

應俊豪／著

外交與砲艦的迷思

——1920年代前期長江上游航行安全問題
與列強的因應之道

臺灣學生書局印行

外交與砲艦的迷思

——1920年代前期長江上游航行安全問題

與列強的因應之道

應俊豪 著

臺灣 學生書局 印行

外交與砲艦的迷思

——1920年代前期長江上游航行安全問題與列強的因應之道

應俊豪著。－初版。－臺北市：臺灣學生，2010.10
面；公分

ISBN 978-957-15-1502-1 (平裝)

1. 中國外交 2. 航務史 3. 民國史

642.3

99018177

外交與砲艦的迷思

——1920年代前期長江上游航行安全問題與列強的因應之道

著 作 者：應 俊 豪

出 版 者：臺 灣 學 生 書 局 有 限 公 司

發 行 人：楊 雲 龍

發 行 所：臺 灣 學 生 書 局 有 限 公 司

臺北市和平東路一段七十五巷十一號

郵政劃撥帳號：00024668

電話：(02)23928185

傳真：(02)23928105

E-mail：student.book@msa.hinet.net

http://www.studentbooks.com.tw

本書局登

記證字號：行政院新聞局局版北市業字第玖捌壹號

印 刷 所：長 欣 印 刷 企 業 社

中和市永和路三六三巷四二號

電話：(02)22268853

定價：平裝新臺幣四五〇元

西 元 二 〇 一 〇 年 十 月 初 版

64201

有著作權・侵害必究
ISBN 978-957-15-1502-1 (平裝)

自 序

自 2007 年 8 月進入國立臺灣海洋大學任教後，很榮幸即以「木船、輪船與砲艦：長江上游的航行安全與華洋衝突（1920-25）」研究計畫，申請到國家科學委員會兩年期的經費補助（NSC 96-2411-H-019-005-MY2，2007 年 11 月至 2009 年 8 月），並前往日本東京、中國上海等地蒐集資料。在這個研究計畫補助下，三年來陸續完成各個子題的相關研究，並經匿名審查，發表在學術期刊上；至目前為止，共計發表學術期刊論文五篇與專書論文一篇，分別投稿在《國立政治大學歷史學報》（第 28、32 期）、《東吳歷史學報》（第 22 期）、《國史館館刊》（第 20、23 期）等期刊上。其中，《國立政治大學歷史學報》、《東吳歷史學報》為國科會「臺灣人文學引文索引核心期刊 Taiwan Humanities Citation Index Core, THCI Core」收錄期刊；《國史館館刊》則為國史館的專業學術期刊。此三刊均為歷史學界相當重要的學術刊物。

本書則是在上述部分研究成果之上，再加上新的研究統整而成，也是我到國立臺灣海洋大學任教三年來最主要的心血結晶之一。在本書中，我試圖深入探究 1920 年代前期深深困擾列強的長江上游航行安全問題，以及他們如何透過外交與砲艦的雙重模式，來處理這個棘手問題。藉由分析航行安全問題的本質與列強的因應

之道，我們可以重新檢視華盛頓會議體制下的中外關係到底有何變與不變，也能夠瞭解長江上游特殊的地理環境，以及當時的國際政治，如何影響了列強對航行安全問題的反制力道。

本書能夠完成，首先要感謝我的家人：親愛的父母親與摯愛的妻子，由於他們的體諒與包容，我才能在沈重的教學負荷外，再挪出家庭生活時間，從事我的學術研究。其次，也要感謝歷史學界的師長：政治大學文學院周惠民院長與歷史系唐啟華教授，中央研究院近史所呂芳上教授與張力教授，東華大學歷史系吳翎君教授等，不吝在研究資料、問題意識與方向上持續給予寶貴的意見與指點迷津。也要謝謝吳蕙芳學姐的鼓勵，研究所同事安嘉芳、黃麗生、林谷蓉、卞鳳奎、吳智雄等諸位教授的督促，助理林政頡、陳怡潔、徐惠偵、王玠文、蘇大偉的辛苦地幫忙收集資料與校對稿件，以及學生書局陳蕙文小姐的協助排版。

