

船難與海外歷險經驗 ——以蔡廷蘭漂流越南為中心*

湯熙勇

中央研究院人文社會科學研究中心副研究員

因為海流及氣象之影響，往返海峽兩岸的船隻中，船難事件時有所聞，人員及船隻的損害，每每讓人扼腕。這一些遭遇海難的船隻，受潮流及風力影響，除了向北方漂流外，往往向南中國海地區漂流，船隻停泊地點以廣東和越南為主，船隻以清代水師船居多。漂流到越南之閩臺船隻中，最為人所熟知的，莫過於澎湖人蔡廷蘭(1801~1859)搭乘的民船遇難事件。道光 15 年(1835 年，越南明命 16 年)秋季，蔡廷蘭自福建金門搭船返臺時，船隻不慎漂流到越南之海邊。在越南官府的協助下，蔡廷蘭安全返回澎湖，爾後並撰寫《海南雜著》一書，敘述他所遭遇之海難過程，及其與越南官員和華人間之接觸和觀感。

以中國為中心之朝貢體系 (tributary system)，為建構中國與環東亞水域之周邊 (及中亞地區) 國家關係之基礎，包括雙方的政治、外交及貿易往來等，一向為學術界所重視的議題。在朝貢體系下，探討「宗藩」所形構之中、外關係，往往聚焦於貿易與外交和商務人員的訪問、漂流人的遣返等。後者如藩屬國之船隻及人員，在遭遇海難漂流到中國後，做為宗主國的清政府提供救助與照顧，再透過與藩屬國貿易的船運機制遣送海難人員返回原居地。雖然接受救助之藩屬國人員僅為基層人員，例如漁戶及從事沿岸航運者，惟亦可以透過藩屬國人民的遣返體系，檢視及充實「宗藩」關係之內涵。然而，就海難人員的救助而言，並非僅中國單向的救助，而是雙向的互助，除了清朝照顧藩屬國之官員與人民外，亦包括藩屬國對待漂流到該國境內之華人，例如漂流越南之福

* 本文部份內容曾於 2008 年 4 月，在中央研究院臺灣史研究所的討論會中，以「海難與海外歷險經驗：以清代臺、閩往返船隻漂流越南為中心」報告，感謝與會人員的指正。作者亦特別感謝兩位匿名審查人提供的寶貴修正意見，惟文責由作者自負。此外，本文通過出版審查之時間，係於本人於民國 98 年 5 月 1 日授命接任本刊執行編輯之前，特此說明。

收稿日期：97 年 9 月 18 日；接受刊登日期：98 年 4 月 17 日

建及臺灣船隻及人員等，本文以蔡廷蘭搭乘船隻漂流到越南為例，評析越南所實施之海難救助之意義及功能，並分析清朝官員對越南官府提供海難救助的態度。

關鍵字：蔡廷蘭、朝貢體系、越南、海難救助、難民遣返

壹、前言

往返福建與臺灣之間之船隻，在海流及颱風或暴風等之影響下，船難事件時常發生，造成人員及船隻的損害。除了沉沒或遭受海盜襲擊外，發生海難的船隻，其漂流的方向，以朝臺灣南邊的海域方向者居多¹（中國第一歷史檔案館（編），1994: 340、350、388），進入南中國海（以下簡稱南海）內。這一些漂流的船隻中，未沉沒者，停泊地點以廣東、越南及馬尼拉²（方真真、方淑如（譯註），2006: 50、58）等地為主。在漂流到越南之船隻中，為人所熟知的海難事件，莫過於澎湖人蔡廷蘭（生於嘉慶6年～咸豐9年，1801～1859）的海難歷險。

道光15年（1835年，越南明命16年）10月2日，蔡廷蘭自福建金門搭船返臺時，所搭乘的船隻漂流到越南，在越南官府的協助下，安全地返回澎湖；蔡廷蘭撰述了《海南雜著》一書，自述他個人特殊的海難遭遇，及他在越南之所見所聞³（蔡主賓，2008；高啓進，1999: 27-64）；越南官方的史籍，亦留下了有關蔡廷蘭的船難事件記載⁴（蔡廷蘭，1959；不著編者，1971: 36；陳益源，2006: 7）。華人於海上活動之時間甚早，經歷海難事故者亦不乏人，惟對海難經歷及異國旅居經驗之記錄，留存於後世者並不多見⁵（章巽，1985: 167-170）。長期接受儒家思想薰陶與影響的蔡廷蘭，由於海難事故的因緣際

1 臺灣的船隻也有漂流到琉球者，其中包括原住民的船隻。

2 如1672年12月31日，一艘自廈門開往大員之舢舨，航行途中遇到暴風，被吹到馬尼拉等。

3 蔡廷蘭於道光24年（1844年）獲得進士，為澎湖第一位進士，被稱為「開澎進士」。

4 越南史書的記載中，為了避開與越南嘉隆皇帝之母的諱名蘭字相同，合稱「廷蘭」與其字「香祖」；「香祖」為蔡廷蘭的字，係蔡廷蘭的老師周凱所取。

5 例如東晉時期，為求佛法而西行的法顯，在返回中國的航行途中，船隻遭受風浪的侵襲，發生漏水與迷航的事故。

會，得有機會對越南官員與在越南華人的生活等進行一次參與式的觀察（高啓進等，2005: 9-122；林藜，1995: 13-20），毋寧為探討海難及越南等相關議題的重要素材。

荷蘭、西班牙與明鄭時期，透過航運及貿易途徑，臺灣與越南間建立了來往之關係。（曹永和，2000: 273-324；鄭瑞明，1986: 57-108）。至清代，臺灣與越南之往來形同終止，海難成為臺灣與越南聯結的偶然因素，例如臺灣的船隻及人員漂到越南，形成一種以海難互救之關係架構⁶（臺灣銀行經濟研究室（編），1966；洪安全（編），1995: 3817-3820）。

透過船隻的移動，以貿易與移民、海難等方式，⁷ 穿過地域空間的限制、跨越認知的界域，觀察異地或不同族群的生活等，應是一個值得關注的議題。在東亞水域中，船難發生及處理之相關問題，向為日本及琉球等學界所關心。臺灣位於東亞航運路線的重要位置，海難事件發生之次數不可謂之不多，過去的研究與關心的議題，較偏重於漂流到臺灣附近海域的外國籍船隻。而往返於臺灣與福建之華人船隻，遭遇海難的船隻漂流在外地，如中國東南水域及外國沿海之探討則有所不足⁸（孫宏年，2001: 69-79；湯熙勇、陳怡君（主編），2007；黃衡五，1956: 78-85；楊麗祝、劉靜貞，1989: 279-307）。

以中國為中心之朝貢體系（tributary system），為建構中國與環東亞水域之周邊（及中亞地區）國家關係之基礎，包括雙方的政治、外交及貿易往來等，向為學術界所重視的議題。在朝貢體系下，探討「宗藩」關係下之中、外關係，往往聚焦於貿易與外交、商務人員的訪問等。（John King Fairbank, 1953; Fairbank, John K. and Ssu-yü Teng, 1942: 129-149; James L. Hevia, 1995；濱下武志（著），朱蔭貴、歐陽菲（譯），1999）至於藩屬國之船隻及人員，在遭遇海難漂流到中國後，身為宗主國的清政府提供救助，並透過朝貢國貿易的船隻遣送被救助之人員，可視為中、外藩屬關係的延伸。雖然接受救助之「藩」國人員以基層為主，例如漁民及從事沿岸一帶之航運

6 康熙 56 年（1717）安南國陳大學士及其眷屬俱獲救於澎湖。

7 除了前面所提之法顯求佛法外，在明代時期，有被倭寇送往日本的華男與華女等。

8 在「內閣大庫檔案」等檔案中，留下了臺灣附近海域沉船資料。

者，其代表性有所侷限，惟亦可以在朝貢體系下，檢視「宗藩」關係內涵之多元性。就海難船及人員的救助而言，並非僅中國單向的，而是雙向的，即除了清朝照顧朝貢國之遭遇海難之官員與人民外，亦包括藩屬對待漂流到該國境內之華人的方法。例如越南為清朝之藩屬國，越南對待漂流至其海境之華籍船隻及人員其態度及方法，如蔡廷蘭在其著述中所說，「皆加禮焉」（蔡廷蘭，1959: 34）。

本文的目的，探討因海難而漂流到越南之閩臺船隻及人員，他們在異域的生活與越南官員互動之情形，越南所提供之海難救助，並分析越南在建構東亞海域整體海難救助方法中的角色與功能。在蔡廷蘭所認知中，越南是一個「異域」⁹（蔡廷蘭，1959: 23），如何解讀這樣的國度及人民，對一個生活範圍僅限於閩臺地區者來說，未嘗不是一次挑戰與跨越，亦是值得探討的焦點。蔡廷蘭歷經海難而平安歸返，以他漂流到越南的經歷，特別是在中英鴉片戰爭發生之前，中國仍然維持「盛世」地位，記錄他對越南官員與華人所做的觀察。對於蔡廷蘭的《海南雜著》的評介，不乏持肯定者，惟亦有認為蔡廷蘭著墨於越南官員接待部份偏多，敘述社會風土之內容不足（張秀民，1992: 154），這樣的觀點似有可以討論的空間。

本文所指的閩臺（澎湖）的船隻，包括由臺灣南北各港口出航的船隻，及自福建各港口出航至臺灣之船隻¹⁰（陳國棟，1991: 61-63）。在名稱上，越南原稱安南，至嘉慶 8 年（1803）方改稱，故以越南包括不同時期之越南；在資料參考方面，以清朝及越南史料、蔡廷蘭的著作等為主¹¹（陳益源，2006: 84-85、129-177）。

