

“船”的传播实践:鸦片战争前后中英交往 中的物质性媒介考察

张 玥

摘要:近代中英交往过程中,“船”不仅发挥着运输的功能,还是联结不同主体、传递信息的重要物质性媒介,与社会中行动者行为、观念及关系网络的建构关联紧密。考察发现,“船”通过承载意义表征和社会实践两条路径嵌入中英交往结构之中,对信息及信息传播方式进行重构。在表征层面,“船”的“符号外延”成为地理“去蔽”、实力展演和规章制定的话语手段。在实践层面,“船”一方面凭借更高效的传播“效率”,重塑中英两国在地理空间上的时空感知,加剧鸦片战争的紧张态势;另一方面,“船”依托动力牵引、流动灵活、空间转译等特点,不断冲击以“广州制度”为主的交往框架,成为重组中英跨文化传播网络的重要基础设施之一。

关键词:鸦片战争;船;物质性媒介;中英交往

中图分类号:G206 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-5443(2025)02-0120-09

基金项目:广东省哲学社会科学规划 2023 年度学科共建项目(GD23XXW09)

在近代中英交往过程中,船的角色极其丰富多元:谈及贸易话题时,船是大宗商品甚至鸦片的运输工具;鸦片战争爆发期间,坚船利炮成为冲击国门的“洪水猛兽”;在工业革命的背景下,蒸汽汽船代表着最先进的科学技术;此外,船还是互通东方与西方、不同团体之间信息的快捷手段。早期西方传教士、来华商人借助船达到考察地形、探取情报、谋取利益等目的。总结发现,在以往的历史研究中,船主要作为联结、运输主体的交通工具,悬置在历史发展的主要脉络之下,而其作为基础设施的功能则隐没于宏大的历史叙事之中,成为中英冲突中隐而不彰的沉默注脚。实际上,在 19 世纪初期,信息传播和运输工具具有高度“共生关系”^[1]。在许多历史场景中,可以寻觅到二者同步出现的身影。可以说,在电报出现以前,以船为代表的交通工具是信息流通的主要引擎和动因之一,其属性和传播路径一定程度上可以反映社会信息传播网络的基本面貌。

从功能主义视角出发,“船”一词与“运输”“传播”等行为联系紧密,它将人类传统的陆地传播活动拓展至水面,丰富了人类活动范畴及传播节点的依存介质。马嘎尔尼使团在乘船游历京杭运河北段时曾记载:“我们发现一天中在这条大河上就驶过 600 多艘大船……或靠在河岸上的各种舟楫载满男女和小孩,人数和大船的一般多……生活在水上的人家不下 10 万人。”^[2]船作为浮于水面的承载媒介,延伸了人类活动空间,衍生出“择水而栖”的船上生活方式。大量“择水而居”的船客同样依水谋生。有学者统计,清代内河航运最鼎盛时期,每年流通的漕船商货达 400 万石,若是加上夹私违带的货物,可能高达 600 万~900 万石不等。^[3]发达的水运联通南北,汇聚人群,流动商品。与之相应,信息也随着市场“流动”的频率、方向和速度进行流通。在乾隆十六年(1751 年)的“孙嘉淦伪奏稿案”中,毗邻长江汉水的交通枢纽——汉口,成为了伪奏稿传播的地理中心。^[4]这一现象说明,信息流动与船运网络有直接且密切的关系。

上升至本体论的维度,“船”则兼具意义表征和社会实践的双重价值:前者体现在船作为人类活

动产物本身具有多元的表征意指,如鸦片战争期间,英国远征军总司令兼全权代表懿律(George Elliot)等人派兵在厦门镇口向福建水师提督投递文书。文书由“小三板递送上岸”,船上“并无兵械,只有幼年桨丁四人,且插竖白旗”。懿律认为“插白旗的船”是“各国通晓和平好意之号”,而清朝方面则判定“英船”即意味着进攻和侵略,直接对送信船只“放枪击打”^[5]。后者指作为主媒介(arch-medium)的船在流动过程中,内置逻辑(如速度、内部空间等)对主体关系和社会意义之网的形塑过程。从该角度而言,船超越了工具属性,成为改变制度、建构关系甚至书写历史的“行动主体”。船舶以技术为手段,以架构为容器,塑造了联通“水面—陆地”的传播模式。本文将从“船”的表征和实践两个维度进行论述,探析这一媒介对19世纪初期中英交往产生的深刻影响,勾勒该时期中英交往的媒介物质性意义网络,尝试从媒介学的相关视野,对已有的历史框架进行完善和补充。

一、“船”即“信息”:模糊表意下的多元阐释

媒介即信息,不仅意味着媒介承载信息,还表明其本身也是符号的意义表征。在近代中英交往过程中,船作为工具参与到包括贸易、军事、走私在内的多种活动。同时,其释义的多元信息内嵌于这些行动框架之中,成为国家间地理空间“去蔽”、实力展演以及外贸规章呈现的重要手段。

