

有船自廣州來

李慶新

從金甌沉船看十八世紀南海貿易

一艘船就是一個流動的海上社會，承載豐富的海洋社會生活資訊。海洋沉船上的每件器物，體現著相關國家或民族社會經濟生活片段，為歷史研究提供難得的實物標本。金甌沉船是十八世紀三十年代一艘從廣州啟航前往東南亞某地的商船，船上所載商貨以中國貨為多，這類洋船是中國海上貿易的主要運輸工具，也是華商在海上與西方商人競爭的重要手段。金甌沉船出水遺物十三萬件，本文循著沉船遺物透露出來的資訊，結合歷史文獻記載，考察十八世紀清朝廣州、鄭氏河仙政權的貿易及南中國海海上交往。

越南南端的金甌角又名歌毛角，原名東埔寨角，從東北亞、中國東南沿海南下入東南亞的海船，一般都要經過金甌半島海域。金甌半島南端海域，承接湄公河流出的泥沙，在東北風和海浪搬運下，向西南方移動而形成鳥椏形沙洲，因而金甌角海面又被

稱為爛泥尾，不利於航行。清人陳炯倫說：「東埔寨南面之海，一片盡屬爛泥，故名爛泥尾。」如果繼續往西南進入暹羅灣、馬來半島海域，需要經過大橫山、小橫山，「迂回外繞而途遠也」。(陳炯倫，《海國見聞錄·南洋記》) 這一海域海況比較複雜，海運

頻繁，因而也成為海難頻發區域。上世紀九十年代以來，越南在中南部海域多次進行沉船勘探與發掘，打撈了五艘沉船，年代從十五世紀到十八世紀，它們是：廣南省峴港附近的占婆島沉船(十五世紀)、巴地—頭頓省檳榔礁沉船(一六九〇)、金甌省海域沉

船(一七二三~一七三五)、建江省海域沉船(十五世紀)及平順省潘切沉船(十七世紀)，頗受國際學界關注。

(註一)一九七四年以來，泰國在暹羅灣海底考古發現遺址二十五處，其中有九艘是十四至十九世紀沉船。(註二)

金甌沉船處在越南南端金甌角南面，北緯07°41'12"、東經105°29'18"的海域，是一九九八年夏天越南漁民發現的，該年八月，一支由越南國家歷史博物館、胡志明市越南歷史博物館、平順省博物館、金甌省博物館的考古人員組成的考察組隨後進入沉船海域，進行探索與打撈，在水深三十六米處把沉船打撈出



金甌沉船的航程

來，經檢測，該沉船長二十四米，寬八米，船隻為肉托竹柏(Nygeria Wallichiana-prel)木質。根據船隻和貨品有很多火燒痕跡以及物品中木箱、銅鎖被損壞跡象分析，船沉原因可能是遭到海盜攻擊所致。多件瓷器底部印有「雍正年製」或「大清雍正年製」楷書字樣，可以確定是一艘在雍正年間(一七二三~一七三五)從中國廣州開出的商船，航行到金甌角南面海域時沉沒。(The Ca Mau Shipwreck 1723-1735)。而商船沉沒年代，正處在鄭政、鄭天賜統治河仙時期，金甌地區在鄭氏管轄之下，因而沉船的發現對探索十八世紀三十年代廣州、河仙貿易及南中國海海上交往都有重要價值。

沉船遺物反映十八世紀中國外銷瓷貿易

十六世紀中葉以後，中國對外關係與對外貿易主要對象由東南亞轉向歐美國家，進出口商品結構隨之發生變化。出口貨物主要有：絲綢、茶葉、瓷器，還有土布、糖、冰糖、麝



越南水下考古工作者正在清理金甌沉船出水器物



金甌沉船出水清朝雍正紀年瓷器 越南國家歷史博物館藏



金甌沉船出水各種款式的中國瓷器

「裴溪若深珍藏」、「若深珍藏」等字樣 (Nguyen Dinh Chien, *The Ca Mau Shipwreck 1723-1735*)，當為明清時期廣東佛山石灣、江西景德鎮民窯工場或商號銘款，是中國陶家專門為海外市场訂制生產的。(The Ca Mau Shipwreck 1723-1735)

金甌沉船出水的瓷器在裝飾紋樣上多為中國傳統題材，如山水人物、戲曲故事、傳統典故、歷史人物、漁耕勞作、揚帆遠航，以及吉祥圖、花鳥圖、瑞獸圖等。有一些紋樣「中西合璧」，主要是受西方工藝與風格影響，東南沿海地區的手工業生產及其產品注入了別緻的西方因素，使中國產品呈現出與傳統風格明顯反差的時代特徵。例如畫在瓷盤或器皿上主題有些為歐洲日常生活或具體事件，有些風景則以富有特色的建築為主題，均是向歐洲畫師學來的。一種以荷蘭風俗為主題——荷蘭人把這種風景叫「席凡寧根」(Schiedamschen, 荷蘭海邊度假勝地)畫，描繪了正在耕作的荷蘭人，遠處有村落，令人想起荷蘭的城鎮。這種瓷器在歐洲很流行，且

