中国近代航运史资料

第一辑

1840—1895

上册

中国近代航运史资料

第一辑

1840 — 1895

F552.9
5
3:1(1)

上 册

聂宝璋编

北京圖書館藏

上海人民出版社

R186777

责任编辑　顾家熊
封面装帧　许明耀

中国社会科学院经济研究所
中国近代经济史参考资料丛刊
第八种
中国近代航运史资料
第一辑
1840—1895年
下　册
聂宝璋编
上海人民出版社出版
（上海绍兴路54号）
新华书店上海发行所发行　上海商务印刷厂印刷
开本850×1156 1/32　印张24　插页1　字数587,000
1983年11月第1版　1983年11月第1次印刷
印数 1—3,000

书号 4074·526　定价(七) 3.65元

F552.9
5
1(2)

中国近代航运史资料

第一辑

1840 — 1895

下 册

聂宝璋编

BR74/25

上海人民出版社

B 186780

编辑说明

一、本书辑录的是第一次鸦片战争直到甲午战争期间中国近代航运史资料。

二、全书共五编，凡十七章。

绪编两章，是作为背景资料辑录的，主要反映第一次鸦片战争以前外国船只在中国沿海的窜扰活动，轮船在中国领水的出现，以及中国木船在沿海、南洋等航线经营贩运贸易的沿革及情况。第一编三章，主要辑录了十九世纪四十至六十年代以暴力掠夺为特点的西方资本主义侵略者对中国航权的破坏及其船运势力扩张的资料。第二编四章，则以十九世纪六十至九十年代外国在华轮运势力的进一步扩张和国际轮业垄断资本的入侵为主要内容。第三编六章，则集中辑录了轮船招商局的创办及其初期发展阶段的资料。第四编两章，分别辑录了中国木船运输业的衰落与中国民族资本轮运业产生的历程。

三、本书各个编章节目，均按不同历史阶段及主要问题分门别类进行编辑的。但各个章节之间仍不免有若干前后关连，需要彼此参酌之处。凡此均尽量以"编者注"形式指出其相关章节，以便读者查考利用。同时可以说明几个问题的资料，一般均尽量避免重复引用。

四、中国近代航运史资料十分纷繁，且极庞杂琐碎。因而在辑录过程中要作较大幅度的取舍。其中除部分函件、奏章、条例、原档等不便割裂而保留全文外，大多均以说明问题为限，只辑录有关段落或有关文句。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

五、每段资料之末，都按作者、书名、卷期、页次的顺序排列，注明资料来源。其中书名一般均从简称，出版单位、出版年份等则均从略。读者可以查阅附录“本书征引文献目录”部分。又书中引用英文资料较多，其资料来源皆注原文名称，目的在于方便读者查对原书。

六、本书辑录的英文资料译文中，凡船名、人名、企业名称等，有习惯译名者，均尽量从习惯译名；无从查考习惯译名者，一律以音译代之。为了减少由于译名纷杂而可能出现的舛错，本书也另编各类译名对照表，作为附录，以便读者查对。

七、本书以文字资料为主，间亦选录或编制若干有关统计资料，以便与文字资料相互印证、彼此补充。资料之中，特别是档案及某些抄件，多有字迹不清、标点讹误甚或词意矛盾之处。在编辑过程中，编者已竭力作了若干校对与勘误。然而仍有若干疑似之迹，一时无从订正者。凡此皆暂予存疑。一般以“□”代之。文字中间偶然也加有〔〕，其中文字为编者所加。本书疏漏以及错误之处，限于编者水平，在所难免，惟有期待于读者的指正，以便再版时修订。

八、本书所选辑的资料，大都出自档案、函牍、笔记、奏章等各种中外文的旧文献。这些文献几无例外，皆出自当时的统治阶级之手。因此，读者在利用时，自然有必要当心资料中存在的立场与观点问题。

编者

1982年4月

序　言

本书辑录的是1840—1895年间中国航运业发展的资料。

在这个历史时期里，由于西方资本主义势力的入侵，中国由封建社会开始走上半殖民地半封建社会的道路。中国社会的阶级关系及经济结构都经历着前所未有的剧烈变化。其影响所及，牵涉到各个行业。和工业、农业、贸易等行业一样，航运业的发展不能不受半殖民地半封建社会经济总的发展趋势的制约；作为部门经济，它也和工业、农业、贸易等行业一样，又必然有其发展的特点和发展过程。不探查研究各个部门经济不同的发展过程与特点，也就难于科学地归纳整个中国近代经济史的发展规律。

