

doi:10.3969/j.issn.1672-626x.2017.03.010

论汉口开埠初期湖北航运业新旧力量的嬗递 (1861—1889)

常 城

(新乡学院 社会科学部,河南 新乡 453003)

摘要:汉口开埠伊始,外国轮船公司涌入湖北长江水域,湖北近代航运业因此诞生。19世纪70年代,湖北又出现了本土轮船航运企业。外国轮船公司与招商局的楔入标志着湖北航运业进入一个崭新时代。以往不少近代长江航运史研究论著指出,晚清时期轮船航运业作为先进生产力的代表,其楔入与发展同时意味着传统航运业力量的衰落。然而,观察汉口开埠初期湖北航运业的演变可以发现,近代轮船航运业力量与传统木船航运业力量的嬗递并非以往所言的此消彼长。随着湖北轮船航运业的勃兴,传统木船航运并没有迅速退出历史舞台,新旧力量在很长一段时期内共存互补,旧力量甚至快于新力量而发展。

关键词:航运业;轮船;湖北;汉口

中图分类号:F552.3 **文献标识码:**A **文章编号:**1672-626X(2017)03-0074-06

在湖北现代化的早期阶段,航运业也出现了近代转型,并且产生两种性质迥异的航运力量。本文首先梳理晚清湖北新兴轮船航运业的兴起与演变,进而探讨汉口开埠初期新旧两种力量的嬗递,并试图纠正以往学术论著中的某些片面看法。

一、新力量的楔入:近代轮船航运业的勃兴

19世纪60年代外国轮船公司涌入汉口,标志着湖北航运现代化的肇始。其后不久,湖北亦诞生了民族轮船航运业。湖北境内的外国轮船航运公司与招商局共同构建为一种新兴的航运力量,从诸多方面都完全迥异于传统的木船航运力量。

(一)外国轮船力量的涌入

晚清湖北的近代航运业,肇端于外国洋行所属轮船公司的涌入。

湖北扼居长江中游,长江航线重要的港口占其三:“扬子江可分为四段……每段有其航运特殊之表露。故在此四段之出入孔道,必要有巨大转运商埠。在第一、二段交界处,即海洋轮船终点,则有汉

口存焉。第二、三段之界限难以分清,故是处发现相互竞争之转运商埠,即沙市、宜昌是也。”^[1]三个“巨大转运商埠”中,汉口更是重中之重,“上江航路千余里,下江航路二千余里,皆以汉为起点。”^[2]如此丰富的航运资源自然沦为晚清外国势力的垂涎之物。1858年6月26日,英国逼迫清政府签订中英《天津条约》,规定“长江一带各口,英商船俱可通商”^[3]。自此,长江航运门户洞开。同年11月,英国外事官员额尔金在军舰的护送下乘轮船,“经过了一条既无所知又没有航海图的江上航行了六百里之后”^[4],最终抵达汉口。此次航行标志着轮船自上海首航汉口的成功。1861年上半年,英商宝顺洋行“扬子江”号轮船、美商琼记洋行“火鸽”号轮船先后抵达汉口,开湖北轮船航运业之先河。

从汉口通商开埠到张之洞抵鄂,外国轮船力量在湖北的演变大致可分为多洋行竞逐、旗昌洋行垄断和三足鼎立三个阶段。其中,前两个阶段均为外国轮船力量的独角戏,第三个阶段中国本土的轮船力

收稿日期:2017-03-03

作者简介:常城(1987-),男,河南唐河人,新乡学院讲师,历史学博士,主要从事区域现代化发展史研究。

量开始登上历史舞台,并与外国轮船公司展开激烈角逐。以下就此近三十年间湖北外国航运力量的演变展开论述。

1861—1866年为多洋行竞逐阶段。1861年,英商宝顺洋行和美商琼记洋行的轮船先行试水湖北航运业后,其他洋行的轮船接踵而至,“闻利共逐,如蚁慕羶,商船增加,日未有艾。”^[2]1861年4月至12月,进出汉口的外国轮船达401艘次,合计93433吨;次年增至1462艘次,合计290536吨^[5]。外轮纷至沓来,缘自上海至汉口航线高额利润的驱动,一条轮船往返一次的利润即可重新添置一条新船^[6]。这一阶段在湖北经营轮船航运业的外国洋行包括英商的宝顺洋行、怡和洋行、信信洋行、马立师洋行、贺尔特洋行、广隆洋行、吠礼渣洋行,美商的琼记洋行、旗昌洋行、佛格洋行、美礼洋行,德商的美最时洋行等。从国别来看,这些外国洋行主要隶属于英、美两国,英国以怡和洋行为首,美国旗昌洋行实力最雄厚。至1866年,美国的旗昌洋行已控制长江整个货运业务的一半到三分之二,趋于垄断态势^[7]。

