

# 《唐船图》考证

[日]佚名 绘 大庭修 著

朱家骏 译

## 中国船

[美]V.A.索高罗夫 著

陈经华 译 陈延杭 王锋 校

## 中国木帆船

[美]I.A.唐涅利 著

陈经华 译 陈延杭 王锋 校



福建省泉州海外交通史博物馆 编

海交史研究丛书（一）

福建省泉州海外交通史博物馆 编

## 《唐船图》 考证

[日] 佚名 绘 大庭修 著  
朱家骏 译

## 中国船

[美] V. A. 索高罗夫 著  
陈经华 译 陈延杭 王锋 校

## 中国木帆船

[美] I. A. 唐涅利 著  
陈经华 译 陈延杭 王锋 校

海洋出版社

2013 年 · 北京

## 图书在版编目 (CIP) 数据

《唐船图》考证 / (日) 佚名绘; 大庭修著; 朱家骏译. 中国船 / (美) 索高罗夫著; 陈经华译. 中国木帆船 / (美) 唐涅利著; 陈经华译. —北京: 海洋出版社, 2013. 9

ISBN 978 - 7 - 5027 - 8671 - 7

I. ①唐… ②中… ③中… II. ①佚… ②索… ③唐… ④大… ⑤陈… ⑥朱…  
III. ①造船工业 - 工业史 - 中国 IV. ①F426.474

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 233195 号

责任编辑: 张 荣

责任印制: 赵麟苏

**海洋出版社 出版发行**

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京画中画印刷有限公司印刷 新华书店北京发行所经销

2013 年 9 月第 1 版 2013 年 9 月第 1 次印刷

开本: 787 mm × 1092 mm 1/16 印张: 16.75

字数: 350 千字 定价: 110.00 元

发行部: 62132549 邮购部: 68038093 总编室: 62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

## 《海交史研究丛书》编委会

主编：王连茂 丁毓玲 陈丽华

编委：郭育生 叶恩典 王丽明 李静蓉

陈小茜 费利华 傅恩凤 胡晓伟

肖彩雅 林 怡



府以此为基础，建立一个相关的博物馆，并将之命名为“泉州海外交通史博物馆”。这个博物馆于1959年正式成立时，惜乎郑局长已于前一年10月出访途中不幸遇难。他提出的“海外交通史”，虽有别于此前该领域研究的习惯称呼，如“中西交通史”、“东西交通史”、“中外交通史”、“中国南洋交通史”或“中国阿拉伯海上交通史”等等，但其实质仍相一致，惟更强调于海上交通及与海外国家的关系史。后来，“海交馆”成了该博物馆约定俗成的简称，“海交史”也依此而简名之。

1974年，海交馆在泉州湾后渚港发掘了一艘残体庞大的南宋沉船，在海内外引起很大轰动。5年之后，在该馆举办的“泉州湾古船科学讨论会”上，来自全国各地的专家学者共同发起成立了全国性学会——“中国海外交通史研究会”。从这年开始，由研究会与海交馆联合出版的学术期刊即定名为《海交史研究》，迄今已出版61期，汇集了该领域大量的研究成果，因而广受关注。

“海交史”是个多学科、跨学科整合的研究领域，有着十分广泛的内涵与外延。正如该研究会会长、著名学者陈高华所阐述的，它既与人文科学的许多学科（考古学、民族学、宗教学、文学艺术等）有密切关系，又涉及社会科学（经济学、政治学、法学等）、自然科学（地理学、海洋学、医学、生物学等）、技术科学（船舶制造、陶瓷工艺、丝绸工艺）等许多学科。例如对历史上海外贸易进行研究，必然涉及港口建设、市舶制度、市舶机构、航海路线、航海技术、船舶结构、贸易物品等多方面问题。多年来，该领域的研究日见繁兴，其深度与广度也在不断拓展之中。尤其是，随着一艘艘不同时代的沉船及其大量物品被打捞上来，“海交史”研究必将出现一个令人振奋的全新局面。

