

018317

中国水运史丛书

# 招商局史

(近代部分)

人民交通出版社

中国水运史丛书

# 招商局史

(近代部分)

张后铨 主编

人民交通出版社

## 内 容 提 要

招商局是中国近代创办最早的民用工交企业,也是我国历时最长的轮船航运企业。

本书记叙了招商局从初创到新中国成立以前的艰难曲折的发展进程。书中大量引用了招商局档案和有关文献资料,对招商局在不同历史时期的管理体制、经济活动、营运状况等方面做了全面系统的介绍,并探讨了招商局在中国近代经济、近代航运事业中的地位 and 作用,是一部重要的经济史著作,具有较高的学术价值和资料价值。

中国水运史丛书

招商局史

(近代部分)

张后铨 主编

责任编辑 马小奇

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

展望电脑植字有限公司排版

北京顺义向阳胶印厂

开本: 850 × 1168  $\frac{1}{32}$  插页: 2 印张: 20.75 字数: 533千

1988年9月第1版

1988年9月第1次印刷

印数: 0,001 - 5,500册 定价: 12.40元

01-204-082-0

ISBN 7-114-00188-6

F·00035

## 中国航海史研究会

主任委员 胡家明  
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都  
顾问 (以姓氏笔划为序)  
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉  
朱杰勤 庄为玠 何明德 陈嘉震  
谢中峰 魏启宇

## 长江航运史编写委员会

主任委员 马志义  
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰  
荣作垣  
委员 (以姓氏笔划为序)  
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君  
郭士光 钟幼鹏 高 鹏 黄振亚  
黄耀荣  
顾问 刘惠农 陶 琪 贺崇陞 张 明  
解莅民  
主编 马志义  
副主编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可

## 《招商局史》编写组

2

## 中国航海史研究会

主任委员 胡家明  
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都  
顾 问 (以姓氏笔划为序)  
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉  
朱杰勤 庄为玠 何明德 陈嘉震  
谢中峰 魏启宇

## 长江航运史编写委员会

主任委员 马志义  
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰  
荣作垣  
委 员 (以姓氏笔划为序)  
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君  
郭士光 钟幼鹏 高 鹏 黄振亚  
黄耀荣  
顾 问 刘惠农 陶 琪 贺崇陞 张 明  
解荏民  
主 编 马志义  
副 主 编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可

## 《招商局史》编写组

2

## 中国航海史研究会

主任委员 胡家明  
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都  
顾问 (以姓氏笔划为序)  
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉  
朱杰勤 庄为玠 何明德 陈嘉震  
谢中峰 魏启宇

## 长江航运史编写委员会

主任委员 马志义  
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰  
荣作垣  
委员 (以姓氏笔划为序)  
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君  
郭士光 钟幼鹏 高 鹏 黄振亚  
黄耀荣  
顾问 刘惠农 陶 琪 贺崇陞 张 明  
解荏民  
主编 马志义  
副主编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可

## 《招商局史》编写组

2

## 出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等部。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

# 《中国水运史》丛书

## 总 序

中国,作为一个伟大的文明古国,屹立于世,已经有五千年的历史。中国的水运史,是中国文明史的重要组成部分,它对中国文明史的形成和发展,曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件,十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里,河流五万多条,总长四十二万多公里,有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前,就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上,利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史,源远流长。早在新石器时代,已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今七千多年前,我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期,水上运输已十分频繁。到了汉代,我国已有坚固的船舶,并已使用风帆和平衡舵,凭借季节风,远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海,这是我国古代航海技术上一项重大发明,它对人类文明的进步,有着重大影响。泉州出土的宋代海船,是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋,组建了二百多艘海船,两万多人的庞大船队,历访了三十多个国家和地区,这是世界航海史上的壮举,使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展,在历史上有过光辉的篇章,早在春秋战国时期,燕国东部渤海沿岸即出现碣石港,以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻合浦港,已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州(今宁波)是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称:泉州港“为世界最大港之一,实则可云唯一的最大港。”长江沿岸的扬州港,兼有

海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导

航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜数。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好材料。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会  
人民交通出版社

