

十六世纪后期至十七世纪初期 中国丝绸的国际贸易

李金明

十六世纪后期,我国丝织业生产已有了明显的发展,丝织业中心之一的苏州,“东北半城,皆居机户”,城中机户雇佣的织工已达数千人之多^①。即使是素不蓄蚕的福建,也不惜从湖州贩运湖丝,“染翠红而归织之”,故同样有著名的丝织品销往各地,“凡福之绸丝、漳之纱绢……下吴越如流水,其航大海而去者,尤不可计,皆衣被天下”^②;“泉人自织丝,玄光若镜,先朝士大夫恒贵尚之,商贾贸丝者大都为海船互市”^③。广东的情况也一样,“牛郎绸、五丝、八丝、云缎、光缎,皆为岭外、京华、东西二洋所贵予”^④。这些丝绸或者经由我国海外贸易商运往日本、吕宋、东南亚等地;或者经由西欧殖民者转贩到印度、欧洲、拉丁美洲,几乎遍及世界各地。

(一)

十六世纪在日本,中国丝绸是很受欢迎的,它不仅成为帝王祭典时必不可少的衣料,而且深受富裕阶级的喜爱。优质生丝在市场上可象金钱一样地流通和被珍藏,1615年英国东印度公司代理商科平多尔(Ralph Coppindall)在日本时看到:“中国生丝在那里被作为金钱,公平交易”^⑤。当时代表日本手工业最高水平的京都丝织业,主要就是依赖进口的中国生丝作为原料。由于中国生丝在日本的经济发展中占有重要地位,故每年的进口数量不断增多,据加藤荣一估计,在十六世纪后期和十七世纪初期平均为1600担,随着国内政治形势的稳定,从1610至1620年遽增到3000-3500担^⑥。而岩生成一认为,在1620-1640年,每年进口到日本的中国生丝为2500-4000担,如超过4000担则将出现过剩^⑦。

如此大量的中国生丝,当时主要是通过以下三条渠道输入日本:

首先是通过中国海外贸易商直接把生丝载运到日本。十六世纪后期,明朝政府虽然在福建漳州海澄月港部分开放海禁,准许私人出海贸易,但为了避免倭患的再度发生,对日本贸易仍实行严禁,一切开往日本贸易的商船皆属于犯禁的走私贸易。然而,由于往日本贸易路近利厚,不少海外贸易商“往往托引东番,输货日本”^⑧,他们或者假借往福宁卸载,北港捕鱼及贩鸡笼、淡水的文引,而私装丝绸等货潜往日本^⑨;或者“违禁以暹罗、占城、琉球、大西洋、咬留吧为名,以日本为实者,丝宝盈桁而出,金钱捆载而归”^⑩。在日本方面,

1603年德川家康统一日本后,即极力想恢复对明贸易,他“或者通过明朝商人,或者以琉球王、朝鲜为中介,频繁地对明朝进行活动^①。当目的无法达到时,则更换手法,大力招徕明朝商船,为他们提供种种方便。1610年底,他曾经邀请一位走私到日本的中国商人到他的静冈城堡,给了他一张准许自由进入日本的朱印状,答应保护其航程和在日本的贸易活动^②。德川幕府对中国商人采取的友善态度很快就收到成效,每年到日本贸易的中国船数急速增多,据估计,从1613至1640年,每年平均有60-80艘^③,1639年日本实施“锁国政策”,禁止外商来日,仅许华人及荷兰人航抵长崎一港从事贸易,因此这年到日贸易的中国船数激增到93艘^④,1641年则达到97艘的空前数目^⑤。由这些商船载去到日本的生丝数量,1612年2000担,1633年1500担,1634年1700担,1637年1500担^⑥。当时中国商船的往返,甚至可左右日本市场的生丝价格,如1615年有4艘漳州船到日本,售卖的广州生丝价格每担仅165两,而到1616年3月这4艘船离开日本后,丝价即升高到每担230两,南京的高级丝每担高达300两^⑦。