1867—1871年为旗昌洋行垄断阶段。经过早期多洋行的激烈竞逐,美国旗昌洋行逐渐取得了垄断地位。1867年,美国旗昌洋行逼迫琼记、宝顺、怡和三个洋行签订了十年不涉足长江航线的协议,并大肆收购其他洋行的轮船。为了保持这种优势,旗昌洋行主要采取竞价的方式驱逐对手。当时《申报》记载:火轮船之上海汉口两处往来者,近数年来,皆为旗昌与公正两家所垄断,别家之船,不敢向此途问津^①。其实,《申报》只是看到了表面,公正轮船公司仅仅只是旗昌洋行粉饰“竞争状态”的配角而已,“由于公正轮船公司仅有两艘船,显然,它对旗昌轮船公司并不构成严重的威胁。后者如果通过降低运费把公正排挤出去,自属轻而易举之事。但旗昌洋行的合伙人却认为:让它留下,表面上保持长江航线上的竞争状态,倒较为得计。”^[7]这一阶段长江贸易之利几为旗昌独得。

1872—1889年为三足鼎立阶段。由于觊觎长江航线的高额利润,其他洋行一直蓄谋涉足湖北轮船航运业。1872年,英商太古洋行率先挑战了旗昌洋行在湖北轮船航运业的垄断地位,太古洋行近到一轮船,名北京者,将于上海、汉口等埠往来。船系精铁炼成,其式与旗昌各大轮船相仿^②。紧随其后,英商的怡和洋行也重新回到竞争之中,“怡和洋行效

仿行轮长江的太古洋行,给货主以优厚回扣,迫使旗昌洋行采取同样办法。”^[8]1873年,中国本土的轮船航运力量轮船招商局开辟长江航线,并创建汉口分局,一支新的轮船航运力量介入湖北轮船航运业角逐之中。长江航线上出现了旗昌洋行、怡和洋行、太古洋行和轮船招商局汉口分局四支力量短暂并存的局面。1877年,随着轮船招商局成功兼并美商旗昌洋行所属的轮船公司,湖北轮船航运行业三足鼎立格局正式形成。在湖北轮船航运业历经四支力量并存到三足鼎立的嬗递过程中,英商的太古、怡和两家洋行趁机迅速扩张,实力发展迅猛。

外国轮船力量的涌入对晚清湖北现代化产生了深刻的影响。轮船航运业本身即是晚清湖北交通业现代化的标志。这种现代化端倪与发展既体现在近代交通工具轮船在长江航线的勃兴上,也表现为轮船技术的革新。同时,外国轮船的勃兴不仅关涉晚清湖北交通业的现代化,游弋在长江的火轮船还带来了先进的商业模式,有力地促进了晚清湖北商贸的近代转型。再次,外国轮船的涌入刺激了本土轮船航运力量的诞生,“我国沿海内河航运,渐次沦于外商之手。全国朝野,莫不引为隐忧,乃有创办华商轮船招商局以争回权利之议”^[9]。有论者即指出:“虽然中国自身因素是推动国家近代社会转型的主体,但客观启动中国近代社会转型的资本全球化趋势也实际影响着整个中国近代社会转型的进程。”^[10]

(二)民族轮船公司的诞生

近代轮船航运业与国运休戚相关。日本驻汉口领事水野幸吉即指出,“火轮航路乃一国之重要的商业利权”^[11]。外国轮船在沿海及内河航线上的独擅经营刺激了中国的有识之士,“李鸿章恐中国之利尽为洋商所侵,因请设局招商。自置轮船,分运漕米,兼揽商货,冀稍挽回利权。”^[12]1873年初,招商局正式开局,始名“轮船招商公局”。招商局的成立标志着中国本土轮船航运公司的诞生。“从此,英美人在中国内河行轮而不遭到来自中国人的竞争的日子,已一去不复返了”^[8]1164,“允为本年史乘中大事件之一。”^[8]1768。