## 前 言

招商局是我国近代设立最早、历时最久、规模最大的航运企业，它在旧中国走过了 77 年的坎坷历程。

招商局的创办，开中国民族航业之先河，它一举打破外国航业对中国江海航运的垄断，使中国航业的面貌为之一变。飘扬着双鱼龙旗（后为红底圆月旗）的中国商轮，第一次活跃在中国最大的内河长江与近海，出现在东亚、南亚，招商局的远洋轮船，横渡太平洋、大西洋，远航美英等国。中国的航运事业进入一个新的发展时期。招商局颁布了中国近代第一批航海章程、条例、箴规，造就了我国近代第一批航海专门人才，创办了中国第一家船舶保险公司。招商局始终在民族航业中占有重要地位。

招商局将活动范围逐步扩大到许多经济领域，当一批中国近代企业相继创办时，招商局进行了数额不等的投资。这批企业包括中国近代第一家大型煤矿——开平矿务局，中国第一家大型纺织企业——上海机器织布局，中国第一家银行——中国通商银行，中国近代第一家钢铁煤炭联合企业——汉冶萍公司……。招商局还把经济触角伸进其他领域，招商局与之保持投资关系或其他特殊经济关系的部门计有：对外贸易、内河航运、造船工业、关栈管理、船舶打捞、石油运输、电报通讯、机器制造、畜牧耕植、白银开采、铁路、油料加工、塑料加工乃至教育、出版、报纸等在中国近代经济史上写下了令人瞩目的一页。

为了建立一套与轮运发展相适应的管理制度，招商局曾作过不懈的努力，近代许多著名政治活动家、实业家、经济理论家曾在招商局主持局务或参与活动，他们运筹帷幄，对招商局进行过若干次整顿、整理、改革，因囿于当时的历史条件而收效甚微或连遭挫折。招商局经营管理的一些经验与教训，在今天仍有值得借鉴之处。

招商局始终在错综复杂的矛盾运动中迂回发展。它是洋务派创办的第一家官督商办企业，辛亥革命后曾一度改为商办，后又被国民党政府收归国营。招商局的性质虽然在商办时期发生过一定程度的变化，但就其基本性质而言，招商局是一家具有较典型的封建买办特征的官僚资本主义企业。招商局领导集团曾频繁更迭，并曾先后采用过官商合办、商办、官督商办、商办隶部、商办、国营及股份有限公司等多种管理体制，但领导权基本上掌握在官僚资产阶级手中。招商局内外各种矛盾和纠葛——包括招商局与外国航业之间、官督与商办之间、不同官僚集团之间、招商局与民营航业之间、海员工人与资产阶级之间的各种矛盾相互交织、盘根错节。海员工人与资产阶级特别是与官僚资产阶级的矛盾曾多次激化乃至采取过公开对抗的形式。中外矛盾、官商矛盾则始终在招商局诸种矛盾中居支配地位。招商局一方面受到外商的排挤与官方的侵蚀，另一方面又利用官方权力并与外商相互勾串来压制中国民族资本主义航运业的兴起。招商局身上打上了较深的半殖民地、半封建的社会烙印。它长期受到外国入侵者的欺凌，在帝国主义发动的侵华战争中屡遭浩劫，损失惨重，又长期受到封建政权的束缚，直至变成国民党政府推行内战政策的工具。招商局一部分主持者仰息官府，依仗洋员，经营管理腐败，贪污舞弊成风，严重阻碍了企业自身的发展。

饱经沧桑的招商局的历史，是中国近代经济史的一个重要组成部分，是灾难深重的中国工交业发展史的一个缩影。

本书是编写招商局史(近代部分)的初步尝试，力求以辩证唯物主义和历史唯物主义为指导，以招商局创办70余年的客观史实为依据，全面地、系统地阐述招商局的发展过程，真实地揭示招商局的历史全貌。

在中国航海学会彭德清理事长、贺崇陞副理事长的关怀下，1983年11月成立了招商局史编写委员会(由王大勇、朱士秀、黄振亚等同志组成)及编写班子，后因客观情况的变化，中国航海史

