

清史稿

赵尔巽等

●卷一百五十 志一百二十五

◎交通二

△轮船

自西人轮船之制兴，有兵轮，有商轮。其始仅往来东西洋各国口岸而已。中国自开埠通商而后，与英吉利订江宁条约，而外轮得行驶海上矣。续与订天津条约，而外轮得行驶长江矣。商旅乐其利便，趋之若鹜。於时内江外海之利尽为所占。

同治十一年，直隶总督李鸿章建议设轮船招商局，论者谓妨河船生计。鸿章谓当咸丰间河船三千馀艘，今仅存四百艘。及今不图，将利权尽失。请破群议力行之。十三年，鸿章又疏言：“同治间曾国藩、丁日昌在江苏督、抚任，迭据道员许道身、同知容闳创议华商造船章程，分运漕米，兼揽客货。曾经寄请总理衙门核准，飭由江海关道晓谕各口商人试办。日久因循，未有成局。同治七年，仅借用夹板船运米一次，旋又中止。本年夏间，臣於验收海运之暇，遵照总理衙门函示，商令浙局总办海运委员知府朱其昂酌拟轮船章程。嗣

以现在官造轮船内并无商船可领，各省在沪殷商，或自置轮船行驶各埠，或挟资本依附西商之籍。若中国自立招商局，则各商所有轮船股本必渐归官局，似足顺商情而强国体。拟请先行试办招商，为官商浹洽地步。俟商船造成，即可随时添补，推广通行。又海运米石，本届江浙沙宁船不敷，应请以商船分运，以补沙宁之不足。将来米数愈增，可无缺船之患。请照户部核准练饷制钱借给苏、浙典章，准商等借领二十万缗，以作设局商本，仍预缴息钱助赈。所有盈亏，全归商认，与官无涉。当令朱其昂回沪设局招商。商人争先入股，现已购集坚捷轮船三艘。经臣咨商浙江督抚臣饬拨明年漕米二十万石，由招商轮船运津，其水脚耗米等项，悉照沙宁船定章。至揽载货物，报关纳税，仍照新关章程，以免藉口。若从此轮船畅行，庶使我内江外海之利不致为洋人占尽，其关于国计民生者实非浅鲜。”疏入，报可。

先是闽厂专为制造兵轮而设。学士宋晋言糜款过鉅，议请罢之。事下，鸿章力持不可。略言：“欧洲诸国

---

闯入中国边界腹地，无不款关而求互市。海外之险，有兵船巡防，而我与彼可共分之。长江及各海口之利，有轮船转运，而我与彼亦共分之。或不至让洋人独擅其利与险，而浸至反客为主也。”又言：“沿江沿海各省，不准另行购雇西洋轮船。若有所需，令其自向闽、沪两厂商拨订制。至载货轮船，与兵船规制迥异。闽厂现造之船，商船皆不合用。曾国藩前饬沪厂造兵船外，另造商船四五艘。闽厂似亦可间造商船，以资华商雇领。现与曾国藩筹议，中国殷商每不原与官交涉，且各口岸生意已被洋商占尽。华商领官船，另树一帜，洋人势必挟重资以倾夺，则须华商自立公司，自建行栈，自筹保险，本钜用繁，初办恐亦无利可图。若行之既久，添造与租领稍多，乃有利益。闻华商原领者，必准其兼运漕粮，方有专门生意，不至为洋商排挤。将来各厂商船造有成数，再请敕下总理衙门，商饬各省筹办。”疏上，下所司议行。

是年冬，招商局成立，以知府朱其昂主其事，道员盛宣怀佐之。其昂以道员胡光墉、李振玉等招徕商股

---

，入赀者极为踊跃，宣怀亦援粤人唐廷枢、徐润董局事。购船、设械、立埠，次第经营，悉属商本，规模恣具。光绪元年，鸿章奏奖其昂等有差。三年，增购旗昌船舰，始假用直隶、江苏、江西、湖北、东海关官款百九十万两有奇。初拟购旗昌轮船，宣怀持之最力，需银二百数十万两。商本无几，不足以应。宣怀以国防大计、江海利源之说，力陈於江督沈葆楨。葆楨为所动，拨银百万以济，论者咸谓是举为失计，至以“旗昌弃垂敝之裘，得值另制新衣，期於適体”为喻。事后募集商股，应者寥寥，仅得银四万者以此也。御史董俊翰言：“招商局每月亏至五六万两。致亏之由，因置船过多，轮车行驶，经费过钜，必须一船得一船之用，方可无虞折耗。闻商局各船揽载之资，不敷经费，船多货少。刻下既未能遽赴外洋各国，以广收贸易之利，祇宜量为变置，使所出之数不至浮於所入也。”六年，祭酒王先谦请整顿招商局务，语涉宣怀。疏下江督刘坤一，言宣怀於购旗昌轮船时，声言有商款百餘万，实无所有，有意欺谩，冀获酬金，请夺宣怀职。复请以官款

