

1302

厦 门 工 商 史 事



厦门大学出版社

厦 门 工 商 史 事

厦门市政协文史资料委员会 编
厦 门 总 商 会

厦门大学出版社

2018/12

[闽]新登字 09 号

厦门工商史事

厦门市政协文史资料委员会 编
厦 门 总 商 会

*

厦门大学出版社出版
福州市鼓楼印刷精装厂印刷

*

开本 850×1168 毫米 1/32 7.5 印张 194 千字

1997 年 1 月第 1 版 1997 年 1 月第 1 次印刷

印数:0001—2000 册

ISBN 7-5615-1245-7/K · 215

定价:11.00 元

顾 问：张奋生 王进来

主 编：洪卜仁

副 主 编：黄渊泽

执行编辑：江菱菱 刘海星

编 辑：林 沙 陈济清 马 达 郑宗波

陈云鹤 叶正辉 周亚平

目 录

近代厦门港口的航运	陈逢源 (1)
厦门电力工业发展史	《厦门电力工业志》编写组 (8)
回忆厦门侨批业	黄渊泽 (31)
明清时代的贩洋和“番市”	洪卜仁 (42)
当代厦门对外贸易	《外贸志》编写组 (47)
华侨与解放前厦门的房地产业	陈大中 (58)
厦门纸箔出口话沧桑	陈云鹤 (67)
厦门的绸布商业	《厦门绸布商业》编写组 (75)
话说厦门粮食品	陈清波 陈百灵 黄金海 (101)
我所了解的厦门民办汽车交通事业	张镇世 (110)
闲话厦门茶业	张水存 (119)
厦门的报关业	马天骥 陈志中 (125)
厦门的参茸业	王志寿 民娟 (130)
厦门早期的西医西药	调笔 (132)
厦门蔬菜行业的变迁	其石 (134)
厦门书店琐谈	徐克勋 (139)
厦门钟表行业的产生与发展	庄载之 (142)
回忆厦门的专业鞋店	林萍 (143)
龙岩人在厦门经营的工商业	林水 (145)
解放前厦门的烹饪饮食业掠影	黄家伟 (149)
解放前厦门的印刷业	徐振华 (155)
漫谈厦门制革业	郭子葆口述 陈仲明整理 (158)

厦门的针织业	罗思礼 (161)
厦门卷烟业片断	陈郑煊 (163)
厦门电池工业	叶秉基 (166)
“怀德居”老药铺	马达 (170)
“正和”六味丸	铁名 (172)
“好清香”大酒楼	杨留闻 (175)
“庆兰”馅饼	亚冬 (178)
“黄金香”肉制品店	吴正理 (180)
“三堂”药酒	郭会洋 (181)
丹凤高粱酒	亚冬 (182)
“元合”厨刀	赖英 (184)
瓜子大王——丁福记	黄万宝 (185)
名扬一时的“惠济堂”	徐民柏 (189)
“留春阁”参茸店	王志寿 民娟 (191)
“馥香堂”蚊香	蒲翰玉 (193)
“绍兴酒”与“三馥”酒店	陈志中 (194)
早期的纸业与“通美”账簿	徐振华 (197)
“圆美”辣椒酱	亚冬 (199)
同英布店经营史	卓全成口述 陈纹藻整理 (201)
张源美茶行经营史	张水存 (217)
黄重吉工厂始末	民娟 (223)
变革与新生	
——建国初期厦门工商业的恢复与发展	陈逢源 (226)
后记	《厦门工商史事》编写组 (234)

近代厦门港口的航运

陈 逢 源

厦门是我国东南沿海的天然良港，港阔，水深，终年不冻。她北距上海 560 海里，南离香港 287 海里，东到台湾高雄港只有 160 海里，是福建省进出口贸易集散地和华侨出入国境必经之道。

