

美國商船首航中國 與中美關係之開創

為“中國女皇號”首航抵達澳門、黃埔二百三十週年而作

施存龍*

中國教育界曾把一艘普通外國商帆船來華之事列為學生考試複習題，1986年中國官方為那艘帆船專門發行一次紀念銀幣（這枚幣值僅為5元的紀念硬幣至今不到二十八年，竟然身價二百倍，高懸拍賣標價1,005元）；兩位美國總統在訪華講話回顧兩國最初關係時都特意提到這艘帆船首航的事。這艘由普通變為非凡的船就首先出現在澳門，它就是二百三十年之前即1784年（乾隆四十九年）2月22日從美國東海岸的紐約港啟航，8月24日⁽¹⁾抵達澳門港的美國商船“中國女皇號”。⁽²⁾

據我多年研究結果，中國與美國之間至少在兩個重要關係的開始都與澳門直接有關：一是兩國民間關係開始於1784年的澳門，因美國“中國女皇號”抵澳門，開始兩國民間通航通商，至今二百三十週年；二是兩國開始不平等關係，即1844年在澳門簽訂《望廈條約》，至今一百七十週年。

還有一個兩國之間的關係，也開始在1786年的澳門，是否可以說兩國政府之間的關係，也值得探討。這一年“中國女皇號”原大班⁽³⁾山茂召⁽⁴⁾第二次來華，以美國政權委任為“美國駐廣州領事”的名義入駐澳門。一般來說，這就標誌着國家間關係的開始。然而問題在於，在美國方面雖屬正式任命，但祇是一個虛銜，既沒

薪金，也沒津貼。以後華盛頓當了第一任總統，仍委他為領事，乃其第三次來華。當時中美邦交尚未正式建立，中國與歐美諸國均未互派使節，中國政府並未承認其領事官階，僅把他視為一位美國駐廣州商人之頭目而已。

本文是筆者第三次研究美國“中國女皇號”的成果。第一次是二十二年前，為參加紀念哥倫布抵達美洲五百週年在中國北京召開的國際學術研討會而寫的〈中國與美洲的早期海上交通〉一文，把哥倫布為找中國闖到美洲和美國商船主動找中國通航通商兩件歷史性航行結合起來研究，意在批判掠奪性航海、讚揚和平航海，並抵制當時所謂中國上古祖先或殷商軍人早已抵美洲的臆說，不過沒有提及“中國女皇號”曾到澳門港。⁽⁵⁾第二次研究“中國女皇號”是十三年前，為參加南方港口海上絲綢之路學術研究會所寫〈廣州中美兩國初期“海上絲茶之路”〉，此文關注點是廣州，旨在批評清代對外航海貿易的保守主義政策，預示中國牽頭的“海上絲綢之路”將走向衰落，將被新興的有冒險精神的別的海上強國佔主導；同時提醒美國莫忘了他們尚貧弱時中國是怎樣厚道對待他們的。文中雖已提到澳門，也祇是一筆帶過，今天看來是個缺點。⁽⁶⁾這次第三次研究“中國女皇號”，以澳門港為視點，順便彌

* 施存龍，原中國國家交通部水運科學研究所學術委員、國家海洋局發展戰略研究所兼職研究員。

補以前之缺點，旨在通過中美關係在澳門從最初發生到後來不健康轉變的歷史教訓，希望在現今發展為健康的兩個大國新型關係。新增資料主要來源，一是美國費城博物館學者的英文本專著 *THE EMPRESS OF CHIAN*，及由廣州漢譯出的專著《中國皇后號》，二是筆者2009年攜帶該書中譯本到美國，於7月18日往首航中國的美國商船發地費城(當時的美國首都)，到曾展出過該船船長和大班《航海日記》的海港博物館參觀，看到一些美國古代遠洋帆船的圖片和模型而完成的攝影紀錄。雖然與所有人一樣無法看到該船遺骸文物，因為該船經兩次遠航中國後，技術狀況下降，退出美中遠端航行，改為航行於歐洲與美國間的短途航線時，沉沒於海；至於出發港紐約港和到達中國的古黃埔港、廣州老港、澳門港筆者都先後進行過勘踏。

“中國女皇號”的來歷和資料

一、為何取名“中國女皇號”？該船前身本是在美洲的英殖民地——聯合殖民地(United Colonies)當局和人民與宗主國英國本土政府間戰爭需要而建造的“私掠船”。所謂“私掠船”是指，北美獨立戰爭時經軍政當局允准的殖民地人民用以襲擊、掠奪英國遠征軍補給船和物資等、協助正規抗英部隊的私人艦船。可是該船造成時，兩軍已停戰，沒有用上。它建成時原名 *Anglica*，音譯為“安格里卡號”。船主為了將此船投入往中國的商用航行，特改名為 *EMPRESS OF CHINA*。⁽⁷⁾ 為何取此名而不取別的名，未見交待。至於中譯名，我國論文、專著或工具書大都意譯為“中國皇后號”。我開始也這麼稱呼，但認為不十分中肯。查英文 *EMPRESS* 為女皇和皇后通用詞，而在中國兩者有嚴格區別，皇后祇是皇帝的正妻，除了武則天，並不執政當皇帝或國王，即使垂簾聽政，也絕無此名份。當時美國人所知中國知識極少，按他們原來移民到北美之前在英帝國有女王制習慣(英格蘭和愛爾蘭女王從瑪

麗一世，(Mary I, 1516年2月18日-1558年11月17日)從1553年7月6日上臺開始就有女王制)，也以為中華帝國有女皇，故按其來中國之前改為 *EMPRESS OF CHINA* 船名，原意應是女皇，所以我在2001年廣東“海上絲路”會議上的論文是用“中國女皇號”之名的，但現為照顧雖非約定卻是俗成，本文也兼用“中國皇后號”作為同義詞，分別在不同場合使用。

二、船在何時何地建造？過去我曾引用抗日時美國人寫的中譯本資料，作巴爾的摩港建造；現改按美國新出專著中的資料：“在一份1787年3月21日的海關文件中，波士頓港的海關官員納塔尼爾·巴博稱，是一艘1783年在波士頓建造的”⁽⁸⁾，認為該船建於波士頓港，在今紐約市東北的麻塞諸塞州的麻塞諸塞灣內。

