

JMLC

Journal of Maritime Literature and Culture

***JMLC*, Vol. 1, No. 2, 2026, pp. 216–228.**

Print ISSN: 3107-1821; Online ISSN: 3107-183X

Journal homepage: https://www.mlcjournal.com

DOI： https://doi.org/10.64058/jmlc260220msagi

HIEP
Academic Publishing

阿米塔夫·高希“朱鹭号”三部曲中的海运书写

张 杰（Zhang Jie）

摘要：近年来，英国人文地理学者金伯利·彼得斯等人主要倡导船舶移动性与海洋移动性的研究。他们重视海洋的物质性、现实性与联通性，强调海洋的流变、海上移动的具体过程与身体经验，将船舶视为展现全球化进程的窗口。借鉴这种视角来考察印度作家高希的“朱鹭号”三部曲，会发现作家非常重视书写物在海洋上的流通，比如鸦片在印度种植、加工、拍卖直到被运输至中国进行贸易这一完整链条就在小说叙事过程中发挥了至关重要的作用；此外，对植物的运输与贸易亦构成中英之间潜藏的物种交流。小说还写到印度士兵加入英国远征队，被运至中国参与了鸦片战争。由此，鸦片与士兵共同呈现了印度在鸦片战争中的历史角色。小说中承担运载功能的诸多帆船因此具有了重要的象征意义，尤其是“朱鹭”号先后运输过黑奴、印度劳工、鸦片、军火、英国军官等，实为19世纪全球资本主义与帝国霸权扩张的象征载体。

关键词：海洋移动性；鸦片；船舶；海上运输；“朱鹭号”三部曲

作者简介：张杰，海南师范大学文学院副教授，海南省妇女/性别研究与培训基地成员，主要从事比较文学与文化研究。电子邮箱：zhangjie@hainnu.edu.cn。

Title: Maritime Shipping in Amitav Ghosh’s *Ibis* Trilogy

Abstract: In recent years, British human geographers such as Kimberley Peters have pioneered research into maritime and ship-based mobilities. Their work foregrounds the materiality, actuality and connectivity of the oceans, emphasizing the fluid dynamics of the ocean, the concrete processes of movement at sea, and embodied experiences of maritime mobility. From this perspective, ships can be understood as important lenses through which to examine the processes of globalization. Applying this approach to Amitav Ghosh’s *Ibis* Trilogy reveals the author’s sustained attention to the circulation of material objects across the ocean. For instance,

Received: 23 Aug 2026 / Revised: 08 Sep 2026 / Accepted: 24 Oct 2026 / Published online: 10 Nov 2026 / Print published: 10 Dec 2026.

the entire chain through which opium was cultivated, processed and auctioned in India, then transported to China for trade plays a crucial role in the narrative development of the trilogy. The transportation and trade of plants likewise constitute a latent form of interspecies exchange between China and Britain. The novels further depict Indian sepoys serving within British expeditionary forces and being transported to China to participate in the Opium War. In this way, opium and sepoys together illuminate India's complex and historical role in the events surrounding the Opium War. The numerous sailing vessels that perform these functions of transportation consequently acquire considerable symbolic significance. Among them, the ship of 'Ibis' is particularly emblematic: over the course of its voyages, it carried enslaved Africans, Indian indentured laborers, opium, arms, British officers, and other human and material cargos. It thus serves as a symbolic vehicle for the expansion of global capitalism and imperial hegemony in the 19th century.

Keywords: maritime mobilities; opium; vessels; maritime shipping; *Ibis* Trilogy

Author Biography: Zhang Jie, Associate Professor at the School of Literature, Hainan Normal University, associate researcher at Hainan Womens/Gender Studies and Training Base, mainly engaged in comparative literature and cultural studies. E-mail: zhangjie@hainnu.edu.cn.

在当代社会跨地区、跨国界的交通运输中，乘火车、汽车或飞机往往能够更为直接、快速地到达目的地；相比之下，船舶显得“缓慢、老式而且笨重”（Anim-Addo et al. 338），似乎已经与许多普通居民的日常生活绝缘，不再对其发生直接的影响。

不过，经济学、历史学、海洋研究领域的学者都正在努力告诉世人，海洋与船舶对当代社会的影响非但没有减弱，反而由于全球海运贸易的几何倍数增长而与日俱增——事实上，当前世界贸易中有95%的物资交易是从海路完成的（Sloterdijk 11）。与此同时，越来越多的人依靠海洋生存，近海地区的居民数量不断攀升。2017 年，世界人口的 60%都居住在距离海岸 150 千米的区域内，而一个世纪前，这一数字还不到 30%（阿塔利 63）。可以说，海运贸易与沿海居民的双重增长对全球化进程、国家综合实力的涨衰以及海洋文学的创作、海洋文化的发展都产生了深远的推动作用。法国当代著名政治经济学家、哲学家雅克·阿塔利（Jacques Attali, 1943）指出：“正是在海上，或者说是为了进行海上航行，才产生了后来改变人类社会（甚至是农业化程度最高的社会）的大部分创新。思想的传播、商品的流通、竞争的出现、社会分工的形成都得益于海上交通。”（64）

值得注意的是，西方历史学、地理学、社会学、文学研究等领域对海洋的重视与研究是在进入 21 世纪后才集中涌现的（王松林 35-36），但“新海洋学”（New Thalassology），“海洋转向”（Oceanic Turn）以及“蓝色人文研究”（Blue Humanities）等新概念很快就呈现出重要的范式性价值和充满活力的跨学科特征。在这样的海洋热潮中，人文地理学者金伯利·彼得斯（Kimberley Peters）、菲利普·斯坦伯格（Philip E. Steinberg）等人的研究主要是结合移动性视角探讨海洋区别于陆地的重要特征，二者尤其关注航海移动性与船舶移动性的特殊意义，由此为我们探索文学作品中的海上运输与贸易书写提供了极为有益的视角与路径。

一、船舶、海洋与移动性

2012 年，金伯利·彼得斯与威廉·哈斯蒂（William Hasty）合作发表了《地理学中的船舶与船舶的地理学》（“The Ship in Geography and the Geographies of Ships”）。该文认为，在地理学研究视域内，船舶这一体积庞大的移动物体在很大程度上被忽视了，作为一个“难以捉摸、经常隐形乃至几乎被遗忘的”空间，需要将其从地理学研究的边缘推向中心，而这样的船舶地理学有助于重新构建地理学科的历史，进而重构全球化的历史和当代进程（660）。

