



中国社会科学院文库·历史考古研究系列
The Selected Works of CASS · History and Archaeology

中国轮船航运业的兴起

RISE OF CHINA'S SHIPPING INDUSTRY

樊百川 / 著

中国社会科学出版社



中国社会科学院文库·历史考古研究系列
The Selected Works of CASS · History and Archaeology

中国轮船航运业的兴起

RISE OF CHINA'S SHIPPING INDUSTRY

樊百川 著

中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国轮船航运业的兴起/樊百川著. --北京: 中国社会科学出版社,
2007. 4

ISBN 978-7-5004-6062-6

I. 中… II. 樊… III. 航运—交通运输史—中国—近代 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 051644 号

责任编辑 李 是

责任校对 王应来

封面设计 孙元明

技术编辑 李 建

出版发行 中国社会科学出版社

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号 邮 编 100720

电 话 010-84029450 (邮购)

网 址 <http://www.csspw.cn>

经 销 新华书店

印刷装订 北京一二零一印刷厂

版 次 2007 年 4 月第 2 版 印 次 2007 年 4 月第 1 次印刷

开 本 710×980 1/16

印 张 33 插 页 2

字 数 550 千字

定 价 53.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社发行部联系调换
版权所有 侵权必究

《中国社会科学院文库》出版说明

《中国社会科学院文库》（全称为《中国社会科学院重点研究课题成果文库》）是中国社会科学院组织出版的系列学术丛书。组织出版《中国社会科学院文库》，是我院进一步加强课题成果管理和学术成果出版的规范化、制度化建设的重要举措。

建院以来，我院广大科研人员坚持以马克思主义为指导，在中国特色社会主义理论和实践的双重探索中做出了重要贡献，在推进马克思主义理论创新、为建设中国特色社会主义提供智力支持和各学科基础建设方面，推出了大量的研究成果，其中每年完成的专著类成果就有三四百种之多。从现在起，我们经过一定的鉴定、结项、评审程序，逐年从中选出一批通过各类别课题研究工作而完成的具有较高学术水平和一定代表性的著作，编入《中国社会科学院文库》集中出版。我们希望这能够从一个侧面展示我院整体科研状况和学术成就，同时为优秀学术成果的面世创造更好的条件。

《中国社会科学院文库》分设马克思主义研究、文学语言研究、历史考古研究、哲学宗教研究、经济研究、法学社会学研究、国际问题研究七个系列，选收范围包括专著、研究报告集、学术资料、古籍整理、译著、工具书等。

为迎接中国社会科学院建院三十周年，我们将历届院优秀科研成果奖中的部分获奖著作重印出版，作为《中国社会科学院文库》的首批图书向建院三十周年献礼。

中国社会科学院科研局

2006年11月

序

中国的轮船航运业是中国最早出现的资本主义行业，也是企业数目最多、投资金额最大、分布地域最广的近代产业部门之一，在近代国民经济和中国资本主义的发展历史中，都占据着很重要的地位。同时，外国侵略者又最早在这里造成垄断势力，先后横行称霸了八九十年，是他们操纵近代中国国民经济的重要据点性行业之一。因此，对中国轮船航运业产生和发展的历史，作个比较深入、具体的研究，在弄清中国资本主义发展的过程和特点，了解外国在中国的侵略活动，及探讨中国近代历史的某些重大问题，自然都会很有帮助和重要意义。

然而令人遗憾的是，对于中国轮船航运业的历史的研究，一向却极为薄弱，甚至连资料的积累都谈不上。中华人民共和国成立前，清朝的邮传部编印过三次《邮传部统计表》，也主要是把当时注册的小轮船企业列表公布。国民政府编印过六册《交通史航政编》，系将清邮传部和北洋政府交通部的部分档案加以编列。这是过去发表过的唯一比较集中的一段时间内的档案集。但资料多有缺略，错误也不少，难以作为研究的基础或起点。此外有些人写过一些概况性质的册子，有些人在讲述中国交通的书中，兼述了航运业，报刊上有一些报道航运业的长篇新闻和论述当时航运业形势的文章，以及一些著名企业的论述等，而于中国轮船航运业的全面历史，则难以见到有人论述。有些人对外国帝国主义侵夺中国航权和外国航运势力在中国的侵略活动的历史，作过初步的整理工作，如郭寿生著《各国航业政策实况与收回航权问题》，张心澂著《帝国主义在华航业发展史》，章勃著《日本对华之交通侵略》等。国人于中国轮船航运业历史的研究工作，大致即止于此矣。这自然无益于中国轮船航运业发展史的深入研究，加上观点、方法上的问题，就难以提出科学的见解了。

