

电子图书



信息技术的结晶

人类文明的载体

网络的基本资源

W

瓦剌

明人对西部蒙古的称呼。元时称斡亦剌，又作卫拉特或卫喇特。最初居住在八河地区（今叶尼塞河的八条支流地区）。人数众多，有若干分支，各有自己的名称。元时开始南下，定居于阿尔泰山麓至色楞格河下游的广阔草原的西北部，并改狩猎经济为畜牧经济，兼营部分农业。瓦剌有四大部或四万户，简称“四”（蒙古语 Dörben，都尔本）。其名称各书记载不尽一致，其中包括许多古老的蒙古语部落和突厥语部落。

明初对鞑靼用兵，使瓦剌首领猛哥帖木儿乘时而起。明成祖朱棣即皇帝位后，即派使臣告谕瓦剌部。永乐六年（1408）马哈木等遣使向明朝贡马请封。七年，其首领马哈木、太平、把秃孛罗分受明封为顺宁王、贤义王、安乐王。三王中马哈木势力最强。为争夺蒙古汗位，瓦剌与鞑靼部频繁争战，势力各有消长。八年，明成祖北征，鞑靼势衰，瓦剌乘机南下。十年，攻杀鞑靼的本雅失里，进而南下攻明。十二年，明成祖北征瓦剌，直至土刺河（今蒙古人民共和国境内的图拉河）。翌年，马哈木等贡马谢罪。不久马哈木死，传子脱懽。宣德九年（1434），脱懽袭杀鞑靼部的阿鲁台，正统初又杀贤义、安乐两王，统一蒙古。他立元皇室后裔脱脱不花为可汗，自为丞相。正统四年（1439）脱懽死，子也先嗣，称太师淮王。至此，瓦剌势力极盛。正统十四年，也先大举攻明，宦官王振挟英宗亲征，败于土木堡，英宗被俘（见土木之变），也先直犯京师，但被于谦所却，只好与明讲和，送还英宗。此后，也先与脱脱不花间的矛盾加剧。也先恃强，杀脱脱不花，自己取而代之，日益骄横，景泰六年（1455）被杀。

也先死后，瓦剌部落分散，逐渐衰落，内部事态鲜为人所知。但对外则西侵谢米列契地，并沿锡尔河洗劫了塔什干等城；向东争夺哈密，一度攻入肃州城，以求开拓东西方通道。一部分瓦剌人则向青海、甘州等地陆续转移。也先之后约一百五十年，哈刺忽喇兴起。

哈刺忽喇与马哈木、脱懽，也先祖孙一样，亦出身于绰罗斯部。约与其同时，还有和硕特部首领拜巴噶斯。二人先后为瓦剌四部盟主。此时瓦剌的分布地在额尔齐斯河左岸低洼地带，其牧场地可宜达伊赛克湖。清代，瓦剌分为杜尔伯特、准噶尔（绰罗斯、厄鲁特）、土尔扈特、和硕特四部（见厄鲁特蒙古）。（贾敬颜）

外国在华工矿企业

鸦片战争后外国资本在中国开办的工矿企业，其发展可以 1895 年（光緒二十一年）中日甲午战争为界，分前后两期。

首先出现的是为外国轮船公司服务的船舶修造业。1845 年（道光二十五年）英人在黄埔开设的柯拜船坞是第一家外国工厂。外商船厂约始于 1851 年（咸丰元年）设立于上海的美商伯维公司。至 1866 年（同治五年），上海已先后开设过十几家外商船厂。其中英商祥生（1862）、耶松（1864）两家资本最大，它们先后收买了一批华洋船坞，到甲午战争前已能建造二千吨以上的汽船，雇工约四千人。1900 年两厂合并为耶松船厂公司，资本增至五百五十余万两；1906 年再增为七百一十多万两，成为一大垄断企业。

茶和丝是当时最大宗出口商品。60 年代初俄商即在湖北、湖南茶产区设手工砖茶厂；70 年代在汉口有四家用蒸汽动力的砖茶厂，并在九江、福州设分厂，成为甲午战争前一项重要工业。外商丝厂，在 80~90 年代才出现，并集中在上海。到甲午战争前有旗昌（后改为宝昌）、怡和、公平、纶昌、信昌、瑞纶等厂，资本逾二百八十万两，以英资为主。外商还建有蛋厂、糖厂、轧花厂等，亦系加工出口。以上企业均服务于外国进出口商业，在资本上也多属于外国洋行或船运公司。外商经营的食品和日用品工厂投资不多。在上海租界，还有外商经营的水、电、煤气公司，资本有一百余万两；天津亦有小规模外商煤气厂。

总计从鸦片战争到甲午战争五十余年间，外商先后开办过一百余家工业企业，资本共近两千万元。这些工业均为外人利用权势和清政府的无能而非法设立，并无任何法律或条约根据。甲午战败后，清政府在《马关条约》中给予日本在中国通商口岸“从事各项工艺制造”的权利。列强为分享在华办厂权、筑路权和开矿权展开竞争，形成瓜分中国的局面。19 世纪末 20 世纪初，一些工业托拉斯和资本财团也陆续进入中国。外国在华投资的规模空前扩大。从甲午战争到辛亥革命的十七年间，外国在华开设的资本在十万元以上的工厂和大小矿场即有一百二十家，资本近一亿元。

工厂中，除已形成垄断的船舶修造业继续扩张、并有新的大型船厂开业外，投资最多的是纺纱业、卷烟业和食品工业。1897 年，有怡和、老公茂、鸿源、瑞记四家纱厂在上海出现，分属英、美、德资本。20 世纪初，又有日本的上海纺绩会社和内外棉会社两大托拉斯兴起。到 1911 年，九家外商纱厂有纱锭近二十四万枚，约占全国纱锭总数三分之一。19 世纪末即有英、美、俄资本在中国设立卷烟厂；1920 年英美烟草公司在英国成立后，中国卷烟市场也归这个托拉斯垄断，它在上海、汉口、沈阳、哈尔滨都拥有卷烟厂。面粉工业主要在东北；俄国人沿中东铁路开设粉厂不下三十处，日本则以满洲、东亚两大制粉会社控制南满；英资在上海、汉口的粉厂也有一定规模。余如日资在东北，英、日资本在上海的榨油业，投资也不小。日用品工业也有发展。