招商局成立伊始,鉴于长江航线的重要性,当年便组建汉口分局。张之洞督鄂之前,招商局在湖北共设汉口、宜昌两处分局及沙市一个办事处。汉口分局属招商局分支机构中的要津,盛宣怀曾多次指出,“汉口分局生意为各局各口第一码头”^[13]296,“长

江以汉口为第一要口”^{[13]342}，“汉口一席要紧”^{[13]367}。

以兼并旗昌洋行的轮船公司为分界点,这一时期招商局在湖北长江航线的力量拓展主要分为两个阶段。

1873年,招商局汉口分局刚成立初期,仅有3艘附局小轮惨淡经营,实力远逊于独霸长江航线的旗昌轮船公司。关于两者的实力对比见表1^[4]。尽管实力对比悬殊,两者之间却依然竞争激烈。招商局早期发展最大的优势为承办漕粮,运漕水脚是政府对招商局的一种变相补贴,如果没有这种补贴招商局非亏本不可^③。1873—1877年,由于政府的大力扶持及其自身的不断改进,招商局稳步壮大,而曾经称霸长江航运的旗昌公司终感力不从心,逐渐“萌退让之意”^[12]。

表1 1873年招商局汉口分局与旗昌轮船公司实力对比

公司	船名	吨位	公司	船名	吨位
旗昌轮船公司	莫阳	1223	招商局汉口分局	永宁	240
	火后	3801		洞庭	241
	江龙	945		汉阳	275
	富士	1215			
	广岛	1294			
	杭州	2024			
	河南	566			
	湖北	2745			
	普利茅斯山	3017			

兼并旗昌轮船公司之后,招商局汉口分局的实力已今非昔比,一跃而至长江航运实力之首。招商局与美商旗昌洋行的竞争则转变为招商局与英商太古、怡和等洋行的竞争。英商的太古、怡和洋行仍然采取惯用的竞价方式应对招商局的竞争,凡招商局轮船将开,乃将水脚减去一半。此时的招商局雄心勃勃,也试图将英商轮船航运势力赶出长江。历经激烈的较量,招商局损失严重,“英国对手并没有消灭,招商局已处于虚弱地位,迫使他们与太古轮船公司签订协议,分享贩运贸易。”^{[8]1207}招商局与英商轮船势力进入了时而妥协、时而竞争的新时期。这一阶段,招商局开辟汉宜航线,并设置宜昌分局及沙市办事处。1878年4月,“江通”轮首航宜昌,标志着汉宜航线的正式开辟。其后,“江平”、“江孚”、“江源”相继加入汉宜航线。至1890年德国美最时洋行涉足汉宜航线之前,汉宜航线为招商局独走,凡有入川货件,均归载运,“生意日盛,客货滞装”^[15]。

作为本土的轮船航运公司,招商局对汉口开埠

初期湖北的航运业产生了深刻影响。晚清湖北交通现代化虽然肇始于外国洋行的轮船公司,而招商局却以横向扩展的方式深化了晚清湖北交通业的现代化程度。这种横向扩展不仅包括招商局因本身实力的不断扩充致使湖北轮船航运业整体实力增强,还涵盖招商局率先将轮船运输从长江主航线扩展到内河支线,“正是中国公司,而不是任何外国公司,首先成功地将轮船由长江驶入了内地河道。”^{[16]110}招商局兼并旗昌轮船公司之后,其实力跃居长江航线之首,它通过与外国洋行所属轮船公司的激烈竞价,大幅降低了长江航线的水脚,对晚清湖北贸易的促进作用十分明显。

此外,招商局不同于外国洋行所经营的轮船公司,它代表着中华民族的利益。外国力量将轮船引入湖北,客观上开启了晚清湖北交通现代化之历史进程,从主观而言其本意却是为了争夺湖北的利权,“进入汉口主要是为了竞争在中国之利权,而利权之竞争在于贸易通商,通商的先导就是交通机械,即火轮船。”^{[11]302}招商局通过与外国轮船在长江航线的竞争挽回了部分利权,“中国商民得减价之益而水脚少入洋人之手者,奚止数千万,此实收回利权之大端。”^[17]

二、此消彼长抑或共存互补:新旧航运力量的嬗递

近代湖北轮船航运勃兴之后,传统的木船航运业生存状况如何?关于此问题,不少研究者有过这样的论述:由于轮船是先进生产力的代表,传统的木船在轮船的冲击和压迫下迅速衰落。^④那么历史的本相确实如此吗?

