各口岸，久之而各省内地，亦皆争相爱慕，无不以改用洋货为奢豪，厌故喜新，人情大抵如此也。独是洋货之价较土货倍之，且数倍之，外观虽五色迷离，用之实易于窳败。在老成拘谨者谓，我堂堂中国自有朴而耐久之物，足供人之取求，何必

忘其本原，转以银钱易此瑰奇之货？而少年喜事者，往往侈耳目之新奇，一衣服也，绸缎绫罗非不华美，而偏欲以重价购洋绸；一饮馔也，山珍海错非不鲜肥，而必欲以番菜为适口；围棋象戏亦足消闲，而独以打弹为娱乐；水烟旱烟素所呼吸，独以昔加为新奇，甚且衣袜、眼镜、手巾、胰脂，大凡来自外洋者，无不以为珍贵，以至漏卮难塞，银钱之流出良多。尝阅去年海关所印清单，计一年中入口之货多至银一万三千七百九万余两，似此年复一年，将何底止？岂不令中国有限之膏血，渐至衰败不堪耶？

愚以为欲禁民人不用洋货，势所不能，则莫如中国自行筹资，逐一仿造，庶几将中国之货易中国之钱，富者可使于购求，贫者更开无数谋生之路。按之和约，亦所准行，而来华之洋货日稀，即银钱之流出日少矣。不观夫日本乎？日本自行维新之政，迄今只阅二十四年，而事事效法泰西，不遗余力，不特兵舰、兵械制造精良，即民间日用所需，无一不能仿西法，其大者如织绒，如制纸，如陶器，如玻璃器，如铜铁器，如镀金银器，无一不可与西人媲美，且精雅更复过之。即小而饮食，必资戏玩之具，亦皆具备，无所取资于西人。行之有年，西人亦皆钦佩，近且购日本之物，转贩至外邦，出口报关，岁以数百万计，用能使其国蒸蒸日上，渐致富强。

今中国诚能不惮研求，务臻美善，所制之物不亚于泰西，而工值既廉，定价可逊泰西倍蓰，人亦何乐而不购用，而必以泰西运至者为良哉？或曰：我中国招商局、织布局、制造局皆西法也，君子务其大者、远者，但就此数项用心整顿，不让西人之我先，即可独揽利权，为足国足民之计，其余皆细故也。细故则尽可听民自便，何必官为主持？殊不知细大不捐，方可由渐以致富。即如入口之货每年多至一万三千七百九万余两，苟能自行仿制，则此每年一万三千七百九万余两皆为我华人之利源，积少成多，其款岂犹不巨欤？

抑更有进者，各国皆有商务衙门，设官以主持商务，其有商力之不足者，官必为之保护，俾底于成，用能使商人踊跃乐从，悉心从事。今中国既欲仿造洋货，亦必特设商署，为之维持，庶商人得所凭依，不致漫无归宿；或有疑商署为向所未设，揆之国家制度，未可骤添，则应之曰：昔时亦并无海部，今既以海军为急务，新设衙门，即沪上会审公堂亦为近二十

年所奏设，则兹之商署岂不可援此例以增添耶？

总之，凡事守经而不能行权，未免邻于胶柱鼓瑟。谓洋货之必不可用者，经也，谓既欲用之，即可制之者，权也。苟达权而仍不离经，亦何失国家之体统？特不必效日本之诸事悉以西人为则，举文字、衣服、兵刑、政教悉改而从西耳。质之衮衮诸公，其不以斯言为谬妄否？

或有善戏者曰：中国之仿造洋货无适于鸦片烟，昔年烟俱来自外洋，大为中国之隐患，不料华人觅得罂粟之种，到处遍栽，妖草淫葩，一望无际，近则如江苏之砀山、邳州，浙江之象山，以及粤东、粤西、山左、山右、四川、云贵，至东三省，无处不出土药，以敌洋药来源，熬煮成膏，同一可以过瘾，岂非仿造洋货之至精者耶？则笑语之曰：此特齐客之滑稽，无足与言民生国计者也。

客退，乃走笔成此议。

（1892 年 1 月 18 日，第 1 版）

行钞议

行钞古制也，非西法也。然古昔行之而多弊，西国行之而无弊者，此无他，信与不信之分也。夫授利权于商而使商得垄断之利，何如操利权于国而使国有盈余之利。有时部属颁钞，未克流行无滞，商家使票，反得攸往咸宜，则以商有信而国无信也。无信非朝令夕更之谓，部属之颁此钞也，原谓携此以往，固不异于银钱也，乃至纳正供，完货税，解杂款，或未免于折耗，则携钞者已窃窃然议国之寡信，而况蠹胥劣吏因缘为奸，贻误滋多，诈伪百出，无怪乎旋行旋罢，终不能收实效也。

若欲行钞，必也变通古制，参用西法，详酌时宜，庶可行之无弊。综其大要，厥有数端：

一、利权宜独揽也。欲行钞币，非设银行不可。西国银行有由国家设立者，有由商人合办者。国家设立之银行权操自上，利亦归之；商人合办之银行，则由国家抽取票捐以济国用，此大较也。中国若欲行钞，为济贫拯乏计，自应由国家设立银行，若振衣然，必挈其领；若取水然，必浚其

源，庶几权不旁落，利不外溢。

一、局名宜仍旧也。户部向有宝钞局，为圜法之总汇，此时若设银行，事取乎创，而名取乎因，新法之与古制固可并行不悖也。

一、枝叶宜分布也。京师既有总局，此外通商口岸尤须添设分局，则声气广而运掉灵，推之香港、新加坡、旧金山等处为华人所荟萃者，皆设分局于其地，俾收多财善贾之益。

一、资本宜筹集也。欲设宝钞局必先多筹资本，方可以一纸取信于天下。官款万万不敷，不得不招商集股，宜援轮船招商局、电报局成例，集腋为裘，聚金成塔，每年按股派利，俾附骥者同受其福。至于一切出纳，则由官为主持而商不得过问，以免纷争。

一、开报宜核实也。一岁之间，获利若干，存银若干，开销若干，一一稽核，罗罗清疏，刊印清册，分给股商阅看，事事务求核实，力扫粉饰欺侵之弊，而后可以持久。

一、造币宜防弊也。古币之朴陋不若西币之精致，其法以钢板镂绝细花纹文字，用机器刷印，每一纸必经数手、数器而始成。所用工人女多于男，各闭一室，禁勿往来。纸不甚厚而坚韧，映日作碎冰纹，有户部图书、花押，银行花押，防弊之法至周且密，为中国所宜仿行。

一、多少有区别也。凡一角及二角五分者，纸宽二寸五分，长一寸五分；一圆至一千圆者，纸宽五寸，长二寸，多少从心，取携悉便，为中国所宜采用者也。

一、文字宜参用也，币之长短、广狭固宜仿照西式，以便流行，而正面字迹须以汉文书年号、数目及“某省制造”字样，仍以西文并列，俾别国之人亦可一览了然，乐于行使。

一、诈伪宜严防也。西国行币昔时亦有奸徒伪造，鱼目混珠，为害最烈，政府申明厉禁，凡作伪者，一经发觉，或从重判罚，或永远监禁，由是作伪之风始绝。中国亦宜严定新章，凡私造钞币者，按照私铸例加等治罪，庶奸徒知所畏惧，不敢以身试法矣。

一、出入宜一律也。英法等国以钞易银，并无折耗，惟美国稍有参差，议者咸以为憾。中国行钞伊始，非进出画一，无以示信于天下。况总局、分局一气相生，尤不容稍涉歧异，致授人以口实也。

一、钞镪[①]必相等也。昔年俄国设立银行，会计资本共有十三兆七十四万八千六百二磅，后以出钞过多，藏镪不能相抵，疑者日众，钞币十罗比仅易现银一罗比，理财者于是收回旧钞易以新钞，数年之后，钞与银之价始渐相等，是可见钞币之不可虚出矣。

一、首尾宜联络也。西国银行彼此互相策应，遇有缓急无不竭力维持，以故倒闭者少。中国创设各局，既无此疆尔界之分，当念同舟共济之谊，有无可以相通，斯彼此均沾利益矣。溯自通商以来，银钱之流出外洋日甚一日，若欲富国而裕民非行钞不为功。索居有感纵笔书此，以当刍荛之献，可乎？

（1892 年 6 月 3 日，第 1 版）

补录唐景星方伯祝嘏事并书其后

官场三节两寿常例也，夫何足奇，即或时值大庆，或双寿，寅僚戚族奔走趋祝，相与颂南山之诗、晋西池之觞，亦不过十年一举，照例文章，更何足奇。所奇者，同一祝嘏，而中外人民咸欢欣鼓舞，绝无间言，同申颂祷，此则非可以强致，非可以幸邀。苟其平日不足以服中外人之心，副中外人之望，曷克臻此？则景星方伯祝嘏之事有足志焉。

方伯以四月二十日六十大庆，与其德配陈夫人，齐眉双寿，中外官商争欲为公介祝，而公抑谦[②]不敢当，在津诸西人上自领事，下迄各行商人，皆预备陈设于戈登堂，宏开寿宇，而公辞不至。二十一日发电信往请，而回电仍固辞。于是李傅相特以所御之火车，于二十三日遣派前往，必欲迓之以来，公重违其命，乃不复辞，乘坐火车而至。惟时车上悬旗，车栈结彩，中西人士之前往车栈敬迓者计数十人，鸣炮致词，殷勤拜祝后，乃相随至公邸第，款以茶酒，始各散。至二十五日戈登堂之祝嘏，则尤为煊赫无比，泰西各官商为之主，以公为客，而以李勉林、黄花农、盛杏荪、罗稷臣诸方伯为之陪，大门悬挂彩球，一路香花排列，堂中悬挂各国彩旗，

① 镪：qiǎng，本指钱串，也指银锭。

② 抑谦：huīqiān，谦逊。

并以前此李傅相所惠寿幛、屏幅，高揭四隅，并中西各官祝颂公之寿屏、寿幔若干幅。其中，颂词无非“德隆望重”、“体国安民”、“远来近悦”、“利物济人”、“望重泰西”、“恩深北阙”等语，皆足以名副其实，非寻常泛泛者可比。

宜乎！许少司徒所撰寿序，历举唐氏古来才德兼优、声名卓荦之士，而于公叹观止焉。夫公弃举业，专务有用之学，凡于西国语言文字，无不精且博，而一意为国家大局计，其平日之所建树，皆为他人所不敢为，亦皆为中国所从来未为。即如招商一局，得公创始，而中外之商情以洽，至今咸啧啧不去口。轮船之利，向惟归之西人，而自有招商局以来，分西人之利几半，中国风气为之大开；又如开平煤矿所以收天地自然之利，而自得公整理，有条不紊，出煤日旺，凡津沪来往各轮船之煤，皆可取给于此，是又所以夺西人之利，而开中国之利源者也；中国向无铁路，有之自我公始，厥后陆续推广，迄今至有数百里之长。去岁，会匪蠢动，热河朝阳告警，倘非有铁路以装军士、运粮饷，收功安得如此之速，未百日而匪已敉□［平］，则铁路之明效也。此三大端已足见公之事业。

至若厦门以电线一事几启衅端，得公一言而事遂寝；西班牙帆船□劫于台湾，缠讼未了，得公之往，八日而涣然冰释，此皆人之所难能，而公处之裕如，则其才之有足多矣。他如开平之外，添设林西煤矿，接办热河、承平银矿，于胥各庄开通河道长百余里；又于唐山创造细棉土厂，细棉土者即所谓塞们得土也，炼土坚硬如铁，用以治黄河，可以永固金汤，为中国从来所未有，此又于格致工夫中试验而出，然此皆其余事也。

观于轮船招商及煤矿，皆足以夺西人之利权，而西人并无所怨，且不特不怨，咸以公能公忠体国，上以裕国，下以利民，无不佩之钦之，以至于心悦诚服，念兹在兹，即于祝嘏之时观之，已可见公之所以取信于西人者深且至焉。

夫西人之恭敬其人也，不以其势，不以其力，不以其官，不以其利，必其人之品行、名望、才德并隆，众情咸服，然后尊之敬之，终无异言。公之得此于西人，夫岂易哉？其平生初无志于高官大秩，所以出而用世者，实欲使中国克自振兴，有可兴之利公为兴之，有当除

之害公为除之，必欲使中国舍其所短，以用西人之所长，久之而中国之所长且不减于西人，而西人不得以其所长傲我之所短，如此而后快然于心。即此意也，已足以格天人而感中外，以故西人之敬公，较之华人尤觉真切。旁观之人莫不艳之、羡之，以为公果何修而得此，而不知其生平积诚，所以入人者深也。闻各国大员及政府中有电贺者，有函祝者，以是益见公之德望无远弗届。惜余以关山远隔，未得躬与其盛，以斗酒为公寿，徒于逖听之余，执笔为公记此盛事，以为翰墨之光，并祝公之子若侄继起有人，与公后先相辉映。此则区区之意，想公见之，当必哑然而失笑也已。

（1892 年 6 月 28 日，第 1 版）

书唐景星观察事略后

自古名臣硕彦，建功业于当时，垂声名于后世，非独具大过人之才，盖必有坚忍不拔之志、至公无我之心，不以艰难生畏缩，不以华膴[①]生歆羡，举自私自利之见一洗而空之，兢兢焉惟急公奉上之是念，然后能百折不挠，以徐至于成功。迨夫事业灿乎昭著，世之人无论识与不识，咸相与交口称颂，以为斯人不可多得，而不知其志虑固已裕定于未事之先，有加人一等而未易几及者。则吾于唐景星观察深有感焉。公少负大志，读书颖悟异常儿。中外通市，交涉日繁，公以为识时务者为俊杰，男儿当学为有用之学，沾沾章句无益国家事，遂弃举子业，习泰西学，不数年洞晓其国语言文字，间更究心于商务，于利害得失了然如指诸掌。光绪初年，西班牙洋船于台湾失事，为土人劫杀；又云南土民戕害洋人，一时几开兵衅，大吏知公能檄，公往剖辨昭雪，得庆转圜。盖公之力居多。公生平事业甚伙，若沪上之果育、清节等堂、洋药局、茶业公所都由公创举襄赞而成。公性轻财，好施于戚族，有贫乏者借贷无吝色。然此皆不足为公重，盖公之事业昭昭在人耳目，而足垂不朽者，则为办理招商局与开平之煤矿局。

① 华膴：huáwǔ，美衣丰食，华贵。

方互市之初，华人于通商一道诸未谙悉，江海利权尽为洋商所夺，于是李傅相始命创设轮船招商局，集股招商，公实董理之，规划措置，秩然不紊，一时官民咸称利便，迄于今二十余年，转输之利得挽一二于千万者，招商局之功也。然商局之设，尚有今津海关道盛杏荪观察、浙江补用道徐雨之观察，暨前候补道朱云甫、朱翼甫数观察，协谋共济，尚不足以尽公之长，独开平煤矿则系公一人手创。通商之道以有易无，善为之则足以致利，不善为之则足以致弊。自海禁大开之后，中国金钱日流注于外洋，在上者挽得一分利权，即保得一分元气。乃自汽机盛行，凡商轮兵舰，以及机器制造各局，无不需煤，苟在在仰给于外洋，漏卮伊于何底？公独有鉴于此，不辞劳瘁，亲至开平勘视矿苗，延聘矿师，禀请开办，公之志遂一意于矿务，凿河道，开铁路，经营布置，不遗余力。凡所以利益开矿者，靡不急起而立行，竭十余年之心思才力，然后规模焕然大备，而四方赖其利用者称道勿绝口。方其试办之初，未始无耗折之虑，惟公负坚忍不拔之志，存至公无我之心，不畏难，不贪利，用能再蹶再振，卒告成功。而天不假年，甫周花甲，遽行长逝，凡在中外人士，莫不同深悼惜。而公身后囊橐萧然，无储蓄以遗子孙，尤见两袖清风，深符古人之亮节。盖公于开平矿局，非独无一毫自私自利之见存于胸中，且不惜毁家以成就其事，此其高谊尤为人所难能。嗟乎！公之志如此，而才复足以济之，傥更得藉手以展布其功业，诚何难与古名臣后先颉颃，要岂仅以开矿见哉？而吾重有感者，当今通商之局必将长此终古，中国致富自强之道，必先于商务力加整顿，始克有后效可收，顾转移补救，首在得人。中国之大，不乏殊尤英敏、奇材异能之士，足以胜任而愉快，然所以不克振兴，以循至于委靡成风者，良由在事者大概各怀自利，先私图而后公家耳。苟尽能如公之存心国尔忘家，公尔忘私，为事必要其成，任职不辞其劳，则不独中国商务可期蒸蒸日上，即凡利国便民诸大端，无不可以次第施行，岂非海内苍生之福哉？夫大行受大名，细行受细名，公论自在天壤。自公之没，凡属相知，无不众口一辞，以公为惜，苟非公有以深服于人，何以能致人之感叹爱慕若斯乎？昔人有言：“实至名归。”夫岂诬哉？吾愿世之君子以公为法，濯磨砥砺，有以自立于不朽也。于是乎书。

（1892 年 11 月 13 日，第 1 版）

轮船招商局务节略

本局自光绪十九年正月起至年底止为第二十届结账之期，本年江海各船所得水脚除开销船用外，结余船利八十万三千余两，加以运漕栈产等利二十一万五千两，除地租修理等费、利息酬劳各款四十二万九千余两，船栈折轻成本三十一万三千余两，净余二十七万五千余两，乃以历年归还汇丰借款，至本年为止，亏贴磅价二十万余两，除拨存汇丰为自保船险信押之款，历年收来息银十一万余两，即以弥补磅价外，尚不敷九万余两，应在公积项下支销，统计前后实存公积八十七万六千余两，此利项大略也。至本项内尚存汇丰原本二十三万七千余两，现值磅价更贵，届期归还亏耗更巨，惟有按届支销。又往来账三十四万五千余两，本局轮船添造“快利”一号，拆卸“日新”“江平”改作趸船二号，实存二十六号，连码头栈产今年折旧后结存成本三百八十万五千两，此本项大略也。屈指轮船招商局开办已二十年矣，长江大海往来运货约计每年二百万，统计中国之利少入洋船已四千万，其因有华轮船彼此跌价，华商便宜之数尚不在内。然则今之时势商务能不讲求欤？所盼以后利日益进、弊日益除，为中国立商务不隳之基，此为首务也。

（1894 年 4 月 14 日，第 4 版）

拟设鸦片总司议

鸦片产于印度而总汇于香港。近年吸食者日众，偷漏者愈多，不独为通商全局中一大漏卮，而于国家厘税所关亦非浅鲜。今欲杜其弊，清其源，绝其流，正其本，莫如设立鸦片总司，以其权归之于朝廷，盖榷烟之中隐寓禁烟之意焉！何谓鸦片总司？先由总理衙门移文于英国驻京公使，并我国驻英钦差使与英之印度总督外部大臣商在印度、香港两处由中国简放榷烟大臣，驻札其地，专理稽查烟务。每年所有鸦片入中国者或十万余箱不等，由印度商人报明印督，由印督行咨驻印大臣，按期运载至华，听由招商局轮船代装驶往各处通商埠头，以香港为总汇之区，存储栈房以待

分运。盖走漏之弊，杜之于中国则难，而杜之于印度则易。何则？印度英商自行运载来华，既至香港之后，中国海面港□［汉］纷歧，各处皆可绕越，奸商诡计百出，冒险影射，势实无从稽查，且有并不至香港，而即与中国奸商私相授受者。今于印度出口之始，一报之于印督，再报之于驻印大臣，其来数已昭然有据，又经招商局船承运，虽欲偷漏，势必不能。印度栽植鸦片，岁有定额，皆由官为限制，不得多种，至中国十余万箱之外，不得再有所加，违者有罚。英廷设法之初，示以裁节，毋越范围，其意本为至善，无奈一经出口，分运各处，即已难稽其报之英官原有总数，而所经中国关厂报税抽厘，每于总数不符，两两相较相悬甚巨，非由偷漏，胡为至此？今于印度载至香港之后，若英商欲分运中国通商各埠销售，悉听其便，惟装载之船，存储之栈，皆由招商局代为经理，其费一秉公平，何日出口，何日进口，各处通商口岸悉行注簿存案。其出口也，先请驻港大臣报明销售之后，然后纳缴正税及子口半税，此于印度官商皆有益而无损。诚如是，中国所设一切缉私巡船、驻厂委员皆可裁撤，课则涓滴归公，费则悉行节减所省者大，何惮而不为，此一法也。否则，印度鸦片其至中国者，悉由中国承运销售，而官给以值熬膏，以行于各省，亦惟官握其权况乎！榷烟原可与禁烟并行而不悖，所入中国若干万箱，每年为期额制，从其官定本，可随时递减，正不妨与之悉心，以筹和衷共济，以期数十年之后其来愈少，可以永绝烟患。至于内地种烟，原属权宜末策，英商之栽植罂粟，以毒痛我中国而不顾者，亦以利所在耳，苟中国栽植者愈多，则印度销售者必日少，而其利亦必日微，将来必至不禁而自绝。

