

2017 淡水學國際學術研討會港口、船舶與貿易
2017 International conference on Tamsui studies: port,
ship and trade

會議論文

主辦單位：淡江大學歷史學系
日期：2017 年 11 月 3 日至 4 日
地點：淡江大學 驚聲國際會議廳



第一天議程

2017 年 11 月 3 日(星期五)

| | | | | |
|---|----------------------|----------------------------------|----------------------------|-----|
| 時間 | 08:30-09:00 | 報到 Registration | | |
| 09:00-09:10 | 開幕式 Open Ceremory | 淡江大學文學院院長 | | |
| 09:10-10:10 第一場 | 主持人 Chairperson | 專題演講 Keynote Speech | | |
| | 李其霖 | 陳國棟 題目：關於「港口、船舶與貿易」的相關課題 | | |
| 10:10-10:40 茶敘 Coffee/Tea Break 團體拍照 | | | | |
| 場次/時間 | 主持人 Chairperson | 報告人 Presenter | 題目 Title | 與談人 |
| 第二場 海盜與貿易 10:40-12:10 | 朱德蘭 | 豐岡康史 | 從嘉慶海盜擾臺來看清代中期台灣開發史上的淡水廳 | 林呈蓉 |
| | | 陳鈺祥 | 海賊取締一日治初期臺灣海峽的海盜活動 | 應俊豪 |
| | | 李侑儒 | 16-18 世紀東亞海域的硫磺貿易 | 劉序楓 |
| 12:10-13:10 午餐 Lunch | | | | |
| 第三場 海外華人與貿易網絡 13:10-14:40 | 劉石吉 | 曹淑瑤 | 戰後東馬華文教育的發展 | 陳琮淵 |
| | | 游博清 | 英人對臺灣海域的水文調查 | 李毓中 |
| | | 張志源 | 台灣淡水洋行特質、倉庫設置位置和建築風格分析 | 黃瑞茂 |
| 14:40-15:00 茶敘 Coffee/Tea Break | | | | |
| 第四場 船舶與海難 15:00-17:00 | 李毓中 | 陳國棟 | 淡水河的適航性與淡水河系的船隻 | 周宗賢 |
| | | Paola Calanca 柯蘭 | 透過「海不揚波」手抄本來看中國航海指南資料 | 陳國棟 |
| | | 鄭維中 | 荷蘭時代大員入港導引：駁船、旗號與盪纓 | 李其霖 |
| | | 李其霖 林嘉琪 湯熙勇 Tim Riswick | 《熱蘭遮城日誌》中的荷蘭東印度公司（VOC）水下沉船 | 方真真 |

第二天議程

2017 年 11 月 4 日(星期六)

| | | | | |
|---------------------------------|--------------------|---------------------|----------------------------------|-----|
| 時間 | 09:00-09:20 | 報到 Registration | | |
| 場次/時間 | 主持人 Chairperson | 報告人 Presenter | 題目 Title | 與談人 |
| 第五場 城市與港口 09:20-10:50 | 劉序楓 | 顧宇輝、李洋 | 1934-1937 年上海口岸的歸僑救濟 | 黃宗鼎 |
| | | 賴惠如 林信成 李其霖 | 滬里滬外：臺灣北海岸地區的石滬發展與變遷 | 戴寶村 |
| | | 林德順 | 海港新村：巴生港對班達馬蘭新村經濟活動的影響 | 黃建淳 |
| 10:50-11:00 茶敘 Coffee/Tea Break | | | | |
| 第六場 越南與新加坡 11:00-12:30 | 黃建淳 | 王日根 | 由《備邊司謄錄》看清代東亞海域北段的貿易劣勢 | 劉序楓 |
| | | 陳丁輝 | 港口、商會、革命基地—孫中山與新加坡華社 | 湯熙勇 |
| | | 李貴民 | 由內而外：十九世紀越南阮朝船舶制度的流變 | 陳鈺祥 |
| | | 牛軍凱 | 越南古地圖-天南四至路圖研究 | 李貴民 |
| 12:30-13:10 午餐 Lunch | | | | |
| 第七場 產業與人口 13:10-14:40 | 陳意文 | 湯熙勇 | 東沙島海人草的經營與琉球漁民的參與 | 周宗賢 |
| | | 鍾淑敏 | 英商三美路商會與日治初期臺灣的產業發展 | 陳國棟 |
| | | 林嘉琪 | 日治時期淡水單親家戶嬰兒死亡率之研究 | 蔡錦堂 |
| 14:40-15:00 茶敘 Coffee/Tea Break | | | | |
| 第八場 住民與民俗 15:00-16:45 | 黃繁光 | 邵美華 | 目加溜灣獵鹿人 | 詹素娟 |
| | | 謝方一 | 台北府城規劃修造及甲申淡水「西仔反」戰事與「湘西趕屍」人民俗史考 | 卓克華 |
| | | 王樾 | 學與術的閃亮交會—木雕大師吳榮賜的淡水情緣 | 吳明勇 |
| | | 鄭維雄 | 從台灣「西仔反傳說」情景劇談共建兩岸影視文化傳播 | 陳意文 |
| 16:45-17:00 | 綜合討論 | 陳國棟、林煌達、鍾淑敏、劉金源、柏麗梅 | | |

第三天議程

2017 年 11 月 5 日(星期日) 地點:

淡水歷史古蹟踏查

0900 淡江大學集合

0930 汀州會館(鄞山寺)

1020 殼牌倉庫

1100 淡水龍山寺

1200 紅樓餐廳用餐

1330 福佑宮

1350 參觀德忌利士洋行主題展覽

1450 小白宮

1520 牛津理學堂

1540 淡水紅毛城

1640 淡水海關碼頭

賦歸

專題演講人姓名・職稱簡介

陳國棟

中央研究院歷史語言研究所研究員

會議主持人姓名、職稱

(依場次排列)

李其霖

淡江大學歷史學系助理教授

朱德蘭

中央研究院人文社會科學研究中心兼任研究員

劉石吉

中央研究院人文社會科學研究中心兼任研究員

李毓中

國立清華大學歷史學研究所副教授

劉序楓

中央研究院人文社會科學研究中心副研究員

黃建淳

淡江大學歷史學系教授

陳意文

淡江大學資訊傳播學系副教授兼系主任

黃繁光

淡江大學歷史學系教授

林煌達

淡江大學歷史學系教授兼文學院院長

鍾淑敏

中央研究院台灣史研究所副研究員

劉金源

淡江大學電機工程學系講座教授兼海洋及水下科技研究中心主任

柏麗梅

新北市立淡水古蹟博物館館長

論文發表人姓名、職稱

(依場次排列)

| | |
|-------------------|----------------------------------|
| 豐岡康史 | 日本信州大學藝術學院副教授 |
| 陳鈺祥 | 長榮海事博物館副課長 |
| 李侑儒 | 東京大學人文學部博士候選人 |
| 曹淑瑤 | 東海大學通識教育中心教授 |
| 游博清 | 國立中興大學歷史學系助理教授 |
| 張志源 | 內政部建築研究所助理研究員 |
| 陳國棟 | 中央研究院歷史語言研究所研究員 |
| Paola Calanca(柯蘭) | 法國遠東學院副研究員 |
| 鄭維中 | 中央研究院臺灣史研究所助研究員 |
| 李其霖 | 淡江大學歷史學系助理教授 |
| 湯熙勇 | 中央研究院人文社會科學研究中心兼任研究員 |
| Tim Riswick | 荷蘭奈梅恩大學歷史學系博士後 |
| 林嘉琪 | 淡江大學歷史學系助理教授 |
| 顧宇輝 | 中國航海博物館研究部館員 |
| 李 洋 | 中國航海博物館研究部助理館員 |
| 賴惠如 | 淡江大學資訊傳播學系副教授 |
| 林德順 | 馬來西亞馬來亞大學馬來西亞華人研究中心主任 |
| 王日根 | 廈門大學人文學院教授兼副院長 |
| 陳丁輝 | 新加坡晚晴園—孫中山南洋紀念館研究員 |
| 李貴民 | 國立成功大學博士後 |
| 牛軍凱 | 中山大學歷史學系教授 |
| 鍾淑敏 | 中央研究院台灣史研究所副研究員 |
| 邵美華 | 財團法人樹谷文化基金會研究員 |
| 謝方一 | 吉首大學沈從文研究所研究員 |
| 王 樾 | 淡江大學歷史學系副教授 |
| 鄭維雄 | 國立清華大學新聞與傳播學院傳播學博士，知宜有限公司 總經理 |

會議與談人姓名、職稱

(依場次排列)

| | |
|-----|----------------------|
| 林呈蓉 | 淡江大學歷史學系教授 |
| 應俊豪 | 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所教授 |
| 陳琮淵 | 華僑大學研究員 |
| 李毓中 | 國立清華大學歷史學研究所副教授 |
| 黃瑞茂 | 淡江大學建築學系副教授 |
| 周宗賢 | 淡江大學歷史學系榮譽教授 |
| 方真真 | 國立臺北教育大學台灣文化研究所教授兼所長 |
| 黃宗鼎 | 政治大學國際關係研究中心博士後 |
| 戴寶村 | 臺北藝術大學兼任教授 |
| 蔡錦堂 | 國立師範大學臺灣史研究所兼任教授 |
| 詹素娟 | 中央研究院台灣史研究所副研究員 |
| 卓克華 | 佛光大學歷史學系教授 |
| 吳明勇 | 淡江大學歷史學系副教授 |

議事備忘錄

為使會議順利進行，敬請注意下列事項：

一、會議論文及名牌，於報到時致贈，開會期間，請配戴名牌。

二、各場次時間分配及按鈴規則如下：

1、論文發表人每人 15 分鐘。時間屆至前 2 分鐘，按鈴 1 響。時間屆至時，按鈴 2 響。時間超過 1 分鐘，按鈴 3 響。

2、與談人時間每人 8 分鐘，時間屆時 2 分鐘，按鈴 1 響。時間屆至時，按鈴 2 響。時間超過 1 分鐘，按鈴 3 響。

3、各場次發表人、與談人報告完畢後，其餘時間供與會學者提問交流。

提問每人 2 分鐘。發言前，請先報姓名及服務單位。時間屆至時，按鈴 1 響。時間超過時，按鈴 2 響。

4、所有提問結束後，由發表者統一回答。每位發表者以 5 分鐘為限。4 分鐘後，按鈴 1 響提醒。

三、會議開始前，請關掉您的行動電話及相關通訊軟體。會議進行中請勿飲食、聊天。以免干擾會場秩序。

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.03 驚聲國際會議廳

第一場 專題演講

陳國棟

關於「港口、船舶與貿易」的相關課題

關於「港口、船舶與貿易」的相關課題

摘要

陳國棟

中央研究院歷史語言研究所

從歷史地圖來看，西班牙及荷蘭時期的淡水港港埠位置都在滬尾淡水這邊，毫無問題。但是清朝的地圖，往往對八里坌、滬尾淡水與公司田溪南側弄不清楚。如果西班牙人及荷蘭人都以滬尾淡水為港埠，有甚麼理由乾隆五十三年議定淡水開港時是開在滬尾淡水對面的八里坌，而不是淡水這邊？

關於淡水的港口與港埠設施，我們可以思考（不一定有）以下的課題：

淡水的港口導航（假港、燈台、沙洲、引水）；淡水的港埠設施（碼頭、棧橋與船渠）；棧橋為伸出到水中，橋樑式的碼頭；船渠（basin/ wet dock）；港口休閒與娛樂——醫療、交通與通訊、廟宇、娛樂場所（含綠燈戶）……；工作人群與機構；海關、防禦與治安。

關於進出淡水港的船舶，我們可以思考（不一定有）以下的課題：

船的種類、河船、海船、本國船、外國船；行船、導航與助航、針路（簿）與山形水勢圖；船難；造船、修船、造船材料、船舶部件；船舶看顧、船舶維護、燂洗、艙補；船寮與帆寮……。

關於通過淡水港的貿易，我們可以思考（不一定有）以下的課題：

參與貿易的人群：原住民、西班牙人、荷蘭人、日本人與漢人；出口的商品：茶、糖、樟腦、硫磺、大青……；進口的商品：木材、石油、紅磚、鴉片、生活雜貨……

展望未來，「淡水學」還有很大的發展空間，期待大家一起努力！

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.03 驚聲國際會議廳

第二場 海盜與貿易

1. 豐岡康史

從嘉慶海盜擾臺來看清代中期台灣開發史上的
淡水廳

2. 陳鈺祥

海賊取締一日治初期臺灣海峽的海盜活動

3. 李侑儒

16-18 世紀東亞海域的硫磺貿易

從嘉慶海盜擾臺來看清代中期 台灣開發史上的淡水廳

豐岡康史*

一、前言

本文將以清朝嘉慶年間海盜登陸台灣事件為題材，考察當時台灣開發過程中「淡水廳地域」(即大甲溪以北，不包含蘭陽平原)的定位。

本文關注的時間是清朝中期，大概是乾隆(1735-1796)、嘉慶(1796-1820)，道光(1821-1850)三朝。在這段時期，清朝邊疆的開拓告一段落，新開發地區的人口逐漸飽和，同時也形成晚清以降的社會經濟構造。在台灣史脈絡中，該時期始於朱一貴事件平息後設置淡水廳，1733 年淡水廳治遷入竹塹，以後北台灣的開發加速進行。1815 年清廷設置噶瑪蘭廳。經過張丙事件(1831)、鴉片戰爭期間英國艦隊來襲(1841)後，可以發現分類械鬥的減少¹。其中，淡水廳轄區境內各地均有漢人入殖，由此可見北台灣開發狀況。亦即，噶瑪蘭廳的設置，乃是北台灣開發史上的轉捩點。那麼，淡水廳又在台灣開發史上占有什麼位置？

眾所周知，噶瑪蘭廳的設置與海盜問題密切相關。從 1780 年代到 1810 年代，海盜集團橫行於浙江、福建、廣東三省沿海地區，成為「商旅之害」²。海盜問題當然也影響到福建省轄下的離島台灣府。在於清治台灣史上，有許多著作言及嘉慶年間(五年[1800]、九年[1804]、十年[1805]、十一年[1806])海盜集團的登陸。例如連橫《台灣通史·海盜列傳》即述及泉州同安人蔡牽的海盜集團，登陸淡水廳和與台灣府城附近。這些記錄基本上將海盜問題視為奇事，以致前人研究中多少帶有些浪漫的要素，連帶使得海盜登陸台灣事件在台灣史上的定位還不明確。本文試圖分析個別海盜問題對台灣府城、淡水廳地域、蘭陽平原三地的影響，考慮海盜問題在清治台灣史上的位置，同時也探討淡水廳地域在十九世紀初台灣開發史上的地位。

以往針對海盜問題的研究，大多將蔡牽、朱濆等海盜集團歸類為「閩浙海盜」，

* 信州大學人文學部准教授。yasufumitoyooka1980@gmail.com。

¹ 菊池秀明，《清代中國南部の社會變容と太平天國》。

² 豐岡康史，〈清代中期における海賊問題と沿海交易〉，《歷史學研究》，第 891 號，2012 年。

考察他們在閩浙海域的整體活動³。至於英文研究則因為海盜騷擾歐美商船參與的廣東貿易(Canton Trade)，所以對廣東海盜問題投注關心，並未論及台灣⁴。

今年李文良教授詳細分析蔡牽登陸事件對台灣府城周邊地區社會經濟構造的影響⁵，南台灣的海盜問題已逐漸明朗。與海盜登陸事件密切相關的噶瑪蘭廳設治過程，也已經得到充分整理⁶。加上筆者曾經整體探討嘉慶朝的海盜問題，⁷故本文將援用先前考察的相關課題，並參考先學的研究成果，試圖比較南、北台灣各地區因海盜問題所受的影響為何。以下首先概觀蔡牽集團登陸淡水廳事件、包圍台灣府城事件，和朱漬集團登陸蘭陽平原登陸事件，以確認這三個地區與海盜登陸之間的關係，最後在分析這些事件裡「淡水」的位置，以及「淡水」在清朝中期台灣開發過程中扮演的角色。

由於筆者目前無法利用《台灣文獻匯刊》(北京：九州出版社，2004年)、及《明清宮藏臺灣檔案匯編》(北京：九州出版社，2009年)兩部叢書，加上清治台灣史的研究蓄積非常豐厚，本文只是整理先學的成就，並提出有關清代淡水的淺見。

二、 蔡牽集團在淡水廳地域的活動

在台灣附近活動且被視為社會問題的，正是乾隆末年侵入福建、浙江海面的安南海盜。乾隆五十五年(1790)，即清朝兵敗安南之後，在越南北部(安南國王阮文惠所統治)與越南南部(農耐國主，後來的越南國王阮福映所統治)具有根據地的華人海盜(以下稱為安南海盜)，開始在廣東沿海掠奪商民船。乾隆五十九年(1794)後，又頻繁入侵閩浙海域。⁸嘉慶元年(1796)，部分安南海盜出現在台灣北海岸，襲擊雞籠汛並搶奪砲台⁹。對入犯浙江的安南海盜來說，台灣位在浙江返回安南途

³ 蘇同炳，〈海盜蔡牽始末 上・下〉，《台灣文獻》第25期第4卷，第26期第1卷，1974。季士家，〈清軍機處〈蔡牽反清鬥爭項〉述略〉，《歷史檔案》，1982年第2期。王世慶，〈蔡牽〉，《台北文獻直字》，61/62，1983年。張中訓，〈清嘉慶年間閩浙海盜組織研究〉，《中國海洋發展史論文集》，第2輯，1986年。葉志如，〈試析蔡牽集團的形成及其反清鬥爭實志〉，中國第一歷史檔案館編，《明清檔案與歷史研究》，下冊，中華書局，1988年。關文發，〈清代中葉蔡牽海上武裝集團性質辨析〉，《中國史研究》，1994年第一期。陳在正，〈蔡牽武裝集團與媽祖信仰〉，《台灣源流》，15，1999年。薛卜滋，〈清嘉慶年間海盜蔡牽犯臺始末〉，《台灣文化研究所學報》，2，2005年。吳建昇，〈嘉慶十年(一八〇五)海盜蔡牽攻台行動之研究〉，《崑山科技大學學報》，2007年。李若文，《海賊王蔡牽的世界》，稻鄉出版社，2011年。

⁴ Murray, Dian H., *Pirates of the South China Coast 1790-1810*, Stanford: Stanford University Press, 1987. Antony, Robert J., *Like Froth Floating on the Sea: The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*, Berkeley: Institute of East Asian Studies, University of California, 2003. Wang, Wensheng. *White Lotus rebels and south China pirates: crisis and reform in the Qing empire*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 2014.

⁵ 李文良，〈清嘉慶年間蔡牽事件與台灣府城社會的變化〉，《台大文史哲學報》，第86期，2017年。

⁶ 廖鳳德，《清代之噶瑪蘭》，正中書局，1990年。黃于玲，〈從清代邊域統治理論看噶瑪蘭廳之設治〉，《宜蘭文獻雜誌》，第67/68期，2004年。陳南旭，〈19世紀初年臺灣北部的拓墾集團與噶瑪蘭的移民開發〉，《臺灣文獻》，第67卷第2期，2016年。

⁷ 豐岡康史，《海賊からみた清朝：18-19世紀の南シナ海》，藤原書店，2016年。

⁸ 豐岡康史，〈清代中期の海賊問題と対安南政策〉，《史學雜誌》，第115卷第4號，2006年。

⁹ 魁倫、姚茱〈奏為投首畏罪悔過帶領夥盜船隻器械自行投出並另夥陸續自首各犯現在分別妥為安置緣緣由

中，是個適合掠奪的目標。此外，跟安南海盜共同行動的「餘匪」¹⁰蔡牽，也不時出現在台灣沿海，再三掠奪商船及沿海部落¹¹。嘉慶九年(1804)，蔡牽似乎改變想法，圖謀占領台灣府城。

嘉慶九年十二月，遭到清朝浙江水師追擊的蔡牽集團出現於台灣沿海，侵擾鳳山、滬尾，進入鹿耳門後返歸大陸。翌年三月，蔡牽再次來到北台灣，在滬尾自稱「鎮海威武王」¹²。稱王就是開始反抗清朝的宣言，清廷得知蔡牽稱王後，旋即改變稱呼為「蔡逆」¹³。在此以前，清朝試圖招撫海盜¹⁴。在廣東，兩廣總督那彥成招降海盜李崇玉¹⁵，在福建、浙江，閩浙總督玉德試圖招撫蔡牽¹⁶、朱漬¹⁷。招撫海盜政策從嘉慶元年開始，到嘉慶十年，有些著名的海盜投降清朝地方政府，並受封下級武職¹⁸。但蔡牽稱王後，清廷的態度改變，停止招撫政策，導致提倡招撫的那彥成、玉德遭到革職¹⁹。蔡牽的稱王是一項非常重要的舉動，讓清廷對海盜問題的態度轉向強硬。

稱王前後的蔡牽，活動中反政府的要素確實有所增加。逗留在淡水的蔡牽「不惜重貲」²⁰地聯絡「彰化賊」洪四老²¹、「鳳山賊」吳淮泗，送給他們「令旗、銀兩」²²。準備好攻擊台灣府城後，蔡牽暫時回到位於福鼎府霞浦縣水奧的根據地²³。

蔡牽集團之所以頻頻出現於淡水附近，原因在於淡水廳地域的經濟發展。清廷在平定林爽文事件的過程中，清楚認識到北台灣開發的進行程度，特別是淡水

摺》，嘉慶元年七月二十一日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第二輯(下)，No. 948，頁 355-358。

¹⁰ 玉德，〈奏為察看盜匪情形分佈兵船截拏及現註福寧督辦緣由摺〉，嘉慶五年七月初六日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第九輯(上)，No. 5520，29 頁。

¹¹ 李若文，〈附表 1 蔡牽幫大事記(嘉慶 2-8 年)〉，《海賊王蔡牽的世界》，頁 329-335。

¹² 薛卜滋，〈清嘉慶年間海盜蔡牽犯臺始末〉。鄭兼才〈記禦海寇蔡牽事〉，《六亭文選》。

¹³ 《嘉慶道光兩朝上諭檔》，第十冊，No. 837，嘉慶十年閏六月初八日。有趣的是，阮元〈瀛洲書記序〉裡，嘉慶十年以前同樣稱「蔡牽」，之後也稱作「蔡逆」。

¹⁴ 魁倫、姚棻，〈奏為洋匪莊麟悔罪砍斃本船盜首帶領同夥並船隻鎗砲器械自行投首恭懇聖恩破格寬宥以散匪黨而靖海洋事〉，嘉慶元年四月初四日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第一輯(上)，No. 398，頁 529。魁倫，〈奏明海洋盜首張表等率眾投首奏請聖訓事〉，嘉慶元年五月初八日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第一輯(下)，No. 585，頁 771-773。魁倫、姚棻，〈奏聞閩洋盜首紀培畏罪悔過帶領夥盜船隻器械自行投出分別妥為安置緣由具奏仰祈聖訓事〉，嘉慶元年七月二十一日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第二輯(下)，No. 948，頁 355-358。

¹⁵ 那彥成，〈奏為誘獲李崇玉全夥由五百里恭摺馳奏仰懇聖恩事〉，《那文毅公奏議》，卷 14，頁 58-62。

¹⁶ 張中訓，〈清嘉慶年間閩浙海盜組織研究〉，頁 165。

¹⁷ 李若文，〈海賊王蔡牽的世界〉，頁 238-240。

¹⁸ 例如，嘉慶二年在福州投降的海盜李發枝被賞給七品頂戴，後安置於北京。魁倫〈奏為遵旨委員護送投首李發枝赴京並將小盜首等發往不近海洋省份入伍安插各緣由摺〉，嘉慶二年八月二十日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》，第五輯(上)，no. 3052，250-252 頁。

¹⁹ 《嘉慶道光兩朝上諭檔》，第十一冊，No. 853，頁 402-403，嘉慶十一年五月十九日，No. 121，嘉慶十一年正月二十七日，頁 63-64。

²⁰ 鄭兼才〈記禦海寇蔡牽事〉，《六亭文選》。

²¹ 乾隆六十年(1795)的陳周全事件中，有「洪四老」「逃往海賊船」(《彰化縣志》，卷十一，雜識志。兵燹)；鄭兼才〈山海賊總論〉也記有「胡杜侯(嘉慶二年在淡水滋事)餘黨洪四老」。目前還沒有足夠材料判斷這兩位「洪四老」是否為同一人物。

²² 李士家，〈清軍機處〈蔡牽反清鬥爭項〉述略〉，頁 116。

²³ 羅汝澤等修，《霞浦縣志》，卷三，〈大事記〉，1929 年。

河沿岸的滬尾、艋舺等地已有顯著發展。有趣的是，安南海盜、蔡牽或後述的朱瀆，都不曾計畫在淡水廳地域建立根據地。即便淡水河附近設有綠營的機構，但海盜已在閩浙海面數度擊敗清朝水師，確實具有擊退綠營守軍的武力，成功占據當地的可能性也相當高(也許只是因為台北盆地的居民都不支持海盜)。無論海盜當初如何計畫，在淡水廳沿海，海盜集團的活動僅止於掠奪。

海盜集團的活動並不影響當時的淡水居民。道光《淡水廳志稿》裡，關於海盜的記述很簡單，如卷一〈兵燹〉：「十年冬十有一月十四日，洋匪蔡牽舟竄八里坌港。十六日，乘岸至艋舺，焚殺官軍。都司陳廷梅戰死，同知胡應魁受傷走免，北路副將金殿安統兵堵捕。二十三日，蔡牽揚帆竄鹿港。」此外，卷二〈行誼〉的鄭崇和傳中也曾簡單提及。相較於此，該書關於林爽文事件的記述則十分詳細。同治《淡水廳志》利用《瀛洲筆談》、《姚石甫改設臺北營制議》等資料增補許多關於海盜問題的內容，但這些內容的製作都在淡水廳外，並非當事者所作。這意味著對道光年間的淡水居民而言，嘉慶年間海盜蔡牽的來襲，影響所及不如乾隆末期的林爽文事件。

三、 蔡牽集團攻擊台灣府城

嘉慶十年十一月，蔡牽通過鹿耳門，進入台江內海，在洲仔尾設立據點，準備攻擊府城²⁴。台灣府當局為建立防衛體制，開始招募民兵，而提供資金的則是郊商²⁵。郊商壟斷跟大陸的貿易，受到海盜活動的影響，當然必須積極因應蔡牽來襲。

其實目前沒有直接記錄顯示海盜對郊商及其他海商造成的影響。嘉慶十五年二月，閩浙總督方維甸請求豁免時，報告了被劫的臺運米穀數量：「自乾隆六十年至嘉慶十四年十月，因海洋未靖，商船被劫，有一百四十六案。計米三千餘石、穀一萬七千餘石²⁶。」鄭廣南認為，被劫數量只佔當時台運總運量 127 萬石的 1.6%，因此海盜問題的影響並不大²⁷。這 1.6% 只是直接被劫的數量，海盜問題應該也同時影響到民間船隻，但這部分目前無法清楚統計。當時福建的米價由於海盜的活動而突然高漲，但福建巡撫李殿圖指出，米價上漲的直接原因並非海盜，而是某些福州米商的投機搶購²⁸。無論如何，對以台灣府城海口作為據點的郊商來說，自然必須迎擊來襲的海盜。

對台灣府城的防衛來說，同樣重要的是「粵莊紳民」²⁹。從朱一貴事件以來，

²⁴ 李若文，《海賊王蔡牽的世界》，頁 90-95。

²⁵ 李文良，〈清嘉慶年間蔡牽事件與台灣府城社會的變化〉。

²⁶ 《嘉慶道光兩朝上諭檔》，第十五冊，No. 199，嘉慶十五年二月十八日。

²⁷ 鄭廣南，《中國海盜史》，頁 338。

²⁸ 李殿圖，《李石渠先生治閩政略》，民國二十一年用光緒元年序溫陵黃貽楫梅石山房刊本景印，頁 10-11。

²⁹ 李士家，〈清軍機處蔡牽反清鬥爭項述略〉，1982 年，頁 116。

粵籍村落積極地跟官府合作對應叛亂³⁰。粵籍村落不只提供人員，也承接財政上的負擔。為處理蔡牽的襲擾，清朝共支出銀 229,000 餘兩、米穀 3,700 餘石，加上清朝在台灣「就地籌措」銀 352,014 兩、米穀 14,576 石³¹。此處所謂的「就地」，大部分來自前述的郊商與「粵莊紳民」。

府城防衛的主要對象，是來自海上的蔡牽集團，在準備上能夠料敵機先、未雨綢繆。相對於此，鳳山縣對當地的叛亂卻顯得措手不及。「鳳山賊」吳淮泗早已在嘉慶十年十一月殺死知縣與都司，佔領鳳山縣城³²。

嘉慶十一年十二月上旬，蔡牽集團開始攻擊府城，但一月末，清軍渡海來台，二月初六日奪回洲仔尾，次日蔡牽從鹿耳門脫身。不久後清軍奪回鳳山縣城，拿獲吳淮泗等人³³。二月中旬，蔡牽停泊鹿耳門，五月又在鹿耳門跟清朝水師作戰。由此可見，蔡牽集團從洲仔尾撤退時，所受的損害似乎還不嚴重。

在蔡牽攻擊府城始末中，鳳山縣城被害最為嚴重，但擴大混亂的是「鳳山賊」吳淮泗，蔡牽登陸作戰的期間其實並不長。由此可見，嘉慶十一年蔡牽攻擊府城，與嘉慶十年以前攻擊淡水廳各地，兩者之間在質量上差別不大。蔡牽所做的只是從海上逼近，進而攻擊清朝的據點，然後逃回海上。換言之，在蔡牽擾台事件之中，更為重要的是「彰化賊」、「鳳山賊」的活動。鳳山縣舊城在 1721 年朱一貴事件、1732 年吳福善事件、1786 年林爽文事件時受害甚鉅，新城在 1795 年陳周善事件、1824 年楊良斌事件、1832 年張丙事件時也遭受嚴重被害。這些民變事件都是台灣開發史上深具特色的分類械鬥，因此也可以說是屬於台灣內部的問題。

海盜蔡牽的出現是一種觸媒，但嘉慶十一年台灣府城、鳳山縣城的被害還是由台灣內部民變所致。雖然海盜來自海外，但當時大部分的騷亂仍應從台灣內部的脈絡來解釋。

四、朱潰登陸蘭陽平原

朱潰為漳州漳浦人(一些史料指出他是廣東人³⁴)，從嘉慶初年以來，活動於福

³⁰ 李文良，《清代南臺灣的移墾與「客家」社會(1680-1790)》，台灣大學出版中心，2011 年，頁 158-163。

³¹ 李士家，〈清軍機處〈蔡牽反清門爭項〉述略〉，頁 118。

³² 《臺灣采訪冊》，〈兵燹〉，頁 47。

³³ 《臺灣采訪冊》，〈兵燹〉，頁 50。

³⁴ 在阮元《瀛舟書記》及《朝鮮王朝純宗實錄》中，朱潰被稱為「粵人」，但這很可能是因為身處北方，情報不足而導致誤解。《朝鮮純宗實錄》，卷 12，純祖九年(1810)三月癸酉條：「臺灣賊蔡牽等，本中土士族，而破落無賴，初因殺人亡命，轉至聚入夥，打劫公私財貨，每秤分一半而去，故謂之切半賊。其勢浸盛，莫可勦除。又有其徒朱潰等，與之勾結幫合，出沒於粵洋等地，福建兩廣沿海諸處，為之蕭然。官軍每年征討，互有勝敗。再昨年十二月二十五日，浙江提督李長庚，中賊砲死，皇帝勅諭曰：李長庚忠勤勇敢，咸聲懋著，身先士卒，趕上賊船，前後勦殺無數，不意臨陣損軀，覽閱奏章，為之心搖手戰，震痛之至。長庚追封伯爵，賞銀一千兩，建祠致奠伊子服闋，承襲其後。蔡牽之義子蔡二來及其徒鄭昌，雖擒獲正刑，蔡牽、朱潰等至今煽亂於南方，巡撫張見陞、許松年等革職被罪。此雖非心腹之疾，然南服驕擾，民不聊生云。」

建南部與廣東東部沿海³⁵。朱漬集團曾一度與蔡牽集團共同行動，但嘉慶八年被浙江水師打敗後分道揚鑣。故嘉慶十年末蔡牽包圍府城時，朱漬集團並未參加³⁶。

嘉慶十一年春，兵敗府城的蔡牽來到烏石港。烏石港是蘭陽平原開發早期即已開埠的漢人開墾據點。《噶瑪蘭廳志》對此事記述如下：

嘉慶丙寅春，海寇蔡牽至烏石港，欲取其地，使人通謀共墾，眾患之。賊舟有幼童被擄者，乘間登岸，遇其父，匿之。賊索不得，揚言且滅頭圍。眾益懼，頭人陳奠邦、吳化輩相與謀：「今通賊，官兵必討；不如拒之，且以為功。」乃夜定計，集鄉勇並各社番，伏岸上為備。賊猶未覺，晨入市貨物。眾乃縛之，得十三人並頭目。賊聞之怒，連帆進攻。眾斷大樹塞港，賊不得進。拒敵久之，賊敗去。化等乃以所擒賊獻。將軍賽沖阿聞，乃有該處膏腴為蔡逆窺伺之奏。³⁷

根據這條記載，蔡牽想要將蘭陽平原作為據點，但這條孤證還不足以確定蔡牽集團是否真有建立「賊巢」之意。在蘭陽平原從事開發的漢人大部分是漳州人，在台北的漳泉械鬥中失利，自然跟泉州人交惡³⁸。泉州同安人蔡牽想要參與開發蘭陽平原，可能性並不高。但從這條記載中也可看到開發蘭陽平原的漢人決定積極跟官府合作排除海盜，這項合作關係成為對應同年朱漬登陸事件時的重要因素。

嘉慶初年成功開發蘭陽平原的吳沙、何績一度都曾被清朝視為「賊首」³⁹，所以即便像朱漬這樣的海盜，也不是完全沒有機會拓墾未開之地，並以此作為將來的根據地。相較於蔡牽包圍台灣府城，朱漬成功登陸蘭陽平原的可能性或許更高。加上朱漬是漳州人，還有機會跟蘭陽平原的漳州人合作。嘉慶十二年，朱漬集團在淡水廳地域(可能是大雞籠)調集農具後，進入蛤仔難南部的蘇澳港。《噶瑪蘭廳志》如此記錄：

越丁卯秋，朱漬大載農具，泊蘇澳，謀奪溪南地為賊巢。陳奠邦等遣人告急。知府楊廷理緝捕至艋舺，得訊，遂與南澳鎮王得祿水陸赴援。先是，漳人盡得有西勢地，柯有成、何繪、陳奠邦、賴岳、吳化、吳光裔六人為之董事；而東勢之強者，獨番社潘賢文駐羅東。自羅東以南至蘇澳三十里，朱漬謀奪之，以嗶吱、紅布散給東、西勢諸社番；有漳人李祐陰結黨與通。廷理乃以札諭柯有成、潘賢文七人，曉以大義，出嗶吱十板、紅布五百疋、

³⁵ 「朱漬，漳人。家饒富，好結納，與盜通。鄉里欲首之，挈妻子浮海去，後為盜。有船數十艘，自稱「海南王」。沿海劫掠，與蔡牽匪相勾連，又各自為幫。是年(嘉慶十一年)，官兵會剿蔡牽於臺灣，乃由粵駛至竿塘，適蔡牽自北汕逸出，僅存三船，與漬合，時將軍賽沖阿駐臺灣，總督玉德駐廈門。總兵孫全謀帶兵來廈門會剿。」《廈門志》，卷十六，舊事志。

³⁶ 張中訓，〈清嘉慶年間閩浙海盜組織研究〉，頁165。

³⁷ 《噶瑪蘭廳志》，卷八，雜識(下)/紀事。

³⁸ 陳南旭，〈19世紀初年臺灣北部的拓墾集團與噶瑪蘭的移民開發〉，頁137-139。

³⁹ 尹章義，〈從天地會「賊首」到「義首」到開蘭「墾首」：吳沙的出身以及「聚眾奪地、違例開邊」的藉口〉，頁95-157。尹章義，〈吳沙出身研究之補遺與訂正以史學方法論和歷史訊息傳播理論為基礎所做的反省〉，頁217-247。

番鎗千圓，賚番眾。賢文大悅，民咸踴躍用命。設木柵於海口，各出器械巡邏，捕通賊者。祐黨懼，挈妻子入賊舟。賢文復獲海寇黃善等七人以獻。有黃灶者，大股賊目也，為黃姓所匿。廷理索之，即縛灶出獻。於是蛤仔難民，競出治道，以迎廷理。四日而至五圍。至則泉州義首林永福、翁清和，自艍舦率精壯番勇千二百人，穿山開路，以達蘇澳。潘賢文亦以眾斷賊樵汲，遂與舟師夾攻敗賊。賊順流而東遁。廷理歸，請於將軍益力。

根據上引史料，朱瀆入蘇澳港後，就贈送嗶嘰(羽緞)給蘭溪以南的原住民，試圖建立關係。另一方面，蘭溪以北的漢人得知朱瀆入港，就派人到艍舦跟清朝官員聯絡。「幸虧」知府楊廷理在艍舦會見柯有成等漢人代表，在察知朱瀆的行動後，就決定和水師總兵王得祿共同處理蘭陽平原的騷亂。

艍舦會見三天之後，楊廷理進入烏石港，開始和原住民交涉。楊廷理贈送「嗶嘰十板、紅布五百疋、番鎗千圓」給原住民請求合作，又動員艍舦的「泉州義首」，跟水師一起擊退朱瀆集團。楊廷理利用清朝能夠動員的人力，同時也在與朱瀆集團之間的送禮競爭中獲勝。楊廷理送給原住民的禮物應該多於朱瀆。只要獲得原住民協助，驅逐朱瀆就不困難。朱瀆離開蘇澳港後的數日間，楊廷理仍留在蘭陽平原視察，回到府城後就開始著手設治噶瑪蘭廳。

五、噶瑪蘭廳的設置與海盜擾臺

在台灣的開發過程中，清朝是在漢人開發達到一定程度後，才開始討論設置行政機關，而非先有行政建置才有漢人移墾⁴⁰。十八世紀時清朝建置的彰化縣、淡水廳都是因應漢人開墾者增加而設。

噶瑪蘭廳是清朝在台灣設置的第七個縣級機關，也是雍正五年(1727)設置澎湖廳以來，相隔八十年後的第一個行政機關。其原因在於清廷對行政建置非常消極。清朝中央政府原來在財政上採取原額主義政策，特別是乾隆繼位後，沒有積極調整財政制度、建置行政機構，導致與社會經濟發展現狀之間的乖離越來越大⁴¹。例如耕地、人口激增的四川，由於並未新設行政機構，使得當地的新住民必須依賴民間經營的「公局」⁴²。另一方面，台灣的地方官為了維持治安及確保稅收，熱切期望設置新的行政機構。早在乾隆五十四年，當局者得知有漢人拓墾淡水廳東部後，就開始討論建置機構事宜，⁴³需要想出辦法說服中央同意⁴⁴。

⁴⁰ 尹章義，《臺灣開發史研究》，聯經出版事業公司，1999年，頁9。

⁴¹ 岩井茂樹，《中國近代財政史研究》，京都大學學術出版會，2005年，57-62頁。

⁴² 山田賢，《移住民の秩序：清代四川地域社會史研究》，名古屋大學出版會，1995年，頁204。

⁴³ 黃于玲，〈從清代邊域統治理論看噶瑪蘭廳之設治〉，《宜蘭文獻雜誌》，第67/68期，2004年，附表一，頁74-75。

⁴⁴ Shepherd 教授指出，清廷重視戰略重要性、控制成本、賦稅能力三個因素。但除此之外，仍應注意考慮清朝內部存在的各種意見。邵式柏著，林偉盛譯，《臺灣邊疆的治理與政治經濟(1600-1800)》，國立臺灣大學出版中心，2016年。(原著：Shepherd, John R. *Statecraft and political economy on the Taiwan frontier, 1600-1800*.)

