

暗洋暗澳傳說： 《臺灣府志》中的荷蘭北極探險故事

簡宏逸ⁱ

摘要

首任諸羅知縣季麒光寫下的〈臺灣雜記〉記下數筆臺灣的奇聞異談，其中在〈臺灣雜記〉中的傳說中，一年一晝夜，位於臺灣之東北的「暗洋」（亦作「暗澳」），以其特異的天文現象和「紅彝」的特殊經驗，在清代臺灣方志中屢見引用，成為清代臺灣異域書寫的代表作品。但季麒光之後的清代文人對此傳說屢有質疑，認為該地不在臺灣，最後在十九世紀初從《續修臺灣縣志》中移除。本研究發現，「暗洋暗澳傳說」其實是基於十六世紀末荷蘭人北極探險史的口傳版本，而且內容可以和 1596 年到 1597 年間由荷蘭航海家威廉·巴倫支（Willem Barents）帶領的第三次北極探險遇難過程相對應。「暗洋」或「暗澳」這兩個地名則來自傳說中分隔亞洲和美洲的「Anian/Aniã 海峽」，「暗洋」與西班牙文對音，「暗澳」則與葡萄牙文對音。前往北極尋找東北航路的探險家相信經「Anian/Aniã 海峽」可以到達亞洲。英格蘭航海家三浦按針（William Adams）的在日本所展現的相關知識，以及耶穌會士所記下英格蘭領航員曾經去北極探險東北航路的情報，可以側寫當時歐洲人深信的東北航路及「Anian/Aniã 海峽」等地理知識流傳到亞洲的情境。巴倫支的第三次北極探險悲劇與暗洋暗澳的地名，可能就在歐洲人從亞洲這側尋找「Anian/Aniã 海峽」的入口時，變成流傳於東亞海域的口傳故事，然後成為臺灣方志中描述荷蘭北極探險的「暗洋暗澳傳說」。

ⁱ 國立臺灣師範大學臺灣語文學系博士生。

關鍵詞：暗洋（暗澳）、北極探險、東北航路、巴倫支（**Willem Barents**）、三浦按針（**William Adams**）

The Story of Anian: the Dutch Arctic Voyage Told in the Gazette of Taiwan Prefecture

Chien, Hung-Yi^{*}

Abstract

The story of *Ànyáng* (or *Àn'ào*, lit. “the dark ocean” or “the dark harbor”) is one of the most mysterious legends of Taiwan. First attested in the late seventeenth century, the story says the Dutch sailed to a beautiful place where day and night happened once per year, was situated to the northeast of Taiwan. Mandarins and literati in Taiwan were fascinated by this mysterious story, composing many poems for it. Some critical readers of this story proved that *Ànyáng* must be situated in the Arctic, according to the described astronomic phenomenon, not in the subtropical Taiwan. These criticisms finally made the story of *Ànyáng* removed from the local gazette (*difāngzhì*) in the early nineteenth century. However, this paper argues the story of *Ànyáng* was based on Willem Barents’ tragic third voyage to the Arctic for the Northeast Passage to Asia undertaken in 1596. My comparison shows the plots of the two stories closely correspond to each other. Nevertheless, the strait of *Anian*, through which the late sixteenth century European navigators believed they could reach Asia, phonetically corresponds to *Ànyáng*, and the Portuguese cognate *Aniã* to *Àn'ào*. Beside these corresponding elements, an early seventeenth century Jesuit source from Japan suggests the Dutch voyages to the Arctic had been told in Asia. The letter of English pilot William Adams from Japan also suggests the European nations were

^{*}Ph. D. student of Department of Taiwan Culture, Language and Literature, National Taiwan Normal University.

searching the Asian entrance of the Strait of *Anian*, where was believed locating to the north of Japan, and therefore to the northeast of Taiwan.

Keywords: *Ànyáng* (or *Àn'ào*), Arctic explorations, the Northeast Passage, Willem Barents, William Adams

一、前言

在清代宦遊臺灣的文人筆下，1683 年收入清帝國版圖臺灣是充滿怪異風景的新天地。首任諸羅知縣季麒光在他短暫的任內（1684-1685），以清麗流暢的文采寫下他眼中的異域景觀¹。他寫下的〈客問〉，除了表達以官員角度想像擘畫的臺灣治理方策，也描述臺灣的壯麗景緻，被黃叔璥讚為「獨不作泛設語，頗極臺地山川物產之勝」，文學價值高於以中土景物加之臺灣風土的高拱乾²；另一篇名作〈臺灣雜記〉記下數筆臺灣的奇聞異談，在清代所編纂的各種臺灣方志中屢見引用，成為清代臺灣異域書寫的代表作品³。在〈臺灣雜記〉中的傳說中，一年一晝夜，位於臺灣之東北的「暗洋」（亦作「暗澳」），以其特異的天文現象和「紅彝」的特殊經驗，成為臺灣最具怪異色彩的傳說之一。不過季麒光之後的清文人，也有人認為這個傳說過於荒誕，難以相信，並引援他們擁有的知識證明暗洋或暗澳不可能在臺灣之東北。但這些基於批判性閱讀的反駁，是否又受限於當時對世界的認識，以及情報流傳之間的種種訛變，而將歷史事件誤讀為虛構故事呢⁴？

現在我們能夠同時掌握的歷史知識比清代文人的片段理解更多，且更具系統性，對「暗洋」或「暗澳」的判斷可以比清代文人更為精確。筆者認為，季麒光所聽到的「暗洋」傳說，其實是基於十六世紀末荷蘭人北極探險史的口傳版本，而且內容可以和 1596 年到 1597 年間由荷蘭航海家威廉·巴倫支（Willem Barents）帶領的第三次北極探險遇難過程相對應。這段北極探險的歷程交織了荷蘭獨立建國的歷史、繞經北極突破葡西封

¹ 季麒光著、李祖基點校，《蓉洲詩文稿選輯·東寧政事集》（香港：香港人民出版社，2006[1694]）。底本為上海圖書館藏 1694 年刻本。

² 「郡縣志藝文，榆林高拱乾臺灣賦率藉中土景物渲染，似不足以形容。無錫季麒光所著客問，獨不作泛設語，頗極臺地山川物產之勝；諸志略而不載，節錄數則於左。」黃叔璥，《臺海使槎錄》，《臺灣文獻叢刊》第 4 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1724]），頁 72。

³ 以文學角度研究暗洋暗澳傳說，參考劉麗卿，〈清代詩文筆記書寫的臺灣怪異圖像研究〉（國立成功大學中國文學系博士論文，2011.06）。

⁴ 在歐洲已有故事原本，後流傳至亞洲並被載入地方志的例子還有《臺灣府志》和《東西洋考》中所記，荷蘭人與西班牙人分別在臺灣與菲律賓以牛皮換地的故事。此故事母題基於希臘神話，廣泛流傳於歐洲，可能隨歐洲人而傳播到亞洲，並出現各種變體。見王釗芬，〈「牛皮換地」故事來源之探討：臺灣地方傳說研究〉，《光武通識學報》1 期（2004.03），頁 79-103。

鎖航向的嘗試，以及歐洲人對未知世界的地理認識，成為十七世紀荷蘭人，或是為荷蘭東印度公司服務的歐洲海員心中的共同記憶⁵。在荷蘭人活躍於東亞海域，並且統治臺灣三十八年的十七世紀，這些「紅彝」有許多機會在亞洲轉述這段英雄故事，使巴倫支悲劇性的第三次北極探險故事輾轉相傳，最後成為季麒光筆下位於臺灣東北的奇聞軼事。本文除了考證暗洋傳說的歷史基礎外，也將探討這段故事從荷蘭的歷史事件變成宦遊文人筆下奇聞軼事的過程。我們將看到，暗洋傳說的流傳過程，所涉及的不只是人與人的跨境相遇，也是歐洲人對亞洲地理知識的流傳和轉變。

二、暗洋暗澳傳說的梗概

季麒光記下的暗洋傳說，和黑水溝、水沙漣、淖泥島等九項奇聞逸事並錄於〈臺灣雜記〉一文中。這些消息可能是他在臺任官時採錄到的。暗洋部分全文如下：

暗洋，在臺灣之東北。有紅彝舟泊其地，無晝夜，山明水秀，萬花遍山，而上無居人。謂其地可居，遂留二百人，給以一歲之糧，于彼居住。次年再復至，則山中俱如長夜，所留之番已無一存。乃取火索之，見石上留字，言一至秋即成昏黑，

⁵ 巴倫支三次北極探險都是為了尋找通往亞洲的東北航道，1597 年在返回荷蘭的路上於新地島（Nova Zembla 或 Novaya Zemlya）西岸過世。現在北海以東，新地島以西的海域被命名為「巴倫支海」以紀念巴倫支。其事蹟由第二次和第三次隨他出航，於新地島過冬，最後幸運歸來的 Gerrit de Veer 寫下流傳。本研究主要參考的是 1853 年 Hakluyt 學會（The Hakluyt Society）重新排印的 1609 年 William Phillip 英譯版，正文前有 Charles T. Beke 博士長達 140 頁的引言和巴倫支三次航海路線的重建圖。Gerrit de Veer, *A True Description of Three Voyages by the North-East towards Cathay and China: Undertaken by the Dutch in the Years 1594, 1595 and 1596* trans. William Phillip, ed. Charles T. Beke (London: The Hakluyt Society, 1853). Hakluyt 學會在 1876 年略改題名再版，並由荷蘭皇家海軍軍官 Koolemans Beynen 撰寫第二版引言。Gerrit de Veer, *The Three Voyages of William Barents to the Arctic Regions (1594, 1595, and 1596)* trans. William Phillip, ed. Charles T. Beke and Koolemans Beynen (London: The Hakluyt Society, 1876). 這一版中有 1871 年在新地島巴倫支過冬處所發現遺物的銅版畫，其中包括當時他們用的時鐘。本書荷文版於 1598 年出版，同年出版拉丁文和法文譯本。法譯本於 1600 和 1609 兩度重印。1599 年義大利文譯本出版於威尼斯。本書亦有德文和拉丁文的節譯本，以及數種語言的簡要版本。1646 年出版的《荷蘭聯合東印度公司的肇始與進展》（*Begin ende Voortganch van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie*）中有收錄三次航海紀的縮節版，足見巴倫支三次北極探險在荷蘭建國初期歷史中的重要地位。本書自荷蘭文初版以來的各語言版本的研究和概述見 Charles T. Beke, "Introduction," in *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. cxxxix-cxxxix.