夫泰西各国与我通商贩卖鸦片者，惟有英国一国耳，久为正人端士之所不许，我以丝、茶、大黄益彼，而彼乃以鸦片损我，孰害孰利，自有公论。诸国早已忌之，特我不自言，各国自无从置喙耳！英国教士特创禁烟公会为之先声，第禁者自禁，种者自种，言之谆谆，听之藐藐，十数年来于烟事曾何少补？论者谓英国教士禁烟之说，特借以杜泰西各国之口，而先自立于不败之地，不然欲禁则竟自禁耳，而必欲中国先禁种罂粟，拔绝根株，然后信我国之真欲禁烟。如是，岂非欲独擅其利薮，而为渊殴鱼，为丛驱雀也哉！余谓此意，或不若是殆言者揣度之词也，

要之教士之议禁欲救中国之民也，执政之不能禁，实为印度财赋起见，势有所难行也。今莫若先设鸦片总司，即以榷烟渐寓其禁烟，而于印度大局无关，仍可恃鸦片财赋之所入，藉以设官养兵，至以何物可以补苴鸦片之缺，亦可徐为之图。是则于英无损而于我有益，必与之反复辩论，务行之而后已。

总之，我所以待远人者，总不外乎开诚布公，实事求是，绝不参以一毫私意粉饰于其间，可行与否，在乎能直告之而已，栽烟之理曲，禁烟之理直，当合各国以与之周旋，秉之正，持之严，彼亦有所惮也。此议已成于十七八年前，今复有欲行其说者，故申论之谨议。

（1895 年 8 月 19 日，第 1 版）

辟界续谈

前者本馆因日本各官在苏州议论开辟租界事宜，因著为辟界闲谈，列诸报首。其意盖以日官坚索阊门外各地，华官则谓租界宜设在盘门、胥门，互议多时，事倘未决，故为此持平之论，俾两国皆得尽释嫌疑也。今者日本总领事珍田君率同翻译官速水、楢原二君，及《日日新闻》社执笔员村川君乘舟赴杭州会议通商开埠，意者先在杭州商定，然后商及苏州乎？仆则以为苏、杭二处本系我大清腹地，向不容他国来此经商，所列肆而操奇计赢者皆我大清之氓庶。今者商埠既设，不特日本人可来贸易，即各国之多财善贾者亦无不欲祖鞭先着，以博蝇头，我中国自有之利源日后恐不免为外人所夺。无已，则有数策焉，外人既已通道，若用内河船来往，势必以濡滞为嫌，日后行驶小轮船在所难免，我当先设轮船之局，资购小轮船数十号，仿外洋邮船公司及中国招商局之例，依期开发，除载客外，复驳运货物，使得流通苏、杭；另设税司，以榷税饷。上海则附于江海新关各卡，厘金概不征取，庶几在我自操权利，外人不致搀越乎其间。犹恐外人或跌价招徕，致我所设官轮船转觉生涯冷淡，则铁路之设尤不可迟。由上海以达苏、杭，数百里中无高山大川之阻隔，所需筑路经费宜较他处为廉，而又电掣风驰，瞬息可达，运费既省，为时又迅速逾常，远近商人自必争先愿附。好在沿途经历皆不在通商之地，外人决不能另筑一

路，以夺我生涯，此尤计之得者也。

江、浙各处土产以蚕丝、木棉为大宗，销售外洋为数甚巨。今者既已开为口岸，并准用机器仿造土货，外人势必就苏、杭二处设立缫丝、纺纱各厂，以缫成、纺成之货还而售诸华人，而厚利又从兹外溢矣。然苏、杭等处不乏富商大贾，百万、千万之巨款何难纠集而成？计惟有先创公司，设局制造，就锡、金、嘉、湖等处收茧缫丝；至木棉则收集尤觉非难，大可兴办纺织之事。若是则利虽不能尽归之我，亦可免悉付于外人，亦何惮而不为耶？

而其中尤要者，则在开设邮局。考万国通例，邮局惟本国人可以开设，外人不得与闻。然上海自互市以来，我中国虽有信局多家，而国家除各海关外，并未有邮局之设，是以英、法日本等国皆设有书信馆，藉以邮寄音书。英工部局书信馆则本地之函亦可代递。今者内地既有通商之事，安见外人不援上海为例，广开书信馆，以争华人自有之利权？则何若我先将邮政举行，使彼无从借口。至恐各信局或因而失业，则邮局亦可雇用若辈作事，以资熟手，而免掣肘之虞。

以上数端皆今日之要图，而可藉以保我国家固有之利。鄙生愚见，敢献刍荛。侧闻南洋所派在苏商定辟界之员若罗少畊、陆春江、黄公度、杨星垣四观察皆熟精洋务，肆应咸宜。而刘子贞都转更久在日本，曾任译员、参赞，且前充箱馆理事，于通商诸事尤能了然于胸中。此次自能先事图维，扩张商业，绸缪未雨，逐渐以兴。至于铁路事宜，则张香帅已委熟于洋务、曾□外洋各国之沈仲礼太守，测路绘图，以次兴筑，各处内地事必有成，他日者由苏杭以迄宜昌、沙市诸埠头，及各处向日通商之口岸，由渐整顿，俾得收回数十年来溢出之银钱，不将于诸公重有望哉！鄙人无状，时事关怀，会当磨墨吮毫，以纪我国家勃焉振兴之盛事云尔。

（1895 年 11 月 24 日，第 1 版）

论轮船装勇宜预防火患

天下之物有利必有害，利愈大者害愈重。论其利，惟水火为最宏，论其害亦惟水火为最酷。二者之间，而火之害则较水为尤多，亦较水为尤酷

焉。何以言之？水之为害，除自尽失足而外，或遇天灾，或遭风险，究非常有之事，而火则一不自慎，即成燎原，片刻之间家室顿成灰烬，须臾之顷瓦砾无异沧桑。幸而入口可逃，已为贫汉；不幸而焦头烂额，竟至焚身。然陆居之灾究易奔逃，尚不至全遭大劫，若舟行之际，祝融肆虐，荡漾中流，停无可停，避无可避，其害不且较陆居为更甚哉？然在内河小港之中，尚不难凫水而逃，且亦易于撩救，若乘风破浪于江海之间，不死于火，即死于水，偶遭不测，能生还者曾不数数觏也。然中国之船虽行江海者，货不过数千担，人不过数十辈，其遭害犹寡，若轮船则装货既多，载客□［亦］众，倘有不测，则所丧奚止倍蓰于中国之船？故西人行舟谨慎，火烛倍严于风浪，恐有燃火之物，舱盖必密益加密，使无一隙之可乘；恐有忽略之人，熄灯必查之又查，使无一时之或懈。故中国自行轮船以来，鲜有闻遭火蹈险之事，有之则自“拱北”轮船始。

前报纪“拱北”轮船于八月廿六日由辽东锦州载勇回南遣散，共装兵士八百余名，因待潮尚未开行，忽船首有火药炸裂声，全船震动，船面已有四洞，火自洞中出，到处飞扬。西人急用水龙施救，仓卒中开花炮更纷纷飞扬，几如石破天惊。船主指挥各人避入小艇，众兵争先逃避，致悬绳中断，皆坠入海中。蓦又轰然一声，前半船身已不知去向，而人更不可问矣。该勇等不死于兵，而死于火，数百人罹此大劫，虽咎由自取，亦为骇见骇闻之事。后之轮船载勇者是当以此为殷鉴矣。

乃昨日本报又纪火药生灾一节，云“公平”轮船由东沽装勇一千五百名至湖口，既入长江，统带官忽改令在九江下碇，而九江未经预备，兵勇不克登岸，爰仍赴湖口，各勇陆续渡登。忽舱中火药齐燃，声若山崩地裂，满船烟焰，自不能开。西人急取水龙救护，得以熄灭，其失事情形与“拱北”无异，幸各勇已陆续登岸，尚无损伤，并无开花炮弹，船亦得以无恙。然惊心骇魄，与“拱北”之幸不幸仅一间[①]矣。自来轮船装载军火，严闭舱中，未闻有失，故揣其肇祸之由，必系兵勇随身所带火药，于人多扰攘之时，或吸烟不慎，或□□所□致，一发而不可收拾，虽为意外之飞灾，究属人谋之未善。在为兵勇者性非驯良，人尤卤莽，但求小利之贪，

① 一间：相去不远。

不顾私藏之禁，固惜之不足惜，责之无足责者也。而□□［管带］之人既有管束军士之责，宜有查察军士之心，岂不知火药之猛？然舟行之利害、军士之粗□，而竟漠不加察，致□□数百人之性命，伤毁数千吨之火船，其咎亦有不能辞者矣。夫当载勇赴敌之时，军火一切自宜随军载往，然亦当归并舱中，严加防守，到时给发，尚未为迟，亦不致肇此祸端。况“拱北”、“公平”二船所载皆系遣散之军，安得带有火药？未遣之先，例须将军械火药一律缴齐，然后运载，此固夫人而知之者也。乃夫人而知之者，今竟忽之，是谁之过欤？兵士若带火药，即不在船肇祸，将来遣散之后必为济恶之具，其害更何可胜言耶？如火药系轮船自运之物，非兵勇所带，则必成箱成桶，严闭舱中，断非遗火所能及，兹二船所□［载］皆系遣散之勇，二船肇祸皆系火药所致，故不能无疑于兵勇之私带，亦不能无责于统带收缴之未能净尽、查察之未能严密也。

现在尚有遣散之勇，非轮船不能多装，亦非轮船不能从速，若如此连连失事，轮船不将视装勇为畏途，而兵士不将视坐轮为畏途耶？然前车之□［覆］，后车之鉴，未为迟也。遣散之时，务必将军火搜查缴齐，不使稍有私藏夹带；登船之后，尤必格外防闲巡察，则此种祸患决无再蹈之理。言者无罪，闻者足戒，是所望于拥高牙建大纛[①]者。

（1895 年 11 月 27 日，第 1 版）

论有铁路必先求有养路之法

敝居在沪南制造局之东，栅外竹篱茅舍，炊烟缕缕，出环堵间屋角一小陂，吐纳潮汐，朔风怒吼，檐际许由瓢挟，败箨震荡有声，未能去也。时余方围炉，有操新安音者，披鹤氅款扉而入，则崇山故人也。引坐炉侧，谭［谈］时事因及铁路。

余曰：铁路与轮船相辅而行者也。中国已知轮船之利，设招商局，长江自宜昌下，迄吴淞海外，则环粤闽，绕江浙，趋成山，而东极之高丽之

① 高牙大纛：纛，dào，意指居高位者的仪杖旗帜，形容声势显赫。（宋）欧阳修《相州昼锦堂记》：“然则高牙大纛，不足为公荣。”

仁川、釜山以外，靡不鼓轮直驶，克期往返，如履户庭。独铁路议之者有年，倡之者有年，既兴而复废者又有年。今始奉旨兴办，迭见邸抄，而两江总督张香帅又申举办自鄂达京干路之议，此南北铁路有可办之先机也。上月间，张香帅又委候补知府沈笛伊太守前来上海，与地方官查勘由沪至苏之地段，以备举办铁路行驶火车，此苏沪铁路之先机也。子其拭目观成，何疑焉？

故人曰：日前贵报不载有某大臣奏阻铁路之事乎！中国作事往往议论多而成功少，贻误因循，后先一辙。今日者，正不知几经审度，几费踌躇。当创深痛巨之余，朝廷有鉴于前失，不得不幡然变计，首以铁路为自强之要，图诚千古一时之一大转机也。然愚犹有说焉，从来谋事者图终于始，浚利者穷委于源。泰西章程铁路最重亦最密要，有路必先筹养路之费。有路而无费，不可也。然筹费不筹之于有路之先，尤不可也。譬如有一人焉，其乃积乃仓，陈陈相因者，菽粟也，其取诸宫中，不知其几千万亿者，布帛也，此其人不可谓不富厚矣。然使不以所有易其所无，则有菽粟者无布帛，有布帛者无菽粟，纵彼各拥赢余，而究之冻者自冻，馁者自馁。于是为陆谋者劝备车马，为水谋者劝备帆樯，其初未尝不虑其车马、帆樯之过费也。然而报往跋来，通融交易，不数年间，富者日益富，厚者日益厚，即彼之依车马、帆樯，藉沾其余润，以赡身家，以长子孙者。近则三五年，远则千万里，居然亦若为紫标，若为黄标焉！无他，交相养焉，故也。且子不闻津沽、开平之铁路乎，就二者而较之，津路官与商画疆而治，其赢亏非局外所能知，若商则每年需费三十一二万，而所得脚价仅二十七八万，故每年折阅至四五万。开平则有盈无绌，推原其故，一则先有煤而后有路，故坐享其利；一则并无大宗货物运载，专恃落成后揽载搭客与小商贩焉，得不频年折阅？为今之计，宜先于未安铁轨之先，一面通饬各省振兴商务，一面派人查勘舆地，估计工程，令精于测量者，率聪颖子弟自南而北，或自北而南，或南者南，北者北，分别远近绘图贴说，一路山川险要、道里广狭，靡不详尽无遗，计至速亦须一二年方得明晰。及至安轨行车，则已三年光景。此三年中，一意倡明商务，如南省则于武汉上游、淮扬下游，北省则于天津或山西、河南酌设商务部，钦派商务大臣总理一应经商之事；署内承乏奔走，官商并用，不拘资格，惟官场习气

不准羼杂于生意之中，致挠生意人按部就班、勤慎耐劳本色。查中国各行省出产仍以丝茶为大宗，棉花、煤铁次之，木、麦、豆、麻、铅、锡、碱又次之，而可补印度鸦片之漏卮者，莫如砀浆、台浆、川土、云土，目下遍地皆是，虽系自戕生命，然载之赋税则例，既不能禁人之不贩，又何必禁我之不种乎？不如广收其税，如烟酒之加重，犹不至于立法自毙。此外如生物、植物、动物与夫工匠艺成之物，皆由官设法督劝，如古者劝农之官，分门别类以所习课其优劣，辨其等差，上是好物，下必甚焉。行见此省之货运之于彼者而合宜，彼省之货售之于此省而适用，货无留滞，即费有常经。总之，西北各省所产，其朴实可垂永久，东南各省所产，其奇巧可悦耳目。利之所在，人必争之，不必官为之教习也，不必官为之创造也，只须百姓知有此铁路之可恃。而中国之物，走中国之铁路而有余，中国铁路载中国之货物无不足，而养路之费裕如矣！不特此也，天下事盛则必衰，极则必复。近年泰西人占我内地之利权者，几乎无巨细、无精粗，一网打尽，锱铢不遗，内地商民敢怒而不敢言。今闻我国家注意商务，铁路纵横，吾知东南则粤，西北则晋，多有拥厚资求垄断以左右望者，安知其不凑集殷户、英豪，出而为商家之领袖也乎？

论至此，快甚天寒，儿辈索行酒，余欹枕相与对酌，欢尽而散。既去，次其语刊之报端，以质当铁路事者。

（1896 年 1 月 3 日，第 1 版）

论目下安置散勇无善策

溯今上龙飞之十有五年，湘乡曾忠襄公总督两江时，延今安徽凤颍六泗观察使东湖王鼎丞先生纂《湘军记》，余从之游，一日语余曰：招兵难，散兵更难。盖指李次青方伯散平江勇一事而言之也。当其时用兵日久，士卒枕戈待旦，甲胄生虮虱，人人有释甲言归之思，一旦底走凯还，如水赴壑，而桀骜者犹藉哗饷为名，妄思煽惑。何况迩者东方之役距成军才数阅月，闾阎子弟方舍室家、弃乡井以属将军，跋涉千里，喘息未定，而逐客之令遽下，虽朝廷为撙节饷需起见，不得不首言去兵，究竟急则用之，缓则弃之，寒志士之心，灰壮夫之气，乌乎可耶？乌乎可耶？

客有问于余曰：今而知招兵之难，不若散兵之尤为难也。招兵其权在我，挑选取舍，虽悍戾如泛驾之马，来入伍籍即不敢不恪遵军令，俛首而就我范围，居然有子弟之事父兄焉！若散兵，则其心已涣，其貌亦漓，上下之分，名为同袍，实则视同陌路，其挟嫌怨而图报复者，挺刃相向，甚于仇雠，间或血溅五步之内，干名犯义，至不敢问攘臂一呼者之为谁何？夫兵犹水也，防之犹恐其或决，所以五人为伍，伍皆有长，推而至于二千五百人为师，五百人为旅，莫不各有将领，以相统率，而钳制其暴戾恣睢，此无他，虑其众焉，故也！今者，疆场之事止戈为武，岂聚之犹虑其或众者，散之遂不虑其为众乎哉？况去岁中日龃龉，征调遍天下，论者疑天下从此多事，即贵馆亦著为论说，谓中国大患不在今日之倭，而在后日之兵，其灼见一似预知有今日者。故无论牙山一溃，敌兵势如破竹，迎刃而解，无复有着手处，此时官军非不盛也，然而边关洞启，任敌长驱，不逾月而沿海数千里，如九连、凤凰、金州、复州蹂躏殆遍；即天险若旅顺金汤，若威海，海军精华所萃，经营且三十年，枪炮药械委如山积，至不可以数计，悉皆拱手媚敌，资其俘献，春秋城下之盟，后之视今，犹今视昔斯时也。添募之诏书犹交驰也，调拨之军符犹旁午也，各省劲旅由老成宿将率之北上者，犹相望也。我已举天下之全力，专注辽东一隅，兵力甚厚，何不可背城借一试我师干。乃未几而和议告成矣！又未几而榆关内外、环畿辅而连营数百里者，奉旨裁撤矣！乌合之众，寻不欲拉杂于枪林弹雨之中，况既生入玉门，若不还之故土，又非仁人君子之用心，此督师刘岘帅所以一奉撤防之旨，而亟为筹安置之方者也。原议无论散兵溃勇，一律分别其籍贯，由招商局轮船按起资送到沪，一面咨请南洋张香帅预派官轮在沪泊，候此项兵勇一到，即押令过船，不使一人上岸，亦不使片刻逗留。其籍隶江西者，则湖口下船；籍隶湘楚者，径送汉口、岳州。数月以来，天津如“丰顺”等船，厦门如“驾时”等船，长江如“威靖”等船，各往返五六次不等，迄今犹有奉载兵之命，而见于日报者。此外零星，或十数人，或数十人诣上海县，禀求给票附轮回籍者不一而足。海口以江苏为最密，故防营最多，而撤亦最众，屈指起海州，以迄柘林、金山卫等处，所撤不下二三十营，虽资遣如法，而大半无籍可归，此逃彼窜，现在游荡者已日久无资，饥寒交迫，流而为盗，窃发已不止一处。其狗偷

鼠窃之案，各州县层见迭出，而沿江繁盛之埠头，宵小尤甚。然则此项匪类既诛之不胜诛，亦纵之无可纵，彼既不能束手待毙，则其为患势必伊于胡底。此时大府既有意设法安置，则何如为之筹一善策，使彼各得其所，各遂其生，不尤贻吾民以无穷之福也乎！否则，为虺为蛇，噬脐何及？

余应之曰：子之言是也。然以目下之时势，度之三万万之兵费尚不知清偿于何日，而子顾虑及于遣散之兵勇，而欲为之请命以善其后也，不亦戛戛乎难哉！天下事，有四顾彷徨徒增太息者，此类是也。质之吾师，当亦曰，如其礼乐以俟君子。

（1896 年 1 月 17 日，第 1 版）

书招商局账略后[①]

前日承本埠轮船招商总局送来光绪二十年暨二十一年第二十一届、二十二届账略一书，纸白板新，眉自清朗，条款井然，若合符节，因限于篇幅，故分登前、昨本报正张，以供众览，俾知商务，从此可望振兴，且使商情从此可以踊跃焉。

泰西立法，以商务为□□。商务必立公司，公司者以众人之财合而为贸易者也，只能取息，不能拔本，故其基业巩固，可垂久远，不第为众擎易举已也。泰西行之，而国日富；中国不行，而国日贫固，不待智者而知者矣。然华人非不羡公司之可以获利，可以久远，故未尝不仿而行之。当日沪上矿务迭兴，售卖股票者纷至沓来，禀请上宪或数万或数十万皆以沪上为总汇之区。而买股之人，亦几如蚁之附膻蝇之逐臭，无论富商大贾，皆不惜倾囊以博倍蓰之利；且或有变产而购之者，或有典质而购之者，甚至有向亲朋摒挡到处挪移者，以为获利在指顾间耳。不料一蹶不振，如浮云之过眼，不一二年或致荡产，或致轻身，当时视如左券者，旋乃废纸之不如。于是华人一闻公司股票，皆视为畏途，未始非当时办矿诸人不能实心办理、因循卤莽之举贻之害也。今虽金银煤铁诸矿渐有起色，然亦十不

