



海洋经济文献译丛

航海帝国：19 世纪英帝国的海上贸易

[英] 大卫·科林格瑞 玛格丽特·林肯 奈杰尔·里格比 编

张雯 黄斐 徐太平 译

上海译文出版社



海洋经济文献译丛

航海帝国：19 世纪英帝国的海上贸易

[英] 大卫·科林格瑞 玛格丽特·林肯 奈杰尔·里格比 编

张雯 黄斐 徐太平 译

上海译文出版社

图书在版编目(CIP)数据

航海帝国: 19 世纪英帝国的海上贸易 / (英) 科林格瑞(Killingray, D.), (英) 林肯(Lincoln, M.), (英) 里格比(Rigby, N.)编; 张雯, 黄斐, 徐太平译. —上海: 上海译文出版社, 2016. 4
(海洋经济文献译丛)
ISBN 978-7-5327-7102-8

I. ①航… II. ①科… ②林… ③里… ④张… ⑤黄… ⑥徐… III. ①对外贸易—贸易史—英国—19 世纪
IV. ①F755.619

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 056865 号

本书由国家出版基金资助出版

David Killingray, Margarette Lincoln, and Nigel Rigby
Maritime empires: British imperial maritime trade in the nineteenth century
Copyright © Editors and contributors 2004
Originally published by The Boydell Press
An imprint of Boydell & Brewer Ltd
and of Boydell & Brewer Inc.
Simplified Chinese edition copyright © 2016 Shanghai Translation Publishing House
ALL RIGHTS RESERVED

图字: 09-2014-247 号

航海帝国: 19 世纪英帝国的海上贸易

[英] 大卫·科林格瑞 玛格丽特·林肯 奈杰尔·里格比 编
张雯 黄斐 徐太平 译

上海世纪出版股份有限公司
译文出版社出版
网址: www.yiwen.com.cn
上海世纪出版股份有限公司发行中心发行
200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co
上海文艺大一印刷有限公司印刷

开本 890×1240 1/32 印张 10 插页 5 字数 194,000
2016 年 4 月第 1 版 2016 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5327-7102-8/S·005
定价: 49.00 元

本书中文简体字专有出版权归本社独家所有, 非经本社同意不得转载、摘编或复制
本书如有质量问题, 请与承印厂质量科联系。T: 021-64511411

前言

国家航海博物馆素以绝佳的收藏、丰富的展览、教育和研究以及出版项目而著称，因此吸引了众多参观者。长期以来，我们和来自众多学科领域的学者一起努力，做出了突出的贡献，让更多的人接触并了解了航海和帝国历史，由此激发了众多学者和业余人士的兴趣。

《航海帝国：19 世纪英帝国的海上贸易》掀开了这一历程中崭新的一页，它发掘了英帝国和英国航海史之间的联系。博物馆和伦敦大学金史密斯学院共同组织了一场与此书同名的会议，于 2001 年夏天在格林威治举行。这本著作和这次会议都展示了大学和博物馆合作开展学术项目工作取得的丰硕成果。

我甚感欣慰，因为这次合作已经为历史研究做出了富有意义的贡献。帝国历史与航海史这两个学科内容丰富，引人入胜，但通常情况下都是分开研究，而此次合作大大缩短了两个学科范畴之间的距离。

参与此项工作的人数众多，难以全部列举。尽管如此我想还是借此机会表达我对所有人的感激之情，感谢他们高效细致的团队合作。我们的供稿人如期写出了优秀的文章，使编辑工作轻松很多。金史密斯学院的戴维·克林格瑞教授，作为本书的合作编辑之一，慷慨拨冗安排了与博物馆工作人员的最初会议。玛格丽特·林肯博士和奈杰尔·瑞格比博士分担了编辑的工作任务，而博物馆的海伦·琼斯和她的团队凭借惯有的工作效率和风格组织了会议。琼·帕特里克和卡伦·斯加登完成了书目，还有出版部的雷切尔·贾尔斯、菲奥纳·仁金和埃莉诺·德莱顿与博伊德尔布鲁尔出版社的彼得·索登紧密合作，也为这本书的顺利完成做出了贡献。我感谢所有这些人，并将这本精彩的作品推荐给大家。