---

概作官股，以其赢馀作海防经费。疏入，均不报。

招商局所假官帑，至光绪六年，应分期拨还。乃偿已逾半，复假洋债。鸿章言兼筹并顾，招商局力有未逮，请先偿洋债，后及官帑，格於部议。嗣以递年清还，而商股尚达四百万两焉。当招商开办之初，仅轮船三艘。嗣承领闽、沪两厂，购之英国，增至十二艘。迨购入旗昌轮船十八艘，遂与英商太古、怡和并称三公司。贑本过鉅，收入转微。

是年，以言官劾奏招商局办理毫无实济，请飭认真整顿，谕李鸿章及江督吴元炳澈查。鸿章等奏言：“轮船招商局之设，乃各商集股，自行经理，已於创办之初奏明，盈亏全归商认，与官无涉。轮船商务牵涉洋务，更不便由官任之，与他项设立官局开支公款者，迥不相同。惟此举为收回中国利权，事体重大，故须官为扶持，并酌借官帑，以助商力之不足。光绪三年冬曾将商局事宜筹画整顿复奏，并飭江海、津海两关道，於每年结帐，就近分赴沪洋各局清查帐目，如有隐冒，据实奏请参赔。数年以来，虽有英商太古、怡和洋行

---

极力倾挤，而局事尚足相持，官帑渐可拨还。复先承运京仓漕米、各省赈粮，不下数百万石，徵兵调饷、解送官物军械者，源源不绝，岂得谓於国事毫无实济？其揽载客货，以及出入款目，责成素习商业之道员唐廷枢、徐润总理其事，每年结帐后，分晰开列清册，悉听入本各商阅看稽查。若局中稍有弊端，则众商不待官查，必已相率追控。而自开办至今，并无入股商人控告者。现值漕运揽载吃紧之时，若纷纷调簿清查，不特市面徒滋摇惑，生意难以招徕；且洋商嫉忌方深，更必乘机倾挤，冀遂其把持专利之谋，殊於中国商务大局有碍。总之，商局关系国课最重，而各关各纳税课，丝毫无亏，所借官款由商局运漕水脚分年扣还，公款已归有着，其各商股本盈亏，应如前奏，全归商认，与官无涉。应俟每年结帐时，照案由沪、津两关道就近清查，以符定章。”疏入，报闻。

十一月，学士梅启照言：“招商局自归并旗昌轮船，各国轮船之利渐减，然祇在香港、福州、宁波、上海、天津、牛庄、长江等处码头，不如推广，竟令其赴

---

东西洋各国。请飭南北洋大臣，督令局员，酌派丰顺、保大等船，先赴东洋试行。行之有效，渐及於西洋，则贸迁有无之利，中外分之。”明年，祭酒王先谦亦以为言。均下所司核议。先是招商局船驶往新嘉坡、小吕宋、日本等处，不足与外轮竞利，寻即停罢。嗣遣和众船往夏威夷国之檀香山、美之旧金山两埠，华人麇集，航业颇振。因复遣美富船往。而各国商业，英为巨擘。七年，粤人梁云汉等设肇兴公司於伦敦，船政大臣黎兆棠实倡斯议。鸿章疏言：‘西洋富强之策，商务与船政互相表里。以兵船之力卫商船，必先以商船之税养兵船，则整顿尤为急务。迺者各国商船争赴中国，计每年进出口货价约银二万万两以外。洋商所逐什一之利，已不下数千万两，以十年计之，则数万万两。此皆中国之利，有往无来者也。故当商务未兴之前，各国原可闭关自治。逮风气大开，既不能拒之使不来，惟有自扩利源，劝令华商出洋贸易，庶土货可畅销，洋商可少至，而中国利权亦可逐渐收回。前此招商局轮船尝驶往新嘉坡、小吕宋、越南等埠揽载。近年和众、

---



美富等船分驶夏威仁国之檀香山、美国之旧金山，载运客货，究止小试其端，尚未厚集其力。英国伦敦为通商第一都会，并无华商前往。黎兆棠志在匡时，久有创立公司之议，尽心提倡，力为其难。现既粗定规模，自当因势利导，期於必成。”报闻。

十年，法人来扰，海疆不靖，股商汹惧，局船虑为劫夺，以银五百二十五万两暂售之旗昌行主。事平收回，复增置江新、新昌、新康、新铭各舰。而沈没朽敝者，不一而足，其后共达二十九艘云。十二年，鄂督张之洞遣总兵王荣和至南洋，筹办捐船护商事项。宣统三年，设商船学校於吴淞。凡此皆为扩充航业之张本，而局船行驶外洋之利，终不能与各国争衡也。