9 蔡廷蘭被越南官員護送至中越交接處「南關」〔越南稱為「油村隘」〕時，他的感想為「自是，出異域而入中土矣」。

10 來往廈門與臺灣的船隻，屬於「商船」類別，以經營中國沿海貿易為主；此外，「洋船」則以外國為主要的貿易對象，例如南洋一帶。

11 道光 17 年（1837），《海南雜著》即已有刻印本。《海南雜著》有二種版本，本文以臺灣銀行經濟研究室出版之《海南雜著》為主，並核對越南所藏《海南雜著》手抄本，後者在越南漢喃研究院中發現，惟其確切手抄的時間卻不可考。《海南雜著》之越語翻譯，於 2004 年，由越南漢喃研究院二位研究人員完成。此外，尚有日文譯本（於 1990 年代翻譯）。至於中國以外地區，蔡廷蘭之《海南雜著》，於光緒 3 年（1877），已有俄文譯本，書名為《一個中國人關於安南的記載》；次年，依據俄文譯本，另譯有法文本。

貳、漂流越南之閩臺船隻及海難經驗

清領臺灣之後，臺灣對外的航運往來，向以中國大陸為主。然在治臺初期，自臺灣前往日本的船隻，即康熙 23-60 (1684-1722) 年間，在華籍船隻赴日貿易中，仍佔居一個特殊的地位。(鄭瑞明，2004: 43-87) 至於臺灣與南海周邊的國家，如越南等，自清治臺灣以後，已無船隻往返，兩地之貿易及人員往來遂被中止，已不復如荷蘭、鄭氏時期之繁榮，僅存臺灣與越南間漂流之零星接觸，獲救的海難人員，在清朝所建構之東亞海難船隻及人員救助的體系下，接受官方的照顧與遣送，維持一個海難船隻及人員協助之關係 (湯熙勇，2006)。

(一) 渡航安全問題

清治臺灣時期，以對渡方式維持閩臺間之航運往來，文武官員及駐防官兵，¹² 欲往臺灣任職或轉任，皆需搭船橫渡臺閩間之海域 (余光弘，1998: 48-49；許雪姬，1987: 15-38)。而運送物資之海商，及前往福建參加科考的士子，亦依賴船隻往返。船隻航行依賴風力，海象無疑為影響海上航行最重要的因素之一 (方真真，2007: 125-151；王時鼎、謝信良，1998: 1-13；朱瑪瓏，2000)。每一次的航行，搭船者均體認到海洋對船隻，具有不確定性的威脅 (廖振富，2006: 193-213)，在船隻出航前，除了做好各種充份的準備，如收集有關航行的資訊等¹³ (陳侃，1970: 11)，相關的宗教祭祀活動亦不可少¹⁴ (中國第一歷史檔案館 (編)，2003: 121-122)。

12 自清康熙 22 年 (1683) 納臺灣入版圖後，為避免臺灣再度被反清勢力所控制，駐防軍人的來源，由閩粵兩省軍中抽調，每三年輪替，因而稱為班兵。

13 例如雖琉球與福建往來密切，然出使琉球者，為求航行的安全，仍向熟悉造船及航行等事務的福建老船夫請益及仰賴琉球人的協助等。

14 例如由於福建等配載班兵的船隻時常發生海難事故，造成官民莫大的損失，嘉慶帝指責此與地方官員對天后「平日不能虔誠供奉以致」，要求在天后本籍沿海各廟宇，每處十炷香，虔心祈禱。

船隻往返於廈門、澎湖或臺灣之間，經過寬廣的海峽和所謂的「臺澎海道」，依據渡航者的描述，「海水深碧，初渡紅水溝，再渡黑水溝。紅溝色赤而夷，黑溝色墨而險，溝廣百里；自北流南，不知源出何所」，海中復有暗礁帶來的威脅（井田麟鹿，1911: 20）。每當船隻橫渡此海域時，「固畏颶風，又畏無風。大海無櫓搖棹撥之理，千里、萬里祇藉一帆風力；湍流迅駛，倘順流而南，則不知所之矣」（周凱，1961a: 137）。船隻航行於臺灣與福建之間，臺灣道臺姚瑩體認其中的艱難，曾云：

「有兩船同時開駕，一船先到，一船遲至數月者。有數船同開，眾船皆到，一船漂無下落者。即如現在委員王豫成，船漂粵東，王鼎成身遭淹沒，淡水劉丞四船赴任，兩船遭風淹斃，幕友、家丁、舵水數十人涉海之難。此其明證。」（姚瑩，1960: 120）

又如乾隆 20（1755）年 10 月，漳州鎮標外委把總沈神郎率領駐防臺灣之戍滿班兵 68 人，搭載澎湖戰船，穿越臺灣海峽，回返廈門之途中，船隻不幸被風吹至越南。根據沈神郎之回憶：

「放洋當晚遇風，初七日，折去桅舵，至二十九夜，飄到安南國洋面，沖礁擊碎，寸板無存，弁兵盡溺水，中途遇番艇援救，……。」（洪安全（編），2003a: 413）

蔡廷蘭搭乘之船隻，由金門駛往臺灣時，在經過「橫洋」（臺灣海峽）時，不慎漂往「弱水之東」，即噶瑪蘭人所稱「萬水朝東」之海域¹⁵（陳淑均，1963: 215）。船隻失事之原因，與船主及掌舵人員的經驗及技術有密切關係¹⁶（臺灣銀行經濟研究室（編），1962: 6-7）；蔡廷蘭所乘之船隻，不幸發生事故，依

15 據傳有閩船漂到弱水之東，經過 20 年才返回中國。

16 如船上設立火長，他的職責為負責更漏之計算及針路之掌握，如果船隻發生海難，「皆由火長不精，錯認更數」。

據蔡廷蘭的說法，即因船主對海上氣象變化判斷有誤¹⁷（蔡廷蘭，1959: 1）。從下表 1 中可知，漂流到越南的閩臺船隻之時間，以在 10 月發生的頻率較高，此與臺灣附近海域進入東北季風氣候有關。

船隻依靠風帆行駛，海上的氣候與海流的變化莫測，雖可憑藉經驗與航海指南之引導，實非航海人員所能預知和掌控的。正如薛紹元所述，臺灣海域上，每年的颶風雖在 7、8 月間，但是，「海上風濤實難例定，惟當隨時審視雲日氣色」，此外，「雖連舟宗並發，而入港之先後難齊，且或同時遭風攸變，而此順彼逆，禍福不同者有數存」（薛紹元，1961: 39）。航行於閩臺間之船隻，發生船難事件後，除了沉沒者外，其漂流的方向，除了往北方的琉球等漂流¹⁸（臺灣史料集成編輯委員會（編），2007a: 372-374），或隨海流南下至廣東及越南等地。

（二）漂流越南之閩臺船隻

自臺灣前往越南，可分為海、陸路並行，與海路等二個途徑。前者必須先搭船隻越過海峽，經由福建穿越廣東或廣西，方能抵達越南邊境；若以海路前往，船隻需進入南海，沿著福建及廣東之海岸線，亦可抵達越南。雖然，清治時期，並無明文規定禁止華籍船隻前往越南，惟並無發現有船隻自臺灣經福建轉往越南之記錄。至於因為遭遇海難，船隻被颶風或海流吹到越南，則是較為特殊的現象。

由於船隻航行安全有虞，造成人員的損傷及船隻的沉沒等海難事件，其中最受清廷關心的，莫過於駐防臺灣班兵定例更換及班兵俸餉之存放問題。所謂駐防臺灣班兵定例更換，每三年一換，即自福建水師提標及金門等兵營內挑選，分年輪流派撥駐防臺灣及澎湖。（李侍堯，乾隆 52 年 5 月 7 日，2007: 223-224）至於班兵俸餉之存放事宜，依據雍正時期所實施的辦法，駐防地區

17 船隻出海的當天晚上，蔡廷蘭以「滿天星斗，閃爍不定」，曾告知船主有風起的徵兆，勸其勿將船隻駛出；惟船主見有船隻已經開航，不聽蔡廷蘭之語，仍將船隻駛入大海；最後，不幸被蔡廷蘭所言中，在大風大浪下，該船在海上失事了。

18 如清道光 4 年（1824），福建泉州同安商民呂正等 32 人，搭船至臺灣裝載米糧後，轉往天津及山東等貿易，返回福建途中，船隻被漂流到琉球。

內之官兵薪餉支領與存放，依據離省路程之遠近，或按月或兩月並領等方式領取，存放於文職官員衙門庫房內，逐月再發給官兵，由文官負責發放薪餉。在臺灣及澎湖，駐防班兵支領與存放俸餉的規定，每年分兩次向福建布政司庫領取兩季所需，即每年九、十月間，領取冬春兩季；三、四月間，支領夏秋兩季，分別存放於澎湖通判及臺灣府庫內，再按月發送官兵。無奈自福建前來臺灣之船隻，受海洋氣候之影響，無法依照既定時程領取與發放，甚者曾經有超過三個月以上之記錄，臺灣班兵俸餉方運抵臺灣，班兵因而無法按時支領薪餉。負責軍務的閩浙官員，最後只得改變運送班兵俸餉的方式，乾隆 18 年 (1753) 5 月，建議朝廷實施每年二月一次預領 (洪安全 (編)，2003a: 83)，以減少不必要的困擾。

船隻發生海難後，人員的下落與安危最受關懷。除了石沉大海外，幸運被獲救的人員，對其家人等而言，仍必須等到失事人員安全回返後方可得知，前後相隔時間，少者幾個月，多者可達近一年。例如金門鎮把總許寧安與所管帶官兵等約 150 人，自臺灣搭船回返福建，船隻於嘉慶 19 年 (1814) 10 月初 6 日遇風漂失，雖經沿海地區之查詢，卻無訊息；直到次年 3 月 8 日，許寧安等人被越南官員送到廣西太平府後，方知其人員漂流到越南，至其安全歸回，其間已近五個月。(洪安全 (編)，2005b: 60-62) 又如乾隆 20 年 (1755) 10 月，漳州鎮標外委把總沈神郎率領駐防臺灣之戍滿班兵 68 人，搭載澎湖戰船回返廈門時，不幸船隻被風吹至越南；至次年 7 月 7 日，因華商高時記在越南建造新船完工，欲駕船回返中國時，被安排搭乘高時記的船隻，於 7 月 18 日安抵廈門。(洪安全 (編)，2003a: 408)

