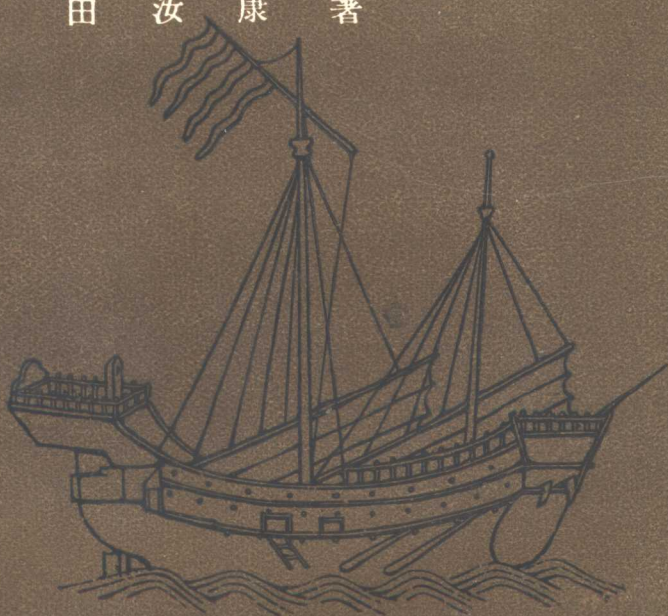




17—19世纪中叶 中国帆船在东南亚

田 汝 康 著



17—19 世紀 中 叶
中國帆船在東南亞洲

田 汝 康 著

上 海 人 民 出 版 社

17—19 世紀中叶
中國帆船在東南亞洲
田 汝 康 著

*

上海人民出版社出版
(上海福州路54號)
上海市書刊出版業營業許可證出001號
上海新華印刷廠印刷 新華書店上海發行所發行

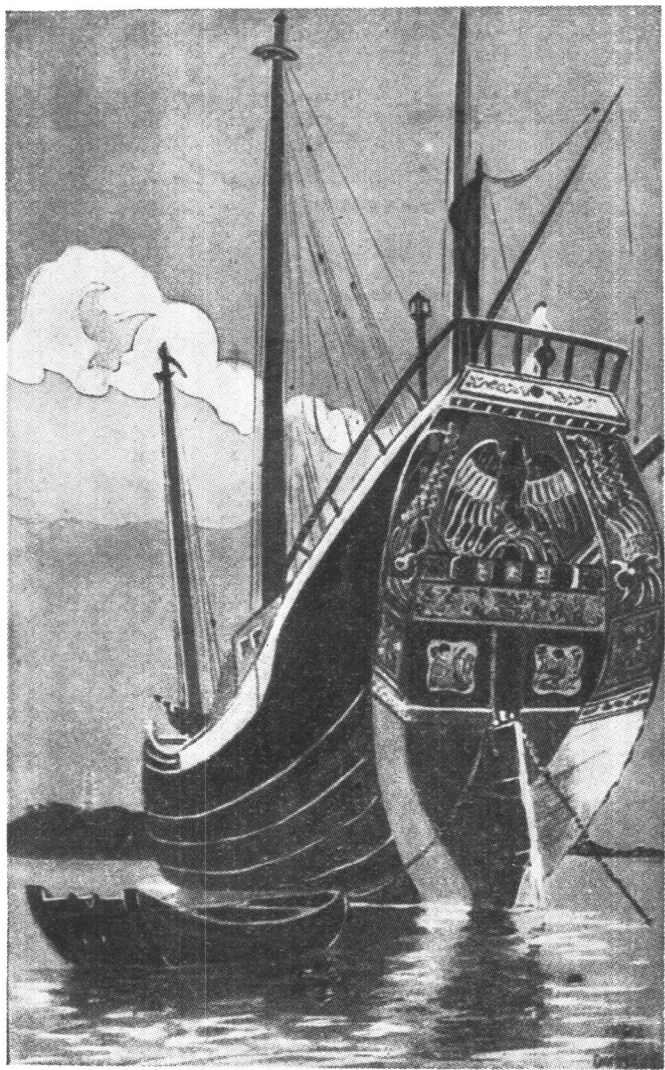
*

開本 787×1092 公厘 1/32 印張 1 9/16 插頁 1 字數 28,000
1957年2月第1版
1957年2月第1次印刷
印數 1—5,000

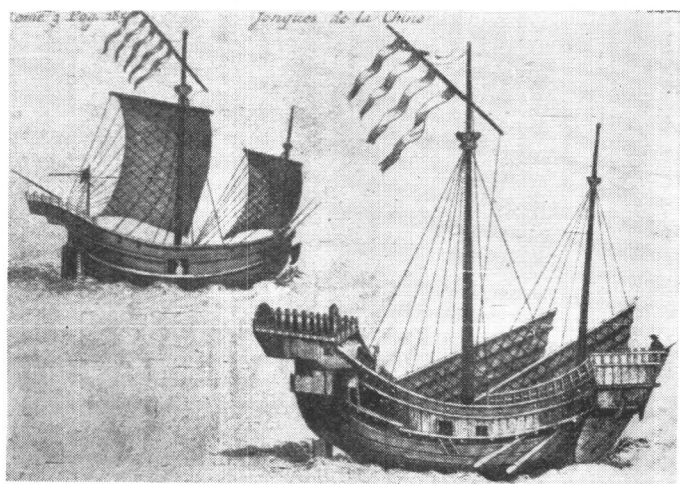
統一書號：11074·91

定 價：(9) 0.20 元

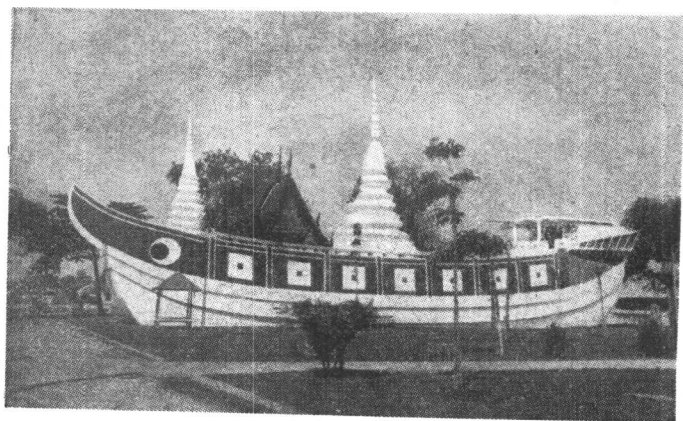
封面設計：任 意



福州帆船



十七世紀的中國帆船



泰國岩尼瓦寺的中國帆船模型

