

# 臺灣海撈文物及其文史背景

簡榮聰

## 一、前言

海撈文物，顧名思義，即從海中撈得之古代生活文化物品。何以能從海中撈取文物？又從何處海中撈得文物？所撈文物究屬何時物品？其與生活文化之關係為何？凡此種種，皆有須加予探討之必要。從多個角度言之，透過海撈文物，我們可以從古代臺灣近海的航路、臺灣海峽的海流情況、古代有關民間海上貿易的政策、有關航行臺海的海盜與海難交通問題、航船所載貿易物品種類等等，加予剖析海撈文物的文化歷史背景。

本文就是站在這樣的觀點，擬從形成海撈文物的過程，逐項加予分析，其中牽涉到的問題，諸如地理地緣關係、海流與航海關係、貿易與商品供需關係、航船大小與海洋交通政策、橫行臺灣海峽的海盜與海難，都想加予探討，經過這些因素分析，海撈文物的文化內涵及歷史價值或許就可更清晰的顯現，而非隱約與模糊的意象。

臺澎的漁民，自從使用拖網於海中撈起古代文物以來，沈浸泥沙多年的古陶瓷、金屬器——這些較不易在水中損壞腐朽的古器物，終能重見天日，而為臺澎考古嗜古人士所注意及重視。這近幾年由於累積蒐集典藏與整理，再加上海撈物的不斷發現，雲林文化中心的計畫展示，使得海撈文物成為

熱門話題。因海撈文物的形成與出現，牽涉到漁民所使用的捕魚器具、季節與風浪，因此透過對漁民的調查口述，約略可以明瞭撈得的過程、地點，亦藉此可以瞭解古代海難地點及與海撈文物相同的一些人文因素。

目前為止，國內臺灣對海撈文物的研究而發表的文章甚少，可能受限於研究的題材——畢竟海撈文物的取得與整理，不是一件容易的事。關於這點，所幸部份鄉土文物專家，如李國隆、吳添貴等先生對此曾加採集，提供臺灣歷史研究從海撈文物的觀點深入探討頗大的助益與貢獻。海撈文物是古代物質文化的一種，也是研究歷史文化的一項最原始而直接的史料；透過它們，臺澎與大陸、地理與海流、航海與貿易、船舶與交通、海盜與海難、先民活動的水陸情形、經濟生活、人文互動的範圍、困苦與艱辛，都將在歷史的回顧裏呈現出來。

臺灣的海撈文物，正代表著先民航海討海的歷史，正象徵著生命的價值與意義，正反映著先民拓展人文的範圍，正彰顯著生活的匪易與艱難。——而這些種種因果，都將在海撈文物的文史背景探討分析中去體會。

## 二、海撈文物取得之心路歷程

海撈文物原本藏於海中，何以被發現？撈取？這是人文研究首須探索的課題。



文物，既然沉於海底，漁民於潛海捕撈蝦貝，自然偶而被發現，惟此機率甚小。據臺灣西部海岸漁民所言（註二），雲林縣外傘頂洲偶爾會有風浪沖上古錢幣或破損陶瓷器物，漁民常可撿到。——發現此類沖刷上岸的文物，既然與現代生活文物不同，自然較易引起好奇及注意。惟撿拾於海邊之文物畢竟不多，目前所發現之文物，多經漁民於捕魚撈蝦時，不經意伴隨撈得。

在臺灣的西部海岸，漁民是如何撈取文物呢？文物的被發現，又呈現怎樣的心路歷程？它所反映的是如何的心態？因為這歷程心態，正關係著漁民對文物的歷史背景、人文用途，一種模糊而主觀的意念，或許也是時人對海撈文物一種直覺的感受與看法，並牽涉到海撈文物受重視與認識時差的早晚。

從訪查的幾個案例中，我們約略可以得知其中梗概：

〔個案一〕：

據雲林縣三條崙漁民吳文戩先生言（註三）：在北港溪、虎尾溪；東石沿海常撈到古物、碗盤、碟、甕、壺皆有。此二處溪流入海附近落差大，形成深坑，處處漩渦，漁民謂之「同交堀」或「深堀」。其深堀中必有古沈船不少，在此海域網蝦也常撈到古陶瓷器物。

〔個案二〕：

據雲林縣臺子村漁民林木通先生描述（註三）：舊金湖港萬善祠前，原是清代笨港外港，此處附近住家尚有榨糖用的石輪與碾布石，可見舊金湖港昔時繁榮景況。在此處附近雲嘉沿海一帶也曾撈到古陶瓷器物。

〔個案三〕：

據嘉義縣東石鄉吳文正、吳叔承父子言：以前外傘頂洲常可撿到古錢幣及破損陶瓷器物等。現外傘頂洲已漸沒入水中，「同交堀」也較淺。

距東石海岸一帶約二十至四十公尺外，自古即堆積許多蚵貝，形成蚵貝層。蝦類尤其「九蝦仔」喜歡棲息於此，在這一帶的古沉船器物，不易埋入沙土中，容易為網蝦的漁民拖入網中，但因器物常黏附於蚵貝層上，網一拖動，器物硬被拔離蚵層而斷裂破損。

〔個案四〕：

據臺灣省漁會理事陳茂三表示，早在二十幾年前就曾經在臺南縣青山港外海撈獲古錢幣，這些錢幣挾帶大團泥沙出土，所屬年代則自明萬曆到清康熙、道光，乃至日本明治、大正時代都有。而附近漁民亦曾撈得明、清的古甕、香爐或殘缺的陶瓷和牛角化石，因此他相信臺海確實有沈船的存在。（註四）

——從以上四個案例中得知，海撈文物的被發現，多為漁民使用「拖蝦網」網蝦時撈到，且撈獲地點，多在溪流入海附近的沿海、港口附近。何以為捕蝦網撈到呢？經調查有兩點原因：（註五）

（一）當春夏風雨過後，經大量溪水入海沖刷，深埋海底泥沙中的古物較易浮露。

（二）當漁民使用捕蝦網作業時，因蝦爬行於海底，網必須放至海底拖著走，而古物也容易被拖入網內撈出。

——何以春季起較易撈到文物？據漁民稱，因春季起是捕蝦季，較有可能撈到古文物，像雲嘉一帶，多在春夏撈到。

臺灣海撈文物的被發現，可能很早，然由於漁民過去對



它的無知與忽視，往往隨撈隨丟，是以未見文獻著錄。後來由於偶有古董販仔購買，漁民才拾回屯積待售，古物自始才較有人知。從採訪的幾個案例中，可以印證常民對古文物的欠缺認知和撈取的心路歷程：

〔個案一〕：

據雲林縣四湖鄉廣溝村漁民黃連排老先生言（註六）：在日據時期早就有漁民撈到文物，只不過沒有人去注意它、了解它、重視它，加上海撈陶瓷等常附有蚵貝，又欠光澤不起眼，漁民大多撈到後又拋回海中。

〔個案二〕：

據雲林蚵寮人林德才老先生描述（註七）：當其在二十年前，常在外傘頂洲與雲嘉沿海撈到陶瓷器物，當時不知是寶，只撈取網中魚蝦，古物又拋入海中。

〔個案三〕：

據吳文正、吳叔承父子（註八）回憶：民國七十六年彼曾撈到一只青綠色大碗（宋龍泉青瓷），直徑約有八寸以上，本來取回給鴿子孵蛋用，但因胎厚，認為不易破，經四、五次故意敲打試驗，結果被敲破，當時不知是寶，如今想來愚昧可笑。

以前漁民智識未開，也較迷信，所撈到的古碗盤碟瓶等器物，認為這是沈船上人所使用器物，心裡毛毛怕怕的，只撈取網中的魚蝦，器物又拋入海中。現在古董販仔所說的陶甕浮碇，我們還認為是海葬者的「骨灰罐」，都不敢取回。

——從以上所舉個案，我們藉此得知海撈文物所以一向被忽略的原由，而所以漸受重視，乃是在於它可以賣錢，其文物價值受認知後，乃有古文物收藏家的採藏與古董販仔的

四處訪求採購，形成一系依存的關係網路；而從古董販子的口述資料中，亦可得知海撈文物的年代內容與品類：

〔個案一〕：

據雲林縣水林鄉陳老却先生（註九）敘述，昔時他常深入雲嘉南漁村，收購海撈器物。在他手中賣出的海撈文物不下百件，碗、盤、碟、杯、匙、瓶、爐、石稱錘皆有，年代有宋、元、明、清及浙江、江西、福建等窯所產的，其中以明代最多。

〔個案二〕：

據鹿場古董商鄭先生（註十）說，他從事收購雲嘉南沿海漁民海撈古物十多年，發現此三縣海撈物遍及宋元明清各朝代物，陶瓷產地有浙江、福建、江西三省窯廠所製，有些質地精美的屬於貿易瓷，其中以明代陶瓷器物為多。

〔個案三〕：

據雲林縣虎尾鎮古董商吳添貴先生（註十一）說，他曾走遍雲嘉南沿海漁村，向漁民收購海撈古物有十多年，彼稱漁民在雲嘉南海域撈到古器物甚多，他向漁民收購到的海撈物種類繁多，甚至於浮碇、古炮、船錠也有，年代遍及宋、元、明、清，以元代較少，明代較多。現漁民如有撈獲較惜售，價也高。

〔個案四〕：

據臺灣省漁會理事陳茂三稱：漁民在安平、網仔寮、青山、布袋等地區出海拖網，經常遭遇類似船桅和其他不明物體戳破漁網，網上又黏附著船體慣有的瀝青油。二十幾年前，網仔寮漁民更從海中打撈和拆卸下部分船體，種種跡象都加深了此處有古代沉船的可能性。

民國七十八年初，法國古沉船專家巴德力·曲里傑，根



據歐洲各地文獻，來臺勘察，更推測臺灣海峽有不少古沉船。巴德力氏並應臺南縣政府之邀到青山港等上述地區探勘，估計沉船數目在數十艘以上，具有挖掘價值的約有二十七艘，而每挖一艘則約需花上半年時間，可見工程浩大。目前臺南縣政府已計畫著手「七股綜合開發區」，擬在臺灣南部興建矗立起一座瑞士以外，世界另一座「古沉船骨董博物館」（註十二）。

——從海撈文物的漠視，到文物的珍重，從隨撈隨丟到史料的整理，從分散的採藏到文物館的計畫，這是一段慘淡艱辛，漫長崎嶇的心路歷程。海撈文物受到普遍認知之後，那隱藏背後文史背景——沉船的原因何在？為什麼臺灣海峽有那麼多的古沉船與海撈文物？這就不得不順理成章去加予探索。

### 三、海撈文物與臺灣海峽的地理地緣關係

臺灣為什麼有這麼多古沉船？為什麼有這麼多海撈文物？此與臺灣海峽的地理地緣關係有必然因素。

在地理關係上，臺灣本島與中國大陸之間橫隔一海峽，稱為臺灣海峽，海峽最狹處僅一五〇公里，它除本島外，尚有十四個島嶼，點綴於本島的北方、東方及南方離開不遠的海面上。另由六十四個小島組成的澎湖群島，位於海峽之中，因地理關係，福建與臺灣來往船隻，適借此澎湖群島為歇帆港。就地理相關位置而言，臺灣所佔的地緣形勢相當優越，西接大陸、東臨大洋、北連琉球日本，南臨呂宋、遠接西洋各國，它是太平洋西緣諸島弧的一環，為琉球與呂宋弧的

