

中国近代经济史译丛

美 刘广京 著

英美航运势力在华的竞争

(1 8 6 2 — 1 8 7 4)

邱锡镡 曹铁珊 译 陈曾年 校订

ZHONG GUO
JIN DAI
JIN JI SHI
YI CONG

上海社会科学院出版社



ISBN 7-80515-140-7/F·36

定 价: 2.20 元

Liu, Kwang-ching

ANGLO-AMERICAN STEAMSHIP RIVALRY
IN CHINA, 1862—1874

Cambridge, Mass.
Harvard University Press
1962

英美航运势力在华的竞争
1862—1874 年

[美]刘广京著 邱锡铤 曹铁珊译 陈曾年校

上海社会科学院出版社

责任编辑 武 曦
封面设计 邹越非

英美航运势力在华的竞争

1862—1874年

〔美〕刘广京 著

邱锡堃 曹铁珊 译

陈曾年 校

上海社会科学院出版社出版

(上海淮海中路 622 弄 7 号)

总发行所上海发行所发行 崇明红卫印刷厂印

开本 850×1168 1/32 印张 7.625 字数 183000

1988 年 10 月第 1 版 1988 年 10 月第 1 次印刷

印数 1—2000

ISBN 7-80515-140-7/F·36

定价 2.20 元

前 言

本书虽然论述企业界一个特定领域中的商业竞争问题，但也涉及到西方与远东关系这一范围更为广泛的课题。事情发生的地点是在中国的通商口岸。这些地方当时都是西方势力的据点，是欧美人一度享有特权的地方。对历史学家来说，为通商口岸时期的西方整个经历作辩解，是既不可能也无必要的。然而，不论最后的功过如何，在通商口岸的实际活动中，确实有些事情体现了西方文明的精萃，西方国家对之是可引以自豪的。

本书的主要人物是西方商人，但也涉及到他们与之接触的中国人，特别是中国企业界中与他们地位相等的人——那些与西方商行进行竞争的中国官员与商人。在远东的这些商业中心，确实存在着一种东西方事物并存的状态。人们只有从中外既竞争又合作的过程中，才能最好地观察中国通商口岸工商业发展的情况。

本书原来的打算，只想写一篇有关远东历史的论文。后来承费正清教授(Prof. John K. Fairbank)的大力指导和鼓励方写成此书。然而作为对中国各通商口岸全部的研究，它充其量不过是费正清教授的巨著《中国沿海的贸易与外交，1842~1854年》(Trade and Diplomacy on the China Coast, 1842~1854)中某些论点的补叙而已。不过我认为，通过对业务商行的考察，也许可以作为研究通商口岸的机构与制度开辟一个新的领域，这些商行毕竟是通商条约的直接受惠者。

我非常幸运地能获阅有关这些商行的原始资料。美国旗昌公司(American House of Russell & Co.)的一大批文件，它原属福士

(Paul Sieman Forbes)私人卷宗,直到1951年方移存于哈佛商学院的贝克图书馆(Baker Library of The Havard Business School)。旗昌洋行的对于美商琼记洋行(Augustine Heard & Co.)的文献虽然保存良好,但束之高阁,直到1956年在贝克图书馆手稿部R·W·洛弗特(Robert W·Lovett)先生的监督下,才打开了最后一批文件箱,并开始对外开放。感谢伦敦孖地臣公司(Matheson & Co.)的A·李德(Alan Reid)先生的盛意,使我能够查阅收藏在英国剑桥大学图书馆(University Library, Cambridge, England)的怡和洋行(Jardine, Matheson & Co.)档案。又承伦敦约翰·斯怀尔父子公司(John Swire & Sons, Ltd)A·V·T·迪安(A·V·T·Dean)先生的大力协助,我获得了有关太古洋行(Butterfield and Swire)早期历史的宝贵资料。对所有以上诸位,尤其是协助我查阅他们家藏私人文稿作出安排的E·金能亨(Edward Cunningham)先生和已故的M·福士(Murray Forbes)先生,谨此表示深切的感谢。

