20世纪之交的三峡宜昌

第二部

李亚隆　主编

跟随**35位**欧美的**旅行探险家、地质学家**找寻百年前

峭壁之上**险峻的古栈道、劈波斩浪的行船、高唱号子的纤夫**等自然景观、人文生态

记录**三峡往事**的**稀世之作**

中国文史出版社

20世纪之交的三峡宜昌

第二部

李亚隆　主编

中国文史出版社

图书在版编目（CIP）数据

20世纪之交的三峡宜昌. 第二部 / 李亚隆主编.
—北京：中国文史出版社，2017.2
ISBN 978-7-5034-8623-4
Ⅰ. ①2… Ⅱ. ①李… Ⅲ. ①三峡—概况—宜昌—20世纪
Ⅳ. ①K928.42
中国版本图书馆CIP数据核字（2016）第278746号

责任编辑：张春霞

出版发行：中国文史出版社
网　　址：www.wenshipress.com
社　　址：北京市西城区太平桥大街23号　邮编：100811
电　　话：010-66173572　66168268　66192736（发行部）
传　　真：010-66192703
印　　装：廊坊市海涛印刷有限公司
经　　销：全国新华书店
开　　本：710mm × 1000mm　1/16
印　　张：24
字　　数：463千字
版　　次：2017年2月北京第1版
印　　次：2017年2月北京第1次印刷
定　　价：48.00元

文史版图书，版权所有，侵权必究。
文史版图书，印装错误可与发行部联系退换。

编委会名单

主　编　李亚隆

副主编　李　瑜　蔡建国　席　敬

译　者（按姓氏笔画排序）

王鲁蒙　刘祯华　李诗敏　李怡然　李建辉

李　瑜　张　林　柳　萍　杜　蕾　段延芳

席　敬　唐洪伟　徐婉洁　麻　芊

编　务　何新华

序言

倾听历史声音　讲好宜昌故事

《20世纪之交的三峡宜昌》（第一部、第二部）是宜昌市第五届政协文史工作的收官之作。本届市政协文史工作无论是辑数还是字数均实现了历史性突破，取得了标志性成果，创下了“三个第一”。第一次系统收集整理中华民族伟大复兴标志性工程的百年史料，推动与中国长江三峡集团公司合作，编纂近2000万字的《三峡工程史料选编》；第一次支持系统收集整理宜昌抗战历史，完成7卷8册158万字、774幅图片的《宜昌抗战史料汇编》；第一次系统组织翻译百年前欧美人士关于三峡和宜昌的英文书籍，出版《20世纪之交的三峡宜昌》。

这两部书是热爱家乡的情感之作。这两部书得以面世，源于北美宜昌同乡会会长李瑜对家乡的深厚情感，缘于年初与他一次微信联系。在那次联系中，得知他对宜昌文化有很深入的研究，从美国国会图书馆、哈佛大学图书馆、斯坦福大学图书馆、谷歌电子书库、互联网档案库等处收集到了一批百年前欧美人士撰写出版的与宜昌有关的英文书籍，一直想把这些书籍翻译成中文，让更多人所知，并利用业余时间开始了部分著作的翻译。

《20世纪之交的三峡宜昌》（第一部、第二部）是奉献家乡的合作之作。此次翻译工作由市政协主导，三峡大学国际文化交流学院承担了主要的翻译工作，共翻译了55本书的节选，八九十万字。由于大多数是西方人写的游记，作者来自不同的国家从事不同行业的工作，有着不同的文化水平和背景，加之百年来三峡宜昌地区许多老地名已消失，又因原书中大多采用的是威妥玛式拼音法，这些都加大了翻译的难度。为了翻译准确，翻译团队做了大量的人名、地名的

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

考证工作。难能可贵的是翻译团队全部利用的是业余时间，是无偿劳动，就连寒暑假也没休息。翻译工作得到了市外事办公室的有力支持，李瑜参与了后期校译工作。出版工作得到了中国文史出版社的大力支持，仅用短短一个半月时间就完成了全部流程。

