

東亞海域 一千年

(增訂新版)

陳國棟◆著



財團法人曹永和文教基金會◆策劃



遠流出版公司◆出版



臺灣史與海洋史

東亞海域 一千年

(增訂新版)

陳國棟◆著

財團法人曹永和文教基金會◆策劃

遠流出版公司◆出版



臺灣史海洋史 03

東亞海域一千年（增訂新版）

作 者 / 陳國棟
策 劃 / 財團法人曹永和文教基金會
執 行 編 輯 / 高竹聲
主 輯 / 張詩薇
總 編 輯 / 黃靜宜
企 劃 / 叢昌瑜、葉玫玉
封 面 設 計 / 翁翁

合 作 出 版 / 財團法人曹永和文教基金會
臺北市 106 羅斯福路三段 283 巷 19 弄 6 號 1 樓 (02) 2363-9720
遠流出版事業股份有限公司
臺北市 100 南昌路二段 81 號 6 樓

發 行 人 / 王榮文
發 行 單 位 / 遠流出版事業股份有限公司
地 址 / 臺北市 100 南昌路二段 81 號 6 樓
電 話 / (02) 2392-6899 傳真 / (02) 2392-6658 劃撥帳號 / 0189456-1
著作權顧問 / 蕭雄淋律師
法 律 顧 問 / 董安丹律師

印 刷 / 鴻柏印刷事業股份有限公司
一 版 一 刷 / 2005 年 11 月 15 日
新 版 一 刷 / 2013 年 5 月 1 日
行政院新聞局局版臺業字第 1295 號

訂價 新臺幣 500 元

若有缺頁破損，請寄回更換
版權所有，未經許可禁止翻印或轉載 Printed in Taiwan

ISBN 978-957-32-7192-5（精裝）

 遠流博識網

http://www.ylib.com E-mail: ylib@ylib.com

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

東亞海域一千年 / 陳國棟作. -- 二版. -- 臺北市：遠流， 2013.05

面：公分. -- (臺灣史與海洋史：03)

ISBN 978-957-32-7192-5 (精裝)

1.國際貿易史 2.東亞

558.093

102006580

目錄

【臺灣史與海洋史】系列書緣起	003
導言：近代初期亞洲的海洋貿易網絡	007
談熙寧十年注輦與三佛齊入貢中國事 ——關於地華伽囉（Deva Kulottunga）	045
宋、元史籍中的丹流眉與單馬令 ——以出口沉香到中國聞名的一個馬來半島城邦	065
鄭和船隊下西洋的動機：蘇木、胡椒與長頸鹿	103
從四個馬來詞彙看中國與東南亞的互動 —— <i>Abang</i> ， <i>Kiwi</i> ， <i>Kongsi</i> 與 <i>Wangkang</i>	127
十七世紀日本的絲割符制度與中日間的生絲貿易	163
雪爪留痕——十八世紀的訪歐華人	191
清代前期（1644-1842）海洋貿易的形成	241
鴉片戰爭以前清朝政府對進出口商品的管理	271
1780-1800，中西貿易的關鍵年代	283
1760-1833 年間中國茶葉出口的習慣作法	313
論清代中葉廣東行商經營不善的原因	343

舊中國貿易中的不確定性	
——廣東洋行福隆行的個案研究	373
潘有度（潘啓官二世）：一位成功的洋行商人	393
清代中葉廈門的海上貿易（1727-1833）	441

東亞海域 一千年

(增訂新版)

陳國棟◆著

財團法人曹永和文教基金會◆策劃

◆遠流出版公司◆出版



【臺灣史與海洋史】系列叢書緣起

財團法人曹永和文教基金會

財團法人曹永和文教基金會成立於1999年7月，其宗旨主要在與相關學術機關或文教單位合作，提倡並促進臺灣史與海洋史相關之學術研究，並且將研究成果推廣、普及。因此，有關臺灣史或海洋史之學術著作、國外優秀著作的譯述及史料編纂等相關書籍的出版，皆是本基金會的重要業務。

