清史稿/卷150

维基文库 · 免费全文 · CC BY-SA 4.0

←

卷一百四十九

清史稿
卷一百五十 志一百二十五 交通二
作者：羅惇曧

卷一百五十一

輪船

輪船

自西人輪船之制興，有兵輪，有商輪。其始僅往來東西洋各國口岸而已。中國自開埠通商而後，與英吉利訂江寧條約，而外輪得行駛海上矣。續與訂天津條約，而外輪得行駛長江矣。商旅樂其利便，趨之若鶩。於時內江外海之利盡為所佔。

同治十一年，直隸總督李鴻章建議設輪船招商局，論者謂妨河船生計。鴻章謂當咸豐間河船三千餘艘，今僅存四百艘。及今不圖，將利權盡失。請破群議力行之。十三年，鴻章又疏言：「同治間曾國藩、丁日昌在江蘇督、撫任，迭據道員許道身、同知容閎創議華商造船章程，分運漕米，兼攬客貨。曾經寄請總理衙門核准，飭由江海關道曉諭各口商人試辦。日久因循，未有成局。同治七年，僅借用夾板船運米一次，旋又中止。本年夏間，臣於驗收海運之暇，遵照總理衙門函示，商令浙局總辦海運委員知府硃其昂酌擬輪船章程。嗣以現在官造輪船內並無商船可領，各省在滬殷商，或自置輪船行駛各埠，或挾資本依附西商之籍。若中國自立招商局，則各商所有輪船股本必漸歸官局，似足順商情而強國體。擬請先行試辦招商，為官商浹洽地步。俟商船造成，即可隨時添補，推

廣通行。又海運米石，本屆江浙沙寧船不敷，應請以商船分運，以補沙寧之不足。將來米數愈增，可無缺船之患。請照戶部核准練餉制錢借給蘇、浙典章，准商等借領二十萬緡，以作設局商本，仍預繳息錢助賑。所有盈虧，全歸商認，與官無涉。當令硃其昂回滬設局招商。商人爭先入股，現已購集堅捷輪船三艘。經臣咨商浙江督撫臣飭撥明年漕米二十萬石，由招商輪船運津，其水腳耗米等項，悉照沙寧船定章。至攬載貨物，報關納稅，仍照新關章程，以免藉口。若從此輪船暢行，庶使我內江外海之利不致為洋人佔盡，其關於國計民生者實非淺鮮。」疏入，報可。

先是閩廠專為製造兵輪而設。學士宋晉言糜款過鉅，議請罷之。事下，鴻章力持不可。略言：「歐洲諸國闖入中國邊界腹地，無不款關而求互市。海外之險，有兵船巡防，而我與彼可共分之。長江及各海口之利，有輪船轉運，而我與彼亦共分之。或不至讓洋人獨擅其利與險，而浸至反客為主也。」又言：「沿江沿海各省，不準另行購雇西洋輪船。若有所需，令其自向閩、滬兩廠商撥訂製。至載貨輪船，與兵船規制迥異。閩廠現造之船，商船皆不合用。曾國藩前飭滬廠造兵船外，另造商船四五艘。閩廠似亦可間造商船，以資華商雇領。現與曾國藩籌議，中國殷商每不原與官交涉，且各口岸生意已被洋商佔盡。華商領官船，另樹一幟，洋人勢必挾重貲以傾奪，則須華商自立公司，自建行棧，自籌保險，本鉅用繁，初辦恐亦無利可圖。若行之既久，添造與租領稍多，乃有利益。聞華商原領者，必准其兼運漕糧，方有專門生意，不至為洋商排擠。將來各廠商船造有成數，再請敕下總理衙門，商飭各省籌辦。」疏上，下所司議行。

