

荷蘭東印度公司在大員 的船舶與貨物轉運

林偉盛

摘 要

荷蘭統治臺灣時期，大員作為貿易的轉口站。然而，大員對於荷蘭人來說，並非優良港口，其港灣淺、風向不順，船隻停泊困難，荷蘭人如何解決此困境？以往的研究是以建立貿易路線為主，本文則討論船隻在大員的運作狀況，分析巴達維亞到大員的船隻種類及其功用，並探討荷蘭人在不同的季節，不同的時間，大員的風向及港道有變遷時，如何因應這些變化。

本文的研究指出，澎湖做為大員的補助港功用僅限於西南季風期間，但此期間常有暴風，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，澎湖做為補助港的功用不大。

至於到大員的船隻，以歸國海船、快艇、平底船，以及其他小型船為主。歸國海船及快艇屬於武裝船隻，尤在局勢不靖，有戰爭風險時居多，平底船係單純貨船，無法因應戰事，在局勢平穩的時候比較多。1635年以後，到大員的船隻以平底船為主。1650年代國姓爺勢力興起，局勢不穩，到大員的船改以快艇居多。另外，1650年代大員港道明顯淤淺，荷蘭人則增派小型船隻以利轉運。

關鍵詞：大員、澎湖群島、船舶、歸國海船、平底船

The Shipping and Cargo Transferring at Port Tayouan during the Dutch-ruled Period

Wei-sheng Lin *

Abstract

Despite Port Tayouan played a transferring role during the Dutch-ruled period, the depth or lack of its water channels and the direction of the seasonal winds, made it unsuitable for big ships to anchor in. How did the Dutch solve these problems?

This article shows that the Dutch took the Makung Bay at the Pescadores as an out-port haven during the southern monsoon period because of summer storms. During eastern monsoon period, however their ships and boats were mostly moored at the Tayouan bay because of lesser storms.

Adapting to the demand of the weather and the change of the situation in-haven channels, the Dutch sent to Port Tayouan different kinds of ships such as retourships, yachts, fluids, and other small ships. The first two kinds of ships were equipped with heavy weapon especially the yachts designed as warships, and were sent to Port Tayouan when the situation was not smooth. The fluids were designed as cargo ships and were unsuited for military actions. They were sent to Port Tayouan when the situation became more peaceful. At a time when the entry depth of the port channels were silted up and unsuited for big ships to sail into, they sent in smaller boats instead in order to keep the cargo transferring going.

Keywords: Tayouan, Pescadores, shipping, retouship, fluid

* Associate Professor, Department of History, National Chi Nan University

荷蘭東印度公司在大員 的船舶與貨物轉運*

林偉盛**

壹、前言

大員是荷蘭統治臺灣時期的貿易轉口站。由巴達維亞城（以下簡稱巴城）前往日本的船隻會經過暹羅、柬埔寨、東京（Tokin）¹、大員，再到達日本，荷蘭一般稱此航路為北區。荷蘭人因為無法到中國本土，只好到大員來，等待中國人將中國貨物運到大員，再轉給荷蘭人。由於該地季節風向固定，又貿易航線能有效地聯繫日本、臺灣與暹羅的商館只要計算好季節風的時間，貨品與資訊便能快速、又有效地隨著季節風進行輸運。聯合東印度公司的船隻在日本滯留數個月後，載著貨物南下到大員，停留數週交換資訊與商品後，便繼續航向巴城或暹羅。整個貿易系統較以往更加規律且可預期。聯合東印度公司在亞洲的布局中，因有足夠的物資與資源，巴城遂成為貿易中心，臺灣也逐漸成為該公司在東亞的貨物轉運中心。²

然而，大員對於荷蘭人來說，並非優良港口。早期荷蘭人想要的貿易據點是

* 本文承蒙二位匿名審查人提出寶貴意見，特此致謝。本文是國立暨南國際大學教師升等專案執行的成果。執行編號：T10311000085。本文寫作期間，曹永和、張炎憲兩位指導教授先後辭世，心痛不已。呈上此文，感謝兩位老師長期的關懷與指導。
收稿日期：2014年11月6日；通過刊登日期：2015年1月21日。

** 國立暨南國際大學歷史學系副教授

¹ 東京（Tonkin），大約於越南北部。1428年黎利稱帝，定都河內，稱此地為東京。

² Paul van Dyke, "How and Why the Dutch East India Company Become Competitive in Intra-Asian Trade in East Asia in the 1630s," *Itinerario*, 21:3 (1997), pp. 41-56.

中國沿岸的口岸，如澳門。因無法得到，退而求其次，獲得靠近中國沿海地區的島嶼亦可。荷蘭人比較大員與澎湖兩個港口後，認為澎湖是一處優良港口。但是荷蘭人無法利用澎湖做為貿易據點，只好轉到大員來。

關於荷蘭人大員來的貿易研究，如曹永和強調大員做為東亞轉口站的重要地理位置。對於荷蘭人來說，臺灣一方面位於通向日本航道的中間，一方面做為中國貨物的轉口站而興起。但是貿易如何運作，並未提及。³ 林偉盛則提到荷蘭的優勢，主要是聯結巴城到日本，以及巴城到南亞的航線。透過定期來往的船隻帶來各種資訊，再利用貿易航線串連整個亞洲的貿易。是故，荷蘭人能成功地超越在地商人。而臺灣位居此貿易網絡中通往日本、中國的重要中心點，故能成為重要的轉口站。⁴

邱馨慧以 1637-1638 年的南季節風期間（1637 年 6-9 月）大員港為中心的貿易活動為例，提出巴城到日本之間的航線是一個完整的區域。公司利用來往的船隻帶來各地的貨物訊息，透過這些訊息整合使得區域內的商品、資金可以相互流通。⁵

大員既然不是一個良好的口岸，荷蘭人如何進行轉運工作？有學者提到澎湖做為大員的補助港可以解決問題。首先討論大員與澎湖關係的是翁佳音，早在明鄭以前，臺、澎兩地早有密切關係，主要是與近代初期東亞海域交易往來的結構有關。荷蘭人雖然到大員，卻一直利用澎湖做為貿易轉口站，從船舶的停靠來說，澎湖優於大員。另外，由大員、澎湖來往的貿易品來看，澎湖已經有不少漢人在當地經營畜牧。⁶ 康培德主要蒐集大員與澎湖間往來的船隻資料、船隻類型

³ 曹永和，〈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：聯經出版事業公司，2000 年），頁 113-148。

⁴ 參考林偉盛，〈荷據時期東印度公司在臺灣的貿易（1622-1662）〉（臺北：臺灣大學歷史研究所博士論文，1998 年）。

⁵ 邱馨慧，〈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〉，《文史臺灣學報》，第 5 期（2012 年 12 月），頁 9-35。

⁶ 翁佳音，〈「荷蘭時代」臺灣史中的澎湖〉，收入澎湖縣文化局編，《澎湖研究第一屆學術研討會論文集》（澎湖：澎湖縣文化局，2002 年）；翁佳音，〈近代初期的澎湖——追想澎湖初會紅毛番〉，收入賴麗惠編，《荷澎初會四百週年：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》（臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004 年），頁 44-56。

及載運貨物。船隻主要討論戎克船，載往澎湖的貨物除主要供給澎湖當地消費之外，也包括在澎湖轉運到日本、南洋等處的貨物，他認為當時澎湖的產業發達是透過水運與臺江內海一帶興起的市鎮市場連結。⁷ 康培德在論點上支持翁佳音的說法，但是比較偏重澎湖的產業及與大員的貿易關係。林偉盛則討論東印度公司在大員與澎湖的貿易運作，提到大員港口並不優良，大船無法進入大員港，且大員易受颱風的侵襲。荷蘭人將船隻停在澎湖可以避風，再用船隻轉運兩地的貨物。因此，澎湖可以說是大員的外港。⁸

夏良業指出荷蘭當局可能在澎湖設有公司、房舍及連絡站等機關，也提到洋流問題。夏季黑潮沿臺灣西海岸而上，加上西風吹送，一直流經整個臺灣海峽。冬季時臺灣海峽北方的中國沿岸潮流南下，至澎湖島與黑潮支流會合，折向西流入南海。加上季節風，讓澎湖夏季利於北上日本，冬季則利於南下東南亞。⁹

這些研究均將大員視為一個整體，卻沒有注意到冬、夏兩季的差別。同時也將到大員來的船隻視為同一，沒有差別。事實上，荷蘭人統治大員 38 年，大員航道也有變遷。荷蘭人一方面配合地理的變遷，一方面調整貿易狀況，在不同的時間派來不同的船隻。因此，本文的重點即在探討不同的時間，荷蘭人如何進行貿易？大員航道的變遷，對於船隻入港有何影響？另外，在何種條件之下，大員與澎湖的關係會比較密切？

貳、大員的地理環境概述

一、大員港口

大員沙洲凸出臺灣，是南北走向的細長沙洲。大員沙洲與北線尾（北汕尾）沙

⁷ 康培德，〈荷蘭時代澎湖對外海運角色及與大員關係〉，收入澎湖縣文化局編，《澎湖研究第七屆學術研討會論文集》（澎湖：澎湖縣文化局，2008年）。

⁸ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，收入賴麗惠編，《荷澎初會四百週年：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》，頁 70-85。

⁹ 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 年 9 月），頁 175-198。

洲中間隔著水道，一直延續到北線尾西北端的鹿耳門。由北線尾沙洲及臺灣本島所包圍的海域，一般稱為臺江內海。¹⁰ 鹿耳門隔著鹿耳門溝與北方沙洲分離，往南到大員之間有兩水道：一是南方水道，一是北方水道。但是由荷蘭人繪製的地圖來看，水道並不固定。1623 年 Moses Cleasz Comans 的〈大員海港圖〉，以及 1625 年 Hendrick Adriaensz 的〈大員一帶手繪海圖〉只畫兩個港口，一個是大員港口，一個是鹿耳門港口。而且 1625 年的圖中，鹿耳門港口有標示水深，寫著「人們應保持東北方向前進，即可避免觸礁。」¹¹ 顯見當時鹿耳門港口可以進入臺江。

1629 年布拉克 (Jan G. Black) 繪製的地圖中，清楚標示出南方水道及北方水道。此圖中鹿耳門港口標示著北方入口 (het noorder gadt)。在海堡下方另有一標示寫著「大員入口」(het gadt ofte incomen)。¹² 江樹生稱此入口為南方水道。1636 年密德堡 (Pieter Jansz. Van Middleburch) 所畫的圖中，在海堡的東南方標示著港口 (canael)，顯然是主要入口，沒有標示南方水道或是北方水道。但是如果比對此港口與海堡的位置，應該比較接近南方水道。鹿耳門溝雖然有標示水深，但沒有特別標示名稱。¹³ 1650 年代布洛克荷伊 (C.J. Ploekhoy) 所畫的大員地圖中，海堡下方有一個沙洲，沙洲南北各有一個港口。沙洲之南為南方水道，沙洲之北為北方水道。南方水道深於北方水道。另外更北方，鹿耳門與北方沙洲之間也有一鹿耳門溝。水淺時約 4、5 呎。¹⁴ 1624 年後的圖，大部分標示鹿耳門溝及港口，並將港口的入口標示在南方水道。1650 年代以後的地圖則明顯標示

¹⁰ 格斯·冉福立 (Kees Zandvliet) 著，江樹生等編，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》，下冊 (以下簡稱：江樹生譯，《臺灣老地圖》(下)) (臺北：漢聲出版社，1998 年)，頁 109；曹永和，〈歐洲古地圖上之臺灣〉，《臺灣早期歷史研究》(臺北：聯經出版事業公司，1979 年)，頁 338。

¹¹ 格斯·冉福立 (Kees Zandvliet) 著，江樹生等編，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》，上冊 (以下簡稱：江樹生譯，《臺灣老地圖》(上)) (臺北：漢聲出版社，1998 年)，圖五，頁 15、103；圖七，頁 17、107。

¹² 江樹生譯，《臺灣老地圖》(上)，圖九，頁 15、109；另參考曹永和，《臺灣早期歷史研究》版圖 III A、B。

¹³ 江樹生譯，《臺灣老地圖》(上)，圖十九，頁 43。

¹⁴ 江樹生譯，《臺灣老地圖》(上)，頁 117；另參考曹永和，《臺灣早期歷史研究》，圖 I 及頁 341，該圖的年代推測在 1640-1650 年。另外，1 呎大約為 30 公分，參考江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》(臺南：國立臺灣歷史博物館·國史館臺灣文獻館，2010 年)，頁 5。

南方、北方水道，且以南方水道為主要入口。¹⁵

地圖都有標示船舶停泊處，礁岩處位於北方水道的更北方，兩者之間則是北方停泊處，利用東北季風到臺灣的船隻大都停靠在此，等候入港。夏季利用西南季風的船隻則停靠在南方水道往南的南方停泊處。¹⁶（參考圖 1）停在這裡的船隻

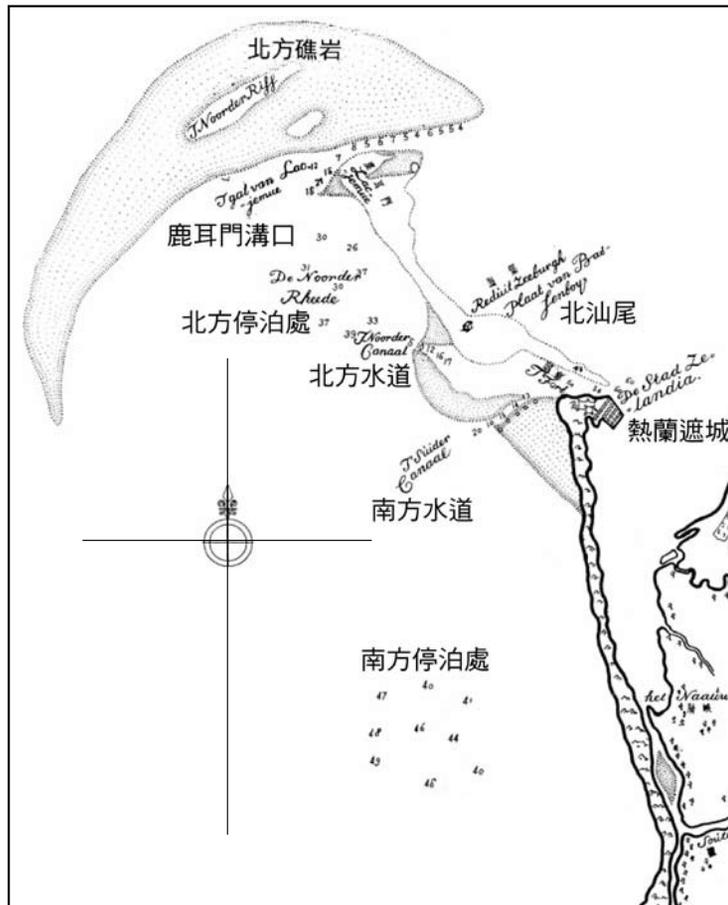


圖 1、17 世紀大員港灣圖

資料來源：修改自曹永和，《臺灣早期歷史研究》，圖 IV，頁 368。

¹⁵ 1624-1625 年間亨德利克的圖，只有在南方水道標示水深；1629 年布拉克的圖將入港水道標示在南方水道。見江樹生譯，《臺灣老地圖》（上），頁 105、109。

¹⁶ 參考曹永和，《臺灣早期歷史研究》，圖 IV，頁 368。

可以避免被南風吹往北邊碰觸礁石。1634 年西南風盛行期間，8 月 12 日平底船 Waromond 號與 Groll 號到達南方停泊處，快艇 Wieringen 也由澎湖載貨物到大員。因為停得太靠北邊，大員當局馬上派人要此船往南。後來風勢增強，大員長官怕這些船被吹往北邊會觸礁，遂令這些船航往澎湖避風。¹⁷

當船隻進入港口，才到大員市鎮的港口，進入臺江內海。由於此港外沙洲環繞，猶如防波堤，因此灣內風浪不大，船隻一旦進入臺江內海，即可躲避暴風。但是港道的水深、波浪、氣候，以及風向都會影響船隻能否順利入港。清初黃叔璥曾描繪大員水道：

鹿耳門港路紆迴，舟觸沙線立碎。南礁樹白旗，北礁樹黑旗，名曰盪纓，亦曰標子，以便出入。潮長水深丈四、五呎，潮退不及一丈，入門必懸起後舵乃進。沿海暗沙險礁，哨船龍骨艱於駕駛。即有可以開駕者，必俟潮水平時方可進港，否則沙堅水淺，終於望洋港外；更值風暴，又無收泊之所。¹⁸

