

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)——

上册

聂宝璋/编



科学出版社



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) ——

上册

聂宝璋 / 编

科学出版社

北京

内 容 简 介

20世纪50年代,中国科学院经济研究所严中平主持编写的《中国近代经济史参考资料丛刊》是研究中国近代史重要的参考资料。《丛刊》包括近代经济史统计资料选辑、工业史料、农业史料、手工业史料、对外贸易史料、外债史料、铁路史料和航运史料,凡八种,二十六册。

图书在版编目(CIP)数据

中国近代经济史参考资料丛刊 / 严中平等编. — 北京: 科学出版社, 2016. 3

ISBN 978-7-03-047082-9

I. ①中… II. ①严… III. ①中国经济史-近代-参考资料 IV. ①F129.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第321644号

责任编辑: 李春伶 / 责任校对: 董晓舒 刘蒙伟 王 媛等

责任印制: 徐晓晨 / 封面设计: 黄华斌

联系电话: 010-6400 5207

电子邮箱: lichunling@mail.sciencep.com

科学出版社出版

北京东黄城根北街16号

邮政编码: 100717

<http://www.sciencep.com>

北京京华虎彩印刷有限公司印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2016年3月第 一 版 开本: 720×1000 1/16

2016年3月第一次印刷 印张: 988 3/4

字数: 1 316 000

定价: 6800.00元(共26册)

(如有印装质量问题, 我社负责调换, 影印书除外)

中国近代经济史参考资料丛刊

编者 严中平 孙毓棠 汪敬虞
李文治 章有义 彭泽益
姚贤镐 徐义生 宓汝成
聂宝璋 朱荫贵 等

科学出版社

北京

编者简介



聂宝璋（1922年生），河北蓟县（时属天津）人。中国社会科学院荣誉学部委员，经济研究所研究员、博士生导师。1944年肄业于天津工商学院国际贸易系，1945年转学昆明，入西南联合大学商学系，1949年获南开大学经济研究所硕士学位。1949年9月迄今一直在中国科学院经济研究所（1977年后改属中国社会科学院）工作，研究中国近代经济史。1953年参与集体编写《中国近代经济史统计资料选辑》。随后着手中国近代航运史、洋行买办史及外国在华洋行史的研究。其著作《中国买办资产阶级的发生》（1979）、《中国近代航运史资料 第一辑 1840—1895》（1983）、《中国近代航运史资料 第二辑 1895—1927》（合编，2002）出版后，中外学者撰文给予较高的评价。聂宝璋曾系统地写出19世纪各个阶段外国在华洋行史的研究论文，先后发表在《近代史研究》（1981）、《历史研究》（1984、1987）等刊物上。其航运史方面主要论文有《川江航权是怎样丧失的》（1962）、《十九世纪中叶中国领水主权的破坏与外国在华轮运势利的扩张》（1987）、《轮船的引进与中国近代化》（1988）等。

《中国近代经济史参考资料丛刊》再版前言

王方中

从20世纪50年代中期开始,以严中平先生为组长的中国科学院经济研究所中国近代经济史研究组编辑、出版了一套《中国近代经济史参考资料丛刊》(以下简称“《丛刊》”)。这套《丛刊》包括八种资料:

第一种:《中国近代经济史统计资料选辑》,严中平等编,1955年出版。

第二种:《中国近代工业史资料 第一辑 1840—1895》,孙毓棠编,1957年出版;《中国近代工业史资料 第二辑 1895—1914》,汪敬虞编,1957年出版。

第三种:《中国近代农业史资料 第一辑 1840—1911》,李文治编,1957年出版;《中国近代农业史资料 第二辑 1912—1927》,章有义编,1957年出版;《中国近代农业史资料 第三辑 1927—1937》,章有义编,1957年出版。

第四种:《中国近代手工业史资料 1840—1949》,共四卷,彭泽益编,分别出版于1957、1958年。

第五种:《中国近代对外贸易史资料 1840—1895》,姚贤镐编,1962年出版。

第六种:《中国近代外债史统计资料 1853—1927》,徐义生编,1962年出版。

第七种:《中国近代铁路史资料 1863—1911》,宓汝成编,1963年出版;《中华民国铁路史资料 1912—1949》,宓汝成编,2002年出版。后者未列入《中国近代经济史资料丛刊》。

第八种:《中国近代航运史资料 第一辑 1840—1895》,聂宝璋编,1983年出版;《中国近代航运史资料 第二辑 1895—1927》,聂宝璋、朱荫贵编,2002年出版。

这套《丛刊》的编辑出版首先是为编写《中国近代经济史》服务的。为什么要编写《中国近代经济史》?从严中平先生一段本来是用来勉励青年学者的话中可以看出,他编写《中国近代经济史》是为了反击西方对中国经济史的歪曲,捍卫祖国的尊严。他说:“新中国的胜利,引起外国学者对中国历史的极大兴趣。1949

