

中外关系史研究

三峡第一艘轮船沉没的历史启示

汪敬虞

本世纪开头的第一个冬天，也就是在外国轮船第一次从宜昌到达重庆两年零九个月之后，长江三峡中第一次沉没了一艘进入川江的外国轮船。第一艘轮船之进入川江和川江中第一艘轮船的沉没，这两件事在当年可以说是轰动一时的新闻。对于第一艘外国轮船之进入川江，国内学者已经有过不少论述^①。本文作者也曾根据一篇现场报道，作过一点介绍^②。现在再根据两则现场通讯，把这个离现在将近一个世纪的三峡沉船事件，介绍给今天的读者。百年易过，祖国已是海晏河清。高峡平湖，转眼即将成为现实。但是，将近一个世纪以前的三峡涛声，仍然留在人们的耳边，提醒人们不能忘记过去。

一、沉船的现场报道

这艘名叫瑞生号(Suihsiang)的德国轮船^③ 是于 1900 年 12 月

①就作者所见，国内最先发表之专题论文如聂宝璋先生的《川江航权是怎样丧失的》，见《历史研究》，1962 年第 5 期。

②《立德和川江的开放》，见《中国经济史研究》，1987 年第 4 期。

③瑞生号过去研究者，或作瑞步，或作瑞祥，或作瑞士，兹据长江航道局编史办提供之材料，应作瑞生。特此志感。

27 日在宜昌上游不远的崆岭沉没的^①。代理这条轮船的,是当时德国在华著名的瑞记洋行 (Arnhold Kerberg & Co.)。^② 对于这次沉船,上海一家有影响的英国报纸《字林西报》(North China Daily News) 有两则专门报道。先是一条简要的电文,后是一篇详细的通讯。现在先将两则报道全文移译如下:

一、瑞生号的沉没

12 月 28 日上午 7 时自宜昌发。

“瑞生号轮船在 27 日天明时由宜昌启航,开赴重庆。一离开这里,就进入三峡。这里风景宜人,但滩石急流,航行却是危险的。这是一条大功率的浅水轮船,由熟悉这条航道的布里台格船长(Captain Breitag)驾驶。船主是不来梅的李克梅尔斯先生(Mr. P. Rickmers of Bremen)。^③ 他专为开辟这项贸易刚刚建造了这艘轮船。目前正是枯水季节,但是领航人员仍然深信能完成这次航行。船上有 7 名外国旅客和 21 名返回四川的传教士。

“轮船顺利地通过宜昌峡口和大沱 (Tatung) 急流,中午到达泥沟高栏峡(Nicou Kolang Gorge)的入口处。这里距宜昌 45 英里,景色绝佳,河床布满险滩,急流绕石。轮船到这里,显得太长了。它撞上了水下一块巨石,随即开始下沉。中国水手惊惶跳上救生艇,其中绝大部分因救生艇倾覆而葬身江底。而失去水手的轮船,也就无法靠岸。这时中国的舢板船赶来救援,把乘客接上岸去。所有的欧洲人都安全脱险,而船长则勇敢地留在船上,直到最后。

^① 崆岭在宜昌上游 35 英里,为牛肝峡之入口处。参阅 North China Herald(《北华捷报》),1901 年 1 月 2 日,页 5。参阅《四川文史资料选辑》第 9 辑。

^② 参阅《北华捷报》,1900 年 11 月 7 日,页 969。

^③ 参阅《北华捷报》,1901 年 4 月 3 日,页 646。——译者。

“瑞生号逐渐下沉,它的尾部升高直立水面。接着一声爆炸,船体完全消失,只有船长留在船上,一场灾难延续了整整二十分钟。

“乘客以及搭救上来的部分水手,在中国的茅棚里度过了一夜。第二天我们乘木船和英国炮舰伊斯克号(Esk)的小汽艇返回宜昌。”^①

二、德国轮船瑞生号的沉没

“12月27日星期四,由李克梅尔斯先生专为扬子江上游贸易而建造的一艘大功率轮船,在宜昌以西大约四十英里的崆岭急流中,完全报废。前已报导^②,这艘轮船是去年夏天来到中国的。但是,由于当时北方的骚乱^③,它没有立即用于开发西部中国的贸易,而是由德国政府租用,运输军队到塘沽和其他各地。十月间开回上海以后,它进行了一次检修,以便适应长江上游的航行。最后,它在12月16日星期天从上海出发,圣诞节的早晨抵达宜昌。