① 又载邵之棠编《皇朝经世文统编》卷四十七，外交部二·通商。

得一，百不得一，统前计之，已得不偿失矣。惟招商、电报两局为中国公司中之巨擘，规模愈扩而愈充，余利愈积而愈厚。去年电报除官利一分之外，再加余利一分，近今贸易获利之丰，亦可谓首屈一指矣。而轮船招商集资愈大，费用愈繁，一船之费多至十万金，一栈之建多至八十万金，所集股本不过二百万金，苟办理不善，必至亏折。乃观综结，所置长江、外海轮船共有二十五艘，自十万至五千，资本已一百十二万两矣。各埠局产及本埠栈房、屋产存本有二百四十万两之多。此皆众目共睹，断不能虚饰。即此二项而论，除股本外，已余银一百数十万两矣。

照账所该之款虽巨，而所存足以相抵，且其中备置新船之款四十万余，及现存银洋十九万余，此皆显然赢余之款也。且从前所借洋款均已还清，历年磅价亦已在公积余利内支销清楚，则现在所存公积之银皆为实在赢余之款矣。将来继长增高，更何可限量！如节略所云，迭经患难，深固不摇，诚非当局者之夸语也。

其中自保船险一款，分外洋之利权尤为算无遗策。自泰西各国来沪开设保险各行，华人皆趋之若鹜，虽有利无弊，而其利外溢究属不少。阅账略有该自保船险规银一百六十余万两，及保趸船险四万两，如此巨款，若非自保，必为他人所有，虽账略中为所该之款，其实即为本局之赢余。且既归自保，行船一切自能格外留意，岂非一举面两善备哉！

现在朝廷欲振兴商务，尚未睹商务之效；民人欲纠合公司，尚未悉公司之益，故不无徘徊观望，欲发仍留。乃自此账刊布，吾知富商大贾有接踵而起者矣；纱厂、丝厂之奋兴，未始非商局开其渐也。

观于今日商务之蒸蒸日上，不禁回溯开创之始，处处为难，苟非有胆识者不能创此基业，亦非有继起者不能扩此鸿图，所以凡为天下之事，有治法尤贵有治人也。窃意商局现虽积利之厚、置产之多、购船之盛，然不过在本国外海、大江行驶，虽分太古、怡和各洋商之利权，而所得者究为本国之利，若能将来积利较多，购办大公司轮船，仿照泰西各国驶往外洋，自行运货，不亦更可得外洋之利哉？本国若置外洋公司船，吾知商贾之赴外洋者必多。如华商能亲赴外洋，信息既灵，人情熟识，欲开风气，我往自较易于彼来，商务之兴有不期然而然者矣。不特商贾易于往来，而皇华使者瓜代往来亦易于迎送，不亦一举而两得耶？因论账略情形，而推

及之，是尚有望于在局之领袖诸公焉。

（1896 年 4 月 9 日，第 1 版）

论轮船窃贼之可恶

大江绵亘，东西数千里，古称天堑，为各省往来孔道，当时帆樯往返，必须守风；且江面之阔、水性之急，一有风浪，咸有戒心，虽往来不能不由此道，而断不能克期，亦断不能时时平稳。故人不独以涉海为险，而江亦无不以为险也。自泰西通商以后，兴尚轮舶，在大洋尚行所无事，而江更无论矣。西人以江中樯帆上下，华人运货维艰，于是设立公司，置备轮舶，华人运载之利皆为西人所有。幸当道悉之尚早奏立商局，以分其利，三公司遂成鼎足之势，轮流开往，无少间日。

在轮舶初设之时，人之少见多怪者尚以坐轮为险事，皆裹足而不前，而今则风气大开，皆趋之若鹜。夫轮舶之于帆樯，其便固不可以道里计，而江中往来，更非外洋可比，无风浪之恶，无颠簸之患。而沿江口岸皆设有码头，既有码头即有客栈，旅客之便莫便于此；即无码头之处，皆有划船守候，随早随晚，可上可下，船轮之设可谓尽善尽美，有利而无弊矣。

余频年江海奔驶，其间况瘁固已备尝，而此中利弊亦皆稍悉。人惟仅计其利之大者，故琐屑之弊可不计矣。凡事有利必有弊，轮舶之利在大而能容，快而无阻耳。其弊则在搭客之良莠不齐，大则诳骗，小则鼠窃，殊为行旅之患。在行海者自此达彼，中无停顿，行旅之患尚少，若江中往还，沿途码头多至一二十处，自沪达汉，中间之上而下、下而上者，几如山阴道上，应接不暇，而其间诳骗鼠窃之流遂得以施其伎俩，且有藉之为生活者。搭客若行李稍多，防维稍懈，则无不遭其毒手；若孤客则虽刻刻防维，而终有顾此失彼之时，则若辈则更易于下手。

说者谓，语云船不漏针，既在一船，当易查察。不知若辈所窃必择要件，断非重笨易见之物；每船搭客少则百余人，多至数百人，安能尽合船人倾筐倒箧而查之哉？即使查察，而沿江码头既如此之多，该贼窃后早已登岸，则更向何处搜索耶？是以川资稍裕者，必兢［竞］包舱位。夫客舱、官舱究非散舱可比，失事尚少，散舱则防之无可防者也。

日前有同馆友人赴江宁，匆促束装，已无舱位之可包，余窃为虑，然犹幸行李无多，且有小奚童[①]随之而去，不无稍有招呼。讵接来函悉，下船后船不即开，至天明时所带小箱已忽失所在，虽其中无甚要件，而所带川资及鸦芙蓉一匣均为乌有，既有阮囊羞涩之虞，复蹈孔子在陈之厄。幸船未开行，即上岸措资，购烟而去，否则必一筹莫展矣。船至中途被窃者，尚无从查察。若在码头未开之时，则人更嘈杂；及到埠之时，挑物者、接客者、车夫、舟子忙乱一时，不特小物之易失，即大件之物不翼而非［飞］亦易易耳。曾纪丁丑冬赴镇江，船抵码头，时将二鼓，人多于鲫，有三义公接客者，余即以行李交付之。及至趸船发挑，则少书箱一具，川资要件均在其中，当着水巡察查无着。接客者谓并未接着，余固明明尽数点交，论理该栈须赔，余因急于赴扬，不及与之相较，作为罢论。

夫在船中失物犹得谓自不小心，若已点交栈司，则栈司宜如何郑重，而乃以未曾接到推却，强辞夺理，更为可恶。当时曾有谓余忠厚，应将栈司送交官办，则自不难水落石出。余因当时无暇与较，至今思之，尚滋疑窦总总。作客之苦、行路之难，偶不经心，则平垣之途即成荆棘。所愿有巡察之职者，凡轮船停泊之处，宜加意严查，匪类务必缉获，获之务必痛惩，庶若辈知所戒惧，而行旅可免戒心。因接友人函，而推广言之，以质诸涉江航海者。

（1896 年 12 月 31 日，第 1 版）

论小火轮拖带行船之险

中国自开海禁以来，凡洋商之至华贸易者，皆以轮船载运货物，附搭行客，行驶既速，水脚又轻，商旅咸乐其便，中国恐其利之独擅，爰特创设招商局，自备轮船，往来于江海各埠，以分洋商之利，二十年来获利甚厚。顾轮船身大载重，吃水尤深，只能于江海之间运行无滞，若中国内地水势缭曲，江道浅狭，断非轮船之所能行，于是创为小轮船，专在内地一带按期开行，或有专载行人者，或有兼运各货者，分别其类，开往繁盛各

① 奚童：未成年的男仆。

城镇，生意之隆，日新月异。沪上本为环地球通商大埠之一，轮船麇聚于此，无论货物之来自外洋者云屯山积，即如闽、广各省之货亦皆取道于海，以上洋［海］为总会之区，官绅商旅于于而来，轨辙所经，接踪错武，故小轮船之驶行内地者亦独多。若苏州，若杭州等处，皆有小轮来往，或百里，或数百里，不过半日、一日间已可直抵，既无风水顺逆之虑，又无昼夜停驶之分，任意而行，克期可至，较之内地航船，其行之迟速，奚啻倍蓰。殷富之家不屑附趁于小轮之上，而又喜其便利无阻，嘱令将坐船拖带，而前其始不过因有紧要急务，恐致失期，用小轮拖带，则可免濡滞误事之虑。故小轮之设，当时实因接送官宪而始，自后改以为商，而来往民船有便道可令拖带者，费洋数元，即可以绳索系诸小轮之上，随之而行，价既极廉，人多可办，往往有无甚要事，只以行程迅速而亦令拖带者。民船上人于唤舟时必先问明用小轮拖带与否，用则价值略可通融，招揽甚力；否则必昂其值，甚有不愿去者。坐客以截长补短，核计船价，相差不甚悬殊，而又得迅速之益，故多乐从之。亦有唤舟时小轮带费，即为民船上人包去者；亦有先时并不言带，而长年贪省驾驶之力，途遇小轮，必怂恿坐客用小轮船拖带之便者。种种情形，身历其境自能知之，而小轮拖带之船于是遂多，或带二三舟，或带四五舟，甚有带至六七舟，类皆以绳索衔尾相接，联贯而行，前船与后船相去奚止一二十丈。小轮以带船过多，转运亦不灵便，失事之虑虽未必时有所见，而亦每有所闻。

昨阅本报纪“将星殒水”一则，知嘉兴协副将费协戎就医沪上，返棹时用小火轮拖带，行至闵行镇相近，因所系之绳索忽断其一，遂将座船倾覆，协戎及仆从、舵工人等均罹于厄。经后带之船大声呼救，小轮始知偾事，急唤人凿破船底，救出协戎及仆人一名，然协戎虽灌救苏醒，惟以病后受惊，回辕即逝；一仆得庆更生，而其余水手从人皆已悉数淹毙。现尚在失事处打捞死尸，究不知共毙若干名，未据访事人报悉，以意度之，想总在十余人左右。非常之祸虽出意料之中，然亦可见小轮拖带，其险有不可思议者。证以历年所闻，失事大小纵有不等，然亦常有之事，并非创闻。特协戎适当其厄，而其祸尤为惨烈耳。因思小轮行驶各埠，载运人货是其应得之利，若拖带民船乃额外利益，为民上者不妨出示禁绝，只准行客搭轮而行，不准以民船带于轮后，则不测之祸庶可

以免。如此法碍难准行，亦宜妥立章程，以除此祸：一小轮只准拖带一船，不准多带。盖诸船虽各以绳索联络而行，然首船着力较重，绳索不固，易启不虞。此次之失，未始不因带船之多所致：一拖带行船只准在白昼，不准在昏夜，其有路途较远，非一日所能至者，即不准带。或计一日之时刻，算准路程，限拖带至某处为止，过此，即由民船自行，如犯察出后将小轮严罚；一绳索须由小轮置备。近日拖带行船均用民船绳索，一有败事，亦系自取之祸，不能与小轮理说。若绳索由小轮置备，则或有断索等情，即系小轮之咎，可科以罪，如是则不期其慎而自然知所警惧。苟能依是三者，其于救弊之法当可稍有裨益，而小轮拖带行船之险亦庶几可泯矣。

（1897 年 1 月 1 日，第 1 版）

论抚恤轮客家属宜严定杜弊章程

外洋轮船撞沉中国船只，致毙人口，而有赔偿银两也，自同治四年始也。先是，道光二十二年壬寅岁秋七月，中英两国使臣议定和约于江宁省城，是为中西立约五口通商之始。自是以后欧美各国续订和约，通商码头渐增渐扩，而泰西轮船之往来黄海及长江一带者踪迹日多，于是中国民船仓猝遇之，不免有碰撞受伤之事。如同治四年三月，胡公发盐船在金陵草鞋夹遇美商旗昌洋行之“湖广”轮船，被撞沉没盐斤一千包，溺毙船户妇女三口。时曾文正公方督两江，据禀移咨总署，照会美总领事，转饬原告盐商焦体贞等，至上海领事署质讯，断赔盐价银一半，计一千四百二十余两，偿妇女命三口共银三百两，此为外洋轮船撞沉中国船只赔款、偿款之始。既而同治七年，英商“得来更”轮船在天津碰沉巡船，淹毙四命，亦断偿洋四百元。以上二案，皆内河民船也。

及同治之季，中国设立招商局，收买旗昌洋行轮船，并福州船政局、上海机器局船厂以次自造各船，于是中国之兵轮、商轮往来外海内江者不绝如织，与外洋轮船相遇碰撞之事更多。如光绪元年四月，招商局“福星”轮船在撩木洋地面大雾中为英国怡和洋行“澳顺”轮船撞沉，致毙海

运员董、搭客人等三十八员名。嗣由中西官会商，断偿船货银五万六千余两，抚恤淹毙人口家属银一万二千两，内职官每人三百两，余人每人一百两，此外洋轮船撞沉中国轮船偿恤银两之始也。厥后至“万年清”一案，而赔款较多且速，益征中西敦睦之谊有加无已。自“万年清”至今，又阅数案，遂以两造各延状师，控请西官断给赔偿银两为故事。而无如中国民情狙诈，法立弊生，有不得不严定章程以杜之者。如本月廿四日本报所载《给领恤银》一则，知去岁“安和”轮船被“牛庄”轮船撞沉之搭客数百人，家属禀请抚恤，由前任关道宪黄幼农观察延请英国大状师担文控奉英官，劝给抚恤洋共三万元，由担律师解送道署，经刘康侯观察酌定恤款，每名自一百两至四百两不等，其未将死者每年入□禀明者，每名亦给五十两，此诚良法美意、生死沾恩者也。乃先于廿三日本报登有《讹诈尸属》一条，云有尸属七八人赴总巡局控告流氓“小和尚”、“小徽州”、“小矮子”等常在道署前，见有尸属领取抚恤银两而出者，即任情索诈，以致各尸属不敢赴领，旋由钟受百明府准词，饬勇严缉，并照会上海县及英、法两界公廨一体访拿。又先于十八日报登“冒探诈人”一则，亦是此事。夫以流氓之遇事生风，乘隙索诈，诚为可恨，然必物先自腐而后虫生，比闻此等家属投禀道辕，仅据一纸空文，合于示谕格式，便由吏役传进，他日领取恤银，亦由原人传出，虽有近处保人，恐亦不尽可靠，此中张冠李戴，未必无之若辈偶得分肥，遂尔贪得无厌，以致波及真正尸属受累被诈。此而思一防弊之法，凡各轮船码头宜由海关委员专司稽查搭客人数，于展轮之先将各人年貌、籍贯、名姓、艺业，并往何处、何事详细登簿，其从人等由官给费，不准藉此需索，其中途上落亦由委员注明，彼此传电核对数目。如此非特可防失事之弊，且可兼防他弊，至或偶遇失事，则按册可稽，先有把握，若辈无从捏造。又恐死者虽非捏造，而领银者之实非尸属也，则必行文尸属原籍地方官，饬查里邻亲族具结，宽以岁月，即远省亦可俟其来文；且令尸属等如果情真，不必到案，但禀请地方官申文请领，可省跋涉，是为一劳永逸之计。否则恐此弊不杜，日后伊于胡底。倘为西员所借口，则良法美意或虞扞格难行，岂不惜哉？

（1897 年 6 月 26 日，第 1 版）

各省内河宜通行小轮船议

自舟楫之利兴，而人民始得利涉[①]之便。然相沿数千年未闻别出奇制，以利民用。本朝协和万邦，咸丰年间与泰西各国通商互市，于是江海各口轮船梭织。中国人民以其往来之速、价值之廉也，咸乐就之，江海利权尽为外人侵占。当道巨公心焉忧之，爰鸠集股本，创设轮船招商局，与怡和、太古鼎立而三。数十年来，商务蒸蒸日上，收回利权不可偻[②]计。然窃谓欲在海口与各国争利，只能与之齐驱并驾，断不能独擅胜场。至今日而欲振商务、浚利源，其惟通行内地小轮船乎！

尝考各国条约，外国船只如私自驶入国中不通商口岸，即将船货一并入官，领事不准包庇。日本之与西洋立约也，许其在海口通商，而不准驶入内地。盖内地各口系本国之利权，例非他人所得侵占也。中国同治年间，曾有亨利依文洋行之“罗伶”小轮船私往苏州，另有鲁麟、旗昌、费礼查等洋行小轮船，或搭客到苏，或装银至产棉花、湖丝地方，均为江海关援约阻止，照会各领事，转饬各洋商嗣后不得用小轮船私入内地，载之档案，班班可考。然则小轮之利久为西人所垂涎，特格于条约，无可如何耳。

夫机一动而不可复遇，时一失而不可复得。今苏、杭各处小轮早已通行，朝发夕回，商民均便。苟不及时速议扩充，恐西国富商大贾，请于政府，次第举行，则彼之利权益畅，而我之商务愈衰。迨至漏卮日多，补牢无及，始悔不及早整饬，亦已晚矣。况小轮之利，前人言之颇详，不能缕述。据其大端则有四焉：可以遏盗贼，可以免风波，可以旺厘金，可以习驾驭。

盖中国船在内河也，日不过行百里，如遇逆风，或大雷雨，不及泊大镇市，则乡村冷僻之处亦不暇择焉。于是小或探囊劫箧[③]，损及资财；大或明火持械，伤及性命，民人被害，难以言喻。若有小轮，则人数既多，

① 利涉：涉水渡河。《易・需》：“贞吉，利涉大川。”

② 偻：lǚ，迅速。

③ 箧：qiè，箱子。

行驶又速，匪徒自无从生心矣。

至若波涛之险，如江西之鄱阳湖、湖南之洞庭湖，皆汪洋数百里，为蛟龙窟宅，巨浪滔天，惊涛拍岸，往往行船者阻滞守风，经旬累月，或逢不测，船货俱伤。以是舟子戒心，行人裹足。若有小轮，则卫风破浪，行驶自如，人心自无所惊疑矣。

若夫厘金之旺，则尤可操券者焉。盖货物之不能畅销，皆因往来不便耳，若有小轮拖带，则转运既灵，水脚又省，出口之货从速，入口之货必多。且从前零星分运偷漏绕越之弊在所难免，虽厘卡紧密，亦或防不胜防；惟小轮则只于上载时验货给票，卸载时收票复验，免丁役之苛索，省分局之开支，自能涓滴归公，而畅旺不待言矣。

至其最有关系者，则莫如练习驾驶。夫事不经亲历则不明，查泰西水师章程，凡习驾驶者必先由学堂肄业数年，于天文、罗经、测量、算法粗具根柢，然后派入商船，按时考试，以凭升调。今中国天津之水师学堂、福建之船政局皆有学生肄业，可择学业较精者，先使之驾驶内河小轮无误，则俾之由江而海，以习风涛，而增识见，为他日水师之基。行之十年，自必人才日盛，驾驶之事可不必借材异域。

盖今日之急务诚莫有过于此者矣。比来中国自强之谋日见精进，前者上谕有饬江浙等省购置小火轮于内河运货，以收利权，仰见庙算周详，洞悉症结。各省大吏亦能上体宸谟[①]，实力举行。然事既有利而无害，行尤宜速而勿迟。所望竭力振兴，以冀振商务而浚利源，是亦富强之一端也。有国者，盍[②]加意图之？

（1897 年 9 月 30 日，第 1 版）

沙市民变论

嗟乎！目今中国乱民，何竟多若恒河沙数哉？从前哥老会匪遍布长江各处，散票布，开山堂，大爷二爷诸伪翁入其会者，咸相敬奉，然犹曰此

① 宸谟：chénmó，帝王的谋略。（唐）邵说《代侯中庄谢封表》：“宸谟独断，睿略潜行，曾未三年，克平二竖。”

② 盍：何不？

等乌合之众，大抵皆游勇散兵，蠢然如鹿豕之俦，尚不足为腹心患。既而山东之大刀会以次，延及萧砀、徐海诸郡邑，杀人越货愍不畏官法刑章。顾若辈类，皆响马、红胡子之流，草泽潜踪犹易剿灭，所最足为患者，其惟粤东逆犯孙文所结之革命党乎！孙文者，字逸仙，小有才，稍通华洋文义，逞其簧鼓之口，纠结羽党，谋叛圣清。曾以火药弹丸伪作西门汀泥，运至粤中屯积，幸事机不密，得以搜获其军火，擒治其党徒。而孙□□□性成，居然逃至外洋，未经入网，由火奴鲁鲁而美而英而日本，踪迹所至，各国政府皆视以为国事犯，怜其穷蹙而卵翼之。今虽不敢复返中华，而其谋叛之心未尝或息。有心人每谓其志甚决，其党甚多，他日死灰复燃，必有乘机而起萧墙之祸者。中国隐患，诚哉不在外侮，而在内讧也。

今者沙市忽又变起，毁洋关，焚洋行，火日本领事之署，渐且延及招商局办公处，及江干所泊趸船。今虽仅得电音，尚未知其详尽，而其祸端既肇，则固已一发难收矣。闻之道路传言，或曰事因中国厘金改归税务司，经理故愚民无识，哗然而与外人为难。夫厘金之隶洋关，非竟付诸外人也，实缘中朝曾向英国贷银，故以此项厘金作抵。煌煌上谕，薄海咸知，何为而忽恶及洋关，群起乘机放火？即恶洋关而放火矣，亦惟焚税务司之屋已耳，何为而累及怡和、招商局及日领事署？此不可解者一也。