年以来,外国所出有关中国近代经济史的著作,远比我们的多得多。其中有不少是从西方中心论出发,歪曲历史真相的。作为新中国的科学工作者,当然有必要走上国际讲坛,和这些谬论进行面对面的较量,战而胜之,争得那种和我们伟大祖国的崇高声誉相称的国际地位。”(严中平:《科学研究方法十讲》,第3页,人民出版社,1986)严先生还说:“半殖民地半封建社会存在了一百多年,难道就没有任何经济规律可说吗?马克思主义所总结出来的经济规律,在这个社会里又是怎样发挥作用的呢?这些问题,当然是我们中国近代经济史工作者所要探讨的。”

“我们对我们这个社会所由以出发的国情还摸得不够透。”(前引书,第31、32页)编写《中国近代经济史》也是为了探寻半殖民地半封建社会发展的经济规律,摸透我们这个社会所由以出发的国情。

严先生这样概括他们小组在编写《中国近代经济史》时的工作程序:“回顾从1953年到今天这三十年,如果说我们有什么经验值得参考的话,那只有一条,即在收集资料的基础上进行专题研究,在专题研究的基础上写书。”(前引书,第20页)收集资料是进行研究工作的基础,不能搞无米之炊。

关于小组收集、编辑资料的过程,严先生是这么说的:“我们小组是1953年受命搞中国近代经济史资料的编辑工作的。……经济史资料工作是个体劳动,我们的办法是由一位,至多两位负责一个经济部门史资料的收集和编辑工作,有那么几个人,就编那么几个部门的资料。经过两三年至四五年的工作,先后编出一批部门经济史资料的定稿或初稿,当时中国近代经济史的教学和研究工作正在闹资料饥荒,为适应那种迫切需要,我们这些半路出家的人,只好一面学习经典理论,一面收集资料。我们理论水平之低是不需多说的,就是在资料方面,我们也只查看了某些著作和报刊,搜罗得不够广泛,至于档案,基本上没有利用。这都是我们所出资料的很大局限性。不过,我们毕竟编出那么几本资料汇编,质量虽不算高,力气却花了不少。这些资料汇编对当时的资料饥荒是起过一定解救作用的,对于我们自己,也是进行研究的一项基本功。”严先生随即补充说:“我希望青年充分注意这项基本功,对人对己,这都是绝对不可逾越的一个工作程序,轻视、嫌烦,都是不行的。”(前引书,第18—19页)

记得刘大年先生曾经在《光明日报》的一篇文章中高度评价了严先生领导的近代经济史编写组这种坚持从史料出发、扎扎实实的作风。刘先生认为,这套资料的编辑出版是新中国成立后头一次较大规模搜集、整理近代经济史资料的结果。正如严先生所说,这套书对当时的资料饥荒起了“解救作用”。我是1956年前后开始学习中国近代经济史的,当时能够看到的经济史书籍极其有限。这套资料,特别是其中的《中国近代工业史资料》和《中国近代农业史资料》,以及严中平先生的《中国棉纺织史稿》(1955)、吴承明先生的《帝国主义在旧中国的投资》(1956)就是我的入门读物。相信通过读这些书跨入中国近代经济史学门坎的人还有不少。

从这套资料开始出版到现在已过去了六十年。在这六十年里，特别是改革开放以来，又出版了许许多多的资料。如，《丛刊》里摘抄得很多的李鸿章、左宗棠、张之洞等人的文集早已整理出版。1957年以陈翰笙先生为首成立了一个“中国近代经济史资料丛刊编辑委员会”，从海关档案中编译了一套《帝国主义与中国海关》丛书（共10辑）。最近我才知道《中国海关密档》早在1995年就已由中华书局全部出版了。还有如财政部财政科学研究所组织编辑出版了至少十几部解放区财政经济史资料。这许许多多近代经济史资料，有的是将原有资料完整地重印出来，如前两者；有的和《丛刊》一样，是从浩繁的原始资料中择要编选而成，如后者。无论哪种情况，都证明由《丛刊》所开辟的重视资料、从资料出发的道路是正确的。《丛刊》诸书所搜集、整理的资料是海量的，范围极其广泛，这些资料原来的出处（报刊、著作、地方志、档案、海关资料、官方文献等）现在能重版的只是极少数。正因为如此，《丛刊》中的资料还是经常被引用。编者在编辑资料时的思路也是很有参考价值的。至于由编者经过细致研究，加工得出的一些统计数字就更加宝贵了。因此，我认为科学出版社将《丛刊》再版是很有意义的。