最後，僅以此書獻給 1920 年代曾經在長江上游奮鬥的中、外人士，不論是造成問題的人，還是嘗試解決問題的人。因為有你們，本書才有存在的價值。

2010 年 7 月 19 日清晨，臺北市木柵

英文檔案略語表

英文略語	英文檔案全文
FRUS	(U.S.) Department of State. <i>Papers Relating to the Foreign Relations of the United States</i> . Washington: Government Printing Office, 1938.
RIAC	(U.S.) Department of State. <i>Records of Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929</i> (M329). Washington: The National Archives, 1960.
MID	(U.S.) The War Department. <i>Correspondence of the Military Intelligence Division Relating to General, Political, Economic, and Military Conditions in China, 1918-1941</i> . (RG 165) Washington D.C.: The National Archives and Records Administration, 1987.
FO371	(Britain) <i>Foreign Office, Central Correspondence, Political, China, 1905-1940</i> , London: Public Record Office.
FO228	(Britain) <i>Foreign Office, China, Embassy and Consular Archives, Correspondence, 1834-1930</i> , London: Public Record Office.
CAB	(Britain) The National Archives, <i>The Cabinet Paper, 1915-1978</i> .
BDFA.	(Britain) Trotter, Ann ed. <i>British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From the Foreign Office Confidential Print, Part II, Series E, Asia, 1914-1939</i> . Bethesda, MD: University Publications of America, 1994.
CPR	Jarman, Robert L.ed. <i>China: Political Reports 1911-1960</i> . Slough: Archive Editions, 2001.

外交與砲艦的迷思

1920 年代前期長江上游航行安全問題 與列強的因應之道

目 次

自 序	I
英文檔案略語表	iv
第一章 緒 論	1
一、研究動機	1
二、核心議題與預期成果	7
三、主要史料與研究回顧	9
第二章 長江上游航行安全問題（一）： 輪船入侵與華洋衝突	15

一、內河航行權與輪船入侵	15
二、輪船衝擊	35
三、浪沈、抵制與砲擊	55
四、小結	75
 第三章 長江上游航行安全問題（二）： 內戰與匪患	 83
一、前言	83
二、內戰	85
三、外國輪船違反中立原則	101
四、匪患	106
五、小結	117
 第四章 美國的因應之道	 119
一、前言	119
二、長江流域美國海軍的任務與限制	124
三、強化保護美商方案之一：建造新艦	139
四、強化保護美商方案之二：派駐士兵登船	157
五、強化保護美商方案之三：與中國軍隊合作	169
六、小結	175
 第五章 英國的因應之道	 181
一、前言	181
二、英國眼中的長江上游航行安全問題	184

三、褪色的領事招牌：	
英國領事尊嚴在長江上游四川地區的低落	191
四、英國駐華海軍強化方案	200
五、英國面對長江上游航行安全問題的困境	213
六、英國海軍執行護航任務與遭遇到的狀況	220
七、小結	231
第六章 日本的因應之道	235
一、前言	235
二、日本面臨的長江上游航行安全問題	242
四、日本的因應之道	251
五、日本舉措的檢討及其分析	270
五、小結	283
第七章 四國海軍聯合行動	287
一、前言	287
二、列強合作：四國海軍聯合行動	294
三、聯合行動的性質與內部協調問題	311
四、中國的反應與四國海軍的困境	319
五、小結	332
第八章 結 論	337
徵引書目	347

第一章 緒 論*

一、研究動機

(一) 問題的開始

自十九世紀後期起，現代西方海洋文明重要表徵之一的輪船，鼓動著蒸汽或燃燒著煤油，開始從海洋、沿海，駛進中國內陸河川，不可避免地與傳統中國社會產生摩擦與衝突。1920 年代更是一個關鍵的時代。^❶第一次世界大戰結束後，歐洲列強重新回到亞

* 本書為筆者國科會計畫「木船、輪船與砲艦：長江上游的航行安全與華洋衝突（1920-1925）」（NSC 96-2411-H-019-005-MY2）部分研究成果，計畫執行期間為 2007.11-2009.7。另外，本書撰寫過程中，承蒙周惠民、唐啟華、張力、吳翎君等多位師長提供相關資料或修改意見，特致謝忱。

❶ 1910 年代及以前，雖已陸續有輪船上駛至長江上游地區，但基本上來說西方國家尚未意識到長江上游航運的重要性。甚至視長江流域為勢力範圍的英國亦是如此。例如一本於 1920 年在倫敦出版、專論英國在華與遠東貿易的書籍，在談及長江航運時，仍稱西方的「輪船可以沿著長江上溯 600 哩到達漢口」，但長江上游「目前唯一的方式是木船，依靠人力」。忽略輪船在長江上游的角色。不過此種見解從 1910 代末期到 1920 年代初期，特別是在歐戰