曹永和文教基金會成立以來，本於前述宗旨，多次補助出版與臺灣史或海洋史相關的學術著作、史料的編纂或外文學術著作的翻譯。諸如，《東臺灣叢刊》、《臺灣重層近代化論文集》與其續集《跨界的臺灣史研究——與東亞史的交錯》，《曹永和先生八十壽慶論文集》，荷蘭萊登大學與中國廈門大學合作編輯之海外華人檔案資料《公案簿》第一輯、第二輯與第四輯、荷蘭萊登大學包樂史教授（Leonard Blussé）主編之《Aroundand about Formosa》、韓家寶先生（Pol Heyns）與鄭維中先生之《荷蘭時代臺灣相關史料——告令集、婚姻與洗禮登錄簿》。本會也贊助相關的學會活動、邀請外國著名學者作系列演講，提供研究者交流的場域。諸如，1999年與中央研究院合辦「東亞海洋史與臺灣島史座談會」，2000年於臺灣大學舉辦日本東京大學東洋文化研究所濱下武志教授演講「談論從海洋與陸地看亞洲」，2000年與中央研究院與行政院文建會合辦「近代早期東亞史與臺灣島史國際學術研討會」。此外，爲了培養臺灣史及海洋史研究的人才，本會與中央研究院臺灣史研究所合辦「臺灣總督府公文類纂研讀班」之推廣活動。

爲了使相關學術論述能 爲普及，以便能有更多讀者分享臺灣史和

海洋史的研究成果，本基金會決定借重遠流出版公司專業的編輯、發行能力，雙方共同合作，出版【臺灣史與海洋史】系列書籍。每年度暫訂出版符合基金會宗旨之著作二至三冊。本系列書籍於2005年以許佩賢女士（現任臺灣師範大學臺灣史研究所副教授）之《殖民地臺灣的近代學校》，與中央研究院歷史語言研究所研究員陳國棟教授之《臺灣的山海經驗》《東亞海域一千年》為首；2007年翻譯出版歐陽泰教授（Tonio Andrade）所著的《福爾摩沙如何變成臺灣府？》。同年又出版林玉茹研究員所著《殖民地的邊區：東臺灣的政治經濟發展》。2008年出版陳翠蓮教授《臺灣人的抵抗與認同：1920-1950》及林正慧博士《六堆客家與清代屏東平原》。2010年出版黃紹恆教授《臺灣經濟史中的臺灣總督府》。2011年出版洪紹洋博士《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》及曹永和院士研究手稿複刻對照本《近世臺灣鹿皮貿易考——青年曹永和的學術啓航》。2012年翻譯出版《利邦上尉東印度航海歷險記——一位傭兵的日誌（1617-1627）》及出版葉淑貞教授《臺灣日治時代的租佃制度》，出版成果可謂豐碩。

冀盼【臺灣史與海洋史】系列書籍之出版，得以促使臺灣史與海洋史的研究更加蓬勃發展，並能借重遠流出版公司將此類研究成果推廣普及，豐富大眾的歷史認識。

目錄

【臺灣史與海洋史】系列書緣起	003
導言：近代初期亞洲的海洋貿易網絡	007
談熙寧十年注輦與三佛齊入貢中國事 ——關於地華伽囉（Deva Kulottunga）	045
宋、元史籍中的丹流眉與單馬令 ——以出口沉香到中國聞名的一个馬來半島城邦	065
鄭和船隊下西洋的動機：蘇木、胡椒與長頸鹿	103
從四個馬來詞彙看中國與東南亞的互動 —— <i>Abang</i> ， <i>Kiwi</i> ， <i>Kongsi</i> 與 <i>Wangkang</i>	127
十七世紀日本的絲割符制度與中日間的生絲貿易	163
雪爪留痕——十八世紀的訪歐華人	191
清代前期（1644-1842）海洋貿易的形成	241
鴉片戰爭以前清朝政府對進出口商品的管理	271
1780-1800，中西貿易的關鍵年代	283
1760-1833 年間中國茶葉出口的習慣作法	313
論清代中葉廣東行商經營不善的原因	343

舊中國貿易中的不確定性	
——廣東洋行福隆行的個案研究	373
潘有度（潘啓官二世）：一位成功的洋行商人	393
清代中葉廈門的海上貿易（1727-1833）	441

