

帆 檣 匯 港

香港與華南以外的千年世貿



帆 檣 匯 港

香港與華南以外的千年世貿

陳麗碧著

目錄

序言	5	消失的獨桅帆船：9世紀阿拉伯與中國的海上絲綢之路	44	連結新大陸	90	甲午戰爭（第一次中日戰爭）	164
前言	6	大唐蕃客：阿拉伯西域商人在華發展與機遇（公元618—907年）	46	荷蘭人與東亞貿易圈	92	中法戰爭	165
第一章 海洋傳統的孕育——動感香江	9	海上絲綢之路與西域商賈	47	越南海道：安南窯青花瓷的短暫輝煌（約1360—1644年）	95	第一艘自香港遠航歐美的中國帆船——「耆英號」	167
引言：河源始起	10	西亞商賈來中國商貿的背景和催化劑	47	真蒂洛尼家族 (Gentiloni) 珍藏繪畫	96	創建維多利亞港	170
中國造船傳統的歷史淵源	14	「商貿」著名的中國產物	49	香港海上絲路（唐至清代）	98	將碇泊處發展成維多利亞港	171
河源始起：文化搖籃的衍生（公元前6,000—前3,000年）	19	大唐朝廷政策設立與西亞商賈的活動	50	從考古文物看香港的貿易活動	99	貨運樞紐	173
新石器時代中期嶺南香港的大灣文化（公元前6,000—前3,000年）	19	屯門軍鎮與海上絲綢之路	52	香港水下考古文物	101	19世紀的早期海上交通	174
衣食住行	23	濱港匯聚	53	第四章 環球一體與互動：結連香江	103	船舶、航運與帆船貿易	176
穹下縱橫：「游」埠於沿海、南越及亞太浮島（公元前7,000—前221年）	27	香港的海濱手工業	54	熠熠海珠	105	夢跡海外	178
第一批有記錄認識「海」的中國人（公元前1,600—前1,046年）	27	五代起浮沉海陸的採珠業（香港及東亞）	55	朝貢貿易與外交使團	106	海上的生活、信仰與消閒活動	179
西周至東周前半時期 經濟改革（公元前1,046—前500年）	28	中國海外貿易之興盛：海洋發展史上的光榮歲月	57	西方人眼中的廣州	108	天后崇拜	180
春秋戰國 江河至海洋（公元前500—前200年）	28	沉船、港口和貿易品	58	廣州十三行洪氏 (Alexander Hume) 長卷	109	香港的水上信仰	181
大秦與東亞：長生不老的追尋（公元前3世紀）	29	宋商舞台垂範東亞文化圈（約公元10—12世紀）	64	珠三角的通商制度	110	漁民的「家神」	182
秦始皇版圖下的香港（公元前221—前206年）	30	歸化宋商政治下的東亞民間商貿與香港皇室	65	東印度公司的崛起	112	港口管理	183
千濤萬浪：「亞太地中海」觀念下的秦漢港灣（公元前221—公元220年）	31	宋代窯器的外貿情況	65	廣州的外銷貿易	118	照亮前方	184
海洋網絡的早期開拓	31	宋朝海商和倭國的關係	66	貿遷之舟	128	颱風與避風塘	185
銅鼓文化與印太海貝	31	宋朝海商和宋麗經濟文化交流	68	茶葉貿易	129	海軍軍港	186
大漢帝國與番禺縣鹽業（公元前202—公元220年）	35	北宋初年南下族群的移民福地	69	洋煙	130	船塢、船台和船廠	187
三國魏晉時期的突破與傳說（公元221—589年）	37	南宋亡國前夕南逃香港	70	風險和回報	132	海員與碼頭工人	188
第二章 海貿與文化交匯：渡越香江	39	九龍商城	71	華洋雜處與文化差異	133	日據時期：三年零八個月	189
盛世蕃客	41	第三章 遠洋探索與接觸：環球帷幕在香江與東亞文化圈	73	一口通商：輝煌與轉折	134	航運與輕工業	190
阿拉伯文明的黃金時代	42	大航海時代：歐洲商人之東來	75	海盜與南海	139	城市生命線	191
		世界貿易體系的誕生	76	《靖海全圖》——綏靖華南	141	航運今天與展望未來	192
		史無前例的遠洋航海活動	78	第五章 飛躍世界大舞臺：卓越香港	149	總結：基因體現	193
		海上稱雄	80	卓越香港	150	參考書目	194
		葡萄牙在遠東的地位	81	中國海事現代化	151		
		寄碇濠江：葡澳日在東亞海洋與合作關係（約1500—1640年）	82	通商口岸：東西交匯的路口	152		
		天主聖名之城	84	新技術、新思想的碰擊	157		
		初次接觸——曼紐一世使節團與屯門海戰	87	中西合璧	158		
		寓醉檳榔	88	李鴻章與自強運動	160		
		明代《東西洋航海圖》（Selden Map）	89	李鴻章與香港	161		
				將領馬吉芬與北洋水師	162		

序言



在鴨脷洲建造的中式帆船
約翰·沃斯利（1919–2000 年）
油彩布本
1979 年
2013.0057.0002

香港海事博物館致力展現香港的海事故事，以及這些故事如何與世界環環相扣。博物館自 2003 年成立以來，即已成為國際文化機構，吸引本地社群以及海外遊客。

本書配合本館 2021 年舉辦的「帆檣匯港：世貿千年」展覽，帶領讀者穿越時空，從新石器時期來到現代互聯網的世界，通過商品流轉和轉型、人民遷徙和定居的故事，以互動方式闡述香港如何發展成生機蓬勃的繁華都會，以及如何發揮地區與全球紐帶的作用。

香港海事博物館向所有參與是次出版和展覽，以及不吝賜教的各界人士衷心致謝，並對慷慨惠借展品的多個機構表示謝意。最後更要感謝香港政府運輸及房屋局之海運及空運人才培訓基金的鼎力贊助，讓博物館得以展覽形式以及出版書籍記錄這個講述香港源遠流長、引人入勝的海事故事。

肖猷思教授
香港海事博物館總監

前言

六千年的香港海事基因

—— 香港與海洋的歷史

—— 香港與海洋的未來

一個地方的命名，總能呈現其最大特色。有關「香港」之命名由來眾說紛紜，但就字面意思而言，大概是指「芬香的港口」。這是因為自宋代始，香港已盛產莞香樹。從《新安縣志》〈輿地略·物產〉「香樹，邑內多植之。東路出於瀝源、沙螺灣等處為佳」一句可見，這些香樹主要產自今天的沙田及大嶼山西岸一帶，它們會被轉運出口至中國內地、東南亞，甚至是中東等地。故此，「香港」的名字本身就是其海事基因之體現——「海港」就是香港的重要基石。

香港由數百個大小不一的島嶼組成，讓原住民自古以來便「靠海吃海」，歲月流連於各海峽港灣之間，探索海洋與生存之道的微妙關係。正因這些天然的地理特徵，為香港締造了不少耐人尋味的傳說，其大者可數「盧亭傳說」——有說大澳的蜃家人始祖是人魚，又名盧亭，從北方遷居至大奚山，即今大嶼山及離島的合稱。

而隨著時代變遷，香港作為華南一隅，也受到中國航海技術進步的影響。自新石器時代中期開始，已可見簡陋的桴及漸成錐形的扁舟。考古材料顯示，這些舟楫連結著嶺南以至環亞太地區海洋文化特徵；新石器中期距今約 6,000 至 8,000 年前的香港沿海沙堤已有含豐富文化層的遺址。到漢代屬番禺縣，毗鄰的廣州造船業、唐代屯門作為重要的中國海防軍事據點；乃至宋明時期發揮的補給及轉口港作用，發展遠洋帆船，與世界各地發展更頻繁的海上貿易。這使香港能透過海洋連結不同文明、互相交流，進而成為各地文化的交匯點。

19至20世紀，係世界史上一個巨變的年代，在國際情況動盪下，香港就彷如一個「全球實驗室」：自 1841 年英國殖民管治香港島開始，大批外商到港發展貿易；1851 年太平天國的叛亂，使大量人口南移到港，為海員及航運事業提供大量的勞動力；隨著 1860 至 1890 年代割讓九龍半島和租借新界，更多外資企業林立、海上貿易大盛。這除了使香港的航海設備益臻完善，如船塢、碼頭貨倉及避風塘等應運而生，還隨著人口增長而促進城市發展，九龍多處如油麻地（舊稱「麻地」即漁民用桐油曬麻纜之地）和紅磡等迅速發展，掀起了一連串具規模的填海工程，這些都為 20 世紀的香港發展奠定了重要基礎。

及至 1920 年代，海運事業無疑成為香港經濟的重要支柱，「海員大罷工」所引致的經濟癱瘓，終令政府讓步便是最佳例證；1930 年代起日本侵佔中國沿海地區及東南亞，讓中國資本家南下，建構了香港輕工業的雛形，帶動出口業的發展。直到 1950 年代韓戰爆發及國際對華禁運，正式成為香港經濟轉型的契機，從轉口港發展輕工業，使工廠林立，商品湧進市場、外輸國際，航運業因而大盛。1960 至 1970 年代中國新政權成立初期的社會動盪，又讓新一批人口南移到港。香港曾經在 19 世紀末至 20 世紀初，成為中國通往海外如北美、南美「淘金熱」或南洋等地作苦力的轉口

港，形成分佈全球「中國大流散」（Chinese diaspora）的轉口站。至於 20 世紀向香港輸入人口的「大流散」，不但為香港帶來持續不斷的資金、知識及科技等新元素，更重要的是讓香港吸納了大批來自不同背景且富有理想的「移民人口」，利用海港掀起了一波又一波從未止息的「新動力」。當中，他們所作出的每一項嘗試都是一項實驗，所產生的碰撞就如實驗帶來的化學反應，為香港的發展帶來無限可能，從而造就新的景象。時至今日，香港尚呈現著數千年來的海事基因，在航運業的蓬勃發展推動下，已連續七年（2014–2020 年）成為世界五大國際海運中心，讓香港航運服務業持續擴張，並提供全面的專業服務，包括保險、船舶管理及航運法律等，開展了新的局面。

此書出版配合香港海事博物館在 2021 年 6 月籌劃主辦的展覽「帆樑匯港：世貿千年」，以兩條平行時空的主軸線凸顯千年來不同地區的海貿狀況：一是香港；二是由華南、東亞至全國與各國的跨地域交流。當中將以全球視野，藉由五章故事，深入淺出地引領大家一覽 6,000 年的香江海事變革史，以至今後香港海事文化及航運生態的發展。這五個章節包括：

- 章一：海洋傳統的孕育—動感香江
- 章二：海貿與文化交匯—渡越香江
- 章三：遠洋探索與接觸—環球帷幕在香江與東亞文化圈
- 章四：環球一體與互動—結連香江
- 章五：飛躍世界大舞臺—卓越香港

透過是次出版和研究，我們致力向公眾及學生推廣本港、華南、中國、亞洲以至全球數千年來的海事歷史文化遺產，從而讓大家理解中外航海事業在全球化下的角色，及拓展香港與各地的聯繫。同時，本書嘗試運用歷史文物、考古材料及文獻，由香港出發，向大家呈現變動之中東亞以至全球海貿事業的故事，以及相關跨地區、政治、經濟、文化的發現。

陳麗碧博士
香港海事博物館首席館長
2023 年 1 月

—— 香港與海洋的未來

海洋傳統的孕育

動感香江



引言：河源始起

香港自古就是亞太陸地與海洋的文化交匯點，其位處的珠江三角洲較諸其他地區，有更深植其中的海洋特質基因。香港位處珠江口東側，大陸前沿，面向南海，同時擁有眾多島嶼。無論是經內陸河流還是遠涉重洋而來，「水」將不同地區的文化特色匯集香港，塑造香港悠久多元的歷史文化。即使會料到遇上艱險困厄，都無阻史前到秦漢時代先民出海的決心。

從目前的出土文物可以發現，新石器時期的香港蘊含從中原黃河流域及長江流域南傳的文化和技術元素，無論是從洞庭湖地區經桂林、西江順流而下，還是從長江口沿岸輾轉到達嶺南的可能性亦大，石器出土突顯了當時農業與捕獵的發展，作為人類文明的起源，香港境內發現的石刻亦說明了當時先民在香港的活動痕跡。

水是所有人類文明起源不可或缺的元素。本部分首先以黃河、長江與亞太海域為例，介紹沿河和沿海文明的萌發。同時，秦漢帝國勢力到達東南沿海後，東亞海洋網絡成型，重點關注香港先民與古越族和其他沿岸文化及亞太地區的關連，並受到席捲東亞大陸的漢文化影響。總而言之，本章希望為觀眾呈現中國海洋文化的「多元一體」概念。

同時，不能忽略的是，濱海先民與東南亞和太平洋島嶼結下的跨海聯繫，也是香港史前文化的一大構成。

西貢大浪灣石刻
青銅時代（公元前 1500—公元前 221 年）
陳麗碧攝



珠海市高欄島寶鏡灣發現距今 4,000—5,000 年前刻畫船隻人物的岩畫



兩名夏威夷土著與獨木舟在岸邊



西漢南越王墓出土銅提桶上的海船圖案
圖片來源：西漢南越王墓博物館



陶甕
中國北部
新石器時代 - 大汶口文化
(約公元前 3500 年 - 前 2500 年)
何安達先生藏



陶人形蓋罐
中國西北部
新石器時代 - 齊家文化
(約公元前 2500 年 - 前 1500 年)
鴻踪里藏



陶塑人頭像
中國
新石器時代
何安達先生藏



彩陶豆
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
何安達先生藏



彩陶雙繫罐
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
何安達先生藏



彩陶鉢
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
何安達先生藏



彩陶帶把罐
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
(馬廠類型)
鴻踪里藏



彩陶單耳罐
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
(半山類型)
鴻踪里藏



貝紋雙耳陶罐
中國西北部
新石器時代 - 馬家窖文化
(約公元前 3300 年 - 前 2100 年)
何安達先生藏

中國造船傳統的歷史淵源

中國造船傳統歷史悠久。古代中國的舟船一般以簡易輕便的可浮水材料建造而成。幾根圓木或一捆毛竹，網紮之後便可成為一具浮水而去的木筏或竹筏。此外，充氣的動物皮囊、網紮成一圈的葫蘆、密封的箱籠和筐子，以及巨木挖鑿而成的獨木舟等，皆可成為浮水渡河的器具。早在遠古時代，中國先民已發明各種原始的水上運輸工具，包括主要用於黃河和長江上游的葫蘆、皮囊和主要用於華南地區の木筏、竹筏和皮筏。

在約公元前 8,000 至前 2,000 年的新石器時代，更先進的水上運輸工具獨木舟出現。所有這些原始簡易的渡水工具均曾為古代先民所使用，直到半個世紀前，中國西南少數民族聚居的地區，以及今天的亞太區域的夏威夷土著仍使用獨木舟，並經常可見其蹤跡。



皮船模型

佚名西藏工匠，2011 年
動物皮革及木材製

皮船是一種非常古老的交通工具，常見於很多族群社會中，一般以獸皮或竹籐編織成防水層，緊緊地固定在簡單而彎曲的木製外框上。例如印度的 Parisal、伊拉克的 Qufa、北美洲原住民的公牛船、南美人的 Pelota、西藏的 Ku Dru 和越南的 Thung-chai。在中國，皮船跟居於長江和湄公河上游一帶民眾的關係密不可分；皮船一般以犛牛皮或乳牛皮鋪在木製外框上而成，這種做法和式樣最早可追溯公元前 4 世紀。

左麗愛惠贈

懋德航運（香港）有限公司中國帆船模型收藏系列

HKMM2011.0209.0001



中國西藏犛牛皮船，2006 年

中國古代竹筏及羊皮筏模型

上海先鋒模型廣告中心

2005 年

竹及強化纖維塑料製

竹筏從公元前 3 世紀便開始使用，此模型則以《古今圖書集成》（約 1726 年）一書的木刻板畫為藍本製作。羊皮筏以充氣羊皮網紮於竹枝框架下而成，是非常古老的製法。

懋德航運（香港）有限公司中國帆船模型收藏系列

HKMM2005.0087.0001

HKMM2005.0088.0001

在古代中國的內陸腹地，造船業發展是為了滿足日常生活中居民渡江過河和捕魚的需要。與此同時，古越族聚居的東南沿海地區，海船建造業亦不斷發展。究竟中國歷史上最古老的渡水舟筏，如何逐步演化成先秦以及秦漢時期的木船，由於史料匱乏，有待更多的考古發現來填補認知上的空白。

降至西漢中期（約公元前 111 年），中國的海上遠征已分別到達交趾（越南）和朝鮮半島，說明當時的中國已具備開展大規模海上軍事行動的能力，並可解決航海運輸補給方面的問題。中國與天竺（印度）之間亦開通長途海上貿易航路。公元 2 世紀時，中國亦與西方的羅馬帝國建立海貿聯繫。

一個半世紀後，東晉高僧法顯（約 337 - 約 422 年）循陸路赴天竺（印度）求法，返程時乘商船經爪哇島回廣州。途中船遇狂風暴雨而迷失方向，全船 200 餘人饑寒交迫，海上漂流，歷時 80 餘日方駛抵距廣州千里之遙的青州牢山灣（今山東即墨嶗山）登岸。





竹筏



羊皮筏



獨木舟模型
西漢（公元前 206 年 - 公元 25 年）
漆木器

應為墓葬用，為長江流域楚文化可見的木筏連槳及人俑造型。



羊皮筏的使用



長江人俑
東漢（公元 25-220 年）
無釉陶器

陶俑於墓葬出土，供陪葬用。人俑容貌可能參照先人而作，手持魚竿與兩尾小魚，可能代表其生前行業。

陳淑貞惠贈
HKMM2004.0002.0001
HKMM2004.0003.0001



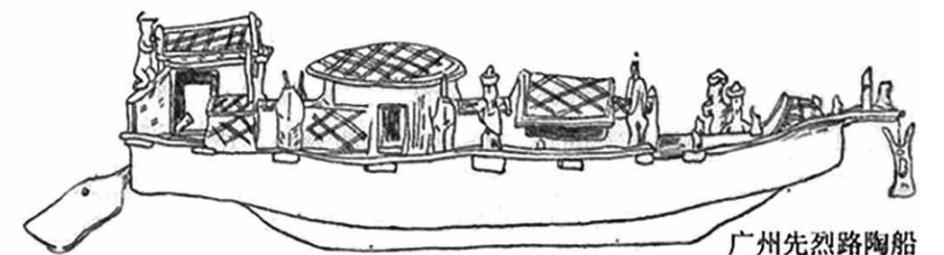
帶俑陶船
漢代（公元前 206 年 - 公元 220 年）
無釉陶器

四川陵墓出土。以陶船陪葬，寄望藉此通往河流盡頭的極樂世界。此陶船體型碩大，高 66 厘米，闊 210 厘米，盡顯中國最早期船隻的基本結構：船頭繫錨、船尾有舵，船頭有防浪篷，舷板較高，船艙有樂師；船型吃水較深，能抗風浪，適宜深水航行。

Michael E. Haworth 及 Karen M. Haworth 惠贈
HKMM2004.0006.0001



船錨



廣州先烈路陶船

1955 年廣州先烈路 3 號漢墓出土東漢陶船模型
高 16 厘米、長 54 厘米
中國國家博物館藏



青釉樓船
東漢（公元 25–220 年）
陶器

陶船具兩層建築，上層船樓四周圍以防護女牆，仿似古籍中記載之樓船。船錨似為鐵器，體型較大。
HKMM2014.0002.0001



河源始起：文化搖籃的衍生（公元前 6,000 — 公元前 3,000 年）

新石器時代中期嶺南香港的大灣文化 （公元前 6,000 — 公元前 3,000 年）

香港的歷史文化可追溯至新石器時期中晚期（約公元前 6,000—公元前 3,000 年）。考古發現證明，分佈於珠江口一帶至粵東海岸沙丘和珠江口外星羅棋佈的小島均發現了史前文明「大灣文化」遺跡，而香港多區亦發現豐富的大灣文化遺址文化層，「大灣人」可說是香港最早期的原居民之一。他們或定居海灣沙堤的棚屋（今大澳和南丫島），或在台地建造簡陋住屋。大量的網墜、矢鏃等捕魚工具，石鏹、石鑿等器具的考古發現，可反映當時人們的生活模式。

依海而居，其飲食傳統和海洋生物密不可分。大灣文化的捕撈漁業盛行，歷史學家發現他們曾改良捕魚網，以捕獲更多種類、更大型的生物。由於魚類、貝殼類海洋食物擁有豐富營養，不少以此為主食。若要更深入了解食物如何影響人們的生活狀態，得細看馬灣和深灣曾出土屬於新石器時代「馬灣人」的成人牙齒。這些牙齒齒質出現嚴重耗損，但沒有常見的齶齒和裂縫。這反映他們的食物堅硬粗糙，需要嚙咬才能吞食，從而容易磕壞牙齒。大灣文化根基雖建於大海，卻深受不同的內陸古文化交流影響，形成嶺南地區的獨特性之餘，亦體現參與構建「多元一體」的中國歷史發展脈絡。

香港與長江及黃河流域地區有所交流，公元前 4,000—公元前 3,500 年左右，以幾何紋陶及刻劃紋陶為特色的古越族來到珠三角及香港地區。首先可從重慶瞿塘峽遺址發現的大溪文化談起。大灣文化受到長江中游地區的大溪文化影響，例如考古界 1933 年在南丫島大灣遺址出土了大灣式彩陶盤，與大溪式彩陶相似，相信此彩陶技術是經長江流域傳到珠三角地域。另外，湖南安鄉遺址發現的湯家崗文化亦對大灣文化影響深遠。根據 1971 年深灣出土的刻劃紋和繩紋夾砂陶釜，大灣文化和同是長江中游的湯家崗文化亦非常相似。他們製作陶器的藝術手法和紋飾亦如出一轍。而且，浙江杭州遺址發現的良渚文化，相信亦曾和大灣文化進行過交流。早年在屯門湧浪遺址出土的豎寬型玉鐲、石英玦耳環、有領環等及深灣出土的禮儀用石兵器，在中國良渚文化中盛行作為禮器使用。

至於黃河流域的文化交流方面，例如 2006 年在香港大埔樟樹灘考古工程出土的細泥紅陶、夾砂紅陶，亦可隱約透露與今黃河中游河南澠池遺址發現的仰韶文化有關，是至今彩陶器最早出現的地區之一。而同期出土的夾砂黑陶，也與黃河中下游的龍山文化有關。又如貝紋雙耳陶罐則來自黃河上游的馬家窯文化。再加上當時的嶺南峻嶺作為天然屏障的陸路阻隔，香港及廣東各地出土文物，有力地證實海路交流的歷史源遠流長。

另外，香港亦出現拍印夔龍紋陶器，為雙勾 F 形，是龍身和爪的抽象化紋飾，亦見於廣東、湘南、贛南和桂東北一帶。同時，香港亦曾發現夔龍紋及其他小件青銅器，而回紋及動物型紋飾亦可見於香港多處的摩崖石刻，這類紋飾應受中原商周時期及楚文化南移的影響。同時，青銅時代香港出土的玉石牙璋及其他禮器，反映了與中原文化的交流與影響。



雙肩石斧
1. 屯門沙洲 2. 西貢沙下
新石器時代中晚期（公元前 4500 年 - 前 1500 年）
古物古蹟辦事處藏



石矛頭
南丫島深灣
新石器時代中晚期（公元前 4500 年 - 前 1500 年）
古物古蹟辦事處藏



白陶片
長洲東灣
新石器時代中期（公元前 4500 年 - 前 2500 年）
古物古蹟辦事處藏



彩陶盤
香港島春坎灣
新石器時代中期（公元前 4500 年 - 前 2500 年）
古物古蹟辦事處藏

大澳棚屋



石戈
青銅時代
1973 年於南丫島大灣出土
古物古蹟辦事處藏



石牙璋
青銅時代
1990 年於南丫島大灣出土
牙璋是商周時期的重要禮器之一，南丫島大灣出土的玉石牙璋，具夏商文化元素，與二里頭遺址出土的玉璋相似，顯示中原夏商文化對嶺南地區的影響。
古物古蹟辦事處藏



有領石環
青銅時代
1978 年大嶼山蟹地灣出土

此石環的石料可在香港找到，應為本地所造。而香港已發現了多件有領石環，與長江流域的相似，顯示相互的文化交流。
古物古蹟辦事處藏



夔紋硬陶罐
廣東五華縣
青銅時代（公元前 1500 年 – 前 221 年）
麥兆良神父考古藏品
古物古蹟辦事處藏



夔紋硬陶罐
大嶼山蟹地灣
青銅時代（公元前 1500 年 – 前 221 年）
古物古蹟辦事處藏



青銅戈
南丫島大灣
青銅時代（公元前 1500 年 – 前 221 年）
古物古蹟辦事處藏



青銅鏃
南丫島深灣
青銅時代（公元前 1500 年 – 前 221 年）
古物古蹟辦事處藏

衣食住行

衣

樹皮布文化

樹皮布是早期人類重要的服飾系統，起源於中國南部，尤其是雲南至嶺南一帶。在新石器時代的香港、深圳、珠海等地先民，製作了相當數量的樹皮石拍。

樹皮布非經紡織而成，而是以樹皮內層為材料，利用石拍打鬆纖維，經浸泡去除雜質後形成潔白堅韌的布料，為南島文化的工藝特色，太平洋列島和東南亞等地的族群至今仍繼承製作樹皮布的傳統。珠江口先民使用石拍的蹤跡，反映他們與在臺灣、爪哇、馬來西亞、菲律賓、波利尼西亞、甚至遠到馬達加斯加和夏威夷廣泛分佈的南島語族之間的聯繫。



樹皮布衣
珠海市博物館藏



石拍分布
圖片由香港中文大學提供



石拍
長州東灣
青銅時代（公元前 1500–前 221 年）
古物古蹟辦事處藏



樹皮布
Bishop Museum 藏

食

漁獵採集生活

魚群受水溫、鹽度影響洄游到不同水域，尤其活躍於鹹淡水交界。長居珠江河灣內沿的先民，為捕撈特定魚獲，會於汛期作季節性遷移到灣外島嶼或沿岸水域。香港聚落遺址不少屬於這類季節性營地。

先民居住在海灣的「沙堤—潟湖—紅樹林」環境，可於潮退時的淺灘捕捉魚蝦，或上山打獵和採集以獲取食物。南丫島深灣和長洲鮪魚灣的新石器晚期遺址，發現有鯨魚、鱸魚、海豚、各種貝類、麂、野豬等骸骨，印證了史前香港的物種多樣性。



鱸魚頭蓋骨
新石器時代晚期（約公元前 2,500 年）
香港長洲鮪魚灣

這些魚頭蓋骨的發現，證明了海洋在早期先民的飲食中起著至關重要的作用。
古物古蹟辦事處藏



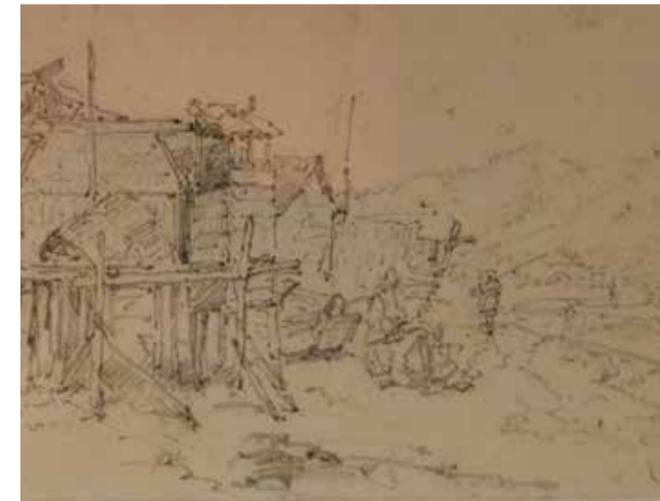
石網墜
南丫島深灣
青銅時代（公元前 1500 年 - 前 221 年）
古物古蹟辦事處藏

住

環珠江口生態

珠江口不少島嶼擁有背靠溪流和三面環山的優美海灣，當出海的溪水與海水混合後，匯聚了陸地流出的沉積物和漲潮時帶來的海洋物質。這肥沃土壤在沙堤附近形成紅樹林環境，豐富的動植物資源能滿足先民的各種生活需要。

沿海先民生活在亞熱帶地區潮濕氣候，和恆常潮汐漲退的沙堤，發展出一種隔開地面濕氣的高架竹木造房屋：上層居住，下層存放工具和飼養牲畜，稱為「干欄式建築」。直到今天的大澳棚屋建築（或稱葵棚或水棚），自 19 至 20 世紀流行，主要建造材料是葵葉、木板和石柱，到後來以坤甸木柱作支持整間棚屋，還加有鋅鐵蓋頂。這種建築結構的原型可追溯至新石器時期。



澳門水上人居所素描
佐治·錢納利 George Chinnery（1774-1852 年）
素描紙本
19 世紀
香港海事博物館藏
HKMM2008.0139.0002

大澳棚屋



行

洋流的利用

順著洋流飄移是遠古海上族群作長距離航行的唯一方法。香港的東面水域受大洋的季節流向影響，夏季靠南海暖流幫助先民航向東北方；冬季則藉反向的西南季候洋流折返，高溫高鹽的黑潮支流亦會在浙江舟山群島一帶與沿岸寒流交匯，形成魚群密集的漁場。珠江口先民在追逐漁獲的過程中，或會北上與長江口和東亞外海島嶼的族群，如浙江、臺灣澎湖列島、琉球群島產生文化聯繫。



洋流

中國航海歷史與文化

穹下縱橫：「游」埠於沿海、南越及亞太浮島 (公元前 7,000 – 公元前 221 年)

剝木為舟

距今約 7,000 年的浙江餘姚河姆渡新石器時代遺址曾出土了五枝木槳。其中一枝殘長 92 厘米、另一枝為 62.5 厘米。而在距今 4,700 年的浙江吳興錢山漾遺址，亦出土一枝青楓木木槳。20 世紀 70 年代學者認為，船的發明比槳的出現要早，因此有槳必定有船。經考古證明，中國最遲在約 7,000 年前就已經有了獨木舟。

第一批有記錄認識「海」的中國人 (公元前 1,600 – 公元前 1,046 年)

華南地區依海而居的社群逐漸興盛，卻並未受中原的商王朝管轄。公元前約 1,600 年至公元前 1,046 年，殷人創立商朝，沿山東、河南、河北的河岸邊而居，是第一批有文字記錄認識「海」的內陸居民。由於商朝文明建立於內地，對他們來說，海洋的重要性相對較少，然而河南安陽殷墟亦曾出土來自南海和東海的鯨魚骨頭、貝類和海螺。長江流域也平行存在發達的文明，如四川廣漢三星堆和成都金沙文明亦曾發現少量玉貝。



河南安陽邵家棚遺址的車馬坑中，殉馬頭上飾有貝殼串飾

從甲骨文「舟」字的複雜程度來看，左右對稱、平底方形、首尾略向上翹並有橫樑和隔艙結構，按李約瑟在《中國科學技術史》指出，是帶有艫板、艙壁及方端結構的木板船，實為帆船的原型。

字源演變



西周至東周前半時期經濟改革（公元前 1,046 — 公元前 500 年）

古代中國的文獻記載及航海考古發掘表明，中國人的航海文明主要發軔於周朝（公元前 1,046– 公元前 256 年）。周朝中期以前，除了大量使用海貝外，如西周貴族墓葬中大量海貝的發現，尚未找到太多海上貿易作為主要商業活動的相關利潤的證據。

公元前 600 年，中原地區的經濟貿易迎來影響深遠的改革。周代分封多國，東周時期的齊國疆域主要位於今山東、河北。雖位處內陸，卻無阻他們推動國家對外發展的野心。當時，被譽為「華夏第一相」的齊國宰相管仲大力推動國與國之間的經濟貿易，成功改革貿易舊制。對內，他尤其重視內河的青銅及鐵類貿易；對外，他積極發展陸上絲綢貿易，擴展捕魚業，及將鹽業收歸國有，實行專賣政策。齊國定都臨淄（今山東中部），位於淄河西側。據文獻記載，齊國境內的捕魚船隻數量可觀。淄河既帶動都城與周邊國家的貿易，亦令她在接下來的 200 年，成為四海之內最繁榮的都邑之一。

春秋戰國江河至海洋（公元前 500 — 公元前 200 年）

以上部分所提及的種種，都僅限於中原地區和沿岸的交流。談到現存最早支持海上貿易的證據，就得回溯至公元前 500 年的東河灣及長江口。卻說胡夷外族在中原北方興起後，成功開拓和沿海地區的貿易路線。江蘇和浙江兩省當時曾一度富庶和強大起來，便是受惠於此。

沿海地區相繼出現的貿易，多和越人海事擴張相關。路線始於今蘇州一帶長江口附近的港口，沿江蘇上至山東海岸膠州灣（古稱膠澳）。儘管當時越人被視作異族，但隨著長期和漢人進行海上貿易，尤其是向黃河流域擴展時，他們漸漸被「漢化」並融入中華民族主體。

要數中華文明乃至亞太文化圈的搖籃，則非長江和黃河莫屬。楚國作為春秋五霸、戰國七雄之一，透過不斷擴張和吞併周邊小國來鞏固自己地位。在擴張的過程中，楚人融匯中原習俗及南方地域文化，例如楚文化的長沙馬王堆帛畫曾描繪最早的中國地圖，是當時描繪珠三角及珠江口的最早圖像紀錄。

另外，中國西南地區和越南北部曾出土相似的青銅鼓，證實亞太文化圈的影響早於數千年以前。人類在史前時期發明了青銅鼓，並透過貿易輸到其他鄰近地區。這種類型的鼓直徑多為 70 厘米，平頂，圓邊。部分銅鼓刻有花紋，展示船隻、勇士，似是正在訴說以海為軸心的社會故事。

大秦與東亞：長生不老的追尋（公元前 3 世紀）

約在公元前 400 年完結時，中國範圍繼續延伸至長江南岸。公元前 219 年，秦始皇派遣大軍討伐南方邊陲的百越民族，在其水師陣營中，已儼然可見樓船這一龐大戰艦的身影。文獻亦記載秦始皇下令讓方士徐福到東海尋找長老不老藥的傳說，東海上有蓬萊、方丈、瀛洲三座仙山，尋訪路線是由秦代東海郡（可能是江蘇東台西溪），遠達朝鮮和日本。

公元前 214 年時擴展至南海。南海擁有幾個極佳港口，主要貿易於東岸夏、冬兩季有季風助航的時候進行，路線為中國東北部至西南。自公元 1 世紀之後，中國與東亞及東南亞諸國的海上交往日益密切，各種舶來品及包括活犀牛在內的熱帶地區的土特產品通過朝貢貿易的渠道輸入中國。



銅鼓

六朝（公元 220–589 年）

此面北流型銅鼓被歸類為粵式大鼓，即為東晉裴淵《廣州記》中稱作「俚僚」的古越人所用，其不收束腰胸的三截直筒型鼓身，與滇族風格迥異。鼓面中央飾有八芒太陽紋淺浮雕作為敲擊面，面沿環立四隻小蛙及三道一組的光暈，鼓身暈間遍施雲雷紋。香港大學美術博物館藏

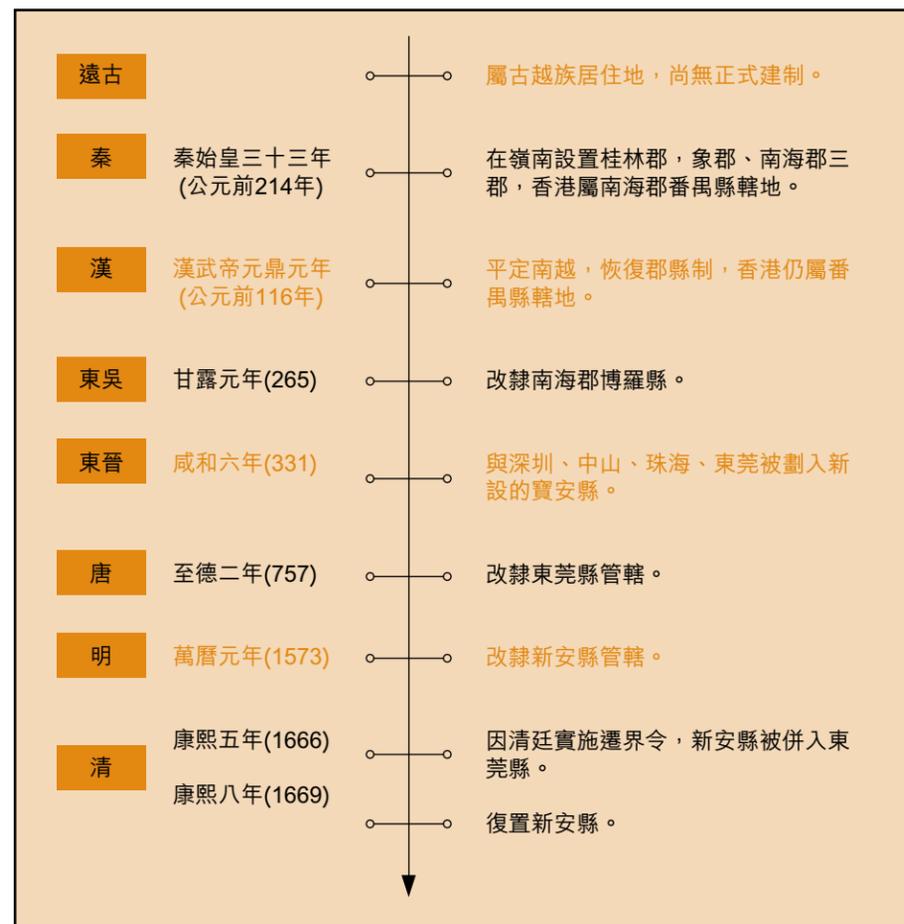
秦始皇版圖下的香港（公元前 221 – 公元前 206 年）

《史記·秦始皇本紀》記載：「三十三年（公元前 214 年），發諸嘗逋亡人、贅婿、賈人略取陸梁地，為桂林，象郡、南海，以適遺戍。」意即，在嶺南設置桂林，象，南海三郡（今廣東）。公元前 221 年，秦王嬴政掃滅六國，一統天下，並整治邊疆。公元前 219 年，秦始皇派遣大軍征伐南方邊陲的百越民族，在其水師陣營中，已儼然可見樓船這一龐大戰艦的身影。

過往，香港與中原政治中心距離遙遠，所以本土歷史並沒有被文字記載；然而自起前公元前 214 年起（秦始皇三十三年），秦始皇平定百越，置南海郡，把香港納入管治，並歸番禺管轄。戍邊開發，香港由此化為食鹽生產基地，邊防要塞。九龍李鄭屋鹽官漢墓的出土有所引證。這些措施，導致大批中土人士南下，不同內陸文化和生產技術在此地百花齊放。同時，郡縣制令境內深居溪峒的各部越人成為編戶齊民，能夠和湧入的中原人士通婚融合。以上種種，令香港得以發展，為多元化的嶺南文明奠定基礎。

自秦設置郡縣以來 2,000 多年，香港的隸屬多次變更，其歷史沿革詳見表。

歷代香港隸屬沿革(遠古–1841年)



參考《圖解香港史》，頁 5。

千濤萬浪：「亞太地中海」觀念下的秦漢港灣（公元前 221 – 公元前 220 年）

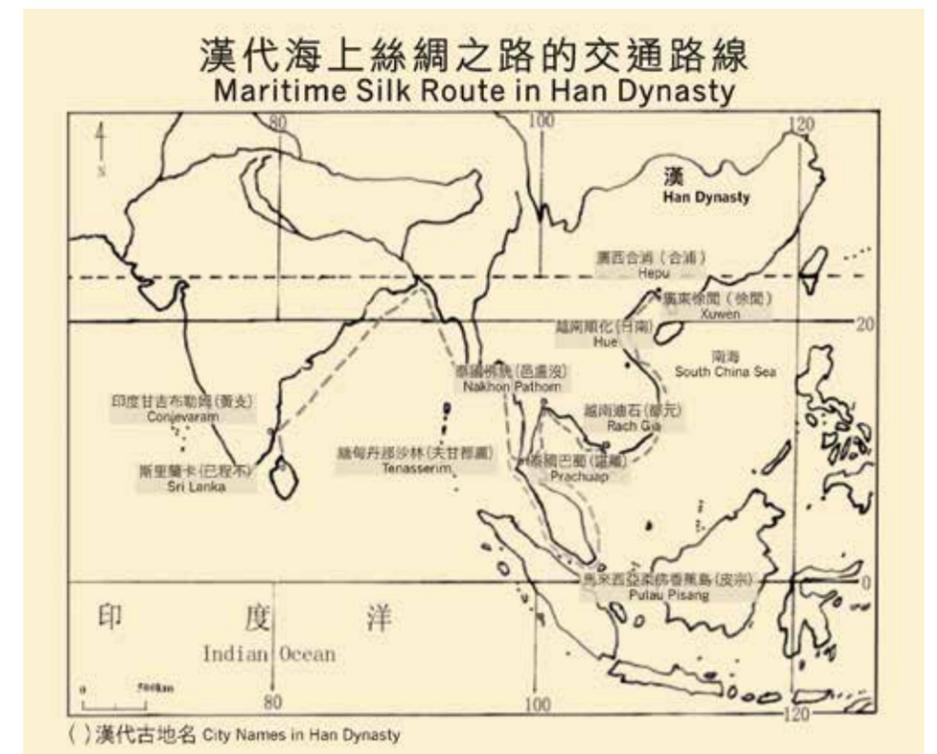
海洋網絡的早期開拓

漢代官方積極展開對外聯繫，受航海技術所限，初期只開發出近距離的沿岸和逐島航行路線往東南亞。

當時中國主要向東和向南兩路開發。東向航路方面，山東半島、遼東半島和朝鮮半島西岸組成環渤海地帶，有利內海的恆常短途航行；繼續往東南，可達濟州島、對馬島以及當時日本的政治中心—九州。此時朝鮮半島與日本除受到由陸路樂浪郡的大陸文化影響外，山東的齊魯文化亦可能經由海路向東傳播。

南向航路方面，廣州市內發現的秦漢造船工場遺址，顯示當時廣州已有出海遠航的經濟與技術條件。廣州亦是中原商賈南下作南洋貨物交易的都會，中國、印度，甚至來自羅馬、埃及的商品也輾轉在此流通。依照《史記》的南下洋路線：合浦（廣西北部灣）、徐聞（廣東雷州半島南端）、日南（約今越南順化一帶）乃是漢帝國的國境前哨，廣州出發的海船在此補充水源、糧食和商貨後，便正式駛離國境。漢人船舶的沿海岸線航行，最遠曾到達印度東南部和斯里蘭卡等地。

從公元 3 世紀朱應、康泰出使南海諸國，到 1791 年王大海撰述《海島逸志》，現存的大量古籍文獻記載了古代中國人的海上活動，儘管這些記載經常是支離破碎，語焉不詳。