19世纪60年代初外国轮船的涌入,确实影响了部分传统航运工具如三桅帆船的生存,这种三桅帆船在汉口刚刚开埠时主要用于服务西方商人上海至汉口之间的货物运输。不过,虽然三桅帆船有所衰落,但平底帆船发展较快,轮船运输严重影响了三桅帆船的生意,对平底帆船的影响却微乎其微。事实上,长江上的平底帆船比其他船有较多的获利机会^⑤。

这一论断也得到了江汉海关史料的充分证明。1866—1872年的5年间,进出口江汉关轮船的数量和吨位较为稳定,平底帆船的数量和吨位却不断攀升。关于1866—1872年江汉关所统计的平底帆船和轮船进出口数量见表2^⑥。

1876年,江汉关的另一则史料也肯定了轮船在湖北航行之后传统木船航运业的恢复和发展。这份《通商报告》指出:“值得注意的是,轮船的被利用并未使木船数目减少。木船虽然已没有太平天国叛乱之前的太平时期那样多了,但是无论如何,它们的数目,在外国轮船开始航行之后还是有所增加。这无疑是由于内战时期被难的地区已开始逐渐繁荣起来了。我们可以预期,随着火轮在江上承揽的业务扩大,当地小船在支流和其他河道上的数目还会增加……夹板船或是半中半洋的悬挂外国国旗的小帆船仍旧有货可运。近年来,尽管由于轮船参加竞争而使费用降低,它们数目还是有所增加。每年的税收统计数字说明了一点。”^[8130]19世纪80年代,每年进出汉口包括帆船等各种小船的民船数量总计为235000只,总吨位近100万吨^[81]。至90年代,帆船数与总吨位数进一步呈现上升趋势^[19]。

对于传统木船航运业的恢复和发展,就连20世纪初的英籍税务司班思德也感到惊奇,“外洋帆船虽渐式微,但中国帆船,反得与轮船争衡,而见隆盛,似属可异。”^[81288]以研究汉口而闻名的美国学者罗威廉通过对这一时段近代轮船和传统木船发展史料的爬梳,甚至认为“轮船不仅没有取代、反而加强了汉口传统的国内帆船贸易”^{[16]112}。

这一看似“悖论”的表象背后却隐藏着深层的合理面。其一,传统木船虽然在诸多方面劣于近代新兴轮船,但是湖北传统航运业最大的优势即为低廉的价格,“中国人水运价格之低,是西方人士,哪怕是会打算盘的人,难以置信的。”^[81285]劳动力价格优势是晚清湖北传统航运业得以生存的杀手锏。日本东亚同文会的调查也指出,极为丰富的劳动力资源是中国民船业长期繁荣的要因^[20]。其二,受通商条约的限制,外国轮船公司的经营范围仅囿于通商各埠,而传统木船则畅通无阻,游弋于中国各个口岸。从这个角度来讲,轮船的扩张确实促进了传统

帆船的业务增长,例如“1871年时定期航行于沪汉的二、三千吨的轮船达八艘之多,然而木船运输业大量恢复——因为木船运茶至汉口、九江,再由轮船转运出口;并把洋货从三个轮船运输中心口岸运销于较小城镇”^[81294]。《湖北航运史》也指出,晚清湖北省长江支流及附近较大河湖农副产品的输出以及外来商品的输入基本上全部依赖民船^[21]。其三,传统航运业在近代轮船业的冲击之下也适时地进行了改革。改革不仅包括改变管理制度和经营模式,还包括技术方面的模仿。《申报》便有一则湖北传统木船技术改造的事例:大冶兴国山内搬运煤铁,须船装载。近由居中洋匠,仿泰西木轮式样,创造数艘,以便装运煤铁。近已造就一艘。于九月廿四日午刻下水,往来试验。其舟较宁波帆船略小,尾安双轮,以六七八人踏机,机动轮行,疾如箭矢,较平日雇佣民船费用省而行驶又速^⑦。

