

大英圖書館所藏清代外銷畫中的幾種民生船考述

王睿 *

摘要 在《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》的考釋基礎上，將學界關注不平衡的廣州外銷畫中的幾種民生船（鹽船、炭船、西瓜扁和橫水渡）予以深研，辨別出：（1）鹽船與黑樓、白鹽艚的形制區別，旗程船照的名稱和功能，及與鹽船盤驗相關的東、西匯關的職司主次和民生背景；（2）煤炭船與柴炭船的區別，以及炭船徵稅關口的簡要分佈；（3）西瓜扁接駁貨物、人員的不同形制、功用和“官印艇”身份；（4）橫水渡船的適用範圍和習俗表現等。

關鍵詞 廣州外銷畫；船舶畫；民生船；十三行

蔡鴻生先生在其新作《廣州外銷畫圖考例釋》中，說過一段極富啟益的話：“題材的社會性和技法的寫實性，是廣州外銷畫的特色。其中有三類畫作，即市井畫、船舶畫和景觀畫，特別受到歷史學界的關注……不過，從研究現狀來看，對這三類畫作的探討，還是很不平衡的。獵奇者的眼光，不利於擴大學術視野。”以船舶畫中的“花艇”為例，它“一枝獨秀，為人所津津樂道。至於與國計民生關係密切的其他水運工具，如鹽船、炭船、西瓜扁、橫水渡之類，就顯得冷冷清清，幾乎無人過問了。”¹其實，《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》（以下簡稱《特藏》）就對上述幾類民生船作過詳細考釋，只是考釋過於分散，加之還有進一步深掘的餘地，因此筆者不揣簡陋，就以蔡先生所示三種民生船為物件，以大英圖書館特藏清代廣州外銷船舶畫作為研討範圍，結合相關材料，據史釋圖，力求挖掘圖錄所蘊涵的更加豐富的民生資訊。

一、鹽船

（一）東場鹽船與白鹽船

《特藏》考釋文字指出：

原目錄上的英文說明：“東場船。東場是大量產鹽的地名。（船的）名稱意思就是東場的鹽船。”

原畫背面無中文標題，今題據英文目錄粵語拼音翻譯。（後同）

廣東鹽場在惠州府、潮州府各屬者，統稱東場；在廣州府、肇慶府、高州府、雷州府、廉州府各屬者，統稱西場。畫中為東場產鹽區的鹽船。

畫面中白色鹽船亦為二桅艚船，船頭兩側舷上畫有黑眼，黑眼後方得見一單爪錨和大而顯著的船舵，其形制與 Add. Or. 1969 “白鹽船”圖極近似，唯此船較修長。橫架的竹竿上晾着衣服，透露船工“以船為家”的生活形態。²

*王睿：廣州大學人文學院歷史系副教授，嶺南文化藝術研究中心副研究員。

對於圖 2 所繪“白鹽船”，《特藏》考釋文字如下：



圖 1. 東場鹽船 (Add. Or. 1971, 1800-1805 年, 歐洲紙水粉畫)

原目錄上的英文說明：“白船。一種船，有些是大型的，用於沿海岸運載鹽。中文名稱的意思就是白色的船。”

船舷黑眼後方，勾放着一個雙爪木質船錨，唯錨頭和爪頭均用鐵包裹，以增加其強固。這一組外銷船畫中的船錨大多屬於這種木質包鐵的式樣。

明末宋應星在《天工開物》中將鹽船與黑樓船並舉，可能是認為二船的形制和航行區域相似，區別僅在於運貨與載客的不同。惟今比對兩船，形制相距甚遠，一為艚船；一為不立桅杆，有甲板和客艙的客船。

梁廷枏（1796-1861）《粵海關志》“甲子正稅口”載：“鹽艚裝鹽往省，每隻收錢六百六十文。”“蛋艚裝鹽往潮，每隻收錢三百三十文”。“平海正稅口”

載：“大烏艚裝鹽往省，收錢四百文”；“廣艚裝鹽往省，收錢二百文”。由以上稅徵說明，清代以“艚船”運鹽是極常見的。圖中艚船，船形圓而短，或為蛋艚。

屈大均（1630-1696）《廣東新語》載：“粵有生鹽、熟鹽。熟鹽產歸德等場，成於火煎，性柔，易融化，味鹹而甘，便於調和，水居之民喜食之。生鹽產淡水等場，成於日曬，性剛，能耐久，其味倍鹹，食之多力，山居之民喜食之。貧者以得鹽難，可以省用，尤利之。”廣東民眾食生鹽者七，食熟鹽者三，省內鹽商經船舶運送，互通有無，同時也出口至他省販賣。³

以上文字所涉內容不少，先說鹽船形制：

釋文提到《天工開物》將鹽船與黑樓並舉，不妨將材料引出以作對比。《天工開物》

海外留聲



圖 2. 白鹽船 (Add. Or. 1969, 1800-1805 年, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

