

# 1903-1905年英日航業長江航運競爭——以 日本郵船收購麥邊洋行事件為例

林志龍\*

本文旨在討論日本首要航業日本郵船，於20世紀初進入中國長江航運市場的過程。本文挑戰現有對日本郵船收購英商麥邊洋行的個案研究，在首次使用的日本外務省檔案中，發現日本政府介入協助日本航運擴張的新證據；同時經由閱覽大量英國外交檔案及商船公司內部文獻，本研究歸結，面對日本郵船競爭的英國航商，為了保全己身利益，遊說英國政府施行保護主義貿易政策。故本個案是對日本帝國主義擴張的研究，也是英國自由貿易政策沒落的記錄。

關鍵詞：航運史、企業史、日本郵船、英日同盟

## 一、前言

英商「麥邊洋行」(McBain & Co.)於1876年開業，在漢口英租界擁有良好的碼頭設施，是20世紀初信譽卓著的船商。<sup>1</sup>1903年5月，日本最大的航

---

\* 國立中興大學歷史學系專任助理教授。

<sup>1</sup> 麥邊洋行簡史見松浦章，〈清末麥邊洋行(McBain & Co.)長江行輪業〉，《史泉》，第79號(大阪，1994.03)。

業公司「日本郵船」收購麥邊洋行，是為進入中國市場的開始。但由於英國官商的抵制，這項併購最後並未成功。最早的麥邊洋行事件研究出現在雷威廉(William D. Wray)的日本郵船史。雷氏在僅 5 頁的篇幅裡面使用的是太古、怡和及日本郵船的公司檔案，非常可惜的是他沒有使用日本外務省紀錄，所以他的分析無視日本政府扮演的重要角色。<sup>2</sup>同時他並未充份使用英國外交部檔案，因此他也沒有發現到英國駐漢口總領事費塞(E. D. H. Fraser)在這事件中的關鍵地位。<sup>3</sup>筆者除了參閱上述公司檔案之外，同時使用日本外務省及英國外交部檔案，得以重新詮釋事件過程，提出兩國政府介入商業競爭的證據。最後以微見著，探討 20 世紀初日本航業擴張的成因，以及英國全球貿易政策的轉變。

## 二、清末長江航運

1842 年《中英南京條約》簽訂後，西方商人得到前所未有的通商利權。在航運業方面，1862 年美商「旗昌洋行」(Russell & Co.)成立的「旗昌輪船公司」(Shanghai Steam Navigation Co.)是初期的贏家。但是旗昌洋行立即面臨英國商人的挑戰，旗昌洋行爲了減少營收波動的風險，在仍然具有優勢的情形下，於 1868 年與英商「公正輪船公司」(Union Steam Navigation Co.)以及其他較小的商船公司簽訂齊價合同(uniform rate agreement)，並劃分勢力範

<sup>2</sup> William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*(Cambridge, MA: Harvard University Press, 1984), pp. 351-355. 雷氏似乎是唯一得到日本郵船信任，得以自由閱覽其公司檔案的學者。不只是雷威廉，許多著作對麥邊洋行事件的敘述都不盡正確，例如李頌陶，《中國水上運輸》(台北：中國交通建設學會，1960)，頁233。聶寶璋與朱蔭貴編譯的資料選輯中，摘譯雷氏著作此段之前2頁，僅論日本郵船之計劃，而未提英國官商對日方行動的反擊，有斷章取義之嫌。見《中國近代航運史資料》(北京：中國社會科學出版社，2002)第2輯，頁153-155。

<sup>3</sup> 費塞(1859-1922)於1900年任駐漢口代理領事，於庚子拳亂時與張之洞達成互保協議，因此獲英國駐北京公使薩道義(Sir Ernst Satow)賞識得到真除。費塞是當時少數能說寫流利中文的英國外交官，也是薩道義及繼任的朱遜典(Sir John Newell Jordan)與在漢口中國要員的非官方連絡管道。費塞生平見其計聞： *Journal of the North China Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. LIII (1922), pp. 249-250及 P. D. Coates, *China Consuls*(Hong Kong: Oxford University Press, 1988), pp. 376-377.

圍。有研究指出這個協定對日後遠東海運同盟的建立深具影響。<sup>4</sup>

「怡和洋行」(Jardine Matheson & Co.)是最早進入中國航運市場的英國公司之一，但直到 1860 年代，怡和在中國的航業營運並不理想。<sup>5</sup>1867 年 1 月，旗昌洋行允諾維持長江航線的低運貨費率，換取怡和保證 10 年內只經營沿海航運。旗昌進一步於 1871 年與怡和達成齊價合同。1873 年，怡和成立經營沿海航運的「華海輪船公司」(China Coast S. N. Co.)，但仍資助買辦唐廷樞在長江流域的航運事業。1879 年，怡和成立「揚子輪船公司」(Yangtze S. N. Co.)，日後陸續增購船隻，於 1881 年合併控管的「北清輪船公司」(North China S. N. Co.)，於倫敦成立「怡和輪船公司」(Indo-China Navigation Steamship Co.)。

此外，有更多的英國商人看好遠東貿易前景：利物浦商人施懷雅(John Samuel Swire)，原本從事美國棉花貿易，自 1860 年代他開始在遠東販售英國紡織品，來彌補因受美國內戰影響的事業。1866 年，施懷雅在上海成立「太古洋行」(Butterfield & Swire)，並自 1867 年起擔任英國航商「藍煙函輪船公司」(Ocean Steam Ship Co.，俗稱 Blue Funnel Line)的遠東總代理。1872 年，施懷雅進一步成立「中國航業公司」(China Navigation Co.)，開始自己的航運事業。次年，施懷雅以庫平銀 260,000 兩高價買下「公正輪船公司」，以確保太古船隊有充足的碼頭設施及倉棧。長江中下游的航業勢力在這時逆轉，1873 年 7 月，太古與旗昌達成齊價合同，但太古雇用華籍買辦以穩定運貨來源，進而擴大市場佔有率。同時，清廷不甘航業利權落入外人之手，李鴻章便商請唐廷樞及徐潤等人成立「中國輪船招商局」。招商局得到清廷支持及大筆貸款，因而快速擴張。

1874 年，旗昌輪船退居守勢，被迫簽訂新的集資協定(pooling agreement)，在長江下游與太古平分市場；在上海天津航線方面，旗昌亦與

<sup>4</sup> Sheila Marriner, Francis E. Hyde, *The Senior John Samuel Swire 1825-1898: Management in Far Eastern Shipping Trade*(Liverpool: Liverpool University Press, 1967), pp. 136-138.

