

学术专论

# 1816年阿美士德使华期间中英军事冲突考析

陈鸣悦

【摘要】 1816年11月，护送阿美士德使团访华的英国军舰“阿尔赛斯特号”返回广东洋面时，地方官视之为护贡兵船而非贡船，不准它驶入虎门。强横的英国舰长默里·马克斯韦尔执意率军舰行进，引发了一场小型军事对抗。这场冲突是清朝逐渐收紧的海防政策与英国日渐膨胀的强权思维之间深刻矛盾的集中爆发。在清朝怀柔使团的大背景下，事态迅速平息。事后广东地方官虽然向朝廷隐瞒了事实，但进一步强化海防措施，警惕英国人潜在的侵略意图。这场冲突的信息传播使更多的英国人认为，强硬的抵抗是维护帝国荣誉、避免中国侮辱的最佳途径，为英国对华实施炮舰政策埋下了伏笔。

【关键词】 阿美士德使团 “阿尔赛斯特号” 默里·马克斯韦尔 中英军事冲突

【中图分类号】 K249.30 【文献标识码】 A 【文章编号】 1002-8587(2026)-02-0116-011

1816年，英国派遣阿美士德（William Pitt Amherst）率使团访问中国，试图缓和对华关系，改善对华贸易环境。使团成员在大沽登陆后，负责护送使团的英国船舰陆续返回广东，等待使节归程。其中，由默里·马克斯韦尔（Murray Maxwell, 1775—1831）指挥的军舰“阿尔赛斯特号”（*Alceste*）不顾海防官兵的阻拦闯入珠江，同清朝水师与沿岸炮台发生军事冲突。这一事件是鸦片战争前中英之间为数不多的几次武力摩擦之一，对接下来的中英交往产生了微妙的影响，也为后人提供了透视同时期中英关系的窗口。

对于阿美士德使团，国内外学界长期以中英礼仪之争为焦点展开深入剖析，揭示了遵循华夷秩序的清朝与角逐殖民霸权、寻求“平等外交”的英国之间的文化碰撞。<sup>①</sup> 学者们还探究了使团译员的历史定位，梳理了使团的中国观察及其对中英关系的长远影响。<sup>②</sup> 略显遗憾的是，只有寥

【收稿日期】 2024-12-09

【作者简介】 陈鸣悦（1993—），男，首都师范大学历史学院博士后，北京 100048，b484@cnu.edu.cn

【基金项目】 中国博士后科学基金面上资助项目“英国皇家海军在华活动研究（1742—1834）”（2023M742429）阶段性成果。

① 阿兰·佩雷菲特：《停滞的帝国：两个世界的撞击》，王国卿等译，生活·读书·新知三联书店，1993年，第580—589页；黄一农：《印象与真相——清朝中英两国的观礼之争》，《“中央研究院”历史语言研究所集刊》第78本第1分，2007年；吴英雄：《“国体”与“夷夏”：鸦片战争前中英观念冲突的历史考察》，《学术研究》2018年第6期；Wang Dongqing, “Representing Kowtow: Civility and Civilization in Early Sino-British Encounters,” *The Eighteenth Century*, Vol.60, No.3 (2019), pp.269–292.

② 王宏志：《1816年阿美士德使团的翻译问题》，《翻译史研究（2015）》，复旦大学出版社，2015年；叶霁云：《阿美士德使团（1816—1817）中方译员研究》，《海洋史研究》2021年第1期；王涛：《阿美士德使团对北方沿海的水文调查》，《国家航海》2024年第2期；Gao Hao, “The Amherst Embassy and British Discoveries in China,” *History*, Vol.99, No.4 (2014), pp.568–587; John M. Carroll, “The Amherst Embassy to China: A Whimper and a Bang,” *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol.48, No.1 (2019), pp.15–38.

寥学者曾讨论使团访华期间的军事冲突,且内容局限于对事件经过的简略描述,没有全面分析冲突的前因后果,忽视了马克斯韦尔等当事人留下的未刊档案,缺乏中英文献的比较研究。<sup>①</sup>对这场冲突展开系统研究,不仅能够重构学界对阿美士德使团与同时代中英关系的认知维度,更可为解析使团行动与鸦片战争之间的历史演进脉络提供支撑。鉴于此,本文希望通过综合利用中英原始史料,对事件的起因、过程、影响以及事件背后潜藏的中英交往趋势进行全方位的论述。

## 一、清朝安置阿美士德使团船队的策略

1816年2月8日,由46炮皇家军舰“阿尔赛斯特号”、10炮皇家双桅帆船“利拉号”(Lyra)与东印度公司商船“休伊特将军号”(General Hewett)组成的英国船队从朴茨茅斯港出发,开启了阿美士德访华之旅。使团抵达广东海域后,东印度公司巡船“发现号”(Discovery)和“调查者号”(Investigator)加入船队。五艘船于7月13日从香港沿海岸线向北进发,两周后驶抵北直隶湾。8月9日,75名使团成员在大沽登陆。由于拒行三跪九叩礼,阿美士德一行人与清朝官员发生持续的争执,未及觐见皇帝便被驱逐出京,经内陆前往广州。在此期间,英国船队分头探勘了北直隶湾、辽东湾海域,其中的两艘军舰还到访了朝鲜半岛和琉球,考察了当地的风土人情。之后船队陆续返回广东洋面,准备迎接使节回国。

对清朝而言,如何安置使团船队既关乎天朝形象,又涉及海防安全。1793年马戛尔尼使团访华时,乾隆帝出于怀柔之道准许英国船队驶至天津海口,同时要求沿海各省“不可不整肃威严,俾外夷知所敬畏”。<sup>②</sup>获悉马戛尔尼提出占领海岛、开拓贸易据点的请求后,乾隆帝命令各省严密监视返程的英国船队行踪,“皆当相度形势,先事图维,毋任啖咕喇夷人潜行占据”。<sup>③</sup>广东地方官为防止夷人相互勾结,将返粤的使团船队安置在虎门内的蚝墩,此处即英国人所说的二道滩(Second Bar)。但结合军舰“狮子号”(Lion)的日志可知,1793年英国船队的停泊地已越过蚝墩,距离黄埔仅两英里。<sup>④</sup>这从侧面说明,当时广东地方官没有严格执行关于停泊地的限定,给予了英国船队一定的宽容。