(一)“到粤必行这样远路”:作为空间“去蔽”的“船”

船舶作为媒介,在近代承载了地理空间“去蔽”的基本功能。在很长一段时间,中国存在于西方神秘而丰富的想象里。在《泰晤士报》创刊初期(1785年)的对华报道中,“中国”一词只作为一个航海、贸易坐标点呈现于航讯之中,鲜有具象描述。^[6]随着中英交往日趋深入,越来越多的传教士、商人深入中国腹地,进行秘密地理考察。以郭实腊(Karl Friedrich August Gützlaff)、马礼逊(Robert Morrison)为代表的一批传教士多次深入中国进行地理和军事勘测。郭实腊本人就在1831年到1833年间三次航行中国东海海域,并根据其航海见闻书写了《三次中国沿海航海记》(*Journal of Three Voyages along the Coast of China in 1831, 1832 & 1833*),出版后在英国社会引起了不小的反响。在英方文本中,中国在地理空间层面从平面向纵深方向拓展,获得更加具象和立体的形象呈现。

于中方而言,国人透过英方的航海记闻,对世界形成了相对粗浅朦胧的认知。19世纪30年代,英国人专门印刷了一些介绍性的小册子,并刊登在中文报纸之中,供中国内地官员和百姓阅读。1832年出版的《大英国人事略说》中就有对英船航行能力的详细描述:

英国人原居之地,距中华有七万里之远,即是其船往南转亚非里拉州之大地方,遂来东北,到粤必行这样远路。既英国人坐船快捷,安然渡行,泛此重大海洋,其敢为本事可见也。^[7]

这本册子由英国传教士马礼逊创办的英华书院印刷出版后,随1832年沿中国海岸北上的阿美士德号船只(Lord Amherst)一路散发,据随船东印度公司职员胡夏米(Hugh Hamilton Lindsay)的记载:“《大英国人事略说》激发了中国人对英国极大的兴趣,(对向中国人介绍英国)起到了非常好的效果。”^[8]胡夏米一行呈递的《略说》对英国的地理空间、方位、英国人的国民性格特点等内容有详细介绍。此类内容一定程度上冲击了根植于中国文化中抽象的“夷夏观”,使中国和世界的关系开始有较为明确的方位界定。换言之,作为媒介的“船”使世界在部分国人心中“可见”起来。在丰富的船讯中,英国从一个地理坐标指向国家实体,与中国一样,有其自成系统的政治体制、文化风俗、文字语言。借用列文森的话来说,这种“可见”是使“普天之下,莫非王土”缩变为国家的过程。^[9]

(二)“顺风逆水,皆能飞渡”:作为实力展演的“船”

从传播过程来看,“表征是通过语言产生意义”^[10]。在本文中,“船”作为“实力”的表征,通过自身符号的可见进行意义生产。英国船只的命名直观地将“实力”与“表意”相勾连:鸦片战争中侵华的铁制军舰“复仇女神号”(Nemesis)以希腊神话中的赏罚女神 Nemesis 命名,寓意为分明好坏,施予赏罚,惩恶扬善,后引申为“神怒”及秩序守护者。在这场罪恶的战争中,以侵略为目的的战舰化身为“复仇女神”,预示其代表神权行使“赏罚”的职能,对这场战争的不正义性加以粉饰。此外,英国战

舰还常以殖民地名称来命名,以此彰显“日不落帝国”拥有疆域之广,实力之强盛。1840年与“复仇女神号”一同进攻中国的“皇家布里托马特号”(Britomart)和“皇家迈安德号”(Maeander)分别采用英国在新西兰和加拿大的殖民地进行命名。通过这种命名方式,来势汹汹的战舰代身为“被殖民者”的角色,表明其行动方针和方式服从于英国女王的指令和意志。

英国战舰来华后的军事展演,更是将船的表意功能直接嵌入两国的角力较量中。鸦片战争爆发后,清兵屡屡溃败。对清政府而言,船的攻击性和侵略性等特点逐渐具象起来。英军抵达天津海口,琦善亲自坐镇,与英方谈判接受“巴麦尊外相致中国宰相书”一事。其间,琦善曾派人前往英军战舰上一探虚实。“英夷”的军事实力使他大为震撼。他将英国的“火焰船”描述为“无风无潮,顺水逆水,皆能飞渡”,英国的炮弹为“我军之未有”,而英国的水军则是“能于深五六丈处,持械投入海中,逾时则又跳跃登舟”。^[11]

