

江西近代 贸易史资料

文史资料丛书
江西人民出版社

文史资料丛书

江西省社会科学院历史研究所 江西省图书馆 选编

江西近代贸易史资料

江西人民出版社

一九八七年

一月

文史资料丛书

江西近代贸易史资料

江西省社会科学院历史研究所 选编
江西省图书馆

江西人民出版社出版发行

(南昌市新魏路)

江西省新华书店经销

江西新华印刷厂印刷

850×1168 毫米 32开本14.375 印张 38.5万字

1988年2月第1版 1988年2月第1次印刷

印数1——1,500

统一书号: 4110.35 定价: 3.70元

编者说明

一、本书的编辑，旨在为从事中国近代经济史、特别是江西近代经济史研究的社会科学工作者和实际工作者提供原始资料。本此目的，我们还将陆续编辑江西近代工矿史等资料专册。

二、本书所辑资料，起自 19 世纪 60 年代初九江港被迫对外开放，迄于 20 世纪 30、40 年代抗日战争前后。取材范围，以对外贸易史资料为主，兼及国内及少量省内贸易史资料。故定名为《江西近代贸易史资料》。

三、本书资料按内容加以分类编次。凡输入江西的货物（须经九江关），其资料编入“全省进口贸易”；从江西输出（含少量省内流通）的货物（大宗仍须经九江关），其资料编入“全省出口贸易”。大宗进出口货物，如“洋布”、“洋纱”、“茶叶”、“瓷器”等，均按“货别”类次。也有一部分资料因内容纷杂不便细分，则按“概述”、“综述”类次。

四、有些资料中的错句、病句、翻译名称以及一些歪曲事实、攻击诬蔑之言词，为保持原样，均未加改动，请读者使用时注意鉴别。由编者删节内容的，加“……”号，订正的错别字和加注的文字，均置于“〔 〕”号内，原件脱落或无法辨认的文字，用“□”号表示，少部分原件无标点或标点不规范的，由编者重新统一标点。

五、参加本书编辑工作的，有江西省社会科学院历史研究所陈荣华、何友良、邹耕生，江西省图书馆樊昌生、黄顺强、李泉新、陈为民。陈荣华、何友良负责分类编次，陈荣华负责统编。

六、本书在编辑过程中，得到了江西省社会科学院领导的关心

和指导，以及江西省社会科学院科研组织处、办公室、行政处的大力帮助和支持。谨此一并致谢。

七、限于编者所见不周，加以缺乏经验，本书所辑资料尚不完整，疏漏亦恐存在；分类编排也不能尽如人意；特别是有些资料一时难于搜集到手，只能暂付阙如。所有这些，均有待日后补正。

编 者

1985年11月

目 录

资本帝国主义经济势力的侵入.....	(1)
(一) 强迫开辟九江商埠.....	(1)
1、九江的对外开放.....	(1)
2、英租界和洋行的设立.....	(13)
(二) 窃取贸易特权.....	(18)
(三) 控制九江海关.....	(21)
(四) 推行子口税制.....	(46)
半殖民地半封建的江西市场.....	(57)
(一) 九江商埠的对外贸易.....	(57)
1、二十世纪三十年代前的情形.....	(57)
2、进出口货物货值统计.....	(71)
3、民国时期的银行和钱庄.....	(93)
(二) 全省进口贸易.....	(97)
1、综述.....	(97)
2、各类进口货物.....	(115)
鸦片.....	(115)
洋布.....	(118)
洋纱.....	(124)
洋油.....	(133)
纸张.....	(135)
糖.....	(139)