1816年阿美士德使团访华前夕,中英关系相较1793年已发生较大变化。在法国大革命战争(1792—1802)和拿破仑战争(1803—1815)期间,英国军舰频频在中国海域追捕敌国商船,多次违规停泊于中国内洋,甚至于1802年与1808年两次试图占领澳门。面对这些挑衅行为,清朝不断完善针对外国军舰停泊地的规章。1809年制定的《民夷交易章程》首次正式规定“嗣后各国护货兵船,俱不许驶入内港”。<sup>⑤</sup>1815年1月,嘉庆帝在上谕中严正申明:“嗣后,所有各国护货兵船,仍遵旧制,不许驶近内洋,货船出口,亦不许逗遛。”<sup>⑥</sup>时至1816年,清朝比以往任何时刻都更警惕英国的野心。

① 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第3卷,区宗华等译,中山大学出版社,1991年,第267—268、299—301页;Peter Auber, *China, An Outline of Its Government, Law and Policy, and of the British and Foreign Embassies to, and Intercourse with That Empire*, Parbury, Allen, and Co., 1834, pp.271—274; Stephen Platt, *Imperial Twilight: The Opium War and the End of China's Last Golden Age*, Atlantic Books, 2018, pp.168—170; Caroline M. Stevenson, *Britain's Second Embassy to China: Lord Amherst's 'Special Mission' to the Jiaqing Emperor in 1816*, ANU Press, 2021, pp.270—272; Xin Liu, *Anglo-Chinese Encounters Before the Opium War: A Tale of Two Empires over Two Centuries*, Routledge, 2023, p.223.

② 《寄谕直隶等省督抚英国派使进贡各近海口岸遇贡船收泊须队伍齐整以肃观瞻》,乾隆五十八年正月十八日,中国第一历史档案馆等编:《明清时期澳门问题档案文献汇编》第1册,人民出版社,1999年,第513页。

③ 《寄谕直隶总督梁肯堂等沿海一带多加防范勿给外夷可乘之机》,乾隆五十八年九月初七日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第1册,第557页。

④ 安德逊:《英国人眼中的大清王朝》,费振东译,群言出版社,2002年,第250页。

⑤ 《谕将百龄等酌筹之民夷交易章程照军机大臣等所议行并申训嗣后与夷人交易办法》,嘉庆十四年五月十九日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》(一),第755页。

⑥ 《寄谕两广总督蒋攸钰等所奏夷商贸易及洋行各事宜著照议行并妥为处置英人斯当东》,嘉庆十九年十二月初二日,中国第一历史档案馆等编:《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,人民出版社,1999年,第38页。

正因如此,清朝高度戒备阿美士德使团船队潜在的军事威胁。按照清廷的计划,阿美士德在觐见皇帝后不必效仿马戛尔尼从内陆返粤,而应从天津就近登船,以免节外生枝,但英国船队未经通报便于8月13日私自离开。嘉庆帝勃然大怒,批示“可恶极矣”。<sup>①</sup>他进而要求江浙官员不准贡船在海口逗留,还命令广东官员“不时差探,一俟该贡船抵粤,即派委委员将其船只羁留,先行具奏,飭令安静守候”。<sup>②</sup>决定遣返使团后,嘉庆帝使用了更为严厉的措辞指示各省海防人员加紧操练,留心探查,“倘该夷船不遵约束,竟有抢掠情事,即痛加剿杀,或用炮轰击,不可稍存姑息”。<sup>③</sup>

安置返粤的英国船队时,广东地方官参考了马戛尔尼使团来华时的先例,如两广总督蒋攸钰所述:“从前乾隆五十八年贡船抵粤,湾泊蚝墩内洋,该处与黄埔、澳门均不毗连,此次由津驶回之贡船,俱可仿照成案办理,并派文武员弁多带巡船弹压巡逻,不准一人登岸及与外人私相交接,以杜勾串之弊。”<sup>④</sup>这份陈述看似清晰,却暗藏争议。1793年,包括“狮子号”军舰在内的五艘英国船只均被视作贡船,获准进入虎门内停泊。但应对阿美士德使团船队时,广东官员只将“休伊特将军号”视为贡船,而将两艘公司巡船与两艘皇家军舰称作“护贡兵船”或“护贡巡船”。

这种区分方式在阿美士德使团登岸前就初见端倪。1816年7月4日,两江总督百龄基于清朝防范外国军舰的新近策略,向朝廷奏陈:“惟是奴才前任两广总督时,稔知啖咭喇夷船向来抵粤,凡系贡船货船,俱另有兵船护卫……其兵船停泊外洋。”<sup>⑤</sup>他未察觉当年护送马戛尔尼的军舰被定性为贡船,而嘉庆帝也未细究,便根据该奏报,向负责接待使团的长芦盐政广惠发布指示:“此次啖咭喇国进贡船只,自亦带有兵船护卫……今已近内地口岸,无庸兵船防护,飭令俱在外洋停泊,只引令贡船进口,仍派人赴该兵船代买食物,不准夷人私行登岸。”<sup>⑥</sup>

使团抵达中国海域后,许多沿海官员经过探查,未再区分贡船与护贡兵船。广惠便于8月1日奏称:“询知该国贡船大小五只,并无兵船。”<sup>⑦</sup>后来嘉庆帝的谕旨中也可见到“其贡船五只”的表述。<sup>⑧</sup>然而,极为关注海防安全的清廷并没有在意措辞的微妙分歧,反而对警惕护贡兵船的广东官员表达了大力支持。两广总督蒋攸钰于8月16日的奏章中细数了英舰劫掠他国商船、图谋占领澳门的历史,陈述了对护贡兵船加强防范的重要性。嘉庆帝赞许地表示:“君臣同心,所论无一字不合。”<sup>⑨</sup>9月21日,蒋攸钰奏称:“现在据报该国贡船一只及护送贡船之兵船二只,驶回粤洋,其兵船应照定例停泊鸡颈外洋,不许驶近内洋各海口岸。”嘉庆帝批复“甚是”。<sup>⑩</sup>这种

① 《钦差工部尚书苏楞额等覆奏拦江沙外啖船五只私行放洋回粤折》,嘉庆二十一年闰六月二十二日,北平故宫博物院编:《清代外交史料(嘉庆朝)》第5册,故宫博物院,1932年,第36页。

