

## 十八世紀中英茶葉貿易中的運輸問題

劉章才\*

**摘要** 茶葉貿易為中英關係史上的重要方面，運輸相關問題的解決是其持續發展的保證。在十八世紀，英國東印度公司通過較長時間的摸索，摒棄了罐裝、桶裝而採取了箱裝方式，商品搭配方面逐漸形成了茶葉、瓷器、西米為主的穩定組合。這樣不僅裝載方便，而且能夠更好地利用船艙空間，瓷器隔潮防濕且品質較重作為合宜的壓艙物，茶葉按照品質與價格由下向上置於其上，西米則灌入縫隙充當緩衝物，公司的商船還根據商品運輸的具體需要適當調整航線。運輸相關問題的妥善處理保證了該時期中英茶葉貿易的順利進行，為十九世紀中英茶貿易鼎盛期的到來乃至茶在世界真正傳播開來奠定了重要基礎。

**關鍵詞** 十八世紀；中英茶葉貿易；茶葉；運輸問題

茶葉貿易為中英關係史上的重要方面，運輸相關問題的解決是其持續發展的保證。在十八世紀，英國東印度公司通過較長時間的摸索，摒棄了罐裝、桶裝而採取了箱裝方式，商品搭配方面逐漸形成了茶葉、瓷器、西米為主的穩定組合，這樣不僅裝載方便而且能夠更好地利用船艙空間，瓷器隔潮防濕且品質較重作為合宜的壓艙物，茶葉按照品質與價格由下向上置於其上，西米則灌入縫隙充當緩衝物，公司的商船還根據商品運輸的具體需要適當調整航線。運輸相關問題的妥善處理保證了該時期中英茶葉貿易的順利進行，為十九世紀中英茶貿易鼎盛期的到來乃至茶在世界真正傳播開來奠定了重要基礎。

茶葉原產於我國，今日早已遍佈全球，可以說，“茶文明是形成人類文明共同體的一大要素，進而又構成了人類命運共同體的一大物質基礎”，<sup>1</sup>而茶傳播開來主要通過的就是茶葉

貿易。從漫長的歷史過程來看，茶葉為中國歷史上的傳統外銷商品，亦為中西尤其是中英關係史上的關鍵問題之一。海內外學者對茶從中國傳播到歐洲的概況、中英茶葉貿易發展與沿革、茶葉貿易對中英關係的影響、中西茶葉貿易的衰落及其原因等問題均給以了系統探討，或許由於旨趣所在，目前學界對於維繫與影響中西茶葉貿易的運輸問題尚關注不多，涉及中英茶葉貿易中運輸問題的成果亦多圍繞十九世紀的快剪船以及運茶競賽展開。有鑑於此，筆者擬利用相關中英文資料對十八世紀中英茶葉貿易中的運輸問題的改進及基本狀況進行一系統探討，因為該時期為中英茶葉貿易的關鍵發展期，茶葉運輸方面的摸索與經驗積累亦為十九世紀茶葉貿易步入鼎盛期奠定了重要基礎，希冀藉此可以豐富中英茶貿易史乃至中西貿易史研究，亦可管窺茶傳播至世界的歷史過程。

### 一、茶葉包裝問題

眾所周知，茶葉作為中西貿易史上的關鍵商品，其屬性與一般商品相比差異明顯，在保存與運輸過程中均需要防濕防潮、避光避氣，以防發生變質。中英兩國遠隔重洋、距離十分

\* 劉章才，天津師範大學歐洲文明研究院副教授，主要從事茶文化海外傳播史研究，主持國家社科基金專案等科研專案多項，在《世界歷史》《文化雜誌》《Asian Study》（韓國）等學術期刊發表論文四十餘篇。