匯合點。北距千島群島，與南距印尼群島，里程約略相等。在地理關係上，它扼守我國大陸東緣的東海與南海，為我國大陸棚東限之內的岸前島。在地緣關係上，與中國大陸乃發生歷史悠久的血緣人文關係，不僅自古既有間歇性之來往互動、產生漁獲貿易行為，而在國防上行政上，早為中國大陸的屏障，且居西太平洋的樞紐地位；故清初時已被稱為「東南之籬藩」（施琅奏疏），至晚清更被指謂「南洋之樞要」（李鴻章語）。（註十三）

臺灣海峽既形成中國大陸與臺灣間之水域，魚類資源豐富，再加上臺灣島上，奇珍異寶的引誘，擅長航海的民族乃藉船隻營生逐利。為大陸沿海居民、日韓居民、呂宋與西洋航海冒險、貿易者，揚帆逐風，來往於臺灣海峽。臺灣既為海島，其海岸線長一、二五四公里，每平方公里海岸延長線有〇・〇三五公里。而澎湖群島的海岸線總延長達一一四・五公里，每平方公里有海岸線一・七公里之長，為臺灣本島的五十一倍（註十四），在漁穫與貿易，停泊與啓碇上有不少的海港。

臺灣海峽古來稱為險惡之洋，海峽因自然地理上之關係，有寒溫兩流，寒流即俗稱「黑水溝」，今稱「黑潮」；溫流即俗稱「紅水溝」，今稱「紅潮」。《續修臺灣縣志》「地志海道」記載說：「臺海潮流止分南北，臺、廈往來橫流而渡，號曰『橫洋』。自臺抵澎為『小洋』，自澎抵廈為『大洋』，故亦稱『重洋』。其在澎湖之西者，廣可八十餘里，為澎、廈分界處，水黑如墨，名曰大洋（所謂大洋之黑水溝）。其在澎湖之東者，廣亦八十餘里，則為臺、澎分界處，名曰小洋（所謂小洋之黑水溝）。小洋水比大洋更黑，其



深無底。大洋風靜時，尚可寄旋，小洋則不可寄旋，其險過於大洋。」——這是傳統對臺灣海峽的地理認知。

在此特殊的地理環境下，先民航行重洋，所遭遇的險惡，文獻上亦屢見記載。《臺灣文化志》就說：「常以險惡傳稱之海路現象，原由於臺灣海峽自然地理上之關係，該海峽內所流寒、溫兩流，常專被季節風支配，屢屢惹起甚大潮渦，其流過海面恰如置斑紋，且與水色全異。其被賦為黑水溝、紅水溝之稱呼，實基此，船舶一旦航入此潮渦疊浪中，全失把舵之力，蕩漾漂流、不知所往何處。」（註十五）類似險惡地理環境的描述，《日本水路誌》也說：「由臺灣諸港橫過臺灣海峽，往來廈門或福州等帆船，不論何季節，咸感非常之困難，不獨帆船而已，雖汽船欲橫過，亦必須十分注意警戒。因於此航海，須要橫切過方向不定之強海流，又有時不得不抗拒反對海流之故也。信風變換之際，其困難殊大。半夜船受流壓，向北方或南方三十哩乃至四十哩，並不足為奇。有時連逆風亦有被沖上岸之事，且無風或起變風時（信風變換期屢在澎湖列島近傍發生）往往有被流入澎湖列島間之危險」。

除了地形、海流的險惡之外，臺灣、巴士兩海峽，即臺灣起至呂宋之北部附近，及東太平洋之一部為可怕之暴風發生地，古來漢民呼之為「颱風」與西印度之稱暴風（hurricane）者俱為世界最有名，是等暴風與季節風貿易風之性質全異，為一種回旋風，其風力最為猛烈。」對於臺灣奇特的風信，《祖筆記》有詳細的記載：「臺灣風信與他海殊異：風大而烈者為颶，又甚者為颶。颶條發條止，颶常連日夜不止，正、二、三、四月發者為颶，五、六、七、八月發者

為颶。九月則北風初烈，或至連月，為「九降」。過洋，以四、七、十月為穩，這是古來的傳說，其他月份，則險惡不可捉摸，在古代缺乏科學的氣象偵測報告，航海完全憑藉經驗，與目測觀察天海氣象，倘遇颶颶，則拔木壞垣、飄瓦裂石、帆傾舟覆。

在如是特殊的天候下，再加上臺海特殊的地形，澎湖群島星羅棋布、遠近錯列、港道紆迴、礁汕隱伏，船舶一旦遭遇天時的危難，動輒遭遇觸礁沉沒，而造就澎湖沿海沈船特多的原因。而臺灣西部沿海，又是如何之地理情況？《澎湖廳志》「封域島嶼附攷」記載：「查臺郡（臺南）至淡水八里盆（臺北），謂之「按邊船」（即航行臺灣北部沿岸之按邊船），水道沙汕間錯，有橫出甚長、勢極彎曲者，必循其彎曲而行，即風順流順，仍須轉帆織駛，如北路抵澎一帆逕渡也。」據《臺灣文化志》記述，「按邊船」的航路，舟由沙瀨間行，遭風無可泊港，險倍大洋。（註十六）此外，像由閩入臺的門戶——鹿耳門，出入也非常容易，其港口天險，海舶視為畏途。《海東札記》說：「鹿耳門，全郡之門戶也，四周皆海。海底鐵板沙線，排列如鑄，南曰「北線尾」，北曰「加老灣」，又西南曰「隙子港」；兩岸沙脚環抱，中通一徑，狀如鹿耳，故名「鹿耳門」。商舶率銜尾出入，不敢並擢。潮長、水深四、五丈；潮退，不及一丈，舟人必懸舵始能出入。港路紆迴，舟觸沙線立碎。於盤旋處，插竹剪布、南白北黑、名曰「邊纓」，一曰「招子」，使出入者知所趨避。或令人駕小舟導引，亦曰「招船」。」（註十七）據此記述，在過去未淤淺為陸地的鹿耳門海底皆鐵板沙線，橫空布列，無異金湯，而門內浩瀚之勢，宛如大海，故廈門海舶



欲入臺，若爲東風所逆不得入，門外鐵板沙不得停泊，必仍返回澎湖；若遇月黑，莫辨澎湖島澳，則必須回航廈門（註十八），由此可知昔日鹿耳門之險。

綜合以上的引述，由於臺灣海峽、臺灣西部海岸特殊的地理與地緣關係，導致航海船舶的來往與頻遭沙浪風礁之害，終於形成衆多的沈船。然則何以促使在險惡的地理環境而仍鋌而冒險？這又關係到臺海的航路、海流狀況與貿易的問題。

#### 四、海撈文物與海流及航海、船隻關係

自古從唐山到臺灣，惟賴水路，乘船橫渡臺灣海峽，從廈門到臺灣，航程約七百餘里，澎湖既居海峽之中，先民往往以澎湖爲界，俗呼廈門至澎湖爲「大洋」，澎湖至鹿耳門爲「小洋」，兩大小洋號稱「重洋」。先民要從唐大陸到臺灣，多經澎湖，因此不得不橫渡重洋，而臺海潮流，止分南北，臺廈往來必須橫流而渡，故又號稱「橫洋」。《赤崁集》說：「大海洪波，實分順逆，凡往異域，順勢而行，惟臺與廈藏岸七百里，號曰橫洋。中有黑水溝，色如墨，曰墨洋，驚濤鼎沸，險冠諸海。」就此記載看來，古時既無飛機，從唐山過臺灣，捨航海別無他途，而臺廈之間的臺灣海峽潮流，只分爲南北兩個海流，一爲赤道暖流，又名「黑潮」，經菲律賓群島東北海面，過巴士海峽西北注入臺灣海峽。另一爲發源於我國渤海的寒流，沿東南海岸南下，至澎湖附近海域，兩流交匯，遂造成臺灣海峽之潮汐特性：漲潮時南方海面潮勢北上，北方海面潮勢南進；退潮時又依來路退返，其勢如萬馬奔騰，洶湧澎湃，一瀉千里（註十九）。這樣危

險的海流，航海之難，可想而知。《臺灣使槎錄》說：「自鷺江金門迤邐東南，以達於澎湖，可數千里，風濤噴薄，悍怒激門，瞬息萬狀。子午稍錯，北則墜於南風烝，南則入於萬水朝東，有不返之憂。又東至鹿耳門，夾以七鯤身、北線尾，海道行折僅容數武，水淺沙膠，雖長年三老（技術經驗老練的水手），不能保舟之不碎。餘乃山羅礁湧，無由以入，其險且不測如此。」由於此種海流特性，加上風信靡常，往往影響橫洋船舶之速度與安全。《東徵集》就說：「澎湖至臺，雖僅二百餘里，順風揚帆，一日可到。若天時不清，颶颶連綿，洩旬累月莫能飛渡。」（註廿）《東徵集》又說：「臺灣洋面，橫截兩重，潮流迅急，島澳叢雜，暗礁淺沙，處處險惡，與內地迥然不同。」（註廿一）可見臺灣與大陸因重洋阻隔，潮流迅急，交通艱險，先民渡臺拓墾與貿易之艱辛。

在上述險惡的環境中，浪濤汕礁之險以外，航海途中，尙遭風險，有時颶風一作，風沙相激，怒濤狂飛，鹹雨因而橫灑。光緒七、八年澎湖通判鮑復「康籌防芻言」中就說：「澎湖凸於大洋之中，四面皆低，水勢嶮嶮各異。諺謂之「八卦水」，象其形也。……是以一旦觸礁，片板無存，洋船沉滅於此者數十起，無歲無之，即民船駕駛寄泊不慎，亦多失事。」在歷代文獻上所載，因風浪而沉而碎之船舶，不可勝計，從而沉入海底之文物亦不可勝計。

在臺灣海峽，古來又爲什麼有這麼多船隻航行呢？揆其背景，在八世紀以前，我國向東與東北亞地區及向南與東南亞地區的交通貿易，是分途發展的。但到八世紀以後，由於阿拉伯（大食）人的海上活動，使得以西亞阿拉伯帝國與東



亞唐帝國為兩軸心的世界性海上貿易圈形成，促使我國向東與向南兩路貿易的銜接，形成了所謂「世界性海上貿易圈」，使得我國東南沿海諸港，成為中西海路交通所必經。在歷史的發展，與中國南向開拓的觀點看，南宋時經濟重心的南移，使得福建地區的農業發展已達飽和狀態，農村大量人口乃興起向海外發展的意念，這時期正好工商業的發展在福建非常明顯，諸如銅器、鐵器、陶瓷器、紡織工業等均極為發達，成為泉州對外貿易的重要商品。由於福建自古以來就具備相當良好的航海環境，對於海舟的製造及海上生活的體驗，都有相當良好的經驗，因此閩南社會遠出海外貿易乃蔚成風氣（註廿二）從宋代之後，元、明、清朝，沿海諸港如杭州、明州、溫州、福州、泉州、潮州、廣州、瓊州等均有船隻往來，以清、道光初年為例，臺灣與大陸對渡的港口，計有鹿耳門與廈門對渡；鹿港與蚶江口對渡；八里坌與福州之五虎門對渡；彰化縣之五條港與蚶江對渡；噶瑪蘭廳之烏石港與五虎門對渡；其他如雞籠、竹塹、香山、後壠、梧棲、笨港、東石、鹽水、茄藤、彌陀、打狗、萬丹、東港等小港，亦可通船舶（註二十三）。

