

第一编 上海近代工业的产生 (1843—1894 年)

第一章 上海近代工业产生的历史背景

第一节 开埠前上海手工业资本主义 萌芽的出现

上海原是一个滨海渔村。它位于我国绵长的海岸线中点，地处长江出入口的咽喉，坐落在沟通内河、沿海的黄浦江边。优越的位置，给它的经济发展带来了有利的地理环境。13世纪中叶即南宋咸淳年间（1265—1274年），上海开始建镇，设有管理船舶的专职机构和管理贸易的榷货场。至元十四年（1277年），上海、澈浦（今宁波）和庆元三处海港设置市舶司；至元二十九年（1292年）正式设立了上海县的建制。^①从此，上海“海舶辐辏”、“蕃商云集”，迅速发展成为沿海航运与贸易的重镇之一。清康熙时，开放海禁，重开北洋航线，规定新航道改泊吴淞口。据乾隆《上海县志》记载，康熙二十四年（1685年）设立上海海关，“凡运物贸迁，皆由吴淞口进舶黄浦”，因而大大加强了上海商埠的地位。^②到了嘉

^① 唐振常主编：《上海史》，上海人民出版社1989年版，第35、38页。

^② 许涤新、吴承明主编：《中国资本主义发展史》第1卷，人民出版社1985年版，第653页。

庆、道光年间，以上海为枢纽的我国南北沿海航运贸易更趋活跃，在上海县城东门、南门外的沿黄浦江一带形成了十分繁忙的货物集散港区。这里，集中了来自海内外的五条航线。其中最重要的一条是来往于关东、辽东、天津、山东等地的北洋航线，其次是来往于广东、福建的南洋航线，以及来往于长江沿线和沿运河、太湖、吴淞江航行的内河航线，还有来往于东南亚和日本的外洋航线。各条航线在上海港集散着各地大量的土特产品、手工业品与海外出产的物品，它在沿江的城内外地区逐步形成了诸如豆市街、花衣街、洋行街等各种商业街市，成为上海最为繁华的商业地区。

在迅速发展起来的航运业中，航行于北洋航线的沙船运输业务最为繁忙，规模也最大。但以往沙船海运都直接控制在封建政权的管辖之下。自明代中叶以后，随着上海地区商品经济日益发展，以及封建政府海禁政策的松弛，始有民间沙船自主经营沿海航运贸易，进入清代已经相当发达。至鸦片战争前，上海沙船总数有三千五六百艘，每日扬帆出港的沙船有时多达百艘左右，每日进港者少者七八艘多至 20 余艘，全年沙船的装货总吨位约计 350 万石 其中运往华北、东北地区的货物价值估计达 1000 万银元。^①大量的商品进出口航运业务的发展，在上海出现了具有资本主义萌芽生产关系的沙船业“大户”，它们一般都拥有二三十万银两的资本 有三五十艘沙船 雇工千余人。当时 这样的沙船业大户主，已不乏其人。其中号称“朱、王、沈、郁”四家最大的沙船业主 拥有的沙船都在百艘左右。这说明，上海开埠之前沙船业资本主义萌芽的发展已具有相当的规模。