卷下《舟車第十五》“雜舟”條：“廣東黑樓船、鹽船，北自南雄，南達會省。下此惠、潮通漳、泉則由海汊乘海舟矣。黑樓船為官貴所乘，鹽船以載貨物。舟制兩旁可行走。風帆編蒲為之，不掛獨杆桅，雙柱懸帆不若中原隨轉。逆流憑絳力，則與各省直同功云。”⁴清承明制，官貴專座亦為黑樓。根據前人說法，黑樓船因船棚漆黑如烏金、光亮照人而得名。黑樓立雙桅，懸掛草席帆。船上有艙房若干，兩側可行人。船部後艚置大櫓，多由兩名船工負責搖動，逆水行舟時，由船工上岸背絳拉船。船上不設固定桅杆，必要時才臨時豎置，而且桅杆不能轉身，使用率並不高。⁵

此外，與白鹽船相似的，還有大型沿海運鹽船——白鹽艚（《18-19 世紀羊城風物》同圖又作“白鹽漕”）。⁶與右下方小舢板相比，可感受白艚船之噸位。⁷

除了白艚，還有烏艚。據《特藏》註者所引明代胡宗憲（1511-1565）的《籌海圖編》，詩文家、武學理論家王鳴鶴的《登壇必究》，明末清初屈大均的《廣東新語》，以及清代梁廷枏的《粵海關志》，可知白艚為福建船式，烏艚為廣船總名。二者“形如槽然，故曰艚。首尾又狀海鰵，白者有兩黑眼，烏者有兩白眼。海鰵遠見，以為同類不吞噬。”“廣船視福船尤大，其堅致亦遠過之，蓋廣船乃鐵栗（按：《新語》作“力”）木所造，福船不



圖 3. 白鹽槽 (Add. Or. 2008, 1800-1805, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

過松杉之類而已”。二者風篷舵制亦有不同，但作為海運大貨船，卻有“烏、白鹽船：丈尺稅銀與東洋二等船同”的稅徵記載。⁸從留存的圖像看，只有白鹽船運鹽，而未見烏鹽船運鹽。不知是否與後文將述及的黑船運炭情況相似，因為鹽花為白，故以白船運之？

（二）東、西匯關

與鹽船相關的，還有盤查鹽船的東、西匯會關。《特藏》對此曾作考釋：

畫面左邊旗杆上，懸掛寫有“西會關盤廠”的大黃旗，當是查驗鹽船的關口。“西會關”是“西匯關”之誤書。盤

廠即盤查廠，清初沿襲明代，有時仍稱徵稅、檢查機構為“廠”。如同是查驗鹽船的“東匯關”，就曾“建鹽廠一座三間，稽查到關鹽船。”黃佛頤《廣州城坊志》引《兩廣鹽法志》：“西匯關，為鹽船開行驗放要口，委文職一員、候補武弁一員駐紮。凡遇鹽船經過，將旗程、船照，查驗放行，按月造冊報查。如無旗程，拿解審究。乾隆五十年（1785 年），因東關改設監制通判，即以批驗大使管理西關驗放事務，裁去文武委員。”畫上盤廠前的岸邊，停泊有幾艘似為運鹽的船隻，在報關檢驗。⁹



圖 4.《廣州港與廣州府城圖》局部“西匯關”（之一）



海外留聲



圖 5.《廣州港與廣州府城圖》局部“西匯關”（之二）

檢核上引史料，可知：

1. “旗程”句讀有誤。參讀前後文，有“旗程、船照，查驗放行”“如無旗程，拿解審究”語。但如果沒有“船照”，那是否應該拿解審究？我意以為，“旗程”就是“旗程船照”的省稱。後面的“如無旗程”，就是“如無旗程船照”的意思，中間無需點斷。核之仇江等學者點校的《廣東城坊志》卷五“西匯關”條，“凡遇鹽船經過，將旗程船照查驗放行，按月造冊報查，如無旗程，拿解審定。”¹⁰“旗程船照”四字即無點斷。

當然，鑑於船照（船牌執照）的真實存在，將其點斷也未嘗不可。僅憑不同學者對史料原文的不同句讀理解，似乎不足以遽斷是非。因此有必要覆按前輩學人的研究成果，或可從中得到一些線索。早在上世紀八十年代出版的《明清廣東社會經濟研究》中，就有學者根據《道光兩廣鹽法志》《粵鹺紀實》等地方經濟史料，爬梳過康乾以來的廣東鹽運情況：