至春始旦；黑時俱屬鬼怪，其番遂漸次而亡。蓋一年一晝夜云。⁶

這段文字收錄於季麒光刊刻康熙年間的詩文集中，但是沒有出現在他任內參與編纂的 1685 年《臺灣府志》⁷，也沒有出現在 1694 年高拱乾參考季麒光編輯《臺灣郡志》而成的《臺灣府志》之中⁸。這有可能是方志編纂者的取捨，也可能是〈臺灣雜記〉尚未完稿刊刻所致。暗洋傳說首次被臺灣的地方志採錄，是在 1720 年陳文達編纂《臺灣縣志·雜記志九·叢談》中，與〈臺灣雜記〉的「臺灣多蛇」、「黑水溝」兩條一起收錄⁹。對照季麒光文集的文字，會發現文字略有出入，但都不礙文義。兩段文字最明顯的差別在於《臺灣縣志》將「暗洋」作「暗澳」，似乎意味著當時有另一個題為「暗澳」的版本在臺灣流傳。「暗澳」後來陸續編纂的各種臺灣地方志採用，並影響引用地方志叢談以入詩的文人。

現存最早提及暗洋暗澳傳說的詩作為巡臺御史范咸所作的〈再疊臺江雜詠原韻十二首〉，十二首詩中全以臺灣的風土特色入詩。提及暗澳的是這組詩中的第八首第四聯：

最奇暗澳花如海，纔至新秋薄暮天（「志」稱：『臺東北有暗澳，萬花山中。春時始旦，至秋即如長夜』）。¹⁰

〈再疊臺江雜詠原韻十二首〉被范咸的同事六十七收錄於《使署閒情》中。這首詩為暗洋暗澳作為詩賦的題材定下基調，一去不復返的異界，奇特的天文現象，之後都成為暗洋暗澳在文人詩句中常見的元素。此後在詩句中引用地方志所記暗澳者如還有十九世紀

⁶ 季麒光著、李祖基點校，《蓉洲詩文稿選輯·東寧政事集》，頁 115-116。

⁷ 蔣毓英，《臺灣府志》，《清代臺灣方志彙刊》第 1 冊（臺北：行政院文化建設委員會，2004[ca. 1689]）。

⁸ 高拱乾，《臺灣府志》，《臺灣文獻叢刊》第 65 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960[1696]）。

⁹ 《臺灣縣志·雜記志九·叢談》的暗澳記載引文如下

相傳臺灣之東北有暗澳，昔紅夷泊舟其地，無晝夜，山明水秀，萬花遍山，而上無居人。謂其地可居，遂留二百人，給以一歲之糧於彼居住。次年舟復至，則山中俱如長夜，所留之番，已無一存。乃取火索之，見石上留字言：「一至秋，即成昏黑，至春始旦；黑時俱屬鬼怪」。其番遂漸次而亡。蓋一年一晝夜云。

陳文達，《臺灣縣志》，《臺灣文獻叢刊》第 103 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961[1720]），頁 220。

¹⁰ 六十七編，《使署閒情》，《臺灣文獻叢刊》第 122 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961[1744]），頁 220。

末的徐一鶚〈金雞曉霞〉中「最憐暗澳花如海，照耀應分五色毫」¹¹，以及和徐一鶚約同時的臺灣府學教諭的馬清樞所作〈臺陽雜興三十首〉中的，「尤憐暗澳人難返，一日居然是一年」等句¹²。

但是以暗洋暗澳傳說入詩的文人，也有取「暗洋」不取「暗澳」的例子。他們引用的似乎不是臺灣府志，而是年代更早的第一任巡臺御史黃叔璥所作《臺海使槎錄》。在十八世紀中葉，江西學者蔣士銓（字心餘）為同為江西人的李友棠（號西華）所繪〈臺灣賞番圖〉而作的長詩。這首詩中與暗洋暗澳有關的詩句為：

暗洋一歲一晝夜，黑洋如靛不可眩。¹³

蔣士銓未曾在臺灣任官，對於暗洋暗澳的認識應該來自范咸被革職九年後，1756 年任巡臺御史的李友棠從臺灣攜回的資料，其中應包含六十七所作的〈番社采風圖〉和黃叔璥的《臺海使槎錄》¹⁴。蔣士銓在此引用的是「暗洋」，與黃叔璥的《臺海使槎錄》所引季麒光《蓉洲文藁》相同¹⁵。根據黃叔璥記錄從北京到臺灣路程的《南征紀程》，季麒光的文集是在 1722 年 5 月 2 日（康熙 61 年 3 月 17 日）黃叔璥的船停泊于無錫西門外時得自來訪的友人¹⁶。季麒光是無錫人，故這本文集應是流傳於季麒光家鄉的文獻。適逢黃叔璥赴任臺灣路經無錫，所以友人以季麒光文集相贈。在前文中也提過黃叔璥對季麒光的文筆相當贊賞，在自己的《臺海使槎錄》中也有引錄¹⁷。這樣的機緣使季麒光所錄的暗洋傳說間接透過黃叔璥《臺海使槎錄》而流傳。1875 年左右以幕賓身分隨福建巡撫王凱泰渡臺的何澂，他與同僚馬清樞（見前文）互相唱和的〈臺陽雜詠〉中，引用暗洋而作的「試聽談瀛事最新，暗洋弱水不無因」¹⁸，應該就是屬於黃叔璥《臺海使

¹¹ 全臺詩編輯小組編撰，《全臺詩》第 8 冊（臺南：臺灣文學館，2004），頁 479。

¹² 何澂編，《臺灣雜詠合刻》，《臺灣文獻叢刊》第 28 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958[ca. 1877]）。

¹³ 連橫編，《臺灣詩乘》，《臺灣文獻叢刊》第 64 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960[1921]），頁 61。

¹⁴ 「六公采風之圖，黃公使槎錄，拾遺補缺著述嫻」。出處同前註。

¹⁵ 黃叔璥，《臺海使槎錄》，頁 10。

¹⁶ 黃叔璥，《南征紀程》，《臺灣文獻叢刊》第 6 輯第 1 冊（北京：九州出版社，2004），頁 25。

¹⁷ 例如《臺海使槎錄·卷四赤崁筆談·雜著》中引季麒光〈客問〉。黃叔璥，《臺海使槎錄》，頁 72-73。

¹⁸ 何澂編，《臺灣雜詠合刻》，頁 74。

槎錄》這一系列的。

但是引用暗洋暗澳傳說的文人，也有人對這則傳說持批判的態度。朱景英在《海東札記》中引用黃叔璥轉述季麒光的暗洋傳說後，下了簡單的評語：「其說甚誕，不足信」¹⁹。另一位乾隆朝的遊宦文人，1763 年到 1764 年間任鳳山縣學教諭的朱仕玠曾經以「暗洋」為題作詩，但在這首詩之前朱仕玠也寫了一段文字討論暗洋的傳說：

暗洋，梁谿季麟光臺灣雜記所載，府誌採入；云：「暗洋在臺灣之東北，有紅彝舟泊其地；無晝夜，山明水秀，萬花遍滿，而上無居人；謂其地可居，遂留二百人，給以一歲之糧於彼居住。次年復至，則山中俱如長夜。所留之番，已無一存。乃取火索之，見石上留字，言：一至秋即成昏黑，至春始旦。黑時俱屬鬼怪，其人遂漸次而亡。蓋一年一晝夜云」。此與山海經所載西北海外章尾山燭龍事相類，似涉荒唐。雖大荒之外，靡所不有；如極西所著天問略云：西國人親經歷，地近北極者，夏至日晝愈長、夜愈短，有全十二時為晝、三十日為晝、六十日為晝、六月為晝者，亦或有其事。然臺灣與海東諸國遠離北極，而茲地在臺灣東北，相距應不甚遠，事益難信；況君子固道其常也。²⁰

朱仕玠引用的是黃叔璥《臺海使槎錄》系列的引文，也注意到二十多年修成的府志已經把這個傳說採入，並懷疑暗洋的傳說和山海經所載的燭龍傳說有關，或是發生於接近北極的地方。朱仕玠已經從葡萄牙耶穌會士陽瑪諾（Emmanuel Diaz, 1574-1659）²¹於 1615 年刊行的天文學著作《天問略》之中知道越靠近北極，白晝越長，夜晚越短，甚至有連

¹⁹ 朱景英，《海東札記》，《臺灣文獻叢刊》第 19 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958[1774]），頁 14。

²⁰ 朱仕玠，《小琉球漫誌》，《臺灣文獻叢刊》第 3 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1764]），頁 24。朱仕玠〈暗澳詩〉：

海客傳逸事，令我再三歎。有島絕居民，花濃竹欹亂。紅彝擎舟來，留種置行館。
再至燭遺書，墮淚浩如霰。愴傷人代促，黝黑歲序半。義車厭修轡，暑退快脫絆。
安知秋陽輝，長此冬夜漫。山魃恣彳亍，魍魎互窺睞。大荒固多異，兩儀無更換。
誰能鑿空虛，啟閉作昏旦。甚類燭龍誣，何減諾皋謾。空堂夜杳聞，泱泱望河漢。

²¹ 生平與著述見費賴之（Louis Pfister）著、馮承鈞譯，《在華耶穌會士列傳及書目》（北京：中華書局，1995），頁 110-115。

續數日的極晝（polar day）現象²²。陽瑪諾在《天問略》中強調西方人曾經在北極親身觀察到此現象，「歷歷身涉，不可疑也」²³，隨後用表格表示運用中國各省城因緯度不同，所以同一節氣下晝夜長短不同的現象²⁴。但是陽瑪諾所指到過北極的「西人」究竟所指何人，陽瑪諾自己並沒有說明，但歐洲人十六世紀積極探險北極，具有極地晝夜經驗的人必然不少。值得注意的是，朱仕玠並不否定暗洋傳說中一年一晝夜的天文現象，只是他不認為這樣的現象可能出現於臺灣東北部，或是臺灣東北海域不遠處。

另一位引用西方知識批評暗洋傳說的則是活動於十九世紀後半葉的無錫人丁紹儀，曾以臺灣道幕賓身分渡臺。丁紹儀在《東瀛識略》中說：

今西國舟船，北極冰海、南極新得之默瓦蘭，東西經行數萬里未聞其落際，亦未聞有暗洋、弱水、南澳氣；此猶蓬萊、方丈，渺茫荒忽，以作掌故用可耳。²⁵

在此丁紹儀沒有指明「北極冰海」、「默瓦蘭」的資料來源，但在義大利耶穌會士艾儒略（Jules Aleni, 1582-1649）²⁶於 1623 在杭州出版的世界地理志《職方外紀》中已經可以找到線索。「默瓦蘭」在《職方外紀》作「墨瓦蘭」，現在我們通譯「麥哲倫」。當麥哲倫穿越南美洲南端的麥哲倫海峽，將南側的陸地命名為「火地」（西班牙語：Tierra del Fuego），並以為那是南方巨大陸塊的一部分。這個未知的陸塊《職方外紀》稱為「墨瓦蠟尼加」²⁷，而非「墨瓦蘭」或「默瓦蘭」²⁸。顯然丁紹儀把陸塊名稱「墨瓦蠟尼加」和人名「默瓦蘭」（麥哲倫，Magallanes）搞混了。不管丁紹儀對世界地理的認識如何，他在十九世紀末用十七世紀初的地理知識批評暗洋、弱水、南澳氣，雖然批評得對，但資訊也已經過時。

其實，暗洋暗澳傳說在十九世紀初就已經被移出新修的地方志。臺灣縣教諭鄭兼才

²² 陽瑪諾，《天問略》國家圖書館藏萬曆 43 年（1615）杭州刻本，頁 18。

²³ 陽瑪諾，《天問略》，頁 25。

²⁴ 陽瑪諾，《天問略》，頁 27-34。

²⁵ 丁紹儀，《東瀛識略》，《臺灣文獻叢刊》第 2 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1873]），頁 84。