黃叔璥提到幾點：(一)港口必須豎立標誌，船才可以循標誌進港。(二)漲潮與退潮時水的深淺差很多，入港時必須將後面的舵抬起。(三)必須等潮水平緩時方可進港。在暴風時期，此地根本無處可以停泊，這些描述與荷蘭人的調查很類似。

1622 年 7 月，荷蘭人船長班特庫 (W.Y. Bontekoe) 觀察到港灣入口不超過 11 呎，海流強勁，無法入港。¹⁹ 荷蘭艦隊司令雷理生 (C. Reijersen)²⁰ 於 1622 年 7

¹⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 176；Leonard Blussé, N. C. Everts, W. E. Milde and Ts'ao Yung-ho, eds., *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, deel I, 1655-1662* (以下簡稱：*Dagregisters Taiwan I*) (Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 2000), p. 315；該書於 1995 年、1996 年、2000 年分別出版二、三、四冊，分別簡稱 *Dagregisters Taiwan II*, *Dagregisters Taiwan III*, *Dagregisters Taiwan IV*；中文翻譯由江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊（臺南：臺南市政府，1986 年）。餘第二冊、第三冊、第四冊分別於 1995、1996、2000、2011 年出版。

¹⁸ 黃叔璥，《臺海使槎錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957 年），頁 5-6、34。

¹⁹ G. J. Hoogewerft, ed., *Journalen van de Gedenckwaerdige Reysen van Willem Ysbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*, ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1952), p. 66。班特庫 1618 年 12 月離開荷蘭，經歷一段冒險的航行後，於 1620 年到達巴達維亞城。1622 年 4 月，跟隨雷理生的艦隊一起到中國沿岸，也到臺灣來考察。本書是他的航海日記。

²⁰ 雷理生 (Cornelis Reijersen) 翻譯名稱不同，並未統一，有翻譯成雷理生、萊爾森、雷爾

月 27 日到大員調查海岸線，發現大員入港處在退潮時水深為 10-12 呎，認為滿潮時應有 15-16 呎。漲潮與退潮相差約 5 呎。吃水較深的船隻無法入港，只有吃水較淺的船隻可以入港裝卸貨物。港入口處雖有沙洲、灌木叢生，但漲潮時水深 15 或 16 呎，很適合吃水 10-12 呎的快艇進入。一旦入港後就有一處很寬廣的水面，這裡應該是臺江內海，深 5-8 尋 (vademen)，極適合停泊避風。²¹

荷蘭人剛到大員時，因大員水道過淺，並非十分滿意。但是對臺江內海，提到西南風季節很適合吃水淺的快艇停泊。但如果天氣惡劣，在海口仍無法用錨或繩纜穩住船隻，就得將船隻航往澎湖等待好天氣。²² 比較大的船隻則停在港外的南方停泊處和北方停泊處。後來大員港口不斷淤積，因此要求巴城多派吃水淺的船隻來。

1635 年大員當局就已經要求派 3 艘 150 lasten²³ 的平底船。裝貨後吃水不超過 10 呎，以便由大員裝貨物到澎湖，再用吃水更深的船隻轉運到日本或巴城。²⁴ 由此可知有些船隻並不適合駛入大員港口，但有些船隻可以。荷蘭人以平底船 Schaagen 為例，說它是很適合裝卸貨物的船。這艘船屬於中型船隻，1634-1636 年都到大員來，也進入港口。然而到了 1640 年代後期，大員水道過淺的問題不斷被提出。在 1645 年 9 月 2 日吃水若未達 13.5 呎，即可直接入大員，但至 1647 年則要求吃水不超過 12 呎的船隻才能駛入大員港。²⁵

松、雷爺兒生等。他在 1622 年擔任攻打澳門艦隊司令，失敗後占有澎湖，一直到 1624 年春才由新的司令接替。

²¹ 曹永和，《臺灣早期歷史研究》，頁 330；W. P. Groeneveldt, "De Nederlanders in China-De Eerste bemoeiingen om den handel in China en de vestiging in de Pescadores," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 48 (Nederland, Koninklijk Instituut voor de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch, 1898), pp. 100-102. 1 尋 (vadem) 約等於 1.8 公尺。江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》，頁 159。

²² 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》，頁 215。

²³ 1 last 約等於 2,000 公斤。江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (II) 1627-1629》(臺南：國立臺灣歷史博物館·國史館臺灣文獻館，2010 年)，頁 2、87。

²⁴ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》(臺北：聯經出版事業公司，2000 年)，頁 170。

²⁵ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 295；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1647 年 9 月 2 日，頁 179。

1646 年由馬尼拉來的歸國海船 *Snocek* 到大員，剛好遇到西風，可進入大員港口；但 1648 年該船再度來到大員，經過幾番努力，仍無法進入水道。顯然這兩年大員港口可能已逐漸淤淺，以致無法進入。

1650 年代以後，大員港口明顯變淺，平時水深只有 9 呎，使得船隻出入愈來愈困難。1653 年 7 月，漲潮時不過 11.5 呎，比從前高出 1.5 呎，但吃水 12 呎的貨船仍然很難在此航行。因此船隻裝卸貨物必須在港外操作，若逢天氣惡劣，既危險又浪費時間。²⁶ 所以大員當局提到，公司若能派 6-8 艘吃水較淺的貨船，裝貨後吃水最多 10-11 呎，將是求之不得的事。由於荷蘭人始終無法解決水道淤淺的問題，因此需要幾艘吃水不深的海船和平底船。如果沒有這種船隻，公司在大員的貿易將難以持久。²⁷ 1656 年公司為大員製造 3 艘小型平底船，其中 1 艘 *Brecukele* 號吃水最淺，受風影響最小，極適合大員水域，受大員當局認可，認為應該多派一些吃水淺的平底船來。因為這種船配合大帆船在大員海域接駁最為方便。²⁸

隨著時間的推進，港口也有變化。荷蘭人在繪製海圖時，在整條港口標示水深，用以導引船隻進港的路線，岸上也會打燈光指示。1629 年約翰·布拉克 (Jan Gerbrantsz Black) 手繪大員一帶海圖，圖上清楚可見水道兩旁設置竹竿浮標，並插上小白旗。²⁹ 1670 年複製 1636 年約翰松的海圖時，也寫著：「在大員港口兩旁插有露出水面兩尋的竹竿作為訊號。在港口北邊（向東北北方向的港口）的竹竿上有一面白旗。要駛入該港口時，海堡 (Zeeburch) 會在你的東北北方向。當你來到第一個訊號處時水深 16 呎，到第二個訊號處時水深 9 呎，到第三個訊號處時水深為 14-15 呎。從那裡要在信號間向東南前進。」³⁰ 經過第三個港口往東南

²⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁 179。另可參考 W. Stapel, ed., *Beschryving van de oostindische compagnie, eerst boek, deel 1 (Rijk Geschiedkundige publicatie 63)*, p. 468.

²⁷ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 388、433。

²⁸ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 466。該小型平底船吃水為 70 lasten，幾乎等於大帆船的吃水，Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters: The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia, 1595-1660* (Amsterdam University Press, 2010), p. 207. 關於大帆船等，參考後文船隻種類的介紹。

²⁹ 江樹生譯，《臺灣老地圖》(上)，頁 23；江樹生譯，《臺灣老地圖》(下)，頁 48。

³⁰ 江樹生譯，《臺灣老地圖》(下)，頁 28。

前進，就是向大員市鎮方面的海灣，也就是通常的停泊處。這條水道應該是北方水道。即荷蘭時代水道設立標誌，不僅有水的深度，也有指示船隻進港的方位，但這些標誌依港口變遷而改變。1640 年代荷蘭人記載，港口稍往北移，得重新確立標誌。³¹ 荷蘭統治臺灣中後期以降，北方港口逐漸淤淺，南方港口成為進入大員的主要水道，荷蘭人即在南方港口處設立浮標，標示通航位置。³²

二、風向與海象

雷理生的調查指出北方停泊處在東北風季節是一個很好的泊船處，³³ 它位於一道遠向海上伸出的沙洲之後。要去大員的船隻可以在那裡停泊與等候時機，水深約 4-8 尋。東北季風時期，船從日本南下，停在北邊停泊處，除了水夠深之外，也方便裝卸貨物。另外，北側沙洲可以抵擋北風。東北季風期間一般很少吹南風，船停在這裡不用怕南風將船往北吹而撞上礁岩。但是，偶爾也有例外。1654 年 10 月間，歸國海船停在北邊停泊處，突然間刮起強烈的南風，加上海浪強力拍擊，船錨脫落，愈來愈往北邊礁石區漂去。不久於礁石擱淺，加上強勁的南風，船隻很快翻覆沉沒。³⁴

但該調查沒有提到夏季停泊的狀況。所謂暴風起時停泊無所，應指夏季西南季風時期，海面空曠，毫無避風之地。一旦起風暴，船沒有進港的話，只好任憑風暴摧殘。荷蘭文獻中也提到：「南風時期，非常容易陷入麻煩。」³⁵ 清末的調查更記載：「安平巨湧，侈為天險……。然為五月至九月為然，他時無風，亦自平易。」³⁶ 考察清末文獻所提的時間，大約是現在的 6-10 月間，也就是西南風季節

³¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1648 年 7 月 12 日，頁 60。

³² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第四冊，1661 年 4 月 30 日，頁 413。

³³ 江樹生主譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》，頁 92。

³⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁 424。

³⁵ “Resolutien genomen in de vloote onder het gebied van den Commandeur Cornelis Reijerssz, 11 April 1622-5 September 1622,” Overgekomen Brieven en Papieren, *De archives van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), 1602-1795*, Den Haag, Het Nationaal Archief, 1077, fol. 195v.

³⁶ 蔣師轍，《臺遊日記》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957 年），頁 97。

及 9 月底到 10 月初季節風轉變時節，此時船隻停泊在大員較容易遭風暴侵襲。

另外，夏季吹西南風，不適合停泊於北方停泊處，因為更北處有礁岩，當西南風一吹，船隻將往北漂流，很可能撞上礁岩。因此，西南季風期間，一般都停在南方停泊處。然而西南季風期間颱風多，南方停泊處水道附近沒有避風處，造成荷蘭船隻在此停泊困難，不能入港的船隻都轉至澎湖停靠。而海道也因為強風產生巨浪，船隻出入經常造成船難。大員的第一任長官宋克就因在大員海道搭船時遇大浪翻船而溺斃。³⁷ 1635 年 7 月 28 日，因為風浪大，戎克船進港時被打翻，稍後艦隊司令乘小船入港也被打翻，司令官溺斃。³⁸ 1650 年 8 月 31 日，因為強風，造成戎克船與另一艘船都在鹿耳門撞破了，小領港船也被強風甩到北線尾陸地。1653 年 7 月底，強烈的東風吹起，將停泊在城堡前的導航船 *Ilha Formosa* 號吹走，漂到澎湖擱淺；海船 *Trow* 號之船錨、纜繩受損，強行駛過淺灘到達澎湖。³⁹ 1655 年風暴再起，停泊外港的船隻 *Campen* 被吹漂到雞籠、*Pellikaen* 漂到打狗。⁴⁰ 因此東印度公司的很多船隻都停泊在澎湖，貨物多在澎湖集散。

這段期間，如果船隻能夠進港的話，就可以避西南風。若是無法進港，例如歸國海船及吃水較深的船則會改停到澎湖的馬公灣，等到季節風轉變，再到大員裝卸貨物。⁴¹ 另外，遇到逆風以及無風時，船隻也無法出港。所以荷蘭船隻如果要進入臺江內海，必須有西風與漲潮的幫助，運作才會順利。吹東北風的話，幾乎等於逆風，船隻很難進港。如果無風，一般船隻也很難行動。1648 年 8 月 21 日，海船 *Hillegaersberch* 進港時無風，但海浪洶湧，被推到海堡的沙洲擱淺，後又被高漲的海浪推到沙洲之外。領港船也因為突然吹來的南風被推到海堡後方岸上。⁴² 1645 年 9 月 5 日，大戎克船因為無風無法出港，最後被潮流推往北線尾擱淺，龍骨斷裂。另外，平底船 *Salm* 要出航，也因為無風，漂到北線尾下方沿

³⁷ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》，第一冊，頁 224。

³⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1635 年 7 月 28 日、8 月 7 日，頁 209、210。

³⁹ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 388。

⁴⁰ 當時風暴自南方起，大員當局只能眼睜睜地看停在港外的船隻陷入困境。參見程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 414。

⁴¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 9 月 29 日，頁 586。

⁴² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1648 年 8 月 21 日，頁 77。

岸，被迫拋錨停泊。⁴³

1654年9月，白天停在港外 Pellikaen 號所帶的小船，晚上想利用潮流進港，但因無風，無法入港，只好回到原處。⁴⁴ 在港外的 Pellikaen 號也因靜息無風，無法進港。後來雖有的西風吹來，但因為風力太弱，平底船 Pellikaen 號已經兩、三次都到港口附近，仍無法入港。船隻只好停在危險的南方停泊處，但遇到季風轉變時期，天氣多變，荷蘭人會命令他們轉往澎湖。⁴⁵ 不過無論是要出港或去澎湖，如果遇到逆風都很難出航。1654年9月，因為吹西北風，大帆船 Formosa 號即使很努力地想出港，前往澎湖，但都不順利。⁴⁶

對於歸國海船，風向要更強。1645年9月23日歸國海船 Witte Haen 號出港，因為風由海邊往陸地吹，讓海船 Haen 號無法出港。停留數日後，不料27日遭遇暴風，船不僅擱淺，且船體受損，需要整修。⁴⁷ 1646年9月4日，平底船 Cappelle 號起碇出航，又因逆風，在港口中間停留。次日，風從東方吹來，該船始能啟航出港。後再遇北風，9月7日再度回到大員的外海，晚間出發。之後，航行期間又遇逆風，只好前往澎湖。⁴⁸

叁、公司船隻的種類

荷蘭東印度公司以大員為根據地，並做為東亞貿易的轉運站。但是，大員並非良好的港口，歸國海船無法進入內港，且港口日趨淤淺，又常受夏季颱風的威脅。公司為適應各個不同地區、不同時間的航行與貿易，遂發展出各種不同類型的船隻進行駁運。到大員的船隻主要有歸國海船、快艇、平底船，以及大帆船等。

⁴³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645年9月5日、14日，頁456、460。

⁴⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年9月5日，頁399。

⁴⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年9月7-8日，頁400-401。

⁴⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年9月18日，頁406。

⁴⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645年9月23-28日，頁466-467。

⁴⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646年9月4-7日，頁578-580。

一、歸國海船 (Retourschip)⁴⁹，船長 45 米，船寬 10 米，主要用於往返荷蘭與東印度。船有三桅，除了運貨物之外，也適合裝載人員，特別是裝載大量的亞洲貨物運回荷蘭，最大的載貨量可達 600 lasten，可載水手約 200-300 人，乘客 30-40 人。當船隻老舊不再適合遠途回荷蘭，或船隻不足時，偶爾用來航行亞洲區間路線，也做為亞洲各據點間航行使用，經常赴蘇門答臘載運胡椒，也到臺灣載運貨物。同時，此船也被設計為重武裝的貿易船，可以摧毀敵人的船隻，⁵⁰ 是多功能的船隻。早期前往中國沿岸掠奪或到馬尼拉海域掠奪，都會派歸國海船和快艇一起前往。船底並不尖，稍平，可以讓船隻吃水淺，便於航行淤淺的水道。但是吃水超過 12 呎以上，加上貨重則超過 13 呎，除非是天候良好加上風向順利，否則歸國海船要進入大員水道是有困難。

在西南季風期間，到大員的歸國海船大多無法進入港口，而前往澎湖停泊。1645 年 Haen 號雖吃水淺，但進入大員港口時都不順利。1646 年歸國海船 Snoecq 號勉強駛入大員港口，至 1648 年就無法進入。至於東北季風時，由日本到大員的歸國海船停在大員港外的北方停泊處。另外，也會將停在澎湖的歸國海船召喚到大員港外，由吃水較淺的船隻出入港內外裝卸貨物，比較方便，也節省時間。船隻有船尾框架 (Spiegel)，扁平，船首尖突的船斜桅 (Boegspriet)，船上備有小船。當歸國海船無法進入臺江內海時，小船即可幫忙運送貨物。

二、快艇 (Jacht)，主要用於戰爭，也稱為戰船 (Oorlogjacht、Man-of-war)，是三桅船，但是載貨空間比較小。船頭、船側均有設置火炮，具有較佳的防禦及攻擊能力。當有戰爭的風險時，即需要有武裝的快艇。1650 年代的第一次英荷戰爭，東印度公司派遣武裝快艇 Herculs 號支援，戰後 Herculs 號留在亞洲船隊。但該船在 1657 年到達日本時，日本立刻警告公司不要派此種武裝快艇

⁴⁹ 最先稱為 Oost-indievaarder，1625 年以後也稱為 Retourschip。一般寫成 schip。但是 schip 有時是對船隻的稱呼，不一定指歸國海船。Schepen Leeuwinne, Coninck van David，翻譯為海船，但是 Leeuwinne 是快艇，Coninck van David 是平底船。程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 456；《熱蘭遮城日誌》直接翻譯為大船。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1656 年 11 月 21 日，頁 154；Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, pp. 65-66, 68.