雍正元年，清廷因為歷經朱一貴事件，而在諸羅縣北方設置彰化縣與淡水廳。雍正年間，清朝透過所謂的改土歸流，或設置行政機構(如嘉應州)來掌控在邊疆從事開墾的漢人⁴⁵。但到了乾隆年間，積極性的政策都被取消。若想在台灣北部新設行政機關，台灣當局應該找到相當於朱一貴事件的理由。換言之，海盜的出現正好提供了一個契機。蔡牽攻擊台灣各處，甚至包圍府城；蔡牽、朱瀆等稱偽王號的海盜，圖謀竊佔領蘭陽平原，建立反清活動的根據地，乃是再有力不過的說辭。

楊廷理正是台灣當局中推動北部增置行政機構的中心人物。他在林爽文事件時首次來台，當時就有機會觀察淡水廳地域及艋舺以東的發展⁴⁶。之後他再三經由閩浙總督、福建巡撫，提議在北台灣增置行政機構，但清廷並未接受⁴⁷。楊廷理等台灣府官員透過蘭陽平原的漢人，得到海盜蔡牽試圖登陸烏石港但失敗的消息，此外一路追討朱瀆的總兵王得祿，也提供朱瀆在淡水廳沿海，準備登陸蘭陽平原的情報⁴⁸。一年前包圍台灣府城的海盜，要在蘭陽平原上岸並建立根據地，正是增設行政機構的絕佳理由。楊廷理自己留駐艋舺，等待開發蘭陽平原的漢人代表前來，並非偶然。唯有接受蘭陽平原當地人的請求，才能介入發生於淡水廳管轄外的亂事，進而提議在蘭陽平原新設行政機構。海盜的來襲有如「天賜良機」。

在清朝，如果地方政府在沒有得到皇帝允許的情況下，獨斷介入轄區之外的事務，就是重大的越權行為，必須嚴罰⁴⁹，邊境地帶的地方官更不能擅自向外擴張其管轄範圍。但如果有住在境外的清朝民人要求官方介入，除了能夠藉此獲得正當性，還可以向朝廷主張將該處納入管轄。加上嘉慶十一年三月，嘉慶皇帝曾擔心地說道：

朕聞淡水滬尾以北山內，有膏腴之地一處，為該逆素所窺伺，年來屢次在彼遊奕，希圖搶佔。此時自鹿耳門潰竄之後，或因鹽水港一帶不能登岸肆掠，又復竄往該處，亦未可定。倘該逆向北奔竄，竟有在彼登岸之意，亦正可趁勢殲擒，豈不甚善。賽沖阿可詢明此處係何名，派令官兵前往籌備，相機辦理⁵⁰。

對楊廷理來說，這正是難得的機會讓清廷承諾將蘭陽平原收入版圖。

對蘭陽平原的漢人來說，跟楊廷理的會見同樣非常重要，因為設治即代表朝廷承認蘭陽平原的開發，而這也是吳沙剛入墾蘭陽平原時期以來的願望⁵¹。所以他

Stanford, Calif: Stanford University Press, 1993.)

⁴⁵ 甘利弘樹，〈嘉應州の成立：雍正期における直隸州政策の一畝〉，《史境》，第44號，2002年。

⁴⁶ 楊廷理，〈議開臺灣後山噶瑪蘭(即蛤仔難)節略〉，《噶瑪蘭志略》，卷十三，〈藝文志〉。

⁴⁷ 黃于玲，〈從清代邊域統治理論看噶瑪蘭廳之設治〉，頁74-75。

⁴⁸ 楊廷理，〈議開臺灣後山噶瑪蘭(即蛤仔難)節略〉，《噶瑪蘭志略》，卷十三，〈藝文志〉。

⁴⁹ 清朝在乾隆末年派兵越南失利後表現的對外態度，可以「勿啟邊衅」一語總括。清朝中央政府一方面主張自己代表「天朝」，一方面又極力避免對外行使武力。豐岡康史，〈清代中期的海賊問題と對安南政策〉，《史學雜誌》，第116卷第4期，2006年。

⁵⁰ 《嘉慶道光兩朝上諭檔》，第十一冊，No. 383，嘉慶十一年三月十三日，頁184。

⁵¹ 楊廷理，〈議開臺灣後山噶瑪蘭(即蛤仔難)節略〉，《噶瑪蘭志略》，卷十三，〈藝文志〉。李致穎指出，吳沙在林爽文事件時已試圖和台灣府當局接觸，但台灣府並未正式允許吳沙開發蘭陽平原。李致穎，《楊廷理的

們在察知海盜接近時，就立刻派遣重要幹部跟楊廷理聯絡。誠如前述，楊廷理必須在艋舺等待來自蘭陽平原的漢人，且會見後的行動都已預先安排。嘉慶十二年的這場會見，就是噶瑪蘭廳設治的過程中重要的關鍵。擊退朱漬後，楊廷理留駐蘭陽平原進行調查，也是預定的行動。可以說日後有關設置噶瑪蘭廳的過程，大致都已在嘉慶十二年的會見中決定。

六、淡水廳的位置

台灣府城附近發生的海盜登陸事件，類似清治台灣常見的民變，並非外來災害；但蘭陽平原的海盜登陸事件卻是外來的問題，因應的台灣當局和當地的開拓民利用海盜問題，成功獲得清廷允許設置噶瑪蘭廳。從這兩件海盜問題來看，淡水廳地域在台灣開發史上的位置如何？

第一，蔡牽來襲時的淡水廳地域。自乾隆末年以來，從浙江南下的海盜集團大多會通過淡水廳地域。這些海盜集團也出現於中部鹿港、南部鹿耳門，淡水廳地域並不特別。但海盜集團劫掠較為繁華的港灣沿岸，蔡牽集團初期來到淡水廳地域的目的，和其他海盜集團相同，只是因為北台灣已經相當發展，吸引海盜集團的目光而已。在對應林爽文叛亂時，清廷已經清楚北台灣的發展，又因為台灣府城附近的混亂，而不得不允許開放已經發展的八里坌與大陸之間對渡往來⁵²。那麼，淡水廳與南台灣之間的關係如何？蔡牽集團在北台灣登陸掠奪後，是否可能向南進擊？

台灣許多民變都發生在鳳山縣或彰化縣，然後再影響到府城附近。蔡牽集團攻擊府城時，主導暴動的並不是蔡牽集團，而是「鳳山賊」、「彰化賊」。到 19 世紀前半以前，彰化以南的變亂直接影響到北台灣的案例並不多。相反地，淡水廳地域的變亂影響到南部的例子也很少。這可能意味著淡水廳地域的社會經濟構成獨立於南台灣，自行建立了與大陸之間的關係。

另一方面，蘭陽平原與淡水廳地域之間的關係也緊密。蘭陽平原的住民都意識到，在生活習慣上與淡水廳地域密切相關⁵³。蘭陽平原的開發本來就是淡水廳當局所允許，並且以淡水廳地域為據點。開發蘭陽平原的代表吳沙⁵⁴，來台後先住在艋舺，接著從事三貂的開發，之後才入蘭開墾。跟吳沙同時入墾蘭陽平原的陳奠邦，也是淡水東北邊疆金包裡社(新北市金山區)的人⁵⁵。此外，姚瑩也寫到「沙雖

行旅經驗與台灣論述》，國立臺灣師範大學碩士論文，2010 年。

⁵² 吳玲青，〈臺灣米價變動與「臺運」變遷之關聯(1783-1850)〉，《臺灣史研究》，第 17 期第 1 卷，2010 年，78-79 頁。

⁵³ 「蘭治初闢未久，居民由淡屬來者強半，故慶弔應酬以及日用服食起居，尚多沿乎淡俗。」《噶瑪蘭廳志》，卷 5 上風俗上，民風。

⁵⁴ 陳偉智，〈「吳沙開蘭」歷史的形成〉，《宜蘭文獻雜誌》，第 20 期，1996 年，頁 51-72。

⁵⁵ 「陳奠邦，亦漳人也，豪氣自許，天性不漓。未開蘭，屬淡水金包裡社。」《噶瑪蘭志略》卷十，人物志。

首糾眾入山，而助之資糧者，實淡水人柯有成、何績、趙隆盛也⁵⁶。」何績是八芝蘭(士林)的有力者，趙隆盛是新莊的殷商⁵⁷，他們都是「淡水人」⁵⁸。打從一開始，開發蘭陽平原的客家大部分都來自淡水竹塹⁵⁹。以往先學多重視開發宜蘭的漢人大部分屬於漳籍，但除此之外，筆者也發現他們都來自淡水，似乎沒有從南台灣來到宜蘭參與初期開發的案例。蘭陽平原的開發，是以已開發的淡水廳地域為根據地，處在淡水廳地域周邊的開發延長線上，因此噶瑪蘭的開發可以跟新店鄰近的青潭、花蓮、新竹東南丘陵的開發相提並論。

蘭陽平原與淡水廳地域的密切關係，在噶瑪蘭設治後依然持續。如噶瑪蘭廳的鹽政即顯示出當時噶瑪蘭與淡水的關係。

嘉慶庚午年以前，內地興化、惠安捕魚小船，每當春夏之交，遭風收泊蘭港，將鹽散賣，舫錢七、八文，間有收買居奇，至秋冬船回賣至二、三十錢者，居民亦相安為常。自壬申設官後，各船既有透漏之虞，而蘭中又無可為埕涎之地。初議仿照汀州行銷廣、潮鹽引，招募雞籠小船，換給府照，就於莆田、惠安近探視買撥，以資民食。而不即議及府場者，以府船運至淡水，須趁南風，而由淡入蘭，又須別趁西北風，一年只可往來一次，其中又經大雞籠、保澳、泖鼻、三貂各海口，暗礁鱗列，非募熟沙汕之舵工不能駕駛。兼蘭地又無田貨可裝，則腳費不免增昂，而鹽價恐復騰貴。故初入奏之時，此條另請酌議。嗣因司道議以臺郡蘭廳究在一脈境界，緩急可以計日而至。況且臺場配運，方可稽查內地私鹽。於是請准仍行臺鹽，歸廳辦理。自十八年癸酉三月為始，一切府場運鹽，僱船駁載、沿途緝堵，均由廳員遣人經視。其府澎船到淡水、滬尾自願赴蘭者再加運腳，否則設館轉駁抵蘭廳從其便。其議年銷七千石者，因蘭疆初開時人丁五萬四千餘口，以一口日食鹽三錢而論，年應鹽六舫十二兩，五萬四千餘口年應食鹽三千六百餘石，加以醃曬各項，合應銷鹽七千石。並議及每舫賣價錢十六文，始於課本無虧。所徵盈餘額銀，即由廳撥給蘭兵加餉，按年造報奏銷。⁶⁰

清廷在噶瑪蘭設治之初，從大陸供給官鹽，這是因為福建的漁民原已經常來到蘭陽平原，確立了航路。這個政策意味著，原先清廷要將噶瑪蘭廳視為一個獨立跟大陸有關係的地方。但實際上流入噶瑪蘭的鹽多為台灣府鹽場製造，且經過淡水廳地域而來，表示噶瑪蘭跟淡水之間的關係十分密切。

⁵⁶ 姚瑩《東槎紀略》，卷三，噶瑪蘭原始。

⁵⁷ 陳南旭，〈19世紀初年臺灣北部的拓墾集團與噶瑪蘭的移民開發〉，頁142-143。

⁵⁸ 陳進傳，〈宜蘭傳統漢人家族之研究〉，宜蘭：宜蘭縣立文化中心，1995年，頁55-57。

⁵⁹ 邱彥貴，〈清代噶瑪蘭的粵籍客家：以六家林氏為核心的閱讀筆記〉，《宜蘭文獻雜誌》，第60期，2002年，頁3-46。

⁶⁰ 《噶瑪蘭志略》卷六，鹽法志，附考。

七、 結語

本文分析的結果如下：

清朝嘉慶年間的海盜擾台事件中，蔡牽攻擊府城與朱漬登陸蘭陽平原兩案，各自有其背景與影響。蔡牽攻擊府城事件類似於台灣內部頻發的民變，並非外敵來襲。另一方面，朱漬登陸蘭陽平原則是利用蘭陽平原開發途中的曖昧地位，而當地墾戶與台灣府當局者也乘機促使噶瑪蘭設廳。因此，若是輕易地將兩者等同視之為「海盜問題」，恐怕有所失當。

此外，淡水廳地域和蘭陽平原之間關係密切，兩者的開發過程可謂同步進行，相較之下與南台灣的關係就顯得疏遠。清朝中期的淡水廳地域較為獨立。十八世紀以來，台灣的經濟獨立發展，與大陸福建之間的關係重要性日漸降低；與此同時，台灣內部的社會經濟也可能有所分斷。襲擾南北台灣的兩起海盜案件，暗示著當時的南北台灣各自有其發展的脈絡。

參考文獻(僅列一手史料)

- 《宮中檔嘉慶朝奏摺》，臺北：國立故宮博物院。
- 《純宗實錄》，《李朝實錄》，第 56 冊，東京：學習院東洋文化研究所，1967 年。
- 《臺灣採訪冊》，臺灣文獻叢刊第 55 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959 年。
- 中國歷史第一檔案館編，《嘉慶道光兩朝上諭檔》，桂林：廣西師範大學出版社，1999 年。
- 阮亨，《瀛舟筆談》，嘉慶二十五年刊本。
- 李殿圖，《李右渠先生治閩政略》，民國二十一年用光緒元年序溫陵黃貽楫梅石山房刊本景印。
- 那彥成，那容安輯，《那文毅公奏議》，第 495-497 冊，上海：上海古籍出版社，2002 年。
- 柯培元，道光《噶瑪蘭志略》，臺灣文獻叢刊第 92 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961 年。
- 姚瑩，《東槎紀略》，臺灣文獻叢刊第 7 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957 年。
- 陳培桂，《淡水廳志》，臺灣文獻叢刊第 172 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年。
- 陳淑均，咸豐《噶瑪蘭廳志》，臺灣文獻叢刊第 160 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年。
- 鄭兼才，《六亭文選》，臺灣文獻叢刊第 143 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年。
- 羅汝澤等修，民國《霞浦縣志》，中國方志叢書，民國五十六年用民國十八年排印本景印。

海賊取締：日治初期臺灣海峽的海盜活動

陳鈺祥

長榮海事博物館副課長

摘要

光緒 20 年（1894），清朝與日本因為朝鮮主權問題而爆發甲午戰爭。甲午戰敗後，清廷於光緒 21 年（1895）簽訂《馬關條約》，割讓臺灣、澎湖予日本。此時，浮漚於臺灣海峽上的海盜，原是清朝政府在海洋事務上所面臨的嚴重問題；現在，對於統治臺灣的日本總督府而言，「海賊取締」一事更成為兩國間的國際事務。明治 29 年（1896）8 月，報紙上首見搭載日本官員的戎克船於苗栗後壠海面遭遇海盜攻擊，所幸最後毫無損傷於舊港（新竹）平安登岸。新聞中也強調從中國來到臺灣海峽的海盜特別多的觀點。海盜於臺灣海峽上的襲擾，危及到日方貿易航運的安全，臺灣總督府方面，絕不可能坐視不管，於是「海賊取締」成為日治初期總督府的重要課題。

關鍵詞：日治初期、臺灣海峽、海盜

一、前言

光緒 20 年（1894），清朝與日本因為朝鮮主權問題而爆發甲午戰爭。甲午戰敗後，清廷於光緒 21 年（1895）簽訂《馬關條約》，割讓臺灣、澎湖予日本。此時，東亞海域中的臺灣海峽，浮漚於上的海盜，原本僅是清朝在海洋事務上所面臨的嚴重問題；現在，對於統治臺灣的總督府而言，以臺灣海峽為中心的海域出沒的海盜，「海賊取締」一事便成為兩國間的國際事務。光緒 24 年（1898），《臺灣日日新報》刊載一篇〈遠商載德〉，該報導即透露出中國與臺灣之間，清廷已無力控管海盜的清況：

清國對岸船隻，其與我臺灣貿易者，往來如織，每月支那船入港約以百計。

但近來福建、廣東等處，海寇充斥，盜賊洋面劫掠商旅，咸切戒心；而清國官場各事廢弛，又未能捕賊追贓，因此商船皆隨帶銃彈以資洋面自衛。

日前有清國商船入港，曾將隨帶銃彈，呈報淡水稅關在案；而後泊宿大稻埕，適巡吏瞥見船上藏有銃彈，實犯禁例。因將船主扣留候查，該船主以淡水稅關報出等情，乞求明察，當即移咨海關，果係曾報者，翌日即行釋放並將銃彈還付。即此一事亦可見我稅關之體恤遠商者，誠惠週無外矣。

聞近日衆支那船商議送匾於稅關，以誌盛德。¹

自從日本統治臺灣後，清朝來臺灣貿易船隻，每月仍有上百航次，不過因為閩粵海盜充斥於臺灣海峽洋面上，所以屬於清國商船多會攜帶武器防衛海盜。而負責臺灣北部沿海治安的淡水稅關，也多會通融體恤此情形，故有清朝商人送日稅關匾額一事。明治 29 年（1896）8 月，鹿港警察署的三位巡查患病需轉院療養，搭乘戎克船（中式帆船）出航，在苗栗後壠海面遭遇海盜攻擊，所幸最後毫無損傷於舊港（新竹）平安登岸。新聞中亦強調從中國來到臺灣海峽的海盜特別多的觀點。² 海盜於臺灣海峽上的襲擾，危及到日方海上航運的安全，臺灣總督府方面，絕不可能坐視不管，於是「海賊取締」成為日治初期總督府的重要課題。本

¹ 〈遠商載德〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 05 月 01 日，第 22 號。

² 〈後壠の海賊〉，《臺灣日日新報》，明治 29 年 08 月 24 日，第 14 號。

文爬梳《臺灣日日新報》和日本國力公文書館線上數位檔案，將日治初期臺灣海峽上之海盜活動情形做簡單的描述和介紹。

二、臺灣海峽上的海盜活動

明治 31 年（1898）正月，《臺灣日日新報》提醒臺灣的商船，近來福州洋面上海盜經常扮成清朝官員假借偵防巡邏的名義，登船行劫一事。³ 同年 7 月，支那形船金德興號空船航行至淡水港，淡水稅關海上巡回監吏上船檢查載多少穀物返回淡水。該船船長於是向日本官員申訴：上個月 25 日從鹿港出發，途中要到新竹港卸貨，結果在鳳鼻庄外海洋面上，海盜突然前來襲擊，船上貨物被劫掠一空。⁴ 此後，臺灣海峽上之洋面，海氛逐漸轉為不平靜。同年 7 月，東港小琉球的貨船船主蔡大憨要駛往打狗港，結果在鳳山附近洋面被 7、8 名「竹筏仔賊」開槍追擊，船員並被彎刀砍傷，全船損失現金 45 圓、貨品估價 300 餘圓；⁵ 同月 26 日，艋舺北郊洪合益商號建造的保益號可載 2,000 石的米船，於泉州牛內洋面受到 2 艘約 20 餘人的海盜船攻擊，船夥郭錫一眼遭海盜砲擊受傷，後船上僅靠配發的 4 發銃彈退賊。關於此事，《臺灣日日新報》提及牛內洋面距離泉州僅二更航路，然而附近陸路的頭北居民因生性強悍，在風平浪靜時遇商船往來，便會搖櫓前去打劫，商船也多會準備錢財給予海盜，讓其成功得手。福建水師提督就曾經派兵緝捕，卻一無所獲。⁶ 在此能夠推測清朝水師僅是虛應故事。8 月，臺中大安港兩艘載滿米糧 200 餘石，⁷ 另有梧棲港有合榮號商船搭載 120 石米北上，船上貨物全部被海盜搶劫掠走。《臺灣日日新報》於是疾呼：「噫！海面如此騷擾，聞者每裹足不前，其妨害商務也，匪輕。為今之計，似宜派氣船巡察，庶盜賊斂迹，而商賈無搶劫之患，則海宇可以慶昇平矣。」⁸ 輿論要求臺灣總督府派出蒸氣輪船，出洋緝捕海盜。

³ 〈海賊の出沒〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 01 月 14 日，第 400 號。

⁴ 〈支那形船海賊の襲撃に逢ふ〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 07 月 14 日，第 59 號。

⁵ 〈海賊出沒〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 07 月 31 日，第 74 號。

⁶ 〈海賊騷擾〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 08 月 17 日，第 88 號。文中另載日本總督府允許：大型船配發 12 响銃彈、中型船配發 8 响銃彈、小型船配發 4 响銃彈來防禦海盜。

⁷ 〈米船被劫〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 08 月 12 日，第 84 號。

⁸ 〈海賊猖獗〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 08 月 24 日，第 94 號。

同年 12 月，廈門人到澎湖買米，在航行到泉州販賣白米的過程中，遭到海盜打劫，白米全被搶去，《臺灣日日新報》報導中記載：

廈門某甲，自澎湖採辦白米六百餘包，裝南澳帆船，本擬載至金門販賣，嗣聞泉州米價現大起色，遂改道前往。在平林洋面擱淺，旋被該處海賊各駕小船前來，將米搶劫一空，帆船亦被劫去，惟舵人素諳水性，舢水逃回金門，投控金門協臺，立即（派）勇前往，拿獲海賊三人並原船一艘，帶至廈門，稟明提督、道臺，嚴行訊辦。⁹

關於白米被劫一案，係清屬廈門某甲前往日本統轄的澎湖購買白米，再返回清屬泉州販賣，海盜事件發生後，是向金門協衙門副將控訴，亦由清朝水師直接出兵拏緝，最後送往廈門讓福建水師提督及廈門道臺審辦，尚不至於引發國際交涉事件。直到隔年明治 32 年（1899）年初，廈門洋面海盜劫案引發了中日兩國首次合作捕盜：

日前臺南商家德昌號並和興號兩行，由廈門分載木棉二千捆，雇有帆船三隻分載，向臺南運送出口。後恰風色不順，危浪疊起，該帆船即向金門嶼塔仔腳小港碇泊，以避一時危機。不料夜晚突來小艇數隻，盜賊數十人刀銳並舉，跳登該船掠奪。所載船夫見其凶猛不敢與較，任其搶載而去。詢查失去木棉數百捆，該商即至廈門稟訴。帝國上野領事府即由領事照會廈道並提督楊西園（楊歧珍），即派軍艦一艘並銅山參將、南澳鎮軍督率辦勇到該洋搜索追查獲到贓物計木棉三十四捆，盜賊尚未就擒，訪聞該盜皆係廣潮饒平縣上底鄉人，現出關文向該鄉捕拿云。想藉帝國商民經領事保護，而清國官吏當盡力緝捕，水落石出，實難膜視，希圖了案耳。¹⁰

本案是由日本所轄之臺南商家德昌號並和興號被劫，因此是日本領事館官方出面照會福建廈門道臺和水師提督請求緝捕追贓，清方也立即查出海盜為鄰近福建的

⁹ 〈米船被劫〉，《臺灣日日新報》，明治 31 年 12 月 20 日，第 190 號。

¹⁰ 〈廈洋海盜〉，《臺灣日日新報》，明治 32 年 03 月 02 日，第 247 號。據光緒十三年（1887），楊歧珍（字西園）任浙江海門鎮總兵兼台防統領，親自指揮打擊海盜，擒拿海盜 1,500 多名，肅清海盜。

廣東潮州饒平縣人，並準備前往逮捕，遂形成一種雙方合作捕盜的模式。記者道出日本帝國應該保護自己的商民，清廷更得要展現出盡心盡力的辦案誠意。

明治 32 年（1899）9 月，《臺灣日日新報》曾記：閩省南日海面海盜橫行，暗無天日，盜案百出，經福建某大員於福清與莆田兩縣督辦各營勇，緝獲著名海盜 20 餘人；可是福建按察使卻僅批准 2 名海盜死刑，該大員認為亂世必用重典，在與臬司討論後，始增加至 6 名海盜判處斬刑。¹¹ 而在臺灣總督府文書之中，臺灣本島也開始出現海盜罪犯處刑的紀錄。例如：明治 33 年（1900），籍貫在臺北縣基隆玉田街 89 番戶的「23 歲賴海賊」、¹² 35 年（1902），嘉義廳大槺榔西堡蒜頭庄的農夫「38 歲黃海賊」，皆被處以死刑。¹³ 同時間，臺灣海峽上亦發生了 2 件重大的海盜案件，皆有海盜被處決以及引發中日兩國公文照會往來和外交交涉談判處理。其中之一為明治 35 年（1902），「澎湖振成利號」海盜案，關於此案件，臺灣史學者許雪姬教授已有專文介紹；¹⁴ 另一案件則為明治 32 年（1899）11 月，「臺南住民陳炳如的海賊遭難」案。

臺南郊商陳炳如或許是個多災多難的商人，關於案情的發展，先是在明治 33 年（1900）6 月的《臺灣日日新報》上刊載之〈福洋海賊〉中，¹⁵ 提及：臺南縣同昌益商店主人與陳炳如共同經營合益昌海船一艘，該船滿載貨品被海盜劫掠，損失資本 13,000 餘元，船員四名被害；另外，陳炳如本身經營的金成號商船，也被該批海盜所搶，損害資金 29,400 餘元，兩名船員斃命，兩船劫案，都

¹¹ 〈海盜正法〉，《臺灣日日新報》，明治 32 年 09 月 01 日，第 401 號。

¹² 〈賴海賊死刑執行〉，《總督府公文類纂》，冊號 510，文號 57，第 24 卷，明治三十三年（1900）03 月 06 日，國史館臺灣文獻館藏。

¹³ 〈黃海賊死刑執行〉，《總督府公文類纂》，冊號 757，文號 57，第 24 卷，明治三十五年（1902）03 月 19 日，國史館臺灣文獻館藏。

¹⁴ 許雪姬，〈日治時期臺灣面臨的海盜問題：以澎湖振成利號為例〉，林金田主編，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》（南投：臺灣省文獻委員會，2000），頁 27-88。〈福州的海賊〉，《臺灣日日新報》，明治 35 年 02 月 11 日，第 1132 號。載：澎湖西嶼緝馬灣鄉四番戶，支那形船新成利號乘組員船手潘支外十九名在 1 月 22 日午前十時，在福州府海山橋南日島附近洋面，受一百二十餘名海賊砲擊，船員二死一傷，船上貨物全被掠奪。另外，相關資料尚有〈海賊船・成振利丸の航路・遭難當時の模様〉，《臺灣日日新報》，明治 35 年 02 月 22 日，第 1141 號、〈海賊船・清國官吏の無情・遭難の場所と荷物の價格〉，《臺灣日日新報》，明治 35 年 02 月 23 日，第 1142 號。

¹⁵ 〈福洋海賊〉，《臺灣日日新報》，明治 33 年 06 月 15 日，第 635 號。

是在福州經廈門間的南日、紅日島附近洋面發生。於是受害商人向廈門日本領事通報此情事，並照會該縣縣令速派兵勇緝拏海盜，並要求追究地方官府責任和賠償事宜。不久，陳炳如同福州代理野呂百藏赴日本領事館請豐島領事移牒予閩浙總督許應騷；當時，日本南清警備艦須磨號正停靠在南日島洋面，並且探知南日汛地官外委劉國香已經接到福州洋務局之公文，提到閩督已經遣福建水師提督楊岐珍統轄 500 名水師，登上靖遠號軍艦向南日島進發，準備討伐臺海海盜的大巢穴——南日島。¹⁶

隨後，明治 35 年（1902）的《臺灣日日新報》刊登〈福建總督の海賊討伐〉一文中，講到陳炳如及陳培年、吳方兩人的商船於前年年底，在福建省福清縣南日島洋面也被海盜掠奪的情事。陳炳如乃臺南縣大西門外北勢街的 27 番戶，主要從事砂糖及雜貨貿易。明治 32 年（1900）11 月，陳雇用清國籍黃朝莽及趙營 2 人，前往寧波購置價值 19,450 銀圓的雜貨，並裝載於清國民船金成發號內；同年 12 月 5 日，卻在清朝管轄的福清縣南日島洋中被海賊搶劫，黃朝莽及趙營二人則被海盜殺害。又，同年 9 月，同樣的海域上，臺南縣人陳培年及吳方共同經營的臺灣籍民船金合益號，被海盜襲擊殺害 3 名水手並燒毀船隻及總價 12,436 銀圓的貨物。明治 33 年（1901）年 4 月，上述商人於是向領事館投訴並同清方洋務局發出盜案照會公文，清政府故命福清及莆田知縣擔任捕盜委員，指揮小砲艦 3 隻、兵船 4 隻和廈門 200 楚勇，船隊在 6 月下旬駛往南日島、小日島洋面出發捕盜。歷經一個半月，捕獲島上海盜頭目郭烏漲、余牛尾、陳怡生、王旺吓、郭蕃蕃潘、郭大目生、施八、郭生茂生和郭炮生等 9 名，並立即就地正法；其他 7 名部眾亦被處刑，另有 10 餘名與本案有犯罪關係者則被處以監禁。因上述被搶之贓物大多已經在興化府被賣出，於是兩知縣持續於興化府追贓並逮捕購買贓物者。

事後，於明治 34 年（1902）12 月，清朝政府向臺南郊商陳培年和吳方賠償貨物損失 1,800 弗、陳炳如 2,200 百弗；至於受害者遺族的扶助金，屬於日本國

¹⁶ 〈討伐海賊〉，《臺灣日日新報》，明治 33 年 07 月 07 日，第 654 號。

臺灣籍共 3 名，每人為 500 弗，清國籍則是每人 250 弗。閩浙總督並針對南日島海盜的肆掠情形，命令福清縣知縣施行新的保甲制度，若再發生海盜劫案，全島居民需要共同擔負連帶責任，期許將來能夠根絕南日海盜之患。¹⁷

三、臺灣海峽海盜的特色

清末到民國建立初期的這段期間，雖然臺灣海峽上的海盜活動仍是層出不窮，但清朝與日本兩國官方，已建立起一套海賊取締的模式，尚能處理緝拏審辦海盜事件；然而辛亥革命爆發後，尤其是在大正元年至 2 年（1912—1913）間，臺灣本島沿海的海盜船隻出沒頻繁，橫行無阻。對於清末民初，海盜橫行，日本政府對此曾經感慨地認為：中國革命擾亂以前，清朝官憲對於「海賊の取締」，頗為用心，更使用嚴刑峻法來杜絕海盜蹤跡。中華民國成立後，政府命令無法貫徹至地方，使得沿海秩序大亂，如同無政府狀態，中國沿岸的無賴之徒更趁機結黨於海上肆劫牟利，使得臺海海盜行為嚴重地影響到海上貿易的進行。日本政府於是派遣裝設石油發動機的快速巡邏船 5、6 隻，並配備精銳武器，巡邏臺灣島沿岸，被捕獲的海盜必照國際法規來加以嚴懲。¹⁸ 臺灣總督府、報紙便紛紛開始針對為數眾多的廈門、臺海海盜之特性進行調查。像是《臺灣日日新報》就曾記錄過廈門洋面活動的海盜年齡，主要是分布在 24、25 歲到 34、35 歲之間，身強體壯的男子；¹⁹ 並首次刊登疑似中國海盜的「蘭重興號」戎克船於淡水港碇泊的照片（見圖 1）。

¹⁷ 〈福建總督の海賊討伐〉，《臺灣日日新報》，明治 35 年 02 月 22 日，第 840 號。〈臺南縣住民陳炳如等海賊遭難ノ件福州領事通報〉，《總督府公文類纂》，冊號 4645，文號 17，第 13 卷，明治三十四年（1901）02 月 01 日，國史館臺灣文獻館藏。不同國籍的受害者家屬的撫慰金，在外交談判交涉中，結果金額相差甚大，屬於日本國籍的賠償金額竟是清朝國籍的兩倍之多。

¹⁸ 〈海賊取締に就て〉，《臺灣日日新報》，大正 2 年 08 月 29 日，第 4753 號。

¹⁹ 〈海賊船の續出〉，《臺灣日日新報》，大正 2 年 07 月 09 日，第 4703 號。華南海盜的年齡可參見陳鈺祥，〈在洋之盜・十犯九廣—清咸同年間「廣艇海盜」布興有事蹟考〉，《國立故宮博物院學術季刊》，第 24 卷第 2 期，2006.12，頁 109-144，布興有海盜集團的平均年齡。

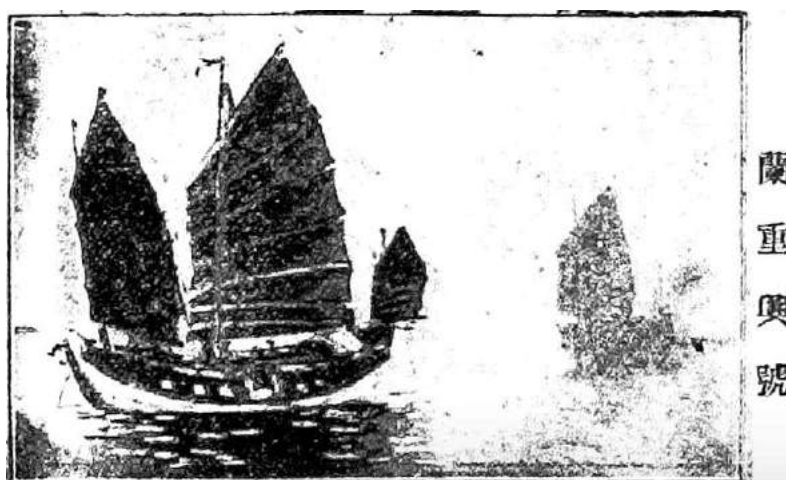


圖 1 疑似中國海盜的「蘭重興號」戎克船照片

資料來源：《臺灣日日新報》，大正 2 年 09 月 05 日，第 4759 號。

同時，總督府民政部警察本署彙整出〈臺灣ニ於ケル海賊ト南支トノ關係〉、〈臺灣ト南支那トノ關係〉等文件，向臺灣總督進行報告臺灣沿海海盜的情形。文件裡的附表中，日人則詳細羅列閩浙沿岸各大港口主要使用中式帆船的型制、構造、顏色，並繪製出的中國海盜船樣式，提供給稅關和警察辨別。（表 1、圖 2）

表 1 中國沿海各種戎克船形態

| 地 區 | 船 型 | 色 彩 | 載 重 | 其 他 |
|---------------------------------------|--|--|--|----------------|
| 汕 頭 （潮州） | 曾 船 （繒船） | 曾船上部顏色眾多，有紅、綠、黑、青色等。50 噸以上為黑色，50 噸以下為白色。 | 大 型 300 噸、小型 50 噸以內。 | 多數戎克船屬於此款。 |
| 廈 門 （漳州、石碼、泉州、獺窟） （古波、頭北、蕭厝、崇玉） | 曾 船 開角船 四角頭 | 開角船上部顏色為白、青色，下部為白色，少數為黑色。四角頭顏色與開角船相同。 | 開角船、四角頭多為 60 噸以下。 | 限定此三種廈門船駛來。 |
| 福 州 （海山、興化、楓亭、南日） | 曾 船 烏槽船 角板船 （西洋形） 印纜船 四角頭 | 角板船船身顏色為黑色，有的是灰色，構造與西洋船形相似，多使用活動索具。 烏槽船船艙為綠色，船身其他處全部為黑色。 印纜船船身兩端為紅色，並搭配青、綠色等，船身其他處全部為黑色。 | 戎克船最大者為烏槽船，載重 200 至 300 噸。角板和烏槽相同。印纜船為 100 噸以下小型船。 | 福州駛來的大致為大型戎克船。 |
| 溫 州 （海山、興化、楓亭、南日） | 開角船 曾 船 四角頭 | 以上屬於小型船，船身下部都是白色，上部則有各種色彩。 | 載重皆為 60 噸以下 | 溫州駛來的大致為小型戎克船。 |
| 寧 波 （鎮海） | 烏槽船 角板船 | 參照前記 | 參照前記 | 多為大型船 |

資料來源：臺灣總督府民政部員警察本署，〈臺灣ニ於ケル海賊ト南支トノ關係〉，無日月，影像檔號：B03041650800，外務省外交史料館藏。



圖 2 中國海盜船構造

資料來源：臺灣總督府民政部員警察本署，〈臺灣ト南支那トノ關係〉，無日月，影像檔號：B03041652800，外務省外交史料館藏。關於日人繪製之「海盜船構造圖」，另於〈臺灣ニ於ケル海賊ト南支トノ關係〉，影像檔號：B03041650800、《臺灣ト南支那トノ關係及現在ノ施設並将来ノ方針》，影像檔號：B03041652300，皆有類似的繪圖版本。

由於航行於臺灣海峽的臺灣籍商漁船，往往是在南日島洋面遇劫，根據《南日島志》描述：「興化洋外，群島星羅，其最大者有四，曰平潭、曰江陰、曰南日、曰湄州。南日土質礫薄，耕田稀少，全區丁糧共祇一百零兩，人民貧困，多海盜，任何商船經南日島，必慄慄危懼，不敢久泊。」²⁰ 另外，《臺灣日日新報》更直指海盜利用農曆三到七月間，偽裝一般貿易商船出沒於臺灣沿岸，其根據地即在南日島和附近陸地的頭北。²¹ 明治 35 年（1902），「澎湖振成利號」海盜案亦發生在南日島洋面（此案繪製有示意圖，圖 3），所以臺灣總督府便徹底投入海盜根據地的搜查。

²⁰ 薩福榛纂，《中國地方志集成·南日島志》（上海：上海書店，1992），第一章〈沿革〉，頁 897。

²¹ 〈海賊船と根據地〉，《臺灣日日新報》，大正 2 年 08 月 16 日，第 4740 號。



圖 3 澎湖西嶼商船振成利號在南日島附近遭劫示意圖

資料來源：〈澎湖島住民彭有外數名南日島附近ニ於テ海賊被害ノ件〉，《總督府公文類纂》，冊號 4809，文號 9，第 22 卷，明治 35 年（1902）02 月 01 日，國史館臺灣文獻館藏。

大正 6 年（1917），臺灣總督府民生部員警本署發布的《臺灣卜南支那卜ノ關係及現在ノ施設並將來ノ方針》，其中第一章第三節〈海賊取締卜南支那卜ノ關係〉中，認為盤踞在南中國沿海的海盜，至今仍於臺灣海峽出沒，襲擊船舶和沿岸居民。他們利用 6 到 9 月的夏天季風，對往來臺灣和中國海面上的船舶恣意劫掠。海盜特別是以福建省沿岸蕭禧、湄州、大烏龜、小烏龜、南日島等地方作為巢外的根據地（圖 4）。臺灣總督府苦於海盜的防衛，但是他們可說是神出鬼沒，捉拿不易。²² 大正 8 年（1919）3 月 10 日，由臺灣總督府警部的富井藤平、細井鶴三郎共同整理出的《南支那沿岸ニ於ケル海賊船占拠地搜查狀況復命書》，讓臺灣總督府更加了解中國海盜根據地的情況。該復命書主要目的是搜查中國華南沿岸海盜船的根據地，2 月 12 日，從澎湖馬公搭乘秋津洲號軍艦出發，經南

²²臺灣總督府民政部員警察本署，《臺灣卜南支那卜ノ關係及現在ノ施設並將來ノ方針》，大正 6 年（1917 年），影像檔號：B03041652300，國立公文書館藏。

日島、興化浦、大西洋島、銅盤島、台州列島、高島、牛頭山島、金門島以及浙江石浦洋面間進行搜查，2 月 24 日返航至基隆。其中第三意見的第二點「海賊ノ占據地」中，提到臺灣海峽上的海盜有兩種類型：

一ハ直接臺灣近海ニ出沒シテ沿海航行ノ船舶（臺灣籍）ヲ脅威掠奪スルモノニシテ、一ハ南支那沿岸ニ割據シテ沿岸航行船舶及南支臺灣間ヲ通交スル船舶（主ニ支那籍）ヲ脅迫スルモノ之ナリ。²³

第一種是出沒於臺灣本島近海，威脅掠奪屬於臺灣籍的船舶；第二種則是占據華南沿岸，對於主要屬於中國籍並往來華南和臺灣之間的船舶，進行脅迫。

前者ハ主トシテ十八日群島（即チ南日島及附近群島）及烏坵嶼ヲ根據地トシ、後者ハ浙江、福建兩省ノ各方面島嶼及沿海大陸ニ根據地ヲ有シ、浙江省ニ於テ戎克船數隻ヲ有シテ横行掠奪シ恣ニスル海賊主魁以下多ク沿海ノ大陸ニ根拠地ヲ有シ、島嶼ハ単ニ行動上ノ拠点ナルカ如シ。

而前項海盜其根據地即在烏坵嶼、南日島及附近群島；後者的海盜是以大陸內地當成根據地，海上的島嶼只是海盜行動的巢外據點。最後，再提及臺灣海峽的海盜，為何將南日島視為主要根據地的原因：

海賊ハ南日島及其附近群島ニ占拠セルモノト思料セラル。抑モ南日島ハ淡水ト殆ント同緯度ニ在リ夏季順風ノ際ハ戎克船ヲ以テ約十時間ニシテ桃園新竹ノ沿岸ニ達スト云フ。而シテ南日島ハ周圍約四十哩ノ一大島ニシテ、農產物比較的多ク、住家ノ壯麗ナルハ他ニ比類ヲ見サル所ナリ。且政令ノ行ハレサルト良港ヲ有スルトハ海賊ノ根拠地トシテ、最モ適當ナリ。之ニ反シ浙江省管内ノ島嶼ニハ大ナルモノナク、產物亦少キヲ以テ、海賊巨魁ノ住地トシテ適セス。從テ根拠地ヲ大陸ニ置ケルモノノ如シ。²⁴

²³ 〈南支那沿岸ニ於ケル海賊船占據地搜查狀況復命書・臺灣總督府警部富井藤平外二名〉，《公文雜纂・海外視察復命》，第 18 卷，大正 8 年（1919）3 月 10 日，影像檔號：A04018155200，國立公文書館藏。

²⁴ 〈南支那沿岸ニ於ケル海賊船占據地搜查狀況復命書・臺灣總督府警部富井藤平外二名〉，《公文雜纂・海外視察復命》，第 18 卷，大正 8 年（1919）3 月 10 日，影像檔號：A04018155200，國立公文書館藏。

