

清代帆船东亚航运 与中国海商海盗研究

QINGDAIFANCHUANDONGYAHANGYUN
YUZHONGGUOHAISHANGHAIDAOYANJIU

松浦章 著

第一部 清代帆船与东亚海域航运
概 说

第一编 清代帆船的航运史料

第二编 清代帆船与日本航运

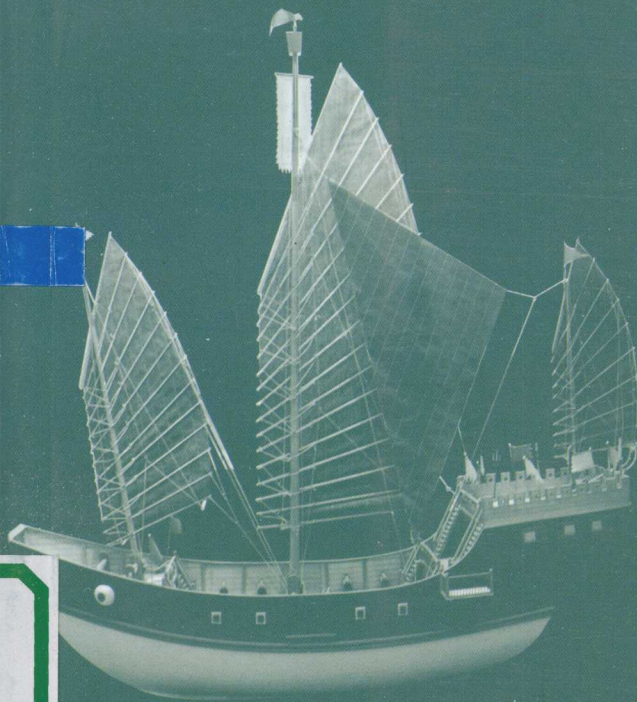
第三编 清代帆船与东亚航运

第二部 东亚海域的海商与海盗

第一编 东亚海域的海商与海盗

第二编 东亚海域的海盗及其诸相

上海辞书出版社



清代帆船东亚航运 与中国海商海盗研究

QINGDAIFANCHUANDONGYAHANGYUN
YUZHONGGUOHAISHANGHAIDAORYANJIU

松浦章 著

上海辞书出版社

图书在版编目(CIP)数据

清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究/松浦章
著. —上海:上海辞书出版社,2009.3
ISBN 978-7-5326-2680-9

I. 清... II. 松... III. ①帆船—海上运输—交
通运输史—中国—清代—文集②海盗—中国—古代—
文集 IV. F552.9 D691.9-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 157955 号

责任编辑 薄铁炼
翻译审校 季忠平
装帧设计 何香生

清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究

上海世纪出版股份有限公司 出版、发行
上海辞书出版社
(上海陕西北路457号 邮政编码 200040)
电话:021-62472088

www.ewen.cc www.cishu.com.cn

上海书刊印刷有限公司印刷

开本 890 × 1240 1/32 印张 10.75 插页 2 字数 341 000

2009年3月第1版 2009年3月第1次印刷

ISBN 978-7-5326-2680-9/K·578

定价:30.00元

如发生印刷、装订质量问题,读者可向工厂调换
联系电话:021-36162648

序

XU

东亚海域被中国大陆、台湾岛以及朝鲜半岛、日本列岛、琉球群岛环绕,一直到 20 世纪都是中国帆船活动的历史舞台。

中国帆船的优越之处在于其具有卓越的航行能力。因为朝鲜半岛和日本列岛的帆船多为顺风时才能航行的主帆结构,而中国帆船的结构则是不论顺风还是逆风,只要有风力就能航行。

中国沿海的居民尤其是华南、华东沿海的居民,如道光《厦门志》卷 5 所描述的那样:“以海为田、造船牟利”,大海相当于提供给他们生产粮食的土壤,而且他们极其具有造船向海洋发展这种“以海为田”的意识,以及对出海无所畏惧的性格。

