

# 瑞典东印度公司的对华贸易<sup>\*</sup>

## ——以首航活动为中心的考察

刘俊豪

**内容提要:**瑞典东印度公司在18世纪中后期进行了以广州市场为中心的洲际跨洋贸易。瑞典商船每次于冬季携带铁、铜和木材等货物从哥德堡港出发,先航行至西班牙加的斯港,通过交易获得一部分西班牙银元。同时,由于瑞典商船所载的出口货物价值不足以大量购买中国茶叶等商品,瑞典人又以信贷方式通过佛兰德商人在加的斯赊借到另一笔银元,而后才驶向东方进行贸易。可以看出,瑞典东印度公司经营的是以哥德堡为起点、加的斯为中转、最后在广州进口中国商品的三方贸易,中途在加的斯停留是其对华贸易成功的关键一步。因此,瑞典东印度公司的贸易活动可以被视为铁—银—茶的交换过程。

**关键词:**瑞典东印度公司 三方贸易 广州市场 西班牙银元 18世纪

17世纪以降,英国、荷兰、丹麦、葡萄牙、法国分别于1600年、1602年、1616年、1628年和1664年建立了具有垄断性质的东印度公司。瑞典东印度公司(Svenska Ostindiska Kompaniet,以下简称“瑞典公司”)晚至1731年才正式成立,原因在于整个17世纪瑞典都专注于欧陆霸权,直到18世纪初在“大北方战争”中落败后,才不得已转向国际贸易。瑞典公司的商船于1732年首航亚洲,到1813年正式宣告解散,其间计有37艘船只共进行了132次亚洲之行。<sup>①</sup>比之其他西方国家,瑞典在东西方贸易领域属于迟到者,却能在18世纪欧洲对华贸易中一度成为仅次于英荷的重要角色,获得了丰厚的贸易利润,被瑞典经济史名家埃里·赫克舍尔(Eli. F. Heckscher)称为瑞典最成功的贸易公司。<sup>②</sup>如果单从茶叶一项考量,瑞典公司在18世纪中后期的年进口量仅次于英国。<sup>③</sup>诚然,瑞典公司在近代早期欧洲对华贸易总额中所占份额相对较小,但仍是了解这个阶段中西贸易盛况一个不可或缺的窗口。<sup>④</sup>

[作者简介] 刘俊豪,厦门大学历史与文化遗产学院博士研究生,厦门,361005,邮箱:liujunhao@stu.xmu.edu.cn。

\* 本文为国家留学基金资助的2021—2022年中瑞(瑞典)联合培养博士研究生项目阶段性成果。匿名审稿专家对本文惠赐了宝贵意见,在此谨表谢忱。

① 在瑞典公司驶向东方的132次航行中,仅有3次直达孟加拉,5次同时到印度和中国,其余124次都到达了中国的,所以其实际的贸易核心是中国。Eli. F. Heckscher, *Historieuppfattning, Materialistisk och Annan: Uppsatser*, Stockholm: Bonniers, 1944, s. 222.

② Eli. F. Heckscher, *Svenskt Arbet och Liv från Medeltiden till Nutiden*, Stockholm: Bonniers, 1965, s. 218 - 219.

③ Klas Rönnbäck and Leos Müller, “Swedish East India Trade in a Value-added Analysis, c. 1730 - 1800,” *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 68, 2020, p. 1.

④ 关注瑞典公司在东西方贸易中的作用是近10年来形成的一个研究热点。Hanna Hodacs, *Silk and Tea in the North: Scandinavian Trade and the Market for Asian Goods in Eighteenth-Century Europe*, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2016; Leos Müller, “The Swedish East India Company: Strategies and Functions of an Interloper,” in Jan de Vries and Philipp R. Rössner, eds., *Small is Beautiful? Interlopers and Smaller Trading Nations in the Pre-Industrial Period: Proceedings of the XVth World Economic History Congress in Utrecht (Netherlands)*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2011, pp. 83 - 102; Leos Müller, “The Forgotten Age of Swedish Shipping: The Eighteenth Century,” *International Journal of Maritime History*, Vol. 24, No. 2 (December 2012), pp. 1 - 18; Leos Müller, “Trading with Asia Without a Colonial Empire in Asia: Swedish Merchant Networks and Chartered Company Trade, 1760 - 1790,” in C. Antunes and A. Polónia, eds., *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500 - 1800*, Leiden: Brill, 2016, pp. 236 - 252.

国际学界对瑞典公司的研究涵盖多方面内容,如利用该公司董事会档案资料关注企业的运行和盈利情况,根据当时船员和旅行者的记录来描绘东西方知识传播和文化交流,以及概论瑞典公司与中国的经济交流。<sup>①</sup>近年来,瑞典学者理查德·沃勒纽斯(Rikard Warlenius)提出瑞典公司与中国的贸易就是“以铁换茶”,而且认为双方是不平等交换。<sup>②</sup>该论点的问题在于瑞典人并非直接拿着瑞典出产的铁去换中国茶,因为广州的中国行商们只认可西班牙银元,那么瑞典的交易资金从何而来呢?实际上,除少数例外,瑞典商船从哥德堡前往广州的过程中,都会在西班牙港口城市加的斯(Cádiz)停留。<sup>③</sup>比利时学者克里斯蒂安·科尼克斯(Christian Koninckx)就提到瑞典商船会在加的斯耗费大量时间,因为在这里有一大批比索(Piaster)被装上船,而比索正是远东贸易必不可少的支付手段,这反映出其商业重要性。<sup>④</sup>

对于瑞典公司的对华贸易,学界的研究重心在广州市场,<sup>⑤</sup>近年来对瑞典商船返航哥德堡后的货物再出口问题也有涉及,<sup>⑥</sup>却忽略了其来华过程的中间环节。<sup>⑦</sup>瑞典公司的广州贸易标志着中瑞直接通商的开端,为后续密切的经贸往来、文化交流提供了参照。笔者拟以瑞典公司首次来华过程

① Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, Kortrijk: Van Ghemert, 1980; Martin Åberg, "The Swedish East India Company 1731 - 1766: Business Strategy and Foreign Influence in a Perspective of Change," *Scandinavian Journal of History*, Vol. 15, No. 1 - 2, 1990, pp. 97 - 108; Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker, 1976; Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731 - 1813: Kryddor, Te, Porcelain, Siden*, Malmö: Allhems, 1974; Michael F. Metcalf, *Goods, Ideas, and Values: The East Indies Trade as an Agent of Change in Eighteenth-Century Sweden*, Minneapolis: University of Minnesota, 1988; Per Forsberg, *Ostindiska Kompaniet: Några Studier*, Göteborg: Tryck och Förlag, 2015; 哈里·赫贝里:《龙思泰和来自中国的信》,王梦达译,澳门基金会2015年版;英格马·奥特森:《启蒙时代瑞典人对中国形象的认知》,王艳辉译,《史学集刊》2012年第2期;默尔纳:《瑞典东印度公司与中国》,《北京社会科学》1988年第1期;尹建平:《瑞典东印度公司与中国》,《世界历史》1999年第2期;江滢河:《〈科林·坎贝尔日记〉初探》,《学术研究》2011年第6期;何爱民:《18世纪瑞典东印度公司商船的航海生活——以“卡尔亲王”号1750—1752年航程为例》,李庆新主编:《海洋史研究》第17辑,社会科学文献出版社2021年版,第46—63页。

② Rikard Warlenius, "Iron for Tea: The Trade of the Swedish East India Company as a Cross-Continental Case Study of Ecologically Unequal Exchange in the Eighteenth Century," MA. Thesis, Stockholm University, 2011; Rikard Warlenius, "Core and Periphery in the Early Modern World System: A Time-Space Appropriation Assessment," in Arne Jarrick, Janken Myrdal and Maria W. Bondesson, eds., *Methods in World History: A Critical Approach*, Lund: Nordic Academic Press, 2016, pp. 185 - 225.

③ 在瑞典公司从哥德堡前往印度西海岸苏拉特(Surat)等地的几次航行中,商船会在马德拉群岛的丰沙尔(Funchal)、奥属尼德兰的奥斯坦德(Ostend)以及法国的敦刻尔克(Dunkirk)停靠。当然,这些案例不在本文的讨论范围内。

④ Christian Koninckx, "The Maritime Routes of the Swedish East India Company during Its First and Second Charter (1731 - 1766)," *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 26, No. 1, 1978, p. 43.

⑤ Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident: Le Commerce à Canton au XVIIIe Siècle, 1719 - 1833*, vol. 2 - 3, Paris: Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1964; Paul A. Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700 - 1845*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005; Paul A. Van Dyke, *Merchants of Canton and Macao: Politics and Strategies in Eighteenth-Century Chinese Trade*, Hong Kong: Hong Kong University Press, 2011.

⑥ Leos Müller, "The Swedish East India Trade and International Markets: Re-exports of Teas, 1731 - 1813," *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 51, No. 3, 2003, pp. 28 - 44; Leos Müller, "Kolonialprodukter i Sveriges Handel och Konsumtionskultur, 1700 - 1800," *Historisk Tidskrift*, Vol. 124, No. 2, 2004, pp. 225 - 248.

