

中国资本主义现代企业的产生过程

汪敬虞

资本主义现代企业，包括工业、矿业、交通运输业、金融、保险以及经营商品流通的贸易行业。本文就中国资本主义现代企业在各个部门的产生过程，提供一些基本情况，就目前所占有的材料，尽可能完整地反映这个过程的全貌。本文所指的资本主义现代企业的产生时期，大体上截至1895年，也就是马关条约签订之前为止。1895年以后，中国资本主义企业，进入了初步发展时期。

现依次分述如下：

一、工 业

中国现代资本主义工业的产生，集中在船舶机器修造、纺织、缫丝以及造纸、印刷、面粉、火柴等工业部门，其中以船舶机器修造工业发生最早，其它各项工业的产生都在七十年代以后。

(一) 船舶机器修造业 它是从广州和上海开始发生的。广州接触西方侵略势力最早，它附近的黄埔，又是一个古老的船舶修造业中心，因此，中国仿制外国轮船的活动，最早从这里开始。第一次鸦片战争期间，“十三行”商人潘仕成和潘世荣最先试图在广州仿制外国轮船^①。鸦片战争结束以后五年，又有人在这里试制过小型轮船^②。大约稍后一个时期，中国南方最老的一家机器厂——以修理轮船为主的陈联泰机器厂，在广州出现。^③七十年代以后，黄埔地区的船舶修造业逐渐衰落，但广州的船舶修造业却仍然兴盛。^④七十年代初期，有一批中国富商组织了一家造船公司，其所试制的小型轮船，当时还“引起西方人士的关注”^⑤。而陈联泰机器厂在七十年代中期以后，规模又有所扩充，并在修理轮船之外，开始制造缫丝机器。中国商人自办的第一家缫丝厂——广东南海继昌隆丝厂的机器制造和安装，就是由陈联泰承担的。八十年代后期，这个家族的成员，又成立一家均和安机器厂，专

① 中国史学会编：《鸦片战争》，1954年版，第1册，页405—406；《筹办夷务始末》，道光朝，1964年中华版，卷六三。

② 《中华丛报》(Chinese Repository)，1847年2月，第104页。

③ 陈滚滚：《陈联泰与均和安机器厂的概况》，载《广东文史资料》，第20辑，1965年6月。

④ 《海关十年报告》(Decennial Reports on Trade, Industries, etc., of the Ports Open to Foreign Commerce)，1882—1891年，广州，第104页。

⑤ 《通闻西报》(Shanghai Evening Courier)，1874年3月2日。

门生产缫丝机器,而陈联泰也进一步开始试制轮船。据说,它所制造的轮船“快捷省煤,比诸外来的一般轮船还胜一筹”^①。进入九十年代,广州的船舶修造工业,仍未少衰。整个九十年代,有好几家造船厂在广州成立,建造了各种吨位和不同式样的轮船,“生意之多,大有供不应求之势”^②。终十九世纪之世,广州仍然不失为中国新式造船业的一个中心。

上海的船舶机器修造业,是在五十年代后期开始出现的。最早的一家中国船厂,是1858年广东籍买办甘章所创设的甘章船厂^③。这家拥有一座乾船坞的船厂,开办之初,“凑资不易,”“事成之后”却“大得利益”^④。进入六十年代以后,洋务派的官办工业中,也开始轮船的制造。1862年由曾国藩创立的安庆内军械所,就曾制成命名为“黄鹄号”的第一艘轮船。左宗棠在创建福州船政局之前,也曾于1864年在杭州觅匠仿造小轮船。而1865年上海江南制造总局的建立,则标志着洋务派官办造船工业的正式确立。至于民间的小型轮船、机器修理厂,在六十年代后期,也逐渐多起来。将近有四十年历史的发昌机器厂,就是在六十年代中期的1866年由一个手工作坊发展而成的^⑤。到了六十年代末期上海有的报纸宣传:

“华商官民若在上海兴办船厂,可买西人做成各种机器”^⑥。这反映当时中国商人中有投资船厂之愿望者,已经不在少数。

进入七十年代以后,上海的船舶机器修造业,有了进一步的发展,出现了更多的小型工厂。1874年上海《申报》报导:“上海一处,近有华人数家开设大铁厂数座,多在虹口地方,深知修理水镗、水炉,并能照图铸成铁器,以供西人轮船之用,概可与西匠媲美”^⑦。到九十年代初期为止的20年中,见之于记载的就有30家。(参阅附表一)这些工厂有的恐怕还是手工作坊,有的则确知已经使用动力。如锦昌机器厂在开办之初,即宣称使用机器。^⑧亚记机器厂在它的广告中,亦载明“用煤汽推动机器”^⑨,而轮船招商局附设之同茂船厂,有“机器厂一连数间,所有机器杂物俱全”,并有长336英尺,阔78英尺之船坞一座^⑩。这些工厂,有的已经制造多艘轮船。如虹口铁厂在1886年曾经制造两艘小型轮船^⑪,广德昌机器造船行在1889—1890年间,也曾制造过3艘小型轮船^⑫。而均昌船厂在1882—1884两年

① 陈滚滚,上引文。

② 《海关十年报告》,1890—1901年,广州,第196页。

③ 《北华捷报》(North China Herald), (以下简称《捷报》), 1859年1月15日,第95页
参阅徐润:《徐愚斋自叙年谱》(以下简称《徐润年谱》), 1927年版,第4页。

④ 《徐润年谱》,第4页。

⑤ 《上海民族机器工业》,上册,1979年版,第74页。

⑥ 《上海新报》,1869年12月18日。

⑦ 《申报》1874年7月28日。

⑧ 《申报》,1882年8月21日。

⑨ 《申报》,1883年6月18日。

⑩ 《申报》,1878年12月12日。

⑪ 《申报》,1886年10月17日。

⑫ 《申报》,1889年6月20日;《益闻录》,1890年10月29日。

的时间内,制造了6艘轮船①。其第一艘轮船、35吨的“犀照号”,从开工制造到制成下水,一共只用了三个月的时间②。许多工厂在修造轮船之外,还制造缫丝、印刷等各种机器。这种情形,在八十年代以后,尤其普遍。

除此以外,社会上试制轮船的风气,八十年代以降,颇形活跃。八十年代之初,有一个“自典田园”以筹措经费的董子珊太守在上海里虹口独力试制成汽轮一艘,行驶苏州、江宁、安庆,引起当时官场和整个社会的极大注意。③八十年代后期,又有居住在上海的广东人制成一艘能容纳60名旅客的小轮,航行于上海苏州一线④。

广州和上海以外的地区,也陆续出现了机器和船舶修造工业。天津在洋务派官办的天津机器局成立以前,就出现过以修理船舶为主的德泰机器工厂⑤。而小规模制造军械,在此以前,也已开始试探⑥。进入八十年代以后,开始有人进一步“试造汽行轮船”⑦。在南方的浙江、江西、香港和武汉,七十年代以后,也陆续出现了机器和轮船制造工厂。1870年浙江镇海蒋氏德镛、德铨兄弟在宁波试制驳船一艘,据说蒋德铨还是一个“精通勾股”的候补县丞。然终以缺乏资本未能继续进行⑧。1877年江西南昌出现过专门制造挖河器械的螺机车局,主持者是一个退休的漕督,厂内使用“从外国购来”的机器。⑨1881年,香港的一批中国商人一度计划成立一个新船厂,专门为轮船招商局和其他中国轮运公司修理船只⑩1893年武昌周天顺治坊开始仿制日本的轧花机,开武汉地区试制新式机器的先导⑪。两年以后,另一家船厂,第一次在汉口建造一艘船长70英尺的轮船⑫。

(二)缫丝业 中国现代缫丝工业的发动,也是从广东开始的。其后由广东、浙江而至上海。到了十九世纪九十年代中期,除了产丝区的江浙、广东以外,新式缫丝工业已经扩展到华北(如烟台)和华中(如武汉)地区。

广东的第一个现代缫丝工厂是1873年在南海简村成立的继昌隆丝厂。从这一年开始,新式缫丝工业在珠江三角洲以迅速的步伐向前发展。两年以后,便有人仿照这个厂的机器,另

① 《捷报》,1884年2月6日。

② 《申报》,1882年10月11日。

③ 《新报》,1881年12月26日;《申报》,1882年5月9日。

④ 《捷报》,1888年6月1日,第603页。

⑤ 《大公报》,1931年8月7日,转见陈真等编:《中国近代工业史资料》第4辑,1981年版,第852页。新近的调查认为德泰成立于1884年,(参阅《近代史研究》,1983年第2期,页301。)有待进一步考订。

⑥ 崇厚奏稿,转见孙毓棠编:《中国近代工业史资料》,1957年版第344页。

⑦ 《益闻录》,1880年6月20日。

⑧ 《上海新报》,1870年7月21日。

⑨ 《申报》,1877年10月3日;《新报》,1877年12月4日。

⑩ 《字林西报》(North China Daily News),1881年10月27日;参阅艾德(E. J. Eitel)《香港史》(The History of Hongkong),1895年版,第558页。

⑪ 《申报》,1893年10月12日。

⑫ 《捷报》,1895年2月8日,第182页。

建了4个丝厂。到1881年,广州、顺德、南海地区的丝厂,已经增加到10家,有缫车2400架,年产丝近一千担^①。八十年代中期以后,新式缫丝工业“在广东已经牢固地树立了根基”^②。当时顺德一县,共设有42家,新会一县,设有3家^③。全省丝厂拥有缫车在25,000部左右。从此以后,发展速度更超越前一阶段。八十年代末期,广州一地就有丝厂五六十家^④。进入九十年代,顺德丝厂增加到二百家以上。一向是农业区的三水,也逐渐成为产丝区,第一次出现了两家缫丝厂^⑤。

浙江的机器缫丝工业是从七十年代末期开始酝酿的。1879年和1887年先后由浙江巡抚梅启照和卫荣光招商筹办,但都没有成为事实^⑥。直到1894年,才在商人的推动下在产丝中心的会稽、山阴和萧山,同时筹办起三家丝厂^⑦。其中会稽和山阴两厂的筹办,很不顺利,只有萧山的合义和丝厂在1895年建成开车^⑧。

上海华商缫丝工厂,迟至八十年代初,才开始出现。最先是1882年浙江丝商黄宗宪的公和永丝厂。初仅有缫车一百部,1887年后,逐渐扩充,至1892年增至858部^⑨。八十年代中期以降,在公和永之外,上海又陆续出现了一些华商丝厂,见于记载的,有坤记(1884年),裕慎(1890年)、延昌(1893年)、正和(1894年)和纶华(1894年)等五家。其中坤记和裕慎规模较大,各有缫车232和200部^⑩。与此同时,原由外商经营的丝厂,也有一些转到中国人手里。如1882年成立的英商公平丝厂,在其开办后之第三年,(1885年),即由中国商人租办,后来终于转为华商企业^⑪。1892年成立的美商乾康丝厂,开办不久,也转卖给中国商人^⑫。九十年代以后,改进缫丝工具的试验,在上海以外的江南产丝区,也逐渐得到推广。例如,1890年顷,由无锡分驻江阴的茧行,开始采用新式灶具,改进“缫丝之术”^⑬。江阴如此,无锡先行,自在意料之中。可见这时在江南产丝区,改进缫丝生产技术的活动,

① 《海关特种调查报告第三种——丝》(China Maritime Customs Special Series No. 3, Silk), 1881年版,第151页;《字林西报》1882年1月16日,第47页。

② 《英国领事报告》(Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance), 1885年,广州,页4。