罗伊·克莱尔
国家航海博物馆馆长

供稿者简介：

罗伯特·布莱斯是英国国家海事博物馆帝国和海事史部门的负责人。他研究历史，并在阿伯丁大学获得了博士学位，代表作有《帝国统治：1858年至1947年间的印度、东非和中东》（帕尔格雷夫·麦克米伦出版社，2003），并且发表了数篇论文，具体关注英属印度在桑给巴尔以及海湾事件中的参与情况。

威廉姆·杰瓦斯·克拉伦斯-史密斯是亚非经济史的教授，也是伦敦大学亚非研究院东南亚研究中心的主席。他的研究方向是关于离散型企业、商品链和伊斯兰改良主义的。他最近的一部著作是《可可粉和巧克力，1765-1914》（劳特利奇出版社，2000）。他还与斯蒂芬·托皮克合作编写了著作：《1500年至1589年间非洲、亚洲和拉丁美洲的全球咖啡经济》（剑桥大学出版社，2003）。

丹尼尔·菲纳莫尔是马萨诸塞州塞勒姆镇皮博迪·艾塞克斯博物馆海事艺术和历史部门的拉塞尔·W·奈特策展人，他组织了至少15场展览。他在世界航海历史、艺术以及手工艺品领域著作颇丰，其研究重点是海洋中和陆地上关于海事社会生活的考古方法。

乔丹·古德曼是马萨诸塞州立大学科学技术学院的历史学家，研究专长是科学和医学史。代表作品有《烟草和历史：独立文化》（劳特利奇出版社，1993），《消费习惯：历史和人类学中的药品》（劳特利奇出版社，1995），还有《紫杉醇的故事：一种抗癌药物研究中的本性和政治》。他现在准备写一本关于19世纪中期皇家海军舰艇“响尾蛇号”科学航行的著作。

玛乔丽·哈珀是阿伯丁大学历史系高级讲师。她是移民史领域的顶级权威，研究重点是19世纪和20世纪移居到加拿大的苏格兰人的经历，出版了一系列关于此主题的著作。她最近的一部著作是《冒险家和流亡者：苏格兰大移民》（普罗菲尔出版社 [Profile Books]，2003）。

戴维·克林格瑞是伦敦大学金史密斯学院近代史专业荣誉退休教授，他在该学院工作了30余年。最近的著作是与戴维·欧米西合作编写的《帝国守护者》（曼彻斯特大学出版社，2000）和与S·R·阿什顿合作编写的《西印度群岛》（国家文书出版署，1999），并已完成了关于二战中非洲士兵的研究。

罗伯特·库比塞克是英属哥伦比亚大学历史系的荣誉退休教授。他的专

著包括《帝国主义统治：殖民部的约瑟夫·张伯伦》（杜克大学出版社，1969），《经济帝国主义的理论和实践：南非金矿金融实例，1886-1914》（杜克大学出版社，1979），以及安德鲁·波特编写的《牛津英国帝国史：Ⅲ-19世纪》中收集的文章《英国扩张、帝国和技术革新》（牛津大学出版社，1999）。

保罗·E·拉夫乔伊任职于约克大学，是加拿大研究项目中主持研究非洲离散史的著名教授。

约翰·M·麦肯齐是兰开斯特大学帝国历史专业的荣誉退休教授，现在是阿伯丁大学人文学科研究中心爱尔兰和苏格兰研究方向的成员。他编写了由曼彻斯特大学出版社出版的《帝国主义研究》系列丛书，同时主编了《环境和历史》杂志。他已经编写了《苏格兰人在南非》（曼彻斯特大学出版社），以及《帝国主义百科全书》（泰勒和弗朗西斯出版社）。