²⁶ 生平與著述見費賴之（Louis Pfister）著、馮承鈞譯，《在華耶穌會士列傳及書目》，頁 132-142。

²⁷ Magallanica 的音譯，詞源為麥哲倫（Magallanes）。

²⁸ 艾儒略，《職方外紀》（北京：中華書局，1985），頁 122-124。

在〈續修臺灣縣志·後跋〉中提及續修縣志的訂稿，〈叢談〉中原有季麒光記錄的暗澳傳說，但鄭兼才認為「其地在南極之下，純陽所燦，草木不生，非紅夷所能到」，指此傳說為無稽之談而予以削去²⁹。由於十九世紀清代臺灣未再修撰府志，建省後的通志編纂也因割臺而中輟，所以我們不知道如果十九世紀有一部新修的《臺灣府志》的話，暗洋暗澳傳說是否還會被錄於其中。

總結以上討論，暗洋暗澳傳說在〈臺灣雜記〉之後的傳播，可以分為用「暗洋」的《臺海使槎錄》系列和用「暗澳」的臺灣方志系列。兩個系列的文字略有出入，但是文義相同，而且當時的文人也將這兩個系列視為出自季麒光筆下的同一故事。但囿於清代文人對世界地理與歷史的認識，批評暗洋暗澳傳說的人除了辨證出暗洋或暗澳不可能位在臺灣附近之外，對於該傳說的真實性，或不置可否，或斥為無稽。現在我們能夠掌握的史料已經遠超過清代文人，所以可以從荷蘭人的北極探險歷史中辨識出，季麒光記下的暗洋暗澳傳說，其事實基礎是荷蘭航海家巴倫支的第三次北極探險，而且可能參入了十七世紀中同時流傳但未被載入史籍的觀點。為比較季麒光筆下的暗洋暗澳傳說和荷蘭人北極探險史，以澄清兩個看似毫無關聯的故事之間的關係，我們必須先了解荷蘭人進行北極探險的歷史背景，以及當時航海家具備的地理知識。

三、十六世紀末歐洲人的地理知識

從十五世紀以降，歐洲各國為掌握通往亞洲的航路進行許多次歷史性的航海，其中葡萄牙和西班牙兩國的航海家互相競爭，先有 1488 年的迪亞士（Bartolomeu Dias）抵達非洲南端的風暴角（後改名好望角），繼有 1492 年哥倫布（Cristóbal Colón，或 Christopher Columbus）抵達美洲。1498 年達伽馬（Vasco Da Gama）成功抵達印度並於次年返回葡萄牙，使葡萄牙在十六世紀成功掌握繞經非洲的航路，成就葡萄牙的海上帝國。葡萄牙的競爭對手西班牙在十六世紀初則致力於征服 Tordesillas 條約規定的子午線以西的「新

²⁹ 謝金鑾、鄭兼才，《續修臺灣縣志》，《臺灣文獻叢刊》第 140 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962[ca. 1820]），頁 24。

世界」，1519 年到 1522 年間有麥哲倫的船隊成功繞過美洲南端進入太平洋，1520 年代西班牙征服者 Hernán Cortés 摧毀中美洲的阿茲特克帝國，1530 年代則有 Francisco Pizarro 征服南美洲的印加帝國。至此西班牙已經掌握由陸路跨越美洲，以及由海路繞過南美洲進入太平洋的路徑。1565 年 Miguel López de Legazpi 在宿霧（Cebu）建立西班牙殖民地，數年後進佔馬尼拉。至此伊比利半島上的葡西兩國都掌握通往亞洲的路徑和前進基地。

雖然葡西兩國各自掌握歐洲通往亞洲的路徑，但都需要繞過大陸或翻越山嶺，所以兩國都在尋找通往亞洲的新捷徑，並把希望放在歐洲人尚未完全掌握的北美洲。這條想像中的捷徑位於歐洲的西北方，故稱為西北航路（the Northwest Passage）。1500 年葡萄牙的 Gaspar Conteral 曾經在現在的加拿大東岸尋找通往亞洲的航道，曾到達加拿大東岸的聖羅倫斯灣，以及北緯 60 度的地方³⁰。Gaspar Conteral 以為聖羅倫斯灣是一條通往亞洲的海峽，並將它命名為 Anian 海峽³¹。Gaspar Conteral 之後，1524 年西班牙航海家 Estevan Gomez 前往北美洲東岸尋找通往亞洲的航路，但是無功而返，後人對他的紀錄也不多。1542 年新西班牙總督（viceroy）派遣 Coronado 和 Alarcon 分別從陸路和海路尋找 Anian 海峽在太平洋的出口，但兩人都沒有找到 Anian 海峽³²。

在此我們或許得先解釋「Anian 海峽」這個地名的來歷。此地名出自《馬可波羅行紀》Ramusio 本第三卷第五章，在馮承鈞中譯本介於第 160 章〈偶像之形式〉和第 161 章〈占巴大國〉之間，章節數標為「第一六〇重章」。本章內容如下（地名以羅馬字錄之）³³：

從刺桐港發足向西，微偏西南行一千五百哩，經一名稱 Cheinan 之海灣。其海岸

³⁰ John Barrow, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions* (London: John Murray, 1818), pp. 41-42.

³¹ John Barrow, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions*, p. 54.

³² John Barrow, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions*, p. 55.

³³ 因為此處的地名漢字譯寫涉及譯註者的解釋和改動（見後文討論），所以在此必須先以沙海昂本的羅馬字地名引用。

延長二月程，船沿行其北部全境，其地一方面與蠻子州東南部連界，一方面與 Ania、Toloman 及其他業經著錄之諸州境界相接。灣內多有島嶼，泰半繁殖居民，岸邊有金沙甚多，在諸川入海處揀之。亦產銅及他物，各島以其產物貿易，此島有者，他島無之。島民亦與陸地之人交易，出售金銅及他種出產，而購入其所需之物。諸島多半饒有穀食。此灣幅員之廣，人民之眾，似構成一新世界。³⁴

以我們現在的地理知識判斷，這段文字所描述的是越南北部外海的東京灣（或稱北部灣），次一章的占巴大國比定為越南南部的占城國，也可以支持本章描述的地區在中國與越南之間。馮承鈞也做此解讀，但他進一步把 Toloman 之前的那個地名比定為前面描述交趾的時候曾經提及的交趾地名 Amu³⁵，所以馮承鈞判斷 Ramusio 本中 Toloman 之前的「Ania」是「Amu」的誤植，故在譯文中改為「阿木（Amu）」。不過這一改，就把 Ramusio 本中一個影響深遠的地名改掉了。因為十六世紀的地理學家和航海家都希望能夠比定出《馬可波羅行紀》中的地名，以確認自己的發現，用《馬可波羅行紀》加上自己新得的情報，以從《馬可波羅行紀》得出更多關於亞洲的情報³⁶。這種閱讀方法的結果，造成前述葡萄牙航海家 Gaspar Conteral 將他發現的聖羅倫斯灣比定為 Anian 海峽（意為「Ania 的海峽」），顯示他相信通過這個「海峽」就可以到達馬可波羅描述的亞洲。但整個十六世紀歐洲人不斷探索他們未知的美洲，卻一直找不到傳說中橫貫北美洲的海峽，所以十六世紀後半的地理學家開始把這個傳說中穿越北美洲的海峽往美洲西北角的未探索區域比定。最後，Anian 海峽在十六世紀末歐洲人的地理觀念中，變成分隔美洲和亞洲的水道³⁷。但因為還沒有歐洲人真的到過那裡，所以 Anian 海峽的具體樣貌始終無法確定，僅存在於地理學家和航海家的假想中。

十六世紀末，當探險家還在尋找分隔美洲和亞洲的 Anian 海峽時，葡萄牙已經在環

³⁴ 馬可波羅著、沙海昂註、馮承鈞譯，《馬可波羅行紀》（北京：中華書局：2004），頁 639。

³⁵ 馬可波羅著、沙海昂註、馮承鈞譯，《馬可波羅行紀》，頁 503。

³⁶ Godfrey Sykes, "The mythical straits of Anian," *Bulletin of the American Geographical Society*, 47.3 (1915): 163-164.

³⁷ Godfrey Sykes, "The mythical straits of Anian," p. 172.

好望角的航道上來回航行近百年，西班牙也已征服美洲，1565 年在太平洋對岸的菲律賓建立殖民地。但此時西班牙國王統治的尼德蘭地區爆發革命，開始長達八十年的荷蘭獨立戰爭。為了掌握亞洲的富源，荷蘭人開始積極拓展屬於自己的東印度航路，但此時繞行非洲的航線已經被葡萄牙掌握，往西繞經美洲的航路更是受敵對的西班牙掌握。1581 年西班牙國王同時兼任葡萄牙國王之後，繞經南半球的兩條航路都盡入西班牙手中。因此，荷蘭人嘗試從繞經北歐的東北航路前往亞洲，這條路尚未被伊比利人控制，荷蘭人可以自由航行。而且根據當時的地理知識，他們預期東北航路會是通往亞洲的捷徑。如果成功，荷蘭人就能比他們的敵人更接近亞洲貿易所帶來的財富。

四、巴倫支航向北極

我們現在對巴倫支三次北極航海的知識來自 Gerrit de Veer 於 1598 年出版的《三次經東北方前往 Cathay 和 China 航海實紀》³⁸。De Veer 本身只有參與 1595 年的第二次和 1596 年的第三次航海，並在第三次航海中與巴倫支等人一起在新地島（Nova Zembla 或 Novaya Zemlya）³⁹東北角度過寒冷的冬天，親身體驗北極的永晝和永夜現象，最後於 1597 年 11 月回到荷蘭，次年出版我們現在看到的航海紀。不過巴倫支本人已經早一步於 1597 年 6 月 20 日於離開新地島的航程中過世⁴⁰。雖然 De Veer 在 1594 年的第一次航海中缺席，但他在寫作航海紀時顯然有參考巴倫支的航海日誌，所以在後來出版的航海紀中我們可以得知三次航海的詳情。

但我們在此也必須注意到史源學的問題。De Veer 參與的兩次航行都搭乘巴倫支領航的船，在航海過程中伴隨在巴倫支身邊記錄，甚至巴倫支臨終前最後一句話也是「Gerrit，給我點喝的」（Gerrit, geeft me eens te drinken.）。顯然巴倫支在 De Veer 的眼中

³⁸ 荷蘭文書名主標題是 *Waerachtighe Beschryvinghe van Drie Seylagien, ter Werelt Noyt Soo Vreemt Ghehoort*（三次前往陌生未聞世界實紀）。版本討論參考本文註 5。

³⁹ 其實是一個群島，其中兩大島中間以狹窄的水道相連，但在十七世紀的地圖中都畫成一個島，蓋當時測繪未明，無法知道其完整的海岸線。《坤輿萬國全圖》稱「新曾白臘」，《職方外紀》中附的坤輿萬國全圖則稱為「新增蠟」。冷戰時此處是蘇聯的核子試爆場。

⁴⁰ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 198.

