

一般论文

Research Articles

中国海盗在华南沿海与 海峡殖民地的活动 (1840年-1860年)

The Raiding of Chinese Pirates in South China and
The Straits Settlements, 1840-1860

杜振尊

(TOH Chen Chun)

摘要

1840年鸦片战争以后, 中国东南沿海的海盗活动猖獗。而清朝政府由于水师力量薄弱等问题, 无法有效对海盗进行扫荡。地方官员选择与拥有船坚利炮的英国海军合作。英国占领香港初期, 对中国海域的海盗问题采取不干预政策, 引起了商人的不满。随着1847年英国商船被袭击后, 加上得到了英国政府的同意, 开始与中国地方官员合作打击海盗。虽然两国合作打击海盗成效极高, 但是也让清朝政府失去了海洋的主导权。来到马来群岛海域进行劫掠的中国海盗, 利用了新加坡的设施和补给之便, 轻易作案。而海峡殖民地有限的财政与海军力量难以保障马来半岛水域的航道安全, 只有依靠英国皇家海军的协助才解决。

关键词: 中国海盗、清朝政府、英国海军、海峡殖民地

杜振尊 南京大学世界历史博士, 拉曼大学敦陈祯祿策略与社会研究中心博士后研究员。E-mail: birdtoh@yahoo.com

© Centre for Malaysian Chinese Studies, Kuala Lumpur 2020

Abstract

After the opium war in 1840, piracy was rampant in the southeast coast of China. However, the Qing government could not effectively suppress the pirates due to the weakness of naval forces. Local officials chose to cooperate with the British navy, which owns ships with guns. In the early days of the British occupation of Hong Kong, a non-intervention policy on piracy in Chinese waters angered merchants. Following the attack on British merchant ships in 1847, and with the consent of the British government, cooperation with local Chinese officials began. Although the cooperation between the two countries was highly effective in combating piracy, it also deprived the Qing government of its maritime dominance. On the other hand, the Chinese pirates who came to the Malay Peninsula to raid merchant ship at this area, took advantage of Singapore facilities and supplies to commit the crime easily. However, the limited financial and naval power of the Straits Settlements could not guarantee the safety of the channel in the waters of the Malay peninsula, which could only be solved with the assistance of the British royal navy.

Keywords: Chinese Pirates, Qing Government, British Navy, Straits Settlements

1810年，粤洋海盗联盟中的红旗帮首领郑一嫂石氏¹和张保²归降清政府后，再也没有大规模的海盗集团出现在中国的历史上了，中国海盗的黄金时代已经是结束了。然而这一片海域从未平静下来，依然有小规模的海盗在这里进行非法活动，如：抢劫商船、走私鸦片、收取保护费等。中英鸦片战争以后，海盗活动再次兴起，规模虽然不及17世纪的郑氏集团和嘉庆年间的广东海盗，但也给予中国沿海地区极大的威胁，甚至影响了中国与东南亚之间贸易往来。

本文主要是讨论中国海盗在这一时期的活动影响，以及英国在这一时期扮演的角色。接着将以海峡殖民地的史料来探究中国海盗在东南亚的活动，并分析新加坡如何给予中国海盗提供有利的犯案条件，以及海峡殖民地打击中国海盗的困境。

一、鸦片战争后兴起的中国海盗与清廷的治理

1840年中英鸦片战争爆发，经过了两年的战争后，清政府败给了英国，并签下了史上第一个不平等条约——《南京条约》。而其中条约规定清政府必须开放五个通商口岸³，使得海盗活动再次兴起。从1840年至1860年这20年期间，中国近海的省份如：广东、福建、浙江、江苏，甚至到黄海、渤海经常有海盗案件的发生（王宏斌2018：83-85）。不过，这一时期的海盗性质上与早期明清时期的海盗有很大的不同，大多系图财害命、杀人越货的暴客强徒，其在政治上也没有什么诉求，也没有形成类似王直、蔡牵、张保等组织较为严密、力量较为强大的海盗集团，但他们的海上非法活动依然能威胁到中国的沿海安全与贸易活动（姜修宪、王列辉2006：25）。

关于鸦片战争以后海盗兴起的原因，可以分为几个部分来探讨。姜修宪、王列辉认为，“道光以来的鸦片走私贸易是海盗兴起的直接诱因。”（姜修宪、王列辉2006：27）开埠以前，英国港脚商人将大量的鸦片输往中国，在私卖给了沿海一带的商民。而这时海盗船看准了鸦片丰厚的利润，将这些与英国港脚商人交易的沿海商民作为抢劫对象（姜修宪、王列辉2006：27）。随着五个通商口岸开埠以后，西方船只可以直接在通商口岸进行贸易，无需透过走私，使得原本参与鸦片走私贸易的商民无法在享有开埠前的贸易厚利，一些转而进行其他贸易，或转而从事海盗活动。原本走私鸦片的船只有武装，因此能轻易地转而从事海盗活动。另外，从事渔业的沿海居民在渔获不佳时，也会转而从事海盗活动（村上卫2016：187-190）。鸦片战争时，清政府征召了民间船抵抗英军的进犯，从中民间船加入了烧杀掳掠英国船。战争结束后，许多人就名正言顺地继续海上劫掠的生涯（安乐博2013：59；Fox 2019：98）。除此之外，在《南京条约》被赦免的“汉奸”难以被中国社会重新接受，自然继续成为海盗（王宏斌2018：86）。中国在鸦片战争的失败，导致清朝水师受到了重创，让海盗更加肆无忌惮地活动起来。

关于这一时期的海盗人员组成，从职业和身份来区分，主要有闽浙

沿海富户、鸦片战争后的残兵游勇和沿海的渔民。富户是组织者和资助者，而残兵游勇和渔民则是海上劫掠的执行人（姜修宪、王列辉2006：26-27）。从籍贯来看，开埠后先是以福建人居多，一直到50年代后，福建海盗随着小刀会起义被镇压后而没落下来，使得广东海盗趁机崛起⁴（村上卫2016：118，206-213）。除了中国人以外，甚至还有英国人、美国人、法国人、葡萄牙人、“马尼拉人”⁵（Manilla-men）、从奴隶船逃出来的黑奴等，因彼此的需要聚在一起，在这片海域进行海上劫掠和黑市交易（安乐博2013：64-65）。还有一类以提供护航服务为名，向中国商人实行勒索。40年代末，中国商人开始雇佣装备精良的老闸船来提供护航，船上的人员主要是葡萄牙人，还有其他中国人和欧洲人也加入其中。然而一些有恶意的护航船队，在海上勒索商船，甚至抢劫和杀害不愿意接受他们保护的船只和船员，使得更多无辜的船只遭到袭击。实际上，这一行为就足以构成海盗罪（安乐博2013：65）。

开埠前，海盗劫掠的对象闽粤沿海非法走私贩卖鸦片的贩烟船（姜修宪、王列辉2006：25）。开埠以后，海盗劫掠航行于中国东南沿海和东南亚的本地船只和外国船只（安乐博2013：60）。根据安乐博制作的1855年香港海盗案件统计表中，最易成为目标的是渔船，其次是小型货船，接着则是渡轮（安乐博2013：60）。从姜修宪和王列辉的统计中可以得知，除了商船以外，从琉球向北京运输贡品的贡船、运饷官船乃至水师战船也都成为海盗船的袭击对象。甚至即使是轮船在停泊时也要随时提防海盗的突然袭击。劫掠对象中，鸦片船的收获最丰厚。相比起鸦片船，沿海航行的中、小商船的油水固然不如前者，但却比前者容易被捕获，而且从对捕获船员的勒索中也可以得到不少钱财，因此中、小商船也没有幸免于海盗的魔爪（姜修宪、王列辉2006：25-26）。