三、成船尺度如何？噸位有多大？

尺度：《中國皇后號》一書正文引註15稱：“據記載，‘中國皇后號’長104.2英尺，寬28.4英尺，吃水深16英尺。”⁽⁹⁾ 中文版序言與此不相符。在序文作者未拿出根據且是更可信依據之前，應以該書原作者正文資料為準。

噸位：2001年的拙文引用“為360噸級”，因所引原資料未明指甚麼，所以我不作明確定位。該書中譯本所說360噸，資料來源於本船木匠測量，對同一個資料，中文序稱其為載重量，而正文有的地方稱為載重量，有的地方稱為排水量。其實載重量、排水量兩個專業技術概念是有嚴格區別的，不可混為一談，而同一名詞下又資料很多。我懷疑360噸既不是載重量，也不是排水量，而是為登記船的噸位而測量的容積噸位。它以每一百立方英尺(或2.83立方米)的容積為1噸，它雖被稱作“噸”，但祇表示容積，不表示重量。《中國皇后號》一書中說：“它以另一個船名進行登記的時候，登記證書上寫的是368.25。”這個資料很接近本船木匠測的資料。所以，我暫以登記證書上寫的是368.25容積噸為準。至於排水量和載重量是多少，疑問太多，本文限於篇幅，刪去了專業論證，好在不影響本文大局。排水量和載重

量資料，不能盲目人云亦云，或糊弄讀者，有待與美國學者再作慎重確定，我們不能越俎代庖。

四、“中國女皇號”來中國是何種經濟性質？

關於“中國女皇號”航行的經濟性質，在前述第一篇拙作中，筆者大膽地為其被亂扣帽子平反，批駁了所謂“經濟侵略”之說，將其定性為“正常的和平貿易”航海。這次還要澄清另一種不正確說法，人們理解為是美國政府行為，或是國家資本主義行為，或政府主導的民間行為。此次航行實際是私人資本主義的經營，船是個人所有的，且是多個資本家和私人公司為合資股東，流動資本也來自私人投資。很明顯這是私商股東合夥投資，出於營利動機。⁽¹⁰⁾

五‘中國女皇號’是憑美國政府甚麼通行文件來中國的？船東確實在費城向國會申請了該船出海通行證，但該證並未送達讓船長用上，而是拿着由州長簽發的證件啟航的。1784年“1月25日，兩份由紐約州州長喬治·克林頓簽署的重要文件送到了船上，一份是出港證書，另一份是海上通行證。”⁽¹¹⁾由此足見此次該船出航根本不是總統華盛頓派出，而且也不是州長派出；州長出證書，是對商人向地方政府行政長官提出的申請

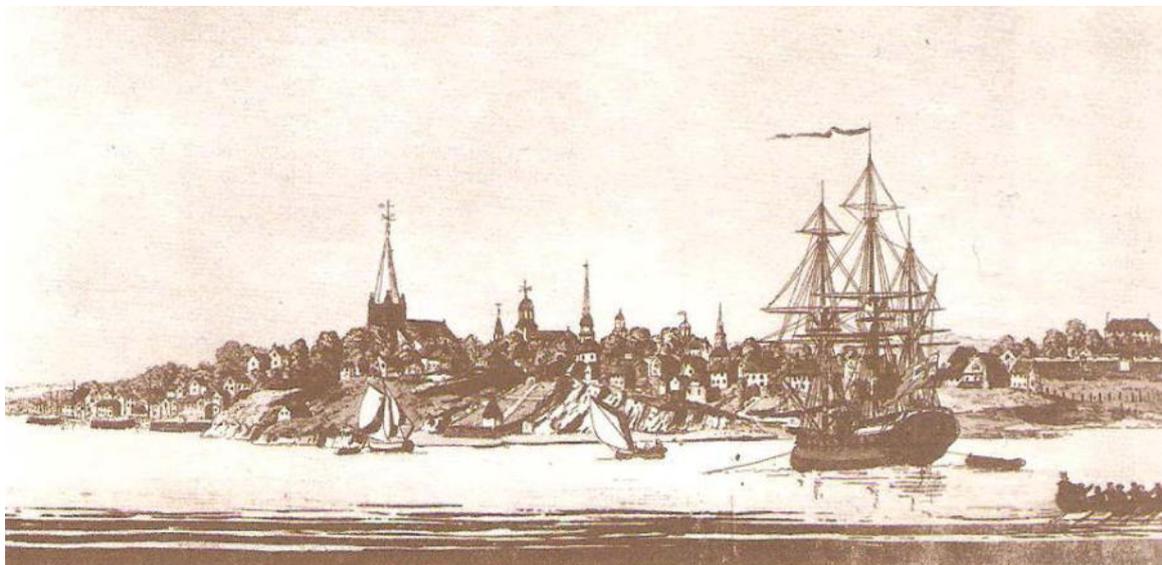
而發放審批的認可文件。因此，也說明它是作為正規民間商船去中國通商通航，不屬於走私航行。

新生美國的外貿商船 為何及如何來中國並先抵澳門港

一、始發港選擇

當時美國國土祇有美洲東北部大西洋沿海十三個州，尚無太平洋沿岸國土，較大的對外開放港是紐約港。

二、選擇的目的港是廣州口岸，這是由此前曾同英國船長庫克到過廣東並到過海瀨毛皮產地的美洲西北岸土生美國人萊雅德向美國資本家宣傳而獲悉的。而要到廣州，須先到澳門，終點也不是廣州城前港，而是廣州所屬古黃埔港。這是他們事先從英、法等國外貿和航海人員那裡知道的。所以，“中國女皇號”的船主在下達給船長的航行命令中就兩處提到澳門：“致約翰·格林先生：[……]從那裡穿越巽他海峽到達澳門。配有鄧恩(Dunns)說明的那段海岸的海圖，隨信交給你。[……]你將根據大班的命令停留在澳門或者繼續前進，[……]”⁽¹²⁾



西北方觀紐約市圖。取自 J. F. W. 德斯巴里斯18世紀晚期的海圖叢書《大西洋海王星》，如圖所示，“中國皇后”起航時的紐約市還祇是一個小城。(採自《中國皇后號》)

