



# 清代木船业的衰落和 中国轮船航运业的兴起

朱荫贵

(复旦大学 历史系,上海 200433)

**摘要:**晚清中国的巨变之一,是西力东渐后中国社会经济结构引发的一系列变化。西方轮船在中国水域中的出现和强力竞争,导致中国传统木船业衰落。西方轮船同时是外国列强在中国获取势力范围的外在表现。在内忧外患双重压力下,中国自己的轮船航运业冲破重重阻碍终于得以诞生,这是中国社会大机器工业时代开始的象征,也是中国社会发生重大变革的表现之一。

**关键词:**晚清;木船业;衰落;轮船航运业;兴起

**中图分类号:**K256 **文献标识码:**A **文章编号:**1005-605X(2014)06-0005-13

**The Decline of Wooden Ship Industry and the Rise of Steamship Industry in Late Qing Dynasty**

ZHU Yin - gui

(Department of History, Fudan University, Shanghai 200433, China)

**Abstract:** With the western influence, the social and economic structures has been radically transformed, which caused a series of changes in late Qing Dynasty. The traditional Chinese wooden ship industry declined, due to the fierce competitions of western steamships, which also represented the spheres of influence seized by foreign powers. Under the double pressures from domestic strife and foreign aggression, the Chinese steamship industry was born, which symbolized the beginning of modern industry era in China, and represented a crucial transformation in Chinese society as well.

**Key words:** late Qing dynasty; wooden ship industry; decline; steamship industry; rise

中国近代轮船航运业的兴起,是在本国木船业衰落和外国在华轮船势力不断扩张的情况下得以出现和发展的。

长期在中国江海航线上承担客货运业务和人员往来的帆船业,鸦片战争后无法抵抗外来列强轮船的侵逼,很快出现了衰落。木船业的衰落需要替代物,这成为中国轮船航运业兴起的一个要因。而另一个要因,则是外国在华轮船势力的不断扩张。外国在华轮船航运业的扩张,赚取中

国利润是重要动机,以之作为载体扩展在中国的势力范围,是更加重要的动机。光绪三十二年日本驻汉口总领事水野幸吉的“轮船航路,表示商权伸张,一国利权之植立,而为开始”<sup>①</sup>的说法;《马关条约》后在日本开拓长江航路中发挥过重要作用的白岩龙平的“贸易和殖民必然有待于

<sup>①</sup>[日]水野幸吉著、湖北樱求学社译:《汉口》,“附录·结论”,光绪三十四年印行,第55页。

交通运输线扩展伸张”<sup>①</sup>的说法,均可视为典型反映。

在木船业衰落和外国轮船航运业兴起的冲击和压迫下,中国自己的轮船航运业在历经种种磨难后终于得以诞生问世。本文是对近代中国轮船航运业诞生脉络进行的大致梳理。

## 一、木船业的衰落

### (一)技术与权利处于劣势下的中国木船业

晚清时期,外国轮船进入中国后,相对于中国本土的木船而言,速度快,载货量大,受气候水流影响小,技术上占有很大优势。此外,外国轮船进入中国水域,还享有中国帆船难以获得的权利。外国轮船运货进入中国,只需在首次进关时缴纳货值百分之五的关税,如再运往中国其他港口,只需再交货值百分之二点五的子口税,即可自由航行中国其他港口,而中国帆船则需处处缴纳厘金。

技术和权利均处于完全劣势的后果,是中国传统木船运输业受到严重冲击。再加上咸丰八年中英通商章程善后条约中,解除了外国轮船转运中国东北大豆和豆饼的禁令,中国帆船此前赖以维持生存的最后一块空间即货运专利也受到冲击。中英条约中还订明外轮具有吨税核减和出口优惠权利,这项规定,进一步扩大了中外船舶间生存竞争的差距,其后果是“中国大部分的沿海贸易从本地船转移到外国船的手里”,“因为外国船由于行驶迅捷,防范盗匪周备,可以保险和取费低廉等等原因,已经为人们所偏爱了。”<sup>②</sup>

此后,中国木船业漕粮北上、豆石南下的传统运输业务也被外船侵蚀呈逐年衰落之象。

咸丰八年七月,两江总督何桂清奏称,今在天津所议条款,任外国轮船周游天下,无论何货,互相贸易,则我内地货物,听其在内地兴贩。垄断罔利,莫此为甚。譬如江苏一省,精华全在上海,而上海之素称富庶者,因有沙船南北贩运,逐十一之利。今听该夷将上海货物运至牛庄,各处货物运至上海,资本既大,又不患风波盗贼,货客无不乐从。而上海之商船船户,尽行失业,无需数月,凋敝立见。以此类推,胥见天下之利柄,尽

归于该夷<sup>③</sup>。

事实确也如此,同治二年上海输入外国制品进口货物总值,达到白银 8200 万两之多,破了咸丰十年华北及长江各口开辟后的最高纪录,为咸丰十年上海进口货物总值 4100 万两的两倍。考其缘由,不外两点:一是从印度输入的鸦片较巨,占进口货值四分之一;二为受天津条约影响,沿海及长江各埠转口贸易继续发展,尤其是洋式船只速度较快,新关行政亦渐画一,商旅称便,趋之若鹜,“故土货多改由洋船,以期运输敏捷、苛税免除”<sup>④</sup>。

同治三年上海输入洋货,仅有小部分在当地销售,其余皆转运别处。四年情形虽复相同,然复出口之额,则增加更巨。其根本原因是因中国沿海及内河输送货物之工具,渐由本国帆船改为洋式轮船。再加上此前帆船运货不受海关节制,故其所载货量,难以统计。而归并轮船运输后,所有经运货额,一概列入海关统计,因而数量明显增多。再加同治三年洋船所运进出口货物,较诸往年尤多<sup>⑤</sup>。

同治三年九月初十日,江苏巡抚李鸿章上奏称,上海一隅之地,沿海居民多藉船业为生。自从西洋各国议准通商,上海一口最为繁盛,尤以沙卫各船群聚贸易,始得交易流通,商贾辐辏。若令内地商人均已乏本停歇,洋商亦岂能独获通商之利?惟沙船运销货物,向以豆饼、豆石为大宗,舍此无可贩运,是以和约内有外国船不准装运牛庄等处豆石一条,虽为沙船留一养命之源,实欲保全上海市面,为各国通商经久之计。可自从同治元年暂开豆禁,夹板洋船直赴牛庄等处装

①[日]白岩龙平:《关于上海苏州杭州间航运实况及扩张改良的请愿书》,见《近卫笃磨日记》第 2 部(关系文书类),日本鹿岛研究所出版会昭和四十四年版,第 194 页。

②[美]泰勒·丹涅特著、姚曾虞译:《美国人在东亚》,商务印书馆 1959 年版,第 274 页。

③《筹办夷务始末(咸丰朝)》卷 30,《续修四库全书·史部·纪事本末类》,上海古籍出版社 2002 年影印本,第 29—30 页。

④⑤[英]班思德:《最近百年中国对外贸易史》,第 90—97 页。聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑下册,上海人民出版社 1983 年版,第 1266 页。

运豆石。北地货价因之昂贵,南省销路为其侵占。两载以来,沙船资本亏折殆尽,富者变为赤贫,贫者绝无生理。现在停泊在港船只,不计其数,无力转运。若不及早挽回,则沙船停泊日久,船身朽坏,行驶维艰,业船者无可谋生,其在船水手十余万人,不能存活,必致散而为匪,肆行抢掠,商贾难安。

故而李鸿章在奏折中请求将登州、牛庄两处豆货查照前约,专归内地商船转运。他认为,似此量为变通之后,于华商生计可以稍留余地,而洋商互市也可永远相安<sup>①</sup>。同折中他又附片密奏,称江海关道丁日昌有看法,认为上海的沙船壅塞尚有十分值得忧虑的地方:即江浙两省漕米如果改归海运,依例应由沙船装载赴北,现在军务虽有头绪而河运一时难复旧章,东南漕粮必然依赖上海沙船起运。可现今沙船无费贩卖,停泊在港者以千百号计。内地船只以运动为灵,如果半年停泊不行将由朽而烂,一年不行即化有为无。将来无力重修,全归废弃,海运从何而办?此事非特上海商民市面以及捐税攸关,且于天庾正供大有窒碍,因而他担忧此事“长貽后患,何可胜言”<sup>②</sup>?