是這三次航海最重要的英雄人物。但隨巴倫支航向東北航路的船，三次共有十三艘，前後參與的船員眾多，在海上也曾為了探路而分開航行。如果我們只把 Gerrit de Veer 的作品當成巴倫支航海故事在十七世紀唯一的一種聲音，顯然過於天真。事實上，巴倫支的頭兩次東北航路探險，還有 Jan Huygen van Linschoten 這位對後世影響更為重大的旅行家參與，但是 Linschoten 就兩次北極探險出版著作到 1601 年才問世，比 De Veer 的晚了三年，而且與 Linschoten 的東印度著作相比並不顯眼⁴¹。或許是 Linschoten 後來的影響力蓋過十六世紀末的巴倫支北極航海，而且沒有參與壯烈且戲劇性的第三次航海，所以後世通常只會想到 Linschoten 對荷蘭成功拓展亞洲殖民帝國的貢獻，而把成功前的悲劇留給 De Veer 筆下的巴倫支。

巴倫支第一次嘗試從東北航路前往亞洲的航海於 1594 年 6 月 5 日從 Texel 出發，同月 23 日到達俄羅斯北部城市 Murmansk 外的 Kilduin 島。到此的航程是荷蘭人早已掌握的熟悉路線，再往東就是未知之海。巴倫支在此往東北方航行，約兩週後就到達新地島西岸，但經過數次的嘗試，始終無法突破冰層，而且屢遭北極熊襲擊。8 月 1 日他們放棄繞過新地島，決定返航⁴²。8 月 16 日他們在新地島南端的 Weygates 海峽遇到西蘭省和 Enkhuizen 的船，其中 Enkhuizen 的船「信使號（Mercury）」上的大班（supercargo）正是 Linschoten。根據這兩艘船的說法，他們航過 Weygates 海峽後發現一片大海，然後他們又往東航行 50 或 60 荷里，他們相信自己已經到達西伯利亞的鄂畢河口。此處韃靼利亞（Tartaria）的海岸再折向東北。他們認為自己已經離西伯利亞北端的 Tabijn 角不遠⁴³，但是因為太晚出發，所以錯過繼續往前航行的時機。這四艘船最後於 9 月 16 日

⁴¹ Jan Huygen van Linschoten, *Voyagie, ofte schip-vaert, van Ian Huyghen van Linschoten, van by Noorden om langes Noorwegen de Noortcaep, Laplant, Vinlant, Russlandt, de Witte Zee, de Custen van Candenoës, Svvetenoës, Pitzora, &c. door de Strateofte Engte van Nassau tot voorby de Revier Oby* (Franeker: Ketel, 1601). 並參考 Charles T. Beke, "Introduction," lxxvi.

⁴² Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 27.

⁴³ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 36-37. 編註者 Charles T. Beke 認為 Tabin 角（De Caep Tabijn）就是老普林尼《博物誌》（*Naturalis Historia*）中提及的 Tabis，是西伯利亞最北端的岬角。不過這個岬角只存在於西歐人的世界觀中，並非當時已經實證的地理知識。值得注意的是老普林尼接下來就提到 Seres，即「Serica 人」，而 Serica 可以視為中國拉丁文名稱之一（Plin. Nat. 6.20）。Pliny the Elder, *Natural history* Vol.2, trans. M. A. Rackham (Cambridge, MA: Harvard University Press), pp. 377-379.

回到荷蘭。巴倫支和 Linschoten 都發表了相關的報告，但後者的文采顯然更受阿姆斯特丹市民和奧倫治親王莫里斯的歡迎。De Veer 在第二次航海記的開頭用諷刺的口氣稍微批評了 Linschoten 對他們那隻船隊的宣傳，引來 Linschoten 的辯護⁴⁴。當然，這都是 1598 年 De Veer 出版巴倫支三次航海記之後的事了。

1594 年底的情況是，荷蘭人受到 Linschoten 發表報告的激勵，奧倫治親王在 1595 年初就開始策劃另一次經東北航路前往亞洲的航海計劃。這次與第一次的探路性質不同，他們對第二次的航海深具信心，總共集結了七艘船（阿姆斯特丹兩艘，熱蘭省兩艘，Enkhuizen 兩艘，鹿特丹一艘），滿載要與亞洲各國交易的貨物，於 1595 年 7 月 2 日離開 Texel 島⁴⁵。因為此行預期會成功進行貿易，所以出資的各城市都有委任商務員。Jan Huygen van Linschoten、Jacob van Heemskerck、Jan Cornelisz. Rijp 三人代表荷蘭省和西菲士蘭省，其中 Linschoten 和熱蘭省的商務員 Francois de la Dale 進一步被奧倫治親王委任為全艦隊的代表專員（chief-commissioner）⁴⁶。巴倫支在這次航海中擔任阿姆斯特丹船 Winthont 的船長，並擔任艦隊的總領航員（pilot-major）⁴⁷。航海記的作者 De Veer 這次登上巴倫支的船，所以他所記錄的航海見聞，也是站在巴倫支的視點所做的描述。這次的航海選擇沿西伯利亞北岸航行，預計像上一次 Linschoten 搭乘的船隊一樣穿過新地島和西伯利亞間的海峽再往東前行。不過上次 Linschoten 已經發現他們太晚啟航的問題並沒有解決，因為這次他們比上次更晚出發，而且更慢抵達。八月下旬到 9 月 15 日他們多次嘗試穿越海峽，但都被厚重的冰阻擋⁴⁸。進入九月之後艦隊間為討論是否應該放棄任務返航而有一些爭執，但因無關本文題旨所以在此略過細節。總之，這支艦隊在 9 月 15 日決定返航，當他們回到荷蘭時已經是 11 月中了。這次航海雖然失敗，但大部分船員，除了不幸被北極熊攻擊而喪生的數名以外，都安全回到荷蘭。如果要說這次航海有什麼收穫，應該就是在嘗試穿越新地島南端的海峽時，從當地原住民和俄羅斯獵人

⁴⁴ Charles T. Beke, "Introduction," p. lxii.

⁴⁵ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 40-43.

⁴⁶ Charles T. Beke, "Introduction," pp. lxiv-lxv.

⁴⁷ Charles T. Beke, "Introduction," p. lxiv.

⁴⁸ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 52-66.

那裡得到更往東方海域情報。

五、悲劇性的巴倫支第三次北極探險

第二次航海無功而返，使奧倫治親王和國會（*Staten-Generaal*）決定不再用公家預算進行東北航路的探險，但鼓勵私人海商自發前往。如果成功找到從北極通往亞洲的航路，國家將有重賞。因此在 1596 年初，阿姆斯特丹就開始籌備兩艘船組成的探險隊，第三次前往北極探索東北航路，附圖一為此次航海的航跡重建圖。巴倫支是總領航員（*chief pilot*），配屬於 Jacob van Heemskerck 指揮的船；另一艘船則由 Jan Cornelisz. Rijp 指揮⁴⁹。兩艘船在 1596 年 5 月啟航，顯然是記起前兩次的教訓，所以提早出發。5 月 30 日他們已經航行到北緯 69 度 24 分的地方，已經進入北極圈（北緯 66.5 度）。6 月 1 日他們發現夜晚已經消失，為極圈內的永晝現象⁵⁰。對巴倫支、De Veer，以及其他曾經參與前兩次的海員來說，永晝並非陌生的現象，他們在前兩年就經歷過了。不過 6 月 4 日他們看到太陽兩旁個多出一個太陽，而三個太陽間有彩虹相連，這是他們從未見過的現象⁵¹。他們看到的三個太陽是稱為「幻日」（*sun dog*）的大氣現象，是空氣中的冰晶折射陽光所致，並不是極圈內特有的現象。但這已經足以讓這次航海染上神秘色彩。不過真正讓船員感到訝異的是他們稍後在 Spitsbergen 看到的景色。

（一）山明水秀，萬花遍山

與之前幾次沿挪威沿岸北上的路線不同，這次巴倫支的船隊走稍微偏西的路線，所以在 6 月 9 日他們到達從前沒到過的島嶼。10 日巴倫支質疑僚艦是不是走得太偏西邊，但 Rijp 和他的領航員並不認為如此。6 月 12 日荷蘭船員在這座島上殺了一隻攻擊船員的北極熊，因此將這座島命名為「熊島」。6 月 13 日兩艘船離開熊島，繼續往北走，19

⁴⁹ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 70-71.

⁵⁰ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 72.

⁵¹ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 71. P. 71 後的版畫呈現船員在海上看到幻日的景象。

日再次看到的陸地就是後來稱為 Spitsbergen（意為「尖山」）的群島。根據 De Veer 所記錄的測量，Spitsbergen 位於北緯 80 度 11 分⁵²。但讓船員感到奇怪的是這座群島上有草，所以除了會攻擊人的北極熊以外，還有鹿、羊之類的草食性動物在此生活。相較之下，北緯 76 度的新地島竟然是片寸草不生的土地⁵³。這讓船員相信他們到達的是格陵蘭的一部分。事實上，緯度較高的 Spitsbergen 受到北大西洋暖流的影響，所以植被和生態都比遠離暖流的新地島更豐富。但這樣的知識還不存在於十六世紀末，他們只知道越靠近北極越冷，並不知道洋流和風系對氣候的影響更大。

兩艘船花了數天以逆時針方向繞了 Spitsbergen 一圈，7 月 1 日他們回到半個月前離開的熊島⁵⁴。兩艘船的領航員在此再度為了他們的航線是不是過於偏西而爭執。Rijp 和他的領航員相信從 Spitsbergen（當時以為是格陵蘭，且不知是島嶼還是半島）尚未探索的東側可以找到穿越冰海通往亞洲的航線，但巴倫支認為應該往東，繼續嘗試從新地島的北端進入新地島以東的海洋。雙方都相信自己的見解才是正確的航線，故最後決定兩艘船在此分開。Rijp 的船繼續往北探索 Spitsbergen，巴倫支則帶領他配屬的船往東再次嘗試新地島北端的航線。

7 月 18 日巴倫支的船到達新地島西岸，次日抵達新地島旁的十字架島（因島上有兩座十字架而得名），但 20 日他們就遇到擋路的海冰，迫使他們暫時下錨⁵⁵。之後一整個月巴倫支的船不斷努力突破冰層，緩慢地航向新地島東北角。8 月 25 日在新地島東北角的冰港（Ice Hauen），他們認為無法找到任何航路，決定放棄，準備返航⁵⁶。但是

⁵² De Veer 所記的緯度有誤，其實是北緯 79 度 40 分。見 Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 77. 註四。

⁵³ Beke 的註解指出新地島仍然有草食性動物，只是 De Veer 沒有看到。但是十九世紀的生態與正值小冰期的十六世紀末應有差距。而且對暗洋暗澳傳說來說，De Veer 的印象比新地島的實際生態環境更為重要。Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 82-83.

⁵⁴ 也有人認為從 De Veer 的敘述中無法確認這兩艘船是不是真的繞了 Spitsbergen 一圈。見 Samuel F. Haven, "Introduction," *Narrative of a voyage to Spitzbergen in the year 1613 at the charge of the Fellowship of English Merchants for the Discovery of New Trades, commonly called the Muscovy Company* (Boston: J. Wilson and Son, 1860), pp. 28-29.

⁵⁵ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 90.

⁵⁶ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 98-99.