康熙五十七年，政府開始裁撤埠商，把收鹽、運鹽的權力收歸官方。“灶戶產鹽顆粒皆官為收買”。此外，官府還負責

將鹽從鹽場運至廣州東關和潮州廣濟橋（當時，鹽商簡稱這兩處為“省河”“潮橋”），存入鹽倉，以待售予埠商。

從省河、潮橋至散居全省各州縣鹽埠的路程，通常由埠商負責承運。埠商運鹽必須持有“旗程”（又叫“水程”，一種特殊的船照），旗程上通常載明某人運多少鹽，運往何處，以備沿途盤查，防止鹽商夾帶私鹽。¹¹

末段括註認為“旗程”是“一種特殊的船照”，又名“水程”。按其根據，為清代王守基的《鹽法議略》。筆者所據為日本早稻田圖書館藏本，其卷二《廣東》條云：“省河各場產鹽，由運司經理艚船發給旗程，程即船照也。載明運某場鹽共若干包，運往某處以備沿途盤查，運至東匯關，存入東倉，供商捆運。”¹²此言可為“旗程”即“旗程船照”之明證。王守基為咸豐二年進士，曾授戶部主事，雲南司郎中，先後在山東司治事二十年。因鹽法總合於山東司的緣故，王守基對於鹽務最為熟習。此書資料又多據會典、邸抄，並參以聞見，故潘祖蔭稱其“誠深籌博訪，能探原本之言，而非書生之所知”。¹³

2. “東匯關”與“西匯關”的職司有主次之別，二者不可混淆。據《兩廣鹽法志》和《鹽法議略》，東匯關主要負責監掣事務，西匯關才是驗放要口。西匯關職司如前所述，此不贅引。東匯關負責監掣，其流程如下：凡遇埠商（粵人所謂“埠”，即商人所開之鹽館）到關配鹽，放進埠船之後，“用泥排小艇駕秤，攏近海艚，挨次秤掣，捆築成包，拖遞過船。官為記籌配足，驗明押令出差。請領運照，開行赴埠。”再將配過鹽斤造冊報查。¹⁴

3. 前引《特藏》釋文能夠言及廣東民眾“食生鹽者七，食熟鹽者三”的民風習慣，卻未能對廠官免盤的陋規予以介紹，不免有些遺憾。特將《廣東新語》中有關材料徵引出來，以見東、西匯關設置以前粵民食鹽之多艱：

