

十七世紀作為東亞轉運站的臺灣

一、臺灣的出現

臺灣戰略上處於東亞之中，但直到十六世紀仍少為人知。漢人早在西元前，已廣泛地繁衍到亞洲各地，而這個大且肥沃的島嶼是如此的接近中國大陸，但直到明朝（一三六八—一六四四）中期以前，漢人對臺灣所知甚少。臺灣孤立於漢人之外，是因為臺灣沒有大量市場需求的產物來吸引貿

易者，以至於這個島嶼一直處於那些時代的亞洲貿易網路之外。^①

從西元早期，經由中亞細亞及海路，漢人對外貿易發展得很好。中國主要的海上口岸最初是在現今所稱的東京區域。之後，廣東發展成爲漢人商業中心，藉著海路、陸路使南中國連繫到北中國。當時，中國與南亞、西亞間的海上商業穩定成長。因爲佛教與中國文化的傳布，中國與韓國、日本間的商業關係也變得緊密。與韓國、日本間的貿易是作爲亞洲本身貿易的一個分支，使中國與南亞、西亞連結。但是此時的漢人仍未準備好海外航行。海上貿易主要是在北方貿易的新羅時代韓國人與往南方的波斯人（後來是阿拉伯人）手中。^②

當新羅沒落，中國商人開始主導韓國與日本間的貿易，從唐朝晚期到宋朝，漢人逐漸參與海外貿易，經由南中國海到達東南亞，進而到印度洋。這個時代標示了漢人成爲航海民族的開始。廣

^① 詳見曹永和，〈早期臺灣的開發與經營〉，《臺北文獻》第三期，一九六三年四月，頁十二—二〇。

編按：本文由陳宗仁、陳俐甫合譯

^② 關於新羅時代韓國人在東亞的海上活動，參見 Edwin O. Reischauer, *Emmi's Travels in Tang China* (New York, 1955), pp. 272-294. 及小野勝年：〈入唐求法巡禮行記の研究〉（東京，一九四二—一九四九），頁四〇—四一九。

州、泉州與明州成爲對外貿易的主要中心，而管理商船的機構（市舶司）設立在這些港口。

一個貿易路線從長江下游三角地帶經東中國海到韓國與日本被建立，另外一個路線則是沿著海岸，穿過南中國海到東南亞。宋朝商人從熱帶地區進口奢侈的貨品如象牙、珊瑚、犀牛角、香料與藥材到廣州與泉州。很多這些海外貨品伴隨著特殊的國內產品如絲與瓷器再從明州出口到韓國與日本。

在一二七七年，元朝的統治達到中國南方與東南方的濱海省區，提供機構使國際性貿易能維持。政治疆界的開放明顯地增加了亞洲與西方的商業交通。在這一時期，海上貿易的主要中心是在泉州（刺桐）。

臺灣在此時被認爲是琉球，一些中國探險者在三到十三世紀來到臺灣。因爲臺灣沒有在國際貿易上具商業價值的貨品，這些早期的探險者並沒有在這島上做永久的停留。除此之外，臺灣仍然處在亞洲貿易路線之外。

當時，在唐代以前尚屬半野蠻狀態，相對來講還未開發的福建，到了唐代與宋代，被經由北方來的中國移民開墾。福建逐漸人口膨脹，沿海區域的人民爲了生計開始仰賴大海。有錢的人從事貿

易，而窮人從事漁撈。在南宋時代，澎湖群島已經是中國人的漁場，而且被納入中國版圖的一部。^③

從南宋開始，至遲到元代，作為中國戎克船貿易路線的「東洋針路」被探測出來，臺灣南部成為到菲律賓群島的必經之路，因而中國人和臺灣原住民間某種程度的商業接觸被建立。^④

在十一世紀晚期到十二世紀，日本商人來到韓國海岸，冒險穿過東中國海到宋朝領域，他們的海外貿易在東亞水域逐漸發展。在一二七四年、一二八一年蒙古兩次侵略日本不成功後，日本人的海外貿易活動時常轉變為海盜行為。結果，他們持續的掠奪成為韓國與中國嚴重的問題。^⑤明朝第一位皇帝洪武禁止中國船隻下海，使他們的搶奪減少。所有私人海上貿易被禁止，沿海島嶼居民被強迫移到內陸。明朝也放棄管轄澎湖群島，居民被移回中國大陸。臺灣與大陸之間的連結被切斷，而中國關於臺灣的認識在十四世紀又漸歸於蒙昧。^⑥明朝對外關係是在朝貢體系的架構之下，只有

③ 曹永和：〈早期臺灣的開發〉，頁一三—三〇。

④ 同上，頁二四—二八、六三。

⑤ 森谷克己：〈日宋貿易の研究〉（東京，一九五五年）。

⑥ 曹永和：〈早期臺灣的開發〉，頁二九—三五。

上賈給朝廷的外國船隻才被允許進入中國港口。在永樂皇帝（一四〇三—一四三三）派出到南方海域的大海遠征行動後，朝貢貿易達到最高潮，並且形成很好的運作方式。朝貢貿易有很多關於朝貢期限、使者人數和船數的限制，以至於東南亞國家的貢船進口的熱帶物品，不能供應中國所有的需要，更少有貨品可以從中國再出口到韓國和日本。在那時候，琉球王派遣他的東南亞航線的戎克船，主要是到暹羅與麻六甲，去收集熱帶貨品，然後再出口這些貨物到中國、日本與韓國。如此，從十四世紀末到十六世紀初，琉球作為一個中介者，從事東亞的國際性貿易。^⑦

由於財政負擔的加重，明朝逐漸加多對朝貢制度的限制，東南亞、南亞來的使節團日益減少。日本只被允許十年一次的朝貢。中國朝貢貿易的崩壞導致中國走私與日本倭寇行動的增加，而中國沿海走私者開始又時常到琉球、東南亞和日本。在一四〇四年，日本進入與中國的朝貢關係，而明朝建立勸合貿易體系，希望日本倭寇經由被控制的商業活動而減弱。但明朝官方常發現管理難應付

⑦ T'sao Yung - ho, "Pepper Trade in East Asia" (Paper International Conference on Asian History, University of Hong Kong, 30 August - 4 September 1964), *Toung Pao*, LXV III/4-5 (1982), pp. 23-239.

