

近世環中國海的海難資料集介紹

An Introduction to Materials on Shipwrecks off the China Coast in Premodern Times

湯 熙 勇 (Shi-yeoung Tang)

中央研究院中山人文社會科學研究所
Sun Yat-Sen Institute for Social Sciences and Philosophy, Academia Sinica

一、緣起

海難事件的資料，不僅為研究亞洲地區的海上運輸、貿易、海難救助制度、海底沈船等議題的重要史料，也是探索亞洲各國關係史等議題的重要素材之一。基於前述的這一個瞭解，二年前，當筆者正在執行行政院國家科學委員會之專題研究計畫——「清代臺灣外籍船難的處理方法及其影響」時，因為涉獵數量眾多的海難資料，包括日本、朝鮮、琉球、英、美等國家的船隻遇難飄到臺灣及中國沿海地區，以及中國船隻飄到琉球、日本、朝鮮等地，即興起了收集及整理有關海難資料的念頭。¹ 由於劉序楓教授本身對海難的研究課題亦有興趣，也曾發表過有關海難的論文，² 筆者遂利用晚上的時間，向他請教日本方面的海難資料，並與他商討彼此合作進行環中國海的海難資料收集及研究工作的可能性。

在這個時候，任職於日本關西大學的松浦章教授，因日本財團法人交流協會的補助，至本所擔任訪問學者，為期一個月。在明清時代東亞海運史及海難史的研究領域，松浦教授為一著名的日籍學者，曾經發表相關

的論著或介紹性的文章超過百餘篇之多，而且他對海難資料或文獻的瞭解程度極為廣泛，³ 在推動海難資料的收集工作上，如果能夠邀請松浦教授的參與，一定會有相當的助益。幸運的，松浦教授也很爽快的答應，表示願意與我們一起來推動海難史的相關資料編輯之工作。

有關海難史的資料，散見於不同的史料匯編成文獻叢刊等，例如《清代中琉關係檔案》（包括選編、續編、三編）及《歷代實案》中均收有大量的琉球船飄到中國的記錄，或日本出版之《漂流奇談集成》、《江戶漂流記總集》等，對單一國家或地區的海難事件研究有其助益。為了對環中國海地域內的各國海難事件作一系統性的探討，將相關的資料匯集編印，實有其必要性。在中央研究院中山人文社會科學研究所的支持下，我們共同向蔣經國國際學術交流基金會申請補助。最初的構想，以分年的方式，逐步地收集臺灣、中國大陸、琉球、日本、朝鮮等地的海難史資料，並進行相關的研究工作。但因經費及時間有限，只能先以臺灣地區所收穫之海難史資料為主，兼收日本關西大學及其他圖書館內的部份海難史資料，初編成資料集 22 冊，另加解說、總目錄一冊共 23 冊，以供海難研究及參考之用。

- 1 1997年9月5日至7日，個人曾參加在日本大阪舉行的「第一回臺灣史研究學術研討會」，發表論文〈清代臺灣における外國船難の處理方法とその影響〉乙篇，該文並刊登於《臺灣史研究》第14號，頁20-29。中文論文經修改後，刊登於湯熙勇編，《中國海洋發展史論文集》第7輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999年4月），頁547-583。
- 2 劉序楓，〈從清朝對日本海難難民的遣返來看清代中日關係〉，收於《何石 金昌洙教授華甲紀念史學論叢》（漢城：汎友社，1992年5月），頁545-573。
- 3 松浦章教授任職於日本關西大學文學部，致力於海難問題之研究與資料收集工作多年，如松浦教授與其老師大庭脩教授編輯有關漂流集二冊，另自行編輯出版清代中國貿易船漂流到日本之資料集三冊等。

二、近世環中國海的海難資料集成

所謂「環中國海」，在地理上，包括了圍繞北中國海及南中國海的大陸、半島和島嶼，北從朝鮮半島，經日本列島、琉球、臺灣與澎湖，南至菲律賓群島、印尼及馬來半島、中南半島、海南島及中國大陸，正好圍成一個相連的廣大海域。在文化上，居住在此一海域附近的人類的活動早已發生，無論是早期人類的遷徙，以至於後來的文化交流及貿易活動等，使得環中國海地區成為重要的世界文化中心之一，一如環地中海的歐非文化般。