“这艘轮船是由汉堡人布里台格船长指挥的。据说他是一位有经验的海员。到宜昌的这一段航程,在汉口一宜昌的浅水途中,并没有碰到什么意外的周折。在加煤、载货、添雇引航、水手之后,轮船于12月27日晨7时启航开赴重庆。船上的外国人共有34名——6名船员和28名乘客,其中有21名牧师。这一天早晨天气潮湿,阴冷得有点难受,但一切都很顺当。大约在上午11点钟到达崆岭以前,船上一直充满着愉快的气氛。到达崆岭以后,船

① 转见《北华捷报》,1901年1月2日,页3~4,大沱、泥沟高栏均系暂译,有待查考。泥沟高栏峡可能指牛肝峡。——译者。

② 参阅《北华捷报》,1900年11月7日,页969。崆岭原文为 Tung Lin,可能误印。——译者。

③ 指义和团运动爆发。——译者。

长命令抛锚，并派大副韩狄克森先生（Mr. Hendriksen）会同几位本地引航勘察急流的状况。这是非常必要的，因为这一段急流在冬季之难以航行，不仅久已闻名远近，而且当轮船还在宜昌的时候，就有几位老经验的本地船工直言相告：像瑞生号这么大的一艘轮船，是万难通过这个险滩的。

“事实证明，他们的判断是正确的。在大副返回以后，有一位会说中国话的欧洲人问一位本地船工的意见，得到的回答同样是认为航道中石滩上的水位，不容轮船通过。显然，船长是不满足于他所得到的报告的。他又一次派遣大副进行调查。值得指出的是：枯水季节的崆岭，它的主要特征，还不在水流的急促回旋，而在航道的过于狭窄，即令是下放的大木船，也必须先卸下船货，分装到小船上，以减轻大船负载，俟渡过急流，再重新装上大船。奔腾的激流的确是横在江心的巨滩引起的，击石的江流又以巨大的力量冲回河道，而北岸突出的水下礁岩，使河道变得更加狭窄。显然，没有一艘船只敢在南岸的急流中航行，北岸则与江中巨滩相距不过 200 英尺。本地船夫说，这次出事地点，实际河宽不过两丈，也就是说，只有 22 或 23 英尺！这条消息自然不可能传到布里台格船长的耳里。他在大副第二次返回之后立即下令起锚，决心继续航行。毫无疑问，对船长说来这是一个令人严重担忧的时刻。他肩上的责任，当然比船上任何人都要大得多，虽然对每个人说来，这也是千钧一发的时刻。外国乘客，现在都顾不上吃午饭。几乎每一个人都怀着希望和恐惧交织的心情，站着注视轮船，劈波斩浪，全速行进。

“天哪，它是在奔向末日！起锚不到五分钟，水底礁石就碰上了轮船，刺穿了船右舷靠近煤库和货仓的部位。现

在每一个人都面临着一个严峻的时刻，虽然他们并不能立即了解到船体受伤的范围。紧接着引擎停下来了，并且向后倒转。大约过了一两分钟，这条不幸的船只静止下来了。当它最后又浮了起来，那只是因为船头正在下沉的缘故。一切移船靠岸的努力都没有成功，急流太猛，江岸也过于险峻。大约又过了四五分钟，所有的引擎，整套的也好，单个的也好，都在前后摆动。铁锚听其自由下坠，人的操纵也失去了控制船体的能力。船头很快下沉，以至船尾翘出江面以上，使船舵变得毫无用处。于是船体孤立无援地在水中漂荡，在下沉的过程中再一次碰上了江心的另一处礁石。呼救之声，乘客的、水手的、中国人的和外国人的，一齐迸发了出来。引水逃走了，机械师跑出了灌进江水的机房，船长则装着一副镇静样子从舰桥走向船尾，碰到乘客就叫他们尽快各自逃生。现在真是人人只顾自己。有四五名水手在轮船出事之后，立刻放下船上的平底小艇（那很难说是一艘船），谁也不知道他们想干什么，除非是想早一点逃命。但是，当他们还来不及解开升降小艇的轴轳，右舷引擎作了一两下最后的旋转，挠桨搅起的水浪冲击小艇的船舷，立即淹没了小艇，使那几个不幸的人坠入水中，无影无踪。在轮船左舷，还有一只大一点的游艇，挂在吊柱上。这一小艇随后也放了下来，有一些水手上去，摇到南岸的安全地带。

