

十九世纪五十年代中国苦力海上死亡 及其对英移民政策影响^{*}

汤水清

摘 要：19 世纪三四十年代，英法相继在其拉美殖民地废除奴隶制后，西方殖民者和当地政府采取多种措施，积极引进中国苦力。巨大的利润与监管的缺失，使苦力移民的组织者无视运输船只的条件和苦力境况，导致出洋苦力海上大规模死亡事件频发。1850 年，英国“蒙塔古夫人”号上的中国苦力死亡事件，震惊了英国社会。由于这一事件及其后发生的一系列苦力船事件的影响，英国政府改变了不直接干预苦力移民的政策，确立了既不直接冲撞中国法律又能对苦力移民加以监督和检查的政府代理人移民模式；同时制定针对中国苦力移民的法律，试图控制和管理英国船只、英国殖民地香港和中国条约口岸的非法苦力移民活动，减少苦力运送途中的死亡现象。这在一定程度上降低了出洋苦力的海上死亡率，同时对苦力移民的合法化产生了较为深远的影响。

关键词：苦力移民 海上死亡 英国移民政策

“苦力”一词来自于泰米尔语 Koli，英文译为 Coolie，专指印度、中国等东方国家没有专门技能或未受过训练的劳动者。中国文献和学术研究中出现的“猪仔”华工、“契约华工”和“赎单工”（统称“华工或出洋劳工”），实质上是苦力的三种类型，一般可分别对应前往南洋、拉丁美洲和北美的苦力。早在 20 世纪五六十年代，学术界就有关于 19 世纪中国苦力问题的研究。^① 改革开放后，尤其是随着 20 世纪 80 年代陈翰笙主编的 10 辑《华工出国史料汇编》陆续出版，中国苦力移民海外及海外华侨史的研究出现一个高潮，发表了一批相关研究成果。^② 进入

* 本文系江西省社科规划重点委托课题“近代华南沿海地区海外移民问题研究”（17WT28）阶段性成果。感谢三名匿名评审人提出的建设性意见。

① 蔡鸿生：《十九世纪后期东南亚的“猪仔”华工》，《中山大学学报》1959 年第 4 期；朱杰勤：《十九世纪中期在印度尼西亚的契约华工》，《历史研究》1961 年第 3 期；陈泽宪：《十九世纪盛行的契约华工制》，《历史研究》1963 年第 1 期。

② 主要著作有彭家礼：《十九世纪西方侵略者对中国劳工的掳掠》，中国社会科学院经济研究所学术委员会编：《中国社会科学院经济研究所集刊》第 1 集，北京：中国社会科学出版社，1979 年；《十九世纪开发西方殖民地的华工》，《世界历史》1980 年第 1 期；《历史上的华工出国》，《近代史研究》1984 年第 6 期；《十九世纪七十年代后中国劳力资源外流和“猪仔”贩卖的高潮》，《中国经济史研究》1987 年第 4 期；张铠：《十九世纪华工与华人对拉丁美洲的历史贡献》，《近代史研究》1984 年第 6 期；梁碧莹：

21 世纪后，苦力问题被学术界持续关注，研究也不断深化。^①从已有研究看，大陆学者多将这一问题置于帝国主义侵华史的背景下加以论述，认为苦力出洋现象是西方殖民者对中国劳动力的掠夺，因而强调外国商人非法组织苦力出洋、出洋苦力受到的非人待遇，以及他们对殖民地经济社会发展的贡献。在这种论述中，往往将殖民地政府的政策视为其宗主国的政策，将苦力贸易商人的所作所为等同于该国政府的行为，而未将华工（苦力）出洋视作中外关系的一环来处理，^②尤其是没有探讨苦力出洋过程中出现的诸如途中死亡等问题，引发殖民政府内部的政策辩论与政策变化。有鉴于此，笔者拟以英国国家档案馆一份有关苦力移民通讯的档案为基础，^③以运载中国苦力移民的英船“蒙塔古夫人”号为中心，以前往拉美地区的契约华工为主要对象，对 19 世纪 50 年代中国出洋苦力海上死亡现象及其对英国苦力移民政策的影响进行考察，以深化与丰富那一时期苦力出洋现象的历史认识。

一、致命旅途：中国出洋苦力航行中的死亡现象

近代中国的苦力出洋，始于 1845 年法国从厦门将 400 名苦力运往其殖民地布尔邦岛。这一现象的出现，与中外历史发生的巨大变化密切相关。就中国方面而言，鸦片战争后，国家主权受到侵蚀。一方面，广州、厦门、福州、宁波和上海五口被迫对外开放，这些条约口岸成为西方列强进占中国的贸易据点；另一方面，领事裁判权的确立，客观上刺激了西方贸易商人在中国的非法活动。^④从世界范围看，19 世纪三四十年代，英、法等国家相继在其殖民地废除奴隶制度后，秘鲁也于 1851 年废除奴隶制，这使以前主要依靠黑人奴隶劳动的拉美地区出现劳动力严重短缺。此时，北美和澳洲发现了金矿，愈发加剧了这种现象。为了解决这一问题，西方殖

《美国与中国的“苦力”贸易——兼论十九世纪中国旅美“苦力”华工》，《中山大学学报》1985 年第 1 期；吴凤斌：《契约华工史》，南昌：江西人民出版社，1988 年；李家驹：《清政府对华工出洋的态度与政策》，《近代史研究》1989 年第 6 期；李春辉、杨生茂主编：《美洲华侨华人史》，北京：东方出版社，1990 年；粟明鲜：《广州华工出国合法化的过程——英法联军占领广州时期华工出国问题研究之一》，《东南亚研究》1990 年第 3 期；《广州华工出国合法化的内外因素——英法联军占领广州时期华工出国问题研究之二》，《东南亚研究》1990 年第 4 期；李金明：《五口通商后从厦门出洋的华工》，《华侨华人历史研究》1996 年第 2 期；等等。

- ① 如张忠祥把中国苦力贸易与非洲黑奴贸易进行比较研究；芮红磊较为详细地考察了劳崇光、蒋益澧、郭嵩焘、曾纪泽等湘籍官员在近代中国出洋劳工政策变迁中的作用；莫世祥分析了港英政府和澳葡政府在苦力贸易上的不同态度及英葡的论争。分别参见张忠祥：《中国苦力贸易与非洲黑奴贸易之比较》，《浙江师大学报》2000 年第 6 期；芮红磊：《湘籍官员对晚清中国出洋劳工政策的影响》，硕士学位论文，湘潭大学历史系，2006 年；莫世祥：《港澳苦力贸易与英葡论争》，《广东社会科学》2016 年第 2 期。
- ② 参见李家驹：《清政府对华工出洋的态度与政策》，《近代史研究》1989 年第 6 期。
- ③ *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, CO885/1/20. 文件正文共 141 页，包含 45 份有关苦力移民通讯的副本，其中一些文件还带有少则 1 份多则 10 余份的附件；内容主要是 1852 年 8 月 4 日至 1853 年 6 月 15 日，英国外交部与殖民土地与移民部（Colonial Land and Emigration Office，以下简称殖民部）、殖民专员与殖民部、驻外官员与外交部等机构的往来信件。这份档案较详细地反映了 1850 年英船“蒙塔古夫人”号（Lady Montague）、“额尔金勋爵”号（Lord Elgin）等苦力船在旅途中发生大规模死亡后，英国方面对此进行的调查，以及英国政府内部对中国苦力移民情况与移民政策的讨论等。
- ④ 吴建雍认为，西方侵略者通过鸦片战争攫取的“五口通商”和“领事裁判”权，为掳掠华工铺平了道路，它是苦力贸易在鸦片战争后迅速兴起的一个原因。（吴建雍：《鸦片战争与苦力贸易》，《百科知识》1990 年第 11 期）

民者和当地政府采取多种措施,鼓励引进苦力,尤其“质优价廉”的中国苦力更是广受欢迎。^①在这种情况下,许多商行和商人看到了商机,他们以契约、赎单的方式诱使甚至绑架广东、福建沿海居民出洋,运往拉美、北美以及澳洲,从中赚取高额差价。但是巨大的利润与有效监管的缺失,使苦力移民的组织者们无视运输船只的条件限制和船上苦力境况,导致苦力海上大规模死亡事件频发。海上航行,实际上成为许多中国出洋苦力的致命旅途。

中国出洋苦力海上死亡情况,没有一个全面准确的统计,但是从相关资料与研究中可以发现,19世纪中期,出洋苦力在海上的死亡率相当惊人。20世纪70年代末,中国学者彭家礼编制了一份1847—1873年苦力海上死亡率示例表,列举了68艘前往拉丁美洲和美国的苦力船只上中国苦力的死亡情况。从中可以发现,有三艘苦力船的死亡率是100%,分别是1861年的法国船“秃鹰”号(Bald Eagle),船上1000名苦力全部死亡;1859年的美国船“花坛”号(Flora Temple,又译“弗洛拉”),850名苦力全部死亡;1866年的意大利船“拿破仑”号(Napoleon Canevaro),662名苦力全部死亡。^②