公用事业有水、电、煤气、电车，其中电力发展最快，各城市新设外资电厂有十余家，资本近一千万元。原上海电光公司于 1893 年由英租界工部局收买，不断扩充，为后来垄断资本的上海电力公司奠定了基础。

这期间，帝国主义国家用各种手段获取的煤、铁、有色金属采矿权达五十余处，已开采者有二十九个矿务公司，资本近五千万元。其中英资开平、福公司（河南）、日资抚顺、本溪湖，德资华德（山东）、井陘（河北），

比资临城（河北）七大煤矿，1911年产煤四百三十八万余吨，占全国新法采煤量的85%。

甲午战争前，外商工业以英资为主，美、俄、德次之，尚无日本投资。甲午以后所设厂矿，则英资占一半，日本跃居第二位，占23%强，俄、德均不足10%。垄断资本的发展，形成英商怡和洋行和日本南满铁道株式会社两大集团。怡和以贸易、金融、航运为主，但在工业上也拥有纱厂、丝厂和制糖、木材、打包等厂，并控制有其他纱厂和煤矿。满铁主管铁路，但自1900年成立到1911年，工矿业投资也达一千九百六十余万日元。

外商工矿企业财力雄厚，但早期投资主要来自在华洋行的积累，其中又大量是鸦片走私利润；在中国发行股票和公司债，亦是集资的途径之一。甲午战后，资本输出才占重要地位，多采取中外合资形式，而所有重要外资矿场，大都是夺取中国原有产业，例如1900年英人“收买”开平煤矿时，估计该矿资产值八十五万英镑，英方实有资本最多不过十五万英镑。

外资企业受帝国主义在华特权庇护，纳税上并有优惠，故大多利润优厚，积累甚快。祥生、耶松两船厂1900年合并时资本增加一倍有余，到1911年又获利一千余万元；1897年设立的怡和、老公茂、鸿源、瑞记四家纱厂，到1911年共盈利六百余万元。上海电力、煤气、自来水三公司，1895~1911年共盈利九百余万元，几近1895年资本的五倍。因此，外国在华工矿企业的实际资产远大于其设立资本。估计它们的实际资产在1895年约值两千八百万元，到1911年猛增至三亿五千万万元。但帝国主义当时在华投资以金融、贸易、运输业和政治性借款为主，工矿企业资产在1895年估计仅占全部外国在华投资的11%强，到1911年还不足10%。（吴承明）

外国在华航运企业

指清代外商在中国创办的航运企业。外商在中国创办航运企业是第一次鸦片战争以后开始的，但外商在中国的船运活动却由来已久。

从快艇到轮运 19 世纪初期，外商专用于鸦片贸易的快艇（通称鸦片飞剪船）就已在中国沿海出现。怡和洋行、宝顺洋行、旗昌洋行都各自拥有一支类似的船队在中国印度间及中国沿海从事鸦片贸易。

为适应日益扩大的鸦片贸易的需要，早在道光元年（1821）外商便有引进轮船的活动。“福士号”是最早出现在中国澳门的一百六十一吨的明轮小轮，于 1829 年由英商麦金托士洋行转租于鸦片巨商马地臣驶行来华。1844 至 1845 年间美商的伊迪丝号开到中国。这是美国开到远东的第一艘轮船。与此同时，外国商用轮船续有来华，开展香港广州间定期航班业务。

巨大的鸦片、洋货和贩卖华工的贸易，使香港已有的小轮不能满足需求，宝顺行东甘倍尔及怡和行东马地臣于 1848 年在广州创办“省港小轮公司”。这是在中国最早出现的外国专业轮船公司，较中国第一家轮船招商局要早二十五年之久。资本三万两，共计一百二十股，每股二百五十两。首倡者虽是怡和与宝顺，实则投资创办者包括琼记、公易、布什、丹拿、李百里等香港广州的主要洋行。英商的活动引起美商的竞争，旗昌洋行增派客运轮至省港之间。从此，广州、香港水域就变成外轮竞运角逐的场所。省港小轮公司受到严重威胁，无利可图，1854 年宣告清理。

外轮势力从华南沿海向北扩张省港澳地区迅速兴起的外商小轮，采用各种方式争揽沿海土货贩运业务，或拖带华商木船，或揽载华商货运，或为华商所包租。同时，外轮势力迅速由省港澳地区沿华南沿海向北扩张，上海遂渐成为外商船运贸易的中心。1850 年大英火轮公司首先开辟了香港上海间轮船定期航班。三年之后，仅大英一家在这条航线上营运的轮船就不下五艘。此外还有怡和、旗昌、禅臣、利名等多家洋行经营中国的沿海航线。上海附近内河线上的外商小轮活动也越来越多，预示着长江干线轮船运输的开展已为期不远。

第二次鸦片战争以后，中国被迫进一步开放，从而刺激了外商远洋轮运航线的建立。主要为了扩大华丝贸易的法兰西火轮公司在法政府补助下，于 1862 年开辟了中国航线。其轮船吨位比大英火轮公司更大、运价更低、设备也更完善，从而结束了大英“作为邮件承运者在过去所拥有的那种垄断地位”。由于中西商品贸易的剧增，几年之间至少有英、美、日等国八家轮船公司开辟了中国航线。虽然这些远洋、近海航线的轮船也不时兼营沿海及长江线的商品贩运业务，但控制中国土货贩运贸易的却是外国在华洋行创办的轮船公司。

美商旗昌轮船公司对长江航线的垄断地位 1861 年，为适应长江开放的新形势（见内河航行权），旗昌洋行开始在上海筹资创办轮船公司。投资者有上海英商义记、泰和、公易和美商同孚、德商禅臣等著名洋行，但主要是买办商人，投资总额占总数的 70% 左右。不到一年，旗昌洋行招足一百万两资本。1862 年 3 月，全国规模最大的旗昌轮船公司在上海正式开业。

