

## 马在澳大利亚的引进及传播

肖璐娜 张 箭

(四川大学 历史文化学院, 四川 成都 610065)

**【摘 要】**马是人类最成功、最重要的驯化动物之一。作为拖曳、骑乘用畜,它在历史上大规模的民族迁移、文化交流、冲突战争等方面扮演了重要的角色。早期澳洲大陆并没有野马分布,驯化也就无从谈起。直到1788年英国“第一舰队”抵达澳洲,马才逐渐被引入。之后,马作为役使家畜被重点引进培育,成为澳大利亚早期农业发展的重要畜力和运输工具。旧大陆的马传入新大陆澳洲不仅是家畜的传播,更是新旧大陆农业文明交流的结晶。

**【关键词】**马;旧大陆;澳洲;农业文明

**【中图分类号】**S-09;K207 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1000-4459(2019)03-0033-13

## Introduction and Spread of Horses in Australia

XIAO Lu-na ZHANG Jian

(College of History and Culture, Sichuan University, Chengdu 610065)

**Abstract:** Horse is one of the most successful and important animals that were domesticated by human beings. As a towing and riding animal, it played an important role of large-scale ethnic migration, cultural exchanges, and conflict war in history. There was no wild or domesticated horse in the Australian mainland in its early time. It was after 1788 the British “First Fleet” arrived in Australia that the horse was gradually introduced. Later, the horse, as slaving livestock, was focused on the cultivation and developed into an essential animal power and transportation tool for early agricultural development in Australia. In a word, the spread of the horse from the old world to the new world of Australia meant the exchange of livestock and the communication of agriculture.

**Key words:** horse; the old world; Australian; agricultural civilization

澳大利亚地广人稀,劳力缺乏。如何将丰收的谷物和厚重的羊毛从广阔的农牧场中运送出去,一直以来都是困扰早期殖民者的棘手问题。畜力在澳大利亚早期农业和交通运输业的发展中起到了重要作用。随着澳大利亚小麦生产规模和产量的逐年增加,牛、马等大型耕畜开始被用于清理土地、翻耕土壤、收获谷物等大部分繁重农事。即便后来澳大利亚建立起完备的铁路运输系统,部分农民仍需使用马将农产品从牧场或麦地运送到对应的铁路站点。以上种种都表明研究马在澳大利亚的引进及传播发展史有重要的学术价值。但马并未引起澳大利亚早期农学家或农史学家的足够重视,在其农业专著中,较少甚至并未提及。因缺乏足够的农史资料,现阶段国外学术界对此方向的系统研究不多,国内更是查无专

**【收稿日期】**2018-11-21

**【基金项目】**国家社会科学基金重点项目“15世纪末至19世纪初的全球农业文明大交流”(13AZD044);中央高校基本科研业务费研究专项四川大学学科前沿与学术交叉项目(skqy201215,skzd201407);四川大学“区域历史与边疆学”一流学科群建设项目阶段性成果。

**【作者简介】**肖璐娜(1989-),女,四川大学历史文化学院博士研究生,研究方向为世界史;张箭(1955-),男,历史学博士,四川大学历史文化学院教授、博士生导师,研究方向为世界农业史、中西交通与比较。

著、专章或讲述它在澳大利亚传播发展史的专文。这种情况与马在外来家畜中的地位及世界农史学界的发展形势是不相符的。有鉴于此,笔者收集资料,在此予以探讨<sup>①</sup>。

## 一、马的起源与驯化

马(*Equus Caballus*)属于哺乳纲奇蹄目马科中的草食役用家畜。公认为马的最早祖先为距今约五千万年前的第三纪始新世初期的始祖马(*Eohippus*),其体型大小如狐狸一般,但骨骼构造与现代马极为相似。在漫长的演化历程中,始祖马先后演变为渐新马(*Mesohippus*)、中新马(*Miohippus*)以及最早具有现代马特征的鲜新马(*Pliohippus*)<sup>②</sup>。第四纪时气候因冰河的移动发生巨变,这些马从北美经由陆桥迁徙到欧亚大陆,分化成不同种类的野马。到更新世晚期,野马已经遍布在欧洲、亚洲和北美的平原上。但受到冰河时代物种大灭绝的影响,野马的数量大为减少。此后,因气候变化,北美洲的野马体型逐渐变小,并于公元前10500年左右灭绝。那时,欧亚大陆也仅存两种野马亚种——欧洲野马(*Equus ferus gmelini*)和瓦爾斯基野马(*Equus ferus przewalski*),前者于1918年或1919年在波兰灭绝。至此,现今存活下来的野马只有瓦爾斯基血统的后代<sup>③</sup>。

史前时代,马是人类的主要猎物,人们捕猎马匹以作食物之用。辛普森(Simpson)写道:

石器时代的洞穴人没有垃圾意识,也不介意气味,他们将大量的剩饭扔在洞穴里。而在法国的索卢特里(Solutri),就有一大堆远古垃圾,包含成千上万的马骨,是一个令人印象深刻的证据。<sup>④</sup>

马的首次驯养时间、地点和原因等问题至今仍很有争议,争论的焦点主要围绕着马的驯化是否为一次完成而展开。从全球视角看,大部分学者认为中亚的游牧民族于公元前4000年左右开始驯养马,并在公元前3000年传播普及开来。骑马活动的遗迹可能是该地区驯养马的最有力证明。考古学家在哈萨克斯坦北部的博泰(Botai)地区发现了至少4匹公元前3500—前3000年左右的马化石,它们的第二前磨牙上都有钻头磨损(经常使用马銜—马嚼子而形成的一种牙齿病理)痕迹<sup>⑤</sup>,这表明那时当地人已开始骑马猎捕或从事其他活动。之后,马向东传播到高加索以南,向南到安纳托利亚和地中海地区<sup>⑥</sup>。公元前2500年左右,马在近东、希腊和欧亚大草原等地被广泛用于拉车,印欧民族也利用马和战车从事大迁移活动。在与流动的敌人——特别是与游牧民族的战争中,马更是供战士骑乘和驮运给养的重要工具。从以上事实可看出,马被驯化后,其用途渐渐从食用扩大到运输、骑乘,更在历史上大规模的民族迁移、文化交流、战争等方面扮演了重要角色。可以在一定程度上认为,没有马的重要贡献,人类不可能开始漫长的文明之旅。

① 本文主要论述马在澳大利亚的引进及传播发展史。但因当时牛、马皆为早期澳大利亚重要的农业耕畜,且同时从国外引进,故文中有些许提及牛,笔者将其与马进行对比,以突出马的重要性。

② 翁宁娜:《马》,(台北)金枫出版有限公司,1989年,第6页。

③ Tatjana Kavar Peter Dove, "Domestication of the horse: Genetic relationships between domestic and wild horses", *Live - stock Science* 116, (2008), p.2.