27 日他們的船被流冰頂起，就像擱淺一樣⁵⁷。8 月 31 日船已經被頂起四、五呎高。這日冰層雖然一度退去，但次日又再度聚集包圍船隻。到了 9 月 16 日他們已經無計可施，只好開始收集漂流木，準備在當地建屋過冬⁵⁸。此時夏至已經過了將近三個月。這座被稱為「保命屋」(Het Behouden Huys) 木屋，1871 年被挪威獵人發現時還保存完好，從屋裡發現的遺物被轉送到荷蘭的博物館。

(二) 山中俱如長夜

北極圈內的永夜現象，在保命屋的緯度從 11 月 4 日開始，船員們在 11 月 3 日之後就沒看到太陽了⁵⁹。但是神秘的現象在次年的 1 月 24 日發生。這天 De Veer、船長 Van Heemskerck 和另外一人在海邊看到太陽的邊緣。他們興奮地回去將這個消息告訴巴倫支。巴倫支並不相信，因為依照推算還要十四天後才看得到太陽，有些船員還打賭他們眼花了。25 日和 26 日天氣不好，看不到太陽，賭 De Veer 等人眼花的船員認為贏定了。但到了 27 日，天氣良好，所有人都看到了太陽的圓弧形⁶⁰。我們用星空模擬程式 Stellarium 重建當天的星圖，可確定巴倫支的計算是正確的，太陽仍然在地平線下（附圖二）。但是此計算並未考慮大氣折射使太陽的上緣出現在地平線之上。但是 De Veer 等人沒有認識到這是大氣折射太陽光造成的現象，反而認為太陽提早出現了。

比預期提早出現的太陽，加上半年都前他們在海上看到的三個太陽（幻日），都讓這次的航海比過去幾次更有神祕色彩，這也讓 De Veer 重新檢視既有的地理知識。他在敘述完提早出現的太陽後，用了一些篇幅討論他們過冬的地方與原先目標的相對位置和距離。這顯然是回航後才寫下的，但可以反映十六世紀末歐洲人的世界觀。據 De Veer 的推算，他們過冬的地方離韃靼利亞北端的 Tabin 角⁶¹有 60 個經度遠，約 220 荷里。不過提早出現的太陽讓 De Veer 對保命屋所處的緯度感懷疑，這對於推估從新地島到 Tabin

⁵⁷ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 100.

⁵⁸ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 107.

⁵⁹ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 121.

⁶⁰ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 144, p. 151.

⁶¹ 參考註 43。

角的距離相當重要，因為兩者如果在不同緯度，就不能用簡單的經度數量乘以該緯度的經度距離來推算距離⁶²。總之，在極地過冬所遭遇的奇特天文現象，使新地島成為一個不折不扣的異域。此外，De Veer 認為航行過 Tabin 角之後，下一個目標就是分隔美洲和亞洲的 Anian 海峽，然後在此應該轉向往南航行，穿過 Anian 海峽，直到看到陸地⁶³。在此我們必須注意，De Veer 和當時的地理學家一樣認為 Anian 海峽存在，而且如果繞經北極的東北航路可行，他也預期自己會經過 Anian 海峽到達亞洲。附圖三即為上述觀念下所畫出的北極地圖。

(三) 石上留字

這批在新地島東北角過冬的荷蘭人撐過了冬天，到了 1597 年 6 月，依照去年的經驗此時的極圈已經進入永晝。但在三月底、四月初的時候，他們原本搭乘的船已經被流冰高高舉起，無法再讓船隻下水。最後他們決定造兩條小船，逆時針繞行新地島，循第一次航海的路線回家。6 月 1 日巴倫支寫了一封信，描述他們做了極佳的準備離開荷蘭探索東北航路，但是天不從人願，使他們必須在極為艱困的環境下過冬，以保全他們的生命和商人委託的貨物。他們最後在 6 月 13 日離開保命屋，開始返航。這封信上有十一個人的簽名，另外四人可能因為太過虛弱或是不識字而未簽名⁶⁴。離去前，巴倫支把這封信掛在保命屋的煙囪底下。如果他們不幸都沒有活著回到荷蘭，至少還有機會把他們最後的訊息透過這封信傳給後人⁶⁵。

返航的路途比去程更艱苦，因為他們這次乘坐的是沒有遮蓋的小舟，所有人都暴露在北極的寒冷中；而且他們已經營養不良地在北極苦撐十個月，身心俱疲了。離開保命屋一星期後，6 月 20 日巴倫支在新地島西北海岸附近過世，同日稍晚另一位早已相當虛弱的船員也死去。巴倫支的死對剩下的船員打擊相當大，因為他們失去了重要性僅次

⁶² Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 149-150.

⁶³ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 149.

⁶⁴ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 191-193.

⁶⁵ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 189. 原件已被發現並從新地島回到荷蘭，現存荷蘭國立博物館。Rijksmuseum, "Cedelken," accessed October 25, 2012, <http://www.rijksmuseum.nl/collectie/zoeken/asset.jsp?id=NG-NM-7733>.

於上帝的領航員。

(四) 次年再復至

巴倫支過世後一個月，剩下的船員在 7 月 28 日來到新地島的西南海岸，在此他們遇到一群俄羅斯漁夫。這是他們十三個月前和 Jan Cornelisz. Rijp 在熊島分手後，第一次遇到人類。有位漁夫認出船長 Jacob van Heemskerck 和 Gerrit de Veer 兩人，因為他在 1595 年巴倫支第二次北極航行時曾經見過他們。當時他們乘坐華麗的大船，和現在飢餓邋遢的樣子呈現強烈的對比⁶⁶。在這之後，他們跨過 Weygates 海峽，沿俄羅斯北岸西行，一路上多次遇到俄羅斯獵人或漁夫，最後終於在 8 月 25 日抵達 Kilduin 島⁶⁷。這裡是巴倫支第一次北極探險時轉向東北航行的地點，也是荷蘭人熟悉的航路。他們一抵達就開始打聽有沒有可以載他們回荷蘭的船隻，並打聽到最近有三艘荷蘭船來過，當天有兩艘已經啟航。De Veer 一行人趕快派了一名自己人與一位可靠的薩米人 (Laplander)⁶⁸ 一起去找剩下的那艘荷蘭船⁶⁹。他們每天都在等待回音。到了 8 月 29 日，那位薩米人獨自回來，帶來荷蘭船長的信簡。信上表示很高興得知他們還活著，他原本以為巴倫支船上的人已經全死了。這位荷蘭船長的用語顯示他對 De Veer 一行人相當熟悉。信上署名 Jan Cornelisz. Rijp，是前一年和他們在熊島分手船長的名字。但 De Veer 不敢相信，因為他以為 Rijp 的船深入險境，船上的人應該也全死了。次日那艘荷蘭船駛來，De Veer 等人終於確定這位船長真的就是去年和他們一起出航的 Jan Cornelisz. Rijp⁷⁰。最後他們搭乘 Rijp 的船，於 10 月 29 日抵達 Maas 河口，11 月 1 日中午左右，De Veer 等人穿著跟在新地島時一樣的衣服回到阿姆斯特丹⁷¹。

到此我們已經回顧了巴倫支三次前往北極探索東北航道的過程，並且將悲劇性的第三次航海過程做了比較詳細的交代。我們可以看到，第三次航海的過程和季麒光記下的

⁶⁶ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 222-225.

⁶⁷ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 247.

⁶⁸ Laplander 為十六、十七世紀對斯堪地那維亞北部原住民的稱呼，現在稱為 Sami，此處譯為薩米人。

⁶⁹ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 248.

⁷⁰ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, pp. 251-252.

⁷¹ Gerrit de Veer, *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*, p. 256.

暗洋傳說有許多可以對照的地方。首先，「紅彝」在十七世紀的中國海域指的是荷蘭人。巴倫支在第三次航行的前半段抵達 Spitsbergen 時已經進入北極圈內，而且可以觀察到永晝的現象，也就是暗洋傳說中的「泊其地，無晝夜」。Spitsbergen 受到北大西洋暖流的影響，所以緯度雖然比新地島更高，植被和生態卻比較豐富，使第一次來此的荷蘭人大為驚異。這樣的經驗應可以誇飾成「山明水秀，萬花遍山」。巴倫支和 Rijp 各自領船在熊島分手，似乎可以對應到暗洋傳說中將人留在當地，給一歲之糧的情節。但是巴倫支的船在新地島東北角遇難，被迫在極地中過冬。他們除了親身體驗極地的永夜現象，也和嚴酷的冬天和可怕的北極熊對抗，並有數人熬不下去而死亡。這可以對應到暗洋傳說中的「一至秋即成昏黑，至春始旦；黑時俱屬鬼怪，其番遂漸次而亡」。到次年六月還倖存的人離開保命屋以前把他們的經歷寫下，留在保命屋內，與「石上留字」意義近似。最後，「次年再復至」則與倖存船員在 Kilduin 島被救起的戲劇性事件有關，而且來救人的就是前一年與他們在熊島分手的 Jan Cornelisz. Rijp，的確可說 Rijp 船長「再復至」，並把巴倫支航海故事的敘事者 De Veer 帶回荷蘭講述他們在保命屋的故事。所以，根據以上對照兩則文本的結果，我們可以推斷季麒光講述的暗洋傳說，就是巴倫支第三次北極探險故事在十七世紀的口傳版本之一。

六、暗洋暗澳的傳播

不過證明兩份文本之間的對應關係之後，暗洋暗澳傳說的考證還有一個環節必須重建。我們必須確定這樣的故事可能在 De Veer 等人回到荷蘭之後，會被讀者聽眾傳播，然後帶到亞洲；否則就無法排除兩個故事只是偶然相符而已。在此，我們可以用出身英格蘭，在荷蘭船上服務的三浦按針（威廉·亞當斯，William Adams，1564-1620）作為代表，用來說明荷蘭人北極探險故事的傳播⁷²。

⁷² 三浦按針的生平考證，參考岡田章雄，《三浦按針》（東京：創元社，1944），以及幸田成友，〈三浦按針〉，《史學》15卷1號（1936.05），頁1-47。幸田成友的論文主要聚焦於三浦按針抵達日本之後的經歷，對其1598年離開荷蘭前往亞洲之前的生涯僅一筆帶過，未論及三浦按針是否去過北極。岡田章雄引用耶穌會士 Pedro Morejon 和葡萄牙歷史學家 Diogo de Couto 兩人所記，有一位英格蘭領航員在日本宣稱自己

荷蘭人尋找亞洲航路的嘗試除了前述巴倫支參與的三次北極探險以外，1595 年 4 月 2 日也有四艘船組成的艦隊出發，在 Cornelis de Houtman 的指揮下繞經非洲南端，沿葡萄牙人常走的航路前往亞洲⁷³。這支艦隊在 1597 年 8 月 14 日返抵荷蘭，並成功帶回東印度的香料⁷⁴。此時 De Veer 一行人正在俄羅斯北岸奮力划行脫困。當 De Veer 一行人回到荷蘭時，荷蘭人自主的亞洲航行已經成功，此後繞經非洲南端的路線也成為荷蘭殖民地國的主要路線。另一方面，1598 年也有一支五艘船組成的艦隊計畫繞行南美洲南端的麥哲倫海峽前往亞洲，三浦按針參與了這次的航海。他搭乘的船在 1598 年 6 月 24 日離開荷蘭。1599 年 4 月 6 日到達南美洲南端的麥哲倫海峽，但只有三艘成功穿越，另外兩艘船，一艘掉頭回荷蘭，另一艘被西班牙人截獲。但穿越海峽的三艘中，有一艘獨自前往今天的印尼，最後被葡萄牙人截獲，船員也被殺光。剩下的兩艘在與美洲原住民的衝突中人員損失慘重，最後在重整組織和補給後，於 1599 年 11 月 27 日航向日本。不過在北緯 28 度他們又遇到颱風，最後只有三浦按針搭乘的船，以及倖存的 24 名船員，於 1600 年 4 月 19 日漂流到日本豐後國的別府灣（九州大分縣內）⁷⁵。在長崎的葡萄牙耶穌會士聽說有荷蘭船漂流到豐後國的消息，便帶來日本基督徒以作為通譯，這讓三浦按針一行人陷入不利的處境。之後他們被移送到大坂城，在那裡受到皇帝（德川家康）的招待。雖然耶穌會士仍不斷詆毀他們，稱他們是海盜，但在家康了解英國荷蘭兩國與葡西兩國之間的嫌隙後，最後三浦按針一行人獲釋，並在日本居住。

