

「火輪船」、「火船」與「輪船」： 近代輪船之指稱及其概念差異

林柔辰*

摘要

對於新事物的命名，正是人們企圖以自身認知世界之感官經驗，從舊有的使用方式之中，找尋和其具有相似性的事物，透過將其放入自身已知系統的其中一環，從而消解對此項未知事物的陌生感。作為西方航海東來的功臣，晚清人們以「火輪船」、「火船」與「輪船」稱呼那些停在港口的西洋船舶，而在這些音響結構的背後，人們也間接地透過稱呼，進行對於「西方」及其帶來之西學、戰火與交通方式改變之回應。語言乃是音響結構與概念之媒介，其組合而成之某一符號，必然形成和其它組合之間的分野，本研究企圖以「火輪船」、「火船」與「輪船」三個當時對於西洋船舶之指稱，梳理這些符號中所蘊含之經驗積累、侵略警惕與務實取向等，透過爬梳這些不同觀點的呈現，思考人們如何透過不同符號的歧異，進行對於西方世界之回應。

關鍵字：火輪船、符號學、中國西學接受

* 國立中央大學中文系

一、前言

人們是藉由自身的感官知覺去探索其所處的世界，並透過整合這些在探索過程中所得來的經驗，進一步對自身週遭的事物進行詮釋。遂一個人對於世界之認識，乃是以其所處之環境作為參照物。¹當晚清人們面對西方外來新事物、新概念之時，亦是以自身原有的詞彙、概念，作為理解這些西學新知之途徑。然而，欲對某一新事物進行指稱，乃至使這一指稱能夠通行於某一個特地人群之中，求得群體共同認可的使用方式，絕非一件容易之事。晚清之時，前所未見地新事物大量地傳入，各類性質的刊物與書籍轉瞬就為書商所出版，在此景況之下，一件甫出現於中國的新事物、新概念，人們在稱呼上往往難有統一之定論。

「船堅炮利」一詞，自鴉片戰爭以後深深地改變了晚清人們看待西方之方式。搭載著蒸汽機的船隻，乃是西方人航海東來最主要的交通工具，其在最初現於中國海域之時，便引起人們廣泛的注意，「火輪船」、「火船」與「輪船」等指稱，如雨後春筍般被記載於當時之書目當中。²如今若欲追溯最早對其之稱呼究竟為何，或許已難有定論，但若以考察書寫者之使用目的，探查當時人們如何在不同語境之中選擇與其相應之指稱，再到何以不再以「火輪船」、「火船」此二者作為對蒸汽輪船之表述，可見於此間稱呼的確立，呈現了人們對於這些新事物及其背後所包含之西學新知的接受過程。

將蒸汽輪船予以某一種特定之指稱，於晚清人們而言，此一過程之意義在於將此新事物納入中國固有的表述系統當中。「火輪船」此一指稱，為人們基於其外型與中國固有的水輪船之相似性，遂以此名之；而「火船」一名，早在晚清與西方的軍事衝突之前，便多見於史書記載，然其後又包含著蒸汽輪船之概念，此應歸因於福建一地之慣用稱呼；而至「輪船」之定名，主因在於人們對於西學之

¹ Mike Crang 談論人文主義地理時，以海德格在世存有之說，認同個體乃是存在於和周遭環境的聯繫之中，更進一步強調人是以這些和周遭環境——即地方互動之經驗，作為其認識世界之奠基。〔英〕Mike Crang 著，王志弘、余佳玲、方淑惠譯：《文化地理學》（臺北：巨流圖書有限公司，2003年3月），頁145。

² 根據馬西尼（Masini, Federico.）考訂，火輪船、火船之名詞使用始見於1838年，輪船之名詞使用則被視為「火輪船」之縮略詞，見於1866年。〔意〕馬西尼（Masini, Federico.）著，黃河清譯：《現代漢語詞彙的形成——十九世紀和與外來詞研究》（上海：漢語大詞典出版社，1997年9月），頁217、228。

認識更為成熟，知其之動力並非來自於火，而是因於蒸汽技術。正如王興濤所言，命名之作法即是在進行規範，從而取得集體之認同與實踐，與此過程之中，也間接地穩固著對此符號思維的嚴密性與邏輯性。³由此，透過爬梳晚清之時，人們在不同之語境中，如何對於西方蒸汽船隻進行表述，或可一探當時晚清對於西學技術乃至其背後挾的西方文化之態度。

