



Maritime Culture Journal

海文誌

第一輯

編輯室	1
研究論文一	
西班牙算是海商國家嗎？比較荷蘭與西班牙在十七世紀商業行為的差異	2
研究論文二	
從海事歷史角度再探廣丙艦及其澎湖沉沒事件	23
書評	
《中國戰史大辭典—兵器之部》	58



甲必丹研究院 出版
Published by: Academia Capitan
2026年3月

編輯室

《海文誌》是由甲必丹研究院發行。甲必丹研究院是對於海事歷史與海洋文化的私人研究單位，由姚開陽先生主持。本刊刊登的論文都是姚開陽先生歷年來所撰寫，範圍包括海商殖民史、海軍史與海盜史、沈船與水下文化資產、港市歷史、海事文化、海洋遊憩、博物館展示與主題體驗、人物傳記等領域。

本期刊登兩篇論文及一篇書評，第一篇是〈西班牙算是海商國家嗎？比較荷蘭與西班牙在十七世紀商業行為的差異〉，本文曾於 2025 年 11 月 30 日在《基隆學研討會》中發表。第二篇是〈從海事歷史角度再探廣丙艦及其澎湖沉沒事件〉，本論文發表於 2024.09 出版之《文化資產保存學刊》第 69 期。第三篇是書評《中國戰史大辭典—兵器之部》，發表於 1997.06 出版之《中央研究院近代史研究所集刊》第 27 期。

曾刊登於期刊的論文因各刊要求的體例不同，故在彙編時會出現不統一的現象，考慮到重新調整太過費時，而且可能偏離期刊原刊登時的風貌，故不予更改，仍依各期刊的體例呈現，尚祈理解。



海文誌

Maritime Culture Journal

總編輯：姚開陽

發行：甲必丹研究院

電郵：capitan.yao@gmail.com

官網：<https://www.capitancreative.com/>

出版日期：2026 年 3 月 5 日

*封面圖為馬尼拉補給雞籠(Socorro de Manila)之船隻停泊於聖薩爾瓦多城前。作者：姚開陽

西班牙算是海商國家嗎？

比較荷蘭與西班牙在十七世紀商業行為的差異

姚開陽*

摘要

地理大發現時代先發的幾個國家中，西班牙與荷蘭兩國都曾於十七世紀在臺灣留下治理的痕跡，各種研究成果相對較多，尤其 2025 年時值荷、西開始治台四百周年的時間點之間，更是成為顯學。

今年基隆的論壇，西班牙統治時代顯然是主要議題之一。人們常把地理大發現時代所有「西船東來」的國家視為「海商國家」，並且將荷蘭與西班牙相提並論，這可能是一種刻板印象，事實並非如此，西班牙是否能被視為海商國家，存在相當大的討論空間。

本文試圖從各種文獻與面向去證明，西班牙其實不能算是一個海商國家，至少不是像荷蘭東印度公司那樣的重商主義典型。因此吾人對於西班牙人在雞籠的歷史，不宜有過度的浪漫想像。

關鍵詞：海商、西班牙、荷蘭東印度公司、貿易、大航海時代

*本論文於 2025 年 11 月 30 日舉行之《基隆學研討會》中發表。

一、 前言

每當提到西班牙人統治北臺灣的時代，人們常想像西班牙大帆船（Galleon）川流不息地攜帶巨量白銀進入雞籠港貿易。事實上這種千帆來市、萬商雲集的壯觀場面可能從來就不存在，因為無論西班牙帝國的政策法令與觀念，或臺灣雞籠的天然客觀條件，都不可能讓這種現象發生。

我們不能說西班牙完全沒有貿易，事實上西班牙早年的政策與組織的確冠有貿易之名，但後來頒布的法令與實際行動卻與貿易背道而馳。若檢視西班牙人所謂的「貿易」，其實更像是「採購」，當然若將採購視為廣義的貿易，西班牙或可勉強稱為「海商國家」，但絕非像荷蘭人那樣。真正的貿易是有買有賣、互通有無，並有計畫的從當中獲利，當年的西班牙人顯然不是這種思維。

這不是根據直覺判斷，而是需要以文獻為證據，並用邏輯來分析，這是本論文希望達成的研究成果。

二、 西班牙的貿易政策

西班牙早年的海外貿易政策，可參考賽維亞大學（Universidad de Sevilla）教授曼努埃拉·克里斯蒂娜·加西亞·貝納爾（Manuela Christina García Bernal）的論文“La Política de España En El Comercio Con Sus Dominios Ultramarinos”（西班牙對海外殖民之貿易政策）。¹

西班牙早在 1503 年就在賽維亞成立商務局（Casa de la Contratación），做為皇室代理人替皇帝執行壟斷貿易的業務，以法規掌握「印地亞斯航線」（Carrera de Indias），即所有與美洲殖民地的貿易與交通。貝納爾的論文對西班牙各殖民地貿易體制與經濟效應有很詳細的敘述，但主要呈現出用管制與壟斷的行政手段來處理商業貿易事務的不足，造成障礙重重、走私猖獗、效率低下，並且因為經濟的萎靡不振，讓國家陷入沒落及落後，以及讓殖民地的經濟超越母國，與宗主國的貿易壟斷產生裂痕，種下十九世紀紛紛獨立的遠因。²可見西班牙徒有「貿易」之名，但卻是政治主導經濟，而非像荷蘭人一樣的資本主義純商業

¹ Manuela Christina Garcia Bernal，〈西班牙對海外殖民之貿易政策〉，《帝國相接之界：西班牙時期臺灣相關文獻及圖像論文集》（臺北：2006.10），頁 57-86。

² 同上，頁 68-69。

思維。

如果從東亞的視角，西班牙人開闢太平洋航線與菲律賓殖民地，與 1494 年教皇主導西葡訂定的《托德西利亞斯條約》(Tratado de Tordesillas)，限制西班牙往東發展有關，而且西班牙自美洲回航母國的商船亦有遭遇葡萄牙人搶劫的風險。

根據全漢昇的論文〈略論新航路發現後的海上絲綢之路〉稱，起初菲律賓群島與新西班牙（今墨西哥）的貿易，是在於促進群島的殖民地發展，因為他們認為可以利用這些地方來成為遠東教會的根據地，並為西班牙帝國進行深入的控制。事實上證明，航行於麥哲倫海峽（Estrecho de Magallanes, 繞過南美洲南端，荷恩角以北一條內陸的航道）是相當危險及困難的，因此唯有透過新西班牙，才能建立溝通帝國與菲律賓群島之間更短及更安全的航線。³

著名的「馬尼拉-阿卡普爾科，加雷翁帆船貿易」(Manila Acapulco Galleon Trade) 航線因此出現，滿載美洲白銀的大帆船從阿卡普爾科出發，乘赤道洋流來到馬尼拉，在與華人商船交易完絲綢後再乘黑潮北上，到日本北方（約北緯 38 度）右轉接北太平洋暖流跨越太平洋，再利用北美洲西岸的加利福尼亞冷流南下回到阿卡普爾科卸貨，透過 600 公里的陸路轉運到另一端的韋拉克魯茲 (Veracruz)，就能連接太平洋與大西洋，有如後來巴拿馬運河的功能。

這樣的太平洋貿易系統為西班牙人所獨享，它開始於 1571 年馬尼拉建城之後，但不久腓立二世就在 1593 年發布對貿易的禁制令，限制到遠東的船隻與載運白銀的數量，東亞貿易大部分時間都是處在這個禁制令之下，即使 1593 年之前短短的 20 年也非國家行為而是自主放任模式的貿易。

其次與荷蘭、葡萄牙人由西向東航行採購香料的方向不同，西班牙人是從美洲西岸向西跨越太平洋來到東亞，他們能攜帶的商品主要是白銀，交易的商品主要是中國的絲綢。白銀受到禁令管制後，能交易的絲綢就有限，於是產生走私行為。

三、 公司與帝國

荷蘭與西班牙最大的差異在於，荷蘭人在東亞是由一家「公司」VOC 在經

³ 全漢昇，〈略論新航路發現後的海上絲綢之路〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》 57 本 2 分 (1986/06)，頁 238。

營，而不像西班牙是由帝國與皇室主導，既然是公司經營，為股東爭取最大獲利就成為 VOC 的最高原則，西班牙則是由皇室主導，如果皇帝對賺錢沒有興趣而把傳教放在貿易之上，就成為國家政策而不需對誰負責。

哥倫布（Cristoforo Colombo, 1451-1506）向西航行的目的，一開始可能跟葡萄牙人一樣，都是想要到印度買更便宜的香料，但是哥倫布終究未能抵達東亞，卻到了擁有全球最大銀礦的美洲。當巨量的銀幣跨越太平洋被運到東亞來時，西班牙與荷蘭的不同之處就可看出：荷蘭是海商、西班牙是買主，西班牙人買中國絲綢不是為了轉賣圖利而是自己享用，由於西班牙人擁有看似花不完的銀子，會產生這種想法也很自然。

雖然研究西班牙美洲與太平洋歷史經常會提到「貿易」一辭，但西班牙人的貿易與荷蘭人的貿易卻大不相同。西班牙人的出口脫離不了「貴金屬」即黃金與白銀，進口的則有中國絲綢與少數的瓷器及香料，看起來更像是「採購」而不是「交易」，因為貴金屬並非一般貨物而是具有貨幣的性質。「採購」當然可視為廣義的「貿易」，但畢竟與 VOC 那種「貿易」不可同日而語。而且無論放任自主時期或禁令下的走私行為就算是一種「貿易」，因非國家或皇帝的政策，也很難因此稱西班牙是一個「海商國家」。

其次西班牙當局的重點是維持殖民地的生存，所以透過各種手段來限制不同殖民地之間的競爭，降低了商人的動機。當局並且將重心放在從殖民地徵稅而不是從貿易中獲利。因此，儘管我們常把西班牙與荷蘭相提並論，但西班牙在地理大發現時代「海商」的濃度到底有多少，令人懷疑。

因此西班牙人在各地的據點，很難用荷蘭商館的角度來衡量，在美洲的幾個總督區更像是殖民地，為了帝國的尊嚴而不是商業目的而存在，如此新西班牙副王管轄下的馬尼拉或雞籠就更不可能是商館的概念了。如果是商館，理論上賬冊就會出現採購的金額，獲利也要入帳，並計算盈虧。但當時無論新西班牙對馬尼拉，或馬尼拉對雞籠，都是所謂「援助」（socorro）的觀念，即提供所有的開支包括薪資、糧食、服裝、武器、火藥、建材等，完全沒有採購商品的科目，也沒有銷售的入帳，更無盈虧的紀錄。⁴

⁴ Socorro 在西班牙文為慰問救濟之意。當年馬尼拉對雞籠一年兩次船期的補給，名義為「馬尼拉救濟」（Socorro de Manila），其性質與國軍運補金馬外島並無不同，所有裝載的現金與貨

在方真真的《十七世紀北臺灣的西班牙帳簿》中即可看出，賬冊中絕大部份是薪資，然後是補給品（譬如醃豬肉）、裝備、修船與房舍建築等，以及採購送給他國國王（譬如柬埔寨）或官員的禮品。賬冊中雖然有「布料」的運費與稅金收入，但那些都是來自華人商船所繳的規費，完全看不到官方的貿易行為。⁵換做現代的會計術語，西班牙船運來東亞的銀幣都屬於人事業務費用的「經常門」，而沒有用於投資採購的「資本門」，要如何產生貿易？

這就像早年國軍運補金門馬祖，登陸艦裝滿駐軍需要的薪資、糧食、服裝、武器、火藥、建材，與西班牙的「援助」如出一轍，我們不可能把國軍運補外島的行為稱作貿易，又怎能把西班牙的 *socorro* 視為 *trade*？

這當中有一件值得注意的事情，第二任雞籠長官胡安·德·阿卡拉佐（Juan de Alcarazo）在 1629 年 8 月才上任就馬不停蹄地趕往福州拜會總督，尋求與中國貿易的機會，這似乎表示西班牙政府還是很重視貿易，不過這可能是他個人的想法，因為在 1627 年馬尼拉計劃攻打荷蘭人的大員時，阿卡拉佐率領的兩艘槳帆船 *Santiago* 號與 *Don Felipe* 號意外被風吹到澎湖，受到當地明朝守軍的友好接待，這讓阿卡拉佐產生一些錯覺，以為可以與中國建立某種關係，在他上任雞籠長官之後就積極推動，但這並不符合大明帝國的基本國策，所以最後無疾而終。值得注意的是，阿卡拉佐想要與中國建立的「某種關係」，是否一定包括貿易關係必須要有證據，而不是想當然耳的推論。

馬尼拉總督也的確曾討論過貿易的事情，但主要著眼於吸引華人商船來馬尼拉，而這些華人運來的絲綢等商品銷售的對象就是這些官員。貿易雖然存在，但並非政府行為，數量也十分有限。而且西班牙人除了白銀，還有什麼產品可以賣給東亞國家？其實西班牙的角色與日本很類似，都是輸出白銀採購絲綢，如果當時的日本不被稱為「海商國家」，為何西班牙能被稱為「海商國家」？

西班牙殖民地因貿易問題所產生的矛盾，由道明會士提出具批判性的論述可以看出：

物都是做為費用支出，不得用來採購商品交易。

⁵ 方真真，《十七世紀北臺灣的西班牙帳簿》（臺南：國立台灣歷史博物館，2017），頁 1-393。

「像福島（艾爾摩莎，指臺灣）、摩鹿加和大港等地的指揮官，如何能夠不違反忠誠誓言或王命而從事貿易活動？」這背後的問題在於，當地長官也同樣負責司法，故而理當不得從事貿易活動。⁶

如果是海商思維，西班牙應該會像英國一樣，追隨荷蘭到處設商館，就像在萬丹或平戶那樣，但顯然沒有，可見西班牙人在東亞並沒有把貿易當成要務。如果雞籠是商館的角色，以其績效在商言商，早就沒有存在的價值，能拖到 1642 年，只能以非商業目的的理由來解釋。

有別於荷蘭是經過海商到殖民的過程，馬尼拉與雞籠可能一開始就被西班牙視為殖民地，這一點從西班牙高層在出兵臺灣之前所做的論證中可以看出，大部分篇幅在討論統治的合理性，王室官員、殖民者團體與教會人士的權利與責任，與原住民的應對原則，甚少討論雞籠的貿易效益，顯然主要是「殖民」而非「海商」的思維。⁷

此外，根據碧兒姬·特倫—威納（Birgit Tremml-Werner）在《馬尼拉的誕生：大航海時代西班牙、中國、日本的交會》中的〈終章〉所言，在 1571 年到 1644 年之間，西班牙、中國和日本在馬尼拉相遇。三者的交流對於型塑各方政治與經濟的發展，都扮演重要的角色。中國需要白銀、日本人對中國的絹絲有興趣，而西班牙人則必須在距離廣大帝國幾千哩之遙的地方，維持這個殖民地。這些基礎建構起以馬尼拉為中心的三邊關係。⁸由此可見西班牙人的思維與荷蘭人是極不相同的。

四、 法令限制

西班牙本身的法令也限制了東亞貿易的發展。根據《印地亞斯法典》（*De Leyes de los Reynos de las Indias*），當時每年只允許兩艘船自阿卡普爾科開往馬尼拉，而且限重 300 噸：

⁶ 鮑曉鷗（José Eugenio Borao）著，那瓜譯，《西班牙人的台灣經驗（1626-1642），一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的復興》，頁 248。

⁷ 同上註，頁 67-91。

⁸ 碧兒姬·特倫·威納（Birgit Tremml-Werner），《馬尼拉的誕生：大航海時代西班牙、中國、日本的交會》（新北衛城出版，2022），頁 335。

第十五號法律。經申報許可，每年有兩艘船可以從新西班牙前往菲律賓。1593 年 1 月 22 日，腓立二世在那裡。1604 年 12 月 31 日，腓立三世在巴利亞多利德。每年從新西班牙到菲律賓的船隻不得超過兩艘，重量不超過 300 噸，其中救援人員和彈藥，並獲得許可，為此將有三艘船，其中一艘將在阿卡普爾科港繼續準備，而兩艘船將啟程，為了安全起見，那些代表我們的皇家財政部，確保海岸從貨運中扣除，每年從新西班牙拿走的不得超過二十五萬比索，以及其他拿走的東西。丟失，並由第三方、分庭、法官和投訴人。我們命令菲律賓總督抵達港口後立即探視他們，並執行判決。⁹



Subasta de Libros Antiguos y Contemporáneos.

<https://live.mortonsubastas.com/online-auctions/morton-subastas/recopilaci-n-de-las-leyes-de-los-reynos-de-las-indias-madrid-j-de-paredes-1681-mandas-imprimir-y-publicar-por-carlos-ii-pzs-4-4244442>

法典並且規定只能從墨西哥攜帶 50 萬披索去菲律賓，而且這 50 萬披索除了補給之外，還包括許多其他項目如下列的範圍。這表示實際金額不高，而且與貿易無關：

第九號法律。可以從新西班牙收回的五十萬比索包括該法律所規定的內容。1606 年 8 月 19 日在聖洛倫索也是如此。我們宣布，從新西班牙的許可必須有五十萬比索進入到菲律賓，其中包括遺產、餽贈、慈善基金和加工過的銀製品，以及所有其他物品。都要被計算在內毫無保留；但下列法律規定的（太平洋海上）海員工資除外。¹⁰

不僅如此，為了維持菲律賓殖民地的生存，西班牙皇室還禁止新西班牙與

⁹ Ley xv. , de Leyes de los Reynos de las Indias.

¹⁰ Ley ix. , de Leyes de los Reynos de las Indias.