美国学者马尔较为全面地考察了中国苦力前往拉丁美洲的海上死亡情况。据不完全统计,从1847—1874年,前往拉丁美洲的中国苦力移民中,有大约26000人死于各种疾病,3000—4000人死于暴动,海上死亡率约为12%(同一时期,不列颠群岛出国移民在航行中的死亡率为1%,不足中国苦力移民的十分之一)。具体而言,1847年至1873年9月,有16346名中国苦力在去往古巴的途中死亡,死亡率为11.83%;1860—1874年有8492名中国苦力死于前往秘鲁的海上航行中,死亡率为11.61%;1852—1873年有958名中国苦力死于前往英属西印度的海上,死亡率为5.57%。19世纪50年代前往古巴、60年代前往秘鲁的中国苦力死亡率都超过了15%;前往英属西印度的死亡率在1852—1859年间也达到了9%。^③

美国学者霍利特在其专门研究秘鲁鸟粪贸易的著作中,不仅描绘了中国苦力在鸟粪岛奴隶般的悲惨生活,也考察了他们前往秘鲁途中的死亡情况。他引用曾担任英国驻秘鲁总领事哈奇森(Thomas J. Hutchison)在《秘鲁两年》一书中的数据指出,1860—1870年,有43301人从澳门登船出发,其中38648人抵达,4653人死于途中,死亡率为10.7%;1871年1—9月,从澳门启程的9693人中,9021人到达,672人死亡,死亡率为6.9%。^④

从当时官方资料中,也可一窥19世纪50年代中国苦力部分海上死亡情况。1854年,香港商务督办处在给英国外交部的函件中,根据秘鲁驻广州领事馆的资料编写了一份表格,列举了1849—1854年间从金星门(19艘)、澳门(3艘)和汕头(2艘)出发的24艘前往秘鲁的船只海上死亡情况。该表显示,从中国口岸出发的7351名苦力中,只有4755人抵达终点,有543人

① 有关中国苦力出洋的内外因素,参见粟明鲜:《广州华工出国合法化的内外因素——英法联军占领广州时期华工出国问题研究之二》,《东南亚研究》1990年第4期。

② 彭家礼:《十九世纪西方侵略者对中国劳工的掳掠》,陈翰笙主编:《华工出国史料汇编》第4辑,北京:中华书局,1981年,第204—207页;Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, Philadelphia: Xlibris Corporation, 2008, p. 177。“秃鹰”号和“拿破仑”号实为美国快船,“拿破仑”号是秘鲁船名,美国称其为“白隼”号(White Falcon)。参见 Basil Lubbock, *Coolie Ships and Oil Sailors*, Glasgow: Brown, Son & Ferguson, Ltd., 1935, p. 49。

③ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, pp. 169-172。(原书中去往古巴的海上死亡人数为16305人。此处数字是笔者根据书中所列表中的分段数字相加后得出的)

④ David Hollett, *More Precious than Gold: The Story of the Peruvian Guano Trade*, Madison, Teaneck: Fairleigh Dickinson University Press, 2008, pp. 152-153。

在出洋途中死亡，死亡率为 7.39%。^① 这一死亡率乍看低于 19 世纪六七十年代，实则不然。一方面，7 艘船只运载的 2053 人因故中途折返或沉没未能到达秘鲁，若扣除未到达秘鲁人数，死亡率则为 10.25%；另一方面，在折返特别是沉没的船只中，中国苦力死亡现象应该同样存在，但均未记录死亡人数。事实上，该表显示的仅是有记录的死亡人数，而这些记录其实并不完全准确，实际死亡人数可能远超这些记录。如“蒙塔古夫人”号，此处记录死亡人数为 199 人，而实际上死亡的中国苦力逾 240 人（详见下文）。

1857 年 12 月，英国驻哈瓦那总领事在给外交大臣的报告中，也附了一份 1847 年 6 月 3 日至 1857 年 12 月底到达哈瓦那的中国劳工人数表。从中可以看出，悬挂英国、美国、荷兰、法国、西班牙、葡萄牙、秘鲁、不来梅（德国）、挪威和智利 10 国旗帜的 65 艘船只从中国共装运 23926 人前往哈瓦那，到岸人数为 20577 人，途中死亡 3542 人，平均死亡率为 14.80%。^②

海上死亡者，多系船上生存条件恶劣，患上痢疾等传染病所致。但也有中国苦力因不堪忍受船长等西方人的虐待、侮辱，或跳海自杀，或奋起反抗而惨遭杀害。马尔的研究显示，1850—1872 年间，至少有 68 艘运送中国苦力前往西方的船只发生过暴动，除了 3 艘分别去往美国旧金山、澳大利亚悉尼和印度庞第皆瑞外，其余 65 艘都是前往古巴、秘鲁和英属圭亚那。悬挂秘鲁国旗的船只多达 23 艘，主要集中在 1857—1866 年。英国船只 13 艘，集中在 19 世纪 50 年代。在这些发生暴动的船只中，仅出现中国苦力死亡统计数字的就有 22 艘，死亡 3667 人。^③

从事苦力移民活动的巨额利润是导致中国苦力海上惊人死亡率的重要原因。有研究表明，装运中国苦力的利润与非洲黑人奴隶贸易的利润相当甚至更高。在古巴，一个中国苦力的价格为 125—500 美元，而所有费用只需 92—177 美元，假设途中死亡率为 10%，则运送 300 名中国苦力，可获取 6150—81900 美元的净利。也就是说，苦力移民商可以从每个中国苦力获利 20.5—273 美元。运往秘鲁的利润更高，同样运送 300 名中国苦力，可以获得 43975—84475 美元的利润，人均 146.6—281.6 美元。与之相比，1845 年从非洲安哥拉贩运 500 名黑人奴隶到巴西，所能获取

① 《罗伯逊致哈孟德文》（1854 年 11 月 10 日）附件 1《1849—1854 年间，以殖民者的名称，在作工 5 年或 8 年的契约下受雇前往秘鲁的中国人数目表》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 2 辑，北京：中华书局，1980 年，第 89—91 页。

② 《外交部官员余尔本勋爵致殖民土地与移民委员会官员伍尔考特函》（1858 年 7 月 17 日）附件 1《英国驻哈瓦那总领事 J. T. 克劳福致外交大臣文》（1857 年 12 月 30 日），陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 2 辑，第 170 页。（原表中从中国装运的总人数、到达哈瓦那的总人数、途中死亡总人数以及平均死亡率均加总不准确，此系经过笔者重新计算得出，但到岸人数与途中死亡人数之和与装运人数仍不相符）

③ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, pp. 174-177. 1874 年 3 月，英国驻广州领事罗伯逊在给外交部的一封信函中，附录了一份 1845—1874 年 20 年间苦力出洋途中造反闹事及乘客遇难案件表，其中也列举了 1850—1872 年发生的 34 起事件。但该表没有列出死亡人数，其所列事件马尔书中并未全部包括。（《英国驻广州领事罗伯逊致外交部官员滕德顿函》（1874 年 3 月 31 日）附件 3《1845 年至 1874 年苦力船上造反闹事及船只乘客遇难案件备忘录》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 2 辑，第 476—484 页）另外，应该指出的是，关于苦力船上中国移民的确切死亡人数，不同研究者可能因所引用史料的来源不同而有所差异。以 1855 年美国苦力船 Waverly 号为例。美国学者马尔所列表中，船上人员为 450 人，暴乱中中国苦力死亡 251 人，途中死亡 312 人。而美国学者法利认为，该船死亡人数为 600 人。因为船上暴乱的苦力点燃船只后，船长和船员为了自己逃命，竟然封了船舱，导致 600 名苦力悲惨死亡。参见 M. Foster Farley, “The Chinese Coolie Trade, 1845-1875,” *Journal of Asian and African Studies*, vol. 3, no. 3-4, 1968, p. 260.