《20世纪之交的三峡宜昌》（第一部、第二部）是纪录家乡的珍贵之作。19世纪末20世纪之初，是宜昌发展史上至关重要的时期，由于民族的灾难、战争的损毁，这个时期留下的文史资料十分有限。本书为我们再现了当年珍贵的绘图、照片和记录性文字，是对宜昌近现代历史文化的一次珍贵的补白。本书翻译节选的欧美人士对百年前三峡宜昌地区地质地貌、山水风光、人文风俗、古迹建筑、经济社会的描述，对于研究宜昌历史，扩大对外交流，具有重要的历史价值、文化价值和认识价值，必将为建设宜昌未来提供强大的精神动力。由于著书者的写作动机多为游记，他们的记录难以跳出视野局限、时间局限和空间局限。

知史重在鉴今。宜昌先辈那些求知探索、无畏艰险的精神至今仍然鼓舞着我们在发展的道路上披荆斩棘勇往直前。当前，站在新的历史起点，我们要始终不渝地推进改革开放，始终不渝地坚持文化自信，为实现中华民族伟大复兴的中国梦，为续写宜昌灿烂辉煌的明天而合力奋斗！

是为序。

湖北宜昌市政协主席 李亚隆

2016年11月

目录

001_ 扬子江流域游记

019_ 中国和现在的危机

029_ 长寿的帝国

051_ 扬子江三峡：一本纪念图册

059_ 中国和她的人民

065_ 在中国西部的山水间

073_ 在中国的这一年

079_ 穿蓝色长袍的国度：中国

087_ 在中国北部和中部的旅行

119_ 宜昌：中国西部的门户

127_ 在中国的生活和运动

133_ 一个在扬子江上的美国人

147_ 中国的内陆地区

157_ 我的中国笔记

173_ 远东

179_ 在中国西部的生活

189_ 亚洲的传教之行

193_ 玛丽·波特·格姆维尔的故事

197_ 从北京到曼德勒

205_ 一个在远东闲逛的学生

217_ 中国面貌

233_ 危险的扬子江上游

243_ 步行过中国

263_ 从中国西部到金门桥

271_ 来自巴塘的消息

275_ 一位植物学家在中国西部

303_ 维吉尔·哈特博士传记

315_ 扬子江上的八处峡谷

321_ 中国旅行手册

327_ 不为人知的中国

333_ 扬子江见闻

351_ 漫游华南

357_ 东方揽胜

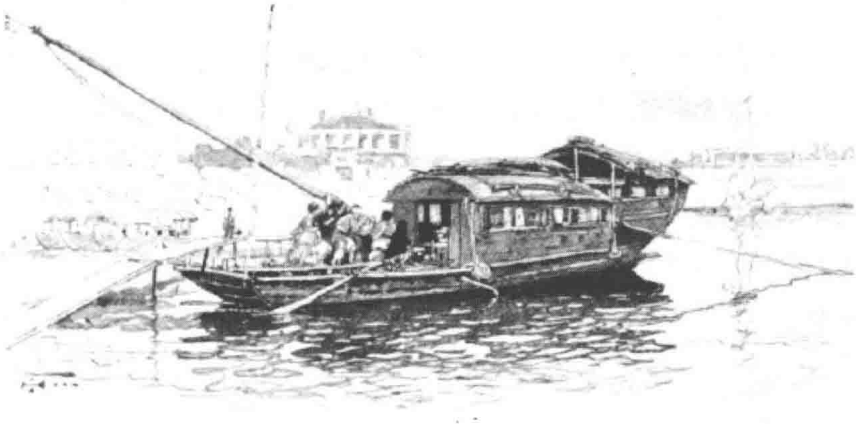
363_ 涉泽披榛

369_ 扬子江和牦牛

扬子江流域游记

伊莎贝拉·伯德·毕夏（Isabella Lucy Bird Bishop） 著

席敬、李诗敏 译



伊莎贝拉·伯德·毕夏（Isabella Lucy Bird Bishop）是19世纪英国著名的旅行家、作家、摄影家和博物学家，是英国皇家地理学会的第一位女性资深会员。毕夏（Bishop）是她婚后的夫姓。

1872年伊莎贝拉离开英国，先去澳大利亚，然后到夏威夷，接着又到科罗拉多。在遍游洛基山脉之后，她出版了她最著名的一本书《一个在洛基山脉生活的女人》。回到英国之后，她受到爱丁堡一位30多岁的外科医生约翰·毕夏（Dr. John Bishop）的追求。两人于1881年2月结婚。然而毕夏医生于1886年英年早逝，留给伊莎贝拉一大笔遗产，为她以后的旅行生活提供了足够的经济支持。