上海沙船业资本主义萌芽的出现，是商业经济发展的产物；而

萧国亮：《清代上海沙船业资本主义萌芽的历史考察》。载《中国资本主义萌芽问题论文集》江苏人民出版社 1983 年版 第 277 页。

沙船业资本主义萌芽的成长，又进一步繁荣了上海的商品经济，也促进了手工业生产的兴旺发展。当时，上海最重要的手工业是棉纺织业，所产的商品土布数量品种繁多，行销全国各地，其中大量的“标布”就是由沙船装载运往北方各省。所以包世臣说：“沙船之集上海，实缘布市。”^①由于沙船贸易的旺盛，刺激了上海地区土布生产的进一步发展。据统计，自乾隆年间至鸦片战争前夕的道光年间，半个世纪内上海县城内经营土布贸易的店铺商号大约增加了近 3 倍，每年发售的土布增加了 5.3 倍。那时，上海县归属松江府，包括上海县在内的松江七邑是全国的产布中心，每年的商品土布贸易可达二千数百万匹，^②有“衣被天下”之称。但是，由于中国小农经济生产结构的凝固性，加以封建租税的高额负担和商业资本、高利资本的重重盘剥，迫使小农经济内部的农业与家庭棉纺织手工业只有紧紧抱成一团，才有可能幸存下去。因此，鸦片战争以前的手工棉纺织中心一直没有离开农村，难以分化分解，更没有出现手工棉纺织小生产者从机杼中获得积累向手工业小业主转化的趋向。而且，长时期以来棉纺织的专业生产工具和技术并没有得到新的进步，上海一带的农户中，只有个别地区曾出现过三锭的纺纱车，但提高效率有限，劳动强度又大，且质量不佳，不能做经纱使用，因此直至清末，普遍使用的仍是单锭手摇纺车，整个手工棉纺织的劳动生产率没有多大提高，家庭手工业演进为专业作坊的基本条件也不存在，所以，在棉纺织业中无法滋生出资本主义萌芽来。然而，在土布加工的染踹业中出现了商人资本支配生产的资本主义萌芽。经染踹加工的商品布，名为青蓝布。染踹所需的技

包世臣：《安吴四种》卷 29。转引自上海博物馆图书资料室编：《上海碑刻资料选辑》，上海人民出版社 1980 年版，第 45 页。

^② 徐新吾：《鸦片战争前中国棉纺织手工业的商品生产与资本主义萌芽问题》，江苏人民出版社 1981 年版，第 16 页。

术要求高 劳动强度大 大量生产便不是农民家庭手工业可以胜任的,随着青蓝布市场的兴起,很快便从农家自行操作中分化出来,在明末清初的苏松地区小村镇上建立起了专业小染踹坊。这种青蓝布在北方各地的消费量很大,也是外地客商到江南来贩运的大宗商品。因此,出现了受青蓝布字号商人支配的数量众多的染踹作坊。据查 记载最早的年代是明代:“盖因前明数百家布号 皆在松江枫泾、洙泾乐业 而染坊、踹坊 商贾皆从之。”^① 这反映了大致在明末 松江地区已出现商人(布号)支配染踹作坊生产 以及商贾(客商)亦从之。自清初起至康熙年间 苏州是水陆交通要冲 青蓝布集中在此发售,染踹中心由松江及其他一些地区集中到了苏州 盛况空前 踹工多至一二万人 工资实际上由布商字号发给 商人支配生产的资本主义萌芽又有发展。^② 到了乾隆年间,青蓝布的贩运改从海路输出 布商多在上海、浏河发货 染踹加工青蓝布的手工业中心 便从苏、松转移到了上海 这里一些较大的布号都自设工场 雇佣外地来的染踹匠工进行加工 然后卖给客商 这是由商人兼手工工场主经营的、具有资本主义萌芽性质的染踹手工作坊。除了土布染踹业外,还有集中在松江西郊的暑袜业中也出现了资本主义萌芽的初级形态,一些手工业者从暑袜店中领取棉布缠制暑袜 然后从店中领取货币报酬 他们实际上都成了受商人支配的雇佣劳动者。另外 上海还有其他一些手工业 如锻铁、铜铁器制造、木船修造以及木制纺织机械等手工业小作坊 虽然产生年代较早 但发展水平都还很低 作坊规模也小,一般连师傅带徒弟也不满 10 人;作坊内部的生产多为一入操作到底,并无明确的

徐新吾:《鸦片战争前中国棉纺织手工业的商品生产与资本主义萌芽问题》第 73 页。

参阅徐新吾主编:《江南土布史》,上海社会科学院出版社 1992 年版 第 585—586 页。

分工，在鸦片战争发生之前，这些手工业还没有出现明显带有资本主义萌芽性质的商人支配生产或手工工场。

此外 关于在轧花业中有未出现过资本主义萌芽 有一则史料是值得研究的。据《崇祯太仓州志》：“棉花……八月成熟……待籽干 用轧车轧去花中籽 名净花，……一人日可轧百十斤 得净花三分之一。……惟太仓车式一人当四人，九月中，南方贩客至，城中男子多轧花生业。”这里反映了棉花上市商品量大，我们参考其他明末清初史料估计 当时江南销往闽广皮棉 最少也在 10 万担以上；上市量集中，棉花八月成熟，九月中就要装船启航，是因为有季候风助航。因此，一时需要众多轧花工人，在商人资本指挥下，从事“轧花生业”或在手工工场里进行 或分散在一些小作坊里 总之由一些商人在组织生产。这就极有可能已出现资本主义萌芽，只是由于史料还很不具体，有待以后发掘考证。