此外还承很多朋友给予我指导和帮助,特别是杨联陞教授,他对我提出非常宝贵的意见,E·K·哈维兰教授(E·K·Kenneth Haviland)为我审阅了全部底稿,并从海运历史学家的角度发表了高见。另外承《企业史》杂志(Business History Review)的G·S·吉布(George S·Gibb)和R·金格(Ray Ginger)两位教授对本书第一和第二两章;我的老同事哈佛大学东亚研究中心(The East Asian Research Center at Havard)的周舜莘教授和F·H·H·金博士(Dr.Frank H·H·King)对本书的第三章分别提出了有益的建议。在对书稿进行修改过程中,又承侯继明教授提出了宝贵的意见。哈佛大学出版社(Havard University Press)的麦克劳克林夫人(Mrs. Philip C.Mclaughlin)从编者角度提出了精辟的见解,都使我获益匪浅,另在撰稿时还承杜普图拉夫人(Mrs. George Deptula)和托尔小姐(Miss Mary Towle)从专业方面给予协助,谨

此一并致谢。

最后,我特别要对老友安妮和杰拉尔德·布莱克 (Anne and Gerald Blake) 所给予的宝贵支持与建议表示衷心感谢。

刘广京

麻省·坎布里奇

图 1

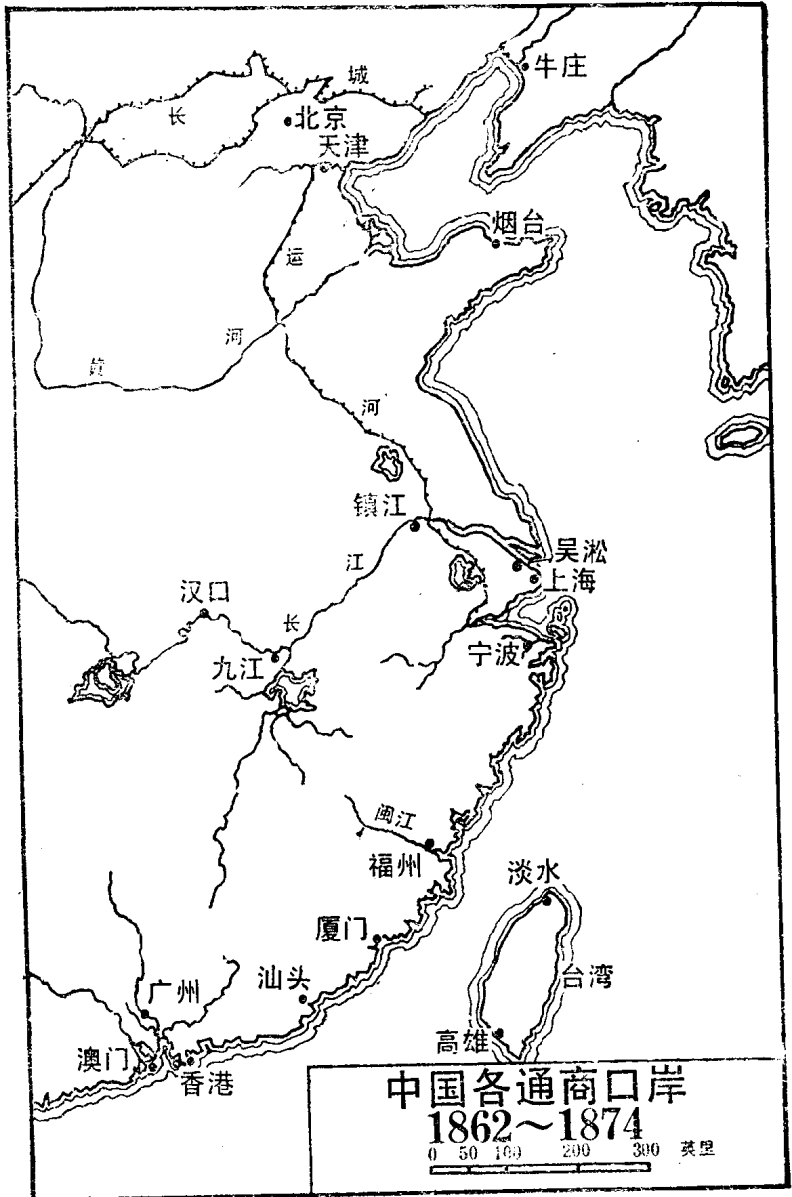
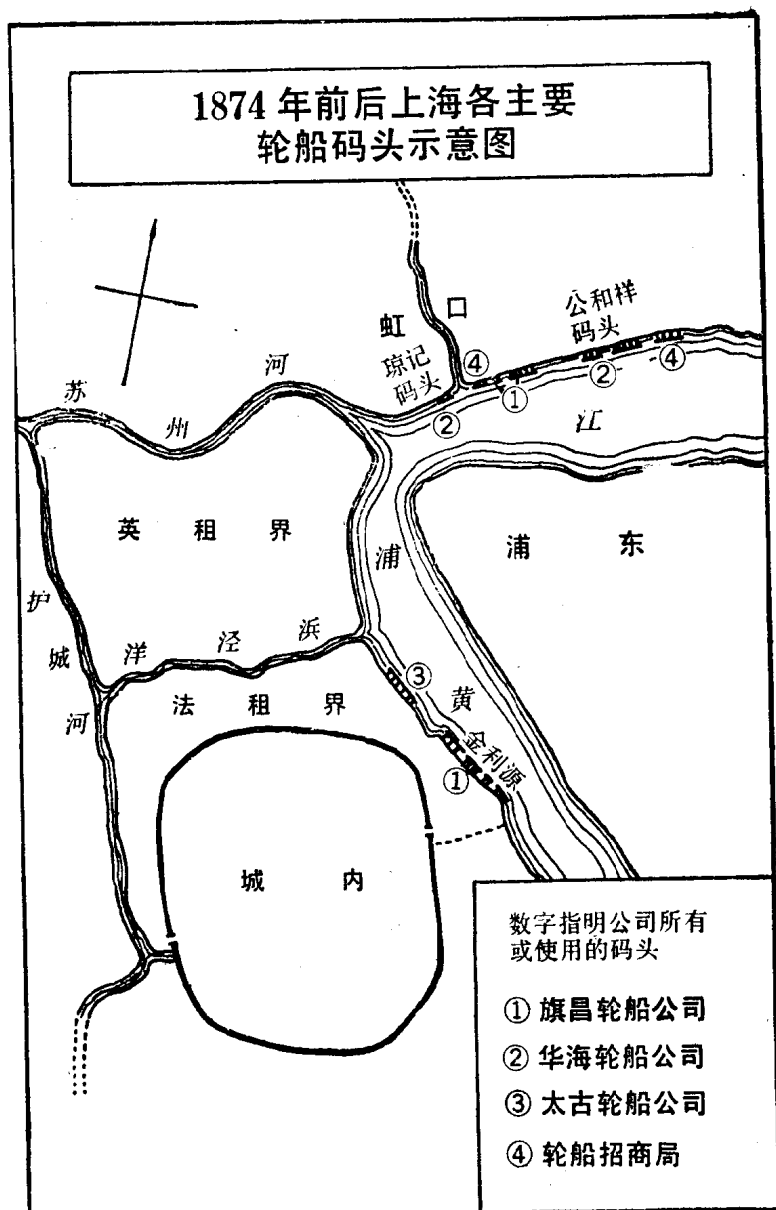


