

奧斯坦德公司對華貿易初探*

江滢河

[提要] 18世紀初，隨著政治局勢平穩，中國東南沿海對外貿易重新進入正軌，但澳門並沒有恢復昔日的繁榮，反而失去中西貿易中心的地位，歐洲諸國紛紛以廣州為中心開展對華貿易，逐漸形成了在中西貿易史上重要的“廣州貿易體制”。以南部尼德蘭奧斯坦德為中心成立的“皇家特許奧斯坦德貿易公司”獲得哈布斯堡王朝授予的貿易特許狀，於1722年開始對華貿易，並通過茶葉貿易繁榮一時，成為英、荷等國的重要競爭對手。1732年，哈布斯堡王朝為了政治利益解散奧斯坦德公司，使之成為歐洲最短命的東印度貿易公司。奧斯坦德公司對華貿易的興衰歷程，既反映了18世紀初歐洲勢力海洋霸權的激烈爭奪，又呈現出廣州貿易體制形成初期的歷史面貌。

[關鍵詞] 奧斯坦德公司 廣州貿易體制 澳門

[中圖分類號] K249 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2013) 04 - 0031 - 12

近17世紀末18世紀初，世界貿易局勢發生了重大變化，英國海上殖民勢力已經遠遠超過了葡萄牙和荷蘭，成為東方水域首屈一指的海上霸權。繁榮了一個多世紀的香料貿易逐漸失去其重要性，茶葉貿易取而代之，對華貿易成為歐亞貿易的主體。在時勢巨變中，歐洲諸海上強國一方面紛紛打著海洋自由的旗號擴張勢力，組織貿易壟斷公司開展對華貿易，另一方面則不遺餘力地打擊其他商業勢力，力圖保持自身優勢。隨著滿清局勢的穩定，清政府在沿海設立海關，對外貿易逐漸進入正軌。由於澳葡阻撓，澳門失去了中西貿易中心的地位，隨著其他西洋船舶在廣州開展季節性的對華貿易，到18世紀中葉滿清政府確立了以廣州為中心的貿易體制。

1722年12月，神聖羅馬帝國哈布斯堡王朝查理六世（Charles VI）頒發貿易特許狀，授予以南部尼德蘭奧斯坦德為中心成立的“皇家特許奧斯坦德貿易公司”（Ostend General India Company, 簡稱GIC, 又稱奧斯坦德公司）壟斷該國東方貿易30年。十年後奧斯坦德公司解散，成為歐洲政治與外交鬥爭的犧牲品，是歐洲歷史上最短命的亞洲貿易公司。曇花一現的奧斯坦德公司的歷史，深刻體現出18世紀全球貿易的發展變局，它的興衰和經驗也為後起的歐洲貿易勢力提供了借鑒和資源，其歷史內容值得追溯。

* 本文係“教育部人文社會科學研究項目基金”資助項目“清代廣州洋船志”（項目號09YJA770063）的階段性成果。

一、奧斯坦德公司的興衰

近代以來，歐洲南部尼德蘭諸地以工商業發達著稱。大航海時代，此地工商業發展需要向海外尋求更大市場。1714年西班牙王位繼承戰之後，西屬尼德蘭轉到哈布斯堡王朝治下，神聖羅馬帝國終於“獲得了向海洋推進的絕佳機會”。^①同年哈布斯堡王朝授權給安特衛普、根特和奧斯坦德等地商人前往東印度貿易的特許權。商人們集資成立了東印度貿易公司，於1715年派出了兩艘商船前往亞洲，獲利巨大，這激發了商人遠航的熱情，也吸引了不少英國私商前來參與其中。1718年公司從英國租用了船隻“奧根親王號”（Prinz Eugen）前往廣州，這是第一艘在廣州停靠並懸掛雙頭鷹旗幟的商船。該船愛爾蘭籍船長托賓（James Tobin）還向粵海關監督轉交了查理六世給中國皇帝的親筆信，請求中國皇帝頒佈諭旨保護哈布斯堡皇帝名下的船隻和臣民的安全。^②之後，來自英、荷、法等國的商人和銀行家組成不同的財團，從奧斯坦德派遣船舶前往遠東貿易。據統計1718-1721年之間，至少有15艘商船離開奧斯坦德前往東方，其中1721年的6艘中有3艘前往中國，盈利狀況非常可觀。^③

1722年12月查理六世接受派駐奧屬尼德蘭總督奧根（Eugen v. Savogen）親王的建議，由安特衛普和根特等地商人，在奧斯坦德組成“皇家特許奧斯坦德貿易公司”（GIC），授予公司三十年東方貿易的壟斷權，此期間好望角兩側，包括東、西印度和非洲沿岸在內的一切商業活動都由公司壟斷，規定所有進出口商品只能在奧斯坦德和布魯日兩地交易。奧斯坦德位於南部尼德蘭，政治上與西班牙聯繫密切，與西屬美洲殖民地有著便利的商業聯繫，此地被英、荷、法等包圍，經由英吉利海峽和北海海域可與歐洲其他地區聯繫，地理位置和貿易條件非常優越，很多歐洲商業機構均在此設立基地，使之成為了歐洲大陸經濟的核心地帶和資本主義商業中心。1661年敦克爾克成為法國屬地之後，奧斯坦德就成了南部尼德蘭唯一出海口。

