

国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

绘本中的炮舰外交 III



Capitan Y

内河航行权与轮船公司

作者 / 插画 姚开阳



INLAND NAVIGATION RIGHTS AND THE SHIPPING COMPANIES



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

绘本中的炮舰外交III

内河航行权与轮船公司

作者/插画 姚开阳



上海社会科学院出版社

SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

内河航行权与轮船公司 / 姚开阳著; -- 上海:
上海社会科学院出版社, 2019
(绘本中的炮舰外交)

ISBN 978-7-5520-2696-2

I. ①内… II. ①姚… III. ①机动船—世界—图集
IV. ①U674.92-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 024272 号

内河航行权与轮船公司

作 者: 姚开阳

插 画: 姚开阳

责任编辑: 陈如江

封面设计: 舒正序

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海市顺昌路 622 号 邮编 200025

电话总机 021-63315900 销售热线 021-53063735

<http://www.sassp.org.cn> E-mail:sassp@sass.org.cn

印 刷: 上海普顺印刷包装有限公司

开 本: 890×1240 毫米 1/16

印 张: 13

字 数: 130 千字

版 次: 2019 年 4 月第 1 版 2019 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5520-2696-2/U·002

定价: 168.00 元

版权所有 翻印必究

前言

从清朝末年到民国初年的中国近代史，伴随着割地赔款与各种不平等条约，在不平等条约中有一项内容是“内河航行权”。随着内河航行权而来的就是大批列强的浅水炮舰进驻中国内河水域，成为“炮舰外交”最鲜明的标记。内河航行权是怎么来的？我们不能简单地以帝国主义贪婪的侵略野心来解释。最早英国人来到中国想要获得平等贸易的机会，但清政府拒绝开放市场，从而引发了鸦片战争，之后虽然被迫开放五口通商，但仍然拒绝西方船只进入内河。这原属国家主权范围，西方列强本来也无从置喙，但中国传统风帆木船的航行效率太差，内陆货物无法顺畅进出，事故不断，还造成货物损失，让五口通商形同虚设，甚至连洋行自己的生活物资供应都不能确保，所以各国强烈要求由自己的船只来承担运输，清政府官员惧怕洋人，不得不答应，这就是内河航行权的开始。

本来内河运输是中国人自己的专属权利，如果清政府能有效地加以建设管理，与对外贸易开放配套，则中外两蒙其利，但因清政府保守颟顸，不但不积极解决问题，反而禁止华商使用轮船，让洋人有了借口。洋人获得了内河航行权并引进运输效率与安全性更高的轮船，让传统使用木帆船的华人航运商无法匹敌，更造成外国人可以用轮船本国人反而不行的奇特现象。华商想到的应对之策就是将购买的轮船向西方领事馆注册，从而让自己的轮船能够悬挂外国国旗，如此不但可以合法经营内河航运，还能获得列强政府的保护，免受清朝地方官员的敲诈。

不过当时中国内河的治安并不好，盗匪遍地，抢劫货物、杀人焚船灭迹的事时有所闻，领事馆既然收了华商船籍注册的费用，自然必须解决这个问题，如果清政府不能保证航运安全，列强就只好自己设立镖局护航，这就是各国向中国派驻浅水炮舰队的由来。以法国在四川为例，法国在川江航运利益并不见得比其他国家多，但四川华商很多船只都向法国领事馆注册，悬挂法国国旗，所以法国海军在重庆江边特别建造了一座“法国水师营”，常驻几艘浅水炮艇，保护悬挂法国国旗的船只安全，算是对客户的“售后服务”。

1914年第一次世界大战爆发，中国曾经以中立国身份对各参战国驻华军舰统一解除武装，但都只是名义上的，只有德国的几

艘炮艇与商船因为中国1917年参战，而被实质扣押成为战利舰。德国的内河航行权利最终因为战败，在第一次世界大战后完全退出中国。到了1926年，来自广州得到苏联支持的国民革命军开始北伐，各地的学生受到鼓舞，掀起声势浩大的反帝运动，冲击租界与西方人产业，导致各国开始向中国增派军队，八国联军事件似乎将要重演，但在蒋介石1927年倒向西方阵营后危机解除，除了部分租界收回，其他一切如旧。

