

伟大祖国的长江航运事业

张 明 编著

人民交通出版社

PP
104

目 录

緒 言	3
第一章 古代的长江航运	5
第二章 半封建半殖民地中国的长江航运	8
第一节 帝国主义侵入中国，内河航行权的丧失	8
第二节 帝国主义航业在中国势力的消长	9
1. 帝国主义航业侵华的历史及其势力的发展变化	10
2. 帝国主义在华輪船公司的业务經營情况	12
第三节 在帝国主义的摧残排挤下，我国輪船业 的产生和演变	14
1. 中国第一个輪船公司——招商局的成立及其演变	15
2. 中国民族资本主义航业的产生和发展	19
第四节 旧中国的长江航运在各个时期的 变化情况	25
1. 抗日战争以前时期(1936年以前)	25
2. 抗日战争时期(1937~1945年)	27
3. 解放战争时期(1946~1949年)	29
4. 解放前长江的港口概况	30
5. 解放前长江的貨物运输情况	32
第五节 在反动統治下，海員的悲惨生活 和英勇的反抗斗争	33
結 語	35
第三章 新中国长江航运的成长与发展	37
第一节 恢复时期(1949~1952年)	38

1. 恢复交通	38
2. 建立长江航运管理机构, 逐步统一长江航运管理	39
3. 进行民主改革, 纯洁航运队伍, 提高职工政治觉悟	40
4. 整顿私营航业	41
5. 推广一列式拖驳运输法	41
6. 长江航运在恢复时期中所起的作用	42
第二节 第一个五年计划期间 (1953~1957年)	43
1. 第一个五年计划期间长江航运的基本任务	43
2. 长江航运企业经营的改革	46
3. 长江航运的技术改造和基本建设	53
4. 对资本主义航业的社会主义改造	56
5. 长江航运职工群众建设社会主义的积极性和 先进创造	60
6. 第一个五年计划期间长江航运的蓬勃发展	65
第三节 第二个五年计划的开始, 长江航运大跃进	69
1. 第二个五年计划期间长江航运的发展轮廓	69
2. 大跃进中的长江航运	72
结 语	77

緒 言

我国是一个幅员广大，河流众多，海岸綫綿长的国家。水上运输自古以来就是我国发展經濟文化的紐带，与亿万人民的生活息息相关。远在新石器时代晚期，我們的祖先就在黃河流域开创了祖国燦爛的古代文化，后来逐漸向长江及其他河流发展。我国許多經濟文化較为发达的地区，都是傍水发展起来的，如上海、南京、武汉、重庆以及天津、广州等大城市。

长江是我国最大的河流，也是世界最大的河流之一。从西到东横貫我国中南8省，流域面积广达180万平方公里，約占全国总面积的五分之一。流域内人口稠密，居民有2亿5千万人，为全国总人口的38.3%。沿江两岸及腹地物产、矿藏均极为丰富，为我国的农业区和工业基地。长江水源丰富，江闊水深，江水終年不冻，四季通航，干綫支流相接，鉄路、公路縱横交錯，四通八达，形成我国中南地区巨大的水陆运输网。

长江航运事业經过我們的祖先辛勤劳动地开发，已經有数千年的光辉历史。但近百年来，在帝国主义侵略和反动政府統治之下，內河航行权丧失，帝国主义的魔爪伸入长江。因此，我国近代航业的发展遭到了摧殘，技术条件十分落后，加之，抗日战争和解放战争中，遭受帝国主义和国民党反动派的严重破坏，更使长江航运处于破爛不堪的落后局面。

1949年，随着祖国的解放，长江回到了人民的怀抱。从此，結束了反动統治和帝国主义掠夺的悲惨历史。长江航运发展的历史揭开了新的一頁。长江航运在偉大的中国共产党和人民政府的正确领导下，依靠数万海員职工的积极劳动，学习偉大苏联內河运输的先进經驗，經过三年多艰巨的恢复工作和第一个五年計划建設，建立起了新型的社会主义航运事业，并正以空前的速度向前发展着，使航运面貌起了根本变化。因