其次是通过西欧殖民者为中介,把中国生丝转贩到日本。1557年,葡萄牙殖民者在澳门立足后,即把澳门作为转贩中国生丝到日本的贸易据点,他们利用每年在广州参加交易会的机会,大量收购优质的中国生丝,然后载运到日本。当时正值明朝政府禁止到日本贸易,而日本本国商船又没有到国外贸易,故葡萄牙殖民者几乎垄断了日本的中国生丝贸易,据说其利润率通常保持在70-80%,有时甚至超过100%^⑧,如1600年,葡萄牙大帆船从澳门载运到日本的中国货物中,有白生丝500-600担,每担由广州售卖到澳门是80两,而运到日本的卖价是140-150两;各种颜色的丝绸和丝线400-500担,优质色绢买价为140两,而在日本的卖价是370两,有时高达400两^⑨。每年到达日本的葡萄牙船数,据记载,1621年有6艘载运大量丝绸的葡萄牙船从澳门抵达日本;1623年梅洛(Diogo Cardoso de Melo)率领7艘满载丝绸的葡萄牙船航经台湾东部到长崎^⑩。每年经由葡萄牙船进口到日本的中国生丝,在1600-1620年平均为1000担,最高峰时达2600担^⑪。为了加强对葡萄牙船进口中国生丝的控制,德川家康于1603年任命小笠原为宗(Ogasawara Tamemune)为长崎奉行,以加强对长崎港口的管理;翌年即颁布“丝刈符令”(此项制度实行到1655年,被称为整批交易法,或对付葡萄牙人和荷兰人的整批交易法),命令京都、堺和长崎的商人头领组成一个组织,以规定的价格收购由葡船载运来的中国生丝^⑫。在“丝刈符令”的限制下,葡萄牙殖民者售卖中国生丝的利润即相对减少,仅相当于原来的40-50%^⑬。1636年由西尔维拉(Dom Goncalo de Silveira)率领4艘葡船到长崎,据说这是葡萄牙从澳门到日本的最后一次航行,载运的生丝数量少得可怜,仅250担而已^⑭。此后,他们一般是借助郑芝龙的中国商船将其丝绸载运到长崎贸易^⑮。除了葡萄牙外,荷兰殖民者同样是中国生丝的转贩者,他们在1625年占据我国台湾南部后,即以此为基地,把我国生丝转贩到日本贸易。据估计,每年经荷兰船进口到日本的中国生丝大约有6-7万斤。1630年他们卖掉了

存货中的中国生丝 25187 斤;1633 年一艘荷兰船载运 1409 斤中国生丝到日本;1634 年进口量增加到 64530 斤,1635 年达到 132039 斤^⑧。

第三是通过日本本国商人把中国生丝从东南亚等地转运回国。1592 年,丰臣秀吉开始颁发朱印状给京都、堺和长崎等地的商人,鼓励他们到东南亚各地贸易。据统计,自朱印状制度建立到幕府终止对外贸易的三十多年里,领有朱印状到国外贸易的日本商船有 350 多艘,到达的港口有 19 个之多,遍及台湾、印度支那和马来群岛等地。这些朱印船在东南亚各地主要是购买中国生丝,每年运回日本的生丝量有时高达 14-20 万斤,占正常年份日本总生丝进口量的 50-70%^⑨。在越南中部的会安港,每年阴历年底,日本朱印船即载运大量的白银和铜钱,乘东北季候风到达那里,在为期四个月的“交易会”上,同中国商人聚集一起,购买他们从中国运来的生丝及其他货物,然后转运回国。会安在十七世纪初期已成为日本海外贸易的主要港口,由日本政府派出的朱印船将近有四分之一是到达那里^⑩。暹罗也是当时日本朱印船的主要贸易地点之一,在 1604-1635 年派出的 355 艘朱印船中,就有 55 艘直接到阿瑜陀耶,7 艘到北大年。这些朱印船通常在秋后或冬初离开长崎,一个月后航抵湄南河口,他们凭藉居住在阿瑜陀耶的日本人的帮助,在那里购买中国生丝和暹罗土产^⑪。此外,朱印船亦经常航行到马尼拉,用白银购买中国船载运到那里的生丝,这种行动直接影响到西班牙殖民者的利益,因此马尼拉总督经常禁止日本人赶在西班牙殖民者之前购买中国生丝^⑫。

(二)