招商局之设，本为挽回江海已失航利。开办之始，即知为洋商所嫉，而弥补之策，首在分运苏、浙漕米，嗣更推之鄂、赣、江、安。而滇之铜斤，蜀之灯木，江、浙之采办官物，直、晋之赈粮，胥由局船经营其事。光绪十一年，道员叶廷眷复条上扶持商局运鄂茶、鄂盐，增加运漕水脚诸策。事下直督李鸿章。先是局船运

---

漕，石银五钱有奇。嗣英、美人揽运，故廉其值，商局运费因之减少，势益不支。鸿章请稍增益之，格部议，不果行。盖招商局自开办以来，局中之侵蚀与局外之倾挤，所有资力颇虞亏耗。商股不足，贷及官款，继以洋债。当事者日言维持补救之策，裨益实鲜，而以用款浮滥，复屡为言官所劾。至是部臣疏言：“三代之治法，贵本而抑末，重农而贱商，从古商务未尝议於朝廷。海上互市以来，论者乃竞言商政。窃谓商者逐什一之利，以厚居积、权子母为事者也。厚居积，必月计之有馀；权子母，必求倍入之息。若计存本则日亏，问子母则无著，甚且称贷乞假以补不足，犹号於众曰‘此吾致富之术也’，有是理乎？尝见富商大贾，必择忠信之人以主会计。其入有经，其出有节。守馀一馀三之法，核实厚积，乃能久远。若主计不得其人，生之者寡，食之者众，取之无度，用之无节，不旋踵而终窳。用人理财之道，与政通矣。前者李鸿章、沈葆楨创立此局，谋深虑远，实为经国宏谋，固为收江海之利，与洋商争衡，转贫为富、转弱为强之机，尽在此举。乃招商

---

局十馀年来，不特本息不增，而官款、洋债，欠负累累，岂谋之不臧哉？稽之案牘，证之人言，知所谓利权，上不在国，下不在商，尽归於中饱之员绅。如唐廷枢、朱其昂之被参於前，徐润、张鸿祿之败露於后，皆其明证。主计之不得其人，出入之经，不能讲求撙节，又安得以局本亏折，诿之於海上用兵耶？商局既拨有官款，又津贴以漕运水脚，减免於货税，其岁入岁出之款，即应官为稽察。请飭下南北洋大臣，将局中现存江海轮若干只，码头几处，委员商董衔名，及运脚支销，分别造报。此后总办如非其人，原保大臣应即议处。”报可。然管理招商局之权，始终属之直隶总督，部臣无从过问。迨三十三年，商局与英商怡和、太古订利益均享之约，始免互相倾挤，而其利渐著。此招商局办理之大略情形也。

招商轮船航行各埠，悉自沪始。驶行长江者曰江轮，驶行海洋者曰海轮。停泊口岸，大小不一，惟商务殷阗之所，设货栈焉。以故上海设总栈，而苏之镇江、南京，皖之芜湖，赣之九江，鄂之汉口，浙之宁波、温

---

州，闽之福州、汕头，粤之广州、香港，鲁之烟台，奉之营口，直之塘沽、天津，皆设行栈，而通州以漕运所关，亦设栈焉。江轮、海轮，时统名之为大轮。其与大轮并行於内江外海，或驶行大轮所不能达之处，则有小轮。光绪初，商置小轮之行驶，仅限於通商口岸。十年，明申禁令，小轮不得擅入内河。官商雇用，须江海关给照乃可。然祇限於苏杭之间。其输运客货、驶入江北内河者，皆在所禁。

十六年，詹事志锐疏请各省试行小轮。总署王大臣议以为不可。护湘抚沈晋祥言：“湘民沿河居住，操舟为业者，实繁有徒。自上海通商以后，仅有淮盐一项，尚可往来装运，其余货物，多由轮船载送，湘省民船祇能行抵江、汉而止，舵工水手失业者多。今再加以小轮行驶内河，诚如总理衙门原奏所云，必至夺民船之利，有碍小民生计。”江督刘坤一亦言小轮行驶内河，流弊滋多，碍民生，妨国课，病地方，请严禁之。俱如所请。

初，外轮行驶长江，由沪至汉口而止。二十一年，

---

马关约成，许日轮一自汉口达宜昌，更溯江上至重庆，一自上海入运河以抵苏、杭，於时朝旨始许华商小轮於苏杭间行驶。而江督张之洞更推广其航行之路於镇江、江宁、清江浦及赣之鄱阳。二十四年，长江通商约成，而通州芦泾港、泰兴天星桥、湖北荆河口悉定为洋轮上下搭客处，而桂之西江、直之白河、沈之辽河、松花江，亦先后许外轮行驶。迨中英马凯约成，更及於粤之北江、东江。与英、日订内港行轮章程，凡内地水道，外轮悉攫得行驶之权，於是向之华商小轮不得行驶各地，始一律弛禁焉。江、浙、闽、粤轮船公司次第设立，转输客货，人称便捷。特以洋商创始於前，华商瞠乎其後，而跌价倾挤，时有所闻，欲求赢利，盖綦难矣。