海洋對每一個政治實體或國家影響不同，而每一政治組織對海洋的態度與認識亦不同，日本和朝鮮即為一個明顯的例子。中國是一個毗鄰海洋的國家，海洋成為人民生活重要的資源場域，但是，歷代中國政權對海洋的態度，與其說是保守、消極，不如說是陌生和距離感。鄭和及其艦隊曾經遠渡至非洲，但是他的航海活動與近代歐美人士的航海活動，在動機與目的上，均有相當大的差異。

海難是海事問題中的一環。在現代的海商法或海事法中，所謂海難的中心議題，係以船舶於航行途中，發生船員、乘客或船貨等損害或傷亡之事故為主，而海難之處理或海事爭議之解決，則在瞭解事故發生的原因後，追究海難連帶責任之歸屬及賠償等問題。此一資料所收集的船難事件，就船難的性質言，以國際性的海難事件為主，並兼及部分中國沿海的國內之海難事件。相關資料的內容所述，係以船隻發生事故後，漂流到環中國海附近之國家、島嶼之船上人員及貨物的遭遇，以及在環中國海海域中失事，被其他國家船隻救起而送到最近之國家者，以及對生還人員的照顧、筆錄及遣返方法等為主。因此，在本資料集中之海難事件，其所指涉的範圍，與現代相關法律的內涵有所不同。

在「近世環中國海的海難資料集成：以中國、日本、朝鮮、琉球為中心」中，共收有中國、朝鮮、琉球及日本等四方面的海難史料，包括刊本、未刊本及手抄本等。為了力求資料的詳備及完整，在中國史料方面，收有學界所知之欽定大清會典及則例、事例、明清史料、宮中檔歷朝奏摺等，也收有少為研究者所運用的資料，如清代中朝關係檔案史料匯編及續編；在朝鮮史料方面，如備邊司謄錄、濟州啓錄等；在日本史料方面，

有漢文資料及日文資料，包括異國物語考譯等，相信此一資料集所收之有關海難的基本史料，可以提供學術界相當的助益。例如在資料集中收有所謂的「問情別單」或「筆談」記錄，如漂到中國沿海地區或臺灣之日本、琉球、朝鮮等船上之倖存人員，分別做成記錄，以瞭解海上活動情形；至於漂到日本之中國船，日本官方做成詳細記錄，以瞭解中國的內政及貿易等情況，成為日本吸收外國資訊的重要途徑。但是，在海上的漂船不一定是因自然災害所造成，也有部分是人為因素所致，如貿易或逃難等，琉球船即曾為獲得中國貨品，故意偽稱其遭遇船難。至於漂到中國沿海地區與臺灣的朝鮮船，涉及到船上所使用的「馬牌」例子，即船行的憑藉物。如雍正8年（1730），朝鮮人金白三等漂到臺灣，因船上收有一面明朝天啓年間的馬牌，此事引起清朝政府的不悅，要求朝鮮政府說明。

此資料集成內所收之史料，分成中國史料、朝鮮史料、琉球史料及日本史料，另附列部分日文史料，條例如下：

壹、中國史料篇

1. 大清會典（康熙朝）
2. 大清會典（雍正朝）
3. 欽定大清會典（乾隆朝）
4. 欽定大清會典則例（乾隆朝）
5. 欽定大清會典（嘉慶朝）
6. 欽定大清會典（光緒朝）
7. 欽定大清會典事例（光緒朝）
8. 欽定禮部則例（道光朝）
9. 欽定戶部則例（同治朝）
10. 內閣大庫檔案
11. 明清檔案（刊本）
12. 明清史料（甲、乙、戊、己、庚、癸編）
13. 史料旬刊
14. 清代外交史料（嘉慶朝）
15. 清代外交史料（道光朝）
16. 政治官報
17. 康熙朝漢文硃批奏摺
18. 中檔雍正朝奏摺
19. 中檔乾隆朝奏摺
20. 中檔光緒朝奏摺
21. 代中朝關係檔案史料匯編

22. 清代中朝關係檔案史料續編
23. 清代琉球國王表奏文書選錄
24. 清代中琉關係檔案選編
25. 清代中琉關係檔案續編
26. 清代中琉關係檔案三編
27. 清宮諭旨檔臺灣史料
28. 清宮廷寄檔臺灣史料
29. 清宮月摺檔臺灣史料
30. 福建沿海航務檔案（嘉慶朝）
31. 東西洋考每月統計記傳
32. 一斑錄 雜述