葡萄牙殖民者还以澳门为基地,把中国丝绸转运到印度、欧洲以及东南亚各地。从印度果亚到日本长崎的航行是在葡萄牙国王的垄断下进行的,每年四、五月间有一艘葡萄牙大帆船从果亚起航,载着各种欧洲产品,诸如毛织品、玻璃制品、军火、葡萄酒和橄榄油等等,航行到柯钦后,在那里取得胡椒和象牙,然后再到达马六甲,把香料和苏木加上船货,在那里等待下一个季风期,年底到达澳门。在澳门,他们参加了广州的交易会,为航行日本购买中国生丝,而从日本返航后,他们又把从日本载回的白银再购买中国生丝,满载驶回果阿^⑬。一位在 1588 年亲身经历过这种航行的荷兰人格里茨(Dirck Gerritsz)描述说:“在日本有大量的白银,日本人用之来交换中国生丝。葡萄牙商人把从日本得到的白银在中国换回黄金,他们也在中国购买丝绸和其他奢侈品,然后把这些物品运回果亚。他们在这些地方各停留大约六个月,因此一次航行大约需要三年,每一年都有不少船只从果亚航行到里斯本”^⑭。至于载运到果亚的中国生丝数量,据博卡罗(antonio Bocarro)在 1635 年写道:在荷兰封锁马六甲海峡,这条航线被迫关闭之前,每年大约有 6000 担中国生丝从澳门出口到果亚^⑮。但是,林旭登(Linschoten)却认为,从 1589 至 1590 年,每年从广州运入印度的

中国生丝仅三千公担左右,即 250-260 吨^⑧。

葡萄牙殖民者同时还把中丝绸贩运到东南亚各地,他们利用澳门靠近马尼拉的地理优势,经营着一种从澳门到菲律宾、日本的三角贸易,即把中国生丝运到马尼拉换取西班牙银元,然后把银元带到中国购买更多的生丝,再运往日本售卖以获得更大的利润^⑨。在 1619 年以后,葡萄牙帆船已相当有规律地来到马尼拉,在 1620 年有 10 艘船从澳门到达马尼拉,他们载运的货物以中国生丝和丝织物占绝大多数,西班牙殖民者在这段时间就是经由他们获得了丝的供应,以载满开往墨西哥的大帆船,因此费尔南多·席尔瓦(Fernando de Silva)在 1626 年说过:“如果没有从澳门运来这些生丝,新西班牙的船只将无货可载”^⑩。此外,葡萄牙船亦到达望加锡等地,在 1625 年,据一位从望加锡到巴达维亚的英国商人说,每年有 10-22 艘葡萄牙船分别从澳门、马六甲和印度的科罗曼德尔沿岸到达望加锡,他们把望加锡作为售卖中国丝绸和印度棉织品的商业中心,其贸易额每年达 50 多万里亚尔,仅来自澳门的葡萄牙船就占了近 6 万里亚尔^⑪。1639 年,当他们被从日本驱逐后,则把中国丝绸运往帝汶、印度支那和暹罗等地,以开辟新的贸易基地^⑫。

荷兰殖民者对中国生丝产生兴趣是开始于 1603 年。当年 2 月 25 日,荷兰东印度公司船长希姆斯柯克(Jacob van Heemskerck)在柔佛港外劫掠了一艘 1500 吨的“圣·凯瑟琳娜”(Santa Catharina)号葡萄牙船,其装载的船货中有中国生丝 1200 大捆,在荷兰值 225 万多荷盾。8 月,当船长在阿姆斯特丹公开售卖这些船货时,正值意大利丝歉收,船货很快就被抢光,整个欧洲的买主汇集到那里,自此之后,阿姆斯特丹开始被列入最重要的丝市之一^⑬。同年 7 月底,麻韦郎(Wijbrand van Waerwijck)率领的船队在澳门岛前劫掠了一艘开往日本的葡萄牙船,在其船货中有生丝 2800 大捆,在阿姆斯特丹售卖每捆 500 荷盾,共得款 140 万荷盾^⑭。这两次售卖大大刺激了荷兰东印度公司的胃口,他们开始关注中国生丝的行市,在 1606 年秋天,公司十七人委员会确定了一些商品的售价,其中中国生丝每磅 12.00 荷盾,生绢丝每磅 16.20 荷盾,绢丝每磅 15.60 荷盾;在阿姆斯特丹的价格表上,中国生丝每磅开价 16.20 荷盾,这在所有生丝的要价中为最高,比波斯生丝要高出相当多^⑮。东印度公司在售卖中国生丝的过程中,一般可攫取两倍至三倍的高额利润,如 1621 年 7 月底,东印度公司在阿姆斯特丹售卖一批来自宋卡的中国生丝,重 1860 荷磅,这批生丝 1 月份从雅加达运出时每磅价 3.81 荷盾,共值 7116 荷盾,但在荷兰售卖时,每磅却高达 15.09 荷盾,公司盈利约 320%;1622 年 3 月售卖的一批生丝重 1211 荷磅,每磅售价为 16.80 荷盾,而这批生丝在 1621 年 4 月运回荷兰时,运出价每磅仅 4.833 荷盾(在台湾的买价是每磅 4 荷盾),盈利约 325%^⑯。