外国的一些机构和个人，出于侵略中国的需要，对中国的轮船航运甚为

注意，在各种书籍中，有很多记述，日本在这方面的书籍尤多。但他们的目的都只在于获取情报，所有记述也主要限于情报的叙列，虽然留存了不少资料，其科学价值往往因此大受损害。

中华人民共和国成立以后，在中国近代经济史研究领域里，出现了可喜的进展。无论是论文、专著，还是资料的整理，在量和质上都非此前所可比拟。唯有关于中国轮船航运业历史的研究，反而处于几乎可以说是空白的状态。论著固不用说，连资料的整理出版都尚付阙如。像招商局、三北、政记、民生以及其他重要轮船企业的档案和各地区、各都市的航运资料，或者迟迟不见其面，或者根本无人闻问，仅有一些零星的回忆录，又少得可怜。这种情形反过来更加妨碍研究工作的开展。

国外从二十世纪五十年代以来，有人利用已公开的外国在华洋行的档案，对外国早期在中国的航运活动，作过某种研究，出版了一些论著。如刘广京的《英美在华轮船业竞争，1862—1874》、《英中在华轮船业竞争，1873—1885》及《美国海事》杂志上的一些论文等。这些论著援引了大量的原始档案资料，颇有参考价值，但又过分偏重外国企业之间的争夺，对其在中国所造成的影响，则注意不够。这不仅是观点，方法上的事情，而且范围限于早期，对于中国轮船航运业历史的科学研究来说，提供的资料仍很有限。

以上这种情形，同中国轮船航运业在中国近代历史特别是中国近代经济史上的地位和作用，实不适应。作者在承担《中国近代史稿》的部分撰写工作中，深感很有迅速改变现状的迫切需要。因此，不揣浅陋，将作者素日接触到的资料，整理出这个册子，藉以抛砖引玉。

要撰写中国轮船航运业的历史，首先遇到写什么、怎样写的问题。特别是在这样一个过分薄弱的研究领域里，这个问题尤需首先解决。这也是作者写这个册子在这里首先需要交代的问题。

轮船航运史属于经济史范围，而经济史则是一门边缘学科，这尽人皆知。然而经济史既是一门边缘学科，就有一个归属哪种科学的边缘的问题。质言之，它在历史科学和经济科学之间，究竟是大体各占一半，跨越两种科学，泯除界线，还是偏重以至大体分属某种科学一边。这虽然不能强作规定，划出界限，但从科学分类，特别是从研究对象、内容、任务，即要解决的问题来说，应该有较明显的不同。否则，它就很难承担起某种科学分配给它的任务。

作者是一位历史科学研究工作者，对于偏重以至大体归属经济科学，或兼跨经济学和历史学两种科学的经济史研究，不打算在此妄言，但对于偏重以至大体归属于历史科学的经济史研究，三十余年来却颇颇萦怀于心。作者愚钝，窃以为目前许多通史、断代史书中政治、经济、文化思想各方面条条块块的写法，或实际只是一种政治史，而配以经济、文化思想等部分，及以经济现象服从政治史的叙述的做法，不应该再长此让其延续下去了。造成这种情况的原因并非一个，而最重要的是历史科学方面的经济史的研究薄弱，和研究的对象、内容、任务不明确。要想使历史科学前进，使它真正建立在马克思主义的科学基础之上，必须从加强历史科学方面的经济史研究，并明确其研究对象、内容、任务始。