② 《军机处寄江浙粤各省督抚英贡使原船五只私自放洋东去即飭沿海口岸文武员弁禁其停泊谕令回粤守候贡使一同乘原船归国上谕》,嘉庆二十一年闰六月二十八日,《清代外交史料(嘉庆朝)》第5册,第43页。

③ 《寄谕直鲁江浙粤各省督抚英贡使狡诈无体已遣令归国沿途恐有窥伺即各飭知沿海文武员弁留心严防》,嘉庆二十一年七月初八日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第75页。

④ 《两广总督蒋攸钰等奏报英贡船抵粤遵旨核办缘由折》,嘉庆二十一年八月初一日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第94页。

⑤ 《两江总督百龄奏报遵旨查探英船并请飭直隶督臣于该贡船到时如查有兵船即谕令在外洋停泊片》,嘉庆二十一年六月初十日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第59页。

⑥ 《传谕长芦盐政广惠著查探英贡船到时谕知该使将兵船停泊外洋只令贡船进口》,嘉庆二十一年六月二十一日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第62页。

⑦ 《长芦盐政广惠奏拆阅啖咭喇贡使书信并传问译生各情形折》,嘉庆二十一年闰六月初八日,《清代外交史料(嘉庆朝)》第5册,第12页。

⑧ 《寄谕直鲁江浙粤各省督抚英贡使狡诈无体已遣令归国沿途恐有窥伺即各飭知沿海文武员弁留心严防》,嘉庆二十一年七月初八日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第74页。

⑨ 《两广总督蒋攸钰奏陈英派使入贡须加防范以堵妄有干请折》,嘉庆二十一年闰六月二十三日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第68-69页。

⑩ 《两广总督蒋攸钰等奏报英贡船抵粤遵旨核办缘由折》,嘉庆二十一年八月初一日,《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册,第93页。

态度让广东官员坚定了严防护贡兵船的决心。

需要注意的是，清朝对英国船队的情报探查本就受语言壁垒制约。英方基于构建“平等外交”关系的诉求，始终拒用带有臣服色彩的“贡船”一词，增添了中方辨识船舶性质的难度。由于擅长中文的马礼逊（Robert Morrison）等英方译员已随使节从天津登岸，返回广东的英国船队缺乏中文交流能力。而广东沿岸参与问询的引水人和通事英文水平较低，甚至错误地禀报“休伊特将军号”未驶至天津就“先由宁波开行回粤”。<sup>①</sup>当广东官员普遍先入为主地将贡船与护贡兵船相区分时，出现误会也就不足为奇了。

在上述背景下，广东地方官对返粤的英国船队实施了严格的限制。1816年9月，官府命令公司巡船“发现号”和“调查者号”停泊于鸡颈外洋，同时将“休伊特将军号”安置于蚝墩，不准其前往黄埔载货，还派多艘战船看管。英国大班以1793年旧例为依据展开申诉，但遭到驳斥。在大班的指示下，“休伊特将军号”于10月22日转移至黄埔停泊。后来官府收到嘉庆帝优待贡船的谕旨，才准许它装货、免征出口税。11月初，“阿尔赛斯特号”和“利拉号”航行至广东海面。海防官兵严阵以待，提防它们驶入内洋。据蒋攸钰11月4日的奏报：“现已酌调东西路米艇十七只、捞缦三只，同中路米艇二十四只、捞缦六只，分派各处，或分头巡缉，或联帮防范，均令炮械具足，旗帜鲜明，以肃观瞻而壮声势。”<sup>②</sup>此类举措为后来的中英冲突埋下伏笔。

## 二、“阿尔赛斯特号”闯入虎门的动机

阿美士德出使中国期间，使团船队的基本诉求是享有马戛尔尼使团同等的待遇。返回广东洋面后，“阿尔赛斯特号”和“利拉号”通过大班寄来的信函获悉了阿美士德被驱逐出京的消息以及关于“休伊特将军号”的争执，也知晓了广东地方官府对英国军舰进入虎门的限制。英国军官倍感不安，认为广东官员因使团任务失败而蓄意刁难。“利拉号”船长巴兹尔·霍尔（Basil Hall）坚信：“这一侮辱性的命令是地方当局的无端无礼行为，并没有得到最高政府的授权。”<sup>③</sup>马克斯韦尔紧急致函东印度公司广州特选委员会代理主席梅特卡夫（Theophilus Metcalfe），敦促他尽快为英舰申请进入珠江的许可。<sup>④</sup>

1816年11月4日，一名清朝水师的指挥官登上了停泊于伶仃岛附近的“阿尔赛斯特号”，同意向总督转达英舰进入虎门的愿望。11月7日，一名级别更高的中国官员前来交涉，“宣称他奉总督之命上船通知马克斯韦尔船长必须留在原地”。<sup>⑤</sup>马克斯韦尔颇为不满地表示这违背了马戛尔尼来华时军舰停泊的先例，是对现任使节的侮辱，强调军舰驶入内港有助于修缮船只、做好迎接使节的准备。官员坚决否认中方有轻视使节的倾向，但重申朝廷已下令禁止军舰进入虎门。最后他称会向总督禀报英方诉求，承诺于四天之内给予答复。<sup>⑥</sup>

之后，“利拉号”被派往澳门补充物资，“阿尔赛斯特号”移至离伶仃岛更近的位置，以便修缮船只。受雇为军舰提供补给和必需品的买办畏于官府管制，只敢在天黑后偷偷上船。藐视清朝纪律的英国军医麦克劳德（John M'Leod）气愤地评论道：“皇家军舰竟然在夜幕的掩护下由未经授权的人秘密提供补给，这是无法容忍的。在一年中的这个季节被拒绝进入港口，并以

① 《香山县丞周飞鸿为查询自宁波驶回之英国噍哩吨船果否系贡船事下理事官谕》，嘉庆二十一年八月初二日，刘芳辑、章文钦校：《葡萄牙东波塔档案馆藏清代澳门中文档案汇编》下册，澳门基金会，1999年，第740页。

② 《两广总督蒋攸钰等奏报英船回粤添派师船以壮声威片》，嘉庆二十一年九月十五日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册，第108页。

③ Basil Hall, *Voyage to Loo-choo, and Other Places in the Eastern Seas, in the Year 1816*, Printed for Archibald Constable & Co. and Hurst, Robinson & Co., 1826, pp.268–269.

④ Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” British Library (BL), Mss Eur A8, p.234.

⑤ “Captain Basil Hall to Henry Addington,” 1 December 1816, Devon Heritage Centre (DHC), 152M/C/1816/OF4.

⑥ Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.241.

一种前所未有的方式被扣留在开阔而危险的航路，这只能被视为一种赤裸裸的敌对行为。除此之外，还有最令人难堪的嘲讽和蔑视。”<sup>①</sup>

11月9日，马克斯韦尔收到了梅特卡夫的回信。信中证实了官府对英舰动向的戒备，还明确指出，“无论是恳求还是威胁，都不可能消除这一困难”。<sup>②</sup>这令马克斯韦尔愈发感到已不可能通过常规手段争取权益。11月11日，中方承诺的期限已到，总督的答复仍未到来，马克斯韦尔下定决心，于次日率军舰向虎门方向进发。

由于英国海军部和阿美士德均未预见使团船队会在停泊地问题上遭遇困扰，“阿尔赛斯特号”此时如何行动完全依赖于马克斯韦尔的个人决定。此番来华前，他经历了为期多年的拿破仑战争，尤以1811年亚得里亚海战役中摧毁法国舰队的成就而知名。1815年10月，阿美士德刚被任命为大使，便邀请马克斯韦尔率军舰“阿尔赛斯特号”执行此项任务，得到了后者的积极响应。与东印度公司大班以及多数下层军官相比，马克斯韦尔采取强硬手段的倾向更加浓厚。他曾详细叙述了此次行动的考量：

我认为，我国之所以能在世人眼中享有如今的显赫地位，是因为无论何时何地，它都能勇敢地提出公平、公正的诉求，要求对方给予相应的考虑，而且它从未为了政治或商业利益而屈尊牺牲君主的尊严或国家的荣誉。我还认为，如果我尊贵的朋友阿美士德勋爵能在这个艰难的时刻指示我的行动方式，他肯定会明确地说，不要考虑我个人的危险，而要按照迄今为止指导英国与其他所有国家相处的原则行事。<sup>③</sup>

可以看出，马克斯韦尔具有显著的强权思维，将英舰停泊地问题上升到国家尊严的高度，认为应该坚决抵制清朝对英帝国的侮辱。鉴于个人性格、时局判断等方面的差异，如果将其他英国海军军官置于同样的环境中，未必都会做出闯入虎门的决策，但马克斯韦尔的思维方式却在同时代英国海军军官乃至整个英国社会中具有很强的代表性。1816年，英帝国正值如日中天之际，殖民地的拓展，海上霸主地位的巩固与科技水平的提升令英国人倍感骄傲。相应地，英国人眼中的中国形象日渐倾颓。马戛尔尼使团访华后，大批旅行记的传播加深了英国人对中国的国民性、政治体制、军事实力、科技与文化等方面的偏见。同时，清朝难以满足英国人扩大对华贸易的需求，又对英国护航军舰停泊地实施严格限制，加剧了英国人对中国的敌意。基于这些背景，英国人在对华交往中愈发不愿一味地屈从于清朝的秩序，愈发难以容忍中国人的“欺压”。马克斯韦尔的决策便是这种集体心态的具象化呈现。

从多角度审视，“阿尔赛斯特号”的行动都是无礼且缺乏必要性的。当时的气候条件和船只破损情况远未达到危及生存的地步，并不足以构成其闯入虎门的合理依据。英舰即便未被授予驶入内洋的许可，也可以等待官方明确回复后再做打算。马克斯韦尔有多种方式避免激化矛盾，却执意率英舰前进，绝非理智之举。如果说广东地方官对英舰停泊地的限定为冲突埋下了隐患，那么英国军舰的蛮横行动则无疑成为冲突的导火索。随后，中英之间的军事对抗一触即发。

### 三、军事冲突的爆发与平息

关于这场冲突的细节，现存记载几乎都源自英方文献。它们内容丰富，却带有显著的立场偏向，不乏对英舰战绩的夸大与对中国形象的恶意贬损，需要读者审慎辨析。基于多信息源的交叉印证，并结合各群体的行为逻辑，可将冲突经过归纳如下。

① John M'Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty's Late Ship Alceste to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, John Murray, 1817, p.131.

② Murray Maxwell, "A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty's Late Ship *Alceste*," BL, Mss Eur A8, pp.243-244.

③ Murray Maxwell, "A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty's Late Ship *Alceste*," BL, Mss Eur A8, pp.249-250.

1816年11月12日,“阿尔赛斯特号”从伶仃岛向北驶至龙穴岛。由于谋求自保的中国引水人已在前一天离开,这一航程主要仰仗水道测量师丹尼尔·罗斯(Daniel Ross)绘制的海图以及水文知识丰富的航海长约翰·梅恩(John R. Mayne)的引导。11月13日清早,船员为可能到来的战斗做好了准备。马克斯韦尔写道:“上午的时间用来检查和操练火炮,这给船上所有阶层的人带来了快乐和活力,预示着无论广州当局采取什么敌对措施,他们成功实施威胁、将我们挡在珠江外的希望渺茫。”<sup>①</sup>下午1时,“阿尔赛斯特号”继续前行,不久逼近穿鼻岛,遇到了17艘战船组成的清朝舰队,“每艘战船上都安置四到六门火炮,配备六十人,列成战斗队形,以阻止护卫舰进一步前进”。<sup>②</sup>

嘉庆帝前一年曾针对外国军舰颁布上谕:“如敢闯入禁地,即严加驱逐。倘敢抗拒,即行施放枪炮,慑以兵威,使知畏惧。”<sup>③</sup>面对一意孤行的“阿尔赛斯特号”,清朝水师指挥官派通事乘小船前去传话,严正声明英舰须即刻下锚停泊,否则“炮台会立即把船击沉”,<sup>④</sup>但马克斯韦尔对此不屑一顾。就在交谈的同时,水师发射空弹,“阿尔赛斯特号”以同样的方式回敬三炮。随后水师开始猛烈的实弹射击,但攻击目标有意避开了船体,以至于“许多炮弹从军舰上方飞过,却没有一发击中”。<sup>⑤</sup>马克斯韦尔不顾阻拦,率英舰进一步靠近虎门,此时沙角炮台和南山炮台也开始射击。