來往福建及臺灣之船隻，遭遇海難後，在潮流的影響下，順勢漂流到南海，以廣東、越南等沿海一帶居多。在清代的檔案中，自臺灣漂抵越南的船隻，初步發現有 8 件記錄 (表 1)。¹⁹ 這些船難的記錄，以清朝的水師船數目較多，民間船隻次之；船上人員數，如前述之嘉慶 19 年 10 月，出海之「閩省水師提標左營成字六號」船隻上，人員高達 146 名。(洪安全 (編)，2005b:

19 至於未被發現之海難事件，或無資料留存之沉船報告等，均無法估算，因此，實際發生海難之船隻數目，應高於此 8 件之記錄。

60-62)

漂流到越南之船隻之旅客，以駐守臺灣之換防班兵人數為最多，其餘為商賈人員與參與鄉試者等。清朝官員較關心的，莫過於駐防臺灣的班兵，包括任滿返回閩省或至臺灣換防之班兵，畢竟他們與臺灣海防安全的維護有關，每一次班兵遇海難的訊息，直接間接影響班兵調赴臺灣任職的情緒，因此，對發生海難的官兵提供撫恤，例如固定的賞金或慰問金，惟此對清朝財政亦帶來一定的負擔。(洪安全(編)，1996: 4405；孫士詒，乾隆 53 年 4 月 19 日，2007: 43-44)

在海難事件中，留下一些令人印象深刻的故事，例如乾隆 48 年 (1783) 4 月 15 日，臺灣總兵孫猛之母親，自廈門航渡臺灣探親時，海上刮起颶風，導致船隻下落不明。孫猛思念母親安危，因亟欲尋找母親的下落，無心於工作，遂向閩浙總督富勒渾申請解任，富勒渾為其孝心所感動，由於船隻往北方或南下漂流，有可能漂到越南及琉球等國，奏請清廷具文照會這一些國家，要求清朝的藩屬國，協助查尋孫猛母親的蹤跡 (洪安全(編)，2003b: 599-600)，卻未有具體之結果，令人遺憾。然而，清朝此種要求其藩屬國，協助尋找因海難致失蹤之華人，可能與清朝救助越南人之事例，基於互惠的心理有關，然亦說明以中國為中心之東亞海域的海難救助制度所具有的功能。(湯熙勇，2003)

(三)海難經驗的記錄

西方船隻發生事故後，留下了一些海難記錄，清楚的描述船隻發生海難之經過及船上人員之反應，如 17 世紀後半期，在南海之西班牙及荷蘭船隻等²⁰ (方真真、方淑如(譯註)，2006: 50-51、68-69)，惟在華籍船隻方面，留存的海難記錄，可以說是鳳毛麟角。至於官方留存相關之船難記載，內容相當簡要，例如嘉慶 19 年 (1814) 10 月 6 日，閩省水師船隻發生海難後，該船損壞的情形，在廣西太平府知府何元煊的奏文中簡約成該船「在澎湖洋面被颶風刮斷桅舵旋索漂入越南」等語。(洪安全(編)，2005b: 61) 在海難文

20 往返於廈門、大員(今之安平)及馬尼拉之船隻，有關船難過程之描述。

表 1：清代漂流越南之閩臺之船隻

編號	失事日期	船隻及航向	人員背景及人數	出航時間	船隻失事海面	漂流地點	回返日期	回返路線	資料來源
1	清康熙 23 年 (1684)		臺灣知府蔣之家人			越南			
2	乾隆 20 年 (1755) 10 月	澎湖左營綏字 12 號戰船	漳州鎮標外委把總沈神郎與臺灣班兵 68 人及水兵 22 人，共 90 人	乾隆 20 年 10 月 4 日		越南	僅 60 人獲救，乾隆 21 年 (1756) 7 月 18 日抵廈門	搭乘蘇商高時記之船隻循海路返回	1： 頁 408、 413
3	乾隆 48 年 (1783) 4 月 15 日	廈門至臺灣	人數不詳，船上載有臺灣總兵孫猛之母			越南			2： 頁 599
4	乾隆 53 年 (1789)		澎湖兵丁李容光等			越南		澎湖兵丁李容光等 20 人經海路至福建	3： 頁 385- 386
5	乾隆 54 年 (1788) 10 月 24 日	安字六號船/廈門至臺灣	福建閩安水師營把總黃捷高帶臺灣協班兵 104 人、乾水 21 人	乾隆 54 年 9 月 9 日	澎湖海面	越南國舟鴨外嶼		廣東新會縣王昌盛商船因風漂到越南，黃捷高等 124 人附搭該船回返	3： 頁 385- 386
6	乾隆 60 年 (1795) 9 月 9 日	臺灣至廈門	漳州鎮城守營千把總陳士培與臺灣班兵 59 人；及羅源營帶兵官劉天雲與臺灣班兵 53 人、外委 1 人；船員 20 人等共 134 人			越南河羅海浩(富春鎮城附近)	78 人死，生 55 人，分三批返回：1. 嘉慶元年 (1796) 2 月，千把總陳士培等 21 人返回鎮南關；2. 嘉慶元年 (1796) 3 月 12 日，有水手 5 人返回鎮南關；3. 嘉慶元年 (1796) 4 月 11 日，29 人返回廣東	千把總陳士培等 26 人由陸路至太平府；劉天雲等 29 人經水路回返閩省	4： 頁 373

7	嘉慶 16 年 (1811)	臺灣至廈門	馬巷廳船戶安捷順 運載官穀至詔安縣		臺廈間海面	越南外勢 峴海面			5：編號 125607
8	嘉慶 19 年 (1814)10 月初 6 日	水師提標左 營成字 6 號 船，由臺灣 至廈門	金門鎮把總許寧安 管帶與所帶官兵及 客民等約 146 人		澎湖海面 遇颶風	越南富安 鎮海面	廣西太平府	6： 頁 60-62	
9	道光 8 年 (1828，越 南明命 9 年)	劉源榮綠頭 船，由廈門 至外國從事 貿易	吳滾等共 54 人	道光 8 年 2 月 6 日	遇風漂流	越南海面		7： 頁 159- 161	
10	道光 11 年 (1831，越 南明命 12 年)		彰化縣知縣李振青				越南布政官高有 翼送彰化縣知縣 李振青眷屬至廈 門	8：頁 16	
11	道光 15 年 (1835，越 南明命 16 年)10 月		澎湖人蔡廷蘭及其 弟等	道光 15 年 10 月 2 日				9： 頁 36	

資料來源：1. 洪安全 (編)，2003a。
 2. 洪安全 (編)，2003a。
 3. 臺灣史料集成編輯委員會 (編)，2007a。
 4. 洪安全 (編)，2005a。
 5. 中央研究院歷史語言研究所 (藏)，2001。
 6. 洪安全 (編)，2005b。
 7. 臺灣史料集成編輯委員會 (編)，2007b。
 8. 蔡廷蘭，《海南雜著》1959。
 9. 不著編者，1971。

獻資料有限的情形下，蔡廷蘭之《海南雜著》，詳細地記錄了他所經歷的海難過程，及其獲救後在越南之所見所聞，尤其具有其特殊性，因而受到重視。

蔡廷蘭於 1844 年（道光 24 年）考取進士，為澎湖第一位進士，故「開澎進士」之稱。（蔡主賓，2008）清道光 15 年秋季，蔡廷蘭自廈門搭船返回澎湖時，船隻遭遇颶風，失去控制，遭此劇變之後，船上人員的情緒顯現不安。有關船隻及人員的反應，在蔡廷蘭的描述下，讓人有身歷船隻將沈沒的感覺，其云：

「初，舟人稱西北有黑雲數片，俄而東南四布，馳驟若奔馬，轉瞬狂飆迅發，海水沸騰，舟傾側欲覆。余身在艙內，左右旋轉，不容坐臥。……。」

移時，媽祖旗飄動，風轉東北，叫嘯怒號，訇哮澎湃，飛沫漫空，淋作雨下，濕人作雨下，濕人頂踵，毛骨生寒，眾相視無顏色，忽然一聲巨浪，撼船頭如崩崖墜石，舟沒入水，半瞬始起，檣蓋蓋木板皆浮，水傾盆瀉艙底矣。余淹仆，自分必死，家弟手一繩，泣令束腰間，強扶掖出船上，俯伏告天之命。舟人悉嗷啣大慟。」（蔡廷蘭，1959: 2）

對於具有海上活動經驗的蔡廷蘭來說，航行於臺灣與福建之間，似乎無甚特別之處；然而，這一段海難的歷程，從蔡廷蘭的回憶中可知，實為他留下了深刻的印象，畢竟是攸關生命之大事。蔡廷蘭說：

「念家住澎湖大海中，自幼涉滄溟，於今數十度往返，俱順帆安穩無恐怖；間有風波，亦尋常事，未若茲之艱險備歷、萬死一生也。」（蔡廷蘭，1959: 4）

當面臨人力無法抵抗及死亡之壓力時，往往將生死託付於冥冥中之上

天²¹ (姚瑩, 1960: 120), 蔡廷蘭的反應亦是如此。他說:

「余自問區區一介，無所短長，雖忠信愚忱亦頗自持，而際此顛危險難，胡能不怖？心怦怦然，展念老母，終焉不孝，尚敢自望生全，亦聽命於天已爾。」(蔡廷蘭, 1959: 4)

參、越南對海難船隻與人員之安置及遣返

越南與中國之間，兼有海洋及陸地相鄰。處理漂流至越南海防管轄海域內之華籍船隻之方法，包括海防安全檢查等，在蔡廷蘭船隻抵達之前，越南官府已有其方法與措施，蔡廷蘭卻無意願接受越南官府既定之安排，另作選擇，有關蔡廷蘭違反常例，而越南官府處理華籍海難人員及船隻的方法，以及對蔡廷蘭之要求的回應等，分述於下：