本书第一部分主要叙述的是这些前人通过清代帆船所进行的活动,第二部分则是围绕那些利用中国帆船在广阔的海域中从事贸易的海商和专事打劫的海盗的活动来进行论述。

在此亦恳请诸贤的批评指正。

关西大学亚洲文化交流研究中心主任

关西大学文学教授

松浦章

目 录

MU LU

序	1
第一部 清代帆船与东亚海域航运	1
概 说	3
第一章 近世的东亚文化交流与中国帆船	3
第二章 清代帆船与东亚海域航运	11
第一编 清代帆船的航运史料	25
第一章 清代帆船的航运史料	25
第二章 清代帆船漂到日本的笔谈史料	36
第三章 清代帆船传入日本的太平天国情报	48
第二编 清代帆船与日本航运	61
第一章 清代帆船与日中文化交流	61
第二章 清代山东商船的长崎贸易	73
第三章 清代江南沙船和长崎贸易	84
第三编 清代帆船与东亚航运	100
第一章 清代帆船的山东沿海航运	100
第二章 清代上海与沙船航运业	119
第三章 近代上海南市和沙船航运业	128
第四章 清代宁波帆船的航迹	143

第五章	清代浙江对日贸易港乍浦与沿海贸易	171
第六章	清代福建帆船的东亚沿海航运	188

第二部	东亚海域的海商与海盗	211
前 言	213	
第一编	东亚海域的海商与海盗	214
第二编	东亚海域的海盗及其诸相	239
第一章	明代的倭寇与海盗	239
第二章	浙江沿海地区的倭寇	247
第三章	《武卫选簿》中所见的倭寇	257
第四章	正德元年崇明岛的海盗施天常	271
第五章	徽州海商王直与日本互动之情况	282
第六章	明清时代的海盗	295
第七章	清代的海上贸易与海盗	307
第八章	日据时期台湾海峡的海难与海盗之缉捕	315

后 记	336
-----------	-----

**第一部 清代帆船与东亚
海域航运**



概 说

第一章 近世的东亚文化交流与中国帆船

一、绪 言

渤海、黄海、东海等海域位于东亚各国之间，因此自古以来东亚各国的交往都必须依靠船舶。但是由于各国造船技术水平差异显著，其结果是各国渡海频率也有相当的差异。^[1]长期以来拥有高度发达的造船技术的中国渡海次数最多，而渡海数量最多的便是中国的木造帆船。中国帆船经常穿越海洋来到朝鲜半岛与日本。在朝鲜半岛频繁可见的是高丽时代宋朝的商人每年从中国华东、华南沿海地区来航至朝鲜半岛的记录。唐代中国商人来航至日本的记录已经众所周知。在这之后由于宽平六年（唐乾宁元年，894年）九月菅原道真上表停止了遣唐使的派遣，随后自日本赴唐的留学僧们主要靠乘坐中国商船前往中国。这些留学僧们回国时也乘坐中国商人的帆船返回日本，他们不仅带来了在中国所学的最新成果，也带来了众多中国的文物与文化。^[2]

明朝时期由于中国奉行海禁，中国商人逐渐不再渡海，商用等船舶在海域间的航行数量骤减。但仍有少数船舶被允许在东亚海域航行，例如郑和的南海远航、存在于朝贡体制中的东南亚各国的朝贡船、日本向明朝派遣的遣明船以及明朝派遣至琉球的册封船。^[3]但到了明朝后期，随着海禁措施日趋缓和，私船开始横行，倭寇活动也日渐猖獗。^[4]虽然我们 must 强调海盗与倭寇给东亚海域的商船航运带来了巨大的破坏和损失，但如果更换视角，可以说他们也承担了一部分文化交流的作用。

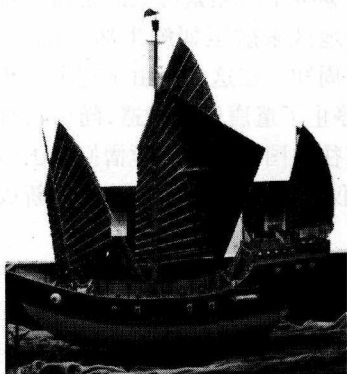
清朝将台湾的郑氏平定后，废除海禁、允许商船航行海外，许多中国帆船不仅驶向日本，而且陆续航行至东南亚各国。^[5]至此可以说东亚海域的制海权由中国帆船一手掌握。