因此，开埠以前的上海，只有在沙船业和手工业中的染踹业、暑袜业中已产生了资本主义萌芽。但是，由于中国封建社会经济结构的凝固坚韧性，以及鸦片战争前的清朝封建政府对外实施闭关政策，严重地影响了上海这个具有天然良港优势的对外贸易交往，资本主义萌芽发展的进程是非常缓慢的。1840 年鸦片战争的发生，极大地冲击了中国封建经济的基础，战争的炮弹在上海的江面上掀起了轩然大波。

第二节 开埠初期外国资本主义的入侵 以及 为近代工业诞生所形成的客观条件

1840 年鸦片战争以后，外国资本主义势力加紧了对中国的侵略。1842 年 6 月，英军侵入上海，8 月，迫使清王朝签订了丧权辱国的《南京条约》，上海被辟为五个通商口岸之一。次年，11 月 14 日，英国首任驻沪领事、原英国驻印度马特拉斯的陆军炮

兵上尉巴富尔 (George Balfour) 发布了领事馆第一号告示, 宣布了上海开港的日期。告示称: “兹与中国地方当局税关监督官交涉结果, 上海港定于本月 17 日开港, 藉与外国贸易, 特此通告, 仰即周知。”^① 1843 年 11 月 17 日即清道光二十三年九月二十六日上海正式对外开埠。从此, 上海成为外国资本主义势力在中国进行掠夺侵略的主要据点, 上海的经济状况也就随之发生了巨大的变化。

巴富尔到沪任职后的头号使命, 乃是强行确定供外国侨商永久租地居住的“租界”。在这种“租界”中, 他们可以凭借所攫取的种种特权, 不受中国政府的任何约束, 从而为他们的侵略行径提供了方便。40 年代首先被强行划定的是英“租界”, 其范围东起黄浦江, 西至界路, 南自洋泾浜, 北至李家庄。不久西界又扩张至泥城浜, 北界扩张至苏州河。紧接着, 法“租界”在上海县城的北门外一带也被划定了下来。美国侵略者同样不甘落后, 50 年代曾几度强行勒索“租界”, 至 1863 年终于占据了苏州河北岸一带, 成为美国的“租界”。

外国侵略者在军事上、政治上得势以后, 便开始对中国进行大规模的经济掠夺。由于上海地处西方和中国接触的要冲地带, 因此, 上海开埠以后各种各样的西方“冒险家”和投机商人便蜂拥到上海来从事海盗式的贸易掠夺活动。他们来上海忙于开设洋行, 在开埠后的头一年中, 即 1844 年先后设立了 11 家。至 1854 年, 10 年间洋行总数迅增至 120 家。这些洋行大多以走私贩运鸦片起家, 其中规模较大的就有英国的怡和与太古、美国的旗昌等洋行。本来, 英美等国输入的鸦片主要是从广州进口, 自上海开埠以后, 大量的鸦片进口便转移到了上海。每年从上海输入的鸦片数

^① 转引自茅伯科主编:《上海港史》(古近代部分)人民交通出版社 1990 年版, 第 107 页。

量，在开埠后的一二十年内，从一二万箱增至三万余箱，在全国鸦片的总消费量中一直占到一半左右。大量鸦片进口，不仅严重地毒害着中国人民的身心健康，而且巨额财富被侵略者席卷而去，每年从上海港一地进口的鸦片价值，就达一千数百万银元以上。

除了大宗的鸦片贸易之外，其他货物的进出口贸易也发生了很大的变化。上海开埠初期，进出口货物数量增长很快，进口的船只和吨位数从 1844 年的 44 艘、8584 吨，至 1860 年增加到 1007 艘，共 301154 吨；出口的船只和吨位数，也从 1845 年的 89 艘、24585 吨，至 1860 年增加到 972 艘，共 292558 吨。与广州相比，以后来居上而跃位于全国之首。以对华贸易的主要国家——英国为例，上海和广州两口岸比较，英国输入和输往英国的进出口货物总值，在 50 年代初以前，广州的总值始终高居于上海之上，但之后有了明显的转变。自 50 年代中期以后，上海的进出口总值已开始大大超过广州。例如，一向主要从广州出口的丝、茶，上海在开埠之前几乎没有出口贸易，开埠以后则大量出口，自 50 年代中期起均在广州出口量的数倍以上。棉毛织品的进口重心，也自 50 年代中期起从广州转向了上海。这时，就整个进出口贸易总量来说，上海已占全国一半以上，而成为全国对外贸易的中心。^①