其实,这种看似“悖论”的表象不仅仅发生在湖北一省,有学者通过对长江中下游民船命运的考察,得出了几乎同样的结论:“长江中下游地区传统民船业不但没有被近代轮船所取代,相反,在某种程度上还呈现出一定的发展之势。”^[22]

再回到最初的问题。毋庸置疑,轮船是第一次工业革命的重要表征,是先进生产力的代表。那么从一般逻辑来看,代表先进生产力的轮船必定会对传统木船产生冲击,从而导致湖北传统木船业迅速衰落。然而,历史的本相往往扑朔迷离,任何直线性的简单结论大多为非历史的“逻辑推理”。

事实上,时至1893年,世界轮船航运业滥觞地美国的轮船运载吨数方才刚刚超过帆船运载吨数^[23]。对于中国和湖北而言,怎么能说19世纪60年代初轮船航运业肇始之后传统帆船航运业就“迅速衰落”了呢?

笔者无意否认轮船的“先进性”以及轮船引进湖北之后自身力量的快速发展,但是只要稍微翻阅

表2 1866—1872年汉口平底船与轮船统计

年份	进入通商口岸				离开通商口岸			
	平底船		轮船		平底船		轮船	
	船数	吨位	船数	吨位	船数	吨位	船数	吨位
1866	31	10569	231	176696	33	5004	231	176696
1868	85	10202	202	168046	119	10086	201	166923
1870	99	9721	230	205024	131	11671	227	201942
1872	109	11694	267	220962	231	21344	263	215843

一下当时江汉关的贸易记录或者其他史料,便会发现传统的木船航运业整体并非如想象的那样脆弱和不堪一击。有学者在考察两湖地区的交通业发展态势之后亦明确指出:“传统的交通工具(如木船)并未退出历史舞台,而是伴随新生事物一同前行,在社会经济生活中扮演着不可替代的重要角色,与轮船等新式交通相契合,形成多层次、多功能的交通格局。”^[24]

三、结语

综上所述,新旧航运力量的转化并非简单的新陈代谢,在一定时期,新旧力量共存互补,旧力量甚至快于新力量而发展。至少在汉口开埠之后近30年的时间里,湖北的传统航运业不仅没有“迅速衰落”,反而有所发展。这一阶段湖北传统航运业在有所恢复和发展的同时,近代新兴轮船业也取得了较大的进展。

关于中国近代航运业的早期发展,刘广京曾这样评述:“迟至1880年,中国仍无一英里铁路,没有一支机动纱锭或一部纺织机。可是,就在这同一时期,中国的三家最主要轮船公司已经拥有轮船42艘之多,航行于各通商口岸之间的各条航线上。”^[7]诚如斯言,这段话也正符合张之洞抵鄂之前湖北现代化的境况。汉口开埠后近30年时间,其他新生现代化事物正处于初期发展的稚嫩之中,轮船航运业却成为湖北最瞩目的现代化部门。并且外国洋行的轮船虽然催生了晚清湖北的近代航运事业,但十几年后,湖北的长江洋面已经出现了中国本土公司的轮船力量,甚至是当时三支重要力量之中的最强者。相对于晚清湖北的其他现代化事业,这亦正是其特殊之处。

注 释:

- ① 具体参见同治十一年六月十二日《申报》。
- ② 具体参见同治十二年六月二十七日《申报》。
- ③ 具体参见1879年8月8日《北华捷报》。
- ④ 持有此类观点的代表论著有湖北交通史志编审委员会编《湖北航运史》(人民交通出版1995年版)、樊百川《中国轮船航运业的兴起》(四川人民出版社1985年版)、江天凤《长江航运史(近代部分)》(人民交通出版社1992年版)、安徽通史编纂委员会编《安徽通史(清代卷·下卷)》(安徽人民出版社2011年版)等。
- ⑤ 资料来源于英国外交部档案“关于汉口贸易的报告,1877年”,另外可参考《汉口:一个中国城市的商业和社会