目 錄

一	古代的中國帆船·····	2
二	十七世紀中國帆船在東南亞洲的活動·····	6
三	被封建政權所束縛的中國帆船業·····	16
四	華僑在暹羅航運上所作的貢獻·····	22
五	中國帆船業發展停滯的原因·····	27
六	十九世紀二十年代前后的中國帆船·····	33
七	五口通商與中國帆船·····	38
八	結 語·····	44

印度尼西亞總理沙斯特羅阿米佐約在訪問中國時，曾屢次提及古代中國帆船在增進東南亞洲各國間友好關係所作的貢獻。他指出：“自從中國具有冒險精神的遠洋航船第一次開通了兩國間的航路以來，中國和印度尼西亞的人民，就一直是友好的鄰邦。”“中國的航船不僅帶來了貨物，隨之而來的還有許多中國商人、工人、手工業者。”“雖然過去我們彼此的了解主要是由於商務關係，而差不多在同時，從這個古老的國家却發出它文化的影響，這種影響對於亞洲的許多文明，曾有过美好的作用。”“直到現在，我們許多的島嶼上還保留着這些中國文化的精華。”① 沙斯特羅阿米佐約總理這樣的談話，是有具體的歷史事實作為根據的，所以，談到過去亞洲各國間文化及貿易的交流問題，中國帆船所曾作過的貢獻是決不能忽略的。

