

行走中国丛书

主编◎张昌山 耿昇

THROUGH
THE YANG-TSE
GORGES



扁舟过三峡

〔英〕阿奇博尔德·约翰·利特尔◎著
黄立思◎译



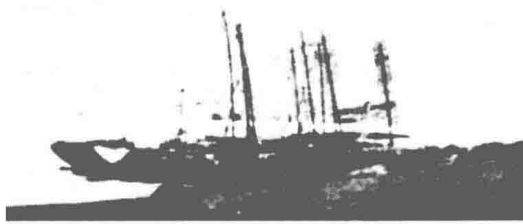
云南出版集团

云南人民出版社

行走中国丛书
主编◎张昌山 耿昇

扁舟过三峡

〔英〕阿奇博尔德·约翰·利特尔◎著
黄立思◎译



云南出版集团
云南人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

扁舟过三峡/ (英) 利特尔著; 黄立思译. —昆明:
云南人民出版社, 2016. 6
(行走中国丛书)

ISBN 978 - 7 - 222 - 13273 - 3

I. ①扁… II. ①利… ②黄… III. ①游记 - 作品集
- 英国 - 现代 IV. ①I561. 65
中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 153332 号

出品人
刘大伟
项目负责人
赵石定

责任编辑 毛 雪
责任校对 郑燕燕
装帧设计 王曦云 杨晓东
责任印制 洪中丽

扁舟过三峡

[英] 阿奇博尔德·约翰·利特尔 著 黄立思 译

出版	云南出版集团 云南人民出版社
发行	云南人民出版社
社址	昆明市环城西路 609 号
邮编	650034
网址	http://ynpress.yunshow.com
E-mail	ynrms@sina.com
开本	787mm × 1092mm 1/16
印张	11.75
字数	210 千字
版次	2016 年 6 月第 1 版第 1 次印刷
印刷	云南出版印刷 (集团) 有限责任公司 云南新华印刷一厂
书号	ISBN 978 - 7 - 222 - 13273 - 3
定价	40.00 元

如有图书质量及相关问题请与我社联系

审校部电话: 0871 - 64164626 出版部电话: 0871 - 64191534



云南人民出版社公众微信号

THROUGH THE YANG-TSE GORGES

OR

TRADE AND TRAVEL IN WESTERN CHINA

BY

ARCHIBALD JOHN LITTLE, F.R.G.S.

“Let me journey down
On the great river, that from town to town,
Through meadow miles; 'twixt gorges of the hills,
Sweeps through the land's whole length, and ever fills
Its widening channel deeper.” —YU-PE-YA'S LUTE

“Good government obtains, when those who are near are made happy, and those who are far off are attracted.” —CONFUCIUS, “Lun yu,” xlii. 16, 2.

**THIRD AND REVISED EDITION, WITH MAP AND
ILLUSTRATIONS**

LONDON
SAMPSON LOW, MARSTON & COMPANY
LIMITED

St. Dunstan's House
FETTER LANE, FLEET STREET, E.C.

1898

总 序

张昌山

从黑格尔以来，传统中国长期被欧洲中心主义者视为一个“停滞的帝国”。这一观念出现几十年之后，国人终于认识到，中国正面临着前所未有的深刻变革。清同治十一年（公元1872年），李鸿章在《复议制造轮船未可裁撤折》中说：“臣窃惟欧洲诸国，百十年来，由印度而南洋，由南洋而中国，闯入边界腹地，凡前史所未载，亘古所未通，无不款关而求互市。我皇上如天之度，概与立约通商，以牢笼之，合地球东西南朔九万里之遥，胥聚于中国，此三千余年一大变局也。”光绪元年（公元1875年），李氏又在《因台湾事变筹画海防折》中说：“历代备边，多在西北。其强弱之势，主客之形，皆适相埒，且犹有中外界限。今则东南海疆万余里，各国通商传教，来往自如，麇集京师及各省腹地，阳托和好之名，阴怀吞噬之计，一国生事，数国构煽，实为数千年未有之变局。”李鸿章对世界和中国的这种认识还在多个场合说过。当时的中国，一下子从“普天之下，莫非王土；率土之滨，莫非王臣”的天下，迅速跌进五大洋、四大洲之中的世界，甚至只是亚洲东部一个落后的大国。