的日本武士是困難的。當足利幕府的威望降低，走私貿易繼續流行。當一場血腥衝突發生在敵對的大內氏與細川氏家族間，寧波港的焚燒事件使得到中國的朝貢使節被中斷。中國與日本的關係最後正式的終止是在一五四九年。中日關係的結束意味著亞洲內部貿易一個重要連結的停滯。

一方面，整個亞洲之中，各國經濟的成長，另一方面，伴隨著作為歐洲人到達的結果——傳統國際關係架構的瓦解，在東亞產生全球性影響的變動。沿著東亞海岸，在海上商業出現了激烈的競爭。而因為這情勢的變化，臺灣正處於一個非常具戰略性的位置。

首先，日本海上劫掠成為國際關係中的變數，而這國際關係在十六世紀中葉變得劇烈。日本襲擊者成群出現在浙江、福建和廣東的港口。這些海盜實際上包含許多來自中國東南沿海，特別是福建的漢人海盜。在那時候，澎湖群島和臺灣是這些海盜的避難所，結果，臺灣變得重要起來。明朝的當政者努力的壓制海盜，接著沿著海岸置巡邏艦隊，海盜商人便離開明朝的勢力範圍到臺灣。臺灣島因此變成中日走私者和貿易者到東南亞港口的一個會合地。

歐洲人的來臨毫無疑問的在東亞的轉變上是一個重要的促進因素，在一五一一年葡萄牙人佔據麻六甲後不久，便在一五一三年來到中國，他們在中國與南亞、東南亞之間從事海上商業活動。一五四三年葡萄牙人意外地到達日本，成為中國與日本之間貿易的中介者而中斷了原先東亞的貿易。澳門成爲一個貿易中心而興隆。貿易主要奠基於中國絲、金和日本銀的交換。

在此時，新西班牙（墨西哥）征服之後，西班牙人又立足於菲律賓群島。在一五七一年他們建設馬尼拉，並建立與中國、日本的關係。馬尼拉作為東亞貿易與橫越太平洋的大帆船貿易的轉運站，很快地成長。在十六世紀結束之前，四十到五十隻戎克船每年從福建來到馬尼拉。他們供給絲和其他中國貨品給馬尼拉的大帆船，以交換從新西班牙來的大量銀子。

從十六世紀中葉，日本銀的開採有極大的進展，而日本人正渴望中國的絲，如同中國人需要日本的銀。雖然明朝當政者禁止所有的貿易與日本的交往，但在豐臣秀吉統一日本之後，一個和平但非法的中日交通興起。直到十六世紀末，福建的中國商人來到日本，且在一個經常性的基礎執行貿易。日本人本身也來到中國海岸或到東南亞從事貿易。

葡萄牙帆船（carack）航線如同中國戎克船一樣，是從澳門沿著海岸到漳州，穿過臺灣海峽，沿著臺灣北部，經過琉球群島到日本。福建戎克船到馬尼拉，則是從漳州穿過海峽，沿著臺灣西南海岸，經過巴士海峽到呂宋島北端，然後沿著海岸到馬尼拉。因此，臺灣現在正好位在國際貿易航線的中央。

臺灣位置的重要性被許多國家所認知。一五八六年四月二十日，一場將領會議在馬尼拉召開，而一份備忘錄被送到西班牙。在這備忘錄中，西班牙人爭論著是否爲了軍事及傳教目的而征服菲律

賓周遭海域，Femosa 島的名稱也被列在這份備忘錄上，^⑧一五八九年得到國王的允准。

在一五九二年，日本的執政者豐臣秀吉侵略韓國且計畫隔年要征服臺灣。為了回應豐臣的侵略計畫，明朝官方加強海岸防衛，且派出一支艦隊定時的巡邏澎湖群島。在馬尼拉的西班牙人考慮佔領臺灣，以便能阻止豐臣秀吉往南擴張企圖的威脅。因此，Leon Juan De Zamudio 在一五九八年想要佔領臺灣，但西班牙船卻因一次風暴，被吹回菲律賓群島。^⑨

在十七世紀早期，東亞發生另一次變化，豐臣秀吉在一五九八年過世，德川家康與豐臣秀吉的支持者、豐臣秀吉的幼子間發生爭奪領導權的爭鬥。在一六〇〇年，德川家康贏得關原之役，並在一六〇三年建立了德川將軍家。家康放棄了豐臣秀吉的侵略性外交政策，因此中國戎克船到日本的直接貿易快速增長。日本朱印船的海外貿易也開始繁盛。東南亞港口和臺灣做為中日走私者的會合點，逐漸變得更重要。

⑧ 若生成一：〈豐臣秀吉の臺灣島招諭計畫〉，《臺北帝國大學文政學部史學科研究年報》第七輯（臺北，一九四一年），頁七五至一一三。

⑨ E. H. Blair and J. A. Robertson: *The Philippine Islands 1493 - 1803*, VI (Cleveland, 1903 - 1905), p.186.

在那時候，日本對鹿皮有很大的需求。因為臺灣有很多鹿群，鹿皮很快地成為重要的出口品。鹿皮的確成為臺灣第一項國際貿易的主要商品。因此，臺灣在國際貿易上不止是一個重要會合點，也是中日探險者、貿易者的目的地。在一六〇九年，有馬晴信派出武裝團體來臺灣建立日本人的居住地。^⑩在一六一〇年二月十七日，葡萄牙王寫信給印度總督Ruy Lourenco de Tavora，命令他打斷日本人的這項侵擾。^⑪隨後在一六一六年，村山等安也試圖佔領臺灣。^⑫這兩次日本人的探險行動失敗，但臺灣在東亞貿易的新地位帶來中日到臺灣交通的增長。

另外一項東亞局勢變遷的主要因素是荷蘭與英國這兩個歐洲新教的競爭者的出現。當這些新的歐洲人出現，他們發現不止為了歐洲市場而需要中國絲，而且他們在亞洲國家的交易中也需絲。中國貿易的開通對他們而言因此變得不可或缺。他們做出一些努力，想要在中國獲得一個貿易據

⑩ 若生成一：〈有馬晴信の臺灣島視察船派遣〉，《臺灣總督府博物館創立三十年紀念論文集》（臺北，一九三九年），頁二八七—二九五。

⑪ C. R. Boxer, *The Great Ship from Amiacon: Annals of the Macao and the Old Japan Trade, 1555 - 1610* (Lisboa, 1959), p. 79.