③ 陈启沅:《广东厘务局详》,载《广东蚕桑谱》,1897年版;《申报》,1887年12月15日。

④ 《海关十年报告》,1882—1891年,广州,第577页。

⑤ 《海关十年报告》,1892—1901年,三水,第264页。

⑥ 《万国公报》,1879年1月11日;《申报》1884年12月16日、1887年12月5日。

⑦ 《浙江新定机器缫厂茧灶缴捐章程》,1895年版。

⑧ 《申报》,1895年5月13日;《中外日报》,1899年2月18日;王远铤:《野蚕录》,1962年农业出版社版,卷3,第77页。

⑨ 《捷报》,1882年1月17日,第63页;《新报》,1892年1月4日;《农商公报》,1915年,第16期,选载门,第14页。

⑩ 日本东亚同文会:《江南事情》,经济篇,1910年版,第150—152页。

⑪ 《申报》,1885年8月20日,1887年12月22日;《中外日报》,1901年5月23日。

⑫ 《时务报》,1897年,第27册,第14—15页。

⑬ 陈思等:《江阴县续志》,1921年版,卷十一,物产。

已经相当普遍。

山东烟台和湖北武汉,各有一家缫丝厂。烟台缫丝厂,成立于1877年,最初也是由一家外国洋行——德国宝兴洋行(Crasemann and Hagen)所创办^①。企业的周转资金为22万马克^②,开办仅及4年,即进行改组。改组以后,“大部分股东是中国人”。^③而改组活动的核心人物,则是以投靠怡和洋行起家的买办唐茂枝^④。附股者也多为买办人物(如徐润)^⑤。其后屡经改组,最后于1886年转入当时东海关监督盛宣怀手中^⑥。武汉的缫丝厂,是湖广总督张之洞创办的纱、布、丝、麻四局的一个组成部分。它筹办于1894年,由于经费困难,到1895年还只部分开工^⑦。

(三) 棉毛纺织业 中国第一家棉纺织工厂,是1878年开始筹办的上海织布局。在此以前,新式棉纺织工业的酝酿,经历了一段很长的时间。

五十年代末期起,上海有些买办商人曾经多次企图依附外国商人兴办棉纺织厂。七十年代初期,中国自办棉纺织厂的舆论,越来越受到社会的注意。^⑧1875年,清朝政府曾经下令各省督抚聚议购机纺织之事,次年,直隶总督李鸿章派熟悉洋务的魏纶先到上海进行筹办,准备由江苏、直隶两省共筹公款订购机器^⑨。这个计划没有实现,其后两年,才有一个前任四川候补道彭汝琮再度筹办之举,正式成立了上海织布局。

1888年广东和福建两省也开始酝酿。这时,上海织布局还在筹划之中,但已通过李鸿章获得了十年专利的特权。闽粤设厂和上海织布局的专利,直接发生抵触。但是,由于广东的设厂计划出自两广总督张之洞,李鸿章只好以其距沪较远未加限制。而福建一厂,则始终没有办起来^⑩。此外,1890年顷,在远离上海的湖北沙市,据说也有人打算成立一家织布工厂,目的在于“切断洋布在长江上游的销路”。^⑪这个计划,同样没有实现。

张之洞在筹办广东织布纺纱官局之次年,受任为湖广总督。于是这个官局也随之移至湖北,改称湖北织布官局。经过三年多的筹划,于1892年终建成开车。^⑫这时上海织布局已经

① 《英国领事报告》,1877年,烟台,第39页《新报》,1881年9月30日。

② 施丢克尔:《十九世纪的德国与中国》,1963年三联版,第153页。

③ 《海关贸易报告册》(以下简称《关册》),1881年,烟台,第9页。

④ 《申报》,1883年7月25日,1887年12月3日。

⑤ 《徐润年谱》,页73。

⑥ 《申报》,1887年2月5日;《海关十年报告》,1882—1891年,烟台,第75页;王元铤,上引书,第93—94页。

⑦ 抄本张之洞电稿,转见孙毓棠,上引书,页955。

⑧ 如《申报》1874年10月17日,《彙报》1875年1月18日均发表专论,主张从速兴办棉纺织厂。

⑨ 李鸿章:《李文忠公全书》(以下简称《李鸿章集》)1905—1908年刊,朋僚函稿,卷十六。

⑩ 《海关十年报告》,1892—1901年,祝州,第95页。

⑪ 《伦敦新闻纸》(London and China Express),1890年8月8日,增刊,第1页。

⑫ 张之洞:《张文襄公全集》(以下简称《张之洞集》),1928年刊,卷一三七,电牍,十六。《关册》,1893年,汉口,第56页。

开工,并且在织布以外,又推广纺纱,获得厚利^①。因此,张之洞也要推广纺纱。他在1893年提出订购纱机九万余锭的庞大计划^②,预计在布局之旁,兴建南北两纱厂。虽然由于经费困难,只部分地完成计划,但它说明李鸿章的限厂,对官局是不发生效力的。

即使在上海,限厂规定也不能充分发生作用。纺纱织布富有希望的前景,“很自然地吸引资本投向这个工业”^③。1887年当上海织布局筹集资本一再受挫之时,上海有一批商人就在布局之外办起了一家纺纱新局(其后定名华新),以垫款与布局为条件,取得设厂的权利。名义上它是织布局的一个分局,实际上是一家独立的纱厂^④。1893年上海同时有两家纱厂进行筹办,其中一家为安徽商人浙江牙厘局总办朱鸿度所创设。它之所以能成立,大抵和1887年的纺纱新局采取了同样的办法。这个厂开工于1895年,定名裕源^⑤。另一家的创办人,却是上海织布局的总办杨宗瀚。他之所以在布厂之外又兴办纱厂,是因为“纺纱工简利近”。这个厂定名同孚吉,“与布局外合内分”。^⑥由于筹办不久,上海织布局失火被焚,这个计划也就随之搁浅。

1893年10月织布局被焚以后,李鸿章立刻派他的亲信盛宣怀进行恢复工作。计划在上海设立一总厂,另在上海、宁波、镇江等处分设十厂,加上当时正在筹设的湖北纺纱官局,共拟置纱锭40万枚,布机5,000台,“十年之内,不准续添”,以免壅滞^⑦。总厂的筹建工作进行得异常顺利,1894年便已部分开车,定名为华盛纺织总厂^⑧。接着上海有裕晋、大纯两纱厂,宁波有通久源纱厂的成立^⑨。镇江、重庆、广州等处也有设厂的酝酿^⑩。不过这些都没有成为事实。到1895年《马关条约》签订时止,全国共有纱厂7家,资本523万两,纱锭185,000枚,布机2,150台。(参阅附表二)也就是说,无论纱锭和布机,离李鸿章所设的限额,都还有很大的差距。

此外,在纺纱的准备工序轧花方面,在各地筹办纱厂的同时,也开始有所酝酿。1873年广东就有人计划购买轧花机器,但最终未见设厂^⑪。八十年代中期起,使用进口改良轧花机的工厂,开始在一些地方出现。1886年宁波首先出现一家通久轧花厂,创办人就是后来兴办通久源纱厂的严信厚^⑫。接着1891—1893年间,上海一连成立了棉利(1891年)、源记

① 《海关十年告报》,1882—1891年,上海,第339页。

② 《张之洞集》奏议,卷三五。

③ 《海关十年报告》,1892—1901年,第513页。

④ 《申报》,1888年4月22日。

⑤ 朱荣光等:《家严事略》,载《朱幼鸿先生五十寿言》,第1—4页。

⑥ 《杨宗瀚遗稿》,第二册。前上海历史文献图书馆藏。

⑦ 《李鸿章集》奏稿,卷七八。

⑧⑨ 《海关十年报告》,1892—1901年,下卷,第513页,第64—65页。

⑩ 孙毓棠,上引书,第980—982页,984—985页;《申报》,1894年4月28日。

⑪ 《申报》,1878年12月14日。

⑫ 《捷报》,1886年9月18日,第305页;参阅孙毓棠,上引书,第973—978页,第984页。

(1891年)、广德泰(1892年)、礼和(1893年)四厂^①。同时,汉口在1893年,也第一次出现了一家昌记轧花厂^②。这些工厂,大都使用从日本进口的足踏轧花机。但有的也用蒸汽发动,如通久轧花厂在成立的第二年就开始进口发动机和“发动机器的蒸汽所需的锅炉”^③。它在八十年代被认为是官办兵工厂、煤矿和轮船招商局以外的“中国为工业制造而使用动力机器第一次成功的尝试”^④。

在毛纺织工业中,出现在中国近代的第一家毛纺织厂,是1877年陕甘总督左宗棠创设的兰州织呢局。这个厂的经费,全部出自官款。它开工于1880年9月,有纺锭1,080枚,织机20台。由于机器搬运困难,价值118,000余两的机器,光是运费花去了73,000两,加上建造厂房,雇用洋匠、通事辛工以及办理局务各员薪俸,到开工之日,已用款30万两以上。左宗棠宣传开工以后,每年可织呢六、七千匹,实际上,全年开工,亦不足三千匹。所用原料,极为粗劣,每百斤羊毛中,有20斤乃至一半,全无用处。加以产品在当地既无销场,外运又须负担沉重运费,无法与进口洋呢竞争。因此工厂只勉强维持了4年,等到左宗棠调离甘肃以后,继任的谭钟麟就在1884年5月把它裁撤了^⑤。从此以后,终十九世纪之世,不再有毛纺织厂的出现。

(四) 其他工业 七十年代以降,在其他以轻工业为主体的部门中,也出现了一些资本主义的企业。到1894年止,全国先后设立的工厂,见于记载的有造纸厂5家,印刷厂10家,面粉厂8家,火柴厂11家,榨油厂3家,锯木、制糖和制药厂各2家,碾米、焙茶、制冰、肥皂、印染、硝皮、水泥和电灯厂各1家。(参阅附表三)这些工厂,绝大部分都是八十年代以后建立起来的,一般规模较小,它们是否全都使用机器也无法判断。多数工厂存在的时间不长,很少有扩大再生产的可能。

二、矿 业

(一) 煤矿 矿业中的资本主义企业,是从煤矿开始的。它的产生,主要是适应洋务派官办军火工业和轮船航运的需要。从1875年李鸿章筹划磁州煤矿开始到1894年甲午战争时为止,20年中,在全国各地先后成立了大小15座新式煤矿。其中筹建于七十年代的有6座,分布在直隶磁州(1875年)、湖北兴国(1875年)、台湾基隆(1876年)、安徽池州(1877年)、直隶开平(1878年)和湖北荆门(1879年)。在这六座煤矿中,磁州因选址不当,机器不全^⑥,兴国因集资困难,经费无着^⑦,都中途停歇。实际投入生产的,只有4座。其中官办的基隆和官督商办的开平,筹建较为顺利,设备比较完善。

进入八十年代以后,新式煤矿企业引起了社会上的广泛注意。煤矿投资的活动,较前

① 孙毓棠,上引书,第978—979页;《中国工商业考》第14页。

② 《申报》,1873年10月12日。

③④ 《英国领事报告》,1887年,宁波,第3页。

⑤ 以上俱见孙毓棠,上引书,第899—904页。

⑥⑦ 《李鸿章集》,奏稿,卷四〇,卷五二。

大为活跃。中国的商业中心上海,成为新式煤矿招徕资本的场所。从1880年起,四年之中,依靠私人资本筹建的新式煤矿,便有六座。它们分布在山东嶧县(1880年)、广西贺县(1880年)直隶临城(1882年)、江苏徐州(1882年)奉天金州(1882年)和安徽贵池(1883年)。其中除了金州仅作勘探,未曾开采外^①,其他五矿均先后投入了生产。