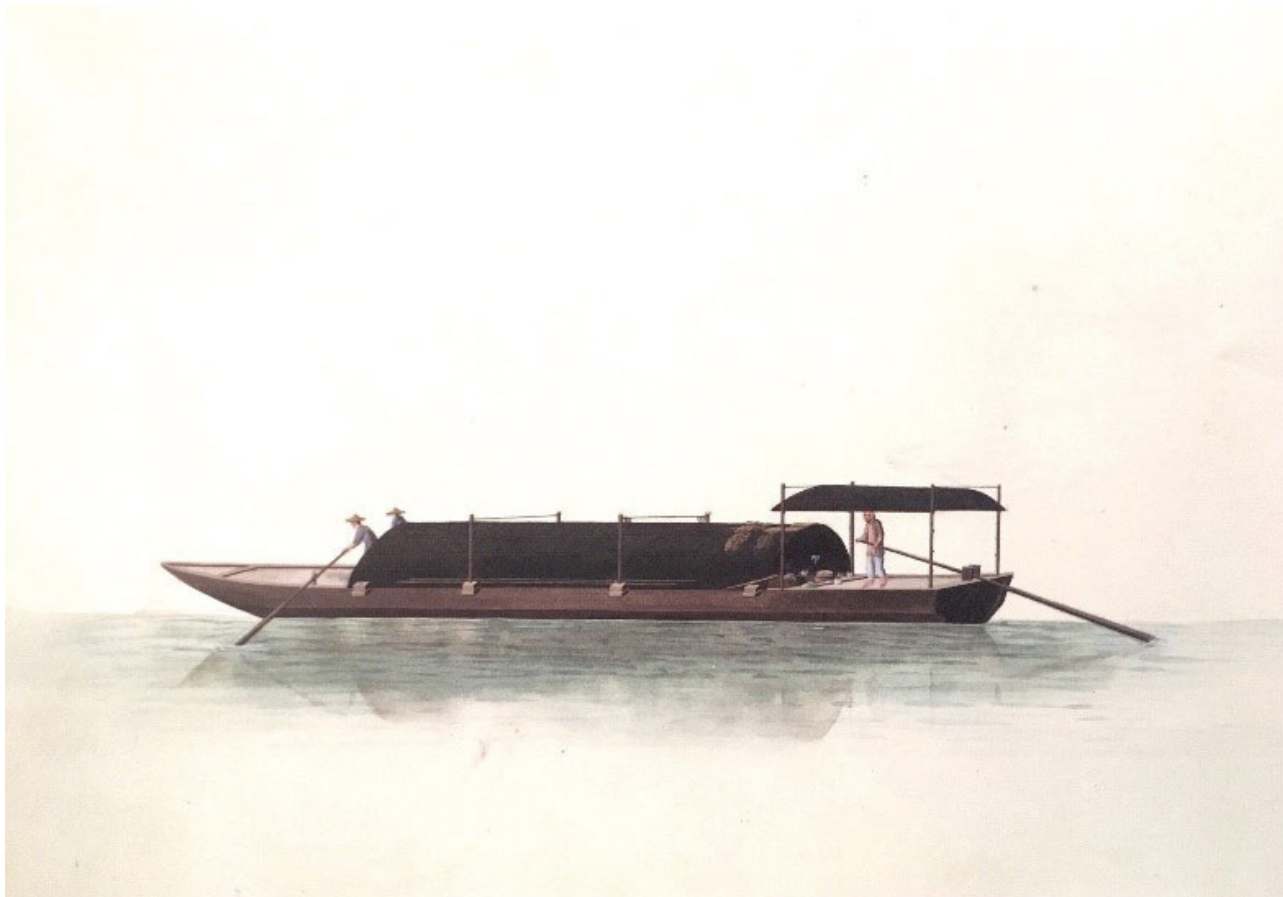


圖 6. 炭船 (Add. Or. 1995, 1800-1805, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

舊制，生、熟鹽惟商所運。從無銷生滯熟之虞。自藩下奸商霸奪熟場，欲其多售增價，熟引較生引課輕。承生引之埠者，又欲輕餉漏課。乃不論土俗之宜否。徑於廣、肇、惠、羅各埠。生三熟七，配搭強行。究之民俗之喜生者七，引之熟亦照全生；民俗之喜熟者三，引之生亦照全熟。廠官創為免盤之陋規，竟置生熟於不問。此非商之好作其奸，乃法令之不便於民也。計粵東之埠六十，生引二萬餘道，熟引四千餘道。與其強民之所不好，以致二引難銷。何如從民之所好：喜食生者與以生，喜食熟者與以熟。喜生熟相兼者，與以生熟相兼。既便於民，又惟商之所運。而以熟引照生引、以生引照熟引之弊。不禁而自絕矣。此鹽政之首務也。¹⁵

二、炭船

《特藏》考釋文字如下：

原圖背面中文題名是“炭船”。原目錄上的英文說明：“Tan-Sheun，炭船。”這只運炭的船，是身型較狹長的舢板。首尾船夫正在搖櫓，尾部艙口處，放置着大小容器，或是船夫的炊具。比較特殊的是這艘船的艙篷及船尾高架棚頂都染成黑色的，這當是基於運炭的考慮，黃褐色的竹篷易為煤炭污損。

梁廷枏（1796-1861）《粵海關志》中存錄了頗多炭船出入口的徵稅金額，得見其進出之頻繁，而各關口的納稅金額差

海外留聲



圖 7. 送夷商下澳西瓜扁 (Add. Or. 1973, 1800-1805, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

別如下：“雙溪小口”：“煤炭出口，每載收一百文，如半載及小載收錢五十文。”，“海門口·凡進出商船”：“煤炭，每船收錢六十六文。”，“烏坎正稅口·凡進口貨物”：“煤炭，每船收三百文。”各關口或以貨物、或以船隻為收稅基準，並不統一，且稅金亦各異。¹⁶

需注意的是，這裡的炭船，主要指煤炭船，而非柴炭船。據《粵海關志》記載，除了進出口的煤炭船需要繳稅，柴炭船也要繳稅：“甲子正稅口·凡餉貨物進出口”：“柴炭船進口：每只收錢二百二十文。”“外館·凡柴炭船進口：收錢三十文。”柴炭就是木炭，又稱火炭，它是木頭在空氣不足的土窯裡燒製而成的質硬體輕的一種燃料。

或以為柴炭船既能運木炭，又能運煤炭，一船兩用，實無分別的必要。但據“碣石掛號口·凡鹹魚往閩及省城”條：“裝柴炭船：大載收錢一百九十八文，小載收錢一百三十二文”之後，緊接着就有“裝煤炭進口：每載收錢二百二十文。”再據其他稅口的徵稅記錄：“汕尾正稅口·凡潮來煤炭”：“滿載收錢六百六十文，不滿載以分數論減。”，“靖海掛號口·煤炭船進口”：“每載收錢一百六十文。”，“神泉正稅口·凡灰殼、煤炭進口”：“每載收錢一百六十文。”，“甲子湖東掛號口·凡煤炭進口”：“收錢二百五十文。”，“溪東小口·煤炭船出口”：“每載收錢一百一十文。”，“卡路掛號小口·煤炭船進口”：“收錢三十文；出口收錢六十文。炭船：收錢三十文。”，“南洋小口·炭船”：“收錢三十文。”¹⁷可見煤炭船和柴炭船是兩種不同類型的船。

