

哥德堡号复活记

文 / 海南日报记者 黄晶

“哥德堡 I 号”在瑞典人心中，是一部传奇。沉没 200 多年后，瑞典人始终无法忘记这艘曾三次搭载“中国造”驶向西方的著名商船。1984 年，瑞典一次民间考古活动发现了沉睡海底的哥德堡号残骸，此后开始长达近 10 年的水底发掘，并建起哥德堡号沉船博物馆。而瑞典人，还不满足于此，他们在 21 世纪，以 18 世纪的造船工艺原样重建了“哥德堡 III 号”。在“哥德堡 I 号”沉没 260 年之后，2005 年，“哥德堡 III 号”扬帆起航，再次驶向东方。



“哥德堡 I 号”沉船宝藏。



2006 年 7 月 18 日，由 4000 名工匠按原样打造、费时 10 年的瑞典仿古商船“哥德堡 III 号”在航行 9 个多月后，驶抵古代海上丝绸之路的起点广州。

本版图片由海南省博物馆提供

“哥德堡 I 号”是一艘船，更是一个东西方文化交流的使者。它满载着东方的“中国造”，驶向了西方，让西方人了解了一个古老的东方国度；它也搭载着西方文明，穿越大洋，让东方人开了眼界，了解了这个世界。

哥德堡号——18 世纪的超级货船

1745 年 1 月 11 日，瑞典“哥德堡 I 号”从广州启程回国，船上装载着大约 700 吨的中国物品，包括茶叶、瓷器、丝绸和藤器。当时这批货物如果运到哥德堡市场拍卖的话，估计价值 2.5 亿至 2.7 亿瑞典银币。可惜，瑞典人没能迎来“哥德堡 I 号”凯旋归来。

1745 年 9 月 12 日，“哥德堡 I 号”航行到离哥德堡港大约 900 米的海面时触礁沉没。人们从沉船上捞起了 30 吨茶叶、80 匹丝绸和大量瓷器，在市场上拍卖后竟然足够支付“哥德堡 I 号”这次广州之旅的全部成本，而且还能够获利 14%。

哥德堡号所在的哥德堡，是一座因海而生的城市。1621 年 6 月，刚刚从丹麦手中夺得西海岸的瑞典国王古斯塔夫二世右手一指，在斯堪的那维亚半岛西部的哥德河畔，建立了瑞典第二大城市——哥德堡市。

17 世纪，西方各国都在圈地扩张，积累财富。在这样的国际背景下，哥德堡建市的初期定位是建设以荷兰阿姆斯特丹为模式的海港城市，规划发展成为航海和商贸城市，可以让瑞典的船队从哥德堡起航，直驶大西洋，抵达世界各地。

耗费巨资建造的“哥德堡 I 号”商船是瑞典东印度公司 38 艘远洋商船中第二大船只，船上有 140 多名船员，并装备有 30 门大炮（用来驱赶海盗）。从 1739 年到 1745 年间，“哥德堡 I 号”三次远航广州，把中国的茶叶、瓷器、丝绸等商品源源不断地运回瑞典，运往世界各地。1745 年“哥德堡 I 号”沉没后，瑞典东印度公司又建造了“哥德堡 II 号”商船，它最后沉没在南非。

对中国近代史稍有了解的人，都对“东印度公司”有所耳闻，但哥德堡号所属的瑞典东印度公司却并非那个用鸦片撬开中国大门的英国东印度公司。资料显示，瑞典东印度公司从 1731 年到 1806 年的 75 年，也就是清朝乾隆年间，共派出 37 艘商船，从事正当的中西贸易，完成了从瑞典哥德堡到中国广东的 132 次远洋航行，着实催生了欧洲大陆的“中国热”。

18 世纪的瑞典，正处在所谓的“自由时代”，有了限制皇权的宪章，商业行为得到保护，关税水平也非常低，为发展航海贸易提供了诸多便利条件。

瑞典东印度公司就是在此背景下成立，苏格兰贵族克林·坎贝尔在 1731 年获得哥德堡市政府特许，成立了从事垄断贸易的东印度公司。按照协议，当局授予该公司独家与东印度地区（包括好望角以东所有国家）从事贸易的特权，每个协议执行期为 15 年左右，这也是瑞典国王向外国投资公司签发的第一张贸易许可证。