⑦ 新一代瑞典东印度公司社会史学者丽莎·赫尔曼(Lisa Hellman)关注了瑞典商人的航海生活,参见 Lisa Hellman, "Ett Ensamt Skepp på Öppet Hav? Kopplingar, Kontakter och Utbyten Ombord på Svenska Ostindiefarare," *Historisk Tidskrift*, Vol. 134, No. 3, 2014, pp. 357 - 384; Lisa Hellman, *House Is Not a Home: European Everyday Life in Canton and Macao, 1730 - 1830*, Leiden: Brill, 2019。部分加的斯城市史学者主要是对18世纪在当地从事贸易活动的外国商人社团进行研究,很少专门考察瑞典公司在当地的商业活动,参见 Cindy Ermus, "The Spanish Plague that Never Was: Crisis and Exploitation in Cádiz During the Peste of Provence," *Eighteenth-Century Studies*, Vol. 49, No. 2, 2016, pp. 167 - 193; Maria del Carmen Lario, "The Irish Traders of Eighteenth-Century Cadiz," in David Dickson, Jan Parmentier and Jane Ohlmeyer, eds., *Irish and Scottish Mercantile Networks in Europe and Overseas in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Gent: Academia Press, 2007, pp. 211 - 230; Klemens Kaps, "Small but Powerful: Networking Strategies and the Trade Business of Habsburg-Italian Merchants in Cadiz in the Second Half of the Eighteenth Century," *European Review of History*, Vol. 23, No. 3 (June 2016), pp. 427 - 455。

中的贸易活动为例,依据近年来发掘的部分一手资料,如时为首席大班 (premier superkargören)<sup>①</sup> 的苏格兰人科林·坎贝尔 (Colin Campbell, 1686 - 1757) 的航海日志 (这是现存记载首次航行情况最重要的史料),<sup>②</sup> 从全球视野考察瑞典公司的贸易活动,希冀能够推进学界对于该问题的研究。

## 一、“腓特烈国王”号驶离哥德堡

从17世纪到18世纪初,瑞典活跃于欧洲政治舞台,尝试跟随荷兰、西班牙等国参与大西洋殖民和贸易,相继在美洲(如加勒比海岛屿、北美特拉华地区)建立了几块殖民地,并仿效其他强国成立了非洲公司 (Svenska Afrikakompaniet)。早在1620年,瑞典就在西海岸以阿姆斯特丹为样板建立了港口城市哥德堡,该城市继而成为瑞典进入欧洲市场的新起点。瑞典亦试图与东印度建立直接联系。<sup>③</sup> 1626年,商人威廉·尤斯林克 (Willem Usselinx) 获准以荷兰东印度公司的模式建立一个贸易公司进行国际贸易,然而瑞典国王在1630年干预三十年战争,使得这一切沦为泡影,随后瑞典进入强劲的军事扩张时期。<sup>④</sup> 由于所有资源都要服从国家的军事调配,导致在17至18世纪被多次提出建立瑞典东印度公司的方案都夭折了。<sup>⑤</sup> 1721年,《尼斯塔德和约》(Peace of Nystad) 的签订宣告瑞典彻底退出欧洲大国角逐的舞台,伴随着国家经济崩溃、人口和土地大量丧失,整个国家一贫如洗,一切仿佛又回到了中世纪时代。<sup>⑥</sup> 在这种情况下,从事国际贸易似乎是一个快速恢复经济的有效途径。

为了保护本国的海洋利益,瑞典推行了一系列重商主义性质的对外贸易政策。<sup>⑦</sup> 1724年,瑞典政府颁布《货物条例》(Produktplakat),禁止外国船只从事瑞典贸易,除非其载运瑞典国内的货物。<sup>⑧</sup> 同时,由于瑞典当时业已具备成熟的远洋航行条件,建立一个特许贸易公司的计划再次被提上日程。

① Superkargören (英文 Supercargo) 本义为商务代理人或货物监管人,中国学界多用“大班”之译名,它与19世纪以后史料中提到的“大班”一词含义有所不同,后者在英文中作 tai-pan, taepan, typan, taipan, 由广东方言音译而来,最早出现于1834年10月28日的《广州记录报》(Canton Register, Vol. 7, No. 43, October 28, 1834, pp. 169 - 172), 用来指称西方来华贸易船只的商务代理人,到后来主要指香港的企业家,尤其是那些老牌贸易公司(如怡和洋行)的负责人。

② 瑞典东印度公司档案已实现数字化。哥德堡大学图书馆建立的数据库中有各种手稿,如科林·坎贝尔在1732—1733、1735—1736、1738—1739年间来华的日记, <http://www2.ub.gu.se/samlingar/handskrift/ostindie/>, 最近访问日期:2022年2月20日。1986年9月,哥德堡历史博物馆(今市立博物馆)购买了科林·坎贝尔的航行日志,并存放在哥德堡大学图书馆,瑞典首相在1987年4月访华时将《坎贝尔日记》手稿的复印本带到了中国。本文主要使用的是1996年由保罗·哈尔贝格 (Paul Hallberg) 和克里斯蒂安·科尼克斯 (Christian Koninckx) 校注的版本,见 Colin Campbell, *A Passage to China: Colin Campbell's Diary of the First Swedish East India Company Expedition to Canton, 1732 - 33*, Göteborg: Royal Society of Arts and Sciences, 1996 (以下简称 *A Passage to China*)。另一类史料是游记,如瑞典自然学家卡尔·林奈 (Carl von Linné) 的学生彼得·奥斯贝克 (Peter Osbeck) 在1750至1752年间随瑞典商船来华,其旅行记录于1757年以瑞典文出版,先后被译为德文、英文和中文。英译本参见 Peter Osbeck, *A Voyage to China and the East Indies*, trans. by Johann R. Forster, London: Ben Jamin White, 1771; 中译本参见彼得·奥斯贝克:《中国和东印度群岛旅行记》,倪文君译,广西师范大学出版社2006年版。

③ “东印度”在近代早期是一个地理概念,泛指好望角以东所有港口、城镇和河流,涵盖东非海岸、红海、波斯湾、印度洋沿岸、东南亚诸岛、南中国海、日本海周边广大地区。

④ Robert Hermansson, *The Great East India Adventure: The Story of the Swedish East India Company*, trans. by Alan Cranmer, Guthenburg: Breakwater Publishing, 2004, p. 9.

⑤ Colin Campbell, *A Passage to China*, pp. xii - xiii; Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 10 - 11.

⑥ 关于瑞典军事帝国的衰亡,参见 Michael Roberts, *The Swedish Imperial Experience 1560 - 1718*, Cambridge: Cambridge University Press, 1979, pp. 123 - 156.

⑦ 18世纪瑞典重商主义的表现形式,参见 Leos Müller, “The Forgotten Age of Swedish Shipping: The Eighteenth Century,” *International Journal of Maritime History*, Vol. 24, No. 2 (December 2012), pp. 16 - 17.

⑧ Eli F. Heckscher, *An Economic History of Sweden*, trans. by Göran Ohlin, Cambridge (MA.): Harvard University Press, 1954, pp. 194 - 195.

从17世纪20年代起,瑞典王室就大力聘请荷兰工匠建造船只,以加强本国海军力量。经过一个世纪的发展,当时瑞典的造船技术已相当成熟,完全可以支撑远途航行。在人员方面,虽然本土瑞典人拥有远东航海经验的人数较少,但是他们招募了一大批长期穿行于各大洋的外国船员和商人,其中以苏格兰人居多,还有一部分人来自于法国、德意志、低地国家和意大利,像苏格兰人科林·坎贝尔、查尔斯·欧文(Charles Irvine)等担任大班的外国人不在少数,他们在公司运行前期发挥着决定性作用。<sup>①</sup>在船只、人员组织确定后,如何筹集贸易资金成为了一大难题。

西班牙银元是当时广州市场上的贸易货币,而且由于它在16至18世纪的纯度和价值长期稳定,便成为了那个时期世界范围内的通行货币。<sup>②</sup>广东粤海关有专门的对外管理条例,如现金贸易、中方订立商品价格、在划定的区域活动等,这是所有在广州贸易体系下从事商业活动的外国商人必须遵守的规则。<sup>③</sup>瑞典并非缺乏白银,只因重商主义是当时占据主流的社会思潮,瑞典国内针对白银出口也引发了一场浩大的争论,这场风波甚至险些扼杀了瑞典公司的成立。<sup>④</sup>在中国与欧洲的交易中,白银是中国人唯一感兴趣的硬通货,而根据重商主义者的信条,一旦得到白银,就不能再允许其流出本国。<sup>⑤</sup>最后,瑞典公司的创建者与反对者达成妥协,不使用国内白银,而是通过本国货物出口换取白银,再到远东进行贸易。