1941年底，太平洋战争爆发，日本对英、美等国宣战，所有西方列强在中国的特权包括内河航行权全部归日本一家独享。1942年3月，英、美两国宣布废除在华包括内河航行权的不平等条约，并将当时驻重庆的四艘浅水炮舰赠予中国，以表示对同为盟友的中国政府的善意。事实上当时中国所有的出海口都已被日军占领，四艘浅水炮舰长期被困在长江上游无法出海回国，等于是无用之物，不如做个顺水人情送给中国。

日本在华独享内河航运的利益随着1945年的战败投降而结束。战后美国海军舰艇大量进驻上海、青岛等地，同时浅水舰艇又再次深入长江上游。此时不平等条约已经废除，中、美双方签订了新约，互相可以航行于对方的内河，但因战后美国势力如日中天，多的是可以来华经营内河航运的大航运商，而有能力在美国内河开展经营的中国航运商一家也没有，所以表面看起来是平等的条约，实际上还是不平等。不过1949年中华人民共和国成立，所有西方势力都被驱逐出中国，传统定义的“炮舰外交”时代在中国才正式结束，但其他形式的“炮舰外交”随着冷战时代的开始在世界各地仍然经常可见。

“内河航行权”是“绘本中的炮舰外交”第三辑。在第一辑《近现代中国与航海时代》中，我们从航海时代叙述了近现代中国与海洋相关的历史；第二辑《列强派驻中国舰船》中，介绍了不平等条约时代列强驻华海军舰艇；第三辑《内河航行权与轮船公司》，我们除了介绍各大洋行航运商，还介绍了中国近代轮船航运、渡船、海关等与水上交通有关的历史。本书以绘本的形式呈现，通过大量精美的水彩插画，让读者好像进入电影场景，体验那个“火轮船”初次在古老中国水域出现，东西方文明剧烈碰撞年代的氛围。因篇幅有限，文字部分无法完全展开，有兴趣的读者可以根据关键字上网搜寻更多内容。



中国军舰博物馆馆长
姚开阳

目 录

前言.....	1
早期轮船.....	1
太古洋行.....	10
怡和洋行.....	26
英商铁行轮船公司.....	38
德忌利士洋行.....	43
日清汽船.....	49
其他日本航运商.....	57
大来洋行.....	66
其他西方轮船公司.....	71
德奥战利船.....	82
美孚与蚬壳火油轮船.....	89
台湾商务局航运.....	94
二战前的招商局.....	100
二战后的招商局.....	118
省港澳航运.....	132



川江航运与民生公司.....	140
东北内河航运.....	149
其他华籍航运商.....	154
中华人民共和国航运事业.....	164
渡轮.....	172
海关与邮政电信轮船.....	179
附录 在中国海域经营的航运商船旗.....	198



早期轮船

鸦片战争时期，清朝官员见英国船“以筒储火、以轮激水”，便仿效“以人易火”，创造出“车轮船”，以人力踩踏木轮划水前进，原理与农田灌溉的水车类似，相对于西方的“火轮船”。这种人力车船也被称为“水轮船”，林则徐对此寄予厚望，曾试制数艘，但对大局终无帮助。鸦片战争之后西方“火轮船”大举进入中国水域，没有实用价值的“水轮船”随即消失，只有“火轮船”一统天下，从此垄断“轮船”之名。



林则徐颇为中意的“水轮船”虽然到了民国时代还在广东地区的内河可以看到，但“火轮船”早已成为主流，并摘掉“火”字垄断了“轮船”的名称。图中可见一队苦力在船尾踩踏水轮拨水前进，这种方式既不能载重，更不能越洋，显然没有发展价值。