值得注意的是，这篇文章的思考同时受益于当代哲学家布鲁诺·拉图尔（Bruno Latour, 1947–2022）的行动者网络理论，以及文化研究学者保罗·吉尔罗伊（Paul Gilroy, 1956）的黑色大西洋研究。在《科学在行动：怎样在社会中跟随科学家和工程师》（*Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*, 1987）中，拉图尔将船舶理解为一个“不可变的动体”（an immutable mobile），一个物质性相对稳定、但由于与各种网络的关联而在本质上不断发生移动的空间，这些网络又由船舶的移动行为所构成。拉图尔认为，船舶技术经由探险产生的地图、聚合各类测量工具所形成的航海日志、制图学等成功地实现了“世界的动员”（mobilisation of the worlds），即使身处欧洲中心，也能以此支配遥远的地方，这是现代社会知识生产的一个关键特征（223）。与拉图尔侧重航海与知识之间的关系不同，吉尔罗伊更倾向于政治角度，他认为尤其应该将穿行于欧洲、美洲、非洲和加勒比地区之间的航船意象理解为“一个移动中的鲜活的、微观文化的和微观政治的体系”（4），以此构建一种不同种族多元融合、流动开放的现代史。吉尔罗伊本人对诸多黑人文学作品、黑人艺术的研究本身就是这一思路的体现。

综合拉图尔、吉尔罗伊的观点，《地理学中的船舶与船舶的地理学》提出，船舶可以被视为体现全球化进程的窗口，一个总是嵌入全球互动网络的站点（site）。首先，关注船舶，可以深入把握所谓的全球法律秩序和支配性主权是如何通过控制与抵抗的实践形成的。其二，船舶是异质文化相遇的主要空间和媒介工具。海洋可被描述为美国学者玛丽·帕拉特（Mary L. Pratt, 1948–）所言的“接触地带”（contact zone），“是迥然不同的文化彼此遭遇、冲突、格斗的空间，往往表现为高度不对称的支配与从属关系”（7），所以船舶本身既是“权力的堡垒”，又是“文化差异的孤岛”（Clayton 153），同时它们对这些差异又进行了积极的构建与论辩。第三，船舶凸显了“始终处于过程之中”（always in process）的特质，船舶的材料构造及支撑其运营的资金来源，船员的构成及其与沿岸民众的交流，还有船上运输的货物来源与跨洋远途航程，这些元素都凸显了世界相互关联又彼此渗透的复杂性现实（Hasty & Peters 668）。

彼时的西方文化地理学、社会学、文化研究等学科已经非常重视对火车、汽车、飞机等交通工具的研究，但对船舶的关注仍相对缺失。因此，彼得斯与哈斯蒂的这篇文章非常及时，它清晰地表达了船舶研究的重要性、研究方向及新的研究路径，为船舶应成为地理学关注重心的呼吁提供了有力的论证，亦有助于开拓更为广阔的跨学科融合研究。

此后，彼得斯的研究又与主要由英国社会学界约翰·厄里（John Urry, 1946–2016）等人倡导的“新的移动性范式”（“The New Mobilities Paradigm”）进行了深入的结合。2014 年，彼得斯与另两位学者为兰开斯特大学移动性研究中心创办的期刊《移动性》（*Mobilities*）合作策划了专题“船舶移动性与航运移动性”（“The Mobilities of Ships and Shipped Mobilities”）。三人共同撰写同题导言，核心观点即是呼吁重视以移动性视角研究海洋问题，关注海洋的空间、移动性与物质性。文章认为，诸

多现代与后现代思想其实都忽视了海洋空间对社会文化与地缘政治问题的影响，而历史学家、地理学家们虽然一直在关注海洋发展，但尚未真正发展出一种移动性的方法与思维；交通地理学者总是优先考虑移动的“客观性和真实性”，但没有思考与移动相伴的主观体验与多重意义；相较之下，社会学领域的移动性研究已经挑战了所谓安栖主义的形而上学（sedentarist metaphysics），试图揭开运动过程中的复杂性，不过对海船和海洋自身的移动性还是表现出一种相对的忽视（338）。

尽管如此，移动性理论对彼得斯等人的启发与影响却是非常明显的。文化地理学者蒂姆·克雷斯维尔（Tim Cresswell, 1965–）曾经指出，移动性研究要重点关注移动性的动力（motive force）、速度（velocity）、节奏（rhythm）、路线（route）、经验（experience）和摩擦（friction）这六个要素（17）。显然，克雷斯维尔更重视从A地移动到B地之间的过程，而非结果。彼得斯由此提出，海洋空间依然存在大量的“间隙”（gap），关注这些间隙有利于对船舶、海洋空间、海洋移动性进行重新思考，进而亦有助于理解陆地（Anim-Addo et al. 347–349）。而当我们以重视“间隙”、重视移动过程且重视交流沟通的眼光来看待海洋、船舶时，就会发现海上运输与海上商业贸易自然会成为我们对海洋文学作品展开研究的重要内容。在众多经典海洋文学中，本文主要以当代印度著名作家阿米塔夫·高希（Amitav Ghosh, 1956–）的“朱鹭号”三部曲作为分析对象。

二、“朱鹭号”三部曲中的鸦片运输

在历史上，远洋航行承担了开拓殖民地、获取稀缺资源、打开新市场，以及在遥远的港口和内陆地区之间运输并买卖货物等诸多任务，这些都曾是近代资本主义社会发展的迫切需求。船主、商人们由此转型为现代企业家，并进一步成为重要的社会力量。因此，海上运输与商业贸易关系极为密切，很难截然两分。

在18至19世纪西方诸多经典小说中，行驶于海洋之上的商船成为故事发生的重要背景，客观呈现了当时资本主义的海外经济活动与殖民关系。除了运送与买卖奴隶，商船经常运输的货物还包括香料、鲸油、海豹皮、银、棉纺织品、鸦片、咖啡、糖、烟草、丝绸、茶、瓷器等等，这在诸如笛福的《鲁滨逊漂流记》（1719），狄更斯的《大卫·科波菲尔》（1850），麦尔维尔的《白鲸》（1851），直至康拉德的《诺斯特莫罗》（1904）、杰克·伦敦的《海狼》（1904）等作品中都有不同程度的体现。初出茅庐的鲁滨逊曾经免费搭乘一艘开往非洲的商船，并携带了价值四十英镑的玩具和小玩意儿，在几内亚转手卖出后，净赚二百多英磅。这次异常顺利的航行让鲁滨逊以为自己会很顺利地通过海洋运输而发财，不必再恪守父辈循规蹈矩、固守家园的中产生活方式，不过笛福很快就给他安排了在荒岛上与人世隔绝28年的痛苦经历。相比起来，纨绔子弟夏尔·葛朗台的发家之路倒是顺利得多，离开索漠城前，他已经委托朋友用三千法郎购买了“一批欧洲的小玩意”，这些货物让他在印度赚到六千美金，接近十倍的收益（当时一美元值五法郎四十生丁）。后来，夏尔贩卖的对象从小玩意变成了“中国人，黑人，燕窝，儿童，艺术家”，以及海盗的赃物（巴尔扎克180），年轻的心变得刻薄而贪婪，逐渐丧失道德底线。不过这两部作品中，作家们并不太关注运输的具体过程。至于《格列佛游记》（1726）、《基督山伯爵》（1846）等作品，货物是什么、货物在运输过程中如何被存放，这类细节更是无关紧要，读者只能知道主人公们大概的损失或收益。