为此,同治四年四月十四日,李鸿章上奏请将奉天粮谷准内地商船贩运,折中说,上海沙卫等船资本亏折,停泊黄埔港者甚多,日久朽坏,生计竭蹶,于大局殊有关碍。本届苏省新漕及采买米石不及四十万,沙船已不敷装兑,若将来江浙所有漕粮同时海运,沙船日少,从何办理?他称上海商情困敝,萧条日甚一日,据沙船商王永盛等上禀称,其原因一是由于北口之油豆饼被外商夹板船抢装运出,货少价昂,导致近年商船亏本停泊;二是由于商船本钱小者,没有整宗贩运之货。因此李鸿章奏请准许中国帆船商以杂粮米谷与油豆饼并行贩运,希望使得沙船商资本无论轻重均可营生,沙船不致全停,民食得以接济。李鸿章认为,奉天等处杂粮米谷向不准华商贩运,而洋商转得装运往来,独占其利,对华商不公,故而请求给予“米谷杂粮,既准外国商船装运,中国商船似可援照准办,亦系此口运至彼口,与例相符”的权利<sup>③</sup>。

同治五年,闽浙总督左宗棠亦奏称,自洋船

准载北货行销各口,北地货价腾贵。江浙大商以海船为业者,往北置货,价本愈增,比及回南,费重行迟,不能减价以敌洋商。日久消耗愈甚,不惟亏折货本,浸至歇其旧业。左宗棠认为,东南沿海之区,民众中普遍经商,能够占到十之六七,而如今却阒阒萧条,税厘减色。其后果不仅是富商将变为穷人,游手成为人役,更重要的是恐怕海船搁朽,“目前江浙海运即有无船之虑,而漕政益难措手。”<sup>④</sup>

同治四年,由外国人掌握的海关贸易报告则公开宣称:“我们有各种理由认为帆船货运的黄金时代已成为历史。”在中国各个港口从事这种行业的人,今年已不像往年那样获得优厚的报酬。首先,稻米贸易萧条,不能再像原先那样雇用那么多往来于香港、新加坡和上海之间的船只;其次,出口到欧洲的棉花业已停止出口;第三,来往于各港口间的无数艘轮船,运费一律低廉,毫无例外,低到中国商人甚至可以利用轮船来运酱菜了。这种情况下,帆船根本没办法与轮船竞争。“成千上万的帆船闲置在黄浦江上,闲置得快要烂掉了。”<sup>⑤</sup>

自天津条约关于中外贸易厘定之新章订立后,沿海所开通商口岸已衔接一气,有如环形。陆续设立的海关,则将大权集于一手,昔日省自为政之情形得以改变。进出洋土货物,则借子口税单得以往来内地而享不再重征之待遇。“所有国内陆路贸易以及内河沿海之中国帆船运输事业,则逐渐转入洋船之手。外商与洋船之地

①李鸿章:《北洋豆货上海一口请归华商转运折》,《李鸿章全集·奏稿》卷7,海南出版社1997年版,第255—256页。

②李鸿章:《收回北洋豆利保卫沙船片》,《李鸿章全集·奏稿》卷7,第257页。

③李鸿章:《请将奉天粮谷准内地商船贩运折》,《李鸿章全集·奏稿》卷8,第285页。

④左宗棠:《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》(同治五年五月十三日),《左文襄公奏稿》卷13,清光绪十六年刻本,第1页。

⑤Trade Reports. 1865, 附录, pp. 131—132. 聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑下册,第1266—1267页。

位,则得条约之保障而愈趋优越。”<sup>①</sup>

(二)沿海木船生意被轮船所夺,数量大为减少

同治五年六月十三日,福州将军兼管闽海关税务英桂奏称,兵燹之后,商业既属萧条,而运货民船又为洋船侵占。自福州、厦门二口办理通商,轮船常川来往,商贾懋迁,维期妥速,内地商货每多附搭轮船运销,既免节节厘金,又无遭风被盗之患,进出口岸系报完洋税。咸丰十一年间,福州口本地商船尚有五十九号,逐年报销,至今仅存二十五号。厦门口商船四十号,亦仅存十七号。泉州口商船一百七号,今存六十五号。涵江口商船十六号,今存五号。宁德口只有商船二号,铜山口只有商船三号。其福、厦等处从前北省各项商船进出口者,每年计有一千余只,今则减去不止一半,是洋船日多而民船日少<sup>②</sup>。

福州口岸的商务报告则称,可以肯定地说,外国轮船,尤其是英国轮船,正在逐渐而稳步地垄断沿海航运,由福州口运往中国其他口岸用帆船装载的货物,已经有三分之一改由外国轮船载运。可能在不多的几年之后,沿海航线就只会剩下寥寥几只无足重轻的帆船。

报告认为,中国人已经充分感觉到把他们的货物交由外国轮船运输能有迅速和安全的优点,他们知道外国轮船可以在任何季节和季候风里航行,同时他们也很精明,他们重视用外国轮船运货可以保险的方便。

中国人或是按月包船,或在货物很多时按航程包程。如果按月包船,一艘 350 吨的轮船须 1500 至 1800 圆,同样吨位的轮船,从福州到上海往返须 3500 至 3600 圆,如果到烟台和更北的港口天津,往返所需费用更要大些。

中国人还需要较小的轮船从宁波载运小量杂项货物到上海,这对易于腐败的货物最适合,例如橘子、鲜果等等,这类货物需要运输迅速。

他们从香港以及汕头和厦门等中间港口所运来的货物大批装在英国轮船上。定期航行在香港与福州之间的英国轮船共有 6 只。这些轮船为外国商人载运鸦片和铅,这是外国商人进口的主要货物<sup>③</sup>。

沿海这种帆船的衰落范围相当大并持续进

行。光绪十三年《申报》载文称,该年营口装载粮米之沙船,共有 130 余艘,由营口南返时,只有 92 艘载货而回,其余回南者皆是空船。向来粮船回空,载货准予免税,以故回时,未有不装货物者。今乃仅以空船返回,实为向来所未有。其生意萧条,于此可见一斑<sup>④</sup>。

光绪十九年八月十五日,福州将军兼管闽海关税务希元奏称,自洋船通行以来,民船生理渐减。商民以洋船行驶迅速,无风涛之险,且洋税较常税轻重悬殊,遂皆趋之若鹜。向以民船为业者,自知挽回无术,率多弃业改图,每遇民船行驶外洋,遭风损坏,概不修理添补,以故民船日益短少<sup>⑤</sup>。