二、火輪船——視覺經驗的認知與誤讀

正如鍾叔河在《走向世界叢書》中所論：「對於新事物初時的理解是經過多次散射或折射的圖像」，⁴散射與折射之根源，是出於晚清人們對新事物的陌生，再者，也是因於時人為了能夠瞭解此一新事物，便借自身文化中固有之概念與詞彙，嘗試對其予以解釋，於此解釋過程中，又因著視覺乃是感官經驗中最为直觀之反應，人們驚訝於當時西方新事物之外型，也使得他們對這些事物停留於表象的觀察，而無法深入探討他們是如何成為如今所見之樣貌，資訊的缺乏，致使晚清人們在進行認知的過程中產生種種誤解。據魏源《海國圖志》之記載，火輪船初現於中國海域之中時，人們以其外形猜測其之動力來源，此一時期的觀看與理解乃是停留於對表象之理解。

魏源於 1847 年將其所編撰的西洋史志《海國圖志》付梓，據其所言，其著此書乃參考林則徐所署名的《四州志》，並輔之以「歷代史志，及明以來島志，及近日夷圖夷語」。⁵而馬西尼以探討漢語形成之角度考察此書，認為其之出版有助於當時新詞語的傳播，且其亦指出書中收錄之夷圖夷語，應參考了裨治文之書的翻譯。⁶在裨治文在其著《美理哥合省國志略》中，對於「火輪船」之介紹可見

³ 黃興濤：〈近代中國新名詞的思想史意義發微〉，收錄於《新史學——多學科對話的圖景》（北京：中國人民大學出版社，2003 年 10 月），頁 325-326。

⁴ 鍾叔河：《走向世界——中國人考察西方的歷史》（北京：中華書局，1985 年 5 月第一版，2010 年 2 月第 3 版），頁 3。

⁵ 魏源編撰：〈海國圖志原敘〉，《海國圖志》（上海：上海古籍出版社，據北京大學圖書館藏，清光緒二年（1876）魏光燾平慶涇固道署刻本影印，1997），收入《續修四庫全書》，史部，地理類，頁 1。

⁶ 裨治文所撰此書最早 1838 年於新加坡出版時稱之為《美理哥合省國志略》，後經幾番修訂。魏源撰寫《海國圖志》一書期間，曾於 1847 年前往廣州、澳門，後其又至香港購書。而在 1844 年時，裨治文修訂《美理哥合省國志略》依書，並以《亞墨理格合眾國志略》一名重刊出版，而 1846 年，又易名為《亞美理駕合眾國志略》並於廣州出版，考其行跡與《美理哥合省國志略》之發行與流傳狀況，魏源參考裨治文所撰之書，其所據之版本可能為後二者，而又據記載

於〈工作〉一節，言其可由木器所造，⁷另有〈各藝〉一文，言西人中有善技藝者，能以火輪船並水火織布，而得官員獎勵之事。⁸而魏源於《海國圖志》書中，也不乏對此二事之再述，⁹但於此之外，魏源紀錄了一段發生於道光七年（1827）之事：

三月初間，忽有火輪船自孟甲喇來，乃該港坐班及駐巡夷目專信申飭，令其作速開船，毋誤一年貿易。火輪船者，中立銅柱，空其內燒煤，上設機關，火焰上，即自運動，兩旁悉以車輪自轉以行，每一晝夜可行千里，自該處至粵僅三十七日。據夷人云：道光初年始創造，不能裝貨，以通緊急書信而已。斯一奇也。¹⁰

此文為火輪船所做之介紹，乃先論其外形有銅柱，此柱中燒煤遂認為其是以火作為動力；再言這艘船隻的兩側附有車輪，從而使其能夠快速移動，他的論述正貼合了其前面所用「火輪船」之名。在魏源的這一段敘述中，他將火輪船此一名詞與對其之視覺觀看做出連結，同時向讀者說明，正因其之外型如此，遂人們以此名稱之。

「火輪船」此一稱呼，除了是晚清人們透過觀看而得的概括性介紹之外，同時，其也不無對宋代所造「水車輪船」此一戰船類型之認識的影響。於鴉片戰爭中，林則徐也曾嘗試仿造水輪船以求對抗英軍。¹¹然除中國原有的水車輪船之傳統以外，水輪船也因名稱上與火輪船一詞相對的關係，提供了晚清人們以固有的五行相剋之說，從而攻克火輪船的詮釋角度。如在齊學裘〈見聞隨筆〉一書中，

其較為明確的購書行為乃是於香港一地，遂本研究參考之版本以《亞墨理格合眾國志略》為依據。參考〔意〕馬西尼著，黃河清譯：《現代漢語詞彙的形成——十九世紀和與外來詞研究》，頁28。