这一时期，西方殖民者用武力胁迫对中国进行的进出口贸易具有极为明显的掠夺性质。上海自开埠以后的 10 年左右时间内，从上海输往国外的丝、茶等土产品，竟抵偿不了由上海进口的鸦片毒品。以这一时期出口货值最高的 1849 年为例，出口货值仅及同年进口鸦片价值的 62.6%。50 年代以后，西方殖民者一方面继续往上海大量输入鸦片，一方面又加紧掠夺中国的土产品，鸦片和土产品的进出口增长几乎是同步进行的。而代表西方先进生产力的

^① 黄苇：《上海开埠初期对外贸易研究》，上海人民出版社 1979 年二版，第 71—75 页。

机制工业品的进口货值在 60 年代以前始终远远低于上海出口土产品的货值，一般年分不到一半，甚至只及 $1/3—1/4$ 。^① 显然，这是一种不平等的掠夺性贸易。

但是另一方面，外国资本主义的侵略严重地冲击着中国封闭式的封建经济，客观上对中国近代化的转向进程有着重要的影响，也促进了中国近代工业的兴起。这种变化，在上海反映得尤为突出。因为随着西方国家与上海之间贸易的迅速发展，上海的洋行在急剧增加。与此相适应，外国资本主义国家的新式银行也开始出现在 40 年代的上海。50 年代以后，上海华人经营的旧式商业也逐步向经销洋货工业品的新式商业转化。一大批外国商人，在上海获取了巨额利润，中国商人也分享了余沥，介于中外商人之间的买办，他们的队伍也在迅速发展，攫取着大量的利润。另外，洋货大量进口，土货市场受到了打击，原有的一部分手工业开始衰退，农村自给自足的自然经济也在逐步分解之中，由破产的手工业者、农民以及战乱、灾荒中的难民组成的无产者队伍在日益壮大，流向城市。与此同时，外国科技、文化也随西方人的到来而传播于上海，不仅带来了西方的物质文明，也诱发着上海居民消费习惯的改变。这一切，从资金、市场、技术和劳动力等各个方面，为上海近代工业的诞生准备了条件。

黄苇：《上海开埠初期对外贸易研究》，上海人民出版社 1979 年二版，第 35、138—139 页。

第二章 上海近代早期的外资工业

第一节 外资船舶修造工厂

一、一批外国“冒险家”小型船厂的出现

鸦片战争之前，由于清政府实施闭关政策，我国的对外贸易仅限于广州一地。因此，当鸦片战争发生之后，西方殖民者为了适应它们在华掠夺性贸易扩张的需要，便首先在广州和香港一带投资设立船舶修造工厂。之后，随着上海航运业的迅速发展，船舶的修造业务也愈感迫切繁重，并成了当时稳获巨利的一个重要行业。

1848年英国人编纂的《中英年历》中就有这样一段叙述指出那时外国商人在上海经营的各种行业中，“造船以及与造船有关的锻冶、制绳是十分引人注目的”^①；经营这个行业的气势的冒险心在上海哪一个行业中都看不到。^②进入50年代，外国资本在华设立的船舶修造厂愈益明显地主要集中到了上海。据现有资料的记载，1850—1859年的10年间，外国资本在华新设的船厂共有18家集中在上海一地就有12家有关修造船舶的工厂和行号。^③其中1851—1852年的两年间，同时设立了6家，它们是美商杜那普

^① 引自汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》，人民出版社1983年版，第348页。

^② 汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》，第364页。原资料为11家，另外还有一家是在50年代末美商霍金斯办的祥安顺船厂。

在虹口设立的新船塢 (New Dock)、英资伯维公司 (Purvis & co.), 以及拉蒙公司 (M. Lamond & co.)、美里的士 (R. Meredith)、彼得果刚 (Peter Gougon) 和罗吉士 (James Rogers) 等。在此之前, 虽然 1843 年上海刚开埠时就有英国传教士开办了一家“墨海书馆”机器印刷厂。但当时的“墨海”仅是使用畜力牵引的小印刷工场, 主要印刷宗教书籍, 社会经济影响很小。它只能被看作是上海近代印刷工业兴起初期的个别例子。40 年代末至 50 年代初, 情况有了很大变化, 在上海集中出现的这一批船舶修造厂, 不仅数量多, 而且同当时上海经济的发展有着密切相关的联系, 社会影响比较大, 因此, 从这个意义上说, 外资船舶修造工厂可以被认为是上海最早的一批近代工业企业。

