

19世紀末美商旗昌輪船公司の長江・沿海航運

松 浦 章

Yangtze and Coastal shipping of Shanghai Steam Navigation Co.
in the late 19th century

MATSUURA Akira

In the Late Imperial China, the UK steamship admitted to enter Chinese inner river. doing the coastal navigation activities by the Nanjing Treaty and the United States also entered Chinese inner river. As a result, Yihe Yanghang (Jardine Matheson Co.), Chanchen Yanghang (Siemssen & Co.), Qichan Yanghang (Russell & Co.), etc. controlled the Yangtze River watershed and the coastal route connecting Tianjin, Shanghai, Ningbo, Fuzhou, Hong Kong, Shantou etc. On the other hand, the Qing Government established the Merchant Bureau Ferry Company in 1872 under the leadership of Lee Kun-hee in order to Compete with them.

Therefore, in this paper I would like to consider the navigational activities of the flagship ship flying company, which as a representative of the steamboat operation of Russell & Co. of the United States, which actived in the Yangtze and coastal navigation in the 1960s and 1980s.

Key Words: China, United States, Shanghai Steam Navigation Company Ltd, Yangtze

1 はじめに

中国が、南京条約によってイギリス汽船の中国内河、沿海航行を認めると西欧についてアメリカも参入してくる。葛士濬『皇朝經世文續編』卷116、洋務16、鍾天緯の「擴充商務十條 上南皮張制軍」の全十條の第五條の中で19世紀後半の中国の汽船航運業について、

五曰、……中國與各國立約、乃許其輪舶、駛入長江、又聽其沿海置船、往來如天津・上海・甯波・福州・香港・汕頭等埠、向有怡和・禪臣・旗昌三家、按期輪船往來、奪我華人分内之利、是以李爵相創開招商局。¹⁾

と記すように、欧米諸国が中国を舞台に汽船航運業を展開する。長江水域や天津、上海、寧波、福州、香港、汕頭などを結ぶ沿海航路を制圧していたのが怡和洋行 (Jardine Matheson Co.)²⁾、禪臣洋行

1) 葛士濬編『皇朝經世文續編』上、下、国風出版社、1964年6月。同書下冊、1092頁。

2) 怡和洋行：Jardine, Matheson & Co. 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』四川人民出版社、2001年12月、183頁。

(Siemssen & Co.)³⁾、旗昌洋行 (Russell & Co.)⁴⁾ の3企業であり、それに対し清政府は、李爵相すなわち李鴻章の主導のもとに招商局輪船会社が設立されることになる。

盛宣懷も『愚齋存稿』卷三、奏疏三、光緒25年(1899)7月付の「遵查輪電兩局款目酌定報效銀數並陳辦理艱難情形摺」において、

我皇太后、皇上撮要陳之船局(招商局輪船公司)、始於同治十一年、其時洋商旗昌・怡和・太古各公司輪船、已久在長江及閩・粵・津・滬海面、僱貨搭客、往來如織。⁵⁾

と述べるように、同治11年(1861)に中国が招商局輪船会社を設立するが、それまでに既に、旗昌・怡和・太古(Butterfield & Swire⁶⁾)各公司などのアメリカやイギリス企業が中国の長江航路、沿海航路に進出して航運業を展開していた。⁷⁾

日本の『通商彙纂』第226号、明治35年(1902)8月28日に掲載された在漢口領事館の報告である「清国楊子江汽船航行情況」に次のように見られる。

數年以前ニ於ケル楊子江汽船航運業者ハ、都合五會社ニシテ、専ラ英清兩國人ノ經營スル所ナリシカ、明治三十一年ニ至リ新ニ我大阪商船會社ノ來リテ此ノ航路ヲ開始スルアリ。⁸⁾

すなわち長江航路が対外開放されて以来、この航路に就航し、主力であったのがイギリスと清国の汽船会社であった。そこに大阪商船会社が長江航路に参入するのである。⁹⁾ とくに、

招商局、太古洋行、怡和洋行ノ三社ハ其創立最モ古クシテ、船舶モ亦大ニ且ツ各港ニ於ケル棧橋、倉庫等陸上設備モ大ニ整ヒ居ルヲ以テ、清人間ニ於ケル信用最モ厚ク、從ツテ貨客輻輳、營業最モ繁盛ヲ極ム。¹⁰⁾

と見られるように、清国の招商局輪船会社とイギリスの太古洋行すなわち Butterfield & Swire Co.そして怡和洋行こと Jardine, Matheson & Co.による長江航路の運航が寡占し、他の中小の汽船会社を圧倒していた。このような状況下に、日清戦争後の下関条約によって、日本初として長江航路へ参入したのが大阪商船会社であった。

19世紀末以降、長江航路や沿海航路における汽船運航をめぐる激しい運賃競争が展開されるが、その競争の初期に勢力をもっていたのが旗昌洋行(ラッセル商会、Russell & Co)であった。Russell & Co.

3) 禪臣洋行: Siemssen & Co. 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』327頁。

4) 旗昌洋行: Russell & Co. 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』300頁。

5) 盛宣懷『愚齋存稿』卷三、奏疏三、光緒二十五年七月、「遵查輪電兩局款目酌定報效銀數並陳辦理艱難情形摺」、『愚齋存稿』(一)、近代中国史料叢刊續編第十三輯、122冊、文海出版社、1983年10月、101頁。

6) 太古公司: Butterfield & Swire 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』37頁。

7) 樊百川『中國輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985年10月、117-169頁。

8) 『通商彙纂』第226号、明治35年(1902)8月28日、「清国楊子江汽船航行情況」。

9) 松浦章『近代日本中国台湾汽船航路の研究』清文堂、2005年6月、151-167頁。

10) 『通商彙纂』第226号、明治35年(1902)8月28日、「清国楊子江汽船航行情況」。

の中国での航運業に関して劉廣京 (Kwang-Ching Liu)¹¹⁾ と Edward Kenneth Haviland¹²⁾ や聶宝璋¹³⁾ そして Sibing He¹⁴⁾ の研究がある。劉廣京は、Russell & Co. の経営を中心とした重厚な成果であり、Edward Kenneth Haviland は、1845年以降におけるアメリカの汽船会社の中国での活動について述べる中で、Russell & Co. の活動を論究する。聶宝璋は、旗昌輪船会社の創始と買辦機能について考察する。Sibing He は Russell & Co. の上海における活動を外交面から考察するが、これらの研究はいずれも旗昌輪船会社の汽船の具体的な運航状況に関しては触れられていない。

そこで、本稿は19世紀60-80年代において長江・沿海航運に活動していた旗昌洋行 Russell & Co. の汽船航運業専門の旗昌輪船会社の航運活動について考察を加えたい。

2 長江航路における汽船航運の情況

1842年の南京条約によって欧米の企業が上海に進出してくるが、その初期の具体的な活動の一端は、1850年8月に上海で創刊された“*The North-China Herald*”紙に掲載された汽船の航運状況から見る事が出来るが、長江航路において汽船航運業を開始したアメリカの企業の Russell & Co. の場合を見てみたい。1850年8月に創刊されて同年の12月末まで“Consignees”すなわち荷主欄に Russell & Co. とある船舶を掲げれば次の表1のようになる。

表1 1850年7-12月 Russell & Co. の船舶運行表

号	月日	A/D	船名	船籍・船式	噸數	船長	来航地	月日	Cargo
1	715	A	Science	A. ahip	388	Roundy	California	503	Ballast
1	724	A	Antelope	A. brig	377	Dearborn	Hongkong	716	Sundries
3	812	A	Ylocano	Sp. brig	227	Martinez	Manila	715	Sundries
3	815	A	Cnion	Sp. ship		Paradp	Manila	700	Sundries
1	830	D	El Tiempo	Sp. brig	259	Inchansti	Manila		Sundries
1	831	D	Antelope	A. brig	377	Dearborn	Hongkong		General
6	906	D	Lucy Elizabeth	A. barquw	335	Shreve	New York		Tea
7	910	A	Antelope	B. brig	377	Dearborn	Hongkong	829	Opium
7	911	D	Lucy Elizabeth	A. barquw	335	Shreve	New York		Tea
9	921	D	Antelope	A. brig	377	Dearborn	Hongkong		Sundries
9	924	A	Panama	A. ship	612	Griswood	New York		Sundries

11) Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*, Harvard University Press, 1962, pp.1-218.

劉廣京著、邱錫鏞・曹鉄珊譯、陳曾年校『英美航運勢力在華の競争 1862-1874年』上海社会科学院出版社、1988年10月、1-223頁。

12) Edward Kenneth Haviland, *American Steam Navigation in China 1845-1878*, Part I, II, “The American Naptune” vol. XVI. No.3, July 1956, pp.157-179, vol. XVI. No.4, October 1956, 243-269.

13) 聶宝璋「從美商旗昌輪船公司的創辦與發展看買辦的作用」『歷史研究』1964年第2期、聶宝璋『聶宝璋集』中国社会科学出版社、2002年10月、109-141頁。

14) Sibing He, *Russell and Company in Shanghai, 1843-1891: U. S. Trade and Diplomacy in Treaty Port China*, “A Tale of Ten Cities: Sino-American Exchange in the Treaty Port Era, 1840-1950—An Interdisciplinary Colloquium,” Hong Kong University, 23-24 May 2011, pp.1-29.