⁵⁰ Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 69.

來。⁵¹ 快艇也分大小，大船約 170-280 lasten，攻擊與防禦能力俱強，最適合海戰。但是吃水深，不是每個港口都可以進入。中型快艇約 70-170 lasten，載貨、開戰皆宜。小型快艇在 70 lasten 以下，甚至只有 20 lasten，最常用於軍事上的後勤補給或短距離的轉運及區域性的航運。⁵² 快艇速度較快，又有武裝，因此載貨較少。1635 年以前，大員做為轉口站的功能尚未形成，到大員的船隻，除有運貨功能之外，具有戰爭功能也相當重要。因此，來大員的船隻以歸國海船和快艇居多，因為快艇的主要功能是戰爭。1634-1636 年來的船隻，快艇的數目都超過平底船。1634 年準備對中國發動戰爭，公司組織 15 艘艦隊，其中有 11 艘是快艇，⁵³ 極可能是 1633 年料羅灣海戰失利，準備大舉報仇。⁵⁴ 後來荷蘭人與鄭芝龍和解，大員做為轉口站的功能逐漸形成，到大員的船隻就以運貨的平底船為主。另外，派往馬尼拉海域封鎖的船隻，因為戰爭需要，也以快艇配合歸國海船為主。1645 年 3 艘歸國海船、4 艘快艇全部來自馬尼拉海域。1646 年 1 艘歸國海船、1 艘快艇來自馬尼拉海域。1647 年有 2 艘快艇來自馬尼拉海域。1648 年有 2 艘歸國海船，1 艘快艇來自馬尼拉海域。

1650 年代起，大員的局勢逐漸不穩，國姓爺的勢力逐漸擴張，另外又有海盜的威脅。⁵⁵ 1653 年國姓爺寫給大員長官的信中，表示未經他的允許，任何船隻均不得到大員。1655 年國姓爺的船隻航行東南亞受到荷蘭船隻的掠奪。國姓爺指責大員長官，並威脅禁止漢人戎克船到大員。⁵⁶ 1651 年以後快艇的數目稍有增加，1656 年以後到大員的船隻均以快艇為主，印證當時大員的局勢不穩定。1655 年到大員有平底船 1 艘，此條航線的快艇有 6 艘，4 艘到大員，2 艘直航日本。1656 年有 7 艘、1657 年有 4 艘快艇到大員。1657 年 8 月，貿易再開，快艇的數量隨之減少。1659 年起，大員長官揆一不斷寫信要求巴城增兵，快艇數量

⁵¹ Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 159.

⁵² Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, pp. 73-74.

⁵³ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 152。

⁵⁴ 有關料羅灣海戰，見林偉盛，〈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 年 12 月），頁 47-82。

⁵⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1651 年 4 月 21 日，頁 208。該日期條以下記錄許多國姓爺派人來收稅，引起局勢緊張；另外同年 6 月 25 日，頁 223。該日期條內提到中國戎克船因為害怕海盜，不敢到澎湖。

⁵⁶ 林偉盛，〈荷據時期東印度公司在臺灣的貿易（1622-1662）〉，頁 142。

遂又增加，1660 年來的船隻幾乎以快艇和小型船為主。

表 1、西南季風期間到達大員、澎湖船隻的數目表 (1634-1661 年)

年代	歸國海船	平底船	快艇	戎克船、大帆船	艘
1634	2	4	12		18
1635	6	3	5		14
1636	2	6	7		15
1637	2	7	1	1 (jo)	12
1638	2	6	3		11
1639	2	9	-	1 (jo)	12
1640	-	7	2		9
1645	3 (3)	6	4 (3)		13
1646	1 (1)	10	2 (1)		13
1647	0	9	4 (2)	2	15
1648	2 (2)	8	1	1 (1)	12
1650	1	10	1		12
1651		6	3	1 (g)	10
1564	1	6	3	1 (g), 1 (jo)	12
1655	1	1	6	2 (g)	10
1656		2 (sf)	7	2 (g)	11
1657		6 (5sf)	3	1 (g)	10
1658					
1660	1	2 (1sf)	8 (1sj)	1 (g)	12
1661		3 (sf)	9 ⁵⁷	3 (g)	15

說明：括弧內的數字表示來自馬尼拉海域，括弧內的 sf 表示小平底船，sj 表小型快艇，g 表大帆船，jo 表戎克船。缺少數字的年份表示當年《熱蘭遮城日誌》缺資料。
資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一至四冊；程紹剛，《荷蘭人在福爾摩莎》。

1660、1661 年派來的船隻均以作戰用的快艇為主。1660 年巴城決定派出 6

⁵⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第四冊，頁 574 內記錄有 4 艘大船 Dolphijn、Naerden、Zirckzee、Muyden，但這 4 艘其實是快艇。

艘快艇、1艘小快艇、2艘平底船，以及1艘大帆船，準備用來作戰。⁵⁸ 1661年在大員的艦隊一共有11艘船，其中8艘是快艇，小平底船2艘，大帆船1艘，完全沒有平常運貨的平底船。⁵⁹

三、平底船(Fluyt、Fluit，或稱Fluytschip)，⁶⁰船體比歸國海船稍小，也是三桅，船尾沒有框架，船頭沒有船斜桅，船頭、船尾都是圓形，沒有船首(gallgoen)，專事亞洲區域近距離的航運。由東印度各地運貨物到巴城，再轉運給歸國海船運回荷蘭。17世紀該型船殼沒有那麼寬，看起來有點像球根。船後面是圓梨形狀，甲板比船體的最大寬度明顯較窄，外觀看起來有點鼓鼓的(Buikig uiterlijk)，儘量將貨艙做大，船頭、船尾看起來有點往上拉。17世紀初期長寬比率大約是4:1，船身比較長，長度約25-28公呎，載重量約90-100 lasten。17世紀中後期，船隻變大，約31-36呎，吃水135-200 lasten，特色是吃水淺、載貨多，少數人就可以操縱，是17世紀荷蘭最主要的貨船。⁶¹但因載貨空間大，船頭、船尾空間小，無法裝設砲臺，缺乏武裝，易遭攻擊。1620年代中期，公司為控制亞洲區間貿易，認為平底船適合此功能。當時日本為重要的貿易據點，平底船主要是運貨物到日本，其路線是經過暹羅或大員到日本。⁶²當時大員的貿易不穩定，赴大員的船隻仍以快艇為主。

1635年前來的船隻以快艇居多，兼有作戰功能。但是大員已經要求增派平底船。當大員的轉口站功能形成之後，赴大員的船隻逐漸改為以平底船為主。1636年到大員的平底船與快艇數目已相差無幾；1637年以後，來的多是平底船，顯示此時期以貿易為主。

⁵⁸ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁525、530。

⁵⁹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第四冊，1661年9月10日，頁574。

⁶⁰ 江樹生在《熱蘭遮城日誌》中翻譯為平底船。陳國棟翻譯為笛型船，見陳國棟，〈十七世紀的荷蘭史地與荷據時期的臺灣〉，《臺灣文獻》，第54卷第3期(2003年9月)，頁107-138；程紹剛在《荷蘭人在福爾摩莎》中，以此船的功能主要是運貨，翻譯是貨船。本文在此採取比較通用的《熱蘭遮城日誌》的翻譯平底船。

⁶¹ Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 86; Remmelt Daalder, eds., *Schepen van de Gouden Eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 2005), pp. 76-79. 該書附有目前非常少見，以平底船為中心的圖片。

⁶² Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 85.

1645-1647 年西南季風期間，快艇數目稍有增多，主要是前往菲律賓海域巡弋後，再到大員。如 1645 年到大員一共有 13 艘船，2 艘是快艇，1 艘是歸國海船，其餘 10 艘都是平底船。其中，歸國海船及 1 艘快艇是從戰爭區域的馬尼拉海域過來的。平底船的功能多，發展也多元，有些愈來愈大，吃水相當深，甚至可以當歸國海船使用。1648 年的平底船 Juffer 號就吃水相當深，即使已經儘量卸貨，仍無法進入大員港口。為了避免在港外遭受強風侵襲，只能到澎湖去，並派另一艘平底船隨行前往澎湖，將該船的貨物卸下，載回大員。⁶³ 1651 年 9 月，平底船 Conink van David 號由澎湖到大員，因為吃水深，無法入港，必須在港外停泊處卸貨。⁶⁴ 小平底船通常用於巴城經大員到日本，可以進入大員愈來愈淺的港口，也可裝滿整船貨物到達城堡前面。⁶⁵ 1650 年代以後大員港口變淺，到大員的小型平底船隨之增加。小型平底船載重大約是 50-80 lasten，⁶⁶ 可以配合大帆船，做為大員港內外的轉運，或是大員與澎湖之間的轉運船隻。⁶⁷

四、大帆船⁶⁸，更小的的是大帆船 Galjoot，比較小的單桅船約 10-20 lasten，比較大的為三桅船，適用於荷蘭控制的海岸，如臺灣或是在小地區內的貨運。到大員來的大部分是三桅大帆船，其與比較小型的平底船相類似，由於吃水淺，可輕易出入。1650 年代以後大員港口明顯變淺，一般的平底船、快艇不適合進入大員港口，但小的快艇還可以進入大員港口做為轉運貨物之用，如 1654 年 7 月 30 日的 Tayouan 號，1655 年是利用大帆船及快艇 Vleemuys 號轉運貨物，出入大員港口比較方便。

⁶³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1648 年 9 月 26 日、27 日，頁 90。

⁶⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1651 年 9 月 6 日，頁 251。

⁶⁵ Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 86.

⁶⁶ 1656 年的 Charlois 號 50 lasten，1657 年的 Wachter 號 45 lasten、Breukelen 號 70 lasten、Hilversos (sf)、Emmerlo 號 45 lasten、Zeeridder 號 70 lasten。

⁶⁷ 荷蘭人對小型平底船 (Fluitje) 的稱呼並不一致，有時會以大帆船 (Galjoot) 稱呼，1657 年來的小型船有 Appelboom、Emmerloot、Wacht、Urk 號，其中 Emmerloot、Wachter、Urk 號都是小型平底船，不過在一般政務報告中全部稱為大帆船 (Galioot)。程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 491。Cheng Shaogang, "De VOC en Formosa 1624-1662-Een Vergeten Geschiedenis," *Proefschrift, Rijksuniversiteit Leiden*, 1995, p. 441; *Dagregisters Taiwan IV*, 1657 年 6 月 16 日，p. 164。

⁶⁸ 程紹剛將 Galjoot 譯為平底船，江樹生譯為大帆船。本處採江樹生的用法。

1650 年代大帆船配合小型平底船，成為出入大員港道及來往大員、澎湖間的主要運貨船。首先來的是 1651 年的大帆船 Formosa 號，後來每年都有大帆船到來，如表 2。

表 2、1651 年以後到大員的大帆船表

年代	名稱	載重量 (lasten)	備註
1651	Formosa	30	
1653	Formosa	30	
1654	Swarte vos	30	
1655	Swarte vos	30	
1655	Roode vos	30	遇風沒有到大員
1656	Appleboom	40	
1657	Urk	50	
1658	Vink	80	
1660	Ens	50	
1661	Urk	50	
1661	Terboede	60	
1661	Roode vos	30	

資料來源：江樹生譯，《熱蘭遮城日誌》，第三、四冊；Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, pp. 189-209.

他們出入大員港道容易，通常會與小型平底船或快艇相互配合，做為大員港內、外，以及大員與澎湖之間貨物的轉運與維修材料的運送。這種船比小型平底船更容易進入大員港道，以下舉 1655 年為例。

1655 年負責大員港內、外及大員至澎湖貨物的轉運，主要是 6 月 16 日到大員的大帆船 Swarte Vos 號，配合領港小船及向漢人租用的戎克船，以及 9 月 3 日到大員的快艇 Vleermuis 號的工作。Swarte Vos 號於 18 日進港卸貨。之後，與租用的戎克船合作轉運。

該年第一班到的船是 6 月 14 日到澎湖的快艇 Vlieland 號，以及 19 日到大

員港外的快艇 *Arnemuijden* 號。大帆船 *Swarte Vos* 號 16 日到大員，首先轉運大員港內外的貨物。17 日進港卸貨，19 日卸畢。剛好快艇 *Arnemuijden* 號到達，*Swarte Vos* 號出港到快艇處卸貨；另外，領港船也從快艇 *Arnemuijden* 號處載運胡椒等貨物進港。22 日 *Swarte Vos* 號運著由快艇處卸下的貨物入港，一艘租用的漢人的戎克船也前往該船處載貨。

6 月 24 日，因為南方來的巨浪洶湧，快艇 *Arnemuijden* 號及剛到大員港外的快艇 *Swarte bull* 號授命前往澎湖避風。⁶⁹ 7 月 2 日，平底船 *Pellikaen* 號到達南邊停泊處，減輕該船的吃水，準備讓該船駛入港內，就近載糖前往澎湖。7 月 3 日，*Swarte Vos* 號前往該船處載貨物，領港船由該船處載貨入港。7 月 5 日，*Swarte Vos* 號載該船的貨物進港，領港船則出港到該船處載貨物。7 月 8 日，*Swarte Vos* 號又載船貨物入港。經過數次卸貨，平底船 *Pellikaen* 號勉強於 8 日入港。⁷⁰ 但是該船的功用不大，到 7 月 15 日貨物還沒裝滿，公司就認為再裝會擱淺，先令其出港，再用小船裝貨物出港去裝船。但是，港口波浪過大及港口不夠深，必須先卸下部分貨物，一直到 8 月 1 日才由幾艘中國舢舨拖到港外。再由小船裝貨物，8 月 8 日前往澎湖。8 月 21 日，再度載貨物到大員。8 月 31 日，出港前往雞籠，一直到 11 月才回大員。此時在大員的轉運工作都是由大帆船 *Swarte Vos* 號負責。⁷¹

當平底船 *Pellikaen* 號進入大員港後，港外已經沒有船隻，*Swarte Vos* 號轉而進行大員與澎湖之間的貨物轉運。7 月 22 日，該船與兩艘租用的戎克船載鹿皮及糖前往澎湖駁運給停泊在當地的歸國海船。⁷² 7 月 30 日，*Swarte Vos* 號及租用的戎克船從停泊在澎湖的快艇 *Arnemuijden* 號中運貨物回大員。8 月 3 日，*Swarte Vos* 號又載滿鹿皮及砂糖，與向漢人租用，裝載鹿皮的戎克船前往澎湖，交給要前往日本的快艇 *Arnemuijden* 號。8 月 10 日由澎湖回大員時，因遇颶風，再度回到澎湖，一直到 8 月 19 日才回到大員。8 月 25 日又載貨與戎克船前往

⁶⁹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1655 年 6 月 24 日，頁 502。

⁷⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1655 年 7 月 8 日，頁 511。

⁷¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1655 年 7 月 8 日、15 日、8 月 1 日、8 日、21 日、31 日、11 月 8 日，頁 511、514、523、527、537、542、589。

⁷² 在澎湖的歸國海船為 *Enckhuysen* 號，於 7 月 21 日到達。

澎湖，裝卸歸國海船的貨物。9月4日從澎湖載歸國海船的貨物回大員。9月3日當吃水不深的快艇 *Vleermuis* 號⁷³ 到大員之後，決定讓此船也做為來往大員、澎湖的船隻，運糖到澎湖給歸國海船，並從歸國海船中運貨回大員。9月8日 *Vleermuis* 號與 *Swarte Vos* 號兩艘船皆裝貨完畢，9日大帆船前往澎湖，13日回到大員。快艇 *Vleermuis* 號則因為無風，無法出港。一直到9月11日才前往澎湖，9月18日回到大員。到9月21日才卸貨完畢，又裝上貨物，要運給歸國海船。但又逢無風，直到9月23日才駛往澎湖，卻於途中遭難。⁷⁴

期間，大帆船於9月18日前往澎湖，23日回到大員。之後，25日又載糖到澎湖。因為遇到逆風，一直到10月5日才出航。10月17日由澎湖載著歸國海船及平底船的貨物到大員。18日載著貨物準備出港，但是遇到逆風，一直到24日才出發前往澎湖。11月1日，大帆船 *Swarte Vos* 號回到大員。當時停泊在澎湖的歸國海船貨物即將裝滿，由日本往大員的船也到達。*Swarte Vos* 號的功用則轉為大員港內、外的裝卸貨物，一直到本季結束。⁷⁵

由大帆船活動的例子，很清楚地看出1650年代以後大帆船及更小的領港船是出入大員港道的主要船隻。此時大員港道已經淤淺，不管運貨物到港外或是運貨物到澎湖，大帆船都遠比其他船隻方便。1655年的裝卸幾乎靠大帆船 *Swarte Vos* 號。此船到大員後，便進行裝卸貨物，出入大員港及來回大員與澎湖之間卸貨、裝貨超過10次以上。除了8月中因遇颶風有所延遲外，從未間斷。雖然在9月初派吃水較淺的快艇 *Vleermuis* 號協助運貨，但是快艇不如大帆船靈活。9月8日，無風的天氣，大帆船可以出港，但是快艇就無法出港。後來，此船於前往澎湖途中遇到暴風沉沒。另外一艘平底船 *Pellikaen* 號費盡艱辛才入港，但發揮作用不大，還是得靠大帆船負起運送責任。

⁷³ *Vleemuys* 號可能就是 *Vleemuis*，在1655年結束服務。此船噸位為75 lasten，屬於小型快船。Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, p. 205.