在一切准备妥当之际,瑞典公司最终在王室的支持下得以创建。1731年6月14日,瑞典王室向即将组建的新公司授予了一纸特许状(*Okтроj*),准予其在15年里专营好望角以东的贸易事务,并明

<sup>①</sup> Lisa Hellman, "Ett Ensamt Skepp på Öppet Hav? Kopplingar, Kontakter och Utbyten Ombord på Svenska Ostindiefarare," *Historisk Tidskrift*, Vol. 134, No. 3, 2014, s. 367; Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731 - 1813: Kryddor, Te, Porcelain, Siden*, s. 22, 41; Michael F. Metcalf, *Goods, Ideas, and Values: The East Indies Trade as an Agent of Change in Eighteenth-Century Sweden*, p. 14. 在前两个特许状时期(1731—1766年),30个首席大班中有13个都是英国人。在首次航行中,4个大班全是英国人,此后,外国人的数量急剧下降,瑞典本土人逐渐占据主要位置。在第一特许状时期(1731—1746年),51个大班中只有11个瑞典人;到第二特许状时期(1746—1766年),67个大班中已经有46个瑞典人。而且,在瑞典公司运行前期服务的外国人大都归化为瑞典人,并在瑞典定居,像科林·坎贝尔、查尔斯·欧文这些贡献突出的苏格兰人,还取得了瑞典贵族封号。关于科林·坎贝尔和查尔斯·欧文的生平,参见 Alexander A. Cormack, *Colin Campbell, 1686 - 1757, Merchant, Gothenburg, Sweden: His Will Annotated: A Scots-Swedish Study*, Peterculter: Aberdeen Journals Limited, 1960; Brigitte Henau, *Charles Irvine (1693 - 1771) and the Swedish East India Company 1732 - 1743*, Minneapolis: University of Minnesota, 1986。

<sup>②</sup> 西班牙银元俗称“八瓣银币”,国际通用名称为“银比索”,在18世纪经常被切成8片三角形,每片合1雷亚尔(*reales*)。西班牙银元主要有三个流向:波罗的海地区、奥斯曼帝国和远东(中国和印度)。关于白银在世界贸易体系和欧洲社会转型中的作用,国际学界已进行了大量研究,参见 Artur Attman, *American Bullion in the European World Trade, 1600 - 1800*, Göteborg: Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället, 1986; Stanley J. Stein and Barbara H. Stein, *Silver Trade and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, 2000; Steven Topik, Carlos Marichal and Zephyr Frank, eds., *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500 - 2000*, Durham: Duke University Press, 2006。

<sup>③</sup> 1684—1686年,清政府先后在东南沿海设闽(福州)、粤(广州)、江(上海)、浙(宁波)四个海关管理对外贸易。到18世纪30年代,西洋商船主要停泊到广州,集中在粤海关从事贸易活动,广州贸易体系在瑞典公司抵达时就已确立。1757—1842年,广州成为中外方贸易往来的唯一口岸,是为一口通商时期。对于粤海关具体的外商管理规定,参见梁廷枏撰,袁钟仁校:《粤海关志》,广东人民出版社2014年版。章文钦将清代中西贸易体制概括为四个重要环节:(1)粤海关负责征收关税并管理行商;(2)十三行负责同外商贸易并管理约束外商;(3)黄埔作为外国商船的停泊所;(4)澳门作为西方各国商人的共同居留地。参见马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834)》第1卷,区宗华译,林树惠、章文钦等校,广东人民出版社2016年版,“中译本简介”第4—5页。

<sup>④</sup> 当时瑞典国内围绕白银出口及东印度公司成立与否的争论,参见 Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 12 - 16; Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731 - 1813: Kryddor, Te, Porcelain, Siden*, s. 46 - 50; Jörgen Weibull, "The Swedish East India Company and the East Indiaman Göteborg," in Bengt Johansson, ed., *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Göteborg*, Hong Kong: Viking Hong Kong Publications, 1992, pp. 8, 10 - 11。

<sup>⑤</sup> Leos Müller, "Kolonialprodukter i Sveriges Handel och Konsumtionskultur, 1700 - 1800," *Historisk Tidskrift*, Vol. 124, No. 2, 2004, s. 237 - 238。

明确规定该公司运往中国的白银无论是否已铸成硬币,都不能自瑞典输出。<sup>①</sup>至此,瑞典历史上第一个以中国市场为中心、实行垄断经营的贸易公司宣告成立。在那个时代里,英、荷、法等国为了保证本国公司在东方贸易中的垄断地位,一些新成立的中小公司时常会受到排斥,如1722年成立于奥属尼德兰东印度公司(Ostend Company,简称“奥斯坦德公司”)、新成立的瑞典公司和1732年改组的丹麦亚洲公司(Danish Asiatic Company)都遇到过这种情况。<sup>②</sup>在亚洲市场上,欧洲各国东印度公司的相互竞争异常激烈。考虑到自身实力,瑞典公司从成立伊始就专注于经济利益,而没有像英国和荷兰的东印度公司那样还力求占领殖民地。<sup>③</sup>另外,18世纪东西方贸易的重心由香料转向茶叶之后,荷兰东印度公司于17世纪那种通过垄断东南亚香料供给而控制市场的贸易策略已经没有什么优势了,因为那时只有在中国才能获得茶叶。由于当时的茶叶贸易无法被垄断,再加上葡萄牙人在澳门的阻挠,荷兰人直至1729年才从本土派遣船只到广州进行贸易,之前则都是经巴达维亚(Batavia)出发前往广州。从17世纪80年代开始,广州就成为了亚欧贸易的中心。<sup>④</sup>商旅云集的广州口岸是一个自由竞争的场所,欧洲外洋船舶在此汇集,中国官方和行商并没有厚此薄彼,他们允许甚至提倡竞争,这就给了瑞典公司这些相对较小的贸易公司加入商业竞争的机会。瑞典公司与其他东印度公司的区别在于,它几乎仅与中国进行贸易。<sup>⑤</sup>

1732年3月7日,瑞典公司首艘商船“腓特烈国王”号(Friedericus Rex Sueciae)从哥德堡港启航。船上携带着铁条、铜、木材、焦油、树脂、沥青等瑞典本国物品,公司经营者寄希望于通过货物出口来换取一部分贸易资金。<sup>⑥</sup>实际上,瑞典商船当时能够装载的只能是这些生产原料性质的产品了,因为在成品生产方面,其与欧洲主要国家相比要落后得多。<sup>⑦</sup>位于斯堪的纳维亚半岛的瑞典拥有得天独厚的自然资源,优质的金属矿产和原木等从13世纪起一直都是欧洲市场上的畅销货。有利的矿产资源条件为瑞典提供了三种近乎垄断性的出口物品——铜、铁和焦油。

17世纪以前,瑞典铜矿业相继得到吕贝克(Lübeck)和荷兰的技术支持,并于1650年迎来了开采的黄金时代,其出口遍布全欧,受到阿姆斯特丹和吕贝克商人的追捧。由于1687年的过度挖掘及18世纪初的连年战乱,瑞典铜产量趋于萎缩,但是到18世纪20年代仍在欧洲铜市场上占有突出份额。铁器工业是瑞典主要的出口行业和支柱性产业,冶铁技术在17世纪即已成型。到17世纪下半叶,一部分往返于大西洋两岸的西班牙运银船就是用瑞典西海岸的木材和贝格斯拉根(Bergslagen)的铁建

① William Milburn, *Oriental Commerce*, vol. 2, London: Black, Parry & co., 1813, pp. 575-576. 瑞典公司前后共有5份这样的特许状,且在前3份特许状时期(1731—1746, 1746—1766, 1766—1786)的运营较好,从第4份特许状(1786年)起就开始处于亏损状态,第5份特许状(1806年)因拿破仑战争的进行而夭折。

② 关于奥地利、丹麦的亚洲贸易公司简况,参见 Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976, pp. 211-229; Gerald B. Hertz, "England and the Ostend Company," *The English Historical Review*, Vol. 22, No. 86 (April 1907), pp. 255-279; Kristof Glamann, "The Danish Asiatic Company, 1732-1772," *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 8, No. 2, 1960, pp. 109-149.

③ 或许瑞典公司能够持续经营与其未参与殖民有关联——这样就不会引起英荷的强烈敌对,而奥斯坦德公司正是因此被叫停。Jan Parmentier, "The Private East India Venture from Ostend: The Maritime and Commercial Aspects, 1715-1722," *International Journal of Maritime History*, Vol. 5, No. 2 (December 1993), p. 102.

④ Lisa Hellman, "Life in the Foreign Quarters of Canton: The Case of the Swedish East India Company in the Long Eighteenth Century," *The International Journal of Maritime History*, Vol. 27, No. 4, 2015, p. 798; Lisa Hellman, *House Is Not a Home: European Everyday Life in Canton and Macao, 1730-1830*, p. 77.

⑤ Hanna Hodacs and Leos Müller, "Chests, Tubs and Lots of Tea—the European Market for Chinese Tea and the Swedish East India Company, c. 1730-1760," in Maxine Berg, et al., eds., *Goods from the East, 1600-1800*, New York: Palgrave Macmillan, 2015, p. 278.