關於三浦按針如何抵達日本的資訊主要來自他自己於 1611 年寫給妻子和故鄉友人的兩封信，但我們可以從同時期的其它文獻中得知三浦按針所言不虛。葡萄牙歷史學家 Diogo de Couto 在 1611 年寫作的歷史書《旬年史編》（*Decadas*）中所記載的 1600 年荷蘭船漂流至日本之事，和三浦按針的說法大致相同，所依據的情報可能是來自當時在日

去過北極的史料，但岡田對這個英格蘭人是否為三浦按針則持保留態度。參考岡田章雄，《三浦按針》，頁 134。

⁷³ Constantin De Renneville, *A collection of voyages undertaken by the Dutch East-India Company, for the improvement of trade and navigation* (London: W. Freeman, 1703), p. 95.

⁷⁴ Constantin De Renneville, *A collection of voyages undertaken by the Dutch East-India Company, for the improvement of trade and navigation*, p. 245.

⁷⁵ Ernest M. Satow, "Introduction," *The voyage of Captain John Saris to Japan, 1613* ed. Ernest M. Satow (London: The Hakluyt Society, 1900), pp. xlvii-xlviii.

本的耶穌會士⁷⁶。值得注意的是，耶穌會士提供的情報中提到荷蘭船上有一位出身英格蘭的領航員，優秀的宇宙誌學家（cosmographer），還會一點占星術。這位英格蘭人在京都對葡萄牙神父說他曾經被奧倫治親王指派進行多次旅行，主要在 1593、1594、1595 這三年。他奉命調查經 Biarmia（白海沿岸）和 Fimmarchia（挪威北岸）以北海域通往日本、中國、麻六甲的航路，這是當時他們相信通往亞洲財富最短的途徑。在 1595 年的航行中，他甚至到過北緯 82 度以上的地方，那裡極端寒冷，而且沒有夜晚。發現他們無法突破阻擋繼續前行的冰層，只好掉頭返家。他也調查過西北方向的航路，到過格陵蘭（Groelandia）和拉布拉多，但也被重重的冰阻礙。這位英格蘭領航員相信，只要沿著韃靼利亞（西伯利亞）的海岸往東航行，直到 Anião 灣（Gulf of Anião，葡萄牙文為 boqueirão de Anião），就可以到達亞洲，確認他們期待的東北航路⁷⁷。這裡的「Anião 灣」可以對應到西班牙文中所稱的 Estrecho de Anian⁷⁸，也就是我們在前文多次提及的「Anian 海峽」⁷⁹。

這位在日本述說自己北極探險經驗的英格蘭人沒有在 Diogo de Couto 的著作中留名。曾經隨馬戛爾尼出使中國，後來致力鼓吹北極探險的 John Barrow（1764-1848）根據耶穌會士報告的時間點，認為 1600 年代會出現在日本的英格蘭領航員，除了三浦按針，實在難作他想。三浦按針也因耶穌會士的報告而名列 Barrow 編纂的北極航海編年史之中⁸⁰。但是在荷蘭這邊的史料中，並沒有其他證據可以證明有位名叫 William Adams 的英格蘭人曾經去北極尋找航路。他宣稱主要的探險年份是 1593、1594、1595 這三年，

⁷⁶ 原文見 *Da Asia de Diogo de Couto*, Livro V, Cap. II. Diogo de Couto, *Da Asia de Diogo de Couto, dos feitos que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Parte Ultima (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788), pp. 447-454. 關於 Anião 的地名「boqueirão de Anião」見 p. 452。這一章有英文譯本，見於 Donald Ferguson, "Introduction," in *The travels of Pedro Teixeira with his "Kings of Harmuz" and extracts from "His Kings of Persia"* (London: The Hakluyt Society, 1902), pp. lxxvi-lxxxii. 本文引用的是英譯版頁碼。

⁷⁷ Donald Ferguson, "Introduction," pp. lxxix-lxxxii.

⁷⁸ Estrecho 意為「海峽」。又葡萄牙語-ão 的與西班牙語-an 的對應，如 Japão 對應 Japan。

⁷⁹ Anian 海峽也曾出現在利瑪竇 1601 年所作的《坤輿萬國全圖》。這張以 Ortelius 於 1570 年所作的世界地圖為藍本，北美洲西北部已有「亞泥俺國」，美洲與亞洲之間有「亞泥俺峽」，旁注「此處古謂兩邊之地相連，今已審有大海隔開，此海可通北海」。「亞泥俺」顯然是 Anian 的音譯。見利瑪竇著、朱維錚編，《利瑪竇中文著譯集》（香港：香港城市大學出版社，2001），頁 234、250。艾儒略的《職方外紀》中有《坤輿萬國全圖》的另一版本，但「亞泥俺峽」已經大幅縮小。艾儒略，《職方外紀》，頁 100。

⁸⁰ John Barrow, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions*, pp. 158-163.

和巴倫支北極航海的年份（1594、1595、1596）有出入。在京都的英格蘭領航員提到自己曾經到達北緯 82 度以及格陵蘭，而 1596 年抵達 Spitsbergen 的巴倫支船隊的確以為自己到了格陵蘭，似乎可以支持三浦按針去過北極的自述。不過跟巴倫支在新地島過冬，後來回到荷蘭的十二人中並沒有看到「William Adams」。Barrow 認為，如果三浦按針真的參與了 1596 年的北極航海，他應該配屬於 Jan Cornelisz. Rijp 的船上⁸¹。假此，他可能在 Rijp 的船第二次回到熊島，與巴倫支分手，再次前往 Spitsbergen 後發現厚重的冰層，轉而對 Rijp 船長前一年隨 Linschoten 和巴倫支一起前往 Weygates 海峽時所得的情報抱有希望，認為可能沿著韃靼利亞海岸往東航行，在分隔亞洲和美洲的 Anião 灣（Anian 海峽）轉向南方行向亞洲。之前我們在 De Veer 的著作中也看到同樣的推測。這可以解釋為當時航海家有相同的地理觀，所以會得出同樣的結論。不過我們也無法排除三浦按針離開荷蘭前已經聽過 Rijp、De Veer，或其他參與的船員帶回的故事，或是已經讀過 De Veer 出版的巴倫支航海記⁸²。對三浦按針來說，曾經參與北極航海應是可以加分的經歷，但是在他自己 1611 年的信中自述，以及 1613 年向英國東印度公司提出從亞洲尋找西北航路的建議時（見後文），他都沒有提及參與荷蘭三次東北航路探險之事。因此，十九世紀中以降論及三浦按針生平的史家，如 Thomas Rundall、岡田章雄，他們對三浦按針是否曾經親身參與北極探險持保留態度⁸³。

但不管耶穌會士在京都所遇到，述說荷蘭人北極探險故事的人是不是三浦按針，這筆資料說明暗洋暗澳故事的原型已經傳到亞洲。之後荷蘭人活躍於亞洲海域，來到亞洲的荷蘭人之中應該也會有轉述同樣故事的人。此外，從另外一封三浦按針致英國東印度公司書信之中，我們不只可以確認三浦按針的確具有北極航線的相關知識，也可以知道英國人在尋找傳說中的 Anian 海峽在亞洲這邊的開口，而且連日本人都知道歐洲人對這條水道的興趣。

⁸¹ John Barrow, *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions*, pp. 159.

⁸² Gerrit de Veer 的《三次經東北方前往契丹和支那航海紀》荷文版於 1598 年出版，書前有 De Veer 於當年 4 月 29 日所作的獻詞，而三浦按針於 6 月 24 日離開荷蘭。Charles T. Beke, "Introduction," pp. cxviii-cxxii.

⁸³ Rundall, Thomas. *Narratives of voyages towards the north-west, in search of a passage to Cathay and India, 1496 to 1631* (London: The Hakluyt Society, 1849), p. xii-xx；岡田章雄，《三浦按針》，頁 134。

在這封日期標為 1613 年 12 月的信中，三浦按針提到自己陪同英國船長 John Saris 在駿府（靜岡縣靜岡市，家康引退後的居城）謁見德川家康，並於次日將 Saris 船長的請求轉達，隨後家康與三浦按針有一段較長的談話⁸⁴。話題先是關於 Saris 船長來亞洲的目的，以及設立商館的選址問題。之後家康問到，Saris 船長來亞洲的目的是不是要尋找北方或西北方的未知土地？按針回答英國仍然耗費巨資在這方面的探索。家康繼續問，是否真的有這一條北方水道？如果有，它離日本遠還是近？按針肯定地回答該水道存在，而且他相信離日本相當近。家康命人取來世界地圖，在地圖上他確認這條水道的確就在日本附近。就在進行這個議題時，家康問英國人知不知道蝦夷（Ezo，北海道）和松前（Matsumae，北海道南端松前藩）這兩個位於日本北端的地方？按針說他不曾在地圖或地球儀上看過這兩個地名，但願意請東印度公司派船去探索這一帶。家康續問，1611 年 4 月在北緯 38 度的日本外海被目擊的船有沒有可能是英格蘭的，家康認為這不可能是前往新墨西哥的西班牙船，因為那個時節還沒有船會從馬尼拉出發。隨後家康問按針有沒有興趣去北方探索？他可以寫信給當地的藩屬，讓西方人到那裡旅行三十天，並受到友善的招待。按針回覆說如果（英國東印度）公司有幸承擔這項任務，他願意前往。在信中三浦按針推測日本北方應該住著韃靼人，與大汗（the Great Cam）的領土接壤。在這封信的結尾，三浦按針明確說出這條北方水道就是歐洲人所說的西北航道（the northwest passage），繞經美洲北岸，經亞洲和美洲之間的海峽到達亞洲。三浦按針說他願意為英國東印度公司服務到公司答覆是否將進行此一探索事業⁸⁵。這個建議與前述耶穌會士報告的東北航路不同，可能是配合當時英國航海家 Henry Hudson 的西北航路探險所作的建議。但不管經由西北航路或東北航路，兩條航路都要通過那條被認為分隔亞洲和歐洲的海峽。