① 1955年5月27日及6月8日人民日報。

一 古代的中國帆船

中國帆船不僅向為東南亞洲各國人民所熟知，而且在歐洲的一般文獻、字典、辭書中，已經成為一個專門名詞。^① 中國帆船在構造上是具有它的特点的。一般是：平底、方頭、高尾和四角帆。^② 古代中國帆船在製造技術上是極先進的。中國帆船很早便應用在平底船兩側加設“船傍板”（又稱“闌水板”或“拖水板”）的方法，使船只在迎風的情況下也仍能借風力揚帆行駛。而荷、英近海交通船隻採用這種方法，却落後於中國好幾世紀。^③ 像中國帆船那樣側舷彎曲、橫梁寬大，省出甲板多留艙位的設計方法，一般稱之為“角樓式原則”（Turret principle）。這樣的設計原則直到 1892 年始正式出現在歐洲

① 廈門語讀船為 Chun，由於帆船海員多系閩廣兩省人民，因之馬來語稱中國帆船為 djong（見 Yule and Burnell: Hobson-Jobson, 1903 年, Junk 各條）。以後孳乳而成英文的 Junk，法文的 jonque（或古法文的 joncque），葡萄牙文和西班牙文的 junco，荷蘭文的 jonk，德文的 dszhonke，意大利文的 giunco。

② 大英百科全書，第 14 版，第 13 卷，第 186 頁。

③ 鄧耐利（I. A. Donnelly）：中國帆船（Chinese Junks and other native Craft），1924 年，第 5 頁。

船上，①而中國華北各地早此几百年前，已能利用这样的原則建造三四百噸的五桅帆船。②

过去歷史学家对中國帆船开始航行東南亞洲的問題，虽曾有过很大的爭論。不过，晚近的学者确一致承認，中國帆船远航東南亞洲各國，甚而超越印度洋远达紅海地区的時間，最迟应在五世紀前后。③由此以后直到十五世紀前后，大鯨④的中國帆船不断地出現在印度洋上，中國帆船的圖型曾被雕刻在阿旃陀壁画上。⑤由于“設計优良，配备齐全，船身巨大，能經風浪”⑥的緣故，中國帆船成为印度洋上优良的航行工具。依照古籍的記載，远在七世紀以前，阿拉伯、印度等國家的商人便和中國帆船有頻繁的接触。⑦七世紀以后，因为中國帆船

① 大英百科全書，第14版，第20卷，第515頁。

② 鄧耐利：中國帆船，1924年，第5頁。

③ 賀諾爾（James Hornell）：印度船舶考（The Origin and Ethnological Significance of Indian Boat Design），載亞洲文會孟加拉分会叢刊（Memoirs of the Asiatic Society of Bengal），1920年，第7卷，第206頁。

④ 粵語謂群船为“鯨”（見同治朝番禺縣志，卷6，風俗条）。普通謂鯨为巨舶者，誤也。

⑤ 托尔（C.Torr）：古代船舶（Ancient Ships），1894年，第25頁。

⑥ 賀諾爾：印度船舶考，第204頁。

⑦ 玉尔（Henry Yule）：古代中國聞見錄（Cathay and the way thither），1915年，第1卷，第83頁。

的建造有更進一步的發展，因而阿拉伯東來貿易商人返國時，常乘中國帆船至南印度，然後再換阿拉伯小船返國。^①到十一、十二世紀時，中國帆船已進而發展為巨大海舶，裝載乘客可達千人以上，當時中國造船業的進步是為眾所稱譽的。^②

在十七世紀的時候，中國帆船在設計和製造上仍然是很先進的。1605年西班牙駐菲列賓總督為了遠征干那底，曾建造了大批中國帆船式的船隻，據稱這些船隻“在槳帆上都很好，在現有設計用槳帆的船隻中，沒有什麼船會有這樣大的載重量來裝運糧食”^③。在歐洲船舶製造史上，直到1850年葡萄牙人所建造的一千五百噸至二千噸夾板船，仍被認為是很大的船隻；^④而中國帆船的製造，却早在十二世紀便已達到這

① 比叶 (Orley Beyer): 中國與馬來間的最早關係 (Early Chinese Relations with Malay land), 載亞細亞雜誌 (Asia), 第21卷, 第11期, 第24頁。