⑫ 若生成一：〈長崎代官村山等安の臺灣遠征と遣明使〉，《臺北帝國大學文政學部史學科研究年報》第一輯，頁二八三—三五九。

點，可以據此主導在中國的貿易，而在此時，他們盡其所能攔截所有前往澳門、馬尼拉的船隻，以便將他們的天主教敵人趕出澳門、馬尼拉。但是，荷蘭人、英國人每次試著和明朝官方建立關係時，卻被冷落。荷蘭與西班牙人在歐洲極度不和，也在全世界對抗，因此，一系列複雜的對抗也在東亞水域爆發，又增加了臺灣戰略性位置的價值。

在一六〇四年，一支荷蘭艦隊在 Wijbrant van Warwijck 領導下出現在澳門，但恰巧遇上颶風，八月七日被迫停在澎湖島。Van Warwijck 想要和鄰近的福建方面中國官方協調，但並沒有成功，最後在十二月十五日必須駛離。^⑭等到荷蘭人一六〇九年在日本平戶建立據點後，他們比以往更渴望進入中國貿易。在一六一三年荷蘭東印度公司在平戶的商館長 Hendrick Brouwer 建議在臺灣設立基地。^⑮一六二〇年荷蘭與英國聯合防衛艦隊以平戶為根據地，巡弋臺灣海峽，且攻擊他們的天主教敵人船隻，且能夠有效地阻止中國戎克船與在馬尼拉的貿易。一六二一年，馬尼拉的西班牙

^⑭ 中村孝志：〈沈有容諭退紅毛番碑について〉，《臺灣總督府博物館創立三十年記念論文集》（臺北，一九三九年），頁二八七—二九五；Leonard Blussé, "Impo, Chinese Merchant in Parani" in: *Proceedings of the Seventy IAHA Conference* (Bangkok, 1979).
^⑮ 《大日本史料》，第十二編之一，頁二一〇—二一一。

牙人提出一項佔領臺灣的建議給西班牙國王，但這艘船被荷蘭人捕獲。在一六二二年六月，荷蘭人在艦隊司令 Cornelis Reijersz 領導下，又一次努力要佔領澳門，但在遭受極大損失後，他被迫放棄圍攻澳門。而後，Reijersz 在澎湖群島建立據點。從這一新基地，有兩年時間，他嘗試促使中國人展開貿易，但沒有成功。中國人聚集戰船和軍隊，強迫荷蘭人退出澎湖群島。在一六二四年四月，荷蘭人移到臺灣西南海岸的一片沙洲土。他們先在那裡建了一個堡壘，稱為 Orange 堡，接著又重新命名為 Zeelandia 城^⑯。

二、作為東亞轉運站——臺灣的興衰

荷蘭人佔領臺灣主要是兩個目的，首先是戰略的重要性，即作為軍事基地以攻擊他們的伊比利半島敵人和阻止中國戎克船航行到馬尼拉。其次是商業原因：將臺灣建立成與中國貿易的轉運站，且使這項貿易連結到世界的商業網絡中。

^⑯ W. P. Groeneveldt, "De Nederlanders in China, Eerste stuk: De Eerste Bemoeningem om den Handel in China en de Vestiging in de Pescadores, 1601-1624", *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie* 48 (1898).

1626

因為 Zeelandia 城持續作為荷蘭攻擊前往馬尼拉戎克船的基地，中國貿易者改變他們的航行路線，而冒險直接從中國到馬尼拉。^⑤在一六二六年，西班牙人在臺灣北方的基隆建立一個居住地，作為和荷蘭的 Zeelandia 城相對的戰略據點。稍後，在一六二八年，他們也佔領淡水以增加他們的軍事力量，而且甚至做了一個不成功的嘗試，即將他們的敵人趕出臺灣。但是在二六四二年，西班牙人被荷蘭人驅逐，而兩個敵對勢力在同一島嶼建立據點的狀態結束。

日本貿易者在臺灣進行與中國人的生意，對荷蘭人也形成阻礙。衝突發生在荷蘭人與日本之間，爭議的焦點是一項對所有貿易品征收的荷蘭稅。在綁架荷蘭長官 Pieter Nuyts 時達於爭論的極點，接著在一六二八年禁止荷蘭在平戶的貿易。^⑥這項禁止荷蘭貿易的行動在一六三二年十月解除。從一六三三年到一六三九年，德川幕府發布一系列法律（「海禁」）禁止所有日本人出國。在一六三九年，日本人與荷蘭人在臺灣的中國貿易上的敵對狀態被解除。

^⑤ Dagh-Register genouden int Casteel Batavia van't passerende daer ter plaetse als over geneel Nederlands - India : Anno 1624 - 1629 (The Hague 1896 - 1931), p. 165.

^⑥ W. ph. Coolhaas, "Een Lastig Heerschapp tegenover een Lastig Volk", *Bijdragen en Mededeelingen van het Historische Genootschap* 69 (Utrecht, 1955), pp. 17 - 42. 永積洋子，〈平戸オランダ商館の日記〉（東京，一九六九），頁一四七以下等等。

當時，臺灣的荷蘭人主要關心的事情是中國貿易。當荷蘭人自澎湖群島撤離，並移至臺灣，他們希望中國人能大量的來到這新地點貿易。在此時，一位荷蘭以前的通譯人鄭芝龍，又名一官，成為海盜首領，殘暴的搶奪福建沿海。但在一六二八年，他自願歸順明朝官方。消滅他的海盜競爭者，且負責對抗荷蘭人以防衛中國海岸。他取得對沿岸水域的控制，操控對外貿易，且進行大規模的海上商業交易。^⑦

在臺灣的貿易受到鄭芝龍與其競爭海盜們的敵對狀態的極大影響，一方面，荷蘭人試圖進行與中國人自由貿易，所以他們與福建官方結盟，協助平定海盜，以得到獎賞並取得在廈門貿易的許可。另一方面，他們和海盜們聯手，封鎖中國港口，強迫中國戎克船與他們貿易。但荷蘭人由於戰爭與颱風，遭受到嚴重損失，最後放棄使用武力。他們放棄要求開放大陸港口以自由貿易，而集中

^⑦ 岩生成一：〈明末日本華僑甲必丹李旦考〉，東洋文庫研究部，十七（東京，一九五八），頁二七一—二八三。Leonard Blussé, "Minnam-ijan or Cosmopolitan? The Rise of Cheng Chih-ian alias Nicolas Iquan" in: E. B. Vermeer ed., *Development and Decline of Fukian Province in the 17th and 18th Century* (Leiden, 1969), pp. 245 - 264.