夕阳西下时,由于风向和潮汐不利于航行,英舰暂时停泊于穿鼻洋。马克斯韦尔为表明强硬的态度,亲自向水师指挥官头顶上方开了一炮。由于英舰已经下锚,炮台和水师暂时停止了射击。晚上8时之后,“阿尔赛斯特号”趁顺风继续行进,驶过虎门。新修建的镇远炮台连同南山、横档等炮台开启了更具威胁性的攻击,“两次击中船体,并切断了船的部分侧支索和动索”。<sup>⑥</sup>“阿尔赛斯特号”随即开火,压制了炮台的火力,停泊于大虎岛上游约3英里处。麦克劳德激动地感叹:“在这场战斗中,火炮在波光粼粼的河面上闪烁,炮声沿着附近的山丘滚滚回荡,产生了非常宏大和生动的效果。”<sup>⑦</sup>

在这场军事冲突中,“阿尔赛斯特”号受到的实质伤害有限,无一名船员伤亡。这很大程度上源于清朝海防官兵并没有打算击沉英舰,仅以震慑、拦截为目的进行有限地射击。在此前的中英交往中,清朝通常将断绝贸易作为制衡英国军舰的底牌,对动用武力手段极为谨慎。考虑到“阿尔赛斯特号”关乎英国使团,且未表现出侵占中国领土、干扰中外贸易等额外目的,清朝的海防力量无意置其于死地。

至于中方的伤亡人数,英国文献众说纷纭。梅特卡夫在冲突发生不久后称:“我们现在从中国下层人士那里得到的消息是,有30到40人被杀。”<sup>⑧</sup>据麦克劳德记录:“在官方造假之前的第一份报告说有47人死亡,另有一些人受伤。”<sup>⑨</sup>副使小斯当东(George Thomas Staunton)则表达了不同的看法:“我不相信有任何中国人在那次事件中丧生,甚至受伤。”<sup>⑩</sup>由于相关中文文献的

① Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.253.

② Basil Hall, *Voyage to Loo-choo, and Other Places in the Eastern Seas, in the Year 1816*, p.278.

③ 《寄谕两广总督蒋攸钰等所奏夷商贸易及洋行各事宜著照议行并妥为处置英人斯当东》，嘉庆十九年十二月初二日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册，第38页。

④ John M’Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty’s Late Ship *Alceste* to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, p.134.

⑤ “Captain Basil Hall to Henry Addington,” 1 December 1816, DHC, 152M/C/1816/OF4.

⑥ Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.257.

⑦ John M’Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty’s Late Ship *Alceste* to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, p.137.

⑧ “Letter from Sir Metcalfe to the Chairman,” 16 November 1816, BL, IOR/G/12/196, p.314.

⑨ John M’Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty’s Late Ship *Alceste* to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, p.144.

⑩ George Thomas Staunton, *Miscellaneous Notices Relating to China, and Our Commercial Intercourse with that Country*, John Murray, 1822, p.313.

缺失，上述任何一种观点都无法得到切实的佐证，只能依据旁证做大致推断。英方普遍自诩，他们的军事行动存在克制的一面。在霍尔的笔下，“阿尔赛斯特号”通过虎门时，许多中国人提着纸灯笼向两侧的山上跑去，为英舰的攻击提供了显眼的标记，但是“马克斯韦尔船长跳上了船尾，不允许发射一枪。他说，他的目的是通过压制炮火来实现通行，如果他能避免，就不会伤害一个中国人”。<sup>①</sup> 这些文字严重美化了马克斯韦尔的形象，却也反映出他对造成大规模死伤的顾忌。此外，从清朝行政运作层面考察，隐瞒数十名官兵因战斗减员的事实并非易事。与行商频繁互动的英国大班后来没有再获得关于伤亡数字的其他消息，中英之间的紧张事态也迅速平息，很难使人相信英舰的行动真的造成了大规模伤亡。

“阿尔赛斯特号”于11月15日清晨移至蚝墩停泊，随后马克斯韦尔乘小船前往广州，准备向总督致信抗议中方向英舰开炮的暴力行为。他还在另一封信中投诉一些底层中国人对英国人的侮辱，告诫他们要克制失当举措。但事态并没有进一步恶化。马克斯韦尔刚动身不久，一名清朝高官就在行商的陪伴下前往“阿尔赛斯特号”的停泊地，向英国人友好地说明，不仅该舰可以在蚝墩获得常规供应，而且“利拉号”也可以随时进入珠江。据马克斯韦尔描述，总督还针对“阿尔赛斯特号”颁布谕令，“宣布该船是应他的邀请驶入江中的，将像以前一样接待大使，而发生的射击只是例行的致敬”。<sup>②</sup> 行商后来转达总督口信称，“总督关于在虎门内接待‘阿尔赛斯特号’的命令已在该船进入珠江的当天公布，但尚未送达各炮台的指挥人员”。<sup>③</sup>

广东地方官对这场冲突的解释是否属实？从现存中方文献来看，时至1816年11月9日，蒋攸钰尚无允准英舰进入虎门之意向，因为他在当日奏报称：“现飭巡船与兵船俱停泊外洋，听候贡船出口护送回国。”<sup>④</sup> 倘若总督在英舰闯入珠江前转变了态度，行商理应有所耳闻，但11月15日上午行商前往英国商馆了解情况时，表现得并不知情。据大班所记：“他们建议我们写信给总督，表达我们对战舰的愿望，但开始写信并请求很可能被拒绝的恩惠，这与我们规定的行为路线背道而驰。”<sup>⑤</sup> 可以推测蒋攸钰是在冲突过后才准许英舰停泊于蚝墩。

蒋攸钰之所以急于弭平争端而未究英舰之责，关键动因在于嘉庆帝对待使团的基调发生了变化。遣返使团之初，嘉庆帝怒不可遏，大骂贡使狡诈无礼。但他很快了解到，阿美士德拒绝觐见很大程度上应该归咎于理藩院尚书和世泰等官员欺上瞒下、招待不周。于是嘉庆帝对使团的态度趋于宽仁，要求沿途各地善待使团。10月15日，他在上谕中宣布：“此次该贡使抵粤后，该督接见时，其在京失礼之处，不必一语提及，仍照乾隆五十八年之例给予筵宴，亦不必强其跪叩谢宴。其兑换回国之茶丝等物，仍照向例免税，怀远以德，总当以礼遣归，方为正办。”<sup>⑥</sup> 广东地方官若再与使团发生纷争，恐违逆圣意，殃及自身。据小斯当东观察：“我知道当时的中国官府非常急切地希望消除任何阻碍使团友好离开的障碍；如果可能的话，还希望缓解因使团仓促离京而自然引发的不满情绪。”<sup>⑦</sup>