洲，各國公司紛紛大張旗鼓地拓展商務、航務，開發新的利源。中國西南內陸地區，隨著現代航運開通與口岸通商，對於外國產品的輸入、本地原料的輸出需求，也與日俱增。然而，1920 年代也是中國最混亂的時代，北洋政府陷入一連串的內戰與鬥爭中，1920 年的直皖戰爭、1922 年的第一次直奉戰爭、1924 年的第二次直奉戰爭，整個中國面臨內政秩序瓦解、社會動盪崩潰的重大困境中。有天府之國之稱、地處長江上游的四川省，更是當時全中國軍隊最多、內戰最頻繁、盜匪最橫行的省分。在這樣的背景下，大量輪船仍然陸陸續續地從長江中游往上游航行，闖入中國最混亂的四川地區。於是，環繞在輪船航行安全問題上，各種華洋衝突、對立等麻煩事因此產生。

(二) 衝擊與衝突

自長江上游通商通航以來，英、美、日等外國輪船業者，為了拓展利源，逐漸將其勢力觸角，由原先的沿海與長江中下游地區，

後期，已有相當大的改變，部分較為敏銳的觀察家開始逐漸注意輪船在長江上游航運的可能性，以及隱含的龐大商機。例如英國「皇家人文學院」（Royal Society of Arts）在 1918 年 4 月出版的期刊中，即直言「長江上游的輪船航運引起相當的注意，而且對輪船公司而言，證明是非常有利可圖的」，並引述美國駐重慶領事的看法，認為「毫無疑問的，宜昌以上（長江上游）輪船航運，在未來的幾年將會有可觀的擴充」見 C. A. Middleton Smith, *The British in China and Far Eastern Trade* (London: Constable & Co. Ltd., 1920), pp.132-135; “Steam Navigation on the Upper Yangtze,” *Journal of Royal Society of Arts*, 663412 (April 18, 1918), pp. 354-355.

延伸到上游。②就地理環境來說，長江上游地區因地勢險峻，水流湍急、水道也曲折多暗礁，加以枯水期水位低淺，實不利吃水較深的現代輪船駛入。然而隨著航行技術的日益進步與改良，終能克服自然環境的重重阻礙，③現代輪船航班開始在湖北、四川地區現身，定期往返載送乘客及貨物。外國人與中國內陸的接觸，更趨頻繁與密切，但也給內陸地區帶來不少衝擊，甚至引發前所未有的衝突。

首先，對於長江上游地區原有運輸主力——木船業者及其附屬的龐大傳統產業工人來說，④輪船大量的駛入，意謂著外來的強大

② 依據海關標準，所謂長江上游航運，乃指從四川重慶、萬縣，經湖北宜昌、沙市，以至湖南長沙。長江下游航運則指漢口以下至出海口。〈中華民國十三年通商海關各口全年貿易總論〉，中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編，《中國舊海關史料（1859-1948）》（北京：京華出版社，2001），第96卷（1924年），頁43-45。另外一種區分方式，則是分為上游、中游、下游三段，其中上游為宜昌以上，中游則是宜昌到漢口，下游則是漢口以下到上海。可見振德，〈揚子江流域物產交通調查概況〉，《上海總商會月報》，3卷3期，頁1-3；C. A. Middleton Smith, *The British in China and Far Eastern Trade*, pp.134-136.

③ 為了因應長江上游淺灘多、流速快、水位低的特殊地理環境，新式輪船在艦身長、動力、設計上必須有一定的要求：如高水位期，艦長不能超過210呎、低水位期，艦長不能超過160呎；動力上，每百噸排水量，起碼需要400匹馬力；船艙設計使用平甲板（船首至船尾一樣平坦的甲板）等。見Davis H. Grover, *American Merchant Ships on the Yangtze, 1920-1941* (Westport: Praeger Publishers, 1992), pp.45-47.

④ 本書所稱的木船（junks），乃泛指航行在長江上游湖北、四川地區各式華籍民船，其中尤以航行宜昌、重慶之間的四川「柏木船」為主，船體多由柏木構成，堅固耐用，適於航行三峽險灘，例如麻雀尾、麻陽船、辰馭子、歙

挑戰與對日常生計的嚴重威脅。由於中外條約的保障，以及列強駐華海軍實力的護持，當地仰賴江運為生的住民，無法藉由中國政府合法的力量來抗衡這些外來的不速之客，僅能選擇利用原有的船幫、行會組織，以帶有非法、暴力威脅色彩的傳統手段作抵制。也因此，船幫與外國輪船業者間的衝突與糾紛，每每上演於長江上游地區，有時甚至演變成殺人的暴力衝突，引起外交交涉。^⑤