於取得能讓中國貿易的戎克船來到臺灣的允許。^②

中國商人開始帶著商品到臺灣，他們之中，鄭芝龍是賣中國貨物給荷蘭人的最大的供給者。中國帶到臺灣的主要商品是荷蘭人長久以來期望於中國大陸取得的：絲、金、糖與瓷器。因此，臺灣成爲一個中國貨物、日本銀與銅、東南亞香料與其他東西的分配中心。除了這些主要商品外，荷蘭人爲了日本的貿易，每年在臺灣自行收集五到七萬張鹿皮。而在荷蘭人的鼓勵下，臺灣也開始種植甘蔗。大量的臺灣糖出口到日本、波斯，甚至到歐洲。^③貿易穩定的增長，直到一六六一年，鄭成

^② N. Machleod, *De Oost - Indische Compagnie als Zeevogel in Azië* (Rijswijk, 1927) I, pp. 507-525; II, pp. 19-39; W. Ph. Coolhaas, *Generale Missiven van Gouverneurs Generaal on Raden aan Heren X der Verenigde Oostindische Compagnie I* (The Hague, 1960), pp. 205-209, et seq. . . 永積洋子：〈近世初期の外交〉，第三編。

^③ 曹永和：〈荷蘭與西班牙佔據時期的臺灣〉，《臺灣文化論集》（臺北，一九五四年），頁一一二—一六〇—一一九。“The Acceptance of Western Civilization in China: A Brief Observation in the Case of Taiwan, with Special Emphasis on Its Interrelation in the Settlement of Chinese in Taiwan”, *East Asian Cultural Studies* VI (March, 1967), pp. 63-69。中村孝忠：〈臺灣に於ける鹿皮の産出と日本の輸入（1620）〉，《日本文化》三三（一九五三年七月），頁一〇一—一三三。Kristof Giamann, *Dutch - Asiatic Trade, 1620 - 1740* (Copenhagen, 1958), pp. 153-159。

功的艦隊控制了這個島，荷蘭人被鄭成功驅逐之前，臺灣成爲荷蘭人在東亞重要的轉運站。

當荷蘭正發展在臺灣產生龐大利益的繁盛貿易時，一系列重要事件在中國發生。滿洲人襲擊明帝國。在一六四四年，他們占領北京，並建立清朝。鄭成功——國姓爺，如他在歐洲文獻中的稱呼，在他父親鄭芝龍投降滿洲人後，繼承他父親的海上勢力，並成爲滿洲的一個有力反對者。從一六四六年到一六五八年，他主控很多中國東南沿岸區域，在廈門建立基地。他用對外商業所得來維持他的艦隊與供給他的軍事花費。他每年固定的派出戎克船到臺灣、長崎與東南亞港口貿易，並獨自荷蘭人統治下臺灣的中國商品的供應。^④在一六五八年他的勢力達到高峰。一年後，鄭成功試圖占領南京，但被打敗，影響力喪失大半。他的據點變得不安全，他必須尋找一個新的避難地與抵抗的根據地。被滿洲人剝奪了補給的來源，他在一六六一年被迫攻擊臺灣，並在此設立總部。荷蘭人在一六六二年二月一日只好投降鄭成功。

當中國內戰蔓延到中國東南海岸，中國對臺灣的貿易嚴重地受到影響。從一六五〇年代之前，

^④ 曹永和：〈從荷蘭文獻談鄭成功之研究〉，《臺灣文獻》十二卷一期（一九六一），頁一一—一四。

荷蘭人靠著載運已取代中國絲的東京絲到日本，從此一貿易取得了可觀的利益。②結果，臺灣喪失了在一六五〇年作為荷蘭東印度公司轉運站的重要特殊地位。

鄭成功在一六六二年六月過世，但鄭氏家族繼續維持臺灣有效的控制，以作為他們追求商業利益和抵抗清朝的根據地。相對的，清朝廷命令中國沿岸區域遷界，希望切斷對臺灣的人力、食物與貿易品的供應。清朝也禁止中國大陸與臺灣之間所有的船隻交通。在那時候，鄭成功的兒子鄭經一直停留在廈門，且在中國沿岸掌控一些前哨站。但鄭氏家族因不和而很快的衰微，最後清朝在荷蘭人的幫助下，逼迫他們退出廈門、金門地區。鄭經放棄他在廈門、金門、東山、南澳的據點，在一六六四年到臺灣掌握大權。雖然與清朝的對抗使得中國絲的供應形成問題，但臺灣的鄭氏集團聯合同夥，繼續進行與大陸秘密貿易。

對鄭經來說，與日本的貿易是最重要的商業。在一六六三年二十九艘中國貿易的戎克船到達長崎，即三艘從暹羅來，三艘從柬埔寨、四艘從廣南，一艘Lubon（東京）、三艘從臺灣、十一艘從

② 同上，頁六七。Oskar Nachod, *Die Beziehungen der Niederländischen Ostindischen Compagnie zu Japan im siebzehnten Jahrhundert* (Leipzig, 1897), p. 334, Pieter van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie II / I*, 383 et seq.

安海、一艘從金門、一艘從南京、兩艘從溫州。③在一六六五年，中國戎克船的數量：十二艘從中國海岸來、九艘從廣南、兩艘從東京、一艘從巴達維亞、一艘從大泥、三艘從柬埔寨、一艘從暹羅、八艘從臺灣，總計三十七艘船。④在一六六六年，有三十五艘中國戎克船到長崎，他們出發的港口如下：兩艘從漳州、十一艘從臺灣、八艘從廣南（其中一艘返回臺灣）、四艘從柬埔寨、五艘從暹羅、兩艘從大泥、兩艘從六崑（Ligor）、一艘從宋居勝（Singora）。⑤因此，在鄭經放棄他在大陸的前哨站後，從中國海岸出發的貿易船數表現出相當程度的減少，而從臺灣和東南亞港口來的船隻則顯著增加。鄭氏家族因此控制大量的進入日本貿易的戎克船。在一六八三年，鄭氏在臺統治的最後一年，二十七艘戎克船到達長崎，即：一艘從南京、一艘從廣東、三艘從廣南、六艘從暹羅、一艘從大泥、兩艘從巴達維亞、十一艘從臺灣，另外兩艘則不知來源。⑥

③ Dagh-Register, *Casteel Batavia, Anno 1663*, p. 645.