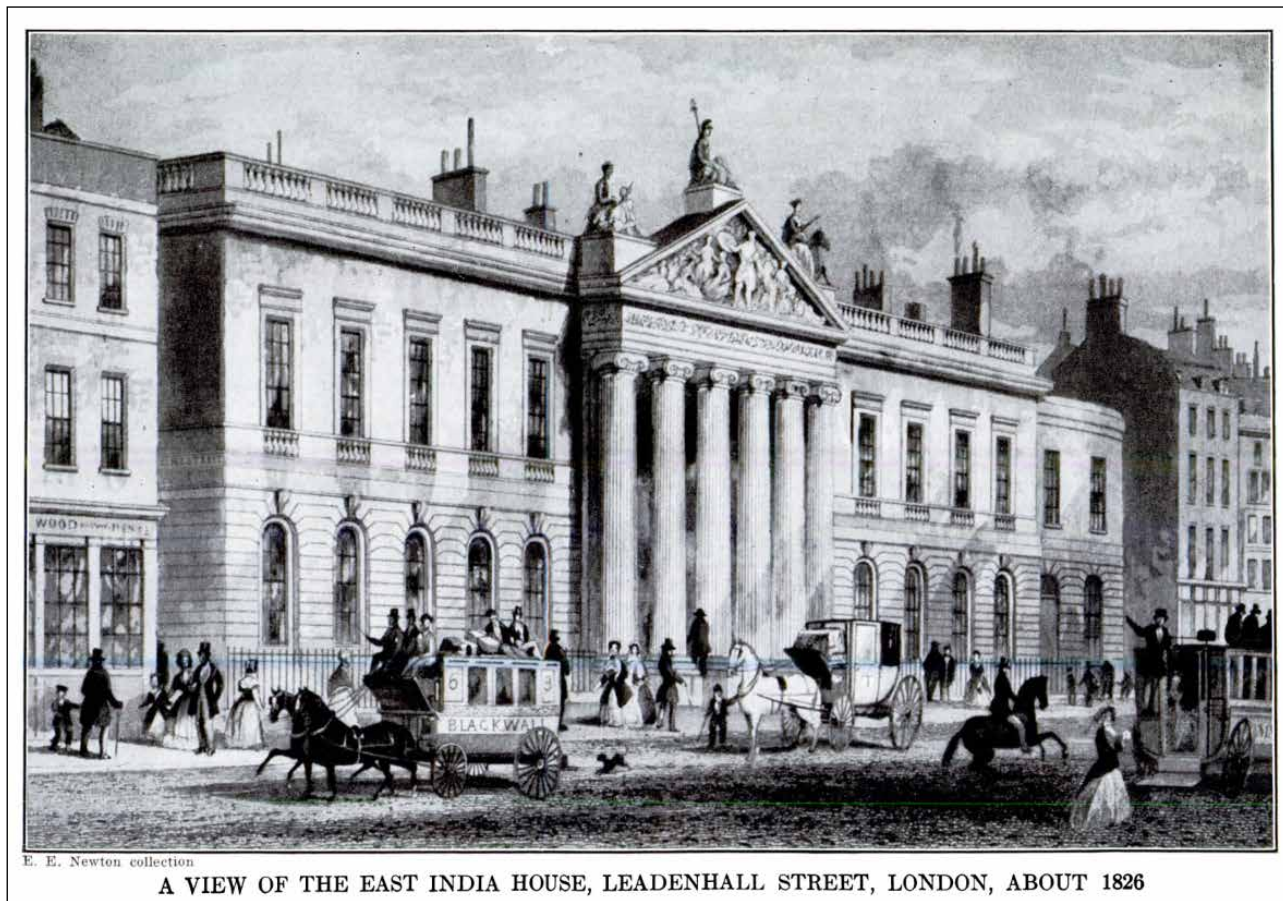


圖 1. 英國東印度公司總部。英國東印度公司 (British East India Company)，是英國從事海外貿易和掠奪的機構，總部位於倫敦利德賀街。(圖片來源：William H. Ukers, *All about Tea*, Vol. 1, The Tea and Coffee Trade Journal Company, 1935, p.66.)

遙遠，英國東印度公司從中國購入茶葉後商船須斬風劈浪、長途顛簸予以運輸，途中風吹雨淋，航行耗時多在數月之上，如何保證茶葉這一特殊商品的良好品質，這不僅關乎英國東印度公司投資該商品其商業利潤是否得以保障，甚至可以說能夠決定該項貿易能否持續發展，相關人士不能不予以高度重視。

意欲在運輸過程中保護好茶葉的優良品質，合宜的包裝不可或缺，英國東印度公司對該問題頗為重視，竭力予以改進。在中英茶貿易創始之初，由於購買茶葉的數量較為有限，所以茶葉的包裝也無明確規範，包裝方式多種多樣。比如在 1689 年談到茶葉貿易時，英國東印度公司董事會曾抱怨：“茶葉除上等品而

用罐、桶或箱包裝的外，也同樣滯銷。”<sup>2</sup> 雖然該材料主要關涉茶葉滯銷問題，但由此亦可窺知，當時上等茶葉的包裝用的罐、桶或箱等各種形式，一般茶葉的包裝或者類似或者更為粗劣一些。上述較為隨意的包裝方式效果難遂人願，公司顯然不甚滿意，所以在 1701 年的相關指示中可以看到，董事會非常明確地提出了改進要求，“不要用小罐裝茶，它無法保持茶的品質”，<sup>3</sup> 對如何進行茶葉包裝下達了極為詳細的指令：