在具体考察实践中,英船之于清廷,成为被揣摩的新奇事物。琦善“脑海中朦胧的‘泰西’”真实地可见为“具体实在的‘火焰船’等诸般利器”^[12]。琦善给道光帝的奏章附片谈及英军的军事实力,难掩克敌之艰难心境。通过“符号化”和“具象化”的展示,英国船舰进阶为一种具有攻击性的“利器”。这种展演方式与其说是一种可视化关系建构的过程,毋宁说是一种“竞技行为的整体呈现”^[13]。作为运输工具的船只嵌入国家形象和文化符号当中,成为实力的一种象征和展演。

(三)“货船之外,不得另设船只之处”:作为法律规章的“船”

在近代中英交往中,船还直指“鸦片流毒无法禁绝”这一积弊中的关键问题。船只常与“鸦片走私”联系在一起。史料对此记载不一,有称其为“鸦片趸”或“快蟹”等等。这些船只航速快,行动灵活且大小不一,主要用于运货贩卖鸦片等违禁商品走私。具体细分,“鸦片趸”和“快蟹”分别运用于“储物”和“携运”两部分走私流程。“鸦片趸”在伶仃洋终岁停泊,专门用来囤积鸦片。鸦片甫一运到,则被寄放在趸船上,以此规避被查禁的风险。鸦片贩子议好价后,再由“快蟹”船运送。这类被称为“快蟹”的船体积较小,数量颇多,在洋面上行动较为灵活。部分船只装备有武器,以随时抵抗中国方面的巡丁或官兵追捕。道光十一年(1831年),道光帝曾谕令军机大臣等杜绝鸦片来源,其中形容走私船“来往如飞,呼为插翼,其船星夜遄行,所过关津遇有巡丁追逐,竟敢施放枪炮”^[14]。

针对走私乱象,具有贸易合法性的西船收缩到特定的形态——“无蓬小三板货船”之中。道光十五年(1835年),两广总督卢坤等人在防夷措施中明确提出,到黄埔的外国船“只准用无蓬小三板船,不得再用插旗三板船只”^[15]。原因在于插旗三板船船身大,易于夹带走私物和违禁品。又如针对来去自如的“快蟹”,道光谕令中英贸易除“货船之外,不得另设船只之处”^[16]。“快蟹”“鸦片趸”等其他形态的西船溢出了“广州制度”的边界,成为法律和权威的破坏者。

在中英贸易冲突和交涉中,英方也常将“船”转换为政治符号,策略性抵抗清政府设定的规章限制。道光十七年(1837年),一艘枯坏英国船只长期滞留在黄埔口岸,时任两广总督邓廷桢下令行商致信英国商务总督查义律(Charles Elliot),要求他解释为何该船迟迟没有出口。义律致禀邓廷桢称:“因现今各船泊在黄埔……经该商民捐银,而国王照数赏给,随将该船公费买来。暂泊医治各情,业已于七月内,据实陈明督宪矣。”^[17]表面上看,船只违停是为医治来华染病英人设立场所,故暂泊于此。但同时,义律特意申明此架“枯船”已被英王出资购买,自己不好随意处置。在此语境下,船只成为“英国皇家”的财产,从属于英国最高权力。若清政府强行处置,不仅有损英国国体,更甚可能引发不必要的冲突。

二、“船”即“效率”:传播速度对主体交互空间重塑

近代中英交往过程中,纸媒依托船只、驿马、人力等承载方式进行流通。不同的运输方式速度差异较大,所造成的“信息时差”形成信息延滞缺口,影响两国对战争局势的研判。速度差重塑了两国对于地理位置的时空感知,英国战舰的航行速度切近了广州与北京朝廷在观念上的距离,使原属“边

衅”的冲突升级为全国性的事件。

（一）轮船与邮驿：技术对冲中的信息延滞

近代中英交往中，船是信息传播的重要运输载体，与清代“驿传系统”中的车马邮驿一同构筑起传播的物质性基础。二者皆为当时两国最先进的传播方式，但在传播效果方面差异显著。以船和车马邮驿为基座的传播是一种“窄”传播：传播技术对自然环境、物理动力的依赖较大（如船与水，车马与陆地）。信息难以剥离特定的自然传播域进行扩散，在传播过程中被二次解码的可能性较小。传播技术所导致的速度差异与传播效果有强关联。因此，从传播域、传播方式和内容等若干维度来说，“英船”和清廷的“车马邮驿”在传播技术和效果层面具备比照前提。

从技术来考量，清代驿传系统主要以人、马为流动载体，以驿站、递铺为传播节点进行物理空间定向位移，主要用来传递皇帝的圣旨、公文、军报或是其他地方政府呈上的公文、军情。人力和畜力是主要动力，但因为身体机能的局限性，每日传递里程十分有限。何刚德在《客座偶谈》中说：“所谓八百里者，真八百里也。驿站遇军务时，每战必秣马以待，一闻铃声，即背鞍上马接递。其忙急于如此。”^[18]“八百里加急”是驿站通信时代所能及的最高速度，但此法很容易导致送信人、马过劳死。若非事态紧急，一般较少启用。