为了追逐高额利润,荷兰东印度公司曾一度不择手段地要求同中国直接贸易,几经尝试失败后,他们只好设法同邻近中国的国家建立联系,在一些中国商船经常到达的地方,如北大年、万丹、锦石和马鲁古等地同华商进行贸易。1608 年 4 月,十七人委员会对亚洲

贸易作了指示,要求增加对中国各项赢利商品的贸易,首先是生丝,“如果对中国的直接贸易不能进行,公司代理处应在与中国有贸易的地方(即北大年)购买生丝”^④。同时他们也指示在印度的商站,要他们特别努力获得对华贸易,以取得极其大量的生丝,因丝绸有很大的市场,且可以攫取高额利润^⑤。1625年,荷兰殖民者占据我国台湾后,即大力招徕我国商人把生丝载运到台湾,据说有一位名叫心素(Simson)的中国绅商,一次用5艘帆船载运生丝到台湾,他预先支付荷兰东印度公司的购丝款一万荷磅,每年丝的成交量为800担,这个数量相当于每年中国船载运到万丹的生丝总量的两倍至两倍半;另一位中国船主王山(Wangsan)提出在台湾交付1500担生丝,总价值20-30万里亚尔,相当于荷兰东印度公司总资本的十分之一^⑥。至于经荷兰殖民者之手,转运到欧洲等地的中国丝绸数量,据1617年2月发出的荷兰几种可能销售商品的调查中,十七人委员会保守地计算一年可销售中国生丝大约72000磅^⑦;1633年秋天,他们要求提供价值5万荷盾的中国生丝,翌年又要求同一数量,到1636年则增加到8万至10万荷盾^⑧。另一种估计是,在十七世纪初期,由我国商船载运到万丹的生丝总量为每年300-400担;1619年荷兰东印度公司在欧洲的生丝总销售量是600担^⑨。范·勒尔(J. C. van Leur)认为,每年由印度人、波斯人和阿拉伯人从中国运到西方的生丝数量为1500-2000担,或120-160吨,经由荷兰东印度公司运走的丝绸、缎有几千匹,进口到印度尼西亚的传统数量为1-2万匹^⑩。

(三)

十六世纪后期,西班牙殖民者占据了菲律宾群岛,为了维护殖民地的经济生活,为了把中国丝绸转运到南美殖民地以赢取巨利,他们在马尼拉开辟了通往墨西哥阿卡普尔科的“大帆船贸易航线”。此时正值明朝政府在海澄月港部分开放海禁,准许私人海外贸易商申请文引出海贸易,于是,数以千计的中国海外贸易船满载丝绸涌向马尼拉,据贝扎(Pedro de Baeza)声称,一年平均有30-40艘福建船从马尼拉运走150-300万里亚尔白银,这些白银大部分是用来购买中国生丝和丝织品。但博克塞(C. R. Boxer)却认为,这个数字可能过于夸大,估计在1591年,中国商船至少出口30万比索白银,以用来偿付他们进口的丝织品^⑪。在1596-1598年任马尼拉总督的摩加(Antonio de Morga)曾把我国海外贸易商载运到马尼拉的丝绸种类列举如下:“成捆的生丝、两股的精丝和其他粗丝;绕成一束的优质白丝和各种色丝;大量的天鹅绒,有素色的、有绣着各种人物的、有带颜色的和时髦的,还有用金线刺绣的;织上各种颜色、各种各样的金、银丝的呢绒和花缎;大量绕成束的金银线;锦缎、缎子、塔夫绸和其他各种颜色的布……”^⑫这些丝绸的质量是上乘的,博巴迪拉(Diego de Bobadilla)曾赞叹道:“在中国人带来的所有丝织品中,没有任何东西可比之更白,雪都没有它白,在欧洲没有任何丝织品可比得上它”。这些丝织品有的还巧妙地仿效西