厦门港口航运史源远流长，海上交通运输史已有不少论述，本文仅就近代厦门港口航运发展历程，提供一些历史资料。

鸦片战争后，厦门被迫开放为五口通商口岸，航运业虽有发展，但主权丧失，外轮取代厦门的帆船运输，不仅国外航运控制权掌握在外国资本主义国家手中，国内航运也在外商控制之下。外商经营航运业的，主要有太古、渣华、大阪三家轮船公司。

英商太古洋行于 1896 年成立，它拥有成百艘黑烟囱的轮船，分航南北两线。南线由厦门往返于汕头、香港以及东南亚各大商埠，都是 2 000 吨以上轮船，以客运为主。北线由厦门往返于上海、天津、牛庄、烟台等地，都是 1 000 吨以上轮船，以货运为主，大半是包装货品。这家洋行还代理其他国家轮船，机构庞大。为了扩张业务，一方面制造大型趸船，另一方面占地建筑专用的太古码头，盖起面积达 1 000 平方米的仓库，可以储存数万吨的货物。太古洋行经营的船票由华商铤记代理。另一家英商德忌利士洋行的红烟囱轮船，航行东南亚各大商埠，并有海阳、海宁、海坛等轮船，定期航行于厦门和汕头、香港、福州之间。这家轮船公司的船票由华商川记代理。还有一家英商和记洋行代理英印轮船公

司在厦门的业务，船只是黑烟囱顶端加两个白圈，厦门人叫它“鸭脚船”，航行于厦门、马来亚、印度之间，这家船票由华商谦记代理。

荷商在厦门的实力也很雄厚。渣华轮船公司是荷商在厦门设立的轮船公司。这家轮船公司的业务，曾由太古洋行代理了10多年，后由安达银行兼理，1926年才在厦门设立公司。渣华公司的特点之一是轮船数量多，吨位大。它拥有巨轮七八艘，如“芝沙连加”、“芝沙丹尼”、“芝利加拿”等，故有“芝”字船之称；其特点之二是航线长，经过港口多，沿途停泊，人称为“十三港”船；特点之三是客轮设备豪华、货轮运载量大。这家公司还代理荷商的“金马”、“万福士”等远洋轮船业务。后来还联合六家外轮公司，组成“六和船务公司”，垄断操纵船务。这家公司在厦门经营时间长，一直到解放初期才停航。

抗战前，日商的轮船也有一定实力。大阪轮船公司株式会社在厦门设立分社，专门代理日商船务。主要经营日、台的客货轮业务。有两条航线，分别航行于厦门、台湾、日本各商埠和厦门至香港。为了便利日、台商人走“单帮”，该公司还有“广东丸”、“香港丸”等轮船航行于日本各商埠，以及香港、基隆、汕头、厦门等商埠，每星期各对开一次。

国营的轮船招商局在厦门设有分局，自置轮船，建造趸船。开辟香港至福州航线，沿途经汕头、厦门沿海港口，与外轮激烈竞争。至本世纪初，招商局轮船进出厦门港口的有：利运、和众、永清、日新、海琛、新昌、广济、图南、新裕、爱仁、同华、新康等12艘，主要航行于香港、汕头、福州、上海、台湾等地。

在这个时期，由华侨投资或集资开办的轮船公司也蜂拥而起，购置小汽船，川航厦门港与内地小港口。

1935年，招商分局与平汉、江南两地铁路局实行水陆联运后，厦门便成为转运港口。招商分局轮船公司为了开拓远洋航务，开设厦门与马尼拉之间的快航班。“海元”轮首航，每10天开航一

次。由于外轮的排挤，加上管理不善，招商局负债累累。经整顿，业务略有好转。

自抗战爆发至 1941 年秋，厦门港口的航运逐渐逊色；渣华、太古等外轮的航线仍维持原状不变，但受客货量影响，航次减少。太平洋战争爆发后，海口受封锁，连日商轮船都难得一见。抗战胜利后，又从衰落走向发展。1946 年是厦门海上交通运输比较好的年份，新船务公司如雨后春笋。