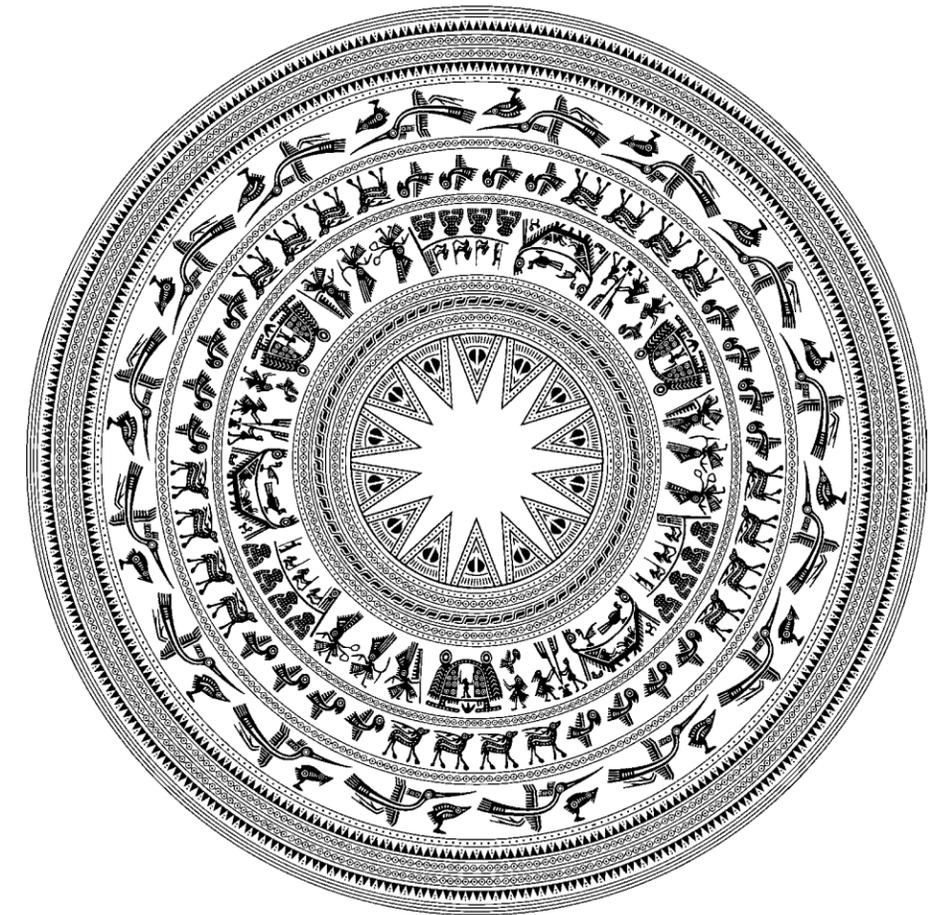
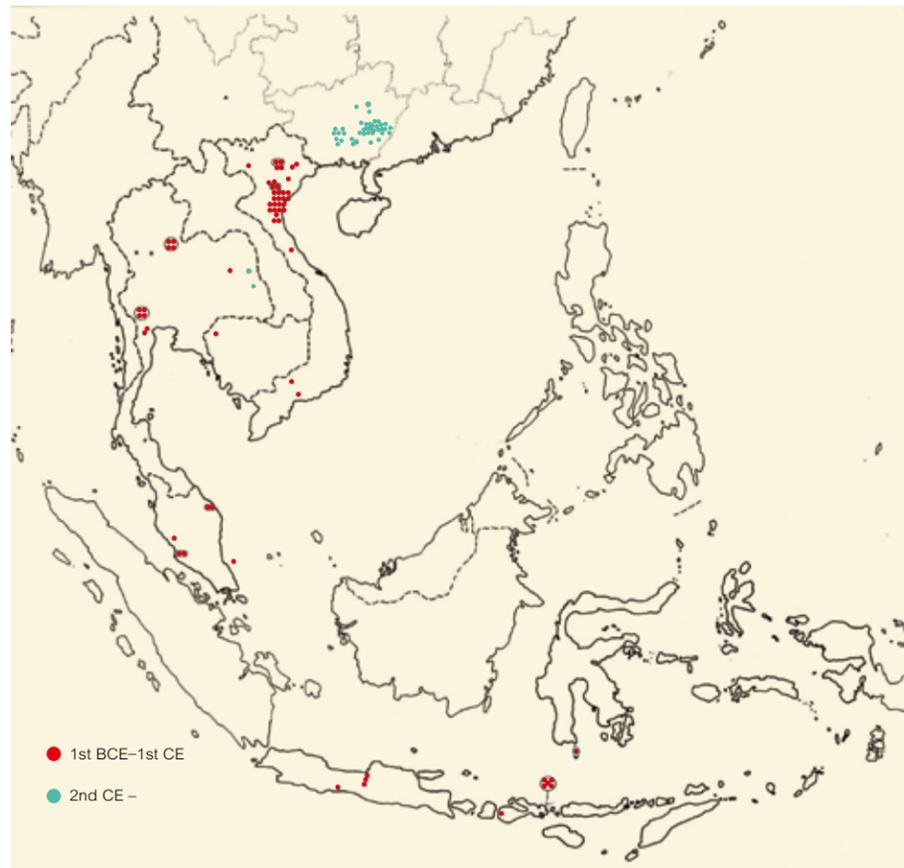
漢代海上絲綢之路的交通路線

銅鼓文化與印太海貝

多件具相關特色的青銅時代銅鼓從東面的印尼，到越南、泰國、老撾、以至中國南部和西南部被發現。有研究指古越族由嶺南地區西遷到地勢崎嶇的四川山區，並與原居於雲南一帶的滇族會合。

從銅鼓的使用與擴散過程來看，古滇、越族群逐漸與東南亞的各族群展開交流，而銅鼓可謂嶺南古越文化的代表性器物。其中，以銅鼓改製成精美的貯貝器，反映他們與中南半島和印度洋島嶼間，以海貝為貨幣的交易網絡有聯繫。

銅鼓在雲南、廣西，以及越南（公元前 1 世紀 -）



東山銅鼓鼓面上的紋飾
越南北部



小型銅鼓
公元前 500 年 - 公元 300 年，越南北部
紐約大都會藝術博物館藏



早期銅鼓
中國西南部
大英博物館信託藏



珠粒一組
玻璃、水晶、石榴石、瑪瑙等
秦代至漢代（公元前 221 年-公元 -220 年）

這組珠粒涵蓋的玉石種類多樣，與廣州出土的漢代珠串項飾相似。原料應同樣是通過貿易從海外傳入。
夢蝶軒藏



珠串項飾
廣州恆福路銀行療養院二期工地 21 號墓出土
西漢（公元前 202- 公元 8 年）
廣州市文物考古研究所藏



珠串項飾



綠釉小坐俑
陶
東漢（公元 25-220 年）
鴻踪里藏



蜻蜓眼琉璃珠
戰國（公元前 403 年-前 221 年）
鴻踪里藏

大漢帝國與番禺縣鹽業（公元前 202 - 公元 220 年）

鹽，是百味之祖，食餼之將。

對古人來說，製作佳餚的關鍵，並非山珍海味，而是食鹽。上至達官貴人，下至平民百姓，都依靠它滿足口腹之欲、生理需求。由於食鹽背後蘊含龐大的需求和利潤，漢代朝廷決定將鹽鐵收歸國有經營，以充實國家財政。為妥善管理官營鹽鐵業，漢代設立並嚴格執行以下措施：

首先，朝廷在番禺縣設置鹽官，統率食鹽的生產與銷售。這等官職屬中央統管，僅次於州牧或郡太守，均領銀印青綬。中央政府的態度，反映鹽業對整個沿海地區，乃至中國的重要性。

其次，鹽工需求龐大，但工作性質艱辛，需要大量體力勞動及長期在寒冬和酷熱天氣下戶外工作。為令地區獲得足夠人力資源，政府從各處出發，尋覓能充任鹽業工作的國民。所以無論是刑徒、僱工、土著越人或南下漢人，均可擔任鹽工。各個鹽場的員工和駐軍都來自不同背景、不同地域，並要共同合作。新界曾出土大量屬於土著越人文化的陶器，包括夔紋和加戳印的幾何印紋陶。這些文物正好體現土著越人與南下漢人的融合。

最後，鹽工人口龐雜，為保障專利政策及工商業繁榮穩定發展，朝廷決定派出軍隊監督勞動、維持治安。1933 年，香港南丫島大灣遺址曾出土不少銅兵器如劍、戈、矛等，還有三枚鐵鋌銅鍬。這些兵器在西漢時期十分重要，一般僱工難以擁有，估計是軍人屯兵的配備。過往，多在邊疆地區如朝鮮、新疆等地出土；而香港出土的兵器很大可能是漢代駐守當地，管理鹽業秩序的屯兵所遺留。及至 1992 年，香港中文大學中國文化研究所曾在大嶼山白芒遺址進行發掘，發現漢代鐵斧、鐵甬等生產工具。這些工具十分難得，普通農民並不易擁有。進一步推測應為漢代屯田制下，軍隊在香港邊區駐紮的物品。

時到今天，鹽業的歷史依然活在我們身邊，位於九龍長沙灣的李鄭屋漢墓便是一例。根據墓內的衣裳器物，考古學家指出此基建於東漢中期，並推斷墓主為一位鹽官。墓地建於當時的海濱旁，彰顯漢代香港居民被漢化後的生活面貌。中華文化大一統的特性，從中原地帶慢慢擴張至沿海地區。

從「煮海熬波」到海上貿易

番禺縣有多個官營鹽場，產量極大，而且鹽業相關旁支甚多。經歷「就海引潮」、「敲泥拾草」、「擔灰攤曬」、「篩水曬灰」、「淋灰取鹵」等等的製鹽過程後，工人們會把鹽運送到不同省份。就交通運輸而言，番禺作為早期海上絲綢之路的樞紐，水上航道方便快捷，四通八達，大大有利鹽運貿易。最廣為人知的路線，是從珠江口灣、徐聞、合浦，走靈渠道到達荆湘一帶，再轉入內陸腹地，到達全國政經中心——長安。

總括而言，鹽文化悠長久遠，和人文生活緊密聯繫。古今不同州省，包括鄰近廣州、內陸湖南，山區貴州的食鹽，都依靠番禺和高要兩地的公營鹽政機構供應。另一方面，鹽業盛行，為番禺帶來無限商機和文化背景迥異的縣民，也令此地成為京城外的貿易都會。據《漢書》所載，「宛、邯、薊、臨菑、江陵、壽春、合肥、吳、番禺」是九個最著名的大都市，而粵地更「處近海多犀、象、玳瑁、珠璣、銀、銅、果、布之湊，中國往商賈者，多取富焉。」由此可見，千年以前香港的多元性和發展潛力。



五銖錢
李鄭屋漢墓
漢代（公元前 202 年 - 公元 220 年）
古物古蹟辦事處藏



石網墜
屯門掃管笏
漢代
古物古蹟辦事處藏



井及倉模型、青釉雙耳罐
陶
李鄭屋漢墓
漢代（公元前 202 年 - 公元 220 年）
古物古蹟辦事處藏

三國魏晉時期的突破與傳說（公元 221 - 公元 589 年）

無論是漢朝末年、三國鼎立，還是魏晉南北朝，均國步多艱，戰火連天。中原地區局勢不穩，不少北方人為逃避戰爭來到南方，連帶影響北方陸路運輸。相反，位處國疆邊沿的嶺南地區局勢相對太平，能夠保留原有的經濟基礎。海上絲綢之路各據點、港口，仍然持續發展。所以，番禺漸漸成為對外貿易的主要門戶，受當權者重視。

三國鼎立，黃武五年（226 年）東吳割據東南，重新劃定地區邊界，將交州一分为二，變為交州及廣州。孫權在位期間，集中發展廣州成為嶺南地區政治中心，並積極拓展和南海諸國的外交關係。孫權希望透過海上資源，向外拓展盟友，以對抗位處北方的曹魏。為此，他曾多次拉攏遼東的公孫家族，亦和今臺灣、琉球群島一帶建立交流。

黃龍三年（231 年），他委任專使朱應、康泰等人到訪扶南（今柬埔寨、越南、馬來亞半島、老撾一帶）十載，不但成功開拓和扶南的外交事業，令海南諸國來貢，更是海貿史重要里程碑。《三國志·呂岱傳》曾記載：「岱既定交州，又遣從事南宣國化，暨徼外扶南、林邑、堂明諸王，各遣使奉貢。」事實上，扶南王范旃曾獻琉璃、樂人（歌伎）、方物予孫權，突顯傳統中華朝貢體系源遠流長。

廣州沙灣古鎮蠔殼屋
雷新明攝



2

海貿與文化交匯 渡越香江

上述提及的三國東吳皇族，在西晉建立之時經已萎靡不振，隨後不出二十年便被滅國。然而，孫姓同宗並未絕跡於人前。東晉末年，孫恩以五斗米道起義，兵敗自殺後，其妹夫永嘉太守盧循，率領餘眾起兵繼續反抗晉廷。然而，有部分屬下沒有跟隨盧循轉戰交州，反而留守在香港的大嶼山、澳門、珠海一帶定居，以捕魚為業，稱為盧亭末裔。

相傳這些部下從北方遷居於大嶼山上，在歷史中變成半人半魚的妖怪。他們浮生寄棧於海陸間，外表奇特，毛髮焦黃，長滿鱗片，不能言語，惟笑而已，眼能泣出珍珠。他們一向出沒神秘，與陸上人少有來往。善水戰的特性，配合常下海捕魚充食，又令其被喻為中國人魚、香港蜃家人的始祖。

歷史上關於此說法記載頗多，如：

1. 《南海百詠》〈盧循河南故城〉：「其盧亭蜃戶，皆盧循之遺種也……歸舟無路尋巢穴，空有盧亭舊子孫。」
2. 《嶺外代答》卷三〈蜃蟹〉條也記述廣州有蜃：「名曰盧亭，善水戰。」（宋周去非）
3. 《澳門記略》上卷〈老萬山〉：「有人椎結，見人輒入水，蓋盧亭也。晉賊盧循兵敗入廣，其黨泛舟以逃，居海島久之，無所得衣食，生子孫皆裸體，謂之盧亭，常下海捕魚充食，能於水中伏三四日不死。」

根據唐劉恂的《嶺表錄異》：「盧亭者，餘黨奔入海島野居，惟食丈毛蠟，壘殼為牆壁。」此描述與嶺南地區長久以來的使用蠟殼建屋的習慣相符。

上述文獻雖帶傳說成分，但也有助說明盧循後代發展成為蜃民並廣泛分佈於嶺南沿海島嶼。

「盧亭」人魚塑像
姜志名，聚苯乙烯發泡塑料
1998年
何慶基藏



海貿與文化交匯：渡越香江

公元 2 至 6 世紀期間開拓的貿易網絡，雖然確立了東亞、印太地區與波斯灣之間的聯繫，但仍屬間接和輾轉的傳播，各海域未出現明顯的一體化。7 世紀起，唐與阿拉伯分別成為領導東亞和西亞的兩股力量，並出現航海技術的飛躍。西至波斯灣，東至日本的商旅、使節、僧侶對異國風物 and 文化的渴求，構成 7 至 14 世紀海上交流的繁盛。

與此同時，唐代開發大庾嶺，貫通南雄後，廣州與中原交流更為頻繁，成為中國主要對外港口，而香港亦在遠航航線中，成為商隊補給及貨物中轉的驛站。

海上及陸上絲綢之路



盛世蕃客

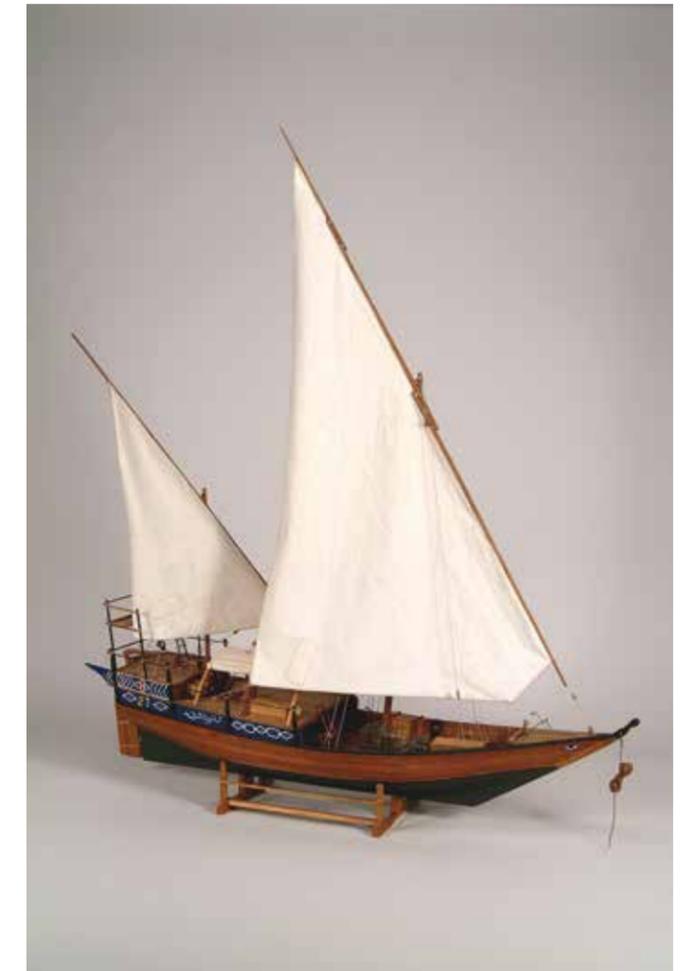
阿拉伯帝國的建立，釋出以往被波斯薩珊王朝（224–651 年）壟斷的波斯灣貿易利潤，波斯、大食商隊得以調動更充足資源，航向東亞開展遠洋貿易，或航向東非攫取黃金、象牙、奴隸，印太海域自此出現直接的海上交往。

另一方面，隋帝國修築運河，使東南沿海商品更容易販運至關中腹地的龐大市場，促進長江下游幾個港口都會的形成，自從唐代中期失去西域陸路貿易的控制後，海上交通對物資往來的重要性日益增加。

宋代社會民豐物阜，大量外銷商品出口海外，宋錢國際化更體現當時中國經濟和交易的規模。宋人航海和造船技術的突破，亦有利東亞商人積極開展的遠洋貿易。



綠松石釉陶執壺
13–14 世紀，伊朗卡尚
虹彩玻璃小瓶
七–九世紀，伊朗
玻璃印紋小壺
9–10 世紀，阿富汗
私人收藏



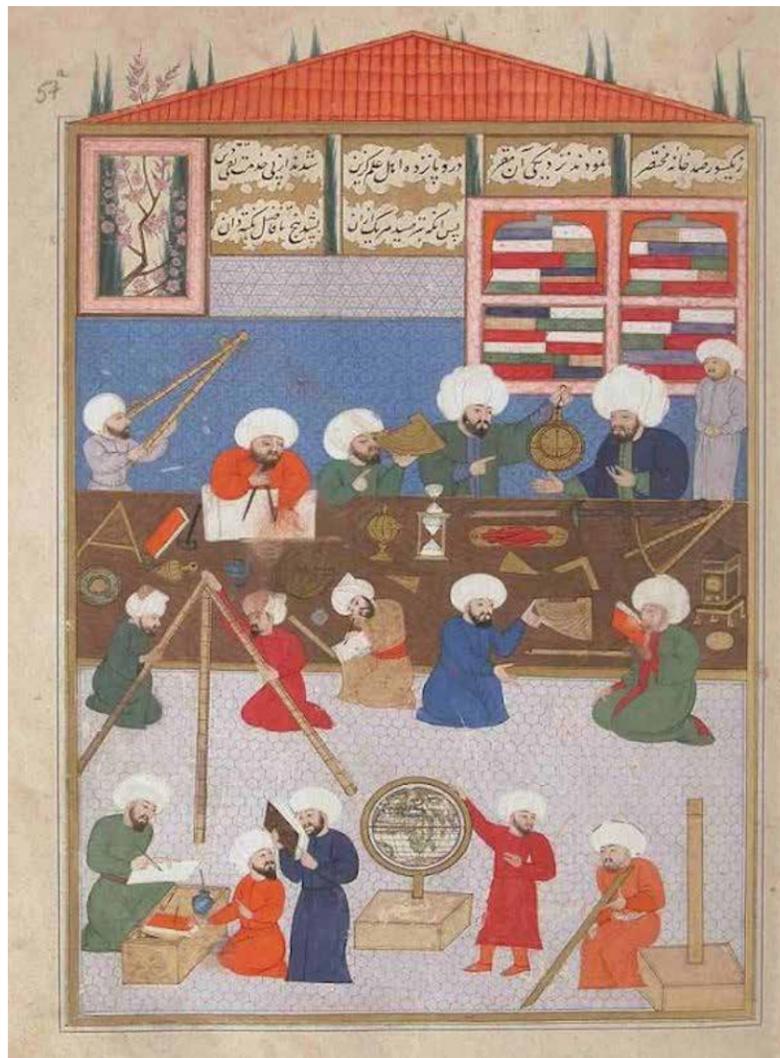
阿拉伯三角帆船模型
木、布料，2004 年
HKMM2004.0261.0001

阿拉伯文明的黃金時代

7世紀的阿拉伯半島在先知穆罕默德的領導下，各部落統一，建立伊斯蘭國家。8世紀中葉，後繼的阿拔斯王朝（750—1258年）將新都城巴格達發展成國際大都會，又仿照波斯設立皇家圖書館「智慧宮」，雲集東西知識分子和商人。

阿拉伯帝國建立初期接納其他的「一神教」信徒，加上阿拔斯王朝是在波斯人支持下建立；順理成章，阿拉伯人獲得猶太和波斯人的幫助，將外文典籍翻譯成阿拉伯語。古希臘—羅馬的文化遺產，如亞里士多德哲學、歐幾里得幾何學、托勒密天文學和蓋倫醫學為不同的學術領域奠定基礎。波斯和印度的占星術和煉金術傳統，也對阿拉伯數學、天文學和化學有所啟發。

8至12世紀阿拉伯的百科全書與醫學典籍，以拉丁文譯本形式傳入歐洲，成為中世紀學院的教科書。唐代以降，漢文醫書亦隨著與中亞的交流，增收不同的香藥品種；元明期間，以札馬刺丁為首的回回人，向中國宮廷引入當時最先進的天文儀器和曆法，可見中世紀的阿拉伯影響著世界的科學成就。



宮廷天文台塔奇丁與同僚在君士坦丁堡加塔天文台
《列王記》· 1581
伊斯坦布爾大學收藏 · MS.F. 1404, fol. 56b



粉彩阿拉伯文幻方盤
瓷
中國製，運銷伊斯蘭市場
清代乾隆年間，約1780年
何安達先生惠贈
HKMM2010.0294.0001



清真四分儀
約1800年
漆木製
HKMM 2010.0259.0014



中東地區刻紋星盤
約18世紀
黃銅
何安達先生惠贈
HKMM 2006.0141.0002

消失的獨桅帆船：9 世紀阿拉伯與中國的海上絲綢之路

1998 年，印尼漁民首先發現，及後一家德國打撈公司在有「黑石礁」之稱的水下 17 米的位置，發現了一艘長 22 米、寬 8 米，滿載貨物的沉船，定名為「黑石號」，並打撈了在內的 6 萬多件珍貴文物。其中一件長沙窯重要瓷器刻有「寶曆二年七月十六日」銘文，即公元 826 年 8 月 22 日。寶曆為唐敬宗李湛年號，即可推斷該船年代不早於公元 826 年。大量的出水文物中有貴金屬，包括黃金、金銀器、銅鏡等矚目的珍品，陶瓷器則為大宗，佔 9 成以上，包括中國長沙窯、越窯、邢窯、鞏縣窯生產的瓷器，其中又以長沙窯瓷器佔絕對多數。當中更有 3 件迄今最早、最完整的青花瓷器。同時，首次發現的帶「盈」、「進奉」款的器物，邢窯出產為皇家大盈庫所造。

多件花瓣形的金銀盒器，工藝精緻，應是作為金銀器製造中心及皇室供應地的南方揚州的工藝品，相近裝飾的金銀盒在陝西扶風法門寺的地宮可見。黑石號上的發現亦首次證明了揚州一帶金銀器遠銷海外或作外交禮物。另外，黑石號沉船上亦打撈起一面「江心鏡」銅鏡，飾有八卦紋飾及刻有「唐乾元元年戊戌十一月廿九日於揚州揚子江心百煉造成」，即公元 759 年 1 月 3 日。江心鏡為唐代貢鏡，可見船中不乏宮廷的進奉器。

黑石號為一艘單桅縫合帆船，緬榔木製造，並以椰殼纖維搓成的麻繩連接。這種木料僅在非洲塞內加爾到烏干達一帶出產，而只有阿拉伯人才會如此造船及用上這種木。船中亦有數件波斯製造的玻璃器，此船應由阿拉伯阿拔斯帝國其中一個港口出發。

有趣的地方，船上有發現小型石硯，應供女性修畫眉毛使用，也有女性用的手鐲和金銀盒，推斷船上應有女性。結合帶「進奉」款的白釉綠彩瓷、江心貢鏡，不排除船上已搭載了外交使節或兼有外交使命，在返航時攜帶了國禮和唐皇室所撥贈的金器及陶瓷器具；同時，會否亦出現大唐的政治聯婚任務，正如當年 7 世紀嫁入吐蕃的文成公主，船上曾把女性或許是位公主送到中亞地區？



復原的「黑石號」沉船
載 *Shipwrecked: Tang Treasures and Monsoon Winds*, 2010, 125



胡人紋金杯

唐

金

黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏



鑲金鳥紋花卉銀盒

唐

金、銀

黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏



鑲金蝶紋花卉銀盒

唐

金、銀

黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏



長沙窯詩文碗

唐

陶瓷

黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏



青花紋碟

唐

陶瓷

黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏



江心鏡

唐

青銅

揚州製
黑石號沉船出水，新加坡文物局亞洲文明博物館藏

大唐蕃客：阿拉伯西域商人在華發展與機遇 (公元 618 – 907 年)

大唐波斯

阿拉伯人在公元 661 年入侵波斯之時，波斯王子俾路斯遠赴長安向當時統治中國的大唐要求提供軍事協助。大唐在波斯疾陵城（今伊朗扎博勒）設波斯都督府，任命俾路斯為都督，隸屬安西都護府。這個都護府，由於已經非常靠近阿拉伯人的統治核心地區，存在幾年就被阿拉伯人吞併。公元 670 到 674 年，俾路斯來到唐朝首都長安，並被封為右威衛將軍。

而大唐的海上絲綢之路沿著南海岸線發展，在秦漢代出現雛形，繼而魏晉幾朝持續發展，至隋唐踏入繁盛期，宋元登上頂峰，最後於明清衰落。武德元年（618 年），唐朝建立，四海之內重獲安定。然至龍朔元年（662 年），唐高宗才在廣州設立市舶司以經管理海上貿易。於長達 289 年國祚間，古中國海事技術發展迅速，除了有利對外海上貿易發展，亦促進國與國之間的文化交流。

大唐最喧盛的外貿州市，是泉州、廣州、明州（今寧波）三主港。三州的歷史故事、城市建設和海上貿易，都與海上絲綢之路緊密聯繫。就唐朝而言，船舶於廣州或泉州啟程，然後分「南海航線」和「東海航線」兩大幹線。前者多通向東南亞及印度洋地區，後者多前往古朝鮮及日本諸島。下文將了解盛唐海事活動如何豐富各行各業面貌。



青黃釉杯
唐
陶瓷
鴻踪里藏



陶加彩胡人、漢人侏儒俑
唐代（公元 618–907 年）
鴻踪里藏



陶加彩崑崙奴俑
唐代（公元 618–907 年）
鴻踪里藏



青釉鳳首瓶
北宋（公元 960–1127 年）
福建將樂窯
鴻踪里藏

海上絲綢之路與西域商賈

西亞商賈來中國商貿的背景和催化劑

「啟程」

「中國是個幅員遼闊的國家。如果從海上去中國，需橫渡七海……第一個海是法爾斯海 (Fars)，該海從錫拉夫 (Siraf) 起到戎朱馬角 (Rasal-djumdjuma) 止，狹窄，多珍珠場。第二個海從戎朱馬角起，稱作囉囉海 (Larwi)，海面寬闊，海面上有瓦克瓦克人 (wakwak) 的島嶼和其他僧儼如民族……第三個海是哈爾干海 (Harkand)，海中有細輪疊島……第四個海叫箇羅島，海面狹小……第五個海是石叻海 (Salahit)，海面極大……第六個海是軍突弄海 (Kundrang)，海上多雨。第七個叫漲海或作 Kangli，這是中國海。只有在刮南風時，方可在海上航行，即抵達一條大江的喇叭形河口，從河口到廣府城，該江跨越一個居民區，兩岸有軍事哨所。」

此文是由阿拔斯帝國哈里發 (Khalifah) 的雅庫比 (al-Ya'qubi) 撰寫，記載當時商人從阿拉伯出發至中國途中經過的七個海洋。作為地理、歷史學家及旅行家，他如實地反映公元 9 世紀阿拉伯什葉派教徒的世界觀和契合歷史的海上航道。



盛唐時期來華商賈來自不同族群，當中較重要的持份者為西亞圈商人，例如有大食國（今阿拉伯地區）、波斯（今伊朗地區）、婆羅門（印度）等地的商人。背後激勵他們來華營商的原因，固然與金錢利益掛鉤，但我們亦可集中探討東洋商品於西人的價值和意義。



印尼婆羅浮屠壁畫的船模型
8 世紀
依據爪哇婆羅浮屠的 8 世紀浮雕圖仿造：這艘遠洋船大概為唐朝出航馬達加斯加的印尼海員所使用。
懋德航運（香港）有限公司
中國帆船模型收藏系列
HKMM2005.0113.0001



唐河船模型
唐代（公元 618–907 年）
木製
參考敦煌石窟第 45 窟壁畫而製。船身、甲板及呈正方形船帆的設計可見漸趨成熟，是日後中國遠洋船設計的基礎。
懋德航運（香港）有限公司 中國帆船模型收藏系列
HKMM2005.0117.0001

地名註釋：

1. 法爾斯海，即今波斯灣，錫拉夫是古老而著名的港口，位於巴士拉與烏巴刺東南的法爾斯海岸處，今已荒廢。戎朱馬角應在今阿曼蘇丹國的東南位置。
2. 囉囉海，又稱拉爾海，即今印度西北海岸古吉拉特的阿拉伯海；瓦克瓦克人屬於非洲的部落，《道里邦國志》一書指他們曾一度「位於與中國隔海相望」的島嶼上。
3. 哈爾干海，即今孟加拉灣、斯里蘭卡一帶，是為海中疊島。
4. 箇羅島，應今位於中國與阿拉伯的中央，為馬來西亞附近一島。
5. 石叻海，即今馬六甲海峽附近海域。「石叻」是馬來語 Salat 的音譯，意思是海峽。
6. 軍突弄海，即今越南外海崑崙島附近海域。軍突弄是馬來語 Kundur 的音譯，意思是南瓜。
7. 漲海，即南中國海。

《新唐書·地理志》記載「廣州通海夷道」的具體航線走向如下：「據廣州東南海行，二百里至屯門山（今廣東深圳南頭），乃帆風西行，二日至九州石（今海南東北海域七洲列島）。又南二日至象石（今海南東南海域獨珠石）。又西南三日行，至占不勞山（今越南峴港東南占婆島），山在環王國（今越南中南部）東二百里海中……」（今海南東北海域七洲列島）。又南二日至象石（今海南東南海域獨珠石）。又西南三日行，至占不勞山（今越南峴港東南占婆島），山在環王國（今越南中南部）東二百里海中……」



僧伽羅船

約 16 世紀

此船屬縫合式結構，原產於斯里蘭卡。左舷的船外托架支撐此船兩端船體。法顯由斯里蘭卡返回中國時可能曾乘坐此類船隻，惟今已不再使用。

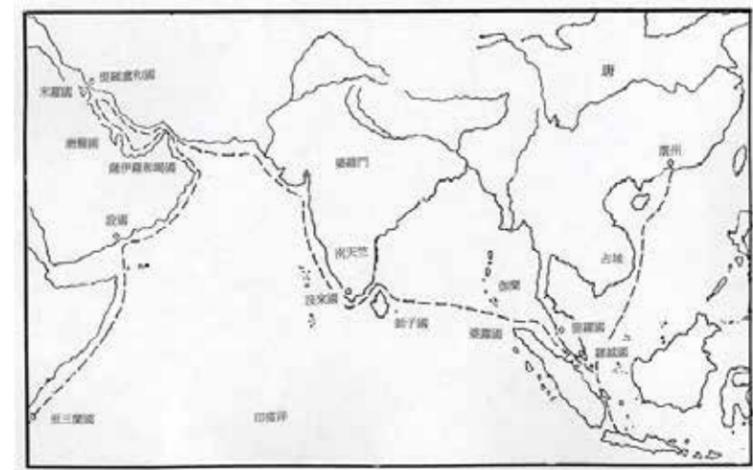
HKMM 2005.0115.0001



三角帆船模型

約 1830 年

HKMM 2017.0016.0001



唐代海上貿易

「商貿」著名的中國產物

唐代盛產各式各樣的特色商品，涵蓋不同範疇，能滿足各階層人士的需求。唐朝時主要出口專供外銷的長沙窯瓷器和越窯青瓷也是通過這條通道輸出，除此之外還有絲綢、茶葉、金銀器和銅鐵器。瓷器方面，如湖南長沙窯、河南鞏縣窯、廣東梅縣水車窯等，海外出土的瓷器如印尼和遙遠的埃及、伊朗等地區都有發現以長沙窯瓷器最常見。

唐代中外海路所及的許多地方，都有唐瓷出土。在埃及開羅南郊的福斯塔特，發現大量唐瓷碎片，種類有唐三彩，邢州白瓷，越州黃褐釉瓷，長沙窯瓷器等。在伊朗內沙布爾遺址，發掘出 9 世紀後半葉至 10 世紀前半葉唐朝邢窯，長沙窯，越州窯瓷器。在巴基斯坦卡拉奇斑波爾遺址，發掘出晚唐越窯瓷器和長沙窯黃赭釉帶綠彩花草紋碗殘片。在伊拉克薩馬臘遺址，出土過唐代瓷器殘片。在加里曼丹島北部，也有 9 至 10 世紀越州窯瓷器出土。

絲綢方面，《游方記抄》記述：「常於西海汎舶。入南海。向師子國。取諸寶物。所以彼國云出寶物。亦向崑崙國取金。亦汎舶漢地。直至廣州。取綾絹絲綿之類。」

官方劃分絲綢為絹、絕、紗、綺、綾、羅、錦、綺、緞、綢，以及練、縑、綬、帛、縠、縞、素、織、紬、紵。



彩繪胡人俑

（可能來自波斯的絲路商人）

唐（618-907 年）

陳淑貞惠贈

HKMM2017.0004.0001

大唐朝廷政策設立與西亞商賈的活動

外商來華貿易，就和現代人進出中國一樣，都需要「護照」以記錄出入。唐朝的「護照」，又名「過所」，是唐朝為保證貿易通暢，特地向外商發出的證明文件。相關部門可以藉此稽查行旅、追蹤商人稅務狀況，避免偷漏國稅、逃避賦役、販賣人口到境外的情況。從西北省份，到東南沿海通過水陸關隘時，商人們均需出示「過所」證明書，才能按既定海陸路到訪各地。如果遺失「過所」，需經過審查程序才獲中央尚書省或地方都督府重發。「過所」上普遍列有持有者的姓名、父名、種族、宗族、到訪廣州日期、隨身攜帶金銀財物。這項措施能偵緝商人會否走私違禁品，亦能保障國民安全。

市舶司

唐代帝王和阿拉伯國關係友好，加上雙方均實行對外開放政策，令交流異常熱絡。根據《阿拉伯波斯突厥人東方文獻輯注》，「廣府河在距廣府下游六日行或七日行的地方入中國海。從巴士拉（Basra）、錫拉夫、阿曼、印度各城、閩婆格諸島、占婆以及其他王國內的商船，滿載著各自的商貨逆流而上。」由於船舶眾多，顯慶六年（661年），唐特於廣州創設「市舶司制度」，並委任專官管理海上貿易。市舶司責任包括管理稅收、稽查蕃貨、徵收進口貨品稅、接待海外使節及採購舶來品。這項政策有其必要性，亦能確保貿易質素。

設立蕃坊

除了「市舶司制度」外，上文提及泉州、廣州、明州（今寧波）為三主港，由於這三個城市是西亞商人首先踏足的中國土地，加上是貿易重地，不少商人僑居於此。為避免異族人與唐人過從甚密，政府設立蕃坊讓境外民族居住，而且他們更有其自治權利。唐《永徽律》記載：「諸化外人，種族自相犯者，各依本俗法，異類相犯者，以法律論證。」蕃坊由蕃長治理，處理行政事宜。由此可見唐代政策和法律均優待和包容蕃人。

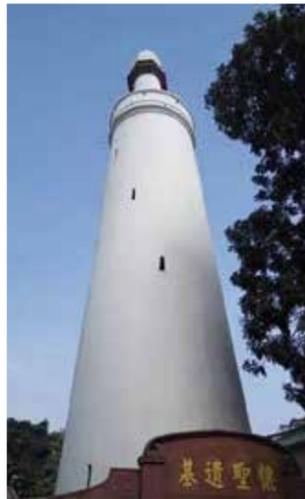
阿拉伯文典籍《中國印度見聞錄》（'akhbār as-Sīn wa al-Hind）在記述 9 世紀 70 年代末黃巢攻陷廣州時稱：「僅寄居城中經商的伊斯蘭教徒、猶太教徒、基督教徒、拜火教徒，就總共有 12 萬人被殺害。」當時在廣州的阿拉伯（大食）人之多，由此可見一斑。

宋朱或《萍洲可談》追溯提到：「廣州蕃坊，海外諸國人聚居，置蕃長一人，管勾蕃坊公事，專切招邀蕃商入貢，用蕃官為之。巾袍履笏如華人。蕃人有罪，詣廣州鞠實，送蕃坊行遣，縛之木梯上，以藤杖撻之，自踵至頂，每藤杖三下折大杖一下。」



景教十字架
青銅 澆鑄
元代（1271-1368 年）

香港大學美術博物館藏
HKU.B.1961.0243b
前為 1930-1940 年代時英籍北平郵務局長聶克遜藏品。
利希慎基金會 1961 年惠贈



懷聖寺光塔
圖片來源：廣東省博物館



基督教石墓碑
1943 年泉州北門城基內出土
元代

石碑由青崗石琢成，以浮雕莖草紋飾邊，碑頂有尖拱，下刻十字架，由蓮花狀物承托，左右各垂著兩絮。石碑本來的文字已因風化剝落，從石碑的雕刻形式推斷這是一塊須彌座式墳墓的墓碑石。元代中國的基督教派有聶斯托留派（即唐代景教）及天主教的聖方濟各派，刻有十字架、天使或敘利亞文的石刻多屬於前者。
福建泉州海外交通史博物館藏

伊斯蘭教阿拉伯文擋塚石刻
1973 年泉州北渠工地出土
元代

石刻由輝綠岩琢成，一側殘缺，另一側雕刻間柱，碑沿刻卷雲紋圖案框邊，框內陰刻阿拉伯文，譯文為：「安定的靈魂啊！你應當……」。在泉州發現的阿拉伯文石刻來源不一，包括從伊斯蘭教清真寺拆下的壁龕石和墓碑，刻有可蘭經經文，時代多在回曆 400 至 700 年間（公元 1009-1310 年）。
福建泉州海外交通史博物館藏

設立禮拜堂

不少西亞商人篤信伊斯蘭教，以此為精神寄託。為尊重異教信仰及回應廣大僑居中國的外商，貞觀元年（627 年），唐太宗批准廣州建立全國首座清真禮拜堂，名為懷聖寺。這座具歷史價值的建築，由傳教士阿布·宛葛素和僑居廣州的阿拉伯穆斯林募捐而建。它座落於珠江北岸，外觀設計採用中國傳統對稱建築特色，內建有白色、圓柱形的大門及光塔。懷聖塔高 36.3 米，直徑達 8.66 米，入夜後在塔頂懸燈，為夜渡船隻提供導航作用。禮拜堂一方面展示伊斯蘭教商人在華落地生根的遺產，亦標誌廣州海上絲綢之路的繁榮。

屯門駐兵

屯門——按字面意思可解讀為「屯兵之門」。香港的屯門是廣州的外港，位於珠江口的東岸，地理位置優越，每年在此停泊的外國船艦不計其數。隨著來往屯門的商船數量日益繁多，普通城鎮的駐軍數量不能滿足形勢發展的需求。唐開元二十四年（736 年）起，為保障中外商船及維持治安穩定，朝廷在屯門設軍鎮。軍鎮並不是一般以農貿市集為主的鄉村墟鎮，而是有駐軍 2,000 人，並配備一支艦隊以打擊海盜。



阿拉伯石墓碑
1978 年海南省崖縣藤橋蕃嶺出土
唐代

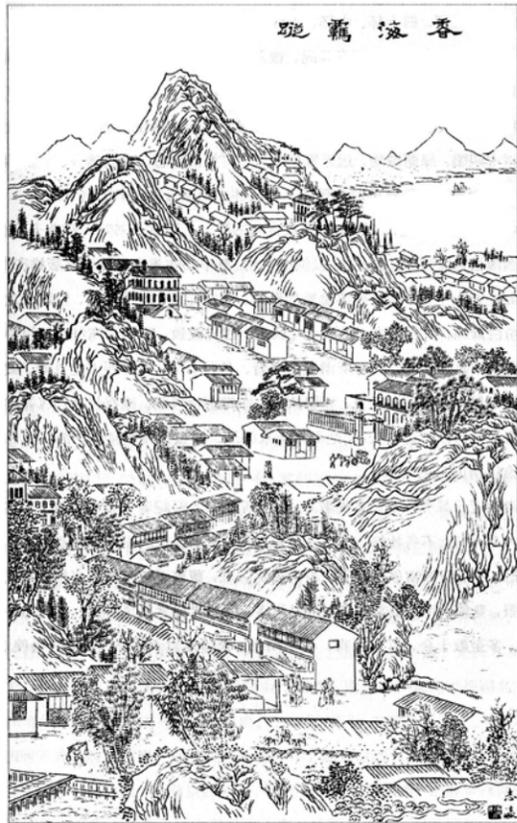
七世紀下半葉，隨著阿拉伯人、波斯人前來廣州經商，伊斯蘭教由海道傳入中國。海南是廣州至波斯灣航線的商船必經之地，是唐宋海上絲綢之路一個重要節點，那裏曾發現伊斯蘭教徒墓葬群，是當時途經或留駐海南島的波斯人、阿拉伯人之墓。墓碑選取海南海邊特有的珊瑚石，一般刻阿拉伯或波斯文字，內容有可蘭經墓主名字，齋月吉日等，飾圓月卷雲、花朵、生命樹等圖案，具鮮明伊斯蘭風格。
廣東省博物館藏



屯門軍鎮與海上絲綢之路

自漢以來，南海郡番禺，即後來唐朝時的廣州，面臨中國最大的邊緣海—南海，是當時海上絲綢之路的交通樞紐。香港的屯門是廣州的外港，位於珠江口東岸，地理位置非常優越，緊扼珠江口交通的咽喉。海外使節商船在進入珠江口前，必須在屯門等候傳召才能進入廣州，而返航時也需要在此避風或等候季風揚帆才離開中國，每年在屯門停泊的外國船艦不計其數。

到唐朝時，廣州成為朝廷對外開放的指定通商口岸，屯門的地位更加重要，不少載重千石的商船航行於粵東及粵西海面，屯門正是中途站或中轉站。而且，屯門是唐朝海上絲綢之路「廣州通海夷道」的第二站。「廣州通海夷道」是8至9世紀世界最長的遠洋航線，也是東西方最重要的海上交通線。航線由廣州出發，然後到珠江口的屯門港，再穿越南海到馬六甲海峽，最後進入印度洋並到達波斯灣諸國，經歷90餘個國家和地區，航程89天。唐朝時主要出口專供外銷的長沙窯瓷器和越窯青瓷也是通過這條通道輸出，除此之外還有絲綢、茶葉和銅鐵器。隨著來往屯門的商船數量日益繁多，朝廷於開元早年設市舶司於廣州和交州，由中央任命，專管海上貿易，通常為朝廷向海外商船徵收進口貨品稅，以及接待海外使節和採購舶來品。後來更在開元二十四年於屯門設軍鎮，以保護往返廣州的中外商船和維持境內治安。軍鎮並不是一般以農貿市集為主的鄉村墟鎮，朝廷於屯門駐軍2,000人，擁有一支艦隊，打擊海盜，屯門一名亦有「屯兵之門」之意。



王韜《漫遊隨錄圖記》
光緒十六年（1890年）
點石齋書局石印出版



陶罈
唐代（公元618-907年）
香港元朗石崗遺址出土
古物古蹟辦事處藏

濱港匯聚

唐宋時期（7至13世紀）正值海貿盛世，政府在東南沿海港口設立市舶司，處理海外商貨徵納賦稅和外商接待事宜，奠定往後廣州、泉州、杭州、明州（寧波）等港口城市的鼎盛發展。

