

荷蘭時期澎湖灣海上轉運角色之形成及其運作*

鄭永常**

摘要

關於荷蘭時代大員港的研究成果豐碩，對於荷蘭時期澎湖作為大員中轉中心角色，學者亦多有提及。近年江樹生教授《熱蘭遮城日誌》和《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》等中譯本陸續出版，使荷蘭時期大員國際貿易的研究得以進行。自 1624 年荷蘭人遷移至大員後，便積極部署對明中國的貿易，由於中國不允許荷蘭船到沿海貿易，因此荷蘭人只能利用中國商人從事兩岸的貿易活動，又因為大員港條件不佳，不適合載重貨物的大型荷蘭船停泊，而澎湖灣比較平靜，只要荷蘭人不登陸澎湖島，就不會侵犯明中國主權，而中國官員也會默許荷蘭船在澎湖海上自由貿易。本文以《熱蘭遮城日誌》前十年（1630-1639）記錄，討論為什麼澎湖海域會形成為大員的轉運中心？這轉運中心又是如何運作？從研究結果可驗證十七世紀中葉澎湖海域在東亞航運史上繁榮和活潑的面貌。

關鍵詞：大員、澎湖灣、荷蘭東印度公司、大船與平底船、自由貿易

* 感謝二位匿名審查人十分用心的提供很多有建設性的修改意見，如本文仍有錯誤處是筆者力有不逮。本文曾以〈起卸轉運與情報中心：荷蘭時期大員外海的澎湖海域〉在 2019 年國立成功大學歷史系創系五十週年舉辦的「臺灣史國際學術研討會」發表。投稿後修正研究焦點，改為如今之題目。

** 國立成功大學歷史系退休教授。

The Formation and Operation of the Role of Transport in the sea of Penghu during the Dutch period

Cheng, Wing-sheung*

Abstract

Historical studies of the port of Tayouan in the Dutch era have been fruitful, and many scholars have mentioned Penghu as a transit role of Tayouan in Dutch time. In recent years, *Zeelandia Daily* and *De missiven van de VOC-gouverneur in Taiwan aan de Gouverneur-generaal te Batavia*(Chinese translation) have been published. Those were important historical materials for study of Taiwan history during the Dutch period. Since the Dutch settled down Tayouan in 1624, they had actively wanted to trade with China. However, China didn't allow Dutch ships to trade along the coast. Therefore, the Dutch could only use Chinese merchants to conduct cross-strait trade activities. Due to the huge size of the Dutch ships such as Schip and Fluyt and the conditions of the port of Tayouan was not suitable for Schip and Fluyt with heavy cargo to anchor, the sea of Penghu had become the transportation center of Tayouan. Moreover, if the Dutch didn't board the land of Penghu, they didn't violate the sovereignty of the Ming Dynasty. The Dutch ships could sail freely and trade in the sea of Penghu. This paper focus on the sea of Penghu, how and when it had become the transportation center of Tayouan and how to operate at that time. In the middle of 17th century, the sea of Penghu showed the most frequent and lively appearance in the history of East Asian shipping.

Keyword : Tayouan, the sea of Penghu, VOC, Schip and Fluyt, free trade

* Retired Professor, Department of History, National Cheng Kung University(NCKU), Taiwan

壹、前言

十七世紀初，當荷蘭人要尋找與明中國的貿易基地，最理想地點當然是廈門或金門，或是泉、漳附近其他島嶼，可是這要求不可能實現。荷蘭人退而求其次在澎湖建設城堡，最後也被明軍逼迫離開澎湖。荷蘭人離開澎湖，就地理位置而言，大員作為荷蘭人在東北亞的貿易據點是最理想的，¹也是無可奈何的選擇。關於荷蘭時期大員資料，早期研究者主要參考日本學者村上直次郎抄錄有關臺灣資料而成的《巴達維亞城日記》²，近年江樹生教授《熱蘭遮城日誌》³四大冊中譯本已經出版，是研究荷蘭時期臺灣歷史的重要史料。江樹生教授傾一生之力翻譯荷蘭檔案有關臺灣資料為中文，如《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 1-2 (1622-1629)》⁴、《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第 1-4 冊 (1622-1638)》⁵、《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 III-IV (1629-1636)》⁶，

¹ 荷蘭學者冉福立 (Kees Zandvliet) 說：「如果東印度公司要在臺灣設置對中國的貿易轉口港，大員是最好的選擇。」參冉福立著，鄭維中譯，〈經緯：地圖與荷蘭時代的臺灣〉，石守謙編，《福爾摩沙：十七世紀的台灣、荷蘭與東亞》(臺北：國立故宮博物館，2003)，頁 37；又如歐陽泰 (Tonio Andrade) 著，陳信宏譯，《決戰熱蘭遮：歐洲與中國的第一場戰爭》(臺北：時報文化，2012)，頁 124 說：「臺灣已然成為荷蘭東印度公司最富裕的一座殖民地……並且興建了一座新的港口建築，包括碼頭、船塢與石砌防波堤。」

² 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1、2 冊》(南投：臺灣省文獻委員會，1990)；村上直次郎日譯，程大學中譯，《巴達維亞城日記，第 3 冊》(臺北：眾文圖書公司，1991)。

³ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》(臺南：臺南市政府，2000)；江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 2 冊》(臺南：臺南市政府，2002)；江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 3 冊》(臺南：臺南市政府，2003)；江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 4 冊》(臺南：臺南市政府，2010)。

⁴ 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 1 (1622-1626)》(臺北：國史館臺灣文獻館，2010)；江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 2 (1627-1629)》(臺北：國史館臺灣文獻館，2010)。

⁵ 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第 1 冊 (1622-1628)》(臺南：國立臺灣歷史博物館，2018)；江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第 2 冊 (1629-1631)》(臺南：國立臺灣歷史博物館，2018)；江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第 3 冊 (1632-1636)》(臺南：國立臺灣歷史博物館，2018)；江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第 4 冊 (1636-1637)》(臺南：國立臺灣歷史博物館，2020)。

⁶ 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 III (1629-1636)》(臺北：國史館臺灣文獻館，2015)；江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集 IV (1629-1636)》(臺北：國史館臺灣文獻館，2015)。

以及其他相關譯註等等，確實有利於中文學者從事荷蘭時代臺灣史研究的可能性。

其實早在二十年前，已有學者提及荷蘭時期澎湖是大員的「輔助港」想法。⁷ 為什麼澎湖會形成為大員輔助港？卻一直沒有詳細研究，筆者利用《熱蘭遮城日誌》整理本文，希望更清楚反映澎湖之所以成為大員輔助港的歷史背景。這段期間已有學者針對此問題發表不少論文，如翁佳音教授〈「荷蘭時代臺灣史」中的澎湖〉⁸和〈近代初期的澎湖—追想澎湖初會紅毛番〉⁹，林偉盛教授的〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉¹⁰，以及康培德教授的〈荷蘭時代澎湖的對外海運角色及與大員的關係〉¹¹，以上四篇文章已清楚表達大員與澎湖的關係。翁佳音在〈「荷蘭時代臺灣史」中的澎湖〉一文說：「荷蘭人最初商業據點的選擇中，臺灣不如澎湖理想。」又說：「事後證明，澎湖果然在明朝地方官員默許下，繼續當作荷蘭人東亞海上貿易停泊或轉運站之一。」¹² 翁佳音在〈近代初期的澎湖—追想澎湖初會紅毛番〉一文，進一步說：「在所謂的荷蘭時代前後，澎湖才真正是名符其實的『東洋航運轉運站』。」¹³ 基本上已點出澎湖在東亞航運史上曾扮演十分重要的角色，而林偉盛在〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉一文中說：

1637 年 8 月，有荷蘭大船 Amsterdam 號、平底船 Zantvoort、Duyve、Oostcappel 號、快艇 Bredamm 號以及一些運貨物的戎克船船隻要由大員前往日本，他們先到澎湖停泊……因此，荷蘭人經常利用澎湖停泊，在這裡貿易、避風……由荷蘭人到大員之後，許多船隻都停泊在澎湖卸貨，

⁷ 參見鄭永常，〈晚明（1600-1644）荷船叩關與中國之應變〉，《成大歷史學報》，第 25 號（1999），頁 299。

⁸ 翁佳音，〈「荷蘭時代臺灣史」中的澎湖〉，王國裕編，《澎湖研究：第一屆學術研討會論文輯》（澎湖：澎湖文化局，2002），頁 418-432。

⁹ 翁佳音，〈近代初期的澎湖—追想澎湖初會紅毛番〉，賴麗惠編，《澎荷初會四百週年》（臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004），頁 44-56。

¹⁰ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，賴麗惠編，《澎荷初會四百週年》，頁 70-85。

¹¹ 康培德，〈荷蘭時代澎湖的對外海運角色及與大員的關係〉，王國裕編，《澎湖第七屆學術研討會論文輯》（澎湖：澎湖文化局，2008），頁 52-88。

¹² 翁佳音，〈「荷蘭時代臺灣史」中的澎湖〉，頁 423-424。

¹³ 翁佳音，〈近代初期的澎湖—追想澎湖初會紅毛番〉，頁 47。

顯然，荷蘭人經常來往澎湖沒有受到官方的阻擋。¹⁴

兩位學者對荷蘭時期大員與澎湖的關係都點出來了，林偉盛更指出：「澎湖所扮演的角色——『大員的外港』」。¹⁵ 此外康培德在〈荷蘭時代澎湖的對外海運角色及與大員的關係〉一文中說：

澎湖作為大型海船停泊處的條件遠優於大員港，而成為大員港的延伸港埠；並因其泊船上的優勢，成為往來於南洋、日本的荷蘭海船中繼站。換句話說，透過海船停泊、整修、載卸的分工關係，以及產業、市場的經濟互依關係，荷蘭時代的「澎湖·大員」，成為東印度公司經營下的產業經濟共同體。¹⁶

以及夏良業〈荷蘭治臺時期澎湖對外關係之探討〉¹⁷一文將荷蘭東印度公司體系下的澎湖發揮的功能分為：一、成為東南亞與東北亞的中介站；二、扮演著大員商港之外港的角色；三、荷蘭船隻避風和整修之地；四、書信和文件往來之要地；五、澎湖為大員商館士兵及人員轉運地；六、澎湖乃為荷蘭當局與中國方面談判及簽約的地點；七、澎湖成為荷蘭人獲取情報的重要之地。¹⁸ 以上學者的討論已充分將荷蘭時期澎湖扮演的角色和功能點出來。林偉盛於 2015 年發表的〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉¹⁹一文中討論到澎湖的輔助港作用，結論說：

西南季節風期間，歸國海船及吃水深的船停留澎湖……在西南風期間，澎湖可以說是大員的外港或補助港……東北季風期間，大員港外風浪比較平靜，雖偶有暴風，但頻率較少。特別從 11 月以後，荷蘭船隻就很少發生過船難。因此，歸國海船、平底船、快艇等大型船隻不必前往澎湖，

¹⁴ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，頁 74-75。

¹⁵ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，頁 82。

¹⁶ 康培德，〈荷蘭時代澎湖的對外海運角色及與大員的關係〉，頁 58。

¹⁷ 夏良業，〈荷蘭治臺時期澎湖對外關係之探討〉，《臺灣文獻》，第 59 卷第 3 期（2008），頁 175-198。

¹⁸ 夏良業，〈荷蘭治臺時期澎湖對外關係之探討〉，頁 194-195。

¹⁹ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》，第 45 期（2015），頁 1-58。

可在大員港外停泊。²⁰

作者在摘要中指出：「澎湖做為大員的輔助港功用僅限於西南季風期間，但此期間常有風暴，停泊在大員港外相當危險。又東北季風期間，船隻主要停泊於大員，澎湖做為輔助港的功用不大。」²¹ 作者以季候風來討論澎湖的角色，也許有其道理，不過是否還可以考慮其他因素？如西南季風（5月至9月）風往北吹，有利帆船從東南亞往中國、日本、臺灣等地，帶來東南亞的大宗物產運送日本，澎湖便成為大員貨物集散及轉運中心，主要是經營中國和日本的貿易；在東北季風（10月至4月）風往南吹，有利於帆船南返，從日本回程的荷蘭船，主要載來日本丁銀、銅條和漆器，物產不多，船隻食水不深，海岸比較平靜，停泊在大員是可能的。

筆者認為澎湖灣的海面是大員重要的輔助港，這是因為大員港的條件並不適合作為起卸貨物基地，因此大員長官利用澎湖的海面從事相關活動。從衛星照片中可清楚辨識澎湖與大員之間有條黑水溝（洋流）或稱澎湖水道，而澎湖與大陸也有一條寬廣洋流，稱為大洋。²² 本文所稱的澎湖灣海面是指澎湖群島的西南端海面而言，這海面剛好將澎湖水道（黑水溝）和大陸洋流隔離，形成澎湖西南端比較平靜的海域，最安全的澎湖灣是由澎湖馬公灣、白沙鄉和西嶼鄉形成的內海。本文所稱的澎湖灣海面，是指澎湖群島西南端澎湖灣內外之海面而言。當然，澎湖海域暗礁很多，避開這些暗礁，便可以利用。荷蘭人對於海洋水文地理十分有經驗，當初以澎湖為基地時已進行探勘工作，如1622年7月26日，荷蘭人「為求更安全抵達各地起見，偕同中國人水路嚮導人，視察澎湖大島附近各島嶼，終於發見有便利船隻之良好港灣。」²³