<sup>5</sup> 有關英國定期航業之研究見林志龍，〈十九世紀以來英國遠洋定期航線與政府補助的發展〉，《新史學》，第17卷第2期(台北，2006.06)。

怡和簽訂齊價合同，旗昌僅在上海寧波航線仍有優勢。但由於招商局的削價競爭，西方航商的價格協定並無法維持。1877年，旗昌不堪虧損，而將其船隻售予招商局，招商局因此一躍為最大航商。同年3月，招商局與怡和簽訂沿海航運齊價合同；12月，招商局進而與太古劃分長江航線市場，其中招商局分得55%。此後20年，起初招商局占有優勢，但未久便因內部腐敗及負債累累停止擴張，市場佔有率不斷下滑。以1883年1月3公司的新協議為例：在上海天津航線，招商局分得44%，太古怡和各得28%。隨著招商局的沒落，到了1890年代初，沿海及長江等航線已是三分天下的局勢。<sup>6</sup>

《中日馬關條約》簽訂後，外商在中國的競爭再起變化。日本得到等同西方列強的最惠國待遇，同時拜庫平銀254,750,000兩賠款之賜，日本國家外匯存底大增，得以建立與西歐金融接軌的金本位制度，不再需為國際金銀比價波動所苦。馬關條約增開蘇州、杭州、沙市及重慶等長江口岸通商，也是日商與西方商人競爭的新戰場。與西方商人不同的是，日本商人在中國的活動有日本政府強而有力的協助：1896年，日本政府即決議鼓勵日商在中國貿易。<sup>7</sup>同年，日本商人白岩龍平與中國商人在上海合資成立「大東新利洋行」，日人開始以附股的方式從事長江內河之營運。1898年，清廷頒布《內港行船章程》及《續補內港行輪章程》，外商得以獨立從事各通商省份之內河航運。同年，白岩在得到日本官方支持後，在日本成立「大東汽船會社」。

<sup>6</sup> 呂實強，《中國早期的輪船經營》(台北：中央研究院近代史研究所，1976)。劉廣京(Kwang-ching Liu), *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*(Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962)；〈中英輪船航運競爭，一八七二—一八八五〉，《經世思想與新興企業》(台北：聯經出版社，1990)及〈唐廷樞之買辦時代〉，《清華學報》，第2卷第2期(台北：1961.06)。黎志剛，〈輪船招商局國有問題，1878-1881〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第17期(台北，1988.06)；〈輪船招商局經營管理問題，1872-1901〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第19期(台北，1990.06)。Robert B. Forbes, *Personal Reminiscences*(New York: Library Editions, Ltd., 1970), pp. 366-368。張后銓主編，《招商局史(近代部份)》(北京：人民交通出版社，1988)，頁110-115、195-199。2005年中國甫出版招商局史研究論文選集：招商局史研究會編，《招商局與近代中國研究》(北京：中國社會科學出版社，2005)。

<sup>7</sup> 山口和雄，〈第一回農商工高等會議の役割〉，《東京大學 經濟學論集》，第29卷第3期(東京，1963.10)。

這家公司經營上海至蘇州及杭州航線，是第 1 家在長江流域活動的日本航運公司。當時太古及怡和都未盡全力經營此航線，與大東汽船競爭的是中國商人戴嗣源在 1891 年成立的「戴生昌汽船」。1902 年《中日商約》簽定後，外國海輪亦可行駛內河，長江內河航運市場競爭更加激烈。<sup>8</sup>同年 11 月，招商局併購經營此航線的「利用輪船公司」，自此上海及蘇州、杭州之間的航運成爲大東、戴生昌及招商局三分鼎立的局面，1903 年 1 月，3 公司簽定集資協定來穩定收入。<sup>9</sup>

同時，日本其他航業公司也積極進入長江主航線。1898 年，在日本排名第二的「大阪商船」得到日本政府的財務補助，開始經營上海與漢口之間的定期航線。大阪商船最初因缺乏碼頭等設備而在經營上處於劣勢，同時也遭到太古、怡和及招商局以對貨主支付回扣 (rebates) 加以排擠。1900 年後，即使日本政府提高補助金，使大阪商船得以增資經營，太古仍只憂慮德國商船的擴張，而不以爲大阪商船能威脅 3 大公司的營運。<sup>10</sup>1902 年，日本政府斡旋日本郵船等公司，成立「湖南汽船株式會社」，以整合日本航業在長江中游的勢力。<sup>11</sup>此時，英國政府也察覺到日本政府補助日本航業在長江的擴張。<sup>12</sup>

<sup>8</sup> 王爾敏，《晚清商約外交》(香港：中文大學出版社，1998)，頁147-221。李永勝，《清末中外修訂商約交涉研究》(天津：南開大學出版社，2005)，頁211-219。

<sup>9</sup> 松浦章，〈清末大東汽船會社の江南内河就航について〉，《關西大學東西學術研究所紀要》，第24號(大阪，1991)。樊百川，《中國輪船航運業的興起》(四川人民出版社，1985)，頁432。張后銓主編，《招商局史(近代部份)》，頁257-258。

<sup>10</sup> 1902年3月22日，上海至倫敦函，太古洋行檔JSS I 2/22; William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, pp. 346-348. 3大公司在1901至1902年間曾試圖與德國商船公司就此航線運費協定事宜展開多次談判，但最後未獲成果。紀錄見太古洋行檔案JSS I 4/3。

<sup>11</sup> 日本郵船取得五分之一湖南汽船股份，並由加藤正義副社長出任湖南汽船會長，新公司重要成員並包括白岩龍平與大阪商船社長中橋德五郎等人，日本政府擔保湖南汽船持有人每年至少可分得股息百分之6。中村義，〈湖南汽船株式會社について〉，《辛亥革命研究》，第9號(東京，1990)。