就中国近代新式轮运业的发展来讲，最早出现的是外来侵略者轮运势力。

我们知道，船舶是殖民主义者从事海外掠夺必不可少的工具。殖民主义者的魔爪伸向那里，那里就会有殖民主义者船只的踪迹。早在鸦片战争以前，殖民主义者商人船只在中国领水的窜扰活动即已日益频繁，机动力的轮船曾经多次在广州沿海试探。迨第一次鸦片战争侵略者武力征服清政府以后，外商在华船运势力急骤扩张，为船运服务的船舶修造业及新式轮运业，作为独立行业最早在沿海各口岸出现。迄十九世纪六十年代，在不到三十年的时间里，中国主要江海航线几乎全为外商轮运势力所垄断。

中国的近代轮运企业则是在外国轮运势力已经垄断中国江海航线的条件下出现的。这就是洋务派创办的第一家民用企业——轮船招商局。招商局的出现，标志着中国水上交通由木船运输进入

轮船运输的新纪元。具有资本主义性质的招商局的成立，在一定程度上反映了封建社会内部经济关系发展变化的历史进程。然而，这一新式轮船企业却一直处在封建的买办的洋务派官僚严密控制之中，这就注定具有资本主义性质的轮船招商局没有、也不可能沿着资本主义的经营方式发展。通过招商局的创办与发展，大体可以反映"洋务运动"的某些基本特点和性质。

与外轮势力及洋务派控制的招商局处于对立地位的中国民族资本小轮业情况则迥然不同。招商局创办以前，中国民族资本小轮业的幼芽交受外来侵略势力及国内封建主义的压力，终难破土而出。招商局创办以后，虽然各地置办轮船的申请层出不穷，但直到甲午战争以前，经过差不多半个世纪的艰难历程，中国民族资本小轮公司却仍是寥若晨星。在这里，中国民族资本轮业之所以长期得不到发展，侵略势力垄断与竞争的作用是显而易见的，但来自国内封建主义的危害绝对不能忽视。

下面我们就按本书内容的顺序，对外国在华轮运势力、轮船招商局及中国民族资本轮运业三个方面的一些问题略加分析，以供读者参考。

一

十九世纪外国在华轮运势力的扩张，大致可分为两个阶段。自四十至六十年代，侵略势力通过暴力掠夺，严重地破坏了中国领水主权，外商轮运业获得迅速发展。七十年代以迄十九世纪末，外商在华轮运势力向内河航线扩张，国际轮业垄断资本打入中国领水，使中国日益变成国际资本主义倾销商品、掠夺原料的市场。

第一次鸦片战争以后，清政府被迫允准外商"自由贸易"、"五口通商"。不平等条约约款并没有关于"航权"的专款规定，只是在商品贸易、减免税率等范围内间接涉及到航权问题。例如1844年

7月签订的中美五口贸易章程中曾订有："其五港口之（美商）船只，装载货物、互相往来"，已在一口完纳船钞的美船，"因货未全销，复载往别口转销者，即可不再缴纳船钞"，等等。在这里既不曾涉及外船揽载土货问题，更无外船可以任何借口驶赴非约开口岸的承诺。相反，前述约款中第三款尚且规定："五港口外，不得有一船驶入别港，擅自游弋，又不得与沿海奸民私相交易。"① 中法黄埔条约中也有类似规定。

但是从政治上丧失独立地位的清政府凭借约款条文是不可能限制外商活动的。我们知道，碍于中国自然经济结构的顽强抵抗力，自由资本主义的商品一时难于大量打入中国市场，外来侵略者无法通过正常的商品贸易充分实现不等价交换的剥削。在这一阶段的时期里，侵略者采取的主要侵略方式是暴力掠夺。商品走私、偷运毒品、掠卖华工、海盗"护航"等烧杀抢掠、明火执仗的罪恶活动，迅速在已开未开口岸蔓延开来。这些无一不靠船只进行的种种暴力掠夺活动遂成为外船势力赖以扩张的重要手段。