(三)列强侵夺长江航运权和内河木船业的衰落

在沿海的中国帆船遭到冲击不断走向衰落之时,中国内河同样成为外国轮船扩张势力的目标,列强轮船势力进入和不断扩大内河航运势力的同时,伴随的是中国木船业的衰落命运。此处以中国最重要的内河长江流域中的木船业为例进行观察。

咸丰八年七月何桂清奏称,李泰国等抄呈天津所议条约,经薛焕督同候补知府吴煦详加查复。就字面观之,其中以外国人驻京和轮船入江二条最堪发指。其处心积虑,则在垄断专利,多方误我,竟欲将我内地货物,由此口运往彼口销售,侵夺内地商贩之利。如果坠入其术,则数年之后,我将民穷财尽,彼则富强更甚,事会不可为矣。其欲多添码头,意殆在于此,于国计民生大有关系。何桂清称自己会商抚臣赵德辙、藩司王有龄后,已秘嘱薛焕、吴煦,赶紧密为筹办,力争在我方范围内,只准将外夷货物贩至各口、各口货物贩往外夷,不准将内地货物在内地各口间往

①[英]班思德:《最近百年中国对外贸易史》,第 77—78 页。聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑下册,第 1268 页。

②⑤《经济研究所抄档》,聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑下册,第 1271、1268—1269 页。

③Commercial Reports, 1865—1866, 福州, p. 40. 聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑下册,第 1272 页。

④《申报》1887 年 6 月 16 日,第 2 页。

来运销,如此则小民衣食尚有依靠,“大局尚可维持”<sup>①</sup>。

但是西方列强侵入长江的目标却无法阻挡。他们通过强迫清政府签订不平等条约,达到了在长江扩展轮船航运势力的目的。通过道光二十二年(1852)的南京条约,列强攫取到沿海航行权和长江出海口上海的航行权。咸丰八年(1858)天津条约,则规定开放长江沿岸的镇江、南京、九江及长江中游的汉口作为通商口岸城市,列强轮船的航行权随之实现了从上海延伸到长江中游汉口的目的。光绪二年的烟台条约,又规定增开芜湖、宜昌为通商口岸城市,列强的长江航行权又进一步延伸到宜昌。光绪二十一年(1895)的马关条约进一步规定开放沙市、重庆、苏州、岳州为开埠通商城市,这样,除长江干流的航行权被列强强行延伸到四川的重庆外,还使外国轮船打破了过去不得驶入内河的禁令,使其得以沿吴淞江经运河驶入苏州和杭州,从而使长江干支流航行权丧尽无余。与此同时,列强还取得土货贩运权和内地通商权等一系列特权,打开并取得了通向广大中国内地市场的通道。

西方列强攫取长江航行权的首要原因,是长江流域在商业上具有的巨大价值和广阔前景。19世纪60年代,在长江轮船航运发展中起过重要作用的美国旗昌轮船公司的主要人物金能亨,曾对长江客货运业务进行过估计。他经过调查后认为,长江的营业额几乎难以估量,他以原棉一项为例称,估计长江流域的产量便大大超过美国全国的产量,中国国内贸易的运输量姑且不论,单以外国人经手的货运而言,数量便十分可观。他说,湖南、湖北的茶叶有500多种规格,在供应市场时,需顺长江而下。以两湖茶叶而论,总量估计便有7万吨。继7万吨货物之后,还有更多的生意可做。在贩运土货的回程方面,金能亨估计:回程货运量同样巨大。在汉口出售的外国棉织品,估计一开始就会达到2.5万吨,而这些棉织品只占上海总进口量的一小部分。客运方面,金能亨称可从广州至香港间的客运量来推算,他认为两地船只的每天客运量通常为二三百人,有时甚至达到500人,很少低于50人或100人的,那么,中国主要航道上的客运,又该是怎样

的一番情景呢?在中国人看来,香港只不过是一块海外属地罢了<sup>②</sup>。

事实上,咸丰三年(1857),在列强尚未取得长江内河轮船航行权时,西方的工业制品就已通过上海与武昌间的木船大量运入内地,与深入长江上游、远离通商口岸的武昌进行贸易的千百条木船所满载的货物中,就不仅包括从美国和英国运去的所有产品,还包括英美两国船只运进的鸦片<sup>③</sup>。取得长江轮船航行权后,外国轮船商在所从事的轮船航运业中都赚到了高额利润。金能亨的美国旗昌轮船公司在同治六年(1867)的纯利润就高达806,011两,其中单以往长江上游装运棉花而论,便为该公司挣得毛利约24万两<sup>④</sup>。“大英轮船公司的董事们同中国的交易全是史无前例的最赚钱的买卖,单就上海丝这一项来看,今年(咸丰十年)完全有可能达到5万件。丝的运费是每件白银10两,总数就是50万两,合英镑十六万二千五百镑!”<sup>⑤</sup>

长江流域腹地深广的内地市场是列强极力攫取长江轮船航行权的又一重要原因。同治十年(1871),英国朴内茅斯召开的商会联合会上,就有不少商人提议,为了促进对华贸易,要说服英国政府在下次修订条约时,为英国商人取得通过长江进入中国腹地的权利,要指出中国市场对英国纺织品开放的巨大重要性,“否则我们的许多织布机和生产能力不久一定要闲置起来。”<sup>⑥</sup>实际上,英国轮船商在中国的轮船航运业中,始终占着很大的比重,中国沿海航运及内河航运中,英国占有明显优势。自19世纪70年代美国在华航业衰落起,至光绪二十六年(1900)后日本在华航业兴

①“咸丰八年七月何桂清奏”,《筹办夷务始末(咸丰朝)》卷30,第11页。

②[美]刘广京著、邱锡鏊等译:《英美航运势力在华的竞争(1862—1874)》,上海社会科学院出版社1988年版,第6—7页。

③聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑上册,第140、96页。

④⑥聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑上册,第465、373页。

⑤《北华捷报》1860年12月29日,聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第1辑上册,第301—302页。

起止,“在华外商各大轮船公司都是英人设立的。”<sup>①</sup>直到光绪二十三年,“英船所载货物,占外船所载总数 82%。英船所纳关税,占外船所纳总数 76%。”<sup>②</sup>

列强极力攫取长江轮船航运权的第三个原因,是外商轮船深入内地取得土货贩运权和内地通商权后,能与列强在通商各口岸城市设立的分支机构,建立的码头仓栈和保险系统等形成外商轮船运输体系,加上和官办商人联接形成的网络,构成列强在华政治权益和势力范围的重要内容之一。因此,西方列强都把在长江行轮看成是势所必争之事。

长江刚开放时的同治元年至二年,上海拥有一二艘轮船的外国商行为数不下 20 家,这些商行都愿意将它们的船只放在长江行驶。同治三年,打算专营长江航运业务,被视作长江航运“正规”的外国轮船公司,达到 7 家共 16 艘轮船<sup>③</sup>。这些在长江航运中占据重要地位的外国轮船公司,主要分属英、美两家,其中又以英国的占优势地位。这是长江流域一直被英国视为自己“势力范围”的重要原因。