50 年代中期以后, 上海开始形成为全国对外贸易的中心, 进出口船只从 40 年代的几十艘、一两百艘迅速增加到数百艘、上千艘, 外资船舶修造业得到了新的扩展。至 50 年代末以前, 上海又有 6 家新的船厂产生, 它们是: 1856 年两个美国人办的贝立斯船厂 (C. N. Baylies) 和包德船厂 (M. L. Potter) 同时, 浦东也新建一个英资船厂, 这是浦东出现的第一家近代工厂, 经理是密契尔 (A. Mitchell)。1857 年, 出现了丹拿克船厂 (Trannack & co.)。1859 年在浦东又由苏格兰人莫尔海 (D. Muirhead) 新办了一家浦东火轮船厂; 在虹口, 还有美商霍金斯 (E. Howkins) 创办的祥安顺船厂。这一时期上海开设的外资船厂有几个新的特点: (1) 行业中心从虹口向浦东扩展, 虹口和浦东逐渐成为上海船舶修造工业的两个中心。(2) 工厂的业务范围有了较大的扩展, 除了修船业务以外, 开始了造船业务。如贝立斯船厂在吴淞雇佣宁波木匠制成了上海第一艘外资船厂的小轮船——“先驱号”该船身长 68 英尺, 马力 12 匹, 载重 40 吨。之后又造了第二艘。1859 年开设的浦东火轮船厂, 初期规模虽然非常简陋, 但开办当年也已经承揽造船业务, 此外还经营铁工、机器工程、炼钢等多种业务。(3) 出现了专业

化船厂。如杜那普办的虹口船坞，1857年由连那士（E. A. Reynolds）接办整修一新后，于1859年改称为“Reynolds & Coll-ger”，意即连那士煤船坞，说明它已成为以修理煤船为主要业务的专用船坞了。^①

但是，40年代末至50年代末在上海先后设立的12家外资船厂，规模都很小。如比较有名的杜那普办的虹口新船坞，最初不过是“在河岸上挖一个空槽”的船坞，“连拉泄船只进坞的绳索都没有”，杜那普自己也不敢认为这是一个安全便利的修船处所。在这些船厂的厂主中，有些原来只是一名引水员，有的来到中国便是浪人、流氓。他们办船厂，就是妄图冒险发财。当时，在这批冒险家中有一种具有普遍代表性的论调，“我们是挣钱，尽我们的能力挣得越多越好 越快越好”，希望最迟在两三年内发财而去。那个引水员出身的美国人包德开办了船厂之后便“大发横财”而且，“把所赚得钱用来投资于美国西部开发事业”，丢下这片船厂溜走了。类似这种情况，还有好几家外资船厂，也都在这一时期中只是昙花一现。^②

二、祥生和耶松——称霸于上海早期船舶修造业的两家外资船厂

60年代是上海外资船厂大规模发展的时期。1860年第二次鸦片战争结束，清政府又被迫与英、法签订了“天津条约”和“北京条约”，从此，西方殖民者进一步获得了长江流域和沿海一带的航行权，对外通商口岸遍布全国各地，外商通过上海联结各口岸的贸易量在迅速地扩大。据资料记载，第二次鸦片战争发生前的一年，

① 陈正书：《近代上海外资工业的起源及早期发展》。载《上海社会科学院学术季刊》1988年第1期。

② 参见汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》第350—351页；王志毅：《中国近代造船史》海洋出版社1986年版第30—34页。