茶葉在包裝方面須多加注意，以保全其香味與功效，在包裝的時候不論多麼嚴謹都不為過。包裝時應特別注意將其緊密封存在白銅器皿中，繼而用樹葉包裹起

## 中西交流

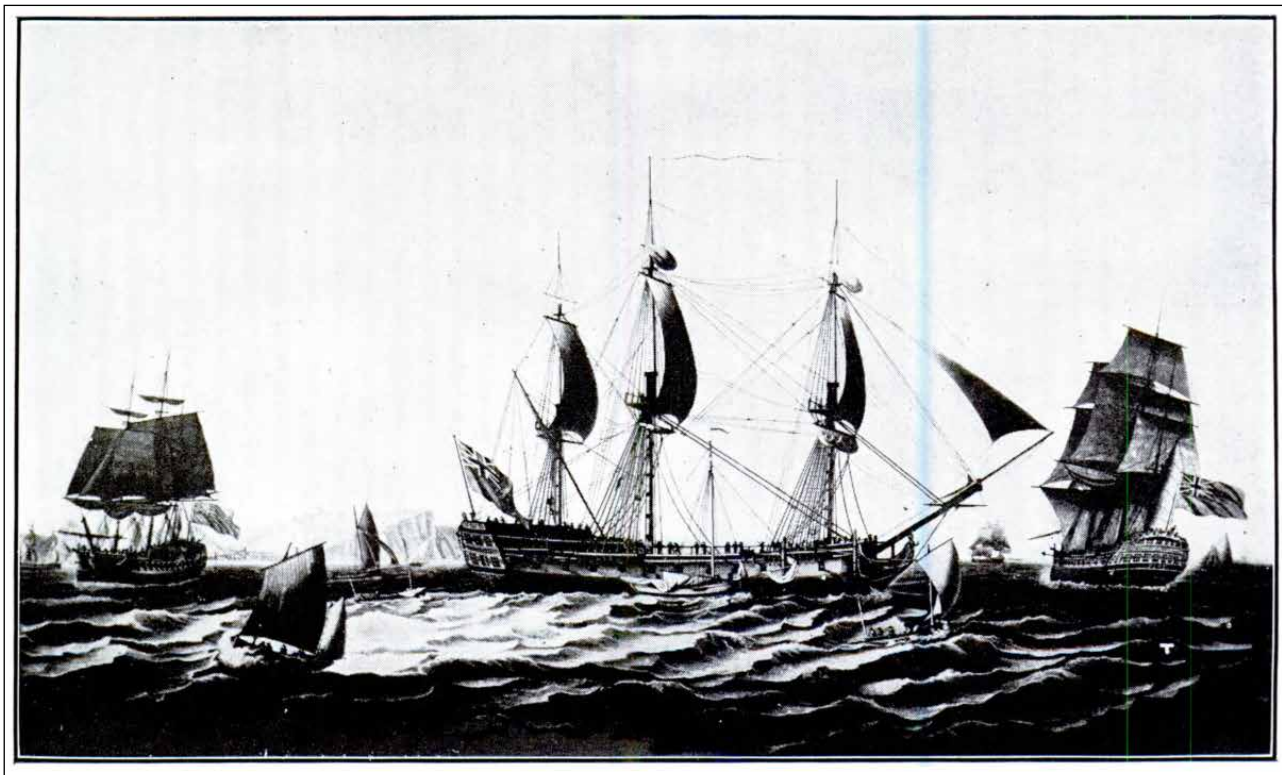


圖 2. 英國東印度公司船隊。英國東印度公司在東方貿易中舉足輕重，構建了中印英三角貿易，茶葉為從中國購買的關鍵商品。（圖片來源：William H. Ukers, *All about Tea*, Vol. 1, The Tea and Coffee Trade Journal Company, 1935, p.70.）

來，置於乾燥的木桶之中，須壓實並密閉，使它得以與外面的各種氣味隔斷開來，因為它極易吸附其他氣味從而失去價值。須注意，要保證製作木桶的材料沒有任何氣味——不論使人愉悅的氣味還是令人厭惡的異味，它們都會損傷破壞茶葉的品質……，因此，不要將這些貨物運上商船——至少不許靠近茶葉。出於同樣的原因，在使用之前要留心除掉白銅器皿上的焊接油味。<sup>4</sup>

可以看出，對茶葉包裝問題東印度公司非常看重，所以董事會所下達的指示頗為詳盡，他們要求茶葉須先放置於以白銅為材料製成的器皿中——放置時還要注意做到緊密壓實，進而在白銅器皿的表面纏繞上乾燥的樹葉，然後將器皿放置於乾燥的木桶中。此為英國東印度公司首次就茶葉包裝問題給以詳細規定，每一細

節均含有深意：命令中要求將茶葉壓緊壓實，這樣不僅可以運輸更多的茶葉，而且茶葉不會滑動並互相摩擦，這就避免了造成損壞與發熱變質，有利於保證產品的美好品質；命令中還要求填充樹葉，樹葉的用途應為填充器皿與木桶之間的空餘空間，作為緩衝之物，保證器皿不至於在木桶中隨意滑動，同時也能通過這一緩衝層保護白銅器皿，從而避免碰撞破損，以至於損害內中茶葉的品質；無論是作為緩衝之物的樹葉還是盛裝茶葉的木桶均強調須“乾燥”，意在防止茶葉吸潮變質，強調製作木桶的木料須沒有氣味，白銅器皿須除掉焊接油味，不要同時運輸有氣味的商品，均意在防止茶葉吸收不良異味，影響其良好品質，導致不易售出甚至無法飲用。