⑥ Robert Hermansson, *The Great East India Adventure: The Story of the Swedish East India Company*, p. 33.

⑦ 1738年,瑞典仿照英国模式建立黎凡特公司(Swedish Levant Company),积极开展与奥斯曼帝国的贸易,同样是将这些货物出口换取地中海东岸的丝绸。Leos Müller, "The Forgotten Age of Swedish Shipping: The Eighteenth Century," *International Journal of Maritime History*, Vol. 24, No. 2 (December 2012), pp. 5-6.

造的。<sup>①</sup>虽然瑞典铁在国际市场上的重要性不及铜,却是瑞典出口量最大的商品。在17世纪瑞典货物的出口总值中,铁和铜分别占据50%和30%,而到1720年这组数据已变为75%和10%。<sup>②</sup>因此,铁器是瑞典最重要的出口货,也是瑞典商船出发时装运的价值最大的物品。瑞典的焦油行业于17世纪兴起,它与传统的木材业一起在北方战争结束后迎来了出口的繁荣时期。<sup>③</sup>

“腓特烈国王”号正是在这种经济背景下启程的。它主要携带的三种物品符合瑞典“自由时代”的实际出口情况。<sup>④</sup>从哥德堡启航后,由于风向因素,“腓特烈国王”号在通过北海时颇费周折,最终经由英吉利海峡于1732年4月9日到达西班牙海港城市加的斯,共花费34天。<sup>⑤</sup>其实,在商船到达加的斯之前,瑞典人有以下三个问题需要解决:

第一,需要找到一处商品销售市场,且当地有大量银元流通。瑞典商人需要将本国带来的货物在航行过程中销售,以换取银元。与法国和丹麦商人一样,瑞典商人在18世纪几乎只能用银元购买中国商品,其本国并没有能够在广州市场上畅销的货物,而英荷两国商人也仅能提供少量的商品在那里进行交换。<sup>⑥</sup>因此,为了换取银元,瑞典人迫切需要在到达广州前将所载货物卖掉。从这个意义上讲,西班牙银元既是货币又是商品。

第二,需要到金融市场上筹集额外的贸易资金。瑞典人用本国特产获得的银元是瑞典公司接下来购买中国货物的一笔重要资本,然而,单靠这笔贸易资金还不足以满足远东贸易需求,它还要利用在远洋贸易中早已盛行的金融借贷来获取另一部分银元。可以确定,瑞典公司要是没有装载大量银元,就不可能有其后来的对华贸易。<sup>⑦</sup>在当时的欧洲人看来,在广州市场上买到的中国商品越多,赚取的利润就会越大,而这就需要大量贸易资金。

第三,等待顺风向。在帆船时代,拥有有利风向是航行成功的一个关键因素。瑞典公司从欧洲北端出发,想要尽快到达远东,顺风行驶尤为重要,再者要考虑印度洋和南中国海盛行的风向,综合各种因素,瑞典商船选择冬季启航最有利。“腓特烈国王”号沿大西洋东岸自北向南航行,北风是一个有利的风向,既能保证航行安全,又能节省燃料。加的斯在冬春季节常刮西北方、西风和西南风,如果能在4月至6月沿着非洲西海岸航行,借助于东北风和加那利洋流,船只将会很快抵达好望角进入印度洋。因此,顺风向是瑞典商船海上航行的一个必要条件。

以上三个问题瑞典公司必须要解决,找到一个能够同时满足这三个条件的地点则对航行的顺利进行至关重要。西班牙的加的斯港就是最佳选择。

## 二、加的斯在瑞典公司对华贸易中的重要性

加的斯位于伊比利亚半岛南端,约有9平方千米,是欧洲与非洲、地中海和大西洋的连接点。自

① Jörgen Weibull, “The Swedish East India Company and the East Indiaman Götheborg,” in Bengt Johansson, ed., *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Götheborg*, p. 8.

② Eli F. Heckscher, *An Economic History of Sweden*, pp. 92–93.

③ Eli F. Heckscher, *An Economic History of Sweden*, pp. 193–194.

④ 1719—1772年是瑞典历史上的“自由时代”,这个时期经济得到恢复,政党政治兴起,瑞典进入和平发展阶段,这是瑞典公司的东方贸易能够前后持续近80年的国内条件;而瑞典在国际上奉行“中立”政策,当英法七年战争、美国独立战争爆发时,中立立场反而为瑞典公司的贸易创造了有利的外部条件。Michael Roberts, *The Age of Liberty: Sweden 1719–1772*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986; Leos Müller, *Neutrality in World History*, New York: Routledge, 2019.

⑤ 在此后的航行中,瑞典商船大多选择绕苏格兰、爱尔兰北端的航线开往加的斯,虽然这条航线距离较远,但是由于顺风、平坦,其所用时间反而更少一些。瑞典商船到达广州的贸易路线,参见 Christian Koninckx, “The Maritime Routes of the Swedish East India Company during Its First and Second Charter (1731–1766),” *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 26, No. 1, 1978, pp. 42–55.

⑥ 在18世纪的大部分时间里,英荷两国商人购买的亚洲货物中,仅有约10%的货物是拿本国商品交换的,直到18世纪末,这一比例才增加到35%。

⑦ Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731–1766)*, pp. 189–190.

腓尼基人建城起,在三千年的历史长河中,加的斯凭借优越的地理位置,积极开展港口地区的贸易活动,长期保持着商业繁荣。<sup>①</sup>从16世纪中叶起,由于塞维利亚无法完全满足西班牙王室对财富的需求,王室开始允许加的斯承担部分贸易职能。西班牙船队从加的斯出发,把欧洲的纺织品等货物运送到美洲殖民地,而西属美洲进口的大部分货物都是用白银支付,贵金属是西属美洲在16至18世纪主要的出口品。1640年后,西班牙王室从加的斯获得的白银量越来越大,到18世纪,加的斯成为西班牙最重要的港口城市,被称为“通往印度群岛的门户”。<sup>②</sup>加之塞维利亚因缺乏维护,淤泥堆积越多,到17世纪末已经无法停泊大型船只。1717年,西班牙王室将负责管理美洲贸易的贸易委员会(Casa de la Contratación)迁到加的斯,这使得加的斯正式取代塞维利亚成为西班牙大西洋商业活动中心,垄断着与美洲的贸易往来。1717至1765年间,在所有前往殖民地的航行中,88%的航次是从加的斯启航,在所有回航西班牙的航次中,又有82%是到达加的斯。<sup>③</sup>西班牙船队回航时所带的大量白银在加的斯汇聚,一时间使其成为名副其实的欧洲银都。

加的斯作为一个移民聚集点,在地理位置上是一个国际商业中心。<sup>④</sup>许多来自法国、意大利、爱尔兰、苏格兰和佛兰德(Flemish)<sup>⑤</sup>等地的商人在加的斯组成社团定居下来,对当地的贸易活动有很大影响。通常情况下,18世纪在加的斯落地的金银中,至少有80%是由私人组织占有。<sup>⑥</sup>西班牙王室虽明令禁止外国商人参与美洲殖民贸易,但是仍然需要他们在航行保险、信贷、商品出口方面提供服务。而且,许多旨在控制外国人的立法根本没有影响到加的斯的佛兰德人和荷兰人,作为一个独立的“佛兰德共同体”(Flemish nation),他们长期以来被西班牙王室视为国王的子民。<sup>⑦</sup>由于佛兰德人的独特身份,来到加的斯的荷兰人纷纷加入佛兰德社区,他们得到当地的公民身份后,就会受到西班牙法律的保护。这些人被统称为“佛兰德人”,是当地经济实力最强大的商人团体,他们将贸易网络扩展到整个西班牙帝国。

加的斯在18世纪还是美洲白银流向世界各地最重要的转运点。当时它是欧洲与西属美洲的商品交换中心,任何出口美洲的货物都要首先经过加的斯,而且西班牙船队从美洲驶回欧洲时,白银是最大宗货物。然而,巨额白银到达加的斯后又源源不断地流出,1650年至1750年间,供应给西班牙和葡萄牙的大部分贵金属都从欧洲再出口到东方。<sup>⑧</sup>加的斯作为美洲银元到达西班牙的首站,这里的银价相对欧洲市场更为便宜,从事远洋贸易的欧洲商人可以利用银价差尽可能多地兑换一些银元。<sup>⑨</sup>瑞典公司正是在佛兰德商人的帮助下才凑齐了去往东方的贸易资金。可以肯定,吸引这些船只、商人停靠在加的斯的一个重要动机就是美洲白银,它推动着这个时期欧洲企业的发展,而18世纪初的加的斯的确是最有吸引力的地方之一——能够以半合法的方式获得白银。<sup>⑩</sup>据法国历史学家路易·德米格尼(Louis Dermigny)估计,整个18世纪大约有5亿银比索经两条路线流入中国:马尼拉

① Maria del Carmen Lario, "The Irish Traders of Eighteenth-Century Cadiz," in David Dickson, Jan Parmentier and Jane Ohlmeyer, eds., *Irish and Scottish Mercantile Networks in Europe and Overseas in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, p. 211.