⁷ 裨治文（Bridgman, E. C. 1801-1861）著：〈工作〉，《亞墨理格合眾國志略·上卷》（道光24年鐫，香港藏版），卷11，頁34。

⁸ 裨治文（Bridgman, E. C. 1801-1861）著：〈各藝〉，《亞墨理格合眾國志略·上卷》，卷23，頁63。

⁹ 魏源編撰：〈外大西洋 彌利堅即美理哥國總記上〉，《海國圖志》，收入《續修四庫全書》，史部，地理類，冊744卷59，頁1。

¹⁰ 魏源編撰：〈大西洋 英吉利國二〉，《海國圖志》，收入《續修四庫全書》，史部，地理類，冊744卷52，頁12-13。

¹¹ 據王憲群資料中整理了羅榮邦之文，另輔以羅榮邦著《被遺忘的海上中國史》，其於此中論宋代水師如何達到當時的海上強權之研究時，談到踏車船（即水輪船）對金兵進犯起到了嚇阻的作用。王憲群：〈蒸氣推動的歷史：蒸氣技術與晚清中國社會變遷（1840-1890）〉（《中央研究院近代史研究所集刊》，98年6月，第64期），頁50-51。

曾有〈丁小仙歷迹〉一文，此文以道光壬寅年間英夷作亂為背景，言當時負責鎮守上洋的牛鑑聽信丁大年之說：「此物（水輪船）可破火輪船，以水治火，以小攻大。」¹²遂造四艘水輪船以應軍需。此文未必符合史實，然此段記載透露了當時人們在面對新器物時所抱有的心態，他們正企圖以自身原有的經驗，消解在面對這些新器物時所產生的陌生感，從而使其進入自身可以應對的領域當中。於後人而言，他們進行詮釋之方式充滿謬誤，但對正處於西學初入階段的人們而言，他們未必有充足的資訊以供應付眼前所見之事物，遂透過自身原有的生活經驗與所學進行理解，此於晚清人們而言，有其之合理性。

當人們對於西方所傳來的訊息較成體系以後，徐壽於 1876 年撰〈汽機命名說〉一文，其寫作之目的是為了使器物之名能夠更好的表達物品本身，文中他曾提及人們最初稱其以「火輪船」之名，乃是因對外型的關注並輔以對其動力來源之推測與誤解：「輪船初進中國之時，見者因內燃以火，外轉以輪，即呼曰火輪船。」¹³其此段論述與魏源之有其相似性。透過徐壽在二十九年以後的論述與試圖更正人們認知的努力，從而也進一步地驗證了，不論最初新式輪船之稱呼為何，「火輪船」之名乃是為當時知識份子所認可之最早的稱呼。此外，透過徐壽為文修正此一事，亦可見，這一個在他看來不夠恰當地稱呼，於出現以後便廣為人們使用，甚至流傳了二十九年之久，其影響力之廣，迫使自己有不得不對它進行修正的必要。

三、火船——由舊時代向新時代過渡之時的偏差

馬西尼在其著之中，曾就漢語詞彙的音節省略趨勢，提出「火船」之稱呼，乃是對火輪船此一名稱的音節縮減的看法。¹⁴新詞語的縮略趨勢，與在語音學中

¹² 齊學裘：〈丁小仙歷迹〉，《見聞隨筆》，（清同治十年（1871）天空海闊之居刻本，卷三），頁 16。

¹³ 此段原文為「內燃以火，外轉以轉」，然文中所寫為「外轉以轉」，此論與其前面的論述難以相通。透過對前文「內燃以火」的句法及語意判斷，下句應作「外轉以輪」，方可符合整個句子上的結構及語意的完整性。遂於此篇研究之正文中以「外轉以輪」釋之。徐壽：〈汽機命名說〉，《格致匯編》（*The Chinese Scientific Magazine*）（上海：格致書室，1876 第一卷下），頁 7。

¹⁴ 馬西尼據傅蘭雅在 1890 年於上海的一場傳教士會議中，闡明自己創立和與新詞時的原則，以其曾論因名稱若過長，便不易於記憶和書寫，遂會採縮寫以指稱部分的新器物，而輪船與火船便是當時對於火輪船的縮寫。〔意〕馬西尼著，黃河清譯：《現代漢語詞彙的形成——十九世紀和與外來詞研究》，頁 81、151。

人們出於言說上的方便的確有所關聯，但其此言，也使他的論點疏於對中國文化脈絡演進之理解。處於不同社會位階、不同區域之人民，在使用詞語之間也會有基於自身歷史因素的考量，從而影響他們選擇對事物的稱呼方式。若細究晚清人們對於「火船」一詞在不同語境之中的使用，可以見得幾項條件，一是以此名稱新式蒸汽輪船者，多強調其之動力來源；二為人們會有意識地將其記錄於戰爭情境之中，以其作為戰船的一個種類進行使用。