图 2



导 言

中国各水域中的轮船

当马克·吐温在 1874 年开始写他那部不朽著作《密西西比河上》(Life on the Mississippi)时,他并没有想到要了解一下美国轮船航运史的情况,也没有想去打听“土耳其皇帝号”(Grand Turk)或“阿勒克·斯科特号”(Aleck Scott)的主人是谁。他只求把那富有诗意的,但却又很具体的河上航行技巧描绘出来,同时把轮船间你追我赶的那种激动的心情能形于文字,便心满意足了。有关乘坐美国轮船航行的传奇故事迄今还在激起人们的联翩浮想。但直到近年,我们才在亨特的《西部河流上的轮船》(Louis C. Hunter, Steamboats on the Western Rivers)一书中,发现对密西西比河流域轮船航运中的商业机构有较充分的研究,至于那些曾为美国东部诸河流和东部沿海的贸易服务的无数船只至今还没有出现过一部与此类似的著作。这也许要在莱恩的传记性作品《商船队长范德比尔特:一部蒸汽时代的史诗》(Wheaton J. Lane, Commodore Vanderbilt: An Epic of the Steam Age)中,^①我们才

① 亨特:《西部河流上的轮船:一部经济和工艺史》(Louis C. Hunter, Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History),坎布里奇,马萨诸塞州,1949年;莱恩:《商船队长范德比尔特:一部蒸汽时代的史诗》,纽约,1942年。请参阅阿尔比恩:《海运史:一部附有注释的书目提要》(Robert Greenhalgh Albion, Maritime and Naval History: An Annotated Bibliography),修订版,密斯蒂克,康涅狄格州,1955年版,第17,38~42页,和柯克兰:《美国经济生活史》(Edward G. Kirkland, A History of American Economic Life),第三版,纽约,1951年,第697页上的书目提要。

能大体看出各轮船主之间的竞争是怎样成为轮船航运事业发展的巨大动力的。

在美国历史学家看来对此作进一步的研究似无甚必要。美国企业体系的经营方式在许多方面已为人所熟知，再就这一总的模式详加阐述，似已没有多大意义。然而，如果研究的专题不是有关美国国内的企业，而是发生在 19 世纪中国不同环境下的类似活动，则情况便有所不同了。

本书系叙述在 19 世纪中国通商口岸中所进行的一种商业活动，这些通商口岸乃西方势力的中心，那里的英、美以及其他国家的商人享有多种同贸易活动有关的权力或特权。由于拥有这些权力或特权，西方商人得以开设各种类型的企业，并且往往越出进出口贸易所严格规定的范围，如打进当地的内河航运等等。^①迟至 1880 年，中国仍无一英里铁路，没有一支机动纱锭或一部纺织机。可是，就在这同一时期，中国的三家最主要轮船公司已经拥有轮船 42 艘之多，航行于各通商口岸之间的各条航线上。^②

轮船对中国并不只是一场技术革新，还是一次商业改革，因为随同轮船而来的还有资本组织和经营管理等各种新的办法，其规模之大是直到当时为止还不曾为这些商业中心的人所见过。不仅如此，就连商业的组织机构也是新奇的。在中国的西方轮船业，因得到条约条款的庇护而不受中国政府的约束，任何参与订约的列强都可自由出入中国。在本书所涉及的这段时期内，航运业中的美英两国轮船公司实际上已展开了激烈的竞争。一家中国轮船公司后来也参加了角逐。尽管这家中国公司具有不同背景，但却不

① 对西方在华企业发展过程的初步探讨，可参阅艾伦和多尼索恩：《远东经济发展中的外国企业：中国与日本》，伦敦，1954 年版，第 343 页。

② 刘广京：《19 世纪在中国的航运企业》（Steamship Enterprise in Nineteenth Century China），载《亚洲研究杂志》（Journal of Asian Studies），1959 年，第 18 期，第 435～455 页。