较于车马邮驿，英国战舰更为高速且更灵活。19世纪初英国展开的工业革命先后制造出汽船、铁路等交通运输工具。造船技术改良了原始人力手划桨，采用风帆和蒸汽作为战舰运行的动力支撑，在速度上平均时速为10节，最快可达14.5节^①。理想情况下，英国的战舰一日内航行里程可达400至600公里。鸦片战争爆发之后，接任义律的亨利·璞鼎查（Henry Pottinger）乘坐蒸汽动力轮船从伦敦到澳门，途中耗费67天，比林则徐从京师出发抵达广州的时间仅多耗时6天。

英国船舰传播技术从时间上弥补了地域距离带来的空间隔阂，使英方在清廷的“信息空隙期”提前行动。而此时的清政府依然延续由马匹、人力所构成的驿传系统，在时间上造成的滞后完全不能应对初具现代特征的军事战争。据学者杨锦麒统计，鸦片战争之前，从广东发送军报到京单程约在34天左右。随着战事吃紧，军报最快可在14天内从广东驰送至北京。^[19]在当时，信息往返中央和广东地方的时间最快也需要一个月左右。清廷原有的政治体制已不能适应新的传播方式，在信息和媒介冲击中，不断显出疲态，同样也加速了瓦解和崩败的进程。

（二）时差“切近”：速度对空间距离的缩进

由于地理地貌的天然区隔，清代前中期，媒介文书中呈现的地方空间相对静止，缺乏流动性和黏合性。第一次鸦片战争前，清廷从皇帝到官员，通常用“边衅”来指代中英之间在广州发生的冲突。“律劳卑事件”后，道光帝曾下谕诏令卢坤“勿启边衅”^[20]。后林则徐因禁烟获罪，在家书中曾回忆自己赴粤前在京城领命时，与道光皇帝和各同僚讨论的情景。其中提到：“侍思一经措手，而议论者即以边衅阻之。”^[21]可见由于地理位置遥远，朝廷上下对广东发生的具体情况表现漠然，甚至皇帝本人都不甚了解。

而同时期英国人掌握了先进的航海技术，在认知层面向“全球化”拓展。亚洲国家不再是遥远异域，而是有条件进行征服、改造以及进行本国文明复制的新大陆。蒸汽船的发明和应用开启他们对世界空间的“殖民化”的进程。印度总督本廷克勋爵（Lord William Bentinck）曾向英国国会进言：“正如英印两国之间的通信往来会变得更加便捷，欧洲文明之光也将照亮这片黑暗愚昧的地方。变革从蒸汽航运开始，此外别无他途。”^[22]蒸汽船的发明在削弱远距离阻碍的同时，也提升了货物和人员的流动能力。原本只应用于商业航运的船开始承载旅行、外交甚至军事功能。^[23]船只的远航能力为英国人向世界扩张提供了充沛的人力和物力补给。

鸦片战争爆发后，以英国战舰为代表的传播手段与清代驿传系统之间的“技术对冲”加剧。英军

^①1节=1海里/小时=1.852公里/小时。

通过多地、多点投递文书的形式,将原本被称为“边衅”的冲突升级为“全国性事件”。战争爆发的一个多月,英国远征军一路突破清军防线抵达京师门户与军运中心——天津海口。英国战舰从“边境”到“门户”的快速转移,从空间上将各个原本分散的区域有力地“黏合”起来,继而使清代统治者观念中的“空间”被压缩,赋予地方空间牵一发而动全身之联动感。琦善在英军抵达天津海口时,曾在呈递给道光帝的奏章中描述了这种感受:

叠次望见夷船,或自南来,或由北往,均在直隶各船之外。是该夷行踪叵测,必系往来通信,延之日久,势必南北滋扰。天津拱卫神京,已属扼要之区,且近接盛京,尤为根本重地。欲求处处决胜,时时常胜,臣实不免隐存意外之虞。即如江、浙等省,所恃为外者,原止长江大海。今海道已被该夷随处游弋,长江又所在可通,是险要已为该夷所据,水师转不能入海穷追。^[14]

速度提升导致的空间压缩,使得“天然的距离”已无法为“神京”提供安全保障。在以英国战舰为代表的“新技术”入侵下,传统中国社会对空间感知的距离范围“缩小”,进而衍生时间层面的紧迫感。对此,清廷进行了一些积极的改革,比如使用“六百里”“八百里”飞驰传递公文军情,尽量缩短由于身体机能和自然地理所导致的客观时间差。也有官员如裕谦曾上奏道光建议在沿海一带设立报船,和陆路中的驿站配合传递文报,联络声势。这些举措的提出或者实施,主要目的都在于提高信息流动效率,以缓解技术产生的空间压迫感。