② Stanley J. Stein and Barbara H. Stein, *Silver Trade and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe*, pp. 72 - 73.

③ Patrick O'Flanagan, *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500 - 1900*, Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2008, p. 87.

④ Ana Solana, "Merchant Cooperation in Society and State: A Case Study in the Hispanic Monarchy," in C. Antunes and A. Polónia, eds., *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500 - 1800*, Leiden: Brill, 2016, p. 166.

⑤ 当时称奥(奥地利)属尼德兰,现在主要属比利时。

⑥ Patrick O'Flanagan, *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500 - 1900*, p. 88.

⑦ Ana Solana, "A Network-Based Merchant Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680 - 1740)," in Gert Oostindie and Jessica V. Roitman, eds., *Dutch Atlantic Connections, 1680 - 1800*, Leiden: Brill, p. 145.

⑧ Artur Attman, *American Bullion in the European World Trade, 1600 - 1800*, p. 33.

⑨ 加的斯当地还有一个活跃的银元走私市场,实际上由佛兰德商人操纵,那里的银价比欧洲银市通行的价格便宜。

⑩ Ana Solana, "A Network-Based Merchant Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680 - 1740)," in Gert Oostindie and Jessica V. Roitman, eds., *Dutch Atlantic Connections, 1680 - 1800*, p. 151.

航线运送了近 2 亿,而从欧洲越好望角、跨印度洋的航线运载了 3 亿多。<sup>①</sup> 瑞典商人就是这些携带大量白银漂洋过海进行远东贸易的其中一部分欧洲商人。

1732 年 4 月 9 日,“腓特烈国王”号抵达加的斯。在海上航行过程中,经常会出现船员减少的情况,因为船上环境恶劣、新鲜食物缺乏,人很容易生病乃至死亡。瑞典商船亦不例外,这就意味着要在路上补充人员,而这个环节主要是在加的斯进行。<sup>②</sup> 瑞典商船的船员分属两个系统:一组人归船长指挥,负责船只运转;另一组人则听从大班安排,主要进行商业活动。商船上一般有 4 名大班,首席大班是整个贸易活动的领导者。大班不仅仅负责保卫货物,还是瑞典公司在远洋贸易事务上的直接代理人,具体负责货物购销、资金筹集、船员招募、日程安排等,贸易成败很大程度上就取决于大班的能力。<sup>③</sup> 作为此次航行的首席大班,坎贝尔<sup>④</sup>在加的斯招募了一些熟悉业务的英国船员,如第二船长科庆(George Kitching)、第一大副巴伦(Baron)以及几位船工,这些人已经在加的斯等待了三个星期,坎贝尔命令他们立刻上船,因为有了他们夜以继日的工作,会更有助于航行。<sup>⑤</sup>

人员得到补充后,瑞典商船在加的斯又购买了食物、酒水等生活必需品。从加的斯到广州,海路当时要走近 5 个月。在这种长途航行中,生活用品是不可或缺的,坎贝尔曾几次在日记中提起大班们将足量的食物和酒水放进船舱。1748 年“希望”号(Hoppet)和 1751 年“卡尔亲王”号(Prins Carl)在加的斯补充了肉类和酒,能够说明这个问题。“希望”号在加的斯装了 3 头牛、18 头猪、510 只西班牙鸡、10 只绵羊、2 只山羊、12 对鸽子;<sup>⑥</sup>奥斯贝生动描述了“卡尔亲王”号携带的赫雷斯葡萄酒:“由于这种雪利酒很烈,在任何气候环境下都能很好地保存,而我们东印度公司的商船从自己的港口出发时又只带了少量的葡萄酒,因此一般会在加的斯装上一定量的这种酒,供整个航行(包括回程)使用。”<sup>⑦</sup>实际上,瑞典公司下一站要到澳门才能停靠,因为沿途所有贸易站点都控制在英国和荷兰的东印度公司手中。<sup>⑧</sup> 从这个意义上讲,加的斯还是瑞典商船远航中国过程中的唯一补给站。

当然,停留加的斯最重大的意义是在这里装载从事东方贸易所必需的银元。通过交易,瑞典人将商船上携带的货物在加的斯销售出去,得到了大量银元。可以说,瑞典和西班牙这种贸易属于互补型贸易,加的斯进口瑞典的木材、焦油、铁和其他货物用来建造和维护船只,瑞典货物则得以在此大量出口,并借此利用银的差价多换取一些银元。然而,所有保存下来的账本、日记和其他史料表明:瑞典公司在加的斯通过出口贸易所得白银根本达不到其继续前往广州贸易的需要。<sup>⑨</sup> 为了获取

① Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident; Le Commerce à Canton au XVIIIe Siècle, 1719 - 1833*, vol. 2, p. 754.

② Lisa Hellman, “Ett Ensamt Skepp på Öppet Hav? Kopplingar, Kontakter och Utbyten Ombord på Svenska Ostindiefarare,” *Historisk Tidskrift*, Vol. 134, No. 3, 2014, s. 368.

③ Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 25; Christian Koninecx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, pp. 335 - 337.

④ 坎贝尔同时还是瑞典公司成立时的三个管理者之一。就在瑞典公司获得第一份特许状的同一天(1731 年 6 月 14 日),坎贝尔被归化为瑞典贵族,因为特许状要求瑞典公司的管理者须为出生于瑞典本土或归化的瑞典人。Bertil Boëthius, “Colin Campbell,” in *Svenskt biografisk lexikon*, vol. 7, Stockholm: Bonniers, 1927, s. 263 - 264; Michael F. Metcalf, *Goods, Ideas, and Values: The East Indies Trade as an Agent of Change in Eighteenth-Century Sweden*, p. 6.

⑤ Colin Campbell, *A Passage to China*, p. 16.

⑥ Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 68; Lisa Hellman, “Ett Ensamt Skepp på Öppet Hav? Kopplingar, Kontakter och Utbyten Ombord på Svenska Ostindiefarare,” *Historisk Tidskrift*, Vol. 134, No. 3, 2014, s. 374.

⑦ 彼得·奥斯贝克:《中国和东印度群岛旅行记》,第 17 页。

⑧ Bengt Johansson, “The Diary of Colin Campbell-The World's First China Trade Handbook,” in Bengt Johansson, ed., *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Götheborg*, Hong Kong: Viking Hong Kong Publications, 1992, p. 60.

⑨ Jörgen Weibull, “The Swedish East India Company and the East Indiaman Götheborg,” in Bengt Johansson, ed., *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Götheborg*, p. 10.

更大利润,瑞典商人需要筹集更多的贸易资金。由于瑞典议会禁止本国白银出口,要获得货物销售收入以外的银元,瑞典商人就不得不在加的斯通过借贷来获取,佛兰德商人在其中起了关键作用。长久以来,佛兰德商人与加的斯、塞维利亚这些主要的西班牙港口有着广泛的商业联系。<sup>①</sup>坎贝尔相信自己会从原先的经历中获益,因为瑞典商船靠岸前,其昔日的朋友爱德华·高夫(Edward Hough)等商人就已在那里等待了,他们之间通过信件互通消息。高夫是一位重要的佛兰德商人,他以船舶抵押贷款(bottomry loans)的形式向瑞典公司提供了一大笔银元。<sup>②</sup>坎贝尔提到这些商人很快就将所需要的银元准备好了,他要尽快把这些银元装船,因为瑞典一行人只想在这里短暂停留几天。<sup>③</sup>可见,大班的信誉对瑞典公司的借贷活动也产生了重要影响。

遗憾的是,坎贝尔并没有明确提到“腓特烈国王”号在加的斯到底装了多少银元,而且他自己承认,在加的斯装上船的银元质量如何也不确定,<sup>④</sup>因为中国商人总是抱怨他带来的白银不如英国大班的。<sup>⑤</sup>按照瑞典历史学家斯文·科尔贝格(Sven T. Kjellberg)的统计,1744年“哥德堡”号来华时携带的西班牙银元大约有5吨重,共18.8万个,约合纹银(sycee)13.9万两(tael)。<sup>⑥</sup>“哥德堡”号的额定载重量是850吨,“腓特烈国王”号则是490吨,<sup>⑦</sup>如果从载重量的角度来推算,“腓特烈国王”号当时在加的斯装了约8万两纹银。到第二特许状期间(1746—1766年),瑞典商船装载西班牙银元的数量逐次增长,“卡尔马”号(Calmar)在1746年装载约23万个,而“斯德哥尔摩城堡”号(Stockholms Slott)在1762年和1765年两次来华时分别携带29万个和30万个。<sup>⑧</sup>因此,瑞典商船在1765年携带的纹银量达22.2万两(以西班牙银元折算),将近1732年首航活动时的2.8倍,结合后续提到18世纪60至80年代中期瑞典茶叶进口量的持续上涨,可以看出瑞典公司对华贸易的繁荣。另外,“腓特烈国王”号的货物销售所得白银在装船白银总量中所占的比例已经很难确定了,瑞典历史学家马丁·阿贝格(Martin Åberg)根据1777年“索菲亚·玛格达莱娜王后”号(Drottning Sophia Magdalena)的案例进行分析得出结论:相比通过其他方式获得的白银,瑞典公司在加的斯的货物出口可能并没有那么重要。<sup>⑨</sup>不过,这并不能完全说明瑞典公司早期对华贸易的真实情况。

在第一特许状时期(1731—1746年),瑞典商船每次航行的费用都是公司管理者自筹的,并没有固定的投资人和资金链,加之最初多数瑞典人不愿就这项冒险事业投资,所以外国资本在其中占据重要位置。例如,1745年“瑞典女王”号(Drottningen af Sverige)和“斯德哥尔摩”号(Stockholm)出航

① Karel Degryse, “The Aristocratization of the Antwerp Mercantile Elite (17th – 18th Century),” in Clé Lesger and Leo Noordegraaf, eds., *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market*, Den Haag: Hollandshe Historische Reeks, 1995, p. 37.