(一)越南史書記錄之海難事件

越南史書中，登錄漂流到越南之華籍船隻數，清代至少有 30 件以上，以廣東的船隻為主，然對於前述 (表 1) 所載之閩臺船隻失事紀錄有所不足。在《大南實錄正編第二紀》中，簡要地登錄了二件，其中一件即為蔡廷蘭的船隻，並將蔡廷蘭記載為「蔡廷香」。相關記載如下：

1. 「清差船黃道泰往運官粟于臺灣府名，因風漂泊河僊洋分，嘉定城臣以聞令，按風難例賑給……」(不著編者，1971: 13)
2. 「清福建商船一艘，往商臺灣府，因風漂泊于廣義洋分，省臣照風難例給與錢米，以聞船內有搭客廩生蔡廷香……」(不著編者，1971: 36)

21 姚瑩於道光 21 年，從臺灣搭船返回廈門之航行途中，船隻被吹到廣東惠來，曾言：「我艘如一葉，上下不自制。舟子散髮呼，坐客昏如醉。嘔吐苦萬狀，魂驚膽欲碎。皆拼葬魚腹，誰復謀生意。我眠昧昏旦，屈伸擁一被。漸覺狂風輕，山色橫空翠。不知地何許，且喜舟前峙。捨舟競奔岸，相聚如再世。」

(二)海難人員的檢查

對越南官府而言，遭遇海難的船隻，由於並非經由即定的程序申請進入越南，即使為「宗主國」所屬之華籍船隻，仍需接受越南官方的查核。對於漂流到越南海境之船隻，越南海防官員進行查驗的過程及方式，雖然有為數眾多的廣東船隻漂流事件，卻未留下相關的記錄，無法知悉，而蔡廷蘭的著述，卻留下了越南海防人員的檢查方式及過程。基本上，越南官方對海難人員檢查，可以分為三個階段，檢查人員及其重點分述於下。

1. 第一階段的查核

蔡廷蘭等人所搭乘之船隻漂抵越南後，隨即有一艘越南的船隻駛來，有二位負責防汛之官員，外觀「皆烏縐綢纏頭，穿窄袖黑衣，紅綾袴，赤兩腳」，在一名「通言」沈亮的陪同下，登上了蔡廷蘭所搭乘之船隻。所謂「通言」，即是傳譯人員，沈亮之原籍為詔安，為越南華人。沈亮告訴蔡廷蘭等人，他們是駐守廣義省思義府菜芹汛的官員，得知有一艘華籍之海難船隻，因而前來查驗。

二位海防官員和沈亮登上船，至船上各艙內進行查核船上的物品後，要求船主提供「失水狀」，即由船主提供海難發生的經過及人員傷亡情況等之書面說明，²² 檢查人員據此研判船隻進入越南的原因和動機，並檢查船隻是否仍具有行駛的能力，再將牌照一併取走；臨走時，告知船主，次日將船隻駛入港內，同時要準備禮品，置放於銅盤上，以跪進方式呈上（稱為貢銅盤）。

次日，在水面上，有數十艘漁艇駛來，靠近船邊後，只見沈亮俐落地率領數人登上船，拔去船槳，再用繩索將各漁艇與蔡廷蘭之船隻船首繫緊，由漁艇慢慢地將船隻拖往港內的方向。在拖運時，漁艇上之人員一齊大聲唱歌，近黃昏之際，船隻方被拖抵岸邊。岸上為防汛官員駐守之地，船隻被安置於防汛官衙前，以便就近看管。第三天，船主依據先前防汛官員的吩咐，準備

22 船隻「失水狀」的書寫，由船主撰寫，或由蔡廷蘭捉刀，以及「失水狀」的格式及內容，蔡廷蘭在書中無記載，以致於無法知悉華籍船隻如何處理有關海難失事報告之方法。

銅盤，內放薑麵烟及茶等物品，蔡廷蘭又添上筆和墨，偕同沈亮共同前往汛防官衙拜訪。

2. 第二階段的查核

第三天時，有省級官員二人登船進行「覆驗」工作，此二人分別為布政官和按察官之書吏。覆驗的步驟及項目，包括對人員及船隻、物品的查核，前者為按牌照及船上乘客姓名逐一唱名，再進行「點指」，即由乘客用左手中指按指紋，並詢問某些問題及登錄於紙上。至於後二項，查驗船中有無「鴉片烟及軍器」等違禁物品，同時丈量船隻面積及船艙深度，將船中所載物品名稱及數量造冊登記，以備日後課稅之用，即完成第二階段的查核工作。

3. 第三階段的查核

其後，查核之官員陪同蔡廷蘭與船主上岸，一同前往廣義省城所在地。由於距離關係，蔡廷蘭與船主登岸後的第一個晚上，被安排夜宿通言沈亮家中。至省城門外後，蔡廷蘭與船主借住華人林遜（同安人）家中。隔日，入省城面見廣義省府之布政官與按察官二人，雙方以筆寫方式進行溝通，其內容包括蔡廷蘭之籍貫、履歷等個人資料及船隻遇難的問題。

蔡廷蘭詳細書寫船隻發生海難之經過，布政官與按察官看完後，為蔡廷蘭等人之不幸遭遇「點首嘆息」。布政官與按察官召喚來自同安之福建幫長鄭金安排蔡廷蘭住宿，蔡廷蘭再度進住林遜家中。事實上，林遜是蔡廷蘭進入廣義省城後方結識。之後，布政官與按察官要求福建幫長鄭金將蔡廷蘭的書寫重新謄錄，附於奏摺後，一併送到京城呈給越南明命帝閱覽。²³ 此外，布政官與按察官另傳與蔡廷蘭一同前來之船主，以越南官方同意他可在港口出售船上所載運之貨物。（蔡廷蘭，1959: 8）

廣義省布政官與按察官二人與蔡廷蘭對話時，捨棄通信沈亮居中翻譯的原因，依據蔡廷蘭敘述，因通信沈亮「所識，亦尋常市井語，餘多不諳」。也許蔡廷蘭所說是正確的，即沈亮的口譯程度及能力，僅適合於漁民或船戶等

23 根據蔡廷蘭之說詞，當時之京城位於富春城，距離廣義省城有 7 日之行程。

人員的水準，對通過科考之階層來說，沈亮之口譯能力上似有所不逮，無法擔負起傳譯的工作。然而，這亦可能與布政官與按察官有意藉雙方交談及溝通，瞭解蔡廷蘭之文學造詣及漢字書寫能力。

雙方筆談結束後，廣義省布政官與按察官對蔡廷蘭之文學造詣頗為賞識，遂進一步的提出要求，即以欣賞為名，希望蔡廷蘭為他們題字，並且隨即指派書吏送題紙，將欲題字之資料，包括四書藝一、經藝一，和詩及賦各一，交給蔡廷蘭，並要求於次日完成交稿（蔡廷蘭，1959: 8），這的確有些強人所難，然而，基於禮儀及有求於人的情況下，蔡廷蘭自然不便拖延，然其亦有意藉此回報越南的協助之情。

(三)提供救助

從越南史書登錄臺灣船隻失事之紀錄中可知，為照顧漂到越南國境之外國籍海難船隻及人員，採行所謂「照風難例」，惟具體內容，因資料限制，無法窺知全貌。道光 15 年，越南官府明定提供遭遇海難船隻人員「各米一方」（不著編者，1981: 6），此應係沿襲過往之例子來實施。自前述之情形衡量，布政官與按察官二人可以決定救助之標準及內容，茲分為照顧、留置與遣返等來說明。

1. 區分官員與平民

海難人員之救助，以人員與物品分開處理為原則。在人的方面，區分為官員與平民等二種，前者包括文職與武職，誠如蔡廷蘭所說，「中國官士遭風至其地者，皆加禮焉」。以嘉慶 19 年（1814）10 月初 6 日，漂流到越南之閩省水師船人員為例，越南富安鎮官員移送諒山鎮，再由後者之官員阮文堅將船上 146 名兵丁和船戶等，移送到中越邊界之隘口，由駐紮廣西太平府寧明州知州宋楷遠及軍方人員查核，再送到太平府進行詢問。至於船上物品方面，若涉及軍事用品，如船上的砲及火藥等，寄交越南富安鎮官員收藏保管，並出具收據，交由中國官員一併帶回，其後有無歸還中國，不得而知；至於個人隨身之鎗刀，則隨身攜帶返回中國。（洪安全（編），2005b: 61）

2. 居所安置

對於漂流至越南之華人，越南官府依照實際情形來安排住宿，若船隻損壞情形不嚴重，華人以居住於船上為原則；如船隻已損壞，則由越南官府提供住宿。蔡廷蘭所搭乘之船隻，因可以修復，除了蔡廷蘭外，其餘人員仍留宿於原船上。

在靠近越南沿海一帶，從事捕漁之華籍漁民，因應海上作業需求，可以向越南官府申請居留，惟需向越南官府繳納稅金；越南官府藉此管理漁民，維持海上安寧，亦可以收得稅金，這是一舉兩得的措施。(鄭瑞明, 1976: 32) 至於遭遇海難者，可以要求越南官府同意其暫留越南，有些華人甚至於被越南官府留置，其多半具有為越南官府所需之特殊才能，如乾隆 48 年 (1783)，陳添保在海上捕魚，船隻因風吹襲漂流到越南獲救後，被越南官府留置在當地，其後在越南任職，並被拔擢出任越南之總兵。(不著編者, 1967: 32b)。

3. 遣返方式及路線

安排華人自越南回返中國之路線，分為陸路與海線二種。(1)陸路：時稱「內路」，路程自越南富安鎮至廣西油村隘口，計程有六十餘站²⁴ (洪安全(編), 2005b: 61)，穿過中越邊界後，至福建，需走「廣西大路」，路程較之海路為遠，惟無盜賊侵擾，較為安全。(蔡廷蘭, 1959: 9) 遣送的對象，包括商人或漁戶等民間人士。(2)海路：又稱為「外路」，穿過中越間之海域 (今之東京灣)，從廣東瓊州，經過海南赤坎。惟此一路線，有遭遇海盜之風險，畢竟南海始終存在嚴重的海盜問題。²⁵ (鄭瑞明, 1976: 30-31; Dian H. Murray, 1987)