三、“船”即“网络”:中英“关系之网”的形塑

船是人类活动的产物,也是扩张和缝合社会意义之网的基础设施。动力技术的革新冲破“广州制度”的限制,运输速度的提升联结以广州为重要节点的欧亚大陆,船自身的空间构造也为政治交往提供了在地转译的场域。通过这些方式,船被赋予改变和重构社会关系网络的建制属性。

(一)冲击制度的“引水器”

蒸汽船在信息传输效率层面,改变了中英交往中传统时空感知,在行动层面,凭借动力重组旧制度中的联接节点,冲击和消解传统交往中的权力制度格局。以引水制度为例,中英通商之初,引水人承担着非常重要的地位。一方面,“广州制度”有严格规定,来华西人须严格恪守,否则就有被驱逐的风险。早在嘉庆十四年(1809年),时任两广总督的百龄注意到引水群体鱼龙混杂,不方便广州政府统一管理,故责令“引水先报澳门同知,给予印照,注明引水船户姓名,由守口营弁验照放行”^[16]。通过授予编号印花牌照,引水人名单造册纳入“广州制度”之中,成为粤海关监管贸易动态的重要依凭和有效手段。

另一方面,水运条件也极大限制航运自由。美国学者范岱克(Van Dyke)研究发现,珠江河道逐年变窄,水域深度逐年变浅。^[24]来华经商的船主要依赖风帆动力,在“礁石林立”的内洋航行,随时有搁浅或相撞的危险。1832年《广州纪事报》中有报道称“珠江上的旋涡能够推动船只”,即使有顺行强风,旋涡也能“倒转船只,调转方向”^[25]。即便如此,来华经商的船只依然逐年增加,到第一次鸦片战争爆发前,数量已从18世纪60年代每年20艘来船增长为超过300艘,载重量也从400吨增长到1400吨。船只体积和载重量的增加意味着需要更深的水域和更大的吃水量。引水人成为来华货船安全抵港的重要牵引。

造船技术的革新使“广州制度”中延续已久的引水人角色逐渐式微。1830年,号称“每一昼夜可行千里”的“福布斯号”(Forbes)从加尔各答出发顺利抵达中国。从技术的角度考察,“福布斯号”和引水人的功能呈现出高度的同构性。当时“福布斯号”船只来华,主要是为了拖曳鸦片帆船“詹姆西纳号”(Jamesina)。蒸汽船为来华西人在中国内洋航行提供了技术支持,一定程度上消解了自然对于航行的环境限制。以往来华船只往来广州和澳门主要依赖引水人和风力推动。蒸汽动力则帮助船克服潮汐、水深等自然环境的阻碍,赋予来华西人航行的主动权,使“广州制度”的管制力度逐渐式微。自然条件难以成为广州政府钳制和约束贸易的工具。船只无需出于安全考虑遵循引水制度的

一系列规定,甚至可以开辟新的航路,以此躲避粤海关的审查,隐秘地进行鸦片等商品走私。

技术决定了船的航行能力,蒸汽船的“入场”,削弱清政府对英人的海上牵制,直接冲击以“广州制度”主导的中英交往格局。1840年“复仇女神号”来华加深了蒸汽船对“广州制度”的冲击。此前,清政府认为虽然“夷船”可以载千斤大炮,但“内洋水浅,近岸又必有明沙暗礁为之拦护,若放此数千斤之大炮,船必倒退……”^[26]。在当时来说,这种判断并非毫无根据,清代多以岛礁等地物所形成的天然基线作为内外洋分界的地标。^[27]内洋水浅,环境复杂,依靠风力推动的船只触礁搁浅的概率大。“复仇女神号”由铁制而成,载重660吨,体积大而自重轻,很大程度上降低了船在内河运行时,由于吃水量大而造成搁浅等风险。同时,它还是一艘由蒸汽带动前进的明轮汽船,即便是在狂风暴雨的天气里,依旧可以依靠风帆和蒸汽双重动力前行。

(二) 声息欧亚的“连接器”

蒸汽船从地理空间和信息流通两个层面将欧亚大陆紧密地连接起来。在蒸汽船投入使用以前,西欧直通广州的航路形成和船“受风向,水流和停靠站的支配”^[28]有直接联系。船需要在航行一段时间后,靠近海岸进行修缮和补给。随着蒸汽船在远程航海中的广泛运用,能抵御天气影响的蒸汽船成为航线定期运营的有力保障。比如1837年,英国与印度之间开通了服务于定期航行的“路上航线”(Overland Route),乘客和邮件需先乘蒸汽船到埃及的亚历山大港口,再通过驼队和小舟到苏伊士转乘蒸汽船到印度孟买。^[22]此航线的出现缩短了近一半的中英航行时间,与以新加坡作为中转的航路一起,串联起声息亚欧大陆的交通网络。船成为连接各个港口、交通人员互通邮件信息的媒介基础设施。