秘魯兩個美洲殖民地的商人與中國直接貿易與在馬尼拉開設商館。這些禁令除了維持西班牙本身的經濟之外，也是馬尼拉商人為了壟斷太平洋貿易利益所做出排除競爭的手段。當時葡萄牙人也很羨慕太平洋貿易的獲利，1590年曾自澳門派出一艘船，跨越太平洋來到阿卡普爾科，想要避開馬尼拉商人的壟斷直接進行絲綢貿易，但被墨西哥當局判定為非法走私。¹¹如果連西班牙自己的殖民地都被排除，葡萄牙人想要分杯羹就更不可能了（當時葡西還是伊比利亞聯盟共主時代），可見當局為了維持馬尼拉殖民地的生存無所不用其極。不過由此推斷太平洋絲綢貿易應該是十分有利可圖的，而且走私是存在的，只是比例多寡的問題。

根據當時的制度，外派的官員卸任時被允許攜帶一定數量的貨物隨船回國（boletas, 許可證制度），這些貨物轉賣就能獲利，被視為卸任官員的一項福利。這些在《印地亞斯法典》第8到15條都有詳細規定。但這些原來以馬尼拉為主的私人利益空間，卻也會受到來自墨西哥的商人與官員貪瀆結合的侵蝕。更糟糕的是這些獲利者最終都不會在菲律賓定居，因壟斷獲得的利益也不會投資馬尼拉，讓殖民地無法建立自己賴以生存的產業。¹² 這個情況一直要到荷西·巴斯克總督（José Basco y Vargas, 1733-1805）於1778到1787年推動的「經濟發展計劃」（El plan general económico）才有所改變。¹³

不過須注意的是，這是1593年腓利二世發布禁令之後的狀況，並在之後每隔幾年重新頒布強調。在禁令之前則是放任官員商人與華人從事交易，甚至把原來要補給馬尼拉（Socorro de Manila）的白銀直接送入中國，儘管馬尼拉也能從船稅中獲利，但白銀不斷流向中國對已負債累累、多次破產的西班牙王室是極為嚴重的問題，這是腓利二世發布禁令的原因。

從黎牙實比（Miguel López de Legazpi, 1502-1572）1571年建立馬尼拉，開始展開「馬尼拉-阿卡普爾科，加雷翁船貿易」，到1593年禁令頒布，中間大約

¹¹ 李毓中，〈「太平洋絲綢之路」研究的回顧與展望〉，《新史學》，10:2（臺北：1999.6），頁157。

¹² 畢見姬·特倫—威納（Birgit Tremml-Werner）著、堯富寧譯，《馬尼拉的誕生：大航海時代西班牙、中國、日本的交會》（臺北：衛城，2022）。

¹³ 李毓中，2000，〈菲律賓近代經濟的肇始—荷西巴斯克總督及其經濟發展計畫（1778-1787）〉，刊於蕭新煌主編，《東南亞的變貌》，頁121-152，台北：中央研究院東南亞區域研究計畫。

有 20 年是所謂的自由放任期，到了 1626 年西班牙人占領北臺灣時已經進入禁令時代，因此就很難找到這一段時間的貿易相關資料。即使在禁令之前，由於時間太短，加上當時所謂的貿易並非國家行為，造成西班牙究竟是否海商國家的疑惑。

五、 獲利與暴力

荷蘭是聯合東印度公司的商業操作模式，西班牙則是皇帝的個人意志體現（還加上教會因素），這可能是兩者最基本的差異。VOC 雖然在特許狀第 35 條被授權可進行收稅、司法、簽訂國際條約、建造堡壘要塞、武裝部隊、發動戰爭等類似國家的行為，但本質上仍然是一家必須滿足股東獲利要求的商業公司。不過這兩者是互為因果而非衝突的關係，以巴達維亞總督柯恩的話說：

東印度公司的追求與維繫，必須受到自身武力的保護，而且……
武器必須由貿易賺進的利潤提供資金。簡言之，沒有戰爭的貿易或是沒有貿易的戰爭都無法長久持續。¹⁴

柯恩為東印度公司的暴力行為做合理解釋，認為是獲利的必要條件，不過這種說法讓 VOC 看起來與倭寇沒有太大差別。這個觀點不是隨便的臆測而是在 1621 年德川幕府頒布的敕令中直指荷蘭人是「八幡」（倭寇的代名詞），並禁止其海盜行為（zeerover，雖然荷蘭人自認為是私掠 kaper）。¹⁵

當時荷蘭人是以八十年戰爭為藉口，來合理化搶劫西班牙與葡萄牙船隻，認為是對敵國船隻的戰爭行為。在實際案例中大部份都是荷蘭人搶劫西班牙船，很少聽過西班牙人搶荷蘭船隻。

除了西班牙船，被荷蘭人搶劫更多的是華人的商船。由於當時中國實施海禁，因此這些船隻都得不到母國政府的保護，當時東亞也沒有其他可以申訴的強權，因此華商即使是在距離日本遙遠的海域被搶，譬如臺灣或馬尼拉，也紛紛向日本投訴，加深了日本對荷蘭人海盜的印象，也讓日本的影響力及於領海之外。1657 年的 Breukelen 號事件（在越南海域搶劫俘虜一艘鄭成功的船隻）

¹⁴ 亞當·克拉洛（Adam Clulow）著，陳信宏譯，《公司與幕府》（新北：左岸文化，2020），頁 46。

¹⁵ 同上註，頁 247-249。

導致日本在 1659 年再度頒佈敕令，開往長崎的唐船不管在任何海域被搶，VOC 都有責任賠償，後來荷蘭只能被迫與鄭氏集團共享日本的貿易利益，壟斷因此被打破，長崎商館的獲利能力立刻大幅下降。¹⁶

由於西班牙在東亞實行殖民比荷蘭人更早，所以其經驗也被荷蘭人引為借鏡：

巴達維亞的上級官員警告臺灣主事者要審慎處理，以 1603 年於馬尼拉發生的漢人暴動為鑒戒。他們對主事者說：「……勿使小兒長成比父母更雄壯，而是要讓兩者一起有秩序、合比例的成長，謹記馬尼拉的前例，那些西班牙人是怎樣的殘害了一萬四千個漢人，以使他們能夠保持事業主的地位。¹⁷

六、 西班牙本身的經濟問題

西班牙人即使挖到世界最大的銀礦，但總會有枯竭的一天。歐陽泰在其著作《福爾摩沙如何變成臺灣府？》中對於美洲運往東亞白銀減少的問題敘述如下：

1630 年代晚期美洲往太平洋輸注的白銀數量急遽下跌。當然，走私數量為數不少，所以現在學者對於整個十七世紀到底有多少白銀橫渡太平洋仍然眾說紛紜。從證據上來說，1630 年代和 1640 年代抵達馬尼拉的白銀數量確確實實有縮減，白銀不足讓馬尼拉的營運更為不順，大量的側面證據，顯示馬尼拉市民的財富於 1630 與 1640 年代比早先的情況要差。馬尼拉當局甚至覺得歲收減少，使得新西班牙（西屬美洲墨西哥）總督在安排每年給馬尼拉的補給時，覺得難以籌措。他沒有辦法滿足馬尼拉總督對補充人員、食糧、資本的要求。¹⁸

美洲白銀數量的減少，不僅是因為銀礦產能降低，還因母國皇室需索無度，限制白銀運往東亞。由於西班牙人不像荷蘭人藉由貿易與殖民經濟獲利，

¹⁶ 亞當·克拉洛（Adam Clulow）著，陳信宏譯，《公司與幕府》，頁 279-289。

¹⁷ 歐陽泰（Tonio Adam Andrade）著、鄭為中譯，《福爾摩沙如何變成臺灣府？》，頁 200-201。

¹⁸ 同上註，頁 200-201。

完全依賴補給為生，就不免坐吃山空，如果馬尼拉尚且如此，對雞籠的「救助」(Socorro)就更困難了。雪上加霜的是，在歲入縮減的同時，防禦開支卻更增加，由於西、葡從 1580 到 1640 年是處於所謂的「共主」，即「伊比利聯盟」(Unión Ibérica) 時期，導致防禦範圍大幅增加。

跟荷蘭人爭鬥要消耗龐大資源，而馬尼拉當局不是只要負責菲律賓賓群島跟臺灣的安危就好。因為王室連姻的關係，西班牙菲律賓總督連著整個東亞、東南亞散布各地的那些葡萄牙據點，也就是荷蘭人不斷覬覦的那些生產香料的島嶼，都要歸入他防禦的範圍內。荷蘭人調集戰艦直攻麻六甲海峽以阻斷葡萄牙與印度間的聯繫，然後步步進逼香料群島，襲擊保護西班牙獲取丁香的摩鹿加島上的城堡，更進逼澳門，立足大員。¹⁹

所以荷蘭人的五次進攻澳門，實際上都是針對西班牙的戰爭，這一點常被忽略。由於澳門戰役的失敗，荷蘭人才會來到澎湖與大員，展開荷治福爾摩沙的時代。前述西班牙人沒有像荷蘭人在臺灣發展殖民經濟，所以無法持久，關於這一點傳教士哈辛托·艾斯奇維 (Jacinto Esquivel, 1595-1633) 倒是有先見之明：

說不定西班牙人是有辦法找到讓臺灣據點自給自足的，或者至少不要全盤依賴馬尼拉的方式。早在一六三三年，艾斯奇維就曾提議要西班牙當局輸入中國或日本農民來臺，以開墾臺北盆地的沃土。據他看來，原住民耕種的技術不佳，且「僅僅種植他們所需的量，也沒有人銷售大量的稻米，只有四處出售一點點

(chicubitillo)。」漢人的農民相較下是相當優異的栽種者，且能把臺北盆地的草埔開墾成滿是稻米與小麥的田園。艾斯奇維或許透過他在雞籠的漢人朋友，獲知對岸的中國福建有大量遇到飢荒的農民，只要適當的鼓勵，將會相當樂意前來移民。可惜，在這個西班牙人的居地，卻沒人聽從艾斯奇維的建議。但在臺灣的西南部，荷蘭人卻正達成艾斯奇維建議的事項，他們正營造著一個

¹⁹ 同上註，頁 200-201。

漢人的移墾地。

雞籠的土地與氣候條件不如南臺灣，導致農業難以發展，其結果是糧食不足，更加依賴馬尼拉，這導致在雞籠的西班牙人生活極為困苦，時時捱餓，當 1642 年戰敗的西班牙人被俘虜到大員時，看到荷蘭人的糧食竟如此豐盛大為驚訝並十分羨慕。

西班牙雖然在美洲發現世界最大的銀礦，但是並沒有幫助西班牙發展經濟，反而成為最失敗的案例。由於幾任皇帝對天主教的狂熱、大肆興建富麗堂皇的教堂與宮殿，與在歐洲各地發動戰爭，耗費甚巨，即使有美洲的銀礦支持仍然不夠，還向歐洲各銀行團借貸，到後來連利息都還不出來，王室破產多次。

在國內也由於宗教原因驅逐摩爾人、阿拉伯人與猶太人，導致原來興盛的農業、手工業、商業迅速衰退，雪上加霜的是美洲金銀的進口，老百姓享受不到這些財富，反而讓國內糧食價格上漲，底層人民愈來愈貧困幾成農奴。而且這些金銀並沒有用來發展產業，大多用來購買中國絲綢之類的奢侈品，而且廉價的中國絲綢把西班牙與墨西哥的絲綢業打擊的體無完膚。這個後果是，當美洲銀礦枯竭後西班牙完全喪失競爭力，迅速淪落成為歐洲的三流國家。

西班牙王室只想完全控制殖民地掌握徵稅權，所以嚴格限制從阿卡普爾科出航的船隻與攜帶銀幣的數量，及貨物運輸的路線，而不是增加船數利用規模效益來賺錢，這樣就造成商品價格奇高無比，在歐洲市場缺少競爭力。西班牙雖然坐擁美洲銀礦與亞洲殖民地，卻不能透過遠洋貿易獲得可觀利潤。²⁰

最後談到西班牙佔領臺灣的理由，如果 1593 年禁令頒布，很難想像 1626 年的征服行動理由當中會包含貿易。檢視當時西班牙高層對征臺的討論內容，主要集中在「佈教權」與保衛傳教士的防禦行動，雖然也提到「貿易權」，但卻是為了防範荷蘭人截斷華人商船攜帶貨物來馬尼拉交易。²¹所以西班牙當局佔領雞籠的理由應該不包括由官方主導的貿易。

²⁰ 波音，《航海、財富與帝國》，（新北：楓樹林出版社，2019）。

²¹ 鮑曉鷗（José Eugenio Borao）著，那瓜譯，《西班牙人的台灣經驗（1626-1642），一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的復興》，頁 67-91。

西班牙人佔領菲律賓後一直未能建立當地的產業，導致長期依賴新西班牙的「救助」，直到總督荷西·巴斯克於 1778 到 1787 年推動「經濟發展計劃」，這是少數企圖改善殖民地經濟發展困境的努力，但受限於當地原住民的天性，並不是很成功。譬如巴斯克想在菲律賓發展蠶桑業，生產絲織品出口到美洲，替代華商的产品，還成立了菲律賓王家公司（La Real Compañía de Filipinas），這種作法在某些程度上打擊了馬尼拉大帆船貿易，但產業發展並不順利，最後只好向中國採購生絲銷往美洲。²²

七、新教與舊教的差異

比較西班牙與荷蘭，不可避免要談到舊教（天主教）與新教（改革宗）的差異，此處不從宗教教義本身來探討，而是要討論世俗的部分，也就是人、組織與運作，及引申而來的種種問題。

我們常以為征服或殖民就是直接的暴力輸出，但對天主教國家並非如此簡單。當要進行對外征服時，除了世俗的理由譬如軍事或商業，還必須符合道德上的理由，天主教士就是提供合理化論述的人。像鮑曉鷗的《西班牙人的臺灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》書中有好幾節專門論述佔領臺灣與對抗荷蘭人的合理性：「關於征服行動的學理辯論」、「以維多利原則來評價福島征服行動」、「荷蘭人及其福島征服行動的『正當化』」、「巴洛克的妥協，文藝復興論述的終曲」等。²³所謂「維多利原則」是由西班牙國際法學家，同時也是天主教神學家的弗朗西斯科·德·維多利亞（Francisco de Vitoria OP, 1483-1546）所創立，以「接受自由」（freedom of acceptance）為理論基礎，細節從略。²⁴這些制衡力量讓西班牙統治者在面對原住民時，至少在學理上有比較友善的觀點，但實務上可能是另一回事。

不僅如此，天主教國家的傳教士在海外拓展上，更扮演指揮官或情報人員的角色，最典型的就馬丁略神父（Bartolomé Martínez, ?-1629），他是道明會

²² 李毓中，〈「太平洋絲綢之路」研究的回顧與展望〉，《新史學》，10:2（臺北：1999.6），頁 157。

²³ 鮑曉鷗（José Eugenio Borao Mateo），《西班牙人的臺灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》（臺北，南天書局，2008），頁 77。

²⁴ 鮑曉鷗（José Eugenio Borao Mateo），《西班牙人的臺灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》，頁 55。

省會長，征臺論的有力支持者，在 1626 年隨軍親自率隊登陸雞籠，並主持了佔領的宗教儀式。根據鮑曉鷗的論文，馬丁略神父長期與聞情報任務，在 1619 年由澳門搭船返馬尼拉途中遇風在台灣靠岸，成為最早有台灣經驗的西班牙人。他寫的關於鼓吹征台的報告於 1621 年在海上被荷蘭人截獲，曾被翻譯成荷文並認真閱讀過。²⁵1629 年馬丁略神父正在淡水，聽聞荷蘭艦隊入侵，連忙搭小船從淡水前往雞籠通報，中途溺斃於今野柳，當時西班牙人稱為「惡魔岬」(Punta Diablos)的地方。²⁶此外 1565 年率領船隊從呂宋乘黑潮北上，繞經北太平洋回航阿卡普爾科的總指揮烏爾達內塔 (Andrés de Urdaneta, 1508-1568) 也是一名天主教修士。

由於主教與總督是平行的，所以常發生衝突。1635 年高圭臘 (Sebastián Hurtado de Corcuera, 1587-1660) 繼任馬尼拉總督，基於成本效益考量及南部穆斯林叛亂需要用兵希望自臺灣撤軍，但以大主教厄南居 (Hernando Guerrero, 1572-1641) 為首的道明會卻堅持以台灣為傳教據點，耶穌會則利用機會與總督結盟打壓道明會，雙方勢同水火，高圭臘甚至曾將厄南居監禁。馬尼拉高層的政爭影響雞籠與淡水的防務，荷蘭人從各種途徑很快看出西班牙人防衛力量的削弱，決定出兵攫取北台灣的控制權。²⁷

相較於天主教會，荷蘭人的新教傳教士地位與之相去甚遠。VOC 的牧師是公司的僱員，不僅負責宗教事務還要兼管商務民事等業務，公司基於成本考量也不願意投入更多人力資源讓牧師專心傳教的工作。而且新教牧師攜家帶眷又涉入世俗業務，客觀性難獲信徒的信任。VOC 的組織系統甚至將傳教士的任命列在倉庫部門 (heeren van 't pakhuis) 之下管理，可見 VOC 對於宗教的態度。

28

VOC 把傳教士當成協助公司管理當地人力資源的工具，並不是真的有心要

²⁵ José Eugenio Borao, "Intelligence-gathering" episodes in the "Manila-Macao-Taiwan Triangle" during the Dutch Wars", *In Macao Philippines, Historical Relations*, University of Macau & CFPSA, 2005, P.6

²⁶ 「從野柳的閩南語發音來判斷，這個中文名字應當是來自西班牙文的 diablo(惡魔)。此處之所以得名，大概是因為突出伸入海中的岩石暗藏危險之故。」出自：鮑曉鷗，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》，頁 180-181。

²⁷ 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋，東亞海域與台灣早期史研究》(臺北：聯經出版社，2005)，頁 275-276。

²⁸ F.S. Gaastra, "The organization of the VOC", *The Archives of the Dutch East India Company (VOC) and the Local Institutions in Batavia (Jakarta)*, (Leiden: Brill, 2007), p.23.

傳教。VOC 在福爾摩沙傳教士當中最具代表性的尤紐斯牧師（Robertus Junius, 1606-1655, 又譯尤羅伯）工作績效卓著，因此向公司建議新增業務專員好讓他專心於傳教，公司基於成本考量一口回絕。

宗教在亞洲不僅是信仰問題，由於荷蘭人在歐洲受到天主教的迫害，雙方在東亞見面分外眼紅，其中混和了民族與政治上的仇恨。其次宗教常被利用為鬥爭商業對手的工具，當時 VOC 最重要的貿易對象是日本，而日本是禁教最嚴厲的地方，荷蘭人主動向日本表態絕對不傳教，而且暗中說葡萄牙人與西班牙人的壞話，間接造成 1640 年來自澳門議會的高級代表，攜帶書信向日本請求貿易的葡萄牙代表團，一入境全船 61 名就被日本人拘捕集體斬首的慘劇。²⁹

當 1637 年日本九州爆發天主教徒起義的島原之亂時，荷蘭東印度公司甚至主動提供船艦“De Rijp”號的火炮與兵力協助幕府進攻叛軍駐守的原城，最後城破，3 萬 7 千名天主教徒被屠殺一空。³⁰荷蘭人為了日本的生意，以大量基督徒的生命為代價，這件事在西方引起不少爭議。

同一著作中，曹永和對於西班牙天主教與荷蘭新在臺灣的作為，做了以下的分析比較，很適合成為此一議題的小結：

在荷蘭方面，牧師就是公司的職員，東印度公司是為欲維持勢力，安定秩序，而進行其教化事業，換言之，教化是在求提高行政的效果，故佈教是東印度公司行政組織中的一環，行政是主，而教化祇是附帶的作用。惟在西班牙方面，則其對於傳教的關心，是更甚於行政，而其佔據臺灣，傳教就是目的之一。西班牙人一方面向臺灣土人佈教，一方面並以臺灣為派人潛入中國、日本傳教的基地。對於臺灣土人的教化和傳道，荷西兩國，雖皆相當進展，惟西班牙方面，佔領期間極短，而荷蘭方面即受著行政的牽制，故其在土人的心性方面，影響究屬如何，很難測定，祇有留待今後研究。³¹

²⁹ 村上直次郎原譯，郭輝譯，《巴達維亞城日記第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1970），頁 264-271。

³⁰ 亞當·克拉洛（Adam Clulow）著，陳信宏譯，《公司與幕府》，頁 194-198。

³¹ 曹永和，《台灣早期歷史研究續集》（臺北：聯經出版公司，2016），頁 74。

八、 案例比對

西班牙與荷蘭的差異，不僅從學理推論，還應尋找實際案例來佐證，恰巧在西班牙與荷蘭都各有一例，兩者情況極為類似，在同一時間，又都跟日本有關，結果卻大不相同，即「阿卡拉佐事件」(Alcarazo Incident, 又譯加拉錯事件)與「大員事件」(Tayouan Incident)。