旗昌创办以后，即以五艘轮船往来沪汉，“专载客商往来货物搭客”。除旗昌外，广隆等洋行则以十七艘轮船在同一航线竞航，出现船吨供过于求的现象，一场压价竞争由此激烈展开。1863 年货运运价每吨一度由十八两猛降至三两。1864 年首先在旗昌宝顺间签订一项“运价协定”，企图由两家实

行对长江货运的垄断。这一协定虽遭到琼记、怡和等大洋行的轮运势力的抵制，但 1866 年旗昌轮船仍能控制长江贸易的三分之一至二分之一。同年，宝顺洋行在来自伦敦的金融风潮中破产倒闭，旗昌于是趁机收买其全部轮埠设备，包括上海唯一能容纳海轮的宝顺大船坞，总值达五十五万两。旗昌由此实力大增，迫使怡和洋行不得不承诺一项协议：即怡和十年之内不在长江航线行轮（上海宁波线除外），旗昌则需在沪汉线上提供足够吨位，以满足上海洋行的需要。

旗昌在取得长江航线的独家垄断地位后，1867 年上海英商虽创办公正轮船公司，企图与旗昌竞争，但只有轮船两艘，难于改变旗昌垄断的局面。

与此同时，英商德忌利士轮船公司与省港澳轮船公司分别在华南沿海及广东内河获得了类似旗昌在长江的垄断地位。不久，旗昌与省港澳两公司订立一项“合同”，前者不行驶广东内河航线，后者则不得染指长江轮运。这是洋行商人为了维护各自的垄断权益而在中国领水划分势力范围的猖狂活动。

在上海天津间的华北沿海航线上，惇华、惇裕两家洋行的势力较强。旗昌亦插手这条航线，加剧了原有的轮运竞争。不到两个月，惇华就被迫撤出这条航线。但惇裕洋行却趁机于第二年（1868）以资本三十万两（实收十九万四千两）创办一家北清轮船公司。这家公司不久也与旗昌达成一项运价“协议”。沪津线的轮运业务实际为北清、旗昌两家所垄断。

外国拖驳公司及其他辅助业务 作为外商专业轮船公司的补充，拖驳公司得到相应发展。会德丰是以公司形式最早出现的一家拖轮业，1861 年由美商惠洛创办。1863 年又出现一家“荣泰驳船行”。1865 年则有由裕盛洋行代理的“公易登船单”（亦称公顺驳船行）等。这些既经营拖驳、又经营商货起岸与转运的公司，实际活动范围往往并不以内港为限，有的甚至配备小轮，经营上海宁波间的运输业务。同时还扩大经营船舶修造、码头仓栈、保险等，由此而形成以轮运贸易为中心的外商在华轮船运输体系，从而对中国经济流通环节的控制奠定了基础。

外商在华轮运企业进一步扩张与远洋航线进入 19 世纪 70 年代后，在东方贸易的吸引下，西方远洋轮船公司再度增辟中国航线。除原有大英、法兰西、蓝烟筒及万昌轮船公司外，德、俄、法、英等国航运公司亦纷纷开辟通行中国的航线。其中英国的葛连轮船公司，曾经一度以其十五艘远洋轮船全部投入中国茶叶及其他土产的贸易运输。中国市场进一步与西方市场联系起来。同时，外商在华轮运企业亦不断扩张，并与远洋航线建立起各种联系。

1872 年，上海的太古洋行以三十六万镑资本创办起“太古轮船公司”，蓝烟筒主东霍尔特就是股东之一。利物浦、曼彻斯特及格拉斯哥的财团都在太古投资。太古开业不久，就收买了公正轮船公司的全套轮埠设备，实力因此大增，很快就成为旗昌的有力对手。

怡和洋行主持的“华海轮船公司”也于 1873 年正式开业，额定资本五十万两，分为五千股，怡和自己占三分之二。此外，经营轮船的英商还有马立师麦边等行。迅速发展的英国船运势力很快构成对旗昌垄断地位的威胁。这家垄断中国江海航线达十五年之久的美商终于在 1877 年将公司出售给招商局。而英商轮船公司的业务却越来越多，连年盈利，继续扩大轮运业投资。1879 年怡和以三十万两资本又创办一家“扬子轮船公司”。接着在格拉斯哥的“财界巨子”麦克格里哥及里德等人的支持下，于 1882 年再以四十四万九

千八百镑（约合一百三十七万两）资本把华海、扬子及其原有中印航线的轮船合并组成“怡和轮船公司”，由怡和洋行充当“常设总经理”。这样，怡和、太古加上原来在广东内河及福建、台湾、香港沿海航线拥有垄断地位的省港澳、道格拉斯（1883年由德忌利士改组而成）两家轮船公司，使中国江海航线明显地落入英商轮运势力的控制之中。怡和、太古两家又是轮运霸权的“盟主”。据统计，1874~1892年间，太古轮船由六艘、一万余吨增至二十九艘、三万四千余吨。怡和在1883~1893的十年间则由十三艘、一万二千五百余吨增至二十二艘、两万四千余吨。怡和、太古的轮船到处可见，其分支机构及仓栈码头设备遍布于各个口岸。得到洋务派支持的轮船招商局也只能与怡和、太古订立“齐价合同”，维护自己的利益。因远洋航线上的轮船公司竞争日趋激烈，“运价同盟”也不能根除竞争，终于出现了“驻华商人、协力轮船公司”。

怡和洋行设在上海的一家轮船公司

列强在华轮运势力的争霸局面中日甲午战争以后，进入帝国主义阶段的列强之间在中国划分势力范围的激烈斗争，在轮运势力的扩张上表现得特别明显。

西江航运久为英商所注目。1896年省港澳轮船公司曾派出二轮，开进西江，直达梧州。《中缅条约》签定后，西江航权开放，太古轮船接踵而至。省港澳复开辟广州梧州间正式航线，1898~1899年间怡和、太古、省港澳三家联合设一行在梧州，专理船务。第二年法商又创办“法华省港梧邮船公司”。此后英商亦在西江航线增设公司，导致竞争日趋激烈，西江一线遂成为英法轮运势力角逐的场所。

