

百年中国史话



◎ 张后铨 / 著

航运史话



社会科学文献出版社

百年中国史话

航运史话

著者 张后铨

社会科学文献出版社

图书在版编目(CIP)数据

航运史话/张后铨著. —北京:社会科学文献出版社,2000.9

(百年中国史话·第2辑/王忍之主编)

ISBN 7-80149-209-9

I. 航… II. 张… III. 水路运输—运输经济—经济史—中国—近代 IV.F552.9 49

中国版本图书馆CIP数据核字(2000)第22268号

·百年中国史话·

航运史话



著 者:张后铨
责任编辑:文 吉 杨 群
装帧设计:孙元明 魏 凯
责任校对:杨蔚琴
责任印制:同 非

出版发行:社会科学文献出版社

(北京美国门内大街5号 电话 65139961 邮编 100732)

网址: <http://www.ssdph.com.cn>

经 销:新华书店总店北京发行所

排 版:北京中文天地文化艺术有限公司

印 刷:北京科技印刷厂

开 本:787×960毫米 1/32 开

印 张:7

字 数:100千字

版 次:2000年9月第1版 2000年9月第1次印刷

ISBN 7-80149-209-9/K·018 本辑定价:180.00元
(全套共四辑720.00元、单本8.00元)

版权所有 翻印必究

《百年中国史话》丛书总序

王忍之

在新旧世纪交替的日子里，我们将这套《百年中国史话》丛书，奉献给正在跨入新世纪的祖国人民。

1840年，作为西方资本主义强国的英国发动鸦片战争，首先用坚船利炮敲开以农立国的中国的大门。西方列强接踵而至，发动了一次又一次的侵略战争，并将一系列不平等条约强加给中国人民。古老的东方大国开始一步步堕入半殖民地半封建社会的深渊。中国人民为此进行了不屈不挠的抗争，但总是一次又一次惨遭失败。夜漫漫，路漫漫，“长夜难明赤县天”……多少志士仁人在挫折中奋起，努力探寻救国救民和发展的道路。他们向西方学习，也向学西方有成效的日本人学习。可是先生们的侵略，总是在不断地打破着学生的迷梦。尤

总 序

其是日本帝国主义所发动的全面侵华战争，更是旨在灭亡中国。没有现代化，固然无法跻身于世界民族之林；但没有民族独立，更不可能建设一个现代化的国家。以马克思主义武装起来的中国共产党人，领导中国各族人民进行了争取民族独立、人民解放的英勇斗争，并取得了新民主主义革命的胜利。

1949年中华人民共和国的建立，标志着半殖民地半封建旧中国的终结。曾经饱受痛苦和屈辱的中国人民从此站起来了。中国人民走上了社会主义的发展道路。这是历史的抉择。尽管在以往社会主义建设过程中，我们在取得巨大成就的同时也有过挫折与失败，在今后现代化事业的道路上，也不会一帆风顺，但“坚冰已经打破，航路已经开通”迎接我们的，是光辉灿烂的美好前途。

古人说过：“温故而知新。”学习历史可以使人变得聪明一些。毛泽东当年在延安曾把研究现状，研究历史，研究国际革命的经验，和马克思列宁主义，作为改造党内学习的基本内容。他认为，不注重研究现状，不注重研究历史，不注重马克思列宁主义的应用，是极坏的作风。他要求党的干部要真正懂得中国共产党的历史，真正懂得中国的近百年史。邓小平同

志、江泽民同志也经常提醒党员、干部和青年，要学习历史，尤其是中国近代史和中国共产党的历史。1991年，江泽民同志专门致信李铁映等同志，强调进行中国近代史、现代史及国情教育，使小学生、中学生、大学生认识人民政权来之不易，提高民族自尊心和自信心。

正在社会主义现代化道路上跨入新世纪的中国人民，当然不应该也不会忘记过去的岁月，不应该也不会忘记自己曾经经历过的任人宰割的痛苦和屈辱，奋起反抗的失败与胜利，学习西方的经验与教训，建设现代化国家的成功与挫折。这是我们前进的起点，也是我们前进的动力。今天的青少年，是未来世纪建设国家的主力军。建设的重任，要求他们多懂一点中国近百年的历史。这就是这套丛书的编写缘起。我们组织了中国社会科学院内外的专家学者，写出了大体上反映近代中国历史进程的九十多本小书。中国社会科学院还组织学者编写了一套《中华文明史话》丛书，它是向青少年朋友讲述中国古代历史的。希望这两套丛书能相互配合，成为我国未来建设者的好读物。

《百年中国史话》这套丛书，当然不可能囊括一切，但尽可能注意到各个方面，尽可能

总 序

全面地、立体地反映自 1840 年鸦片战争以后直到 1949 年中华人民共和国成立的 110 年间，也就是半殖民地半封建社会的旧中国的历史。这是中国历史的昨天、发生在昨天的许多故事，是值得我们永远记取的。这套丛书的各位作者在写作中，或者溶入了自己的见解，或者采纳了学术界的研究成果，限于体例，不能一一指出，谨在此向在中国近代史研究领域长期耕耘的学者们一并致谢！