稳定的船运保证了欧亚地区的信息得以定期流通。通过考察当时的报刊不难发现,在对华报道方面,英国本土报刊和在华西人所办刊物借助航运,得以互为信源,相互转载。英国老牌综合报纸《泰晤士报》对华部分报道内容有具体标明船只名称和船运信息:如1835年3月2日的新闻“PORTSMOUTH”对“律劳卑事件”中英交火的经过进行详细报道,在1835年3月31日由“Tartarus”号蒸汽船从Malta寄出;义律于1839年3月27日发布的针对“林则徐禁烟”的若干申明于同年4月10日,由一艘新加坡商船“Good Success”带回英国。在当时,西方报纸对华信息获取主要依托船运。禁烟事件之后,《泰晤士报》于1839年4月15日、1839年11月1日、1840年1月10日及1840年6月24日陆续转载《广州周报》(The Canton Press)、《广州纪事报》(The Canton Register)中刊登的多篇文章。^[6]船运的畅通重置了地理位置的重要程度。原本地属中国“边境”的广州成为国际航线上重要节点,其政局稳定、贸易畅通与否与全球的经济紧密关联起来。

附带言及,在当时的背景下,船运虽代表较为快捷的传播介质,但无法达到今时社会“即时”的传播效果。为缓解运输技术等客观原因造成的信息迟滞,在华西人有时会提前将信息发回国内,以满足西方社会对海外资讯的需求。例如19世纪30年代,来华西人在华创刊的《广州纪事报》发行时间甚至迟于报刊在英美国家的发行时间。1828年4月15日《泰晤士报》的报道“State of China”中引言部分提到“1827年11月3日,一份名为《广州纪事报》的报纸已经在美国的南北部咖啡馆中流通”^[29],这比历史中《广州纪事报》在中国内地的发行时间提前了5天。再结合当时的航运条件,《广州纪事报》应该早在约半年前就发往美国各州供当地读者浏览。

(三) 在地空间的“转译器”

“船”在动态过程中,主要运用于运输功能;泊岸时,船又成为一个相对隐蔽且独立的空间,其初始功能暂时被搁置,转而成为中、英双方在“不同的场域中建立沟通的转译点”^[30],成为联结社会各类行动者的媒介空间。通过提供一个或多个意义交点,使不同主体、空间甚至某种抽象观念得以交汇和显现。在本文的语境中,转译作为媒介揭示空间的一种方式,在“华”“夷”割裂的社会政治体系之下,揭示出一个隐而不彰的封闭场域。

其一,转译之功能体现在船的“载物空间”向“社交空间”的转变。1830年2月22日的《泰晤士

报》一篇名为“East India Committee”的报道中,对这种交往方式曾有提及。报道称虽“广州制度”明令禁止“官夷交往”,但事实并非如此。广州高级官员不仅经常出入东印度公司的商馆,“总督的儿子也经常上公司的货船上进行一些娱乐活动”。通过这种方式,广州官员接受了东印度公司所提供的方便和好处。1835年1月5日《广州纪事报》的报道“The Jardine Steamer”^[31]中对此也有提及,报道称“查顿号”(The Jardine Steamer)向广州行驶的过程中,在穿鼻洋面受到广州方面的阻拦。英方为了获得通行许可,邀请将领(admiral)登上“查顿号”。将领接受邀请,在船上饮用了雪莉酒、吃点心、吸鼻烟,气氛十分融洽。

由此可见,商馆和货船除了进行商业活动以外,还凭借自身结构形成的隐蔽空间,成为用以维系和发展与广州地方官员的私人关系的场所。此时的船成为联结中英并且转变二者关系的空间媒介,在“广州制度”建立的关系之外,勾勒出一条无痕的交往“暗线”。此外,作为媒介的船依附于流动的水面而非静止的陆地,独立的水上空间无需直接嵌入以陆地为主的社会网络秩序中,反而给相斥于“广州制度”的“官夷私交”提供了“安全屏障”。

其二,“船”的转译功能还体现为“载物空间”向“政治空间”的转变。按照清政府“外交在外”“华夷区隔”的原则,中英外交中并未专门设置中英交往的政治空间。1840年定海失守之后,中英关系陷入胶着,清政府规定,夷人登岸要严行攻剿。在此情境下,船作为政治关系的“转译器”,提供了两国关系得以交互的政治空间。在浙江主理军务的伊里布急于让英军掉掉南返,故两次派其家仆张喜前往“夷船”与英方谈判。在张喜撰写的《探夷说帖》中,有对“夷船”见闻进行详载。他先是乘坐舢板船只前往大船,上船后,英方派人“各敬茶酒”,三刻后,英人(黑夷)派人写字条给战时翻译员罗伯特(Robert Thom),告知张喜一行人的到来。确认身份后,罗伯特等人请张喜一行至“厅堂坐下,亦款以茶酒”^[32]。从张喜的记载来看,等级制度内嵌于“夷船”的内部空间,将中英双方共同限定在制度所构建的框架之中,在交往过程中产生政治和权力话语再生的仪式。空间秩序和仪式的生产为两国使臣赋予临时的政治交往身份,成为“规定”中英政治谈判秩序的“元语言”之一。