利用水路、航海而貿易，乃為自古陸上貿易路線「絲路」之外的一條貿易捷徑，單以泉州為例，自唐末（九世紀下半期）起，泉州成為我國對外貿易主要港埠之一，其後由於主客觀因素的影響，它成為我國當時兼通南海與東北亞日、韓地區的唯一港埠，而在宋南渡後至元末的兩個半世紀中，盛極一時，成為宋元時代最足以反映當時海外交通繁盛的港埠。（註廿四）

從臺灣西部沿海與澎湖海域所撈獲的文物，宋代者出現

不少，可以推測當時泉州與澎湖、臺灣之海航與貿易的頻繁；反之，從宋代海外交通的繁盛，亦可印證所以臺澎海撈文物屬於宋代者眾多之因。

近一、二年來，臺北八里十三行遺址挖掘不少凱達格蘭族平埔族所陪葬之唐宋器物，證明在唐末以前，中國大陸的貿易船已與臺灣北部有通航貿易關係，那麼，從中國對南海的交通貿易來說，由早期（魏晉以前）的交州時代，經過廣州時代（魏晉迄唐末），再發展至宋元的泉州時代，貿易港埠的不斷東移，正象徵我國南海貿易的不斷進展（註廿四），同時亦印證從廣州開向臺灣與西部平原平埔族貿易的可能性與可信度。此外，由於臺灣海峽特殊的海流與風險，船舶被風漂流，因而靠岸擱淺、觸礁撞岸，船沉物沒，當非無有。

在南宋元代的泉州時期，泉州匯集了我國向東、向南兩路的交通貿易，在當時對外開放的政策下，我國海外交通貿易極度興盛，船隻除航行高麗（韓國）、倭國（日本）之外，尚有南洋及印度洋地區，船舶來往頻繁，所載之貨，除了稻米外，尚有布匹、生鐵、酒、米、麵粉、紗絹、漆器、瓷器（註廿五），臺灣平埔族極需鐵，其性亦嗜鐵，元代汪大淵《島夷志略》乙書記載琉求（臺灣）與元通商貿易，而從海撈文物中有元瓷，從而亦印證元代確有船舶往來於泉州臺灣的事實。

宋元時代的泉州海外航行，到了明太祖時採取閉關主義的消極政策，對於國人勵行海禁，對於外商以朝貢貿易制度管束，此蓋由於他想把中國的海外貿易完全約束在朝貢貿易的範圍內，也為了沿海的治安，乃在洪武三年（西元一三七



○年）頒行海禁令，嚴格禁止中國人民的海外貿易活動。此海禁政策對航海船隻的規格、大小、安全影響頗大；因為在這個禁令之下，人民不能打造雙桅以上的遠洋帆船，只許使用單桅或更簡陋的船隻在沿岸地區從事漁、鹽等生業。明朝的海禁政策一直維繫了兩個世紀，直到西元一五六七年才放棄。（註廿六）這段時間是否有人鋌而走險，來臺貿易，文獻無徵。但自海禁解除後，明朝政府開放福建漳州府的海澄港，供中國人民出洋貿易，自始才享有一個相當自由的海貿機會。明朝末年，中國的東南沿海陷入混亂，針對亂局，明廷又頒行海禁令。明末海禁的時間似乎是從崇禎初年一直持續到明朝顛滅（註廿七）。當時中國東南沿海控制權完全落入海商兼海盜的鄭芝龍手中，經過臺灣海峽來往船隻均須鄭氏給照立旗始得安然通航。

在明朝實施海禁與解除海禁的變遷中，影響航海安全的船隻必須特別提及。前述海禁令頒行，同時禁止人民打造雙桅以上的遠洋帆船；海禁令解除，造船的限制也跟著取消。商人只要取得官方的許可，可以建造各種大帆船去從事遠洋貿易，而設在海澄的「餉館」則以船隻樑頭的大小來決定課徵船稅的等差。（註廿八）

滿清入據北京取代明朝之後，由於中國南方部份地區與臺灣，繼續反清復明，控制福建沿海地區的鄭氏勢力，使得長年的戰爭僵局無法打開，清廷於是在西元一六五五年頒行海禁令，企圖隔絕沿海人民和鄭氏勢力的勾結（註廿九）。這個海禁令一直持續到西元一六八三年臺灣明鄭政權被消滅為止。西元一六八四年清廷開放了廣州和廈門，一六八五年又開放了寧波與雲臺關（大概指上海），供人民從事海外貿易

（註卅）。西元一八四二年清廷於鴉片戰爭中失敗而與英國簽定「南京條約」，從此清廷又開放了廣州、廈門、福州、寧波、上海五個港口，供英商貿易，此外，還割讓香港島作英人貿易據點，顯然從此之後，中國外貿日開，貿易交往也更趨頻繁熱絡。

從外海貿易政策的更迭下，清代的海船船隻也跟著變化。在海禁開放之初，清廷對船舶大小限制極嚴。康熙年間定例，出洋海船，不論商漁，止許使用單桅，樑頭不得超過一丈。至康熙四十二年（西元一七〇三年），商船改許使用雙桅，樑頭不得過一丈八尺。乾隆年間，以臺海風浪險惡，為求航行安全起見，需有較大船舶，乃特准使用橫洋船及販糧船，其樑頭得在二丈以上。這裡所述「樑頭」，即度商船大小之標準，清制以一丈八尺為率，自樑頭一丈七尺六寸至一丈八尺者為「大船」；樑頭一丈七尺一寸至一丈七尺五寸者為「次大船」；樑頭一丈六尺至一丈七尺者為「大中船」；一丈五尺六寸至一丈六尺者為「次中船」；一丈四尺五寸至一丈五尺五寸者為「下中船」；樑頭一丈四尺五寸以下者為「小商船」（註卅一）。就此一標準，足見康熙年間對船舶大小限制較嚴，日後逐漸放寬，放寬後對於海運的發達頻繁殊具影響，而未放寬前之船舶，航行於臺海危險則殊大，放寬後海難事件則自然比例較低。

明清數百年來這一系列之航海政策影響船隻大小，對海難沉船的多寡具有一定的關係，而海撈文物的多寡也與此相關，據臺灣西部沿海與澎湖所撈文物，年代遍及宋、元、明、清，其中以明代最多，可以看出海禁影響船隻大小，同時也造成海難較多的慘事。



## 五、海撈文物與貿易商品之歷史背景

就已發現之海撈文物品類察看，所出「海」的文物中，以古陶瓷器物所佔比例數額最多，古錢幣、古炮、船錠亦有，石器、玻璃器也間有發現。在時代的早晚方面，宋、元、明、清、日據等各朝代時期均有；這種現象，正反映從古代迄日據時期的貿易狀況與商品種類之一斑。

前述，從中外海上交通的發展上看，唐末形成了所謂「世界性海上貿易圈」，使得我國東南沿海諸港，成為中西海路交通所必經。宋後由於工商業發展在福建非常明顯，諸如銅器、鐵器、陶瓷器，紡織工業等均極發達，成為泉州對外貿易的重要商品。《諸蕃志》即記載：「泉舶以酒、米、麵粉、紗絹、漆器、瓷器等為貨，歲杪或正月發舟，五、六月間回舶。……」，即可知當時商貨不單以漆、瓷為限，其他生活用品，則亦在交易範圍，只因多數物品沉入海中早已腐朽敗壞，故後世所撈者多為不易於水中腐朽之物也。

據《雲麓漫鈔》卷五福建市舶司常到諸國船舶條載：「大食、嘉令、麻辣、新條、甘穰、三佛齊國，則有真珠、象牙、犀角、腦子、乳香、沉香、煎香、珊瑚、琉璃、瑪瑙、玳瑁、龜筒、梔子香、薝蔔水、龍涎等。真臘亦名真里富、三泊、緣洋、登流眉、西棚、羅斛、蒲甘國，則有金顏香等。渤泥國則有腦版。闍婆國多藥物。占城、目麗、木力干、賓達儂、胡麻巴洞、新洲國，則有夾煎。佛羅安、朋豐、達囉啼、達磨國，則有木香。波斯蘭、麻逸、三嶼、蒲哩喚、白蒲邇國，則有吉貝布、貝紗。高麗國則有人參、銀、銅、

水銀、綾布等物。大抵諸國產香略同。以上船舶候南風則回，惟高麗北風方回。」（註卅二）

由上引可見，宋代時福建船舶常到諸國所作貿易，範圍廣泛，而所交易之商品亦頗繁多。到了元代時，據《島夷志略》所載對外貿易範圍，地區已包涵南海諸國，包括南海沿岸地區，含中南半島及南洋群島諸地；與及東北亞地區，包括琉求以北諸國，亦即臺灣以北之範圍。此外，尚有越麻六甲海峽西去之印度洋地區，較諸宋代更為擴大。

在交易的物品方面，汪大淵《島夷志略》卷下甘埋里國（波斯灣 Kerman 之 Hormoz）條載：「甘埋里國居南洋之地，與佛朗（指西亞一帶）相近。乘風張帆，二月可至小咀喃（印度西南之 Kulan，即故臨）。其他造舟為馬船，大於商船……下以乳香壓重，上載馬數百匹。……所有木香、琥珀之類，均產自佛郎國，來商販於西洋。互易去貨丁香、荳蔻、青緞、麝香、紅色燒珠（可能即臺灣所謂之琉璃珠），蘇杭色緞、蘇木、青白花器、瓷瓶、鐵條；以胡椒載而返。」

又據馮承鈞譯馬可波羅行記（七七章記麻囉拔國 Malibar「遊記」作「八羅李」）云：「船舶自極東來者，載銅以代沙石。運售之貨有金錦、綢緞、金銀、丁香及其他細貨香料，售後就地購買所欲之物而歸。」

從以上所載海外諸國與中國雙方商賈往來之交易品，可知宋元時代，我國海上貿易之廣，來往於臺灣海峽之船隻當亦相當眾多。當時我國與外國雙方商賈往來的貿易品中，由南海來者以香料為最重要，至元代我國販往南海之貿易品種頗多，大致與宋代無異，以瓷器、絲綢、布匹、鐵器（鼎



、針、鍋等）、銅器、琉璃製品（珠、瓶等）及金銀等為大宗；據《諸蕃志》及《島夷志略》所載我國販往南海的貿易品，其中書明銷往「流求」的，就有處州瓷器碗、青白花碗、青白處州磁器、瓦壘、大小埕、大小水灌、琉璃珠、瓶、五色燒珠、土珠、紅黃燒珠、紫燒珠、烏瓶、金、金珠、雲南葉金、瑪瑙等項。（註卅三）