“幸好在轮船离开宜昌之时，船长预先想到要管事的人为每一个船舱准备大量的救生带。此刻有幸得到一副救生带的乘客，都把它系在身上，准备最坏时刻的到来。轮船正以可怕的速度在下沉中，触礁以后十五分钟，舱面的倾斜度，几乎成了一个锐角。人们不抓住一样东西就很难站稳了。有的人在仓皇夺路而行之际，滑到底舱舱面上

的天窗。甲板上每一双焦急的眼睛都注视着江岸。幸好这时人们看到有四五条红船(Red-boats)靠拢过来,这是在中国所能得到的完全由本地提供的、最好的救生设施。当它们靠近船沿,人们马上挤上去。究竟是四只还是五只,它们来回走了几趟,当时谁也没有弄清楚。但可以肯定的是,当第四艘红船离开轮船的时候,船上还有一批外国人,包括船长,他的主要副手,第三机械师、一些牧师,其中有加塞尔斯主教(Bishop Cassels)、金尼斯牧师(Rev. S. Genis)、约汉生先生(Mr. Johannsen)和威格南先生(Mr. Wignam)以及一群本地人。他们都在迫不及待地等着从濒临的死亡中被拯救出来。在船长建议之下,至少有两个人跳进水中,随即被小船救了起来。其他的人则抓住大船不放,一直等到他们能跳到靠近轮船的最后一只救生船上。这些人被救起时,实际上只跳到水底的甲板上。布里台格船长自己最先跳入水中,但是由于他没有系上救生带,临近之处又没有救生船,很快地就不见人影了。大副韩狄克森比船长晚一步,也跳入水中,并且游向救生船,因而获救。两位传教士汉纳和威帕斐德特先生(Messrs Hannah and Wapperfeldt),因为没有救生带,只好随船下沉,由于他们两人擅长游泳,所以在船沉底时,他们成功地游出水面,幸运地获救。大船上剩下来的几位本地人,最后也都获救。

“不言而喻,从岸上看这一幕情景,那是极其可怕的。从另一个意义上讲,它又是极其伟大的,尽管这是一场明白无误的悲剧。在中午时分,瑞生号还是一条坚固而漂亮的轮船,在它身上集中了许多在德国的和在中国的人们的希望,且不说英国和美国。的确,它是权威和能力的唯一象征,它使每一个关心开发西部中国的人都合法地认

为这是一种权益。而在下午 12 点 50 分的时候,它却变成了一堆废料,一瞬之间,成为令人失望和哀怜的对象。哀怜,这是因为在逸出的蒸汽弥漫的最后时刻,旋转的沉船和乘客、水手们的惊怖,使得目击者看到这个恐怖的现场,就像看到一条巨大的海鲸在痛苦之中死去一样。刚到一点钟时,轮船让岸上的人看来,船尾朝上,船头倒着立在那里,活像一乘马车。然后,随着锅炉爆炸发出雷鸣一般的巨响,轮船很快地消失了。它在急流之下,终于找到一个深深的坟墓。这以后,除了船上掉下来的或者从船上扔下来的有生命或者没有生命的东西以外,什么也不见了。这些东西,在急流中打转,只有一部分被打捞上来。

“真的,这是一个挺有希望的事业的可悲结局。这个悲剧的结局,是从中止了长江上游的航运企业,或者只是遭受暂时的挫折,现在还不能判断。看来,认为长江上游一年四季都可通航大的轮船,这是过了一点头。但是一年中有七八个月可以比较安全地通航,这是武克(Woodcock)、武喇(Woodlark)和肇通号(Pioneer)轮船的经验所已经证明了的。^①不管怎样,首要的是这一段河道应该由有资格的人先进行彻底的勘察和测量。每一个滩岬,每一道急流和旋涡,每一处停泊所和可供停泊的地方,都要一一查明,载入图纸,以利日后的安全航行。而最重要的是:那些阻碍航道、使其窄到危及航行安全的滩石,必须加以清除,尽可能地使每一个未来在这样一条危险的河道航行的人,都能得到安全导航的保证。当然,所有这些,都需要时间、耐心和金钱。但是毫无疑问,这是值得做的一件事,而且应该尽快地、尽善尽美地完成。