年近60岁的伊莎贝拉再次踏上旅程，前往印度，在那里创办了“约翰·毕夏纪念医院”。她又到中国西藏边境、波斯湾、库尔德斯坦、土耳其、伊朗等地。1879年起，伊莎贝拉先后到达中国的东南、东北、中西部旅行，并著有《通向金色半岛的路》一书。1896年，年已64岁、多病缠身的伊莎贝拉从上海出发，乘轮船经九江到汉口，再由汉口经沙市到宜昌，乘帆船从宜昌起行，穿过壮丽险峻的长江三峡，经夔府到万县，从万县走陆路到达成都，之后再由灌县经汶川（威州）、理县到达马尔康的梭磨，从梭磨返回成都后沿岷江顺流而下到达重庆，在重庆乘船返回上海。

在回到英国的第二年（1899年），她出版了这本《扬子江流域游记》（*The Yangtze Valley and Beyond*，又译为《一个英国女人眼中的中国》），并配有她拍摄的100多幅照片。1918年，出版社将她在中国拍摄的照片汇集成册，编辑出版了《中国影像》（*Chinese Pictures*）画册。

［译者注：在上一章节里，作者详细描述了当时中国的“百万人口”城市——武汉的风土人情以及当时的城市面貌。随后，作者乘船离开汉口。］

（1）

那天天空一片阴翳，我乘坐美产的轮船“昌合号[①]”离开汉口。数百名中国人和两位内地会传教士挤在船舱内，而四个来自加拿大的传教士则占据了娱乐室，其中还有一个刚出生的婴儿，他们正在返回四川的途中。动乱摧毁了他们的家园，他们不得不背井离乡，这样的日子已有一年之久了。我十分感激其中的两个人。先前我居住的小船舱正在锅炉房之上，屋内十分闷热，即使开着窗户，室内温度也很难降到 74 华氏度。他们的房间很凉爽，但他们却将其让与了我。

船长十分和蔼可亲，他允许我在休息室给那些相片儿着色。船上的工程师还会提供充足的净化水，这些水取自扬子江的浑水，再加明矾过滤沉淀而成，这个过程十分繁琐。但他很爱说脏话，并不是由于看到牧师或是船上的女性遭到盘查才会这样，而是当我们跑向浅滩时，他总会故意慢悠悠地发出低沉的咒骂声。

我有充足的时间用来写作、冲印并给相片儿上色，同时从恩达科特先生那里了解了点这片最终与我紧密相连的土地。散步经过中国人住的船舱时，他们正在吸食鸦片，鸦片那令人头晕、恶心的气味从一扇扇开着的门里飘散出来；有时看着其他陌生的船队经过喷着蒸汽、隆隆作响的“昌合号”。这些船看上去十分笨拙，但操纵他们的都是技艺娴熟的船员们。

正值初冬，扬子江的水位线处于最低值，目力所及满目萧条。紧接着便是仲冬了。河里的泥很厚，我们在灰白的泥床上挣扎了许久，狂风不断肆虐，我们除了感慨这片土地的辽阔之外别无他法。

为了在深水区航行我们通常靠近右岸行驶，有时还会互相投掷泥巴来当作一项娱乐，这项活动是船夫在轮渡行进中所玩的游戏。

由于浅滩和航道间的变换，“昌合号”夜间还会抛锚停泊，我们的航速并

① 怡和洋行的“昌合号”轮船（S.S.Chang-wo）。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

不快。白天，经常会听到船只开到碎石地上的摩擦声，或是碰撞到河岸的撞击声，以及避让船只时产生的漩涡发出的嗡嗡声。整天船上都回响着船长们指挥的声音，或是遇到危险时，一位欧洲官员用不同的声调喊着“左满舵”或“右满舵”，还有船长发出的低声咒骂，有时还会骂造这艘船的人。这片流域十分艰险，往往一次状况都会耗上我们两个钟头。每次船锚碰撞到浅滩或是泥床，总有一系列经验丰富的补救措施，无一例外都成功了。有一次河水大幅回潮，情况十分复杂，在进行了两小时的工作后，我们终于离岸了。我们放下一只汽艇前去开路，通过信号旗指引我们前行。

