

閩人與中琉航海

謝必震

宋元時代，海上貿易發達，航海技術也取得長足進步，其中又以福建為最，泉州港是當時最繁忙的港口。明清相承，閩人仍然是最擅長航海的，他們不只發現了往返琉球的航路，也把造船、航海技術傳到琉球；而沿海海神信仰，也多與福建有關。

《順風相送》的成書與中琉航路的開闢

關於中琉航路的記述，最早出現在《順風相送》中，該書是一部古代中國人航海的針路簿，現藏於英國牛津大學鮑德林圖書館（Bodleian Library）。書中有「福建往琉球」針路條，記述如下（圖一）：

福建往琉球
太武放洋，用甲寅針七更船取烏坵。用甲寅針並甲卯針正南東牆開洋，用乙辰取小琉球頭，又用乙辰取木山。北風東湧開洋，用甲卯取彭家山。用甲卯及單卯取釣魚嶼。南風東湧放洋，用乙辰針取小

琉球頭，至彭家、花瓶嶼在內。正南風梅花開洋，用乙辰取小琉球，用單乙取釣魚嶼南邊，用卯針取赤坎嶼，用艮針取枯美山。南風用單辰四更，看好風單甲十一更取古巴山，即馬齒山，是麻山赤嶼，用甲卯針取琉球國為妙。（後略）

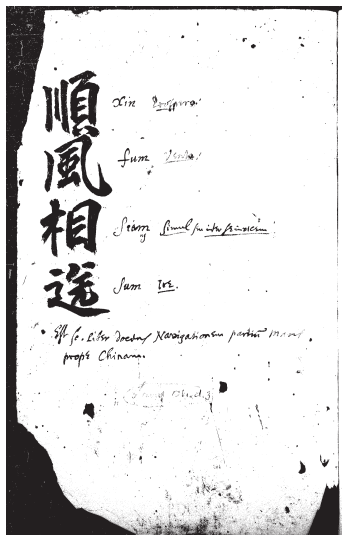
關於「福建往琉球」的航路何時形成，學界眾說紛紜。《順風相送》針路簿的成書時間頗為重要，它決定了中國與琉球航路開闢的時間。向達先生認為《順風相送》的成書時間應為十六世紀（向達《兩種海道針經》）；荷蘭學者戴文達（J.L. Duyvendak）斷定《順風相送》在鄭和第七次下西洋時，即明

宣宗宣德五年（一四三〇）完成；而更多的人則認為《順風相送》成書應在永樂年間。因為該書記有「永樂元年奉差前往西洋等國，累次校正針路」等文字，所以大家都認為該針路簿成書時間比較準確的說法應該是「永樂年前後」，實際上這些不同的說法反映了學者們對《順風相送》針路簿成書時間的不同解讀。

《順風相送》是古代中國人航海的經驗集成，一代一代人傳抄而來。現藏於鮑德林圖書館的《順風相送》編成時間應在明萬曆年間，具有充分說服力的是現存的《順風相送》一書中有多處出現「佛朗」的專稱，這是

明代嘉靖後期開始對進入我國海域及東南亞海域的葡萄牙人、西班牙人和荷蘭人的稱謂。另外，書中亦出現了「東埔寨」國名，這是明萬曆年間在我國文獻上才出現的地名，因此向達先生的說法是正確的，他指的是現存的《順風相送》成書於十六世紀。

雖然今天我們能看到的《順風相送》鈔本是十六世紀成書的，但它是基於明永樂年間就有的古本編成而來，因此就出現「《順風相送》成書永樂元年」的諸種說法。而明永樂年間傳抄的本子，又是依據之前的「年深破壞」的古本而來，這在現存的《順風相送》鈔本上記載的清清楚楚。可見，《順風相送》最早的鈔本應該早於明朝初年，極有可能是元朝



圖一 《順風相送》書影 英國牛津大學鮑德林圖書館（Bodleian Library）藏

時就流傳並應用於航海的福建籍船員手中。因此，中琉航路開闢形成的時間，應該在明代以前，理由如下：

其一，「年深破壞」的《順風相送》古本肯定在明永樂年前就存在。萬曆版的《順風相送》中記有一位「永樂元年奉差前往西洋等國，累次校正針路」的抄寫者，他抄寫的針簿是依據「年深破壞」的古本而來，顯然「古本」的成書，在永樂之前相當長的一個時期。