烟、酒.....	(141)
其它.....	(143)
(三) 全省出口贸易.....	(156)
1、综述.....	(156)
2、各类出口货物.....	(175)
茶叶.....	(175)
瓷器.....	(232)
纸张.....	(237)
夏布.....	(246)
苎麻.....	(251)
烟草.....	(255)
黄豆.....	(259)
钨砂.....	(262)
稻米.....	(271)
其它.....	(278)
(四) 全省进出口概述.....	(290)
(五) 各县贸易概况.....	(326)
(六) 阻碍贸易发展的封建税厘.....	(341)
对外贸易与江西社会经济.....	(349)
(一) 自然经济的解体.....	(349)
1、农村经济濒于破产.....	(349)
2、民船运输业的衰败.....	(351)
3、茶叶一蹶不振.....	(352)
4、其他产业的衰落.....	(367)
5、银元大量外流.....	(374)
(二) 人民生活的贫困化.....	(381)
(三) 资本主义经济的生长.....	(387)
1、振兴经济挽回利权的呼声.....	(387)
2、城乡商品经济的发展.....	(410)

(四) 振兴茶业的尝试.....	(416)
1、改良茶业的建议.....	(416)
2、统制茶业生产与出口.....	(426)
赣皖红茶委员会的成立.....	(426)
外商对红茶统销的破坏.....	(440)
赣皖两省统制茶叶产销的成效.....	(447)

资本帝国主义经济势力的侵入

（一）强迫开辟九江商埠

1、九江的对外开放

中英《天津条约》第十款曾经规定：长江一带各口，英商船只俱可通商，惟现在下游为太平军占据，除去镇江口岸得辟埠通商外（按：原约中文本规定“镇江在一年后立口通商”，见《中外条约汇编》，页7），其余地方平靖，准将自汉口溯流至海各地选择不逾三口，为英船出进货物通商之区。因此，只要军事继续进展一天，英国人，就条约来讲，就一天平没有权利要求把长江开放通商。但是外商却不管有没有军事，一意要寻求对中国西部各省畅通无阻的一条交通线，于是就对英国公使施加压力，因而该公使在1860年11月间开始和恭亲王讨论这个问题。他向恭亲王提出一项暂行办法，主张把汉口和九江两口开放对外通商，但是在紊乱情况继续存在时期，一切根据新税则应征的船钞和运往及运自该两口岸的货物的一切应征进出口关税，都在上海或镇江抽收。一切武器和军火的买卖，自然是要用严刑峻法来禁止。鉴于盗匪和叛乱的蔓延，以及当时麇聚在上海的外国流氓和不法之徒那种很明显的要趁中国多事之际混水摸鱼的居心，这一项是极其必要的禁令。这位亲王曾用一种最宽大的精神来应付这件开放扬子江通商的建议，他不但予以同意，而且听由英国公使商同江海关当局拟定必要的章程。……中国奸商串通雇用的外国流氓正利用悬挂外国旗帜的帆船，在江上

往来运货，借以逃避厘金和各项常关税的完纳。为制止这种不法行为，当1861年6月间赫德在北京的时候，他曾经劝请恭亲王撤销无限制沿江贸易的特权，而把对外贸易的活动严格限定在九江和汉口两处开放的口岸。英国公使同意这种意见，因为这同他本人先前所建议的完全相符，在这方面，他甘冒商界的厌恶，采取了与他的兄弟额尔金伯爵直接相反的意见。因此恭亲王和英国公使于1861年9、10月间在北京曾经磋商过的《扬子江英国贸易暂行修正章程》，在11月14日经皇上批准，并经总税务司在当月份通知各税务司，把扬子江对外贸易限制在九江和汉口两处，准许英国船只（以及其他一切援用最惠国条款的外国船只）在返抵上海之前，勿庸申请海关准单而装卸货物。上海现在成为沿江各口往来贸易船只缴纳各税的唯一口岸了。章程中也增列了下述条款：凡油、麻、钢、铁、食量、木材和铜钱等项，除非立有保结，禁止运往上游；又凡租赁或购置的民船，除非预立和船货价值相当的保结而领有关牌的以外，禁止英国臣民用以进行沿江贸易。可是这项暂行修正章程注定了只能继续有效一年多一点的时间。当1861年英国已经在镇江、九江和汉口三处口岸设立了领事馆的时候，由于赫德的活动和倡导，新关也在各该口岸创办了。倘使就机关来说，那就再也没有什么理由一定要在上海一处，而不能在那几个口岸完纳税款。此外，湖广总督官文极力反对上海征收关税的独占权，因为严重损害了该省的税收，同时他对于海关中聘有外国人一事，也没有好感。外商在无限制沿江贸易权被撤销之后，对于只在上海一地完税的现行办法也并不完全满意，他们希望在沿江各口也能象在其他地方一样，获得同样的完税便利。赫德以总理衙门的必要公文为护符，历访沿江各口，并且凭藉这些公文和最近几道上谕的力量，居然使湖广总督幡然改计，那几道事关同治皇帝登基和裁撤前此掌权国政的八位赞襄政务王大臣（Palace Council of Eight）的上谕一直到那时候还没有寄到武汉。赫德随身还携带了恭亲王致声名赫赫的两江总督曾国藩的一封专函，函中恭亲王力请对《扬子江贸易修正章程》优予考虑。既然

