

太平洋邮船公司从上海到美国的定期航班

[日] 松浦章

一

1847年,容闳首次前往美国留学。1828年11月17日,他生于广东南屏镇(近澳门),其少年时代就读于澳门的马礼逊(Morrison School)学校。1847年,他获得了一个偶然的可以前往美国留学的机会。容闳所搭乘的前往美国的航船,是从广州的黄埔港出发的阿立芬特兄弟公司(The Olyphant Brother Co.)的亨特利思(Huntress)号帆船。此船于1847年1月4日从黄埔港出帆,受东北风的影响到达南半球大西洋上的圣希利那岛(St. Helena)中转停泊并补充食物和饮用水,后又经由约姆司旦(Jamestown),于1847年4月12日最终到达纽约。此航程一共花费了99天。也就是说,从广州到达纽约,即使乘坐当时最快的帆船也需要花费3个月左右的时间。因此如从中国搭乘这一类船只前往美国的话,是需要如此多时日的。作为时代的变革,1871年阿立芬特兄弟汽船公司开设了上海直接前往美国的定期航路,上海也因此成为新文化导入的窗口。

本文所叙述的,是同样令上海成为新文化导入窗口的美国太平洋邮船公司,所开设的美国与上海之间的航路。

美国太平洋邮船公司,是于1848年4月由纽约商人组织,并

获得纽约州政府许可而成立的合资公司(Pacific Mail Steamship Company, P. M. S. S. Co.)。此公司在美国政府的许可下,不仅从事巴拿马海峡与加利福尼亚之间的运输,还开设了将加利福尼亚农产品运往美国东部的运输服务。1849年开始在加利福尼亚州掀起的淘金热大大推动了旧金山的发展。另外,太平洋邮船公司对亚洲也有很大兴趣,在日本门户开放不久,就立即开设了经由日本横滨港前往香港的航路;从旧金山起航经由日本到达上海的航路,亦在同时开设。以太平洋邮船公司之汽船作为工具的上海前往美国新大陆的航路,也因此展开。

二

1871年1月3日在上海发行的英文报纸“*The North-China Daily News*”(《字林西报》^①)中,刊登了两条大致内容如下的广告。

第一条广告:

太平洋邮船公司与中央联合太平洋铁路公司之汽船大共和(Great Republic)号的船长 Freemans 上尉,将于1871年1月23日或其前后离开横滨港前往旧金山。此船也运载和搭乘前往美国、加拿大、南美洲以及欧洲的乘客和邮件、货物等。

本公司的另一汽船哥斯塔利亚(Costa Rica)号的船长威廉姆斯上尉,也将于1871年1月12日或其前后经由沿海港口离开上海,再与本公司汽船在横滨会合。哥斯塔利亚号将于1871年2月16日经由旧金山,乘客可在此搭乘中央联合

^① 《字林西报》是从1864年7月1日到1951年3月31日发行的英文日刊报纸。参见王桧林、朱汉国主编《中国报刊辞典(1815—1949)》,上海辞书出版社1992年版,第4页。

太平洋公司开设的每日出发的列车或者货运火车前往纽约以及其他主要城市,再转乘大西洋航路。乘客也可以在纽约选择前往法国、德国、意大利等国的船只。

本公司亦发行前往旧金山的船票和货物托运单,以及从那里搭乘铁路转乘前往欧洲的船票和货物托运单。购买前往旧金山以及更远目的地的头等舱乘客,可以携带 250 磅的免费手提行李。如果搭乘每日运行于旧金山与纽约之间的列车,将需要 6 天 20 小时的时间,行驶距离为 3 312 英里。从旧金山前往纽约的宫廷式卧铺列车也是每日运行,此列车中设有餐车和卧铺车厢,其目的是希望能带给旅客快捷舒适的旅途体验。

直达票价:上海—纽约 419 美元;上海—欧洲 499 美元(可根据所选目的地加算船费)。若在纽约或者在途中的中转港下船,5 岁以下孩童免费,5 至 12 岁孩童半票。

船票可由代理店购入,若在乘船后购入,则需加额 10% 的费用。从代理店获取的货物托运单复写件的旅客,为了您货物的顺利搭载请出示您的托运单。若托运茶、牛奶以及其他货物前往美国或是欧洲,将会非常受欢迎。