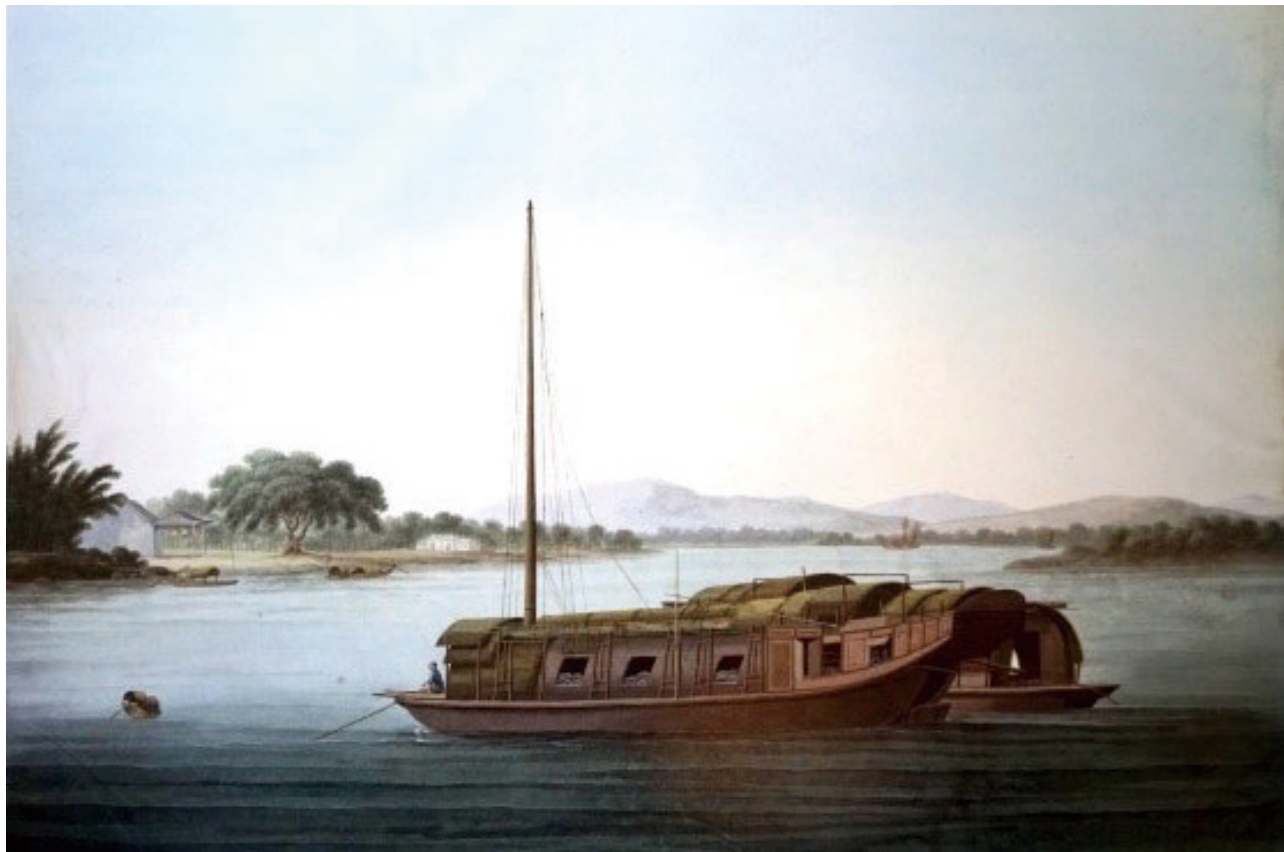


圖 8. 西瓜扁 (Add. Or. 2016, 1800-1805, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

從炭船徵稅關口的分佈來看，基本位於粵東地區：如烏坎口、甲子口在惠州府陸豐縣，均係正稅口；碣石口為甲子口轄下的掛號小口。神泉、靖海正稅口在潮州府惠來縣；雙溪、溪東小口在潮州府海陽縣；海門小口在潮陽縣；南洋、卡路小口在澄海縣。¹⁸當然，煤炭屬於日用必須品，其他地區的炭船數量當亦不少，只是史載有闕罷了。例如倫敦英國圖書館東方寫本與印本部所藏《佛山街略》（編號 15269.E8）印本中，就有“由祖廟往柵下新文塔路程·八間”：“賣糙米，西通龍母廟，往津亭，堅炭船埋在此。”¹⁹雖然不確定此“堅炭船”與本文“炭船”有何異同，但從其深埋地下的情況判斷，其為炭船之一種亦屬可能。

三、西瓜扁

《特藏》考釋文字如下：

原圖背面中文題名是“送夷商下澳西瓜扁”。原目錄上的英文說明：“西瓜扁艇。這種船隻是用來將貨物運到黃埔港的歐洲船上（按：原文誤譯），或是從歐洲船隻卸載貨物。歐洲人通常稱做官印艇”。