其二，元代閩人移居琉球王國的史實證明「福建往琉球」的航路早已形成。琉球《久米村系家譜·程氏家譜》載：「復本中國饒州人，輔臣祖察度四十餘年，不解於職，今年八十有一，乞令致仕還鏡。」（《那霸市史·資料篇》）《明史》、《明實錄》亦有同樣的記載。史料說明：移居琉球的閩人三十六姓之一的程氏始祖程復，在琉球國輔佐其主察度四十餘年，官至國相。琉球中山王察度為王時間起於元至正十年（一三五〇），止於明洪武二十八年（一二九五），可見程復赴琉球時當在元末。程復原籍江西饒州，

後遷居福建。程復入海赴琉球，是從福建入海的，可見福建往琉球的航路應該也是那個時期就開闢了，這也是針路古本存在的時間，也就是中琉航路開闢形成的時間。

其三，明朝設福建市舶司規定通琉球，說明明初福建通琉球航路早已形成。史料記載：明初規定，凡外商入貢皆設有市舶司以領之，明代鄭若曾《籌海圖編》云：「在廣東者專為占城、暹羅諸藩而設；在福建者專為琉球而設；在浙江者專為日本而設。其來也許帶方物，官設牙行與民貿易。」福建市舶司創立於宋天祐二年（一〇八七），明初禁海，不允許私人海外貿易，但規定福建專門通琉球，這一規定恰恰說明規定之日前，琉球與福建應該有完備的海上交通基礎，福建往琉球的航路早已開闢，才會出現明初專為琉球設福建市舶司。《明實錄》上的記載：洪武五年（一三七二）楊載招諭琉球的史實，也同樣證明：明初福建通琉球的航路早已形成。（圖二）

其四，琉球地區大量福建閩清義窯瓷片出土證明，十三世紀福建與琉



圖二 福建閩安鎮巡檢司衙門 作者攝

福建北部窯廠燒製之物，且這兩種瓷器在琉球群島發現而未在博多出土也說明了，在中琉之間官方進貢貿易制度確立之前，民間極有可能已有直接的貿易往來。

日本熊本大學考古學家木下尚子曾組織完成了《十三至十四世紀的琉球與福建》課題，在琉球群島發現了大量的南宋時期福建閩清義窯的瓷片，出土的南宋福建閩清瓷片說明十三世紀福建與琉球就存在貿易交通的往來。因此，福建往琉球航路的開闢一直可以伸延到明代以前這一頻繁的海上交通時期。

「福建往琉球」針路出現的時間，應該與福建航海開始使用指南針



圖三 琉球石垣島出土的十三世紀閩清義窯瓷片 作者提供

的時間及中國歷史上「針路」出現的時間相距不遠。

福建航海開始使用指南針的記載出現在宋趙汝适《諸蕃志·海南》中，書云：「渺茫無際，天水一色，舟舶來往，惟以指南針為則，晝夜守視唯謹，毫釐之差，生死繫焉。」趙汝适當時任福建市舶司提舉，一任就是二十餘年。他撰寫《諸蕃志》成書的時間為一二二五年，正是上述琉球群島出土福建瓷器的年代。指南針應用於福建航海，才有「福建往琉球」針路的出現。據載中國最早出現針路一說，源於周達觀的《真臘風土記》。此書記載一二九五年至一二九六年周達觀出使真臘的所見所聞，尤其是航海針路；此書校注者夏鼐先生指出，我國「記載航海使用羅盤針位，實始見於本書」。雖然我們不知道記載「福建往琉球」針路簿出現的具體時間，但我們可以判斷福建往琉球的針路「古本」應該出現在一二九六年之後相近的年代。

福建通琉球的航路開闢，應該是福建航海交通最為興盛的時期，那就是宋元時期；而福建航海的優勢則從

遠古時期發展而來。遠古時期閩越先民「以舟為車，以楫為馬」；東漢時期，「舊交趾七郡貢獻轉運，皆從東冶（福州）泛海而至」（范曄，《後漢書·鄭弘傳》）；三國時期，孫吳政權在福建已設立典船校尉督造海船，建立溫麻船屯；五代閩國時期，閩王鑿海道，建甘棠港，大力發展福建的海外貿易；宋元時期泉州港成為世界貿易第一大港。由此可見，「福建往琉球」的航路，就是在一個時代接一個時代、福建海上交通不斷發展的過程中形成的。