該公司總註冊資本有6百萬盾，共6000股，每股1000盾，1723年8月11日公司公開發行股票，兩天之內發行的5500股被搶購一空，股東主要來自南部尼德蘭諸城市，還有一些來自英國的銀行家和商人。剩餘500股專門留給了政府官員，其中奧根親王買下60股。股價四天后飆漲了12%，兩年後股價更是大幅攀升，幾乎達到發行時的兩倍。^④這些情況表明奧斯坦德公司也體現出國家權力與資本共生的特點，國家賦予了公司一定的權利，公司則以國家債權人的身份與政府機構緊密結合。皇帝賦予公司在海外領地與君主簽訂貿易合同的權利，簽約內容事後應呈報皇帝。公司享有在印度獲得殖民地和港口的權利，並有權向殖民地徵稅及收受各種貢品，但不得損害皇帝對殖民地的主權，不允許公司任意出售殖民地或將之交換其他不動產等行為。^⑤作為享有壟斷權的回報，公司有義務每年向皇帝上繳6%的收益，並向皇帝及其後任奉獻一座頭戴金皇冠的獅子以為敬禮。^⑥不過，奧斯坦德公司與英國東印度公司等分屬兩種不同類型的企業，即“西歐型”和“德-奧型”，^⑦根本差異在於商業精神，英國東印度公司是財政主義的，國家提供貿易優惠是為了獲得徵稅權，奧斯坦德公司是官僚主義的，國家行政權力的指導和干預非常明顯，掌握領導權，號召有產者購買股票，幫助公司募集資本，制定明確規則。此外為了彌補本身資金的不足，公司允許外國人參股，不過外國人沒有股東大會的投票權。這是與英、荷等國的東印度公司不同的地方，這些公司壟斷本國的亞洲貿易，公司之外的本國商人無法染指，更不用說外國人了。奧斯坦德公司初期，外國資金則是非常重要的補充。這種做法在一定程度上模糊了奧斯坦德公司資本的民族國家特色，凸顯其國際性貿易公司的特點，也顯示出該公司在海貿傳統和航海經驗方面的先天不足。正是這種資金來源多樣化，參股人員背景複雜的情況，有時為他國干涉提供了口

實，在大國霸權和貿易壟斷的時代加劇了奧斯坦德公司與英、荷等國的貿易摩擦和人事糾紛。

18世紀初歐洲主要國家都不同程度地捲進了西班牙王位繼承戰，戰爭結束後簽訂的《烏特勒支和約》“確立了英國在歐洲的霸權”^⑧，使之成為全球範圍內最重要的殖民勢力。奧斯坦德公司開展對華貿易的年代，正是歐洲勢力調整、歐亞貿易的結構和方式都發生顯著變化的時代。荷蘭對印度洋香料貿易的壟斷也逐漸失去，“隨著世界性的貿易的發展，香料貿易變得越來越不重要，荷蘭人的精力在東方的濫用，其結果是17世紀下半葉國勢的中落。”^⑨取而代之的是18世紀初逐漸興起的茶葉貿易，茶葉貿易給歐亞貿易結構帶來革命性的變化，使歐亞貿易獲得了新生，^⑩航海大國的競爭舞臺逐漸東移，中國貿易成為歐洲國家最重要的目標。

18世紀初隨著飲茶之風日漸在英國盛行，英國逐漸成為主要的茶葉消費國，茶葉成為英國東印度公司重要進口貨物。1703年英國東印度公司派遣兩艘船都是前往廣州貿易，公司的購買指令包括“生絲22噸”，茶葉“松蘿、大珠茶、武彝”等多種，共計117噸。^⑪之後，採購茶葉成為英國東印度公司廣州貿易船舶的重要任務，1713年英國東印度公司派遣“忠誠極樂號”（Loyal Blisse）到廣州貿易，投資購入茶葉179200磅，生絲30000磅。1714年“赫斯特號”（Hester）回航時購買茶葉125000磅，生絲13300磅，1715年“達茅斯號”（Dartmouth）計劃茶葉和生絲各占一半，價值10000英鎊。^⑫1717年貿易季度茶葉已經開始代替絲綢成為英國東印度公司主要採購商品，給前往廣州貿易大班的訓令稱：“每船裝載茶葉要盡船的密裝能量”。^⑬歐洲其他東印度公司的茶葉貿易也有很大發展，而且很大部分最終都走私到英國，這使英國東印度公司非常惱火，不得不對其他國家保持高度警惕。

得力於歐洲茶葉價格上漲，奧斯坦德公司成立後茶葉貿易定為對華貿易的大宗。1723年兩艘奧斯坦德船舶到廣州貿易，資金“約100000鎊”，而同年的到達廣州的四艘英國東印度公司船舶資金共計129974鎊，引起了廣州的市場競爭和價格提高^⑭。當年英國船舶運回茶葉共計6900擔，奧斯坦德船舶運回茶葉約5100擔，^⑮可見奧斯坦德公司茶葉貿易的規模十分可觀，勢頭絲毫不讓英國東印度公司。英國東印度公司倍感威脅，遂千方百計企圖遏制其貿易，1730-31貿易年度英國東印度公司董事部給當年派遣到廣州貿易的船舶的指令是：壟斷今年廣州所有的綠茶。如果有可能，阻止奧斯坦德人、法國人及荷蘭人取得任何綠茶。^⑯

英、荷、法等殖民勢力為了爭奪海上貿易的權益，採取了各種手段打擊和壓制新的貿易勢力，它們視奧斯坦德公司為心頭刺，拒絕承認哈布斯堡王朝有權在南尼德蘭建立東印度公司。以英國為例，英國東印度公司認為國家不應容忍奧斯坦德公司，必須將之“扼殺在搖籃中”。^⑰早在1714年，僑居奧斯坦德的愛爾蘭人湯瑪斯·雷伊（Thomas Ray）邀請外國人在奧斯坦德投資東印度貿易對抗英國東印度公司，^⑱就讓英國人十分惱火。1716年英國東印度公司向國王喬治一世申訴，要求反對來自奧斯坦德的“維多利亞號”這樣的“闖入者”。^⑲同年英國通過法案，禁止英國人在他國旗幟下從事印度貿易，1721年再次重申法案。^⑳奧斯坦德公司成立後，英國人認為“其整個機制都是與英國敵對的”，於1723年5月發佈第三個法案“禁止英國國民鼓勵或者投資於任何奧屬尼德蘭的東印度公司”，違反者將被沒收所得並處三倍罰金。^㉑1726年1月26日英國國王稱奧西聯盟“正在威脅著我的國民，使其失去貿易中最有價值的那幾個分支”，尤其是“對貿易和對新教信仰來說，摧毀奧斯坦德公司應該是一項國家任務。”^㉒此外，荷蘭和法國也先後發佈類似禁令，禁止本國國民參與奧斯坦德公司，英、荷、法在商業利益的一致，對奧斯坦德公司態度十分明確，他們在從歐亞航線上處處設防圍截破壞奧斯坦德船舶。發展海上貿易是南部尼