鄭維中教授在〈荷蘭東印度公司人員在臺海兩岸間的水文探測活動

²⁰ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，頁46。

²¹ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，頁1。

²² 陳奕，〈有圖為證：臺灣海峽真的有黑水溝〉，新頭殼 newtalk (<https://newtalk.tw/news/view/2017-03-27/83595>)，最後檢索日期：2018年12月6日。

²³ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，〈巴達維亞城日記，第1冊〉，頁9。

(1622-1636))²⁴一文對大員及澎湖的水文地理有詳細討論。鄭維中指出，即使(大員)入港條件不佳，大員仍是臺南到屏東海域間，唯一能停泊荷蘭船的港灣。反觀澎湖馬公灣，大船駛入時，下錨水深即有八罈(四十八呎)。所以大員與澎湖相較，大員港的條件顯然較差。²⁵ 鄭維中又認為，荷蘭人經過 1622 年至 1626 年間四次測繪，至少對臺灣南北端的緯度位置與大員港有基本條件的認識。他引用臺灣長官諾伊茲(Pieter Nuijts, 1598-1655)向荷蘭十七人董事會的報告說：「(大員)港道的入口狹窄，在高潮位時，海床砂丘之上水深仍不足十四呎，但入港後即有五罈(按：三十呎)深，停泊港中船隻可確保所有方向的風都被遮蔽。」²⁶ 由此可見，大員被荷蘭人選定為海港城市，還是有其道理，至少中小型船隻進入港區後，便是一處天然避風港，如何確保貿易順利進行，是荷蘭人思考的問題。因為澎湖馬公灣，大船駛入時拋錨，水深即有四十八呎，澎湖海灣便成為荷蘭船中轉的海域。隨著荷蘭人對澎湖水文地理的了解，因此被迫遷移至大員後，荷蘭人並沒有忘記澎湖，他們仍然利用澎湖馬公灣作為起卸轉運貨物的中轉中心。很多時候能停泊在大員的船隻大多是快艇(Jacht)和細小平底船(Fluyt)，而大船(Schip)²⁷不多，也是因為大員不太適合大船停泊。大船和大型平底船主要是運送亞洲各地物產去日本換取銀和銅等貴金屬，以便周轉採購亞洲各地物產賺取差價利潤。

自荷蘭人離開澎湖以大員為貿易基地後，荷蘭人仍然利用澎湖灣作為轉運中心，以維持荷蘭人在東北亞的貿易運作，而澎湖灣作為大員輔助港的角色是如何形成的？大員與澎湖灣的轉運協調作業如何運作？以及除了起卸轉運貨物外，還有哪些功能？這都是本文探討的重點，並以具體資

²⁴ 鄭維中，〈荷蘭東印度公司人員在臺海兩岸間的水文探測活動(1622-1636)〉，劉序楓主編，《亞洲海域的信息傳遞與相互認識》，《海洋史叢書》，第2輯(臺北：中研院人文社會科學中心，2018)，頁385-440。

²⁵ 鄭維中，〈荷蘭東印度公司人員在臺海兩岸間的水文探測活動(1622-1636)〉，頁403。

²⁶ 鄭維中，〈荷蘭東印度公司人員在臺海兩岸間的水文探測活動(1622-1636)〉，頁410。

²⁷ 大船 schip 即 galleon，其噸位五百至兩千不等，屬於大型戰船；平底船 fluyt 即 schooner 是較為小型的 galleon 約五百噸重，更細小的約兩百至三百噸；快艇 jacht 即 yacht 噸位更細，但速度快，吃水只有七八呎，方便運輸接駁。

料回應以上問題。筆者利用中研院數位化「臺灣日記知識庫」²⁸ 搜尋《熱蘭遮城日誌》²⁹ 書中有關「澎湖」的記載，從 1629 年至 1661 年涉及「澎湖」一詞的數據共有四百一十三筆。(附表一) 表格中的數據件數差異很大，也可反映出貿易不穩定狀態，內容多涉及貨物轉運(運入或運出)、訊息傳遞、協調作業、船難及救援等工作。由於史料繁多，本文以《熱蘭遮城日誌》從 1630 年至 1639 年(計十年)的記錄作為考察。這段時間有一特色就是 1634 年熱蘭遮城作為貿易港市的設施基本已經完成，海寇如劉香(?-1635)等大致肅清，明朝雖然重新掌控澎湖群島，卻沒有積極建立汛防要塞，且默許荷蘭人在澎湖海面上自由貿易。當時大員已逐漸建構為東亞貿易中心，而澎湖灣作為大員港輔助港角色及其協作模式此時已經形成。在荷蘭人統治大員時期，澎湖海域在東亞航運史上呈現最頻繁而活潑面貌，荷蘭人的快艇、平底船、大船，中式帆船(戎克船)、舢舨穿梭往還，活躍在澎湖灣海面上。

貳、荷蘭人在澎湖的挫折與撤離

1598 年荷蘭人成功在班達群島建立商站，1600 年荷蘭人在安汶(Ambon)建起一座礮堡。1602 年荷蘭東印度公司成立，壟斷東亞貿易，該公司船隊在馬來亞柔佛(Johor)附近海域奪取葡萄牙船上的中國絲綢、漆器、陶瓷等，這批物資運回阿姆斯特丹售得三百五十萬荷盾。³⁰ 如此高利潤的中國貿易吸引荷蘭人到中國沿岸尋找貿易機會，澎湖亦因此而登上歷史舞台。1603 年馬尼拉發生大屠殺，華人商販及手工業者被殺害超過二萬人，馬尼拉與月港貿易活動完全陷於停頓，筆者認為正在馬來半島北大年活動的荷蘭艦

²⁸ 中研院臺灣史研究所，〈臺灣日記知識庫〉(<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk>)，最後檢索日期：2018 年 10 月 1 日。

²⁹ 根據〈臺灣日記知識庫〉搜尋的結果，可能還不完全，但資料足以證明澎湖海域的重要性。

³⁰ 王任叔，《印度尼西亞近代史》(北京：北京大學出版社，1995)，頁 31。

長韋麻郎／麻韋郎 (Wybrand van Warwyk, 1570-1615)，也許聽到這項消息，決定前往澎湖尋找貿易據點。荷蘭人知道澎湖的位置，應當是在北大年華商的指導下前來尋找商機。大概在 1604 年 8 月韋麻郎船隊終於航抵澎湖，並展開與明中國的貿易交涉。³¹

韋麻郎僱請了五名中國人李錦（生卒年不詳）、潘秀（生卒年不詳）、郭震（生卒年不詳）、翻譯員 Lampoan³²（通事林玉，生卒年不詳）和一名舵手。³³ 李錦是久居北大年的華商，是他把荷蘭人引領來澎湖的策劃人，不過，幕後大黑手應是福建礦稅太監高案（生卒年不詳）。³⁴ 福建巡撫徐學聚（1556-？）曾指責太監高案：「令奸商潘秀等往販和蘭，勾引紅夷，詐韋麻郎銀錢三萬，許以澎湖通市。」³⁵ 徐學聚上書朝廷認為海船至呂宋貿易賺取大量白銀，完全基於海運險阻而使絲貨價格上漲，若就近在澎湖互市，價格必然下降。他指出若「番（荷蘭）在澎湖而市，勢必絕呂宋諸洋之販。初時或可倍蓰，未幾當盡知我國之價，不復可欺，有立賤耳。」³⁶ 當時明神宗利用太監派遣礦稅使到處搜括錢財，但對海防等事也不敢大意，因而授權福建巡撫徐學聚謂：「紅毛番無因忽來，狡偽叵測，著嚴行拒回；呂宋也著嚴加曉諭，毋聽奸徒煽惑，擾害商民；潘秀等依律究處。」³⁷ 徐學聚得明神宗授權後，遣浯嶼把總沈有容（1557-1628）執行此項任務，於是沈有容決定以單

³¹ Wm Campbell, *Formosa Under The Dutch* (Taipei: SMC Publishing Inc., 1992), p. 26.

³² 村上直次郎著，許賢瑤譯，〈澎湖島上的荷蘭人〉，《咕硯石》，第 3 期（1996），頁 45。

³³ 翁佳音考證恩浦（Impo）即明朝史料所提及的李錦。參見翁佳音，〈十七世紀的福佬海商〉，湯熙勇編，《中國海洋發展史論文集》，第 7 輯，頁 67-68。但，村上直次郎著，許賢瑤譯，〈澎湖島上的荷蘭人〉，頁 45 中記載：韋麻郎航海記提及「僱用了前此已為荷蘭人僱用名叫 Empau（應即 Impo）的人及書記一名、舵手一名和另外二名中國人。」換言之，韋麻郎共僱請了五名中國人作為對中國貿易的工作人員，而李錦、潘秀、郭震是其中三名，一名中國金匠名叫 Lampoan 是荷蘭人的翻譯員，還有一名不知名的舵手。明史料中說荷蘭人派通事林玉來說「以互市請」。參（明）沈有容撰，《閩海贈言》（臺北：文海出版社，1978），頁 32-36。因此推論：中國金匠名 Lampoan 是荷蘭人的翻譯員林玉。詳參鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》（臺北：稻鄉出版社，2008），頁 250-255。

³⁴ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 251-255。

³⁵ （明）張惟賢監修，《明神宗實錄》，第 13（下）冊（京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國 51 年刊本縮編），卷 440，總頁 8361-8363。

³⁶ （明）徐學聚，〈初報紅毛番疏〉（收入《明經世文編》，第 6 冊，北京：中華書局，1997），卷 433，頁 4726-4727。

³⁷ （明）張惟賢監修，《明神宗實錄》，第 13（下）冊，卷 403，總頁 7536。

舸前往澎湖勸諭荷蘭人離開。

大概荷蘭人在澎湖逗留了四個月，最終並沒有與明朝簽定貿易協定，也不可能在勢力範圍內設商站。這一次澎湖之旅，增加了荷蘭人對中國的了解，那就是若要與明中國進行貿易或在中國沿岸設立商站，非通過武力不可能有所成就。³⁸ 荷蘭人在 1619 年佔領雅加達後，改名巴達維亞（Batavia），中國人稱巴城、噶喇吧或咬留等，作為荷蘭人在東方的貿易總部。當時香料群島的香料物產已控制在荷蘭人手中，中國貿易仍然由澳門的葡萄牙人和馬尼拉的西班牙人控制，如何設法奪過來，才能使荷蘭人設計的「亞洲區間貿易機制」運作起來。在中國沿海尋找貿易基地，是順理成章的想法，澎湖仍然是荷蘭人看中的貿易據點。

荷蘭東印度公司第四任（1618-1623）總督彼得遜·昆／科恩（Jan Pieterszoon Coen, 1587-1629）認為必須對中國使用武力，才能得到貿易權。因此派遣艦隊司令官雷也山／萊爾森（Cornelis Reijersen, ?-1655）統率戰艦遠征中國，建立與中國的自由通商關係，同時破壞西班牙、葡萄牙與中國的貿易。該艦隊必須攻佔澳門，中斷葡萄牙與日本貿易，然後前往澎湖群島建城築堡，阻斷廈門與馬尼拉的貿易，這樣明朝中國的對外貿易完全落入荷蘭人手中。可惜荷蘭人攻打澳門失敗了，但是在澎湖建城堡，卻如期進行。³⁹

由於荷蘭人認為臺灣（大員）不適合做貿易港，因此在 1622 年（天啟二年）8 月 1 日司令官及大評議會決定「以神明名義決定，我城建置於澎湖各島主要地點，該島西南突出之端，并即著手開始工事。」⁴⁰ 大概在 1623 年初明朝廷已獲知「紅毛番築城澎湖」的事，隨即下令新升任徐州總兵張嘉策（生卒年不詳）仍留在福建，以都督僉事新頭銜管南路副總兵事以協勦紅夷。⁴¹ 1623 年雙方官員展開談判，希望化解矛盾，雙方進行談判，明官員

³⁸ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 260、265。

³⁹ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 263-267。

⁴⁰ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，〈序說〉，頁 11-12。

⁴¹ （明）朱純臣監修，《明熹宗實錄》，第 14（上）冊（京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國 51 年刊本縮編），卷 29，總頁 1453-1455。

建議荷蘭人離開澎湖才允許進行貿易，如留在澎湖就不准貿易，但是荷蘭人沒有離開澎湖的打算。⁴² 由於談判沒有結果，新任巡撫南居益（1565-1644）決定以武力來解決，福建沿海處於備戰狀態。荷蘭人加強「以戰迫商」，封鎖漳州河口，意味著戰爭一觸即發。南居益在商戶的壓力下再次要求荷蘭人離開澎湖及釋放被俘的商民，這一要求被拒絕後，福建軍事力量開始集結，迫使荷蘭人退出澎湖的軍事行動已準備就緒。