按照马克思主义的理论，经济是基础，政治、文化思想是它的上层建筑。一定的经济产生一定的政治和文化思想，后者又给前者以反作用。旧的经济中产生新的经济，又造成新的政治和文化思想，新的政治力量取代旧的政治力量，建立并保护新的经济的统治及发展。在有阶级的时代，这一切又都表现为阶级及阶级关系的发展和变化。一定的经济形成一定的阶级和阶级关系，引起一定的阶级斗争；政治的、文化思想的，这就是上层建筑。新的经济总是要由新的经济所形成的新的阶级在阶级斗争中取得胜利之后，才能占据统治地位。而没有新的经济，则不可能形成新的阶级和阶级斗争。这就是历史发展的基本规律。这在今天早已成为尽人皆知的常识，然而不幸的却是目前很难说已得到足够重视了。历史科学方面的经济史研究至今仍较薄弱，这是一个极为重要的原因。中国近代史方面尤其是如此。

根据马克思主义的这个基本理论，历史科学方面的经济史研究，首先，应当对一定的经济史实本身作具体的分析，以弄清这个一定的经济所形成的是一个什么样的阶级和阶级关系。新的经济是怎样产生，具有怎样的内容和特点，已有的经济又怎样发生变化，发生什么变化，从而形成一个什么样的新的阶级和阶级关系，及引起阶级和阶级关系的什么样的变化。其次，还要从一定的经济及其变化所形成的阶级和阶级关系及其变化，怎样决定了政治的、文化思想的阶级斗争具有什么样的基本内容和基本形式，这种阶级斗争包括其自身的发展和许多偶然因素，反过来又给经济以什么样的影响。这些应当就是历史科学方面的经济史研究的基本内容和任务。一本专著、一篇文章，当然不应该要求做到这一切，但应是从一个侧面、一个角度对这个基本内容和基本任务作一个具体探讨。

这里所谓“基本”、“决定”云云，当然是只就主导作用而言，包含三层意思：第一，以马克思主义的基本理论作指导，应当是用来作为剖析具体经济现象的武器，不应当把马克思、恩格斯来不及深入研究和对具体问题作出的具体结论，拿来生搬硬套。第二，马克思主义在谈论经济的发展及其与政治的关系时，并不排除而且承认外部因素和政治因素所起的极大的有时甚至是决定性的作用。像日耳曼族的侵入罗马帝国使欧洲进入封建社会，外国资本主义的侵入使中国沦为半殖民地半封建社会等皆是。甚至就是存在于人们头脑中的意识，马克思主义也从不否定它在历史发展中所起的一定作用。同时，马克思主义也从不认为历史上的一切事物，都是由经济决定的。恩格斯就曾以德意志各小邦的历史和德意志语的南北音变为例，说明了这一点。但这一切都不足以否定马克思主义关于经济因素起决定作用的理论。因为历史的发展尽管是由于多种因素的交互作用，“而在这种交互作用中，归根到底是经济运动作为必然的东西，通过无穷无尽的偶然事件向前发展”（恩格斯致约·布洛赫，见《马克思恩格斯选集》第4卷，第477页）。很明显，把历史上的一切现象都看作是经济在起作用、特别是看作经济在起直接的决定作用，那会离开马克思主义，陷入庸俗的、机械的唯物论，而否认经济在历史发展中归根到底起决定性的作用，也根本就不是一个马克思主义者。第三，在经济史研究上，也可能遇到对于基本任务比较间接，甚至乍一看似乎偏怪的题目，虽不必提倡，也不必排斥。因为历史现象是复杂的，可能各有其用处，也有个认识过程。有了这三层认识，我们的研究工作就可以少一点绝对化的毛病，作者所说的不周之处也可作些弥补了。

作为历史科学的中国近代经济史，在当前，其需要加强研究和明确研究的对象、内容与任务，尤为迫切。到目前为止，从现有已出版的中国近代史来看，大胆一点说，实际上只是一些中国近代政治史，近代经济史在其中仅居一种闰月和陪臣的地位，令人感觉，似乎只是因为历史上有此等事，不能不聊备一格，以求面面俱到而已。稍进一步，也只是为了说明政治史上的某个观点，找来一些经济史资料，供作论证罢了。其所以如此，当然是因为从历史学角度研究近代经济史之过分薄弱所造成。由于从历史学角度研究近代经济史的过分薄弱，也影响了政治史、文化思想史上一系列问题的深入研究。即以辛亥革命来说，这是近代史研究中投入人力最多，功夫最深，成绩最著的重大课题之一。但从纪念辛亥革命七十周年的众多论著来看，对其性质属于资产阶级民主革命这一早被公认的正确论断，阐述得不能说是已经清