或曰湘中船户携带私货被洋关役所搜出，不甘科罚，以致聚众哗骚。夫贩私固宜罚锾，定例昭然，孰敢不敬谨遵守？即不乐俯首听命，亦惟憎及洋关已耳，与招商局何干？与怡和及日领事署更何干？而何以皂白不分，次第付之一炬，此不可解者二也。

或曰若辈深恨日人，故肇此□。夫沙市为初通商之口岸，迫之通商者日本也，我中国受日本之窘，凡有血气者，无不忿怒难平，群不逞之徒遂事生风，肇此大祸。虽曰作□，情尚可原。然怡和固英人之商业也，洋关虽雇用西人，固中国所设立也，招商局更中国之轮船公司也，与日本如风马牛之不相关，何以玉石俱焚，不复有所辨别？此不可解者三也。

或又曰我华奸侩私运米石至日本，沙之人恐漏卮□□，小民日食维艰，是以众情激昂，成此大变。考日人贩米出洋之事不敢谓其竟有，亦不敢决其必无，借曰有之，与日领事为仇，并责洋关以疏于稽察，犹之可

也，乃贸贸然焚毁怡和及招商局，岂非类于城门失火，殃及池鱼乎！此不可解者四也。

总而言之，目今虽未得确音，而其为匪人之平地生波，则已毫无疑义。然则英日二国不将因此而与中国失和乎？曰是则未必，日来怡和之事，未闻英人有何举动，日本虽调驻泊高丽之舰移向鄂中，上海所泊高雄兵船亦已鼓轮望扬子江进发，然惟保护官商之在彼者，安见其因此些微衅隙，遽启兵端。试观昔年会匪焚烧沿江各处教堂，教士有与于难者，亦惟以赔款惩匪了事，不致祸结兵连。兹者事起仓皇，实为地方官意料之所不及，诚何至劳师动众，以致失和。惟望此后各省封疆大臣，鉴及前车，严饬地方官，绸缪未雨，莫使此案未了，彼案又兴，以致哥老会、大刀会诸贼徒伺机而动，而逆犯如孙文之类，更暗中勾结，致革命之党渐至滋蔓难图，则不特地方赖以又安，而华洋交涉事宜，亦不致多所棘手，岂非社稷人民之幸欤。

（1898 年 5 月 16 日，第 1 版）

论“江孚”轮船匪徒劫物伤人事

甚矣！中土盗风之长，将蔓延而不可制也。黑夜不已，甚而白昼；荒僻不已，甚而大道；乡村不已，甚而城市；零匪不已，甚而群党。若轮船之行驶于江海各埠也，水手及搭客人等多至数千，少亦数百，虽水面无异于通衢，虽昏夜无殊于白日，行李往来自迩至远，所戒心者，惟失火触礁等事，而向不虞有劫盗。忆十余年前，穗垣至香港之轮船，曾闻盗劫一次，固属绝无仅有；至长江轮船，则向来未有所闻。乃阅昨日报纪《轮船被劫》一则略云：某日，招商局“江孚”轮船由长江下驶至江阴，突来匪徒二十余人，将搭客行李强行劫夺，有王用之者，因夺取洋伞，被匪殴击，大受伤夷。茶房人等畏其凶横，袖手而观。事为船主大副所闻，立即传齐通班水手，四面兜拿。匪徒带有洋枪刺刀，□［胆］敢拒敌。迨后见势不佳，纷纷逃逸，当场拘获陈有明、张玉宝、王来宝、张三存、张德胜、李春生、陈渭道等八人，带回上海，送押法界捕房。昨礼拜四，堂期，□□□［捕头命］将一干人解请，郑大令与代理翻译某君会讯。“江

孚”轮船大副及王用之上堂伸诉前情，请为检验。包探禀诉□□□□□积窃党羽甚多，中有张三仔一名，与现押之陶玉高同窃“海琛”轮船洋银九百五十元，已据陶玉高供明。大令□□□［研诘为］首者系何人党羽，共有若干？张得胜等同供系杨少坡为首，在江阴时已逃逸。大令遂与代理翻译官会商，判将张得胜枷号三月，责四百板；陈有明、陈渭道各枷二月，责三百板；张玉宝、王来宝、张三仔、李春生各枷号三月，责二百板。王用之着自行医治。

噫！异矣。查律载，凡强盗已行而不得财者，皆杖一百，流三千里；但得财者，不分首从，皆斩；若窃盗临时有拒捕及杀伤人者，亦斩。又例载，凡响马强盗，执有弓矢军器，白日邀劫道路赃证明白者，俱不分人数多寡、曾否伤人，依律处决于行劫处，枭首示众。其江洋行劫大盗俱照此例，立斩枭示。夫窃盗拒捕及杀伤人，皆应斩决，则强盗可知。今此案匪徒多人在轮船上，当搭客众多之时，肆行强劫，虽长江下水船过江阴，或在夜分，而实则无异于白日，且既开箱劫物，则已得财矣，而又有火器刀械，而又拒捕，而又伤人，而又地属江洋，即是大盗，其罪皆应斩首枭示。似当移请地方官，援例比拟定罪，或由大吏入告，明定新例，庶令匪徒有所惩儆，而行旅得以敉安。乃不出此，而仅予以荷校笞臀之罚，得无失之宽纵。

抑又思之招商局之设于今，二十余年矣，一切章程，事事俱臻妥痒，而惟长江一带之窃匪，则日盛一日，年多一年，无法以制之，其为搭客患也实非浅鲜。执笔人近二十年来，因秋试往返白门十余次，多半乘此局船，忆自戊子以前，窃匪势尚未盛，至己丑以后，此辈人愈多，胆愈大。观其行径，似有头目、散匪之分，□□［难保］不勾结会匪有魁桀者，为之首，而各船上不肖水手又从而党庇之，即不党庇，亦不敢撄其锋。传闻，某轮船等失火，实为若辈暗算，盖因船中人曾破其奸，且为所创，故特为是以报复。他船鉴其覆辙，益作痴聋，故其势愈张，窃物变而为用药迷客，则迹已类强矣。兹竟明目张胆而为强劫，且敢拒捕！涓涓不塞将成江河，事之固然，无足怪者。第思南面人并非船主，何虑报复，而亦□□［宽纵］若此！如此重案而不加以严惩，窃恐其势更张，其胆更大，舟中皆成敌国，而行旅莫敢出于其途，则为大局患者，

岂浅鲜也哉！

（1898 年 7 月 30 日，第 1 版）

恭读四月初二日上谕谨注

本月初二日奉上谕："德寿奏本章公文接递迟延，请旨饬查一折，江苏上年八月至十一月拜发本章五次，发递各衙门公文共七总封，该省至今未接批回。业经该抚饬据提塘禀复，并无奉到前项折箱公文，江苏各驿亦已依限递至山东郯城县，入境首站交收，自系直隶、山东各驿有延搁沉失情弊，着裕禄、毓贤即行严饬经过各州县逐站挨查，前项本章公文究在何处延搁？有无沉失？切实彻究参办，以肃邮政。该部知道，钦此！"

执笔人读至此，不禁叹驿站之果可裁，而邮政之有可推广也。夫国家之设驿递，通各省，计之每岁约耗银三百余万两。所以不惜此重资者，原冀奏牍公文从速传达，俾要事不致阻滞，信息可以灵通。乃不谓行之日久，流弊滋多，寻常文报之稽迟，固已视为常事，甚至拜发本章，□竟旷日逾时，任意延搁，驿务废弛至此，夫复何言！然尝推原其故，实因驿站一项，久为地方官之利薮。凡州县之冲繁者，驿费多或万余金，少或五六千金，即僻静无驿州县，亦千余金，及六七百金不等，此项费用归入留支项下，作正款开销。以是，县官开缺时，必探询驿费之多寡，其多者，则为之色然以喜。大利既归之州县，于是驿中之马，每不足数，且多疲弱，不任驱驰，积习相沿，牢不可破。至察其往来公文，其真系紧要者，殊属寥寥，大半为官场家室平安之报、友朋通问之缄，甚有贺上司节寿禀启，而竟用五百里排单者。夫以寻常之事而枉费驰驱，必至于紧要之端，而转多延误，此亦势所必至之理。窃谓欲祛其弊，宜尽裁驿站，而通行邮政。

尝查泰西各国，其初递送公文信件，亦如中国驿站之制，嗣因费多而不便于民，于是创设邮政，领以大臣，位跻卿贰，公私咸便之，其进款蒸蒸日上。就英国而论，每年所入，除用费外，计可赢余英金一百数十万磅，其利不可谓不溥矣。中国自前岁仿行以来，京城及通商各口均已设立邮政局，迩有内地各处，如扬州、通州之类，亦拟逐渐推行。居民以费省而事便，群焉趋之，苟使各省自通都大邑以及僻壤遐陬，尽设分局，凡公

文信件俱归递送，则可省驿站三百万之耗费，而收邮政数百万之赢余。且民间信件往来从无错误，岂公文紧要之件转有疏虞？一举而数善备，亦何惮而不为哉？

或曰明季曾因裁撤驿站，以致盗贼蜂起，酿成流寇之祸，今各省之恃驿站为衣食者，不下数十万人，一旦遽尔议裁，岂不虑激而生变？不知明至末造，本已弊政多端，民不堪命，即不裁驿站，亦岂能免祸起萧墙，此皆无识之徒造言生事，惟有定力者始能不为所惑。在昔招商局之行轮船，河运之变为海运，以及京津铁路之兴办，当时亦皆以夺民生计，恐致激变为词，迨大利既获，始闭口无言。今驿站之变为邮政，亦事同一辙，有何疑虑竟致阻而不行？至谓驿站系国家设立，凡公文稽迟延缓者，有司官皆有处分，定例未尝不严，乃久而久之，竟使拜发之本章亦沉失，而无可查考，则将来邮政安见必无弊端？不知有治法，尤贵有治人，古人之言最为扼要，若先虑有弊而因之不敢举行，则因噎废食，天下事岂尚有可为之日哉！

（1899 年 5 月 14 日，第 1 版）

论筹饷

自来立国之道，首在富强，二者不能偏废，有先强而后富者，有先富而后强者，先后之故，亦因乎时势而为之。有谓谋富之道，须先自强，有谓自强之道，须先谋富，是犹各执一见，而不能变通者也。即如中国而论，当甫经通商之时，西人初无侵占中土之意，不过为通商起见。其欲通商者，不过欲得中国之利耳，使中国预为地步，西人既欲以商为战，即以商御之，讲求商务，不使利权外溢，即不能得外洋之利，而中国之利至今可保。能保其利，则中国至今断不致贫弱如斯，此自强之道须先谋富之说也。

乃西人来华，初则拒之，继无可拒，而且就之。现在西人之势日大，西人之权日重，即多方且就，而尚受西人之牵肘胁逼。于此而始讲求商务，欲挽回当日所失之利，及将来致富之谋，亦缓不济急之势。大抵西人见中国当可以谋富之时，因循自误，及至醒悟，而已孱弱无可为力，故无

时不以兵威恫喝，使欲谋利而不尽，故自强须先谋富之说，谓中国处今日之势，其能行乎？其不能行乎？无已，则惟有先求自强之一法焉。

先求自强奈何？曰练兵而已。然处今日而言，练兵亦有戛戛乎难者。西人既称雄海上，且枪炮之利、轮船之众，中国当日兵威盛时，亦不过能靖内乱而已，若御外侮，则势尚有所不及也。况自甲午之后，海军已亡，兵力日薄，苟非竭力振作，何能起而与争哉！或者谓练兵以求自强，固为今日之急务，惟练兵必先筹饷，现在府库当支绌之时，百姓在困穷之际，饷源日促，从何措办？况复设海军，多购船舶，整顿陆师，讲求器械，非数千百万不为功，试问此数千百万之款取之于民乎？抑借之外洋乎？曰中国所欠洋债已属不少，无论洋人不肯再借，即使肯借，将来何以抵偿？且洋债愈多，牵制愈甚，此练兵之款不能借洋债者一也。国用不足取之于民，固为自然之势，惟现当百姓穷困，若再竭其脂膏，非但外侮不能御，而内忧当先起矣，此练兵之款不能取于民者又一也。然则饷从何处筹措耶？曰不见夫前报所录，上谕乎，朝廷以严杜中饱、撙节糜费为理财要义，仰见圣明洞烛万里。夫中国之贫，非真贫也，弊在中饱，已非一日，糜费一切亦即由中饱而来，苟能严杜其弊，则糜费可不节而自节，自刚中堂奉命查办江南事件，将厘金、盐务、关税酌提盈余，并裁并局所，每年筹款亦殊可观，使早能清查，则数十年来国库当不止增添数千万矣。

说者谓此犹约酌提款，尚非彻底清查，若能将各直省、各衙门，以及各局所彻底清查，不使稍有隐匿，滴滴归公，则饷源不难充裕。大约朝廷每年进项须七八千万，而中饱陋规当亦称是，若能查出，则国库之入不几倍耶！惟办事之人多加薪水耳。西人薪水优于中国，从未闻有中饱陋规之事，此西人国用之所以舒也。然痼习已深，积重难返，即精明如刚中堂，恐亦不能彻底清查，挽回于万一也。

（1899 年 8 月 5 日，第 1 版）

敬陈管见

臣徐桐跪奏，为敬陈管见以补会议所未及，恭折仰祈圣鉴事。窃维会议筹饷折内，已将关税、厘金、盐课三项历年积弊情形详细条陈，责成各

直省将军、督抚激发天良，认真整顿。臣已合词具奏。惟臣反复筹思，关税、厘金、盐课三项以外，尚有获利最丰，中饱尤甚，当大加整饬、严提归公者，莫如轮船、电线、铁路、矿务等项。轮船招商局创于同治季年，凡承运漕粮例免货税二成，是以近来规模益宏，几与太古、怡和两洋行相埒。电线初只津沪一路，今则廿一行省，无论官电商电，消息靡不灵通，头等官电，尚出一半报费，其余官电及各省商电为费更属不赀。铁路发轫于津榆，推行于津芦，由是芦汉及关东一带皆接续兴造，而万方辐辏，百货充牣，总以京津一路为最优。金银等矿各省尚少成效，惟开平煤矿自光绪初年购用机器开办以来，煤质既佳，煤产亦旺，运赴远近，无不一律畅销。以上各项，或招集商股，或提用官款，或官督商办，事体各有不同，而多年承办之人窟穴其中，坐享厚利，固尽人所共知也。夫诸事当创行伊始，原欲效西人之长技，收中国之利权，乃缔造经营历数十年，官商各获巨资，公家徒费成本，所谓挽回利权者安在？且各项盈余不惟未尝归公，并每年收支数目亦未闻咨报户部，不实不尽尤属显然。现在帑绌时艰，筹兵筹饷，朝廷如何焦劳，部臣如何竭蹶，而大利之兴既全不在国，亦不尽在商，专为侈谈洋务之人肥己营私之地，非认真厘剔，何以清弊窦而裕饷源？应请旨严饬管理招商局、轮船、电线事务大理寺少卿盛宣怀、督办津芦铁路大臣许景澄、管理开平矿务北洋大臣裕禄，迅将经管各项近年收支款目，限两个月内造报户部备核，并酌定余利归公章程，按年提存候拨。庶漏卮可以渐塞，而饷项亦藉以稍充。所有遵旨筹饷，敬陈管见，以补会议所未及缘由，理合恭折具陈，伏乞皇太后、皇上圣鉴，谨奏。

（1899 年 8 月 5 日，第 1 版）

书徐荫轩相国敬陈管见折稿后

国家财赋所出，地丁漕粮而外，以关税、厘金、盐课三项收数为最巨，朝廷岁出之款皆取资于中，而积弊相沿，每有委员、司巡人等窟穴其间，种种侵吞，瘠公肥己。数十年来，虏支所损不知已数千百万，而得高官拥厚资者大半由此中侵蚀而来。朝廷非不知其弊，特以时事方盛，帑藏

充盈，则亦不屑剔扶抓罗，以存宽大之政。近数年来，海疆多事，外侮凭陵，内则耗于军糈，外则困于洋债，左支右绌，国帑空虚，宵旰焦劳，不无顾虑。爰以练兵筹饷，事理本属相因而论，近日情形则于筹饷一事尤为急务，特降纶綍[①]，令各省封疆大吏于关税、厘金、盐课项下裁汰陋规，剔除中饱，认真整顿，涓滴归公。在京大小臣工皆以为圣明洞烛隐情，应请饬下各该将军督抚彻底清查项目奏报。徐荫轩相国虽与会同具奏，而更筹及于积弊所在尚有数端，昨观其敬陈管见一折，略谓关税、厘金、盐课三项以外，尚有获利最丰，中饱尤甚，当大加整饬、严提归公者，莫如轮船、电线、铁路、矿务等项。轮船招商局创于同治季年，凡承运漕粮例免货税二成是以近来规模益宏，几与太古、怡和两洋行相埒；电线初只津沪一路，今则廿一行省无论官电商电消息靡不灵通，头等官电尚出一半报费，其余官电及各省商电为费更属不赀；铁路发轫于津榆，推行于津芦，由是芦汉及关东一带皆接续兴造，而万方辐凑，百货充牣，总以京津一路为最优；金、银等矿各省尚少成效，惟开平煤矿自光绪初年购用机器开办以煤质既佳，煤产亦旺，运赴远近，无不一律畅销。以上各项，或招集商股，或提用官款，或官督商办，事体各有不同，而多年承办之人，坐享厚利，固尽人所共知也。又谓缔造经营历数十年，官商各获巨资，公家徒费存本；且各项盈余不惟未尝归公，并每年收支数目亦未闻咨报户部，不实不尽尤属显然，非认真厘剔，何以清弊窦而裕饷源？应请旨严饬管理招商局轮船电线事务大臣盛宣怀、督办津芦铁路大臣许景澄、管理开平矿务北洋大臣裕禄，迅将经管各项近年收支款目，造报户部备核，并酌定余利归公章程，按年提存候拨，云云。

执笔人谓相国此奏乃筹饷中应有之义，何以诸臣工多有见不及此者？夫即以轮船招商局而论，每年装运漕粮一项，已可盈余银一百二十万两，太古、怡和两洋行皆不准承装，故此为招商局□［独］得之利，而生理亦遂较太古、怡和两行为大矣。闻装运漕米一石，须水脚银四钱有余，而太古、怡和两行谓只须银二钱有余，已可装运至京。夫漕米为天庾正供，何

① 纶綍：lúnfú，指皇帝的诏令。《礼记·缁衣》："王言如丝，其出如纶；王言如纶，其出如綍。"

以收费独如此之巨？若照太古、怡和两行所云，每石核减水脚银一半，则国家岁可多银五六十万两，亦不为少。或谓轮船招商局与电线、开平煤矿皆招商股而成，倘将漕米水脚核减入公，则商股似太受亏，必不允洽，但太古、怡和两行既愿以二钱有余之水脚银承装漕米一石，此中必尚有利可图，断不至折本从事，照此办法似尚非苛待股商，有意刻剥其利。况其余免税等事可为厘剔者正多，至各省电线、开平煤矿等亦何一无弊？特当事者不肯悉心查察，故任其将收支数目久不造报，而亦不加顾问也。惟铁路一项，虽京津一路货物骈阗，闻亦并不得利，其余不问可知。是岂因侵渔者多，故不得利欤？抑本无利之可得欤？此在督办大臣严查而根究之，局外人莫由深知其细也。

（1899 年 8 月 6 日，第 1 版）

论刚子良中堂筹增国用事

刚子良中堂之奉命南来也，查团练也，查保甲也，查积谷也，查江南盐巡道胡家桢被张侍御所参也，查漕运总督松椿被余侍御所劾也，查江苏候补道沈敦和声名恶劣也。之数事者，团练虽名为保卫闾阎，实则无济于事，官即认真办理，而民皆应以虚文，此不必查者也；保甲纵为诘奸禁暴起见，实则不过具文，即使窝顿匪人，断不能日夜至各家按名稽查得获窝匪之理，此亦不必查者也；积谷为凶岁民食所关，苟有弊端，本地士民攻发之不暇，此又无待于查者也。故中堂之初至江南也，纷传为此三事，有识者皆心疑之，以为朝廷特简重臣至江南查办事件，而所查者乃此不必查之事，殊为不解。厥后，恭读上月二十三日上谕，知张侍御有奏参江南盐巡道之案，余侍御有奏参漕运总督之案，江苏候补道沈敦和有声名恶劣之案，皆经中堂查明复奏，胡松则情罪较轻，奉旨交部议处，沈则确查切实，奉旨革职，发往军台效力赎罪。此中之若何详查，若何得实，若何一秉至公，外人既未深知，亦且无庸置喙。第中堂南来之意则咸晓然于为此数人矣。然此数人之案即使查复，果皆得实，亦不过卑污贪婪也，贪脏溺职也，声名恶劣也，初未有罪大恶极之事，非信重之臣不能查办者。历年中如此种查办之案不知凡几，封疆大吏奉命确查，岂果皆瞻徇情面事事以