西班牙的「阿卡拉佐事件」，是 1627 年 9 月，胡安·德·阿卡拉佐率領兩艘加雷翁帆船：「聖艾迪方索號」(San Ildefonso)和「悲傷聖母號」(Nuestra Senora de Pena)，與一艘平底船在暹羅灣發現一艘日本朱印船，儘管馬尼拉方面因為想修補 1624 年斷交之後的關係而不想與日本起衝突，但阿卡拉佐仍然將那艘日本朱印船焚毀，讓馬尼拉與日本的關係頓時緊張起來，稱之為「阿卡拉佐事件」。由於阿卡拉佐的公然抗命，馬尼拉將他判罪並要求賠償，但這項判決從未被執行，阿卡拉佐反而在 1629 年出任雞籠第二任長官，直接第一線面對日本的威脅。他甚至揚言：「就算日本以據稱 4 萬兵員的最強武力進犯，也一點都不會感到懼怕。」³²

根據日本方面的資料，這一艘船是長崎的高木作右衛門擁有的一艘持有朱印狀的船。寬永五年(1628)五月十四日，西班牙人由胡安·德·阿卡拉佐率領的 8 艘加雷翁帆船、4 艘槳帆船，與數艘平底船出現在阿瑜陀耶(Ayutthaya, 中文稱大城)，這支艦隊是大約 10 個月前由馬尼拉出發，任務是要解救荷蘭艦隊圍困的澳門，當他們抵達時荷蘭人已經離開，艦隊於是轉往大城，他們洗劫了這艘準備駛往廣東的朱印船，將船上的蘇木等貨物搶走，俘虜 42 船員帶往馬尼拉，還沒收了朱印狀，並將船焚毀。³³

荷蘭的「大員事件」又稱「濱田彌兵衛事件」，1628 年 VOC 大員長官彼得·奴易茲(Pieter Nuyts, 1598-1655)發生被日本朱印船主濱田彌兵衛綁架的事件，雙方僵持 5 日後，由彼得·奴易茲的 6 歲長子勞倫斯·奴易茲(Laurens Nuyts)與其他 4 名荷蘭官員為人質一起返回日本，彼得·奴易茲答應濱田彌兵衛

³² 鮑曉鷗(José Eugenio Borao)著，那瓜譯，《西班牙人的台灣經驗(1626-1642)，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的復興》，頁 46-47。

³³ 永積洋子，《朱印船》(東京：吉川弘文館，2001)，頁 121。

包括賠償的一切條件，但濱田回日後事件繼續擴大，日本封閉 VOC 平戶商館，終止貿易，甚至揚言要出兵臺灣。

「大員事件」的近因包括濱田不滿借船不成與抽稅，遠因為彼得·奴易茲對之前擔任訪日特使在日本遭到不愉快經驗的不滿，基本原因則是彼得·奴易茲的自大莽撞。巴達維亞感到事態嚴重，於 1629 年將彼得·奴易茲撤職並宣判兩年有期徒刑，1632 年更將他做為討好日本的犧牲品引渡至日本監禁，直到 1636 年在不斷的賠罪與送禮之後，才獲釋回到巴達維亞又接受審判，1637 年被解除一切職務遣返荷蘭。

兩個事件的共同點都是冒犯日本，真要比較，「阿卡拉佐事件」比「大員事件」要嚴重得多，「阿卡拉佐事件」日本是受害者，而且沒收朱印狀是對幕府權威的直接挑戰。而「大員事件」不管原因如何，奴易茲才是直接受害者，為何西班牙與荷蘭對處理自己人的態度差異如此之大？鮑曉鷗教授分析兩案的比較說：

然而其間差異也顯示出兩國心態的不同。阿卡拉佐被判有罪，但卻沒有受到任何執行，甚至還被接受一項更為大膽的任務而投入日本前線。奴易茲的案件似乎與此相反，但從 VOC 的角度來看並非如此。VOC 表面上投降，其實是另一次真正的侵略，但此種侵略之狡猾，是以奴易茲當作替罪羔羊，而贏得最終的商業戰爭。西班牙人就跟日本人一樣，都注重「國王武力的聲譽」或「榮譽的至高性」，但對於新生的「商人共和國」荷蘭而言，「戰略、機會與狡詐外交」才是他們的首要典範。³⁴

文中提到西班牙人與日本人的相同之處，都很重視「榮譽」，那是因為他們有追求「榮譽至高性」的本錢。西班牙與日本都大量產銀，因此成為大買家，既然是花錢的大爺，又那裡需要在乎別人的想法？這是到處汲汲營營的荷蘭人所無法比擬的。

荷蘭人並非不重視榮譽，但在公司利益的前提下，可以擺在次要順位，更

³⁴ 鮑曉鷗 (José Eugenio Borao) 著，那瓜譯，《西班牙人的台灣經驗 (1626-1642)，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的復興》，頁 48。

不用說犧牲自己的幹部。所以 VOC 對日本幕府極盡卑躬屈膝之能事，跪拜朝貢都不在話下，西班牙人就做不到這一點，因為他們沒有強烈的商業動機，反而帝國的榮耀與傳教的使命相對更重要，由「阿卡拉佐事件」與「大員事件」的比較就可看出。

不過兩樁事件仍有一些本質上的差異，阿卡左拉艦隊會出現在暹羅，是因為 1624 年的「湄南河事件」，這是一場西班牙與荷蘭在暹羅發生的衝突，當地的暹羅人與日本人也參與了對西班牙船隻的攻擊，造成包括西班牙船長 Don Fernando de Silva 與 150 名西班牙人喪生，兩艘船隻被暹羅王沒收，其餘人員被監禁。3 年後阿卡拉佐率領龐大艦隊前來報仇，不僅對暹羅人，還針對日本人，高木作右衛門的朱印船便遭受池魚之殃。

所以這是一場有計畫的戰鬥行為，與「大員事件」因彼得·奴易茲個人的處理不當惹禍上身不同，因此上級的支持態度也就大不相同。其次日本是 VOC 的重要市場，所以荷蘭人不敢得罪幕府，而西班牙因為傳教問題被日本驅逐出境，無後顧之憂，因此不必投鼠忌器。

九、 結語

臺灣雞籠也不具備扮演海商貿易重要角色的客觀條件。雖然西班牙人最重要的「馬尼拉-阿卡普爾科，加雷翁帆船貿易航線」順著黑潮北上經過臺灣東岸，然而其距離有 40 公里，根本在視距之外。而且根據《印地亞斯法典》每年只有兩艘加雷翁大帆船被允許進行太平洋航線，離開馬尼拉就要趕回阿卡普爾科，完全沒有進入雞籠港的必要，浪費時間且可能誤了風信，得不償失。

根據檔案，西班牙人統治雞籠的 16 年間從未有加雷翁大帆船入港的紀錄，每年的「馬尼拉救濟」補給也只有兩艘「帕塔什」(Patache) 的小型搬運船（或稱平底船）來雞籠，有時甚至只剩一艘。所以可以想像雞籠港內很少見到西式帆船來訪，若有也多是華人的中式帆船(Junk)，這就是為什麼說對當年西班牙人在雞籠，不宜過度浪漫想像的原因。

相較之下，VOC 光是每年西南季風北上進入大員的船最少有 9 艘

(1640)，最多 18 艘 (1634)，³⁵這個數字還不包括東北季風南下，與只停泊澎湖的船。當時來往於巴達維亞與日本的 VOC 船隻幾乎都會停靠臺灣，因為可以裝運鹿皮與蔗糖出口日本，並且運來貿易所得的日本白銀與華商交換絲綢，這又是在雞籠的西班牙人所不具備的條件。雖然 1632 年曾經有三艘日本的朱印船來雞籠採購鹿皮，³⁶但臺灣的鹿皮供應絕大部份掌握在控制南臺灣獵場的荷蘭人手中。

整體來說，就算政府不限制貿易，西班牙人也沒有什麼產品好賣，只有私人手中積攢有限的墨銀，買些中國絲綢運回美洲或西班牙本土倒賣獲取個人的小利，這樣要稱西班牙是「海商國家」，恐言過其實了。

³⁵ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》45 (2015,9)，頁 16。
資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一至四冊；程紹剛，《荷蘭人在福爾摩莎》。

³⁶ 陳宗仁，〈1632 年傳教士 Jacinto Esquivel 報告的解析——兼論西班牙佔領前期的臺灣知識與其經營困境〉，頁 26-27。

徵引文獻

專書

永積洋子，《朱印船》（東京：吉川弘文館，2001），頁 1-247。

村上直次郎原譯，郭輝譯，《巴達維亞城日記第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1970）。

克拉洛，亞當（Clulow, Adam）著，陳信宏譯，《公司與幕府，荷蘭東印度公司如何融入東亞秩序，台灣如何織入全球的網》，頁 1-448。

波音，《航海、財富與帝國》（新北：楓樹林出版社，2019），頁 1-372。

曹永和，《台灣早期歷史研究續集》（臺北：聯經出版公司，2016），頁 1-496。

陳宗仁，《雞籠山與淡水洋：東亞海域與台灣早期史研究 1400-1700》（臺北：聯經出版社，2005），頁 1-424。

歐陽泰（Andrade, Tonio Adam）著、鄭為中譯，《福爾摩沙如何變成臺灣府？》（臺北：遠流出版社，2007），頁 1-552。

鮑曉鷗（José Eugenio Borao Mateo），《西班牙人的臺灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》（臺北，南天書局，2008），頁 1-427。

Morente, Guadalupe Fernández, 〈航行太平洋〉，收入於呂理政編，《帝國相接之處-西班牙時期台灣相關文獻及圖象論文集》，頁 123-158。

Ley xv. , de Leyes de los Reynos de las Indias.

論文

方真真，《十七世紀北臺灣的西班牙帳簿》（臺南：國立台灣歷史博物館，2017），頁 1-393。

全漢昇，〈略論新航路發現後的海上絲綢之路〉，《中央研究院歷史語言研究所集

刊》 57 本 2 分 (1986 年 6 月), 頁 233-239

李毓中,〈太平洋絲綢之路」研究的回顧與展望〉,《新史學》,10:2 (臺北:1999.06), 頁 145-169。

李毓中, 2000,〈菲律賓近代經濟的肇始—荷西巴斯克總督及其經濟發展計畫. (1778-1787)〉, 刊於蕭新煌主編,《東南亞的變貌》,(臺北:中央研究院東南亞區域研究計畫), 頁 121-152。

林偉盛,〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉,《國史館館刊》45 (2015,9), 頁 1-57。

陳宗仁,〈1632 年傳教士 Jacinto Esquivel 報告的解析——兼論西班牙佔領前期的臺灣知識與其經營困境*〉,《台灣文獻》, 61.3 (2010 年 9 月), 頁 1-34。

Borao, José Eugenio, “Intelligence-gathering” episodes in the “Manila-Macao-Taiwan Triangle” during the Dutch Wars”, *In Macao Philippines, Historical Relations*, University of Macau & CFPESA, 2005, pp.2226-247

Gaastra, F.S. , “The organization of the VOC”, *The Archives of the Dutch East India Company (VOC) and the Local Institutions in Batavia (Jakarta)*, (Leiden : Brill, 2007) , pp.13-60.

從海事歷史角度再探廣丙艦 及其澎湖沉沒事件

姚開陽*

摘要

1895年12月21日，一艘日本海軍的軍艦「廣丙」在澎湖八罩島觸礁沉沒，艦上160人中有37人罹難。「廣丙艦」的特殊性在於其曾為大清帝國廣東水師委託馬尾船政局建造的軍艦，因北上參與甲午戰爭戰敗被日軍擄獲，經整修後派赴臺灣，最後在澎湖沉沒。事隔百年後，因成為文化部文化資產局列冊管理沉船遺址的水下文化資產標的，而再度被人注意。

研究「廣丙艦」不僅從水下文化資產的角度出發，也應從航海史、海軍史的角度出發，透過學術研究方法的不斷累積和更新，視角將更加宏觀、脈絡更加完整、內容更加準確，無論是用於出版還是展覽，都將為水下文化資產的社會教育做出積極貢獻。

關鍵詞：廣丙艦、北洋水師、日本海軍、澎湖、水下文化資產

*本論文發表於《文化資產保存學刊》2024.09, 第69期。

Revisiting the Sinking of the Warship Kohei in Penghu: A Maritime Historical Perspective

Abstract

On December 21, 1895, a warship of the Imperial Japanese Navy, the Kohei, ran aground and sank near Badao Island in Penghu, resulting in the death of 37 out of 160 crew members. The Kohei was unique in that it was originally commissioned into the Canton Fleet of the Qing Empire and built by the Foochow Arsenal. After being captured by the Japanese following its defeat in the First Sino Japanese War, the ship was refitted and deployed to Taiwan, where it ultimately sank in Penghu. A century later, it regained attention when Taiwan's Bureau of Cultural Heritage, under the Ministry of Culture, listed the shipwreck as an underwater cultural heritage site.

The study of the Kohei should not be limited to the perspective of underwater cultural heritage alone but must also incorporate perspectives of maritime and naval history. By continually advancing and updating academic research, we can achieve a more comprehensive perspective, richer context, and more accurate content regarding the Kohei. Whether for publications or exhibitions, such research will contribute significantly to the public education of underwater cultural heritage.

Keywords: The Kohei, Beiyang Fleet, Imperial Japanese Navy, Penghu, Underwater cultural heritage

一、前言

1895 年 12 月 21 日，一艘日本海軍的軍艦「廣丙」(Kohei) 在澎湖的八罩島觸礁沉沒，艦上 160 人中有 37 人罹難。本事件在日本官方與媒體有詳細的紀錄，並曾在澎湖立有紀念碑，但在戰後的臺灣卻少為人知，即使根據日治時期遭難紀念碑等相關資訊，訪問當地耆老、漁民及潛水員等，卻仍一無所獲。直到 2010 年 7 月進行水下探勘後，才發現該艦的遺址位置，後陸續於 9 月 7 日至 10 月 24 日的水下探勘中發現許多遺物(李其霖，2015:260)。

「廣丙艦」的特殊性在於其原為大清帝國廣東水師，委託馬尾福州船政局建造的軍艦。「廣丙艦」的設計反映 19 世紀末法國的特殊造艦理念，是海軍技術史的里程碑。廣東水師「廣甲」、「廣乙」、「廣丙」三大艦北上參與北洋水師的會操，後遭逢甲午戰爭，「廣甲」、「廣乙」兩艦損失，「廣丙」於 1895 年 2 月被日軍擄獲，經過緊急整修後調來臺灣參與乙未征臺行動，卻在澎湖八罩島觸礁沉沒。「廣丙艦」的複雜身世，從海軍史角度本身就是很值得探究的題目，而「廣丙艦」沉沒的澎湖海域，島礁林立，海流複雜，一向容易發生海難，更是今日許多水下文化資產(簡稱水下文資)遺址都位在澎湖的原因。

「廣丙艦」今天再度引起注意，是因其成為文化部文化資產局指定的八個列冊遺址之一，而且是唯一的戰艦。「廣丙艦」作為重點水下文資標的，應不只是目前殘件碎片的展示敘事方式，而應呈現更宏觀的歷史脈絡。

對於「廣丙艦」的研究，過去大多屬於北洋水師與甲午海戰的領域，涉及該艦 1895 年在澎湖觸礁沉沒與水下文資相關的論文相對較少，目前較有代表性的有李其霖(2015)〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉，由於該文同時是目前文化部文化資產局水下文資出版品與展覽的主要參考依據，因此對該文的重新校訂及補充，將能對未來水下文資社會教育起到一定的正面功效，並讓零散的出水遺物在展覽時得到更有脈絡的詮釋。

本文將從海事歷史、海軍技術、國際法等多方面來重新檢視「廣丙艦」沉沒事件，參考文獻除了日本政府與臺灣總督府檔案，福州船政局、北洋水師與甲午海戰檔案之外，還參考西方海軍史、海事紀錄、國際海洋法相關資料文獻，希望從更宏觀的視角延伸「廣丙艦事件」的歷史脈絡，並且建立除了出水遺物之外，更多其他的展示資源。以「廣丙艦」的歷史價值，值得做這樣的投入。

二、廣丙艦的設計與建造

1. 廣丙艦的艦種分類

「廣丙」究竟是一艘什麼種類的軍艦，這個問題過去一直沒有確切的答案，因為「廣丙艦」的艦種分類現在已經不存在，而且在大清與日本時代又有許多變化。

目前的水下文資展都稱廣丙為「戰船」(warship)。根據文化部文化資產局(n.d.-a)「國家考古遺址出土遺物典 藏系統」稱：

廣丙艦是清朝水師所製造的新式戰船之一，為一艘鐵甲船，配置新式武器與裝載新的推進動力馬達，有別於舊式靠風力運行的中式帆船。

這個內容顯然出自〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉：

廣丙艦是清朝水師於自強運動後所製造的新式戰船之一，其為一艘鐵甲船，配置新式武器與裝載新的推進動力馬達，有別於舊式靠風力運行的中式帆船。(李其霖，2015：246)

稱「戰船」不能說不對，但海軍艦艇分類是很專業的，以官方的展覽來說，「戰船」這種含混模糊的稱謂似不夠嚴謹。「廣丙」在大清時代稱為「魚雷快船」，有研究稱「魚雷巡洋艦」，其實「巡洋艦」是所謂的「和製漢語」，也就是日文，西方的“cruiser”在清代中文都稱「快船」，取其速度較快之意，譬如「致遠快船」、「超勇快船」，這樣的稱謂到了民國後才改變。也就是說，同一艘船如果從清代服役到民國，自能從快船改稱巡洋艦，但「廣丙艦」結束生命於1895年，就不宜套用民國時代才有的分類。

池仲祐(1861-?)1918年所著《海軍實紀：購艦篇造艦篇》中曾出現「廣丙獵艦」的稱呼(張俠、楊志本、羅澍偉、王蘇波、張利民，1982：182)，但這種說法不夠準確，「獵艦」是指「獵殺魚雷艇的軍艦」，日文稱之為「驅逐艦」，後中國從之。因為魚雷艇出現後，讓弱小海軍有機會威脅海權強國的大型戰艦，解決之道就是「以夷制夷」，建造大型魚雷艇以「驅逐」小型魚雷艇，這就是「驅逐艦」一詞的由來。「廣丙艦」雖然是「放大型的魚雷艇」，但當時還沒有驅逐艦的分類，不過「廣丙艦」的設計的確有驅逐艦的影子，尤其艦艙採用龜背型設計(如圖1)，這是後來德國魚雷艇與驅逐艦的標準造型(陳悅，2009：259)。

「廣丙」在日本時代究竟列為何艦種也是眾說紛紜，有些刊物稱其為「水雷砲艦」（海人社，1995：165-166）。須注意日文「水雷」與中文「水雷」是不一樣的東西，日文「水雷」是「魚型水雷」的簡稱，也就是「魚雷」。中文「水雷」在日文稱「機械水雷」，簡稱「機雷」。「水雷砲艦」的稱謂仍是凸顯其以魚雷為主戰兵器的特點。