11	1011	D	Manila	Sp. barque	456	Ahujas	Manila		Sundries
11	1011	D	Panama	A. ship	612	Griswood	New York		Tea & Silk
12	1017	A	Schah Jehan	B. ship	786	Johns	Hongkong		Sundries
14	1027	A	Antelope	A. brig	377	Roundy	Hongkong	1008	Opium
14	1031	A	Zone	A. ship	365	Baxter	Hongkong	921	Sundries
14	1031	A	Horsburgh	A. ship	542	Osgood	Wh. & Hongkong	1005	Sundries
14	1101	D	Autelope	A. brig	377	Roundy	Hongkong		Treasure
15	1106	D	Zone	A. ship	365	Baxter	New York		Tea & Silk
15	1107	A	Howquq	A. ship		McKenzie	San. Francisco		Ballast
16	1111	D	Hursburgh	A. ship	372	Osgood	New York		Tea & Silk
17	1120	D	Howquq	A. ship	582	McKenzie	New York		Tea & Silk
18	1120	D	Howquq	A. ship	582	McKenzie	New York		Tea & c.
17	1121	D	Schah Jehan	B. ship	786	Johas	London		Tea & Silk
18	1121	D	Schah Jehan	B. ship	756	Johns	Lombock		Tes & c
19	1130	D	Ylocano	Sp. brig	227	Martinez	Manila		Sundries
19	1202	A	Sierra Nevada	A. schr	150		San. Francisco	1000	Treasure
20	1210	A	Antelope	A. brig	377	Roundy	Hongkong	1220	Opium
20	1210	A	Mary wilder	A. brig	213	Cleaveland	Sandwich Islands	1030	Ballast
20	1210	A	Caldew	B. barque	303	Snow	Sydney	1003	Ballast
21	1218	A	Edward L. Frost	A. schr	141	Rogers	San Francisco		Ballast
21	1219	A	S.H. Waterman	A. ship	340	Feisk	Whampoa	1128	Sundries
21	1219	D	Sierra Nevada	A. schr	197	Edwards	San Francisco		Sundries
21	1220	D	Antelope	A. brig	377	Roundy	Hongkong		Sundries

注：出典はNCHの創刊号から21号までに拠った。A:入港 D:出港を意味する。

表1からも明らかなように Russell & Co. は上海を起点にニューヨーク、カリフォルニア、サンフランシスコ、マニラなどとの海外貿易を行い中国沿海では香港と広州の黄埔との航運関係は見られるが、長江流域との航運が進展するのは後のことであった。

その Russell & Co. が長江航運を専門に開始する半年前の1861年7月から1862年2月までの状況は表2のようである。

表2 1861年7月～1862年8月 Russell & Co. の長江航運表

号	A/D	年	月日	船名	船籍・船式	噸數	船長	来航地	出港日	積荷
573	A	1861	711	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow	703	
574	D	1861	724	Surprise	A. str.	456	Allen	Hankow		Sun., & c.
576	A	1861	808	Surprise	A. str.	456	Pendleton	Hankow	805	Tea & Sun.
576	D	1861	805	Beaver	A. ship	727	Smith	Hankow		Ballast
576	D	1861	803	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow		Sun., & c.
576	D	1861	804	Willamette	A. str.	415	Perkins	Hankow		Stores, & c.
577	D	1861	811	Surprise	A. str.	456	Pendleton	Hankow		Sun., & c.
579	A	1861	828	Surprise	A. str.	195	Pendleton	Hankow	824	
580	A	1861	905	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow	831	
580	A	1861	830	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow	826	General
580	D	1861	905	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Sun., & c.
583	D	1861	924	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow		Sun., & c.
583	D	1861	926	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun., & c.
584	A	1861	928	Beaver	A. ship	727	Smith	Hankow		General
584	A	1861	928	Willamette	A. str.	415	Perkins	Hankow		General
586	A	1861	1011	Surprise	A. str.	456	Pendleton	Hankow		
587	A	1861	1024	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow		
587	D	1861	1018	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow		Suger & c.
588	A	1861	1025	Surprise	A. str.	193	Pendleton	Hankow	1021	Tea
588	D	1861	1029	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun., & c.

589	A	1861	1104	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow		General
589	D	1861	1107	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Suger & c.
590	A	1861	1112	Surprise	A. str.	193	Pendleton	Hankow		
590	D	1861	1114	Ngapuhl	B. ship	545	Smith	Hankow		Ballast
590	D	1861	1108	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow		
591	A	1861	1118	Willamette	A. str.	412	Perkins	Hankow	1115	
591	D	1861	1117	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun., & c
591	D	1861	1121	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Op. & c.
592	A	1861	1128	Surprise	A. str.	193	Pendleton	Hankow	1124	General
593	A	1861	1204	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow	1130	
593	D	1861	1203	Surprise	A. str.	193	Peudleton	H'kow & Ports		Op. & c.
594	A	1861	1211	Scotland	B. str.	759	Dundas	Hankow		
594	D	1861	1210	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Sun., & c
595	A	1861	1219	Surprise	A. str.	193	Peudleton	Hankow		General
596	A	1861	1225	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow		
596	D	1861	1226	Ciemena	Bte. bg	306	Hutchison	Chinkiang		
596	D	1861	1224	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun., & c
597	D	1862	1228	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Sun., & c.
598	A	1862	105	Surprise	A. str.	193	Pendleton	Hankow	103	
598	D	1862	109	Scotland	B. str.	759	Dundas	Kiukiang		Sun. & c.
598	D	1862	109	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun. & c.
599	A	1862	112	Willamette	A. str.	413	Perkins	Hankow		General
600	A	1862	120	Surprise	A. str.	193	Pendleton	Hankow	114	General
600	D	1862	117	Willamette	A. str.	413	Perkins	H'kow & Ports		Sun., & c.
601	D	1862	125	Surprise	A. str.	193	Pendleton	H'kow & Ports		Sun., & c.
602	A	1862	202	Willamette	A. str.	415	Perkins	Hankow	124	

注：出典はNCHの573号から602号までに拠った。A：入港 D：出港を意味する。

Russell & Co. は1861年7月から1862年2月までの間に、Beaver号、Ciemena号、Ngapuhl号の3隻の帆船とアメリカ船籍の汽船Scotland号759トン、Surprise号456トン、Willamette号413トンの6隻を使っている。とりわけ長江航運に頻繁に展開していたのはScotland号、Surprise号、Willamette号の3隻で、7箇月に21航海を行っている。ほぼ10日に1航海の運航であったことがわかる。

1862年3月27日アメリカ企業の旗昌洋行（ラッセル商会、Russell & Co）が、上海において汽船航運業を展開する。¹⁵⁾ その汽船会社が旗昌輪船公司、Shanghai Steam Navigation Co.¹⁶⁾ であり、上海における外国企業としての最初の汽船会社であり、“上海輪船公司”とも呼称された。

旗昌洋行の設立者であるサミュエル・ワズワース・ラッセル（Samuel Wadsworth Russell、1789年8月25日-1862年5月5日）は、1818年に広州でラッセル商会を設立し、広州では“罗塞尔公司”と呼ばれ、“老旗昌”と俗称された。1824年に“旗昌洋行”と改名し、貿易事業を開始する。19世紀において中国におけるアメリカの最大の企業となった。その旗昌洋行が、1862年以降、上海において長江の航運事業に参画し、1867至1872年までは長江の航運事業の中心企業の一つとなった。¹⁷⁾

この時期に長江航路を運航していたのは次の汽船企業である。

15) Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*, Harvard University Press, 1962, p.11 (pp.1-218).

16) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』四川人民出版社、2001年12月、320頁。

17) Samuel Couling ed. “The Encyclopadia Sinica”, Shanghai, 1917, pp.489-490,508.

表3 1862-1881年 上海において設立された汽船会社¹⁸⁾

会社名	設立企業	国籍	設立年	資本金
Shanghai Steam Navigation 旗昌輪船公司	Russell & Co. 旗昌公司	アメリカ	1862	1,000,000両
Union Steam Navigation 公正輪船公司	Glover & Co. 軋拉佛洋行	イギリス	1867	170,000両
North China Steamer 北清輪船公司	Trautmann & Co. 惇裕洋行	イギリス	1868	194,000両
China Navigation 太古輪船公司	Butterfield & Swire 太古洋行	イギリス	1872	970,000両
China Coast Steam Navigation 華海輪船公司	Jardine, Matheson & Co. 怡和洋行	イギリス	1872	325,000両
China Merchants's Steam Navigation 招商局輪船公司	Government-sponsored 清国政府	中国	1873	476,000両
Yangtze Steam Navigation 揚子江輪船公司	Jardine, Matheson & Co. 怡和洋行	イギリス	1879	300,000両
Indo-China Steam Navigation 怡和輪船公司	Jardine, Matheson & Co. 怡和洋行	イギリス	1881	1,370,000両

表3に見られるように、1860年代の上海で設立されたアメリカの汽船会社として唯一のものがShanghai Steam Navigation すなわち旗昌輪船公司である。“North-China Herald”, No.609, March 29, 1862に、
The “Shanghai Steam Navigation Company” was formally inaugurated on the 27th inst., by meeting of the shareholders, and has commenced operations, the steamer *Surprise*, already favorably known upon the river, having been transferred to it. The company proposes also to run boats to Tientsin and Canton, but its main line will be upon the Yang-taze.¹⁹⁾

“Shanghai Steam Navigation Company” こと旗昌輪船公司是、1862年3月27日に正式に成立し、株主総会で正式に発足した。同社の汽船 *Surprise*、サプライズ号が運航を開始し、天津と廣東に運航するとしていたが、その主要航路は長江航路であると見られていた。さらに同紙に、

The company originated with *Messrs. Russell & Co.*, who remain its agents. As usual in associations so formed, the agents have furnished a large proportion of capital. The is fair representation, however, from the foreign community in the share list; while it has proved so popular with the Chinese, that of the Tls. 1,000,000 capital none remains for further distribution here.²⁰⁾

と見られるように、同社はラッセル会社により設立された。公明正大であるとして、中国人の投資家からも人気があり、資本金が100万両であった。

1861年に上海で刊行された中国語新聞である『上海新報』があるが、管見の第45号、壬戌年すなわち

18) Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*, p.11.