這樣，英國東印度公司開始採用桶裝方式來進行包裝，儘管上述指令頗為周詳，在保證



圖3. 茶葉貿易畫（一）。十九世紀晚期的通草水彩茶葉貿易畫，形象地表現了茶葉裝箱的情景。（圖片來源：廣州十三行博物館藏品）

茶葉品質上理應有所成效，但結果似乎未能達到公司董事會的預期。根據相關材料來看，至1713年，英國東印度公司的“達茅斯號”“忠誠極樂號”兩艘商船，在購買茶葉時開始採取新的包裝方式，“它是第一次用箱裝載而不像往常的用桶”。<sup>5</sup> 由此可見，用木桶包裝運輸的做法僅十餘年後即開始遭到廢棄，轉而採用箱裝方式，新做法的具體情況如下：首先是準備好木箱，裡面還須襯上薄薄的鉛片，鋪上一些大片的乾蔬菜葉，裝茶時工人赤足踩入箱中，然後將木箱封好即完成。<sup>6</sup> 這一包裝方式一經採用即逐漸成為主流，比如1720年11月3日，“埃塞克斯號”商船由廣州啟碇返航，所裝載的茶葉為2,281箱、110桶以及202包，箱裝方式明顯處於優勢地位，再如“哈林頓號”商船於1739至1740年來華貿易，駛離廣州時

裝載茶葉多達2,012擔，共分裝了765箱，沒有採用任何其他包裝方式。<sup>7</sup> 由此可見，用木箱來裝茶葉這種新的包裝方式逐漸成為主流。

放寬視野可知，上述做法在十九世紀亦長期延續，比如1817年貿易季度，英國東印度公司購茶後仍採用裝箱方式，“武夷茶每箱360磅，工夫茶每箱88磅，色種、撿焙每箱75磅，屯溪每箱80磅，貢熙、貢熙骨每箱66磅”。<sup>8</sup> 而至十九世紀中葉，英國植物學家羅伯特·福均秘密潛入武夷山進行植物調查時，親眼目睹並予以記述，甚至還留下了速寫圖像，看到無論高級茶葉還是普通茶葉均採用裝箱方式，運輸茶葉的苦力挑着茶葉箱在山路上行進，高級茶葉每人只能運一箱，普通茶葉則每人運兩箱，<sup>9</sup> 由此可見，箱裝茶葉這一基本方式被長

## 中西交流



圖4. 茶葉貿易畫（二）。十九世紀晚期的通草水彩茶葉貿易畫，表現的是茶葉裝箱完成後，將茶箱封好的情形。（圖片來源：廣州十三行博物館藏品）

期沿用。時至今日，無論廣州十三行博物館還是英國利用運茶船“短衫號”（Cutty Sark）改設的博物館，其中展示的實物抑或照片，亦主要呈現了箱裝茶葉的包裝方式。

如前文所述，僅僅十餘年間英國東印度公司即再次變革茶葉包裝方式，由要求進行桶裝改為箱裝，其原因何在？目前尚未發現相關歷史資料可以直接揭示這一問題，但結合海洋運輸的發展史予以考量，其主要原因可能有二：其一，英國東印度公司開始時將包裝方式規範為桶裝，此舉實則較為麻煩，須首先將茶裝入白銅所製的器皿之中，然後用乾燥樹葉將其包裹起來，最後放置於木桶之中，工序較為繁瑣，不如後來所用裝木箱這種方式更為簡便高效；其二，採用木桶包裝其形狀決定了運輸時會有

諸多不便，因為木桶的外型為圓柱體，難以互相緊密貼合，在平面上進行排列時，兩兩之間必然產生較多空餘，無法較好地利用寶貴的船艙空間，如果考慮到後文所言用西米來填補瓷器中間的空隙，照貓畫虎將西米填入木桶間的空隙，實則並不明智：因為茶葉的商業價值遠逾西米，此舉不能不影響到商業利潤的最大化。

從上文可以看出，採用木箱裝茶這種方式具有明顯的優勢：木箱的製作遠比木桶簡單，拋棄裝入白銅器皿的程式後裝茶亦更為簡便，而且能夠更充分地利用船艙空間，與此同時，木箱疊加裝載其穩定性更為突出，搬運時也頗為便利，現代海洋運輸中集裝箱為長方形而非筒形，其實亦多少反映了木箱裝茶的合理性。



圖5. “短衫號”飛剪船 (Cutty Sark)。“短衫號”為十九世紀保留至今的飛剪船，曾多次從中國運輸茶葉，今日已被改為航海博物館，位於英國的格林威治。(圖片來源：筆者拍攝)