拿走私逃税来说，约款中也曾订有"秉公议定"的"协定关税率"，即除一部分品目订为从价百分之十左右的税率外，余均从价百分之五以下。这种税率无疑是有利外商的。其有利的程度，"竟比（外国）商人们本身所敢于提出的还要更加有利一些"。② 尽管如此，外国商人仍然猖狂走私、偷漏成风。因为走私偷漏往往可以化有税为无税，比有利可图的"协定关税率"还要有利。出于暴利的诱惑，几乎每一个英美在华洋行商人都"充分地利用了他们的资力"，经营毒品生意。③

尤其严重的是，鸦片贩子竟完全置约款于不顾，"任意毫不拘

① 王铁崖编：《中外旧约章汇编》，第51页。
② 莱特：《中国关税沿革史》，第10页。
③ 马士：《中华帝国对外关系史》，第1卷，第612页注一。

束地在他们所愿去的地方，用他们所愿用的方法去进行贸易"。① 兜售鸦片的船只，完全没有已开未开口岸的界限。"偏僻的港汊"都是它们出没的场所；"整个中国海岸"，包括许多未经测量的沿海城镇与渔村，都是它们的活动领域。② 至于以"保护"中国木船为己任的海盗"护航"船只，就更加没有口岸的限制了。凡华船所至之处，"护航"船只均可自由湾泊停靠。不仅如此，海盗商人的势力甚且由海上伸进沿海城市。例如，台湾的打狗，远在开埠以前，美商拉毕奈和奈伊就曾以保护这个口岸不受海盗袭击及每船允交吨税100元为条件换取了该口的樟脑贸易垄断权和设行的特权。③ 此外，掳掠华工、贩卖人口的外商船只同样没有任何界限。例如，"汕厦及闽粤二省不通商口岸，往往有夹板船私自前往，贩卖人口"。④

就这样，约款所不曾让予的中国沿海航权在侵略者的猖狂暴力掠夺中丧失殆尽。根本无权在中国领水自由航行的外商船只却取得最大限度的航行自由。

但是，对外商船运业务来说，单凭航权是不够的。除航权外，还需要"土货贩运权"。这是在1863年订入《中丹条约》以前约款所不曾规定的另一项特权。显然，只有在取得航权的同时又取得土货贩运权，外商船只才具备扩张业务的条件。然而土货贩运权与航权一样，作为独立国家，又都是不容侵犯的主权。因之侵略者为了攫夺土货贩运权，同样要以暴力掠夺为手段。

首先，以战胜者自居的外国商人强行破坏甫经签订的条约约款，公然非法从事土货贩运业务。谁都知道，前面提到的"因货未全销"，外船得在完纳船钞后"载往别口转销"的条款，指的是在已

---

① 莱特：《中国关税沿革史》，第86—89，95页。

② Bassil Lubbock, The China Clippers, pp.3—5, 13—14.

③ 丹涅特：《美国人在东亚》，第246页。
E. Griffin, Clippers and Consuls, p.285，注3。

④ 李鸿章：《李文忠公全书》，奏稿，第25卷，第36页。

开五口之间转销未销的进口洋货。对外商来说这已经是明显的特权让予。但是，转运洋货既然是“条约所明许”，在暴力掠夺猖獗的年代里，依恃强权的外商转运土货也就“势难禁阻”，欲阻不能了。①

一位资产阶级历史学家曾就此写道：（这项条款）“为外船经营沿岸贸易打开半扇门”。② 其实何止“半扇门”！据说早在1843年至少在厦门地区即已发现外船载运土货的事实。虽说这只不过是“顺便利用一下这种沿岸贸易的权益”，并且把它当作“一种附带利益”，一时还说不上是贩运土货的专业经营，但毕竟开了先例。③ 以后在走私偷税罪行中，外船非法贩运土货的活动越来越多，遂致一发不可收拾。

此外，海盗“护航”又为外商开展土货贩运业务创造了条件。不堪海盗袭扰的中国船商不得不接受海盗“护航”。然而在“护航”之中仍然无法避免“护航”者的敲诈勒索。走投无路的华商索性直接价雇外船包运。外商船只遂得乘机兜揽华商货载。华商沿岸贸易遂迅速落入外商船只的控制之中。例如以海盗“护航”而闻名的葡萄牙快艇就常为进退维谷的华商所雇用，于厦门、台湾之间从事鸦片、洋货及大米的往返贩运业务。④