④ 岩生成一：〈近世日支貿易數量的考察〉，《史學雜誌》六二卷一一期（一九五三年十一月），頁六。

⑤ 〈唐通事會所日錄〉I，東京，一九五五年，頁五四—五五。

⑥ 據〈華夷變態〉（東京，一九五八）計算。maki 8, *Factory Records, Java*, IV, 1664-1676 (India Office Library, Commonwealth Relation Office, Office, London)；〈十七世紀臺灣英國貿易史料〉，臺灣研究叢刊五十七種，頁一九六。

一六六二年驅逐荷蘭人離開臺灣後不久，鄭成功派出一位義大利多明尼各教會的神父 Vittorio Ricci 到菲律賓群島，要求馬尼拉的西班牙人每年繳交貢稅。西班牙在馬尼拉的官方了解他們情勢的嚴重性，急忙地召回派駐其他島嶼的軍隊來加強馬尼拉的防禦。謠言在散播，許多在菲律賓首府的人被殺害。鄭成功接著著手組織一支遠征隊到馬尼拉，但在這一年六月他過世，這項計畫就被放棄。^②

後來，鄭經一如他父親般注意菲律賓群島，而馬尼拉一度被鄭氏的侵略所威脅。但在一六六九年到一六七六年擔任長官的 Manuel de Leon y Sarabia 派遣 Francisco Enriquez de Losada 先生作為他的使者到臺灣來之後，在一六七〇年早期，友好的訊息也隨著時常從臺灣、廣東，甚至從寧波來

^② Blair and Robinson, *The Philippine Islands XXXVI*, pp. 218-260; XLI, p. 311. Willi Lytle Schurz, *The Manila Galleon* (New York, 1959), pp. 90-91; Edgar Wickberg, *The Chinese in Philippine Life, 1850-1898* (New Haven, 1965), p. 11. 賴永祥，〈明鄭征菲企圖〉，《臺灣風物》四卷一期（一九五四年一月），頁一七一—一七三。

到馬尼拉的戎克船。每年有五到六艘鄭氏的戎克船帶著中國絲航行到馬尼拉來。^③

鄭經也派出一支使節團到班達島，邀請英國人加入臺灣的貿易。在一六七〇年，一位班達島的代理商派出兩艘船：the Bantam Pink 和 the Pearl 到臺灣來，而且訂定一項開展貿易的合約。一個英國東印度公司的代理店在一六七二年設立在臺灣。對英國人來講，和日本與中國的貿易才是他們的主要動機。但在臺灣，英國人發現條件並不適合貿易，因為主要商品是由鄭家獨佔。然而，因為鄭經需要英國的槍炮和火藥，為了回報英國人，他供應相當數量的日本銅和金幣（小判）給英國人，作為他們與 Coromandel, Surat 與孟買貿易之需。^④

當反清的三藩之亂在一六七五年爆發，鄭經反攻大陸，甚至也佔領了一些海岸區域。在他掌

^③ Coolhaas, *Generale Missiven III*, pp. 678, 815, 839. Blair and Robinson, *The Philippine Islands*, XLII, pp. 117-119. J. S. Commins ed., *The Travels and Controversies of Friar Domingo Navarrete, 1618-1686 II* (Cambridge, 1963), p. 377. *Factory records, China and Japan I, Java IV, 1664-1676*, pp. 79, 92, 196.

^④ Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834 I* (New York, 1966-1969), pp. 41-49. *Factory records, China and Japan*, pp. 95-98 et seq. 賴永祥，〈臺灣與英國的通商史〉，《臺灣風物》一四卷二期（一九六五年六月），頁一一—一五〇。

握的港口進行貿易，且允許英國人在廈門開設代理店。^③清朝短暫地喪失在南中國的影響力，而嚴厲的禁止海上貿易命令變成一張廢紙。委託商的船隻，特別是屬於反叛的總督廣東的平南王與福州的靖南王的貿易船，也進行中國與長崎之間的貿易。^④但隨著清朝回復他們在南中國的影響力，嚴厲查禁所有海上貿易的命令又被實施。鄭家中國貨品的供應嚴重地被縮減，但他們每年仍然派出許多戎克船到廣東和普陀山以及許多地方進行中國絲的走私。^⑤鄭氏貿易船也造訪東京、廣南、柬埔寨、暹羅和東南亞其他港口，取得中國和日本市場所需的貨物。他們在暹羅和其他地方以中國絲、日本銅和金交換米，以供給他們自己的軍隊。銅和金再被出口到印度其他港口。

活躍的貿易持續在鄰近區域進行，而因為清朝的海禁與遷界，鄭氏因臺灣的有利位置獲利甚多，且在東亞的國際貿易上，能保有他們作為重要中介者的主導地位。在一六八〇年，鄭經已耗盡他的國力，且在一次驅趕滿洲人，卻又被迫退回臺灣的無益嘗試中，喪失他在大陸的據點。鄭經次

③ 同上。

④ 《華夷變態》，頁九八、一六六、二五八—二六〇。John E. Wills, "Ch'ing Relations with the Dutch, 1662-1690" in: John K. Fairbank ed. *The Chinese World Order: Traditional China's Foreign Relations* (Cambridge Mass, 1968), pp. 234-236 et seq.

⑤ 《華夷變態》，頁二九八、三〇二以下等等。

年過世，在鄭氏家族內，誰能繼承他的問題，很快的爆發權力鬥爭。領導階層的分裂象徵鄭氏力量的衰竭。最後，一六八三年，鄭氏的武力在澎湖群島被施琅領導的清朝遠征艦隊徹底打敗，實際上結束了鄭氏家族的勢力。鄭經的兒子兼繼承人鄭克塽投降清朝，滿洲勢力在一六八三年十月佔領臺灣。^⑥

三、清朝統治下的臺灣

起初清朝並沒有想要保留臺灣。但施琅在一六八四年二月七日（康熙二十二年十二月二十二日）上奏給康熙皇帝，闡釋了臺灣的戰略價值，並強調唯有臺灣納入大清帝國版圖之內，福建、浙江、廣東和江蘇的安全才得以確保。施琅的意見被採納了，於是在一六八四年五月二十七日（康熙二十三年四月十四日）皇帝批准了設立包含三個縣的臺灣府作為福建省的一部份，並常駐正規軍一萬人守備臺灣與澎湖。

鄭氏向清朝投降後不久，一六八三年十二月皇帝再度下令准許中國人定居在海岸地區。隨後

⑥ 《臺灣文獻叢刊》，第十三種，頁二七—五三；第一百六十五種，頁一二七、一三一、一三二。

⑦ 同上，第十三種，頁五九—六二；第一百六十五種，頁一二七、一三一、一三二。

在一六八五年康熙皇帝開始了一連串步驟開放海上貿易。海上貿易的禁令接連在福建、廣東和浙江解除了。稅關被設立了，關稅也修訂了，由北京派來了財政官員。一六八四年十二月一日（康熙二十三年十月二十五日）皇帝下詔將沿海各省的海上貿易禁令全部廢除。^⑤