④ H.F. Hintz, "Thoughts about the history of horses", *Journal of Equine Veterinary Science*, Vol 15, Issue 8, August 1995, p.336.

⑤ Tatjana Kavar Peter Dove, "Domestication of the horse: Genetic relationships between domestic and wild horses", p.3.

⑥ Kenneth F. Kiple, Kriemhid Conee Ornelas, *The Cambridge World History of Food*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p.542.

## 二、马在澳大利亚的引进和发展

“带上海岸若干黑牛、绵羊、山羊和公猪……为了在这片贫瘠的大洲上殖民定居,繁殖饲养以上牲畜是很有必要的”,关于首次带上澳大利亚海岸的牲畜种类,阿瑟·菲利普(Arthui Phillip)总督在其日记中这样陈述到,但文献中并没有提到马<sup>①</sup>。由此,菲利普总督于1788年所率领的“第一舰队”是否将马带到澳大利亚成为一个疑问。马尔科姆·J·肯尼迪(Malcolm J. Kennedy)在其著作《1788-1900年间小公牛和马在澳大利亚东部经济发展中所起到的作用和意义》中提到:马、牛等大型牲畜不仅在运输舰船上占用大量空间,还会消耗大量的水和饲料,对于此次充满艰险的赴澳长途航行来说,是不可取的<sup>②</sup>。因此可以推断出“第一舰队”最初从英国朴茨茅斯(Portsmouth)出发时并没有携带马匹。但该文献却提到舰队在途经的开普敦殖民地(Cape colony)购买了9头牛、7匹马,其中有2头牛死于途中,7匹马完好无损地送达悉尼湾(Sydney Cove)。其中的一匹种马和两匹母马归政府所有,一匹母马、两匹雌马驹及一匹雄马驹归菲利普总督本人所有<sup>③</sup>。兰·M·帕森斯(Lan M. Parsonson)也在其著作《澳大利亚诺亚方舟:澳大利亚家畜史》中描述了舰队从开普敦购买马匹的情况:

第一舰队于1787年5月13日从英格兰朴茨茅斯起航,平稳顺利地航行到了里约热内卢,然后前往好望角。在开普敦中途停留期间,采购了第一批外来反刍动物,马、猪、鸟、兔和其他物种等。其中引进的马包括一匹种马、三匹母马和三匹小马(一匹雄马驹及两匹雌马驹)<sup>④</sup>。

可以认为这是澳大利亚马匹最初的来源。菲利普本以为这些带上岸的牲畜会在澳洲的广阔草原上纵横驰骋,茁壮成长。但事与愿违,很多牲畜因不适应当地环境,逐渐开始死亡。例如绵羊,他自己饲养的全部死亡,仅剩政府所有的几只存活。牛和马虽成长状况良好,却也出现了突发丢失状况。政府饲养的牛和菲利普总督的两头母牛或因未采取阻拦措施,或看管人员的疏忽,在林子中走失,难觅踪影<sup>⑤</sup>。

牲畜在早期殖民建设过程中的地位远比枪支军火重要。1788-1792年间,菲利普先后六次请求从开普敦或英国引入牛、马等牲畜<sup>⑥</sup>。但因高费用、高海上死亡率和运输距离远等问题,澳大利亚的实际马匹总量仍增长缓慢。尽管从开普敦或印度到澳大利亚的海上距离远比英国到澳大利亚要近得多,但不可避免地需要经历南部海域恶劣暴风雨的航行考验。恶劣的海上环境造成大型牲畜呕吐、腹泻及摔伤等不适情况,不断的腹泻又导致牲畜体质虚弱,直至死亡。对于当时的长途航行条件来说,在船上乘载并饲养大型牲畜是一个相当棘手的问题。1788年,关于大西洋西风带对船上大型牲畜的致命影响,亨特(Hunter)船长作出了以下描述:

海浪异常凶猛地拍打着我们,船只翻滚起伏式地艰难行进着,牛马等牲畜出现了严重的昏

① Australia Parliament, *Historical Records of Australia, 1788-1796, Volume. 1, Series I, Governors' Despatches to and From England*, Sydney: The Library Committee of Commonwealth Parliament, 1914, p.10.

② Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, Melbourne: University of Melbourne, 1988, p.25.

③ Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.25.

④ Lan M. Parsonson, *The Australian Ark: A History of Domesticated Animals in Australia*, Victoria: CSIRO Publishing, 1998, pp.1-2.

⑤ Australia Parliament, *Historical Records of Australia, 1788-1796, Volume. 1, Series I, Governors' Despatches to and From England*, pp.50-55.

⑥ Australia Parliament, *Historical Records of Australia, 1788-1796, Volume. 1, Series I, Governors' Despatches to and From England*, pp. 45, 54, 96, 249, 375, and 338.

晕状态,虚弱的牲畜们颠簸地被摔来摔去。我们几乎尝尽了所有办法试图缓解它们的疼痛和不适,但除了用绳子拴住的方法以外都不太理想,它们还是会不断地摔倒擦伤<sup>①</sup>。

表1 1787-1800年牛、马的购买量、海上死亡量及上岸量统计表

年期	船舰名/购买地	牛			马		
		购买量	海上死亡量	上岸量	购买量	海上死亡量	上岸量
1787	天狼星号(Sirus)/开普敦	9	2	7	7	0	7
1789	守卫者号(Guardian)/开普敦	18	18	0	7	7	0
1791	戈尔工号(Gorgon)/开普敦	27	10(1)*	18	-	-	-
1792	大西洋号(Atlantic)/加尔各答	4	-(1)*	4	-	-	-
	皮特号(Pitt)/开普敦	2	1	1	-	-	-
	皇家舰队司令号(Royal Admiral)/开普敦	1	0	1	-	-	-
1793	沙阿霍尔木兹号(Shah Hormuzear)/印度	27	24	3	5	1	4
	代达罗斯号(Daedalus)/美国	18	17	1	-	-	-
	不列颠号(Britannia)/开普敦	32	29	3	3	0	3
1795	奋进号(Endeavour)/印度	132	1(20)*	131	-	-	-
	不列颠号(Britannia)/开普敦	-	-	-	41	8(2)*	33
1796	不列颠号(Britannia)/印度	n.a	n.a	6	n.a	-?	1
1797	供给号(Supply)/开普敦	37	10	27	n.a	-?	5
	信任号(Reliance)/开普敦	33	4	29	n.a	-?	3
	/开普敦	18	-?	18	7	0	7
1798	康沃利斯侯爵号(Marquis Cornwallis)/开普敦	n.a	-?	178	-	-	-
	猎人号(Hunter)/印度	n.a	-?	138	-	-	-
1799	水牛号(Buffalo)/开普敦	n.a	-?	66	1	0	1
1800	水牛号(Buffalo)/开普敦	n.a	-?	85	n.a	-?	8