② 船舶抵押贷款是当时商业贷款中的一种常见手段,这种贷款只有在船只安全返航后才偿还,即是以返程货物做抵押、具有保险性质的贷款;而且瑞典公司还允许债权人优先购买安全返航的货物。瑞典公司在1753年引入固定投资实行合股经营前很长一段时间里广泛使用这种融资形式。关于瑞典公司在加的斯的船舶抵押贷款问题,参见 Meike von Brescius, *Private Enterprise and the China Trade: British Interlopers and Their Informal Networks in Europe, c. 1720 – 1750*, Doctoral Dissertation, University of Warwick, 2016, pp. 161 – 166.

③ Colin Campbell, *A Passage to China*, p. 16.

④ 银元成色不足问题不仅仅发生在瑞典公司身上,英国大班同样受到了埋怨,中国行商认为以往九五成色的银元在1729至1731年间竟都不超过九三成色,参见马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834)》第1卷,第238页。

⑤ Colin Campbell, *A Passage to China*, p. 24.

⑥ 科尔贝格是将1个西班牙银元折合纹银0.74两(据马士的说法,合0.72两,九五成色)。Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagniern 1731 – 1813: Kryddor, Te, Porlin, Siden*, p. 295.

⑦ 瑞典公司商船的载重以拉斯特(läst)为单位,1拉斯特约合2.45吨,精确数值为2448千克。关于瑞典商船的各项参数,可访问瑞典东印度公司信息网站 <https://www.ostindiskakompaniet.se/tag/skepp/>。

⑧ Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 – 1766)*, p. 191.

⑨ Martin Åberg, “The Swedish East India Company 1731 – 66: Business Strategy and Foreign Influence in a Perspective of Change,” *Scandinavian Journal of History*, Vol. 15, No. 1 – 2, 1990, p. 103.

时募集的贸易资金里大约有 40% 来自低地国家。<sup>①</sup> 到 1753 年,瑞典公司获本国议会批准,正式成为一家股份制公司,建立起政府许可的永久资金体系,第一批股金共筹得 569.2 万银塔勒(daler silvermynt),<sup>②</sup>早期那种零散的投资经营转变为合股经营。<sup>③</sup> 从 18 世纪 50 年代中期起,瑞典公司的经营模式逐渐稳定下来,走向规范化,其在加的斯通过货物销售以外途径获取白银的比重也更大。至此,瑞典公司运营早期业已存在的现象——公司管理者、大班和普通股东将私人资金注入商船运营中,从 1753 年转为官方的固定模式,以这种股份融资方式获取的资金,通过汇票在加的斯换成西班牙银元运往中国。

纵观瑞典公司整个运行期间在广州的贸易活动,以西班牙银元为代表的现金支付手段长期占主导地位。即使在公司运营后期,瑞典大班一度直接拿着欧洲的汇票到广州兑换购买货物,不过这远没有现金支付重要。<sup>④</sup> 而无论哪种支付手段,来自安特卫普、根特这些奥属尼德兰地区的佛兰德商人在其中都是积极的参与者,在瑞典公司运营早期,他们通过船舶抵押贷款进行直接投资,到了公司运营后期又斥资购买股份,有时还通过汇票直接予以资助。前两个特许状期间,佛兰德商人在加的斯为瑞典公司提供了 40% 以上的资金;第三特许状时期(1766—1786 年),外国资本(主要是佛兰德商人)在股金中仍占 15%—35%。<sup>⑤</sup> 一方面,佛兰德商人在西班牙长期有着重要的商业利益;另一方面,由于瑞典政府对返程货物再出口到国外只征收 0.125% 的关税,这对佛兰德商人来说是一个巨大的诱惑。在这个过程中,双方互利共赢,佛兰德商人通过贷款获得了瑞典商船返航货物的优先购买权,再通过经营转运贸易赚取差价,而瑞典商人凭借货物再出口的策略大获其利。从这个意义上讲,佛兰德商人既是资金提供者,又是返程货物购买者和销售者,他们通过在加的斯提供白银而参与到瑞典公司的商业活动中。也许正因为此,科尼克斯才会认为瑞典公司实际上填补了奥斯坦德公司解体后留下的贸易真空。<sup>⑥</sup>

加的斯是瑞典商船驶离哥德堡的第一站,也是到达东方前的唯一停靠站。每艘瑞典商船停留加的斯的时间在 14 至 75 天不等,平均 1 个月,而滞留时间的长短主要取决于大班在当地获取银元的能力,一旦拥有了足够多的银元,只需要有利的风向就可以远行了。<sup>⑦</sup> 首次东航的“腓特烈国王”号仅

① Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731 - 1813: Kryddor, Te, Porslin, Siden*, s. 55; Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, pp. 288 - 289.

② 在加的斯,瑞典银塔勒与西班牙银元的汇率平均比价是 3.2:1,即 1 比索等于 3.2 银塔勒。Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, p. 192.

③ 瑞典公司早期的认购资金没有成文规定,直到 1753 年引入固定资本后才逐渐体现规范化。例如,认购资金普通人最低 500 银塔勒,7 个管理者每人最低 3 万,12 个大股东每人最低 2 万,并且仍然对外国人开放。具体规定参见 Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, p. 62; Michael F. Metcalf, *Goods, Ideas, and Values: The East Indies Trade as an Agent of Change in Eighteenth-Century Sweden*, pp. 18 - 19.

④ 瑞典公司在加的斯的借贷活动主要以船舶抵押贷款和汇票两种形式进行。公司在获得抵押贷款之后,会将其直接兑换成银元;而一部分汇票会在当地换成现金,另一部分则会被带到广州兑换后,再购买货物。最近的研究显示,在 18 世纪 70 年代,来自伦敦、阿姆斯特丹甚至亚洲的汇票在瑞典公司购买货物过程中所占比重不断增加,但是由于不稳定性,其并没有取代西班牙白银这种现金支付手段,瑞典公司在绝大多数时间里仍是依赖于取自加的斯的银元。Leos Müller, "Scandinavian Trade in Canton and 'Borrowed Bengal Money': The Global Role of Minor European Companies Trading in Asia, 1760 - 1786," *Journal of World History*, Vol. 31, No. 3 (September 2020), pp. 610 - 619.

⑤ Eli. F. Heckscher, *Historieuppfattning, Materialistisk och annan: Uppsatser*, s. 208 - 209; Michael F. Metcalf, *Goods, Ideas, and Values: The East Indies Trade as an Agent of Change in Eighteenth-Century Sweden*, p. 20; Leos Müller, "The Swedish East India Trade and International Markets: Re-exports of Teas, 1731 - 1813," *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 51, No. 3, 2003, pp. 41 - 42.

⑥ Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731 - 1766)*, p. 197.

⑦ Christian Koninckx, "The Maritime Routes of the Swedish East India Company during Its First and Second Charter (1731 - 1766)," *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 26, No. 1, 1978, p. 48.