东北内河水域则是俄日的轮运势力范围。日俄战争前，以道胜银行为背景、号称资本两百三十万卢布的“黑龙江轮船公司”与另一家“黑龙江贸易轮船公司”主要在黑龙江、乌苏里江居于垄断地位。以运输铁路器材为由而设立的“中东铁路公司船舶部”及一家“俄国东亚轮船公司”的轮船则不断在松花江及华北沿海水域活动，从事客1173货物运输，扩大帝俄在东北势力。日俄战后，日本势力崛起。除原有日邮、大阪两家外，先后创办南满铁路公司运输部、阿波共同轮船公司、田中商会。1910年由田中筹组的北清轮船公司也正式开业。在华北沿海及东北内河，日本迅速取代了帝俄原有的地位。各国轮运势力竞争最为激烈的水域仍然是南、北洋线及长江干线。代表德国轮运势力的除汉美及北德路易两家轮船公司外，德籍军火商捷成洋行也开始经营北洋线轮运业，以配合德国扩张山东权益的需要。在广东一带沿海及南洋群岛线，德轮也占有一席之地。代表法国轮运势力的主要是法国亚细亚轮船公司经营香港地区及中越航线。就各口往来外洋与往来国内的外轮势力比重来讲，法轮所占比重极小。德轮比重从1897年的6.4%一度增至1902年的16.2%。英轮比重虽然一直占有优势。但已由1892年的84.4%下降到1902年的60.4%与1907年的52.5%，而同期日轮则由2.8%猛增至16.5%与24.6%。由比重及绝对吨位数字看，都远远超过德轮，仅次于英国。

英日在华航运的分霸局面甲午战后不久，日商即准备在日邮之外创办新的轮船企业。在日本政府的津贴补助下，1898年1月大阪轮船公司正式开业，开业资本五百五十万元。从上海直到宜昌的所谓“命令航线”，大阪轮船可

在镇江、芜湖、九江、汉口及非通商口岸通州、江阴、天星桥、仪征、南京、大通、安庆、武穴、黄石港、黄州、沙市、新堤、荆河口等处停泊、上下货物，并普设仓栈码头。不过一年多，大阪长江线业务即有超过英商太古、怡和之势。1900年其资本增长一倍，达一千一百万元。

大阪还开辟了日台线，并由台湾延伸至华南各口。自1899年起，淡水香港线、高雄广东线、福州三都澳线、福州香港线、福州兴化线都次第成为日本政府补助的“命令航线”，对英德在这一地区展开了有力的竞争，原在台湾、福建、广东一带长期居于垄断地位的英商道格拉斯轮船公司，自此受到威胁，并于1900年不得不撤出台南线，到1903年，日本邮船公司又以“密订合同”方式收买了经营长江线达三十年之久的英商麦边洋行的轮埠设备。20世纪初期在长江干线及华南沿海线上，以日邮、大阪为代表的日本轮运势力与以怡和、太古为代表的英国轮运势力已不相上下。

外轮势力对内河航运的侵夺在要求扩大内地贸易的同时，外轮势力向长江内河航线扩张。1898年2月英商立德置轮“利用号”试航川江，终于开抵重庆。随后他便筹组专行川江的轮船公司，其计划虽然由于义和团运动而破灭，但却开了川江行轮先例。同时出现外轮活动的还有湖南内河与江西内河线。1899~1900年间，继英日舰只闯入洞庭水路、直达长沙、湘潭武装窥探之后，洋行商人便开始置轮。最初是日邮与怡和竞争，随后太古轮只亦加入竞争行列。1904年日商湖南轮船公司终于正式开业，资本一百五十万元，由日本政府补助。这是专行湖南内河航线最早的外轮公司。在江西，1898年以“天裕洋行”为名的轮船公司创办起来。太古也开展了鄱阳湖内河的轮运业务。

内河外国轮运企业发展最快的地区是苏沪杭。这一地区的日本轮运势力扩张尤甚。1896年日商大东新利洋行以十万元资本首先开辟了沪杭线。次年，这家洋行便改为大东轮船公司，取得日本政府的补助支持。自1898年10月起，把沪苏、沪杭两线均定为“命令航线”。在此前后，美商汇利洋行、英商会德丰、德商瑞记等都曾置备小轮从事货客运输。特别是法商立兴洋行创办的东方轮船公司，也是这个地区的一个主要竞争者。在激烈的竞争中，获得日本政府补助的大东一开始就占据上风。至1901年再增辟苏杭线，以与原有苏沪、沪杭线相贯通，使其在丝茶等货运及客运业务方面都占有优势。从1905年4月开始，大东的航线很快就扩大到镇江、扬州、宝应、淮安，以达清江浦（今淮阴市）各地，甚至在瓜州、邵伯、高邮、界首、汜水、丰桥等内地城镇都设立了分局，并胁迫从事苏沪杭内河轮运的招商局内河轮船公司及戴生昌轮船局订立“结算合同”。这种统一运费的合同实际表明大东垄断地位的形成。法商东方公司自1907年起不得不先后撤出这一地区航线。

为了进一步增强竞争力量，大阪、日邮、湖南、大东四家日本轮船公司于1907年合并为日清轮船公司，资本达八百一十万元。政府补助金每年亦达八十万元，相当资本额的10%，在长江航线上，日清的吨位超过招商局，怡和、太古亦相对逊色。1911年日清吨位为两万五千六百七十八吨，竟占公司总吨位的46.6%。长江优势地位如此，沿海航线的情况亦相仿佛。（聂宝璋）

