



窮理致知

季風與台灣早期歷史

：《中山傳信錄》的航海記錄

● 林柏維*

台灣等於琉球嗎？這是一個歷史命題。

在制式的答案裏：流球、留仇、流虯、溜球、琉球、夷州，通通被歸納成台灣的別名，這樣的現象，其實是政治操作下，歷史教育被扭曲的結果。琉球一詞首見於《隋書》〈流求國傳〉，略謂朱寬、陳稜征討流求國（夷邪久國）一事，所述簡略，其後為《唐書》、《宋史》、《元史》所傳抄。或又以《三國志》〈吳書〉有謂衛溫、諸葛直浮海得夷州數千人還，直指夷州為台灣。從琉球的視角來看，上述答案將置琉球於何地？若以日語、台語來讀夷邪久、夷州、琉球，三者語音多有相近，若以夷戎蠻狄的方位原始本義來看，夷為東，夷州一詞更適用於日本與琉球，否則，何來《三國志》〈魏書：烏丸鮮卑東夷傳〉？

1719年（康熙58）六月，清代遣封使徐葆光抵達那霸，次年二月回福州，隔年出刊《中山傳信錄》，詳實記錄了琉球（中山國）的風土民情，書中也記錄了東洋針路中福州對開琉球的海上航行細節，〈針路〉一則，簡言由福州往琉球的基本概念：「船行海中，全以山為準。福州往琉球，出五虎門，必取雞籠、彭家等山；諸山皆偏在南，故夏至乘西南風，參用辰、巽等針繞南行，以漸折而正東。」古代航海羅盤為24方位，辰、巽針為120°、135°，即東南東、東南方向，上述引文可簡述為：自福州出五虎門後，指針朝東南方向航行，及目視台灣北緣的雞籠嶼、彭佳嶼後，轉向正東航行

* 林柏維，南台科技大學通識教育中心社會科學組助理教授。

，因是夏天，盛行西南季風，船隻航行勢將偏北，實際上是朝東北方向到達琉球。返航時：「琉球歸福州，出姑米山，必取溫州南杞山；山偏在西北，故冬至乘東北風，參用乾、戌等針裘繞北行，以漸折而正西。」引文可簡述為：自琉球出，過久米島後，朝東北方的溫州南麂島航行，航行時是冬天，船行方向為乾、戌針（ 315° 、 300° ），即西北、西北西方向，在東北季風的吹拂下，將一路偏西，及目視南麂島後，羅盤方向改為正西，受東北季風的吹拂，實際上是轉向西南，一路可沿海岸順風到達福州。

《中山傳信錄》〈針路〉一則，清楚地說明自中國福州往返琉球那霸的航海行程，在大帆船的年代必須依循季風與信風的方向轉換航行，一年只能一來一往，不依循自然的規則，自是船難難免。〈前海行日記〉、〈後海行日記〉兩則更逐日記錄往返的風向、針位、船速、海象，歷史影相彷彿能重現。此外，徐葆光還整理了在他之前，七次封舟使渡海往返的日期：

1534年（嘉靖13）陳侃出使：5月8日出海，25日至那霸（海行18日），

9月20日出那霸、28日至定海（回福州7日）。

1562年（嘉靖41）郭汝霖：5月22日出海，閏5月9日至那霸（海行11日），

10月18日出那霸、29日至五虎門（回福州11日）。

1580年（萬曆8）蕭崇業出使：5月21日出海，6月5日至那霸（海行14日），

10月24日出那霸、11月2日至定海（回福州9日）。

1605年（萬曆33）夏子陽出使：5月24日出海，6月1日至那霸（海行8日），

10月21日出那霸、11月1日至五虎門（回福州11日）。

1633年（崇禎6）杜三策出使：6月4日出海，8日過姑米山（海行9日），

11月9日出那霸、19日至五虎門（回福州11日）。

1663年（康熙2）張學禮出使：6月7日出海，25日至那霸（海行19日），

11月14日出那霸、24日至五虎門（回福州11日）。

1683年（康熙22）汪楫出使：6月23日出海，26日至那霸（海行3日），

11月24日出那霸、12月4日至定海（回福州11日）。

加上徐葆光封舟出使渡海的日期：

1719年（康熙58）徐葆光出使：5月22日出海，6月1日至那霸（海行8日），



次年2月16日出那霸、29日至定海（回福州14日）。

從這8次的航海記錄裡約略可得：自福州出海日期約為5月20日前後一個月內，海行日程約10天，最快3天、最慢19天；自那霸返回日期約為10月20日前後一個月內（徐葆光則延至2月16始出海，其因乃在避過12月及1月酷寒、險惡的海象），海行日程約11天，快者9天、慢則14天。封舟使的出海與返航當是選擇福州、那霸行程中較平順的時程，終不能改變夏去冬回的規則。

藉由《中山傳信錄》的航海記錄，可知福州在明末清初已取代永嘉（溫州）成為中國航向琉球的對應港口，這從琉球返航仍「必取溫州南杞山」再轉向西南的航線規劃上得以窺知。我們換個方向來思考，由於西南季風吹拂的影響，從福州出海可偏向南繞轉偏東北到達琉球，然而，位在福州北邊的溫州勢難以此方式迂迴至台灣北緣再轉向琉球。反過來問，從福州到台灣該如何？

從郁永和《稗海記遊》的行腳，可知：從福州渡海來台（1697年（康熙36）1月），郁永和選擇南行至泉州，再跨海到府城，郁永和何以不循行琉球針路直抵北台灣？其不可能乃在於夏風北拂，福州船在夏天進不了台灣；反之，位在台灣西方的泉州，其航海排程為冬去夏回，福州、廈門，一北一南，海洋針路迥然不同，季風之於航海導引也是不同。

我們對地圖太習於平面思考，也就容易陷入「台海兩岸近在咫尺，一葦可渡」的單線思考陷阱，從而忽略了海象天候對航海旅程的影響，忽略了造船技術與航海知識在歷史發展中的關鍵性，從而對「夷州為台灣」不以為意。

附記 掃到台灣早期歷史論爭的風颳尾

今年歷史界為了「高中歷史98課程綱要修訂」的問題有著極大的爭論，僻居鄉野的我不在其位、人微言輕，難有發言權，不意，我的名字竟也在報刊中被牽連而入，先是《海峽評論》232期（2010年4月號）的社論，敘及《三國志·吳書》所謂之夷州是否為台灣？「持爭議意見的有，史明、梁嘉彬、柏楊、戴天昭、郭強斌、林柏維



。」(應是抄寫自維基百科);後有中央研究院近史所陳儀深教授在《自由時報》自由廣場〈談台灣史上溯三國時代的爭議〉(2010.9.15.)中說:「在南部任教的林柏維,則在個人網站不客氣地批評郭廷以:混淆琉球、台灣、澎湖的歷史關係,是『把文學意境當成歷史想像』。」

對於台灣早期的歷史問題,學術界的歷史研究實在不宜有政治的操作,然而不幸的是以政治的偏執觀點來看待歷史問題的人仍企圖掩耳盜鈴,在沒有學術研究的成果與基礎下,把台灣歷史上延至三國時代或是隋唐,實不知其意義為何?所爭者:大一統而已矣,歷史的負面功能彰顯於此。