中国名は、劉廣京著、邱錫鏞・曹鉄珊譯、陳曾年校『英美航運勢力在華的競争 1862-1874年』上海社会科学院出版社、1988年10月、3頁(1-223頁)参照。

19) “North-China Herald”, No.609, March 29, 1862, p.50.

20) “North-China Herald”, No.609, March 29, 1862, p.51.

同治元年五月二十八日、西曆1862年6月24日付から第59号、同年六月三十日西曆7月26日まではほぼ1箇月分の計10号分毎号の第一頁に掲載された「現在黃浦落貨船名前往各埠列左」の欄に見られる長江、沿海への汽船名を表4に整理した。

表4 1862年6-7月 長江航路・沿海航路就航の汽船名

号数	年月日	西曆年月日	船名	航行地	行名
45	同治1年5月28日	18620624	色不來可	漢口	旗昌
45	同治1年5月28日	18620624	買而倫	太沽	豐泰
45	同治1年5月28日	18620624	愛倫坤	漢口	李百里
45	同治1年5月28日	18620624	司克的倫	漢口	旗昌
46	同治1年5月30日	18620626	司超利福司	寧波	仁記
46	同治1年5月30日	18620626	可司莫白來的	漢口	寶順
46	同治1年5月30日	18620626	買而倫	太沽	豐泰
46	同治1年5月30日	18620626	勿道而	漢口	京記
46	同治1年5月30日	18620626	來福的	寧波	意敦
46	同治1年5月30日	18620626	康退司	天津	旗昌
46	同治1年5月30日	18620626	克塘	牛莊	禪臣
47	同治1年6月2日	18620628	畧聽而	天津	仁記
47	同治1年6月2日	18620628	天津	天津	公道
47	同治1年6月2日	18620628	買而倫	太沽	豐泰
47	同治1年6月2日	18620628	勿道而	漢口	京記
47	同治1年6月2日	18620628	來福的	寧波	意敦
47	同治1年6月2日	18620628	康退司	天津	旗昌
48	同治1年6月5日	18620701	來等	天津	仁記
48	同治1年6月5日	18620701	亞而晏督	登州	怡和
48	同治1年6月5日	18620701	白洋	漢口	同孚
48	同治1年6月5日	18620701	來福的	寧波	意敦
48	同治1年6月5日	18620701	康退司	天津	旗昌
48	同治1年6月5日	18620701	沙子飛水	廈門	同孚
49	同治1年6月7日	18620703	仁記	漢口	仁記
49	同治1年6月7日	18620703	烹別而克	漢口	旗昌
49	同治1年6月7日	18620703	江西	漢口	旗昌
49	同治1年6月7日	18620703	活川	牛莊	裕仁
50	同治1年6月9日	18620705	克倫標	漢口	裕泰
50	同治1年6月9日	18620705	仁記	漢口	仁記
50	同治1年6月9日	18620705	愛克司丕司	漢口	怡和
50	同治1年6月9日	18620705	本囊司	漢口	旗昌
50	同治1年6月9日	18620705	愛末俺否	牛莊	禪臣
50	同治1年6月9日	18620705	愛台司	登州	彙源
51	同治1年6月12日	18620708	合雷司邦	漢口	彙源
51	同治1年6月12日	18620708	阿美追得	福州	豐泰
51	同治1年6月12日	18620708	江西	漢口	旗昌
51	同治1年6月12日	18620708	愛末俺否	牛莊	禪臣
51	同治1年6月12日	18620708	愛台司	登州	彙源
55	同治1年6月21日	18620717	意定蕊得	漢口	彙源
55	同治1年6月21日	18620717	以及林婁思	福州	旗昌
55	同治1年6月21日	18620717	查費	福州	魯麟
55	同治1年6月21日	18620717	四特林	牛莊	森和
55	同治1年6月21日	18620717	山東	漢口	琮記
55	同治1年6月21日	18620717	漢口	漢口	旗昌
55	同治1年6月21日	18620717	飛馬	寧波	瑞祥
56	同治1年6月23日	18620719	庚博	漢口	旗昌
56	同治1年6月23日	18620719	意定蕊得	漢口	彙源
56	同治1年6月23日	18620719	以及林婁思	福州	旗昌

56	同治1年6月23日	18620719	查費	福州	魯麟
56	同治1年6月23日	18620719	四特林	牛莊	森和
56	同治1年6月23日	18620719	馬白來奪	福州	旗昌
58	同治1年6月28日	18620724	剛得貼	漢口	旗昌
58	同治1年6月28日	18620724	江西	漢口	旗昌
58	同治1年6月28日	18620724	非馬	寧波	瑞祥
58	同治1年6月28日	18620724	四特林	牛莊	森和
58	同治1年6月28日	18620724	馬白來奪	福州	旗昌
59	同治1年6月30日	18620726	革否那近川南	九江	寶順
59	同治1年6月30日	18620726	江西	漢口	旗昌
59	同治1年6月30日	18620726	老四莫波利	漢口	寶順
59	同治1年6月30日	18620726	四特林	牛莊	森和
59	同治1年6月30日	18620726	馬白來奪	福州	旗昌

表4に示したように1862年6月24日から7月26日までのほぼ1箇月の間に61隻の汽船名が見られる。運航企業から見れば旗昌洋行が19隻と31.4%を占め、8.2%台には仁記の5隻、彙源が5隻、6.6%台の豊泰が4隻、森和が4隻などであり、旗昌洋行が他企業を圧倒していたことは明白であろう。

航行地から見ると、漢口が25隻、途中の九江が1隻と長江航路が26隻で42.6%、天津・大沽が9隻、山東の登州が3隻、牛莊が8隻と北洋航路は20隻で32.8%、寧波が6隻、福州が8隻、廈門が1隻と南洋航路は15隻で24.6%となり、この時期の上海を中心とする航運状況は目的地別から長江航路>北洋航路>南洋航路の比率であったことが知られる。とりわけ上海・漢口航路が他を圧倒し40%強を示すほど重要であったことがわかる。

汽船名からみれば実質39隻であり、旗昌洋行が11隻28.2%、それに次ぐ仁記が4隻で10.3%を示すが、他の洋行は2-1隻のみであった。汽船保有率からも旗昌洋行の大きさが知られよう。

その中でも航行地と汽船運航企業で見ると、漢口への運航が全企業で25運航があり、旗昌洋行のみの漢口行が最も多く11運航と44%を占めていた。とくに漢口への航路に就航していたのは、司克的倫、康退司、烹別而克、江西、本褒司、漢口、庚博、剛得貼の8隻である。その他に旗昌洋行は、福州行が2隻と天津行が1隻と、旗昌洋行は11隻の汽船を使って、長江航路、北洋・南洋航路を運航していたことがわかる。

『上海新報』第57号、壬戌六月二十六日（1862年7月22日）付の「上洋火輪公司」広告に旗昌洋行の告示が見られる。

旗昌洋行火輪船公司、現有堅快輪船五隻輪流、往返長江、内鎮江・安慶・九江・漢口各埠、議定每逢禮拜五、必有輪船、由上海開往漢口、每逢禮拜三、禮拜六、由漢口駛回上海、週而復始依期不悞如貴客欲寄答貨件者、無論何時均可將貨、交至金利源棧房、以便報稅下船、不取棧租、下力倘要答、客位者亦、可遇時、到來本行取紙、或在金利源、取紙下船無悞。

壬戌六月日 旗昌洋行啓。²¹⁾

と見え、旗昌輪船公司是5隻の汽船を保有し、上海・漢口間の長江航路を運航し、上海から漢口へ毎週

21) 『上海新報』、近代中国史料叢刊三編、第59輯、文海出版社、2003年6月、581冊37頁。

水曜、土曜に運航され、さらに上海には金利源棧房（右図²²⁾の①参照）を保有して、顧客の便宜に提供していたのであった。金利源の倉庫は広大であった。

“North-China Herald”, No.609, March 29, 1862に、
The godowns are to be adapted for every description of merchandise, and for laying down teas under preparation shipment. They will accommodate when completed, from 30,000 to 35,000tons of cargo.²³⁾

とあるように、倉庫は出荷準備中のお茶を保管することも可能で、3万トンから3万5千トンの貨物を保管することが出来るとされた。

また『上海新報』第56号、壬戌六月二十三日（1862年7月20日）付の「輪船搭貨」に、

往漢口長江 六月二十二日、新火輪公司雇有輪船一隻、船名朋傳克、是日開往長江各口。如有客商裝貨、搭客者、請至旗昌洋行、議定可也。²⁴⁾

とあり、旗昌洋行が雇傭した朋傳克号が六月二十二日、

7月18日に長江航路へ出港する案内である。同紙、第58号、壬戌6月28日（1862年7月24日）付の「輪船搭客」に、

往漢口長江 六月二十九日、新火輪公司輪船一隻、船名江西、是日開往長江各口。

如有客商裝貨、搭客者、請至旗昌洋行、議定可也。²⁵⁾

とあり、同治壬戌元年六月二十九日、1862年7月25日に汽船江西号が漢口への長江航路に出港する予告広告を掲載した。同紙第64号、壬戌七月十二日（8月7日）付の「輪船搭貨」には七月十七日、8月12日に江西号が漢口へ出港する広告が、同紙71号、壬戌七月二十八日（8月23日）には、

往漢口長江 七月二十日、船新火輪公司輪一隻、船名漢口、是日開往長江各口。如有客商裝貨、搭客者、請至旗昌洋行、議定可也。²⁶⁾

と、七月二十日、8月15日に漢口号が長江航路へ出港する予告が見られる。

『上海新報』第196号、癸亥（同治2）五月初一日（1862年5月28日）付の「旗昌火輪公司」の広告では次ぎのように見られる。



22) 劉廣京著、邱錫鏞・曹鉄珊譯、陳曾年校『英美航運勢力在華的競争 1862-1874年』上海社会科学院出版社、1988年10月、2頁、図2参照。

23) “North-China Herald”, No.609, March 29, 1862, p50.