得不按照条约口岸的那套组织形式办事，其方式方法几乎和美英两国公司无不相同。

尽管在 19 世纪各通商口岸，英国比美国的贸易公司要多得多，然而美国人却在航运业方面经常同英国人展开激烈竞争。19 世纪 50 年代初期，正值快速帆船极为兴盛的时代，进出各通商口岸的外贸商品大约半数都是由美国船只装运的。^①当时，外国轮船早就参与了中国沿海的贸易，为中国商人在通商口岸之间运输他们的本国商品。从琼记洋行（1840 年建立于广州）分布在中国沿海的各分支机构文件中，可以清楚地表明美国人参与这项轮运业务情况，同时还可看到美国商人和雇佣或租赁他们船只的中国人关系十分密切。^②

不过在本书所涉及的这段时期内，快速帆船已经过时，美国帆船在开往中国的远洋航线上已不居重要地位。由于美国航运业在中国港口之间日益采用轮船，因此，它仍能长期保持中国水域中的轮运业务重要地位。即使在英国的殖民地香港（位于中国海岸的南端），也是美国人首先创办的香港——澳门——广州定期航线，后来形成当地第一流的轮船公司。^③位于长江三角洲的中国最大

① 截至 1852 年 9 月 30 日为止，在上海港办理出口手续的外轮悬挂美国国旗者占 47%：英商船只 103 艘，总吨位为 38420 吨；美商船只 66 艘，总吨位为 36532 吨；其它船只 13 艘，总吨位 3213 吨。参阅马士：《中华帝国对外关系史》第一卷《冲突时期，1834～1860》（The Period of Conflict, 1834～1860）伦敦，1910 年版，第 343 页。

② 费正清：《中国沿海贸易与外交》（J. K. Fairbank, The Trade and Diplomacy on the China Coast）坎布里奇，马萨诸塞州，1953 年版，第 17 章。

③ 关于 1865～1874 年的香港轮船公司名单，见附录 2。关于美国轮船在香港、澳门、广州之间开展航运业务情况，见哈维兰：《1845～1878，美国在中国的轮船航运》（Edward Kenneth Haviland, American Steam Navigation in China, 1845～1878），载《海事杂志》（American Neptune）1956 年第 16 期第 12～15 页，1957 年第 17 期第 60～63 页。我们还查阅了该作者发表于《海事杂志》1962 年第 22 期，第 5～43 页上的《中国、香港、广州水域中的早期轮船航运》（Early Steam Navigation in China, Hongkong and the Canton River）。

的贸易中心上海,有一家规模很大的美国公司。这就是 1862 年由美商旗昌洋行(Russell & Co., 1824 年建立于广州)开设的旗昌轮船公司(The Shanghai Steam Navigation Co.),并雄踞中国最大航运企业宝座达十五年之久。这家企业不仅经营长江航运,还兼营沿海航运业务。各通商口岸有关外轮运输业务的统计资料表明,这家公司的地位是如此重要,以致在它整个经营期间,一直名列前茅,间或仅次于英国企业。1873 年,美国企业在从所有通商口岸运往某一通商口岸的全部货运吨位中占到 51.4%。到了 1878 年,在旗昌轮船公司的船队出让给中国人以后,美商在总吨位中所占比例便下降到 2.2%。^①

这家美国公司作为航运界的先驱,在任何中国轮船航运史的著述中,它都应该居于中心地位。旗昌轮船公司不仅是航运业草创时期中的佼佼者,它还在资本组织和经营管理技术方面为中国树立了榜样。这同新英格兰*的企业家为美国中西部建造铁路树立的榜样颇为相似。一直要到 19 世纪的 70 年代,约在这家美国轮船公司成立 10 年之后,上海的英商轮船公司才开始用同样的经营方法急起直追。