有了中国高级官宪的允准，赫德所拟定的这一套新的《长江通商统共章程》七款，便在1862年11月间分别由驻北京的英国公使馆和驻上海的美国领事馆通告周知。这件自1863年1月1日起开始生效的新章程限制扬子江对外贸易于镇江、九江和汉口等三个口岸，并将上江商船分为出海大洋船和常川贸易江轮两类。前一类的船只无须再在上海报关，但如果驶往镇江上游一带贸易，则必须将各项船舶证件交存该口岸，请领“镇江专照”(Ching Kiang Pass)；而后一类船只则必须依旧将各项船舶证件交存上海，申请换发“内江专照”。……为便利外商从最接近产区的地方装运茶叶以奖励合法贸易起见，英国公使建议恭亲王，请以安徽省的安庆、大通和芜湖三城为准许轮船持凭汉口或九江海关所发专照装运茶叶的地方。赫德以这项建议磋商于两江总督曾国藩，曾氏表示，安庆并设有轮船运输，芜湖则刚刚从太平军手中夺回，惟大通一带常常有轮船装卸货物。总督承认厘金的征收对于他是一个生死攸关的问题，因为他的军饷开支主要是靠厘金。所以该项税收如有任何减少，一定要引起困难。虽然赫德建议，不妨规定凡是从这三个地方装运货物的轮船，不但要在装船地方缴纳厘金，而且要在上海缴纳沿岸贸易税，这两项税课自然都收归总督，可以总理衙门还是认为以拒绝英国公使的建议为得计。

莱特著，姚曾虞译《中国关税沿革史》，第200——205页。

〔咸丰十年十月庚辰(1860年12月2日)〕又谕军机大臣等：“恭亲王奕訢等奏英国欲于长江通商，业经给予照复允准一折。长江通商一节，八年原定和约内载明，除镇江一年后立口通商外，其余自汉口溯流至海各地，选择不逾三口，准为洋船出进货物通商之区。今该国以和局已成，欲先赴汉口、九江两处开商，应纳稅餉，或在上海、镇江各关按照新章交纳。……该使此次严定章程，无非虑中国防其勾结贼匪，售卖军火等物，有意存见好之心，业经恭亲王等允其咨照湖北、江西督抚矣。惟汉口、九江两处，系属通

商创始，所有一切章程，必须按照条约与之妥为商定，勿令别生枝节，以期永远相安。其进口、出口应纳税饷，恭亲王已令其与上海关公同商酌，亦须明定章程，免致税课亏短。至该洋船所带兵器火药等，已据该使声明在海关呈报，均须严密稽查，照章办理。其行经江面地方，所有防守弁兵，俱应飭令一体知悉，勿得滋生疑虑，以致别启衅端。着官文、胡林翼、薛焕、毓科、巴栋阿、李若珠等悉心妥办，总期杜渐防微，而又不致有伤和好，方为至要。”