马库斯·瑞迪克是匹兹堡大学历史学教授。他已经编写了众多专著和文章，包括获奖的《在魔鬼和深蓝色海洋之间：商业海员、海盗和英美海事世界，1700-1750》（剑桥大学出版社，1987）和与彼特·莱恩博合作的《九头蛇：水手、奴隶、平民以及革命大西洋的秘史》（灯塔出版社，2000）。他还是国际劳动史联合图书奖的最新获奖者。

大卫·理查森是霍尔大学经济史专业教授。他和保罗·拉夫乔伊出版了大量关于跨大西洋奴隶贸易及其对非洲影响的图书。他们在本书中的文章是针对1660年至1841年间英国与比夫拉湾之间商业来往而展开的一系列研究之一，这些研究将成为他们完成此领域专题著作的基础。

艾利克·塔利亚科佐是康奈尔大学历史系助理教授，也是东南亚项目的成员。他的研究方向是东南亚走私史，关注20世纪之交马来西亚/印度尼西亚（英属/荷属）边界的情况。他的博士论文《隐秘的商业和海峡：1870年至1910年间东南亚边界的走私和国家形成》获得了1999年由耶鲁大学玛丽和亚瑟·怀特奖评选出的非西方史方向的最佳博士论文奖。

卡尔·汤普森是诺丁汉特伦特大学的英语专业讲师，他曾经是圣三一学院的初级研究员，撰有旅行写作和浪漫主义文学之间关系的研究著作，题目是《受苦的旅行者和浪漫主义想象》，此作品由牛津大学出版社出版。

目 录

第一章	帝国航海：1780 年至 1900 年间英帝国的文化交流和 商业贸易·····	戴维·克林格瑞	1
第二章	从奴隶到棕榈油——1741 年至 1841 年间非洲和 欧洲在比拉夫湾的商贸关系 ·····	保罗·E·拉夫乔伊和大卫·理查森	20
第三章	“海盗水域”：随着红木贸易航行到伯利兹 ·····	丹尼尔·菲纳莫尔	47
第四章	从开普敦到西伯利亚——印度洋和中国海域的马科 动物贸易·····	威廉姆·杰瓦斯·克拉伦斯-史密斯	79
第五章	1825 年至 1839 年间亚丁、英属印度和红海蒸汽 能的发展·····	罗伯特·布莱斯	112
第六章	罐头食品的英雄年代：1818 年至 1835 年英国北极考 察中的技术和观念·····	卡尔·汤普森	137

第七章	广泛传播轮船技术和“新帝国主义”的开端	
	 罗伯特·库比塞克	161
第八章	湖泊、河流以及海洋：19 世纪后期帝国的技术、 种族和船运	177
	 约翰·M·麦肯齐	
第九章	建立帝国空间：19 世纪澳洲北部的殖民、勘测 和贸易	202
	 乔丹·古德曼	
第十章	水文学、技术、高压政治：绘制 1850 年至 1900 年东南亚帝国大海图	223
	 艾利克·塔利亚科佐	
第十一章	痛苦、危险和消遣——19 世纪的移民之旅	
	 玛乔丽·哈珀	247
第十二章	探寻大海的人民史	269
	 马库斯·瑞迪克	
参考文献		289

第一章

帝国航海：1780 年至 1900 年间 英帝国的文化交流和商业贸易

戴维·克林格瑞

英国是一个航海帝国吗？当然，英国第一帝国就是以英国岛屿为中心，部分依赖海上力量，往返于法国和爱尔兰之间运送士兵和各种供给。“侦察时代”以来，更宏大的海外帝国首先出现在美国，然后在亚洲，这取决于其对海洋的掌控程度，以及对贸易路线的保护状况。它还需要一股从 17、18 世纪起发展壮大起来的海军力量，这股力量能抵抗并挫败其他具有竞争性的帝国航海力量，尤其是西班牙、荷兰和法国这三个国家，然后通过协议和占领的方式控制从这些国家手中得到的海外领土。到了 18 世纪后半叶，英国的海外帝国凭借自己在对于新兴工业国家来说至关重要的商业贸易中的重要地位，已经