班牙的名图案,做得极端像安达卢西亚花布,并略胜过它^⑨。由于质优价廉,故中国丝绸在南美市场上具有很强的竞争力,对西班牙丝织品的销售构成了重大威胁,遂使西班牙掀起了限制和禁止进口中国生丝的强大运动,一些早期的马尼拉总督,如桑德(Sande)和达斯马里纳斯(Gomez Perez Dasmarinas),以及墨西哥总督,如维拉曼里奎(Villamanrique)等均认为,中国丝绸的大量输入,对宗主国的工业和商业均起着实质性和危机性的威胁,且使帝国大量的银元流向中国。达斯马里纳斯在1592年曾奉劝腓力普二世说,从东方出口到南美的货物已超过从西班牙出口的货物,这“将妨碍陛下在丝绸方面以及在格拉纳、穆尔西亚、巴伦西亚等地的皇家税入”^⑩。在这些总督的强烈要求下,西王即下令对中国丝绸的进口实行种种限制,如1587年禁止从墨西哥运中国丝绸到秘鲁;1591年禁止秘鲁或南美其他国家同中国或菲律宾直接进行贸易;1593年限制墨西哥与菲律宾之间的贸易额,每年仅能由马尼拉派出2艘不超过300吨的帆船到阿卡普尔科,所载货物不能超过25万比索,回航时不能超过50万比索;不准西班牙人到中国或同中国人进行贸易,而中国人的贸易仅限制在菲律宾商人之间等等^⑪。

中国丝绸一般是由马尼拉大帆船载运到南美,这种大帆船由于返航装载的货物主要是中国丝绸和其他中国货物,故经常被称为“中国之船”(Naos de China)^⑫。船上装载的丝绸有精致的纱罗和广州绉绸,有西班牙人称为“春天”的广东花绸,有天鹅绒和塔夫绸,最好的绸缎、粗松织物和织有金银线奇异图案的高贵锦缎;在丝织服饰方面,每批船货均有数千双的长统丝袜、女裙、天鹅绒的紧身腰围、斗篷、长袍、和服(Kimonos),还有装箱的丝织床罩、织锦、围巾、头巾以及教堂和修道院用的华丽法衣等等^⑬。这些船货一般由中国工人包装得非常仔细,捆压得极其结实,以便把船上的空间塞得满满,就以1774年Concepcion号的装载情况来说,有一种箱里装有广东的珠色塔夫绸250匹、艳红的纱罗72匹,总重量约250磅;另一种箱里装有长统丝袜1140双,约重230磅;还一种箱里装有精梳的兰奎因绸9564匹,约重330磅^⑭。大帆船载运中国生丝的赢利是非常可观,十六世纪一位名叫维兹凯诺(Sebastian Vizcaino)的海员写信给他父亲,谈到有关他在大帆船贸易中的赢利情况:“我可以向您证实一件事,我随身带来的200达卡(ducat)的西班牙货物和一些佛兰芒货物,在这里(指马尼拉)已卖到1400达卡。于是我打算从这里再随身带些丝绸和其他货物到墨西哥,此次航程我可以赚到2500达卡,如果不是一包精美丝绸被海水淹到,我将会赚得更多。因此我可以这样说,如果一个人安全回航,那他将会得到极大的赢利”^⑮。马尼拉总督摩加在1609年也说过:西班牙人对同中国商船的贸易很感兴趣,因为他们回程可获利十倍^⑯;1620年,阿尔瓦拉多(Alvarado)曾向西王建议:“陛下如用一艘200吨的船从菲律宾运生丝到西班牙,每年即可从中国生丝上获利200万比索”^⑰。