24) 『上海新報』、近代中国史料叢刊三編、第59輯、581冊34頁。

25) 『上海新報』、近代中国史料叢刊三編、第59輯、581冊41頁。

26) 『上海新報』、近代中国史料叢刊三編、第59輯、581冊83頁。

敬啓者、本行現有江西・山西・四川・湖廣・浙江等號、上等堅固快捷輪船、往來長江埠、各週而復始、專載客商、往來貨物搭客、其船上搭客、地方高廠寬闊、每日供應搭客茶・飯兩殮格外、照應一切、至于貨物・搭客水脚銀價、隨時按照別家一樣、倘以不合化算、亦可請來面議、另有金利源棧堆貯客貨、如係本輪船載來之貨、議定上棧十日之内、不計棧租、六日之内、保險無虞。六日之外、無保險矣。若有客貨、欲附本輪船者、均可遇時、將貨上棧、不計棧租。此佈。旗昌洋行謹啓。²⁷⁾

旗昌輪船公司是江西・山西・四川・湖廣・浙江などの名称の汽船を有して長江航路を運航し、乗客には茶や食事を提供するなど、また上海の金利源棧房での貨物の保管も10日以内であれば保管料が無料にするなどのサービスを提供するなどを唱っている。

『上海新報』の船舶情報と同時期の“*The North-China Herald*”の‘Shipping Intelligence’から旗昌輪船公司、Russell and Co.の運航状況を見てみたい。

表5 1862年6-7月Russell and Co. 運航船舶表²⁸⁾

号数	出入	月日	船名	船籍	噸數	船長	航行地	積荷
618	出	524	Surprise	str.	193	Pendleton	H'kow & Port.	Op. & c
618	出	526	Alma	schr	131	Rusby	H'dadie. N'saki	Stores
619	入	601	Agineeurt	ship	987	Beauvals	Sydunny	Coals
619	入	602	Golden West	ship	1042	Mckensie	Fuchau	
619	入	604	Surprise	str.	193	Pemd;etes	Hankow 5/31	
619	出	603	Scotlamd	str.	759	Ballard	H'kow & Ports	Re-expots
619	出	605	Pembroke	str.	241	Ferhiaie	Hankow	Sundries
619	出	606	Calliepe	schr.	280	Henderson	Nagasaki	Ballast
620	入	610	Meirose	bark	256	Huson	Sydney 5/23	Coals
620	出	608	Surprise	str.	193	Peudieton	Hankow	Op. & c
621	入	615	Fruiterer	bark	450	Dawes	Nagasaki 6/9	General
621	入	617	Scotlamd	str.	966	Ballard	Hankow 6/11	General
621	入	617	Pembroke	str.	241	Cunningham	Hankow	General
622	入	620	Ceres	bark	398	Melcher	New York Nov21	Coals, & c
622	入	624	Margaret Eliza	bark	565	Robinson	Whompoa	Rice
622	出	624	Surprise	str.	193	Peudieton	Hankow	Op. & c
622	入	626	Maetha Thersa	Du. bk	242	Fischer	Whampoa 6/15	Rice
623	入	626	Edith Roce	bark	516	Homens	W'poa & F'chau 6/21	Rice
623	入	628	Scever	ship	184	Howard	W'poa & F'chau 6/25	Rice
623	入	702	Nankin	schr		Creeby	T'en'sin	General
623	出	702	Costeed	str.	194		T'en'sin	Op. & c
623	出	702	Fraheper	bark	456	Dawee	F'chau & W'poa	Tea, & c
624	入	705	Surprise	str.	193	Pendieton	Hankow 7/2	General
624	出	706	Pembroke	str.	221	Perkins	H'kow & Ports	Op. & c
624	出	707	Kiang-se	str.	1056	Berry	H'kow & Ports	Op., & c
624	入	708	Hankow	str	725	Morton	Hongkong 7/4	
625	入	711	Wandering Wave	schr	150	Walsh	Hongkong	General
625	出	711	Surprise	str.	193	Pendleton	H'kow & Ports	Sun., & c
625	出	711	Hankow	str.	725	Morton	H'kow & Ports	Sun., & c
626	入	713	Kiang-se	str.	1086	Berry	Hankow	General
625	入	713	Scotland	B. str.	759	Hallard	Hankow 7/9	General
625	入	717	Pembroke	A. str.	221	Perkins	Hankow 7/10	General

27) 『上海新報』、近代中国史料叢刊三編、第59輯、文海出版社、2003年6月、581冊429頁。

28) 表3は、“*The North-China Herald*” 1862年5月31日、No.618より8月2日No.627までの‘Shipping Intelligence’ (89、92、96、100、104、108、112、116、120、124頁)により整理した。

625	出	720	Pembroke	A. str.	221	Perkins	Hankow	Sun. & c
626	出	723	Contest	str.	194	Draper	Hankow	Sun. & c
626	出	724	Martha Thersa	Du. bk	242	Viescher	Hakodadi	Re-expts
627	入	726	Hankow	str.	725	Waleett	Hankow	General
627	入	726	Surprise	str.	192	Pendleton	Hankow 7/21	General
627	出	726	Kian-se	str.	1086	Berry	H'kow & Ports	Sun. & c
628	出	728	Nankin	schr	225	Crosby	T'entsin	Op. & c
627	出	730	Surprice	str.	192	Pendieton	Hankow	ballast
627	出	730	Margaret Eliza	bark	565	Robinson	Fuchau	Re-expts

上記の記録の内、6月分には若干の不明時期があるため、7月1-31日の1箇月に上海港に入港した169隻の来航地を次に示した。

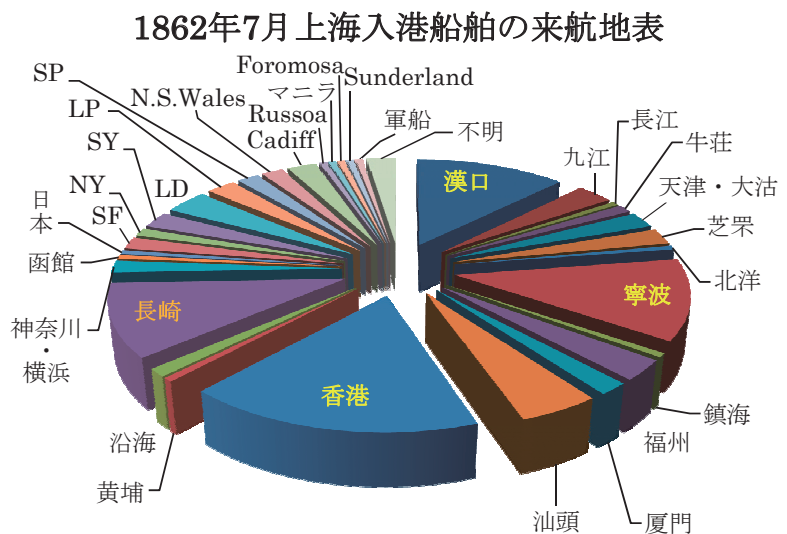
表6 1862年7月上海入港船の来航地表

漢口	九江	長江	牛莊	天津・大沽	芝罘	北洋	寧波	鎮海
21	5	1	2	4	4	1	20	1
福州	廈門	汕頭	香港	黄埔	沿海	長崎	横浜	函館
5	3	8	29	1	2	18	3	1
日本	SF	NY	SY	LD	LP	SP	N.S.	Cadiff
1	3	2	4	6	4	3	3	4
Russoa	MA	FL	SL	軍船	不明	合計		
1	1	1	1	1	4	169		

表中の略号は次のようである。SF：サンフランシスコ NY：ニューヨーク SY：シドニー LD：ロンドン LP：リバプール SP：シンガポール N.S：ニューカッスル MA：マニラ FL：フォルモサ（台湾）SL：サンダーランド、神奈川は横浜に含めた。

表6から中国の長江流域および沿海部のみで99隻で全体の58.6%、長江流域が約16%、北洋沿海が65.5%、南洋沿海部が40.1%を示している。上海から最も近い外国である長崎が約10.7%、日本全体が13.6%と比較的高い頻度を示していることがわかる。単独では香港が17.1%、漢口が12.4%、寧波が11.8%と上位3位までを占めていた。これらは上海と最も関係の深い地であったことは明らかであろう。