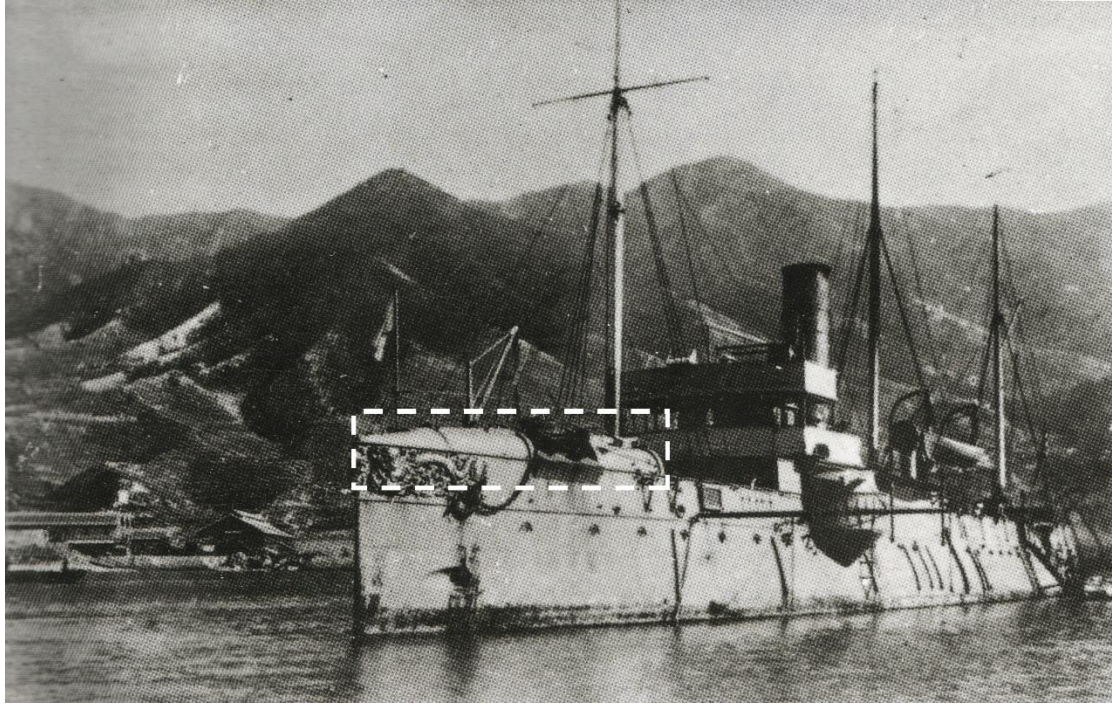


圖 1. 白線框出為「廣丙艦」特殊的龜背型艦艏甲板

Fig 1. The white box marks the distinctive “turtle-back” bow deck of the Koheii

資料來源：文化部文化資產局（n.d.-a）

也有一些日文刊物稱「廣丙」為巡洋艦，那可能是比照「通報艦」的分類，過去日本有將「通報艦」與「三等巡洋艦」混用，但後來都統一為「砲艦」（海人社，1995：97）。由於「廣丙」存在日本海軍艦隊序列的時間只有9個月，較難確定，但以其艦長階級為少佐可知，如果稱巡洋艦編階就應該是大佐了，譬如同樣是清國投降艦的「濟遠」就被列為巡洋艦，艦長大佐，可見「廣丙」與「濟遠」對日本人來說是不同等級的（齋藤，1895a）。

但在正式的官方檔案中「廣丙」都只稱「軍艦」，這就要瞭解明治中期以前的日本軍艦在官方不是以「巡洋艦」或「砲艦」的方式分類。根據明治二十三年（1890）8月13日海軍省公布的《海軍艦船籍條例》，是以：「第一種」（具備戰鬥航海任務能力的艦艇）、「第二種」（水雷艇）、「第三種」（無能力服戰鬥航海任務的艦艇）、「第四種」（運輸船、拖船、小蒸汽船）、「第五種」（倉

庫船、駁船、雜船)的方式分類(海人社,1995:97)。

至「廣丙艦」沉沒次年(明治二十九年〔1896〕)3月29日,敕令頒布《海軍艦船條例》第3條,又把艦船分類為:「第一種軍艦」(能夠服戰鬥任務的軍艦)、「第二種軍艦」(無能力服戰鬥任務但可平常航行的軍艦)、「水雷艇」(專門以使用魚雷為主要兵器的艦艇)、「雜役船舟」(艦載小蒸汽船、小艇等)(海人社,1995:97)。

到了明治三十三年(1900)6月22日海軍省公布《艦艇類別標準》,分為「軍艦」(戰艦下分三等、巡洋艦下分三等、海防艦下分三等、砲艦下分二等、通報艦、水雷母艦、驅逐艦)、「水雷艇」(水雷艇下分四等、潛水艇)、「運送船、病院船、工作船、雜役舟船等」(海人社,1995:97)。¹

¹以具體的軍艦型式為類別稱謂這時才開始,後來稱「廣丙艦」為「巡洋艦」並不是當時的官方分類。

日本軍艦在明治三十一年以前的分類變來變去,難怪官方文書都統一稱「軍艦」以避免困擾。那麼日本時代的「廣丙軍艦」英文艦種應該怎麼稱呼?為避免陷入官方分類的混亂,稱“Torpedo Cruiser”(即「魚雷快船」)還是相對合理的,至於展覽時則可用「廣丙艦 Torpedo Cruiser Kohei」來標示,較為符合實情。

2. 廣丙艦的建造緣起與設計理念

「廣丙艦」的建造緣起是因為兩廣總督張之洞(1837-1909),根據清代福州船政局的原始檔案:

……而接續之工,又苦閩海關原款不足支持,適兩廣總督張之洞,商造一千六百匹馬力快船一號,二千四百匹馬力穹式快船三號,四號價目只能協解銀三十六萬兩。又商於工程餘隙之時,搭造中等淺水兵船四號,協解銀十二萬兩,自開製以迄葺工,分三次兌解。船政當局通盤計劃,工料需款在一百一十萬左右,今僅得半。惟粵濟閩廠經費之不足,閩協粵省工力所有餘,彼此不分畛域。其所定鐵脅快船一艘,即以現製第六號快船,秋間竣工,

¹ 日本海軍驅逐艦之前分類在水雷艇,稱為「驅逐艇」,1900年《艦艇類別標準》公布後才納入軍艦類,所以之前驅逐艦不算軍艦,只有編號沒有艦名。

撥歸粵防。至於船上所用炮械，已由船政向德國克虜伯廠訂購十五生口徑砲三尊，十二生口徑砲四尊，哈乞開司連珠砲四尊，各配彈藥等項，計價十二萬一千零四十餘兩，歸粵省籌還，所有造船工料，仍歸船政報銷。（沈覲宸，1955：147-148）

也就是說當時船政局正逢青黃不接，張之洞的大訂單如久旱甘霖，所以願意半買半送。張之洞原計畫訂造大艦四艘，分別命名為「廣甲」、「廣乙」、「廣丙」、「廣丁」。並在中間安插小艦四艘，命名為「廣庚」等。其中「現製第六號快船」就是「廣甲」，其原為船政局自建的第六艘「威遠級」快船（船政第28號）。「廣乙艦」之後才是重新設計建造，所以與「廣甲」不同級，「廣丙」是「廣乙級」（如圖2）三艘中的第二艘。²船政也同時為這批軍艦開始自德國大批進口火炮，其中克虜伯十五生（cm）口徑砲三尊就是為了裝備「廣甲艦」

「廣乙級」的設計理念是以搭載魚雷做為主要武器，這也與張之洞有關，因為他在之前的1882年就曾向德國伏爾鏗廠（Vulcan）訂造三艘魚雷艇，命名「雷龍」、「雷虎」、「雷中」。1884年又向德國埃呂屏什好廠（Elbing Schichau）訂造八艘魚雷艇，命名「雷乾」、「雷坤」、「雷離」、「雷坎」、「雷震」、「雷巽」、「雷艮」、「雷兌」（陳悅，2009：190）。

除了張之洞，特別偏愛魚雷的還有李鴻章（1823-1901），這是當時弱國海軍想要以最低成本，顛覆傳統海軍強國巨艦大砲優勢的普遍思維，以今日的說法就是「不對稱作戰」。這個思維一直延續到中華人民共和國海軍發展初期的「飛快潛」政策，即飛機、快艇、潛艇，這三樣全都跟魚雷有關。

「廣丙艦」就是這種思維下的產物：

廣乙級軍艦的艦艙左右各有一具14英寸口徑魚雷發射管，與大型魚雷艇的布置如出一轍，巡洋艦的艦艙同時布置兩具魚雷發射管，這種設計會讓人產生極為深刻的第一印象，即這型巡洋艦很像是放大的魚雷艇，顯然將魚雷做為主要的武器。似乎為了更充分說明這一點，廣乙級軍艦中後部主甲板下的兩舷，還各裝備了一具14英寸口徑魚雷發射管。正是因為這種獨特的武器配置，廣乙級在中國的史料中，又留下魚雷快船的稱謂。與強大的魚雷兵器存在的強烈反差，在同時代的巡洋艦中，廣乙級的火炮

² 「廣乙級」的第三艘「廣丁」因為廣東方面經費不足無法交艦，只好由船政局自行留用，改名「福靖」。

裝備顯得很單薄。(陳悅， 2009：258)

當時軍艦流行將魚雷發射管置於艦艏的水線或水下處，類似潛水艇發射管的概念，除了「廣乙級」，包括英國製造的「致遠級」與德國製造的「經遠級」魚雷發射管也都是這樣布局。但這種設計並不具實用價值，反而會影響航海效能，而且漏水故障時難以修理，所以後來魚雷發射管都改置於甲板上可旋轉的載臺。

魚雷艇的主要武器是魚雷，魚雷的確有可能擊沉敵人大型軍艦，但由於早年魚雷的射程不遠，理論有效射程 400 m，實用射程只有 150 m，而且早年的魚雷發射後只能直線前進，準確度很低，所以必須很靠近敵艦發射，但這無異自殺特攻，因為在靠近的過程中會被敵艦大量傾注火力，尤其是速射砲出現之後，可能還來不及發射就已經被擊沉。魚雷艇唯一能依靠的就是隱蔽，譬如低矮的艦身與利用夜間突擊，但像「廣乙級」這種大型軍艦，要隱蔽恐怕很困難。

當魚雷發射完畢後，魚雷艇幾乎就等於無武裝的普通船隻，這時唯一能做的就是逃命。魚雷艇上裝的小型槍砲絕非為了與敵艦進行海戰，而是用於自衛、甚至只是壯膽。「廣乙級」無論裝十二生或十五生速射砲，要進行艦對艦海戰都很困難，因為這根本不是她應該扮演的角色。但「廣乙級」是千噸級的大艦，又不像魚雷艇是可損失的，大而無當，最後成為尷尬的雞肋。

其實魚雷艇只要使用得當，還是能創造巨大的戰績。1895年2月4日一個大雪紛飛的夜晚，「定遠艦」被突入威海衛灣內的日軍「第九號」魚雷艇偷襲，擊中左舷漏水，最後只得自行炸毀，可見事在人為。

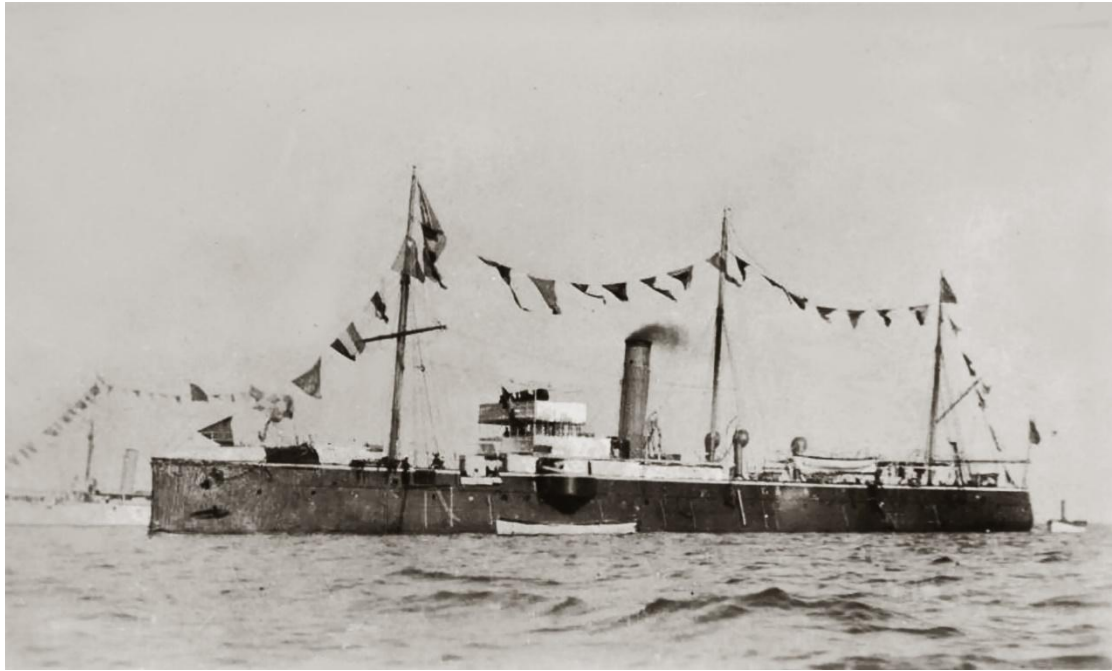


圖 2. 福州船政局建造的「廣乙級魚雷快船」

Fig 2. The Kuang Yi class torpedo cruiser built by the Foochow Arsenal

資料來源：姚開陽（2019：218）

3. 廣丙艦的建造與規格

根據文化部文化資產局（n.d.-a）「國家考古遺址出土遺物典藏系統」稱：

廣丙艦於 1891 年（清光緒十七年）4 月 11 日下水，1892 年 4 月 25 日竣工，隸屬於廣東水師，為福州船政局所興建的第 32 艘船，造價 20 萬兩，船長 71.63 公尺，船寬 8.23 公尺，吃水 3.96 公尺。在甲板左右兩側各配置 12 發快砲 1 門，47 毫米口徑哈乞開司砲 4 門，魚雷發射器 4 具等，搭載新式鍋爐 3 座、康邦臥機 2 副，每副馬力 1,200 匹，可裝置煤燃料 150 噸；排水量為 1,030 噸，馬力 2,400 匹，最高航速達 17 節。甲午海戰時所搭載的人員為 138 名，武器配備機砲 8 門，47 公釐。

這與李其霖（2015）〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉內容類同，應該也是出自該文。

這類記載經後世輾轉傳抄往往失真，根據清代福州船政局的原始檔案：

第三十五號（原誤）協粵廣丙穹甲船於本年三月初三日下水。銅

脅 鋼殼。船身長二十二丈九呎三吋。船 寬二丈六尺四吋。深一丈八尺六寸。吃水船頭一丈零八吋。吃水船尾一丈二尺二寸。馬力六百匹。實馬力 二千四百匹。康邦省煤臥機兩副。每 副馬力一千二百匹。水缸圓式三個。火爐六個。速率每小時十七海里。排水量一千零三十噸。額配 員名。光緒十五年十月試洋。克魯伯十二生後 膛砲三尊。三生七哈乞開司砲四尊。六磅子哈乞開司砲四尊。船中艙配 魚雷筒四具。(沈覲宸, 1955: 165 166)

這份檔案提供了更多資訊，而且是使用 當時的名詞、術語、規格，更接近真實，不過「第三十五號」為原文誤植，應是「第三十二號」(該書末〈附第一號至 第四十號船表〉中編號即為 32)。這份附表還補充了更多的資訊：

.....主框面積：260 方尺。風帆 面積：464 方尺。.....汽鼓徑：大 4 尺 6 寸 4 分。小 2 尺 3 寸 2 分。每分 鐘輪機轉速：140。.....鍋爐汽張力： 四倍天氣。.....砲位：克鹿卜 12 生 快砲 3 尊。6 磅子砲 4 尊。哈乞克司 連珠砲 4 尊。桅支：一支半半。..... 明暗輪：暗輪。下水年月：光緒 18 年 11 月。試洋年月：光緒 17 年 11 月。船價：銀 20 萬兩。船式：魚雷快兵船。備註：代兩廣造 (出半價)。(沈覲宸, 1955: 230)

這份附表出現許多重要訊息，包括「船式：魚雷快兵船」，再度證實了清代的艦種分類。其次「廣丙艦」保有帆裝，可知是帆輪並用的型式。表中還提到「明暗輪：暗輪」，所謂「明輪」是指大型水車外露的明輪船，所謂「暗輪」則是指螺旋槳在水底的船，這也是輪船在船名前加綴“SS”字首 (screw ship 之意) 的由來。

這裡提到「廣丙艦」有帆裝，19 世紀雖然蒸汽輪船已經盛行，但蒸汽機的效率與可靠度尚未完全滿足需要，因此大部分輪船仍保留風帆，以便在越洋航行時節省燃煤，其外觀的特點就是有三根以上的桅桿用來架設風帆，像北洋水師的「定遠」、「鎮遠」、「濟遠」就是從歐洲揚帆跨洋開回國的。後來有些船帆裝撤銷，

桅桿也就減少以方便甲板上的布局，譬如「濟遠艦」就從三根減為一根。但「廣丙艦」終其一生都保留三根。所謂「康邦省煤臥機」的「康邦」，是指

「複合膨脹式蒸汽發動機」(compound expansion steam engine)，將蒸氣分階段膨脹以提高熱效率，比單次膨脹的蒸汽機更省煤 (Sennett & Oram, 1900: 162-165)。

「臥機」是指汽缸活塞是水平運動的型式，雖然立式主機汽缸活塞垂直運動可以利用重力更有效率，且較不易故障，加上主機占地較小能增加載貨量很有效益。缺點是為了容納立式主機讓船艙隨之增高，這對軍艦是不利的。所以商船多用立式，軍艦多用臥式 (Sennett & Oram, 1900: 12 18)。

「鍋爐汽張力：四倍天氣」意指鍋爐壓力為 4 atm，約等於 58.8 psi，相較於 Knox 級巡防艦（國軍稱濟陽級）高壓鍋爐的 1,200 psi，相差達 20 倍，可見早年鍋爐效率的低落。

關於武器裝備，「克鹿卜」是當時對德國 Krupp 火砲的另一種中文翻譯，所謂「十二生」是指 12 cm，「廣丙艦」的三門十二生主砲是以前方左右兩側耳臺，與後甲板中央各一門的布局方式。三生七即 3.7 cm，為哈乞開斯

(Hotchkiss) 連珠砲（機關砲）。至於「6 磅子砲 4 尊」，子砲即副砲之意，「6 磅」指哈乞開斯 57 mm 速射砲，所以「國家考古遺址出土 遺物典藏系統」中說的 47 mm 應不存在（當時北洋只有鎮遠艦有一門 47 mm 哈乞開斯五連珠砲）（文化部文化資產局，n.d.-a）。然後最重要的主戰兵器「魚雷筒四具」是指四支 14 英吋（467 mm）魚雷發射管。

十二生速射砲就是傳說慈禧太后（1835–1908）挪用海軍經費修頤和園，造成北洋水師多年想要換裝英國的 4.7 英吋（120 mm）速射砲未果，造成甲午戰爭的失敗。但廣東水師似乎沒有受到影響，只不過他們買的是德國貨。³

速射砲簡稱 QF (quick firing)，所謂「速射」是相對而言，因為更早以前的艦砲，譬如「定遠艦」的 305 mm 主砲實用射速只能達到 3 分鐘一發，而英國的 4.7 英吋速射砲能達到每分鐘 5–6 發，在當時已經算是高速了。4.7 英吋速射砲常做為大型軍艦的副砲，或小型軍艦（譬如驅逐艦）的主砲，並以雙連裝與多砲塔方式配置以增加火力。「廣丙艦」將十二生速射砲作為主砲，卻只配置了三門，火力還不如大型驅逐艦。