西瓜扁是因其“有圓形的板和側舷，外形像個瓜”而得名。《粵海關志》“澳門正稅口”載：“廣渡僱西瓜扁裝貨進口，收銀七錢”；“貿易船僱西瓜扁裝貨進出者，與車船例同。”可見西瓜艇是用於接駁貨物之用。

海外留聲



圖 9. 橫水渡 (Add. Or. 2003, 1800-1805, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

畫面中的西瓜艇，船身的確較圓，兩枝桅杆上掛着收卷的一大一小帆蓆，船頭兩側有一對單爪船錨。大艙門和艙窗的裝潢頗為考究，不像是接駁貨物的貨船。中文題名謂：“送夷商下澳西瓜扁”，可能這艘西瓜扁是專送夷商的，是載客船，所以外觀較華麗。²⁰

首先需要糾正釋文引文裡的一個錯字：所謂《粵海關志》“澳門正稅口”中“貿易船僱西瓜扁裝貨進出者，與車船例同”，“車船例同”其實當作“本船例同”。²¹除了文本校勘的依據，從“凡貿易船裝貨，由娘媽閣進口……貿易船僱西瓜扁裝貨進出者，與本船例同”前後文判斷，“本船”亦當指“貿易船”，而與陸行之“車”無涉。

其次，對於西瓜扁的作用，尚須作進一步的申釋。“西瓜扁”是一種駁船，主要接駁外國船舶的貨物、人員。圖 8 所繪“西瓜扁”為單桅艇，內裝包捆的貨物，沒有上圖的考究裝飾，當是貨物駁船。²²兩船結構相同，但有大小、單雙桅和客貨船等的區別。

西瓜扁體積龐大，能裝載數量巨大的貨物。十九世紀三十年代在廣州居住的英國人唐甯，就曾在他的《番鬼在中國》中寫道：“所有人都小心地避免被沉重的西瓜扁艇和其他負重累累的怪獸撞到，它們都氣勢洶洶地順流直下，像騎士階層的裝備馬車，在它們的航道上不會（因需要避開其他船隻而）偏離一英寸。”²³

此外，與一般駁船（“Lighters”）不同，西瓜扁艇（“Chop boats”）是廣州唯一得到清政府授權的、為外國商船充當駁船的船隻，



圖 10. 夜渡船 (Add. Or. 1977, 1800-1805 年, 歐洲紙水粉畫高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

因此被稱為“官印艇”。由於所有外國船隻最終只能停泊在黃埔錨地，而不能再向上游航行，所以其他河流通行稅只有向這些官印船徵收。黃埔錨地與廣州商館間共設有三個稅館。每隻過館的西瓜扁必須在三個稅卡逐一停留，驗貨無誤之後才能進入下一個關口。²⁴ 另一條說明西瓜扁“官印”身份的材料，出自 1832 年英國傳教士馬禮遜所編的《中國評論》：“當為西瓜扁艇頒發許可時，粵海關監督派來一名僕人；一名書吏；一名皂吏；商館派來一名辦事人員；通事派來一名會計和口譯人員，一同參加貨物的查驗。”²⁵

結合前面西瓜扁“送夷商下澳”的情況，可以說西瓜扁完全參與清代前中期廣州中西貿易管理體制的四個環節——粵海關、十三行、黃埔內港和澳門外港，由此可見它在廣州口岸和十三行商業體制中起到的關鍵作用。

四、橫水渡

《特藏》考釋文字如下：

橫水渡是一種小型的渡船或客船。凡載運旅客、貨物等橫渡江河、湖泊、海峽的交通運輸船，均稱為渡船。因中國地大，河流、湖泊、海峽的水位、流速、風浪各異，渡船的形制也各地不同，有所謂獨木舟、舢板、龍舟、尖頭船、平頭船、半截子船、外屁股船、菱桶等，惟古渡船以櫓、槳、篙等動力工具，由人工推進，此則各地均同。鴉片戰爭後，中國才用機動渡船。

中國渡運史上的渡口性質分為官、義、民渡三種。官渡是由地方政府設立掌管的渡口，大都設在驛道或大路上，渡工





圖 11. 夜渡船 (Add. Or. 2016, 1800-1805 年, 歐洲紙水粉畫, 高 41.6 厘米、寬 53.6 厘米)

海外留聲

專為朝廷官員、公差使者擺渡過河。各地運送四季鮮貨，往往也是通過一道道的官渡送達京城。第二種是義渡，乃由地方官吏宣導，士紳捐錢、出力，造河埠，建渡船，免費載運民眾往來河川兩岸。渡工的生活則由士紳包攬。第三種是民間渡口，又稱私渡，由民眾私設，渡工以渡為業，向旅客收取合理的運費，養家糊口。