西方列强把大量轮船强行引进长江,必然会对长江原有的运输格局造成强大冲击。据统计,长江在出现轮船以前,干流、支流上原有的大中型(七八百石,约 50 吨以上)帆船 16000 只左右,载重量共约 80 万吨<sup>④</sup>,承担着长江客货运业务。由于中国帆船行程迟缓,不但有欠安稳,而且航无定期,上行时尤感困难之故<sup>⑤</sup>,因此,从咸丰十年开放长江轮船通航后,不过数年光景,“数千艘帆船便被逐入支流”<sup>⑥</sup>。到同治年间,已是“长江轮船横行,价贱行速,民船生意日稀,凋零日甚”<sup>⑦</sup>。

而且,列强轮船进入长江干流水域后,数千艘帆船被逐入长江支流,被逐入支流的这些帆船又成了当时行驶在支流中的更小的木船的强有力竞争者。结果又在这些支流中引起大批较小木船的停航。在其竞争下,这些小船的船夫为贫困和诱惑所屈服。甚至当时把货物交由轮船装运的中国商人也悲叹这些船家被突然打翻原来生活方式的遭遇,还听说其中有许多人为了吃饭而不得不加入叛军<sup>⑧</sup>。

木船业衰落涉及面很广。但对清政府而言,船税流失却为重要的一项。

光绪六年八月初三日,江西巡抚李文敏奏称,即如船料一项,昔年商贾运货,行旅往来,莫不雇佣民船,今悉改就轮船。近年长江又添两口五处,准轮船停泊,上下客货。轮船愈便则附搭愈多,民船日稀则税项目短。近年洋行轮船陆续增添,是以本届过关轮船共有六百数十只,比上年又多数十只,侵占民船税料何止十万。

光绪十四年四月二十日,江西巡抚德馨奏称,长江未通商贾以前,商贾运货,行旅往来,悉雇佣民船,帆樯如织。自有轮船行驶,附载便捷,商贾市民,莫不舍民船而就轮船。光绪二、三年以前,过九江关之轮船每年尚止四五百只,近来多至七八百只。轮船大逾民船数十倍,侵占船税,何止十数万两<sup>⑨</sup>。

对广大船民来说,木船业衰落直接关系他们的生计。光绪二十九年时,长期担任过中国海关总税务司的赫德在他的书里说,“五十年前经营牛庄和华南各埠沿海航运的中国帆船已摧毁殆尽,大部分华南的贸易也同样转由外国船只载运。扬子江上不断增长的国内贸易也正在吸引着越来越多的外国轮船。过去中国的船业资本家现在变成了乞丐,而他们所雇的船夫,则痛恨他们的政府允许外国人参与国内贸易和外国人

①②[美]雷麦著,蒋学楷、赵康节译:《外人在华投资》,商务印书馆 1959 年版,第 254、255 页。

③[美]刘广京著、邱锡臻等译:《英美航运势力在华的竞争(1862—1874)》,第 36—37 页。

④樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,四川人民出版社 1985 年版,第 182 页。

⑤姚贤镐编:《中国近代对外贸易史资料(1840—1895)》第 3 册,中华书局 1962 年版,第 1414—1415 页。

⑥⑧ U. S. China Despatches, Vol. XXIV, No. 16, of Williams to Seward, Williams to Secretary Seward, Peking, July(undated), 1868. 姚贤镐编:《中国近代对外贸易史资料(1840—1895)》第 3 册,第 1415 页。

⑦李鸿章:《复彭雪琴官保》(同治十二年十一月十六日),《李鸿章全集·朋僚函稿》卷 13,第 2638 页。

⑨《经济研究所抄档》,聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑下册,第 1274 页。

夺取他们的生计。”<sup>①</sup>

鸦片战争后,在外来列强轮船攫夺中国利权,夺占中国市场的竞争打压下,中国历史悠久的木船业出现了明显衰落,并由此激发诞生了中国的轮船航运业。

## 二、轮船航运业诞生

轮船航运业在近代中国诞生,是古老中国发生的里程碑式事件。轮船在速度性能方面的优越性;引进轮船解决木船衰落和漕运困窘;兴办轮船与洋商轮船抗衡争利等,是华商轮船航运业兴起的根本之因,但其酝酿和兴办过程,却是千回百转,障碍重重。

### (一)清朝大员对轮船性能优越的认识

两次鸦片战争与镇压太平天国农民起义的战争中,与西方事物接触较多的督抚曾国藩、李鸿章、左宗棠等人,较早察觉到轮船的优越性并产生购买及制造的想法。

咸丰十一年八月,两江总督曾国藩奏称,轮船之速,洋炮之远,在英法则夸其独有,在中华则罕于所见。若能陆续购买,据为己物,在中华则见惯而不惊,在英法亦渐失其所恃。他认为,若能购成之后,访募覃思之士,智巧之匠,始而演习,继而试造,如此,则“不过一二年,火轮船必为中外官民通行之物”<sup>②</sup>。

同治二年,李鸿章亦称,俄罗斯、日本从前不知炮法,国日以弱,自其国之君臣卑礼下人,求得英法秘巧,枪炮轮船渐能制用,遂与英法相为雄长<sup>③</sup>。同年四月他又说,“中国但有开花大炮轮船两样,西人即可敛手。”<sup>④</sup>同治三年八月,李鸿章答复总理衙门查询各口商民雇用洋船情形的信中,采纳苏松太道丁日昌的意见,提出设厂造船与允许华商置办洋船的建议。李鸿章的回复中附入丁日昌的密禀,具体说明其建议的目的和施行的原则办法。丁日昌在密禀中认为,船坚炮利,外国之长技在此,其挟制我国亦在此。彼既恃其所长以取我之利,我亦可取其所长以为利于我。他称,雇买火轮夹板船只,其弊在于匪徒托名驶出外洋行劫。但若设法稽查,由地方官编以字号,如沙船之类,置买时有富绅保结,出口时归监督稽查。其船上水手舵工,初用洋人指南,

习久则中国人亦可自驶。船货过关,不准丝毫索费,浹以恩而示以信,无事则任彼经商,有事则归我调遣。若使各港口有轮船二三十号,夹板百十号,不仅壮我声势,而且能够夺彼利权。轮船能够朝发夕至,我有船后,洋船能往我亦能往,而市价之高下,物产之精粗,洋商却不及华商之精,则取利必不及华商之易。故此,洋商初以利厚而来者,继将以利薄而去。以矛刺盾,此中大有机权,“又何惮于不弃我之短,以就彼之长乎哉”?故此他建议,“筹储经费,择一妥口,建设制造夹板火轮船厂,令中国巧匠随外国匠人专意学习”,同时准中国富绅收买轮船夹板,“以裕财源而资调遣”<sup>⑤</sup>。

同治五年五月,左宗棠在论及与英人的冲突时也说:“陆地之战,彼之所长皆我所长,有其过之,无弗及也。若纵横海上,彼有轮船,我尚无之,形无与格,势无与禁,将若之何?”<sup>⑥</sup>为此,他向清廷密陈他在福州设立船厂的计划。在奏折中,他对轮船的看法与丁日昌颇为一致。他认为,东南大利在水而不在陆。自广东福建而浙江江南山东盛京以迄东北,大海环其三面,江河以外,万水朝宗。无事之时,以之筹转漕,则千里犹在户庭;以之筹赈迁,则百货萃诸麇肆,非独渔盐蒲蛤足以业贫民,舵梢水手足以安游众。有事之时,以之筹调发,则百粤之旅可集三韩,以之筹转输,则七省之储可通一水。他针对外国轮船在中国沿海内河载客运货带来的冲击指出,自洋船准