因此，對外貿易政策也跟著在海禁至開放之間轉變。一六八五年起，海上貿易對所有的中國商人開放，中國的戎克船與長崎及東南亞口岸進行貿易的船隻數量持續增加。十七世紀後半期中中國戎克船每年駛抵長崎的平均數目，計算於以下的表（見附表一），它將能非常清楚的顯示這個情況的轉變。

當德川幕府執行鎖國政策並禁止日本船航行到外國，中國戎克船造訪日本的數目每年平均在六十到八十艘之間。在一六四一年時達到九十七艘。^⑥許多來自福建和浙江的戎克船都和日本貿易，但在鄭芝龍的領導下福建商人佔有優勢地位。從一六四七至一六六一年，中國戎克船和長崎貿易的

^⑤ 《臺灣文獻叢刊》，第一六五種，頁一三〇，一三二—一三三；《華夷變態》，頁四二七、四四三、四五—；《清朝文獻通考》，第二六卷，頁五〇七七、第三三卷，頁五一五四—五一五五；《大清聖祖實錄》，第一一五冊第二—二二二件，第一一六冊第三、十八件，第一二〇冊第十五—十六件，第一二四冊第十二件。

^⑥ 村上直次郎：《長崎オランダ商館の日記》I（東京，一九五六年），頁一〇七。

平均數目減少到四十八艘，這是由於反滿活動仍在華南活躍著。鄭成功控制了福建沿海並掌握了海上貿易。在一六六二年至一六七二年之間，鄭氏的領袖們自廈門撤軍並以臺灣為基地。自一六七三年至一六八四年鄭氏抓住了三藩之亂的機會反攻大陸，但是再度敗退至臺灣，最後投降了滿洲人。由連續而顯著的戎克船數目的在這些時期的衰退，可以很容易看出清朝嚴禁海上貿易與大陸沿海全面遷界的政策效應。在這些時期中，來自臺灣和東南亞口岸的戎克船平均數目佔據總數中很大份量。在鄭氏統治時期臺灣仍然在東亞貿易中扮演一個重要的轉運站角色。

一六八四年時，只有九艘中國戎克船自中國沿海駛抵長崎港，這個數目在一六八五年時急增至七十七艘，一六八八年達到一百七十四艘。這樣突如其來的情勢轉變震驚了德川幕府，開始限制中國貿易戎克船數為七十艘，並規定了每年貿易量最高六十萬兩的限制。因此，自一六八九年，中國戎克船前往日本的數目就縮減了。

生絲與來自長江下游三角洲地帶的各種纖維總是構成中日貿易商品中最重要部份。在當時，中國的絲除非先經由陸路運送到福建和廣東的港口或是利用浙江和江蘇的船，否則無法出口到日本。他們也和砂糖及熱帶貨品一起由普陀山或寧波運送出來。但是，當一六八〇年代開放了海外貿易，由浙江和江蘇直航長崎的船就顯著的增加。他們逐漸取代福建商人的地位，自一八九〇年代起

開始掌控日本貿易。^⑳閩粵商人此時以東南亞口岸做爲他們貿易主要目標，而廈門和廣州仍然是中國南洋貿易的主要轉運站。康熙皇帝開放海外貿易是一個主要的轉捩點。在十七世紀的最後一年，東亞貿易的架構重回在十六世紀中期被破壞的傳統秩序。北方的中國戎克船貿易主要是從寧波與南京（上海）前往日本；南方的貿易則是自廈門與廣州的港口前往東南亞。臺灣再一次被定位在東亞貿易的主要路線之外的一個微小的邊陲區域。

十六世紀之前並沒有任何在國際貿易中有價值的產品由臺灣出口。但稍後由於荷蘭人所推廣的甘蔗種植，使砂糖變成一種重要的出口商品。砂糖是一種典型的可作爲船之壓艙物，且在日本市場也有大量的需求。砂糖由華南、臺灣和東南亞進口。因此，即使臺灣自亞洲內部主要貿易路線被排除出來，但也非如古代時期一樣全然與世界疏離。

當臺灣被大清帝國強佔時，由於對於商業比較關心，當局沿用鄭氏的政策，他們試圖將臺灣的

^⑳ 山脇悌二郎：〈近世日支貿易における福州商人の没落〉，〈東方學〉十二（一九五六年六月），頁七四—八八。

產品——砂糖和鹿皮——在政府的控制下出口到日本，使收益成爲政府的財富^㉑。在一六八四年時，政府對臺灣砂糖設定了一個每年兩萬擔（譯者按：一擔等於一百斤）的運輸限額。^㉒但是實際上，在一六八四年時臺灣縣的配額只有六千擔，鳳山縣有一千五百擔及諸羅縣有三千五百擔。總數達到一萬一千擔，但一六八六年時數量就增加一倍。^㉓

臺灣的砂糖和鹿皮依據官方的命令被運送至廈門和福州。根據日本的紀錄，在一六八五年八月二十五日有十三艘來自福州和廈門的官方戎克船到達長崎，船上還有兩位滿洲官吏押送貨物一併到日本。他們是因福建巡撫王國安與提督施琅爲執行皇帝之詔令而派遣的。這些戎克船裝載著臺灣的砂糖和鹿皮，收益將用來支付在臺駐軍的費用。但是九月二十六日日本當局決定要維持他們的鎖國政策，並拒絕和清朝有任何的官方關係。他們要求將這些貨物運返原來的口岸，自此之後也不再

^㉑ 〈臺灣文獻叢刊〉，第十三種，頁六六—六七。Factory Records, *China and Japan*, pp. 173—174. 〈華夷變態〉，頁四七〇—四七一。

^㉒ 〈臺灣文獻叢刊〉，第十三種，頁六七—六八。

^㉓ 〈臺灣文獻叢刊〉，第八十四種，頁一六九。

任何的清朝官吏隨貨物被派遣到日本。④臺灣貿易中的福建官方企業被中止了，臺灣的貨品開放給私有企業。⑤

當福建政府操控臺灣貿易時，自一六八四年至一六八七年間，沒有任何戎克船由臺灣開到長崎。一六八七年，兩艘中國戎克船由臺灣駛抵長崎，這是自清朝併吞臺灣以後首次有臺灣貨物到達。在這一年還有一百二十九艘船由中國沿海、五艘來自東南亞駛抵長崎。一六八七年那年中國戎克船總共有一百三十六航次。一六六八年有四艘來自臺灣、一百七十四艘來自中國沿海及十四艘來自東南亞，總數有一百九十二艘。因為難以對抗中國戎克船的急速增加，日本當局在一六八九年只限定七十艘船。請見附表二。