的利润也只有 15300 镑，合 68000 美元，人均 136 美元（见下表）。^① 这种超额的利润，使苦力移民商无视运输船只的条件而普遍超载，并因此进一步恶化了中国苦力在海上的生存环境。

苦力移民活动与黑人奴隶贸易利润比较表

	国别 (城市)	假设 人数	支出 单价	支出合计	售出单价	收入合计	净利润	人均利润
苦力 移民 活动	古巴	300	92—177	27600—53100	125—500	33750—135000	6150—81900	20.5—273
	秘鲁	300	150	45125	300—450	81000—121500	43975—84475	146.6—281.6
奴隶 贸易	巴西	500	23.4	11700	60	27000	15300	30.6
			(104)	(52000)	(267)	(120000)	(68000)	(136)

注：价格单位，古巴、秘鲁为美元，巴西为英镑（括号内为美元，“净利润”系原书按 1 美元等于 4 先令 6 便士计算得出，其余按 1 英镑约等于 4.444 美元计）；收入与利润原书均按 10% 的途中死亡率进行了扣除；秘鲁的利润中包括政府给予的每人 30 元补贴，该补贴于 1856 年停发；人均利润和秘鲁、巴西的支出单价系笔者计算而出。

资料来源：Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, pp. 142-143.

在殖民者和唯利是图的苦力移民商看来，来自东方的苦力移民与非洲奴隶没有什么不同，苦力途中死亡也因此视之为常。在中国出洋苦力去往拉美前，印度去往英属西印度的苦力运送途中也曾频繁发生死亡事件。据英国殖民部的粗略统计，仅 1844—1846 年，从印度加尔各答出发的 33 艘苦力船上（1844 年 4 艘、1845 年 21 艘、1846 年 8 艘），发生死亡事件的有 15 艘，死亡 284 人。其中，1844 年 1 艘，死亡 14 人；1845 年 10 艘，死亡 206 人；1846 年 4 艘，死亡 64 人。^②

霍利特在考察了前往秘鲁的中国苦力船只途中平均死亡率后，用若干事例说明，平均死亡率扭曲了苦力途中死亡的恐怖情况。^③ 即便如此，平均死亡率依然可以反映出洋中国苦力从离开祖国的那一天起就面临的生命威胁。

二、“可怕的灾难”——“蒙塔古夫人”号事件始末

在运送中国苦力前往拉美的船只中，最早发生海上死亡事件的是 1847 年 1 月和 3 月从厦门出发前往古巴哈瓦那的两艘船只，即西班牙籍船“奥格南多”号（Oquendo）和英籍船“阿及尔公爵”号（Duke of Argyle），它们分别装运了 220 人和 412 人，死亡 14 人和 38 人，死亡率分别为 6.36% 和 9.22%。^④ 而第一起引起广泛关注的中国出洋苦力海上大规模死亡事件，则是在 1850 年前往秘鲁的英国船“蒙塔古夫人”号上发生的。

1848 年 5 月，排水量 760 吨的“蒙塔古夫人”号满载着半岛东方蒸汽邮船公司（Peninsular and Oriental Steam Packet Company）的燃煤从南安普顿出发，前往亚丁。当时负责该船的船长

① Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, pp. 142-143.

② “Cooly Ships from Calcutta in Which Upwards of 12 Deaths Have Occurred,” May 27, 1847, CO 318/171, The National Archives, Kew.

③ David Hollett, *More Precious than Gold: The Story of the Peruvian Guano Trade*, p. 153.

④ Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, p. 372.

是威尔士 (Wells)。六周后, 威尔士不幸死亡, 大副史密斯 (Smith) 接替指挥, 成为新船长。在亚丁卸下货物后, “蒙塔古夫人”号前往孟买, 在那里装载棉花运到广州黄埔。之后在广州、厦门、上海和香港进行大米和食糖贸易运输。在此期间, “蒙塔古夫人”号曾停靠金星门。在那里, 船长史密斯与一个名叫摩尔 (Mur) 的西班牙人来往密切。于是, 摩尔租用了“蒙塔古夫人”号, 准备运送 450 名中国苦力到美洲。他以去加利福尼亚淘金为名与中国苦力签署了四年的劳动合同, 实际上是要将他们秘密送往秘鲁钦查群岛从事鸟粪装卸劳动。^①

1850 年 2 月 17 日, 该船从金星门出发, 船上有 500 多人, 其中包括 446 名中国苦力、四五十名英国船员和印度水手以及 5 名船东的学徒。^② 由于饮用不洁净的水、食用变质鱼, 中国苦力中很快出现了恶性痢疾, 离港后十天内就有 10 人死亡。之后, 死亡人数急剧增加, 甚至一天十几人。4 月 13 日, “蒙塔古夫人”号到达澳大利亚塔斯马尼亚岛港口城市霍巴特。此时, 已有约 200 名中国苦力、4 名水手和二副死亡。停靠霍巴特期间, 该船被部分隔离, 中国苦力不允许上岸。当地政府派医生检查了船上饮用水和供应品, 提出一些改善中国苦力生存条件的意见。同时, 船上补充了食品和饮用水, 但补充的大部分饮用水仍装在没有清洗的水桶中。在此期间, 又有 5 名中国苦力和 3 名船员死亡, 另有 1 名船员被留在当地医院。

在停留了 17 天后, “蒙塔古夫人”号离开霍巴特。6 月 27 日, 该船抵达秘鲁港口城市卡亚俄。卡亚俄省省长到船上视察, 随即船上人员被送到洛伦佐岛 (Island of Lorenzo) 隔离。中国苦力原以为要去加利福尼亚, 现在他们发现被骗了, 于是发生了暴动。史密斯船长向英国“无畏”号海军舰求救, 暴动被平息。7 月 9 日, “蒙塔古夫人”号船上人员的隔离解除。中国苦力

① “A Fatal Voyage,” *Freeman’s Journal*, July 30, 1852, *British Library Newspapers*, London. 关于租船人, 利物浦海运局 (Liverpool Local Marine Board) 在对大副帕菲特 (John Parfitt) 行为的特别调查报告中, 根据帕菲特的证词认为该船由在广州里奇 (Ritchie) 商行的合伙人摩尔 (Manual Mur) 租用 (有 Mur 的签名信为证); 而泰晤士警察分局埃文斯 (J. C. Evans) 的两份调查报告中, 第一份根据船长所述, 提到租船人是里奇商行 (the firm of Ritchie and Co.) 的摩尔 (Moore); 第二份根据幸存船员的证词认为“蒙塔古夫人”号是由美国驻广州领事里奇租用, 西班牙人摩尔押运。参见 Enclosure 4, Enclosure 2 (June 11, 1852), Enclosure 3 (June 21, 1852) in no. 1, Copy of a Letter from James Booth Esp. to Herman Merivale Esq., August 9, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, London: Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode, Printers to The Queen’s Most Excellent Majesty, For The Majesty’s Stationery Office, 1853, pp. 7, 2, 3, CO885/1/20, The National Archives, Kew.

② “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *The Times* (London, England), July 1, 1852, p. 5. *The Times Digital Archives*, Times Newspapers Limited. 关于船上中国苦力人数, 船长史密斯在接受调查时说有 447 人, 而大副帕菲特坚称为 446 人 (包括《泰晤士报》在内的当时报刊报道即为 446 人)。该船原定中国苦力人数为 450 名, 根据幸存船员所述, 有两三名因为感染上了性病, 被送回到岸上, 这又与船长所说的 447 人比较符合。但幸存船员对上船中国苦力只有一个概数 (440—450), 因此也不能就此断定 447 人是准确的。至于马尔书中列表显示的 440 人, 因表中还显示卡亚俄暴动时的死亡者中包括船长, 而这与事实不符, 故亦疑其数字并不完全可靠。基于上述原因, 本文采用 446 人的说法。关于船上总人数, 英国政府的调查和报刊都没有给出具体数字, 仅指不少于 500 人或约 500 人, 只有澳大利亚霍巴特的《殖民地时报》明确说是 503 人。分别参见 Enclosure 2 (June 11, 1852), Enclosure 4, Enclosure 3 (June 21, 1852) in no. 1, Copy of a Letter from James Booth Esp. to Herman Merivale Esq., August 9, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 6, 2, 3; Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, p. 176; “The Pestilent Ship, ‘Lady Montague,’” *Colonial Times* (Hobart, Tas.), April 16, 1850, <http://trove.nla.gov.au/newspaper/article/8767006>.