外国在华铁路投资

19世纪末至1911年外国在中国进行了一系列兴建铁路的活动。鸦片战争结束至甲午战争前，外国资本主义势力一直企图在中国进行铁路投资，以开拓中国市场。但在清政府的抵制下，这些图谋都未成为事实，如英、美两国在1867~1868年与中国展开修约交涉时，一度企图强制清政府把建筑铁路当作一项条约特权作出让予，但未果而终。70年代初上海一家由英、美合资而以英商为主的公司，以建筑“一条寻常马路”为名，诓骗地方当局，私建一条长十五公里、窄轨、实验性的吴淞铁路。1876年该路通车后，引起沿途居民及清政府的抗议。中英经谈判于同年10月签订《收赎吴淞铁路条款》。确认私筑铁路侵犯了“中国自主之权”，但中国允给规平银二十八万五千两作为“买断银”以相妥协。该路在“买断银”于一年期内付讫后在1877年收回，当即拆除。

中法战争爆发后，法国提出由法国提供贷款两千万两，让予法国建筑中国铁路，作为讲和条件之一。英、美、德三国分别以不同方式，支持法国，压迫清政府作出某种让予。1885年中、法《越南条约》第七款规定，“日后若中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办”；同时声明，“不得视此条为法国一国独受之利益”。这一条款虽标志着在铁路事务上，帝国主义列强限制中国独立行使行政主权的开始，但外国铁路投资仍未付诸实现。

1897年8月，东清铁路（西起满洲里，东至绥芬河）开工仪式

中日甲午战争后，帝国主义列强以中国败于日本，国势危殆，竟谋瓜分中国。它们以夺取铁路权益作为先行的一着。1895年，法国首先迫使中国同意越南铁路可接至中国界内；次年又取得建筑龙州铁路的权益。1898、1899年，又先后取得承办从北海造路至南宁，让予建筑从广州湾向雷州半岛内地延伸的铁路的权益。其次是俄国。它先于1896年取得让予建筑横穿东北北部（满洲里—哈尔滨—绥芬河）铁路的权益，继在1898年又取得纵贯东北南部（哈尔滨—长春—大连）铁路的让予建筑权益。1899年，对从北京向北或向东北俄界的铁路也取得了优先承办权。其三是德国。1898年，它一举囊括了在山东全省建筑铁路的让予建筑权益。其四是英国。它在同年迫使清政府给予承办津镇等五条铁路的让予建筑权益。同时，帝国主义各国财政资本组织配合该国侵略中国政策，或应清政府要求提供铁路贷款，或强使清廷举借路债而取得投资权益。先后有比利时的比国铁路公司对芦汉（即后来的“京汉”），英国的中英公司对关内外（即后来的“京奉”），美国的合兴公司对粤汉各路，取得了投资权益。俄国的华俄道胜银行投资建筑柳太（即后之“正太”）铁路则与清政府基本上达成协议。这些投资与上述攫取路权行为构成一体。形成帝国主义列强对中国铁路的所谓“利权掠夺战”。

帝国主义列强在华剧烈争夺路权，急剧扩张在华势力，并把铁路行经地区隐然视若自己的利益范围。它们在剧烈竞争之余，为谋求喘息之机，又相互认定在华建筑铁路的地区，以谋求妥协。英法、英德、英俄之间先后达成这样协议的后果，使俄对东北、法对华南和西南、德对山东以及英国对以长江流域为中心的地区分别认为自己的势力范围，一变成为国际承认的现实。

1900年义和团运动过后，帝国主义列强继续攫取新的铁路权益。在

1902~1911年间，它们先后攫取了开究、正德、汴洛、安奉、新奉、吉长、吉会、新法、粤汉川等九条铁路的“借款优先”、“独享建筑权”或“借款”的权益。

另一方面，帝国主义列强在亟谋扩张、巩固在华势力的形势下，既得的铁路权益又发生了转让、再分割的变化，甚至因此引起严重的外交斗争。例如，华俄道胜银行在1902年取得正太路的投资权益后，旋即转让给法国财团。日本凭借对俄战争的胜利，在1905年从俄国割取了南满支路的长春、大连等。英、美两国财团承包新（民）法（库门）、锦（州）璦（琿）两路投资、建筑工程，在日、俄两国的并力反对下，遭到挫折。美国由其国务卿诺克斯出面，转又提出所谓东北铁路中立化意见，又称诺克斯满洲铁路中立化计划。

中国人民的收回路矿权运动，迫使美国在1905年交出粤汉路权。在此形势下，英国把津镇等五路承办权都改为提供贷款的形式。清政府则提前清偿京汉路的比利时借款，不过，它转又向英、法、日等国举借了新款（见外债）。

帝国主义列强从中国攫取的铁路建筑权益，在中国人民的抵制、各该国本身财力和技术力量的限制、列强之间的矛盾冲突等因素制约下，实际上并没有全部实现。截至1911年止，帝国主义列强投资建成的铁路，有京奉（九百七十九公里）、中东（二千五百五十四公里）、京汉（一千三百零八公里）、胶济（四百三十三公里）、广三（五十公里）、道清（一百六十六公里）、正太（两百四十三公里）、滇越（四百六十九公里）、安奉（两百六十公里）、沪宁（三百二十七公里）、汴洛（一百八十四公里）、广九（一百四十三公里）、津浦（一千零六十六公里）、吉长（一百公里）等十四条铁路，总长度为八千二百八十二公里。

帝国主义列强在华建筑铁路，采用直接、间接两种投资方式。直接投资建筑的，有中东（俄）、胶济（德）、滇越（法）和安奉（日）等线，投资额除了安奉不明外，其余三路共计约达银四亿元；其中相当一部分实际并未用于筑路，而是充作行贿、设置殖民侵略机构等费用。间接投资大抵通过借款形式来实现。铁路借款可分为两大类：（1）属于临时周转资金，不具有投资性质。（2）具有投资性质并损害中国主权的借款，即债权人以提供贷款为名，在合同上规定了种种损及中国行政主权的条款，控制着铁路建筑事宜和建成后的经营管理。