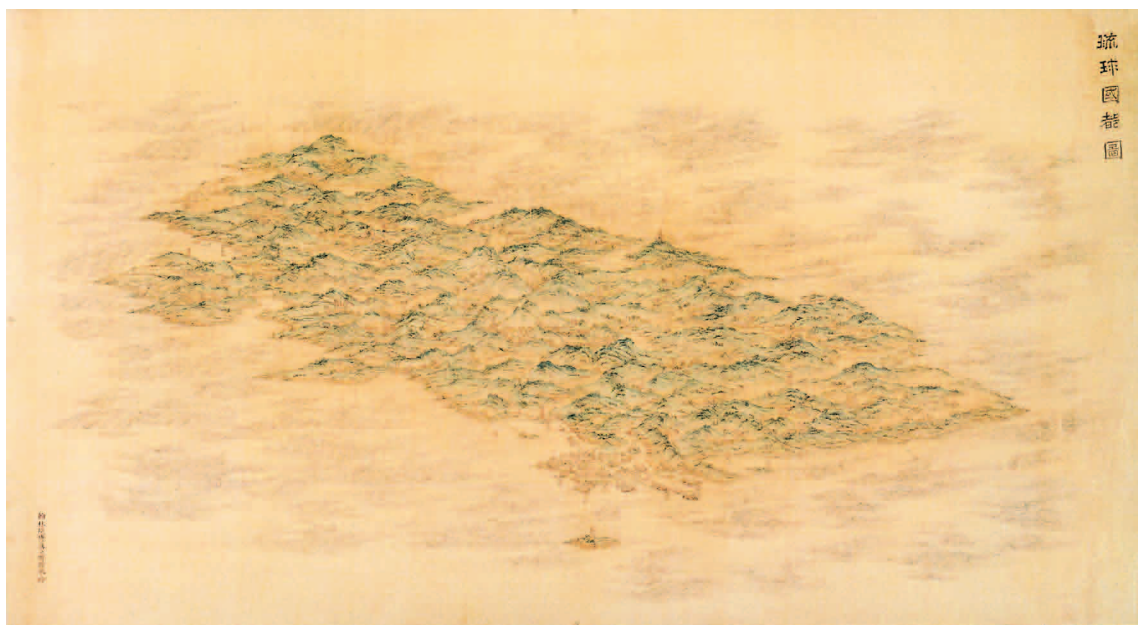
福建人在中琉交往中的航海實踐

福建往琉球的航路，是福建人的航海實踐活動鑄就的。明洪武五年（一二七二），琉球國接受了明朝的招諭，正式與中國建立邦交關係。明清兩代，每位琉球「國王嗣立，皆請命冊封」，中國政府都應其所請，派出冊封使出使琉球。當時規定福建市舶司專門負責通琉球，因此冊封琉球必須在福建組織造船、備船，招募航海人員，配備軍士。嘉靖年間使琉球的陳侃在

其《使琉球錄》中談到中琉航海用人，他說：「漳人以海為生，童而習之，至老不休；風濤之驚見慣，渾閒事耳。其次如福清、如長樂、如鎮東、如定海、如梅花所者，亦皆可用人。」萬曆七年（一五七九）任冊封琉球副使謝杰的《使琉球撮要補遺》中亦載：「大都海為危道，嚮導各有其人。看針、把舵過洋，須用漳人。由閩以北熟其道者，梅花、定海人；由閩以南熟其道者，鎮東、南安人。……船中擇漳人，須試其諳於過洋者；擇梅花、定海者，須試其諳於閩、浙海道者；擇萬安人，須試其諳於閩、廣海道者，又不可徒徇其名而浪收也。」萬曆三十四年（一六〇六）夏子陽出使琉球時就向漳州的海防館要求派航海人員，其曰：「篙工、舵師，舊錄皆用漳人。蓋其涉險多而風濤慣，其主事者能嚴、能慎，其趨事者能勞、能苦，若臂指相使然者。但精能者，往往為海商私匿。予因檄漳州海防館，令其俟洋船回日，從海商查報，籍名送至。」康熙年間出使琉球的使臣徐葆光也提到冊封琉球使團人員都是由福建海防廳派送，渡海官兵都是

從福建沿海的海壇鎮、閩安鎮、烽火營選派。這些記述都告訴我們，冊封琉球的航海活動起用的都是沿海的福建人。當時冊封使詢問這些人的航海經歷時，他們回答：「海外之國所到者不下數十。操舟之法，亦頗諳之。海舶在吾掌中、針路在吾目中。」由此可見，中琉航路是福建人開闢發展的。