查无实据了之。如中堂查复之奏，亦无甚有经天纬地之才，发奸摘伏之处。故仅为此数人查办之件不特不必，简重臣而亦不必。竟简重臣，然则中堂之来果为何事乎？曰为筹国用也。

嗟乎！自中日一役之后，国家之财用空矣，度支竭矣，而洋债之巨则不得不还，练兵之费则不得不筹也，重振海军、购制战舰之用又不得不备也。仰给于国库，而前此存储之款既已空虚，每年所入之资又不足以敷所出之款。深宫宵旰未免忧勤，乃命中堂秉节南下，查办两江关税、厘金、盐课等项，招商、电报、铁路等局，及一切应行撙节事宜。中堂既莅江宁以后，拟于两江每年筹增国用银一百五十万两。现议定派认者已有六十二万余两，计江宁厘捐项下二十万两，已经裁撤之高等练将二学堂省费银六万两，两淮盐务项下十三万余两，盐、厘各局分别等差，上等二千两，次一千五百两，再次一千两，镇江关一万两，上海关十万两，制造局三万两，商务局一万两，招商、电报、铁路等局，俟督办盛杏荪京卿到苏，再行筹议。江苏厘捐项下，现尚未经议妥，而两江文武大小官员亦须分别缺之优劣，派认报效银两，惟均尚未定夺。闻中堂在江宁时议定派认者已有六十二万余两，江苏厘捐尚不在内。现中堂秉节莅苏，已将由苏至沪回京复命，则苏省诸款虽未见有实在之数，想已筹有头绪。夫以江宁厘捐项下二十万两计之，江苏厘捐项下当亦必有二三十万两可筹，况尚有招商、电报、铁路等局之可筹乎。余前论招商局获利之厚，即以每年轮船装运漕米而论，可余银一百二十万两，每漕米一石，水脚银四钱有余，核减其半以入公家，则国家岁可多银五六十万两，即此一项所得已为不薄。加之电报局又年年获利，苟能悉心厘订，则两局所筹款已有可观。两江即不止一百五十万两，而亦不难筹办。特恐中堂不加深察，忽于所可筹而无可筹者，则不惜爬罗剔抉，以致抱憾偏枯。爰为一再揭之，以备刍荛之采焉。

（1899 年 8 月 9 日，第 1 版）

论轮船窃匪之不法

自中外通商，而轮舶盛行于江海各口，招商、太古、怡和三公司各有轮船数十艘，北至燕辽，南至闽广，东至吴越，西至川楚，飙轮飞驰，

瞬息千里，其行驶之捷、价值之廉，来往行旅无不称便，较之曩时航一苇于中流，阻水阻风，日行百里者，相去盖不啻霄壤焉。以是人心悦服，附者日多。惟一船之中多或千人，少亦数百人，品类既不能齐，匪徒即易匿迹。南北洋各轮船中间无停泊之处，若辈尚不易肆其狡谋，若长江一带，则自上海至汉口，码头十余处，汉口至宜昌又五六处，此上彼下，棼若乱丝，匪类溷入其中，乘间窃取财货，有如探囊取物。盖其羽党既多，各处皆有布置，赃一入手即可翩然上岸；否则，重行购票，再至他埠，随处相度机宜，务使得施其技而后已。阴谋诡计，防不胜防，稍一疏虞，即为所算。搭客既堕术中，明知言之无益，只得忍气吞声，自恨疏忽。沿江大埠，如镇江、金陵、芜湖、九江等处，虽经各大宪札委员弁，竭力稽查，而匪类皆踪迹飘忽，搜缉实难。偶有一二被获，或笞责数百，或枷示数旬，迨一脱樊笼，依然故智复萌；且更肆无忌惮，甚至于稠人广众之中持刃行凶，藐无法纪。如本月初九日“鄱阳”轮船行抵大通时，各水手代客照顾行李，颇极认真，窃匪计无所施，突出利刃刺之，一水手负痛而逃，匪犹飞步狂追。某西人见而喝阻，匪即挥刃刺伤西人之肘，西人怒，拔刀砍，匪颠［跌］入水中。复入内大加搜索，当场执获七人。及抵汉口，由船主禀知驻汉英领事官，请照会华官从严惩办。此事本馆得安庆、汉口两处访事友函述，已连纪之本月二十、二十一等日报章。

夫向来轮船之有窃匪，不过乘人不备，偶施其胠箧之技，苟搭客看守周密，亦只付之无可如何。不意此次竟因各水手代客照顾，无间可乘，遽尔迁怒，拔刃相向，顾忌毫无，荒谬绝伦，一至于此。犹忆今秋某大令由浙中珂里起服赴皖，道出沪江，附某轮船溯江上驶，行至某处，忽失一小枕箱，中储文凭及洋银二十余圆，遂扬言于众曰：如有人查获文凭，则洋银可尽数酬谢，即窃取者自行呈出，亦决不究问根由。旋有一人应声而出，将文凭原璧归赵，大令喜出望外，称谢再三。不料其人继又矫称大令，索返银圆，向窃匪饶舌，以致窃匪群动公忿，将其人举而掷诸江心。其人曾充某处缉捕差，与窃匪皆似曾相识，堕江之后，并不声张，从容攀得轮船锚练，猱升而上，至大令前长跪乞命。盖稔知匪党最喜仇杀，非大令代为缓颊，必不能幸获生全也。大令正欲诘问原委，而窃匪

已跟踪而至，向大令鞠躬云，此乃小人家事，不与外人相干，旋将其人拽上船棚，快刀利剑如雨而下，直至僵毙，然后抛弃江中。轮船上各水手虽有目睹情形者，类皆不敢过问，各搭客亦不敢赞一辞。此事本馆亦得访事友函告，纪之报章，然犹谓窃匪既凶残至此，各水手何皆袖手旁观，默无一语？因疑或系传者之过，其事未必果真。今观“鄱阳”轮船之事，而始叹窃匪之蛮横，竟有不可思议者，然则当时各水手之作壁上观，亦非无因。

夫轮船行驶江海，搭客之相率附载者，不特贪程途之速、价值之廉，亦以所携物件不致遭强徒之劫掠也。果如此事，则非徒狗偷鼠窃之可虞，且将明火执仗、效大盗之强劫矣。各水手更以前车为鉴，任其所为，不复过问，从此窃匪之胆愈肆，而旅客之行益危，棘地荆天，至于此极。有保卫民生维持商务之责者，奈何竟效宋聋[①]，而不思设法严禁哉？

（1899 年 10 月 31 日，第 1 版）

论中国振兴商务宜兼权内外设法保护

中国自与泰西各国通商以来，内地利权半为所夺，论者谓鸦片之流毒也，洋货之广销也，先令之低昂无定也，皆为中国商人受病之所在，故虽有丝茶以资补救，而其势恒有所不及。于是朝廷知国库之竭、民力之穷，非振兴商务不足以挽回也。除轮船、电报已仿行西法成效昭彰外，近复兴邮政，筑铁路，开矿务，凡有可以浚利源者，无不次第推行。而犹恐南北洋大臣庶政殷繁，未能洞察商情，无远弗届，特命合肥李傅相为商务大臣，隆以事权，俾令熟察盈虚消长之机，斟酌损益。今虽未及衔命而往，即移节两粤，身任兼圻。然吾知傅相总揽宏纲，必能大慰商民之望。

特是天下事顾其内必兼权其外，谋其利尤贵力保其权。中国惟素不以

① 宋聋：装聋作哑，不明事理。（唐）李商隐《五言四十韵》：“下令销秦盗，高谈破宋聋。”

商务为重，故商情不能上达，市廛之利弊在上者不得而知，更安从而兴之革之，为之维持而保护之也？不观西人之来华贸易乎，平日官商既联络一气，商之所恶官必去之，商之所好官必成之，其有权力所不能行者，则调兵以威之，故既有商团随地操演，复令兵舰随时游弋，军威速播，胜算独操，其为防患计也。如此不惟广揽中国利权之英吉利为然也，此外各国亦莫不皆然。去年英国议员贝司福欲知英人在华商务，不惮跋涉亲自考求，美、日各国派员继之；德国商务部亦派人赴长江一带周览情形，德皇更以近年商务进境颇缓，议增海军以佐之；法兰西各处省会总办上书政府，亦以商务不振，请多备兵船巡缉商人。所至之地，盖商人去国离乡，以营什一之利，若何受损，若何获益，纵能熟思审处，而其力终有所限，故政府必详考其究竟，而以兵力助其成也。平时保护商旅，调兵增舰，固不待言，即每届北地封河后，亦皆派兵舰分布中国通商各埠，屈计去冬各舰之航海来华者共一百零一艘之多，其中英舰多至三十五艘，美舰二十二艘，俄舰十九艘，法舰十艘，德舰八艘，意舰五艘，虽小如葡、奥亦各有一艘。此其故何哉？北洋无不冰口岸，深恐一旦变生仓猝，微调不易，故先为此未雨之谋也。

今华商出洋贸易，成家业育子孙，人口不为不广矣。贸迁之所赢、佣工之所得，日积月累，资财不为不富矣，督之以星使，治之以理事，及一切随员人等，设官不为不多矣。而独无兵船前往保卫，幸而邦交永固，海波不扬，万里余生，犹可安堵无恐；设有他变，釜鱼幕燕，其能幸保安全者几希。夫华人忠爱存心，不忘中土，需军饷则报效之，闻灾荒则协振之，苟有关于君国，无不踊跃输纳，竭力维持，而国家乃漠然置之，不亦负若辈远游之初心，而与西人重商之意刺谬乎？刻下中国海军业已渐图恢复，日后愈推愈广，必更能远播声威。特当此大兴商务之时，不先于保商之道切实讲求，而惟沾沾曰吾欲挽已失之利权，图其近而不遑及远也。是岂计之得者哉？

呜呼！西人每以兵力保商务，我中国兵船纵不能如英之多，乃并小如葡、奥而不如，亦无怪商务之难期起色也。急起直追，此其时矣。窃愿当轴者及早筹之。

（1900 年 2 月 15 日，第 1 版）

出洋经商议

我华素不与外人通财贿，商人牵车服贾，惟就国中以有易无。一语以渤澥[①]之汪洋、风涛之险恶，即色然以骇，从未有敢艟艨高驾、航海懋迁者。有之，自道光季年英法通商后始。然所谓出洋牟利者，亦惟闽、粤之为佣者耳。即或设肆运筹，不过藉小本以博蝇头，罕见有广集资财、大张旗鼓者。坐令欧美巨贾不远数万里，相携至华，纠合公司，出千百万金资，操奇计赢，多方垄断，致国中货币如卮之漏，日匮绌而无可弥缝。嗟乎，民贫矣，帑竭矣，再阅数十百年，我恐事势目非，国将不可以为国矣。奈若何？有心人蒿目时艰，力求补救，谓非令富商大贾出洋贸易，实无他法以挽利权。出洋贸易奈何？曰：公司，其先务也。

犹忆光绪六年，长沙王益吾祭酒曾奏请谕令商人集股购船，赴外洋营运，奉旨著今两广总督合肥爵相，将目下情形能否，及此将来如何渐次开拓妥筹具奏。旋经爵相奏复，拟暂就招商局现有轮船，酌量试办，并缄属福州船政大臣黎，劝谕粤商设法倡导。未几即有梁云汉、刘绍宗、梁绍刚等人具禀爵相，略称泰西以商立国，□［商］务之盛衰，即国势之强弱所由判，凡有益商务者必竭全力以图之；中国地大物博，商务为四洲之冠，洋人视为利薮，纷至沓来，有可从中图利者，鲜不多方要挟，务底于成。原其故，实由彼来而我不往也。即有往金山、古巴等处者，亦仅贫者佣工，并无殷实商人，似未足以立富强盛业。现经商人招集股份，名曰肇兴公司，拟往英国伦敦贸易，以为中国开拓商务之始基。惟事属创始，必须官为维持，请由通商大臣给谕前往，并转咨中国驻英大臣，随时主张，俾与各国在英商人一体优待等情。迄今已隔二十年，不知当日所创公司能成与否，即成矣，亦不知其获利之厚薄若何。然其开商路之先声，为出洋之嚆矢，则固见诸公牍，确凿可征也。

抑尝闻之泰西之设公司，虽资本集自商人，而国家例得以官款补助。迩年中国官吏之明于时务者，亦尝考而知之。当光绪二十年湖南、湖北两

① 渤澥：bóxiè，即渤海。《文选·司马相如〈子虚赋〉》：“浮渤澥，游孟诸。”

省大员合力以官款买茶三百二十箱，运往俄疆试售，其由西路遵海至阿叠萨，浼驻俄大臣许星使交俄商代售者，获利一分；东路遵陆低恰克图，浼俄商余咸罗甫代售者，获利五分。彼偶一为之，且所运者只此两湖之茶，而赢余已若此之厚，倘能由商转运各省土货，则什百之利不将左券可操乎？善夫，爵相之议行商事务也，其言曰："泰西各国商船迄者争赴中国，每岁进口之货约值银二万万两以外，其利当不下数千万两，以十年计之，则积至数万万两矣。此皆中国之利，有往而无来者。故当商务未兴之前，原可闭关自守，迨风气既开，既不能拒之使不来，计惟有自扩利源，劝令华商出洋贸易，庶土货可畅销，洋商可少至，而中国权利可望逐渐收回。"夫爵相自甲午以来，指摘交加，几如集矢之鹄；祭酒更为好谈新政者所恶，鄙为守旧党之领袖，然观出洋贸易一事，其议自祭酒倡之，而爵相更力赞成之，则祭酒固守旧乎？抑维新乎？其指摘爵相之人亦知爵相固凡事务开风气之先，不以畏难而意沮乎？而鄙人之意则尤有进，泰西固以经商为首务，而商与农实相辅而行，颇闻中国木棉性硬而绒短，纺以机器，仅能出十六号粗纱；若美国之棉，可纺细纱至四十号。日本产旱稻，平日既不须舀水，一遇亢旱，依然畅茂青葱。华商苟能赴外洋，设立公司，则日后博访旁咨，更可取木棉及稻种之佳者，携回中国，集资试种，以利农人，然则商务尤足开农务之风声，而国家不更因之而益富乎？跂而望之。

（1900 年 2 月 26 日，第 1 版）

川江行驶轮船说

自中外通商，中国各省南至闽广，北迄燕齐，西暨楚蜀之交，凡有江海可通之处，无不有轮船往来，于焉载货物、附行旅，千里程途旦夕可达，官商士庶莫不便之。独蜀中限于天险，由宜昌至重庆，虽路不逾千里，而江中巉石棱棱，密如锯齿；兼之水性湍急，瞬息百里，行船者偶一不慎，即有倾覆之虞。以是数十年来，虽屡议行驶轮船，终不敢轻于尝试。迩者风气日开，薄海人心皆有由缓趋捷之意，英人乘时而起，先派驻扎宜昌之两兵轮船驶行入川，藉探水势，刻幸安抵重庆，并无意外之忧。英商立德洋行主以为机有可乘，遂又议创行商轮船，俾居民共占利涉。督

宪奎乐峰制军闻之，以巴、岷二江中水溜过险，难免有触礁失事之虑，特札饬川东道照会各国领事官，据事声明，俾得知所趋避。各国领事官偕税务司暨德国某管驾在美国领事署会议，禀请各国驻京大臣核示施行。迩闻此事已经定议，由立德洋行主购定轮船一艘，名曰“肇通”，一俟修饰齐全，即可展轮上驶。闻由宜昌至重庆须七日，下水则只须三日，时不越一旬，已可彼此往返，较之曩时民船之动须月余者，相去不啻倍蓰。此后各省人士之官于蜀、商于蜀、游历于蜀者，既免风波之险恶，又无时日之稽延，行李往来必更繁盛。不特此也，蜀中矿产之富甲于他处，大地菁英半多郁而未发，虽历经中外官绅倡议开采，然终以川河险阻，运载出省，处处为难，历时既多糜费又巨，商人无利可图，因之闻而裹足。其由汉口运至宜昌之洋纱等项，亦往往因中途失事，所损不赀，商贾均未能踊跃。今若得轮船畅行，则上下皆无阻滞，商务、矿务必能逐渐振兴。且闻由重庆至成都，水势纡回，并可用小轮船行驶其际。现在议虽未兴，然他日时势所趋，必有精于牟利之人闻风兴起，是则千古极险之地，即可变为坦途，岂非行道之福哉？

或曰川江水势之险，为从古所未闻，民船处处绕越，时时谨防，犹不免有意外之变，若轮船飞行迅捷，转瞬数十里，船巨则趋避不灵，行速则防维难及，触石受损，势所必然。不知民船之所以多失事者，因其时傍浅滩以为易于驾驶，不知转因此以遇祸；轮船则驶于中流，水深而石亦不密，可以腾踔[①]风波，无虞颠沛。且即有巨石，亦可参用西法，以炸药轰裂之，俾得化险为夷，藉免变生不测。是则人力果尽，亦何难成移山填海之志哉？

要而言之，天地之气机窒久则必通，宇宙之人情郁久则必达，既无可阻遏，亦无庸惊疑。今者，英商既祖鞭先着，中国亦宜由招商局匀拨轮船数艘，开驶入川，以分其权利，则桑榆之补亦不为迟。若瞻顾迟回，俟他人即有成效，然后思步其后尘，则缓急迟速之间，其受亏已不少矣。愚故因英商之事而推论及之，有推广利源之责者尚其于此加之意哉。

（1900 年 5 月 18 日，第 1 版）

① 腾踔：téng chuō，跳起；超过。

整顿轮船各弊说

中国自与泰西各国通商以后，内江外海始有轮舶往来，南达闽广，北至燕齐，西暨楚蜀之交，千里程途，飙轮飞渡，克期可至，迅速非常；货物则捆载而来，行旅则往还称便，官商士庶咸争趋之。招商、怡和、太古三公司各有轮船若干艘，莫不年年获利，日渐扩充。麦边、鸿安、禅臣、瑞记、鲁麟、美最时、邮船株式会社诸家接踵而兴，锥刀竞逐，得利之厚，盖亦不言可知矣。

顾轮船既为利薮，欲保其利，宜绝弊端，庶来往客人皆有宾至如归之乐。其弊焉在？厥有四端：

一曰茶房。凡一轮船必有买办，买办总核大纲，不亲琐事，虽其次有账房、管事等诸人，分为之理，亦既巨细靡遗。然接待客人则惟茶房之职，茶饭供给，宜若何使之周详，行李上落宜若何为之照顾，此皆茶房应办之事也。乃今之为茶房者，茶饭则缺乏焉，行李则抛弃焉，甚有当搭客众多之时，豫占卧地，使人不能容身者。欲与相商，则索小费，种种不便，人咸恶之。纵曰轮船搭客至少亦必有数百人，为茶房者断不能处处招呼周到，然苟能随时留意，略为当心，则搭客受惠无穷，必为之交相延誉，生涯之盛未始不由于此也。此宜整顿者也。

一曰窃贼。行驶长江轮船，码头如林，屡屡停泊，故窃贼得以随时上下，混迹潜踪。搭客即防之维严，时虑为其胠箧，或二三同志约伴偕行，尚可互相留心，不为所算；倘遇孤单之客，行李又稍繁多，则虽寝食胥蠲，凝神注目，而若辈必千方百计，以肆其鬼蜮之谋，偶一疏虞，即为所攫。斯时缉无从缉，搜无可搜，惟有负负空呼，自为引咎而已。而轮船各水手，则类能识窃贼之面，悉窃贼之踪，只以恐被挟仇，故各安于缄默。然不敢明相告语者，要不妨指示于暗中，使搭客预为之防，而若辈不敢肆其伎俩；倘遇发觉则用照相法留一小影于镜中，悬挂船旁，俾知畏惧，如尚不知速避，混上轮舟，则人皆可指点拘拿，送官惩治。如是，则各搭客皆堪安枕，而杂物无被窃之患矣。此又宜整顿者也。

一曰接客。凡遇轮船到埠，每有栈家接客，争上轮舟，手持栈单一

张，招呼往驻。此辈觅蝇头之微利，其情亦甚属可怜。然不免有大可险者，轮船尚未安傍码头，而若辈已争先跃上，人多于蚁，事乱若麻，失足堕水之事往往有之。噫，以谋生之故，而履此危险，掷性命于洪涛，与鸱夷以俱逝。言念及此，岂不可伤，是宜邀集栈家，毋许各接客舍命跃登，致遭不测，务使俟轮船安泊之后，然后从容而上，兜揽生涯，则保全人命当不少也。此亦宜整顿者也。