然而,高潮转瞬即逝。1883年以后,新式煤矿的筹建,进入了一个萧条时期。这一年秋冬之交,上海市场经历了一场剧烈的金融风潮。使八十年代初一度活跃的股票市场,陷于混乱。新式煤矿的集资,受到严重的影响。终八十年代之世,除了山东巡抚张曜于1887年在淄川开办了一个规模很小的煤矿以外,不再有新煤矿的出现。而淄川煤矿也只维持了四年,便随张曜的去世而停闭^②。

九十年代初,湖广总督张之洞为满足汉阳铁厂以及湖北枪炮厂和织布局的燃料需要,先后在大冶王三石和江夏马鞍山两处开采煤矿,其中王三石矿于1893年2月开出一井,马鞍山矿也于同年8月开始出煤^③。

上述十五所煤矿,在十九世纪终了以前,只有开平比较办有成效。从1881年正式投产到九十年代中期(1896年),开平年采煤量由36,000多吨上升到488,000多吨,15年间,产量增了12倍多^④。开平以外,其余的煤矿,几乎全都是一个失败的经历或结局。拿七十年代筹建的另外3座煤矿来说,荆门集资很少,生产规模十分狭小,“岁产不过数千吨”^⑤。出煤不过两年,便以资本短绌停办^⑥。最初集资10万两的池州煤矿,经营也极不成功。机器设备不全,产品质量低劣,以至传说每吨池煤必须掺和3吨洋煤才能使用^⑦。因此,经营不过数年,便出现了亏蚀^⑧。至于官办的基隆煤矿,即使在初期比较顺利的经营条件下,也存在着运输和生产严重脱节的矛盾^⑨,而经营管理上的腐败和生产条件的恶劣,甚至使矿山不能保证有充足的劳动力^⑩。这个煤矿虽然力图垄断台湾全境的煤炭生产,但它的最高年产量,不过54,000吨(1881年)^⑪。比煤矿开办以前手工煤窑的产量还少21,000吨^⑫。1884年中法战争中,基隆煤矿遭到重大的破坏。其后虽曾多次谋求规复,官商之间,

① 曾国荃:《曾忠襄公全书》,1903年刊,卷二四。

② 《海关十年报告》,1892—1901年,烟台,第75页。

③ 《张之洞集》,奏议,卷三三;《益闻录》,光绪十九年正月二十三日。

④ 1881年:《英国领事报告》,1882年,天津,第88页;1896年:《关册》,1897年,天津,第27页。

⑤ 《张之洞集》,卷一三五,电牍十四。

⑥ 《申报》,1882年11月15日;参阅徐元基等编:《湖北开采煤铁总局,荆门矿务总局》,1981年版,第481页。

⑦ 《关册》,1878年,芜湖,第99页。

⑧ 《申报》,1882年10月16日。

⑨ 戴维逊(J. W. Davidson):《台湾今昔》(The Island of Formosa, Past and Present),1903年版,第482页。

⑩ 《关册》,1878年,淡水,第219页;《英国领事报告》,1877年,淡水与基隆,第144页。

⑪ 《捷报》,1882年1月17日,第74页。

⑫ 《英国领事报告》,1872年,淡水,第200页。

一再转手，都未成为事实。中日甲午战争以后，这座历史最长的官办现代煤矿，随着整个台湾，落入日本侵略者的手中。

出现于八十年代初期，并先后投入生产的五座新式煤矿，景况同样不佳。在这几座煤矿中，除了徐州利国驿规模稍大以外，其他都是小型煤矿。嶧县、临城二矿只是汲水一项，使用机器，其他“开峒挖煤悉用人工”^①。贺县煤矿所产之煤，“灰多”而又“半杂砂石”，不合轮船和军火工厂之用，原因也是由于机器设备不全，矿井积水无法抽尽所致^②。至于贵池煤矿，在筹办之时，便碰上金融风潮，以致“招股未足”就停了下来^③。徐州利国驿煤矿最初计划集资50万两，但1883年的金融风潮，完全打乱了它的计划，招徕的股份不及原定计划的 $\frac{1}{4}$ ^④。开工以后，由于机器不全，一度改用土法生产^⑤。到了八十年代后期，便屡因亏蚀而处于半停顿的状态中。

至于作为官办汉阳铁厂组成部分的王三石和马鞍山煤矿，其经营的窳败，更是不堪闻问。王三石从勘探到建井，经历了3年，花费了50万两经费，而开工不及半年，便因矿中积水过多而停顿^⑥。马鞍山虽然出煤，但“灰矿并重，万不合炼焦之用”^⑦。而且产量很小，所出之煤，只能供炼焦炉用之半^⑧，成为汉阳铁厂的一个严重的致命伤。

（二）金属矿 资本主义企业在金属矿中的出现，是从十九世纪八十年代开始的。从1881年平泉铜矿总局成立起，到1894年汉阳铁厂开工止，14年间，在金、银、铜、铁、铅等矿的开采冶炼方面，一共成立了22个大小企业。其中以铁矿占居重要的地位。

冶铁和采煤是洋务派官僚在矿业中最先进行活动的两个部门。它的产生，同样是为了军火工业的需要。当1875年李鸿章筹划第一个官办磁州煤矿时，最初的计划，就是煤铁并举^⑨。这个计划失败以后，隔了10年，才出现中国第一个现代冶铁企业——贵州青黔铁厂。

贵州镇远、都匀、玉屏等属，盛产铁矿。1879年署理巡抚林肇元最先倡议开办铁矿，以“办无成效”而止^⑩。6年以后，巡抚潘蔚又重提旧议，计划所制生铁，既供“南北洋海军各衙门随时采买”^⑪，复“与金陵、上海之〔制造〕局，首尾相通，一气联络”^⑫。1886年

① 朱采：《清芬阁集》，卷八；户部档案抄本，转见孙毓棠，上引书，第1092页，1100页。

② 《申报》，1886年3月23日；《捷报》，1886年3月24日，第314页。

③ 《徐润年谱》，第31—32页。

④ 《申报》，1885年5月2日。

⑤ 《益闻录》，光绪九年五月九日。

⑥ 《捷报》，1894年6月1日，第845页。

⑦ 叶景葵：《卷盦书跋》，1957年版，第54页。

⑧ 抄本张之洞电稿，转见孙毓棠，上引书，第807页。

⑨ 户部档案抄本，转见孙毓棠，上引书，第567页。

⑩ 《矿务档》，1950年版，第6册，第3389页。

⑪ 《京报》，光绪十二年七月初十日。

⑫ 《申报》，光绪十三年六月初八日。

先后设立矿务总局和矿务公商局,招集商股,数月之内,就凑聚了5万两商本^①。1887年初复在贵阳、汉口、上海等处进行招股,购置机器,设铁厂于镇远之青谿,1890年开炉生产^②。

这个铁厂的计划日产量,为生铁25吨^③。但是,由于煤源事先没有筹划,开工以后,才发现煤质不合炼铁之用。不到两个月,主持铁厂之潘露病死,铁厂亦因之停顿^④。这个筹办历时5年的铁厂,在停工之日,除去商股中已经到手的84,000两全都耗尽以外,又先后挪用了公款192,000两,却连一吨铁也没有炼出来^⑤。以后虽由该局会办曾彦铨试行接办,但只是继续耗费6万两公款,没有取得任何成果^⑥。

青谿铁厂停工之日,另一个官办铁厂——湖广总督张之洞创办的汉阳铁厂,正在积极筹划之中。张之洞之蓄意于此,始于他在两广总督任内的1889年。这一年下半年,他调任湖北,设厂计划也由广州移至武汉。1890年正式成立湖北铁政局,厂址选定在汉阳,年终动工,1893年工竣。1894年初开炉,6月30日炼出第一炉生铁^⑦。

张之洞之所以创办铁厂,据他自己说是要“开辟利源,杜绝外耗”。这时官办铁路也在酝酿之中,铸铁以应制轨需要,这是张之洞兴办铁厂的一个推动力。但军事用途,仍占有一定地位。所谓“今日之轨,他日之械,皆本于此”。^⑧可见械与轨,至少是并重的。

尽管张之洞力图打开中国自制钢铁的市场,但是他的行动却是十分轻率的。他根本没有考虑到冶炼钢铁的原料和燃料问题。据说最初向外国订购机器时,有人建议先将铁矿、煤焦寄外国化验,然后决定订购何种机炉。张之洞却以“中国之大,何所不有,岂必先觅煤铁而后购机炉为辞,不予考虑”。^⑨等到厂移湖北,他虽然在建厂同时,勘查煤铁资源,并于1889—1891年间先后勘得大冶铁矿和王三石、马鞍山等处煤矿,但是对于何种煤适宜于钢铁的冶炼,依然认识不足,以致所炼焦煤,多不合用。开炉不到五个月,即因煤炭缺乏,停炉达十月之久^⑩。

铁厂设有高炉两座,全开日可出生铁100余吨^⑪。由于燃料供应不足,始终未能全部开工,截至停炉之日止,将近五个月的时间,只出铁5,600余吨^⑫。而动用官款,却达583万两之多^⑬。在“经费久罄”、“罗掘已穷”的情况下,张之洞只得把它交给盛宣怀招商承办,不了了之。

①④⑤中国史学会主编:《洋务运动》,1961年版,第7册,第174—176页,182页、185—186页。

② 户部档案抄本,转见孙毓棠上引书,第684页。

③ 抄本张之洞电稿,转见孙毓棠,上引书,第683页。

⑥ 任可澄等纂:《贵州通志》,1948年版,前事志,第5页。

⑦ 《张之洞集》,奏议,卷三四。

⑧ 同上书,卷一三三,电牍。

⑨ 叶景葵,上引书。

⑩⑪《张之洞集》,奏议,卷三九。

⑫ 抄本张之洞电稿,转见孙毓棠,上引书,第796页。

⑬ 孙毓棠,上引书,第885—887页。

至于其他各种金属矿中的资本主义企业，景况更加暗淡。在这个时期中，先后成立了22家矿厂。其中有铜矿9座，金矿6座，银矿4座，铅矿3座。这些企业，虽以招募巨额资本相号召，如云南铜矿资本为100万两，山东宁海金矿为150万两，招远金矿为60万两，热河承平银矿与湖北施宜铜矿均为40万两，但实际上多数都没有生产活动，不过虚张声势。公司资本有的用来垄断收购手工矿户的矿砂，剥削和控制小生产者（如云南铜矿①和热河建平金矿②等）。有的则借开矿之名，垄断土地（如海南岛大艳山铜矿③）。更多的是以此进行商业投机和其他营私活动（如湖北施宜铜矿④，直隶顺德铜矿⑤）。（参阅附表四）

已经进行开采的矿厂，在试采阶段，都来不及安装机器，正式开采以后，使用机器也极为有限。更多的是沿袭原来的手工生产技术。规模较大之矿，生产效率也非常低下。如山东平度金矿设有日产金沙50吨的舂矿机一座⑥，但从1887年开工到1889年停工，两年之内，实际生产之金沙，不足200吨⑦，仅及舂矿机四天之生产能力。至于小型矿厂，有的反不如手工生产。如平泉铜矿自1885年采用机器熔炼铜砂以后，所出净铜，反不及土法之半⑧。淄川铅矿的生产，成本大大高于手工矿厂⑨。不少矿厂后来又由机器退回手工生产，如平度金矿经过多年亏折以后，改用土法生产⑩。承平银矿在开办以后近10年中，亏损40余万两。1891年改为土法生产，始略有盈余⑪。