察知中方对英舰的态度转变后，马克斯韦尔的得意之情溢于言表。在他看来，面对意欲侮辱英国尊严的两广总督，“抵制他的傲慢是获得尊重和礼遇的唯一有效方法”。<sup>⑧</sup> 马克斯韦尔还自豪地宣称军舰的行动重挫了中国人的锐气，交战后“长期以来束缚欧洲商业、助长中国人虚荣

① Basil Hall, *Voyage to Loo-choo, and Other Places in the Eastern Seas, in the Year 1816*, p.283.

② Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.261.

③ “Consultation,” 29 November 1816, BL, IOR/G/12/205, p.29.

④ 《两广总督蒋攸钰等奏陈遵办应付英使各事宜折》，嘉庆二十一年九月二十日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册，第111页。

⑤ “Consultation,” 17 November 1816, BL, IOR/G/12/203, p.234.

⑥ 《寄谕两广总督蒋攸钰英贡使抵粤仍当以礼遣归并檄该国王嗣后贸易须在指定地点并选诚实之人经理》，嘉庆二十一年八月二十五日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第2册，第104页。

⑦ George Thomas Staunton, *Miscellaneous Notices Relating to China, and Our Commercial Intercourse with that Country*, p.314.

⑧ Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.259.

心的强大魔咒彻底瓦解了”。<sup>①</sup>他甚至并不满足军舰锚泊蚝墩之现状，而是希望效仿 1793 年的“狮子号”停泊于黄埔附近。1816 年 12 月 30 日，“阿尔赛斯特号”和“利拉号”在商船“苏拉特城堡号”（*Surat Castle*）副官的指引下驶至黄埔下游。1817 年 1 月 20 日，阿美士德从此登船，踏上返英之路。

#### 四、事件在中英两国的反响

中英军事冲突发生后，两广总督蒋攸钰并未上报朝廷。这其中难免有维护政绩、规避责任的考量，因为广东地方官府在探查船队性质时存在失误，且冲突结局有损清朝体面。若如实奏报，势必会惹祸上身，招致处罚。阿美士德使团离开中国后的若干年，这场军事冲突完全不见于清廷的官方文书中，证明蒋攸钰的隐瞒确实令此事的传播局限于非常小的范围内。

然而，广东地方官府并未如英方预期在事后一味绥靖，而是延续了此前加强海防的趋势，愈加警惕英国的野心。作为当事人，蒋攸钰在离任之前“查勘海口炮台及各岛屿情形，督率司道熟筹妥议”，<sup>②</sup>很可能直接受到此前军事冲突的驱动。1817 年底阮元就任两广总督，“到粤后，即随时查察啖咭喇情形……亲历中路内外洋面，复随处遍加询访”。<sup>③</sup>鉴于阮元对海防形势的仔细探查，他可以轻易掌握 1816 年的冲突详情，进而汲取该事件的教训。他不仅积极兴建大虎炮台，使之成为虎门防线的“第三重门户”，而且还在 1818 年 1 月向皇帝奏陈预防英兵入侵之事，提出三种惩创之法：“一则封舱停止贸易；二则断其食用买办；三是或开炮或火攻，毁其擅入内洋之兵船。”<sup>④</sup>嘉庆帝只认同前两点，要求“总须德威相济，不可妄动”。<sup>⑤</sup>5 月，阮元再次奏陈预防英兵入侵的理由，认为应适时抗击。<sup>⑥</sup>嘉庆帝表示：“若该夷人不遵定制，妄希进口，有违禁令，亦先当剴切晓谕，宣示德威，妥为镇抚，以杜其覬觎之心。倘竟敢恃其强悍，扬帆直进，擅越界址，则不能不开炮轰击，使之慑我兵威。”<sup>⑦</sup>随着广东官员更加严格地管制外国军舰，英舰在华滋事的现象显著减少。

至于英国方面，这场冲突的信息最早传播于当时身处中国的各色英国人士之间。作为以商业利益为导向的群体，英国大班通常不愿承担军事对抗的风险，但在英国国力增强、贸易需求提升、对华不满日益加剧的背景下，他们对国家尊严愈加看重，往往比伦敦的东印度公司董事部流露出更强硬的态度。据他们记录：“我们相信，马克斯韦尔船长谨慎、明智和坚定的行为将证明对贸易大有裨益，并使总督相信，这样的侮辱绝不可施于皇家军舰之上。”<sup>⑧</sup>与马克斯韦尔具有相近职业属性和利益诉求的“利拉号”军官亦持相同立场。霍尔在 1816 年 12 月 1 日致伦敦的信函中夸赞马克斯韦尔的决策“蕴含着相当的政治勇气，无愧于国家和他所效忠的政府”。<sup>⑨</sup>使团成员返回广州后，阿美士德本人同样对马克斯韦尔表达了支持：“如果我可以根据此事对该

① Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.258.

② 《两广总督蒋攸钰等奏闻体察夷情预为筹措海防折》，嘉庆二十一年十二月十四日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第 2 册，第 119 页。

③ 《两广总督阮元奏陈预防英兵入侵事宜折》，嘉庆二十二年十二月二十三日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第 2 册，第 129 页。

④ 《两广总督阮元奏陈预防英兵入侵事宜折》，嘉庆二十二年十二月二十三日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第 2 册，第 129 页。

⑤ 《两广总督阮元奏陈预防英兵入侵事宜折》，嘉庆二十二年十二月二十三日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第 2 册，第 130 页。

⑥ 《两广总督阮元奏陈防备英兵入侵须适时抗击折》，嘉庆二十三年四月初六日，《明清时期澳门问题档案文献汇编》第 2 册，第 130–133 页。

⑦ 《军机处寄谕两广总督阮元英吉利夷人若不遵定制妄希进口当妥为晓谕镇抚倘敢恃强越界则用炮击但不可孟浪从事先起兵端上谕》，嘉庆二十三年五月十一日，《清代外交史料（嘉庆朝）》第 6 册，第 48 页。

⑧ “Consultation,” 17 November 1816, BL, IOR/G/12/203, p.239.