而在国民經济恢复和建設时期，长江担负起了巨大的运输任务，客貨运输量成倍增长，有力地支援了工农业生产和基本建設，扩大了城乡物资交流，基本上满足了亿万人民生产和文化生活上对长江运输的需要。

目前，全国在党的社会主义建設总路綫的光輝照耀下，正处于“一天等于二十年”的大跃进新形势下，因此，也就同时給长江航运提出了新的巨大的任务。为了使长江航运事业在社会主义建設中充分发挥先行作用，更好地为工农业生产大跃进和人民生活服务，現在来回顧一下长江航运历史发展过程，从中吸取經驗教訓，找出規律，以展望将来，明确方向，是具有极大现实意义的。

本書根据“厚今薄古”的精神，对古代的长江航运只作了簡略的叙述，重点在于論述解放以后，在中国共产党领导下的社会主义长江航运事业的发展成就。长江航运就其范围來說 除了干綫长航运以外，还可以包括各省区内短航、支流，以及大量的木帆船运输。但本書为了集中研究长江近代航运事业的历史发展过程，所以只以长江干綫輪駁船运输作为論述的主要内容。

第一章 古代的长江航运

我国航运有它悠久的历史。远在公元前约 2200 年左右，古代劳动人民就已创造了“舟”，在河流上划行。开始时很简单，用一块木头刻成“舟”，或用树枝紮成木筏，或用牲畜皮做成“船”，以供乘用。后来渐渐改进，成了有划槳的小舟，进一步有了櫓槳的船，再进一步发展到有篷帆的船。在我国历史上有夏禹导川治水，疏通九河的記載，說明夏代劳动人民对于河流已經能够利用与控制。

我国古代内河运输比較发达的主要大河流有四：江（长江）、淮（淮河）、河（黄河）、济（济水，在今山东境内），平行东流入海。在春秋时代（公元前 770—403 年），木船已經广泛利用。当时吴国的首都就是今天的苏州市，西滨太湖，东通大海，是一个“不能一日而廢舟楫之用的国家”。吴国人善于治理水道，开凿运河。吴王夫差时，曾于公元前 486 年，开凿溝通长江和淮水的邗溝。又于公元前 484—482 年間，开掘深溝，东边溝通沂水和泗水（二水皆通淮河），西边溝通济水和黄河。这样就把江、淮、河、济四条大河貫連起来了。在春秋后期，吴国在造船技术上也有进步。由于吴越两国常进行水上作战，对水战用的战艦特別重視，在当时已拥有各种水战用的战船，有称为“余皇”的大船，相当于現代海軍的旗艦。作战用的船有大翼、小翼、楼舡、桥舡等之分。那时的越国，以今浙江省为其主要根据地，首都会稽，即今浙江绍兴市。越人习性于水上生活，善于航海技术 因此，造船技术亦很高。当时已經按不同用途造出各种类型的船舶。如供日常交通运输用的扁舟、輕舟，或舡，供作战和政府使用的戈船、楼船等。据史書記載，当时吴国和越国都有造船的工場，称“船宫”，又有了造船的专业工人，称“木客”。①

① 章巽著，“我国古代的海上交通”，第 6 頁。

在春秋时代以前，长江航运的开发利用，主要还在长江下游江浙一带。到战国时代（公元前403～221年），长江上游四川的航运已有了很大发展。史記張仪列傳記：“秦西有巴蜀大船，积粟起于汶山，浮江以下，至楚三千余里。舫船载卒。一航载五十人与三月之食，下水访浮，一日行三百余里”。

秦、汉、三国时代（公元前221～公元280年），中国内河航运很普遍。北方以长安、洛阳为中心，南方则以长江与各支流形成长江航运网。当时造船技术已很发达，在长江流域的主要造船中心地有：（1）巴蜀，今四川，自战国以来，以造船著名；（2）长沙郡及洞庭湖附近一带，据“北堂書鈔”（卷138）引“荆州土地記”說，“湘州七郡，大編所出，皆受万斛”；（3）廬江郡，即今安徽廬江县一带，西汉时，特設楼船官于此，所屬潯阳县（今湖北黄梅县）即楼船停泊之所；（4）豫章郡（今江西南昌）附近一带，本来是越人的造船地区，直到三国时代，还是重要的造船地。