不僅如此，通過中琉航海的實踐活動，琉球的造船工業技術，引進了福建先進技術而不斷得到發展。琉球是一個島國，早期的造船業十分落後。由於社會生產水平的提高，人們活動範圍的擴大，迫切需要改變那種「縛竹為筏，不駕舟楫」的落後局面。在中國政府的關懷下，琉球國的造船業有長足的進步，不僅可以在福建各地造船塢所修船補船，甚至可以出資造船、買船。逐漸地，福建的造船技術傳播到琉球。徐葆光的《中山傳信錄》記有，「貢舶式略如福州烏船，船掖施櫓，左右各工。船長八丈餘，寬二丈五、六尺」，顯然，徐葆光在此提到的「式略如福州烏船」，揭示了琉球造船技術引自福建。（圖四、七）



圖七 清 周煌繪製 琉球國都圖 作者提供



圖六 首里城—琉球國王宮 作者提供

「叩首無已」；人們還「齊呼『天妃』而號，剪髮以設誓，祈求平安」。康熙年間張學禮等出使琉球，危難之中，「各許願，設簿登記」；當平安回返後，所許之願再「一一修還，所謂無所負神明」。

有時人們也降筭卜筮，希冀得到神的啓示。如萬曆年間肅崇業出使琉球迷失方向時，「令艦匠作彩船以禳，

又聽習於巫者，喧金鼓以降筭，已又俯伏神前求筮：窮祈祝事，一無所吝」。又如陳侃、高澄出使琉球時，有管軍葉千戶，平日喜扶鸞，眾人促其爲之。「符咒方事，天妃降筭，乃題詩於灰上：香風驚動海中仙，鑑爾陳、高意思專；誰遣巽神繞海舶，我施陰鷲救官船。鵬程遠大方馳步，麟閣動名待汝還；四百人中多善類，好將忠孝答皇天。詩畢，復判曰：吾已遣臨水夫人爲君管舟矣，勿懼！勿懼！」郭汝霖出使琉球時亦有：「舵工陳興珙又善降筭，乃用李君一家僮並不能字者扶之。字皆倒書，曰：有命之人可施拯救，欽差心好，娘媽船都平安也。」通過這種神與人的對話，起到了穩定人心、戰勝風浪的作用。

此外，若航海途中無風時，人們同樣會祈神求風。如郭汝霖使團：「行至赤嶼無風，舟不能行。至暮，舟蕩甚；皆謂無風而船如此，事誠可怪。乃亦從俗，施金光明佛經一部，並作彩舟舁之艙口；而風忽南來，得保無慮。」夏子陽出使琉球時亦如是：「風微細，舟不行，而浪反顛急，舟人以

圖五 瓊河 作者提供
位於福州琉球館旁，是當年琉球船停泊處。

圖四 封舟圖 作者提供

中琉航海中的宗教信仰

由於海上變化莫測，航路艱苦；就冊封琉球而言，歷次冊封使團幾乎都險遭不測，真可謂「呼吸存亡，茫然不知何所在也！」康熙年間汪楫使團在航海途中遇到了風暴：「舟行忽上忽下，上則九天，下則九地，跳擲奔騰，不可名狀。掀簸既久，時間格磔作聲，如轉水車，如鋸濕木。有傾，船身又如病瘧顫不已，而一浪蓋船，船中如瀑布四垂，數人汲之不給。勢危且急，萬不可支。」又如乾隆年間的周煌使團在航海途中：「碇索十餘，一時皆斷；舵走，龍骨觸礁而折，底穿入水。時既昏黑兼值雷雨，帆葉、廚柵吹沒殆盡。須臾，船身直趨向岸，一礁石透入船腹。」真可謂險象環生，危機四伏。（圖八）由於當時受到造船技術、航海技術和氣象知識的限制，在使臣們看來，出使琉球若能平安往返，非人力之所爲，實乃神靈庇佑的結果。所以歷代冊封使臣都十分重視海神祭祀活動。

冊封使團在航海過程中，祭拜海神、祈求平安是每天最重要的功課。封

舟上必設神堂，供奉海神。船戶中設香公一名，在航海中，負責「天妃、諸水神座前油燈，早晚洋中獻紙及大帆尾繚」等供奉、祭祀事務。「舟中人朝夕拜禮必虔，真若懸命於神者。」