作为一个专门性博物馆，海交馆虽然力量微薄，但因中国海交史研究会秘书处和《海交史研究》编辑部设在这里，紧紧依靠各地学者的支持和帮助，50年来，我们在考古发掘、文物征集、陈列展览、科学研究、编辑出版和开展国际间学术交流方面，都取得了一定的成绩。为进一步推动我国的“海交史”研究工作，在海洋出版社的支持下，我们将陆续出版这套丛书。

丛书的主要内容包括如下几个方面：（一）海交馆的藏品精粹、重要发掘报告、民间资料汇编以及原有出版物的增订、再版；（二）从《海交史研究》期刊中选择一批有份量的文章，以不同专题结集出版；（三）海交馆研究人员及特约研究员的学术著作；（四）海外学者相关著作的翻译出版。

丛书将根据内容的需要，分别采用16开和大32开两种版本。如发掘报告、文物精品之类，均采用16开本，以保证图版的精美大方；其余如专著或资料汇

编之类，则采用大 32 开。

诚挚地希望广大读者和学术界同仁多提宝贵的意见，以便改进我们的工作。

编者

2012 年 10 月

# 总目次

|                   |       |
|-------------------|-------|
| 导言 .....          | (1)   |
| 《唐船图》考证 .....     | (15)  |
| 中国船 .....         | (73)  |
| 中国木帆船.....        | (131) |
| 附：《中国木帆船》译注 ..... | (205) |

# 导 言

许路

船舶作为古代社会一种重要的生产工具，是一个包含了造船与航海的技术性内容，为实现其商业、渔业和军事功用的社会性内容，以及船舶本身作为一个特殊的海洋性聚落的生产方式与生活方式三个方面的整体。

就船舶的技术性内容而言，它在一定程度上代表了生产力发展的水平，船舶的出现、发展、变革和消失与每个历史时代的社会经济环境和自然资源的状况有着密切的关系。资源条件和航行区域的变动，必然引起船舶在船型、大小、功能、称法及作业方式等方面的变化。与此同时，船舶技术的进步和发展又反过来对社会的变革和历史的发展产生重大的影响。

20 世纪 90 年代，仿佛在一夜之间，中国帆船悉数失去了踪影，湮没在时代变迁的迷雾中，淡忘在人们的记忆里。今天，当传统的时代已经成为过往的历史，如何去回溯那些曾经和中国人的生活休戚相关的各式帆船是什么样子？它们是如何建造起来，又如何操控远航的呢？

传统造船业是一项要求严格却又相当辛苦的行当，学徒入行一般在十一二岁，基本上都是来自贫困家庭无力读书的子弟，以至后来成长为大师傅的也不识字。古代造船是由工匠凭借代代相传的营造法式和自身的经验，没有精确的图纸和量度数据，仅靠言传身教传承，其建造工艺因而很少发生改变，直到 20 世纪上半叶，大多数中国传统的船舶门类及建造技术均得以留传下来。

在卷帙浩繁的中国古代典籍中，有关帆船的片断记录虽容易找到，却从未出现系统的论著。造船与航海皆是匠作，只有对那些微贱而富有技艺的工匠充满敬佩，花大量时间和精力去考察，去了解，去学习，去明白，才能编织出其经纬，而这正是中国历代文人所缺失的，也就无法对有关技术的细节做精确的描述和真实的反映，尤其罕见类似《清明上河图》那样具有真实性的绘画。

从 16 世纪初开始，葡萄牙人、西班牙人、荷兰人、法国人、英国人先后绕过好望角前来东方，具有地中海文明传统的欧洲更善于用图像和文字记载历史，

特别是对中国王朝正史和地方史志历来不屑于记录的生产技术。留在这些亲历中国的西方人眼中的映像，具有重要的补史和证史的作用。如果能将中外典籍与绘画组合起来进行分类和相互印证，必定更有助于全面而准确地回溯中国帆船的历史。