《文宗实录》卷333，第27—29页，引自南开大学历史系编《清实录经济资料辑要》，第507页。

〔1876年中英《烟台条约》第三端之一〕……随由中国议准在于湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海四处添开通商口岸，作为领事官驻扎处所。又四川重庆府可由英国派员驻寓，查看川省英商事宜。轮船未抵重庆以前，英国商民不得在彼居住，开设行栈。俟轮能上驶后，再行议办。至沿江安徽之大通、安庆，江西之湖口，湖广之武穴、陆溪口、沙市等处，均系内地处所，并非通商口岸，按《长江统共章程》，应不准洋商私自起下货物。今议通融办法，轮船准暂停泊，上下客商货物，皆用民船起卸，仍照内地定章办理。除洋货半税单照章查验免厘，其有报单之土货，只准上船、不准卸卖外，其余应完税厘，由地方官自行一律妥办。外国商民不准在该处居住，开设行栈。

王铁崖《中外旧约章汇编》第1册第349页

〔中英《烟台条约》签订后〕1876〔7〕4月1日，宜昌、芜湖、温州和北海等四个新辟口岸都依照条约开办了海关；次年7月1日，江轮（但非远洋轮）首次获准在沙市、陆溪口、武穴、湖口、安庆和大通等六个扬子江停泊所装卸货物。

莱特著，姚曾虞译《中国关税沿革史》第285页。

〔1880年中德《续修条约》第一款〕中国允除在湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海前已添开通商口岸，并沿江安徽之大通、安庆、江西之湖口，湖广之武穴、陆溪口、沙市等处前已作为上下客货之处外，现又允江苏吴淞口一处，德国船只暂准停泊，上下客商货物。一切由江海关道等自行妥议章程办理。

《中外旧约章汇编》第1册第372—373页。

〔抚院胡复驻浔英领事函〕径复者，昨接贵领事来函，以英商太古洋行沙市轮船，行驶南昌，拟在吴城设驳，并欲装土药等因。查内港行轮章程，内载靠船码头，不得有碍水道，亦不得有碍船只通行，由最近海关，先行查明允准，但海关亦不得无故阻驳等语。前次沙市轮船，拟在吴城设驳，当经飭据税务总局，会同派办政事处查复。以内河情形，迥非长江可比，水涨时河面虽宽，亦只老河中洪一条，大船可以行驶，两旁滩地，水并不深，若值水势渐退，添设驳船，有碍大小船只行驶。且吴城系属内地，为进省要道，民船往来如织，自难准其安设驳船等情。具详到院，当经批飭九江道，函致贵领事，转飭太古洋行遵照在案。今来函谓察看吴城河道，尚属宽阔，该船设驳，并不致有碍行船，究竟实在有无妨碍水道行船，应再札飭税务局，会同吴城最近之九江道查明再议。至客商贩运土药，经八省土膏总办柯侍郎，奏定由官轮船派出水轮两艘，往来浔省，专运土药，不装他项货物，此外无论华洋各公司轮船，一概不准揽载，以杜偷漏土税。太古洋行所请沙市轮船，分装土药，核与奏案不符，未便照办。惟既承台囑，除咨商柯侍郎核复外，相应缄复贵领事查照。

《江西官报》光绪卅二年（1906年）第八期。

外交政纪。

这十年来，印支轮船公司和中国船运公司这二家主要的英国轮

船公司都增加了一艘轮船，扩大各自长江下游的船队。他们一等客轮都配备了现代化的设备：新鲜空气循环系统、电灯、电扇，使在长江上航行成为一种愉快，即使在炎热的夏天也是这样。

法国亚细亚航运公司于1903年开始在长江上的贸易，有两艘很好的轮船。尽管客运生意兴旺得很，但货运始终不行，他们缺少散装货舱。不适应九江港，船主不愿意另外雇船把货运到停在江中的法国轮船上，他们认为这是额外的费用。另外，九江港风大浪大，小船风险也大。这一贸易从1906年开始，到1911年夏天结束，法国人把一艘轮船卖给中国航运公司，后者又把该公司新买的一批轮船中的一艘卖给了印支轮船公司。