另外，冊封使團航海途中，需橫渡俗稱「黑水溝」的臺灣海峽和黑海。過黑水溝時，也要祭海神，這不同於祭天妃等水神。黑水溝乃中外分界，需恩威並濟：「殺生豬、羊各一，潑五斗米粥，焚紙船。鳴鈺擊鼓，諸軍皆甲露刃，俯船作禦敵狀。」在嘉慶年間李鼎元出使琉球時，不知溝之所在。當時，琉球夥長云：「伊等往來不知有黑溝，但望見釣魚臺，即酬神以祭海。」李鼎元：「隨令投生羊、豕，焚帛、奠酒以祭，無所用兵。」

除了每天的朝夕祭拜，當數百人性命繫於一葉扁舟，在狂風巨浪中掙扎時，束手無策的人們只能乞求海神的保佑。他們或焚香設拜，或發誓許願，或降筭卜筮，或出檄發牌，儀式五花八門。

通常，人們在航海危難之時，不外是焚香設拜，「大呼神明求救，」

順風相送

清代海洋史料特展

Voyage with the Tailwind

Qing Archival and Cartographical Materials on Maritime History
in the National Place Museum

展覽日期

2013 5/3~9/15

全年開放，上午八時三十分至下午六時三十分。
週五、週六夜間延長開放至晚間九時。

展覽地點 陳列室 104



圖八 清 周煌撰 《琉球國志略》 清乾隆武英殿本 作者提供

為怪事，請作彩舟禳之，而仍請余輩拜禱於神。甫拜畢，南風驟起。」
有時使臣還出檄發牌，「檄告龍王，詞用嚴切」，來祈求保佑。如萬曆年間謝杰出使琉球後在《琉球錄撮要補遺》中寫道：「方舟之將至夷

也，忽海波頓裂，深黑不可測。役之老成者曰：此龍神迎詔也。……予以安眾心為請，始勉為書『詔敕在船，龍神免朝』八字，牌一發，即雲散於天，旋歸於海。」又如康熙年間張學禮出使琉球途見：「二龍懸掛，尾、鬣俱見。……似有天吳、海童奔逸左右者。守備王祚昌、魏文耀告曰：皇靈遠降絕域，百神來集，速出『免朝牌』示之。牌懸，如故也。頃之，乃悟，易墨以硃，一懸鵲首，一投於海中。天漸開，雲漸散。」

膜拜海神、祈求神明保佑，當然

是一種迷信。但是，對天妃等神明的膜拜又不同於宗教信仰，是一種對自然神的崇拜。它在科學技術不發達的古代社會中是很普遍、盛行的。當人們還不了解自然規律、不能掌握自身命運而受自然界所支配的時候，就把自然現象神化，產生崇拜迷信，藉以作為自己的精神寄託。海神的出現雖然是一種迷信，但是在科學技術不發達的古代，卻能給航海者一種精神上的寄託和安慰，增強人們跟海洋搏鬥的信心。

作者為福建師範大學閩臺區域研究中心教授

參考文獻

1. 向達，《兩種海道針經》，北京：中華書局，一九八一。
2. 佚名，《順風相送》，原藏英國牛津大學鮑德林圖書館。
3. 鄭海麟，《釣魚臺列嶼——歷史與法理研究》（增訂本），香港：明報出版社，二〇一。
4. 田中克子、森本朝子，《沖繩出土の貿易陶器の問題點——中國製白磁とベトナム初期貿易陶器》，《タスク文化を考える》，新人物往來社，二〇〇四。
5. 高岐，《福建省船舶提舉司志考異》，北京：故宮博物院，一九三九，頁二六。
6. 陳侃、蕭崇業等《使琉球錄》，北京：北平圖書館善本叢書：《使琉球錄二種》，引自《臺灣文獻叢刊》，臺灣銀行，一九七〇。
7. 謝杰《琉球錄撮要補遺》、夏子陽《使琉球錄》、汪楫《使琉球雜錄》、郭汝霖《重編使琉球錄》，以上引自《國家圖書館藏琉球資料彙編》（上），北京：北京圖書館出版社，二〇〇〇。
8. 周煌，《琉球國志略》，引自《臺灣文獻叢刊》，臺灣銀行，一九七〇。
9. 李鼎元《使琉球記》、張學禮《使琉球記》，以上載《清代琉球記錄集輯》，引自《臺灣文獻叢刊》，臺灣銀行，一九七〇。
10. 徐葆光，《中山傳信錄》，引自《臺灣文獻叢刊》，臺灣銀行，一九七一。