⁷⁴ 此船於航行澎湖途中，遇到暴風失事。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1655年10月10日，頁569。

⁷⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年11月1日，頁584。

肆、船隻在大員的運作

1635 年以後貿易路線固定，公司利用各個商館快速而有效地傳遞商業訊息及商品，且利用週期性的季風，5-9 月的西南季風和 10 月至翌年 3 月的東北季風，派船隻順著季風運送商品，有如行駛在海上的快速道路，迅速又可靠。西南季風 5-7 月期間，巴城分數批派船隻北上。東北季風期間，日本在 10-11 月會派船隻南下，有效地聯結日本、大員、東京、暹羅、巴城，並擴及印度地區。⁷⁶

回國的船隊，因為船隊多，大約在 11 月至翌年 2 月間集合出發。⁷⁷ 因此，在大員的船隻，特別是歸國海船，最遲必須在 11 月出航巴城，才不會誤了歸國時間。所以在大員的船隻，如果載運給荷蘭的貨物，也必須早於此時到巴城轉運。曾有學者提到，1639 年以後，進出日本的貨物數量並沒有改變，只是貨物的運輸限定於荷蘭人及中國商人。⁷⁸ 事實上，這種現象在 1635 年大員成為轉口站之後就已形成，一直到 1662 年。⁷⁹ 這裡以 1637 年的情況來觀察巴城到大員、大員到日本，以及日本往大員的貿易品的差異。這些差異表示船隻需要在大員停泊裝卸，轉運貨物，進而可以瞭解船隻在大員的運作情形。由表 3、4 可知，巴城運到大員的貨物大多以東南亞的胡椒、荳蔻香料為主，附帶部分糧食。這些貨物到大員之後，除部分送往日本之外，部分卸下貨物，分貯在大員或轉給前往中國的船隻。之後，再裝上中國來的貨物，主要是生絲及絲製品。如果裝上大員的貨物，則以砂糖和鹿皮為主。裝滿之後就趁著季風轉往日本。

⁷⁶ 林偉盛，〈西班牙與荷蘭貿易比較〉，收入林玉茹主編，《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 年）。

⁷⁷ F.S. Gaastra, *The Dutch East India Company* (Zutphen: Walburg Pers, 2003), p. 114.

⁷⁸ Tonio Andrade, *How Taiwan Became Chinese: Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century* (New York: Columbia University Press, 2008), p. 8.

⁷⁹ 貿易品的變遷，以中國輸入大員為主。至於往日本及巴城的貨品有減少，但是貨物品項變化不大，見林偉盛，〈荷據時期東印度公司在臺灣的貿易（1622-1662）〉，頁 145-163。

表 3、乘西南季風北上船隻的貨物表

巴城到大員		大員到日本	
船名/到達時間	貨物	出發時間	貨物
Amsterdam/ 1637年 6月26日	胡椒、鉛、紫檀、米、紅色海黃、烈酒、酒醋、葡萄酒、奶油、橄欖油、棉被、肉荳蔻、樟腦	1637年 7月26日	生絲、黃絲、絲製品、白蠟、冰糖 (candijnsuyker)、鹿皮、明礬、一級丁香 (giroffennagelen)
Zandvoort/ 1637年 7月13日	紫檀、長胡椒、爪哇的樹脂 (Harpuijs)、蘿藤	1637年 7月26日	生絲、絲製品、麻紗、水銀、黃金、一匹贈給日本皇帝的馬
Oostcappel/ 1637年 6月28日	紫檀、米、肥肉、肉	1637年 8月26日	絲製品、黃絲、生絲、麻紗、素色生絲、水銀、白蠟、砂糖、鹿皮、粗麻布、木香、蘇合香

說明：紅色海黃即海黃孟加拉附近生產的織物，日文翻譯為甲斐絹、改機等。爪哇的樹脂 (harpuijs)，在《熱蘭遮城日誌》翻譯為瀝青，事實上應該是指亞麻油和脂肪一起煮成的黃色樹脂，用來塗抹船殼防蟲用。

資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 324；Leonard Blussé, eds., *Dagregisters Taiwan I*, p. 8.

表 4、乘東北季風南下船隻所載的貨物表

日本到大員		大員往東南亞	
船名/到達時間	貨物	出發時間	貨物
Amsterdam 1637年12月1日	日本銀	1637年12月13日 (往巴城)	生絲、白絞絲、砂糖、糖塊、廣東薑糖、白蠟、蘇木、其他中國貨物
Zandvoort 1637年12月29日	日本銀	1638年1月13日	日本銀 (東京)
Oostcappel 1637年12月1日	日本銀	1637年12月26日	日本銀

資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 31-35。

西南季風期間船隻一般會停在大員南部停泊處或是澎湖，大約 1 個月以內會出航。船隻到達日本約需要 7-10 天，船隻到日本之後，卸貨賣出，再裝上日本的貨物，主要以白銀為主。這些船隻必須在日本等候季風轉變才能出航。

Amsterdam 號與 Zandvoort 號在 8 月 6 日到達日本，11 月 20 日由日本出發，在日本停留的時間相當久。該船並未提到有帶貨物，只有提到帶現金資本，也就是白銀。⁸⁰ Oostcappel 號帶著給大員及東京的現金。⁸¹ 另外，日本來船也會載運銅塊、米等糧食。1634 年船 Ondewater 號、Venloo 號、Swaen 號由大員攜帶生絲、絹織物前往日本，回程則載運木材、銀、銅條、漆器、雜貨等。⁸² 1640 年代中期，除了銀之外，也裝載許多銅塊、米等。⁸³ 利用西南季風的船隻有時會停在大員裝卸貨物載往日本，有時則停在澎湖或大員收集貨物，之後再回巴城。1634 年大員做為轉運站幾已形成，但仍有戰爭的威脅。1640 年代貿易較為平穩，1650 年代海上又開始不平靜。以下就 1634、1646、1654 年等 3 個不同年度來觀察船隻在大員的轉運狀況。

一、1634 年的轉運狀況

1634 年大員做為轉運中心的地位雖已近形成，但因有戰爭的風險，所以東印度公司在西南季風期間，巴城派往北方的船隻約分為 5 月、6 月、7 月等 3 梯次。這些船隊一方面準備戰爭，一方面也兼營貿易。最終要在大員附近組成一支海船與 15 艘快艇的艦隊。⁸⁴ 由附錄 1 來觀察，來的船隻主要是適合戰爭的快艇。

⁸⁰ 東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書原文編：オランダ商館長日記(3)》(東京：東京大學出版會，1977 年)，頁 77 (以下簡稱《日本關係海外文書原文編》)；東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文編：オランダ商館長日記(3 上)》(東京：東京大學出版會，1977 年)，頁 107 (以下簡稱《日本關係海外文書譯文本》)。

⁸¹ 東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書原文編(3)》，頁 87；東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文編(3 上)》，頁 108。

⁸² 東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文本(1 下)》(東京：東京大學出版會，1976 年)，頁 13、52。

⁸³ 如 1646 年由日本到大員的船，幾乎都裝載銀、銅，以及米。10 月 4 日離開日本的 Salm 與 Berkhout 帶著銀、米及絲製日本衣服，江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，10 月 18 日，頁 596；東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文本(9)》(東京：東京大學出版會，2001 年)，頁 202。

⁸⁴ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 153。

(一) 第一梯次

5 月份的船於 7 月 10 日到達大員港外的有 Venloo、Koukercke、Oudewater、Wieringen、Bredamme 號等快艇。除了帶來現款、胡椒及蘇木外，還帶來去年前往巴城船隻的消息。⁸⁵ 快艇 Venloo 號被認為隨時可以出入港口，最適合往來航行，與快艇 Koukercke 號一起駛入港口，在大員商館前面停泊，卸下船上的貨物，並裝運貨物轉運至港外的快艇 Oudewater 號與 Bredamme 號。快艇 Wieringen 號則只載壓艙貨進入港口。

7 月 15 日，在港外的船隻 Oudewater 號大致已裝備好，因為起風，與在港外的快艇 Bredamme 號一起前往澎湖避風，準備前往日本。他們於 7 月 21 日才抵達澎湖。在港內的快艇 Venloo 號、Koukercke 號、Wieringen 號則忙著裝上貨物，俟天氣轉好時，運貨物到澎湖給快艇 Bredamme 號。公司即命這三艘船在該處停留一段時間，以便進行貿易。因為沒有其他船隻運貨物去澎湖，公司也決定雇用漢人的戎克船幫忙運送鹿皮到澎湖。⁸⁶ 後來快艇 Venloo 號、Koukercke 號順利出港前往澎湖。Wieringen 號則因吃水太深，必須卸掉一些貨物，於次日與一些載鹿皮的戎克船前往澎湖。Venloo 號準備載鹿皮到澎湖轉給 Bredamme 號，然後在當地貿易。但是遇到強風，先行前往日本。因此必須對船隊的出發另行調度，在澎湖的艦隊司令便負起此任務。同時也將在在大員收購的鹿皮，利用戎克船載往澎湖轉給 Bredamme 號。該船於 8 月 27 日前往日本。⁸⁷ 第一梯次的船隻，除了前往日本的之外，為方便調度，由澎湖艦隊司令全權處理。

(二) 6 月來船

6 月份出發的船隻經過廣南，7 月 24 日在廣南遇到暴風，船隻分散，於 8 月初分別到大員及澎湖。⁸⁸ 該批船有快艇 Grootbroek 號、Veenhuyzen 號、Groll 號及平底船 Schaagen 號、Warmondts 號；8 月 2 日 Veenhuyzen 號；8 月 10 日

⁸⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 7 月 10 日，頁 170。

⁸⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 7 月 21 日，頁 172。

⁸⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 8 月 1-6 日，頁 174-175。

⁸⁸ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 151，記載 6 月 12 日出發。

Groll 號到大員，Schaagen 號到達澎湖。8 月 11 日 Warmond 號到達大員。至於快艇 Grootbroek 號則因風遭難。Veenhuyzen 號經過 3 天的努力，終於在 8 月 7 日入港，卸下貨物並裝上鹿皮之後，次日離開大員前往澎湖。Groll 號也卸下貨物，裝上鹿皮、糖、生絲之後，立刻於 12 日與載木頭前去澎湖修理其他船隻的 Warmond 號往澎湖。同日在澎湖的快艇 Wieringen 號也載著從 Schaagen 號卸下來的白銀到達大員。這些船去澎湖之後，除了 Waemond 號之外，分別前往日本。⁸⁹ 留在澎湖待命的，剩下快艇 Wieringen 號、Kouckercke 號與 Warmond 號。Warmond 號載著木料要修理其他船隻，Wieringen 號則於 9 月 2 日到大員，來往大員、澎湖之間運送貨物。

(三) 7 月來船

快艇 Zeeburch、Goa 號於 7 月 4 日抵達大員；歸國海船 Bueren 號、快艇 Bommel、Goa、Bleyswijck 號於 7 月 14 日途經廣南往大員。他們於 8 月初，在廣南附近的 Sansuan 島遇到暴風，船隻斷了錨與繩索，Zeeburch 號特別嚴重，必須在該地整修，其餘分散前往大員。⁹⁰

9 月 2 日，快艇 Bleyswijck 號到大員商館，9 月 4 日，歸國海船 Bueren 號也駛抵大員港外。但因海道海浪洶湧無法入港。次日前往澎湖停泊，裝卸貨物，一直到 10 月 9 日才回巴城。⁹¹ 其餘的 3 艘船 Zeeburch 號、Goa 號、Bommel 號，可能因颶風緣故，今年沒有到大員。此時的船隻，在澎湖有快艇 Warmond 號，平底船 Huyduynen 號及歸國海船 Bueren 號；在大員有快艇 Bleyswijck 號及 9 月 2 日由澎湖來的 Wieringen 號、Kouckercke 號。用來裝卸貨物的主要是 Bleyswijck 號及 Wieringen 號。

Wieringen 號到大員時，因為海道風浪太大，斷了兩個錨及日常需要的纜繩，於是先派 3 艘小船來卸貨。9 月 7 日，該船吃水較前為淺，可進入大員海道，

⁸⁹ Bredam 於 8 月 12 日、Groll 於 8 月 15 日、Schaagen 號 於 8 月 25 日、Veenhuyzen 號 於 8 月 28 日分別離開澎湖前往日本。

⁹⁰ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 151-152；《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 9 月 2 日，頁 179。歸國海船 Bueren 號，有時會拼成 Burer、Buyren。

⁹¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年，9 月 4 日，頁 180。

停於商館之前卸貨與整修。⁹² 公司另派一艘快艇 *Bleyswijck* 號載貨物到澎湖給歸國海船 *Bueren* 號，並從停在澎湖的平底船 *Huysduynen* 號運貨物回大員，以便讓該平底船也可以減輕重量進入大員港。這兩艘船於 9 月 18 日由澎湖到大員進入港內。之後，快艇 *Bleyswijck* 號於 9 月底再度載貨出港去給澎湖的歸國海船，平底船 *Huysduynen* 號一直在大員港內運貨，到 11 月 4 日才運貨物前往巴城。

9 月已經到了季風快要轉換的時期，大員方面也開會討論船隻的去向。決定歸國海船與平底船 *Huyduynen* 號⁹³ 將與日本來船一起前往巴城。平底船 *Warmond* 號前往暹羅去駁運木材。快艇 *Kouckercke* 號、*Wieringen* 號、*Bleyswijck* 號前往白石島附近掠奪由馬尼拉或是日本前來的船隻。這些船於 10 月 3 日載貨物前往澎湖之後，前往各自的海域巡弋。⁹⁴

(四) 日本來船

1634 年有 2 艘船不經大員直接到日本，經大員到日本的有 6 艘。⁹⁵ 這些船在日本分別於 11 月 24 日、12 月 4 日及次年的 1、2 月，由日本長崎出港，其中兩艘直接越過大員，有 4 艘到大員停靠，比較早到大員的是 12 月 7 日到達的快艇 *Venloo* 號和 12 月 14 日到達的 *Oudewater* 號，又快艇 *Venloo* 號相當適合出入大員港口，因此做為裝卸貨物的船使用。⁹⁶

12 月 7 日，*Venloo* 號出入大員港口裝卸貨物，12 月 17 日、29 日兩度到港外，配合戎克船，卸下 *Oudewater* 號的貨物。12 月 31 日再度進港，後留在大員。一直到隔年 7 月巴城來船之前，此船又負責運載大員到澎湖的貨物。*Oudewater* 號則載貨物前往暹羅與 *Warmond* 號、*Wapen van Delft* 號等船會合。另兩艘船 *Venhuysen* 號 2 月 11 日停到商館前，迅速地裝卸貨物之後，於 21 日前往巴城。*Bredam* 號 2 月 27 日由日本帶來大量的白銀。公司決定留此船等待是否

⁹² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 9 月 3-6 日，頁 179-180。

⁹³ *Huyduyen* 號查不到何時從巴城來，突然出現在 1634 年 9 月 6 日的熱蘭遮城日誌。

⁹⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，9 月 6 日、10 月 3 日，頁 180、184。

⁹⁵ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 155；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 11 月 25 日，頁 190。這 6 艘船也可以參看本文附錄 2。