随着外海航运业的兴盛，沿海航运业也得到发展。航行于厦门、东石、安海、漳州、石码、集美、同安、金门之间的轮船公司以锦昌、泉厦、闽通等船务公司规模较大。据 1912 至 1926 年有关资料记载的航线有：厦门—泉州，每日往返，泉州停泊于秀涂港，航程 60 海里；厦门—安海，每日往返，安海停泊于市外的内河，途中停靠石井、东石港，航程约 28 海里；厦门—金门，每日往返，金门停泊于后埔港，航程 28 海里；厦门—同安，每日往返，同安停泊于溪河口石浔的枋头，航程 24 海里；厦门—内垵，每日往返，航程 40 海里；厦门—石美，每日往返，航程约 34 海里，是厦门—角尾及其附近交通线，停泊在海澄；厦门—白水营，每日往返，航程约 50 海里，是厦门与漳浦之间交通线；厦门—刘五店，每日往返。

抗战胜利后，沿海航线发展很快。厦门至泉州线有“飞龙”、“飞凤”等轮；厦门至东石、安海线有“锦兴”、“凯歌”、“凯旋”等轮；厦门至漳州有“漳龙”轮；厦门至海沧线有“中和”轮；厦门至石码线有“金再兴”、“中美”等轮；厦门至白水营线有“重庆”轮等。

1947 年，厦门内海还拥有客货木帆船、小汽船 40 余艘。这些小船航行线，北至同安，南至南太武，东至金门，西至漳州，有的还兼航三江口、福州、基隆等地，在沟通城乡交通运输方面起了一定的作用。

抗日战争前和抗战胜利后，由于内外海航运较兴盛，船务公

司增加很多。公司资本来源和股东结构比较复杂，有官办，也有民办；有官僚资本，也有侨资和殷实商户，但多数经不起外轮打击和官僚、地方势力所掠夺。除了部分人获得利润外，大部分不能掌握自己的命运，有的因亏损而停业。例如，在1925年，华侨王鼎坤等集资24万银元创办“泰利轮船公司”，先后购置“鹭江”、“驾鳌”、“永宁”、“捷安”等轮船，川走温州、汕头、涵江、泉州和香港，依靠地方势力，开拓新航线，业务发展很快，获得了巨利。但是好景不常。到抗日战争初期，“鹭江”轮被日寇劫往上海，接下去又发生海难事故。日本帝国主义占领厦门后，驻泉州的国民党部队为了防止日寇在泉州港登陆，下令将“驾鳌”、“永宁”等轮凿沉填秀涂港口。从此，该公司的业务一落千丈，勉强维持到解放前夕即歇业。

解放前航行厦门的海轮统计表

公司名称	船名	总吨位(吨)	公司负责人	地址	备注
德忌利士	海阳	2 343.49		大同路 501 号	英轮
"	爱拿	2 274.00			"
"	恒生	3 538.95			"
马尼珍马	玛丹	2 090.11			
舟山	舟山	1 229.69			
英杭船业(股份有限)	英杭	347.36		海后路 51 号	国轮
上海实业	海明	203.98			
中兴轮船	启兴	3 350.50			国轮
华侨航业	神农	203.98	叶秉真	鹭江道	"
亚细亚	福光	792.00		嵩屿	英籍轮
中联企业	中联	1 667.68			国轮
新合美	宿务	908.90			菲籍轮
"	太兴	1 309.67	黄长江	升平路 61 号	国轮
太平航业	大北	260.52			"
	太平	2 493.00			"

(续一)