“复仇英雄”号是鸦片战争中英国的 4 艘蒸汽轮船之一。它并非英国皇家海军的军舰，而是隶属于东印度公司的铁壳明轮船，1839 年 11 月 23 日下水，船长 28.8 米，宽 9.6 米，深 2.7 米，660bm 单位（旧式排水量单位）。装备 2 门 32 磅、5 门 6 磅炮，还有火箭发射器。船上成员包括搭载的陆战队总共有 93 人。在鸦片战争时轮船作为战斗舰艇技术尚不成熟，英军主要战舰仍是风帆动力，蒸汽轮船大多作为运输舰使用。



正式记录最早出现在中国的火轮船是英国东印度公司的蒸汽明轮运输船“马达加斯加”号（PS Madagascar），它于1840年6月16日来到广州，林则徐的奏报中曾提到这艘“车轮船”。“马达加斯加”号曾在鸦片战争中担任运输船。1841年9月在印度大修完毕返回香港时，在台湾海峡南端遭遇台风，加上煤舱发生火灾引起弹药库爆炸而沉没，船员被中国俘虏后逃回。



1856 年美国明轮汽船“威拉米特”号开到广州，背景是广州的“十三行”商馆区，不久就因“亚罗船事件”被烧毁，引发第二次鸦片战争。



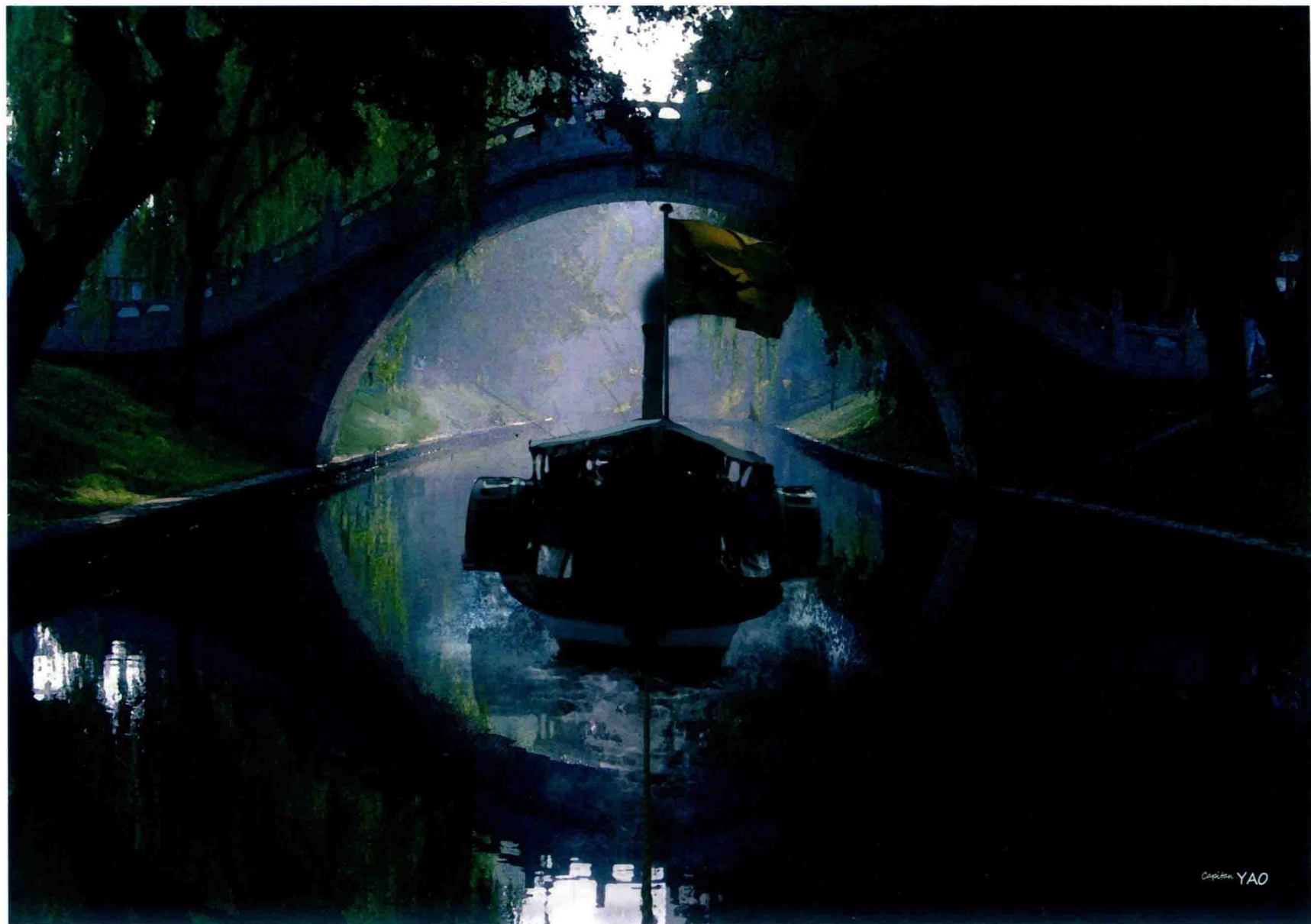
美商旗昌轮船公司 (Shanghai Steam Navigation Co.) 于 1862 年在上海成立，到 1872 年拥有的轮船数已达 18 艘，成为东亚最大船队，并且垄断了长江内河航运。图为蒸汽明轮船“上海”号驶过武昌黄鹤楼前。这座黄鹤楼于 1884 年毁于大火，后来在原址建成一幢洋楼。旗昌轮船公司于 1877 年将全部轮船、码头、货栈以 222 万两白银的价格出售给中国新成立的招商局，可以说招商局完全是建立在旗昌轮船公司的基础上。



