

荷蘭東印度公司的「訊息貨物」與區域性思維 ——以 1637 年臺灣轉口貿易為例的分析ⁱ

邱馨慧ⁱⁱ

摘要

關於荷蘭東印度公司殖民時期臺灣貿易活動，過去的研究已經具體掌握了轉口貿易的性質。然而，轉口貿易中涉及「流轉」的到底是什麼樣的「貨物」呢？荷蘭東印度公司藉由龐大且規律的航運體系，除了轉移公司的人員、物資之外，獲取商業利益的商品自然是貿易網絡最主要的貨物。除此之外，必須給予關注的還包括流轉在各個商館與貿易根據地的節點之間做為訊息傳遞而「書寫下來的貨物」（‘the written cargos’），例如書信與各類文書，本文稱之為「訊息貨物」。

筆者嘗試從網絡結構的角度出發，掌握荷蘭東印度公司在亞洲經營發展的區間貿易、航運與訊息網絡，並將焦點放在臺灣在此網絡下進行轉口運作的實態。論文以 1637-1638 年季風季節的南季節風期間（1637 年 6 月至 9 月）大員港為中心的貿易活動為例，勾勒出荷蘭東印度公司基於「共同資本」的貿易策略在擘劃與實踐的面向，並且指出連結貿易、航運乃至商業資本的區域性思維（regional thinking）不僅支撐起臺灣轉口貿易的運作實態，其中流通的訊息更是建構區域連帶關係的憑藉所在。

關鍵詞：荷蘭東印度公司、臺灣、亞洲區間貿易、航運、訊息

ⁱ 本文初稿以〈貿易之島——荷蘭東印度公司檔案所見的臺灣轉口貿易〉為名，發表於 2012 年 6 月 3 日國立清華大學人文社會研究中心主辦之「季風亞洲與多元文化」文史分項國際學術研討會第四場次；感謝與會學者提出的意見。另外於本稿投稿期間，感謝兩位匿名審查人精闢的意見，包括文章標題的修正、「訊息貨物」關鍵詞的提點，以及對地名、貨物名稱等專有名詞說明的提醒，使得本文最後能以切中核心與提供讀者更易理解的方式呈現，在此致上由衷的謝忱。

ⁱⁱ 國立清華大學歷史研究所助理教授。

The Dutch East India Company's "Written Cargos" and Regional Thinking from the Case of Taiwan Entrepôt Trade in 1637

Chiu, Hsin-Hui *

Abstract

The studies on the Dutch East India Company's trade activities on Taiwan (Formosa) have pointed out that the Tayouan factory play a role as a *rendezvous* in the Company's intra-Asiatic trade networks. However, what kinds of cargos had been circulated and involved in the activities in such an *entrepôts*? Through a vast and regular shipping network, the Company transported her personnel and supplies; besides, "the written cargoes" in the form of letters, which delivered information in between local factories, is needed to be valued. This article aims to elucidate the Company's inner-Asian trade, shipping and information networks, and to focus on their practice in Taiwan from a perspective of structural network. Taking activities at Port Tayouan in the southern monsoon season of the year 1637 as an example, the author argues that the Company had enacted a pattern of regional connection in shipping, merchandise, and capital which shaped the function of the factory in Taiwan. Moreover, information especially formulated this regional connection.

Keywords: The Dutch East India Company, VOC, Taiwan, Intra-Asiatic trade, Shipping network, information

* Assistant Professor, History Institute, National Tsing Hua University.

一、前言

近代初期（Early Modern Era, C.E. 1500~1800）歐亞貿易史上，葡萄牙人開啟了歐洲人東來亞洲、探求貿易與傳教的先機。他們在麻六甲外海接觸過中國商人與其戎克船隊，並且見識到來自這個東方富庶大國的物產，因此開始熱切投入發展與中國貿易的關係；1557 年，葡萄牙人終於取得澳門，並在此地進行對華的貿易活動。在此之前，葡萄牙人航行在中國東南沿海一帶，一邊與閩、粵商人進行私下的貿易，一邊尋找合適的交易地點。根據葡萄牙文獻，1514 年，葡萄牙人在廣州外海大澳（Tamão）建立第一個與中國貿易的據點。根據張增信的考證與研究，所謂的大澳「可以或可能」泛指珠江口外至急水門、雞心門一帶可泊船的深水灣澳，並非指單一島嶼，而是群島，葡萄牙海圖上通常標作 *Ilha da Veniaga* 或是複數的 *Ilhas da Veniaga*，即「貿易之島」或「貿易群島」¹。

荷蘭人循著葡萄牙人的足跡，也來到亞洲爭逐巨大商貿利益，同樣也將對華貿易視為重要的目標，尋找他們的「貿易之島」。荷蘭聯合東印度公司（*Verenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC，一般稱為荷蘭東印度公司）原本企圖直接佔有葡萄牙的澳門，戰敗之後，轉向澎湖。只是澎湖群島未能成為荷蘭人對華貿易的「貿易群島」，反而在葡萄牙人的阻撓與大明官員的武力下，不得不於 1624 年退據臺灣，進而將臺灣發展成為一個實至名歸的「貿易之島」，在既有的中國海商主導勢力下，尋求各種對中國貿易的可能性。

臺灣做為荷蘭對中國貿易的「貿易之島」，實際扮演的角色卻不僅只是西向的貿易據點，反而成了東印度公司進行亞洲區間貿易的樞紐，連結了中國、日本、東南亞與南亞、乃至西亞的貿易活動。過去關於荷蘭東印度公司殖民時期臺灣貿易活動的研究已經具體掌握了做為貿易樞紐所特有的轉口貿易性質。然而，轉口

¹ Tamão 也有其他稱法，例如 Pulo Tamão/Timon, Tamon, Tumon。詳見張增信，《明季東南中國的海上活動（上編）》（臺北市：中國學術著作獎助委員會，1988），頁 271-290。

貿易中涉及「流轉」的到底是什麼樣的「貨物」呢？荷蘭東印度公司藉由龐大且規律的航運體系，除了轉移公司的人員、補給物資之外，為了獲取商業利益的商品自然是貿易網絡最主要的貨物，這也是既有研究成果累積最為可觀的部分²。除此之外，必須給予關注的還應該包括流轉在航運體系與各個商館據點做為訊息傳遞的「書寫下來的貨物」(‘the written cargos’)，例如書信與各種文書，本文稱為「訊息貨物」。筆者嘗試從網絡結構的角度出發，掌握荷蘭東印度公司在亞洲經營的區間貿易、航運與訊息網絡，並將焦點置於臺灣在此網絡下進行轉口貿易運作的實態。本文強調荷蘭東印度公司在貿易策略與實踐的面向，同時指出公司從「共同資本」(as one common capital)的經營觀點為基礎而發展出來的連結貿易、航運與商業資本的區域性思維 (regional thinking)，不僅支撐臺灣轉口貿易的運作，更透過訊息建構與強化區域的連帶關係。

二、荷蘭東印度公司亞洲區間貿易、航運與訊息網絡

荷蘭東印度公司於 1619 年在爪哇島的巴達維亞 (Batavia，今雅加達) 建立亞洲總部 (*Hoge Regering*, High Government)。當時駐東印度 (East Indies) 總督庫恩 (Jan Pieterszoon Coen 1619-1623, 1627-1629) 已經建構出東印度公司未來必須朝向亞洲區間貿易網絡發展的各個環節：

古加拉特 (Gujarat) 的織物必須用來取得蘇門答臘海岸的胡椒與黃金；萬丹的胡椒來換取里爾與科羅曼德爾海岸 (Coromandel) 的織物；中國貨物與黃金用來換取檀香木、胡椒與里爾；³銀可以從日本取得以換購中國貨物；科羅曼德爾海岸的織物換取香料、其他商品與里爾；阿拉伯來的里爾換取香料和其他小東西，確定一個要能補償到另一個，而且所有都要在沒有從荷蘭帶錢過來的船上完成。⁴

² 在此僅舉臺灣方面的研究，可參考林偉盛的博士論文，詳見文後的參考書目。

³ 里爾 (reals) 為西班牙銀幣，合 48-60 stuivers。

⁴ 原文轉引自 Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*. Zutphen: Walburg Pers, 2003, p. 121。由筆者翻譯成中文。古加拉特 (Gujarat) 位於印度的西北部；科羅曼