根据原订约章，俄国建筑中东，德国建筑胶济，均与中国合办，中国也曾分别投入数量不等的资金。清政府对法国建筑滇越铁路，既借地，又助工。但所有这些铁路一经建成，全分别由俄、德、法三国一手直接经营。日本从俄国截取南满支路的绝大部分区段后，加上安奉线，并称为南满铁路，亦由其直接经营。帝国主义列强提供贷款筑成的铁路，如京汉、津浦等线，所有权固然属于中国，但由于受借款条件的约束，如交由债权人代理经营，或任用债权人推荐的人员为工程师、会计师，实际上均受债权人控制经营。开平矿务局在1881年建成唐（山）胥（各庄）铁路（日后京奉线的首段）后，清政府拨官股、招商股在渤海沿岸、台湾等地，也开建过一些铁路。20世纪初，民间亦集资筑路。不过，按长度计，数量不多，而且最初动用官款商1175股建成的铁路，日后或因割让而丧失，或因借用外资而受兼并，真正自主经营的铁路甚少。1895~1911年，中国铁路线路的绝大部分处在帝国主义列强控制经营之下，严重地影响了国民经济独立自主的发展。（宓汝成）

外国在华投资

中华民国时期外国以借款、开设银行、办厂矿、修筑铁路等手段，向中国输出的资本。外国人在中国投资，始于1840年鸦片战争以后。1894年中日甲午战争后，才以资本输出为主，在华大规模地投资。20世纪初，各国对华投资已达八亿美元，到辛亥革命前已达十五亿美元。辛亥革命后，日美势力兴起，形成英德俄日法美六国共同支配的局面，投资额增至二十三亿美元。第一次世界大战后，日美投资增加甚速，英日美德四国成为主要投资国，至1931年达三十三亿美元。“九·一八”事变后，日本在东北形成独占，在华北亦占优势，而美国在华东、华南的投资仍旧迅速增加，形成日美势力争霸局面。抗日战争时期，日本侵占大半个中国，一面公开劫掠中国的公私财产和企业转作投资，一面增办各种事业，配合其“以战养战”的军事侵略，以华北开发会社、华中振兴会社及伪中央储备银行、华兴商业银行等为工具，实行军事占领性的掠夺，成为独霸势力。第二次世界大战后，外国在华投资由美国称霸，到1948年止，美国投资连同“美援”，占各国在华投资总额的80%。

外国对华投资，半数以上用于商业、进出口以及与此相关的运输、银行和保险事业，而工矿生产事业所占比重很小。各国通过对华投资，联合或单独控制中国的政治、军事，掌握中国的经济命脉。同时，也各以其资本势力进行角逐。它们与中国封建势力和官僚买办资本结合，制造军阀混战，破坏农村经济，摧残民族工商业，使中国经济日益殖民地化。中华人民共和国成立后，长期对中国人民进行掠夺性的投资始告结束。（熊尚厚）

外国在华洋行

外商在中国从事贸易的代理行号。18世纪60年代兴起“散商贸易”，随之产生外商代理行号。1840年以后，外国在华洋行日益发展，是外国对华进行经济侵略的重要工具。

早期在华的洋行 1782年，广州始设柯克斯·理德行。1784年第一艘美国商船“中国女皇号”驶抵广州。该船船货管理员山茂召几年后就与人合伙创办一家行号，从事代客买卖。到18世纪末，广州英美代理行号已达二十四家以上。企图阻遏代理行号发展的东印度公司于1800年不得不宣布将中印间贩运贸易业务让予散商船只进行，自己则只颁发执照。自此，日益增多的英印散商船只要求在广州设代理人，并建立固定的委托关系。还有很多商船的大班径自以领事的名义在广州留驻下来，成为常驻代理人或自设行号。美商普金斯行、旗昌行、同孚行、英商巴令洋行、宝顺行、麦尼克行都先后建立起来。它们主要经营鸦片贸易。例如麦尼克行1829~1830年间一个季度就独销了五千余箱鸦片，价值达四百五十余万元，占当时中国进口总额的三分之一。

东印度公司宣布废除对华贸易的垄断以后，广州“自由商人”竞设行号，由1833年的六十六家增至1837年的一百五十余家，其中大行号都拥有各自的飞剪船队及保险机构。到鸦片战争前夕，清政府管理对外贸易的公行制度已难以起到原有限制外商的作用。

洋行势力的初步扩张 鸦片战争以后，五口通商初期对华商品贸易并未能迅速发展。洋行数字增长不多，且往往在捞足财富后便自行解散。因此，暴力掠夺是当时洋行发展的基本特点。它们掠骗华工、贩卖人口，从事以鸦片为主的各种走私活动。香港的主要洋行莫不经营鸦片生意。靠贩毒起家的怡和、宝顺、旗昌、琼记等大鸦片商在沿海各地普设趸船，囤储分销。另一项典型的暴力掠夺活动是“海盗护航”。连旗昌这样的大行也公然招徕，兼营“护航”业务。一些老牌洋行开始发展航运。中国沿海的鸦片飞剪船日益增多，飞剪船队的大小，往往被作为衡量洋行实力的标准。发展中国沿海的轮船运输也已提到日程。1848年广州即已出现地区性的专业轮船公司——省港小轮公司。随着外商贸易活动的重心之向北转移，1850年大英轮船公司进而开辟了香港—上海定期航线。怡和、旗昌、宝顺、仁记、琼记、广隆、华记等大洋行几乎既经营货运，又兼营银行与保险业务。

截止于第二次鸦片战争以前，在总数二百余家的洋行中，少数大洋行已奠定了垄断地位。它们在世界金融中心保持“高度信用关系”，与海外工业资本保持密切联系。从领事职位、海关直到各口外商商会都在它们掌握之中；在船运、保险、引水、银行直到商品贸易、鸦片走私等方面，也都各自有其完整的体系。成为“商业大王”或“王子商人”。但当时洋行投资仍主要限于贸易和船运等流通领域，在生产领域未取得大的进展。