<sup>12</sup> 1902年3月18日英駐東京公使館上英國外交部函，英國國家檔案FO46/551。

### 三、1903年英日長江航運競爭

當時，日本郵船若要將貨物自長江中游運至上海，除了湖南汽船外，必須依賴大阪商船的船隻，因此日本郵船便計劃開始漢口到上海的航班。漢口日本租界並沒有良好的碼頭設施，日本郵船便伺機在日租界之外置產以增加競爭力，位置良好的英租界碼頭，便成為他們覬覦的目標。<sup>13</sup>英日兩國甫於1902年1月締結「英日同盟」，近藤廉平社長判斷英國政府並不會干預日商與英商在中國的利益衝突，便授權上海分店長林民雄進行該公司在漢口的擴張。<sup>14</sup>1903年4月，日本駐漢口代理總領事矢田長之助替湖南公司調查非英國籍人士在英租界置產的法律問題。<sup>15</sup>5月，由在英租界置產或納稅的西方各國住民代表組成，處理租界行政事務的「大英工部局」(British municipal council)告知矢田，在英租界租用或購置碼頭，由工部局成員投票決定，而後端視英國領事是否批准。工部局並進一步表示，只要懸掛華旗的船隻不停泊，應無問題。<sup>16</sup>這個見解其實是源自英國在華法庭1878年的判例。但稍後英國駐上海總領事已經傾向只有英人得以租售英租界土地。1903年初，英國駐北京公使館亦已就使用漢口英租界設施的糾紛，提出有利於英商的見解。<sup>17</sup>

日本郵船隨即以1,812,000圓併購麥邊洋行，開始上海與漢口間的定期

<sup>13</sup> 漢口租界史略及英租界位置之優越性見費成康，《中國租界史》(上海：上海社會科學院出版社，1991)，頁242-243、287-292。

<sup>14</sup> William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, p. 351.

<sup>15</sup> 日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>16</sup> 5月9日矢田致大英工部局函；5月14日回函；5月21日矢田上日本外務省565號電，日本外務省記錄3-6-3-62。在中國各通商口岸的英國領事有權干預英租界的行政事務及各種糾紛，但甚少推翻工部局決議，費成康，《中國租界史》，頁165、243。依當時租界法規，華人不得在租界置產，但事實上，華人仍常借用洋人之名申請，大英工部局組織權限及華人置產限制見李紹依，〈漢口英租界見聞〉，《列強在中國的租界》(北京：中國文史出版社，1992)，頁209-211；Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*(Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1927), pp. 496-497, p. 504.

<sup>17</sup> 4月6日英駐北京公使館上英國外交部函，6月27日漢口總領事費塞備忘錄，英國國家檔案FO17/1712。當時大阪商船及一德國商號占用漢口英租界碼頭設施，費塞援用1901年9月俄國船隻占用漢口英租界碼頭之裁定，據此英國公使館不同意非英籍商人長期使用英租界之設施。1901年糾紛的通聯記錄收錄在國家檔案FO17/1593。

航線。<sup>18</sup>5月底，日本駐上海總領事向外務省表示，麥邊洋行併購案在英國法律上並無爭議。<sup>19</sup>英國駐漢口總領事館在這時則有大幅度的人事異動：費瑟總領事於5月中旬返國，而由普萊飛(G. M. H. Playfair)代理其職；副領事亦於6月初異動。實際上，這兩位新到任的總領事館要員對漢口商情並不熟悉。<sup>20</sup>

6月初，漢口英商「太平洋行」(Ramsay & Co.)行東蘭熙(Ramsay)向大英工部局申請租用原麥邊洋行使用的碼頭土地，事實上，太平洋行並無船隻，只是日本郵船於英租界的代理商。<sup>21</sup>工部局則對次回大會前的租用問題徵求英國官方意見。普萊飛以在該碼頭營運的船隻必須懸掛英旗為前提暫予批准，並將此申請轉呈至英國駐北京公使館，北京公使館以為此乃中國地方商務，既然普萊飛代理領事請求裁決，便將全案轉呈倫敦外交部請求裁示，因此一項在華租界商務問題成為英國中央政府的工作。<sup>22</sup>同時，香港怡和洋行以為麥邊洋行已結束營業，便建議倫敦總行租用原麥邊洋行使用的碼頭。<sup>23</sup>

英國在中日甲午戰爭結束之後，為了對抗法俄兩國在對華侵略上的合作，而在對華貸款談判方面與德國聯手。<sup>24</sup>1897年底，德國以德籍傳教士在

<sup>18</sup> 5月26日日本駐上海總領事上外務省581號電，日本外務省記錄3-6-3-62；《日本郵船百年史資料》(東京：日本郵船，1988)，頁528。黃光城編，《外國在華工商企業辭典》(成都：四川人民出版社，1995)，頁326-327稱麥邊洋行於20世紀初改以「家族無限合夥」經營，並在1932年在香港改組為「麥邊進口有限公司」(McBain Imports, Ltd.)。故麥邊洋行極可能在1903年結束航運經營，而將該部門資產售予日本郵船，而後專營進出口貿易。在一封1903年6月13日的信件中，怡和洋行也指出麥邊出售的只是其航業部門，英國國家檔案FO17/1712。

<sup>19</sup> 5月30日日本駐上海總領事上外務省602號電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>20</sup> 1903年5月25日及6月6日英國外交部任命令；10月17日普萊飛上外交部函，英國國家檔案FO17/1612。

<sup>21</sup> 6月6日太平洋行致大英工部局，英國國家檔案FO17/1712；但8日蘭熙於另一申請函中改稱其為日本郵船申請，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>22</sup> 6月10日工部局致英國駐漢口領事館函，6月11日太平洋行致英國駐漢口領事館函；6月12日普萊飛致北京公使館函，6月22日北京公使館上外交部函，英國國家檔案FO17/1712；6月12日太平洋行致工部局函，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>23</sup> 6月12日香港至倫敦函，怡和洋行檔32/8。

<sup>24</sup> 李國祈，〈一八九五年列強對中國償日戰債借款的競爭〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第2期(台北，1971.06)。