庫恩的規劃涉及各地特產、交易方式與消費文化，突顯了荷蘭東印度公司當時對亞洲各地的商業與貿易情況已有具體的掌握。這是一個以亞洲內部區域的商品為主的貿易網絡，採取以物易物或部分現金的交易方式，配合有限的季風期間，以帆船進行的航運網絡，建構出一個互為支持的龐大物流機制，其中織物、香料（與香木）、貴金屬為構想中的主要商品。庫恩的初步規劃顯示了荷蘭東印度公司意欲擴展的商貿空間，包括了印度、島嶼東南亞、中國、日本，乃至阿拉伯世界。到了十七世紀結束之前，東印度公司具體實現了庫恩的構想，建立了以亞洲總部巴達維亞為中心的扇狀貿易與航運網絡，其規模西可達到波斯與摩卡（Mocha），東到摩鹿加群島、中國與日本。南亞、東南亞與日本的往來則需經過麻六甲；同時錫蘭（Ceylon）成為對印度、波斯與葉門貿易的轉運站⁵。臺灣在 1662 年前，則是東南亞對中國與日本貿易的轉運站⁶。

值得注意的是，荷蘭東印度公司擴展出來的並不只是龐大的貿易與航運網絡，Niels Steensgaard 首先注意到自 1610 年代起公司更逐漸確立出一個訊息傳遞極具效率的「溝通網絡」（communication network）⁷。十七世紀歐洲的印刷業已經結合訊息或者情報的流通開始發行新聞性的刊物，東印度公司為了瞭解亞洲各地政治、商業與貿易有關的整體營運情況，也通過信件傳遞建立一個互通有無、互相援引的訊息系統：透過制度化信件的書寫、抄寫與分類，將訊息有系統地複製之後再集中傳遞到公司總部，或分散傳往各地商館，以便利不同區域的各級主管、職員全面掌握時局與經貿走向，做出適當判斷與決策，增加收益，減少損失。在此基礎流程上，1640 年代，東印度公司發展出在首席職員的監督下，由書記官彙整亞洲各地時事以及國內新聞記事，編寫成所謂的「最新消息備忘錄

德爾海岸（Coromandel）為印度東南海岸。

⁵ Gastra, *The Dutch East India Company*, p.121; Jacobs, *Merchant in Asia*, p.5.

⁶ 曹永和（著），陳宗仁、陳俐甫（合譯），〈十七世紀作為東亞轉運站的臺灣〉，《臺灣早期歷史研究續集》（臺北：聯經出版公司，2001），頁 113-148。

⁷ 此用語 ‘an efficient communication network’ 出自 Niels Steensgaard, “The Dutch East India Company as an Institutional Innovation”, in Maurice Aymard (ed.), *Dutch Capitalism and World Capitalism*, Cambridge, 1982. pp. 235-257, in p. 238.

(*Memorie der Nouvelles*)」，以此備忘錄發揮更為明確傳遞訊息的功能⁸。這對交通與通訊技術尚待發展的近代早期貿易與外交活動的進行都至關重要。

遂行鎖國政策的日本尤其重視外地訊息的採集，對於獲准在長崎進行貿易的中國人或荷蘭人，不論是中國來船（唐船）或是荷蘭東印度公司來船（蘭船），皆為江戶幕府採取定點蒐羅世界各地局勢與商貿情報的對象⁹。《華夷變態》即是十七世紀中後期至十八世紀初（1644 年至 1720 年）「唐船風說書」而成。做法是先由中國人處聽到傳聞，再由「唐通事」以日文記錄下來¹⁰。針對荷蘭人，幕府也以「命令」與「勸告」形式要求在日荷蘭人提供情報，藉由「荷蘭風說書」採集到的情報超過兩百年，含跨 1641 年至 1859 年¹¹。

與日本被動的定點蒐集模式不同，荷蘭東印度公司可謂連結與匯集各地商館與貿易根據地等蒐集來的訊息，依靠廣佈其間的航運網絡將訊息不斷匯集並傳往下一航運站，最後集中到巴達維亞城，在訊息的傳輸與彙整上，屬於流動性的蒐集模式。制度化處理與傳遞訊息的過程之前，公司其實相當依賴在地人提供最初的情報；以戎克船往來亞洲各地行商的中國人也向來也是公司仰賴的消息提供者，包括傳說與見聞等。雖然在「最新消息備忘錄」出現之前，東印度公司檔案中未見有類似《華夷變態》的成集彙編，但是確實也有相關訊息蒐集的文書類別，例如消息或情報（*informatie*）；報導、報告（*verslag*）；口述、口傳（*verbaal*）；音信、信息（*narighting*）等¹²。

藉由訊息的傳達、往覆以做成決策向來是公司採取的做法，這個程序也是公司各地商館人員與當地權力者斡旋時必經的過程。再以日本為例，荷蘭商館長與長崎奉行之間，靠著翻譯人員（通詞）經過多次往覆、傳達與說明彼此意見，商

⁸ 見於松方冬子，《オランダ風說書と近世日本》（東京：東京大學出版會，2007），頁 105-111。

⁹ 當時稱中國人為「唐人」，其實根據不同時期也包括暹羅人以及現今越南北部的東京人。參見松方冬子，《オランダ風說書と近世日本》，頁 1。

¹⁰ 浦廉一，〈華夷變態解題：唐船風說書の研究〉，收於林春勝、林信篤編，浦廉一解說，《華夷變態》上冊（東京：東洋文庫，1958-1959），頁 37。

¹¹ 松方冬子，《オランダ風說書と近世日本》，頁 38。

¹² 曹永和、包樂史、江樹生主編，《臺灣史檔案文書目錄》，十，荷蘭東印度公司有關臺灣檔案目錄》（臺北市：臺大，1997），頁 xviii-xx。

館長說明東印度公司亞洲總部的政策之後，以書面上呈江戶幕府，等待幕府要員形成對公司的政策¹³。換句話說，訊息、溝通與決策為日、蘭雙方互動與達成協議必經程序，也是理解近代早期各地往來與交流的基礎。因此，訊息的累積與局勢推移之間呈現的關連性尤其重要。

臺灣的荷蘭東印度公司檔案也可以見到公司在亞洲貿易地區訊息傳佈網絡的片段。以每日船隻到達與出發大員商館（the Tayouan factory）的記錄——《臺灣日誌》（《熱蘭遮城日誌》）為例，除了記錄隨船來到臺灣的商品種類與數量外，也附帶了其他商館寄給大員商館書信文件的通信內容或是摘要，其中不乏各地商館蒐集到的中國商船、漁船等人員所帶來的消息，特別是關於中國沿海的局勢與貿易動向等。透過信件不斷的累積，公司當局持續關注各地事件的後續發展，商館也能夠掌握到不斷更正的最新消息做為在地決策的重要參考¹⁴。

三、臺灣轉口貿易運作實態

（一）荷蘭東印度公司貿易與航運網絡中的臺灣

荷蘭東印度公司亞洲區間貿易網絡的實現，必須依賴區間船運網絡的運作。近年來，荷蘭東印度公司史家已經出版以公司歐、亞航運（*retourvaart*）的出船記錄（*uitloopboeken*）為基礎的史料整理與研究¹⁵。另外，關於亞洲區間航運網絡的研究也有值得關注的成果。Robert Parthesius 以「船的傳記」為取向，結合考古學、歷史學與圖像學，探索荷蘭東印度公司在亞洲內部各個區域之間的船運活動。Parthesius 將亞洲水域劃定為七個航區，包括西北航路的阿拉伯海（Arabian

¹³ 加藤榮一，〈十七世紀中葉連合トンド會社の對日交渉と情報傳達網（第一部）—總督訓令と長崎商館日記をめぐって—〉，《東京大學史料編纂所研究紀要》第二號，1991 年度，頁 24-42，見於頁 40。

¹⁴ 關於「大員商館」一詞，實指臺灣所在地的商館。限於臺灣史書寫傾向以大員指涉今天臺南市安平地區，臺灣指涉整個臺灣島，因此援例先稱為大員商館，即商館所在地的熱蘭遮城。

¹⁵ Bruijn, JR, Gastra FS & Schöffer, I., *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 165-167 (Den Haag: Nijhoff, 1979-1987).