19世纪40年代，中国最著名的海盗头子是张十五仔和徐亚保。他们所带领的海盗集团不如郑一嫂和张保，但也足以令清政府和沿海居民感到害怕。张十五仔带领的海盗集团有超过60艘船和3000人，徐亚保则约有20艘船和1800人（转引自安乐博2013：62）。张十五仔的盘踞在雷州半岛附近，而徐亚保则盘踞在香港附近的大亚湾。他们两人经常互相合作，

固定打劫福建至越南的沿海村庄和船只，强迫当地渔船和货轮缴纳保护费。1848年，他们甚至在海南岛附近打败了清朝水师，袭击了当时重要的盐埠电白（安乐博2013：62）。张十五仔甚至嚣张地向钦差大臣徐广缙索取20万两，以暂停在福建、浙江沿岸劫掠、破坏作为交换（转引自村上卫2016：194）。

关于这一时期猖獗的海盗活动，清政府是如何应对呢？清政府针对巡洋制度的破坏，明确规定水师提督和总兵每年出巡和撤巡情况必须向皇帝奏报一次。接着，清廷修订各省的水师巡洋章程，意图恢复和强化战前旧有的巡洋制度（王宏斌2018：87-89）。尽管清廷有积极地推出政策来打击海盗，但是最大问题在于各省水师的执行力。上述提及了水师在鸦片战争中遭到重创，加上水师人员的腐败，难于将清廷的谕令贯彻到底。而两江总督李星沅感叹：“近年则各镇将均止派弁由陆路取结呈报，彼此并未谋面。遇有盗案，懦者懵然不知，黠者藉词推诿，实为水师大弊。”当中就已经道出水师巡洋制度难以贯彻到底的实情（王宏斌2018：89-90）。而各省则采取与以往相同的措施，除了水师扫荡和招抚以外，还效仿了保甲制，将10艘船舶编为1甲，并有澳保人作保，或组成团练、乡勇（村上卫2016：191）。

然而，即使鸦片战争后的海盗活动不能与嘉庆年间的海盗集团相提并论，但是清朝的水师比起那时候更加无力。首先，作为清朝规模最大的海军——福建水师在鸦片战争前就有30艘未完工的船舶弃置在船厂。在鸦片战争期间，英国海军攻击厦门期间，又将一大部分福建水师的战船给擒获。战后，福建水师的战斗力一直未恢复，到了1850年实际上能用的船仅有11艘。在这一背景下，清朝水师在与海盗的交战中，几乎都以失败告终。因此，透过清朝水师扫荡海盗的效果非常不佳。至于招抚政策，虽然得到了道光皇帝的认可，但由于清朝水师的实力不济，招抚后却难以控制海盗的行动，尤其是50年代活跃的广东海盗（村上卫2016：192-195）。不过，到了1850年后，清政府的扫荡海盗行动才有所见效，特别是开始使用红单船和轮船等先进的船只，以及和英国海军的合作之下，才改变了40年代清朝水师的窘境（姜修宪、王列辉2006：29）。

二、英国海军的介入

鸦片战争后，英国占领了香港，其势力渐渐地渗透到中国沿海一带，尤其是在贸易活动方面。而猖獗的海盗活动，对沿海贸易活动的破坏是英国所不能容忍的。香港一直以来就是海盗的聚集地，即使英国入主后也依然如故。1841年10月，香港新建的监狱正式启用，就立即关满了准备受审的中国海盗。根据统计，1843年至1844年期间，每个月要审判60至90名中国罪犯，其中大部分都是海盗罪。此时，香港聚集了150艘海盗船建立自己势力，公然蔑视英国当局，并向来往的船只散发勒索函（Fox 2019: 91-92；陈钰祥2018：349-350）。虽然香港政府推出了一些策略和政策，但成效不高，海盗依然活跃于中国的海域，因此这段时间被港英当局视为“海盗活跃期”（陈钰祥2018：352）。

鸦片战争以前，英国商船就受到了中国海盗的袭击。1835年7月，一个约200人的海盗集团在澳门西南方洗劫英国商船“特劳顿”号（Troughton）。该船之中国籍船员被杀害，而中国海盗因为官员的纵容而未受到法律的制裁，引起英商抗议，广东巡抚兼署两广总督祁埶只好命广东的红顶商人赔偿英方损失的5万英镑（陈钰祥2018：348）。次年，怡和洋行（Jardine Matheson & CO.）的商船被中国海盗攻击，其船长是怡和洋行创办人之一马地臣（James Matheson）的表兄弟，他在这场海盗袭击事件中被杀害。当时英国商人就希望英国海军在中国东南沿海护航，但由于英国在中国的海域没有一个可停泊的港口，加上英国的官员和商人处处受到了中国和葡萄牙（澳门）的限制，难以为在中国海域进行贸易的英国商船进行护航（Lucas 2014: 12-13）。英国占领了香港后，利用香港的港湾，可以操纵自如地为英国商船护航。不过这时，英国还是很谨慎地处理镇压海盗之事。

英国原先对中国海盗活动实施不干预政策。1847年2月，在英国商船“欧米加”号（Omega）和“卡罗莱”号（Caroline）遭到海盗袭击后，英国打破了原先的不干预政策，开始在中国海域扫荡海盗。3月，英国海军单桅帆船“侦察”号（Scout）在厦门对海盗进行扫荡，捕获了3艘

海盗船，89名海盗（村上卫2016：196-198）。同年7月，“侦察”号接获消息前往泉州湾打击海盗，捕获了82人并交给清政府，其中包括了臭名昭著的福建海盗林坎（Fox 2019：101）。1848年6月1日，“侦查”号捕获了两艘海盗船和36名海盗，当时他们正准备劫掠往返厦门的运糖船（Fox 2019：101）。英国海军打击海盗的行动都获得了沿海一带官员、商人和民众的欢迎和谢意，使得他们都意识到英国海军打击海盗的有效性（村上卫2016：198）。1847年8月，英国外交大臣巴麦尊向海军部表示，为了保护英国的商业利益和提升与中国的关系，有必要采取更强硬的政策来镇压中国海盗（Lucas 2014：17）。海军部立刻将该指示发送给中国与东印度舰队的总司令英格利斐德（Samuel. H. Inglefield）。此时，英国海军在中国沿海打击海盗行动已经获得了英国政府的支持，时任英国外相巴麦尊（Henry John Temple Palmerston）认为与清政府合力打击海盗，有助于改善两国关系和提高英国的威望，因此让英国皇家海军对中国海盗展开清剿（Fox 2019：103；陈钰祥2018：332）。对于渴望以打击海盗获得赏金⁶的海军将领与水手而言，是一个天大的好消息。

获得了政府的支持后，英国海军继续加强在中国沿海的打击海盗行动。其中最著名的战役，就是英国海军毫发无损地打败了张十五仔和徐亚保为首的海盗集团。1849年2月，徐亚保在赤柱杀了两名英国军官，引起了英国海军的注意。（安乐博2013：62；Fox 2019：107）接着，怡和洋行的货船“希尔芙”号（Sylph）在香港前往新加坡的途中消失，被怀疑是张十五仔的海盗集团劫掠。而在这之前，也有两艘英国商船和一艘美国商船被张十五仔劫掠（Lucas 2014：20-21）。英国海军和香港政府决定主动出击，攻击张十五仔和徐亚保的海盗集团。5月起，里昂斯（E. M. Lyons）带领了一支舰队，分别在大鹏湾（Tysami）和大亚湾（Bias Bay）击败徐亚保的海盗舰队，摧毁了23艘平均500吨位的海盗船，三个新仓库和两个小型船坞。1800名海盗中，共有400名被杀，其他的分散逃跑。接下来，哈伊（John C. Dalrymple Hay）带着一支舰队，到香港以南的港口搜索张十五仔的海盗集团。最终，他们在东京湾（北部湾）打败了张十五仔的舰队，摧毁了58艘海盗船，1700海盗在交战中被杀害。然而，在这一