それではRussell Co.すなわち旗昌輪船会社が、この2箇月ほどの間に長江航路の運航に使用した汽船は、*Surprise* 193トン、*Pembroke* 241トン、*Scotland* 966トン、*Kiang-se* 1056トン、*Hankow* 725トンと *Contest* 194トンの6隻が見られる。この船名と『上海新報』の旗昌輪船会社の漢口へ就航していた司克的倫、康退司、烹別而克、江西、本褒司、漢口、庚博、剛得貼の



8隻と船名を照合すると、*Kiang-se* 1056トンが江西、*Hankow* 725トンが漢口であることは明かで、この2隻の他に船名から司克的倫 (Si-ke-de-lum) が *Scotland* 966トン、烹別而克 (Peng-bie-er-ke) が *Pembroke* 241トン、康退司 (Kang-tui-si) は *Contest* 194トンであった可能性が高い。沿海航路では福州、天津、広州の黄埔、香港とも沿海航運を行い、また日本の長崎や北海道の函館の他にニューヨークやシドニーとも貿易に関係していた。

長江航運などに関係した *Pembroke* 241トンは、1862年4月に上海に来航し、その後しばらく上海・漢口間の航運に従事し、9月末に長崎へ赴き帰港し、再び長江航路に就航し、1863年3月に天津へ赴いて、上海に帰港し、4月24日に上海を出港して長崎に赴いた後に、横浜に行き、横浜から上海に帰港する途中の文久三年五月十日、1863年6月26日、下関沖で攘夷派の長州藩より攻撃を受け急遽上海に帰港した汽船であった。²⁹⁾ 日本史に記録された馬関戦争の開始を告げる契機に関係した汽船である。

上記のように旗昌輪船会社は1862年当時、5隻の汽船を使って運航していたことは確かであろう。旗昌輪船会社は、表4から明らかのように、長江航運、沿海航路においても最有力な航運企業であった。

ちなみに1865年11-12月の旗昌輪船会社の航運状況を“North-China Herald”から見てみたい。同紙のNo.801~805に掲載された‘Shipping Intelligence’から、頻度の多い航運関係を整理してみた。

表7 1865年11-12月 Russell & Co. 航運汽船一覧

号数	A/D	月日	船名	船籍 / 船式	Tons.	船長	目的地 / 来航地	積荷
802	A	1202	Moyune	A. str.	760	Johnson	Hankow/1129	General
804	A	1218	Moyune	A. str.	760	Johnson	Hankow/1200	General
802	A	1206	Shanse	A. str.	561	Perkins	Hankow/1203	General
803	A	1213	Sze-chuen	A. str.	553	Johnson	Hankow/1210	
803	A	1213	Kiangse	A. str.	547	Johnson	Hankow/1212	General
804	A	1221	Shanse	A. str.	561	Perkins	Hankow/1217	General
805	A	1224	Huquong	A. str.	1383	Simmons	Hankow/1221	General
801	D	1130	Huquong	A. str.	1383	Simmons	H'kow & Ports	
802	D	1203	Sze-chuen	A. str.	553	Johnson	H'kow & Ports	
802	D	1207	Moyune	A. str.	760	Johnson	H'kow & Ports	
803	D	1210	Shanse	A. str.	561	Perkins	H'kow & Ports	
803	D	1214	Huquong	A. str.	1383	Simmons	H'kow & Ports	
804	D	1217	Sze-chuen	A. str.	553	Johnson	H'kow & Ports	
804	D	1221	Moyune	A. str.	760	Johnson	H'kow & Ports	
805	D	1224	Shanse	A. str.	561	Perkins	H'kow & Ports	
805	D	1228	Huquong	A. str.	1383	Simmons	H'kow & Ports	
801	A	1129	Oriffamme	A. str.	634	Lane	Hongkong	General
802	D	1203	Kinkiang	A. str.	1062	Taylot	Hongkong	Teas
802	D	1203	Oriffamme	A. str.	634	Lane	Hongkong	Tea
803	A	1210	Huquong	A. str.	1383	Simmons	Hongkong/1207	Mails, etc
804	A	1222	Oriffamme	A. str.	634	Lane	Hongkong/1216	
801	A	1127	Huquong	A. str.	1383	Simmons	Nanging/1123	General
801	D	1124	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	General
801	D	1127	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
801	D	1201	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
802	D	1204	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
802	D	1206	Kiangse	A. str.	542	Gray	Ningpo	Ballast
803	D	1208	Kiangse	A. str.	542	Gray	Ningpo	Sun., etc

29) 松浦章『江戸時代唐船による日中文化交流』思文閣出版、2007年7月、384-385頁。

19世紀末美商旗昌輪船会社の長江・沿海航運（松浦）

803	D	1213	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
803	D	1215	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
804	D	1218	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
804	D	1220	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Re-expts.
804	D	1222	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
805	D	1225	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	
805	D	1229	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo	Opi. Etc
801	A	1126	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1121	General
801	A	1129	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1125	General
801	A	1201	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1130	General
802	A	1202	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1202	General
802	A	1206	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1205	General
803	A	1208	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1207	General
803	A	1210	Kiangse	A. str.	542	Gray	Ningpo/1209	General
803	A	1215	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1214	General
804	A	1217	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1216	General
804	A	1220	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1219	General
804	A	1222	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1221	General
805	A	1224	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1223	General
805	A	1227	Kiangse	A. str.	547	Gray	Ningpo/1226	General
805	A	1229	Kiangse	A. str.	547		Ningpo/1228	General

注：A/D：Aは入港、Dは出港を示す。月日の1202は12月2日を示し、以下同様である。

表7から明らかなように、1865年12月当時のRussell & Co.の運航航路は、上海・漢口航路、上海・寧波航路そして香港への航運が中心であった。とりわけ上海・漢口間は1箇月の間に、*Huquong* 1,383トン、*Sze-chuen* 553トン、*Moyune* 760トン、*Shanse* 561トンの4隻が8航海ほぼ3-4日に一航海と言う頻度で運航されていた。上海・寧波は*Kiangse*こと江西号がほぼ1箇月12航海と2-3日間で運航されるほど頻繁であった。

その後、1875年1月のRussell & Co.の航運状況を“North-China Herald”のNo.400-404に掲載された‘Shipping Intelligence’から見てみたい。

表8 1875年1月 Russell & Co.の航運状況

No.	A/D	Date	船名	船籍	噸數	船長	F/D 0/0：出港日	積荷
400	A	101	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 12/31	General
400	D	101	Fire Queen	Am.str	1123	Audrews	Hankow & Ports	Sundries
400	D	101	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	Sundries
400	A	102	Homan	Am.str	339	Friend	Hankow and Ports 12/30	General
400	A	103	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/2	General
400	A	103	Hirado	Am.str	1084	Gray	Hankow and Ports 12/	General
400	D	104	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	Sundries
401	A	106	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/5	General
401	D	106	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Nianpo	General
401	D	107	Ping-on	Br.str	477	Boswell	Takow	Ballast
401	D	107	Hirado	Am.str	1084	Gray	Hankow and Ports	Sundries
401	A	108	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/7	General
401	A	108	Golden State	Am.str	944	Deiano	New York 8/29	General
401	D	108	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
401	A	109	Nanking	Am.str	857	Morse	Hankow and Ports	General
401	D	110	Plymouth Rock	Am.str	768	Simmons	Hangkow and Ports	Sundries
401	D	110	Shautung	Am.str	724	Winsor	Chefoo	Sundries
401	D	111	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	Sundries

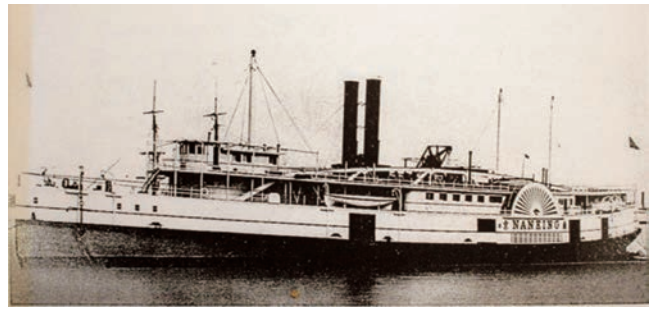
401	A	112	Fusiyama	Am.str	1113	West	Hankow and Ports	General
402	A	113	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/13	General
402	D	113	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
402	D	114	Nanking	Am.str	785	Morse	Hnakow and Ports	Sundries
402	A	115	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/14	General
402	D	115	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
402	A	116	Fire Queen	Am.str	1123	Audrews	Hankow and Ports 1/14	General
402	A	117	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/16	General
402	D	117	Fusiyama	Am.str	1113	West	Hankow and Ports	General
402	D	118	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
402	A	119	Shautung	Am.str	724	Winsor	Chefoo	Coals
402	A	119	Plymouth Rock	Am.str	768	Simmons	Hankow and Ports 1/17	Coals
403	A	120	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/19	General
403	A	120	Hirado	Am.str	1084	Friend	Hankow and Ports 1/18	General
403	D	120	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
403	D	121	Plymouth Rock	Am.str	768	Simmons	Hankow and Ports	General
403	A	122	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/21	General
403	D	122	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	Sundries
403	A	123	Nanking	Am.str	857	Morse	Hankow and Ports 1/21	General
403	A	124	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
403	D	124	Hirado	Am.str	1084	Friend	Hankow and Ports	Sundries
403	A	125	Szechuen	Am.str	554	Crowell	Wreck of Kiangloong	
403	D	125	Kiangse	Am.str	598	Pratt	Ningpo	General
403	A	126	Fusiyama	Am.str	1113	West	Hankow and Ports	General
404	A	127	Kiangse	Am.str	598	Pratt	Ningpo 1/26	General
404	D	127	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	General
404	D	128	Nanking	Am.str	857	Morse	Hnakow and Ports	Sundries
404	A	129	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/28	General
404	D	129	Shautung	Am.str	724	Winsor	Chefoo	Sundries
404	D	129	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo	Sundries
404	A	130	Plymouth Rock	Am.str	768	Simmons	Hankow and Ports 1/28	General
404	A	131	Kiangse	Am.str	574	Pratt	Ningpo 1/30	General
404	D	131	Fusiyama	Am.str	1113	West	Hnakow and Ports	Sundries