① R. Hart: *These from the Land of Sinim*, London, 1903, pp. 71—72. 姚贤镐编:《中国近代对外贸易史资料(1840—1895)》第3册,第1417页。

② “议复购买外洋船炮为今日救时第一要务”,《海防档》(甲),购买船炮(一),台湾“中央研究院”近代史研究所1957年编,第20页。以下简称《海防档》。

③ 李鸿章:《上曾相》(同治二年三月十七日),《李鸿章全集·朋僚函稿》卷3,第2418页。

④ 李鸿章:《上曾相》(同治二年四月初四日),《李鸿章全集·朋僚函稿》卷3,第2419页。

⑤ 《海防档》(丙),机器局,第4—5页(第一号文)。

⑥ 左宗棠:《复陈筹议洋务事宜折》,《左文襄公全集·奏稿》卷18,第10页。转引自中国史学会编:《洋务运动》第1册,上海人民出版社、上海书店出版社2000年版,第18、19页。

载北货营销各口,北地货价腾贵,江浙大商以海船为业者,往北置货,价本愈增,比及回南,费重行迟,不能减价以敌洋商,日久消耗愈甚,不惟亏折资本,浸至歇其旧业。目前江浙海运即有无船之虑,而漕政益难措手,是非设局急造轮船不为功。他强调此事急迫称:“彼此同以大海为利,彼有所挟,我独无之。譬犹渡河,人操舟而我结筏,譬犹使马,人跨骏而我骑驴,可乎?”他进而归结:“天下事始有所损者终必有益,轮船成则漕政兴,军政举,商民之困纾,海关之税旺,一时之费,数世之利。”<sup>①</sup>

同治三年九月,在复李鸿章的信函中,总理衙门对丁日昌的密禀甚为赞赏,称其建议“识议宏远,迥非睹之目前可比,足为洞见症结,实能宣本衙门未宣之隐”<sup>②</sup>。即请李鸿章加以全盘筹划。此后左宗棠的奏请,也得到朝廷批准。于是,同治四、五年间,江南制造局与福州造船厂得以相继建立。

(二)在兴办轮船的讨论中,漕粮的运输问题成为焦点之一

清代漕务积弊,由来已久。清初陆世仪已有“朝廷岁漕江南四百万石,而江南则岁出一千四百万石。四百万石未必尽归朝廷,而一千万石常供官旗及诸色蠹恶之口腹”<sup>③</sup>的评论。嘉道间包世臣亦有“漕为天下之大政,又为官吏之利藪”<sup>④</sup>的批评。随着太平天国失败,江南收复之地渐多,如何解决漕粮增加而河道停废、沙船凋零的难题,清廷亦颇费踌躇。

同治五年春,李鸿章与苏松太道应宝时讨论解决办法,应宝时提出收买沙船运漕的计划,但购船款需价 75 万两,修理费用平均每年又需 26 万两。李鸿章认为费用太巨,骇人听闻,予以否决。五月,应宝时又提出官买夹板船济运方案。李鸿章看后甚觉满意,在给总理衙门的信中认为,上海沙船疲乏,年来所以补救之方,不为不至,但终无起色。本届苏浙海运,漕米共只 70 余万石,以沙宁卫船并用,也仅敷转载。而天津方面来信,以运船回空免税,因为夹板所夺,无利可图,仍思歇业。他对总理衙门解释说,敝处及尊处均虑洋船受雇,不就范围,流弊滋多,置而不论。泊后因禁止夹板装豆,彼族饶舌,议者谓非

华商自行造买,不克与之争长,赫德亦屡以为言,然商人无此力量。今应宝时参变于前后两说之间,大抵因雇用而计及买用,由商买而推及官买,且仿照海运初起试办之法,以期自我作主,易发易收,出于完全。他最后称,此固为必不得已之谋,但“实亦舍此莫由之路”<sup>⑤</sup>。

总理衙门对此建议十分重视,但因为漕运归户部主管,于是将李鸿章等人的意见和办法,飭交户部议复。八月,户部复奏,仍然提出保护沙船与恢复河运两项主题。复奏内强调“漕务以河运为常法”,称“所有上海沙船,仍应责成应道设法笼络,勿使竟成废弃”。又称直东淮徐数千里,穷民无业,兼之河道不修,飘溺为患,琐尾流离,不绝于路。正宜力筹河运,以补中原之元气,而济海运之穷。“署江督李,经济冠时,必能力为其难。”<sup>⑥</sup>

因户部有如此看法,官买夹板船济运漕粮的方案无疾而终。

同治六年二月初八日,总理衙门在致两江总督曾国藩的信函中,对漕粮运输遭致的困境和处理的艰难情形有如下说明:“河运一时不能复行,而沙船又凋敝至此。无论其不敷装运,即使敷衍而来,而停废既久,糟朽必多。且经营之孽息毫无,又焉能迫其从命。若竟雇觅洋船,又恐诸多流弊。且洋人日后必以此船为奇货可居,转恐另生挟制。若尽恃官买,而购价及修费,亦觉为数不赀。”<sup>⑦</sup>

同年五月初七日,总理衙门在给曾国藩的信中指称,华商建造购买洋船之议,原因沙船疲乏,不敷济运而起。且中国商船万不敌轮船之方便灵捷,洋通华滞,利权尽失,不得不设法变通。赫

①左宗棠:《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》,《左文襄公奏稿》卷 13,第 1—5 页。

②《海防档》(丙),机器局,第 6 页(第二号文)。

③④贺长龄辑:《皇朝经世文编》卷 46,第 3、8 页。

⑤⑥“总理各国事务衙门清文件:议购雇夹板轮船试办海运”,引自吕实强:《中国早期的轮船经营》,台湾“中央研究院”近代史研究所专刊(四),1976 年版,第 165—166、166—167 页。

⑦“同治六年二月初八日致两江总督函”,《海防档》(甲),购买船炮(三),第 862 页。



德之雇觅夹板、应宝时之购买沙船建议,两者均不能无弊,是以皆作为罢论。然又不能坐视运漕无策,于是始议开华商造买洋船之禁,或火轮或夹板,原不拘定一格。该商等或有力或无力,亦未施以迫责。他针对有华商冒名购买轮船隐匿于洋商名下从事经营一事说,与其让华商等诡寄英商名下,骗捐取利,不如领入明路,俾中国利权,仍归中国商民,既可免隐射之弊,亦可辅转运之穷<sup>①</sup>。由此,官方倡导兴办轮船之事,似乎露出一线转机。

同治六年夏,《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》<sup>②</sup>由李鸿章主持,经过几番周折修改后,由曾国藩以上海通商大臣的名义明令公布,此章程系针对民间华商所颁。曾国藩声称,“以后凡有华商造买洋船,或租或雇,无论火轮夹板,装货出进江海各口,悉听自便”,且“不绳以章程,亦不强令济运”,“以见官不禁阻之意”<sup>③</sup>。与此同时,曾国藩等督抚大臣也在进行官办轮船的酝酿,“所议系由官办或就官厂轮船承领”<sup>④</sup>。丁日昌更“面陈朝廷,欲广招华商购船,兼运西皖漕粮”<sup>⑤</sup>。在他看来,“楚皖等省河运难复,恐均不能不酌改海运”,因而他本有轮船分运漕粮之议<sup>⑥</sup>。此时之议论,遵循官商并行兴办轮船之途。