即使船长表示再不济我们也只会失去轮子或是船舵，但面临这些风险，我们很难乐观起来。冬天的航行十分无聊、单调，但当我夏季返航时，河岸边满是人群和众多的工厂。

来来往往的众多船只中有两只大船撞到了一起，但立即被分开了，并停靠在岸边的站台，台子上的芦苇秆堆得很高，这堆干草中间深深地凹陷下去，用作睡觉和吃饭的地方。这些高达 15 尺的芦苇从扬子江河口绵延 900 里，是其一大特色。这些芦苇对当地人来说非常珍贵。他们用芦苇装饰屋子、用作房顶或是当作栅栏材料，也拿来当燃料。这种低洼地区的运输事业相当大一部分依靠铺着芦苇的四轮木质推车完成，如果有轨道的话，它们可能被称作是“有轨电车”。有的车靠人力，有一些则由水牛拖拉。

离开汉口的第三天傍晚，我们在扬子江中游的通商口岸沙市抛锚停泊，在 1895 年签订《马关条约》后，这里被日本人首次占领。无论是航行途中还是返航时我对这个城市都没有好感。与岸上的人交流很无聊也很困难。有几艘船试图靠近我们，即使加速前进都没能成功，直到第二天早上他们才掉头返航。

处在较低水位的万城大堤[①]，底部平均宽度达 150 英尺，顶部宽度为 25 英尺，超过河面 20 英尺高，超过陆地达 40 英尺高。大堤沿扬子江而建，西至 25 英里外的沙市，向东延绵 30 余英里。高耸的大堤完全挡住了城市的风貌，唯有一座七层宝塔，寺庙弯曲的房顶以及衙门大楼在人头攒动的大堤上若隐若现。

修建这座伟大的政府公共建筑时，中国一定处于鼎盛时期，至少要比现在

① 为现荆江大堤，又名万安大堤。

繁荣得多。这座保护沙市的三层结构的石头大堤宏伟壮观，在大堤的顶部还残留着一些石头栏杆，大堤上每间隔一段都修了石阶，每一处石阶约 12 英尺高。万城大堤与肃穆庄严的保宁府嘉陵江堤一样让人叹为观止。

沙市是一个极度脏乱之地。即使是在堤岸上也是尘土漫天，每一个登上岸的旅客都得接受一番难闻气味和灰尘的洗礼。这座拥挤的城市的多数垃圾都被直接从后面的河堤扔到了河里。垃圾成堆地累积在一片低洼的水坑里，而其中的一半又被淹没在水中。陡峭的阶梯通向这肮脏的垃圾堆，依稀可见阶梯的石砖上面覆盖着湿滑发黑的淤泥。在这些成堆的垃圾附近，停泊着一千到两千艘舢板，每艘舢板上有十来个船工，有时候他们的妻儿也随行在船上，多的时候整个江上的人口约有一万人。

穷人们的窝棚占据了堤岸各处。堤岸上有一群骨瘦如柴、患有眼疾，浑身长满疥癣的狗，还有鬃毛直立、浑身污黑的猪，以及那些满身污秽、腐臭不堪，在垃圾堆里东翻西找的乞丐，经我这样如实的描述，读者们就会明白沙市为什么是如此一个难以给人带来任何好感的地方了。沙市对外国人不够友好。这种敌对行为可追溯到 1898 年 5 月份的一场暴动。当时中国招商局、S. N. 公司岸上的办事处和江中的商船、大清帝国海关的新大楼、日本领事馆都在暴动中被付之一炬。1898 年，三家蒸汽轮船代理处也完全从该港口撤出，英国领事馆也

撤了出去。日本也没有获得更多的特权。商贸和交通运输业已经实质上衰退了，到目前为止，这个港口已然衰败。

虽说沙市不会让人产生任何好感，并且也不太可能成为一个有前途的通商口岸，但是它依旧是长江沿岸最重要的城市之一；它的重要性并不是因为它的曾经。在它的上游两英里处，一个可能被视为贸易的边缘地带的地方便是荆州府。要塞、工事、瞭望台的遗迹遍布在这个区域内，这些遗迹存在的年代我们的父辈还被描绘成野蛮人，在中国古代，强大的楚王的要塞和都城正是位于这片土地。