场英国海军与中国海盗的交战中，英国基本上没有任何一名伤亡人员。徐亚保虽然在大亚湾的战役中逃生，但他却在两年后被英国人逮捕，并押到香港进行审判，最终在狱中自杀。而张十五仔带着6艘船和400名海盗向清政府投降，成为水师的一份子（Fox 2019: 107-109）。

在厦门，英国海军与地方官员、商人建立了良好的合作关系，一同对抗海盗。首先，福建当局规定将捕获的海盗船及其货物若无所有者，则将其变现，重做英国军舰官兵的奖金，并提供海盗的姓名、出没地区等情报，并立下了英国军舰与清朝水师同戎克船⁷交换信号的约定。中国商人也提供可靠的情报，让英国军舰去扫荡海盗。1849年6月，“领航者”号在台湾西岸扫荡海盗是从中国商船得到消息的（村上卫2016: 203-204）。村上卫也认为，英国海军的活动使得中国海盗连小集团都很难形成，因此更不可能发展成为大规模的集团⁸（村上卫2016: 205）。

随着1851年太平天国起义后，海盗的人数迅速上升，经常攻击外国船只，多数海盗都声称与太平天国有联系（Elleman 2010: 53）。福克斯（G. Fox）在其著作中也写到：“到了1854年，中国的内乱导致不法分子增加，他们在香港和广东之间的水路上，进行海盗活动。当时中国船只无法通过广东河，外国船只遭到攻击，贸易陷入停滞状态（Fox 2019: 123）。”另外，根据村上卫的研究表示，1853年，厦门的小刀会起义在失败后，意味着福建海盗的势力没落，取而代之则是广东海盗（村上卫2016: 212-213）。

这一时期，英国海军开始将蒸汽动力的战舰投入到中国海域，事实证明蒸汽船在摧毁大型海盗舰队上更有冲击力（Fox 2019: 123）。但是，英国还是没有办法在短时间内完全消除这一片海域的中国海盗。张十五仔和徐亚保的海盗集团被消灭后，海盗的袭击转为小规模，但海盗活动频繁，香港的报纸每周都会刊登香港附近海域海盗袭击事件的清单（Lucas 2014: 26）。当时的媒体认为，英国人应对这地区的事务负责任。记者不只谴责英国海军在显然很容易处理的这一问题显示出冷漠和低效率，而且他们也指责香港政府的疏忽，将许可证卖给了护航的船只，反而保护了从事海盗活动的船只，并且谴责香港政府允许火药制造商为海盗提供武器。另外，

英国舰队分散在五个通商口岸之间，肩负着不同的任务，有时无法立即对打击海盗的援助请求作出回应（Fox 2019: 118-119）。可见英国海军在中国的力量还不足以消除这一片海域的海盗活动。

1853年5月，厦门爆发了小刀会起义，在黄位的带领下，连续拿下了海澄、漳州、厦门、同安、漳浦等地，并在厦门建立了政权。小刀会的起义除了自新加坡得到人员、物资的补给之外，还得到海盗的支持，对以福建海盗为中心的海上势力依赖很大⁹（村上卫2016: 206）。在小刀会占领厦门期间，英国海军一直保持着中立的立场。中国官员几次向英国请求出动海军共同作战，但都遭到英国以中立的立场为由拒绝（村上卫2016: 206-207）。

随着起义失败后，失去根据地的小刀会不得不在海上进行劫掠，使得英国能够以“海盗”之名来打击小刀会余党。这点其实与英国在马来半岛的情况非常相似，以“海盗”之名来干预马来半岛事务，如：1831年和1838年的吉打叛乱事件。1853年11月，“赫尔墨斯”号（Hermes）摧毁了19艘戎克船，其中2艘属于自厦门逃出的小刀会船队。12月，“赫尔墨斯”号又摧毁了16艘海盗船，被认为属于小刀会的船队。1854年2月，有传闻小刀会将与广艇联合袭击厦门，此时英国领事罗伯逊（Daniel Brooke Robertson）将他们视为海盗，主张英国海军对他们发动攻击，文咸公使（Samuel George Bonham）也同意让英国海军保卫厦门（村上卫2016: 211）。由此可见，文咸利用其在海峡殖民地担任总督的经验，将侵害英国利益的叛乱者视为海盗，才能让英国海军有正当的理由攻击海盗或保卫该地，以避免被冠上干预内政的污名。

面对广东海盗的猖獗，香港总督包令（Sir John Bowring）和中国舰队总司令斯特灵（Sir James Stirling）共同商议进一步的行动，但他们再次面对同样的问题，即难以区分海盗和渔民、商人的身份，以及“没有适当的预防措施，无辜的人往往会与有罪的人一起牺牲。”因此，他们认为必须得到清政府的援助，才能有效地打击海盗。斯特灵通过罗伯逊先生向两广总督提出上诉，要求他采取适当的措施，逮捕和拘留在清政府管辖的水域中从事抢劫活动的船只。总督表示他缺乏打击海盗的力量，而斯特灵则乘

机提出由英国来扫荡海盗。两广总督表示同意，并派遣了一名官员和战船到香港，配合英国海军的行动。除此之外，其他西方国家的代表和中国富商也支持英国的扫荡海盗计划，提供蒸汽船、资金等援助（Fox 2019: 123-124）。

1854年11月，英国海军将领奥凯拉格汉（Captain O'Callaghan）带领了一支舰队，与清朝官员合作，一起进攻海盗的大本营高栏并成功摧毁了海盗的基地。（Fox 2019: 125；吴志良等2009：1699）经过这一次的战役后，英国意识到与清政府官员合作的重要性，因此英国要求接下来扫荡海盗行动中，清政府派出了一名官员率领战船，随同英国海军行动。5个通商口岸的总督都派出了官员协同英国海军作战。即使在第二次鸦片战争期间（1856年至1860年），中英合作扫荡海盗行动都没有停止。双方的合作一直持续到1866年为止（Fox 2019: 126）。

英国海军在打击中国海盗的过程中，也存在着滥权和腐败的现象，尤其是在没有中国当局的协助下。第二次鸦片战争期间，英国的全权谈判代表额尔金勋爵（Lord Elgin），在亲眼目睹了英国的战舰追击中国海盗船后，却对海军的行动有所怀疑，他表示：“我担心我们在这次扫荡海盗中做了一些可怕和不正义的行为。让我们的水手直接参与抓捕无疑是野蛮的制度，是许多罪恶的根源；其结果是，不仅经常发生无理的扣押，而且还无视没有带来好处的职责（Fox 2019: 127）。”

给予私人船只挂上外国国旗寻求保护也是这一时期海盗猖獗所导致的现象。在这个制度下，把“船舶通行证”或许可证发给私人船只，准许该船悬挂该国国旗，可以在许可证规定期间内请求该国的保护（马士1963：460-461）。随着太平天国运动的爆发和海盗活动的增加，香港的贸易处在毁灭的边缘，因此香港总督包令在任期间，通过了两项法规（1855年第四号和1856年第九号），准许那些在香港殖民地辖区内登记居住的中国人所有的船只得像殖民地注册和悬挂英国国旗（马士1963：461-462）。这样的政策目的是让英国海军可以有效和有理由保护该商船，然而这一政策却引发了著名的“亚罗”号事件¹⁰，让其作为进一步侵略中国的借口，发动了第二次鸦片战争，一直到1860年才结束。

经过了第一次英法联军之役后，中英双方签订《天津条约》，当中与海盗问题有关有4条。¹¹ 随后第二次英法联军之役后，再次确认了中英双方将合作打击海盗。另一方面，英国人扩大了其在中国的航行权，也就是说“皇家海军的船舰在中国的水域拥有绝对的自由来对抗海盗（Elleman 2010: 58）。”