^① 武克、武喇为英国兵舰,肇通为英国轮船,它们在此以前,已通过三峡到过重庆。——译者。

“值得真诚祝福和感谢的是 这么大的一桩事故,并没有带来严重伤亡。如上所述,落水而死的外国人,只有船长布里台格一位。船上的中国人,据说有一两百,但是死亡人数,估计不过一二十人。更值得庆幸的是,船上没有外国妇女和儿童。到现在为止,只知道有一位中国妇女,而且已经获救。他们上岸以后,除了一人以外,所有的传教士和轮船的机械师以及一位海关人员、一个日本商人和一群走投无路的本地人,都幸运地找到一些船户,愿意把他们当晚送到宜昌。而威尔通领事 (Consul Wilton)、那庇尔船长 (Capt. Napier) 和大副韩狄克森先生只好在出事地点附近的木船上度过凄凉的一夜。此外,法国狮子号 (Lion) 炮舰贝肃海军少校 (Lieut. Co. Becuè)、维根纳医生 (Dr. Waegener)、伦敦布道会的威尔逊牧师 (Rev. J. Wallace Wilson) 以及二十来个水手则挤在山边上的一些破茅棚里,一直捱到天明,才坐上木船,返回宜昌。行至离宜昌 30 英里的黄陵庙这个小地方,碰上了英国皇家军舰伊斯克号的船长布龙特 (Capt. Blunt) 和海关税务司梅乐和先生 (Mr. Commissioner Maze)。他们两位得到这个悲惨的消息以后,在星期五的凌晨,立即派出炮舰上的快艇带着毛毯、食品救援这些受难者。对于这些先生们,其实是对几乎所有宜昌各界人士,包括日本轮船大元号 (Ta-yuen) 的莫尔船长 (Capt. More) 在内,他们都受到罹难者的衷心感谢。如果不是由于宜昌人士的无限情谊,提供了大量的衣服、食品、被褥和住宿,那些几乎全部丢光行李、在这次终生难忘的经历中的受苦受难者一定会更加糟糕。

“现在还没有地方,也没有时间来试行分析这种极端不幸事件的原因。但是,公平地说,有一两件事实是可以

简单地提一提的。第一,这艘轮船从上海开出以后,一路上以一种随心所欲的方式加速航行。这种不负责任的态度,在船上已为人所共知,经常引起乘客的誉议。人们会料到这种任性本身就足以构成一个严重的失误,如果船上管事的人了解到这一点,本应阻止继续航行长江上游的峡谷。第二,轮船附设的救生小艇,无疑是不够的。瑞生号只带有两只小艇,其中大一点的一只,根据航行老手的看法,已不适于长江上游使用。至于较小的一只,不过是一艘平底小艇。这种小艇,即使在内陆湖中,只要有一点小风浪,一个稍具航行常识的人也不敢轻于尝试。但是,最大的缺陷,还是少带了一只汽船,这无疑是致命的一着。想当初大副和一些引水人员沿河勘察水文情况,无论是在轮船的小艇上进行,或者在岸上目测,甚至在水边进行实测,要想取得符合实际的调查结果,那是不可想象的。毫无疑问,由于这里充满了危险,整个航程应该仔细加以勘察。这只有在一只上好的汽船的协助之下,才能完成。不幸的是,这正是瑞生号轮船所缺乏的设备。说实话,造成这次大灾难,很可能就是由于这一点。第三,还有一点值得讨论,即在轮船失事之后,让它停在滩石之上,是否更好一些。从上述的经过中可以看出,轮船在失事后,固定不动大约有两分钟,因此有人猜想,加速最后灾难的到来,是由于有人还在发动引擎,推进船体,以致船底的断裂大大恶化。当然,是不是这样,这要由有经验的人去作判断。可以肯定的是,当轮船触礁以后,有人曾经开动强大的引擎,强行后退;曾经作了船头靠岸的无效努力;曾经让船锚无缘无故掉进深水中,而在轮船发生撞击之后,引擎在电讯指挥之下继续混乱地工作了将近五分钟之久。当时船上管事的人既没有想到,即使想到,也没有

时间向岸上放一排枪，让人们了解船上的意图。在这样大的灾难中，放一排枪也许无济于事，虽然如果传到岸上，在这个悲惨的时刻，老天爷也许会帮我们一把。

“值得称道的，是大副韩狄克森的英雄主义精神。他是最后一个留在船上的人。打从上海启航以后，一路之上，在人们的眼中，即使在毫无航行经验的人看来，他都是一个非常称职的人物。他的真正男子汉的品质博得乘客和水手的一致承认。而最能体现这一点的是：他刚刚被救上岸，遍身淋漓，却置自己的短暂休息于不顾，首先去把获救的水手找在一起，在这样一个凄凉而冷清的山村中，尽可能为他们作出一个舒适的安排，并且尽快把他们送回宜昌。对于红船的救援行动，也应该提上一笔。他们的服务，在效率上也许不是最完善的，在这次灾难中，他们可以做得更好一些，但是，不管怎样，他们还是做得不错的。这件事本身值得我们加以铭记。至于我们一再向之请求援助的那位本地的炮船船长，还是少说为佳吧。他是一个老态龙钟的人，外表上虽然谈不上热情，总算还有点礼貌。但是，面对着这样严重的事故，他那种若即若离的态度，证明了他即使不是全无心肝，也是一个毫无同情心的人。”^①