Sea)、孟加拉灣 (Bay of Bengal)、蘇門答臘 (Sumatra)、麻六甲海峽 (Strait of Malacca)、爪哇海 (Java Sea)、香料群島航路 (Route Spice Islands)、以及今日新加坡的東北，整個環南海周緣區域的大泥 (Patani)、暹羅、今越南中南部的廣南 (Quinam) 與北部的東京 (Tonkin) 到中國南部海岸、臺灣以及日本的遠東航路 (Route Far East)。Parthesius 為 1595-1660 年間航行於七個航區的荷蘭東印度公司所屬 1058 艘船建置船隻與航行活動的資料庫；據他的統計，船隻到達最頻繁 (frequency of arrivals) 的航區依序為爪哇海、遠東航路、香料群島航路、孟加拉灣、阿拉伯海、蘇門答臘與麻六甲海峽。遠東航路在船的載重量上 (volume in last) 僅次於巴達維亞所在的爪哇海航區¹⁶。

臺灣與中國、日本位處公司所稱的「北部地區」(noorderquartieren)，也就是 Parthesius 研究中遠東航路到達的地區¹⁷。單一以遠東航路來看，除了位於北端與南端——日本與巴達維亞外，船隻可以先行泊靠於暹羅灣的 Ayutthaya (大城)，或是東京灣沿岸的廣南與東京之後再前往臺灣；公司發派船隻時，也包括不假道於巴達維亞的直航船隻，直接由商館的船隻停駐地航向遠東地區，或是經由麻六甲海峽轉向西北航路。

荷蘭東印度公司在臺灣的貿易活動 (包括臺灣附近海域的澎湖在內)，大致可以區分為兩大部分：對中國的貿易以及亞洲區間轉口貿易。以前者來說，實現對中國的貿易可謂荷蘭東印度公司來到臺灣的首要目的，荷蘭東印度公司受限於中國沿海局勢，1635 年之前，主要採取前往中國沿岸進行交易 (或掠奪) 的主動模式；1635 年之後，因為中國海上勢力歸併明朗化，於是改為與有力的中國海商合作，建立以仲介者前來貿易的被動模式，讓海商自行運送中國貨物前來臺

¹⁶ Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010), pp. 41-49.

¹⁷ 關於「北部地區」(noorderquartieren)，詳見 *Dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, I: 1629-1641*, ed. Leonard Blussé et al. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1986)；中文：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》(台南市：南市府，2000)。以下簡稱為 DRZ。DRZ I-I: 885. 中文譯註版，頁 322，註 137。

灣的大員商館¹⁸。若以後者來說，公司自從佔有臺灣之後，臺灣即是公司船隻來往於巴達維亞與日本的中繼站，其間也將獲得的中國貨物，再轉往巴達維亞或日本交易。直到 1635 年對中國貿易的被動模式建立之後，大員成為穩定吸納中國貨物的商館，不僅中國貨物由此地轉出口到其他地區；也同時成為公司暫存即將輸往其他地區貨物的倉儲地。

荷蘭東印度公司在臺灣進行的兩項貿易活動實際上互有關連，對中國的貿易促成具有世界市場的中國貨物得以不斷的挹注與支撐亞洲區間轉口貿易；然而兩者在運作上確有差異：對中國貿易並不像亞洲區間轉口貿易受制於季風，因此幾乎全年中國戎克船（junk）皆可往來於臺灣海峽進行貿易。對比之下，在廣大「風吹拂下的世界」，當蒸氣動力尚未發展出來時，航運主要仍得仰賴風力；「大帆船時代」意味著亞洲地區由季風季節（monsoon season）主導區域內人群與貨物流動的規律¹⁹。例如位處蘇門答臘東北部、麻六甲海峽北端出口南側的亞齊（Aceh/Atjeh）屬於荷蘭東印度公司的西北航路上，每年 10 月至 3 月盛行東北季風，4 月至 9 月為西南季風；同屬西北航線上的印度洋西側，則在每年 10 月至 1 月為東北季風，4 月至 7 月為西南季風；中間的月份為季風轉換期。因此，荷蘭東印度公司必須熟悉各個航路上、各個區域的季風季節與季風轉換期，以便進行區間的貿易與航運活動。

以臺灣為例，巴達維亞與臺灣之間的航運，主要仰賴每年 6 月至 9 月南季節風（the southern monsoon）期間吹起的西南季風，以及 11 月至 2 月北季節風（the northern monsoon）期間的東北季風。在北上與南下的航程中，公司船隻來往於遠東航路上不同的商館與貿易據點，互通人員、貨物與各地來的訊息，因此觀察荷蘭東印度公司的貿易與航運活動，通常可以將南季節風開始直到北季節風結束

¹⁸ 「1635 年」為分界年代，這是來自中國海商勢力消長的因素，請參照考林偉盛，〈荷據時期東印度公司在台灣的貿易（1622-1662）〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所博士論文，1998），頁 56；以及林偉盛，〈荷蘭貿易與中國海商（1635-1662）〉，《國立政治大學歷史學報》17（2000.06），頁 1-46。

¹⁹ 「風吹拂下的世界」一語出自 Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, I: The Lands below the Winds* (New Haven, etc.: Yale University Press, 1993).

的期間視為一個週期，且具有跨年度的性質。

在南季節風期間，來自巴達維亞、遠東航路地區以及西北航路地區上各個商館與根據地的船隻載著貨物陸續北上來到臺灣海域，目的是在此地區重新整備、分配貨物，裝載好中國運來大員商館以供應日本市場的貨物上船之後，再根據臺灣長官與議會的出航指令繼續航行前往日本進行貿易。原先船上載運針對中國市場的貨物就先留置在臺灣或是澎湖。當風向轉到北季節風時，航往日本的船隻將陸續返航，載運從日本商館購得的貨物南下前往臺灣海域，留置日本對中國貿易的貨物後，載著供應其他遠東航路與西北航路的商館所需貨物續航到巴達維亞或其他北部地區更為南方的商館。當然有些航行於南季節風到北季節風期間的船隻並不停留臺灣附近海域，直接航往其他商館²⁰。

臺灣海峽，對公司航運來說，實屬困難的海域，必須派遣堅固而良好的船隻前來，相較於來往暹羅灣則可派出老舊的船隻；此外，為了因應中國與日本大宗貨物的運輸，公司往往派出大船（*schip*）前來臺灣，這些船必須在 10 月底以前離開臺灣，回航巴城，才能趕上過年期間從該地出發前往荷蘭的歸國船隊²¹。季風季節其實是大員商館極為忙碌的時間，在短短數個月間必須留心船隻是否從南方或是從北方平安到達。船隻陸續到達臺灣海域後，就是考驗大員商館的公司職員在船隻調度的能力，包括請商中國戎克船代為輸運、接駁貨物等。例如，來船是否能夠在吃水許可下進入大員港，抑或停留澎湖；若是因為載貨關係導致吃水太深還必須先卸下部分貨物，以便進入大員港；入港後得先進行卸貨清點、分配貨物以利再次運送或是安排倉儲等事宜，總之必須趕在季風期間裝載好貨物，並且派出前往下一個航程的船隊，方能順利將貨物送出，以爭取最大利益。

以下僅以 1637-1638 年季風季節的前半階段，即南季節風（1637 年 6 月至 9 月）期間為例，觀察荷蘭東印度公司如何在臺灣經營亞洲區間轉口貿易（請參考

²⁰ 關於荷蘭東印度公司的貿易路線、貿易品等，另外請參考林偉盛，〈荷蘭人與西班牙人在臺灣貿易的比較（1624-1642）〉，收於林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》（臺北市：中央研究院臺灣史研究所，2012.2），頁 67-97。

²¹ Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, pp. 59-60.