说明:表中“\*”表示牛、马被引入新南威尔士后不久,因病或其他状况死亡的情况。“?”表示情况不详。

资料来源:Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.28)

表1展示了1787-1800年间,澳大利亚牛马引进和途中死亡数量情况。由表可知,1787-1797年间,澳大利亚购买的364头牛中有137头(约为总数的37.5%)死于归航途中。后期马的海上死亡记录虽有所缺失,但仍可看出,其死亡率约在18%~20%左右,比牛的死亡率低,这与价格昂贵的进口马多以私人军官而非政府的名义从国外引进有关。这些私人军官为确保马能够安全抵达,提前向船长垫付押金,故马在运输过程中会受到船员的额外照顾。后来,得益于不断改进的航海和饲养技术,牲畜的海上长距离运输情况稍微有所改善,但在相当一段时间内澳大利亚所引进的马以及其他外来牲畜仍然保持着很高的海上死亡率。如何降低高海上死亡率仍是澳大利亚早期引进马以及其他外来牲畜所面临的棘手问题。

早期殖民时期,政府殖民地面积不大,马的重要作用并没有完全体现出来。当时所引进的马匹数量较少,大部分都是以私人名义购买引进。直到政府开拓了帕拉马塔(Parramatta)和霍克斯伯里(Hawkesbury)等地,殖民地面积扩大,马才被逐渐重视并有效地利用起来。麦夸里总督和布里斯班总督

<sup>①</sup> John Hunter, *An Historical journal of events at Sydney and at sea 1787-1792*, Sydney: Angus & Robertson, 1968, p.24.用绳索拴住或吊起牲畜的方法是19世纪海上运输大型牲畜的常用保护手法。

都极力关注政府的养马业,花费重金从国外引进优良马种<sup>①</sup>。尽管这样,在澳大利亚早期马匹引进改良史上,政府所起到的实际作用远不如私人军官。1795年,私人军官从开普敦购买了41匹马,最后存活下来的29匹母马和3匹雌马驹(8匹死于途中,上岸后不久又死2匹)构成新南威尔士最初的马群雏型,里面包含的西班牙小马(Jennet)和种马品种为后期马群的育种繁殖奠定了基础,在澳大利亚马匹引进传播史上发挥了重要作用<sup>②</sup>。它们虽体型瘦弱、骨架小,但兼具着阿拉伯马和非洲马的优良基因,之后通过适当杂交培育,逐步改良出了适应澳大利亚独特自然环境的马匹品种。

表2 1788-1830年新南威尔士的马匹引进情况

时间	购买地	纯种马	阿拉伯马	其他	备注
1788	开普敦		阿拉伯马/非洲马		种马、3母马、2雌马驹、1雄马驹
1792	印度			?	4匹
1793	开普敦			?	3匹
1795	开普敦		阿拉伯马/西班牙小马		西班牙小马、种马、29母马、3雌马驹
1796	印度		阿拉伯马		种马
1797	开普敦			?	15匹
1799	开普敦	罗金厄姆(Rockingham)			种马
1800	开普敦			?	8匹
1802	英国				母马
	美国			华盛顿	种马
1803	印度		老赫克托尔(Old Hector) 凯蒂(Kitty)		种马 母马、巴拉利耶(Barralier)的种马
1804	印度		卫星(Satellite)		种马归政府所有,4母马
1810	印度		鲨鱼(Shark)		种马
	印度		白威廉(White William)		种马
	印度		阿卜杜拉(Abdallah)		种马
	印度		霍克的阿拉伯马(Hook's Arabian)		种马
	印度		谢赫(Sheik)		种马
1814	英国	华盛顿			种马
1818			莫德尔和莫迪续(Model and Modish)		种马和母马
1821			汉兰达(Highlander)		种马
1823	英国	钢夹(Steel trap)			种马(赛马)
1824	英国	巴伦(The Baron)			种马(赛马)
	英国	贝卡梅顿(Bay Camerton)			种马(赛马)
	英国			?	挽种马&母马
1825	英国	曼托(Manto)			伊斯坦布尔纯种母马(Ist pedigree Mare)

① Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, pp.43-44.

② Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, Victoria: CSIRO Publishing, 2007, p.157.



1826	英国		克利夫兰	挽种马
	英国	彼得芬恩(Peter Finn)		种马
1827	爱尔兰	骷髅(Skeleton)		爱尔兰种马
1828	英国	定理(Theorem)、 托斯劳斯(Toss Rous)、 迁移(Emigrant)		种马(赛马)
	英国	印度	富豪(Nabob)、萨拉丁(Saladin)	11种马、3母马
1830	英国		小喇叭(Trumpet)、胡须(Whisker)	种马(赛马)

说明:该表虽然不是最权威性表单,但包含有很多重要的马匹引进信息。

资料来源:Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.38)

表2展示了私人军官在1788-1830年间从开普敦、印度和英国引进马匹的状况。相对于廉价的普通家马,私人军官们更倾向于引进那种量少健壮的优质纯种马。他们察觉到优质马对开拓及经营殖民地所起到的重要作用,因此花费重金引进优质的阿拉伯和非洲纯种马,这为澳大利亚早期马匹的引进和改良作出了较大贡献。

道格·巴里(Doug Barrie)将早期澳大利亚马匹引进改良情况分为三个阶段<sup>①</sup>:1788-1800年的最初引进期。这一时期从海外引进的马匹虽然包含了一些混血品种,但大部分都是从好望角引进的阿拉伯母马,主要用于骑乘或轻型拖曳工作。1800-1823年的缓慢改良期。在该时期大量的阿拉伯种马和波斯种马由印度(孟买或加尔各答地区)引进,并与其他马种进行改良繁殖,如表2的老赫克托尔(1803)、阿卜杜拉和谢赫(1810)等。1824-1840年是快速改良发展期。该期主要从英国或爱尔兰引进纯种种马或母马,同时也引进了克莱兹代尔马(Clydesdales)、矮脚马(cobs)、拉货马(carthorses)等品种。在整个澳大利亚早期马匹中,19世纪20-30年代引进的纯种种马和母马质量上乘,已达到世界级标准<sup>②</sup>。尽管纯种马品种是赛马或骑用马(saddle horse)的首选,但阿拉伯马仍在澳大利亚畜牧业中占据着主导地位。到50年代左右,澳大利亚的骑用马甚至被评为“可能是世界上质量最好的”<sup>③</sup>。