⁸⁴ 田中丸榮子編，《三浦按針 11 通の手紙：英和对訳》（長崎：長崎新聞社，2010），頁 71-72。

⁸⁵ 田中丸榮子編，《三浦按針 11 通の手紙：英和对訳》，頁 74-75。相原良一認為三浦按針對日本北方航路以及北方未知土地的興趣，與 1611 至 1612 年間西班牙使節 Sebastián Vizcaíno 訪日（理由為答謝 1609 年日本對西班牙遭難船的救助，三浦按針也有涉入此事）並測量日本東北沿岸以尋求傳說中位於日本北方的金銀島有關。三浦按針可能因此興起與西班牙人競爭，並找出聯絡歐洲的西北航路之志，加上三浦按針與船長 Saris 處不好，所以拒絕了英國東印度公司提供船位返回英國的建議，改向公司提出探索西北航路的構想。相原良一，〈三浦按針の北西航路探検計画〉，《日歐交渉史考：マルコ・ポーロから平戸商館まで》（東京：南雲堂，1986），頁 162-168。

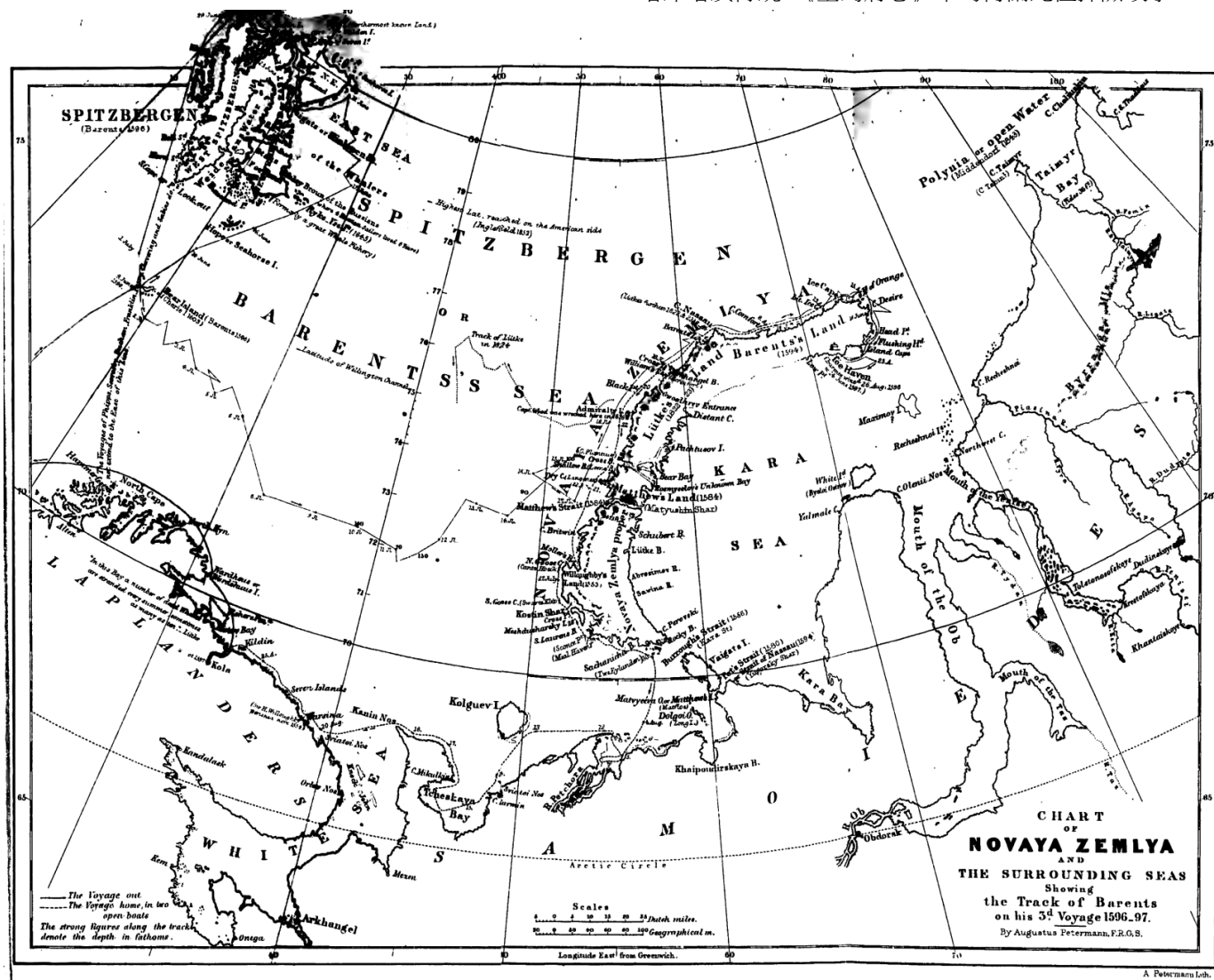
在三浦按針與德川家康的對答，以及之後對英國東印度公司的提案中，他都沒有說出位於日本北方不遠的水道叫什麼名字。但從前文已經討論過的十六、十七世紀歐洲人的地理知識，我們知道這條水道就是 Anian 海峽或葡萄牙人說的 Anião 灣。我們可說，西班牙文和荷蘭文的 Anian 就是葡萄牙文的 Anião。如果我們進一步把「暗洋；Anian」以及「暗澳；Anião」用官話對音，就會發現「暗洋暗澳傳說」和「Anian/Anião 海峽」之間其實也有語音上的對應關係。我們知道歐洲人在十六、十七世紀都在尋找 Anian/Anião 海峽的入口，在北美洲東西兩岸如此，在亞洲也如此。當歐洲人向亞洲人打聽北方航道，或是在文化交流中轉述巴倫支前往北極探索東北航路，尋找 Anian/Anião 海峽抵達亞洲的英雄故事時，「暗洋；Anian」以及「暗澳；Anião」這兩個地名就與巴倫支的航海故事交織在一起傳達給亞洲人，最後成為季麒光筆下的暗洋傳說。

七、結語

經過前面的討論，我們已經釐清清代臺灣文獻中的「暗洋」或「暗澳」如何進入地方志，以及這個傳說在清代受到質疑的過程。經過與巴倫支第三次北極航海的故事對照後，我們發現暗洋暗澳傳說其實是基於歷史事件的口傳文本，到了 1680 年代才被諸羅知縣季麒光記錄下來。確認「暗洋暗澳傳說」和「巴倫支第三次北極航海」之間的對應關係後，再搭配十六世紀末歐洲人相信沿著西伯利亞北岸往東可以到達 Anian 海峽或 Anião 灣的地理知識，我們可知「巴倫支第三次北極航海」和十六世紀末航海家在東方的聖杯「Anian/Anião 海峽」之間有密切的關係。當時歐洲人的地理知識認為 Anian/Anião 海峽在日本的北邊，而日本在臺灣的東北邊。因此當時歐洲人很可能將 Anian/Anião 海峽定位於臺灣之東北，並且在提及「Anian/Anião 海峽」的語境下講述了巴倫支的悲劇性航海。這些資訊最後混合成「暗洋在臺灣之東北，有紅彝舟泊其地，無晝夜，一年後無人生還」的傳說故事。搭配這些資訊重新解讀季麒光記下的暗洋暗澳傳說，我們會發現季麒光所說的「暗洋在臺灣之東北」，其實意思不是暗洋在臺灣島的東北部或東北方近海，而是指歐洲人心中數千公里以外的「Anian/Anião 海峽」。只是這段文字後來被收

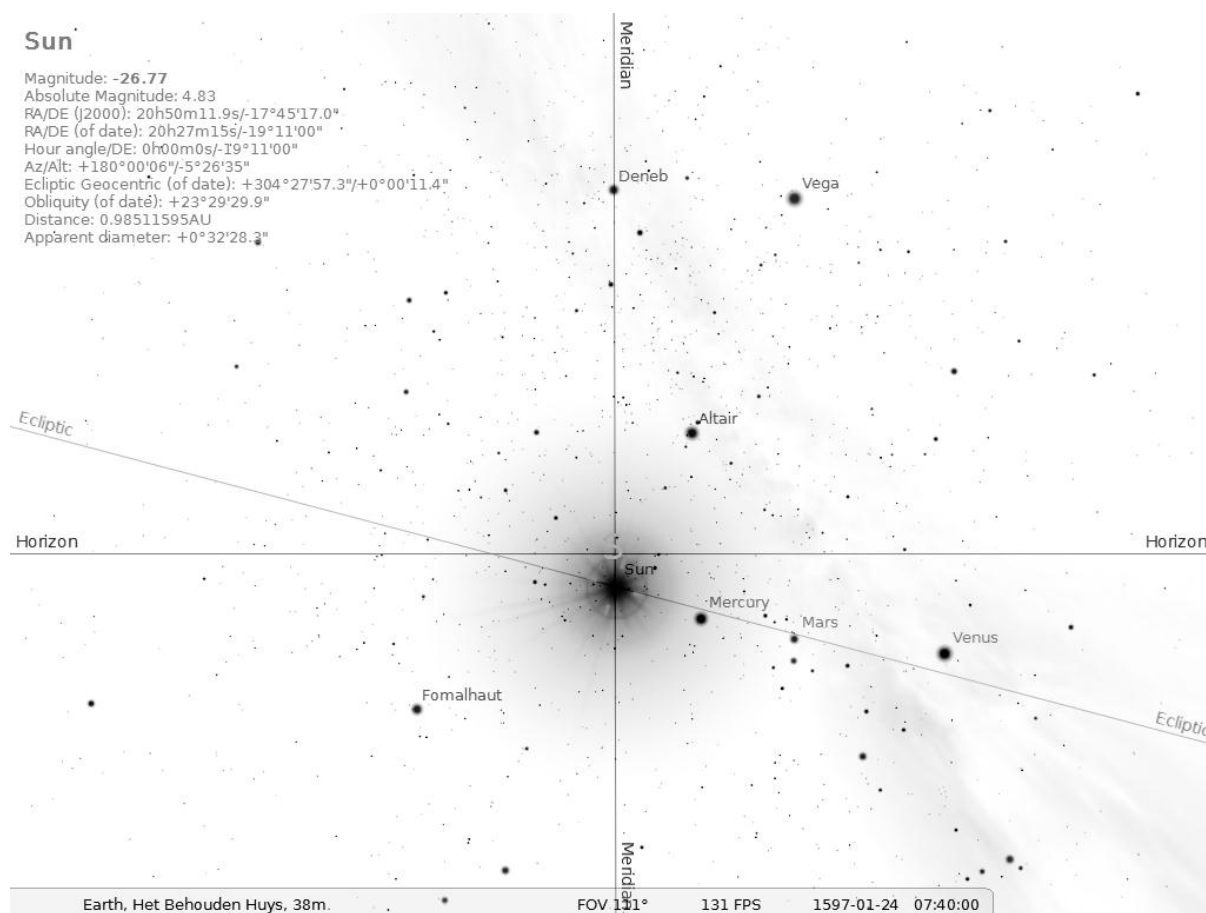
錄於《臺灣府志》，所以讀者會預設府志中提及的暗洋或暗澳一定在臺灣的境內，在質疑該傳說時也以臺灣的地理環境出發。事實上，這些都是清代文人誤讀暗洋暗澳傳說而冤枉了季麒光。