附圖與附表)。選定此季的理由在於：首先，這是 1635 年之後對中國貿易相對穩定的時期，公司與中國海商的合作已經確保中國貨物可以加入公司在亞洲區間貿易網絡的貨物中，同時來自東南亞的貨物也可以轉賣到中國市場；二、基於日本在 1633-1639 年期間數度發佈禁令，逐步走向「鎖國」，使得臺灣在荷蘭東印度公司亞洲區間轉口貿易得以扮演更為積極的角色；三、考量史料的完整性，《臺灣日誌》於該季的記錄相當完整，有利於筆者觀察貿易活動連同訊息交流等實際運作的情況。筆者在結合航運與轉口貿易的並陳說明下，將帶出其間的「訊息貨物」，藉此體現出公司在「共同資本」的思維下，「訊息貨物」建構整體區域連帶關係的重要意義。

(二) 1637 年 6-7 月文獻的分析

根據《臺灣日誌》，大員方面在 1637 年 6 月 8 日已經取得中國戎克船看到巴達維亞航來大船的消息，於是翹首盼望本季首發商船能平安到達臺灣，並且積極派船先前往澎湖取得聯繫。26 日大船 *Amsterdam* 號終於抵達澎湖，但是因為吃水的關係無法進入大員港，只能留在澎湖；於是公司安排返回中國的戎克船，在荷蘭人監視下，幫忙載運鹿皮給澎湖的 *Amsterdam* 號，以準備航向日本的貨物。在此情況下，《臺灣日誌》後續的記錄就是派遣船隻，無論是中國人的戎克船或是公司各種船隻不斷來往於大員與澎湖，首先卸下 *Amsterdam* 號原來那些不擬前往日本的載貨之後，再將儲存在大員商館的中國貨物，安排運往停靠在澎湖的這艘大船；澎湖在功能上因此成為大員港的外港，過去的研究也指出這一點²²。

Amsterdam 號帶來隨船貨物相關的商業文書以及說明本季派遣船隻的信件，從中得知，公司在本次南季節風期間至少另外派出 9 艘船隻前往北部地區進行貿易，其中一艘前去暹羅載貨後，直接返回巴達維亞（以下簡稱巴城）；三艘將載運荷蘭、占碑（Jambi）與暹羅的商品直航日本，另有 5 艘隨後將從暹羅、

²² DRZ I-I: 882。林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，收入於賴麗惠執行編輯，《澎湖初會四百週年—台灣全球化的歷史開端系列活動：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》（臺南市：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004），頁 70-85。

柬埔寨、占碑與婆羅洲前來臺灣。公司同時計畫再增派船隻前來大員，以便輸運更多的糖與瓷器²³。首發船隻帶來的消息展現出公司的區域性思維，不僅僅陳述關於臺灣的貿易部分，同時也將北部地區的公司貿易概況都一併交代。

平底船（*fluijt*）Oostcappel 號雖與 Amsterdam 號同時由巴城出發，卻臨時前往他處進行補給²⁴。7 月 3 日，中國戎克船仍先從澎湖帶來此船的消息，所幸吃水許可，翌日即能駛入大員港；同時 Oostcappel 號在柬埔寨掠劫到一艘載有檀香木的葡萄牙船也一併帶至大員。大員商館卸下此船貨物，讓她載運赴日本貨物給 Amsterdam 號，同時將後者的胡椒以及商館所需商品盡可能運回大員港²⁵。

7 月 12 日傍晚，快艇（*jacht*）Zandvoort 號、Cleen Bredamme 號遠遠地出現在南方海面上，當時商館人員已經從 Oostcappel 號與 Amsterdam 號送來的信件確知是從巴城出發抵達的船隻。館方立刻派遣小船前往該處，打算先將信件帶回商館，以便下達巴城交代的命令；但因無風，船隻無法回航，僅以鳴炮發出信號。急於將隨船信件先行送回充分顯示出公司職員極為重視船隻上的「訊息貨物」，特別是從巴城來的信件，往往內含總督與議會發出的指令，為爭取時效，必須盡快獲知，予以處理。第二天，Zandvoort 號與 Cleen Bredamme 號駛入大員港。大員商館方知巴城已經命令要讓 Zandvoort 號前往日本，因此很快地開會並決議遵照命令將由該船做為本季第一艘前往日本的船隻，不僅要送去商品，也要載運一匹馬呈送給幕府將軍。Cleen Bredamme 號則將留在臺灣為建造熱蘭遮城工事運送石灰，在此之前必須載運更多前往日本的貨物給 Amsterdam 號，同時從該船運回要給大員的貨物²⁶。

Cleen Bredamme 號還帶來兩艘公司原本規劃從巴城出航，巡弋柬埔寨後再

²³ DRZ I-I: 885-888. 占碑（Jambi）為今蘇門答臘的東部。

²⁴ 關於 *fluijt* 船，曹永和在《近世臺灣鹿皮貿易考》中說明為「元來荷蘭的沿岸航行用的平底船」，並未給予中文譯名，詳見氏著，《近世臺灣鹿皮貿易考》（臺北市：遠流，曹永和文教基金會，2011），頁 234；江樹生於《熱蘭遮城日誌》中譯為「平底船」；陳國棟則譯為「笛形船」，詳見氏著〈十七世紀的荷蘭史地與荷據時期的臺灣〉，《臺灣文獻》54：3（2003.09），頁 103-138，見於頁 130-131。本文引用江樹生在《熱蘭遮城日誌》的翻譯，方便讀者據以查核。

²⁵ DRZ I-I: 885-888.

²⁶ DRZ I-I: 888-892.

來臺灣的快艇上的信件，此信由其指揮官 *Johannus van der Hagen* 署名於 7 月 2 日寫給臺灣長官 *Johan van der Burch*，信中敘述了快艇從巴城出發後一個多月從 4 月 30 日到寫信其間在柬埔寨巡弋的境遇，包括從廣南船得到關於葡萄牙商船的消息：公司大船 *Noortwijck* 號擱淺，大砲被運給當地國王；遇到英國艦隊，指揮官還登船一聚，並藉機了解其所載貨物等；此外，英國艦隊上的人員大多為軍官，且是老職員，荷蘭這邊也認識²⁷。此信署名給臺灣長官固然因為該指揮官理應依照命令來到臺灣，或許因為有所耽誤，指揮官得先寫信。值得注意的是，《臺灣日誌》關於此信的記錄明顯表達出對信中部分內容有所質疑，因為 *Van der Hagen* 在交代上有所出入，與信中另外談到的廣南船以及英國人那裡輾轉得到的訊息似有不一致²⁸。足見面對往往來自不同管道的訊息，接收訊息的一方得持續掌握、緊跟訊息後續的更新，才能在千里之外對事情的來龍去脈有所了解，判斷訊息內容更是高階主管智慧與時勢洞察力的展現。最後，兩艘快艇終於在 7 月底分別抵達，與 *Cleen Bredamme* 號、*Oostcappel* 號兩艘船成為來往大員與澎湖的運輸船，共同為停泊在澎湖並即將前往日本的大船裝卸貨物²⁹。

7 月 23 日 *Amsterdam* 號與 *Zandvoort* 號由澎湖前往日本，成為本次南季節風期間派往日本的第一批船隊。大員商館安排好船隻與載運的貨物之後，即指示出航，但是卻因為天候與風向問題而有所延宕³⁰。

當荷蘭船隻陸續抵達臺灣，同時開始出航前往日本的這段期間，來自中國的商船也不斷地載運生絲、絲織品、黃金、白鐵（*pewter*）等前來臺灣，因此大員商館忙著收購、清點貨物，也處理接下來將要分送各地，包括日本、巴城或是荷蘭的貨物³¹。此時，公司重要的生意伙伴——中國商人 *Hambuan*、*Jocksim* 與 *Jochoo* 等，不僅幫忙購入公司所需的中國貨物，也帶來周邊地區中國貿易進行的消息，

²⁷ *DRZ I-I*: 890.

²⁸ *DRZ I-I*: 890.

²⁹ *DRZ I-I*: 896-897, 901, 903, 904.

³⁰ *DRZ I-I*: 897.

³¹ *DRZ I-I*: 893-894. 白鐵為中國合金，成分為銅、鋅與鎳，又稱為白銅；詳見 H. Yule and A.C. Burnell, *Hobson-Jobson: A glossary of Anglo-Indian colloquial words and phrases and of kindred terms* (London: J. Murray, 1903), p. 932.