圖畫中的渡船是一隻前窄後寬的改良式舢板，前後釘有一截甲板，方便船工站立、坐臥，船首一人撐篙，船尾一人搖櫓。船後半部設有一小型船艙，當是船工休憩、用膳之處。船中間有七位男女老少，坐在橫板上，一人撐傘，一人以鵝毛扇遮頭，當是豔陽高照的晴天。估計此船當是民間渡船。²⁶

屈大均《廣東新語》稱，“其載人與貨物者曰舢，製亦如鬪艦，上施兵器及砲火、飛石、灰罌，旁布漁罟。小者曰橫水舢。”²⁷ 渡船所經之山峽險灘，驚險萬端，兩廣地區皆然。屈氏曾描述過橫州（今廣西橫縣）以東百餘里的烏蠻大灘，因亂石灘折，勢如箭激，數有破溺之患，所謂“晴霽時有銅篙鐵槳浮出，則橫水渡船必破覆，須祭禳之乃已。”所以當地遂有祭祀伏波神馬援的習俗。²⁸ 有見於此，粵人善操舟就成為一種獨有的能耐，其中最為人稱道的，就是善操舢板的“鐵人”了：

其駕諸鄉舢板者，雖隆寒袒裸，血汗沾濡，搖櫓之聲，如雷霆、如戰鬪。常使驚波披靡，舟過而水痕不能合。雖逆水逆風，日猶百里，亦皆號為鐵人云。廣州故多舢板，而日舢夫尤壯。日舢多勤，夜舢多惰。勤者之力，恒使風潮無功，風潮不能厄其勢，海寇不敢爭其強，是皆所謂鐵人也。²⁹

至於夜渡船，《特藏》也有考釋：

左圖（圖 10）一桅三櫓，頭低尾高有客艙的舢板船，正揚帆前行。船中得見

正在工作的三個船夫：在船最前端者，正費力撐着篙；船尾的一位為控帆手；站立在櫓首旁的是舵手。艙內和船艙上擠滿了乘客，在船艙頂上的乘客有數人撐着傘，或是遮擋夜露或微雨。在船首堆放着巨型的打包行李或貨物。

據記載，這種珠江夜渡船的客艙，是特別的雙排統艙設計，中間留有通道，兩側統艙分設上下兩層木板床。下層緊貼甲板，鋪寬二尺，剛好讓人容身，每張床鋪都用可拆卸的木板相隔，乘客在未就寢時抽去隔板，在內、外自由行動，欣賞兩岸風景，或透透新鮮空氣。³⁰

右圖（圖 11）同屬“夜渡船”，但畫的角度和船上的人物卻不相同。此圖是從後側面畫，微傾的船身、滿傾的風帆、起伏的水浪，生動地展現了當年“夜渡船”載着眾多乘客，在珠江中乘風破浪的情景。³¹

最後，誠如論者所言，廣州地處珠江三角洲，這裡水網交錯，船舶成為廣東居民最常用的交通工具，也深刻影響着廣東人的生活習慣。珠江河面各種船隻成為來華西洋人眼中最常見的景物，很自然成為外銷畫描繪的物件。³² 雖然這些畫作沒有具體年代，但作為十八、十九世紀珠江水上生活和交通狀況的珍貴資料，它們為我們提供了第一手的圖像史料。幸運的是，英國維多利亞·阿爾伯特博物院和大英圖書館都保留下了這些外銷船舶的中文船名，可以和同樣留存下來的幾頁英文船舶目錄紙對證，從而最大限度地還原這些民生船隻的名稱和用途。

除了本文述及的幾種民生船，還有戲船、米船、谷船、油船、火同船、蛋家船、養鴨船、蠔殼船等富含民生資訊的各式船舶。如果我們能以更大的視閥進行交叉，即使是被談者道盡的“花艇”，也不乏可以深入探掘的民生資訊。一個最顯著的例子，就是廣州知府趙翼反對禁

娼的民生考慮：他在《簷曝雜記》中說，“廣州珠江蜑船不下七八千，皆以脂粉為生計，猝難禁也”“此風由來已久，每船十餘人恃以衣食。一旦絕其生計，令此七八萬人何處得食？且纏頭皆出富人，亦哀多益寡之一道也。”³³