如利用铁路,从旧金山到纽约,运输丝绸需要 12 天时间,运输茶叶或者其他商品则需要 18 天时间。

关于货物的详细运费,可以从本公司或者代理店处获知。行政总裁 F. BOWMAN(鲍曼)代理人 tf2259,上海,1870 年 12 月 14 日。

第二条广告:

通告:上海分公司的 New York(纽约)号、Costa Rica(哥斯塔利加)号、Oregonian(俄勒冈)号、Golden Age(黄金时代)号、Ariel(艾莉儿)号汽船,将于每月的 1、9、13 和 23 日离港出发前往长崎、兵库和横滨。它们将于 13 日前后与从横滨出

港的本公司前往旧金山的汽船会合。本公司发售前往旧金山、纽约和欧洲的货物运输许可证(包括途经巴拿马或陆上铁路)。另外,本公司还发售前往旧金山、纽约和欧洲的直达船票(包括 Overland 铁路公司的车票)。

货物和船票的预约,请联系代理人办公室:新共济会大楼。行政总裁 F. BOWMAN(鲍曼)代理人(c. a.)2072 上海、1870 年 12 月 14 日。

从以上两则广告可知,可以搭乘和运载旅客及商品由上海前往美国,甚至经由美洲大陆前往欧洲的新型交通工具由此诞生。

三

在上海发布以上两则广告的太平洋邮船公司旗下汽船的经营情况,可以从《字林西报》中每日刊载的进出港信息中获知详情。以下是 1871 年 1—3 月上海前往日本航班的运营表:

太平洋邮船公司 1871 年 1—3 月上海进出港运营表^①

年月日	船名	进·出港	船长名	吨位	出发港、目的地	航海日	运载	号数
18710105	俄勒冈	进港	迪尔伯恩	1 217	长崎(长崎)	105	邮件等	2035
18710108	俄勒冈	出港	迪尔伯恩	1 217	长崎、兵库等埠		一般 ^②	2037
18710110	黄金时代	进港	科布	1 158	长崎	108	一般	2039
18710114	黄金时代	出港	科布	1 158	长崎、兵库等埠		一般	2043
18710118	哥斯塔利亚	进港	F. 威廉斯	1 084	横滨	110	一般	2046
18710122	哥斯塔利亚	出港	F. 威廉斯	1 084	长崎、兵库等埠		一般	2049
18710127	俄勒冈	进港	迪尔伯恩	1 217	长崎	125	一般	2054

① 《字林西报》Vol. Ⅷ., No. 2035~No. 2115。

② 所谓“一般(General)”是指“一般的货物”。

(续表)

年月日	船名	进·出港	船长名	吨位	出发港、目的地	航海日	运载	号数
18710131	俄勒冈	出港	迪尔伯恩	1 217	长崎、兵库等埠		一般	2057
18710205	纽约	到港	弗伯		长崎	201	一般	2061
18710212	纽约	出港	弗伯	1173	长崎、兵库等埠		一般	2067
18710212	黄金时代	进港	威廉姆斯	1 158	日本		一般	2067
18710218	黄金时代	出港	威廉姆斯	1 158	长崎、兵库等埠		一般	2073
18710220	哥斯塔利亚	进港	F. 威廉斯	1 084	日本		一般	2073
18710126	哥斯塔利亚	出港	伯德特	1 984	长崎、兵库等埠		一般	2076
18710309	纽约	进港	弗伯	1 173	长崎	307	邮件等	2087
18710313	纽约	出港	弗伯	1 173	长崎、兵库等埠		一般	2090
18710316	艾莉儿	进港	伯德特		长崎	314	一般	2094
18710322	艾莉儿	出港	伯德特		长崎、兵库等埠		一般	2098
18710323	黄金时代	进港	威廉姆斯	1 158	长崎	321	一般	2099
18710330	黄金时代	出港	威廉姆斯	1 158	长崎、兵库等埠		一般	2105
18710330	俄勒冈	进港	迪尔伯恩	2 500	日本		一般	2105
18710405	俄勒冈	出港	迪尔伯恩	2 500	长崎、兵库等埠		一般	2110
18710406	纽约	进港	弗伯	1 173	日本	404	邮件等	2111
18710412	纽约	出港	弗伯	1 173	长崎、兵库等埠		一般	2115