## 二、茶葉裝載問題

經過較長時間的摸索，英國東印度公司逐漸找到合宜的茶葉包裝方式，就此固定下來。與此同時，在跨越重洋的長途運輸過程中，如何在商船上更好地裝載茶葉亦為英國東印度公司所關注，因為這同樣會直接影響到所運輸的茶葉之品質。

十八世紀之前，英國東印度公司的茶葉貿易尚處於初步發展階段，如何裝載還不成為其

問題。至十七世紀末十八世紀初，隨着飲茶在社會中的日漸流行，英國東印度公司所購買的茶葉數量不斷增長，公司開始認真對待運輸相關問題，所以於1701年就茶葉如何裝載問題給大班下達了指示：“指甲花、麝香與其他氣味濃烈的貨物均會造成這一不良影響，所以，不宜將此等貨物運上船隻——最低限度不許接近茶”。<sup>10</sup>由是觀之，東印度公司已經清楚地認識到茶葉裝載需要進行合理的貨物搭配，必須保證其他商品不會損壞茶葉的氣味，從而導致茶葉串味乃至變質，該指令後來成為長期遵循的

## 中西交流



圖 6. 川寧博物館 (Twining's)。川寧公司為英國著名茶葉公司，由托馬斯·川寧 (Thomas Twining) 於 1706 年創立，1837 年，被維多利亞女王授予“王室御用茶”稱號，至今已經延續了三百多年。(圖片來源：筆者拍攝)

慣例。比如 1760 年，英國東印度公司仍在傳達類似指令，“各船指揮都接到例行的警告，不准‘船上轉載樟腦或麝香，以免影響茶葉香味’”。<sup>11</sup> 為了防止樟腦與麝香等有強烈氣味的商品損害茶葉品質，公司一直沿襲了禁止運輸的規則，該保護措施為茶葉運輸提供了保障。與之同時，英國東印度公司還注意到其他一些相關事項，比如茶葉運輸中的溫度、通風問題，要求“將茶放置在船艙中溫度最低的部位；對於存放於船艙中的貨物，在天氣較好之時宜多擇機打開艙口，使其利於通氣”。<sup>12</sup> 也就是說，東印度公司還注意到，要通過選擇適宜的位置

以及適當通風，以便更好地保護茶葉的品質，誠如英國學者李約瑟在皇皇巨著《中國科學技術史》中所言，“茶需要存放於涼爽乾燥的環境中，變濕會失去香味，過熱則顏色變黃且味道苦澀。”<sup>13</sup>

東印度公司董事會下達的指令得到了很好的貫徹，隨着中英貿易的增長，大班們已然摸索出了合理的貨物搭配，其對華貿易也形成了頗為穩定的商品組合。在十八世紀，英國東印度公司所青睞的中國貨物發生一顯著變化：自十九世紀二十年代末期，茶葉超越絲綢類，從



圖 7. 伴隨茶葉貿易，相當數量的陶瓷茶具被輸入至英國，這是十八世紀保存至今的宜興紫砂壺，目前收藏於維多利亞與阿爾伯特博物館（Victoria and Albert Museum）。（圖片來源：筆者拍攝）