可見海盜活動的舞台是在臺灣海峽，而其根據地則主是在福建省莆田縣的南日島及附近群島。特別是南日島是和臺灣的淡水處在相同緯度之位置，當夏季順風吹起的時期，中國式帆船航行大約 10 個小時，就能夠到達航程距離最近的臺灣西北部沿海之桃園與新竹洋面。另外，南日島周圍附近面積約 52 平方公里的大海島（距離約 40 哩），當地農產豐富，住家壯麗，是福建其他之地區無法比擬的。況且政府命令沒有辦法傳達到此，是最適合成為海盜根據地的良港；反之，浙江省管轄範圍內的海島，面積不夠大且物產亦少，不適合做為海盜頭目的基地，只能當成跟內陸聯繫的據點。

〈南支那沿岸ニ於ケル海賊船占據地搜查狀況復命書〉中也調查出南日島約有 20 個村落，人口共計 1 萬餘名，各個村落之中皆住有一到數名海盜，平時佯裝成從事農漁業的良民。海盜之間相互緊密地連絡，並要嚴守秘密，若有洩密者，則會被施以殘酷的刑罰。南日島北方的離島中，以赤山、羅盤、鰲山島上的海盜最多。其中鰲山島的人口約 3 百名，上頭居民可以說全部是海盜，而且最為兇猛。白沙洋的東邊有片寬廣之浮斗地，住戶有數百餘間，算是南日島內最繁華的地方，又是帆船停泊的天然良港。海面上有兩艘中式帆船穿梭巡邏，猜測此地屬於海盜大頭目的據點。除此之外，臺灣總督府民政部員警察本署的〈臺灣卜南支那卜ノ關係〉報告書中，引述某艦長於大正 2 年（1913）10 月的通報，關於福建省沿岸蕭禧、湄州、大烏龜岐、小烏龜岐和南日島各海域上的海盜情形，當中的南日島能夠說是全島皆為海盜，其次才是湄州與蕭厝港。又，關稅長官則提到，新竹廳沿海海盜情形嚴重，主因是南日島近距離新竹廳僅約 90 海浬（166.68km，1 海浬＝1.852km），若在風向潮流的助力之下，海盜船很快就能抵達桃竹苗海域對往來船隻進行劫掠，並駛回巢穴。²⁵ 故福建的南日島周圍海域及島嶼被日本總督府官方視為海盜最主要的根據地。

²⁵臺灣總督府民政部員警察本署，〈臺灣卜南支那卜ノ關係〉，無日月，影像檔號：B03041652800，外務省外交史料館藏。

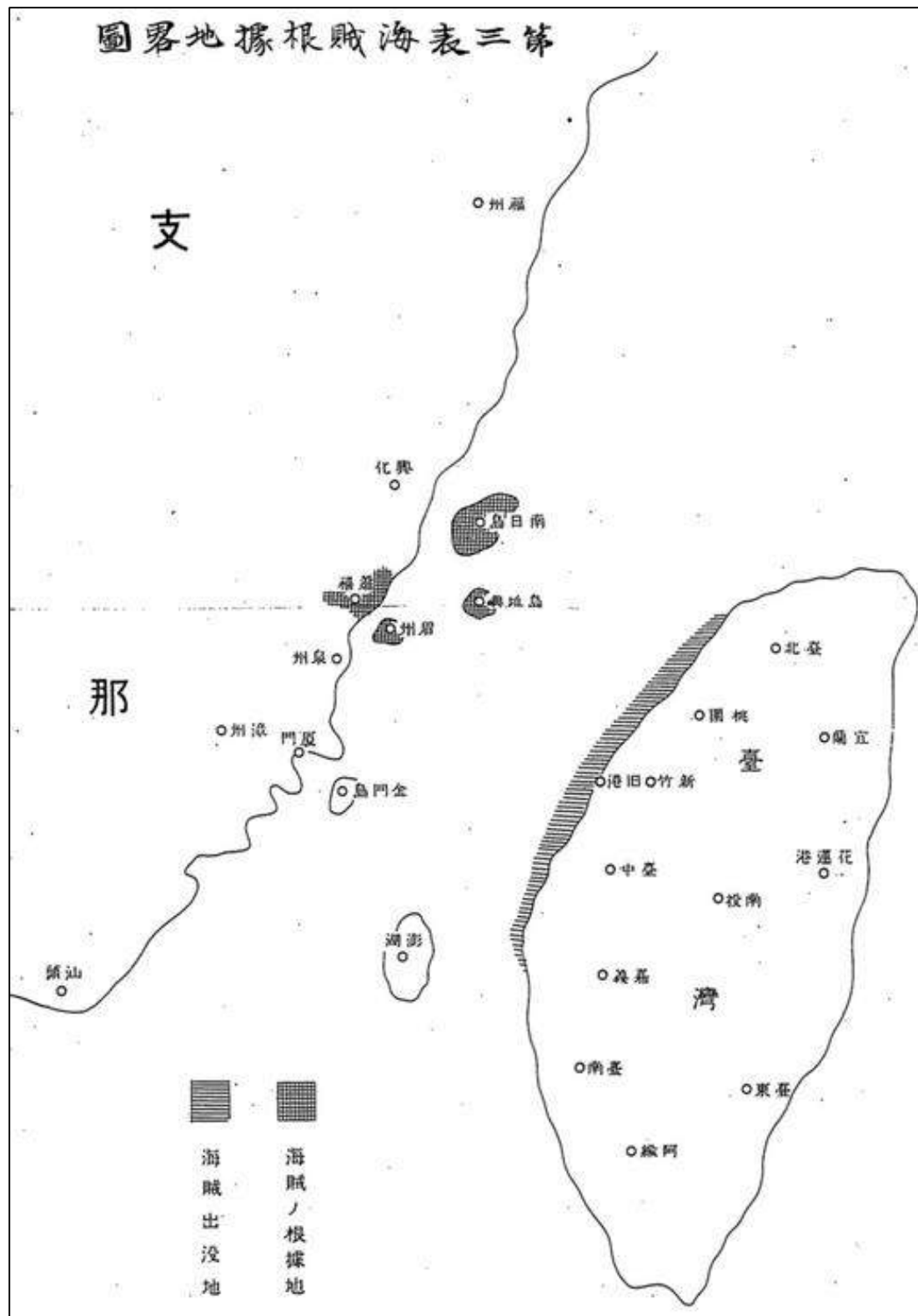


圖 4 中國海盜根據地示意圖（南日、烏坵、蕭禧、眉州）

資料來源：臺灣總督府民政部員警察本署《臺灣卜南支那卜ノ關係及現在ノ施設並將來ノ方針》，
無日月，影像檔號：B03041652300，外務省外交史料館藏。

四、 浙江海盜王項永恩

除閩省的南日島外，浙江省的溫州、台州洋面也被臺灣總督府認定是海盜犯罪的溫床，經常騷擾往來臺灣海峽之船舶。福建省政府曾於民國 7 年（1918）5 月咨文給浙江省省長齊耀珊，表示此前洋面平靜，近年來海盜卻是漫延劫擄，尤其是兩省間浙屬北關鳳凰洋面、福建的三沙洋面，海盜皆出沒無常，所以電請浙江派軍艦巡防沿海與福建軍警協同拏辦，期許讓海盜斂迹。²⁶ 橫行在臺灣、浙江和福建海域的海盜中，被日本總督府視為「海盜王」，浙江政府認證為著名海盜的項永恩，其渾名「項星虎」、「項義虎」、「道惠」、「項得虎」和「項國禮」，臨海縣人，年齡不詳，即在這三區洋面行劫，為非作歹。民國 6 年（1917）2 月，項義虎（即項永恩）海盜集團因舟山群島附近的廟子湖島上劫案，而被浙江省長公署正式發布通緝令。²⁷ 該案有 50 餘家被搶劫財物，房屋 40 餘間被焚毀，團勇 3 名被擊斃，1 名婦人被擄走。依據當時的重大海盜案件規定，需先依照〈積盜巨匪懸賞購緝辦法〉，將被該政府認定為歷年來的著名海盜——項義虎即道惠懸賞 400 元，部屬王士龍、老冬即老林等二名懸賞 200 元，兩人亦為臨海縣人，賞金則由定海鎮稅收項下撥給。²⁸ 到了大正 7 年（1918）7 月，警視總長湯地幸平報告，活動於溫州澳山島洋面的海盜王項星虎（即項永恩）、小頭目楊麒麟和鄭德龍海盜集團，於 6 月劫掠臺北廳基隆街土名石碑 20 番戶陳兆齊經營的金春順號，並劫走船上所有船員、鹿 35 頭、石炭及其他總價值 19,000 餘圓的雜貨。該船是從基隆港出帆，原本是準備駛往寧波鎮海港貿易的，沒想到竟被浙江海盜劫持，項永恩另向船主陳兆齊要求 3,000 圓贖金。²⁹

此案經過日方調查，海盜王「項星虎」在不久前的 4 月，也曾經搶劫過英國船隻和殺害數名船員和傳教的姜教士，英國政府於是向中方要求務必將該海盜緝

²⁶ 〈訓令〉，《浙江公報》，中華民國 7 年（1918）5 月 26 日，第 2216 號，頁 12。

²⁷ 〈訓令〉，《浙江公報》，中華民國 6 年（1917）2 月 16 日，第 1765 號，頁 6。

²⁸ 〈訓令〉，《浙江公報》，中華民國 6 年（1917）4 月 1 日，第 1809 號，頁 8-9。

²⁹ 湯地幸平，〈支那並支那人ニ関スル報告（第五十五報）〉，大正 7 年（1918）07 月 22 日，影像檔號：B03041653300，外務省外交史料館藏。

拏歸案，並引渡受審。³⁰ 關於英船被劫及姜教士被殺一案，1918年6月，浙江省長公署即接獲福建省長咨文，表示有商人李彩順報稱，4月15日李船與一艘英籍船舶同在大崙山洋面被海盜搶劫，李船貨物被搬空後即被釋回霞浦縣三沙洋面，船上船夥胡司等7人則被海盜帶到溫州釋放，但胡司有記下3艘海盜船停泊的孤嶼水勢；福建政府後來根據胡司的線索查出海盜幫眾稱呼首領為王老板，盜船位置即是浙江溫州平陽縣所管轄，希望浙省速派員至沿海孤島僻澳嚴查盜賊巢穴，務將首盜緝拿歸案。³¹ 不過，在同年8月7日，上海《申報》卻報導著一則〈槍斃戕害英教士之劇盜〉的新聞，內容為：

鎮海著名盜魁項永恩（即項星虎）率眾糾黨在洋行劫，久為海上巨患。陽曆四月間悔過自新，請求投誠外海水警第二區。盧區長為安靖洋面保護漁商起見，具呈上峰，請予准其投誠，於是項永恩遂率黨眾王如魁（即王老五）等四十二名投誠水警二區。現聞陽曆二月間，福建福鼎縣屬之三沙洋面英國教士姜牧師被劫並被盜戕斃一案，經英國兵艦黨卡得墨司及福建永績、汪亨兩兵艦，浙江外海水警第三區永靖兵艦四處搜緝，至王成疇（即王老四）家搜出外國留聲機器及姜教士照相等物。當將王成疇及其妻王李氏連同贓物帶回海門訊。據供，系項永恩等所為。水警盧區長暨甯台鎮守使聞悉之下甚為震怒，當將項永恩等各投誠人立時拘管，並將項永恩、王如魁兩名發交臨海縣審，訊得姜教士被劫一案確系項永恩等所為。姜教士被斃，亦確系項永恩黨夥帶同投誠之王如魁所擊，業經臨海縣訊明判決，將項永恩、王如魁（即王老五）兩名各處死刑，於7月24日執行。同案之張小梅、王成疇（即王老四）、王李氏分別判處徒刑，並聞水警二區暨臨海縣署均已分呈各上峰矣。³²

原來，項永恩海盜集團在犯了殺害姜教士一案後，可能擔心被英中兩國全力緝捕，

³⁰ 湯地幸平，〈支那並支那人ニ関スル報告（第五十五報）〉，大正7年（1918）07月22日，影像檔號：B03041653300，外務省外交史料館藏。

³¹ 〈訓令〉，《浙江公報》，中華民國七年（1918）六月二十五日，第二千二百四十五號。

³² 〈槍斃戕害英教士之劇盜〉，《申報》，1918年8月7日。

早就率 42 名海盜部眾向浙江省政府投誠，並成為浙江水警，另一邊卻仍在海上肆行劫掠，做起黑白兩道的勾當；然而，當時的浙江省政府尚未查出英船被劫一案為項永恩為所。不久，在英國、福建和浙江的搜捕之下，在項永恩的部屬王成疇家中搜出該案贓物且供出是項永恩等所為。最後，項永恩、王如魁在湯地幸平調查報告出爐的後二日（7 月 24 日）被執行槍決。

歷史總是弔詭，浙江省高等檢察廳檢察長陶思曾在民國 8 年（1919）5 月 26 日，在項永恩被槍決後再次發布對項永恩的通緝令，懸賞金由 400 元提高到 500 元，項永恩並改名為項得虎或是項國禮，並與舊部屬楊小扁嘴和鄭德龍仍舊同為海洋巨患。³³ 筆者推測或許項永恩透過黑白兩道的關係，以替身躲過極刑。該情形如同 19 世紀被捕的華南海盜的總數中，有高達 50.57% 的海盜「於獄中病故」；這是因為水師捕務廢弛，讓清朝地方官員多以「獲盜搪塞」，先聲明盜犯「帶病進監」，最後再報稱已在獄中病故，讓真正的盜犯仍然逍遙法外；³⁴ 兩者方式雖然不同，但海盜被逮捕後所衍生出來之弊端仍是相當地嚴重。

眼見海盜活動熾盛，臺灣總督府於是下令嚴加搜查往來臺海的船隻，在基隆港發現泉州府惠安縣食堂鄉莊榮發所擁有的金順發號船上，帶有「項星虎」海盜集團發出的各項「掠奪免除證明名片」及海盜旗幟（圖 5）。同時訪查出溫州洋面除「項星虎」外，尚有「施鄉」、「盧秋三妹」等其他海盜集團。航行於浙江洋面的船主，每年被海盜強制規定繳交兩期掠奪免除金，冬季先交 30 圓、到春季再繳 20 圓。³⁵ 浙江海盜集團成員會使用臺灣話，其中也有說泉州、福州、廣東話的海盜。由於浙江海盜所乘之帆船，與一般貿易的中式帆船無異，識別上有其困難度，後來日方發現，通常商漁船的航線為直線，忽左忽右的航行，即可懷疑是海盜船；而且，浙江省洋面的海盜除使用舊式小槍外，更有新式 5 連發槍械。

³³ 〈訓令〉，《浙江公報》，中華民國 8 年（1919）5 月 30 日，第 2570 號，頁 9。

³⁴ 毛鴻賓，〈變通辦理盜案片〉，毛承霖編，《毛尚書奏稿》（臺北：文海書局，1972），頁 1085-1086。陳鈺祥，〈清代環東亞海域海盜之研究〉，成功大學歷史學博士論文，2015，頁 111-112。

³⁵ 湯地幸平，〈支那並支那人ニ関スル報告（第五十五報）〉，大正 7 年（1918）07 月 22 日，影像檔號：B03041653300，外務省外交史料館藏。此案為臺灣總督府警視總長的報告，起因是於中國鎮海被海盜劫持的基隆陳兆齊商船一案，並意外查出海盜王「項星虎」的掠奪免除證及海盜小旗等史料。

五、 結論

歷史在特殊原因的發展下，東亞海域上的閩浙、琉球、臺灣、越南、廣東、香港、澳門等區域成為近代中外關係史內容的一部分。多數學者充分地注意到了上述地方的特殊關係，對彼此關聯性進行考察研究，但往往將其嵌入中外關係史的大框架，突顯的是中葡、中英、中法、中日之間，國與國的政治經貿往來或是文化交流等面向。³⁶ 臺越港澳周圍海域因自從落入清朝大門口外的敵人——西方殖民者、日本帝國主義之手後，變成不受原統治者法律約束的灰色真空地帶，然而此區域海洋地理上非常鄰近，居民語言可以相通，習俗雷同，海上來往頻繁，近代以來仍一直保持著密切聯繫。盜匪們也利用該灰色地帶的關係，能夠輕易向國外購買先進的武裝，且將臺越港澳海上島嶼變成策劃劫掠活動的根據地、躲避朝廷緝捕的避風港。然而，原本關於 19 至 20 世紀的海盜史研究，多以乾嘉之際的蔡牽、張保仔作為研究對象，論點多大同小異；所以，季士家在〈近八十年來清代海盜史研究狀況述評〉中，認為清代海盜史研究，偏重於乾嘉之際的海盜活動，並冀望藉由該文推動學界重視其他的海盜史議題。³⁷ 因此，本文希冀藉由日治初期臺灣海峽上之海盜活動情形、日本總督府的調查、根據地位置、海盜船的形制和浙江海盜對於浙閩臺的侵擾，能夠對日治初期臺灣海峽的海盜史研究做出一初步探討。又，此時期閩浙海盜的「巢外」、年輕力壯、使用船隻形制和同鄉結合等特性上來看，其實與清代中葉後的華南海盜特色來比較，本質上差異不大；只是，國際關係的改變，而使得海盜更難以生存。

³⁶以海盜的面向討論清代中外關係的研究有：松浦章，〈日治時期臺灣海峽の海賊〉，《臺灣學研究通訊》，創刊號（2006），頁 1-19。村上衛，〈十九世紀中葉、華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と粵海盜〉，《東洋史研究》，第 63 卷第 3 號（2004），頁 71-106。林延清，〈嘉慶朝借西方國家之力鎮壓廣東「海盜」〉，《南開學報》，第 6 期（1989），頁 65-71。許雪姬，〈日治時期臺灣面臨的海盜問題—以澎湖振成利號為例〉，林金田主編《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》（南投：臺灣省文獻會編印，2000），頁 27-82。陳鈺祥，〈清朝與越南邊境的海盜情形〉，《「航海：文明之跡」》（2012.5），頁 93-130。劉敏，〈嘉慶朝清政府為剿除華南海盜對澳門的管理〉，《澳門歷史研究》，第 9 期（2010），頁 88-100。

³⁷季士家，〈近八十年來清代海盜史研究狀況述評〉，《學海》，第 5 期（1994），頁 84-88。

參考書目：

一、檔案史料

日本國立公文書館線上數位檔案，www.archives.go.jp。

《上海申報全文圖像資料庫》，sb.ersjk.com。

《臺灣日日新報（漢珍版）》，elib.infolinker.com.tw。

毛承霖編，《毛尚書奏稿》，臺北：文海書局，1972。

項士元，《海門鎮志》，浙江：臨海市博物館，1988。

薩福榛纂，《中國地方志集成·南日島志》，上海：上海書店，1992。

二、專書著作

松浦章，卞鳳奎譯，《東亞海域與臺灣的海盜》，臺北：博揚文化出版社，2008。

村上衛，《海の近代中国——福建人の活動とイギリス・清朝》，名古屋：名古屋大學出版會，2013。

村上衛，王詩倫譯，《海洋史上的近代中國——福建人的活動與英國、清朝的因應》，上海：社會科學文獻出版社，2016。

上海中國航海博物館編著，《新編中國海盜史》，北京：中國大百科全書出版社，2014。

許可，《當代東南亞海盜研究》，廈門：廈門大學出版社，2009。

三、期刊論文

松浦章，〈日治時期臺灣海峽の海賊〉，《臺灣學研究通訊》，創刊號（2006.10），頁 1-19。

松浦章，〈日治時期臺灣海峽的海難與海盜之緝捕〉，《臺北文獻》，第 145 期（2003），頁 57-81。

季士家，〈近八十年來清代海盜史研究狀況述評〉，《學海》，第 5 期（1994），頁 84-88。

許雪姬，〈日治時期臺灣面臨的海盜問題：以澎湖振成利號為例〉，林金田主編，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》（南投：臺灣省文獻委員會，2000），頁 27-88。

陳鈺祥，〈在洋之盜·十犯九廣—清咸同年間「廣艇海盜」布興有事蹟考〉，《故宮學術季刊》，第 24 卷第 2 期（2006），頁 109-144。

十六至十八世紀東亞海域的硫黃貿易

李侑儒*

一、前言

十六世紀中葉，明朝政府正面臨「北虜南倭」的外患侵擾，是為當朝一大難題，為求增強軍備，而從海外輸入大量的火槍、火炮。¹同樣地，歐人所引進的火槍、火炮也帶給當時東亞各國莫大的衝擊，成為十六至十七世紀間歐亞各地新興勢力發展的重要背景。²1980 年代前後，歐美學者如帕克(Geoffrey Parker)、麥克尼爾(William H. McNeill)等人提出「軍事革命」(military revolution)時代之說，指出十六、十七世紀時無論在歐洲、西亞、東亞、東南亞等地都曾出現了軍事上的變革，包括因小型火器普及而導入的步兵戰術和齊射戰術、大小型火器大規模導入與主要兵器化、戰略的廣域化與長期化、和軍隊規模擴大等等。如此軍事環境的變化，有助於新興集權體制國家的建立。³也正因為火器技術不斷推陳出新，成為了軍事革新的原動力，故麥克尼爾又將西元 1450-1800 年間稱為「火藥帝國時代」(the age of gunpowder empire)。⁴

歐美學者「軍事革命」、「火藥帝國時代」的宏觀概念雖頗具啟發，但實際上其反映的依然是「歐洲中心式」的世界史，因而引起一些東亞史學者對此說進行修正。如孫來臣指出，十四至十六世紀間，明朝的火器雖無法在北方蒙古戰場上發揮決定性的作用，卻帶給東南亞諸國重大影響，故東亞的「火器時代」

* 東京大學人文社會系研究科博士課程、日本學術振興會特別研究員。會議論文，幸勿引用。

¹ 近年相關成果首推中島樂章的一系列研究。參見中島樂章，〈一五四〇年代の東アジア海域と西欧式火器——朝鮮・双嶼・薩摩——〉，收入氏編《南蛮・紅毛・唐人——十六・十七世紀の東アジア海域》(京都：思文閣出版、2013)，頁 99-176。

² 岸本美緒，〈東アジア・東南アジア伝統社会の形成〉，收入歷史學研究會編，《岩波講座世界歴史》13(東京：岩波書店、1998)，頁 18-307；《東アジアの「近世」》(東京：山川出版社、1998)，頁 49-65。

³ Carlo M. Cipolla, *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700* (New York: Pantheon Books, 1966). William Hardy McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed, and Society since A.D. 1000* (Oxford: Basil Blackbell, 1982). Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800* (New York: Cambridge University Press, 1996). Bert S. Hall, *Weapons and Warfare in Renaissance Europe: Gunpowder, Technology and Tactics* (Baltimore, Md.: John Hopkins University Press, 1997).

⁴ William Hardy McNeill, *The Age of Gunpowder Empires, 1450-1800* (Washington, D.C: American Historical Association, 1989).

應可上溯到西元 1390 年，並以康熙廿二年(1683)清朝將臺灣納入版圖為止。⁵中島樂章則考察明代的銃筒及佛郎機砲，認為在十四至十五世紀起，明朝的軍事行動已將火器急速地傳播到周邊地區，朝鮮、越南黎朝、緬甸等諸政權均積極引入火器，東亞、東南亞就此進入第一階段的「火器時代」，不待十六世紀葡人東來。⁶

要使火器在戰場上發揮效用，火藥自然扮演不可或缺的角色。但相較於近年世界各國學者對於明清火器的蓬勃研究，對火藥的關注卻遠遠不及。當時製造火藥(黑色火藥, black powder)的主要原料為硫黃、硝石和木炭，⁷本文將以相較之下最難取得的硫黃為討論焦點，希冀可為這個方興未艾的重要課題進行若干補充與檢討。

在宋代之前，硫黃原為一種稀見的藥材，明清之後亦多用於治病；在民間日常生活當中，則多用以製作爆竹煙花，或摻入餵養家畜的飼料。至宋代發明火器後，硫黃作為製造火藥的原料，其需求量也逐漸提升，屢屢自海外的鄰國日本和琉球輸入。在日本與宋、明兩朝之間的貿易中，硫黃向來是其中一項重要貨品。⁸小葉田淳最早注意於此，考察十二至十六世紀中葉之間，日本與朝鮮、中國之間的硫黃貿易，以及日本的硫黃生產、運銷情況。⁹近年山內晉次進一步開展其說，認為宋代時東亞海域上有一條如同絲路般的「硫黃之道」，甚至來到元、明以降，這條道路更穿越東亞海域，持續延伸到東南亞和西亞。¹⁰十六至十八世紀之際，在所謂的「硫黃之道」上，琉球和臺灣先後成為重要的生產地，更是重要的貿易據點。吳奇娜和洪敏勝曾對十七世紀北臺灣的硫黃貿易進行研究，運用若干西、荷時期書信史料，可供參照。¹¹

上述研究雖各有創見及其貢獻，惟受制於其選擇的時代、地域或視角，成果不免有所侷限，且共通的缺陷則為對漢文史料的掌握仍嫌不足。為此，本文將試圖整合現今關於十六至十七世紀東亞海域硫黃貿易的既有研究(包括台灣史、日本史、中國史)，並進一步將關注範圍延長至十八世紀，補充前人研究中尚未提及的

⁵ Sun Laichen, "Military Technology Transfers from Ming China and the Emergence of Northern Mainland Southeast Asia (c. 1390–1527)," *Journal of Southeast Asian Studies*, 34:3 (2003.10), pp. 495-517. 孫來臣 (Sun Laichen) 著，中島樂章譯，〈東部アジアにおける火器の時代：1390-1683〉，《九州大学東洋史論集》，34(福岡，2006.4)，頁 1-10。

⁶ 中島樂章，〈銃筒から仏郎機銃へ——十四～十六の東アジア海域と火器——〉，《史淵》，148(福岡，2011.3)，頁 1-35。

⁷ 岡田登，〈中国火薬史——黒色火薬の発明と爆竹の変遷——〉(東京：汲古書院、2006)，頁 181。調製黑色火藥的成分比例時有不同，約為硝石 75%、木炭 15%、硫黃 10%。

⁸ 關於日本史學者對日明之間硫黃貿易的相關研究成果，參見村井章介等編，《日明關係史研究入門——アジアのなかの遣明船》(東京：勉誠出版、2015)，頁 395-399。

⁹ 小葉田淳，〈中世における硫黄の外国貿易と産出〉，收入氏著，《金銀貿易史の研究》(東京：法政大学出版局，1976)，頁 178-195。

¹⁰ 山内晋次，〈日宋貿易と「硫黄」の道〉(東京：吉川弘文館，2009)。

¹¹ 吳奇娜，〈17-19 世紀北臺灣硫磺貿易政策轉變之研究〉，(臺南：成功大學歷史研究所碩士論文，2001)；洪敏勝，〈北臺灣硫磺的經營概況——荷蘭、明鄭及清朝時期〉，《台灣歷史學會通訊》，10(臺北，2000)，頁 1-8。

漢文史料，藉以分疏當時東亞海域上硫黃貿易的主要路線及其興衰歷程，同時也考察硫黃貿易的管制與走私情形。

二、「朝貢」貿易的時代

自十五世紀初室町幕府與明朝正式建立朝貢貿易關係起，每次遣明船所攜物品中均含有硫黃，屬「正貢」之數大多為一萬斤，又另外裝載硫黃作為「附搭」，惟成色良莠不齊，也並未經過煉製。即便如此，明朝政府為求「懷柔遠人」，時以超過市價甚多的價格折算銅錢賜與日本。¹²在十五世紀中葉室町幕府勢力開始衰退之後，勘合貿易所帶來的巨大利潤，更吸引足利將軍派遣使節入明。有鑑於宣德年間如此優惠之例，日本遂於景泰四年(1451)大量輸入硫黃，其數多達 364,400 斤，而其餘貨物同樣也「俱增數十倍」。惟禮部官員考量當時正與瓦剌作戰，加上各地進貢者眾，「正宜撙節財用」，最後便以「硫黃不分生熟，俱五分」之數重新給價，價格暴跌為宣德八年的 5%。¹³翌年禮部更在賜覆日本的國書中明確規定：「今後如是進貢方物，毋得濫將硫黃一概報作附搭之數，其正貢硫黃亦不得過三萬斤。」¹⁴

日本所生產的硫黃除運往明朝，同時也販往朝鮮。自十五世紀前後起，日本九州、中國地方的一些大名便以貢物之名，搭載硫黃、銅、蘇木等各種貨物前往朝鮮，進行以物易物的貿易活動。當時朝鮮所需硫黃，大多仰賴日本輸出，國內產量甚少，故朝鮮官員曾有一說，如果「倭人未有來獻者，必有窮盡之時」。¹⁵小葉田淳運用《朝鮮王朝實錄》，統計世宗統治初期(1419-1428)日本諸大名「進獻」硫黃的記錄，總計此時至少有二十萬斤硫黃進入朝鮮。相較於十五世紀中葉以來硫黃在明朝價格暴跌的情形，十六世紀初之後，硫黃在朝鮮的銷路和售價反而提高，多由朝鮮官方主持貿易，避免軍需用品過量走私。¹⁶

西日本最大的兩個硫黃產地為薩摩國南部海域上的「硫黃島」，和豐後國火山地帶的「硫黃山」(今名伽藍山)，分別由當地守護大名島津氏和大友氏所掌握。硫黃島在平安時代前原為流放罪人之地，素有「鬼界島」之異稱，¹⁷最遲於十三世紀初已受島津氏控制，與種子島、屋久島等薩南諸島同屬「十二島地頭職」管

¹² 小葉田淳，〈中世における硫黃の外国貿易と産出〉，頁 1184-188。伊藤幸司，〈硫黃使節考——日明貿易と硫黃〉，《アジア遊学》，132(東京：勉誠出版，2010)，頁 156，表 1。

¹³ 《明英宗實錄》(臺北：中央研究院歷史語言研究所校勘，1966)，卷 54，景泰四年十二月甲申條，頁 5139-5141。關於此次勘合貿易之研究，另參見木宮泰彥，《日華文化交流史》(東京：富山房，1955)。

¹⁴ 撰者不詳，《允澎入唐記》，收入《續改定史籍集覽》，第 1 冊(東京：近藤出版部，1930)，不分卷。允澎(?-1454)為該次出使明朝的僧侶，相關研究參見村井章介、須田牧子編，《笑雲入明記——日本僧の見た明代中国》(東京：平凡社，2010)。

¹⁵ 《朝鮮王朝實錄》(韓國國史編纂委員會資料庫)，卷 75，成宗八年(1477)正月丁卯，頁 28b。

¹⁶ 小葉田淳，〈中世における硫黃の外国貿易と産出〉，頁 178-183。

¹⁷ 村井章介，〈鬼界が島考〉，《東アジアの古代文化》，130(東京，2007)，頁 178-189。

轄。¹⁸由於硫黃島盛產硫黃，且地處當時日明間重要航道之上，早自十五世紀以來，便成為商船往來所經之地，漸為朝鮮人和明人所知。¹⁹如申叔舟(1417-1475)《海東諸國記》即於〈日本國西海道九州之圖〉中大大地繪出硫黃島，稱此地「產硫黃，日本人採之，凡黃島皆產硫黃」，也記載日本產硫黃之地有下野、伊豆、筑前、薩摩四州。²⁰鄭若曾(1503-1570)《籌海圖編》則將「硫黃山」(即硫黃島)列入歷代使臣「入番故道」針路之上，其所繪〈日本國圖〉中，亦於九州西南島上標示「硫黃山」之地。²¹鄭舜功(1556 年赴日)《日本一鑑》則記載「平戶亦近淮安，陳錢正對五島，去琉球津，從屋久入中國，極近硫黃。……硫黃、五島達寧波」，且島上有「守備探題者」。²²至於位處豐後的「硫黃山」，李言恭(1541-1599)、郝杰的《日本考》也記載「其下有泉如沸湯，但久病癱瘓之人入此浴之，其病即痊。上出硫黃，取之如土」；²³嚴從簡《殊域周咨錄》也記載豐後的阿蘇山產硫黃。²⁴

為調配朝貢貿易所需的硫黃，室町幕府將軍派遣京都五山的禪僧為「硫黃使節」，命令島津氏和大友氏徵集硫黃，除少部分上貢之外，大多聚積於坊津、平戶兩港，由遣明船循貢道輸入寧波。²⁵除運用民役之外，當時豐後也出現囤積硫黃的貿易商「硫黃屋」，協助大友氏的徵調作業。另一方面，透過確保硫黃產地到港灣的運輸通路，大友氏也藉此加深對領內人民及土地的掌控，並經由興建大型的遣明船隻，增加其經濟能力與國際貿易收入。²⁶

除了日本以外，另一個透過朝貢貿易向明朝輸出硫黃的國家即為琉球。琉球自洪武年間起便與明朝進行三年兩貢的朝貢貿易，而在其貢物之中，硫黃向來占其大宗。在十五世紀前後琉球三山勢力鼎立的狀態下，甚至有個別向明朝進貢硫黃的紀錄。²⁷自十五世紀中葉後，琉球進貢硫黃的正貢定額為兩萬斤，直到崇禎年間才因貢磺含沙量過多，運送過程中耗損嚴重之故，改為進貢一萬二千六百斤

¹⁸ 永山修一，〈古代・中世における薩摩・南島間の交流——夜久貝の道と十二島〉，收入村井章介等編，《境界の日本史》(東京：山川出版社，1997)，頁 140-150。

¹⁹ 參見市村高男，〈中世の航路と港湾〉，收入荒野泰典等編，《倭寇と日本国王》(東京：吉川弘文館，2010)，頁 286-298。

²⁰ 申叔舟，《海東諸國記》，〈日本國西海道九州之圖〉，頁 26、159-160、170、181。筑前者，當為豐後之誤。另參見田中健夫，〈《海東諸國記》の日本・琉球図——その東アジア史的意義と南波本の紹介——〉，收入氏著，《東アジア通交圖と国際認識》(東京：吉川弘文館，1997)，頁 102-147。

²¹ 鄭若曾，《籌海圖編》(北京：中華書局，2007)，卷 2 上，〈使倭針經圖說〉，頁 160；卷 2 下，〈日本國圖〉，頁 209。李言恭、郝杰，《日本考》(北京：中華書局，2000)，〈日本國圖〉，頁 29 亦以「硫黃山」標記硫黃島。

²² 鄭舜功，《日本一鑑》，卷 2，〈關津〉，頁 2b。所謂「守備探題者」，亦見鄭舜功，《桴海圖經》，卷 3，〈夷海右道〉，頁 2a，「硫黃島」條：「島有望瞭所，又謂探題所」。另參見山內晋次，《日宋貿易と硫黃の道》(東京：山川出版社，2009)。

²³ 李言恭、郝杰，《日本考》，卷 2，〈山川〉，頁 50-51。該版本校註者以「硫黃山」為今硫黃島，為自文脈觀之，似不確。

²⁴ 嚴從簡，《殊域周咨錄》(北京：中華書局，1993)，卷 3，〈東夷・日本國〉，頁 123。

²⁵ 伊藤幸司，〈硫黃使節考——日明貿易と硫黃〉，頁 154-172。

²⁶ 鹿毛敏夫，《戦国大名の外交と都市・流通——豊後大友氏と東アジア世界》(京都：思文閣，2006)，頁 236-248。

²⁷ 《明太祖實錄》，卷 199，洪武廿三年正月庚寅條，頁 2899。

煉煎成餅狀的「熟硫黃」，此例後來也沿用至清代。²⁸入貢明朝的琉球產黃和日本產黃之間形成競爭關係，不僅使硫黃的市價降低，也避免其中一方因為抑制輸出而造成價格飆漲的可能。²⁹又據禪僧真秦《蔭涼軒日錄》記載，明朝內官曾告知日本貢使，因為已有琉球進貢硫黃，日本不妨改貢黃金鑄造的銚子、香爐等工藝品，以為區隔。³⁰

琉球最大的硫黃產地為鳥島，又稱硫黃鳥島。清初徐葆光(1674-1723)《中山傳信錄》已有記載，稱「硫磺山，又名黑島山；多鳥，亦名鳥島」。鳥島與久米山「南北相峙，山無草木，置採硫磺戶四十餘家，歲遺米廩食之。統二酋長，泊府官遙領之。其人為硫磺氣薰灼，目皆如羊，不精明相。」³¹

琉球送往中國的硫黃由鳥島(硫黃鳥島)居民負責徵集，每次採掘 15,000 或 20,000 斤，在每年三月送往沖繩島上的我如古村進行精製。當時我如古村曾聚集二十多位來自外地的「燒人」，專事提煉之職，將生硫黃加工為餅狀，共計 12,600 斤，亦即明清兩朝規定的「熟硫黃」之數。這些硫黃後來集中搬運到那霸湊，再由遣唐船送往福州。³²

據明清兩朝的會典記載，規定硫黃、硝石等火藥應存放於北京工部的廣積庫，但琉球、日本等國朝貢的硫黃卻未北送。³³在明代，這些硫黃按例將解送南京禮部交收，³⁴清代則由閩撫接收，直接存放於福州省城的火藥庫。

三、交易與戰爭的時代

在十六至十七世紀，東亞和東南亞海域均處於「交易的時代」，無論是人員、物品、資訊、技術或文化的傳播與交流，都在各地之間頻繁且交互地進行。³⁵在十六世紀中葉，東部歐亞大陸上的主要政權國力日漸式微，對海洋的控制力隨之降低；而相對於此，海上則陸續出現兼備軍事與商業的新興勢力，對陸上的政權造成威脅。³⁶

²⁸ 《琉球歷代寶案》(臺北：臺灣大學，1972)，第1冊，卷37，頁1228-1229。

²⁹ 小葉田淳，〈中世における硫黃の外国貿易と産出〉，頁188-190。

³⁰ 釋真秦，〈蔭涼軒日錄〉，收入《大日本佛教全書》，第134冊(東京：佛書刊行會，1912)，文明十九年(1487)五月十九日條，頁1000b。

³¹ 徐葆光，〈中山傳信錄〉，收入《臺灣文獻叢刊》，第306種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972)，卷4，〈琉球三十六島・西北五島〉，頁135。

³² 深澤秋人，〈近世琉球における朝貢品硫黃の精製と集積——1840~50年代を中心に——〉，收入朱德蘭主編，《第十屆中琉歷史關係學術會議論文集》(臺北：中琉經濟文化協會，2007)，頁77-90。深澤另外指出，精製硫黃的地點原在沖繩島上的泊村，因十九世紀中期外國人進入當地，才改到我如古村。

³³ 李東陽等奉敕撰，(萬曆)《大明會典》(臺北：國風出版社，1963)，卷30，〈內府庫〉，頁569a。

³⁴ 李東陽等奉敕撰，(萬曆)《大明會典》，卷108，〈朝貢通例〉，頁1620b。

³⁵ 羽田正編，《海から見た歴史》(東京：東京大學出版會，2012)。

³⁶ 上田信，《シナ海域蜃気楼王国の興亡》(東京：講談社，2013)。Anthony Reid, *Southeast Asia in the age of commerce, 1450-1680* (New Haven: Yale University Press, vol. 1:1988; vol. 2: 1993).