山東遇害，出兵占領膠州灣。英國對此事不置可否，大有以德制俄之意圖，但從此除了俄國，德國也成爲英國眼中可能自北南下，在長江流域與英國競爭的強權。1898年2月，英國強迫清廷承諾不得將長江沿岸割予他國，這個政策一方面防止俄德兩國在中國擴張，另一方面，是1895年以怡和行東機昔(J. W. Keswick)爲首的利益團體的遊說結果，英國在華商業特權得以更加鞏固。<sup>25</sup>爲了擴大對此地區鐵路利權的保護，英國先後在1898及1899年和德俄兩國達成協議。<sup>26</sup>但是，進一步的英俄談判卻以失敗收場，俄國且趁庚子拳亂侵佔中國東北，英德協定雖有進展，可是兩國在遠東結盟的構想，在1901年經歷轉折，最終仍未達成。當時德國企圖取代英國，成爲海上霸主，航業勢力持續擴張，加上俄國在陸上的威脅，20世紀初的英國政府，對於在華既得優勢的將來，有著高度的不確定感。<sup>27</sup>由此看來，實際上近藤廉平誤判了英國政府對麥邊洋行事件的態度。

6月13日，蘭熙警告日本郵船，他發現怡和洋行正因想使用同一個碼頭土地，而要求英國外交部干涉此事，蘭熙並建議日本郵船動用他們自有的外

<sup>25</sup> 1895年11月16日訪談記錄，英國國家檔案FO17/1256。

<sup>26</sup> E. W. Edwards, *British Diplomacy and Finance in China*(Oxford: Clarendon Press, 1987), pp. 51-52.; J. A. S. Grenville, *Lord Salisbury and Foreign Policy*(London: The Athlone Press, 1970), chapter 6.

<sup>27</sup> 有關19世紀末德國的中國政策，李國祈教授的研究仍是必讀的經典，*Die Chinesische Politik zum Einspruch von Shimonoseki und gegen die Erwerbung der Kiautschou-Bucht: studien zu den chinesisch-deutsche Beziehungen von 1895 bis 1898*(Münster: C. J. Fahle, 1966)。較新的研究見Sang Su Jung, *Deutschland und das Gelbe Meer*(Frankfurt am Main: Peter Lang, 1996), pp. 155-171; 有關1897年德國攻佔膠州灣的最新研究見Terrell D. Gottschall, "Go for them with a Mailed Fist," *International Journal of Maritime History*, 15:1 (June, 2003). T. G. Otte的博士論文歸結，英德兩國如果在遠東結盟，將會牽動當時英法兩國在北非的緊張局勢，由列強的全球權力均勢觀之，英德同盟不可能成立。見Great Britain, "Germany and the Chinese Question, 1897-1902"(Birmingham: Ph.D. thesis, University of Birmingham, 1996)。對20世紀初德國航運業在遠東活動的研究見Lars U. Scholl, "Africa to the British, East Asia to the Germans," in Richard Harding, Adrian Jarvis and Alston Kennerley eds., *British Ships in China Seas*(Liverpool: National Museums Liverpool, 2004)。討論同時期的列強在華勢力角逐，見王曾才，《英國對華外交與門戶開放政策》(台北：臺灣商務印書館，1967)。以及L. K. Young, *British Policy in China, 1895-1902*(Oxford: the Clarendon Press, 1970)。當時俄國侵華與其他列強反應，略述見郭廷以，《近代中國史綱》(台北：曉園出版社，1994)，頁327-336。



交管道來抗衡。<sup>28</sup>6月15日，蘭熙面晤普萊飛，磋商申請案，普萊飛宣稱在尚未接獲進一步飭令前，唯有懸掛英國國旗之船隻可以使用英租界碼頭。太平洋行實無船隻，只是代日船出面。因此，蘭熙建議日本郵船，由於麥邊洋行的承租權尚未期滿，日本郵船的船隻可以用麥邊洋行之名營運，留待次年工部局大會投票前夕再另行申請。蘭熙進一步表示，英國外交部極可能對日商採取強硬的態度，以防止快速擴張的德國航運業用同樣模式進入英租界。<sup>29</sup>

針對英方的動作，日本外務省自有回應之道。6月18日，日本外相小村壽太郎飭令駐北京公使內田康哉，聯絡英國駐北京公使館，設法使英國政府做出對日本有利的政策。<sup>30</sup>日本駐上海總領事小田切萬壽之助則發現怡和、太古兩公司已經開始懷疑日本郵船將與大阪商船合作，而對日商提高警覺。<sup>31</sup>同時，矢田要求內田公使聯絡日本駐英國公使館以尋求協助。<sup>32</sup>

1903年7月，機昔因不滿普萊飛的處理態度，便求見外相藍斯頓爵(Lord Lansdowne)，要求英國政府直接干預此事。<sup>33</sup>藍斯頓爵首先飭令漢口總領事館，設法拒絕太平洋行的申請，同時他要求機昔，倘若太平洋行的申請被拒，怡和須以同價接收碼頭土地等設施，機昔立即同意。<sup>34</sup>英國外交部即刻開始尋找法源來拒絕太平洋行的申請。<sup>35</sup>此時，太古洋行配合怡和的策略：行東史考特(James Henry Scott)聯絡在英的費瑟商討回應策略，費瑟認同意怡和及太古的觀點，認為日本商人正在威脅英商在華利益，而英國政府必須採取行

<sup>28</sup> 6月13日太平洋行致日本郵船函，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>29</sup> 6月15日太平洋行致日本郵船函，日本外務省記錄3-6-3-62；有關當時英國官方對德國航業在遠東擴張的憂慮，見費瑟在1904年1月14日上外交部的密函，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>30</sup> 6月18日電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>31</sup> 6月23日日本駐漢口總領事館上北京公使館電；29日日本駐上海總領事館上北京公使館電，日本外務省記錄3-6-3-62。小田切萬壽之助在20世紀初中日英外交的重要性見于乃明，〈日英同盟前史〉，《政大日本研究》，第1期(台北，2004.01)。

<sup>32</sup> 6月19、25日矢田致內田密電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>33</sup> 7月23日怡和輪船公司致外交部函，太古洋行檔JSS XI 2/1。

<sup>34</sup> 8月3日英國外交部致怡和輪船公司函及4日回函，太古洋行檔JSS XI 2/1。

<sup>35</sup> 8月20、24日外交部函，英國國家檔案FO17/1712。

動保護英商。費瑟也不滿意普萊飛的處理手法，因而私下聯絡外交部。<sup>36</sup>

#### 四、1903 - 1905年英日政商的對決

日本外務省於9月接獲情報，英國駐漢口總領事館正尋求法律途徑拒絕太平洋行的申請。<sup>37</sup>同一時候，怡和洋行提醒英國政府，日本郵船正按同模式在鎮江收購英租界資產。<sup>38</sup>在漢口，矢田注意到，如果稍後工部局投票通過太平洋行的申請，日本郵船仍有可能在英租界內活動。<sup>39</sup>怡和及太古也察覺他們可以在工部局內部運作，然後藉投票表決取勝。<sup>40</sup>因此工部局年會便成為雙方對決的場所，取得工部局過半數成員支持者便可得勝。