⁹⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 12 月 7-9 日，頁 193-194。

有其他中國戎克船載貨物來。大員在此期間又購入漢人帶來的生絲數百擔，全部裝入 **Bredam** 號。該船於季風的最後時候，3 月 10 日前往巴城，結束這一季的工作。⁹⁷

這個季節巴城派來的船隻有 2 艘歸國海船、4 艘平底船、12 艘快艇，其中 1 艘歸國海船直航日本，3 艘快艇遇風遭難，真正到大員的只有 14 艘。主要帶有戰略作用，所以快艇比較多。西南季風結束時，就將 3 艘船派往其他地方掠奪。在西南季風期間，歸國海船及部分船隻停在澎湖。因此，須由大員載貨物到澎湖裝卸。主要裝卸貨物的是快艇 **Venloo** 號和 **Wieringen** 號，做為來往澎湖、大員之間運送貨物。最初是 **Venloo** 號往返兩次，然後遇風前往日本。之後 **Wieringen** 號接替，至少往返大員、澎湖間 3 次載運貨物。東北季風時，由日本回來的船全部到大員，停泊在港外。快艇 **Venloo** 號被認為適合進出港口，因此用來做為裝卸貨物的船隻。因為都在大員裝卸貨物，所以停留時間較短。

二、1646 年的例子

(一) 7 月來船

1646 年由巴城派出來的第一梯次是 5 月 11 日離開巴城的 4 艘船。但是這些船都停留在暹羅，反而是 6 月份由巴城派出的船先到大員。6 月 18 日離開巴城的快艇 **Zeerob** 號及平底船 **Salm** 號於 7 月 25 日到達大員。兩艘船都進入大員港口，**Salm** 號安全入港，**Zeerob** 號則在大員港口偏離，撞上北線尾沙洲，又被逆風吹到海水洶湧的地方。先卸下貨物後，經多天搶救才浮起。這兩艘船帶來消息：1. 去年北路前往巴城的船隻都安全到達。2. 歐洲各國戰爭仍激烈。3. 公司由巴城派艦隊前往呂宋沿海封鎖該海岸。4. 到呂宋的船隊會有歸國海船 **Snoecq** 號前往大員。因此，今年將不會有歸國海船自巴城來。而大員當局忙著處理兩艘船卸下的貨物，主要是粗貨及布料、巴城來的波斯生絲，同時通知在澎湖的船隻，因為沒有歸國船隻到那裡，先行回大員。⁹⁸

⁹⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1635 年 2 月 11 日、3 月 10 日，頁 197、199。

⁹⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 561-564。關於此年度的船隻可以參考附錄三。

另外，1640年歐洲在戰爭，亞洲也趨於緊張，荷蘭經常派艦隊到馬尼拉海域巡弋，1645、1646年分別派艦隊到馬尼拉。這些艦隊的船隻有時會到大員運貨物至日本或巴城。6月8日，快艇 Bruynvisch 號由千地那(Ternate)⁹⁹前往馬尼拉與艦隊會合，因為沒看到艦隊，於是前往大員，在6月25日到達，停泊城堡前面。另外一艘平底船 Gulden Gans 號是去年留在大員，做為聯絡大員與雞籠使用，也於同日到達。兩艘船進入大員港內裝載貨物，Gulden Gans 號主要是裝糖，要在19日以前往日本。Bruynvisch 號經評估後認為船艙太小，不適合運貨物到日本，被派往澎湖等待歸國海船的消息。7月17日 Gulden Gans 號載糖、麻布、波斯生絲，以及中國生絲、絲織品、鹿皮等貨物前往日本，Bruynvisch 號則前往澎湖等候馬尼拉來的歸國海船。¹⁰⁰

(二) 8月來船

8月2日，兩艘平底船 Meerman 號及 Cappelle 號抵達大員。¹⁰¹ 在進入大員巷道時，Cappelle 號也擱淺一段時間，浮起後，駛往海外，第二天才順利入港。這兩艘船帶來大員商館所需的貨物，如155lasten的米、300罐椰子油，以及木料。¹⁰² 大員快速地卸下貨物，並裝上往日本的貨物生絲等，8月12日平底船 Salm 號順利離港前往日本，Meerman 號及 Zeerob 號則於8月20日前往日本。Cappelle 號卸貨完畢後，裝上淡水所需的物品及食物，9月5日前往淡水，並從淡水、雞籠載運煤礦回來。¹⁰³ 至於快艇 Bruynvisch 號則留在大員等候馬尼拉到澎湖的船隻。

⁹⁹ 千地那是在摩路加群島(Moluccas)附近的小島，由該島北上可達呂宋。

¹⁰⁰ 東京大學史料編纂所編，《日本關係海外史料譯文編(9)》，1646年7月26日，頁170；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646年6月26日、7月11日、26日，頁550、556、558。

¹⁰¹ 此班船有4艘平底船，分別為 Merman、Cappell、Berckhout、Conincq van Polen 號。其中後面兩艘由暹羅直航日本，剩下兩艘到大員。程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁281。

¹⁰² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646年8月2日，頁564。

¹⁰³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646年8月27日、9月5日，頁574、579。

(三) 東京(越南)來船

平底船 Hillegaersberch 號和 Swarte Beer 號兩船於 8 月 1 日離開越南東京，Swarte Beer 號直接前往日本，平底船 Hillegaersberch 號 8 月 21 日進入大員港，迅速地裝上大員剩下的波斯生絲及鹿皮、麻布，8 月 23 日前往日本。

(四) 巴城最後一班船

平底船 Overschie 號於 8 月 2 日由巴城出航，在南海掠奪船隻，9 月 4 日進入大員港。公司也儘快卸下其所載運的貨物，並載上日本所需的砂糖、麻布、鹿皮、雜貨等，9 月 12 日出航前往日本。¹⁰⁴

(五) 馬尼拉來船

來自馬尼拉的 1 艘歸國海船及 1 艘平底船，帶著當地艦隊司令的信件及日記，於 8 月 30 日到達澎湖。該船派人搭乘漢人的戎克船於 9 月 3 日到大員，說明該船隊在馬尼拉海域人員病死很多，希望大員能去支援，並運一些木料、錨、繩索前往修復船隻。由於船隻到達的時間比較晚，大員只有 Bruynvish 號可供利用。另外，大員方面希望兩艘船可以到大員就近裝卸貨物。因此，先派一艘戎克船前往瞭解那兩艘船的吃水程度，若不超過 13.5 呎就可以直接到大員。但獲得的消息是士兵多人生病，無力拉錨，而且缺乏繩索及錨，對於能否到大員感到懷疑。至於船隻吃水深度，平底船 Joncker 號為 13.25 呎，歸國海船 Snoecq 號超過 14 呎。大員方面於 9 月 10 日先派 Bruynvish 號帶著錨、繩索、需要品及 50 名漢人去幫助生病船員操縱錨。如果歸國海船無法入港，就再回澎湖等待。9 月 16 日，Bruynvish 號伴著平底船 Joncker 號、歸國海船 Snoecq 號到大員港口前面。次日，風從海面吹來，船隻乘風順利入港。¹⁰⁵ 這兩艘船預計要前往巴城及蘇拉特，先留在大員港內裝貨，並等待季風的轉變。嗣後，大員當局於 10 月 4 日派

¹⁰⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 9 月 12 日，頁 582；東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文編(9)》，1646 年 10 月 19 日，頁 208。

¹⁰⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 10 月 9-18 日，頁 576-581。

遣在這裡備用的 Bruynvish 號前往馬尼拉支援。¹⁰⁶

(六) 日本來船

第一梯次 Salm 號、Berckhout 號於 10 月 9 日由長崎出航，10 月 18 日到大員，北風期間，很順利入港。兩船帶來日本銀、大量的米及雜貨。¹⁰⁷ 第二梯次 Zeerob 號、Meerman 號、Coninck van Polen 號於 10 月 21 日由長崎出航。Zeerob 號於 10 月 30 日抵達大員，其他兩艘於 11 月 4 日也抵達大員港，載來的貨物主要是銀、銅，公司立刻將銀搬運到陸上。¹⁰⁸ 第三梯次的平底船 Hillegaersberch 號、Swarte Beer 號、Gulden Hans 號於 10 月 28 日出航長崎，11 月 6 日到達大員。3 艘船也安全入港，載著銀、銅及一些貨物。¹⁰⁹

當所有長崎出發的船隻都已經進入大員港，在大員的船隻總共有 1 快艇 Zeerob 號，7 艘平底船 Salm 號、Berckhout 號、Meerman 號、Coninck van Polen 號、Hillegaersberch 號、Swarte Beer 號、Gulden Hans 號，加上西南季風時期留在大員港的兩艘平底船 Joncker 號、Cappelle 號，以及 1 艘歸國海船 Snoecq 號，在大員分配航程，裝上所需要的貨物後儘速出航。在日本的 Overschie 號則擔誤航期，比較晚到大員，次年 3 月才由大員前往巴城。¹¹⁰ Hillegaersberch 號、Swarte Beer 號載著白銀前往越南、東京支援，Cappelle 號、Meerman 號、Berckhout 號等則載資金到暹羅，然後到柬埔寨巡弋。¹¹¹ Salm 號、Joncker 號、Coninck van Polen 號分別於 12 月 19、20 日抵達巴城。¹¹² 歸國海船 Snoecq 號及快艇 Zeerob 號也前往巴城，後來由巴城派往西區。Hans 號則經由東京，次年 2

¹⁰⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 9 月 3 日、10 月 4 日，頁 577、593。

¹⁰⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 10 月 18 日，頁 594。長崎日記記載為 121,735：5 里耳，等於 346,946：3：8 荷盾，見東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書譯文編(9)》，1646 年 10 月 9 日，頁 203-204。

¹⁰⁸ 原文寫運到路上，應該是指運到倉庫收存。

¹⁰⁹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 11 月 6 日，頁 598。

¹¹⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1647 年 3 月 15 日，頁 602；程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 287。

¹¹¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646 年 11 月 8-9 日，頁 599；程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 287。

¹¹² 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 281。

月 22 日到達巴城。¹¹³

這一年來的船隻，主要是以載貨物的平底船為主，而且到達大員的船大部分都能進入港口。雖然船隻進入港口經常擱淺，但漲潮後仍會浮起。連由馬尼拉來的歸國海船也進入港口。因此，不需要用船隻來往大員與澎湖之間運貨，在裝卸貨物上比較順利。本年利用西南季風來的船隻，除了馬尼拉來的船及一艘 Cappelle 號留在大員外，其餘船隻因為不需要運貨物到澎湖給歸國海船，停留在大員的時間普遍較短，大約 10 天就迅速裝貨前往日本。而由日本利用東北季風到大員的船隻全部進入大員港內，裝卸貨物方便，短暫停留後即出發前往巴城。

三、1654 年的例子

(一) 第一梯次船

1654 年夏季西南季風時由巴城派往大員、日本的船隻，本年第一班船隊是 5 月 21 日由巴城出發的船隊。由附錄 4 可以看到第一梯次為 Witte Paert 號、Witte Lam 號、Utrecht 號。7 月 1 日，平底船 Witte Paert 號到達大員港外，也帶來巴城的資訊：1. 第一班船有快艇 Utrecht 號、平底船 Witte Paert 號和 Witte Lam 號 3 艘。¹¹⁴ 2. 去年派往巴城船隻的消息。3. 公司帶來的貨物消息，帶來商品、糧食、戰爭用火藥及其他商品。

第一梯次的船隻，快艇 Utrecht 號遭遇暴風，在東沙島觸礁沈沒。平底船 Witte Lam 號到中國沿海避風。平底船 Witte Paert 號於 7 月 1 日先到大員，停在南方停泊處。Witte Lam 號晚 4 天才到，也停到南方停泊處。Witte Paert 號與 Witte Lam 號於 7 月 5 日到大員之後，由小船及大帆船 Formosa 號將船上貨物運到港內，同時也將港內的鹿皮、糖運到港外的 Witte Paert 號。¹¹⁵ 這些船小，吃水淺，容易進出港口，但遇到無風時也難以航行。¹¹⁶ 小船及大帆船從巴城來的平底

¹¹³ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 286、288；西區指非洲紅河口的 Mocha 連接蘇拉特、波斯一帶。

¹¹⁴ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 413。

¹¹⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 7 月 23 日，頁 364。

¹¹⁶ 7 月 3 日 Galjoot 號因為無風而擱淺在南邊海灘；7 月 11 日無風，由幾艘舢舨拖出；7 月

船運來東南亞的貨物鹽、葡萄酒、胡椒、糧食及金錢。也載運貨物給平底船。等到平底船卸掉大部分的貨物，吃水淺了，再嘗試駛進港道。¹¹⁷

大員當局也會預先規劃船隻的去向。平底船 Witte Paert 號預計前往日本，因此，運給 Witte Paert 號的貨物主要為糖和鹿皮，並於 7 月 21 日前往日本；平底船 Witte Lam 號則預計前往波斯或巴城，載運的貨物主要是糖。¹¹⁸ 另外，補充薪柴及蔬菜。7 月 27 日 Lam 號也裝載完畢。大帆船 Formosa 號則與另一艘戎克船前往東沙探視那艘沈沒的 Utrecht 號是否還有貨物可以搶救。

(二) 第二梯次船

第二班是 6 月 22 日由巴城出發的快艇 Tajouan 號、大帆船 Swarte Vos 號、歸國海船 Vreede 號，以及 7 月分別出發的平底船 Campen 號、Pellickaan 號、Coninck van Polen 號。快艇 Tajouan 號與大帆船 Swarte Vos 號於 7 月 30 日一起到大員，帶來貨物及其他消息。在英荷戰爭期間，¹¹⁹ 船隻吃緊。因此平底船不夠配用，不得不將回荷蘭的歸國海船 Vreede 號也派來。巴城當局特別指示 Vreede 號直航澎湖，不必到大員，避免不必要的風險。同時，也命令大員當局不要召 Vreede 號到大員，只要將 Vreede 號留在澎湖裝卸貨物即可，也不需要到日本。大員方面將派船隻運貨澎湖來裝卸，Vreede 號最晚在 10 月 25 日必須載著糖前往巴城，並與其他歸國海船一同回荷蘭。¹²⁰ Vreede 號於 8 月 2 日到澎湖，大員當局依照命令將它留在澎湖，直至 10 月 15 日。期間，Vreede 號都在澎湖裝卸貨物及貨物買賣。快艇 Tajouan 號、大帆船 Swarte Vos 號計劃做為來往澎湖的運輸船。

18、19 日要補給平底船蔬菜以及薪柴的大帆船因為無風，無法出港，停在那裡幾天。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁 354、358、361、363。

¹¹⁷ 這些船在尚未進入大員港以前，遇到突發的颱風，漂離大員，見江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 7 月 17 日、8 月 9 日，頁 360、371-372。

¹¹⁸ 兩艘船都裝上許多箱糖，但是只有往日本的 Witte Paert 裝上鹿皮。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 7 月 11 日、17 日、20 日，頁 358、360、363。

¹¹⁹ 1652-1654 年歐洲發生英荷戰爭。

¹²⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 7 月 30 日，頁 368。

大帆船 Swarte Vos 號與快艇 Tajouan 號於 7 月 30 日抵達大員。大帆船 Swarte Vos 號屬於小型船，順利進入港口，準備裝卸停在南方停泊處快艇 Tajouan 號的貨物。¹²¹ 平底船 Campen 號也於 8 月 4 日到達南方停泊處。此時南方停泊處應該有快艇 Tajouan 號及平底船 Campen 號、Witte Lam 號。從 8 月 3-12 日，大員颶風下雨，港口內巨浪洶湧，船隻無法停泊。遇到風暴擱淺。雖然大員當局希望他們前往澎湖避風，但快艇 Tajouan 號無法駛出外海，反而被海浪衝往港口觸礁，船身破裂。¹²² 平底船 Campen 號漂到雞籠，另一艘平底船 Witte Lam 號隨海浪漂流，終於度過危機。¹²³ 負責轉運的大帆船 Swarte Vos 號想載錨與繩索到港外給平底船 Witte Lam 號，但因為港口波浪洶湧，只能於次日借助舢舨拖行出港。停在澎湖的 Vreede 號也遇到暴風雨吹掉錨碇，但有驚無險地平安度過。暴風後，大員只剩下平底船 Witte Lam 號、擱淺破裂的快艇 Tayouan 號及大帆船 Swarte Vos 號。荷蘭人開始善後，搶救遭難船隻的貨物，從擱淺破損的快艇 Tajouan 號及遭受暴風的平底船 Witte Lam 號中將被水浸濕的糖及胡椒曬乾。同時運送乾燥的糖給 Witte Lam 號做為壓艙。再重新分配到日本的船隻，因為平底船 Witte Lam 號是唯一停泊在此地的船隻，故被派為第二梯次前往日本的船隻，也開始由大帆船 Swarte Vos 號載運鹿皮給 Witte Lam 號。¹²⁴