包括前去馬尼拉貿易的中國戎克船回航時表示，由於該地去年的中國貨物存貨過多以致於交易量減少，因此大員商館的人員研判中國商人可能近期不會再運貨過去，或許可以藉此提振大員的貿易；除此之外，**Hambuan** 也主動向荷方報告有關鄭芝龍（一官）同意北上南京，同時為大明與滿清對立的傳聞³²。中國商人們甚至也幫忙轉交公司商館之間的通信，例如中國前往暹羅的戎克船就曾帶回暹羅商館商務代表 **Jeremias van Vliet** 寫給臺灣長官的信，經由 **Hambuan** 轉交給大員，此信說明暹羅已經為大員商館儲存了所需的商品，包括上等的蘇木、鉛等。有趣的是，其中也包括此艘中國戎克船將從暹羅帶回去中國的貨物名稱，像是蘇木、象牙、黑胡椒、鹿皮、犀角、燕窩等，似乎也在提供給大員商館進行中國貿易的商情資訊。

值得一提的是，《臺灣日誌》指出該信並未提及暹羅與大員貿易相關之事，也沒有談到未來要進行的計畫，看來大員商館企望收到的正是這些消息，下面的敘述將會論述為何大員方面會有此期待。此信還提到中國戎克船在暹羅受到的不當待遇，最後得以圓滿而歸的事件：暹羅國王因為聽信了讒言將船主關入監獄，後來靠著當地位居顯要的華人以禮物疏通宮廷要員，才得以換人審理此案，還其清白終能獲釋，國王在此船主離開時，還使 **Phrakhleng**（大城對外關係與海貿事務的部長）送禮，並得其承諾將再度送來奇珍異物呈給國王。可見，荷方對於中國與暹羅之間的關係極為重視，也表示要再觀察此事的後續³³。

平底船 **Duyve** 號也從占碑載運胡椒，在 7 月 28 日來到澎湖。該船帶來從占碑荷蘭商館臨時館長 **Lucas de Vogel** 寫來的信，交代公司於當地貿易順利，占碑胡椒種植良好，可望豐收。**Duyve** 號在中國沿海與越南東京商館的商務員搭乘的大船 **Grol** 號相遇，由於該船與所載絲貨將直航日本，因此由 **Duyve** 號帶回要轉交給臺灣長官的信，信中報告在東京與當地國王成功交易的情況，獲得絲、日本

³² DRZ I-I: 894。關於 **Hambuan** 的研究，請參見翁佳音，〈十七世紀東亞大海商亨萬（**Hambuan**）事蹟初考〉，《故宮學術》22.4（2005），頁 83-101, 178。

³³ DRZ I-I: 894-895。關於 **Phrakhleng**，請參考 **Bhawan Ruangsilp**, *Dutch East India Company Merchants at the Court of Ayutthaya: Dutch perceptions of the Thai Kingdom, c. 1604-1765* (Leiden & Boston: Brill, 2007), Glossary.

丁銀、肉桂等貨物；葡萄牙人也從東京交易絲回到澳門，因此在探得葡萄牙的新水路後建議派船前往截擊，以迫使葡萄牙退出東京貿易；荷蘭人在東京受限於當地官員的交易特權而無法進行自由交易所遇到的困境，並建議用現款去收購絲，較為有利；東京有多人已經接受天主教信仰；東京國王曾請求荷蘭人協忙他們去與廣南作戰³⁴。可以推想的是，船隻不期而遇，公司商務員仍然把握機會將本地蒐集到的訊息藉由其他船隻傳遞到下一站，透過信件，臺灣方面因此得知占碑與東京的近況，雖然這些當地的訊息略顯零碎，卻具體呈現公司職員對當地情勢的掌握與理解程度；特別是記錄了東京的絲貨逐漸受到重視，連同葡萄牙人都從澳門前來交易等，預見了 1640 年代起到 1650 年代中期，東京生絲逐漸取代中國生絲，東京也成為公司對日本生絲貿易的來源產地³⁵。

（三）1637 年 8-9 月文獻的分析

平底船 *Rarop* 號在 8 月 2 日抵達澎湖，載運暹羅貨物與文書、清單，隨船人員下席商務員 Jan de Waert 前來大員報告暹羅的近況，並帶來暹羅商務代表 Van Vliet 於其出發之前寫就要給臺灣長官的信。信件內容持續報告的事項包括：暹羅商館此次與日本的鹿皮交易，因為資金短缺，導致鹿皮量縮。其實這次資金問題與公司一直在聽聞傳說，進行追蹤了解的大船 *Noortwijck* 號失事事件有關。*Noortwijck* 號上一季即來過大員，預定先經柬埔寨再回巴城，本以為遭到攔截，但上文已提到是擱淺造成損壞，據戎克船傳回的消息指出，*Noortwijck* 號損壞後，大砲被運去給了當地國王，但人員及貨物已經送回荷方，但是日本丁銀卻不見了，荷方人員認為是被船上人員藏匿起來，其中包括 *Noortwijck* 號要轉給前往暹羅的船隻以便交給當地商館的銀子。這件事情的始末最後在 11 月底才由公司柬埔寨主管來信說明清楚，柬埔寨國王根據沿海失事船隻的人員與貨物均歸國王

³⁴ DRZ I-I: 898-900.

³⁵ 參考 Leonard Blussé, "No Boats to China: The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690," *Modern Asian Studies* 30 (1996): 51-76 at pp. 66-68. 另外亦可參考永積洋子（著），劉序楓（譯），〈由荷蘭史料看十七世紀的臺灣貿易〉，收入湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集》第七輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁 37-57。

所有的法令沒收了船上的大砲以及銅貨，不僅如此，國王還停止給予公司的自由貿易優惠³⁶。

除此之外，Van Vliet 還報告暹羅當地椰子油、豆子、樟腦、燕窩的商情，特別是後兩項已經為中國人買去；暹羅與大泥、亞齊與彭亨（Pahang）雙方陣營之間敵對的關係；暹羅前赴中國廣州進行貿易，卻不順利的結果；暹羅船前赴交趾的情況等。有趣的是，Van Vliet 向臺灣長官報告了巴城與暹羅之間關於米貿易的盤算：暹羅以收成不佳，連續四年拒絕向荷方供應米糧；為此巴城決議要以貴重禮物，加上令暹羅國王讀後又「驚訝又難過」的書信，甚至提出將現有米略微加以損壞後再出售，謊稱公司不需要米的伎倆，期待暹羅能知趣地出售米給公司³⁷。

何以暹羅的貿易情況，乃至當地局勢發展必須通知大員商館的公司人員呢？荷蘭東印度公司十七人董事（The Gentlemen Seventeen）在 1627 年即以「共同資本」（as one common capital）說明臺灣、日本與暹羅是一個互為依賴、彼此提升獲利的整體³⁸。這樣的認知顯示出荷蘭東印度公司清楚地了解到三地在航運與商貿網絡的整體重要性，其間所串連與流通的也正是涉及資本、商品與訊息而架構起來的區域連帶關係。當然此一「共同資本」的操作力度與有效性是否持續至 1662 年還有待研究；同時當失去臺灣後，公司迫於現實，也勢必調整「共同資本」的架構。

然而在探討「共同資本」的議題時，暹羅的角色似乎更值得留意。包樂史（Leonard Blussé）認為荷蘭東印度公司 1633 年重啟早在 1629 年已經關閉的暹羅商館是臺灣開始經營轉口絲貿易的結果；而且，由於失去了臺灣，公司在隔年（1663 年）也隨之放棄暹羅商館，除了已無與日本之間的中繼站外，暹羅國王也開始利用中國人的戎克船前往日本進行直接貿易³⁹。范岱克（Paul A. Van Dyke）

³⁶ DRZ I-I: 886, 891, 897, 900; DRZ I-K: 439-440.

³⁷ DRZ I-I: 900-901; 彭亨（Pahang）位在馬來半島東部。

³⁸ 「相同資本」一詞轉引自 Ernst van Veen, “How the Dutch Ran a Seventeenth-Century Colony: The Occupation and Loss of Formosa 1624-1662”, in Leonard Blussé (ed.), *Around and About Formosa: Essays in honor of Professor Ts'ao Yung-ho* (Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003), pp. 141-160, in 159.

³⁹ Leonard Blussé, “No Boats to China,” pp. 64, 69.

