

漂泊異域

劉序楓

清代中國船的海難紀錄

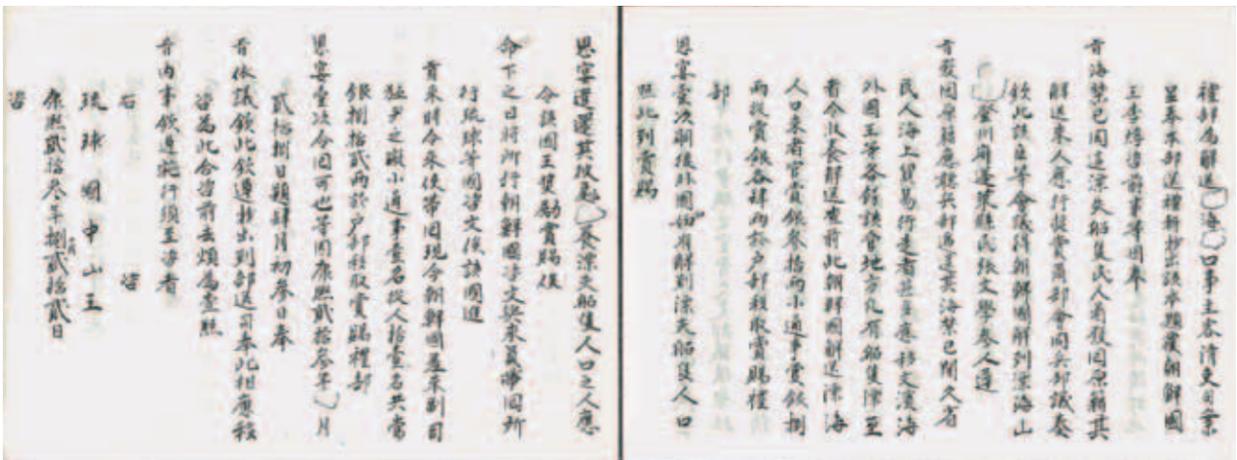
在航海科技尚未如今日發達的時代，船隻出海隨時得面對的是海難事故的威脅。「順風相送」四字是出海人員間常用的祝福語，也常被書於船尾及船旗上，以祈求航海平安。儘管如此，海難事件的紀錄仍頻繁出現於文獻中。但相對於周邊的日本、朝鮮以及西洋諸國，中國所留下的相關漂流海難紀錄，也就是所謂的「漂流記」卻相當少。本文嘗試探討其背景因素，並介紹幾件現存漂流異域的紀錄。

在十九世紀後半蒸汽輪船廣泛被使用之前，中國及東亞各國海上的運輸貿易往來，仍是以木帆船為主要工具。但在航海科技尚未如今日發達的時代，船隻出海隨時得面對的是海難事故的威脅。特別是在十六世紀中葉後，隨著各國海上活動的頻繁，東亞地區的海難漂流紀錄日漸增

加。與航海見聞或旅行記所不同者，海難紀錄因牽涉範圍廣泛，如違禁出海、走私貿易或外交交涉等，官方往往會詳細調查，對船隻大小、船員姓名、人數、船貨、航路、遭難經過、地點與救助過程和漂流地的見聞等均有紀錄，可彌補正史記載之不足，有助於對環中國海域各國政治、經濟、

社會、文化交流、航運及風俗習慣等的研究。但相關紀錄，在中國清代以前的文獻中，如歷朝正史的記載，多簡略不詳。入清以後，由於地方與中央間有完善的奏報制度，且相關檔案（特別是乾隆年間以後）亦大量保存，可據此深入探討。

本文主要介紹，在航海途中遭遇



圖一 禮部咨文〈為解送漂海人口事〉 康熙二十三年八月二十二日 引自臺灣大學影印本《歷代實案》第1冊

非「順風」，而偏離預定航路，或船隻損壞漂到非目的地的異域事例，說明相關紀錄的現存狀況，並比較中外紀錄的差異。

中國船的海外漂流狀況

康熙二十二年（一六八三）臺灣鄭氏投降，清朝統一全中國後，翌年設立海關，允許船隻出海，因此，貿易船從中國沿海各港大舉湧向日本及東南亞各地。再加上十八世紀以後，中國沿海航運業發達，運送南北貨物的船隻往來於廣東—福建—上海—山東—天津—遼東半島間，遭遇船難而漂流外國之紀錄亦大量增加。