在非法的土货贩运活动中，唯利是图的外商很快就发现“船运比商品买卖更有利润”。⑤ 为了追逐利润，原来只是作为一项“附带

---

① 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，第77页。
② 丹涅特：《美国人在东亚》，第142—143页。
③ 莱特：《中国关税沿革史》，第185—186页。
④ G. C. Allen, Western Enterprise in Far Eastern Economic Development, China and Japan, 1954, p. 127
British Consular Report, 1869, Tientsin, p. 14.
S. Wright, Hart and Chinese Customs, p. 76.
莱特：《中国关税沿革史》，第41、188页。
⑤ E. Griffin, Clippers and Consuls, p. 307.

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

利益”的土货贩运日益变成为外商船只的正常业务。进入十九世纪五十年代，活动在中国沿海的英籍船只，“绝大部分都在非约开口岸地方经营土货贩运”。① 1856 年上海外商船只半年内的统计数字表明，在总数一百四十一只的英籍船只中，进口上海者有三分之一都在干着“沿岸贸易”的勾当，在五十八只美籍船只中，其比例亦不相上下。② 到五十年代末期，外商船只已由华南的大米、土糖，华北的豆石等一般土货的贩运进而染指于官方垄断的盐运与漕粮。外船活动的范围，也已由沿海扩展到松黑两江、闽江与长江。在广阔的中国领水里，外商船只就这样达到无远弗届的程度。

当然，侵略者为扩张自己的船运势力所侵夺的特权绝对不限于航权与土货贩运权，此外还有港务行政权、引水权。外国船商为排挤中国船商、控制华商货运，也不单是凭借政治特权，保险也是不容忽视的重要手段。本文限于篇幅，这里就不一一叙述了。

迅速扩张中的外商在华船运势力，最初主要是靠风帆的二桅、三桅、夹板、“快船”之类的木船。一般说来，机动力的轮船由于续航力差、容积小，特别在远程航线上难于作有利的经营。据说，当时只有资力雄厚的大洋行才能负担得起轮船较高的费用。③ 1845 年从纽约开抵中国的美轮“伊迪丝号”是“机帆并用”的。④ 同年开至香港的英轮“玛丽伍德夫人号”“舱位不多，货容量不比大型驳船大”。⑤ 因此，轮船通常只是作为辅助运输工具使用。但在中国近

---

① 英国蓝皮书：《关于 1857—1858 年额尔金勋爵至中国及日本特使团的通讯》，第 83—84 页。

② E. Griffin, Clippers and Consuls, p. 265.

③ S. C. Lockwood, Augustine Heard & Co.: American Merchants in China on the Eve of the Opening of the Yangtze, 1858—1862, pp.103—104.

④ R. B. Forbes, Personal Reminiscences, Boston, 1882. pp. 210—211.

⑤ A. Michie, Englishman in China during the Victoria Era, pp. 257—262.

海、首先在外商势力集中的香港、广州地区，轮船仍然获得迅速的发展。资料证实，早在1846年就已有两艘轮船从事香港广州间的运输业务，而且“迅速准时”。① 随后更出现一家经营定期班轮的“省港小轮公司”，(Hongkong Canton Steam Packet & Co.)。这是外商在中国创办的第一家专业轮船公司。这家公司资本只有三万两，轮船只有两只，1854年即行清算停业，但却显示外商在华轮运业的经营已经提上了日程。② 自此，以香港为基地，外商轮船航线不断向华南沿海各地延伸，汕头、厦门不时有外轮的踪迹出现。租雇外商轮船拖带木船的业务且已相当普遍。

1850年大英轮船公司曾经一度开辟上海香港间轮船定期航线。③ 这家轮船公司一方面向中国“大量运送鸦片和现金”，④ 一方面也在经营土货的贩运。1853年以后单单“大英”一家“就有不下五艘轮船从事于这种沿岸贸易”，而且“所有这类船只都象载运洋货一样地载运土货”。整个五十年代，无论是帆船与轮船，都“数目增加极快”。⑤ 第二次鸦片战争以前，华南沿海的外轮势力显然已经奠定了基础。

外商轮运势力的迅速扩张及土货贩运业务的展开，使侵略者的胃口越来越大。他们急于把已经攫取到手的约款外特权订入条约，通过条约把非法权益合法化，然后再据以扩张其船运势力。侵略者的这种明显的扩大侵华特权的图谋通过第二次鸦片战争大部分得以实现。很多外船非法活动的中心都通过《天津条约》被辟为口岸，使原来的通商五口陡增至十四口。此外还有自由到内地通

---

① B. P. P., Returns of the Trade of the Various Ports of China, Down to the Latest Period, pp. 39—40.