火船被用以指稱新式蒸汽輪船的說法，可見於 1820 年，由謝清高口述，楊炳南筆授的《海錄》一書之中：

咩理干國（美國）……其國出入多用火船，船內俱用輪軸，中置火盆，火盆沖輪，輪轉撥水，無煩人力，而船行自駛，其製巧妙莫可得窺。小西洋諸國近亦多效之。¹⁵

文中記載咩理干國開始使用火船，並認為火是船隻得以運轉的主要動力，而主要的運行方式為以火盆對著輪軸，從而使船隻行駛，這個過程中並不需使用人力。在 1833 年由普魯士傳教士郭實臘主辦的《東西洋考每月統記傳》中，記述了〈孟買用炊氣船〉一篇，在註釋的部分提及火船此一稱呼是新式蒸汽輪船的簡稱，亦強調其之命名方式與動力來源之間的關係：「炊氣船，或曰水蒸船，即俗稱火船者是也，其用滾水之蒸汽，而使機關轉行，令船快走，故名也。」¹⁶郭實臘需要將這一個名詞進行解釋的作法，也表明了當時在稱呼新式蒸氣船時，相較於郭實臘在文章中所用的「炊氣船」、「水蒸船」而言，火船可能在口語上具有較高的使用傾向，且撰稿人認為此一詞彙更能為讀者理解作者之所指為何。由英國傳教士麥都思於 1853 年所辦的《遐邇貫珍》中，於此刊物的〈序言〉抱持著向讀者啟蒙之意圖，談論當時各國掌握造蒸汽船之技術，「列邦紛興火船，欲風水俱逆，每一時可行八十餘里，而中國一無所有，亦無人解造」，¹⁷在此，當各國已經能夠憑恃著蒸汽技術，駕駛火船航行於逆風的海況之時，中國人們卻沒有

¹⁵ 謝清高口述，楊炳南筆授，吳文澈、〔棘日〕芬校：《海錄（2 卷）》（據哈佛燕京圖書館藏，清同治 9 年（1870）友蟬精舍藏版，同治庚午重彫），卷二，頁 34。

¹⁶ 〔普〕郭實臘撰（刊上所用之名為愛漢者，Karl Friedrich August Gützlaff）：〈孟買用炊氣船〉，《東西洋考每月統記傳》（*Eastern Western Monthly Magazine*）（廣州：道光癸巳年九月），頁 11。

¹⁷ 〔英〕麥都思（Walter Henry Medhurst）撰：〈序言〉，《遐邇貫珍——附題解·索引》，頁 715。

人了解該項器物該如何建造。綜合以上之文，可見火船之名與其概念間的矛盾性，已經為當時部分的傳教士所注意，而火船此一名稱與概念的不相符，最主要的問題在於晚清人們對於西學資訊的匱乏，正因他們並不了解蒸汽技術，遂才產生蒸汽船以火為動力之理解，遂在傳教士們所發行的報刊當中，便有介紹蒸汽原理與火船圖說之文，¹⁸其之作，便是企圖以介紹新知的方式，從而對當時的誤解起到去魅之效果。

此外，馬西尼曾經在整理漢語新詞之時，將火船歸在本族新詞的行列，¹⁹然於《資治通鑑》中，已可見火船作為軍事中的一項侵略手段：「……季昌縱火船焚蜀浮橋，招討副使張武舉鐵鉅拒之。船不得進，會風反，荊南兵焚溺死者甚眾。」²⁰而至明代之時，因時倭寇侵擾不斷，致使明代當朝對於海防相當警惕，在茅元儀的《武備志》中，便有對於火船之介紹與圖說（如圖 1），²¹閩南地區至明代以來便為海盜聚集之地，而據《漢典》資料庫記載，閩南方言中的火船具有指稱蒸汽輪船之意，²²於此地人民而言，使用火船指稱挾船堅砲利而來的蒸汽輪船，或許正有其歷史脈絡之因素。

¹⁸ 在《遐邇貫珍》第貳號便有〈火船機制述畧（圖附後）〉，〔英〕麥都思撰：〈序言〉，《遐邇貫珍——附題解·索引》，頁 715。

¹⁹ 〔意〕馬西尼著，黃河清譯：《現代漢語詞彙的形成——十九世紀和與外來詞研究》，頁 217。

²⁰ 〔宋〕司馬光撰、〔元〕胡三省注：〈後梁紀 均王〉，《資治通鑑》，鄱陽胡氏仿元刊本，收入《續修四庫全書》，史部，編年類，卷第二百六十九，頁 6727。

²¹ 〔明〕茅元儀撰：〈軍資乘火 火器圖說十二〉，《武備志》，收入續修四庫全書，明天啟刻本，卷一百二十三，頁 2。

²² 《漢典資料庫》：以「火船」一詞作為關鍵詞進行搜索而得。詞條下方將此作二種解釋，一為古代具火攻設備之戰船，二為輪船之舊稱。2023 年 6 月 14 日，取自《漢典資料庫》<https://www.zdic.net/hant/火船>。