1906年秋，汉堡美国轮船公司缩小船队，把二艘内河轮船卖给港澳轮船公司，以偿补台风给他们造成的损失。

IWSN轮船公司在过去十年中显然健康地发展了。中国航运公司和日清公司都试过在鄱阳湖中行驶小的内河轮船，但他们发现中国汽船公司是他们的劲敌。就客运而言，他们没有进展，但中国航运公司使用“威车”汽船在过去的二年中夺到了相当一部分货运。

亚细亚石油公司开始用摩托艇在鄱阳湖上运送石油的业务，但航运是不定期的。

这段时期内，在龙开河上游停泊了日本的二个和德国的一个活动码头，英租界对面早就有了英国轮船公司活动的码头。

九江海关档案：KiuKiang Trade Reports, 1903—1911年

九江口岸进出口船只情况表（1900年—1933年）

年 份	中 国			美 国		
	只	吨	百分比 %	只	吨	百分比 %
光绪二十六年 1900	478	697,468	20.55	—	—	—
二十七年 1901	464	667,856	17.18	2	1,884	0.05
二十八年 1902	496	724,538	17.23	—	—	—
二十九年 1903	502	733,398	17.52	—	—	—
三十一年 1904	544	791,142	17.42	—	—	—
三十三年 1905	688	1,054,790	19.59	10	4,610	0.08
三十四年 1906	656	1,038,040	18.29	16	7,376	0.13
三十五年 1907	666	1,054,386	17.82	22	10,142	0.17
三十六年 1908	684	1,081,492	17.24	20	9,220	0.15
宣统元年 1909	702	1,097,798	18.03	20	9,220	0.15
宣统二年 1910	689	1,085,848	17.51	20	9,220	0.15
宣统三年 1911	557	879,668	15.77	18	8,298	0.15
民国元年 1912	614	920,250	15.97	28	8,270	0.14
民国二年 1913	736	1,148,254	18.39	63	13,366	0.21
民国三年 1914	952	1,355,458	20.94	48	8,206	0.13
民国四年 1915	1,080	1,586,876	23.07	60	12,546	0.18
民国五年 1916	1,014	1,629,616	24.29	68	26,882	0.40
民国六年 1917	1,148	1,738,518	24.92	76	24,010	0.34
民国七年 1918	972	1,501,014	21.90	78	29,618	0.42
民国八年 1919	1,410	2,052,502	27.96	103	38,849	0.53
民国九年 1920	1,540	2,021,523	26.81	93	31,047	0.41
民国十年 1921	1,539	2,498,511	30.35	92	47,348	0.57
民国十一年 1922	1,577	2,709,514	30.36	88	33,946	0.38
民国十二年 1923	1,556	2,724,450	30.89	84	61,030	0.69
民国十三年 1924	1,700	2,957,663	31.94	102	69,086	0.75
民国十四年 1925	1,811	2,820,565	36.41	96	60,468	0.78
民国十五年 1926	1,392	2,086,316	24.11	108	53,534	0.62
民国十六年 1927	368	55,678	1.19	84	25,348	0.54
民国十七年 1928	2,288	3,083,266	30.97	134	37,896	0.38
民国十八年 1929	1,932	2,092,960	24.55	126	85,444	1.00
民国十九年 1930	1,904	2,173,824	24.81	122	75,260	0.86
民国二十年 1931	1,694	2,236,876	25.66	110	38,630	0.44
二十一年 1932	1,778	2,689,622	34.46	92	37,510	0.49
二十二年 1933	1,790	2,914,316	34.15	92	45,290	0.53