被转移到“路易莎”号(Louisa)上,并被送到钦查群岛——他们的真实目的地。

7月13日,史密斯在给船东的信上简要报告了航行中发生的事情。他说,船只在离开中国后不久,痢疾就开始在中国苦力中爆发,最终有274人被夺去了生命。^①1851年2月,“蒙塔古夫人”号回到香港。史密斯船长职务被船东从英国派来的肖乐(Le Shaw)代替。之后,“蒙塔古夫人”号在新加坡和印度港口城市马德拉斯停靠,装载食糖和牛角,然后绕过好望角回到英国。^②史密斯则随另一艘船回到伦敦。^③

1852年5月10日,“蒙塔古夫人”号返回伦敦。^④因从南安普顿随船出海的36名船员中只有不到半打的人回到英国(其中3名是南安普顿本地人,他们随船回了家),^⑤船上发生死亡灾难的消息陆续传出。5月29日,海员登记办公室致信贸易局,信中说“蒙塔古夫人”号船长留下了24名死亡船员的亲友表,表内死亡原因注明为“发现死在床上”,这些船员本应在1850年3月18日至7月1日合同期满。海员登记办公室认为,这是一起不同寻常的事件,着手进行调查是合符人心的。^⑥贸易局将之提交警察局调查。伦敦泰晤士警察分局随即派出专员调查“蒙塔古夫人”号上中国苦力和船员死亡情况,并于6月11日和21日向内政部提交了两份调查报告。报告认为,在这趟死亡之旅中,瘟疫是造成灾难的直接原因。而导致瘟疫产生与流行的因素是多方面的,如淤泥压舱物的瘴气、供应物资变质与短缺、船只拥挤且不通风、病人缺乏药物和照料,以及受到虐待等。^⑦在警察局的两份调查报告公布后不久,就有人建议,总检察长和副总检察长向内政大臣沃波尔(Spencer Horatio Walpole)提出,评估报告中的证据是否足以控告史

① Enclosure 2 (June 11, 1852), Enclosure 3 (June 21, 1852), Enclosure 4 in no. 1, Copy of a Letter from James Booth Esp. to Herman Merivale Esq., August 9, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 2-8; “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *The Times*, July 1, 1852, p. 5. 该船到达卡亚俄的日期,航海日志显示为6月27日,但据《泰晤士报》所引史密斯船长致船东的信中说的是6月20日。

② “A Fatal Voyage,” *Freeman's Journal*, July 30, 1852.

③ “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *The Times*, July 1, 1852.

④ J. H. Brown to J. H. Farrer, May 29, 1852, TS 25/615, The National Archives, Kew. 霍利特认为“蒙塔古夫人”号是1852年6月回到伦敦,这是不准确的。实际上,该船5月9日就抵达距离伦敦数十公里的格雷夫森德港,在那里停留了一天。参见 David Hollett, *More Precious than Gold: The Story of the Peruvian Guano Trade*, p. 154; “Ship News,” *Times*, May 10, 1852, p. 2, *The Times Digital Archive*, Times Newspapers Limited.

⑤ “News,” *North Devon Journal*, July 29, 1852, p. 6, *British Library Newspapers*, London. 此前《泰晤士报》的报道中认为只有3人随船回家,应该是指南安普顿的这3名本地人。

⑥ J. H. Brown to J. H. Farrer, May 29, 1852, TS 25/615, The National Archives, Kew.

⑦ Enclosure 3 (June 21, 1852) in no. 1, Copy of a Letter from James Booth Esp. to Herman Merivale Esq., August 9, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 4. 相对于“蒙塔古夫人”号死亡人数及其死亡原因的概括性叙述,关于另一艘英船“额尔金勋爵”号死亡事件的报告就显得详尽得多。1853年2月8日,英属圭亚那总督巴克莱(Barkly)致信英国殖民部大臣纽卡斯尔公爵(Newcastle),陈述了有关“额尔金勋爵”号死亡事件的调查情况并表达了自己对用补贴激励移民的态度,同时转交了一份由英属圭亚那一位熟悉中国人生活习惯和海域情况的政策院成员、卫生局长和警务总监(在事件发生后,总督指定这三人组成了一个“中国人委员会”调查此事)联署的调查报告。报告中附有该船沿途在新加坡、安杰尔、好望角装卸的货物清单、从厦门到德梅拉拉船上中国苦力生活用品清单、船上药品和医疗设备清单、死亡者名单(包括姓名、年龄、性别、死因及日期)、致病原因以及采取的医疗措施等。参见 Enclosure in no. 36, Copy of a despatch from Governor Barkly to the Duke of Newcastle, February 8, 1853, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 95-102.

密斯船长过失杀人，但两人认为这一指控证据不足。^①

与此同时，贸易局发现该船船东将一大笔不同寻常的“死人钱”（dead men's money）打入商船海员基金（the Merchant Seamen's Fund）。他们调取该船的航海日志，发现从金星门前往秘鲁卡亚俄途中的大规模死亡现象。^② 另外，一名来自南安普顿的学徒，他的朋友们由于他所经历的可怕事件，想取消期限未了的合同，但被船东拒绝。他要么继续上船履行合同，要么由他父亲支付 20 镑的罚金，但他无力负担罚金。他的母亲说服船东取消了合同。这也使政府了解到“蒙塔古夫人”号死亡事件的部分详情。^③ 在中国苦力及船员死亡事件发生两年后，这一灾难性事件终于引起英国政府的高度重视。英国舆论也一片哗然，伦敦《泰晤士报》、《每日新闻报》、《约克导报》、《自由人日报》、《北德文报》等媒体纷纷报道，甚至医学杂志《柳叶刀》也刊登了这一消息。它们都使用了“可怕的”、“恐怖的”、“令人震惊的”、“史无前例的”、“应受谴责的”等词语来描述这起事件。^④ 随着调查的深入和媒体的广泛报道，这起事件才得以曝光。

1854 年 6 月，贸易局官员法勒（Farrer）收到一份来自伦敦码头海员之家牧师的声明。从声明看，“蒙塔古夫人”号船难，除了责任疏忽外，似可控告史密斯船长涉嫌过失杀人。因为现有人作证指控船长蓄意将极为糟糕的食物分配给中国苦力。6 月 10 日，法勒去信内政部，说明这一情况，并告之海员之家一位刚离开“蒙塔古夫人”号的船员准备说出这一事实；同时转达贸易委员会的意见，建议内政部重新考虑此案。^⑤ 17 日，上议院贸易委员会再次致信内政部，指出如果检察官有充分证据，应该对史密斯船长进行指控。^⑥ 与此同时，贸易局和伦敦大都会警察局密切关注这位证人——“蒙塔古夫人”号的学徒、来自布莱顿的霍斯克夫特（William Hoscroft，即哈斯克夫特 Huscroft，英国《自由人日报》写作 Oscroft）的行踪，发现他已经登上“约书亚”号（Joshua），于 12 日离开伦敦，在南安普顿短暂停留后，21 日前往澳大利亚。^⑦ 虽然

① Fred Thesiger and Fitz Roy Kelly to Temple, July 5, 1852, TS25/615.

② “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *Times*, July 1, 1852, p. 5.

③ “News,” *North Devon Journal*, July 29, 1852, p. 6.

④ “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *Times*, July 1, 1852, p. 5; “Awful Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *Daily News*, July 1, 1852, British Library Newspapers, London; “Mortality on Board the Ship Lady Montague,” *York Herald*, July 3, 1852, p. 8, British Library Newspapers, London; “A Fatal Voyage,” *Freeman's Journal*, July 30, 1852; “News,” *North Devon Journal*, July 29, 1852, p. 6; “Immense Mortality on Board the Ship ‘Lady Montague,’” *The Lancet*, vol. 60, no. 1506, July 10, 1852, pp. 44-45. 关于“蒙塔古夫人”号发生大规模死亡事件的最初报道，见于 1850 年 4 月 16 日澳大利亚马斯塔尼亚的霍巴特《殖民地时报》。1850 年 4 月 13 日，该船到达霍巴特（该船大副所记的航海日志记载为 13 日，但《殖民地时报》报道是周五即 12 日晚到达霍巴特），在那里停留了 17 天，直到 4 月 30 日才离开。在到达霍巴特时，该船已有 194 名中国苦力死亡，此后到记者发稿时，又有六、七人死亡。《殖民地时报》记者担心，如果该船到达目的地（他认为是利马）而不停留的话，这起使人震惊的中国苦力死亡事件会被世界忽视。为了尽一个新闻记者的责任，他用悲愤的心情记录下了此事。另外，1850 年 7 月 23 日《香港纪事报》也有该船中国苦力海上死亡的报道。但这些报道都没有在英国本地引起关注。参见 “The Pestilent Ship, ‘Lady Montague,’” *Colonial Times* (Hobart, Tas.), April 16, 1850, <http://trove.nla.gov.au/newspaper/article/8767006>; 《英国驻广州领事罗伯逊致外交部官员滕德顿函》（1874 年 3 月 31 日）附件 3 《1845 年至 1874 年苦力船上造反闹事及船只乘客遇难案件备忘录》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 2 辑，第 476 页。

⑤ J. H. Farrer to H. Waddington, June 10, 1854, HO45/5814, The National Archives, Kew.

⑥ James Booth to H. Waddington Esq. June 17, 1854, HO45/5814.

⑦ James Booth to H. Waddington Esq., June 14, 1854; Ruhr Mayne to H. Waddington Esq., July 6, 1854, HO45/5814.