王冠倬先生编著的《中国古船图谱》，是首部萃取中国历史文献中的画作对照文字资料形象展示中国古代造船与航海发展历史的力作。图谱还收录了部分日本松浦史料博物馆藏的《唐船之图》，唯缺乏对同期西方写实画作及专著的引用与分析，诸如 I. A. 唐涅利的《中国帆船及其他地方船种》和 V. A. 索高罗夫的《中国船》。

正是这三部中国帆船画作及说明的译本构成本书。但在分别展示它们之前，有必要简略回顾一下从 16 世纪至 20 世纪初外国人所描绘的中国帆船及其背景，并且对三部画作的时代背景和作者做一些了解，因为在国内有关这方面的介绍还留有許多空白。

## 一、欧洲人描述的中国帆船

1368 年元朝灭亡后，中国对外部世界再次关闭了大门，官方严禁外国人入境及在内地游历。当瓦斯科·达伽马（Vasao da Gama）于 1498 年绕过好望角到达印度时，中国帆船已经停止在印度洋上航行了。尽管 1375 年出版的加泰罗尼亚世界地图和 1459 年弗拉·毛罗世界地图都出现中国的疆域、地名和帆船，但其地理知识主要来源于《马可·波罗游记》和其他传说，而非绘制者的亲历。直到 16 世纪初，中国对于欧洲依然还是一个谜。

1509 年，葡萄牙远征商船迭戈·洛佩斯号沿“地理大发现”开辟的东西新航路远航东方，在马六甲首次同中国帆船相遇。马六甲的葡萄牙官员多默·皮雷斯（Frei Tomé Pires）根据马六甲的中国商人提供的情况以及自己在印度、马六甲等地的经历，写成一部《东方志》呈送国王唐·曼努埃尔一世（King Manuel I），这部湮没已久的著作直至 20 世纪才被重新发现，被誉为继《马可·波罗游记》之后第二部西方人描述东方国家地理和民俗的重要著作。

1517 年，葡萄牙派往中国的第一位特使费尔南·佩雷斯·德·安德拉德（Fernaο Peres d' Andrade），率领 800 吨的埃斯菲拉号等 8 艘帆船组成的船队从马六甲驶抵广州，船队中有 3 艘帆船是属于马六甲商人的中国式帆船。葡萄牙使团试图入京与明朝政府建立关系，推行商业贸易，后终于在 1520 年得以觐见明武宗皇帝。其间，船队派出佐治·马斯卡雷尼亚斯（Jorge Mascarenhas）船长往

福建漳州，与中国人开展贸易。这次不成功的出使之后，葡萄牙人转赴浙江、福建沿海经营了20多年的走私贸易，直到明朝政府重开海禁之后，葡萄牙人才于1553年得以在澳门建立居留地。其间，1549年在福建诏安走马溪之战被俘获的葡萄牙人盖略特·伯来拉（Galeote Pereira）撰写的记录《中国报道》，以及在1556年访问广州的加斯帕·达·克路士修士（Caspar da Cruz）撰写的《中国志》都载有对中国帆船的描述。

1565年，西班牙远征船队在米古尔·罗柏兹·德·列格兹比（Miguel Lopez de Legazpi）率领下占领色布，并于1571年占领吕宋岛，开辟了马尼拉—墨西哥贸易航线。在1574年西班牙殖民者将林凤海上武装集团逼退到吕宋岛北部一隅，为谋求在中国的传教和直接贸易，驻守马尼拉的西班牙总督基多·德·拉维扎列斯（Guido de Lavezares）派出马丁·德·拉达修士等人（MarDin de Rada）随同前来追寻林凤的福建明军把总王望高的战船出使福建。返回马尼拉后，拉达修士用白描的笔法撰写了其行程记录和对中国南方的观察《记事》，文中提到中国帆船的迎风性能良好，使用航海指南手抄本而未有海图，使用24个刻度的磁罗盘。