三、船主配給的主要船員：船長格林，早年就從事航海，來任船長前是海軍軍人，是請假出來從事私人業務的。後備船長是彼得·霍金森。大副、二副都是海軍學校學生出身並參加過海軍。大班是炮兵退伍軍人山茂召。還配二班、事務長、文書、外科醫生各一名；其餘是木匠、水手。共四十二人。（一說四十三，州長簽證上則是四十人）⁽¹³⁾

四、配備的武器和生活保障品有十門重炮，四門加農炮（州長簽證上則是十八門），足夠的火藥、鉛彈及短刀。醫療設備，夠全體船員吃用五個月淡水，十四個月糧食。⁽¹⁴⁾

五、關於運來中國的貨種，那時美國拿不出太多值得運往中國的產品。根據英法等國以往經驗，認定中國人重視消費人參。美洲產的人參，中國人稱為“西洋參”，必有銷路，且利潤極高。因此出口貨來源目標之一是山林產品。這一航次就運二百萬根。⁽¹⁵⁾當然還有其它貨物配載。裝有準備現金採購中國貨物的兩萬美元銀幣。籌備時期曾設想另派1-2艘船到美洲西北沿岸收購毛皮運往中國，但未能實行。但首航還是載有皮毛，其貨源可能是在東部就近收購的。從到黃埔時卸貨量來看，來時船未裝滿。

六、為何選擇2月22日啟航？

2月22日啟航完全出於自然界給予適航的氣象和海況，有的書刊所謂為紀念華盛頓總統生日，根本不是這麼回事；或像中國古代帆船開航要擇吉利日。

七、“中國女皇號”走的甚麼航路？

有文章稱首航走的太平洋，誤。實況是從美國東海岸啟航後，越過大西洋，於非洲西岸塞內加爾以西海域的佛得角群島暫停修船，繞過好望角，東渡印度洋，進南海。

八、“中國女皇號”如何找到澳門港並轉往廣州黃埔貿易？

那麼人生地不熟的船長是怎麼找到澳門港的呢？一是有那張船主供給的海圖，二是遇到一艘引路船。7月22日，“中國女皇號”在今印尼的爪

哇島途中遇上來中國的法國商船“海神號”，陌路的“中國女皇號”跟隨熟路的“海神號”（已來過澳門、黃埔十一次），一起結伴穿入太平洋和南海前來澳門港，然後由中國領航員引領往黃埔港。

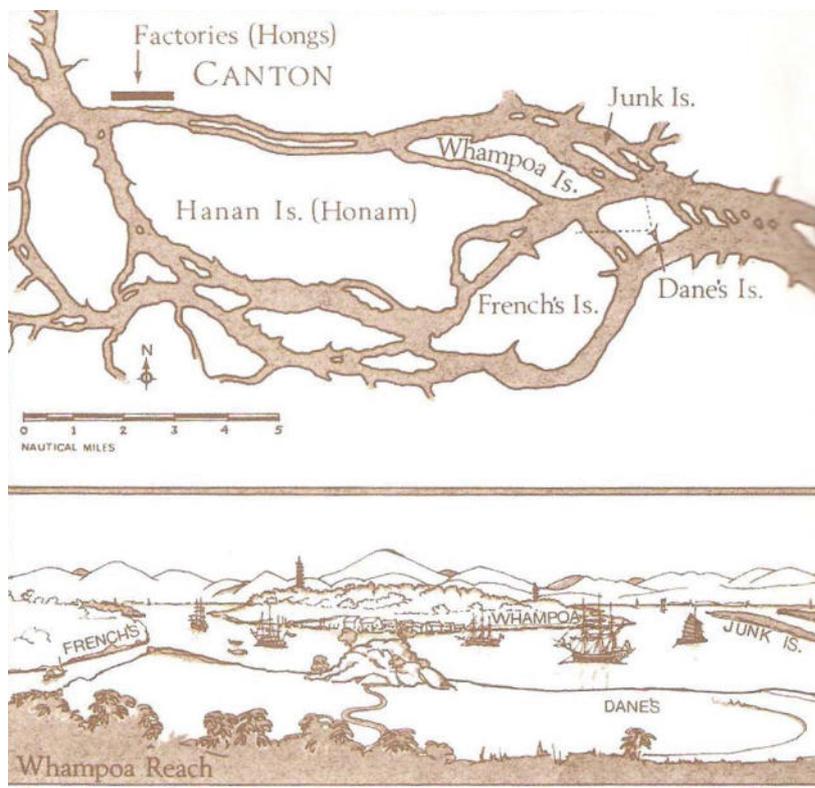
船長等《航海日記》 對澳門和廣州黃埔的反映

“中國女皇號”船長和大班在各自的《航海日記》中都寫到澳門，至今還保存在他們後人手裡，美國費城航海博物館（今改海港博物館）1962年曾展出過，這些也是澳門的珍貴歷史資料。筆者特摘引幾段譯文加以專業上的註釋。船長寫道：“已確定‘中國皇后號’的航程是從紐約出發開往印度（India）的廣州。”[施按：這裡所謂“印度”是15世紀晚期起歐洲人對東方地理概念模糊的說法，包括印度次大陸、馬來西亞、印尼、中國以及毗鄰地區，直到“中國女皇號”起航時仍未消除這種習慣稱呼，但實際上此前歐洲航海家已明白印度國與中國的區別。1784年8月，“星期一，23日。前段[原譯文說明：一般計算一天時間是從子夜0時開始到下一個子夜，但在當時西方航海者習慣，是按一個中午到下一個中午。從中午到下午大約8時左右時段，格林稱之為‘前段’]航行吹微風，從東北方傾斜。與“海神號”結伴同航。[……]早上6時，駛近西北微北方，揚帆前進，早上9時，萬山島[施按：指今珠江口萬山群島最南端的大萬山島，島南側外即是南海]在北微東3、4里格[施按：歐洲舊時長度單位 Legun，1里格約為3英里，5公里，或3海里。明代葡人來澳門即用此計程]以外。處在上風方的島嶼，我們相信是萬山島，在東東北方4、5里格以外。[……]找到一位（中國）漁民上船，要他帶我們到澳門泊地，給他十塊錢酬勞。大家同意了，但漁民上船後要價二十五塊。[施按：現在我們中國對來港口各外國籍商船實行一律由國家交通部下屬監督機構指定的引水員領船，早已不許私人引水員領船，否則收費高低不一，引航