从上表可以得知,太平洋邮船公司经营的上海前往日本的 Oregonian(俄勒冈)号、Goden Age(黄金时代)号、Costa Rica(哥斯塔利加)号、New York(纽约)号和 Ariel(艾莉儿)号等五艘 1 000吨级的汽船,是从上海途经长崎和神户到达横滨的。若从横滨前往上海大约需要 8 天,若从长崎出发则只需要 3—4 天。在横滨转乘同公司的其他汽船前往美国旧金山大约需要 20 天,然后再转乘美洲大陆横断铁路到达纽约,则再需要 7 天左右。总旅程合

计大约需要 40 天左右。因此,1871 年从上海前往美国所需的时间,比 1847 年容闳的旅程时间需要 99 天缩短了接近 1/2。

在日本的邮船会社开设上海航班之前,美国太平洋邮船公司之航班一直如上表那样运营。笔者根据《北华捷报及最高法庭与领事馆杂志》刊载的太平洋邮船公司之船运信息,整理出以下 1875 年 1—6 月该公司的船舶运营表:

太平洋邮船公司 1875 年 1—6 月上海进出港运营表^①

年月日	船名	进·出 港	吨位	船长名	出发港、目的地	航海 日	运载	号数
18741231	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵库等埠		杂项	400
18750101	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎、兵库等埠		一般	400
18750105	黄金时代	进港	1 158	明智	长崎、兵库等埠	106	一般	401
18750107	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵库等埠		杂项	401
18750114	内华达	进港	2 143	威廉姆斯	长崎	113	一般	402
18750114	黄金时代	出港	1 158	明智	长崎、兵库等埠		杂项	402
18750121	内华达	出港	2 143	威廉姆斯	长崎、兵库等埠		一般	403
18750122	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	长崎、兵库等埠	120	一般	403
18750124	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	香港		杂项	403
18750129	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎、兵库等埠	127	一般	404
18750202	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵库等埠		杂项	404
18750204	黄金时代	进港	1 158	明智	日本		一般	405
18750210	内华达	进港	2 143	弗伯	日本		一般	406
18750211	黄金时代	出港	1 158	帕修	长崎、兵库等埠		杂项	406
18750215	内华达	出港	1 060	弗伯	长崎、兵库等埠		一般	406

^① “The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette”(《北华捷报及最高法庭与领事馆杂志》)第 14 卷第 400—424 号。

(续表)

年月日	船名	进·出港	吨位	船长名	出发港、目的地	航海日	运载	号数
18750218	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎	216	一般	407
18750223	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠		一般	407
18750225	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	长崎	223	一般	408
18750302	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠		杂项	408
18750304	黄金时代	进港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠	302	一般	409
18750309	黄金时代	出港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠		杂项	409
18750312	内华达	进港	1 060	威廉姆斯	长崎、兵庫等埠	309	一般	410
18750316	内华达	出港	1 060	威廉姆斯	长崎等埠		杂项	410
18750318	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠	314	一般	411
18750323	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠		杂项	411
18750324	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠	322	一般	412
18750331	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠		杂项	413
18750402	黄金时代	进港	1 158	帕修	日本	324	一般	413
18750407	内华达	进港	1 060	威廉姆斯	横滨	330	邮件等	414
18750408	黄金时代	出港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠		杂项	414
18750415	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	日本		一般	415
18750415	内华达	出港	1 060	威廉姆斯	长崎、兵庫等埠		杂项	415
18750422	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	日本		一般	415
18750422	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠		杂项	415
18750429	黄金时代	进港	1 158	帕修	横滨		邮件等	416
18750429	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠		杂项	416
18750506	黄金时代	出港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠		杂项	417
18750508	内华达	进港	1 060	威廉姆斯	长崎、兵庫等埠	506	一般	418
18750514	内华达	出港	1 060	威廉姆斯	长崎、兵庫等埠		杂项	419
18750516	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠	313	一般	419

(续表)