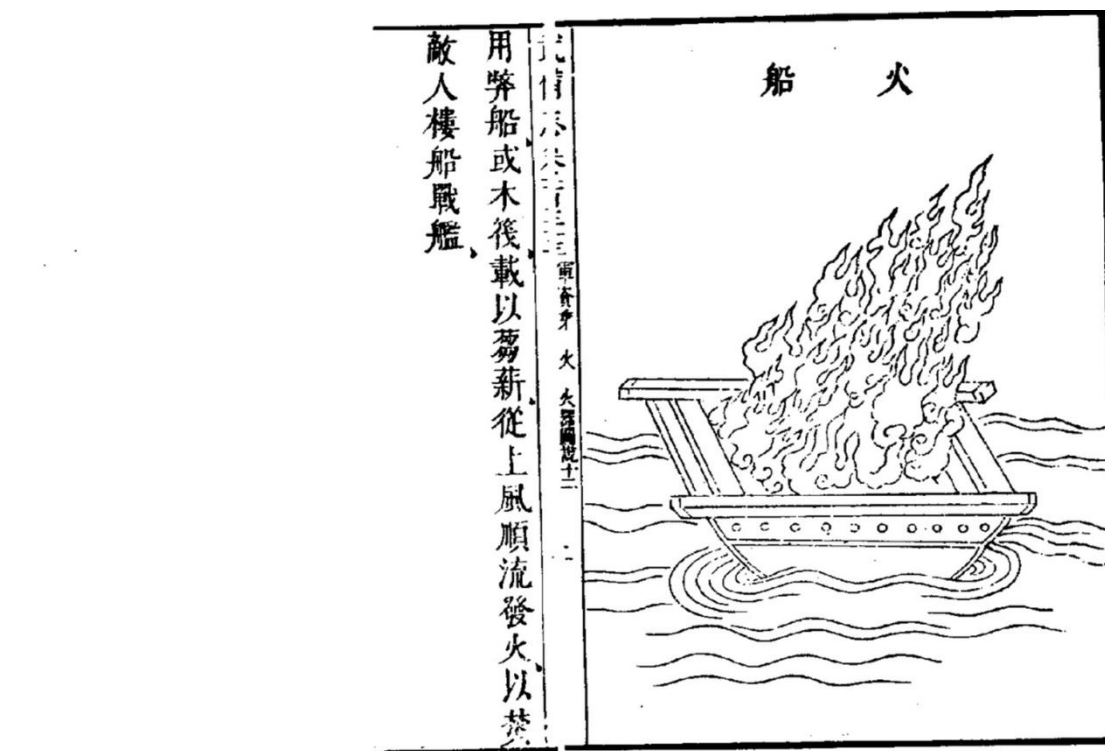


圖 1：〈武備志·火船〉

關於字詞的產生，在語言學之領域當中，索緒爾認為音響結構與概念之間的結合乃是任意性的，於人們約定俗成之使用中，逐漸將某個特定的表述方式固定下來。火船一詞之使用於今而言已難以追溯源頭，然而，透過對於史料之爬梳，可見其在產生之源頭，離不開和軍事領域之間的聯繫，當在晚清之際，蒸汽輪船東來以後，人們以火船稱呼這些新式輪船，也不排除是從其之出現中，解讀出隨其而來的侵略意圖之可能。

四、「輪船」——以文學為去魅之動力

所謂新詞語的建構本身就是歷史變遷的隱喻，人們借助翻譯，創造著對等關係（中國與西方、傳統與現代）的喻說。²³當一個稱呼被人們更正、並廣泛使用以後，它便起到了彰顯以及區分某種正確性的效果，爬梳文獻可見，在西學初入時，火輪船、火船及輪船乃至其他地方上所使用的種種對蒸汽輪船之指稱，可於

²³ 參考李思逸書中對於劉禾《跨語際實踐：文學，民族文化與被譯介的現代性》英文原著之理解。李思逸：《鐵路現代性：晚清至民國的時空體驗與文化想像》（臺北：時報文化，2020年11月），頁55。

同一個時期散見於文章之中，然而到了後期乃至如今之時代，當人們談論起蒸汽輪船時，已然固定下「輪船」之稱呼，而非其它。輪船最終能夠成為特定的指稱方式，是在人們對蒸汽技術已經有了較為一致的認識以後，²⁴徐壽作為中國第一個製造出黃鵠號輪船的科學家，在其受僱於英國傳教士傅蘭雅負責的格致書院時，曾於《格致彙編》上撰〈汽機命名說〉一文，認為對於「中國所無」之器物理當「按器為名」。²⁵此作之產生，可見徐壽對當時晚清人們指稱無法統一的洞見。其以介紹新知的方式，論所述器物之功能與動力設備等資訊，從而確定對各類汽機及相關事物之表述方式。由此可見，稱呼的確定同時也具有啟蒙之意味，徐壽〈汽機命名說〉之建議的提出，顯現了當時的知識份子對於西學知識體系已然有所得，同時，此文亦具有對於人們的謬論進行去魅之意圖，並嘗試用更為恰當的方式，與蒸汽輪船及其背後所代表的西方文化之間進行協商。