是年冬，招商局成立，以知府硃其昂主其事，道員盛宣懷佐之。其昂以道員胡光墉、李振玉等招徠商股，入貲者極為踴躍，宣懷亦援粵人唐廷樞、徐潤董局事。購船、設械、立埠，次第經營，悉屬商本，規模恢具。光緒元年，鴻章奏獎其昂等有差。三年，增購旗昌船艦，始假用直隸、江蘇、江西、湖北、東海關官款百九十萬兩有奇。初擬購旗昌輪船，宣懷持之最力，需銀二百數十萬兩。商本無幾，不足以應。宣懷以國防大計、江海利源之說，力陳於江督沈葆楨。葆楨為所動，撥銀百萬以濟，論者咸謂是舉為失計，至以「旗昌棄垂敝之裘，得值另制新衣，期於適體」為喻。事後募集商股，應者寥寥，僅得銀四萬者以此也。御史董俊翰言：「招商局每月虧至五六萬兩。致虧之由，因置船過多，輪車行駛，經費過鉅，必須一船得一船之用，方可無虞折耗。聞商局各船攬載之資，不敷經費，船多貨少。刻下既未能遽赴外洋各國，以廣收貿易之利，祗宜量為變置，使所出之數不至浮於所入也。」六年，祭酒王先謙請整頓招商局務，語涉宣懷。疏下江督劉坤一，言宣懷於購旗昌輪船時，聲言有商款百餘萬，實無所有，有意欺謾，冀獲酬金，請奪宣懷職。復請以官款概作官股，以其贏餘作海防經費。疏入，均不報。

招商局所假官帑，至光緒六年，應分期拔還。乃償已逾半，復假洋債。鴻章言兼籌並顧，招商局力有未逮，請先償洋債，後及官帑，格於部議。嗣以遞年清還，而商股尚達四百萬兩焉。當招商開辦之初，僅輪船三艘。嗣承領閩、滬兩廠，購之英國，增至十二艘。迨購入旗昌輪船十八艘，遂與英商太古、怡和並稱三公司。貲本過鉅，收入轉微。

是年，以言官劾奏招商局辦理毫無實濟，請飭認真整頓，諭李鴻章及江督吳元炳澈查。鴻章等奏言：「輪船招商局之設，乃各商集股，自行經理，已於創辦之初奏明，盈虧全歸商認，與官無涉。輪船商務牽涉洋務，更不便由官任之，與他項設立官局開支公款者，迥不相同。惟此舉為收回中國利權，事體重大，故須官為扶持，並酌借官帑，以助商力之不足。光緒三年冬曾將商局事宜籌畫整頓復奏，並飭江海、津海兩關道，於每年結帳，就近分赴滬洋各局清查帳目，如有隱冒，據實奏請參賠。數年以來，雖有英商太古、怡和洋行極力傾擠，而局事尚足相持，官帑漸可拔還。復先承運京倉漕米、各省賑糧，不下數百萬石，徵兵調餉、解送官物軍械者，源源不絕，豈得謂於國事毫無實濟？其攬載客貨，以及出入款目，責成素習商業之道員唐廷樞、徐潤總理其事，每年結帳後，分晰開列清冊，悉聽入本各商閱看稽查。若局中稍有弊端，則眾商不待官查，必已相率追控。而自開辦至今，並無入股商人控告者。現值漕運攬載吃緊之時，若紛紛調簿清查，不特市面徒滋搖惑，生意難以招徠；且洋商嫉忌方深，更必乘機傾擠，冀遂其把持專利之謀，殊於中國商務大局有礙。總之，商局關係國課最重，而各關各納稅課，絲毫無虧，所借官款由商局運漕水腳分年扣還，公款已歸有着，其各商股本盈虧，應如前奏，全歸商認，與官無涉。應俟每年結帳時，照案由滬、津兩關道就近清查，以符定章。」疏入，報聞。

十一月，學士梅啟照言：「招商局自歸併旗昌輪船，各國輪船之利漸減，然祇在香港、福州、寧波、上海、天津、牛庄、長江等處碼頭，不如推廣，竟令其赴東西洋各國。請飭南北洋大臣，督令局員，酌派豐順、保大等船，先赴東洋試行。行之有效，漸及於西洋，則貿遷有無之利，中外分之。」明年，祭酒王先謙亦以為言。均下所司核議。先是招商局船駛往新嘉坡、小呂宋、日本等處，不足與外輪競利，尋即停罷。嗣遣和眾船往夏威仁國之檀香山、美之舊金山兩埠，華人麕集，航業頗振。因復遣美富船往。而各國商業，英為巨擘。七年，粵人梁雲漢等設肇興公司於倫敦，船政大臣黎兆棠實倡斯議。鴻章疏言：「西洋富強之策，商務與船政互相表裡。以兵船之力衛商船，必先以商船之稅養兵船，則整頓尤為急務。邇者各國商船爭赴中國，計每年進出口貨價約銀二萬萬兩以外。洋商所逐什一之利，已不下數千萬兩，以十年計之，則數萬萬兩。此皆中國之利，有往無來者也。故當商務未興之前，各國原可閉關自治。逮風氣大開，既不能拒之使不