就如我們可以看到的，來自臺灣戎克船並沒有在這個分配表內。⑥無論如何，在一六八九年至一六九九年之間，每年都連續有一至三艘中國戎克船由臺灣到長崎。平均每年有兩艘船。一七〇〇

④ 《華夷變態》，頁四九一—四九六、四九八—五〇一。《通航一覽》5（東京，一九一三年），頁二二八—二三四。

⑤ 《華夷變態》，頁六〇〇、六六六。

⑥ 《通航一覽》4，頁三一八—三一九。

年有五艘、一七〇一年有三艘、一七〇二年有四艘、一七〇三年有十二艘、一七〇四年有十四艘、一七〇六年有十一艘，一七〇八年則超過八艘。我們可以看到，來自臺灣的戎克船在十八世紀初期一直增加。在鄭氏投降以後，因為許多在臺灣的人被遣返回大陸，臺灣的農業輸出減少了，但是由十七世紀末起，因為新移民的增加，臺灣的耕作復甦了，出口也逐漸增加，所以此時由臺灣出發的戎克船數目也逐漸增加。

一七一五年，德川幕府加緊對外貿易的控制以避免大量的日本銅外流，幕府限制每年來日之中國戎克船數量為三十艘。附表三是第一個中國運輸分配計畫。⑦附表四是一七一五年六月的分配。⑧

根據以上的數字，我們可以知道，因為絲和其他纖維的交易，江蘇和浙江的商人宰制了中日間的貿易。但即便是臺灣作為一個轉口站的價值已經衰落，她仍然是日本市場的一個重要的砂糖供應

④ 《通航一覽》4，頁三六〇。

⑤ 《通航一覽》4，頁三四八—三四九。

者。中國的海外貿易幾乎都因為清朝之海禁政策而被整個排除了。^④當鄭氏向清朝投降以後，富有的臺灣商人幾乎全部被遣返回大陸，因而他們無法在臺灣繼續任何實質性的商業。^⑤

由一六四四年前期起，日本當局透過來到長崎的中國和荷蘭人接受海外世界的資訊。當時中國戎克船依照每年到達的次序被編號。依據一位來自廈門、在此之前居住在臺灣的船長——黃書光對長崎當局的一份報告，他是因為不能在臺灣繼續經商才遷移到廈門，該次係他第一次由廈門航行到日本。^⑥據這些由一六八七至一六九〇年間來自臺灣的船長們對日本當局所宣稱的，漳州、泉州和廈門的商人掌握了在臺灣的商業交通，沒有來自其他地方的戎克船。^⑦因此，一開始臺灣的貿易就被閩南商人的貿易資本所宰制。

臺灣的砂糖和鹿皮被運送到福建後，再轉運到日本。部份砂糖也進入華北市場。漳州的第六十

^④ M. A. P. Meilink — Roelofse, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (The Hague 1962), p. 265. 山脇悌二郎，〈近世日中貿易史の研究〉（東京，一九一三），頁一一一九。

^⑤ 《臺灣文獻叢刊》，第八十四種第二冊，頁一六八。

^⑥ 《華夷變態》，頁七四六—七四七。

^⑦ 《華夷變態》，頁六八九、七〇五、九六九。

五號戎克船一六九〇年在漳州裝載了臺灣鹿皮與砂糖，然後運送到日本。^⑧一六九〇年至一六九二年由廈門航向日本的第八十八、四十六、二十七與五十一號戎克船則攜帶了大陸的砂糖和臺灣的鹿皮。^⑨一六九三年的第六十四號戎克船，原是在前年冬天自廈門航往獅城，然後回到廈門卸下一些貨物，再裝載臺灣砂糖航向日本。^⑩一六九九年的第三十六號與一九〇九年的第四十五號戎克船由廈門航向臺灣，購買砂糖後回航廈門，然後再航向日本。^⑪上述所有的例子都解釋了閩南商人正操控著與臺灣間的海運商業。

一六九五年，從臺灣回來的第三十一號戎克船船長報告說：該年有七至八艘由寧波與福州來的戎克船在臺灣訂購砂糖。^⑫一六九七年時，來自福州的第三十七號和寧波的第三十八號戎克船到臺灣採購砂糖。該年還有其他來自福建和浙江的船來臺灣載運砂糖。^⑬高州的第三十五號戎克船原本

^⑧ 《華夷變態》，頁一二四六。

^⑨ 《華夷變態》，頁一二八六、一三四九、一四三七、一四六二。

^⑩ 《華夷變態》，頁一五七三。

^⑪ 《華夷變態》，頁二〇六五、二六三四。

^⑫ 《華夷變態》，頁一六三九。

^⑬ 《華夷變態》，頁一八八四—一八八五。

是一六九九年來自寧波，爲了砂糖和鹿皮造訪臺灣，然後航往日本。⁵⁴同年，海南的第六十六號戎克船原本是來自南京，前去臺灣載運一些白糖再駛向海南，然後才由海南北上長崎。⁵⁵依據第三十三號戎克船船長所作的陳述，一九〇四年該年有很多來自浙江和南京的船在臺灣。⁵⁶一七一三年來自寧波的第一號戎克船報告該年有十艘船前往東南亞，並有四到五艘由寧波前往臺灣。⁵⁷這可以視爲：在一六九〇年代以後，浙江和江蘇的貿易商也建立了他們前往臺灣的方法。

根據《華夷變態》——一本中國船長們的口傳故事集——有七十五位來自臺灣的船長，只有一位名爲鄭宜的船長——他是一六八七年第四十八號戎克船的船長——清楚的表示他居住在臺灣。在文件中顯示出一些船長們的出身地。如下所示：

- 一六九六 第二十一號 楊亦官 廈門
- 一六九六 第三十三號 陳聯官 泉州

⁵⁴ 《華夷變態》，頁二〇六四。

⁵⁵ 《華夷變態》，頁二〇九四—二〇九五。

⁵⁶ 《華夷變態》，頁二三七九—二三八〇。

⁵⁷ 《華夷變態》，頁二六九一。

- 一七〇二 第三十七號 陳招官 寧波
- 一七〇二 第三十八號 陳好官 寧波
- 一七〇二 第四十五號 吳辰官 泉州
- 一七〇二 第四十八號 陳興官 廈門
- 一七〇三 第七十五號 周棟官 廈門
- 一七〇四 第三十九號 林大輔 寧波
- 一七〇四 第四十號 林二官 寧波
- 一七〇四 第四十五號 鄭衡儒 南京
- 一七〇四 第四十六號 李叔若 福州
- 一七〇九 第五十一號 林二官 福州
- 一七一〇 第三十八號 齊箕公 福州
- 一七一 一 第二號 林朝日 福州