一曰挑夫。轮船到埠，各搭客类有随身行李，势不能亲自挈携，每有小车夫以照会授人，即可载之以去。虽各搭客仍须照顾，而终略觉放心，此种俗呼为野鸡挑夫者，本无所用，乃彼等往往厕身其际，硬欲肩挑，不许则必恣意绝扰，不肯他去；且一遇此种人在前，则小车夫不敢顾问。盖以其性成凶横，以为主顾所在，必与殴争也。搭客或姑许之，则行至中途忽然停歇，计较价值，要索多端。此时尚令其挑，则心实有所不甘；不令其挑，则势又有所不可，不得不暂时隐忍，故予优容。甚或于人多拥挤之处，倏忽脱逃，文弱者既无力尾追，矫健者亦无从缉获。故轮船搭客登岸之时，惟此挑夫最为可恶，是宜请于工部局，照小车章程概捐照会、照东洋车例，按暇定资，庶彼等不敢于中途勒价，而亦不敢妄冀遁逃，加惠旅人殆非浅鲜。此尤宜整顿者也。

或曰轮船以载货为利，搭客本非所措意。然既附载客人，要必使之安逸。鄙见所及，不知有轮船诸家其亦不河汉斯言否？

（1900 年 5 月 20 日，第 1 版）

论轮船被劫事

中国自与泰西各国通商以来，内江外海始有轮船往来，海则南通闽粤，北达燕齐，溯江而西，远抵楚蜀，可谓极一时之盛矣。至于内河小轮船亦日盛一日。惟西北各省不通舟楫，只能付之阙如。其余水程可以通行之处，亦几无处不设，非华人之厌故喜新也，轮船实较帆船为便耳。约而言之，其利有五：帆船必须候潮守风，不能克期开行，轮舶则不特随时可以行驶，且亦如期而至，故旅人有紧要之事，无不舍帆而就轮，一利也；长江大海之中，帆船之险十居其九，人心无不惴惴焉，轮舶则破浪冲风，

如履平地，虽或有触礁、碰撞、搁浅之患，然究百不得一，故未行轮舶之时人皆以经商远宦为畏途，今则轮舶往来，密如梭织，不啻吴越一家，二利也；帆船惟大海之中无可停泊，此外必昼行夜住，时虞窃盗生心，轮舶则昼夜兼行，可无意外之虞，三利也；帆船一遇阻风，行客旅资每多虚耗，轮舶以远近计舟资，不至中途缺乏，四利也；帆船执役者数十人，内河尤须纤夫，所费较大，轮舶极大者司机及水手等不过一二十人，故水脚可以从廉，五利也。凡此五利，人尽知之，故趋之若鹜。

乃不谓至今日轮船之害有出之意外者。昨日本报录西报云，四月二十八日怡和洋行之“吉和”轮船由上海开往长江，行至镇江相近，忽有匪人二十余名，拥至账房及搭客房中，肆行劫掠，内有二客身受夷伤。船主闻警，携枪而至，匪徒始不敢猖獗。事后船主欲展轮回镇江，匪党扬言如不予一线生机，定须将船焚毁。船主恐酿事端，仍行驶至仪征，匪徒遂纷纷登岸而逸。以此而观，行江行海各轮船，向皆视为□［康］庄大道，今不将变为棘地荆天乎？

考盗劫轮船之事，惟粤省时有所闻，然在内河之中，或盗用小轮船追劫，或伪作搭客，预伏其中，俟至荒僻之区始乘隙动手，若大江中则可谓绝无仅有矣。今者此端一开，适值盗贼横行之候，难保此后不接踵而起，争相效尤。窃谓船主必先设法，以清其源，俾商旅得以安然无恙。否则相戒不敢附载，于商务必大有所妨也。

抑长江上下游轮船码头甚多，搭客冗杂，胠箧探囊之辈久已视为利薮，搭客之受其害者已非一日，甚或有迷乐［药］害人之事，非但搭客受其害，即轮船执事者亦因之舌敝唇焦。在船主非不欲逐一清查，以安行旅，无如查无可查，亦只付之无可如何，惟嘱搭客自为防备而已。现闻怡和洋行主欲每船雇用印捕数名，日夜巡缉，所议果成，则骗窃之流当无所施其伎俩。惟大伙寇盗附载时无由而知，动手时何由而御？恐非数名印捕所能了事。鄙意欲清其源，须令附船之人皆觅铺保，若无铺保，则行李、衣服务须一一穷搜。惟搭客多此周折，必有嫌其不便者，然舍此则别无良法，未识局中人果何以处之否也？

（1900 年 6 月 3 日，第 1 版）

论轮船肇祸事

自来天下之事有利必有弊，亦有利必有害。人不能尽趋于利而无弊也，亦不能尽避夫害而图利也。然人岂不欲尽去夫弊，而无如弊即在利之中；岂不欲尽避夫害，而无如利即在害之内。且利轻则弊轻，而害亦轻；利重则弊重，而害更重。故人不欲谋利则已，如欲谋利，则断不能无害，即断不能无弊，此亦阴阳消息之机、往复平陂之理。《易》所谓："吉凶悔吝，生乎动也。"然使因其事之不能无弊、无害，而并其利而不欲图，是犹因噎废食，因沸废汤，将何以尽人事哉？惟能于谋利之时，常存一弊与害之见，则既无躁妄之意，自无卤莽之虞。即不能使弊与害尽免，而弊与害究可稍轻。古人创制舟楫、车马，以济不通，后世实受其利，而弊与害亦遂因之而起。舟楫可乘风破浪，而不能免倾没之患；车马可逾越险阻，而不能免颠覆之虞。谚云，行船走马三分险，诚非虚语也。再就舟车而论，载则舟多而车少，行则舟逸而车劳，而其失也车不过一二人，舟则常至数人、数十人，是又利害轻重之相因也。

中国帆樯之利虽行之已久，河海皆通，而行势迅速、力御风涛，究不若泰西轮船之有把握。自通商以来，仿行西法，江海重洋通行无滞，昔人无不畏风涛之险者，而今皆有破浪乘风之志矣。然犹幸不常失事，倘一失事，则所载愈多，所失愈大，所谓利重而害亦重也。当时"福星"、"保大"之事非明证耶？西人非不知其害，故讲求驾驶、测量沙线，精益求精，害虽大而所失究少，是能于谋利之时泯躁妄、卤莽之见，以故中国至今虽自置商舶，终不能舍西人而自行驾驶也。厥后各省通行小轮船，都由华人驾驶，若辈技不及西人之精，故虽无甚风波，而失事亦时有所见，是岂华人之无能欤？夫亦由于不慎耳。且小轮位置无多，必资拖船以载客，倘或不慎，贻害良多。而谓可视人命如儿戏乎？

昨报载松江访事友人来书云，本月十一日午后大风骤起，黑云翻墨，适有小轮船拖带客船，由沪回郡，道经周家嘴，诸客见浦中浪如山立，岌岌可危，齐声呼□□［停］□［泊］，小轮船司机者置若罔闻，依然飞驶。瞬息离闵行不远，风雨更疾，势将不支，小轮船上人将缆绳斫断，致客船

骤失所恃，遽没于洪涛滭㳇[1]中。虽经救起若干人，而余人均无下落。夫行路之难，虽由天命，而此事实不能不归之人事。何则？当众客呼令暂泊之时，小轮船苟停机半晌，吾知此祸决可以免。周家嘴浦面虽阔，究非一无涯涘，驶近岸旁亦易易耳。而乃置若罔闻，一误也；迨势将不支，亦宜关照客船，俾可早为整备，而乃猝然将缆中断，以致客船遽尔倾覆，再误也。有此一误再误，彼司机人之阘茸无用，不言可知，而尚得谓为适然之数乎哉？今者往事已矣，而来者犹可追，为告业此者务须慎选舵工，毋再蹈今日之祸。不独旅客之幸，且害少则利自多，附者愈众，则利益亦可蒸蒸日上矣。刍荛之言，能不以为河汉也，则幸甚。

（1901 年 7 月 30 日，第 1 版）

书华创邮船后

华人伍学熀、梁锦明近在香港开设中国邮船公司，按期往返墨西哥国，聘美国人水立氏襄理一切事宜，目下水立氏方出太平洋各埠，迤逦赴香港查察各埠商情。前出使美国大臣伍秩庸京卿闻而欣然，深愿为之赞助，刻已请英国某船坞制造轮船三艘，各重五千吨，大约绕由上海、门司、神户、横滨、火奴鲁鲁，以达墨之磨痕杀尼摇港，归途则折而过美之桑港，以便揽载货物，定于东历三月一号经始，以后每月一次往还。本馆既纪其事于报端，不禁欢欣雀跃曰：伍、梁二君此举其真足以存国体、广商务、顺舆情者乎！

夫自轮船肇兴，西洋各国来华互市，艨艟巨舰，破浪乘风，盖几几乎视万里若房庭，越重溟如堂闼。以是欧洲人士之远来我国者，日多一日，凡名区大埠无不有欧人踪迹。固由彼中人善于经商，不惮行役，亦因本国有轮船以往返其间，得以声威赫然，胆气为之一振。中国二十年来虽有招商局轮船数十艘，行驶江海各口，然皆在中国境内，并未能远越重洋，商民有欲作壮游者，不能不乘他国之船，即使臣持节远征，亦须附公司轮船，方能安抵彼处。同一立国地球，彼则顾盼自豪，我则处处掣肘，相形

① 滭：wān，漩涡。

之际，未免怀惭。

今中国既自设邮船公司，则此后五洲往来可以惟我所欲，此公司兴而足以存国体者一也。中国地大物博，土产最多，而商务并不兴旺，良以何者为外人所喜，何者为外国畅销，此中消息盈虚并未精心研究。今既自有邮船，则地球各处繁盛之埠，皆可到彼逐一考察，择相宜者自行运赴外洋，如此则内地货物易于流通，贸易将日见其盛，此公司兴而足以广商务者二也。中国人民之在南洋各岛及新旧金山等处者，为数不下数十万，无论为佣、为工、为商贾，当其远适异国，咸有依恋故土之思，及乎久处他邦，尤有瞻望故乡之念，徒以本国素无邮船行驶外洋，凡寄递平安家报，与夫物件银洋，不得不受他人节制。其所处之地稍僻者，甚或终岁不获一函，羁身海岛之中，回首家山，能无生感？今邮船之兴，由日本渡太平洋而达美洲，数万里重洋可以飞越，从此传消递息，不虞鸿雁之浮沉，海外侨氓安得不闻而色喜？此公司兴，而足以顺舆情者三也。

有此种种利益，故伍、梁二君既毅然创行，伍秩庸京卿亦深相赞助，富强基址已可于此卜之。抑愚尤有进者，向闻泰西凡有商船能于军务时改作兵船者，政府必从丰给予津贴，以示鼓励。英国所有商船尤多，遵照海部章程，制造如遇用兵时，均可装配军器，听候国家调用。今中国海军自甲午一役，竟至一蹶不振，欲图恢复，而经费难筹，任其废弃而军威曷振？今既有商船行驶外洋，则海中之沙线、风涛，各口之山川、险要，练习既久，瞻略自豪，迨人材既多，然后徐筹款项，多购兵舰，仍与商船相辅而行，一旦有事，可以藉壮声威，不致为外人轻侮。谋国之要，其在斯乎？然则此次邮船公司之兴，亦足为中国海军之基，而不仅区区图获赢余已也。

（1903 年 3 月 7 日，第 1 版）

整顿铁路积弊说

方今各省竞言造筑铁路，或已告成工，或正在提议，统计二十一行省，固已路线纵横，无远勿届。而尤以京汉干路，为各路之总纲，开办较先，程工较巨。夫火车之行于陆犹轮船之行于水，固以便运人载货也。顾

闻之老于行役者，咸谓火车甚不及轮船之便利。推其所谓不便利者，非谓价目之较为昂贵、寝处之不能安逸也，徒以管理车务者，并不知保护行旅为何事，且从而刁难勒索以苦累之，综其弊端计大者有二：

一曰票房。票房者，出售车票之处也。按地计价，事甚简捷，而弊窦竟百出不穷。政府王大臣曾商之胡芸楣侍郎谓，铁路售票一事，每以大元找小元，以小元易铜元，百般挑剔，以为勒索地步（见正月十二日本报）。唐少川侍郎闻京汉铁路郑州票房亦有此弊，委员改装密往访查，果异常削剥，即二角五分之票，亦勒索大洋，且仅找小洋七角（见二月三十日本报）。合观以上两则，其弊显夫。铁路售票之舞弊，早见之于数年。前记者亦既身受之，当时曾大书特书，冀当事者见而略加整顿，乃不意视若无睹，致令舞弊者益胆大妄为。至事为胡、唐二侍郎所知，方议改良章程，扫除积弊，而商民之受累固已久矣。然及今果能雷厉风行，惩一儆百，若辈或可稍知儆惧，而浮收车价之事，将稍稍敛迹乎！是亦督办者所宜留意之事也。

一曰站役。每一车站皆有夫役，身穿车站号衣，代客搬运行李。立法之初，深恐搭客行李一经外人搬取，不免有遗失之患，故特由站雇役，以承其劳，用意未尝不是。特无如此项站役大都强悍不堪，往往搬物不及数十步，而索偿至数百文者，不遂其欲，则攫取物件，以示要挟，搭客见车将开行，不得不柔其气以向之赎取。此等蛮横无礼之举动，记者亦尝亲遇之，诉之管车委员，而委员并不一加查察。初其疑之，后访诸车站附近之人，始知此项站役之号衣皆以重资购取而来，其勒索搭客，不啻有暗中主持之者，始恍然于委员之洋洋不理，而转以赴愬者为多事也。

夫轮船与火车皆视为便民之端，民亦争趋之以为便利。顾轮船行之数十年而不闻有以上诸弊，火车则行甫数年而弊已丛起，推原其故，因轮船之行于江海者，招商局外尚有怡和、太古两公司，互相招徕，故招商局所用之人，自买办以迄茶房，于购票诸事亦不得不稍事迁就。火车则一处只有一车站，无论如何抑勒，不能舍之而别就他途，故站中人肆意妄为，而不复有所顾忌。然贸易之道，总以能顺旅客之心为最要之目的，苟使行旅者虽势不能敌，而到处怨毒丛生，谤言腾起，亦终非铁路公司之福也。方今各处咸拟推广铁路，当事者其亦于此加之意哉！

（1906 年 3 月 27 日，第 2 版）

邮传部整顿路电之示谕

〔北京〕查邮政开办数年，尚未十分发达；轮船招商局闻之道路，传说弊窦素多，应俟本部接收，再当详查整顿。其铁路、电报两案在事员司人等种种不合情节，久著见闻。即以本部堂所目睹者而论，如铁路则卖票过迟，收车价又多方挑剔，不收市上通用银元，不收小银元，致乘客往来拥挤，因此误事；又不将车价及载货脚行各章程张贴车站、车箱，俾众周知车票价目，复专用洋文，希图朦隐；行李则故索重资，多方留难，并不妥为照料；车站及车内客座，非关门不开，即多为办事人所踞；脚行之讹索、司事等之欺辱，苦累行旅，无所不至。此外，如废票重用，浮收规费，弊端不胜枚举。电报则除二三大局外，委员常不驻局，间有少不更事、毫无学识经验、徒知舞弊者为学生所轻视，致令司事学生把持一切，收发电报搁至数小时，四等电报尤甚，竟有不如邮信之速。而电文之讹误、收费之挑剔、送报人之需索，种种有拂商情，殊难为讳。此犹第就本部堂所亲见者而言，其他不知凡几。

总之，铁路、电报既为国家富强要政，亦为便利商民机关，凡执事员役对于乘客运货、发报之人，总宜和颜悦色，处处为谋便利，如商家之于顾客，惟恐不得其感情，庶足以收利用，而谋进步者。（乃）沿习官署体制，藐视商民，以舞弊为能，漫不经心，不特阻塞新机，且置盈亏于不顾，则是朝廷创办一事，仅为官吏特开利薮，言之殊堪痛恨。现姑宽既往，期效将来，必当振作精神，力与更始。为此示仰各总办、监督及在事员司人等一体知悉，务须振刷精神，痛惩前非，将上列各项弊端亟谋所以改良之法。此后无论何项人等，倘于各局所积弊确有真知灼见，及曾身受其害者，准赴本局所指禀申诉，该总办监督查明立为究治；一面径禀本部，听候严办。如别有可以改良之法，亦许随时条陈，以备本部采择。若在事人等狃于积习，仍蹈前项各弊，或别滋弊端，本部一经访明，分别撤参惩办，决不姑宽。（水）

（1907 年 7 月 23 日，第 12 版）

论颐和园工程

（酉阳）

本报三月二十六日纪两宫幸湖消息，现在西直门至颐和园一带，正在修理马路，并湖内一切工程，均限三月底告竣。或谓他日慈宫归政后，常驻湖中，更宣大兴工程云。夫归政美德也，而大兴工程之举，犹幸传之非其真也。近日接内务府通饬各省之电，谓内廷要差，经费拮据，速解拨款，则又疑此事必有一二臣工借此以为媚上之计。昨复得京电，慈谕饬内务府撙节用费，则益信大兴工程决非出于上意。记者于此犹忆颐和园之历史，痛定思痛，而不觉心为之悸也。

甲午年中东启衅，军电络绎，海军屯旅顺，日日宣战，而京师忽撤海军衙门，停止海军衙门工程，举国骇愕。知其事者谓海军衙门经费向充颐和园工程，自海军备战，经费悉输前敌，颐和园工程经费无着，于是停止，然不便明言，故曰停止海军衙门工程也。夫海军经费何自来？咸丰季年，曾文正剿发逆，用兵百万，创抽厘金，文正固曰一时之利，万世之弊，以军需紧急，不得已而用之。开办之初，大张告谕，与民约曰军事朝停，厘捐夕撤。及事定，李文忠创办海军，奏以厘金充海军经费，于是厘金一项，为国民终古不弛之负担，海军衙门经费即由此出，而不知何年何月，移作颐和园工程之用也。

今者，政府方议兴复海军，而颐和园工程亦从此发生，异哉！何相值之巧也。夫甲午以来，国家多故，艰难辛苦，备尝之矣。无论赔款若干兆，借款若干万，国民更无余力，以担报效之重任。第回念八公山之草木、滹沱河之麦饭，对此湖光山色，必有黯然伤神、潸焉出涕者。以慈宫之圣明，岂不知此？所虑谐臣媚子，借供奉之名，行渔利之实。而政府处猜疑之地，稍有龃龉，即蒙不孝、不忠之咎，其势不得不迁就。大工既兴，经费无着，其势不得不移挪。当此之时，无海军经费则已耳，有海军经费，则移挪之便，诚无过于此者。此杞人之所以鳃鳃过虑也。

或曰是无虑，各省厘金已抵洋款矣。欲复海军，非集民捐不可；欲集民捐，非开国会不可。既开国会，国民有评议权，有监督权，政府虽欲移

挪，国民可不承认，政府不能用强迫之手段压制国民，以媚兹一人也。若国会不开，则政府之诳民者已多，无论昭信股票之昭其不信也；明明商办之招商局，而欲夺之为官办；明明商办之苏杭甬路，而欲夺之为中英合办。商界耗其资，官界收其利，国民久已寒心。况海军经费盈千累万，无取足之数，无停止之期，而掷之于无何有之乡，国民曾不得过问，其心必不甘，其势必不集，可断言也。而何论乎颐和园工程？

虽然，国会者夺官权而与之民，政府所不乐闻，其开与否，未可必也。海军者，不问其有用与否，而可位置多数之文武闲曹，开销多数之公私巨款，政府所跃跃欲试者也。国民对付政府之方针，当以此时解决之耳，能结大团体以为请求，前仆后起，百折不回，终有达其目的之一日，国会可开，海军亦可复也；不能结大团体以为请求，国会不可开，海军不可复，独颐和园工程，则事在必成耳。吾又持一言以忠告政府曰：海军者全国之公事也，颐和园工程个人之私事也，虽海军果有余款，不可移挪也；况乎并海军经费而无之，民穷矣财尽矣。前车已覆，来轸方遒，颐和园非安乐乡，多一事不如少一事，国之幸福也。

（1908 年 5 月 5 日，第 3、4 版）

江督端奏复盛宣怀被参各款折

奏为查明大员被参各款，据实复陈，仰祈圣鉴事。窃照光绪三十三年六月初十日承准军机大臣字寄三十二年五月二十八日奉上谕：“有人奏商约大臣盛宣怀贪鄙近利，行同市侩，并有擅售公地、勒买民田情事，请旨饬查等语。着端方按照所参，分别密查，据实具奏，毋稍徇隐，原片着抄给阅看。钦此！”遵旨寄信前来。奴才当即札委苏松太道升任江苏布政使瑞澄，并现任苏松太道蔡乃煌，按照原奏所参各节，分别切实密查，务得确情。去后，兹据瑞澄、蔡乃煌先后查明详复前来，奴才复详加查访，互相印证。

如原奏盛宣怀充招商局督办，用局款购买上海产地［地产］，弊端百出，有用本局及总办出名者，有用“福昌行”出名者，且有假用英商密尔登出名者，皆盛宣怀一人经手。推其纷歧错杂之故，无非价涨则视为己业，价落则拨归公产，牟利之工至斯而极一节。查盛宣怀督办轮船招商局事，于光绪十