生活中的經驗與理解，也在文人的創作之中可見端倪，正如此前有學者提及，「晚清文學輪船稱霸」。²⁶在當時的創作中，對於輪船此項西方新事物，文人們也抱持著高度的興趣，從而使其能於文學領域或文人遊記中被創作者廣泛書寫，於此過程中，也讓讀者看見搭著輪船而前往西方國家之全新可能。於 1853 年，《遐邇貫珍》第貳號中曾撰寫〈西程概述〉一文，向其讀者介紹該如何從中國搭船前往英國、當時商船及郵船的兩種交通工具之選擇該如何取捨、過程中需要到哪裡換乘、航行時間的花費以及旅程金額等等，其撰寫之詳細，甚至考量到中國人於旅程中可能會遇到文化衝突上的敏感問題，如：

但中土人至此，衣冠仿英裝更妙。因漢人赴英者本屬寥寥，偶遇鄉邑愚民，少見多怪，必以中國裝束為詫異，勢必呼類引羣，聳動視聽。但近年中土人充船上匠役水手各色，至英未改從英裝者，聞亦有之。」²⁷

²⁴ 其文以中國引進西方蒸汽技術為始，探究中國人們如何從一開始對於其動力之誤解，再到接受西學的知識，並且開始嘗試自己製造輪船，徐壽對於蒸汽技術之學習，其於〈從丁拱辰到徐壽與華衡芳〉一節中有所論述。王憲群：〈蒸氣推動的歷史：蒸氣技術與晚清中國社會變遷（1840-1890）〉，頁 52-57。

²⁵ 徐壽：〈汽機命名說〉，《格致彙編》（*The Chinese Scientific Magazine*），頁 7。

²⁶ 陳建華：〈清末文學海陸空〉，《文以載車：民國火車小傳》，（北京：商務印書館，2017 年 5 月），頁 13。

²⁷ [英] 麥都思撰：〈序言〉，《遐邇貫珍——附題解·索引》，頁 706。

可見，在 1853 此段期間，中土之人甚少有出於娛樂意圖的海外旅遊。據鍾叔河所言，在林則徐《四洲記》與魏源《海國圖志》出版以後，才使晚清的讀書人走出國門。²⁸然而旅遊之風的盛行，與文人汗漫遊記的出版不無關係，王韜在見到袁祖志《談瀛錄》所起到的商業價值與讀者反應以後，便將 20 年前出遊海外的經驗寫作《漫遊隨錄》進行出版，²⁹他的創作動機正是見到了海外旅遊對於當時讀者所具有的娛樂意味。此外，王韜在 1854 年曾於《遐邇貫珍》中基於他人旅遊海外之經驗，寫下〈瀛海筆記〉、〈瀛海再筆〉二文，在文中，當其論起蒸汽輪船時，仍稱之為「火輪船」，³⁰而在 20 年後的漫遊隨錄中，則是如此記述：「……逮至蘇彝士運河一開，東西輪船均可直達，局面又一變矣。」³¹使用方式的轉變，也隱隱地透露了作者於此數十年間，對於西學知識之所得。但於此次海外遊記中，相較此前〈瀛海筆記〉中的聽聞友人言之耳食，此類書寫體現了知識份子「自東徂西」之意義，其不再是單向的接收知識，而是呈現了中西交流之間的過程，如：

時舟尚未開，余造舵樓憑欄眺望，見水中拍浮者，皆群小兒也。齒白唇紅，其肉黑幾如漆，見客嬉笑乞錢。所駕小舟，剝木為之，首尾兩槳，掉之如飛。偶以兩足踏船，翻身落水中，船亦隨覆，出沒波浪中，狎之如鷗鷺。洋客竟投以銀錢，群於水中捫得之，高擎其手，舉以示客。象罔求珠，無此靈捷也。³²

王韜在舟中舵樓所見之域外景象，其以《莊子·天地》中論象罔得黃帝所遺之玄珠作為比擬，在此創作過程，也進行著中國看待西方世界的方式，而此間，其之所作，讓讀者得以透過其文，看見搭著輪船的旅遊者，進入到前人所未見之西方世界，從中，也使讀者獲得了對於新世界想像的可能。

文人透過其自身的遊歷經驗與書寫，以文學所創作的旅遊空間，將此前無意間由蒸汽輪船所建構的西學入侵之符號，劃入了新的對話可能——旅遊之中，使

²⁸ 鍾叔河：《走向世界——中國人考察西方的歷史》頁 3。

²⁹ 呂文翠由袁祖志泰西之行對於上海文藝圈具有的精神慰藉為出發點，論其作《談瀛錄》出版以後，廣受當時智識階層之歡迎。呂文翠：〈晚清上海的跨文化行旅：談王韜與袁祖志的泰西遊記〉（《中外文學》，2006 年 2 月，第 34 卷第 9 期），頁 17。