相比之下，阿米塔夫·高希在其历时多年完成的史诗性巨著“朱鹭号”三部曲（The *Ibis* Trilogy）中，对海上运输过程的书写却是非常详尽。作为历史学学士、社会学硕士、人类学博士，高希的写

作风格被准确地概括为“游走于档案与想象之间”（高希、库里亚 180），其作品总是以严谨的历史研究著称。“朱鹭号”三部曲不仅要呈现英国在印度的殖民历史，反思其对当代印度社会的延续性影响，更通过细致描摹鸦片运输、植物运输、劳工运输、犯人运输、士兵运输，真实还原了 19 世纪三四十年代中西、中印之间海上往来的具体过程。

《罂粟海》（*Sea of Poppies*, 2008）为三部曲之首，开篇就展现了印度比哈尔邦地区的鸦片种植地与鸦片加工厂。小说让读者看到，像加兹布尔这样的城镇，家家户户都被英国老爷即东印度公司逼着种植罂粟，几乎所有的土地都不能再种植小麦、木豆这类最基本的粮食或蔬菜。对农民而言，这样做的可怕后果是显而易见的。首先，罂粟的耕种过程非常艰辛，需要“犁十五遍地，每一个土块都要拿锄头一个个敲开”（24），需要撒上大量肥料并多次灌溉；同时，东印度公司又垄断了鸦片加工厂，农民只能将辛苦收割的劳动成果廉价出卖给加工厂，而在最理想的情况下，换回的利润大致与老爷们此前预付的罂粟种子钱相抵。一旦再出现什么意外，比如家中的男性顶梁柱生病或去世，这个家庭就会变得无比脆弱。小说中的迪提家庭条件本来并不算很差，丈夫胡卡姆·辛是曾在海外服役的退伍军人，在镇上的鸦片厂工作，有相对稳定的工资收入。不过，战争给他的身体遗留了永久性的伤残，他不得不长期吸食鸦片以缓解疼痛，这不但导致了他男性意志的衰退，更在事实上加速了其最终死亡。留给迪提的选择是，要么为丈夫殉葬，要么以契约工人的身份流亡海外。通过对这个家庭的描述，《罂粟海》直面印度曾作为鸦片主要生产地这一历史事实，呈现了一个由东印度公司控制了鸦片种植、收购与加工的庞大产业链，展示了印度农民的悲苦生活，由此为接下来的两部小说做了充分的铺垫。

随后，加工好的鸦片经过境内运输、政府公开拍卖等流程，售卖给孟加拉邦和孟买的各鸦片商行；商行的帆船载着这些鸦片驶离印度，经过印度洋、马六甲海峡、南海这一线路，最终到达中国广东。高希在三部曲之终篇《烽火劫》中写到了拍卖环节，而三部曲之二《烟河》（*River of Smoke*, 2011）则重点描述了鸦片从生产地流转到消费地的过程。这部小说中的主要人物之一为印度帕西商人巴拉姆，他年轻时因贫苦而入赘，岳父执掌着孟买著名的米斯特雷造船公司。小说中写道，英国皇家海军和很多欧洲舰队都会采购他家的船只。只可惜，巴拉姆并不擅长制造技术或记账，几年的无所事事让他几乎已经成为船厂的废物和妻子家族的负担。幸运的是，巴拉姆善于掌握最新消息，对风险和机会总能作出敏锐的判断，在此情况下他选择了向中国从事远航商业贸易，其中最重要的售卖商品即为鸦片。从孟买至广东，印度商人一般会选择在夏季季风快结束的时候出发，经过三四周的时间，即可将船停驻广州城外珠江口的伶仃岛[①]，并在位于城西南隅的番鬼城（小说中的飞地）与中国政府认可的公行商人开展生意。在第一次广东之旅中，21 岁的巴拉姆大获成功，他从在印度时的沉默寡言变得自信合群，好客而爱热闹。由于鸦片贸易的巨额收益，他在船厂内部开设了最赚钱的外贸分公司，一向注重实业而反对贸易的岳父对他也给予了认可和支持。此后三十多年，他在孟买和广州之间成功往返十五次，最终他在广州的外国商会中跻身为重要委员，从而成为帕西商人中威望最高的一位，代表了帕西族金融资本在英国等西方商人的垄断缝隙中拓展生存空间的尝试。不过，高希并没有像前文所提的那些作品一样，只是简单地交代运输与贸易的盈利结果；相反，他非常详细地通过巴拉姆总结了在动荡不安的大海上堆放鸦片箱的经验，而这些经验正是这位帕西商人取得成功的重要基础。

在 1838 年 9 月的第十六次航程中，巴拉姆借助岳丈公司制造的“安娜希塔”号三桅帆船运载了

两种鸦片。一种是产自印度西部的“摩腊婆”（另译“麻尔洼”）鸦片，看上去像粗黄糖般的蛋糕形鸦片，这类鸦片只需要盖上罂粟叶子和一层罂粟废料。第二种是“孟加拉”鸦片，它的保存要求比较高，像炮弹一般大小的鸦片丸都要装在坚硬的黏土陶具里，而且还要铺在厚厚一层罂粟叶、罂粟秆和罂粟的其他组成部分上。每个大箱子装运 40 个这样的“炮弹”，而这些箱子又务必是由芒果树的木材制成。放置鸦片的底舱从一开始就被设计得密不透水，同时，为了防止可能发生的危险，鸦片箱子之间还要留出一些空隙，以保证箱子间空气的流通。《烟河》中的这些描述事实上透射出印度所产鸦片从属于两套不同的生产与贸易体系：东印度公司对孟加拉鸦片实行官方直接管控，由此形成了一套高度标准化的生产与贸易链条，其鸦片产品品质较高、纯度稳定，包装和管理也比较规范，一般会有东印度公司的标记，售价相应地就比较高；但摩腊婆地区在 1947 年前一直是独立的行政单位，该地所产的鸦片加工标准不统一、纯度参差不齐，有时缺斤短两，优势则是其成本低、药性强，也就更能适应普通平民消费者的需求。因此这两种鸦片算得上是商业上的竞争者，前者要从加尔各答通过公开竞拍购买，后者则可依托孟买商人与民间资本网络进行流通，但需向孟买当局缴纳运转税。巴拉姆能够同时获取这两种鸦片，证明了他的经济实力和人脉资源。由此，作品事实上在指出，19 世纪二三十年代的鸦片贸易已非单一帝国行为，中国近代所遭遇的不仅是纯粹的英国官方暴力，还有这种在帝国缝隙中生存的印度民族资本。米斯特雷公司的这艘“安娜希塔”号做工精良，再加上巴拉姆诸多细致谨慎的操作，共同保证了巴拉姆运送的货物多年来基本都是牢固无损；而且，为了防止被海盗和小偷觊觎，巴拉姆和其事务长还捏造了提货单，将装货的工人轮流调换，并将一些鸦片货箱伪造成装载其他物品的箱子。因此，“安娜希塔”号的航程在到达孟加拉湾的尼克巴海峡之前一帆风顺。