三十年，商部参议王清穆言：“植商业之基础，莫如内河航政一事。凡铁路之尚未通者，可藉航路控接之，凡轨路所不能达者，可由航路转输之。江、鄂诸省，若汉湘，若九南，若镇扬、镇浦、苏杭、苏沪、常镇各航路，四通八达，往往为外人所经营，其公司多不过数万金，视轨路之动需千百万者，难易迥殊，华商之力

---

尚能兴办，洵为今日切要之举。请飭各省有航路处所，於华商轮船公司亟予保护。未设者，提倡筹办。”报可。自是小轮公司渐推渐广，闽、粤滨海之区，轮樯如织，随处可通。直则有往来安东、天津、大连、营口、牛庄、烟台、龙口、义马岛、威海卫、海参崴之小轮，苏则有往来镇江、清江浦、通州、海门、上海、苏、杭、江宁、扬州、六合之小轮，皖则有往来芜湖、庐州、安庆、宁国、巢县之小轮，赣则有往来南昌、九江、吴城、湖口、丰城、樟树镇、吉安、饶州之小轮，湘、鄂则有往来汉口、黄州、沙市、宜昌、武昌、嘉鱼、长沙、株州、常德、咸宁、岳州、湘潭、益阳、仙桃镇、老河口之小轮，桂则有往来梧州、南宁、贵县、柳州之小轮，浙则有往来宁波、温州、穿山、定海、象山、宁海、台州、海门、沈家门、普陀山、馀姚、西坞、瑞安、平望、震泽、南浔之小轮，川则有往来宜昌、重庆、嘉定、叙府之小轮，各公司盈亏不一，而航路四通，商旅便之，实与江海大轮有相辅而行之利。此外则有各省官用小轮暨专用小轮，是又於商轮之外特设者也。

---

三十一年，修撰张謇醵银五十万，设大达轮步公司於上海。宣统三年，吉林巡抚陈昭常创办吉林图长航业公司，自沪越日本长崎达图们江，以沪商朱江募贐为之。此皆於招商局外别树一帜者也。

●卷一百五十一 志一百二十六

◎交通三

△电报

电报之法，自英吉利人初设於其国都，推及於印度，再及於上海。同治十三年，日本犯台湾，两江总督沈葆楨疏言电报之利，诏旨飭办，不果行。光绪五年，直隶总督李鸿章始於大沽、北塘海口炮台设线达天津，试行之而利，明年因有安设南北洋电报之请。先是同治间，英使阿礼国请设电线於中国境内，力拒之，乃已。九年，其使臣威妥玛复申前议，易陆线为水线，自广州经闽、浙以达上海，争之数月，卒如所请。嗣是香港海线循广州达天津，陆线达九龙。而丹国陆线亦由吴淞至沪上，駸駸有阑入内地之势。

天津道盛宣怀言於鸿章：“宜仿轮船招商之例，醵集商股，速设津沪陆线，以通南北两洋之邮，遏外线潜侵之患；并设电报学堂，育人才，备任使。”鸿章韪之。明年，疏言：“用兵之道，神速为贵。泰东西各国於讲求枪炮之外，水路则有快轮船，陆路则有火轮车，



而数万里海洋欲通军信，则又有电报之法。近来俄罗斯、日本均效而行之。故由各国以至上海，莫不设立电报，瞬息之间，可以互相问答。独中国文书尚恃驿递，虽日行六百里加紧，亦已迟速悬殊。查俄国海线可达上海，旱线可达恰克图。钦使曾纪泽由俄国电报到上海，祇须一日。而由上海至京城，轮船附寄，尚须六七日到京。如遇海道不通，由驿必以十日为期。是上海至京仅二千数百里，较之俄国至上海数万里，消息反迟十倍。倘遇用兵之际，彼等外国军信速於中国，利害已判若径庭。且其铁甲兵船，在海洋日行千馀里，势必声东击西，莫可测度，全赖军报神速，相机调援，是电报实为防务所必需。现自北洋以至南洋，调兵馈饷，在在俱关紧要，亟宜设立电报，以通气脉。如由天津陆路循运河以至江北，越长江以达上海，安置旱线，即与外国通中国之电线相接，需费不过十馀万两，一半年可以告成。约计正线支线，横亘三千馀里，沿路分设局栈，常年用费，先於军饷内垫办。办成后，仿照轮船招商章程，择公正商董，招股集资，俾令

---