这就是“一个挺有希望的事业的可悲结局”。

二、沉船的历史启示

上面的两篇现场报导，写得都很具体，特别是后一篇通讯，称得上是详尽无遗。当然有许多细节，今天我们不一定都要知道。但

^① 转见《北华捷报》，1901年1月9日，页63～64。

是，有的段落今天读起来，仍然能够启发我们的思考。例如通讯中对瑞生号这一行动的评价，就很值得思量。通讯中说：在这样一条“坚固而漂亮的轮船”身上“集中了许多在德国的和在中国的人们的希望，且不说英国和美国”。为什么呢？因为“它是权威和能力的唯一象征，它使每一个关心开发西部中国的人都合法地认为这是一种权益。”看来瑞生号之西进川江，集中了所有外国人的希望。既有在中国的外国人，又有在德国的外国人。还有英国人、美国人，统统在内。彼此的“希望”和“权益”和谐一致。

从表面上看，也的确如此。当瑞生号由上海出发之际，代表英国利益的《字林西报》上也的确出现过类似欢呼的文字，它的通讯员说：我们的肇通号已经证明它完全适应了这个特殊的航行条件，“我们希望它[瑞生号]像肇通号一样的成功”^①。

然而，就在《字林西报》对瑞生号的航行成功寄予希望的同时，他们在谁首先进入川江的问题上，又争得面红耳赤。

还在瑞生号在上海准备启航之前，德国《地方新闻报》（Lokalanzeiger）刊载了发自上海的一则通讯中说道：德国瑞生号轮船开往重庆，“这是在宜昌上游的闻名于世的激流中开辟一条扬子江的定期轮船航道”。在正面作出肯定后，通讯员又补充了这么一句：“英国人在多次尝试失败以后，放弃了这一项工作。”^②

就因为通讯员的一句补充，惹怒了英国本土的舆论。这一舆论的浪潮，迅速波及到上海。《字林西报》立即转载了伦敦一家报纸的反驳。它针锋相对地指出：“英国轮船通航重庆的每一次努力，都已经取得公认的成功。武克号和武喇号两艘兵舰已经安抵重庆，利川号（Lee Chuen）和肇通号两艘私人轮船也已平安抵达。这些难道《地方新闻报》的上海通讯员都不知道吗？”^③

无独有偶。在瑞生号沉没的消息公布之后，一位署名“华西”

① 转见《北华捷报》，1900年12月5日，页1190。

②③ 转见《北华捷报》，1901年1月9日，页43。

(West China) 的读者又旧事重提, 投书《字林西报》。信中说道:

“我十分惊讶地注意到: 莫莱公司 (Messrs. Noël Murray & Co.) 在他们最近发行的一份有趣的贸易报告中把那个倒楣的瑞生号说成是‘宜昌重庆之间的第一艘真正载运客货的轮船’。一家著名的德国商行, 竟如此混淆事实真像, 真是令人极为失望。莫莱公司理应清楚地知道在克莱得 (Clyde)^① 建造的、由英国人拥有的肇通号轮船的所作所为。出现这样不幸的错误的真正原因很可能是这家商行在新年之夜只顾打瞌睡去了。果真如此, 我们希望早点把这个错误改正过来。”^②

《字林西报》上发表的伦敦一家报纸的短评和‘西部中国’这位读者的惊讶, 都是有根据的。《地方新闻报》的通讯员当即作了更正, 莫莱公司如果不“只顾打瞌睡”, 看来也得去信更正自己的错误。因为英国人立德 (Archibald John Little) 首航川江的利川号轮船是在 1898 年 3 月 9 日, 抵达重庆的^③。本文开头所说的第一艘进入川江的外国轮船, 指的就是利川。继利川之后的第二艘轮船肇通号, 与利川号同属一个主人。它之抵达重庆, 是在 1900 年 6 月 21 日^④, 先于瑞生号之进入川江, 也在半年以上。至于武克、武喇两艘英国兵舰之沿川江以达重庆, 则尚在肇通之前的 1899 年 5 月 7 日^⑤。因此, 说瑞生号是第一艘进入川江的外国轮船, 显然不符合事实。说英国尝试失败放弃了这一项工作, 更是近乎捏造。