從印度洋和南海前往中國的商船，或經珠江口東岸的航道進入珠江河灣內的廣州港；或繼續前往其他港口城市，沿路的香港正擔當「門戶港」角色，作為商旅補給和等待季風的港灣。

《新唐書·兵志》記載當時廣州的軍事機構情況：「有經略軍，屯門鎮兵。」「兵之戍邊，大曰軍，小曰守捉，曰城，曰鎮。」唐開元二十四年（736年），朝廷在寶安縣南頭設「屯門軍鎮」（今深圳及屯門一帶），派駐2,000人，除陸軍外亦有一支艦隊「以防海口」，保護往返廣州停泊的商船免受劫掠，香港當時是扼守交通要衝的軍事重鎮。天寶三載（744年），「海賊」吳令光在閩浙起事，南海郡太守劉巨麟調派屯門鎮兵參與平定。這支艦隊曾抵揚子江口，並擊潰吳令光隊伍。

五代南漢時，亦在屯門設軍寨，駐有重兵守衛，對番舶貨品抽取關稅。宋朝在屯門設「巡檢司」，以防止海盜入侵和拱衛廣州地區，同時，還在佛堂門設稅關站。《新安縣志·山水略》記載佛堂門南宋度宗咸淳二年（1266年）曾出現石刻碑文「碇齒灣古之稅關，今廢，基址尤存。」這些石刻碑文，如現存在福建泉州港九日山上的宋代祈風石刻，反映了當時中國記載海外的交通貿易等資料。而今香港的南北堂門（今東龍洲及西貢大廟灣）仍存南宋時期的最早記有確切年代的石刻。南宋咸淳十年六月十五日（1274年7月20日），官富場鹽官嚴益彰曾到南北佛堂遊覽，並將遊覽過程以及兩地的天后古廟的歷史鐫石於北佛堂（今西貢大廟灣）作為紀念，側證當時香港作為官富鹽場的歷史。

隨著近年水下考古成果和城鎮遺址可見，香港是商船來往福建、浙江、廣州各個市舶港口的中途站，亦有負責生產和出口的官方鹽場，而屯門乃是中國南大門廣州的外港，江海交通的樞紐，以至海防軍事的要塞，足證香港在海上絲綢之路中具有一定的重要地位。

大廟參神，香港大廟灣
紙本設色
呂壽琨（1919-1975）
約1961年

佛堂門天后古廟始建於南宋年間（約1266年），參拜天后為水上人的重要傳統節慶，畫中多艘漁船正駛向大廟參拜，描繪的應是天后誕的盛況。呂壽琨被譽為「新水墨運動之父」，在港定居後埋首探索新水墨和筆法藝術。
HKMM2007.0263.0001



香港的海濱手工業

香港沙堤曾多次發現窯爐的使用痕跡，至今已發現逾百座南朝至唐代的窯爐遺存，其中以將貝殼燒成石灰的殼灰窯較為普遍，亦有不少瓷窯，可見當時香港手工業作坊的興旺。

石灰可用作建築或船身修補材料，亦與煮鹽工序有關。東晉《廣州記》載「東官郡煮鹽，織竹為釜，以牡蠣屑泥之燒用，七夕一易」，可見華南地區用蠔殼灰塗抹加固竹織的煮鹽鍋。



香港二浪 1 號唐代灰窯遺跡
1976 年



五代起浮沉海陸的採珠業（香港及東亞）

唐 元稹 〈採珠行〉

「海波無底珠沉海，採珠之人判死採。
萬人判死一得珠，斛量買婢人何在。
年年採珠珠避人，今年採珠由海神。
海神采珠珠盡死，死盡明珠空海水。
珠為海物海屬神，神今自採何況人。」



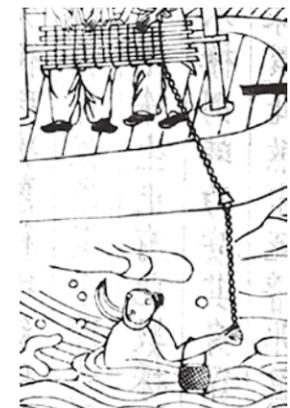
〈沒水採珠船圖〉，
《天工開物》繪本

〈採珠行〉詩中，「採珠之人判死採」是指自願或被逼深潛到海底裏尋找珍珠的百姓，以女性居多。採珠途中要面對波濤洶湧的海域，深海未知的危險生物，身體的生理反應。珍珠晶瑩剔透，圓潤多彩，璀璨奪目；但背後把珍珠採上岸的過程卻艱難苦困，稍不經意，更可能賠上性命。

採珠記載最早可追溯至漢代萬震的《南州異物志》，但當時採珠業主要圍繞廣西合浦地區。五代十國時，香港珍珠品質名聲漸起，南漢後主劉鋹遂在大嶼山和「大步海」（應為大埔吐露港），設置「媚川池」管理採珠事務。他廣徵二千兵下海採珠，最後卻死傷眾多，有見及此，朝廷決定廢止民眾採珠。元朝曾多次反覆恢復和禁止，令業者無所適從。直到明朝，此風氣才再度刮起。據悉，明孝宗朱祐樞下詔在合浦採珠，民間徵集船隻 800，船家及採工 8,000 人，花費了一萬多兩白銀，共採得珍珠 2 萬 8,000 兩。過度和大規模開發採珠業除了是罔顧人命的做法，亦令珍珠產量大幅下降，近乎淨盡，破壞大自然的環境。



沒人 1，《天工開物》繪本



沒人 2，《天工開物》繪本

除了中國，韓國濟州島、日本琉球王國都曾出現相似職業，只是名稱略有差異。男性採珠者名為「海士」，女性則稱為「海女」（해녀）。由此可以看出，東亞海邊族群的文化會互相傳播影響。時到今天，這種職業日漸式微，僅存的採珠者後人也甚少以此賺取生計，而是更傾向把它演繹為一種具觀賞性、娛樂性的文化傳統活動。隨著現代科技發展先進，業者能自由選擇是否配備相應的深潛設施來保障生命安全。透過這些採珠表演，人類能保留上一代的海洋智慧，傳承屬於海上居民的非物質文化。



韓國海女
引自網址 <https://m.dongascience.com/news.php?idx=16580>



1968年韓國海女
引自網址 <http://ilovejejumag.com/?p=6875>



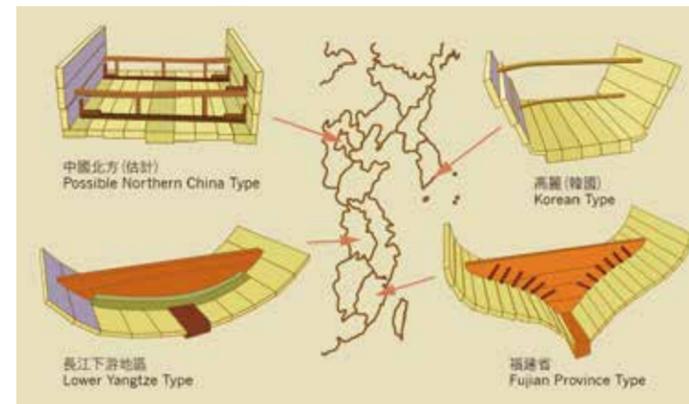
韓國海女
引自《朝鮮日報》，2018年5月31日 https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2018/05/31/2018053101574.html

中國海外貿易之興盛：海洋發展史上的光榮歲月

在中國古代海外貿易發展史上，宋朝的地位尤其重要。不僅因為南宋時期海外貿易興盛，航海科技進步，而且還因為當時出現了一批包括寧波、泉州和廣州在內的朝廷指定的國際貿易港埠。

史學界一般認為，在宋朝以前，川行於中國與海外各貿易港埠的主要是阿拉伯、印度、錫蘭、波斯及東南亞等地的蕃舶。宋朝中葉，陸上「絲綢之路」再度受阻，導致海外貿易的格局發生變化，中國的經濟重心開始向南遷移。宋朝海商沿著前人開闢的航海路線不斷地向外拓展，一路延伸至西方的阿拉伯半島和東方的朝鮮及日本。

1974年，福建泉州灣後渚港出土了一艘宋代海船。這一著名的考古發現說明當時中國建造的遠洋海船曾在海外貿易中扮演重要的角色。古代中國製造的海船主要有兩種，一為橫剖面為V形的尖底海船，專門用於遠洋航行；一為船頭圓鈍的平底沙船，主要在北方沿海及內陸江河航行，二者差異明顯。



宋初船體結構圖
中國北方（估計）
高麗（韓國）
長江下游地區
福建省
Randall James Sasaki 論文



泉州宋代海船
現展於泉州海外交通史博物館

經濟重心的南移和新型海船的問世，促使中國江南地區的手工製造業在南宋時期迅速發展。當時，寓居在泉州和廣州的大批外國商賈將中國出產的陶瓷、絲綢、草藥、茶葉、日用鐵器輸往海外，同時將象牙、乳香、樟腦、胡椒、沒藥、棉布、黑檀木、玳瑁、黃金、刀劍、奴隸等外國出產的奢侈品和熱帶產品源源不斷地輸入中國。隨著航海羅盤的發明和普及，中國人的航海技術不斷進步。

元朝的海洋活動以數次海上軍事遠征稱著於世，包括1274年和1281年兩次跨海征伐日本，以及其後對占城、安南（均在今越南境內）和爪哇的海上遠征。雖然這幾次海上軍事遠征均以失敗告終，但中國與這些國家的海上貿易卻開始興盛。1291年，意大利威尼斯商人馬可孛羅受朝廷委派護送閩真公主遠嫁波斯，婚嫁使團一行人即從福建泉州登船，揚帆前往遙遠的波斯。汪大淵兩度從泉州出發，跟隨商舶泛舟東西洋，返國後於1349年在泉州或南昌撰述了著名的《島夷志略》。該書記述了14世紀上半葉從非洲至日本整個區域海上貿易的情況。

毋庸置疑，明朝初年是中國海洋活動的鼎盛時期。當時，中國不僅擁有世界上規模最大的遠洋船隊，還擁有最大、最先進的船舶。鄭和（1371-1433）船隊的七下西洋即為最佳的證明。

沉船、港口和貿易品

沉船、港口和貿易品是解讀古代海上絲路的金鑰匙。二十世紀後半葉，亞洲地區有關中國沉船的考古成果全球矚目，沉船中每每發現上萬件出水遺物，如瓷器、金器、銅鏡、銅錢、金屬鐵器、飾物神像、生活用品等，以至船身結構部件和動物骸骨，都是最生動、看得見的「歷史」。這些沉船本是從中國港口滿載貨物出航的商船，或是從東南亞和更遠之地歸航的船舶，都立體地展現幾百至上千年前中國與阿拉伯、東亞、東南亞和歐洲商人活躍的海上的貿易活動。著名沉船有廣東陽江「南海一號」（南宋）、韓國新安沉船（元）和印尼「黑石號」（晚唐）。在南海海域發現的七世紀以後中外沉船有數十艘。自 1990 年代，中國水下考古工作日益科學化，如廣東的「南海一號」、「南澳一號」、西沙群島「華光礁一號」的沉船打撈和研究在國際間已是名列前茅。香港位處廣東珠江口的交通樞紐位置，近年一些重要的考古發現，拼湊出十一至十四世紀香港早期的海貿歷史。萬宜水庫的明代小型商船、西貢海域的宋代碇石、聖山北（港鐵沙中綫宋皇臺站工地）出土的宋元民居遺蹟、外銷瓷器和生活用品，生動地展現近一千年前的香港社會面貌、港口商業活動活躍的情況。

「南海一號」沉船

「南海一號」沉船年代推斷為南宋嘉定年間（1208-1224），沉船出水遺物以瓷器為主，來自不同窯址，包括浙江龍泉窯、福建德化窯、磁灶窯、閩清義窯、江西景德鎮窯；此外還有金器、銀器、銅器及漆木器等。截至 2016 年初，出水文物共 14,000 餘件、標本 2,575 件。從沉沒位置及船貨特點，初步推斷此船從福建泉州港出發，為縮短船程，棄沿海岸航行而選擇較具風險的跨洋航線，從廣東外海經西沙群島、南沙群島航行至目的地，卻不幸沉沒。

1987 年 8 月，中國交通運輸部廣州打撈局與英國海洋探測公司合作，在廣東陽江海域搜尋英國東印度公司商船「萊茵堡」號（Rimsberg），卻意外發現另一艘沉船。經過 20 年研究和籌備，終於在 2007 年進行持續 9 個多月的沉船整體打撈工作。「整體打撈」方式為考古史上首次，即連船帶泥在鋼製沉箱裡整個打撈上水，總重量超過 4,000 噸。

宋代南海一號沉船出水情況





金頸鍊

2014年「南海一號」沉船出水
南宋（1127-1279年）

「南海一號」沉船出水一批金器，如金頸鍊、金手鐲、金戒指、金飾等，做工精緻，品相精美，它們可能是海貿商品，或是船員的私人用品。此項鍊是由兩條金鍊、兩個對稱的鏤絲鏤空三角形牌飾組成，可作小香囊，並吊有三條流蘇，掛有類似瓔珞的墜飾。

廣東省文物考古研究所藏



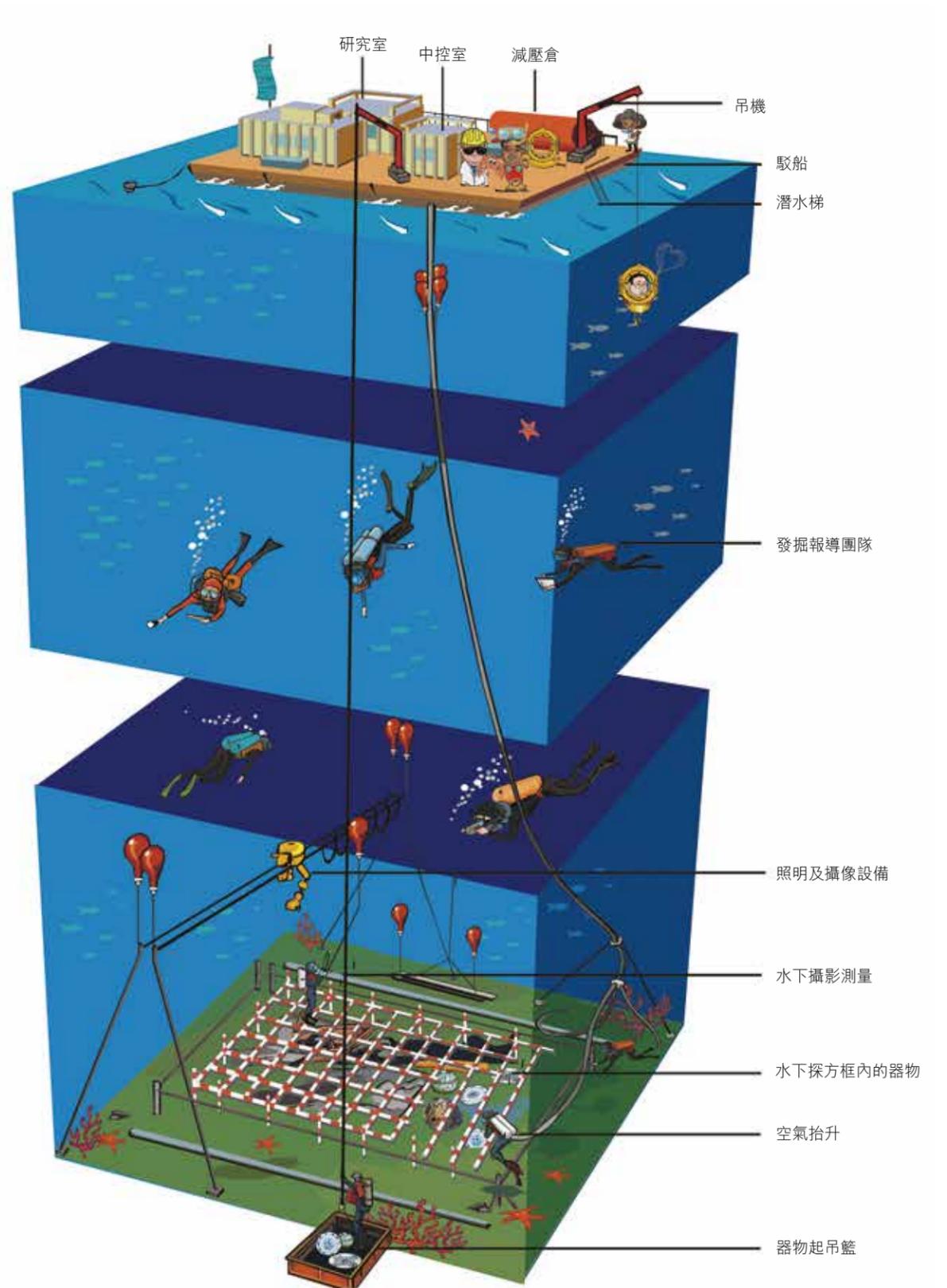
磁灶窰醬褐釉四繫大罐

2015年「南海一號」沉船出水
南宋（1127-1279年）

磁灶窰成品雖較粗糙，但生產工藝博採眾長，因地制宜，獨具特色，並以海外市場為主，大量遠銷東亞、東南亞以及東非的國家和地區，在中外經濟文化發展史上發揮重要作用和影響。此器肩部刻劃有「大吉」字。

廣東省文物考古研究所藏

水下考古發掘流程圖



中國及周邊海域古代沉船位置分佈圖



本圖參考南京市博物館、上海中國航海博物館、寧波博物館編：《CHINA 與世界—海上絲綢之路沉船與貿易瓷器》圖版（北京：文物出版社，2017）頁 10-11。陳麗碧、唐禮兒繪

沉船 Shipwreck	年代 Date	發現時間 Year of Discovery
1 三道崗沉船 Sandaogang Shipwreck	元代 Yuan dynasty (1271-1368)	1991
2 蓬萊一號(戰船) Penglai No.1 (battleship)	元代 Yuan dynasty (1271-1368)	1984
3 新安沉船 Sinan Shipwreck	元代 Yuan dynasty (1271-1368)	1975
4 元代戰艦遺址 Yuan dynasty sunken battleship	元代 Yuan dynasty (1271-1368)	1974
5 象山沉船 Xiangshan shipwreck	清代 Date: Qing dynasty (1644-1911)	2008
6 白礁一號 Baijiao No.1 shipwreck	北宋 Northern Song dynasty (960-1127)	1990
7 白礁二號 Baijiao No.2 shipwreck	明末清初 Late Ming to early Qing dynasty	1995
8 碗礁一號 Wanjiao No.1 shipwreck	清代 Qing dynasty (1644-1911)	2005
9 碗礁二號 Wanjiao No.2 shipwreck	明末 Late Ming dynasty	2008
10 將軍一號 Jiangjun No.1 shipwreck	清中葉 Mid-Qing dynasty	1995
11 後渚沉船 Houzhou shipwreck	宋代 Song dynasty (960-1279)	1973
12 冬古灣鄭成功戰船 Donggu shipwreck (Zheng Chenggong's battleship)	明代 Ming dynasty (1368-1644)	2000
13 南澳一號 Nan'ao No.1 shipwreck	明代 Ming dynasty (1368-1644)	2007
14 萬宜水庫小型商船殘件 Remains of a small trading vessel in High Island Reservoir	明代 Ming dynasty (1368-1644)	1974
15 西貢海碇石 Stone anchor stock in Sai Kung Sea	宋代 Song dynasty (960-1279)	2016
16 崖門沉船(戰船) Yamen shipwreck (battleship)	南宋 Southern Song dynasty (1127-1279)	1991
17 南海一號 Nanhai No.1 shipwreck	南宋 Southern Song dynasty (1127-1279)	1989 (2007年打撈出水 Salvaged in 2007)
18 東沙沉船遺址 Site of Dongsha shipwreck	宋代 Song dynasty (960-1279)	1936
19 寶陵港沉船 Shipwreck in Baoling Port	清代 Qing dynasty (1644-1911)	1987
20 聖克魯斯號 Santa Cruz shipwreck	明代弘治年間 Hongzhi period, Ming dynasty (1488-1505)	2001
21 北礁一號 Beijiao No.1 shipwreck	清代 Qing dynasty (1644-1911)	1998
22 北礁三號 Beijiao No.3 shipwreck	明末清初 Late Ming to early Qing dynasty	1998
23 華光礁一號 Huaguangjiao No.1 shipwreck	南宋 Southern Song dynasty (1127-1279)	1998
24 聖地牙哥號(西班牙) San Diego shipwreck (Spain)	明代萬曆年間 Wanli period, Ming dynasty (1573-1620)	1992
25 利納礁(或琳娜淺灘)沉船 Lena Shoal shipwreck	明代弘治年間 Hongzhi period, Ming dynasty (1488-1505)	1997
26 平順號 Binh Thuan shipwreck	明代萬曆年間 Wanli period, Ming dynasty (1573-1620)	2001
27 皇家艦長號(英國) Royal Captain shipwreck (Britain)	清代 Qing dynasty (1644-1911)	1999
28 南沙沉船沉物遺址 Nansha shipwreck and archaeological site	六朝至清代 Southern and Northern dynasty to Qing dynasty (420-1911)	1992 and 1995
29 萬曆號 Wanli shipwreck	明代萬曆年間 Wanli period, Ming dynasty (1573-1620)	2004
30 巴高號 Bakau shipwreck	明代早期 Early 15th century	1999
31 黑石號沉船 Bellitung shipwreck	唐代 Tang dynasty (618-907)	2004



宋商舞台垂範東亞文化圈（約公元 10－12 世紀）

在東亞各國彼此沒有外交關係的情況下，如何促進和發展彼此之間的關係，宋商就成了最佳的選擇。宋商是經濟和政治活動家，傳遞情報和涉外文書的能手。宋商也因此成為日本、高麗兩國所重視和器重的對象，允許或請求他們入籍成為「歸化宋商」已成為常態。

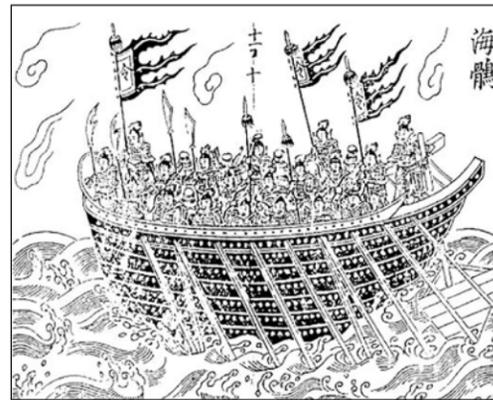
高麗政府則對宋商歸化持歡迎態度，甚至不惜上表宋朝請求允許宋商歸化。高麗主動地利用宋商開展準外交活動。宋商以及日本、高麗的「歸化宋商」是 10 至 12 世紀東亞海域國際秩序的參與者和建設者，他們全面參與和推動了東亞關係的發展，也是東亞歷史的締造者。



朝鮮「板屋」商船模型
9 世紀
木
2005 年製

這類朝鮮平底木板船曾用作戰船與商船，唐朝年間曾一度支配日本、朝鮮及中國北部海域的貿易。

HKMM2005.0119.0001



宋代戰船「海鵠」



北宋樓船，《武經總要》繪本

歸化宋商政治下的東亞民間商貿與香港皇室

自古以來，古中國和東亞國家的聯繫主要依靠朝貢制度來維持。然而宋朝受北方外族遼、金、西夏、蒙古威脅，國勢較弱，部分國家並未繼續奉行以「中原王朝即天朝」的態度。東亞朝貢體系走向下坡，卻並未削弱民間交流。同時間香港地理獨特的形勢，不但吸納來自江西的鄧氏族人在新界錦田落地生根，採珠業於中日韓大為盛行，亦影響香港的社會發展。此部分將會探討香港、中國地區發展及宋朝商人在東亞上的重要性，了解宋朝從國體政治外交，過渡到民間商貿為主的緣由。

宋代窯器的外貿情況

《萍洲可談》卷二記：「船舶深闊各數十丈，商人分佔貯貨，人得數尺許，下以貯物，夜臥其上。貨多陶器，大小相套，無少隙地。」宋朝的海上絲綢之路，由於瓷器於海上貿易中重要性，又稱「海上陶瓷之路」。水下考古資料證明，由於船舶隔壁艙設計有利於遠洋航行，以及貨物包裝的改良與提昇，成千上萬的貨物，尤其是瓷器便合適於運輸。具體例子可見宋船南海一號的貨物堆疊情況。

中國的瓷器品類繁多，脆弱易碎，在外國人眼中更顯彌足珍貴。瓷器容易貯藏，不懼濕氣，而且價格穩定，市場網絡龐大。只要避免因海浪碰撞招致損壞，便能售賣至外國獲取巨利。中國宋代外貿瓷器，主要的窯口包括景德鎮窯、龍泉窯、吉州窯、同安窯、磁灶窯和德化窯等，而香港亦有所發現。

景德鎮窯：青花瓷原產地，宋代之後成為最重要的製瓷中心。

龍泉窯：龍泉窯本位的定格，龍泉窯大量生產，發現遍佈各地，諸如埃及福斯塔特，東南亞的菲律賓、越南、泰國、柬埔寨等國，東北亞的日本、韓國等均有大量發現。

吉州窯：1976 年，在南韓新安海域發現一艘開往朝鮮、日本的中國元代沉船，從沉船中打撈出 15 萬餘件中國的古陶瓷，當中不少屬吉州窯燒製。

同安窯：同安窯青瓷傳到日本後，獲得日本茶湯之祖珠光文琳的青睞，故日本學者把同安青瓷譽稱為「珠光青瓷」。同安窯瓷通常經泉州港運送到海外，1997 年發現於

印尼爪哇海域的 Jepara 沉船便出水大多以同安窯等福建窯口為主的瓷器。

磁灶窯和德化窯：1987 年在廣東陽江海域發現的南海一號出水大量瓷器，包括景德鎮窯青白瓷、龍泉窯青瓷器、磁灶窯和德化窯的瓷器。香港宋皇臺聖山北遺址亦發現不少同類的瓷器。



宋朝海商和倭國的關係

公元 894 年，唐末內亂不止，日本宇多天皇以唐代衰微為由，為持續兩個世紀的遣唐使制度劃上句號。十多年後，更接連頒佈嚴禁官員、國民出海的「渡海制」，禁止民眾私自購買唐貨的「禁購令」，及取消唐商連續兩年來日的「年紀制」，嚴重損害兩國外交關係。在這系列針對唐朝的禁令下，中日兩國交流順勢而流向平民百姓手中，當中以宋朝商人的身份尤為重要。他們在各國穿梭經營海上貿易的同時，亦負責傳遞情報和處理涉外文書，被認為是「政經合一」的活動家。特殊的身份和任務，令他們備受日本和高麗政府器重。兩國政府均經常拉攏他們，特許他們入籍並僑居於當地。宋朝商人的新身份，不但能夠推動地區國際化及建設東亞海域國際秩序，更為東亞歷史揭開新一頁。這種「新常態」被稱為「歸化宋商」。

禁令頒佈初期，中國宋商在赴日時有諸多限制需要面對。例如同一隊商隊只能 3 年與日本作一次貿易，亦不能和普通百姓交涉。然而，由於日本上流社會對中國製造的高檔消費品需求巨大，為宋商帶來相應的巨額收益，他們開始以各種藉口，如「途中不幸遇上颱風，被吹至澳門。」、改名換姓迴避禁令，到訪日本。但是隨著人數漸多，又能推動當地經濟民生發展，許多官員也就默默許可這種形式的宋日往來習慣。商人們多在日本九州博多、越前瀨戶定居，會建唐房、唐人街，漸漸形成華人僑居社會。有些更在當地落戶長居，開啟跨國婚姻，娶妻生子。

根據平安時期的史書《三代實錄》，642 年唐商崔岌等 36 人抵達日本，請求歸化，得到批准。追溯歸化傳統的源頭，可能是為了避開唐末「安史之亂」、政局動盪。然而宋代商人選擇歸化日本，卻很可能是為了能夠在日本長期經商，逃避各種對外政策限制。

近年的水下考古發現，不乏宋代到元初製作的福建黑碗，可引證中日韓的貿易情況。例如 1323 年元初準備從寧波出發，銷往日本博多的新安沉船所發現的黑釉碗，以及在日本相繼流傳下來的存世品，即中國所稱「建盞」，其色烏黑滋潤，烏黑釉面上呈現閃爍銀灰色的金屬光澤小圓點或鋼藍色光暈，有「兔毫」、「曜變」、「鷓鴣斑」、「曜變天目茶碗」等品種。北宋蔡襄（1012－1067 年）送給仁宗皇帝《茶錄》說：「茶色白，宜黑盞，建安所造者紺黑，紋如兔毫，其坯微厚，最為要用。出他處者，火薄或色紫，皆不及也。其青白盞，鬥試家之不用。」這種宋代的「鬥茶」習慣為點茶法，以碗面的湯花、色澤及水痕出現的早晚來定勝負，連同器具本身，把這種飲茶方式傳播到日本，發展成仿照中國「鬥茶」習慣的日本茶道系統而流傳至今。

唐玄奘法師譯《大般若經》卷
墨書紙本
平安時代晚期，12 世紀
（日本和歌山縣）
承訓堂藏



黑釉素面小瓷碗
福建東張窰造，聖山北出土，宋元時期（960-1368 年）

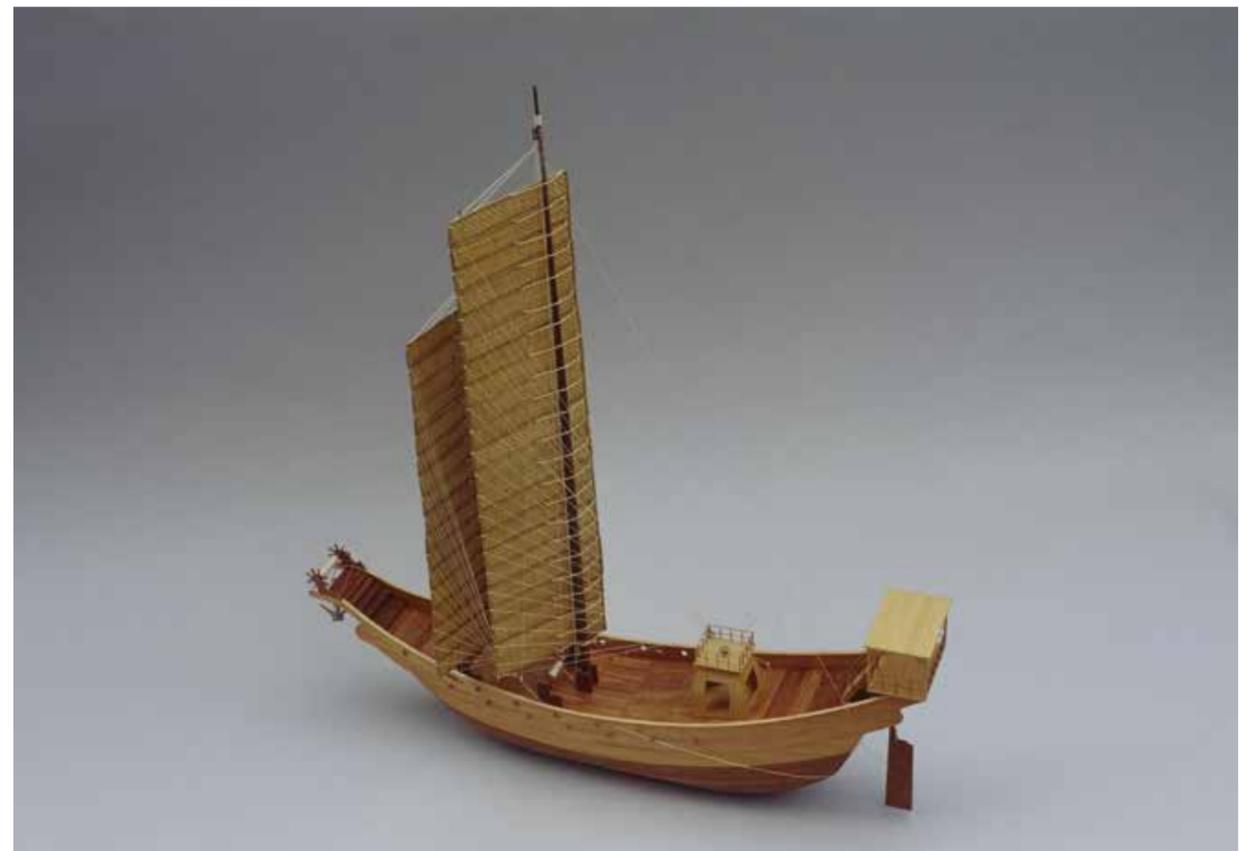
東張窰是大規模燒造黑釉瓷的窰址，燒造年代約為北宋中期至元代中晚期，東張窰的黑釉瓷曾大量遠銷至日本。
古物古蹟辦事處藏



黑釉盞
瓷
宋代，12 至 13 世紀
HKMM2005.0015.0015

北宋海船模型
木製

此模型是依照宋代佛經《華嚴緣起》內首張中國海船圖畫而建造。其突顯的龍骨，有利於穩定船隻航線。船殼板則集平接法（板縫相接）與搭接法（板縫相疊）於一身，使船隻的厚度增加兩至三倍，此為中國船獨有。
HKMM2005.0092.0001



宋朝海商和宋麗經濟文化交流

由於遼對高麗發動了 10 年戰爭（1009–1019 年），後來兩國的當事國君遼帝耶律宗真（興宗），高麗國王王欽（德宗）相繼去世，遼麗自始關係比較微妙。高麗新即位的文宗，於 1036 年派使者抵宋，旨在改善兩國關係緩解來自契丹的壓力。宋朝神宗也迅速抓住這難得的歷史瞬間，利用宋商大力推動民間貿易往來，從此，宋商開始頻繁來往於宋麗之間，時間長達 319 年，共斷交 5 次。

其實，在此期間，宋朝政府也有禁止過兩國之間的貿易往來，但在巨大利益的驅使下，也未能阻止宋商的對麗貿易，交往依舊很活躍，即使在兩國處於斷交的情況下，宋朝海商依舊前往高麗進行貿易，而高麗的政府對宋商也極其重視。宋麗海上絲綢之路，主要以絲綢、瓷器、茶葉等貿易品和高麗土特產品為主。

由於人才難得，高麗有時會下令強行留宋商，不准其歸宋。1059 年，宋商黃文景、蕭宗明和醫生江朝東等一行要歸宋。但蕭宗明和江朝東等三人卻被政府強行下令留下。高麗國王曾於 1078 年，向宋朝和日本請求醫治風疾的醫官和藥材。有趣的是，高麗的「歸化宋商」如想返回宋朝，也以宋朝有年邁父母需要照顧為由，才得到高麗國王批准。

高麗使臣坐海船來到中國，通常情況下會進行大量的求書，購書活動。據大體統計，高麗僧人通過海船入宋求法的就有 57 人，而且高麗還帶來了中國失傳已久的佛教典籍，對宋代華嚴宗研究的復興有功不可沒的影響。除此之外，兩國僧侶對《大藏經》也進行互贈和進行深刻研究交流，在此期間，宋朝高僧會乘坐宋朝海商船隻來往宋麗，宋商對於佛教信仰並不深刻，但對兩國之間的文化交流還是起到了巨大的影響。

宋麗兩國佛教文化的交流，構成了宋麗海上文化交流的重要內容，以及中國的科舉制度、佛道儒三教教義對高麗的佛教影響也很大，一些儒家經典，如《史記》、《三國志》、《漢書》等大量史書傳入高麗，高麗也有優秀書籍傳入宋朝。隨着科舉制傳入高麗，高麗汲取科舉制的精華，不僅以科舉取士，還組織僧侶進行科舉考試。此外，隨着佛道儒三教傳入高麗，高麗太祖以佛教立國，但由於佛教內部宗派矛盾不斷，其中南嶽派和北嶽派經常互相攻擊，一方強調教法應注重外修而忽略內心關照，另一方則反之，強調內心忽視外修。



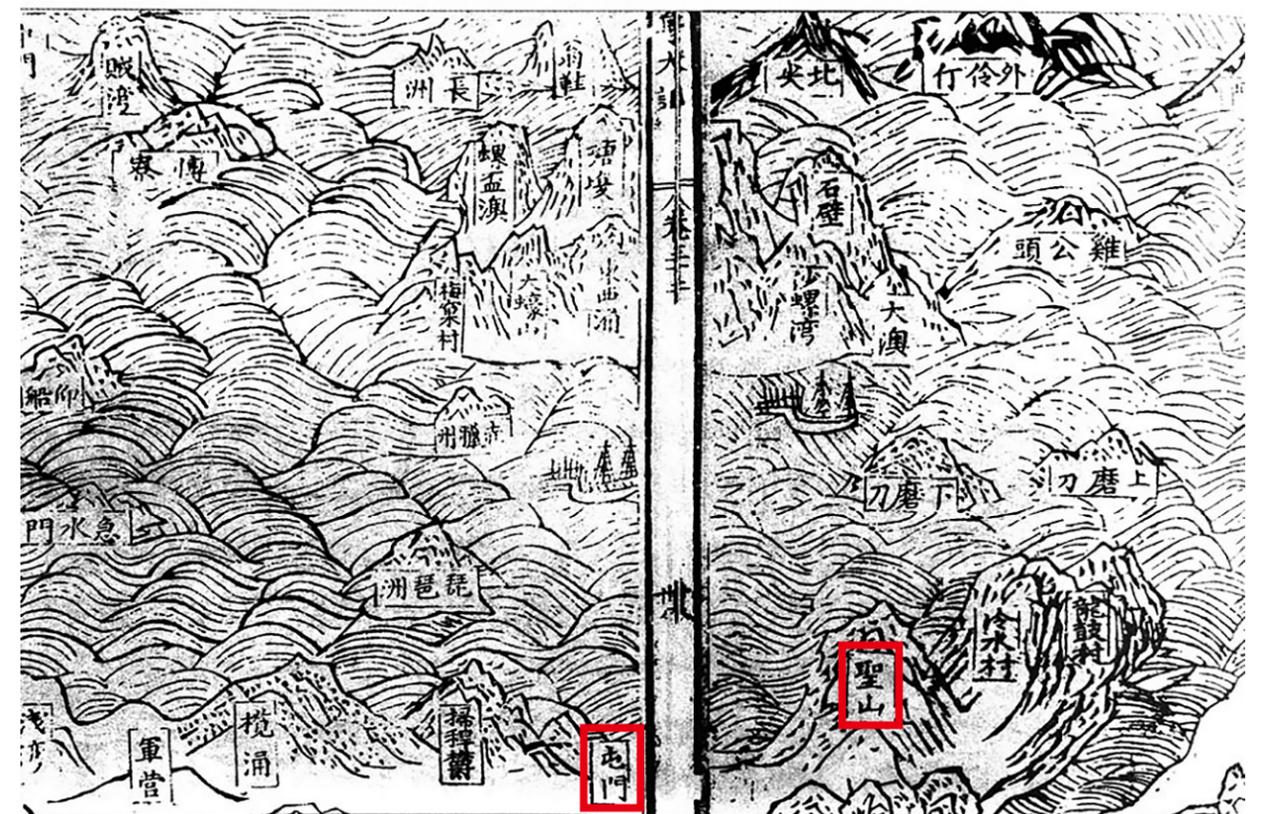
琉球朝貢船
15–18 世紀
明太祖曾派遣一群造船匠由福州移居琉球，協助當地居民興建船隊，故這朝貢船實質上是中國式設計。
HKMM2005.0098.0001

北宋初年南下族群的移民福地

根據《錦田鄧氏師儉堂家譜》所載，北宋熙寧二年（1069 年）祖籍江西的鄧族先祖鄧符協，曾是陽春縣令。上任途中他遊經香港，深受元朗錦田的平原及風土人情吸引，決定紮根於此。鄧氏家族開枝散葉，子孫遍佈新界九龍港島，如廈村、龍躍頭、屏山和大埔等地。陸上風光，山明水秀；海上門戶，亦別有天地。

宋朝時的香港，已發展為中外商旅往來中國南方的必經城市，當中九龍水域更連接廣東和閩浙的江河。有見及此，福建莆田林氏族群不惜舉家遷移至九龍黃大仙附近開村。從九龍蒲岡村《林氏族譜》可見，林氏族人投身海上事業，幾代都以營運艚船往來閩浙粵維生。

屯門及聖山位置
郭棻 (1529–1605) 《粵大記》



南宋亡國前夕南逃香港

南宋末年，元朝大軍逼近南宋都城臨安，年僅 5 歲的恭帝被擄。大臣陸秀夫、文天祥和張世傑等人只能擁立年紀尚幼的端宗與幼主，逃亡南方。香港一度成為南宋政府流亡的避難所，當時他們逃至梅尉（今香港梅窩一帶）時，南宋殘餘勢力徹底瓦解，忠臣陸秀夫只能抱恨含淚安撫幼主，並將國璽綁在其身上，共同跳海自盡。

香港作為宋室逃亡目的地，並非倉卒而下的決定，亦不單單是因為她地位處整個版圖最南端，遠離蒙古人勢力中心。根據歷史資料所述，宋端宗是曾經短時期進駐官富鹽場，並且數度移師淺灣，即今日的荃灣。至於說當日有土瓜灣村居民出迎宋帝並表示效忠，並且於其地建立行宮云云，均為前人學者以傳說為依據而重構的故事，並無充分的歷史根據。

根據現存古籍記載，宋《輿地紀勝》記古時大嶼山位置「有三十六嶼，居民以漁鹽為生。」淳熙十年（1183 年）

孝宗詔書：「大嶼山（今天的大嶼山）私鹽大盛。」香港本已擁有前朝遺留的鹽業優勢，加上南宋時期設立了大型官方鹽場（按即官富場），中國最南部城市的經濟和交通都甚具規模。同時，為了打擊大嶼山的私鹽活動，政府亦曾調動大量福州摧鋒軍鎮壓島民，並留下 150 名軍人駐守官富場。總結來說，軍事、經濟、交通發展都驅使皇室逃往香港，以求生存之策。



西貢北佛堂石刻
墨拓紙本，南宋咸淳十年（1274 年）；1950 年代初拓
簡又文先生惠贈，香港中文大學文物館藏

九龍商城

自漢代起，九龍一帶已作官辦鹽場，宋代發展成具規模的村落，這亦是宋末二帝避難至此的一大原因。南宋末年，蒙古軍隊攻陷南宋都城臨安後，陸秀夫、文天祥等遺臣護送年幼的昀、昺二帝南逃，輾轉來到廣東，曾在九龍城聖山一帶逗留四個月。其後又西遷至淺灣（今荃灣）、秀山（今東莞虎門），最後兩軍於新會崖山爆發海戰，陸秀夫背負帝昺投海殉國。

後世於九龍城聖山附近的巨石刻「宋王臺」，又建有供奉忠臣國舅楊亮節的侯王廟、紀念墮海溺斃的帝昀妹妹的金夫人墓等。近年在啟德地區與 2013 年港鐵沙中線土瓜灣站地盤的考古發現，證實在宋元時期（10 至 14 世紀）聖山一帶建有大型村落。精緻的花紋瓦當和香爐，展現居民豐裕的物質生活水平；明渠、水管和水井的發現，顯示村落具備一定的組織和建設規劃；來自江西、福建、廣東等各式外銷陶瓷和大量鑄有宋代各個年號的銅錢，亦反映了九龍對外商貿的頻繁和興盛。



九龍城



宋元時期聖山大型村落考古遺址
圖片來源：古物古蹟辦事處

遠洋探索與接觸

環球帷幕在香江與東亞文化圈



瓷碗底碎片

福建閩南窰口造
聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

瓷碗底書有可能是「店正」的文字，具體透露了當時的商貿情況。

古物古蹟辦事處藏



青釉執壺

福建閩清義窰造
聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

閩清義窰是一處規模宏大、具有地方特色的著名民窰。宋元時義窰產品大量運銷東亞和東南亞各國，在日本、臺灣、印尼等國家和地區均有發現，是當時福建地區重要的外銷瓷生產基地。