³ 雖然這是坊間常見的說法，但慈禧太后修頤和園經費來源與海軍的關係並不那麼單純，不過這並非本文的重點，此處不予討論。

不過根據紀錄，「廣丙艦」的克魯伯十二生速射砲在臨戰之前被更換為江南製造局仿造的同級砲，當時江南仿造了 12 門，除 6 門由南洋大臣調用，1 門留廠，其餘 5 門運來北洋水師，全部裝在「廣乙」與「廣丙」兩艦上（陳悅，2009：264）。「廣丙艦」既然是魚雷快船，魚雷裝備應該重點解釋。自航魚雷是由英國人羅伯特·懷海德（Robert Whitehead, 1823-1905）發明，但保守的英國皇家海軍起初拒絕使用他的發明，懷海德只得投靠奧匈帝國，1866 年在奧地利開始生產以自己姓氏為名的「白頭魚雷」（Whitehead torpedo）。⁴德國人路易·維克多·羅伯特·史瓦茲考普夫（Louis Victor Robert Schwartzkopf, 1825–1892）盜竊了懷海德的圖紙於 1877 年生產出以自己姓氏為名的「黑頭魚雷」（恰巧德文 Schwartzkopf 就是黑頭之意）。不久，史瓦茲考普夫就迎來中國這個大客戶，「廣丙艦」上的魚雷裝備就是來自德國，當時中國稱之為「刷次考甫磷銅魚雷」，並且在船政局設立魚雷廠希望建立從修理到仿造的能量（林慶元，1986：238）。

最後備註「代兩廣造」（出半價），也是非常有意思的訊息。因為張之洞原來稱「四號價目只能協解銀三十六萬兩」，意思是每艘只出 9 萬兩，但造價號稱 20 萬兩，剩下就只能靠閩廠「出半價」補貼了。

船政前學堂訓練造船人才，教師都是法國人，所以船政建造的軍艦都有強烈的法式風格，「廣丙艦」也不例外，不但原型參考法國軍艦圖樣，並大量使用法國材料建造（如圖 3）。⁵「廣丙艦」是福州船政局的第 32 號艦，當時船政建造輪船已經 20 多年（1869–1891），所以所謂：

廣丙艦是清朝水師於自強運動後所製造的新式戰船之一，……與裝載新的推進動力馬達，有別於舊式靠風力運行的中式帆船。（李其霖，2015：246）

⁴ 羅伯特·懷海德因此與奧匈帝國海軍世家聯姻，孫女阿嘉莎·懷海德（Agathe Whitehead, 1891–1922）嫁海軍總司令之子，潛艇指揮官崔普中校（Georg von Trapp, 1880–1947），生下七名子女後得猩紅熱死亡，崔普只得請修道院介紹瑪麗亞修女來當家教，就是電影《真善美》（The sound of music）的原型。白頭魚雷至今仍是義大利的重要國防工業。

⁵ 船政局造艦技術主要來自法國，所以歷來所造軍艦法國風格都十分濃厚。所謂法式風格最典型的是主砲分別以左右耳臺承載而不是在中央，其次是為了避彈而大幅內傾的船舷，不僅「廣乙」、「廣丙」，同一時間的「平遠」也是。不過這種設計由於某些實用性的問題，在 20 世紀後逐漸消失。

其說法已過了那個年代，恐造成誤導。

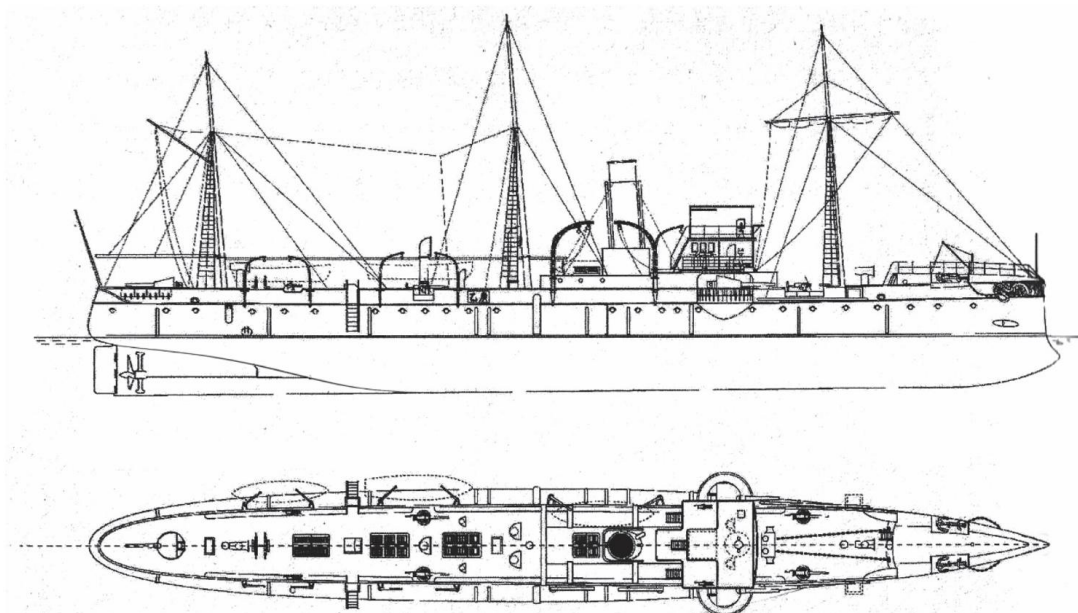


圖 3. 「廣乙級魚雷快船」的線圖，注意艦橋兩側的主砲耳臺與龜背弧型艦艏 Fig 3. Line drawing of the Kuang Yi class torpedo cruiser. Note the main gun sponsons on both sides of the bridge and the “turtle-back” bow deck 資料來源：陳悅（2013：122）

「雖然清軍水師已擁有新式戰船，但在指揮與操作上仍不熟稔的情況下，作戰時無法發揮最大效益」（李其霖，2015：246），此處似指輪船水師與舊制水師有傳承關係，但兩者其實是完全獨立的系統。事實上受英國教官訓練的船政後學堂學生並非「操作上仍不熟稔」，海戰失利是另有原因。⁶

4. 廣丙艦是鐵甲船嗎？

現在的展覽都稱廣丙「鐵甲船」，這是不準確的說法。大清帝國水師只有三艘船能稱為「鐵甲船」，那就是德國造的「定遠」、「鎮遠」與船政局建造的「平遠」，另外德國造的「經遠」與「來遠」則算是初代裝甲巡洋艦，其餘都是穹甲或無甲。所謂「穹甲」是指水平覆蓋主機艙上的龜背型甲，其他部分是

⁶ 船政學堂（後稱馬尾海校）畢業生無論學識、英文、船藝在英國教官指導下都很到位，並非「操作上不熟稔」，欠缺的是海軍戰術訓練，加上舊社會生活習慣不良，萎靡不振不似軍人，以至於戰場上表現不佳，這是東北海軍沈鴻烈對閩系軍官的評語。

完全沒有裝甲的，這是為了在成本、重量與防護力之間找到平衡點的做法，這種軍艦專業的稱謂叫「防護巡洋艦」(protected cruiser)。大清到民初絕大多數巡洋艦都是這種帶穹甲的防護巡洋艦。

穹甲的好處是重點保護，而且穹甲的弧形比較能夠避免被砲彈直穿。「本級艦的艦體採用鐵脊鐵殼結構，所需的鋼鐵材料均採購自法國科爾蘇工廠 (Le Creusot)。比較特殊的是，這級軍艦在水線附近縱向鋪設了中高邊低的裝甲甲板，即穹甲甲板，以從上部保護輪機、鍋爐、彈藥艙等要害部位。儘管厚度只有 1 英吋，防護能力顯然有限，但這級軍艦由此可以視作是穹甲巡洋艦」(陳悅，2009：258)。

或有人認為穹甲也是鐵甲，但在海軍史專業領域，穹甲艦絕不能稱為裝甲艦或鐵甲艦，那是兩種完全不一樣的東西。會認為「廣丙」為鐵甲艦還有一種可能來源，那就是臺灣總督府有檔案卷宗名〈甲艦廣丙號沈沒ノ件〉(宮內盛高，1896)，但查閱該卷宗內的公文都是稱「軍艦廣丙」，所以不確定「甲艦」一辭從何而來。

5. 廣丙艦的人事組織

〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉中稱：「廣丙艦的指揮官稱管帶，管帶的階級相當於舊式水師的游擊。管帶為守備階」(李其霖，2015：246)。然「管帶」是職務，乃「艦長」之意，「游擊」或「守備」是軍階，有如今天的「中校」或「少校」。⁷查閱《北洋水師章程》，譬如：

右翼總兵兼管中營事委帶定遠鐵甲戰艦、中軍中營副將委帶致遠快船、精練左營游擊委帶威遠快船、後軍左營都司委帶鎮東船、魚雷營左二營守備委帶左隊二號魚雷艇……(總理海軍衙門，1888：X)

可知所有的軍官都是兼有職務與軍階的，並非「管帶的階級相當於舊式水師的游擊」。

「廣丙艦」因為軍籍不在北洋水師，所以在《北洋水師章程》中找不到其編制表，但大同小異。「廣丙艦」規格約與北洋的「威遠練船」相當，管帶的確是「游擊」軍階，在文化部文化資產局 (n.d.-a)「國家考古遺址出土遺物典藏

⁷ 清代兵船上依職務分：管帶(艦長)、幫帶(副長)、大副(部門長)、二副、三副、總管輪(輪機長)、大管輪、二管輪、三管輪。北洋水師依階級分：提督、總兵、副將、參將、游擊、都司、守備、千總、把總、外委、額外外委。

系統」中也出現「管帶（艦長）為三品游擊程璧光」的內容，惟不知出處。另由於廣東水師缺乏高階人才，所以北洋曾調派人員支援補充，因而出現「中軍左營守備充濟遠船駕駛二副事黃祖蓮調充廣東廣丙船幫帶大副」的任命，因此可知「廣丙艦」的副長階級是守備（張俠等，1982：574），其他二副蔡灝元與大管輪詹成泰也都是來自北洋（陳悅，2009：262）。

三、廣丙艦的參戰與投降

1. 廣東三大艦北上會操

1894年廣東海軍的「廣甲」、「廣乙」、「廣丙」三大艦由記名總兵余雄飛率領北上參加會操，「廣丙」當時管帶為程璧光（1861-1918），會操後仍留在北方，正好碰上中日甲午戰爭，三艦皆參戰。

文化部文化資產局（n.d.-a）「國家考古遺址出土遺物典藏系統」稱：年（清光緒二十年）6月23日，林曾泰統帶鎮遠、超永、廣丙抵達仁川。」這一段敘述有兩個錯誤，一非「林曾泰」而是「林泰曾」（鎮遠艦管帶，1851-1894），二非「超永」而是「超勇」（快船）。

相較於從前廣東水師拒絕參與北方會操的態度，這回如此大方乃因兩廣總督李瀚章（1821-1899）是李鴻章的長兄之故：

李瀚章與李鴻章之間兄弟感情非常深厚，長兄如父，對於二弟，李瀚章始終給予力所能及的關照和幫助……北洋海軍的經費照例分攤由各省解交，而各省大多尋找託辭，七折八扣，往往不能足額繳付，唯有李瀚章督撫的省份一直是超額超前完成任務。……1899年李瀚章在合肥老家去世，李鴻章垂淚親筆為之撰寫墓誌銘，中有「傾資以濟海防」等語，滿紙深情。（陳悅，2009：261）

李鴻章在向清廷呈報會操情況的奏摺中，也對廣東水師的表現讚美有加：「廣東三船沿途行駛操演船陣，整齊變化，雁行魚貫，操縱自如。」丁汝昌也說：「粵之三船，合校砲雷兩技，大率得有八成，能從此敏求無怠，乘時逐漸擴充，逆料將來可期屏蔽嶺南，折衝境外。」丁還主動派出魚雷教練協助廣東（陳悅，2009：261）。廣東水師與北洋水師如此交好，在當時中國是特例而非通例，關鍵就在李瀚章。

甲午戰爭名為日清戰爭，實際上是日本傾舉國之力與李鴻章一人的戰爭，

其他地方督撫大多冷眼旁觀，唯一出手支援的廣東還是基於家族因素，可說完全是以中世紀的作戰方式應對已高度現代化的日軍，失敗並非偶然。

2. 廣丙艦參與甲午海戰

廣東水師參戰三大艦中，「廣乙」（管帶吳敬榮，1864-？）最先毀於7月25日的豐島海戰，當時「廣乙」隨「濟遠」（管帶方伯謙，1854-1894）遇到日艦「秋津洲」與「浪速」夾擊，死傷過半，在十八家島搶灘擱淺後自爆。「廣甲」（管帶林國祥，1851-1908）隨「濟遠」參與大東溝海戰，因「濟遠」退卻逃跑，「廣甲」也跟隨，最後於夜間在大連灣外的三山島擱淺棄船，兩天後被日艦擊毀。

「廣丙」原來與「平遠」（管帶李和，1853-1930）在大東溝內擔任登陸警戒，聽聞海戰爆發，兩艦率魚雷艇四艘前往支援（包括兩艘大型魚雷艇「福龍」與「左隊一號」）。「廣丙」本有機會對日本旗艦「松島」發射魚雷，但因敵火兇猛無法達成任務。「廣丙艦」曾攻擊樺山資紀（1837-1922）所乘坐的西京丸，但未成功，西京丸得以返回基地」（李其霖，2015：252）。此處有疑義，因註腳稱本段來自姜鳴《龍旗飄揚的艦隊》第371頁，但該頁描述的是蔡廷幹（1861-1935）率領「福龍號」大型魚雷艇對「西京丸」連射三枚魚雷不中，並非「廣丙艦」。

大東溝海戰後「廣丙艦」隨艦隊轉進威海衛，1895年2月9日，「廣丙」奉提督丁汝昌之命發射魚雷擊沉在灣內重傷擱淺的巡洋艦「靖遠」，最後與北洋殘存各艦一起投降日本。「廣丙艦」管帶程璧光與牛昶炳代表丁汝昌向日本聯合艦隊司令伊東祐亨（1843-1914）呈遞降書。談判期間，程璧光曾向伊東祐亨請求歸還「廣丙艦」，理由為「廣丙艦」屬於廣東而非北洋水師，希望索回讓程璧光好對廣東方面交代。伊東則稱，因日方已將「廣丙艦」列入繳獲品目錄向大本營呈報，因此無法歸還，但可以練習艦「康濟」替代，並由伊東本人修書一封推薦程璧光擔任「康濟艦」管帶，使其可以帶一艘軍艦回廣東（陳悅，2009：468）。

「康濟艦」原來的管帶是薩鎮冰（1859-1952），因此被程璧光取代，然後運送北洋高級軍官的靈柩與解除武裝官兵離開威海衛的任務，就落在程璧光與「康濟艦」頭上，並成為北洋水師唯一被釋放的軍艦。

3. 廣丙艦的投降

1895 年 2 月 17 日「廣丙」艦在威海衛隨其他北洋殘存各艦投降日軍，至此廣東北上三大艦皆損失。2 月 27 日由聯合艦隊司令長官下令，「廣丙」、「濟遠」、「平遠」三艦一同抵達佐世保後再轉往吳港（大本營，1895a）。

「廣丙艦」投降後的移轉過程日方都有很詳細的記載：2 月 17 日於威海衛向日方代表交接後，19 日下午在錨泊處運轉試機，20 日上午繼續試運轉，21 日補充燃煤，當時艦艏吃水 11 英尺 4 英寸、艦尾 14 英尺。22 日下午在港內試運轉 1 小時。23 日晚測試探照燈與白熱燈。24 日港內測試 4 小時，同時校準羅經。26 日上午 10 點，「濟遠」、「平遠」、「廣丙」三艘清國投降艦由日本軍艦「橋立」在前引導，「千代田」在後押送回航日本。在航行中日本水手逐漸對這艘修理問題。2 日上午補充燃煤，原預定下午出港但因修理費時及天候原因，改為 3 日下午出港繼續航程，4 日上午通過下關海峽，晚上 6 點在八代佐和停泊。5 日早上 0530 啟航，1050 在宇品下錨。6 日早上 11 點啟航，中午 1225 抵達吳軍港下錨（井上保，1895）。清國福州馬尾造船所建造的軍艦熟悉，並對其性能做出評價。27 日凌晨 1 點 20 分主機曾發生故障而停機修理，當日通過朝鮮南岸黑山島。28 日天氣開始變壞，雨霧讓視線不佳，巨浪撲上艦艏如瀑布，主機又停止，到晚上才繼續前進。3 月 1 日氣象稍好，下午進入竹敷港於 15 點 25 分下錨，藉由岸上的協助處理蒸氣火管修理問題。2 日上午補充燃煤，原預定下午出港但因修理費時及天候原因，改為 3 日下午出港繼續航程，4 日上午通過下關海峽，晚上 6 點在八代佐和停泊。5 日早上 5 點 30 分啟航，10 點 50 分在宇品下錨。6 日早上 11 點啟航，中午 12 點 25 分抵達吳軍港下錨（井上保，1895）。

「廣丙艦」回航日本，是由「嚴島艦」派出大尉但馬惟校（1859–1904）、少尉山本菊之進、下條小三郎，大機關士武田秀雄、大軍醫山下晉、機關師 1 人、兵曹 5 人、船匠手 1 人、機關手 2 人、主帳 1 人、卒 28 人，及「千代田艦」派出大尉淺野正恭（1868–1954）、少尉山路一善、少機關士酒井邦三郎、少主計田中小太郎、機關師 1 人、兵曹 3 人、鍛冶手 1 人、機關手 2 人、卒 23 人等組成駕駛團隊（內田正敏，1895）。

「廣丙艦」等三艦回航吳鎮守府時，日本人曾經對各艦做了非常詳細的檢查及評估。在對「廣丙艦」10 頁的報告中，對本艦的清潔程度讚譽有加，認為是三艦中第一。但對「廣丙」的主機設計則給與負評，譬如一臺抽氣機對兩臺主機，抽氣機故障全部停擺。又發現鍋爐的鉚釘太疏易造成滲漏，各種氣管接

合處多有洩漏。武裝方面 57 mm 保式速射砲有四門，但左前砲曾被彈受損，右前砲有炸膛痕跡。小艇原應有六艘但只剩兩艘（其他細節從略）（桜井省三，1895）。這份報告中稱「廣丙」是「水雷巡洋艦」，但根據《海軍艦船籍條例》這應是非正式的稱謂。

4. 廣丙艦的整修、改裝與再入役

由於「廣丙艦」在回航日本本土時曾多次蒸汽管洩漏，主機停擺，所以在吳港整修時進行鍋爐翻修（如圖 4），並將火管全部更換，於 1895 年 7 月 1 日進行公試運轉時，竟發生氣缸爆裂，高溫蒸氣及火焰燒燙傷 7 人（林清康，1895a）。

「廣丙艦」的武裝到底做過那些改裝一直是很不容易弄清楚的問題，譬如同樣是 120 mm 為何要換裝？根據日本資料稱：「廣丙艦原來搭載的 35 口徑克魯伯速射砲彈藥艦上存量不足，應急需要時無法補充，所以換裝 45 口徑的阿姆斯特朗速射砲」（海人社，1995：34）。