中国第一艘轮船是 1854 年由宁波商人向宝顺洋行购入的英国制三桅蒸汽明轮船“宝顺”号。该船装备两门红衣大炮兼作缉盗使用。由于当时适逢太平天国运动，清朝水师无力对抗太平天国，商人只好靠自己。“宝顺”不仅是中国第一艘轮船，也是第一艘蒸汽军舰，比清朝后期未能成军的“阿斯本舰队”还早。



图为江南制造局迁至高昌庙建立船坞后建造的第一艘轮船“恬吉”号在黄浦江上测试。该轮是明轮船的型式。虽然之前有试造过一些小火轮，但真正意义上中国第一艘自制轮船是“恬吉”号，后因避光绪皇帝的名讳，改名为“惠吉”号。



颐和园中有一艘日本政府在 1907 年送给慈禧太后的游艇“永和”号，这艘船由神户川崎制造所建造，船长 22.1 米，宽 3 米，重 25.9 吨，由小型锅炉蒸汽机驱动两侧明轮航行。“永和”号通常担任拖船，拖曳慈禧的画舫前进。本图就是从慈禧太后的座船上看向前方的“永和”号。



太古洋行

太古洋行 (Swire Group) 在航业界的触角很多, 包括中国航业公司 (China Navigation Co. 总部设在伦敦, 太古洋行是该公司的大股东)、海洋轮船公司 (Ocean Steam Ship Co.)、中国互助轮船公司 (China Mutual S. N. Co.)、太古轮番公司 (Tai-Koo Chinese Navigation Co.)、蓝烟囱轮船公司 (The Blue Funnel Line)、澳洲东方轮船公司 (Austrialian Oriental Line) 及香港太古造船厂 (Hong Kong Tai-Koo Dock Yard & Engineering Co.) 等, 太古洋行都是其代理商或拥有者。

“太古”中文名的来源有一个很有趣的传说。早年老板约翰·塞缪尔·斯维尔 (John Samuel Swire) 要为公司取个中文名, 看到香港当地中国人春节门上都贴着“大吉”, 感觉很吉利, 但斯维尔不识中文, 依样画符最后成了“太古”。