(三) 第三梯次船

第三梯船是平底船 Pellikaen 號及兩艘來自安南(東京)的平底船 Witte valck 號和戎克船 Zeelandia 號。Pellikaen 號於 8 月 21 日到達大員。來自東京的戎克船 Zeelandia 號於 8 月 24 日到達。此船本來與平底船 Witte valck 號一起由東京出航，Valck 號遇到暴風，8 月 30 日才到達。前往東沙搜救船難的大帆船 Formoas 號也於 8 月 24 日回到大員，因為港口波浪洶湧，遭致擱淺。直到 26 日才

¹²¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 7 月 30 日、8 月 4 日，頁 369、370。

¹²² 8 月 10 日觸礁，加上風浪，甲板全部陷入沙中。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 8 月 10 日、12 日，頁 373、377。

¹²³ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 414；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 8 月 10 日、9 月 1 日，頁 374、393。

¹²⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 8 月 18 日、19 日、21 日，頁 382、383、384。

浮起入港。Pellicaen 號到大員帶來消息，最後一班是 Koninck van polen 號將於 7 月底出發。另外，公司希望派大帆船 Swarte vos 號及快艇 Tayouan 號到東京紅河幫助輸運。¹²⁵

8 月 24 日以前，大員有 Pellikaen 號和 Witte Lam 號，大員方面希望 Witte Lam 號載著糖、鹿皮及 Pellikaen 號一起到澎湖，進行貨物轉運。Witte Lam 號將糖轉給在澎湖的歸國海船 Vreede 號，從 Pellikaen 號取得胡椒，並將鹿皮轉給 Pellikaen 號。然後 Pellikaen 號載著鹿皮等貨物前往日本，Witte Lam 號則載著胡椒返回大員。¹²⁶ 但 8 月 22 日在大員又遇暴風，兩艘船從大員港外被吹到打狗附近。28 日 Witte Lam 號回到大員，之後，則載糖去澎湖轉給歸國海船 Vreede 號，Swarte vos 號一起前往澎湖，Pellikaen 號損害較大，30 日才到大員，大帆船 Formosa 號留在大員幫此船裝卸貨物後，準備進入大員灣修理。¹²⁷

8 月 25 日，Formosa 號剛從東沙島回到大員，在進大員港口時因波濤洶湧而擱淺。第二天船浮起之後就與另一艘大帆船 Swarte Vos 號開始進行轉運工作。8 月 28 日，載鹿皮給港外的平底船 Lam 號，然後一起前往澎湖。Formosa 號等待 Pellikaen 號到大員，準備為在大員的 Pellikaen 號、Zeelandia 號進行裝卸。Formosa 號及小船卸下平底船 Pellikaen 號的胡椒、酒及一艘小船入港，卸下貨物之後，又出港到平底船處卸貨，並裝貨物給 Zeelandia 號，以便帶去淡水。大員當局也找幾艘戎克船載貨物到澎湖給歸國海船 Vreede 號。

9 月 6 日 Formosa 號前往澎湖，所裝的貨物是給 Witte Lam 號的鹿皮，運錨繩及鹽巴給在澎湖的歸國海船 Vreede 號，並將 Witte Valck 號從東京運到澎湖給 Vreede 號的丁銀運回大員。¹²⁸ 同時載運給在雞籠的平底船 Campen 號所需要的繩索和錨，交由要往雞籠的 Swarte Vos 號運去。Pellikaen 號本來要拖進大員港內整修，之後準備與 Formosa 號一起做為來往大員、澎湖的船隻。後來，該船難拖進港內，命令它前往澎湖整修，所以這時臺灣已經沒有任何海船，只剩下

¹²⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 8 月 21 日，頁 384。Tayouan 號此時已擱淺損壞。

¹²⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 8 月 22 日，頁 386。

¹²⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 9 月 2 日，頁 395。

¹²⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 9 月 7 日，頁 400。

Formosa 號大帆船往來大員與澎湖之間。¹²⁹ Formosa 號於 9 月 16 日載著從澎湖卸下的丁銀到大員。18 日載著前往澎湖維修平底船的器材到澎湖。9 月 24 日載著 Vreede 號載來的 1,400 捆籐，以及從 Witte Valck 號運來剩下的 19 箱銀。25 日再度載著維修平底船 Pellikaen 號的材料前往澎湖，並協助將平底船所載的貨物轉裝到 Vreede 號上，之後，再從 Vreede 號卸下胡椒轉交給 Pellikaen 號，並載回放在陸地上的鉛。10 月 8 日回到大員，立刻準備裝載糖，10 月 14 日前往澎湖交給 Vreede 號。

(四) 歸國海船 Vreede 和平號的沈沒

東北季風期間，在大員及澎湖的船隻大約分為兩種：1. 乘西南季風而來，於 9 月過後利用東北季風回巴城的船。2. 還沒裝滿貨物的船隻到大員就近裝貨。東北季風時期大員天氣比較穩定。荷蘭人考慮 10 月中由大員派船到澎湖，船速將非常緩慢，大船在澎湖裝載過慢；如果到大員北方停泊處，比較方便小船前去卸貨，並將要送往巴城的貨物運去那裡裝船。1654 年因為要做為運送大員與澎湖貨物的快艇 Tayouan 號沉沒，8 月連兩次暴風，無法運作。大帆船 Swatter Vos 號前往澎湖，大員只剩下 Formosa 號，運送貨物緩慢。荷蘭人考慮將這些船全部召到大員裝卸貨物。¹³⁰ Vreede 號於 10 月 15 日離開澎湖，10 月 17 日到大員，停泊在北邊。前往日本的 Lam 號因為風向不順，返回澎湖，10 月 21 日也到大員。其他的平底船 Campen 號、Pellikaen 號、Koninck van Polen 等號也於 22 日離開澎湖前往大員。¹³¹

Vreede 號及 Witte Lam 號到大員之後開始裝卸貨物，利用小船及大帆船 Formosa 號從大船卸下胡椒，並裝上糖；從 Witte Lam 號卸下原先要運往日本的鹿皮及補充糧食。¹³² 10 月 25 日，卸下歸國海船由巴城運來的胡椒。10 月 26、27 日準備運送鹿皮與砂糖給 Vreede 號，然後啟航往巴城。但是這兩天遇上大霧

¹²⁹ Coninck van Polen 號 9 月 8 日到大員南邊停泊處。公司認為該地危險，要該船到澎湖避風。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁 402。

¹³⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 9 月 24 日，頁 409。

¹³¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 9 月 28 日、10 月 31 日，頁 425、426。

¹³² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 10 月 25 日，頁 423。

及大浪，工作無法進行。10月28日颳起強烈的南風，Vreede號漂到北邊的礁石區擱淺，被強風吹翻，沉入水裡。¹³³ Vreede號上有100多人，糖有1,700箱。以往北風季節一向較風平浪靜，公司召喚停在澎湖的歸國海船到大員。但此次Vreede號赴大員遭遇到不算大的颱風，海水衝擊猛烈，船錨從海底鬆散的流沙中被拔起來，失控破裂，又遭巨浪撞擊，未久翻覆。停靠在它旁邊的平底船Witte Lam號也漂流撞上石礁，船體破裂沉沒，26人逃生。大帆船Formosa號及一艘裝卸貨物的小船也擱淺，須要整修。

在澎湖也遭遇颱風，3艘平底船Peillkaan、Campen、Koninck van Polen等號原本已經離開馬公灣要前往大員，遇到颱風情況危急，乃砍斷繩索折返媽宮港避風，幸運地逃過一劫。10月31日才到大員北方停泊處。1654年利用西南風往北的船隻，一共損失歸國海船Vreede號、快艇Utrecht、Tayouan、平底船Witte Lam號。除了快艇Utrecht號是在東沙島沉沒之外，其他全部在大員遭難，人員死亡130餘名。¹³⁴

(五) 由日本乘東北季風來的船

本季由日本出發往南，抵達大員的船隻只有4艘，平底船Witte Paert號與歸國海船Breda號於10月25日由日本長崎出航。¹³⁵ Witte Paert號載來相當多的白銀，11月5日到大員北方停泊處。大員當局立刻用戎克船將船上的銀運到城堡。Breda號本來要由日本直航巴城，但因為該船載有不少穀物可以支援大員，又有運貨空間，因此他們改變了巴城的命令，先到大員。該船於11月7日到達，9日停泊於北方停泊處。同時日本派來的最後兩艘平底船Calf Witte、Witte Valck等

¹³³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年10月9日、15日、17日、25日、27日、28日，頁415、418、423。

¹³⁴ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁414、413；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654年10月31日，頁426。

¹³⁵ 歸國海船Breda號於7月3日由巴城直航日本，8月13日到日本。村上直次郎翻譯，《長崎商館日記》，第三輯（東京：岩波書店，1958年），頁305、326；Leonard Blussé and Cynthia Viallé eds., *The Deshima Dagregisters, Vol. XII, 1650-1660* (Leiden: Institut for the History of European Expansion, 2005), pp. 73, 175.（感謝邱馨慧教授提供此書）。

號也於 9 日到達大員北方停泊處，帶來丁銀及穀物。¹³⁶

這些船加上西南風期間停在澎湖的船隻一共 7 艘，一起在大員裝卸貨物。但原本運貨的大帆船 *Formosa* 號需要修復，*Swarte Vos* 號在澎湖擱淺。大員只剩下戎克船 *Zeelandia* 號可以利用。¹³⁷ 另外，公司雇用 4 艘漢人的戎克船來轉運巴城來船的剩餘貨物及日本來船所運的貨物。¹³⁸ 對日本來船運下丁銀及米，儲存到城堡。對於巴城來船則卸下胡椒、丁香及一些衣服。

為了讓歸國海船 *Breda* 號做第一班船前往巴城，先由戎克船卸下 *Pelickaen* 號、*Campen* 號、*Witte Valck* 號的貨物，讓這些船吃水淺，可以進港載貨物出港轉給歸國海船。3 艘船都進入大員港道，到城堡前面裝卸貨物，並要運糖給在北方停泊處的 *Breda* 號。¹³⁹ 裝載糖之後，因風浪不靜，始終無法出港將貨物轉給 *Breda* 號。結果必須雇用漢人的戎克船到港外卸下歸國海船的胡椒及米，載運入港，再利用歸國海船附帶的小船及舢舨，由港內載運糖給在港外的歸國海船。¹⁴⁰ *Breda* 號於 11 月 19 日裝滿貨物以後，與 *Van Polen* 號直接到巴城。*Pelickaen*、*Witte Valck* 等號經暹羅到巴城，*Campen*、*Calf*、*Witte Paert* 等號於 12 月 25 日前往西區。¹⁴¹

本年度西南季風的來船也是以平底船較多，快艇數目是平底船的一半。但不管是快艇或是平底船都沒有進入大員港道，而是停泊在港外的南方停泊處。連損壞的 *Pelickaen* 號雖已卸下所有貨物，仍無法進入大員港維修，只前往澎湖整修。能夠進出港道的只有大帆船、戎克船及更小的舢舨等。歸國海船停留在澎湖，等候船隻由大員運貨物到澎湖轉給它。但是準備做為往來澎湖之間轉運貨物的 *Tayouan* 號受損，只能仰賴 *Formosa* 號進出大員港道運貨，載運到澎湖給歸

¹³⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 11 月 7 日、9 日，頁 432、433。

¹³⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 11 月 5 日，頁 430。

¹³⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁 431、432、433。

¹³⁹ *Pelickaen* 號於 11 月 6 日、*Campen* 號於 11 月 11 日、*Witte Valck* 號於 11 月 15 日分別進入大員港道。

¹⁴⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1654 年 11 月 12-17 日，頁 434-436。

¹⁴¹ 1630 年代中後期，荷蘭發展由波斯到非洲紅海附近的貿易，這一帶稱為西區。F.S. Gastra, *The Duth East India Company, Expansion and Decline* (Zutphan: Walburg Pers, 2003), p. 50.

國海船。因此，歸國海船無法快速裝上貨物，必須在東北風期間能到大員就近裝貨。相對於西南季風，利用東北季風由日本來的船隻停留在北方停泊處。除了歸國海船外，只要卸下一些貨物就可以進港。但是入港裝載貨物之後，出港卻很困難，顯示大員港道已經不如以往方便，船隻進出更加困難。

伍、歸國海船的運作

一、停泊地點

(一) 停泊大員

大員因為西南季風，海象不穩定。若無法進入大員港停泊，只能停在南方停泊處。但夏季暴風乍臨，在那裡停泊，毫無遮蔽，船隻直接受到暴風的侵襲。因此，一般西南季風來的大船都停泊在澎湖，由大員的船隻來裝卸貨物，或是先到澎湖察看情況之後再到大員，直接到大員的算是例外。等到季節風轉變之後，約在 10 月中旬以後會到大員，到大員都停在北方停泊處。

直接停在大員的船隻很少，大部分是躲避暴風或是迷航而來的，由附錄 5 觀察，1633 年 Middleberch 號是 8 月 7 日由漳州河前往澎湖。因避風繞過澎湖，於 8 月 22 日直接到大員。在大員第二天就遇到颶風漂離大員，一直到中國沿海的浯嶼，再於 9 月 11 日抵達大員裝貨。10 月 2 日前往巴城。¹⁴² 1634 年 Bueren 號在澳門附近遇到風暴折斷船桅，9 月 4 日到大員港外，因為港道波浪洶湧，加上南風漸起，第二天 9 月 5 日便前往澎湖。¹⁴³ 1639 年 Emelia 號與 Gallias 號由菲律賓海域要前往澎湖，而 Emelia 號將打狗誤認為澎湖，入港時觸礁沉沒。Gallias 號安全抵達澎湖。直接由巴城來的是 1637 年的 Egmont 號，8 月 10 日由巴城直接到大員。於港外卸貨之後，因為無法入港，前往澎湖等候季風，準備回

¹⁴² 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1633 年 8 月 7 日、22 日、9 月 23 日、27 日，頁 94、112、125、127。

¹⁴³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1634 年 9 月 4 日，頁 180。

巴城。¹⁴⁴

西南季風時期直接到大員的歸國海船，據《熱蘭遮城日誌》的紀錄只有 4 艘。其中兩艘是躲避暴風而到大員。到達大員之後因為風浪大，立刻駛離大員。另外一艘是因為迷航，沉沒於打狗港。只有 Egmont 一艘順利地在大員港外卸貨，然後載糖前往澎湖。

(二) 停泊澎湖

到澎湖的路線有兩種，主要是由巴城直接到澎湖，或是經由其他地方，如馬尼拉海域或是中國沿海來的大船。由於中國沿海來的大船主要是 1635 年以前，大員作為貿易轉運模式尚未形成，大海船到中國沿岸掠奪，之後到澎湖停泊，如上述的 1633 年往中國沿岸掠奪的歸國海船 Middleberg 號本來要到澎湖，卻迷航到大員。1635 年以後，沒有看到有歸國海船直接航向中國沿岸。由菲律賓海域來的船隻主要是由巴城或千地那等地前往菲律賓海域巡弋，之後再到澎湖停泊。1636 年的 Wassnear 號本來由千地那去馬尼拉海域巡弋，但是沒有執行該任務，直接到澎湖。¹⁴⁵

西南季風時期，到達澎湖停泊的歸國海船的運作又分為 4 種情況：

1. 稍停後航向日本。這種船停泊於澎湖的時間不長，大約停留 10-20 天，將貨物處分完畢之後即前往日本。1637 年的 Swol 號於 8 月 9 日到澎湖，8 月 30 日前往日本；1638 年 Nieuwzeelandt 號於 8 月 21 日到澎湖，8 月 30 日就前往日本，在日本等到季風轉變的時候，約 11 月份由長崎回航。
2. 以澎湖為基地，船隻停留在馬公灣內，裝載貨物及等待季風轉變。時間通常是 2-3 個月，約 8-11 月間。期間，大員當局利用適當的船隻，由大員運貨去裝卸，並補給糧食、蔬菜。卸下船隻由巴城運來的貨物，再裝上要運往巴城或印度沿岸的貨物。這類的船隻必須等到季節風轉變，再利用東北季風前往巴城。因此，停留的時間稍長，大約在 10 月中旬出發前往巴

¹⁴⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1637 年 8 月 10 日、26 日，頁 338、343。