古物古蹟辦事處藏



毛筆座

聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

聖山北出土少量石器，其中包括這毛筆座。毛筆座一面為山水形狀，另一面則飾以花紋圖案。應為本地民居使用。

古物古蹟辦事處藏



銅錢

聖山北出土，宋代

聖山北出土約 500 個銅錢，主要為宋代銅錢，反映了當時的經濟活動。

古物古蹟辦事處藏



遠洋探索與接觸：環球帷幕在香港與東亞文化圈

13 至 15 世紀時期，鄂圖曼土耳其人掌控了歐亞大陸的絲綢之路，威尼斯等意大利城邦則獨佔地中海與亞洲的奢侈品貿易航線；西班牙和葡萄牙兩國為了獲取東方的香料與黃金，開闢地中海以外的新航線，從而揭開大航海時代的帷幕。自 14 世紀起，中國正值長近二百年的海禁時期，東與西的交匯，雙方的探索接觸與衝突無可避免。

葡萄牙人登陸澳門的過程，代表歐洲和東亞國家的初次接觸。隨著其他歐洲競爭者加入，下開數世紀各國以海洋為舞臺，通過貿易和殖民方式，建構全球一體化的近代世界。

為調解西葡兩國於非洲海岸的紛爭，1494 年教廷制定《托爾德西里亞斯條約》以及劃分世界的子午線，造就兩國分別以相反方向探求新領土和通往未知東方的新航路。另一方面，信奉新教的荷蘭對於向東方傳教並不如西葡兩國熱衷，在 1609 年得到日本幕府的信任。1602 年成立的荷屬東印度公司在日本禁教鎖國期間，為幕府提供世界情報和新知識，以換取在長崎貿易的優勢。

期間香港亦置身於活躍的海上貿易中。大嶼山竹篙灣發現大量明中葉的青花瓷片、馬塔班罐與安南（今越南）、暹羅（今泰國）等地製的陶片，顯示香港位處於來往中國與東南亞的航路，或作走私港口，亦供商人作補給、棄置壓艙物的泊地。



南蠻屏風
日本，17-19 世紀
里斯本東方博物館藏 (FO/0633)

大航海時代：歐洲商人之東來

歐洲商人之東來，可溯源至 15 世紀末的葡萄牙探險家巴爾托洛梅烏·迪亞士 (Bartolomeu Dias, 約 1451-1500 年)。1488 年，迪亞士發現繞經好望角前往東方的航線。10 年後的 1498 年 5 月 10 日，瓦斯科·達·伽馬 (Vasco da Gama, 約 1460-1524 年) 航行至南印度的卡利卡特 (即今科澤科德)。1511 年，葡萄牙人佔領馬來半島南端的國際貿易要衝馬六甲。1513 年，葡萄牙探險家喬治·歐維士 (Jorge Álvares) 航抵珠江水域的屯門 (今廣東江門上川島)。

此後，葡萄牙商船不斷前來廣東沿海請求互市貿易，並於 1535 年將貿易據點轉移至濠鏡 (今澳門)。明嘉靖三十六年 (1557 年)，明朝地方政府始准葡萄牙人借居澳門。此後，葡人在澳門逐步建立起貿易港埠，開闢了從歐洲前往中國的海上航線。

與此同時，出生於葡萄牙的斐迪南·麥哲倫 (Ferdinand Magellan, 約 1480-1521 年) 投身效力西班牙王室，並於 1519 至 1521 年間向西遠航，取道太平洋環繞地球一周。當時，西班牙已在中南美洲的部分地區建立起殖民地，進而佔據菲律賓群島。1565 年，西班牙人發現了一條途經北太平洋的返航航線，從而開啟了由新西班牙 (即今墨西哥) 往返馬尼拉的貿易航線。

然而，儘管澳門和馬尼拉逐漸成為中國與西方各國之間新興貿易航線的樞紐，但由於貿易制度未臻完善，這兩個貿易港埠無法維持長期的經濟繁榮。當荷蘭和英國這兩個新興的歐洲商業帝國崛起後，尤其是荷、英兩國建立起各自的東印度公司並步步進逼時，葡萄牙和西班牙這兩個老牌的殖民帝國便無力阻擋，頹勢畢露。



馬尼拉大帆船「三藩市號」(1593-1594) 模型
墨西哥，2008 年
木

馬尼拉大帆船在過去 200 年的設計變化不大，牢堅不摧，一般由中國造船工人建造；常行駛於菲律賓與墨西哥的海上往來貿易。

墨西哥海事秘書處惠贈
HKMM2008.0008.0001



葡萄牙武裝商船「聖賈比優號」模型
澳門，2004 年
木

武裝商船船型雖小，卻擁有革命性的設計，船帆可因應海上情況轉變而調校，是促使西歐發展海事世界的重要工具。

HKMM2004.0244.0001

世界貿易體系的誕生

明朝末年，中國與西方國家首次在海面上正面接觸並展開合作，中國的海上貿易亦再度步入繁盛時期。1567年海禁解除後，福建帆船頻繁地川行於閩南沿海與長崎、臺灣、馬尼拉、萬丹（西爪哇）、巴達維亞（今雅加達）、東京（越南北部）、北大年（馬來半島）和馬六甲等海外商埠。年復一年，中國商船將數額巨大的美洲白銀和日本白銀源源不斷地從馬尼拉和日本運送回國，為明末中國社會經濟的發展作出了巨大的貢獻。

滿清王朝在開國初期困難重重，幾乎喪失了對中國東南沿海地區的控制權。從1630年代至1683年，閩南的鄭氏家族壟斷了中國的海外貿易，懸掛鄭氏旗號的商船頻繁出沒於日本和東南亞的各大港埠。1683年，清廷收復臺灣並解除了海禁，中國的海外貿易遂再度勃興，中國亦成為18世紀亞洲、甚至是世界上的主要強國之一。

有清一代，尤其是在康熙、雍正、乾隆三朝皇帝統治的盛世，中國的海外貿易體制及航海造船技術達到了一個新的高峰。降至19世紀中葉，海外華商已在暹（泰國）屬馬來亞、西屬馬尼拉、荷屬東印度（印尼）等東南亞國家定居，成為亞洲海域傑出的商人和企業家。



墨西哥銀元
墨西哥鑄幣廠，1888年

當時，墨西哥及南美鑄造的銀元，是亞洲、歐洲及美洲之間進行貿易交流的主要兌換貨幣。

HKMM2008.0013.0001



五彩大盤
福建漳州窖造
明代萬曆年間（1573-1620年）

此盤為阿拉伯市場而製，盤心寫有道教的中心思想「太極」二字及畫有干支方位羅盤。外圍則繪飾一艘帆船、一摩羯魚（Makara）、幾個島嶼及數顆星象圖紋。

何安達先生惠贈
HKMM2004.0046.0001



藍釉三桅船紋盤
來自葡萄牙或西班牙，17世紀
陶
HKMM2007.0203.0001

款彩屏風
漆、油彩畫本，17至19世紀
里斯本東方博物館藏（FO/1111）



史無前例的遠洋航海活動

鄭和船隊第一次下西洋時在明永樂三年（1405年），所率部眾 27,000 餘人，歷經今越南、印尼、馬來西亞、斯里蘭卡和印度後，於 1407 年 10 月返抵南京。此後的六次遠航分別發生在 1407-1409 年、1409-1411 年、1413-1415 年、1416-1419 年、1421-1422 年，以及 1430-1433 年。據說，鄭和在最後那一次的遠航中於南印度的古里（Calicut）病逝。

其中，第四次遠航至第七次遠航的明朝船隊曾一直向西航行至紅海的重要港埠吉達（Jiddah）與東非海岸的馬林迪（Malindi），遍訪航線沿途的 30 餘個王國。這幾次遠航極大地豐富了中國人自宋朝以來所積累的域外地理知識，標誌著古代中國的航海業達到了鼎盛時期。

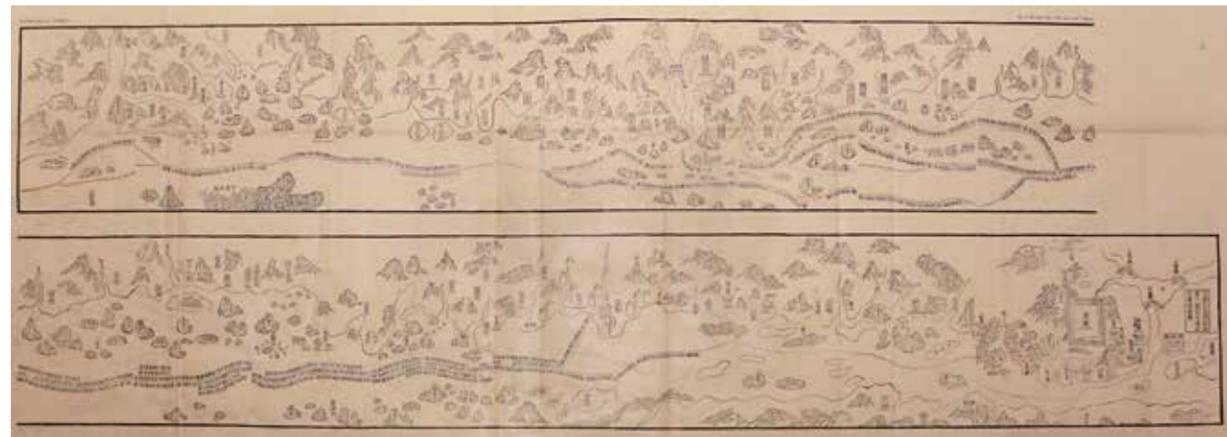
鄭和船隊的那些巨大的戰艦一直是人們爭辯的焦點。毫無疑問，鄭和船隊的確擁有部分形制巨大的木帆船，但這些海船究竟有多大？類似的巨舶究竟有多少艘？卻難有準確肯定的答案。大量文獻記載表明，鄭和船隊七下西洋規模之大、主艦形制之巨、所載將士人數之多、航海技術之複雜先進，堪稱世界航海史上的創舉。

《鄭和航海圖》

明代天啟元年（1621年），由茅元儀收錄在《武備志》中
紙本刻印

在 1405 至 1433 年間，鄭和率領大明的船隊七下西洋。這幅航海圖是在鄭和逝世約 200 年後，被茅元儀收錄在《武備志》（1621 年）中，原名《自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸番圖》。學者一般認為，該圖可能繪製於鄭和第 6 次下西洋（1421-1422 年）之後。全圖採用山水畫式的畫法，以南京為起點，最遠至非洲東岸，遇山畫山，遇島畫島。圖中表明航線所經各國的方位，航道遠近，深度、航行方向、牽星高度等，並詳細註明何處有礁石淺灘，為航海員提供了基本的材料，也開創了中國獨有的長卷式地圖的先河。

私人藏品



鄭和、三寶與哈只·穆罕默德·沙姆蘇丁

在西方文獻中，鄭和往往被稱為「海軍上將」或「艦隊司令」。其實，這是一種誤解。鄭和當時正式的官方職銜是「正使」。簡言之，鄭和可說是明朝的一名高級外交官，他率領一支由眾多官員、學者和士兵組成的龐大的外交使團，沿著海路與世界各國進行範圍廣泛的親善訪問和貿易往來。通過這一歷時 28 年、規模宏大的遠航活動，明王朝在海外國威遠播，將中國的海外影響力發揮至極致。至於鄭和七下西洋中的航海活動，包括其眾多的船舶、水手、舟師、鐵匠、修船工匠等，只不過是這一大規模的外交、軍事遠征活動的一個側面。



鄭和碑

鄭和碑又稱為《天妃之神靈應記》碑。碑文完整記述了鄭和 7 次下西洋的經歷，如航行時間、船隻、人員等信息。碑文提到所達的西洋國家有三十多個。公元 1431 年，鄭和第 7 次出使西洋前夕，於福建長樂等候季風，重修了天妃行宮。

圖片來源：福建省福州長樂市鄭和史蹟陳列館

海上稱雄

明永樂皇帝在位時期（1403-1424 年）堪稱明朝的盛世。其時，世界航海史上發生了一件中外矚目的大事——「鄭和七下西洋」，整部世界史因此幾乎要改寫。

明永樂三年六月十四日（1405 年 7 月 10 日），一支由 255 艘巨艦組成的遠洋船隊從南京揚帆入海，從而揭開了「鄭和七下西洋」的序幕。這一壯舉不僅在中國歷史上史無前例，在當時世界上的任何地方也無先例可循。

明王朝為何要耗費鉅資來組織這些規模龐大的遠洋航行？由於所有關於鄭和船隊遠航的檔案文獻事後均被付之一炬，確切的答案已不得而知。最可能的解釋是，明永樂帝希望通過一系列的遠航活動向全球昭示中華帝國在中國海和印度洋無可辯駁的統治地位。當時，馬六甲海峽是中西海上交通貿易的要道和瓶頸地區，為了自身的戰略利益，明王朝必須在動盪不定的年代重建並維持該地區的和平秩序。

鄭和船隊第六次遠航歸來之後，中國航海史上的這一壯舉便受到諸多掣肘。1424 年永樂帝去世，明仁宗朱高熾繼位（1424-1425 年），以國庫空虛為由下令終止遠洋航行活動。宣德皇帝朱瞻基（1426-1435 年）即位後，又以外番多不來朝貢為由，於 1430 年再次命鄭和率領龐大船隊前往印度和波斯灣地區。然而，當這最後一次遠航結束之後，中國便掉頭離開了海洋。

明初大規模遠洋航行活動的突然終止有著多方面的原因，諸如朝廷內部的意見不一、國家財政困難、以及一批反對航海業發展的朝廷大臣把持了朝政。對中國的航海業來說，這一災難性的後果影響深遠。隨著中國從世界航海舞臺隱退，西方人開始擴張航海，逐步填補了國際海洋權力空間。



香港海事博物館建造之明代
鄭和寶船模型
江蘇省鄭和研究會船模製作中心，中國，2005 年
木製
懋德航運（香港）有限公司中國帆船模型收藏系列
HKMM2005.0118.0001

葡萄牙在遠東的地位

葡萄牙人在開通歐洲到印度和東南亞航線期間，沿途佔領果阿、滿刺加（馬六甲）為殖民地；而他們為了在中國開拓貿易據點，曾以各種方式試探，如提出朝貢請求、侵擾閩浙沿海，甚至於 1520-1540 年的嘉靖年間與海盜汪直合作，在浙江舟山六橫島建設雙嶼港以經營走私等，但仍不得要領。

同時，葡人亦回歸廣東沿海。為了遠離香山縣衙的監視，起初他們選擇在離珠江口較遠的上川島（今廣東台山）落腳。雖然葡萄牙並非傳統的朝貢國，仍以他國名義混入廣州港外的泊地，入表互市。



青花鹿紋玉壺春瓶
「大明嘉靖年造」款
1552 年
陶瓷

明代海上走私貿易盛行。此青花鹿鶴瓶是嘉靖年間中葡貿易的實證。這瓶的瓶肩上飾有兩圈連葡萄牙銘文，意思是「1552 年為惹爾日，阿爾瓦雷斯」訂製。「阿爾瓦雷斯」為當時活躍於中國東南沿海的葡萄牙商人，應為作禮物送給中東或葡萄牙權貴而訂製的。
懷海堂藏

寄碇濠江：葡澳日在東亞海洋與合作關係 (約 1500 – 1640 年)

1500 年左右的中國，明帝國國勢鼎盛，為經濟生產大國，中央權力強大，中國的內部秩序及其國際關係的體系方面，沿海地區需進行有效率的海上貿易，但這種貿易不能危及中央控制這一政策的實質，因而中央和邊沿地區的關係緊張。

自 16 世紀大航海熱絡貿易，中國口岸市場對任何的東西方貿易國家和城市都極具吸引力。當時東亞的東西貿易城市包括長崎、琉球、廣州、巴達維亞城等。至於中、日的交流除了從物質文明例如福建釉陶瓷的反映外，以及 14 至 15 世紀的造船業與航海技術。在京都妙智院藏的 16 世紀〈渡唐方進貢物諸色注文〉，為向明朝皇帝贈送禮物的清單，如珍貴天然材料瑪瑙、硫磺，而當中的美術工藝品內容提及，向明朝進貢了「一御屏風金三雙事」、「一扇屏風百本事」。

中國作為豪華奢侈品如絲綢、瓷器、屏風、漆器、傢俱等主要生產者，縱使中國人和日本人之間的海商關係在官方來說是正式禁止，日本人不再獲准派遣商團前來寧波，但民間的商業活動亦仍是「禁而不止」，並且是透過與來自葡萄牙的商人合作來進行。其中在日本及中國均有出產外銷的「南蠻屏風」，正好反映 16、17 世紀的葡國人與亞洲的物質文化交流。

葡萄牙作為海上先鋒，其航海技術、海上軍事技術，以及對各地海岸與各處海洋的認識能力與其經濟地理行動能力極高，當他們與中國展開盟約關係時，帶來了決定性的優勢。尤其是在歐洲人遠東競爭的時代來臨時，葡萄牙人為日後的遠東地位與貿易打下良好基礎。

16 世紀葡萄牙本國有近 150 萬人口，在非洲、亞洲與美洲各處海



外銷屏風
漆、木
18 世紀
里斯本古代東方博物館藏



南蠻圓拱蓋漆木箱連托架
漆木製，附銅配件，17 世紀
賀祈思先生藏



年幼的耶穌善牧
印度果阿
象牙，17 世紀
里斯本東方博物館藏
(FO/0994)

洋與沿岸進行擴張活動的葡萄牙人，加上葡裔，有近 20 萬人，而在遠東區區幾千。而中國則有近 1 億 5,000 萬人口，日本亦有 2,000 萬人口。葡萄牙人雖有技術的優勢，擁有先進的船隻與艦炮，但仍不足以克服和超越中日在人口和文明上的份量，因此，當時的西方和東方基本上勢均力敵，葡國人帶著自己的種種能力與潛力，投入到貿易遊戲中去，當中的遊戲規則他們雖然左右不了，但是他們逐漸學懂了這些規則，對之加以尊重，並善於從中謀取好處。葡人之到達廣東北部沿海地區，很可能是由於他們增進了同琉球人，以及原籍福建而定居於東南亞的中國海商們的關係以及合夥活動。

要注意的是，自 1530 年起，尤其是自 1542 至 1544 年更甚，葡人就開始在寧波附近的 Liampo (指雙嶼港) 出現了。而 1535 年的《明史》記載：「……蕃舶……無處不泊……乃至濠鏡……。」1586 年記載：「在華之天主聖名之城」澳門島，舊稱蠔鏡，為一個有一定規模設施的漁村港口，可供中國人、日本人及其他東方人之間，以及大陸與海島的中國人之間通商所用。如 1512 至 1515 年間在馬六甲的托梅·皮雷斯於《東方誌》提到：「蠔鏡 (Oquem) 海路離廣州一日一夜的路程，是琉球人及其他民族的港口。」

葡萄牙人選擇留居澳門，能近距離接觸東洋國家，比其他歐洲國家更有優勢。葡人經常藉此和日本進行絲綢貿易。他們夏天會在外貿易會上準備出口日本的外貿事務，當中的商品包括生絲、絲綢織品，尤其因為當時的日本人穿著奢華。R. J 蒂諾編在里斯本出版的《中國事態彙報》記載，1530 至 1540 年間，當葡人到中國沿海，亦有一些日本人同來。據記載，1542 至 1543 年為葡人首次航抵日本種子島海岸的年份。到 1550 至 1552 年，廣州的集市與街道上已出現成群日葡商人，其中的日本人也身著葡服。中、日的官方史料也稱 15 世紀中葉有過 17 次日本貿易使團來華。這條廣州——澳門——長崎的對外貿易通道的海運、貿易、金融和戰略層面，利益盤根錯節又相互交織。逐漸地，這些臨時的一次性或定期的市場，變為更經常更有組織的海商中心。

中國作為東亞以至印度洋的「中間人」，16 世紀的商業、國勢和人口方面強而有力。據中國史料記載，1517 至 1549 年，閩浙兩省當局過分認真，組織了一支艦隊來對付葡人的船舶，但是那些從事海商事業的中國人提出抗議，終使一些被俘的葡人獲釋，並在奉行皇帝禁令時創造了一種較為寬容的氣氛。可見當時的中國有足夠的軍事力量來保障航道的安全。因此，直到 17 世紀之前，葡人的炮艦和軍事力量不對明朝主權構成嚴重威脅。政治上和軍事上相對脆弱。



祈禱小禮堂
漆、螺鈿、銅
16 世紀晚期至 17 世紀早期
里斯本古代東方博物館藏

天主聖名之城

葡萄牙遠洋探索和拓殖的野心，部分源於復國運動所激發的宗教熱情和使命感。1493年，葡萄牙獲授遠東地區的保教權，故此首位踏足日本的西班牙籍傳教士沙勿略，亦是搭乘葡人船隊前來，葡屬澳門亦成為歐洲人前往中國和日本傳教的基地。及後因澳門是唯一在西葡合併60年間（1580-1640年）仍然堅持懸掛葡萄牙旗幟的殖民地，1640年獲新國王約翰四世授予「天主聖名之城」的稱號。

傳教士獲准進入中國前，會先在澳門停留，進行補給或入讀修道院，以接受中國風俗、語言和翻譯訓練。現今的大三巴牌坊即為當時聖保祿學院遺址。在沙勿略去世30年後，利瑪竇成為首位踏足中國的西方傳教士，他繪製的《坤輿萬國全圖》在中日間流佈甚廣，西洋地理知識為東亞世界觀帶來衝擊。利瑪竇謂：「方濟各與其他神父們殷切期盼我們能送給日本以漢文著作的這些書籍。之前，我曾嘗試寄過送幾冊書籍給日本，看起來非常奏效。現在，他們期待的是《格里曆》、《坤輿萬國圖》等世界地圖，以及《交友論》，特別是《天主實義》。」



利瑪竇



澳門大三巴牌坊



日本殉教圖
雅克·卡洛特·17世紀初期
克利夫蘭藝術博物館藏

《坤輿萬國全圖》

彩繪《坤輿萬國全圖》屏風

原圖由利瑪竇在1602年製；屏風在17世紀於日本複製

在1584至1602年間，意大利傳教士利瑪竇（Matteo Ricci, 1552-1610年）在中國繪製了四幅中文世界地圖。這是十六世紀末期最先進的世界地圖，向當時的中國人展示了前所未見的世界景觀。地圖所展示的大明在世界一隅的位置，對明代一部份知識精英產生了影響。利瑪竇的第三幅地圖即《坤輿萬國全圖》進貢給了萬曆皇帝，萬曆令工匠把這幅地圖做成屏風。但除了欣賞圖上所畫的珍奇動物外，萬曆皇帝似乎沒有因此改變天朝居中的世界觀。這幅地圖後來在杭州重刻。在1607年後部分流傳到日本，並立即受到當地上層社會的青睞，被複製成卷軸畫、冊頁或做成屏風。

私人藏品



葡萄牙船用多層櫃

漆木製，附鐵配件，可能於印度果阿製造，運銷葡萄牙市場，17世紀

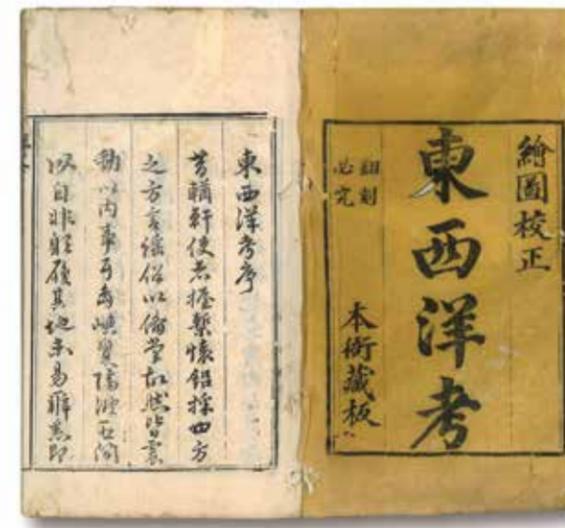
其樂軒藏



青花透雕蟠龍紋香爐

日本平戶製，明代晚期，17世紀

苗學禮先生藏



《東西洋考》刻印本

張燮，明萬曆四十六年（1618年）

明代張燮（1574-1640年）所著，刊於萬曆四十六年（1618年），反映了明代知識界對東南亞和印度洋地區的地理、政治、歷史、文化、風土人情的認識。全書共十二卷，其中對東、西二洋的分界，以及航海針路的記載非常詳細，是研究十七世紀初中國航海術及海外貿易活動的一部重要文獻。

私人藏品



粉彩洋人像
清代（19世紀後期）

這個人像可能代表穿著阿拉伯長袍的商人，或是張開雙臂，歡迎門徒的基督。

何安達惠贈
HKMM2008.0016.0002



天主教祭司服飾
18 或 19 世紀

此天主教祭司服飾於 18 或 19 世紀中國廣州製造，以外銷至葡萄牙或西班牙等地。
梁氏藏外銷文物藏



鑲嵌珍珠母貝絲銀首飾一套
（項鍊連十字架吊飾、手鍊、耳環）
19 世紀
承訓堂藏

初次接觸——曼紐一世使節團與屯門海戰

葡人在馬六甲站穩腳步後，進而視中國為下一個通商目標。葡萄牙國王曼紐一世遂派遣使節團，希望與明朝建交，隨行成員之一的皮萊資在其遊記《東方志：從紅海到中國》中提到，初訪廣州近海時，曾在珠江口附近一個名為「Tamão」的島嶼停泊。雖然至今「Tamão」的確實位置仍眾說紛紜，但大致可理解為位處珠江口東側，香港大嶼山、深圳南頭對開的島嶼。

使節團向明朝提出通商要求被拒後，葡人轉而佔據屯門海澳與中國私商貿易，終致正德十六年（1521 年）中葡兩國在屯門附近海域爆發海戰，廣東海道副使汪鉉率領駐軍和鄉紳以火攻，成功將葡國商隊擊退。在嘉靖二年（1523 年）大嶼山茜草灣的另一輪海戰，以同樣結果告終後，葡人撤出廣東沿海，轉而北上閩浙一帶，繼續尋覓通商途徑。在香港以西海域發生的海戰，標誌著中國與歐洲首次正式的海上接觸，為其後中西交往累積經驗。



飾葡萄牙攝政王子肖像的鑲雕卜瑞斯扇
中國工匠，象牙扇骨、絲帶，約 1800 年
承訓堂藏

寓醉檳榔

自從明初洪武年間（1368–1398年）下達海禁以來，粵閩商幫無視限制，化身「倭寇」獨佔對外貿易，海上貿易反而日益活躍。福建數個走私港口繼續擔當連繫中國與世界的海貿功能。隆慶元年（1567年）放寬海禁後，政府開放福建月港為貿易港口，但仍不許外國商船停泊，福建商人的優勢更形鞏固。

香料可用於醫藥、食物防腐和調味。在十六至十七世紀，歐洲視香料為奢侈品。為獲取摩鹿加群島盛產的丁香、肉豆蔻，帝汶島的檀香木，爪哇島的胡椒，歐洲商人在馬尼拉和巴達維亞（今印尼雅加達）等地建立貿易據點，與鄰近的占城（今越南南部）、暹羅、萬丹（爪哇島西端）組成貿易鏈。

此外，福建、琉球商人和獲得日本幕府准許出海的朱印船商人亦會南下參與貿易。東南亞香料貿易與月港、鄭氏臺灣、日本長崎之間的三角貿易產生聯動，形成一個更為複雜且相互影響的商品流通網絡。



鑲空檳榔銀盒
銀，19世紀
夢蝶軒藏

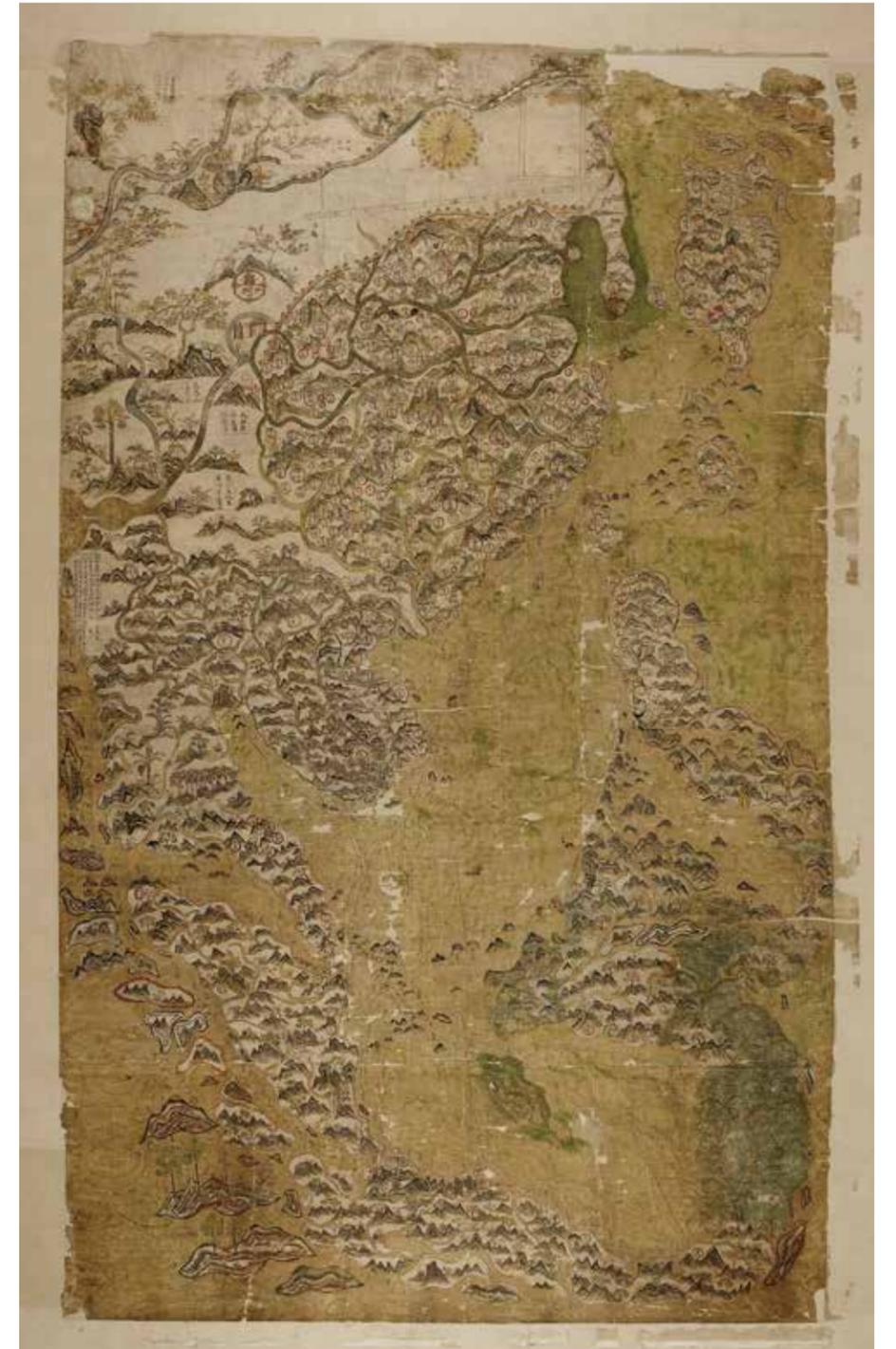


圖中譯文：「慶祝摩鹿加群島的香料正廣泛傳播到全世界」。

新南威爾士州立圖書館藏

明代《東西洋航海圖》(Selden Map)

2008年才被發現，早於1659年已收藏於英國牛津大學的明末《東西洋航海圖》，清晰地繪畫了亞洲海域地域網絡，北至日本南部長崎、中國長城以北，南至東南亞汶島，東至馬魯古群島，西至蘇門答臘、亞齊，亦即是明朝各州府，以及日本南下至東南亞。比例方面並非以明朝為中心，卻是各國按真實比例來繪畫的。



《東西洋航海圖》

晚明，約1620年代

紙本水墨設色

17世紀初

此為現存中國古代最早的一幅手工繪製彩色航海地圖，製作年代是17世紀初期，即明代晚期。該圖繪製的地域北起西伯利亞，南至今印度尼西亞的爪哇島和馬魯古群島，東達日本列島和菲律賓群島，西抵緬甸和南印度。地圖中心是中國從北到南的沿海區域和東西洋海域，與明代其他地圖以中國為中心的表現方式完全不同。圖上清楚地繪出了17世紀初中國帆船經常使用的6條東洋航路和12條西洋航路。以海洋貿易線路來勾畫中國在世界的位置，凸顯明代的海洋貿易活動，體現了商人與國家、世界和海洋之間的新型關係。

牛津大學博德利圖書館藏

連結新大陸

自從發現新大陸，美洲白銀佔全球產量逾四分之三，西班牙人自 1565 年起，以輕快穩定的加利恩大帆船，從墨西哥西岸的阿卡普科出發，穿越太平洋到達馬尼拉，開展銀、絲、茶、瓷器的跨太平洋貿易。由於中國開始實行以白銀交納稅款、以銅錢支付日常交易的貨幣雙本位制，對日本和美洲銀礦出產的白銀需求甚殷。

另一方面，中國生絲亦經航路傳入南美，再經墨西哥東岸的韋拉克魯斯運到西班牙，影響了拉丁美洲的衣著與西班牙絲織業，如此規模龐大的商品貿易，反映 16 至 17 世紀全球經濟一體化的先聲。



廣繡馬尼拉披肩
運銷西班牙市場，19 世紀
承訓堂藏



鏤雕花卉紋玳瑁面紗髮梳
運銷西班牙市場，19 世紀
承訓堂藏



Carl Nebel 繪（1805-1855），1836 年出版
Mantilla 是一種西班牙及拉丁美洲婦女用披肩連頭紗，通常與 peineta 髮梳配搭穿戴。

西班牙人與荷蘭人延伸到東亞的貿易網絡，亦產生了飲食文化的互動。馬鈴薯、玉米、番薯、番茄、花生、辣椒等由美洲帶到馬尼拉，再由月港私商引進回中國。這些來自新大陸的耐旱高產作物，幫助亞洲渡過 18 世紀的小冰河期，並在之後支持更龐大的人口增長。其中大部分，尤其是辣椒，對中國菜式產生深遠影響。而荷蘭人帶回歐洲的中國瓷器，掀起仿製瓷器的風潮，加上從新大陸帶來的咖啡豆與可可豆，使用講究的瓷器餐具飲用熱咖啡和朱古力，成為 17 世紀的歐洲貴族時尚。



倫敦咖啡館
約 1690 至 1700 年
大英博物館信託藏



青花描金加爾各答海濱景貌咖啡壺
中國製，運銷歐美市場，約 1790 年
何安達先生惠贈
HKMM2010.0027.0001



清代《本草綱目拾遺》
記述辣椒（番姜、辣茄）經荷蘭商人之手從臺灣傳入中國內陸。

荷蘭人與東亞貿易圈

在中國走私商人穿針引線下，16世紀中期葡人與日本平戶藩主松浦氏聯繫，促成歐日貿易。17世紀的歐洲商人以白銀和印度棉織品，換取中國生絲、瓷器 and 東南亞香料。藉著中國與日本白銀的匯價差異，從中獲利甚豐。

荷蘭雖未能在中國沿岸成功設置貿易據點，但又希望阻截西葡在東亞的生意，便轉而利用中日航道之間的澎湖和大員（今臺南）作為中國貨物的中轉站，借助季風和洋流得以在夏季北上日本，冬季南下巴達維亞和摩鹿加等東南亞據點。自荷蘭人1600年到日本，影響了其建船技術；同時，日本人也一直追隨複製歐洲海圖，以協助航海技術的發展。

嘉靖二年（1523年）寧波之亂後，中日官方貿易中斷。崇禎元年（1628年）接受明朝招安的鄭芝龍不便與日方直接貿易，撮合了荷蘭人和鄭氏合作經營的中日貿易。然而，崇禎十四年（1641年）荷蘭人與鄭芝龍交易談判破裂，雙方變為競爭對手。

明清鼎革後，積極與新朝廷建交的荷蘭人，與擁護南明政權的鄭成功在南明永曆十五年（清順治十八年，1661年）終對臺灣展開爭奪戰，鄭氏對熱蘭遮城（安平古堡，位於今臺南市）長達11個月的圍攻以勝利告終，荷蘭人撤出臺灣。經過連串合作與競爭後，歐洲商人惟有重回與中國官方進行貿易的方略。



飾荷蘭東印度公司標誌及日本劍柄船用木箱
木、紅銅、黃銅，18世紀
何安達先生惠贈
HKMM2013.0055.0001



木雕荷蘭商人立像
約1730年
何安達先生惠贈
HKMM2010.0192.0001



彩繪木雕鄭成功坐像
清初期
木、漆、玉

國姓爺，又名鄭成功，出生於日本九州平戶，父親為壟斷福建和東洋貿易的海盜鄭芝龍。鄭成功為明朝水師將領，堅持抵抗清朝入侵。南明永曆帝於永曆九年（1655年）敕封鄭成功為郡王爵位。永曆十五年（1661年），鄭成功率軍退至臺灣，驅逐荷蘭佔領軍，在臺南設立承天府治。翌年病逝，年僅三十七歲。民眾感念鄭成功忠貞義節，中國沿海地區、東南亞和臺灣一帶，始終奉若神明。彩繪木雕鄭成功坐像，身穿常見的晚明式朝服冠飾，雙目低垂，臉容祥和，端坐於朱色木座上，整體造型與民間祭祀鄭成功像相似。坐像背後闕有密格，以存放典籍或聖品。此像頗能展現閩臺雕刻風格。
陳憲宗先生惠贈以紀念其姊陳淑貞女士
HKMM2016.0012.0001

中國地圖

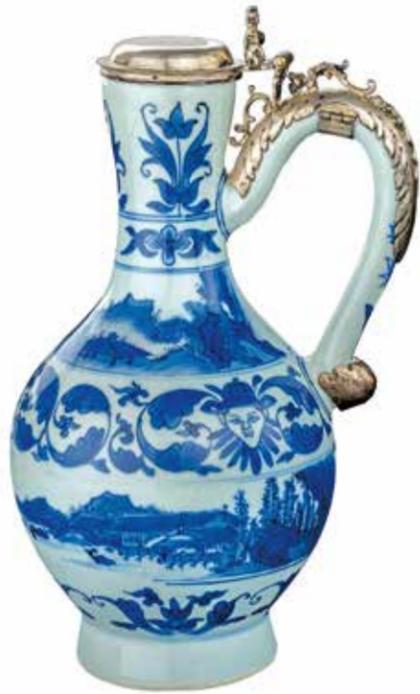
傑拉杜斯·麥卡托（1512–1594年）、約道庫斯·洪都烏斯（1563–1612年），印刷本，1606年
HKMM2018L0602



讀信的藍衣少婦

楊·維梅爾，約1663年
阿姆斯特丹國家博物館藏





青花山水花草紋鑲銀執壺
瓷
明末
約 1640 年

外銷瓷壺集結鬱金香、山水、歐洲卷草紋、小丑面譜等裝飾，應為荷蘭市場而製。後來在歐洲鑲銀。
何安達先生惠贈
HKMM2014.0007.0001



伊萬里燒繪荷蘭商船人物紋蓋碗
瓷
日本明和年間（1764-1772）

伊萬里燒的名稱來自伊萬里港，其時瓷器主要從該港口運輸至日本國內及出口到外國市場。伊萬里燒泛指由肥前國有田地區生產的瓷器。
HKMM2012.0065.0001



青花五彩「投機泡沫」外銷瓷盤一套
瓷
清康熙（1662-1722）

這套外銷荷蘭瓷盤，主題諷刺當時的荷蘭商人盲目投資新開發的南海諸島，圖案中的滑稽小丑正嘲弄持股票人之貪婪，以及荷蘭東印度公司的貨幣措施導致歐洲金融崩潰，堪稱史上最早的金融危機。
各盤譯文：「誰想投機於烏得勒支或新阿姆斯特丹」、「烏得勒支值五成」、「股票價值大起大跌」、「天啊！我輸掉全部股票」、「股票與詐騙」、「走開！愚昧的股東」。
Mr. Matthew Hoyle 藏
HKMM2015.02a.0001-4



爪哇禮儀佩劍
印尼，19 世紀
銀、金、木

此佩劍劍刃呈波浪型，劍鞘狀似十七世紀荷蘭東印度公司的貿易商船，整體佈滿華美紋飾，並鑲嵌寶石，應用於餽贈、特殊慶典或宗教儀式。
夢蝶軒藏



越南青花大盤
瓷
16-17 世紀
鴻踪里藏



嵌螺鈿蓋盒
漆、木
越南製造、運銷歐洲市場
19 世紀
其樂軒藏

越南海道：安南窯青花瓷的短暫輝煌 （約 1360 - 1644 年）

越南國勢與中國關係

越南，古稱安南，和中國最早的聯繫可追溯至漢朝。當時越南以郡縣形式，附屬於中國封建王朝。直到五代十國，當時的領袖脫離中國，才正式成為擁有獨立自主權的國家。在這一千多年中，除了經濟上依靠中國，越南亦吸收不少中國藝術，成為漢文化圈的一部分。當中，以越南陶瓷業影響最深，不但深受中國的美學觀念影響，亦掌握不少傳統製作技巧。早在漢代時，製陶技術便已傳入越南。隨著技術日漸精良，越南陶瓷因為仿效中國的設計而大受歡迎，不少西方國家會誤認作中國本土瓷器。

中國與越南間的海路主要以廣州為運轉的中心，分三條路線：

- 一、廣州 —— 占城（日南）道，又稱廣州南道；
- 二、廣州 —— 越南北圻道，又稱廣州北道；
- 三、廣州以北 —— 揚州地區的海道，又稱東南道。

唐宋以後，成為東西交通主要路線，貿易量十分驚人，包括陸路連接中國中原地區，與中國內陸產生密切聯繫。由於中國南海是淺海，自閩粵海面經過海南島和雷州半島，一直向越南東海岸的東京灣延伸，中國可以透過南海、藉著與這些環南海地區的交通，繼續向西航經印度洋、阿拉伯海，通往歐洲，進行海上的貿易與交通。

明朝中期，越南安南黎朝青花瓷的出現和崛起，標誌中國海上貿易的萎靡。宋朝陶瓷極得阿拉伯商人歡心，並經海上絲綢之路傳入西亞、歐洲，成為西方國家皇室貴族的收藏。然而自明朝洪武年間，中國施行嚴厲海禁政策，令蓬勃發展的海外貿易被逼中斷。在此情況之下，中國瓷器不能直接、大量遠銷海外，導致阿拉伯等地和歐洲的供應鏈受影響。瓷器貨存量短缺，令仿中式的越南陶瓷可以借勢而進，代替中國，成為東洋具規模的瓷器出口國。

真蒂洛尼家族 (Gentiloni) 珍藏繪畫

這 4 幅罕見的水彩畫是 18 世紀的佚名中國畫師所作，是珍稀的早期外銷商埠繪畫，踏進 19 世紀，商埠繪畫風行一時。這些繪畫原來可能是由牆紙或屏風分拆而成，當時的中國牆紙和屏風在西方風靡一時；此套繪畫曾被葡萄牙皇室收藏，再加上 4 幅畫中以澳門的一幅繪畫得最細緻精確，相信原來的購藏者應為澳門葡人。

此類畫作通常描繪西人來華最早抵達的城市：澳門、黃埔及廣州。第四幅應為肇慶，由於景德鎮的瓷器從陸路運送至此，再沿河運到廣州，因此此城市被描繪出來。4 幅繪畫中，以澳門一幅的構圖和風格與 1598 年狄奧多·德·布里 (Theodore de Bry) 的銅版畫相似，其他 3 幅與真實景觀出入頗大，主要地標如廣州的五層樓、懷聖寺、六榕寺、海珠炮台、澳門的主要教堂與砲台，以及未被火燒的大三巴修道院，黃埔的鰲洲塔和歐洲商船均可辨識，但筆法頗為隨意，形貌或位置有欠精確。