1624 年初艦隊司令官雷也山向巴達維亞報告說：「由現狀推測，余等將離開澎湖島，在臺窩灣（安平）謀求貿易。」⁴³ 其實他已承認荷蘭人沒辦法用武力迫使中國貿易，也沒有足夠軍力固守澎湖，因為在 2 月初澎湖北島外已有四五十艘中國戰船集結。福建海軍於 1624 年 2 月 20 日正式誓師出戰，巡撫南居益親自浮海至金門，下令橫渡澎湖，不殄滅紅夷不得歸來的決心。⁴⁴ 由於福建當局表達了不惜一戰，1624 年 8 月 16 日明軍兵分三路齊進，擺出進攻姿態。荷蘭人不甘心撤離澎湖，他們未放棄與明中國簽訂貿易條約，而中、荷雙方為了避免戰爭，仍持續談判，在這關鍵時刻，被明朝稱為「巨寇」⁴⁵ 的東亞大海商李旦（？-1625），卻成為中、荷雙方的斡旋者。這一年 5 月，總督批准了雷也山辭職，繼任者是司令官宋克／孫克（Martinus Sonck, 1590-1625）。⁴⁶ 宋克對李旦不滿的說：「我方除了李旦之外，別無其他中國人可用。」他覺得：「還有其他人可用，就不至於如此信任李旦了。」⁴⁷ 也許宋克已感覺到李旦的立場傾向中國，如李旦建議荷蘭人不應提出要求中國禁止船隻開往馬尼拉，他似乎是在替中國進行遊說而不是為荷蘭人爭取利益。⁴⁸ 談判期間，明朝起用抗倭名將俞大猷（1503-1579）兒子俞咨皋（生卒年不詳）為南路副總兵跟荷蘭人談判。俞

⁴² 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 270-281。

⁴³ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，頁 35-37。

⁴⁴ （明）葉向高撰，《蒼霞草全集》，第 8 冊（江蘇：廣陵古籍刻印社，1994），頁 14。

⁴⁵ （明）沈國元撰，《兩朝從信錄》（收入《中華文史叢書》，第 2 輯，臺北：華文書局，1968），卷 19，頁 2061。

⁴⁶ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，頁 16、38。

⁴⁷ 永積洋子著，許賢謠譯，〈荷蘭的臺灣貿易（上）〉，《臺灣風物》，第 43 卷第 1 期（1993），頁 17-18。

⁴⁸ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 294-296。

咨皋向荷蘭人保證，退出澎湖島以後可以貿易。⁴⁹ 但荷蘭人希望正式簽訂貿易協定，不過這一要求被俞咨皋拒絕，並向荷蘭代表發出最後通牒。⁵⁰ 荷蘭人終於在 1624 年 8 月 26 日，拆城及運米下船，9 月初遷往大員的北線尾，開設商館，在鯤身舊砦址上築城。⁵¹ 荷蘭人入大員後，為臺灣的歷史發展注入一股新動力，並繼續擴展在東亞的貿易活動。荷蘭人沒有忘記澎湖，特別澎湖灣海面繼續扮演著重要輔助港角色。

參、澎湖灣海面轉運中心的形成

巡撫南居益雖然自詡「為國家復得澎湖一塊疆土，為閩人除卻百年隱禍」，但是他被司禮監秉筆太監魏忠賢（1568-1627）指責耗費大量餉銀，遭受迫害，以致「偷生苟全」。⁵² 1625 年朱欽相（1581-1640）出任福建巡撫，澎湖建置仍在進行中，但隨著南居益被批判，以及魏忠賢弄權和搜括，福建外海澎湖防衛新政策，受到嚴重摧毀，在這樣的政治氣氛下，要做好海防措施似是不可能的，澎湖設治，最終只是一句空話。⁵³ 外海是指遠離陸地的海面，澎湖剛好是漳州與臺南之間海面上之群島，澎湖較接近臺南，這就讓海寇和荷蘭人利用澎湖的自然海洋地理位置從事海洋上的活動。

由於明朝與遷徙至大員的荷蘭人貿易不正常，走私海商與荷船相繼出沒海面上，澎湖守軍備受壓力，更不幸的是兵部尚書馮嘉會（？-1627）對沿海形勢完全陌生，他竟放言指出：「自紅夷已靖，閩以乏餉，故盡撤新兵。凡新兵皆市井亡命，狗吠而雞鳴者。一隸行伍，心膽益粗，撤之使去，去將安

⁴⁹ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，頁 46-47。

⁵⁰ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 296。

⁵¹ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，頁 17。

⁵² 百吉編，《明季荷蘭人侵據澎湖殘檔》（收入《臺灣文獻史料叢刊》，第 6 輯，臺北：大通書局，1977），頁 32-33。

⁵³ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 304-305。

適。計有浮梁剽掠而已。」⁵⁴

這裡所謂「新兵」就是指澎湖新置之兵，他的一句「盡撤新兵」便把天啟年間辛苦經營起來的澎湖防線裁撤。⁵⁵ 我們都知道從南臺灣渡海至泉、漳地區，必經澎湖海域，這樣的海洋地理條件使澎湖再次成為海商船幫盤據之地。

鄭芝龍（1604-1661）原是海商李旦的成員，在 1624 年之前便轉到臺灣活動，當上了荷蘭人通譯，這應該是李旦的巧妙安排；在廈門有許心素（？-1628）代理，在臺灣有鄭芝龍代理，他自己則可以回日本坐鎮平戶。李旦在 1625 年 8 月逝世後，鄭芝龍「乾沒其金，並在海上為寇。」荷蘭人在 1628 年的記錄中提及：「聞中國海賊在海上稱霸，我國人不得已退避之，賊人一官（鄭芝龍）擁有戎克船（中式帆船）一千艘……佔領廈門及海澄，破壞焚殺，故人皆畏。」⁵⁶ 新任巡撫熊文燦（1575-1640）經過二個月的了解，終於接納泉州府士紳建議，招撫鄭芝龍，以綏服群寇。⁵⁷ 1628 年（崇禎元年）熊文燦奏報謂：鄭芝龍「不殺不焚，頗有悔罪之意……正月十八就中左所受撫，餘眾漸行解散。」這當然是為鄭芝龍脫罪之辭，朝廷在七月亦正式接受鄭芝龍的歸降。⁵⁸ 鄭芝龍接受招安的目的是要通過合法身分來操控對外貿易，現在他的目的已達到。

鄭芝龍同夥李魁奇（生卒年不詳）「因分贓不均」叛去，⁵⁹這可能涉及

⁵⁴ （明）朱純臣監修，《明熹宗實錄》，第 14（下）冊（京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國 51 年刊本縮編），卷 78，總頁 3795-3797。

⁵⁵ 天啟六、七年間，沒有明確資料提及明軍什麼時候從澎湖撤回。但在崇禎二年，戶部尚書畢自嚴在一篇〈題覆閩撫並科道暫留雜派遼餉一年應用疏〉中提及「澎湖撤兵移餉」一語，著眼於交代「移餉」的應用上。參見（明）畢自嚴撰《度支奏議》（收入《續修四庫全書》史部，第 490 冊，上海：上海古籍出版社，2002），卷 2，〈福建司〉，頁 270。按：澎湖駐軍早在天啟六年年底便已撤走，崇禎二年時，澎湖成為海商船幫盤據之地。

⁵⁶ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第 1 冊，頁 61。

⁵⁷ 蘇同炳著，《臺灣史研究集》（臺北：國立編譯館，1980），頁 87。

⁵⁸ （明）撰者不詳，《崇禎長編》（收入《明實錄附錄》，第 18（2）冊，京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國 51 年刊本縮編），卷 10，總頁 588；（明）撰者不詳，《崇禎長編》卷 11，總頁 636。

⁵⁹ （明）曹履泰撰，《靖海紀略》（收入《百部叢書集成》之 62《別下齋叢書》，臺北：藝文印書館，1965），卷 2，頁 8。

對外貿易利益分配問題。李魁奇跟鄭芝龍爭奪海上貿易控制權，「連結陳盛宇、鍾六（鍾斌）、周三諸夥，以四百餘艘，入舊浯嶼約戰。」⁶⁰ 及至 1630 年 2 月李魁奇被捕，這集團基本瓦解，鍾斌（生卒年不詳）大概在 1631 年 1 月為官軍窮追，潛逃外洋，不知所踪。⁶¹ 繼之是劉香夥同萬餘人，戰艦二百多艘，橫行粵、閩、浙三省。荷蘭人為了取得澎湖海域的控制權曾想收買劉香。《巴達維亞日記》記載：「（1634 年 3 月 26 日）為向海盜 Tan glauw（劉香）承購掠獲大部份貨物，竭盡一切手段，並為使其兵力退出澎湖島起見，遣派助理商務員一人，攜帶現金一千勒阿爾，及中國通譯名 Laco 者，攜帶致海盜之信件，於同月末日前往澎湖，惟至 4 月 7 日尚不見任何回答。」⁶² 《熱蘭遮城日誌》有詳細的會談記錄，重點是要求劉香「離開澎湖，並且讓所有持我們的通行證航行的戎克船自由地安然航行。」⁶³ 然而劉香不但不賣帳，且準備進攻大員，4 月 10 日劉香率領戎克船約五十艘，進駐北邊沙洲區下方，預備進攻城堡。⁶⁴ 不過劉香也許沒有把握，發射數響火炮就離開，且航往南方及中國海岸，⁶⁵ 劉香大概在廣東海洋上被明軍剿滅。⁶⁶

自劉香離開澎湖後，澎湖雖是明軍汛防之地，但汛守新兵已撤回，荷蘭人重新在澎湖灣海面上建立起貿易網絡，澎湖灣逐漸形成為大員港外起卸轉運中心。這個貿易轉運中心不是建立在澎湖群島陸地上，而是在澎湖灣海面上。荷蘭人自澎湖撤離後，與明中國貿易一直不穩定，為了取得中國貿易，荷蘭人決定從圍頭灣轉往澎湖海面。圍頭灣是指福建沿海的安海與金門島間海域，有時或指金門島南邊的料羅灣。⁶⁷ 期間海寇不時盤據澎湖，⁶⁸ 使荷蘭

⁶⁰ （明）曹履泰撰，《靖海紀略》，卷 2，頁 18。

⁶¹ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 320。

⁶² 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第 1 冊，頁 131-132。

⁶³ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 151。

⁶⁴ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 156-7。

⁶⁵ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 157、159；村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞日記》，第 1 冊，頁 132。

⁶⁶ 見臺灣銀行經濟研究室編，《鄭氏史料初編》，〈海寇劉香殘稿一〉（收入《臺灣文獻叢刊》，第 157 種，臺北：臺灣銀行研究室，1962），頁 110-111；村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第 1 冊，頁 131-132；林偉盛著，〈一六三三年的料羅灣海戰——鄭芝龍與荷蘭人之戰〉，《臺灣風物》，第 45 卷第 4 期（1995），頁 70-74。

⁶⁷ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 1，譯註 3。

⁶⁸ 鄭永常，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，頁 318-329。

人倍感壓力。1630 年 8 月 28 日大員長官普特曼斯（?-1656）下令荷船前往澎湖卸貨，並警告鍾斌要徹底履行諾言，否則將採取必要手段。另外，他還決議將日本航來船隻的聯絡站，自圍頭灣改至澎湖群島中的那個大島（Groote Eylant），即澎湖島。所謂的澎湖島，其實是指澎湖灣海面上。

澎湖灣海面上的自由貿易，是荷蘭人與鍾斌談判的結果。1630 年 12 月 3 日大員長官普特曼斯曾下令快艇 Bommel 號，Beverwijk 號及戎克船日本號航往澎湖，在澎湖與 Songia（註：鍾爺，即鍾斌）交涉。⁶⁹ 雙方達成協議如下：

1. 在〔荷蘭人〕得以跟戎克船自由交易的情況下，荷蘭船未得 Songia 許可，不得前往中國沿海。
2. 互換俘虜。
3. 荷蘭人未得 Songia 許可，不得〔在中國〕登陸。
4. 華商得以在廈門灣裡的一艘戎克船裡跟荷蘭人自由交易。
5. 華商得以自由航往巴達維亞與福爾摩沙。
6. 荷蘭人得以用戎克船自由運貨去廈門灣交易。
7. Songia 將贈送四艘戎克船給荷蘭聯合東印度公司。
8. 快艇 Domburch 號的損失補償條件，等候總督的命令再做決定。⁷⁰

協議中有「荷蘭船未得 Songia 許可，不得前往中國沿海」一語，意味著荷蘭人要貿易只許留在澎湖等候。筆者認為荷蘭人很快了解中國人的想法，無論是官方或海盜，外國人是不能登陸中國人的地方，只有在海上可以進行貿易。不過，鍾斌很快被鄭芝龍擊敗，往南方逃亡，鄭芝龍成為海上的主人。普特曼斯曾往廈門跟鄭芝龍交涉，但在安海他只跟鄭芝龍母親鄭媽