德蘭地區的商業要求和國民願望，地處內陸的哈布斯堡王朝對這一地區並沒有太多情感，王朝的同盟者們對維持奧斯坦德公司也沒有興趣。1716年查理六世唯一的兒子去世，為了把王位傳給其女兒瑪麗亞·特萊莎（Maria Theresa），並杜絕日後鄰近各國的異議，他於1723年頒佈《國事遺詔》，修改帝國典章使女性能夠繼承王位。查理六世放棄在歐洲的領地及其海外殖民地，以換取英、法、荷等國的同意。這些國家後來都同意了詔書內容，但要求查理六世做出更大退讓，即放棄東印度貿易，解散奧斯坦德公司。出於政治和經濟的雙重壓力，1727年5月31日雙方簽署《巴黎和約》，查理六世把奧斯坦德公司的貿易特許權年限減至7年，這既沒有滿足英、法、荷的要求，又使奧斯坦德商業勢力受到打擊。1731年查理六世與英國國王喬治二世最終簽署《維也納條約》，為換取英、荷等支持其繼承法，維護神聖羅馬帝國的尊嚴，條約宣佈解散公司，承諾今後不再在尼德蘭設立任何形式的貿易公司。

在日益激烈的全球化海洋競爭中，奧斯坦德公司成為外交犧牲品，繁榮的對華貿易曇花一現。但作為18世紀初期歐洲對華貿易上升時期的重要參與者，公司的存在讓英、荷等貿易強權感到威脅，它解散後釋放出來的航海力量為後來歐洲新興的東印度公司提供了卓越的航海貿易人才和豐富的經驗教訓。

二、奧斯坦德公司的船舶管理

奧斯坦德公司成立之後，由於受到海洋強權的敵視，不得不採取多種應變手段，在船舶航行管理上下功夫，以確保在複雜的國際風雲和貿易形勢中航行順利貿易成功。

奧斯坦德本身不是理想的港口，本地船塢規模小，無法建造大型船舶，公司成立前，在此地從事對華貿易的商人以英國、荷蘭私商居多，他們的船舶大多為200到250噸載重的小船。公司成立後，從阿姆斯特丹和倫敦等地購買了不少船舶，多為大型三桅縱帆船，船上有良好的武器裝備。但由於英、荷等國堅決禁止本國商人與該公司合作，奧斯坦德公司在購船問題很快陷入困難，煞費周折。公司曾企圖另闢蹊徑，從漢堡訂購船舶，也曾力圖在本地船塢自行建造，但事與願違，漢堡造船造價遠遠高過英國和荷蘭，而本地船塢的造價不僅高得離譜，且質量堪憂，船體太沉無法航行，公司造船方面費用高企，不得不說是公司運作先天不足的表現。

從船上人員配備來說，早期在奧斯坦德從事對華貿易的商人既有南尼德蘭本地商人，也有英、荷等國私商。船上工作人員也體現出明顯的異國因素，早期有經驗的英國船長最受歡迎。公司成立後情況發生一些改變，在公司派往廣州的21艘次船上，只有4名外國船長，其餘船長都在奧斯坦德出生，不過這些本地船長早年大多在私商貿易船上工作，積累了對華貿易的經驗。水手情況而言，公司成立前外國水手比例出較突出，有資料顯示私商船舶上41.4%的水手來自國外，^③公司成立後情況變得有些不同，由於英、荷等國均禁止本國水手為其服務，奧斯坦德船舶上的水手主要來自奧屬尼德蘭，其中三分之二生活在奧斯坦德。不過船舶上仍有相當數量的外籍水手，例如旅居奧斯坦德的愛爾蘭人湯瑪斯·雷伊裝備的船舶傾向於雇請愛爾蘭人，愛爾蘭水手比例相當高。^④此外奧斯坦德與鄰近的港口敦克爾克關係不錯，該地將軍不反對法國水手去奧斯坦德船舶應聘，船舶上的法國水手的比例也比較高，公司法國水手中80%來自敦克爾克。^⑤為了防止英、荷等國以搜尋本國水手為由擾亂貿易，奧斯坦德船舶想辦法讓外國水手悄悄地在荷蘭紐波特（Nieuwport）或者法國加萊（Calais）上船，或者在船員名冊上造假。

奧斯坦德船舶對華貿易的航行從奧斯坦德港開始，在航線的選擇上充分吸收了荷蘭和英國東

印度公司經驗，使用荷蘭、英國和法國的航行指南和航海圖，公司董事會從倫敦和阿姆斯特丹訂購了所需地圖和航海設備。1720年“斯坦德·根特號”（Stadt Gendt）船長手裡拿著英國和荷蘭的航海圖出航。1723年，公司還從英格蘭訂購了東印度航海指南和航海圖，以及世界地圖和大不列顛沿海岸航行指南。此外，奧斯坦德公司代理人路易士·伯納特（Louis Bernaert）購買了荷蘭地理學家亨德里克·唐歇（Hendrick Doncher）繪製的航海圖。

不過，奧斯坦德公司仍從自身條件和需求出發，安排船舶的具體航行線路和日程，以應對多變的貿易和政治環境。每年1、2月間船舶從奧斯坦德港啟程，一出發就受到奧斯坦德港口條件的限制，重要障礙是海岸和運河被泥沙淤塞，進出港口的航道上有好幾個沙洲，為此當地政府花費了巨額費用，但收效甚微。大船很難順利進出港口，必須等到一定高度的潮汐才能冒著擱淺的危險駛出港口。船舶載貨回航時這個問題尤其突出，吃水超過19英尺的大船必須把貨物卸下一部分，等吃水降到15至16英尺才能前進。船舶離港後還得停泊在奧斯坦德水道上，等待合適的風駛進英吉利海峽。船舶通過英吉利海峽後，沿著英格蘭沿海行駛，到利澤德角附近再往南航行，三個星期之後可抵達馬德拉群島或者加納利群島。之後大多數船舶會選擇繼續向南航行，直到在佛德角群島停靠。當時荷蘭東印度公司禁止奧斯坦德船舶停靠好望角，迫使船舶航行到好望角緯度後，只能隨洋流往西航行到巴西沿岸，或者航行到好望角以南的地方，在特里斯坦·達庫尼亞群島（Tristan da Cunha）附近轉向東繞過好望角駛入印度洋。1718年，由麥維勒（G.de la Merveille）船長率領的“卡洛斯號”（Keyser Carolus）在遇到困難不能航行的情況下企圖停靠好望角，遭到荷蘭人驅逐，被迫懸掛法國旗幟在南非薩爾達尼亞灣（Saldanha Bay）停靠，幾個星期後再駛進台伯灣（Table Bay），希望獲得其他外國船隻的援助，也沒有成功，最終不得不冒著滲漏危險繼續航行。^④船舶進入印度洋之後，按照慣例會在聖保羅群島和阿姆斯特丹群島停留，之後往東航行，利用西風和洋流駛到達異他海峽，從此處向北進入南中國海。