輪船入侵長江上游帶來的第二個衝擊，是高速行駛的新式船隻，對原先航行江面上，底盤低、吃水淺的中國老式木船，構成不容忽視的威脅：木船常因輪船高速駛近，被激起的浪波顛簸，甚至因重心不穩而翻覆。輪船浪沉木船事件頻頻發生，當地中國百姓的生命財產安全屢受威脅。但每當發生浪沉事件，因外國輪船業者，如英、美、日等國多享有領事裁判權，中國地方官無權受理主持公道，受難者家屬常投訴無門。即或中國政府官方介入，由外交部或各地交涉員代向外國駐華使領機構交涉，然而整個審理、賠償過

船、寶慶船、五板船、膀子船等。見東亞同文會，《支那省別全誌：四川省》（東京：東亞同文會，1917），頁 319-323；東亞同文會，《支那省別全誌：湖北省》（東京：東亞同文會，1918），頁 318-322。

- ⑤ 四川省交通廳史志編委會，《四川航運史志文稿》（成都：四川省交通廳史志編委會，1992），頁 154-157。〈中華民國十一年重慶口華洋貿易情形論略〉，上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊》（臺北：國史館史料處重印，1982），1922 年第 1 卷，頁 11-12；〈萬縣民船幫通告：不為英輪引水，違者殺其全家〉，北京《晨報》，1924 年 7 月 28 日，第 3 版；“An Occidental ‘Outrage,’” *The Peking & Tientsin Times*, June 25, 1924; “Jardine Steamer Attacked: Junk Men of Yangtze Gorges and Their Intense Jealousy of New Steam Transportation,” *The North China Herald*, May 26, 1923.

程，往往曠日費時。因此長江上游居民厭惡外國輪船，進而遷怒於外國人，長久累積的憤懣之情無處宣洩，形成一股強大的反外民怨。^⑥

再者，1920年代上半葉，正值川、鄂等省內戰的高峰期。內戰期間，彼此敵對的川軍部隊為便利作戰，往往任意封鎖水道，影響輪船行駛，或徵調、強佔輪船以為運輸軍隊之用；有時為籌措戰費，更於沿江要衢設關收稅，任意勒索輪船。輪船業者稍有不從，即遭軍隊暴力相向，或開槍攻擊。^⑦更甚者，部分貪圖厚利的外國輪船業者，竟然違反中立與武器禁運原則，私自替某部川軍運送軍火彈藥，引起敵對川軍的忌恨與仇視，以致不分青紅皂白，每見輪船駛過，即隨意開槍攻擊，作為報復手段。川軍對輪船的攻擊，甚

⑥ “Annual Report of Events in China for the Year 1922,” Sir B. Alston to the Marquess Curzon of Kedleston, Foreign Office, February 14, 1922, Robert L. Jarman ed., *China: Political Reports 1911-1960* (Slough: Archive Editions, 2001), Vol. 2, p.621.

⑦ 〈中華民國十年萬縣口華洋貿易情形論略〉，上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊》，1921年第1卷，頁13-14；〈中華民國十二年重慶口華洋貿易情形論略〉，上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊》，1923年第1卷，頁4；〈中華民國十三年重慶口華洋貿易情形論略〉，上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊》，1924年第2卷，頁7-8；〈重慶關民國十四年華洋貿易統計報告書〉，上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊》，1925年第1卷，頁9；“Commander-in-chief, China Station to Admiralty,” December 18, 1923, Ann Trotter, ed., *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers From the Foreign Office Confidential Print* (Bethesda, MD: University Publications of America, 1994), Part II, Series E, Asia, 1923-24, pp. 153-156. (hereafter referred to as *B DFA, 1923-1924*)

至連巡邏於長江上游的各國海軍艦艇也受到波及。⁸

此外，隨著川軍年年征戰不休，內戰的附屬品——兵與匪，日益充斥於四川各地。這群目無法治、魚肉鄉民的兵匪，當然不會清楚何謂中外條約，更不知道要尊重外國人的生命與財產。外觀顯著、頻繁往來的輪船，也就成為兵匪下手的對象。一股股的兵匪向往來通行的輪船作騷擾性的開槍射擊，已是家常便飯，更嚴重是的扮成乘客，集體洗劫輪船，殺害外國籍船員。⁹

(三) 影響

在上述因素影響下，隨著輪船大量進入長江上游，中外關係開始出現新一波的緊張情勢。1920年代上半期風靡東亞世界的華盛頓會議決議案，雖然聲稱強調門戶開放、尊重中國主權完整，¹⁰但是由長江上游輪船航行安全等實際問題，可以看出現實環境的多變以及中國內政的日趨惡化，在在均抵銷掉當初中外諒解、和緩的時