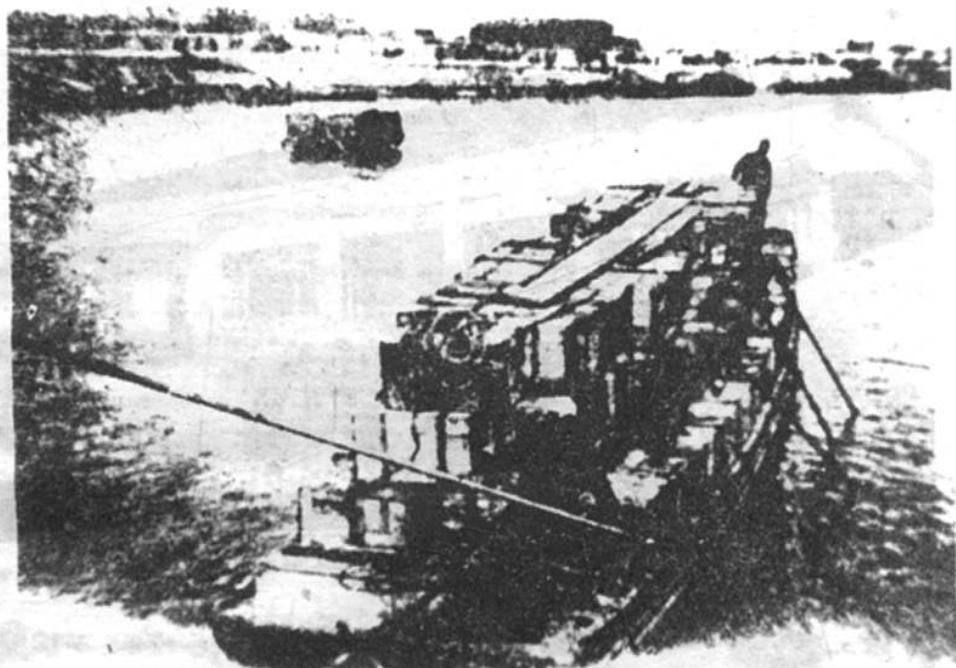
研究会将招商局史(近代部分)委托长江航运史编写委员会组织编写。航海史研究会原第一副主任王大勇同志生前十分关心本书的编写工作,他主持召开了招商局史三次编写工作会议,并亲自审阅了本书篇目及编写大纲,香港招商局有关领导同志,特别是袁庚、江波、周吉、朱士秀、梁宪等同志也对本书的编写给予了热情帮助。

本书在编写过程中,广泛吸收了海峡两岸学者的研究成果,特别是得到尹进、彭雨新、卢其昌、代鲁、王规凯等同志的热情指导,美籍华人王德耀先生在海外为本书收集了部分珍贵资料,中国第二历史档案馆、中国第一历史档案馆、北京图书馆、中国科学院图书馆、中国社会科学院经济研究所、上海海运局、上海图书馆、大连图书馆、武汉市图书馆、武汉大学图书馆、湖北省档案馆、湖北省社会科学院图书馆、重庆图书馆、重庆档案馆等单位及长江航务管理局与长江轮船总公司所属档案部门提供了大量文献资料,长江航运史编辑室各编写组,特别是韦云珊、江天凤、韩洪奎、徐家卿及摄影师苏贻明等同志给予了大力支持,中国航海史研究会办公室有关同志也为编写本书做了不少工作,谨此一并致谢。