澳門



黃埔



廣州



肇慶



此 4 幅畫原由居於里約熱內盧的葡萄牙皇室所收藏，在 1809 至 1810 年被梵蒂岡羅馬教廷駐葡使節意大利人加米路·羅斯 (Camillo Luigi de Rossi) 購入，並於 1821 年攜同繪畫返回意大利。其後，由一直系後代把這套繪畫留給真蒂洛尼家族 (Gentiloni) 珍藏，直至 2010 年為香港海事博物館價購入藏。

香港海上絲路（唐至清代）

香港位處珠江三角洲東面，扼守通往廣州的海道。西面的屯門在歷史上主要擔當海防和稽查船舶的職責，唐開元二十四年（736年）設置的屯門軍鎮有駐軍 2,000 人，成為扶胥港以外的另一個廣州外港；宋元時分別設置營壘駐兵及「屯門巡檢司」，明清年間則成為水師與戰船駐守的營汛。

至於香港東面的西貢，其地名約在明初始出現，有「西來朝貢船隻停泊港口」之意，側面反映當時夷船經香港進入中國內陸或南海的景況。由此可見香港在海上絲綢之路同樣扮演重要的角色。

屯門青山，明代稱聖山，很可能就是古代的屯門山，是當時循海路前往廣州的航標。



青釉胡人紋殘片
赤鱸角深灣村
唐代
古物古蹟辦事處藏



從考古文物看香港的貿易活動

從香港的考古發現，可見不同歷史時期的經濟貿易活動和社會生活。例如在屯門掃管笏發現漢代五銖錢、銅鑼灣奇力島和九龍啟德（近宋皇臺港鐵站）等遺址均發現有宋元時期的銅錢。另外，在西貢沙下和其他地區均出土來自不同窯址的宋元陶瓷，反映了當時香港從華南不同地區輸入陶瓷產品供本地使用的同時。而大埔碗窰遺址不但展示了本地瓷器生產過程，同時亦出土了大量明清時期的青花瓷，這些製品不但外銷至廣東淡水，更可能遠銷到東南亞地區。



九龍啟德（近宋皇臺港鐵站）發掘現場
（照片由香港鐵路有限公司提供）



大埔碗窰發現的水碓作坊和窯爐
（照片由古物古蹟辦事處提供）





龍泉外蓮瓣內底貼雙魚紋折沿盤
浙江龍泉窰造，聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

聖山遺址出土的瓷器多來自福建和浙江等地的宋元窰口，其中青釉瓷器主要來自浙江龍泉窰，質量較高。龍泉窰除了供應本地市場外，還遠銷至亞、非、歐三大洲的國家和地區，其產品在東南亞等地也有發現。此折沿盤飾有模印雙魚及蓮瓣紋，魚紋代表富足，而蓮花則是宗教紋飾。

古物古蹟辦事處藏



瓷香爐
福建閩清義窰造，香港聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

遺址出土大量香爐殘件，可見當時的宗教活動十分活躍。

古物古蹟辦事處藏



陶軍持
福建晉江磁灶窰造，聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

軍持是一種淨水瓶及貯水器，屬宗教用品，約於隋唐時傳入中國。此軍持口沿及頸部缺失。

古物古蹟辦事處藏



帶「濟南造」字樣陶片
福建磁灶窰造，香港聖山北出土，宋元時期（960-1368年）

聖山北遺址出土了大量刻有文字的陶片，其中包括地名、年號及窰號等。這陶片戳印有「濟南造」字樣，具體反映當時香港外銷瓷商貿活躍。

古物古蹟辦事處藏

香港水下考古文物

香港近年的水下考古成果，為本港歷史提供非常重要的佐證。1970年代，西貢沙咀發現古代沉船遺蹟、明代陶瓷片及西洋玻璃珠等。另外，大嶼山竹篙灣亦發現明代江西景德鎮窯青花瓷器及來自東南亞的陶瓷碎片。近年香港水下文化遺產小組更在西貢糧船灣洲發現宋代沉船碇石，並於伙頭墳洲發現兩枚18世紀的大炮和青花瓷片。這些考古發現不單印證了香港在海上貿易擔當了中轉站和補給站的角色，同時亦反映了當時的生活面貌。有助了解糧船灣、西貢海域近年的水下考古發現，以至香港在珠三角、南中國、亞洲與世界的海上貿易的關鍵地位。



西貢沙咀發現的瑪瑙和玻璃珠
照片由古物古蹟辦事處提供



大嶼山竹篙灣遺址發現的灰坑內藏有大量青花瓷
照片由古物古蹟辦事處提供



青花碗
大嶼山竹篙灣
明代
古物古蹟辦事處藏

4

環球一體與互動

結連香江



香港海事博物館負責伙頭墳洲出水大炮的修復工作



碇石
西貢糧船灣出水宋元碇石
12至14世紀
古物古蹟辦事處藏



打撈碇石



青花八卦太極紋杯
大埔碗窰
清代
古物古蹟辦事處藏



廢品及墊墩
大埔碗窰
明代
古物古蹟辦事處藏



環球一體與互動：結連香江

葡萄牙人雖然率先在印度和東亞建立貿易據點，但面對由英格蘭和荷蘭授權的股份制公司——東印度公司挑戰，其原本在亞洲的商貿生意銳減，僅保留澳門作唯一據點。

18 世紀的海上世界，以大航海時代開拓的環球航路為基礎，加上 17 世紀起的科學啟蒙、工業革命的刺激，英國作為歐洲國家的先行者，建立起遍佈各大洲的殖民帝國。以棉布為例，從美洲與印度的棉花田，到曼徹斯特的紡織廠，再到中國等市場，海洋將不同地區的生產、加工和銷售環節連接起來。

自唐代設市舶司以來，廣州一直作為官方口岸。即使清康熙復界後開設粵、閩、浙、江四海關處理對外通商事宜，粵海關稅收仍超其他三關總和，為中外商品以至人口流轉的中心。



描金彩繪威尼根拿斯家族徽章紋瓷碟
中國，約 1735–1749 年
琺瑯彩瓷

Adriaan Valckenier 是 1737–1741 年荷蘭東印度公司的總督。瓷碟外圈繪有三處荷蘭城鎮的景色。
何安達先生藏
HKMM2005.0033.0001

熠熠海珠

遠洋貿易與歐洲商人引進亞洲的新大陸農作物，刺激了中國 17、18 世紀的商品化經濟與人口增長。自宋代起南來廣東的移民，到明清時期逐步形成以親緣和地緣凝聚的鄉村宗族，伴隨著發達的農業及手工業，鄉村之間形成緊密的集市網絡，原料和商品流通全國。

地球另一側的歐洲受到 18 世紀工業革命影響，新興的中產階級冒起，帶動奢侈品消費浪潮，特別是來自中國的瓷器、茶葉和具異國文化特色的工藝品。歐洲對中國瓷器的需求亦帶動閩粵沿海出現仿製景德鎮青花瓷的窯場。新界大埔碗窰遺址除保存完整的製瓷工序外，還發現大量與銷往東南亞樣式相同的清代青花瓷。村內的樊仙宮，供奉陶瓷業的行業神樊仙，展示清代珠三角地區手工業因為歐洲貿易而興盛的一面。



廣州河及珠江三角洲地圖
紙本印刷
HKMM2008.0285.0006

朝貢貿易與外交使團

數百年來，中國與海外諸國互通有無，海上貿易歷史悠久。不過，這種由官方控制的海外貿易必須依照中國朝廷的規矩和定制來進行。

自春秋戰國以來，中國古代社會對世界格局的看法就是「普天之下，莫非王土」，中國為天下的中心。在中原帝國疆域之外的鄰邦均被視作是藩屬，須向中原王朝稱臣納貢。在朝廷的眼中，距離中國越遠的化外之地，其文明程度也越低。

1655 至 1685 年，荷蘭東印度公司曾四度派遣使團前往清朝，羅馬教廷亦曾派遣數個使團前往中國謁見清帝，所有這些外交使團都按照大清王朝對外國朝貢使節的規定向皇帝下跪磕頭。英國人拒絕跟從，千方百計地試圖在中國皇帝面前爭取獲得平等的外交地位。1794 至 1795 年喬治·馬戛爾尼（George Macartney）的外交使團和 1816 年威廉·皮特·阿美士德（William Pitt Amherst）的外交使團均試圖在上朝謁見皇帝時不向皇帝磕頭下跪，然均碰壁而回。

1830 年代，英國人再次試圖以西方的立場與中國建立平等的商貿和政治關係，任命威廉·約翰·律勞卑勳爵（William John Napier）為英國東印度公司派駐廣州的大班（商務總監）。1834 年 7 月，律勞卑抵達廣州，試圖以武力成就此事，仍然以失敗告終。此後不久，中英之間就相繼爆發了兩次鴉片戰爭，最終在廣州逐步形成了一個將國際關係和國際商貿二者融為一體的制度。

1793 年，英國以馬戛爾尼為首的英國使團出使中國並獲乾隆帝接見，使團希望藉此行能開通與中國的貿易之門，可惜無功而回。喬治·史當東是使團中的要員，他曾受僱於東印度公司，在西印度群島工作時結識了馬戛爾尼，後獲馬戛爾尼邀請加入使團。喬治·史當東回國後負責整理使團團員的日誌，製作了這部附地圖的官方出使記錄。書中記錄了使團出使期間的所見所聞，包括政治、地理及農業等記錄，為瞭解當時的中國提供了珍貴的資料。



喬治·馬戛爾尼伯爵畫像

佚名畫家，英國，19 世紀中期
油彩布本

原作出自英國畫家奧扎厄斯·漢弗萊（1742–1810 年）；這或許是複製自約翰·辛格爾頓（活躍於 1790 年代）的版本。馬戛爾尼伯爵在 1792–1794 年訪華，雖然是次出使無功而返，但讓西歐見識中國的景況。

馬田·格利哥尼先生及何安達先生合贈
HKMM2009.0214.0001

在紫禁城接待外交使節

詹姆斯·吉爾雷，英國，1792 年
著色版畫紙本

吉爾雷的漫畫，早在英國出使失敗的消息傳回本土前便已刊登；畫中的乾隆皇帝以輕蔑的態度接待備禮來訪的使節。

香港海事博物館藏
HKMM2011.0182.0007



省時省力的中國船夫

威廉·亞歷山大（1716–1816 年），中國，約 1793 年
水彩紙本

亞歷山大曾隨同馬戛爾尼使團訪問中國。他通過細膩觀察，以素描呈現乾隆皇帝統治下的中國，為中國山水景觀作了最好的記錄。

彼得·湯馬森伉儷藏
HKMM2005.0144.0001



《英使謁見乾隆紀實》

喬治·史當東爵士，三冊，倫敦 G. Nichol 出版，1797 年

1793 年，喬治·史當東擔任馬戛爾尼的秘書出使中國，回國後負責整理使團團員的日誌，製作了這兩部附地圖的官方出使記錄及所見所聞。

何安達先生藏
HKMM2010.0193.0004-6

西方人眼中的廣州

此幅精美的屏風描繪了清朝康熙時期廣州城外西南郊的風貌。當時，俗稱「十三行」的外國商館尚未在此地落成。此屏風原是為中國市場製作，後來為了迎合外銷市場的需求而將原件分割成數塊，以鉸鏈組合在一起，其尺寸或許亦有所縮小。現在見到的是經過重新組合後連為一體的屏風。

這幅屏風描繪了清代廣州部分著名的歷史名勝，諸如「羊城八景」，以及洋人所熟悉的一些景觀，包括「石門返照」、「鎮海層樓」、「六榕寺」、「花塔」、「懷聖寺」（又稱「光塔寺」）、「海珠炮台」以及雙層牆體的廣州南城牆。

此屏風原為清初權傾朝野的佟氏家族所有。佟氏乃明末遼東撫順女真人，佟養真的孫女佟佳氏為順治帝的皇后、康熙帝的生母。所以，佟氏族系是與愛新覺羅皇室淵源最深的外戚，康熙年間有「佟半朝」之稱，謂其家族成員為官者眾，直佔半朝，勢力龐大。

在屏風的背面，原有一則篇幅頗長的收藏題識，詳述康熙皇帝如何於 1677 年追贈佟養真（卒於 1621 年）為光祿大夫一等公的經過。有清一代，佟氏家族的許多成員曾在廣東擔任朝廷要職。這篇題識後來被工匠以漆塗蓋，代之以一篇簡短且字體較大的祈福禱文，顯然是為了要迎合西方買家的需求。



褐漆款彩屏風

屏風以漆木製成，描繪了清朝時期的廣州城風貌。

何安達先生惠贈

HKMM2012.0016.0001



廣州十三行洪氏
(Alexander Hume) 長卷
中國畫家
1770 年代初
水粉彩絹本
HKMM2015.0020.0001

廣州十三行洪氏長卷

這罕見的巨幅繪畫，為存世最早的十三行外銷畫之一，可說是廣州就國際貿易和外國商船實施「一口通商」（1757–1842 年）這里里程碑的重要作品。本畫為廣州畫室製作，針對歐洲市場，採用西方寫實風景畫的手法，結合中國手卷形式。

多國貿易

自 1757 年乾隆皇帝下令將所有沿海貿易港關閉，只開放廣州，形成外國洋行租用珠江北岸一帶，建立了「十三行」商館區。畫面從右至左順序為荷蘭洋行、英國洋行、豆欄街、瑞典洋行、法國洋行、靖遠街、丹麥洋行、華人社區。

商貿動態

畫中前景細描出江邊華洋商旅的動態，計有西方和印度商人、中國買辦、大清官員、水手、漁民、各式碼頭工人。客貨舢舨和貨船穿梭江面，將茶葉、瓷器等運往黃埔港外的大型外國商船。其中兩艘貨船墨書「明洋」和「三廣興」。歷史資料記錄「三廣興」貨船經常往返巴達維亞（今印尼雅加達）進行貿易。

洪氏與英國東印度公司

本畫是早期英國東印度公司發展中國貿易的重要證據。1754 年亞歷山大·洪受聘為該公司的駐華初級貨監，1770 至 1774 年初晉升為廣州辦事處總管。本畫相信是洪氏於 1774 年 1 月隨貨船「Prime」號歸國前選購的紀念品。洪氏數代均在英國東印度公司位居要職。

外國國旗與東西建築

英國東印度公司的商船早於 1680 年從印度抵達廣州，後來最早在該地建立商館。本畫的英國旗比他國略大，是為迎合英國顧客。值得注意的是，畫中的英國旗並沒有對角紅線，這是 1801 年合併愛爾蘭前所採用的樣式。此外，白色的法國旗則反映時為 1789 年法國大革命以前。

至於洋商租用粵式建築，後加建或重建，結合西式敞廊、立面、陽台、三角楣、柱頭、窗框，展現出中西合璧的建築風格。

珠三角的通商制度

17 世紀的東亞，除了葡萄牙成功在中國建立直接貿易的據點外，其他西方國家只能通過入貢、走私或依靠中國商人來進行對華貿易。康熙二十二年（1683 年）清廷解除臺灣鄭氏的威脅後，成為中國調整對外貿易政策的契機。廣州擁有悠久的對外貿易歷史，又鄰近澳門，清廷為了平衡開放外貿的管治風險與所得利益，制定出一套將外商集中管理、海關程序嚴密的通商制度。

一口通商下的廣州，匯集了各省手工製品和茶葉，與及西方的入口商品。為防外商走私及限制與本地人接觸，官府在整個珠江口以至廣東沿岸，如澳門、潮州、惠州、雷州等地設置各種稽查貨單、商船登記和徵收稅項的關口，各有進出口貨物及稅額的分工，促進了外商與珠三角地區的商品流通。

清乾隆二十二年（1757 年），乾隆皇帝下旨，限令所有外商僅可於廣州口岸通商互市，從而奠定了「廣州一口通商」貿易制度的基石。清朝的這一特殊的貿易制度一直延續至道光二十一年（1841 年）。

當時，洋商抵達澳門後，須在澳門靜候粵海關衙門的通知，待批准後方可前往廣州黃埔港。所有外國商船都必須停泊在黃埔港，不得逾越進入內地。進口貨物需全部在黃埔港卸下，出口貨物以及為外國商船返航途中所準備的生活必需品亦必須在此補給裝運。外國商船靠岸停泊後，在行商或「公行」的安排下，洋商可以租住臨時「商館」。廣州口岸的這些中國行商充當保商，負責擔保外國商船進口貨物的卸載、銷售、為停泊在港口內的商船提供給養、以及為洋商採購並裝載出口貨物等。至於那些獲准在廣州寓居的洋商貿易代表，在交易旺季時居住在廣州的外國商館「十三行」內，其餘的時間則在澳門逗留。

就 17、18 世紀的標準而言，「廣州制度」連同其領航員、海關、口岸官吏、行商及同業公會等均組織良好，運作暢順且行之有效。當時廣州口岸通商貿易之繁盛發達，從來華貿易眾多外商的多種國籍可略見一斑，計有：葡萄牙人（1535 年）、西班牙人（1590 年代）、荷蘭人（1602 年）、英國人（1637 年）、法國人（1699 年）、亞美尼亞人及穆斯林人（18 世紀初之前）、丹麥人和瑞典人（1730 年代）、原籍伊朗高原的帕西人（1750 年代）以及美國人（1783 年）。

歐洲商人於廣州貿易的過程①

從虎門外望安臣灣

占士·沃森（約 1750–1828 年）繪
設色凹版蝕刻版畫

1814 年

1. 外商透過通事向粵海關匯報交易請求，獲得批准後才可將船隻駛近珠江口。
2. 吃水深的遠洋帆船要通過佈滿淺灘、沙洲的珠江口航道難度甚高，外商須僱用澳門的本地引水人引導前往虎門接受稽查丈量，確保船貨實際情況與文件記錄相符。
3. 來自虎門炮台及稅館的胥吏會隨船繼續駛入內河航道。

HKMM2008.0216.0010

歐洲商人於廣州貿易的過程②

黃埔

威廉·哈金斯（1781–1845 年）繪
愛德華·鄧肯（1803–1882 年）出版

設色凹版蝕刻版畫

倫敦

1835 年

4. 順利進入黃埔錨地後，當地官員會接手記錄及監察卸貨情況。
5. 通事為外商代辦三次海關查驗及繳稅手續，外商禮節性拜會有關官員。
6. 行商向粵海關監督承諾具結，擔保外商行為、繳稅和付帳。
7. 官府舢舨負責運送進口商貨至廣州十三行商館區。

HKMM2008.0216.0003

歐洲商人於廣州貿易的過程③

廣州商館區景貌

水彩紙本

約 1870 年

8. 外商及船員逗留期間的生活補給由買辦代行處理。
9. 外商只准與行商進行交易，回程所購的瓷器、茶葉、絲綢等會由舢舨運往黃埔錨地船上。

HKMM2012.0068.0007

歐洲商人於廣州貿易的過程④

正駛離虎門的瑞典東印度公司商船

複印本

19 世紀

10. 外商不許在廣州過冬，需要趕及九、十月季風回航。
11. 外商與通事、買辦、行商清繳帳項後，官員會於木製船牌上蓋印，在得到虎門官員驗證作實後，外商便取得出海許可，結束該年度的廣州貿易。

何安達先生惠贈

HKMM2004.0027.0001



東印度公司的崛起

荷蘭東印度公司（VOC）成立於 1602 年，可謂是世界上第一家跨國公司。荷蘭人東來亞洲後，馬上就在對中國貿易問題上與葡萄牙人、西班牙人展開了激烈的競爭。荷蘭人曾先後於 1604 年、1607 年及 1622 年三次攻襲澳門，均告失敗。佔領澳門不果後，荷蘭人轉移到了福建沿海，最終在 1642 年佔據了臺南。然而，1662 年 2 月，鄭成功（西方人稱之為「國姓爺」）又將荷蘭人驅逐出臺灣島。

英國東印度公司雖然早於 1600 年成立，但直到 1637 年約翰·威德爾船長（Captain John Weddell）率領東印度公司的船隊航抵廣州後才正式踏足中國。雖然都號稱是東印度公司，但英國人與荷蘭人的經營模式大不相同。英國東印度公司係由私人出資並控股，但擁有英國皇家的特許權，可以壟斷英國對整個東方市場的貿易；荷蘭東印度公司雖然也是由私人出資成立，然其對東方貿易的專利權卻由荷蘭政府控制。英、荷兩家東印度公司在貿易政策方面一貫積極進取，不輕言妥協。

此後不久，歐洲各國紛紛倣效英荷兩國成立類似的東印度公司。降至 18 世紀中葉，丹麥、瑞典、法國、普魯士與奧地利均陸續成立類似的對華貿易公司。其時，廣州、廈門、舟山或寧波以及臺灣諸口岸西洋商船輻輳，華洋雜處，尤以廣州因集天下商賈之勢，中外互市貿易最為興盛。



東印度公司商船建造模型
佚名工匠，英國，1826-1827 年
木製

這是受特別委託製作的「Indiaman」雙甲板船模型，船身部分配裝船帆的工序仍未完成；即半製成品。
馬田·格利哥尼先生（Matyn Gregory）惠贈
HKMM2004.0240.0001

在黃埔港的東印度公司商船 *Earl of Balcarres*
19 世紀
油彩布本
Jeremy & Myra Taylor 惠贈
HKMM2018.0004.0002



- 荷蘭東印度公司（簡稱 VOC，意為「聯合東印度公司」）的旗幟
- 英國東印度公司的旗幟（1707-1800 年）
- 瑞典東印度公司（簡稱 SOIC）的旗幟
- 法國東印度公司的旗幟
- 丹麥亞洲公司的旗幟
- 荷蘭東印度公司的包裝嘜頭
- 東印度公司的包裝嘜頭
- 東印度公司的紋章
英國國家圖書館
- 法國東印度公司的紋章
法國洛里昂的法國東印度公司博物館
- 奧斯坦德公司的紋章



東印度公司商船 **Earl of Balcarres** 航海日記
19 世紀初期
HKMM2018.0016.0004a-c



東印度公司 **Earl of Balcarres** 船長雙角帽
佚名裁縫師，英國，18 世紀晚期
硬布、絲與金穗帶製

此雙角帽，又稱「二角帽」，由東印度公司船長彼得·金馬倫（1777-1843 年）擁有。他在 1772 年至 1826 年間曾十次遠航至中國，後來成為 Earl of Balcarres 商船船長，該船即畫中的英國商船。
HKMM2004.0213.0001



H.E.I.C「東印度公司」蘭姆酒容器，較舊式酒容器多出 14 巴仙
加爾各答鑄造，F70，No.84
印度，1853 年
黃銅製
HKMM2004.0219.0001



為瑞典市場而製的繪盾章及斯德哥爾摩海港地形大碟
佚名工匠，中國，清代乾隆，約 1731-1738 年間
瓷器
何安達先生藏
HKMM2012.0050.0004



廣彩描金 Royal Prussian Bengal Company of Emden 徽紋
梨形有蓋咖啡壺
佚名工匠，中國，清朝（18 世紀）
瓷器
何安達先生惠贈
HKMM2008.0247.0001



青花描金咖啡壺，繪以加爾各答海濱風景
佚名工匠，中國，約 1790 年
瓷器
何安達先生惠贈
HKMM2010.0027.0001



製茶景象的中國外銷針齋盒
 佚名工匠，中國，19世紀上半葉
 木製、黑漆描金
 HKMM2009.0137.0001

上漆顏料盒
 廣州製，清代嘉慶年間，約1810-1820年

此顏料盒內層上格的12個調色瓷碟裡還有剩餘顏料，下格抽屜有七瓶顏料、用舊的大理石板、兩枝用來研磨顏料的玻璃棒、一個六角形中式調色瓷碟、四枝竹筆、數枝斷墨等。盒內左方有一書有「黃勝元，自造各家畫筆」字樣的小標籤。
 HKMM2019.0011.0001



刺繡背心，綴明輪蒸汽船圖紋
 佚名工匠，中國，清末年間
 (19世紀中期)
 絲製
 馬田·格利哥尼先生惠贈
 HKMM2004.0241.0001



彩繪輪船紋盤
 中國江西省景德鎮窯
 清代，約1850-1875年

此外銷瓷盤展現一艘在珠江的槳輪蒸汽船，旁邊為小型的中國商船和划艇。第一次鴉片戰爭後，蒸汽船航運在中國受到法令規管，可用於客運、消閒或貿易用途，蒸汽船遂成為中國畫師和工匠的熱門題材，常常出現在繪畫、絲織物、瓷器或其他材料上。
 HKMM 2019. 0001.0002

廣州的外銷貿易

茶葉為當時中國銷往西方市場的最大宗出口商品。與此同時，精明的廣州商人和中國的能工巧匠還向外國商賈提供了大量美輪美奐的奢侈品，由洋商和外國船員以「私人貨物」的名義捎帶回國，然後以高價在歐美市場上銷售。諸如此類的精美的外銷商品名目繁多，數不勝數，包括絲綢、花紋紙、堆積成山的陶瓷、傢俱、畫作、傘、紀念品和寶石等。這些商品在圖案設計上帶有鮮明的中國風格，因而滿足了海外市場追求異國情調的需求。另有部分外銷商品是由洋商帶著商品樣板或設計圖紙到廣州下訂單，然後由中國的工匠們按照歐洲社會的口味和喜好特別訂製加工。

在廣州的外銷貿易中，最有趣的莫過於人們對於「品牌」的重視。那些接受洋商訂單的中國工匠在自己的手工作坊裏小心翼翼地仿製西方器皿的每一個細節部位，甚至連器皿上的家族徽章和銀飾印記都模仿得一絲不苟，栩栩如生。在歐洲，從很早的時候開始，部分陶瓷工匠就深知「中國品牌」是商品暢銷的保證。久而久之，英語中竟然出現了一個用於泛指家用陶瓷的名詞「china」。這些歐洲的陶瓷工匠不僅在自己的作坊裏抄襲中國工匠的設計圖案，甚至試圖仿製中國工匠在瓷器上的專用識別印記。



停泊於海南亞龍灣的「古斯塔夫號」
佚名中國畫家，中國廣州，約 1785 年
油彩畫本
何安達先生藏
HKMM2004.0035.0001



亞龍灣與瑞典東印度商船「古斯塔夫號」把杯
清乾隆，約 1785 年
瓷器

杯身褐彩描金繪港灣及帆船圖，近底灰彩書瑞典文：「從海南島亞龍灣遠眺，「古斯塔夫」號停泊於港口，時為 1784 年 12 月 8 日至 1785 年 4 月 21 日」。
何安達先生藏
HKMM2016.08a.0001



浩官畫像（伍秉鑑，1769–1843 年）
琳呱 / 林官（關喬昌，1801–1860 年），19 世紀初期
油彩布本

伍秉鑑是廣州 1820–1830 年間動盪時代中的高級行商，他估計是當時全球最富有的人，而且得到中外商家的尊敬。
何安達先生藏
HKMM2012.0108.0001



描金彩繪亨利·伯德家族徽章紋瓷盤
中國，清乾隆，約 1750 年

此運銷美國市場的瓷盤為任職東印度公司的亨利·伯德（1725–1791 年）所訂製，其父親是東印度公司的一名造船師。據聞他擁有瓷器餐具兩套共 360 件，故在家族中有「中國亨利」的綽號。
何安達先生藏
HKMM2018.08a.0004



描金彩繪海利及威爾克斯家族徽章紋瓷盤
中國，清乾隆，約 1775 年

此運銷英國市場的瓷盤，由倫敦富商兼治安官埃爾德曼·喬治·海利訂製，他是從事美國殖民地貿易的成功商人。其太太瑪麗·威爾克斯的兄弟是市長和國會議員約翰·威爾克斯（1725-1797 年）。盤心飾海利和威爾克斯兩家合璧的徽章紋。海利逝世後，瑪麗於 1784 年移居波士頓，成為美國獨立戰爭的知名贊助人和支持者。
何安達先生藏
HKMM2018.08a.0005



廣彩英國帆船紋盤一對
18 世紀晚期
HKMM2008.0216.0014a-b



粉彩描金海龍王坐豚與瑞典船紋湯盤
約 1755 年
HKMM2006.0142.0006



粉彩飾中國貨船紋瓷盤
約 1850 年

瓷盤上飾有一艘遠洋船，船尾有鷹的圖案及飄揚著一面藍色旗幟。在清代，福船和廣船主導著中國的海上貿易。
HKMM2015.0017.0001



粉彩海螺形帶蓋湯碗
中國製造，運銷歐美市場
清代，約 1750 年
HKMM2014.0018.0001



描繪莎士比亞戲劇《溫莎的風流婦人》第三幕第三場故事中國玻璃背畫

中國畫師根據約翰·博伊德爾（1720-1804年）與約西亞·博伊德爾（1752-1817年）1803年的作品臨摹而成

約1810年

葉承耀醫生藏



黑漆描金庭園仕女圖單椅

中國廣州，運銷歐洲市場
約1730年

HKMM2016.0014.0002



黑漆描金花卉紋梳妝鏡台

中國廣州，運銷歐美市場
19世紀早期

HKMM2018.0014.0006



漆描金花卉人物紋女式寫字枱

中國廣州，運銷歐美市場
約1825年

HKMM2018.0014.0007



清乾隆 粉彩花紋大碗

外銷瓷

約1775-1785年

此碗兩側畫有一艘二十四門炮三桅東印度商船。帆船掛上奧地利帝國旗，碗內有花押字「GJ」及「LCWB」。奧地利東印度公司由 William Bolts 於 1775 年成立。Bolts 主動聯絡奧地利帝國政府，希望恢復奧地利在遠東的貿易路線。Bolts 後獲得十年的特許經營權，然而，由於當時歐洲茶葉價格大跌，Bolts 的公司最終破產，並將旗下所有商船賣出。碗上的商船極有可能是此五艘奧地利東印度公司商船中的其中一艘：「Archiduc Maximilian」號，「Autrichien」號，「Croate」號，「Kollowrath」號和「Zinzendorff」號。

HKMM2017.0012.0001



描金花卉鳳鳥紋漆櫃

19世紀

葉承耀醫生藏



在香港海港內的「波士頓號」
佚名中國畫家，香港，19世紀中期
油彩布本

三桅帆船「波士頓號」懸掛普金斯洋行及25顆星的美國國旗，顯示當時是1836-1837年間。
皮博迪·塞克斯博物館 (Peabody Essex Museum) 藏
HKMM2005.0062.0001



廣繡花鳥紋竹屏風
19世紀
承訓堂藏



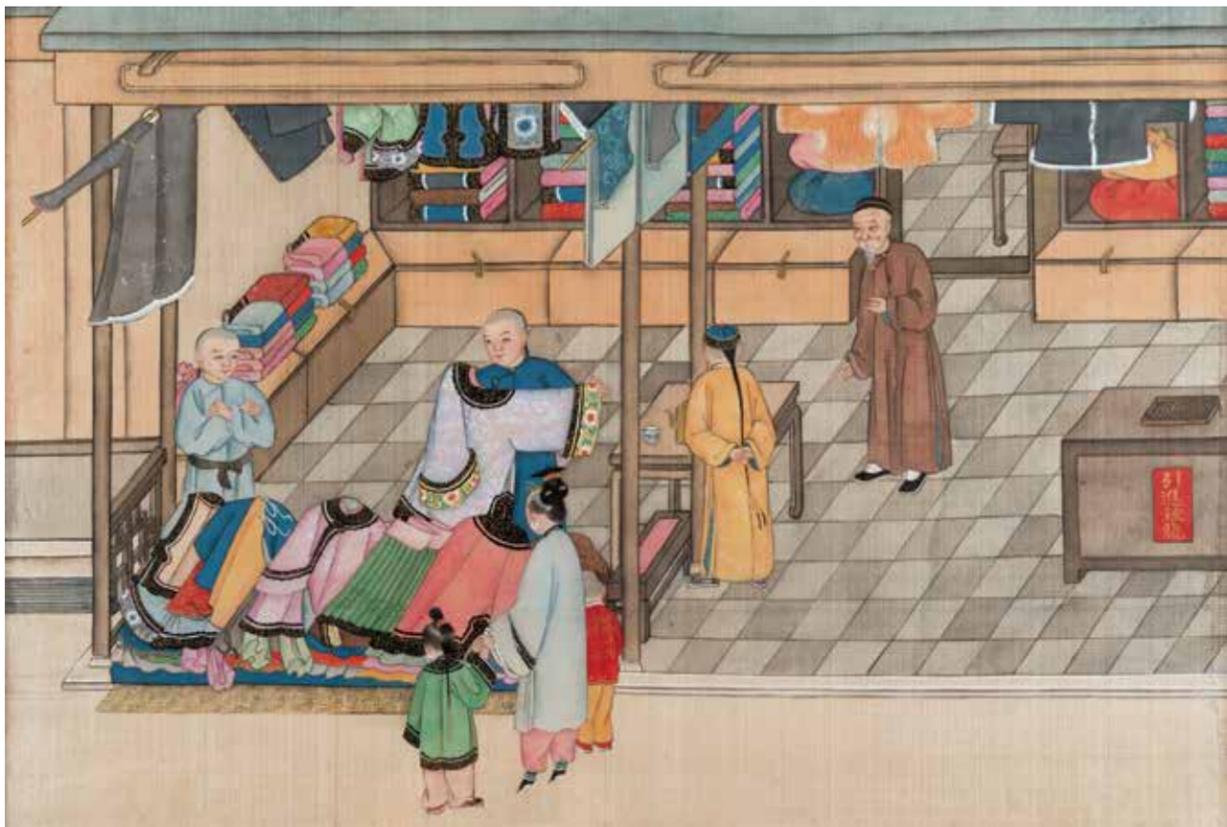
鍍金百葉式防火屏
黃銅
約1850年
承訓堂藏



青釉粉彩描金將軍罐
清咸豐 (1851-1861)
施雅迪爵士 (Sir Adrian Swire) 惠贈
HKMM2014.0001.0001



飾紋章紋面屏
1812-1836年間派駐廣州的英國東印度公司茶葉檢查員李富士 (1774-1856年) 訂造
油彩木板
19世紀早期
承訓堂藏



一系列繪畫於水粉紙本，展示著 19 世紀初期至中葉在廣東的各種商業活動的畫作



象牙骨「廣州十三行」圖摺扇
約 1780 年中國製造
象牙、紙

扇骨透雕雀鳥、錢紋、天使及樂師等歐洲人物，呈現西方藝術的洛可可風格。扇面描繪廣州十三行景貌，記錄了丹麥、法國、瑞典、英國、荷蘭等商館的情況；背面繪中國花卉。這扇充分顯示出廣州工匠仿製洋貨的技巧，以迎合西方口味。
HKMM2008.0144.0001



上海「上將杯」帆船賽銀獎杯飾高浮雕船舶海景及鳥紋
銀
香港宏興
1882 年
何安達先生惠贈
HKMM2006.0137.0001

貿遷之舟

葡萄牙船隊成功跨越好望角前往亞洲貿易，促使其他國家紛紛出資鼓勵商人進行航路探險。在地方商人的集資下，英格蘭和荷蘭分別在 1600 年和 1602 年成立東印度公司。它們透過王室頒發的特許狀，以獨佔形式開展新貿易。

相比西葡由官方主導的遠洋貿易，股份制能誘發民間的經濟潛力，加上王室賦予公司的半主權，如司法、軍事、鑄幣以至徵稅權，能靈活管治遙遠的亞洲據點。17 世紀初荷蘭人迅即在巴達維亞與摩鹿加群島壟斷東南亞香料貿易；英格蘭人則將重心放在歐洲需求甚殷的印度棉布，並與莫臥兒帝國合作經營波斯與東南亞的貿易。英荷兩國的後來居上，控制東亞和印度的主要港口和航線，吸引法國、瑞典、丹麥等國相繼加入公司貿易的行列。

英國（1707 年英格蘭王國和蘇格蘭王國正式合併）在 1730 年代開始參與廣州貿易。隨著中國茶葉經葡萄牙人傳入歐洲，英國東印度公司將宮廷活動推銷成全民風尚，令茶文化在英國及北美殖民地迅速蔓延，一躍而成歐洲最大茶葉消費國。在 19 世紀，茶葉一直是英美在中國口岸的主要入口商品，利潤之大甚至促使飛剪船運茶競賽的出現。



在公海岩礁與暴風雨搏鬥的英國東印度公司商船
佐治·錢納利（1774–1852 年）
素描紙本
19 世紀
HKMM2008.0241.0001



東印度公司商船
占士·威爾遜·卡邁克爾（1800–1868 年）繪
素描水彩紙本
約 1836 年
HKMM2004.0207.0001

茶葉貿易

近代中國對外貿易的歷史實際上就是茶葉出口的歷史，也是西方世界（尤其是英、美及歐洲國家如何嗜茶成癖的歷史）。有關茶葉出口的一些統計數字可讓人更加具體地瞭解當時茶葉出口的規模：17 世紀末，中國茶葉每年出口約 2,000 公斤，1855 年飆升至 4,200 萬公斤。1700 年，英國人對茶葉的消費人均不到 1 克，1820 年上升至人均 0.5 公斤，1900 年更增至人均 2.7 公斤。英國全國人口總數 1700 年還只有 600 萬人，至 1900 年便上升至 4,000 萬人。顯而易見，當時英國對茶葉運輸航運量的需求大幅增長。另外，美國對茶葉的需要，亦充分反映在 1773 年美國的波士頓茶會事件（或稱波士頓茶黨事件，Boston Tea Party）。

歐美國家嗜茶成癖，對全世界產生了重大的影響。由於英國人對中國茶葉的需求量甚巨，引起貿易收支嚴重失衡，商人遂將鴉片走私輸入中國，進而導致中英兩國之間因鴉片貿易而爆發戰爭。就航運業而言，最值得關注的是當時各國為運輸茶葉而特別設計製造的快速帆船。

在 1850 年代和 1860 年代，這種快速帆船頻繁出沒於中國沿海各口岸，彼此競賽，爭先恐後地將茶葉從中國盡快地運送回國，以爭取在市場上售賣高價，帆船的船長亦因此博取高達一年工資的巨額花紅。



英式茶葉罐
鐵
約 1830 年代

芸芸出口商品中，茶葉尤為風靡歐洲上流貴族，被視為體現品味的時尚潮流。此英式茶罐上繪有廣州十三行，示意商館的繁盛與茶葉貿易息息相關。罐上印有法國國旗，應為出口法國的商品。
HKMM2011.0181.0001a



荷蘭東印度公司銀錠和中式銀錠

荷蘭東印度公司，荷蘭，1750 年代；佚名工匠，中國，清代
銀製



東印度公司鑄造的銀錠主要是用作向中國購買茶葉和絲綢等中國外銷品時所用的貨幣。而中式銀錠則是中國向東印度公司購買鴉片等等進口貨物時所用的貨幣。

HKMM2012.0057.0001.2,
HKMM2009.0001.0001-3



雙格茶葉盒

佚名工匠，中國，十九世紀初期
木漆及白銅
HKMM2005.0022.0001



廣州沿海貿易

庭呱（關聯昌，1809–1870 年）
背面寫有英文款「一幅由庭呱繪製的廣州洋行中國繪畫，廣州同文街 16 號，1855 年。」
克羅斯比·福布斯（Crosby Forbes）舊藏
HKMM2008.0216.0012

洋煙

中國對於鴉片的認知由最初的靈丹妙藥，逐漸轉變為消閒性藥物，最終成為禁藥，但中國與鴉片的關係始終與貿易密切相關。鴉片起初以「阿芙蓉」之名於唐朝年間由阿拉伯商人傳入中國，這些商人主要用它來緩解穿越沙漠時的饑餓感。隨後因罌粟易於種植以及其藥用價值，成為民間廣泛流傳的醫療和食補之物，被認為具有治療黃疸、咳嗽、腹痛等疾病的功能。明成化十九年（1483年），鴉片開始成為消閒性藥物，甚至被用作「壯陽藥」。當時各朝貢國將鴉片作為貢品進獻給明朝宮廷，稱之為「烏香」，輸入增多使中國民間逐漸出現吸食鴉片的風氣。它在當時被認為是一種「較好」的惡習，因為吸食鴉片上癮，令人們較難進行賭博、打鬥等惡行。

隨著鴉片的普及，其不良的社會影響亦漸為人所知，並於清雍正七年（1729年）起被清廷敕令禁止。然而當時英國商人為了維持對華貿易的收支平衡，需要以鴉片貿易來賺回購買茶葉、絲綢等中國貨品而大量流失的白銀，遂開始走私印度種植的鴉片到中國。鴉片貿易迅速發展，每年鴉片的輸入數量從雍正七年（1729年）的200箱上升至道光十九年（1839年）的40,200箱。

道光皇帝對鴉片走私造成中國白銀嚴重外流感到震驚，因此決心徹底禁煙。道光十九年（1839年），道光帝任命林則徐到廣東查禁鴉片。林則徐從洋商手中收繳大批鴉片，並於東莞虎門全部銷毀。道光二十年（1840年）中英兩國衝突加劇，爆發第一次鴉片戰爭，其後簽訂《南京條約》。然而鴉片走私仍然持續，並以香港作為樞紐，直至咸豐六年（1856年）第二次鴉片戰爭爆發。最後，戰敗的清廷於咸豐十年（1860年）與英國簽訂《北京條約》，允許鴉片貿易合法化。此後鴉片輸入中國的數量急劇增加，直至20世紀初。光緒三十四年（1908年），中英兩國政府協商十年計劃，逐步在中國取消鴉片貿易。然而，當時香港政府卻別有考量，一來是鴉片貿易相關稅項的收益，二來亦擔心鴉片消費市場大幅衰退，會影響到主要負責產銷鴉片的地方——當時仍是英國殖民地的印度和馬來亞。香港政府直到1943年才立法禁止鴉片貿易。



在中國伶仃的鴉片船

Wilian John Huggins (1781-1845年)
約1830年代
油彩布本
這描繪了1820年代中期出現在伶仃島附近，來自美國的鴉片船和輸入走私鴉片的「快蟹船」。
HKMM2011.0208.0001



鴉片窟：鴉片癖好者忙得不可開交

香港畫報明信片公司，手繪上色明信片，1906年印刷品

這是19世紀或20世紀初期流行於西方的偏見觀感。明信片於1908年10月6日由香港寄出，經越南東峴到達雲南蒙自。
HKMM2009.0063.0001



鴉片罌

陶
啟德地區出土
19世紀後期至20世紀初期
古物古蹟辦事處藏



郭實臘肖像畫及其簽署信件

P.P. Barbiers·荷蘭，約1843年；R.J. 蘭恩·英國，1835年；郭實臘·中國，1842年
紙本

郭實臘為一名傳教士，偽裝成福建水手散播當時非法的基督教刊物。他亦曾為了傳教而擔任怡和洋行的翻譯員，乘坐鴉片船「氣仙號」出入中國。
HKMM2004.0215.0001

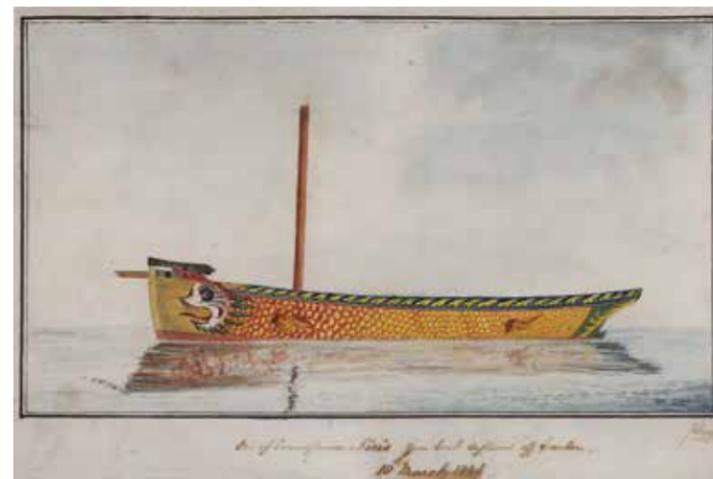


由「北京號」上卸下鴉片

佚名配色師·查爾斯·威格曼(1832-1891年)原作，香港/倫敦，《倫敦新聞畫報》，1857年7月11日
水彩印刷紙本

「我在草圖中展示了苦力在卸下鴉片時的辛勤模樣。左邊有一位頭戴木髓帽的職員負責記錄鴉片捆包的數量，同時印度士兵亦會將數字寫在石板上，而印度水手則負責監督。當船隻離開時，絲綢會被打包至較小的捆包帶走。」查爾斯·威格曼
戴偉思博士惠贈