⁸ “The Minister in China (Schurman) to the Secretary of State,” July 27, 1923, Department of State (United States), *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1923* (Washington: Government Printing Office, 1938), Vol. I, pp.745-746. (hereafter referred to as *FRUS, 1923*)

⁹ 〈四川之土匪世界（一）〉，上海《申報》，1923年8月20日；邵雍，〈民國綠林史〉（福州：福建人民出版社，2001），頁174。

¹⁰ 關於華盛頓會議有關中國問題的決議案，及所謂的「華盛頓會議體制」，可以參見 Akira Iriye, *After Imperialism: The Search for a New Order in the Far East, 1921-1931* (Cambridge: Harvard University Press, 1965), pp.13-22；王立新，〈華盛頓體系與中國國民革命：二十年代中美關係新探〉，《歷史研究》，2001年第2期，頁56-68；唐啟華，〈北洋外交與「凡爾賽—華盛頓體系」〉，《北洋時期的中國外交》（上海：復旦大學出版社，2006），頁47-80。

代精神。一方面，外國在華公眾開始高聲指責中國糟蹋了列強好意，沒有利用華盛頓會議給予的良機，致力於內政事務的改良與國家基礎的穩固，反而陷入更嚴重的內戰與衝突，造成兵匪四處橫行，外人生命財產面臨危害與威脅。另一方面，部分中國公眾則從民族主義觀點著眼，反譏列強對華盛頓會議決議案的口惠而實不至，利用中國現狀的困難，藉口航行安全問題，大肆強化駐華海軍，採取聯合行動侵害中國的內河主權。因此，列強在華條約特權體系與中國內政事務的碰觸與磨合，也就日益明顯。

二、核心議題與預期成果

輪船出現在長江上游以後，對於中外關係與互動，究竟造成何種程度的衝擊與影響，又反映出何種歷史現象與時代意義？

長江上游居民對於輪船的仇恨敵視，以及川軍、兵匪任意槍擊輪船等問題，造成長江上游的輪船航行安全的重大危害。而為了保障外國商民安全及條約權益，列強駐華海軍開始承擔輪船護航任務，或派遣武裝水兵登上商船從事防衛任務。可是武裝後的商輪船隊又造成新的問題：具備一定防禦能力的輪船，或擁有強大攻擊力量的護航軍艦，每當遇到岸邊有警，便立即向岸邊射擊，但由於無法確切掌握匪蹤，有時不但無法消滅兵匪，反而常會誤傷一般無辜百姓的生命及財產，又造成新的民怨。^①尤有甚者，長江上游地區

① 〈收川東李宣撫使電〉，1923年9月29日，中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06/5-1-12。

輪船航行安全問題日益嚴重，中國各級政府又無力化解各類攻擊事件，外國在華公眾，無論是報紙媒體還是各地商會組織，紛紛報導或投書凸顯長江航運問題的嚴重性，呼籲各國政府採取更為有效的措施來防制。在輿論壓力之下，英、美、日等國開始檢討應對措施，從增派水兵防禦輪船、改裝商船為武裝船隻，到籌組長江流域聯合巡邏艦隊、增派艦隻來華。諸如此類的強化列強駐華海軍方案，¹²雖然在現實上不易落實，但這些議題，對於國權觀念日重的中國知識分子來說，似乎又不可避免地挑動到脆弱的民族情感與自尊心，認為列強的砲艦外交又將捲土重來。一種疑外、仇外的心態由此獲得強化，在部分報紙輿論的煽風點火下，更加助長了中國民族主義力量的壯大。

為了釐清上述問題的始末，必須採用多國視野的角度，透過中外不同觀點，深入探究輪船航行安全問題，將以往看似單純的中外衝突事件，還原其本來的複雜面向，發掘問題內部涉及的各種議題及其來龍去脈。因此，本書除了從現實因素分析中國人敵視輪船的原因，如輪船競爭與浪沉事件的影響，以及外國輪船介入內戰事務，而導致川軍對外國輪船的敵視之外，也將從外部觀點，以英、美、日等外國人的角度，重新檢視內河航行權的始末、理論與現實的落差、內戰與兵匪問題對輪船航運的危害，以及各國政府本身在輪船問題與防制措施上，所遭遇到的困難與挑戰等諸多議題，藉此

¹² “Memorandum by the Senior Officers in Command of the Naval Forces Respecting of Japan, Great Britain, the United States and France Operating on the Yangtze River,” Feb. 19, 1923, Shanghai, *FRUS*, 1923, Vol. I, p.744.