② 詳情見奧地利遊記 (古代中國聞見錄, 第2卷, 第131頁); 馬可波羅遊記 (馮承鈞譯, 第157章); 依賓巴都他遊記 (古代中國聞見錄, 第4卷, 第25—29頁); 愛德利奚地理 (張星烺: 中西交通史料匯編, 第3冊, 第173頁); 宣和奉使高麗圖經, 第34卷, 客舟條; 嶺外代答, 第6卷各條; 以及陳祖堯譯: 蒲壽庚考, 第2章, 注第29—32。

③ 亞古納上菲力浦第三書 (Acuña to Felipe III, 1605), 載菲島史料 (The Philippine islands 1493—1893, edit. by E. Blair and J. A. Robertson, 1903), 第14卷, 第57頁。

④ 參看大英百科全書, 第14版, 第20卷, 第545頁。

样的噸位。① 1537 年（嘉靖十六年），陈侃使琉球所乘官船，長至十五丈，闊达二丈六尺，深一丈三尺，全船分二十三艙，前后坚以五掩，大桅長七丈二尺，周圍六尺五寸，备有水櫃四十支，② 据估計其載重量亦应在千噸左右。

根据印度歷史学家的研究，約自 1424 年前后，中國帆船与印度間的連系便中断，③ 由于什么原因，則尙待查考。从此以后，中國帆船航行的范围，便集中在印度洋以东的亞洲海面上。在十六及十七世紀时代，中國工商業曾獲得空前的發展，相应地國外貿易也有一定的增長。因而在此时期內，中國帆船在東南亞洲航运上的地位，也更有增進。

① 鄭和下“西洋”所乘坐船舶，其長“四十四丈，廣十八丈”。若記載無誤，則其橫梁已經同今日世界最大郵船瑪麗皇后号相等，只是長度僅及其一半而已（見烏斯特〔G. R. G. Worcester〕：揚子江船舶〔The Junks and Sampans of the Yangtze〕，1948 年，第 2 卷，第 347 頁附注）。

② 陈侃：使琉球錄。

③ 賀諾尔：印度船舶考，第 204 頁。

二 十七世紀中國帆船在東南亞洲的活動

早在 1511 年，當葡萄牙侵略先鋒阿尔·博格斯格佔馬六甲的時候，港灣內即停泊有六艘巨大的中國帆船。阿尔·博格斯格曾請托中國帆船代載運他的特使 Duarte Fernandez 到暹羅去。^①稍後在 1525—1526 年，當西班牙所派遣的羅薩探險隊途經菲列賓的時候，便已探悉中國帆船每年到菲列賓貿易已成慣例。^②不過要在稍後一些年代，我們才可以看得出中國帆船在亞洲各地所起的作用，以及亞洲各地人民為什麼歡迎中國帆船前往貿易的原因。

在 1587 年（萬曆十五年）前後，中國帆船駛往馬尼拉進行貿易的，已年達三十多只，所載運的不僅有一般西班牙人所喜

① 弗比西立 (Z. Volpicelli)：葡萄牙人早年的貿易 (Early Portuguese Commerce and Settlements in China)，載亞洲文會上海分會會刊 (Journal of the Royal Asiatic Society)，第 27 卷，1892—1893 年，第 38 頁。

② 羅薩探險隊 (Expedition of Garcia de Loaisa)，菲島史料，第 2 卷，第 55 頁；參看甘底斯 (T. Candish)：1588 年 2 月 14 日航海日志；赫里斯 (John Harris)：航程總匯 (Navigantium atque Itinerarium Bibliotheca)，1705 年，第 1 卷，第 27 頁。

好的絲綢等物，同時還有當地居民生產所亟需的牛馬等牲畜。中國帆船交易的公道，曾使得當時的西班牙總督感到詫異。他認為：“他們賣得這樣便宜，以致於我們只好作這樣的想法，要不是他們國家里生產這些東西不需要勞力，那便是弄到這些東西不要本錢。”①又在1600年，當荷蘭第一個環行世界的航海家范魯特初次經過加里曼丹時，也同樣發現荷蘭紡織品在加里曼丹成為滯貨，原因是當地盛銷中國帆船載運去的中國紡織品。②