¹⁴⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，1635 年 7 月 17 日、29 日，頁 208、209。

城。

3. 在西南季風期間，考量船隻可以進港來到大員。這種狀況大部分是馬尼拉海域來的歸國海船，到達澎湖，再到大員。1640 年代中期，巴城經常會派大船到馬尼拉海域巡弋，之後到澎湖，再轉往大員。1646 年 Snoecq 號由馬尼拉海域到澎湖，之後轉往大員。1648 年 Snoecq 號與 Arent 號是直接到大員的船。1645 年的 Witte Haen 號是唯一由巴城到澎湖之後，於西南風期間到大員並入港的歸國海船。公司考慮該船吃水較淺，由澎湖到大員來停靠。歸國海船進入大員港之後，在此地裝卸貨物，之後大多停在港內不出，直到季節風轉變，才離開大員港。該船於 8 月中入港後，一直停泊在港內，到 10 月 13 日才前往澎湖。而 1646 年由馬尼拉海域來的 Snoecq 號，於 9 月 16 日入大員港，一直到 11 月 1 日才離開。
4. 如果西南季風期間在澎湖的工作還沒結束，荷蘭人會在季節風轉吹東北風時，認為大員的風浪比較平靜，會將在澎湖的歸國海船召到大員，就近裝卸貨物。到大員的時間約是 10 月中旬或 11 月上旬，此時到大員的歸國海船都停在北方停泊處。當貨物裝滿，與從日本來的船隻一起前往巴城。

二、歸國海船的運作

歸國海船不僅可以作戰，也可載運大量的貨物由亞洲返回歐洲。到大員來的船隊經常是以歸國海船為中心，停泊在澎湖或大員，再由各種不同的船隻運貨物來裝卸。歸國海船若停留在澎湖，其他的船隻就會經常來往於大員與澎湖間，為歸國海船裝卸貨物。如果停留在大員，如上述 1646 年的例子，由馬尼拉來的歸國海船停留在大員灣，其他的船隻停靠地點也以大員為主。對裝卸貨物來說，比較方便，也不需要在大員停留太長時間。然而歸國海船停留在大員是有相當風險的。除了上述 1654 年的 Vreede 號在大員沉沒之外，以下以另外兩年的例子，來看歸國海船停泊在大員的運作。

(一) 1645 年 Witte Haen 號的例子

1645 年到達澎湖的歸國海船有 3 艘，分別是由巴城來的 Witte Haen 號及兩艘由馬尼拉海域來的 Zutphen 號和 Schiedam 號。Witte Haen 號於 1645 年 8 月 2 日到達澎湖，考慮此船吃水淺，只約 11-12 呎，裝貨後吃水為 13 呎，決定要它到大員來。8 月 20 日到大員。雖然評估此船應可以安全進入大員港口，但實際進港過程並不順利。船隻在進入港口時擱淺，要等到第二天早上風從海上吹來，經過很多困難，才終於進港，但是船體已經受損需要整修。¹⁴⁶

Witte Haen 號離開澎湖到大員後，兩艘由馬尼拉海域來的 Zutphen 號和 Schiedam 號於 8 月 22 日到達澎湖。這兩艘歸國海船停在澎湖。在大員當局評估 Haen 號配合兩艘船，必須儘快裝貨物運去澎湖轉給那兩艘歸國海船，並從澎湖運貨物回大員。¹⁴⁷ 9 月 22 日 Witte Haen 號準備前往澎湖，將載運的糖轉運給在澎湖的歸國海船 Schiedam 號。但 23-26 日不斷地吹西北風，戎克船可以出港，歸國海船卻無法出港。27 日又遇暴風雨，船隻雖然各拋下 2-3 個錨，並將上桅放下，但還是隨潮流漂流，而且彼此碰撞，最後擱淺於北線尾東北角。歸國海船 Haen 號擱淺，但無損失；在大員的平底船 Berckhout 號船尾擱淺，船頭破洞，船體傾斜。載糖來的漢人戎克船也漂過北線尾東北，最後漂到赤崁岸邊擱淺。28 日潮水平靜之後，平底船卸貨後浮出水面，到棧橋繼續卸貨並整修。另外，由戎克船卸下歸國海船所載的糖，讓歸國海船浮起並進行整修。30 日繼續卸下平底船及歸國海船所載的糖；並企圖將 Haen 號拖入深水，一直到 10 月 6 日歸國海船才浮起。之後，將平底船 Berckhout 號還沒有卸完的一批箱裝的糖接過去，準備送到澎湖，載送回荷蘭。10 月 12 日趁著微風，頂著潮流出港停在港外，快艇 Kievet 號由港內裝上要運回荷蘭的瓷器及白蠟，前往港外轉給停在那裡的 Haen 號。之後，再回港內幫助整修平底船 Berckhout 號。歸國海船於 13 日前往澎湖，要將一些貨物轉給在那裡的歸國海船。¹⁴⁸

¹⁴⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645 年 8 月 10 日、29 日，頁 448、452。

¹⁴⁷ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645 年 8 月 25 日、9 月 4 日、19 日，頁 451、455、464。

¹⁴⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645 年 9 月 22 日至 10 月 5 日，頁 466-470。

此次暴風期間，在澎湖有大海船 Zutphen 號、Schiedam 號、快艇 Kievit 號、平底船 Uytgeest 號、戎克船 Tayouan 號、Nachtuy 號，以及 8-10 艘漢人戎克船。9 月 26 日颶起北風，讓已經準備好要出港的船隻 Nachtuy 號無法出港。27 日的暴風雨，房屋牆壁都被吹垮，漢人的戎克船也被吹破。兩艘歸國海船 Zutphen 號被暴風襲擊，3 個錨斷了兩條繩索，錨臂也折斷，最後漂到東岸的沙灘擱淺。船員利用卸下壓艙物的方式，讓船隻減輕。9 月 30 日海水漲潮才脫離淺灘。另一艘歸國海船 Schiedam 號失去兩個錨，船頭在岸邊擱淺，之後又浮起。¹⁴⁹ 平底船 Uytgeest 號雖然下 4 個錨，但還是隨浪漂流。它的錨與快艇 Kievit 號交纏住，致兩船在那裡打轉，幸好沒相撞，也沒擱淺。不過它們的小船翻覆，造成 1 人死亡。Nachtuy 號也沒有擱淺，所以在暴風過後可以前往大員。戎克船 Tayouan 號則屢屢撞上平底船船頭，後來漂到岸邊撞裂毀壞，最後船隻木頭成為修復其他受損船隻的木料。¹⁵⁰

Witte Haen 號雖然能夠進入大員港口，但是通過港口困難，極易擱淺，必須配合適當的風向才能入港。入港後，大員海灣可做為天然的避風港。這次的暴風也讓在日本的船隻翻覆，應該是影響澎湖、大員及日本的颶風。不管是在澎湖馬公灣或臺灣大員灣的船隻，顯然都受到巨浪衝擊，拖斷了錨。但是在港灣內，形成天然的避風港，船隻只有擱淺沙灘，並沒有觸礁沉沒。暴風過後，船隻依然可以航行。然而，澎湖比大員方便的是，歸國海船進出容易，歸國海船不容易通過港口進入大員灣，因此必須轉往澎湖避風。

（二）1648 年的例子

1648 年 8 月 25 日，大員當局得知兩艘由馬尼拉來的歸國海船 Snoecq 號與 Arent 號都要到澎湖。大員馬上派 1 艘戎克船到澎湖瞭解當地的船隻狀況，若吃水不超過 13 呎，可以航到大員；若是超過，則等候新的指令。8 月 27 日，先卸下平底船 Maseland 號的貨物，準備再去澎湖看是否要幫歸國海船 Snoecq、Arent

¹⁴⁹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645 年 10 月 2 日、8 日，頁 468、472；程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 275。

¹⁵⁰ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 275-276；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1645 年 10 月 2 日，頁 469。

等號卸貨。

9月1日，派去探聽消息的戎克船由澎湖回報，歸國海船 Snoecq 號、Arent 號吃水過深無法入港。大員立刻派平底船 Maseland 號前往澎湖，儘量卸下這兩艘大船所載的貨物，讓它們可以進大員港。9月8日，Maseland 號及兩艘在澎湖的 Snoecq 號、Arent 號全到大員港外停泊處。大員派3艘戎克船去卸下海船的貨物。卸貨之後，平底船及大船之一的 Arent 號，當日午後不久順利入港。留在港外的 Snoecq 號曾於1646年到大員，卸下貨物之後，利用南風順利入港。這是大海船到大員入港最順利的一次。¹⁵¹ Snoecq 號於1648年再度到大員，但似乎因為吃水過深，一直留在港外。9月13日荷蘭人派小船卸下該船由澎湖帶來的所有貨物。9月15日，在等待1星期之後，無法卸貨讓 Snoecq 吃水減少到13呎以下，該船無法進港。由此可知，1648年的大員港口可能比1646年時更為淤淺，致同樣的船在兩年後已無法入港。最後令 Snoecq 號前往澎湖等候，後來與 Arent 號同往柬埔寨。¹⁵²

陸、結論

關於荷蘭船隻在大員的運作及澎湖扮演外港的功能，可透過歸國海船、平底船、快艇，以及比較大的帆船的運作來比較。

在大員尚未轉型為轉口站之前，荷蘭人試圖藉著武力打開通商大門，以歸國海船及快艇為主。除了貿易，還要備戰。這兩種船都是很好的戰艦。這時候的船隻大半前往中國沿海貿易。大員做為轉口站及澎湖做為外港的關係還沒有建立起來。1635年以後，大員做為貿易轉口站的角色逐漸形成，貿易愈來愈順利，到大員的平底船開始增多。這種趨勢一直到1650年國姓爺勢力竄起，中國沿海的局勢比較緊張，才再派大量快艇到大員，以作戰為目的的快艇在船隻數量上又多於平底船。

¹⁵¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，1646年9月9日、10日，頁581。

¹⁵² 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁302。

巴達維亞港口變淺也影響荷蘭人對船隻的派遣。在巴達維亞的荷蘭人一直希望公司能派遣吃水淺的小船。1650年起開始派遣吃水淺，進出巴達維亞港口比較容易的大帆船。之後，又派遣小型平底船。大帆船配合小型平底船或是吃水淺的快艇，成為出入巴達維亞港口裝卸貨物的主要船隻。由1654、1655年大船的運作情形可知，當時大帆船進出巴達維亞港口轉運貨物時，其功能優於其他船隻。巴達維亞做為轉口站，意味著船隻必須在巴達維亞裝卸轉運。由巴城、巴達維亞及日本運出的貨物來看，每個地方的物產不同。巴城以香料、糧食為主，巴達維亞以絲織品、糖、鹿皮，日本則以銀、銅等為主。另外，也會載運糧食。由巴城往日本的船隻，早在5月，最晚在8月底以前，利用西南季風先到大巴達維亞。到大巴達維亞之後的船隻分為兩部分，一部分停留在巴達維亞或澎湖，一部分利用西南季風運貨物到日本。停在巴達維亞的船隻，主要是轉載送往東南亞、巴城或南亞的貨物。這些船隻停泊的時間較長，除了等候中國商人運貨物來之外，一方面裝卸貨物，一方面等待季風轉變。最早往南的船隻大約在季風轉變後，大約10月，稍早於由日本來的船隻到達巴達維亞前，先航往巴城。前往日本的船隻主要是運送當季貨物，船隻在巴達維亞停留的時間不長，不會超過20天，大部分在1週內就出發。到達日本裝卸貨物，裝上了巴達維亞、巴城需要的貨物後，俟季風轉變，再利用東北季風到大巴達維亞。11月，再由日本乘著東北季風往巴達維亞航行。

船隻停泊地點，西南季風期間巴達維亞經常有颱風侵襲，帶來強烈的風浪，而巴達維亞灣港外一片平坦的海面不適合船隻停泊，必須進入巴達維亞灣內避風。但是巴達維亞港口過淺，大型船不易航行，特別是歸國海船及一些吃水較深的船隻根本無法入港。因此，西南風期間歸國海船大多停泊在澎湖的馬公灣。荷蘭統治臺灣期間，在西南風季節到巴達維亞的歸國海船只有8個船次，其中3個船次是因為遇到暴風或是迷航來到大巴達維亞。到大巴達維亞的船隻不是立刻離去，就是遭遇船難。有3個船次是由馬尼拉經由澎湖到巴達維亞。這3個船次只有2個船次進入巴達維亞灣。但是，出入巴達維亞港口都不順利。只有1637年的Egmont號比較順利。西南季風期間歸國海船大部分停泊在澎湖馬公灣，能夠進入巴達維亞港口到達巴達維亞灣，就等於進入避風港，如同進入澎湖馬公灣一般，可避免受到暴風的襲擊。因此，能進入巴達維亞灣的歸國海船也都等到季節風轉變再行出港，1645年的Witte Haen號從8月中進港，一直到10月中旬才出港；1646年Snoecq號從9月15日進港，一直到11月初才離

去。

西南季節風期間，歸國海船及吃水深的船停留澎湖，吃水較淺的船隻到大員港外或進入大員港內裝貨，載運貨物到澎湖轉給其他海船。由於必須等到季風轉變，利用東北季風南行，因此停泊在澎湖運作的時間很長，大約 1-3 個月。期間，船隻不斷往來大員與澎湖之間轉運貨物，大員與澎湖的關連就這樣連接起來。在西南風期間，澎湖可以說是大員的外港或補助港。東北季風期間到大員，如果可以入港的船隻，形同進入避風港，而且停泊城堡附近，裝卸貨物較為方便。無法進港的船隻大多停在大員港外的北方停泊處，在更北的地方有北方礁岩，可擋住北風；另外，如果被北風吹，船隻往南，不用怕撞上北方的礁岩。澎湖的馬公灣雖然適合停泊，但是西南風期間由大員到澎湖也不一定安全，還沒有進澎湖馬公灣之前遇到暴風，對船隻也相當危險的。若遇風起，船隻不是遭難，就是被吹到其他地方。因此，就裝卸貨物來說，在大員的船隻頂多由港內運貨物到港外，時間快，安全性也較高。大員又有倉庫可以儲藏船隻或漢人運來的貨物，在大員附近裝卸貨既又快又方便。

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，可在大員港外停泊。此時會將仍然停留在澎湖的歸國海船及其他船隻召喚到大員，停在北方停泊處。由吃水較淺的船隻入港運貨，再轉交給歸國海船。而由日本來的船隻，也都會停到大員北方停泊處。因為裝卸貨物方便，東北季風時期船隻停留的時間會較短。

附錄 1、1634 年巴城方面來船一覽表

船名	開船日及途經地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		停泊日及停泊地	離開日期		
Wapen van delft (s)	5月14日巴城 6月15日暹邏 8月15日澳門	--	--	日本	9月24日到
Bredam (j)	5月25日巴城	7月10日大員 7月21日澎湖	8月13日 澎湖往日本	日本	8月27日到
Oderwater (j)	5月25日巴城	7月10日大員 7月21日澎湖	7月23日 澎湖往日本	日本	7月30日到
Koukercke (j)	5月25日巴城	7月10日大員(in) 7月22日澎湖 7月27日澎湖 9月2日大員 10月3日澎湖	--	到白石島 附近巡戈	
Weirngen (j)	5月25日巴城	7月10日大員(in) 7月28日澎湖 8月12日大員 8月12日澎湖 9月2日大員 10月3日澎湖	--	到白石島 附近巡戈	
Venloo (j)	5月25日巴城	7月10日大員(in) 7月22日澎湖	7月31日 澎湖往日本	日本	8月5日到
Huysduynen (f)	7月27日廣南	(日期不明)澎湖 9月18日大員	11月4日 大員往巴城	巴城	12月4日到
Veenhuysen (j)	6月28日巴城 7月18日廣南	8月2日大員 8月8日澎湖 8月23日大員 8月23日澎湖	8月28日 澎湖往日本	日本	9月14日到
Swaen	6月28日巴城 7月28日廣南	--	--	日本	8月17日到 直航日本
Schaegen (f)	6月28日巴城 7月18日廣南	8月10日澎湖 8月19日大員	8月25日 澎湖往日本	日本	
Warmond (f)	6月12日巴城	8月11日大員 8月12日澎湖 10月10日大員	12月11日 大員往暹邏	暹邏	
Grootbroek (j)	6月22日巴城 7月18日廣南	--	--	--	遇難