是为序。

二〇〇〇年三月

目 录

CONTENTS

引 言	1
一 西方舰船大举入侵	
中国江海面貌剧变	2
1. 臻于鼎盛の木船运输	2
2. 飞剪船横行伶仃洋	5
3. 间谍船三探长江口	9
4. 木舟长矛迎战坚船 利炮	12
5. 洋人出任上海港务长	17
6. 遭到毁灭性打击的豆石 运输	21
7. 外轮出没与海盗护航	26
8. 英国舰队的“试探性 旅行”	29
9. 沙俄船队武装远征 黑龙江	33

航运史话

- 10. 越俎代庖近五十年的赫德 36
- 11. 旗昌公司垄断江海航运 40
- 12. 烽火中的太平天国水运 45
- 13. 第一艘国产轮船“黄鹄”号 49

二 华资航业宣告诞生

- 中外竞争不断加剧 53
- 1. 招商局——“中国商人” 53
- 2. 购并旗昌公司产业 57
- 3. 三公司三订齐价合同 61
- 4. 中国商轮开辟远洋航线 66
- 5. 中国船被迫改挂外国旗 69
- 6. 被迫打着洋商旗号的鸿安公司 72
- 7. 省港澳公司称霸省港线 74
- 8. 四家日本公司合组日清会社 78
- 9. 英国商人立德罗冒险闯川江 83
- 10. 以“黑龙江”命名的俄国公司 ... 87

三 民族航业艰难发展

- 航运体系初步形成 90
- 1. 清政府自开秦皇岛通商口岸 90
- 2. 张謇创办大达三家姊妹公司 94
- 3. 最大民营航运企业
——三北公司 98

4. 东北最大民族航业	
——戊通公司	102
5. 中外航业两设“江轮公票局”	105
6. 一条小火轮起家的民生公司	108
7. 招商局从商办到改归国营	113
8. 黄浦江航道的治理	117
9. 沿海船厂的创办	121
10. 江海航标的设置	125
11. 航政体系的形成与航政管理的 加强	129
12. 航海教育的发展	134

四 日军疯狂犯我江海

中国航业奋起抗敌	140
1. 要塞沉船构筑防线	140
2. 中国航业惨遭浩劫	143
3. 中国海员血洒海疆	145
4. 抢运人员物资入川	148
5. 六大江轮撤进川江	152
6. 大力经营后方航线	154
7. 海轮改悬外旗行驶	158
8. 华南水运一派繁忙	161
9. 浓云黑雾笼罩江海	164
10. “孤岛”海运短暂繁荣	166

航运史话

11. 铁路践踏龙江悲鸣	170
--------------------	-----

五 战后航运畸形发展

海员工人奋起斗争	173
----------------	-----

1. 战后接收敌伪航产	173
2. 大量购买外国船舶	176
3. 急剧拓展远洋航线	182
4. 建立垄断航业体系	186
5. 反对出卖航权斗争	190
6. 商轮沦为内战工具	194
7. 江亚惨案震惊中外	198
8. 争取实现南北通航	200
9. 奋起斗争迎接解放	203

参考书目	209
------------	-----

引 言

中国近代航运业的孕育和诞生始于鸦片战争之后。外国资本主义航运势力的入侵，严重影响和制约了中国航运业的发展，它既直接扭曲了旧式木船航运业的嬗变过程，又从客观上刺激了新式轮船运输业的产生。半殖民地化进程与近代化进程的相互交织，构成了中国航运百年沧桑史的基本内容。在一定意义上讲，中国近代航运史，是一部民族航运业备受外国列强侵略、摧残、欺凌、排斥的屈辱史和灾难史，同时也是民族航运企业以爱国主义为旗帜，在外国资本主义和国内封建势力及其代理人的重重压迫下顽强崛起，为挽回江海航权，振兴民族航运奋起抗争、艰苦探索、曲折前进的斗争史和发展史。

一 西方舰船大举入侵 中国江海面貌剧变

1. 臻于鼎盛的本船运输

我国古代航海活动曾以光辉灿烂的篇章彪炳于人类文明史册。中华民族长期雄居世界航海的前列，扬威海外，经久不衰。中国古代航海家以勇敢的开拓精神和娴熟的航海技术，创造了举世公认的非凡业绩，为世界航海事业的发展作出了伟大贡献。

我国远洋航运在明代曾达到巅峰。明末清初，封建王朝厉行海禁，远洋与近海运输严重受挫。清康熙二十三年（1684）停止海禁后，近海、远洋木船运输次第恢复并得到较快发展。历来繁盛发达的内河航运，在康乾年间更进入鼎盛时期。