當時工部局許多成員以為，英國領事之所以想拒絕太平洋行，是打算圖利怡和洋行。<sup>41</sup>此外，許多漢口商人事實上希望日本郵船的加入競爭能使得運費下降。<sup>42</sup>英國公使館也發現這些不滿太古、怡和及招商局3公司壟斷運價的商人極可能在投票時支持太平洋行。<sup>43</sup>經過數月的調查，英國外交部發現，若透過現有的法規，漢口總領事直接否決太平洋行申請將有爭議。費瑟進而建議，爭取工部局多數成員支持，經由投票批准怡和洋行申請。但經過分析，費瑟承認，工部局多數成員傾向支持太平洋行，怡和洋行的申請極可能在次年舉行的大會投票中落敗。<sup>44</sup>

<sup>36</sup> 太古洋行檔JSS I 4/3; 在英國國家檔案FO17/1712及1713兩檔案匣中有10餘封費瑟上外交部的親筆密函。第1封日期為1903年7月27日，外交部稍後的行動幾乎完全依照費瑟的建議。

<sup>37</sup> 日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>38</sup> 9月1日怡和輪船公司致外交部函，太古洋行檔JSS XI 2/1。日本郵船在鎮江的活動見英國駐鎮江總領事的報告，英國國家檔案FO17/1712。

<sup>39</sup> 9月12日矢田致小村密電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>40</sup> 太古洋行檔JSSXI 2/1, JSS I 4/3。

<sup>41</sup> 6月24日香港至倫敦函，怡和洋行檔32/8。

<sup>42</sup> 7月13日香港至倫敦函，怡和洋行檔32/8。

<sup>43</sup> 8月12日駐北京公使館上外交部函，英國國家檔案FO17/1712。

<sup>44</sup> 英國外交部、北京公使館、漢口總領事館、費瑟與英國在華法律顧問(Crown Advocate)自1903年8月至12月的通聯記錄顯示英國外交部試圖使用過往判例及法規阻止申請成立，但是薩道義及普萊飛極力反對這種對法規的擴張解釋，相關通聯收於英國國家檔案FO17/1712。英國國家檔案館中有關英上海法庭自1895至1904年的資料尚未開放(FO656/239和FO656/240間有10年的

根據 10 月 9 日簽訂的《中日通商行船續約》，長沙亦開放為通商口岸。對日本郵船來說，這是另一個利多消息，也使近藤廉平更堅定必須替日本郵船在該地建立一條穩定的營運網絡，這無疑激化了湖南地方的貿易競爭。<sup>45</sup>稍後英國外交部決定，唯有懸掛英旗的船隻可以停靠英租界碼頭。<sup>46</sup>眼見局勢發展至此，小田切提醒內田，這件爭端已經不僅僅是英日兩國在中國的貿易衝突，麥邊洋行事件可能導致英國全球政策的轉變。<sup>47</sup>同日，小村再次飭令內田，聯絡英國駐北京公使薩道義。薩道義向內田證實，整起爭端起自於某一英國公司向外交部的請託。小田切則向外務省報告，可靠情報指出是怡和洋行在幕後遊說英國政府。<sup>48</sup>隨後，薩道義回報倫敦，日本郵船在漢口的船隻極可能改掛英旗。同時他提醒外交部，對英在華航運業的保護是助長航業壟斷，對其他英國在華製造業不見得有所幫助。<sup>49</sup>現有證據顯示，當時日本郵船曾嘗試與怡和洋行談判，以便讓日本郵船的船隻懸掛英國國旗。<sup>50</sup>而怡和洋行則同時與英國政府及日本郵船兩面談判。<sup>51</sup>11 月，怡和向薩道義施壓，請求協助。同時，太古向怡和提議，兩公司合作申請使用這個具有爭議的碼頭土地。<sup>52</sup>

1904 年 1 月，太平洋行建議日本郵船調整策略，蘭熙表示，他已與普萊

---

中斷)，因此筆者無法進一步追查這個案例的司法背景。

<sup>45</sup> William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, p. 350.

<sup>46</sup> 10月16、28日英駐日公使館上外交部電，英國國家檔案館FO46/568；10月18、21日日本駐上海總領事館上外務省電，日本外務省記錄3-6-3-62。英國國家檔案FO17/1712中有一Japan Mail 9月3日有關湖南公司股東大會的剪報，其中直陳日本郵船在漢口計畫購置的資產將可擴張湖南公司的業務，這個直接證實湖南公司與日本郵船、太平洋行關係的情報極可能是英國政府堅定強烈態度的重要原因。

<sup>47</sup> 10月19日小田切致內田密報，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>48</sup> 10月19日電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>49</sup> 12月18日上海至倫敦函，太古洋行檔JSS I 2/22。

<sup>50</sup> 英駐日公使賓訥樂(Sir C. MacDonald)上外交部電，英國國家檔案FO46/568。

<sup>51</sup> 10月24日內田致小村電、29日密電，日本外務省記錄3-6-3-62；10月29日薩道義上外交部函，英國國家檔案FO17/1712。

<sup>52</sup> 11月19日怡和輪船公司致薩道義函，太古洋行檔JSS I 2/22；11月20日怡和輪船公司致中國航業公司函，太古洋行檔JSS XI 2/1。

飛達成共識，工部局將釋出更多土地供航商使用。<sup>53</sup>但是英國政府立即否決這項妥協方案。<sup>54</sup>同時，在華英國法務官員發現，經由從嚴解釋法規，唯有英國公司得以租賃英租界資產。<sup>55</sup>這使得日本郵船失去申請資格。