員能力缺乏保證，出了事故，外國籍商船得不到賠償，也有損我國家聲譽] 中午，萬山島在東微北方4、5英里(《日記》是舊里格與英里並用)以外，準備下錨停泊[……]”。

《日記》接着寫到澳門情況：“24日，下午4時，吹東風，在澳門泊地5英尋[施按：英尋，有一般英尋和英海尋之別，既然是航海日記，當指英海尋。1英海尋等於6.08英尺] 水深的地方用最好的首錨(船錨)拋錨，澳門城就在西西北方3英里外。鳴炮七響向澳門致意。炮臺鳴炮致意。我們的大班山茂召先生在本船)事務長斯威弗特先生的陪同下，光榮地在這片海域升起首面美國國旗[施按：當時美國祇有十三個州，所以在澳門海上昇的第一面美國旗上祇有十三顆星，與今有五十顆星不同。格林和山茂召都參加過華盛頓領導的大陸軍，都是“打天下”復員軍人，所以有較強愛國情緒滲入日記]。放下我們的中型艇[施按：航行長途的大海船上備有的中和小艇供短

途船與船之間、船與岸之間的交通，或救生等使用]，在山茂召先生和蘭德爾先生的陪同下，招待了我們尊敬的船長奧德林先生[施按：指途中結識的對美國人示好的此時也錨泊在澳門港內的法國船船長]，我們就他在我們路經中國海域時給予的照顧表示感謝。6時，返回。引水員[指在萬山島附近請的漁民引水員。]獲得酬勞後離開。[……] 5時，一艘中國船上的人上船，記下船名、船長姓名、人數和槍炮的數量、出發地和國家，然後離開[施按：這顯然是廣州府駐澳門的行政人員]。很快幾艘小艇送來了雞蛋、糖、麵包、果、鞋及其它各種雜貨出售[施按：這起則是民間小商販船邊兜售，而非地方政府慰勞]。8時，幾位紳士乘小艇前來。其中一個是我1780年在法國認識的[……] 哥德堡市的威廉·切爾瑪斯先生，現在是[施按：駐華但設在澳門] 瑞典第三領事和大班。昨晚他從引水員那裡聽說我的名字，[……] 他還帶來了法國領事維埃德先生[施按：當時法國駐華領事館也設在澳門]，他們都是來歡迎我們，並且向我們提供幫助的。[……] 他們一再邀請我們上岸[施按：澳門半島上。為甚麼路上遇見的法國船員和駐在澳門的法國領事官都對新生的尚處貧弱美國海員如此友好呢？這是由於當時法、英兩國是長期兵戎相見的仇敵，而法國是與反英的華盛頓結成軍事同盟，派法軍到美洲夾攻英軍的助戰者][……] 我承諾在晚餐後上岸與他們相聚。10時左右，里斯本保羅·佐治先生的兒子，在一位葡萄牙紳士的陪同下登船拜訪，向我們



◁珠江在黃埔港段的地圖及一幅在中國畫中常見的、註明各國船隻停泊地標的草圖。(採自《中國皇后號》)

表示歡迎，並邀請我們上岸。[施按：這是說葡萄牙總督派兒子來邀請美國船長上澳門半島，一則盡地主之誼，二則也是澳葡招徠今後可有收入的住澳客戶生意]”。“星期三，25日。1時，繼續颳風下雨。[……] 午夜，風停，天氣轉晴 [……] 白天 [……] 引水員也上了船。[施按：指事先由法國船長奧德林答應幫助找的能引航到黃埔港的引水員。停泊區當在古代黃埔南海神廟一帶，而非民國時建的黃埔老港區]”。“星期四，26日。起航。[……] 伶仃山（即今珠江口外伶仃島）在東北微北3里格以外。[……] 後段航行吹西風，退潮。下錨。”27日無記錄。⁽¹⁶⁾

以下再摘引大班山茂召《航海日記》，以補充格林未說到的該船在澳門的活動情況及對澳門的看法。8月“24日早上，法國領事帶着幾位來自澳門的先生前來拜訪。[……] 他們邀請我隨他們到澳門玩一天。我隨他們上了他們的小船。法國領事帶我去拜會葡萄牙總督，但是總督不在家，於是他留下一張紙條，知照總督：我們來過。我在法國領事館邸用膳，出席的還有法國官員和瑞典領事、奧地利大班及部分來自“海神號”的人。下午，蘭德爾先生、霍金森船長、醫生、斯威特先生和格林先生，以及“海神號”的一些人，他們在船上吃過飯後，離船上岸，晚上我和醫生還有霍金森船長一起度過，並在瑞典領事官邸借宿一晚。蘭德爾和其他人則在法國領事官邸過夜。在向他們呈交了歐美國家簽訂的與澳門的友好協定之後，我們在第二天早上離開，返回船上。[以下25日是山茂召引述一段《安德森航海記》關於葡人總督依順清朝的關係，略]“澳門的環境宜人，在廣州經商的歐州商人在這裡安居樂業，一旦船離開廣州 [施按：這個“廣州”當不是指廣州城邊的珠江而是指黃埔港區。西方貨船祇到黃埔為止，貨船的代理人可以進出廣州城邊十三行等規定地，由交通船往來]，代理人跟中國人把賬算清楚之後，他們便回到澳門居住，直到下一季的貨船抵達。在我們抵達前幾天，當地的荷蘭人、丹麥人和英國人都到廣州去了。”⁽¹⁷⁾

“中國女皇號”在黃埔銷貨 和裝上回程貨後離澳返美

據李定一《中美外交史》所引資料，“中國女皇號”首航運到黃埔的貨有：花旗參473擔，棉花316擔，鉛479擔，胡椒26擔，羽紗1,270匹，毛皮2,600張。⁽¹⁸⁾ 另外有些植物油、松脂等。我疑胡椒不是美國出發時裝載的，而是經東南亞產地時捎上的。因為美國是胡椒消費國，而非產地。船到黃埔後，經廣州的中介商“十三行”派船駁運往廣州城銷售掉。花旗參沒有趕上高價期或低價期，而是碰上中價期，但仍然賺了不少錢。