隋朝在公元589年統一中国，为了維持其封建王朝的統治，曾致力于交通運輸的发展，隋煬帝强征千百万劳动人民开凿了世界上有名的大运河，以作王朝及其军队所需粮食运输的交通干綫，从此开辟了中国南北水运大道，把长江、淮河、黄河都貫通联接起来了。当时开凿运河，系由四大部分組成，（1）通济渠，即从洛阳经过洛水通黄河，再引黄河水达淮河；（2）邗溝，即联络通济渠之南，从清江浦經淮安、揚州通长江，即今大运河之一部，此河自秦代以来，經屡次开凿，隋朝再浚复；（3）永济渠，即貫通河南、山东、河北三省之卫河——清河为根干，与黄河连通，引沁水入黄河，本流之运河从河南进入河北南部，到山东临清，成現在大运河的一部分，直至天津与白河相通，为永济渠的北端；（4）江南河，从京口（即今鎮江）至余杭（即今杭州），全长800余里，是現在大运河的南部。

在唐朝，我国手工业和商业已相当发达，是我国历代經濟文化的繁盛时期。因之，河海运输亦随之有新的发展。长江航运发展很快，几乎长江沿綫重要支流与城鎮都成了航运中心。当时造船技术得到进一步提高，能够建造长达20丈，可载五六百人，結構坚固，能御海浪的大海

船。如宣（今安徽宣城县）、潤（今江苏鎮江）、常（今常州市），苏（今苏州市），湖（今浙江湖州市），杭（今杭州市）、越（今绍兴市），江（今九江市）、洪（今南昌市），饒（今江西鄱阳）及劍南道（今四川省）等都是当时主要的船舶建造地^①。

宋朝的手工业与商业较唐朝有更大的发展，当时海洋运输很发达，长江航运直接与海外贸易发生联系。斯时外商与中国海船，往来于鎮江，苏州等地，并在崇明島、江阴設有海船的船場，即如今之海港。

至元朝，长江航运虽沒有新的发展，但对外贸易与海上交通仍很发达，主要是利用海运，大规模地把江南粮食运往元朝的首都（今北京）。

明朝的海洋运输有了进一步的发展。我国偉大的航海家郑和率領2万7千余士卒，7次下“西洋”，从中国福建出发，经过現在的泰国、馬來亞、苏門答腊、錫兰、印度直至非洲东海岸，航程达一万余里之长，船队使用“宝船”，长达44丈，寬13丈。明朝建都金陵（即今南京），因粮食供应及对外贸易主要是利用长江及沿海一带，故当时长江航运亦相当发达。

十八世紀，由于世界工业革命，西欧由手工业时代进入机器工业时代，造船技术，随着工业的发展，由帆船时代进入蒸汽机船时代。到了清朝末叶，世界海运突飞猛进，一日千里之势。帝国主义为了扩张经济、政治侵略势力，剧烈地进行海运的竞争，而我国封建的清朝政府腐败落后，不能与帝国主义相争，采取闭关自守的政策，海禁森严。因我国工业发展落后，造船技术随之落后于欧美帝国主义，使得我国航运事业几千年的历史一落千丈，陡形衰落。自鴉片战争后，五口通商，我国沿海及内河先后开辟重要港口为商埠，内河航行权丧失，特别是我国水运大动脉——长江，帝国主义凭借不平等条约的特权，积极侵入我国沿海及内河航运。因此，我国古老的帆船，不能与帝国主义现代化輪船相匹敌，从此，使我国数千年来优势的航运事业，在近百年来由封建的清朝及以后国民党反动派所断送了。

① 章巽著，“我国古代的海上交通”，第26頁。

第二章 半封建半殖民地中国 的长江航运

第一節 帝国主义侵入中国,内河航行权的丧失

自1840年(清道光20年)第一次鴉片战争失敗之后,帝国主义开始武力侵入中国,1842年5月英帝国主义兵船侵入长江,直逼南京,迫使封建的清朝政府签订“南京条约”,开放上海、宁波、福州、厦門、广州五口通商,并规定关税由中英双方議定等侵略条款。从此,上海到广东的沿海,外輪就可自由行駛,帝国主义魔爪侵入中国,是我国沿海航行权丧失的开端,中国独立自主的封建社会从此走上了半殖民地半封建社会的道路。