2月9日，英國駐漢口總領事館詰問蘭熙，為什麼太平洋行沒有船隻，卻申請租用碼頭土地。普萊飛警告蘭熙，若無法合理解釋，其申請可能遭到駁回。<sup>56</sup>當時，日本郵船暫時租用俄國租界內的碼頭維持營運，在1904年2月6日日俄戰爭爆發後，此計無法維持，日本郵船轉而租用法國租界碼頭。2月13日，麥邊洋行的所有人喬治麥邊（George McBain）猝死。2月15日，日本郵船致函英駐漢口總領事館，取消併購麥邊洋行的計劃。<sup>57</sup>事實上，這是日本郵船的新佈局：太平洋行得到非英國籍成員的支持，工部局於2月24日以100對44票通過蘭熙的租用申請。<sup>58</sup>2月27日，日本郵船在上海與喬治麥邊的遺產繼承人達成協議，取消原有的合約。3月19日，日本郵船在香港依英國法成立「長江輪船公司」（Yangtze Shipping Co.），由日本郵船上海支店的伊東米治郎出任社長，並雇用太平洋行爲此公司在漢口的代理商。原麥邊洋行財產立刻轉移至新公司名下。<sup>59</sup>但英國外交部仍密飭駐漢口總領事館，設法影響工部局，讓怡和洋行得到租賃權。<sup>60</sup>4月，費瑟建議修改投票辦法，凡工部局大會提案，需過半數英籍成員投票同意才可通過。面對英國政府不友善的態度，日本郵船要求外務省出面交涉：日本駐倫敦公使林董以英

<sup>53</sup> 1月13日蘭熙致日本郵船函，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>54</sup> 1月20日薩道義致普萊飛函、2月3日大英工部局致蘭熙函、日本駐漢口領事館上外務省電，日本外務省記錄3-6-3-62。普萊飛在3月22日致薩道義的信件中透露他個人支持這項妥協方案，甚至到1904年8月9日的信件中他仍大力鼓吹公用碼頭的構想，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>55</sup> 2月3日英駐漢口總領事館上北京公使館、19日北京公使館上外交部函，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>56</sup> 2月9日函，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>57</sup> 2月15日函，日本外務省記錄3-6-3-62；2月16日薩道義致蘭斯頓爵電，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>58</sup> 58位非英國籍成員加上42位英國成員支持蘭熙；反對蘭熙的44票全是英國籍，4月26日漢口總領事館上北京公使館函，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>59</sup> 3月5日漢口領事館永瀧上小村密報，日本外務省記錄3-6-3-62；《日本郵船百年史》，頁137。

<sup>60</sup> 3月5日英漢口總領事館致工部局函；同日永瀧上小村電；7日英領事館致蘭熙函，日本外務省記錄3-6-3-62。另見3月8日外交部致怡和輪船公司函，太古洋行檔JSS XI 2/1。

日同盟為名義，要求英國外交部重新考慮對此事件的政策。<sup>61</sup>蘭斯頓爵便向日本政府強調英國政府的強硬立場。<sup>62</sup>長江輪船公司則向英國當局說明，依法日本郵船與新公司毫無干係，但未獲回應。<sup>63</sup>太古則要求費瑟動用一切關係來阻止長江輪船的營運。<sup>64</sup>

由於日本郵船已經可以合法地使用原麥邊洋行的碼頭設施及土地，英國政府便在 11 月決定修法。<sup>65</sup>1905 年漢口大英工部局修改規定，凡有關碼頭土地設備之租賃，需有出席大會英籍成員過半數投票同意才得以成立。<sup>66</sup>因此日本郵船雖然得到原麥邊洋行的資產，但是太平洋行租用碼頭土地的申請，依新規定仍遭到否決。日本郵船的原計劃破局，只好改在法租界置產。自 1903 年 6 月至 1904 年 2 月，日本郵船的長江航線共計損失 25,420 日圓。日俄戰事在 1904 年中擴大後，急需英國支持的日本政府亦無法在此事協助日本郵船。<sup>67</sup>1907 年 3 月，日本政府整合各方利益，成立「日清汽船」，成為日本航運在中國的國策公司。1908 年，日清汽船社長石渡邦之丞向媒體透露，自麥邊洋行事件後，在漢口的英國公司便百般阻撓日本船隻使用英租界的碼頭，也使得日本商人不易使用原麥邊洋行的倉棧，事實證明麥邊洋行買收計劃並不成功。<sup>68</sup>

<sup>61</sup> 4月4日外務省致林董函、5月31日林董致蘭斯頓爵函，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>62</sup> 6月22日蘭斯頓爵與林董會談記錄、7月11日致林董函，英國國家檔案FO17/1713；7月14日林董上小村電，日本外務省記錄3-6-3-62。

<sup>63</sup> 7月1日長江輪船公司致蘭斯頓爵函，日本外務省記錄3-6-3-62。根據英國國家檔案館所藏薩道義文書，薩道義曾私下聯絡日本駐北京公使館，要求解釋事件真相，1905年1月16日日本駐北京公使館松井致薩道義函，英國國家檔案PRO30/33/10/2。

<sup>64</sup> 6月21日中國航業至費瑟函，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>65</sup> 8月24日、9月2日北京公使館上外交部函，10月14日費瑟密函，11月4日外交部備忘錄，英國國家檔案FO17/1713。

<sup>66</sup> 7月13日怡和輪船公司致外交部函，太古洋行檔JSS XI 2/1；William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, p. 353.

<sup>67</sup> 《日本郵船百年史》，頁137；末廣一雄，《男爵近藤廉平傳》（東京：末廣一雄，1926），頁237-239。

<sup>68</sup> “Japanese shipping on the Yangtze,” *The North-China Herald*(21 November 1908), pp. 444-445.