二年七月到差，二十八年十二月交卸，招商局所置产业，属宝山者吴淞江地二百四十亩五分，属上海者租界内外局房、市房及浦东货栈等二百六十亩有奇，共价银八十四万八千余两，系光绪十六年至二十七年陆续购进，非一时一人之事，是以或由招商局暨总办出名，亦有先经所雇管事洋人密尔登经手，后由招商局出名者，均有道契及印契为据，由局执业；据该局单开各地，核之道署底册、副契及英、美领事署册，均属相符。间有载在官册，为局单所无者，英册三纸系洋人担文抵押不赎，光绪二十年作银二万两归局承受，二十五年已由局照原价售出，故未列局产名。

至福昌行出名者，美册二纸系浦东之旧栈基，于光绪二十年售于英商隆茂洋行，价银十五万五千二百余两，局簿已收有此项，其事在盛宣怀交卸局差之后矣。至其纷歧错杂之由，实因创局之初，官私合股，利用众擎，既而分并不一，遂多轇轕。光绪十九年招商局买英租界浦滩旗昌洋行房屋九座，共地三十一亩半，价银四十一万两，局款不能独购，以一座归李慎守堂承买，其八座则招商局与盛宣怀之五福堂合资购置，各筹其半，凭商局股东公议，订立合同，名为华产公司，地契虽用商局之名，却非全是局产。二十四年将李姓一座买归商局，二十九年公司分析，以前次合购之八座，当众拈阄，半分管业，招商局与五福堂各得四座。自是五福堂之四座与商局公产无涉，不久即售与洋商。其招商局所得四座，时价约值七十万，较原本增数倍，盛宣怀并无价涨归己、价落归公之事。

又原奏将通商银行公地二亩零擅售与日商三菱公司，现在上海道未允税契，不能交易一节。查通商银行之地七亩九分零，与招商局毗连，亦在旗昌洋行购来之内，已于二十九年分归五福堂，次年即售与法教三德堂。又，招商局西南有地一亩四分三毫，因有马路隔开，于三十一年由该局售与通裕洋行，该行又卖与三菱公司，所称盛宣怀擅卖，自是传闻之误。上海道不允税契，亦无其事。

又原奏与岑春煊合买上海之苏州河地亩甚多，及合置昆山县田，恃势抑勒，民怨沸腾一节。查苏州河在上海英美租界之间，地势绵长，价极昂贵，道署契册各业户均由洋商挂号，未见有盛宣怀与岑春煊购置产业。昆山县在苏州之东，向多荒地，有人集股收买，设立垦牧公司，岑春煊入股颇多，盛宣怀未经合股；其地购自客民，非买诸土著，皆按市价交易，民

间无控告之案，自无恃势抑勒情事。

奴才查招商局创始于同治十一年，前北洋大臣、大学士李鸿章遴派盛宣怀殚力经营，著有成绩。该局成本官款、商款兼收并蓄，议者见局面恢闳，地价翔贵，不无致疑。究竟该局系商业性质，出纳款项、购置房产，皆待局董股东商议乃定，倘盛宣怀一人专断，罔利于己，贻祸于公，众股东耳目昭然，断无缄默自安、甘受剥削之理。盛宣怀才长肆应，经手事繁，百密一疏，诋諆难免，若有意擅售公地，可以信其必无。所有遵旨密查商约大臣被参各款缘由，谨恭折具陈，伏乞皇太后、皇上圣鉴训示。再，此案款目轇轕，辗转调查，致稽时日，合并声明。谨奏。八月初二日奉朱批："知道了。"

（1908 年 9 月 6 日，第 18 版）

书招商局改章争执事警告邮部并告股东

（塞）

弁言

邮部改设以来，凡百施设无可见，可见者于各省之商办铁路则迫令借款，于已成之电报局则收为国有。今又顾招商局而食指动焉，循此以往，吾商民稍稍足以营利之业，将无一不为政府所垄断，是乌可以为法也。邮部统一国之交通事业而为最高之行政官厅，招商局立于其监督之下而为一商人之资格，其间统属之关系固昭然若揭也。然所谓统属者，其界限极明，各有应遵由之分际，非邮部以官厅之资格而号令无所不行，招商局以商人之资格而无事不当顺受也。缀此以告邮部，并以告招商局之股东焉。

第一，释官督

隶部之议何自起？起于官督，官以官督之名义号召于上，而为股东者，亦复遂唯唯诺诺，不敢稍有所批逆，而应之曰官督、官督，一若招商局之官督为天经地义，历万古而不可易者，此何为者也。考之招商局创办成案，一则曰应中外合力维持辩论，以为华商保护；再则曰洋人将来百计挠阻势所必然，惟有中外联络一气尽力维持。度当时款既支绌，事复动

摇，商人于此遂多裹足而不前，乃不得不以官督为之倡，是督之云者，不过为保护维持之一法。其在创办之时则然，譬诸父兄之督责其子弟，为子弟幼弱无独立之能力故也。苟其子弟由是而壮而耄矣，而曰此乃曾经其父兄督责者也，羁勒不可稍弛焉，有是理乎？招商局当创办之初，商人无团结之力，或恐不免见委于半途，藉官督以扶持之，不可谓非大有造于该局也。今商力渐厚，董事会以次而成，岂犹待官督以扶持之乎？邮部将以求其所大欲，而倡言之曰官督，曰官督，固不足怪，而为股东者不一探乎官督之由来，亦从而漫应之曰官督，曰官督，其不知商人处何等之地位，而茫然于权利义务之关条则固无可掩也。

第二，释监督官厅

凡属行政事务必有一最高之机关以监督之。邮航路电之类为一国之交通事业，无不特设一部以统率之，而邮部即由之而起，此之谓交通事业之监督官厅。夫既曰监督官厅，则其对于营交通之业者必有指挥进退之权，邮部之于招商局干涉之端或起于此，不知此乃大误也。一国之交通事业指挥进退之权固自邮部操之，然必规画夫远大之谋，非取其一支一节而指挥进退之也。由一国之内而统筹全局，某地商品繁盛，某地人口增殖，若是者宜交通，营业者于此而不过问焉，部干涉之可也；某地逼近海港，某地适当要冲，若是者宜交通，营业者于此而或□视焉，部干涉之可也；某地河流回曲利于航，而筑路者或舍其所急而从事于此焉，若是者宜干涉；某地路线交错便于陆，而业航者或争其所余而从事于此焉，若是者宜干涉；无益于一国之交通，以公司总协理一二人之私利而投资焉，若是者部当干涉；交通之利不能旁溢于多数之人，以公司大股东一二人之私利而投资焉，若是者部当干涉。吾不知邮部之于招商局曾有一于此焉否也。

不此之务而干涉其用人，而干涉其办事，而干涉其账目，数米而计薪，将以是为政，惟日不足矣，夫岂监督官厅应有之义乎？大者放而任之，而取其一支一节之微而竞竞焉，充其干涉之极度，不过位置数十私人，糜费数万金资，增加若干报效而已，于一国之交通事业何与焉？以是为监督官厅之天职，吾不知监督官厅之自视何如，吾益不知商人之视监督官厅又复何如。（未完）

（1910 年 8 月 4 日，第 2、3 版）

书招商局改章争执事警告邮部并告股东（续）

（塞）

第三，释商人

商人之资格资法律以为保障。法律许人以营商，即法律上明认商人之资格，上以抗衡政府，中以分峙社会，下以约束内部，商人之资格何等郑重，固不藉达人贵官而其效始彰也。藉达人贵官以为资，而争吾商人所固有之权利，其先已薄商人之资格，而中自馁矣，是曰畏官。畏官者，官乃得而侮之。何以故？曰惟商人不自知其所处之地位，故官得而侮之，亦惟商人不自知法律上有何等之地位，故官愈得而侮之。招商局之纷纷扰扰，谓招商局股东之自取焉可也。惟其然也，商人视官厅尊如天神，而自视益不足，虽极其哀诉乞怜之态，而部不之顾也，岂惟不顾，行将以强项之令加之矣。夫部臣之专恣固可怪，而股东之自待亦可叹。吾尝推本于其戚之所由贻，虽非一朝一夕之故，而征以近事，可以二端括之焉：

（一）股东不知法律之性质，而遂为部所愚也。于何见之？于隶部章程见之。案招商局曾于去年以组织董事会请，而邮部应之惟须遵照钦定《商律》办理云云。乃招商局嗣于六月全体股东公同开会议决，以隶部章程呈请核办。原夫部之始意于商局为完全商股，组织董事会可也，特恐其轶乎定章之外，与现行商律相抵触，故兢兢以遵照钦定《商律》，为敦勉，意至善也。至股东决议竟以隶部章程应之，其将谓隶部之例为钦定《商律》所规定者乎？不知邮部之所语为谁，并不知钦定之《商律》为谁，而贸然以应之，股东之程度盖可想见矣。虽其时股东之议决未必为全体股东，实亦可为全体股东之代表。邮部窥知其蕴，利其愚而进以要挟之，隶部尚以为未足，且拟删“商办”字样，为完全之部有焉，其谓之何？

（二）股东不知商业之性质而并以自愚也。就营业之性质言之，公司用人办事之权无不由股东主持之，此为通例。而在招商局董事会呈文则请照北洋创办时，于商业之外另派委员一二人监查利弊，所有办事机关悉由

董事首领会同部派人员随时呈报查核，是用人办事之权公司已与邮部共之矣。夫天下无有用人办事之权为人所掣，而人可以庆得、事可以就理者，而营业尤甚。营业以牟利为原则，去冗节费尤为营业发达之大源，坐食而旅进安用是部员为也？且公司先以此开其源，吾知邮部必乘之入主，而此后公司必无用人办事之权，即无得人理事之望与，营业以驯至于尽，此其见端矣。

结论

要之，有商人之驯服如此，而得有邮部之专横如彼，官厅之积势虽以无道行之，必可畏也。吾于以叹专制之国之不可一日居矣。若乃由专制而进演至于立宪，上与下各以法律相守，官厅行其所无事，而商人亦熙熙然各勤其业以为业焉，此何等之景象乎！记者不胜目想神游于立宪政体之下，而拜手以祝也。

（1910 年 8 月 5 日，第 3 版）

商办轮船招商公局董事会呈邮传部文

为呈复事，窃于宣统元年三月二十六日奉钧部电谕：轮船招商局本系完全商股，该商等禀请设立董事会自应照准，惟组织会中章程必须恪遵钦定《商律》办理，并将所议事件随时呈报本部以凭核办等因。仰见大部维持商务大局一秉至公之至意，凡属商界欢声载道。六月三十日，全体股东验明股票入场开会，公同议决隶部章程呈请办理。九月二十一日，接奉批示：招商局设立之初由官招股，并厘定章程一份，内开所拟“商办”二字应即删除等因。董事等就会公阅，佥以前呈隶部章程系全体股东于开会时公同议决，现奉签改，商情是否允协？按照钦定《商律》，未敢以少数代表之董事决定四万股股东之意见，公议即将批章排印成册，按照到会股东名簿，分送议复。旋经陆续送到签注本意见书，积厚逾寸，又经汇集排印，于本年五月初六日常会之期，散分各股东互相研究，以期折衷一是。是日会场又据各股东递送意见书十余件，董事等综核各股东签注意见及公议情形，要以正名、用人两大端为全体力争、一成难变之宗旨，众口同声，一无异议。所有签注本意见书再三公阅，词过激烈

者概置不论，其言有证据、意存公正者，亦不敢壅遏不闻，谨汇钞一册附呈钧核。

伏查轮船招商局股份实系商招，确有当时商董印刷招股章程及股票式样为证。北洋原奏招商局之设，系由各商集股作本，按照贸易章程自行经理，诚以商务应由商任之，不能由官任之，轮船商务牵涉洋务，更不便由官任之，与他项设立官局、开支公款者，迥不相同。惟因此举为收回中国利权起见，事体重大，有裨于国计民生，故须官为扶持，并备官帑以助商力之不足等因，钦奉谕旨照准。又查开办之初，北洋接总理衙门恭忠亲王等函开：官刊关防一条，局务繁重，不能不用钤记，惟现在系官督商办，即系商董之局，所需钤记不必官为刊发，若由该局拟刊呈官验明在案，准其开用，将来遇有中外轇轕事件，于官一面地步较宽等因。尤见当日贤王、贤相筹国兴商，同具苦心。后来屡经海衅，轮船产业均得保全，其间两次挫折，亏空几至不支，悉由商认，官不担当。皆由于定案商任不由官任一语无可动摇也。所以前隶北洋管辖之时，虽有官督之名，仍存商办之实，目下似未便因隶部而令删除，转失真意而贻后患。恭绎谕旨归部管辖，似亦仍系官督商办之意。是“官督”二字在上则体列极尊，“商办”二字在下则责成极重，拟请俯照宣统元年三月所奉部电，招商局本系完全商股，必须恪遵钦定《商律》办理，并遵同治十一年十一月北洋创办之初奏明，盈亏全归商认，与官无涉。并称正名定分，立为华商公局，实足尊国体而弭隐患。应请仍名官督商办，免其删除“商办”二字，以符《商律》名义，而与设立商局原案亦不相背。

至用人一节，关系至重。兹值商战时代，各国轮舰纵横江海，所赖以争逐者，只此二十余艘之商轮而已。数年以来新航路悉让他人，旧航路亦被洋轮多占，尤非三公司订立合同之初可比；倘任用不得其人，贻误事机，我退一步，彼必进一步，设遇中外交涉事件，于官一面地步更逼，恐不特全国实业皆受其影响也。商业性质与官场迥异，究非练达商情、深明航业者不便任以庶事，尤非痛痒相关、精神贯注者不能挈其纲领。故各国轮船公司莫不由股东公举董事，又莫不于董事之内公推任事之人，但请政府核准，仍由股东派人监查，如身使臂，如臂使指，层层联缀，亦层层钤制；政府则提挈全纲，维持保护，绝无牵掣，用能收商战之实效。即当日

北洋创设招商局命为公局，即是公司，虽无《商律》，而李文忠函商总理衙门郑重言之曰："无庸官商合办，应仍官督商办，由官总其大纲，察其利病，而听该商董等自立条议，悦服众商，冀为中土开此风气，渐收利权"等语。（未完）

（1910 年 8 月 14 日，第 26 版）

商办轮船招商公局董事会呈邮传部文（续）

查李任内由股东公举商董唐廷枢等办理，朱其昂及宣怀往来监查，北洋自为督察。嗣因唐廷枢调办开平矿务，委员马建忠败坏大局，经宣怀奉李文忠命收回之后，由股东另举商董严潆等办理。李文忠因事太繁杂，以宣怀为股商所信服，奏明督办，乃得规后扩充，稍收成功。袁任内光［先］以杨升道为总理，虽多派委员，仍重商董，犹能守成。嗣因杨内擢，乃偏任委员，无所统率，遂致诸事废弛，其弊延至今日。上年幸得改隶大部，准遵《商律》，设董事会，注册商办，是中国商务一大转机。凡属股商咸晓然于大部之注重商业，同深庆幸。讵料董事会成立将及一年，所议整顿各事，除清厘契据、裁撤干修外，如更换总船主、买煤、修船、揽载、搭客，一切出入，以及栈房多因洋人短欠栈租，各弊病皆不能改。总局如此，分局可知。董事会几同虚设，股东等责备甚严。揆厥情由，咎不在办事诸员，而在用人办事之权限不明。若再因循，仅以董事为议事机关，以委员为办事机关，此局溃败尚可谓官力不难筹款重振，其如中国实业何！或问股东何为而力争？则曰为"商办"二字，官既不任利害，办事者当归股东公举，不当归官委派。又问董事何为而亦争？则曰为"官督"二字，董事当受大部管辖，不当以委员监督，拟请俯赐援照日本邮船会社，准由股东在董事会之内公举会长，并由董事选派理事，仍呈请大部核准；并请遵照钦定《商律》第七十七条："公司总办或总司理人、司事人等均由董事局选派，如有不胜任及舞弊者，亦由董事局开除，其薪水酬劳等项均由董事局酌定。"所有董事中公举办事首领，或称总理、协理，或称正会长、副会长均请部中核定；并照北洋创办时于商董之外，另派委员一二人监查利弊，并管运漕。所有办事机关，悉由董事首领会同部派人员

随时呈报查核，以符官督商办之实在。

以上皆系股东意见书，恳请董事会转求邀准者也。董事等既为全体股东代表，不忍稍存五日京兆之见，用敢代为沥陈，伏乞大部俯念中国商务关系至重，上稽《商律》，下顺舆情，并参酌创办成案、东西章法，虚衷采纳，不加斥驳，商务幸甚！

抑宣怀更有请者，去秋董事会成立后，经股东公举到会，自愧毫无裨助，今年因病已数月不能赴局。五月初常会，众股东援照路矿各公司公举总协理，当即当场声明："招商局虽是完全商股，但界限不明，何能整顿？若照鄙见，应将格式画定，再定选举何人。至于各股东，以宣怀为老马识途，两次公举，若是兴旺时候决不再就，值此时局艰难亦应担此责任，但病躯未愈，病好尚须出门，应请另举贤能，无不力助"等语。所拟画定格式，系指用人办事而言，仍以官督商办为宗旨。区区之意，并以附陈。再，此呈盖用本公局关防，董事等署名于后。又，董事张允言赴宁未回，不及署名。

须至公呈者：董事盛宣怀、施肇曾、谭国忠、严义彬、郑官应、唐国泰、杨学沂、何声灏，查账员顾润章、严廷桢

（1910 年 8 月 15 日，第 26 版）

招商局董事会第三次呈邮部文

——为力争商办事

（前略）钧批谓奉旨管辖后，确守成规，仍照旧章三员三董实行官督商办一节。查招商局官督商办基于北洋奏案，历观李文忠公原奏，所谓官督者不过提倡维持之意，所派各员或本属创办，或曾投巨资，概系休戚相关，绝无丝毫凭借。至办事商董历来皆由商举，现查正坐办钟道文耀，副坐办陈道遹声，会办王道存善、唐道德熙、陈道猷共五员，而唐道、陈道仍兼揽载、翻译，办事商董只银钱股施亦爵尚承商董之旧，是名为三员三董，实已五员三董矣。钧批何者利未能兴，何者弊未能除一节。查新造轮船不及太古、怡和，而造价比怡、太为贵；芜湖、广州、牛庄等处均无栈房码头，西江、湖南、东三省等处新开商港均无船可行；旅客预定江海轮

船舱位，时时有满坑满谷之患。迨稽收数，又无一次不患短绌。所载客货，粤商因偷漏太多不允赔补，宁迟船期，改装太古。因是历年本局摊给怡、太水脚，上年转收进怡、太摊费银八万余两。修理油漆有人暗中包揽，视为专利。用煤为出款大宗，董事会初立，询据局员面称，已定之煤约用至本年秋间为止，当时谆谆面商，下次续定之时，务请先期公议。迨六月间，续向问讯，又已续定八万吨矣。询谁执行，彼此互诿。撮举大略，利弊昭然。特大部远在京华，闻见或有所未及耳。钧批何项经费宜杜虚糜，何项员董未能得力一节。上文约举修船油漆、煤斤各节，即为糜费之一大宗，撙节核实，每年省数十万金非难事。干修一项经会力争，虽已永革，然局栈人等坐支月薪、无所事事者尚复林立。股东官利不敷，局员分红依旧。就上年论，以二十九艘结余水脚仅四万八千余两，开支正、副会办五员年终津贴至二万五千两，其每员月薪各三百两尚不在内。北、中栈洋人用至九名之多，月薪四千余两，每年又五万余两，其南栈及杨家渡华栈所用洋人尚不在内。总船主蔚霞不遵命令，擅自凿破“丰顺”锅炉，董事屡请撤遣，局员始终委蛇，意在讽令自退。司栈华人上年揭发赃私，局员允今年终辞退，至今蝉联如故。各轮买办称有比较簿，迄未公阅。所遗船缺徇情滥派，有数人共办一船者，分利愈多，侵匿愈甚，谓为得力，实未敢信。

以上各节，谨就钧批所询者逐条据实答复，内容之腐败已如此，尚望其破除私心与会协商；尚冀其航业扩充，局务起色，是不啻北辙而南其辕也。夫良药苦口利于病，忠言逆耳利于行，与其使股商协而自谋，毋宁由官推诚布公，划清权限；与其徇护四五局员，使官累其名，员蚀其利，局受其害，毋宁听商之遵依法律，反败为胜。整治之策奈何？确守官督商办成案，实行商办主义，部派之员至多以正、副坐办二人为率，均处于监察之地位，一稽核局务，一督率漕务，月支薪费，照《商律》由董事会公议，应较现支三百两为优，庶敷办公。其年终向支津贴，应俟船利实有盈余，再行分拨。凡董司不职，暨董事会或有徇私舞弊之处，均得查实检举，以闻于部，由部按照商法从事。揽载、翻译、银钱三股，照旧仍用三董，于每年发息之前，股东常会由众股东投筒公举，概无会办名目。用人行事悉经公议而后行。下年续举，例得联任。董事九人，查账两人，就中