过了16年,英法联军北犯中国,联军炮击大沽口,海岸守兵战敗,联军占领天津。1858年(清咸丰8年)迫使清政府訂立“天津条约”,开放牛庄、登州、台湾、潮州、琼州、汉口、九江、南京、鎮江为通商口岸,海关僱用外国人,減輕商船吨稅,进出口貨物一律按时价值百抽五征稅,外国兵船可得遊弋各通商口岸等,这是长江航行权丧失之始,从此,帝国主义在經济上加深了中国成为半殖民地的地位。

1860年,在天津条约后,英法联军复犯大沽及天津,清兵战敗,占领北京,迫使清朝訂立“北京条约”,割讓九龙,开放天津为商埠,英帝国主义夺取我国海关权。

自天津、北京两条約后,英法帝国主义由东南沿海五口,扩大为沿海七省,和长江内地13个商埠,我海关权丧失,大門失守,至此,我沿海航行权全部丧失。

1876年中英又訂“烟台条约”,又开放蕪湖、宜昌、重庆为通商口岸,并规定在沙市、陆溪口、武穴、湖口、安庆、大通为輪船起卸貨物处。1895年中日战争后 签订“馬关条约”,迫使我国除放棄朝鮮、割讓台湾、澎湖等处外,还开放荊州、沙市、重庆、苏州、杭州为商埠,并且允許日本有内河航行权。从此,帝国主义魔爪直伸我国腹地,长江从

上海到重庆，帝国主义船舶完全取得合法的航行自由，特别是日本帝国主义更兇惡，侵入湖南省各河。

中日战争后，各帝国主义想瓜分中国，掀起了割地高潮。1898年（光緒24年），又迫使清朝政府修改“长江通商章程”，由中国海关总税务司赫德（英人）制订頒行：第一是修改长江通商章程，为帝国主义航运、貿易服务，除規定外国商船可以在各通商口岸往来貿易，和指定的非通商口岸起卸貨物外，并規定长江内河八处（蘆涇港、江阴、泰兴、天星桥、宜兴、蕪州、黄石、黃州）为外輪上下旅客的处所，俗称“洋棚”，第二是內港行輪章程，自行开放內地河港，使外輪可以隨便領照航行。从此，帝国主义商船由长江干綫侵入支綫和小港。

1902年中英又訂立了“馬凱条約”，开放珠江的江門、三水等处为商埠，白土口等四处为暫停口岸，馬宁等处为“洋棚”，这是珠江航行权喪失的开端。

从1840年第一次鴉片战争后，外国船只就已經任意航行中国領海了，自第二次鴉片战争后，（即英法联军之役），在清朝政府統治下，不顧国家、人民利益，出卖沿海及中国内河（黑龙江、长江、珠江）的航行权，以及保护航业的关税权、引水权、航道权均为帝国主义所控制。由此，奠定了帝国主义在华航运发展基础，給中国航运事业带上枷鎖，中国百余年来航运史上留下可恥一頁。

第二節 帝国主义航业在中国势力的消长

毛主席說“帝国主义列强侵入中国的目的，决不是要把封建的中国变成資本主义的中国。帝国主义列强的目的和这相反，它們是要把中国变成它們的半殖民地和殖民地。”^①帝国主义为了推行殖民主义，达到把中国变成殖民地的目的，在鴉片战争以后50多年，对中国的侵略以商品輸出为主，它們实行砲艦政策，用軍艦打开中国沿海及内河大門，强迫中国清朝政府訂立不平等条約，开辟商埠，把持中国海关，夺取中国内河航行权，这些都是为了达到对中国进行政治、經濟侵略鋪平道路。