海難人員的回返，除了搭乘經修復之船隻外，主要由越南官府安排船隻，其來源為越南官府所屬之船隻，或安排欲赴中國之船隻送返。值得注意的，在送返華民時，越南官員另派船隻隨行護送，除了防止海盜的打劫，彰顯越

24 以站計程，受資料所限，無法得知里數。

25 越南沿海地區，於清初時，即一直受海盜的侵擾，海盜的來源與華人有關，有參與越南政爭，於失敗後，仍無意願接受越南政府招撫而流亡於海上者，如駕駛烏艚船的「艇盜」等。

南官府的重視等，此種方式適用之對象，以遣返清朝文武官員與具有科考資歷、紳矜者為主。如上述之乾隆 20 年 10 月，漳州鎮標外委把總沈神郎及班兵等所搭乘之船隻被風吹至越南；至次年 7 月 7 日，因華商高時記在越南建造新船完工，欲回返中國時，被越南官方安排搭乘高時記的船隻，於 7 月 18 日返抵廈門。(洪安全 (編)，2003a: 408、412-415、418-419) 因此，蔡廷蘭的身份，符合由越南官方以船隻護送回中國的慣例。

起初，蔡廷蘭及其胞弟在越南官員的協助下，返回所搭坐之船隻上取回行李，辭別船主等人，返回廣義省城後，並未意識到越南官員已經規劃依照往例，以海路方式，送他們兄弟二人回中國。然而，當蔡廷蘭聽了越南華人黃文的分析後，決定採取陸路返回臺灣，請求越南官府提供證明，²⁶ 並協助其回返的旅途資金。由於蔡廷蘭的請求不合於往例，於是問題就變得棘手，越南官員面「有難色」。一方面，越南官員勸蔡廷蘭等到隔年春南風吹起時，搭越南官船直抵廈門，這是迅速與方便的方法；同時，嚴正地告知蔡廷蘭，從陸路回返有違常規，須由越南國王做最後的裁定。至於越南官員是如何奏報其國王，不得而知。自蔡廷蘭表達其希望經陸路回返中國後，經過二十餘天，越南皇帝指派專人來探視，其後，其他官員陸續聯袂訪問蔡廷蘭，探詢與測試蔡廷蘭的態度與意願更改的可能性，同聲共氣的以「舍陸由舟」具有的方便性來規勸，更以次年春天「南風初發」，即可以「備官船達廈門」，鼓勵蔡廷蘭接受海路方式的送返方式。

面對越南官員的遊說，蔡廷蘭即以「急歸奉母」為理由，表現自己回返中國並希望走陸路的強烈意願，方使來遊說者瞭解他的堅持和決心。因為擔心回返意願不被越南官府接受，以及憂慮啓程回家的日期未定，蔡廷蘭「於邑成疾，十餘日不能起」。越南官府聽到此種訊息後，不時的派人前來探望，一方面，表示慰問與關心，另一方面，則查探蔡廷蘭生病是真實或偽裝，並打探如果越南官府仍決定以海路遣送，蔡廷蘭可能會有何種反應等。越南官員的熱心探視行為，間接的反映出越南政府為蔡廷蘭之返回方法具有不同的看法，甚至於官員間可能亦有所討論，惟未有任何具體的結論。

26 此種證明為發生海難者，其欲返回中國時，提供給清官員，以說明其非私自前往越南。

面對蔡廷蘭這樣一個「合乎常情」的請求，越南國王自然無法斷然予以拒絕，當然亦無法直接地同意，仍然要維持既有的行政程序，藉此顯示出越南的行政體制與國王的權威。十餘日過後，終於有了一個具體的結果，越南國王經由他的官員，告訴蔡廷蘭有關他的決定，他說：

「據該名累乞由陸回貫，勢難久留，理宜俯從所請；著戶部封遞白金十兩，賞助行資，仍由該省官從優妥辦。」（蔡廷蘭，1959: 10）

越南國王尊重蔡廷蘭由陸路回返中國的意願後，和緩了蔡廷蘭和越南官員雙方緊張的關係，畢竟以陸路或海路回返方式之擇選，並無涉及越南海防安全維護的原則與國王威信的問題（然而可能與貿易有關，下文敘述）。事實上，蔡廷蘭選擇費時之陸路回返的方式，捨棄快速的海路途徑，透露出其個人對海上航行的風險及海難過程缺乏安全感，在餘悸猶存下，遂無意願去面對可能再度發生的風險，甚至於演變成災難。在越南方面，其國王也瞭解蔡廷蘭在此遭遇海難方來到越南，海上航行充滿不可知性，爲了減少蔡廷蘭的心理壓力，同時亦可以免除強人所難的口實，因而尊重蔡廷蘭所做的選擇。

越南國王批示戶部「封遞白金十兩，賞助行資」，即在海難救助既定的金額外，另外又支給賞賜，表現越南國王對即將遠行者的祝福。越南官府則另依例提供所謂的路費錢，如乾隆 20 年 10 月，清廷戰船從澎湖被風吹至越南，於返程時，每人另外領到 50 貫路費錢（洪安全（編），2003a: 408），和米糧等（不著編者，1971: 36）。

蔡廷蘭屬於個別的海難事件，依照既有的方法處理即可，似乎無有勞師動眾的必要，然因越南官方考慮其涉及到清朝的士子，在接待的態度上，不能輕率，失掉應有的禮儀，藉此表現出越南官方的真誠和細心。事實上，越南官方用心地安排，也得到蔡廷蘭具體的回報，即在他的著作中，詳細地記錄了越南國王與官員對來自中國官員及士子所提供的細心照顧。

4. 互惠及擴充貿易機會

越南官府拖延蔡廷蘭以陸路回返之方式，其原因可能與越南期望透過海

路送返而帶來的貿易機會，和皇室的利潤因而落空有關。因為，越南官府安排獲救之華人回返中國，對越南國王及官員來說，乃是一舉三得的方法。例如已故臺灣彰化縣知縣李振青的眷屬等，因船難而漂流到越南，道光 11 年（1831），越南國王指派工部及禮部等官員，陪伴李振青的眷屬等人一起搭船，隨行人員包括軍人共有百人之多，如此大陣容的隊伍，除了避免海上受海盜的侵襲，維護人員及船隻的安全；事實上，置放於船艙中的貨物，亦是越南軍人所保護的要項。這一些貨物，包括肉桂、燕窩、沉香、烏木、象牙、犀角等，皆為廈門市場上最夯的物品。越南國王藉由送回華人的機會，除了可以取得清廷的嘉獎，獲得清帝的獎賞及修船經費的補助，另一方面，取得清廷的同意後，順利地出售船上所載運的貨物，並購買及添置越南市場所需之中國貨物返回，又可以獲得高昂的利潤。（周凱，1961b: 253）

在遣送遇海難之華人難民回返，越南官府採取官民區分之法，與其欲藉此達到促進越南與中國的貿易有關。這樣的想法與做法，始於何時，不得而知。表面上看起來似乎僅僅是經濟的手段和方法，卻顯示出越南官府對清政府實施的「朝貢」貿易的看法。中越間的貿易，除了以「朝貢」名義，獲得清帝贈送給越南至北京之代表團之禮物，與在越南代表團住所附近進行物品交易外，也包括在中越邊境所從事之貿易。惟這樣的貿易，似乎無法滿足越南的需要，但是在清官府所設定的貿易方法下，又不能進行實質性地改變，故藉著送返華籍海難人員及其船隻，以擴大或增加越南對中國的貿易。

面對越南此種藉送海難人員回返而進行貿易的舉止，清官府依規定仍需要對越南船隻所載物品進行審核，然而，鑒於送返遇難華人的盛情，及鼓勵其救人的善舉，往往同意所請。清帝關心的是送返海難人員背後的意涵，即越南官府對清帝的忠誠，在這樣的一個基礎下，越南官府的貿易，反亦可視為其懷柔遠人政策之延伸。

5. 中國官員的看法

自康熙 23 年（1684），清禮部即咨告中國之藩屬國，要求其協助遭遇海

難之華人回返中國。²⁷（中國第一歷史檔案館（編），1993: 30）在越南協助華人回返之例子中，如乾隆 60 年（1795）10 月 24 日，漳州鎮城守營千把總陳士培與臺灣班兵 59 人、羅源營帶兵官劉天雲與臺灣班兵 53 人、船員等人；死亡 79 人，生還有 55 人臺灣至廈門越南河羅海渚（富春鎮城附近）分三批返回：嘉慶元年（1796）2 月，21 人返回鎮南關；嘉慶元年（1796）3 月 12 日，有 5 人返回鎮南關；另 29 人，嘉慶元年（1796）4 月 11 日，返回廣東，兩廣總督朱桂以越南國王阮光纘「事天朝、畏威服，因內地官兵遭風漂至該國，即令製備衣衫、盤費，護送來關，實屬克盡藩臣之道」。²⁸（洪安全（編），2005a: 373，洪安全（編），2003a: 408）此外，嘉慶 20 年（1796）4 月間，越南官府送臺灣班兵及平民共 146 人和武器等至廣西太平府，兩廣總督蔣攸銓等議認為越南國王護送「天朝官兵」回中國之舉，「實屬恭順小心，克盡藩臣之道」。（洪安全（編），2005b: 61）

除了越南外，其他國家之官員送返華籍海難人員，清官員的看法亦是如出一轍，例如琉球，為華人船隻漂流的次數較多的地區，琉球官員提供必要的救助外，亦安排船隻遣送至福建，²⁹（中國第一歷史檔案館（編），2000: 157-158），對於琉球救助華人之措施，清官員認為協助華人返回，乃藩屬國對宗主國的一種忠誠的表現，較無自互惠的角度來思考。

至於接受越南官府安排回返者的看法，如蔡廷蘭本人曾云，在他「以風濤之厄，身履異域」下，越南官府之所以協助他順利的回返澎湖，因為越南受清朝之「聲教所被，能使窮荒海壤，喁喁向化，中外一家，贈資得歸鄉土；