由上述貿易品的記載中，尚可明顯看出華商至此已不再僅從事泉州與南海某地的來往貿易，而多長期居留海外，轉販各國間而從事南海各地之轉口貿易，這種情形類似今天的國際貿易，可以看出南宋、元代海外貿易鼎盛的一斑。

今天由臺灣所撈起的眾多文物中，以明代之陶瓷器最多，這一方面由於明代之時，江南地區盜案增加，浙江、江西、福建等窯所產的，都有銷往海外；一方面則是由於明朝時代的海貿政策，影響到船舶的大小與安全。且由於在整個明代，海澄港是中國政府開放給中國人民販洋的惟一口岸。從而也使得在十五世紀後期朝貢貿易日漸式微時，觸發走私貿易的興盛與沿海寇亂的興起。走私江南一帶的加工器物外銷、與沿海治安的問題，加上臺海每年強風險浪關係，乃導致明代商船沈海的頻仍。

明鄭時期，清廷為壓迫反清鄭氏政權，實行遷界令，強逼大陸沿海居民遷移內地，欲以經濟制裁的手段，阻止內地物資接濟明鄭。然而，由於三藩叛清，明鄭響應攻打大陸，若干交戰區因脫離清廷的支配，與海民基於謀生需要，地方官弁為增加財源收入等因素的影響，促使海峽兩岸的走私貿易活動頻繁，復加上鄭氏政府為補給軍需，積極的推進海上貿易事業，因此在這期間臺灣關係的商船幾乎主宰了中日貿易市場。

西元一六八三年清廷領臺，實施開海政策，臺灣政治社會漸趨平靖，在地廣人稀，盛產糧食與商品作物砂糖，頗易生活的有利環境吸引下，形成大陸人踴躍渡臺風潮的新局面。此段時期之外貿商品，根據日本史料與最近出版的荷蘭商館檔案裡，臺灣船的大宗輸出品仍以臺糖、江浙絲貨為主。在輸入品方面，包含日常生活用品、武器、銅銀器、海產類、藥物、香料、染料等（註廿四）；在清入臺後，因大陸貨可暢通臺灣，從海撈文物看，五金、陶瓷、裝飾品、醫藥類當為大宗。

清領臺灣之初，主要的貿易地乃為日本，次為南洋，在由日本貿易輸入商品方面，在朱德蘭所列西元一六八一年五艘臺灣船輸入日本商品數量表，種類不少，其中不易於海水中腐朽的，有丁銀、銀製品、棹銅、古銅、銅藥罐、銅手盆、銅鍋、鐵鍋、各種陶器等，這些商品，到了西元一七一一年，輸入品類更形繁夥。（註卅五）

依照康熙初年定例，出洋海船，不論商漁，只許使用單桅，樑頭不得超過一丈。康熙四十二年（西元一七〇三年），商船改許使用雙桅，樑頭不得超過一丈八尺。降至乾隆年代，以臺灣海峽風浪險惡，為求航行安全起見，需要較大船隻，乃特准使用「橫洋船」及「販艚船」，其樑頭得在二丈以上。《廈門志》（船政）載：「商船自廈門販貨，往來內洋及南北通商者，有橫洋船、販艚船；橫洋船者由廈門對渡臺灣鹿耳門，涉黑水洋，黑水南北流，甚險，船則東西橫渡，故謂之橫洋；船身樑頭二丈以上，往來貿易，配運臺穀，以充內地兵精（即臺運）……橫洋船亦自臺灣載糖，至天津貿易者，其船較大，謂之糖船，統謂之透北船，以其違例



，加倍配穀。販艘船又分南艘、北艘，……船身略小，樑頭自一丈八九尺至二丈餘不等，不配臺穀，統謂之販艘船」。所謂「配運臺穀」，乃因福建由於糧食不足，因此必須從臺灣輸入米穀，且清廷起初訂有減稅等獎勵辦法，故於商品之外，配運米穀，可享關稅優惠。雍正三年，清廷規定凡是廈門渡臺的船隻都按照樑頭寬度的大小，配運兵米和眷穀回廈門，乃造成配穀對「糖船」或「透北船」的麻煩，由於商船自臺載貨至寧波、上海、膠州、天津，遠者或至盛京，然後返閩，往返經半年以上，官穀在艙久，懼海氣蒸變，故臺地配穀，私皆易銀買貨。其返也，亦折色交倉。不可，然後買穀以應。（註卅六）在官吏挾持為利，商船設法規避，與兵米、眷穀積壓待運的愈來愈多，遂自嘉慶十六年改以「大運」（專運）代替「臺運」，從而亦間接影響到大船的製造，與小船（鄉船）的興起。在這段時間，廈門對渡臺灣鹿耳門的橫洋船，最多時達一千多艘，到了道光十二年左右，竟然只剩下四、五十艘，造成激烈萎縮現象的原因，在於臺地物產漸昂，又因五口並行，五百石之有照漁船（小船），報稱因風漂泊，皆得橫洋往來。且鹿耳門沙線改易，往往商船失利，乃日漸稀少。當然，海船遭風，艱於複製，那些滿載著「易銀買貨」的船舶沉海後，其貨自然就成為海撈文物的來源之一。

在對外的貿易之外，尚有大陸與臺灣之貿易。自雍正前後，大陸人民來臺灣者大為增加；其中不全是農民，還有批發商人。這些商人以臺灣為根據地，營業範圍北及山東，南及閩粵；他們在臺灣各港組織同業團體，即所謂「郊」。以雍正三年（一七二五年）臺灣府的「三郊」為嚆矢。所謂「

三郊」，即指北郊、南郊、及港郊。據蔡國琳著〈臺南三郊由來〉：「配運上海、寧波、天津、煙臺、牛莊等處貨物者曰北郊，郊中有二十餘號營商，共推蘇萬利為首；配運金廈兩島、漳泉二州、香港、汕頭、南粵等處貨物者曰南郊，郊中三十餘號營商，共推金永順為首；熟悉臺灣各港採羅者曰港郊，郊中有五十餘號營商，共推李勝興為首。由是商業日興，積久成例，遂為三郊巨號。」三郊的輸出入貨物，如下所列：

| 港郊                   | 南郊                                                                                   | 北郊                 | 郊貨物  |                                          |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------|------------------------------------------|
|                      |                                                                                      |                    | 輸出貨物 | 輸入貨物                                     |
| 豆餅、乾笋、豆、麻、米、菁子、青糖、麥。 | 芋、青糖、豆、魚膠、麻、魚翅、菁子、豆餅、米、牛角骨、乾笋。                                                       | 白糖、鹿肉、姜黃、樟腦、硫黃、煤炭。 |      | 綢緞、火腿、羅紗、絹布、紡葛、絲線、棉花、藥材及天津、煙臺、上海的雜貨、紹興酒。 |
|                      | 福州漳州生厚煙、泉州棉布、漳州藥材、泉州磁器、永春葛、龍巖紙、漳州條絲煙、漳州絲線、福州漳州杉木、泉州深滬鹽魚、香港咭、漳州雜貨洋布、廣東雜貨雅片、漳州泉州磚瓦及雜貨。 |                    |      |                                          |
|                      | (缺，待考)                                                                               |                    |      |                                          |

資料來源：臺南州共榮會編「南部臺灣誌」，周憲文〈臺灣經濟史〉頁三三三。

從以上所列，再印證島內商人「內郊」有「油釘鐵郊」、「磁仔郊」的組織，可知進口的陶瓷磚瓦、雜貨當不在少數，清朝年間，海難頻仍，而今海撈文物雖然只見陶瓷銅石器，然而可見文物的背後，尚有已不可見的商貨、人文貿易內涵，只不過它們都已化為歷史的煙雲與泥沙。



## 六、海撈文物與海盜、海難

在臺澎沿海，所以歷來撈起眾多文物的文史背景，最大的原因在於臺灣海峽頻繁的海盜與海難。

臺灣與大陸因重洋阻隔，故清代閩臺的交通全賴水路；由於前述的貿易與經濟需要，來往於閩臺之間者，自唐宋以來已經出現；然海洋風信靡常，潮流湍急凶險，港澳礁石羅列，海盜出沒劫掠，凡此種種，皆危及船舶航海，衍生海難問題——海撈文物，便是海盜與海難下的產物。

關於造成海難最大原因，在於臺灣海峽的險惡，此點清名宦藍鼎元在〈論哨船兵丁換班書〉就特別提及：「臺灣洋面，橫截兩重，潮流迅急，島澳叢雜，暗礁淺沙，處處險惡，與內地迥然不同。」（註卅七）

清乾隆五十一年（一七八六），臺灣發生林爽文事變，翌年，清高宗命陝甘總督福康安攜帶欽差關防馳赴臺灣督辦軍務，進剿林爽文；為免福康安有望洋之驚，風濤之險，特賜右旋白螺，令其隨帶渡海。清代閩省督撫大吏渡海之安全，尚勞皇帝之關注，足見閩省水路艱險的一斑。

清代之時，皇帝疆吏對班兵渡海換班的安全，一向留意，然而有清一代，閩臺水路兵船沉沒，班兵淹斃的事件仍屢見不鮮。戰哨兵船有專責監督，尚且海難頻傳，而一般商船漁船，舟小船短者更難抵風浪，往往船毀物耗，損失不貲。最值得同情的是漳泉潮汕等地人民，嚮往臺灣富庶，不惜觸犯清廷嚴酷的渡海禁令，賄賂船戶，偷渡來臺，而偷渡的船大抵是漁船或舊船，數百人擠入一艙，艙蓋封釘，不使上下

，乘黑夜出洋，偶遇風濤，盡入魚腹。（註卅八）關於移民渡海的苦況，「勸人莫過臺灣歌」有云：「直到海墘，從省偷渡。不怕船小，生死天數。自帶乾糧，番薯菜脯。十人上船，九人嘔吐。乞水洗口，舵公發怒。托天庇佑，緊到東都。」（註卅九）船戶奸稍唯利是圖，毫無天良，而窮民迫於飢寒，罔顧行險，故渡海的安全與否，則完全聽天由命。尤有甚者，在海疆未靖之際，洋盜艇盜，多如牛毛，出沒海上，商船民船復有遭劫之憂，或失財物，或連船被劫他往，抗拒者且不免剖腹剖腸之慘。在清代閩臺水路交通，海難與海盜是渡海船舶所遭遇的最大問題，戰哨兵船自可避免海盜侵擾，而商船漁船則屬海盜眼中肥肉（註四十），此外，再加上颶風險浪，那沉藏在海泥中的文物，竟隱藏高深巨大的冤曲與悲哀。