进入19世纪60年代后，中国海域的海盗活动在英国与清政府的大力扫荡下有所减少，但英国人急于保护其日益增长的商业贸易，继续在扫荡海盗方面发挥领导作用（Fox 2019）。在清廷方面，咸丰皇帝在承德病逝后，6岁的皇太子载淳继位，年号为“同治”，生母慈禧太后垂帘听政，咸丰皇帝的弟弟恭亲王奕訢被任命为议政王，为实际的掌权者。在恭亲王的推动下，中国展开了一场洋务运动。此时，恭亲王掌权的清政府较为亲西方，使得中英关系进入了相对平稳的时期。

其他的西方列强也开始加入打击海盗行动，以及与清政府签署相关条约。先是法国和美国在《天津条约》提到了惩罚海盗的条款，接着在1861年至1869年期间，先后有七个国家¹²和清政府签订与打击海盗相关的条款（Fox 2019: 145）。英国还是将扫荡海盗行动的主导权掌握在手中，因此提议西方列强共同剿匪。1866年6月，英国、法国、俄罗斯和美国的远东舰队司令们在长崎商讨共同扫荡海盗的计划。随后，美国、荷兰、葡萄牙、普鲁士等纷纷派舰加入英国海军的剿匪行动（Fox 2019: 175）。

随着洋务运动的推行，清政府开始着手建立一支现代海军，来加强中国的海防和打击海盗。另一方面，英国也希望清政府能有效地对抗海盗和镇压太平天国，以减轻英国海军的负担，因此积极推动清政府的现代海军建设。1861年6月，英国驻华公使卜鲁斯（Sir Federick Bruce）和代理海关总税务司赫德（Robert Hart）向恭亲王提出购买英国船舰，并在11月获得了批准（高鸿志2001: 130-131）。赫德便委托李泰国（Horatio Nelson Lay）来经办此事。而李泰国又私下委任了阿思本¹³（Sherard Osborn）来指挥这支舰队，被称为“阿思本舰队”（高鸿志2001: 131-132）。然而，这一支还未成形的舰队就因为双方理念的不合和权力分配的问题，就失败告终¹⁴。不过这也只是开始，最终在洋务派的努力推动下，先后建成

了福建海军、南洋水师、北洋水师和粤洋水师。近代海军的建设使得清政府在扫荡海盗的影响力增强，海盗也逐渐失去了优势（村上卫2016：234）。

19世纪60年代末，原本频密的海盗活动在中国和英国的扫荡下，渐渐地不活跃起来了。这时候福州口贸易报告和商务报告中对海盗已经只字不提。最晚到1870年代初，海盗已基本不再是闽浙沿海贸易活动的障碍，反映在贸易统计上就是由民船运输的土货贸易量日益增加。如：英国领事在1871年福州口的商务报告中就说到：“在本口和上海及北方各口之间，本地帆船载运的土货贸易相当大。因为沿海不再有海盗的存在，从而使得帆船在没有护航时也能安全航行。”（姜修宪、王列辉2006：28）在香港，根据安乐博的研究表示，附近海域在1855年约有130件海盗案件，而到了1866年，只有26件，到了1876年，更降到只有5件（安乐博2013：67）。不过，中国海域的平静也只是暂时性的。安乐博的研究表示，19世纪末（1875年—1900年）以及20世纪初（1911年—1937年）还有两波海上非法活动的高峰期（安乐博2013）。

与此同时，英国在扫荡海盗的过程，损害了清朝的利益，侵犯了中国的主权，是赤裸裸殖民主义的表现。关于这点，王宏斌写道：“中英海军合作镇压海匪的做法，尤其是英国海军在中国洋面的缉匪行动、护商活动，不仅严重破坏了清代前期建立的巡洋制度，严重伤害了中国的近海管辖权，而且导致内洋与外洋的管辖观念日渐模糊（王宏斌2018：83）。”接着，他也批评道：“19世纪，英国人对于海盗和海上劫夺者的定义是明确的。英国海军只能攻击公海上活动的海盗，而无权袭击在中国管辖洋面活动的中国海上劫夺者（即海匪）。英国海军在中国内洋和外洋，袭击中国海匪，不仅违背了国际习惯法，而且违背了中英签订的条约规定（王宏斌2018：96）。”清政府随后加强了海防的建设和建立近代海军，并亲自重建沿海的秩序，才逐渐摆脱英国对中国沿海的掌控。

三、中国海盗在马来亚一带的活动

玛丽·藤布尔（Constance Mary Turnbull）在其《新加坡史》（A History of Singapore, 1819 - 1988）里指出，到了19世纪50年代初，新加坡面临了更可怕的威胁——大型的华人海盗群。（藤布尔2013：61）正如上一节所述，这一时期是中国海盗猖獗的时代，其活动范围除了在中国沿海，同时在南中国海、暹罗湾、马来半岛等地都有中国海盗劫掠商船的事件发生。就此可见，当论述19世纪中中国海盗或华人海盗在东南亚的活动时，是难以将他们的活动范围分为中国与东南亚地区来讨论，中国的政局和英国在中国沿海的打击海盗活动，也影响了在东南亚活动的中国海盗。

中国与东南亚的贸易往来一直都平稳地进行，进入19世纪后也依然没有中断。新加坡的开埠后，推行的自由贸易政策吸引了不少中国帆船（或戎克船）来到这里进行贸易。当时新加坡有两个重要的贸易期，即帆船季（The Junk Season）和武吉斯季（The Bugis Season）。帆船季是在11月至次年的3月，从中国、交趾支那和暹罗的帆船乘着东北季风来到新加坡，此时的新加坡呈现出一片繁忙兴旺的景象。而武吉斯季则是在每年的九月至十一月（藤布尔2013）。根据《新加坡自由西报》的统计，1835年新加坡与中国的贸易总额为1344236西班牙银元，几乎占贸易总额的一半（Cited in Wong 1960: 106）。

随着香港及五个通商口岸的开埠后，新加坡的帆船贸易虽然已经被当局者预见即将衰退，但根据黄麟根的研究显示，帆船贸易并没有完全停止下来，甚至有上升的趋势，因为依然有未开放的通商口岸的帆船会到新加坡来进行贸易（Wong 1960: 121-122）。1844年至1845年期间，一共有140艘戎克船（23,457吨）从事中国与新加坡之间贸易，比起1841—1842年度的247艘（30,545吨）是少了一些，但帆船贸易依然是新加坡重要经济支柱。在1847—1848年度，依然还有136艘（25,598吨）的戎克船从事中新贸易。1856—1857年，则有218艘戎克船（31,055吨）从事中新贸易（Wong 1960: 121-122）。然而，西方横帆船（Square-rigged vessel）开始加入中新贸易当中，精良的装备、更快航速和更大载重量，渐渐地取代了

戎克船的地位（余定邦、喻常森等2015：338）。中国与新加坡或东南亚的海上贸易往来频密，使得在南中国海和暹罗湾来往的商船纷至沓来，对于当时也在这一片海域活动的海盗而言，也是一个发财致富的好机会。

新加坡的开埠与帆船贸易的另一衍生现象，就是大量华人的移民前来新加坡定居。1819年6月，新加坡开埠4个月后，人口就有5000人，其中大部分为从马六甲移民来的土生华人（峇峇）。（李恩涵2015：186）1820年8月，莱佛士（Sir Thomas Stamford Raffles）写信给友人提及，新加坡人口介于10000至12000之间，主要是华人（宋旺相1993：7）。1830年，新加坡华人人口有6555人，1836年增至13749人，1840年增至17704人，1849年则增加到27988人。新加坡的华人不断在增长。除了土生华人以外，还有来自中国的移民，称为“新客”，当中可以分为福建人、潮州人、广东人、客家人、海南人（李恩涵2015：188）。东南亚华人在中新贸易中扮演了重要的角色。他们透过劳力和广大的商业网络，将马来群岛的产品集中到作为贸易中转站的新加坡，并在帆船季时将产品运回中国。然而，一些不法的新加坡华人，则乘机将情报提供给正在南中国海寻找猎物的海盗。