⁶⁹ 這次談判是在 1630 年 11 月 27 日在漳州河附近進行，由褚綵老代表談判。參江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集Ⅲ（1629-1636）》，頁 212-213 有提及，感謝審查人提供這條資料。在臺灣長官致巴達維亞總督書信中（1630 年 10 月 5 日）沒有提及鍾斌，但《熱蘭遮城日誌》記錄這次協議是與 Songia（鍾斌）達成的。鍾斌與褚彩老是同一夥人，正跟鄭芝龍爭奪或談判廈門貿易控制權，當時的局勢頗為複雜，誰是敵？誰是友？也很難說。

⁷⁰ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 37。

(Theyma) 交易，而且荷蘭人已經了解到只能跟前來的華商交易。⁷¹ 《熱蘭遮城日記》在 1632 年 9 月 6 日記載鄭芝龍警告荷蘭人說：「為避免大官的猜疑，造成災難，請我們（荷蘭人）不要再派戎克船去石井，也不要搭快艇來金門沿岸停泊，要在大擔或浯嶼交易，不過最好回去大員，在那裡等候商人運貨去交易，這樣對公司比較好。」⁷² 鄭芝龍要求荷蘭人在大員等候貿易，荷蘭人當然不會完全同意，不過 1634 年中劉香被殲滅後，澎湖海域的海寇基本被肅清。當時福建當局完全忽視澎湖汛防，澎湖又成為三不管地方，荷蘭人因勢利導，趁此機會把澎湖灣作為大員對外貿易輔助港。自此之後，荷船不再到泉、漳沿岸貿易，而是利用中國帆船（戎克船）和華商從事對中國貿易，這就確立了荷蘭人以澎湖灣作為貿易中轉基地的可能。

自荷蘭人遷離澎湖後，澎湖灣逐漸形成荷蘭時期大員的轉運中心，大員對外貿易很多時以澎湖灣為起卸轉運海灣。為什麼澎湖灣會成為大員港的輔助港？這是因為大員本身的條件並不良好。1622 年當荷蘭人決定在澎湖建城之前，曾因當地中國人勸說，澎湖是中國人的地方，請他們去北港附近建城，荷蘭人一度勘查大員的地理環境。據《東印度航海記》記錄：

我們開進了福摩薩島的一端的港口，叫做台灣（大員，Tayowan），那裡有中國人在做些買賣。後來我們和我們的單桅帆船都從那裡取得許多食品，它離佩斯卡多爾列島（澎湖）十三英哩，入口處水深不過十一英呎，而且有些彎彎曲曲，所以大船不能進港。⁷³

1622 年 7 月 26 日至 30 日，荷蘭人再往福爾摩沙島勘查、測量水文等工作。8 月 1 日荷蘭東印度公司評議會作出最後決定說：

該場所均於我建城及作居住地不方便，我大船均無法進入任何港灣，我船舶向此接近時，由於強烈之潮流及淺灘，尤其南季節風期，易陷於危

⁷¹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 37。

⁷² 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 73。

⁷³ 威·伊·邦特庫著（Willem Bontekoe），姚楠譯，《東印度航海記》（北京：中華書局，1982），頁 76。

險。又最為便利之臺窩灣（安平）港灣（經發見其入口深度為潮水滿時十五呎至十六呎）其周圍僅見有砂丘及砂與極少的灌木而已。但灣內之深度當便利船舶之泊碇。考慮及此事與該地之情形倘遭圍攻時，欲受供給新鮮之水甚為困難，薪柴及木材難（找），然毫不能得到。而司令官及大評議會以神明名義決定在我城建置於澎湖各島主要地點，該島西南突出之端，并即着手開始工事。⁷⁴

顯然荷蘭人最後決定在澎湖建城，是因為大員不太適合作為港口之用，包括潮流和淺灘、港道狹窄而深淺不一，還有是食水和柴薪供應及防衛等等問題。南臺灣西海岸的澎湖水道被黑潮流經，稱為「黑水溝」。南北向的黑潮流產生的巨流橫互於水道上，帆船時代要橫渡黑水溝是頗為危險的航程。對西洋大型帆船風險承擔更大，況且從南海往日本長崎航道，必須途經澎湖北上，如要彎靠大員靠岸，耗費時間及危險。

大員港的情況一直沒有改善，及至 1650 年在大員荷蘭東印度公司議會裡，又重新熱烈討論大員港道的事：

大員港道因泥沙淤積的結果，使得船隻出入大員越來越困難。平潮時水深也只有 9 呎。因此船隻的裝貨卸貨都必須在港外操作。特別在天氣惡劣時，那是既危險又浪費時間的事情。而且遇到暴風的時候，領港船和裝貨戎克船的出入港道常被妨礙好幾天。因此巴達維亞當局提議拓寬並疏濬該港道，希望藉以防止泥沙的繼續淤積。長官 Verburch 認為，即使耗費鉅資去進行這樣的大工程，也不可能獲得期待的結果。⁷⁵

經過一番爭論後，東印度公司議會成員都同意，大員港道的自然狀況是不可能去改變的。所以大員長官 Verburch 建議：

巴達維亞當局，以後指示從巴達維亞來的船長直接航往澎湖。那裡的自然海灣對裝貨卸貨都更加容易也更為安全。而且，好天氣時，船隻也可

⁷⁴ 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第 1 冊》，〈序說〉，頁 12。

⁷⁵ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記，第 3 冊》，頁 179。

從那裡航來大員。不必每次滿載著貨物冒險停在這毫無遮蔽的大員沿海。與此相關，熱蘭遮當局也向巴達維亞當局緊急請求，派一艘吃水不超過七，八呎的快速航海快艇來。這樣的小船將用來在大員與澎湖之間，以及福爾摩沙沿岸裝載貨物之用。⁷⁶

1655 年大員長官更清楚的說明：

根據巴達維亞的命令，由於這艘船的大小與吃水深度，不可前來有危險性的大員沿海。所有裝卸貨物的工作，都必須在澎湖群島的本島澎湖操作。進出大員的這港道，還是跟以前一樣不深。低潮時，水深不過 8 至 12 呎，不能期待會有改進的情形。⁷⁷

當時，航行於大員的荷船有三種：大船、平底船、快艇，一般而言，大船或平底船如來大員港交貨，先安排在澎湖灣海面上卸貨後才入港。例如 1651 年 6 月 24 日有三艘戎克船從澎湖來此入港，大員官員利用這機會寫信給停泊在澎湖海面的平底船 *Hillegaersberch* 號主管：「命令他們要儘快來此地南岸停泊，以使用我們的領港船卸下大部分的貨物之後，及早入港。」⁷⁸ 九天後那艘大領港船 *Zeelandia* 號，滿裝著從 *Hillegaersberch* 號卸下的貨物，從澎湖回到此地港內，而該平底船 *Hillegaersberch* 號也跟隨該領港船一起航離澎湖，即將抵達此地。⁷⁹

其實自 1636 年後，中、荷貿易發展正在上升中，大員國際貿易空間不斷拓展，除原有的巴達維亞、祖國（荷蘭）和日本航線外，也增加了東京（越南河內）、廣南、柬埔寨和暹羅等國的航運服務，而澎湖則提供了重要的輔助港服務。不過，一切的服務都在海面的船隻上進行。也就是說，荷蘭人為了避免引起明朝中國誤會，沒有在澎湖島上建築城堡、倉庫或碼頭之類的航運設施，也不准許士兵登陸。如 1635 年 8 月 27 日，在澎湖灣荷船指揮官，

⁷⁶ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記》，第 3 冊，頁 180。

⁷⁷ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記》，第 4 冊，頁 3。

⁷⁸ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記》，第 4 冊，頁 223。

⁷⁹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記》，第 3 冊，頁 226-227。

要求准許士兵上岸休息，但是長官普特曼斯與議會決議：「要避免中國大官的怒氣，維護貿易，認為不可答應這個要求。」⁸⁰荷蘭人在澎湖問題上採取極為謹慎政策，避免引起中國誤會與衝突，顯然是成功的。

因此澎湖灣不但成為荷人與中國商人的貿易場域，也成為大員對日本、巴達維亞，以及其他地區，包括北臺灣等的貿易中轉海域，以避開黑潮南北向的巨流。從臺南橫渡澎湖雖有風險，但和沿臺灣西海岸的航行相比較為安全，因為南北向巨流力量太強，且沿海沙洲多，易產生擱淺。若以澎湖灣為中心，由平底船、快艇和戎克船擔任接駁工作，比較有保障，因此澎湖灣從1630年至1660年成為大員的輔助港，包括起卸貨物、訊息傳遞、維修及救援等功能。要說明的是，這些任務不是在澎湖島上進行，而是在澎湖灣的海面上進行，荷蘭人認為只要不登陸澎湖島就不會侵犯明政府主權，這便是荷蘭人的自由航行概念，這段時間澎湖海域第一次成為東亞國際貿易的舞台中心。澎湖灣與澎湖群島是兩個不同的概念，筆者認為當時荷蘭人和中國人對國土主權與海洋的理解和習慣不同，明朝中國人以陸地為主權象徵，只要荷蘭船不停泊岸邊，荷蘭人不上岸，就不會惹怒明朝官員，他們也就不會干涉荷蘭人在澎湖海面的自由航行和貿易活動。而荷蘭人認為荷蘭船可以在澎湖海面上自由航行和貿易，因此澎湖灣逐漸形成荷蘭船和公司戎克船或華商中國帆船的活動範圍。

在大員的中式帆船有二種類別，一是公司的戎克船，一是自由貿易的華商船隻。大員戎克船上的中國人可以在澎湖或中國沿海上岸從事貿易買賣，以及前往中國探詢內地消息。除了可從事國際貿易活動，如去巴達維亞、馬尼拉、廣南、暹羅等地貿易外，也有中國人受荷蘭人委託或租賃，從事各式各樣的業務。荷蘭大船及大型平底船航行於日本至巴達維亞和東南亞各地，以及去印度洋或回祖國（荷蘭），一般不入大員，而是利用澎湖灣起卸貨物、傳遞訊息等作業。如要直航大員，多在澎湖灣卸貨後，由領港船引領在大員港外的「北方停泊處」或「南方停泊處」拋錨，避免被海

⁸⁰ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第1冊》，頁214。

流衝擊。大員港有一棧橋碼頭，供小型平底船、快艇或戎克船起卸貨物。總之大員港因為風浪太大，水道深淺不一，載貨太重的大船和大型平底船不輕言進入，因此荷蘭時期澎湖灣輔助港角色對荷蘭人在東亞國際貿易上十分重要。以下可從史料中觀察澎湖灣與大員港的協作關係，荷蘭時期大員港是指揮中心，而澎湖灣是貨物集散海域。

肆、澎湖灣起卸轉運中心及其協作模式

澎湖灣不但是大員港貨物的集散中心，澎湖群島也是大員建城物料石頭（咕咾石和花崗石）的供應中心。我們先說說澎湖石頭的供應情況。由於荷蘭人在大員、魷港等地建築城堡，需要大量石頭，南臺沿海一帶地質石頭不多，故從澎湖群島開採。這項任務主要由當地中國人或大員華商上岸開採或購買，再由戎克船或荷船（快艇和平底船⁸¹）載運回大員各地作為建築材料。例如 1638 年 10 月 13 日《熱蘭遮城日誌》記載：「我們的長官閣下昨天搭舢舨出航前往魷港的，今天回來了，說那邊的工程很認真地在進行，但是還缺少大石頭，因此今天決定要派快艇 Cleen Bredamme 號，要儘快去澎湖載石頭去魷港。」⁸² 可見當時南臺灣沿海地區開採石頭並不容易。

從 1629 年至 1655 年都有從澎湖運來石頭的記錄，大員對石頭的需求是大宗的，最初是建築熱蘭遮城，再來是建造魷港 Vlissingen 碉堡、建築熱蘭遮城南邊大沙丘上 Utrecht 碉堡、新港碉堡、北線尾 Zeeburg 碉堡（海堡），以及普羅岷西亞城堡等。這些石頭大量從澎湖入口，主要用於建築防衛工事物料。不過到了 1647 年 3 月 21 日從澎湖來的船家帶來小圓石外，還有牛、羊、豬和雞等家禽販賣，可能戰爭形勢越來越迫近之故。而 1655 年後，運

⁸¹ 平底船（Fuijt）有大型和小型，大型載滿貨物，不一定能停泊大員港，除非潮水漲滿之時。因此筆者以為載運石頭是重物，應是用小型平底船為主。

⁸² 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 411。

載石頭就沒有記錄了，也許防衛工事基本已經完成。（附表二）

一、澎湖灣是荷船起卸貨物海域

澎湖灣海面上中轉貨物和乘載旅客是指由荷船從巴達維亞至大員或日本途經澎湖海域卸貨或裝貨，也有中國船從中國載運貨物或旅客至澎湖中轉，由大員派出的快艇、平底船和戎克船進行接駁載運服務，當然也有大員戎克船直航至中國貿易。1633 年料羅灣戰爭前，荷船仍會直航中國貿易，如 1632 年 8 月 12 日《熱蘭遮城日誌》記載：