在拿到许可证后，坎贝尔便迫不及待地筹集资金，建造大型商船，“哥德堡 I 号”就是此间建成下水，一次次远航东方，在兴盛的航海贸易中扬名。

“哥德堡 I 号”的构造，相当科学，多数桅杆设在船的后部，这使船帆能最大限度地借用尾翼风来获得动力。在整个航程中，水手们必须在不同的海域，充分利用特定的季候风让船只按照既定航线航行。

1738 年，“哥德堡 I 号”正式下水。其船体长 40.9 米，包括牙樯在内的总长度是 58.5 米。水面高度 47 米，18 面船帆共计 1900 平方米，可以载运 400 吨货物，堪称 18 世纪的超级货船。

哥德堡号的航行目的地——中国，广州

1739 年，“哥德堡 I 号”开始驶向遥远的中国，并且先后顺利地完成了两次远洋航行，带回大量的中国货物。

1743 年，“哥德堡 I 号”又开始了它的第三次远航。

据说，“哥德堡 I 号”从中国返回的商船货物，拍卖之后的收入高达 90 万旧克朗，而上交国家的关税只有区区 2000 克朗，海关税率只有 2.2%。那时，瑞典东印度公司一条商船赚取的利润相当于瑞典全国一年的国内生产总值，东印度公司的发展可说是带动了整个哥德堡的发展，许多达官贵人纷纷入股瑞典东亚贸易公司，董事会成员成为显赫的身份标志。

1757 年至 1841 年 80 余年间，清政府实行“一口通商”政策，关闭江、浙、闽海关，只留粤海关对外通商。

广州以“一口通商”的独特地位一枝独秀，成为东西方商品交流的重要门户，当时输出的商品有茶叶、陶瓷、牙雕、丝绸、漆器、药材及外销画等。

哥德堡号就是在这样的背景下，驶入中国，大量的外销商品随商船流入欧洲，在西方各国掀起了一股“中国风”。

当时哥德堡号的航行目的地是：中国，广州。资料显示，哥德堡号停泊在广州黄埔古港，水手们忙于补充淡水和食物，并且尝试广州人“饮早茶”的美妙之处。而商人们马上带着他们的白银奔向黄埔直街、十三行等多处集市，经过一番讨价还价，购回大批的瓷器、茶叶和丝绸，这些都是欧洲人最喜欢、最流行的商品。

1768 年前后抵达广州的英国人威廉·希克对繁忙的广州港印象深刻：“珠江上船舶运行忙碌的情景，就像伦敦桥下的泰晤士河，不同的是河面上的帆船形状不一，还有大帆船。在外国人眼里再没有比排列在珠江长达几里的帆船更为壮观的了。”

大概需要 3 个月的时间，哥德堡号的船舱才被商人们渐渐装满，然后从广州出发，返回它的家乡——瑞典哥德堡港。

哥德堡号复活远航——再回中国

时光流逝，见证了“古代海上丝绸之路”兴盛的“哥德堡 I 号”和船上 2/3 的货物长眠海底，默默等待重见天日的那一刻。1984 年，瑞典一次民间考古活动发现了沉睡海底的“哥德堡 I 号”残骸。1986 年开始，考古发掘工作全面展开。发掘工作持续了近 10 年，打捞上来 400 多件完整的瓷器和 9 吨重的瓷器碎片，这些瓷器大部分具有中国传统的图案花纹。更让人吃惊的是，打捞上来的部分茶叶竟然色味尚存仍可饮用。哥德堡人将一小包茶叶送回了它的故乡广州，供博物馆公开展出。

哥德堡号在瑞典人心中，是一部传奇，于是有了哥德堡号沉船博物馆，而瑞典人还不满足于此，他们在 21 世纪，复活了哥德堡号。

瑞典特拉诺瓦船厂承担起复活哥德堡号的重任，重建工程始于 1995 年，瑞典国王卡尔十六世成为这项工程的监护人。

2003 年 6 月 6 日，经过 8 年的精心打造，使用 18 世纪工艺制造的“哥德堡 III 号”新船顺利下水。该船全长 58 米，排水量 1250 吨。2005 年 10 月 2 日，新哥德堡号正式远航中国，歌德堡市民倾城出动，500 多艘船跟随欢送。这艘照原样复制的 18 世纪商船，成为世界上最大的装备齐全的木制帆船，同时，还达到了国际航海船只的安全要求。它完美地再现传统造船工艺和现代科技的结合——在水面以上，哥德堡号是一艘古代帆船，但在最底层的船舱里，却“深藏”着现代化的机械设备和高科技的仪器。2006 年 7 月 18 日上午，“哥德堡 III 号”胜利抵达中国广州港……