康熙二十三年（一六八四），在開放海禁之時，康熙帝就曾發佈旨諭令禮部移咨海外諸朝貢國國王，對漂到之中國船隻收養解送，同時也賞賜送還中國難民的該國官員。相對的，對漂到中國的外國船隻，本「懷柔遠人」的思想，不論是否為朝貢國，均一視同仁，從優撫卹，並遣返本國。（圖一）

但檢視現存清代官方檔案資料，

主要是救助及送還外國難民的紀錄，對於漂到國外的本國難民，除非涉及違法行為，如偷渡出境、走私、攜帶違禁物品或海盜行為，一般並不特別奏報。故欲掌握清代中國船遭風漂到外國的情況，還是得參看周邊諸國所留下的紀錄。

以漂到朝鮮而言，從清初至光緒年間，據朝鮮官方的《同文彙考》、《備邊司謄錄》、《通文館志》等紀錄，至少就有二四〇例，也就是說一年平均約有一例；而漂到琉球群島的數量，據《歷代實案》等紀錄，也有一百餘例。至於漂到日本的數量，依《華夷變態》、《通航一覽》、《長崎志》、《長崎志續編》等的紀錄，目前統計已近三百件。其他，如漂到東南亞的越南，也有七十件以上。以上數目只是目前所能掌握獲救返國的事例，至於中途沉沒，或漂到無人島而無法返國者，其數量應倍於此。（圖二、三）

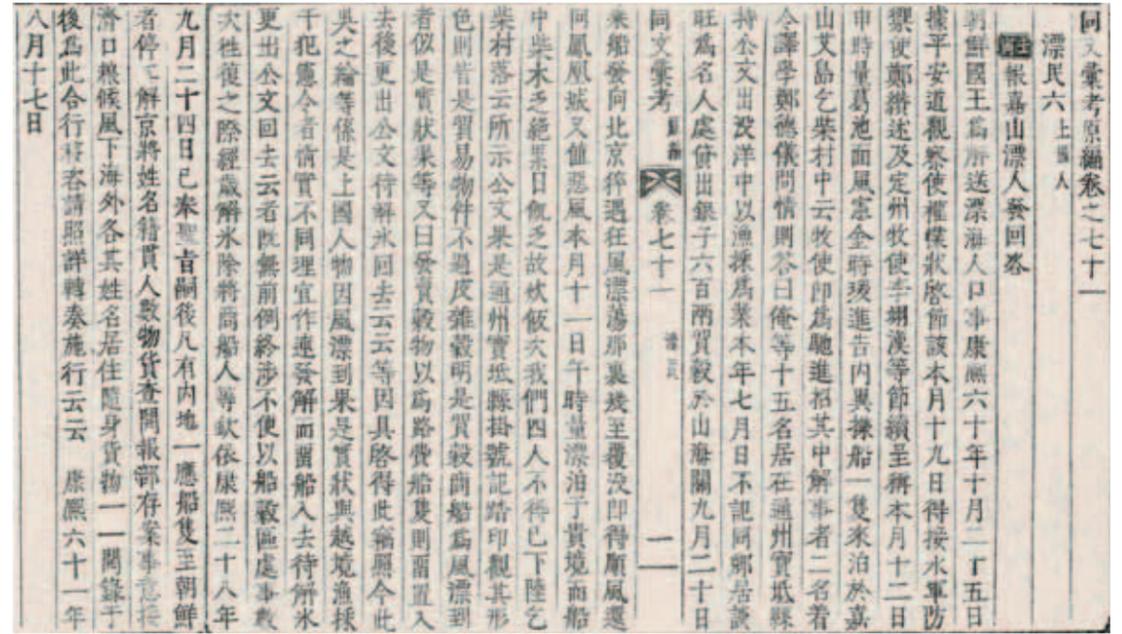
對外國難民之處置與遣返，大多會牽涉到外交問題。在一般情況下，與漂到國有邦交或貿易關係，或