洋行势力的再扩张 经过第二次鸦片战争，无论已开口岸和新开口岸，都出现竞设行号的高潮。例如天津，1861年开埠，到1866年已有英行九家，俄行四家，美、法、意行各一家，总数达十六家之多。在全部洋行中，英商最多。这些洋行已开始经营轮船、船舶修造、码头仓栈、保险、银行以及为贸易服务的加工制造等各种行号企业。

19世纪60年代初期，行驶中国江海航线的旗昌、德忌利士、省港澳、公正、北清等专业轮船公司先后创办起来，依靠风力的“飞剪船时代”迅速

跨入机械动力的“轮船时代”。适应于轮船与贸易势力的扩张，厦门、福州相继出现外商船舶修造厂坞。香港与上海成为外商船舶修造业的两个重要基地，先后开办船厂达十二家之多。其中著名的“香港黄埔船坞公司”拥有各种机动机具。长江开放之初，各洋行又沿途抢先索占地基，起造仓栈及专用码头，随之出现一些设施规模越来越大的专业码头公司。同时，为保证船运贸易，始自1863年，保家行、保安保险公司、保裕保险公司、华商保安公司相继创办起来。这些保险公司连同其分支机构，紧随船运贸易，伸向各个通商口岸。此外，在扩大投资的高潮中，历来把贷放、汇兑等作为附属业务的洋行开始分化出来向专业银行发展（见外国在华银行）。

各个企业行号大都由多家洋行联合集资创办，独资创办者很少。竞争导致“联合”、交叉投资促进垄断的现象。垄断意味着更加剧烈的竞争。在一些大洋行资本的支持下，有些企业一开始就是在兼并其他企业的基础上创办起来的，有的则是在创办以后从事兼并活动，从而形成若干洋行资本集团。例如以鸦片贸易起家的怡和洋行，在扩大代理业务的同时，还与香港、上海的几家公司保持资本关系。旗昌洋行则以旗昌轮船公司为中心，别有扬子保险公司、旗昌船厂、金利源、金方东、金能新（即通称之旗昌下浦仓栈及机器房）等码头仓栈。上海拖驳公司也有旗昌资本。琼记、同孚、公易、沙逊等大洋行也莫不如此。这些洋行行东都能以错综交织的资本关系在整个外商轮运体系中占有举足轻重的地位，成为新一代“巨富”。

洋行势力之如此扩张，使进出口贸易如棉布、茶叶数量又一度大幅度增长。但中国内地市场并没有相应的扩大，洋货推销仍和以前一样的困难，以致洋货进口贸易又出现19世纪60年代初期由于长江开放曾经出现过的“过度进货”的危机。因此，这一时期各口洋行新设者固多，歇业清算者亦为数不少。就全国范围讲，各口洋行总计：1872年共三百四十三家，1878年为三百五十一家，1881年略增，计四百二十二家，1884年复降至三百八十家，到1894年也不过五百五十二家。可见在华洋行数与对外贸易大体保持同步发展。有所增加，但不算显著。

从19世纪70年代初期起，为适应中西交通及贸易方式的变革及对华贸易难以全面大幅度增长的情况，在华洋行特别是资力雄厚的老牌大行，开始实行“代理华商经营制度”，调整原有的经营方向。例如怡和，1871年决定停止鸦片行当，并把资金投到利息在12~15%之间、为期三天到七天的中国钱庄庄票上去，以代替激烈竞争的茶叶出口业务。到70年代中、后期贸易“萧条时期”，一些大洋行都把各自的力量从商品贸易的投资及收取佣金的代理业务转移到加工制造、航运、保险、金融等贸易的“辅助性业务”上去。以丝茶贸易为例，怡和的侧重点已不在于经营华茶的出口，而是招徕中外丝茶货运，经营轮船、保险、码头仓栈。

所谓“代理经营”，就是既不承担风险，又可自营，而以代理华商经营为主的经营方式。华商或出资购买轮船由洋行代理经营，或置货由洋行代理订购运销。诱招华商资本以洋行名义开办企业者固然不少，以买办保证金充当营运资金的外商洋行也并非罕见，甚至还有以洋行名义代华商开设行号从事非法活动的。在这个历史阶段里，轮船运输业仍然是洋行商人扩张势力的重要领域。太古、华海、扬子、道格拉斯、怡和等轮船公司，在十年间先后创办起来。其中怡和、太古两家取代原有旗昌而居于垄断地位。据统计，中国各口进出外商轮船吨位的增长速度远远超过对外贸易额的增长速度，足以

表明外商轮船主要是从事华商货运的。

与此同时，洋行商人的另一个值得注意的动向是生产领域投资的增加。自鸦片战争到中日甲午战争的五十五年中，洋行商人在各口投资创办的各类工厂企业共计一百九十一家，其中 1870 年以后创办的计一百一十六家；除船舶修造、丝茶、榨油继续增设外，又增添打包、蛋粉、樟脑压制、硝皮、制糖等新项目。这些工厂企业的性质大体仍属于为商品贸易服务的加工制造范围。但外商洋行仿造土货、创设棉纺织厂的活动，1870 年以后却一直未曾停止。他们还企图插手洋务派创办的新式民用企业，由于后者的拒绝而未能实现。

甲午战争以前，洋行势力为突破封建经济结构及封建政治体制的阻力，曾经有越来越多的洋行商人以天津为跳板向清宫廷所在的北京开展活动。他们以借款为诱饵，与内务府建立起联系，以便争夺对清政府开始酝酿举办的海防、洋务事业及国家建设项目的投资权。不少洋行已开始经营军火生意。中法战争期间，仅广东政府每年购买军火的费用即达一千二百万元。德商礼和、美商旗昌、英商怡和都兼营军火，另外还出现华岱、派利、泰来、瑞生等主要经营军火的洋行。

甲午战争以后洋行势力扩张的新趋向甲午战争以后，在华洋行势力又获得了进一步的扩张。据统计，外商洋行由前述 1894 年的五百五十二家突增至 1911 年的两千八百六十三家，其中英商六百零六家，德商两百五十八家，美商一百一十一家，日商竟增至一千二百八十三家，远远超过英国而居于首位。英商原来的优势地位受到日商的严重挑战，是这一时期的值得注意的变化。