18世紀上半葉歐洲船舶在南中國海的航行受季風控制，每年6月至9月西南季風將船從西刮到東，把船帶到廣州，1月至5月東北季風又把船刮回家，衛思韓將這種現象稱為“季風的鐵律”（iron logic of the monsoon），^⑤這種鐵律決定了18世紀上半期西洋船舶廣州貿易的基本節奏。夏秋之際奧斯坦德船舶抵達珠江口，經由澳門進入黃埔港，停留4、5個月從事貿易活動。等到船舶完成貿易，通過行商獲得粵海關頒發的船牌，時間也到了第二年1月中國農曆新年前後，正是西洋船舶回航的季節。奧斯坦德船舶駛出珠江水道往南，直接航向巽他海峽，之後向南穿過赤道，往西南方向航行直抵厄加勒斯角（Cape Agulhas），繞過好望角進入大西洋。進入大西洋後，為了避開英、荷兩國勢力，奧斯坦德船舶會繞開聖赫勒拿島，在有海龜和野生馬齒莧供應的阿森松島（Ascension Island）停靠，有些船舶還會選擇駛向巴西沿岸，還有一些船舶試圖直接從亞洲回航，中間不停靠任何地方，但困難重重談何容易，1721年“斯塔德·根特號”（Stadt Gendt）最初準備直接回國，但經過6個月航行後半數船員都病倒了，船舶不得不停靠英國法爾茅斯（Falmouth）港招募船員補充人手，方能完成航行。^⑥回到歐洲之前，奧斯坦德船舶通常會在葡屬亞述爾群島（Arquipelago Dos Acores）等地打探消息，掌握歐洲政局新動向。1727年一則英國和西班牙可能開戰的消息使得四艘公司船舶在西班牙西北的拉科魯尼亞（La Coruna）停留了兩個多月。^⑦奧斯坦德船舶最後通常是穿過英吉利海峽，也有船舶處於安全考慮走繞過蘇格蘭北部的航線，最終抵達奧斯坦德。

奧斯坦德船舶廣州貿易的航行時間平均581天，大約19個月，其中366天航行，148天在廣

州，67天沿途停靠。^⑧與英、荷等東印度公司船舶相比，奧斯坦德船舶航行時間明顯要短，這在某種程度上使奧斯坦德公司克服了先天不足，還搶佔先機，在貿易上獲利。出現這種情況的原因有多種：其一，奧斯坦德公司規定船舶當年必須回航，不在廣州過冬。其二，在東來的航行中，奧斯坦德船舶既不在西班牙卡迪斯裝載白銀，也無法在好望角停留，減少了在海上航行中的停留時間。其三，奧斯坦德公司的亞洲貿易明確分為印度和中國兩個分支，對華貿易船舶直航廣州，不會轉道停靠印度港口。其四，從奧斯坦德出發東來的船舶，從船舶出發開始就受到英荷等國的敵視圍剿，沿途危機四伏，船舶停靠點越少越好、行程越短越好。

18世紀20年代歐洲茶葉貿易急劇擴展，競爭日趨激烈，“商船則互相競爭，商船是分批到來的，所以茶葉價格逐漸上升，第一船和最後一船之間的差價經常超過50%”^⑨。誰先到廣州，誰就能與行商取得好的貿易協定，誰先回到歐洲，誰就能搶佔先機賣得最高的價格，奧斯坦德公司把劣勢變成優勢，有效降低了成本，在對華貿易中收益甚高，1725年公司股本遞增了8%，1726年來自股份分紅的收益達25%，而同時英國東印度公司的業績卻大大退步，以致有公司股東驚說：“奧斯坦德人可以為所欲為地削弱大英帝國的財力和輝煌”。^⑩而荷蘭東印度公司一反以往小銷售大盈利的做法，薄利多銷，甚至以傾銷價在歐洲市場出售茶葉，以期對抗奧斯坦德公司的茶葉貿易。

三、奧斯坦德公司的廣州商務

奧斯坦德公司開展對華貿易的時代，正是清朝海外貿易逐漸走向正規的時代。由於廣州口岸貿易傳統深厚，貿易環境其他港口無法超越，奧斯坦德船舶以廣州為其對華貿易最終目的地。圍繞著廣州的外貿管理，滿清政府逐漸形成了一整套夷務管理制度，與此相關的行商組織也逐漸形成並成熟。

1. 選擇廣州

康熙年間，清朝平定南方海疆之後，在東南沿海建立了江、浙、閩、粵四個海關，開放正常的海外貿易。當時西洋船舶來華貿易可以選擇到四海關所在地，得力於明清之際荷蘭和英國在福建的貿易開拓，廈門是沿海最早與歐洲國家貿易的港口。1684年至1699年共有9艘歐洲船進入廈門，而同期只有1艘船到澳門。^⑪直到17世紀末英國人還比較排斥到廣州貿易，部分是由於葡萄牙人阻擾其他西洋船舶進入珠江水道進行貿易。滿清王朝曾計劃讓澳門成為中西貿易中心，澳葡卻為了維護其在澳的壟斷權而百般阻擾，聲稱：“澳門原設與西洋人居住，從無別類外國洋船入內混泊”，^⑫造成澳門在中西貿易中的地位大大下降。更主要原因則是滿清政府在南方的統治還不穩固，廣州貿易前景並不明朗。在選擇最理想港口的問題上，英國東印度公司煞費周折，每年的年度報告中的陳述都有可能引起公司的決策變化。