这数千年未有的大变局，就是以工业革命为主导的近代化及现代化，而中国从传统社会向现代社会转型的这一近代化及现代化过程，至今仍在进行之中。

百年间，一些中外人士行走在中国这片古老而又在变动的土地上。行走者中，既有外国的传教士、外交官、探险家，更有中国的文人、学者、科学家、商人、军人，甚至有家庭妇女。他们的游记、札记、考察报告、探险实录等，见证并记录了其自身行走的经历和中国近代化及现代化的过程。当时写下这些文字的人虽身份各异，目的不同，但每一部作品记录的都是作者个人的观察与体验，也记载了他们的所思所想和个性特征。而不同的作品拼合起来，则在横向空间上似画卷一般展现了中国各地的风土人情和社会面貌，而在纵向的时间上则有如电影

一样显示了中国在不同历史时期社会变迁的细节与大势。在他们笔下，中国不再是故纸堆中的陈旧记忆，而是活生生展开的现实景象。

把历史还原到现场和实际生活，这大概是每一个想了解历史的人的最大愿望。我们从这些作者在中国的行走、体验之中看到了一种活态的中国历史，它们明显区别于以往的正史和官方档案之类的文献资料所记录的静态中国历史，而且，人生的丰富性、视角的差异性及社会的多元性，也尽在其中了。

德国学者赫尔德所倡导的“同情之理解”，作为一种历史研究方法，在中国学者中以陈寅恪等用得最深也最好。如今，我们把这些中外作者的各类作品作为历史文本来阅读、感受和研究，通过这些文本去体验他们在这片土地上的行走、见闻与思考，这也是一种“同情之理解”的实践。今天的人们可以从中感受这些作者所体验的中国社会，从而更具体更深刻地观察了解中国近代化及现代化进程的艰辛与经验。

将中国放在整个世界大格局中来看，这一百多年的历史，大致就是摇摇晃晃、步履蹒跚地走向世界和走向现代的过程。鉴往才能识今和知来，但由于过去的观念、方法、习惯和经验等因素，有意无意地遮蔽和塑造了我们对于这段历史的认识与解释，因此，云南人民出版社推出的这套“行走中国”大型丛书，是在回头观看百年中国之动静，是在体会“我看人看我”的经验，其实质则是向前进，走向永恒的未来。

青山遮不住，毕竟东流去。历史的洪流和时代的浪潮虽然可能会被拖延，却不可能永远被遮挡。司马相如曾说：“盖世必有非常之人，然后有非常之事；有非常之事，然后有非常之功。非常者，固常人之所异也。”李鸿章有言：“处数千年未有之奇局，自应建数千年未有之奇业。”这两句话的时间相差两千年，表达的却是同一种心声，谨抄录于此，作为我们对国家和时代的期许。

是为序。

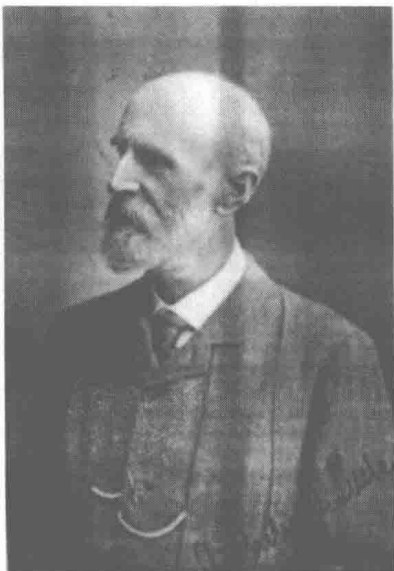
2015年5月



译者的话

原著书名为 *Through the Yang-tse Gorges*, 副标题为 *Trade and Travel in Western China* (《华西贸易与旅游》, 为了简洁, 译本从略), 1888 年在伦敦出版。2001 年译者根据原著 1898 年的第三版译出译本, 定名为《扁舟过三峡》, 由云南人民出版社出版。2015 年云南人民出版社将《扁舟过三峡》一书列入“行走中国”丛书, 使之得以再版。过程中, 译者于北京大学图书馆找到了原著第三版的完整版本, 对译本增添了《“壮观的”新滩》等章节及许多照片, 丰富了内容。