② 一说1848年春正式开业。Eitel, The History of Hongkong, p. 276.

③ 莱特：《中国关税沿革史》，第187页。

④ Endacott, A History of Hongkong, pp. 130—131

⑤ 莱特：《中国关税沿革史》，第187页。

商、传教、游历等特权。特别是长江航线的开放，大大鼓舞了伺机扩大侵略的外国商人。外商船运势力迅速扩及长江一线。继侵略者1861年武装窥探上海汉口航线以后，上海的洋行纷纷置备轮只，利用太平天国革命战争的时机，哄抬运价，争先从事长江航线运输。旗昌轮船公司(Shanghai Steam Navigation Company)就是美商旗昌洋行(Russell & Co.)以一百万两资本于1862年在上海创办的。主要是美商旗昌、琼记，英商宝顺、怡和等大洋行轮运势力之间的一场持续的激烈竞争于兹展开。长江航线也就变成侵略者角逐的场所。

在这场竞争中，借助于买办商人从资金及货载两方面支持的旗昌终于先后击败对手，成为长江航线的霸主。1867年曾经出现一家专行长江航线、欲与旗昌抗衡的公正轮船公司(Union Steam Navigation Company)。虽然它也有买办巨商的支持，不过资本仅有十七万两，轮船只有两只，因而到底未能影响旗昌在长江已有的垄断地位。①

与此同时，在华南水域于1863年及1865年先后创办的英商德忌利士(Lapraik Douglas)及省港澳轮船公司(Hongkong, Canton and Macao S. S. Company)，也分别在大洋行(主要是琼记、怡和)及买办商人支持下获得迅速发展，不数年间就取得与旗昌在长江线一样的垄断地位。在上海天津间的北洋航线上，则又是旗昌及英商北清轮船公司(North China S. N. Co.)的天下。

总之，十九世纪四十至六十年代，外商在华船运势力是在暴力掠夺的基础上扩张起来的。外商船运业的发展过程，乃是中国领水主权逐步遭受破坏、华商货运日益落入外商控制的过程。

---

① 参见拙文：《从旗昌轮船公司的创办与发展看买办的作用》，《历史研究》，1963年2期。

然而问题并没有到此结束。在此后的三十年中，即从六十年代到九十年代，当外商在华轮运势力向内河水域深入扩张的时候，国际轮业垄断资本的魔爪也伸进中国领水。各国在华船运势力之间的相对地位同时发生了显著的变化。

从发展趋势讲，在这个历史阶段，各个通商口岸往来外洋、往来国内的外商船舶吨位数字的增长是极为明显的。据统计，1868年共计六百三十余万吨，1892年约达二千三百万吨，二十四年期间增长几达四倍。其中，由于1877年旗昌轮船公司清算，美籍船吨同期由二百余万吨跌至六万吨，使美船几趋于绝迹，德日籍船吨虽然增长迅速，但所占比重不大。重要的是，英国船吨不单绝对数字由1868年的三百三十余万吨，增至1892年的一千九百余万吨，差不多增长六倍；在所有外国在华船吨中的比重，亦占绝对优势。始自十九世纪七十年代直至九十年代末期，英船吨位均占各国总吨位的80％以上。①

英国在华船运势力如此迅猛扩张绝不是偶然的。众所周知，1870—1871年间，由于苏伊士运河的通航和海底电线的敷设，曾引起中西贸易方式的巨大变化。便利的交通吸引了更多的外商代理行号参与对华贸易的竞争。这对船运业的发展从两个方面起着推动的作用。一方面是商品贸易的扩大，要求船运力量需有相应的增加；另一方面，在激烈的贸易竞争中，贸易风险的增加及贸易利润率的下降，使得一些老牌洋行不愿再冒商品贸易的风险，转而投资轮运业，稳收优厚利润。英商怡和洋行就是从七十年代初期由鸦片、丝、茶等商品贸易转向轮运业的经营，并曾先后投资创办华海、扬子、怡和三家轮船公司；另一家英商太古洋行（Butterfield & Swire）则于1872年创办太古轮船公司（China Steam Navigation Compony）。以怡和、太古为代表的英国在华轮运势力终于取