荆州府经过了工事强化，深且宽的护城河绕城而建。这座城是道台所在地，它的管辖范围包括了 80 英里之外的宜昌。虽然荆州府不是省会，但是它是如此重要以至于此处驻扎了一万两千名旗人驻军。这是在北京以南驻扎了最多的旗人部队的地方。此地所有的旗人超过了四万人。整个旗人被军事化管理，他们和当地平民人口隔离开来。除了妇女免去缠足之苦，平日里穿着长衫，男人看起来慵懒散漫之外，他们倒也没有其他特权。除此之外，大部分驻军充当着水警或是湖警，一小部分的部队归省级将军调遣。一千名接受初级训练的湖南“勇兵”由一名总兵统率。“勇兵”是一个移动战斗单位，他们战斗力强，同时俸禄也高。他们每个月能领四到五两银子，相比他们，普通的士兵

才能领一两或五十钱银子。现在，荆州府被认为是全中国最重要的战略要地之一。

据估计，荆州的汉族和满族人口达十万，沙市估计有八万人口，流动人口平均8000人，总的加起来接近20万人。陆路和水路至宜昌的距离分别为80英里和100英里。随着沙市的贸易的衰落，到汉口若走水路，距离为300英里，如果有陆路可通，距离则为135英里。除非在旱季，否则陆路运输完全行不通。地图上所标示的陆地多数为洼地、用于反复耕作的农田、沼泽、浅湖、水道以及芦苇荡等。

在沙市那些有趣的事物中，一个9世纪七层宝塔显得与众不同。宝塔有八个面，每个面上都刻有石佛，层层嵌入宝塔的每一级之中。昏暗破旧的阶梯直通风景极佳的塔顶。此外还有气派的贸易会管，我很遗憾地没能进去一探究竟。

跟其他地方一样，在沙市，这些会馆也可作为宴会厅，有时候甚至可作为戏院。这些会馆有13所之多，都是以他们成员来自的省份城市命名的，每一个会馆都供奉自己的神灵。人们也能看见一些慈善组织，包括两个孤儿院，每个孤儿院每一年能容纳220名孤儿，一直会收容他们直到他们年满16岁。

1896年至1897年的冬天，当成千上万的四川难民为躲避旱灾涌进沙市时，人的善良受到了高度考验。这些难民被安置在沙市城外的芦苇棚中，这些地方肮脏且不卫生，于是爆发了严重的传染病，这些传染病传播到了沙市城内及周边城市，单在长沙城春夏两季就预计有17000人染病身亡。虽然受到慈善组织的关注，但几乎所有的难民还是一一殒命。这些难民最终都体面地由社会团体安排下葬。

关于这种恶性流行病有一种毫无科学依据的迷信说法。这种病是由一只一直盘旋在城市上空的黑鸟引起的。此鸟性恶，体型硕大无比。它本是十头鸟，但是在后来被砍掉一个头，血液大量从断脖中涌出，血液所及之处疾病蔓延，遍地横尸。自此，人们每年都会在自家门口燃放爆竹，以平息这场恶禽带来的灾难。

这里鱼市是极好的，虽然不太干净，但种类丰富。渔网，鱼竿，鸬鹚，鱼钩鱼线，滑轮操控的框架型渔网都有。连500到700磅的鲟鱼都可在港口找到。一些罗马天主教徒和三个新教徒奉命在小镇传教，但是由于人们强烈的排外情绪，开展得十分谨慎小心。除了日本领事，这里还有16个外国人，却没有一个

商人，即使这里有两三个外国公司的代理机构。

外国报刊一般在商店才能买到，偶尔能在海关报表处弄到，大多数都是日语的。日本商人善于通过会说中文的代理来发现人们的商品需求并将这些商品提供给他们。坊间使用的大部分轧花机都是日产的。除此之外，廉价闹钟、煤油灯、廉价五金器具、肥皂和棉织品大量涌入沙市市场。英国商品大多都是地毯、毛毯、蜜饯和罐装牛奶水果。大多数交易商都是广东人。