自明代嘉靖年間以降，海盜問題始終是東南沿海的大患，政府無力肅清，到明亡時，鄭芝龍以一介海盜而成東南之海上霸主，獨擅海洋貿易之大利。康熙二十二年，施琅平臺後，海境雖告肅清，但仍有零星海盜存在（註四十一），然而，到了嘉慶年間，中國海盜由於與安南夷艇狼狽聲援，遂由「土盜」變為「洋盜」、「艇盜」，雙方互利合作，遂使閩浙水師當局束手無策。嘉慶五年（西元一八〇〇年）六月，安南夷艇在浙省海面遭遇颶風，夷艇遭風覆溺，他們行劫的巨艇大砲落入蔡牽之手，海盜蔡牽之所以壯大，就是得此夷砲，又得鳳尾、水澳二幫餘黨的歸附，才迅速發展為海上的新興勢力。他於獲得橫洋大海船後，活動範圍由沿海內洋擴及臺灣，成為越洋大海盜，這種劫掠情形，一直到嘉慶十四年（一八〇九）七月，被閩浙舟師殲滅於魚山外洋止，蔡牽始終是東南海上的風雲人物，不但其大名屢見於官方文書，



即嘉慶皇帝也屢以蔡牽爲言。(註四十二)

商船行旅航行海上，首重安全，而海盜以武力進行掠奪，商船束手無策，遂告成海上不安的因素。以蔡牽爲例，凡是追劫商船漁船，打劫米柴食物、掠人關禁勒贖，所施擄掠，各類俱全。由於海盜的劫掠、收取規費和勒贖等慘酷手段，乃影響商旅出洋貿易的意願，對閩臺商業的發展也有一定的打擊。此外，又由於商人私造橫洋大海船資助海盜，致使朝廷疆吏不信任商人，乃令新造之商船樑頭不能超過一丈八尺。對於新造商船大小的限制，導致船舶變小，對於閩臺交通自然又是不良影響，從而造成行船的安全，與船難的發生。(註四十三)

海舶遭風漂失，或觸礁沈沒，在清代臺灣附近洋面是屢見不鮮的事件，遭難的船隻有兵船、商船、夷船、盜船等，各式各樣，不一而定。臺海附近所以船難頻傳，導因於颱風、海流、港灣特異，稍有不慎，即釀成巨禍。關於閩臺海道的艱險，除了前述者外，《問俗錄》就說：「海道之險有三，……：雲天汪洋，方面難識，全憑舵工捧指南針，以候風信，定趨向，子午稍錯，南犯呂宋或暹羅、交趾，北則飄蕩不知所之，其險一也。舟至大洋，不遇颶風，可以無患，受惠多在港口。如澎湖溝有岩石，鹿耳門左右夾鐵板沙，五虎門山風閃拂，八月後正月前即難行；番垵、王宮兩口不寬深，其地偏僻，海口皆有沙線攔截，舟至港門下旋，風帆未收，風浪突起，即被沙裂，其險二也。海洋中有紅水溝、黑水溝，海水皆碧、紅黑二色，終古不淆，而黑水溝尤險，廣百餘里，袤長莫溯其源，極深無際，波濤滢洄，舟至此，桅蓬俱動，其險三也。」(註四十四)由此所述，可知閩臺水路除了

黑水溝之險，颶風之憂，抵臺之海口尚有危機重重。

這些艱險，除港口，海流外，最令海舶憂懼者爲颶風，海舶遭逢颶風，百不存一。這些遇難的海舶，除了兵船之外，絕少留下紀錄。清代閩臺之間，因有班兵制度之實，故兵船往來頻繁，然遭風擊碎者亦復不少，且都留有紀錄。近人黃衡五曾就明清史料戊編第七本中有關閩海沉船事件加以統計，發現從雍正七年(西元一七二九年)至道光十八年(西元一八三八年)間，有八十六艘戰哨及與公事有關之商船沉沒，而歸納其情況有二點值得注意：第一、從沉船的月令看來，每個月都有過船隻遭風的事件，而以陰曆六、七月爲最多；第二、船隻沉沒的處所，大多數都在澎湖列島不遠的外洋，所以彼處是海舶的危險地帶。不過，船隻沉沒最重要因素是風，所以處所與船之沉沒的因果關係並不密切，颶風突發時，海岸附近的船隻照樣遭殃。(註四十五)

這些沉海的戰哨兵船，有因出洋巡哨而遭難的，有因配載班兵赴臺或由臺內渡而遭難的，有因運載餉銀或兵穀而遭難的，有因載送軍裝赴省修理或運軍械赴臺而遭難的，也有哨船駕廠拆造或在廠修竣回營而遭難的，無論何種情形，按照清朝定例，均可補造，身故官兵，則加以卹賞。(註四十六)

然而，那些商船漁船遭難，則無此幸運，除了貨物傾耗之外，又須貼賠船戶，漁船則自認倒楣。清、姚瑩在《上督撫言全臺大局書》就慨嘆說：「商船遭風，歲常十數，貨物傾耗，……昔之富商大戶，存者十無二三。」(註四十七)

頻繁的海難，凶險的水路，肆虐的海盜，造成了龐大的海沉文物，透過這些歷代的海撈文物，我們已知在清咸豐十年臺灣開港前，閩臺的水路交通完全依賴舊式的帆船，其最



大者樑頭在二丈以上，然亦不乏小型商船，由於臺海水道凶險，颶風無常，港灣特異，所以船難事件層出不窮，復以海盜的侵擾，閩臺交通的風險更高。

單以清代年間的戰哨兵船沉船事件之數目，就可知道臺

灣海峽的沉船數量非常繁多，戰哨兵船發生海難，都有文獻的記載，這是因為當局要呈報及辦理撫卹事宜的關係，這些資料經學者黃衡五整理成「臺灣海峽沉船事件之紀錄」乙文，並製成記錄表，為便於參考，謹引錄其表如后：

臺灣海峽沈船事件紀錄表（空白處表示該欄事項未明）

| 船名           | 種別  | 沉失前駕駛任務        | 沉失時間         | 沉失處所             | 死傷                 | 損失             | 資料根據           | 備註       |
|--------------|-----|----------------|--------------|------------------|--------------------|----------------|----------------|----------|
| 澎湖水師右營寧字拾肆號船 | 雙船  | 在臺載運糧米由鹿耳門掛驗   | 乾隆二十三年正月初六日夜 | 東吉外洋遭風大嶼洋面擊碎     | 未有死傷               | 米石兵械以及公文印照一盡沉沒 | 全右<br>六二三      | 由鹿耳門掛驗   |
| 臺協中營平字伍號     | 趕繪船 | 渡載陸兵赴廈並配班兵來臺換班 | 乾隆八年六月十三夜    | 飄至隙仔擊碎           | 班兵一名右腿被傷           | 器械沉失           | 全右<br>六一七葉     | 遭北風轉西南狂風 |
| 船戶何全成        | 商船  | 抱解盛甲赴省修理       | 乾隆八年五月二十三日   | 金門外洋稜嶺山遭風，飄衝塔仔擊碎 | 淹斃兵丁叁名（下淡水營兵丁）     |                | 全右<br>六一九葉     |          |
| 臺協右營澄字陸號     | 趕繪船 | 赴廈渡載福州城守班兵九十一名 | 乾隆元年十一月二十八日夜 | 西嶼頭洋面遭風八罩水坡口外擊碎  | 淹死班兵叁拾陸名<br>臺協水兵叁名 | 各兵配執器械防船軍械俱各沉失 | 全右             |          |
| 澎湖水師右營寧字拾伍號  |     |                | 全右           | 不明               | 不明                 |                | 全右             |          |
| 澎湖水師右營寧字肆號   |     |                | 全右           | 龜頭海濱             | 淹斃兵丁肆名             |                | 全上             |          |
| 澎湖水師左營綏字拾陸號  |     |                | 雍正七年閏七月二十三夜  | 遭風壓倒飄至案山仔海濱      | 淹斃兵丁叁名             |                | 全右<br>六一四葉     | 遭風未碎     |
| 臺協右營澄字拾陸號    |     |                | 全右           | 鎮岸附近             | 淹斃目兵伍名             |                | 全右             | 遭風未碎     |
| 臺協右營澄字捌號     |     |                | 全右           | 鎮岸附近             | 未有死傷               |                | 全右             | 沉否未明     |
| 臺協左營波字伍號     |     |                | 全右           | 飄擱鎮岸擊碎           | 未有死傷               |                | 全右             |          |
| 臺協左營定字拾肆號    |     |                | 全右           | 鎮岸附近             | 淹斃兵丁伍名             |                | 全右             | 遭風被漂未沉   |
| 臺協水師中營平字拾肆號  |     | 配兵出洋           | 雍正七年七月二十六日夜  | 笨港口              | 兵丁王輝登名             |                | 明清史料戊編<br>六一三葉 | 船被打裂未沉   |



— 臺灣海撈文物及其文史背景 —

|            |                 |               |                 |                |           |             |              |                |          |                  |               |              |                |                      |             |
|------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|-----------|-------------|--------------|----------------|----------|------------------|---------------|--------------|----------------|----------------------|-------------|
| 澎湖水師左營綏字捌號 | 臺協右營澄字肆號        | 海壇鎮標左營永字七號    | 金門鎮標右營固字六號      | 水提前營年字五號       | 淡水營波字肆號   | 水提前營年字六號    | 國字五號         | 水提後營清字四號       | 水提左營國字五號 | 船戶陳福盛            | 船戶金瑞珍         | 水提左營國字三號     | 年字五號           | 臺協平字壹號               | 船戶杜永福       |
| 未詳         | 哨船              | 哨船            | 哨船              | 哨船             | 哨船        | 哨船          | 哨船           | 趕繪船            | 哨船       | 商船               | 商船            | 哨船           | 哨船             | 哨船                   | 商船          |
| 卸後回澎湖      | 護送漳州總兵並交換       | 赴廈運載庚申年全臺大餉銀兩 | 陸提中營把總管帶弁兵赴臺換班  | 渡載長福銅山二營來臺換戊   | 配載班兵渡廈歸伍  | 班滿兵丁        | 管駕赴廠拆造       | 班滿兵丁           | 配載班兵渡廈歸伍 | 營參將舊關防           | 城守營外委赴省請      | 領確礮並繳解城守     | 營參將舊關防         | 班滿換回                 | 班滿換回        |
| 嘉慶五年十一月初二夜 | 嘉慶五年三月十三日(初五遭風) | 乾隆六十年十一月二十三日  | 嘉慶六年十月十一日巳刻     | 嘉慶六年十一月初九日卯刻   | 嘉慶六年三月十八日 | 嘉慶四年九月三十日申刻 | 嘉慶元年正月二十六日   | 乾隆伍拾玖年九月二十九日   | 全右       | 全右               | 全右            | 乾隆五十七年八月十五日  | 乾隆五十七年六月二十五日晚  | 乾隆五十五年正月十八日          | 乾隆五十一年六月初九夜 |
| 塔嶼外洋       | 南椗外洋(漳浦縣轄)      | 澎湖白沙嶼外洋       | 澎湖網協外洋          | 馬鬃隙            | 淡水所屬中港外洋  | 馬鬃隙外洋(屬臺灣縣) | 澎湖洋面         | 虎井外洋           | 南路萬丹仔汛   | 頂破隙              | 全右            | 鹿耳門外洋面       | 鹿耳門不遠洋面        | 澎湖東吉洋面               | 北椗外洋        |
| 漂沒兵丁一名     | 漂失兵丁一名          | 未詳            | 漂失弁兵一十八員        | 全船目兵大半受傷漂失水兵三名 | 漂失水兵四名    | 漂失水兵四名      | 淹斃水兵陸兵一百二十八名 | 目兵五名淹斃         | 班兵七名未知生死 | 兵丁五名不知存歿         | 淹斃七名，三十七名不知存歿 | 弁兵舵水九十二名不知生死 | 淹斃班兵七名其餘一三五受釘傷 | 淹斃班兵一〇八人水兵十三人，把總外委各一 | 淹斃舵水家丁等貳拾陸人 |
| 軍械沉失，槓具漂沒  | 防船砲位軍械藥鉛概行沉失    | 無蹤            | 防船及班兵砲械鉛記公文概行落水 | 防船砲械鉛藥等項概行落水   | 槓具漂流無蹤    | 防船砲位藥鉛等項落水  | 未詳           | 軍裝砲械兵器等項盡被沉沒無存 | 器械俱行沉失   | 參將關防，外委鈐記俱沉失，餘未詳 | 未詳            | 器械俱行沉失       | 船身擊破餘未詳        | 船隻沉沒(撈獲斷桅)           | 官穀貨物飄沒無存    |
| 全右六四九葉     | 全右六四六葉          | 全右六四二葉        | 全右              | 全右六四一葉         | 全右六四〇葉    | 全右六三九葉      | 全右六三七—八葉     | 全上六三五葉         | 全右六二九葉   | 全右               | 全右            | 全右六二八        | 全右六二七          | 全右六二六                | 全右六二五       |
|            | 由鹿耳門出招          |               | 由廈放洋            | 由大擔門口放洋        | 由八里岔出口    | 由鹿耳門出口      |              | 由大擔汎掛驗出口       |          |                  |               |              | 在廈出口           | 由鹿耳門放洋               | 由鹿仔港掛驗      |