不过，小说为巴拉姆的这最后一次贸易之旅安排了在历史上有据可查的一场特大暴风雨。坚固的木箱被冲散、撞开，鸦片球四散开来，继而再融化于渗透进来的海水中，底舱里因此到处是黏糊糊的黑浆。经过几番计算，巴拉姆损失了三百余箱鸦片，占其货物总数的十分之一，这绝对要算得上一次重创——读者很快就会看到，在林则徐下达鸦片禁令后，一箱走私鸦片的价格一度涨至四千美元。不过他在广州的损失更将是毁灭性的，由于他对中国的禁烟始终心存幻想，认同英商所坚称的所谓“自由贸易”之托辞，并未及时将滞留在香港海域的鸦片运回印度，因此在林则徐所执掌的广州政府下达最后通牒后，巴拉姆只能上缴全部剩余鸦片才得以撤离已被封闭的飞地。在名单上，他的鸦片数量（2670 箱）高居第二位，排在英国商人兰斯洛特·颠地（超过 6000 箱）之后。这一数字对比暗示着，印度鸦片产生的巨大利润事实上更多流向了英国本土。

在孟买出发前，巴拉姆最初估算这 3000 箱鸦片价值 100 万中国银两。毫无疑问，这是一笔巨大的投资，是巴拉姆个人货运生涯中价值最昂贵的一次，“而且也可能是在印度次大洲上最昂贵的一次货运”（39）[②]。他不仅把自己的积蓄全部用来筹钱进货，还抵押了自家的土地，卖掉了家中所有的金器、银器和妻子的首饰，此外还采用了借贷等其他手段。可想而知，巴拉姆此番返程将宣告他个人商贸生涯的彻底失败，不但要偿还他已经无法赔付的巨债，其苦心经营数年而艰难提升的社会地位也将随之化为乌有。在对不幸去世的广州爱人池梅以及一去不再返的飞地生活的留恋中，这个帕西人在登上返程的“安娜希塔”后开始吸食鸦片，聊以自慰：鸦片的流动、运输、贸易曾经成就了巴拉姆，但当他辛苦集得的数千箱鸦片最终被销溶殆尽，他亦在鸦片引致的幻梦中跳入大海，永久留在了香港。鸦片贸易的不正当性和罪恶本质注定了巴拉姆的失败。

如果说，《罂粟海》主要呈现了印度北方对罂粟的种植与加工，《烟河》描摹了从孟买出发的鸦片运输与广州贸易；那么至三部曲之终的《烽火劫》（*Flood of Fire*, 2015），小说写道印度士兵参与英国远征军，开赴中国澳门与香港，最终参加了标志中国近代社会开端的鸦片战争。由此，高希的写作毫不回避地呈现了印度在英帝国主导的鸦片贸易与鸦片战争中承担过的历史角色。前两部小说中分别出现的一些重要人物，包括印度契约劳工、犯人、鸦片商人、士兵、水手，及英国军官、黑白混血的美国海员（扎卡里·瑞德）、法国植物学家的孤女（波莱特·兰伯特）等等，最后齐聚于《烽火劫》，频繁活动于香港、澳门与广州之间。新老鸦片商人带着印度鸦片重返广州，寄希望于索取虎门销烟给他们造成的损失，同时意图获取更大的利益与特权。也就是说，在前两部作品的基础上，《烽火劫》终于迎来了中、英、印三方参与的鸦片战争。正是商品与货物的海上运输引导了人物的跨国流动，而这样的流动既改变了主要人物的命运，更深刻地影响了人与人、国家与国家之间的关系。在《烽火劫》结尾的香港土地拍卖会上，英国鸦片商伯纳姆与中国商人陈良，以及他亲手提拔的年轻人瑞德合作成立伯纳姆瑞德公司，共同购得最大的一块土地；此外，印度帕西商人们成为最热血沸腾的竞标者，巴拉姆的遗孀诗凌百也代表丈夫获得了战争赔偿，她表示要将部分资金投入建设慈善医院。某种程度上，这些来自海外的既得利益者都认同鸦片贸易合法化是自由贸易原则的体现，他们个人的行为不过是顺应所谓天意。不过，通过给他们安排其他形式的损失（比如随行亲人丧生，这其中包括伯纳姆本人的妻子，她又曾经是瑞德的情人），小说在字里行间暗喻了反讽与批判。

菲利普·斯坦伯格认为，长期以来，人们对海洋总是易于理想化、浪漫化，但实际上海洋货物运输与贸易活动突出地体现了海洋的物质性，他希望人们能关注其作为商业空间的功能（37）。在高希笔下，海洋的确让巴拉姆曾经雄心壮志，满怀对广州都市飞地的深情记忆，这些记忆与浓重的商业气息、实实在在的生活氛围息息相关。在禁烟运动前，“安娜希塔”这类大商船都是通过广州本地的快蟹船向内地运送鸦片，“六十个船桨同时抬起落下，曾是珠江上最摄人心魄的一幕”（《烟河》171）——这种“摄人心魄”自然是对巴拉姆而言的。在珠江上，还曾经漂浮着池梅的饭船，她是一位典型的劳动女性，朴实而忠诚，其意外被杀给巴拉姆留下了难以弥补的情感空缺[③]；阿莎大姐是生长于印度的广东人，会讲流利的印度斯坦语和孟加拉邦语，她经营的饭船上能买到最正宗的印度食材，让身在广州的印度水手得到原汁原味的肠胃满足；更不必说，提供食品、淡水、日用品、洗衣与送信等服务的各色小船更是延伸到了广州、香港和澳门之间的海域中，他们操着洋泾浜英语，随时准备为远道而来的外商提供全方位的服务。很难想象，在 19 世纪的三四十年代，假如没有这些从事贸易的小型船舶，没有成千上万的普通民众依靠贸易糊口，远离京城的广州是否会展现出如此国际化的繁忙景象。在《烽火劫》中，英舰“复仇女神”号船长认为尼加拉大瀑布和广州城是令他最为震撼的两大景观（523）。尽管因鸦片而产生的诸多贸易事实上制造的是一种虚假的繁荣，但在当时中国的其他城市，这种景观恐怕是绝无仅有的。