沙市出口的主要产品是棉布、原棉、丝织品以及兽皮。当地原棉纺织厂很多，别的工厂很少见。锡蜡，“水烟”，家用锡蜡器皿，长竹管，过时的下江货，拧成股的粗绢筛，还有由于政府控制下的盐业，价格奇高，人们还得用老旧的盐袋煮盐，这个过程不仅烟雾呛人而且散发阵阵臭味，砖和瓦的制作，家具生产，特别是制作有纹饰和镀金的床架和橱柜，虽然很华丽夺目，但终归价格不菲。我想我列完了所有必需的物品清单。每年原棉出口量约达 9000000 磅，大量的原棉在沙市加工成了耐用的白布，这些白布大约 12 至 15 英寸宽，在四川随处可见，其中每年至少有 20000000 磅白布用于出口。四川村庄的一些妇女常常会给我看这种质地的白布样品和英国棉花制成的白布，随即又轻蔑地嘲笑后者的不划算。

沙市有“中国的曼彻斯特”之称。在这里，布制品得到分级、打包再向外运输，与之毗邻的地方是中国最大的纺织中心。沙市有 110 个从事原棉加工的经销商，114 家本土棉布生产厂家，每天清晨都有原棉销售早市。丝绸无论朴素、华丽与否，一律大量生产，绸缎床套风靡整个中国。华贵的绸缎还会用在床品、门帘和靠垫上。

沙市是我行程的第一站，也是在这里我遇到了资金问题，这对于一个在华游客来说无疑是非常大的挑战。我身上的碎银子所剩无几，美元已经用光了，而港口的货币流通主要依靠铜钱和现金票据。这里的商人和店主按沙市的单位两计算碎银，它与海关、汉口和上海的单位两上下浮动百分之六到百分之十一，而现金票据和银两之间的变动则每天都在变化。沙市城里约有 130 家现金兑换店，几乎家家都发行纸币，这些纸币大多由荆州小型的满族现金兑换店发行，这样一来荆州就不能自己改变现金兑换的比例。

现金兑换店发行面值 1000、5000 和 10000 的纸币，虽然它们由银行和当铺发行，但流通范围仅限方圆 30 里内，在宜昌这些纸币是无价值的，这对我来说

很不方便。每一百元现金都由一条稻草绳或纸卷捆绑起来，10000 的纸币相当于 23 先令 3 便士，不论从什么层面讲，购买纸币都是个很重要的事，一般都会花上两到三个小时，其中包括对汉口银锭折耗的讨价还价。

我在沙市还是停留了很久，一是因为它是鸦片战争后开放的最重要的通商口岸，二是读者对它并不十分了解。虽然我对它的认识也并不十分深刻。很显然像《玫瑰的颜色》一样大卖来希望这个港口能外贸昌盛的愿望落空了。除非扬子江上的贸易能经历巨大的一场变化，否则在我看来，这是不太可能的。1898 年的贸易总值仅达 24444 英镑，而 1897 年为 47509 英镑，但这些数据只能适用通过帝国海关的进出口贸易量。沙市有好几个“后门”，经由这些地方来流通巨额贸易，主要的一个是连通汉口的运河，被称为卞河[①]，这条河道不仅没有水运的风险，还比水运少五六七十里路。一共有好几条路能通汉口，要么全程走运河和湖泊，要么半程陆路半程走运河，水路全年都畅通。

中国人相当守旧。平底帆船很多，雇主用起来更便利，而且用平底帆船载货或运送乘客收费比轮船要低很多。如果我不是着急赶路的话，肯定也会更倾向平底帆船。这条运河流经镇子，给这里的贸易和休闲业提供了便利，虽然这条通往汉口的运河途中有两个厘金收费站，但当地的商人还是觉得平底帆船比轮船更有优势。所有在沙市登岸的货物都要收厘金费，实际上帝国海关的职责是对轮船所运货物征收额外税金。这条内陆要道对商业起着举足轻重的作用。

除了运河能到汉口，扬子江和汉口间的三角洲满布湖泊，这些湖泊因为水道而相互连通。在其他方向，又有陆路将沙市和其他重要的贸易城市紧密联系起来。这其中有始于四川的南方大道，始于汉口的北部大道翻过高山连接起了陕西省的省会，在中国中部鲜为人知的骡车运输一直抵达扬子江平原。

返航通过扬子江后，西部的山脉露面了。两岸的景色急速变换着。河道狭窄时，河流边的地岬上布满了卵石；绿油油的麦苗满布在低矮的小山上，呈现一幅令人愉悦的农耕图，在途经了 1000 里的灰色冲积平原后，终于由砾岩和石灰岩形成的丘陵了。离开汉口的第五天下午，我们到达了看到宜昌十里远的

① 音译，原文为 Pien-Ho。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com