|              |            |                     |                 |                 |                |                       |       |           |                       |            |                 |               |            |                 |                 |
|--------------|------------|---------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------------|-------|-----------|-----------------------|------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|-----------------|
| 澎湖水師右營寧字號    | 澎湖水師右營寧字貳號 | 水提右營萬字六號            | 水提中營海字三號        | 南澳左營南字一號        | 澎湖左營綏字拾壹號      | 澄字壹號                  | 金字八號  | 綏字叁號      | 金字四號                  | 金字一號       | 水提後營清字一號        | 澎湖水師右營寧字拾肆號   | 澎湖水師左營綏字七號 | 閩安右營普字二十六號      | 澎湖水師右營寧字陸號      |
| 哨船           | 哨船         | 哨船                  | 哨船              | 哨船              | 哨船             | 哨船                    | 哨船    | 哨船        | 哨船                    | 哨船         | 趕繪船             | 哨船            | 哨船         | 哨船              | 哨船              |
| 赴省請領硝磺鉛子自廈裝配 | 全右         | 渡戰漳州汀州等營弁兵赴臺        | 渡戰海壇弁兵來臺換戍      | 渡戰南澳閩安等營班兵赴澎湖換戍 | 渡戰閩安左營班滿弁兵內渡歸伍 | 赴臺(臺灣餉銀)載運餉箱四十七箱      | 全右    | 載運澎湖餉銀十五箱 | 載運澎湖餉銀十箱              | 帶領弁兵護送運餉餉船 | 配載臺營軍裝交收事竣，出口內渡 | 駕赴臺灣廠修造       | 在廠造竣，承領回營  | 運解生息銀二百兩赴臺      | 駕赴臺灣廠小修         |
| 未詳           | 全右         | 嘉慶七年二月初九寅刻(初八夜二更遇風) | 嘉慶七年八月二十六日夜三更   | 嘉慶七年九月初三夜       | 嘉慶七年十月十六日二更    | 嘉慶八年六月二十四日夜           | 未詳    | 未詳        | 嘉慶八年六月二十四日夜           | 全右         | 未詳              | 嘉慶七年九月十一日二更   | 嘉慶十年三月十一日  | 嘉慶十一年十月二十三日     | 嘉慶十二年七月二十八日     |
| 未詳           | 全右         | 姑婆嶼外洋(澎湖附近)         | 鳳山縣岐後外洋         | 八罩外洋            | 虎井嶼西鼻外洋        | 燈火澳外洋                 | 鹿耳門招口 | 未詳        | 未詳                    | 未詳         | 未詳              | 嵵裡東鼻尾外洋       | 馬沙溝外洋      | 澎湖屬虎井嶼洋面        | 澎湖西嶼內塹東鼻頭東南勢外洋  |
| 未詳           | 全右         | 存歿弁兵一四五人不知          | 漂失班兵一人，水受傷      | 漂失班兵二名其餘受傷      | 漂失副舵工一名        | 員弁眷口舵水兵丁一百餘人盡行落水，大半溺斃 | 未詳    | 未詳        | 十七名倚岸得生，其餘官弁人等落水，不知生命 | 未詳         | 落兵丁三十名概無下落      | 弁兵等二十五名溺水受困得生 | 淹斃水兵一名     | 淹斃委員水兵等五名       | 兵弁二十五員名溺水受困(未斃) |
| 未詳           | 全右         | 軍裝器械鈐記公文概行落水        | 防船及班兵砲械鈐記公文概行落水 | 沉失砲械            | 防船砲械藥鉛沉失       | 餉箱砲械盡行沉失              | 未詳    | 未詳        | 餉箱沉失                  | 未詳         | 未詳              | 沉失火藥叁拾捌鉛子伍百粒  | 砲械藥鉛概行落水   | 銀鞘砲械沉失          | 防船砲位藥鉛及各兵配帶器械   |
| 全右           | 全右         | 全右                  | 全右              | 全上              | 全右             | 全右                    | 全右    | 全右        | 全右                    | 全右         | 全右              | 全右            | 全右         | 全右              | 全右              |
| 在洋漂失         | 全右         | 在廈出口                | 在廈出口            | 由廈門出口           | 由廈門出口          | 由廈門開駕                 | 全右    | 被風打回廈門未沉  | 全右                    | 全右         | 由鹿耳門出口          | 由媽宮口開駕放洋      |            | 由廈門出口，全部生息銀計十萬兩 | 在媽宮港出口          |



— 臺灣海撈文物及其文史背景 —

|                |            |                |            |                 |                           |             |                             |             |                |       |      |                |                  |        |                      |
|----------------|------------|----------------|------------|-----------------|---------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|----------------|-------|------|----------------|------------------|--------|----------------------|
| 澎湖左營綏字陸號       | 臺協左營方字伍    | 臺協中營方字貳        | 臺協中營平字拾壹號  | 臺協中營平字陸         | 船戶萬鑑                      | 澎湖協標右營寧字拾陸號 | 船戶杜榮華                       | 清字三號        | 善字二十七號         | 善字十二號 | 善字五號 | 善字四號           | 善字三號             | 綏字壹號   | 船戶金捷美                |
| 哨船             | 哨船         | 哨船             | 哨船         | 哨船              | 商船                        | 哨船          | 商雙船桅                        | 哨船          | 哨船             | 哨船    | 哨船   | 哨船             | 哨船               | 未詳     | 商船                   |
| 由澎湖配載班滿兵丁赴澎湖補額 | 全右         | 全右             | 全右         | 由鹿仔港開駕往北洋巡緝     | 渡載班兵共一百七十三名來臺換成           | 駕赴臺廠小修      | 自廈渡載班兵來臺換成                  | 解送省製軍火藥來臺交收 | 全右             | 全右    | 全右   | 全右             | 由鹿耳門出口前往北洋梭織巡哨回營 | 未詳     | 配載臺灣縣運補嘉慶玖年冬季份澎湖廳倉兵米 |
| 嘉慶二十年四月二十二日夜   | 全右         | 全右             | 全右         | 嘉慶二十年六月二十六日二更以後 | 嘉慶十九年十月初三日二更以後            | 嘉慶十三年五月十三日  | 嘉慶十五年六月二十五日夜三更              |             | 嘉慶十五年六月二十五日夜三更 |       |      | 嘉慶十五年六月二十五日夜三更 |                  | 未詳     | 嘉慶十年正月十六日            |
| 二鯤身外洋          | 全右         | 漳化屬新打港外洋       | 在大突溪攔淺     | 彰化屬新打港外洋        | 虎井島外洋                     | 東吉嶼東洋面      | 馬鬃隙外洋                       |             | 馬鬃隙外洋          |       |      | 馬鬃隙外洋          |                  | 未詳     | 重汕外洋                 |
| 漂失水兵三名其餘大半受傷   | 名漂失兵丁杉板工九員 | 漂失外委鄭蛟龍一員      |            | 漂失水兵五名其餘大半受傷    | 興化、銅山、南澳等營兵弁四十四人，水手搭客九人淹斃 | 兵丁二十二名受困得生  | 船主杜榮華水手王起等三名淹斃，外委二員，兵丁九十名亦斃 |             | 與善字四號共漂失水兵四名   |       |      | 與善字二十七號共漂失水兵四名 |                  |        | 淹斃水手二人               |
| 軍裝砲械等項全部落海     | 軍械等項漂失     | 軍械等項(包括大砲三門)漂失 | 船身被浪擊漏尚堪修葺 | 砲械藥鉛鈐記委牌等項全行落水  | 器械藥鉛公文等項全行落海              | 防船軍火器械一盡沉失  | 未詳                          |             | 防船砲位藥鉛軍裝沉失     | 全右    | 船多刮損 | 防船砲位藥鉛沉失       | 船多刮損             |        | 兵米穀石沉失               |
| 全右六七二—三葉       | 全上         | 全右             | 全右         | 全右六七—一二葉        | 全右六七〇—一葉                  | 全右六六九—七〇    | 全右六六八—九葉                    | 全右          | 全右             | 全右    | 全右   | 全右             | 全右六六七葉           | 全上六六五葉 | 全右六六三葉               |
| 由廈門放洋          |            |                | 未沉         |                 | 由廈門放洋                     |             | 初遭東北後轉西南風                   | 遭風未沉        |                | 全右    | 遭風未沉 |                | 遭風未沉             |        | 由鹿耳門口發               |