在大帆船的不断转运下,中国丝绸几乎遍布南美的各个角落,从阿卡普尔科到利马,从智利到巴拿马,出售中国丝绸和穿着中国丝绸已相当普遍,贝扎(Pedro de Baeza)曾说

过,当时有如此多的中国丝绸被运到墨西哥、秘鲁,以致连流浪者、社会底层和印第安土著都能穿上华丽的丝绸,俨然他们已同西班牙主人平起平坐^①。早期的秘鲁,人民普遍非常富有,无节制地挥霍和夸耀,根本不在乎奢侈和浪费,1602年蒙特雷伊(Monterey)总督向国王描述这个大辖区首府的奢侈情况说:“住在这里的居民都极其奢华,全都穿着最精美、最豪华的丝绸,节日盛装和妇女的服饰是如此之多,如此之好,以致于世界上没有任何其他王国可与之相比”^②。墨西哥的丝织业早在大帆船开始之前就已存在,长期以来是依靠中国生丝和西班牙本国生丝来维持生产,自大帆船贸易开始后,由于中国生丝质量优异以及西班牙丝不足供应之故,已全部改用中国生丝为原料,蒙费尔康(Grauy Monfalcon)在1637年说过,在墨西哥城、普埃布拉和安特奎拉有14000多名从事丝织业的工人依靠中国生丝作为原料^③。对中国丝绸的大量需求,遂使南美人民盼望大帆船的到来不亚于早年盼望来自西班牙的船队,每当大帆船即将到达的消息传来时,西北沿海某些地区的报纸便刊载了这则头条新闻,官方也在大帆船到达之前向墨西哥及其他管辖城市公布开交易会的日期,并转载了来自阿卡普尔科的报道。成千上万的辖区居民沿着转运中国货物的主要道路——“中国之路”涌向南部的太平洋沿岸,他们之中有形形色色的贸易者,从印第安的叫卖小贩到墨西哥的大商人;从士兵到国王的官员;从行乞的修道士到诅咒的赶骡者、搬运夫,以及侍候大臣的仆人等等。在阿卡普尔科,他们同来自秘鲁和由大帆船带来的东方人相混合,加上菲律宾和拉斯加海员,经常也有中国人,还可能有一些从莫桑比克沿果亚航行马尼拉的卡夫尔斯人,形成了一幅极其生动的画面。曾在1697年1月到这个城市参观两天的吉梅利·卡尔里(Gemelli Caveri)如此描述过这种奇异的情景:“大多数官员和商人搭乘秘鲁船,沿岸航行,随身带着购买中国丝绸的二百万里亚尔白银。到1月25日星期五这天,阿卡普尔科即由一个荒凉的乡村变成一个人口密集的城市,原先为褐色印第安人居住的小屋如今全挤满了放荡的西班牙人;到26日星期六,又增加了一大群来自墨西哥的商人,他们带有大量的里亚尔银元和当地及欧洲的商品;27日星期天,有大量的商品及粮食源源不断地运来供应这人数众多的异乡人”^④。

注释:

- ① 《明神宗实录》卷三六一,万历二十九年七月丁未。
- ② 王世懋:《闽部疏》。
- ③ 王胜时:《闽游纪略》。
- ④ 屈大均:《广东新语》卷十五,《货语·纱缎》。
- ⑤ W·Foster and F·Danvers, Letters Received by the East India Company, 1879, London, vol. II, p. 241.
- ⑥ Kato Eiichi, The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Seclusion Policy, in Acta Asiati-