公 司 名 称	船 名	总吨位(吨)	公司负责人	地 址	备 注
泰利	鹭 江	420.22	王鼎坤		国轮
中源		257.75			
广东实业	峨 眉	886.13			
和兴船务	兴 隆	1 448.57			
和丰	丰 庆	6 167.00	陈金沅	海后路 24	英籍船
"	丰 祥	3 730.33			
联通	捷 利	973.79			
黎拉南玛	荣 旋	3 679.00			菲籍船
益祥	福 民	1 892.54			国轮
美国总统轮船	海 飞	10 780.17			美国船
救济总署水运处	万 宏	2 037.00		鹭江道 44	国轮
"	乐 怡	1 765.00			
"	牧 丹	507.00			
	基里斯大	2 590.05		嵩 屿	英轮
亚细亚公司	西 龙	2 587.98			"
广东实业公司	沙 班	1 864.11			挪威船
潮安轮船公司	潮 安	2 922.01			
联通	裕利加	4 683.15		海后路 24	英轮
美亚	美 华	521.12			国轮
洪漪波(代理)	元 安	254.60			
福安船务行	闽 盛	279.77			
兴南	鸿 江	236.93			
海运联营处	华 安	318.83			
台湾航业有限公司	台 东	2144.78			国轮
永福公司(代理)	厦利南	1 931.00			挪威轮
南通	吕 宋	443.00			
岷里拉船务行	马 容	2 917.00			菲轮
通安行代理	德士城乐	3 805.00			
陈其闽	泰 顺	223.87	陈其夙	鹭江道 128	国轮

附:1947年内海海运情况表

船 名	船 主	总 吨 位	乘客人数	航 线
漳 龙	漳龙公司	16.30	56	至漳州
新漳美	于三扬	19.45	56	
金 陵	张吴英	25.71	76	
国 光	于恩鸿	30.22	98	
捷 通	于三扬	19.99	66	
德 鸿	林进德	37.20	126	
九龙江	朱天赐	20.50	100	
江 宁	洪可庭	28.81	100	
漳 嵩	漳嵩公司	26.49	190	
侨 星	福兴公司	18.90	75	
胜 利	王季庭	17.32	55	
信 通	苏华山	28.35	76	
青年甲	漳服务社	21.50	70	
民 安	利民公司	31.80	80	
漳 江	张文华	30.00	70	
金再兴	陈建都	20.00	120	石 码
金再发		31.38	96	
漳 厦	漳嵩公司	35.21	96	
鱼 雷	庄水星	27.14	84	石 美
中 美	锦昌公司	18.08	45	
中 南	闽大公司	9.24	25	
闽 光	闽光行	14.12	25	白水营
重 庆	张吴英	13.82	30	

(续表)

船 名	船 主	总 吨 位	乘客人数	航 线
联 兴	林金沧	13.14	44	海 沧 金 门 同 安 集 美 唐 厝 港 安 海
金 华	林正华	28.43	70	
中 和	锦昌公司	18.55	60	
同 顺	邓敬德	22.56	70	
颖 州	颖和公司	28.00	90	
安 平	太平公司	41.57	112	
民 生	联成公司	8.12	26	
海 利	金炎佳	35.20	95	
锦 兴	锦丰船行	120.00	350	
中 央	锦昌公司	29.76	150	
凯 旋	闽通公司	54.45	120	泉 州
凯 歌	"	104.78	160	
凯 星	"	55.84	262	
大 通	漳浮公司	57.60	100	
庆 和	庆和公司	40.30	90	
天 一	天一公司	39.06	100	
镇 安	镇安公司	46.20	100	
太 平	联华公司		80	
飞 龙	华侨公司	105.00	200	
飞 凤		105.00	200	
联 安	林金沧	30.16		
海 通	洪国庆	49.23		