誠如前述，火器及其技術的傳播對東亞、東南亞帶來重大影響，不僅提供各地新興勢力崛起的機會，甚至導致政權改朝換代。為因應頻發於各地的戰事，火藥及其原料硫黃與硝石等軍需品的貿易也隨之增加。在十六世紀中葉的東亞海域上叱咤一時的海商王直，正是藉由販賣硫黃、硝石等違禁商品至日本、暹羅等西洋諸國，從中獲利。³⁷

當時日本雖然大量輸出硫黃至中國、朝鮮和暹羅，國內卻幾乎不產硝石和鉛礦，大多仰賴從中國和東南亞輸入。³⁸在萬曆年間，明朝已然掌握此一「敵情」，認為若要擊退倭寇，首先就應斷絕硝石和鉛礦流出海外。萬曆廿二年，福建巡撫許孚遠上疏中提到：「硫黃係日本產出，焰硝隨處惡土，煎煉亦多，惟烏鉛乃大明所出，有廣東香山澳發船往彼販賣，煉成鉛彈，各州俱盛。」³⁹又如王圻《續文獻通考》所述：「議者謂，宜禁通番接濟火藥之人，甚善。愚謂硫黃出產在彼，何禁之有？所當禁者，焰硝耳。」只要官司設法控制，「倭奴之火器為無用，而我以火器攻之」，就可避免倭寇所擅長的接近戰，制敵機先。⁴⁰而相應於明朝的管制，日本在十六世紀末準備出兵朝鮮時，大將加藤清正為調集火藥、硝石和鉛礦等軍需品，曾透過朱印船貿易，經由呂宋從東南亞購入硝石。⁴¹

到十七世紀前後，歐亞大陸東部各地陸續爆發大規模的戰爭，從海外輸入硫黃的需要日漸增加。在朝鮮，宣祖李昖便於「倭亂」之後的萬曆卅三年(1605)向明派遣使臣，奏請「買辦硝黃火藥」，充實軍備。⁴²此外更持續透過對馬的宗氏，以貿易或餽贈的方式輸入日本刀、火器、火藥、硫黃等軍需品，或趁朝鮮通信使赴日之際順便購買硫黃。學者指出，德川幕府乃是企圖藉此修復豐臣秀吉征朝後為之中斷的日、朝國交關係，乃至恢復與明清之間的朝貢貿易。⁴³除此之外，即便德川幕府明令禁止私販武器或軍需品，但九州所產的硫黃透過走私進入朝鮮，仍是時有所聞。⁴⁴

在東南亞，主要是暹羅、東京、柬埔寨從十七世紀初期起，即透過日本的朱印船，⁴⁵以及荷蘭東印度公司輸入硫黃。而在十七世紀中葉的越南，鄭、阮兩政

³⁷ 嚴從簡，《殊域周咨錄》，卷2，〈東夷·日本國〉，頁74：「嘉靖庚子年，直與葉宗滿等造海舶，置硝黃、絲綿等違禁貨物，抵日本、暹羅、西洋諸國，往來貿易，五六年致富不貲。」。

³⁸ 太田弘毅，《倭寇——商業・軍事史的研究》（橫濱：春風社，2002），頁310-424。

³⁹ 許孚遠，《敬和堂集》，收入《四庫全書存目叢書》，集部第136冊（臺南：莊嚴文化事業公司，1997），〈請計處倭酋疏〉，頁75a。

⁴⁰ 王圻，《續文獻通考》（臺北：文海出版社，1979），卷166，〈兵考六・軍器・火器論〉，頁10185。

⁴¹ 中島樂章，〈十六世紀末の九州—東南アジア貿易—加藤清正のルソン貿易をめぐる—〉，《史學雜誌》，118：8（東京，2009），頁1-36。

⁴² 《明神宗實錄》，卷414，萬曆三十三年十月庚午條，頁7778：「朝鮮國王李昖奏乞買辦硝黃火藥。下兵部覆議。准令進貢陪臣自備價值，每年一次收買三千斤，仍照舊給與車輛，沿途遞送。俟該國兵強警息之日，另議停止。詔從之。」

⁴³ 米谷均，〈17世紀前期日朝關係における武器輸出〉，收入藤田覺編，《十七世紀の日本と東アジア》（東京：山川出版社，2000），頁39-67。

⁴⁴ 荒野泰典，〈小左衛門と金右衛門——地域と海禁をめぐる断章——〉，收入《海と列島文化》，第10冊（東京：小学館，1992），頁416-427。

⁴⁵ 岩生成一，《新版朱印船貿易史の研究》（東京：吉川弘文館，1985），頁288-289。

權爭戰不休，自日本不再派遣朱印船前往東南亞後，便轉而從華商和荷蘭等歐洲商人處購買硫黃、硝石、火器等軍需用品，並從暹羅進口鐵和硝石。⁴⁶。

至於中國方面，無論是南明政權或之後的三藩，⁴⁷都曾經向琉球要求支援硫黃。如琉球《蔡氏家譜》記載，康熙十五年，靖南王耿精忠因缺硫黃，遂派遣游擊陳應昌至琉球乞磺，琉球亦許之。然而陳應昌在回程抵達定海時忽聞靖南王被擒，驚恐之餘，更匆忙將船中硫黃盡數投棄於海，希望逃脫罪嫌。⁴⁸

在十七世紀東亞海域的硫黃貿易中，受到西班牙、荷蘭及鄭氏政權統治的台灣，逐漸被納入東亞及東南亞海域的貿易體系，作為新的產地與貿易據點，取代以往硫黃輸出大國日本的角色。硫黃在北台灣產於大屯火山地帶，最晚在十七世紀初期，當地的原住民就已開始採集硫黃，並於西班牙統治期間在淡水、雞籠兩港與前來收購的華商進行貿易。⁴⁹另一方面，1628年大員的荷蘭人也從鄭芝龍處打聽到雞籠、淡水內陸「看起來產有黃金，也有很多硫磺，價格很便宜」。⁵⁰當荷蘭東印度公司驅逐西班牙勢力，掌握覬覦已久的硫黃產地之後，便藉由其建構於東亞、東南亞海域的商業網絡，配合從各地蒐集而來的市場情報，將北台灣的硫黃銷售到各地。如《巴達維亞城日記》記載，1640年12月商人白哥(Peco)及甘培(Campe)從淡水將粗製硫磺十萬斤運回大員，待精製之後即可運往印度海岸，並「應付東京及柬埔寨之要求。」⁵¹公司預計依此可大獲利益，且獲得當地國王及大官們之好意。⁵²1644-1645年間適逢清軍入關，戰事四起，故東印度公司陸續調度船隻前往淡水，將大量硫黃輸往中國。⁵³除此之外，荷蘭東印度公司和鄭氏的船隊也從九州購得硫黃等物運往中國、東京等處，惟受限於德川幕府之禁令，「硫磺不准購買五千斤以上，火藥不准購買一千斤以上」，只容許攜帶航海必需的份量出洋。⁵⁴

⁴⁶ 錢江，〈十七至十九世紀初越南沿海的中國帆船貿易〉，收入劉序楓主編，《中國海洋發展史論文集》，第9輯(臺北：中央研究院人文社會科學研究中心，2005)，頁297-300、305、309。

⁴⁷ 參見徐玉虎，〈南明與琉球關係之研究〉，收入氏著，《明代琉球王國對外關係之研究》(臺北：學生書局，1982)，頁77-111。

⁴⁸ 《蔡氏家譜》，收於《琉球市史》(那霸：那霸市企画部市史編集室，1980)，資料篇第1卷6，頁299-300：「康熙十三年甲寅、福建靖南王耿精忠謀叛、因缺硫磺、至丙辰年、特遣游擊陳應昌到本國乞硫磺。……於是本國送硫磺遣回。陳應昌等回到定海、聞耿王被擒、大驚、盡投硫磺於海中。船上只留一瞎人、棄之、從山路密走回家。」有關此一事件的研究，另參見真榮平房昭〈近世中国の対琉球外交——明清動亂期を中心に——〉，《地方史研究》，35：5(東京，1985)、頁39-58。

⁴⁹ 吳奇娜，〈17-19世紀北臺灣硫磺貿易政策轉變之研究〉(臺南：成功大學歷史研究所碩士論文，2001)；洪敏勝，〈北台灣硫磺的經營概況——荷蘭、明鄭及清朝時期〉，《台灣歷史學會通訊》，10(臺北，2000)，頁1-8。

⁵⁰ 彼得·那茨(Pieter Nuijts)，VOC1096，1628年10月26日，收入江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》，第2冊(南投：臺灣文獻館，2010)，頁159。

⁵¹ 村上直次郎原譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》(臺北：臺灣省文獻委員會，1970)，第2冊，頁249。

⁵² 村上直次郎原譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第2冊，頁294。

⁵³ 村上直次郎原譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第2冊，頁389、420、447、453。

⁵⁴ 村上直次郎原譯，郭輝中譯，《巴達維亞城日記》，第2冊，頁277、337。

以上大致分梳了十七世紀中葉前東亞海域各地之間硫黃貿易的概況，接著再把視角從海洋轉向陸地。以往研究多著墨於硫黃的「國際貿易」層面，但就以明清兩朝而言，單純只靠海外輸入的硫黃，是否能夠供應全國的常備軍所需？而明清政府又是如何徵集國內外的硫黃？

整體而言，東南沿海地區確實大多倚重海外輸入的硫黃，但西北內陸地方則更多地運用本土生產的硫黃。按《續文獻通考》記載，明朝北邊軍隊常備的火藥、硫黃、硝石，均定期從北京工部領取，⁵⁵若庫存不敷使用，則招攬商人代為籌辦。⁵⁶例如嘉靖年間的兵部侍郎曾銑(?-1548)，在陝西邊境與俺答汗對峙時主張出塞迎擊，於是向朝廷要求支援大量的火器及火藥。據其奏議中所述，將從「山西澤州陽城等處產黃地方召買硫黃四萬八千」餘斤，用以調製火藥。⁵⁷由此可見，在十六世紀中葉明朝北邊戰線所用的硫黃，並非來自海外的日本或琉球等地。此處所謂的「召買」，或許正是明清軍隊所用硫黃的另一條重要徵集管道。

順治年間，清朝在東南沿海與鄭成功作戰，亟需火藥，福建官方於是透過召買，從海內、外收購硫黃。如當時福建巡撫宜永貴的題本記載，順治十一年七月時，有商人陳肇鼎等乘都司局庫缺少硫黃調製火藥，便「認領照票採買」，並結合夥黨建造「違式大船，挾貨出海」。不料陳等「假借公差，營謀私計」，直至隔年方始出航，十三年十月才回到福建。且經查後發現，船中搭載硫黃只有原定數量的一半，其餘「所攜貨物，纔萬盈千」，無疑是「假借買黃之名，陰行私販之實」，趁著戰亂違禁牟利。⁵⁸另一方面，當時的福建布政使王顯祚與都指揮使郭大恩，也曾於順治十三至十五年間(1656-1658)「召買」約 51 萬斤的硝石及硫黃，其每斤「時價」竟高達銀 1 錢 9 分，超過「前例」(銀 9 分)兩倍以上。由於經費忽然倍增，反而使工部懷疑其中或有不法，遂要求督撫介入調查，並向王郭二人究責。但當時的閩浙總督李率泰(?-1666)卻回覆，閩地「海賊耽耽，山寇竊發，倘一旦有急，火藥無濟，關係匪輕」，且「硝黃產於淮濟」，福建僻處天南，路遠兩千餘里，「運閩跋涉，腳費加倍」；如果召買價格過低，「商販虧本過多，必然裹足不至」，恐怕將使「商販絕跡，局庫空虛」。李率泰進而向工部建言，此後更應破例以每斤銀 2 錢 2 分的價格收購硝黃，確保火藥供給無虞。⁵⁹透過這兩條記載，可以發現即便在東南沿海，當海外輸入的硫黃不敷使用時，仍有流通管道可從國內徵集，惟因運輸成本過高，導致市場價格騰貴。

⁵⁵ 王圻，《續文獻通考》，卷 166，〈兵考六·軍器〉，頁 10163：「今例薊鎮三年關領火器一次，宣府五年一次，遼東、延綏三年關領硫黃燄硝一次。遼東黃二千斤，硝三萬斤，延綏黃三千五百斤，宣府、寧夏、甘肅俱五年一次。宣府黃一萬斤，硝五萬斤，寧夏、甘肅黃三千斤。」

⁵⁶ 李東陽等奉敕撰，《萬曆》《大明會典》，卷 193，〈工部·虞衡清吏司·軍器軍裝二·火器〉，頁 2619a：「火藥、硫黃遇缺召買。焰硝每十年題派二百萬斤，或缺亦如數召買。」

⁵⁷ 曾銑，〈復套條議〉，收於《明經世文編》(北京：中華書局，1962)，卷 240，頁 2505a：「硫黃於山西澤州陽城等處產黃地方召買硫黃四萬八千七十六觔。」

⁵⁸ 〈福建巡撫為奸商假公圖利採買硫黃事〉，《內閣大庫檔案》(中央研究院歷史語言研究所藏)，順治十三年九月四日，登錄號 036006。另收入中央研究院歷史語言研究所編輯，《明清史料己編》，第 4 本(臺北：中央研究院歷史語言研究所，1957)，頁 345-347。

⁵⁹ 〈福建總督為買過硝黃銀兩開銷事〉，《內閣大庫檔案》，順治十八年閏七月十二日，登錄號 006372-001。

四、禁令、開採與走私

對明清兩朝政府而言，硫黃、硝石、火藥等軍需品均屬危險物品，必須控管其貿易流通，特別嚴禁流出海外。弘治(1488-1505)年間的條例即規定：「私自販賣硫黃五十斤，焰硝一百斤以上者問罪。硝黃入官。賣與外夷者，不拘多寡，比照私將軍器出境律條坐罪。其合成火藥賣與鹽徒者，問發邊衛充軍。」⁶⁰又據萬曆《大明會典》記載，隆慶三年(1569)時規定，「近海地方，凡有寇賊處所，私將硝黃與賊交易者，正犯凌遲，全家處死。兩鄰知而不舉，發遣充軍。告首得實，從厚賞賚。」⁶¹萬曆二十六年(1598)天津撫臣萬世德(1547-1602)的奏議中也提到，即便是直省各地官方召買硝黃，也必須要有「撫院各兵道印信公文，明開合用硝黃數目，方准納稅收買，其餘別衙門文引俱不准行。」⁶²到康熙年間，清朝除了大致上繼承這些法律，更加重對官員的罰則。⁶³至於在國內「私販私販硫磺五十斤，焰硝一百斤以上者，杖一百，徒三年。」⁶⁴即便只是窩藏囤販或知情賣與私販者，都必須照私販例治罪。甚至囤積未曾興販者，也只得「減私販罪一等，硝磺俱入官。」⁶⁴從這些嚴厲的法律即可窺見，走私貿易或盜採盜賣等違法行為，確實存在於明清地方社會之中。

特別在東南沿海地區的居民，藉由走私貿易將硝黃、食糧、火器等物賣給倭寇或其他海賊、海商勢力者所在多有，即便是明清兩朝施行海禁的年代也不例外。⁶⁵諸如鄭若曾《籌海圖編》提到浙人假借「走廣」名義，私收絲綿、火藥等物通番，甚至潛逃海外。⁶⁶又如萬曆末年沈鈇(1550-1634)所言：「自紅夷肆掠，洋船不通，海禁日嚴，民生憔悴，一夥豪右奸民倚藉勢宦，結納遊總官兵，假給文引載貨出海，前往交趾、日本、呂宋謀利，其中又以「硝磺器械違禁接濟更多，不但米糧飲食也。」⁶⁷崇禎二年(1629)浙江巡撫張延登亦描述當地奸民「皆以大小划船，假冒鄉紳旗號，裝載酒米與漁船貿易，因而藏違禁硝磺等物以資賊，每獲

⁶⁰ 黃彰健編著，《明代律例彙編》(臺北：中央研究院歷史語言研究所，1979)，卷15，〈關津・私出外境及違禁下海〉，頁689。

⁶¹ 李東陽等奉敕撰，(萬曆)《大明會典》，卷132，〈兵部・鎮戍七・各鎮通例〉，頁1869a。

⁶² 王圻，《續文獻通考》，卷166，〈兵考六・軍器・火器論〉，頁10178-10179。

⁶³ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》(臺北：新文豐出版公司，1976)，卷120，〈兵部・處分例四三・海防〉，頁560a；卷894，〈吏部一〇四・處分例四三・海防〉，頁560a：「十五年議准，姦商於逆賊接壤處所，將硫磺焰硝等物販賣與賊，不論官兵民人，皆拏問治罪，妻子家口入官。該管官知情故縱者，以同謀論，亦拏問治罪。其不知情者，州縣官革職提問，府道各降五級調用，督撫降三級留任。……若將由本汛販賣之人盤獲，其該管文武各官免罪，拏獲之官議敘。」

⁶⁴ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》，卷772，〈刑部五〇・兵律軍政三・私藏應禁軍器〉，頁479b。

⁶⁵ 太田弘毅，《倭寇——商業・軍事史的研究》(橫濱：春風社，2002)，頁285-457。

⁶⁶ 鄭若曾，《籌海圖編》，卷12下，〈行保甲〉，頁831-833。

⁶⁷ 沈鈇，〈沈鈇上南撫臺暨巡海公祖請建澎湖城堡置將屯兵永為重鎮書〉，載《清一統志臺灣府》，收入《臺灣文獻叢刊》，第68冊(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960)，頁52。

重利而歸」，致使「窮洋竟同鬧市，牢不可破。」⁶⁸

然而，即便明清兩朝均對火器和火藥施行禁令，但至少從華南沿海地方社會盛行的械鬥可見，禁令的落實程度恐怕不如預期。若是如此，這些用來供給海賊或進行械鬥的火器和火藥究竟來自何處？

在清代，流通於中國東南沿海地區的硫黃，大致上可分為海外輸入與國內生產兩大來源。就海外輸入者而言，首先應屬琉球使節團在朝貢貿易定額之外「附搭」所攜的硫黃。例如乾隆十三年時議准，琉球貢船除了正貢一萬兩千六百斤之外，「夷目水手，多帶餘磺，向有姦商代售」，應令該使節據實呈報，並由官府盡數收買，以防私販。⁶⁹其次則是尋求互市而來的洋船中用以「壓艙」的硫黃。乾隆三十四年曾有諭令，「向來硫磺出入海口、俱有例禁，若姦商以內地硫磺偷載出洋，或外來洋船私買內地硫磺載歸者，必當實力盤詰治罪。」但海外運來硫黃，「並無干礙，遇有壓艙所帶，自可隨時收買備用」，不必再禁，只需於洋船出口時切實盤查偷漏即可。⁷⁰其後，嘉慶十一年(1806)兩廣總督吳熊光(1750-1833)則奏稱，除「洋船壓帶硫黃，例准收買」之外，同時用來壓艙的鹹沙亦可用來煎製硝石，故請求將進口夷船「壓艙鹹沙及所帶黃斤，一併飭商認買。」待庫存量足以備用，便封禁廣東境內的磺廠，硝廠也一併暫停採煎，盡可能杜絕任何接濟海盜的硝黃、火藥來源。⁷¹

清朝為了防止盜採及私販硫黃，原則上只有在硝石或硫黃庫存短缺，或因對外戰爭、地方變亂等突發事件需要時，才准許從國內的礦場開採硫黃。⁷²而且只要達到原先規定的數額，就立刻封鎖礦山，嚴禁私自盜採、盜賣。⁷³例如乾隆六年(1741)湖南巡撫許容上奏，轄下湘鄉、安化二縣曾於二年開採硫黃，除預定解庫的十二萬斤之外，餘磺均賣給其他各省，「請將有磺煤廠，暫行封閉。俟現存硫磺銷完後，再請開採」，並留用當時負責作業的主簿，繼續從事稽查工作。⁷⁴

⁶⁸ 〈兵科抄出浙江巡撫張延登題本〉，收入中央研究院歷史語言研究所編輯，《明清史料乙編》，第7本(上海：商務印書館，1936)，頁618-619。

⁶⁹ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》，卷894，〈工部三三·軍火一·火藥一〉，頁336b。

⁷⁰ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》，卷120，〈吏部一二〇·處分例四三·海防〉，頁566b。

⁷¹ 《清仁宗實錄》(北京：中華書局，1986)，卷165，嘉慶十一年八月己亥條，頁141a。

⁷² 例如雍正十年(1732)鄂爾泰(1677-1745)經略西北軍務，發現營中火藥成分不精，實不利於作戰。惟「陝甘兩省，素稱地不產磺，必赴外省採買，運費工價，未免浩繁」，且「硝易而磺難，硝賤而磺貴，每磺一觔則價值一錢至二錢不等」。為此，鄂爾泰查得嘉峪關外有硫磺山一座，「周圍四五十里，遍產磺磺，環山遠近，並無番夷住牧。若委員開採，依法煎熬，合算人工、運費，每淨磺一觔值不過五分，而出產甚多，用之不竭。不獨便利軍需，亦足接濟陝甘兩省標營需用。」《清世宗實錄》，卷125，雍正十年十一月庚子條，頁646a-b。

⁷³ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》(北京：中華書局，1991)，卷247，〈戶部九六·雜賦六·禁例〉，頁926a。

⁷⁴ 《清高宗實錄》，卷157，乾隆六年十二月丁未條，頁1243a。

然而硫黃礦區多在深山峻嶺之中，盜採、盜賣之舉實在難以根絕。茲舉閩南沿海地區為例，乾隆五十二年(1787)閩浙總督李侍堯(?-1788)奏報，「漳州一帶出產硫磺，匪徒私挖煎販」，「或被海洋盜賊買製火藥，以供劫掠，或奸民輾轉販售，透入賊中，皆所必有。」⁷⁵前任巡撫富綱(?-1800)雖已解任，卻對「此等地方事務關係軍營火藥者，既未能查出，就近採辦，而於奸民挖煎售賣又漫無覺察，以致私販紛紛。」富綱最終自請處分，罰繳兩年份養廉銀共四萬兩。⁷⁶

此外，在十七世紀大量輸出硫黃的台灣，自康熙年間納入清朝版圖以降，北台灣的硫黃礦山也因防止盜採、流入海賊為由，「各任廳官封禁，不准採煎」，⁷⁷盡可能避免開山採礦。⁷⁸誠如《大清會典事例》記載，福建省內各營所用火藥，均以琉球貢磺支應，若不敷使用才+到「臺郡淡水、雞籠地方開採磺泥」。但「淡水番民雜處，磺廠一開，恐聚匪滋事」，不如盡量收買琉球貢使所攜附搭餘磺，「免至淡水開採，海區更為嚴密。」⁷⁹儘管榮景不如以往，但走私貿易仍然時有所聞。諸如乾隆五十二年爆發的林爽文事件中，林爽文即供稱自己「將牆上年久石灰煎熬成硝，在北路生番山裏私換硫磺，配作火藥」，⁸⁰翌年淡水、八里沿岸也破獲私販硫黃五百餘斤的案件，⁸¹甚至到嘉慶年間，沿岸居民也曾頻繁與蔡牽等海賊進行走私貿易。⁸²

五、結語

東亞海域的硫黃貿易，為因應四處頻發的戰爭，在十七世紀中葉達到全盛時期。但隨著中國、日本、朝鮮等地的政權交替，各國對海洋的統治逐漸增強，作為軍需品而具有危險性的硫黃貿易也轉趨消退。

⁷⁵ 《清高宗實錄》，卷 1286，乾隆五十二年八月己亥條，頁 241a-242a。

⁷⁶ 〈戶部為漳州一帶私販硫磺由〉，《內閣大庫檔案》，乾隆五十二年十一月初四日，登錄號 172372-001。

⁷⁷ 陳慶鏞，《籀經堂類稿》，（臺北：中央研究院傅斯年圖書館藏光緒九年刊本），卷 2，〈請禁淡水硫磺出洋片疏〉，頁數

⁷⁸ 康熙三十六年(1696)郁永河來台採硫一事，雖為眾人所知，但綜觀清朝統治台灣期間，此舉或許可謂特例。若非當時福州火藥庫爆炸，「燬硝磺火藥五十餘萬，無纖介遺」，情非得已之下，只好開採淡水硫黃，郁永河恐怕無法如願來台。郁永河，《裨海紀遊》，收入《臺灣文獻叢刊》，第 44 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959），卷上，頁 1。

⁷⁹ 崑岡等奉敕著，《大清會典事例》，卷 894，〈工部三三・軍火一・火藥一〉，頁 336b。

⁸⁰ 《清高宗實錄》，卷 1305、乾隆五十三年五月壬午條、頁 564a-b：「台灣地方產磺舫，前據逆犯林爽文供稱，將牆上年久石灰煎熬成硝，在北路生番山裏私換硫磺，配作火藥等語。生番山裏既產硫磺，則奸民不但可以向其私換，或幫同偷採，亦未可定。」

⁸¹ 〈刑部為福撫奏拏私載鹽犯事〉，《內閣大庫檔案》，乾隆五十三年十一月十二日，登錄號 252616-001。〈刑部為總兵奎奏審明私挖硫磺各犯正法事〉，《內閣大庫檔案》，乾隆五十四年正月初九日，登錄號 252608-001。

⁸² 許毓良，〈清代臺灣社會用鐵與硝磺考——兼談火器的使用〉，《臺灣文獻》，55：4（臺北，2004.12），頁 108-141。

此外，由於明、清軍隊裝備的火器化，戰時自不待言，即便只是日常的操練，也必須常備大量的火藥。有鑑於此，明清政府除了被動地接受、收購海外輸入的硫黃，也主動（但消極）地開採國內的礦山，或透過商人從海內外召買硫黃。另一方面，硫黃由於是當時製造火藥不可或缺且相對取得困難的原料，即便政府多所管控，仍然藉由盜採或走私等方式，流通於沿海地方社會及海上勢力之間。政府為求海上秩序安穩，抑制非法硫黃流向國外，盡可能地避免開禁採硫，而寧願選擇相對成本高但危險性較低的管道，透過海外貿易取得硫黃。北台灣的硫黃正是典型的案例。

總而言之，十六至十八世紀東亞海域硫黃貿易及流通情形的變化，不僅與各地陸上政權與海洋勢力之間的消長關係密切，似乎也反映出這段期間東亞海域開放與收縮的歷史趨勢。

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.03 驚聲國際會議廳

第三場 海外華人與貿易網絡

1. 曹淑瑤

戰後東馬華文教育的發展

2. 游博清

英國對臺灣海域的水文調查

3. 張志源

台灣淡水洋行特質、倉庫設置位置和建築風格
分析

戰後東馬華文教育的發展：以沙巴華文中等教育為例

曹淑瑤

東海大學通識教育中心教授

一、前言

成立於 1963 年 9 月 16 日的馬來西亞聯邦(Federation of Malaysia)，¹ 現由兩個地理區域所構成，其位於馬來半島的玻璃市(Perlis)、吉打(Kedah)、檳榔嶼(Pulau Pinang)、霹靂(Perak)、雪蘭莪(Selangor)、森美蘭(Sembilan)、馬六甲(Melaka)、柔佛(Johor)、吉蘭丹(Kelantan)、登嘉樓(Terengganu)、彭亨(Pahang)等 11 州，被稱為「西馬」地區，位於婆羅洲北部的沙巴(Sabah)、砂拉越(Sarawak)，則被稱為「東馬」地區。在二戰以前，這兩大地理範圍分別置於不同的政體下，西馬地區被劃分為海峽殖民地(Straits Settlements)、馬來聯邦(Federated Malay States)和馬來屬邦(Unfederated Malay States)，東馬的砂拉越為白人拉惹(White Raja)所統治，沙巴則是北婆羅洲公司(The North Borneo Chartered Company)的屬地。二戰結束後，英國先於 1946 年 4 月將檳榔嶼、馬六甲與馬來聯邦、馬來屬邦合組為「馬來亞聯邦」(Malayan Union)，1948 年 2 月再改成立「馬來亞聯合邦」(Federation of Malaya)，而砂拉越白人拉惹及英屬北婆羅洲公司將其統治權讓渡英國後，英國則分別在兩地設立總督(governor)治理，由英國殖民部直轄。由於區域開發的歷史背景、華族人數與方言群分佈、族裔經濟與族群關係等發展的不同，西馬地區十一州與東馬地區的砂拉越、沙巴兩州華文教育發展，實存在相當差異性，長久以來，學界對於戰後馬來西亞華文教育的研究，偏重於西馬華文獨立中學的探討，對於東馬的華文教育，以及以華族師生為主且教授華文科目的國民型中小學的研究相對缺乏。本文以沙巴州為研究範圍，探討當地華族辦學歷程與辦學情況，期使吾人對由當地華文中學教育之發展能有進一步的認識。

二、獨立前沙巴華族社會的形成

沙巴係指位於婆羅洲東北部，曾由英屬北婆羅洲公司所控制的區域，早期華人譯稱為「沙白」，1881 年 11 月英屬北婆羅洲公司成立後，取得該地區的控制權，呼其名為 North Borneo，華文譯名為「北婆羅洲」或「北慕娘」。1946 年，

¹ 馬來西亞聯邦原本是由馬來亞聯合邦、新加坡、砂拉越與沙巴所組成，但新加坡於 1965 年 8 月 9 日獨立為一個國家。

北婆羅洲公司將政權讓渡英國，改由殖民部直轄，仍稱北婆羅洲(the Colony of North Borneo)，直至 1963 年 9 月 16 日加入馬來西亞聯合邦，始復名為 Sabah，華文譯名則改定為「沙巴」，但今日華人多採「沙巴」二字稱之。這塊夾處在南中國海、蘇祿海與蘇拉威西海的土地，原是汶萊蘇丹與蘇祿蘇丹領土，因為物產豐富，自古以來即是貫通南中國海與印度洋的海上絲路上重要的貿易地點。在婆羅洲北部如砂拉越的美里(Miri)與山都望(Santubong)等地的考古發掘，皆曾出土不少唐中國時期的瓷器碎片、銅錢等遺物，² 許多原住民族家屋中仍珍藏來自中國的陶瓷罐，這些來自中國的陶瓷器，在他們的日常生活與婚喪節慶中，扮演著重要的功能；³ 中國史籍上也屢有婆羅洲向中國遣使朝貢的記錄，⁴ 甚至有唐開元年間有泉州晉江東石人操舟至勃泥營商而流寓當地，留下涂家涯、陳厝、戴厝等地名的記載，⁵ 15、16 世紀時，汶萊蘇丹曾大量招募華人前來婆羅洲北部種植胡椒，在汶萊都城及附近寓居的華人多達 3 萬，這些前來此地經商或種植的華人不免與土人通婚，因此，生物特徵與風俗習慣與華人相近的杜順人(Dusun)，常被視為是華人的後裔，⁶ 這些都印證了早年華族商人在當地經商貿易、流寓移住的歷史。

今日沙巴的華族移民社會形成，是 19 世紀中葉以後，在英屬北婆羅洲公司多次推動的移民方案，以及基於血緣、地緣和方言的移民社會網絡牽引下而移入的華人，他們有來自海峽殖民地、砂拉越或汶萊等地再移居的福建人與海南人，招募自廣東寶安、龍川、紫金、五華、花縣等縣的客家人以及廣府人，以及 1913 年委託天津仁記洋行招募的華北移民。⁷ 在沙巴這個人種複雜的地區，⁸ 華族人口快速地增加，1921 年時已有 39,256 人，1931 年再增至 50,056 人，1941 年增

² 周丹尼(Daniel Chew)著，黃順柳譯，《砂勝越鄉鎮華人先驅》（古晉：黃順柳，1990 年），頁 51-54。

³ 韓槐準，〈中國古陶瓷在婆羅洲〉，《南洋學報》，第 11 卷第 2 輯，頁 46-57。

⁴ 饒尚東，〈東馬華人的歷史及其發展〉，收錄于林水檉、駱靜山合編，《馬來西亞華人史》（雪蘭莪：馬來西亞留台校友會聯合總會，1984 年），頁 140-141。

⁵ 林金枝，〈從福建僑鄉族譜看南洋華僑史若干問題〉，《歷史研究》，1984 年第 4 期，頁 63。

⁶ 林遠輝，〈二戰前沙巴華僑的經濟活動〉，《華僑華人歷史研究》，1994 年第 2 期，頁 41。

⁷ 謝詩麟，《保佛的華人社會》（沙巴亞庇：作者自印，1995 年），頁 17；Danny Wong, Tze-Ken, "Chinese Migration to Sabah Before the Second World War," *Archipel*, Vol.58, No. 3 (Paris:1999), pp.131-158; 〈駐山打根領事館呈送該轄區報告乙份敬請核備由〉，民國 30 年 2 月 20 日，卅字第 3510 號，收錄于何鳳嬌編《東南亞華僑資料彙編(一)》（臺北：國史館 1999 年），頁 32。

⁸ 根據英屬北婆羅洲公司 1931 年人口普查的分類，北婆羅洲的原住民族主要有杜順、巴周(Bajau)、慕律(Murut)等族，外來民族除華人外，尚有馬來、爪哇、印度、歐洲、歐亞混種與日本人，轉引自 UNESCO, *UNESCO Post-war Education Survey: The Colony of North Borneo 11 March to 23 March 1948*, p. 8.

至 59,610 人，1951 年時達 74,374 人，1960 年更突破 104,542 人，⁹ 是僅次於杜順人的第二大族群。

沙巴華族的方言群體中，客家人是最大的群體，其人數從 1921 的 18,153 人 (46.2%)，增至 1931 年的 27,424 人 (54.8%)，1951 年達 44,505 人 (59.9%)，1960 年有 57,338 人 (54.8%)。¹⁰ 這些客家人最初是透過香港西營盤巴色差會客家禮拜堂的黎力基牧師(Rev. Rolddold Lechler)所招募的。最早抵達的客家移民，於 1883 年初在當時北婆羅洲首府古達(Kudat)登岸，第二批則是以廣東龍川縣的羅泰豐為首的 96 名客家人，他們在福建搭船，於同年 4 月 4 日抵達古達，在距離古達港埠 6 公里處的老山芭(Lausan)墾殖，種植稻米、蔬菜、胡椒和椰子等作物。¹¹ 第三批客家移民即是在原籍廣東清遠禾谷嶺的李祥光以及黃旭明的帶領下於 1886 年抵達古達。¹² 隨著客家移民的不斷湧入，他們逐漸向古達以外的地區如下南南(Inanam)、孟家達(Menggatal)、打里卜(Telipok)等地遷移，¹³ 1901 年至 1905 年間北婆羅洲鐵路的修築，更使他們拓墾的步伐深入內陸的丹南(Tenom)、根地咬(Keningau)、保佛(Beaufort)等地。¹⁴

雖然沙巴華族最初是為煙草、樹膠的種植或鐵路、電纜的鋪設工程而招募來的，但他們的第二、三代逐步離開當年父祖輩初來乍到時所耕植的山芭地區，往沿海的都會地區謀生。1970 年時，已有超過 61% 的華人聚居在山打根(Sandakan)、亞庇、斗湖(Tawau)、納閩(Labuan)和古達等 5 個主要城市，更有高達 85% 的華人居住在各主要市鎮半徑 20 英里的範圍內，呈現出海外華族社會典型的高度都市化的特色。緊鄰市鎮的生活，影響當地華族的職業選擇，1960 年，多達 82% 的華人從事商業活動，僅有 9% 的華人從事農、漁、木業，即便務農，他們也集中在樹膠、椰子等現金作物的種植，呈現出海外華族社會高度重商的特色，即便是常被視為農耕族群的客家人也是如此，他們在沙巴華族方言群體中的人數優勢，

⁹ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*(Taipei: the Orient Cultural Service, 1975), p. 35; UNESCO, *UNESCO Post-war Education Survey: The Colony of North Borneo 11 March to 23 March 1948*, p. 8.

¹⁰ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*, p. 80.

¹¹ 沙巴客屬公會聯合會，〈沙巴客家人〉：<http://www.hakkaworld.com.tw/files/world/ma001.htm> (2015 年 11 月 14 日下載); Wendy Hutton 著，陳燕生譯，〈古達〉(Kota Kinabalu: Natural History Publications(Borneo)SDN. BHD., 2003)，頁 11。

¹² 洪佩玲整理，〈巴色差會傳史(一)〉，馬來西亞基督教巴色差會(BBCM)網頁。2015.11.14 〈<http://www.bccm.org.my/index.php/about-us--mengenai-kami/our-history--sejarah-kami/49-2009-07-08-06-55-35>〉。

¹³ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*, p.37。

¹⁴ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*, p. 67.

使他們在市鎮裡的各種職業皆能佔有一席之地，特別是在政府各部門的公務員、在歐洲企業與銀行從事白領專業工作，以及英文學校的教職上，客家人比例甚高。

15

由於早期移入的客家人均為巴色會的信徒，在其艱苦的墾荒生活中，教會成為他們精神上與社會網絡上的重要依託，沙巴華族信奉基督教的比例甚高。這些華族基督徒與西方教會緊密的關係，使他們比較容易接受英語文教育；¹⁶ 此外，自英屬北婆羅洲公司時期，許多客籍華人得以擔任政府行政公務員或在歐洲企業從事白領專業工作，英語文的掌握是他們能踏出山芭墾殖活動的重要手段，因此，這種傾向以英語文教育作為晉升中產階級的渠道之心態，進一步影響著整個沙巴華族對英文教育的偏好，許多華族父母將子女送去讀華文小學，但中學則選擇讀英文學校。¹⁷ 沙巴華族這種「英文至上」觀念相當強烈，深刻地影響著當地華文中等教育的發展。

三、戰後官方教育政策與華文教育的發展

隨著華族移民社會的擴大，對教育的需求大大增加，1901 年在距離古達港埠 6 公里處的老山(Lausan)墾殖的客家社群，創辦一間以客語教學的華文學校，即今日古達市區的樂育小學，¹⁸ 開啟華族在沙巴興學辦校的先例。至二戰前夕，沙巴已有華文學校 70 所，主要提供小學教育，但日軍佔領期間，沙巴的社會與經濟受創嚴重，這 70 間華校中，有 41 間完全被破壞，10 間嚴重受損，¹⁹ 然而華族社會對於教育的重視與迫切追求，使得戰後華校能快速地在沙巴各地復辦，1946 年 5 月時已有 40 間華校重開，至 1953 年 10 月時，僅西海岸地區與內陸省一帶的華校就高達 81 間。²⁰ 此外，因應沙巴的經濟發展前景，華族社群對中學以上的教育有更多的需求，1949 年亞庇北婆羅洲華僑中學(今亞庇中學)率先成立，未久，丹南中華中學、古達華聯中學與山打根雙修中學也於 1950 年相繼創辦，

¹⁵ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*, pp.38, 64,157.

¹⁶ 因為戰後北婆羅洲教會學校的政策就是盡快將英語文推廣為教學媒介語，見 UNESCO, *UNESCO Post-war Education Survey: The Colony of North Borneo 11 March to 23 March 1948*, pp. 19-20.

¹⁷ Han Sin Fong, *The Chinese in Sabah, East Malaysia*, pp.120-121, 156-160, 181.

¹⁸ 曾福全，〈客族首位牧師李正高牧師三位兒子的簡介〉，《救恩脈搏》2013 年 1 月號(2013 年 1 月)，頁 26。

¹⁹ UNESCO, *UNESCO Post-war Education Survey: The Colony of North Borneo 11 March to 23 March 1948*(Paris: UNESCO, 1948), p. 12.

²⁰ 〈庇華中發起申請津貼金 函各校派代表會商〉，《南洋商報》，第 8 版，1950 年 10 月 14 日。

1956 年時，在戰爭期間校舍受到嚴重破壞的山打根中華中學也復校了，²¹ 提供華族子弟更多的中學教育機會。

正當華族社會積極恢復華文教育的同時，戰後初期重返東南亞的英國殖民政權，面臨土著民族主義、共產主義與反殖民思潮的挑戰。為適應這個新局勢，英政府企圖透過英語文教育的實施，培養殖民地人民一個共同的公民意識，給予以英語文為教學媒介的教會學校補助。1946 年 7 月被任命為北婆羅洲殖民地代理教育部長的巴利(R. E. Parry)，草擬一份五年計畫(Five-Year Plan)，指出政府應該利用華文學校來達成建立共同的公民意識的標的，建議給予華校補助。²² 由於沙巴華族向來「英文至上」觀念強烈，為謀求學生畢業後的發展，也因應殖民地的英語文政策，沙巴華文中學在課程上不再固守以華語文作為主要教學媒介的方針，例如位於首府亞庇的北婆羅洲華僑中學，即為提高學生英文程度，自 1951 年起，加聘 2 位英籍女教員，教授英文，各年級每週 40 節課中，英文科目增至 14、15 節，超過全課程三分之一的比重，²³ 該校也因此於 1953 年獲得了政府的補助。

1954 年 9 月北婆三邦政府邀請英國肯特郡(Kent County)的教育官伍德海(E. W. Woodhead)調查英屬婆羅洲地區的教育情形，檢討當時教育經費的運用以及提出對將來發展的建議，並於同年底提出《伍德海報告書》(Woodhead Report)。依據伍德海的報告書，北婆羅洲立法會議於 1955 年 4 月通過了《教育政策與財政白皮書》，認為政府須負責辦學，有劃一的教育方針，以便在沙巴這個種族複雜的地方建立一個沙巴人民共同的意識，「任何學校如拒絕由政府接辦，則政府應不給予補助金。」²⁴ 此後，北婆羅洲政府逐步強化其對華文學校的監督與管理：自 1955 年 11 月起，定期在北婆各地舉行北婆羅洲華校小學畢業會考；²⁵ 1956 年 9 月制訂《北婆羅洲教育法令》(Education Ordinance, 1956)，詳細規定所有學校的設立、教師的任用皆須註冊，對任何可能損害殖民地或公眾或學生利益的學

²¹ 周勝皋，《海外華文學校教育》，頁 138。

²² CO 531/43/1, "Colony of North Borneo, Five Year Plan of Education Development for the years, 1947-1952," by R. E. Parry, Acting Director of Education, 28 August, 1946.