同年12月該船在黃埔港裝船的回程貨，按李同書所引主要有：紅茶2,460擔，綠茶562擔，瓷器962擔，肉桂21擔，布864匹，絲織品490匹。而《中國皇后號》一書提供的資料為：武夷茶700箱（折算為英制，每箱360磅），熙壽茶100箱（折算為英制，每箱320磅），棉布20,000塊，瓷器（看不清記錄資料），共付買入款107,000美元；黃金及絲綢（不知數量），計付買入款169,000美元。關稅及代理商開支15,000美元。⁽¹⁸⁾ 該船在黃埔辦完各項手續，又在中國引航員引領下，駛往澳門港停泊，以辦理最後離開中國國境港口手續。

船長《航海日記》記道：“30日。早上3點，吹微微西北風。讓拖船在前面拖我們的船。6點時，經過虎門。風力增強，不再需要拖船，拖船離開了。[施按：這是指該船駛離黃埔時，該船因珠江內風力不足吹帆駛出珠江口，在黃埔借了人力拖船] [……] 當經過澳門時，引水員告訴我，他不熟悉更遠的海域。我讓他找一個當地的漁夫來，帶我們到Potoe島那邊去。”“31日，黃昏時分，辦理了離開澳門出關手續後，引水員離開了我們。”駛離澳門後，在船長的《航海日記》中，還多次提到澳門港作為船距離中國的標誌，例如：“1785年1月4日，（該船在南中國海公海上，已航行到第四天）[……] 當我們測量水深並攔淺時，每次報告的緯度為15°58，經度是距澳

門方向114°57。”“7日。觀察到的緯度為北緯9°15，根據洋流判斷，[……]應該就是往南方的航線行駛。經度為11°52。與澳門的子午線距離為87英里。”[施按：這已與其東南亞的帝汶島不太遠了。此後才不再提澳門為計程標誌。]⁽²⁰⁾

“中國女皇號”首航成功 對中美兩國的影響

一、對美國的影響

1. 給新生美國的經濟恢復“雪中送炭”

1785年5月11日，“中國女皇號”回到紐約港。第二天，《紐約新聞快報》發表的報導，就表達了幾乎所有人認為平安歸來預示着未來一片光明的看法：“看到商船滿載着貨物回來了——而我們通常都是從歐洲進口這些貨物的，一位記者評價說，這向我們預示着一個美好的未來和廣闊的經濟前景，屆時我們將省卻那些麻煩且不必要的中間貿易——我們至今一直與歐洲進行的這種中間貿易無疑給我們正在崛起的帝國[施按：此時美國已是獨立的民主國家，不是封建帝制國。這裡所謂‘帝國’祇是一種對強國的習慣稱呼，正如紐約有座‘帝國大廈’那樣，無嘲意倒是有幾分驕意][……]與此同時，儘管商船船主的勞動[如此翻譯，似不符合政治經濟學原則]使他理所應當得到從商船上的貨物得到好處，但無論這一點是否實現，這位記者認為，它都將激勵國民傲傲甚至趕超自己的商業對手，從而造福整個美國。”⁽²¹⁾ 其它報紙也爭相報導此事，並發表大篇幅的評論，稱此行是“一次有遠見卓識的、成果豐碩的航行”，“美國商業史上的一個里程碑”。

2. 掀起買中國貨熱。紐約城市報紙不僅為這一航次的發表社論和多篇報導，還把此次運到的中國商品廣告報紙連登兩個月。此次從中國運到的一部分貨，由專船轉運到美國首都費城（當時尚未以今華盛頓特區作首都）去推銷。由此也可澄清有些文章妄稱中國貨一到就被搶購一空

過度誇張。如果真的那樣，何必登兩個月廣告。當時紐約不像二百年後的世界大都市，還處於一個小鎮狀況，有當時的寫實畫為證。

美國居民買中國貨使用，成為一時風尚。中國絲綢製品成了美國人盡孝心的珍品。連歸田的美國第一號名人華盛頓也是運抵的中國貨的熱心買家。返航當年8月17日，他寫信給蒂爾曼，請他代購，隨信開列了一份購買清單，這份清單成了中美早期貿易史上的珍貴文物。有意思的是，信上還叮囑，如果價格便宜就按清單購買，否則祇買中國的大瓷盤、蘭白色小碗、薄棉布、絲手帕、南京本色布。他還特地說，他夫人要好看的白色薄棉布。⁽²²⁾ 這就是說，這幾樣東西即使貴點，也必須買，可見這些中國絲瓷產品很受美國人的喜愛，也是美國史上第一次“中國製造”貨熱潮。中國的產品也融入美國普通人民日常生活中。他們此後有相當一部分人穿用價廉物美中國棉布。至於中國茶葉，早在英國壟斷貿易時，美國人飲茶已成風尚。

3. 掀起美國商船與中國通航通商熱。“中國女皇號”滿載而歸回到紐約港引起社會轟動後，又經美國國會向全國發佈了對此次航行的通報表揚信，給予稅收優惠。美國的海運界和外界買資本家在高利潤的吸引下，美國海員在對中國好奇響往、高收入，並被允許捎帶少量個人貨的待遇吸引下，使美國掀起了遠航中國的熱潮。在通往廣東的航線上，懷着發財夢的美國人，駕着從幾十噸到三百噸的木帆船，紛紛揚帆遠航，投入大西洋、印度洋和南海的萬里驚濤駭浪之中。1786年就有五艘美國船到澳門、黃埔，1789年增至十五艘，1800年增至二十三艘，1801年增至三十四艘。

4. 促進美國航海科技大進步。美國商船不僅航次增多，在以後對華運輸中，航路上也有創新。據美國學者丹涅特的著作，美國商船“希望號”在1790年，從美國東海岸起航，向南繞過南美洲合恩角，那時巴拿馬運河尚未開通，祇能兜圈子⁽²³⁾，但還比從美洲西北角再繞回大西洋從非洲到中國為合理節路程。到北美洲西北海

岸收購獸皮作貨源，從那裡橫渡太平洋，從東北海岸始發港算起，十三個月後，裝載一船生皮到達澳門。⁽²⁴⁾ 這意味着，中美間航線已經不再祇走大西洋、繞過非洲好望角、橫渡印度洋穿入南海的唯一航路，而走出一條西渡太平洋徑至中國的新航路。這是有劃時代意義的事。有人說：19世紀初，美國新英格蘭地區⁽²⁵⁾ 商人開闢了新英格蘭-美洲西北海岸-中國澳門、黃埔的三點外貿航線。這未免說遲了。新航路帶來了新的經濟效果，例如斯圖基斯(Stugis)在美國東岸的波士頓以祇值1.5美元的貨物運到西北岸換購560張獸皮，再運到黃埔以每張40美圓售到廣州。這次運共6,000張⁽²⁶⁾；回程又載茶、瓷、綢到美國，當然大發其財！