1689年一艘英國船舶來到澳門，據說粵海關監督親自關照了它的貿易。^⑬當年在廈門的英國大班就建議船舶轉向定海或者廣州做生意。1698年粵海關對歐洲船舶的丈量稅減少到亞洲船舶的標準，對歐洲船舶很有利。第二年（1699），英國船舶“麥士里菲爾德號”（Macclesfield）來廣州貿易，受到粵海關歡迎，海關監督親自下澳，率領商牙、差役人等丈量船舶，減少其原定課稅四分之三，中國商人洪順官去見英國大班羅伯特·道格拉斯（Robert Douglas），願以最高價收買其貨物，以最低價賣出貨物，使英國人對廣州的貿易信心大增。之後廣州海洋貿易大盛^⑭，進入“一個新的階段，一種較高級發展的制度”^⑮。之後英國每年都會派遣船舶到廣州貿易。1703年

在舟山的英國東印度公司委員會指出廣州的貿易條件要優於廈門和定海。到18世紀最初的十年，廣州黃埔港的優勢逐漸顯現出來，以其“待遇較好，辦事較快和價格最便宜”^③，成為最受歐洲船舶歡迎的港口，廣州貿易地位逐漸穩固。

隨著西洋船舶在廣州季節性的貿易活動，到18世紀30年代，廣州逐漸形成了一整套夷務管理體制，在這種體制下，粵海關負責徵收關稅，十三行負責同外商貿易並管理約束外商，黃埔是各國來華商船的停泊所，澳門逐漸演變成來華貿易的外商居留地。澳門、黃埔、十三行與粵海關共同組成了清代夷務管理體制的四個重要環節，其相關歷史內容，也構成了目前廣州貿易體制研究的題中應有之義。

廣州口岸的對外貿易由粵海關管理，其主要職責是徵稅並對之進行監督。西洋船舶來廣州貿易，上繳稅收主要包括“船鈔”和“貨稅”。根據粵海關則例，外洋番船進口，自官禮銀起，至書吏、家人、通事、頭役止，規禮、火足、開艙、押船、丈量、貼寫、小包等名色各三十條；此外，放關出口，書吏人等驗艙、放關、領牌、押船、貼寫、小包等名色各三十八條。開關初期，“船鈔”和“貨稅”報出歸公，各口索取的禮銀陋規統統落入私人腰包。在外國人看來粵海關索稅頗多，對外洋貿易限制也多，弊竇叢生。廣州口岸貿易最初關稅是3%，後在正稅之外再有4%的附加稅，其後再增至6%，不斷增加的稅費自然遭到西方商人強烈反對。不過即使如此，與當時歐洲各國通行的關稅率比較，廣州的關稅仍然是很低的，尤其是茶葉稅率特別低。^④

雍正二年（1724），受到粵海關和地方政府的壓迫，行商們紛紛醞釀返回廈門另組公行。“（雍正元年，1723）秀官、寇盧（Cowlo）及另外幾位商人從廈門到此。按照習俗，我們去迎接他們的到來，他們告訴我們說，秀官和寇盧已在廈門建了一間大行館，以便往彼處居住，因為他們不能再忍受此處官員之勒索，並希望英國人能到彼處，他們說不僅是商人，而且所有官員都十分希望這樣，並保證我們會得到很好的待遇。”^⑤廣州貿易一時不振。雍正三年（1725），楊文乾任廣東巡撫，兼屬粵海關監督，他上任後採取措施規範對外貿易，首先從洋貨行中選出六家任行頭，專責為外洋船擔保，行商必須為外國船隻承擔責任，既要擔保西洋人在廣州的行為，又要負責西洋船按例納稅，使行商制度進一步規範化，成為後來保商制度的濫觴。1726年，奧斯坦德公司大班賀威爾（Robert Hewer）在給公司的報告中稱：“我們請Cudgin&Suqua作我們的保商，在廣州這是非常必須的，一旦貿易、水手或其他方面產生任何爭端，保商會對我們所有的行為負責，他們也會為此隨時做好準備接受傳喚。”^⑥

雍正四年（1726），楊文乾把名目繁多的禮銀陋規全部歸公，與“船鈔”“貨稅”一起併入例冊，稱為“規禮”，定額為番銀1950兩，統一上繳海關監督衙門，之後再行分派，其中1089兩作為關稅收入，516兩分派給守關的綠營軍，125兩轉給糧道衙門，剩下的作為通事的報酬及其他費用。^⑦對西洋商人來說，敲詐勒索變成了統一的“規禮”，經濟負擔並沒有減輕。1726年貿易季節，西方商人抵達黃埔後聽到傳聞，稱進口白銀也得加10%的稅，群情激奮，醞釀抗稅。奧斯坦德大班賀威爾也參與其中，他找到與之有貿易來往的陳壽官和陳芳官，秘密詢問他們是否願意回到廈門做生意，規避將要增加的稅收。陳壽官和陳芳官還沒有來得及做出反應，廣東當局就收到風聲，威脅陳壽官等如果把生意轉移至廈門，將會受到鞭罰並株連家人。^⑧陳壽官和陳芳官只得打消離開廣州的念頭。西洋大班的抗稅行動並沒有奏效，雍正六年（1728年）粵海關當局最終下令把貨物的進出口附加稅，由原來的6%提高到10%，適用於外船所帶之銀元，此即著名的“繳送”，上繳10%肯定成為西方人最痛恨的事情。

以上可見，奧斯坦德公司開展對華貿易的時代，澳門已經不再是中西貿易的中心，成為了廣州貿易體制的一個分支。廣州夷務管理和稅收制度在不斷調整變化，中外商人在不斷適應的過程中。進入18世紀30年代，儘管西洋大班們仍然不停抱怨粵海關的限制措施和高額徵稅，但廣州口岸貿易程式的逐漸規範化也是有目共睹，西洋商人們年復一年地回到廣州貿易，可見其對廣州貿易體制和方式已頗具信心了，表明在並非廣州一口通商的時代，“與中國沿海其他城市比起來，廣州行商和官員在溝通和管理貿易方面的專業程度，以及廣州其他方面的優勢，使18世紀初的廣州已經成為了外貿中心。”^④

2. 與奧斯坦德公司貿易的早期行商

粵海關成立伊始，便招攬願意充當行商的商人從事對外貿易，這些人被稱為“外洋行商人”，俗稱十三行商人，他們既專責與西洋國家貿易，負責西洋船按例納稅和貿易事宜，又必須為外洋船擔保，保證西洋人在廣州的行為，起到貿易和外交的雙重職能。最初各項制度仍不完善，對十三行商人的規定比較模糊，限制不嚴格。不少從事對外貿易的早期行商來自福建，他們大都長袖善舞，內外兼顧，來往於沿海港口和東南亞之間做生意。“在1730年之前，廣州的大部分商人都來自福建，每年有一半時間在廣州，一半時間在福建。隨著貿易的發展，他們逐漸在廣州定居下來。”^⑤到18世紀30年代，北方港口吸引力逐漸減少，大部分西洋船選擇廣州作為貿易目的地，行商們不得不把重心轉到廣州來。