即 1855 年 7 月至 1856 年 6 月,上海进口的外国船只共 489 艘,总吨数为 155587 吨,货物总值为 6492299 两。但在战争结束后的 1861 年,进口船只激增为 1806 艘,总吨数为 419659 吨,货值达 33702614 两;至 1863 年,进口船只继续增至 3400 艘,总吨数达 964309 吨,货值增加到了 61704099 两。与战前相比,1863 年进口船只增加了 595.3%,总吨数增加了 519.8%,货物总值则增长更猛,竟增加了 840.4%。^① 对外贸易的迅速增加,使上海外资船厂在战后的 1860—1864 年的 5 年间进入了一个新的发展时期。一方面,60 年代以前原有留存下来的船厂得到了很大的扩展,如 50 年代初设立的虹口新船坞,至 50 年代末整修扩建过一次后,1861 年由美国人霍金斯接办;1862 年霍金斯又把他所属的祥安顺船厂的船坞加以扩建,成为新的大型船坞,时称“新船坞”,原先的那个虹口新船坞则改称为“老船坞”,两个船坞合组成立了上海船坞公司。1864 年,该公司又新建翻砂车间和机器工场,同时再次扩建两个船坞,成为当时上海最大的一家船坞,整个 60 年代期间,美、法、德等各国的军舰,都承包给这家公司修理。又如 1859 年开办的浦东火轮船厂,至 1865 年也在扩充规模,并配备了 4 台蒸汽引擎抽水机,还增设了机器工场。据估计,这时上述两厂的资本都已扩充至 10 万两左右。与此同时,新设的外资船厂在 60 年代的头五年中,又出现了 9 家,其中虹口有 4 家,浦东有 5 家,另外还有 2 家与船舶修造业务有关的工厂和公司,共计 11 家,即虹口造船厂、宾夺船厂、祥生船厂、旗记洋行船厂、旗昌公司机器厂、柯立兰巴船厂、德卢船厂、耶松船厂、莫立司船厂、布莱船厂和赉赐公司。在这一大批新船厂中,引起我们特别注意的是两家。一为 1862 年由英国人尼可逊(A. M. Nicolson)与包义德(G. M. Boyd)创办于浦东的祥生船厂;二为 1864 年由美国人佛南(S. C. Farnnam)创办于

^① 黄苇:《上海开埠初期对外贸易研究》第 60 页。

虹口的耶松船厂。后者由于以后参入了不少英国人的资本，并兼并了许多设在上海的老的英资船厂，因而变成了英国资本的企业。

祥生和耶松两家船厂，开办资本都有 10 万两，发展特别迅速，这是任何其他船厂所不能比拟的。两厂都拥有相当的船舶修造能力，它们在创办后的二三年内便造出了 3 艘 200 吨的轮船。至 70 年代初，又分别租赁了规模较大的上海船坞公司新老两个船坞。1872 年，另一家规模较大的浦东火轮船厂的船坞部分，改组成立了浦东船坞公司，原厂主又另行组织开设了浦东炼铁机器公司。之后，这两家公司也分别由耶松船厂租赁，或被祥生船厂兼并购去，从而使祥生和耶松自 70 年代中期起完全控制了上海最主要的几个大船坞。进入 80 年代以后，两家船厂开始从兼并走上了垄断的道路。它们一方面收买兼并 60 年代末以前建立留存下来的最后一家小船厂（柯立兰巴船厂），一方面加紧进行本公司的新建和扩建工作，船舶的修造能力大大地增强了。两厂自 60 年代初创办以来，不仅承修来华的外商各种大型船舶，而且还为太古、怡和等外资轮船公司，以及海关、招商局和清政府当局修造各类汽船、炮艇和货船等，至甲午战争发生前的二三十年时间内，先后制成的大小轮船共达六七十艘，其中最大的一艘是 1884 年耶松船厂为英商怡和轮船公司建造的“源和”号轮船，船长 280 英尺，载重 2522 吨，是当时远东地区建造的最大商船。90 年代初，祥生和耶松两厂的规模已相当大，雇佣工人大约都有 2200 人，资本分别达到 80 万两和 75 万两，企业赢利率常在 18—20% 之间，股息率也通常都达到 10% 以上。^① 这一时期，虽然在上海仍有新的外资船厂在出现，但为数已很少，规模也很小，自 1875 年至 1891 年，前后只有孚中船厂、大成机器厂、亚古船厂和伍德船厂 4 家。而且，上海本国资本创办的船舶修造工厂这时也已经兴起，其中清政府所办的江南制

① 汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》第 358—359 页。

造局因与外国领事馆订有协定 未曾参与制造商船 而私人民族资本的船舶修造工厂 则因设备十分简陋 其生产能力更是无法与外资船厂相比。因此 直至甲午战争发生之前 在上海的船舶修造行业中，祥生和耶松实际上已经确立了自己的垄断地位。