年 份	英 国			丹 麦		
	只	吨	百分比 %	只	吨	百分比 %
光绪二十六年 1900	1,702	2,000,070	58.94	—	—	—
二十七年 1901	1,680	1,981,984	51.00	—	—	—
二十八年 1902	1,694	2,021,852	48.09	—	—	—
二十九年 1903	1,722	2,046,010	48.89	—	—	—
三十一年 1904	1,796	2,325,996	51.21	—	—	—
三十三年 1905	1,958	2,778,430	51.63	—	—	—
三十四年 1906	1,866	2,783,754	49.06	—	—	—
三十五年 1907	1,452	2,603,388	44.01	—	—	—
宣统元年 1908	1,384	2,577,128	41.08	—	—	—
二年 1909	1,260	2,436,056	40.01	—	—	—
三年 1910	1,443	2,636,417	42.52	—	—	—
四年 1911	1,345	2,513,659	45.06	—	—	—
五年 1912	1,652	2,963,736	51.44	—	—	—
六年 1913	1,730	3,146,464	50.39	—	—	—
七年 1914	1,807	3,290,182	50.82	—	—	—
八年 1915	1,872	3,374,096	49.04	—	—	—
九年 1916	1,871	3,173,484	47.32	—	—	—
十年 1917	2,036	3,294,096	47.23	2	6,604	0.09
十一年 1918	2,089	3,382,163	49.35	—	—	—
十二年 1919	1,911	3,326,895	45.32	—	—	—
十三年 1920	2,187	3,541,453	46.95	—	—	—
十四年 1921	2,204	3,710,660	45.08	—	—	—
十五年 1922	2,336	4,234,418	47.45	—	—	—
十六年 1923	2,342	4,082,018	46.29	—	—	—
十七年 1924	2,434	4,166,536	44.99	—	—	—
十八年 1925	1,840	3,172,696	40.96	—	—	—
十九年 1926	2,456	4,416,186	51.03	2	548	0.01
二十年 1927	1,784	2,820,166	60.71	—	—	—
二十一年 1928	2,668	4,570,106	45.91	—	—	—
二十二年 1929	2,554	4,126,360	48.41	—	—	—
二十三年 1930	2,502	4,022,926	45.92	2	9,426	0.11
二十四年 1931	2,542	4,259,294	48.87	—	—	—
二十五年 1932	2,582	4,326,932	55.45	—	—	—
二十六年 1933	2,452	4,228,188	49.55	—	—	—

年 份	荷 兰			法 国		
	只	吨	百分比 %	只	吨	百分比 %
光绪二十六年 1900	—	—	—	—	—	—
二十七年 1901	—	—	—	—	—	—
二十八年 1902	—	—	—	—	—	—
二十九年 1903	—	—	—	—	—	—
三十一年 1904	—	—	—	—	—	—
三十三年 1905	—	—	—	—	—	—
三十四年 1906	—	—	—	168	290,064	5.11
三十五年 1907	—	—	—	270	466,154	7.88
宣统三年 1908	—	—	—	278	477,886	7.62
宣统四年 1909	—	—	—	260	448,892	7.37
宣统五年 1910	—	—	—	274	473,058	7.85
宣统六年 1911	—	—	—	146	252,074	4.51
宣统七年 1912	2	4,586	0.08	—	—	—
宣统八年 1913	2	2,238	0.03	—	—	—
宣统九年 1914	2	2,470	0.04	—	—	—
宣统十年 1915	4	6,764	0.09	—	—	—
宣统十一年 1916	—	—	—	—	—	—
宣统十二年 1917	—	—	—	—	—	—
宣统十三年 1918	—	—	—	—	—	—
宣统十四年 1919	—	—	—	—	—	—
宣统十五年 1920	—	—	—	—	—	—
宣统十六年 1921	—	—	—	2	990	0.01
宣统十七年 1922	—	—	—	8	1,358	0.01
宣统十八年 1923	—	—	—	6	46	—
宣统十九年 1924	—	—	—	2	4	—
宣统二十年 1925	2	4,428	0.06	2	4	—
宣统二十一年 1926	—	—	—	—	—	—
宣统二十二年 1927	—	—	—	—	—	—
宣统二十三年 1928	—	—	—	30	24,316	0.24
宣统二十四年 1929	—	—	—	26	14,976	0.17
宣统二十五年 1930	—	—	—	—	—	—
宣统二十六年 1931	—	—	—	—	—	—
宣统二十七年 1932	—	—	—	—	—	—
宣统二十八年 1933	—	—	—	—	—	—