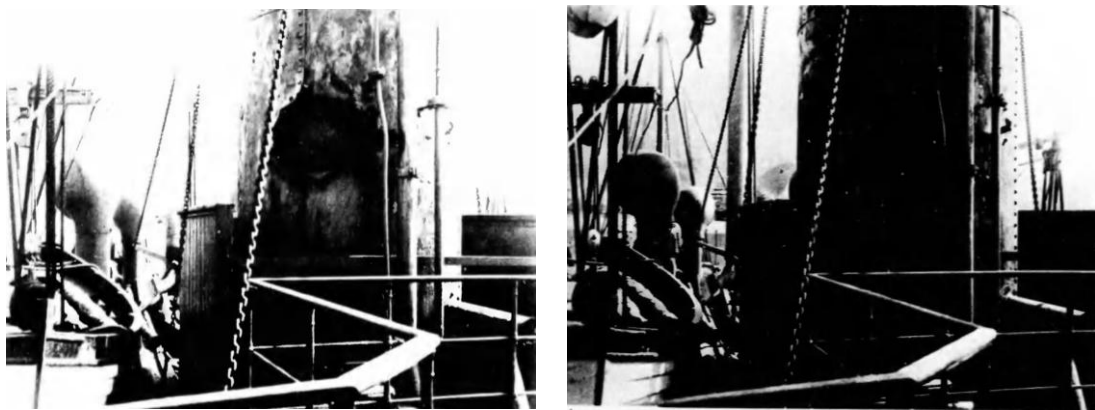


圖 4. 「廣丙艦」在吳鎮守府的船渠修理煙囪上被砲彈擊中大洞前後的狀況

Fig 4. The Kohei in the dry dock at the Kure Naval Base. The images show her chimney before and after a large shell hole was patched up

資料來源：桜井省三（1895）

這邊要說明的是，此處日文的「口徑」在中文是「倍徑」之意，指的是砲口尺寸與砲管長度的比例，同樣是 120 mm 口徑，克魯伯 35 倍徑砲管長 4.2 m，阿姆斯特朗 45 倍徑砲管長 5.4 m，而且倍徑不同彈藥也不同，所以日本接收「廣丙艦」後為了彈藥供應不得不改裝。至於其他包括哈乞開斯 57 mm 副砲與 37 mm 連珠砲有沒有改裝？根據日本官方資料查到有為「廣丙艦」的二門 57 mm 速射砲，備註編號 6883 與 6884，開立多達 10 頁、127 項的價格調查清單

（陸軍省，1896），但根據船政局資料「廣丙艦」不是本來就有 57 mm 速射砲嗎？

最直接的證據是「廣丙艦」沉沒後的次年，1896 年 3 月 6 日吳鎮守府做了一份〈亡失兵器調查書 2〉，裡面將「廣丙艦」沉沒的損失裝備鉅細靡遺列表說得清清楚楚。以三門 120 mm 主砲（日文檔案稱安式十二姆速射砲，即中文稱的阿姆斯特朗十二生速射砲）來說，清冊上詳細列明各部件包括尾栓、滑動桿、擊發監發火裝置、砲口栓、高腳架、照準器照尺照星附、高腳砲旋回輪……林林總總多達 88 項（梨羽時起，1896）。另在〈軍 8 艦廣丙兵器修理費概算〉中還將原來的克魯伯 120 mm 砲並列，稱為「拾貳姆克式速射砲」（齋藤，1895b）。

在〈亡失兵器調查書 2〉中，57 mm 速射砲同樣列有 43 項細目，表上備註為編號 6883 與 6886 兩門，但在「軍艦廣丙兵器修理費概算」中的兩門 57 mm 速射砲編號卻是 6884、6885，而這是投降前就有的。由於吳鎮守府接收時的檢查報告指出有一門中彈、一門炸膛，可能是替換這兩門。另 37 mm 五連砲四門亦列有 20 多項的細目（梨羽時起，1896）。

《清末海軍艦船誌》稱：「副砲更換成 4 門 47 公釐機關砲，原 5 管機關砲則更換為 4 挺 17 公釐機槍」（陳悅，2012：471）。「國家考古遺址出土遺物典藏系統」網頁中稱的「47 mm」或出自此（文化部文化資產局，n.d.-a），但日本的官方檔案全無此項紀錄，應非事實。在 3 月 6 日作的〈亡失兵器調查書 1〉中提到魚雷發射管 4 門，清冊上詳細列明各部件共計 80 多項，包括固定發射管、氣壓計、發射管用電池、發射火藥、架臺、運搬用滑車、十五號爆發信管等。最重要的是列明了「八十八年式魚型水雷」8 個，所以可知「廣丙艦」來臺是滿裝攜帶了 8 枚魚雷，4 枚在發射管內、另 4 枚備射。「八十八年式魚型水雷」在日本又稱「朱式水雷」，其實就是德國的「黑頭魚雷」，而「廣丙艦」本來就是裝備「黑頭魚雷」，所以可能部分是清國時代所遺留，部分由日本的庫存補充（藤田幸右衛門，1896）。⁸

除了兵器，「廣丙艦」也曾經在吳港進船塢進行艦底塗換工事，於 5 月 14 日出塢（林清康，1895b）。「廣丙艦」在移交給吳鎮守府時，受納方開立了非常詳細的清單，包括所有兵器的零部件與耗材規格數量。這是研究「廣丙艦」在整修之前清國時代狀況最詳細的資料（吳鎮守府，1895）。整修完畢後，吳

⁸ 「廣丙艦」在威海衛投降前奉命擊毀「靖遠艦」，消耗 1 枚魚雷。

鎮守府又開立了同樣詳細的報告，所以可以比較前後的差異，確定哪些部分被更換或修改。

「廣丙艦」在整修的同時，1895年4月，日本海軍大臣西鄉從道（1843–1902）奏請天皇頒布因應清國俘虜各艦入役日本帝國海軍擴增員額，之後在8月訂定詳細的「廣丙艦」職務編制如下：少佐1員（艦長）、大尉4員（水雷長兼分隊長1、航海長1、分隊長2）、少尉3員（航海士1、分隊士2）、大機關士2員（機關長1、水雷主機業務1）、少機關士1員（機關士）、大軍醫1員（軍醫長）、少軍醫1員（軍醫）、大主計1員（主計長）、少主計1員（主計）、上等兵曹2員、一等兵曹5員、二等兵曹6員、三等兵曹5員、一等船匠手1員、一等鍛冶手1員、機關師2員、一等機關手2員、二等機關手3員、三等機關手3員、二等看護手1員、一等主帳1員、二等主帳1員、三等主帳1員、一等水兵13員、二等水兵22員、三四等水兵33員、一等信號兵1員、二等信號兵1員、三四等信號兵2員、一等木工1員、二等木工1員、一等鍛冶1員、二等鍛冶1員、一等火夫7員、二等火夫9員、三四等火夫12員、一等看病夫1員、一等廚夫1員、二等廚夫2員、三四等廚夫3員，總計160員（海軍省，1895b）。由以上的編制表也可看出早年軍艦分工的概念。⁹

「廣丙艦」納入日軍後的首任，也是唯一的艦長是藤田幸右衛門少佐（鹿耳島人，海軍兵學校4期，1849–1902）。其他官佐為大尉：中島市太郎（1868–1957）、烏丸光正、木村剛，大機關：士清水門之助、中島市右衛門，大軍醫：岡本覺太郎、大主計：笠松千代次、少尉：藤木定吉、川村茂男、加藤雄次郎，少機關士：吉松稜威磨，少軍醫：和田八千穗，少尉後補生：生野太郎八，上等兵：曹波部國太郎、機關師：堀江作佐二門、大場德松等（宮內盛高，1896）。同一時間的4月4日，遞信大臣渡邊國武（1846–1919）頒發給各清國俘虜各艦信號符字（code sign），「廣丙艦」獲頒的是“GQZB”（渡邊國武，1895）。

⁹ 日文的「機關」等於中文的「輪機」，所以機關長就是輪機長，以下機關師、機關士、機關手類推就是輪機官、輪機士與輪機兵。日文的「水雷」是中文的「魚雷」，所以水雷長就是魚雷長。另軍醫與主計（類似補給官）在明治時代是非戰鬥文員，分大、少兩種等級。「鍛冶手」是鐵匠，「木工」是「木匠」，「火夫」中文稱「升火」，負責給鍋爐鑄煤，這些職務再分一至四等。

5. 廣丙艦的塗裝

「廣丙艦」的塗裝也是一個值得討論的話題。「成為日軍俘虜，被編制為日本海軍，船身也由原來的清朝海軍彩繪，改為全白色的日軍船艦塗裝」（李其霖，2015：246）。所謂「清朝海軍彩繪」可能是指「維多利亞式塗裝」（如圖5），即黑色船身、紅色水線、上甲板為白色艙房、黃色煙囪與桅桿，非常華麗奪目，但卻不適合海戰，所以大多為承平年代使用，一旦戰爭爆發就會漆成全灰的保護色。

大清帝國的軍艦幾乎都是維多利亞式塗裝，並以這種樣貌參加清日海戰，但隨著戰鬥的經驗就會開始做調整，有些艦艇開始漆成灰色，但也有維持維多利亞式塗裝的。從日軍剛俘虜時所拍攝的照片可以辨別，譬如「平遠艦」就已經改漆淺灰色，但至少「鎮遠」與「廣丙」仍是維多利亞式塗裝。

日本軍艦在清日戰爭前艦身是白色，上部構造是黃色，由於戰爭的經驗於1895年6月2日由海軍大臣下令全部改漆成「鼠色」，也就是淺灰（海人社，1995：109）。「廣丙艦」於5月14日出塢前完成塗裝，恰巧在新規定頒布的兩周前，是否照以前的白色塗裝，還是預先知道新規定而施以淺灰塗裝，由黑白照片很難判別（如圖6），所以「船身也由原來的清朝海軍彩繪，改為全白色的日軍船艦塗裝」的說法仍存在討論空間。



圖 5. 「廣丙艦」被俘抵達吳港時原維多利亞式塗裝的攝影

Fig 5. The Kohei upon arrival at Kure after capture. She is still in her original Victorian-style paint scheme

圖片來源：文化部文化資產局（n.d.-a）

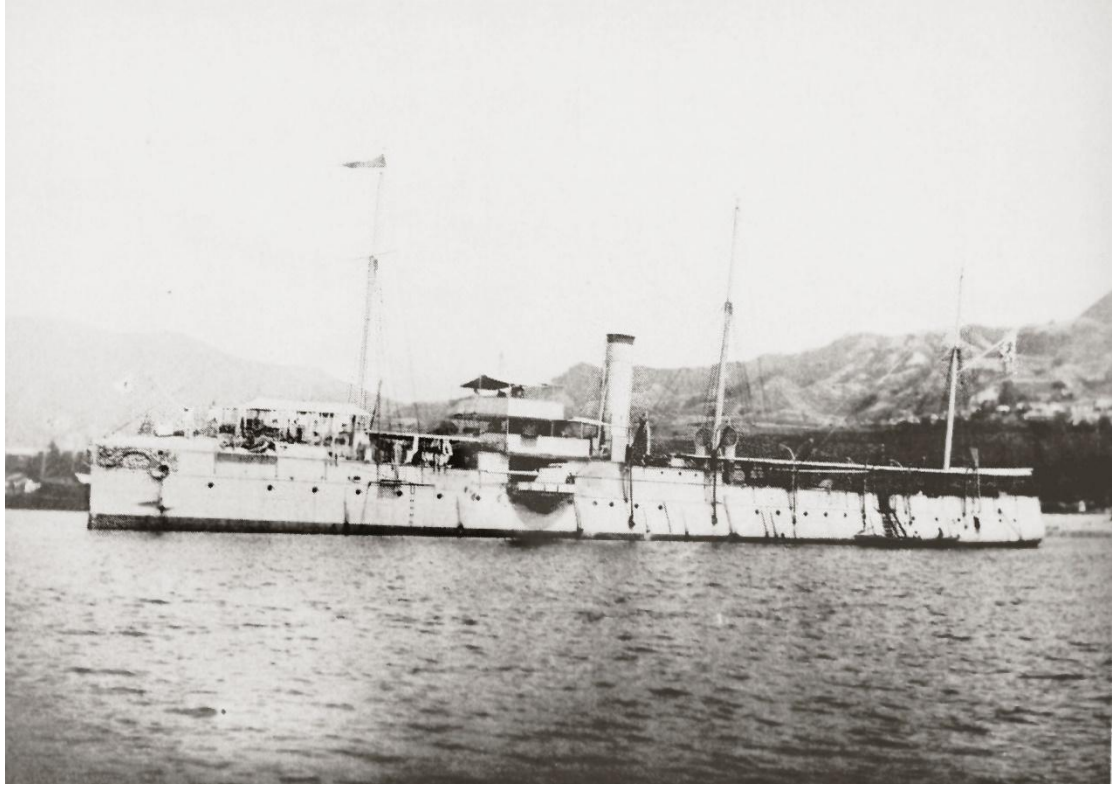


圖 6. 1895 年 5 月 15 日出塢的「廣丙艦」塗裝已改變 Fig 6. The Kohei leaving the dry dock on May 15, 1895. It is now sporting a new paint scheme 資料來源：姚開陽（2019：220）

6. 廣丙艦艦名考

「廣丙艦」在展覽或出版品中出現的英文艦名要特別注意，依國際慣例應為 Kohei，因為 1895 年 2 月 17 日投降移交後的「廣丙」已經是日本軍艦，雖然日人沿用原漢字艦名，但發音實為日文，所以當時全球媒體出版品都稱其為 Kohei，至今依然如此。

這是因為國際間對於船艦名稱都是以發音為準，西方人不識日人沿用原漢字艦名，但中日文發音不同的奧妙，如果軍艦擁有國的日本稱為 Kohei，那英文艦名就是 Kohei。這無法隨我們的主觀意志而改變，因為它不是我們的軍艦。如果「廣丙」可以翻譯成 Guang Bing，那麼「山藤丸」就應該翻成 Shan

Ten Wan 而非 Yamafuji Maru 了，但大家都知道不可能這樣，所以「廣丙」的英文絕對不會是 Guang Bing。

就算在中國服役的年代，「廣丙」終其一生也未曾出現過 Guang Bing 這樣的艦名，因為它在廣東與北洋時代的英文艦名是 Kuang Ping（或 Kwang Ping）。當時中文音譯以威妥瑪拼音為主，有些船名還是粵語或閩南話發音，不能套用今日的模式。

船艦的英文名不釐清，看到 Kohei 不知是「廣丙」，全世界的資料都將無法利用，研究工作必然受阻。展覽時外國人也將不知為何見，甚至因專業上出現破綻，影響整個展覽的公信力。

日本將清國投降各艦沿用原漢字艦名入役，這是同為漢字文化圈才可能發生的事。這個心態十分值得玩味，筆者認為這不可能是日人對中華文化有什麼仰慕之情，反而應該是日本自信的表現。1905 年日俄戰爭中俘虜的俄艦，也有部分參考原艦名俄文發音來重新命名日文艦名，譬如 Retvizan 改名「肥前」（ひぜん，Hizen）。

表 1 將甲午戰爭中被日軍俘虜的 14 艘清國船艦原中英文艦名，與日軍俘虜後沿用漢字艦名的平假名與英文發音做成對照表。由於「廣丙艦」沒有清晰的艦尾照片來印證「こうへい」日文拼音的存在，本文另附「平遠艦」在日軍服役時期的照片（圖 7），艦尾可見「へい えん」的平假名艦名。。

表 1. 大清帝國戰敗被日軍俘虜軍艦新舊艦名對照表 Tab 1. Original and new names of warships captured by the Japanese following the defeat of the Qing Empire

大清帝國水師時代		日本帝國海軍時代		
中文艦名	英文艦名	漢字艦名	平假名艦名	英文發音
鎮遠	Chen Yuen	鎮遠	ちんえん	Chinen
濟遠	Tsi Yuen	濟遠	さいえん	Saien
平遠	Ping Yuen	平遠	へいえん	Heien
廣丙	Kuang Ping	廣丙	こうへい	Kohei
鎮東	Chen Tung	鎮東	ちんとう	Chinto
鎮西	Chen Hsi	鎮西	ちんせい	Chinse
鎮南	Chen Nan	鎮南	ちんなん	Chinnan
鎮北	Chen Pei	鎮北	ちんほく	Chinhoku
鎮邊	Chen Pien	鎮邊	ちんべん	Chinpen

鎮中	Chen Chung	鎮中	ちんちゅう	Chinchu
福龍	Fu Lung	福龍	ふくりゅう	Fukuryo
操江	Tsao Chiang	操江	そうこう	Soko
敏捷	Min Chie	敏捷	ひんしょう	Binsho
湄雲	Mei Yun	湄雲	びうん	Bium

資料來源：作者提供

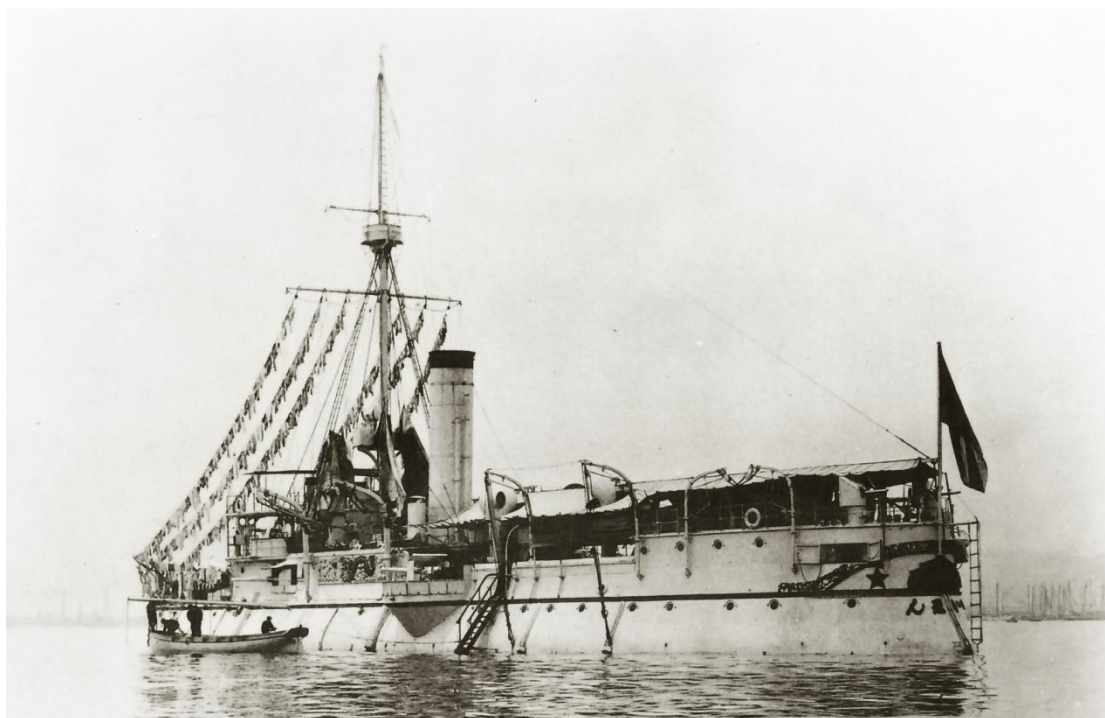


圖 7. 「平遠艦」可見艦尾的平假名艦名「へいえん」(自右往左) Fig 7. The Pingyuan with her name written in Hiragana, へいえん (Heien), on the stern (read from right to left) 圖片來源：姚開陽 (2019：199)

四、廣丙艦的沉沒與水下文資

1. 廣丙艦來臺灣

11 月 1 日，臺灣總督府海軍參謀長角田秀松少將 (1850 - 1905) 從臺北發出電報，29 日「濟遠」往恆春方向，30 日「秋津洲」、「廣丙」、「福井丸」往打狗方向出航 (角田，1895)。由於 10 月 11 日乃木希典 (1849 - 1912) 的第二師團。在枋寮登陸，南北夾擊抗日義軍，這幾艘軍艦應該參與了該行動，「濟