1820年,新南威尔士州成功地创建了马匹饲养业。与其他政府投资的牲畜饲养业不同,该产业主要是依靠政府帮扶政策由私人军官投资建立。粗略统计,新南威尔士1806年共养殖550匹马,1816年增加到2450匹,且其中大部分都是由1796年引进的40匹阿拉伯母马繁殖改良过来的<sup>④</sup>。表3显示了各州早期马匹饲养情况。新南威尔士和塔斯马尼亚为早期马匹的主要供应州。1850年,新南威尔士马匹总数超过111000匹,一跃成为澳大利亚马匹饲养业的第一大州。塔斯马尼亚和新南威尔士发展过程较为相似,但因起初引进的马匹数量较少,1827年才勉强繁殖到1600匹,1850年迅速增加到18391匹。后来,其他殖民地利用地域之便从新南威尔士和塔斯马尼亚购买马匹实现马在本地分布的扩展。维多利亚仅用6年(1834-1840)时间就建立起了数量为2376匹的马匹饲养业(新南威尔士至少花费了25年才建立起来)。南澳大利亚和昆士兰紧随其后,马匹数量也在不断增长。发展最为缓慢的是西澳大利亚<sup>⑤</sup>。

① Barrie. D.M, *The Australian Bloodhorse*, Sydney: Angus & Robertson, 1956, pp.13-14.

② Lan M. Parsonson, *The Australian Ark: A History of Domesticated Animals in Australia*, p.122.

③ Wallace. R, *The Rural Economy and Agriculture of Australia and New Zealand*, London: Sampson low, Marston and Company, 1891, p.345.

④ Kennedy, M.J, *Hauling the Load: A History of Australia's Working Horses and Bullocks*, Victoria: Melbourne University Press, 1992, pp.83-84.

⑤ Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, p.157.

表 3 1820-1860 年澳大利亚的马匹总数

年份	新南威尔士	塔斯马尼亚	西澳大利亚	维多利亚	南澳大利亚	昆士兰	总数
1820	3549	430*					3979
1830	15000*	3387	101				18488
1840	50000*	11850	506	2376	1060	400*	55792
1850	111458	18391	2635	21219	6488	3000*	163191
1860	251497	21034	9555	76536	49399	23504	431525

说明: \*为估算值。

资料来源: Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.326.)

19 世纪 50 年代的“淘金热”(Gold Rush)<sup>①</sup>兴起之后到 20 世纪初,马匹的数量出现波动,市场供应状况也经历了几次起伏。那时,新南威尔士和维多利亚金矿勘探和开采需要大量畜力运输,公牛、马等主要农业畜力供不应求,市场价格迅猛增长,随后便兴起了改良繁殖热潮,这使得马匹数量迅速增长。1860 年新南威尔士马匹数量增长了两倍,达到 251497 匹,维多利亚从 21219 匹增长到 76536 匹,南澳大利亚更是从 6488 匹迅速增长到 49399 匹(见表 3)。同时,50 年代,澳大利亚共从海外引进了 85 匹品种马,其中至少有 11 匹阿拉伯马,其余的则是挽马(draught stock)。饲养员为了更快地培育出更适合驾载马车工作的挽马,低质量地混合杂交马种。虽然挽马数量大为增加,但这种急功近利地杂交培育,使得马匹质量开始低迷。1870 年,新南威尔士 19 万的骑用马中只有 3-4 万匹算得上优质马<sup>②</sup>。更为严重的是,60 年代新南威尔士和维多利亚马匹数量的增加,导致市场出现了供大于求的瘫痪局面,马匹价格开始下降。马匹质量虽整体下滑,但数量仍一直持续缓慢增长。直到 19 世纪末旱灾爆发,马匹数量才有所下降。旱灾结束之后,澳大利亚马匹数量再次快速增长,到 1913-1914 年,达到 250 万匹的高峰<sup>③</sup>。马匹的人均占有率高达每两人一匹,而当时主要使用马匹的其他国家也仅达到每五人一匹,马匹之多,令人惊叹。

### 三、马在澳大利亚早期社会发展中的作用

虽然马并未受到澳大利亚早期农学家或农史学家的足够重视,但不可否认以公牛和马为主的畜力在澳大利亚早期社会经济发展中占有重要地位。起初公牛在内陆运输、清理土地、收获谷物、耕耘良田等方面发挥着重要作用,但随着马的重点引进与繁殖,数量不断增加、品种不断改良,再加上其天然乘骑功能,地位逐渐赶超公牛,成为澳洲农史上不可或缺的一环。下面笔者就马在澳大利亚早期社会发展中所发挥的主要作用开展分析研究。

#### (一) 农牧业发展的“好帮手”

畜牧业是澳大利亚农业的重要组成部分,而马在畜牧业中的作用经历了漫长的发展阶段。由于早期殖民地的定居点都局限于澳大利亚东部沿海的平原地带,人口较少,对于土地的需求不大。因此,那时马的作用主要在于勘探优良草场、抵制原始土著人袭击和驱赶牲畜。到了麦夸里时代,殖民地定居人

① 受 19 世纪 40-50 年代美国加利福尼亚“淘金热”的影响,19 世纪 50-60 年代,澳大利亚发生了震惊世界的“淘金热”,以爱德华·哈格里夫斯在惠灵顿发现黄金为导火线,开启了澳大利亚的黄金时代,“淘金热”推动了澳大利亚社会全方位的发展,为其民族经济乃至国家的形成创造了条件。

② Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, p.159.

③ Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, p.158.