貳、朝鮮史料篇

1. 同文彙考
2. 備邊司謄錄
3. 濟州啓錄
4. 燕巖集
5. 燕轅直指

參、琉球史料編

1. 中山世譜
2. 歷代寶案
3. 漢文集（琉球大學宮良殿內文庫）
4. 漂到八重山島中國船申報書（同前）

肆、日本史料篇

(一)漢文部分

1. 異國物語考譯
2. 豐長筑三領唐船漂流之記
3. 巡海錄
4. 海槎唱和集
5. 漂客紀事
6. 游房筆語
7. 漂客奇賞圖
8. 護送錄
9. 二邦達志錄
10. 南京朱心如船漂著之記

11. 記自廣東選人言事

12. 甲寅漂民始末

13. 寧波船筆語

14. 唐船漂到筆語

15. 江南商話

16. 漂船筆語

17. 得泰船筆語

18. 寧波唐人書翰寫

19. 清水筆語

20. 唐船漂流民獲送往復文書

21. 唐船送還日本漂流難民申報書

(二)日文部分

1. 寬永漂流記

2. 漂流記（臺灣漂流記、唐土漂流記）

3. 船頭小平次口上寫

4. 志州島羽黃國漂流談

5. 臺灣漂流記（臺灣安南漂流記 附無人島圖記）

6. 臺灣漂流記（大灣國漂泊船海國物語）

7. 志州船頭小平次難風ニテ異國ニ到ル書附

8. 安南漂流物語

9. 寧波船飄著始末記

10. 順和丸漂流記

11. 文化五辰年當十一月入津之辰七番唐船より送來候外國漂流日本人申口書拔

12. 漂流人豐田郡瀬戸田船善藏異國見聞筆記寫

三、以臺灣為中心的海難事件研究為例

有關海難事件的研究，在日本，受到學界的重視，不僅以大型的研究計畫來推動，且不時地召開相關研討會，根據筆者的瞭解，今年7月24日，東京大學史學會即曾在東京大學文學部，召開一次「近世東アジアの漂流民と國家」學術研討會，本海難資料集的共同主編松浦章教授，亦提出論文乙編。⁴

在臺灣方面，對於海難的研究，雖有部分成果，如

4 在東京大學文學部所召開之〈近世東アジアの漂流民と國家〉學術研討會（感謝東京大學渡邊美季小姐提供資料），其論文名稱及發表人如下：

- (1) 春名 徹（謂布學園短期大學），〈問題提起 歷史學における〈漂流〉の現在〉；
- (2) 荒野泰典（立教大學），〈近世東アジア漂流民送還體制的總括的特質〉；
- (3) 松浦 章（關西大學），〈環黃海・東海沿海漂著中國帆船について〉；
- (4) 池内 敏（鳥取大學），〈近世日朝間の漂流・漂著事件〉；

徐玉虎等，但整體的研究工作尚待進一步的規劃。爲了使讀者能夠瞭解海難問題的性質及其意義，筆者特別以臺灣爲中心的海難事件予以說明。臺灣四面皆爲大海所圍繞，可知海與臺灣近代歷史發展的關連性。在近代史上，海難問題爲臺灣主要的國際問題之一，由於海難問題的處理不當，使得臺灣遭受國際干預及日本出兵臺灣南部，如牡丹社事件即爲一例。

從地圖上可知，臺灣的地理位置恰巧位於環中國海域的中心點。由於臺灣及澎湖位於海上交通的主要航線，成爲日本發展中國南海及東南亞，及歐美國家拓展東亞貿易的要站，因而往返於臺灣海峽及進出臺灣港口的船隻衆多，但在氣候及海流的影響下，海上的不幸事故及船難消息頻傳。在1582年7月，葡萄牙船從澳門出發，前往日本的航行途中，在臺灣海域發生海難，這可能是西方國家較早一次有記錄的海難事件。西班牙佔領臺灣後，即有西班牙船隻遇風，自臺灣西岸漂流到宜蘭之記錄；到了明鄭領臺時期，亦有日本船被颶風吹漂到臺灣的情事，而未記錄的海難事件，其時間早於有紀錄者，這是可以確信的。

清據臺以後，琉球、日本及朝鮮的船，漂流到臺灣的消息時有所聞。對於這些鄰近中國的國家所屬船難之處理，清廷有其一定的行政程序及濟助的方法。俟歐美國家所屬船隻來到東亞海域，海上災難事故增加，復因某些船難人員在臺灣及澎湖遭受到不好的待遇，西方航海者對臺灣附近的海域產生了畏懼之心，而西方國家的官方代表及難民家屬，對臺灣官員處理船難的方法及態度亦有所不滿，使得一個單純的船難法律問題，從不法人員的逮捕與懲處，演變成清廷與外國爭執的一個開端，衍生出外交、軍事及商務上的糾紛與衝突，對臺灣影響甚大。