因此，航运成为帝国主义实行經濟侵略的重要工具，它們通过輪船

^① 毛澤东选集，人民出版社，1952年版，第二卷，第622頁。

輸出商品，進行侵略性貿易，販賣毒品，走私。在中國設立銀行，修鐵路，開礦山、辦工廠，奪取中國豐富的物質資源，來操縱中國的經濟命脈。通過通商借債、築路、開礦，攫取中國的主權，並支配中國地主、買辦階級的政權。所以帝國主義異常重視在中國發展掠奪性的航運，紛紛設立輪船公司，幾乎每個帝國主義都在中國設有輪船公司，它們的論點是“一民族而成為海洋之主人者，必能獲得財富，亦可享受經濟繁榮，一民族而喪失對於海洋之控制者，同時亦喪失財富及自由”。

1. 帝國主義航業侵華的歷史及其勢力的發展變化

1835年（清道光15年）時，即有英輪“查甸”號駛至廣州，第一次與我國通商。1842年英國東印度公司商船“奈麥西司”號第一次侵入上海。1844年美國商船航行於香港、廣州，英國“美達薩”號駛入上海。1852年美國羅素輪船公司的商船始由美國來滬。1860年法國商船來華。

1861年美國於香港、上海設旗昌輪船公司，1863年英國於上海設德豐及上海拖駁公司，1865年英國於香港設首港澳輪船公司，1866年德國於上海設美最時洋行，1867年英國設立以怡和洋行為主的中国航業公司，1877年以太古洋行為主，設立印度支那航業公司。

從帝國主義的侵入，在中國設立輪船公司後，10年之內我國尚沒有創辦現代航運業。於1872年我國始成立招商局，而日本郵船會社在我國招商局成立之後三年，即1875年始成立。自此，我國航運歷時20餘年之久，為英國的香港輪船公司、太古輪船公司、怡和輪船公司及我國招商局四大公司所獨占。其他帝國主義雖相繼來華設立輪船公司，但仍限於沿海，大都集中在上海。

日本自成立日本郵船會社後，積極擴張勢力，並收買美國太平洋輪船公司上海至橫濱間的航綫，逐漸擴充船舶，往來航行於長江。尤以1895年馬關條約簽訂後，日本進一步獲得宜昌至重慶及上海、蘇州、杭州之間的內河航行權。1898年，清朝政府根據內港行輪章程，開放內地水路之後，於1902年又制定追加章程，1903年制定內港行輪暫行試辦章程，給以帝國主義在長江各小港及支流准許外輪航行與停泊，於是更引起英帝國主義經營長江航運的野心。英商麥邊公司、鴻安公司遂乘機興

起，經營我國沿海及長江之航運。1898年日本大阪商船會社的船舶亦開始航行長江。1900年德國亨寶公司及北德意志路特公司復加入航綫。至1902年在各通商口岸往來外洋與往來國內的外籍輪船，英國占60.4%，日本占16.5%，美國占1.1%，德國占16.2%，其他各國占5.8%。實際中國航運變成英、日、美、德四大帝國主義競爭的場所。日俄戰爭後，法國在中國設立東方輪船公司，但航運勢力很小，不能與英、日、德帝國主義航運勢力相爭。

1895年中日甲午戰爭後，日本在華急驟擴張航運勢力，先有日郵、大阪，後有湖南、大東汽船會社，至1907年合併組成日清公司，統一日本在華航運勢力，並積極向我內河伸張，長江航綫延伸至湖南常德。特別是1908年，各帝國主義國家開始經濟恐慌，各帝國主義航業均受影響，如東方、鴻安相繼停業，隨後歐戰開始，英、德等國自顧不暇，德國在華航業中斷，英國在華之船舶驟減，日本乘機發展起來。日清輪船公司在長江航綫一律用新式輪船，同時竭力整頓，因此，業務蒸蒸日上，打破英國在中國各通商口岸進出船舶噸位獨占的局面。1907年日本在華船舶噸位僅占外籍輪船的2.5%，1913年日本已占31.9%，1918年上升到43.2%，同期英國航運勢力比重由34.4%下降到40.8%，以至37.5%。1918年往來海外航綫，日本已經超過英國，占了第一位，英國居于第二位。但長江航運英國仍占首位，日本次之，我國又次之。