① 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第244页。

代了美商旗昌长期保持的垄断地位。

对在华洋行来说，轮运业不过是其垄断势力的一个方面。在估量十九世纪七十年代以后洋行从商品贸易转而投资于轮业的同时，不能不看到与轮运业有着直接联系的保险、码头、仓栈、轮拖各业的巨额投资。如果进而联系到制糖、丝厂、冷冻、电灯、棉毛纺织等与轮业没有直接联系的各项加工制造行业的大量投资的事实，作总体考察，显然可以看出各个大洋行都已在通商口岸分别形成各自的庞大资本垄断集团。粗略统计，太古洋行的"关系企业"总不少于三、四十家；怡和洋行的"关系企业"更达五、六十家之多。明乎此，也就不难理解这些外轮公司何以在激烈竞争中总是立于不败之地！

还应看到，七十年代以后外国在华轮运势力的扩张与资本主义世界经济发展趋势是不无密切联系的。我们知道，十九世纪六十年代英国机器大工业的急骤发展中出现了明显的资本与生产的集中趋势。而资本主义世界工业生产及产品输出的激烈竞争又使英国已有的工业垄断地位日益受到严重威胁。为了摆脱困境，国际垄断资本不得不积极开辟新的殖民地市场、扩大殖民地的掠夺。特别是1874年的经济危机以后，资本与生产集中的进程加速，扩大殖民地市场的要求也就更加迫切。这在半殖民地的中国不能不有所反映。

还在1867年时，外商就在"修约"问题上发出阵阵鼓噪，露骨地提出扩大内港、内河行船贸易特权的要求。中国所有的重要内河，从东北的松、黑两江直到华南的西江，几乎都已成为侵略者觊觎的目标。其中最重要的是自汉口上溯重庆的长江上游（川江）。1869年，英国侵略分子即已深入川江窥探，为川江行轮、贸易，扩大华西广大内地市场作准备。《烟台条约》（1876年）就是反映这个时代资本主义势力深入侵略中国的产物。几年之后，英国侵略分子就着手置备轮船开始了入侵川江的活动，并最后取得了轮船

试航川江的成功。①

同时，在世界市场和投资范围的争夺中，国际轮业垄断资本势力也开始向中国伸张。与资本主义大工业资本积累及生产集中过程同时出现的“航业巨头”纷纷扩大中国航线，分别与怡和、太古、旗昌等老牌洋行建立密切的业务联系。这就使中国内河口岸通过香港、上海两个航运中心与远洋航线联系在一起。1879 年进而首次出现一个英国国际航业垄断资本的“中国航线运价联盟”。这个通过竞争导致的“运价联盟”，其用意本来是为了垄断中国航线、消除竞争，实则竞争反而日趋激烈。后起的德国、日本的大轮船公司也先后打入中国领水参加了竞争的行列。十九世纪末期，在中国进一步半殖民地化的进程中，国际轮业资本的作用是不容忽视的。

下面我们再来看看中国轮运业是怎样发展的。

二

轮船招商局是洋务派官僚于 1872 年在上海创办的。这是我国最早的一家轮船公司，也是“洋务运动”中最重要的一家资本主义性质的民用企业。

洋务运动初期，从军火工业到轮船招商局的创办，整整经历一个年代。这个年代正是外来经济侵华势力迅速扩张的年代。就以轮业而论，自旗昌开始，1862—1868 年七年之间，仅外商专业轮船公司就达七家之多。遍布于中国领水，垄断了中国江海航线的外商轮只，不仅吸收了大量买办华商资本，而且大力诱引华商货运，千方百计拉拢华商。以致华商之利用轮船者“咸趋之若鹜”，“潮流如斯、势难禁阻”。② 轮船运输所显示的快速、期准、安全、省费等优

① 参见拙文：《川江航权是怎样丧失的》，《历史研究》，1962 年第 5 期。

② 班思德：《最近百年中国对外贸易史》，第 144—145 页。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com