把所属领地扩大到了五大洲及全世界的所有主要海域内。和英国海军称霸的情况类似，海外帝国在 19 世纪得以大肆扩张，到 1880 年英国拥有最多的殖民地和世界上最庞大的海军以及商用船队。英帝国也相当倚重于海军力量，虽然海军力量仅仅扩张到有限的沿海和可航行水域下游的河段区域。

本书收录的文章聚焦于一个问题，即是否或在什么时候英帝国扩张在本质上演变为项雄心勃勃的航海事业。在最近的几十年中，人们开始对航海史的各个方面表现出与日俱增的兴趣。以海洋的各个方面为主题的书籍、新的杂志和文章大量涌现，深受大众喜爱。虽然关注船舶、贸易以及航海策略的航海史传统仍在继续，但一些最近的著作已经开始关注来自于社会、经济尤其是文化史的新发展和新思想。与此同时，微观历史如水手们、载驳船上以及那些被留在陆地上的妇女们的生活、移民过程、港口和海外社区的活动等也进入了人们关注的视线。这些研究触及了过去那段岁月的方方面面，就在几年前历史学家都还无法接触到如此详实的资料。博物馆利用自己丰富的实物馆藏使公众有更多接触这些物质文化的机会。与此同时，文化历史学家们开始着手书写航海史，又为研究工作开辟了新的渠道。

帝国史必然会有对航海冒险的大量描述。英国——甚至于爱尔兰——对其他国家来说本就是“海上的”，而航海法、奴隶贸易的扩张、外国商品交易、人们往返于殖民地之间的活动、英国自给自足经济的衰退，以及同时与日俱增的制造业产

品的出口，都使帝国不得不开始考虑航海事业。19 世纪航海和帝国贸易的扩张绝不仅仅是一个以大都会为导向的、重心聚焦于英国资本、财政以及商业知识和新技术发展的活动。它被卷入一个全球化贸易扩张的体系之中，而这一切，被本土商业网络、社会和文化因素所影响，依赖于当地的条件和政治状况。

在最近的关于“航海帝国”的历史编纂学里关注的重要问题有，英帝国从什么时候开始在本质上具备航海性质，以及是什么原因促成了帝国航海的形成。有一种看法是，英国的，更确切地说是英格兰的“航海帝国”可以追溯到伊丽莎白时代的一次伟大冒险。这个由德雷克、霍金斯和罗利在 18 世纪末创造的神话，直到 19 世纪才得以绽放光彩。^① 正如大卫·阿米蒂奇所说的：

一个航海帝国将不会遭受军事专政过度膨胀之侵害，而这种过度膨胀曾加快了罗马帝国瓦解的步伐；它也不会带来暴政、人口减少以及贫穷，正是这些因素曾加速了西班牙的衰退。从历史角度上看，航海英帝国既是一个新概念，同时也是较为亲切的术语。它可能试图逃离一种强迫力，这一力量会摧毁所有之前以土地为基础、随后以军事为基础的帝国。简而言之，它可能是一个为自由而生的

^① 参见 J. R. Seeley 的经典著作，*The Expansion of England: Two Courses of Lectures* (1883; 2nd edn 1895)，pp. 11, 143ff.

帝国。^①

16 至 17 世纪开展航海事业、扩大贸易、开拓少数分散的殖民地等活动都不是为扩大帝国势力而开展的。当然，它有助于激励英国船队，使英国造船业和商业制度彻底改变，这两点对海外商业活动都是至关重要的。然而，国外竞争、供给食物船只的远距离作业问题、船上疾病、对本土海域防御持续不断的需求以及风暴洋流的不确定性，这一切都对人类在并不十分牢固的平底船上所能完成的工作设置了严格的限制。^②

丹尼尔·A·鲍的观点是，英国政府在 1650 年之前并没有一个连贯性的帝国政策，但是在 17 世纪后半叶，英政府通过所谓的“蓝水”政策建构了一个带有侵略性的帝国系统。航海和金融势力的来源是建立在保护商业路线能力的基础上，而不是去控制领土，并且依赖国家斥资建造以及成功操纵船只来战胜像法国、西班牙和荷兰这样的航海竞争者。这一政策一直延续到七年战争结束时。英国的帝国和商业政策原本“建立在一个严重的误解之上，这个误解有关航海势力系统的实

① David Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire* (Cambridge, 2000), pp. 100–101.