圖六 「得泰船」版畫 日本神戶市立博物館藏

船（或西洋船）則發揮重要的功能，除中國難民外，也將日本、朝鮮、琉球難民經由中國送返本國。

東亞諸國對遭風難民的處理
當時東亞諸國在處理漂到的外



圖二 朝鮮國王咨文〈為解送漂海人口事〉 康熙61年8月17日 引自韓國國史編纂委員會編，《同文彙考》



圖七 1801年漂到日本紀州（今和歌山縣）的江南通州船（局部）東京大學駒場圖書館藏

國船時，最重要的就是語言溝通的問題。在調查漂到的外國船時，即使是言語不通，大多數的情況下，多可利用東亞文化圈所共有的漢字進行筆談。如在日本，中國船漂到長崎或薩摩（今鹿兒島及宮崎縣的部份地區）以外無「唐通事」（中國語翻譯官）的地方時，地方的官吏或當地的儒者多以筆談來與船員對話。因此，目前留下許多筆談紀錄，除遭難經過外，亦包含對中國風俗習慣、制度、宗教的詢問以及相互的詩文贈答等。透過對漂到外國船員的訊問，也是「鎖國」體制下日本蒐集海外訊息的來源



圖八 1807年漂到日本下總（今千葉縣）的寧波船員圖 日本國立公文書館內閣文庫藏

之一。（圖四、五）

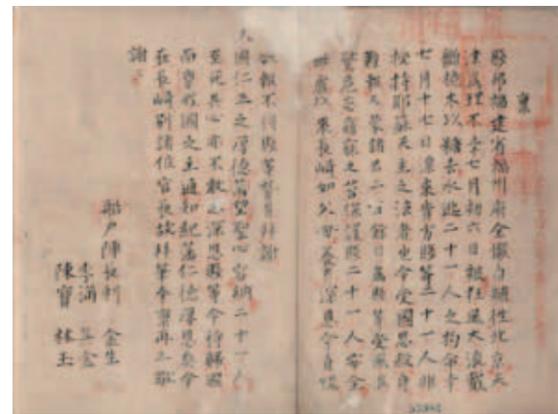
外國船漂到日本沿海時，地方藩廳會派出官員監視，同時通知江戶及長崎奉行。等接到指示後，都會將船主或領頭者二、三人當作人質，與護送日本官員另乘別船，一起押送遭難船隻往長崎。除非外國船遭難破碎或沉沒，一般不許船員登陸，主要是防止外國人與一般日本人接觸，也為防止走私貿易。（圖六、八）

鄰近的朝鮮與琉球情況亦類似。發現漂到朝鮮沿海的船隻，地方官會通知海防「水營」，水營再上報，並派出相關的通事詢問遭難情形。若船

漂到國政府公權力能到達之地，才能確保難民安全返國。朝鮮、琉球、越南均為中國的朝貢國，若有中國船隻漂到，在康熙二十三年以後，除船隻完好可自行返國者外，多會遣使，依朝貢路線將遭難船員護送回中國。日本與清朝雖無官方往來，但透過中國船的赴長崎貿易，亦可將雙方難民順帶回國。在東南亞各地，若當地官方無法提供援助時，華人網絡往往取代官方，不僅提供生活物資，若無官方（如朝貢船等）管道送還，華人貿易