作者阿奇博尔德·约翰·利特尔 (Archibald John Little), 惯用译名立德。英国人, 出生于 1838 年。英国皇家地理学会会员。1859 年来华经商。1860 年曾赴苏州访问李秀成。1883 年乘小帆船到达重庆, 探索在中国西部开展贸易的可能性, 是那个时期乘帆船溯长江而上进入四川的少数几个欧洲人之一。以后又到四川边境、云南等地游历。出于英国在华贸易利益的考虑, 力主在长江上游通航轮船, 并付诸实践。1889 年曾筹得资金, 建造了一艘轮船, 准备在长江上游进行航行试验, 因得不到各方支持, 计划流产。1895 年后再次自筹资金, 在上海订造“利川 (Leechuen)”号轮船, 准备再度进行轮船上溯长江上游的试验, 自己承担全部风险。1898 年 2 月



阿奇博尔德·约翰·利特尔

15 日, 利特尔从宜昌出发, 自己导航, 甚至自己驾驶, 逆航川江, 历经险阻, 于 3 月 8 日抵达重庆, 受到热烈欢迎, 成为驾驶轮船成功上溯长江上游的第一人。

利特尔在中国生活近 50 年, 会说中国话, 对中国的情况相当了解。1907 年返回英国, 1908 年在英国去世。其著作有: 1. 《扁舟过三峡》 (*Through the Yang-tse Gorges*, 1888); 2. 《峨眉山及那边——川藏边界纪游》 (*Mount Omi and*



Beyond, 1901); 3. 《远东》(The Far East, 1905); 4. 《穿越云南》(Across Yunnan, 1910); 5. 《在中国五十年拾遗》(Gleanings from Fifty Years in China, 1910)等。后两本是作者去世后, 由其夫人编订出版的。

本书是一部日记体裁的游记。1883年2月下旬, 利特尔乘小帆船从汉口出发, 上溯长江直达重庆, 历时约一个半月, 每晚写日记叙述旅途中所见所闻。他对长江三峡的风光赞叹不已, 并以《过三峡》一章的标题作为书名。

游记为我们还原了19世纪末期长江河道仍然保留着的许多大自然原始风貌。自宜昌至重庆, 沿途的险滩有1000多处。堤坝似的暗礁横穿河道, 形成斜坡一样的水程; 迷宫般的乱石堆把河道分割成多道急流, 要求船只像穿针眼似的曲折穿行; 从岸边伸出的岩石岬角, 有的跨越河道的3/4, 迫使河水从狭窄的水道猛冲下来; 水面有无数漩涡, 大的直径达1/4英里, 能连人带船一起吞没。这些都是我们今天坐着游轮游三峡再也见不到的了。帆船是过去长江航道上的主要交通工具, 拉纤是帆船行进的重要方式, 利特尔对帆船的构造及行船状况, 纤夫的劳动和生活情况等, 都有生动的描写。可以说, 利特尔的游记从一个侧面对长江航运状况提供了生动的资料。

原著出版于19世纪末叶, 此时大清帝国急剧衰落, 西方列强竞相入侵中国。利特尔在华经商的丰厚利润, 是在英国强迫清政府降低关税的背景下获取的。在附录《关于英国的势力范围》中, 利特尔勾画出一幅列强肆无忌惮地瓜分中国的图画, 并敦促英国政府采取积极措施, 将长江流域划入英国的势力范围。这是作者在游历之余, 不经意地托出的英帝国主义侵华的历史事实; 它生动地告诉我们, 什么是任人宰割。重温耻辱历史, 才能不忘历史; 居安思危, 利特尔这篇短文, 或许能对我们起到一点警示作用。

译者

2016年4月29日



序

下列篇章只不过是其所保存的自上海至重庆两个月旅游日记的改写本。上海是中国沿海的产业中心，重庆则是中国西部的商业都会。我乘当地小船游览途中，每晚都写日记，陆续邮寄回国，供朋友们消遣。有人劝我出版这部日记，认为在现场形成并逐日记录下来的印象，才是对中国事物的准确描述，比那些费力雕琢、精心编制，试图对这个国家作详尽描绘的书要好得多。

目前，国内对“中华”十分感兴趣，而关于中国，关于它的财富，它的力量和威力，以及它作为同盟者的价值——我认为从目前看，这只是一种遥远的潜在价值——却存在如此多的错误见解，因此，我可以毫无愧意地把我游历过的这个国度的原本面貌呈现给读者。