在加的斯待了15天(4月9日—4月24日),对比历次航行中的停留时间这都是相当短暂的。<sup>①</sup>这也从侧面反映出,坎贝尔确实借助自己的人脉,很快筹集到了亟需的贸易资金。加的斯作为一个西班牙白银集散地,对于瑞典公司来说,不仅是一个本国货物出口市场,还是一个资本筹集区,更是一个人员物资补给站。总而言之,瑞典公司购买中国货的白银是在加的斯获取的,在加的斯的商业活动是瑞典公司东方贸易成功至为关键的一环。

### 三、铁—银—茶的洲际跨洋贸易

到18世纪,饮茶在欧洲人的日常生活中愈发流行,这在一定程度上刺激欧洲公司到亚洲购买茶叶以获取巨额利润。<sup>②</sup>西方社会饮茶文化的兴起常被视为一场消费革命,茶叶成为18世纪欧洲从亚洲进口的首要大宗货物,此前一度遭哄抢的香料的地位则逐渐下降。和东方贸易巨头英荷两国的东印度公司一样,瑞典公司的首次亚洲之行也将目光投向了茶叶。据《茶叶全书》记载,瑞典还是欧洲最早成功种植茶树的国家,这从另一个层面反映出瑞典人对茶叶的向往程度。<sup>③</sup>斯德哥尔摩大学教授莱斯·穆勒(Leos Müller)认为瑞典公司与荷兰东印度公司相比,主要有两点不同之处:其一,它是一个纯粹的贸易公司,专注于经济利益,在东方并无政治企图;其二,广州是其最重要的贸易市场,进口的大宗货物是茶叶。<sup>④</sup>西方国家在18世纪饮用的茶叶产于中国,由于瑞典公司在东方的贸易集中于广州,所以相比于英荷,瑞典公司往返于哥德堡与广州之间的速度还要快一些。总体来说,瑞典公司航行过程可以被划分为三个阶段,哥德堡—加的斯、加的斯—广州、广州—哥德堡,三座港口城市构成了整个航行活动的关键点。

“腓特烈国王”号驶离加的斯后,经过长途跋涉,于1732年9月19日到达广州,耗时6个半月。瑞典商人从广州市场上购入的货物主要是茶叶、瓷器、丝绸、香料等,其中武夷茶(Boheé)<sup>⑤</sup>等各种茶叶所占份额最大。“腓特烈国王”号返航哥德堡后的货物拍卖清单记载:各式瓷器共43万件;茶叶共1591整箱、250半箱、10长盒,重约165吨;丝绸、衣物共31箱,计23355件。<sup>⑥</sup>在瑞典公司与中国贸易的过程中,按载重量计算,茶叶在回程货物中占到了60%—90%;从价值上看,茶叶占其货物进口量的70%—80%。<sup>⑦</sup>换言之,瑞典公司可以被视为一个茶叶贸易公司。坎贝尔在日志中还专门提到,经过一番讨价还价,他将武夷茶的价格砍到了每担(peckul)13两,工夫茶(Congou)每

① Colin Campbell, *A Passage to China*, pp. xxiv—xxv. 例如,于1750至1752年间来华的瑞典公司商船“卡尔亲王”号在加的斯待了10个星期(1751年1月4日—1751年3月20日),参见彼得·奥斯贝克:《中国和东印度群岛旅行记》,第7—35页。

② Karel Degryse, “The Origins of the Growth of West-European Tea-Trade in the 18th Century,” in Klaus Friedland, ed., *Maritime Food Transport*, Köln: Bohlau Verlag, 1994, pp. 483—488; K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East Asia Company, 1660—1760*, Cambridge: Cambridge University Press, 1978, pp. 385—406; Yong Liu, *The Dutch East India Company's Tea Trade with China, 1757—1781*, Leiden: Brill, 2007, pp. 65—89.

③ 欧洲人移植茶树,艰辛异常,前后历经30载,最终于1763年经瑞典自然学家卡尔·林奈培植成功。参见威廉·乌克斯:《茶叶全书》(上),中国茶叶研究社社员集体译,中国茶叶研究社1949年版,第101页。

④ 瑞典商船曾经试图到印度进行以货易货的贸易,结果被英国东印度公司的官员拒之门外,当地不欢迎竞争者,荷兰和法国同样试图阻止瑞典公司的活动。Lisa Hellman, *House Is Not a Home: European Everyday Life in Canton and Macao, 1730—1830*, p. 79; Leos Müller, “The Swedish East India Trade and International Markets: Re-Exports of Teas, 1731—1813,” *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 51, No. 3, 2003, p. 32.

⑤ 武夷茶是瑞典公司所购茶叶中最便宜、数量最多的一种,其在1733至1767年间占到瑞典公司茶叶总进口量的84%。Hanna Hodaes, *Silk and Tea in the North: Scandinavian Trade and the Market for Asian Goods in Eighteenth-Century Europe*, p. 55.

⑥ 具体数字请查阅《科林·坎贝尔日记》整编本的“序言”部分和瑞典学者罗伯特·赫曼森(Robert Hermansson)的统计,两者的统计虽然不尽一致,但是差别不大。Colin Campbell, *A Passage to China*, pp. xxxvi—xxxix; Robert Hermansson, *The Great East India Adventure: The Story of the Swedish East India Company*, pp. 42—43.

⑦ Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731—1813: Kryddor, Te, Porslin, Siden*, s. 78, 136; Christian Koninckx, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731—1766)*, p. 431; Leos Müller, “Kolonialprodukter i Sveriges Handel och Konsumtionskultur, 1700—1800,” *Historisk Tidskrift*, Vol. 124, No. 2, 2004, s. 239.

担 18 两,<sup>①</sup>这是相当便宜的。<sup>②</sup> 对比一份 1767 年瑞典公司大班扬内·格瑞尔(Jean A. Grill, 1736—1792)和广州同文行行商潘启官(即潘振承)共同订立的《茶叶购买合同》(*Kontrakt angående inköp av te*),<sup>③</sup>其中提到茶叶价格每担 15.5 两,双方记录的茶叶购买量也一致。合同原文摘录如下:

瑞方原文:

Jag Poankhequa tillstår härmed att hafva med Herr Jean Abraham Grill, å Svenska ostindiska kompaniets vägnar ingått kontrakt att till närmaste av kompaniets skepp som ankomma till Kanton detta år leverera fyra tusende femhundra och femtio Peckull sundt och gott Boheé te, av bästa sorten fritt från al i blandning, av god lukt och färg uti vattnet samt inga svarta och skadade blader; och femhundra Peckul av allra bästa sorten Ankoy coryo<sup>④</sup>, fritt från grus och all slags blandning, emot ett betingat pris av femton tael och fem mes per Peckul av 142 Svenska skålpund. . . forts.

中方原文:

二月初九日接,喘味呖知里公司武夷茶四千五百五十担,又安溪茶五百担,共五千零五十担,言明九月纳茶,到十月尽交清,不误,先收银五万零五两,其茶价十五两半。——同文行潘启官

通过建立自己的东印度公司,瑞典从 18 世纪 30 年代开始建立与中国的直接联系,能够直接进口中国商品。<sup>⑤</sup> 瑞典自此不仅无需从西欧进口中国货,反而还可以将购买的中国货销往西欧,推动了货物的洲际流转。满载货物的“腓特烈国王”号在 1733 年 1 月 16 日踏上归途,于秋季回到哥德堡之后以公开拍卖的形式将 90% 以上的货物(主要是茶叶)经由佛兰德商人转销到低地国家、法国以及德国汉堡等地,最后这些货物又通过走私流向了英国。瑞典公司采取的这种商品再出口策略效果显著,获利颇丰。<sup>⑥</sup> 当然,瑞典公司最初能够成立的一个重要原因,就是坎贝尔等人强调了货物再出口所能带来的巨额收益。<sup>⑦</sup> 茶叶是 18 世纪欧洲各国从亚洲进口的最重要商品,这一点可以根据同一时期欧洲人从广州进口的茶叶量得知,详见表 1。

① Colin Campbell, *A Passage to China*, pp. 98, 101, 110—113. 其中,两(tael)和担(peckul)是中国古代货币和重量单位。根据清制,1 担=100 市斤(约等于今天 120 斤)=133.333 英磅=142 瑞典磅=60.5 千克,1 两约为 4.5 银塔勒。关于度量衡与货币换算,参见 Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident: Le Commerce à Canton au XVIIIe Siècle, 1719—1833*, vol. 3, pp. 1565—1566; Colin Campbell, *A Passage to China*, p. 96, note 180.

② 据马士记载,1731 至 1732 年间,由于茶叶购入过多而需求者少,致使价格下跌,到 1732 年 7 月底,大部分合约的武夷茶价格是每担 13 至 13.5 两,稍后的为 14 两,而此前十年茶叶价格动辄 20 余两。参见马士:《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834)》第 1 卷,第 190、196—201、219、222、225—231、238 页。

③ 这是一份订立于 1767 年的合约,经笔者核实相关资料,此为 1765 至 1767 年间“斯德哥尔摩城堡”号来华时留下的贸易记录,同时还有与瑞典公司交易的同文行行商潘启官的中文收据,这是为数不多用中瑞两种文字记录同一件事的资料。在两者相互印证下,体现出茶叶在中瑞贸易中的重要性,见证了双方密切的商业往来。两份资料目前可在瑞典东印度公司网站下载获取, <https://www.ostindiskakompaniet.se/tag/afock/>, 最近访问日期:2022 年 2 月 22 日。斯文·科尔贝格在论著中也附有相关内容,参见 Sven T. Kjellberg, *Svenska Ostindiska Compagnierna 1731—1813: Kryddor, Te, Porlin, Siden*, s. 218—219.

④ Ankoy coryo 为安溪红茶。

⑤ Leos Müller, “Kolonialprodukter i Sveriges Handel och Konsumtionskultur, 1700—1800,” *Historisk Tidskrift*, Vol. 124, No. 2, 2004, s. 238.