此后，葡萄牙和西班牙商船从东方不断带来的陶瓷、丝绸和茶叶等中国商品，逐渐引起西方世界对中国文化产生了浓厚的兴趣。随着澳门—果阿—里斯本贸易航线的开通，在天主教灭迹于中国200年之后的16世纪下半叶，几位居留澳门的耶稣会（Sociedade de Jesus）教士以及冈萨雷斯（Gregorio Gonzales）、罗明坚（M. Ruggieri）、巴范济（F. Passio）、利玛窦（Math. Ricci）等少数进入中国内地的传教士传回欧洲的信件和报告，再次揭开这个神秘东方帝国的面纱一角。

葡萄牙耶稣会士巴布达（Luiz Jorge De Barbuda）绘制的一幅单张的中国分省地图，概括了16世纪初以来葡萄牙探险者和传教士对中国的发现和观察。这幅西方人所绘制的中国地图奠基之作后来传到荷兰制图师奥特利乌斯（Abraham Ortelius）手中，后者将其收录于1570年出版或1584再版的地图集《寰宇概观》。虽然图中的东部和南部沿海只画了西洋帆船，却在北部和西部各画有两艘带风帆的大型早船。

这些东渐的葡萄牙和西班牙人当年在马六甲、吕宋岛最早看到的中国帆船，应该大部分是福建海商经营的远洋商船。遗憾的是在他们留下的航海日记、旅行指南、报告、见闻等叙述性旅行文学中，以及百年间绘制的各式各样的东方地图中，究竟有哪些涉及中国式帆船的图像记录，今天我们尚缺乏全面而深入的了解。

1596 年，由 9 名荷兰商人组成的“为了遥远的土地公司”首次把一支由 3 艘武装商船组成的船队派往爪哇。1601 年，一场台风把雅克布·范·纳克（Jacob van Neck）船长指挥的荷兰船队带到广东珠江口。次年刚刚成立的荷属联合东印度公司很快派出范·华威克（Wjbrant Van Warwick）率领一支船队前往中国，这个中国史籍中记载的“韦麻朗”曾经参与了纳克船长的那次中国之行。1604 年 12 月，华威克辗转来到台湾南部。

1607 年，由海军上将麦特利夫（Cornelis Matelief de Jonghe's）指挥的八艘荷兰帆船共 551 人，第三次前来，试图开辟与中国的贸易关系。此行麦特利夫本人或他的随从所绘制在珠江所见到的中国帆船、寺庙和官府，成为西方人最早对中国内地景象的写实画。荷兰历史学家伊撒克·柯孟林（Isaac Commelin）在他的《荷兰联合东印度公司的开始与发展》一书中引用并萃取了这些画作。

1622 年，荷兰东印度公司的远征船队由巴达维亚出发，经澎湖、六鳌、浯屿进入厦门港，其后又逆九龙江而上抵沿岸的月港等地，荷兰籍船长威·伊·邦特库（Willem Ysbrantsz Bontekoe）的《东印度航海记》记录了船队其间的通商及海上劫掠活动。次年荷兰贡使彼得·范·和伦爵士经厦门往福州再往北京，但仍未能打开中国的贸易大门。1624 年荷兰人转而在大员（今台南市）设立据点。在一幅刊行于 1635 年最早描绘热兰遮城的版画中，城外的海面上有 7 艘大帆船，其中 5 艘是悬挂三色荷兰旗的西式帆船，另外 2 艘是落下篷帆的中国式帆船。另一幅佚名荷兰画家绘制的 1644 年大员港图，画面中的右下角则出现了迄今我们所找到最早的一幅福建帆船写实彩绘。

荷兰东印度公司在巴达维亚城设立总督府，自东向西从日本到印度设立 20 几个商馆，其间巴达维亚城向荷兰报送的《一般政务报告》集中了亚洲各商馆有关当地政治、经济、社会的情况报告，《热兰遮城日志》则记载台湾与中国每日来往的船只、货物。