除了无处不在的传教士外，曾经沿着中国这条“大干道（也是唯一的）”上溯至可航行的最远点的旅游者屈指可数。乏味而古老的旅行方式，使得通商口岸中数以千计的欧洲居民没有闲情逸致到轮船所能通达的地区以外游历。沿扬子江上溯至重庆，可通航的里程为1400海里，其中宜昌以下为1000海里，乘汽船只需一周时间。其余400海里则需5至6周，比从伦敦至上海的时间还要长。自1875年签订《芝罘条约》以来，曾讨论过上游河段通航汽船的问题，但中国人的阻挠推迟了这种“倒霉的日子”。只有外国政府对北京朝廷施加强大压力，才能使这一创议得以实施。这一创议对本地商人来说，是求之不得的，而官方及文人学士阶层对此则万分恐惧。除了会损害帆船船工的生计这一合理的顾虑外，凡是会使外国人和一般人民加深接触的任何举措都会遭到反对，认为这样会削弱无知的统治阶级根深蒂固的影响。于是，尽管现行航运体系使生命财产蒙受巨大损失，这一深入帝国内陆水域的创议还是遭到强烈反对。

我在日记中叙述了这条航路的现存险阻，希望读者一定要明白，扬子江不仅是这个面积广袤的帝国东西部交通的主要道路，而且是唯一的道路。中国并不存在确切意义上的道路，使城镇与城镇、乡村与乡村之间相互联结的只有人行小径；除了走水路外，货物运输只有靠人背肩挑。在北方，确实存在畜力车道，供笨重的两轮大车使用，但在华中和华南，陆地旅行完全局限于人行小径，狭窄得



两个人都难以错行。几乎各省都留存有古老朝代的高级铺面道路遗迹，但因疏于管理而被毁坏，已废弃几个世纪之久。自蒙古人统一中国以来，一切进步的动力都来自外部，而每一个对帝国怀有良好愿望的外国人，特别是驻扎使节，都不得不尽自己最大努力去推动这种进步。

中国统治者应该记住培根的话：“如果不是有意识地促使事物朝较好的方向发展，它们就会自发地朝最坏的方面转变，灾难的结果将会是什么样的呢？”关于铁路问题已经谈论了很长时间，但到目前为止，唯一修成的铁路是几年前修筑的、将官府的开平煤矿与最邻近的运河相联结的短短线路。南北走向的干线据说已经批准，但只要官府回避外国援助，这些线路就不大可能建成。东西走向的线路具有难以克服的困难，因为宜昌以西的整个地区都为陡峭的山脉和深邃的峡谷所阻隔。因此就有必要将扬子江这条天然的交通大动脉充分利用起来。中国东部与西部之间的廉价交通将给贸易，特别是英国工业生产带来巨大利益，关于这点我在导言一章中已有详细叙述。

在结束之前，我必须向布莱基斯顿少校和艾尔弗雷德·巴顿博士表示敬意，他们的著作《扬子江上五个月》很有价值，而且很严谨。这些精力充沛的先驱者们20年前就先我而跨越这同一块土地。在这段时间内什么都没有改变，如果不是由于他们缺少语言知识，限制了与人民的自由交往，使他们了解不到一些有趣的社会实情，我这本日记就没有必要出版了。

利特尔

1887年7月16日，宜昌



第三版序言

自从十年前本书前一版出版以来，伟大的长江三峡的面貌仍然像当初描写的一样真实、新鲜，可以毫无愧意地将美景再次呈现于公众面前。四川的输出贸易粗略估计约 500 万英镑，仍然由 8 000 至 10 000 艘帆船在运输；纤夫们沿着崎岖的道路拉纤，其喊声在悬崖峭壁间回响，使荒凉的山野显现了生机。但是十年来，中国已发生了许多变化。这个无比庞大的帝国，猛然间被 1885 年的中法战争及 1895 年的中日战争所震撼；特别是后者，无情地使中国的弱点暴露无遗。这些弱点当地侨民了如指掌，国内的政治家们亦应重视，做到心中有数。在 1883 年所写日记的下列篇章中，我曾预言帝国政府的崩溃只是时间问题，说明中国作为盟友毫无价值，继续向腐败的北京统治集团屈服是愚蠢的。正因为屈服于中国人最落后的守旧习性，我尝试驾驶轮船上溯扬子江上游的第一次计划才失败了。现在好了，感谢能干的现任驻北京公使克劳德·麦克唐纳爵士，使我们政府的立场有了有利的转变。第一艘轮船已成功上溯到重庆，对旅程的描述见本书最后一章。