導言： 近代初期亞洲的海洋貿易網絡



本書收錄個人過去三十年間有關海洋史研究的一些作品。個人研究的重點原本放在明、清社會經濟史，但因為碩、博士論文都與國際貿易有關，不知不覺走進了海洋史的領域。海洋無限廣大，海洋史涉及的問題也茫然無際。因為我長期不在歷史學界就業，與本地的主流學者往來不夠頻繁，經常獨立摸索，也就難免異想天開，東衝西撞。不過，老天待我不薄，一路上還是得到國內、外很多朋友的啟發；而我也有機會接觸到許多珍貴的資料與資訊；有時候竟然也有機會親身到海上漂泊。由於海上的珍奇太多，常叫我流連徘徊，以致於多年來想完成的一本通論東亞海洋史的專書，一直無法殺青。現在藉著出版論文集的機會，把一篇講稿改寫如下，請讀者指正。因為是講稿，因此有時東拉西扯，內容不算均衡，也不夠周延。附註原本只供自己參考，因此有些出處並未註出。不過，我的目的只是陳述部分的想法，作為一個引子。稍微深入的研究，還是有勞讀者翻閱後面的文章吧。

我研究的時代，大致上以十七、八世紀為中心，往前後再推衍一些。往前，可以推到1540年代，往後則推到1840年代，實際上以1540-1840這三百年間為重點。這段期間相當於明代後期至清代中葉。選取這段期間的原因如下：（1）就中國來說，1567年以前實施海禁，法律上片板不許下海；（2）十六世紀中葉以前，琉球（沖繩）經營東南亞貿易，其所買賣之商品透過朝貢貿易，轉銷中國，使中國人民可以取得合法的南洋胡椒、蘇木等商品；（3）日本在十六世紀中葉以前未曾與南洋直接貿易，主要透過與中國的「勘合貿易」取得南洋商品，或者藉由鹿兒島薩摩地方與琉球之交易取得少量同樣的東西。但因1549年以後，「勘合貿易」永遠停止，同時琉球又中止其南洋貿易。這兩件事合起來使日本無法獲得南洋產品供應，於是日本船開始南下，發展成為所謂的「朱印船貿易」；（4）葡萄牙人在1514年首度出現在中國沿海，其後在廣東到舟山之間流竄，1548年被朱紈擊敗，逐出寧波雙嶼地區；1554年

佔領澳門，並在三年之後永久佔領該地，將它發展成爲一個貿易中心；（5）西班牙人在1567年佔領菲律賓群島南部的宿霧（Cebu），1571年建立馬尼拉成爲其東亞之交易中心。……（6）1840年代，中國因爲鴉片戰爭而開放通商口岸；日本則在1852-53年間，因培理（Commodore Perry）來航而打開門戶；1858年英國取消東印度公司，將印度等東方殖民地移交給王室，也就是由英國政府接手管理。英國工業革命在1760年代發軔，但其在亞洲取得經濟上的優勢，也要等到十九世紀中葉才具體化。另一方面，英國在工業化開始之後，「自由貿易帝國主義」（free-trade imperialism）當道，主張藉由廉價商品打開市場，不以建立有形殖民地爲目標。然而到了十九世紀中葉左右，因爲法國、日耳曼及美國等國家也工業化成功，其產品加入競爭，英國被迫放棄「自由貿易帝國主義」而走向有形帝國的老路。

在這三百年間，活躍於東亞地區海域的海洋貿易家，主要爲西歐、北歐來的商人與華人貿易家，其次則爲其他的亞洲在地商人。這些人和他們所經營的貿易，也就是我個人的研究興趣所在。

不過，因爲種種不擬細說的因緣，收在本書裡的文章，也有幾篇超出我平常研究的年代。這包括了〈談熙寧十年注輦與三佛齊入貢中國事——關於地華伽羅（Deva Kulottunga）〉、〈宋、元史籍中的丹流眉與單馬令——以出口沉香到中國聞名的一个馬來半島城邦〉與〈鄭和船隊下西洋的動機：蘇木、胡椒與長頸鹿〉等文。雖然逸出我的主要研究時代，倒也因爲要寫這幾篇文章而讓自己有機會熟悉較早時代的海洋史，接觸更多的中、外文獻。此外的其他文章，大抵爲有關近代初期東亞海洋史的作品。