大都会警察局确认史密斯船长在利物浦，可以随时找到他，但可能是因为未及时阻止证人离境，笔者没有发现此案开庭审判的相关报道。

三、从不干预到力图管控：苦力海上死亡对英国苦力移民政策的影响

“蒙塔古夫人”号的目的地虽非英属殖民地，但此次死亡事件却是英国船只参与早期中国苦力移民时发生的一起严重事件。事件曝光后，不仅引起了英国国内舆论的强烈反响，而且同其后发生的其他苦力船只暴动与死亡事件一起，^①对英国对华苦力移民政策产生了深刻的影响。主要表现在以下两个方面。

一是对中国苦力移民模式的反思。中国东南沿海居民向外移民由来已久，19世纪20年代前主要是面向东南亚地区。随着世界资本主义的迅速发展和北美洲西部发现金矿而兴起的掘金狂潮，尤其是英法两国先后于1834年（1833年8月1日由议会通过）、1848年在其所属的西印度群岛各殖民地废除奴隶制度（并迫使秘鲁于1851年废除奴隶制度），^②以致造成劳动力短缺后，北美和拉丁美洲成为中国苦力移民的一个重要方向。英国政府对于殖民地从中国引进苦力持赞成态度，并希望能稳定地从中招收到高素质的农业劳动力。为此，英国议会曾于1848年9月通过一项法案，为南美洲、西印度和毛里求斯的英属殖民地政府提供数目不逾50万英镑借款的利息担保。1850年初，英国政府批准特立尼达、圭亚那等英属殖民地输入中国苦力。次年10月，英属西印度政策院通过法案，为鼓励英属圭亚那从中国输入苦力，决定每招募1人给予100银元的补贴，并从英国议会担保的借款中拨出5万英镑，专用于中国苦力移民。^③但由于清政府禁止其臣民出洋，英国政府并没有直接介入中国苦力移民的事务。

① 根据马尔的统计，1850—1852年，包括“蒙塔古夫人”号在内的10艘苦力船发生过暴动，其中6艘悬挂英国国旗。另据李春城等人研究，1851年12月至1852年10月，“当厦门的苦力贸易进入疯狂阶段时”，就接连发生了6起苦力暴动事件，其中有5起发生在英国的苦力船上，它们是“胜利”号、“比特利斯”号、“斯巴顿”号、“巴拿马”号和“吉斯特鲁德”号（马尔的统计中没有出现“斯巴顿”号，而且认为“胜利”号（Victory）、“比特利斯”号（Beatrice）是从金星门出发的，且“比特利斯”号悬挂的是秘鲁国旗）。李春辉、杨生茂没有说明数据来源。但彭家礼所列1850—1972年苦力船海上遇难事件表中，同一时期发生的6起苦力暴动事件船名及其船籍与此相同，仅有一点区别，彭著中“比特利斯”号的出发地是香港。参见Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, p. 176; 李春辉、杨生茂主编：《美洲华侨华人史》，第92页；彭家礼：《十九世纪西方侵略者对中国劳工的掳掠》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第4辑，第210—211页。

② 英国曾是黑奴贸易的主要参与者，随着废奴运动的发展，先后于1807年和1833年通过废除奴隶贸易法案和废除奴隶制法案。为了解放英属西印度的奴隶，英国支付了2000万英镑作为对奴隶主损失“财产”的“补偿”。不仅如此，英国还是推动其他国家废除奴隶制的最主要国家，秘鲁即是在英国的压力下于1851年废除了奴隶制。参见David Hollett, *More Precious than Gold: The Story of the Peruvian Guano Trade*, pp. 146-149。

③ No. 8, Copy of a letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., October 9, 1852; No. 4, Copy of a Letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., August 4, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 18, 13; 参见克里门蒂：《中国人在英属圭亚那》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第6辑，北京：中华书局，1984年，第6—7页；Persia Crawford Campbell, *Chinese Coolie Emigration: To Countries within the British Empire*, London: Frank Cass & Co. Ltd., 1971, p. 99。

当时苦力移民有四种模式：一是殖民地政策院通过正式法令鼓励从事中国移民的活动。早在 1844 年 6 月，英属西印度政策院就通过了一项名为《促进英属圭亚那输入中国人》的法令，鼓励以契约的形式引进中国苦力。但因印度移民数目增加等原因，该法令并没有落实，从中国输入移民的希望也没有实现。^① 1850 年和 1851 年，英属特立尼达和英属圭亚那分别通过法令，规定种植园主可以在签订 5 年正式服务合同的情况下引进中国苦力。二是殖民地政府直接补贴引进中国苦力。这实际上是第一种模式的延伸。如英属圭亚那的法令就规定，总督须在政策院的襄助与赞成下，定出他认为公平合理的补贴数额，补助从事苦力移民活动的商人，以弥补他们为苦力支付的船票和路途中的食宿费用。如前所述，法令在政策院通过后，英属圭亚那总督巴克莱宣布，补贴数额为每人 100 元。英属特立尼达也是如此，只不过每人 100 元的补贴承诺给了海德和济公司 (Hyde, Hodge, and Co.)。三是通过某些私人公司或者在华人中具有良好声望与信誉的公司操作。四是指定一个政府代理人从事移民工作。^② 这四种模式中，前两种是在英属西印度运行的，第三种除在英属西印度外，拉美其他地区、法属留尼汪岛和澳大利亚等地区也存在，如英商在厦门开办的德记洋行 (Tait and Co.) 和和记洋行 (Symes, Muir, and Co.) 都在从事中国苦力移民活动。这三种模式均系由商人或商行与种植园主签订协议后到中国招募、运送苦力，殖民地政府不直接经手办理苦力移民。第四种模式曾用于印度苦力移民，英属西印度委员会建议从中国引进苦力时也采用这一模式。^③

“蒙塔古夫人”号事件曝光后，1852 年 8 月 4 日，英国殖民部两名移民专员默多克 (T. W. C. Murdoch) 和罗杰斯 (Frederic Rogers) 联名致信殖民部常务次官梅利维尔 (Herman Merivale)，详细分析了上述四种移民模式的利弊。他们认为，在中国苦力移民事务中有两点需要特别注意。一方面，为了获得优质劳动力，有必要保证中国人在航行中的适当待遇，以及契约的公平性和合法性；另一方面，要避免英国政府与中国政府间的冲突。根据这两条衡量标准，四种移民模式中，第一种看似是不错的选择，但实际情况却是法令得不到遵守，形同虚设。第二种模式的好处是不会直接牵涉英国政府与中国政府的关系，但如果运送船只落入投机者或者不值得信赖的人之手，中国苦力的安全与航行中的待遇，以及合同的公平性、规范性就得不到保证。第三种模式可以确保船上中国苦力移民的待遇，也不直接牵涉政府，但成本可能过高。而且，如果中国政府进行干涉，经营此事的私人公司可能会期待英国政府给予支持，一旦得不到支持，他们可能会提出投诉和索赔。第四种模式综合了许多优势，是最优选择。政府代理人在选择中国苦力和保证苦力待遇上将发挥他人无法替代的作用；合同也将规范并能解释清楚。^④ 也就是说，这种模式既能执行政府支持英属西印度引进中国苦力的政策，又能避免英国政府因直接违背清政府禁止华人移居海外的政策而引发外交纠纷。因此建议采用第四种模式，即指定一个政府代理人从事苦力移民的工作。

① 克里门蒂：《中国人在英属圭亚那》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第 6 辑，第 5—6 页。

② No. 4, Copy of a letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., August 4, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 13-14.

③ 这些移民模式有一个共同特点，即从招募、装运到雇用华工，由外国人直接主宰。这与鸦片战争前从移民招募、转运到定居都有赖于业已存在的中国人的传统移民模式迥然不同。其结果是导致前者在移民区难以形成华人社会，即使形成也难以长期延续，而后者则是在移入地形成一个由共同方言、血缘宗亲及同乡地缘关系构成的华人社会。中国人移民海外的不同模式，参见孔飞力：《他者中的华人：中国近现代移民史》，李明欢译，南京：江苏人民出版社，2016 年，第 105—106 页。

④ No. 4, Copy of a letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., August 4, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 14.