中國帆船在東南亞洲之受歡迎，還不僅由於出售載運貨物價格的低廉，另外更由於在當時亞洲海面上，這是唯一的定時航運工具。根據和伯特的描述，十五和十六世紀之間，甚而也不例外的受到在爪哇、萬丹的荷、英各國商人的歡迎。那時候，萬丹僅生產少數谷米、胡椒和木棉，另外並無其他生產品，而這些少量生產品又全靠中國帆船來收購。每年一月間，當蘇門答臘、加里曼丹、馬六甲等地大批中國帆船到達時，不僅當地的生產品可以得到交換，甚至英、荷等國商人也借此以胡椒來換取一切生活必需的供應品。③當時華僑與祖國間的連系，也完全依靠自己的帆船。1605年（萬曆三十三年），即有十八只帆船載運華僑五千五百人赴菲列賓，平均每船載運三百人。④1606年（萬曆三十四年），又有帆船二十五只抵菲，載運華僑六千五百三十三人，每船多者載運四百九十二人，少者七十七人。⑤1625年（天啓五年），一只帆船駛抵巴達維亞，內載商人四十人，水手等八十人，其他乘客三百六十人，合計共四百八十人。⑥

甚而在十七世紀开始的年代里，中國帆船的活動還限制了英、荷兩國在亞洲各地的掠奪行為。以印度尼西亞來說，因為各島與中國帆船間的交易有極悠久的歷史，所以在交易時都以中國帆船所帶去的鉛錢作為媒介。^⑦由於這樣的緣故，所以當“我舟（中國帆船）到時，各州府未〔來〕到商人，但將本貨

-
- ① 弗拉上菲力浦書 (Vera to Felipe), 菲島史料, 第6卷, 第302頁。關於15、16世紀明代的海外貿易政策, 可參考小叶田淳: 明代漳泉人的海外通商發展, 載東亞論叢, 第4輯, 第123—179頁。
- ② 范魯特 (Oliver Van Noort): 航行志, 引自赫里斯: 航程總匯, 第1卷, 第35頁。
- ③ 和伯特 (Sir Thomas Herbert): 非亞洲旅行記 (Some Years Travels into Africa and Asia the Great), 1677年, 第3版, 第264頁。
- ④ 對中國關係文件 (Relation with China, 1605), 菲島史料, 第14卷, 第51頁。
- ⑤ 華僑在菲列賓 (Chinese immigration in the Philippines), 菲島史料, 第14卷, 第189—191頁。
- ⑥ 弗莫恩 (J. Th. Vermeulen): 巴達維亞華僑與1740年紛亂 (De Chineezzen in Batavia en den Troebelen Van 1740), 1938年, 第11頁。
- ⑦ 孟德斯祿東印度游記 (The Voyages and Travels of Mr. John Albert de Mandelslo into the East Indies in the years 1638, 1639 and 1640), 載赫里斯: 航程總匯, 第2卷, 第141頁。

[向中國帆船]兌換銀錢、鉛錢。迨他國貨到，然後以銀、鉛錢轉買[其他國家]貨物。華船開駕有早晚者，以延待他國故也”。①因為中國帆船每次載運這種鉛錢很有限，遠不足以供應當地貿易交換的需要，所以一般英、荷商船便竭力想借此來進行剝削。

依照當地的習慣，使用鉛錢“以一千為一貫”(Peku)，“十貫為一包”(Laxsau)。至於鉛錢與銀錢間的兌換，則一切視當地市場對這種鉛錢的需要而定。在中國帆船剛載來大批鉛錢時，鉛錢充溢，需要不高，因而鉛錢對銀錢的需要逐漸增加時，則折換率便很高。英、荷商船探悉這種情況後便借此進行剝削。所用的方式是“當中國帆船要離開時，可以用一個西班牙古銀幣買進三十四到三十五貫鉛錢，而不到一年的時間，等當地人民再以銀幣來兌換鉛錢時，則每元銀幣僅換得鉛錢二十到二十四貫”。據稱“其間的利潤很大；但遭火燒的危險也很大”。②