自 15 世纪末开始，地图制作进入“荷兰绘图的黄金时代”，阿姆斯特丹成为重要的制图中心，其内容则不断根据东方传回的新发现进行更新。荷兰绘图师兼地图发行商洪第乌斯（Jodocus Hondius）根据葡萄牙人的素材于 17 世纪之初绘制并出版的中国地图、日本地图和美国地图，不约而同地都在太平洋的位置上画有一艘醒目的二桅中国式帆船。

1655 年，荷兰为谋求在中国更多的利益，派出以彼得·高叶尔为正使的外交使团。这个西方国家首次访华的使团从广东虎门入境，从广州沿南方的内陆水网和北方的运河大部分行程乘船北上，到达北京后受到顺治皇帝的诏见，其后原

路返回，前后深入广东、江西、江苏、安徽、山东、河北、天津、北京，在中国一共逗留了一年零七个月。回国后，使团随员约翰·尼霍夫（Johan Nieuhof）在1665年出版了他的游记及画集——《荷兰东印度公司大使晋謁中国皇帝——鞑靼大汗》，书中配有150幅精美的彩色铜版画，描绘了一幕幕地理、风景、建筑、船舶、市井等鲜活的场景。这些较早客观描绘中国形象的写实画作开拓了西方世界的眼界，成为了解中国和研究中国文化的新里程碑。尼霍夫游记的版本众多，其原始手稿现藏于德国国家图书馆。

由于第一次出使取得的经济效益，1662年和1664年又相继派出使团访华。使团医生奥尔夫特·达波（Olfert Dapper）在其《第二、三次荷兰东印度公司使节出使大清帝国记》对两次来华作了详细的描述，书中铜板插图记录了直观的视觉形象。其中一幅描绘金门城及附近海湾的插画出现了两艘中国式帆船。

受益于资产阶级革命的英国也卷入了东方海上贸易的狂澜，于1600年成立了英国东印度公司。1620年，英国商船“独角兽”号第一次进入中国海域首航澳门，试图开辟与中国的贸易关系。清朝初年，郑氏政权占据台湾，厦门因与台湾关系密切，中西贸易颇为繁盛。1670年（康熙九年），英国东印度公司派出“万坦·宾克”号商船首次抵达厦门，并在厦门设立商馆。

英国早期最著名的制图者乔治·斯比（John Speed）在1627年出版了英国人的第一本世界地图集，其中的中国地图在北太平洋的位置画了一艘中国帆船，而地图边框的装饰画中也画有三艘帆船。

意大利圣方济各修士科罗内利（Vincenzo Maria Coronelli）于1696年出版的一幅中国广东省与福建省地图，在相当于中国南海的位置除画有两艘航行中的中国帆船外，还画有龙舟和官座船，前者与1665年出使中国的约翰·尼霍夫《荷兰东印度公司大使晋謁中国皇帝——鞑靼大汗》书中的中国龙舟插图如出一辙。

大批福建商船航行于中国沿海、台湾海峡、日本及东南亚，这从明代后期的贸易史可以得到解读。这些横跨明、清两代一百年间留下的中国帆船写实画作，虽然出自背景各异的西方画家笔下，却有着很相似的外观：矩形船体、艏翘艉高、平艏、平艉、尖底、两桅、矩形篷篷、木桅架在船艏、比较窄的矩形不平衡舵等等，与我们今天所认知的传统福船船型特征相符。其中伊撒克·柯孟林重绘的两艘大型商船虽然系在广东珠江所见，却未有圆艉、多孔舵、侧支索等清代中后期的广船特征，反而更贴近福船的船型特征，该图对大艏、水仙门、舱面、艉楼、篷帆等构件描绘得相当仔细，具有较高的造船技术史研究价值。另有1635年热兰遮城外及17世纪60年代金门城外海域的中国帆船皆出现船艏斜桅，显示