臺灣是介於日本及菲律賓間最大的島嶼，就海上航行路線而言，臺灣位於歐洲船航向日本，日本船駛往東南亞，以及往來美洲大陸、菲律賓及中國之間的歐美船隻等重要的海運航線上。圍繞在臺灣附近的海域，除了東邊的太平洋外，從臺灣的北邊到南邊，即沿著環中國大陸及東南亞半島的海域，包括了黃海、東海、南海。

這些海域雖然作爲臺灣與其它地區的自然分界，但卻不能阻絕臺灣與外界相互持續不斷的交流活動。位於臺灣與中國大陸之間的臺灣海峽，爲東北西南向之淺海，其深度爲100公尺，但最寬處約200公里，而最狹處約130公里。帆船或汽船在海上航行時，受到海上的洋流、季風與地形不同程度的影響。在洋流方面，以「黑水溝」爲臺灣的最險，又稱「黑洋」，乃因臺灣海峽內的寒流及溫流，受到季節風吹襲，激起大潮渦，流經海面有如置斑紋，與一般的水色大不相同，船舶一旦遭遇此一強烈海流時，往往會被迫流離航道。

在季風方面，冬季半年中，臺灣海峽及附近的海域，有強烈的東北季風，夏季半年則有颱風，爲了減少季風與颱風的影響，每年4月至9月間，船隻航行較爲平穩。然而，「海上風濤實難例定」，必須「隨時審視雲霧氣色，以卜行止」，船隻雖有大小，快慢不同，在「遭風倏變，而此順彼逆」的影響下，「禍福不同者有數存焉」。至於地形方面，以澎湖的地形最不利於航行，此因澎湖「各島星羅棋布，遠近錯列，港道行迴，礁汕隱伏水中」，如果不熟悉此地海域者，很容易造成不幸事故。在沒有導航船設備的情況下，航海者以北極星爲區分方位的憑藉，若無星可辨，則改以指南車或針盤來決定航向；如果辨識有所錯誤時，船隻「飄蕩無復人境，甚至無力水而冀知所知」，因此，包括中、外國船隻，經過澎湖海域時，「每視爲畏途」。以中國船隻航行而言，由於臺灣附近海域充滿了艱險，從雍正7年（1729）至道光18年（1838）間，初步估計共有86艘軍方及官府的船隻失事。船隻失事的地點，以澎湖附近的海域爲主；船隻失事的時間，以6、7月爲最高。造成船隻失事的最大原因，則是海上的颶風影響。

本文的附錄：〈清代臺灣外籍船隻遇難事件〉，乃是根據外籍船隻漂流到臺灣的相關史料所製作，所收錄的標準，以船隻遇難後漂到臺灣，和船難人員被救往臺灣者爲主，某些船隻，如道光28年（1848年）10月，從香港航往上海的「克爾比」（Kelpie）號，及道光29年（1849），船名「沙拉」號（the Sarah Trotman），兩艘船均在臺灣附近海域中消失，則未列入此一遇事件表

- (5) 小林 茂（大阪大學），〈朝鮮——琉球間の漂流民の送還と自力回航〉；
- (6) 真榮平房昭（神戸女學院大學），〈琉球から見た漂流問題〉；
- (7) 生田美智子（大阪外國語大學），〈漂流民と異文化コミュニケーション〉；
- (8) 總合討論。



內。此外，同治 5 年（1866），天利行的三桅船珍珠號（Pearl），於安平運米闖關出口，載往大陸途中遇風失事，僅一人生還，船隻並未漂到臺灣；以及咸豐元年（1851），美國軍艦「馬里翁」（Marrion）號，從上海至廈門途中，在臺灣西北方擱淺，距離臺灣的海岸頗近，其後將船上過重的砲彈拋棄後，「馬里翁」號方脫險等，均未在此表中登錄。至於某些傳聞中的船難事件，如咸豐 2 年（1852），據聞有外籍船隻沈沒，約二十人逃生到澎湖，再送往廈門，由於無資料可稽，故暫時存疑。而漂流到呂宋的日籍難民，由在呂宋經商之閩人協助帶到澎湖，再轉送到浙江者，未計算在內。此外，尚有因人為或自然事故發生，以致「人船俱亡」者，無法列入此一遇難事件紀錄內。至於 1842 年，在中