三、“朱鹭号”三部曲中的植物运输

有意思的是，尽管《烟河》以“岛”“广州”“林大臣”为序，逐渐展示了鸦片运输、贸易与被禁的过程，但它同样对另一种看似与贸易相隔较远的物品运输进行了甚至是更为细致详尽的对照性书写。这就要提到以弗雷德里克·彭罗斯为代表的植物商人和他的“雷德鲁斯”号，对植物的搜集、

追寻与查访构成了《烟河》中第二条重要的海上贸易之旅。

彭罗斯同样是一位精明能干、有着卓越成就和物质财富的人，不过作为植物家、花木培育家的身份似乎掩盖了他跨洋远行的贸易意图。其实，彭罗斯与巴拉姆一样，有着多年远洋航行经验，在澳门和广东仅待两年就给英国花园成功引进了紫藤、百合、杜鹃、报春花、山茶花等珍稀花草。他后来创建的彭罗斯苗圃公司以从中国进口园木知名，其中还包括了白花丹、腊梅、温柏树等。可以说，彭罗斯就是一个稀有物种的提供者，或者更准确地说，他是活跃于 19 世纪的“植物猎人”（plant hunter）。这些“猎人”远航至亚洲、美洲与非洲等地寻访珍贵物种，并将其带回英国栽种售卖。根据小说中的描述，彭罗斯的历史原型或可来自苏格兰植物学家罗伯特·福琼（Robert Fortune，1812–1880），他是第一位从中国和日本成功带回大量活体植物的园艺家，尤其是将茶树引入印度种植，终结了中国茶在欧洲的垄断。在“安娜希塔”号因 1838 年 9 月的那场风暴停靠新加坡整修时，“雷德鲁斯”选择停靠路易斯港，因为彭罗斯要特意拜访此地的庞普勒穆斯植物园（最初属于法国殖民地，此时改为英国殖民地，但已荒废）。就在这里，他意外遇到独自避居于此的法国姑娘波莱特。波莱特的父亲皮埃尔·兰伯特是一位对大自然有着宗教信仰般虔诚的植物学家，病逝于加尔各答，早年曾在这所植物园工作，并与彭罗斯在此有过一次交集。从小就热爱种植的波莱特自此受邀在“雷德鲁斯”号上工作，成为彭罗斯最得力的助手和朋友，小说由此通过她的观察展示了 19 世纪英国商人对作为商品的植物的热切需求与运输过程。

与鸦片怕光怕水、需要用木箱存放在底舱不同，植物离不开阳光和淡水。“雷德鲁斯”号的甲板上放置了很多大的沃德箱，这是一种有玻璃前挡的箱子，两侧的木板可以调节，相当于微型的可移动温室，这必然会大大提升跨洲运输植物的成功率。彭罗斯说，这种箱子的设计受益于皮埃尔·兰伯特的无偿馈赠，但在真实的历史中，英国外科医生纳撒尼尔·沃德（Nathaniel Ward，1791–1868）的确在 1829 年就发明了这种密闭的玻璃箱子，不过这项技术在 1842 年方才公诸于世，所以小说显然将沃德箱的应用与推广时间提前了。彭罗斯还设计了一种可调节的雨篷，既可为植物提供阴凉、阳光，又能方便储存淡水。吃剩的咸肉渣、茶叶渣、咖啡渣、碎饼干等都要存放于船尾的大桶中，虽然对住在前舱的船员来说飘来的味道非常难闻，对植物而言却是很好的肥料，体现了一种船内自我循环的微生态系统。另外，海草、海鸟、鸡粪，甚至海豚的皮脂等也都被物尽其用。与巴拉姆讲究舒适与奢华的“安娜希塔”号不同，“雷德鲁斯”号的所有部件都只为节省和赢利这两个最基本的功能。

显然，在漫长的运输过程对植物的管理与照顾是至关重要的，这些琐碎的工作直接决定了商船最终的收益。“雷德鲁斯”号上有不少植物是从美洲运来的，比如金鱼草、山梗菜、墨西哥香橙花、花旗松、俄勒冈州葡萄秧、会开花的加仑子等等，据说单单加仑子的售价就可以支付一次美洲之旅的全部花销。不同于鸦片船，小偷和海盗们根本不懂这些植物的潜在价值，不会来突袭，但年轻的波莱特发现要看顾航行中的植物还是绝非易事。比如说，船体摇晃倾斜、热带阳光过强、海水冲到花盆里，等等，这些海山常见情况对娇弱的植物都是很大的威胁，必须及时应对处理。小说中那位神秘的陈良先生可作为彭罗斯与波莱特的对称，他在少年时的名字叫阿飞，曾服务于英国邱园派到广州的园艺领班威廉·克尔（史上确有其人）。克尔曾让十五岁的阿飞单独乘坐东印度公司的商船，护送多种珍贵植物到达邱园。根据阿飞的描述，“我的植物箱就像我的生命一样宝贵：白天浇水，晚上搂着睡觉；天气热的时候，我用自己多余的衣服给它们搭起小棚子；遇上狂风暴雨，就用自己的

身体给他们遮挡”（380）。这样的精心看顾竟让阿飞遭到了船上英国水手和印度水手的共同欺辱，显示出普通船员对植物经济价值的无知。少年阿飞的倾心付出与彭罗斯日后苦心发展出的一整套护理技术、护理团队自是不能同日而语，不过两人的工作显然都提升了当时的大英帝国对中国花木的认知与需求，展示了彼时以鸦片为主要流通对象之外暗中涌动的其他物种交流。

与巴拉姆心心念念的城市相同，彭罗斯的这次航程目的地也是广州，他希望用从美洲获得的一些新奇植物换取中国的名贵花草，尤其是他痴迷追踪数十年的所谓金茶花。小说以半历史半虚构的笔法交代了英国社会对茶花的认知过程，首先是植物学家坎宁安（James Cunningham, 1667–1709）收藏过一些茶花绘画，这些画作似乎让英人产生了某种想象，认为茶花不仅可以抗衰老，更可被用来防治当时被西方社会视为不治之症的肺痨——桑塔格的名作《疾病的隐喻》（*Illness as Metaphor*, 1978）中探讨过肺结核对济慈、雪莱、卡夫卡等文化名人的影响及其文学呈现。后来，皇家植物园即邱园的园长约瑟夫·班克斯爵士（Sir Joseph Banks, 1743–1820）得到了坎宁安的收藏，随即派出受过园艺训练的威廉·克尔（William Kerr, 1779–1814）远赴广州；在常驻中国八年期间，克尔搜集了两百多种活体植物和种子，让阿飞运到伦敦，他没能找到金茶花，但让阿飞带去了比坎宁安的收藏更为精美的金茶花图。此后，彭罗斯作为私人投资的使者到广州去接替克尔，不过他对金茶花的搜寻同样无果，金茶花逐渐成为英国植物学家的“圣杯”。这些叙述虚实相间，更多采用的是历史拼贴手法，比如福琼在华的盗茶活动始于 1843 年，彭罗斯却游走于 1840 年鸦片战争前夕，所以他实际上是克尔、福琼等历史人物的合成体。小说的这些梳理一方面反映了英人对茶花的渴望、想象与热情由来已久，另一方面又构成了某种预言性的文学暗示。