因此，在这几十年中，虽然先后出现了20余家矿厂，但是绝大部分昙花一现。除了个别矿厂如漠河金矿以外，十九以失败结局。一般入股者，未见生产，股本已化为乌有。如施宜铜矿还未正式开采，股东就亏折了75%的股本⑫。顺德铜矿在试采失败以后，“只有少数几个股东领到了退款，大部分股东都遭到碰壁”⑬。鹤峰铜矿经营3年，毫无成果，主持其事者都利用招收新股的名义，将老股5股并作1股，一转眼间旧股东承受了80%的损失⑭。当时有人说：开矿等于“售诈”，⑮诚非虚语。

① 严中平：《云南铜政考》1957年版，第47页。

② 《徐润年谱》第64页。

③ 《张之洞集》卷一三一，电牍。

④ 《申报》1884年9月2日。

⑤ 《捷报》1885年7月3日，第11页。

⑥ 《申报》，1887年6月10日。

⑦ 《关册》，1890年，烟台，第50页。

⑧ 《沪报》，1886年3月17日。

⑨ 《益闻录》，1888年11月24日。

⑩ 《海关十年报告》，1892—1901年，烟台，第81页。

⑪ 《徐润年谱》，第76页。

⑫ 《申报》，1884年11月8日。

⑬ 《捷报》，1885年7月3日，第11页。

⑭ 《申报》，1885年7月13日。

⑮ 刘锦藻：《皇朝续文献通考》，商务十通本，卷四四。

三、交通运输业

交通运输业包括轮船、铁路和电报三项，其中以轮船运输业居于主要地位。

(一) 轮船运输 整个十九世纪航运业中资本主义企业的发生，以1872年成立的轮船招商局为其重要标志。然而新式轮运业的试探，在前此30年，即已开始。

前已述及，还在鸦片战争期中，广东行商潘仕成等人即一度仿制外国轮船，“放入内河”。进入五十年代，广州地区已有华商投资于轮运的尝试。最初他们的船只，都打着外国旗帜，依附于外国势力。五十年代末，航行广州、澳门之间的“美利号”轮船就悬挂美国旗帜，而“真正的所有主是中国人”^①。五十年代末以至六十年代初，当外国航运势力由沿海侵入长江之际，在最早与外国势力发生接触的一批商人和官僚中间，购买外国轮船的活动，开始频繁起来。曾国藩和李鸿章在1859—1861年间，都先后购买过外国轮船^②。1862年顷，宁波商人中间，已经有购置轮船的活动^③。几乎是同一时期，上海苏松太道吴煦和买办商人杨坊，也曾先后购置泰华和元宝号轮船，装载各货，驶行镇江、安庆、九江以至汉口^④。而曾国藩、李鸿章等人为了军事目的，通过杨坊、吴煦先后购置轮船达17艘之多^⑤。

六十年代中期起，新式轮运事业开始受到洋务派官僚的重视。1864年总理衙门就要求各省查明华商雇买洋船，是否报明立案，并拟定《华商置买洋船章程》，以便稽查管理^⑥。一些地方督抚，也纷纷主张自立章程。1865年闽浙总督左宗棠就根据本地情况，拟定了七项办法，分别对雇、租、买洋船定出具体措施^⑦。1866—1867年两江总督李鸿章、曾国藩也先后进行拟订，最后于1867年10月公布施行《华商买造夹板等项船只章程》，对华商造买洋船，或租或雇，悉听自便，官不禁阻^⑧。

与此同时，民间购置轮船的活动，也日益增多。从六十年代中期到1872年轮船招商局成立之前，这一时期中，见于记载的活动，就有下列各起：

1. 1866年广东籍买办甘章备置轮船一艘，航行香港附近口岸^⑨。
2. 大约与此同时，另一广东籍买办唐廷枢拟集股10万元，租船两艘往来沪港^⑩。

① 《美国海事》，(American Neptune)，第17卷，第4期，1957年10月，第310—311页。

② 聂宝璋：《十九世纪中国近代航运业发展史的几个问题》，载《南开经济研究所季刊》，1982年第4期。

③ 丁韪良(W. A. P. Martin)：《中国六十年》(A Cycle of Cathay)，1900年版，第204—207页。

④ 《李鸿章集》，朋僚函稿，卷一；《上海新报》，1862年12月26日，1864年3月21日，4月2日。

⑤ 静吾，仲丁编：《吴煦档案中的太平天国史料选辑》，1958年版，第122页。

⑥ 聂宝璋，上引文。

⑦⑧ 《海防档》，1957年版，购买船炮，第821—823页、866—867页。

⑨ 《集报》，1874年10月16日；《字林西报》，1866年4月24日，第1601页。

⑩ 《洋务运动》，第6册，第124页。

3. 1867年曾经当过买办并曾国藩的幕僚容闳等人打算集股40万两, 设一轮船公司, 航行长江①。

4. 大约与此同时, 有宁波商人打算购买轮船, 进行沿海航运②。

5. 1868年沙船商人赵立诚向曾国藩呈递办理轮船运输的禀帖③。

6. 同年, 广东商人吴南皋也打算集资购买轮船4只, 办理漕运④。

至于洋务派官僚的活动, 则先有1866年曾国藩、李鸿章在上海购置轮船5艘, 在军运之外, 兼营商运⑤; 后有丁日昌在1872年前自购小轮1艘, 航行上海汕头一线⑥。

但是所有这些活动, 均无显著成效。如甘章的活动, “不旋踵而败”⑦。宁波商人的活动, 亦因资本不足而停摆⑧。而容闳、赵立诚、吴南皋的计划, 只是停留纸上, 根本未成事实。唐廷枢的活动, 也可能没有实现。至于洋务派官僚的活动, 人们更不寄托希望。

1873年轮船招商局的成立, 在中国的航运史上, 是一个转折点。对于招商局的地位和作用, 有种种不同的评价。它的经营是不成功的。但是, 在它成立以后的第一个十年中(1873—1883), 它的资本由476,000两扩大到200万两, 营业净收入由81,000多两扩大到912,000多两⑨, 这也是事实。

招商局创办之时, 有过沿海沿江各省“不准另行购雇西洋轮船”的专利规定⑩。实际上, 七十年代以后, 在招商局以外设立航运公司的活动, 仍然此起彼伏, 时有发生。

这些活动, 最先发生在招商局主要活动范围以外的华南地区。1873—1875年间, 先是出现了一家试行广州佛山间的轮渡公司⑪, 随后又两次出现举办香港广州间的轮渡计划。他们既有心与外商的省港澳轮船公司一比高低⑫, 却又力图从“有企业经营能力的外国人”那里得到营业成功的“保证”⑬, 最后他们都以失败而告终。

七十年代中期以后, 局面又有所变化。1877年招商局接收美商旗昌轮船公司以后, 原来附股旗昌的买办, 组织了一家宁波轮船公司, 打算航行长江及上海与宁波或其他口岸之间, 以“与招商局争能角胜”。虽然不过一年即行停业, 但这种活动由华南地区扩大到长江流域

① 《海防档》, 购买船炮, 第873页

② 翁同龢:《翁文恭公日记》1925年刊, 第7册, 第25页。

③ 曾国藩:《曾文正公全集》, 1876年刊, 批牍, 卷六。

④ 丁日昌:《抚吴公续》, 1877年刊, 卷十三。

⑤ 《英国领事报告》, 1866年, 上海, 第19页;《申报》, 1873年8月25日。

⑥ 《美国海事》, 1957年7月号, 第215页。

⑦ 《彙报》, 1874年10月16日。

⑧ 翁同龢上引书, 第25页。

⑨ 张国辉:《洋务运动与中国近代企业》, 1979年版, 第168、178页。

⑩ 《李鸿章集》, 奏稿, 卷十九。

⑪ 艾德:《香港史》, 第520页。

⑫ 《捷报》, 1875年5月22日, 第496页。

⑬ 《捷报》, 1873年8月2日, 第89页。

扩大到招商局的肘腋,这是一个值得注意的变化①。

与此同时,航行外洋的中国商办轮运企业,也开始出现。早在七十年代中期(1875年)据说福建侨商就曾投资150万元设立邱忠波轮船公司,航行厦门、汕头、香港、新加坡一线。1877年一年之中,香港和上海两地,同时有专门航行外洋的轮船公司在进行筹划。主持人分别是广东惠州巨商聂吉人和上面提到的甘章。甘章的计划,先是拟在香港斯普拉特船厂订购轮船一艘,航行香港、海口和海防一线,其后又拟收买大英轮船公司的“孟买号”轮船,扩充业务范围②。这个计划,后来似乎没有实现。聂吉人的计划,更为庞大。他所筹划的中外各国轮船公司,竟拟集资1,000万两,航线远及南洋群岛、南北美洲和欧洲各国。他公开声称:“地无论华洋,人无论中外,皆得入股”。③然而应者寥寥,以后也就没有消息了。进入八十年代以后,远洋航运的计划,仍不绝如缕。著名的怡和买办祝大椿,大约在八十年代初开始经营远洋航运、拥有多艘轮船,航行于新加坡日本之间,以经营航业的利润投资工厂④。而招商局的和众轮在1879年运载茶叶至旧金山,“为华商远出之始”⑤。

八十年代的一个新现象,是内河和非通商口岸之间的航行,开始吸引商办轮船企业的兴趣。单是八十年代的10年中,见之于记载的计划,就有12起之多。(参阅附表五)它们多属小型企业,十九都无结果而终。例如1883年间成立的湖南小轮公司,在筹办的过程中,三次受阻于地方官。成立以后,又受到招商局的干预。规定公司轮船,“只搭人客,不载货物”。最后还受到招商局兼并的威胁,终于不得开业⑥。

进入九十年代以后,内河和非通商口岸之间的短途航行,有进一步扩展的趋势。1890年宁波定海一线上,又有人企图以轮船搭载客货⑦。1892—1893年间,航行无锡、苏州、上海之间的小轮船,经常有两三只⑧。华南地区的内河航行,由珠江扩展到一些小的河流。九十年代初,汕头怡和洋行萧性买办和另一个外国轮船公司的买办先后组织汕头小轮公司和汕潮揭轮船公司,以小型汽船航行于汕头、潮阳和揭阳之间⑨。1893年上海商人陈顺发曾购置顺吉号轮船拟航行台湾台北所属各地⑩。此外,江西、湖南、安徽等省,在1892—1893年间,均先后有人申请以小型轮船航行内湖如鄱阳、洞庭以及巢湖等处⑪。但是,

① 以上参阅《新报》,1877年3月23日;《美国海事》第17卷,第3期,1957年7月,第229页。

② 《字林西报》,1877年12月10日,第555页;《捷报》1877年12月13日,第552页。

③ 《申报》,1877年11月16日;《新报》1877年11月30日。

④ 莱特(A. Wright):《商埠志》(Twentieth Century Impressions of Hongkong Shanghai and Other Treaty Ports of China),1908年版,第548页。

⑤ 《申报》,1880年9月18日,9月26日。

⑥ 以上据聂宝璋,上引文。

⑦ 《申报》,1890年4月25日。

⑧ 《申报》,1893年5月11日。

⑨ 《洋务运动》,第6册,第122页;《关册》,1891年卷下,第93页;《海关十年报告》,1892—1901年,汕头,第165页。

⑩ 《申报》,1893年8月8日;《捷报》,1893年8月11日,第211页。

⑪ 刘坤一:《刘忠诚公遗集》,1909年刊。书牍,卷九,卷十。

这些试探，大都受到官方的阻止，十九以失败告终。

在开辟非通商口岸间航线之同时，通商口岸之间的航运，进入八十年代以后，也有所发展。在这方面除了招商局本身的扩大以外，1887年台湾商务局的活动，最引人注目。

台湾商务局是在台湾巡抚刘铭传主持下成立的。这一年，刘铭传委员赴南洋招揽华侨集资筹办轮运^①。股本定为36万两^②。随即购订轮船，计划航行长江和华北沿海口岸。^③

但是，这个计划，和招商局的利益直接发生冲突^④。主持招商局的盛宣怀、马建忠等，极力反对台湾商务局的船只进入长江和华北口岸，要求把它们的航行范围，严格限制在台湾、福建和广东的沿海地区^⑤。而在这条航线上，又受到英国德忌利士轮船公司的跌价竞争，也得不到发展的机会^⑥。