在这家美国公司存在的前后 15 年中,它的历史也就是轮船业在中国的竞争史。上海每一家从事轮船业的英国公司,都遭到这

① 这些百分比数字,取自中国海关对从一通商口岸运往另一通商口岸的货运统计。1873 年,美商船只的吨位在 3191992 总吨位中占 1643700 吨。1878 年,在 5179812 总吨位中美商只占 116982 吨。中国海关:海关贸易报告册(简称“关册”),1873 年(上海 1874 年)第 1 部分第 26 页,上列数字包括轮船及帆船。除了英、美和华资轮船公司,下列国家也参与中国航运,但居于次要位置,它们是德国(汉堡)、法国、荷兰、丹麦、西班牙、俄国、瑞典和挪威。关于在中国海关的范围内,英美船只在中国水域中航行的船只与吨位的比较图表,见附录 1。

* 美国东北部六州的总称。——译者注

家美国大企业的竞争,当一家中国轮船公司于1873年成立时,这家公司经理所抱的主要期望,就是要设法“迫使旗昌就范”。^①因此,人们往往会倾向于把注意力从研究这家美商公司转移到研究英中两国同它相竞争的那些公司上去。同时,在研究它们的竞争史的基础上,来观察各种潜在势力所起的作用。通过这些企业的研究,人们便可以对集中表现在繁盛的通商口岸城市中的截然不同的东西方传统,进行深入的探讨。

本书只想对这些通商口岸的一些航运公司作一研究,至于头绪纷繁的中国水运行业,则不属本书所要讨论的范围,^②尽管一家航运公司的历史无法同构成它的基础的贸易截然分开。因此,本书在为其所规定的范围内还应该起到对中国的商业发展加以评论的作用。读者将会发现:促进西方轮船公司和中国商界之间主要接触的,是中国的买办商人。毫无疑问,轮船公司给这些中国商人带来好处,正如他们为西方轮船主带来了好处一样。由于这些轮船公司仅限于在通商口岸之间从事经营活动,它们只能为有限的几个市场服务。为此,它们所装运的货物,也只以高档商品为限。但是,又因轮船吨位不断增加,每每超出实际贸易需求之上,以致造成船主们之间的剧烈竞争,乃至轮船公司愈来愈多地为新商埠中的华人服务了。

有关轮船航线的说明

鉴于我的目的只想叙述通商口岸各轮船公司的经营活动,因而不打算把英国殖民地香港的各轮船公司也包括在内。但也不应

① 《中国轮船招商局 1875~1876 年报告》,见《北华捷报》,1877 年 4 月 12 日,第 371 页。

② 要阅读一本具有启发性的以上海为中心的中国商业水运专著,可阅墨菲《上海——现代中国的钥匙》(R. H. Murphy, Shanghai: Key to Modern China),坎布里奇,马萨诸塞州,1953 年版,第 4、7、8、章。

忽略,香港是个通商口岸贸易中的重要集散地。19世纪60年代中期,有名的经营远洋航运的大英轮船公司(P. & O.)和当地一家拥有3艘轮船的公司都在香港和华南各口岸如汕头、厦门和福州之间开办定期航线。而大英轮船公司的船只则早就在香港、上海之间开展了定期航运业务。省港澳轮船公司(Hongkong, Canton & Macao Steamboat Co.)在1865年成立之后(由美国人创办),这条短程而颇具吸引力的航线却从未中断过。^①

长江早为上海的航运业提供了极好的条件。正是在长江这条河道上,旗昌洋行的轮船公司才得以起家。美英中三方面的轮船公司在这里进行的争夺是极其激烈的。上海的这些公司,到19世纪60年代中期,在较小的规模上对附近的沿海口岸宁波(往南120英里),以及位于渤海湾(往北510~725英里)的其他三个通商口岸开辟了定期航线。60年代后期,又经营了福州的航线(往南430英里)。19世纪70年代,当英商太古洋行参加长江航运时,另一英国公司怡和洋行则同美国公司在北洋航线上展开了竞争。(见图1)