口剧增,对土地的需求量也随之增加,因此政府积极鼓励内陆探险<sup>①</sup>。起初,探险家们为了赢得声望、政府奖励以及记录一些未知的科学数据投身于光荣的探险事业,到西部内陆地区进行勘探分析。之后,许多探险家们开始追逐经济利益,发现肥沃草场,然后摇身一变成为富有的牧场主。这时,殖民地兴起了探险热潮,马的作用也日益明显。这些早期探险者经常用驮马(Pack horse)搬运补给物资,步行勘探。例如1813年布莱克兰(Blaxland)、温特沃斯(Wentworth)等早期探险家就是以此种形式翻越了蓝山山脉<sup>②</sup>。之后,他们开始饲养少量的骑用马,但不够人手一匹,仅供领队骑用,这一问题严重限制了勘探区域的范围和勘探速度。由此,公牛也被用于早期草场勘探上,因其具有“反刍”习性,能够比马更高效地从粗饲料中提取能量。米切尔少校(Major Mitchell)虽不是第一个携带挽牛(draught bullock)进行勘探的,但却有效利用挽牛勘探的探险家之一。1836年,他在维多利亚西部的一次勘探活动中,携带了60头公牛、21匹马。1844-1945年的昆士兰西部勘探中,他携带的公牛数量增加至100头<sup>③</sup>。但因公牛行走缓慢,直接影响着勘探队伍的速度。总体而言,不如马有优势。

19世纪早期,一系列优良牧场的发现吸引了大批定居者的到来。畜牧业的大额利润使人们不顾一切地占地放牧,于是澳大利亚出现了一大批非法占用土地经营畜牧业的人,被称为“蹲地者”(Squatter)<sup>④</sup>。虽然政府划出定居线,但纸上划线并不能阻止人们分散放牧。同时,随着马匹品种改良和繁育热潮的兴起,市场上优良品种马匹的数量不断增加。50年代之后,骑用马供给充足,探险家则大部分依靠骑乘马进行地质勘探。于是那些“蹲地者”便紧跟早期探险家的步伐,骑乘马去发掘未占领的牧地。这使得他们和澳洲原始土著人争抢地盘,进而产生冲突。土著人赖以生存的土地逐渐丧失。随着畜牧时代的到来,白人对土著居民土地的霸占更加变本加厉,“蹲地者”不断向内地深入,迫使土著居民向更贫瘠的地带迁移,土著人的传统领地进一步丧失,文化也随之受到摧残,土著人以焚烧房屋等方式骚扰“蹲地者”以示反抗<sup>⑤</sup>,但拥有大量优良品种马和火枪的“蹲地者”在这场战争中占据绝对优势。马在驱赶和放牧牛群方面也具有不可替代的作用,因此,皮尔曾提到:“早期在维多利亚骑马的人主要是警察、牧牛主和富人”<sup>⑥</sup>。19世纪50年代,虽只有少数役马用于放牧羊群,但是运输羊毛、羊肉等大部分工作最终也都是在马背上完成的。

毫无疑问,作为农业的主要耕畜,公牛和马在农作物播种、收获等方面发挥着重要作用。最初是牛占主导地位,但两种牲畜在农耕中的地位在某一时刻实现了转换。早在菲利普总督执政期间,为了发展农业生产,就陆续把政府引进培育的公牛分配给从事农业工作的刑满释放囚犯,尽管其中相当一部分公牛被辗转卖给了私人军官用于品种改良。1800年,私人军官拥有279头牛,占当时总数的27.8%。政府认识到这样的现实会使得农民可利用的牛、马等耕畜不足,从而严重限制农作物生产的发展<sup>⑦</sup>。1803年,殖民地秘书霍巴特(Hobart)宣布国内市场只能出售老弱病残的农业耕畜。为了扩大农业犁具的广泛使用,提高农业生产,政府还将健壮的公牛、马分配给在农耕方面表现优秀的殖民者。1800-1820年间,政府还以物——物交换为主要形式(谷物)陆续向殖民者提供了1775头牛和24匹马<sup>⑧</sup>。即便如此,早期耕畜在此时也没有得到有效地利用,直到南澳大利亚殖民地成立,小麦种植量不断增加,大量的麦田

① 吴祯福:《澳大利亚历史 1788-1942》,北京出版社,1992年,第71页。

② Tim Flannery, *The Explorers*, Melbourne: Text Publishing, 1998, pp.111-116.

③ Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, pp.160-163.

④ 英文“squat”即“蹲”的意思, Squatter指抢先占用皇家土地、从事畜牧业的人。

⑤ 吴祯福:《澳大利亚历史 1788-1942》,第192页。

⑥ Peel L.J., *Rural Industry in the Port Phillip Region, 1835-1880*, p.96.

⑦ George Caley, *Reflections on the colony of New South Wales*, Melbourne: Lansdowne, 1966, p.80.

⑧ Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.41.



需要畜力来耕种和载运,以上局面才得以改善。其实,学术界并没有确切的史料记载牛、马作为耕畜在农业方面完成地位转换的具体时间。史学家皮尔·琳妮特·吉恩(Peel Lynnette Jean)指出该变化可能始于19世纪40年代,完成于19世纪80年代左右<sup>①</sup>。后期马虽承担了大部分的农田任务,但公牛也一直被用于清理灌木丛和打碎粗石地面等重型农事劳作。直到1914年,公牛仍在澳大利亚南部的艾尔半岛(Eyre Peninsula)被用于清理灌木丛。

由于挽马在耕种业中的重要作用,其数量比例的增加和谷物种植发展密切相关,但各地的需求和具体发展情况并不相同。1860年,新南威尔士小麦种植产业在沿海地区有所发展,殖民地饲养的马匹中仅有10%的挽马;1890年,小麦产业开始扩展至内陆地区,新南威尔士的挽马数量增加到了总马匹数目的30%;1920年,新南威尔士发展成为澳大利亚的主要小麦生产和出口地,挽马数量跟着增加到了40%<sup>②</sup>。“淘金热”之后的19世纪90年代,西澳大利亚小麦种植业快速发展,刺激了该州对挽马等耕畜的市场需求。1888-1931年间,引进了70000匹马。昆士兰对挽马的市场需求出现较晚,主要集中在甘蔗、玉米的种植和运输。20世纪机械拖拉机的出现改变了以上情况。南澳大利亚拥有该州农业生产从依靠畜力马匹转变为机械拖拉机的统计数据,这一变化兴起于20世纪20年代,完成于60年代<sup>③</sup>。南澳大利亚依靠畜力进行农业生产发展持续了100多年。