但經過本文對巴倫支第三次北極航海所做的詳細對照，以及確認暗洋或暗澳所指的，就是分隔亞洲和美洲的「Anian/Aniã 海峽」，季麒光在過去所受的不白之冤也得以洗清。除此之外，藉由考證暗洋暗澳傳說的事實基礎，我們也展現了臺灣地名所包含的世界性。但如此豐富多彩的背景，必須經由廣泛的資料收集和世界觀才能夠重建。否則，我們將會像清代文人一樣，將歷史事實誤判為無稽之談，並將臺灣史上精采的一章丟在北極的永夜中。



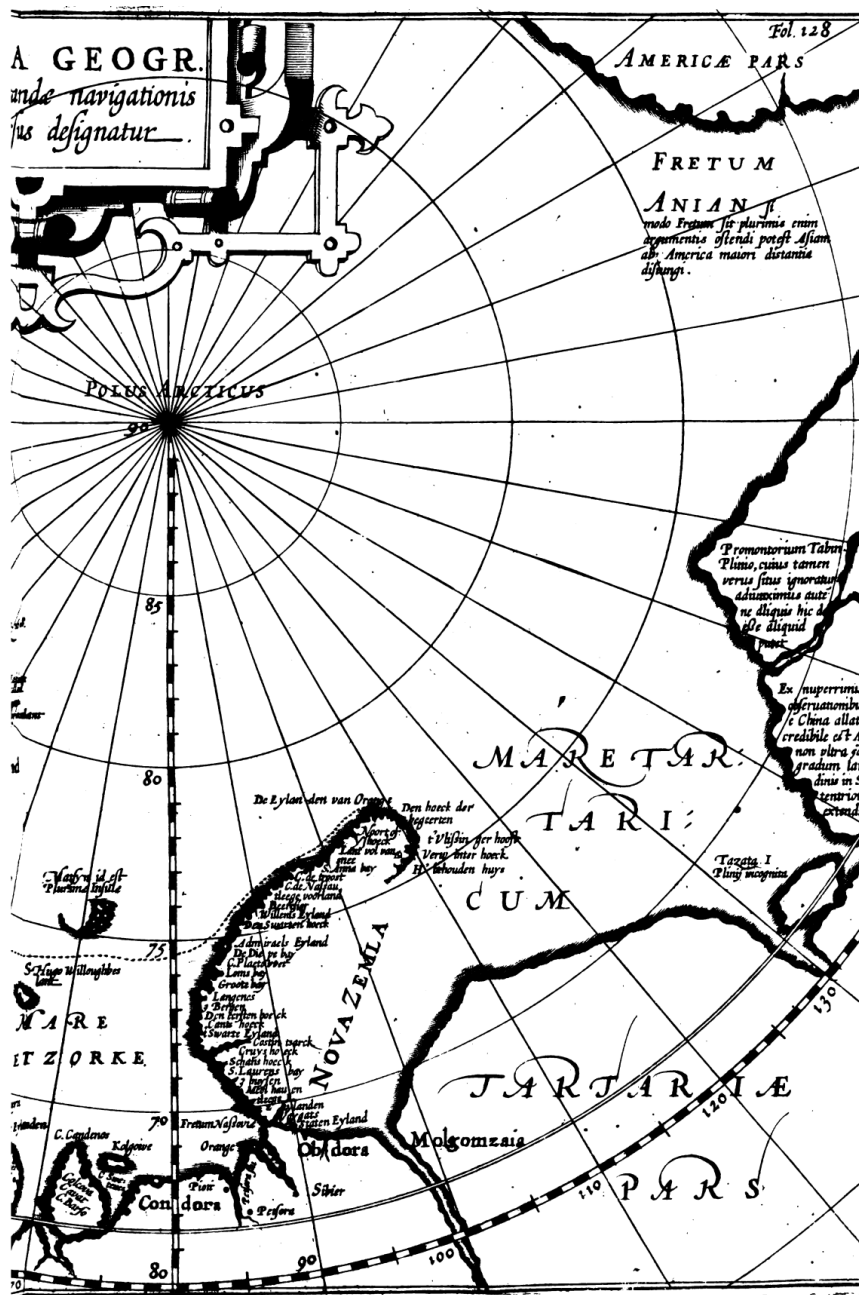
附圖一、巴倫支第三次北極探險航線重建圖

來源：Gerrit de Veer, *A True Description of Three Voyages by the North-East towards Cathay and China: Undertaken by the Dutch in the Years 1594, 1595 and 1596* trans. William Phillip, ed. Charles T. Beke (London: The Hakluyt Society, 1853), p.280ff.



附圖二、1597 年 1 月 24 日在保命屋緯度的太陽位置

本圖以星空模擬程式 Stellarium 重建 1597 年 1 月 24 日從保命屋所在緯度往正南方看的太陽。水平橫線為地平線 (Horizon)，斜線為黃道 (Ecliptic)。從這張圖可以看到這天太陽升到最高處時仍在地平線下。人可以看到曙暮光讓天空變得稍亮，但應該看不到太陽的圓盤。De Veer 等人能看到太陽的圓盤，靠的是不同密度的大氣層折射陽光，才使原本應該在地平線下的太陽露出，其原理和海市蜃樓一樣。這樣的現象稱為 Novaya Zemlya effect 或 Nova Zembla effect，命名由來就是 De Veer 等人在保命屋目擊該現象的紀錄。



附圖三、十七世紀初的東半球北極海地圖

右上角的 Fretum Anian 就是「Anian 海峽」。新地島 (Nova Zembla) 西岸佈滿地名標記，因為該處已經被巴倫支的三次北極探險調查過。地名標記繞過新地島北端後終於保命屋 (H' behouden huys)。從這張地圖可以看出巴倫支屢次探索新地島北端的意圖，因為依據這張圖，從新地島北端繼續往東航行就可以到 Tabin 角，接著就是可能通往亞洲的 Anian 海峽。

來源：Johannes Isaacus Pontanus, *Rerum et urbis Amstelodamensium historia* (Amsterdam: 1611), p.128ff.

參考文獻

- Barrow, John. *A chronological history of voyages into the Arctic regions* (London: John Murray, 1818).
- Beke, Charles T. "Introduction," in *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and China*.
- De Couto, Diogo. *Da Asia de Diogo de Couto, dos feitos que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Parte Ultima (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788).
- De Renneville, Constantin. *A collection of voyages undertaken by the Dutch East-India company, for the improvement of trade and navigation* (London: W. Freeman, 1703).
- de Veer, Gerrit. *A true description of three voyages by the north-east towards Cathay and china: undertaken by the Dutch in the years 1594, 1595 and 1596* trans. William Phillip, ed. Charles T. Beke (London: The Hakluyt Society, 1853).
- . *The Three Voyages of William Barents to the Arctic Regions (1594, 1595, and 1596)* trans. William Phillip, ed. Charles T. Beke and Koolemans Beynen (London: The Hakluyt Society, 1876).
- Ferguson, Donald. "Introduction," in *The travels of Pedro Teixeira with his "Kings of Harmuz" and extracts from "His Kings of Persia"* (London: The Hakluyt Society, 1902).
- Haven, Samuel F. "Introduction," *Narrative of a voyage to Spitzbergen in the year 1613 at the charge of the Fellowship of English Merchants for the Discovery of New Trades, commonly called the Muscovy Company* (Boston: J. Wilson and Son, 1860).
- Pliny the Elder, *Natural history* Vol.2, trans. M. A. Rackham (Cambridge, MA: Harvard University Press), pp. 377-379.
- Rijksmuseum, "Cedelken," accessed October 25, 2012, <http://www.rijksmuseum.nl/collectie/zoeken/asset.jsp?id=NG-NM-7733>.
- Rundall, Thomas. *Narratives of voyages towards the north-west, in search of a passage to Cathay and India, 1496 to 1631* (London: The Hakluyt Society, 1849).
- Satow, Ernest M. "Introduction," *The voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, ed. Ernest M. Satow (London: The Hakluyt Society, 1900).
- Sykes, Godfrey. "The mythical straits of Anian," *Bulletin of the American Geographical Society*, 47.3 (1915): 161-172.
- van Linschoten, Jan Huygen. *Voyagie, ofte schip-vaert, van Ian Huyghen van Linschoten, van by Noorden om langes Noorwegen de Noortcaep, Laplant, Vinlant, Russlandt, de Witte Zee, de Custen van Candenoës, Svvetenoës, Pitzora, &c. door de Strateofte Engte van Nassau tot voorby de Revier Oby* (Franeker: Ketel, 1601).

丁紹儀，《東瀛識略》，《臺灣文獻叢刊》第 2 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1873]）。

六十七編，《使署閒情》，《臺灣文獻叢刊》第 122 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961[1744]）。

王鈞芬，〈「牛皮換地」故事來源之探討：臺灣地方傳說研究〉，《光武通識學報》1 期（2004.03），頁 79-103。

田中九榮子編，《三浦按針 11 通の手紙：英和对訳》（長崎：長崎新聞社，2010）。

全臺詩編輯小組編撰，《全臺詩》第 8 冊（臺南：臺灣文學館，2004）。

朱仕玠，《小琉球漫誌》，《臺灣文獻叢刊》第 3 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1764]）。

朱景英，《海東札記》，《臺灣文獻叢刊》第 19 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958[1774]）。

艾儒略，《職方外紀》（北京：中華書局，1985）。

何激編，《臺灣雜詠合刻》，《臺灣文獻叢刊》第 28 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958[ca. 1877]）。

利瑪竇著、朱維鈺編，〈坤輿萬國全圖〉，《利瑪竇中文著譯集》（香港：香港城市大學出版社，2001），頁 215-278。

季麒光著、李祖基點校，《蓉洲詩文稿選輯·東寧政事集》（香港：香港人民出版社，2006[1694]）。

岡田章雄，《三浦按針》（東京：創元社，1944）。

幸田成友，〈三浦按針〉，《史學》15 卷 1 號（1936.05），頁 1-47

相原良一〈三浦按針の北西航路探検計画〉，《日歐交渉史考：マルコ・ポーロから平戸商館まで》（東京：南雲堂，1986），頁 146-170。

馬可波羅著、沙海昂註、馮承鈞譯，《馬可波羅行紀》（北京：中華書局，2004）。

高拱乾，《臺灣府志》，《臺灣文獻叢刊》第 65 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960[1696]）。

連橫編，《臺灣詩乘》，《臺灣文獻叢刊》第 64 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960[1921]）。

陳文達，《臺灣縣志》，《臺灣文獻叢刊》第 103 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961[1720]）。

費賴之（Louis Pfister）著、馮承鈞譯，在華耶穌會士列傳及書目（北京：中華書局，1995）。

陽瑪諾，《天問略》，國家圖書館藏萬曆 43 年（1615）杭州刻本。

黃叔瓚，《臺海使槎錄》，《臺灣文獻叢刊》第 4 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957[ca. 1724]）。

———，《南征紀程》，《臺灣文獻匯刊》第 6 輯第 1 冊（北京：九州出版社，2004）。

劉麗卿，〈清代詩文筆記書寫的臺灣怪異圖像研究〉（國立成功大學中國文學系博士論文，2011.06）。

蔣毓英，《臺灣府志》，《清代臺灣方志彙刊》第 1 冊（臺北：行政院文化建設委員會，2004[ca. 1689]）。

謝金鑒、鄭兼才，《續修臺灣縣志》，《臺灣文獻叢刊》第 140 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962[ca. 1820]）。