## 五、結語

日本自明治維新，結束鎖國，從未放棄對外擴張的野心。<sup>69</sup>在日本航運的對外發展方面，目前學界有彼得戴維斯(Peter N. Davies)的帝國主義擴張說，以及片山邦雄的商業誘因說。<sup>70</sup>由本文觀之，長江航線固然有其市場誘因，但是日本政府自始的支持仍是日本航業在華發展不可或缺的助力。<sup>71</sup>同時，可以深入內陸的日本航運業，也可擔負日本侵略勢力的前哨，兩者可說是相輔相成。然而，在整個事件中，日本郵船委託太平洋行出面，直到最後一刻，日本政府才出面斡旋。日商隱身幕後，表面上是英商對碼頭租賃權的競爭，旁有地方商人期待打破航運壟斷。複雜的情勢說明何以英方必須藉修改法令予以抵制，而無法直接阻止日方的行動。

從本文可以看出英日兩國對 1902 年締結的第一次「英日同盟」有不同的解讀：日方對同盟有高度期待，認為同盟意味日本得以與英國平起平坐，均霑權益。所以近藤廉平會低估英方的反應，而且當兩國中央政府直接交涉時，同盟會成為日方的說詞。事實上，正如既有研究指出，在英國眼中，第一次英日同盟是遠東地區的海軍同盟，甚至可以說只是當時英國海軍部被迫削減預算後，利用日本海軍牽制俄國海軍，「有備無患」的權宜之計。<sup>72</sup>日俄戰爭期間，英國海軍消極的援日政策就是最好的證明。第一次英日同盟由海

<sup>69</sup> 許介麟，《近代日本論》(台北：故鄉出版社，1987)，頁25-128。Hilary Conroy, *The Japanese Seizure of Korea, 1868-1910: a study of realism and idealism in international relations*(Philadelphia: University of Pennsylvania, 1974)。Peter Duus, *The Abacus and the Sword: the Japanese penetration of Korea, 1895-1910*(Berkeley: University of California Press, 1995)。

<sup>70</sup> Peter N. Davies, Katayama Kunio(片山邦雄), "Aspects of Japanese Shipping History," Suntory and Toyota International Centre Discussion Paper JS/1999/376(December 1999) <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/js/JS376.pdf>。近百年日本航運簡史參見Tomohei Chida(地田知平), Peter N. Davies, *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries*(London: The Athlone Press, 1990)。

<sup>71</sup> 片山邦雄也承認20世紀初日本航業在中國市場幾乎全部虧損，見《近代日本海運とアジア》(東京：御茶の水書房，1996)，第6章。

<sup>72</sup> Ian H. Nish, *The Anglo-Japanese Alliance: the diplomacy of two island empires, 1894-1907* (London: The Athlone Press, 1985), pp. 174-184.

軍部主導，外相蘭斯頓爵並不十分支持；同盟既非政治結盟，亦無關商業利害。<sup>73</sup>英國政商對 10 年前日本郵船在孟買航線挑戰大英輪船(the Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.)的勝利仍然記憶猶新，自然不會坐視日人在華航業勢力壯大。<sup>74</sup>

1902 年的英日同盟形式上結束了英國「光榮孤立」(splendid isolation) 的外交政策，次年於伯明罕成立的「關稅改革聯盟」(Tariff Reform League) 則象徵英國自由貿易政策的終結。<sup>75</sup>這個主張保護英國與殖民地貿易的利益團體，結合學者、政府官員及商人，以關稅壁壘抵制美國及德國等新興國家的貿易競爭。同一時候，在華的英國商人，則聯合外交官員，以法令抵制日本勢力的擴張。費塞可說是英方獲勝的功臣，他與太古討論漢口局勢，再向外交部諫言行事；怡和則在倫敦持續向外相施壓。英國外交部則對費塞建議照單全收，並據此指揮駐中國外交人員，薩道義及普萊飛等人即使持有不同意見，但仍須執行費塞設計的策略。在日本方面，日本郵船有地方外交人員及太平洋行協助，自始便得以克服語言上的障礙，進而掌握英方活動之消息。日本的情報系統有其優點，日本外交官可以迅速與東京外務省聯絡，不像英國外交系統之迂迴。

這個個案研究證實了日本政府在日本商業對外擴張時扮演的重要角色。同時，英國政府也逐漸放棄了他們引以為傲的自由貿易政策，開始轉向保護主義。這使得擅於情報蒐集並計劃周詳的日本郵船最後仍在有所偏頗的英租界法規前屈服稱臣。

<sup>73</sup> Ian H. Nish, "Naval Thinking and the Anglo-Japanese Alliance, 1900-1904," 《慶應大学法学研究》, 56:3 (東京, 1983).

<sup>74</sup> 大英輪船是孟買航線的霸主，該航線爭端始自 1893 年日本郵船的削價競爭。英日兩國政府雖曾經由非官方管道溝通，卻無結果。最後是由雙方公司協定統一運價，於 1896 年簽署協議，日本郵船加入海運同盟，取得孟買航線配船權。William D. Wray, *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, pp. 293-302.

<sup>75</sup> Alan Sykes, *Tariff Reform in British Politics, 1903-1913*(Oxford: Clarendon Press, 1979). A. J. Marrison, "Businessmen, Industries and Tariff Reform in Great Britain, 1903-1930," *Business History*, 25 (1983).

## 徵引書目

### 一、檔案

1. 英國國家檔案館所藏檔案。
2. 英國劍橋大學大學圖書館所藏怡和檔。
3. 英國倫敦大學亞非學院圖書館所藏太古檔。
4. 日本東京外務省外交史料館所藏記錄。
5. 《日本郵船百年史資料》，東京：日本郵船，1988。
6. 聶寶璋、朱蔭貴編譯，《中國近代航運史資料》第2輯，北京：中國社會科學出版社，2002。

### 二、工具書

1. 黃光城編，《外國在華工商企業辭典》，成都：四川人民出版社，1995。

### 三、報章雜誌

1. *Journal of the North China Branch of the Royal Asiatic Society.*
2. *The North-China Herald.*

### 四、中日文專書

1. 招商局史研究會編，《招商局與近代中國研究》，北京：中國社會科學出版社，2005。
2. 李永勝，《清末中外修訂商約交涉研究》，天津：南開大學出版社，2005。
3. 王爾敏，《晚清商約外交》，香港：中文大學出版社，1998。
4. 片山邦雄，《近代日本海運とアジア》，東京：御茶の水書房，1996。
5. 郭廷以，《近代中國史綱》，台北：曉園出版社，1994。
6. 費成康，《中國租界史》，上海：上海社會科學院出版社，1991。
7. 《日本郵船百年史》，東京：日本郵船，1988。
8. 張后銓主編，《招商局史(近代部份)》，北京：人民交通出版社，1988。
9. 許介麟，《近代日本論》，台北：故鄉出版社，1987。
10. 樊百川，《中國輪船航運業的興起》，成都：四川人民出版社，1985。
11. 呂實強，《中國早期的輪船經營》，台北：中央研究院近代史研究所，1976。
12. 王曾才，《英國對華外交與門戶開放政策》，台北：臺灣商務印書館，1967。
13. 李頌陶，《中國水上運輸》，台北：中國交通建設學會，1960。