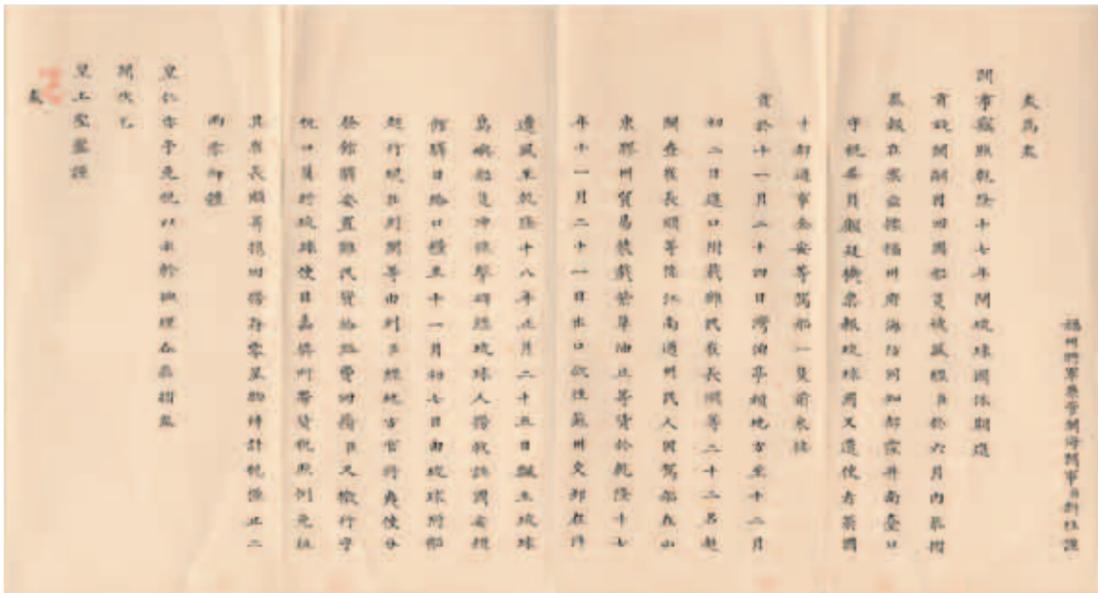
圖三 林春勝等編《華夷變態》寫本 日本國立公文書館內閣文庫藏



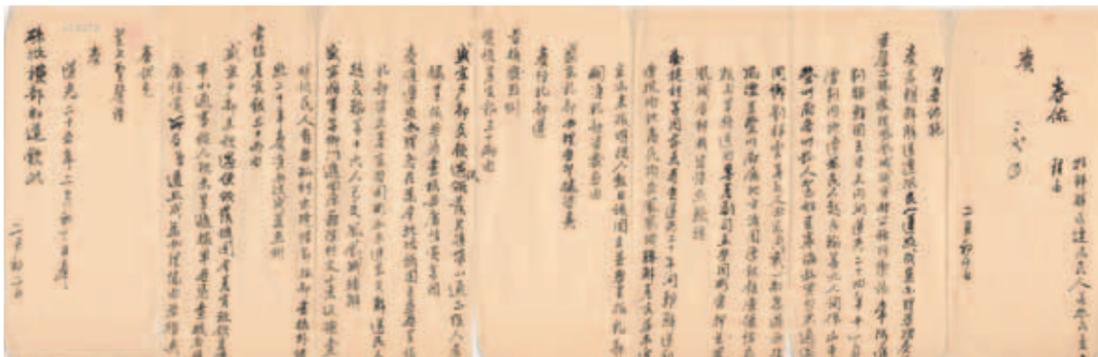
圖五 1769年漂到日本紀州（今和歌山縣）的福州船員與日本人的筆談集《紀福筆語》寫本 國立臺灣圖書館藏



圖四 1826年漂到日本遺州（今靜岡縣）的得泰船員與日本人的筆談集《得泰船筆語》刊本 作者提供



圖十 福州將軍新柱奏〈琉球國接貢船到閩並附載難民予免稅事〉 乾隆18年12月12日 7折 局部 故宮03104 國立故宮博物院藏



圖十一 春佑奏〈為朝鮮解送遭風民人遵照成案辦理由〉 道光25年2月2日 8折 故機073347 國立故宮博物院藏



圖九 1777年「珍島漂人間情別單」 局部 引自韓國國史編纂委員會編，《備邊司謄錄》

隻完好，願從海路回國者，則提供救助物資，候風送回。若是船破，無法使用，願從陸路回國者，則另通知最高政策決定機關的「備邊司」，由京師派遣問情官，詳細詢問遭風漂流原委。經確認無誤後，再派遣官員護送

至中國。相關詢問內容大多會記錄在《備邊司謄錄》內。(圖九)

琉球由於受到江戶幕府及薩摩藩的控制，對漂到外國船之處理原則，與日本國內大致相同。沿海發現外國船漂到後，立刻通知各地地方官，基本處理方式為，在與當地居民隔離之地，築籬搭建木屋，收容漂到的外國人及船貨，周圍則嚴密警戒，禁止當地人靠近，也不許難民任意走動。另一方面，盡速向王府官員及薩摩駐在琉球的「在番奉行」報告，而薩摩在番奉行亦會派員監視。官員在處理時，最重要的事務就是隱蔽日本統治琉球之事實。因此，當外國船，特別是中國船漂到琉球後，附近所有與日本有關的人物、船隻、文字、錢幣等事物均加以隱蔽，在嚴格監視下，不許中國人任意走動，更不許當地人民接近。若船隻可修復，則在修復後令其離開。若破損不堪航海者，則另備船隻，在官船監視護送下，將船員送到那霸之泊村收容，等候進貢船或是另派護送船，護送難民至福州。