据此，本文拟就清朝的中国帆船如何承担东亚各国之间文化交流^[6]的任务进行论述。

二、中国帆船的航运史料

近年来在东亚史研究中,以渤海、黄海、东海海域为对象的海洋史研究受到了广泛的关注,但长期以来在中国正史的汉字史料中,有关海洋史的记录却颇为少见。虽然在这些海域沿海生活的人们长久以来已形成并演绎了自己的历史,但是有关这方面的记录却几乎没有。一方面东亚各海域之间的国家相互阻止人民直接的交流往来,另一方面靠近这些海域的人们利用船舶互相展开了交流。交流的中心既有人员交流,也有物品交流。人员交流从官方来看,各国向对方派遣了使节、随行人员,^[7]另外还有留学僧;从非官方来看,还有一些梦想一夜暴富的商人们。^[8]

船舶要在这些海域自由航行,并能在短时间内到达目的地,那就必须要有坚固的船体。能够航行于海洋的帆船自古以来就被世界各地广泛利用,尤其是在中国沿海活跃着的被人们用于转移人员、货物的帆船,这种帆船被称为“沙船”。



福建海船的模型(2007年8月23日摄于厦门郑成功纪念馆)



展示于胶州湾金家口天后宫的山东帆船的模型(2007年8月13日摄于青岛市博物馆)

回顾中国帆船的航海史,最为活跃的时代是清代。但研究清代帆船航运史时,最为困难的是缺乏史料,尤其是许多史料散见于各处,必须耗时逐一搜集。^[9]史料的贫乏很大程度上是因为中国的海上交通、航运等历史一直处于从属地位。因此要想填补中国帆船航运史料的空缺,长久以来不被重视的清代帆船漂流的史料也就显得更加重要了。

船舶在海上航行难免会遇到一些事故。虽然在中国方面的历史资料

中有关船舶漂流的记录比较少见。^[10]但在朝鲜半岛、日本列岛以及西南诸岛这些例子却不胜枚举。这些地区记录的多是他国船只,并将其与本国船只对比,作为珍奇的史料详尽地记录下来。^[11]

因此在这些海域生活的人们,能有意识地将各自海域间交流的史料收集起来,于是到了清代才有这样的记录。例如有这样的中国帆船漂流至朝鲜的事例。在朝鲜王朝时代的《备边司誊录》^[12]中,记载着一艘清代帆船漂流到朝鲜半岛时朝鲜官吏与中国船员之间的对话记录,其中具体记述了这艘帆船的航运记录,相信这可以作为清代帆船的一种航运史料。

为了前往日本长崎进行贸易活动,清末中国派出了商船丰利号,其船员记录的日记《丰利船日记备查》^[13]可以说是东亚前近代海洋史上罕见的航海日志。相对于同时代的欧美保存了相当数量的 Log Book(航海日志),中国船的航海日志是相当罕见的,在已查阅的资料中可以说是绝无仅有,而且超越它的航运史料至今尚未发现。

在日本将台湾殖民地化的半个世纪间(1895—1945),留下了许多以台湾为中心的帆船航运史料,这是了解清朝时东海与台湾海峡间帆船活动的珍贵记录。其中的一部分可在日本的领事报告中见到。^[14]因为日清战争(甲午战争)后日本占领了台湾,而当时正好在福州的日本领事馆领事上野专一详细记录了台湾与福建省福州之间帆船贸易的情况。这些记录后由日本发行的《通商汇纂》一一登载。这是台湾海峡帆船贸易的珍贵史料。

三、近世进行东亚文化交流活动的中国帆船

明代后期由于海禁不再那么严格,以福建南部沿海为中心驶往海外的船舶有所增加。尤其是由厦门附近前往菲律宾的商船激增。在张燮《东西洋考·饷税考》“明万历四十五年(1617年)”条中,就这些船舶到菲律宾贸易的情况作了如下记述:

东洋吕宋,地无他产,夷人悉用银钱易货,故归船自银钱外,无他携来,即有货亦无几。故商人回澳,征水陆二饷外,属吕宋船者,每船更追银百五十两,谓之加征。^[15]

明代时普遍认为以中国华南地区为中心,以东各国属于东洋,以西各

国为西洋。^[16]因此菲律宾被认为属于东洋地区的国家。虽然从菲律宾产出的物资甚少,但其中聚集着许多西班牙人,他们从新大陆带来大量的银钱,并以此与当地进行贸易。所以对于返回福建的中国商船,每艘都要加征 150 两银子的追加税。由菲律宾运往中国的物资中几乎没有中国所需的物品,只有银钱是必需的。因为这些银钱丝丝牵动着中国的经济。

那么,究竟有哪些中国产品运到了菲律宾呢? 1585 年发行的《支那大王国志》中有如下描述:

中国商人每年将大量丝绸运往这里的各个岛屿。大约有超过二十艘船运来各种物品,有丝绸、陶瓷器、火药、硝石、铁、钢、大量水银、青铜、铜、小麦粉、胡桃、栗子、枣椰的果实、麻布内衣、各种颜色细加工的书桌、网状罩子、锡水壶、装饰纽扣、基督教国家所无法制作的金线,以及其他稀有的物品。这些物品都以非常低廉的价格供给。^[17]

每年定期来马尼拉的中国商船带来的物品种类繁多,有绢等纤维类制品、食品、矿物、手工艺品等。而归航中国的帆船上则载满了非常高价的物资,有许多金制品,这些都是用此前运往菲律宾群岛的物品交换得来的。^[18]所以运往中国的货物大部分都是金制品与银钱。

近代在中国的海外出口物品中相当有名的陶瓷器,也由中国帆船经由沿海运往海外。^[19]

由上文可以看出,中国帆船将各种中国产品运到东亚各国尤其是菲律宾,然后带回银钱,这些都促进了中国国内的经济变革。

在清代的记录中可以看到带回中国的银钱都被用在什么地方。慕天颜的《请开海禁疏》中有如下记载:

……尤记顺治六七年间,彼时禁令未设,见市井贸易,咸有外国货物,民间行使多以外国银钱,因而各省流行,所在皆有。自从禁海之后,此等银钱绝迹,不见一文。即此而言,是塞财源之明验也。可知未禁之日,岁进若干之银,既禁之后,岁减若干之利。揆此二十年来,所坐弃之金钱,不可以亿万计,真重可惜也。今则盛京、直隶、山东之海船,固听其行矣。海洲、云台之弃地,亦许复业矣。香山、澳门之陆路,再准贸贩矣。^[20]

由于顺治六年至七年(1649—1650)并未实行海禁,所以通过海外贸易大量的外国货币流入中国并在中国流通。但是自从实施了海禁后,外国货币逐渐减少,对于中国国内经济、国家财政都产生了一定的影响。此后又由于海禁的废止,国内经济逐渐复苏,不只东北沿海,就连江南沿海地区的城市以及广东沿海陆路也由于贸易活动而开始繁荣起来。

可以这样说,中国帆船带回的外国货币作为中国官方流通货币的代用品,极大地促进了国内经济的发展。那么由中国帆船带回的外国货币数量究竟有多少呢?根据雍正十一年(1733年)官方报告统计:

闽省一年出洋商船约有三十艘,或二十八九艘,每船货物价值,或十余万、六七万不等,每年闽省洋船,约有番银二三百万,载回内地,以利息之盈余,佐耕耘之不足。^[21]

福建省每年出洋的商船大约有30艘,这些商船每艘都装载着6~10万元的中国商品。从海外带回的外国银两每年合计大约有200万至300万,可以充分填补国内农业收入的不足。

不仅是物品的流动,中国帆船的航运还促进了人员的流动。雍正十年(1732年)福建省南部的报告显示,前往菲律宾的帆船中有船员25名、商客20名,另外还有无照的偷渡客157名。^[22]

这些人前往菲律宾在新天地构建自己的新生活,成为今日居于世界各地华侨华人的先驱者。在新天地,他们构筑了自己的华人世界,融合了当地的社会文化,逐渐形成了与中国本土所不同的独特文化。

清代中国每年都要定期向江户时代锁国的日本派遣中国帆船,日中间的文化交流主要依靠中国帆船在中国与日本长崎之间往来进行。它不仅起到物品间交流的作用,还起到了短期人员交流的作用,日本近代化的基础建设也被认为在一定程度上依赖于中国帆船的来往。^[23]

在琉球方面的航运,几乎都是由琉球派遣的朝贡船来进行的。这对中国方面的物流起到了相当大的作用。虽说只是临时性的,^[24]但为了中山国王的册封而派遣的封舟确实有一些文化方面的因素。^[25]

台湾的经济发展也完全离不开与大陆的合作。^[26]因此航行在台湾海峡的帆船都受到极度的重视,即使是甲午战争后日本统治了台湾,台湾的帆船也作为不可缺少的运输工具发挥着重要的作用。^[27]

四、小结

众所周知,东亚世界有广阔的海域存在,自古以来各国之间的交流都靠帆船维系。如上文所述,中国帆船占了东亚帆船航运的很大部分也是明显的事实。脱离这个视点便很难研究讨论东亚文化交流。