注：A/D：Aが入港、Dが出港 F/D：Fが来航地、Dが目的地をしめす。

Russell & Co は、1875年1月1日より31日までのべ51隻の汽船を運航させていた。実際は、*Fire Queen* 1,123トン、*Fusiyama* 1,113トン、*Golden State* 944トン、*Hirado* 1,084トン、*Kiangse* 574トン、*Nanking* 857トン、*Ping-on* 477トン、*Plymouth Rock* 768トン、*Shautung* 724トン、*Szechuen* 554トンの11隻である。最も旺盛な航運活動は *Kiangse* 574トンの26回、13度の上海・寧波間の航運活動である。2-3日間に1航海を行いほぼ定期航運を行っていた。長江航路は *Plymouth Rock*、*Fire Queen*、*Hirado*、*Fusiyama*、*Nanking* の5隻が18回、9航海を行っている。出港日と到着日からみて漢口から上海へ降航ではあるが2日ほどで航行していたことがわかる。

Edward Kenneth Haviland³⁰⁾ の成果に Shanghai Steam Navigation Co. の汽船の “*Hanchow*” (次頁左図) と “*Nanking*” (次頁右図) の写真が見られる。

30) Edward Kenneth Haviland, *American Steam Navigation in China 1845-1878*, Part I, “The American Naptune” vol. XVI, No.3, July 1956, p.252-253.



両船の写真から明なように‘paddle wheel’すなわち水車形推進器を保有し、外車翼によって水をかいて推進力を維持する形態であった。このことから Russell & Co. は中国沿海や内河とりわけ長江水域では‘paddle steamer’外車汽船を運航させていたことが知られる。

そこで次ぎに、旗昌輪船会社の長江・沿海航運の実態を見てみたい。

3 旗昌輪船会社の長江・沿海航運

『申報』第26号、同治11年4月24日、1872年5月30日付の「輪船論」に、当時の上海漢口間の運賃について述べている。

譬如上海搭到漢口、其價每人不過七金、計錢十二千餘、爲期不過三日。若改搭民船由上海而蘇州、由蘇州而鎮江、由鎮江而金陵、安慶、九江、以至漢口、雖船價火食、稍可減省一半、而爲至速總在二旬以外、其途間之累墜阻滯、較之輪船已可往返三次矣。³¹⁾

1872年当時、上海から漢口まで輪船、汽船に搭乗すれば一人7元であり、銅錢では12,000錢で、3日を要しないで到着した。もし同航路を民船すなわち帆船で巡航すれば、上海、蘇州、鎮江、金陵すなわち南京そして安慶、九江を経て漢口に到り、運賃は半分ほどであるが、最速でも20日ほどの日数が必要であった。この間に、汽船では3往復できた。

このように時代は汽船の迅速さを求めるように変わりつつあった。『申報』第29号、同治壬申四月二十八日1-2頁に前日の論説について見られる「附録友人來札」に、

昨讀二十六號申報之輪船論辯說、縱橫籌畫詳備佩服實深、惟所稱輪船水脚較大一事、則似未能詳悉此中情形也。僕曾與西人談及此事、據其所言、亦頗有理、蓋輪船之速、較之民船五倍不止、夫故人人知之矣。至其價值雖較民船爲貴、然由上海至漢口、輪船三日、可至民船則最速亦須二十日、倘遇風雨阻滯、則一月、或月餘不等。……³²⁾

とある。上海漢口は輪船に搭乗すれば3日で可能であったが、民船では速くて20日を要し、天候不順ではあれば、一ヶ月またはそれ以上を要したのであった。

旗昌洋行は、『申報』第1号、同治（11年）壬申三月二十三日、1872年4月30日付の汽船出港状況として最初の広告を掲載した。そこで旗昌洋行汽船のみを10日分掲げてみた。

31) 『申報』第26号、『申報影印本』第1冊、上海書店影印、1983年1月、97頁。

32) 『申報』第29号、『申報影印本』第1冊、110頁。

今將廿四日早開火船開列於左

氣拉渡輪船 往漢口 旗昌洋行

滿川輪船 往天津 旗昌洋行

舟山輪船 往寧波 旗昌洋行三點半鐘³³⁾

とある。同2号、5月2日には、

今將二十四日進口各船開列於左

舟山輪船 由寧波 旗昌洋行

今將廿六日出口各船開列於左

江龍輪船 往漢口 旗昌洋行³⁴⁾

とあり、同3号、5月4日には

今將二十六日進口各船開列於左

舟山輪船 由寧波 旗昌洋行

今將廿八日出口各船開列於左

飛似海馬 往漢口 旗昌 二十八日早開³⁵⁾

とあり、同4号、5月6日に、

今將念六日進口各船列左

舟山輪船 由寧波 旗昌

今將各輪船出口日期列左

舟山 往寧波 旗昌 三月念九 四點鐘

杭州 往漢口 旗昌初一開³⁶⁾

とあり、同5号、5月7日に、

今將四月初二早開出口各輪船

快也堅 往漢口 旗昌

今日出口之輪船列左

杭州 往漢口 旗昌

今將念八日進口各輪船列左

舟山 由寧波 旗昌

河南 由漢口 旗昌³⁷⁾

とあり。同6号、5月8日には、

今將初一日進口各輪船列左

山東輪船 由天津 旗昌

33) 『申報』第1号、同治(11年)壬申三月二十三日、1872年4月29日。『申報影印本』第1冊、4頁。

34) 同第2号、『申報影印本』第1冊、8頁。

35) 同第3号、『申報影印本』第1冊、12頁。

36) 同第4号、『申報影印本』第1冊、16頁。

37) 同第5号、『申報影印本』第1冊、20頁。

婺源輪船 由漢口 旗昌
今日出口之各輪船列左
快也堅 往漢口 旗昌³⁸⁾
とあり、同7号、5月9日に、
今將初二進口各輪船列左
舟山 由寧波 旗昌
今將初四出口各輪船列左
杭州 往漢口 旗昌
山東 往烟台天津 旗昌³⁹⁾
とあり、同8号、5月10日には、
今將初三進口各船列左
四川輪船 由天津 旗昌
今日出口各船列左
杭州輪船 往漢口 旗昌早開
山東輪船 往烟台天津旗昌早開⁴⁰⁾
とあり、同9号、5月11日に、
今將初四進口各船列左
舟山輪船 由寧波 旗昌
初六早開出口各船列
湖北 又 往漢口 旗昌
四川 又 往天津烟台旗昌⁴¹⁾
とあり、第10号、5月13日に、
初八早開出口各船列左
舟山輪船 往寧波 旗昌
今將初九日早開各船列左
山西輪船 往烟台天津旗昌⁴²⁾

と、4月30日から5月13日までに掲載された上海入港、出港の汽船名は氣拉渡、滿川、舟山、江龍、飛似海馬、杭州、快也堅、河南、山東、婺源、四川、湖北、山西輪船の13隻におよぶ、目的地は上海から長江航路で漢口へ氣拉渡、江龍、飛似海馬、杭州、快也堅、河南、婺源、湖北輪船の8隻が、沿海航路は南は寧波へは舟山輪船1隻が、北へは天津、烟台方面へは、滿川、山東、四川、山西輪船も4隻が運航されていた。この運航隻数から旗昌輪船会社が重視していたのが長江航路であったことがわかる。

38) 同6号、『申報影印本』第1冊、24頁。

39) 同7号、『申報影印本』第1冊、28頁。

40) 同8号、『申報影印本』第1冊、32頁。

41) 同9号、『申報影印本』第1冊、36頁。

42) 同10号、『申報影印本』第1冊、40頁。

1872年当時の旗昌輪船会社の定期航路の幹線は、漢口への長江航路と寧波と烟台、天津への沿海航路が中心であった。

『申報』第18号、同治壬申四月十五日、1872年5月21日付の冷眼叟筆名の「擬請禁止野鷄設立夫頭議」に、
今夫通都大邑巨鎮繁區、凡仕宦往來之地、商賈聚集之鄉、舟車停泊之所、運載貨物搬移行李、所最不可缺者。……非徒五湖四海之商、萬國重洋之客、來此貿易、……洋商中之最富莫如旗昌洋行、旗昌有棧、日金利源、在法國租界設立倉庫千餘間、專堆貨物。又有輪船數十號、承運客載、遍歷中國江海各口鎮市、中國人賴以謀食者日數千人。猶恐商賈之諸多未便也。……⁴³⁾