## 中西交流

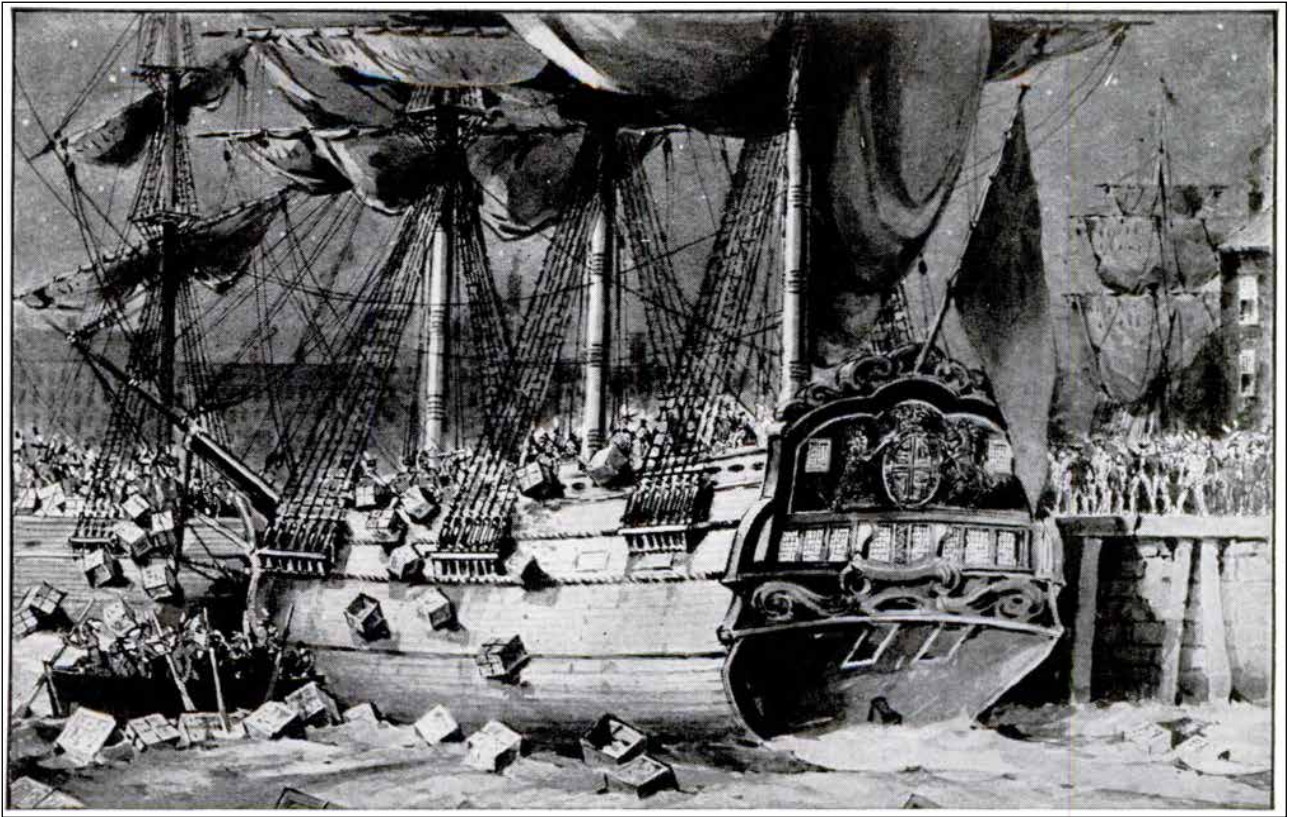


圖8. 1773年12月16日，為了抗議英國徵收茶稅，北美殖民地波士頓的“自由之子”（Sons of Liberty）成員將342箱茶葉拋入大海。（圖片來源：William H. Ukers, *All about Tea*, Vol. 1, The Tea and Coffee Trade Journal Company, 1935, p.59.）

而成為關鍵商品。在購茶的同時，英國東印度公司還配之以瓷器與西米，茶葉、瓷器與西米三者裝載上堪稱珠聯璧合的黃金搭檔：瓷器品質較重不怕潮濕，大班將其作為壓艙物置於船艙最底層，這不僅能夠保證商船遠洋航海、激烈顛簸時的穩定性，同時亦能作為防潮隔離層；茶葉品質較輕易於吸潮，所以放置於瓷器之上，此舉還能保證商船的重心更為靠下，有利於遠洋航行時的穩定；西米作為體積較小的顆粒，用來填充於瓷器中間，“儘量把瓷器的空處填滿”，<sup>14</sup> 這樣不僅能夠最大限度利用船艙空間，提供更多的商業利潤，而且能夠避免在顛簸時導致的瓷器碰撞，避免了相互磕碰造成的無謂損失。

至於茶葉這一貨物本身如何進行裝載，英國東印度公司也日漸形成一定之規。不同種類、

不同品質的茶葉價格差距較大，從中可以獲得的利潤亦明顯不同，英國東印度公司在裝載時對此給以考量：一般將價格較低的茶葉置於下面一層，價格較高者放置在上一層中——以便更好地防潮隔潮。比如1771年，其商船的貨物裝載安排為：“下面的記載，顯示了貨物裝船的方法——瓷器在底層，其次為武夷茶，然後放上松蘿茶和上等茶葉”。<sup>15</sup> 再如1797至1798貿易季度，由於英國東印度公司的商船在航行中遭遇颶風，很多貨物不幸被海水淹壞，按照記述，所載的各種茶葉受損情況為：武夷茶237箱；工夫356箱；色種24箱；貢熙23箱；貢熙骨4箱；屯溪41箱。<sup>16</sup> 可以看出，各種茶葉受損情況明顯不一，當然這可能與運輸數量不同有關，但更與裝載位置的優劣密不可分，“損壞最多的是武夷茶和工夫茶；因為武夷茶常放在船的最底層，即放在壓艙物或艙底

之上，而工夫茶則在武夷茶的上一層。”<sup>17</sup> 在各種茶葉貨物中，兩者在船艙中的位置相對最為靠下，其他質優價高的茶葉均放置在更靠上的層面上，而遭遇風暴導致船艙進水時，肯定從底部向上漸次淹沒，位置不同自然損失不同。由此可見，東印度公司正是通過採用最能保證商業利潤的合理裝載方式保護茶葉，盡可能避免經濟損失，從而更好地維護自身高額的商業利益。

概而言之，為了保護茶葉這一特殊商品與保證英國東印度公司的商業利益，董事會較早即注意到避免同時運載有異味的貨物並將茶葉置於船艙內的低溫處，後來更是構建了茶葉、瓷器與西米的黃金組合，還特意將質優價高的茶葉置於中上層，這樣既利於航行安全，亦利於保護茶葉品質，在遭遇不測風雲時有助於把損失控制於最低限度。可以看出，英國東印度公司在茶葉裝載問題上多有細緻考量，甚至可以說煞費苦心。