年月日	船名	进·出港	吨位	船长名	出发港、目的地	航海日	运载	号数
18750520	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠		杂项	419
18750522	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠	520	一般	420
18750529	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠		杂项	421
18750530	黄金时代	进港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠	528	一般	421
18750605	内华达	进港	1 060	威廉姆斯	日本	529	邮件等	422
18750605	黄金时代	出港	1 158	帕修	长崎、兵庫等埠		杂项	422
18750610	内华达	出港	1 060	威廉姆斯	长崎、兵庫等埠		杂项	422
18750614	哥斯塔利亚	进港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠	607	邮件等	423
18750616	哥斯塔利亚	出港	1 084	康纳	长崎、兵庫等埠		杂项	423
18750620	俄勒冈	进港	1 096	哈里斯	日本	612	一般	424
18750624	俄勒冈	出港	1 096	哈里斯	长崎、兵庫等埠		杂项	424

如上表所示,虽然在上海航路开设时,太平洋邮船公司已经经营了 Oregonian(俄勒冈)号、Goden Age(黄金时代)号、哥斯塔利亚(哥斯塔利加)号、New York(纽约)号和 Ariel(艾莉儿)号等五艘 1 000 吨级的汽船。但 1875 年时,只有 Oregonian(俄勒冈)号、Goden Age(黄金时代)号、哥斯塔利亚(哥斯塔利加)号和新增加的 Nevada(内华达)号等四艘汽船在运行。各船大约都在横滨、长崎、兵庫和上海之间运行一个月左右。

四

1870 年 1 月 22 日于横滨创刊的周刊报纸《日本每周邮报》(*Japan Weekly Mail*)中记载了“航运情报(Shipping Intelli-

gence)”,其中有关于进出港和乘客的相关记载。^①根据这些记载,笔者整理出其中以下关于太平洋邮船公司的相关信息:

太平洋邮船公司 1870 年 1—12 月横滨进出港运营表

号数	月日	进出港	船 名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-1	120	进港	纽约	弗伯	2 000	从上海、长崎、兵庫,到旧金山;一般;乘客 8 名
I-1	120	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	到兵庫、长崎、上海;一般
I-1	121	进港	日本	Freeman	5 000	香港;邮件等
I-2	123	出港	日本	弗里曼	5 000	旧金山;邮件等 到旧金山;茶叶 68 682 磅。到纽约;茶叶 106 658 磅
I-3	130	进港	中国	华沙	3 000	旧金山,1870 年 1 月 1 日出发;邮件等
I-3	131	出港	中国	华沙	3 000	香港;邮件等
I-3	131	出港	纽约	弗伯	2 000	兵庫、长崎、上海;一般
I-5	219	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;一般、邮件
I-6	220	进港	纽约	弗伯	3 200	神户
I-6	222	进港	中国	其宾	4 000	香港;一般
I-6	224	进港	美国	多恩	4 454	一般、邮件;乘客 78 名从旧金山到香港
I-7	227	出港	美国	多恩		香港;邮件等
I-7	304	进港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;一般

① “日本每周邮报的政治、商业和文学期刊(*The Japan Weekly Mail, A Political, Commercial, and Literary Journal*)”,再版系 1:1870 年至 1899 年,部分 1:1870—1874 卷。1:1870 年 1 月至 6 月,藏于横滨开港资料馆,同上。卷 1。1870 年 7 月 1 日至 12 月。

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-8	310	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	兵庫、长崎、上海;一般;乘客 2 名从横滨到上海
I-10	320	进港	美国			香港;乘客 15 名(三等舱)
I-10	320	进港	纽约			上海;乘客 3 名
I-10	323	出港	美国		4 000	旧金山;邮件等
I-11	326	进港	日本	弗里曼	3 500	旧金山;邮件等
I-11	329	出港	黄金时代	科布	1 860	上海,经由兵庫和长崎;一般、邮件
I-11	329	出港	日本	弗里曼	4 000	香港;一般、邮件
I-11	330	进港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等。一般;乘客 5 名从兵庫到横滨
I-12	402	出港	纽约	弗伯		香港
I-13	409	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等
I-14	418	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;一般
I-14	420	进港	黄金时代	科布	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;一般、邮件;乘客 8 名(三等舱)从旧金山到上海
I-14	420	进港	日本		4 000	香港;一般、邮件
I-14	422	出港	日本	弗里曼	3 500	旧金山;一般、邮件
I-15	428	出港	黄金时代	科布	2 500	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;邮件等
I-15	428	进港	大共和	华沙	3 881	旧金山;一般、邮件;乘客
I-15	430	进港	哥斯塔利亚	威廉斯	1 917	上海,经由兵庫、长崎诸埠等。一般、邮件;乘客
I-16	507	进港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵庫、长崎诸埠等;一般