## (二) 交通运输的便捷工具

### 1. 重型陆路运输

殖民早期,澳大利亚运输方式仅有船舰、人力和人力手推车三类。除了船只数量、可用劳动力之外,早期运输系统的发展主要受到殖民地地形因素的影响。那时,澳大利亚几乎没有什么平坦大路,大部分都是灌木丛里的弯曲小径或车辙人行小道,连接着港口城镇和内陆小型村落。随着殖民地对货物运输的市场需求不断增加,人们意识到畜力也可成为陆路运输的一大力支撑,因此牛、马等农业耕畜的陆路运输功能被逐渐挖掘出来。公牛因体质强壮和适应性较强,在澳大利亚早期的城乡陆路运输中起到重要作用。但随后由于一系列的原因,其陆路运输的重要性也开始逐渐下降,被马所取代。具体而言,主要有以下几点。第一,牛马市场状况。澳大利亚最初的马大部分都是由私人军官从海外所引进的价格昂贵的品种马,因此马在新南威尔士(和塔斯马尼亚)市场价格颇高,而牛的价格相对较低。但随着内陆地区的不断开拓和品种马的大量繁殖,马匹数量不断增加。19世纪50年代的“淘金热”,又进一步刺激了澳大利亚对畜力运输的市场需求。1860年新南威尔士马匹数量增长了两倍。马匹供给数量的不断增加必然导致市场价格的降低。高质量、低价格的马在运输市场上备受欢迎。第二,运输道路状况。公牛一般较为适合行走在遍布灌木丛、小溪及低海拔丘陵之间的弯曲泥泞小道,但随着内陆地区的不断勘探,大量碎石崎岖地表降低了“赤脚”公牛的行进速度;而马的蹄质坚硬,能在坚硬地面上长途运输货物。第三,动物疾病传播。牛肺疫(pleuropneumonia)于1858年无意间传入澳大利亚,之后迅速传播,这使得牛的种群数量受到重创。这种局面加速了两者之间的地位转换。相反,马的抗病害能力较强,并没有受到影响。19世纪中后期,公牛和马在陆路运输方面大致完成了地位转换。虽然公牛的运输地位有所下降,但直到20世纪,公牛一直都有从事重作业劳作,如从灌木林中搬运木材到锯木厂。

随着牛、马运输地位的提高,用于辅助牛、马运输的畜力车也开始出现,使得交通工具多元化。起初,澳大利亚所有的畜力车都是从国外进口,但因部分畜力车不适合澳大利亚独特的自然地理环境,所以制造商会按照国外模型在国内重新改造生产。和英国或美国有四个轮子的典型平板车不同,早期用于澳大利亚重型陆路运输的畜力车按轮子个数可分为双轮和四轮。其中,双轮车可分为由一头耕畜拉

① Peel L.J., *Rural Industry in the Port Phillip Region, 1835-1880*, Victoria: Melbourne University Press, 1974, p.96.

② Kennedy, M.J., *Hauling the Load: A History of Australia's Working Horses and Bullocks*, p.92.

③ Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, p.163.

的轻板车和由四头或四头以上耕畜拖拉的重板车；四轮货车可分为四条轮子都在敞篷之外、由4到12头耕畜拖拉的敞篷货车和前轮安装在托盘下方车轴上、由更多数量的耕畜拖拽的货车<sup>①</sup>。轻板车是澳大利亚最早的畜力车模型，后来引进的重板车则成为19世纪30—60年代陆路运输的中流砥柱。四轮货车早在19世纪30年代已投入使用，但到60年代后期，才普及到乡村地区。以上畜力车为引进货物、围栏材料及托运羊毛、小麦及干草等作物作出了重要贡献。直到20世纪20年代晚期，大型台式畜力车(The big table-tops)仍用于新南威尔士和昆士兰间的羊毛运送。

## 2. 乘客运载

随着殖民地城市基础设施的不断完善、城市数量及人口数量的不断增加，马在澳大利亚城市客运发展中发挥着越发重要的作用。起初，马的数量稀缺且价格昂贵，人们通常步行或者乘双轮牛板车(Bullock dray)出行。作为最先翻越勘探蓝山山脉的伟大探险家之一，威廉·劳森(William Lawson)经常从他家普洛斯特佩克特(Prospect)步行35公里到城镇。之后，因政府奖励授田，他获得了部分西部山地，成为富有的牧场主。之后他便从英国引进纯种马、美利奴绵羊、短角牛等各种牲畜。1828年，他共拥有100匹马、14750头牛和84000只绵羊<sup>②</sup>。农场主拥有马匹数量的增长一方面反映了澳大利亚马匹总数的增长，另一方面为进一步开发其运载功能提供了可能。

澳大利亚地广人稀，四轮大马车成为早期陆路运输中不可或缺的一环。它最早被投入用于从城市向外辐射的水泥公路上，如从悉尼(Sydney)到帕拉马塔(Parramatta)、墨尔本(Melbourne)到吉朗(Geelong)等的公路。1821年，帕拉马塔公路上出现了常规的马车运载乘客服务项目。19世纪30年代初，蓝山到巴瑟斯特(Bathurst)首次出现了长途马车运输。19世纪50年代左右，马车载人(物)的运输方式已风靡于各殖民地<sup>③</sup>。当时澳大利亚几乎所有的四轮马车，都是从英国引进或仿造英国马车模型设计制造，但这些马车更为适合平坦公路，不适合崎岖不平的山路。此时，澳大利亚公路修建工作仍面临着不小的挑战，因为此种情况严重阻碍了马车运输业的发展。澳大利亚森林灌木资源丰富，19世纪，可用于公路建设的有限资源主要为桥梁构架、涵洞、路垫和可铺设碎石路的沼泽地。1854年，从墨尔本到本迪戈(Bendigo)，共90英里的路程，其中仅有10英里是水泥公路。1853年，美国商人特雷恩(Train)来到了墨尔本，引进了底盘装有板弹簧、供长途行驶的美式马车——康科德轻型马车(The lighter Cincord)。这种车身上悬挂着起到减振作用的厚厚皮带，与传统的钢制弹簧相比，在崎岖不平的道路上能带给乘客更大的舒适性。这种马车大大改善了墨尔本与悉尼及各矿场之间的运输情况<sup>④</sup>。

19世纪中后期，以富国银行(Wells Fargo)或美国其他企业模式经营的大型公司越来越多地主导着澳大利亚马车，其中最为著名的是科布(Cobb&CO)有限公司。该公司最初是由四位新来的北美裔美国人——弗里曼·科布(Freeman Cobb)、约翰·穆雷派克(John Murray Peck)、吉姆·斯旺顿(James Swanton)和约翰·B·兰博(John B. Lamber)于1853年在墨尔本创立。起初，他们以“美国电报马车”为口号，强调该公司马车贸易的速度性和先进性，得到了美国裔商人的财政支持，便安排了若干美国进口货车和康科德驿站马车从事客货运服务。1854年初，科布公司仅在卡索曼(Castlemaine)和本迪戈之间从事驿马服务，之后扩展到吉朗、巴拉腊特(Ballarat)和其他金矿区<sup>⑤</sup>。科布公司为迎合司机和乘客的需要，保证运输效率，每10到15英里就会在驿站“路线”上更换马匹，驿站地点通常为小客栈或旅馆。正如历史学家苏珊·普里斯特利(Susan Priestley)所说：“驿马线并没有试图与……铁路竞争。相反，随着铁路线的延伸，驿马

① Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, pp.160–161.

② Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, pp.160–165.