當我們接著每一年檢視每一艘船的根源地時，我們發現其中很多艘每年都由臺灣出發，也有其他船由各個不同的地點出發。

在清朝於一六八七年四月十九日開放貿易之後，第三十號由臺灣駛向長崎的戎克船船長吳德官

表示：他於一六八六年由泉州航行至長崎，同年他沒有回到泉州而是直接前往臺灣，然後再從臺灣經普陀山回返日本。他是一六八五年自廈門而來，一六九二與一六九三年則來自廣州。一六九四年時，他是一艘於一六九三年離開暹羅的戎克船上之乘客，這艘船在潮州停靠，接運了一百一十九位乘客，然後在一六九四年駛抵長崎。一六九五年他擔任一艘來自泉州的戎克船之副。一六九九年他仍由泉州出發，擔任船長工作。一七〇〇年他報告說自己是一位來自寧波的船長。在一七〇三年時，我們再度發現他自寧波來，但此次他只是個乘客。一七〇四年他再度擔任一艘來自寧波的船之船長。這是一個閩南商人在一七〇〇年以後將自己的商業基地轉換到寧波的例證^⑤。

許安官是一六八八年自臺灣航向長崎的第一百八十七號戎克船的船長，這次也是這艘船的處女航。一六八九年時，我們發現他由廈門前往日本。一六九〇年他再度來到臺灣，但此次他搭乘來自東京的戎克船，該船原本是一六八九年來自廈門。一六九一年時，他的起源地再度變成臺灣。從這個例子我們可以了解許安官的活動半徑是在廈門、臺灣與日本之間。^⑥

⑤ 《華夷變態》，頁六一一、六八九—六九〇、一四四二、一五六一、一六五五、一七一六、二〇九六、二一六三、二三〇七、二三七七—二三七八。

⑥ 《華夷變態》，頁一〇五〇、一一四〇、一二三三、一一一五—一一一六、一三七一。

侯以泰是一七〇三年來自臺灣的第四十九號戎克船船長。他於一七〇一與一七〇二年自福州出發。一七〇三年他的大副是三年來和他一起工作的陳亦佳。一六九五年陳亦佳是一位從寧波出發，朝巴達維亞航行的戎克船上之乘客。該船在巴達維亞載貨之後，經過舟山再航向長崎。一六九六年據報告說陳亦佳來自普陀山，一六九七年則是由舟山來。^⑦林瑞官是一七〇三年自臺灣來的第五十號戎克船的船長。在這一年之前，在一七〇〇年他已經由寧波到過日本兩次，一七〇一年由普陀山，一七〇二、一七〇四和一七〇八年由寧波出發。由此可知，林瑞官的經營基地主要是在寧波。^⑧

由以上的例子可以知道，臺日間商人的貿易活動基本上分成南北兩個集團。南方商人的活動基地在廈門、泉州和漳州，而北方商人的活動基地則設在福州、寧波、南京（上海）及其他地點。自一六九〇年代初期開始，北方商人將他們的活動擴展到臺灣，從一七〇〇年起，他們掌控了臺日間的貿易。當時，臺灣的砂糖是僅次於中國大陸絲帛第二重要的產品。

清朝時期，在臺灣已經成立一些同業公會的組織。依據《臺灣私法》所載，三郊是一七二五年

⑦ 《華夷變態》，頁二三一四、二二八五、二二〇六、一七五五、一八三七、一九一四。

⑧ 《華夷變態》，頁二三一五、二一四〇、二一〇九、二二一二、二二六一、二三七三、二五四七。

在臺灣成立，包括北郊、南郊和港郊。可惜並沒有留下直接的資料來支持早期記載。根據方豪教授所作的研究，最早關於在臺灣同業公會的記載是一七六五年的北郊，然後是一七七二年的南郊。⁶⁴無論如何，根據以上提出許多在臺灣的貿易活動之事例，說明了在十八世紀的極早期，就有同業公會組織在這個島上成立。

譯者附註

本論文為曹永和教授原著，陳宗仁、陳俐甫合譯，譯文前半部為陳宗仁負責，後半部由陳俐甫擔任。英文原文載於：T'sao Yung-ho, "Taiwan as an Entrepot in East Asia in the Seventeenth Century", *Itinerario*, VOL. XXI (1997), NO. 3. 經作者授權同意翻譯，特此致謝。

⁶⁴ 方豪：〈臺南之郊〉，《大陸雜誌》四十四卷四期（一九七二年四月）。

附表一 每年到長崎之中國戎克船平均數

一六四七—一六六一	浙江	福建	廣東	中國沿海 總數	臺灣	東南亞	總數
一六六一—一六七二	三	二六	一	三六	一	一二	四八
一六七三—一六八四	二	四	二	一四	一〇	一四	三八
一六八五—一六八八	一·七	一·七	二·六	六	八	一一	二五
一六八九—一七九九	四九	五二	一一	一一七	一·五	一〇·五	二二九
	三三	一九	七	六三	二	一二	七七

附表二

江蘇與浙江	福建	廣東	東南亞	
南京 寧波 普陀山	福州 泉州 漳州 廈門	廣州 潮州 高州	東京 廣南 柬埔寨 暹羅 北大年 巴達維亞	
一〇 一一 三	一三 四 三 五	六 二 二	一 三 一 二 一 二	
合計	合計	合計	合計	合計
二五	二五	一〇	一〇	

臺灣研究叢刊

臺灣早期歷史研究續集

2000年10月初版

定價：新臺幣480元

有著作權・翻印必究

Printed in Taiwan.

著 者 曹 永 和

發 行 人 劉 國 瑞

出版者 聯經出版事業公司

臺北市忠孝東路四段555號

電 話：23620308・27627429

發行所：台北縣汐止市大同路一段367號

發行電話：2 6 4 1 8 6 6 1

郵政劃撥帳戶第0100559-3號

郵撥電話：2 6 4 1 8 6 6 2

印刷者 世和印製企業有限公司

責任編輯 沙 淑 芬

封面設計 王 振 宇

行政院新聞局出版事業登記證局版臺業字第0130號

本書如有缺頁，破損，倒裝請寄回發行所更換。

ISBN 957-08-2153-1 (精裝)

<http://www.udngroup.com.tw/linkingp>

e-mail: linkingp@ms9.hinet.net