按照粵海關規定，奧斯坦德船舶到達廣州後，大班必須在廣州城外十三行商館區租用行商物業作為商館，奧斯坦德商館被稱為“帝國行”，與其他國家的商館並排在珠江邊，位於“寶順行”和“瑞行”之間。“帝國行”是廣州較早建立起來的西洋商館，經過幾年的經營頗具規模，到奧斯坦德公司解散後，商館仍然保留著原名。

奧斯坦德公司存在的短短時間裡，與當時廣州重要的行商均發生了貿易往來，這些行商包括陳壽官（Tan Suqua）、陳芳觀、黎開觀、陳魁官、葉氏、張氏和梁氏行商及其家族，儘管奧斯坦德公司在當時廣州的外貿中不占最重要的份額，但他們與行商貿易的生意經，清晰地反映出廣州早期行商的貿易狀況、管理體制和運作方式，以及奧斯坦德公司對華貿易的特點。

陳壽官，中文名又稱為陳廷鳳，是早期行商中的領軍人物。他1716年開始與英國東印度公司做生意，當年與奧斯坦德船舶有貿易往來。英國人認為他是當時最值得信任和尊敬的商人，商業水平很高且提供的商品質量很高。1721~1722年貿易季節，長袖善舞的陳壽官與英、葡、西、法，以及穆斯林和亞美尼亞商人進行了廣泛交易，也承接了奧斯坦德船舶的業務，巨額貨物經由他手運銷西方。^⑥1726年，他為三艘奧斯坦德船舶提供了超過90000兩貨物，數量非常很可觀。^⑦

1725年1月，奧斯坦德船舶資金短缺，公司大班以2%的月息向陳壽官借貸了1460兩白銀。1725年底奧斯坦德船舶再次來廣州貿易，公司大班卻以缺少資金為由不還欠款。1726年公司大班賀威爾再抵廣州時，陳壽官下最後通牒要求付清款項，賀威爾狡辯說貸款利息太高，外國人不能按照中國人的利率支付欠款。但陳壽官有借款合同在手，賀威爾無從抵賴。直到船舶起航前賀威爾都不打算支付欠款，反而要求降低利率，堅持只支付不超過5%到6%的年利息。雙方僵持一段時間後，最終陳壽官拿到了主要欠款和利息，但賀威爾占盡便宜，僅僅支付了20個月的2%的月利息，少給4個月的利息。

根據廣州夷務管理規定，廣州外貿採取物物交換的換貨方式進行。中外商人之間出現銀錢借貸是正常貿易中的常事，但卻為清朝官府所禁止。由於特殊的政治經濟環境，外商經常居於債

權人的地位，行商向外商的借款被稱為“商欠”。反過來，外商向行商借款的情況也時有發生，19世紀初甚至出現過美國商人欠款賴賬，廣州行商追債追到美國形成跨國訴訟的例子。^④奧斯坦德大班賀威爾之所以置契約精神於不顧，拖延抵賴，應該說是利用了清朝官府的禁令。廣州行商不得與外商有銀錢借貸關係，一旦發生銀錢借貸，行商常常立於危險的境地，別無選擇，只能滿足外國商人的需要。陳壽官“非法”貸款給外國人，遇到困難後無法向政府求助，反而唯恐官府發覺，成為勒索藉口，不敢報官控追。如果他不能私下與西方人解決問題，就別無他途了。反過來行商借款不還，外商可以到廣州地方官告狀，儘快借貸“非法”，但出於“事涉外夷，關係國體”的面子考慮，地方官會為外商討回欠款，體現出滿清官府抑商政策和虛驕自大的思想。這種對行商來說非常不公平的銀錢借貸關係可以說貫穿整個廣州貿易時期，涉及官、洋、夷三方，成為19世紀行商破產的最主要原因，學者稱之為行商制度的“慢性毒藥”，^⑤實質上是資本主義商業資本和中國封建商業資本之間的較量，對中西貿易產生了巨大影響。

陳芳觀，來自福建，也是廣州貿易發展的開創者之一，與澳門葡萄牙人和巴達維亞荷蘭人都有貿易往來，商號名盈順隆。1723年，陳芳觀開始與奧斯坦德公司做生意，1726年賀威爾挑唆陳芳觀和陳壽官移居廈門之事，可見其與奧斯坦德公司淵源頗深。

黎開觀，來自泉州，中文名字是黎光華，1726年到1734年間主要在豐順行做生意，以出售高質量絲綢著稱，“黎開觀是個誠實、樂於助人和擅長絲綢貿易的商人，對顏色有極強的辨識能力。”^⑥1727年1月11日奧斯坦德公司記錄稱其賣給公司1000匹絲綢。當年7月另一艘奧斯坦德公司船舶來廣州後，也與黎開觀簽訂了買賣合同。1732年第一艘瑞典船來華貿易時，大班坎貝爾根據當年服務奧斯坦德公司的經驗，就計劃直接找黎開觀購買絲綢，^⑦之後雙方多次貿易，成為重要的貿易夥伴。

陳魁官，又稱陳快官，來自廈門，18世紀20年代初充當行商，行號義豐行。1724年陳魁官與奧斯坦德公司進行交易，提供了兩船18%的貨物，貿易額超過85000兩白銀。從1724到1732年，陳魁官平均提供給奧斯坦德船舶的貨物約占該船貨物總量的16%，是奧斯坦德公司在華的重要貿易夥伴。^⑧

Cudgin，目前所知最早的葉姓行商，中文名不詳，行號端和行。1721-22年英國東印度公司記載稱陳壽官和Cudgin過去兩年跟奧斯坦德公司做生意，英國人也希望跟他們做生意。1724年Cudgin為奧斯坦德公司提供了價值135000兩的貨物，占奧斯坦德公司當年出口貨物的29%，1726年Cudgin為三艘奧斯坦德船舶提供了價值超過100萬兩的貨物，占當年奧斯坦德公司所有貨物的87%，可見Cudgin是個非常富有的行商，也反映出奧斯坦德公司對華貿易規模十分巨大。Cudgin擁有多家商館，1727年把其中一間出租給了奧斯坦德公司。^⑨