英鴉片戰爭時間，英國軍艦司曾經砲擊臺灣，有兩艘英籍船隻觸礁失事，因其性質與一般船難事件不同，未列入此表中。

就目錄所收集的資料顯示，清治臺灣時期，共有 191 件外籍船難的記錄。⁵ 茲就表中所記錄的失事船隻之內容作一說明。以時間來區分，同治朝的船難數為最多，其次為光緒朝；依船籍別來區分，以琉球船的 68 件及英國船的 54 件，位居前二名，第三則為德國船的 16 件。而 1842 年，似為一個分界線。在 1842 年之前，以琉球船難數居多。其發生的時間，集中於乾隆、嘉慶及道光；1842 年，以英國船難居多，其發生的時間以同治朝與光緒朝為主。琉球船隻飄到臺灣之記錄，在清代康熙至光緒時期，漂到中國沿海各地之琉球船漂流事件共四

清代臺灣外籍船難數表（1683-1895 年）

年號 船籍	康熙朝 (1683-1722)	雍正朝 (1723-1735)	乾隆朝 (1736-1795)	嘉慶朝 (1796-1820)	道光朝 (1821-1850)	咸豐朝 (1851-1861)	同治朝 (1862-1874)	光緒朝 (1875-1895)	合計
琉球	2	3	15	19	13	5	8	4	69
朝鮮		1	3	1	2	1	2	1	11
日本			4	4			1	3	12
安南	1								1
蘇祿			1						1
暹邏						1			1
新加坡							1		1
英國					2	3	29	20	54
美國						2	3	2	7
法國							3	2	5
德國						3	3	10	16
荷蘭							3		3
丹麥								3	3
西班牙							1		1
挪威								2	2
瑞典								1	1
不詳						1	2		3
統計	3	4	23	24	17	16	56	48	191

5 在〈清代臺灣的外籍船難與救助〉一文中，筆者曾載列 182 件外籍船難數，但在編輯「近世環中國海的海難資料集」過程中，筆者另補充了 9 件海難案件。

百餘件，漂到臺灣者約占七分之一，乃因琉球鄰近臺灣的地理位置及其船隻較小及其它的因素使然。至於英國船難事件提高的問題，似可以反映出一個現象，即在同、光時期，英國人在臺灣及其鄰近地區的海洋運輸扮演一個重要的角色。從 1868 至 1894 年，進出淡水的船舶，以英國籍為最多，其比例為 64.6%，其次則為德國籍船隻，第三則為美國籍船隻。由於外籍汽船之速度快，船費較廉，配有武器，其安全性較高，且可在基隆就地取得煤，因而逐漸取代了中國傳統式的帆船，成為運送臺灣產品出口的主要運輸工具。例如茶葉，在同治 5 年（1866）以前，以戎克船運輸為主，同治 10 年至光緒 2 年（1867 - 1876），戎克船載茶的數量，相對於外籍船的載茶量，有日益減少的趨勢。至 1880 年，出入臺灣北部的汽船數，超過了帆船數，1888 年；出入臺灣南部的汽船數，亦超過了帆船數。船隻失事或遇難的因素甚多，而頻繁的船隻往來，相對的也提高了船隻失事的數目。

處理外籍船難的問題，不僅涉及到人道考量，並且受到國家的政治或財政、國與國間的外交關係之影響，例如在清代初期，處理外籍船難的政策及救助的內容，與其政權發展的穩定程度有關。茲分救助的政策、遣返的程序及救助的標準等三部分，分析清廷處理外籍船難的方法及其相關問題。

朝鮮、琉球及日本，為中國東邊臨海的三個主要國家，這三個國家的失事船隻，在 1842 年之前，為清代處理船難問題之中心。清崇德元年（1636），太宗用兵朝鮮，迫使朝鮮「去明年號」，並「奉大清國正朔」，成為清朝的屬國。順治元年（1644），清廷取代明朝，成為中華帝國的統治者，順治 3 年（1646），琉球與清廷建立新的宗藩關係。至於日本，雖然中、日兩國人民在貿易有所往來，但日本仍保持其獨立的立場。清廷為了改善與日本官方的關係，藉日本船難問題處理之機會，向日本表示友善之意。