我国近海海域包括渤海、黄海、东海和南

海、南北海疆以长江口为界，分别称之为南洋、北洋，各拥有深水良港，海上交通条件极为优越。

北洋航线以上海为船舶主要聚泊地，从上海分别辟有至烟台、天津、牛庄等航线，每年在华北与上海之间往返的木帆船约 1.4~2 万艘，以漕粮、大豆为大宗货源。道咸年间，北运南漕约 400 万石，其中一部分由沙船海运至天津。这些沙船返程时，再赴牛庄、登州装运大豆回上海，构成比较合理的三角航线。聚于上海的沙船约 3500 艘，大者可载漕粮 3000 石，小者 500~600 石。

南洋航线拥有上海、宁波、福州、厦门、广州等重要口岸，主要船型有乌船、蛋船和三不像船。从上海运往南洋各埠的货物主要有棉花、陶器、瓷器、茶叶、生丝及北洋转口的大豆。从厦门运往宁波、上海、天津、牛庄等地的食糖每年达数万吨，还有大量大米运往台湾、广东。福州则以木材、竹子、茶叶为大宗出口货源。

据粗略统计，嘉道年间，中国沿海帆船约有 5800 艘，68 万载重吨，年贸易总额 2629 万元（短途运输未计）。

远洋航线主要有中国新加坡线、中国暹罗线、中国南洋线、中国安南线和中国日本线。

广州、厦门是驶往南洋各地远洋船的主要聚泊地。据 1830 年统计，中国与南洋各国往来船只总数为 315 艘，单船载重量 2000 石（约 120 吨）至 1.5 万石（约 900 吨），总吨位约有 7~8 万吨，其运输量约占中国远洋总贸易量的 90%，在当时远洋运输中居主导地位。东洋航线以上海、宁波为始发港，清顺治到道光年间，中国木船每年赴日本运铜数百万斤，后因日本政府限制铜出口，这一航线日渐萎缩。

中国是世界上内河航运最发达的国家之一。长江是中国第一大河，其货运量约占全国内河水运总量的 70%，早已形成庞大的木船航运体系，各种商用船只的类型不少于 300 种。沿江各埠大多为木船集泊地，每年从长江各口岸开往上海的船只约有 5300~5400 艘，聚泊仪征的运河漕船和靠泊汉口的商货船只各在万艘以上。

珠江及其西江、北江、东江三大支流构成我国第二大内河水系，航运业特别发达，船只总运力在 10 万吨以上。此外，我国还拥有黑龙江水系及淮河、黄河、海河、钱塘江等众多河流，构成四通八达的内河运输网络。迄清中晚期，内河总运力约 150 万吨。

在漫长的封建社会，木船航运始终是连贯

东西、沟通南北的主要运输形式，在国计民生中起着举足轻重的作用。总运力达数百万吨的各类船舶，在近海、大江、小河往返贩运，贸迁有无，便利了农产品与手工业品的交换，密切了地区之间、城乡之间的经济联系，促进了商品生产的发展和商业城镇的兴起，并从总体上强化了自给自足的自然经济。

到 19 世纪 30 年代末，中国木船航运的传统格局终于被西方殖民主义者的战舰和炮火所打破。

2. 飞剪船横行伶仃洋

19 世纪初，世界资本主义正处于上升时期。英国等老牌资本主义国家以炮舰为前驱，以商船作工具，在世界范围内狂热地寻找市场，扩大殖民地。幅员辽阔、物产丰饶的中国成为他们进行海盗式殖民掠夺的重要目标。

当时，广州是中国惟一对外开放口岸，经广州海关登记的外国商船逐年递增。但英国商人很快感到贸易形势对他们相当不利，他们没有什么东西来换取中国的货物，仅靠从印度运来数额有限的白银、棉花，难以抵销从中国大量购买茶叶、生丝所需的货款，英国的对华贸

易出现了巨额逆差。

英国商人急于打开中国市场，他们发现，贩运鸦片是最有利可图的生意，于是不顾中国政府的多次禁令，非法向中国大规模倾销这一毒品。

鸦片本是一种麻醉品，原产于南欧和小亚细亚，后被移植到阿拉伯、印度和东南亚等地，唐代由阿拉伯商人带入中国。但当时人们仅把它作为药物使用，并没有人吸食。明末清初，鸦片被西班牙人与荷兰人先后带进福建、台湾，渐成单独吸食之物。葡萄牙在明万历年间窃据澳门后，开始向中国运销鸦片。英、美两国尾随其后，相继经营对华鸦片贸易。

1773年，英国政府给予东印度公司贩运鸦片的专利权。同年，英国商人把鸦片从加尔各答输往广州。他们先将澳门南面的云雀湾作为鸦片储存站，转运到澳门秘密销售。道光初年，清政府开始严厉禁烟，封锁澳门与黄埔鸦片通道，英国人遂将鸦片储存站转移至伶仃岛。19世纪30年代，东印度公司的对华贸易专利权被撤销后，英国鸦片走私商更加肆无忌惮地向中国倾销鸦片，1838~1839年度鸦片输入量达4.02万箱，比5年前增长近一倍。

美国向中国输入鸦片始于1805年。美国