²³ 〈亞庇華僑中學春節舉行義賣成績佳 新校舍三月十日開幕〉，《南洋商報》，第 8 版，1951 年 2 月 10 日。

²⁴ 宋哲美，《英屬婆羅洲華僑教育》，頁 40-51；鄭良樹，《馬來西亞華文教育發展史》第三分冊，頁 326-333。

²⁵ 〈北婆羅洲教育局將舉辦第一屆華校小學會考 日期定十一月十四十五兩日〉，《南洋商報》，第 11 版，1955 年 7 月 25 日。

校或教師可拒絕其註冊；²⁶ 於 1955 年 11 月致函各華校，建議各校統一採用新加坡聯營出版公司出版之課本，²⁷ 1956 年 10 月下旬又召開「北婆羅洲華校課本及課程委員會」，商討北婆華校各年級教科書及課程之劃一問題，²⁸ 1957 年 10 月，又透露已聘請數位作家及編輯，完成 12 部華文教科書的編寫，將於翌年上學期出版，以便供給各學校採用。²⁹ 1958 年，北婆羅洲中央教育委員會通過提議，只有在北婆羅洲小學會考的及格學生，才能進入政府中學及接受政府津貼的中學就讀，同時政府學校及受津貼學校均不予接受超齡學生。³⁰

1959 年，《麥里倫報告書》(McLellan Report) 公布，認為華語文的教學無助於學生的就業，且可能造成社會的分裂，殖民地政府應使各族群學生在同一教育制度下受教育，建議政府將華文中學改為官辦的英文中學。³¹ 由於當時英殖民政策認為各族群發展自己的教育將損害英國利益，推動英語文教育勢在必行，1960 年 10 月，北婆羅洲新任總督顧德爵士(Sir William Goode)即在北婆羅洲實施新憲制後的第一屆立法會議上表示，如果所有學生使用統一教學媒介、同一課程與讀本，國家統一容易實現。³² 為提高華校英語程度，自 1961 年起，北婆羅洲教育部在華文小學實施新英語教學法。³³ 同年 4 月，教育部長莫爾公開表示，政府自 1959 年起舉辦的華文高中會考文憑「在國外卻毫無價值」，華校只要提高英文程度，其畢業生不難考獲劍橋文憑(Cambridge Overseas School Certificate)。³⁴ 1960 年，北婆羅洲教育部以滿足沙巴人民「對英文教育普遍且迫切的需求」為由，開始在華校推動以英語文為教學媒介語，³⁵ 下令受津貼的華文中學，除華文、歷史與地理以外的科目，一律改用英文課本，³⁶ 由於這些華校大多已自我

²⁶ 學校註冊及教師註冊的重要規定，見宋哲美，《英屬婆羅洲華僑教育》，頁 56-60。

²⁷ 〈北婆羅洲教育部主辦第一屆華校小學會考 日前在北婆各地舉行考試〉，《南洋商報》，第 11 版，1955 年 11 月 21 日。

²⁸ 〈北婆教育部開會決定華校中小學課本課程〉，《南洋商報》，第 11 版，1956 年 11 月 5 日。

²⁹ 〈北婆教部編訂各種教科書〉，《南洋商報》，第 11 版，1957 年 8 月 8 日。

³⁰ 〈北婆中央教育委員會通過 自外邦聘優良教師 提高土著英文水準 政府學校不收超齡學生〉，《南洋商報》，第 14 版，1958 年 12 月 30 日。

³¹ D. McLellan, *Report on Secondary Education* (Kuching: Government Printing Office, 1959), Articles 3-6, 50.

³² 〈北婆新憲制立法會議三讀通過八宗法案 總督指出普及教育為當前急務〉，《南洋商報》，第 14 版，1960 年 10 月 2 日。

³³ 〈北婆教長發表書面談話指出 提高華校英語程度 實施新教學法見效 會話較讀寫為佳促家長勿憂慮〉，《南洋商報》，第 12 版，1963 年 7 月 9 日。

³⁴ 〈北婆教長在華校宴會指出 砂勝越政府宣佈中學改制與北婆無關 政府無消滅華文意圖 提高英文程度為參加劍橋考試 北婆教育有進步但比外國落後〉，《南洋商報》，第 16 版，1961 年 4 月 3 日。

³⁵ "All Borneo supports English: Education Demand Has These Aims: Unity, Prosperity, Fitness to Run Local Affairs," *The Straits Times*, 8 August 1960, p. 2.

³⁶ 亞庇中學，《馬來西亞沙巴州公立亞庇中學概況》，頁 10。

強化英語文教學多年，例如北婆羅洲華僑中學早自 1957 年起，陸續將華文與歷史以外的科目改採英文教本。1961 年，5 間華文中學全改為以英語文授課，³⁷ 翌年，這些華文中學的教職員歸教育部統一發薪，³⁸ 成為所謂的「津貼中學」。

改制津貼中學後，學校雖然在經費與教職員待遇上，獲得改善，但在學生入學的年齡、招生人數以及學費的徵收，皆受到政府的規範。由於不少華族子弟因被擯除在政府與津貼中學校門之外，1962 年初，時任國會議員的魏亞貴，在山打根倡辦了山打根育源中學(Yu Yuan Secondary School)，³⁹ 1963 年 1 月初，時任亞庇福建會館主席的劉養正也倡議由福建會館發起籌辦一所私立中學，即亞庇建國中學(Kian Kok Middle School)，1964 年初，又有斗湖(Tawau)的婆華公會創辦巴華中學(Sabah Chinese High School)，以收容失學少年。⁴⁰

1964 年底，沙巴州實施新的小學會考制度，規定所有參加會考的小學生皆可獲得「參加小學會考證明書」，但總分在 50 分以下者，則失去進入初中的機會。⁴¹ 由於教育資源的不足，即使通過小學會考的學生也不一定就能進入政府或津貼中學入學。以 1965 年沙巴州小學會考的成績為例，當年度 2,877 名考生中，只有 1,640 名獲得及格畢業，佔 56.9%，⁴² 但僅有 42%的小學會考及格學生能被錄取升入政府及津貼中學就讀。⁴³ 於是，位於亞庇的沙巴崇正中學(Sabah Tshung Tsin Secondary School)、位於保佛的保佛中學(Beaufort Middle School)、位於吧巴的吧巴中學(Papar Middle School)、位於丹南的丹南崇正中學(Tenom Tshung Tsin Secondary School)等 4 所私立華文中學，陸續在 1965 年成立，1969 年又有位於古達的古達培正中學(Pei Tsin High School)、拿篤中學(Lahad Datu Secondary School)等 2 所私立華文中學設立。⁴⁴

³⁷ 一九六二年度畢業班編輯委員會，《一九六二年度北婆羅洲(沙巴)丹南中華中學校畢業紀念特刊》(沙巴丹南：一九六二年度畢業班，1963 年)，頁 7。

³⁸ 亞庇中學，《馬來西亞沙巴州公立亞庇中學概況》(沙巴亞庇：亞庇中學，1968 年)，頁 10、77。

³⁹ 董教總全國華文獨中工委會資訊局，《今日獨中之二——沙巴 9 間獨中》，頁 4；沙巴州山打根客屬公會，《魏公阿貴先生生平史略》，《馬來西亞沙巴州山打根客屬公會成立九十二周年紀念特刊》(沙巴山打根：沙巴州山打根客屬公會，1979 年)，頁 20。

⁴⁰ 亞庇建國中學，《建國中學簡史》，《一九八一年建國中學畢業特刊畢業紀念刊》(亞庇：亞庇建國中學，1981 年)，頁 2。

⁴¹ 〈沙巴華文小學會考成績揭曉 五十分以下者將不得入初中就讀〉，《南洋商報》，第 11 版，1964 年 12 月 9 日。

⁴² 〈沙巴全州華文小學會考一六四〇金榜題名 一二三九名不及格〉，《南洋商報》，第 11 版，1965 年 12 月 3 日。

⁴³ 〈沙巴提學司署宣佈 明年各中學學額當局將加以限制 預計四十二巴仙小學會考生 將可升入政府及受津貼中學〉，《南洋商報》，第 11 版，1964 年 12 月 19 日。

⁴⁴ 董教總全國華文獨中工委會資訊局，《今日獨中之二——沙巴 9 間獨中》，頁 35、47、79、

1967 年 3 月馬來西亞聯邦政府通過《國語法案》，宣布自 9 月 1 日起，馬來文成為馬來西亞國語暨唯一的官方語言，⁴⁵ 馬來化的進程也隨之逼近沙巴，侵蝕著英殖民時期留下的以英語文作為全州共通語文的局勢，1971 年起，所有津貼中學改制為國民型中學，並為符合馬來西亞的國家教育政策，由過去的 6 年學制(初、高中各 3 年)改為 5 年制(即中一至中五)，除華文及英文兩科外，其他科目都採用馬來文課本，以馬來語為教學媒介，⁴⁶ 華文課縮減為 3 節。⁴⁷ 由於沙巴向來缺乏馬來語文的教學傳統，津貼中學突然將教學媒介由英語文改成馬來語文，不少初中新生無法適應這種語言的轉變，必須進入「橋班」(Remove Class)就讀，不滿情緒油然而生。此時，以沙巴崇正中學為首的 9 所私立華文中學則進行了課程改革，推動華、英、馬三語「並重並授」的方針，將華、英、馬三語直接應用在不同科目的教學上，例如，歷史科目分別有華、馬兩種語文的課，應付董教總獨中統考的歷史科，以華文課本、華語教學，應付政府考試(PMR/PT3、SPM)的歷史科，以巫文課本、巫語教學，使學生能熟練華、英、巫三語的聽、說、讀、寫；所有課程使用的教材，皆依科目與考試的需要，分別採用董教總獨中統考課本或政府課本，甚至將董教總獨中統考課本譯成英文本或巫文本使用；鼓勵學生同時報考獨中統考與政府考試。9 所私立華文中學中，位於大都會的沙巴崇正中學、亞庇建國中學、山打根育源中學、斗湖巴華中學，因而發展成當地的升學名校，當地許多華族學生，尤其是家庭經濟條件相對較佳的學生，往往會優先報讀這些私立華文中學。⁴⁸

從以英語文改為以馬來語文為教學媒介的轉變，使得改制的華文中學一度失去華社的認同，但在各國民型中學董事會積極改善校園學習環境，加上國家資源的支持，以及華族逐漸適應馬來西亞的社會環境等因素下，國民型中學還是逐步走出陰霾。以亞庇中學為例，該校位於兵南邦(Penampang)的校園，特別營造中華文化色彩，自創校以來已定立的校訓——「禮義廉恥」四個大字，採正體字型，以紅底白字的形式，高懸在教學樓三樓的欄杆上。校園裡還有一處建有中國式涼

89、99、109。

⁴⁵ 〈提出國語法案東姑演詞全文〉，《南洋商報》，第 5-6 版，1967 年 3 月 3 日；〈國語法案昨在上議院通過〉，《南洋商報》，第 5 版，1967 年 3 月 12 日。

⁴⁶ 亞庇中學創校 60 周年紀念特刊編輯委員會，《亞庇中學創校六十周年紀念特刊(1949-2009)》，頁 17-18。

⁴⁷ 訪問沙巴亞庇中學監學董事陳俊杰，2016 年 8 月 29 日，於沙巴亞庇中學。

⁴⁸ 例如任職於亞庇善導小學(SJK(C)Shan Tao Kota Kinabalu)的葉麗珍老師曾向著者表示，在亞庇，成績優秀的且家庭經濟好的學生一定優先選讀沙巴崇正中學或建國中學，該校學生雖然被州政府分發到就近的亞庇中學，但大多數人還是選擇報讀沙巴崇正中學。訪問沙巴亞庇善導小學教師葉麗珍，2016 年 8 月 30 日，於沙巴董總前往沙巴崇正中學途中。

亭、蓮花池、綠竹、欄杆和假山造景的「中華園」，連接校舍與停車場之間的遮陽步道與教室外的走廊，則懸掛著華文與英文的名句格言。校內所有設施的標示，則一律採用華文與馬來文雙語，例如：全校5個年級皆以忠(Amanah)、孝(Bestari)、仁(Ceria)、愛(Dinamik)、信(Kreattif)、義(Mulia)、和(Rajin)、平(Sabar)、禮(Tekun)來進行編班。⁴⁹ 亞庇中學的校歌也沿用第七屆董事長章謙以華文所作的詞，在重要集會上傳唱。⁵⁰ 在農曆春節、元宵節、中秋節等中國傳統節慶時，董事會與教師共同舉辦相關的文化活動慶祝。⁵¹ 此外，董事會與學校在對外宣傳上，也一再強化外界對其為華文學校的認同，強調學校改制後，依然提供華文課程，自1994年起每週更增至5節課，⁵² 且營造校園中華氣息和舉辦中華文化活動，使華小畢業生在享有免費的國民義務教育的同時，還能繼續受到中華文化熏陶，因此，亞庇中學與華文獨中一樣能為傳承中華優良傳統文化作出貢獻，⁵³ 亦是培育華教師資的搖籃。⁵⁴ 2003年，馬來西亞實施以英語教授數、理科目的教育政策，更是使華族家長更願意將子女送入國民型華文中學就讀的重要契機。

四、結語

二戰結束後，沙巴華社立即投入華文教育的復辦工作，由於對中學以上教育的需求，先後有亞庇北婆羅洲華僑中學(今亞庇中學)、丹南中華中學、古達華聯中學、山打根雙修中學的創立與山打根中華中學的復辦。此時，英殖民勢力重返東南亞後，正面臨土著民族主義、共產主義與反殖民思潮的高漲，為確保其利益，決意透過英語文教育，在這個多元種族多元文化的區域裡，塑造一個共同的公民

⁴⁹ 必須注意的是，用來編班的這9個馬來文詞彙其實並不是華文的八德與禮的翻譯，因為文化的差異，馬來人不一定具有和華人同樣的文化價值，因此，將華文轉譯成馬來文有很大的困難，因此，校方只能從馬來文中找些和華人的文化價值比較接近的詞彙來應用。訪問沙巴亞庇中學副校長黃厚勝，2016年8月29日，於沙巴亞庇中學。

⁵⁰ 在華僑中學時代的校歌，是由第四任校長羅思宗作詞，歌詞勉勵學生要「學貫中西，術通四方」，使「優秀傳統，四海宣揚，中華文化，萬世流長」，做「僑教之光」。兩首校歌，皆收錄在亞庇中學創校60周年紀念特刊編輯委員會，《亞庇中學創校六十周年紀念特刊1949-2009》，頁3-4。

⁵¹ 例如：2016年9月時，為「同歡共慶傳統佳節，促進師生與家長之間的交流，同時通過敬老活動倡導孝道」，亞庇中學特別舉辦「中秋敬老園遊會」，以華樂演奏、中國傳統舞蹈表演、傳燈儀式、製作月餅比賽、製作燈籠比賽、體現中秋意義的猜燈謎競賽、扮裝嫦娥比賽，以及倡導孝道的敬老活動等來慶祝。〈庇中華文組下月九日 舉辦中秋敬老園遊會〉。華僑日報網。2016.08.28〈<http://www.ocdn.com.my/print.cfm?NewsID=62262>〉。

⁵² 馬來西亞政府規定國民中學華文課每週授課時數為120分鐘(3節課)，國民型中學華文課每週授課時數可提高至200分鐘(5節課)，亞庇中學的華文課就實施5節。訪問沙巴亞庇中學監學董事陳俊杰，2016年8月29日，於沙巴亞庇中學。

⁵³ 〈改制中學為華小生提供華文教育 並享有免費國民教育〉。華僑日報網。2014.04.28〈<http://www.ocdn.com.my/print.cfm?NewsID=44274>〉。

⁵⁴ 亞庇中學創校60周年紀念特刊編輯委員會，《亞庇中學創校六十周年紀念特刊1949-2009》，頁20、45、143。

意識。由於英殖民地政府致力於將英語文普及為共通語文，而沙巴華族因其移植的歷史因素，具有強烈的「英文至上」觀念，導致華文中學對於英語文教學的重視，因此，當英殖民地政府於 1960 年要求這些華文中學改制為以英語文教學的津貼中學，並未掀起華社的激烈反對。但由於這些津貼中學，於學生入學的年齡、招生人數以及學費的徵收，皆受到政府的規範，造成許多華族子弟小學畢業後無法升學。為了解決華族學生失學問題，陸續有山打根育源中學、亞庇建國中學、斗湖巴華中學、沙巴崇正中學、保佛中學、吧巴中學、丹南崇正中學、古達培正中學與拿篤中學等 9 所被稱為「獨立中學」的私立華文中學設立。⁵⁵

1971 年，沙巴的津貼中學再改為以馬來語文教學的國民型中學，與此同時，沙巴私立華文中學則在課程教學上進行改革，實踐華、英、馬三語並重並授的方針，將三語直接應用在不同科目的教學，務使學生能熟練華、英、巫三語的聽、說、讀、寫，且要求學生同時報考獨中統考與政府考試，這樣的辦學方式，獲得華社的認同，位於大都會的沙巴崇正中學、亞庇建國中學、山打根育源中學與斗湖巴華中學，甚至發展成規模不輸國民中學或國民型中學的名校。然而，國民型中學也並未從此沒落，在各國民型中學董事會積極改善校園學習環境，加上國家資源的支持，以及華族逐漸適應馬來西亞的社會環境等因素下，依然堅持華文科目的教授，以「華文中學」自居，在「適應馬來西亞的社會環境」下，實踐華族語文與文化的保存與傳承理念。無論是國民型華文中學或私立的華文獨立中學，他們所追求的，皆是符合其所處社會需要的「華文學校」的樣貌，就華族社會而言，國民型華文中學與華文獨立中學，應是互補的存在，適應華族社會內部的差異性，滿足不同經濟條件與社會發展需求的華族合適的教育機會。

⁵⁵ 董教總全國華文獨中工委會資訊局，《今日獨中之二——沙巴 9 間獨中》，頁 35、47、79、89、99、109。

英人對臺灣海域的水文調查初探 (1779-1858)

中文摘要

約 1780 年代起，隨著中英貿易成長、英人探險船隊、兩次訪華使節團等因素，以英國皇家海軍及英國東印度公司（下文簡稱東印度公司或公司）為主的船艦，日益頻繁地出現於中國周遭海域。與此同時，英人在水文儀器的改良、科學性的海圖等層面有大幅進展，也更加重視海洋水文資訊的整理、歸納和出版。臺灣在 1860 年代開港前，英人船隻雖未曾到訪貿易，但臺灣周邊海域如巴士海峽、臺灣海峽等區域，因位居英人船艦航行廣州、香港、上海等重要商貿據點的必經航道上，英國亦多次實地調查，增加對臺灣周邊海域的理解。

本文基於各類檔案和文獻等，以 1779-1858 年為斷限，透過比較前後時期英人對臺灣周遭水文描述的差異、公司水文師 (hydrographer)、皇家海軍相關出版物內容的異同等方式，說明此一時期英人調查臺灣海域的重點所在，並嘗試分析這些水文調查對英國在東亞的商貿利益可能產生的影響。

關鍵字：英國東印度公司、皇家海軍、水文調查、臺灣海峽、巴士海峽

一、前言

約自 1780 年代起，清代對外貿易或中西貿易產生顯著轉變，其中，英國對華貿易規模大幅增長，茶葉也取代瓷器，成為最大宗的貿易商品，¹ 無論是從英倫出發的英國東印度公司 (English East India Company, 1600-1858; 下文亦稱東印度公司或公司) 船隻，或是來自印度的「港腳船 (country ship)」，英人每年到廣州貿易的船隻數目持續增加。²

另一方面，也約自 1780 年代起，英人也更為重視對東亞海域水文資訊的搜集、研究與出版，東印度公司陸續聘用達林波 (Alexander Dalrymple, 1737-1808)、豪斯伯格 (James Horsburgh, 1762-1836) 等知名專家，擔任公司的水文師 (hydrographer)，並陸續投入專業調查人員、購買船隻設備等於亞洲各海域的調查工作。同時，英人在航海儀器的發明、改良或海圖的製作等方面，也陸續有引以為傲的發明或改良，³ 上述的公司政策、科技的進展皆有利於英人水文調查工作的進行。

英人於 1860 年代之前，在臺雖然沒有商貿據點，但臺灣位處東南亞與東北亞海上交通的樞紐地位，使其周邊海域為船艦必經之處，因此也獲得英人一定程度的重視。首先，1779 年東印度公司成立水文部門至 1840 年鴉片戰爭期間，英人無論至廣州貿易，或者至中國北方進行水文調查，或至臺灣北方琉球群島進行探勘時，皆曾途經臺灣周邊海域，對於部分區域如巴士海峽海域的水文情形，特別的重視。

接著，鴉片戰爭之後，英人獲得五口通商的利權，臺灣周邊海域如臺灣海峽，因位居船隻航行廣州、香港、上海等重要商貿據點的必經航道上，英人亦多次實地調查之，對臺灣周邊海域的理解可謂日益全面。

關於十九世紀英人對臺灣海域的調查，費德廉先生曾撰文分析，除了簡介 1817-1867 年間英人對臺灣水文調查的成果外，他也分析在英人水文知識產生的過程中，臺灣當地漁夫、引水者、翻譯、乃至清廷官員等，可能扮演的角色。⁴

他也指出水文資訊傳遞過程的遺失、遺漏等情形。如水文資訊從蒐集到出版之間的落差，例如，1866 年和 1867 年裡，英人針對臺灣各港口水深和海岸案的調查十分詳盡，但等到皇家海軍正式出版基隆、淡水、蘇澳等港口相關海圖時，原先調查的許多資訊卻均被省略，其中的因素值得探索。又如，他分析當時知名的水文叢書《中國海導引》(*The China Pilot*)，其中關於臺灣的水文資訊雖然有更新，但和同時最新的調查相比，仍有所不足。⁵

¹ 陳國棟，《東亞海域一千年》（臺北：遠流出版社，2005），頁 276-281。

² 參見 H. B. Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China, 1635-1834* (Oxford: The Clarendon press, 1926-29) 相關附錄。下文簡稱此書 *The Chronicles*。

³ 例如，麥肯齊 (Murdoch Mackenzie, 1712-1797) 宣導以科學方法繪製海圖，哈里森 (John Harrison, 1693-1776) 發明專為海上測量經度用的「精密計時器 (chronometer)」等。

⁴ 費德廉 (Douglas Fix)，〈Charting Formosan Waters: British Surveys of Taiwan's Ports and Seas, 1817-1867〉，《漢學研究》，32 卷 2 期 (2014 年 6 月)，頁 41-42。

⁵ 費德廉 (Douglas Fix)，〈Charting Formosan Waters: British Surveys of Taiwan's Ports and Seas,

如從科學史「內史」和「外史」的角度來說，該文似乎較著重於「內史」的層面，已頗為詳細地整理 1817-1867 年間英人歷次調查臺灣海域的重點地區，如 1845-1867 年間，皇家海軍探測臺灣各部分海域的過程，以及前後在水文資訊呈現的差細、華人對當地水文資訊蒐集的重要性等。

然而，就時段而言，該文似乎較著重鴉片戰爭之後，對之前東印度公司在水文資訊的蒐集和整理著墨較少；就「外史」而言，較未清楚交代鴉片戰爭前英人從事臺灣沿海水文調查的時代背景，較忽略公司對華貿易與水文調查的關聯性，也因此，缺乏解釋 1810 年代，公司之所以派船調查臺灣南部海域的動機。上述這些方面，或許仍值得補充。

本文以 1780 年代做為討論的起點，因為此時公司已成立專門整理東方海域水文資訊的專責部門，他們對臺灣海域的認知，也陸續有所進展，討論下限則是 1858 年臺灣開港前的水文調查行動。文中討論此一時期，英人調查臺灣周遭海域水文資訊的前後進展，以及資訊呈現的內容等層面。例如，為何部分海域優先被調查之，原由何在？和之前幾個世紀的調查，此時期調查呈現的特徵為何？如重視蒐集那些面向的資訊如磁偏角等，筆者並嘗試評估這些水文調查對英人在中國商貿利益的重要影響。

二、英人對臺灣海域的調查 (1779-1840)

(一) 調查組織和進行方式

A. 英國東印度公司

據研究，早期東印度公司雖然享有印度和中國貿易壟斷利權，但並未十分重視搜集、整理亞洲各海域的水文資訊，⁶ 一直要到 1780 年代公司聘用達林波擔任水文師 (hydrographer) 後，才成立專責的水文調查部門，陸續投注人員、設備、資金于海洋調查，重視海象水文資訊的搜集與出版。

十九世紀初期，鑒於中國貿易對東印度公司亞洲貿易的重要性，公司曾經長期支援調查中國周遭海域如南中國海工作的進行。⁷ 由於公司的商船都是專門用於貿易的船隻，不適合用於專門的勘查工作，也缺乏專業的儀器設備，為達成調查未知海域的任務，公司指派印度「孟買海軍 (Bombay Marine)」下屬船艦來華。

⁸ 「孟買海軍」主要以澳門作為探測和補給基地，其行動需聽命于廣州商館「決

1817-1867》，頁 40。

⁶ A. S. Cook, "Establishing the Sea Routes to India and China," in H. V. Bowen, Margarette Lincoln and Nigel Rigby (eds.), *The Worlds of the East India Company* (London: Boydell & Brewer, 2002), pp. 121-122.

⁷ IOR (India Office Record)/R/10/38, 1805/04/10, par. 8. 1805/04/10 表示 1805 年 4 月 10 日，以下類推之。關於公司調查南中國海的經過始末和重要發現，請參見拙作游博清，〈英國東印度公司與南中國海水文調查 (1779-1833)〉，《自然科學史研究》，第 34 卷第 1 期 (2015)，頁 61-73。

⁸ 1806 年，羅斯 (Daniel Ross, 1780-1840) 船長指揮的安特洛普 (The *Antelope*) 號來到澳門，不久，Philip Maughan (?-?) 和公司在華購置的發現者 (The *Discovery*) 號加入行動，1810 年

策委員會」，根據廣州商館的檔案，上述「孟買海軍」相關船艦在中國沿海和東南亞的水文調查一直持續到 1820 年告一段落，前後長達近十五年。⁹

在檔案中也可發現「孟買海軍」添置相關量測儀器的紀錄，1813 年 10 月和 12 月，分別購置價值不菲的昂貴「精密計時器」，以及望遠鏡、氣壓計、經緯儀 (theodolite) 等，共計至少花費一千銀元。¹⁰ 實際調查時，也常見其使用「精密計時器」確定所在的經度，例如，甚至以多組「精密計時器」相互比對確認臺灣最南端的地理座標，或是臺灣西岸小琉球 (Lamay island) 的經緯度。

其中，臺灣南部海域因地處公司船隻從菲律賓航向廣州的航道之一，故不少公司船隻航行時，也順帶記錄水文資訊。然而，為了安全考慮，商船航行路線多是先前較常行走的海域，其資料對一些陌生區域的理解，幫助並不大。而且，由於商船不是為了特別目的進行調查，逗留時間往往短暫，且船上量測儀器也不如專業船舶精密，所以其資訊準確性較差。

接著，比較重要的資訊來源是「孟買海軍」回傳的調查報告，其特色在於著重探勘過去較不熟悉的區域，豪斯伯格便曾在著作裡讚揚羅斯船長等人的貢獻，有時豪斯伯格也會透過廣州商館「決策委員會」轉告「孟買海軍」，他希望優先探勘的海域。¹¹ 在「孟買海軍」多次調查中國周遭海域的過程中，也數度專門至臺灣南部海域和西部海岸停留，大幅提升英人水文認知的程度，將於下文討論。

有時，船難也留下調查記錄，1783 年，Henry Wilson (1740-1810) 船長指揮的 *Antelope* 號在臺灣北方帛琉 (Pelew) 群島八重洲 (pat-chow 或 eight islands) 附近擱淺，其出版日誌也提及臺灣周邊海域情況。¹²

另一方面，除了實地的調查外，水文資訊的整理、綜合、歸納和出版，對於航行的安全、航道的規劃等，亦至關重要。十八世紀末起，東印度公司倫敦總部亦設置專門人員，負責整理水文資訊。1779 年起，公司聘用達林波擔任水文師，他主要負責彙整、分析各地船隻帶回的日誌和探勘資料，以利公司繪製亞洲各貿易區域最新的海圖，他也在公司贊助下，每年出版亞洲各地的海圖或專書。¹³ 據

代，John Crawford (?-?) 和另一艘調查者 (*The Investigator*) 號也加入探勘任務，上述諸人中，羅斯船長工作時間最長，他雖曾一度被法軍俘虜，但獲釋後仍持續工作。IOR/G/12/153, 1806/09/11, pp. 111-112; G/12/168, 1810/01/05, p. 182.

⁹ Stephen Davies, "American Ships, Macao, and the Bombay Marine, 1806-1817" in Paul A. Van Dyke (ed.), *Americans and Macao: Trade, Smuggling, and Diplomacy on the South China Coast* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2012), pp. 33-48.

¹⁰ IOR/G/12/186, 1813/10/02, p. 37; IOR/G/12/186, 1813/10/13, p. 52; IOR/G/12/189, 1813/12/15, p. 17.

¹¹ IOR/G/12/186, 1813/10/02, p. 37.

¹² George Keate, Henry Wilson, J. P. Hockin etc., *An Account of the Pelew Islands Situated in the Western Part of the Pacific Ocean* (London: G. and W. Nicol, 1803); James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, p. 307.

¹³ A. S. Cook, "Alexander Dairymple (1737- 1808), Hydrographer to the East India Company," (Ph. D. Thesis, St Andrews: University of St Andrews, 1993), abstract.

統計，達林波歷年繪製的海圖高達數千張，其中亦有關於臺灣的海圖，如 1781 年的臺灣島和巴士群島圖。¹⁴

達林波於 1808 年去世，1810 年起，公司聘請豪斯伯格接任，他長任此職直至 1836 年，上述兩人均有實際乘船往返中國的航行經驗。豪斯伯格善於歸納、分析龐雜的水文資訊，¹⁵ 他在水文師任內，將東印度公司的水文調查提升到一個新的水準，其 1811 年出版的《往返東印度、中國、紐西蘭、好望角和中間各港口航行指南 (*Directions for sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope and the interjacent ports*)》是一名著，出版後頗受好評，成為十九世紀前期英人船隻航行亞洲重要的經典和參考著作之一。¹⁶

豪斯伯格書中綜合過去許多航行、探勘經驗，用深入淺出的方式說明船隻航行各地海域時需注意的事項。如書中稱「吃水超過七呎或八呎的船隻不能進入大員港」，¹⁷ 他也歸納出不同季節裡適合航行的航道路線，這些描述均十分有助於航海時的參考。

豪斯伯格去世後，其工作由另一位知名製圖家沃克 (John Walker, 1787-1873) 接替。

表一、東印度公司歷任水文師

| 姓名 | 生卒年 | 任職期間 |
|---------------------|-----------|-----------|
| Alexander Dalrymple | 1737-1808 | 1779-1808 |
| James Horsburgh | 1762-1836 | 1808-1836 |
| John Walker | 1787-1873 | 1836-? |

B. 皇家海軍

除東印度公司之外，皇家海軍也是英人蒐集亞洲海洋水文資訊另一重要組織，但其成立水文資訊專責部門的時間，較公司晚上許多，1795 年，才成立自身的水文資訊部門。¹⁸ 在鴉片戰爭前的大部分時期，對中國和臺灣海域水文資訊的蒐集，或許仍以公司為主，皇家海軍甚至多次購買公司的出版品。

¹⁴ 此圖現藏於澳大利亞國家圖書館。

¹⁵ 關於豪斯伯格對中國海域水文資訊的整理，參見拙作游博清，〈豪斯伯格 (James Horsburgh) 與英國對華及周邊海域水文認知(1797-1836)〉，收入劉序楓主編，《亞洲海域間的信息傳遞與相互認識》(臺北：中央研究院人文社會科學研究中心，2017)，頁。

¹⁶ 該書在 1817、1826-1827、1836、1843、1852 年一再出版，自第二版起，書名改為《印度航行指南 (*The India Directory*)》，甚至當 1836 年豪斯伯格去世後，該書仍以同樣的書名印行。

¹⁷ James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, p. 306.

¹⁸ 皇家海軍第一任水文師亦由達林波兼任，他是唯一同時任職東印度公司和皇家海軍者。

表二、皇家海軍歷任水文師

| 姓名 | 生卒年 | 任職期間 |
|---------------------|-----------|-----------|
| Alexander Dalrymple | 1737-1808 | 1795-1808 |
| Thomas Hurd | 1747-1823 | 1808-1823 |
| William Parry | 1790-1855 | 1823-1829 |
| Francis Beaufort | 1774-1857 | 1829-1855 |

十八世紀下半葉，皇家海軍也陸續組織幾次探索調查東亞海域的行動。例如，1795-1798 年，船長 W. R. Broughton (1762-1821) 率皇家海軍 *Providence* 號調查日本、韓國、琉球一帶海域，期間也航經臺灣。¹⁹

鴉片戰爭前，1793 年和 1816 年的英國訪華使節團，除了外交任務外，使團參與船艦分別為皇家海軍和公司所屬船艦，實際上也趁機進行中國沿海的水文調查，如參與阿美士德使團的「發現號」和「調查者號」，即為公司「孟買海軍」所屬的專門探測船，其中，臺灣海峽因為使團船隊北上的要道，亦成為水文資訊蒐集的區域之一。

(二) 臺灣海域調查的重點區域

A. 臺灣南部海域

十八世紀下半葉，英人發現的「東路航道 (*eastern passage*)」，對於船隻往來廣州和東南亞之間，提供新的航路選擇，該路線係指船隻如欲從東南亞前往廣州時，在一年某些月份裡，可改從菲律賓東岸北上，不必經過南海，在這種情形下，船隻勢必需要通過臺灣南方海域，包括今日巴士海峽一帶，故也成為此一階段臺灣周邊海域中，英人了解較多的區域。²⁰

關於巴士海域的水文資訊中，英人首先關切的焦點之一是確定臺灣島最南端的經緯度座標，他們利用天文測量，或多組「精密計時器」相互比對等多種方式，確認臺灣南部鵝鑾鼻的經緯度座標，經度為東經 121 度 5 分，緯度為北緯 21 度 54 分。²¹ 其次，巴士海峽各島中，巴士群島 (*Bashee islands*)、*Babuyanes* 群島是海上主要地標。我們從前後描述也可看出英人認知的進展，1805 年，豪斯伯格在《紀要 (*Memoirs*)》稱：「船隻經常航行巴士群島和福爾摩沙之間的水道，從 *Grafton* 島至 *Vele-rete* 島之間有十三海裡寬，……，航行巴士群島南端至 *Babuyanes* 群島之間的水道也同樣安全，巴士群島各島之間的水域，也同樣沒有

¹⁹ W. R. Broughton, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean, 1795-1798* (London: T. Cadell and W. Davies, 1804).

²⁰ James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, p. 308.

²¹ James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, p. 306.

安全疑慮」。²² 上文提到的 *Vele-rete* 島又稱裂岩島 (七星岩)，也是船隻航行的重要指標之一。

1811 年，豪斯伯格在首度出版的《印度航行指南》裡，進一步描述巴士群島所屬五個小島，包括 *Balintang* 島、*Batan* 島、*Sabtang* 島、*Hay Round* 島和 *Bayat* 島，²³ 並指出另有北巴士群島的存在。不久後，「孟買海軍」的羅斯船長隨即率船量測北巴士島的經緯度座標。²⁴

B. 臺灣海峽

臺灣海峽也英人勘查的重點之一，包含幾個重要區域和地標，首先是澎湖群島，1810 年代，「孟買海軍」羅斯船長率 *Discovery* 號攜帶精密儀器，對此專門進行較仔細的觀測和繪圖，指出幾個淺灘 (*bank*) 的分布範圍；其次，羅斯船長也曾量測臺灣西南海岸小琉球附近海域。²⁵

在「孟買海軍」的工作下，英人大幅提升臺灣南部海域及西南海岸水文調查的準確度，和 1790 年代馬戛爾尼時代的海圖相比，所繪製的海圖頗為精細 (參見圖一和圖二)。

至於臺灣北部和東部沿海，相對臺灣南部和西部海域，英人對該區域的調查似乎較無系統，且時間較晚。1824 年 9 月，皇家海軍的 *G. Parkyn* 船長才探勘基隆港 (*Killon harbour*)。²⁶

C. 洋流、季風、颱風觀測

1830 年代，西方學界的颱風研究陸續有所進展，美國專家、英國東印度公司雇員 *Henry Piddington* (1797-1858) 則專門研究南中國海一帶的颱風，蒐集相關資料，等至 1840 年時，《印度航行指南》也將新近颱風研究編入書中，如其稱每年 5-7 月、10-12 月期間，為避免遭遇颱風，船隻最好不要航經巴士群島附近。²⁷ 書中也提到最早預測颱風的方式是以海洋氣壓計 (*marine barometer*) 進行觀測。

²² James Horsburgh, *Memoirs: comprising the navigation to and from China, by the China sea, and through the various straits and channels in the Indian archipelago* (London: C. Mercier & Co., 1805), v. 1, p. 17.

²³ James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, pp. 303-306.

²⁴ James Horsburgh, *The India Directory* (London: William Allen & Co., 1843), v. 2, p. 502.

²⁵ James Horsburgh, *The India Directory* (London: William Allen & Co., 1843), v. 2, pp. 506-507.

²⁶ James Horsburgh, *The India Directory* (London: William Allen & Co., 1843), v. 2, pp. 505-506.

²⁷ James Horsburgh, *The India Directory* (London: Kingsbury, Parbury and Allen, 1811), v. 2, pp. 194, 412.

三、鴉片戰爭後對臺灣海域的調查 (1843-1858)

東印度公司對華貿易的專利權至 1833 年告一段落，之後英國對華貿易進入自由貿易的年代。對於東亞海域，公司似乎未再組織專業船隊進行實地的調查，皇家海軍成為中國周邊海域水文資訊主要的蒐集者。

(一)、1843-1846 年間的新探索

鴉片戰爭期間，皇家海軍派遣專業的水文探測船和人員，如柯林森 (Richard Collinson, 1811-1883)、貝契爾 (Edward Belcher, 1799-1877) 等人，進行對華海域、河道偵蒐的任務，英軍海戰過程中，他們的偵搜成果頗具貢獻。

鴉片戰爭後，皇家海軍這些重要的水文調查人員，皆仍留在華，進行對中國沿海海域的調查工作。柯林森繼續指揮鴉片戰爭期間的鴉鳥號 (*The Plover*)，和凱里特合作調查，後續並有其他船隻加入行列，例如，1843 年，英人購買小希比號 (*The Young Hebe*)，交由貝特 (W. T. Bate, 1820-1857) 指揮，貝特在鴉片戰爭期間，就曾在柯林森指揮下，參與量測乍浦、定海等地的行動，評價頗高。²⁸

約 1843 年起至 1846 年間，皇家海軍的船艦陸續調查臺灣周邊海域，其中，由貝契爾率領的 *Samarang* 號，在 1843 年起到 1845 年間，其調查的區域都集中在南部的火燒島(綠島)、紅頭嶼(蘭嶼)一帶，這些海域在先前都已被勘查過。²⁹

至於比較具有突破性和意義的調查行動，應有兩次。首先是 1845 年 7-8 月間，柯林森船長率領鴉鳥號，調查臺灣北部海岸的基隆港，以及蘇澳、花蓮、台東等處的沿岸一帶。另一次調查行動則是 1846 年 9-10 月間，由戈登 (D. M. Gordon, ?-?) 率領的 *Royalist* 號，他同樣勘查基隆在內的東北海岸，但造訪之處，較柯林森更多。此外，他也調查悉桃園、新竹一帶的海岸。這兩次的水文調查，不少地點均為之前英人較少涉及和陌生的海岸，意義較為重大。³⁰

(二)、1855、1858 年的調查行動

在 1846 年戈登的勘查後，皇家海軍要等到幾乎十年後，才對臺灣海域有新的調查行動，1855 年 2-3 月間，由李察斯 (John Richards, ?-?) 帶領的 *Saracen* 號，沿著臺南、高雄沿岸航行，蒐集安平、打狗等港口的水文資訊。

1858 年 6-7 月間，正值英法聯軍之際，皇家海軍船長布魯克 (G. A. C. Brooker, ?-?)，率領 *Inflexible* 號，幾乎繞行臺灣海岸一周。

²⁸ John Baillie, *A Memoir of Captain W. Thornton Bate, R. N.* (London: Longman, Brown, Green, Longmans and Roberts, 1859), pp. 30-32.

²⁹ 費德廉 (Douglas Fix), 〈Charting Formosan Waters: British Surveys of Taiwan's Ports and Seas, 1817-1867〉, 頁 11-12。

³⁰ 費德廉 (Douglas Fix), 〈Charting Formosan Waters: British Surveys of Taiwan's Ports and Seas, 1817-1867〉, 頁 11-12。

費德廉先生提及此一階段，英人對臺灣的水文知識雖陸續有進展，但仍有不足之處，包含缺乏臺灣當地帆船進入各港口的知識、從海上望向陸地的景觀圖 (landfall views) 很少更新等。³¹

四、水文調查與商貿需求

從上述描述可知，商業和地緣影響力等因素深刻影響英人調查臺灣周邊海域的優先順序，先是英人對華商業貿易的各種需求，明顯帶動水文調查的進行，例如，在臺灣周遭海域中，南方海域和臺灣海峽之所以成為優先調查的對象，便與公司對華貿易 (廣州貿易) 息息相關。

先是十八世紀下半葉，英人發現「東路航道」後，船隻可從菲律賓東岸北上，接著，再前往廣州，在這種情形下，船隻勢必需要通過臺灣南方海域，包括近今日巴士海峽、東沙群島一帶，故英人很早對該區域周遭水文情況有所了解。

接著，1830 年代，隨著英商對開發中國北方市場興趣的增加，東印度公司屢派船艦前往中國北方探查，知名者如 1831-1833 年間阿美士德 (*The Lord Amherst*) 號在中國沿海的調查，其中，臺灣海峽因扼船隻往返東南亞和中國北方的航路要衝，其重要性不言而喻，對其認知亦與日俱進。

鴉片戰爭後，五口通商帶動對中國東南沿海水文資訊的需求。臺灣方面，柯林森、戈登等人的調查，都比鴉片戰爭前的調查更有進展，包含臺灣西北沿岸和東北沿岸。戈登對基隆附近水文資訊的蒐集，與基隆煤礦的開採相關。³²

英人蒐集臺灣周邊海域、港口的水文資訊，其最主要目的之一是替船隻規劃安全，且能較快速通過的航道。例如，針對臺灣南部海域的航行而言，豪斯伯格在 1805 年《紀要》即稱：「船隻從廣東離開後，直接航向巴士群島，可以直接經過巴士群島北方的航道，……這似乎是最快速的」。³³ 顯示他已建議往後英人船隻應走的路線。

待續

五、結語

鴉片戰爭前約一世紀，英人在臺灣雖然沒有商貿據點，但臺灣位居東亞海上交通的樞紐地位使英人船艦仍然需時常航經周邊海域，因此，臺灣雖是大英帝國影響力的邊陲地帶，以東印度公司和皇家海軍為主的船艦，仍重視相關水文資訊的調查與蒐集工作，數度前往周邊海域進行勘查。

³¹ 費德廉 (Douglas Fix)，〈Charting Formosan Waters: British Surveys of Taiwan's Ports and Seas, 1817-1867〉，頁 41。

³² J. W. King ed., *The China Pilot* (London: Printed for the Hydrographic Office, 1861), pp. 287-288.