③ K.A. Austin, *The lights of Cobb and Co: The story of the frontier coaches, 1854–1924*, Adelaide: Rigby, 1967, pp.21–22 and 33–34.

④ 吴祯福：《澳大利亚历史 1788–1942》，第174页。

⑤ “Cobb&CO”, [https://en.wikipedia.org/wiki/Cobb\\_%26\\_Co#cite\\_note-Austin-1](https://en.wikipedia.org/wiki/Cobb_%26_Co#cite_note-Austin-1), 2018–8–23.

被更多地转移到支线上,并规划与火车线路的无缝衔接,使人们出行或货物交换更加方便。”<sup>①</sup>几年内,科布已形成了高效率、高速度和高可靠性的“三高”特点。大量的驿站马车将乘客或邮件运送到澳大利亚的各个金矿区,之后又扩展到澳大利亚内陆许多地区和若干偏远地带。1856年,四位合伙人将公司股票全部转卖出去,科布公司经过不同业主的发展规划,于19世纪后半期发展得非常突出。

到1870年,维多利亚州的大部分地区都通过驿站马车线路提供运输服务。起初,科布公司所使用的康科德马车都是从美国引进的,市场上的马车也大部分为美国制造,如四轮单马轻便车(Buggy),由四个大轮胎和一个小单(双)座组成阿博特四轮马车。它引进于19世纪后半期“淘金热”时期,之后才开始由本地工厂生产制作,是普遍流行于澳大利亚大街小巷的美式马车。不论是城市平坦大路还是乡村崎岖灌木林都比较适用。之后也引入了双轮单座马车(Sulky),成为19世纪末最为便宜的马拉客车<sup>②</sup>。当然也有很多澳大利亚人骑马出行,因为在19世纪90年代自行车流行之前,马依然是人们最经济、最重要的短途出行工具。沙勒维尔马车制造厂(Charleville coach factory)直到1920年才倒闭停止生产,1924年,科布公司迎来了最后一趟马车运输服务<sup>③</sup>。马车还普遍用于快递送货上门服务,主要运送热牛奶、鲜肉、面包、绿色或冷冻食品等。直到20世纪70年代,仍有几百匹马被专门用于快递送奶服务<sup>④</sup>。

### (三) 体育娱乐活动的“主角”

从上述史实来看,早期马的用途十分广泛,既是农牧民的“好帮手”,又是城市和临近乡镇之间商品、物资交换及货客运输便捷的交通工具。它也是澳大利亚早期社会最重要的动力来源。但日新月异的机械交通工具和农牧场的机械化大生产,使马匹在交通运输业和农业中逐渐失去了用武之地,但唯一不变甚至日益发展的便是体育娱乐的赛马活动了,它使得马成为节日里娱乐活动的主角。

澳大利亚的赛马业历史悠久,驰名全球。赛马是早期殖民地所举办的第一项体育竞技运动。尽管欧洲白人在荷思伯瑞河流域一带定期举办赛马聚会<sup>⑤</sup>,但真正意义上的首次正式赛马大会是1810年在悉尼海德公园(Hyde Park)举办的。之后,赛马运动就在新南威尔士州广为传播,各地方的中心城市都先后成立了赛马俱乐部。19世纪60年代之后,赛马在澳大利亚的各州普遍流行。1889年,维多利亚的墨尔本在几英里的范围内修建了20多条跑道用于赛马。此外,相对于其他类型的轻型马繁殖率下降问题,19世纪下半叶赛马一直保持着较高的繁殖培育标准。华莱士(Wallace)就曾提到:澳大利亚纯种马的品质虽不如部分殖民者认为的那样好,但也普遍较高<sup>⑥</sup>。到了20世纪,尽管各项新颖有趣的体育竞技层出不穷,但赛马仍是继澳式橄榄球(Australian Rules football)之后的第二大体育竞技运动。每年11月的第一个星期二,举国人民放下工作,参加澳大利亚的墨尔本杯赛马节(Melbourne Cup),全国和世界各地的赛马迷们或亲临墨尔本观看,或守在电视机旁收看,几乎整个国家进入静止状态<sup>⑦</sup>。

在当代,澳大利亚是仅次于美国的纯种马繁殖培育大国,也是全世界纯种马国民保有率最高的国家。二次世界大战后,随着农业机械化的快速发展,马匹作为农耕役畜的重要作用逐渐消失,但各项马术活动快速兴起为马拓展了新的应用领域,如超越障碍、花式骑术、耐力乘骑、牧马骑术等马术活动也是农业展览会的重要支柱之一。当然,除了以上优点,马对澳大利亚早期社会的消极作用当属对自然环境的影响了。

① Susan Priestley, *The Victorians: Making Their Mark*, Fairfax: Syme & Weldon Associates, 1984, pp.61-63.

② McGregor. H, *The Horse and Buggy Days*, Canberra: Roebuck Book, 1981, pp.78-84.

③ Ted Henzell, *Australian agriculture: its history and challenges*, p.166.

④ Ballantine. D, *The Horse in Australia*, Melbourne: Macmillan, 1976, p.95.

⑤ 王晋军:《方兴未艾的澳大利亚养马赛马业》,《世界博览》1994年第10期。

⑥ Wallace. R, *The Rural Economy and Agriculture of Australia and New Zealand*, p.345.

⑦ 墨尔本杯赛马是澳大利亚最著名的赛马,创办于1861年,由三岁及以上的纯种马参加,比赛距离为3200米,是全世界两英里赛马中最具影响力的。



#### (四) 危害自然的“农业害兽”

野马虽然不是澳大利亚数量最多、分布最广的野生牲畜,但它却是澳大利亚唯一一种拥有广被人们熟知名字的野生动物——布鲁比(brumby)。该术语的起源及第一次使用的具体时间尚不明确,学术界将该词源归因于以下三种推论:意为野生的土著术语变体(*booramby*);骑术高超或无牧马能力名叫布鲁比的人的同音;以澳大利亚第一个饲养的家马走失成为野马的人的名字来命名。<sup>①</sup>笔者认为管理经验的缺乏、澳大利亚独特的自然环境以及当地居民的观念更有利于家马野化。首先,早期澳大利亚畜牧业鲜有栏杆防护,放牧者经常疏于看管,在广阔牧场中,放牧者经常一年才赶拢家畜一到两次。在这种情况下,马匹野性不断加强,变得越发难于看管,直至走失变成野马。其次,澳大利亚缺乏大型食肉动物,野马没有强有力的凶猛天敌,繁殖迅速。澳洲野狗是唯一一种可能对野马造成威胁的捕食者。最后,澳洲原始土著居民对野马不加狩猎干预。澳洲土著居民在其部落生活中并未形成马文化,也少有土著居民狩猎或捕杀野马的史料记载。这和马传入的世界上其他地区的土著居民形成了鲜明对比<sup>②</sup>。