如前文所述，进入19世纪50年代后，太平天国的起义间接导致中国东南沿海的海盗活动日益增多，其活动范围也扩展到了南中国海和暹罗湾一带，劫掠来往中国与东南亚的商船，破坏了海峡殖民地的贸易活动。1853年，厦门小刀会起义失败后，残余的小刀会成员乘船逃到了东南亚地区，尤其是新加坡。实际上，小刀会的创办人陈庆真就是新加坡出生的华人（Blythe 1969: 75）。1853年12月，也就是小刀会起义失败一个月后，有4艘福建戎克船抵达新加坡。1854年1月，第5艘来自厦门的戎克船抵达新加坡。同年的帆船季，大约2万中国移民到新加坡，比以往每年8000或10000还要多（Blythe 1969: 76）。其中福建移民的增多，壮大了以福建人为主的义福党。5月，该党与潮州人为首的义兴党发生冲突，扩大为大械斗，海峡殖民地政府只有薄弱的军队和警力，一时难以平息这场暴动。最终海峡殖民地从各地调遣军队和警力，以及自愿者的参与下，才摆平这场暴动（Blythe 1969: 76-78；宋旺相1993：73-75）。小刀会在厦门起义失败使得

移民到新加坡的华人开始与海上劫掠商船的小刀会残余会员进行各方面的合作，如：情报提供，武器买卖以及赃物销售等，让中国海盗的活动范围扩展到了南中国海与暹罗湾一带。

为何这一时期的中国海盗在马来亚的水域活动的增多？究其原因主要在以下几方面。首先是中国海盗在中国海域的活动范围受到了限制。安乐博写道：“自鸦片战争至50年代，英国海军在香港附近海域对不法海上贸易活动实施打压，是将中国海上劫掠集团驱赶到东南亚一带活动的主要原因（安乐博2013：103）。”其次，华人男性人口的暴涨，且大部分移民到南洋后，开始吸食鸦片染上毒瘾和赌博，使得他们生活困苦，开始投入不法的行业，如抢劫、海盗、走私等。再者，新加坡有近2640的华人从事海洋工作，如：渔民、船夫、水手和船工。这些海洋工作者极有可能利用他们的航海技术来协助当时在马来群岛活动的中国海盗。（Abel 2016: 192-195）。最重要的一点，是新加坡作为自由贸易港口，是海盗理想的活动地点。中国海盗从他们居住在新加坡的同胞获得商船出入港口的情报，也能作为和平的商人进入港口整装，并且能在自由贸易的环境下购买武器（Tarling 1963: 215; Abel 2016）。在以上因素下，19世纪50年代中国海盗能够在南中国海和暹罗湾的水域中，频繁地进行海上劫掠活动。

19世纪40年代，就有报告指出有中国海盗或海盗戎克船出现在马来群岛的水域，正如前文所述，是鸦片战争的爆发使得中国东南沿海的海洋秩序失控。关于40年代中国海盗在新加坡地区的案件是比较少记录¹⁵。

（Tarling 1963: 214）根据阿贝尔（Scott C. Abel）针对1825—1850年之间马来半岛海盗袭击事件的统计显示，1849年之前中国戎克船的海盗案件并不多见。而从1849年起中国戎克船劫掠的案件却益多。在1849年这一年里，就有5件中国戎克船的海盗袭击案件，而1850年，在阿贝尔的统计虽然只有2件，猜测该作者的统计并不完善（Abel 2016: 253-273）。由此可以推测，中国海盗频密在马来群岛水域活动是从1849年开始的。接下来几年，中国海盗的活动范围扩展到了南中国海和暹罗湾，影响了中国与东南亚之间的贸易。1853年，新加坡商会就抱怨道，中国海盗的活动导致了来自交趾支那以及中国本身的帆船贸易减少（Tarling 1957: 63）。

四、海峡殖民地的打击海盗措施

马来半岛东海岸的两个马来王国登嘉楼和吉兰丹自1851年就开始打击中国海盗。根据《新加坡自由西报》的报道。1851年8月，登嘉楼摧毁了4艘海盗戎克船，以及据称吉兰丹人民合力逮捕了5艘海盗船。其中一艘被逮捕的海盗船上的水手有华人与武吉斯人，他们与吉兰丹人民的对抗中，只有一名武吉斯人生还，其余的全被杀害（*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 22 August 1851）。由此，50年代当时中国海盗已经在马来半岛东海岸的水域活动，而且马来商船也是中国海盗的劫掠对象，而这也起两个马来王国的重视与镇压。

登嘉楼也曾因为攻击一艘疑似海盗的戎克船“金英成”号（Kim Eng Seng），不但杀害了船上的船员，随后还以海盗的罪名处决了12位华人。由于“金英成”号是在新加坡注册，因此这件事情引起了海峡殖民地的关注，并派了参政司邱奇（Thomas Church）到登嘉楼与苏丹巴金达·奥玛尔（Baginda Omar）进行交涉。邱奇认为“金英成”号在海上劫掠的证据不足，但登嘉楼苏丹坚持“金英成”号进行海盗活动。最终，印度政府决定不再追究此事，只是登嘉楼苏丹因打击海盗行动受到新加坡商人的敌视。¹⁶ 次年，巴金达·奥玛尔保护一艘被海盗船抢劫的戎克船船员时，他说他不敢派出自己的战舰去打击海盗，以免招到新加坡的指责（Tarling 1957: 63）。

反观海峡殖民地在面对日益增多的中国海盗袭击案件却显得束手无策。这时海峡殖民地只有一艘战舰“胡格利”号（Hoogly）在海上巡逻，而且“胡格利”号还要兼护送总督到马六甲和槟榔屿的职责，难以分身来打击中国海盗。时任新加坡参政司邱奇向印度政府请求一支“蒸汽船队”来维持海峡殖民地的安全（Tarling 1963: 215-216）。而海峡殖民地总督布兰德尔（Edmund Augustus Blundell）也向印度政府请求，希望在缅甸战争结束后，东印度公司的战舰可以来到海峡殖民地巡逻（Tarling 1963: 215）。进入1853年的帆船季，“胡格利”号却无法使用，新加坡商会秘书（The Secretary of the Singapore Chamber）向邱奇建议，请求正准备前往

中国打击海盗的皇家海军战舰“比滕”号（H.M. sloop *Bittern*）来协助巡逻。“比滕”号的舰长范西塔特（Captain Vansittart）在5月离港，护航了29艘戎克船和小船，并依照邱奇给予的情报寻找海盗，虽然没有寻获，不过却遇到了一艘可疑的戎克船，船长出示了从新加坡发出的“通行证”，而船上的武器却超过了“通行证”的规定数量（Tarling 1963: 216）。在范西塔特的报告中透露了一项信息，这时期的中国海盗和普通商人有时难以被辨识，甚至在这里的中国海盗拥有合法的“通行证”。

海峡殖民地打击中国海盗方面比马来海盗面临着更大的难题，首先是难以区分他们是普通的商人还是海盗，连海军也没有辨识海盗船的相关经验；其次，没有法律规定携带重型武器的戎克船或虚假的出港证会受到惩罚和扣留。若就此摧毁“海盗船”是不合乎法律程序的，这些华人和他们在新加坡的朋友肯定会对此提出异议。新加坡政府更不愿意去干预自由港的运作（Tarling 1963: 216）。此外，与马来海盗相比之下，华人海盗更懂得他们的合法权利并且利用法律来避免被新加坡司法系统判定海盗罪，因此海峡殖民地的执法者更难对疑似海盗的华人采取行动（Abel 2016: 188）。