香、大黃、鬼桂子、薑黃、朱砂、樟腦、明礬、銅、水銀、鋅、鐵鍋等。進口商品，輸入最多的東南亞所產椰子、各種製造船隻、家具的貴重木材、糖、錫、海產、香料，以及象牙、玳瑁、大米、布、鉛等，還有日本的白銀、黃銅、海產等，歐美諸國輸入最多的是銀元、毛織品和棉花，此外有皮貨、香料、藥材、鴉片、玻璃器皿、玻璃鏡、自鳴鐘等。

金甌沉船是一艘從廣州啟航前往東南亞某地的商船，船上所載商貨自然以中國貨為多。沉船最終出水遺物十三萬件(包括民間非法打撈被追繳回來的器物)，有中國陶瓷、錢幣、銅錢、銅鎖、銅鎖、銅盤、銅盒)、石質印章、辟邪、硯臺等。

金甌沉船出水的中國瓷器數量最多，約六萬件，產自江西景德鎮窯、福建德化窯和廣東窯。器型有中式和歐式，包括盛用器、飲用器、文房用品、塑像玩具、陳設瓷等。品種有青花瓷、外醬釉內青花、青花紅紫、青花釉下三彩、素三彩、紫紅、綠釉刻劃填彩、白釉彩繪、醬釉白花、素胎白花、單色釉等。(註三)

中國瓷器外銷在漢以後不斷增



金甌沉船出水碗、「康熙通寶」銅錢、銅盆

多，唐宋時期瓷器成爲中國出口商品的大宗。上世紀九十年代以後在印尼海域發現的「黑石號」沉船、「印坦」沉船以及中國臺山海域發掘的「南海一號」宋代沉船，都裝載著大量中國外銷瓷，說明隨著中外貿易發展、生產技術提高，繁榮的海外貿易帶動中國瓷器大量進入國際市場，在湖南、浙江、廣東等地的產瓷區，已經出現來樣訂製、加工等生產方式，外銷瓷生產與國際市場緊密聯繫在一起，並不斷通過水陸交通網絡甚至進入河南、河北等北方腹地，不同程度改變著與海洋經濟相關的地域社會與部門結構。十五世紀以後，隨著世界性海洋貿易發展，葡萄牙、荷蘭等國商人來到中國，經常採取預付訂金、來樣加工、期貨貿易等方式，訂製採購瓷器等商貨，開展東西貿易，浙江、江西、福建、廣東等沿海地區成爲外銷瓷生產地和外銷集散地。

金甌沉船出水瓷器展示了當時中國東南沿海的外銷瓷從生產、運輸到銷售的外向型生產方式。有多件盤內或底部刻書「祖唐居」、「梁齊號」、



左：金甌沉船出水瓷器（1723-1735），右：日本「出島」瓷器（1700-1710） 左：引自The Ca Mau Shipwreck 1723-1735；右：引自Shirley Ganse甘雪麗，《中國外銷瓷》

金屬成品直接進入國際市場，或經過二次加工重鑄，用以製作其他器具、武器或農具；同時，金屬在海洋運輸中也是上佳的壓艙物，既是商品，更

從沉船看廣州、河仙與東南亞金屬交易

金屬原材料或金屬製品在古代東西方貿易商品結構中始終占有一席之地。經過市場渠道，有實用價值的

與日本出島的瓷盤圖案相似，只是畫中的建築、雲彩以及圍繞中心風景的邊飾有所變化。美國陶瓷專家甘雪麗（Shirley Ganse）指出，金甌沉船出水瓷器體現了東西方各國瓷器裝飾藝術的互相交融與互相影響。（註四）

這種情況在頭頓等沉船遺物也有發現，許多瓷器的形狀與圖案都比較適合歐洲客戶，多為封口型器皿，如芥末罐、茶壺、高身杯、大口酒杯、裝飾品和小型花瓶，反映了清代外銷瓷生產的多樣性與靈活性，中國工匠根據市場需求與生活習俗變遷，不斷調整生產設計與風格。那些專為歐洲製造的封口型器皿，裝飾與實用並重，多半為民間商人訂製，表明歐洲的飲食口味在變化，而且顯示中國陶匠願意根據訂單圖樣或模型來塑造新的形狀。（甘雪麗，《中國外銷瓷》）