作為清代廣州外銷畫中的一個重要類目，船舶圖像的社會經濟史構建，無疑是橫在學者面前的一個尚待深入研尋的重要命題。

註釋：

1. 蔡鴻生：《廣州海事錄：從市舶時代到洋船時代》，北京：商務印書館，2018年，第251頁。
2. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第112-113頁。
3. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第108-109頁。
4. 潘吉星：《天工開物校註及研究》卷下，成都：巴蜀書社，1989年，第491頁。
5. 王冠倬編著：《中國古船圖譜》，北京：生活·讀書·新知三聯書店，2000年，第279頁。朱惠勇：《中國古船與吳越古橋》，杭州：浙江大學出版社，2001年，第36頁。
6. 英國維多利亞·阿伯特博物院、廣州市文化局等編：《18-19世紀羊城風物——英國維多利亞阿伯特博物院藏廣州外銷畫》，上海：上海古籍出版社，2003年，第193頁。
7. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第208-209頁。
8. [明]胡宗憲：《籌海圖編》卷13，《四庫全書》第584冊，上海：上海古籍出版社，1987年，第3頁上；王鳴鶴：《登壇必究》“廣東船式”圖和“東莞縣大頭船”圖說明，參見王冠倬：《中國古船圖譜》，第228、231頁；[清]屈大均：《廣東新語》卷18《舟語》，北京：中華書局，1985年，第479頁；[清]梁廷相著、袁鐘仁點校：《粵海關志》卷9《稅則二》，廣州：廣東人民出版社，2014年，第186頁。
9. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第1卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第34-35頁。
10. 黃佛頤編纂，仇江、鄭力民、遲以武點註：《廣州城坊志》，廣州：廣東人民出版社，2012年，第627頁。
11. [明]清廣東省社會經濟研究會編：《明清廣東社會經濟研究》，廣州：廣東人民出版社，1987年，第315-316頁。
12. [清]王守基：《鹽法議略》卷2《廣東》，光緒丙戌十月粵東刊本，早稻田大學圖書館藏，第25頁。
13. [清]王守基：《鹽法議略》潘祖蔭《序》，光緒丙戌十月粵東刊本，早稻田大學圖書館藏。
14. 黃佛頤編纂，仇江、鄭力民、遲以武點註：《廣州城坊志》卷6，廣州：廣東人民出版社，2012年，第686-687頁。《鹽法議略》卷2《廣東》，光緒丙戌十月粵東刊本，早稻田大學圖書館藏，第25頁。
15. [清]屈大均：《廣東新語》卷14《食語》，北京：中華書局，1985年，第399-400頁。
16. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第174-175頁。
17. [清]梁廷相著、袁鐘仁點校：《粵海關志》卷12《稅則五》，廣州：廣東人民出版社，2014年，第232-264頁。
18. [清]梁廷相著、袁鐘仁點校：《粵海關志》卷5《口岸一》，廣州：廣東人民出版社，2014年，第78-98頁。
19. 《佛山街略》，禪山怡文堂道光十年刻，王慶成《稀見清世史料與考釋》，武漢：武漢出版社，1997年，第581-582頁。
20. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第116-117頁。
21. [清]梁廷相著、袁鐘仁點校：《粵海關志》卷11《稅則四》，廣州：廣東人民出版社，2014年，第230頁。沈雲龍主編：《粵海關志》，近代中國史料叢刊續編第十九輯，台北：文海出版社，1976年，第798頁亦作“本船”。
22. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第246-247頁。
23. Charles Toogood Downing, *The Fan-qui in China, in 1836-7*, Vol. I, London, 1838, p. 237. 中譯參見蘇珊·索普著、蔡香玉譯：《西瓜扁艇：廣州十三行商業體制中的一個關鍵因素》，趙春晨、冷東主編《廣州十三行與清代中外關係》，廣州：世界圖書出版廣東有限公司，2013年，第155頁。
24. Paul A. Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005, p. 23. 參見[美]范岱克著，江滢河、黃超譯：《廣州貿易：中國沿海的生活與事業（1700-1845）》，北京：社會科學文獻出版社，2018年，第18頁。
25. Robert Morrison, *Notices Concerning China, and the Port of Canton. Also a Narrative of the Affair of the English Frigate Topaz, 1821-22. With Remarks on Homicides, and on Account of the Fire of Canton. Malacca, 1823*, p. 32.
26. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第6卷，廣州：廣東人民出版社，2011年，第196-197頁。

27. [清] 屈大均：《廣東新語》卷 18《舟語》，北京：中華書局，第 479 頁。
28. [清] 屈大均：《廣東新語》卷 6《神語》，北京：中華書局，第 210-211 頁。
29. [清] 屈大均：《廣東新語》卷 18《舟語》，北京：中華書局，第 478 頁。
30. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第 6 卷，廣州：廣東人民出版社，2011 年，第 126-127 頁。
31. 王次澄、吳芳思、宋家鈺、盧慶濱編著：《大英圖書館特藏中國清代外銷畫精華》第 6 卷，廣州：廣東人民出版社，2011 年，第 224-225 頁。
32. 江滢河：《清代洋畫與廣州口岸》，北京：中華書局，2007 年，第 194-196 頁。
33. [清] 趙翼：《簞曝雜記》卷 4《廣東蜃船》，曹光甫校點《趙翼全集》3，南京：鳳凰出版社，2009 年，第 54 頁。