### 三、運輸路線問題

眾所周知，自新航路開闢以來，歐洲人逐漸掌握了通往東方的航線，他們駕駛船隻繞過好望角而來到東方，該路線由此成為中西貿易的主動脈。那麼，英國東印度公司載運茶葉並進行貿易，如何進行航行呢？筆者對此還須給以細緻梳理。

關於英國東印度公司的對華貿易，馬士的巨著《東印度公司對華貿易編年史》可謂記述詳細，其中對航行路線亦有關注，藉此可以窺測英國東印度公司商船的航行線路。比如1739年3月11日，英國東印度公司商船“霍頓號”來華進行貿易，該日它駛離斯皮特黑德（Spithead），劈風斬浪跨越重洋，最終於7月27日抵達黃埔，其航行路線為“我們從樸次茅斯來此處，航行的水程表為15,689海里，包括直線通過巽他海峽，邦加島（Banca）到這條江（指珠江），為期138天”。<sup>18</sup> 另一商船“奧古斯塔號”則於1739年3月1日自唐

斯啟程，在巴達維亞休整與補充了十天，“以便船上各人補充新鮮伙食”，8月5日到達澳門。<sup>19</sup> 從兩艘商船的航行記述來看，由印度洋進入太平洋時，兩者均通過的是巽他海峽，“奧古斯塔號”甚至在巴達維亞進行了停留與休整，“霍頓號”則直接穿行。

比二者更早的“哈林頓號”其航行線路又有不同，因為它運來的並非英國本土貨物，而是從“（印度）孟買和代利傑里（Tellicherry）運來的貨物”，<sup>20</sup> 其中包括250包棉花與20箱白銀（均來自孟買）以及249,600磅胡椒（來自代利傑里）。<sup>21</sup> 說明其航行線路為從英國先行到達印度進行貿易，然後穿越馬六甲海峽進入太平洋，從而抵達中國。

由於相關資料的記述較為簡略，以上商船其航行路線的詳情尚較為模糊，這可以通過1787年由英國啟程訪華的卡斯卡特（Cathcart）使團航行線路給以補充，我們從中可以了解得更為清晰。為了促進中英貿易的進一步發展，英國於1787年派遣卡斯卡特率團訪華，但由於他在英國時已經罹患肺結核疾病，其病情在艱苦的航行途中不斷惡化，最終導致不可控制，航行至東南亞時不幸不治身亡，使團只能中途返航。儘管該使團最終未能抵達中國，但其航行路線為英國東印度公司商船的主要線路，有助於了解其詳情。1787年12月21日，卡斯卡特使團的船隊由斯皮特黑德啟航，由於遭遇海上風暴，致使部分船隻受損，所以直到1788年1月2日才緩慢駛至馬德拉群島（Madeira），第二天在豐沙爾港（Port of Funchal）下錨並對船隻進行檢修，船隊經過休整於1月6日重新開始航行，至1月14日已接近佛得角群島（Cape Verde Islands），隨後在此處穿過赤道進入南半球，至3月11日得以抵達開普敦，經過補充供給與短暫休整，眾人於4月8日重新上路，在5月27日時到達巽他海峽，第二天停泊在了安吉爾港（Angier Road），再次短暫休整後於6月6日重新開始航行，6月9日，他們駛至邦加海峽（Banka Strait）並在此休整，此時距離

## 中西交流

中國已經不算遙遠，但卡斯卡特的病情繼續惡化，導致他於6月10日與世長辭，使團被迫返航。<sup>22</sup> 上述內容較為詳細地記述了航程，可以看出，英國商船當時的航行路線大致為：從英倫出發，向南行進，繞過好望角，然後根據商業活動的具體需要，在進入太平洋後有所選擇：或者徑直穿越巽他海峽駛向中國，或者是先駛向印度，繼而通過馬六甲海峽而最終抵達中國。

但需要特別指出的是，上述路線僅為中英茶貿易的一般性航行線路或者說主要路線，因為英國東印度公司的商船航行於世界各大洋之上，其貿易為世界性的，並非一定由英倫出發駛向中國。相關資料顯示，英國的一些商船並不是直接由英倫啟航，而是來自太平洋彼岸的北美大陸。比如在1787貿易季度，英國東印度公司共計29艘船隻前來貿易，其中“喬治國王號”與“夏綠蒂王后號”“該兩船曾駛到美洲西北海岸，並從該地運來毛皮，毛皮中有海獺皮，以50,000元售給石瓊官”。<sup>23</sup> 再如1788貿易季度，英國東印度公司共計26艘商船來華貿易，其中“威爾斯王子號”運來的貨物為美洲皮毛，它是由美洲西北海岸出發而來來到中國的。<sup>24</sup> 在稍晚的1796年貿易季度，英國東印度公司的商船亦有類似情況，其中兩艘商船運有海豹皮與海獺皮，第一艘由倫敦而來不需多言，“另一艘從美洲西北海岸來的單桅帆船則運來2,400張海豹皮與海獺皮”，<sup>25</sup> 說明亦為由北美而來，並非由英倫直接啟航來華。