殖民部同意了二人的意见，决定使用政府代理人模式。8月30日，殖民部就此事去信外交部，告知殖民部的决定并建议指派一位绅士代表政府利益组织移民活动。同时，它还询问外交大臣是否仔细考虑提出有关立法条例的建议。^①

与此同时，苦力船上的大批中国苦力死亡与暴动现象，也引起了英国驻华官员的关注。1852年5月17日，英国驻华商务代理总监包令致信外交大臣马姆斯伯里（Malmesbury，又译马姆兹伯利），报告了英国军舰应请援助美国苦力船“罗伯特·包恩”号的情况。1852年，“罗伯特·包恩”号从厦门前往旧金山，因船长借口清洁卫生强行剪掉中国苦力的辫子，引起苦力暴动，杀死船长、大副及部分船员，英国军舰收到求援信后立即驰援，余下船员设法控制了船只，在英舰到达前将船开回了厦门。这份报告中还提到了由于运送中国苦力船只船长的严重过失，最近屡次发生类似“罗伯特·包恩”号船的事件，已经有几位船长和大副被杀死，几艘船被中国苦力劫去。包令指出，英国的移民法律已为船上的中国苦力提供了安全和舒适方面的保障，可是这些规定难以抑制贩卖苦力商人的贪欲。^② 1852年9月1日，驻上海领事阿礼国在致包令的信中明确指出，如果英国政府打算有效地推动大规模且有组织的移民出洋，就有必要委派专职人员，授权其在中国监督管理移民事务，并直接向政府负责，更为重要的是，这个人不能是在华经商的商人或代理商。^③ 这说明，在一系列中国苦力的惨剧或暴动后，无论是远在伦敦的英国政府部门，还是在华英国官员，都认识到必须改变不加监管的苦力移民活动。

对政府介入中国苦力移民，英国外交部的态度比较谨慎。1852年9月7日，外交部在回复殖民部的信中指出，在中国从事苦力移民活动是违背中国法律的，苦力移民模式的调整并不能改变这一点。外交部认为政府代理人模式是苦力移民模式中最容易被接受的，但其仍然建议殖民部，代理人应是经过精心挑选的，在给代理人的指示中应该明白无误地指出，要尽可能避免公开违背中国法律，不要漠视中国当局的禁令。同时，外交部还告知包令，代理人是与中国签订了友好条约的政府代表，要以一种负责任的方式发挥作用，尽量不要引起中国当局的反对或者尽可能少地吸引他们的注意。^④

实际上，在殖民部两名移民专员的信中，已经推荐了怀特（J. T. White）作为英国政府办理中国苦力移民的代理人人选。怀特是英属西印度派驻印度加尔各答办理印度移民事务的助理专员，^⑤ 1850年9月曾受英属圭亚那和英属特立尼达派遣前往中国收集苦力移民信息，以便为打

① No. 5, no. 2, Copy of a letter from T. F. Elliot Esq. to the Right Hon. Lord Stanley, August 30, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 17, 12. 这是两封发信人、收信人和时间相同但内容不同的信。从内容看，No. 5 应该是前一封，这封信告知外交部，有些殖民地为了引进中国苦力通过了法律，并建立了基金，但考虑到此事的性质和从外国引进移民的困难，殖民部认为有必要了解外交部对该事件的看法。信中还表达了对第四种移民模式的支持。No. 2 主要是询问外交部对于苦力移民是否考虑提出立法建议。

② 参见《包令致马姆兹伯利文》（1852年5月17日），陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第2—3页。包令这里所说的英国移民法律，是指英国乘客法案，该法案规定在热带航行的船只应为每一位乘客提供15平方英尺的舱位，但法案并不适用于中国苦力，后来的中国乘客法案中也没有采用该法案中的舱位标准。

③ 《包令致马姆兹伯利文》（1852年10月1日）附件4《上海领事阿礼国致包令的报告》（1852年9月1日），陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第27—28页。

④ No. 6, Copy of a letter from H. U. Addington Esq. to Herman Merivale Esq., September 7, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 17.

⑤ Persia Crawford Campbell, *Chinese Coolie Emigration: To Countries within the British Empire*, p. 93.

开中国苦力前往英属西印度的大门铺路。^① 他在槟榔屿和新加坡等地了解华工情况后，于1851年5月到达香港，并在厦门等地考察，直到次年6月才经新加坡回到伦敦。在当年夏天致英属圭亚那总督巴克莱的一系列信件中，怀特详细介绍了中国劳动力的种种优点，并极力建议引进中国苦力。^② 怀特的信件由巴克莱送交英国殖民部。英国政府确定以政府代理人的模式为英属殖民地引进中国苦力后，怀特即被正式任命为英国政府驻中国（香港）的移民代理，负责英属西印度在华苦力的招募工作。^③

使用政府代理人从事中国苦力移民活动，是英国政府从不直接干预到寻求苦力移民合法化的一种过渡措施，目的是既能使英属西印度在中国沿海地区的招工活动受到有效管控，顺利招到中国苦力，减少航行途中的苦力死亡；同时又能避免直接违背中国法律，导致外交冲突。事实证明，这一移民模式起到了一定作用。例如，怀特以移民代理身份到达中国前，“额尔金勋爵”号和“格林丹娜”号（Glentanner）分别载着154名和305名中国苦力先后从厦门出发，前往德梅拉拉。途中“额尔金勋爵”号死亡69人，“格林丹娜”号死亡43人。怀特抵达中国后，对载有352名中国苦力前往英属圭亚那的“山缪尔·波廷顿”号（Samuel Boddington）、载有254人前往特立尼达的“克拉兰顿”号（Clarendon）以及载有445人的“澳大利亚”号（Australia）登船检查，结果除“山缪尔·波廷顿”号途中死亡52人外，另两艘船只的海上死亡率大大降低，“克拉兰顿”号降至3人，“澳大利亚”号死亡13人。“山缪尔·波廷顿”号死亡率虽然仍较高，但是在异常不利的环境下发生的。^④ 但代理人模式并未能从根本上解决苦力途中死

① No. 4, Copy of a letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., August 4, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 13.

② J. T. White, Esq. to Governor Barkly, June 21, July 19, August 21, 1851, *Colonial Office: Emigration from China to West Indies*, December 22, 1851, London: Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, Printers to the Queen's most Excellent Majesty, For Her Majesty's Stationery Office, CO885/1/19, The National Archives, Kew.

③ 1852年10月，英国殖民部在给怀特的任命指示中指出，移民代理人办事处设在香港，以此展开招工活动，但在不致引起中国政府或其地方当局明确反对的情况下，也可到香港总督指定的其他港口进行苦力招工。此次招工首先是满足英属圭亚那和特立尼达的需要，其次是在政府监督下为其他英属西印度招工。指示强调，代理服务只是一项过渡时期的办法，该项任命也并非永久性质。怀特到香港后，顺利完成了1852年的招工任务。1853年，怀特再次获得任命。同时，殖民土地与移民委员会、代理商务总监包令、怀特和英属西印度有关方面再次确认，怀特在香港设立总办事处，作为招工活动的基地，并仅从香港发送苦力移民出洋。但该年招工季，由于西方国家从中国招募苦力的竞争相当激烈，香港船运价格高涨，怀特擅自委托德记洋行派船前往非条约口岸南澳招工。这被认为公然不顾中英两国所订条约和王后的有关敕令，因而受到外交部的训斥。1854年6月，怀特被召回英国，不再受命。参见 Enclosure (October 1852), no. 8, Copy of a letter from the Colonial Land and Emigration Commissioners to Herman Merivale Esq., October 9, 1852 in no. 9, Copy of a letter from T. F. Elliot Esq. to the Colonial Land and Emigration Commissioners, October 20, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 20-21, 21; 《英国殖民部官员梅利维尔致英国外交部官员阿廷顿函》（1853年9月15日）附件1《殖民土地与移民委员会致梅利维尔函》（1853年7月27日）、《梅利维尔致阿廷顿函（摘要）》（1854年3月28日）附件2《怀特致殖民土地与移民委员会文（摘要）》（1853年12月10日）、《阿廷顿致梅利维尔函（摘要）》（1854年4月4日）、《梅利维尔致哈孟德函》（1854年6月12日），陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第39、48、56—57、58页。

④ No. 35, Copy of a despatch from Governor Barkly to the Right Hon. Sir John S. Pakington Bart, January 24, 1853; Enclosure in no. 36, Copy of a despatch from Governor Barkly to the Duke of Newcastle, February 8, 1853; Enclosure 1 (March 9, 1853) in no. 38, Copy of a despatch from Governor Henry Barkly, Governor of British Guiana, to the Duke of Newcastle, March 12, 1853; No. 43, Copy of a despatch from

亡问题。另一方面，政府代理人模式的选择也表明，对于英国而言，从中国招募苦力的移民活动，不再只是殖民地政府鼓励和市场旺盛需求刺激下的商人逐利行为，而是由政府直接授权操作、具有外交风险的官方行为。这为后来英国政府寻求与广东地方政府和中央政府谈判，解决苦力移民合法化问题打下了伏笔。

二是制定中国乘客法案。“蒙塔古夫人”号中国苦力死亡事件的调查报告中，多次强调船上的中国苦力受到虐待——不仅船上的供应物品变质、短缺，因超载而过分拥挤致使空气不畅通，中国苦力还经常遭受船长的鞭打。此后发生的海上中国苦力暴动与死亡事件也多与这种状况有关。英国政府深感缺乏对这类事件进行有效干预的法律手段，因此在“蒙塔古夫人”号灾难曝光后，就开始考虑制定相关法律，并于1855年8月出台了《中国乘客船管理法案》(An Act for the Regulation of Chinese Passenger Ships)，简称《中国乘客法案》(Chinese Passengers Act)。