晰了。甚至还发生了由谁领导的争论，还有不赞成这一论断的观点。出现这种情形的原因很多，但对以马克思主义作指导的学者来说，根本原因不能不说是长久以来只以这一论断作为当然前提，埋头于事件、人物及思想的具体研究，而忽视辛亥革命前中国资本主义和中国资产阶级历史的研究所造成的结果。再如戊戌变法的改良主义运动，较多人接受的一种看法，说它是代表资产阶级上层的利益。但历史事实却难以作证。按照这一说法划定的所谓资产阶级上层，对戊戌变法不是不支持（如张謇、杨宗濂兄弟、严信厚、朱鸿度等人），就是坚决反对（如王先谦，湖南当时创办的私股企业皆由他主持）。这一说法恐怕也与未对当时中国的资本主义和资产阶级作深入研究有关。诸如这类问题还有很多，但都说明一个问题，加强中国近代经济史的研究，刻不容缓。

要加强中国近代经济史的研究工作，不止是增多人力问题，首先需要明确其研究对象、基本内容和基本任务。作者不自揣愚陋，在上面提出一个从历史科学角度研究经济史的问题。归纳起来，具体到中国近代经济史的研究，它的基本任务应就是为近代政治、文化思想等上层建筑的历史去寻找和发现其真实的经济基础，它的基本内容应是从近代经济本身，去研究其发展的过程和由此所形成的近代阶级关系的变化，与因此每个时期所产生的阶级斗争的基本内容和形式，及这种阶级斗争对经济发展过程发生的影响；它的研究对象也应就是近代经济发展的历史事实及其与上层建筑历史事实之间的关系。如果再联系到近代中国的历史事实，作者窃以为应着重研究以下三个主要方面：

第一，外国资本——帝国主义对中国的侵略，这是造成近代中国经济发生变化、沦于半殖民地半封建的主导因素。这方面的研究较多，资料积累在某些方面也较丰富，但空缺者仍不少，已有的研究和资料积累也需要深入和充实，而从历史科学的需要来看，很多问题的研究更有待开展。比如，外国经济势力侵入中国所用的侵略方式及其在各个时期的变化，这种侵略怎样使中国沦于半殖民地半封建境地，就需要进一步具体总结。外国侵略怎样在引起中国经济变化的过程中，造成旧经济、旧阶级的变化，新经济、新阶级的出现，又怎样同政治、文化侵略结合，在中国培植代理人，造成买办制度、官僚资本。外国怎样掠夺中国人民，垄断和操纵中国经济，阻挠中国民族资本主义的发展。诸如此类，都是中国近代史上的重大研究课题，有的尚待进一步的开展，有的尚需从头进行研究。

第二，中国资本主义和资产阶级、工人阶级的产生和发展。这是近代中国新兴起的经济成分和阶级，也是近代中国之所以有旧的资产阶级民主革命和转变为新民主主义革命的力量之所在，直接关系近代中国的命运。新中国成立以来，在这方面主要集中做了两项工作，一是资本主义萌芽的讨论，二是工矿、手工业、铁路等资料的整理，成绩都不小。但前者并非资本主义本身，近代中国的资本主义主要也不是在此基础上产生的。后者空缺的也很多，已有的资料还是五六十年代收集整理的，尚需补充充实。此外则是零星不多的文章。这同作为中国近代史上的一个重大研究课题的需要，特别是像从中国资本主义产生、发展过程的本身，引出决定资产阶级在各个时期所从事的阶级斗争的基本内容和基本形式这样重要的问题，来为近代政治、文化思想上层建筑的历史，寻找出真实的基础来说，显得极不适应。上面所提到的辛亥革命、戊戌变法研究中的问题，就是证明。因此，大胆一点说，有关这方面的问题，可以说是几乎全都尚待具体地深入研究。