張族官，早期從事茶葉、絲綢、大黃等貿易，尤以瓷器貿易為主。1724年到1732年間，他曾經向10艘奧斯坦德船舶提供商品，數量不大，大約占這些船舶貨物的4%不到。1724年張族官資金短缺，曾向兩名奧斯坦德商人借錢，每人借了4,069.2兩，當年年底張族官按照契約支付了2%的月利息。張族官是個儒雅的商人，與貿易對手保持著良好的關係，每年船舶抵達和啟航時，他都去迎接和送行，作為小行商，這也是他獲得貿易夥伴的重要方式。1724年他去黃埔拜訪奧斯坦德船時，船舶為其鳴7炮致敬。1727年到1730年，他與奧斯坦德公司的貿易從17000兩上升到35000兩，增長明顯，尤其是35000兩是當年提供給奧斯坦德船舶“阿波羅號”（Apollo）的貨物，占船上總貨物45%，^⑩當時“阿波羅號”面臨英國人的圍堵，貿易處於艱難之中。這也可以看

出張族官不輕易放棄任何貿易機會。

與這些行商的貿易，顯示奧斯坦德公司在廣州，既積極跟大行商來往，也與一些專營絲綢或瓷器的中小行商有良好的貿易關係，可謂左右逢源，這或許也是奧斯坦德船舶能夠貿易成功的秘訣之所在吧。

3. “太陽神號”與廣州口岸的國際爭端

18世紀30年代廣州已成為國際貿易中心城市，歐洲局勢變化和海洋霸權爭奪演化出的一幕幕國際爭端，清晰地廣州呈現出來。隨著茶葉貿易日益重要，英國東印度公司為了維持壟斷地位，對貿易限制愈益嚴格，在嚴格限制公司人員私人貿易的同時，對其他公司的競爭更是謹慎小心，防備和攻擊都不遺餘力。

從奧斯坦德開出的船舶，最早參與者有很多英國商人和英國船員，他們的船舶懸掛了帝國旗幟，從此規避英國東印度公司壟斷權。這讓英國政府因國庫受損而惱怒，英國東印度公司則承受商業上的巨大損失。他們把奧斯坦德船舶視為“闖入者”，對之採取嚴密的防範措施。1718年英國發佈禁令，禁止英國國民接受奧斯坦德公司招聘，甚至禁止英國人在奧地利旗下資助遠東航行，還命令英國船在大西洋和印度洋碰到奧斯坦德船舶時必須即時強行登船檢查是否有英國水手。1720年英國東印度公司派遣船舶前往廣州貿易時給大班的指令是“令航行得最快的船加速前進，希望它能夠趕在奧斯坦德船舶之前到達廣州。我們指令該船抵埠後，該船大班立即將應購入的全部茶葉購買或簽訂合同，甚至購買足供其餘三艘船的數量，這個數量你們會易於計算的，因為命令你們的投資額是一樣的，……我們如此大量的定貨，奧斯坦德人對茶葉就會失望，如果他們是這樣的，我們一定重視這一件對公司有非常貢獻的事情，……我們不惜任何代價要使這些闖入者在他們的船運上缺乏茶葉。”“……假如你們將可獲得的茶葉全部買下，使奧斯坦德人一點也得不到，或最低限度得不到大量的，我們願意放寬這些命令，准許你們買入甚至不是這樣好的，但不要購買真正的劣貨。”^⑤1721年貿易季度這種部署仍然繼續，“我們不惜用任何代價，一定要使那些闖入者航運不利。”此外公司禁止大班“與奧斯坦德人有任何來往”。^⑥同年，奧斯坦德船舶“格拉夫·馮·拉萊茵號”（Graaf van Lalaing）被英國戰艦強行拖至印度蘇拉特，船上多名英國人被帶走。1722年貿易季度英國給開往廣州的四艘船的訓令更加嚴格，在國會通過的一項法令授權下，公司指令英國船舶拿捕凡“國王陛下屬民接受外國委任或旗幟前往或貿易於東印度”的任何人員。^⑦1723年奧斯坦德公司正式成立後，英國人對該公司的動向瞭解得非常清楚，繼續千方百計地企圖遏制他們的貿易。

在強大的外交和政治壓力下，查理六世最終取消了奧斯坦德公司的貿易壟斷權，這明顯違背了有著強大商業傳統和海上貿易能力的南部尼德蘭商人的意願。在緊張的局勢下，奧斯坦德船舶不得不暫停航行，但它們仍採取變通的方式出現在亞洲。1728年兩艘奧斯坦德船舶“謝瓦·馬林號”（Cheval-Marin）和“海王星號”（Neptune）獲得了波蘭王國的航行許可證，分別從根特和布魯塞爾出發前來亞洲，最終一艘被截獲，另一艘被封堵，貿易沒有成功。1729年公司再次派遣4艘船前往亞洲水域貿易，仍然懸掛外國旗幟秘密航行，船舶還在西班牙卡迪斯等地進行了外國水手招募，其中一艘船Seepeert號上，52名船員有48名有外國國籍。

懸掛適當的旗幟在旅途中規避險境是當時很多西方船的做法，被稱為“帶著面具的貿易”。英國東印度公司並沒有掉以輕心，對“帶著面具”的奧斯坦德船舶仍然明察秋毫，堅決給予圍剿打擊。1730~1731貿易年度，英國東印度公司記載稱一艘懸掛普魯士旗幟的商船“阿波羅號”

(Apollo) 抵達廣州，載重400噸，炮28門，船上共有船員水手100人。^⑤這是一艘奧斯坦德公司秘密派遣的商船，它在來廣州途中就已經遭到沉重打擊。在西班牙卡迪斯港，西班牙當局就已經迫使船上的15名西班牙水手離開了船舶。船舶抵達廣州後立刻引起英國人的警覺，他們很快確定此船為奧斯坦德公司派遣，無權懸掛普魯士旗幟。他們進一步發現該船的大班和船上23名船員竟然是英國人，這嚴重違背了英國東印度公司禁令。根據公司禁令廣州的英國人覺得必須對“阿波羅號”採取措施，但考慮到當時船舶仍在中國水域，英國人不能做出干涉該船的任何舉動，以免激怒中國，他們決定事先做好充分準備，等該船一旦離開黃埔即予捕獲。不過，由於英國東印度公司要處理自己的貿易事務，為了按期完成本身的貿易任務，它們最終並沒有執著於追捕奧斯坦德船。不過在身份已經暴露的情況下，船上的23名英國水手最終還是決定離開船隻，以確保“阿波羅號”能夠裝載貨物安然離開中國。