遠」還曾砲轟布袋。¹⁰11月15日，大本營以〈第185號令〉下令常備艦隊司令將「大和」、「廣丙」、「操江」撥歸臺灣總督府調度，擔任澎湖警備艦（大本營，1895b），其餘常備艦隊、西海艦隊在臺各艦隻都調回國歸建。如此透過多個檔案文獻把「廣丙艦」最後的航線一一銜接起來。

2. 廣丙艦沉沒的原因與過程

1895年12月21日上午7時30分澎湖島司宮內盛高率領警部上妻隆行率巡察多人、守備隊長陸軍步兵大尉熊耳益藏、憲兵支部分隊長憲兵大尉米澤元子等與數名通譯共36人搭乘「廣丙艦」，由艦長藤田幸右衛門少佐指揮，從媽宮城順承門外第一棧橋出發前往八罩島追捕前澎湖廳總鎮署將校林廷楨等人（如圖8）。日本方面的資料稱林廷楨是「舊清國主計官」，而且「一萬兩攜帶白沙島潛伏」（宮內盛高，1896），不過林廷楨是水師營守備，稱將校不為過，有沒有攜一萬兩軍用金則無實際證據。

當時澎湖海域風浪頗大，「廣丙艦」途中於11點53分在倉島（八罩島將軍澳）誤觸海圖上未標明的暗礁，此時艦長下令倒俾退出，導致大量海水湧入破洞下沉（如圖9）。乘坐人員在甲板上集合，在艦長宣布棄船後搭乘小艇離開，船上160人中有94人包括艦長在八罩島上岸，29名在東嶼坪上岸，37名失蹤皆為艦上水兵，最高階級為上等兵曹。

當消息傳到媽宮港待命艦「海門」趕來救援時，「廣丙」早在14點17分沉沒（宮內盛高，1896）。「廣丙艦」沉沒的消息首先由在基隆的三上中佐發給寺內運輸通信長官，同一日得知消息的臺灣總督樺山資紀（1837-1922）也發電給海軍大臣西鄉從道（三上，1895）。

「廣丙艦」的失蹤者共37名，包括上等兵曹：笹村英助，一等兵曹：高辻喜太郎、石原杵藏，二等兵曹：坂下竹松，三等兵曹：大西卯太郎、井上關太郎，三等機關士：山口平八，一等水兵：中井源助、木村音吉，二等水兵：岩永常太郎、窪田要次郎、德田榮吉、東山楠吉、谷村庄太郎，三等水兵：岩田倉吉、加藤龜作、永吉房太郎，四等水兵：大槻兼松、松島鐵之助，二等信號兵：增田勇次，一等機關兵：田窪彌太郎、越智友次郎、石源長太郎，三等機關兵：松村元四郎、柴山鐵次郎、錦會利作、遠藤春立郎、中橋末次郎，一等

¹⁰ 「濟遠艦」參與日軍乙未征臺砲轟布袋的照片可參閱遠藤誠（1896：39）。

鍛冶：岩本光武郎，一等主廚：秋山平四郎、太原嘉三郎，三等主廚：定光富太郎，割夫：日野九次郎，割烹：幾田全藏（宮内盛高，1896）。



圖 8. 日軍憲警在媽宮港第一棧橋登上「廣丙艦」準備出發 Fig 8. Japanese military police boarding the Kohei at the First Pier of Magong Port in preparation for departure 資料來源：姚開陽（n.d.）



圖 9. 「廣丙艦」在澎湖八罩島因艦長倒俾觸礁進水而沉沒 Fig 9. The Kohei sinking near Badao Island in Penghu due to water ingress caused by the captain's reversal ma neuver after running aground 資料來源：姚開陽（n.d.）

3. 廣丙艦沉沒之後事

「廣丙艦」沉沒後，次年 2 月 20 日發包東京都京橋區的商人山科禮藏（1864–1930）打撈。根據 1896 年 11 月 11 日提交當年撈獲物件的報告，見有撈起 4 枚皆無頭的「魚型水雷」，其中 2 枚全身凹凸破損，另 2 枚尾部斷

裂，確認了「廣丙艦」來臺灣的確有攜帶魚雷。但根據藤田幸右衛門（1896）應該有 8 枚「八十八年式魚型水雷」，所以還有 4 枚沒有找到。

其次撈起「五連發砲身」4 個，這就是哈乞開司 37 mm 砲的全部，與「六斤 ホシキス砲身」1 個，這就是哈乞開司 57 mm 6 磅副砲。接下來是錨大、中、小 3 個，零碎雜品 352 個（山科禮藏，1896）。

關於「廣丙艦」三門 120 mm 主砲的下落，根據許玉河（2021）引述 1908 年 8 月《臺灣日日新報》報導稱：

口徑約五寸，長十四尺，俱各引上，但因漬水太久，全體生鏽。

網安支廳長田中三郎〔1894-1970〕以此砲係日清戰役大紀念物，

恐年久湮沒，遂命多數苦力，擡置在支廳署前，築砲架一座以位

置之，其將以表戰役之功，而悼沉淪之痛。

所以最重要的 3 門 120 mm 主砲老早就撈起來了，4 門 37 mm 連珠砲應該也都撈完了，至於 57 mm 六磅砲除了上述的 1 門外，後來還有沒有繼續出水的就不得而知。這也解釋了為什麼今天「廣丙艦」出水遺物中的兵器如此之少，連門小砲都找不到。

臺灣周遭沉船許多都被打撈不只一次，當年沒有文化資產觀念，都是為了疏濬航道與獲得物資，因此多為破壞性打撈，更不可能依照水下考古的專業做細緻的測繪紀錄。今日被列為水下文資的出水遺物，都是之前打撈剩下或拋棄的殘件，數量少、品相差，很難構成敘事脈絡，並不利於展示。

當年在澎湖及日本廣島均曾立有「廣丙艦遭難紀念碑」（如圖 10）。澎湖的紀念碑是與另外兩件同樣在日治初期發生在澎湖的海難一起，其右為「第十六號水雷艇遭難紀念碑」，其左為「奈良丸遭難紀念碑」，三座紀念碑立於測天島西岸，當測天島成為媽宮港部海軍基地後，將石碑遷移至順城門附近之高地，戰後不知被何單位拆毀而消失。

日本廣島的「軍艦廣丙遭難哀悼碑」碑文由艦長藤田幸右衛門撰寫：

明治廿八年十月九日。軍艦廣丙發吳軍港上臺灣征途。任務既終更任警備。在澎湖島會接殘賊隱匿之報。十二月三十一日〔原誤〕發馬公港將抵八罩島。時為便乘者有澎湖島島司以下參拾六人。艦近倉島忽然撞暗礁。蓋斯礁海圖所未示也。艦既不可救乃先救乘來者。而後及艦員時會天候險惡。狂風益加。怒濤益高。操艇艱難。艦員所餘猶七拾餘人而艦殆沒。乃令七拾餘人整列於甲板上。恭收軍艦旗。遙拜東北。唱天皇陛下萬歲一回。二回。

三回。三回未全唱畢而艦全沒也。嗚呼悲夫。終失笹村上等兵曹以下參拾七子矣。諸子夙委身我海軍。當軍國多事之時能全其職。久嘗戰苦而歸。未遑休息再上征途。不幸遭此慘禍。然而其處死生之際從容從令。不慌不忙是固雖軍人之本分矣。然亦其壯烈古今所罕見也。余與諸子共其難而異幽明。今生存者及有志之徒相謀建碑於八幡社境內。乃揮淚記其梗概以欲表其忠烈也。明治廿九年五月。元廣丙艦長海軍少佐從六位勲四等藤田幸右衛門。(桜井照登, 1921: 294-295)¹¹

紀念碑文對事件發生的現場有更直觀的描述，雖然不免渲染美化，仍是有參考價值的文獻。從海事歷史的角度，海難紀念碑與沉船事件是緊密結合不可分的，但水下文資法因拘泥於是否曾在水下，紀念碑被排除在外得不到保護。公部門固然依法行政，但從學術研究角度未免過於鋸箭法，希望未來修法能將海難紀念碑納入，成為水下相關文資。

1899 年日本還有人為「廣丙艦」的澎湖遇難創作軍歌〈広丙の沈没〉，收錄在《新撰帝國軍歌》(山田美妙, 1899: 14-31)，這也是可以考慮作為展覽的聲音展品。

4. 廣丙艦遺址的發現與出水遺物探究

水下考古單位是於 2010 年 7 月進行水下探勘後發現「廣丙艦」之遺址位置。然後在 9 月 7 日、8 日、9 日及 10 月 24 日進行水下察探工作發現許多遺物。其遺址範圍為南北 37 m，東西 28 m，面積 1,036 m² (臧振華, 2019: 126-127)。之後在 2011 年與 2012 年都進行了水下測繪與布方作業。

「廣丙艦」的遺物有許多金屬製品與陶瓷玻璃製品，時間橫跨清國與日本時代，由於「廣丙」是軍艦，所以武器類最受矚目，可惜只撈到兩枚「40 mm」砲彈，這讓人起疑，根據紀錄，「廣丙艦」的副砲是哈乞開司 57 mm 速射砲，連珠砲是哈乞開司 37 mm 速射砲，怎麼會出現 40 mm 口徑的砲彈？40 mm 這種規格最早出現在一戰時期英國皇家海軍的 2 磅高射砲，1895 年應無這種口徑。一種可能是對該出水遺物的量度誤差，第二種可能是該砲彈並非「廣丙艦」所有，而是後來其他軍艦落海的遺物，應再對該砲彈做檢視以確定之。

¹¹ 引用桜井照登(1921)，注意「十二月三十一日發馬公港」應為「十二月二十一日」之誤。

根據〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉引述發掘報告稱「機砲底部刻有『二五*造兵廠』字樣」(李其霖, 2015: 262), 此處研判應為「明治二五年吳造兵廠」之意。¹³文中稱「機砲底部」, 但「廣丙艦」有撈獲機砲座嗎? 還是砲彈之誤此處尚待求證。

還有一銅片上鑄有中外文, 中文「海底並大底艙」, 無法辨識外文“*eoanSemcr ch pollSicec*”(臧振華、劉金源, 2018: 107)。「廣丙艦」是一艘法國設計與進口材料建造的軍艦, 船上若出現西方文字首先要從法文的方向思考, 事實上這是“*Eaux de mer et fond de cale*”, 直譯就是「海水與艙底」的意思。觀察該銅片, 「海底並大底艙」(文字判讀尚存疑)似為後來以字模打上, 與法文並非同時, 可能是日本時代才增加的。這就帶來第二個話題, 「廣丙艦」上許多所謂的「中文」其實是「日文」, 所以在展示說明上宜稱「漢字」較妥。

與其他沉船一樣, 「廣丙艦」遺址也發現許多錢幣。錢幣因為有銘文年代, 對辨識沉船的身分是很好的依據。「廣丙艦」的錢幣同時兼具中日兩國, 中國的有道光通寶, 日本的有明治9年和10年銅錢與寬永通寶。道光朝是1821年到1850年, 「廣丙艦」沉沒時距之已達半個世紀, 還在流通, 而且清朝通寶應該是屬於原艦上清軍官兵所遺留。日本的寬永通寶雖然從17世紀就開始發行, 但一直到19世紀末仍然是日本的流通貨幣, 直到1897年貨幣法施行。

為什麼許多沉船都會遺留一堆銅錢, 卻罕見銀幣? 因為銅幣不值錢又太重, 落水時會把人拖入海底, 所以通常都放棄。會在沉船發現銀幣多是倉促沉沒, 來不及逃離, 譬如「博卡喇輪」(SS Bokhara)。

「廣丙艦」的出水遺物除了銅器, 還有少數玻璃與陶瓷品, 清單中所謂的「日式青花瓷片」與「白釉瓷盤」是什麼由於未能對照實物不知為何。近代軍艦上的餐具都是訂製的, 瓷杯碗盤與銀質茶壺上都有艦徽艦名, 如「靖遠艦」與「致遠艦」, 要撈到這類遺物價值才會高。

¹² 37mm 或 40mm 等小口徑速射砲彈是發射藥筒與彈頭一體, 如果連藥筒一起, 就是未發射的彈藥, 如果只有彈頭, 就有可能是發射後落海的未爆彈, 其來源可能是二戰時期防空作戰或國軍打靶的遺物。

¹³ 吳造兵廠屬於吳鎮守府, 1889年開府, 1893年設兵器工廠, 1903年造兵廠與造船廠合併稱吳海軍工廠, 以建造「大和艦」而聞名。「廣丙艦」1895年在該廠改裝, 使用該廠1892年(明治二十五年)生產的部件很合理。所以「二五*造兵廠」應為「明治二五年吳造兵廠」之意

「廣丙艦」除非能找到火砲，否則以目前的出水遺物，筆者認為最有價值的應該是「船隻鐵質肋骨」，因為當年馬尾船政局建造「廣丙艦」時，鐵肋（當時稱為「鐵脅」）是從法國科爾蘇工廠進口的。船政局歷經了從「鐵脅木殼」（廣甲艦）到「鋼脅鋼殼」（廣乙、廣丙、廣丁艦）的過渡期，這一根「鋼脅」在造艦史上具有里程碑的意義，但卻很少人知道而被冷落在一旁，從未展出，實在可惜。

目前對「廣丙艦」的出水遺物研判十分困難，因為參考資料難尋，展示時的標示非常模糊，甚至錯誤。所以前述日人 1896 年 3 月 6 日作的〈亡失兵器調查書〉就非常重要，因為兩份調查書共 78 頁，近千條的細目，將「廣丙艦」所有包括火砲、小兵器、裝備、用具、零部件、耗材，其品名、數量、規格詳細列表，若將出水遺物對照該表按圖索驥，或許就能判讀出該物的正確名稱與用途。

5. 水下文資的權利主張與「軍艦豁免」

「廣丙艦」的遺址在澎湖，算是領海範圍，但由於其具備軍艦身分，對水下文資的權利主張，可能受到國家公務船隻「主權豁免」理論的影響。所謂主權豁免（sovereign immunity），乃因各國之間在法律地位上之平等，故一國應免遭受他國法院管轄。《聯合國海洋法公約》（United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS）專條承認之主權豁免類型有三：第一種為軍艦（第 29 條），幾乎是絕對豁免（第 95 條）。第二種為政府非商業性服務之船舶（第 96 條）。第三種為政府所有船舶（第 96 條）（徐胤承，2011：165-166）。

後兩種或有可能產生一些爭議，但第一種也就是軍艦是幾乎絕對豁免，這邊要說明的是，日本海軍對於「軍艦」是有嚴格定義的，並非所有軍用船隻都是軍艦，小型艇、後勤運輸船或陸軍船隻，甚至早年的驅逐艦都不能稱「艦」，船艏不能掛菊紋章。而「廣丙艦」的軍艦身分是無庸置疑的，因此具有上述「絕對豁免」的資格。

由於主權豁免不免影響到管轄權，有些國家認為沉沒的軍艦在歷經數百年後其考古價值已大於軍事價值，不應享有主權豁免，有些則建議沉沒超過一百年的軍艦應視為文化遺產。有些支持主權豁免應有時間限制，有些則反對主權豁免，特別是針對位於其他國家內水和領海的沉船。有些則認為主權豁免並不適用於沉船。其他專家則堅持主權豁免原則，他們認為沉船船旗國所擁有之主權豁免，在所有海域都保有專屬管轄權（傅瓊慧，2020：58）。

「廣丙艦」沉沒於 1895 年，至今已超過百年，似乎應不存在主權豁免的問題，但所謂百年之限只是某些國家的看法，並未成為國際共識，不同觀點甚至是兩個極端，以下案例很能夠解釋這個問題。2007 年 3 月，奧德賽海洋探索公司（Odyssey Marine Exploration）在直布羅陀西方 100 海里處發現一艘沉船，撈獲約 594,000 枚銀幣，奧德賽公司同時向佛羅里達州中區聯邦地方法院申請取得沉船所有權及打撈獎勵。但事為西班牙政府得知，指出該船為早年該國失蹤的海軍軍艦「慈悲聖母號」（Nuestra Senora de las Mercedes y las Anima），基於「軍艦豁免」的理論，西班牙政府主張美國法院無管轄權。

奧德賽公司抗告該艦不應享有軍艦的「主權豁免」，理由是艦上貨物 75% 為私人所有，且該艦受雇於當時的海事郵局（Spanish Correos Maritimos），但最後美國法院根據早年軍艦營商的慣例，判決該船的確為西班牙軍艦，因此在軍艦主權豁免之前提下，西班牙方具此案管轄權，最終法院命令奧德賽公司須將打撈自該船之物品返還西班牙（徐胤承，2011：165-166）。

「慈悲聖母號」於 1804 年 10 月 5 日在葡萄牙南方海岸被英國海軍擊沉，距 2007 年奧德賽公司打撈已超過 200 年，但因為是軍艦，西班牙政府至今仍然擁有管轄權。

有人認為二次大戰結束，日本為戰敗國，應該放棄與歸還所有戰利品，這種說法似是而非，有一個案例恰巧足以說明：中華民國在戰後駐日軍事代表團的海軍武官鍾漢波少校（1917–2002），曾透過東京盟軍總部要求歸還陳列於上野公園的「鎮遠艦」鐵錨被盟總拒絕，根據其著作《駐外武官的使命：一位海軍軍官的回憶》中說，因為盟總認為所謂日本在戰時掠奪的盟國資產，指從對日宣戰之日起，到日本投降之日止。對中國來說，是從 1931 年「九一八事變」起，到 1945 年 9 月 9 日南京受降止。¹⁴但「鎮遠艦」鐵錨是在 1895 年甲午戰爭結束後被日軍掠奪的，遠在二戰前，所以不在辦理之列。後來「鎮遠艦」鐵錨因為鍾漢波以消除日本軍國主義教育復辟的理由說服盟軍軍官，索回先置青島海軍官校，現置於北京軍事博物館（鍾漢波，1998）。

但這其實是政治處理，在法律上無法找到依據。「鎮遠艦」與「廣丙艦」都是甲午戰敗被日軍俘虜的戰利品，兩者性質類似。¹⁵如果日本政府根據主權

¹⁴ 中國真正對日本宣戰是 1941 年 12 月 9 日，珍珠港事變之後跟隨英美宣戰，並非鍾漢波文中所稱的 1931 年九一八事變，也非 1937 年盧溝橋事變。

¹⁵ 其實「定遠艦」的許多遺物也在日本，但因「定遠艦」在威海衛灣內被清軍自行炸沉，戰後清政府發包打撈由日本公司得標，所以這些遺物都算是民間私人財產，無法主張。

豁免原則，對「廣丙艦」的水下文資管轄權提出異議，恐怕還存在相當爭議空間。

五、結語

人類學者常強調一切以考古出土的文物為證據，以發掘殷墟才承認有商朝的 案例來說這是正確的，但套用在臺灣水下文資可能就會有困擾，因為臺灣周遭的沉船大多經過多次打撈，而且是為了獲取物資的破壞性打撈，遺址早就被擾動過。晚近以水下文資名義撈起的出水遺物，大多是當年遺漏或拋棄的，零星碎散，很難找出脈絡，甚至是什麼東西都難以辨識，如果拘泥於只能用這些出水遺物敘事，就很難說出一個完整的故事。

相對的，近現代尤其是西方的船難事件，文獻紀錄都非常清楚，包括船籍登錄、航海日誌、海事法庭審理、保險理賠、媒體報導等，不須出水遺物，本身就可構成一個嚴謹的知識架構，但這種資源在策展時常被排除在外，光靠少數出水遺物，展覽就很難深入，最後變成虛擬實境（virtual reality, VR）、擴增實境（augmented reality, AR）、多媒體喧賓奪主，內容卻十分貧乏，甚至錯誤，就本末倒置了。