⑨ “Captain Basil Hall to Henry Addington,” 1 December 1816, DHC, 152M/C/1816/OF4.

地中国当局的实际影响来判断,我会毫不犹豫地说,你已成功地挫败了当地官府贬低英国国旗荣誉的企图,从而在根本上有助于维护我们与中华帝国的商业关系所遵循的制度。”<sup>①</sup>对他来说,英舰勇闯虎门的行动一定程度上弥补了使团任务失败的窘迫。

1817年3月,阿美士德出使失败和中英发生军事冲突的消息同时传回了英国。在后世眼中,前者显然比后者更具影响力。但在刚刚得知消息的时人看来,军事冲突牵涉到商贸利益、国家荣誉、对华政策等一系列重要问题,可能对之后的中英关系产生不可预知的影响,因此他们高度关注事件的进展。3月10日,《泰晤士报》(*Times*)、《晨报》(*Morning Post*)、《纪事晨报》(*Morning Chronicle*)等报刊根据东印度公司雇员从广州传来的讯息,登载了冲突的过程,呈现了英国军舰的勇猛与清朝海防的薄弱。<sup>②</sup>报道发布后,英国舆论界将信将疑。东印度公司董事部由于未接到官方消息,认为“没有理由发表那些虽具可信度但不能作为真实证据的叙述”。<sup>③</sup>3月17日,《泰晤士报》印证了使团任务失败的消息,并且介绍称:“中国战舰和炮台与‘阿尔赛斯特号’护卫舰之间的敌对行为,同样得到了我们不断收到的叙述的证实。”<sup>④</sup>不久之后,美国商船“艾达号”(*Ida*)带来了据说由马克斯韦尔本人亲自提供的事件细节,得到了英国报界的广泛刊载。<sup>⑤</sup>英国人愈发相信,这场冲突以英方大获全胜而告终,没有对中英商贸关系产生负面影响。

1817年8月阿美士德使团回到英国后,其成员刊行的旅行记主导了英国舆论界对使团经历的认知。经内陆返回广东的使团成员由于未亲历军事冲突,普遍没有详细叙述该事件。作为使团游记中流传最广的文本,副使亨利·埃利斯(Henry Ellis)所作的出使日志甚至对此只字未提。<sup>⑥</sup>这在一定程度上削弱了事件在后世的传播。

尽管如此,麦克劳德于1817年10月出版的《皇家军舰“阿尔赛斯特号”航行记》得到了较为广泛的关注。相比英国报刊的叙述,麦克劳德不仅大大丰富了中英冲突的细节,而且强化了歌颂英国、贬低中国的价值导向。他大肆宣扬以强硬手段强迫中国人屈服的处事路径,认为“折中在任何情况下似乎都不是好办法,尤其是在对待未开化的人时,因为他们易于将忍让归因于恐惧,并在这种印象下获得新的勇气”。<sup>⑦</sup>他还自信满满地记载道:“只要我们中断贸易一年,再派几艘最轻型的巡洋舰出现在他们的海岸,便足以令整个天朝陷入混乱。”<sup>⑧</sup>麦克劳德的旅行记成为英国人了解这场军事冲突的最主要的渠道,马克斯韦尔去世后的讣告都大篇幅地抄录了书中内容。<sup>⑨</sup>

另一部详细记录该事件的旅行记出自霍尔。他对事件的评价与马克斯韦尔和麦克劳德近似,充满了对中国的仇视。除此之外,霍尔还以天马行空的文风增强了作品的故事性。例如,他在叙述1816年11月7日清朝官员登船交涉的场景时夸张地写道:“当马克斯韦尔船长开始讲话时,这位官员睁大双眼,惊讶地盯着他,然后从座位上半起身,双手仿佛疟疾发作了一般颤抖着,脱下了官帽,回头望向船尾的窗户,想看看在危急关头自己是否有机会逃脱。”<sup>⑩</sup>该书问世后在英国声名不显,但也为关注对华事务的英国民众提供了一份文献参考。

① Murray Maxwell, “A Narrative of Occurrences and Remarks Made on Board His Majesty’s Late Ship *Alceste*,” BL, Mss Eur A8, p.270.

② “Intelligence from China,” 10 March 1817, *Times*, Issue.10091; “Intelligence from China,” 10 March 1817, *Morning Post*, Issue.14393; “The Morning Chronicle,” 10 March 1817, *Morning Chronicle*, Issue.14931.

③ “London,” 15 March 1817, *Times*, Issue.10096.

④ “London,” 17 March 1817, *Times*, Issue.10097.

⑤ “London,” 26 March 1817, *Times*, Issue.10105; “The Morning Chronicle,” 26 March 1817, *Morning Chronicle*, Issue.14945; “Affairs of China,” 31 March 1817, *Caledonian Mercury*, Issue.14876; “London Mails,” 3 April 1817, *Cheltenham Chronicle*, Vol.8, Issue.399.

⑥ Henry Ellis, *Journal of the Proceedings of the Late Embassy to China*, John Murray, 1817.

⑦ John M’Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty’s Late Ship Alceste to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, p.139.

⑧ John M’Leod, *Narrative of a Voyage in His Majesty’s Late Ship Alceste to the Yellow Sea, Along the Coast of Corea, and Through Its Numerous Hitherto Undiscovered Islands, to the Island of Lewchew*, p.142.

⑨ “Sir Murray Maxwell,” *The Annual Biography and Obituary*, Vol.16, Longman, 1832, pp.232–233.

⑩ Basil Hall, *Voyage to Loo-choo, and Other Places in the Eastern Seas, in the Year 1816*, p.274.