是航海必需品。例如在一九九七年發現的印坦沉船中，就發現有數量巨大的銅塊、錫塊，共有上百個，規格一致，估計各有兩噸。（註五）在泰國暹羅灣發現的十六世紀「擱淺一號」沉船遺物中，也有大量的鉛。（黎道剛，《泰國古代史地叢考》）「南海一號」南宋沉船上，發現了為數不少的鐵器（鐵鍋、鐵鋤）沉積物（註六），「南澳一號」沉船，已經出水為數不少的圓形大銅餅。

由於金屬原材料或製成品質地堅密，具有較強耐侵蝕性，即使發生海難，隨船沉入海中，仍不易銷蝕壞朽，因而在沉船考古中，除了陶瓷外，金屬製品如錢幣、銅塊、錠錠、鐵鍋、銃砲等均頗為常見。

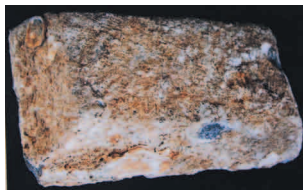
金甌沉船所處的年代是鄭氏河仙政權的「黃金時代」，東西方文獻稱為「港口」（Can Cao, Cancau, Ponthiamas, Po-Tainat）或「港口國」。（註七）河仙是十八世紀東亞海洋貿易的國際都會，通過湄公河及其支流、境內的運河與海上交通相連接，大力發展國際性跨境水路、海路運輸，河仙地區商



金甌沉船出水「裴溪若深珍藏」、「若深珍藏」、「相唐居」、「梁齊號」等題字瓷器

業貿易網路覆蓋了湄公河三角洲的巴薩河流域、柬埔寨內陸地區、馬來半島的東部沿海地帶、廖內—林加群島以及巴鄰邦—邦加地區，與中國、日本等國也有相當頻繁的海上往來。（註八）

金屬交易是河仙貿易的大宗，該地區是錫的重要供應地和中轉港，但河仙並不產錫。河仙出口的錫，主要由海外市場，如巴鄰邦、邦加等轉販而來。邦加地區大部分錫礦銷往巴達維亞，但是有相當一部分錫礦在得到巴領旁素旦的默許後運往河仙，或者被邦加的華人走私運到河仙，最後銷往中國廣州。邦加錫礦的開採熱為河仙錫貿易提供了重要的資源保證。一七五八至一七七四年廣州從東南亞港口進口的錫有七九三三五擔，其中河仙進口二四六八八擔，占總量的百分之三十強，數量僅次於巴領旁（四七四六八擔）。在十八世紀中期，河仙與中國的貿易集中在廣東，輸物品主要有稻米、錫、藤條、西米、各種塗料等。河仙每年往來於廣州與東南亞的三十艘左右的帆船中，有百分之八十五至九十是廣州駛往河仙與交



金甌沉船出水的鋅錠

趾支那（廣南會安）的。七十年代，巨量的錫源源不斷從河仙運往廣州，以至於關於河仙船到來的消息也會引起廣州錫價的下跌。（李塔娜、范岱克，〈十八世紀的東南亞水域：新資料與新觀點〉）

金甌沉船上發現有三八六塊鋅條，每塊重十五至十八公斤，總重量約五·七至七噸，說明鋅也是廣州出口金屬品。清代銅、鉛、鋅等金屬材料是禁止出口的，但在金甌沉船出現如此巨量的禁運商貨，說明十八世紀清朝貿易禁令無法堵住大量的金屬走私。金甌沉船的鋅條在沒有來得及進入東南亞金屬交易市場之前就沉入河仙海底，但是它從被販運出海起，已經匯入了大規模的國際性金屬交易物流之中。

「皇商」。行商有秉命封艙、停市、約束外人等行政權；外人一切陳請要求，由行商轉呈；外國人不得與其他中國商人交易。金甌沉船打撈出四枚



金甌沉船出水印章、封泥

金甌沉船所蘊藏的歷史資訊

在以實物為主體的海洋沉船考古，每一件器物實際上都體現著相關國家或民族社會經濟生活片段，為歷史研究提供難得的實物標本。一艘船就是一個流動的海上社會，承載著豐富的歷史資訊和非同尋常的學術價值。循著標本透露出來的資訊，結合歷史文獻記載，可以追尋到更多歷史事實。

「廣船」是清代主要的海船船型，稱為「洋船」。一般為尖底，船頭兩側各刻畫一大眼睛，俗稱「大眼雞」。船中部有一大桅杆，懸掛大帆；船頭有一小桅杆，懸掛小帆。船艙兩側開方窗，船尾有多間艙房。一九七一年，廣東澄海縣東裏南洲出土一艘清代海船，殘長三十九米，殘寬十三米，船上有五層艙房。船板用泰國楠木為材料，使用銅釘拼製。一九七二年，在澄海縣東裏和洲又出土一艘雙桅海船殘骸，殘長二十八米，舷板上有「廣東省潮州府鎮口字雙桅一百四十五號蔡萬利商船」等字。（註九）