|              |                   |            |            |            |                   |                 |                      |             |          |             |            |            |             |            |            |            |
|--------------|-------------------|------------|------------|------------|-------------------|-----------------|----------------------|-------------|----------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|
| 號澎湖右營鞏字壹     | 號澎湖左營綏字壹          | 號臺協右營澄字陸   | 號福寧左營新字六   | 臺協善字壹號     | 號水提前營年字三          | 號閩安右營集字二        | 號水提左營國字一             |             | 號水提前營年字叁 | 綏字拾伍號       |            |            |             |            | 臺協左營臺左定字壹號 | 臺協中營臺中平字貳號 |
| 哨船           | 哨船                | 哨船         | 哨船         | 哨船         | 哨船                |                 | 哨船                   |             | 哨船       |             | 哨船         | 哨船         | 商船          |            |            | 未詳         |
| 在臺灣廠修竣押回澎湖配組 | 赴廈渡載班兵，附載押解弁兵回臺   | 出洋巡緝       | 渡載邵武營兵赴臺換班 | 赴廈渡載班兵     | 渡載戍兵來臺、澎湖各營補額差竣回棹 | 赴臺裝運谷石順載製竣艇解營砲械 | 配兵戍臺換載班滿兵丁內渡         |             |          |             |            |            |             |            |            | 未詳         |
| 道光九年十月十五日丑亥  | 道光元年十二月二十日        | 道光六年七月二十二日 | 道光六年五月初三日  | 道光六年三月初七日  | 道光四年閏七月二十四日夜      | 道光四年十一月以前       | 道光三年七月初八日初更時分        | 道光二十一年十一月以前 | 全右       | 道光二十一年十二月以前 | 道光十九年十二月以前 | 道光十九年九月以前  | 道光十七年七月以前   | 道光九年四月以前   | 全右         | 道光七年以前     |
| 南鯤身外洋        | 八罩金雞嶼外洋           | 鯤身外洋       | 北汕沉水外洋     | 鯤身外洋       | 鹿耳門外沉汕外洋          |                 | 西吉嶼東勢外洋              |             |          |             |            |            |             |            |            |            |
| 兵丁二名落海無蹤     | 漂失兵丁二名            | 淹斃及傷斃兵丁三名  | 漂失兵丁一名     | 漂失兵丁三名     | 淹斃兵丁三名，漂失七名       |                 | 漂失班兵三名               |             |          |             |            | 在洋遭風擊碎     | 澎湖把總李鍾祺在洋遭風 | 漂失千總曾國章等   |            |            |
| 未詳           | 記載砲械軍火及附載砲礮鉛子公文鈐記 | 防船砲械軍火沉失   | 防船砲械軍火沉沒   | 防船兵械沉沒     | 防船軍械落水            | 砲械全行沉失          | 把德鈴記同防船及班兵配帶砲械公文概行落水 | 餉銀遭風失水      |          |             |            |            |             |            |            |            |
| 全右<br>六九四葉   | 全右                | 全右         | 全右         | 全右<br>六九一葉 | 全上<br>六九〇一葉       | 全右<br>六八九葉      | 全右<br>六八八葉           | 全右<br>六八六葉  | 全右       | 全右<br>六八四葉  | 全右<br>六八四葉 | 全右<br>六八三葉 | 全右<br>六八二葉  | 全右<br>六七六葉 | 全右         | 全右<br>六七五葉 |
| 是船無配帶軍火砲械    |                   |            |            |            |                   |                 |                      |             |          |             | 遭風擊沉       |            |             |            | 全右         | 在洋遭風擊碎     |



|                   |                                 |                  |                  |                  |                            |          |                |
|-------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|----------|----------------|
| 商船                | 水提右營集字七號                        | 水提右營成字七號         | 臺協左營定字貳號         | 金門右營湯字五號         | 艋舺營順字拾叁號                   | 艋舺營順字拾陸號 | 集字五號           |
| 商船                | 哨船                              | 哨船               | 哨船               | 哨船               | 哨船                         | 哨船       | 哨船             |
| 配坐凱旋兵丁內渡          | 護解全臺兵餉赴臺<br>交收，復赴彰化裝<br>載代買晉江峽谷 | 渡載差弁領運臺營<br>火藥硝磺 | 赴廈候載四起班兵         | 奉派渡載督營弁兵<br>歸伍   | 臺廠修竣操駕回營                   | 全右       | 來臺換載班兵回廈       |
| 道光十三年七月初二日        | 道光十三年十月二十三日黎明                   | 道光十四年七月初三日       | 道光十五年閏六月二十九日夜    | 道光十四年三月十六日夜三更    | 道光十八年七月十四日夜四更              | 全右       | 道光十八年四月二十八日夜   |
| 東旋洋面              | 彰化屬麥仔寮外洋                        | 馬鬃隙外洋            | 馬鬃隙外洋            | 大山仔外洋            | 二鯤身外洋                      | 鹿耳門外洋馬鬃隙 | 馬鬃隙            |
| 淹斃陸提外委一員<br>兵丁三十名 | 漂沒水兵一名                          | 漂沒水兵一人           | 兵丁一名被漂無著         | 本船水兵二名漂流<br>無著   | 漂失兵丁一名                     | 漂失兵丁一名   | 水兵二名被漂無著       |
| 器械沉失              | 軍火器械一井沉失                        | 防船軍火砲械概行<br>沉失   | 軍裝砲械盡行沉失         | 軍裝器械概行沉失         | 未詳                         | 未詳       | 防船軍火落海         |
| 全右<br>六九五         | 全右                              | 全右<br>六九六<br>六九七 | 全右<br>六九七<br>六九八 | 全右<br>六九八<br>六九九 | 全右<br>六九九<br>七〇〇           | 全右       | 全上<br>七〇〇<br>葉 |
|                   |                                 |                  |                  |                  | 是船甫經修竣當未<br>配帶軍械自安平港<br>出口 | 全右       |                |

上列的紀錄表，比起伊能嘉矩在《臺灣文化誌》裏所列的要詳細得多，而沉船或漂失的文物，也較為清楚，但是上述的記錄資料，據黃衡五先生研究，認為這些資料並不完整，因為「明清史料」僅是清朝內閣大庫檔案之殘件的擇要，同時官家對於沉船事件的勘驗報案，當然不包括與公事無關的商船，我們可以推算，另外有比表列更多更多的沉船事件發生在這風浪險惡的臺灣海峽中。

從出水的海撈文物觀察，雖然它們僅是漂失在臺灣海峽的極小極小部份，然而，從之亦可一窺管豹——那不僅是清代有無數的沉船，在明代、元代、宋代亦有，千數百年來竟沉藏交織著無數的財物、人文、歷史與死難冤魂。

從海撈的陶瓷器皿細細端詳，那泛著迷茫光澤的瓷瓶盤

罐、缺損斑駁的陶瓷缸鉢，是歷經了窯場的精心製作燒成，而後運搬、裝船、出海、沉沒，由出水數量的繁多，可以看出貿易此類商品的熱絡與利益；由出水數量的繁多，也可以體會中國外貿瓷器在國際商品所占的地位，與及經由海難所下沉水底的，未被撈上來的龐大數量。

從海撈的雜器觀察，有玻璃藥瓶、有石製器物，……這些在海水裡不易腐蝕的文物，正說明著海難當時，因為貿易、或保健關係所呈現的社會人文與物質文化。

從海撈的古砲觀之，那或許是哨船、海盜船所沉的兵器，反映著巡察海防的制度與情景、海盜的肆虐、與爭鬥砲攻、檣櫓灰飛煙滅的歷史。

從海撈的古錢、銀錠推測，單就沉沒的餉銀一項，上表



呈顯的數字已在十萬兩以上，其他數量更多的商船，所沉海的金銀財寶，數額當更多得無以數計。單以省漁會理事陳茂三在青山港外海溝中撈獲的古錢幣，從明萬曆到日本大正時代的都有，正說明了長時代下沉的錢銀；也說明了明鄭渡臺以來，安平、網仔寮、青山、布袋等港漸形重要，來往船隻熱絡，包括商船、漁船、火船（戰船），在航海儀器不發達的時代事故頻傳，而海難事件，也延續到近代，即使最近三、四十年，海難亦高達五次左右。

## 七、結 論

綜合以上的分析探討，海撈文物正反映著豐富而耐人尋味的文史背景，也蘊藏著漫長而錯綜複雜的地理氣候，並且隱現著奇特而琳瑯滿目的風土民情。

從促成沉船與海撈文物的臺灣海峽之地理地緣關係探討，由於臺灣海峽既形成中國大陸與臺灣之間的水域，魚類資源豐富，再加上兩地互通有無的貿易，與日、韓、呂宋、西洋的商業航海，造成船舶熙攘來往於臺灣海峽。因臺海潮流只分南北，臺閩往來橫流而渡，其險惡艱辛、潮渦疊浪、蕩漾漂流，不可名狀。又由於澎湖近海港口迂迴，礁汕隱伏，船舶動輒觸礁沉沒；加上臺灣西海岸水道沙汕間錯，舟由沙洲間行，遭風無可泊港，險倍大洋。又由於臺海多颶颳，導致航海船舶頻遭沙浪風礁之害，終於形成眾多的沉船與漂沒文物。

從海撈文物與海流關係看，先民從唐山過臺灣，必須橫流而渡，然由於潮流迅急，水勢詭異，尤以澎湖附近海域，

由於「黑潮」關係，兩流交匯，遂造成臺灣海峽的潮汐特性，洶湧澎湃，悍怒激鬥，船舶航此，一旦觸礁，片板無存，不論是洋船民船，因特殊海流風浪關係而沉碎者，歷代以來不可勝計。

從海撈文物與航海、船隻之關係背景而言，我國自八世紀以後，由於阿拉伯（大食）人的海上活動，使得以西亞阿拉伯帝國與東亞唐帝國為兩軸心的世界性海上貿易圈形成，促使我國向東與向南兩路貿易的銜接，形成了所謂「世界性海上貿易圈」，使得我國東南沿海諸港，成為中西海路交通所必經。福建廣東沿海居民，由於農業發展已達飽和狀態，加上海外貿易的興起與流行，乃將陸上生產之銅、鐵、陶瓷、紡織器物外銷。從臺灣西部沿海與澎湖海域所撈獲的文物，宋代的出現不少，可以推測當時泉州與澎湖、臺灣之海航與貿易的頻繁。

從近年臺北八里十三行遺址挖掘不少凱達格蘭族平埔族所陪葬之唐宋器物，證明在唐宋之時，中國大陸的貿易船已與臺灣北部有通航貿易關係，因此，從中國對南海的交通貿易而言，由早期（魏晉以前）的交州時代，經過廣州時代（魏晉迄唐末），再發展至宋元的泉州時代，貿易港埠的不斷東移，正象徵我國南海貿易的不斷進展，同時亦印證從廣州開向臺灣與西部平原平埔族貿易的可能性與可信度。

宋元時代的泉州海外航行，到了明朝實施海禁與解除海禁的變遷中，影響航海安全的船隻與沉海文物有密切關係。海禁時，人民不能打造雙桅以上的遠洋航船，只許使用單桅或更簡陋的船隻在沿岸地區從事漁、鹽等生業，為貿易厚利，鋌而走險出洋者，海難之可能性必大。清代年間，康熙朝



廷對船舶大小限制極嚴，日後逐漸放寬，放寬後對海運的發達頻繁殊具影響，而未放寬前的船舶，航行臺海的危險自然相對增大。明清數百年來，一系列之航海政策影響船隻大小，對海難沉船的多寡具有一定的關係，而海撈文物的多寡也與此相關。