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-17	508	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-17	512	进港	纽约	弗伯	2 000	香港,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-18	517	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-18	520	进港	黄金时代	科布	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 91 名到横滨
I-18	520	进港	大共和	骑兵	3 000	香港;邮件等
I-19	522	出港	大共和	骑兵	3 000	旧金山;邮件等
I-19	523	进港	中国	多恩	3 836	旧金山;邮件等
I-19	525	出港	中国	多恩	3 836	香港;邮件等;乘客 143 名(三等舱)从旧金山到横滨
I-19	525	出港	黄金时代	科布	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;邮件等
I-21	607	出港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 7 名(三等舱)
I-21	608	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-22	615	出港	艾莉儿	柏迪	1 736	鹿儿岛
I-22	617	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-23	618	进港	中国	多恩	3 000	乘客 17 名(舱内)从香港到横滨,乘客 561 名(舱内)到旧金山
I-23	619	进港	黄金时代	科布	1 800	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-23	622	出港	中国	多恩	3 000	旧金山;一般、邮件

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地; 运载; 中国人乘客
I-23	624	进港	日本	弗里曼	3 000	旧金山; 一般、邮件
I-24	626	出港	黄金时代	科布	1 800	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 邮件等; 乘客 8 名(舱内)
I-24	626	出港	日本	弗里曼	3 500	香港; 邮件等; 乘客 6 名(舱内)
I-24	629	进港	纽约	弗伯	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-24	701	进港	艾莉儿	柏迪	1 800	长崎、兵库; 一般
I-25	706	出港	纽约	弗伯	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-25	708	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海, 经由兵库、长崎诸埠等, 到横滨
I-26	716	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般; 乘客 4 名(舱内)
I-27	719	进港	黄金时代	科布	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 邮件等; 乘客 12 名到横滨
I-27	719	进港	日本	弗里曼	3 500	香港; 邮件等
I-27	722	出港	日本	弗里曼	4 000	旧金山; 邮件等
I-28	724	进港	美国	多恩	4 000	旧金山; 邮件等
I-28	726	出港	美国	多恩	4 000	香港; 邮件等
I-28	726	出港	黄金时代	科布	2 000	上海; 邮件等。乘客 3 名到上海
I-28	728	进港	纽约	弗伯	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等。一般
I-30	806	出港	纽约	弗伯	2 000	上海; 一般
I-30	807	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海等埠; 一般
I-31	816	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地; 运载; 中国人乘客
I-32	819	进港	伊敦	安德鲁斯	816	兵库; 一般
I-32	819	进港	美国	华沙	4 000	香港; 邮件等
I-32	822	出港	美国	华沙	4 000	旧金山; 邮件等
I-32	826	进港	大共和		4 000	旧金山; 邮件等
I-32	827	出港	黄金时代	科布	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-32	827	出港	大共和	多恩	4 000	香港; 一般; 乘客 280 名(舱内)到香港
I-32	827	进港	纽约	弗伯	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-34	906	出港	纽约	弗伯	2 000	上海; 邮件等
I-34	907	进港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-34	908	出港	艾莉儿	柏迪	1 800	箱馆; 一般
I-35	909	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般
I-35	915	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 一般; 乘客 11 名在舱内, 到上海
I-36	920	到港	大共和	多恩	3 500	香港; 邮件等; 乘客 8 名(舱内)到横滨
I-36	921	到港	黄金时代	科布	2 000	上海, 经由兵库、长崎诸埠等; 邮件等; 乘客 6 名到横滨
I-36	923	出港	大共和	多恩	3 500	旧金山; 邮件等; 乘客 100 名(舱内)从香港到横滨, 乘客 394 名(舱内)到旧金山
I-36	924	到港	艾莉儿	柏迪	1 800	箱馆; 一般
I-37	925	到港	中国	弗里曼	3 836	旧金山; 邮件等