(1796-1889)》(罗威廉著,2005年中国人民大学出版社出版)第112页。

- ⑥ 资料来源于江汉关贸易统计,另外可参考《英美航运势力在华的竞争》(刘广京著,1988年上海社会科学出版社出版)附件6。
- ⑦ 该事例的具体论述可参见光绪二十年十月二日《申报》。

参考文献:

- [1] 朱建邦.扬子江航业[M].上海:商务印书馆,1937:73.
- [2] 张继煦.叙论[J].湖北学生界,1903,(1):1-4.
- [3] 王铁崖.中外旧约章丛编(第1册)[M].北京:三联书店,1957:97.
- [4] 马士.中华帝国对外关系史(第1卷)[M].北京:三联书店,1957:604.
- [5] 江天凤.长江航运史(近代部分)[M].北京:人民交通出版社,1992:77-78.
- [6] 徐润.徐愚斋自叙年谱[M].台北:文海出版社有限公司,1978:17.
- [7] 刘广京.英美航运势力在华的竞争[M].上海:上海社会科学院出版社,1988.
- [8] 聂宝璋.中国近代航运史资料·第一辑上册[M].上海:上海人民出版社,1983.
- [9] 徐学禹.序[Z].国营招商局七十五周年纪念刊,1947:1-13.
- [10] 陈广亮.以资本全球化视角略论近代中国社会转型[J].河南科技学院学报(社会科学版),2013,(1):61-64.
- [11] 水野幸吉.中国中部的事情:汉口[M].武汉:武汉出版社,2014.
- [12] 武汉图书馆,武汉市地方志办公室.民国夏口县志校注[M].武汉:武汉出版社,2010:195.
- [13] 汪熙,陈绛.轮船招商局·盛宣怀档案资料选辑之八[M].上海:上海人民出版社,2002.
- [14] 徐凯希.招商局与湖北[M].武汉:湖北人民出版社,2012:42.
- [15] 郑观应.长江日记[M].上海:上海古籍出版社,2010:191.
- [16] 罗威廉.汉口:一个中国城市的商业和社会(1796-1889)[M].北京:中国人民大学出版社,2005.
- [17] 李鸿章.李文公全书·朋僚函稿卷十三[M].南京:金陵书局,1906:14.
- [18] 茅家琦,等.中国旧海关史料第153册[M].北京:京华出版社,2001:184.
- [19] 松浦章.清代内河水运史研究[M].南京:江苏人民出版社,2010:125.
- [20] 东亚同文会.支那经济全书第三辑[M].东京:东亚同文会,1907:276.
- [21] 刘宏友,徐诚.湖北航运史[M].北京:人民交通出版社,1995:244-245.
- [22] 李发根,朱正业.衰败还是发展:近代长江中下游地区民

船业命运辨析[J].江西社会科学,2016,(3):167-173.

1962:124.

[23] 中国科学院经济研究所世界经济研究室.主要资本主义
国际经济统计集 1848-1900[M].北京:世界知识出版社,

[24] 任放.近代两湖地区的交通格局[J].史学月刊,2014,(2):
95-104.

(责任编辑:许桃芳)

Talk about Hankou Opened Early Shipping Industry of Hubei Province of Old and New Power Meter (1861-1889)

CHANG Cheng

(Department of Social Sciences, Xinxiang University, Xinxiang 453003, China)

Abstract: At the beginning of the opening of Hankou port, foreign shipping companies poured into the waters of Hubei Yangtze River, the modern shipping industry was born in Hubei. In 1870s, there was a local shipping company in Hubei. Foreign shipping companies and merchants of the world, marking the Northern Lake transport industry has entered a new era. In the past a lot of modern history of the Yangtze River shipping research pointed out that the shipping industry in the late Qing Dynasty as the representative of the advanced productivity, wedge and development of it also means that the decline of traditional shipping powers. However, from the early days of Hankou Lake northern shipping industry evolution observation, shipping industry and shipping industry force in traditional wooden power transformation is not ever said the shift. With the Hubei shipping industry is flourishing, the traditional wooden shipping did not quickly withdraw from the stage of history, even on the contrary, in a very long period of time, the old and new forces coexist, the old power even faster than the new power and development.

Key words: the shipping industry; ship; Hubei province; Hankou