5. 運去中國文化載體加強了兩國文化交流。中國精美瓷品成為美國高級文化藝術裝飾品，普通瓷器成為民間及常飲食餐具、茶具日用品。瓷器、綢布圖案上的中國國畫，成為傳播中國山水風光、人物歷史故事、花卉、動物、建築物形象的文化交流載體。後來，瓷器上的圖案可以訂製為美國人指定的美國事物的圖案。例如我看到的在瓷碗裡臨摹的美國的三桅商船。

6. 美國與中國城市結友好。例如，美國人把“廣州”之名用來作美國地名。美國學者喬治·斯蒂華特在一本研究美國地名的著作中提到，在美國的二十三個州裡，都有以廣州(Canton)命名的城鎮或鄉村。初期美國人把省名廣東和府名、港名廣州混為一談，統寫、統叫為Canton，實際上他們當時活動範圍祇限在廣州府境，所以實際是用Canton指廣州。美國的第一個“廣州”地名出現在1789年，這是麻塞諸塞州東部諸福克縣的廣州鎮。俄亥俄州東北部的廣州市，是美國最大的“廣州”。

7. 此行的成功，從更深遠意義上說，是促成美國成為世界大國觸發機。美國開始建國時人口不過二百萬，人口不算多；國土面積也不大，僅處於今美國的東北部當時稱為新英格蘭地區加附近的幾個州而已。美國商人為了尋找一本萬利

的運往中國的貨源，把船駛到還不是美國領土的美洲西北岸向土著人以極少代價收購水獺皮，以便運往廣州以高價出售，換回中國精美而又實用的吃穿用品。因而在西海岸建立碼頭據點，設商站建居，有領土野心的商人購買小塊土地，成為日後奪取西部領土的根據，竟使偏於一隅的小美國終成橫跨兩大洋的泱泱大國。為擴大向中國換貨的品種，航行到太平洋去尋覓許多前所不知的島嶼，如美國人去夏威夷，初衷就是為找當地人當柴燒，運到廣州便以高貴雕刻和家具材料價出售的檀香木，最後使之成為美國領土的一個州。所以孫中山時代華僑稱為“檀香山”。總之，從“中國女皇號”起，美國對華貿易從無到有，迅速超過荷蘭、丹麥、法國等國。18世紀90年代以後，已經僅次於英國排在第二位，使新生的合眾國脫貧致富。1881年，新任第21屆美國總統賈斯特·亞瑟，因曾任紐約港海關總監八年⁽²⁷⁾，熟悉美國海外貿易情況和美國財富增長。他寫道：“美國的財富和勢力的擴展，主要有賴於早期美商船赴華貿易。”⁽²⁸⁾

二、對中國的影響

“中國女皇號”首航成功對當時中國的影響和意義較小。就貿易而言，在黃埔不過是許多歐洲人交易中一件平常的西方來船貿易。但深遠意義是從此一個新生的未來世界大國與最古老的封建大國之間開始了交往，並且是以和平友好、互利為開端的交流，不像其他西方國家以刀光劍影見面的。

1. 初識了“花旗國”，擴大了國人對外部世界的地理見識。我國首次記錄此國名的當然是粵海關駐澳人員、澳門同知和香山縣丞，但這些檔案現在見不到了，書籍上能見到最早的個人記述此名的是廣東籍海員謝清高，他還把美利堅國稱為“咩哩千國”。他在嘉慶年間在澳門失明，由同鄉士人筆錄其海外經歷口述回憶錄，成書《海錄》：“咩哩千國，在英吉利西，[……]即來廣東之‘花旗’也。土產金、鋁、銅[……]洋參。”⁽²⁹⁾清代道光時福建巡撫辦理廈門口岸的徐繼畲，在其名著《瀛

環誌略》中對美國讚揚有加，遺憾的是他對乾隆時“中國女皇號”來粵，沒甚麼着筆。

2. 在微觀經濟上給清朝國庫和廣東財政增加了收入，但與美國人獲大利比較，很有限，無非對粵海關增加稅收，給十三行增加了客戶，給中國手工業產品瓷器、絲綢、布匹增加了外銷市場，降低了生皮、洋參等舶來品物價。

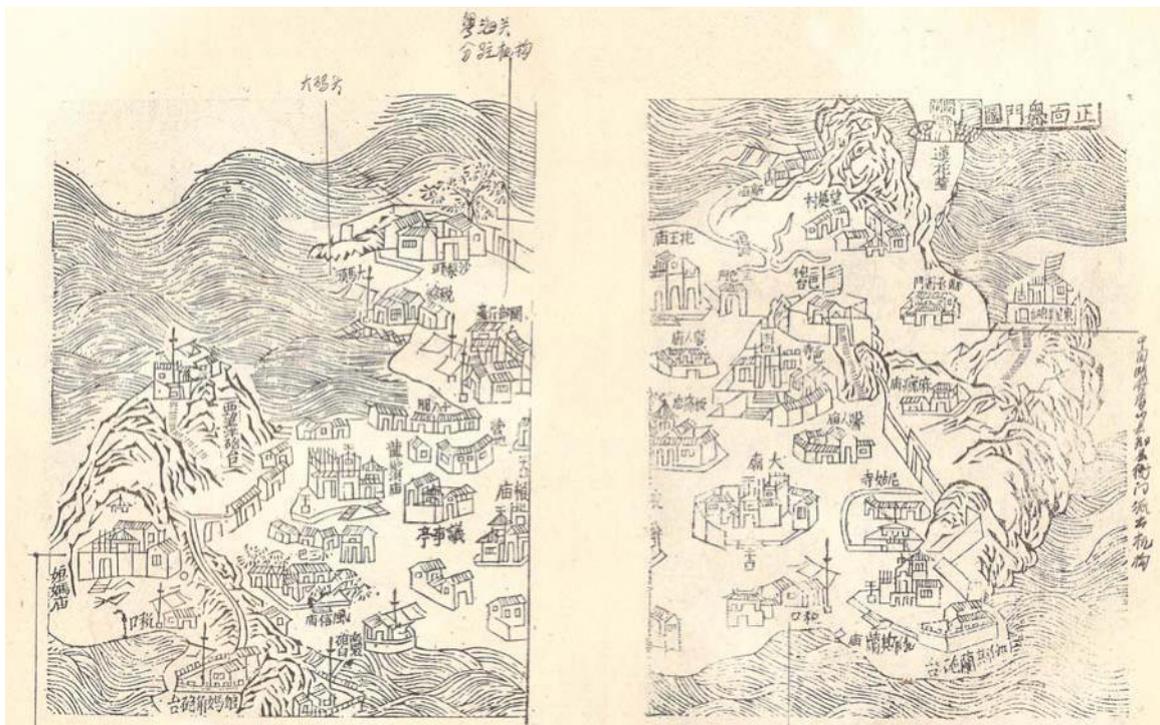
3. 客觀上給清朝政府樹立了一個對本國人民海外航海政策參照系。遺憾的是，未由此使乾隆政權醒悟，轉向鼓勵國人遠航大西洋，仍然祇是讓歐美國船和人來，而不讓中國船和人往，一味壓制中國人航海、造船創新，又錯過了一次歷史機遇，令人痛心。