從海撈文物與貿易商品的歷史背景探討，宋代時福建船舶常到諸國所作貿易，範圍廣泛，而所交易的商品亦頗繁多。到了元代時，據《島夷志略》所載對外貿易範圍，地區已包涵南海諸國，南海沿岸地區，含中南半島及南洋群島諸地，與及東北亞地區，包括琉求以北諸國，亦即臺灣以北的範圍。此外，尚有越麻六甲海峽西去之印度洋地區，較諸宋代更為擴大。當時我國與外國雙方商賈來往的貿易品中，由南海來者，以香料為最重要，至元代我國販往南海之貿易品種類頗多，大致與宋代無異，以瓷器、絲綢、布匹、鐵器、銅器、琉璃製品及金銀等為大宗，其中銷往琉求（臺灣）的，就有處州瓷器碗、青白花碗、青白處州磁器、瓦壺、大小埕、大小水灌、琉璃珠、瓶、五色燒珠、烏瓶、金、金珠、雲南葉金、瑪瑙等。明清時期，從大陸輸入臺灣的商品方面，更包涵日常生活用品、武器、銅銀器、海產類、藥物、香料、染料、布料、陶瓷，而這些貿易商品，都從海撈文物中取得印證。

從海撈文物與海盜、海難的人文歷史背景探討，臺灣與大陸因重洋阻隔，故歷代閩臺交通全賴水路，由於貿易與經濟利益，海盜出沒劫掠，重以海洋風信靡常，潮流湍急凶險，港澳礁石羅列，凡此種種，皆危及船舶航海，衍生頻繁之海難事件。

臺灣海峽的海撈文物，便是在上述種種的人文歷史，地理氣候、風土民情的背景下，所衍生的產物。

#### 註 釋

- 註一：據雲林臺子村漁民林木通先生描述，林先生，四十多歲人。
- 註二：吳文戩先生，雲林三條崙人，現年七十八歲，從事捕魚業有四、五十年。
- 註三：同註一，林先生從事漁撈已二十餘年。
- 註四：《歷史月刊》第二十一期〈臺海古沉船之謎〉，民國七十八年九月。
- 註五：據雲林縣箔子寮港漁民稱。
- 註六：黃連排先生，雲林四湖鄉廣溝村人，訪問時已八十七歲，今年應為八十九歲。
- 註七：林德才老先生也是老漁民，二年前訪問時為八十歲。
- 註八：吳文正、吳叔承父子捕魚已有數十年歷史，嘉義縣東石鄉人。
- 註九：陳老卻先生，雲林水林鄉人，現年八十二歲，是臺灣古董界前輩，現已退休停止採集販賣工作。
- 註十：據四湖鄉明德國小紀主任雅博先生訪問鹿場鄭老先生所言。
- 註十一：吳添貴，三十九歲，從事古文物採集販賣業，為時已十多年。
- 註十二：全註四。
- 註十三：參考程大寧編著《臺灣開發史》頁一，臺灣省政府新聞處印行。
- 註十四：參據林朝榮、周瑞燦合編《臺灣地質》，臺灣省文獻會印行。
- 註十五：參據伊能嘉矩著《臺灣文化志》，中卷，翻譯本，臺灣省文獻會印行。
- 註十六：全註十五，頁四七七、四七九。
- 註十七：朱景英，《海東札記》，臺銀文叢第十九種，民國四十七年五月出版，頁一二、一三。
- 註十八：參據周凱，《廈門志》，臺銀文叢第九十五種，民國五十年一月出版，頁一三八。
- 註十九：蔡平立，《澎湖通史》，臺北，衆文圖書公司，民國六十八年七月出版，頁三七七、三七八。
- 註二十：藍鼎元，「論哨船兵丁換班書」，《東征集》，臺銀文叢第十二種，



民國四十七年二月出版，頁四七。

註廿一：全前，頁五八—五九。

註廿二：參據李東華，〈宋元時代泉州海外交通的盛況〉頁二—三。

註廿三：廖風德，〈海盜與海難：清代閩臺交通問題初探〉，參據《中國海洋發展史論文集》，頁一九四。

註廿四：參據李東華〈宋元時代泉州海外交通的盛況〉頁一。

註廿五：全前，頁六—九。

註廿六：參據張彬村〈明清兩朝的海外貿易政策：閉關自守？〉，《中國海洋發展史論文集》頁五四。

註廿七：全前，頁五三。

註廿八：全前。張燮《東西洋考》，北京：中華書局，一九八一，頁一四〇—四一。

註廿九：參據全前，並《清實錄》，順治12/6/壬申。

註卅十：參據全前，並《清實錄》康熙23/9/甲子。

註卅一：范咸，重修臺灣府志，卷二，規制、海防、臺銀文叢第一〇五種，民國五十年十一月出版，頁九〇—九一。

註卅二：據李東華，〈宋元時代泉州海外交通的盛況〉所引《雲麓漫鈔》卷五，涉聞梓舊十五卷本，序署開禧二年（西元一二〇六年）。

註卅三：全右，李東華〈宋元時代泉州海外交通的盛況〉收入《中國海洋發展史論文集》頁三三—三九。

註卅四：據朱德蘭〈清康熙年間臺灣長崎貿易與國內商品流通關係〉，東海大學，歷史學報第九期，七十七年七月。

註卅五：全右，頁六二—六三。

註卅六：《東溪文集》，收在丁曰健編《治臺必告錄》，臺銀經濟研究室，臺灣文獻叢刊第十七種，頁一六九。

註卅七：藍鼎元，〈論哨船兵丁換班書〉，《東征集》臺銀文叢第十二種，民國四十七年二月出版，頁五八—五九。

註卅八：王必昌，〈重修臺灣縣志〉第一冊，臺銀文獻叢書第一一三種，民國五十年十一月出版，頁六八—六九。

註卅九：賴建銘，〈清代臺灣歌謠〉，臺南文化，第六卷第一期，臺南市文獻委員會編印，民國七十四年八月出版，頁六七。

註四十：廖風德，〈海盜與海難：清代閩臺交通問題初探〉，中國海洋發展史

論文集(三)，頁一九三。

註四十一：全右，頁一九九。

註四十二：全右，頁二〇一。

註四十三：全右，頁二〇四。

註四十四：全右引陳淑均、噶瑪蘭廳志，規制海防附考條引《問俗錄》，臺銀文叢第一六〇種，民國五十二年三月出版，頁四四。

註四十五：全右引黃衡五，〈臺灣海峽沉船事件之紀錄〉臺南文化第五卷第二期，臺南市文獻委員會，民國四十五年七月出版，頁七八—八五。

註四十六：全右，頁二一一。

註四十七：全右，頁二一〇。

## 作者簡介

簡榮聰，臺灣省南投縣人，民國三十四年十一月十一日生於民風淳樸的草屯鎮農家。自幼喜好詩詞散文，尤愛鑽研民俗文物，公餘從事農耕，對農村傳統文化體驗甚深。

簡氏熱愛文化工作，尤重臺灣歷史文化之研究、紀錄與宏揚，現任臺灣省文獻會主任委員，目前正積極推動興建臺灣歷史文化園區五大會館等二十餘項創新計畫，使臺灣歷史文化工作儘可能蓬勃開展。

作品有：「臺灣銀器藝術」上下兩冊，及「臺灣農村民謠與詩詠」、「民俗文物典藏鑑賞論」、「臺灣童帽藝術」、「臺灣傳統農村生活與文物」、「臺灣客家農村生活與器具」等專書及散文詩詞百餘篇。



— 臺灣海撈文物及其文史背景 —

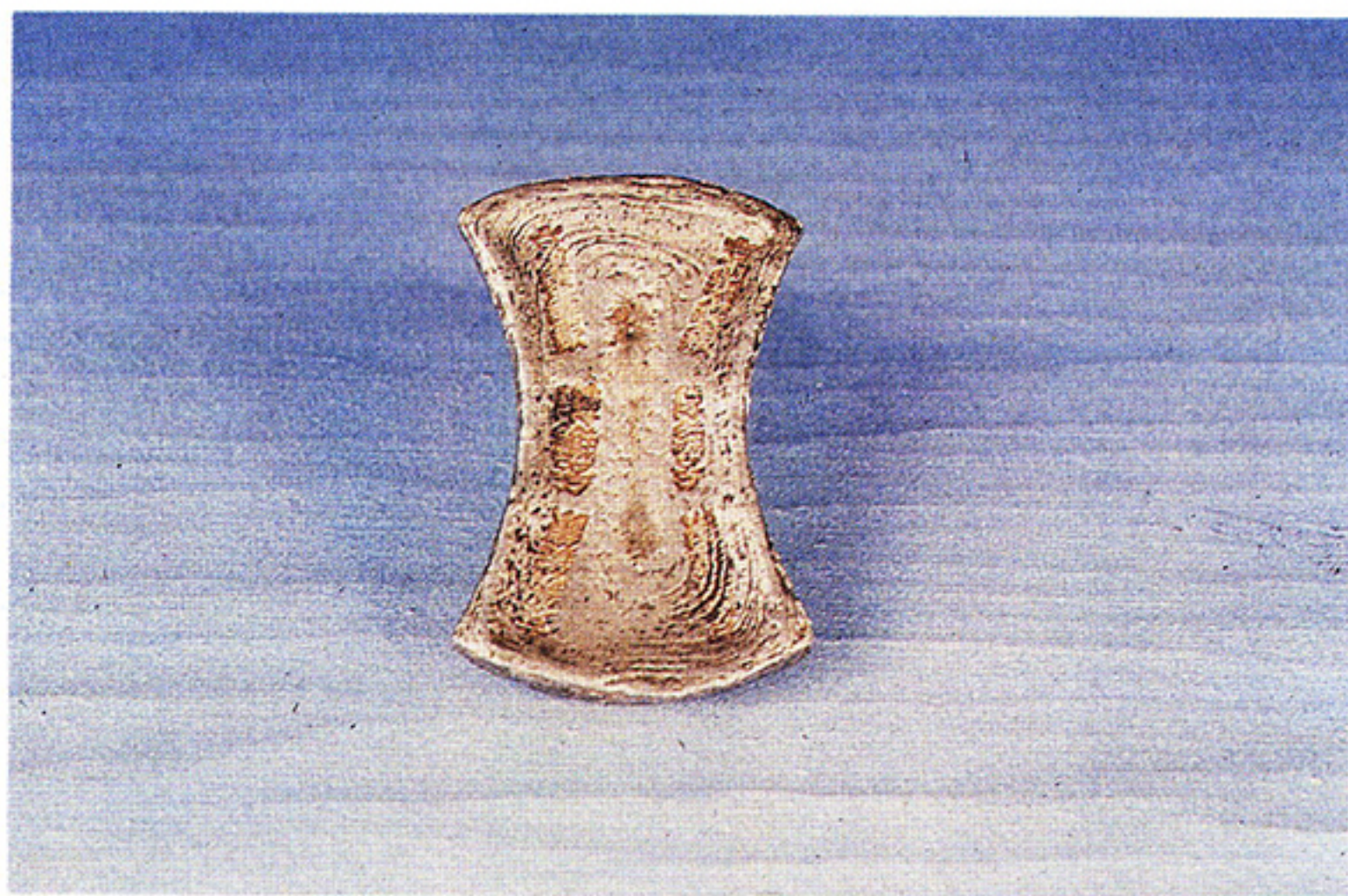


金門漲潮



金門退潮





銀 錠



古 砲



甕