若干年后也就是1838年11月，年迈的彭罗斯带着金茶花的图像再返中国。受禁烟运动的影响，“雷德鲁斯”号只能停靠香港九龙海岸附近，远离广州，情势一度非常紧张，彭罗斯本人甚至连广州飞地亦无法亲身前往。尽管如此，他和波莱特每天都探访附近山脉，搜集了一些颇有经济价值的植物，并租种土地种植——战争结束后，他还会正式出资购买香港的土地。与此同时，波莱特积极地与身居飞地的画家朋友钦纳里（英印混血）互通音信，钦纳里通过各种关系见到了陈良，这个当年的阿飞承诺可以通过物物交换给对方找到金茶花。经过几番沟通，彭罗斯和波莱特托人用船将美洲植物从香港艰难地运送到已被政府封禁的广州飞地，陈先生的家却因涉及鸦片生意而遭到破坏，人去无踪。陈先生倒是颇讲信用，他在逃亡途中寄回的书信中承认，金茶花的图像其实是编造出来的，这种植物根本就不存在。作为威廉·克尔当年的仆人，陈良很清楚是克尔聘请了当时广州最为优秀的画家阿兰查，画下了一种由浅色渐变至耀眼的金色茶花，而克尔的目的只是为了让邱园的赞助者们给他更多的资助——萦绕彭罗斯一生的金茶花因此注定只是幻象。无论是伦敦的邱园，还是苏格兰的植物商人彭罗斯，对金茶花的寻访其实都标志了一种高度不对等的关系：以英国为主导的鸦片贸易将一种在殖民地耕种的植物加工为令人颓废体弱的上瘾之物，为遥远的中国带来腐败、贫弱、颓废与白银流失；继而，它又以科学的名义希望能从这块土地上带走其最美丽的植物，让自己的国民能近察来自东方的异域风情，并通过饮用茶水来救治身体的病患。因此，尽管高希的文字对巴拉姆、彭罗斯的个人生活多予以同情和理解，彭罗斯承受着丧女之痛，巴拉姆亦被塑造为一个饱含深情、体贴和颇受爱戴的儒雅绅士，但他并未完全回避二者更为凸显的谋利目的，他们都代表着帝国对华的经济掠夺。从照料植物转向投资鸦片贸易的陈良对瑞德说，“鸦片烟就是花草界的精髓”（《烽火劫》 384），这句话恰恰揭开了彼时植物贸易与鸦片贸易的共通本质。这句话或许同时也在

暗示，鸦片战争其实不仅仅只是鸦片战争，同时也是植物战争。正如美国学者萨拉·罗斯（Sarah Rose, 1974）所指出的，“当英国和中国因两种花木——罂粟和山茶——兵戎相见时，世界版图以两株植物的名字重新划分”（Prologue）。

四、“朱鹭号”三部曲中的劳工运输与士兵运输

1807 年，英国议会通过了《废除奴隶贸易法案》；1833 年，又颁布了《奴隶制废除法案》。前者标志着奴隶贸易在大英帝国范围内成为非法，后者意味着大英殖民地的奴隶得以解放。这两个历史事件无疑直接影响了小说中远在印度加尔各答的英商本杰明·伯纳姆，因为他委托代表在美国巴尔的摩海港购买了一艘专用于贩卖奴隶的双桅纵帆船“朱鹭”号，于是他计划将船改造为出口鸦片。

在《罂粟海》中，“朱鹭”号出场后的第一次航程因此是这样的：从巴尔的摩出发，经爪哇岛、好望角、开普敦，在路易斯港短暂停驻，其间因船长重病而临时被升为大副的扎卡里拜访了毛里求斯的一个种植园主；最后，该船经恒河下游的胡格利河到达加尔各答。为适应未来的货物运输，“朱鹭”号随后在当地船坞整修改造，不过毛里求斯的种植园主曾请求伯纳姆支援契约劳工，据说当地已经没有足够的奴隶用于收割即将成熟的甘蔗，所以这艘帆船的首要任务是贩运一批契约劳工，其整修改造也就大体保留了原初的设计与格局。在“朱鹭”号刚刚抵达加尔各答时，作家让印度少年乔都登上该船，通过他的陌生化之眼呈现这艘外表优雅如天鹅般的“黑鸟船”：中层甲板的天花板还没有一个人高，且被木栏杆隔成了一个个小间，密密麻麻就像牛棚一样；隔间里有很多带锁洞的链锁，都钉在一根梁柱上；地板上有很多距离很近的凹印，一个紧挨一个，很明显是人体留下的痕迹；最让乔都感觉恐怖和发抖的还有，一股令人作呕的恶臭味依然穿透岁月而弥散于这个密闭的空间（116）。“朱鹭”号整修完毕后，乔都已经被安排在船上做水手，在船长和大副没登船之前他借机参观了船舱的所有空间，包括船长宫殿般的特等客舱，监工和守卫的舒适床铺，长官们的单独就餐舱，以及劳工们即将被关于其中的“厢子”（box）。乔都发现，“厢子”依然漆黑而恶臭，唯一的变化是去除了锁链和环螺栓，增加了几个尿桶和粪桶。即使是每天都被长官训斥的这些底层水手，对“厢子”也产生了一种迷信般的恐惧，在经过时会迅速避开。由此，“朱鹭”号的船舱结构呈现了三角黑奴贸易的事实性延续，而以迪提、帮她逃离夫家的卡鲁阿为代表的上百个劳工，被英商伯纳姆陷害的印度王公尼尔，以及一心要前往毛里求斯的孤女波莱特都将被集中在这个逼仄、肮脏的中舱室，它同时也构成了一个跨语言、跨种族、跨阶级与跨国界的密闭空间。