順治元年六月，日本籍的三艘商船漂到滿州的琿春地區，船上的 58 人中，有 43 人被殺害，其餘的 15 人，被當地官府轉送至瀋陽，再送到北京後，受到清廷的照顧。順治 2 年（1645），在清政府的安排下，這批日本難民隨著冊封使祈克格前往朝鮮，經由朝鮮政府遣還至日本。藉著遣還日本難民的機會，順治帝曾頒賜上諭給朝鮮國王李倧，其云：

「今中外一統，四海為家，各國人民，皆朕赤子，務令得所，以廣同仁。前有日本國民人一十三名，泛舟海中，飄泊至此。已敕所司。周給衣糧。但念其父母妻子遠隔天涯，深用憫惻。茲命隨使臣前往朝鮮，至日爾可備船隻轉送還鄉，仍移文宣示，俾該國民共知朕意。」

從順治帝的上諭中，可以清楚的了解清廷照顧日本難民的動機，雖然具有人道主義的內涵，但是這個人道主義乃是建立於以中國為中心的基礎之上，即將日本視為與朝鮮一般，日本的子民與朝鮮的子民一樣，皆臣屬於清庭。清廷以朝鮮為中、日兩國間之傳話者，顯示出清廷的力量尚無法及於日本，因此，順治帝的上諭，只是對日本的一種象徵性的宣告，其實際的影響力有限。朝鮮政府認為清國送返漂流之日籍難民，「蓋出於施恩莫大之意」。但是，日本並不領情於清廷照顧其難民的舉措，在回復的文書中反而稱清廷為「韃靼國」，可知日本與順治時期中國之關係並非良好。雖然如此，清廷對日本難民仍然提供必要的濟助，如康熙 9 年（1670）。漂流到呂宋巴丹島的日本難民 11 人，在返回日本的途中，經過浙江普陀山，曾受到當地人士的照顧，方返回到長崎。

日本幕府對待清廷的態度，與其對待鄭氏政權的態度則有所不同，如康熙 12 年（1673），據守在臺灣的鄭氏政權，將漂到臺灣的日本難民共 11 人送返長崎後，日本幕府為感謝鄭氏政權的照顧難民之善舉，贈銀二千兩，但為後者全數送還。鄭氏戶官楊英在致日本幕府的信函中指出：「日本與本國通好，彼此如同一家，與琉球不同。日國之民即如吾民，飄風至此，自應送回，豈有受謝之理。」鄭氏政權與日本維持密切的貿易關係，又有渭陽誼相親」（因鄭成功之母為日本籍），雖然日本已經實施鎖國政策，而臺灣與日本的通商貿易往來頻繁的程度，遠勝於日本與清廷治理下之大陸間的貿易，這個例子顯示出船難難民的照顧與遣返，可以提供進一步地加強友好關係及達成外交穩定之機會。就日本而言，鄭氏政權的處境固然值得同情，但鄭氏政權可以牽制清廷的政治注意力與軍事力量，減輕對日本的壓力，維繫其與鄭氏政權之良好關係，毋寧是符合日本的政策目標；就鄭氏政權而言，琉球於順治 17 年（1661），向清廷繳交明朝敕印，已經臣屬清廷，日本是環東中國海域之中，僅有的一個可以維持合作關係的國家，與清廷

對峙。

俟清廷納臺灣入版圖，取消實施二十餘年之久的海禁政策後，康熙 23 年（1684），即諭令以「令海禁已開，各省人民海上貿易行走者甚」多，要求各「濱海外國王等，各飭該管地方，凡有船隻漂至者，令牧養解送」，即無論奉清廷為宗主國與否的中國鄰海的國家，其中包括日本，均須救助在海上遭遇不幸的中國籍難民。事實上，康熙帝的此一諭令，有其內外的意義，因海禁取消後，海上貿易的昌盛是可以預期到的，雖然日本不入貢清廷，兩國官府彼此互不相通，但民間往來互市，至少就清廷而言，亦無被禁止的實例，從中國漂流到日本之海上人員（包括商人及士民等）所作的筆錄中，可以瞭解中日兩國民間貿易來往的情形。康熙帝照顧海上船家的用意，可以收攬民心；其外在的意義，此舉無異是正告這些鄰近的濱海國家，清廷已取代明朝的地位，且中國已經統一，對漂流異邦的大清子民要善盡照顧之責，以顯示一個新興帝國的權威。此外，要求鄰國善待自己國家的船難難民，事實上，也正反應出本國已有照顧鄰國船難民的事實，以康熙時期為例，彼時之中國鄰海各省，已然存在一些救助琉球、日本以及朝鮮、安南船難難民的先例。