ca, No. 30, 1976, Tokyo, p. 45

- ⑦ 岩生成一:《近世日中贸易数量的考察》,载《史学杂志》第62编,第11号。
- ⑧ 黄承玄:《条议海防事宜疏》,载《明经世文编》卷四七九,〈黄中丞奏疏〉。
- ⑨ 许孚远:《疏通海禁疏》,载《明经世文编》卷四〇〇,〈敬和堂集〉。
- ⑩ 周之夔:《海寇策》,载《重纂福建通志》卷八十六。
- ⑪ 藤家礼之助:《日中交流二千年》,1982年,北大出版社,第184页。
- ⑫ Iwao Seiichi, Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, in Acta Asiatica, No. 30, p. 11.
- ⑬ C. R. Boxer, The Great Ship from Amacon; Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1959, Lisbon, p. 4.
- ⑭ T. Volker, Porcelain and the Dutch East India Company, 1954, London, p. 122.
- ⑮ Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, p. 11.
- ⑯ The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Soclusion Policy, p. 66.
- ⑰ The Great Ship from Amacon, p. 87.
- ⑱ Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, p. 6.
- ⑲ The Great Ship from Amacon, p. 179.
- ⑳ Ibid. , pp. 100. 108.
- ㉑ The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Soclusion Policy, p. 48.
- ㉒ Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, p. 128.
- ㉓ C. R. Boxer, Fidalgos in the Far East, 1948, London, p. 134.
- ㉔ Ibid. , p. 114.
- ㉕ C. R. Boxer, The Rise and Fall of Nicholas Iquan, in The Tien Hisa Monthly, XI, 1941, Shanghai.
- ㉖ The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Soclusion Policy, p. 50.
- ㉗ Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, p. 9.
- ㉘ John K. Whitmore, Vietnam and the Monetary Flow of Eastern Asia, in J. F. Richard, Precious Metal in Later Medieval and Early Modern World, Cavolina, p. 380.
- ㉙ Sarasin Viraphol, Tribute and Profit, Sim-Siamese Trade 1652-1853, 1977, Harvard, p. 16.
- ㉚ Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries, p. 10.
- ㉛ Chang Tien Tse, Sine-Portuguese Trade, 1933, Leiden, p. 107.
- ㉜ Alburk Hyma, A History of the Dutch in the Far East, 1953, Michigan, p. 138.
- ㉝ The Great ship from Amacon, p. 6.
- ㉞ J. C. Van Leur, Indonesian Trade and Society, 1955, The Hague, p. 126.
- ㉟ M. A. P. Meilink-Roeloyz, Asian Trade and European Influence, 1962, The Hague, p. 183.
- ㊱ William Lytle Schurz, The Manila Galleon, 1959, New York, p. 132.
- ㊲ Fidalgos in the Far East, p. 177.
- ㊳ G. V. Scammell, The World Encompassed-The First European Maritime Empires, 1981, London, p. 241.
- ㊴ Rristof Glamann, Dutch-Asiatic Trade, 1958, Copenhagen, pp. 112-113.

- ④⑩ Sino-Portuguese Trade, p. 113.
- ④⑪ Dutch-Asiatic Trade, p. 113.
- ④⑫ Ibid. , p. 114.
- ④⑬ Ibid. , p. 113
- ④⑭ D. W. Davies, *A Primer of Dutch Seventeenth Century Overseas Tradles*, 1961, The Hague, P. 59.
- ④⑮ *Indonesian Trade and Society*, pp. 202. 203.
- ④⑯ Dutch-Asiatic Trade, p. 114.
- ④⑰ Ibid. , p. 135.
- ④⑱ *Indonesian Trade and Society*, p. 226.
- ④⑲ Ibid. , p. 126.
- ⑤⑰ The Great Ship from Amacon, p. 74.
- ⑤⑱ The Manila Galleon, p. 73.
- ⑤⑲ Ibid. , p. 72.
- ⑤⑳ Ibid. , p. 73.
- ⑤⑳ E. H. Blair and J. A. Robertson, *The Philippine Islands*, 1903, Cleveland, vol. I, p. 62.
- ⑤⑲ C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, 1969, New York, p. 207.
- ⑤⑲ The Manila Galleon, p. 32.
- ⑤⑲ Ibid. , p. 182.
- ⑤⑲ Ibid. , p. 190.
- ⑤⑲ The Philippine Islands, vol. xv, p. 303.
- ⑥⑰ Ibid. , vol. xix, pp. 304-305.
- ⑥⑱ The Great Ship from Amacon, p. 73.
- ⑥⑲ The Manila Galleon, p. 366.
- ⑥⑲ Ibid. , p. 365.
- ⑥⑲ Ibid. , pp. 381-382.