1898 年 10 月 7 日，伦敦东方协会



目 录

译者的话 / 1

序 / 1

第三版序言 / 3

导言 / 1

第一章 上海至宜昌 / 8

第二章 宜昌及郊野 / 25

第三章 扁舟过三峡 / 34

第四章 进入四川 / 56

第五章 向重庆进发 / 68

第六章 重庆——董家乡间住宅 / 84

第七章 重庆——城市及郊外 / 93

第八章 重庆——煤矿 / 107

第九章 顺流归舟 / 125

第十章 回到汉口 / 139

第十一章 轮船首航抵渝 / 146

第十二章 “壮观的”新滩 / 156

第十三章 扬子江流域的自然地理特征 / 162

附录：关于英国的势力范围 / 171



导 言

自东印度公司时期至现在，我们与中国交往的历史只不过是通商和发展贸易方面与一个民族不断斗争的记录。中国人民和官吏为使自已不受外部世界的侵扰而徒劳地进行斗争，这种始终不渝的精神是使人感动的，任何公正的旁观者都会真心地对他们寄予同情。一个人口庞大的民族解决了最大多数人的生活问题，尽管是不完善的，却取得了一定程度的成功。各级官吏贪污受贿，对国家的治理不算好，但毕竟还统治着这个国家。财富分配是公平的，穷人受折磨而富人妄自尊大这种欧洲式惯例，在这里是例外。赋税轻微，秩序良好，因此在相当于欧洲一个王国大小的省份中，作为地方行政长官施政后盾的军队数量只有几百人。据权威研究人员估计，中央和地方官府每年总支出不超过 40 000 000 镑，也就是说，每年总人口中每个人均摊只有 2 先令。教育是自愿的、普遍的。

由于普遍接受孔子的伦理道德学说，人民对来自西方的新事物侧目以视是毫不奇怪的。中国人认为尽管西方在使用机器方面有明显优势，各国却长期处于以武装维持和平的状况。这种强制局面在频繁的战争中被打破，造成更坏的灾难，带来贫穷和债务的重负。

在中国，偶尔发生革命，但在正常情况下，清帝国是和平的。因此，自最近一次朝代更迭（公元 1644 年）以来，中国人享受着不受干扰的和平与繁荣，只在本世纪发生过一次与我们和法国的小规模战争；甚至对可怕的“太平叛乱”（1848—1864）也归咎于传教士的影响，认为这使叛乱领导人，狂热的宗教徒洪秀全转变信仰，皈依基督教；他虽是真心，却被误导了。他以犹太领导者作为自己行动的楷模，其战争口号是“杀死偶像崇拜者”。但我们这些在中国谋生的商人或传教士也并非不相干的旁观者。我们双方都向不愿听的人传播我们的福音，双方都认为除了我们的福音，即自由贸易和基督教之外，便没有其他解救人们的办法。两方面都曾使用强制力量，都指责另一方是取得成功的障碍。中国人所信奉的伦理道德体系使他们认为宗教教义应与日常活动相一致。因此，他们很自然地不相信他们认为实际不可能遵守的那种教旨，不管它在理论上说得多么仁慈，况且《新约》和《旧约》的译本中所宣讲的教旨，在他们看来含有难以理解的



敌意；我们曾强迫中国人允许外国书贩在这个国家到处散布这种译本而不加说明和解释。商人则宣扬一种更为自私的原则，其有利结果也不是立刻看得清的；但是，一旦确立了这种原则，我们就不得不坚持必要的压力，以期尽量为中国人，也为我们人民增加更多的物质利益，即使目前的有限贸易，毫无疑问也已带来一定利益了。

如果分析一下中国的全面情况，庞大的人口（现在估计超过 400 000 000），肥沃的土地，温和的气候，取之不尽的矿产资源，不知疲倦的勤劳人民（这是最重要的），那么目前进行的贸易还不到我们所应追求目标的 1/10。在大不列颠的外国买主序列中，中国只排第 17 位，与斯堪的纳维亚一样。我们对天朝的出口还不到只有 60 000 000 人口的美国的 1/6，只有对英属印度的 1/6，还不到澳大利亚和其他属地的 1/10。除印度以外，所有国家都设有 30% 到 60% 的关税壁垒，而根据条约，我们向中国输入的产品只须缴纳微不足道的 5% 的关税。如包括香港这个周围地区的转运站在内，我们对中国输出产品的总数可以达到 9 000 000 镑，相当于对人口稀少的南美洲出口的一半。使我们与中国贸易的规模不能与它的财富、文明和人口相称的最大障碍是：极其闭塞的交通状况，落后的采矿业和混乱而重复的内地税收关卡。