的外國使節或船主，都會給予褒獎賞賜。在康熙二十三年時就規定：「賞差官銀三十兩，小通事八兩，從人各四兩，於戶部移取。」護送船隻若有攜帶貨物，一般都會特別恩准，允許免稅貿易，並提供在華期間的生活開銷，代修理船隻，和回國的行糧。相對的，由本國船帶回的難民，則是當作國內事件處理，驗明船照，審訊無誤，且無違法行為，如偷渡出境、走私或海盜行為等，就發給路費、口糧，令回原籍。至於原船自行返航者，應是直接回原出航地，只要有出口時的「船照」，非私自出海者，在處理手續上就更單純了。(圖十、十一)

中國現存的漂流紀錄

中國現存有關於「漂流」，也就是遭遇海難而漂流異域之紀錄，可分為官方和民間紀錄二種。民間的紀錄主要是指收在個人文集或筆記、小說內的相關紀錄。但是目前所見大多是簡單記事，並未詳述漂流經過，或具體的時間地點，且其中包含傳聞或

是文學中虛構、誇大的成分，無法確認人、事、時、地，難以當作歷史史料。因此，絕大多數仍是以官方的記載為主。而中國官方的記載，如前述，與朝鮮、日本等國不同，對本國人的記載相當少，主要是偏重對漂到中國之外國人的救助。相關研究不少，茲不贅述。以下就介紹幾件民間海難紀錄。

按照現在東亞各國流傳漂流紀錄的內容，我們可依照紀錄者的目的，區分為三種系統。第一是官方的調查紀錄，二是知識人、學者等與漂流民面談後，所紀錄整理的見聞錄，三是漂流者自己的紀錄。由於遭風漂流的大部分是知識水準較低的商人或漁民、水手，所以目前流傳的大多是官方的調查紀錄或是由知識人所整理的紀錄。以下介紹二件目前可確認較為完整詳細的漂流紀錄，一是道光三年(一八二三)漂到日本，鄭光祖《一斑錄·雜述》(《續修四庫全書》收)卷一內的〈漂泊異域〉；二是道光十五年(一八三五)漂到越南，蔡廷蘭的《海南雜著》(臺灣文獻叢刊，



圖十三 蔡廷蘭《海南雜著》 1837年刊本 中國國家圖書館藏
引自陳益源，《蔡廷蘭及其海南雜著》

蔡廷蘭《海南雜著》十卷，其中《一斑錄》為地方文人據聽聞口述而撰寫的紀錄；《海南雜著》為當事人親自撰寫的紀錄。

結語

相對於數量眾多漂到海外的中國船，中國官方所留下的紀錄相當少；同樣的，漂流海外返國後的民間人留下的紀錄更少，這是個值得深思的問題。與東亞的朝鮮、日本等

聚南等十二人之船，於日本文政五年（一八二二）十二月遭風漂到薩摩阿久根村。地方官將船挽入附近脇本港，補給食物薪水，並修理檣桅後，於翌年正月起送，二月五日送抵長崎港。但不許上岸，令居住船中，賜給糧米薪水，三月二十九日出發，原船歸國。本紀錄與《一斑錄》的記載，在時間上有一年的誤差，《一斑錄》的記載比《長崎志續編》晚一年。但是由內容來看，應該是指同一件事。

《海南雜著》自清道光十七年（一八三七）秋刊刻出版後，短期之內接連有四個不同的刊本問世。光緒三年（一八七七）還有俄文譯本，光緒四年（一八七八）又被譯成法文出版。《海南雜著》一書之所以受重視的原因，主要在於蔡廷蘭的文人知識背景和優異的文筆，加上對越南社會的觀察仔細，而當時中國社會又缺乏對越南的詳細著作，因此，出版後就受到各界關注。