随着曾国藩、李鸿章、丁日昌等要员推动兴办轮船,《华商买用洋商火轮夹板等项船只章程》公布后,容闳、许道身、吴南皋、赵立诚等民间人士置办轮船的申请亦随之相继提出。但与此同时,反对兴办轮船、反对采用轮船运漕的声浪亦日趋强烈。

同治六年,曾国藩因漕米数量年增一年,而沙船则日少一日,担忧再过一二年,江浙漕米数量更多时无船可用,故与江苏藩司丁日昌、苏松太道应宝时等会商,拟定于七年春期漕粮海运时雇用部分洋船。为此他奏称,苏松太道应宝时上年曾有议买夹板船之策,嗣恐费重事难,因而中止。该藩司以为改用洋船,其中利大而弊亦多,此时遽议创行,未免群议沸腾,不特无以服众人之心,并且无以箝众人之口。若能试行一二次,果属稳妥,即可渐议改革,不致骇人听闻。因正漕有关天庾正供,未敢轻为尝试而止。因而曾国

藩认为,现思宜荆阳等五县现议暂缓开征收捐买米,所有采买之米,与捐输米石,名异实同,但与正漕又有差别,不如即将其交轮船试运,若装运米石不致迟延,他事尚无窒碍,且驶行顺利,又无龃龉,将来即可陆续试行。如果别有掣肘,即可鉴此前车,永作罢论<sup>⑦</sup>。

曾国藩之建议,所指并非天庾正供,又是局部试行,户部不便反对。七年春间,雇用洋船试运漕米遂得以实行。但试运的结果,是户部表示不满于先,三口通商大臣继陈种种困难于后,最终结果,是总理衙门与户部会奏,同意按三口通商大臣的建议办理,而三口通商大臣崇厚的建议,则是与其另议试行轮船,“莫若谕令沙船户修整旧船,必不致日见废弃。”<sup>⑧</sup>

至此,因漕粮运输困难而采用轮船的建议,因清廷中否定意见占上风而告结束,兴办轮船的动议又遭到挫折。

(三)外商轮船在中国水域中出现后拉客载货获取厚利的事实,从另一方面刺激了晚清朝野兴办轮船与洋商争利的意图

道光二十八年,在大英、法兰西火轮、美国太平洋邮船等外国远洋轮船公司直达中国港口航线以外,首次出现专业行驶中国的外国轮船公司——省港小轮公司(Hong Kong & Canton steam Packet Co),此后数十年,旗昌、省港澳、公正、北

①“五月初七日致两江总督曾”,《海防档》(甲),购买船炮(三),第870页。

②该章程全文见《海防档》(甲),购买船炮(三),第877—881页。

③“五月初一日上海通商大臣曾国藩函”,《海防档》(甲),购买船炮(三),第866页。

④“十二月初七日致北洋通商大臣李鸿章函”,《海防档》(甲),购买船炮(三),第927页。

⑤李鸿章:《复何筱宋制军》(同治十一年十月初十日),《李鸿章全集·朋僚函稿》卷12,第2619页。

⑥丁日昌:“商号拟购轮船试行漕运行司核议”,中国史学会编:《洋务运动》第6册,第81页。

⑦⑧“总理各国事务衙门清文件:议购雇夹板轮船试办海运”,引自吕实强:《中国早期的轮船经营》,第171—172、178页。

清、太古、华海等外国专业轮船公司亦相继设立<sup>①</sup>。这些外国轮船公司资力雄厚,在各口遍设分支机构,拥有各自的码头、仓栈、保险系统,构成相当完整的外商轮船运输体系。

外国轮船运量大、快速、准时、受气候水流影响小,并受条约保护,不需交纳厘金、不受沿途关卡勒索,商旅乐其利便,“咸趋之若鹜”,“潮流如斯,势难禁阻”<sup>②</sup>。以致外轮公司大获其利。如上所述,同治六年至同治十一年六年间,仅行驶中国沿海和长江航线的美商旗昌轮船公司一家获利数即达 468 万余两,同治六年的利润率高达 64.5%<sup>③</sup>。

外商轮船公司快速扩张并获取丰厚利润的事实,吸引了众多华商投资外轮公司或购置轮船冒挂洋旗隐身于洋商名下“诡寄”经营,且这种事态还呈逐步扩大之势,使清廷深感管理和税收方面留有隐患。

此外,外商轮船公司还以轮船需求燃料,轮船需要维修,外运土货需要加工整理等为由,不断向清廷要求获得开采煤炭,设立修船厂和其它加工厂等设施之权,持续向清廷施加压力,使清廷左支右绌,难以应付。

种种趋势,预示未来将是“变亦变,不变亦变”之局,曾国藩、李鸿章、左宗棠等主张兴办洋务的大臣知道兴办轮船的潮流势所必然,难以阻挡。而且便捷的轮船、精巧的机器,以及煤、铁的开采和利用,均彼此依存。故此,如上文介绍,他们提出顺应潮流,兴办轮船的主张。当然,他们的着眼点,注重国防与民生并重,军备与商用兼顾。但此种看法,仍然难以获得清廷朝野之大多数人的认同。

反对采用轮船运输漕粮,与这一举措威胁到清廷中央及地方漕运官员的利益有关;反对兴办轮船和举办洋务,则与社会上仍然存在着的根深蒂固的排外势力和舆论密不可分。这些势力利用朝野强烈的反侵略情绪,鼓吹排斥抗拒外来的一切事物:“一闻修造铁路电讯,痛心疾首,群相阻难,至有以见洋人机器为公愤者”,见有华人乘坐轮船驶至内地,竟至“官绅起而大哗,数年不息”<sup>④</sup>。

同治五、六年间,太平天国战乱已经平息,中

外通商局势亦趋向正常,社会上狭隘的传统观念又得以滋长,并对倡议引进外洋事物的督抚形成强大压力。

同治六年,大学士倭仁反对同文馆招考科第出身人员学习天文算学,他奏称夷人是吾仇人,“咸丰十年,称兵犯顺,凭陵我畿甸,震惊我宗社,焚毁我园囿,戕害我臣民。此我朝二百年来未有之辱,学士大夫无不痛心疾首,饮恨至今……今复举聪明隽秀、国家所培养而储以有用者,变而从夷,正气为之不伸,邪氛因而弥炽,数年以后,不尽驱中国之众咸归于夷不止。”<sup>⑤</sup>醇郡王在参加筹议修约会后,提出驱逐洋人之法六条,言论尤为激烈:“从前岛夷入贡,原系震慑皇威、输忱献曝之意。今则抑勒中国,勉强通商。凡有血气之伦,无不思将洋货投畀水火。且其货物唯自鸣钟、洋表、洋枪均可有用,然亦现在中国能造之物,其余尽可一概不用,无损于国计民生,有裨于人心世道。”他进而提出,不如乘此军务渐平之时,“飭下各督抚设法激励乡绅,设法激励众民,贤者示以皇恩,愚者动以财货,焚其教堂,掳其洋货,杀其洋商,沉其货船。……亦可明告百姓,凡抢劫洋货,任其自分,官不过问。”<sup>⑥</sup>

在此种社会舆论的压力之下,提出引进轮船学习洋技的曾国藩、李鸿章、左宗棠均被指责是“求之一艺之末,而又奉夷人为师”<sup>⑦</sup>。甚且有人公开指责曾国藩“湘乡之讲习泰西技术,实为祸端”<sup>⑧</sup>。