《字林西报》上面的渲染倾向, 是十分明显的。它的字里行间, 让人读起来多少有点激动的口吻, 并无和谐一致的气氛, 这也是不

① 肇通号轮船是在克莱得的丹奈兄弟船厂 (Denny Bros.) 制造的。参阅 C. M. C. Decennial Reports (《海关十年报告》) 1892~1901, 卷 1, 重庆, 页 134~135。

② 转见《北华捷报》, 1901 年 1 月 16 日, 页 113。

③ 《北华捷报》, 1901 年 1 月 9 日, 页 61。

④ 《北华捷报》, 1900 年 7 月 11 日, 页 62。

⑤ C. M. C. Trade Reports, (《海关贸易年报》), 1900 年, 重庆, 页 80; Decennial Reports (《海关十年报告》), 1892~1901 年, 重庆, 页 134。

必讳言的。

英国人和德国人为什么又不那么和谐呢？要说明这个问题，需要从远处看向近处，从英德两国在中国航运的前期发展历史和两国在华势力的局格变迁说起。

五口通商以后，西方国家在中国的航运势力，始终以英国为主，这是人所共知的。但是，为人们所不大注意的是，德国的航运势力，对英国而言，始终是一个潜在的对手。

19 世纪 40 年代至 60 年代，当轮船在海上运输中还不占主导地位时，德国的木帆船，就曾经是中国沿海口岸帆船运输中的一支占有优势的船队。50 年代中，汉撒城市、特别是汉堡的航运业，在中国的沿海航运中，已‘占一重要地位’^①。60 年代中，从事中国沿海贸易的德国船只，估计达到二百只。这时“中国沿海航运有绝大部分操在德国人手里”，“从而使美国和英国的竞争者大为恼火”^②。一直到 70 年代初，经营中国沿海豆石运输的外国船只中，德国似乎仍占首位^③。1873 年的海关报告说：“目前在东亚海面上行驶的三桅帆船、方帆三桅船、纵帆帆船和其他形形色色的帆船，在没有被轮船普遍代替以前，日耳曼人的三色旗绝不会失去遥遥领先的地位。”^④

70 年代以后，德国的远洋轮船公司开始向中国扩充。在政府资助之下，执行这一任务的北德轮船公司（Norddeutscher Lloyd），迅速‘取得惊人的进展’^⑤。80 年代中期，本文开头提到的这家《字林西报》就发出警告说北德轮船公司‘正在顺利地取代不久前还控制着远东贸易并在这方面占领先地位和主导势力的英国

① Helmuth Stoecker: Deutschland und China im 19. Jahrhundert, 1958 年版，中文乔松译本：《十九世纪的德国与中国》，页 50，1963 年版。

② 同上，页 51。

③ C. M. C. Trade Reports (《海关贸易年报》) 1873 年，牛庄，页 9~10；1876 年，牛庄，页 1~2。

④ C. M. C. Trade Reports (《海关贸易年报》)，1873 年，牛庄，页 10。

⑤ 《北华捷报》，1886 年 12 月 1 日，页 580。

和法国的轮船公司^①。出自英国的《字林西报》之口,当然难免有些夸张。但是,这时正是北德轮船公司与德国政府签订轮船补助合同之后,出现了政府这个后台,《字林西报》的不安心情是完全可以理解的。事实上,在 19 世纪最后二十年间,德国远洋轮船业的发展,也印证了《字林西报》当初的警告。根据 1897 年《纽约海事记录》(New York Maritime Register)的统计,航行大西洋的德国汉美轮船公司(Hamburg—Amerika Linie)的船舶吨位,已跃居世界第一位^②。20 世纪初,公司拥有船只吨位达到八十万吨,是当时“世界上最大的航运企业”^③。在远东方面,大英轮船公司的传统地位,已开始受到北德轮船公司的威胁。1895 年大英轮船公司的老板苏石兰(Thomas Sutherland)还夸口说拥有 266391 吨位的大英轮船公司是“英国或世界上任何国家中独家经营的最大和最有价值的船队。”^④然而,就在这个时候,北德轮船公司正在迅猛地追赶上来。两年以后,它的 625 英尺长、66 英尺宽、3 万匹马力、时速 22 海里的凯萨威尔德海姆号(Kaiser Wilhelm der Grosse)轮船,就以当时最大的远洋轮船而炫耀于世^⑤。两个公司的船舶总吨位,已经彼此不相上下^⑥。这个时候,同一苏石兰,不得不改口说,英国在东方的海域中,已经遇上了悬挂各种各样旗帜的轮船的竞争。“其中德国的竞争,扮演了一个非常巨大和重要的角色”^⑦。构成大英轮船公司最大威胁的北德轮船公司,以经常更新船只为竞争的手段,以“不进则退”为图存的格言,力争上游的地位^⑧。20 世纪