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-37	925	到港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	兵库;一般
I-37	926	出港	中国			香港;乘客 5 名(舱内)
I-37	926	出港	黄金时代			兵库,长崎,上海;乘客 4 名(舱内)到上海
I-37	928	到港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-38	1001	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	长崎,兵库;一般
I-38	1008	到港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等
I-39	1008	出港	艾莉儿	柏迪	1 800	箱馆;一般
I-39	1008	出港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;乘客 17 名(舱内)到上海
I-40	1017	到港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	兵库,长崎;一般;乘客 2 名(舱内)到横滨
I-40	1018	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-40	1020	到港	中国	弗里曼		香港;邮件等
I-40	1021	到港	黄金时代	科布		上海;邮件等;乘客 7 名到上海,乘客 3 名到旧金山
I-41	1023	出港	中国	弗里曼	3 000	旧金山;邮件等
I-41	1026	到港	日本	华沙	4 000	旧金山;邮件等
I-41	1029	出港	日本	华沙	4 000	香港;邮件等
I-42	1029	出港	艾莉儿	柏迪	2 000	箱馆;一般
I-42	1029	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海;一般;乘客 9 名到上海
I-42	1030	到港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-42	1102	出港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 4 名到上海

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-43	1109	到港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-44	1112	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 500	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 6 名(舱内)到上海
I-44	1113	到港	艾莉儿	柏迪	2 000	箱馆;一般
I-44	1116	到港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 3 名(舱内)到横滨
I-45	1120	出港	伊敦	安德鲁斯	816	香港;邮件等;乘客 4 名(舱内)到香港
I-45	1120	到港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-45	1121	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-45	1122	到港	日本	华沙	3 500	香港;邮件等
I-45	1125	到港	美国	多恩	3 500	旧金山;邮件等
I-45	1126	出港	日本	华沙	3 500	旧金山;邮件等;乘客 3 名(舱内)到旧金山
I-46	1126	出港	艾莉儿	柏迪	2 000	箱馆;一般
I-46	1128	出港	美国	多恩	3 300	香港;邮件等
I-46	1129	出港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由南方诸埠等。邮件等;乘客 4 名到上海
I-46	1130	到港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-47	1203	出港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等
I-47	1208	到港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-48	1212	出港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 2 名到兵库,8 名到上海

(续表)

号数	月日	进出港	船名	船长名	吨位	出发港·目的地;运载;中国人乘客
I-48	1213	到港	艾莉儿	柏迪	2 000	箱馆;一般
I-48	1216	到港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-49	1220	到港	美国	多恩	3 500	香港;邮件等;乘客 9 名到横滨, 105 名到旧金山
I-49	1221	出港	纽约	弗伯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等
I-49	1221	到港	俄勒冈	迪尔伯恩	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般
I-49	1223	出港	美国	多恩	3 500	旧金山
I-50	1229	到港	大共和	弗里曼	3 000	旧金山;邮件等;乘客 9 名到香港
I-50	1230	出港	艾莉儿	柏迪		箱馆;邮件等
I-50	1230	出港	俄勒冈	迪尔伯恩		上海,经由兵库、长崎诸埠等;邮件等;乘客 8 名(舱内)到上海
I-50	1231	到港	哥斯塔利亚	威廉斯	2 000	上海,经由兵库、长崎诸埠等;一般;乘客 8 名(舱内)从上海到横滨

太平洋邮船公司的汽船从 1870 年 1 月 20 日由横滨入港的载重达 2 000 吨的 New York(纽约)号,到 12 月 31 日同样由横滨入港的载重达 2 000 吨的哥斯塔利亚号的一年内,共有 129 只汽船进出此港。如此计算,每 2.8 日就有一艘汽船出入于横滨港。可以说横滨港的航运活动极旺盛。

《日本每周邮报》的“航运情报”关于进出港以及乘客的相关记载,在 1870 年 1 月 20 日由上海港出发到横滨进港的 New York(纽约)号汽船的乘客情报中,在有关于若干前往旧金山的欧美人外,特别还有“8 Chinese”^①(8 名中国人)这样的记载。因此可以