HKMM2011.0144.0001



欽差大臣林則徐麾下的炮艇

托思哲奧古·中國，約1841年
水彩紙本

林則徐的水師控制珠江三角洲河道以打擊鴉片走私。這艘炮艇為西式設計。
HKMM2004.0043.0001



葉名琛的漫畫肖像

佚名畫家，中國，1858年
水彩紙本

葉名琛(1807-1859年)於1848年獲委任成為廣東巡撫，原圖為H.H.Crealock少校繪畫。
何安達先生惠贈
HKMM2010.0192.0010

風險和回報

所有參與廣州口岸對華貿易的人均有所獲益。然而，航海貿易亦難免帶有風險。所謂的回報是顯而易見的。不僅意味著洋商可以從互市貿易中獲取巨額利潤，而且可以藉此學習、欣賞古老的中華文明。廣州口岸的華洋商賈互利互惠，和睦相處。不過，所有的航海旅行都不免有風險。

據統計，從 1500 年到 1800 年，共有 10,592 艘船舶自西方駛往亞洲，途中失事遇難的概率在 10% 至 30% 之間。海洋氣候變幻莫測，帆船在海上長途航行因此危機四伏，防不勝防，船隻或被風暴吞沒，或因航海圖繪製不清及導航錯誤而折毀，或遇海盜劫掠，或在戰爭中被敵對方俘獲，凡此種種，不一而足。即使是長途航運貿易亦經常遭遇各種各樣的商業風險，諸如突如其來的政治動亂導致貿易中斷，商人在外遠航期間國內市場發生變化，以及在航海期間突染疾病死亡等等。一方面是經營海外貿易所帶來的巨額財富，另一方面是在海上沐雨櫛風、冒死拼搏的東西方水手，兩相比較，物質財富顯然遠遠無法彌補航海風險所造成的傷害與損失。



鴉片飛剪船「氣仙號」離開中國海岸
威廉·哈金斯 (1781–1845 年)，英國
約 1830 年代
油彩布本

此飛剪船於 1832 年在印度加爾各答建造，隨即打破最快到達廣東的記錄。主要由香港最早的鴉片交易商怡和洋行掌舵，並於 1849 年遺失，可能被海南的海盜所得。
思源堂藏
HKMM2011.0213.0001



1850 年 10 月 29 日，戰艦「當娜瑪麗亞二號」於澳門氹仔對出海面爆炸

澳門，約 1850 年
油彩布本
何安達先生惠贈
HKMM2009.0059.0001



停泊在香港海港內的「瑪蒂爾德號」與「探路者號」
佚名中國書家，約 1855 年
油彩布本

丹麥的「瑪蒂爾德號」於 1840 至 1850 年代活躍於香港。有記錄顯示該船 1847 年從香港遠航至美國三藩市，很可能運載來自廣東的華工。
HKMM2004.0019.0001

華洋雜處與文化差異

廣州貿易制度將中西方兩個截然不同的經濟體融為一體，互惠互利，運作良好，令人讚歎。由於文化差異，中西方商人在日常生活、處事方式、從法律層面正式解決貿易糾紛等方面的做法迥然不同。儘管彼此之間有可能因為文化差異而產生誤解，雙方卻極少發生正面直接的衝突。

不過，華洋商賈之間偶爾也會發生爭執或衝突，因而影響了雙方的友好關係。下面的這些展品描述了導致衝突的種種問題。除此之外，洋人無視清政府頒佈的「防範夷人章程八條」，以及與行商之間發生借貸糾紛等，均會帶來棘手的問題。然而，更為麻煩的是中西雙方在諸如該以何種刑律處置罪犯、應如何處理國與國之間的關係等問題上各執己見，針鋒相對。

「海王星號」船員的審判，1807 年 4 月 8 日
佚名畫家，中國廣州，約 1807 年
油彩布本

這幅作品描繪了廣州一場審判的情景，事緣自「海王星號」的英國船員在衝突中殺害了一名中國人。畫幅中，三名主審官員坐在中央，坐在右邊的分別為中國行商潘啟官、盧茂官、伍沛官和潘長耀。前方的水手正接受審訊，還有四名船員在旁等候。經過幾天的審判，一名英國海員正式被罰小額款項，而主理「海王星號」的行商則需支付更高的金額。就此雙方的矛盾得以化解。
何安達先生藏
HKMM2012.0050.0003



一口通商：輝煌與轉折

自乾隆皇帝於 1757 年實施一口通商，廣州成為中國對外開放的唯一貿易港口，世界各地的商家蜂擁而至。廣州位於珠江三角洲的淺水區，受到周邊島嶼保護，地理位置優越。然而，商船在進入廣州前，必先穿過海盜猖獗的南海和伶仃洋的附近水域；位處水道入口的虎門，兩旁島嶼均修建炮台，擔當守禦內河的門戶功能。商船在虎門獲准放行至黃埔錨地後，須將人貨轉至較小型的舢舨和帆船，以通過淺窄河道到達廣州十三行。

廣州十三行泛指位於廣州河岸的一眾合法貿易商行及其建築，為官方授權的唯一對外貿易渠道，代替政府官員處理全球商貿。期間更數度成立「公行」，由粵海關監管，制定對外貿易的限制，以確保華商利益。隨著世界對中國茶葉、瓷器及其他出口商品的需求增長，商貿活動發展迅速，中國經濟更為蓬勃。

然而，隨著鴉片引入，中國需求急增導致大量白銀外流，造成貿易逆差。其後第一次鴉片戰爭爆發，中英兩國於道光二十二年（1842 年）簽署《南京條約》，條約規定除廣州外，中國須在上海、福州、廈門和寧波開設貿易港口。與此同時，廣州十三行的三次大火亦燒毀大量商品和建築物，造成龐大的經濟損失，不少商家繼而遷往鄰近的沙面島和香港經營。廣州獨佔的通商優勢不再，昔日鼎盛的對外貿易遺日漸式微。

廣州作為中國早期僅有的對外通商口岸，外國商人都樂於購買紀念品回國。描繪東方風情的畫作及商品風靡不少外商，常會在家中擺置欣賞及展示。此次展出的外銷畫作不僅是當時商旅紀念品，亦如實記錄了 18 及 19 世紀時期中西之間蓬勃的經濟活動。雖然這些紀念品或會因應客戶的喜好調整，但當中的場景就如照片功能，亦與文字記錄相對應。中國畫家運用西方媒介和透視技法，同時保留中式藝術手法來描繪廣州建築和景物，成功為外國商人創造出充滿東方色彩的藝術商品。



廣州府
G.Child 刻，Astley 出版
18 世紀，設色版畫
HKMM2011.0182.0005



福建廣東海防航海圖（部分）
19 世紀初
私人收藏



《珠江航道地圖》
此圖是杜赫德根據丹威爾於 1735 年出版的法文地圖譯成英文並重刻而成，原圖為早期大膽描繪廣州以外的整個珠江流域地圖。此圖描繪了珠江口及以南的島嶼，包括澳門、大嶼山及廣州。圖中可見的地標有炮台、寶塔及聖方濟各·沙勿略的墳墓等。
HKMM2004.0132.0001



珠江三角洲地圖
亨利·科爾伯恩 (1784–1855) 印行，英國倫敦大萬寶路街，1844 年 3 月 4 日，Gordian Gaeta 藏。
此地圖顯示了第一次鴉片戰爭時期 (1840–1842 年)，廣州、澳門及香港的地理面貌。右上方為 1841 年 5 月 26 日「廣州河畔局部」圖，近舊城和新城處可見英國皇家海軍艦艇的蹤影，為進一步了解鴉片戰爭歷史及珠三角地理提供寶貴線索。



廣州海珠炮台
油彩布本
19世紀

不少外銷畫匠尤愛繪畫珠江風物。此畫繪有位於珠江中的海珠島炮台。荷蘭東印度公司訪華使團曾在這裏停泊，洋人便稱其為「荷蘭炮台」。相傳海珠島上的文溪祠和探花台，是為紀念宋代清廉官吏李昉所建。島上共有大炮二十座。
何安達先生藏
HKMM2010.0193.0001



黃埔錨地
約 1840 年
油彩畫布
HKMM2017.0019.0001



珠江的海關樓
(傳)美興
油彩布本
1813年

清廷於康熙二十三年（1684年）解除海禁，建立畫中的粵海關及其他三大海關。根據《粵海關志》，其職責涵蓋檢查外國商船、管理貿易活動、徵收關稅等。此畫繪於廣州外銷畫作坊，繪有當時常見的舢舨、珠江海關大樓及樓前的大王廟。背面以英文寫有「1813年1月8日廣州靖遠街美興繪」。
HKMM2013.0053.0004

以廣州江濱為背景的母子畫像
油彩布本
1870年代

這幅母子畫像，伴有比例較小的女子在後。瓷枕題有李白詩句：「雲想衣裳花想容，春風拂檻露華濃。」，原為描述楊貴妃的傾城美貌，似乎亦喻意少婦風姿綽約。
左上方背景描繪了珠江堤岸一帶的商貿活動，景觀細緻，可與下面的照片比照。畫中前方為明輪蒸汽船「金山號」。岸上中央位於十三行附近的西式建築物應為旗昌洋行總部。值得注意的是，他們身處的空間是沿岸房屋，還是江上的花艇？而左上角的景觀到底是「畫中畫」，還是窗外實景？此畫耐人尋味，讓觀眾有不少想像空間。
何安達先生惠贈
HKMM2018.0001.0001



明輪蒸汽船「金山號」
華芳影像館攝
相片
19世紀末

相片正中為明輪蒸汽船「金山號」，旁為當地小艇。此蒸汽船為省港澳輪船公司旗下，1865年投入服務，以外部蹼輪推進，主要燃料為木頭和煤。觀眾可與上面的「母子畫像」互相參照。
HKMM2004.0169.0001



河南
油畫布本
約 1860 年

十三行曾發生三次大火，每次損失數以百萬計。為保障起見，外商開始遷往珠江南岸的河南。畫中可見隨風飄揚的美國及葡萄牙旗幟。外商駐足前，此區域本為平民居住地，畫中可見民居間的細葉榕樹枝葉茂盛。
何安達先生藏
EL201709e.08





廣州十三行第一次火災後景觀
水粉彩紙本
約 1822 年

1822 年 11 月，廣州十三行第一次大火，七天不滅，四千萬白銀化為烏有，「洋銀熔入水溝，長至一二里」。這兩幅組畫正描繪該次火災後的景觀。左幅的商館已成一片廢墟，岸邊數棵棕櫚樹巍巍顛顛立於頹垣敗瓦之中；而靠近右邊的英國和荷蘭商館相對損毀較輕微。

何安達先生惠贈
HKMM2016.0010.0001-2



廣東十三行第三次火災後手繪地圖
威廉·當頓·巴特
紙本
1856 年

英國海軍上尉威廉·當頓·巴特繪製的地圖，顯示 1856 年廣東十三行第三次大火後，幾近全部商館被焚毀。是次大火亦稱為「西關大火」。

Mario Ignacio Artaza 惠贈
HKMM2015L1001



「平夷靖寇將軍」銅砲 (12 磅砲)
兵部尚書、鑄砲工匠曹巨昇、梅在田及恒宗，中國，清朝（18 世紀末或 19 世紀初）
青銅

這支大炮，為防衛虎門的 300 多門中國製造和 200 門外國製造大炮軍備的一部分。這門大炮估計在第一次鴉片戰爭開戰後不久即被掠走。原來可能裝嵌於堅實的木構或石製炮台上，它只能直線發射，不能高低或左右旋轉。這炮原用作阻擋船隻駛入虎門兩岸間的水道，然而虎門兩側大炮的射程又直又短，無法射擊海峽的中間位置。再者，入侵的英軍船堅砲利，重型裝備。結果是：雖然水師提督關天培領軍頑強抵禦，但仍戰死當場，虎門炮台旋即陷落。

盧強華先生惠贈
HKMM2010.0190.0001

海盜與南海

雖然海盜在電影和故事裏，有時予人浪漫印象，但事實上，海盜是冷酷無情，殘暴不仁的。他們不但威脅船員性命，破壞海上貿易，更窒礙經濟發展。英文「Pirate」一詞源自歐洲，中文多譯作「海盜」。海盜無惡不作，既在沿海城鎮打家劫舍，違禁走私；又攻擊商船和水師，令海面腥風血雨。中國海域聚集的海盜全球最多，與朝廷時有衝突，也是世界航海史上紛爭最長久的。海盜橫行按文獻記載早自周朝（約公元前 4 世紀）開始。此後，朝廷的海上貿易政策，以及沿海的民生經濟，與海盜的興衰息息相關。海盜在沿海滋長與明、清朝廷的爭鬥以三個時期最為猖獗：明代嘉靖至萬曆初年（1520–1575 年）、明代萬曆晚年至清代康熙年間（1620–1684 年）及清代乾隆至嘉慶年間（1780–1810 年）。香港海事博物館展出 18 米長宏偉壯觀的清朝畫卷，描繪史上規模最大的海盜船隊大戰清廷水師，生動地呈現雙方最後對峙的一幕。海盜從未被完全剿滅。時至今日，依然是全球航運界深感頭痛的問題。

與今天所認識的海盜不同，要理解歷史裏的海盜，一定要從當時中國海上貿易的歷史脈絡來梳理。明太祖朱元璋於洪武四年（1371 年）宣佈「片板不許下海」的禁令，實施海禁，不許民間對外進行海上貿易成為明室的祖訓。外國商人為避過海禁，私下與中國商人合作。由於初期從事走私的多為日本人，後期為歐洲人為主，故明朝記錄中多以「倭寇」來形容，其實所謂的「倭寇」以華人居多。明朝兵部侍郎鄭曉就曾針對倭寇身份說：「大抵中皆我華人，倭奴直十之一二」，可見當中日本人只佔少數。而明朝官員謝杰《虔台倭纂》則指出：「寇與商同是人，市通則寇轉為商，市禁則商轉為寇。」

明清之際中國海域海盜橫行，事實上，海盜問題和造船技術的發展互為影響。海盜的行事手法，亦為適應新式的造船技術而改變。使海盜由過去直接攻擊轉為騎劫。海盜定義或身份會因應時間、地點和文化而轉換。例如鄭芝龍和鄭成功在清政府眼中是海盜，但福建民眾則奉兩位為民族英雄。張保仔妻子鄭一嫂，傳說降清以後於鴉片戰爭期間擔任軍師。

海盜所使用之船隻有海船、沿海商船或漁船皆可據為己用。中國海盜的船舶大多為商船、漁船二，西方海盜則較多搶奪商船和戰船。中國海盜所用的船隻一般約 15 至 200 公噸，船長 9 至 32 米不等。最小的船隻與舢舨相若，船身輕、吃水淺，適宜在溪流和海灣近岸以船槳和帆槳推進行駛。最大的船隻叫做「開浪船」，足可與南洋商船媲美。後來，海盜和水師趨向使用以「老閩船」為設計藍本的「砲船」。中國水師船隊以「九江渡」（原型為運送貢米的船隻）或「沙頭渡」為主力。19 世紀中葉，因使用專門設計的「飛蟹」巡邏艇及與「飛蟹」近似的大小「快渡」舢舨以及大兵船的關係，海巡工作更具成效，更大艘的航海戰船則由標準貨船改裝，做法與海盜情況無異。

19 世紀華南海上的雌雄大盜

「是時，幸有王標為帥，提督水師。屢敗強寇。海內外賴以相安。自王標沒後，則有紅、黃、青、藍、黑、白旗之夥，蜂起海面。」

袁永綸《靖海氛記》（1830 年）

張保仔

「張保既得眾，日事劫掠，由是夥黨漸眾……盈千累萬（多於 20,000 人）……船隻日多，乃自立令三條。」

鄭一嫂

「一嫂乃與數婦人偕章予之到省，為張保訴……制軍許張保歸命也。」

袁永綸《靖海氛記》（1830 年）

「鄭一嫂是個非凡的女性，成為首領，組織艦隊，並制定法令以維持手下之秩序。她是海盜皇后。」

徐薩斯《歷史上的澳門》（1902 年）

張保仔與鄭一嫂



張保仔

《靖海全圖》— 綏靖華南

此畫卷在香港海事博物館於 2004 年購藏以前，度藏法國逾百年。畫卷前後的題跋皆從缺，原作者已無從稽考。《靖海氛記》原是順德袁永綸的著作，清道光十年（1830 年）於廣州出版。書中記述兩廣總督百齡瓦解 18 世紀晚期以來肆虐廣東沿岸的海盜禍患。此畫卷描繪的情景與《靖海氛記》一脈相承，故命名為《靖海全圖》。鄭一於清嘉慶年間（1802–1807 年）統一各海盜幫眾，其妻鄭一嫂（石香姑）和張保繼承，其後進一步擴充實力，擁有船隊 6 支、部卒 7 萬、船艦 2,000 艘、火炮 5,000–6,000 門。其船隊操控廣東貿易的 3 條海路。百齡賴以戰鬥的水師部隊，領軍將領庸碌，致組織鬆弛、軍備不良，部隊不僅士氣低落，更私下與海盜串通。《靖海全圖》歌頌朝廷功德，描述百齡剛柔並施，既剿捕，又招安，得以掃平海盜。畫卷亦描繪了大嶼囚賊的情景。

兩廣總督百齡

珠江三角洲的居民尊稱兩廣總督百齡為百青天。百齡在畫卷中共出現 9 次，一致的造型貫徹全圖：6 次身穿日常冬衣；2 次頭戴紅白兩色藤製涼帽，配以便服，估計時值炎夏。最後一個造型可見他身穿全套冬天官服，慶賀凱旋獲勝。畫卷另一引人入勝之處，描畫出百齡連連告捷，領受皇帝表揚他的功勳。百齡的第三個造型頂戴獨眼花翎。最後一個造型，則已換上御賜的另一花翎。畫卷精心刻畫的細節切合歷史文獻的記載，更有畫龍點睛之效。

清廷水師剿撫紅旗幫：《靖海氛記》之中西演繹

19 世紀初，華南海盜肆虐，尤以盤踞珠江口的張保仔紅旗幫為甚。在清廷軟硬兼施、雙方斡旋下，張保仔終於 1810 年投誠，海面暫歸平靜。香港海事博物館畫藏應來自一套外銷油彩畫，描繪清軍大戰紅旗幫的一系列情景，另外兩張藏於香港藝術館。此組畫以客觀寫實手法記錄事件細節，正好與官方式青綠山水畫卷《靖海全圖》的表現手法作比照，相映成趣。

兩廣總督百齡





靖海全圖
19世紀初
水墨設色絹本

《靖海氛記》原是順德袁永綸的著作，清道光十年（1830年）11月於廣州出版。書中記述兩廣總督百齡瓦解18世紀晚期以來肆虐廣東沿岸的海盜禍患。此卷軸描述的情景與《靖海氛記》一脈相承，故命名為《靖海全圖》。

HKMM2004.0102.0001





仔洲洋戰役
1808年8-9月

在大嶼山西北海域，清軍在虎門鎮總兵林國良帶領下圍剿紅旗幫。畫中可見，清軍初期佔上風，海盜則向山落荒而逃。

香港藝術館藏
AH1964.0220



萬山群島戰役
1809年3-4月

在大嶼山西南、近澳門一帶群島，提督孫權謀帶領清軍圍剿紅旗幫。

HKMM2016.0021.0001



大嶼山之戰
1809年11月

在赤鱸角一帶，因風向問題，清軍欲燒海盜卻反自燒。前景中被燒焦的正是清軍帆船，清軍只好登岸，回到山上的東涌營汛；背景中的紅旗幫在等候南風、伺機而逃。此戰役應有葡萄牙軍艦參與，但在畫中卻未見蹤影。

香港藝術館藏
AH1964.0219



中國華南地區清廷水師募兵情景
油彩布畫
19世紀中期

這幅油畫描繪了清朝水師於中國華南地區募兵的場景。前方可見農民打扮的赤足男子們向軍官領取以為具禮儀性或識別功能的錫製牌飾而掛於胸前，再上前到官員下跪敬禮。油畫左下方亦見數位因與家人分開而傷心痛哭的農民家眷。

值得注意的是，後方岸邊擺置大量相同尺寸的新製銅炮，並多艘海船停泊，依其形制判斷應屬廣船，推測此可能為攻打海盜作準備。畫右方坐著一位清廷官員，相貌與《靖海全圖》中的兩廣總督百齡接近，推測百齡正在為增強海防水師的數目募兵而召見村民。類似的場景於清廷水師打擊海盜的《靖海全圖》中亦曾出現。

HKMM2021.0005.0001



清軍與中國海盜交戰
19世紀
油彩布本

這幅畫產自香港中環皇后大道的怡興畫館，由著名外銷畫家煜呱繪畫，描繪了香港海域上清軍與中國海盜的交戰狀況。畫中可見雙方主要以小型槍炮作遠距離攻擊。
何安達先生藏



英軍剿海盜
約 1865 年
版畫紙本

19 世紀中國沿海海盜猖獗，這幅刊登於 1865 年 9 月號《倫敦新聞畫報》的版畫描繪了一艘中國海盜船在香港西南海域被英國炮艇「Opossum」襲擊。海盜困於內灣，只好往山上逃走。

HKMM2006.0146.0002



清廷快渡
19 世紀中期
水粉彩通草紙本

這兩艘是典型的清廷海軍帆船，作海上巡捕用途。

何安達先生惠贈

HKMM2004.0010.0001



海盜攻擊沿海居民
19 世紀
油彩布本

這幅油畫呈現了海盜登岸打家劫舍的情景。當中可見民居中央，大概祠堂位置火光熊熊，破壞甚大。海盜主要使用短刀，對居民作近距離攻擊；居民則使用三叉戟和長矛對抗。從畫中的小型炮台可知，居民對於海盜來襲早有經驗。此村落頗具規模，以建築特色論，應是中國東南沿岸地區。

何安達先生藏

HKMM2013.0030.0001

掐絲琺瑯龍船模型
19 世紀晚期至 20 世紀早期

此龍船模型展現出精緻的掐絲琺瑯技法，即在金屬胎上，以紅銅或青銅絲圍攏的設計圖案中，填以琺瑯料，應為廣州民間作坊製作。琺瑯器在歐美社會大受歡迎，此龍船模型很可能曾在 1876 年美國賓夕法尼亞州的費城世界博覽會上展出。

龍形船身飾波浪紋，龍首張嘴長嘯，龍尾毛茸。甲板上精鑄樓閣，雕欄畫棟，兩端及中央豎易卦旗幟。以樓閣作船身的設計早見於漢代墓葬陶船，或傳為東晉顧愷之繪《洛神賦圖》中的雙體遊舫。龍首造型亦讓人聯想到清朝皇家園林圓明園中的 12 生肖龍銅獸首裝飾。

香港海事博物館藏

此購藏由董建成伉儷贊助

HKMM2016.0002.0001



《洛神賦圖》（局部）
東晉顧愷之（約 344-406 年）繪
宋摹本《洛神賦圖》（局部）
美國弗利爾美術館藏



象牙花船連彩色人像
象牙、木、紙

此象牙船舷窗、甲板及頂蓋鏤空，船身仿照「花船」（又稱「遊樂船」），為當時富商巨賈在廣州、黃埔一帶舉行歌舞宴會之用。

余豪伉儷惠贈

HKMM2004.0079.0001



5

飛躍世界大舞臺

卓越香港



乾隆皇帝江南巡視圖

水墨紙本

清代（18-19世紀）

江南，原指長江南岸，泛指華東淮河以北至長江以南地區。清康熙帝及乾隆帝均曾六次下江南巡視。此畫正描繪乾隆皇帝以水路巡幸江南的盛況，途經杭州西湖十景、錢塘關及姑蘇城（今蘇州）。

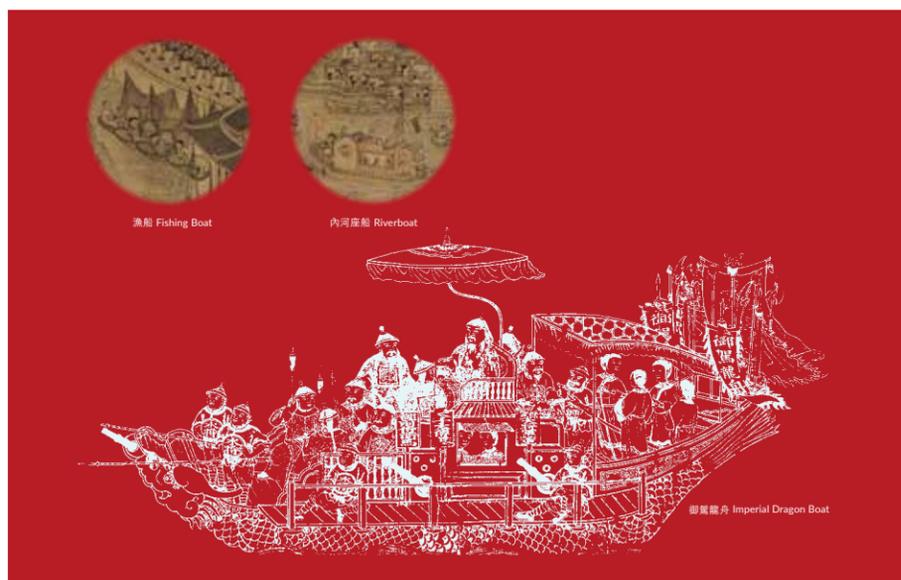
畫中可見右下方的御駕龍舟，座上應為乾隆皇帝，受一眾官員及水將擁護；座下樓閣內則為其隨行妃嬪。船頭配以龍首，船體飾以鱗片，並配備大炮。其龍形船身設計與上頁的晚清瑤瓏龍船模型極為相似。是次南巡亦有多位官員伴駕，如兵部尚書、翰林院官員和新科狀元等。左方的錢塘關外，一眾官員正準備迎接聖駕，附近遍滿欲一睹龍顏的百姓。

河上各式舟船絡繹不絕，除御駕龍舟及隨行官員的座駕外，還有內河座船、漁船、遊船和花艇等。當中不少船舫以樓閣作船身，此設計與東漢墓葬陶船和參照東晉顧愷之《洛神賦圖》所製作的晉代雙體遊舫模型相仿。

畫中詳細描繪江南沿岸百姓生活，題材極為豐富：從船上休憩、洗腳、晾衣、曬網、哺乳、餵兒、攬鏡自照、搖櫓，到在岸上挑擔叫賣、茶館品茗、飯館友聚、寺廟拜祀、甚至於「最妙處」尋歡等，處處盡顯江南水鄉生活氣息。

陳淑貞女士惠贈

HKMM2004.0059.0001



卓越香港

香港的地理優勢，充分體現在長久以來與海洋網絡的聯繫。英國駐華商務監督查理·義律在鴉片戰爭對清作戰與談判時，已意識到香港的港口優點，如得天獨厚的深水避風港和淡水水源，比舟山的戰略位置更為吸引。

香港島附近水域有兩條主要進出航道，分別是東面的鯉魚門海峽，以及西面位於香港島與南丫島之間的東博寮海峽，水深均達 46 米，同時具備避風港灣；而維多利亞港水深約 17 米，可作為東西航道的匯合點。

19 世紀中期開始，鴉片戰爭、太平天國起事及廣州十三行大火等事件，為廣州的貿易壟斷畫上句號，而英國人在香港推行的自由貿易政策，成功吸引中外商賈遷移業務到香港。

1860 年代，蒸汽輪船開始取代飛剪船成為主流海上交通工具。珠江一帶水域多年來因河流沖積而變淺，而香港水深港闊的天然環境，加上持續的航道疏濬和與時並進的港口設施，如船塢、貨倉、燈塔等，更適合遠洋輪船航行及停泊，造就香港踏上國際舞臺。

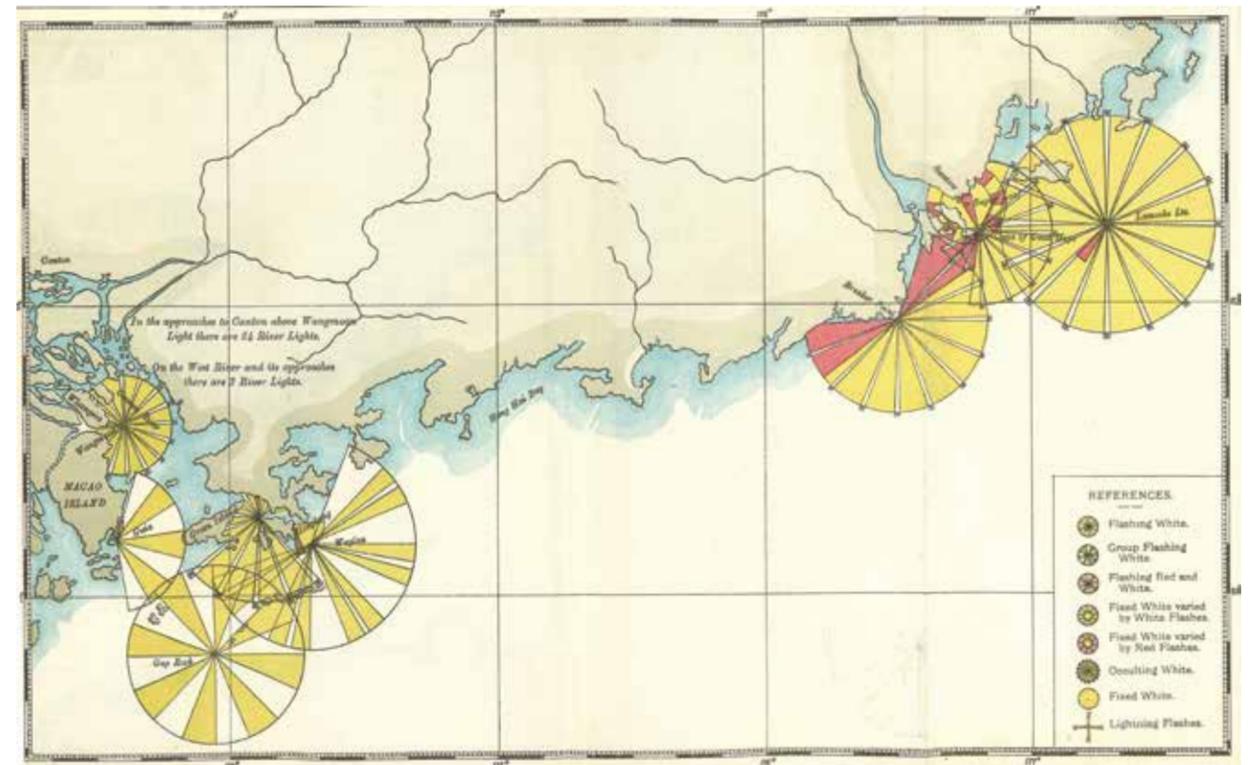


法國繪製中國東部沿海地圖
海軍總司令部，巴黎
1842 年，1877 年重繪修正版
紙本印刷品
HKMM2004.0253.0001

中國海事現代化

19 世紀中葉，清廷經歷了鴉片戰爭的慘敗、不平等條約的恥辱，還有境內連串大規模起義，終於意識到改革維新勢在必行。當時的通商口岸不但見證了 19 至 20 世紀的轉變，還是多方交流的重要地方。於 19 世紀時，西方列強快速發展，尤其在科學和技術的領域更是一日千里，以致其軍事和航海技術得以大大加強。航運業在軍事和商貿方面都有長足的進步，不斷改良的船隻和導航系統加快西方國家發展的同時，新的思想、知識及專業人員湧入中國，不論是在文人的圈子或官府都激起熱烈討論。清廷內部一些旨在變革的官員提倡學習西方科學和語言，在大城市開辦專科學校。此外，又引進西方技術，興建兵工廠，製造軍備武器。船廠和西式海軍學校也相應設立。政府或民間自費派遣學生出國留學，又聘請外國人到中國機構指導。不同的人士都期盼透過運用西洋方法而達到國家振興的目標。

中國自強運動進行期間，動盪和衝突依然不止。對當時的人來說，中法戰爭和甲午戰爭中的損失代表著中國海事系統和技術的變革才剛剛開始。



中國沿海及河流燈塔、燈船、浮標及航標一覽表
大清皇家海關總稅務司，第 34 輯
1906 年
HKMM2008.0181.0001

通商口岸：東西交匯的路口

1842 年以前，跟外國的貿易只限於在廣州的「一口通商」制度下進行。1842 年 8 月 29 日，第一次鴉片戰爭結束，清廷與英國簽訂《南京條約》，亦開啟了中國通商口岸的百年歷史。除了香港島割讓英國外，廣州、廈門、福州、寧波和上海還開放為通商口岸。

然而，這只是中國與美國、法國、日本、秘魯和俄羅斯等 20 多個國家所達成的眾多協議中的第一條。這些「不平等條約」不僅包括貿易條件，還包括數百萬元的賠償和「治外法權」條款。最終，中國各地開啟了 80 多個通商口岸。1943 年，隨著最後一個通商口岸的關閉，這個「通商口岸時代」才劃上句號。

儘管這些交流不一定在各方平等關係的前提下進行，這些港口仍然是東西交匯的所在地。在各方政府、代理人、商品貿易和各國商人的十字路口，複雜的政治、文化、經濟和人民的互動交流均以通商口岸作背景來進行。外銷畫作常以通商口岸為題材，畫中描繪的大都是船隻和沿岸景色。然而，通商口岸的故事遠不止此，當時的大眾社會、思潮跟生活方式也值得多加探討。



黃埔最早的泥塢

傅南昌繪

1850 年

布本油畫

左邊浮動船屋的主人可能是約翰·柯拜，他於 1846 年開始為鐵行輪船公司管理船塢。1856 年，柯拜在他的駁船上被綁架，從此失蹤。畫中船上的人可能正是他本人。

何安達先生藏

HKMM2004.0041.0001



「1841 年 8 月 26 日攻佔中國沿海廈門的景象」

1842 年

手繪水彩畫

何安達先生惠贈

HKMM2019.0015.0001-2



上海外白渡橋

維拉·索斯比 (1895-1987) 繪

布本油畫

畫中的外白渡橋是中國第一座

全鋼結構橋樑。

上海外灘美國租界

中國佚名畫家繪

1855 年

布本油畫

畫作描繪的是黃浦江上的商船和軍艦的碇泊錨地以及對岸英國租界和美國僑民居留地的風景。油畫最左端可見懸掛英國旗的「大英公館」，而沿岸有四間兩層高的「美國大屋」和中間的一棟兩層中式房子。畫中描繪的是 1863 年英美租界合併為公共租界之前的上海景象。

陳康瑞先生及陳雪兒女士藏

HKMM2017.0009b.0001





漢口海關日落
馬修·戈塞特 (1839–1909) 繪
水彩畫
何安達先生惠贈
HKMM2021.0010.0001



在牛莊靠岸的美國「綠殼」船
H·斯諾繪
19世紀晚期
木板油畫

這是一幅罕見的描繪位於中國最北的通商口岸牛莊的畫作。牛莊在 1858 年開埠，但很快便移到營口。1870 年代，太古輪船公司開展豆餅（黃豆壓榨成油後利用所餘豆渣造成的肥料）貿易生意，將來自牛莊「太古豆餅廠」的產品銷往各地。
何安達先生惠贈
HKMM2007.0262.0001

「天津三岔河夷船真蹟全圖」
天津
約 1860 年
木刻版畫

此幅木刻版畫的特別之處，在於它所描繪的場景與其他通商口岸繪畫中常見的商貿及風景主題不同，而是當時社會民生及商業活動的寫照。就技法而言，以傳統天津楊柳青年畫的木版套印技術製作，體現畫中的人物造型及特徵。
1860 年前，清廷沿用「夷務」一詞指與外國有關的各種事務，其後改稱「洋務」；從 1890 年開始，改革者更以「新學」形容西洋學識，印證了當時對於外國學問態度的改變。因此畫題的「夷船」一詞有助於確定其製作時間。

HKMM2008.0241.0004



武漢江景圖摺扇
清同治，1862–1874 年
竹質扇骨、紙本水墨設色成扇

扇上圖畫採鳥瞰式畫面，使用中國青綠山水常見的皴法來繪畫。另一面繪有牧童和牛，以《戒牛圖牧童歌》的歌詞文字勾勒身形。摺扇描繪武漢開埠後的商貿情況，是供外國或本地商人購買。
HKMM2004.0175.0001



宜昌
馬修·戈塞特（1839–1909）繪
1891年5月
水彩畫
何安達先生惠贈
HKMM2021.0010.0003



宜昌峽
馬修·戈塞特（1839–1909）繪
1891年5月
水彩畫
何安達先生惠贈
HKMM2021.0010.0004



汕頭錨地
馬修·戈塞特（1839–1909）繪
水彩畫
何安達先生惠贈
HKMM2021.0010.0005



香港東角
馬修·戈塞特爵士少將
（1839–1909）繪
鉛筆痕上水彩畫
畫中的景色是現在的銅鑼灣，描繪了奇力島（燈籠洲）和遠處的中環。
何安達先生惠贈
HKMM2021.0010.0006

新技術、新思想的碰擊



王韜

通商口岸使中國與世界其他地區的聯繫更加緊密，反之亦然。在旅遊指南、期刊和私人信件中，到訪通商口岸的外國人記錄了他們對本地民眾的印象，以及其對當時中國國際地位的看法。與此同時，中國國內人士亦對新技術、新思想和正在發展的國際秩序作出了多種反應。

1860年後，在朝廷或民間的爭論越來越多。一些人主張在採用西方知識之餘，仍優先考慮其與中國傳統文化的兼容性。康有為（1858–1927年）的著作《大同書》運用儒家「大同世界」的概念，描繪出一個融合中西學術、人們「才性、知識、形狀、體格」相同的未來理想世界。與此同時，也有慈禧太后（1835–1908年）等保守派和鄒容（1885–1905年）般的革命志士。

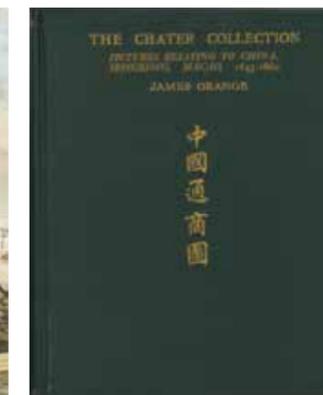
較早期活躍於上海、香港的王韜（1828–1897）生平，便能反映當時活躍於通商口岸的不同思潮湧動。他集古典學者、編輯、政治評論家、翻譯家和通俗作家於一身，後來的孫中山在上大學時也讀過他不少的政論文章。他出版的著作有《孟子》和《老子》的英文譯本，《力學基礎論文》的中文譯本，以及一本名為《漫遊隨錄記》的插圖遊記，證明了他的多樣化追求。他極力推動中國進行變革，並以《易經》中的「窮則變、變則通」為論證。

19世紀中葉開始，從王韜這樣的知識分子到李鴻章這樣的清朝官員，中國不同社會層面的人士都參與了當時的動盪和改變。



官船

傅愛德華·庫克（1811–1880）繪
19世紀
紙本鉛筆畫
HKMM2008.0139.0003



《遮打藏品：1655–1862年與中國、香港、澳門有關的圖片，及帶有歷史和描述性的凸版印刷品》
詹姆斯·奧蘭治
1924年
HKMM2008.0215.0001

中西合璧

歐美商人對華的鴉片走私，最終在道光二十年（1840年）釀成鴉片戰爭。隨著《南京條約》的簽訂，中國須對外加開寧波、上海、福州、廈門四個口岸，實行百年的公行制度和商民隔離政策一夕間廢除。

洋人得以深入中國內地旅行、貿易和傳教，對社會造成廣泛的文化交匯與衝擊；而中國知識分子從中萌發的憂患意識和自強思想，掀起 19 世紀末出洋留學的熱潮。以至帶回國的西方思維充分體現在租界日常生活中，上海外灘可謂當時最具標誌性的文化薈萃空間。

1920–1930 年代民國時期的外灘，商業區雲集電影院、咖啡館、舞廳等建築，西式大眾娛樂風靡上海白領和文人。1910 年代民國初年，香港先施和永安百貨公司先後在上海南京路開業，玻璃櫥窗內琳瑯滿目的舶來貨品，配合報章廣告插圖和霓虹燈牌宣傳，洋貨消費成為一種潮流標誌。

除了城市風貌和新興娛樂外，個人品味的追求也展現了中西文化交融的特色。男性仿照西方紳士形象，以洋禮帽配搭中式長衫；女士則以燙髮、穿高跟鞋和旗袍為尚，服裝穿搭體現鮮明的中西合璧潮流。時人對室內擺設更加講究。1920 年代，西方古典和裝飾藝術風格逐漸融入到中國傳統硬木工藝之中，形成「海派傢俬」。

由摩天大廈、紙醉金迷的夜生活、時髦穿著和異域混搭的家居設計所營造的「摩登」時尚，是中國文化糅合傳統與現代過程中的產物。

20 世紀初上海 Art Deco 傢俱陳設
葉承耀醫生藏



轎子
香港/ 廣州/ 新加坡
約 1870 年

這類轎子常見於 19 世紀的海港城市，如香港、新加坡或廣州，坐轎者多為達官貴人及外籍商人。此轎的頂篷以木和金屬製成，飾有大型如意圖案和葫蘆形蓋鈕。轎身整體以竹架支撐而成，飾有以竹藤細緻編織的圖案樣式作點綴，內有簡單的木轎座。轎子兩旁有兩根長木杠（複製），木杠前後各有一條橫木條，方便轎夫擔抬。

香港海事博物館藏
HKMM2018.0017.0001



攝於香港北角的轎子
約 1880 年代，照片由高添強先生提供



帶頭枕伸縮式戶外涼椅
竹質骨架，藤條編織
中國製造，運銷歐美市場
19 世紀
HKMM2017.0003.0001

李鴻章與自強運動



清末自強運動的目的是以西方的技術和科學知識，提升軍事、水師和商業體系，但仍維持中國原有的政府、社會和經濟結構。

自強運動難免有危亦有機，清咸豐四年（1854年）在上海成立的大清皇家海關總稅務司署正是一個例子。該署是中國政府部門，但主要官員由英國人擔任。它在徵收稅款與改善沿海航運方面成績斐然；但也經常偏向英國而非中國利益。

李鴻章（1823–1901年），一等肅毅侯、北洋大臣，是清末政治家、將領和外交家。於清同治十一年（1872年）儼然成為推動中國現代化的先驅，曾與外國顧問合力成功擊敗太平軍。在他的領導下，中國的海事發展現代化朝兩個方向進行。

首先，為了建立中國的海軍力量，李鴻章除了向德國和英國訂造快船和巡洋艦等新船外，也創建了北洋水師。水師成立初期獲清廷調撥充足軍費，故此到了光緒二十一年（1895年），北洋水師成為亞洲最強大的海上軍事力量。

另一方面，李鴻章於同治十一年（1872年）奏請設立輪船招商局，並一度得以商業的力量與西方的航運勢力抗衡，可惜其後被中國的官僚主義體制拖垮。

然而，推行自強運動期間，李鴻章也受到傳統制度和勢力的制約。中國先後與法國和日本交戰，卻又不得不倚賴列強的知識和技術，凸顯雙方的分歧和矛盾。事實證明，在第一次現代化改革中，由於中國與工業化國家之間科技水平差距太大，成為一道無法逾越的鴻溝。



1879年李鴻章與美國前總統格蘭特合照



海關巡邏船或燈塔補給船
中國佚名畫家繪
19世紀後期或20世紀初期
布本油畫
華林集團有限公司惠贈
HKMM2005.0065.0001



「黃鵠號」
模型
1865年下水的「黃鵠號」是中國設計建造的第一艘蒸汽輪船，是曾國藩實現中國船隊現代化舉措的首次嘗試。
HKMM2005.0103.0001

李鴻章與香港



李鴻章銅塑像
吳少湘，2012
HKMM2012.0092.0001

香港原九龍寨城位置所發掘原長200米的龍津石橋，建於1873年，直達官亭位置，便是昔日用作迎接派駐九龍寨城衙門的官員。這亦是1898年6月英國要求清廷租借九龍半島界限街以北的新界地區，雙方為此訂立為期99年的《展拓香港界址專條》，同意原中國官員繼續駐守衙門的要求。1900年李鴻章會面港督卜力時重申清廷對九龍寨城衙門的管轄權，仍需保留中國官員駐留。