厦门电力工业发展史

《厦门电力工业志》编写组

厦门的电力工业创于清末。光绪二十六年（1900年），上海《中外日报》报道，地方绅士孙逊开始筹建电灯厂，但未办成。光绪三十四年（1908年）10月30日，美国海军提督额黑利率大西洋舰队战舰12艘，官兵7000人访问厦门。清政府从上海运来一部发电机，在南普陀寺前的演武亭广场四周安装电灯万盏，美舰返航后拆除。宣统三年（1911年），陈祖琛发起集资银元15万，由其子陈耀煌负责筹建“商办厦门电灯电力股份有限公司”（以下简称厦门电灯公司）。1913年，厦门电灯公司第一台500瓦发电机组投产发电，民族电力工业开始发展。同年，英国商人皮利创办的鼓浪屿“韦仁电灯公司”一台120千瓦柴油发电机组安装就位，为鼓浪屿“公共租界”的外国侨民供电。20年代初，厦门进行较大规模的市政建设，海外华侨纷纷来厦投资房地产和商业，人口突增数万，申请用电者纷至沓来。加上厦门电灯公司的经营有丰厚的资金利润率，所以吸引当地民族资本家和华侨继续投资扩展电力事业。1926年，厦门电灯公司一台1500千瓦机组投产，供电范围扩大到全市区及近郊。1928年，经过厦门人民长期不懈的斗争，迫使英商将鼓浪屿电灯公司交由华人经营，改名“鼓浪屿中华电气股份有限公司”。30年代初期，是本市电力事业发展的较好时期。1934年，厦门电灯公司拥有装机容量3800千瓦，2300千伏线路7条，38公里，110或220伏线路49公里，用户7000户。

次年，发电量1 025万千瓦时，最高负荷2 518千瓦。鼓浪屿电灯公司发电机组增加到4台，总容量600千瓦。在电力发展的同时，日籍台湾浪人横行霸道，猖狂偷电，给电灯公司的经营带来了困难；特别是抗日战争爆发后，厦门电灯公司被日本侵略者掠夺吞并，电力事业遭受严重破坏。1942年，厦港发电厂3号1 500千瓦机组被日本人拆卸。同年，侵略者为了兼并“公共租界”鼓浪屿而敷设厦门至鼓浪屿6 000伏海底电缆，投运不到一年就无法使用。1945年，日本投降后，厦港发电厂在停机7个月重新发电时，仅有800千瓦机组能勉强发电。次年，厦门电灯公司归还商办，重新安装被拆的机组和整修供电设施。1948年，供电量曾一度恢复到抗战前的最好水平。由于公司董事会大权被国民党当权者控制，他们结党营私，贪污舞弊；加上当时物价暴涨，造成公司严重亏损，公司股票市价不足面值的30%。1949年10月，国民党政府驻厦军队败逃时，将3 800千瓦机组全部炸毁，厦门陷入一片黑暗之中。

1949年10月17日，厦门解放。厦门市人民政府十分重视恢复电力生产，先后采取抢修电力设施、借租柴油发电机组；鼓励开办私营小电站等措施；使鼓浪屿3天内恢复照明。厦门电灯公司于当年底共有装机容量92千瓦，市区基本恢复照明。同时，开展“爱国生产竞赛”，以鼓励职工积极性、提高劳动生产率等办法扶持电灯公司发展生产。1955年，鼓浪屿电气公司并入厦门电灯公司。同年，重建的厦港发电所1 000千瓦机组投入运行。1957年，厦门至鼓浪屿敷设海底电缆，使厦门岛和鼓浪屿岛的供电连成一片。到1958年底，厦门的电力装机容量几乎从1949年零的基础上重新起步，用了8年时间恢复到战前最高供电纪录3 800千瓦。

从1949年冬到1958年，厦门电灯公司在共产党的领导下，经历了从私营、公私合营、国营的三个历史阶段，完成了私营工商业的社会主义改造。“二五”期间，厦门电力工业迈开坚实的步伐前进。莲坂电厂、杏林电厂各一台2 500、6 000千瓦机组

分别投产；35 千伏将军祠、海沧变电站、杏厦线、杏海线相继建成，使杏厦电网形成，结束了 48 年由孤立电厂直接配电的历史。电力工业的发展带动厦门市一批化工、钢铁、机械、建材、轻工等企业的蓬勃发展。在生产发展的同时，企业重视加强安全生产、企业管理等各项工作，并通过发动职工学文化、学技术、学管理，进行正确的思想立场、人生观等政治思想教育，初步造就了一支思想、文化、技术素质不断提高的特别能战斗的队伍，涌现出赵志雄等一批模范英雄人物。1963 年，莲坂电厂、杏林电厂的第二台机组和“702”电厂 5 台各 200 千瓦柴油发电机组建成投产。1965 年，厦门发电装机容量达 2.25 万千瓦，比 1949 年增长 245 倍。全市用电量 4 510 万千瓦时，供电范围扩展到厦门市远郊。