³⁰ [英]麥都思撰：〈序言〉，《遐邇貫珍——附題解·索引》，頁 634。

³¹ 王韜：《漫遊隨錄》，《走向世界叢書》，頁 70。

³² 王韜：《漫遊隨錄》，《走向世界叢書》，頁 73-74。

之納入娛樂的一環。由上述可知，輪船作為西方人航海東來的新式工具，其之符號及其於文化上的轉異，透過晚清知識份子之筆，成為理解晚清技術革新中極為重要之一環，而文學中反映的航海東來以後所帶來的技術與觀念革新，不僅改變了晚清人們的生活型態，也改變了中西之間的交流模式。

五、結語

臣竊維歐洲諸國，百十年來，由印度而南洋，由南洋而東北，闖入中國邊界腹地，凡前史之所未載，亘古之所未通，無不款關而求互市我。皇上如天之度，慨與立約通商，以牢籠之。合地球東西，南朔九萬里之遙，胥聚於中國，此三千餘年一大變局也。西人專恃其槍砲輪船之精利，故能橫行於中土。³³

李鴻章曾上奏同治皇帝，言其關注到西人百十年來對於商業利益的追求，進而影響歐洲東來方式的轉變，乃至最終迫使中國不得不一改過往天朝上國的對外政策，將自身納入全球經濟網絡當中。然何以使地球東西、南洋諸島之人麇聚於中國之中？李鴻章之看法和當初林則徐論西人之說法不謀而合：「無非恃其船堅礮利，以悍濟貪。³⁴」西方開始遠航各大洋，始於他們對於更多利益的渴望，而他們野心得以實踐之一大起點，正是透過對於輪船之建造，於此而言，不論是對西方或東方來說，輪船確實具使人到達新世界的功勞。

而新世界的到達，不僅體現在地理層面。知識層面上，輪船本身所帶來的指稱混亂，便帶著著新舊時代交替的影子，指稱的使用，最初目的便是為了賦某物以某種表述方式，從而達到言說的方便，以及使人們在確認在指涉的意向性上具有同一性，但因著受限於晚清的歷史因素，與中土疆域的地大物博，人們在指稱上的混亂乃是情有可原。然在此中，卻也仍能透過各類指稱在不同語境與時期的

³³ 於同治 11 年，內閣學士宋晉及閩浙總督文煜、福建巡撫王凱泰上奏，言製造輪船之花費龐大，遂希望暫時停止。李鴻章遂針對此事上奏以時之國際局勢，以及中國目前仍在模仿之階段，尚無能力抵抗日新月異的西方輪船與其挾帶的強大火力，因此主張不可裁撤此筆經費。李鴻章：〈籌議製造輪船未可裁撤摺同治十一（1872）年五月十五日〉，《李文忠公奏稿·奏稿十九》，《續修四庫全書·史部·詔令奏議類》，民國十年上海印書館影印金陵原刊本，頁 44-45。

³⁴ 當時英國不顧中國的貿易規定，自設碼頭生事，致使原先的貿易時間受到拖延。林則徐：〈會奏穿鼻尖沙嘴疊次轟擊遺傳情形摺〉，《林文忠公政書》，清光緒三山林氏刻林文忠公遺集本，乙集，使粵奏稿卷七，頁 5。

使用上，達到對新式蒸汽輪船之名稱由「火輪船」、「火船」到「輪船」等區分之可能。

於文學上，人們對於輪船之想像，不僅存於海外遊記中，對於經驗的認識與理解，也更進一步地，達到虛構與幻想的層次，如《老殘遊記》以中國為一艘破船之喻，其所透露出以船為國體之想像；再到《新石頭記》中寶玉乘水底獵艇返回文明境界橋段，吳趸人更在此跨出家國之層次，直指船與文明思想之間的連結。由上述可知，輪船作為西方人航海東來的新式工具，其之符號及其於文化上的轉異，透過晚清知識份子之筆，轉化成為了理解晚清技術革新中極為重要之一環。