与“安娜希塔”号、“雷德鲁斯”号相比，“朱鹭”号贯穿三部曲始终，集合了小说中的诸多主要人物，且更为深远地改变了他们的命运。迪提、卡鲁阿甚至精通英语的贵族尼尔最初都对远洋航行饱含恐惧与绝望，他们普遍相信，“黑海”（即大海）会让他们丧失引以为傲的种姓，变成无根的堕落之魂；他们会被迫吃禁忌的食物（比如牛肉和猪肉），被迫改信基督教；而让他们吃饱长壮就是为了把他们杀掉，他们的头骨会被钻孔、脚踝会被吊起，以便殖民者一滴滴地获取印度人的脑油（《罂粟海》 197–198）。类似的恐惧亦曾经萦绕着被卖到美洲的黑奴，他们也曾相信白人会用非洲人的血来蒸馏红酒，用非洲人的脑子来制造奶酪（琳赛 124），这就与欧洲文学叙事中经常出现的非洲、美洲食人生番形象形成了颇具反讽的对照。作为重犯，尼尔更是被视作牲口，他和阿发被关在“朱鹭号”上如同鸡窝般狭窄的监房，且饱受监管军官拜鲁·辛（迪提丈夫的叔叔，受雇于东印度公司）的凌辱与殴打。换言之，远洋航行看起来将要耗尽这些所谓乘客的所有生存意志。但“朱鹭”

号的这次劳工运输同样遭遇了 1838 年 9 月的大风暴，尼尔、卡鲁阿、阿发、乔都与阿里（水手长）这五位不同身份的男性借机驾驶小船，逃离了或被抓捕、或被杀死、或在船上被折磨致死的惨剧。迪提在未见到真实的“朱鹭”号时，就已经用笔勾画出了它的形状；而在作为劳工登船前，她更是模糊意识到，这艘大鸟般的帆船会帮助她开启新的生活，“朱鹭”号就是“她新家的父母，是个巨大的木制生身父母，是接下来的世世代代的祖先与父母”（288）。日后，流亡的卡鲁阿将与迪提重会于毛里求斯，并将繁衍出一个庞大而富裕的家族。尼尔则先在新加坡做了巴拉姆的翻译，跟随他到广州飞地，由此与一些开明好客的中国人发展了深厚的、彼此信赖的友谊，他从无所事事的柔弱王公最终成长为一位独立、成熟且有担当的学者；乔都在“朱鹭”号上进一步提升了自己的航海技能，他在《烽火劫》中会出现在抗英轮船“剑桥”号上，与尼尔一起为中国政府而战。也就是说，尽管迪提先知般地感受到大船对自身命运的神秘影响，但这种影响其实始终与人物积极改变自我命运的主动精神相互交织。这些出身迥异的人在“朱鹭”号上形成了一个跨越族群和种姓的流散共同体（ship-siblings 287），流散的过程亦是其再生之途。

在阿里、卡鲁阿等人叛逃后，经受暴风雨重创的“朱鹭”号将剩余的契约劳工送至毛里求斯，然后返归加尔各答。此时英国政府已经决定发动鸦片战争，于是船主伯纳姆将“朱鹭”号再次修整，开始运载数量巨大的鸦片；同时，他的另一艘帆船“印度”号则在装载鸦片之外，主要承担了运输远征军的战略任务，包括印度军官与士兵、在印度的英国军人、随军传教士、随营仆役（其中有尼尔年幼的儿子拉裘），以及巴拉姆的遗孀诗凌百、赴华做生意的商人等少量特殊乘客。最初，瑞德在“印度”号上担任货物管理员，行至新加坡时，他就高价售出了作为管理员可以私人携带的几箱鸦片——书中写道，瑞德此举是受水手长阿里所迫，他以向中国政府提供英军情报为筹码，换取了巨额金钱回报。侵华战争正式爆发后，英军又征用了“朱鹭”号，瑞德被伯纳姆任命为这艘帆船的船长，承担运输军火、安置英军伤员及向印度士兵售卖粮食等多项任务。因而，“朱鹭”号先是奴隶船，继而劳工船、鸦片船，终至于发展为直接服务于帝国殖民战争的军事工具。与“安娜希塔”号、“雷德鲁斯”号这类功能相对单一的船舶相比，“朱鹭”号的性质最为复杂难辨，它不仅是三部曲诸多人物最为重要的活动空间和发展媒介，更俨然成为 19 世纪上半叶全球资本主义与帝国霸权扩张的象征载体。

在小说结尾，这样一个象征载体却被无声地消解了。迪提的哥哥克斯里•辛作为远征军中的印度军官，深感战争的残酷与帝国体制的虚伪。这不但是因为英军对印度士兵在待遇、肤色等多方面的歧视，更源于他在与中国士兵作战的过程中，深深感佩于后者忠诚的报国精神，他开始设身处地思考，自己如在印度本土应对外敌入侵，是否也会像中国人这般宁死不降。在广州城内的寺庙中，他还感受到了中印某种相似而共通的精神信仰。于是，就在伯纳姆与瑞德竞标成功举杯欢庆之际，克斯里、卡鲁阿、尼尔、拉裘与阿里等人悄悄扬起“朱鹭”号的风帆，驶向自由的远方（暗指毛里求斯）。最终，“朱鹭”号似乎清除了它身上所有的殖民痕迹，成为迪提在悬崖神龛中不断描绘与祭拜的家族图腾。

结语

2015 年，澳大利亚学者托马斯•伯奇内尔（Thomas Birtchnell）与约翰•厄里等人合作编辑了《货物移动性：全球化时代的物质移动》（*Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age*, 2015）。

伯奇内尔非常关注运输各种非人类物品的过程，他认为在分析更普遍意义上的移动性、制造业与大众消费时，应当将货物运输（而非对人的运输）置于核心位置。彼得斯随即对伯奇内尔的研究做出回应，认为该文集既反映了海运在货物运输中的主导地位，更揭开了运输劳动背后的隐形世界及其潜藏的各种控制与权力关系（119）。

因此，本文对“朱鹭号”三部曲的考察同样借鉴了伯奇内尔的研究视角。在对小说中从事远洋航运的三艘帆船进行细致分析的同时，本文希望指出，在回望 19 世纪三四十年代鸦片贸易与鸦片战争的历史时，关注商品本身的生产、运输、流动与销售的具体过程无疑会为这段历史提供更具说服力的图景。高希的作品不停留于道德指控或者爱国主义宣传，而是希望能够巨细无遗地勾勒这个历史阶段各种社会等级的生存困境和个体的出行经历、愿景与期待，让他们的困境与移动轨迹伴随着以鸦片、植物为代表的物的流转而起伏变动，从而最大程度地将中国、印度、英国与欧美等多条叙事线交织在一起，呈现出一种史诗性的全景气魄。

总之，西方地理学界、社会学界所倡导的海洋移动性研究重视海洋的物质性与联通性，强调海洋的流变、海上移动的过程与具体经验，这种视角就与主要由浪漫主义思潮所建构的海洋文化隐喻形成了鲜明的对照。带着这种对物质性、现实性与关联性的重视返观海洋文学书写，就会发现航运与贸易在诸多经典作品中都占据了非常重要的地位，而研究文学书写中的航运与贸易网络，或可为海洋文学研究、商业文化研究与中西物质文化交流研究等开辟新的探索方向。

基金项目: 海南省哲学社会科学规划课题“航空移动性视角下的 20 世纪中西文学航空书写比较研究”［HNSK(YB)25-74］

Conflicts of Interest: The author declares no conflict of interest.