海峡殖民地当时透过了三种方式来抑制周边海盗，即与当地土酋合作、推行船舶通行证以及废除奴隶制。然而这三个方法对中国海盗并没有效果。首先，中国海盗并不听命与马来酋长，换言之，英国人无法与土酋合作来压制他们；其次，在以下的各种案例中，可以发现到这些中国海盗都有合法的通行证，偶有船上的武器超出其出港证所列以外，难以有证据证明他们进行海上劫掠活动；与伊拉努人（Iranun）、海人（Orang Laut）等马来群岛的土著海盗团伙相比，这一时期的中国海盗对奴隶贸易并不感兴趣，因此英国人废除奴隶贸易政策并无法制止。

接下来几年经常有中国戎克船被劫掠的案件发生，但要对海盗袭击的案件进行统计不是容易的事，即使人们都说有“几千宗海盗袭击的案件”，但从新加坡海事法庭自1837年至1857年所审理的案件只有79宗（Abel 2016: 186）。例如：1854年3月，一名新加坡华人的木船，其船长宣称他在丁宜岛（Pulau Tinggi）被一艘澳门戎克船袭击，损失了价值2300

西班牙银元的货物。双桅横帆船“迅速”号(H.M. brig Rapid)到丁宜岛搜寻并发现了两艘戎克船,经过查证后,并没有证据显示这两艘中国帆船是海盗(Tarling 1963: 221)。3月27日,一艘从登嘉楼航行到新加坡的“帕拉胡”遭到中国海盗的袭击,经过一番战斗后,马来人杀了12名海盗并成功逃走(*The Straits Times* 4 April 1854)。4月,“胡格利”号被指示到丁宜岛巡逻时,拦截了一艘载重425吨的戎克船,船上有8门大炮、10门回旋炮,100名水手和20担的火药,而且船上的货物比出港证上的清单还要多,因此“胡格利”号将它拖回到新加坡,但并没有证据显示他们是海盗,因此5月2日该艘戎克船再次出港。阿贝尔认为这一艘戎克船极有可能是海盗船,但该船长懂得辩解,并且貌似有新加坡商人帮助他们洗脱海盗的罪名(Abel 2016: 187-188)。同年3月17日,《新加坡自由西报》评论道,从马来群岛各地出发的10艘船只中,只有一半安全到达新加坡(*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 17 March 1854)。

1855年,中国海盗的袭击案件依然没有减少。一艘属新加坡华人陈德泰(Chan Tek Tye)的木船,其船上的水手林泰国(Lim Tye Koe)向新加坡殖民政府报案,4月23日该艘木船离开宋卡,于28日遭到两艘澳门戎克船¹⁷追击,并在次日登船,杀害了大部分船员,只有小部分船员回到新加坡(as cited in Abel 2016: 180-181)。邱奇就此案件发现到,中国海盗是在新加坡收集情报,并认为英国的法律不适用在这个港口的特殊情况(Tarling 1963: 221-222)。实际上,这两艘涉案的海盗船为上海小刀会起义首领之一陈亚林(Chin Ah Lin)所属(Tarling 1963: 223)。

同年另一个案件,陈亚洪(Tan Ah Ang)是一艘戎克船的水手,他回忆在1855年11月的一场华人海盗袭击事件。一群由陈开顺(Tan Kye Soon)带领的海盗团伙登上了陈亚洪的船只,并杀害了船长,命令其他的船员转移到他们的船只,抢走了船上的所有货物。随后海盗破坏这艘船的舵和帆。然而,其中两名幸存者从海盗船逃出来,并登上另一艘船回到新加坡。陈亚洪在新加坡居住了5、6年,认得陈开顺是新加坡的新市场(New Market)一名小店的店主,另外两名海盗也是新加坡居民。陈开顺的海盗船大约有30名海盗,用他们的六门炮袭击了、十支枪和各种各样的

武器袭击了陈亚洪的船只。几乎可以肯定的是，陈开顺将贼赃带到新市场的店铺售卖。陈开顺的海盗船装备精良，能够在他们能到达的范围内拦截任何船只。他很可能利用自己在新加坡社会的地位，销售和获取所需的装备和必需品来领导海盗活动。籍此案件可证明，新加坡市场对于维持这时期中国海盗经济的重要性（Abel 2016: 180-181）。

针对中国海盗的猖獗，1854年，新加坡商会写信给中国与东印度舰队的新任司令斯特灵，希望他派出蒸汽船来对付中国海盗。而斯特灵承诺会尽其所能（Tarling 1963: 221）。1855年5月在新加坡举行的民众会议中，针对海盗问题起草一份请愿书给英国首相，其中通过了下列这些决议案。由新加坡华商陈明水（Tan Beng Swee）提议并经勘明（J. P. Cummings）附议的议案：“本会议深为关切地注意到海盗的劫掠事件，尤其是华人的海盗在本海港附近地点肆行劫掠，对人身安全与贸易造成极大的威胁和损害。”接着，李德（W. H. Read）提议并经陈金钟（Tan Kim Ching）附议的议案：“为着补救目前生命和财产的安全，应即备办请愿书呈递英国政府、下议院和本港海军司令官，要求他们采取有力措施以镇压者地区海盗行径（宋旺相1993：75-76）。”

时任海峡殖民地总督布兰德尔（Edmund Augustus Blundell）除了向印度政府请求增派战舰以外，同时也向印度政府提出建立新的法案来对付海盗，授权于执法者拦截任何可疑的船只，并对其进行检查、搜查和扣留，并在必要时将船只带到新加坡。他随函附上一项法令草案，授权在港口拘留或在海上逮捕可疑、武装过度、人员过多或货物太少的船只。但是，印度政府拒绝通过布兰德尔所拟定的草案。随后，布兰德尔只能修改了他的草案，将扣留、检查、逮捕等执法权力限于新加坡港口的船只，并成为1857年第12号法案。布兰德尔也提议在法案中限制海峡殖民地的军火自由买卖，但印度政府没有通过（Tarling 1957: 64; Tarling 1963: 222-227）。

1856年的帆船季依然让来往的戎克船感到海盗在这片水域的猖狂，而新加坡商会向英国政府、国会和海军司令的请愿书依然没有下文。登嘉楼苏丹告诉布兰德尔，在其海域有戎克船袭击前往新加坡的商人。布兰德尔派遣“胡格利”号（Hoogly）到东海岸一带去巡逻和寻找海盗。“胡

格利”号的船长莱特（George T. Wright）回到新加坡向布兰德尔报告时表示，他前往登嘉楼后，苏丹（巴金达·奥玛尔）向他表示几艘商船在热浪岛被戎克船劫掠。莱特请求苏丹将受害者送上船，以方便指认。次日，5名马来人和7名华人来会见莱特，并将他们3天前在热浪岛（Redang Island）被海盗劫掠的经过告诉莱特。莱特马上出发到热浪岛去调查，但航行了整个岛屿和调查了周围的小岛和小溪，都没有发现海盗踪迹，只好返回登嘉楼休整，再返回新加坡（Tarling 1963: 226）。这次的案件显示，中国海盗在劫掠商船后，并不会滞留在原地而直接离开，加上当时的信息传达缓慢，商船被劫掠的消息传到新加坡后，海峡殖民地政府才派遣一艘战舰去寻找海盗，这样的效率难以将海盗问题解决。唯有几艘战舰同时在海上巡逻，才能及时制止海盗活动，但海峡殖民地没有获得印度政府的支持，拥有至少3艘战舰在海峡殖民地候命和巡逻。