長官閣下將率領其他四艘快艇，載著一千五百擔胡椒，所有的檀香木以及四萬現款，儘快從澎湖航往中國，為要去那裡運用資金，把交易熱絡起來，我們認為上述那些快艇也足可痛擊海盜。⁸³

自料羅灣戰爭後快艇、平底船已甚少接近中國沿海，以避免與明中國衝突，因此澎湖灣逐漸成為中轉人貨海域，荷蘭船不靠岸，荷蘭人也不上岸，而在海面上進行船與船的轉運，或由小艇（舢舨）接駁貨物與旅客。

由於大員受潮汐及急湍海流影響，荷蘭大船和負荷重的平底船，從巴城往日本，甚少進入大員港，而多是停泊在澎湖灣起卸貨物。《熱蘭遮城日誌》有關這類資料記載共有四百多筆，由於資料太豐富，本文以 1630 年至 1639 年共計 38 次有關在澎湖灣起卸轉運貨物記錄為例（附表三），簡單整理如下：1630 年（1 次）、1631 年（1 次）、1632 年（1 次）、1633 年（5 次）、1634 年（10 次）、1635 年（2 次）、1636 年（8 次）、1637 年（7 次）、1638 年（2 次）、1639 年（1 次）。那年次數多者，或在同一次中派遣不同船隻往澎湖執行任務。

在附表三資料中，有從大員派遣快艇或戎克船前往澎湖卸下荷蘭船帶給大員的貨物或必需品，或將大員儲備貨物送前往停泊在澎湖海上的荷蘭船。如 1630 年去澎湖卸貨；1631 年派船卸貨或轉傳信件；1632 年卸下胡椒及大

⁸³ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊》，頁 70。

員糧食和必需品等，也會載運旅客服務，如 1633 年運送俘虜葡萄牙人及印歐混血兒往澎湖交給荷蘭船，以及從荷蘭船接載十八名荷蘭人來大員換班，而 1634 年從大員共載送三十六名荷蘭人往澎湖交給荷蘭船，這是旅客中轉業務。

從大員載運去澎湖中轉的貨物主要有：鹿皮、糖、絲貨、粗貨、白蠟、明礬等，而從澎湖中轉來大員除了糧食（米）和必需品外，還有公司資金、胡椒、丁香、檀香木、鉛、蘇木、柚木、沉香、椰子油、蘇合香、象牙、犀角等，這些東南亞來的貨物主要是供應中國市場的需要。為了確保往來澎湖與大員海上安全，大員指派戎克船起卸貨物都十分謹慎，以免發生意外，主要是防範海上非法活動，例如海賊、盜竊等，所以保安特別嚴格。如 1634 年 8 月 1 日有如下的描述：

最近收購的總值約為八千里爾的貨物，要用兩艘小戎克船運去澎湖，那些最貴重的貨物要裝在那艘最堅固最適當的小戎克船裡（配備十個士兵以確保安全），其他貨物裝在另外一艘小戎克船裡，配備五個士兵。

從上述十年（1630 年至 1639 年）的資料中，可觀察出大員港某些季節不太適合大型荷蘭船停泊，或因時間急迫避免耽擱延誤，起卸貨物大多在澎湖灣海面上進行，快艇、平底船、戎克船成為往來大員港與澎湖灣之間的接駁工具。有時大船或平底船必須來大員港靠岸，因為載貨過重，食水較深，便先在澎湖卸貨後，才進入大員港南北停泊處拋錨。這段時間也是大員與澎湖灣形成中轉運作模式的重要契機。

二、大員與澎湖海面中轉協作模式

1639 年 6 月 20 日記錄了有關大員與澎湖海上協作模式。6 月 20 日大員當局便準備用快艇和戎克船滿載要送去日本的貨物前往澎湖，要把貨物轉運給從巴達維亞來的大船 Breda 號，該船準備出航前往日本。6 月 28 日上席商務員特勞牛斯（Traudenius，生卒年不詳）乘坐平底船 De Roch 號前往澎湖指揮當地海上的作業，該平底船載有總值 619,141.19.13 荷盾的絲、生絲、更紗和麻紗轉運給大船 Breda 號。

據《熱蘭遮城日誌》1639年6月13日記載，平底船 De Roch 號、大船 Breda 號與戎克船 Middelburch 號於當年5月2日便離開巴達維亞。而平底船 De Roch 號途經南澳附近時，「遵照總督閣下與東印度議會的特別命令，跟大船 Breda 號分手，以便不經過澎湖而直接航來大員。」⁸⁴ 不過《熱蘭遮城日誌》又記載，1639年6月30日有三艘荷蘭船（平底船 Castercom 號、De Sonne 號和大船 Banda 號）從巴達維亞出發來到大員，這應該是籠統的來信記錄。當年5月2日從巴達維亞出海的有平底船 De Roch 號、大船 Breda 號和戎克船 Middelburch 號三艘，這是第一梯次出海的貿易船隊；第二梯次於6月30日出海的有平底船 Castercom 號和 De Sonne 號兩艘，這兩艘船在海上與大船 Banda 號相遇，幾日前與大船 Banda 號分手，平底船 Castercom 號和 De Sonne 號於7月29日抵達並停泊在大員港，而大船 Banda 號航向澎湖不入大員。

這艘大船 Banda 號除了要送往日本的貨物之外，還載有 40,000 個 rijcxdaelders（荷蘭硬幣）、89,790 磅鉛、2,000 磅火藥、293.5 兩日本丁銀，這是要交給大員的貴重金屬和火藥。為什麼經過澎湖灣時不卸貨？卻徑自直接運往日本，再運回大員交付。是否因為時間緊張來不及卸貨或其他原因呢？筆者認為最可能是載運貴重金屬和火藥的問題，因為前二年（1637年3月15日）平底船 Swaen 號不幸在澎湖損毀，所有現款和貴金屬掉到海裡，⁸⁵這次船難可能影響了大船 Banda 號的做法。

大船 Breda 號大概在7月26日⁸⁶便出航前往日本，而上席商務員特勞牛斯完成在澎湖灣海面上起卸貨物的中轉任務後，於7月30日從澎湖回到大員。而大船 Breda 號在日本長崎停留至10月27日才離開日本（長崎），11月3日大船 Banda 號平安地抵達大員港。《熱蘭遮城日誌》形容大船 Banda

⁸⁴ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁408。

⁸⁵ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁300-301。

⁸⁶ 大概快艇、平底船和中式帆船從大員至澎湖的航程，一般是四天時間。舉例：「（1637年7月17日）那艘（指平底船 Oostcappel 號）於本月10日從此地（大員）出航前往澎湖……平底船 Oostcappel 號才剛到那裡，如此，她在途中經過了四天。」參江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁328。

號「很意外地，順利平安抵達此地，停泊在北邊泊船處。」⁸⁷ 可能當時風平浪靜，潮水漲滿，且從日本運來貨物不多，主要是運來十五萬兩日本丁銀。此外大船 **Breda** 號還運載回從巴達維亞帶來給大員的荷蘭硬幣、鉛、火藥。這是在 7 月 26 日前經過澎湖時沒有卸下的重要物資，這批貴金屬和火藥繞了一圈是從巴達維亞送交大員。⁸⁸ 一個月後即 12 月 11 日，大船 **Breda** 號、**Petten** 號與 **Den Otter** 號，由指揮官馬泰斯·奎斯特（**Mathijs Quast**, ? -1641）率領，從大員出航，直接前往巴達維亞，各船滿載下列貨物：

大船 Breda 號載有：

143,388 斤砂糖、61,602 斤胡椒、50,554 蘇木，4294,656 個瓷器、283 箱日本的漆器、2 個鍍金的箱子和 54 匹雙面的花緞；

平底船 Petten 號載有：

337,330 斤砂糖、70,946 斤胡椒、71,787 個瓷器、22,215 斤蘇木；

平底船 Den Otter 號載有：

69,876 斤砂糖、21,735 斤冰糖、120,422 斤胡椒、116,390 個瓷器、1,08 斤 atal，即黃色顏料。這些貨物總值 251,690.18.10 荷盾。⁸⁹

總的來說，這次大船 **Breda** 號與其他船隊於 5 月 2 日從巴達維亞出發，經過這三個月的旅程，於 7 月 24 日抵達澎湖海域，可能載貨負荷過重，航行很慢。故在澎湖海面只逗留一、二天，大概在 7 月 26 日便出航前往日本。8 月 2 日抵達日本後，停留差不多三個月起卸貨物，於 10 月 27 日離開長崎，經八天航程後即 11 月 3 日平安地抵達大員港，卸下從巴達維亞載來大員的貴金屬和火藥。12 月 11 日 **Banda** 號裝載砂糖、胡椒、蘇木、瓷器、日本漆器、鍍金箱子和雙面花緞離開大員回航巴達維亞，該船隊大概在 1640

⁸⁷ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 457。

⁸⁸ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 457。

⁸⁹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 462。

年 1 月 4 日左右回到巴城，完成這次大半年的航海旅程。這次大船 **Banda** 號安全地從日本停泊在大員直航巴達維亞，是一次「很意外地」的成功經驗，可能當時的天氣和海流都非常良好，適合航行，才完成停泊大員的任務。

當然，大員如天氣許可的話，快艇和平底船直接入大員起卸貨物，但大船則因吃水較深，載貨超重，多停泊在澎湖海面起卸貨物，其實很多時候大型平底船也先在澎湖卸貨，才進入大員港外停泊。1655 年大員長官清楚說：「根據巴達維亞的命令，由於這艘船的大小與吃水深度，不可前來有危險性的大員沿海。所有裝卸貨物的工作，都必須在澎湖群島的本島澎湖操作。」⁹⁰ 更值得關注的是，以澎湖灣作為荷蘭人起卸貨物中轉海域，也可能是鄭芝龍起的作用，對於這種運作模式應該是明朝官員與荷蘭人的一種默契，以避免荷蘭船闖入泉、漳沿海貿易，引起騷動，因此維持澎湖灣海面上的穩定，成為明朝官員十分關心的地方。例如：1639 年 7 月 2 日華商 **Jocsim**（生卒年不詳）從中國沿海抵達大員，他是從中國搭一艘烈嶼的戎克船先抵達澎湖，然後從澎湖再乘搭 **Peco**（生卒年不詳）的戎克船來到大員。他在報告中說：

十六天以前，在中國沿海傳說，有海盜在澎湖打劫要來此地的戎克船，因此都督一官（鄭芝龍）派 3 艘戎克船載著中國士兵前往該處。他們回去以後，聽說，沒有看到海盜。⁹¹

可見鄭芝龍或明朝海軍對於澎湖灣的穩定是十分關注的，因為澎湖海域不穩定，荷蘭人的海上貿易不能進行，他們便會前來泉、漳沿海貿易，這會引起中國沿岸騷動或不必要的誤會。荷蘭人在澎湖灣的貿易活動，福建沿海官商都知道，只要荷蘭人不登陸澎湖島，明朝官員就不會尋找麻煩。例如 1637 年 8 月 2 日，明朝水師巡查澎湖，找尋海盜時，要荷蘭船離開澎湖灣，而荷蘭人按照「通常的作法，贈送該官員 30 里爾」，便不必離開，官員收賄似是慣例。《熱蘭遮城日誌》有如下記錄：

⁹⁰ 江樹生譯，《熱蘭遮城日記》，第 4 冊，頁 3。

⁹¹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊，頁 442。

8月2日。今天下午，從澎湖回來的那艘公司的戎克船乘著海風來此入港，帶回上席商務員特勞牛斯上個月29日寫給長官范得堡的來信……又寫說，於Zantvoort號抵達澎湖時，也有一個〔中國〕官員率領8艘戎克船與8到10艘小船（wankantjes）來到那裡（澎湖）。他派人來告訴我們說，他是代表在中國的軍門和大官們，特別來視察澎湖，並要來找出所有躲在澎湖與其他地方的海盜，把他們消除，也展示那份特別的委任狀，於是請我方的人，在一兩天內帶領我們在那裡的船隻離開澎湖，以便在那期間，他們得以更自由地舉行慣常的異教徒的祭典；我方的人婉拒這個請求，按照通常的作法，贈送該官員30里爾，他很感謝地收下，滿意地留在那裡，天天忙著派遣小船到所有澎湖的海灣和小溪〔去偵查海盜〕。

92

可見，當時明官員知道荷蘭人在澎湖灣的貿易活動，但不會干涉，只要荷蘭人不登陸澎湖島，一切便相安無事。這方面，荷蘭人也十分清楚明朝官員的底線，因此盡可能不讓荷蘭人上岸，為的是避免觸怒明朝官員。《熱蘭遮城日誌》有如下的記錄：

（8月31日）今天長官普特曼斯閣下與議會決議，我們要令指揮官（他本月27日來信請求讓那些士兵在澎湖登陸上岸，因幾個原因，要避免中國大官們的怒氣，維護貿易，認為不可答應這個請求）用最近要來此地的船隻運三百個士兵來此。⁹³