在此背景下,兴办轮船开展民用轮船公司的倡导不得不处于最低谷。直到内阁学士宋晋奏

①“外国主要轮船公司设立情况表”,聂宝璋编:《中国近代航运史资料》第 1 辑上册,第 727 页。

②[英]班思德:《最近百年中国对外贸易史》,海关总税务司统计科译印,民国二十年版,第 144、145 页。

③据刘广京《英美航运势力在华的竞争(1862—1874)》第 119 页表 28 和第 129 页表 32 计算。

④郭嵩焘:“伦敦致李伯相”,中国史学会编:《洋务运动》第 1 册,第 304 页。

⑤《筹办夷务始末(同治朝)》卷 47,第 24、25 页。

⑥《筹办夷务始末(同治朝)》卷 64,第 5—6、5 页。

⑦《筹办夷务始末(同治朝)》卷 47,第 24 页。

⑧李慈铭:《越缦堂日记》,同治六年七月初三日,北京浙江公会 1921 年影印本。

请裁停闽沪局厂造船,从根本危及洋务事业兴废时,清廷中的恭亲王与曾国藩、李鸿章、左宗棠、沈葆楨等地方督抚大员联袂而起,与之驳拒,筹谋变通之方,中国的新式轮船航运企业——轮船招商局才得以诞生。

(四)裁停闽沪局厂造船直接激发中国轮船航运业诞生

同治十年十二月十四日,内阁学士宋晋在奏请裁停闽沪局造船折中称:闽省连年制造轮船,闻经费已拨用至四五百万,未免靡费太重。此项轮船,将谓用以制夷,则早经议和,不必为此猜嫌之举,且用之与外洋交锋,断不能如各国轮船之利便,名为远谋,实同虚耗;将谓用于巡捕洋盗,则外海本设有水师船只;将欲用以运粮,而核其水脚数目,更比沙船倍费,每年闽关及厘捐,拨至百万,是以有用之帑金,为可缓可无之经费,以视直隶大灾赈需,及京城部中用款,其缓急实有天渊之判。江苏上海制造轮船情形亦同。因而请求暂停江苏上海制造轮船局,其已经造成船只,可拨给殷商驾驶,收其租价,以为修理之费,庶免船无可用之处,又靡费库款修葺<sup>①</sup>。

实际上,宋晋上奏前后,李鸿章等人已在筹谋闽沪船厂所造船舶之去向。同治十年十二月十一日,李鸿章在复曾国藩的信函中,就曾注意于此。他说,总署函商各局轮船由商雇买,自系经久良法。惟闽沪现成各船装载不如商轮之多,行驶不如商轮之速。华商愿附洋船图骗捐厘,内意既允由沪关查税,照洋船一律免厘,或有愿雇买者,已致信江海关沈道等就近筹商,具复尊处,谅亦照行<sup>②</sup>。

同治十一年正月二十六日,李鸿章复曾国藩的另一信函中透露,租赁轮船一节,已有津关委员林志志与广帮众商雇搭洋船者议定呈文九条,据彼称:公凑本银三十万,公举总商承揽,由官稽查,或请发公款若干,照股均摊生息,已致信上海广建各帮妥议<sup>③</sup>。

同治十一年二月,同治帝谕令军机大臣等,称前因内阁学士宋晋奏称,制造轮船靡费太重,请暂行停止。故谕令文煜、王凯泰,斟酌情形,奏明办理。现据回奏,闽省制造轮船,原议制造十六号,定以铁厂开工之日起,立限五年,经费不逾

三百万两。现计先后造成下水者六号、具报开工者三号,其拨解经费,截至上年十二月止,已拨过正款银三百十五万两,另解过养船经费银二十五万两。用款已较原估有增,造成各号轮船,虽均灵捷,较之外洋兵船,尚多不及。其第七、八号船只,计本年夏间,方克藏工。第九号出洋尚无准期,应否即将轮船局暂行停止,请旨遵行。左宗棠前议创造轮船,用意深远。惟造及未半,用数已过原估,且御侮仍无把握。其未成之船三号,续须经费尚多,当此用款支绌之时,暂行停止,固节省帑金之一道。惟天下事创始甚难,即裁撤亦不可草率从事。且当时设局,意主自强,此时所造轮船,既据奏称较之外洋兵船尚多不及,自应力求制胜之法。若遽从节用起见,恐失当日经营缔造之苦心。因此着李鸿章、左宗棠、沈葆楨通盘筹划。现在究竟应否裁撤,或不能实时裁撤,并将局内浮费如何减省,以节经费,轮船如何制造,方可以御外侮等各节,悉心酌议具奏。如船局暂可停止,左宗棠原议五年限内应给洋员洋匠辛工并回国盘费加奖银两,及定买外洋物料,势难退回。应给价值者,即着会商文煜、王凯泰酌量筹拨。该局除造轮船外,洋枪洋炮火药等件是否尚须制造;及船厂裁撤后,局中机器物料,应如何安置存储之处,并着妥筹办理。已经造成船只,文煜等以拨给殷商驾驶,殊为可惜,拟将洋药票税一款,仍作为养船经费,酌留两号出洋训练。即着照所议办理<sup>④</sup>。

同治十一年四月,沈葆楨复奏不赞成裁撤闽沪船厂。他称,宋晋原奏中称捕盗已有师船,运粮不若沙船。前年浙江成案,师船出则洋盗悍然戕官,轮船出则洋盗弭耳就缚。前年运米成案,沙船自沪达津以月计,轮船自沪达津以日计,此其利钝赢绌,尚待辩而明哉?至谓成造船只,拨给殷商,将其租价以备修理。不知兵船与商船迥别,商船高其顶,务广其舱以受客货。兵船则避

①《筹办夷务始末(同治朝)》卷84,第35页。

②李鸿章:《复曾相》,《李鸿章全集·朋僚函稿》卷11,第2603页。

③李鸿章:《复曾相》,《李鸿章全集·朋僚函稿》卷12,第2607页。

④《筹办夷务始末(同治朝)》卷85,第38—39页。

枪炮,压风涛,敛之惟恐不密。以兵船租给商人,即不索其租,彼亦不以为利<sup>①</sup>。

左宗棠亦不赞成宋晋裁撤闽沪船厂意见,同治十一年四月他在复奏中辩称,内阁学士宋晋奏称,制造轮船靡费太重,请暂行停止。现据夏献纶禀,各厂匠作,踊跃精进。西洋师匠所能者,均已能之。而艺局学徒一百四十余名,既通英、法语言文字,于泰西诸学,尤易研求。臣前据闽局缄报,天文、算学、图画、管轮、驾驶诸艺童,有学得七八分者,有学得五六分者,屡请英法教师考校,列上等者约七八十名,次亦三四十名。将来进诣,尚未可量。如果优其廪饩,宽以时日,严其程督,加以鼓舞,则以机器造机器,以华人学华人,以新法变新法,似制造、驾驶之才,固不可胜用也。文煜等既称造成轮船灵捷,又以拨给殷商为可惜,是以造成之船,非不适用,数百万之费,非虚掷也明矣。其称尚多不及外洋兵船者,亦止就目前言之,并非画地自限。泰西各国之制造轮船,始事至今,阅数十年,所费何可胜计。今学造三年之久,耗费数百万之多,谓遂能尽其奇巧,无毫发憾,臣亦不敢信其诚然。然侧闻岛人议论,金谓中国制造驾驶,必可有成。而闽局地势之宜,措置之当,索图传览,靡不叹服,亦足证前功之有可睹,后效之必可期也。至制胜之有无把握,此时海上无警,轮船虽成,未曾见仗。若预决其必有把握,固属无据之谈。但就目前言之,制造轮船,已见成效。船之炮位马力,又复相当。管驾掌轮,均渐熟悉,并无洋人孱杂其间。一遇有警,指臂相联,迥非从前有防无战可比,此理势之可考者也<sup>②</sup>。