作者為中央研究院人文社會科學研究中心副研究員



圖十二 鄭光祖《一斑錄·雜述》〈漂泊異域〉局部 引自《續修四庫全書》第1140冊

他在家鄉附近的見聞。

內容記載江南蘇州府白茆港的沙船（以沿海航運為主的平底帆船）船主張用和，世代經營航運業。其所有的商船「源泰號」，於道光三年（一八二三）九月赴山東膠州、萊陽貿易，購買豆餅、羊皮、水梨等貨，回程遭颶風，漂至某處。因語言不通，與對方官員筆談，寫高麗、琉球、呂宋等與認，彼皆搖手，及寫日本，乃首肯，於是寫中土郡縣地名示之。後有通事至，略能通語，令將船駛至一大鎮「夾喇浦」停泊，並奏聞王都。補給船中所需，同時伐木代為修理船隻的大桅後，護送至長崎。在長崎停留期間，向在當地採買日本銅的清朝楊姓商人借銀二百兩。船隻經修理和補給後，日本人將他們護送出港，經由琉球，再轉山東，道光四年（一八二四）五月初，由海道回家。

本文中除敘述漂流經過外，後半並言及日本風俗、習慣及海洋地理的知識。是非常難得的漂海紀錄。有關源泰船漂到日本之事，在《長崎志續編》留有相關紀錄。船頭朱

蔡廷蘭（一八〇一—一八五九），字香祖，臺灣澎湖人，自幼天資聰穎，嘉慶十八年（一八一三）補弟子員（縣學生員）；後拜福建興泉永道的道員周凱為師。道光十七年（一八三七）考中舉人，獲聘臺灣崇文書院講席；道光二十四年又考中進士，以知縣任用。二十九年赴任江西省峽江知縣，咸豐六年（一八五六）署江西豐城知縣，因籌辦團練有功，江西巡撫耆齡（一八〇四—一八六三）保升他為同知，咸豐九年

國相比較，為何中國的「漂流記」特別少。最重要的理由，應是中國本身的大國心態，在天下太平，萬國來朝的時代，視允許外國貿易為「懷柔遠人」的手段，對外國難民，則是從優救助撫卹，並送還本國，強調天朝的仁慈之心，並不重視海外情況與訊息（直到鴉片戰爭後）。與日本、朝鮮等國因無法直接赴海外，而積極吸收各種外國訊息，在心態上有極大的不同。另外，對明清政府而言，處理本國漂到海外返國的人民，只重視是否違禁走私、私自出海或與海盜勾結，有無危害國家治安等的犯罪行為，對於漂到地的風土文化等毫不關心。再加上一般商賈、漁民、水手則不知書寫，多是口傳，但容易流於虛構、想像，脫離「漂流記」的本質，而未能保存現實遭遇海難的情況和對異域見聞。當然，另一重要的外在因素，可能是十九世紀後半起，中國國內動亂頻繁，地方官廳及民間私人的文書紀錄，或因為戰爭、動亂而被銷毀，因此未能保存下來。

病逝任內。

《海南雜著》（圖十三）是蔡廷蘭在道光十五年（一八三五）秋天赴福州省城應鄉試，後回金門祭祖，接著從金門乘船返澎湖，途中遭遇颶風，十月十二日漂到越南廣義省思義府菜芹汛，經越南官員救助，翌年由陸路經兩廣回到福建的紀錄。返鄉後，蔡廷蘭將途中所見所聞按日記載撰成《海南雜著》二卷，上卷分為〈滄溟紀險〉、〈炎荒紀程〉、〈越南紀略〉，下卷則是與當地文士唱和之詩作，保留了不少當時越南的風土

民情。第一部分〈滄溟紀險〉描繪遭遇海難的過程和越南行旅的驚險，敘述遭風歷險十晝夜抵越南的情景；第二部分〈炎荒紀程〉，按日記載於越南及歸途的經過，和與各地官員的往來；第三部分〈越南紀略〉述越南史事及當地的典章服飾與風土人情。

《海南雜著》自清道光十七年（一八三七）秋刊刻出版後，短期之內接連有四個不同的刊本問世。光緒三年（一八七七）還有俄文譯本，光緒四年（一八七八）又被譯成法文出版。《海南雜著》一書之所以受重視的原因，主要在於蔡廷蘭的文人知識背景和優異的文筆，加上對越南社會的觀察仔細，而當時中國社會又缺乏對越南的詳細著作，因此，出版後就受到各界關注。