原來8月22日，從巴達維亞來的平底船Rarop號載有四百名士兵，⁹⁴途經澎湖後便趕往日本，⁹⁵該船指揮官要求將四百名士兵先安置在澎湖島上。但大員長官認為避免激怒明官員，不答應此要求。由此可知，這是荷蘭人與鄭芝龍或福建官員的一種默契，以使雙方不必大動干戈而進行貿易，各取所需。

⁹² 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁333-4。

⁹³ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁214。

⁹⁴ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁214。

⁹⁵ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁214。

三、澎湖灣其他輔助功能

澎湖灣既然是大員貨物中轉基地，因此船隻經過停留補給、起卸貨物、訊息傳遞，以及人員交替等服務，都由較細小船隻（快艇、小型平底船、戎克船）從事接駁服務。由於起卸貨物及人員往來作業都在澎湖灣的海面上進行，相關的協調作業都由荷蘭東印度公司船隻或租用戎克船從事各項業務，他們在澎湖灣與大員之間的海上來來往往，形成非常繁忙景象。根據《熱蘭遮城日誌》1630年至1639年的記載中，澎湖灣除了貨物中轉作業外，其他相應輔助功能同時也會呈現出來，例如「護航與巡弋」服務是早期在大員貿易仍然不太穩定的時候，為了確保大員維持貿易供應，以及保護荷蘭人在東亞海洋上的權益，對海洋護航與巡弋，十分重視。不過，1634年自劉香逝世後，中、荷貿易得以順利展開，荷蘭船護航與巡弋甚少，也反映出荷蘭人在大員的貿易，以及澎湖灣作為轉運中心的功能已逐漸成熟，遠程船隻也安全抵達澎湖起卸貨物，這也象徵明末東亞海域的海盜處於低潮，這又跟鄭芝龍被招安後，壟斷中國沿海貿易權有極大關係。

此外在澎湖海面起卸貨物並非沒有風險，因此經常傳出船難、救援與維修的資訊，例如1633年4月14日公司戎克船打狗號從澎湖載石頭回到大員，並攜帶去澎湖修船商務員 Hackendonck（生卒年不詳）的報告說：「那艘公司的戎克船於渡航途中，因強風，使船首的斜桅完全折斷，掉下來了。」⁹⁶ 到4月26日商務員 Hackendonck 隨船回來報告說：「那夜卻狂風掀浪起來，使船首的斜桅完全折斷，掉出船外，隨後前桅也從 visscher 上面四、五呎處折斷，沿著船掉下來，沒有人受傷。」⁹⁷ 大家都認為不值得修復那艘公司的戎克船了，因為清洗時發現龍骨和木板都已完全朽腐漏水，恐怕不能回航大員了。⁹⁸ 在1637年，因澎湖海浪大，停泊在澎湖灣的平底船 Swaen 號被摧毀，3月15日公司派遣中國船主 Sualiang（生卒年不詳）的戎克船偕同其他四艘比較小的戎克船前往澎湖，從 Swaen 號上搶救貨物，因而運回180箱丁銀，283箱

⁹⁶ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁86。

⁹⁷ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁88。

⁹⁸ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第1冊，頁88。

精銅和 69 大捆粗銅，這些救援船上共載有三十三個荷蘭人包括士兵和水手，分別用以看守上述救援船運回的現款和銅。回程途中，其中一艘救援船裝了六十二箱的錢和五十多箱銅，不小心撞上巖礁，要不是那巖礁尖端穿透該戎克船的船底，使該船擱住下來，該戎克船一定立刻沈沒，因此上述的現款和銅才得以從戎克船搬運出來。⁹⁹ 而指揮救援工作的上席商務員特勞牛斯於 3 月 17 日從澎湖搭戎克船回到大員，並帶回從 *Swaen* 號殘骸中撈取的 226 〔根〕銅條。¹⁰⁰

另一項「訊息傳遞」極為重要，在沒有電報服務的年代，陸地上依靠驛站快馬作成傳遞訊息工具，而海洋上則依靠輕快小型船艇作為訊息傳遞工具。澎湖就是訊息傳遞中心，由於較大型的荷蘭船隻停泊在澎湖灣海面上起卸貨物，大員作為貿易中心的指揮部便經常派遣快艇或戎克船前往澎湖偵察或等候訊息，所以澎湖灣成為大員港外訊息傳遞及資訊搜集中心，包括來自中國沿海資訊的搜集。訊息傳遞是貿易網絡連結的重要渠道，大員與澎湖互為一體，扮演巴達維亞、東南亞、日本與中國的中介者角色，也可說大員或澎湖是荷蘭人在東亞貿易網絡的中心，資訊取得是成功進行貿易的關鍵因素。如 1638 年 8 月 12 日，公司的戎克船澎湖號從澎湖抵達大員，帶來一封快艇 *Ackersloot* 號主管的來信，告訴臺灣長官說，從此地出航以後遭遇很大的危險……。¹⁰¹ 又如 1638 年 8 月 23 日，公司商務員凱撒搭（*Bendjocque*，生卒年不詳）的戎克船從澎湖回來，帶消息回來說：「那艘大船 *Nieu Selandia* 號，於 7 月 21 日從巴達維亞出航的，已於本月 21 日抵達澎湖。」¹⁰² 大員指揮中心得悉消息後，從同月 23 日開始，將公司收購的臺灣產品和中國貨物陸續運往澎湖接駁上船，直到 9 月 3 日大船 *Nieu Selandia* 號，載著總值 459,235.8.1 荷盾的貨物前往日本。¹⁰³ 海洋貿易的訊息傳遞要及時，是海洋貿易重要環節，因為海洋季風及水流對船隻航行肩負起重要責任。

⁹⁹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 300-301。

¹⁰⁰ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 302。

¹⁰¹ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 405。

¹⁰² 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 406。

¹⁰³ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 407。

澎湖灣成為大員港外的轉運中心，起卸貨物的「協調工作」至關重要，由於距離大員指揮中心有一段海程（約四天），因此在澎湖起卸貨物等作業要及早安排，必須有專人負責。因此，大員長官或商務專員成為大員荷蘭東印度公司代表，乘船往澎湖主持會議，以便順利起卸貨物等工作。在這十年中，在澎湖灣協調工作或召集會議經常進行，以利轉運工作順利執行。會議的地點都是在船上舉行，如 1635 年 8 月 15 日，大員長官一行人等前往澎湖海面的船上開會：

我們起碇，要繼續前往澎湖島。約於中午，來到那小桌島的稍微北邊的地方下碇停泊，那時，長官閣下乃搭小艇去澎湖島的平常靠岸的地方（於下午來到 Amsterdam 號那裡上船）。他閣下上船以後，立刻召集各船議員開會，決議：第一，大船 Amsterdam 號要儘快卸貨，並儘快再裝貨，以便儘快偕同 Wassenauer 號與 Groll 號，或稍後，於裝貨等等準備工作完成之後，出航前往日本。¹⁰⁴

這可能是劉香離開澎湖後，第一次在澎湖灣荷蘭船上召開會議，因此大員長官親自前往主持會議，也建立一套的起卸貨物的轉運程序及協調模式。

在澎湖的轉運協調工作是經常性的業務，快艇和戎克船穿梭往返，為轉運貨物做前置性工作，如 1639 年 7 月 30 日，上席商務員特勞牛斯從澎湖帶領快艇 Cleen Bredamme 號與 2 艘中國人戎克船回來大員。他說：「他已遵照命令，派大船 Breda 號於本月□日出航前往日本。他離開時，尚未看見大船 Breda 號。」¹⁰⁵ 而在 8 月 1 日「商務員 Cornelis Caesar（生卒年不詳）搭乘一艘中國人的戎克船，滿載對日本有用的粗貨，出航前往澎湖，要去那裡把這些貨物轉裝給大船 Breda 號，該船隨時都可能抵達那裡。」¹⁰⁶ 轉運和起卸貨物是澎湖海上經常性工作，而這些「協調作業」大概由大員長官指派上席商務員來負責，上席商務員抵達澎湖後會召開「協調會議」，

¹⁰⁴ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 212。

¹⁰⁵ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 445。

¹⁰⁶ 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》，頁 446。


安排各類船隻起卸貨物的程序。整個起卸貨物的運作，大概在 1639 年前已形成一套穩定的運作模式。

伍、結言

由於荷蘭人的船隻巨大，而大員港的條件不佳，不適合載重貨物的大船和大型平底船停泊，除非是載貨少或吃水淺，以及海潮和氣象良好下，才有可能靠泊在大員港的南邊和北邊停泊處。但大員因受洋流影響，海流湍急，風浪頗大，特別是西南季候風時常有颱風吹襲，使大員港承受極大的負擔。澎湖群島剛好將澎湖水道和大陸沿海大洋隔離，使澎湖灣或澎湖西南端海面形成較為平靜海面，雖然時有船隻也因氣候不佳而觸礁、擱淺等事，終歸因海面相對於大員比較安全，因而形成大型荷蘭船最佳起卸貨物中轉接駁海域。

本文以 1630 年至 1639 年《熱蘭遮城日誌》，作為觀察澎湖灣形成為大員轉運中心的時代背景和意義及其協作模式的資料。自從荷蘭人離開澎湖後，並沒有忘記澎湖是大員與泉、漳中繼站的地理位置，如果不能前往中國沿海貿易，利用澎湖海上自由貿易，仍然可以作為荷蘭東印度公司在東北亞從事有利潤價值的貿易活動。這個構思在與鍾斌談判達成的協議中逐漸形成，雖然劉香一度控制澎湖島，構成對大員的威脅，且阻礙澎湖海面上的自由貿易。不過 1634 年劉香被明軍殲滅後，澎湖群島重新受明軍控制，福建官員偶然派兵來巡查一下，但在鄭芝龍默許下，澎湖海面成為自由貿易場域，這種默契並沒有條約規範。荷蘭時期澎湖灣扮演著大員轉運中心的重要角色。

在大帆船時代，澎湖群島是東北亞與東南亞航運必經的航道，又因大員受黑潮與淺灘影響，使澎湖海面成為大型荷蘭船的貨物轉運中心，也形成了荷蘭東印度公司在大員海洋勢力範圍。公司的快艇、平底船和大船，以及公

司戎克船或是華商船隻，自由航行或停泊在澎湖灣海面上，只要荷蘭船不靠岸或荷蘭人不登陸澎湖島，就不會惹怒明朝官員，他們也不會干涉荷蘭人在澎湖海上的自由貿易。中國人的帆船載貨到澎湖轉賣給荷蘭人，或由公司僱用華商船隻從事與中國貿易活動，中國貨物便順利地掌握在荷蘭人手中，當然公司不時打擊前往馬尼拉的中國船隻，企圖壟斷中國沿海貿易。大員不但是臺灣物產的集散中心，也是與中國沿海及東北亞與東南亞的貿易指揮中心，荷蘭人利用澎湖灣海面的自由貿易與航行，使它成功作為大員起卸貨物的中轉海域，因此一連串的業務如貨物起卸轉運、訊息傳遞、協調會議等，以及發生船難時，展開維修與救援等行動，這些作業都是澎湖灣海面上進行。荷蘭時期澎湖灣是大員輔助港是不爭的事實。

附表

年份	篇數	年份	篇數
1629	3	1646	18
1630	6	1647	7
1631	4	1648	13
1632	3	1649	0
1633	17	1650	13
1634	26	1651	11
1635	15	1652	0
1636	13	1653	0
1637	18	1654	37
1638	11	1655	41
1639	11	1656	22
1640	1	1657	14
1641	0	1658	1
1642	0	1659	0
1643	18	1660	0
1644	44	1661	11
1645	35	總數	413

註：每年 10 次以上者，以黑體字顯示。

【附表一】《熱蘭遮城日誌》中涉及「澎湖」一詞之各年篇數（1629-1661）

資料來源：江樹生譯，「熱蘭遮城日誌／1629-1645」，中央研究院臺灣史研究所臺灣日記知識庫（<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk>），最後檢索日期：2018 年 10 月 1 日。

《熱蘭遮城日誌》 記載日期	從澎湖載運石頭至大員記錄	《熱蘭遮城日誌》 冊數頁碼
1629 年 12 月 6 日	乃與快艇 Domburch 號結伴出航。於 12 月 7 日到澎湖島（Pehou）的東灣（Oostbay）東邊的海灣靠岸，為要去裝載石頭來建造城堡。	第 1 冊，頁 6。
1630 年 5 月 12 日	本月 4 日偕同快艇 Domburch 號前往澎湖的那兩艘戎克船，從澎湖載石頭回來了。	第 1 冊，頁 6。
1631 年 3 月 15 日	與一官交涉結果的消息，而且如果情況順利，就要一起前往中國載回大員所需要的東西，如果交涉失敗，就要去漁翁島（isserseiland，即漁翁島，位於澎湖群島的西邊）載石頭回來。	第 1 冊，頁 41。
1633 年 4 月 14 日	今天戎克船打狗號從澎湖載石頭回到此地（指大員）停泊。	第 1 冊，頁 86。
1633 年 5 月 7 日	有六艘戎克船從中國沿海來，戎克船打狗號從澎湖運石頭。	第 1 冊，頁 89。
1635 年 10 月 5 日	快艇 Venloo 號出航去澎湖載石頭。	第 1 冊，頁 219。
1636 年 8 月 16 日	最後決議，於 Texel 號抵達以後，要立刻派遣那艘快艇 Daman 號再去澎湖，要去載石頭。	第 1 冊，頁 254。
1638 年 10 月 23 日	按照本月 13 日的決議，快艇 Cleen Bredamme 號於準備好出航的事宜之後，今天出航前往澎湖，要去那裡載大石頭，運去艋港交給下席商務員 Jan Barentse Pels。	第 1 冊，頁 456。
1639 年 10 月 23 日	快艇 Cleyn Bredamme 號出航前往澎湖，要去澎湖載石頭運去艋港。	第 1 冊，頁 456。
1644 年 2 月 9 日	近中午時，平底船 Meerman 號來入港，從	第 2 冊，頁 235。