第一次世界大戰結束後，德國戰敗，退出中國航運競爭的舞台，而英、美、法各帝國主義重整旗鼓，同中國航運競爭，與日本帝國主義相抗衡。從1922年至1936年，14年之間各帝國主義來往我國與在我國航運力量對比，英國始終保持30%以上，日本保持25%左右，美國保持5%左右，德國保持2%左右，其他各國8%左右。1937年中日戰爭爆發之後，我國沿海及長江、珠江、黑龍江等內河絕大部分為日帝國主義占領，在我國外籍航運勢力，日本占91%。海外往來外籍航運勢力，日本占96.5%。

帝國主義航運勢力，由沿海侵入長江中下游而入川江。由於四川以“天府之國”聞名，久已垂涎，積成侵略野心，積極想開發川江航運。開始由英人李度遊歷四川後，在宜昌僱用工人造木壳蒸汽船一艘，試圖

航行川江。当时川江木船民工得訊后群起反对，不許外人輪船航行。帝国主义看到群众声势浩大，不得不暂时放棄野心，宣告停航。这是我国川江海員工人第一次向帝国主义作斗争历史上胜利的一頁。

中国人民虽然英勇反抗帝国主义航运侵略，但由于清朝政府出卖中国内河航行权，訂立中英条約，允許重庆开放为商埠，帝国主义因而取得“合法”地位。1897年英国派了在印度恆河灘險駕駛技术較好的船长薄兰田与英人李度第二次入川江。当时試航川江是一艘双螺旋槳鉄壳蒸汽机船，全长55呎，时速8.57浬^①。从此，川江开始有了輪船行駛，嗣后英帝国主义命薄兰田在川江进行航路測量，訓練引水人員。

1900年5月，英国砲艦“伍德拉克号”及“伍德-卡克号”自宜昌駛抵重庆，这是历史上帝国主义侵入长江上游最早的軍艦。同年6月“先进号”商船駛入川江，随后改成軍艦“金沙号”巡弋上游，为英帝国主义深入我国腹地的武装。

1900年德国随英国之后，派埃及尼罗河灘險駕駛技术較好的船长，駕駛“瑞生号”入川江，僱用我国有名川江引水張癩子領航。船行至崆岭时，張癩子根据川江的領航經驗，指揮船向“对我来”礁石行駛，这样借水的冲击才能使船駛过灘險。但德帝国主义船长不信任我国引水張癩子，認為是阴谋破坏船只，乃將張推入水中淹死，由他自己領航，結果船只触礁沉沒，他本人亦自杀。自此以后，各帝国主义船舶俱怕川江灘險，相繼停航，川江航运暫告中断。

直到1903年中国人創辦蜀通輪船公司，建造一艘鉄壳蒸汽机船“蜀通号”行駛川江成功。該輪用拖帶形式，两艘船并行，拖輪装有机，被拖客貨輪无机器以策安全。这表現中国人的英勇与智慧，在中国航运史上留下了光輝的一頁。帝国主义看到中国自办輪船試航成功，它們的船只又复入川江。嗣后川江船舶日益增加，有了定期班輪，形成正常航綫。

2. 帝国主义在华輪船公司的业务經營情况

从1861年至1938年，近80年間，帝国主义先后在中国設立輪船公司。

① 为了說明歷史資料仍用“呎”与“浬”。

共計44家，其中英國14家，美國10家，日本8家，德國3家，法國4家，帝俄、葡萄牙、荷蘭各1家，意大利2家。44家公司中經營長江航業的有20家，其中英國6家、美國5家、日本4家、德國2家、法國2家、意大利1家。

現將帝國主義三家主要輪船公司的業務經營情況分述如下：

第一、太古洋行：

創辦於1867年，總行設英國倫敦，分行設在上海、香港，與怡和洋行性質相同，業務中心實際上在上海和香港。

該公司的主要業務是航業，而兼營與航務有關的業務，在香港有保險公司、造船所、油漆公司，在天津有拖駁公司。

太古洋行在華的航業勢力比怡和洋行雄厚，有船16萬噸，是帝國主義在華航業三大公司之一，該公司在華航綫分布最廣，有三大航綫：

(1)上海綫，共6班，1)港粵、汕廈，并航青島綫，有定期船11艘；2)上海天津班，并航威海衛、煙台，有定期班輪3艘；3)長江班，有定期船9艘；4)牛莊大連班；5)安東班；6)上海至寧波班。