³³ James Horsburgh, *Memoirs*, v. 1, p. 50.

英人在臺灣海域進行的科學水文調查活動，其優先調查某些海域的原因，明顯與英國對華商貿發展、地緣政治等因素相關。

臺灣各海域中，南方海域因地處往返廣州的商業航道，最先獲得較多重視，英人的水文調查也較為完整、詳細。其次，隨著英人嘗試開發中國北方市場，臺灣海峽各處海域也陸續進行探勘，大幅提高對澎湖和小琉球一帶水文環境的認知。等到鴉片戰爭後，則陸續探查東北和西北海岸。

待續

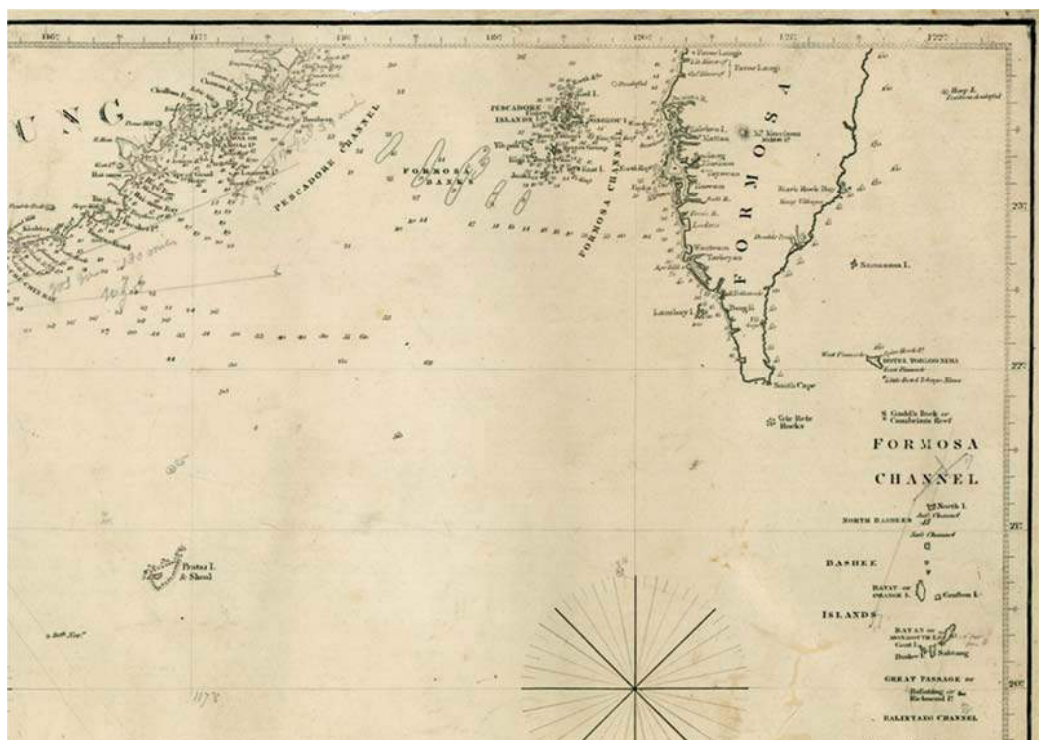
表三 鴉片戰爭前英人船艦調查臺灣周遭海域主要紀錄

| 時間 | 船名 | 性質 | 調查或記載區域 |
|---------|---------------------|---------|---------------|
| 1783 | <i>Antelope</i> | 皇家海軍資助 | 臺灣北部海域 |
| 1795-98 | <i>Providence</i> | 皇家海軍資助 | 臺灣海峽 |
| 1793 | <i>Lion</i> | 馬戛爾尼使節團 | 臺灣海峽 |
| 1793 | <i>Hindustan</i> | 馬戛爾尼使節團 | 臺灣海峽 |
| 1816 | <i>Discovery</i> | 東印度公司資助 | 澎湖、小琉球、臺灣南部海域 |
| 1816 | <i>Investigator</i> | 東印度公司資助 | 澎湖、小琉球、臺灣南部海域 |
| 1816 | <i>Alceste</i> | 阿美士德使節團 | 臺灣海峽 |
| 1816 | <i>Lyra</i> | 阿美士德使節團 | 臺灣海峽 |
| 1832 | <i>Lord Amherst</i> | 東印度公司資助 | 臺灣海峽 |

圖一、 1793 年馬戛爾尼使團時臺灣周邊海域地圖



圖二、1810 年代東印度公司繪製之臺灣周邊海域地圖



台灣淡水洋行特質、倉庫設置位置和建築風格分析

張志源

摘要

本文就清代開港後至日治末期臺灣淡水外國洋行特質、角色、分布與建築特色等幾個主題進行分析。研究結論發現淡水洋行扮演國際間貨物集散的代理商角色，當時的洋行間會有相互代理關係，代理經營的內容亦多樣化。淡水洋行興起主因是此地為臺灣開埠的重要地點，但日治時期淡水因港口機能被基隆取代、商業的重心移至台北大稻埕、部分日本洋行取代外國洋行，所以洋行逐漸消失。由於洋行在淡水市街兩側永租土地與建物，洋行讓售土地、興建棧橋及申請海埔地擴大與縮減面積、淡水市街及河岸的整頓工事，促成洋行土地發生改變或消失。淡水洋行分布在埔頂下方與鼻仔頭兩個區域。今日僅剩英商嘉士洋行倉庫及得忌利士洋行部分建築物被修復，諸多洋行建築與設施已不見遺跡。但是淡水洋行有著臺灣清代開港通商歷史價值見證，應思考如何重新建構整體意象。

關鍵字：淡水、洋行、洋行倉庫、建築風格

一、前言

淡水為臺灣開埠重要港口，造成北部洋行集中於此地，然而日治時期淡水因港口機能被基隆取代，造成洋行減少，日治時期淡水商業的重心也移至台北大稻埕及淡水外國洋行被日本會社取代，此為淡水洋行衰退之主因。

清代臺灣開港後，早先臺灣與大陸維持的區域分工的關係，被納入了世界體系之中，亦推動了茶、糖、樟腦等農產品的生產與交換。當時洋人在淡水、基隆、安平、台南、打狗等處通商貿易，在與中國的對岸貿易及區域分工的基礎上，進行對外貿易與國際分工的商品生產與交換，反應在臺灣的城市空間，塑造兩岸河港、海港城市的崛起，並與原有城市分庭抗禮。商品交換與流通模式在空間結構上造成臺灣區域空間兩極化的現象，貨物的出口日漸集中於淡水、打狗兩港，新竹、鹿港、東港都逐漸隸屬於淡水、打狗（林滿紅，1978：64）。淡水便在那時興起，但並未立即造成安平與打狗的沒落。同時淡水、台南、打狗透過大陸對岸與香港轉口輸出到國際市場。咸豐 11 年（1861）英領事由安平移駐滬尾。同治元年（1862）甸德洋行及怡和洋行正式開辦，其代理人常駐淡水。同治 3 年（1864）寶順洋行在淡水創設商號。同治 10 年（1871）德忌利士洋行開闢香港、滬尾航線。光緒 11 年（1885）至光緒 21 年（1895）間，臺灣北部貿易已為南部的兩倍，臺灣經濟重心已由南往北移，淡水取代了打狗，成為臺灣最重要的貨品輸出港，淡水進出口貿易達到頂點，佔全台總貿易額 74.9%。

然而日治時期淡水因應港埠的競爭、日本政府對基隆港埠興建與對淡水的行政干預下，因貿易對象改變、日本船舶運輸量的增加、地理位置的影響，日本、臺灣、香港轉運功能的考量、軍港用地的需求及港灣建設，使基隆港取代淡水港，同時基隆港與高雄港成為日治時期最重要的南北港口（周守真，1989：57-61）。淡水洋行的數量因上述因素變為稀少或退出臺灣市場。此外，日治時期台北大稻埕商業興起、因茶葉精製場的設立成為茶葉再製中心，掌握了茶貿易出口的重要關鍵，而漸漸取代艋舺成為台北盆地的商業中心。因為經濟利益，導致洋行集中於大稻埕，淡水洋行逐漸減少。洋行業務經營不善被日本會社取代，例如明治 43 年（1910）淡水殼牌運輸貿

易會社業務改由淡水迺生產石油株式會社經營（張志源，2011），促使淡水洋行的衰退。

既有淡水洋行歷史研究中，除了早期黃富三對淡水鼻仔頭地區的怡和洋行、美利士洋行、寶順洋行間的商業關係研究外（1982）（1984）（1996），淡水洋行建築的研究中，主要集中在三個方面。

1. 洋行個案討論：如李乾朗（2003）、張志源、邱上嘉（2004）、張志源（2011）分別就淡水嘉士洋行歷史變遷、空間特質的個案進行討論，黃俊銘（2010）就得忌利士洋行基地區位、土地取得與權屬、建物配置進行考證。

2. 對淡水洋行數量、重要人物、碼頭位置地點進行推測：如米復國（1997）、林會承（2002：74—81）、黃信穎（2002：附表1）、莊家維（2005：4-22—4-27），分析洋行數量，並推測在埔頂臨淡水河一帶的碼頭位置。

3. 針對清末滬尾烽火段港埠經貿空間場域特質及日治時期淡水烽火段行政及經貿空間場域之建構，如邱世仁、歐東哲（2016）（2017）。

台灣由於經濟發展，在清代開港後的洋行倉庫與貨棧多數已拆除，但這些是見證台灣清末通商口岸商業發達的特徵，洋行倉庫與建築特色是否有一致性？空間配置計畫上有何特色？本文主要針對淡水洋行倉庫之位置推測與建築風格進行分析，以補充過去相關研究尚未分析之部分。

本文採用歷史研究法，主要文獻包括淡水舊地圖、臺灣總督府公文類纂中關於淡水洋行土地、產權、借地、興建的資料、Hong Kong Daily Press 出版的各年度淡水洋行負責人及業務資料、臺灣日日新報關於淡水洋行報導等檔案，並找尋台灣基隆、大稻埕、台南、安平、打狗哨船頭等處之洋行倉庫及運用中國近代建築總覽之資料，比較與中國大陸對岸洋行與倉庫之不同。

二、淡水洋行特質

淡水洋行並非販賣場所，而是扮演國際間貨物集散代理商的角色，另因國際商業貿易，洋行間會有相互代理關係，淡水洋行與廈門洋行關係密切，至日治初期，淡水洋行代理經營的內容多樣化。

2.1 扮演國際間貨物集散的代理商角色

清代開港後在臺灣設置的洋行不僅單純為商行，並扮演國際間貨物集散的代理商角色，可以淡水的怡和洋行、美利士洋行、寶順洋行、德記洋行為代表。

1. 怡和洋行：主要業務為樟腦、茶葉、糖及保險代理。怡和洋行在中國所經營的業務包括貿易、保險、金融，後及於碼頭、貨棧、工業及其他投資。它對中國的貿易的體制歷經三階段：船長總監、商務代理人制、委託代理商制、分公司制。怡和洋行在臺灣的商業圈，包括淡水、艋舺、香山、後龍、吞霄（通霄）、基隆，其銀師也企圖在噶瑪蘭建立貿易的據點。所僱用的成員有銀師、譯員，交易對象是華商，通常鴉片售予經銷商（黃富三，1996：1、12）。

2. 美利士洋行：主要代理業務為樟腦、鴉片及海運（黃富三，1982；黃富三，1984）。

3. 寶順洋行：主要代理茶（黃富三，1982；黃富三，1984）。

4. 德記洋行：初期以運銷中國茶葉去歐洲各國為主要業務，同時代理歐洲產品來中國傾銷，如火油、洋燭、肥田粉、毛線、衣料，稍後在汕頭、上海、福州、天津等地設立分公司。在同治3年（1864）後到臺灣發展，同治6年（1867）在臺南安平設立分公司，經營臺灣茶葉、樟腦、砂糖等商品。光緒4年（1878）在淡水設立據點，光緒13年（1887）在大稻埕設立據點¹。

2.2 洋行間有相互代理關係

因國際商業貿易，洋行間會有相互代理關係，可以淡水的怡和洋行及拉派克·嘉士會社為代表。

1. 怡和洋行

經營規模大，代理方式分為三階段：

(1) 第一階段：依商貿易階段，貿易據點為打狗，因接近香港之故。當時船長定期或不定期造訪，未能登陸常駐營業，所以洋商委託各港口華商代理交易事宜，交易方式大致是洋船抵港時，將鴉片交予委託之華商，取託買的商品並結帳，因此港口出現專作洋船貿易的華商，如臺南府城的金茂號（黃富三，1996：5、6）。

(2) 第二階段：商務代理人角色。角色為：(1)擔任怡和洋行在台法律代理人，與政府（包括清官方與英國領事館）交涉。(2)監督並負責各港口與怡和洋行來往的商號貿易。(3)點驗怡和洋行船隻運交的貨物與出口貨，報告行情。所以商務代理人常與政府交涉，並奔走於沿岸各港，如打狗、府城、梧棲、竹塹、淡水等地（黃富三，1996：7）。

(3) 第三階段：洋行代理制。怡和洋行代理商最早為美利士洋行，美利士洋行於同治9年（1870）倒閉後，由莫雷代表怡和洋行租予寶順洋行（黃富三，1982；黃富三，1984）。

2. 拉派克·嘉士會社

作為殼牌運輸貿易會社在廈門和淡水唯一的石油貿易代理公司，以取得倫敦馬可士·薩姆爾公司及其相關商號的各項貿易經商權，包括石油運輸、倉儲、銷售等各項業務（張志源，2011）。

拉派克·嘉士會社重要代理人范嘉士（Francis Cass），最先負責光緒5年（1879）怡記洋行業務（Otness，1999：28），後為拉派克·嘉士會社合夥人²（Hong Daily Press，1899：88）。後又於廈門負責味記洋行業務，亦曾為瑞典與挪威駐臺副領事（Otness，1999：28），於明治33年（1900）11月14日於廈門過世，並留下大筆債務。范嘉士（Francis Cass）為嘉士洋行的管理者，該洋行亦為得忌利士洋行在廈門與大稻埕兩地的代理店³。

2.3 代理經營的內容多樣化

日治初期淡水洋行代理經營的內容多樣化，以拉派克·嘉士會社及三毛路會社為例。

1. 拉派克·嘉士會社

明治32年（1899）拉派克·嘉士會社的洋商為范嘉士（Francis Cass）（廈門）、懷特（H. P. White）、雅士頓（Francis Ashton），代理業務包括匯豐銀行（Hongkong & Shanghai Banking Corporation）、道格拉斯輪船公司（Douglas Steamship Company）、太平洋郵件輪船公司（Pacific Mail Steamship Company）、西方與東方輪船公司（Occidental & Oriental Steamship Co.）、揚子江保險協會（Yangtze Insurance Association）、廣東保險協會（Union Insurance Society of Canton）、中國火險公司（China Fire Insurance Company）、紐西蘭南方英國人保險公司（South British Insce. Co. of N. Zealand）、美國公平人壽保險協會（Equitable Life Assurance Soc. of U.S.A.），其中雅士頓（Francis Ashton）的客戶為紐約保險商董事會（Board of Underwriters of New York）（Hong Kong Daily Press，1899：88）。可見代理業務之複雜性。

2. 淡水三毛路會社

明治42年（1909）的營業紀錄，三毛路會社作為殼牌運輸貿易會社的代理商（Hong Kong Daily Press，1909：627），在淡水鼻仔頭的據點則成為運輸與煤（Shipping & Coal）倉庫，洋商為Orgomanes、O. Tobiesen（Hong Kong Daily Press，1909：627）。代理業務包括匯豐銀行（Hongkong & Shanghai

Banking Corporation)、托馬斯·庫克與其子公司(Thos. Cook & Sons)、蒸汽船船東聯合公司(Dampschiffs Rederei "Union" A. G.)、道格拉斯輪船公司(Douglas Steamship Company)、漢堡美國線輪船公司(Hamburg-Amerika Linie)、爪哇中國日本線輪船公司(Java-China-Japan Lijn)…等(Hong Kong Daily Press, 1909: 627)。三毛路會社代理業務為銀行、輪船、保險、石油業,代理的國家主要包含英國、德國、荷蘭、法國。三毛路會社也作為淡水殼牌運輸貿易會社的代理商,之後轉為迺生石油株式會社接續。

三、影響淡水洋行分布因素

因為洋行僅能承租土地與建物,造成分布侷限在滬尾街兩側,而後洋行因讓售土地、興建棧橋及申請海埔地擴大與縮減面積,日治時期淡水河碼頭填築工程及市街整頓工事,促成洋行面積縮小或消失。

當時主要的土地與建物租借手續中,有分為租借土地(分租借官地與租借民地)及租借建物(臺灣省文獻會,1990: 491)。清政府與外國政府共同協定不動產租借手續(永代借地權),居留的外國人主要為傳教士、商人、官吏,租借土地中也分官地及民地的不同租借情形(臺灣省文獻會,1990: 492-493)。

在條約下由於不受限制的租借規則,為避免與淡水市街混雜及行政上的干預,於是在淡水市區外設立「居留地租界」。條約中容許的行為包括:租賃民屋、行棧存貨、租地自行建屋、禮拜堂、醫院、救濟院、學房、墳地(手塚猛昌,1911: 192)。

3.1 租借官地與民地來進行商業貿易

淡水洋行分布在滬尾街兩側,在漢人已發展完成的剩餘空間發展,租借官地與民地來進行商業貿易。可以和記洋行及拉派克·嘉士會社為代表。

1.和記洋行

清光緒6年(1880)和記洋行取得紅毛城西邊官地蓋行棧及領有官方執照,執造內容如下:

大清欽加同知銜署臺北府淡水縣正堂 為給發執照事

照得,同治十三年八月間,經英國領事館,請將滬尾砲台下西邊官地一所,租給英商,起蓋行棧,量明四至,約租五十年,每年議納庫平洋銀八十兩,由英國領事館,移交中國地方官收入,業經會同意妥,立約交租,在案,現准英館領事館費,請將所租之地,分租德記行、和記行、怡和行英商賈士三家,逕由地方官發給執照,交予各英商收執等因,茲將該地,照原租丈數界內,大小劃為三塊,繪成地圖,註明英商承租段落,附粘照尾,租給英商和記洋行,自行起蓋行屋,每年計納租銀二十五兩,屆期由英商和記行,呈繳英國領事館,轉送滬尾口通商局代收,該地仍照前約,自同治十三年即英曆一千八百七十四年十月初一日起,租賃五十年為準,此後按年應納租銀,英商或因遲誤缺租,或係無力完納者,地方官於經年後,即可照會英國領事官查辦,或將該地追還,或令英商租納應領事官,作速酌辦。五十年限內,地方官固不得以不租為詞,五十年後,英商若欲再租,自按和約,秉公辦理。英商如不愿租,將地交還所有起蓋行棧木石物料,先期亦任從折取,除照會英國領事館立案外,合行發給執照,給交英商和記行收執為據,須至執照者,

再議明,租地界址之前面大路外海灘,為英商起卸貨物之要路,中國官民,不得另築別業,致阻出入,然英商亦不得在海灘之上處,起蓋行棧,致礙港道,至於左右後面,不屬英商所租者,將來官民另築別業,英商自不得阻止,批照 記粘圖壹紙

大清光緒六年五月二十九日給縣正堂行 右照給和記行,准此(手塚猛昌,1911: 193)

可見載明約租50年,將所租之地,分租給多家洋行,規定租地界址之前面大路外海灘,為英商起卸貨物之要路,中國官民不得另築別業,但英商亦不得在海灘之上處起蓋行棧,致礙港道,至於左右後面不屬英商所租者,將來官民另築別業,英商不得阻止。

2. 拉派克·嘉士會社

光緒 20 年（1894）11 月范嘉士向漢人紀化三永租淡水鼻仔頭西段的土地。該契約如下：

立盡斷根永遠出租田園山埔地段字契人紀化三，今有承先父遺下自置田園山埔地一段，合共二段，坵數不計，址在淡水滬尾，土名草寮莊外鼻仔頭，東至王宅厝邊豎溝透連稻埕併抽樹過埤仔頂路為界，西至港仔溝海為界，南至海坪大港水為界，北至定光佛田水溝邊並上透刺仔埕路為界；四至界址明白。今願將此界內之水田、園埔以及山地、埤仔、稻埕、牛路、大小石頭地段，凡界內之物，並茅屋一座，一概在內，並配食圳水上流下接，灌溉充足，每年配納舊緣天后宮香燈粟八石，又配納圭北屯社番口糧粟一石，又配納水租粟三斗。今因乏銀應用，願將此業永遠出租，先召房親人等不欲承租，外托中人陳為、王謝、紀扁、王華引就向英商范嘉士出首承租，三面言明永遠租受，該受該租價銀二千四百大元。此業一次盡行交足永遠租銀二千四百大元，其銀即日當中見交與紀化三親手收訖，並無短缺分毫以及債折抑勒等事；其水田、山埔、園地，即日同中踏明四至界址，交銀主前去掌管，永為己業，不敢異言。自此一租千休，不留寸土，異日不得藉端爭論，並永遠不敢言贖言找。保此業確係紀化三自置，與房親及外人無干，亦無重張典掛數目交加等情；倘有來歷不明，係紀化三出首抵擋理明，不干銀主之事。口恐無憑，今欲有憑，特立此斷根永遠出租字契一紙，並壘單一紙，清丈單一紙，上手契一紙，共計四紙，交與銀主收執存據。

批明：紀化三同中陳為、王謝、紀扁、王華即日親手收足契面永遠租銀二千四百大元，照此。

一、批明：此山埔地段內有風水墳墓，一概要遷往別處，不得留存。此地內所有遷移費用，並補貼銀錢等情，乃紀化三支理，不干銀主之事，照此。

中人 陳為
王謝
紀扁
王華

秉筆人 陸滇生

知見人母 薛氏

批明：上手壘字乃許朝使經手給來所壘開耕之地，總明竿蓁林，內有別段田地，乃屬許朝使，不在此段之數內。倘許朝使或其後人遇有要事，需看此壘字作證據者，如有殷實人經手，范嘉士務須交出此壘字與許姓人，或其人與許姓人承買此壘字內之田地者查看，不得異言推諉，此照。

光緒二十年十一月 日（臺灣省文獻會，1994：1373）

永租之物包括土地界內的水田、園埔、山地、埤仔、稻埕、牛路、大小石頭地段、茅屋，並配食圳水上流下接，同時每年配納天后宮香燈粟 8 石，又配納圭北屯社番口糧粟 1 石及水租粟 3 斗。永租的方式，乃先召房親人等不欲承租後，再外托中人找英商范嘉士出首承租，三方面言明永遠租受，租價銀 2400 大元。

3.2 因讓售土地、興建棧橋及申請海埔地擴大與縮減面積

以殼牌運輸貿易會社及拉派克·嘉士會社為代表。

明治 29 年（1896）9 月 1 日拉派克·嘉士會社透過淡水英國領事館領事向臺灣總督府申請興建棧橋，當時由日人將英文書信翻譯成日文後，上呈至淡水支廳長大島富士太郎及臺北縣知事橋口文藏。至同年 11 月 5 日日本政府許可拉派克·嘉士會社棧橋設置⁴。明治 30 年（1897）拉派克·嘉士會社欲於鼻仔頭棧橋橋前的水中設置船舶碇繫時所需要的浮標⁵。明治 31 年（1898）2 月 17 日淡水拉派克·嘉士會社再次寫給駐於淡水之英國領事，希望能請淡水英國領事協助打通日本當局，將棧橋延長約 40 英尺，使船可於碇泊時保持於正中角位置。當時日人將英文書信翻譯成日文後，呈給臺北縣知事橋口文藏，最後日本政府同意上述所請⁶。此為擴充棧橋之例。

明治 33 年（1900）雅士頓（Francis Ashton）為了船舶修理所的建設，申請對淡水鼻仔頭的

海埔地進行使用，當時雅士頓陳述申請使用的原因，最後獲得臺灣總督府許可，但有若干附帶命令⁷，同年 10 月 1 日臺北縣知事村上義雄上呈給臺灣總督男爵兒玉源太郎公文的内容大要摘錄如下：「關於英國臣民 Francis Ashton 使用滬尾鼻仔頭海面海埔的意願，剛剛請示後，在命令條項中有難以滿足的項目時，則可全部取消申請。」⁸ 故當時雅士頓（Francis Ashton）的土地及埠頭右側為淡水河面的淤泥，與今日成為的地貌並不相同。另倉庫左側雅士頓（Francis Ashton）為了船舶修理所而申請興建⁹，但先前一次的申請，因該土地部分要作為鐵道用預定地及中國型式船舶的避難所不安全而被駁回。最後日本政府以附帶條件同意設置。此為申請淡水河海埔地使用之例。

明治 33 年（1900）殼牌運輸貿易會社北側土地讓售給日本政府作為興建淡水線鐵道用地¹⁰。補償的代價分別為 821 坪 2 合 9 勺 5 才坪（2512 円）及 1829 坪 1 合坪（2241 円 70 錢），建家買進費計 758 円 30 錢¹¹。（圖 1）此為洋行土地縮減之例。



圖 1：明治 33 年 Francis Ashton 及 Francis Cass 於淡水鼻仔頭永久借地讓渡示意圖面重繪。資料來源：明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈臺北縣芝蘭三堡庄仔內庄鼻仔頭ニ於ケル英國人フランシス・カス及同國人フランシス・アシュトン兩人ノ買収シタル永代借地全部ヲ相當代價ヲ以テ讓受タル旨通知ノ件〉，冊號：0545，文件號：2。

3.3 因淡水河碼頭填築工程及市街整頓工事促成洋行面積縮小或消失

大正 3 年（1914）烽火段一帶進行淡水河碼頭填築工程¹²，昭和 3 年（1928）7 月至昭和 4 年（1929）1 月淡水市區改正工作從淡水火車站到稅關前的道路分成兩期施工，第一期為淡水郵局至稅關支署前，第二期為淡水郵局至淡水火車站。當時主要在新店口一帶填地，並將官方機構集中在此，日本人居住區也集中在烽火段及龍目井地區，此外淡水街商業繁榮的地區由米市、元吉、公館口移至後街仔、東興、公館口、新店，以東興段最為繁榮。至於淡水稅關轉變成基隆的分署，稅關碼頭成為汽船與戎克船停泊處，龍井目及烽火段則有 1200 坪石炭的堆積廠¹³，大稻埕的汽船停泊在公館口與福佑宮一帶，漁船則停留在福佑宮至鼻仔頭南岸小灣內一帶，在火車站河岸則為木材與石油會社私設的停泊場¹⁴。上述淡水河碼頭填築工程及市街整頓工事促成洋行面積縮小或消失。

四、淡水洋行分布

明治 30 年（1897）4 月 24 日臺灣總督府以漢文公布淡水「外國人雜居地」的範圍：

滬尾東至鼻仔頭丘麓起至布埔頭街東畔則至元吉街盡頭至外國墳山之後面則至英國領事館左近小溪更沿其流入河之處止或北或西有小曲折只南方即淡水河為界而滬尾街包在此內是為雜居地域¹⁵

其範圍包括今日淡水鼻仔頭、淡水市街、埔頂至北門鎖鑰以南靠近油車口的位置，以因應日本政府初期佔領臺灣後管理外國人在臺灣的活動範圍。洋行的分布即在埔頂與鼻仔頭兩個地區臨淡水河地帶。（圖 2）

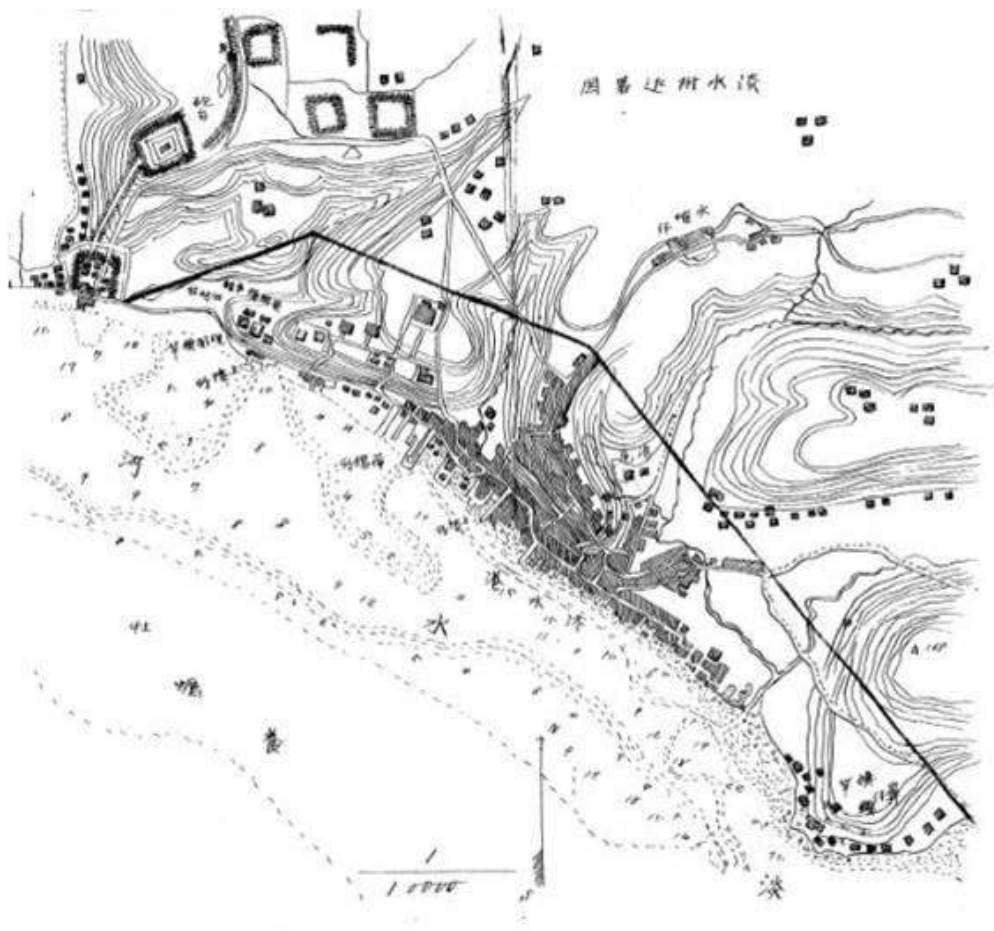


圖 2：明治 30 年淡水外國人雜居地範圍。資料來源：明治 30 年（1897），〈臺灣島ニ於ケル外國人居留地經界確定一件〉，《日本外務省外交史料館紀錄》，3 門，12 類，2 項，33 號。

在此之前，淡水最初出現的主要洋行，包括甸德洋行¹⁶、怡和洋行、美利士洋行¹⁷等。其中美利士洋行及寶順洋行作為怡和洋行的代理商。

光緒 2 年（1876）的記載，淡水洋行共包括和記洋行(Boyd & Co.)、水陸洋行 (Brown & Co.)、寶順洋行(Dodd & Co.)、怡記洋行(Elles & Co.)及德記洋行¹⁸ (Tait & Co.)（Hong Kong Daily Press，1876：264）。當時洋行商人與負責業務如下：

1. 和記洋行（商人）為萊德勞（Walter Laidlaw）（茶葉檢查員）。
2. 水陸洋行（商人）為斯科特（Grant Scott）（茶葉檢查員）及雅士頓（A. Francis）。
3. 怡記洋行（商人）為卡斯（J. Gratton Cass）（代理人）、克里斯提（W. Christy）。怡記洋

行（代理）為格茨（W. Götz）（負責）

4. 寶順洋行（商人）為拉肯（M. Larken）（茶葉檢查員）、莫斯（J. Moss）。
5. 德記洋行（商人）為盧德蘭（T. E. Ludlam）（代理人）及林格（Ringer）、斯圖爾特（Beverley Stewart）等（為淡水與基隆的醫療從業人員）。

業務特色為代理保險業務：

1. 寶順洋行代理勞合北美中國保險（Lloyd's North China Insurance Company）及中國保險有限公司（Chinese Insurance Co., Limited.）。
2. 怡記洋行代理廣東保險協會聯盟（Union Insurance Society of Canton）。
3. 德記洋行代理爪哇海上火災保險有限公司（Java Sea and Fire Insurance Co.）。

這些洋行分布在油車口至新店口間，租借官地與民地來進行商業貿易。

日治初期，當時淡水新店口一帶有漢人經營的金門館、廣興隆、烽火館、淡水海關、守備衙門、同山館及漢人陳阿順擁有的碼頭。因當時滬尾街南側在新店口仍是一片沙地，故此地有得忌利士洋行¹⁹、德記洋行專屬的碼頭。

此外，淡水洋行大多擁有獨立的倉庫。這些臨淡水河的洋行及海關於淡水河岸形成特殊的碼頭景觀。例如得忌利士洋行為烽火段規模最大的洋行，次大的為德記洋行西側的雅士頓擁有的永代借地。得忌利士洋行的基地內配置有辦公室、倉庫、宿舍與碼頭，該洋行與嘉士洋行有代理關係²⁰，該洋行緊鄰德記洋行東側，且在德記洋行西側有一條向東北延伸的小路通往砲台埔，在該洋行前方有東西滬尾街延伸的道路。

從清代開港後到日治初期，淡水的碼頭設施，可分為官屬及私屬碼頭。整理如下：（圖 3）

1. 官屬碼頭：

(1) 淡水海關碼頭：淡水海關管理，作為關稅、釐金、受檢等官方業務使用，約同治元年（1862）興建（莊家維，2005：4-21）。

(2) 英國領事館碼頭：英國外交領事管理，該國領事事務使用，約同治 6 年（1867）興建（莊家維，2005：4-21）。靠近淡水海關碼頭。

2. 私屬碼頭：

(1) 瑞記洋行碼頭：約明治 28 年（1895）興建（莊家維，2005：4-21）。

(2) 德記洋行碼頭：約同治 11 年（1872）興建（莊家維，2005：4-21）。

(3) 得忌利士（拉派克·道格拉斯）洋行碼頭：約同治 4 年（1865）興建（莊家維，2005：4-21）。

(4) 陳阿順專屬碼頭（莊家維，2005：4-21）。

(5) 嘉士洋行碼頭：約光緒 20 年（1894）興建。（莊家維，2005：4-21）

由當時德記洋行倉庫與碼頭的平面圖，可見與淡水穀牌倉庫建築物類似。在建築物中間設立柱子，另於淡水河側增建碼頭（圖 4）

在明治 42 年（1909）的資料中，滬尾烽火街、龍目井街、永吉街、新店街、砲台埔永代借地之資料如表 1，可見當時洋行數量已經不多。

表 1 滬尾烽火街、龍目井街、永吉街、新店街地號永代借地權表

| 位置 | 地號 | 用途 | 面積（甲） | 地主 | 永代借地 權者 | 租金 | 條件 |
|----|----|----|-------|----|------------|----|----|
|----|----|----|-------|----|------------|----|----|

| | | | | | | | |
|-------------------|----|------|--------|-----|---|----------|------------|
| 芝蘭三 堡滬尾 烽火街 | 14 | 建築用地 | 0.8987 | 國庫 | 中野金太 郎 | 6,500 金円 | 無期限無條 件 |
| 芝蘭三 | 22 | 建築用地 | 0.1421 | 國庫 | 英商 | 3,000 金円 | 無期限無條 |
| 堡滬尾 | 23 | 原野 | 0.3840 | 國庫 | Tait&Co. (德記洋 行) | | 件 |
| 烽火街 | | | | | | | |
| 芝蘭三 | 18 | 建築用地 | 0.0257 | 國庫 | 英國人 ロバー ド・ハン ダーブル ース (Robert Hunter Bruce) | 1,180 銀円 | 無期限無條 件 |
| 堡滬尾 | | | | | | | |
| 龍目井 街 | | | | | | | |
| 芝蘭三 | 20 | 建築用地 | 0.1857 | 國庫 | 加拿大長 老教會 | 2,010 銀円 | 無期限無條 件 |
| 堡滬尾 | | | | | | | |
| 龍目井 街 | | | | | | | |
| 芝蘭三 | 35 | 建築用地 | 0.0188 | 葉良和 | 英國籍 | 85 銀円 | 無期限無條 |
| 堡滬尾 | 44 | 建築用地 | 0.0088 | 葉良和 | 葉成敦、 葉成樹、 葉成坤、 業成機 (別名葉 開芳) | 61 銀円 | 件 |
| 永吉街 | | | | | | | |
| 芝蘭三 | 61 | 建築用地 | 0.0137 | 蔡番 | 英國籍 | 180 銀円 | 無期限無條 |
| 堡滬尾 | 62 | 建築用地 | 0.0121 | 蔡番 | 葉成敦、 | | 件 |
| 新店街 | 64 | 建築用地 | 0.0092 | 蔡番 | 葉成樹、 | | |
| | 65 | 建築用地 | 0.1675 | 國庫 | 葉成坤、 業成機 (別名葉 開芳) | | |
| 芝蘭三 | 57 | 建築用地 | 0.1396 | 國庫 | 西班牙人 ジョアキ ンカレン ・ティノ (畢金 | 707 銀円 | 無期限無條 件 |
| 堡滬尾 | | | | | | | |
| 新店街 | | | | | | | |

| | | | | | 桂) | | |
|-----|----|-------|--------|----|---------------|--------------|--------|
| 芝蘭三 | 10 | 原野 | 1.4828 | 國庫 | 加拿大長 | 220 銀円 | 無期限無條件 |
| 堡滬尾 | 34 | 建築用地 | 3.4147 | 國庫 | 老教會 | 2,285 銀円 | |
| 砲台埔 | 41 | 建築用地 | 1.6758 | 國庫 | | 1506 金円 | |
| 芝蘭三 | 8 | 墳墓地 | 0.1028 | 國庫 | 英國人共同墓地管理者 | 100 円 | 無期限無條件 |
| 堡滬尾 | | | | | | | |
| 砲台埔 | | | | | | | |
| 芝蘭三 | 72 | 英國領事館 | 1.2308 | 國庫 | 英國土木及共設建築物監督署 | 年繳 15.380 金円 | 無期限無條件 |
| 堡滬尾 | | | | | | | |
| 砲台埔 | 42 | 原野 | 0.0612 | 國庫 | | | |
| 芝蘭三 | 42 | 原野 | 2.3576 | 國庫 | 英國人テ | 1,117 金円 | 無期限無條件 |
| 堡滬尾 | 57 | 建築用地 | 0.0337 | 國庫 | ンチヤン | | |
| 砲台埔 | 59 | 建築用地 | 0.2840 | 國庫 | ・メア・ | | |
| | 61 | 旱田 | 0.6469 | 國庫 | カイ | | |
| 芝蘭三 | 9 | 原野 | 0.5224 | 國庫 | 英國人テ | 580 銀円 | 無期限無條件 |
| 堡滬尾 | 50 | 建築用地 | 0.05 | 國庫 | ンチヤン | | |
| 砲台埔 | | | 31 | | ・メア・ | | |
| | 51 | 原野 | 3.08 | 國庫 | カイ | | |

15

資料來源：明治 42 年（1909）9 月 1 日，《臺北廳報》第 809 號，告示第 88 號。

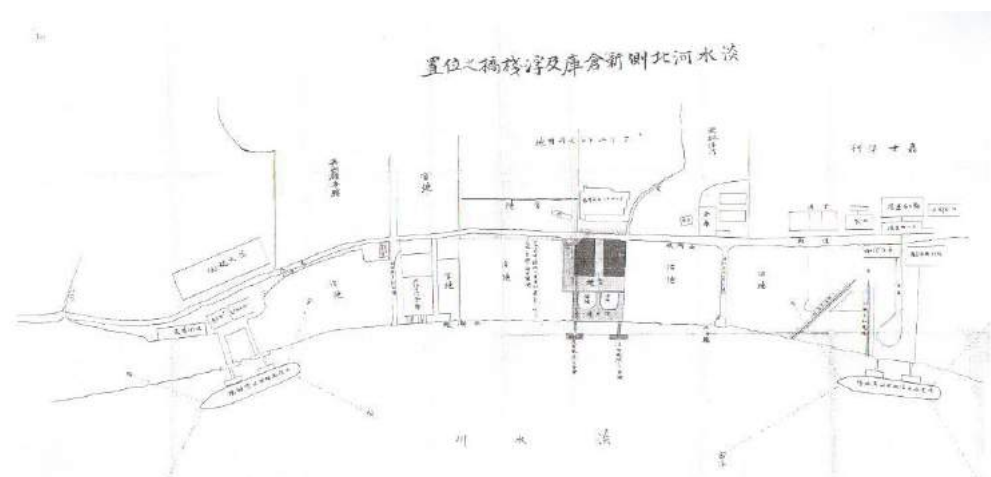


圖 3：淡水新店口與烽火段洋行倉庫及棧橋位置圖。資料來源：明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈英國人エフ、アシトン埠頭倉庫會社設立ニ付滬尾棧橋築設認可并同棧橋許可〉，冊號:0562，文件號：9，檔案編號：000005620099003002M。