甲午战后最初几年，中国商品进口贸易并没有多大进展，《马关条约》签订不久，洋行商人再次提出过去多次提出的扩大内地通商贸易、内河通航以及厘金裁减等特权要求。截至 1903 年止，西江、苏沪杭、川江、湖南、江西等内河已被迫先后开放，外商得以行轮贸易，外商轮运势力迅速扩张起来，其中以日商航运发展最快。大致从这个时候起，英商轮运势力的垄断地位，实际已变成英日轮运势力分霸的局面（见外国在华航运企业）。

20 世纪初中国对外贸易有了明显的增长。以军火贸易为例，甲午以后承办军火的洋行越来越多。除老牌军火洋行外，新设者有承办法国军火的福来德洋行、美商益生洋行、日商兼松洋行、德商荣华洋行、英商增裕洋行等。1905 年袁世凯一次就向德商订购价值二百余万两的军火。同时，以特权为护身符的洋行商人各种非法活动更加猖獗。在内地非通商口岸城镇非法开设行栈者比比皆是。

19 世纪末叶，中国逐渐成为帝国主义自由投放其过剩资本的国际场所。开办厂矿企业的直接投资与借款（见外债）等间接投资空前扩大起来。在这方面，外国在华洋行起到了仅次于外国在华银行的作用。从马关条约获得“ 任便从事各项工艺制造 ” 特权的洋行商人连年不断地投资设厂，其业务范围远远超过甲午以前的为贸易服务的 1177 加工制造业。以迄 1911 年清王朝覆灭的十六年当中，包括棉纺、采掘、冶炼、食品、造船等资本在十万元以上的外资企业共计一百二十家，资本额近一亿元；有的企业资本在百万元以上。某些企业资本甚至超过千万元，数额之大，表明了洋行企业在各个地区或行业中的垄断地位。其中有些企业显然是在国际托拉斯的参与下创办、发展的，有些则纯粹是国际金融财团的分支机构（见外国在华工矿企业）。同时，在中国铁路权益的争夺中，一些洋行亦参与了

外国在华铁路投资。

由甲午战争到辛亥革命的十五六年间，时间虽然不长，但从广度及深度上考察，帝国主义洋行势力的扩张都是前所未有的。中国政治经济显然进一步半殖民地化。然而 20 世纪初中国民族资本工商业在一场广泛的抵制美货、收回利权运动中，确也获得初步发展。1911 年辛亥革命爆发，但在华洋行势力的扩张并没有中止。

（聂宝璋）

外国在华银行

鸦片战争后资本主义各国为了便于向中国输出商品及资本，陆续在中国设立的金融机构。从 1845 年（清道光二十五年）起，外国纷纷在华开设银行。从其演变过程来看，19 世纪 90 年代之前，基本上是由英国银行独霸；90 年代之后，其他帝国主义国家为了夺取在华利益，也相继到中国来开设银行；辛亥革命前后，各帝国主义为了协调矛盾，又组成了银行团。

丽如银行首先在中国设立分支机构。它的前身是 1842 年成立的西印度银行，1845 年扩大规模，改换名称，并且把设在印度孟买的总行迁移到英国伦敦，同年 4 月在香港和广州设行，1847 年在上海设立分理处，表明外国资本的侵略势力开始由南向北推进。与丽如银行同时获得英国政府“皇家特许状”的还有有利银行的前身亚细亚特许银行和麦加利银行。前者 1854 年（咸丰四年）在上海设立代理机构，1860 年改为分行；后者 1858 年设分行于上海和香港。所谓特许银行，即殖民地银行，它代表了正在兴起的英国工业资产阶级向外扩张的欲望。在有利、麦加利银行开设之前，还有汇隆银行和阿加刺刺银行，只是由于它们在中国营业的时间较为短暂，不为人们所熟知。

麦加利银行上海分行

设在上海的法兰西银行分行

19 世纪 40 年代英国在华开设的银行，只有一家，50 年代增为四家，60 年代初期又增加四家，这就是汇川银行、利华银行、利生银行和利升银行。但它们在 1866 年（同治五年）上海的一次金融恐慌中全都倒闭。

当时唯一的其他国籍的在华银行是法国的法兰西银行（1860 年设分行于上海），成为法国资本在东方市场上和英国争夺殖民势力的重要力量。但事实上它远敌不过英国。

上述九家英国银行和一家法国银行在中国设立分支机构以后，汇丰银行于 1864 年 8 月 6 日（同治三年七月初五）在香港创立，1865 年 3 月 3 日（同治四年二月初六）正式营业，同年 4 月 3 日（三月初八）在上海开设分行。总行设在香港，表明它一开始就以中国为其榨取利润的对象和基地。它开业后发展极为迅速，60 年代在福州、汉口、宁波、汕头设立机构，70 年代又在厦门、芝罘（今山东烟台）、九江设立分行，80 年代扩展到天津和澳门、海口、打狗（今台湾省高雄）等地。到 19 世纪 80 年代末，四家著名的英国银行在中国各地设的分支机构计有：丽如银行六个，有利银行八个，麦加利银行五个，汇丰银行十四个，合计三十三。而此时中国自办银行尚未出现。

在 19 世纪 90 年代之前，其他外国银行在华设立机构的为数不多，也历时短暂，控制中国金融市场的几乎全是英国银行的势力。但随着资本主义由自由竞争时期过渡到垄断资本主义时期，资本输出成为它的特征。故进入 90 年代，各主要帝国主义国家纷纷来华设立银行。德国几个垄断资本集团投资的德华银行设总行于上海，于 1890 年初正式营业；日本的横滨正金银行 1893 年在上海设立分行；法国的东方汇理银行在 1894 年和 1899 年分别于香港和上海设立分行；沙俄的华俄道胜银行 1895 年在牛庄设行，1896 年在上海设行；美国的花旗银行于 1902 年在上海设立分行。这五家银行加上 60 年代已设立的汇丰银行，是六个帝国主义国家在中国推行资本输出的重要枢纽和