中国的帆船从广义来说很简单,但由于海洋条件的不同,帆船的构造也各不相同。位于中国沿海中央的长江口以北海域主要是以沙船为主的平底型海船。^[28]与此相对,在长江口以南的海域主要是以鸟船为主的尖底型海船。^[29]所以从微观来看,这就是功能各异的帆船存在的理由。详细地研究这些帆船的情况,对东亚文化交流的研究是颇有裨益的。

另外,此前中国帆船的船舶航运史^[30]、船舶史^[31]的研究虽然有所进展,但由船舶航行而开展的文化交流史究竟是什么这个课题却尚未深入探讨。因此,今后我将详细探讨中国帆船开展的东亚海域航运所带来的文化交流作用。同时我也深信,这一课题对构建东亚文化交流学也将作出很大的贡献。

注释:

[1] 自1974年在中国的泉州湾发现有沉没的中国帆船以来,在东亚海域已经有了许多发现沉船的报告。最近一项成果是在山东半岛东部沿海地区发现的、包括明朝帆船在内的被称为蓬莱古船的船舶(见山东省文物考古研究所、烟台市博物馆、蓬莱市文物局编《蓬莱古船》,文物出版社,2006年8月)。另外还有被认为位于明代南京郑和下西洋时的造船厂——宝船厂遗址的挖掘调查(见南京市博物馆编《宝船厂遗址——南京明宝船厂六作塘考古报告》,文物出版社,2006年6月)。

[2] 松浦章《前近代东亚海域间的交流——由海洋史的视点谈去》、《第四次日韩、韩日历史学家会议——历史潮流中的新潮流:围绕传统知识的作用》,财团法人日韩文化交流基金,2004年10月,81~99页。山内晋次《奈良平安时期的日本与亚洲》,吉川弘文馆,2003年8月,167~194页。榎本涉《东亚海域与日中交流——九至十四世纪》,吉川弘文馆,2007年6月,62~104页。

[3] 松浦章《郑和下西洋六百年的研究成果》,载《CSAC 环流 inter-action》,关西大学亚洲文化交流研究中心,2006年1月31日,6~7页。

[4] 松浦章《明代海商与秀吉(入寇大明)的信息》,载《末永先生八十大寿献呈论文集》,末永先生八十大寿献呈论文集纪念会,1985年6月。

[5] 松浦章《清代海外贸易史的研究》,朋友书店,2002年1月。

[6] 藤田高夫《文化交涉学的意义》，收录于《全球 COE 项目》，《关西大学通信》第 346 号，2007 年 7 月 13 日，8 页。

[7] 松浦章《明清时代中国与朝鲜的交流——朝鲜使节与漂流船》，台北乐学书局，2002 年 3 月。

[8] 松浦章《中国的海商与海盗》，山川出版社，2003 年 12 月。

[9] 在清代航运史相关文献中，《水运技术词典——古代水运与木帆船分册》（人民交通出版社，1980 年 10 月）在《水运史籍》中刊登了许多相关史籍，介绍了其内容。

[10] 正史中也可见到些许漂流船的史料。如清王士禛的《香祖笔记》卷 11 中就列举了宋人漂流的事例：“元裕间，明州士人陈生附买舶，泛海遇风，引至一岛。”（见《笔记小说大观》，江苏广陵古籍出版社，第 16 册，57 页）

[11] 松浦章《由 18—19 世纪漂流至西沙群岛的中国帆船看清朝航运业》（载《关西大学东西学术研究所纪要》16 辑，1983 年 1 月），刊登了漂流至琉球的中国帆船的漂流记录。另外关西大学东西学术研究所还刊登了漂流至日本的中国帆船的综合史料，它们是：一、大庭修编著《宝历三年八丈岛漂流南京船资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—1，关西大学出版部，1985 年。二、田中谦二、松浦章编著《文政九年远州漂流得泰船资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—2，关西大学出版部，1986 年。三、松浦章编著《宽政元年土佐漂流安利船资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—3，关西大学出版部，1989 年。四、松浦章编著《文化五年土佐漂流江南商船郁长发资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—4，关西大学出版部，1989 年。五、大庭修编著《安永九年安房千仓漂流南京船元顺号资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—5，关西大学出版部，1991 年。六、藪田贯编著《宽政十二年远州漂流唐船万胜号资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—6，关西大学出版部，1997 年。七、松浦章编著《文政十年土佐漂流江南商船蒋元利资料》，关西大学东西学术研究所资料集刊 13—7，关西大学出版部，2006 年。