八十年代以降，在台湾商务局之外，还有一些航行通商口岸的商办轮船公司。见于记载的有1882年上海巨商叶澄衷创办的广运局，1892年台湾人戴玉书创办的戴生昌轮船公司，1893年太古洋行买办林毓彦组织的南记行等^⑦。它们的情况，比台湾商务局又等而下之，更加没有发展的余地。

（二）铁路运输 中国自办的铁路运输，自1881年的唐胥铁路始。这条铁路自开平矿务局之唐山煤井至距井20里之胥各庄，专供矿局运煤之用。资本由矿务局承担。五年以后（1886年）展至距矿区85里之阎庄。同时成立开平运煤铁路公司，集资二十五万两，独立于矿局之外^⑧。明年，改开平铁路公司为中国铁路公司，拟集股本100万两，接修阎庄至芦台、北塘、大沽以至天津一线。计长175里，于1888年10月建成通车^⑨。

这条铁路之每一次扩展，都出自李鸿章的推动。最初它只是开平的一条运煤专用铁路，等到接修阎庄至天津一线时，虽然铁路公司仍强调“利益商贾”，但在李鸿章的心目中，它已成为海防的重要设施。他在公司主持人之外，安插了两个官方人物——前福建布政使沈葆靖和天津海关道周馥，并且还要让他们来“督率官商”^⑩。

中国铁路公司的100万两股金，实际上只招得108,500两，不足股本的11%^⑪。而支出却

① 刘铭传：《刘壮肃公奏议》，1906年刊，卷五。（以下简称《刘铭传集》）

② 同上书，卷首，设防略叙。

③ 杨宗翰遗稿；树寿彬等：《杨藕舫行状》。

④⑤ 《捷报》，1887年9月10日，第288—289页。

⑥ 《申报》，1890年4月12日。

⑦ 广运局据《捷报》，1887年9月10日，第289页。其它两公司据严中平等编《中国近代经济史统计资料选辑》，1955年版，第223页。参阅《海关十年报告》，1892—1901年，卷2，第7—8页。

⑧ 《李鸿章集》，译署函稿，卷十八；《申报》，1886年7月27日，1887年4月26日。

⑨ 《海防档》戊，铁路（一），第39页；《申报》，1887年4月26日。

⑩ 《交通史路政编》，1931年版，第1册，第44页；《申报》，1887年4月26日；《沪报》，1887年6月18日。

⑪ 《李鸿章集》，海军函稿，卷三。

达到130万两,其中除动用公款16万两外,均赖“暂借洋款”维持①。当开平铁路公司成立之初,曾以“不动官帑、不借洋债”相号召。②如今可以看出,不出一年,这个局面便无法维持。因为向英国和德国的两笔借款,都是在1887年发生的事情③。

在修建阎庄至天津一线的同时,台湾巡抚刘铭传也提出了修造台湾铁路的计划。台湾修建铁路,在七十年代后期,即已开始酝酿。当1877年英国在上海强行修筑的淞沪铁路被收回拆毁以后,福建巡抚丁日昌即曾建议将路轨移至台湾,并倡议修建台北至台南的铁路。这个计划,后来由于经费无着,没有实现④。1878年丁日昌去职,台湾道夏献纶复计划以之修建南台至打狗的铁路,也没有成功⑤。过了7年,台湾建省以后,新任巡抚刘铭传才又重新提出台湾铁路的计划,这条铁路原定由基隆修至台南,全长600余里。1887年由刘铭传先后委派台湾商务局的李彤恩、杨宗瀚招商承办。资本定为100万两,然始终未能招足。招商阅两月,而缴款不过三成,以致筑路所需经费,不得不依靠官款。开工之次年(1888年)终于改归官办,原有商股30万两,则改完商务局购置轮船的经费⑥。这条铁路于1887年由基隆开始兴修,至1893年底始修至距基隆198里的新竹。以后由于经费无着,未再展延。⑦刘铭传在1888年说:台湾铁路“较之开平铁路,工倍而价廉”⑧。然当铁路修抵新竹之时,所耗经费达到130万两⑨。每里造价虽略低于开平,但仍大大超过了原来的预算。

进入九十年代以后,湖广总督张之洞主持下的芦汉铁路(芦沟桥至汉口)和直隶总督李鸿章主持下的关东铁路(林西至吉林)同时筹备兴建。这两条铁路的经费完全出自官款。先是张之洞奏准自1890年起户部每年筹拨经费200万两,修建芦汉⑩,1891年李鸿章以关东铁路亟须先办,又请将芦汉经费拨归关东使用⑪。一直到甲午战争前夕,关东路仅修至山海关,而芦汉路则陷于停顿。

在上述铁路之外,八十至九十年代之交还有一些商人承办铁路的活动。其中主要的有1888年广东商人陈承德等人承办津通铁路(天津至通州)⑫,1890年香港汇丰银行买办罗寿嵩等人承办广九铁路(广州至九龙)⑬,这些计划,当时都没有实现。

(三) 电报 中国自办的第一家电报企业,是1882年在李鸿章主持之下成立的中国电报

① 《海防档》，戊，铁路（一），第39—40页；《李鸿章集》，海军函稿，卷三。

② 《李鸿章集》，海军函稿，卷二。

③ 徐义生：《中国近代外债史统计资料》，1962年版，第10页。

④ 吴铎：《台湾铁路》，见《中国社会经济史集刊》第6卷，第1期。

⑤ 《西国近事汇编》，戊寅，卷二。

⑥⑧ 《刘铭传集》，卷五。

⑦ 《德宗实录》，卷三二〇；《申报》，1893年8月8日。

⑨ 《洋务运动》，第6册，第281页。

⑩ 《海防档》，戊，铁路，（一），第70页。

⑪ 《张之洞集》卷一三四。

⑫ 《申报》，1888年10月29日；《交通史路政篇》，第1册，第45—46页。

⑬ 《海防档》，戊，铁路（一），第78—79页。

局。但是，商办电报，至少在前此十年，便已开始酝酿。还在瑞麟担任两广总督的期间（1866—1874年），广东华侨商人何献璋、李璿，就曾经计划招集公司，修建广州至香港的电报^①。可能是由于没有得到瑞麟的批准，这个计划，并未实现。1872年，一个在法国贸易多年的华侨商人王承荣，也向总理衙门提出创立电报的计划。他自称在法国即曾和福建华侨王斌等人“公同倾资雇匠，”研究电报技术，^②并从法国带回自制的汉字电报机器，^③准备在上海开办。这个计划，也没有下文。

七十年代初期，西方国家的远洋海底电线，第一次接通中国通商口岸。中国面临着对外交通史上的一次重大变革。电讯事业的兴起，如箭在弦。中国第一个资本主义的电讯企业——中国电报局，就是在这个新形势下，作为洋务活动的重要组成部分出现的。

洋务派官僚插手电报事业，也开始于七十年代前半期。1874年办理台湾海防的沈葆楨为了加强防务，最先向清政府建议修建福州至台湾的电线。1875年中途停顿。^④次年，福建巡抚丁日昌又拟将存留的电线移至台湾，修建旂后至基隆一线，也因其不久去职，仅完成旂后安平一段，未竟全功。^⑤三年以后，（1879年），北洋大臣李鸿章同样从防务需要出发，在天津大沽之间，试设一条长仅40英里的电线，于当年5月建成通报^⑥。所有这些活动的经费，都是“官为筹给”，没有吸收私人投资。

津沽电线建成之后，李鸿章又以北洋至南洋“调兵馈饷，在在俱关紧要”为由^⑦，进一步建议筹设沟通南北讯息的津沪电线。这一条跨越三省的电线，从1881年4月开始架设，历时半载，于当年11月完工^⑧。并在天津设立电报总局，于12月开始通报。^⑨

这条电线的架设共支银178,000余两。最初由北洋军饷垫拨。原定办成之后，仿轮船招商局例，招集商股，分年缴还官款。^⑩李鸿章并委盛宣怀为总办，负责招商事宜。自1882年4月起，改为官督商办。^⑪

官督商办的电报总局中，代表商股的依然是经办洋务派企业的一些主要人物。其中上海织布局的郑观应和经元善，分别担任了上海分局的总办和会办。他们在电报局中都投下了资本。^⑫招股工作，进行得十分顺利。据说，股票在市场上一度“不胫而走”，招股不足一月，股票市价就出现了15%的升水。“已挂号而不得票者，”大有人在。^⑬

①②③ 同上，丁，电线（二），第306—307页，100页，105页。

④ 《洋务运动》，第6册，第325—326页。

⑤ 同上，第334—335页。参阅潘君祥：《我国最早自建电报线路考辨》，载《社会科学战线》，1983年第2期。

⑥ 《捷报》，1879年3月31日，第413页，5月24日，第543页；《李鸿章集》奏稿，卷三八。

⑦⑧ 《李鸿章集》奏稿，卷三八，卷四四。

⑨ 《海防档》，丁，电线（二），第294页。总局后于1884年移上海。

⑩ 《李鸿章集》，奏稿，卷三八。

⑪ 同上，奏稿，卷四四；盛宣怀：《愚斋存稿》，1914年刊，第10页。

⑫ 经元善：《居易初集》，1890年刊，卷二；《捷报》，1882年4月22日，第421页。

⑬ 《申报》，1882年5月9日。

电报总局在其成立以后的10年中,一共修建了5条主要干线。即在津沪线之外,还在1883年兴建了苏、浙、闽、粤线和江宁汉口线,1885年兴建了川、鄂、云、贵线,1888年兴建了粤、赣线,1889年兴建了陕甘线,①加上各省自办的电线,基本上形成了一个全国范围的电线网。

电报局的资本,起初因官款可以分期偿还,所以只招8万两,等到修建、苏、浙、闽、粤线时,由于“道里加倍”,为了宽筹经费,将资本增为80万元②。但招股之时,正值1888年的金融风潮席卷上海,“市面清寥,商股观望”、一直到1898年修建粤赣线时,才完成招股计划。③

然而电报局营业的增长,却十分迅速。开办不到3年,所收官报信资,即足以全部偿还所欠官款。④到甲午战争结束的1895年,营业收入上升到114万余元的高峰。⑤它的赢利,也是显著的。在最初10年中,每年股息都维持在7%的水平以上⑥,这在当时是比较少见的。

但是,电报局的成立,排斥了其它民营电报的存在。当它改为官督商办时,上述李瀚等人也在筹划恢复以前的计划。他们筹集资本30万元,设立华合公司,准备修建广州香港一线。⑦然而一开始就受到官方的冷遇,而英方又以其大东公司的海底电线不能在上海登陆为借口,拒绝华合电线与香港水线相接。这时盛宣怀插手进来,允许英国海线与电报局吴淞陆线相接,换取九龙陆线与香港海线相接,并乘机把华合公司并入电报总局,一个独立的华合公司,变成了电报总局的广州分局。从此以后,中国不再有私营电讯企业的产生。

四、金融、保险和海外贸易

(一) 金融 中国第一家新式银行企业,是1897年成立的中国通商银行。但是,主张成立银行的言论和建议以及筹设银行的活动,从十九世纪五十年代末期起,就已经开始陆续出现。