在分析荷蘭東印度公司於 1630 年代發展成為東亞區間貿易具有競爭力的原因與過程時也提出類似的看法。從取得所需商品的角度來看，他認為重開暹羅商館乃是荷蘭與日本重啟貿易的關係，基於市場的相互依賴，暹羅正是印度洋與東亞海域市場的天然橋樑，匯集各地的商品，因此 1633 年重開暹羅商館以取得暹羅貨物是東印度公司整合東亞市場的第一步，公司得以在 1634 年至 1643 年取得更多種類與更大數量的新商品引入東亞市場，從《臺灣日誌》中也可以看到這些品名，包括象牙、帶羽毛的鳥皮、鳥嘴、犀牛角、鱈魚皮、番紅花、各式香料等；因此，當 1630 年代末期，隨著日本人被排除參與海外貿易活動，葡萄牙人也被排除於馬尼拉與日本貿易導致東亞貿易結構改變時，荷蘭人已然乘勢而起。范岱克也和 Steensgaard 一樣關注到訊息的重要性，他強調歐洲人要能夠競爭亞洲區間貿易，首先必須能與亞洲人一樣「有效率」；公司必須能夠快速而有效地傳遞市場訊息，並且準確掌握競爭對手的消息，臺灣的例子正可以證明此一訊息系統在 1634 年已經可以運作良好⁴⁰。所以一旦獲得有關暹羅的消息，巴城或者暹羅商館均主動讓臺灣方面知道。

值得注意的是，在此區域中，來自中國商人的競爭仍是不可輕忽的因素。公司在暹羅本地的貿易顯然處於與中國人競爭的局面，例如前文提及彼此皆需求樟腦與燕窩；此外，暹羅商館也向大員商館提出載運中國貨物過去暹羅的要求，包括絲製品、茶、砂糖、茯苓、南京布等，想必也將與中國商人帶去的貨物共同競爭暹羅市場，公司甚至採取寄去樣品以訂製在當地更具競爭力的瓷器⁴¹。如此看來，荷蘭東印度公司在暹羅不僅與中國商人競爭商品的收購與出售，同時仰賴在臺灣與中國商人的貿易來進行商品收購的調整。

更重要的是，連同資金的調度也必須靠來到臺灣的中國商人予以通融。例如，在本次南季節風期間運往日本的中國貨物中，公司積欠中國賣方四噸黃金的

⁴⁰ Paul A. Van Dyke, "How and Why the Dutch East India Company Became Competitive in Intra-Asian Trade in East Asia in the 1630s", *Itinerario* 21.3 (1997): 41-56；中譯可參考查忻（譯），Paul Arthur Van Dyke（著），〈荷蘭東印度公司在 1630 年代東亞的亞洲區間貿易中成為具有競爭力的原因與經過〉，《暨南史學》3（2000.06），頁 123-144。

⁴¹ DRZ I-I: 901.

貨款，雖然公司承認數度以忙著準備赴日船隊為藉口而拖延付款，最後仍得面對當他們知悉公司並無現款時的窘境；為此，公司在 8 月底決定先簽下合約，保證以日本首批歸來船隊帶回的銀加上 3% 月息支付欠款。為了維持與其交易伙伴的關係，公司只好以此應急，後續前來大員港的中國商船很快地也知道內情，公司為了取得新到貨物也得簽訂相同合約⁴²。這筆欠款一直到 12 月 1 日首批日本歸來船隊帶來 450,000 兩丁銀後，才得以結算頭期款；總之，公司多擔負了三個月的利息。然而其中的 400,000 兩卻也是日本荷蘭商館議長 Nicolaes Coukebacker 以月息 2%，預借六個月而來的資金⁴³。以這樣的情況看來，在理解公司「共同資本」的認知時，不只要觀察預估的固定資本，還必須包括流通的融資與借貸關係的建立。

臺灣長官與議會決議派遣 *Rarop* 號前往日本⁴⁴。由於 *Rarop* 號無法載運完前去日本的貨物，*Oostcappel* 號成為第五艘前赴日本的船隻。做為現地的決策者，臺灣長官與議會想必可以根據實際情況靈活調度所有派到臺灣海域的船隻，目的是必須能夠在季風季節充分將貨物盡可能載運到預定的市場，以免遭受損失。

8 月 10 日大船 *Egmont* 號、*Keyserinne* 號到達臺灣海域。*Egmont* 號裝載來自印度斯坦與帝汶以香料為主的貨物，分別送往大員與日本，其中大員貨物總值近四倍於日本的貨物總值。*Egmont* 號預定裝載供應巴城與歐洲的貨物，屬於返回巴城的船隊。*Keyserinne* 號從婆羅洲馬辰王國（*Benjarmasin*）前來，載運胡椒與藤。*Keyserinne* 號亦帶來公司於馬辰王國駐在地 *Martapoura* 商務員 *Coenraed Cramer* 給臺灣長官的信，報告當地胡椒的種植獲得王位繼承人的推動，前景看好；駐留當地的英國人因獲利太少，已有撤離舉動；馬辰國王透露了由爪哇前來中國戎克船所帶來的消息：爪哇將留在馬打蘭（*Mataram*）一處未經指明島名、緯度與地區的無人島上的荷蘭人視為海盜，因此，在臺灣的荷方推測這些人可能

⁴² *DRZ I-I*: 907.

⁴³ *DRZ I-K*: 437-438, 445.

⁴⁴ *DRZ I-I*: 901.

已遭到囚禁⁴⁵。Keyserinne 號在此期間將擔任澎湖與大員之間運輸船的角色⁴⁶。

8 月 22 日，臺灣方面已經派出四艘船前往日本了。按慣例，每年將從臺灣選派上席商務員代表前往日本致送禮物給將軍（荷方稱為皇帝陛下）與官員，因此開始考慮適當人選，似乎優先考慮去年的代表，此人將搭乘 Oostcappel 號前往日本⁴⁷。

翌日，大船 Oudewater 號經過廣南來到臺灣，她將載著中國貨物，受命從澎湖前往日本⁴⁸。Oudewater 號原訂應該載運在廣南購入的絲、絲製品與糖直航日本，但是卻先行以另外兩艘戎克船裝載該批貨物前往日本；另一艘戎克船 Goede Hoope 號載著剩下的絲與絲布、沉香木、鱈魚皮、白荳蔻、鉛、黑糖等前來臺灣，還包括廣南國王致贈的象牙禮物等。搭乘 Oudewater 號來臺灣的上席商務員 Abraham Ducker 陳述在當地所面臨到的貿易困境，包括廣南人對待中國人比對待荷蘭人更為友善；東京以死刑判處違法將絲輸入交趾的人；交趾新絲生產受到大水氾濫的影響，已有三個月未能收成。此外，確有神父從廣南打算前往澳門，再轉搭英國船隻冒險前往日本⁴⁹。

倒是 Ducker 也注意到在廣南也面臨來自中國商人的競爭，他在信中抱怨，中國戎克船運來大量與公司相同的商品，致使公司難以販售已有的存貨，他也預測相同情況也會發生在日本，一旦日本市場充斥中國人帶去的貨物，公司將無法獲利⁵⁰。確實在公司認知中，屬於暹羅、臺灣與日本「共同資本」之一的日本，公司與中國商人競爭日本市場卻更為艱鉅，永積洋子的研究指出：荷蘭東印度公司在 1630-1660 年代與中國商人競爭的四項中國船輸往日本的主要商品：白生絲、絲織品、鹿皮與砂糖，僅有鹿皮一項較具優勢，其餘皆不如中國商人；例如單就砂糖來說，鄭氏家族也在東南亞包括巴城、柬埔寨、廣南與暹羅等地蒐購日

⁴⁵ DRZ I-I: 902-903.

⁴⁶ DRZ I-I: 908.

⁴⁷ DRZ I-I: 905.

⁴⁸ DRZ I-I: 905, 908.

⁴⁹ DRZ I-I: 905-906.

⁵⁰ DRZ I-I: 905-906.

本市場喜好的各種砂糖種類，因此勝過公司輸日砂糖中僅有「福爾摩沙砂糖」一項⁵¹。荷蘭東印度公司在臺灣、暹羅與日本的貿易操作，尤其受到訊息的傳遞影響，牽動各地商品買入與賣出，這些都需要更為深入的研究，方可辨明「共同資本」的具體意義。很顯然地，公司職員對商業與貿易情況的敏銳度使他們感受到當時、當地面臨到中國商人不容小覷的競爭力，可以擴大來看，其實荷蘭東印度公司在整個北部地區都面臨相同的壓力，也因此光從《臺灣日誌》的書信摘要就可以看到中國商人在暹羅、廣南、爪哇、日本等地的活動，足見公司也十分關注中國商人在各地的動向與貿易情況，因此與中國商人相關，包括中國商人透露的訊息都列為重要的情資，成為日誌記錄的項目。透過荷蘭東印度公司這個「他者」持續的記錄，我們更能看到中國人在海外的活動，特別是東南亞與日本等亞洲東半部地區，體現出諸如王賡武以福建人為主提出的「無帝國的商人」，以及翁佳音的「大福佬文化圈」所構築的留居社群與歷史語言現象⁵²。

本次南季節風期間從巴達維亞派來的最後一批船隻，平底船 **Rijp** 號與大船 **Hoff van Holland** 號於 8 月 28 日抵達澎湖，帶來少量的荷蘭貨物要給大員與日本商館。**Rijp** 號也成為最後一艘派往日本的船隻，並於 9 月 3 日出航，共載運了 **Goede Hoope** 號帶來的廣南貨物、**Hoff van Holland** 號從巴城運來的織品，以及大員商館儲存的中國貨物⁵³。總結本次南季節風期間，大員商館從 6 月到 9 月初共送走了七艘船前往日本，貨物總值為 2042302.14 荷盾⁵⁴。忙完了日本貨物的轉運後，大員商館開始著手整備將經由臺灣返航巴達維亞的船隊⁵⁵。同時，也必須留心等待，當風向一轉，不僅返航巴達維亞的船隊必須出發離港；從日本歸來的船隊又將使大員商館再度忙碌起來。

⁵¹ 永積洋子（著），劉序楓（譯），〈由荷蘭史料看十七世紀的臺灣貿易〉，頁 44-50。

⁵² Wang Gungwu, "Merchants Without Empire: The Hokkien Sojourning Communities", in James D. Tracy ed, *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), pp. 400-421; 翁佳音，〈「牽手 *khan-chhiú*」來看臺灣世界史——從臺灣歷史慣用語論大福佬文化圈概念〉，《臺灣史研究》13.2 (2006.12)，頁 1-31。

⁵³ DRZ I-I: 908-909.