公推两董常川驻局。凡一切合同、契约、银钱、票据非经董事会签字盖章，作为无效。仍于每星期常会布告周知，年终编结账略，送由正、副坐办禀部备案，刊送股东。至董事任期二年，查账任期一年，悉照《商律》办理。如此庶官商悉泯猜疑，局务或真有起色。伏求大部俯念华商已成之业破坏甚易，保存实难，成案固应恪遵，舆情亦宜维护，迅赐批示，早日结束，无任迫切待命之至。

（1910 年 10 月 13 日，第 5 版）

今日亟宜提倡机械工业论

（霖）

溯自十八世纪以来，世界进化瞬息万变，究其进化之由莫不曰机器机器，而机器致用之由又藉煤力，故西人名之曰煤铁世界。我国今日国势孱弱，财力凋敝，非于制造、矿产两大端极意经营，则根本不固，终无转弱为强之日，凡我国人亦可知所从事矣。盖机械为当今振兴各种工业之利器，欲兴工业，必先多制机械，否则购自外洋，耗财甚巨，殊非得计。今宜由国家、人民两方面各集资本，多设制造各种机器工厂，务择最易销行之机器，一律按式仿制，以辟利源而塞漏卮，诚当务之急也。如纺织机器、面粉机器、缫丝机器等均为热销之物，奚必坐失大利而专仰给于外人哉？第欲机械事业之日趋发达，尤非多开煤矿不为功，否则徒有机械，而运用机械藉以发生汽力之煤又不得不惟外人自赖，则得此失彼，仍非万全之□［策］，此乃相需甚殷而不容分离者也。且提倡机械工业，虽意在振兴各项制造，而于国家根本问题亦有莫大之关系者，即制军器、兴航业之两大端是也。兹特详述如下：

我国效法西洋以军政为最先，咸同之际已稍稍倡改练洋操之议矣。废弓矢，用枪炮，气象焕然一新。曾、李诸贤先后有制造军器局之建设，诚可谓得风气之先矣。但数十年来，刻意经营而其成效未见大著者，亦足征进步之迟缓矣。推其病源，由于不能自制各种修造军器之机械所致。盖我既不能自制，徒贩自外洋，得其陈腐，而不能得其新异，故所制之军器多不适于用，终有逊于外人所造之物也。（如德国克虏伯炮及来福、毛瑟等

枪最为猛利，其制法亦日新月异，时有变更，试问我国若向购办制此枪炮之机械，彼岂肯以最新异者与我乎?）方今群雄角逐，各以武力相争衡，则海陆军固当务之急矣。我国海军甫议兴复，规制尚未完备。至陆军则各省训练者，其数已有二十余镇。工欲善其事，必先利其器，而况临阵御敌之军士乎！是故欲练勇武之陆军，以先制精良之军器为最要。各省制造军器局极宜推阐制造之法术，精益求精，务以推陈出新为贵。然欲制造精良之军器，尤非多制修造精良军器之机械不可，否则徒劳而无功也。至创办海军，以制造军舰为第一义。然若徒购外人所造者，不思自行设厂制造，则事事仰给于人，终非妥善之计。现在急欲观成，不及从容筹划，固不得不暂购外洋军舰，藉资编设，一俟规模粗备，极宜建设船厂，专事制造军舰，兼可制造商轮，用张军威而利商运，诚一举两得者也。况福建船政局创办已久，任其废置殊非所宜，亦应重加整顿，冀收驾轻就熟之效。掌军政者宜于此加诸意也。而于建设船厂之初，尤宜多制修造各种船具之机械，以为建造船舰之张本。否则母机不良，亦难制坚固迅疾之船舰也。盖凡事必先求其根本之所在，至根本已固，则自此化出之枝叶未有不善者。制舰机械苟能日求改良，则于多制商船以利交通一事，亦有莫大之关系者也。更述如次：

我国自与各国交通以来，轮舶、汽车相继传入，于交通事业上大放异彩。而我国人懵然不知其利害，一听外人之所为，是以我国数十年来水运事业不过办一招商局而已。然其轮舶所及之地惟在内河内江，航行外海者不过南至香港，北至天津而已，至与东西洋各国往来之轮舶，则均为外人所执管，不但坐失大利，且与国权亦大有关系，亟宜扩充招商局之规模，开拓东西洋航路，用以发展我国力，亦当今之急务也。然我国内地交通地域既广，即与外洋交通，举凡乘客运货亦颇频繁，仅赖招商局运输，其间殊觉不敷周转。窃以为招商局既由商股组织而成，不必急于收归官办，仍照商办公司，例由股东公举总协理及董事主持其事，一面更由邮传部另筹大宗款项，或提铁路盈余，别招商股补助，用国家名义创设中国轮船公司，多置轮船，航行长江、南北洋以及日本欧美各处，一可挽回利权，一可宣扬国威，尤为当务之急。未卜当局者其有意乎？否则以堂堂帝国，而于大西、太平等洋竟无飘摇龙旗之舵迹、樯影发现其间，亦甚可耻也。然

欲振兴航业，惟在多制轮船，则建设船厂，广制修造船舰之机械，诚不容一刻缓矣。

（1911 年 5 月 20 日，第 2、3 版）

轮船招商局扩充之希望

——扩充可喜，借债可惧

邮传大臣拟将轮船招商局扩充一节曾记前报。兹闻此议非由盛大臣首倡，该局商董以局中轮船大都驶行内地，从未出国门一步，每年出入各货全恃外洋公司轮船运载，丧失权利殊属不少，故屡有禀请扩充之议。现盛大臣因干路收归国有，大为海内实业家所攻击，拟乘此机会，将该局添招商股，大加扩充，以慰商民之心；一面迅即添造新轮，驶行各国海口，如果商股不足，则以官款补助。闻盛大臣意极少须将股本增至一千万元，连日在部与各堂会议，拟将该局奏请定为官商合办之局。嗣因海军部以航运一事与将来军事上大有关系，若果官商合办，须将运输办法预为订明，且将来设有战事，商船应改编义勇队，因此尚未能遽行决定。大约须与各商董商定后始可入奏，并闻盛意如招募商股不甚踊跃，则将在前项借款中提拨若干以为扩充之用。又有一说则谓盛拟另借债款一批，专办此事云。

（1911 年 6 月 6 日，第 5 版）

时　评

（东吴）

（前略）

其二

轮船招商局，中国股份公司之最有成效者也。然其航行之路，不出本国界线以外，不过分沾外国人在我国所得一部分之余利而已。

大西、太平两洋滚滚财源，随潮流而俱涨。今中美联合会已开其先，愿轮船招商局亟武其后。我国不少资本家，幸勿坐视大好利源，不知爱

惜，至不得已而仍出于借款之一途也。

（1911 年 6 月 6 日，第 6 版）

论中美联合兴办银行航业之关系

（静）

去岁美国实业团来游吾国，一经周旋联络之余，觉两国人民间之情谊顿时密切，两国交际间之关系顿时重大，遂有中美商人联合资本，兴办中美银行、中美轮船公司之议。一时风声传播，远迩欢然。近闻中美公司之轮船，已有一艘在外洋行驶，上海商界且公举代表赴部注册矣。此次张殿撰抵京，复在政友会宣言中美联合事业政党应尽力鼓吹，并有要求农邮两部赞助之说。就目今情形而论，此联合经营之举，大约可望有成，爰将其中关系更申说之，俾国人咸知利害之所在，共尽赞襄之责，则此事成效，直在指顾间耳。讵非我国实业界莫大之幸事乎？

银行握伸缩金融之枢纽，为商业兴废之所系，欲求商业之发达，不得不谋银行之发达。若银行不发达，则商业运行之资本有限，局面何能开展？故商业之与银行，实有密切之关系。我国往时无银行之名，其为流通金融之机关者惟钱庄、银号而已。然钱庄、银号之资本，不及银行之富厚，故其助长商业之兴盛，亦不及银行之豪壮。试以上海论之，中外商业所以能臻此盛况者，实有赖于各国银行之力，故以商业之公例论，银行实为补助商业最要之机关也。现在上海银行共有十余家，而我国所设银行不过六七家而已，且大清、交通系国立性质，与纯然商业性质之商业银行，似乎有间。其可称为商业银行者，惟通商、信成、兴业、浙江、四明诸家而已，然资本无多，魄力不大，以视外国银行，瞠乎后矣。然欲求吾国商业之发达，不得不多设商业银行，以期扩充商业资本之范围，实为今日急切不容缓之举。但近年以来，我国金融界屡次亏倒，大失信用，且银根紧急，藏蓄告罄，若一时而欲招集大宗资本，兴办商业银行，其势诚有所不能，故年前上海商界倡议兴办之华商银行，今已取消。可见举办为难之一斑矣。今与美商合资兴办银行，苟能告成，则我国出资无多，合之美商所出资本，可兴办规模伟大之银行，供我商业之应用，其利益实不可胜言

也。尚望当事者力图其成，慎勿中途自画，致负友邦殷殷联络之意，斯可已。

现在世界大通，以海洋纵横联络之故，海运事业似胜于陆运事业，以故商船之多寡，可藉以觇海权之大小，以及商业之盛衰。我国自有轮船以来，水运事业之利权，大半为外人所得，其可稍资抵制者，惟招商局而已。然其航线所及，多在内江内河，至外海航路不过北达天津，南至广东而已。日本欧美以及南洋一带，华轮绝迹不到，以堂堂帝国而航运事业之颓败一至于此，亦可耻已。现在盛主邮部，有扩充招商局之说，但官场办事因循，不知何年始得实行。若欲由商人自集资本，创办轮船公司，航行外国，一时亦难如愿。不得已而求其次，与美商合设中美轮船公司，则资本充足，办事勤奋，观成之期必不在远。于是我国之海权、之商运，可藉此开展于大西、太平诸洋矣，岂不盛乎？以此植其基础，将来航运苟能日见发达，然后更谋独立事业，与联合公司相助为理，则我国航运利权，不难有返璧之望矣。

以上所述，不过就中美联合之事业而言其关于商业者耳，至两国既经合办事业，则两相联络之情谊，自必愈形密切；且两国人民之情谊既笃，则两国政府之交际亦必倍形诚挚，其有裨两国国际交涉亦匪浅鲜；并可抑止他国侵略之谋，斯尤中美合办事业之关系较大者也。鼓吹而维持之，国人咸有其责，勖哉其毋怠。

（1911 年 6 月 15 日，第 3 版）

海上闲谈

招商局为沪上商办各业之魁首，今亦议归官有矣。夫沪上之商业，近数年来，已有一落千丈之势。倘商民营一事业苟有赢余，即为官场攫之而去，则我商民以后非特寒心而不敢放手经营，而沪上之商业益将败坏而不堪设想矣。

或曰官场为大局计，岂区区与民争利者。然则我沪上亏本倒闭之公司局所亦众矣，邮部何不尽收之以去？

（1911 年 7 月 12 日，第 20 版）

闻招商局将收归国有感言

（秋阳）

连日报载邮部又有将轮船招商局收归国有，改为大清邮船总局之意。近来政府对待国民之手段刚强果决，毫无姑息优容之象，以视对待外人之顺柔疲软，一意惟命是听者，适成一反比例。是招商局收归国有，邮部既有此意，势必无可挽回，斯固断然而不容置疑者也。呜呼！自湘粤、川汉铁路收归国有以来，人民抵抗风潮尚未静息，不谓一波未平一波又起，更有收回招商局之事继续发现于其后。吾不解邮部诸公何以意兴豪迈，不惮与国民挑战，竟一至于斯。推其用心之所极，殆非将全国商民经营之工商事业尽收归国有，坐致大利，使商民均成涸水之鱼，无计营生而不甘罢手也。噫！人非豺狼，抑何残刻至此！

且自湘粤、川汉铁路宣示收回后，邮部以退还商股之款无着，有另借外债或举办国债之说。是收回商路之款尚无着落，岂收回招商局已有的款耶？办事贵有秩序，今邮部措置经营之颠倒错乱亦云甚矣。夫国家之所以特设邮部衙门者，要在统筹全国轮路邮电四大政，以冀交通事业之日渐发达耳，并非使其与民争利也。亦欲其引导补助全国商民之经营各种交通事业耳，并非欲其破坏商民经营之事业也。收回全国干路尚可借口于行政之活动、军备之调遣种种问题，岂区区一招商局亦有关于行政、军事，不得不谋统一乎？前次收回电报局，以国家递发紧要文信，宜取秘密不便声扬等为词，又以收归国有后再行大加整顿，力求扩充等为词。此次收回招商局，亦以整顿局章，推广航路为词，玩其意旨一若人民与国家别为二物，事经人民办理即于国家有害，如铁路则不能供行政、军事之用，如电报则不能供递发官家要信之用，如轮船则不能供国家运输之用；又若铁路、电报、轮船等公司局所一经商民办理，一有商股混合其中，即不足以言整顿扩充者，故必欲收归国有而后始言整顿，而后始言扩充，视官场为无所不能，视人民为一无足取，务以国家种种事业攫为国有，将人民摈诸门外而后已，其轻视吾民毋乃太甚乎！

且现在政府将各种交通事业收归国有，动以各国成例钳制人民之反

对，斯尤不通之甚。在东西诸强国，政治修明，财源富裕，事事欲求其有整齐划一之观，固不难渐次措办，达其目的。若以今日之我国而论，则百政纷乱，财源奇窘，举凡兴办各种事业，方借助民力之不遑，而乃东施效颦，亦步亦趋，多见其不知量耳。况有利于政府官吏者则援引各国先例为借口，至于人民有益之事，又置各国成规于不问，尤不足以云办事之公允，而欲国人奉命维谨也，不亦难哉！

虽然今日政府之无道亦不足责矣，我人民亟宜速谋自立之道，政府既欲将各种事业收归国有，不与我人民相助为理，我人民经营事业亦不必与政府混合办理（如官督商办之招商局于我商民本无大利，弃之亦不足惜），尽可划分疆界，各视能力而策事业之进行。此次收回招商局之说，外间既已风传殆遍，则事非无因，固不待言。且以收回铁路、电报等之成例观之，苟邮部志在收回，断非商民反抗所能有效。窃以为邮部一旦宣示收回招商局，我商民极宜处以镇定，切忌慌张，既不必请邮部收回成命，且不必向邮部辩论是非，只须要求将商股之款按照现在该局股票时价如数退还，一面由众股东推举公正练达、物望素孚之人主持善后事宜，另办中国内外轮船公司，即将收回股本建造各种轮船，先行内江，次及外海，以植吾国商办航运事业之基础，失彼得此，未尝不可收桑榆之利，亦何惮而不为哉！盖以吾国人数之多、商运之盛，内外航线之广，断非区区一招商局所能济事，坐令外国轮船公司之势力纵横驰骤，无远勿届，举我国内江外海之航权尽归彼族掌握之中，是固于国家主权、商业利权均大有妨害者也。若不此之务，对于邮部收回招商局徒逞一时之义愤，开会打电（报）为一场无益之喧闹，则毫不妨于邮部之主张，反有损于商民之利益，窃谓非计之善者也。现在中美轮船公司筹办已有端绪，邮部又有将招商局收回扩充之举，倘我商民更能将收回商股另办轮船公司，则鼎足而三，分道扬镳，各鼓其热诚，以求事业之进步，行见黄龙国徽飘扬内江外海，而商运海权之扩张均将基之于是矣，岂不盛哉！是招商局之收归国有，虽于我商民之利益不无损害，然反可促我商民自植航运之基础，则于无益之中转为有利，亦不可谓非不幸中之幸也。据近日所传消息观之，则邮部宣示收回招商局之举为期必不在远，深望我商民先事徐图之，慎勿于一经发表之后，徒为无益之聚讼也。

（1911 年 7 月 16 日，第 3 版）

后　记

我喜欢轮船招商局，因为这是一家有历史的企业，是中国民族企业少有的一家“百年老店”。

有历史自然有文化，有文化的企业谁不喜欢？更何况招商局领导爱护自己的品牌，重视企业史研究，专家学者自然心驰神往矣。

我与招商局结缘于2007年在深圳举办的纪念招商局成立135周年国际学术研讨会，经复旦大学朱荫贵教授推荐，我得以参加这次盛会。此后，又先后参加过多次招商局举办的会议。2015年在深圳举办的“招商局与中国企业史研究国际学术研讨会”上，我和不少代表获赠该局出版的数十本专书，该局工作人员足足帮我寄了两大包，这进一步加深了我对该局“有文化”的认识。

招商局的“有文化”不是附庸风雅，而在于切切实实推进中国企业史研究，据笔者所见，招商局史研究会是目前国内仅见的规范运行的企业史研究组织。该研究会上承招商局集团领导的指示，除定期举办学术研讨会之外，还发布研究课题，向海内外招标，笔者经过申报，有幸承担一项，题名“《申报》轮船招商局史料整理”，本书就是此项课题的成果之一。

之所以设计这一课题，一方面是因为笔者素来喜欢从事历史学研究中的“体力劳动”，许多史学大家在中华人民共和国成立初期不都在编纂史料专书吗？他们的劳动成果至今仍在服务学术研究。而今学术评价体制大变，史料编纂根本难登大雅之堂。但笔者痴心不改，自认为难以著出惊世之作，惟有多点“铺路”之举。近代招商局史料浩如烟海，若不加选择，四面出击，恐难以操作，而《申报》是近代中国第一大报，是招商局信息的重要发布平台，加以专项收集，工作易于推进。当时，还有一个小算盘，那就是“爱如生”、“青苹果”和“瀚堂”等数字技术公司已先后对

《申报》进行了全文数据处理，可实现全文检索与限量下载，不仅方便了资料收集，而且减省了文字录入劳动，可极大地提高工作效率。

但是，在立项之后的实际操作过程中才发现原先的设想其实只有“距离美”与“想象美”，各种困难接踵而至。

首先是检索难度。通过“爱如生”以“招商局”为关键词进行全文检索，因重复率大而变得毫无意义；若进行篇名检索，则会有很多遗漏。笔者只好先进行条目检索，再逐年逐月梳理《申报》全文，补充相关内容。其间的劳累，难以言说。

其次是识别难度。因时间久远，《申报》原件漫漶，难以识读，数据库提供的文本可用率有限，我们所做的工作，不仅要进行繁简字体转换、断句标点，而且包括校勘。有些文字，原版本来似有若无，极不清晰，为了“猜”出一个字，有时需要反复对照前后文，进行合理推测；也有一些地方，或因原版缺漏太多，或因文意复杂，即使绞尽脑汁，也难以给出合理的“答案”。其间的烦恼，难以言说。

在编辑体例方面，也经过多次“试错”：最初拟设定为大事长编式，后来又改成业务类别式，经过反复斟酌，方确定了现在的这种“报纸专题 + 企业专题”的框架结构。以后进行民国时期《申报》招商局史料编纂，其框架结构可能会与晚清时期有别。

我和我的部分学生是这一项体力劳动的主要“工人”，尤其是杨尚华、高天舒、杨向昆、聂庆艳、段金萍、王宗君、魏春梅等人出力尤多。

招商局史研究会的肖斌与曹桢一直与笔者保持联系沟通，解决研究过程中的一些困难与问题。黎志刚教授、朱荫贵教授、戴鞍钢教授是笔者多年来经常请益的良师，在招商局史研究方面，他们也给予了诸多帮助。当然，还应感谢招商局的胡政与李亚东等领导，没有他们对历史的重视，以及对历史研究的重视，这项研究也不会被列入该局资助的课题。更应感谢社会科学文献出版社的领导与本书的诸位责编，他们严谨细致的工作作风使我们受益良多。

李　玉

2017 年 5 月 9 日

图书在版编目(CIP)数据

《申报》招商局史料选辑. 晚清卷：全三册 / 李玉主编. -- 北京：社会科学文献出版社，2017.9
（招商局文库. 文献丛刊）
ISBN 978-7-5201-1226-0

Ⅰ.①申… Ⅱ.①李… Ⅲ.①轮船招商局-史料-中国-清后期 Ⅳ.①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 197691 号

招商局文库·文献丛刊
《申报》招商局史料选辑·晚清卷（全三册）

主　　编 / 李　玉

出 版 人 / 谢寿光
项目统筹 / 宋荣欣
责任编辑 / 宋　超　赵　晨　孔　军

出　　版 / 社会科学文献出版社·近代史编辑室(010) 59367256
地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦　邮编：100029
网址：www.ssap.com.cn
发　　行 / 市场营销中心（010）59367081　59367018
印　　装 / 三河市东方印刷有限公司

规　　格 / 开 本：787mm × 1092mm　1/16
印 张：88　字 数：1395 千字
版　　次 / 2017 年 9 月第 1 版　2017 年 9 月第 1 次印刷
书　　号 / ISBN 978-7-5201-1226-0
定　　价 / 458.00 元（全三册）

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心（010-59367028）联系

版权所有 翻印必究