至於鼻仔頭地區在清開港至日治初期主要為美利士洋行及寶順洋行作為怡和洋行代理商，在此興建倉庫，日治後為淡水殼牌運輸貿易會社、三毛路會社、拉派克・嘉士會社、淡水迺生產石油株式會社在此營業。在日治末期因淡水水上機場興建地景方發生較大改變。

在明治 42 年（1909）的資料中，滬尾竿蓁林庄庄仔內永代借地之資料如表 2，可見當時洋行主要為淡水殼牌運輸貿易會社及三毛路會社。

表 2 滬尾竿蓁林庄庄仔內地號永代借地權表

| 位置 | 地號 | 用途 | 面積(甲) | 地主 | 永代借地權者 | 租金 | 條件 |
|------|-----|------|--------|----|-------------------------------|---------|------|
| 芝蘭三堡 | 34 | 建築用地 | 0.6421 | 國庫 | 英商” Shell | 2400 銀元 | 無期限無 |
| 竿蓁林庄 | 102 | 原野 | 0.3790 | 國庫 | Transport & Trading Co. | | 條件 |
| 庄仔內 | | | | | | | |
| 芝蘭三堡 | 40 | 原野 | 0.2254 | 國庫 | 英國人ヴア | 1839 銀元 | 無期限無 |
| 竿蓁林庄 | 51 | 建築用地 | 0.7784 | 國庫 | レンタイン | | 條件 |
| 庄仔內 | | | | | ・フヴェン スウヲース ・ジヨンド ツト | | |
| 芝蘭三堡 | 50 | 建築用地 | 0.1542 | 國庫 | 英 Jardine, Matheson& | 225 銀元 | 無期限無 |
| 竿蓁林庄 | | | | | Co. (怡和洋行) | | 條件 |
| 庄仔內 | 66 | 原野 | 0.2543 | 國庫 | | 2000 銀元 | 無期限無 |
| | | | | | | | 條件 |
| 芝蘭三堡 | 67 | 原野 | 0.2221 | 國庫 | Samuel Samuel & Co. Ltd. | 300 銀元 | 無期限無 |
| 竿蓁林庄 | | | | | | | 條件 |
| 庄仔內 | | | | | | | |
| 芝蘭三堡 | 68 | 旱田 | 0.1685 | 國庫 | 英國籍葉成 | 310 銀元 | 無期限無 |
| 竿蓁林庄 | 69 | 池沼 | 0.0121 | 國庫 | 機(別名葉開 | | 條件 |
| 庄仔內 | 70 | 建築用地 | 0.0100 | 國庫 | 芳) | | |
| | 82 | 原野 | 0.1651 | 國庫 | | | |
| | | 原野 | 0.1241 | 國庫 | | | |

資料來源：明治 42 年（1909）9 月 1 日，《臺北廳報》第 809 號，告示第 88 號。

明治 43 年（1910）淡水殼牌運輸貿易會社業務改由淡水迺生產石油株式會社經營。因為經營技術及科技的進步，迺生產石油株式會社興建了油槽及相關的設備、設施，紀錄上石油油槽容量分別為 2,500 噸、1,200 噸及 600 噸。另幫浦室有「重油幫浦室」與「石油幫浦室」之分，汽船本身也有幫浦設備，故船上的石油是由幫浦抽出透過鐵管將油送到倉庫區，同時該會社運用興建好的鐵路支線運送石油至臺灣各地。昭和 9 年（1934）臨淡水河的倉庫已興建（淡水郡役所，1930；淡水郡役所，1934）。

五、淡水洋行倉庫建築特色

台灣的洋行大多為英商與德商，有些規模大的，除了洋行的建築外，還會有倉庫或貨棧。

洋行的建築，例如台南安平英商德記洋行（Tait & Co.）為二層樓辦公建築，後面倉庫有中柱。德商東興洋行（Julius Mannich & Co.）為紅磚造平房建築，正面設拱廊，內部為辦公用途。大稻埕洋行有拱廊的特徵，例如德記洋行、怡和洋行、三毛路洋行。也有除了洋樓外，鄰街一端有細長的傳統街屋作為販賣場所，例如怡和洋行。另外和記洋行辦公室與倉庫為混合風格，也以西洋建築的風格處理結構及通風問題。

洋行建築除辦公處所外，在碼頭附近，為運輸之便，會設棧房。配置以臨碼頭為要，方便貨物出入，與辦公廳舍為鄰。交通動線上利用碼頭或一邊接道路、鐵路。

洋行的倉庫建築，以廈門匯豐銀行倉庫案例為例，平面呈長方形，屋架為木桁架，共有四組桁架。主要大門設在短邊，長邊有五個門。另一長邊設窗，門窗為，石樑，上面有磚砌弧拱，與台灣的洋行倉庫建築類似。

在台灣，清開港後打狗哨船頭山腳下及旗後山下，當時英國領事館辦公室旁有倉庫，但現在只剩正面牆體殘蹟。至於大稻埕公泰洋行及德國領事館亦都有倉庫及貨棧，但建築規模與特徵未可知。

分析洋行倉庫平面，今日保存良好的淡水殼牌倉庫，四面有設出口，以方便貨物進出。構造以磚石為主，屋架為木桁架或鐵桁架。屋頂主要為兩坡式，左右為山牆，與中國的硬山式屋頂類似。山牆多為磚石所砌，有氣窗，常關開口。門窗有鐵、木兩種。迴廊在倉庫一面或三面設迴廊。至於從臨河岸伸出棧橋式碼頭，是為了吃水較深的汽輪所設的。另倉庫與碼頭的設施，要配合油品的特性，故開始在山坡建造圓形油槽，並架設輸油管，也透過淡水線的鐵路鋪設鐵道。

另已消失圖 4 的淡水德記洋行倉庫與碼頭，可見如淡水殼牌倉庫，在倉庫內部有柱列。

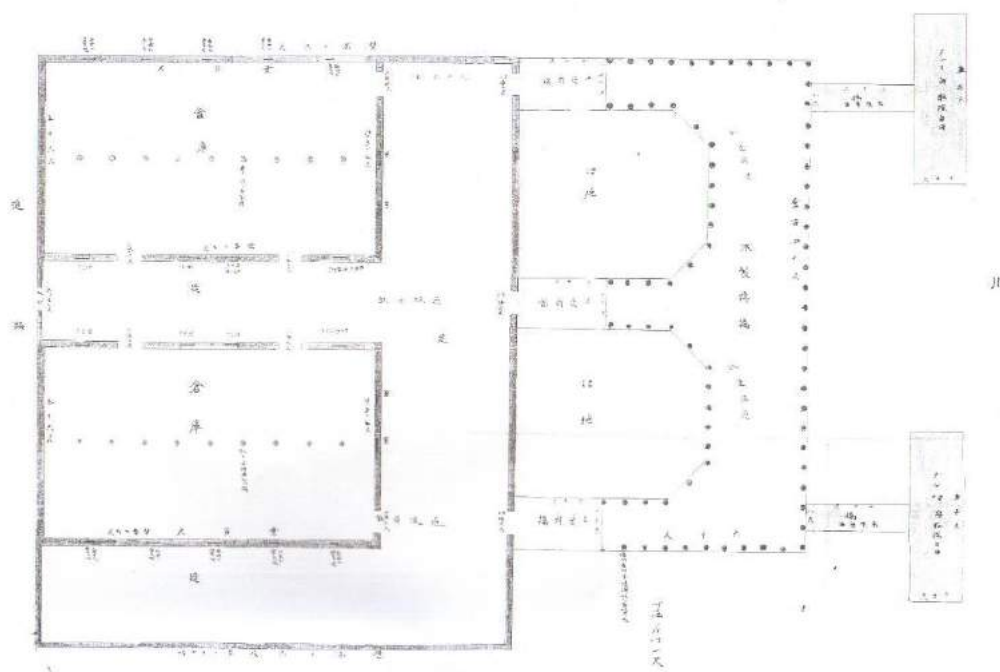


圖 4：淡水新店口德記洋行倉庫與碼頭平面圖。資料來源：明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈英國人エフ、アシトン埠頭倉庫會社設立ニ付滬尾棧橋築設認可并同棧橋許可一〉，冊號:0562，文件號：9，檔案編號：000005620099003001M。

以下茲就淡水穀牌倉庫與得忌利士洋行作分析。可以看到不同的機能屬性。

1. 淡水穀牌倉庫

淡水穀牌倉庫建築形式特色是臺灣乃至中國沿海通商口岸出現過的貨棧、倉庫建築中，年代較早，保存良好之案例，具有稀少性的價值。主要有下列幾點特色：

(1) 倉庫及碼頭配合油品之特性，在敷地上建造圓形油槽，架設輸油管，淡水線鐵路支線深入基地，以利經由鐵路網將油品運送。

(2) 倉庫保有日治時期西洋倉庫建築構造。製罐工廠及早期倉庫屋架為雙柱桁架(Queen Post)，後期的倉庫則為中柱桁架(King Post)，並出現輔助性鋼筋拉力桿。桁架大樑中央立一根磚柱，磚柱上端以疊澀砌法出挑，放大柱頭，在最上面安置一塊方形花崗岩承桁架大樑。

(3) 基地遺留日治時期特殊地景遺跡，包括油管管線、油槽設施、鐵道月台及木棧橋等遺跡。

2. 淡水得忌利士洋行

淡水得忌利士洋行的土地以作為碼頭區以及洋行商務辦公事務使用為主，貨物交易買賣在大稻埕地區進行。洋行建築配置以辦公室、貨品檢查場、輸入品置放廠、倉庫等辦公事務空間，及行員居住空間等為主。

根據黃俊銘(2010)的研究，得忌利士洋行中央以沿河道路分隔為北區和南區。北區以住宿區、倉庫為主。南區則為辦公室、卸貨區及修繕船隻等具備多項空間機能的地方。北區共有四棟主要建築且大抵沿道路呈東西排列。由西而東分別是：倉庫(洋行倉庫)、住家(洋行高級職員屋舍)、第一檢查場以及正後方的輸入品置場(洋行倉庫)。而南區與道路隔著且正對著第一檢查場的建築則是事務室(即辦公室)。第一檢查場為一棟由磚木石等三種建材所建成之建築物。為了方便進出口的貨物運輸便利，原先南北向立面皆無設置牆面，為無出簷的柱列式造型。現今所見的洗石子立面以及連續拱的造型為日治時期後所改建。輸入品置場位於第一檢查廠的北側，原先的南向立面因須貨物方便進出故僅有石砌立柱並且無設置牆面。現今南向立面磚拱、磚柱及清水磚女兒牆所構成的造型皆是日治時期改建。為了方便洋行貨物的運送與儲存量，而將整體空間配置成前檢查廠、後輸入品倉庫是有其用意的，藉由南區輕便軌道貫通此兩棟北區洋行建築，貨物到港以後便形成：輕便軌道運輸-進檢查廠-倉庫貯存的連續動線，出貨時亦然。這樣考量到整體的平面配置也使得人員在執行流程時能夠更為順暢迅速。

六、結論與建議

本文就清代開港後至日治末期臺灣淡水外國洋行特質、角色、分布與建築特色等幾個主題進行分析。研究結論發現：

1. 淡水洋行扮演國際間貨物集散的代理商角色，當時的洋行間會有相互代理關係，代理經營的內容亦多樣化，包括保險、石油、輪船等業務。部分淡水洋行與廈門洋行的關係密切。

2. 淡水洋行興起主因是此地為臺灣開埠的重要地點，但日治時期淡水因港口機能被基隆取代，商業的重心移至台北大稻埕、部分日本洋行取代外國洋行，所以洋行逐漸消失。

3. 由於洋行在淡水市街兩側永租土地與建物，洋行讓售土地、興建棧橋及申請海埔地擴大與縮減面積、淡水市街及河岸的整頓工事，促成洋行土地發生改變或消失。

4. 淡水洋行分布在埔頂下方與鼻仔頭兩個區域。由光緒2年(1876)的記載，淡水洋行共包括和記洋行(Boyd & Co.)、水陸洋行(Brown & Co.)、寶順洋行(Dodd & Co.)、怡記洋行(Elles & Co.)

及德記洋行，到日治初期前慢慢增多。但到日治中期後大量減少。鼻仔頭地區主要為怡和洋行與殼牌運輸貿易會社的倉庫，最初在此地為美利士洋行及寶順洋行作為怡和洋行代理商，日治初期至末期為淡水殼牌運輸貿易會社、三毛路會社、拉派克・嘉士會社、淡水迺生產石油株式會社在此營業。在埔頂下則有諸多洋行。

今日僅剩英商嘉士洋行倉庫及得忌利士洋行部分建築物被修復，諸多洋行建築與設施已不見遺跡。但是淡水洋行有著臺灣清代開港通商歷史價值見證，應思考如何重新建構整體意象。

後續研究建議可朝台灣、中國、日本、韓國、東南亞國家之洋行及倉庫特質進行比較。透過這些研究，能夠深化我國對建築史及洋行歷史的研究深度。

參考文獻

- 手塚猛昌(1911)。臨時臺灣舊慣調查會第一部調查第三回報告書臺灣私法附錄參考書第一卷下。
- 米復國(1997)。1860s-1890s 淡水、大稻埕及艋舺殖民建築之研究：殖民與後殖民論述之考察。行政院國家科學委員會專題研究計畫成果報告。計畫編號：NSC 86-2221-e-032-008。
- 周守真(1989)。日據時期淡水之空間變遷。淡江大學碩士論文。
- 邱世仁、歐東哲(2016)。清末滬尾烽火段港埠經貿空間場域特質。都市與計劃，43(2)，291-313。
- 邱世仁、歐東哲(2017)。日治時期淡水烽火段行政與經貿空間場域之建構。建築學報，99，1-19。
- 林會承(2002)。臺灣清末洋式建築研究(一)洋關、領事館、燈塔及洋行。藝術評論，13，15-94。
- 林滿紅(1978)。茶、糖、樟腦業與晚清臺灣。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 李乾朗(2003)。臺北縣縣定古蹟原英商嘉士洋行倉庫調查研究及修護計劃。
- 黃富三(1982)。清代臺灣外商之研究—美利士洋行(上)。臺灣風物，32(4)，105-136。
- 黃富三(1984)。清代臺灣外商之研究—美利士洋行(續補)。臺灣風物，34(1)，123-140。
- 黃富三(1996)。臺灣開港前後怡和洋行對臺貿易體制演變。臺灣商業傳統國際學術研討會論文。
- 張志源、邱上嘉(2004)。臺灣淡水鼻仔頭殼牌倉庫歷史與空間變遷研究。設計研究，(4)，104-115。
- 張志源(2011)。殼牌在淡水(1894~1910)—淡水殼牌運輸貿易會社、拉派克・嘉士會社、三毛路會社石油倉庫土地產權、棧橋興建、業務經營之探討。臺北文獻，(178)，119-158。
- 黃信穎(2002)。日治時期臺灣「外國人雜居地」之空間研究。中原大學建築學系碩士論文。
- 黃俊銘(2010)。淡水藝術大街第二期工程前期評估案階段成果報告。臺北縣立淡水古蹟博物館委託。
- 郭湖生、張復合、村松伸、伊藤聰主編(1993)。中國近代建築總覽・廈門篇。北京：中國建築工業出版社。
- 淡水郡役所(1930)。淡水郡內要覽。
- 淡水郡役所(1934)。淡水郡役所。
- 莊家維(2005)。近代淡水聚落的空間構成與變遷—從五口通商到日治時期。
- 臺灣省文獻會(1990)。臨時臺灣舊慣調查會第一部調查第三回報告書臺灣私法。
- 臺灣省文獻會(1994)。臺灣私法物權編(第8冊)。
- Hong Kong Daily Press (1876) Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines.
- Hong Kong Daily Press (1899) Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines.

Hong Kong Daily Press (1901) *Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines*.
Hong Kong Daily Press (1909) *Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines*.
Hong Kong Daily Press (1907) *Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines*.
Hong Kong Daily Press (1912) *Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines*.
Hong Kong Daily Press (1913) *Chronicle & Directory for China, Japan, the Philippines*.
Otness, Harold M (1999) *One thousand Westerners in Taiwan to 1945 : A Biographical and Bibliographical Directory*.

1 參見維基百科德記洋行條目。2013 年 5 月 18 日引用。

<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%BE%B7%E8%A8%98%E6%B4%8B%E8%A1%8C>

2 得忌利士洋行於光緒 19 年 (1893) 更名為拉派克·嘉士洋行 (黃信穎, 2002: 附錄)。拉派克·嘉士會社於明治 31 年 (1898) 作為在廈門和淡水殼牌運輸貿易會社唯一石油貿易代理會社, 當時雅士頓 (Francis Ashton) 及范嘉士 (Francis Cass) 皆在該洋行工作。明治 33 年 (1900) 淡水烽火段的嘉士會社下方碼頭標示有「得忌利士瀛船會社停泊場」。至明治 37 年 (1904) 得忌利士會社撤離臺灣市場。淡水得忌利士洋行的洋商包括克里斯提 (W. Christy) (1884 年)、雅士頓 (F. Ashton) (1887 年)、懷特 (H. P. White) (1893 年)、范嘉士 (F. Cass) (在廈門)、懷特 (H. P. White) (在淡水) (1895 年)、雅士頓 (F. Ashton) (1901 年) (黃信穎, 2002: 附錄)。另詳見明治 31 年 (1898) 11 月 8 日, 《臺灣日日新報》, 〈ドグラス瀛船の延著〉。

3 可見明治 33 年 (1900) 11 月 17 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士倒盤〉; 明治 33 年 (1900) 11 月 18 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行主逝去ご負債〉; 明治 33 年 (1900) 11 月 20 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行と大稻埕茶行〉; 明治 33 年 (1900) 11 月 20 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行の内情〉; 明治 33 年 (1900) 12 月 16 日, 《臺灣日日新報》, 〈茶商公會對嘉士洋行的訴訟〉; 明治 33 年 (1900) 12 月 19 日, 《臺灣日日新報》, 〈訴訟提起〉; 明治 33 年 (1900) 12 月 28 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行記事に就き〉; 明治 34 年 (1901) 1 月 8 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行と日本〉; 明治 34 年 (1901) 4 月 19 日, 《臺灣日日新報》, 〈嘉士洋行遺產競賣〉; 明治 34 年 (1901) 4 月 21 日, 《臺灣日日新報》, 〈遺產拍賣〉; 明治 34 年 (1901) 5 月 12 日, 《臺灣日日新報》, 〈債將攤結〉。

4 明治 31 年 (1898) 《臺灣總督府公文類纂》〈ラプレスカス會社鼻仔頭ニ浮標設置ニ關スル件〉, 冊號: 0285, 文件號: 9。

5 明治 31 年 (1898) 《臺灣總督府公文類纂》〈ラプレスカス會社鼻仔頭ニ浮標設置ニ關スル件〉, 冊號: 0285, 文件號: 9。

6 明治 31 年 (1898) 《臺灣總督府公文類纂》〈ラプレスカス會社鼻仔頭ニ浮標設置ニ關スル件〉, 冊號: 0285, 文件號: 9。另於大正 14 年 (1925) 日本官方公布淡水郡淡水街竿蓁林字庄仔內 34 番地前淡水河一部分 (面積壹分三厘四毫八絲) 河川廢止公告, 臺灣總督府並同意迺生產石油株式會社河川埋立開墾許可, 也有申請荷揚場棧橋併埋立工事設計。詳見大正 14 年 (1925) 《臺灣總督府公文類纂》, 〈ライジングサン石油株式會社河川埋立開墾願ノ件許可 (臺北州)〉, 冊號: 3890, 文件號: 1。

- 7明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈英國人エフアシュトンヨリ船舶修理所建設ノ為滬尾鼻仔頭ノ海面海埔使用方願ノ件〉，冊號：04629，文件號：028。
- 8明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈英國人エフアシュトンヨリ船舶修理所建設ノ為滬尾鼻仔頭ノ海面海埔使用方願ノ件〉，冊號：04629，文件號：028。
- 9明治 33 年（1900）Francis Ashton 申請在鼻仔頭海面海埔地的使用的圖面，詳見明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》〈英國人エフアシュトンヨリ船舶修理所建設ノ為滬尾鼻仔頭ノ海面海埔使用方願ノ件〉，冊號：04629，文件號：028。
- 10明治 33 年（1900）《臺灣總督府公文類纂》，〈臺北縣芝蘭三堡庄仔內庄鼻仔頭ニ於ケル英國人フランシス・カス及同國人フランシス・アシュトン兩人ノ買收シタル永代借地全部ヲ相當代價ヲ以テ讓受タル旨通知ノ件〉，冊號：0545，文件號：2。
- 11另明治 34 年（1901）開通淡水鼻仔頭鐵道路段的報導，詳見明治 34 年（1901）7 月 17 日，《臺灣日日新報》，〈鐵路將竣〉。
- 12大正 5 年（1916）《臺灣總督府公文類纂》，〈芝蘭三堡滬尾街ニ於ケル官有地學租財團へ無償下付等ノ件〉，冊號：01202，文件號：6。
- 13 當時淡水烽火段有石炭置場需求，詳見大正 8 年（1919）《臺灣總督府公文類纂》，〈淡水烽火街土地使用許可願ニ關スル件（不許可ノ分）〉，冊號：11265，文件號：18。
- 14 當時鼻仔頭海灘地埋立許可案，詳見明治 30 年（1897）《臺灣總督府公文類纂》，〈英商フランシス・アシュトンシノ永借地タル〔淡水滬尾〕海灘地埋立許可ノ件〉，冊號：174，文件號：8。
- 15明治 30 年（1897），〈臺灣島ニ於ケル外國人居留地經界確定一件〉，《日本外務省外交史料館紀錄》，3 門，12 類，2 項，33 號；臺灣總督府發行，明治 30 年（1897）4 月 24 日，《臺灣總督府報》第 66 號。另明治 30 年（1897）4 月 22 日原臺灣「外國人雜居地」範圍已確定。詳見臺灣總督府發行，明治 30 年（1897）4 月 21 日，《臺灣總督府報》第 53 號。另同年 5 月 4 日，府令第 17 號規定若為了傳習學術工藝以及營業上的需要而必須聘用外國人者，其雇主須將雇用合約報准地方官廳後，受聘外國人方可在外國人雜居地區域外居住。詳見臺灣總督府發行，明治 30 年（1897）5 月 4 日，《臺灣總督府報》第 72 號。
- 16甸德洋行在淡水主要代理人 1862 年的紀錄為達思慮（P.F. da Silv），1863 年為藍玻（C.C. Rainbow），1865 為陶德（J. Dodd），於 1866 年倒閉。
- 17美利士洋行在淡水主要代理人 1865 年的紀錄為美利士（J. Miliscl），在 1870 年 6 月倒閉。
- 18德記洋行在淡水主要代理人 1870 年的紀錄為布魯斯（R. H. Bruce），1875 年為盧德蘭（T. E. Ludlam），1880 年為貝司特（C. H. Best），於 1887 年遷至大稻埕。
- 19需值得一提的是得忌利士洋行在淡水主要代理人在 1884 年的紀錄為克里斯提（W. Christy），1887 年為雅士頓（F. Ashton），1893 年更名為拉派克・嘉士公司（Lapraik, Cass & Co.）。成為拉派克・嘉士公司後，在淡水主要代理人在 1893 年的紀錄為懷特（H. P. White），1895 年為嘉士（F. Cass）（在廈門），懷特（H. P. White）（淡水），1901 為雅士頓（F. Ashton），在 1902 年倒閉。
- 20明治 33 年（1900）12 月 19 日，《臺灣日日新報》，〈臨時代理店〉。

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.03 驚聲國際會議廳

第四場 船舶與海難

1. 陳國棟

淡水河的適航性與淡水河系的船隻

2. Paola Calanca 柯蘭

透過「海不揚波」手抄本來看中國航海指南資料

3. 鄭維中

荷蘭時代大員入港導引：駁船、旗號與盪纓

4. 李其霖、林嘉琪、湯熙勇、Tim Riswick

《熱蘭遮城日誌》中的荷蘭東印度公司（VOC）水下沉船

淡水河的適航性與淡水河系的船隻

一隻船仔頭尖尖，卜去滬尾載滬鹽；
娶着水某驚人估，不時褲帶結肖粘。
——褒歌：〈一隻船仔頭尖尖〉

陳國棟
中央研究院歷史語言研究所

一、淡水河水系的適航性

1878 年署理臺北府知府的林達泉（1830-1878）在其所著的〈全臺形勢論〉這篇文章中，講到臺北不同於臺灣其他地方的優勢有好幾處，其中一項就是大漢溪、新店溪與基隆河三條河在臺北盆地內匯流，而且都可以行船。他說：

全臺之水皆不匯，而三溪獨匯；全臺之溪皆不通舟楫，而三溪獨通，此山水之勝一也。¹

說明淡水河水系是臺北盆地的交通動脈。臺北有可以通航的河川，這是全臺絕無僅有的。

淡水河及其三大支流能夠通航的事實，早在 1710-1711 年間，最早巡視臺北盆地的福建分巡臺灣廈門道道員陳璘（1656-1718）²，在他的巡察紀錄——〈澹水各社紀程〉中，就已經指出來了：

¹ 該文收錄在連橫，《臺灣通史》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 128 種，1962），卷三十三，〈劉璈列傳〉，頁 926。

² 關於陳璘與臺灣的關係，請參考陳國棟，〈陳昂與陳璘——康熙五十六年禁止南洋貿易的決策〉，收在陳熙遠主編，《覆案的歷史：第四屆國際漢學會議論文集》（臺北：中央研究院，2013），頁 433-467。

澹水港水路十五里至干豆門，南港水路四十里至武勝灣，此地可泊船。內雞心礁陸路六里至雷裏，六里至了阿，八里至秀朗，三十里至里末，三里至擺接。北港水路十里至內北投，四里至麻少翁，十五里至大浪泵，此地可泊船；三里至奇武仔，十五里至答答悠，五里至里族，六里至麻里即吼，二十里至峰仔嶼。上灘水路七十里至嶺腳，上嶺、下嶺十里，渡海十二里至雞籠。又澹水港北過港，坐蟒甲上岸至八里分，十五里至外北投，十二里至雞柔山，十五里至大屯，三十里至小雞籠，七十里至金包裹，跳石過嶺八十里至雞籠社。³

干豆門即關渡，當時為一種峽門地形，淡水河從關渡分出第一段位置在北的支流——基隆河，因此稱基隆河為「北港」；而相對位置在南的淡水河本身也就稱為「南港」。「南港」往上溯，陳璣記錄了武勝灣、雷裏、了阿、秀朗、里末、擺接這些相距不遠的村社。它們所在的位置，相當於今天的板橋、新莊、永和、中和一帶。到了這一帶地方，淡水河一分為二，也就是大漢溪和新店溪，陳璣大概就止步了。他回頭講基隆河的水運，一直上溯到嶺腳，然後翻過山嶺到基隆與和平島。不過，嶺腳究竟在哪裡呢？顯然是在汐止（峰仔嶼）的上游，而劉克襄推定是在八堵八德橋附近的大武崙溪注入基隆河之處。⁴

不過，我們的引文卻還有一段，乍看來與淡水河沒有直接的關係，事實上倒有一些，而且也還頗為有趣。陳璣說是在淡水港的地方乘坐「蟒甲」，也就是「艚舨」，過河到北岸，上岸就是八里分，沿海岸線陸路前進，依次經過外北投（淡水區北投里）、雞柔山（淡水區義山里）、大屯（淡水區屯山里）、小雞籠（三芝區）、金包裹（金山區）、雞籠社（和平島）。八里分一般認定應該是淡水河河口南岸的八里坌，不過北岸這邊其實也有一個小八里坌（淡水區竹圍里、八勢里一帶）。陳璣所指必須是這處小八里坌，方能循陸路前往北海岸，以至基隆和平島。清代的官方文書對於「淡水港」與「八里坌口」的使用往往不甚嚴謹，因此要隨時留意文本脈絡，方能確定是河口的南岸或北岸。當時從新竹、桃園北上，通常沿海行進到現在的南崁、八里，然後渡河到淡水。⁵

淡水河因為處在河海之交，有海路聯絡島外，有河道聯絡北臺灣內陸，深具交通樞紐的重要性。這種優勢，貫穿了整個清治時期（1683-1895）。

淡水河可以行船，因此文獻經常提到。例如姚瑩於 1821 年從臺南一路北上，

³ 陳璣的文章今逸，部份收錄在黃叔璥，《臺海使槎錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 4 種，1957），卷六，〈番俗六考·北路諸羅番十〉，頁 141-142。

⁴ 劉克襄，《福爾摩沙大旅行》（臺北：玉山社，1999），頁 24-25，註 19。

⁵ 郁永河，《裨海紀遊》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 44 種，1959），頁 22-23。參考陳國棟，〈臺灣歷史上的牛車——從《康熙臺灣輿圖》談起〉，《臺灣博物季刊》，第 34 卷第 1 期（2015 年 3 月），頁 24-35。

行程走的都是陸路。到新莊以後才進到可以行船的淡水河系。⁶在他著名的〈臺北道里記〉一文中，他就描述了大漢溪、新店溪與基隆河三條淡水河系主要支流的行船概況。

新莊，大村市，民居約近千家，駐縣丞一員，有汛。五里，渡大溪至艋舺，途中山水曲秀，風景如畫，擺接十三莊在其東南，為北路第一勝境。艋舺民居鋪戶，約四、五千家。外即八里坌口⁷，商船聚集，閘閘最盛，淡水倉在焉。同知歲中半居此，蓋民富而事繁也。駐水師遊擊一員，守備一員。由艋舺東水程二十里，即八里坌海口，設滬尾一營，與內地五虎門對渡。

他先點出大漢溪、新店溪、淡水河匯流處附近的三個主要城鎮——、新莊、艋舺與擺接，然後跳到淡水河口的八里坌與滬尾。從他履行的目的是前往宜蘭來看，他是從新莊到了艋舺，但沒有到淡水。他接著說：

自郡至艋舺，皆北行。由艋舺以上，乃東北行。十里，錫口，有街市。五里，南港，入山，沿山屈曲；其港水自三貂內山出，上自暖暖，下達滬尾。十里，水返腳，小村市；水返腳者，臺境北路至此而盡，山海折轉，而東出臺灣山後，故名。

姚瑩顯然在艋舺上船，沿淡水河而下，接近社子島後，可能經由番仔溝轉入基隆河；當然他也可能下行到關渡再轉進基隆河的，不過他不提八芝蘭，因此後面這可能性較低。至於他所描述的方向，大概而已，不能說準確。基隆河在這一段的幾個大型聚落是錫口（臺北市松山區饒河街一帶）、南港（臺北市南港區中南路一帶）與水返腳（新北市汐止區）。他說，汐止是轉入臺灣東部的一個出發點。

過此天山嶺迎日東行，十五里為一堵山，再北過五堵、七堵、八堵，凡十里至暖暖，地在兩山之中，俯臨深溪，有艋舺小舟，土人山中伐木作薪炭、枋料，載往艋舺。舖民六、七家，皆編籬葺艸，甚湫隘；每歲鎮道北巡，及欽使所經，皆宿于此，蓋艋舺以上至噶瑪蘭頭圍凡三日程，皆山徑，固無館舍耳。暖暖迎日東北二里許，稍平廣，可三百餘畝，居民四、五家散處。三里，至碇內，渡溪北岸，更東行二里，楓仔瀨；復過溪南岸，仍東行，三里至鯽魚坑；過渡，沿山二里，伽石，路甚險窄，土人白蘭始開鑿之，奇其事以為神所使云。⁸

天山嶺應該就是昊天嶺。姚瑩經過該地，發現基隆河在過了八堵以後，其實還是可以行船的。引文中的碇內在基隆市暖暖區；楓仔瀨在新北市瑞芳區；鯽魚坑應作鱖魚坑，也在瑞芳；伽石，現在寫作豎石，閩南語讀音相仿，為瑞芳區東和里。姚瑩對暖暖、瑞芳多所著墨，因為要前往葛瑪蘭頭圍（宜蘭市）的官員，

⁶ 參考陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：敷明產業地理研究所，1960），下冊，頁1018。

⁷ 應該就是滬尾淡水。

⁸ 以上見姚瑩，《東槎紀略》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第7種，1957），頁90-91。

皆取道經過，並且在暖暖打尖。姚瑩撰寫〈臺北道里記〉的場合是 1821 年他奉命前往噶瑪蘭辦事，因此只有簡單敘述一下艋舺與滬尾淡水之間的情況，而對基隆河上游著墨較多，也是因為他真的路過。最特別的地方是他講到了八堵到暖暖的一段溪流也還是有「艋舺小舟」行駛，當地人用來載運木材與薪炭，下行到艋舺（萬華）出售。

姚瑩報導過後，經過四十餘年，在同治年間（1862-1874）編成的《臺灣府輿圖纂要》也描述了淡水河水系的航運概況如下：

滬尾海口：該溪海口寬有三里許，深有二丈餘；兩邊暗沙圍抱。口門雖緊要，而五、六百石之船均得隨時出入，不必俟潮；五、六百石以上大船滿載者，須俟潮漲出入：為各路商船經商之所。自滬尾至艋舺，計水程三十里。關渡在艋舺、滬尾適中之區，兩山夾峙，河面不過一箭之闊，但潮水直抵艋舺以上，三、四百石商船儘可滿載而乘出入；即大號商船，亦可半載而隨潮進出。稍不留意，匪船可直達艋舺，誠為第一緊要之海口也。前有紅毛人建造礮臺一座，在口門內之北岸；因今昔殊形，已不合用。自嘉慶年間在外口門北岸建設新礮臺，又有滬尾水師守備專轄，足資防禦；而總須刻刻留心，不使稍涉大意也。⁹

「石」為容積單位，換算為重量，約當 120-140 斤，平均 130 斤或 80 公斤。500 石之船，載重約 40,000 公斤，約當 40 公噸。¹⁰以上這段講 40 公噸以下的帆船，可以利用潮汐，順利到達艋舺。這裡講到的 40 噸左右的船舶並不是淡水河的河船，而是經過海面而來的海船。一直在 20 世紀前面二、三十年間，小型海船是可以上溯到艋舺或大稻埕的。以上是淡水河本流的一段航運。

《臺灣府輿圖纂要》接下來就描述整個淡水河水系河船通航的狀況了：

滬尾港海口：在龜崙嶺之北、艋舺之西，離城【新竹】一百四十里。港內分南、北、中三大溪，名曰內港。南溪之源出自大壩尖山，由大姑崁、三角湧向西北至新莊，與艋舺溪會合；至大稻埕折而西至關渡，與北溪合流而出滬尾。北溪之源出自三貂嶺，南至水返腳、錫口轉西南，過劍潭會礮溪至關渡，與南溪合流而出滬尾。中溪名艋舺溪，發源於獅頭山，入拳山保大坪林折而向西至大加臘保，會南溪而入於海。南溪自新莊起、至艋舺溪邊尾，另有小駁船往來駁貨；北溪自暖暖、八堵起，至關渡、滬尾亦有小駁船往來；艋舺溪東至擺接保枋橋街，亦有小駁船往來。南北周圍百餘里之水，均由滬尾入海；與郡之鹿耳門、彰化之鹿港為全臺三大口。¹¹

⁹ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 181 種，1963），頁 282（附：海防要害處所）。

¹⁰ 關於容積單位「石」與重量單位「擔」之間的換算問題，請參考 Han-sheng Chuan and Richard A. Kraus, *Mid-Ch'ing Rice Markets and Trade: An Essay in Price History* (Cambridge: Harvard University Press, 1975), p. 79.

¹¹ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》，頁 279-280。

該書說到淡水河在中、上游部分分成南、北、中三大溪。文中所稱的「南溪」今稱大漢溪；「中溪」（艋舺溪）今稱新店溪；「北溪」即今基隆河。文中提到新店溪與大漢溪在新莊附近會合、在關渡與基隆河匯流。重點在於：(1)新店溪在新莊、艋舺之間；(2)基隆河從暖暖、八堵以下到關渡、淡水之間；(3)新莊與板橋之間（地理描述不夠正確）皆有「小駁船」往來運送物資。整個描述多少還是粗疏，但是對淡水河水系提供在地交通的功能，算是有不錯的理解。

相近的時代，1871 年編成的《淡水廳志》應該不能錯過對淡水河水系的描述，可是相關的文字去只有如下幾句：

自滬尾至艋舺水程三十里，關渡在適中之區，兩山夾峙，闊一箭地，三、四百石之船及大號者，儘可乘潮直抵艋舺以上港口。¹²

比起《臺灣府輿圖纂要》來說，可謂簡略之至。不過，到了此時，因為淡水開放為通商口岸的關係，也就開始有西方人對淡水河水系的具體報導，面貌也就清晰起來。西方人的報導，稍後再加以敘述。先來談行駛在淡水河及其支流上的船舶。

二、淡水河船隻的種類

國分直一（1908-2005）在日治末期（1943 年），對當時淡水河的木造船隻作過調查，調查結果寫成了〈淡水河的民船〉一文。他所調查的地點偏在基隆河與淡水河的下游（大稻埕、大橋頭、士林與淡水……等河段），不包括上游以及新店溪、景美溪與大漢溪等支流。他將觀察或聽聞所見的船隻，表列出七種，分別為①捕魚船、②跳白仔、③砂船、④運瓦船、⑤運貨船（大橋頭所見）、⑥運貨船（淡水所見）與⑦運煤船。當中②跳白仔相當特別，對一般人而言可能也比較陌生，我們先提出來討論。

「跳白仔船」是淡水河上一種十分特別的捕魚載具。國分直一云：

特殊漁船 此類漁船叫做「跳白仔」，同樣是在大橋和士林所發現的。外形細長，近似於獨木舟，使用方法較為特殊。它的舷側附有一塊白色板子，沉在水下後魚會因受驚而自行跳到船上來。所有的道具僅兩根竹竿。據士林的川原茂（北師本科生）說，這種船在士林只有兩艘，用以捕捉大魚、

¹² 陳培桂，《淡水廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 172 種，1963），頁 184。

螃蟹等。¹³

國分直一本人調查的對象是大橋頭的一艘跳白仔。不過，他也從住在士林的日本人川原茂那裏聽說士林也有跳白仔船，川原茂還告訴他這種船「用以捕捉大魚、螃蟹等」。不過，此一描述似乎與該型船舶的捕魚法不相襯。因為大魚姑且不說，螃蟹怎麼可能會因為受到驚嚇而自動跳到船上呢？

除了國分之一之外，《臺灣日日新報》，1911年10月12日，第六版，「雜俎」欄有一篇專文，主要是講中國浙江紹興的故事，主角的職業為操作跳白船捕魚。故事之前段就介紹此種船隻及漁法：¹⁴

捕魚之法，自網籬叉釣外，別有跳白船。其船長有一丈，闊止二尺餘，至尾尤狹，僅容一人坐。舷出於水不盈尺，右首船舷豎短，網高約尺許。左置一板，闊二尺，長與船等，白粉塗之，斜放水中，兩頭以繩繫諸舷。每當夜靜，漁者輕棹其船於灘頭岸側。魚見板上白影，輒驚跳入船。大者以木槌擊殺之，恐其波刺而舟沉也。每夕得魚甚夥。然止可行於黑夜。若日間及月明之下，白板一照，魚即悠然逝矣。紹興偏門外，有張鳳翔者，以此為業。……

依據這個描述，報導中的跳白船其實很小，因為其長度僅有一丈，也就是3公尺左右，「雜俎」作者的目的是在講一位浙江紹興跳白船的操舟人的故事，未必與臺灣的跳白船有關，不過捕魚的手法倒是十分相似。該文特別提到船舷出水的部分不到一尺（小於30公分），這當然是為了讓魚容易跳入船中的原故。至於國分直一在大橋頭所見的跳白仔船則太多了：長8.75公尺、寬0.82公尺，但是船舷包括水上、水下都在內，也只有0.3公尺。就臺灣地區而言，跳白仔船在淡水河之外，也出現在宜蘭，又名「白仔船」。其長度為30尺（9公尺）、寬2尺（0.6公尺）、深1.8尺（0.54公尺），屬於一種窄而淺的船型，與國分直一在大橋頭所見者相仿。

《臺灣日日新報》1912年10月12日「雜俎」所描述的跳白船以浙江紹興為背景，可見當地有這型船舶。淡水河或是宜蘭的漁家為何會使用這型船舶呢？它們又是怎樣被引進臺灣的呢？當然不容易推測。20世紀前半長期服務於中國海關的夏士德（G. R. G. Worcester, 1890-1969），在中日戰爭期間成為日本人的戰俘。他對中國的河海船舶極研究。戰後他在1948年到臺灣實地調查，隨後（1956

¹³ 國分直一，〈淡水河的民船〉中譯版見《民俗臺灣·第四輯》（北市：武陵，1994），頁165-179；亦見國分直一著、邱夢蕾譯，《臺灣的歷史與民俗》（臺北：武陵，1991），頁201-216。雖然是同一家出版社的出版品，但其譯文卻有所出入。其原文版收在國分直一，〈淡水河的民船〉，《台灣の民俗》（東京：岩崎美術社，1968），頁261-282。本文參酌三種版本引用。為節約空間，凡引自該文皆不再另行標明頁碼。

¹⁴ 《臺灣日日新報》，1911年10月12日。

年）他在一篇小文章裡提到臺灣的船舶打造，受到浙江的影響很大。¹⁵臺灣居民的祖先主要來自閩、粵，而福建人擅長航海。一般而言，我們會認為臺灣的漢人船舶必然源自於原鄉。¹⁶不過，福建及廣東似乎沒有利用「跳白船」捕魚的作法，因此夏士德的意見相當值得注意。

國分直一列表的七種船型中的一種為捕魚船，也就是通稱為「雙槳仔」的小型船隻。不過，他也發現採蜆、養鴨的船隻也屬於同一類型。他說：

臺北橋附近的捕魚船、渡船、明治橋（今圓山橋）下的鴨母船（養鴨船）及明治橋下、士林、江頭的採蜆船。鴨母船、採蜆船、捕魚船三者船形相同，統稱為雙槳仔。¹⁷

「雙槳仔」為工作船隻，主要用於捕魚，但也用於養鴨、採蜆、採砂與拾取煤炭等功過，因此也依照其用途另外單獨取名。國分直一在大稻埕所見的捕魚船，是一艘高 7 公尺、寬 1.25 公尺，深度只有 0.4 公尺的「雙槳仔」。為甚麼叫作「雙槳仔」呢？因為他的推進力主要來自由人工失利的兩隻長槳。除此之外，他的輔助行進工具就只有一根竹竿和一枝稱作「橈篋」的小槳。¹⁸

國分直一調查的年代，臺北盆地與淡水河流域的交通早已多元化。火車、汽車都讓河運的重要性大幅降低，因而比較容易見到的木造船隻，也就是養鴨、撈蜆、捕魚……之類直接利用河川資源的載具。然而，淡水河水系在陸上交通發達以前，獨領風騷的應該是「紅頭船」。不少文獻及口碑都提到「紅頭船」，可是有關「紅頭船」的描述也還是很不足。不過，他還是看到幾艘。他表列的船隻當中，⑤運貨船（大橋頭所見）和⑥運貨船（淡水所見）都是紅頭船，而④運瓦船與⑦運煤船他認為與紅頭船是一樣的東西，基本上都用來運貨。

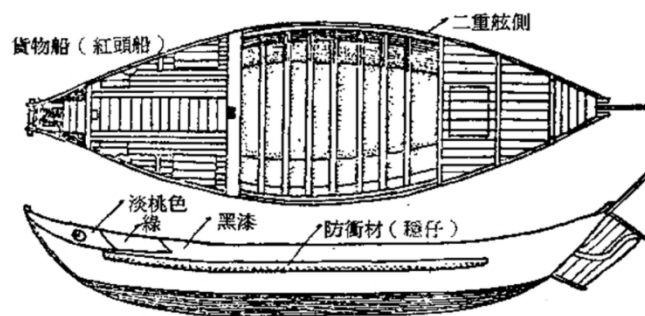
國分直一給了我們有關淡水河紅頭船的線圖，看得出來他特別強調防衝材（穩子、穩子）存在的意義。本來臺灣所有船舶的船頭塗裝，船舷左右兩側最前端為紅色（因為顏料遭時間消磨，略有變化），緊接一塊為綠色。這是因為清代時期臺灣歸屬福建，臺灣船依照大清政府指定給福建船舶的方式塗裝如上，以故稱為綠頭船。可是，口耳傳說都把淡水河的運貨船叫作紅頭船。

¹⁵ G. R. G. Worcester, "Four Small Craft of T'ai-wan," *The Mariner's Mirror*, vol. 42, no. 4 (1956), pp. 310-312.