[12] 松浦章编《海难史料：清代帆船漂到朝鲜国史料——〈备边司誊录〉抄录》，见松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》，台北乐学书局，2007 年 2 月，5～187 页。

[13] 《清代帆船的航海日志——咸丰元年至二年（1851—1852）〈丰利船日记备查〉》，见松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》，192～216 页。

[14] 《台湾福州间帆船航运史料：1906—1913 年在福州日本领事馆报告“戎克贸易”》，见松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》，224～317 页。

[15] 《西洋朝贡典录校注 东西洋考》，中外交通史籍丛刊5，中华书局，2000年4月，132页。《东西洋考》卷7“饷税考”的记录大部分都为福建漳州府崇祯六年（1633年）刻的《海澄县志》卷5“赋役志二·饷税考”所引用。

[16] 宫崎市定《关于将南洋分为东西洋的根据》，载《东洋史研究》第7卷第4号，1942年8月；《宫崎市定全集19 东西交流》，岩波书店，1992年8月，257~277页。

[17] 长南实译、矢泽利彦译注《支那大王国志》，岩波书店，1965年11月，521页。

[18] 同上书，259页。

[19] 松浦章《明清时代中国的海上贸易与陶瓷器的流通》，载《贸易陶瓷研究》No. 27，2007年。

[20] 贺长龄《皇朝经世文编》卷26“户政一·理财上”。

[21] 郝玉麟奏折，见《宫中档雍正朝奏折》第21辑，353~354页。

[22] 同上书，353页。

[23] 松浦章《江户时代唐船进行的日中文化交流》，思文阁，2007年7月。

[24] 松浦章《清代中国琉球贸易史的研究》，冲绳榕树书林，2003年10月。

[25] 夫马进编《增订 使琉球录解题及研究》，冲绳榕树书林，1999年9月。

[26] 松浦章著、卞凤奎译《清代台湾海运发展史》，台北博扬文化，2002年10月。

[27] 松浦章著、卞凤奎译《日治时代台湾海运发展》，台北博扬文化，2004年7月。

[28] 松浦章《清代上海沙船航运业史的研究》，关西大学出版部，2004年11月。

[29] 松浦章《清代海外贸易史的研究》，朋友书店，2002年1月。

[30] 郭松义、张泽咸著《中国航运史》，中国文化史丛书61，台北文津出版社，1996年8月。

[31] 王冠倬编著《中国古船》，海洋出版社，1991年8月。

第二章 清代帆船与东亚海域航运

一、绪 言

清代以后在东亚沿海航运中最为活跃者为“沙船”、“鸟船”、“福船”、“广船”，即被称为清代四大海船的中国帆船。^[1]

其中特别是以上海和崇明为中心的平底型海船——沙船，自长江口北上至渤海沿海的锦州、牛庄、盖州等地，带去棉布和茶叶等江南产品，归航时带回东北产的大豆等农副产品。^[2]

另外，还有适合于外洋航行的尖底型海船——鸟船、福船、广船。特别是鸟船，它不仅以福建为中心海域，而且还活跃在渤海沿海至锦州、盖州等航行领域。1890年6月刊行的日本《官报》所载的“芝罘之商业习惯及例规”中有如下记述：

山东省是东、南、北三方到处有海运之利。特别本港（芝罘）是本省东北嘴最突出之所在，因方便大小船舶的停泊，所以往来船舶靠港者，经常有百艘以上。……一年中从江南来航、名为沙船者有三百余艘，宁波船三四十艘，广东船十余艘，福州船五六艘，从盛京省运来物品者有三千余艘，和直隶船百余艘，合计不下三千四百艘。^[3]

鸟船不仅航行在中国沿海，更往海外航行。“锁国”时的日本长崎自18世纪中叶开始至19世纪后半期止，每年都有十数只鸟船来航。

孤立于海洋中的台湾，最适合在外洋航行的尖底型海船，它亦正是依靠这种尖底型海船，维系着同中国大陆之间的往来。从中国大陆往台湾，以及使华人能够向东南亚移居，也是因为有这么些海船的存在。

本文拟从众多的海船之中，以那些有特别显著实绩的清代沙船、鸟船的活动为中心，作一叙述。