中國帆船每年的定期出現，常遏止了英、荷商船貪婪的剝削行為。其詳細情形可從英國船長密德頓的敘述中看出來，他在自己的航海日志中這樣說：

“[1604年]4月22日從中國來了一艘巨大的帆船。這只船來得這樣晚，我們還認為它已經被漂走；因為它們向例是二、三月間到達的。它這一來，鉛錢的折換率年內將要很低，這對於我們售出貨物是一個很大的打擊；因為當鉛錢低而銀錢高的時候，我們便不能像第一次來這兒那樣地半價拋出銀錢。而且，今年中國人盡一切可能從國內帶來了他們所需要的銀錢；既然這樣，我們勢必只好采

取賒賣的办法，否則必然錯過今年銷售的季節。胡椒被荷蘭全部搜括光，我們什麼也沒有搞到手，而價格差一點，當地人也決不願脫手。並且，我們的貨物開始發霉了，許多東西已經褪色；因為這兒的倉房是這樣的濕熱，儘管費盡多大的力氣來抖曬，但均不成功。’③

不過在十七世紀初年的時候，英、荷兩國所謂的商船，是不屑於進行正當的貿易交換的，貿易僅是個幌子，主要的活動還是從事於海上的搶劫。因為在封建政權控制下的中國帆船，是僅有“輕微的防衛的，一只帆船上的小艇都可以毫無困難地

① 東西洋考，第3卷，下港條。在明代海禁政策的束縛之下，帆船要載運大量銀兩出口是有困難的，至於如鑄造這種鉛錢的情形亦不得而知。根據記載，最初中國帆船所帶銀兩甚少，後因與外國商船競爭始多帶銀兩。

② 1605—1609東印度萬丹等地見聞錄 (Occurrences at Bantans and other Parts of the East Indies from Oct. 1605 till Oct. 1609 with an account of the Marts and Commodities of those Parts)，載查頓 (E. Charton)：航程總匯 (New General Collection of Voyages and Travels)，1744年，第1卷，第503頁。

所謂“遭火燒的危險”有雙關的意義。一方面是謂重利盤剝將遭天罰，另一方面是由于當地居民對侵略者的剝削行為極其憤恨，因而常有焚毀侵略者倉庫的舉動。

③ 密德頓爵士航行記 (The Voyages of Sir. Henry Middleton to the Moluccas 1604—1606)，1943年新版，第111—112頁。

对“它進行搶劫”^①。所以英、荷等國商船，是決不與中國帆船在貿易上作競爭的，他們所盤算的是如何在海面上搶劫中國帆船。^②所有當時著名的英、荷航海家，幾乎沒有一個不曾搶劫過中國帆船。1600年，頭一個環行世界的荷蘭航海家范魯特，便搶劫過一只開往馬尼拉的中國航船。^③英國的米奇本爵士在1605年第二次航行時，也曾搶劫過中國帆船，而且專選擇載有絲綢的船隻；因為當時帆船載重有限，沉重的白銀還不放在眼下。^④在荷蘭東印度公司成立后的最初二十年內，公司董事會為了挫折中國帆船在東南亞商業上的優勢，曾不惜三番兩次地訓令公司總督應用武力來加以阻止，只是公司總督有所顧慮不敢付諸實行。^⑤

在東面海洋上，日本一向也是中國帆船前往貿易的國家。^⑥十七世紀初葉，當荷蘭侵略勢力開始伸入日本的時候，

-
- ① 沙烈船長日志 (Observation by Capt. John Saris)，載赫里斯：航程總匯，第1卷，第134頁。
 - ② 羅披茲記叙 (Relation of Lopez 1610)，菲島史料，第18卷，第122頁。
 - ③ 范魯特：航行志，見赫里斯航程總匯，第1卷，第7頁。
 - ④ 米奇本爵士 丹丹航行志 (The Voyages of Sir Edward Michilburne to Bantam in 1604)，載赫里斯：航程總匯，第1卷，第113頁。
 - ⑤ 弗勒凱 (B. H. Vlekke)：千島之國 (Nasantara)，1944年，第115頁。
 - ⑥ 參考木宮泰彥：日支交通史；辻善之助：海外交通史話。