27 清廷以「今海禁已開，各省人民海上貿易者甚多，移文濱海外國王等，凡有船隻飄至者，收養解送。」

28 此外，如乾隆 21 年 10 月，漂流到越南之臺灣班兵，越南國王對這一些遇難之班兵，「既給口糧，又贈路費」，福建巡撫鍾音認為越南國王的表現「似屬恭順」，全然就是上對下的口吻。

29 例如江南蘇州府吳縣商人游仲謀等 82 人從事海上貿易，船隻遭風漂流到琉球獲救；乾隆 10 年 4 月，琉球通事蔡宏謨等奉命送游仲謀等 82 人至福建，對於此種救助華籍人員之義舉，閩浙總督馬爾泰等人奏報清廷時指出：「伏念琉球遠島外藩，久經恭順，今復因難商遭風飄至彼地，不惟多方奔救，大加撫卹，使難民獲意外之全安，而且遣員護送商貨來閩清交，愈見遠夷愛戴之忠忱，……。」

何莫非聖天子高厚之成生哉！」（蔡廷蘭，1959: 41），即清朝皇恩無所不在，這對一個長期接受科舉思想薰陶的士子來說，感謝天子聖恩，應是可以理解的事。

值得注意的，越南官府救助海難船隻及人員之對象及範圍，除了華籍船隻及人員外，亦兼及非華籍船隻及人員，如琉球船隻及人員，將其送交駐守廣西之清朝官員³⁰（中國第一歷史檔案館（編），1993: 338-339），再依照清朝實施之外國籍海難人員的救助方法，由廣西經廣東送往福建，經由福建官員安排搭船回到琉球³¹（中國第一歷史檔案館（編），1993: 1081-1082）。在東亞海域中，由於中國所實施之外國籍海難人員的救助方法，並輔佐於英國及美國等船隻航行時救起的海難人員³²（愛漢者等（編），黃時鑑（整理），1997: 255-256），已然形成東亞海域海難救助體系，對航行船隻及人員提供安全的保障，而越南救助華籍海難船隻及人員，其為東亞海域海難救助體系中不可減少的一環。³³（中國第一歷史檔案館（編），1993: 701-702；湯熙勇，2006）

蔡廷蘭等人之船隻在發生海難後，得到越南官府的協助，平安的回返，無疑的，是一件非常幸運的事。反觀外國籍的船隻，漂流至臺灣，幸運得能在海中保存性命者，卻需要面對臺灣住民的無情待遇。曾任興泉永道的周凱，閱讀蔡廷蘭賦詩後，在其書寫的「撫卹六首答蔡生（即蔡廷蘭）」中，感慨地說，「側聞瀕海民，見海舶失事：拯物不救人，乘危搶奪肆。呼號暝不援，轉因以為利。……爾民痛改悔，天心亦欣熹。」（蔡廷蘭，1959: 52），當然，臺灣住民對待外國籍海難人員的態度及方法，有伸出救援之手，也有趁火打劫者，此涉及臺灣的歷史及生態環境，與越南之情形有所不同。

30 如清嘉慶 6 年（1801）5 月，廣西太平府官員接到由越南官員送達之琉球中山府人蒙氏等 15 人，該 15 人係搭運米船往琉球八重山，船隻被風吹到越南海邊，有 13 人不幸去世。

31 如清同治 11 年（1872）7 月，福建官員接到廣東官員送來經由越南官員送達之琉球人長興善庸等 53 人。

32 如道光 16 年（1836），搭乘 24 人之船隻，自臺灣到澎湖，途中遇風，船隻不慎失事，桅桿斷裂，在海上漂流，被英國船救起，同年 12 月 6 日，英國船救起送到新加坡，再轉送回國中有 7 人死亡。

33 如道光 12 年（1832）4 月，朝鮮將所救起之琉球船隻及人員，送交清朝盛京將軍協助轉由福建官員送返琉球。

肆、蔡廷蘭的海外歷險：對越南官員與華人的觀察

因為海難，前往越南，留下了個人親身經歷之觀察記錄和著述，目前僅有潘鼎珪與蔡廷蘭二人。潘鼎珪於康熙 27 年（1688）前往廣東時，他乘坐的船隻，不幸被大風吹到越南，經越南官府的協助，安全返回廣東後，根據其實地觀察而撰寫了《安南記遊》一文。該文所涵括之範圍，正為清朝平服鄭氏政權後之第四年，由於在清朝入關之初，南明政權與鄭氏政權一直與越南維持良好的互動關係，越南對清朝的態度多所觀望。等到清朝收服鄭氏政權後，根據潘鼎珪之描述，越南「有街市數十，曰天朝街，尊我中夏曰天朝，稱我中夏人曰天朝人，沿舊制也」，也是瞭解越南之情況第一手資料。（潘鼎珪，1991: 36）

蔡廷蘭則於道光 15 年 10 月 12 日，進入越南，同年 12 月 21 日啓程返回中國，至次年 5 月 8 日回到澎湖，在越南居住時間有 60 餘日。時為越南明命帝的統治進入第 16 年，正值越南逐漸被崛起的法國勢力控制之前。³⁴（郭振鐸、張笑海，2001: 500-536；Alastair Lamb, 1970: 139-156）

潘鼎珪與蔡廷蘭的著述，與外國籍海難人員回返其國家後，所留下的個人著述或官方的調查內容形成一個對比。在外國籍海難人員的記錄中，對臺灣（和中國大陸）之所見所聞，如漂流到澎湖之朝鮮濟州人李邦冀所留下的記錄，³⁵雖然李邦冀所見所聞有限，亦不失為一個瞭解中國內部情形的管道。

嚴格說，海難記錄、海外經驗書寫等雖與一般所謂的「旅行」（travel）記憶不同（Joshua A. Fogel, 1996: 1-10），惟前者在獲救後，於異地的生活與回返途中的見聞，亦可以視為廣義旅行的一種，為研究異地生活經驗的最佳素材。因為蔡廷蘭停留在越南的時間較長，而且他個人在《澎湖續編》編纂過程中，從事資料收集與採訪工作，累積了豐厚的民間田野經驗，在這樣

34 明命帝的統治期間自 1820 到 1841 年。

35 如朝鮮濟州人李邦冀於清嘉慶元年（1796 年、朝鮮正祖 20 年）10 月初 6 日漂流到臺灣澎湖，並於次年 6 月被遣送回漢陽後，撰寫〈漂海歌〉等。

的基礎上，雖然是在異地越南，對當地民情風俗之觀察，具有駕輕就熟之優勢，其觀察的範圍亦廣，惟亦有所限制，即受語言的不足，如蔡廷蘭所說，「身履異域，雖譯語不能詳盡，幸遇同鄉流寓者眾，得隨地訪問其事」（蔡廷蘭，1959: 41）。

對蔡廷蘭的經歷及記載，清朝官員或知識份子有何反應，例如關心時局變化之徐繼畬，於1848年刊行《瀛寰志略》，為一部著名之世界歷史地理學著作，³⁶即收入蔡廷蘭的越南行（徐繼畬（著），宋大川（校注），2007: 21）。惟清朝中央及臺灣的官員等，對蔡廷蘭之異國歷險的特殊經驗，並無甚特殊反應，似乎反映出對越南事務的興趣不高³⁷（參見張秀民，1992: 153-154；陳益源，2006: 74-77），例如，清道光的名臣林則徐僅以詩句勉勵及贊揚蔡廷蘭在越南的表現及其涉險的經過。（林則徐，1995: 351-352；楊國楨，2008: 375-376），此或與當時中國身處列強武力環伺及壓力下，越南問題並非具有優先性有關。

在地理上，越南位於南海，與臺灣的距離，搭船之水程為八十三更即可抵達。越南與中國的關係演變，蔡廷蘭根據中國歷朝歷代有關越南的歷史文獻記載中說明，從秦漢時期起，即已為中國行政疆域的一部份。至嘉慶七年以後，包括越南內部的政爭與官員組織、民情風俗等，則依據蔡廷蘭個人「聞諸道路者……與所目覩者」所整理，其內容有不同的看法，如林豪強調蔡廷蘭「嘗遭風漂至越南，由陸間關旋里，歷四閱月之久，行一萬里而遙，乃得隨處留心，博詢土俗」，其著作值得肯定。（陳益源，2006: 27）

有論者認為蔡廷蘭過於偏重其於越南官員之交往，忽略了越南社會情況

36 徐繼畬於1848年，在閩浙總督兼福建巡撫任內刊行《瀛寰志略》，共10卷。《瀛寰志略》運用近代地理學的理論及方法，例如他運用經緯度標示地理位置等。

37 《海南雜著》除有俄文譯本外，至20及21世紀初，另有日文及越南文之譯本出版，對於上述之海難及停留在異國之海外歷險經驗，各國政府之反應有所不同，如前述之朝鮮人李邦冀的經歷，讓朝鮮國王感到好奇，除了召見李邦冀本人，當面聽李邦冀敘述其所經過之臺灣及中國大陸之山川風俗等，並責成朝鮮史官，針對此一特殊經歷予以記錄，由朴趾源以「漢字」書寫成〈書李邦冀事〉。

等。³⁸ 越南官員、華人為蔡廷蘭論述的二個主要中心，以下就其與越南官員、華人之間的互動與觀察等二部份來說明。

1. 越南官員

在《海南雜著》中，蔡廷蘭記錄了接待他的各階層的官員，除了表達對他們在他遭受危難後伸出救援之手外，蔡廷蘭藉此彰顯越南官員的文化內涵與儒學的關連性。清朝官員在中國領土與藩屬國國王及官方代表往來，有固定的行為規範，代表了禮儀與宗主國的地位；至於在藩屬國境內，藩屬國國王與官員在其統轄之屬地上，接待來自清朝的正式官方代表的方式，如代表賜封之官員等，與非正式之官員及士子等，則由藩屬國官員依其禮儀實施。

以蔡廷蘭的職級及地位，尤其是因為海難而來到越南，本就不易有面謁越南國王的機會；然在越南官員方面，包括知府、巡撫及大學士等中級以上官階者，均有接觸與來往，在互動的過程中，以漢字詩文的評析與字帖的贈送等為主要交往的內容。