14. 末廣一雄，《男爵近藤廉平傳》，東京：末廣一雄，1926。

## 五、中日文期刊論文

1. 林志龍，〈十九世紀以來英國遠洋定期航線與政府補助的發展〉，《新史學》，第17卷第2期(台北，2006.06)。
2. 于乃明，〈日英同盟前史〉，《政大日本研究》，第1期(2004.01)。
3. 松浦章，〈清末麥邊洋行(McBain & Co.)長江行輪業〉，《史泉》，第79號(大阪，1994.03)。
4. 李紹依，〈漢口英租界見聞〉，《列強在中國的租界》(北京：中國文史出版社，1992)。
5. 松浦章，〈清末大東汽船會社の江南内河就航について〉，《關西大學東西學術研究所紀要》，第24號(大阪，1991)。
6. 劉廣京，〈中英輪船航運競爭，一八七二—一八八五〉，《經世思想與新興企業》(台北：聯經出版社，1990)。
7. 黎志剛，〈輪船招商局經營管理問題，1872-1901〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第19期(台北，1990.06)。
8. 中村義，〈湖南汽船株式會社について〉，《辛亥革命研究》，第9號(東京，1990)。
9. 黎志剛，〈輪船招商局國有問題，1878-1881〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第17期(台北，1988.06)。
10. 李國祚，〈一八九五年列強對中國債日戰債借款的競爭〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第2期(台北，1971.06)。
11. 山口和雄，〈第一回農商工高等會議の役割〉，《東京大學 經濟學論集》，第29卷第3期(東京，1963.10)。
12. 劉廣京，〈唐廷樞之買辦時代〉，《清華學報》，第2卷第2期(台北，1961.06)。

## 六、西文專書

1. Chida, Tomohei.(地田知平) Davies, Peter N. *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries*, London: The Athlone Press, 1990.
2. Coates, P. D. *China Consuls, Hong Kong*: Oxford University Press, 1988.
3. Conroy, Hilary. *The Japanese Seizure of Korea, 1868-1910: a study of realism and idealism in international relations*, Philadelphia: University of Pennsylvania, 1974.
4. Duus, Peter. *The Abacus and the Sword: the Japanese penetration of Korea, 1895-1910*, Berkeley: University of California Press, 1995.
5. Edwards, E. W. *British Diplomacy and Finance in China*, Oxford: Clarendon Press, 1987.
6. Forbes, Robert B. *Personal Reminiscences*, New York: Library Editions, Ltd., 1970.
7. Grenville, J. A. S. *Lord Salisbury and Foreign Policy*, London: The Athlone Press, 1970.
8. Lee, Kuo-chi. *Die Chinesische Politik zum Einspruch von Shimonoseki und gegen die*

- Erwerbung der Kiautschou-Bucht : studien zu den chinesisches-deutsche Beziehungen von 1895 bis 1898*, Münster: C. J. Fahle, 1966.
9. Liu, Kwang-ching. *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962.
  10. Marriner, Sheila. Hyde, Francis E. *The Senior John Samuel Swire 1825-1898: Management in Far Eastern Shipping Trade*, Liverpool: Liverpool University Press, 1967.
  11. Nish, Ian H. *The Anglo-Japanese Alliance: the diplomacy of two island empire, 1894-1907*, London: The Athlone Press, 1985.
  12. Sang, Su Jung. *Deutschland und das Gelbe Meer*, Frankfurt am Main: Peter Lang, 1996.
  13. Sykes, Alan. *Tariff Reform in British Politics, 1903-1913*, Oxford: Clarendon Press, 1979.
  14. Willoughby, Westel W. *Foreign Rights and Interests in China*, Baltimore: The John Hopkins Press, 1927.
  15. Wray, William D. *Mitsubish and the N. Y. K. 1870-1914*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1984.
  16. Young, L. K. *British Policy in China 1895-1902*, Oxford: the Clarendon Press, 1970.

#### 七、西文期刊論文

1. Davies, Peter N. Katayama Kunio.(片山邦雄) "Aspects of Japanese Shipping History," Suntory and Toyota International Centre Discussion Paper JS/1999/376. <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/js/JS376.pdf>.
2. Gottschall, Terrell D. "Go for them with a Mailed Fist," *International Journal of Maritime History*, 15:1 (June, 2003).
3. Marrison, A. J. "Businessmen, Industries and Tariff Reform in Great Britain, 1903-1930," *Business History*, 25 (1983).
4. Nish, Ian H. "Naval Thinking and the Anglo-Japanese Alliance, 1900-1904," 《慶應大学法学研究》, 56:3 (東京, 1983).
5. Scholl, Lars U. "Africa to the British, East Asia to the Germans," in Richard Harding, Adrian Jarvis and Alston Kennerley eds., *British Ships in China Seas*, Liverpool: National Museums Liverpool, 2004.

#### 八、學位論文

1. Otte, T. G. "Great Britain, Germany and the Chinese Question, 1897-1902," Birmingham: Ph.D. thesis, University of Birmingham, 1996.

## Anglo-Japanese Shipping Rivalry on the Yangtze: the McBain & Co. Purchase, 1903-1905

Lin, Chih-lung

Department of History, National Chung Hsing University

This paper addresses the research on the business history of the Anglo-Japanese rivalry. The NYK, a Japanese company and a newcomer to the Chinese waters in the early twentieth century, had challenged the ascendancy of the British shipping companies on the Yangtze. This paper also discusses the effects of the political support for both the Japanese and British companies.

The Japanese shipping industry, backed by the Japanese Government, expanded their forces on the Yangtze by purchasing British property. The British shipping companies, with their own political support, initially overlooked the Japanese threats. However, later the British companies used British law to secure their own interests as the Japanese Government used diplomatic influence as a method of assisting Japanese business interests abroad.

To conclude, this paper emphasises the critical role of political support in promoting the NYK expansion in this case study, which leads to a revision of the conclusions of some earlier research. This paper is also a survey on the Japanese imperialism, as well as a record of the decline of the British free trade policy in the early twentieth century.

**Keywords:** Business History, Shipping History, Nippon Yusen (NYK), Anglo-Japanese Alliance