① 同上,这里的英国和法国轮船公司,显然系指大英轮船公司(P. & O. Co.)和法国轮船公司(Messageries Impériales Co.)。

② 转见《北华捷报》,1897 年 12 月 24 日,页 1120。汉美亦作亨宝公司。

③ 见《每日电讯报》(The Daily Telegraph),转见《北华捷报》,1906 年 9 月 21 日,页 708。

④ 《北华捷报》,1896 年 1 月 24 日,页 116。

⑤ 《北华捷报》,1897 年 5 月 14 日,页 880。

⑥ 《北华捷报》,1897 年 12 月 24 日,页 1120。

⑦ 《北华捷报》,1896 年 7 月 7 日,页 85~86。

⑧ 《北华捷报》,1901 年 1 月 30 日,页 197。

初,北德轮船公司的科隆普林兹号(Kronprinz)轮船,以 23.53 海里的时速,创造当时远洋航运速度的最新纪录^①。通过苏伊士运河的德国轮船,由 1896 年的 322 艘上升到 462 艘(1901 年)^②,德国主要对外贸易港口汉堡在 1902 年有 118 条轮船航线与世界各地相连,其中有 61 条航线上的轮船悬挂德国的旗帜^③。在英国人的眼中,这个时候的德国远洋轮船,成了海上“浮动的宫殿”(Floating palaces)^④。“现在汉撒商人的商业才能,由于日耳曼帝国的确立,表现出一种新的进取性”^⑤。对攫夺中国航权,德国已经同英国一样“热中”^⑥。

德国远洋轮船势力的上升,必然反映到它在中国航运势力的扩张上面。20 世纪开始,德国两大远洋航运公司,都积极开展对中国的活动。从 1901 年起,北德轮船公司新开辟了一条以扩张中国贸易为中心的澳洲——香港——上海——日本的航线。这条航线上的第一艘轮船穆深号(Munchen)的货舱中,装的就是公司驻华总代理美最时洋行(Messrs. Melchers & Co.)运往上海的货物^⑦。而美最时洋行由于出口业务的需要,也就成为“这家轮船公司最大支持者之一”^⑧。同一时期,汉美轮船公司则以禅臣洋行(Messrs Siemssen & Co.)为其在华代理^⑨,在中国大肆活动。它在上海、香港、青岛都设有公司机构^⑩,并在青岛、上海两地积极置地,添设码

① 《北华捷报》,1902 年 7 月 23 日,页 154。

② 《北华捷报》,1902 年 1 月 15 日,页 59。

③ 《北华捷报》,1902 年 9 月 9 日,页 465。

④ 《北华捷报》,1902 年 2 月 5 日,页 220。

⑤ F. H. H. King: The HongKong Bank in the Period of Imperialism and War, 1895~1918, (景复朗:《帝国主义和大战时期的汇丰银行》),页 241,1988 年版。

⑥ 近藤康平:《关于扩张东洋船路及日清间金融机构建议书》,1899 年 12 月。

⑦ 《北华捷报》,1901 年 3 月 6 日,页 453。

⑧ A. Wright: Twentieth Century Impressions of HongKong, Shanghai and Other Treaty Ports of China, (莱特:《二十世纪香港,上海及其他中国商埠志》),页 618,1908 年版。

⑨ 《北华捷报》,1901 年 6 月 26 日,页 1212。

⑩ 《二十世纪香港、上海及其他中国商埠志》,页 202。

头仓库^①。这一年中国通商口岸进出口的外国船只吨位中,德国船只占 16%,仅次于英国居第二位^②。20 世纪初,曼彻斯特向中国输出的货物中,有一半以上是由德国洋行经手的^③。