四、结论

麦克卢汉(McLuhan)曾指出,在电力时代的“信息移动”(information movement)出现以前,“传播”一词与道路、桥梁、航线、河流和运河等交通运输方式关联密切。^[33]根据麦氏的说法,在电力时代以前,传播更侧重指向交通运输,其流动过程直接反映出劳动力、货物和资本的流动过程;电力时代之后,传播开始依附于电子媒介进行高速传播,信息以“去地域化”的方式逐渐将普罗大众联结起来。而曾作为重要传播载体的交通工具和运输,逐渐退隐于传播学的聚光灯外,变得习焉不察。近年来,戴维·莫利呼吁重返传播的物质性,其著作中专有论及“恢复符号和物质维度的传播之间的断裂联系”^[34]。在这一研究理路的观照下,作为“本体”的物质性媒介从媒介文本、符号研究中浮现出来,重新被“询唤”到研究者的视野之中。

近代中英贸易伊始,船主要作为运输的交通工具联结两国的市场,有明确的经济指向。鸦片战争前,中英发生大小冲突,常以中方停摆贸易,英方妥协作为结果。在此类停摆事件中,“船”成为经济行为中的政治筹码。1834年英国商务总督律劳卑打破广东政府“不准夷人擅至城门口”^[35]投递文书的规定,导致卢坤下令“停止英吉利国贸易,严禁该国三板船只进口”^[17]。禁止货船通行是一种制裁,或者说是利用“经济胁迫”达到政治目的的手段。可见,在中英贸易之初,船就常充当以规训和降服为目的的一类信号,对两国的交往进行“非文本”形式的补充。随着两国贸易往来的深入,船所指代的符号意义又相应地发生了多元的转变,在不同语境下生发出不同的意义表征。

实践层面,船凭借内置的动力技术的变革,成为一种更具效率和灵活性的信息运输载体。传播载体的革新从时间层面改变人们对事件的认知,在动力层面冲击制度,在运输层面声息世界,在空间层面“转译”交往。通过上述方式,19世纪游弋于中英之间的船舶褪去了其工具属性的厚重滤镜,一

跃成为具有言说张力和建制力的物质主体。据此,笔者希望在历史迷雾中循迹一条媒介线索:即在信息流通的过程中,承载信息的基础设施在何种程度上改变了信息的内涵和形式,继而对社会历史持续产生影响。在这一观照点的推动下,以船、驿传系统为代表的一批物质性媒介逐渐从历史的基架层面显现出来,纵向植入中英跨文化传播体系之中,凭借物质性、联结性等特点,提供了在文本之外,更为丰富的传播形式和媒介想象。

参考文献:

- [1] 钱佳湧,陈李龙. 轮船与早期上海新闻业——基于《上海新报》和《申报》的考察. 新闻记者,2021,10:85-96.
- [2] 乔治·马嘎尔尼,约翰·巴罗. 马嘎尔尼使团访华观感. 何高济,何毓宁译. 北京:商务印书馆,2013:161.
- [3] 吴琦,李想. 清代漕河中的百万“衣食者”——兼论清代漕运对运河大众生计的影响. 华中师范大学学报(人文社会科学版),2021,6:137-145.
- [4] 詹佳如. 十八世纪中国的新闻与民间传播网络——作为媒介的孙嘉淦伪奏稿. 新闻与传播研究,2015,12:20-36.
- [5] 佐佐木正哉. 鸦片战争之研究(资料篇). 台北:文海出版社,1983:8.
- [6] 张玥. 从“空间”到“时间”:《泰晤士报》对近代中国早期报道的叙事逻辑研究(1785—1840). 新闻大学,2021,10:44-57.
- [7] 中国第一历史档案馆. 鸦片战争档案史料(第一册). 上海:上海人民出版社,1987:118.
- [8] H. H. Lindsay, K. F. A. Gützlaff. Report of Proceedings on a Voyage to the Northern Ports of China: In the Ship Lord Amherst. London: B. Fellowes, 1834:35.
- [9] 约瑟夫·列文森. 儒教中国及其现代命运. 郑大华,任菁译. 桂林:广西师范大学出版社,2009:84.
- [10] 斯图亚特·霍尔. 表征——文化表象与意指实践. 徐亮,陆兴华译. 北京:商务印书馆,2003:16.
- [11] 蒋廷黻. 中国近代史. 北京:人民文学出版社,2021:163.
- [12] 茅海建. 天朝的崩溃:鸦片战争再研究. 北京:生活·读书·新知三联书店,2014:166.
- [13] 马塞尔·莫斯. 礼物:古代社会中交换的形式与理由. 汲喆译. 上海:上海人民出版社,2002:16.
- [14] 蒋廷黻. 近代中国外交史资料辑要. 长沙:湖南教育出版社,2008:25;91.
- [15] 郭廷以. 近代中国史(第一册). 上海:商务印书馆,1940:427.
- [16] 胡巧利. 广东方志与十三行——十三行资料辑要. 广州:广东人民出版社,2014:89;196.
- [17] 佐佐木正哉. 鸦片战争前中英交涉文书. 台北:文海出版社,1967:132;11.
- [18] 何刚德. 春明梦录·客座偶谈. 张国宁点校. 太原:山西古籍出版社,1997:117.
- [19] 杨锦麒. 论鸦片战争时期的信息传递和处理//福建省社会科学界联合会. 林则徐研究论文集. 福州:福建教育出版社,1992:240.
- [20] 李兴武. 徐广缙年谱. 合肥:黄山书社,2014:15.
- [21] 杨国桢. 林则徐书简. 福州:福建人民出版社,1981:156.
- [22] 安德里安·G. 马歇尔. 复仇女神号:铁甲战舰与亚洲近代史的开端. 彭金玲译. 桂林:广西师范大学出版社,2018:84;85.
- [23] S. Barton. Book Review Engines of Empire: Steamships and the Victorian Imagination, by D. R. Burgess Jr. Stanford: Stanford University Press, 2016. The Business History Review, 2017, 91(4): 863-866.
- [24] 范岱克. 广州贸易——中国沿海的生活与事业(1700-1845). 江滢河,黄超译. 北京:社会科学文献出版社,2005:33.
- [25] The Canton Register. “No Title”. The Canton Register, 1832-10-17.
- [26] 裕谦. 钦差大臣裕谦奏报沿海地势及英船英炮情形折//宁波市社会科学界联合会. 浙江鸦片战争史料(上). 宁波:宁波出版社,1997:374.
- [27] 中国地理学会历史地理专业委员会. 历史地理. 上海:复旦大学出版社,2017,35:97.
- [28] 费尔南·布罗代尔. 15至18世纪的物质文明、经济和资本主义(第一卷)——日常生活的结构:可能和不可能. 顾良,施康强译. 北京:商务印书馆,2019:511.

- [29] The First Three Numbers of a Paper Entitled the Canton Register Has Been Received at the North. The Times, 1828-04-15.
- [30] S. D. Brown. Michel Serres; Science, Translation and the Logic of the Parasite. Theory, Culture & Society, 2002, 19(3): 1-27.
- [31] The Jardine Steamer. The Canton Register, 1835-01-05.
- [32] 张喜. 抚夷日记. 南京: 南京出版社, 2018: 8.
- [33] M. McLuhan. Understanding Media: The Extensions of Man. Berkeley: Gingko Press, 2003: 127.
- [34] 戴维·莫利, 王鑫, 张昱辰. 传播与运输: 信息、人和商品的流动性. 新闻记者, 2020, 3: 71-82.
- [35] 梁廷枏. 粤海关志(校本). 袁钟仁校注. 广州: 广东人民出版社, 2002: 561.

The Communication Practice of “Ships” : An Investigation of Material Media in Sino British Exchanges Before and After the Opium War

Zhang Yue (Guangdong University of Foreign Studies)

Abstract: In the process of Sino British exchanges in the early modern times, “ship” not only played the function of transportation, but also was an important material medium connecting different subjects and transmitting information. It was closely related to the behavior, ideas and relationship network construction of actors in society. It is found that “ship” is embedded in the structure of Sino British communication through meaning representation and social practice, and reconstructs information and information communication mode. In the aspect of representation, the “symbolic extension” of “ship” has become a discourse means for the geographical “concealment”, performance of strength, and formulation of regulations and guidelines. In practice, on the one hand, with more efficient “efficiency” of communication, the “ship” reshaped the space-time perception of China and Britain in the geographical space, and intensified the tension of the Opium War; On the other hand, relying on the characteristics of dynamic traction, flexible mobility and spatial translation, the “ship” has constantly impacted on the communication framework dominated by the “Guangzhou system”, and has become one of the important infrastructure for restructuring the Sino British cross-cultural communication network.

Key words: early Modern; ship; material media; diplomacy between China and Britain

■ 收稿日期: 2023-09-04

■ 作者单位: 张 玥, 广东外语外贸大学新闻与传播学院; 广东广州 510006

■ 责任编辑: 汪晓清