在本书所涉及的大部分时间里,作者着重叙述几条主要航线业务——长江及北洋航线。不过应该特别指出的是在1874年以后,上海各英国公司还拓展了华南航线,以及南自汕头北至牛庄的

① 自19世纪40年代起,大英轮船公司就参加中国运输业务。在没有邮约的情况下,它加派船只在香港、上海及中途港口之间参与航运。1864年该公司每月有三艘船按排定的时间驶往上海,其中一艘定期停泊汕头。此时,一家香港英资德忌利士轮船公司(Douglas Lapraik & Co.)也在各通商口岸之间定期航行,北至福州。厦门海关税务司在1865年报告中声称:“进出厦门港口的船只,除不定期来自中国港的船只外,有六艘船在香港、汕头、厦门、福州间定期航行,其中三艘属于大英轮船公司,另三艘为拉普拉克先生所有。”《关册》,1865年(上海1866年),参见《北华捷报》1844~1865年轮船报导表;凯布尔《1837~1937大英轮船百年史》(Boyd Cable, A Hundred Years History of the P. & O., 1837~1937),1937年伦敦出版,第16章。迪万:《这些杰出的船只》(David Divine, These Splendid Ships)1960年伦敦版,多处提及。哈维兰:《美国航运》,载《海事杂志》第十七期(1957年),第60~63页。

南北航线。本书所回顾的这十多个年头，具有西方航运企业在中国广泛兴起的特征。

有关各种商品和贸易统计的说明

从上海出发的轮船装载着形形色色的进口商品运往长江和沿海各口岸，这些商品主要是棉纺织品、毛织品和鸦片。从宁波和福州，特别是从长江沿岸则有大量茶叶运到上海，然后运往国外或其它中国口岸。而值得注意的是，当轮船业的竞争日益加剧时，大量专供国内消费的土产也由航行于口岸之间的轮船装运。

由于很难找到中国帆船运输量的充分统计资料，我不想阐述有关轮船公司兴起之前，在几条主要航线上的贸易需求。但是，1864年之后由外国船只装载的贸易货运数额均有可靠资料可查，除文中和附录中所列各表外，还可参阅海关逐年出版的《关册》(The Returns of trade at the Treaty Ports in China)①。

有关吨位和币制的说明

除另有说明外，本书所述轮船吨位均指总吨位。②关于“Tls.”字样，一般系指银两中的“上海两”，但在海关的统计资料上，有时

① 我在哈佛学院图书馆找到的《关册》最早一期为1867年，关于1864~1866年的统计资料系从中国海关发表的另外一些主要从书中获得。

② 在本书涉及期间的总吨位，仅指在美国登记的总吨位。因此本书所述某些美国船只的净吨位在官方文件中没有提及。在此期间，英国的净吨位则系用作注册登记之用。但本书所述及的英船总吨位可从英国官方文件——劳埃德船舶年鉴(Lloyd Register)或水险商轮船登记册(Underwriter's Registry for Iron Vessels)中获得。为了便于进行比较，最好全部采用总吨位。然而读者须注意，英美船舶不是按同一标准计算的。有关本书所述各美商船只和部份英商船只的权威性吨位数字记载，见哈维兰：《美国航运》一文附录3，载《海运杂志》，第18期(1958年)第146~153页。

也指长江和华北各口岸的当地银两。此外,有关元的标记,统一用美元。至于与时而异的汇率,则指年度平均数而言,在本书所涉及的年限内,每一上海两相当于 1.35~1.43 美元。^①

① 1873 年以前,中国海关在表格上用以计算贸易值的单位未用过海关两,虽然该年以前在税收表中已用作计算单位。上海两的平均外汇兑换率可从每年《关册》中查到。

在本书所涉及的期限内,三个长江口岸(汉口、九江、镇江)和三个北方口岸(天津、牛庄、烟台)的当地两对海关两的比率如下:每 100 海关两约合以上各埠银两的 104~106 两,合 111.4 上海两。