金甌沉船長二十四米，寬八米，石質印章，其中一方文字為「潘廷采印」，另有兩方為「□潘」，還有一方為「孫疇」，此外有赤褐色陶封泥一塊。很可能，沉船的主人是中國人，

- 註釋
1. Nguyen Dinh Chien (阮庭戰), *The Ca Mau Shipwreck 1723-1735*, Ha Noi, 2002, pp.14, 91.
 2. 黎道剛, 《泰國古代史地叢考》, 北京: 中華書局, 1999, 頁一六八。
 3. Nguyen Dinh Chien (阮庭戰), *Pham Quoc Quan, Ceramics on Five Shipwrecks off the coast off Viet Nam*, National Museum of Vietnamese History, Ha Noi, 2008, pp.48-49. 阮庭戰著, 容長勝、鍾坤譯, 《越南海域沉船出水的中國古陶瓷》, 中國古陶瓷學會編, 《中國古陶瓷研究》第十四輯, 紫禁城出版社, 2008, 頁六〇—八三; 中國廣西壯族自治區博物館、中國廣西文物考古研究所、越南國家歷史博物館編, 《海上絲綢之路遺珍—越南出水陶瓷》, 北京: 科學出版社, 2009, 頁XXX, 九二, 所列金甌沉船出水瓷器的產地則沒有提及福建德化窯。
 4. 阮庭戰, 《越南海域沉船出水的中國古陶瓷》, 同註三; 甘雪麗 (Shirley Ganse) 著, 張關林譯, 《中國外銷瓷》, 上海: 東方出版中心, 2008年, 頁一四—一五。
 5. 杜希德 (Denis Twitchett), 思賢 (Janice Stargardt), 《沉船遺寶: 一

屬於一般的海船。然而，就是此類普通的洋船，擔負著中國海上貿易的主要運輸工具，也是華商在海上與西方商人競爭的重要手段。研究顯示，十八世紀五十年代，經常出入廣州的帆船少則有二十七隻，多則達三十七隻。廣州的船主把艙位租借給那些有興趣從事東南亞貿易的外國人，經常來往於東南亞各個港口，包括巴達維亞、交趾支那、東埔寨、暹羅、帕西克、求江、港口（河仙）、巴鄰邦和馬尼拉。它們的貿易量幾乎占廣州貿易總量的百分之三十，當時只有英國貿易接近這一比例。大多數帆船至少有一部分資金是由外國人提供的，並且有許多外國人涉足了這一資本市場，行商也涉足其中。（註十）所以，帆船貿易在廣州貿易中占有重要地位，其在東西方海洋貿易中的作用自然不能低估。

明清時期的海外貿易中，由傳統的牙行演變而來的行商扮演著重要的角色。明代「三十六行」和清代十三行代表朝廷管理海路貿易和邦交，具有半官方性質，因而西方人稱他們為「與當時廣州潘氏行商（達豐行）有關係，是潘家出海貿易的商船，也可能是西方商人雇傭了潘家的商船，從而為研究行商經營貿易提供新的實例。」

作者為廣東省社會科學院歷史研究所研究員

- 艘十世紀沉船上的中國銀錠》，《唐研究》第十卷，北京：北京大學出版社，2004，頁三三—四三。
6. 《南海一號—打撈紀實》，北京：《人民畫報》，二〇〇八年增刊，頁八八。
 7. 李慶新, 《鄭玖、鄭天賜與河仙政權（港口國）》，《海洋史研究》第一輯，社會科學出版社，2010，頁一〇—一六。
 8. 李塔娜 (Li Tana)、范岱克 (Paul A. Van Dyke), 《十八世紀的東南亞水域：新資料與新觀點》，《亞太研究論叢》第三輯，北京：北京大學出版社，2006，頁一九〇—一九九。
 9. 邱立誠、楊式挺, 《從文物考古資料探索潮汕地區的古代海上絲綢之路》，《潮學研究》第二冊，汕頭：汕頭大學出版社，一九九四。
 10. 范岱克 (Paul A. Van Dyke) 著, 丁峻譯, 《從荷蘭和瑞典的檔案看十八世紀五十年代至七十年代的廣州帆船貿易》，《廣東社會科學》，二〇〇二年第四期。
- 圖版出處
Nguyen Dinh Chien (阮庭戰), *The Ca Mau Shipwreck 1723-1735*, Ha Noi, 2002.