作為外交閱歷豐富的政治家及領導者，李鴻章曾說：「西人製器之器，實為精巧。醇甫此行，當可購到。海疆自強，權輿於是。」對於海權及外交事務的能力，他除了前瞻性地建立了中國第一支西式海軍北洋水師外，也反映在其平生的最後幾年兩度訪港這細節裏。

1900年1月，李鴻章乘招商局輪船南下廣州出任兩廣總督，途經香港，與總督卜力和議政局成員會面，商討鴉片管制、九龍寨城管治權、打擊海盜等問題。同年7月庚子拳亂，八國聯軍兵臨北京城下，李鴻章被召回京北上收拾殘局。由廣州乘船往天津途經香港時，前後事隔僅半年再次與總督卜力會面，商討保障在廣州的外國人安全問題。惜李鴻章於翌年（1901年）11月病逝，這兩次訪港成為其一生中最後的外訪。



李鴻章兩度造訪香港，1900年



李鴻章與港督卜力爵士在九廣火車開幕典禮合照，1900年



啟德機場原址發現的龍津石橋，2008年



龍津石橋，1873年

將領馬吉芬與北洋水師

美國水兵菲利路·馬吉芬（1860–1897 年）於美國安那波利斯海軍學院〔官校〕畢業後未獲安排職位，遂往中國找尋出路。

當時，馬吉芬 25 歲，又只在海軍服役兩年，於清光緒十一年（1885 年）卻獲李鴻章指派擔任天津水師學堂教習。馬吉芬負責協助監督 4 艘清廷在英國訂製的鐵甲軍艦的建造，同時也是朝鮮海岸的檢查官，及在山東威海衛創辦海軍軍校，並任創校校長。

甲午戰爭（1894–1895 年）爆發，馬吉芬任北洋水師「鎮遠號」幫帶（即副艦長），並在提督丁汝昌麾下參與鴨綠江之役。馬吉芬表現英勇，但身受重傷。戰事結束後，馬吉芬於光緒二十一年（1895 年）返回美國療傷，同時到處演講，敘說北洋艦隊的英勇作戰事蹟，並出版回憶錄《鴨綠江外的海戰》。將領馬吉芬最終敵不過身心煎熬，在北洋水師戰敗日，亦是提督丁汝昌、楊用霖自殺兩周年忌日，即清光緒二十三年（1897 年）2 月 11 日和他們一樣走上絕路，自殺身亡。

馬吉芬 32 歲時成為中國水師學堂教習
香港海事博物館藏



美國海軍軍校學員馬吉芬，約 1883 年
香港海事博物館藏



馬吉芬的私人信件及不同時期的照片
19 世紀後期
HKMM2012.0008.0026, 29, 58–59



馬吉芬作為北洋水師將領時的用品
19 世紀後期

包括水師長官禮服、北洋水師將領配劍、額爾金懷錶及日本匕首。
HKMM2012.0008.0005, 09, 16, 36



中國北洋水師提督丁汝昌送贈馬吉芬的古谷茶具
19 世紀後期
HKMM2012.0008.0019



《鴨綠江之戰：中國鐵甲艦「鎮遠號」幫帶的個人回憶》
皮面裝訂
馬吉芬著
HKMM2012.0008.0037

甲午戰爭（第一次中日戰爭）

長期以來，日本覬覦當時被大清視為屬國的朝鮮，挑起一連串的事端。最終，中國與日本於光緒二十年七月初一日（1894年8月1日）正式宣戰。

中日戰爭的導火線是1894年7月25日爆發的豐島之戰。日軍艦長東鄉平八郎海軍中佐（後來升任海軍元帥）率領巡洋艦「浪速號」，擊沉中國巡洋艦「廣乙號」。不久後又俘擄中國舊式炮艦「操江號」、擊沉「高陞號」，900多名官兵喪生。這些船艦都曾載運中國軍隊，而「高陞號」是向印度支那輪船公司租用的運兵船，懸掛英國旗。

規模最大的戰役要數鴨綠江口的黃海海戰。中國北洋艦隊由水師提督丁汝昌率領，雖然配備巨炮重甲，但仍被日本海軍中將伊東祐亨統領的聯合艦隊徹底擊潰。北洋水師的戰略未經深思熟慮、領導不協調，加上槍炮失修、彈藥不足、訓練不良，導致大敗。



甲午戰爭中的海戰場景

小林清親（1847-1915）繪，大黑屋松木平吉出版，1894年10月
彩色木版畫

日本木版畫出版商察覺到民眾對中日戰爭的關注，1894-1895年間幾乎完全專注於這一主題，並用作當時的政治宣傳品。其中一幅版畫上的標題「黃海之戰，我松島之水兵臨死問敵艦之存否」，正好展現出其民族主義特質。

鍾棋偉先生惠贈

HKMM2007.0243.0001-4

中法戰爭

中國清末的現代化改革面對兩大困難。其一是賴以富國自強的西學來自西方列強，清廷卻又與其有利益衝突；其二是在舊傳統與舊結構的窒礙下，中國的現代化改革者缺乏焦點，難以凝聚共識和行動。中法戰爭中的馬江海戰雖然只是其中的一場戰役，卻正好反映出這些問題。

身兼閩浙總督和海軍欽差大臣的左宗棠，為了現代化改革，於清同治六年（1867年）授命在福州馬尾開辦福州船政局和水師學堂。法國派遣海軍軍官日意格和德克碑分任正、副監督，總攬船隻的建造工程。到光緒元年（1875年）兩人任期屆滿時，共建造了16艘重500至1500噸的船隻。

中法戰爭的肇因是法國企圖侵佔當時被大清視為屬國的越南北部。清光緒十年七月初三日（1884年8月23日），由孤拔海軍上將率領的法國遠東艦隊，摧毀福建水師11艘西式船隻和11艘戰船，以及由法國人協助建造的福州船政局，史稱「馬江之戰」。中國其餘3支艦隊並無任何一支前往福建救援。

法軍炮轟福州

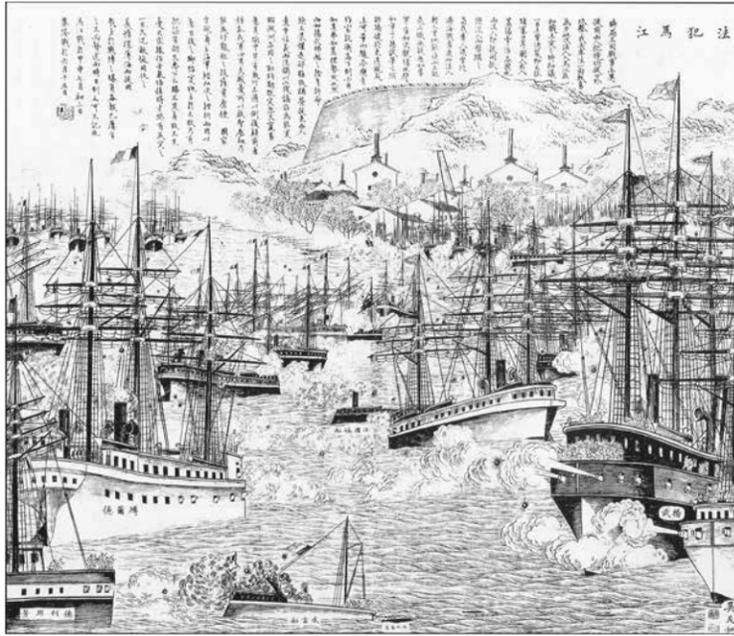
維格諾繪 19世紀後期
布本油畫

這是一幅法國的「勝利文告」畫，描繪馬尾戰役的開戰時刻。帶有簽名的船錨標誌，通常由法國海軍的官方畫師使用，但維格諾的名字並不在19世紀後期的官方畫師名錄上。

何安達先生惠贈

HKMM2009.0152.0001





《法犯馬江》
中國佚名畫家（可能是吳友如，1850–1893）繪，
《點石齋畫報》（上海，1884–1885年）
紙本複製石版畫

晚清典型的「勝利畫」，左邊白色船隻為法國戰艦，而右方黑色的是中國船隻。
HKMM2005.0181.0001



「福州之戰」紀念地圖
F·勒古伊繪，中國或法國
1892年
絹本設色水墨畫
HKMM2011.0165.0003



中國戰艦「揚武號」
模型
20世紀後期

1872年建造的「揚武號」是當時中國最大、造價最貴的戰艦。其後參與1884年中法戰爭中的「馬江海戰」，但被法國魚雷擊中火藥庫爆炸而沉沒。
HKMM2005.0105.0001

第一艘自香港遠航歐美的中國帆船——「耆英號」

「耆英號」於1846年12月由香港啟航，繞過好望角，抵達美國紐約後，再駛往英國；此為第一艘中國帆船遠航歐美。

當時，清廷禁止洋人購買中國船隻，但英國人違令買下中國製的「耆英號」。船隊約有12名英籍水手和30名對航程一無所知的華人水手。1847年7月，「耆英號」抵達紐約，再於11月啟程前往波士頓，並吸引當地新聞媒體爭相採訪。據記載，數千遊客慕名付費登船參觀。「耆英號」於翌年（1848年）2月再啟程，於4月抵達英國倫敦泰晤士河，再次受到新聞媒體大幅報導、遊客湧至。英國更特別製作多款紀念章，以誌其事。

「耆英號」的冒險事蹟有不少記載，但有關資料互相矛盾，故真相難以考究。最終，「耆英號」未能踏上返國之途，流落英國，廢棄他鄉。



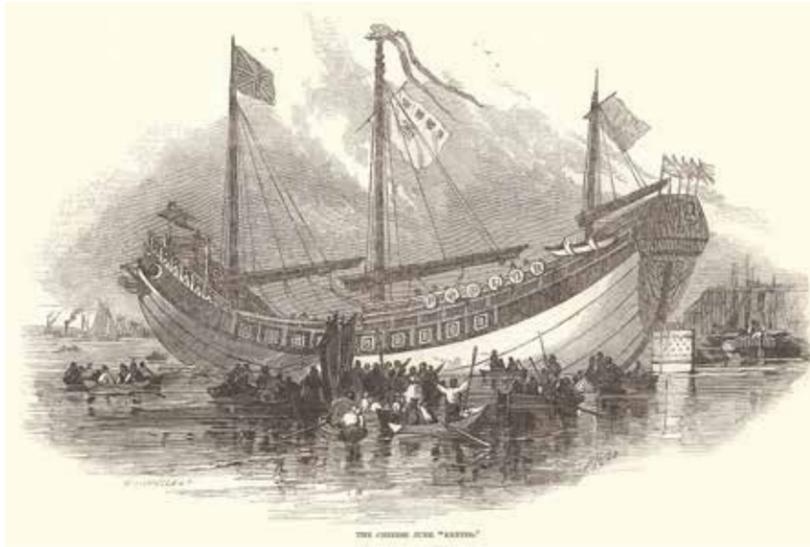
中國帆船「耆英號」
佚名中國畫家，約1847年
水粉彩黃皮紙本

這是唯一有關的中國紀錄，卻未能證明是寫實之作。
何安建先生惠贈
HKMM2004.0018.0001



兩廣總督林官，又稱耆英（1787–1858）
中國，約1844年
油彩布本（原裝畫框）

耆英穿著冬季二品頂戴、瑪瑙朝珠及單眼花翎的雄偉肖像，彰顯他卓越的成就。
Giuseppe Eskenazi先生惠贈
HKMM2012.0021.0001



中國帆船「耆英號」
Ebenezer Landells 繪，英國，倫敦新聞畫報，
1848年4月1日
版畫印刷紙本

最初「耆英號」只屬玩世雅賞，非嚴肅的海事科技製作，從插圖的典型誇張描繪中顯然易見。
HKMM2009.0203.0001



「中國帆船-比武表演」
佚名畫家，英國，倫敦新聞畫報，1851年8月2日
版畫印刷紙本

這幅插圖中顯示「耆英號」的主管要求中國船員表演比武。
鄧夢茵女士惠贈
HKMM2009.0187.0001



英軍列隊在廣州英國夷館內，準備迎接兩廣總督耆英與戴維斯爵士進行會談
佚名外國畫家，約1847年
水彩紙本

虎門炮台再次受襲後，香港港督戴維斯爵士與兩廣總督耆英會晤，逼使他同意《南京條約》。
何安達先生惠贈
HKMM2010.0192.0008



「耆英號」到紐約和倫敦的航程



「耆英號」模型
上海先鋒模型廣告中心，
中國，2005年
木製

有關「耆英號」的體積和描述，一直眾說紛紛，而且欠缺科學報告，模型只供參考而已。
HKMM2005.0107.0001

創建維多利亞港

香港的海事歷史源遠流長。香港位於珠江與中國東南沿海的交匯處，自古以來是往來廣州的必經之地。從唐代起，屯門就已設有炮台和稅關。不同的考古發現更能印證香港作為海上貿易中轉站的歷史。這包括九龍聖山的北宋遺址、大嶼山竹篙灣發現的明朝景德鎮青花瓷器和西貢糧船灣附近水域發現的東南亞陶瓷碎片。

香港在 1841 年被英軍佔領時，並不是一片「荒蕪的土地」，有記錄的香港村民和水上人約 6,000 人，主要是工匠、農民和漁民。當時的香港已有大埔、大廟灣和石排灣等多個避風港灣和碇泊處。

香港本地歷史文化悠久，與中國和東南亞的海上貿易也息息相關。儘管如此，香港從 19 世紀中葉開始的模樣發展成今天的繁華都市，是經歷了諸多改變。

1841 年佔領香港後，英國熱切地渴望進行貿易並期望能在香港作長遠發展，於是開始著手改造香港。香港快速發展的關鍵在於維多利亞港的建設、國際航運樞紐的建立，以及成功利用香港迅速增加的中國移民的創業精神和辛勞工作。

維多利亞港的海事設施在過去的一個多世紀不斷發展，包括船舶設計、海港設施、導航和海上通訊技術的改良，以及現代海事中心的配備等。雖然經歷戰爭、經貿及其他世事的高低起伏不定，維多利亞港終於發展為世界頂級港口之一。



香港仔附近的瀑布
威廉·哈維（1782–1857）
1817 年

將碇泊處發展成維多利亞港

香港雖然早已有人定居，有活潑的本地海事文化，但與中國朝廷和外國人卻鮮少接觸。1820 年代以前，外國船隻只是零星來到香港水域。以海疆而言，香港島位處中國內洋邊緣，少獲官府關注。

1820 年代，英國與廣州當局在鴉片貿易方面的關係日益緊張，英國窺察到香港可以作為其重要的海軍基地，遂於 1830 年年底，將東印度公司的 22 艘船隻停泊在「該島的西北角」。因此清道光十九年（1839）第一次鴉片戰爭爆發時，英國已部署以香港為基地，視之為安全的「碇泊處」（一個開闊且相當理想的天然避風港灣，但缺乏港口設施）和理想的貿易地點。

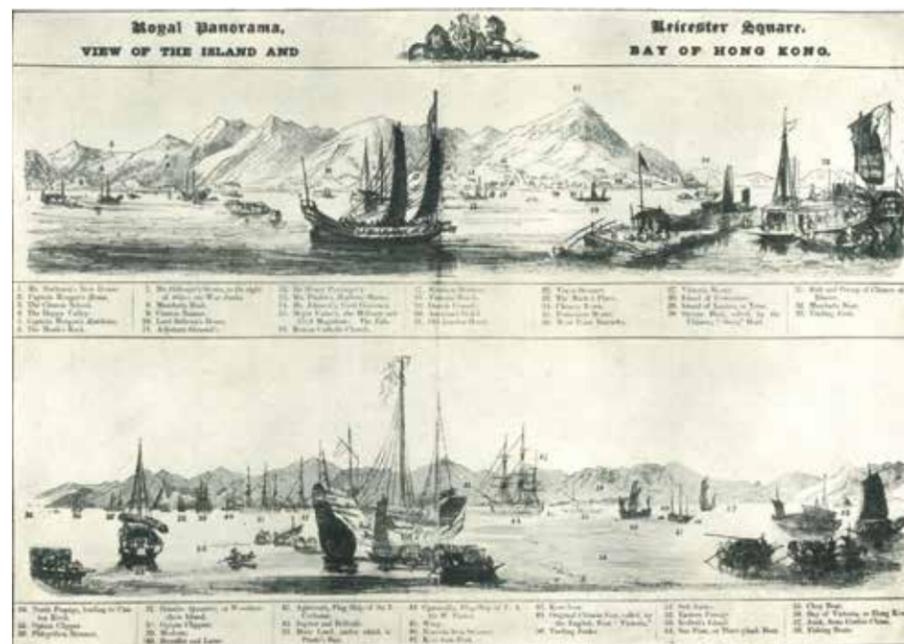
道光二十二年（1842）第一次鴉片戰爭結束後，中英簽訂的《南京條約》中的第三條，將香港島割讓給英國。早在一年半前的 1841 年 1 月 25 日英國海軍和水手已在港島水坑口街附近的「佔領角」（今荷李活道公園所在地）登陸，並在翌日進行升旗禮以作紀念。據說，由於當時的英國水手向維多利亞女皇舉杯慶祝，維多利亞港因而得名。



香港海港景色

「彩虹女神號」的 L·G·希思中尉繪
1846 年
木刻版畫

在攝影術尚未出現的年代，這樣的全景圖可作海圖的補充。全景圖能幫助導航員識別當地的地理特徵，以確認其所在位置。
HKMM2011.0127.0001-3



1840 年的香港
引自 *The Chater Collection. Pictures relating to China, Hong Kong, Macao, 1655–1860, with Historical and Descriptive Letterpress*



香港海港
湯姆士·阿洛姆繪，S·布拉德肖刻
1847年
複製本

此圖是從荔枝角附近望向昂船洲和九龍半島之間的通道。阿洛姆的許多畫作都是根據其他早期畫家的作品繪畫而非出於第一手寫生。儘管他出版了《中華帝國圖鑑：展示這個古老而獨特國家風景、建築和社會習俗的一系列源自原始素描的圖繪》一書，但事實上，只有間接證據表明他曾到過中國。
HKMM2008.0301.0016



香港
庭呱（1809–1870）畫室繪
紙本鉛筆和水粉畫
何安達先生惠贈
HKMM2019.0015.0002



香港及海港全景圖
馬爾恰諾·巴普蒂斯塔（1826–1896）繪
1850年代後期

貨運樞紐

19世紀中期，香港成為華南貨物集散和貿易融資中心。東印度公司對華貿易的壟斷直到道光十四年（1834年）宣告結束，更多洋行以自由商人身份在廣州營業，初時英人在港建立港口和商業據點，主要目的是保障往來印度與中國的棉花及鴉片貿易利益，因而需要在中國沿海建立一個如澳門、馬尼拉般的前哨站。

以英資的怡和、寶順，以及美資的旗昌為首的廣州洋行，將龐大的帆船商隊投放到香港，迅速建立香港對華貿易的優勢。隨著輪船逐漸普及，鐵行輪船公司早於1843年已在港設立辦事處。其後怡和、寶順等洋行亦在1848年合資成立省港小輪公司，開始營辦穗港兩地輪船業務。

1872年，施懷雅家族籌辦太古輪船公司，同年，在中國洋務派官員支持下，輪船招商局在上海成立。兩間公司迅速冒起，在19世紀末成為經營香港與長江航線的兩大巨頭。

維多利亞港內的「漢口號」
中國佚名畫家繪，香港
1860年代初期
紙本水粉畫

這艘懸掛美國旗的726噸明輪蒸汽船「漢口號」，是典型的美國設計側輪船，1880年代前用作西方內河渡輪服務。
彼得湯馬森伉儷藏
HKMM2005.0139.0001



19 世紀的早期海上交通

在 19 世紀，進出維多利亞港的船隻主要從事鴉片轉運、也有小舢舨和海軍活動。然而，要令維港蓬勃發展，單靠鴉片和軍事活動並不足夠。

香港長足進步有賴於三個關鍵要素：

- 帆船貿易重整旗鼓——小型帆船和舢舨是運載貨物的主要工具，穿梭來往中國沿海的河流和港口。
- 善用客運業務的蓬勃發展。
- 建立遠洋航運業務。

清咸豐十年（1860）第二次鴉片戰爭後，中英雙方重訂第一次鴉片戰爭的條約，帆船貿易得以重整。隨著鴉片運輸不斷，帆船貿易更成為港口業務的支柱。1847–1849 年間海盜船被清剿一空後，出行變得較為安全。同時，太平天國之亂導致廣東一帶的百姓與資金以苦力、契約勞工與移民的形式流入香港。1850–1939 年間，約有 630 萬人經香港離開中國，同期亦有 770 萬人回國探親或定居。這些客流為香港港口的船舶、船務公司，以及酒店賓館和食品供應商帶來無限商機。



「上環福隆」 「香港合隆」 「域多厘泰異」 「上環麗源」

再加上第二次鴉片戰爭期間廣州的船塢碼頭設施被摧毀，這亦為香港的船塢和裝煤設施提供發展機會，促使維港成為下一個世紀的國際航運樞紐。



維多利亞港
（傳）煜呱（活躍於 1840–1880 年代）繪，香港
約 1870 年代
布本油畫

對判定畫作年代特別重要的是畫中 1870–1890 年間的法國郵輪公司的輪船和 1868–1890 年間的藍煙囪輪船公司船隻。
李國賢博士惠贈
HKMM2011.0052.0001

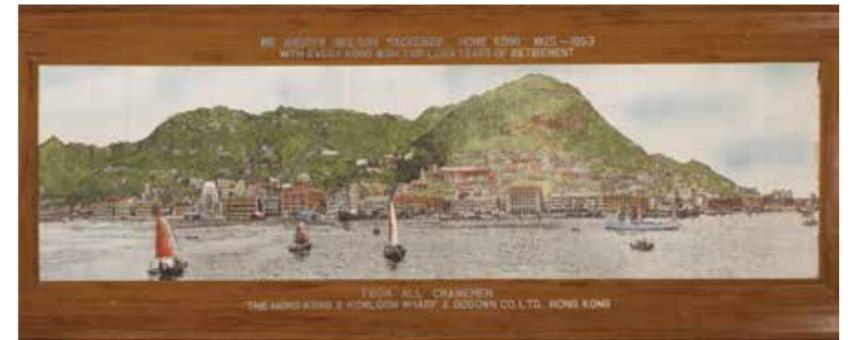


舢舨上的船夫
喬治·錢納利（1774–1852）繪
鉛筆畫
HKMM2004.0071.0001



香港及海港
中國佚名畫家繪
19 世紀晚期
貝母殼水粉畫

畫作年代不確定，但從船隻的類型和畫家對理解船架和形狀有困難這兩點來看——很可能是 1880 年代的繪畫。在畫的右側前景中，靠近岸邊的舢舨船頭細緻地繪畫了兩人。
HKMM2009.0129.0001



維多利亞港
佚名畫家繪，香港
1953 年
手工上色機織絲質掛毯

這張掛毯是九龍碼頭貨倉有限公司的起重機工人送給安德魯·尼爾森·麥肯齊先生的禮物，畫中可見戰後重建潮之前的海港。
HKMM2011.0163.0001



維多利亞港
國際全景攝影公司，香港
1920 年代中至後期
銀鹽印相紙

維多利亞港中、西部的全景圖，照片中看到的英國軍艦「赫爾墨斯號」及「安布羅斯號」，有助推斷拍攝年代，照片中西部沿岸還有不少中式帆船。
HKMM2010.0146.0001

船舶、航運與帆船貿易

維多利亞港見證了所有重大的航運變革：從風帆到蒸汽、從木材到鋼鐵、從木槳到螺旋槳、從蒸汽到柴油。船身的鉚釘接駁技術也改為精密的焊接。除了造船科技，海上保險及現代船舶融資等行業的進步也改變了現代航運業的面貌。

維港的發展猶如現代船舶和航運實務的縮影。1841 年的商船吃水深度只有 5 米，載重 1,500 噸，1900 年的船隻吃水深度已達 9 米，載重 8,000 噸，其間的增長從未中斷。不同時期的維多利亞港全景圖，正好反映了這種鉅變。

維港的轉變有賴於英國和其他外國輪船公司，而同樣功不可沒的是在港口工作的廣東、福建籍船員和進行航運貿易的船主。他們為每艘抵港的輪船裝卸與轉運貨物。

此外，本地人亦在華洋交涉中擔任了「買辦」的中介角色。例如郭甘章（又名郭亞祥）曾任職英資鐵行輪船公司買辦，1876 年擁有 13 艘輪船，繳納稅款之多位居全港第三。高滿華接管了 1843 年創立的元發行，並把這家「南北行」的業務推向高峰。1890 年代，分行遍及香港、曼谷及新加坡。他也是蘇格蘭暨東方輪船公司、北德意志勞埃德航運公司、太古輪船公司駐暹羅的代理。

可見維多利亞港的發展同時也造就了中國現代航運業的創建。



九龍半島全景圖
約 1930 年



在香港海港的帆船

夕陽下的香港帆船
江富泰（1863–1914）繪
1910 年
紙本水彩畫
HKMM2008.0228.0001



香港海港中的各種船隻
1898 年
紙本水彩畫
HKMM2015.0019.0001

天色灰暗的香港海港
甘長齡（1911–1991）繪，香港
1950 年代
紙本水彩畫

畫作右下方的作者簽名，似是甘長齡 1954 年移居澳門前的簽名風格。
戴偉思博士惠贈
HKMM2012.0004.0001

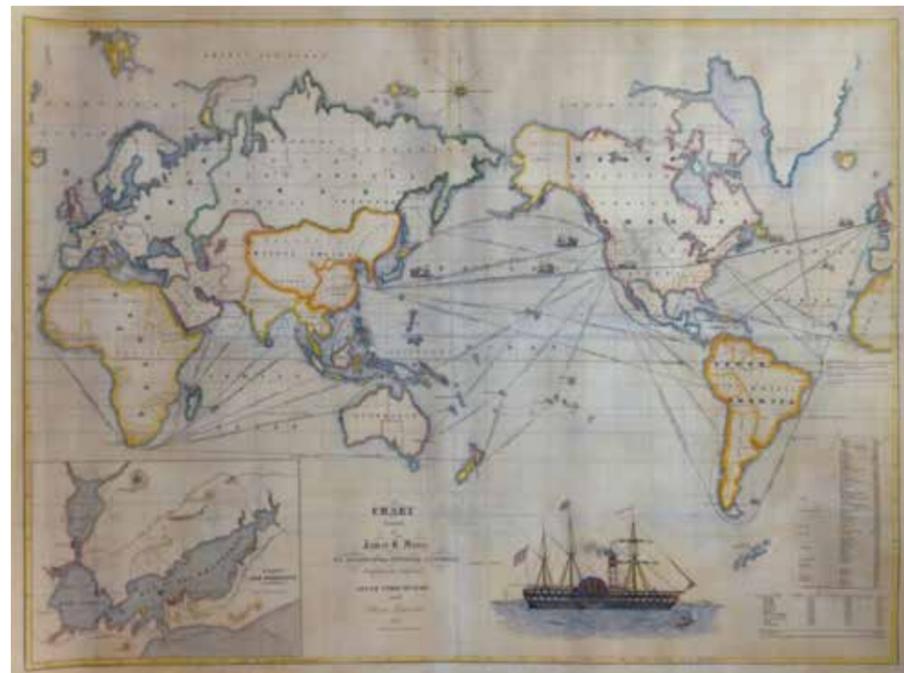


夢跡海外

19世紀中期，適逢英美各國需要大量勞動力，1860年簽署的《北京條約》允許外國在通商口岸招募華工。契約華工，俗稱「豬仔」，名義上雖是勞工自願簽訂長年期協議，然而與契約不符的惡劣工作環境及待遇，甚至以誘騙、擄拐等形式畫押，實質如同賣身。

1850年代至1870年代，中國東南沿海口岸和澳門開設大量俗稱「豬仔館」的招工館，招來大量廉價勞工，以輪船運至美國及秘魯等地，從事艱辛的鐵路修築及挖掘礦藏工作。1880年代起，多國相繼限制華工移民，華工繼而轉往南洋各地從事橡膠、甘蔗種植。

當時香港不僅作為人口販運的集散地，也是華工託付各地會館、水客，將辛勞賺取的薪資連同家書（僑批）匯寄回鄉的中途站，在港設立的各種商行，如金山莊、中式銀號成為國際僑匯網絡的重要一環。香港亦設有各種為契約華工提供服務的慈善機構，如暫存歸葬華僑棺槨的東華義莊，以及致力救助被誘拐婦孺的保良局等。



連接西方與中國、日本等國的蒸汽輪船航線海圖

James B. Moore 繪
H. Gollmer 刻印
1850年

海上的生活、信仰與消閒活動

香港三面環海，共有263個島嶼，與海關係緊密。在某程度下，香港故事便是海洋故事，此部分介紹自古以來便活躍於香港水域、為本港重要組成部分卻較被忽略的群體——漁民和水上人的生活方式和宗教信仰。當中包括水上人的日常生活以及海陸居民的交流互動、世代相傳的傳統習俗和歌謠、天后、洪聖等本土海洋信仰以至天主教、基督教等外來宗教的影響等。同時，通過了解這些本地水上人的社會和文化發展，參觀者亦能加深對本地的非物質海事文化遺產的認識，如天后誕海上巡遊、端午節龍舟競渡等，以至本地漁民因應社會變遷轉而經營遊艇出租等水上消閒行業。

與此同時，新型的水上及水底消閒活動亦隨著香港在19至20世紀的發展而迅速開展。一方面像龍舟競渡這類傳統水上活動得以保留，甚至發展成國際體育盛事；另一方面，多種新式涉海類水上運動由西方傳入，例如19世紀於歐洲流行並傳入中國的賽艇比賽，以及西式帆船、划艇、獨木舟、快艇滑水、滑浪等，在香港越來越流行。



海龍王鐵像
崇禎十一年（1638年）

神像背面鑄有：「龍王六爺 / 馬家坪造 / 神象一位 / 福佑一方 / 風調雨順 / 崇禎十一年 / 十月吉日造」銘文。
陳淑貞女士藏
HKMM2004.0047.0001



木雕龍舟船首
明代（1368-1644年）
木雕上原來紅漆仍存
陳淑貞女士藏
HKMM2004.0004.0001

春節龍舟競渡
油彩布本
約1820年

這幅生動的油畫描繪春節龍舟競渡的熱鬧情景，人們從岸邊或有篷蓋的船上觀看競賽，向龍舟上揮舞旗幟和擎寶蓋傘的人歡呼。河中有幾艘小船翻沉，落水的人正撈起船槳或嘗試扶正船身。
何安達先生藏
HKMM2012.0050.0005



天后崇拜

香港三面環海，與海關係緊密。本地對海洋神祇的崇拜至少可追溯至宋代，始建於南宋（約 1266 年）的佛堂門天后古廟（或稱大廟），便是當時天后信俗由福建傳入的佐證。天后，又稱媽祖、天妃等，香港最普遍信奉的海神，過百間宮廟遍佈多區，為水上禦災救難之神。天后信俗於亞洲沿海地區有巨大影響力，更於 2009 年間被選入《人類非物質文化遺產名錄》。

縱然如今香港漁業式微，海神信俗並未消逝，而是在地化成為香港傳統文化特色之一。比如西貢糧船灣有香港獨有的天后海巡儀式，儀式期間一切均透過緣首擲筊聖筊詢問天后意旨決定，以數十艘船隻護航天后神輿出巡，沿途載歌載舞，場面熱鬧而莊重。「三角天后平安堂」是香港唯一的廟船，原天后廟位於澳門與香港之間的三角洲上，現停靠在銅鑼灣避風塘，並將於日後搬到岸上。日佔時期，漁民為保護天后像，將其移到船上供奉，成立「三角天后平安堂」。

此外，香港的天后信俗主張漂浮之說，有別於「分香」文化，各神主、廟宇之間並無從屬關係；每逢不同海神寶誕，相應的宮廟多會舉行各自的賀誕儀式並祈福祭幽，比如神功戲、搶花炮等。這些習俗往往會驅使四散的居民特意返回各自社區共襄盛舉，神明現時不僅是信仰，更是連繫社區的重要紐帶。



西貢糧船灣天后廟神像



西貢糧船灣天后誕辰海巡儀式



天后古董船首像
19 世紀

西方船舶設有船首像，功能類似中國古代帆船船頭的魚眼。此船首像形似中式觀音，然而其服飾色彩透露了應為天后。同時，其裝飾手法亦反映了中西的匯聚，船首像手中的百合可能象徵睡蓮。

HKMM2004.0223.0001



朱大仙

朱大仙右手持塵拂，左手握錠，為海神，亦有傳說是大禹化身，水上人相信祂可保佑航海安全。
HKMM2016.0018.0002



陳王

陳王雙手握魚，雙腳踏魚，是珠江一帶生活的水上所崇拜的神靈。
HKMM2016.0018.0007



筊杯

筊杯是道教及民間信仰請示神明的工具，一面平（正面）一面凸（反面）。擲筊結果以兩隻筊杯一正一反代表所祈求之事獲神明應允，而雙杯皆反則指所求之事被神明否定。

香港的水上信仰

漁民每次出海都是與大自然搏鬥，除了依靠傳統航行技術外，亦需尋求信仰的力量來支持他們克服種種困難，因此衍生出許多神祇，以祈求帶來好運和平安。這些信仰可說是香港水上人及漁民百姓安身立命的寫照。如天后廟、天主堂和基督教的傳播，均見證了香港的社會變遷、歷史興衰，更重要的是建構地方和身份認同、是聯繫人與人關係的重要文化資產。

位於西貢清水灣的佛堂門天后古廟，俗稱「大廟」，建於南宋年間，為香港最古老的廟宇，被列為香港一級歷史建築，亦是廣東沿海現存最古老的天后廟。除天后信仰外，香港漁民的傳統神靈還包括南海水神洪聖大帝、道教中的北方主神玄天上帝（北帝）、大埔區鶴佬漁民信奉的大王爺以及譚公等。除了常見的海神外，還有一座位於赤柱的水僊古廟。僊，亦作仙，即供奉水仙的古廟。水僊的來歷眾說紛紜，一種說法是指水神河伯。

19 世紀時，不同宗派的天主教與基督教傳教士搭乘商船來到香港。通過傳教士傳播西洋知識，使香港的教育、醫療系統等受益匪淺。例如 1864 年，意大利米蘭外方傳教會的和倫神父（一譯安西滿，Fr. Simeon Volonteri）率先到西貢墟傳道，受到當地人熱情款待，將天后古廟附近一幅土地送予神父興建小教堂、學校和宿舍。

香港「伯特利」水上教堂

阿爾弗雷德·弗雷德里克·馬雷斯利科（1829-1913 年）

1857 年 11 月，香港伯特利水上教堂在美國傳教士詹姆士·比徹的監督下竣工。它可以容納 300 人，並設有圖書館、閱覽室和牧師住所。比徹曾負責停泊在黃埔的水上教堂，1857 年 1 月，比徹搬到香港並興建一座新的水上教堂，停泊在香港島對開海面。1861 年初，比徹返回紐約，水上教堂被拖回廣州。

HKMM2012.0100.0003



漁民的「家神」

過去的漁民多不識字，要以形象代表文字，運用直觀的木雕偶像作崇拜和祭祀。漁船既是營生工具，也是他們的居所，神像便成為水上人的「家神」，安置於船頭或船尾的神位供奉。與陸上居民一樣，水上人會按宗教信仰供奉神像。水上人信奉多神，會因不同的宗教信仰在船上擺放各種神像，包括道教、佛教和民間信仰的神明，供奉的神像有：天后、洪聖、金花娘娘、華光祖師、觀音、北帝、關帝、陳王、財帛星君等；如供奉朱大仙，一般放置在大神牌的旁邊。水上人希望放置神像以保佑出海平安，化險為夷；亦期望神明帶來漁利和財富。此外，由於水上人亦會製作木雕偶像或凸身牌以代替祖先神牌，放於船上紀念先人，而祖先雕像的形體大小高矮，則代表輩份的高低。

香港的神像雕刻技藝亦被列為香港非物質文化遺產項目。1950年代至1970年代為木雕行業的蓬勃時期，除大小廟宇、佛堂外，水上人會到岸上購買新神像、或修整破損的神像。當時的雕刻業發展蓬勃，神像店如雨後春筍般開業，神像店又稱為「公仔舖」，部分設在岸邊，以方便水上人光顧。隨著漁民陸續遷到岸上居住，需要雕刻或購買神像的客戶大減。



騎鶴「先娘」
先娘身騎青腳白鶴，代表踏入青春期但已去世的女性。
HKMM2012.0041.0007&8



立龍騎虎
水上居民祖先形象，多代表叔伯輩。
HKMM2012.0041.0010



相公
水上居民祖先形象，多代表成年或已婚男性親人。
HKMM2012.0041.0011



安人
水上居民祖先形象，多代表年過五十的女性。
HKMM2012.0041.0012



立甲
水上居民祖先形象，多代表成年男子。
HKMM2012.0041.0013



「家仙」神牌
凸身牌上人像代表五十歲或以上的祖先，經常被雕繪成坐在寶座、身穿長袍的富有人家。
HKMM2012.0041.0014

港口管理

英國商人在港經營初期，主要由東藩匯理銀行、有利銀行等具有印度貿易背景的銀行在港設立分行，提供外匯、融資與保險服務。1865年由本地洋行大班促成的滙豐銀行，標誌著本地航運業對金融的長足需求。

1841年開始運作的船政廳，港口與船隻管理工作包括提供颱風消息和懸掛風球，1883年香港天文台成立後承擔了這項職能，持續為進出港船隻提供海面狀況和氣象變化資訊。1886年英籍富商保羅·遮打投得尖沙咀臨海地段，與怡和洋行合資成立九龍倉公司，其高效率和先進的裝卸設施，吸引各公司旗下的巨型貨輪靠泊，奠定香港的深水港地位。

近代香港經濟因航運而生，除了直接的經濟貢獻外，亦帶動相關行業和基礎建設的發展。

1841年7月31日，佔港英國政府同時設立兩個新部門以管理剛建設的維多利亞港：船政司與船政處負責港口運作，而水警則執行規定。海軍上尉威廉·畢打獲委任為香港首任船政司及海事裁判官（此職位一直存在至1963年），辦公室就設於畢打山頂的草棚屋。

畢打上尉於1841年4月30日發佈第一部港口條例，不久後便招募第一批水警。首位本地華人水警於1842年4月加入。1845年隨著查理士·梅理領導的香港正規警隊成立，水警取得正式的地位。

在船政司的監督下，香港由開放式的碇泊處轉型為現代化的港口。港口設施逐步建立，包括適當的海上照明系統、保護小艇停泊的屏障、以及指示清晰的浮標。船政司更把碇泊、錨定位置和進出港口的路線、裝卸貨物的設施和程序等都有條不紊地整理清楚，港口條例變得更加全面。

與此同時，水警警力不斷加強，冀能剿滅港口內的海盜和竊賊。1860年九龍半島割讓予英國前，海盜活動猖獗，管理任務幾近無法完成。直至1898年，英國租借新界後仍困難重重。晚至1950年代，太古船塢內一艘屬於華林船隊的船隻竟然被盜！



位於中國水域，由香港建造及運作的蚊尾洲燈塔，20世紀初期



蚊尾洲燈塔當值人員於西面碼頭換班，20世紀初期

照亮前方

在一個晴空黑夜，一枝燭光的視程可達 1.4 英里，而現代燈光亮度更可達 100 萬燭光。燈光為夜航靠岸的船隻指引方向，是夜間導航最重要的輔助工具之一。早在 10 世紀唐代興建的溫州江心嶼東西雙塔，已通過塔內點火照明為夜航船隻導引方向。

19 世紀時，海上船隻數量增加、速度提高，必須尋找一種引導船隻的方法以避免船隻碰撞造成海難。如果同一海面發生多於一宗事故，就需要有方法將遇事船隻的燈光分辨出來。1830 年代以後，重要的訊號燈都會發出不同節奏的閃光。每個燈塔都會用不同的閃光模式，以供每艘船個別辨識。新的燈塔改善了主要貿易區周邊的沿海航行。

但是，為了避免產生錯誤，仍須採取其他方法。1850 年代，大清皇家海關總稅務司署設立後，利用土木工程、製燈技術、光學玻璃製造、燃料和機械工程方面的進展，對沿海貿易區的燈塔作進一步改善。在採用彩色玻璃、準確可靠計時與輪轉機械技術後，得以設計出具有個性化特徵的燈塔。20 世紀時，這些系統更向上提升。今天，新的材料加上創新發明已造出各種不同色調的燈光，備有專門計時功能和代碼，可以創製出數以百計獨一無二的燈具。不過，隨著衛星導航系統的出現，燈塔的重要性已大不如前。

今天，中國沿岸和水道的建設世界頂尖，共有 940 座燈塔和信號浮標。香港水域的夜航系統更是全球首屈一指。



橫瀾島燈塔管理員宿舍及霧炮台
1910 年



香港歷史燈塔一覽圖

颱風與避風塘

颱風和熱帶風暴經常吹襲香港，造成的嚴重破壞在香港海事史上佔有重要地位。1950 年代以前，颱風沒有國際間統一的名稱。香港的慣例是英文按颱風襲港日期標示，而中文則根據颱風襲港的中國干支年份命名。

《可怕的颱風襲港，受害者達數千名》

保羅·杜夫雷納繪，1906 年 10 月 7 日《小巴黎人》的《文學插圖附編》
紙本印刷本

1841 年 7 月 21 日，英佔香港後的首個颱風襲港，摧毀了大量以木材和竹蓆搭建的臨時棚屋，海軍醫院也不能倖免。又摧毀皇家巡邏艇「露依莎號」。其他著名的颱風如 1874 年 9 月的「甲戌風災」，在短短 6 小時內摧毀了 35 艘船和奪去 2,000 條人命，造成極大破壞。然而，一直到 1883 年，香港的第一個避風塘才在銅鑼灣建成。1906 年 9 月，「丙午颱風」橫掃香港，3 小時內已有 10,000 人喪命。香港政府痛定思痛，到 1915 年建成面積更大、設備最佳的旺角避風塘（今油麻地避風塘）。

這是描繪香港「丙午風災」中法國魚雷艇「弗羅德號」沉沒前進行救援的畫作。

HKMM2011.0225.0001

除了為船舶提供避風場所，香港政府在 20 世紀採用先進科技預測天氣、建置預警系統和制訂船隻應對程序，以盡量減低風暴對香港造成的破壞。



1962 年颱風「溫黛」襲港後的灣仔菲林明道
佚名攝影師攝，香港

1962 年
紙本相片

HKMM2006.0033.0009



在中環海旁沉沒的輪船「安利號」

佚名攝影師攝，香港

1937 年

紙本相片

Keith Millen 教授惠贈

HKMM2008.0280.0001-2



「阿爾西紐斯號」

20 世紀初

布本油畫

這樣的風暴場景是船舶畫像的標準類型。「阿爾西紐斯號」於 1899 年下水，在英國至中國的航線上服役至 1925 年，並於 1932 年報廢。

HKMM2011.0195.0001

海軍軍港

港英時代的維多利亞港曾有海軍在此活動。除了駐防香港的英國海軍外，還有美國、法國、德國、西班牙、俄羅斯、奧匈帝國和其他許多國家的海軍到訪。

1844年，英國海軍東印度艦隊於香港成立中國分隊總部，配有6艘小型船隻，主要作抗擊海盜之用。當時，該分隊總部下設海軍船塢和「兵艦錨地」。此外，還有兩座倉庫，一在西面的上環，另一在更西的卑路乍灣。