其或许受到西式帆船的影响，这种影响同样出现在清初册封琉球的封舟上。

有趣的是这些画作描绘的中国帆船并未见涂装及彩绘，也没有清代以后福船的典型特征——船眼睛。曾经热衷于中国帆船分类的 I. A. 唐涅利认为此源自古埃及人在他们的船首两侧绘制奥西里斯王的眼睛的传统，并且只有在与阿拉伯开展海上贸易的南方港口才有这样的特征。然而中国与阿拉伯的海上交通早在中世纪已经到达鼎盛时期，唯独船眼睛到 17 世纪还没出现，而早在 3 000 多年前的腓尼基商船及阿尔戈战船就已沿袭了同样的传统，福船的船眼睛来源还是个有待解开历史之谜。

18 世纪初期，奥地利、比利时、普鲁士、丹麦、瑞典等国先后开始有商船到达中国进行贸易，再往后奥地利商船、瑞典东印度公司“歌德堡”号也驶抵广州开展贸易。

1740 年，英国政府为对西班牙船队实行报复性打击和抢掠，组成以乔治·安森（George Anson）为统帅的舰队，几经磨难后，舰队唯一剩下的“百夫长”号于 1742 年和 1743 年两度进入广东虎门。其间广州大火，英国水兵协助救火，获得当地官民好感，乔治·安森并获准进入广州与两广总督会面。随舰的佩雷斯·布赖特（Piercy Brett）上尉描绘了其在澳门附近看到的中国帆船，只是他素描没有出版，至今仍收藏在英国公共档案馆。另一位菲力普·舒尔兹中尉（Philip Saumarez）也留下一些中国帆船的素描。

詹姆斯·库克（James Cook）船长是英国探险家、航海家和制图学家，以其三次远航探险闻名于世。库克船队的随船画家约翰·维伯（John Webber）和威廉·霍奇（William Hodges）在 1777 年经停澳门时留下了不少中国帆船的素描。约翰·维伯的画作主要藏于大英图书馆和奥克兰市立美术馆，有关中国帆船的画作在《库克船长航行中的作品》一书中有收录。

英国为谋取在华贸易特权，于 1792 年组成了以乔治·马嘎尔尼为主使的使团，以给乾隆皇帝祝寿为由出使中国。马嘎尔尼使团的船队沿中国海北上，从天津海口入境，先是换乘河船后由陆路经天津、北京，在承德受到乾隆皇帝的接见。其后循京杭运河一路南下，到达杭州后改由旱路赴广州，在黄埔与从海路返回的船队会合后放洋回国，其间在华逗留了两百余天。回国后使团成员撰写了多部访华纪事，其中使团副使乔治·斯当东（George Staunton）出版了一本带 30 幅插图的《英国使团来访记》，这些有关中国的最新著作对西方世界认识中国再次产生巨大的推动作用，而其中最有影响力的当属使团画师威廉·亚历山大（William Alexander）的画集《18 世纪的中国景象：服装、历史、海关》以及约翰·

巴罗（John Barrow）带插画的《中国游记》。

威廉·亚历山大的彩绘是迄今为止我们所看到的最早最写实的中国帆船画作，堪比摄影技术的透视和细节表现，令人惊叹，加之美轮美奂的配色，几近完美。这些数量多达几百幅的画作大部分由其后人捐赠给大英博物馆，还有一部分在其他博物馆和私人收藏者手中，香港艺术博物馆收藏了其中40多幅的彩色铜版画和雕版画。

18世纪中后期的中国帆船画作已经清楚地显现出帆船的涂装，福船特征的船眼睛、鳃鱼与装饰，以及用牡蛎壳灰涂刷而成的白色船底等。这些特征及其所依附的船型与成画于18世纪上半叶的日本长崎《唐船图》画卷中的“厦门船”、“台湾船”十分形似，可做互相对照。