對兩位美國總統訪華講話中 涉及“中國女皇號”首航故事之求實

一、1998年克林頓總統首次訪問中國時，在中國為他舉行的國宴上致辭中說：中美“兩國之間可以追溯到美國建國初期的商業關係的悠久歷史。我們雙方在美國憲法制定以前就有了貿易往來，甚至1773年我們的建國先驅為反抗英國徵稅而倒入波士頓港的茶葉都是從中國來的。在美國歷史的大部分時間裡，我們一直把中國看作是一個遠在大洋彼岸的朋友。”⁽³⁰⁾這裡指的就是“中國女皇號”首航中國事。這段話對於不熟悉美國開國史背景的人恐怕不知所云，有必要點明其實。第一、所謂最早發生中美貿易關係，就是指1784年發生的美國商船“中國女皇號”首航到華。而所謂“在美國憲法制定以前就有了貿易往來”，不是指1777年10月大陸會議通過的第一部憲法——邦聯條例，而是指1787年邦聯國會召開各州代表討論並於1788年通過的聯邦新憲法。所以才能這麼說。⁽³¹⁾“邦聯“與”聯邦”是兩個不同的政治概念。所謂“我們雙方[……]就有了貿易往來”，實際不是雙方往來，而是從那時起直到第二個世紀一直由美國商船單方往來中國，中國沒有一艘船去過美國。第二、當時英國

政府是不許美洲殖民地人民直接與中國進行海外貿易的，祇能由英商壟斷專利包辦。中國產品如茶葉、絲綢、瓷器先運到英國然後再轉運到美國，徒增成本。到了美國還要再加稅。1770年波士頓慘案發生後，在殖民地人民強烈反抗的壓力下，英國被迫取消各稅法，但仍保留“茶葉稅”。於是又展開一場圍繞進口中國茶稅問題反英鬥爭，波士頓的“茶葉黨人”潛入英國船將價值15000英鎊的342箱茶葉倒在海裡。1774年，英國政府採取高壓報復：封閉波士頓商港、取消地方憲法、設立英國總督、禁止人民集會等強制法令，終於激起了北美革命。⁽³²⁾但遺憾的是，破壞中美間這種朋友關係的不是中國，而是美國船商和政府。中美平等互利貿易關係開始發生了極不利於中國經濟和政治生活健康發展的急劇變化。⁽³³⁾

一是1814年第二次美英戰爭結束後，由於美國商人逐漸參與了鴉片走私活動，英國為迫使對華走私鴉片成為合法的貿易進而發動侵略中國的鴉片戰爭，而美商追隨英商沾不義戰爭之益，擴大參與販運鴉片。到1821年道光帝即立時，兩江總督兼學者阮元奏告：“臣訪得鴉片來路，大端有三，一係大西洋（葡萄牙），一係英吉利，一係美利堅。[……]獨美利堅國因少國王鈐束，竟係船主自帶鴉片來粵。”道光帝將徇隱夾帶鴉片之洋商伍敦元摘去頂帶以示懲儆，法辦了在澳門囤積販賣鴉片的罪犯，並且封鎖了黃埔和澳門的兩大關口，於是中外鴉片販子將鴉片囤積和銷售活動轉移到停在伶仃洋的外國躉船上。當林則徐來廣東查辦時，經過調研後認為：“若不從澳門清源，則內外線索潛通，仍恐漸成蔽藪。”他採取容葡抗英策略，爭取澳葡協同禁止販毒，起到較好效果。⁽³⁴⁾如洪水猛獸一般撲來的鴉片潮使中國人民深受水深火熱的痛苦，中國如不抗爭，中華民族根底將動搖。二是美國商船販運中國的苦力，虐待被騙上船的華人。當華人被迫起來反抗，美國政府又偏袒本國施害者。（限於篇幅不能展開，恕今後有機會再詳論。）



澳門關部行臺圖

二、2009年11月，美國第44屆總統奧巴馬來華訪問。同月17日，由當時美國駐華大使洪博培陪同，來到上海科技館與中國青年對話。對話會由復旦大學的校長楊玉良主持。奧巴馬演講開始談到早期美中關係時特意說到“中國女皇號”首航事。

本文求實包括兩個方面，一是針對我國的報導，二是針對奧巴馬講話本身。

1. 我國有一則報導稱：“2009年11月17日，美國總統奧巴馬來華訪問期間在上海演講時，特意談道：在二百二十五年前，也就是1784年（乾隆四十九年），當時美國第一任總統華盛頓派出的“中國皇后號”商船，開啟了中美最早的商業貿易。”⁽³⁵⁾ 此報導不妥。按1784年，華盛頓根本沒有當美國第一任總統。他當第一任總統從1789年4月30日才開始，他沒有派也無權派船，奧巴馬也沒有這麼說。所以這是寫報導的人信口開河，而編輯、校對、審核的人也是無知和不負責任。這篇文章中還說講話中有“華盛頓希望看到這艘

船前往各地，與中國結成新的紐帶，希望中國開闢新的地平線”。前半句，華盛頓不在場，沒有機會說這樣話；後半句，根本不通，他怎麼可能說“希望中國開闢新的地平線”這樣的話呢？