还想多说几句。1961—1964年，为编写高校文科教材中的《中国近代经济史》，我有幸和严中平、李文治、汪敬虞、彭泽益、章有义诸师长以及聂宝璋、张国辉、姚贤镐、宓汝成、魏金玉、经君健诸学长在中共中央党校北院和南院之间的那两栋楼（今国际关系学院）中的北楼一块工作、生活了三年左右，真正是朝夕相处。严先生对我十分关心。这三年生活成了我珍贵的回忆。

2016年3月

再 版 说 明

20 世纪 50 年代，中国科学院经济研究所严中平主持编写的《中国近代经济史参考资料丛刊》（以下简称“《丛刊》”）是研究中国近代史重要的参考资料。《丛刊》包括近代经济史统计资料选辑、工业史料、农业史料、手工业史料、对外贸易史料、外债史料、铁路史料和航运史料，凡八种。《丛刊》当年分别由科学出版社等多家出版社出版，研究者集齐这套资料实属不易。为方便资料的查找，在征得作者本人或家属同意后，现将《中国近代经济史参考资料丛刊》（八种，二十六册）进行再版，以飨读者。值得一提的是，宓汝成编《中华民国铁路史资料 1912—1949》虽然初版时未冠以《中国近代经济史参考资料丛刊》之名，但考虑到其为《中国近代铁路史资料 1863—1911》续篇，为保证资料的完整性，再版时予以收入。严中平撰写的《编辑中国近代经济史参考资料工作的初步总结》附于《丛刊》第一种《中国近代经济史统计资料选辑》书后，供读者参考之用。《丛刊》首出于六十年前，本身已是史料的一部分。再版时为不增新讹、便利研究者对史料的稽核以及研究者对这套史料的急需，采取了对部分（十九册）以繁体字为主的资料进行影印的方式，望读者明鉴。

《丛刊》收集资料范围广泛庞杂，既有中外文报刊、档案、笔记、函牍、奏章、条例、外交件等多种形式，又涉及英文、日文、俄文等多种文字。这些资料形成的时代也不相同，前后延续百余年。因此，《丛刊》部分章节在机构名、外国地名、人名等的翻译和数字使用诸方面与现行规范不尽相同，再版时为保留历史原貌，未做统一修改。另外，《丛刊》辑录资料或有当事人较多历史局限性的观点，均不另加注释。

《丛刊》再版过程中，无论是影印的部分，还是重新录排的部分，多有印迹不清、标点讹误，甚至辞意矛盾之处。编辑已竭力做了若干校对、修复与勘误，但限于水平，仍不免有疏漏错误之处，希望读者指正，以便修订之用。

《中国近代航运史资料 第一辑 1840—1895》依据上海人民出版社 1983 年版进行了重新录排和校对。

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。

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、

^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。

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。^①

尤其严重的是，鸦片贩子竟完全置约款于不顾，“任意毫不拘束地在他们所愿去的地方，用他们所愿用的方法进行贸易”。^②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。^③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。^④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”。^⑤

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。^⑥

①马士：《中华帝国对外关系史》，第 1 卷，第 612 页注一。

②莱特：《中国关税沿革史》，第 86—89，95 页。

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

④丹涅特：《美国人在东亚》，第 246 页。

E. Griffin, *Clippers and Consuls*, p. 285, 注 3。

⑤李鸿章：《李文忠公全书》，奏稿，第 25 卷，第 36 页。

⑥班思德：《最近百年中国对外贸易史》，第 77 页。

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”。^①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。^②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。不堪海盗骚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。^③

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”。^④为了追逐利润，原来只是作为一项“附带利益”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”。^⑤1856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。^⑥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。

①丹涅特：《美国人在东亚》，第142—143页。

②莱特：《中国关税沿革史》，第185—186页。

③G. 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。

④E. Griffin, *Clippers and Consuls*, p. 307.

⑤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。

⑥E. Griffin, *Clippers and Consuls*, p. 265.

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。^①1845年从纽约开抵中国的美轮“伊迪丝号”是“机帆并用”的。^②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”。^③因此，轮船通常只是作为辅助运输工具使用。但在中国近海、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”。^④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。^⑤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。^⑥这家轮船公司一方面向中国“大量运送鸦片和现金”，^⑦一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”。^⑧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

①S. C. Lockwood, Augustine Heard & Go.: *American Merchants in China on the Eve of the Opening of the Yangtze, 1858—1862*, pp. 103—104.

②R. B. Forbes, *Personal Reminiscences*, Boston, 1882, pp. 210—211.

③A. Michie, *Englishman in China during the Victoria Era*, pp. 257—262.

④B. P. P., *Returns of the Trade of the Various Ports of China, Down to the Latest Period*, pp. 39—40.

⑤一说1848年春正式开业。Eitel, *The History of Hongkong*, p. 276.

⑥莱特：《中国关税沿革史》，第187页。

⑦Endacott, *A History of Hongkong*, pp. 130—131.

⑧莱特：《中国关税沿革史》，第187页。