出水遺物發掘當時所做的研究，基於各種客觀因素可能不夠完備或正確，需要透過後人的研究與前人對話，不斷更新更正，這是學術研究的基本原則，而不是將最初始的官定版視同聖經，後面的人明知有錯也不能改，這是筆者擔任水下文資策展人的經驗，也是最大的困擾。

「廣丙艦」歷經廣東水師、北洋水師、日本海軍，最後在澎湖沉沒，今天成為臺灣的水下文資，這麼曲折的故事才是它在展覽時最吸引人的地方，不僅如此，「廣丙艦」在臺灣海事歷史與近代海軍史上也是重要議題，能夠深入探討的地方還很多，像本文就找出許多過去少為人注意的新材料與脈絡，建構該艦完整的一生，並對過去的內容作了校正。

雖然「廣丙艦」的出水遺物不多，但筆者以為，透過本研究所衍生的材料，應足以讓「廣丙艦」單獨成立一個展。此外亦建議除出水遺物外，與「廣丙艦」相關的文物、文獻或紀念碑等，應併同重視與保護。另外，針對特定沉船或水下文資，在斷代、判定、定調定論前，建議請國內外專家舉辦辯證研討會，以求在呈現更宏觀的歷史脈絡上，開創進一步討論的空間，並追求更確切之結論。

參考文獻

- 李其霖 (2015)。〈戰船與沉船：廣丙艦的奇特遭遇〉。《東亞漢學研究》，5，246-262。
- 沈觀宸 (1955)。《船政編年史》。香港：香港文學報社。林慶元 (1986)。《福建船政局史稿》。福州：福建人民出版社。
- 姚開陽 (n.d.)。《水下國寶：臺灣沉船史》 (未出版)。
- 姚開陽 (2019)。《龍紋章：大清帝國船艦圖集 1862-1895》。臺北：蒼壁。
- 徐胤承 (2021)。〈保護水下文化遺產公約之政策工具研析暨其省思〉。《問題與研究》，60 (2)，143-179。 doi:10.30390/ISC.202106_60(2).0004
- 張俠、楊志本、羅澍偉、王蘇波、張利民 (編) (1982)。《清末海軍史料》。北京：海洋出版社。
- 陳悅 (2009)。《北洋海軍艦船誌》。濟南：山東畫報。
- 陳悅 (2012)。《清末海軍艦船誌》。濟南：山東畫報。
- 陳悅 (2013)。《1855-1911 中國軍艦圖誌》。香港：商務印書館。
- 傅瓊慧 (2020)。〈論國際公約與臺海 兩岸水下文化遺產管轄權之相關法律規定〉。《文化資產保存學刊》，51，51-69。 doi:10.6941/JCHC.202003_(51).0003
- 臧振華 (2019)。《臺灣附近海域水下文化資產普查計畫報告輯第三階段報告 (1)》。臺中：文化部文化資產局。
- 臧振華、劉金源 (2018)。〈臺灣附近海域水下文化資產普查計畫報告輯第二階段 報告 (2)〉。臺中：文化部文化資產局。
- 總理海軍衙門 (編) (1888)。《北洋海軍章程》。天津：石印書局。
- 鍾漢波 (1998)。《駐外武官的使命：一位海軍軍官的回憶》。臺北：麥田。
- 山田美妙 (1899)。《新撰帝國軍歌》。東京：青木嵩山堂。
- 海人社 (編) (1995)。《日本軍艦史》。東京：編者。
- 桜井照登 (編) (1921)。《芸備碑文集》 (上卷)。広島：友田誠真堂。
- 遠藤誠 (1896)。《征臺軍凱旋紀念帖》。東京：裳華房。
- Sennett, R., & Oram, H. J. (1900). The marine steam engine: A treatise for

engineering students, young engineers, and officers of the Royal Navy and mercantile marine (5th ed.). London, UK: Longmans.

文化部文化資產局 (n.d.-a)。〈廣丙艦 (Warship Guang Bing)〉。《國家考古遺址出土遺物典藏系統》。2024 年 7 月 10 日 檢索自

<https://nhsr.c.boch.gov.tw/UchDetail?id=FAC9B8E1-EFF2-4824-B62B-9BACACA1FE8C>

文化部文化資產局 (n.d.-b)。〈廣丙艦遭難紀念碑〉。《國家考古遺址出土遺物典藏系統》。2024 年 9 月 11 日檢索自 https://tcmb.culture.tw/zh-tw/detail?indexCode=Culture_Object&id=321768

許玉河 (2021)。〈廣丙艦的大砲〉。2024 年 7 月 15 日檢索自 <https://penghu.info/OBAF2188E39FDAD68756>

三上 (1895)。〈12 月 25 日 三上中佐癸寺内運輸通信長官宛 海參第 44 号〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C06060480900>

大本營 (1895a)。〈8 月 27 日 大本營 癸 吳鎮守府司令長官宛 命第 141 号〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C06060457900>

大本營 (1895b)。〈11 月 15 日 大本營癸命第 185 号〉

<https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C06060473000>

山科禮藏 (1896)。〈29 年 12 月 12 日 沈没軍艦廣丙引揚物件の件〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C10125850400>

井上保 (1895)。〈捕獲若くは収容艦船艇及其廻航委員 (2)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040497700>

内田正敏 (1895) 〈捕獲若くは収容艦船艇及其廻航委員 (4)〉。2024 年 7 月 12 日 34 檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040497900>

角田 (1895)。〈11 月 1 日 角田少将 癸 伊東海軍參謀官宛 海參第 37 号〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C06060468800>

吳鎮守府 (1895)。〈28 年 8 月 3 日 捕獲軍艦廣丙平遠濟遠在來兵器工場へ引渡報告〉。2024 年 7 月 12 日檢索自

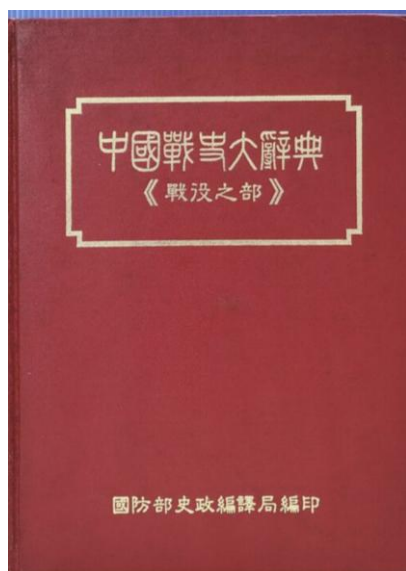
<https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11081006200>

林清康 (1895a)。〈28 年 5 月 15 日 軍艦廣丙出入渠御届の件〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C10125653400>

- 林清康 (1895b)。〈艦船造修及貸与 (10)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040727900>
- 桜井省三 (1895)。〈戰時行動報告 5 (5)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C09050496000> 宮内盛高 (1896)。〈軍艦廣丙號沈没ノ件〉。2024 年 7 月 15 日檢索自 <https://onlinearchives.th.gov.tw/index.php?act=Display/image/1893726wb=D28Z#ARM3>
- 海軍省 (1895a)。〈第 1 節 濟遠、平遠、広丙〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040562800>
- 海軍省 (1895b)。〈第 7 号 天城龍田及広丙定員職別表〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040565400>
- 梨羽時起 (1896)。〈29 年 3 月 6 日 亡失兵器調査書 軍艦廣丙 (2)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C10125885800>
- 陸軍省 (1896)。〈29 年 8 月 25 日 軍艦広丙搭載兵器価格取調表 (1)〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C06060129700>
- 渡邊國武 (1895)。〈軍艦須磨其他ノ艦船へ点附ノ信号符字〉。2024 年 7 月 10 日檢索自 <https://www.digital.archives.go.jp/img/pdf/1670075>
- 齋藤 (1895a)。〈軍艦団隊定員表中追加〉。2024 年 9 月 10 日檢索自 <https://www.digital.archives.go.jp/img/1675062>
- 齋藤 (1895b)。〈艦船造修及貸与 (8)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C08040727700>
- 藤田幸右衛門 (1896)。〈29 年 3 月 6 日 亡失兵器調査書 軍艦廣丙 (1)〉。2024 年 7 月 12 日檢索自 <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C10125885700>

《中國戰史大辭典——兵器之部》。國防部史政編譯局編印，民國85年6月30日。2冊，1255頁。

姚開陽*



這一套兩冊由國防部史政編譯出版的大辭典，理論上收錄了上古以來迄今，中國使用過或正在使用的兵器和軍事裝備（1949年以後的中國大陸除外）。全書約150萬言，收詞目（部份配上圖片）約2,000條；分成兩大部份，第一部份為民國以前兵器，細分路上古、中古、近代使用之兵器等三篇，第二部份為民國以來生產、購置與使用的兵器和裝備，又細分為六篇，屬於中山科學研究院、中正理工學院、聯動項下，應為這些機構自行研發生產者，屬於陸軍、海軍、空軍項下者，則為國產和自外購置的兵器。

因為筆者對中國海軍艦艇歷史稍有涉獵，本文僅就該套辭典中清季以來的艦艇資料，作一深入考察。

無可諱言，本書是迄今對中國海軍艦艇介紹最詳細的出版物；由於它得到海軍各艦史資料的支援，提供了平常人難以接觸到的許多資料，對於研究海軍史的人來說，有它做為工具書一定的參考價值；但其內容頗多缺失錯誤，若研究者沒有其他資料可供對照佐證的話，很可能陷於歸誤而不自知。

本書的第一個問題是將中國海軍史上幾個最重要部份的艦艇完全遺漏了，由於漏列太多，茲僅列舉重要者如下：

(一)甲午戰前之外購艦全部漏列：鎮遠、定遠、濟遠、致遠、靖遠、經遠、來遠、鎮東、鎮西、鎮南、鎮北、鎮中、鎮邊、福龍、左一、左二、左三、右一、右二、右三、南琛、南瑞、龍驤、虎威、飛霆、策電、福勝、建勝、福安、飛龍、安瀾、鎮濤、鎮海、澄清、綏靖、海鏡清、雷龍級魚雷艇……

(二)甲午戰後至民初部份艦隻未列（民國前即損失者全部未列）：海天、飛霆、海龍、海華、海犀、海青、吉雲、建翼、甘泉、安豐、舞鳳、澄海、安海、瑞遼、利川、福鼎、靖安、普安、華安……

(三)地方海軍艦艇全部未列：利捷、利綏、鎮海、威海、定海、利通、飛

*本書評發表於1997.06出版之《中央研究院近代史研究所集刊》第27期。

鵬、江平、江通、江清、江泰、江安、楚振、楚材、廣元、廣亨、廣利、廣貞、寶鑿、堅如、執信、仲凱、仲元、海虎、海周、海維、海瑞、福游、快艇一號……

(四)電雷學校艦艇全部未列：史、文、顏、岳字號各艇、同心、同德、海靜、自由中國……

(五)戰後接收日艦大部未列：汾陽、衡陽、惠陽、華陽、瀋陽、正安、威海、同安、營口、遼海、新安、黃安、潮安、臨安、固安、武彝、廬山、永靖、富陵、掃 201、202、203、中條、咸寧、舞鳳、青天、崑崙、光國、象山、砲字、江字、海字各砲艇。

(六)戰時和戰後盟國援贈艦艇部份未列：靈甫、伏波、防一~防八、美原、法庫、永明、甘棠、吳淞、驅潛一號、興安……

(七)在台灣成軍艦艇部份未列：南湖、賀蘭、天台、反攻、掃蕩、復國、建國、中權（大陳空襲沉沒之 202 號）、多數合字號艇、浮塢五、六、劍門、海蛟、海龍。

此外，美援艦中還有一部份以新艦頂替損失或留證大的同名舊體（以登陸艦艇為多），文中亦未標明，等於是漏列。以上艦艇如果全都補齊，本書篇幅起碼增加二分之一以上；漏列達到如此之多，本書做為研究者的工具書顯然是不夠格的。

本書的第二個問題是艦艇照片錯誤太多，更離譜的是有些根本完全不同時代的艦艇選會張冠李戴，很多現役艦船照片理應容易取得，卻拿影印稿充數，實是不夠嚴謹，如：

(一)頁 775 的「信陽」號驅逐艦（原日本「初梅」，1945 年建造之「松」級）出現的照片與圖，其實是「瀋陽」號（原日本「波風」，1923 年造「峰風」級），兩者艦型完全不同。

(二)頁 843 「永績」艦的照片其實是「英豪」，該張照片在頁 995 「英豪」艦本身的欄位又出現了一次。

(三)從前的軍艦照片為了保密，許多都會把編號去，當需要時又用手工描回，所以常常就張冠李戴了。本書頁 829 的「沱江」與頁 831 的新「沱江」照片其實是同一張；而頁 830 的「鄞江」、頁 882 的「甌江」與頁 959 的「靈江」三艘也都是同一張；她們的編號 101 與「102」是描上去的。

同樣在頁 846 的「永興」、頁 902 的「永春」與「永康」、頁 903 的「永寧」四艘也都是同一張照片；「永興」的「42」號根本是塗上去的；類似情況在書中真是多得不勝枚舉。

(四)頁 856 的「武勝」艦，文字介紹是抗戰前的「勝」字號老量艦「武勝」，而照片出現的竟是現在在役的「關」字號巡邏艦「武勝」號 (PCE-866)。

(五)頁 981 的「興龍」艦照片其實是同級艦「龍泉」(AOG-515)，頁 1008 的「合眾」艇照片其實是同級艇「合群」。

本書的第三個問題是書中部份艦史不正確，甚或隱瞞了某些重要史實，尤其在與戰爭和移轉有關的部份。國防部或許對歷史與宣傳之間有其必須照顧的平衡點，但對歷史研究者而言，唯一的考量就是讓史實呈現：

(一)本書一如過去史編局所出諸書，對於抗戰時被燬艦艇的下落隱諱不提。其實「寧海」、「平海」、「逸仙」、「民生」、「永續」、「永健」、「永翔」、「建康」、「湖鶚」……等多艘艦艇並未全沉，後又被日人打撈繼續使用，或交給汪偽海軍，有的戰後歸還中國（如「逸仙」、「永翔」），中間那一段「資敵」歷史就被消音；有的戰爭末期被美軍擊沉（如「寧海」、「平海」），那就根本不提了。

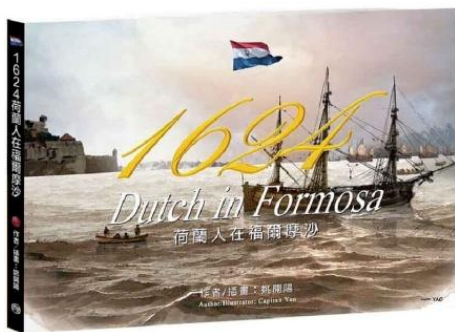
(二)許多抗戰時的艦艇戰後以接收在華日降艦頂替其原艦名，如頁 869 「江犀艦」文中提到抗戰前服役至戰後，其實戰後的「江」是接收自日本的淺水砲艦「伏見」，與清末向德國克虜伯訂造，戰時在四川被擊沉的「江犀」號並非同一艘；同樣情形的還有「咸寧」、「舞鳳」、「青天」

(三)台海風雲時期國共之間的海戰疑點甚多，有些被擊沉的艦艇如「中權」、「劍門」在書中根本就不見蹤影。又如 1965 年烏坵海戰「山海」(永泰)艦艦長與支隊長因臨陣脫逃被判刑之事，皆隻字未提。

此外，書中對清代自建艦艇不放在下集的「海軍兵器」篇，卻放在上集的「近代」篇，分割結果造成閱讀不便。筆者建議再版時應讓海軍艦艇單獨成一本；而書中在同級艦的規格方面每艘都重複敘述一遍，頗為浪費篇幅，反讓真正重要的資訊因版面不足而被排除，建議應做篇章分類將同級艦歸併於一起。

本書雖然擁有國防部大量資料的支援（就資料公開的角度而言，這一點值得肯定），但編輯的嚴謹度不夠，倒像是剪剪貼貼的應卯之作。儘管如此，本書做為補充參考資料還是不錯的，最起碼在台灣艦艇方面補足了不少資訊，只是不能盡信而已。

甲必丹書房



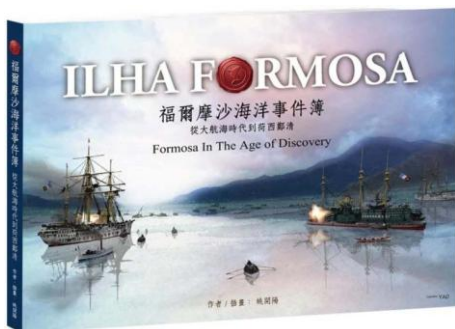
1624 荷蘭人在福爾摩沙

作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2024/09/27
語言：繁體中文



福爾摩沙鐵道浪漫印象

作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2022/01/14
語言：繁體中文



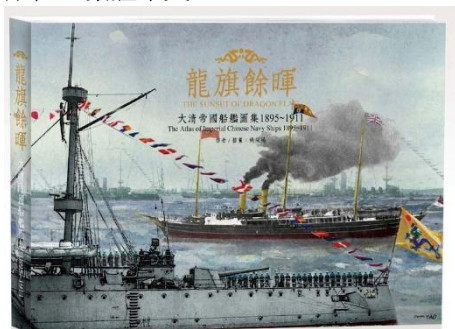
福爾摩沙海洋事件簿：
從大航海時代到荷西鄭清

*本書榮獲美國國會圖書館收藏。
作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2018/07/18
語言：繁體中文



龍紋章：
大清帝國船艦圖集 1862~1895

作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2019/01/22
語言：繁體中文



龍旗餘暉：
大清帝國艦船圖集 (1895-1911)

作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2016/10/07
語言：繁體中文



1949 大叛艦

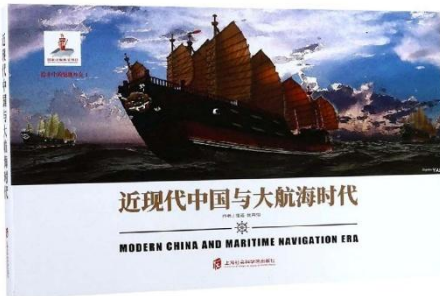
作者/繪者： 姚開陽
出版社：蒼璧出版有限公司
出版日期：2017/06/12
語言：繁體中文



**五色共和：
民國初年艦船圖集 1912-1931**
作者/繪者：姚開陽
出版社：上海社會科學院出版社
語言：簡體中文
出版日期：2018/05



**海軍抗戰：
民國抗戰艦船圖集 1931-1945**
作者/繪者：姚開陽
出版社：上海社會科學院出版社
語言：簡體中文
出版日期：2018/05



近現代中國與大航海時代
作者/繪者：姚開陽
出版社：上海社會科學院出版社
出版日期：2019/04/01
語言：簡體中文



列強派駐中國艦船
作者/繪者：姚開陽
出版社：上海社會科學院出版社
出版日期：2019/04/01
語言：簡體中文



內河航行權與輪船公司
作者/繪者：姚開陽
出版社：上海社會科學院出版社
出版日期：2019/04/01
語言：簡體中文



從斗棋到天燈
2010年上海世博會中國館與台灣館
展示設計幕後全紀錄
作者：姚開陽
出版社：躍獅影像科技股份有限公司
出版日期：2011/07/14
語言：繁體中文