至乾隆 2 年（1733）十月時，因處理琉球籍船難問題，高宗下了一道諭旨，內載：

「沿海地方常有外國船隻遭風飄至境內者，朕胞與懷，內外並無歧視。外邦民人既到中華，豈可令一夫之失所。嗣後如有似此被風漂泊之人船，著該督撫督率有司，加意撫恤，動用存公銀兩，賞給衣糧，修理舟楫，並將貨物查還，遣歸本國，以示朕懷柔遠人之至意，將此永者為例。」

分析高宗之所以下一道諭旨的背景因素，乃是乾隆 2 年九月，一艘載了 36 位琉球人的船隻，在海上遇颶風折桅，漂流入浙江定海，浙江布政使張若震與總督嵇曾筠，即「動之公項」將琉球船隻予以修護，另提供糧食，贈送冬衣，交還原有的船貨，事畢則以「沿海等省外國船隻遭風飄泊，所在多有，均須撫恤，向未著有成例」，上奏請求乾隆帝「敕下沿海督撫，嗣後外國遭風人船，一體動支公銀料理、遣歸，俾無所失。」因此，高宗乃是針對往昔救助外籍船難的經費來源，將康熙帝及雍正帝時期已然採行的方法，予以制度化，例如浙江布政使張若震處理的這個案件時，即依照雍正 8 年

（1730）已有的成規。

至乾隆 58 年（1793），由於外籍船難物品變賣價格較低，為了避免「為外夷所輕」，高宗再度重申優予照顧外籍船難人員之意，即「外夷船隻，因失風漂至內地，所有應行估變物件，地方官必當格外體恤，於照值變價外，略予便宜，方為懷柔遠人之道。」然而，清廷救助琉球、朝鮮等亞洲國家之遇難船隻，除了具有船難事件彼此互助之內涵外，另亦與建立在一個所謂的「朝貢體系」（Tributary System）內有關，即以中國為中心的世界秩序，在中國東邊的國家，透過定期向中國朝貢及接受中國遣派的冊封使臣的方法，維持上下階層的關係。由於中國居於世界秩序的軸心及上層，有責任提供必要的救助，給予這些奉中國為中心的國家的船難難民；並對琉球國提供中國的海難難民之救助行為，予以嘉獎和賞賜。

至於救助西方國家的船難人員，中英鴉片戰爭發生之前，如嘉慶 6 年（1796），在浙江發現落難的英國人，即送往廣東，交給在當地從事貿易的英國商人，「回帆順帶歸國」。船隻的處理方式，如道光 12 年（1832）時，有一艘英國籍船隻，遇風船損，漂泊於五虎洋面，以西方國家並不屬於以中國為中心的「朝貢體系」內，清廷雖強調「閩省南北洋面，向惟琉球國船隻，准其往來，其餘夷船，概不准其停泊」的原則，但在人道因素的考量下，仍對此一「遭風損壞槓索」的英船，提供必要的船隻修理的救助及修理後，方「迅速斥逐出境」。清廷救助英國船難之人員及船隻，但卻夾雜有如對待琉球及朝鮮船的態度，如在遣返英人時，即要通事轉告英商，指英人獲救並被遣返，乃因清廷「俯念爾因，素稱恭順……似此柔遠深思，爾等自當告知爾國王，倍加感激」。

鴉片戰爭結束以後，由於南京條約的簽訂及通商口岸（Treaty ports）的開放，中國與西方國家，以「通商口岸制度」（Treaty System）建立與維持彼此的外交、商業及其它事務的關係。有關西方船隻在中國附近海域遇難，中國所提供的救助方式及內容，則依照雙方所簽定的條約內所載之相關規定來進行，此與前述在「朝貢體系」下，由中國單方面決定船難救助的方式，在精神上和方式上有所不同。例如道光 24 年（1844），中法雙方所簽署的「五口通商章程三十六款」中，第三十款中明列：「倘佛蘭西商船遇有破爛及別緣故，急須進口躲避