② 见 Nicholas Canny 主编的 *The Oxford History of the British Empire, Volume 1: The Origins of Empire. British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century* (Oxford, 1998), 尤其是 John C. Appleby 的文章, ‘War, Politics and Colonization, 1558–1625’, pp. 55–78, 和 N. A. M. Rodger 的文章, ‘Guns and Sails in the First Phase of English Colonization, 1500–1650’, pp. 79–98。

际性功能”。^①正如彼特·马歇尔所说，1760年以后英帝国成为“陆地和航海大国，它建立在陆军和海军力量之上，此外还不断对一些既不是清教徒，在英国看来还拥护自由政府的人民施加独裁统治”。^②由于对法国心存畏惧，结果是英国加大对欧洲的财政支出，在竞争中投入了更多的精力去保护海外贸易航线，并且无可避免地攻击了法国的殖民地。另一个结果是英国军方希望北美殖民地支付他们自己的防御开支，殖民地开始反对，并决定反抗，最终从英国独立了出来。

权威的英国航海历史学家罗杰不同意这种观点，他认为，这幅由鲍描绘的关于英帝国崛起的图画是一幅较复杂的作品。他觉得，直到1815年，英国还是一个欧洲范围内的国家，皇家海军的工作重点是国内水域，目的是保卫自己的国家免受外国势力的威胁。国内水域的安全使海外军事行动的成功具备可能性，包括七年战争。^③因此，只有到了19世纪，当英国海军称霸全球，早期工业化和技术优势所获得的巨大商业利益以及帝国力量延伸到土地和海域时，英帝国才真正成为一个航海帝国。经过这一时期，东印度公司有了自己的海军和部队，而

① Daniel A. Baugh, 'Maritime Strength and Atlantic Commerce: the Uses of a Grand Maritime Empire', in Lawrence Stone, ed., *An Imperial State at War: Britain from 1689-1815* (London, 1994), pp. 185-223. 引文取自第185页。

② P. J. Marshall, 'A Free Though Conquering People'; *Eighteenth-century Britain and its Empire* (Aldershot, 2003), p. x.

③ N. A. M. Rodger, 'Sea-power and Empire, 1688-1793', 收录在 P. J. Marshall 主编的 *The Oxford History of the British Empire, Volume II: The Eighteenth Century* (Oxford, 1998), pp. 169, 181. 一书第八章中。

且私人企业也成为英国海外贸易的一个重要部分。

尽管事实情况如上所述，但关于帝国与航海之间的关系研究之少还是令人惊讶的。由约翰·麦肯齐编写的著名的《帝国研究》系列丛书，涉及大量的帝国主义话题，但是到目前为止，在已经出版的 30 多卷专著中，没有一卷是具体关注航海活动这一话题的。在这些书和杂志中，那些已经触及航海帝国方面的研究主要聚焦在帝国贸易上，尤其是自由贸易的增长、运输公司及其企业家们的技术和探索活动。^① 对航海在海外帝国贸易、帝国贸易活动以及帝国资产的处理及政策制定等方面的重要性却依然忽视。

这本选集填补了此部分文献的空白。它还提供了一种不同的研究方法。正如罗伯特·毕可思指出的那样，航海帝国是建立在港口基础之上的。贸易货物、殖民地移民、移民劳工、士兵以及管理者都是通过港口进行迁徙的，并且通过海洋从帝国的一部分迁移到另一部分或国外的领地。港口如同满载船员的船只，通常是具有世界性的，那里汇聚了来自各国的男男女女，大家由于工作和贸易的需求被吸引过来。一直到最近，那些操作船只的海员大部分都仍被学者忽视。虽然水手的歌谣是英国内陆水域文化中的日常部分，但人们很少会对水手予以关注，比如关心他们是如何被招募到船上的，工作条件如何，工