第三，近代中国的封建经济与地主、农民阶级，这是旧的经济和旧的阶级关系在近代中国的延续。新中国成立前，作为现实问题，不少人从不同观点作过调查，新中国成立后，作为历史问题，则除了一部尚未整理完全的近代农业史资料之外，围绕太平天国历史的土地问题，不少人作过研究，其余就凤毛麟角了。但这种经济和阶级关系，在中国近代社会中却占最大比重。它在外国资本——帝国主义侵人和中国资本主义产生、发展后，发生过什么变化，经历什么过程，又保存着什么，在构成近代反动政权和阶级斗争中所起的作用，是近代中国历史的一个重要方面，则缺乏研究，因此，就无法科学地全面弄清近代中国的复杂的阶级斗争。把这方面的研究工作迅速提上日程，很有必要。

以上这三个方面应是构成近代中国历史的基础。因为研究这些问题所涉及的对象、内容和任务的特点，不能依靠从其他科学角度出发的研究来解决（当然很有帮助），更不能用从政治史的角度寻求论据的办法来从事，而只能立足于历史科学的角度，从经济运动自身去着手研究。这就是作者所以不自揣浅陋，提出从历史科学角度研究经济史这个愚见之所在。作者写这个册子，也就是按这个愚见所作的一种粗浅尝试。

如开头所提到的，作者是把中国轮船航运业的历史，当做中国资本主义产生和发展历史的一个比较典型的方面和资产阶级的一部分——轮船航运资产阶级所由生长的基础来看待的。按照上面所说的愚见，不先从中国轮船航

运业本身弄清它的发展过程，就无法从这个侧面来观察中国资本主义产生和发展的过程，也谈不上从资产阶级的这一部分来观察整个阶级所形成的特点和在各个时期所处的历史地位，及由此所决定的它所从事的阶级斗争的基本内容与形式。同时，作者还认为，一个阶级的特点，是由它所从事的经济活动的方式来决定的。拿资产阶级来说，不管它的前身来源于哪些阶级，只要它投入于资本主义生产方式，就使它因有这种共同的经济生活方式而具有共同的特点。中国资本主义是在半殖民地半封建制度下产生和发展的，中国资产阶级是在这个制度下从事经济生活的，正是这种情况决定了中国资本主义和资产阶级的特点。而这又必须从中国资本主义在这个制度下产生和发展的过程中去具体考察。就是由于这些缘故，作者写这个册子，把对中国轮船航运业历史的考察，规定为它的产生和发展的过程本身。至于其他有关的方面，除于必要时略带提一下之外，则概予省略。

中国轮船航运业产生和发展的过程，是个曲折复杂艰难的过程。就已知的资料来看，中国的轮船航运业不是从原有的帆船航运业的基础上发展起来的，而是在外国航运势力侵入后，在中国江海帆船航运业破产的同时，作为外国轮船航运业的附庸出现的。但为了了解中国的帆船航运业何以不能直接发展和转变为轮船航运业，有必要考察考察外国航运势力侵入以前的清代帆船航运业。作者发现它并不像过去许多人、特别是外国人所说的那样，似乎由于“闭关自守”政策，航海商运业处于非法和不值得一提的状态，而是达到中国封建社会自然经济基础上最兴盛的地步。但它仍同这种自然经济相适应，而具有稳固的封建经济的特点。这使它不能同海盗式的西方资本主义国家东来的航运业竞争，先在远洋航运业败退，而后在不平等条约的不平等待遇下，又在国内沿海败退，等到轮船航运业兴起，遂一发不可收拾。作者把这个考察中的主要部分即清代的帆船航运业，作为第一章写在前面。

从第二章起，写中国轮船航运业产生和发展的具体过程。大致从十九世纪六十年代初华商购置轮船，托付或挂名洋商经营近代航运起，到一八九四年，是华商轮船航运业处于被禁止的时期，民族轮船航运业只有托名洋商或得到官府特许，才能经营。这时出现了一个官僚资本的招商局，却很快就变成买办企业。从一八九五年至一九〇〇年，是华商经营轮船航运逐步解禁的时期。从一九〇一年到一九一一年，是华商轮船航运业大致可得自由兴办经营的时期。但这时中国的江海航线已成众多外国航运侵略势力群起争夺之所，外国的垄断地位已极牢固。民族轮船航运业，除了内港小轮船航运业有