(2)漢口綫，1)湖南班，有船兩艘，洞庭至長沙，沙市班有船3艘；2)宜渝班，有船4艘。

(3)香港綫，共8班，在中國境內兩班，香港至煙台、天津，香港至廣東。其餘6班為香港至海防、泰國及南洋群島、澳洲等外洋航綫。

該公司資金約9,000萬元^①，每年盈餘達2,000萬元。行駛長江航綫噸位，1938年為6,757噸，到1930年增為40,046噸。可見帝國主義航業，由於享有中國航行特權，實行壟斷，剝削中國人民血汗，獲得多么驚人的利潤。

第二、怡和洋行：

創辦於1877年，總行設在英國倫敦，分行設在上海、香港，而業務中心實際上在中國上海、香港。怡和洋行是英帝國主義對中國販運鴉片的公司，擁有快艇多艘，專門在中國沿海走私鴉片。

怡和洋行不僅是一個輪船公司，而實質上是英國對華侵略的托辣斯，擁有很多企業，在香港有黃埔船塢公司，省港澳輪船公司、火險公

① 解放以前各時期所用貨幣單位“元”，均系銀元。

司、炼糖局、牛奶冰厂、电车公司，在上海有地产公司、棉纱厂、毛织厂、投资公司、机器公司、码头仓库公司等。

怡和洋行在华航业势力很大，是帝国主义在华航业三大公司之一，有9万吨船。航线有上海至汉口、上海至天津、上海至营口、汉口至湘潭等。行驶长江航线的船舶吨位，1903年为7,236吨，至1936年增至32,275吨。

该行航业部分资金约3,000万元，每年达400万元高额利润。

第三、日清轮船公司：

创办于1907年，总公司设在上海，日本帝国主义为了统一在华航业势力，以便向英帝国主义在华航业太古、怡和及中国航业招商局竞争，系由日本的日邮船会社，大阪商船会社两公司的长江航业部分及湖南、大东两公司合并组成。开始主要经营长江航业，随后发展至中国沿海航线，是帝国主义在华航业三大公司之一。行驶长江的船舶，1903年为6,727吨，1936年已经发展到35,077吨。

该公司资本在1907年为8,437,460元，毛利达431,951元，利润率5.1%。1916年至1920年获利高峰时期，达30~26%。尤以1918年，资本仅16,705,220元，毛利达4,461,880元，利润率为26.7%，这是日清公司的最高峰时期。由于帝国主义互相竞争，亦有亏本年份，1922年亏本153,519元，但一般的年利润率5~10%。

第三節 在帝国主义的摧殘排擠下，我国輪船

业的产生和演变

从第一次鴉片战争至第二次鴉片战争的期间，帝国主义采取军事、政治、经济、文化多方面的侵略、企图很快瓜分中国，变成他们的殖民地。当时封建统治阶级清朝政府腐败落后，不顾中国人民的利益，投降于外国侵略者。中国人民在双重压迫之下，开始觉悟，发生了反帝反封建的斗争，在1850年（道光30年）爆发了第一次革命运动——太平天国革命。

第二次鴉片战争以后，清朝政府统治阶级分成顽固、洋务两派，顽固派是纯封建性的政治集团，有清朝贵族、官僚、绅士、地主及八股士

人作基础，常掌握政权，在政治上拥有极大势力，这一派人盲目排外，幻想闭关自守。洋务派是天津条约的新产物，是外国侵略者改造封建军閥，使它适合于镇压太平天国革命之用的走狗。洋务派的成分有军閥买办、官僚，曾国藩、李鸿章是洋务派最大的首領。洋务派在外交上向帝国主义让步、投降，内政上加强军事力量，购买船、砲、洋枪。充实对内武力，镇压人民革命。因此，倡議“自强新政”运动，謂“中国积弱由于患贫，西洋方千里数百之国，岁入財赋动以数万万計，无非取資于煤鉄五金之矿、鉄路电报信局丁口等稅，酌度时势，若不早图变計，擇其主要逐渐做行，以贫变富，以弱变强，未有不受其馭者。”^①在这种精神的支配下，当时清政府为緩和人民的仇恨，維持封建統治，支持洋派新政运动，一方面学习用洋軍器，另方面兴办实业。