同治十二年二月,恭亲王奕訢等复奏称,闽省设局造船,创议于督臣左宗棠。该督于同治五年六月间,奏办之始,折内曾声明有事之时,以之筹调拨,则百粤之旅,可集三韩。并云成一船,即练一船之兵,可以布置沿海各口,遥卫津沽等因。复有函致臣等,谓轮船有明轮、暗轮、铁底、木底之分,外洋兵船,多用暗轮木底,取其稳固而便于修补。此次开局试造,取暗轮不取明轮,取木底不取铁底,盖欲仿其国自用之兵船等语。是该督所注意者原重在兵船一层。此次既据该大臣请将第十二号至第十五号轮船改造商舶,系为搏节

度支起见,应如所请办理。惟从第十六号起,应仍一律改造兵船,以无失设厂造船,力图自强本意<sup>③</sup>。

同治十一年四月二十七日,直隶总督兼北洋通商大臣李鸿章文称,据综理江南轮船操练事宜前福建台湾道吴大廷禀称,今中国风气初开,创始于官,而民不知举办。虽竭力制造,而多成一船,必多益一费。以国家有数之正供,筹轮船日增之费用,势必有所不继。今设法变通办理,招商出租承领,既可取偿造船之款,又可节省行船之费。俾商民习知轮船之利,渐推渐广,由富而强,诚为当今之急务。但吴大廷又称,其中有窒碍难行者五端:招商难、设埠难、保险难、揽载难、用人难。吴大廷禀文中阐述了这五难的具体情况。他称,有此五难,是否招商租领之议最终不可行呢?并不尽然。天下事兴一利必添一弊,弊除而后利兴。招商之事,诚如前两江督宪曾国藩复总理衙门函内所云,最难得其人。将来如有招商租雇之船,上海为南北总汇之区,商贾云集,必须江海关道传齐中华大贾善于经营者,反复辩难,必使弊去而后利兴,再由江海关道妥立章程,禀请宪台核示,庶几稍有把握。非可凭虚臆断,致临事时虞窒碍。

李鸿章赞同曾国藩复总署函中所云:变通之法,不外配运漕粮、商人租赁二议。他说,吾但求渐省豢养之费,初不重索租雇之价,亦未必终无愿租者数语,可谓能见其大。李鸿章认为,吴大廷所陈五难,均系目前实在情形。设埠、揽载二节,若商本充足,亦可先费后省,人弃我取。保险或由商自向洋行议办。用人则商既领船,应责令雇觅闽粤沿海素可驾驶之人,似尚无足深虑。惟招商一节为最难。奸商贪利把持,弊固百出。其正经殷富者,又不愿与官交涉。盖中国官与商,情谊久不联属,在官莫顾商情,在商莫筹国计,几成通病。不似西洋之官商合一,痛痒相关。是以遇有此等大事,往往有呼无应,非尽由巨资之少也。曾文正谓宜物色众商所深信之人,而勿

①②《筹办夷务始末(同治朝)》卷 86,第 18、3—6 页。

③《筹办夷务始末(同治朝)》卷 89,第 39—40 页。

绳以官法,庶几近之。窃以为更宜物色众商所深信之人,使之领袖,假以事权。即总署函内所云:官为之倡,行之有益,商民可无顾虑是也。约计租雇官船之始,商人不独无利可赚,且小有亏赔。行之既久,经理得宜。添造与租领俱多,必获利益。使洋人不得专利于中国,利尤莫大焉<sup>①</sup>。

同治十一年五月十五日,李鸿章再上《筹议制造轮船未可裁撤折》,再次强调国家诸费皆可省,惟养兵设防、练习枪炮、制造兵轮船之费万不可省。求省费则必摒除一切,国无与立,终不得强矣。左宗棠前议创造闽省轮船,曾国藩饬造沪局轮船,皆为国家筹久远之计,岂不知费巨而效迟哉?惟以有开必先,不敢惜目前之费,以贻日后之悔。该局至今,已成不可弃置之势。苟或停止,则前功尽弃,后效难图。而所费之项,转成虚糜,不独贻笑外人,亦且浸长寇志。由是言之,其不应裁撤也明矣。至于如何减省经费,他称闽厂相距过远,臣实不知其详,但就沪、津机器各局情形推之,凡西人制器,往往所制之器甚微,而所需以制器之器甚巨,机器重大,必先求安置稳固之地,培土钉桩,建厂添屋,不惜工本,积累岁月而后成,其需用器具缺一不备,则必各件齐全,方能下手。而选料之精,必择其良而适用者,恰合尺寸,不肯略有迁就,其不中绳墨,皆在摒弃之列。又经营构造,时有变更,或甫造未成,忽然变计,则全料已经拆改废弃,且以洋匠工价之贵,轮机件数之繁,倘制造甚多,牵算尚为合计,若制器无几,逐物以求,分晰工料之多寡,则造成一器,其价有逾数倍矣。凡造枪炮轮船等项,无事不然。闽厂创始,系由法人日意格、德克碑定议立约,该二人素非制造轮船机器之匠,初不过约略估计,

迨开办后逐渐增多,势非得已,其造未及半而用数已过原估,或造更加多,而用费转就减省,似属西人制器事理之常,实未便以工部则例,寻常制法,一律绳之。惟厂工既已粗备,以后不过工料薪费数大端,应如何设法节省之处,请飭下福建地方督抚臣会同船政大臣沈葆楨,随时督饬撙节妥办,省其所当省,而非省其所必不可省,斯于事有济矣<sup>②</sup>。

随后,同治十一年六月,恭亲王奕訢等奏称,因未经亲历船厂,故不能知其详情。但认为李鸿章、左宗棠、沈葆楨诸臣,虑事周详,任事果毅,意见既已相同,持论各有定识。且皆身在局中,力任其难,自必确有把握。其间造商船以资华商雇领一节,李鸿章、沈葆楨俱以为可行,应由该督抚随时查看情形,妥筹办理。至李鸿章筹及嗣后添造兵船,即以各船修造养兵之费,抵给轮船月费等语,应由各该省督抚另行奏请谕旨,飭部核议<sup>③</sup>。

最终该奏折得到同治帝批准。至此,中国轮船航运业历经种种磨难挫折之后,因缘之下终于得以获准兴办,也由此催生出了中国近代第一家轮船航运公司——轮船招商局。

**作者简介:**朱荫贵(1950— ),男,贵州贵阳人,复旦大学历史系教授、博士生导师。

**责任编辑:**方 英

①《海防档》(甲),购买船炮(三),第903—906页。

②李鸿章:《筹议制造轮船未可裁撤折》,《李鸿章全集·奏稿》卷19,第676—677页。

③《筹办夷务始末(同治朝)》卷87,第25页。