较显著的发展之外，江海大中型轮船企业生长极为困难。一九一二年至一九二一年，是中国轮船航运业得到较快发展的时期，初步建立了江海的民族轮船航运业，开始有了民族远洋航运业，同扩大了的内港轮船航运业一起，开始形成一个初具雏形的民族航运体系。但这时外国的航运垄断势力依然存在，在这时期末尾又有猛烈加强，遂使民族轮船航运业的发展转入停滞时代，进入坎坷颠沛境地。等到日本帝国主义发动全面侵略战争，更遇到空前的灾难。综观中国轮船航运业在半殖民地半封建社会的这个历史，大致以一九二一年为界限，以前是上升阶段，以后是停滞和遭遇灾难的阶段。它的基本形态和所由形成的资产阶级这一部分的社会地位，也大致在一九二一年前后固定下来。因此，这个册子对中国轮船航运业产生和发展过程的考察，即大致以一九二一年为止，而名之曰《中国轮船航运业的兴起》。

要研究和考察中国轮船航运业产生和发展的过程，就需要有丰富的资料作依据来综合。然而要做到这一点，却极不容易。原因是缺乏现成的资料可利用。海关报告每年于总论和各口的报告中，各有专条论列当年的船舶情况。外国在华领事的报告中，亦多有涉及。但皆从侵略者所须了解的情况出发，只能提供零散资料，远不足以窥见全貌。国民政府编纂的《交通史航政编》，拆开来看，有许多可用的资料，合起来，则几乎无甚用处。中华人民共和国成立后，也未见有类似工矿、手工业、农业等方面的历史资料整理出版。大部分资料依然散见于各种书报期刊之中，需要从头收集整理，进行综合和分析。这项工作甚为繁重琐碎。

为了能够得到一个大致的综合情况，借以窥见中国轮船航运业产生和发展的接近真实的过程，作者根据所接触到的资料，将挂名洋商及中外合资而实属华资的轮船企业，从洋商中区分出来，连同其他华资企业，不论公司、行号、个人，以船只归企业，按企业创办或最早见于记载的时间系年，分别将各企业的创办情况、资本、组织和船只等变动消长的沿革，尽可能加以具体整理，做出《中国轮船航运业纪事》和《外资在华航运企业纪事》。这样得到约一千七百余个华资轮船企业和二百余个外资在华航运企业的详略不等的沿革简况。然后根据各个企业的沿革简况，先后兴灭消长的史实，排比分类，区别共同的东西和个别特殊的现象，再参证以其他资料，作出判断。用这种方法据以窥见的中国轮船航运业产生和发展的过程，与各阶段的情况和特点，及将由此所形成的资产阶级的一部分，其在各时期参与的阶级斗争的基本内容和形式，虽不敢说已经完全真实无误和已够深刻，但大致接近于

实况的素描，或可略有自信。

经济史离不开数字统计，轮船航运史自不例外。但是有关中国轮船航运业的统计资料，并不比文字资料的情况强些。海关报告每年有各口轮船按国籍分别统计的进出只数和吨数，但不分远洋、国际和国内。全年各口总数中有国际和国内的分别统计，却又不分轮船和洋式帆船。而所谓国际，则又将中国内地同台湾（一八九五年以后）、香港、澳门地区的往来包括在内。至于国籍，更只以挂旗为准。挂洋旗的华资轮船数字，虽然在外人眼中无关大局，但对民族轮船航运业的研究却颇为重要。因为分析不开，就不能不影响研究结果的准确性，自然也影响对民族轮船航运业全貌的了解。而且这种统计只论各口进出的数字，不论各地华资轮船及所属企业的实情，以至第一次世界大战期间华籍轮船的数字也竟明显降低，这显然不符合民族轮船航运业在这期间有较快发展的事实。因此，海关的统计，除有关外国船只的数字在一定情形下可供比较以外，其有关中国轮船航运业的数字，则实不可信用。清政府公布的《邮传部统计表》，名为统计，实则仅列部分小轮企业，可不具论。国民政府出版的《交通史航政编》，详列自一九一〇年起注册的轮船，项目包括所属企业及个人、船价、吨数、航线与注册变动情况等。但所列仅是以华资轮船名义注册的情况，又限于二十吨以上，而吨位标准的不一致（实际上有的是总吨数，有的是登簿吨数），所属企业与个人相混（有不少企业所有轮船，以个人名义注册），前后的重复、错误等等，随处可见。加上从一九一九年起又不包括两广，更非全部情况。同文字资料一样，拆开来，各个轮船数字皆可同其他资料参证，合起来，则难见真情。此外，日本人编的第四回《支那年鉴》，记载一九一四年七月至一九一七年底注册的全部华资轮船简况，但未作合计，且仅止数年。因此，有关民族轮船航运业概貌的所有现成的综合数字，几乎可说是无可资直接利用，势必需要另行重作统计。