* * *

亞洲是世界最大的洲，除了以烏拉山系與歐洲分隔的部分外，都被

海洋包絡。不過，鄂霍次克海及北極海通常不被利用來從事海上貿易，其他廣大的亞洲海域則都加入了近代初期的海上貿易。倫敦大學的教授喬都立（K. N. Chaudhuri）在其大作《印度洋的貿易與文明》（*Trade and Civilisation in the Indian Ocean*）一書中，稱呼這一部分的亞洲海域為廣義的印度洋。在近代初期，歐洲人，特別是荷蘭東印度公司（*Verenigde Oostindische Compagnie, the VOC*）及英國東印度公司（*East India Company, the EIC*），就把這個區域稱作"de Indië"或"the Indies"。所以喬都立也不算錯，但是聽在東亞人士的耳中，可能不甚入耳吧。一般人還是認為馬來半島以西到非洲東岸的海域，才是真正的印度洋。

海洋四通八達，不易分界。對海洋史感興趣的人，更不想畫地自限。以下的敘事會提到涉及海洋貿易的全部亞洲臨海地區，不過重點會擺在東亞，也就是東北亞與東南亞。然而，在近代初期的亞洲海洋貿易史上，印度其實扮演過相當重要的角色，它一方面提供棉花、棉布、藍靛及鴉片等重要商品在亞洲範圍內行銷，另一方面也吸收了大量的亞洲金、銀，因此有關印度的問題不免也經常會被提到。印度以西的西部印度洋地區，包括紅海與非洲東部在內的海洋貿易也很發達，但是在近代初期對東亞貿易的影響較小，原則上也就暫且略過了。

「海洋貿易網絡」包含著豐富的內容。以下主要只講三個問題，分別是：一、航道與靠泊港；二、商品與人員的流動；三、貿易導致的文化交流。

十五世紀末年歐洲人開始由海路前來亞洲，十六世紀以後轉趨積極。直到十九世紀中葉蒸氣輪船發達以前，帆船為主要的運輸工具。這三百年間的亞洲貿易，因為有歐洲人的介入，因此在航道的部分，我們還可以細分成以下三個範疇來認識：（1）跨洲貿易，由歐洲船舶主導；（2）亞洲內部的國際貿易，英文稱作"intra-Asiatic trade"，但在近代初期的通行用法則稱作"country trade"，當時的中文譯作「港腳貿

易」，歐洲船舶與亞洲船舶共同經營此一範疇的貿易；（3）各國的沿海貿易或島際貿易（*nusantara trade*），由亞洲船舶來承載貿易商品。

就近代初期海洋貿易所涉及的國際貿易（包含跨洲貿易及亞洲境內的國際貿易在內）商品而言，名目繁多，不過絲綢、棉貨、香料及茶葉被當成是最大宗的商品。此外，蔗糖、食品和其他文化性的商品也同時在沿海貿易及島際貿易中佔有重要地位。人員伴隨著商品一起移動，暫時性的也罷、永久性的也罷，人口移動往往帶來文化上的相互學習與容受。這種學習與容受事實上是交互作用的，而非有所謂文化程度較高者向文化程度較低者灌輸的單邊現象。

以下將先行討論港口與航道，談一下航道的經營者，再談一下貿易商品的內容，最後則要講離散社群以及文化交流。因為重點在貿易，所以花在處理商品的篇幅會多一點。

一、航道與靠泊港

航行是海洋貿易的先決條件。我們說過，在近代初期，航海的交通工具是帆船，而貿易商所使用的航道則受到以下三個因素來規範。第一、航行條件。諸如季風、海洋地形（沙洲、礁石之類），以及洋流（如黑潮）；第二、靠泊港（*ports of call*）的位置。一個港口會被航海貿易家選定前往停靠，那是因為該港口可提供集中商品、分銷商品的服務，或者是可以避風以便等待季風的轉換，或是該地可提供新鮮飲水乃至於新鮮食物的補給；第三、在地政權的態度。

在近代初期，舟船是聯繫為水面所隔開之陸地的唯一工具，因為那時候還沒有飛機。各種形式的舟船，不管把它們被叫作ships、junks、perahus，或是其他的名稱，絕大多數的亞洲航海家都得想辦法利用季風以加快航速、都得留意規避淺灘、珊瑚礁以及其他的海洋地形條件。