在发展贸易的各种障碍中居首位的是交通联络的困难。由于中国政府被迫答应汽船可沿大江通航至汉口（总共只有 600 英里），上海的贸易量就迅速增加了 4 倍。后来再延伸 400 英里（作为对云南马嘉理谋杀案件的赔偿），到达第一个险滩前的宜昌，贸易又出现一次跳跃性增长。但宜昌只是一个贫穷的山区城镇，作为富庶的四川省的转运地点，其作用有限。四川远在西部的大江上游，须穿过道道急流。当地商人要到达四川，必须承受双重夹击：既要冒险乘坐本地小船过急流，又要忍受更糟糕的关卡勒索。他们经历的种种险阻，使货物受损、时间拖延，以通过归关时最甚；其中交通造成的损失比实际税收更大。为扫除这些障碍，1877 年将宜昌辟为通商口岸的条约中曾附有条款，希望第二阶段继续延伸 400 英里，开放重庆这一四川的巨大商业中心。确定重庆为通商口岸的结果，用前任领事的话说，将会在中国西部创建另一个上海，这说明大西部的财富潜力是多么巨大，而重庆是大西部的中心。但是中国人不能下定决心走出这一步。尽管我们已超额履行《芝罘条约》对我方的规定，允许他们在香港设立海关征收鸦片税，我们的政府对中国人却太温和，连允许我们用一艘轮船做逆水试航的要求都不提。阻力来自于省当局，这种改变威胁到他们的利益。但是，一个有魄力的使节应该把事情提交到北京的中央朝廷，向他们充分施加压力，使他们屈服，再



由他们向省方提出不可抗拒的要求。根据许多先例，省级官吏就会迅速同意，敢怒而不敢言。到目前为止，中国官府的态度是拖延，理由是帆船船工将会失业；这一说法本身虽然不错，但已为其他通航轮船口岸的经验所推翻。由于这些口岸促进了各支流地区的贸易，受雇于运输行业的本地人从来没有这么多。

但是要推行轮船通航这样的根本变革，同时又要使各阶级，包括受到威胁的已投资者的利益有所增加，目前要做的是允许人民自由利用几乎未开采过的矿产资源。正是代表当局的采矿企业的有意拦阻，构成了发展贸易的第二种障碍。让人愤慨的是，在深入内陆 1 000 英里的宜昌，轮船被迫烧进口的日本煤，而正像李希特霍芬所指出的，宜昌恰恰位于世界上储量最丰富的煤田之一的边缘。埋藏在四川红色盆地下面的广阔的煤矿床，以及这些矿床在扬子江及其支流的峡谷中的露头，都吸引了经过此地的旅游者的注意，成了一个谜。如果使用西方设备来开采这些矿床，使煤、铁、贵金属和石油等资源得到适当开发，那时巨大的贸易额所带来的运输量，将使帆船连同汽船一起都难以完成。不仅如此，即使淘汰了全部帆船，那几千名被解雇的纤夫，连所需劳动力的 1/10 都满足不了。同时他们将能挣到足够的工资，生活状况可以相对改善，而不是现在这样，从事辛苦而危险的劳动，其收入却只有可怜的一点点。

中国政府对于私人创建的企业历来持不信任态度，例如，中国商船航运公司和天津以北的开平煤矿公司，它们的业务范围大，经营效果好，但它们都在政府的管辖下运营；尽管都雇用了一大批欧洲助手，经理们却都是朝廷高级官吏。两个公司的资本主要从商业中征集，但使这些非官方股东们强烈不满的是：没有确切的账目，只是随意分给他们一点点红利。官方管理人员的做法使得这两家重要企业产生极大的不信任感，以致对最近官府为拟议中的天津一大沽铁路筹措资金的呼吁，商人们至今还完全未有回应。看来，如果没有欧洲辛迪加代理人大量提供外援，那么当局很可能无法修筑铁路。

我们必须看到，中国高级官吏对于不是他们自己创办，又不能控制的国内商贸企业仍然是敌视的。如果最终他们不能开办成自己控制的铁路和矿业系统（只在附属位置上雇用一些外国人），外国企业在中国的预期活动领域实际上将会缩小。近年来稳步进行的中央集权将会在帝国官府中引起机构改革，其结果目前尚难预料。如果这期间没有革命的干扰，民间的昌盛必然缓慢地增加国家的潜在财力，最终会使人们的消费能力得以发展。从外国关税统计表中摘录的一些数字，可以说明目前的消费量；我们的输入数量是多么滞后，尤其是欧洲货物输入中国西部的数量是多么微不足道。