为了取得能够比较接近真实地反映民族轮船航运业概貌的综合数字，作者根据已经做出的轮船航运业纪事，选择一九一一年和一九二一年两个年份，以企业为主，做出当年所存全部企业及其所有资本数、轮船只数、吨数的一览表。再按各企业所有轮船的型体和规模等级，及各企业的资本性质，分别按类、按等级、按性质，做出合计与总计数字。另又分列一九二一年所存大中型轮船企业从事的航线和所用轮船的只数与吨数，按航线和企业性质，分别合计，做出中国轮船航运业及两类资本在各条重要航线上实力的估

计。这便制成附录一至附录三的三个统计表。然后再以这三个统计表为基础，加上轮船航运业纪事中的其他内容，制成文中所附各表。

这些统计表中拥有轮船吨位总数一百吨以上的各类企业，于资本数，一部分系从各种资料查知，一部分则是船价合计数。这两者由于中国资本家预付资本的不足，在各个企业中的或有畸多畸少，但从一般情况来看，则又相近。故在资本数缺载的情形下，以船价代替资本数，当距事实不远。个别两者皆缺者，则参照同类企业与轮船情况，进行估计。对于轮船吨数，则采用总吨数作为统计基准。大致五百吨以上的轮船，绝大部分已经分别从各种资料参证中查知。少部分及五百吨以下轮船的一部分，则只好借用现成数字，个别的还须估计。至于百吨以下的企业，大部分皆据之各种具体资料，少部分（一九一一年比重略高些，一九二一年则极少）是以海关报告中两个年份所载各口内港轮船只数，扣除确属外资的轮船以后，同该口已知轮船数之差，参照已知轮船各个项目的平均数略低进行估计，作为补遗的。用以上这些办法做出的统计，当然不可能精确，但因有大部分从大量资料经过考证查知的确实数字为基础，从大数上来看，应是比较接近实际的。

由于这个册子还只是一个按照上述愚见所作的初步实践，又因为有关中国轮船航运史的研究过分薄弱，而有的问题却因为别的原因发生了争议，因此，作者势不能不把粗有所得写成一个研究性质的东西，有时不仅要把研究过程叙述出来，甚至还需写出考证的过程。这就使得各章节之间在篇幅上难求平衡。但为了把问题弄清楚，多提供一些经过综合整理的史料，只好根据有关各问题的情况来考虑，而不再在篇幅平衡上过多追求了。

最后，一本专著应当详细注明所引用和参考的资料来源。一以尊重前人劳动成果，一以供备读者审查方便。作者写这个册子，谨遵这个原则，尽量详注所用资料的直接来源和间接来源。但由于文中所述史实，多由众多零碎资料用上述方法综合得来，如果一一详细具体注出，势将陷于过分繁琐。为了避免不必要地增加篇幅，凡遇此种情形，无论是文字或数字，只好将资料来源注释省略，而把本册子直接征引的参考书目（仅经参考而未直接征引者除外），汇列作为附录四，以供审查。