據網上發表的美國國務院資訊局提供的譯本是：1784年，我們的建國之父喬治·華盛頓主持了“中國皇后號”（Empress of China）的下水儀式。這條船前往中國海岸，尋求與清朝通商。華盛頓希望看到這條懸掛美國國旗的船前往世界各地，與像中國這樣的國家締結新的紐帶。這是通常的美國人的願望——希望達到新的地平線，建立新的、互利的夥伴關係。⁽³⁶⁾ 按這樣譯文，話是通順了，不過內容本身還是有問題。

2. 對奧巴馬講話的求實。講話的內容和精神，總的來說是好的，舉美國商船首航作為中美兩國人民最初的友好交往的例子，也是好的。但是他所敘述的情況卻與美國史書不符，不能不加考證。第一，甚麼叫船下水？這雖也是個專業名詞，但卻是個常識化名詞。每艘船的建造或船

體的大修必須在無水地方進行。即使是不需在船廠造的簡單木船，也得在海灘或河濱上露天支架或底朝天進行，在船廠造船得在乾船塢或水上浮船塢中進行，船殼造好了或修好了，才把它推向或滑向水面，這一過程稱為下水。第二，“中國女皇號”在波士頓船廠下水，並不是在1784年，而是在1783年，1784年初已是啟航的年份。第三，按1783年該船作為首航中國之用完成改裝而在波士頓下水時，還沒有人提華盛頓當總統，而且我查了有關華盛頓生平活動的傳記等，也沒有發現他以非總統身份去組織下水儀式。也許是我孤陋寡聞；如有哪位發現另有秘笈記載，請不吝賜告。第四，所謂“華盛頓希望看到這艘船[……]與像中國這樣的國家締結新的紐帶”。據我分析如果他參與其事，相信他很有可能懷有這種良好願望，然而他沒有在費城，更沒有在啟航地紐約，而是回了鄉下農莊。沒有見該船出航，事先也不知道這件事，而是事後才知道的。此問題，希望有關方面予以澄清。

【註】

- (1) 到澳門日期說法不一。李定一《中美外交史》(臺灣力行書店經銷)1960年，第一冊，引述還有23日、25日，他使用25日。筆者在2001年文中，曾採用他在大陸1997年新版本《中美早期外交史》(北京大學出版社)的23日說法。本文改為採用《中國皇后號》一書中船長《航海日記》所記日子，理由是船長是當事人親筆記錄。
- (2) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (19) (20) (21) (22) 菲利普·查德威克·福斯特·史密斯著《中國皇后號》，《廣州日報》國際新聞部法律室譯，廣州出版社，廣州報社，2007年，頁159；頁25；頁25-26；頁19-20；頁64-65；頁67-68；頁57-58、65；頁26；頁33-34；頁159-161；頁162-166；頁173；頁208-210；頁224-225、227；中文序頁4。
- (3) 大班，是英文 *Supercargo* 的漢譯名詞。指“商船上的商業事務負責人。”中英鴉片戰爭前，英國東印度公司商船到廣州港貿易時，船上配備一名至幾名負責管理本船所運輸的貨物和處理有關商務的人員，按職位高低，又分稱為大班、二班、三班。現代常見中譯為“貨長”，似不貼切。大班一詞，早在乾隆十六年中國政府澳門同知寫的專著《澳門紀略》中已有反映，稱廣州港中西貿易的事由“牙行主之，曰‘十三行’……

船長曰‘大班’，次曰‘二班’，得居定十三行”，餘悉守舶”。在有貿易季節雖會駐住在廣州十三行的夷館，但在無貿易季節仍當如法國領事那樣駐在澳門。譯作“船長”，不妥；易使人誤解為船長。大班應譯作“經理”為確當。英國東印度公司在清乾隆年間(1736-1795)在廣州設立辦事處，其管理委員會的委員均為商船上“經理”出身，也按職位高低稱為大、二、三班。

- (4) 山茂召在有貿易季節雖會駐在廣州黃埔作美船代理，但在無貿易季節仍當如法國領事那樣駐在澳門。在逗留三年後回國，華盛頓當了總統後，也於1790年委任他為美國駐廣州領事而第三次來華，1792年返美，1794年第四次來華，不久在回美國途中病逝。
- (5) 拙文載《通向現代世界的500年——哥倫布以來東西兩半球匯合的世界影響》(論文集)，北京大學出版社，1994年，頁385-398。
- (6) 拙文載《海上絲綢之路與南方港口學術研討會論文集》，廣東省人民政府文史研究館主辦《嶺南文史》2002年增刊，頁218-231。
- (18) 李定一：《中美外交史》，臺灣力行書店經銷，1960年，第一冊，頁8。
- (23) 拙作：〈巴拿馬運河〉條，載《國際經濟貿易百科全書》，天津科技翻譯出版公司1991年，頁8。
- (24) (美) 泰勒·丹涅特著《美國人在東亞》，姚曾異譯，商務印書館，1959年，頁9-10。
- (25) 新英格蘭，不是美國一個州或市名，而是一大地區名。其地包括美國東北部六個州，是英國在北美洲最早的殖民地。其名源是由運送這些移民的船長約翰·史密斯於1616年出版一本《新英格蘭記述》而始用，經1620年英王特許承認，沿用至今。邵獻國等：《外國地名語源詞典》，上海辭書出版社，1983年，頁445。
- (26) 楊國標等著《美國華僑史》，廣東高等教育出版社，1989年，頁2。
- (27) (28) 李富明等主編《美國總統全傳》，國際文化出版公司1996年，頁561。
- (29) (清) 謝清高口述、楊炳南編寫《海錄》，中華書局，1985年叢書集成初編，頁13。
- (30) 《人民日報》1998年6月28日。又，人民網2002年2月10日發佈的克林頓總統在江澤民舉行的國宴上講話
- (31) (32) 復旦大學國際政治系編寫《美國》，上海辭書出版社，1993年，頁68-69、頁81-84。
- (33) 李定一著《中美早期外交史》，北京大學出版社，1997年，頁69-83。
- (34) 鄺永慶、林岷文章，載《鴉片戰爭與中國現代化》，中國社會出版社，1991年，頁39-40。
- (35) 龍文教育網轉載一篇文章〈美國誕生之初 總統打出的“中國皇后號”牌〉。
- (36) 互聯網搜索下載。