18世纪中叶至19世纪初的近百年间，为了打破封闭的中国市场，英国、沙俄等欧洲国家多次向中国派出使团，试图说服清朝皇帝开启与外部通商的国门，但都无功而返。清廷最终彻底闭关锁国，导致西方最终通过炮舰政策来重新打开中国的大门。

1816年（清嘉庆十一年），英国政府派遣威廉·阿美士德（Lord Amherst）率外交使团来华，副使是曾经在马嘎尔尼使团任侍童的小斯当东。虽然此次出师最终未能谒见嘉庆皇帝，仍被获准自北京沿大运河南下，最后经由广州在澳门登船返国。使团成员返英后出版了多本有关是次访华的记事及见闻，其中的插图及画作尚在搜寻中。

1830至1832年间法国派遣“宠妃”号战舰进行一次环球航行，在舰上服役的E·巴里上尉（François-Edmond Paris）沿途用测绘和写生来描述、分析和记录其对各个国家和地区各种类型帆船的观察和研究，包括在广东水域所见的战船、客船和渔船。1992年法国国家海事博物馆出版巴里的画册《“宠妃”号环球航海记》。

英国画家托马斯·阿罗姆（Thomas Allom）是英国皇家建筑师协会的创建人，擅长写实风景画。他收集近200年来访华画家，如荷兰使团画师约翰·尼霍夫、英国马嘎尔尼使团画师威廉·亚历山大、法国画家奥古斯特·博尔热（Auguste Borget）、英国海军画师怀特上尉（Lieut. White）和司徒达特船长（Capt. James Stoddart RN）等不同风格和题材的原画，再创作为自己风格的水彩画。他的画作，配上了历史学家赖特的说明，编成一本题为《中国：那个古代帝国的风景、建筑和社会风俗》的画册，1843年由伦敦费塞尔公司出版后，很快成为当时英国乃至欧洲最有名的图画本中国历史教科书。

上述被提到的画家里，奥古斯特·博尔热在其长达4年之久的环游世界之旅中，曾于1838年至1839年间沿中国海岸游历，并先后居住在香港、广州、澳门作画。后于1842年在巴黎出版的一部图文并茂的画册《中国和中国人的素描》，画册中32幅双色石版印刷的版画插图和中国信札，均为画家旅行中国时的写生和记录，其中不乏记载珠江航运的场景。原画收藏于香港艺术博物馆、火奴鲁鲁艺术学院、新加坡博物馆及两家法国博物馆。

## 二、有关中国帆船的测绘与论著

从十九世纪中期开始，西方人开始采用现代研究的方法，对中国帆船的观察和分类研究，留下一批较有权威性的测绘和论著，其中的许多插画和论点经常为后来的国内外学者直接或间接地援引。

1820年加入法国海军的E. 巴里（1806—1893年），从1826年开始先后随星座号和宠妃号军舰做环球考察航行，受令负责绘制所到之处不同文化区的传统船舶。巴里以其出色的天赋和严谨的训练，绘制了大量具有造船工学意义的测绘图和水彩画，是摄影技术发明以前最精准的船舶画作。1863年巴里成为法国科学院院士，1871年成为国家海事博物馆馆长。巴里留下《海洋的记忆：古代与现代船舶图纸和建造数据集》、《欧洲以外民族的船舶结构》、《亚洲、马来西亚、大洋洲和美洲居民所造船舶集》等一批论著和画集。巴里采用海洋民族学志的方法，通过船只图样、平面图来描述和记录。在1840年的一篇随笔中分析了模仿水禽的中国船型较之模仿鱼类的欧洲船型更为先进，巴里指出了中国帆船艏橹的推动方式日后将在轮船上得到应用，20年后螺旋桨推进器的发明证实了巴里的预言。法国国家海事博物馆1992年出版巴里的画集《“宠妃”号环球航海记》，并于2010年举办题为《世界各地的船舶》的巴里纪念展及出版同名画集。