來，惟有自擴利源，勸令華商出洋貿易，庶土貨可暢銷，洋商可少至，而中國利權亦可逐漸收回。前此招商局輪船嘗駛往新嘉坡、小呂宋、越南等埠攬載。近年和眾、美富等船分駛夏威仁國之檀香山、美國之舊金山，載運客貨，究止小試其端，尚未厚集其力。英國倫敦為通商第一都會，並無華商前往。黎兆棠志在匡時，久有創立公司之議，盡心提倡，力為其難。現既粗定規模，自當因勢利導，期於必成。」報聞。

十年，法人來擾，海疆不靖，股商洶懼，局船慮為劫奪，以銀五百二十五萬兩暫售之旗昌行主。事平收回，復增置江新、新昌、新康、新銘各艦。而沈沒朽敝者，不一而足，其後共達二十九艘雲。十二年，鄂督張之洞遣總兵王榮和至南洋，籌辦捐船護商事項。宣統三年，設商船學校於吳淞。凡此皆為擴充航業之張本，而局船行駛外洋之利，終不能與各國爭衡也。

招商局之設，本為挽回江海已失航利。開辦之始，即知為洋商所嫉，而彌補之策，首在分運蘇、浙漕米，嗣更推之鄂、贛、江、安。而滇之銅斤，蜀之燈木，江、浙之採辦官物，直、晉之賑糧，胥由局船經營其事。光緒十一年，道員葉廷眷復條上扶持商局運鄂茶、鄂鹽，增加運漕水腳諸策。事下直督李鴻章。先是局船運漕，石銀五錢有奇。嗣英、美人攬運，故廉其值，商局運費因之減少，勢益不支。鴻章請稍增益之，格部議，不果行。蓋招商局自開辦以來，局中之侵蝕與局外之傾擠，所有資力頗虞虧耗。商股不足，貸及官款，繼以洋債。當事者日言維持補救之策，裨益實鮮，而以用款浮濫，復屢為言官所劾。至是部臣疏言：「三代之治法，貴本而抑末，重農而賤商，從古商務未嘗議於朝廷。海上互市以來，論者乃競言商政。竊謂商者逐什一之利，以厚居積、權子母為事者也。厚居積，必月計之有餘；權子母，必求倍入之息。若計存本則日虧，問子母則無著，甚且稱貸乞假以補不足，猶號於眾曰『此吾致富之術也』，有是理乎？嘗見富商大賈，必擇忠信之人以主會計。其入有經，其出有節。守餘一餘三之法，核實厚積，乃能久遠。若主計不得其人，生之者寡，食之者眾，取之無度，用之無節，不旋踵而終窶。用人理財之道，與政通矣。前者李鴻章、沈葆楨創立此局，謀深慮遠，實為經國宏謀，固為收江海之利，與洋商爭衡，轉貧為富、轉弱為強之機，盡在此舉。乃招商局十餘年來，不特本息不增，而官款、洋債，欠負累累，豈謀之不臧哉？稽之案牘，證之人言，知所謂利權，上不在國，下不在商，盡歸於中飽之員紳。如唐廷樞、徐其昂之被參於前，徐潤、張鴻祿之敗露於後，皆其明證。主計之不得其人，出入之經，不能講求撙節，又安得以局本虧折，諉之於海上用兵耶？商局既撥有官款，又津貼以漕運水腳，減免於貨稅，其歲入歲出之款，即應官為稽察。請飭下南北洋大臣，將局中現存江海輪若干只，碼頭幾處，委員商董銜名，及運腳支銷，分別造報。此後總辦如非其人，原保大臣應即

議處。」報可。然管理招商局之權，始終屬之直隸總督，部臣無從過問。迨三十三年，商局與英商怡和、太古訂利益均享之約，始免互相傾擠，而其利漸著。此招商局辦理之大略情形也。

招商輪船航行各埠，悉自滬始。駛行長江者曰江輪，駛行海洋者曰海輪。停泊口岸，大小不一，惟商務殷闐之所，設貨棧焉。以故上海設總棧，而蘇之鎮江、南京，皖之蕪湖，贛之九江，鄂之漢口，浙之寧波、溫州，閩之福州、汕頭，粵之廣州、香港，魯之煙台，奉之營口，直之塘沽、天津，皆設行棧，而通州以漕運所關，亦設棧焉。江輪、海輪，時統名之為大輪。其與大輪並行於內江外海，或駛行大輪所不能達之處，則有小輪。光緒初，商置小輪之行駛，僅限於通商口岸。十年，明申禁令，小輪不得擅入內河。官商僱用，須江海關給照乃可。然祇限於蘇杭之間。其輸運客貨、駛入江北內河者，皆在所禁。