1859年4月，一名华人乘客阿苏（Ah Soo）无意中上了一艘海盗船，并将他的经历告诉“胡格利”号的长官莱特。阿苏表示，离开新加坡后，该艘海盗船航行到丁宜岛（Pulau Tinggi）时，劫掠一艘戎克船，带走了船上的鸦片和布匹。在刁曼岛（Pulau Tioman）他们又劫掠一艘戎克船，和一艘马来船交战。到了天鹅岛¹⁸（Pulau Tenggol），他们又劫掠一艘红色戎克船。接下来海盗遇上了“胡格利”号（Abel 2016: 200-201）。19日下午，“胡格利”号在登嘉楼海岸遇到两艘正在抢劫一艘戎克船的海盗船，并对两艘海盗船展开攻击，但遭到海盗的火炮反击，使得“胡格利”号无法再前进。6点，暹罗的蒸汽船“昭批耶”号（Chao Praya）路过并答应借出两艘小船给莱特，并准备在次日早上继续攻击和逮捕海盗船，但还是被海盗船猛烈的炮火给击退，只带回了一艘受害者的船只。对于“胡格利”号这次的失败，巴克利（B. Charles Buckley）的《新加坡旧时轶史》中就写道：“胡格利”号实在太老旧了，它只能靠着蒸汽航行每小时5至7海里，中国的戎克船只要顺风的话，可以比航行更快。（Buckley 1902: 674）在战斗来临前，船上的海盗头子让阿苏和4名乘客躲在森林一晚，直到他们成功击退“胡格利”号后，才让他们重新登上船（Abel 2016: 203）。从阿苏的经历可发现，海盗除了海上劫掠商船以外，也从事合法

的载客行业，难以分辨他们的身份，使得英殖民者在打击海盗上更加寸步难行。

接着，皇家海军麦克卢尔船长（Sir R. McClure）领航的蒸汽船“依斯卡”号（Esk）带着“胡格利”号的大副沃里克（Mr. Warwick）去寻找之前遇到的两艘海盗船，但没有找到。沃里克就建议在昆仑岛等待，因为这里是戎克船集结补充必需品和整装的地方。4月29日，水手发现了两艘海盗船正准备入港，但看到“依斯卡”号却匆忙逃走。“依斯卡”号很快地追上了两艘海盗船，并炮击他们迫使船上的海盗投降。经过审判后，其中52名海盗被定罪送入牢狱（Abel 2016: 203; Buckley 1902: 674）。可见英国皇家海军的战舰比海峡殖民地的战船能更加有效地打击海盗活动。但是，皇家海军隶属于海军部，并不听命海峡殖民地政府，而且海峡殖民地并没有多余的资金可以负担起一艘先进的战船，使得他们难以应付在这片水域的中国海盗。

虽然到了1866年时，《新加坡自由西报》依然还在抱怨称，中国海盗“即使听到我们的枪炮声”，仍然照抢不误（*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 18 January 1866）。但是进入60年代，随着英国和清政府在中国海域大力扫荡海盗以及香港殖民政府颁布了新法令的情况下，中国海盗的活动受到了限制，也进而使得他们在马来亚水域的活动也在逐渐减少（Turnbull 1972: 255）。除了中国和英国的扫荡以外，还有法国在殖民印度支那后，也派出了海军在东京湾和暹罗湾一带的水域扫荡中国海盗（Tarling 1963: 227）。

五、结语

王宏斌的总结这时期中国外海海盗活动猖獗的原因时，就写道“既是外国力量怂恿扶持的结果，又是中国社会治理失衡造成的；既有外交上难以应付的原因，又有水师巡洋力量难于因应时势的因素（王宏斌2018: 86）。”这一总结就道出清廷政府在鸦片战争后难以透过武力和招安来解决海盗问题，而地方官员为了只好请求拥有船坚利炮的英国来协助。

19世纪以后是英国非常盛行着“自由帝国主义”学说，认为没有必要保持实质的帝国，掌控海上霸权和推行自由贸易，英国就能掌控世界。这一时期英国非常重视贸易航道的安全，破坏航道安全的海盗，英国海军有必要打击。虽然英国在占领了香港以后，依然保持一贯的作风，采取“不干预政策”。一直到英国的商船被攻击后，英国当局才采取积极主动的扫荡措施。1853年的小刀会起义影响了英国的商业贸易，对此英国无法直接进行干预，只有等小刀会成员在海上劫掠时，英国才能以海盗之名出动海军进行扫荡。英国扫荡海盗后，虽然使得中国东南沿海的航道变得安全，但英国也借扫荡海盗行动来主导了中国东南沿海的海洋秩序，使得清政府失去了海洋的主导权。

在海峡殖民地，尤其是新加坡这一地方，为中国海盗海上劫掠活动中扮演了推动者的角色。新加坡的自由贸易、不受限制的军火买卖、众多的华人移民，给这时期的中国海盗提供了各种物资和情报支持，让他们能轻易地劫掠来往中国与新加坡的商船。然而，对于中新合法贸易的损害，使得海峡殖民地不得不关注中国海盗的情况，但又因为没有足够的海军力量 and 法律依据，难以阻止中国海盗在马来群岛水域的犯罪行为。最后，依靠着皇家海军、中国水师和法国海军才有效处理中国海盗的问题，让海峡殖民地政府在解决中国海盗问题感到无力。

海盗的活动范围是无国界或疆界之分，但在执法者却有国界或疆界之分。香港是直接归入英国皇家殖民部管辖，而此时海峡殖民地依然属于东印度公司的管辖之下¹⁹，以致在同时对付中国海盗时，却有不同的成效。随着香港的割让后，利润丰厚的中英贸易无需再依靠新加坡作为中转站，也因此英国皇家海军更加侧重与维持华南海域的航道安全。而新加坡此时依然由东印度公司管辖，在1833年失去了对华贸易的垄断权后，东印度公司对海峡殖民地的管理意兴阑珊，不愿投入资源或海上武装力量去维持安全航道，使得海峡殖民地只有一艘战舰来巡逻。而英国皇家海军编制下的东印度与中国舰队自1842年，长期驻扎在中国海域执行任务，无暇兼顾东南亚海域的航道安全。再者，海峡殖民地所能采取的措施也需要通过印度政府的同意才能执行，加上印度政府效率低下，以致海峡殖民地无法有效

地应付这片海域的中国海盗。相比之下，英国皇家海军在中国海域扫荡海盗时，获得英国政府的背书和清朝地方官员的支持，让英国殖民政府和海军能够有效对付中国海盗。在同一片海域和同一批海盗，英国人却有两种不同的应对方式，其成效的不同是可以理解的。

注释

- 1 郑一嫂石氏（1775—1844）：19世纪初广东海域海盗集团红旗帮的首领。原为一名妓女，嫁给了红旗帮首领郑一。1807年，郑一死于海上风暴后，石氏继任为红旗帮首领，并领导郑一生前组织的海盗联盟，进行各种非法活动。1810年，郑一嫂接受清廷的招安，带领17000多人归降。参考（美）安乐博著：《海上风云：南中国海的海盗及其不法活动》，（美国）张兰馨译，北京：中国社会科学出版社，2013年1月，第51页。
- 2 又称张保仔，红旗帮首领之一，郑一的义子。郑一去世后，与郑一嫂石氏结婚，共同管理红旗帮与粤洋海盗联盟。1810年接受清廷招安后，被授予参将一职，并率领水师剿灭其他海盗集团。
- 3 五个通商口岸为广州、福州、厦门、宁波和上海。
- 4 详情会在下文叙述。
- 5 指的是那是活跃在南中国海一带的马来人、菲律宾人、南太平洋岛民等海上人家。
- 6 赏金的部分是根据1825年的《鼓励逮捕或摧毁海盗船舰法案》的规定，女王船舰（H.M.S.）下的水手，涉及打击海盗的行动中，逮捕或杀死一名海盗可以获得20英镑赏金，如果击败了没有被逮捕或杀死但知道还存活的海盗，每名可以获得5英镑。原本这项法案是鼓励英国士兵对付在西印度群岛的海盗，但也适用于马来群岛和中国海域。这一法案随后被1850年《海盗行为法案》（Piracy Act 1850）所取代。新的法案规定，要求所有的“人头赏金”申请都需经过还是法庭的裁定。
- 7 戎克船：也称为“鲸”，英文为“junk”，中国古代常见的帆船种类。
- 8 如嘉庆年间的广东海盗。
- 9 关于小刀会与东南亚华人、海盗的讨论，将在后文叙述。
- 10 “亚罗”号事件发生于1856年10月，当时一艘小型中国帆船“亚罗”号（Arrow），自厦门开往广州，停泊黄埔。“亚罗”号的船主是香港华人方亚明，该船曾被海盗劫掠，为了寻求英国人的保护，该船已向香港注册登记。当“亚罗”号悬挂英国国旗停靠在广州城外时，4名中国官员和60名水兵登上该船，声称要搜寻一名海盗，据称这名海盗就在船上。他们拘拿了12名华人船员，混乱中