在事件传播过程中,大批英国人接受了这些刻板印象,高度赞扬英国人的勇敢无畏,贬损中国人的孱弱无能。1818年上半年匿名出版的一本小册子称马克斯韦尔“屠杀了四五十只被他称为驻军的爬行动物”,感叹“英国的每个人都感激马克斯韦尔船长英勇而明智的行为”。<sup>①</sup>推动阿美士德访华的英国海军部第二秘书约翰·巴罗(John Barrow)指出:“无论如何,我们倾向于认为,马克斯韦尔船长的出现,以及‘阿尔赛斯特号’经过虎门时的炮声回响,起到了应有的作用,让总督‘曾经英勇的面容黯然失色’。”<sup>②</sup>退役海军军官罗伯特·埃利奥特(Robert J. Elliot)在撰文介绍珠江口地理环境时也援引“阿尔赛斯特号”的经历,呈现虎门防守之薄弱。<sup>③</sup>

19世纪30年代,随着自由贸易思潮在舆论界广泛传播,越来越多的英国人主张在对华交往中通过强硬的抵抗实现和平谈判达不到的目的。他们不仅延续了马克斯韦尔的殖民霸权逻辑,还多次直接引用“阿尔赛斯特号”之例,论证对华军事干预的可行性。1831年5月30日,广州英商的一份决议写道:“从这个帝国对外关系的整个历史来看,显而易见,自从威得尔船长于十七世纪中叶以一艘商船占领虎门炮台以来,至最近马克斯韦尔爵士用‘阿尔赛斯特号’舷侧的一边排炮,使得同一炮台停火,这种坚定、抵抗甚至暴烈的行动,会经常成功地产生一种和解的精神,而驯顺的屈服,只会引起更进一步压迫的效果。”<sup>④</sup>同年8月2日,《广州纪事报》(*Canton Register*)刊文赞扬马克斯韦尔的英明决策:“事实上,欧洲人在华只有表现出更高的荣誉感,才会受到尊重,而为了保持这种荣誉感,他们不惜冒险,甚至承受损失。”<sup>⑤</sup>1833年《中国丛报》(*Chinese Repository*)的一篇文章称:“我们军舰的不妥协行为所产生的影响已经为人所注意。它们的力量只要得到适当发挥,就会使中国人望而生畏,并对他们产生最显著的影响。中国人屈服于‘土巴兹号’(Topaze)和‘阿尔赛斯特号’的英勇表现,足以说明这一事实,无须再多加评论。”<sup>⑥</sup>这些论述充分表明,1816年的中英军事冲突增强了英国对华开展炮舰外交的舆论支持。

## 五、结语

1816年阿美士德使团访华期间发生的中英军事冲突,表面上受到许多偶然因素的影响,诸如广东地方官对1793年旧例的考证不周,清廷对护贡兵船的模糊表述,英国舰长马克斯韦尔的个性等。但究其本质,这场冲突是清朝逐渐收紧的海防政策与英国日渐膨胀的强权思维之间深刻矛盾的集中爆发。当英国对华敌意日渐累积,越来越难以忍受清朝统治秩序带来的屈辱感时,双方产生正面对抗的可能性就大大增加了。由此观之,1816年的军事冲突反映出中英关系中危机四伏的一面。

至19世纪30年代之前,中英之间未再发生军事摩擦,但值得思考的是,造成1816年冲突的根源性因素是减弱了还是增强了?事实上,这场冲突过后,清朝进一步强化了沿海防御体系,严密防范英国的潜在侵略野心。与此同时,英国对中国的不满及其扩张诉求仍在持续加深。在这一过程中,“阿尔赛斯特号”的故事经过殖民话语的建构和传播,让更多的英国人感知到中国军事力量的薄弱,认为只要采取强硬手段便可在华攫取利益。这增添了英国人入侵中国的信心,为日后英国对华实施炮舰政策埋下了伏笔。

① Anonymous, *A Delicate Inquiry into the Embassies to China and a Legitimate Conclusion*, Printed for Thomas and George Underwood, 1818, p.12.

② John Barrow, “Review of *Narrative of a Journey in the Interior of China* by Clarke Abel,” *Quarterly Review*, Vol.21, John Murray, 1819, p.83.

③ Robert Elliot, *Views in the East: Comprising India, Canton, and the Shores of the Red Sea, with Historical and Descriptive Illustrations*, Vol.2, H. Fisher, 1833, pp.133–135.

④ 马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834年)》第4–5卷,区宗华等译,中山大学出版社,1991年,第322页。

⑤ “Captain Sir Murray Maxwell,” *The Canton Register*, 2 August 1831, Vol.4, No.15, p.76.

⑥ “Free Trade with the Chinese,” *The Chinese Repository*, Vol.2, Printed for the Proprietors, 1833, pp.365–366.

## References

- Carroll, John M. "The Amherst Embassy to China: A Whimper and a Bang." *The Journal of Imperial and Commonwealth History* 48, 1 (2019).
- Gao, Hao. "The Amherst Embassy and British Discoveries in China." *History* 99, 4(2014).
- Liu, Xin. *Anglo-Chinese Encounters Before the Opium War: A Tale of Two Empires over Two Centuries*. New York and London: Routledge, 2023.
- Platt, Stephen. *Imperial Twilight: The Opium War and the End of China's Last Golden Age*. London: Atlantic Books, 2018.
- Stevenson, Caroline M. *Britain's Second Embassy to China: Lord Amherst's 'Special Mission' to the Jiaqing Emperor in 1816*. Canberra: ANU Press, 2021.
- Wang, Dongqing. "Representing Kowtow: Civility and Civilization in Early Sino-British Encounters." *The Eighteenth Century* 60, 3 (2019).

## A Study on the Sino-British Military Conflict during the Amherst Embassy to China in 1816

CHEN Mingyue (School of History, Capital Normal University; b484@cnu.edu.cn)

**Abstract:** In November 1816, when the British warship HMS *Alceste*, which had escorted the Amherst Embassy to China, returned to the waters off Guangdong, local officials regarded it as an armed escort ship rather than a tribute ship, and refused it entry into Humen. The domineering British captain, Murray Maxwell, insisted on advancing with his warship, triggering a minor military confrontation. This clash epitomized the deepening conflict between the Qing dynasty's increasingly restrictive maritime defense policies and Britain's expanding imperialist mindset. Against the backdrop of the Qing court's conciliatory posture toward the diplomatic mission, the incident was swiftly contained. Despite later concealing the facts from the imperial court, local officials in Guangdong further reinforced coastal defense measures and heightened vigilance against the British's potential aggressive intentions. The spread of this conflict convinced more British people that forceful resistance was the best way to uphold imperial honor and avoid humiliation by China, laying the groundwork for Britain's subsequent implementation of gunboat diplomacy toward China.

**Keywords:** Amherst Embassy, HMS *Alceste*, Murray Maxwell, Sino-British military conflict