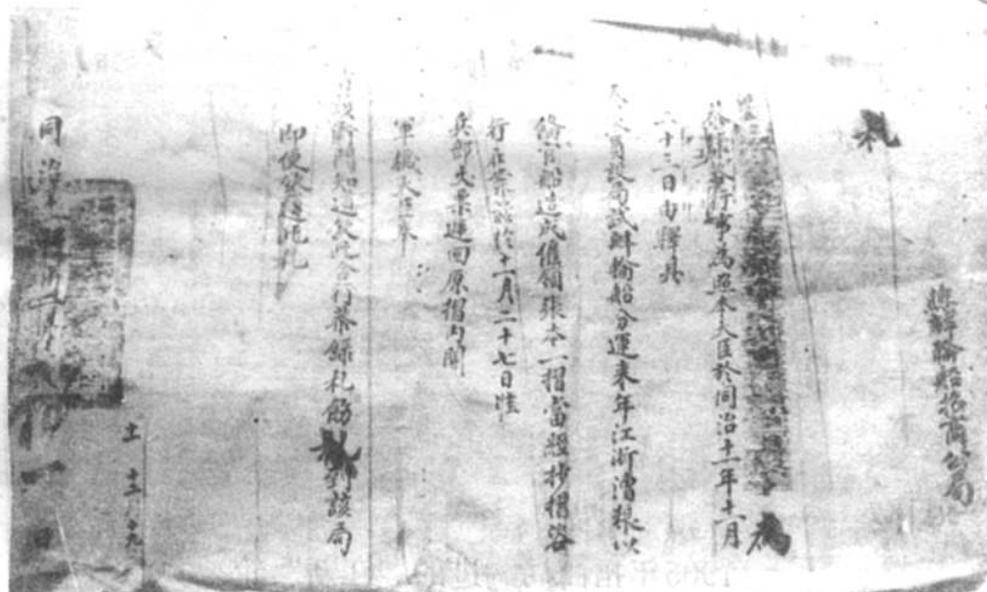
由于编者水平所限,本书错误和不当之处在所难免,恳请专家和读者批评指正。

编 者

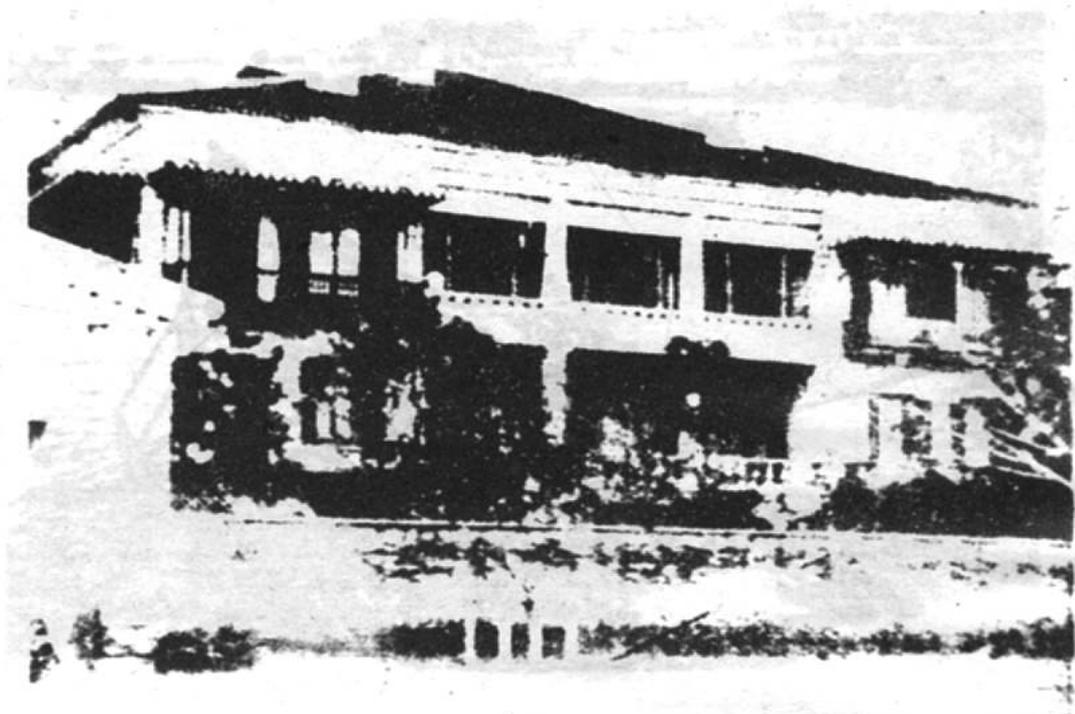
1987年11月



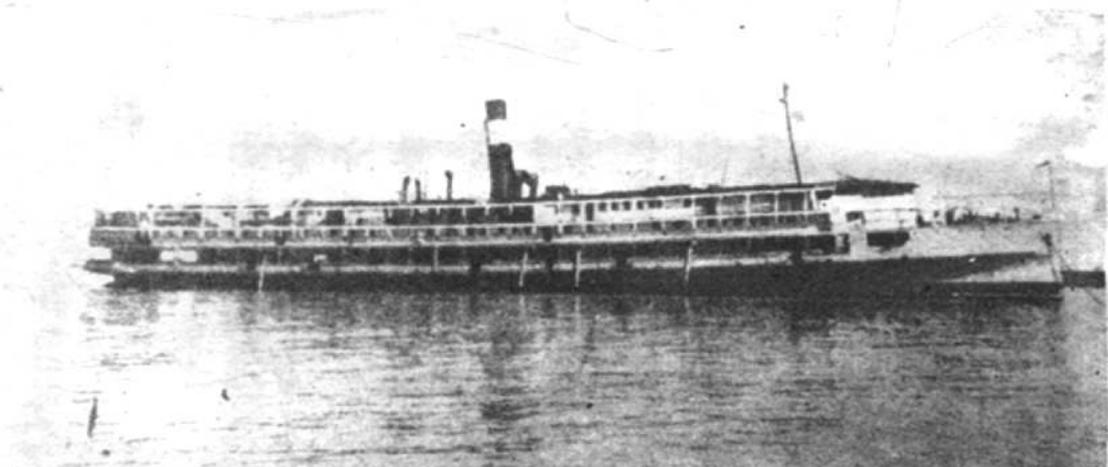
招商局成立前沙船运输漕粮。