1863年，當局在新割讓的九龍半島尖沙咀土地上興建海軍船塢，到1900年更設置煤倉和魚雷庫。1900-1904年，又在大型填海工程所得土地上修築了一個新的旱塢，使中環的海軍船塢得以擴大。

隨著1865年「中國艦隊」成立，英國海軍成為海港的核心，並僱用不少本地華人在船上和岸上工作。1941年，「中國艦隊」被併入新成立的東方艦隊，並改以新加坡為總部。韓戰期間，海軍活動頻繁，但韓戰結束後，英國海軍在港光環漸失。海軍船塢於1959年關閉，駐港海軍人數亦逐漸減少。



在太古船塢的法國海軍巡洋艦「拉莫特皮克特號」，1939年
奧利維爾·貝呂耶



北洋水師 (1872年)



北洋海軍 (1890至1911年)



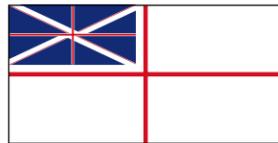
英中聯合艦隊或阿思本艦隊



美國海軍: 27星 (1845至1946年)



美國海軍: 48星 (1912至1959年)



英國皇家海軍



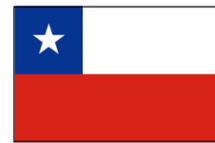
奧匈帝國皇家海軍



德意志帝國海軍



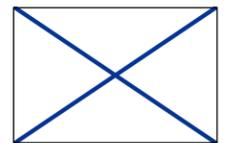
大日本帝國海軍



智利海軍



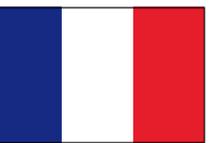
西班牙海軍



沙皇俄國海軍



葡萄牙海軍



法國海軍

曾於維多利亞港飄揚的軍艦旗幟，1841至1950年

船塢、船台和船廠

在1841年香港開埠前，本地船廠建造帆船和舢舨已有最少數百年歷史。赤柱、香港仔和筲箕灣的船廠仍然沿用中國傳統造船技術，但也有應用新技術來建造西式船隻。

香港建造的第一艘西式船隻為80公噸的雙桅船「天朝號」，於1843年2月9日在怡和洋行東角船台下水，隨後數以千計的各類型船隻陸續在香港建造。

1870年代至1960年代初期是香港造船業的全盛時期，各大小造船廠製造過各種類型和大小、用途各異的不同船舶。

在第二次世界大戰前，香港是亞洲主要的造船中心之一，特別是建造和維修鐵殼輪船。約翰·林蒙船長於1860年在香港仔興建首個旱塢。1868年，香港黃埔船塢公司在紅磡的旱塢建成啟用。大同船塢則於1876年在大角咀完工。到1907年，九龍半島從深水埗到土瓜灣一帶造船廠和修船廠林立。太古輪船公司於1910年在香港島鰂魚涌興建了太古船塢。

二次世界大戰後，香港造船業曾短暫復甦，1947年，包括太古船塢及黃埔船塢在內的8家最大造船廠，共僱用了14,484名造船與修船工人，佔香港「註冊工業機構」51,338名勞工的28%。然而，船身尺寸越趨龐大，本港較小規模的私人船廠自然無法與日本的大型船廠競爭，而隨著香港造船業的衰落，許多小型造船廠轉而生產建築用鋼鐵。而兩個主要造船廠則改建為設施完善的大型住宅區黃埔花園和太古城，有數萬名市民居住。



太古船塢
1947年

太古城（昔日太古船塢所在地）
1990年代



黃埔花園（昔日黃埔船塢所在地）
1990年代



黃埔船塢，約1930年
HKMM2015L09013

海員與碼頭工人

蠶家漁民可說是香港水域最早的海員，他們擁有數百年操作帆船的經驗。直到第二次世界大戰之前，他們的技能都是通過船上實踐傳承，毋須海事處的證書或其他形式的審核。水手、苦力和碼頭工人是維港碼頭的原動力。19世紀的早期照片可以見到小艇、搖搖欲墜的碼頭、簡陋的工具及艱苦的工人形象。19世紀亞洲水域的船隻大多僱用華人海員，按照「亞洲條款」支薪，工資最多亦僅及外籍海員的三分之二甚或更少。中式帆船貿易的水手生活更加艱苦。根據1900年時的記錄，共有210,675名海員在維港的船上工作，其中7,842名在輪船工作，202,833名則在中式帆船工作。

1922年的「海員大罷工」是個轉捩點。大罷工為華人海員爭取成功加薪後，海員在油麻地街上歡欣慶祝，開啟了新的篇章。但不久之後，第二次世界大戰爆發，1941年底香港淪陷，不少本地船員滯留海外，與親人斷絕音信。二戰期間，約有1萬名華籍海員在盟軍的船隊服役，其中約有1,100多人喪生，268人成了戰俘。

1950年代中期，由判頭招攬海員的傳統做法被海事處海員招募處採用的國際標準程序取代。同時，香港政府決定大量使用機動漁船，為快速增長的人口帶來更多漁獲，於是取得船長與工程師認證的需求與日俱增。隨著香港的航運業在1960年代至1970年代持續發展，遠洋輪船上工作的報酬比在岸上的同級工作高得多，因此大量香港海員選擇在遠洋輪船工作。這些海員具備良好的外語能力及豐富經驗，為香港的繁榮興盛與國際視野奠定了基礎。1970年代末正是航運業的高峰期，香港的註冊海員接近9萬名。1980年以後航海市場競爭激烈，加上航運公司嚴格控制開支，導致香港轉往菲律賓、印度、中國內地及印尼等其他低薪國家招聘海員，從而造成香港的海員人數自1980年代中期後驟降，現今人數不足500人。



香港海員大罷工，1922年
香港海員公會

一批民眾在中國海員工會聯合總會油麻地總部外聚集，1922年
香港海員公會



日據時期：三年零八個月

1920年代至1930年代，中國政治和社會災禍連年，1937年爆發的中日戰爭更是火上加油。不少本地、英國和外國航運公司原來活躍於中國沿岸，因應中國政局不穩而紛紛改到香港成立辦事處，或加強已有的據點，鞏固業務。

1941年12月8日第二次世界大戰戰火波及香港，偏安局面不再。香港既沒有充分的防衛軍力，加上1941年底「中國艦隊」的主要軍力又已撤離。12月25日香港被迫向日軍投降。於戰爭期間原有6艘小型戰船和8艘魚雷快艇，戰後倖存下來的只有5艘快艇。不過，這幾艘快艇在救出司令官陳策後，即沉沒於大鵬灣。

香港在日軍佔領時，碼頭正興建船舶。雖然多數船舶最終遭日軍奪去，但中國工人施計拖延完工，英勇可嘉。

在戰爭後期，美國轟炸機集中火力轟炸船舶和船塢。1945年8月30日，皇家海軍特遣部隊111.2和111.4駛進維港，再次佔據香港時，只見滿目瘡痍，船塢剩下頹垣敗瓦，大大小小被炸毀的船隻將近230艘。

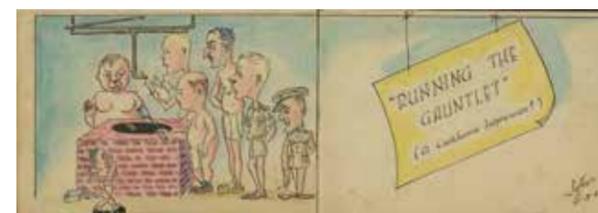
經過杜斯特上校及其團隊領導復修工作後，維港在10個月後得以全面運作。毀爛不堪的船隻殘骸也在兩年間清理妥當。廢鐵軋鋼機把鋼鐵殘骸製成鋼條，用來重建這個百廢待興的城市。

香港的港口在日據時期結束後迅速運作如常並蓄勢待發。於1949至1950年間上海航運巨擘來港，迎接航運業新一代的巨大轉變。

受日軍攻擊的香港市區情形
高添強藏



戰機突襲太古船塢，1945年



取自列夫·朗道日記《香港深水埗戰俘營》，1941年-1945年

航運與輕工業

自開為自由港以來，香港因轉運各國石油、橡膠、甘蔗等原材料，早已具備加工製品，並出口到鄰近地區的條件，如製作纜繩、肥皂和煉糖等。

20世紀初，華人資本家漸見規模，如1905年創立的南洋兄弟煙草公司和1910年註冊為有限公司的廣生行。第一次世界大戰爆發一度令出口歐洲的貨物中斷，加上香港的人口發展，輕工業乘勢發展，華商開始在紅磡、深水埗設廠生產電筒、電池、棉織背心、膠鞋、爆竹等製品。

透過香港早已建立的轉口網絡，加上1932年《渥太華協議》賦予香港出口到英聯邦各地的稅務優惠，香港工業製品得以運銷中國、日本、東南亞和歐美各地。

二次大戰後，香港航運業受惠於制度和匯率穩定，比日本和中國各港口率先恢復，亦是英聯邦國家貨品出口到遠東市場的經銷地，為各國工業復甦作出貢獻。

1950年代韓戰時期，聯合國實施禁運，各國又加強以關稅和入口配額等貿易壁壘保護本國工業，香港轉口業務持續停滯。1959年，逾七成香港出口的貨物都是在本地製造，展現本地輕工業與航運業發展密不可分的關係。在1960年代至1980年代，香港轉型為工業城市的過程中，航運業持續為本地工業入口原材料和出口加工成品，發展出塑膠、紡織、製衣、鐘錶、玩具等輕工業。



香港輕工業產品



城市生命線

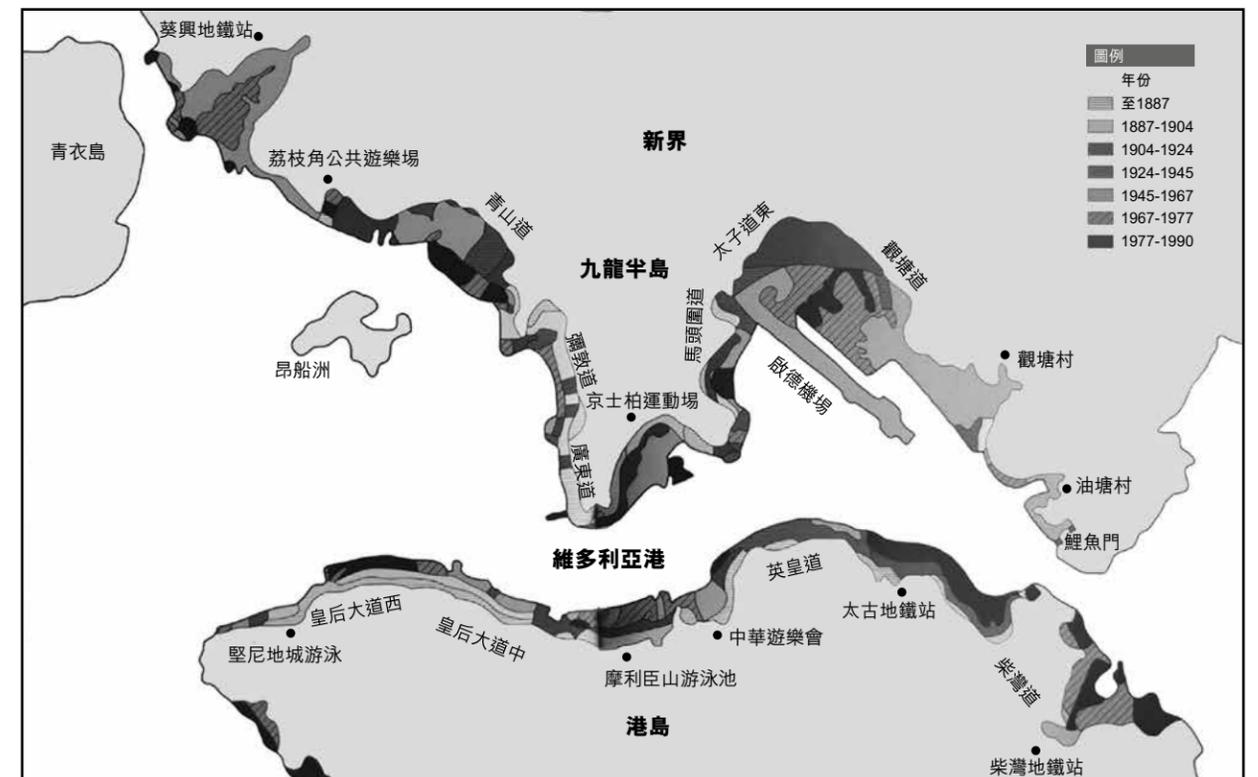
19世紀中期英國人管治香港之初，即在港島北岸建城。政府山以西，金鐘一帶兵房以東的海岸線成為洋行、碼頭、貨倉、銀行等機構的集中地。以鴨巴甸街為中上環的分界線，華人則居於西面的上環和西營盤。以最早開發的西環、上環、中環、下環（灣仔）為核心，1857年港府將市區劃為維多利亞城。

1860年代起，中國局勢動盪，更多人避難移居到港，使香港人口持續增長。加上香港工業與轉口業務的蓬勃，港島北岸不敷負荷，新發展地段遂擴展至維多利亞港對岸的九龍半島。1876年黃埔船塢公司在九龍紅磡另建新船塢，令九龍開始成為船舶建造和維修中心。1915年落成的油麻地避風塘，成為繼銅鑼灣後香港第二個避風塘。

同時政府亦大力增加港島可供規劃發展的土地，維多利亞城邊界因為填海工程向東西延伸，華人居住區亦西移到石塘咀、堅尼地城一帶，灣仔以東的銅鑼灣等區則發展成新的工業區。1902年，在鰂魚涌興建的大古船塢，為當時亞洲最大規模。

二次大戰後香港工業起飛，荃灣、觀塘等新興工廠和貨倉區令九龍的碼頭在貨物運輸上更顯重要。1970年代碼頭和船塢搬往葵涌和青衣以前，維港兩岸與航運業作為支撐香港經濟的生命線，主導著城市規劃與發展脈搏。

19·20世紀香港填海工程圖
引自《香港今昔》，頁214-5。



航運今天與展望未來

香港現代化，航運業成為四大支柱行業中貿易及物流業的核心產業，成為世界一流港口。

2019/2020 年：

- 全球第八大貿易經濟體，國際貿易蓬勃，港口效率卓越
- 世界第四大船舶註冊地
- 全球第四大國際航運中心
- 全球第九大貨櫃港
- 世界銀行的「2018 年物流績效指標」（LPI），香港取得 3.92 分，全球排名第十二，在亞洲排名第三。至於國際運輸的表現，香港在 160 個經濟體中排名第七
- 2019 年香港航運機構數目及僱員人數：4,163 間機構、49,197 名僱員

香港的優勢在於位處連接中國內地與世界門戶的戰略位置。其低稅率、簡單稅制、法治，以及貨物、資金、資訊和人員的自由進出等對各國極具商業吸引力。

長久以來，香港一直是國際貿易與物流的樞紐。自「一帶一路」的倡議公佈與「粵港澳大灣區」成立以來，由船東、經理、貿易商、工人等所組成的龐大航運產業，令香港在高附加值的海事服務強化起來，並透過進一步的區域整合而獲得更多新的商機。

儘管如此，若要保持國際海事中心與物流樞紐的領導地位，香港仍須面臨多重挑戰，當中最主要的乃是欠缺經驗充足的人才。海事行業所需具備的專業知識並不容易從其他行業獲得。此外，新冠疫情所曾帶來嚴重的問題是，隔離檢疫的要求與飛機航班的縮減使全球各地能及時更換船組人員變得非常困難。疫情爆發所造成的不確定性，已有許多海員被迫放棄出海而另謀生計，這些都大大增加了航運業努力維持其可靠性的壓力，並威脅著全球供應鏈的穩定性。

此外，氣候變化乃是未來數十年，甚至幾個世代必須面對的長期議題。應對方法除了科技創新，尚需持續不斷的社會自覺，個人生活習慣改變，並教育和政府間合作等多方的配合。全球暖化是對地球最嚴重的長期威脅。事實上，國際航運業佔全球二氧化碳排放量的 3%，每年約 10 億噸。航運界最近承諾要在 2050 年實現二氧化碳淨零排放。對此，更大的挑戰可能是航運業如何逐步減碳，以符合全球對減少溫室氣體——尤其是二氧化碳的排放標準。考慮到航運業承擔了全球 80% 的貿易量，其減碳成本勢必轉嫁至消費者身上。

2021 年，中國和香港已成為世界第四大的船舶註冊地，更須積極克盡減碳的責任。為了要在 2050 年實現船隻二氧化碳淨零排放的目標，船隻燃料必須由化石燃料改為零排放能源，目前考慮的主要是綠色氫氣和氨氣。雖然香港尚沒有足夠的綠能來源，或許日後可以自「粵港澳大灣區」取得核能、風能和太陽能。「粵港澳大灣區」若能生產足夠的綠色能源，為船舶提供綠色氫氣和氨氣，未來此區有望成為主要的船隻加油中心之一。

此外，實現航運業的可持續發展時，社會議題不能忽視。例如國際海事組織目前已採取策略性措施，以協助女性打入這個傳統上以男性為主導的航運業。

綜觀而言，建設一個智慧港口城市意味著我們將要積極把香港的各行各業與海洋連結起來，包括貿易、商業、生活方式、航運業、海濱發展、水產消費和水上娛樂等等。在「讓市民和海旁更接近」的口號之下，香港仍須持續重塑自身與海洋、港口設施和海濱沿岸的關係。

總結

基因體現

臨海而居、靠海吃海，人們的生活與海洋密不可分。多年來的各種海上活動、交流及貿易，海洋的影響不單止流於表面，海洋特性，如靈活應變，其實一早已經深植在香港的基因內。

是次出版展示兩個平行發展但密切相關的精彩海事故事。第一個探討香港的海事歷史發展，第二個則研究香港與華南、東亞和世界各地之間的海洋互動。此書配合展覽由「海洋傳統的孕育」、「海貿與文化交匯」、「遠洋探索與接觸」、「環球一體與互動」和「飛躍世界大舞臺」五個部分組成十個主題，隨時序發展，將香港的海事故事交織到全球視野中。讀者可以踏上激動人心的海上探索之旅，體驗東方之珠海上 6,000 年的歷史轉變，並展望未來。

本書期望通過商品流轉、過渡、人們遷徙和定居的故事，闡述香港並非「由小漁村變大都會」的簡化式論述，而是複雜且悠長的數千年旅程，再經過 19、20 世紀的洗禮，逐漸成為繁華的國際都會，以及其作為地區與全球的聯繫點；從而讓讀者更加深入淺出地了解到香港與華南、中國、亞洲，以至全球數千年來的海事歷史文化遺產。

此外，是次研究出版運用博物館展品、歷史文物、考古材料和文獻，由香港出發，向讀者呈現變動之中東亞以至全球的東西交匯的海貿事業的故事，以及相關跨地區、政治、經濟、文化的發現。

參考書目

中文

《香港工業》。1953年，缺作（編）者、出版地、出版社資料。

《香港商店名錄》。香港：合眾廣告公司，1930年，缺編者資料。

Jeffery, William.《伙頭墳洲水下考古發掘》。香港：衛奕信勳爵文物信託基金，2016年。

丁新豹、黃迺鋸：《四環九約》（修訂再版）。香港：香港歷史博物館，1999年。

丁新豹編：《香港歷史散步》。香港：商務印書館（香港）有限公司，2008年。

元邦建編：《香港史略》。香港：中流出版社有限公司，1997年。

文慶：《籌辦夷務始末（道光朝）》。上海：上海古籍出版社，1995年。

毛鴻賓：《廣東圖説》。揚州：廣陵古籍出版社，1993年。

王楚瑩編：《香港工廠調查》。香港：南僑新聞企業公司，1947年。

王廣武主編：《香港史新編》（增訂版）。香港：三聯書店（香港）有限公司，2017年。

史澄：《廣州府志》。臺北：成文出版社，1966年。

白德：《香港文物志》。香港：香港市政局，1991年。

何佩然：《地換山移：香港海港及土地發展一百六十年》。香港：商務印書館（香港）有限公司，2004年。

余繩武、劉存寬、劉蜀永編：《香港歷史問題選評》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2008年。

余繩武：《割佔香港島》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1995年。

余繩武、劉存寬主編：《十九世紀的香港》。香港：麒麟書業有限公司，1994年。

余繩武、劉蜀永主編：《20世紀的香港》。香港：麒麟書業有限公司，1995年。

吳倫霓霞，余炎光：《中國名人在香港：30、40年代在港活動紀實》。香港：香港教育圖書有限公司，1997年。

吳醒濂編：《香港華人名人史略》。香港：五洲出版社，1937年。

呂大樂：《四代香港人》。香港：進一步多媒體有限公司，2009年。

宋軒麟：《香港航空百年》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2003年。

李宏：《香港大事記》。北京：人民日報出版社，1988年。

李金強：《一生難忘：孫中山在香港的求學與革命》。

香港：孫中山紀念館，2008年。

李浪林：〈香港沿海煮鹽爐遺址的發現及其意義〉，《中國文物報》2008年7月25日，第7版。

李慶新：《瀕海之地——南海貿易與中外關係研究》。北京：中華書局，2010年。

李慶新：《海上絲綢之路》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2017年。

李慶新、胡波：《東亞海域交流與南中國海洋開發》。北京：科學出版社，2007年。

杜臻：《粵閩巡視紀略》。上海：上海古籍書店複印，1980年。

汪敬虞編：《中國近代工業史資料》。北京：科學出版社，1957年。

阮元：《廣東通志》。上海：商務印書館，1934年。

屈大均：《廣東新語》。廣州：廣東人民出版社，1991年。

屈志仁：《李鄭屋漢墓》。香港：香港市政局，1983年。

周子峰：《圖解香港史》。香港：中華書局（香港）有限公司，2018年。

杭立武：《國民政府時代之中英關係 1927–1950》。臺北：臺灣商務印書館，1983年。

林天蔚、蕭國健：《香港前代史論集》。臺北：臺灣商務印書館，1985年。

肯尼斯·麥克弗森著、耿引曾等譯：《印度洋史》。北京：商務印書館，2015年。

金國平：《西方澳門史料選萃（15–16世紀）》。廣州：廣東人民出版社，2005年。

金耀基：《中國社會與文化》。香港：牛津大學出版社（香港）有限公司，2010年。

政府檔案處歷史檔案館檔案。

施志明：《本土論俗：新界華人傳統風俗》。香港：中華書局（香港）有限公司，2016年。

施其樂著、宋鴻耀譯：《歷史的覺醒：香港社會史論》。香港：香港教育圖書公司，1999年。

科大衛、陸鴻基、吳倫霓霞編：《香港碑銘彙編》。香港：香港市政局，1996年。

英國政府歷史檔案，英國國家檔案局及香港大學圖書館館藏。

香港古物古蹟辦事處：《馬灣東灣仔北考古收獲——一九九七年中國十大考古發現之一》。香港：民政事務局古物古蹟辦事處，1998年。

香港古物古蹟辦事處、中國社會科學院考古研究所：〈香港馬灣島東灣仔北史前遺址發掘簡報〉，《考古》1999年6期，頁1–17。

香港地方志中心：《香港志·總述 大事記》。香港：中華書局（香港）有限公司，2020年。

香港歷史博物館編：《香港抗戰——東江縱隊港九獨立大隊論文集》。香港：香港歷史博物館，2004年。

香港歷史博物館編：《李鄭屋古墓》。香港：香港歷

史博物館，2006年。

夏思義著、林立偉譯：《被遺忘的六日戰爭：1899年新界鄉民與英軍之戰》。香港：中華書局（香港）有限公司，2014年。

席龍飛：《中國造船通史》，北京：海洋出版社，2013年。

馬木池：〈十九世紀香港東部沿海經濟發展與地域社會的變遷〉，載朱德蘭主編：《中國海洋發展史論文集》第8輯，2002年，頁73–103。

馬木池、張兆和等：《西貢歷史與風物》。香港：西貢區議會，2003年。

高馬可：《香港簡史》。香港：中華書局（香港）有限公司，2013年。

高添強：《香港今昔》增訂版。香港：三聯書店（香港）有限公司，2013年。

高添強、唐卓敏：《香港日佔時期，1941年12月–1945年8月》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1995年。

區家發：《粵港考古與發現》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2004年。

國家文物局水下文化遺產保護中心編：《南海Ⅰ號沉船考古報告之一——1989–2004年調查》。北京：文物出版社，2017年。

國家文物局水下文化遺產保護中心編：《南海Ⅰ號沉船考古報告之二——2014–2015年發掘》。北京：文物出版社，2018年。

張曉輝：《香港近代經濟史》。廣州：廣東人民出版社，2001年。

郭棐：《粵大記》。廣州：中山大學出版社，1998年。
陳伯陶：《東莞縣志》。東莞：養和印務局，1927年。
陳侃：《使琉球錄》，上海：上海古籍出版社，1995年。
陳瑞璋：《認識中國傳統節日和風俗》。香港：萬里書店，2001年。

田明曜、陳澧：《香山縣志》，清光緒五年（1879年）刻本。

陳麗碧編：《東西匯流——十三至十八世紀的海上絲綢之路》。香港：香港海事博物館，2018年。

陳麗碧：《糧船灣志·「活」地方志》。香港：香港海事博物館，2022年。

陳鏗勳：《香港雜記》。香港：中華印務總局，1894年。

陳鏗勳撰、莫世祥校注：《香港雜記外兩種》。廣州：暨南大學出版社，1996年。

陸鴻基：《從榕樹下到電腦前：香港教育的故事》。香港：進一步多媒體有限公司，2003年。

湯開健、蕭國健等編：《香港6,000年（遠古—1997）》。香港：麒麟書業有限公司，1998年。

程美寶、趙雨樂編：《香港史研究論著選輯》。香港：香港公開大學出版社，1999年。

舒懋官：《新安縣志（清康熙二十七年〔1819年〕）》。香港：黃承業重刊本，1992年

馮邦彥：《香港英資財團：1841–1996》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1996年。

馮邦彥：《香港華資財團：1841–1996》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1998年。

馮邦彥：《香港金融業百年》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2002年。

馮承鈞：《中國南洋交通史》。北京：商務印書館，1998年。

黃光域：《外國在華工商企業辭典》。成都：四川人民出版社，1995年。

黃紹倫著、張秀莉譯：《移民企業家：香港的上海工業家》。上海：上海古籍出版社，2003年。

黃新美：《珠江口水上新居民（蜑家）的研究》。廣州：中山大學出版社，1990年。

黃暉明：〈香港之工業化與家庭結構〉，載邢慕寰、金耀基編：《香港之發展經驗》。香港：香港中文大學出版社，1985年。

黃慧怡：〈香港出土宋元瓷器的初步研究〉，《考古》2007年6期，頁46–58。

黃鴻釗編：《香港近代史》。香港：學津書店，2004年。

楊汝萬、王家英：《香港公營房屋五十年：金禧回顧與與前瞻》。香港：香港房屋委員會，2003年。

經濟導報社編：《香港商業手冊》。香港：香港經濟導報社，1960年。

葉靈鳳：《葉靈鳳文集第三卷：香港掌故》。廣州：花城出版社，1999年。

靳文謨：《新安縣志》，清康熙二十七年（1688年）。
廖迪生：《香港天后崇拜》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2000年。

廖迪生、胡詩銘編著：《香港科技大學華南研究中心華南研究文獻叢刊（十八）：水上嘆歌》。香港：香港科技大學華南研究中心，2018年。

福建省泉州海外交通史博物館編：《泉州灣宋代海船發掘與研究》（修訂版）。北京：海洋出版社，2017年。

趙雨樂、鍾寶賢、高添強：《香港地區史研究之一——九龍城》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2001年。

趙雨樂、鍾寶賢編：《香港史研究論著選輯》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2001年。

趙瑩波：〈再論東亞海域世界的「歸化宋商」——以日本、高麗為中心〉，載劉迎勝主編：《元史及民族與邊疆研究集刊》第37輯，2020年。

劉存寬：《租借新界》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1995年。

劉存寬編：《香港歷史問題資料選評：租借新界》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1995年。

劉存寬：《香港史論叢》。香港：麒麟書業有限公司，1998年。

劉茂：〈香港深灣村唐代窑址性質試析〉，載《東南考古研究》第3輯，2003年，頁271-276。

劉曼容：《港英政府政治制度與香港社會變遷》。廣州：廣東人民出版社，2009年。

劉智鵬、劉蜀永：《新安縣志—香港史料選》。香港：和平圖書有限公司，2007年。

劉智鵬、周家建：《吞聲忍語：日治時期香港人的集體回憶》。香港：中華書局（香港）有限公司，2009年。

劉智鵬、劉蜀永：《香港：從遠古到九七》。香港：香港城市大學出版社，2019年。

劉粵聲：《香港基督教會史》（增訂版）。香港：香港浸信教會，1996年。

劉義章編：《香港客家》。桂林：廣西師範大學出版社，2005年。

劉義章、黃文江編：《香港社會與文化史論集》。香港：香港中文大學出版社，2002年。

劉蜀永：《香港歷史問題資料選評：割讓香港》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1995年。

劉蜀永：《簡明香港史》（新版）。香港：三聯書店（香港）有限公司，2009年。

劉蜀永：《劉蜀永香港史文集》。香港：中華書局（香港）有限公司，2010年。

劉樂賢：《馬王堆天文書考釋》。廣州：中山大學出版社，2004年。

劉潤和：《新界簡史》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1999年。

劉潤和、高添強：《歸程烹願——香港走過的道路》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2007年。

劉潤和、高添強：《香港走過的道路》（增訂版）。香港：三聯書店（香港）有限公司，2011年。

劉潤和、馮錦榮、高添強、周家建：《九龍地區風物志》。香港：九龍城區議會，2005年。

蔡志祥：《打醮：香港的節日和地域社會》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2000年。

蔣英豪選注：《近代詩人詠香港》。北京：中華書局，1997年。

鄧開頌、陸曉敏編：《粵港澳近代關係史》。廣州：廣東人民出版社，1996年。

鄧樹雄：〈從20世紀60年代的「放任主義」到70年代「積極不干預主義」：歷史回歷史回顧分析〉，載《當代港澳研究》第1輯，2009年。

鄧聰：〈香港石壁出土人面弓形格銅劍試釋〉，載鄧興華編：《嶺南古越族文化論文集》，香港：香港市政局，1993年，頁86-101。

鄧聰：〈香港大灣出商代牙璋申飾初論〉，《文物》1994年12期，頁54-64。

鄭宇碩編：《變遷中的新界》。香港：大學出版印務，1983年。

鄭宏泰、黃紹倫：《香港米業史》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2005年。

鄭紫燦編：《香港商務交通錄》。香港：香港華商會，1915年。

鄭寶鴻：《香江冷月：香港的日治時代》。香港：香港大學美術博物館，2006年。

鄭寶鴻：《新界街道百年》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2022年。

魯金：《九龍城寨史話》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1988年。

魯金：《香港廟趣》。香港：次文化堂，1992年。

黎晉偉主編：《香港百年史》。香港：南中編譯出版社，1948年。

盧受采、盧冬青：《香港經濟史》。香港：三聯書店（香港）有限公司，2002年。

盧坤等修：《廣東海防彙覽》。缺出版地、出版社資料。

盧瑋鑾編：《香港的憂鬱——文人筆下的香港（一九二五—一九四一）》。香港：華風書局，1983年。

穆時英：〈英帝國的前哨：香港〉，載《宇宙風》第61期，1938年2月21日。

蕭國健：《清代香港之海防與古壘》。香港：顯朝書室，1982年。

蕭國健：《九龍城史論集》。香港：顯朝書室，1987年。

蕭國健：《香港前代社會》。香港：中華書局（香港）有限公司，1990年。

蕭國健：《粵東名盜張保仔》。香港：現代教育研究社有限公司，1992年。

蕭國健：《清初遷海前後香港之社會》。臺北：臺灣商務印書館，1996年。

蕭國健：《關城與炮台》。香港：香港市政局，1997年。

蕭國健、沈思：《香港市區文化之旅》。香港：萬里書店，2001年。

蕭國健、蕭國均：《族譜與香港地方史研究》。香港：顯朝書室，1982年。

霍啟昌：《香港近代與中國》。香港：商務印書館（香港）有限公司，1992年。

龍炳頤：《香港古今建築》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1992年。

薛鳳旋：《香港工業：政策、企業特點及前景》。香港：香港大學出版社，1989年。

韓康信、董新林：〈香港馬灣島東灣仔遺址北史前遺址出土人骨鑒定〉，《考古》1999年6期，頁18-25。

簡又文：《宋皇臺紀念集》。香港：香港趙族宗親總會，1960年。

聶寶璋編：《中國近代航運史資料 1840 至 1895》。上海：上海人民出版社，1983年。

魏峻：〈「南海1號」沉船考古與水下文化遺產保護〉，《文化遺產》2008年1期。

瀨川昌久著、錢杭譯：《族譜：華南漢族的宗族、風水、移居》。上海：上海書店，1999年。

羅金義、李劍明：《香港經濟：非經濟學讀本》。香港：牛津大學出版社（香港）有限公司，2004年。

羅香林：《1842年以前之香港及其對外交通：香港前代史》。香港：中國學社，1959年。

羅香林：《國父在香港之歷史遺蹟》。香港：香港大學出版社，2000年。

關禮雄：《日佔時期的香港》。香港：三聯書店（香港）有限公司，1993年。

饒玖才：《香港地名探索》。香港：天地圖書，1998年。

饒玖才：《香港方物古今》。香港：天地圖書，1999年。

饒玖才：《香港的地名與地方歷史：新界》。香港：天地圖書公司，2012年。

饒宗頤：《九龍與宋季史料》，香港：萬有圖書公司，1959年。

饒宗頤：〈由牙璋略論漢土傳入越南的遺物〉，《歷史研究》1997年3期，頁32-51。

英文

Abu-Lughod, Janet L. *The World System in the Thirteenth Century: Dead-end of Precursor?* Washington D.C.: American Historical Association, 1993.

Baker, Hugh D. R. *Chinese Lineage Village: Sheung Shui*. London: Frank Cass, 1968.

Banham, Tony. *Not the Slightest Chance: The Defense of Hong Kong, 1941*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2003.

Bard, Solomon. *In Search of Past*. Hong Kong: Hong Kong Urban Council, 1988.

Bard, Solomon. *Traders of Hong Kong: Some Foreign Merchant Houses, 1841-1899*. Hong Kong: Hong Kong Urban Council, 1993.

Birch, Alan, Jao, Y. C. and Sinn, Elizabeth, eds. *Research Materials for Hong Kong Studies*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1990.

Bray, Denis. *Hong Kong Metamorphosis*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2001.

Bristow, M. Roger. *Land-Use Planning in Hong Kong: History, Policies and Processes*. Hong Kong: Oxford University Press, 1984.

Cécile Léon Art Projects, ed. *First Photographs of Hong Kong 1858-1875*. Hong Kong: Oxford University Press, 2010.

Chaffee, John. "Diasporic Identities in the

Historical Development of the Maritime Muslim Communities of Song-Yuan China."; *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 49, no. 4 (2006): 395-420.

Chan, Lau, Kit-ching. *China, Britain and Hong Kong 1895-1945*. Hong Kong: Chinese University Press, 1990.

Chan, Libby Lai-Pik and Wan, Nina Lai-Na, eds. *The Dragon and the Eagle: American Traders in China, A Century of Trade from 1784 to 1900*. Hong Kong: Hong Kong Maritime Museum, 2018.

Chang, Kwang-chih. "Major Problems in the Culture History of Southeast Asia." *Bulletin of the Institute of Ethnology, Academia Sinica*, 13 (1962): 1-23.

Conner, Patrick. *Paintings of the China Trade: The Sze Yuan Tang Collection of Historic Paintings*. Hong Kong: Hong Kong Maritime Museum, 2013.

Eitel, E. J. *Europe in China*. Hong Kong: Oxford University Press, 1895, 1983.

Empson, Hal. *Mapping Hong Kong: A Historical Atlas*. Hong Kong: Hong Kong Government Information Services, 1992.

Endacott, G. B. *A History of Hong Kong*. Hong Kong: Oxford University Press, 1958, 1964.

Endacott, G. B. *Government and People in Hong Kong 1841-1962*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1964.

Endacott, G. B. *Hong Kong Eclipse*. Hong Kong: Oxford University Press, 1978.

Endacott, G. B. and Carroll John M. *A Biographical Sketchbook of Early Hong Kong*. Singapore: Eastern Universities Press, 1962.

Environmental Resources Management. *Archaeological Excavation Reports for Sacred Hill Area (Reports / Introduction of the Archaeological Work at Sung Wong Toi Station of Sha Tin to Central Link (SCL))*.

Hong Kong, Antiquities and Monuments Office, April, May, June, September 2014, 2017, 2020, 2021.

Faure, David, ed. *Society: A Documentary History of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1997.

Faure, David, ed. *Hong Kong, A Reader in Social History*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2003.

Faure, David, Hayes, H., Birch, A, eds. *From Village to City: Studies in the Traditional Roots of Hong Kong Society*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1984.

- Faure, David, Lee, Pui-tak. *A Documentary History of Hong Kong: Economy*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2004.
- Field Archaeological Company. *Archaeological Investigation on Cheoy Lee Shipyard, Penny's Bay, 2001*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 2001.
- Frost, R. J. "Sha Tsui, High Island," *Journal of the Hong Kong Archaeological Society* 5 (1974): 23–33.
- Gungwu, Wang. "The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 31, no. 2 (1958): 3–135.
- Hase, P. H. *In the Heart of the Metropolis: Yaumatei and Its People*. Hong Kong: Joint Publishing Co., 1999.
- Hayes, James. *The Hong Kong Region 1850–1911: Institutions and Leadership in Town and Countryside*. Hamden: Archon Books, 1977.
- Hayes, James. *The Rural Communities of Hong Kong: Studies and Themes*. Hong Kong: Oxford University Press, 1983.
- Hayes, James. *South China Village Culture*. Hong Kong: Oxford University Press, 2001.
- Holdsworth, M. Munn. C. eds. *Dictionary of Hong Kong Biography*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2012.
- Hong Kong Government Administrative and Annual Reports*. Hong Kong: Government of Hong Kong.
- Hong Kong Government Gazette*. Hong Kong: Government of Hong Kong.
- Jeffery, William. *Marine Archaeological Survey and Excavation of an Anchor Stock on the Southern Tip of High Island and a Basalt Island Cannon Site Final Report*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office, 2018.
- Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*. Hong Kong, 1961–2017.
- Krahl, Regina, Guy, John, Wilson, J. Keith and Raby, Julian, eds. *Ship Wrecked: Tang Treasures and Monsoon Winds*. Washington, D.C.: Arthur M. Sackler Gallery, Smithsonian Institution, 2010.
- Lam, Yip Keung, Peter. "Ceramic Finds of the Ming Period from Penny's Bay—An Addendum." *Journal of Hong Kong Archaeological Society* 13 (1989-92): 79–90.
- Lam, Yip Keung, Peter. "Blue and White Porcelain from Penny's Bay, Hong Kong." *Journal of Hong Kong Archaeological Society* 12 (1986–88): 146–162.
- Lam, Yip Keung, Peter. "Ceramic Types from Penny's Bay, Hong Kong." *Oriental Art* 2 (2001): 36–42.
- Lambot, Ian and Girard, Greg. *City of Darkness: Life in Kowloon Walled City*. South Petherton: Watermark Publications, 1993.
- Lethbridge, H. J. (Introduction). *The Hong Kong Guide 1893*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1986.
- Lim, Patricia. *Forgotten Souls: A Social History of the Hong Kong Cemetery*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2011.
- Liu, Zhaohui. *Study on Ming Blue-and-White Porcelain Unearthed in Penny's Bay Site*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 2010.
- McPherson, Kenneth. *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*. Translated by Geng Yinceng. Beijing: Commercial Press, 2015.
- Meacham, William. ed. "Sham Wan, Lamma Island: An archaeological Site Study", *Journal Monograph III of the Hong Kong Archaeological Society*, 1978.
- Meacham, William. *Archaeology in Hong Kong*. Hong Kong: Heinemann, 1980.
- Meacham, William. "A Ming Trading Site at Penny's Bay, Lantau." *Journal of Hong Kong Archaeological Society* 12 (1986–88): 100–115.
- Needham, Joseph. *Science and Civilisation in China*, Volume 4. Cambridge: Cambridge University Press, 1971.
- Orillaneda, Bobby C. "Of Ships and Shipping: The Maritime Archaeology of Fifteenth Century CE Southeast Asia." In *Early Navigation in the Asia-Pacific Region*. Edited by Wu Chu Ming, 29–57. Singapore: Springer Science and Business Media, 2016.
- Patricia, Risso. *Merchants and Faith: Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder, Colorado: Westview Press, 1995.
- Rogers, P. R. et al, *Tung Wan Tsai: A Bronze Age and Han Periods Coastal Site, Antiquities and Monuments Office Occasional Paper*, No. 3, 1995.
- Sargent, William R. *Treasures of Chinese Export Ceramics at the Peabody Essex Museum*. Salem: Peabody Essex Museum, 2012.
- Sargent, William R. *Views of the Pearl River Delta: Macao, Canton and Hong Kong*. Hong Kong: Urban Council of Hong Kong, 1996.
- Sinn, Elizabeth. *Power and Charity: The Early History of the Tung Wah Hospital*. Hong Kong: Oxford University Press, 1989.
- Sinn, Elizabeth. ed. *Between East and West: Aspects of Social and Political Development in Hong Kong*. Hong Kong: Center of Asian Studies, University of Hong Kong, 1990.
- Sinn, Elizabeth, *Pacific Crossing: California Gold, Chinese Migration, and the Making of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2012.
- Smith, Carl. *A Sense of History: Studies in the Social and Urban History of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong Educational Publishing Co., 1995.
- Sweeting, Anthony Edward. *A Phoenix Transformed: the Reconstruction of Education in Post-War Hong Kong*. Hong Kong: Oxford University Press, 1993.
- Underwater Archaeological Unit, National Museum of China. *Underwater Archaeological Investigation at Penny's Bay, Lantau Island*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 2000.
- Van Dyke, Paul A. *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700–1845*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005.
- Van Dyke, Paul A. *Merchants of Canton and Macao: Success and Failure in Eighteenth-Century Chinese Trade*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2015.
- Van Dyke, Paul A. *Whampoa and the Canton Trade: Life and Death in a Chinese Port, 1700–1842*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2020.
- Van Dyke, Paul A and Mok, Maria Kar-wing. *Images of the Canton Factories 1760–1822: Reading History in Art*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2015.
- Watson, Rubie S. *Inequality among Brothers: Class and Kinship in South China*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- Wong, Wai Yee, Sharon. "Southeast Asian Ceramics Found in Penny's Bay, Hong Kong: Important Evidence of Exchange between China and Southeast Asia." *Southeast Asian Ceramics Museum Newsletter* 8, no. 2 (2014–15): 1–4.
- Wong, Wai Yee, Sharon. "Rethinking Storage Jars Found in the 9th to 20th Centuries 日 archaeological Sites in Guangdong, Hong Kong, and Macau." *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient* 103 (2017): 333–358.
- Zhong Gang and Dadi Archaeological Company. *Archaeological Excavation Report on Penny's Bay Site, Lantau Island, 2001*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 2002.
- Zhong Gang Archaeological Company. *Rescued Archaeological Excavation Report on Cheoy Lee Shipyard, Penny's Bay Site, Lantau Island, 2001*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 2002.
- Zhuhai Cultural Relic Bureau Archaeological Team. *Archaeological Investigation Report on Penny's Bay Bayside, Lantau Island*. Hong Kong: Antiquities and Monuments Office Internal Report, 1999.

本書《帆檣匯港：香港與華南以外的千年世貿》配合「帆檣匯港：世貿千年」展覽而出版，展覽由香港海事博物館籌劃，展期為 2021 年 6 月 3 日至 8 月 12 日。

瀏覽網上展覽



書名：帆檣匯港：香港與華南以外的千年世貿
作者：陳麗碧
校訂：游學華
出版：香港海事博物館有限公司
設計：Polyman Design and Production

©2023 Hong Kong Maritime Museum Limited
ISBN 978-988-14653-5-1
All right reserved
Published in Hong Kong