^① 见 Andrew Porter 编著的 *Bibliography of Imperial, Colonial and Commonwealth History Since 1600* (Oxford, 2003) 中的词目。

资水平如何等。马库斯·瑞迪克的突出贡献就是唤起了人们对水手的关注，使其工作情况不被历史遗忘。他在本书的章节里将聚焦于水手，说明他们是航海活动中最重要的人，建构了他所谓的“一类人的航海史”。

船上生活是危险的，为了凑齐一艘船所需的全部海员，最常用的方法往往是：找到谁就是谁。因此出海的海员里总是汇集了不同的种族。18世纪和19世纪的皇家海军也是如此，纳尔逊的海军有一大部分都是黑人，这一点并不为人所知。^① 克鲁人来自西非海岸，是约翰·麦肯齐所说的“航海种族”之一，在海军船只上以及西非航线的商船上工作，而印度的“东印度水手”和中国海员都是在索马里沿岸的皇家海军和商船上工作的。许多水手都有两个船籍港，一个是其祖国，另一个就是英国。^② 英国的黑人人口从16世纪下半叶开始计算，到18世纪时已达数千人——虽然这些黑人并不是专门在伦敦、布里斯托以及利物浦这样的港口工作。到19世纪中期，在卡迪夫已经形成了一个黑人聚居地，到1900年一小部分阿拉伯船员已在南希尔兹定居。^③

① 在位于特拉法尔加广场的纳尔逊纪念柱脚下，由J·E·卡鲁创作的象征纳尔逊之死的青铜浮雕刻画了这位受害海军上将身旁的一名黑衣水手。

② Diane Frost, *Work and Community Among West African Migrant Workers since the Nineteenth Century* (Liverpool, 1999).

③ 关于卡迪夫参见 Kenneth Little, *Negroes in Britain* (London, 1972)，关于南希尔兹参见 Richard I. Lawless, *From Ta'izz to Tyneside: An Arab Community in the North-east of England During the Early Twentieth Century* (Exeter, 1995)。

这本书探讨了与航海有关的帝国结构，并且试图展示那个庞大事业的各个方面是如何在实践中开展工作的。这方面的显著事例正如乔丹·古德曼和艾利克·塔利亚科佐在所写章节中所述，在皇家海军中出现了专业的水文地理的业务活动，另外商业和政治上的需求促进了航海考察。^① 英国海军部支持由库克、班克斯、菲茨罗伊以及达尔文开展的探险行动和探险队的科学调查。“努力号”和“比格尔号”的远征从某种程度上来说都是与帝国国家利益相关的。与此同时 1849 年海军部第一次出版了约翰·赫歇尔编写的著作《科学调查指南》，这本书的主要宗旨是为海军军官及“普通旅行者”服务。^② 皇家海军军舰船员被称为是一群流动的秘书，军官们通常都具有较高的文字和计算能力，他们在从事科学工作的同时开展对帝国有益的海洋探索活动。^③

这本书想要完成的目标有很多。首先它调查了在 19 世纪取得的突飞猛进发展的航海技术。1815 年，一艘穿越大西洋的标准规模军舰的排水量是几百吨。船是木质的，依靠风向而行，和陆地没有联系，并且船员所占比例很大。这种航

① John Barrow, 在 1830 年皇家地理学会第一次会议上致辞，强调了土地测量在全球商业发展中的重要性: *Journal of Royal Geographical Society*, 1 (1831), p. viii, 由 Felix Driver 引用于 *Geography Militant: Cultures of Exploration and Empire* (Oxford, 2001), p. 40.

② Felix Driver, *Geography Militant*, p. 38.

③ 见 R. Sorrenson, 'The Ship as a Scientific Instrument in the Eighteenth Century', 收录于 H. Kuklick 和 R. Kohler 编著的 *Science in Field* (Chicago, 1996)。