徵引書目

一、古籍

- 〔宋〕司馬光撰、〔元〕胡三省注：《資治通鑑》，鄱陽胡氏仿元刊本，收入《續修四庫全書》，史部，編年類。
- 〔明〕茅元儀撰：《武備志》，明天啟刻本，收入《續修四庫全書》，子部，兵家類。
- 〔清〕李鴻章撰：《李鴻章奏稿》，民國十年上海商務印書館影印金陵原刊本，年，收入《續修四庫全書》，史部，詔令奏議類。
- 〔清〕林則徐撰：《林文忠公政書》，清光緒三山林氏刻林文忠公遺集本。
- 〔清〕齊學裘撰：《見聞隨筆》，北京大學圖書館藏，據清同治十年天空海閣之居刻本影印，收入《續修四庫全書》，子部，雜家類，卷3。
- 〔清〕謝清高口述，楊炳南筆授：《海錄（2卷）》，據哈佛燕京圖書館藏，清同治9年（1870）友蟬精舍藏版，同治庚午重彫。
- 〔清〕魏源編撰：《海國圖志》，上海：上海古籍出版社，北京大學圖書館藏，據清光緒二年魏光燾平慶涇固道署刻本影印，1997，收入《續修四庫全書》，史部，地理類。
- 〔普〕愛漢者（郭實臘，Karl Friedrich August Gützlaff）纂：《東西洋考每月統計傳》（*Eastern Western Monthly Magazine*），1833—1837 創刊於廣州，北京：中華，1997。
- 〔美〕裨治文（Bridgman, E. C. 1801-1861）著：《亞墨理格合眾國志略·上卷》，道光24年鑄，香港藏版。
- 〔英〕傅蘭雅（John Fryer）編：《格致匯編》（*The Chinese Scientific Magazine*），上海：格致書室，1876—1892。

二、專書

- 〔意〕馬西尼（Masini, Federico.）著，黃河清譯：《現代漢語詞彙的形成——十九世紀和與外來詞研究》，上海：漢語大詞典出版社，1997年9月，第1版第1次印刷。
- 〔日〕松浦章、〔日〕內田慶市、沈國威編著：《遐邇貫珍——附題解·索引》，上海：上海辭書出版社，2005年12月，第一版第一次印刷。
- 〔美〕羅榮邦著，李春、彭寧譯：《被遺忘的海上中國史》，海口：海南出版社，2021年6月第1版第1次印刷。
- 〔英〕Mike Crang 著，王志弘、余佳玲、方淑惠譯：《文化地理學》，台北：巨流圖書有限公司，2003年3月，初版。

- 李思逸：《鐵路現代性：晚清至民國的時空體驗與文化想像》，臺北：時報文化，2020年11月，初版一刷。
- 陳建華：《文以載車：民國火車小傳》，北京：商務印書館，2017年5月，第一版第一次印刷。
- 鍾叔河：《走向世界——中國人考察西方的歷史》，北京：中華書局，1985年5月第一版，2010年2月第3版，第4次印刷。
- 劉禾著，宋偉傑等譯：《跨語際實踐：文學，民族文化與被譯介的現代性（中國：1900—1937）（修訂譯本）》，北京：生活·讀書·新知三聯書店，2008年3月第2版第2次印刷。

三、期刊、論文

- 王憲群：〈蒸氣推動的歷史：蒸氣技術與晚清中國社會變遷（1840-1890）〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，98年6月，第64期，頁41-85。
- 潘靜如：〈「現代性」與「科學帝國主義」的初體驗——論近代早期的火輪船詩〉，《文學遺產》，2021年第2期，頁178-191。
- 鄭誠：〈火輪船初到珠江口——鴉片戰爭前來華的明輪蒸汽船〉，《國家航海》，2018年第2期，頁134-149。
- 馬懷榮：〈近代文化引進與和與表述系統的更新〉，山東：《東方論壇（青島）》，1994年第3期，頁57-62，接29頁。
- 呂文翠：〈晚清上海的跨文化行旅：談王韜與袁祖志的泰西遊記〉，《中外文學》，2006年2月，第34卷第9期，頁5-47。

**"Huolunchuan", "Huochuan", and "Lunchuan" :
The Signifier and Conceptual Distinctions of Modern
Steamships**

LIN, JOU-CHEN

Abstract

The naming of unfamiliar objects often reflects people's efforts to understand the new through their own sensory and cognitive experiences of the world. By identifying similarities with previous modes of use and placing the unknown within an existing system of meaning, individuals attempt to reduce its unfamiliarity and integrate it into their known worldview.

As key agents of Western maritime expansion, steamships arriving in Chinese ports during the late Qing period were referred to by terms such as *huolunchuan* (wheel steamship 火輪船), *huochuan* (wheel steamship 火船), and *lunchuan* (wheel-boat 輪船). These linguistic choices were not merely descriptive but embodied deeper cultural reactions to the West, including the influx of Western knowledge, the disruption brought by warfare, and the transformation of transportation systems.

Language serves as a medium between phonetic structure and conceptual meaning, and each linguistic sign necessarily differentiates itself from others. This study focuses on the three terms—*huolunchuan*, *huochuan*, and *lunchuan*—used to refer to Western ships, analyzing how they encapsulate layers of experiential knowledge, vigilance toward foreign encroachment, and pragmatic adaptation. By examining these divergent linguistic choices, this paper explores how late Qing society responded to the Western world through subtle shifts in terminology and symbolic meaning.

Keyword : *huolunchuan* , semiotics, Western learning