最早的建议,出自和资本主义有所接触的太平天国后期的重要人物洪仁玕。人所共知,在1859年提出的著名的《资政新篇》中,洪仁玕就提出了“兴银行”的建议,主张银行有发行纸币的权力,纸币“便于携带”,“大利于商贾士民”。⑧

接着在第二年,和太平天国有过接触的容闳,也向天国提出七条建议,其中第五条就是

① 《海防档》,丁,电线,第432页、731页、1221—1222页;《李鸿章集》,奏稿,卷六二;《洋务运动》,第6册,第417页。

② 《李鸿章集》,奏稿,卷四五。

③ 《申报》,1888年5月28日。

④ 《李鸿章集》,奏稿,卷五三。

⑤ 经元善,上引书,卷一。

⑥ 《捷报》,1893年8月18日,第247—248页。

⑦ 《海防档》,丁,电报(二),308页。

⑧ 罗尔纲:《太平天国文选》,1861年版。

创立银行制度①。

议论发自革命阵营而未得施行的银行计划，在清王朝统治的地区，却有了实际的活动。最初在广州的看银师和洋行买办中间，为了适应广州的对外贸易，在六十年代之初，就开始酝酿合股银行的建立。②这种银行实际上也许类似中国封建社会原有的钱庄，但是它们卷入了资本主义国家对中国的贸易，这一点就赋予了它们本身以新的意义，这是没有疑问的。

类似这样的机构，在华南地区其它通商口岸，以后也陆续有所发现。七十年代初期，作为通商口岸的汕头，就已经存在向内地运送鸦片、匹头以及其它外国进口货物的转运行。它们不但运送货物和金银，而且办理汇兑，有力地控制着一切有关贸易的事务。“它们多半是真正富有的公司，有大量的资本，这些资本有的是自己投资，有的是别人存款”。③如果说，六十年代广州看银师的组织的活动，还“受到限制”，因为他们“缺乏资本”，④那么，七十年代汕头的转运行，显然前进了一步。

除此以外，华侨商人在七十年代之初，也开始在沿海侨汇集中地区经营汇兑业务。在福建，据说早在七十年代之初（1871）就有侨商郑顺荣“批馆兼收代转银信”，这应该看作是中国人自办海外金融业务的萌芽。

首次以有限股份公司形式出现的新式银行，如今见之于记载的，是1876年准备在广州设立的荣康银号。这个计划最初是招商局的唐廷枢向热心洋务的丁日昌提出的。⑤这是一家专门为海外贸易和远洋航运服务的银行。总行设在广州，分支机构除了国内的上海、天津、福州、汕头和香港以外，⑥还“分设在伦敦、日本以及世界其他各地”。⑦主要股东是一群广东商人，主持其事者是一个名叫陈桂生的广东帮。⑧这个银行的资本，定为200万元，⑨这在当时中国自有的工商业中是罕见的。一个十分引人注目的地方是：公司的资本，虽然分两次招收，不能一次招足，但却“不准西商入股”。⑩其所以如此，则是为了便利“中国商贾汇兑”，使“我中国之远客异邦者，必皆争握利权，与西商齐驱并驾”。⑪但是，在十九世纪七十年代中期，当资本为500万元的英国汇丰银行在中国已经立足了10年之久，中国商人想实现这一愿望，看来是不容易的。这个公司虽然拟定99条试办章程，用九九（久久）以示垂之永久，⑫但筹办不及三月，便以资本招集不易打算缩小规模。⑬到了1877年初，除了空荡荡

① 中国人民银行上海市分行金融研究室编：《中国第一家银行》，1982年版，第2页，Yung Wing（容闳）：My Life in China and America（《容闳自传》），1909年版，第109—110页。

② 《陆路贸易报告》（Overland Trade Reports），1861年10月31日，第10页。

③ 《关册》，1874年，汕头，第207页。

④ 《陆路贸易报告》，1861年10月31日，第10页。

⑤ 《申报》，1876年3月18日，4月3日。

⑥ 《申报》，1876年5月20日；《捷报》，1876年4月6日，第316页。

⑦ 《通闻西报》，（Shanghai Courier and China Gazette），1886年3月18日，第2页

⑧ 《新报》，1876年12月20日。

⑨ 《新报》，1876年12月21日。

⑩ 《申报》，1876年5月20日。

⑪ 《新报》，1876年12月12日，12月20日。

⑫ 《捷报》，1876年5月20日，第475页。

⑬ 《捷报》，1876年9月23日第299页。

的99条试办章程停留在报纸上以外,社会上再也不见它的活动了。

荣康银号虽然没有成为现实,但从此以后,新式银行的设立,愈来愈为人们所向往。七十年代后期以至八十年代中期,天津、上海、北京等地,接连不断出现设立新式银行的建议和活动。1877年有“华人拟在天津设一银行,计本银共30万两”,“由招商局人司理其事”。①1882年又有华人“欲在上海仿照西法开一大银行”,“广帮商人之富裕者可纠以入股”②。1885年在李鸿章的支持下,又有人主张在京师“仿照西国银行开设一官汇号”,“以京中立一总〔号〕,其余通商口岸及各省、外洋各国均设分号”,“所出银票寰海流通”。③但是,所有这些,最后都没有成为事实。

尽管如此,设立新式银行的建议,仍然不绝如缕。进入九十年代以后,从盛京将军依克唐阿到顺天府尹胡燏芬,从郑观应到汪穉卿,从容闳到盛宣怀,都先后发出各式各样的议论,④最后导致中国通商银行的产生。这是中国银行史上的一个重要里程碑,然而它所处的时期,已经在我们所要讨论的范围以外,这里就不多所论列了。

(二) 保险 中国人自办的第一家保险公司,是1876年初成立的保险招商局。它是由轮船招商局总办唐廷枢和会办徐润所发起,目的主要在承保轮船招商局的船只。开办时资本为十五万两,总局设在上海,并在轮船招商局设有码头之口岸,普遍设立分局。⑤由于分局遍及沿海及内地口岸,加以它又承保外商保险公司所不承保的夹板船,所以开业之后,投资者与投保者极为踊跃。1876年7月,申请入股的数额已达20万两,⑥而申请投保的,在1877年“像水一样地涌进来”。⑦与此同时,徐、唐等人复在保险招商局之外,集资25万两,创立仁和保险公司。⑧开办之后,盈利极丰,5年之中,公司支付股息253,000余两,超过了原有的资本额。⑨因续添股本25万两,并开展海外保险业务。⑩至于保险招商局在1878年改为济和保险公司,资本也扩大为50万两。⑪1886年两公司合并为仁济和保险公司,资本合而为100万两,⑫成为中国当时最大的一家保险企业。

在仁济和之外,香港、上海两处,七十到八十年代之中,还出现了一些华商保险公司。其中在香港的有1877年的安泰(资本40两),⑬1880年的常安⑭和1881年的万安⑮等3家保

① 《申报》,1877年8月4日;《通闻西报》,1877年8月2日,第2页。

② 《申报》,1882年3月3日。 ③ 《沪报》,1885年11月18日。

④ 参阅《中国第一家银行》,第93—95页;杨端六:《清代货币金融史稿》,1962年版,第366—367页。

⑤ 《益报》,1875年11月1日。 ⑥ 《捷报》。1876年7月15日,第46页。

⑦ 《通闻西报》,1877年4月20日,第3页。

⑧ 《通闻西报》,1887年4月20日,第3页;《徐润年谱》,第18页。

⑨ 《申报》,1881年3月12日。

⑩ 《徐润年谱》,第18页,《申报》,1881年3月12日。

⑪ 《徐润年谱》,第18页。

⑫ 《申报》,1890年4月18日。 ⑬ 《万国公报》,1877年3月24日,第430页。

⑭ 《申报》,1881年3月12日;《行名记录录》(The Chronicle and Directory for China, Japan and the Philippine),1880年,页206。 ⑮ 《申报》,1881年3月12日。

险公司。在上海的，有1882年的上海保险公司（资本50万两）。①这些公司有的是看到水险盈利丰厚，起而参与竞争，如安泰；②有的则是把范围扩大到火险，为华商保险业开辟新的领域，如常安、上海。但是，它们都没有得到很大的发展。

（三）海外贸易 在十九世纪六十年代末期，中国商人就已开始在海外组织公司经营贸易。1869年末，上海一家外国报纸，以《中国商人在欧洲》为题发表评论说，据说有些中国商人“已经试图在伦敦设立一家商行，目的在于为他们自己经营贸易”，“事实上这只是中国贸易在过去十年中所经历的行程的自然发展。在这十年中，中国商人已经变得愈来愈加熟悉经营对外贸易的方式，因此，已经坚定不移地变得愈来愈加摆脱外国的协助”。③进入七十年代以后，上海一些华文报纸也出现了同样的反映。1872年7月8日《申报》之《中国商人宜亲出洋贸易论》，1874年7月14日《汇报》之《丝茶宜出洋自卖论》，以及同年12月4日《彙报》之《华商贸易外洋论》，都发出了同样的呼吁。根据他们的报导，到1874年底为止，上海至少有一起华商贩运丝茶于英国，而在英国所设立之伦敦华商贸易公司，“必非一人之所能支，”当系天津、上海、粤东三处“商人之所为”。“果能行之有利，继之前往者源源不绝，则财用之裕，有可操券而得者也”。④事实上，1876年由天津海关道黎兆棠出面主持的宏远公司，⑤就是“继之前往者”当中比较知名的一个。这个贸易公司的计划和上述荣康银号的筹设，有着密切的关联。因为两个计划的发起人，都是当时担任轮船招商局总办的唐廷枢，而计划中的主要出资者，也都是唐廷枢原籍所在的广东商人。⑥公司资本最初定为30万两。⑦总行设在上海，伦敦、香港以及美国的纽约，都拟设立分行，其资本也以一半存储伦敦，为的是“以壮声名”⑧。这和荣康之不准西商人股有异曲同工之妙。但是，这个公司的计划，最后也同样落空。公司的筹划迁延了很长的时间，公司名称由宏远而肇兴，资本也由30万扩大到50万。⑨然不及3年，即行停闭。⑩不赞成举办这个公司的刘坤一说：“中国轮船前往外国各埠贸易，以与争此利权，即难免为洋人所忌。”⑪国际条件的恶劣，这可能是一个重要的原因，但洋务派官僚缺乏一致的支持，无疑是宏远终于流产的因素之一。