十六年，詹事志銳疏請各省試行小輪。總署王大臣議以為不可。護湘撫沈晉祥言：「湘民沿河居住，操舟為業者，實繁有徒。自上海通商以後，僅有淮鹽一項，尚可往來裝運，其餘貨物，多由輪船載送，湘省民船祇能行抵江、漢而止，舵工水手失業者多。今再加以小輪行駛內河，誠如總理衙門原奏所云，必至奪民船之利，有礙小民生計。」江督劉坤一亦言小輪行駛內河，流弊滋多，礙民生，妨國課，病地方，請嚴禁之。俱如所請。

初，外輪行駛長江，由滬至漢口而止。二十一年，馬關約成，許日輪一自漢口達宜昌，更溯江上至重慶，一自上海入運河以抵蘇、杭，於時朝旨始許華商小輪於蘇杭間行駛。而江督張之洞更推廣其航行之路於鎮江、江寧、清江浦及贛之鄱陽。二十四年，長江通商約成，而通州蘆涇港、泰興天星橋、湖北荊河口悉定為洋輪上下搭客處，而桂之西江、直之白河、沈之遼河、松花江，亦先後許外輪行駛。迨中英馬凱約成，更及於粵之北江、東江。與英、日訂內港行輪章程，凡內地水道，外輪悉攫得行駛之權，於是向之華商小輪不得行駛各地，始一律弛禁焉。江、浙、閩、粵輪船公司次第設立，轉輸客貨，人稱便捷。特以洋商創始於前，華商瞠乎其後，而跌價傾擠，時有所聞，欲求贏利，蓋綦難矣。

三十年，商部參議王清穆言：「植商業之基礎，莫如內河航政一事。凡鐵路之尚未通者，可藉航路控接之，凡軌路所不能達者，可由航路轉輸之。江、鄂諸省，若漢湘，若九南，若鎮揚、鎮浦、蘇杭、蘇滬、常鎮各航路，四通八達，往往為外人所經營，其公司多不過數萬金，視軌路之動需千百萬者，難易迥殊，華商之力尚能興辦，洵為今日切要之舉。

請飭各省有航路處所，於華商輪船公司亟予保護。未設者，提倡籌辦。」報可。自是小輪公司漸推漸廣，閩、粵濱海之區，輪檣如織，隨處可通。直則有往來安東、天津、大連、營口、牛庄、煙台、龍口、義馬島、威海衛、海參崴之小輪，蘇則有往來鎮江、清江浦、通州、海門、上海、蘇、杭、江寧、揚州、六合之小輪，皖則有往來蕪湖、廬州、安慶、寧國、巢縣之小輪，贛則有往來南昌、九江、吳城、湖口、豐城、樟樹鎮、吉安、饒州之小輪，湘、鄂則有往來漢口、黃州、沙市、宜昌、武昌、嘉魚、長沙、株州、常德、咸寧、岳州、湘潭、益陽、仙桃鎮、老河口之小輪，桂則有往來梧州、南寧、貴縣、柳州之小輪，浙則有往來寧波、溫州、穿山、定海、象山、寧海、台州、海門、沈家門、普陀山、餘姚、西塢、瑞安、平望、震澤、南潯之小輪，川則有往來宜昌、重慶、嘉定、敘府之小輪，各公司盈虧不一，而航路四達，商旅便之，實與江海大輪有相輔而行之利。此外則有各省官用小輪暨專用小輪，是又於商輪之外特設者也。

三十一年，修撰張謇醵銀五十萬，設大達輪步公司於上海。宣統三年，吉林巡撫陳昭常創辦吉林圖長航業公司，自滬越日本長崎達圖們江，以滬商硃江募貲為之。此皆於招商局外別樹一幟者也。

1996年1月1日，这部作品在原著作國家或地區屬於公有領域，之前在美國從未出版，其作者1924年逝世，在美國以及版權期限是作者終身加100年以下的國家以及地区屬於公有領域。

Public domainPublic domainfalsefalse