⑥ 瑞典学者图尔·弗兰密尔对瑞典公司运行前期多艘成功返程商船的所得利润率作了计算,证明了埃里·赫克舍尔的论断并非夸大其辞。Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 38—41.

⑦ 这种货物再出口的经营策略并非瑞典公司首创,丹麦东印度公司同样如此,而且英国东印度公司在很早之前就采用了。K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East Asia Company, 1660—1760*, p. 12; Ole Feldbæk, “The Danish Asia Trade 1620—1807,” *Scandinavian Economic History Review*, Vol. 39, No. 1, 1991, pp. 3—27.

表 1

1726—1813 年欧洲主要国家从广州年茶叶进口量

单位:担

时间	进口数量						总计
	英国	法国	荷兰	丹麦	瑞典	帝国 <sup>1</sup>	
1726—1733	8239	3924	2985	587	531	2558	18854
1734—1740	10399	7107	6474	5290	4700	—	33970
1741—1748	14863	8006	15133	13248	10457	—	61707
1749—1755	22983	14466	21074	12800	13405	3313	88042
1756—1762	24577	2104	16441	16192	15567	865	75746
1763—1769	50547	17636	28546	16857	15389	—	128975
1770—1777	51262	27342	34818	19975	19052	—	153449
1778—1784	58365	14871	18702	28422	25792	9281	155452
1785—1791	137255	4704	30625	10866	16104	4279	203833
1792—1798	148807	1650	9985	11899	9454	954	182749
1799—1806	206679	711	286	11351	14132	2951	237128
1807—1813	210423	—	—	—	—	—	210423

资料来源:马士《东印度公司对华贸易编年史(1635—1834)》第1卷,第233—338页。Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident: Le Commerce à Canton au XVIIIe Siècle, 1719 - 1833*, vol. 2, pp. 539 - 562.

注:1.“帝国”指驻跸在奥地利维也纳的哈布斯堡王朝统治下的神圣罗马帝国。

1734至1784年,瑞典茶叶年进口量增长了约4.5倍;1726至1733年间,瑞典茶叶年进口量在同时期欧洲国家总进口量中仅占约2.8%,到1756至1762年间就增长到约20.6%,而1778至1784年间仍约占16.6%。<sup>①</sup>可见,瑞典茶叶进口量在18世纪30年代至80年代涨幅较大,而中国茶叶价格在清代并没有出现骤降情况,这从侧面反映出瑞典公司对西班牙银元的需求同样在增长。

“腓特烈国王”号首航取得了巨大的商业成功,所载货物拍卖了90万银塔勒,利润率达到75%。<sup>②</sup>根据路易·德米格尼、斯文·科尔贝格、克里斯蒂安·科尼克斯、图尔·弗兰密尔(Tore Frängsmyr)等西方学者提供的数据,90万银塔勒折合20万两纹银,首航利润率为75%,笔者据此估算,首航时成本约为11.4万两。前文根据斯文·科尔贝格给出的“哥德堡”号载银数据所推出“腓特烈国王”号可能装载了8万两纹银,在此取一个合理的范围:瑞典东印度公司首航中国时在加的斯一共获得了8万—11.4万两白银。在瑞典公司运行期间,一共有129次这样的航行,虑及后续绝大多数航次的船只吨位都比“腓特烈国王”号大得多,那么瑞典公司通过加的斯至少向中国运送了1500万两白银。

从物品交换的角度来看,瑞典公司的贸易实践是瑞典铁、西班牙白银和中国茶叶三种主要物品的洲际转移过程,西班牙银元在其中发挥着至关重要的货币中介作用。瑞典商船携带以铁器为主的货物换得西班牙白银,之后又用装载的白银购买以茶叶为代表的中国货物,这是一个以白银为媒介的物品交换过程。由此,瑞典通过白银交易而顺利融入世界贸易体系中。在大航海时代以来东西方贸易发展历程中,直到新大陆出产的金银催生了跨大西洋和跨太平洋的贸易流动,一个完整的全球贸易圈才连接起来,使得世界贸易成为现实。<sup>③</sup>

从贸易活动者角度来看,瑞典公司贸易事业的成功是负责商品购销的苏格兰裔瑞典大班、提供

① 如果加上丹麦公司的数据,两家斯堪的纳维亚贸易公司在18世纪中后期能够占到同时期欧洲其他国家茶叶进口总量的25%—35%,它们在茶叶贸易中与荷兰、英国展开了激烈竞争。

② Tore Frängsmyr, *Ostindiska Kompaniet: Människorna, Äventyret och den Ekonomiska Drömmen*, s. 25 - 26; Martin Åberg, "The Swedish East India Company 1731 - 66: Business Strategy and Foreign Influence in a Perspective of Change," *Scandinavian Journal of History*, Vol. 15, No. 1 - 2, 1990, p. 106.

③ Carlos Marichal, "The Spanish-American Silver Peso: Export Commodity and Global Money of the Ancien Regime, 1550 - 1800," in Steven Topik, Carlos Marichal and Zephyr Frank, eds., *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500 - 2000*, Durham: Duke University Press, 2006, p. 26.

货币支持的佛兰德商人和经营广州贸易的中国行商之间多方互动的结果。<sup>①</sup> 尽管瑞典政府担心亚洲贸易会耗尽本国的白银,但是实际上这从来不是一个问题,因为贸易所需白银是由外国贷款资助的,在瑞典公司通往亚洲的途中,这些白银被搬上停靠在加的斯的商船上。<sup>②</sup> 在整个过程中,瑞典大班是主要活动者和购买者,广州行商是物品销售者,而在加的斯的佛兰德商人则属于贸易中间商和一部分活动资金的赞助者,三方商人的互动画面描绘出加的斯在中瑞贸易中的独特地位。

从全球视野看待这一问题,瑞典公司的贸易进程又是以瑞典哥德堡、西班牙加的斯和中国广州三个城市所在区域间的商业互动。这是哥德堡所在的北海波罗的海、加的斯所在的大西洋、广州所在的南中国海三方贸易线的顺利对接,标志着这些地区建立了直接的全球性商业联系。瑞典货物出口到加的斯,加的斯相对便宜的白银,中国市场对白银的需求,以及销售中国货物产生的高额收益,所有这些构成了瑞典公司获取利润的基础。<sup>③</sup> 没有加的斯的停留,瑞典公司的远东贸易不可能取得后来那么大的成功。因此,在瑞典公司对华贸易过程中,哥德堡是基点,加的斯为中转站,广州则是贸易中心。

1732 至 1733 年瑞典公司直航中国的活动,基本反映了其后续数十年里不断重演的贸易盛况。尽管瑞典公司是一个中小型的特许贸易公司,但是它在广州贸易的背景下显得尤为突出,因为广州贸易对塑造欧亚之间的贸易交流非常重要,进而具有了全球意义。掀开历史尘封的记忆,瑞典公司远渡重洋到达广州,既是中瑞经济文化交流的靓丽篇章,更是中西贸易史乃至世界贸易史上的辉煌一页,其贸易历程既代表着欧洲、美洲、亚洲世界范围内的商业往来,又是贯通大西洋和太平洋的跨区域海上交流,为欧洲开拓的全球性贸易市场贡献了一份重要力量。瑞典公司运行期间,哥德堡成为瑞典商业、造船业和运输服务业最繁荣的城市,至今城中仍有多处遗迹昭示着往日的喧嚣。

## Swedish East India Company's Trade with China —An Perspective Focusing on the First Voyage

*Liu Junhao*

**Abstract:** The Swedish East India Company conducted intercontinental transoceanic trade centered on Canton market in the middle and late 18th century. Swedish ships carry domestic iron, copper, and timber from the port of Gothenburg every winter and sail to the port of Cadiz in Spain, where they obtain a portion of Spanish piasters through cargo transactions. However, the value of these exported goods carried by the Swedish ships was not enough to purchase Chinese goods like tea in large quantities, and the Swedes borrow another Spanish piaster in Cadiz by means of credit from Flemish merchants, then sailing to the east to trade. It can be seen that the operation of the Swedish East India Company starts from Gothenburg, Cadiz as a transit, and finally imports Chinese goods in Canton. The stopover in Cadiz is a key step for the successful trade with China. Therefore, the trading activities of the Swedish East India Company can be regarded as an iron-silver-tea exchange process.

**Keywords:** Swedish East India Company, Tripartite Trade, Canton Market, Spanish Piasters, Eighteenth Century

(责任编辑:丰若非)

① 关于大班与行商的关系,参见杨国桢:《洋商与大班:广东十三行文书初探》,《近代史研究》1996年第3期。

② Leos Müller, "Trading with Asia Without a Colonial Empire in Asia: Swedish Merchant Networks and Chartered Company Trade, 1760 – 1790," in C. Antunes and A. Polónia, eds., *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500 – 1800*, p. 243.

③ Jan Kuuse, "Trade between Sweden and the Far East from 18th Century to the Present," in Bengt Johansson, ed., *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Götheborg*, Hong Kong: Viking Hong Kong Publications, 1992, p. 32.