	澎湖載石頭要來加強我們要塞的建築。今天決議，上述平底船 Meerman 號要立刻卸下所載的石頭……並決議，快艇 Breskens 號將繼續派去澎湖運石頭來維修〔熱蘭遮城〕要塞的工程。	
1645 年 11 月 10 日	下午該船（即快艇 Kievit 號）就來這城堡前面停泊，從澎湖載來很多壓艙用的石頭。	第 2 冊，頁 488。
1646 年 4 月 28 日	有 2 艘戎克船出航前往澎湖，要去載石頭，搭有 31 個中國人。二日後（4 月 30 日）《熱蘭遮城日誌》又記載：「今天有 1 艘戎克船航往澎湖，要去載石頭。」	第 2 冊，頁 527。
1646 年 6 月 3 日	今天有 1 艘戎克船從澎湖抵達此地，載小圓石來，搭 16 個中國人。	第 2 冊，頁 528。
1646 年 6 月 5 日	有 1 艘戎克船航往澎湖，要去載石頭。	第 2 冊，頁 544。
1646 年 9 月 6 日	有 1 艘戎克船來自澎湖，載小圓石來。	第 2 冊，頁 579。
1647 年 3 月 21 日	有 2 艘戎克船來自澎湖，載有小圓石和 44 頭牛、16 隻山羊、5 隻豬和 100 隻雞。	第 2 冊，頁 609。
1654 年 3 月 11 日	因郭懷一事件後，荷蘭人在普羅岷西亞市蓋建一座城堡，需要大量石頭，因此長官從水路去普羅岷西亞，「看到那〔城堡的〕建造工程又大有進展。那艘 galljoot 船 Ilhia Formosa 號也出航，要去澎湖運石頭來此地。」可是這艘船「被那強風和巨浪猛烈吹打，折斷了舵柄，也失去了一個錨，以致必須折回港內。」	第 3 冊，頁 291。
1655 年 6 月 27 日	上午，有 1 艘中國人的戎克船從澎湖來到此地，只載石頭當壓艙物。	第 3 冊，頁 502。

【附表二】《熱蘭遮城日誌》中從澎湖運載石頭至大員記錄（1629-1655）

資料來源：江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》；江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 2 冊》；江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 3 冊》。

《熱蘭遮城日誌》 記載日期	貨物、旅客中轉與運載	《熱蘭遮城日誌》 冊數頁碼
1630 年 8 月 28 日	快艇 Bommel 號從巴達維亞來到港外，於是長官普特曼斯閣下和議會按照上次決議，命令她立刻前往澎湖，去那裡卸貨。	第 1 冊，頁 35。
1631 年 9 月 15 日	因為吃水需深達十四呎，沒有長官的命令就不能決定應否航來此地（大員）。因此長官閣下今天向議會提議，是否應該派快艇 Assendelft 號去澎湖卸下快艇 Beverwijck 號上的貨物，而將她引到水深適當的地方，或是只要派一艘傳信的戎克船去召喚該快艇來這港外卸貨。	第 1 冊，頁 56。
1632 年 8 月 12 日	因為大潮即將來臨，因此決定令這兩艘快艇前往澎湖，在那裡，把所有不運去中國的胡椒，以及所有要給大員的糧食及需用品，都裝上快艇 Assendelft 號，於好天氣時，運來此地港口，以便用小船出去卸下來。	第 1 冊，頁 70。
1633 年 8 月 7 日	大船 Middelburch 號出航前往澎湖，上席商務員特勞牛斯同船前往，要去澎湖把所載要運往大員的貨物轉運去大員。	第 1 冊，頁 112。
1633 年 8 月 15 日	要派快艇 Brouwershaven 號前往澎湖，看看有沒有從大員運來要送往日本的貨物。	第 1 冊，頁 115。
1633 年 8 月 17 日	忙於從 Weesp 號把奪來的蘇木轉裝到平底船 Warmont 號，要運往澎湖，俘虜來的葡萄牙人及印歐混血兒也要一起帶去澎湖，以便在那裡交給大船 Middelburch 號轉載。	第 1 冊，頁 115。

1633 年 8 月 29 日	上席商務員 Roelandt Tayler 先生要率領三艘中國人的戎克船，裝載要運往日本的剩下的貨物，並率領大船 Middelburch 號的那艘大的小艇，前往澎湖。該小艇裡面搭載十八個從該大船離開的荷蘭人，但是從該大船離開的該船船長及牧師 De Ruel [2]，要跟下席商務員同搭一艘戎克船，而離開快艇 Assendelft 號滯留在此地的牧師 Constable 與兩個助理，也要分別跟他們一起前往澎湖，要去澎湖尋找快艇 Assendelft 號，並希望，把該快艇裝載的貨物以及由這些戎克船運去的貨物，在那裡搬進平底船 Warmont 號。	第 1 冊，頁 95。
1633 年 8 月 30 日	有三艘（戎克船）是昨天裝載要送往日本的最後一批貨物去澎湖的。	第 1 冊，頁 96。
1634 年 7 月 21 日	（快艇 Venloo 號）已經裝好要運往日本的貨物（送貨單與信件也都已經準備好），要跟快艇 Kouckercke 號與 Wieringen 號一起前往澎湖，去把貨物交給 Bredam 號，不過，萬一錯過澎湖，願神防止這事發生，又顯然短期內回不了這裡，就應直接航往日本。	第 1 冊，頁 172。
1634 年 7 月 22 日	租了七艘小戎克船，奉長官閣下之令裝滿鹿皮，準備明天出航運往澎湖，而快艇 Wieringen 號也儘量卸貨，直到吃水深度為 9.5 阿姆斯特丹呎（28.3 公分）。希望明天能偕同這些小戎克船前往澎湖。	第 1 冊，頁 172。
1634 年 7 月 23 日	又派兩艘小戎克船裝運鹿皮，其中一艘是公司的戎克船二林號，要用以保護其他小戎克船航往澎湖，一共有九艘，除了那艘公司的戎克船搭有十八個荷蘭人以外，其他每艘搭兩個荷蘭人，偕同快艇 Wieringen 號出航前往澎湖。	第 1 冊，頁 172。

1634 年 7 月 31 日	快艇 Kouckercke 號與 Wieringen 號（偕同快艇 Venloo 號於本月 22 日，為要運貨去裝進快艇 Bredam 號而從此地出航前往澎湖的）以及兩艘戎克船，讚美神，載著鹿皮抵達澎湖了，而那艘快艇 Venloo 號，在她抵達澎湖的前一個晚上，轉換了針路，因此在那邊的朋友們猜想，她很可能已經直接航往日本去了。	第 1 冊，頁 174。
1634 年 8 月 1 日	我們最近收購的總值約為八千里爾的貨物，要用兩艘小戎克船運去澎湖，那些最貴重的貨物要裝在那艘最堅固最適當的小戎克船裡（配備十個士兵以確保安全），其他貨物裝在另外一艘小戎克船裡，配備五個士兵，以便使 Bredam 號能儘快出航，並且，願神保佑，及時抵達日本。	第 1 冊，頁 174。
1634 年 8 月 8 日	快艇 Veenhuysen 號偕同一艘載著鹿皮的戎克船出航前往澎湖。	第 1 冊，頁 175。
1634 年 8 月 12 日	長官普特曼斯閣下乃與議會商議，認為（因 Groll 號，除了三、四千枚鹿皮與四、五十箱糖及微量的絲之外，都已裝船完畢）為要使公司避免損失，一旦把那些絲裝上船之後，就要立刻出航前往澎湖。	第 1 冊，頁 176。
1634 年 8 月 23 日	令將快艇 Wieringen 號與 Veenhuysen 號派來此地，以便於卸貨之後，立刻再派往澎湖去卸裝平底船 Warmond 號上的木材。	第 1 冊，頁 178。
1634 年 9 月 2 日	Hambuan 與 Jocksum 的戎克船都抵達澎湖，運來約六十擔絲、一批砂糖與冰糖、明礬及微量的絲質布料，因此 Bruyn 閣下與其議會決議，增派快艇 Veenhuysen 號載那些貨物前往日本。	第 1 冊，頁 179。
1634 年 9 月 5 日	快艇 Wieringen 號那裡（澎湖），盡量卸貨，要使該快艇能夠入港來。	第 1 冊，頁 180。

1635 年 7 月 22 日	今天與議會決議，要把所有鹿皮、糖以及其他粗貨，儘快在好天氣時，用戎克船運往澎湖，以便大船 Delf 號或其他船隻前來時，可立即運去日本。	第 1 冊，頁 208。
1635 年 8 月 12 日	忙著從快艇 Venloo 號卸貨，並為該快艇裝運其他貨物，也為平底船 Schaegen 號裝貨，以便偕同 Grol 號，由長官閣下親自率領，要出航前往澎湖，以便令停泊在那裡的幾艘船，儘快將這些貨物運去日本。 (8 月 13 日) 長官閣下搭快艇 Venloo 號出港，另有兩艘戎克船滿載著絲出港，迅速去轉裝到 Schaegen 號上，並偕同該船出航前往澎湖。	第 1 冊，頁 211。
1636 年 7 月 23 日	要令 Schaegen 號、 Daman 號與 Waterloossewerve 號滿載絲質布料和糖，如上所述，前往澎湖；並要盡量多派戎克船裝運所能取得的鹿皮，運往澎湖，在那裡臨時裝在最適當的大船裡。……如果 Schaegen 號抵達澎湖時，庫庫巴卡閣下已經到達澎湖，就要令他立刻搭該 Grol 號前來此地（以便跟長官普特曼斯閣下，就幾件有關公司的事情，交換意見）。	第 1 冊，頁 249。
1636 年 7 月 28 日	Noordwijck 號與 Oudewater 號，於再來的北風季節，（雖然有命令，不得前來大員，要直接前往東埔寨和暹邏）要使她們前來澎湖或大員，以便將公司東方的資金更安全地送來此地，並將已經準備好的貨物運去那裡。	第 1 冊，頁 251。
1636 年 08 月 7 日	長官普特曼斯閣下與現有的議會決議，平底船 Huysduynen 號（已裝好要運往澎湖的貨物）要重新裝運，並於近日直接航往日本（因該船抵達澎湖時，庫庫巴卡閣下很顯然已經率領他那三艘船	第 1 冊，頁 252。

	出航了)。	
1636 年 8 月 21 日	要派快艇 Daman 號、Waterloossewerve 號與小 Bredamme 號儘快去澎湖等候要從暹邏前來，而很可能會去澎湖停泊的 Bommel 號與 Warmond 號，以便在水深 11 到 12 呎處卸貨。	第 1 冊，頁 254。
1636 年 8 月 25 日	如果那 2 艘戎克船前來，就要立刻把那些貨物裝進 Daman 號運去澎湖（以便轉裝給要前往日本的 Bredamme 號或 Petten 號）。	第 1 冊，頁 255。
1636 年 8 月 28 日	無論運絲戎克船抵達澎湖與否，那艘要派去日本的船，至遲必須於 9 月 4 日以前出航。	第 1 冊，頁 255。
1636 年 8 月 31 日	快艇 Daman 號乃於上午出港，要儘快前往澎湖，但該船的主管們，因他們嚴重的疏忽，忽略應為公司儘快出航，以便在 Bredamme 號啟航以前抵達澎湖，卻停泊到〔上午〕10 至 11 點鐘〔才啟程出航〕，浪費了一小時到一小時半對他們航往澎湖很有用的很好的南風和退潮；因此，據所有對航海有經驗的人的判斷，他們將因而耽延一大段時間，以致今天無法抵達澎湖，（最順利也要）明天才能抵達那裡，如果真的這樣，那艘 Bredamme 號早已出航前往日本了，而她就帶著要送往日本的貨物去那裡白跑一趟了。	第 1 冊，頁 256。
1636 年 9 月 12 日	今天上席商務員特勞牛斯帶領大船 Bredamme 號、Warmond 號與快艇 Cleyn Bredamme 號從澎湖抵達此地（指大員），報告說，沒有船隻從巴達維亞抵達澎湖，也沒有戎克船運有價值的商品去那裡，因此無法派 Bredamme 號前往日本。	第 1 冊，頁 257。
1637 年 7 月 4 日	上述平底船 Oostcappel 號要卸下船上所有的貨物，把那些貨物放進為此而空出來的公司的倉庫裡，然後要裝運絲、絲製品、白鐵等貨，約總值	第 1 冊，頁 323-4。