### 結語

在中西茶葉貿易史上，不僅英國需要解決運輸問題，其他國家亦是如此。在荷蘭學者包樂史(Leonard Blussé)的《有臭味的茶葉》一文中談到，“公司駐巴達維亞的醫生倫巴德在啟蒙時期科學精神的指引下，對中國茶葉在長途航運過程中變質的原因進行多次試驗，最終得出廣州的中國苦力在踩踏、打包茶葉時滴下的汗水正是使茶葉變味的罪魁禍首。”<sup>26</sup> 重構了中荷茶葉貿易史上的一個細節，揭開了茶葉從中國經過長途運輸抵達荷蘭時何以發生變

質，解決了中荷茶葉貿易史中一重要問題。

十八世紀中英茶葉貿易同樣需要面對諸多與運輸相關的問題，如何保證茶葉品質與獲得最大限度的商業利潤，關係到茶葉貿易的可行性與持續性。英國東印度公司在將茶葉納入重要商品目錄之後，對該問題給以相當關注，經過一段歷史時期的摸索，他們將包裝方式最終確定為箱裝，這不僅能夠在運輸過程中更好地保證茶葉品質，而且裝載起來頗為便利，而英國東印度公司摸索出的以茶葉為中心形成的茶葉、瓷器與西米的穩定組合，並且將不同種類、品質的茶葉按照次序從下到上堆放，能夠盡可能地避免無謂損失，而在較好地進行包裝和精心安排予以裝載之後，商船還根據商品運輸的不同適當調整航行路線，從而使得中英茶葉貿易得以順利發展與延續。

可以說，至十八世紀末期，茶葉運輸問題已經得到極為妥善的解決，英國東印度公司就此積累了豐富的經驗，這為十九世界中英茶葉貿易進一步發展創造了重要條件，亦為茶傳播至全世界奠定了重要基礎，就此而言，十八世紀中英茶葉貿易中的運輸問題值得學界予以認真關注。

致謝：獲得茶葉貿易畫授權過程中，得到廣州十三行博物館章榮玲副館長和王超老師的熱情幫助，謹致謝忱！



## 註釋：

1. 耿昇：《從西方發現中國茶葉到海上茶葉之路的繁榮》，《文化雜誌》（中文版）2017年第99期，第1-17頁。
2. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第64頁。
3. [英]威廉·密爾本：《東方的商業》（*Oriental Commerce*）第二卷，倫敦：布萊克·帕里出版公司，1813年，第533頁。
4. [英]威廉·密爾本：《東方的商業》第二卷，倫敦：布萊克·帕里出版公司，1813年，第533頁。
5. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第146頁。
6. [英]斯當東：《英使謁見乾隆紀實》，葉篤義譯，北京：商務印書館，1963年，第467頁。關於茶葉如何裝箱的詳情，亦可參見耿昇：《從西方發現中國茶葉到海上茶葉之路的繁榮》，《文化雜誌》（中文版）2017年第99期，第1-17頁。
7. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第158、272頁。
8. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第四、五卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第311頁。
9. [英]羅伯特·福鈞：《中國茶鄉旅記》（*A Journey to the Tea Countries of China*），倫敦：約翰·默里公司，1852年，第202-203頁。根據書中內容可知，當時苦力在運送過程中，高級茶葉不允許沾地面，以免影響其良好品質，所以每人的運送量較小。
10. [英]威廉·密爾本：《東方的商業》第二卷，倫敦：布萊克·帕里出版公司，1813年，第533頁。
11. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第四、五卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第501頁。
12. [英]威廉·密爾本：《東方的商業》第二卷，倫敦：布萊克·帕里出版公司，1813年，第533頁。
13. [英]李約瑟：《中國科學技術史》（*Science and Civilization in China*）（第六卷），劍橋：劍橋大學出版社，2000年，第534頁。
14. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第164頁。
15. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第四、五卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第581頁。由於本年度還購入了絲，所以運載時將絲裝在了最上面。
16. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第609頁。
17. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第609頁。
18. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第264頁。
19. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第265頁。
20. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第264頁。
21. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第264-265頁。
22. [英]E. H. 普理查德：《早期中英關係的決定性年代：1750-1800年》（*Crucial Years of Early Anglo-Chinese Relations: 1750-1800*），倫敦與紐約：勞特利奇出版公司，1999年，第260-262頁。
23. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第455頁。
24. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第469頁。
25. [美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》（第一、二卷），中國海關史研究中心組譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第591頁。
26. [荷]包樂史：《有臭味的茶葉》，《廣東社會科學》2014年第2期，第104-110頁。