者，無論何口均當以友誼接待；如有法蘭西船隻，在中國近岸地方損壞，地方官聞知，即為拯救，給與日用急需，設法打撈貨物，不使損壞，……」。同樣的，在同年訂立的「中美五口通商章程」三十四款中，其第二十七款亦載列：「合眾國貿易船隻，若在中國洋面遭風、觸礁、擱淺、遇盜，致有損壞，沿海地方官查知，即應設法拯救，酌加撫恤，……如該商船在外洋損壞，漂至中國沿海地方者，經官查明，亦應一體撫恤，妥為辦理。」至於英國，則至咸豐 8 年（1858），中英雙方簽訂「天津條約」中方有此規定，其第二十款載列：「英國船隻，有在中國沿海地方碰壞、擱淺、或遭風收口，地方官查知，立即設法妥為照料護送就近領事館，以昭睦誼。」在清廷與西方國家所簽署的條約中，與船難有關者，其中最大的特點，即是清廷雖有責任施以援手救助難船，但沒有明文規定清廷對船難具有賠償的義務，即使至同治 3 年（1864），清廷與西班牙立約時，對西國船隻遇難，亦不負任何賠償。

光緒 2 年（1876），福建巡撫丁日昌鑑於海事爭議不可不事先預防，遂以其在江蘇任內，曾推動失事船隻救援辦法具有實際成效的經驗，亦訂定「保護中外船隻遭風遇險章程」五條，對於失事之中、外船隻均伸以救援之手。此一救援章程，不僅在「情」的基礎上，希望閩臺居民對待失事之船隻，「亟宜視同己饑己溺，並盡救災拯厄之心，豈予取予攜，不當為如落井下石之舉」，在「理」的要求下，以「中外原屬一家，四海皆同兄弟，但盡一份扶危拯急之心，即受一份裕後光前之福」；對失事之船隻施以援助，更在「法」的監督下，明定救援的方法及獎懲的措施。船難的處理，不單只是人員的救助而已，並涉及到官員的態度、海防駐兵的軍紀與責任等，如果不能有效地減少因船難而引發的國際

（上接 140 頁）

late imperial China)；以及杜博妮與雷金慶 (Kam Louie) 在 1997 年合著出版的「二十世紀的中國文學」(The literature of China in the twentieth century)。

愛丁堡的中文部與學校其他科系多有聯繫，尤其與藝術、經濟、社會人類學、歷史與神學等學門的關係更為密切，並開設了有關東亞文明方面初級和中級課程，

海事爭議，對臺灣的經營與開發建設有其不利的影響。此一「救護遭風船隻章程」，經丁日昌與閩浙總督文煜聯銜奏准於閩省（包括臺灣）實施。此外，為了使「中外船隻往來洋面，可免搶奪之虞，而海濱人民皆知勸戒除」，總理衙門更將原為地區性的救護船隻措施，擴充為全國性的中外船隻遭風遇險的保護章程，推廣於其它沿海各省，此為中國第一次頒布具全國性之救護船難的章程，各國駐中國公使經過總理衙門的告知後，亦能得知此一章程的內涵。

四、小結

過去的歷史研究，較注重以大陸為中心，使得海洋史的研究，仍是一個亟待努力之園地。海難史為中國海洋史的一部份，海難事件的探討，涉及航海、捕魚、造船等領域，都是擴張我們歷史視野的方法，以追求整理性的知識。基本上，透過「近世環中國海的海難資料集成」的編輯，可以進一步地提供重要的資料線索，以瞭解環中國海的國家及地區間的相互交往，及其間的政治、經濟、外交的關係。在這一資料集中，仍需補強之處甚多，如淡新檔案中的海難資料，故宮博物院度藏的嘉慶朝、道光朝的檔案，中央研究院近代史研究所度藏的總理衙門檔案等史料，及其他非中文之史料，包括日文、英文，甚至於西班牙文等史料，如度存的日本外交史料館之海難資料，均是持續調查與收集之重點，以使海難資料的收集更臻完整。此外，為了加強此一資料與世界其他學術機構所收藏海難資料的互通性，以及提供學術界及社會大眾參考與運用，如何以既有的資料為基礎，將此資料數位化，並且建立適合實際需要的檔案著錄格式 (metadata)，⁶ 這是目前筆者努力的目標及方向。

開放給其他科系學生選讀，每年大約有 100 人。

愛丁堡現藏有關東亞研究，以中文、日文、或西方文字出版的圖書和期刊共有三萬多冊，包括四部叢刊等數種類書以及為數頗豐的報紙。為了滿足學生的需要以及合乎古典及現代研究的需求標準，近年自中華民國與中華人民共和國教育部接受多次豐富的饋贈。

6 1999 年 7 月，行政院「電子、通訊、資訊策略會議」通過了「國家典藏數位化計畫」，中央研究院為執行此一數位化計畫的機構之一，筆者正嘗試編擬海難資料數位化計畫，希望能加強資料蒐集的方式和運用的效果。