事實上，藉著善待蔡廷蘭與其他涉及禮儀之往來方式，越南官府向蔡廷蘭及其後所代表的清朝（至少越南官員應有的想像）傳達訊息，即除了定期朝覲及進貢外，越南以天朝為師，並以之為學習的對象，注重詩書及以禮相待天朝的士子，體現越南官員與天朝官員有相同的喜好，博取宗主的認可與歡心，這種喜好可能產生與呈獻給宗主的貢物與禮物具有相似的效果。

2. 越南華人

明末清初之際，為華人移入越南之主要的時期。在此一時期，華人居住地區，與清初以前所不同的，從越南北邊向南方擴散。由於華人遍及越南各

38 在俄文譯本中，譯者以《海南雜著》之價值，「在敘述由安南沿東京灣至廣西之路線」；惟其缺點，「敘述受優待之處甚多，而於記錄社會風土者少，且其所記，已多見於前人之書」。針對譯者所評，論者以為該「書中所記明命時代之典章制度、風土人情，多為前人所未道。其妙處尤在蔡氏之自注，惟譯者對於注文，均混作正文，或加刪削，已失其書本來面目矣」。由於《海南雜著》之俄文譯本已不復見，無法辨識所謂「其妙處尤在蔡氏之自注」等，於此僅就蔡廷蘭的越南異外之旅評估其撰述之價值。

地，所帶來的影響更為明顯，來自中國的儒學思想、衣服、建築及風俗、貿易方法等，在越南的社會及文化中，皆可見到。(Alain G. Marsot, 1993: 25-26；鄭瑞明，1976: 30-31)

自蔡廷蘭抵達越南後，受限於語言能力，華人為主要之接觸對象，在越南官府的刻意安排下，華人的住所成為他的生活空間。這種安排的考慮，除了由華人負責接待工作，可以讓蔡廷蘭有熟悉與妥適的感覺；另一方面，官員可以確實地瞭解蔡廷蘭等人活動與交往的情況。因此，對華人的生活，蔡廷蘭有實質的接觸和近距離的觀察。

檢視在蔡廷蘭的書中，有關華人的記錄，包括：(1)在越南的華人，男性較受到歡迎，越南女性「好納唐人為婿，呼唐人為叔」(蔡廷蘭，1959: 38)；(2)華人中，有錢者「構瓦屋，高門戶，備器物，稱大家園」；社會地位不高者，與越南人一起居住，受到越南民情「雜彝燎舊習，詭隨輕吝，殊不可親」(蔡廷蘭，1959: 37-38)；(3)華人在家中聘請教師，教導子弟接受華文教育，研讀與中國相同之「四子書、經史、古文、詩賦」等書；然因無字帖，筆墨不足，改採在磚上塗泥水，用竹筆教授與學習書寫，以致於顯得粗劣。(蔡廷蘭，1959: 9) 上述有關華人的情況，勾勒出一些片斷，有助於瞭解華人在越南社會的角色與教化問題，在相關的著作中較少論及(鄭瑞明，1976: 89-95)，亦有補充的意義。

中國的儒學與文學，在越南受到尊崇，以 17 及 18 世紀為例，越南有文廟及太學堂等之興建，儒學家及文學家人才輩出，其中不乏華人後裔，已經成為越南歷史的重要內涵。(鄭瑞明，1976: 89-95) 然而，蔡廷蘭對華人的敘述篇幅並不多，未能描繪出 19 世紀中期以前的華人社會外貌，這是令人遺憾和不解之處。其中的因素，與越南官府的态度有無關連，還是因為蔡廷蘭個人的因素，正如上述，停留於越南的第七天時，當蔡廷蘭與船主前往廣義省城，行至省城門外，在華人林遜邀請下，蔡廷蘭與船主方至其家中借住一宿，然而林遜與蔡廷蘭兩人相識的過程，卻是蔡廷蘭在參觀當地市集時，偶然與林遜相識的，由此可知，越南官府並未全然限制蔡廷蘭的行動，仍可選擇其居住地點。此外，在向中越邊境移動時，對於華人的助人熱誠與鄉情的熱烈，蔡廷蘭有同是華人的感受。

因此，蔡廷蘭個人的價值觀應是對華人的態度或評價之關鍵因素。蔡廷蘭本人好讀書，為附生及廩膳生，其志業為儒學，長期投身於詩文及科考，在鄉里中，以文著稱，曾先後受聘主講於臺灣崇文書院、引心及文石書院。這樣的一個背景與經歷，與他執著於父母在不遠遊及重鄉里之理念，以致於對離鄉背景的「流寓」華人的評價有所保留。

此外，對於移居在外的華僑，自清朝入關以後，清政府維持一個負面的態度，華人出海或從事貿易活動，均需接受官方的查核與管制，移民更在限制的範圍內，因此，即使有居住外國的事實，無不採取各種方法來隱瞞，以減少來自官方的調查與干擾，而蔡廷蘭在其著作中，以簡約的方法呈現華人的樣態，足以反映出清朝消極的移民政策的氛圍。³⁹

對於蔡廷蘭的海外歷險經驗，他的老師周凱認為，「生此遊可謂奇壯矣！顧念生生長窮島寂寞之鄉，縱能力學，見聞寡渺，天豈以跌蕩其胸臆，開豁其心思耳目，以益其為文耶？」（周凱，1959: 3）事實上，越南行旅擴展了蔡廷蘭的地域視野，即從臺灣到遙遠的「炎荒」越南經歷。在蔡廷蘭的著作中，圍繞者二個核心，即臺灣及儒家文化，前者以地理為主⁴⁰（蔡廷蘭，1959: 7），後者則以當時之士子及為官者之階層及華人為對象。

蔡廷蘭的著作固然是記載其個人的海難與海外歷險經驗，亦為一本介紹越南受中國影響的著作，也隱藏有協助認識臺灣以外之世界的目的。此外，蔡廷蘭的著作內容，依據他個人的在越南的親身經歷及強調他自己感興趣的對象為主，而且以中國人的經驗來表述，其範圍包括山川地理、衣食住行及禮儀風俗等，在不同的評價中，反映出一位傳統中國士子眼中的越南印象。由於蔡廷蘭的特殊海外歷險經驗，及其描述觀點與內容，在彼時之中國文人的旅遊書寫中，呈現出一定的時代意義。

39 自 1860 年始，在英、法兩國兵臨北京的壓力下，清廷被迫分別與英、法兩國簽訂續增條約（即北京條約），同意華民可以自由與外國簽立合同出國工作。自此之後，從清初實施的海禁政策，方逐步地改變對海外移民的消極與忽視之態度。

40 例如蔡廷蘭介紹越南的地理位置，依據臺灣的距離來衡量；此外，描述越南民家住宅之空間環境，以臺灣為類比對象，如種植竹子、甘蔗與檳榔等。

伍、結論

從一地到另一地，或自甲國至乙國的空間移動，有旅行、求佛法和經商等不同的原因，其中因海難而帶來異地的旅行機會，則是一種較為特別的類型，蔡廷蘭之海難與海外歷險經驗為著名的例子之一。遭遇海難之閩臺船隻及人員，漂流到中國東南沿海地區及越南。蔡廷蘭的海難事件之所以受到比較多的討論，無疑的，與他記錄海難經驗的著作有密切的關係。在留存之清代記錄海難事件的檔案，及中國海域周邊國家曾救助華籍船隻與人民的資料中，此一海難記錄並不多見，從充實海難內容的角度衡量，顯得蔡廷蘭的著作之意義及重要性。

近代中國與越南之間，除了朝貢代表團與貿易，及政治性移民的往來外，海難所帶來的因緣際會，為另一種形式的接觸。四面為海洋所包圍之臺灣，有外面的船隻漂流到臺灣，也有從臺灣漂流到外的船隻，蔡廷蘭等人漂流到外的海難事件，意外地促成臺灣的住民與越南官僚體系和華人的接觸，增添了臺灣和越南在空間上的聯結。此外，從海難救助的角度衡量，越南官府對臺灣海難船隻及人員所提供之救助，與中國對越南海難船隻及人員所提供之救助，為南海構成一個區域性的海難救助，再將其與中國所建立之海難救助方法聯結，成為東亞整體海難救助方法中重要的一環。在其著作中，蔡廷蘭記錄了他自己在傳統中國科考體系中獲有功名的身份，得能受到越南官式規格的禮遇和華人的照顧，因海難緣由流落在外國，為宗主國人民所接受的待遇，提供了具體的案例。

海難固然是對生命無情的挑戰，也是生活經驗及知識的擴展機會，蔡廷蘭的越南經歷為最佳例子之一，誠如他自己所說，「不知天將厚造於余，而先使流落遐荒、窮愁拂鬱，因以擴見聞於海外之國，未可知耶？然亦幸矣」。在蔡廷蘭的經歷中，包括了海難及越南經歷兩部份。就海難經歷而言，當時居住在臺灣的住民，尤其對常在海上行船者來說，例如澎湖住民，常年在海上活動，也許無甚特別；但是，在越南經歷的部份，他自越南返回澎湖之過程，和對越南社會及華人社會之觀察或心得，毋寧是相當特別的「越南經驗」，畢