船名	開船日及途經地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		停泊日及停泊地	離開日期		
Groll (j)	7月4日巴城	8月10日大員 8月12日澎湖	8月15日 澎湖往日本	日本	8月30日到
Zeeburch(j)	7月4日巴城	--	--	--	遇風未到 大員
Bleyswijck (j)	(日期不明) 巴城	9月2日大員 9月8日澎湖 9月18日大員 9月27日澎湖 10月3日澎湖	--	到白石島 附近巡戈	
Buren (s)	7月14日巴城	9月5日大員 9月6日澎湖	10月9日 澎湖往巴城	巴城	
Bommel (j)	7月14日巴城	--	--	--	遇風未到 大員
Goa (j)	7月14日巴城	--	--	--	遇風未到 大員

說明：s 表歸國海船，j 表快艇，f 表示平底船。in 表示進入大員港（臺江內海）。
資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 135-170。

附錄 2、1634 年日本往巴城方向船隻一覽表

船名	日本 開船日期	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		停泊日及停泊地	離開日期		
Oudewater (j)	12月3日	12月14日大員	12月31日大員往暹邏	巴城	7月30日到
Venloo (j)	11月24日	12月7日大員(in)	--		
Swacen (f)	11月24日	--	--	巴城	直航
Groll (j)	11月24日	--	--	巴城	直航
Schagen (f)	12月4日	--	--	巴城	直航
Wapen van delft (s)	11月24日	--	--	暹邏	直航
Veenhuijsen (j)	12月3日	2月11日大員(in)	2月21日大員往巴城	巴城	
Bredam (j)	2月16日	2月23日大員	3月10日大員往巴城	巴城	1635年

說明：in 表示進入大員港（臺江內海）。
資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁 170-190；東京大學史料編纂所，《日本關係海外史料譯文編(1)》，頁 70-85。

附錄 3、1646 年季節風期間往來巴城、日本船隻一覽表

船名	開船日及途經地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		靠岸日及停泊地	離開日期		
Gans (f)	去年留在大員	6月25日大員(in)	7月17日 大員往日本	日本	7月28日到
Bruynvish (j)	馬尼拉	6月25日大員(in) 7月17日澎湖 8月4日大員(in) 9月9日澎湖 9月16日大員	大員往馬尼拉	馬尼拉	
Zeerob (j)	6月18日巴城	7月25日大員(in)	8月20日 大員往日本	日本	9月3日到
Salm (f)	6月18日巴城	7月25日大員(in)	8月20日 大員往日本	日本	8月28日到
Merman (f)	5月11日巴城 6月28日暹邏	8月2日大員(in)	8月20日 大員往日本	日本	10月13日到
Cappelle (f)	5月11日巴城 6月28日暹邏	8月2日大員(in) 9月3日淡水 10月13日大員	11月中旬 大員往巴城	巴城	
Berckhout (f)	5月11日巴城 6月28日暹邏	--	--	日本	8月13日到 直航日本
Van pollen (f)	5月11日巴城 6月28日暹邏	--	--	日本	8月13日到 直航日本
Hillegaersberch (f)	7月1日東京	8月21日大員(in)	8月23日 大員往日本	日本	9月3日到
Swater Beer (f)	7月1日東京	--	--	日本	9月3日到 直航日本
Snouck (s)	8月30日馬尼拉	9月2日澎湖 9月16日大員(in)	11月中旬 大員往巴城	巴城	
Joncker (f)	8月30日馬尼拉	9月2日澎湖 9月16日大員(in)	11月中旬 大員往巴城	巴城	12月20日到
Overschie (f)	8月2日巴城	9月4日大員(in)	9月12日 大員往日本	日本	10月19日到
Salm (f)	10月9日日本	10月18日大員(in)	大員往巴城	巴城	12月19日到
Berckhout (f)	10月9日日本	10月18日大員(in)	大員往暹邏	暹邏	
Van pollen (f)	10月21日日本	11月4日大員(in)	大員往巴城	巴城	12月19日到
Zeerob (j)	10月21日日本	10月30日大員(in)	大員往滿刺加	滿刺加	

船名	開船日及途經地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		靠岸日及停泊地	離開日期		
Merman (f)	10月21日日本	11月4日大員(in)	11月中旬 大員往巴城	巴城	
Hilligaerberch (f)	10月28日日本	11月6日大員(in)	11月20日 大員往東京	東京	
Swater beer (f)	10月28日日本	11月6日大員(in)	11月20日 大員往東京	東京	
Gulden gans (f)	10月28日日本	11月6日大員(in)	(日期不明) 大員往東京	巴城	2月22日到
Overschie (f)	11月17日日本	(日期不明) 大員	1647年3月15日 大員往巴城	巴城	

說明：in 表示進入大員港(臺江內海)。

資料來源：程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁 281、286；東京大學史料編纂所，《日本關係海外史料譯文編(9)》，頁 90-111；江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊，頁 535-600。

附錄 4、1654 年季風期間往來巴城、日本的船隻一覽表

船名	出發日及出發地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		停泊日及停泊地	離開日期		
Witte Paert (f)	5月21日巴城	7月1日大員	7月21日大員往日本	日本	8月12日到
Witte Lam (f)	5月21日巴城	7月5日大員 8月23日打狗 8月28日大員 9月2日澎湖	9月12日澎湖往日本		遇風折返、 大員觸礁
Utrecht (j)	5月21日巴城	--	--	--	東沙沈沒
Tayouan (j)	6月22日巴城	7月30日大員	--	--	大員觸礁
Vreede (s)	6月22日巴城	7月30日澎湖	10月25日大員	--	大員觸礁
Campen (f)	7月7日巴城	8月9日大員 8月10日雞籠 9月26日澎湖 10月31日大員	11月中大員往巴城	巴城	

荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運

船名	出發日及出發地	大員附近海域的荷船動態		到達地	備註
		停泊日及停泊地	離開日期		
Pellicaen (f)	7月18日巴城	8月21日大員 8月下旬中打狗 8月29日大員 9月8日澎湖 10月31日大員	11月中旬大員往暹邏	巴城	
Het calf (j)	7月14日巴城	--	--	日本	8月18日到 直航日本
Witte valck (f)	8月8日東京	8月24日澎湖	8月26日澎湖往日本	日本	9月23日到
Van pollen (f)	7月29日巴城	9月8日大員 9月10日澎湖 10月31日大員	11月中大員往巴城	巴城	
Witte paert (f)	10月25日日本	11月5日大員	--	巴城	
Breda (s)	10月25日日本	11月5日大員	--	巴城	
Calf (f)	10月31日日本	11月8日大員	--	巴城	
Witte Valck	10月31日日本	11月8日大員	--	巴城	

說明：本表不計入小型快船、小型平底船、大帆船。

資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，頁347-348；村上直次郎翻譯，《長崎商館日記》，第四冊，頁55-68；Leonard Blussé, Cynthia Viallé, eds., *The Deshima Dagregisters, Vol. XII*, pp. 77-79。

附錄 5、西南風時期的歸國海船一覽表

開船年份 船隻名	出發日及 出發地	大員附近海域的荷船動態		到達日期 及到達地	自日本 出航日
		停泊日及停泊地	離開日期		
1633年 Middleberch	--	8月7日中國沿海 8月22日大員	8月23日 大員往巴城	巴城	
1634年 Bueren	7月14日巴城	9月4日大員 9月6日澎湖	10月10日 澎湖往巴城	巴城	
1635年 Wapen van Dlft	--	--	--	8月16日日本 (直航)	11月13日
1635年 Buyren	--	--	--	--	

開船年份 船隻名	出發日及 出發地	大員附近海域的荷船動態		到達日期 及到達地	自日本 出航日
		停泊日及停泊地	離開日期		
1635年 Wassenaer	6月千地那	7月29日澎湖	8月19日 澎湖往日本	9月1日日本	12月31日
1635年 Amsterdam	7月4日巴城	8月4日澎湖	8月20日 澎湖往日本	8月30日日本	11月13日
1635年 Galiassse	--	8月20日澎湖	10月6日 澎湖往巴城	巴城	
1635年 Noortwijck	--	8月20日澎湖 10月8日大員	10月中 大員往巴城	巴城	
1636年 Galias	6月1日千地那	7月21日澎湖	8月10日 澎湖往日本	8月28日日本	11月2日
1636年 Wassnear	6月1日千地那	7月21日澎湖	8月10日 澎湖往日本	8月28日日本	11月2日
1636年 Noortwijck	--	--	--	日本 (直航)	11月17日
1637年 Amsterdam	--	6月26日澎湖	7月23日 澎湖往日本	日本	11月20日
1637年 Egmont	--	8月10日大員 8月26日澎湖 10月6日大員	10月17日 大員往巴城	巴城	
1637年 Hoff van Holland	7月29日巴城	8月28日澎湖 10月6日大員	10月19日 大員往巴城	巴城	
1638年 Swol	6月27日巴城	8月9日澎湖	8月30日 澎湖往日本	9月16日日本	11月9日
1638年 Nieuzeelandt	--	8月21日澎湖	9月3日 澎湖往日本	10月5日日本	11月9日
1639年 Breda	5月2日巴城	6月20日澎湖	7月17日 澎湖往日本	8月2日日本	11月8日
1639年 Banda	7月1日巴城	--	--	8月8日日本 (直航)	11月3日
1639年 Amelia	--	7月中旬打狗沈沒	--	--	
1639年 Galiassse	4月30日摩鹿加	7月中旬澎湖	8月17日 澎湖往日本	9月14日日本	
1643年 Salmander	6月24日巴城	8月5日澎湖	10月30日 澎湖往巴城	巴城	

荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運

開船年份 船隻名	出發日及 出發地	大員附近海域的荷船動態		到達日期 及到達地	自日本 出航日
		停泊日及停泊地	離開日期		
1644年 Haerlem	6月2日巴城	7月12日澎湖	11月10日 澎湖往巴城	巴城	
1644年 Vreede	6月5日巴城	8月22日澎湖	11月11日 澎湖往大員	巴城	
1645年 Zutphen	--	8月14日澎湖	11月10日 澎湖往巴城	巴城	
1645年 Schiedam	--	8月22日澎湖 11月7日大員	11月下旬 大員往巴城	巴城	
1645年 Witte Haen	--	8月2日澎湖 8月14日大員(in) 10月13日澎湖 11月7日大員	11月下旬 大員往巴城	巴城	
1645年 Luios	7月21日暹邏	--	--	9月28日日本 (直航)	10月25日
1646年 Snouck	--	9月3日澎湖 9月16日大員	11月1日 大員往蘇拉特	蘇拉特	
1648年 Snouck	5月15日馬尼拉	8月25日澎湖 9月8日大員 9月16日澎湖	10月末 澎湖往柬埔寨*	麻六甲	
1648年 Arent	--	8月25日澎湖 9月8日大員	10月末 往柬埔寨	麻六甲	
1650年 Enckhuysen	--	8月31日澎湖	10月底 澎湖往巴城	巴城	
1654年 Vreede	--	8月2日澎湖 10月17日大員	10月28日 翻覆	--	
1655年 Enckhuysen	--	7月23日澎湖	12月9日 澎湖往巴城	巴城	

說明：* 10月24日，不知何時離去，但可以確定與 Arent 號一起前往柬埔寨。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊，1648年10月24日，頁99；程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》，頁302。

in 表示進入大員港(臺江內海)。

資料來源：江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊，頁22-35；第二冊，頁34-45；第三冊，頁37-43；第四冊，頁15-22。

徵引書目

一、檔案

De archives van de Verenigde Oostindische Compagnie(VOC), 1602-1795, Den Haag: Het Nationaal Archief.

Overgekomen Brieven en Papieren: 1077.

二、史料彙編

江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第一冊。臺南：臺南市政府，2000年。

江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第二冊。臺南：臺南市政府，2002年。

江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第三冊。臺南：臺南市政府，2003年。

江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，第四冊。臺南：臺南市政府，2011年。

江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (I) 1622-1626》。臺南：國立臺灣歷史博物館·國史館臺灣文獻館，2010年。

江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞城總督書信集 (II) 1627-1629》。臺南：國立臺灣歷史博物館·國史館臺灣文獻館，2010年。

格斯·冉福立(Keex Zandvliet)著，江樹生等編，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》，上冊。臺北：漢聲出版社，1997年。

格斯·冉福立(Keex Zandvliet)著，江樹生等編，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》，下冊。臺北：漢聲出版社，1997年。

三、日記、文集

村上直次郎譯，《長崎商館日記》，第三冊。東京：岩波書店，1958年。

東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書原文編：オランダ商館長日記：原文編》。東京：東京大學出版會，1974-2011年。

東京大學史料編纂所編，《日本關係海外文書原文編：オランダ商館長日記：譯文編》。東京：東京大學出版會，1976-2011年。

蔣師轍，《臺遊日記》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957年。

四、專書

黃叔璥，《臺海使槎錄》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957年。

程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》。臺北：聯經出版事業公司，2000年。

Andrade, Tonio. *How Taiwan Became Chinese: Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*. New York: Columbia University Press, 2008.

Blussé, Leonard, W. E. van Opstall and Ts'ao Yung-ho, eds. *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, deel I, 1629-1641*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1986.

Blussé, Leonard, W. E. Milde and Ts'ao Yung-ho, eds. *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, deel II, 1641-1648*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1995.

Blussé, Leonard, W. E. Milde and Ts'ao Yung-ho, eds. *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, deel III, 1648-1655*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1996.

Blussé, Leonard, N. C. Everts, W. E. Milde and Ts'ao Yung-ho, eds. *De Dagregisters van het Kasteel Zeelandia, Taiwan, deel IV, 1655-1662*. Den Haag: Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 2000.

Blussé, Leonard, Cynthia Viallé, eds. *The Deshima Dagregisters, Vol. XII, 1650-1660*. Leiden: Instituut for the History of European Expansion, 2005.

Gaastra, F. S. *The Dutch East India Company*. Zutphen, Walburg Pers, 2003.

Remmelt, Daalder, eds. *Schepen van de Gouden Eeuw*. Zutphen, Walburg Pers, 2005.

Hoogewerff, G. J. ed. *Journalen van de Gedenckwaardige Reysen van Willem Ysbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*. 's-Gravenhage: Nijhoff, 1952.

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

Stapel, W., ed. *Beschryving van de oostindische compagnie, eerst boek, deel I*. Rijk Geschiedkundige publicatie 63. 's-Gravenhage. Nijhoff, 1927.

五、期刊論文、專書論文

- 邱馨慧，〈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〉，《文史臺灣學報》，第 5 卷（2012 年 12 月）。
- 林偉盛，〈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 年 12 月）。
- 林偉盛，〈荷蘭東印度公司（VOC）與澎湖〉，收入賴麗惠編輯，《荷澎初會四百週年：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》。臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004 年。
- 林偉盛，〈西班牙與荷蘭貿易比較〉，收入林玉茹主編，《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 年。
- 陳國棟，〈十七世紀的荷蘭史地與荷據時期的臺灣〉，《臺灣文獻》，第 54 卷第 3 期（2003 年 9 月）。
- 翁佳音，〈「荷蘭時代」臺灣史中的澎湖〉，收入澎湖縣文化局編，《澎湖研究第一屆學術研討會論文輯》。澎湖：澎湖縣文化局，2002 年。
- 翁佳音，〈近代初期的澎湖——追想澎湖初會紅毛番〉，收入賴麗惠編輯，《荷澎初會四百週年：世界海洋 vs. 澎湖群島系列講座實錄》。臺南：國立臺灣歷史博物館籌備處，2004 年。
- 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 年 9 月）。
- 康培德，〈荷蘭時代澎湖對外海運角色及與大員關係〉，收入澎湖縣文化局編，《澎湖研究第七屆學術研討會論文輯》。澎湖：澎湖縣文化局，2008 年。
- 曹永和，〈歐洲古地圖上之臺灣〉，《臺灣早期歷史研究》。臺北：聯經出版事業公司，1979 年。
- 曹永和，〈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：聯經出版事業公司，2000 年。
- Dyke, Paul van. "How and Why the Dutch East India Company become competitive in Intra-Asian Trade in East Asia in the 1630s." *Itinerario*, 21: 3 (Leiden, 1997).
- Groeneveldt, W. P. "De Nederlanders in China-De Eerste bemoeiingen om den handel in China en de vestiging in de Pescadores." *Brijdragen tot de Teal-, Land- en Volkenkunde*, 48. Nederland: Koninklijk Instituut voor de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch, 1898.

六、學位論文

林偉盛，〈荷據時期東印度公司在臺灣的貿易（1622-1662）〉。臺北：臺灣大學歷史研究所博士論文，1998年。

Chen, Shaogang. “De VOC en Formosa 1624-1662: een Vergeten Geschiedenis.” Ph. D. Dissertation, Nederland: Leiden Universiteit Leiden, 1995.