这个时候,在中国沿海贸易的转运中,英国轮船虽仍居优势,但德国船舶吨位的增长速度则大大超过英国。在 1890~1900 十年中,参加中国沿海转运贸易的英国船只吨位,增加了 38%,而德国则以 336% 的增加率大幅度上升^④。两国船只在中国进出口船舶吨位中所占的比重,德国上升了一倍半,英国则下降了 12.5%^⑤。一些德国轮船公司还开始对英国远洋和中国沿海运输公司的船只进行兼并^⑥。

由东方的远洋航运到中国的沿海转运,这是第一步。下一步就是由沿海的转运到内河航行,后起者的德国在各方面显示出“更充沛的精力”。正如曾经多次担任驻华的英国领事傅夏礼(H. H. Fox)在 1901 年所说,德国的这两家大轮船公司正在阔步前进,并且安排了主导航线和分支航线的优越体制,使得从汉堡、不来梅、安特威普或南安普敦到仰光、曼谷、香港、上海以至长江上游的宜昌,然后北去胶州和天津,运载所有货物,都是德国船只^⑦。

由此可见,瑞生号之进入川江,是德国对华航运全方位活动中的一个组成部分,是整部乐章中的一支插曲。这支插曲没有吹好,但它的意义却不可忽视。这就需要联系当时的整个政治局面进行考察。

瑞生号进入川江的时刻,中国正面临着被瓜分的危险局面。长

① 《北华捷报》,1901 年 3 月 27 日,页 581;5 月 29 日,页 1020。

② 进出口总吨位为 48416000 吨,见《北华捷报》,1902 年 3 月 19 日,页 514。

③ 景复朗:《帝国主义和大战时期的汇丰银行》,页 530,页 605。

④ 《北华捷报》,1901 年 3 月 20 日,页 514。

⑤ Liang-lin Hsiao: China's Foreign Trade Statistics, 1864—1949 (肖梁林:《中国对外贸易统计,1864—1949》,表 101,1974 年版。

⑥ 《北华捷报》,1900 年 10 月 3 日,页 697;10 月 17 日,页 811;12 月 5 日,页 1181。

⑦ 《北华捷报》,1902 年 1 月 29 日,页 158。

江流域则是列强争夺的热点。英国把它看成是自己的理所当然的势力范围,即使离开这间屋子,也要“保留下钥匙”^①。德国则以“在扬子江地带保持均等机会”作为自己的“最重要任务之一”^②。它除了极力夸大自己在中国、从天津直到汉口的势力以外,^③还抓住英国崇奉‘自由竞争’的信条这一把柄,竭力表示‘准备拥护英国扬子江自由贸易的原则’;共同参加‘扬子江权益的争夺’^④。外表上都统一于‘自由贸易’,骨子里是针锋相对。1900年10月英德两家签订了关于中国的协定。它被认为是“向全世界证明英国和德国在中国的问题上是手挽手的”^⑤。在俄国人和法国人看来,这是英、德在长江上的联盟^⑥。然而,这只是‘英国和德国各自为自己的利益而在一起工作’;庸俗的妒嫉‘只是暂时地被掩盖’^⑦。在第二年6月召开的上海中国协会(China Association)的年会上,英国驻华海军司令西摩(E. H. Seymour)警告说:“德国在贸易中是我们的真正对手。德国的海军是一支正在上升的力量。对于它,我们总有一天要作出反应。在这一点上,我们英国人不论是谁都不要犯错误。他们的贸易正在用各种办法向前推进”。“总有一天我们不得不碰上一个非常严重的局面”^⑧。甚至在十年以后,在这个协会的另一次年会上,英国的驻华领事仍然警告说:“在许多情况下,德国人之竭尽全力于中国的生意,远超过英国商人。”^⑨以长期与德国德华银行合作闻名的英国汇丰银行这时也表态说:“没有一家银行的政

① 《德国外交文件有关中国交涉史料选译》第2卷(孙瑞芹译),页424,1960年版。

② 《德国外交文件有关中国交涉史料选译》第2卷(孙瑞芹译),页443,1960年版。

③ B. P. P. China(《英国国会文件·中国》),1899年,第1号,页72。

④ 同上,页196。

⑤ 《北华捷报》,1901年1月23日,页151。

⑥ 《北华捷报》,1901年4月17日,页752。

⑦ Saturday Review(《星期六评论》),转见《北华捷报》,1901年1月16日,页96。

⑧ 《北华捷报》,1901年6月12日,页1131。

⑨ 景复朗,《帝国主义和大战时期的汇丰银行》,页532。