ORCID

Zhang Jie [ID] https://orcid.org/0009-0000-1058-3551

注解【Notes】

① 至 1824 年贸易季度，伶仃洋已经成为一个固定的鸦片走私基地，外国鸦片船驶抵这里已成为惯例。参见马士：《东印度公司对华贸易编年史》（第四、五卷），广州：中山大学出版社，1991 年，第 97 页。

② 1800–1809 年，平均每年输入中国的孟加拉鸦片为 2500 多箱；1810–1819 年，增加为平均每年 3000 箱；1820–1829 年，输入中国的孟加拉鸦片近 4000 箱；1830–1834 年，这个数字又翻了一番。另有一种统计，说 1834 年输入中国的孟加拉鸦片为 9535 箱，麻尔洼鸦片共 11715 箱，共计 21250 箱。龚缨晏推算，1835 年至鸦片战争爆发前，每年平均鸦片进口量为 25000 箱。那么，巴拉姆在 1838 年的这次运输共计 3000 箱，在中国所有鸦片销售量中所占的比重可想而知。参见龚缨晏：《鸦片的传播与对华贸易》，上海：东方出版社，1999 年，第 241、277、282 页。

③ 池梅与巴拉姆的独子阿发曾为鸦片商陈良工作，其间他与陈良的小妾产生了私情，为此陈良一直派人追杀阿发。池梅即因此事牵连而遇害。阿发曾逃至印度，后被监狱关押，印度王公尼尔与其曾处同一牢房。二人作为犯人被发配前往毛里求斯，所乘帆船为“朱鹭”号，但在中途阿发与尼尔、卡鲁阿、乔都等人一起弃船逃亡。此时，瑞德是“朱鹭”号上的大副，知晓阿发的一些状况。后来阿发返回香港，改名为 Freddie Lee，瑞德向陈良透露了阿发的真实姓名。阿发随即被杀，葬于其父巴拉姆的墓地旁边。

引用文献【Works Cited】

Anim-Addo, Anyaa, et al. "The Mobilities of Ships and Shipped Mobilities." *Mobilities,* vol. 9, no. 3, 2014, pp. 337–349. DOI: https://doi.org/10.1080/17450101.2014.946773

雅克·阿塔利：《海洋文明小史》，王存苗译。中信出版集团，2020 年。

[Attali, Jacques. *Histoires de La mer*. Tranlasted by Wang, Cunmiao. CITIC Press Group, 2020.]

巴尔扎克：《欧也妮·葛朗台 高老头》，傅雷译。人民文学出版社，1980 年。

[Balzac. *Eugénie Grandet, Père Goriot*. Translated by Fu Lei, People's Literature Publishing House, 1980.]

Clayton, Daniel. *Islands of Truth: The Imperial Fashioning of Vancouver Island*. University of British Columbia Press, 2000.

Cresswell, Tim. "Towards a Politics of Mobility." *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 28, no. 1, 2010, pp. 17–31. DOI: https://doi.org/10.1068/d11

Equiano, Olaudah. *The Interesting Narrative and Other Writings*. Penguin Books, 1995.

Gilroy, Paul. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. Verso, 1993.

阿米塔夫·高希、马哈茂德·库里亚：《游走于档案与想象之间——阿米塔夫·高希访谈录》，《世界文学评论》（高教版），第 3 期，2016 年，第 1–25 页。

[Ghosh, Amitav & Kooria, Mahmood. ""Walking between Archives and Imagination: An Interview with Amitav Ghosh." *World Literature Review* (Higher Education Edition), no. 3, 2016, pp. 1–25.]

阿米塔夫·高希：《罂粟海》，郭国良、李瑶译。人民文学出版社，2012 年。

[Ghosh, Amitav. *Sea of Poppies*. Translated by Guo Guoliang and Li Yao, People's Literature Publishing House, 2012.]

阿米塔夫·高希：《烟河》，郭国良、李瑶译。人民文学出版社，2016 年。

[Ghosh, Amitav. *River of Smoke*. Translated by Guo Guoliang and Li Yao, People's Literature Publishing House, 2016.]

艾米塔·葛旭：《烽火劫》，张家琦译。联经出版社，2020 年。

[Ghosh, Amitav. *Flood of Fire*. Translated by Zhang Jiaqi, Linkingbooks, 2016.]

Hasty, William & Peters, Kimberley. "The Ship in Geography and the Geographies of Ships. " *Geography Compass*, vol. 6, no. 11, 2012, pp. 660–676. DOI: https://doi.org/10.1111/gec3.12005

Latour, Bruno. *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Harvard University Press, 1987.

丽莎·A·琳赛：《海上囚徒：奴隶贸易四百年》，杨志译。中国人民大学出版社，2014 年。

[Lindsay, A. Lisa, *Captives as Commodities: The Transatlantic Slave Trade*. Translated by Yang Zhi, China Renmin University Press, 2014.]

Peters, Kimberley. "Review: *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age." The Mariner's Mirror*, vol. 102, no. 1, 2016, pp. 119–120. DOI: https://dx.doi.org/10.1080/00253359.2016.1135637

Pratt, Mary Louise. *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. Routledge, 2008.

Rose, Sarah. *For All the Tea in China: How England Stole the World's Favorite Drink and Changed History*. Viking Penguin, 2010.

Sheller, Mimi & Urry, John. "The New Mobilities Paradigm." *Environment and Planning A*, vol. 38, no. 2, 2006, pp. 207–226. DOI: https://doi.org/10.1068/a37268

Sloterdijk, Peter. *In the World Interior of Capital: For a Philosophical Theory of Globalization*. Polity, 2013.

Steinberg, Philip. "Maritime Cargomobilities: The Impossibilities of Representation." *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age,* edited by Thomas Birtchnell, Satya Savitzky, and John Urry, Routledge, 2015, pp. 35–47.

王松林：《"蓝色诗学"：跨学科视域中的海洋文学研究》，《解放军外国语学院学报》，第 3 期，2023 年，第 35–43 页。

[Wang, Songlin. "'Blue Poetics': Ocean Literature Research in an Interdisciplinary Horizon." *Journal of PLA University of Foreign Languages*, no. 3, 2023, pp. 35–43.]