英国国旗被扯下。英国驻广州领事巴夏礼 (Harry Parkes) 受到包令的指示, 强烈抗议清政府侮辱英国国旗和拘捕船员, 并要求释放全部水手和两广总督道歉。时任两广总督叶名琛拒绝英国人的要求。巴夏礼得不到满意的答复, 于是下令扣押一艘中国船作为赔偿要挟。叶名琛放回了12名船员, 但拒绝道歉。英国海军向广州发动进攻, 英法联军之役爆发。

- 11 关于《天津条约》与海盗相关的内容有: 第十八款, 英国国民, 中国官宪自必时加保护, 令其身家安全。如遭欺凌扰害, 及有不法匪徒放火焚烧房屋或抢掠者。地方官立刻设法派拨兵没弹压查追, 并将焚抢匪徒。按例严办; 第十九款, 英国船只在中国辖下海洋有被强盗抢劫者。地方官一经闻报, 即应设法查追拿办。所有追得赃物, 交领事官给还原主; 第五十二款, 英国船师, 别无他意, 或因捕盗驶入中国, 无论何口。一切买取食物、甜水, 修理船只, 地方官妥为照料。船水师各官与中国官员平行相待; 第五十三款, 中华海面每有贼盗抢劫。大请大英视为向于内外商民大有阻碍, 意合会议设法消除。取自牛创平, 牛冀青编: 《近代中外条约选析》, 北京: 中国法制出版社, 1998年10月, 第19页、第23页。
- 12 这七个国家为普鲁士、丹麦、荷兰、西班牙、比利时、西班牙与奥匈帝国。
- 13 阿思本 (1822-1875): 英国海军上将, 曾参与了1838年封锁吉打的行动, 并将其在吉打的经历写成了一本书, 可参考Sherard Osborn, *My journal in Malayan Waters: or, the blockade of Quedah*, London and New York: Routledge, Warne and Routledge, 1860.
- 14 关于“阿思本舰队”的详细叙述, 可参考高鸿志: 《近代中英关系史》, 成都: 四川人民出版社, 2001年8月, 第130-139页; 齐廉允: “蹒跚起航: 中国近代海军诞生记”, 《史林漫步》, 2015年第10期, 第45-47页; Bruce A. Elleman, “The Taiping Rebellion, Piracy, and the Arrow War”, in Bruce A. Elleman, Andrew Forbes, and David Rosenberg ed., *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Newport: Naval War College Press, 2010, pp. 58-60.
- 15 根据温雄飞在其著作《南洋华侨通史》的记录中, 1841年、1843年以及1844年有中国海盗与马来海盗合作劫掠商船的案件。参考温雄飞: 《南洋华侨通史》, 郑州: 河南人民出版社, 2016年, 第154页; Spencer St. John, “The Piracy and the Slave Trade of the Indian Archipelago”, in J. R. Logan ed., *Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, Vol. 4, Singapore, 1850, p. 734, p. 736, p. 743.
- 16 “金英成”号事件的详细经过, 可参考Nicholas Tarling, “The ‘Kim Eng Seng’”, *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 4 (March 1963), pp. 112-125.
- 17 新加坡独立学者刘筠琪 (译音) 认为塔林在他的著作中写澳门戎克船 (Macao Junk) 是错误的引用。Sandy J. C. Liu, “Violence and Piratical/Surreptitious Activities Associated with the Chinese Communities in the Melaka-Singapore Region (1780-1840)”, in Y. H. Teddy Sim ed., *Piracy and surreptitious activities in the Malay Archipelago and adjacent seas, 1600-1840*, Singapore: Springer, 2014, pp. 71-72.

- 18 资料上是写Pulau Brala, 天鵝岛的旧名, 该岛位于登嘉楼州龙运县外海的岛屿。
- 19 随着1857年在印度的雇佣兵叛乱事件爆发后, 英国东印度公司将印度交给英国政府管理, 海峡殖民地也随之由印度政府管辖。1867年, 海峡殖民地正式由英国殖民部直接管理。

参考文献

- 安乐博著、张兰馨译2013。《海上风云：南中国海的海盗及其不法活动》。北京：中国社会科学出版社。
- 陈钰祥2018。《海氛扬波：清代环东亚海域上的海盗》。厦门：厦门大学出版社。
- 村上卫著、王诗伦译2016。《海洋史上的近代中国：福建人的活动与英国、清朝的因应》。北京：社会科学文献出版社。
- 高鸿志2001。《近代中英关系史》。成都：四川人民出版社。
- 姜修宪、王列辉2006。〈开埠初期闽浙沿海的海盗活动初探〉。《安徽史学》第2期, 页24-30。
- 康斯坦丝·玛丽·藤布尔著、欧阳敏译2013。《新加坡史》。上海：东方出版中心。
- 李恩涵2015。《东南亚华人史》。北京：东方出版社。
- 马士著、张汇文等译1963。《中华帝国对外关系史》。北京：商务印书局。
- 宋旺相著、叶书德译1993。《新加坡华人百年史》。新加坡：新加坡中华总商会。
- 王宏斌2018。〈论两次鸦片战争期间海患与水师巡洋制度之恢复〉。《近代史研究》第二期, 页82-99, 161。
- 吴志良等2009。《澳门编年史》。广州：广东人民出版社。
- 余定邦、喻常森等2015。《近代中国与东南亚关系史》。广州：世界图书出版广东有限公司。
- Abel, S. C. 2016. *A Covert War at Sea: Piracy and Political Economy in Malaya, 1824-1874*. PhD Thesis. De Kalb: Northern Illinois University.
- Blythe, W. 1969. *The Impact of Chinese Secret Societies in Malaya: A Historical Study*. London, Kuala Lumpur and Hong Kong: Oxford University Press.
- Buckley B. Charles 1902. *An Anecdotal History of Old Times in Singapore, 2 Vols*. Singapore: Fraser & Neave.
- Elleman, B. A. 2010. The Taiping Rebellion, Piracy, and the Arrow War. In A. F. Bruce A. Elleman, *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College Press.
- Fox, G. 2019. *British Admiral and Chinese Pirates, 1832-1869*. London and New York: Routledge.
- Lucas, E. R. 2014. *Junks, Sampan, and Stinkpots: The British experience with maritime*

piracy in 19th century China. *ISSS/ISAC Annual Conference*.

Tarling, N. 1963. *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth Southeast Asia*. Singapore: Donald Moore Gallery.

Tarling Nicholas 1957. British Policy in the Malay Peninsula and Archipelago 1824-1871. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 30, No. 3 (179).

Turnbull MC. 1972. *The Straits Settlements 1826-67*. London: The Athlone Press.

Wong Lin Ken 1960 Dec. The Trade of Singapore, 1819-69. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*.