对于海上客运问题，英国政府一直比较重视。早在1803年，英国议会就通过了《船舶客运法案》(Passenger Vessels Act)，对前往北美的船只卫生、食品和舒适度提出了要求。1850年，英国议会通过的《商船海运法案》(the Mercantile Marine Act)，赋予贸易局监管责任，并对船长、大副和船员的权利与义务作了规定。一方面由于当时中国苦力移民规模较小，船上的大规模死亡事件与苦力暴动事件较少；另一方面英国政府了解清政府禁止中国人移民海外的法律政策，因而除了提醒本国商人注意遵守中国法律外，没有直接干预英国商人和英国船只的苦力移民活动。基于这两方面的因素，早期并没有制定专门针对中国苦力移民的法律法规。“蒙塔古夫人”号事件发生后，有舆论反思这一事件的影响，认为它揭开了海上中国苦力暴动的秘密。^①英国社会由此要求对向英国殖民地移殖苦力和运载中国苦力出洋的英国船只进行严格监管的呼声也日益高涨。同时，日益猖獗的非法苦力移民活动及其带来的诱拐和绑架问题，以及苦力海上大规模死亡问题，都威胁着英国的贸易利益与国际声誉。因此，英国政府一方面确立以政府代理人模式介入中国苦力移民活动，另一方面抓紧国内立法，试图通过限制船只的运载量，提高苦力船的舱位标准和保障船上供应品的质量，减少死亡事件和苦力暴动的发生。

1852年7月20日，就在“蒙塔古夫人”号事件曝光后不久，马姆斯伯里在致包令的信中指出，英国政府了解从中国装运苦力出洋的英国船上所发生的严重不正常事态，如“蒙塔古夫人”号船上所载苦力一类的中国乘客曾在航行途中死亡多人，造成极高的死亡率，另一只英国船“苏珊娜”号上也发生苦力大批死亡的情形。马姆斯伯里认为，英国的现行法律使政府无法对这类案件进行有效的干预，为此政府正在考虑是否应为这类案件制定可以适用的法律。^②10月18日，外交部在给殖民部的信中进一步指出，由于中国人移民是违背该国法律的，因此英国政府不便提议由立法机构或在立法机构授权下通过法律，管理在中国土地上的移民活动。但只要这样的移民活动是在英国殖民地港口进行的，殖民地立法机关就可以作出规定，以防止运送中国

Governor Lord Harreis to the Duke of Newcastle, May 7, 1853, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, pp. 91, 95, 108, 131-132; 《英国殖民部官员梅利维尔致英国外交部官员阿廷顿函》(1853年9月15日)附件1《殖民土地与移民委员会致梅利维尔函》(1853年7月27日)，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第37、39页。有学者认为，第一艘装运中国苦力出现在英属西印度的船只是从南澳出发，于1853年3月到达特立尼达的“澳大利亚”号。(参见 Basil Lubbock, *Coolie Ships and Oil Sailors*, p. 50) 这是不准确的。

① “A Fatal Voyage,” *Freeman's Journal*, July 30, 1852.

② 《马姆兹伯利致包令文》(1852年7月20日)，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第4页。

苦力的船只在旅途中发生任何恶行。^① 鉴于当时苦力船的超载是非常普遍的现象，许多船只没有为苦力提供休息的舱位，苦力只能直接挤在甲板上睡。^② 因此，英国政府在制定针对中国苦力的法案时，舱位问题一直是一个重要的考虑因素。英国驻广州、厦门等地官员认为，前往英属西印度的中国苦力应当得到与前往纽约的爱尔兰移民相同的待遇和保障，船只在甲板之间必须有宽敞的舱位。他们建议在装运中国苦力的英国船上施行按人道原则制定的《英国乘客法案》，而不是把他们像奴隶一样塞进狭小而拥挤的船舱里。^③ 英属圭亚那所派负责“额尔金勋爵”号苦力死亡事件调查小组和香港当局指派负责调查“伊米格兰特”号事件的委员会赞同这一意见。但施行《英国乘客法案》的建议没有被采纳，15平方英尺的舱位标准也遭到了殖民部下设机构殖民土地与移民委员会的明确反对。其主要理由是，实施这一标准，将使运输中国苦力的英国船只减少25%的载运量，大幅度提高运费成本；另一个原因是，他们认为中国苦力出洋途中的死亡率与船上的拥挤或通风设备不良并无关系，没有理由认为死亡率高是由于舱位不够。因此，该委员会建议舱位采用印度苦力的标准，即12平方英尺。^④ 香港副总督凯英也认为，每一成年乘客在上层甲板有12平方英尺的舱位、底舱有24平方英尺的舱位，两层甲板之间的高度为6英尺，这样的空间对于船上所载中国苦力来说足够充分，船东（船长）们对此也很满意。^⑤ 12平方英尺舱位标准的建议最终被英国政府采纳。

1855年8月，英国议会通过《中国乘客法案》。法案对装载20名以上亚洲人、超过7天航程且从香港出发的船只和从任何中国口岸或沿岸100英里范围内出发的英国船只的中国苦力运输进行了比较严格的规定，对违反该法案者也规定了诸多惩罚措施。法案授权香港立法机构制定具体的规章制度，香港总督则依据此法案以公告的形式宣布中国苦力运送船只的航行日期。法案规定，客船必须将船只载客数量、目的地和计划航行时间告知移民官员，并确保船上有医生和翻译。法案对船上设施设备，包括食品、药品、水等在内的供应品的数量、质量和贮藏条件，以及乘客的空间，作出了详细的要求。关于舱位空间，法案规定甲板间舱位每位12周岁以上的成年乘客至少有12平方英尺和72立方英尺；上层甲板也要留足每位成年乘客5平方英尺的空间供其使用。法案还赋予移民官员登船检查的权力。在未满足上述条件的情况下，移民官员不得发给通行证。没有移民官员发放的通行证，任何苦力船只都不准离港。同时，法案还规定，移民官员在发给通行证前，必须召集中国苦力，确定他们知晓自己的目的地并理解其签订的服务合同的性质。如果有任何中国苦力健康状况不佳、没有被给予足够的待遇、合同不公平或者

① Copy of a letter from the Right Hon. Lord Stanley. to Herman Merivale Esq., October 18, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 12.

② 根据幸存船员的说法，“蒙塔古夫人”号上的中国苦力直接睡在底层甲板上。Enclosure 3 (June 21, 1852) in no. 1, Copy of a letter from James Booth Esp. to Herman Merivale Esq., August 9, 1852, *Correspondence Relative to Emigration of Chinese Coolies*, p. 3.

③ 分别参见《包令致马姆兹伯利文》(1852年9月25日)附件1《驻广州领事埃姆斯雷致包令文》(1852年8月25日)、附件3《厦门领事馆第一帮办温彻斯特博士关于移民出洋问题的笔记》和《附言》(1852年8月26日)，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第9—10、16、22页。

④ 《英国殖民部官员梅利维尔致英国外交部官员阿廷顿函》(1853年9月15日)附件1《殖民土地与移民委员会致梅利维尔函》(1853年7月27日)、《纽卡索尔公爵致香港总督文瀚文》附件1《殖民土地与移民委员会的报告》(1853年8月19日)，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第39—40、140页。

⑤ 《殖民部官员J. 皮尔致哈孟德函》(1854年9月7日)附件《香港副总督凯英致纽卡索尔文》(1854年6月5日)，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第84页。

有理由相信在招募的过程中存在欺骗和暴力行为，移民官员有权扣押船只。^①

《中国乘客法案》的颁布实施，在一定程度上体现了英国政府减少中国苦力海上死亡与暴动发生、控制非法苦力移民活动，使苦力运输人道化的努力，也在一定程度上减少了中国苦力船上暴动事件的发生。^②但更高的标准与严格的监管一方面挤压了商人的利润，致使英属西印度中国苦力的价格提高，招工进展不顺；另一方面又将非法苦力移民活动驱往缺乏监管的澳门、金星门等地。^③在这些地方，即使是英国苦力船只也不断地侵蚀该法案，拒绝将船只开往香港领取移民文件，^④诱拐、绑架中国居民从事海外苦力劳动的现象更加猖獗。因此，出洋苦力海上死亡和暴动事件总体上并未得到遏制。

英国方面始终认为，清政府的海外移民禁令是难以消除苦力移民中各种问题的主要障碍。为此，在“蒙塔古夫人”号事件曝光后，英国政府就曾探讨过与清政府谈判使苦力移民活动合法化的问题，希望通过条约使苦力移民在中英双方的合作下得到控制和监督。^⑤1855年《中国乘客法案》的实施并未能完全阻止苦力招募活动中的诱拐和绑架等非法现象和苦力死亡现象。英国政府由此进一步认识到，与中国政府或其地方当局谈判，促使苦力移民合法化或许是杜绝苦力移民活动流弊发生的唯一办法。于是，它加紧向广东地方政府和中央政府施加压力，要求其放松乃至解除中国居民移居海外的法律限制，并在1859年英法联军占领广州期间迫使番禺、南海知县和广东巡抚柏贵颁布告示，允许中国苦力出洋，随后又在1860年把苦力移民合法化写入《北京条约》，从而解决了苦力移民合法化问题。^⑥即是说，苦力移民的合法化问题，在19世纪50年代末60年代初演变成中英关系的一个重要方面。继英国之后，法国、西班牙和美国也相继与清政府签订了包含准许中国苦力出洋相关条款的类似条约。虽然如此，中国苦力移民活动中的非法行径和中国苦力出洋途中的死亡现象，直至1874年3月葡萄牙政府在国际社会尤其是英国施加的强大压力下禁止中国苦力从澳门上船出洋、非法苦力移民活动从法律上被终止，才

① Chinese Passengers Act, 1855, FO97/101, The National Archives, Kew.