第二节 外资出口加工工业 轻工业和公用事业

一、以掠夺我国廉价资源为目标的出口加工工业

外国资本在上海设立的近代工业，除了最先发展起来的船舶修造业外 还有以掠夺我国廉价资源为目标的出口加工工业 它们自 80 年代以后越来越明显地成为上海外资工业中的重要行业。外国资本主义势力一面把中国作为它们推销工业品的市场，一面又通过不等价交换方式掠取中国的农产品和工业原料。还在鸦片战争之前，茶叶和丝绸就已经是向西方国家出口的最主要的商品，自鸦片战争以后 其出口数量还在继续增长。与此同时 生丝、蛋品、皮革、棉花等的出口也在逐步增长。因此 为这些出口商品贸易服务的缫丝工业、蛋品加工工业、制革工业、轧花工业以及因出口需要而产生的机器打包工业等在上海便应运而生，发展也特别迅速 其中纺织业（指缫丝和轧花加工工业）的投资额成为仅次于船舶修造业的第二个大的行业。

外国资本在中国设立的第一个缫丝工厂是在上海，并在这里形成了甲午战争之前在华外资缫丝工业唯一的投资场所。这个行业在上海的发展过程经历了几个不同的阶段。早在鸦片战争之前 中国出口的大量生丝 是经广州输往世界各地的。但中国最大的产丝区是在上海附近的苏南和浙西地区，那里的产丝量约占全国的一半。因此 当鸦片战争后随着外贸中心由广州移向上海 江浙一带的生丝便都改由上海经华商和外商的生丝出口商行运至国

外。然而，中国土法缫丝的产品存在着条纹不均、色泽不净、损耗过多等问题，为了提高中国生丝产品的质量，以适宜于欧美机器织绸的需要，19 世纪 40—50 年代美国商人就曾把他们使用的缫丝机介绍到上海来，但遭到了中国人的拒绝而未有结果。60 年代以后，由英国在华最大的生丝出口商——怡和洋行最先在上海创办了一家怡和纺丝局。该局兴建于 1860 年 1 月 第二年 5 月建成开工。最初有缫丝车 100 部，1863 年扩充为 200 部。当时由于储茧设备尚未解决，蚕茧供应不能及时，加上缫丝质量还未过关，经营发生了困难，1870 年 5 月便停工关厂。尾随怡和纺丝局之后的，还有由法商和意商在 1866 年和 1868 年分别开办了两家只有 10 部和 6 部缫丝车的小缫丝厂，但都仅开工数月便关闭了。^① 后来，由于国际市场上机制丝比中国手工缫丝的价格高出 20—50%，即平均每担可多赚 200 两。因此，自 70 年代中期以后，美国丝商在上海的办厂活动便活跃了起来，一连有 3 家在筹建之中。当时建成的只有美国在华最大的生丝出口商——上海旗昌洋行设于老闸的旗昌丝厂在 1879 年开了工，初仅有 50 部缫丝机，两年后增至 200 部以后并继续扩充。^② 80 年代起，英国人的办厂活动更为活跃，1882 年公平洋行和怡和洋行设立了公平丝厂和怡和丝厂两家 它们分别有缫丝机 216 部和 200 部，与美资旗昌丝厂的规模相当，形成了鼎立的局面。这时，正遇上国际丝价下跌，3 家丝厂的产品质量又上不去，加上清政府洋务派官僚发起了对上海外资丝厂的干预，两江总督兼通商事务大臣左宗棠指示上海道台关闭上海所有的外资丝厂，并增抽外厂收茧的厘金，限制蚕茧的供应，终于使这 3 家丝厂有的一度停工，有的则减少了生产。1885 年，位于里虹口的公平丝厂营业失败倒闭，1887 年租给旗昌洋行经营，

① 徐新吾主编：《中国近代缫丝工业史》，上海人民出版社 1990 年版 第 128 页。

② 汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》，第 377 页。

改称里虹口旗昌丝厂。1891 年旗昌洋行倒闭,旗昌两家丝厂也随之关闭,两厂都由法商宝昌洋行的卜鲁纳买下后接办,改名宝昌缫丝有限公司,并继续扩充规模。^① 怡和丝厂则始终处在发展扩充之中,而且在 1888 年还另行建立了一家专门整理废丝的怡和丝头厂。1894 年,上海又有德资瑞纶丝厂建成开工。因此,至甲午以前,上海实际开工的外资丝厂有怡和、宝昌(老闸、里虹口两厂)、瑞纶丝厂和怡和丝头厂等 5 家,其中前 3 厂的资本都在 30 万两以上,是当时上海外资工业中少数几个较具规模的大厂。^②