据记载,1804年马首次从牧民的圈养中被释放出来。19世纪30年代,野马广泛分布于澳大利亚南部地区,到了40年代,野马几乎广布整个澳大利亚<sup>③</sup>。澳大利亚野马分布范围的扩大主要得益于人类定居和畜牧业的扩散。当人们因土地贫瘠、干旱等自然原因放弃牧场时,马也会被大量释放,同时,机械化也对马的“野性化”做出了巨大贡献。当然,过量的野马会严重危害自然环境,19世纪60年代,野马被部分地区认为是农业害兽<sup>④</sup>。野马踩踏沙质、花岗岩土壤会降低土壤的透气度和含水量,造成水土流失,土壤侵蚀。过度踩踏也会破坏牧场植被,减少植物物种的丰富度。野马也会通过外附(依附在动物鬃毛和尾巴等部位传播)和粪便等途径直接传播杂草。泰勒(Taylor)发现,一匹野马每天大约可以携带19412粒种子,存活率为6.7%<sup>⑤</sup>;大多数种子可以在马的消化道系统中存活两天,但有些种子可以存活更长时间,这意味着不管野马长距离还是短距离驰骋,都可能会传播植物物种。因其在干旱期可以迅速靠近边远水源取水,甚至可以在水中行进50公里来寻找食物,同本地动物竞争食物和水,并迫使它们远离肥沃的栖息地,故野马对草地、灌木林和饮用水的破坏在干旱期最为显著。没有这些避难所,当地动植物可能会干旱死亡,珍稀物种甚至会濒临灭绝。在缺乏食物和水的情况下,野马还会咀嚼树皮,导致桉树等本地树木死亡。

就在前不久,《中国科学报》还出版了《澳科学家呼吁捕杀野马》一文:90名研究人员签署了一份名为《科修斯科科学协议》的声明,要求新南威尔士州政府承认,从技术上讲,野马对该州东南部科修斯科国家公园造成了“无法弥补的损失”,科学家还呼吁该州政府废除保护野马的法规<sup>⑥</sup>。马(野马)对澳洲大陆自然环境的危害需引起我们的注意。

#### (五) 开创性的中澳早期马匹商贸

澳大利亚早期的马匹出口主要是为了响应海外商人的马匹订购需求。1816年11月,悉尼的瑞利

① Tom lee Mcknight, *Friendly Vermin: A Survey of Feral Livestock in Australia Volume 21*, London: University of California, 1976, p.10.

② Tom lee Mcknight, *Friendly Vermin: A Survey of Feral Livestock in Australia Volume 21*, p.11.

③ Dale Graeme Nimmo, Kelly K. Miller, *Ecological and human dimensions of management of feral horse in Australia: a review*, *Wildlife Research*, Vol.34(2007), p.408.

④ Dale Graeme Nimmo, Kelly K. Miller, *Ecological and human dimensions of management of feral horse in Australia: a review*, p.408.

⑤ Dale Graeme Nimmo, Kelly K. Miller, *Ecological and human dimensions of management of feral horse in Australia: a review*, p.409.

⑥ 唐一尘:《澳科学家呼吁捕杀野马》,《中国科学网》2018年,11月14日,第3版。



(Riley)先生在市场上公开为印度买家招募一对14.5手宽<sup>①</sup>、脾气温顺、身型姣好的栗色、棕色或黑色骗马。同年12月,他又招聘马夫为中国买家送去三匹马<sup>②</sup>,虽没有史料记载马匹是否安全送达,但这是中澳历史上首次马匹交易,为中澳早期马匹商贸乃至中澳早期农业文明交流迈出了开创性的一步。1814-1860年间,澳大利亚海外马匹出口主要集中在印度、新西兰地区,但和中国也有些许往来。如在此期间,澳大利亚以90英镑的价格出口给中国三匹马。随后,澳大利亚马匹大量出口到印度、非洲、东南亚、太平洋等地,占据着海外市场的大半壁江山。其中1861-1930年间,中国以219495英镑的价格进口澳大利亚12532匹马,占澳大利亚出口亚洲马匹总量的20.2%<sup>③</sup>。其中,中国国内市场的马匹需求量一部分是由欧洲大国在华军事行动引发的,如1900年8月-1901年7月,俄国军舰为其在华部队运送4000匹战马,1907年俄国进一步补充新马,更换在华军马,增强在华军事势力<sup>④</sup>。

当然,随着中澳关系发展和全球化进程的发展,除了马匹,澳大利亚各种农牧产品也渐渐进入中国市场。我们相信随着“一带一路”倡议的推进,作为21世纪海上丝绸之路沿线的重要国家,中澳人民会在中澳农业交流和农牧产品交易中得利受益,互惠共赢。

现如今,马虽不再是人们日常生活所必不可缺的骑乘和驮运给养工具,也不再是骑兵部队的重要装备,但澳大利亚政府仍然对马保持了重金投入。马在澳大利亚外来家畜中的至高地位,不仅仅是因为它在早期农业及社会发展方面所起到的重要作用,马与澳洲人民建立起的深厚情感和社会纽带,也是同样重要的原因。

~~~~~  
(上接第84页)

在近代早期的卡斯蒂利亚,封建领主制仍然是农业生产关系的基本特征,其农业发展始终停留于15世纪的水平,18世纪基于农业生产关系的改革也最终以失败告终。而在加泰罗尼亚,农业发展却呈现一片繁荣景象。这一时期,农民租赁土地的新形式“一茬租赁法”出现,领主与农民之间在一定程度上建立了现代意义上的土地契约关系,农民在广泛占有土地使用权甚至所有权的同时,也开始从事纺纱、织布等原始工业,资本主义农业生产方式逐渐在加泰罗尼亚确立。

加泰罗尼亚源于自然地理、经济基础以及历史因素的独特性为其近代早期“一茬租赁法”的形成奠定了基础。“一茬租赁法”导致了加泰罗尼亚农业及其整体经济发展在整个西班牙优势地位的确立,这种优势地位一直持续至今,甚至成为当今西班牙加泰罗尼亚地区分离主义盛行的经济根源所在。

① 测量马的高度单位,一手之宽等于4英寸或10.16厘米。

② Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.41.

③ Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.366.

④ Malcolm J. Kennedy, *The Role and Significance of Bullocks and Horses in the Development of Eastern Australia in 1788 to 1900*, p.367.