	<p>400,000 荷盾，航往澎湖，去交給停泊在那裡的大船 Amsterdam 號，以便再把那些貨物轉裝〔給別的船〕，或以後由她運往日本，對此將再另作決定。然後，上述 Oostcappel 號要從 Amsterdam 號轉裝她運來的剩下的胡椒及其他大員商館需求的商品，除了那些巴達維亞當局用該 Amsterdam 號要運往日本的貨物以外，要盡可能多多裝貨運來此地（指大員）。並要派遣上席商務員特勞牛斯為代表前往澎湖，以便對轉裝那些船上貨物的事情，得以更有秩序地，更安全地進行。</p>	
1637 年 7 月 17 日	<p>從 Amsterdam 號轉裝到這艘戎克船的，於本月 14 日從那裡出航，並攜帶書信來此地的，在她從澎湖出航時，那艘於本月 10 日從此地（指大員）出航前往澎湖，送日本貨物要去那裡交給 Amsterdam 號的平底船 Oostcappel 號，才剛到那裡，如此，她在途中經過了四天。</p>	第 1 冊，頁 328。
1637 年 7 月 30 日	<p>大船 Egmont 號，是從巴達維亞要來此地，奉命要在澎湖停泊的。我們對送貨物去澎湖給 Amsterdam 號運往日本的那艘平底船〔Oostcappel 號〕與快艇 Cleen Bredamme 號，非常想念地等候她們從澎湖回來，因為她們已經完全出乎預料以外地遲延了。</p>	第 1 冊，頁 332-3。
1637 年 8 月 3 日	<p>今天平底船 Oostcappel 號與快艇 Cleen Bredamme 號從澎湖抵達此地了，讚美神，Oostcappel 號與快艇 Cleen Bredamme 號是於 7 月 10 日與 15 日前後運貨物去澎湖給 7 月 23 日偕同 Zantvoort 號從澎湖出航的 Amsterdam 號的，這趟航程完全出乎意外的長；她們從 Amsterdam 號運回剩下的胡椒、丁子香、紅色檀香木</p>	第 1 冊，頁 334。

	(calituyrhout)、鉛等貨物來給大員商館，用以交清帳單和送貨單上的貨物。	
1637 年 8 月 4 日	平底船 Rarop 號的下席商務員 Jan de Waert 從澎湖搭中國人的戎克船抵達此地，報告說，是搭該船於上個月 13 日從暹邏港前面出航，很順利航越那海灣，於本月 2 日抵達澎湖，載有暹邏貨物，根據帳單和送貨單，有 2,250 擔蘇木、586 擔暹邏鉛、30 根柚木的木頭、200 根柚木的木板、8 1/2 擔沉香木，100 罐椰子油、40 斤蘇合香 (rassemale)、105 斤暹邏象牙和 9 根犀角，總值 14,823.8.12 荷盾。	第 1 冊，頁 336。
1637 年 8 月 26 日	大船 Egmont 號也從此處（指大員）岸邊出航，要前往澎湖，裝有 589 箱糖，重 1,501 擔又 95 斤，要在澎湖等候於再來的北風季節開始時，要用該船運往巴達維亞的其他粗貨和細貨。	第 1 冊，頁 343。
1637 年 9 月 1 日	平底船 Rijp 號還要把上述廣南貨物，以及此地還可能取得的貨物，運往日本銷售，如果該 Oudewater 號遇見了該戎克船， Rijp 號就不必走這趟航行，得以留在此地，用來從此地運輸貨物去澎湖給 Hoff van Holland 號，並用來協助為再來的第一批〔從日本〕抵達的運輸船卸貨。昨天航出港外的平底船 Keyserinne 號，今天出航要前往澎湖，要去把 959 箱，重量 2,475 1/4〔斤〕的白砂糖、27,716 斤白鐵和 492 籃明礬轉裝給上述 Hoff van Holland ，然後就要立刻回來此地。	第 1 冊，頁 345。
1638 年 8 月 9 日	有 1 艘載有壓艙物的戎克船出航前往澎湖，假設大船 Swol 號已經抵達澎湖，要把該 Swol 號要運往日本的貨物，用 2 艘快艇和幾艘戎克船運去澎湖轉裝給她。	第 1 冊，頁 405。

1638 年 8 月 22 日	今天快艇 Waterloosewerve 號從澎湖抵達此地(大員),公司的戎克船則出航前往澎湖。(8 月 24 日) 快艇 Waterloosewerve 號出航前往澎湖,有 3 艘戎克船 從中國沿海抵達,載有 1,270 擔糖 。今晚快艇 Cleyn Bredamme 號入港,立刻予以滿裝貨物,以便明晨乘陸風出港,再度航往澎湖。8 月 25 日。長官閣下帶領快艇 Cleyn Bredamme 號與 1 艘中國人的戎克船出航前往澎湖,要把將運往日本的貨物送去那裡,總值 155,956.2.8 荷盾。	第 1 冊,頁 406。
1639 年 6 月 20 日	今天派遣快艇 Cleen Bredamme 號以及另外 6 艘中國人的戎克船 ,滿載要送去日本的貨物,前往澎湖,要去把所有這些貨物轉裝給大船 Breda 號。(6 月 28 日) 上席商務員保羅·特勞牛斯,為要派大船 Breda 號出航前往日本,今天搭平底船 De Roch 號前往澎湖,該平底船載有 175 箱絲製品、300 籃白色生絲、107 包紅色更紗和 866 包白色的和素色的麻紗,總值 619,141.19.13 荷盾,受命要將上述貨物從 De Roch 號轉裝給 Breda 號, De Roch 號要滿載 Breda 號為大員運來的貨物,再回來此地。(7 月 20 日) 公司的戎克船也從澎湖載米回來,那些米是大船 Breda 號從巴達維亞運來的,從澎湖回來途中遭遇強烈暴風,情況非常危險,以致必須將幾包米拋出船外。(7 月 29 日) 平底船 Castercom 號與 De Sonne 號從巴達維亞平安抵達此地停泊了,她們是於 6 月 30 日偕同大船 Banda 號從巴達維亞派來此地的, Banda 號於數日前,為要航往澎湖,在海上跟上上述平底船分手,她們一共為大員商館運來資金 340,051.8.-荷盾,有下列貨物,即:大船 Banda 號	第 1 冊,頁 440-5。

	除了要送往日本的貨物之外，還載有 40,000 個 rijcxdaelders[1]、89,790 磅鉛、2,000 磅火藥、293 1/2 兩日本丁銀。(7 月 30 日)今天上席商務員保羅·特勞牛斯從澎湖帶領快艇 Cleen Bredamme 號與 2 艘中國人戎克船回來，他已遵照命令，派大船 Breda 號於本月...(空白)...日出航前往日本。	
--	--	--

【附表三】《熱蘭遮城日誌》在澎湖中轉、接駁、起卸貨物之記錄（1630-1639）

資料來源：江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第 1 冊》。

徵引書目

一、史料

(一) 中文

- (明)朱純臣監修，《明熹宗實錄》，第14(上)、(下)冊，京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國51年刊本縮編。
- (明)沈有容撰，《閩海贈言》，臺北：文海出版社，1978。
- (明)沈國元撰，《兩朝從信錄》，收入《中華文史叢書》，第2輯，臺北：華文書局，1968。
- (明)徐學聚撰，〈初報紅毛番疏〉，收入《明經世文編》，第6冊，北京：中華書局，1997。
- (明)張惟賢監修，《明神宗實錄》，第13(下)冊，京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國51年刊本縮編。
- (明)曹履泰撰，《靖海紀略》，收入《百部叢書集成》之62《別下齋叢書》，臺北：藝文印書館，1965。
- (明)畢自嚴撰，《度支奏議》，收入《續修四庫全書》，上海：上海古籍出版社，2002。
- (明)葉向高撰，《蒼霞草全集》，江蘇：廣陵古籍刻印社，1994。
- (明)撰者不詳，《崇禎長編》，收入《明實錄附錄》，第18(2)冊，京都：中文出版社，1984，據中研院史語所民國51年刊本縮編。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第1冊(1622-1628)》，臺南：國立台灣歷史博物館，2018。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第2冊(1629-1631)》，臺南：國立台灣歷史博物館，2018。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第3冊(1632-1636)》，臺南：國立台灣歷史博物館，2018。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集·原文篇，第4冊(1636-1637)》，臺南：國立台灣歷史博物館，2020。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集1、2(1622-1629)》，臺北：國史館臺灣文獻館，2010。
- 江樹生譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集III、IV(1629-1636)》，臺北：國史館台灣文獻館，2015。
- 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第1冊》，臺南：臺南市政府，2000。
- 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第2冊》，臺南：臺南市政府，2002。

- 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第3冊》，臺南：臺南市政府，2003。
- 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌，第4冊》，臺南：臺南市政府，2010。
- 百吉編，《明季荷蘭人侵據澎湖殘檔》，收入《臺灣文獻史料叢刊》，第6輯，臺北：大通書局，1977。
- 村上直次郎日譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記，第1、2冊》，南投：臺灣省文獻委員會，1990。
- 村上直次郎日譯，程大學中譯，《巴達維亞城日記，第3冊》，臺北：眾文圖書公司，1991。
- 威·伊·邦特庫著（Willem Bontekoe），姚楠譯，《東印度航海記》，北京：中華書局，1982。
- 臺灣銀行經濟研究室編，《鄭氏史料初編》，收入《臺灣文獻叢刊》，第157種，臺北：臺灣銀行研究室，1962。

（二）英文

- Campbell, William., *Formosa Under The Dutch*, Taipei: SMC Publishing Inc., 1992.

二、專書

- 王任叔著，《印度尼西亞近代史》，北京：北京大學出版社，1995。
- 歐陽泰（Tonio Andrade）著，陳信宏譯，《決戰熱蘭遮：歐洲與中國的第一場戰爭》，臺北：時報文化，2012。
- 鄭永常著，《來自海洋上的挑戰：明代海貿政策演變研究》，臺北：稻鄉出版社，2008。
- 蘇同炳著，《臺灣史研究集》，臺北：國立編譯館，1980。

三、期刊論文

- 永積洋子著，許賢謠譯，〈荷蘭的臺灣貿易（上）〉，《臺灣風物》，第43卷第1期（1993），頁13-44。
- 村上直次郎著，許賢謠譯，〈澎湖島上的荷蘭人〉，《咕硧石》，第3期（1996），頁44-62。
- 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》，第45期（2015），頁1-58。
- 林偉盛著，〈一六三三年的料羅灣海戰——鄭芝龍與荷蘭人之戰〉，《臺灣風物》，第45卷第4期（1995），頁70-74。
- 夏良業，〈荷蘭治臺時期澎湖對外關係之探討〉，《臺灣文獻》，第59卷第3期（2008），頁175-198。

鄭永常，〈晚明（1600-1644）荷船叩關與中國之應變〉，《國立成功大學歷史學報》，第 25 號（1999），頁 237-319。

四、專書論文

冉福立（Kees Zandvliet）著，鄭維中譯，〈經緯：地圖與荷蘭時代的台灣〉，石守謙編，《福爾摩沙：十七世紀的台灣、荷蘭與東亞》，臺北：國立故宮博物館，2003，頁 37。

林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，賴麗惠編，《澎荷初會四百週年》，臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004，頁 70-85。

翁佳音，〈「荷蘭時代臺灣史」中的澎湖〉，王國裕編，《澎湖研究：第一屆學術研討會論文輯》，澎湖：澎湖文化局，2002，頁 418-432。

翁佳音，〈十七世紀的福佬海商〉，湯熙勇編，《中國海洋發展史論文集》，第 7 輯，頁 67-68。

翁佳音，〈近代初期的澎湖—追想澎湖初會紅毛番〉，賴麗惠編，《澎荷初會四百週年》，臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004，頁 44-56。

康培德，〈荷蘭時代澎湖的對外海運角色及與大員的關係〉，王國裕編，《澎湖第七屆學術研討會論文輯》，澎湖：澎湖文化局，2008，頁 52-88。

鄭維中，〈荷蘭東印度公司人員在臺海兩岸間的水文探測活動（1622-1636）〉，劉序楓主編，《亞洲海域的信息傳遞與相互認識》，《海洋史叢書》，第 2 輯，臺北：中研院人文社會科學中心專書，2018，頁 385-440。

五、網路資料

陳奕，〈有圖為證：台灣海峽真的有黑水溝〉，新頭殼 newtalk（<https://newtalk.tw/news/view/2017-03-27/83595>），最後檢索日期：2018 年 12 月 6 日。

中研院臺灣史研究所，〈臺灣日記知識庫〉（<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk>），最後檢索日期：2018 年 10 月 1 日。

（責任編輯：杜晏汝、曾郁蘭）