竟僅少數人得能有此際遇的。越南經歷對蔡廷蘭個人在任官和仕途中，雖未提供實質性的助益。然而，蔡廷蘭的海難歷險和特殊的「越南經驗」，應為臺灣的海洋文化中重要的內涵。

參考資料

- (清) 李侍堯
2007 〈為暫緩更換臺灣班兵事〉，見臺灣史料集成編輯委員會（編），《明清臺灣檔案彙編》（冊 31），頁 223-224。臺北：國立臺灣歷史博物館等。
- (清) 周 凱
1959 〈周序〉，見蔡廷蘭（著），《海南雜著》，頁 3-4。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
1961a 〈防海略〉，見周凱（著），《廈門志》，頁 137。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
1961b 〈番市略〉，見周凱（著），《廈門志》，頁 253。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- (清) 姚 瑩
1960 〈上督撫言全臺大局書〉，見姚瑩（著），《中復堂選集》，頁 120。南投：國史館台灣文獻館。
- (清) 孫士詒
2007 〈為遵旨查明各省凱旋兵丁遭風漂入粵境分別移行賞給恭摺覆事〉，見臺灣史料集成編輯委員會（編），《明清臺灣檔案彙編》（冊 36），頁 43-44。臺北：國立臺灣歷史博物館等。
- (清) 徐繼畬（著），宋大川（校注）
2007 《瀛寰志略校注》。北京：文物出版社。
- (清) 陳淑均
1963 《噶瑪蘭廳志》，卷 5（上）·風俗（上）。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- (清) 潘鼎珪
1991 〈安南記遊〉，見國學扶輪社（輯），《古今說部叢書》（六集），頁 36-62。上海：上海文藝出版社。
- (清) 蔡廷蘭
1959 《海南雜著》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- (清) 薛紹元
1961 《臺灣通志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 不著編者
1967 《嘉慶朝東華錄》，卷 4。臺北：文海出版社。
1971 《大南實錄正編第二紀》。東京：慶應義塾大學（影印）。
1981 《大南實錄正編第四紀》。東京：慶應義塾大學（影印）。
- 中央研究院歷史語言研究所（藏）
2001 〈內閣大庫檔〉。編號 125607，2007 年 10 月 29 日，取自 <http://archive.ihp.sinica.edu.tw/ttscgi/v2/ttsweb?@0:0:1:mctmeta::mct/index.htm>

中國第一歷史檔案館（編）

- 1993 《清代中琉關係檔案選編》。北京：中華書局。
1994 《清代中琉關係檔案續編》。北京：中華書局。
2000 《清代中琉關係檔案四編》。北京：中華書局。
2003 《清代媽祖檔案史料匯編》。北京：中國檔案出版社。

井田麟鹿

- 1911 《澎湖縣鄉土史料》。東京：以文館。

方真真

- 2007 〈從西班牙史料考察十七世紀末期環臺灣海域的暴風雨紀錄〉，《臺灣文獻》58(4): 125-151。

方真真、方淑如（譯註）

- 2006 《臺灣西班牙貿易史料（1664-1684）》。臺北：稻鄉出版社。

王時鼎、謝信良

- 1998 《百年侵臺颱風路徑圖集》。臺北：交通部中央氣象局。

朱瑪瓏

- 2000 「近代颱風知識的轉變——以臺灣為中心的探討」，臺灣大學歷史研究所碩士論文。

余光弘

- 1998 《清代的班兵與移民——澎湖的個案研究》。臺北：稻鄉出版社。

林 藜

- 1995 〈蔡廷蘭滄溟漂泊〉，見林藜（著），《台灣民間傳奇》(冊8)，頁13-20。臺北：稻田出版公司。

林則徐

- 1995 〈雲左山房詩鈔〉，見編纂委員會（編），《續修四庫全書》(1512·集部·別集類)，頁351-352。上海：古籍出版社。

洪安全（編）

- 1995 《清宮中檔奏摺臺灣史料(5)》。臺北：國立故宮博物院。
1996 《清宮諭旨檔臺灣史料》。臺北：國立故宮博物院。
2003a 《清宮宮中檔奏摺臺灣史料(7)》。臺北：國立故宮博物院。
2003b 《清宮宮中檔奏摺臺灣史料(8)》。臺北：國立故宮博物院。
2005a 《清宮宮中檔奏摺臺灣史料(11)》。臺北：國立故宮博物院。
2005b 《清宮宮中檔奏摺臺灣史料(12)》。臺北：國立故宮博物院。

孫宏年

- 2001 〈清代中越海難互助及其影響略論（1644-1885）〉，《南洋問題研究》106: 69-79。

高啓進

- 1999 〈「開澎進士」蔡廷蘭〉，見高啓進（著），《西瀛人物志》，頁27-64。澎湖：澎湖縣立文化中心。

高啓進、陳益源、陳英俊

- 2005 《開澎進士蔡廷蘭與海南雜著》。澎湖：澎湖縣文化局。

張秀民

- 1992 《中越關係史論文集》。臺北：文史哲出版社。

曹永和

- 2000 〈關於琉球程順則與其所刊刻『指南廣義』〉，見曹永和（著），《中國海洋史論集》，

- 頁 273-324。臺北：聯經出版公司。
- 章 巽
1985 《法顯傳校註》。上海：古籍出版社。
- 許雪姬
1987 《清代臺灣的綠營》。臺北：中央研究院近代史研究所。
- 郭振鐸、張笑海
2001 《越南通史》。北京：中國人民大學出版社。
- 陳 侃
1970 〈使琉球錄〉，見陳侃等（著），《使琉球錄三種》，頁 1-52。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 陳益源
2006 《蔡廷蘭及其海南雜著》。臺北：里仁書局。
- 陳國棟
1991 〈清代中葉廈門的海上貿易（1727-1833）〉，見吳劍雄（編），《中國海洋發展史論文集(四)》，頁 61-100。臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所。
- 湯熙勇
2003 〈人道、外交與貿易之間：以朝鮮、琉球及越南救助清代中國海難船為中心〉。發表於「第九屆中國海洋發展史學術研討會」，中央研究院中山人文社會科學研究所、故宮博物院、中央研究院台灣史研究所籌備處主辦，台北：南港，3月12-14日。
2006 〈晚清中國救助外籍海難船方法的變革〉。發表於「第十屆海洋史國際學術研討會」，中央研究院人文社會科學研究中心主辦，台北：南港，8月25-26日。
- 湯熙勇、陳怡君（主編）
2007 〈十六到十八世紀台灣附近海域沉船資料集〉，「台灣附近海域水下文化遺產歷史研究計畫」，行政院文化建設委員會文化資產總管理處籌備處委託。
- 黃衡五
1956 〈台灣海峽沉船事件之紀錄〉，《台南文化》5(2): 78-85。
- 愛漢者等（編），黃時鑑（整理）
1997 《東西洋考每月統計傳》。北京：中華書局。
- 楊國楨
2008 《瀛海方輿——中國海洋發展理論和歷史文化》。北京：海洋出版社。
- 楊麗祝、劉靜貞
1989 〈清代澎湖海難事件之探討〉，見澎湖縣立文化中心（編），《澎湖開拓史學術研討會實錄》，頁 275-307。澎湖：澎湖縣立文化中心。
- 廖振富
2006 〈清代臺灣古典詩中的渡海經驗〉，見臺北市文獻委員會（編），《第二屆「台北學」國際學術研討會——探尋華人的海洋文化論文集》，頁 193-213。臺北：臺北市文獻委員會。
- 臺灣史料集成編輯委員會（編）
2007a 《明清臺灣檔案彙編》（冊 50）。臺北：國立臺灣歷史博物館等。
2007b 《明清臺灣檔案彙編》（冊 52）。臺北：國立臺灣歷史博物館等。
- 臺灣銀行經濟研究室（編）
1962 《清初海疆圖說》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

- 1966 《臺灣南部碑文集成》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 蔡主賓
2008 《蔡廷蘭傳》。南投：國史館臺灣文獻館。
- 鄭瑞明
1976 《清代越南的華僑》。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所。
1986 〈台灣明鄭與東南亞之貿易關係初探——發展東南亞貿易之動機、實務及外商之前來〉，《臺灣師範大學歷史學報》14: 57-108。
2004 〈清領初期的台日貿易關係〉，《臺灣師範大學歷史學報》32: 43-87。
- 濱下武志（著），朱蔭貴、歐陽菲（譯）
1999 《近代中國的國際契機——朝貢貿易體系與近代亞洲貿易圈》。北京：中國社會科學出版社。
- Fairbank, John King
1953 *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842-1854*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Fairbank, John K. and Ssu-yü Teng
1942 "Tributary Trade and China's Relations with the West," *The Far Eastern Quarterly* 1(2): 129-149.
- Fogel, Joshua A.
1996 *The Literature of Travel in the Japanese Rediscovery of China, 1862-1945*. Stanford, California: Stanford University Press.
- Hevia, James L.
1995 *Cherishing Men from Afar: Qing Guest Ritual and the Macartney Embassy of 1793*. Durham and London: Duke University Press.
- Lamb, Alastair
1970 *The Mandarin Road to Old Hue: Narratives of Anglo-Vietnamese Diplomacy from the 17th Century to the Eve of the French Conquest*. London: Chatto & Windus.
- Marsot, Alain G.
1993 *The Chinese Community in Vietnam under the French*. New York: The Edwin Mellen Press.
- Murray, Dian H.
1987 *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford, California: Stanford University Press.

Shipwreck Experience of Cai Ting-lan and His Travel to Vietnam in 1835

Shi-yeoung Tang

Associate Research Fellow

Research Center for Humanities and Social Sciences, Academia Sinica

ABSTRACT

In 1835 Cai Ting-lan (蔡廷蘭) and his brother, residents of Peng-hu, returned to the Peng-hu Islands from Kinmen Island, part of Fujian province, by ship. Unfortunately, his ship was caught in a storm at sea, and he and his brother and other passengers were shipwrecked on the Vietnam coast. The government of Vietnam provided food and helped to repair the broken ship. After Cai Ting-lan and his brother stayed in Vietnam for three months, they finally returned to China with the assistance of Vietnam's government. Cai Ting-lan was in contact with civil officials during his stay in Vietnam. Furthermore, he built a good relationship with the Chinese living in Vietnam. They were taken by escort to the Sino-Vietnam border. Upon their return to China, Cai Ting-lan wrote up his travel experiences, and published *Hai-nan-za-zu* 《海南雜著》. His travelogue combines information on the political situation of Vietnam and on the society of the overseas Chinese there. Although there is insufficient information on overseas Chinese in Cai Ting-lan's travel account, the work provides a fascinating narrative of cultural contacts with Vietnam.

Key Words: Cai Ting-lan, Vietnam, shipwreck, Peng-hu Islands