⁵⁴ DRZ I-I: 909.

⁵⁵ DRZ I-I: 911-912.

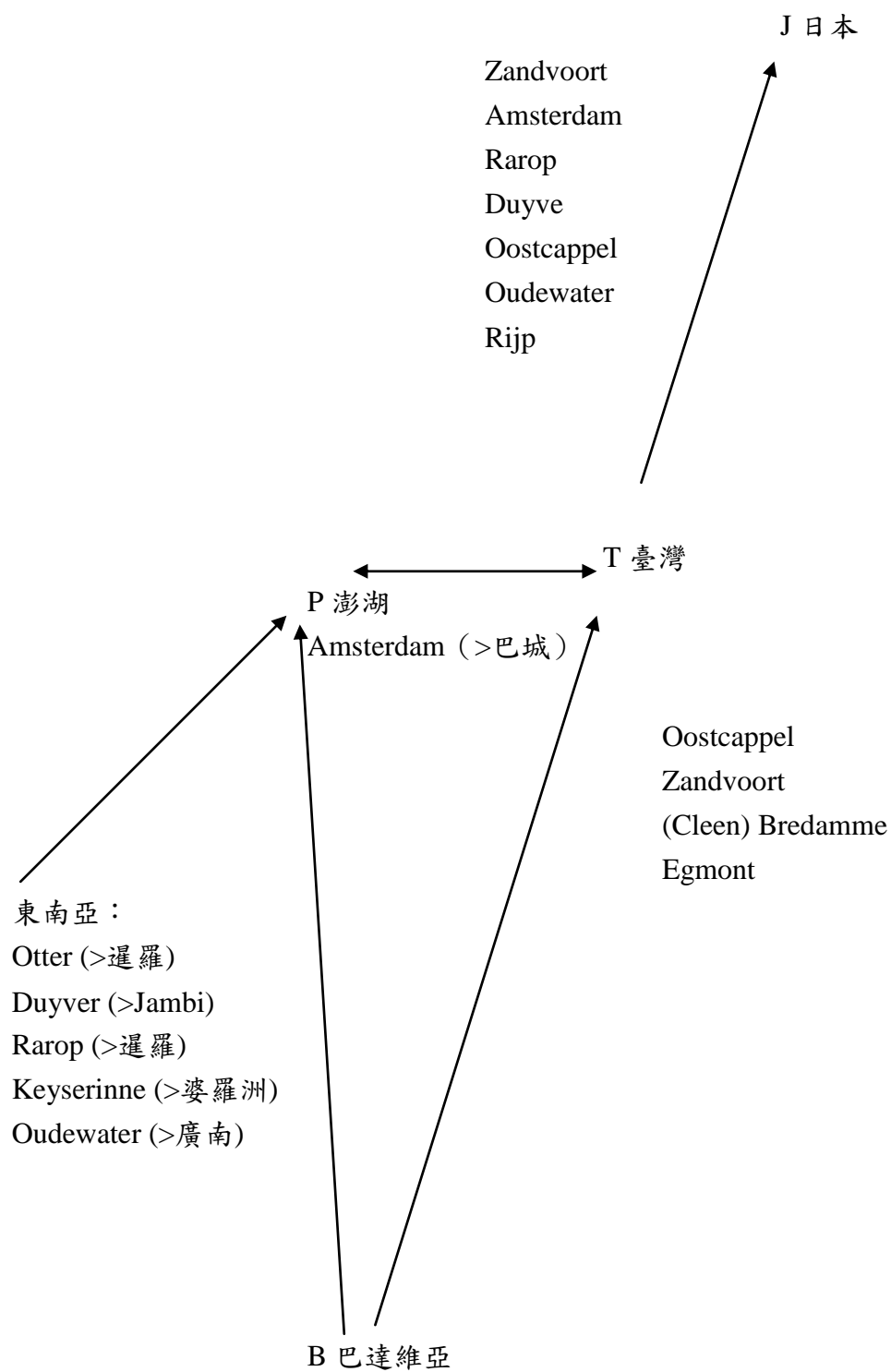
四、結語

過去荷蘭東印度公司臺灣貿易活動的研究比較關注以商品為主的貿易活動，特別是涉及中國與日本之間的貿易關係，本文則著重在「訊息貨物」的分析，探討公司的「區域性思維」。上文針對 1637-1638 年季風季節的南季節風期間（1637 年 6 月至 9 月），荷蘭東印度公司在臺灣貿易活動的討論，說明臺灣的大員商館如何扮演荷蘭東印度公司北部地區轉口貿易的角色。就北部地區的轉口貿易來看，季風構築了時間與空間的框架，船隻在其間移動，連結了貨物與消費的市場。

值得注意的是，各地商館不只將貨物運來臺灣，同時其商務代表還有必要向臺灣長官說明所在地各種各樣的近況，而且並不限於商業情報；如此反過來說，臺灣長官也必須將本地各種各樣的事務說明給船隻派赴地所在的商館。

若僅討論荷蘭東印度公司在北部地區貿易、航運與訊息網絡內的所有商館，似乎除了對總部巴達維亞提出「報告」之外，商館與商館之間並不存在位階的上、下報告系統，而是隨著貨物流動方向，盡可能將蒐集到的訊息帶往下一站；同時訊息鉅細靡遺的程度，呈現出公司關注當地的情況，持續的通信，代表了持續更新最新發展，或許在無法判斷未來情勢是否可能影響到公司的貿易與獲利時，不帶預設立場、幾近全面掌握當地事件的走向，成為派駐人員具有的認知——訊息比之船隻與商品同等重要；其他商館收信的職員也以相同審慎的態度看待各項看似瑣碎的內容，以俾掌握時勢，洞徹先機。

本文指出公司具有的區域性思維，以及航運、商品、資本關連起的區域連帶關係，其著眼點除了在於「共同資本」外；區域間商品互補、互需，區域內同樣來自中國商人的競爭，以及當地社會、文化影響下的政經聯盟與敵對關係等，均構成公司在亞洲區間轉口貿易運作時不可忽略的浮動因素，這也同時具體呈現在流轉於荷蘭東印度公司航運與貿易網絡中，因此孕育而生、龐大的、書寫下來的「訊息貨物」。



圖：1637 年南季節風期間亞洲區間貿易與航運

表一：1637 年南季節風期間巴城、臺灣與日本的航運

船名 (船種)		出發時間 (出發地點)	到達臺灣時間 (停泊處)	臺灣出發時間 (出發處)	到達地點
1	Amsterdam (s)	5.24 (巴城)	6.26 (澎湖)	7.23 (澎湖)	日本
2	Oostcappel (f)	5.24 (巴城)	6.28 (澎湖) 7.4 (大員)	8.26 (大員)	日本
3	Zandvoort (j)	6.14 (巴城)	7.13 (大員)	7.18 (大員) 7.23 (澎湖)	日本
4	(Cleen)Bredamme (j)	6.16 (巴城)	7.13 (大員)		
5	Duyve (f)		7.28 (澎湖) 8.4 (大員)	8.18 (大員)	日本
6	Waterloosewerve (j)		7.31 (大員)		
7	Rarop (f)	7.13 (暹羅)	8.2 (澎湖)	8.17 (大員)	日本
8	Egmont (s)	(巴城)	8.10 (澎湖)		
9	Keyserinne (f)	7.3~(Martapoura 婆羅洲)	8.10 (澎湖) 8.11 (大員)	10.21 (大員)	巴城
10	Oudewater (j)	(廣南)	8.23 (大員)	8.30 (大員) (澎湖)	日本
11	Goede Hoope (junk)		(澎湖)		
12	Rijp (f)		8.28 (澎湖) 9.1 (大員)	9.3 (大員)	日本
13	Hoff van Holland (s)		8.28 (澎湖)	10.17	巴城

資料來源：DRZI-I: 882-904, 907-912.