とあるように、旗昌洋行は1872年当時、上海を代表する外国商人として専有の汽船棧橋である金利源棧橋をフランス租界に設け、旗昌洋行の倉庫は「千餘間」と称される巨大な倉庫群を保有していた。

『申報』第67号、同治壬申六月十二日、1872年7月17日付の「論輪船來往滬漢事宜」によれば、長江航路の各社の運航競争が見られる。

火輪船之上海漢口兩處往來者、近數年來、皆爲旗昌與公正兩家所壟斷、別家之船、不敢向此途問津、做此生理、如有行此兩處者、彼兩家必暫減水脚客位等價目、必使人大虧本而后已、故兩家歷數年之久、常獨擅其利。今其勢已小變矣。約半年前馬立師洋行有一火船名漢洋伊初立意、將此船往來滬漢各埠、同業者無不訝馬立師之膽大、而嗤其無識見、亦有議之者、謂彼旗昌與公正行之已久數年來、厚利均沾、今別人尤而效之雖與客商大爲有益、而其自爲謀、必不能爲兩家敵、乃此船至今已行六月餘、且聞渠所取水脚雖該船所獲之利。仍不故、該行今又添一船名富沙白里、甚至別家、又有一洋行名美記者、亦以一火船名洞庭、常往漢口、如此可見世事之、未可逆料、而強之不足畏也。……⁴⁴⁾

長江航路において旗昌輪船公司与公正洋行の2企業が寡占状況にあつて、他社の参入を拒んでいた。そこに、1872年前半に馬立師洋行が参入し、旗昌と公正の独壇場を切り崩しにきたのでであった。

旗昌輪船公司は他社の攻勢に対して、新造船を長江航路に投入する。『申報』第254号、同治癸酉二月初一日、1873年2月27日付の「南京輪船下水」に、

昨日一點鐘時、旗昌新造南京輪船下水、往觀者、相屬於道船在虹口其大、甲於行長江之諸火輪、可載貨三千噸、在岸上時、高若小山、昂首始見其面、其下水之法、甚爲靈便、支船以木木、上以肥皂諸滑塗澤之、不費人力、自行就下、瞬息之間、便入浦中矣。誠可謂之大觀也。⁴⁵⁾

とあるように、旗昌輪船公司は、新造船の南京号を上海の人々に披露した。3,000噸の貨物を搭載することが可能な船で、人々を大いに驚かせたのでであった。

旗昌輪船公司に対して太古洋行も攻勢をかけてくる。『申報』第377号、同治癸酉六月二十七日、1873年7月21日付の「太古旗昌各有輪船來往申漢」に、

太古洋行、近到一輪旗名北京者、將於上海漢口等埠往來船、係精鐵造成、其式與旗昌各大輪船相仿過、禮拜後數日、當定期關行也。旗昌新造火船名南京者、亦於一禮拜內可以試行矣。夫揚子江中載運之業、可謂極其隆盛矣。旗昌太古之外、又招商公局之船、又有馬立師行之船、茲復有二新船開行、

43) 『申報』第18号、同治壬申四月十五日、『申報影印本』第1冊、65頁。

44) 『申報』第67号、同治壬申六月十二日、1872年7月17日、『申報影印本』第1冊、261頁。

45) 『申報』第254号、同治癸酉二月初一日、1873年2月27日、『申報影印本』第2冊、上海書店影印、1983年1月、173頁。

合之處、或本公司所用友人、有酬待不禮者、均望即來本公司西人帳房、指明申訴、以便查究責、治惟各月、客垂鑒焉。⁴⁸⁾

との広告が見られ、その運賃は次のようであった。

上海-鎮江 1 両、-南京 1 両 3 錢 -蕪湖 2 両 2 錢 -大通 2 両 7 錢 -安慶 3 両 1 錢 -九江 3 両 8 錢 -武穴 3 両 1 錢 -漢口 5 両⁴⁹⁾

すなわち上海から漢口まで 5 両であった。

表 9 1873年旗昌輪船会社の長江航路運賃表(単位: 両)⁵⁰⁾

表 9-2 運賃単価(両)⁵¹⁾

	上海	鎮江	南京	蕪湖	大通	安慶	九江	武穴	距離 (Km)	距離 / 両
鎮江	1								305	305
南京	1.3	0.4							392	301.5
蕪湖	2.2	0.9	0.5						488	221.8
大通	2.7	1.4	1	0.6					606	224.4
安慶	3.1	1.8	1.4	0.9	0.5				692	223.2
九江	3.8	2.5	2.1	1.7	1.1	0.8			856	225.2
武穴	4.1	2.7	2.4	1.9	1.4	1.1	0.3		906	221
漢口	5	3.7	3.3	2.9	2.3	1.9	1.3	1	1125	225/ 両

「旗昌輪船公司佈知」を表示したのが表 9 である。それに対して表 9-2 は、人民交通出版社編『全国交通營運線路里程示意図』(1983年 6 月)によって、上海からの水路距離を示し、旗昌輪船会社の運賃が合理的か否かを、上海から漢口までの運賃ではあるが、1 両当たりの距離数を算出すると、上海から鎮江や南京までは 1 両当たりの距離が安く、蕪湖以降の上流域へは 221 から 225 両と合理的に算出されたものであったことがわかる。

旗昌輪船会社は、運賃の高下は別にして、合理的に距離と料金が算定していたと言える。

『申報』第 880 号、光緒乙亥二月初六日、1875 年 3 月 13 日付の「論旗昌輪船公司事」に、

旗昌火輪船公司、雖屬旗昌洋行所經理、而華商入股份者、已實繁有徒矣。是故本館今將斯公司去年生理、節略之報章、刊呈衆覽、查兩年以來旗昌與太古公司及招商局互相鬥業、以致裝貨搭客水脚、極其公道、而旗昌仍能于去年、分給七厘利息、與衆股份、主者尤可慶幸。現在既與太古和欲平行、其業則此後、斯公司與楊子江載運之業、更可望有加色。……⁵²⁾

と見られるように、旗昌輪船会社は旗昌洋行の経営であるが、株式資本の投資者に中国人投資家も多く加わっていた。1875 年当時の旗昌輪船会社の経営は太古公司や招商局輪船会社と競業するほどとなり、1874 年には投資家に 7 厘の利息を配給するほどの状況であったのである。

旗昌輪船会社は、『申報』第 970 号、光緒元年 5 月 23 日、1875 年 6 月 26 日から光緒 3 年 1 月 16 日、1877

48) 『申報』第 335 号、同治癸酉(12 年)五月初八日、1873 年 6 月 2 日、『申報影印本』第 2 冊、499 頁。

49) 同書

50) 『申報』第 335 号、1873 年 6 月 2 日付の「旗昌輪船公司佈告」より作成。

51) 上海からの長江航路の距離は、人民交通出版社編『全国交通營運線路里程示意図』人民交通出版社、1983 年 6 月、第 2 版第 3 次印刷、32-33 頁を参照した。

52) 『申報』第 880 号、光緒乙亥二月初六日、1875 年 3 月 13 日、『申報影印本』第 6 冊、上海書店影印、1983 年 2 月、225 頁。

年2月28日⁵³⁾まで連続して「旗昌輪船公司」として下記の広告を掲載している。

本公司各船、自上海開往鎮江、九江、漢口、以每禮拜之禮拜日・禮拜四黎明時、爲定期自漢回申。亦以此日爲出口之期路、經南京・蕪湖・大通・武穴各埠、亦停輪搭客也。船往燕臺・天津以每禮拜三・禮拜六黎明時爲開期、自天津出口回申、亦同此日、其禮拜三、所開火船至燕臺、則本公司火船名米勒、在彼迎候、以轉往牛莊。

來往寧波每逢禮拜一・禮拜三・禮拜五下午四點鐘、開往自寧回滬、每逢禮拜二・禮拜四・禮拜六、仍於四點鐘時開來。

茲將客人往各處、每人納水脚、列左計開。

鎮江銀一兩 燕臺銀十兩

九江銀三兩八錢 天津銀十五兩

漢口銀五兩 牛莊銀十五兩

寧波洋五角

裝貨各水脚及揚子江各埠間路之客費、向本公司各口岸之賑房問明可也。

本公司、在各埠設有碼頭、可使各船擺近、并有廣大頭等棧房、各供頓貨物於裝卸諸貨之、先後其一切之事、惟貨客是便至於挪動各貨、本公司亦格外留心、以期必無損破之處、所有蒙托受各貨、或在船在棧、必一例局、妥可無遺慮、搭船各客、每船派有中國管事、其照顧張羅、亦周到欸待、不還餘力、每到各岸、亦設法使諸客可安穩下船、無匆忙擁擠之患焉。

經理人旗昌洋行佈告。⁵⁴⁾

旗昌輪船公司の定期運航は、上海から鎮江そして九江を経由して漢口に至る長江航路を毎週の日曜日木曜日の「黎明時」明け方に出港し、定期運航で漢口から上海に戻る運航を行っていた。運航に際しては南京・蕪湖・大通・武穴の埠頭に停泊した。

燕臺・天津へは毎週の水曜日、土曜日の「黎明時」に出港し、天津から上海へは土曜日、水曜に出港して燕臺に至った。旗昌輪船公司是汽船の米勒号を牛莊へも赴かせる計画であった。