另一位法国海军军官L. 奥德马（Louis Audemard，1865—1955年）自1886年起先后在法国远东分舰队的三艘军舰上服役，在中国和印度支那逗留了20多年期间，对所到之处的传统船舶做了细致的分类调查和专题分析，撰写一部由10分册组成的专著《中国帆船》，堪称中国帆船分类的奠基之作，其精细描绘的插画，屡屡被当代国内学者大量引用。荷兰海事博物馆从1957至1971年陆续整理出版了奥德马的上述10册法文版专著，澳门海事博物馆1994年出版了葡文版。奥德马的手稿现藏于法国国家海事博物馆。

艾蒂安·席高特（Etienne Sigaut，1887—1983年）1911年首次以法国邮轮公司远东地区总代理处雇员的身份来到上海，1926年被提升为总代理并任到

1928年，其后一直在中国逗留至1947年。席高特在中国期间，对从渤海到南海不同类型的传统帆船进行细致的观察和调查，尤为关注船上配置与属具的演变等技术细节，席高特未全部完成的调查笔记包括63份文件，其中有关福建帆船和舟山——宁波帆船的部分最为全面，收藏于法国国家海事博物馆，由法国远东学院整理，即将出版。2009年，法国文化中心在北京举办了席高特1943—1947年在上海拍摄的中国帆船图片展。此外，席高特收集作为研究用途的中国帆船模型由其本人于1966年捐赠给威尼斯海洋历史博物馆。

葡萄牙海军军官巴尔博萨·卡莫拿（Barbosa Carmona, 1889—1965年）自1907年加入海军后，大部分时间在澳门服役和工作，官至海军少将。1919年由他倡议建成了澳门第一座海事博物馆，后来长期负责管理澳门港务局。其间巴尔博萨·卡莫拿撰写了《中国的葡式帆船、传统帆船与河船等》，葡文版于1990年由澳门海事博物馆出版了第三版。

I. A. 唐涅利（Ivon Arthur Donnelly, 1890—1951年）自20世纪初到中国在英商大沽驳船公司任代理之职，唐涅利先后居住在天津、重庆和上海，直到第二次世界大战结束后才从上海的集中营遣返回国，1946年被授予皇家地理学会会员。唐涅利在1908—1913年间曾经拍摄了许多有关上海和长江沿岸日常生活的黑白照片，1920年在上海出版了《中国帆船黑白版画》，1925年出版了著名的《中国帆船与各地方船型》，1931年在天津出版了《中国海岸》，介绍从大沽到香港沿海的大量信息，包括6幅水彩画，19幅黑白版画和9幅地图。唐涅利还亲手制作和收集了一批在《中国帆船与各地方船型》书中介绍的中国帆船模型，其中部分模型及水彩画稿由其居住在休斯顿的外孙收藏。

G. R. G. 伍斯特（George Raleigh Gray Worcester, 1890—1969年，中文名夏德）毕业于英国皇家海军学校，1919年进入中国海关总税务司的海事部门，在河务督察任内工作了近30年直至退休。伍斯特在中国期间因职务之便得以在长江流域做长期的旅行和田野调查，更因投入很大的兴趣和很深的友爱于微贱的船民和他们看似粗陋的船，一共记录了243种船型并一一绘制船图，以长江水系为中心，编织出中国传统帆船的经纬。伍斯特于1940年在上海出版了《长江上游之帆船与舢板》，1947年出版了《长江之帆船与舢板》，书中提到其与席高特的合作，并且采用了后者拍摄的照片，该书的增补版于1970年在美国出版。伍斯特退休之后受令于前总税务司梅兹，督造著名的中国帆船模型梅兹藏品，其中部分模型为伍斯特亲手制作，这批模型现藏于伦敦的科学博物馆。

李约瑟（Joseph Needham, 1900—1995年）以研究中国科学技术史的巨大成