① 《日本每周邮报》第 11 版。

得知,这些中国人搭乘了太平洋邮船公司旗下的上海经由横滨前往旧金山的汽船。同年6月11日,由香港出发的载重3 000吨的China(中国)号汽船在海上航行了8天之后,于6月18日到达横滨港。这艘汽船的三等舱里,搭乘了从香港前往旧金山的“561 Chinese in Steerages”^①(561名中国人)。从他们的目的地是前往旧金山以及他们从香港上船这些细节上考虑,笔者认为他们恐怕大都出身于中国的广东省。同样,9月12日从香港出发,9月20日到达横滨港的Great Republic(大共和)号,也有“100 Chinese in the Steerage”^②(100名中国人)搭乘了该船的三等舱。而当该船于3日后的9月23日从横滨出发前往旧金山时,船上则有“394 Chinese, and 2 Japanese in the steerage”^③(394名中国人)搭乘于该船的三等舱。这394名中国人中,不仅有从香港前往旧金山的乘客,恐怕还有由上海搭乘别的船前来横滨,然后在横滨搭乘Great Republic(大共和)号前往旧金山的乘客。

那么,横滨与旧金山之间的航行时间是如何的呢?根据“船运情报”提供的信息,China(中国)号于1870年1月1日从旧金山出港,1月30日到达横滨。因此从旧金山到横滨大约需要30天。另外,一艘同样到达横滨港的China(中国)号也是4月30日从旧金山出港,5月23日到达横滨,其间花费了24天。而6月24日从横滨进港的载重达3 000吨级的Japan(日本)号,6月1日下午3点左右从旧金山出发,花费24天到达横滨港。单从这两个例案中可知,横滨与旧金山之间的航程大约需要24天。

穿梭于上海和横滨之间的Gold Age(黄金时代)号,于4月12日上午8时从上海出港,4月14日上午7时到达长崎,4月16日

① 《日本每周邮报》,Vol. 1, p. 293.

② Ibid. Vol. 2, p. 458.

③ Ibid. Vol. 2, p. 474.

又从长崎出港前往兵庫,于4月17日下午5点20分到达兵庫中
转前往横滨,最终于4月20日到达横滨港。算上该船在横滨和兵
库的停泊时间,一共花费了9天。另外,3月19日到达横滨港的
Malacca(马六甲)号也是3月12日从香港出发,花费8天到达横
滨港。上海和长崎之间的航距为460海里,即使加上在兵庫中
转到达横滨的距离也并不长。而香港与横滨港之间距离为2967海
里,途中无港口可以停泊,虽然距离是前者的3倍,但是两者的航
行时间并没有很大差距。因此,即使算上在日本长崎、兵庫、横滨
的中转时间,从上海到达旧金山大约只需花费1个月左右。

以下是1874年《日本每周邮报》上的广告:

如果先搭乘太平洋邮船公司的汽船前往旧金山,然后再
搭乘中央联合太平洋铁路公司的列车,只需要6天20小时即
可以到达纽约。^①

因此当1869年横断美洲大陆的铁路通车之后,搭乘太平洋邮船公
司的汽船从上海途经横滨前往旧金山,然后再搭乘铁路,不足50
天就能到达纽约。与容闳在1847年花费了99天到达纽约相比,
此时从上海前往纽约节约了差不多一半的时间。

五

综上所述,太平洋邮船公司开设了由旧金山穿越太平洋途经
日本到达上海的汽船航路之后,之前那些利用西行航路前往美国
的人,也可以利用东行的太平洋航路前往美国。如《日本每周邮
报》所记载的1870年1月20日由上海前往横滨港的New York
(纽约)号上搭乘了8名中国人前往旧金山,这8名中国人显然是
搭乘太平洋邮船公司的汽船,从上海途经横滨渡航旧金山的。

① 《日本每日先驱报》第25卷,第3201号,1874年4月4日。

可以确定的是,由上海通往世界的新航路的诞生,也成为了让美国的新文化能够更早进入上海的契机。太平洋邮船公司的上海航路,虽然在 1875 年由于受到日本政府支持的三菱会所开设的横滨·上海航路的冲击,但是横滨与旧金山之间的航路,仍在很长时间被太平洋邮船公司完全垄断。正因为如此,当年的那一群中国人前往美国时,先搭乘了日本的汽船由上海前往横滨,然后再在横滨转乘太平洋邮船公司的汽船,最终到达美国。

太平洋邮船公司的纽约号汽船,最终于 1886 年 5 月被三菱会社改革后成立的日本邮船会社买下,而改名为 Tokio Maru(东京丸)^①。

(松浦章(MATSUURA Akira)

日本关西大学东西学术研究所所长、

关西大学亚洲文化中心主任、关西大学文学部教授)

① 松浦章:《近代日本中国台湾航路的研究》清文堂,2005 年,第 43 页。