說明：s:大船，f:平底船，j:快艇，junk:戎克船

表二：1637 年南季節風期間臺灣到達船隻的隨船文書與貨物

船名		攜帶文書	載貨總值	主要貨物
1	Amsterdam	信件、發貨單、 提貨憑單	f. 111044.3.12	胡椒、giroffelnagelen, 紅色 檀香木、米、鉛、紅色海黃、 肥肉與培根、烈酒、酒醋、 法國及西班牙葡萄酒、奶 油、橄欖油、棉被、肉荳蔻、 樟腦等
2	Oostcappel		f. 13968.2.8	紅色檀香木、米、肥肉與培 根等
3	Zandvoort	信件、發貨單、 提貨憑單	f.7369.10	紅色檀香木、長胡椒、爪哇 瀝青、藤
4	(Cleen) Bredamme			
5	Duyve	信件	f.45380.2.4	胡椒
6	Rarop	信件、發貨單、 提貨憑單	f.14823.8.12	蘇木、暹羅鉛、柚木、柚木 板、沈香木、椰子油、蘇合 香、暹羅象牙、犀角
7	Egmont		f. 36420.11.7	給大員：乳香、沒藥、漆、 兒茶、木香、蘇合香、檀香 木 (>Industan, Timor) 給日本：兒茶、乳香、蘇合 香、木香、漆、鱈魚皮 (>Industan, Timor)
8	Keyserinne	信件	f. 25733.5.9	胡椒、藤
9	Goede Hoope		f. 54123.6.6	絲與絲布、沉香木、鱈魚皮、 白荳蔻、鉛、黑糖等
10	Rijp		f. 6949	荷蘭貨物
11	Hoff van Holland			

資料來源：DRZ I-I: 885-912.

表三：1637 年南季節風期間臺灣出發船隻的貨物

船名		前往地	載貨總值	主要貨物
1	Zandvoort	日本	f. 325142.5.12	生絲、絲製品、麻紗、水銀、黃金、 馬
2	Amsterdam	日本	f. 553263.13.9	生絲、絲製品、白蠟、冰糖；鹿皮、 明礬；麻紗、水銀；
3	Rarop	日本	f. 447239.17.8	絲製品、白生絲、紅更紗、麻紗、 白蠟、康甘布、鹿皮、冰糖、砂糖
4	Duyve	日本	f. 357093.16.4	絲製品、白生絲、黃絲、素色絲紗、 紅更紗、麻紗
5	Oostcappel	日本	f. 170912.1.13	絲製品、白生絲、麻紗、黃絲、素 色絲紗、水銀、康甘布、紅更紗、 白蠟、砂糖、鹿皮、兒茶、乳香、 蘇合香、木香
6	Oudewater	日本	f. 108980.10.13	絲、絲製品、白蠟
7	Rijp	日本	f. 72354.15.10	白生絲、明礬、白蠟＋廣南貨物 (> Goede Hoope)
8	Egmont	巴城	f. 554766.9	運往巴城與歐洲貨物：糖
9	Hoff van Holland	巴城		

資料來源：DRZ I-I: 885-888, 904-912.

參考文獻

- 加藤榮一，〈十七世紀中葉連合トンド會社の對日交渉と情報傳達網（第一部）—總督訓令と長崎商館日記をめぐって—〉，《東京大學史料編纂所研究紀要》第二號，1991 年度，頁 24-42。
- 永積洋子（著），劉序楓（譯），〈由荷蘭史料看十七世紀的臺灣貿易〉，收入湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集》第七輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁 37-57。
- 江樹生（譯註），《熱蘭遮城日誌》第一冊（台南：南市府，2000）。
- 林偉盛，〈荷據時期東印度公司在台灣的貿易（1622-1662）〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所博士論文，1998.06）。
- 林偉盛，〈荷蘭貿易與中國海商（1635-1662）〉，《國立政治大學歷史學報》17（2000.06），頁 1-46。
- 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，收入於賴麗惠執行編輯，《澎湖初會四百週年—台灣全球化的歷史開端系列活動：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》（台南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004），頁 70-85。
- 林偉盛，〈荷蘭人與西班牙人在臺灣貿易的比較（1624-1642）〉，收於林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2012），頁 67-97。
- 松方冬子，《オランダ風説書と近世日本》（東京：東京大學出版會，2007）。
- 范岱克 Paul Arthur Van Dyke（著），查忻（譯），〈荷蘭東印度公司在 1630 年代東亞的亞洲區間貿易中成為具有競爭力的原因與經過〉，《暨南史學》3（2000.06），頁 123-144。
- 翁佳音，〈十七世紀東亞大海商亨萬（Hambuan）事蹟初考〉，《故宮學術》22.4（2005），頁 83-101, 178。
- 翁佳音，〈「牽手 *khan-chhiú*」來看臺灣世界史—從臺灣歷史慣用語論大福佬文化圈概念〉，《臺灣史研究》13.2（2006.12），頁 1-31。
- 陳國棟，〈十七世紀的荷蘭史地與荷據時期的臺灣〉，《臺灣文獻》54：3（2003.09），頁 103-138。
- 浦廉一，〈華夷變態解題：唐船風説書の研究〉，收於林春勝、林信篤編，浦廉一解說，《華夷變態》上冊（東京：東洋文庫，1958-1959）。
- 曹永和（著），陳宗仁、陳俐甫（合譯），〈十七世紀作為東亞轉運站的臺灣〉，收入曹永和，《臺灣早期歷史研究續集》（臺北：聯經出版公司，2001），頁 113-148。
- 曹永和，《近世臺灣鹿皮貿易考》（臺北：遠流，曹永和文教基金會，2011）。
- 曹永和、包樂史、江樹生主編，《臺灣史檔案文書目錄，十，荷蘭東印度公司有關臺灣檔案目錄》（臺北：臺大，1997）。

張增信，〈明季東南中國的海上活動（上編）〉（臺北市：中國學術著作獎助委員會，1988）。

Blussé, Leonard, “No Boats to China: The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690”. *Modern Asian Studies* 30 (1996): 51-76.

Blussé, et al.eds., *Dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, I: 1629-1641*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1986.

Bruijn, JR, Gaastra FS & Schöffer, I., *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols, Rijks Geschiedkundige Publicatiën 165-167 (Den Haag: Nijhoff, 1979-1987).

Gaastra, Femme S., *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*. Zutphen: Walburg Pers, 2003.

Parthesius, Robert, *Dutch Ships in Tropical Waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010.

Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, I: *The lands below the Winds*. New Haven, etc.: Yale University Press, 1988.

Ruangsilp, Bhawan, *Dutch East India Company Merchants at the Court of Ayutthaya: Dutch perceptions of the Thai Kingdom, c. 1604-1765*. Leiden & Boston: Brill, 2007.

Steensgaard, Niels, “The Dutch East India Company as an Institutional Innovation”, in Maurice Aymard (ed.), *Dutch Capitalism and World Capitalism*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982, pp. 235-257.

Van Dyke, Paul A., “How and Why the Dutch East India Company Became Competitive in Intra-Asian Trade in East Asia in the 1630s”, *Itinerario* 21.3 (1997): 41-56.

Veen, Ernst van, “How the Dutch Ran a Seventeenth-Century Colony: The Occupation and Loss of Formosa 1624-1662,” in Leonard Blussé (ed.) *Around and About Formosa: Essays in honor of Professor Ts'ao Yung-ho*. Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003, pp. 141-160.

Wang, Gungwu, “Merchants Without Empire: The Hokkien Sojourning Communities”, in James D. Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World*,

1350-1750. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, pp. 400-421.

Yule, H. and A.C. Burnell, *Hobson-Jobson: A glossary of Anglo-Indian colloquial words and phrases and of kindred terms*. London: J. Murray, 1903.