下列表格说明全中国外贸的年贸易额。由帝国海关征收的税额于 1886 年达到 15 000 000 海关两（按每两折合 5 先令算，即 3 750 000 镑）。这并不包括可能全部重复征收的内地关税。

	1879 年	1886 年
从各国进口	20 557 000 镑	21 870 000 镑
向各国出口	18 070 000 镑	19 300 000 镑
总值：	38 627 000 镑	41 170 000 镑
	1879 年	1886 年
从大不列颠进口	5 083 000 镑	5 508 000 镑
向大不列颠出口	6 531 000 镑	4 936 000 镑
总值：	11 614 000 镑	10 444 000 镑

下面是对比表格，说明 1886 年外国货物输入上海的进口值，以及由上海输往宜昌再转运中国西部的价值对比，折合英镑为：

	上海	宜昌
棉布匹头	4 880 000 镑	158 000 镑
毛料匹头	932 000 镑	110 000 镑
金属	705 000 镑	4 000 镑
木材	156 000 镑	0 镑
鸦片	811 000 镑	100 镑
煤油、煤、染料、 海藻及混杂货物	2 390 000 镑	7 500 镑
不超过 200 项		
总值：	12 876 000 镑	347 100 镑

1886 年向中国西部输入额总值：347 100 镑

中国西部通过宜昌的输出值折合英镑为：

蚕丝、丝废料及蚕茧	247 000 镑
药品、白蜡和杂品	216 500 镑
银锭（作为交易的平衡手段）	36 600 镑
总值：	500 100 镑

输出高于输入 153 000 镑

后一张表格显示西部的输出值高于输入值 40% 多，自从 1877 年在宜昌设立



外国视察团，开始搜集统计数字起，这种出超状况就一直是贸易的明显特征；有些年份，出超上升，达到输入值的两倍。遗憾的是，帝国海关公布的数字（事实上可以说所有的统计数字）是不完整的，并不包括经过本地关卡时由本地帆船发运走的货物，而它们本是到达港口的全部货物中的一部分。住在宜昌时，我努力从当地海关当局获取这些遗漏数字，结果却徒劳。但我的努力发现了一个事实：像中国所有其他官办企业一样，他们对数字的精确性是最不注意的。事实上，从最低级到最高级官吏侵吞公款数字是如此巨大，以致这些数字牵涉到每个人的利益，所有人都设法隐瞒真相。

上述数字未曾显示的中国西部输出货物中，四川生产的井盐是主要项目，年产数千吨，这进一步扩大了前述出超数字。从长远的观点看，贸易本身是有可能达到平衡的。我认为，可以通过原棉进口来实现。棉花收摘结束后的11月，满载着手织棉布的帆船，每日从汉口起航运往重庆（四川的商业中心），因此未引起涉外海关的注意。

中国西部经济的一个特殊现象，是这个地区不适合种植棉花，这也是英国制造业的一个巨大希望所在，如果闭塞的交通状况能得到改善的话。因此，除了各个阶层都可穿着的丝绸以外，这一广大地区的衣着都须依靠输入。云南由缅甸、贵州由两广、四川由江苏（上海）勉强供应。中国人打包的原棉是一件非常庞大的货物，但很轻，易于搬运，在急流中遭受全部损失的危险比沉重的货物要小。棉花输入的数量会达到多少，目前难以测算。但是，凡是在冬天到过扬子江上游的旅游者，对于满载棉花、无尽无休的帆船行列在连续不断的险滩上挣扎前进的情景，无不留下深刻的印象。

宜昌以西地区消费外国布匹的数量与输入上海的外国布匹总数的对比，可以从海关报告中得到准确说明。下列表格加上了相关的人口数字，以资比较。人口数字是由波波夫先生最近统计的（波波夫先生是俄国驻北京公使馆秘书，他的统计以新近的省级人口调查为基础，据信相当准确）。

由上海供应的省份

1. 东部和中部	人口
直隶	171 937 000
山东	36 546 000
山西	10 791 000
陕西	8 432 000
甘肃	5 411 000
河南	22 117 000