② 根据马尔对68艘移民船上苦力暴动事件的统计，发生在13艘英国船上的暴动主要集中在1855年前，其中1850—1853年的4年间就有7起，而1855—1872年的13年间减为6起（包括1855年的Samuel Enderby号）。从香港出发的船只仅为3艘，从澳门出发的则有34艘。参见Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, pp. 176-177.

③ 1855年10月6日，包令在致信威廉·莫尔斯沃士爵士的信中指出：“从中国的合法开放口岸移民出洋活动现在差不多完全停止了。招运移民出洋的事目前集中在未经开放，并且远离英国领事控制范围之外的非法地点进行，主要是汕头南澳、金星门和澳门。从这些地方出洋的移民不是由英国船装运，也不是女王陛下的臣民经手招到的。”（《包令致威廉·莫尔斯沃士爵士文》（1855年10月6日），陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第2辑，第149—150页）由此可见，《中国乘客法案》的实施，在其法力范围内，一定程度上起到了控制非法苦力贸易活动的效果。

④ Persia Crawford Campbell, *Chinese Coolie Emigration: To Countries within the British Empire*, p. 115.

⑤ M. Foster Farley, “The Chinese Coolie Trade, 1845-1875,” p. 265.

⑥ 关于英国政府寻求中国苦力移民合法化的更多考察，参见Persia Crawford Campbell, *Chinese Coolie Emigration: To Countries within the British Empire*, pp. 112-127；李家驹：《清政府对华工出洋的态度与政策》，《近代史研究》1989年第6期；彭家礼：《十九世纪西方侵略者对中国劳工的掳掠》，陈翰笙主编：《华工出国史料汇编》第4辑，第221—228页；粟明鲜：《广州华工出国合法化的过程——英法联军占领广州时期华工出国问题研究之一》，《东南亚研究》1990年第3期；《广州华工出国合法化的内外因素——英法联军占领广州时期华工出国问题研究之二》，《东南亚研究》1990年第4期。

得以真正好转。

结 语

英国关于中国苦力移民的政策经历了从间接支持到直接插手，从不干预到力图管控的过程。19世纪三四十年代英法相继废除奴隶制后，吃苦耐劳、勤劳俭朴的中国劳动力引起了西方殖民者的极大兴趣。他们采取了多种措施，积极引进中国苦力。英国政府对此也基本持赞成的态度。但一方面为了避免因违反清政府禁止本国居民出洋的法律而产生外交冲突，英国政府除了为殖民地政府提供包括引进中国苦力在内所借款的信用担保，以鼓励殖民地的招工活动外，并没有直接介入中国苦力移民事务。另一方面，相比于主要是由各国商人组织、参与的苦力移民活动，英国政府更希望建立稳定的、能招收到经过自己精挑细选的高素质劳动力的招工制度。1852年夏，英船“蒙塔古夫人”号及其后几起苦力海上大规模死亡与暴动事件的曝光，震惊了英国社会。英国政府由此确立了既不直面中国禁止移民的法律政策又能对苦力移民加以监督和检查的政府移民代理人模式，以此作为中国苦力移民合法化的过渡措施；同时加快制定针对中国苦力移民的法律，试图管控英国船只、英国殖民地港口和中国条约口岸的非法苦力移民活动，减少苦力运送途中的死亡现象。其结果在一定程度上抑制了香港和条约口岸的非法苦力移民活动，改善了苦力移民途中的待遇，但总体上未能达到减少苦力海上死亡的目的。为此，第二次鸦片战争期间，英国联合法国先后迫使广东地方当局和清政府解除中国居民移民海外的法律限制，并以条约形式确认了英法在华招工的合法性，从而消除了英国方面认为的产生苦力海上死亡及移民活动中各种流弊的一个主要障碍。但苦力移民活动中的非法行径和苦力出洋途中的死亡现象，直至19世纪70年代才真正得以好转。

〔作者汤水清，江西省社会科学院研究员。南昌 330077〕

（责任编辑：武雪彬）

periods, but was replaced alternatively by “restraining commerce” and “allowing commerce” from the time of Warring States and the Qin and Han dynasties to the Tang dynasty. It was resurrected in the Song, when “restraining commerce” and “developing commerce” entered a new phase that lasted to the Yuan dynasty. Under the Ming, the policy of restraining commerce still existed, but with the passage of time it had become a spent force, while the policy of developing commerce had been implemented at the national level and permeated many Ming economic and social institutions. The curtain fell on the policy of restraining commerce no later than the Wanli period, with the formal establishment of the policy of developing commerce. The “valuing commerce” approach was simply an element in and surface manifestation of “developing commerce.”

Chinese Coolie Deaths in the 1850s and Their Impact on British Immigration Policy

Tang Shuiqing (54)

In the 1830s and 1840s, after the British and French had abolished slavery in their Latin American colonies, Western colonists and local governments took a number of measures to actively recruit Chinese laborers. The large profits and lack of supervision made the organizers of such shipments ignore the conditions on board and the state of coolies, leading to the frequent large-scale occurrence of deaths at sea. In 1850, the deaths of Chinese coolies on the British ship “Lady Montagu” shocked British society. This incident and its successors made the British government change the policy of not intervening directly in coolie emigration and established a government agent emigration model that not only avoided direct clashes with Chinese law but also supervised and checked coolie emigration and drew up laws governing the situation, in an attempt to control and manage illegal coolie emigration on British ships, in the British colony of Hong Kong and in the Chinese treaty ports, and to reduce deaths in transit. This had a certain effect on reducing coolie deaths at sea, and also had a far-reaching impact on the legalization of coolie emigration.

The Dissemination, Understanding and Application of the Concept of “Modernization” (Xiandaihua 现代化) in the Republic of China

Huang Xingtao and Chen Peng (70)

“Modernization” has been one of the most important concepts in China over the past century. It first took off in China in the late 1920s and early 1930s, in multiple international and domestic contexts that merit study. When the concept was introduced, it was applied in pursuit of the overall call for “national modernization,” and expressed a comprehensive intellectual trend that synthesized multidimensional transformations. There was not, as previous scholars thought, a clear change from valuing culture to valuing society and the economy. In the 1930s and 1940s, the term spread even further afield and intellectuals’ understanding of the concept also deepened, but the relationship between “modernity and tradition” was not then a conscious proposition in intellectual history. The Kuomintang, the Communist Party and the Chinese Youth Party used the concept of “modernization” to carry out social and political mobilization and even history writing in accordance with the needs of their respective political positions and ideologies. History writing on the lines of the revolutionary history model created by the Communist Party not only applied the concept of “modernization” but also concerned itself with analyzing and interpreting the logical relationship between “revolution” and “modernization.”

The Relationship between the Communist Party of China and the Soviet Union during the Acceptance of the Japanese Surrender

Zhou Jintao (91)

After Japan’s unconditional surrender, the issue of who would accept the surrender became the focus of a struggle between the KMT and the Communist Party of China. Bearing in mind specific Soviet interests in China, the Soviet Union explicitly supported the KMT as the legitimate actor in accepting the surrender. However, with the increasingly evident conflict between the US and the Soviet Union, especially the close relationship between the US and the KMT, the Soviet Union’s strategic interests in the Far East and its privileges in China were threatened, which led to their thinking of Soviet China policy. Although it still nominally recognized the legitimacy of the KMT as recipient of the surrender, it in fact mounted a strong resistance to the KMT takeover of the Northeast while at the same time increasing its support for the Communist Party’s armed move into the region. Upholding the principles of independence