70 年代末、80 年代初开始,上海出现了外资制革工业,这是西方殖民者掠夺中国廉价原料的又一种出口加工工业。这一时期,中国生皮出口大幅度地增长,仅牛皮一项,1884 年全国出口量比 1871 年增长了二三百倍。为适应皮类收购的需要,一些洋行在 70 年代末办起了小型硝皮工场,1881 年,一家从工场改组而来的英资上海熟皮公司便在浦东建成投产,实收资本 11.25 万两,其中有部分中国人的投资。该厂月产皮革 500 担,产品绝大部分远销于伦敦市场,仅有少量在上海就地销售。但该厂开工不久,全厂设备于次年 8 月间毁于一场大火,公司被迫宣告解散。嗣后,上海德商禅臣等几家洋行与原上海熟皮公司的经理曾一度考虑纠集一批华商合股购买该公司残厂,企图重建开业。但在筹建过程中,洋商无心经营而退出了新公司的筹建活动。以后便由一批中国商人集资买下了这家旧厂,重新成立了一家纯属华商资本的“中国制造熟皮公司”。^③

徐新吾主编:《中国近代缫丝工业史》,第 128—135 页。

^② 据《中国近代缫丝工业史》第 141 页资料,甲午以前上海的外资缫丝厂中大多都有中国人的大量投资,有的厂虽由外商出面任经理,但实际投资全是华商资本。如 1893 年设立的信昌丝厂和 1894 年设立的乾康丝厂,都是由中国人投资的华资工厂,它们分别聘任洋人为经理。以前把它们看作是外资工厂,是一种讹传。

^③ 《申报》,1882 年 11 月 14 日,11 月 30 日,1883 年 8 月 13 日。

外国资本在上海的另一种出口商品加工工业是轧花业。还在六七十年代时期，外国资本曾几次企图在上海设立棉纺织厂，如 1868 年英商轧拉佛洋行 Glover & co. 拟招股筹建“火轮机织本布公司”；1877 年，英商施克士 C.J. Skeggs 又着手筹办“上海火轮机织本布公司”，但都未能实现。^① 1882 年，美国人华地码 (W.S. Wetmore) 又在上海纠集买办王克明等企图开设一家名为“丰祥织洋棉纱线公司”的新的纺织厂，由于并未得到清政府的许可，李鸿章等人出面予以反对，两江总督左宗棠并借机扣押了王克明，因而阻挠了华地码的建厂行动，最后也终于使华地码计划不了了之。^② 外国资本势力鉴于以往在上海办纱厂的失败教训，1888 年日商三井洋行以不“纺纱织布售于中国人”，只谋减低棉花重量便利出口为借口，强行在浦东办起了“上海机器轧花局”。这是一家由英美法德四国商人和日商共同投资，由三井负责经营的轧花局，1889 年正式开工，共有资本 7.5 万两，日制轧花机 32 部，每日轧花约 90 担。当时，日本国内棉纺织工业正迅猛发展，中国出口棉花剧增，在 1888 年还不到 7 万担，1889 年便跃升至 50 万担，至 1895 年更增至约 90 万担。^③ 这家轧花厂的设立，为外国（主要是日本）掠夺中国的廉价棉花提供了方便。这种日本式铁制轧花机是用足踏发动的，比那时江南已通用的足踏木制太仓式轧花机，效率有很大提高。它们之间有什么联系，是很值得研究的。之后，英商怡和洋行借此仿效日本向中国输入轧花机，也在甲午战争前夕不顾清政府的禁令，擅自把纺纱机运到了吴淞口。于是，甲午战争以后便很快地在中国出现了好几家的外国纱厂。

（新报），1868 年 9 月 12、24 日，1877 年 8 月 10 日。

②（申报），1882 年 8 月 24 日、9 月 2 日。孙毓棠：《中国近代工业史资料》第 1 辑上册，科学出版社 1957 年版，第 161—164 页。

汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》，第 404—407 页。