① 《申报》，1882年10月20日。

② 《申报》，1877年3月16日。

③ 《字林西报》，1869年2月4日，第6795页。

④ 《彙报》，1874年12月4日。

⑤ 《盛世危言后编》卷八。

⑥ 参阅《盛世危言后编》，卷八；《申报》，1881年4月29日。

⑦⑧ 《申报》，1876年3月6日。

⑨ 《申报》，1881年5月7日；《盛世危言》三编，1898年版，卷一。

⑩ 《盛世危言》三编，卷一。

⑪ 《洋务运动》，（六），第129页。

附表

第一表

上海船舶机器修造工业统计

1874年—1894年

设立年份	厂 名	经 营 项 目
1874①	招商局同茂船厂①	制造修理船只。②
1875	建昌铜铁机器厂	修理船舶。③
1875	邓泰记机器厂	修理船用零件。④
1880	远昌机器厂	修理船舶。⑤
1881⑥	虹口铁厂⑥	修理船舶,曾造船二艘。⑦
1881	合昌机器厂	修理船舶。⑧
1882前⑨	均昌机器厂⑨	修造船舶,曾造船六艘。⑩
1882	福昌机器厂	不详。⑪
1882	锦昌机器厂	“专做铜铁等件。”⑫
1882	永昌机器厂	修造轮船,后制缫丝车。⑬
1883	亚记机器厂	不详。⑭
1884	怡昌铜铁铺	承做铜铁器,装配煤气。⑮
1885	张万祥铁工厂	修造轧花机。⑯
1885	公茂机器船厂	修造小轮船。⑰
1886	中国机器轧铜公司	不详。⑱
1887前	成和机器厂	制造轮船,缫丝机器及石印、铅印机器。⑲
1888前⑳	顺成机器厂㉑	制造石印机器,㉒以及小轮船机器,马力机器,㉓气炉等。㉔
1888	韦四德厂	不详。㉕
1888	鸿铝铁厂	制造铜铁各式轮船机器,印刷车床。㉖
1888	义昌铜铁店	不详。㉗
1888	大昌机器厂	修造小轮船,缫丝车。㉘
1888	广顺源车船厂	不详。㉙
1889前㉚	广德昌机器造船行㉛	修造小轮船。㉜
1889	上海机器轧铜厂	不详。㉝
1889	黄元春磨刀厂	不详。㉞
1890	顺记翻砂厂	不详。㉟
1890	戴聚源铁工厂	修理轧花机。㊱
1891	炽丰机器厂	修理机器。㊲
1894前	恒昌祥机器厂	不详。㊳
1894前	家兴工厂	修造进口织袜机配件。㊴

第一表 资料来源及备注

- ①《汇报》，1874年8月14日。
- ②《申报》，1878年12月12日。1878年停业出租，资料来源同上引《申报》。
- ③《上海民族机器工业》，页111。
- ④《上海民族机器工业》，页111。1899年改组。资料来源同上。
- ⑤《上海民族机器工业》，页111。
- ⑥《商埠志》，页532—534。
- ⑦《申报》，1886年10月17日。
- ⑧《上海民族机器工业》，页111。
- ⑨《捷报》，1882年10月18日，页421。
- ⑩《捷报》，1884年2月6日，页152。
- ⑪《申报》，1882年10月9日。
- ⑫《申报》1882年8月21日。
- ⑬《上海民族机器工业》，页111。
- ⑭《申报》1883年6月18日。
- ⑮《字林西报》，1884年11月22日，页500。
- ⑯《上海民族机器工业》，页111。
- ⑰《上海民族机器工业》，页111。成立年份亦作1888，参阅孙毓棠，上引书，页1035。
- ⑱《申报》，1886年6月21日。
- ⑲《申报》，1887年7月30日。
- ⑳《申报》，1888年9月18日。
- ㉑《申报》1888年6月23日。
- ㉒《申报》1888年10月11日。
- ㉓《申报》，1888年5月28日。
- ㉔《申报》，1888年3月24日。
- ㉕《申报》，1888年11月20日。
- ㉖《上海民族机器工业》。页111。
- ㉗《申报》，1889年8月12日。
- ㉘《申报》，1889年6月20日。
- ㉙《上海民族机器工业》，页111。成立年亦作1885年，1900年停业，参阅《上海民族机器工业》页111。
- ㉚《申报》，1891年7月2日。
- ㉛《申报》，1889年2月15日。
- ㉜孙毓棠，上引书，页1035。
- ㉝《上海民族机器工业》，页111。成立年亦作1894年，参阅孙毓棠，上引书，页1035。
- ㉞孙毓棠，上引书，页1035。
- ㉟《光明日报》1965年4月5日；《上海民族机器工业》，页55。
- ㊱《光明日报》，1965年4月5日。

第二表
全国纱厂资本、纱锭、布机统计 1895年

厂 名	资本 (两)	纱锭 (枚)	布机 (台)
华新纱厂	240,000 ^①	12,000 ^②	—
湖北织布官局	1,040,000 ^③	30,000 ^④	1,000 ^④
裕源纱厂	400,000 ^⑤	25,000 ^⑥	—
盛华纺织总厂	2,500,000 ^⑦	65,000 ^⑧	750 ^⑨
裕晋纱厂	350,000 ^⑩	15,000 ^⑪	—
大纯纱厂	400,000	20,000 ^⑫	—
通久源纱厂	300,000 ^⑬	18,000 ^⑭	400 ^⑮
合 计	5,230,000	185,000	2150

资 料 来 源 及 备 注

- ① 《申报》，1888年4月22日。
 ② 《捷报》，1893年11月24日页816。原名纺纱新局，1894年后改名华新。
 ③ 孙毓棠，上引书，页949—950； ④ 《捷报》1893年3月17日，页393。
 ⑤ 《中国工商业考》页14。
 ⑥ 《海关十年报告》，1892—1901年，下卷，页513。原名不详，1894年后始名裕源。
 ⑦ 盛宣怀：《愚斋存稿》卷24、页10。
 ⑧ 《海关十年报告》，1892—1901年，下卷，页513。
 ⑨ 《中国工商业考》，页14。 ⑩ 《中国工商业考》，页14。
 ⑪ 《海关十年报告》1892—1901，宁波，页64 ⑫ 《关册》，1894年，宁波，页72。

第三表
全国工业分类统计* 1869—1894年

业别	厂 名	所 在 地	成立年份	停闭年份
造 纸	上海机器造纸总局	上海	1882 ^①	1892 ^①
	上海机器造纸总局申源分局	宁波	1887 ^②	1892 ^②
	广州造纸公司	广州	1882 ^③	—
	宏远堂机器造纸公司	南海	1889 ^④	1906 ^④
	笕箕湾机器造纸局	香港	1888 ^⑤	—
印 刷	同文书局	上海	1882 ^⑥	1898 ^⑥

(未完接下页)

第三表

业别	厂名	所在地	成立年份	停闭年份
面粉	蜚英馆石印馆	上海	1887 ^①	
	同裕昌印字局	上海	1888 ^②	
	積石书局	上海	1888 ^③	
	鸿宝斋石印局	上海	1888 ^④	
	鸿文书局	上海	1888 ^⑤	
	广州机器印刷局	广州	1882 ^⑥	
	宁波印刷厂	宁波	1874 ^⑦	
	杭州石印局	杭州	1892 ^⑧	
	擷华书局	北京	1884 ^⑨	
	裕泰恒火轮面粉局	上海	1882 ^⑩	
	泰和火轮机器粉局	上海	1886 ^⑪	
	禽成号面粉局	上海	1886 ^⑫	
	貽来牟机器磨坊	天津	1878 ^⑬	
	大来生机器磨坊	天津	1894 ^⑭	
	北京机器磨坊	北京	1895前 ^⑮	1895 ^⑯
	貽来牟机器磨面粉公司	通州	1892 ^⑰	
	福州机器面粉厂	福州	1887 ^⑱	
火柴	荣昌火柴厂	上海	1887 ^⑲	不久即停 ^⑲
	燧昌火柴厂	上海	1890前 ^⑳	不久停即 ^㉑
	燮昌火柴厂	上海	1890 ^㉒	
	厦门自来火局	厦门	1886 ^㉓	1889 ^㉔
	慈鸡火柴厂	慈谿	1889 ^㉕	不久即停 ^㉖
	巧明火柴厂	佛山	1879 ^㉗	
	义和公司	广州	1893 ^㉘	
	油麻地火柴厂	香港	1880 ^㉙	
	森昌泰火柴厂	重庆	1889 ^㉚	
	森昌正火柴厂	重庆	1891前 ^㉛	
	太原火柴局 ^㉜	太原		
	汕头榨油一厂	汕头	1879 ^㉝	
榨油	汕头榨油二厂	汕头	1893 ^㉞	
	潮阳榨油厂	潮阳	1881前 ^㉟	

(未完接下页)

第三表

业别	厂名	所在地	成立年份	停闭年份
锯木	上海锯木厂	上海	1878 ^{③⑧}	
	台湾锯木厂	基隆	1869 ^{③⑨}	
制糖	利远糖厂	香港	1882 ^④	1886 ^{④⑩}
	福州制糖厂	福州	1887 ^⑪	1890 ^{④⑪}
制药	中西大药房	上海	1887 ^⑫	
	中英大药房	上海	1894 ^⑬	
碾米	源昌碾米厂	上海	1888 ^⑭	
焙茶	福州机器焙茶厂	福州	1891 ^⑮	
制冰	上海制冰厂	上海	1886 ^⑯	1890 ^{⑯⑰}
肥皂	湾仔肥皂厂	香港	1894前 ^⑱	
印柴	清和印花柴坊	上海	1882 ^⑲	
硝皮	北洋织绒硝皮厂	天津	1887 ^⑳	
水泥	唐山细棉土厂	唐山	1889 ^㉑	1894 ^㉒
电灯	广州电灯公司	广州	1890 ^㉓	1899 ^㉓

* 船舶机器修造、缫丝和棉毛纺织三类不在本统计之内。

资料来源及备注

- ① 《申报》，1892年3月22日，9月4日。 ② 《申报》1887年2月4日，1892年9月4日。
 ③ 《捷报》，1882年9月9日，页270
 ④ 孙毓棠，上引书，页1000—1001，1906年系改组年份。
 ⑤ 《申报》，1888年3月4日，《捷报》，1894年2月2日，页168。
 ⑥ 《徐润年谱》，页31
 ⑦ 《申报》，1887年3月16日，《捷报》，1887年10月13日，页391。
 ⑧ 《申报》，1888年9月9日。 ⑨ 孙毓棠，上引书，页1006。
 ⑩ 孙毓棠，上引书，页1006。
 ⑪ 孙毓棠，上引书，页1006。以上三厂成立年份均据《捷报》1889年5月25日载上海“现有已印书局四五家”推定。
 ⑫ 《捷报》1882年9月9日，页270。
 ⑬ 《通闻西报》1874年2月27日，页179。 ⑭ 《捷报》，1892年12月23日，页939。
 ⑮ 张静庐《中国近代出版史料二编》页366，1954年版。
 ⑯ 《申报》1882年9月11日。 ⑰ 《申报》1886年6月21日。
 ⑱ 《申报》，1885年10月5日。 ⑲ 《捷报》1878年6月15日，页615。
 ⑳ 《申报》，1894年2月11日

- ②① 《光绪朝东华录》，页总3551，总3553，1958年中华版。
- ②② 《农工商部档案》此系天津贻来牟分厂。《捷报》1891年9月1日，页328。
- ②③ 《捷报》，1887年5月20日，页549。
- ②④ 《申报》，1887年7月8日，《清国事情》卷3，页566，1907年版。
- ②⑤ 《清国事情》。卷3，页566。 ②⑥ 《申报》1890年8月11日。
- ②⑦ 《申报》，1886年9月22日，《关州》，1889年，厦门，页83，《海关十年报告》1882—1891年，厦门，页521。 ②⑧ 《捷报》，1889年1月11日，页45。
- ②⑨ 《羊城晚报》，1962年1月11日。 ③① 《支那之工业》，页142。1917年版。
- ③② 《捷报》，1880年8月8日，页109。 ③③ 《支那之工业》，页241。
- ③④ 《支那之工业》，页241，《海关十年报告》，1882—1891年，重庆，页110。
- ③⑤ 《太原工业史料》，页16，1955年版。 ③⑥ 《关册》，1879年，汕头，页215。
- ③⑦ 《海关十年报告》，1892—1901年，汕头，页165。 ③⑧ 《关册》，1881年，汕头，页7。
- ③⑨ 《商埠志》，页578。 ③⑩ 《字林西报》1869年1月22日，页5723。
- ④① 《捷报》，1885年2月17日，页172。
- ④② 《捷报》，1887年5月20日，页549，《海关十年报告》，1882—1891年，福州，页427。
- ④③ 《中国征信所工商厂号调查表》 ④④ 《中国征信所工商厂号调查表》。
- ④⑤ 《商埠志》，页548。 ④⑥ 《捷报》，1891年1月9日，页33。
- ④⑦ 《捷报》，1886年4月17日，页387，1890年8月22日，页224—225。
- ④⑧ 《捷报》1894年8月31日，页353。 ④⑨ 《申报》，1882年9月19日。
- ④⑩ 《全国政协文史资料》，第49辑。
- ⑤① 《启新洋灰公司史料》页19，1963年版；《捷报》，1894年7月6日，页14—15。
- ⑤② 《海关十年报告》，1892—1901年，广州，页196。