以上愚见及文中的错误，敬请读者批评指正。

作者

一九八二年十月

目 录

序	(1)
第一章 清代的帆船航运	(1)
第一节 清代的禁海和开海政策	(1)
一 从禁海到开海	(1)
二 所谓“闭关锁国”	(7)
第二节 远洋帆船航运业由盛而衰	(13)
一 清代的商营远洋帆船航运业在规模上超越前代	(13)
二 腐朽的封建统治和西方国家的东侵造成中国远 洋帆船航运业由盛而衰	(20)
第三节 沿海和内河帆船航运业的蓬勃发展	(26)
一 长期的政局安定造成清代国内帆船航运业的 繁荣和兴盛	(26)
二 沿海帆船航运业恢复后迅达昌盛	(31)
三 内河航运长期繁荣	(41)
第四节 清代帆船型制和载运能力的考察与估计	(47)
一 清代帆船型制的规定与实际	(47)
二 沿海帆船载运能力的估计	(52)
三 内河帆船载运能力的估计	(57)
第五节 清代帆船航运业的发展同封建经济相适应	(61)
一 适应于封建经济,服务于封建经济	(61)
二 同封建经济相一致的生产关系	(70)
第二章 外国轮船侵入中国,开始垄断中国江海航运	(79)

第一节 外国侵略者用武力掠夺中国江海航运特权	(79)
第二节 外国轮船航运势力的侵入	(86)
一 早期侵入中国的外国轮船	(86)
二 外国在华轮船企业的设立	(91)
第三节 外国大轮船公司开始在中国建立垄断势力	(101)
一 美商旗昌轮船公司的早期垄断	(101)
二 英国的资本输出与太古、怡和两大轮船公司在 中国江海航运中垄断地位的确立	(106)
三 中国江海航运沦为各国轮船共同掠夺的对象	(116)
第三章 半殖民地中国轮船航运业的产生	(126)
第一节 外国侵略势力压迫下中国帆船航运业的破产 与衰落	(126)
一 外国侵略者的劫掠和轮船的使用是造成中国帆 船航运业破产和衰落的主要原因	(126)
二 沿海和长江主要航线上中国帆船航运业的迅速 破产与衰落	(131)
第二节 中国民族轮船航运业产生的艰难历程	(136)
一 封建统治者阻碍华商投资轮船航运业	(136)
二 华商轮船业被迫托庇于外国侵略者	(148)
三 内港小轮船航运业在封建统治者严厉限制之下 稀疏出现	(155)
第四章 早期官僚资本的轮船招商局	(163)
第一节 从解决洋务派军事工业财政困难到创办封建 大官僚控制下的轮船航运企业	(163)
第二节 封建大官僚同大买办相结合的早期官僚资本	(172)
一 洋务派大官僚主持下封建官僚同买办的结合	(172)
二 “权操在上”的“官督商办”	(180)
三 “酌借官帑”与封建买办资本的融合	(188)
第三节 同外国航运侵略势力相勾结的封建买办性垄断	(201)
一 “略分洋商之利”暴露出早期官僚资本的买办劣根性	(201)

二	步步退让,甘当外资轮船公司垄断中国航运业的“小伙伴”	(211)
三	封建买办性的垄断	(220)
四	一个鲜明的对比	(227)
第五章	华商行驶轮船禁令的解除与各地小轮航运业的普遍兴起	(233)
第一节	清政府被迫解除华商行驶轮船的禁令	(233)
第二节	各地华商小轮船航运业的普遍兴起	(240)
第六章	中国轮船航运业在外国垄断势力的夹缝中求生长	(254)
第一节	外国航运侵略势力在争夺中加强垄断	(254)
一	瓜分危机下外国航运侵略势力蜂拥中国	(254)
二	争夺的重点在长江	(256)
三	势力范围争夺下的北方航线	(264)
四	南方沿海航线的混战	(269)
五	侵入西江	(275)
六	俄国独占黑龙江、松花江航线	(276)
七	侵入中国内港	(277)
八	控制中国远洋航运的争战	(280)
九	列强共霸中国航运局面的形成	(289)
第二节	中国民族大中型轮船航运业生长的艰难与限度	(293)
一	华商兴办大中型轮船企业屡受挫折	(293)
二	艰苦建立的一些中型轮船企业	(298)
三	微弱而分散的中型轮船企业无力构成建立民族近代 航运业的骨干	(309)
第三节	民族资本轮船航运业被迫向内港求发展	(313)
一	民族资本轮船业在内港还可获得发展时机	(313)
二	上海附近成为内港轮船航运业最发达的地区	(318)
三	长江干支流内港轮船航运业的普遍扩展	(323)
四	东南沿海与珠江流域内港轮船航运业的普遍建立	(327)
五	北方的内港轮船航运业仍较落后	(332)