“阿波羅號”的遭遇反映出奧斯坦德公司最後的困境，面臨政治外交的複雜局勢，即使貿易逐漸繁榮增長，也無法挽回公司頹廢解散的命運。在廣州黃埔港上演的這一幕也讓我們看到，西方海上強權的激烈爭鬥也在這個遙遠東方的繁榮商港掀起了波瀾，正是通過這樣的歷史聯繫，廣州成為了名副其實的世界貿易中心。

結 論

在18世紀全球化海洋貿易興起的時代，老牌航海帝國葡萄牙和西班牙已經讓位給了英國，澳門也成為了中國沿海廣州貿易體制的組成部分。奧斯坦德公司力圖從“歐洲半邊緣國家”躋身於“世界經濟體中心地區的一部分”的努力，^⑥由於英國等干涉最終以失敗告終。

奧斯坦德公司是早期開展對華貿易的公司之一，它對面困境儘量降低運輸成本，部署船舶盡可能縮短航行時間，自身貿易曾經短暫繁榮，但先天不足的政治因素、資本性質和海洋特色，使它在與海洋強權的較量中敗下陣來。不過奧斯坦德公司解散後釋放出來的商業資本和航海力量，很快在北歐找到了出路，促成了1731年丹麥亞洲公司和1732年瑞典東印度公司的創建，英國東印度公司秘書長曾指出：“那些稱自己是瑞典東印度公司經理人的先生們大多都是奧屬尼德蘭居民的代理人或者居住在瑞典的外國人”，^⑦如瑞典首航中國的“弗里德里克國王號”(Fredericus Rex Sueciae)大班坎貝爾，就是一位早年在奧斯坦德公司效力的“識途老馬”，^⑧他的經驗對瑞典對華貿易的開端發揮了重要作用。

①④⑤⑥⑦徐建：《“往東方去”——16-18世紀德意志與東方貿易》，北京：社會科學文獻出版社，2013年，第111頁，117頁，116頁，116頁，108頁。

②Bernd Eberstein, Hamburg-Kanton 1731: Der Beginn des Hamburger Chinahandels, Mitteilungen der Hamburger Sinologischen Gesellschaft, Nr. 13, 2000, S.12. 轉引徐建：《“往東方去”16-18世紀德意志與東方貿易》，第113頁。

③⑷⑸⑹⑺⑻⑽⑾⑿⑿⑿Gerald B. Hertz, 'England and the Ostend Company', *The English Historical Review*,

22(1907), pp.257, 266, 265, 257, 265, 265, 267-268, 267.

⑭[英]肯尼士·摩根：《牛津英國通史》，北京：商務印書館，1993年，第337頁。

⑮[英]霍爾：《東南亞史》，上冊，中山大學東南亞歷史研究所譯，北京：商務印書館，1982年，第382頁。

⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕Cheong, Weng Eang, *Hong Merchant of Canton: Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*. Copenhagen: NIAS-Curzon Press, 1997, pp. 28, 28, 28, 115.

①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲[美]馬士：《東印度公司對華貿易編年史》，第一卷，中國海關史研究中心組譯，區宗華譯，林樹惠校，廣州：中山大學出版社，1991年，第134頁，146頁，156頁，175頁，176頁，197頁，172-173頁，92頁，99頁，133頁，104頁，174頁，160頁，163頁，168~169頁，198頁。

㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲Jaap R. Bruijn and Femme S. Gaastra, ed. *Ship, Sailors and Spices, East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th, and 18th Centuries*, Amsterdam: Neha, 1993, pp. 144, 145, 146, 154, 156, 156, 156.

㉗John E. Wills, Jr., “The South China Sea is not a Mediterranean: Implications for the History of Chinese Foreign Relations”, 載湯熙勇主編《中國海洋發展史論文集》，第10輯，台北：中央研究院，2008年。轉引自范岱克：《18世紀廣州的新航線語中國政府海上貿易的失控》，載劉新城主編：《全球史評論》第三輯，北京：中國社會科學出版社，2010年12月，第298-323頁。

㉘《硃批諭旨》，雍正年間刻本，鄂彌達奏摺上，頁七十五。

㉙㉚Paul van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005, pp. 12, 19.

㉛至乾隆二十四年（1759年），經過新柱、朝銓、李侍堯等奏准，此項規禮等名目一概刪除，合併核算，於則例中統改刊“歸公銀”字樣（參閱《史料旬

刊》，第五期，第一五九至一六一頁，乾隆二十四年《新柱等奏各關口規禮名色請刪改載於則例內折》）。

㉜㉝㉞㉟㊱㊲Paul A. Van Dyke, *Merchants of Canton and Macao, Politics and Strategies in 18th Century Chinese Trade*, Hong Kong University Press, 2011, pp. 81-82, 80, 80, 83, 169, 182, 199.

㉗參見章文欽：《清代前期廣州中西貿易中的商欠問題》，載氏著：《廣東十三行與早期中西關係》，廣州：廣東經濟出版社，2009年，第255頁。

㉘詳情參閱章文欽《清代前期廣州中西貿易中的商欠問題》，載氏著《廣東十三行與早期中西關係》。

㉙Colin Campell, *A Passage to China*, Preface, Gothenberg, 1994, p.100.

㉚沃勒斯坦：《現代世界體系》，第2卷，呂丹等譯，北京：高等教育出版社，第238頁。

㉛Holden Furber, *Empire of Trade in the Orient 1600-1800*, Minneapolis, 1976, p.222.

㉜參見拙文：《科林·坎貝爾日記初探——早期瑞典對華貿易研究》，載《學術研究》，2011年第6期。

作者簡介：江澄河，中山大學歷史系副教授，中山大學廣州口岸史重點研究基地常務副主任，博士。廣州 510275

[責任編輯 劉澤生]