第四表

全国金、银、铜、铅矿统计 1881—1894年

矿名	创办人	成立年份	招收资本(两)	停闭年份	概况
热河平泉铜矿	朱其诏	1881	340,000	1886	北洋大臣李鸿章、热河都统崇绮奏办，1881年招股4万两，1882年续招8万两，1883年续招12万两，因入股踊跃，又添收10万两。因熔炼不得法，所出净铜不及土法之半，1885年停工。1887年朱其诏拟添资本8万两，再度筹办，无结果。①
湖北鹤峰铜矿	朱季云	1882	200,000	1883	1877年有本地绅商拟办未成。原定招股15万两，因股票涨价，复增股5万两。曾试采铜砂200余担。1883年停闭后，1885年拟重新招股，以老股二折折抵新股，无结果。②

(未完接下页)

第四表

矿名	创办人	成立年份	招收资本(两)	停闭年份	概 况
湖北施宜铜矿	王辉远	1882	400,000	1884	1883年11月试采,至1884年2月共运黄铜6,200余担。未正式开采,便以亏折停闭。主持人以股金私贩雄黄,移抵栈欠,股东亏折股本75%。 ^③
热河承平银矿	李文耀	1882	400,000	1885	1881年锦州人倪中兴用土法开采,得利20余万两。1882年李文耀、朱其诏、唐廷枢等接办,由李文耀主持,办无成效,1885年停。1887年朱其诏再度开办,拟由李鸿章拨公款16,000两,另招商股10万两。均未得法。赔累40余万两。1890年改为土法生产,始略有盈余。 ^④
直隶顺德铜矿	宋宝华	1882	200,000	1884	开采后发现矿苗不旺,即行停工。股东股本亏折殆尽 ^⑤
云南铜矿	唐炯、 胡家桢	1883	1,000,000	1890	1876年云南巡抚岑毓英拟用机器开采不成,1883年云贵总督岑毓英云南巡抚唐炯奏请招商集股开办,由胡家桢负责主持,实际只招得股本7万余两,中途停顿。1887年唐炯再度开办,委王炽招股,1889年开采巧家厂,每月产铜7万斤,并拟使用开凿、通风、洩水机器。1890年以经费不敷停采,改向矿户收购矿砂。 ^⑥
湖北长乐铜矿	金涤泉	1883	100,000	1883	未见经营。 ^⑦
安徽池州铜矿	杨德	1883	300,000	1891	最初勘探,估计每百斤铜砂可得铜10—15斤。开采结果,每百斤只能得铜3—4斤,不敷成本,停工。耗资30万两。 ^⑧
山东登州铅矿	盛宣怀	1883	?	1883	未见经营。 ^⑨
福建石竹山铅矿	丁枏	1885	100,000元	1888	曾设小炉化铅,结果不佳。所化铅砂仅及通常的六分之一。兼以经费无着,停歇。 ^⑩
山东平度金矿	李宗岱	1885	210,000	1889	1883年李宗岱请办棲霞等县金矿,未准。1885年再度请办平度金矿,1887年4月开工,有春矿机一座,号称每日可出砂金50吨,但截至1889年只出金砂180吨,而且金质低下,因于1889年停闭。除耗股本21万两外,尚亏空公款6万两,汇丰银行借款18万两,共45万两。 ^⑪

(未完接下页)

第四表

矿名	创办人	成立年份	招收资本(两)	停闭年份	概 概
山东淄川铅矿	徐祝三	1887	?	1892	1888年每日出铅砂1,600斤后,降至千斤以下,且以成本高于手工生产,因而停顿。 ⁽¹²⁾
海南岛大艳山铜矿	张廷钧	1887	?	1888	主要目的在开垦荒地,兼购备机器开采铜矿。1887年底开工。至次年九月底共采矿砂14,616斤,以成效不大停办。 ⁽¹³⁾
广东香山天华银矿	何昆山	1888	280,000	1890	何原经办儋州银矿,大屿山铅矿,资本各十万两,1888年大屿山铅矿开工,1889年唐庭枢、徐润加入,将两矿合并为天华银矿,续招股本8万余元,以资本不继停办。 ⁽¹⁴⁾
广西贵县天平寨银矿	谢光绮	1889	?	?	未见经营。 ⁽¹⁵⁾
黑龙江漠河金矿	李金铺	1889	200,000	1900	李金铺于1887年开始勘探,1892年正式开工。前两年经营比较困难,1890年李病故,由袁大化接办,1892年增添新股。1893—1894年扩大生产规模,继开观音山金矿,营业好转,出现巨额红利。1895年金产量达到五万两的高峰。以后又走下坡路。1900年被俄军占领,停办。 ⁽¹⁶⁾
吉林天宝山银矿	程光第	1890	10,000	1896	1890年吉林将军长顺委程光第勘办,1891年立案,部分使用机器。1896年亏银五万两,查封。 ⁽¹⁷⁾
山东宁海金矿	马建忠 陈世昌等	1890	1,500,000	1890	接收平度金矿,并开采宁海金矿。实际只集股30万两。试采九个月即失败停工。 ⁽¹⁸⁾
山东招远金矿	李赞熏 陈世昌等	1891	600,000	1892	接办平度金矿,并开办招远金矿。实际只招得资本6万两,1892年开采,不久即失败。以后又由李宗岱用土法开采,1895年被山东巡抚李秉衡封闭。 ⁽¹⁹⁾
热河建平金矿	徐 润	1892	?	1898	1892年李鸿章札委徐润勘办,以工代赈。1893—1894年共出金7,200余两然成本过重,获利甚微。至1896年获利8,500银两,1898年徐润即未再办。 ⁽²⁰⁾
湖北兴山铜铅厂	吴 某	1893	5,000左右	?	1893年试采有效,拟设局增资,详情不明。 ⁽²¹⁾
吉林三姓金矿	宋春鳌	1894	100,000	1900	开采略见成效,1900年由于八国联军入侵,停办。 ⁽²²⁾

- ① 李鸿章集》，奏稿，卷40，页46。《申报》，1883年4月18日，《沪报》，1883年4月19日，5月1日，1884年1月3日，1886年3月17日，1887年1月29日，《益闻录》，1884年2月9日。
- ② 《申报》，1877年9月12日，《沪报》，1884年1月3日，《申报》，1885年7月13日。
- ③ 《申报》，1884年9月2日，10月5日，11月8日，1885年11月8日，《沪报》，1884年1月3日，11月5日，1885年9月12日。
- ④ 《捷报》，1883年10月10日，页421—422，《申报》，1883年6月29日，《沪报》，1884年1月3日，1885年6月15日，1889年1月19日。《徐润年谱》，页76。
- ⑤ 《申报》，1882年10月26日，《沪报》，1884年1月3日，1月8日，《益闻报》，1884年2月6日。
- ⑥ 《矿务档》，第6册，页3175，页3199，页3204。《捷报》，1884年9月20日，页323，1888年7月21日，页68，1890年10月3日，页399。《申报》，1884年9月29日，《光绪朝东华录》页总1709。盛康编《皇朝经世文续编》，卷57，页40。1897年版。
- ⑦ 《申报》，1883年3月18日，《沪报》1884年1月3日。
- ⑧ 《申报》，1891年7月8日，1893年8月9日，《捷报》1893年，8月18日，页248。
- ⑨ 《申报》，1883年7月13日，《捷报》1883年9月14日，页324。
- ⑩ 《奏办福建铅砂局章程》，页5。《皇朝道咸同光奏议》卷12，页15—16。1902年版，《矿务档》，第5册，页2962，卞宝第《卞制军奏议》，卷11，页17—18，1894年版。
- ⑪ 李秉衡《李忠节公奏议》卷10，页26—29，1930年版，《捷报》1887年4月13日，页410，7月8日，页41，《申报》，1887年6月10日，《海关十年报告》，1882—1891年，烟台，页75—76，《关册》1889年，烟台，页46—47，1890年，烟台，页50。
- ⑫ 《李鸿章集》海军函稿，卷3页6—7，《益闻录》1888年8月11日，11月24日，《关册》，1892年，烟台，页47。
- ⑬ 《矿务档》，第5册，页3084，《张之洞集》，卷131，电牍10。
- ⑭ 《沪报》，1886年5月2日，《捷报》，1888年4月7日，页364，1889年11月8日，页565，《徐润年谱》，页45，页47。
- ⑮ 《皇朝经世文续编》，卷57，页29—31。
- ⑯ 《矿务档》，第7册，页4428，页4486，页4561，页4618，《黑龙江矿务招商章程》，第2条，第16条。《李鸿章集》，电稿，页14—15，《申报》1894年4月21日。
- ⑰ 《矿务档》第7册，页4146。
- ⑱ 《山东宁海州金矿图说》页10—13，《申报》1891年8月4日，《海关十年报告》，1882—1891年烟台，页75—76。
- ⑲ 《矿务档》第2册，页1325，页1333，1342。
- ⑳ 《徐润年谱》，页77，页92，孙毓棠上引书，页1150。
- ㉑ 《沪报》1893年7月5日，《申报》，1893年12月10日。
- ㉒ 徐世昌、《退耕堂政书》卷6，页13，1914年版。

第五表
内河非通商口岸小轮公司统计 1882—1889年

成立年份	公司名称	创办人	航 线
1882	不详	李培松等	苏州—镇江, 淮安—扬州①
1883	湖南小轮公司	黎某	长沙—汉口及南湖内河②
1884	兆昌	彭成丰	宁波—定海③
1885	不详	黄日章	上海—苏州④
1886	鸿顺船局	不详	上海—南翔—嘉定—浏河⑤
1886	不详	吴子和等	上海—苏州⑥
1887	不详	韩山曦等	宁波—定海⑦
1888	广顺源车船厂	伦国材	上海—苏州⑧
1888	不详	不详	杭州、松江一带水运⑨
1886	不详	马建常	珠江⑩
1888—9	不详	不详	珠江⑪
1890	广记	不详	芝罘—登州—龙口—虎头崖⑫

资 料 来 源 及 备 注

- ① 《英国领事报告》，1882年，镇江，页6—7，《洋务运动》（六），页241，《申报》，1882年7月8日，7月15日。系计划设立。
- ② 《招商局档案》转见《南开经济研究所季刊》，1982年第4期，页61。系计划设立。
- ③ 《申报》，1890年4月25日，公司名称系以轮船名称代。系计划设立。
- ④ 《沪报》，1886年1月1日，系计划设立。 ⑤ 《申报》，1886年8月11日。
- ⑥ 《沪报》，1887年1月3日，系计划设立。 ⑦ 《申报》1890年4月25日，系计划设立。
- ⑧ 《申报》1889年8月12日，8月17日。系计划建立。
- ⑨ 《申报》1890年4月25日，系计划设立。 ⑩ 《1886—1887年马士函稿》，系计划设立。
- ⑪ 《捷报》，1889年1月18日，页55，10月25日，页500。
- ⑫ 《新闻纸》，1890年9月26日，页922，《字林西报》，1887年3月2日，页195。公司名称系以轮船名称代。