1966 年 2 月，漳州至厦门输变电工程正式投入运行，漳厦电网形成。网内装机容量 2.99 千瓦。但由于“文化大革命”的影响，本市的发电装机容量在原地踏步了 6 年毫无进展。1968 年，售电量下降到 3 042 万千瓦时，是 1965 年的 65%。1969 年，在“抓革命、促生产”的方针指导下，各项生产工作受到一定程度的重视，售电量回升到 7 000 万千瓦时，并出现逐年增长的势头。当年双狮山至火烧屿至水头 35 千伏跨海架空线路建成，厦门有了第二条进岛电源。70 年代初，售电量突破亿千瓦时大关。1973 年，闽西南电网形成。由于网内装机容量不足，供需矛盾十分突出。1975 年，厦门负荷近 4 万千瓦，而电网分配的供电指标仅 2 万千瓦，工农业生产的发展受到制约。

1976 年，厦门第一个 110 千伏东渡变电站建成和泉州至厦门 110 千伏输电线路并网运行。1978 年，漳厦线也升压到 110 千伏运行，厦门缺电紧张局面有所缓解。杏林发电厂两台 2.5 万千瓦机组并网发电后，厦门区域发电装机容量 8.82 万千瓦。1979 年，全市用电量 1.98 亿千瓦时，全市工业总产值 8.05 亿元，人均占有电量 215.5 千瓦时，与 1966 年相比，分别增长 3.17、2.78、2.44 倍。

1980年，当改革开放的春风在神州大地雷动潮涌之时，厦门市电网凭借联入福建电网和进行特区建设的优势，加快了城市网络建设步伐。1981年至1983年，水头至火烧屿至牛头山的110千伏跨海架空线路、李林至水头220千伏输电线路建成；厦港、集美等变电站投产，容量增加2.48倍；厦门第一座220千伏李林变电站开工，6千伏升压到10千伏运行的中低压配电网络改造工程取得阶段性成果；新建的10千伏配电线路180公里投入运行。这期间进行的企业整顿工作，加强了企业基础工作和安全生产管理，不断重视提高职工队伍的技术、文化、政治素质，建立了以岗位责任制为中心的经济责任制，使企业管理工作走上一个新台阶。1983年，全市用电量3.04亿千瓦时，比1979年增长1.53倍。

1984年3月，经济特区从湖里扩大到全岛后，用电结构发生深刻变化。面对湖里工业区开发需用电；东渡码头、高崎国际机场建设需用电，独资、合资、内联企业的投资商需用电，供电负荷每年以两位数急速增长，厦门电力工业面临着严峻的挑战。长期以来，厦门受地处海防前线的制约，未能建设大容量发电机组。城市网络不仅设施落后，而且处于省电网末端，供电安全可靠性能差。1983年前，全市仅有110千伏进岛电源，全岛最高负荷只5.8万千瓦，这种状况显然不能适应厦门经济特区从湖里扩大到全岛后的用电需求。电力企业的领导人抓住这个挑战与发展并存的历史性机遇，带领电力建设者们争时间、抓质量，加速进岛电源的建设，加紧改造城市配电网络，加快筹备建设大容量机组的前期工作。1984年9月，厦门第一座220千伏的李林变电站建成，使供电网架登上220千伏电压等级的新台阶。此时，福建电网也升压到220千伏运行，厦门的供电水平得到提高。次年，建设3台各2.5万千瓦的燃汽发电厂，作为特区的备用和应急电源。1986年起，为进一步完善投资环境，先后建设了110千伏的碑头变电站，220千伏的半兰山变电站、新东渡变电站，110千伏的燃东Ⅰ、Ⅱ回，220千伏的总李Ⅰ回，并李Ⅰ、Ⅱ回。1989年6月，厦门