1862年（同治元年）李鴻章在上海設制砲局，同年曾國藩在安庆設軍械所，由中国人設計造成小輪船一艘 由于不得法，行駛緩慢，这是中国第一次建造的輪船。1865年又于上海購得外国人机器厂一座，能造大小輪船及枪砲，是上海外国最大的机器厂，改为江南制造总局，并設有造船設備，船塢一座，即今日江南造船厂前身。当时曾國藩从美国購買机器，亦併入該局，更加充实机器設備。1867年开始建造輪船。1865年左宗棠在福州設船政局，即今日馬尾造船厂前身，1867年（同治6年）清政府設立造船处。以上是中国造船工业的開創历史。

1. 中国第一个輪船公司——招商局的成立及其演变

当西歐十八世紀工业革命后，世界航运由木帆船进入現代輪船时代，我国江海运输仍采用古老的、落后的沙宁式帆船。因此，运量小，运距短，运价高，既不迅速，又不安全，自然不能与帝国主义輪船作竞争。在李鴻章“自强新政”运动的推动之下，中国才开始自办航运业。

1872年李鴻章令浙江漕运局总办海运委員朱其昂筹办輪船，以20万串作为官借資本，定名为輪船招商局，向英国購进伊頓輪一艘，載重一万担，这是中国自有的第一艘商船。随后相繼向英国購買船三艘，定名为福星、利运、永清。清政府为了支持初創的航运业，特許运漕米，空

① 范文瀾著，中国近代史上編，第一册，第223～237頁。

船減稅等權利。該公司開始在上海浦東爛泥渡設碼頭、倉庫，四艘船航行四條航綫，上海至天津，上海至廈門、汕頭，上海至香港、廣州，上海至日本長崎、神戶。1873年另租洞庭、永寧兩輪航行長江，該公司在漢口購置碼頭、棧房。自此，長江有中國輪船航行及開始設立港口。

招商局從成立之日起(1872年)至中國人民解放接管為止(1949年)，近30年的歷史演變，可分為以下幾個階段：

(1)1872年(同治11年)至1885年(光緒11年)為官商合辦時期：

是招商局發展、成長為全國性航運業時期。自1877年收買美國旗昌公司後，江海船共有1艘，至1879年有船11艘。除上海設局外，並在天津、牛莊、煙台、福州、廈門、廣州、香港、汕頭、寧波、鎮江、九江、漢口及長崎、橫濱、新加坡、檳榔嶼等處設19個分局。

在航綫來說也較完整，分為四方面：1)長江方面，上海至漢口、漢口至宜昌。2)北洋方面，上海至煙台、天津、牛莊。3)南洋方面，上海至溫州、福州、汕頭、廈門、廣州以及廣州至澳門、香港至海口。4)遠洋方面，開往新加坡、橫濱等綫。

招商局一開始就遭受帝國主義的摧殘，他們懂得一個招商局成功，將會產生更多的招商局。帝國主義利用它航運優勢向招商局展開競爭。首先是輪船貨物運價大力跌價，拒絕中國輪船保險，其次是在航綫上帝國主義商船、軍艦撞沉中國商船，如1882年招商局和眾輪由汕頭開往上海，在福建海面被軍艦撞沉，帝國主義利用種種卑鄙方法企圖打垮年輕的中國航業。

這段時期招商局營業較好，每年有盈餘，如1884年結餘達7萬7千兩，但主要是政府國庫借支，優先運輸，除了包運漕米外，並指定海運物資統由招商局承運。為了吸收商股，當時實行官商合辦，資本家一時也很踊躍投資，在1884年股本增至200萬兩，但內部經營逐漸走向腐敗，濫用私人，營私舞弊，海損事故不斷發生。1877年5天之內沉船兩艘，在中國人民中信譽不高，招商局很快變成為封建官僚企業。

(2)1886年(光緒12年)至1909年(宣統元年)為官督商辦時期：

李鴻章為了挽救招商局日益衰退局面，規定官督商辦制度，“由官總其綱，舉其利病，而听該商董等自立條議，悅服眾商”。實際完全由