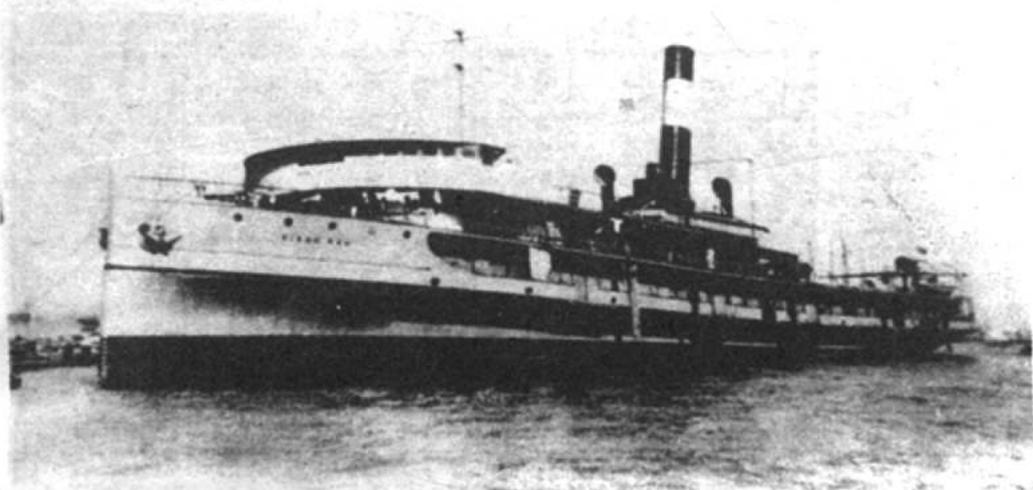
李鸿章在招商局开局的第二天（1873年元月17日）发布的命令



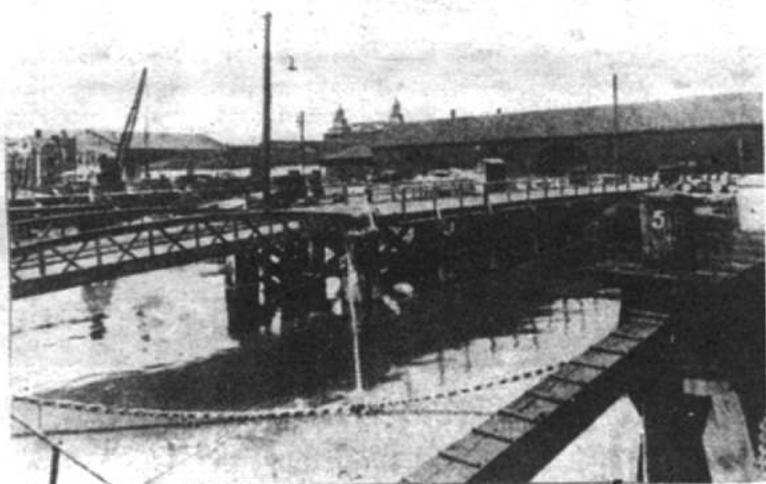
1877年招商局购并旗昌轮船公司产业，图为当时的旗昌洋行



1905年招商局购进的“江新”轮



1912年招商局购进的“江华”轮



招商局上海北栈码头

2