寧波へは毎週月曜日、水曜日、金曜日の午後四時に赴き、寧波から上海へは毎週の火曜日、木曜日、土曜日の4時に出港する計画であった。

このように旗昌輪船公司是上海から漢口への長江航路、北洋に烟台、天津さらには牛莊へと運航し、南は寧波へと毎週3便の運航を行っていたのであった。

このように活動していた旗昌輪船公司であったが、光緒二年十一月十八日（1877年1月2日）、招商局輪船公司と締結し、上海及び各地の汽船航運に関する一切の資産を222万両で売却した。その接收した汽船は16隻に及び、招商局輪船公司ではそれらの汽船を江匯・懷遠・江表・江天・江靖・江源・江孚・江通・海珊・海晏・鎮西・鎮東・海定・海琛・江長・美利と改名している。⁵⁵⁾

『申報』第1446号、光緒丙子十一月二十四日、1877年1月8日、1頁「招商局頂買旗昌火船公司」によ

53) 『申報』第1484号、『申報影印本』第10冊、上海書店影印、1983年4月、180頁。

54) 『申報』第970号、光緒元年5月20日、1875年6月26日。『申報影印本』第6冊、上海書店影印、1983年2月、587頁。

55) 國營招商局編『國營招商局七十五週年紀念刊』國營招商局、1947年2月26日、46頁。

れば、

○本報新告白内、見有旗昌洋行、招集各火船股份人、欲商議、全買火船棧房碼頭一事、則於以顯見、招商局頂買該公司之實據、而各股份勢、將同聲樂於出賣者、已可先事見之、故此舉幾可視為已成矣。按旗昌洋行、久行於揚子江面、而卒肯告退、實所少見、於是、西人向隅、華人得意之喜兆也。此後長江、只有太古洋行、火船四隻、往來天津、亦僅怡和一行耳。餘惟招商局旗幟、是見斯亦時勢之轉機歟。⁵⁶⁾

とあり、旗昌輪船会社が招商局輪船会社に売却することで、長江航路は太古洋行が4隻の汽船を運航し、上海と天津への航路は怡和洋行が寡占することになるが、招商局輪船会社がそれに対抗することになることが予想されていた。

『申報』第1500号、光緒丁丑二月初五日、1877年3月19日付の「火船公司帳略」に、

……又曰、去年各火船公司、爭業甚力、是以生意不順手、今年旗昌船賣與招商局、本公司與招商局、業已議定水脚價、則今年生意、似可望好矣。⁵⁷⁾

とあり、

『申報』第1505号、光緒丁丑二月初十日、1877年3月24日付の「天津寶順行爲怡和所愚」によると、旗昌輪船会社が売却されることで、天津での汽船関係にも影響が見られた。

去年冬間、上海旗昌售於招商局、其未售之先、天津怡和亦議收庄、以其往來船隻託寶順經理、每船往來、每次與寶順費錢二十五兩、此議已定。惟未立合同耳、嗣怡和西人南旋行内閩具無人、寶順遂借住其閩得銀七千兩、將本行售與招商局、以爲怡和之議、自必一諾千金、毫無翻悔、此後理怡和之事、住怡和之行可也。詎意正月新南升到埠、怡和來一西人、復在天津開張、並函致寶順令於西歷四月朔日、將各件交回派到之西人、經理寶順、以未立合同、莫能與較屆時、祇可將全盤交出、而已惟行經售、夫津郡洋房歷歷可數、又無隙地餘閑、至此大費躊躇耳。此事寶順、雖爲怡和所愚、然舍已芸人君子、所病亦太不善自謀歟。⁵⁸⁾

旗昌輪船会社が招商局輪船会社に売却され、とくに天津では汽船が宝順洋行に売却される話が進行していた。宝順洋行は、近代中国で活動したDent & Co.⁵⁹⁾であった。

また『申報』第15430号、民国5年、1916年1月23日付の「滬漢間航業之舊歴史」

……長江航業經營最早者爲英商勒塞爾（譯音）洋行一名上海輪船公司、其極盛時代、蓋在五十年前、其時之輪船皆用明輪、航行至漢口、恆須五・六日之久、一船名火后、一船名火砲、一船名火箭、一船名普列石、至一千八百七十四年、始有新船南京・湖北等到申、南京後改名江孚、湖北後改名江天。故招商局現有之江孚、江天、實皆有四十餘年之歴史也。一千八百七十七年三月、勒塞爾洋行以全數輪船售、與中國人自組之招商局。招商局留江孚・江天等船、餘皆拆毀售料、後添之船、則皆新式船

56) 『申報』第1446号、光緒丙子十一月二十四日、1877年1月8日、『申報影印本』第10冊、上海書店影印、1983年4月、25頁。

57) 『申報』第10500号、光緒丁丑二月初五日、1877年3月19日、1頁。

58) 『申報』第15005号、光緒丁丑二月初十日、1877年3月24日、1頁。

59) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』101頁。

矣。⁶⁰⁾

とあり、勒塞爾（譯音）洋行一名上海輪船公司とは Russell Co. の旗昌輪船公司を言い、その旧業を述べ、1877年3月に Russell Co. から招商局輪船公司への移行が全て終了したとある。

このように旗昌輪船公司是汽船航運事業を清国の招商局輪船公司に売却し、旗昌洋行は汽船運航事業から撤退し、同社も1891年には中国から撤退するのであった。

『申報』第4061号、清光緒十年閏六月十三日、1884年8月3日付の「辦事易地」に、

昨日旗昌洋行登告白、於西字報言、招商局一切應辦事、宜皆在旗昌洋行辦理輪船公司寫字房、則設在該洋行樓上、係朝北門口云。⁶¹⁾

と見られるように、旗昌洋行の事務所において招商局輪船公司の事務を行うとの事が報じられた。

『申報』第16486号、中華民國8年、1919年1月7日付の「老申報」欄に「旗昌輪船公司告白（見光緒元年七月初六日）」があり、1875年の旗昌輪船公司の広告が再度掲げられた。

本公司各船、自上海開往鎮江・九江・漢口、以每禮拜之禮拜日・禮拜三・禮拜五黎明時爲定期、自漢回申、亦以此日爲出口之期路、經南京・蕪湖・大通・安慶・武穴各埠、亦停輪搭客也。船往烟臺・天津、以每禮拜三・禮拜六黎明時爲開期、自天津出口、回申亦同此日、其禮拜三所開火船至烟台、則有本公司火船名米勒、在彼迎候以轉往牛莊。來往寧波、除禮拜日外、則每日下午四點鐘時、開往自甯回滬、除禮拜六一日外、仍於四點鐘時開來。茲將客人往各處、每人納水脚、列左計。

鎮江銀一兩、九江銀三兩八錢、漢口銀五兩、烟臺銀十兩、天津銀十五兩、牛莊銀十五兩、寧波銀五角。裝貨各水脚、及揚子江各埠、間路之客費、向本公司各口岸之賬房、問明可也。本公司在各埠設有碼頭、可使各船櫓近、并有廣大頭等棧房、以供頓貨於裝卸之、先後其一切之事、惟貨客自便、至於挪動各貨、本公司亦格外留心、以期必無損破之處、所有蒙托受各貨、或在船在棧、必一例周妥可無遺慮、若塔船各客、每船派有中國管事、其照顧張羅、亦周到欸待、不遺餘力、每到各岸、亦設法使諸客、可安穩下船、無匆忙擁擠之患焉。經理人旗昌洋行佈告。⁶²⁾

とあるように、『申報』にとっても40余年前の広告を回顧し記念すべきものとして掲げたようである。

4 小結

旗昌輪船公司是1862年から、1877年に全ての設備を招商局輪船公司に売却するまでの15年にわたり、長江航路および沿海航路に最有力の航運企業の一つであった。旗昌輪船公司がとくに力を注いでいたのが長江航路であった。1862年当時の『上海新報』に「上洋火輪公司」の広告を掲げたように、船体堅固な汽船5隻を使い、上海・鎮江・安慶・九江・漢口への航路毎週2回の定期運航を行う汽船会社として成長していった。

60) 『申報』第15430号、民国5年、1916年1月23日、10頁。

61) 『申報』第4061号、清光緒十年閏六月十三日、1884年8月3日。『申報影印本』第25冊、上海書店影印、1983年9月、200頁。

62) 『申報影印本』第156冊、上海書店影印、1983年3月、94頁。

上述したように1862年6月24日から7月26日までのほぼ1箇月ではあるが、上海を中心とする全企業の航運状況は、長江航路>北洋航路>南洋航路の比率であった。とりわけ上海・漢口航路が他を圧倒しており40%強を示すほど重要であった。その中でも旗昌洋行は、19隻の汽船を運航し、全企業に対し30%強の保有率を誇り、とくに旗昌洋行のみの上海・漢口間の運航が全企業に対して40%ほどを占めていた。そのために8隻の汽船を運航し、さらに旗昌洋行は、南洋航路の福州へ、北洋航路の天津へと、合計11隻の汽船を使って長江航路、北洋・南洋航路を運航していたのである。

また上海に旗昌輪船公司是棧房金利源棧房を保有し、顧客の貨物依頼などに便宜を与えるサービスを行うなどして、営業の拡大を企図していた。

旗昌輪船公司是、長江航路の運賃に対して、上海から鎮江や南京までは繁忙航路と考えてか、1両当たり301-305kmとし運賃が安く、それより上流域の蕪湖よりさらに上流沿江地へは1両当たり221から225kmと合理的に算出していたのであった。