¹⁶ 19 世紀中葉，郇和（斯文豪，Robert Swinhoe）就認為淡水的船隻，像是基隆或蘇澳那樣，就是依著廈門船的樣式打造的，見 Robert Swinhoe, "Additional notes on Formosa," *Proceedings of the Royal Geographical Society of London*, no. 10 (1866), pp. 123-124.

¹⁷ 國分直一，〈淡水河的民船〉。

¹⁸ 「橈篋」的樣子長得像放大版的飯匙，與黑面琵鷺的長喙也十分相像。事實上，黑面琵鷺就是因為其長喙與「橈篋」相似而得名，雖然也有點像琵琶。



1948 年夏士德造訪過臺灣之後，記錄臺灣有一種「朝頭船」(The Chao T'ou, or Upturned Bow) 應該就是紅頭船。他的線圖強調了船艙、船舷前頭兩側以及船艙的塗裝，皆有紅色的部分。可是，夏士德完全不提穩子（穩子）那回事。¹⁹穩子的英文叫作 fender，日文叫作「防舷物」或「防舷材」，現代中文稱為「護舷」。其用途是當船隻靠泊時，避免與鄰船相撞擊造成對船體的傷害。現在都使用廢輪胎或球形、瓜形的「護舷」做為緩衝物（buffer）。船隻之所以需要防撞，乃係有一定高度的緣故。一般所見的雙槳船船舷低，沒有施作護舷的必要。



在淡水河船運的黃金年代，最主要的交通運輸工具就是紅頭船，僅只一種形式的河船呢？還是泛指大部分的河船？還有，淡水河的紅頭船是怎麼來的呢？說真的，很少文獻提及，而且還說不清楚。周明德，〈淡水河畔憶紅頭船〉：推論，紅頭船應當在乾隆年間即出現於淡水河上。另外，周明德的文章還提到「紅頭船之名稱與建造法均來自福建」，並且認為這種船舶在臺灣來說，是「淡水河的特產運輸工具」。清朝從雍正年間起開始規定船頭塗裝的顏色，臺灣船應為綠頭船、廣東船才是紅頭船。如果淡水河的溪船係由福建引進，那豈不應稱作綠頭船，為何要稱為紅頭船呢？²⁰

¹⁹ G. R. G. Worcester, "Four Small Craft of T'ai-wan," *The Mariner's Mirror*, vol. 42, no. 4 (1956), p. 311.

²⁰ 周明德，〈淡水河畔憶紅頭船〉，原刊於（第三期滬尾文史工作室）《滬尾街》，第三期；收錄於氏著，《海天雜文》（臺北：臺北縣立文化中心，1996），頁 33。參考黃繁光，《風起雲湧時：

周明德稱：

昔日淡水河上航行著一種木造貨船，俗稱為「紅頭仔」，底平、無龍骨，只有「船拱」（橫骨之稱），乃是典型的河川船。這種「紅頭船」，長約十二公尺，寬約四公尺，高約一公尺半，重約十五公噸，裝載量約可達十二公噸。因為船首左右雕有一雙凸出的眼睛，其周圍塗以紅色格外顯眼，故稱為紅頭船。²¹

周明德所謂的「船拱」，國分直一寫作「船拱」，也就是一般造船時通稱的「肋骨（frame）」，²²也稱為「肋材」或「曲手極」。²³國分直一云：「內河民船都沒有龍骨，是由船拱（橫骨）組成的平底船。」前述引文中，周明德也道及「紅頭船」的大小和載運能力。國分直一測量得⑤運貨船（大橋頭所見）長 11.95 公尺、寬 3.97 公尺、深 1.52 公尺；⑥運貨船（淡水所見）長 13.2 公尺、寬 3.5 公尺、深 1.5 公尺。大小與周明德所記相差不大。至於④運瓦船與⑦運煤船則稍微小一些，但長度也在 10 公尺左右。



周明德在他的文章公布了一張他和淡江中學同學李潤澤與一艘紅頭船的合照。因為取景的關係，我們只能看到船尾的部分。周、李兩人站立在艙蓋的後頭。國分直一的調查報告把艙蓋叫作「帆艙」，加註日語片假名讀音為「パンカム」，個人認為「帆艙」兩字可能要改作「篷蓋」，因為「舟之兩旁曰艙堂」，「艙」的讀音與閩南語的「蓋」比起來，後者較接近「カム」。此處我們使用「篷蓋」一詞。國分直一提到大型貨船（紅頭船）裝設有篷蓋，其支柱通常用原木組成，而其結構體亦為木質。周明德的照片所見，顯然係屬木質。國分直一另外也提到，捕魚船（雙槳仔）除了捕魚、養鴨、撈蜆……等工作之外，也用於擺渡或一定距

首位臺籍氣象官周明德平生所見所聞》（臺北縣淡水鎮：臺北縣立淡水古蹟博物館，2009），頁 174。

²¹ 周明德，〈淡水河畔憶「紅頭船」〉。

²² 黃凌霄，〈黑水溝：漫談打造臺灣北海岸傳統帆船〉（新北市：遠景出版社，2015），頁 60-66。

²³ 陳希育，〈中國帆船與海外貿易〉（廈門：廈門大學出版社，1991），頁 401。

離的載客之用。在這種情況下，也要裝上舵和帆，而這種雙槳船也裝設篷蓋，但是係用竹篾編成結的。篷蓋的用途當然是用來遮風避雨。

周明德的照片，拍攝時間是 1943 年，正好也是國分直一做淡水河河船調查的那一年，淡水河水系的河運已經沒落了他所看的紅頭船代表性是不是不夠呢？似乎不是這樣，因為我們在日據時代初期，從《臺灣日日新報》所見到被報導的紅頭船，大約都載貨一百多擔，即十來噸，與前面國分直一、周明德的描述相符。例如《漢文臺灣日日新報》，明治三十九年（1906）四月二十七日，第五版：

炭船沉沒 有紅頭船一艘，于本月二十一日午后二時頃，載石炭百六十噸，將由芝蘭二堡霖仔頂庄送往淡水。不圖駛至淡水河沿岸八里坌海面，驟遇暴風，船遂沉沒，幸船員卻無性命之虞。²⁴

所謂的「百六十噸」應是「百六十擔」之訛，差不多相當於 10 公噸。該船行駛的範圍為士林至淡水之間的淡水河段。再舉一件例子。《漢文臺灣日日新報》，明治四十一年（1908）三月二十六日，第五版：

船之流失及進水 大稻埕國興街胡連來有紅頭船一艘，再（在）昨日午前一時頃，繫於淡水河埤仔墘街之河岸，忽流失不知去向。又同日午前四時頃，芝蘭三堡小八里坌附近之淡水河，有芝蘭二堡溪州底庄崙仔頂李好之船，為風浪所激，已至入水。所載石炭百四十擔之中，急卸其二十擔于水，幸不至沉沒。²⁵

引文後半提到的船，與前一段引文的一樣，都是從士林運煤前往淡水。後面這個個案裝載的煤炭比前案少一點，不過也離 10 公噸不遠。他們都被直接喚作紅頭船，並沒有特別叫作運煤船。

時間再往前推，推到清治後期，我們也幸運地從外國人的觀察紀錄中看到了紅頭船的身影。英國駐淡水領事葛顯禮（柯伯希，H. Kopsch）在 1867 年，搭乘紅頭船遊歷淡水河水系。他說：

我們僱用的大船體積如下：長 10.5 公尺，橫樑（最大船幅）2.1 公尺，深 0.9 公尺，桅桿 9 公尺高，裝附有竹帆。全部由一英吋的樟樹板材組成，從船首到船尾不須另一塊連接。另外，板材樁接肋材（中國製船者的流行方式），讓板材牢牢地節靠一起。一艘船有七塊肋材，船首的第一塊組成防水的小隔間——它是活動的，萬一需要時，可取下。從船尾算起的第一塊肋材，形成的小隔間，充當泥土小火爐擺置的地方；船中央則裝載乘客

²⁴ 《漢文臺灣日日新報》，明治三十九年（1906）四月二十七日。

²⁵ 《漢文臺灣日日新報》，明治四十一年（1908）三月二十六日。

與貨物。²⁶

顯然在國分直一或周明德觀察報導之前七、八十年前，那艘被記錄的紅頭船長度在 10 公尺以上、寬度在 2 公尺以上，有很高的桅桿，載重能力不下於 10 公噸。大小型制維持那麼久，當然是因為那樣的尺寸很適合在淡水河系中載貨。那麼，紅頭船就是專指這樣大小的運貨船嗎？還是也有較小型的紅頭船呢？

有一塊初立於嘉慶二十一年（1816），並且在道光二十一年（1841）又重刻再立過一次，可稱為〈嚴禁胥差苛索船戶陋規碑記〉的石碑，透露出一些有關「紅頭船」可能有大有小的訊息。該碑記的主要內容如下：

照得本部院²⁷奉命巡閱臺灣，於本年（按、1816）九月間行抵淡水廳地方，據南、北港小船戶廖義、李棟、劉義、李麟等二十五人呈稱：「義等置造紅頭小船，在於淡地內溪駁載五穀、貨物，暨渡新、艋等處往來過客，以活生命。每承滿載者，不外二十多挑之米，為數無幾，工資微末。惟船雖窄小，例應與大溪船一並遵由淡水廳給換牌照，以備稽考。查大溪船每隻所載米二百有餘挑，其工資比紅頭小船數倍之多，而給發牌照之淡廳經管並不較量船之大小，總以每隻悉要規費銀二元、澳差錢二百文，方肯給換，以致紅頭小船細微辛資不堪苛索。先年在袁前廳任內具呈，蒙准出示：「凡紅頭船給換牌照者，定貼經管費例銀四錢，仍嚴禁毋許額外多索滋弊。」等因；將示在於新庄天后宮前勒立石碑曉諭，現廳卷可據。無如年來所立石碑罔知弊減，而經管依舊多抬聲價，每船給牌必苛索番銀二元、錢二百文，不從則不換給。」等情。……²⁸

引文中的南、北港即新店溪與基隆河；「袁前廳」即乾隆五十三年或五十四年（1791 或 1792）擔任淡水同知的袁秉義。換句話說，小型的紅頭船，至少在乾隆末年以前，便已在淡水河系的不同港口之間穿梭往來。米以一挑 = 1 石 = 80 公斤計，大溪船載重在 16 公噸左右；紅頭小船則不到 2 公噸。碑文中明確地稱呼載重量小的船隻為「紅頭小船」，載重量大的則叫作「大溪船」。「大溪船」的載重能力不是正好與日據時代的各項資料相符嗎？是否也可以稱為紅頭大船或泛稱為紅頭船呢？

日據之初編輯的《臺灣私法》指出北臺灣的紅頭船與安平「溪泊船」相似，但是載重能力較差：

倚邊船、按邊船：南部地區稱為倚邊船，中部地區稱為溪船，北部地區稱

²⁶ 葛顯禮，〈大漢溪與新店溪之旅——英國淡水領事柯伯希（H. Kopsch）的淡水河紀行〉，收在劉克襄，《福爾摩沙大旅行》（臺北：玉山社，1999），頁 28-30。

²⁷ 「部院」指巡撫，當年之福建巡撫為王紹蘭（1760-1835）。

²⁸ 邱秀堂編著，《臺灣北部碑文集成》（臺北：北市文獻委員會，1986）收錄此二方石碑的碑文，原碑收在頁 11 及頁 16。

為按邊船的船舶均〔屬〕同一種類。此種船舶用以載運貨物航行臺灣沿海或河川，載貨量二百五十擔至七百擔。而有頭桅及中桅，帆、碇及船腹的色採與曾仔船相同。吃水甚淺，大多以帆航行，備有櫓櫂及竹竿。安平稱為溪泊船，北部地區稱為紅頭船的船舶亦屬於此類。溪泊船有一桅，備有竹竿，載貨量二百五十擔內外。紅頭船是因為船頭刷成紅色而得名，載貨量一百石內外。²⁹

就這條資料來看，把淡水河的紅頭船看作是溪船並無疑義。不過，「紅頭小船」這樣的名稱並沒有再出現在其他文獻裡。前引《臺灣府輿圖纂要》則說從暖暖到滬尾，或者往來擺接保（今板橋及中、永和一帶）一帶，都有「小駁船」擺渡或載客運貨。這種「小駁船」會不會就是碑文當中所說的「紅頭小船」呢？顯然小型紅頭船，其實也就是擺渡、載貨的雙槳船。不過，用於載人、運貨，而非養鴨、撈蜆時，往往都還會加上篷蓋。

其實，行駛淡水河系的木頭船，船身如果有所塗裝，塗裝的樣子應該就近似現在看到的舢舨吧。或許從外觀上看，都可以當成是紅頭船。現在尚見於基隆河段的三腳渡以及關渡以下至淡水河口一帶的雙槳船，曾經也都被叫過「紅頭船」吧。從各種資料來看，大型紅頭船直到日據時代仍然見諸於淡水河，其後就退出歷史舞台了。當只有小型紅頭船存在的時際，「紅頭船」的叫法也就退流行了，連「雙槳船」的名稱也少有人用，因為已經動力化，使用推進器了。³⁰不知道打從何時起，人們不再把它們叫做雙槳仔而改稱「三板」，現在更寫成「舢舨」。「舢舨」相應於西方文字的“sampan”，用於指稱亞太地區的小型船隻，而構造與外觀往往隨地差異。



（這張典藏於臺北市文獻館的照片，具國家圖書館「臺灣記憶」網頁，年代為 1930 年。「臺灣記憶」網址：<http://memory.ncl.edu.tw/>）

²⁹ 中譯本《臺灣私法附錄參考書》，第三卷（南投：臺灣省文獻委員會，1994），頁 548。

³⁰ 筆者本人所見：五十年前，淡水河口的舢舨船常常被叫作「雙槳仔掛馬達」，也就是既配搭有兩隻長槳，也安裝有推進器。推進器熄火或僅作短距離移動時使用雙槳。

末了，順帶一提：國分直一他所提到的七種船當中的③砂船，他說「這種船的外型介於雙槳仔和紅頭船之間」，因此本文不另外加以討論。

三、西方旅行者所見淡水河水系的船舶及其操作

較大型的紅頭船適航的河段應該是艋舺（萬華）以下的淡水河以及汐止以下的基隆河吧。更上游的部分可能只適合較小型的紅頭船。從 19 世紀後半搭乘過淡水河系船隻的外國人的紀錄中，可以看出一些端倪。

例如英國博物學者 Francis Henry Hill Guillemard（1852-1933）於 1881 年搭乘「*Marchesa* 號」到臺灣考察。他帶著攝影師隨行。他從雞籠登陸，在嶺腳（八堵）上了這樣的河船。插畫也包括了工作中與休息中的船老大。³¹



休息中的船老大

更早個十幾年，柯靈烏（Cuthbert Collingwood, 1826-1908）於 1866 年時也曾從淡水搭船，溯基隆河而上，直到八堵。他記錄道：

僱到這種舢舨和三名漢人船夫後，我們隨身帶了二天的食物、相機和各類器具，以便增加旅途的舒適。為了適應河上的航行，這種舢舨底部平坦，約廿尺長，六尺寬，覆有竹篷，篷下的地板鋪有草蓆。微風吹拂著主桅的大帆，我們上溯淡水河出發。³²

³¹ F. H. H. Guillemard, *The Cruise of the Marchesa to Kamschatka & New Guinea: with Notices of Formosa, Liu-Kiu, and Various Islands of the Malay Archipelago* (London: John Murray, 1886), vol. I, pp. 16-25.

³² Cuthbert Collingwood, *Rambles of a Naturalist on the Shores and Waters of the China Sea: Being Observations in Natural History during a Voyage to China, Formosa, Borneo, Singapore, etc., Made*

柯靈烏僱到的船船身長約 20 尺（6 公尺）、寬 6 尺（1.8 公尺），屬於較小型的船隻。因為船小，因此面臨基隆河上游多壺穴、淺水的河道時，也還能前進。他描述汐止以上的行船經驗說：

航過潮水的終點（水返腳，即汐止）最後的旅行穿過一系列強力的急流，必須用推的上溯。船夫們跳出船首，迅即從竹篷中拿出一根竹竿橫互在二邊，頂在主桅，讓船可以上溯至水深之地。這樣推動好幾次，終於駛向美麗的森林山區。……



在末尾，進入一處狹窄的石峽，寬度只容二船相互通過，這意味著我們的水域旅程即將結束。未幾，我們陷身一群相似的船中，它們全部繫纜於 100 碼（90 公尺）長的沙灘。費了一番功夫，我們的船才找到空間停靠。這而有幾間房子組成一個叫嶺腳（八堵）的村子，離基隆有三哩路。³³

引文中所譯的「急流」，英文原文作“rapid”，中文及日文漢字皆寫作「瀨」，指的就是沙或石上淺而急的流水，正是壺穴水域的情況。

行過基隆河的急流，使用前述的方式。在新店溪航行，略有不同。1867 年，葛顯禮從淡水僱船出發，在艋舺之後進入新店溪，到公館附近換搭較小的船隻，轉進到景美溪，溯溪到行船的極限點楓子林（新北市石碇區楓林村），然後下船步行，翻過山丘前往汐止，再搭船回淡水。有關他對在淡水僱到的船隻的描述，我們稍早已經引用過，現在來看看船夫操船的方式：

漢人船夫自然有中國式的休憩方法，他們橫睡在甲板上。船篷的高度足可讓普通人站立。我們的船有六名船夫，300 磅行李的載重量，吃水 6 英吋；在平地水面航行或拖拉時，二人一組；上溯急流時，第三個人就要加入，讓船首保持上溯的方向——兩個人在船首，第三人在船後，推著平底船，

in *Her Majesty's Vessels in 1866 and 1867* (London: John Murray, 1886), pp. 75-76. 中文見劉克襄，〈基隆河之旅——英國生物學家柯靈烏（C. Collingwood）的旅行〉，《福爾摩沙大旅行》（臺北：玉山社，1999），頁 17。

³³ 劉克襄，同上註，頁 22-24。

越過急流。³⁴

葛顯禮一開始所雇用的河船，已經算是比較大的一型。因此他也記錄說「在某些地區，仍須仰賴更小的，以便四個人可抬起，超過障礙物。」他也提到這種較小的船隻，在順風時也一樣可以利用風力揚帆前進。在他們抵達公館蟾蜍山過夜之後，次日清晨重新啟航。這時候，他們才不得不由一隻大船換搭兩艘小船。這倒不是因為遇到急流的緣故，而是因為水位太淺，他們的大船難以上溯。隨後他們就前進到梘尾（臺北市文山區景美），看到了有名的水梘，船隻從梘下駛過。同樣兩隻船接著就載著它們上溯景美溪到達楓仔林。³⁵



臺大醫院醫師林吉崇，本人雖然是 1927 年在大稻埕出生，可是他的父親林家東醫師，卻是楓子林人！他的先人林廷道（1791-1840）在世時已經移居楓子林，靠舢舨（小型紅頭船）運輸與經營雜貨店維生。19 世紀中葉以後，受到淡水開港之賜，茶葉與樟腦的產銷蓬勃。新店溪上游因為泰雅族人的勢力大，一時未能開發，深坑、石碇及其周邊遂獲得一個發展的機會，而楓子林因為位處河運終點，所以成為一個繁榮的小市鎮。林吉崇由其父親與親族之間，蒐集到相關的河運資訊。他說：

1840 年代，景美溪上游森林尚未亂墾，河床相當深。舢舨可以上溯到石碇。土庫楓子林位於深坑與石碇之間，有景美溪上游最大潭，分上潭及下潭，平時可停泊一百五十艘左右的舢舨。從景美溪溯行到楓子林必需經十幾處急瀨。急瀨處中間決四～五公尺寬的深溝，以免載貨舢舨通過急瀨時船底擦撞河底。溯行上瀨時，五、六艘舢舨先在下游集合，三、四人以繩繫船頭自上游以人力拉上，另二人浸在深溝中按住船尾上推。河床如有大石頭，船尾二人須順手整理河道。涸水期急瀨的深溝也沒有充分的水量渡

³⁴ 劉克襄，〈大漢溪與新店溪之旅——英國淡水領事柯伯希（H. Kopsch）的淡水河紀行〉，《福爾摩沙大旅行》，頁 28-30。原文見 Henry Kopsch, "Notes on the Rivers in Northern Formosa," *Proceedings of the Royal Geographical Society of London*, no. 14 (1870), pp. 79-83.

³⁵ 劉克襄，同上註，頁 32-34。

船，因此前一天必須預先通知下游附近的住戶，以門扇板臨時築堤。以提高上潭的水位一～二公尺高。等十幾艘舢舨集合於上潭後，再拉開門扇板，然後順流通過。這種以門扇板蓄水的原始方式，其原理就像現代運河閘門式開關一樣。急瀨沿岸有幾戶人家就是專靠幫舢舨上下行以維持生活。³⁶

看過航道末端的基隆河與景美溪之後，在 19 世紀後半大量輸出樟腦與茶葉的大漢溪（大嵙崁溪）也行駛這種船舶。我們再來參考葛顯禮的經驗談。葛顯禮講在新莊附近：

為了防止侵蝕，許多地方的岸邊立起卵石堆疊的竹架。急流淺而快速，船夫被迫掀起水閘。水閘由擺置大卵石的竹架做成，在低淺、狹窄的水道上，用來放水，讓航行的水域更深。更往前的河是一連串急流，難以上溯；然而，漢人精巧的製船術，足以克服這些自然的障礙物，讓狂亂的溪水變成可航行的河。輕巧的土船足以在強風中揚帆，很少需要竹竿或鉤竿。離大姑崁不遠之處，溪流繞過系列一千尺高的山腳。……【休息過夜】第二天，我們再搭船，前往大姑崁。它位於溪邊的一處高崖上，許多樹林遮掩住。³⁷

水淺時，除了改用較小型的船隻運或之外，更造在行船時藉由各種方法來調節水量，以利船隻的通行。從以上的簡單引文可以看到，在公路交通運輸的時代來臨以前，淡水河水系因為能夠行船的緣故，扮演十分重要的角色。淡水河的船隻載運量雖然不大，但能在淺水處行走。再加上行船人的巧妙安排，通航的範圍超乎想像地遠。

小結

以上的討論重點還是在船——20 世紀中葉以後消失的淡水河水系的木頭船。嬖們可能都可以籠統地說是紅頭船，只是有大、有小罷了。當中某一些船隻還用來撈蜆、養鴨……，因此也有功能上的名稱。不過，除了跳白船以外，似乎沒有在型制或操作方式上有特別之處，從照片、明信片等圖像資料來看，其實較小型的運貨紅頭船數量可能最多。這些圖像也不難獲得。本文對於船運相關的船舶數量、商品與管理……等方面，限於主題，無法多作著墨。王世慶先生的祖父曾於板橋一帶從事渡船工作³⁸，因此他對淡水河系的船運歷史有下過很深的功夫，有興去的讀者就請參考他的大作《淡水河流域河港水運史》了。

³⁶ 林吉崇，《景福札記》（臺北：林吉崇，2004），頁 88。

³⁷ 劉克襄，〈大漢溪與新店溪之旅——英國淡水領事柯伯希（H. Kopsch）的淡水河紀行〉，頁 40。

³⁸ 許雪姬等，《王世慶先生訪問記錄》（臺北：中央研究院近代史研究所，2003），頁 4-10，講板橋下溪洲（近樹林）他的祖父與擺渡。《淡水河流域河港水運史》（自序）：「本文因時間關係，無法對淡水河流域的渡頭和河舟的造船加以論述，敬希讀者原諒。」相當可惜，希望本文能多少彌補此一遺憾。

“At sea without danger (海不揚波)” a personal first incursion into Chinese written sailing directions books

Paola CALANCA 柯蘭 (EFEO, 法國遠東學院)

In June 2016, during a survey of the Penghu archipelago islands, Professor Li Mingru 李明儒 of the National Penghu University of Science and Technology handed to me a manuscript for study and presentation. This document is a sailing directions book of some 80 pages, undated, and entitled *Hai bu yang po* 海不揚波 (*literally* “the sea does not raise waves”, “the sea is without danger”), that in this specific case indicate the scope of the book: ensure a safe navigation. In other words, the title already suggests that the content will give the required knowledge needed by a captain or pilot to bring the vessel safely to harbour.

Professor Li received a copy of this document directly from Mr. Huang Jiajin 黃加進 two years before his death, and the original version was given to him by Huang Jiajin’s wife after her husband passed away with the aim to analyse it and eventually publish it. Unfortunately, Mr. Li was unable to find time to complete this wish, so when I went to see him, he proposed to me doing something with these materials. This is my first time I am dealing with this kind of nautical sources, and I am still pondering how we can use them and which kind of information we can collect from them. For this communication, I have decided to present you the *Hai bu yang po* 海不揚波 nautical directions book and share some suggestions on how, making use of these documents, research could be done to improve our knowledge about navigation and fishery along the Taiwan Strait, as well as from the southern China coastline to the northern shores of the Bohai Sea.

Jotting notes on sailing directions books

Before I turn to this manuscript, let me first say some words about this kind of literature. Without some exceptions¹, until recent past, these documents have not drawn the attention of scholars working on Asian maritime history. This was not the case for geographical works presenting maritime routes to South-East and South Asia or, more broadly, towards the West, that have been the subject of many studies and for some of them have already been translated into English. These are for example the case of the *Zhufan zhi* 諸蕃志 of Zhao Rugua 趙汝适 (1170-1228) translated and annotated by Hirth and Rockhillin (1911), or the *Yingyai shenglan* 瀛涯勝覽 (1433) of Ma Kuan 馬歡, translated by Feng Ch’eng-chün 馮承鈞 and J.V.G.

¹ For example the notice on “Sailing Directions of Chinese Voyages” of J. J. L. Duyvendak (*T’oung Pao*, Second Series, Vol. 34, Livr. 3, 1938, pp. 230-237), follow later by the article “The First Printed Chinese Rutter: Duhai Fangcheng 渡海方程” of T’ien Ju-K’Ang (*T’oung Pao*, Second Series, Vol. 68, Livr. 1/3, 1982, pp. 76-90).

Mills in 1970.²

Over the last few years, China scholars have begun the systematic collection of sailing directions books, and have already initiated their publication. Thus, we can already read and study some of them, like those presented in the *Xiamen haijiang wenxian jizhu* 廈門海疆文獻輯註 (Annotated documents related to Xiamen coastal border's waters) annotated by Chen Feng 陳峰 and edited by the Xiamen city library in 2013, or those coming from the *Zhongguo lidai hailu zhenjing* 中國歷代海路針經 (Chinese historical sea pilots) edited by Chen Guirong 陳佳榮 and Zhu Jianqiu 朱鑒秋 in 2016. Other titles have also been added to the list of publications, but until now I did not have the opportunity to look at them, such the *Nanhai genlubu. Zhongguoren jinglüe zuzong hai de lishi jianzheng* 南海更路簿—中国人经略祖宗海的历史见证 (Sailing directions for South Seas: Chinese historical records from the ocean). Because this is the beginning of my research on that subject, I do not know what Chinese scholars do exactly with this kind of sources, but before proposing an elaborate situation of this topic, we need to collect and analyse more copies from different regions. Following these nautical instructions could help us to better understand how China seas' sailors navigate, as they perceived the maritime space through landmarks, how do they move, manoeuvre and work in this open space, etc.

Among the sailing directions books, distinction should be made following the information they provided or the way in which this information is presented. A first difference should be done between "practical" guides (*zhinan* 指南), prepared for sailors by people with nautical experience, and more sophisticated charts probably written by scholars or local officials according to the information received from seamen or connoisseurs as well as from a direct experience at sea. The first ones should have been transmitted within the family or fishery/trade associations and companies' members, and should be considered as working tools. The majority of the sources belong to the second category, such the most notorious documents that have reached our attention in the past, should be conceive as books presenting interesting geographical data with sometimes also important elements for navigation, which have been written for a more scholarly readers and that may be included in various collections and personal libraries.

Some of them, however, have been drafted with the purpose of instructing officers, officials, and eventually also members of the local elite about some important questions related to the management of the coastal regions and seafaring knowledge, like the *Haiguo wenjian lu* 海國聞見錄 (A record of things heard and seen of the maritime countries) of Chen Lunjiong 陳倫炯 (?-1677), or the *Haijiang yaolüe bijiu* 海疆要略必究 (Essential knowledge for coastal border region waters) of Li

² A more detailed bibliography including also titles in Chinese language will be added in the printed version of this communication.

Tingyu 李廷鈺 (1792-1861). Thus, they also be considered as practical handbooks, as implied the first sentence of the Li Tingyu's introduction: *conglai chouhai zhi shu duo yi, lei jie wenren zhi fuyan, bimo sui gong, ran wubi yu shiyong* 從來籌海之書多矣，類皆文人之敷衍，筆墨雖工，然無裨於實用 (There are many books on maritime and coastal security elaborated by scholars: these are written and uselessness works).³ They are distinguished from the sailing directions books of the first group in that they present sometime introductory notes and the name of their authors.

For this communication, I will briefly examine the sources of the first group to which the *Hai bu yang po* 海不揚波 belongs. One of the first issues we face is related to their origin. This kind of documents even in a manuscript form may in fact constitute the result of a lengthy series of copy transmission, without any possibility of tracing back the original version. Of course some toponyms could help us to situate the version in our possession in time, let say a time estimate to a medium duration, i.e. few generations. The place names, however, may have been progressively changed by the copy writers following their evolution over time and after have integrated additional precise information. These are in fact records that, because professional needs, stimulate modifications following the improvement of geographical knowledge whenever new information was available.

The impossibility to track down the origin of the sailing directions books should come as no surprise, given the oral and confidential transmission of practical and technical knowledge all over the world. Sailing does not constitute an exception: navigation is managed by maritime routines based on integrating centuries-old knowledge, which have been accumulated by generations of sailors, and have been transmitted through apprenticeship from sailor to sailor, or from pilot to pilot. It is therefore impossible for scholars to trace back the origin of these written sources, and all the more so that, as Huang Shujing 黃叔璥 (ca. 1682-ca. 1758) explained in his 臺海使槎錄 (ch. 1), sailing books were secret (*miben* 秘本), hence perhaps one of the main reason for their scarcity and their belated nature [舟子各洋皆有秘本，云系明王三保所遺 (j. 1, *shuicheng* 水程)]. Other possible explanations could be related to the fragility of their materials and the navigation hazards. It is for all these reasons – their vulnerability, their secret nature, their transmission by copying previous documents, etc. – that the sailing direction books that have come down to us are presumably not very old, although it is very difficult to provide a date. Their recent nature, however, does not imply their inexistence in later periods, although their origin remains rather obscure.

Within the sailing directions books that still exist today and is available for research, could it be possible to categorize them into “families”? In the present state of my knowledge, but perhaps not only mine, and also due to their restricted

³ All the translations presented in this communication are not definitive; I have done them very quickly.

number, it seems impossible to answer this question. However, a first distinction may be noted between what we could call the “common” *shuilu/zhenlu/genglu bu* (sailing directions) and, for example, the graphic nautical chart that in Chinese could be defined as *shanxing shuishi hanghai tu* 山形水勢航海圖 (topographic and hydrographic nautical chart), like the *Yale University maritime map*, which are more visual in its representation. Due to their number, the first ones seem to have been used more frequently than the second ones. Nevertheless, the reproduction of the islands’ topography in the *Gu hanghai tu kaoshi* 古航海圖考釋 (Annotated ancient nautical chart) seems to be respectful of the real morphology of places saw and frequented (they give sketches from the sea), and thus be very useful for the identification of the location. In summary, they could also have been of great assistance, although this type of sources are probably less memorable than a written text. Without the help of old sailors, it will be impossible to know which kind of sailing directions were more frequently adopted than another.

Beside the question related to the possibility or not to classify the various sailing direction books into specific categories, an additional issue could be raised before: were these sailing directions books of any effective use? It is common knowledge that, whenever in the world, part of the nautical knowledge was and still is transmitted by oral tradition. One may wonder about who looks at them. Of course part of the answer depends on the hazards the seafarers can encounter during their voyage, and on the sailing routes or some segments of the shipping lanes followed by the vessel. This is probably true when ships set sail for a long journey abroad. But for experienced South-eastern China coast’s sailors, these nautical books were really essential within the territorial waters, or more distant but well-known maritime areas? One of the possible answers, it seems to me, is obvious and lies with the use of compass under unfavourable weather conditions. The beginner pilots and captains probably could also need this kind of literature. When looking at the itineraries presented in each sailing directions for trips in coastal border region waters or in what it seems to be considered as well-known waters (for example in the East China sea or Yellow sea), we discovered that the routes are divided into a number of segments ranging from a half *geng* to some 20 *geng*, with an average around four *geng*. In addition, the use of compass has certainly facilitated manoeuvring into gulfs, estuaries and along the coast, where small islands, islets, shoals, and reefs could constitute a danger.

Doubt about their usefulness may also arise when thinking about the information related to the popular beliefs, about prohibitions concerning the launching of boat, the construction of a vessel, the ship departure, etc. These dates were probably well-known by the sailors and shipbuilding craftsmen. So, why need they to be inscribed on book? Before giving a final answer, we need first compare all these prohibitions and see if there are or not significant regional differences. Conversely, these books could have been of great value for the information about tide, currents, and

navigation under seasonal weather.

Nonetheless, as can be expected, this literature presents a common substrate concerning the basic nautical knowledge that each seafarer shall possess: auspicious and inauspicious days for shipbuilding, for departure, etc.; the equipment which must be carried on board; local tide tables; currents; distances between harbours; locations and ports features; sea depth at specific places; seasons and weather conditions; the important marine divinities, a number of sailing directions, etc. A few of them also include maps of some maritime areas, and in this case the graphic approach could be comparable to that of the *Gu hanghai tu kaoshi* 古航海圖考釋, like for example in the *Zhinan guanyi* 指南廣義 a sea pilots copied by 程順則 (1663-1734) of Chūzan 中山, in the Ryūkyū 琉球 archipelago.

Their language is colloquial, with very simple and short sentences: “From A to B. Using the direction *xy* [compass] for ten *geng*, C Island appears; following the direction *wz* for two *geng*, D Island is in view; using the direction *uv* for six *geng* [the ship] arrive to E”, etc. These documents offer few variants: “from Penghu to Taiwan” 澎湖往台灣; “sailing directions between Yangshan and Jiaozhou” 楊山往膠州針路. Although the majority of these sources use the term *geng* 更 to provide distance values, few of them calculate the route’s segments by “day” *ri* 日. By contrast, abundant differences could appear in the same text by a large utilisation of homophones (*xieyin* 諧音), of variation on the same character (*biezi* 別字), of coinage of words (*shengzao zi* 生造字), of dialectal and professional words, etc. A few characters also appeared in their simplified form, but this is probably not an attribute of the only sailing directions books, and probably concerns every person who writes regularly (as is the case of the imperial correspondence).

As I have already told at the beginning of my communication, this is the first time that I analyse this kind of documents, so I do not yet have enough hindsight to propose anything other than suggestions and perhaps some research approaches. One research topic could be the study of the variants that we can find for a same route in various sailing directions books: do they really constitute alternative segments or just small diversions of the main route due to professional duties; could they determine specific fishing areas? If yes, this could be a big challenge for undertake new research on fishery, a field in which much remains to be done. When compared all this literature, it may be possible to identify maritime routes with their variants and determine specific fishing areas, and better understand the religious beliefs that influence not only the religious practices but also the professional ones.

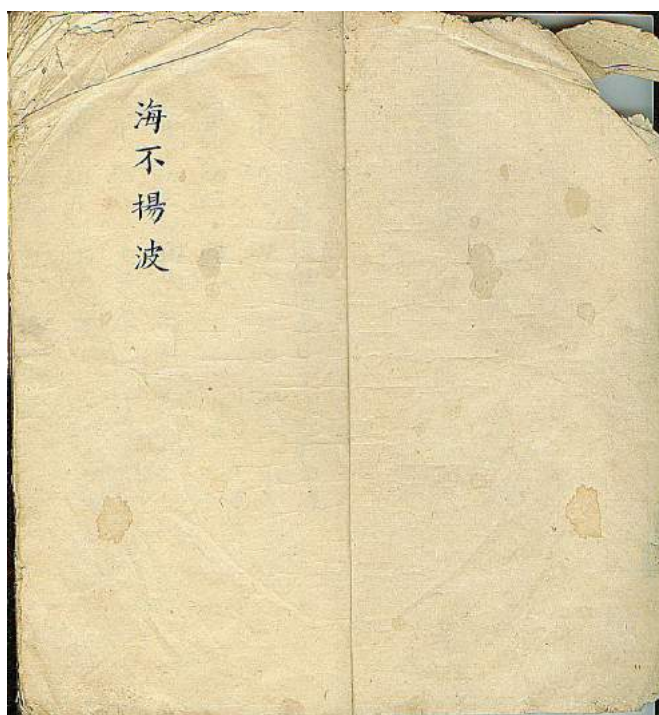
At sea without danger, an example of sailing directions book

The second part of this communication will present the *Hai bu yang po* 海不揚波 sailing directions book. This manuscript looks as a traditional stitched bound

volume, with sheets fold in half. It has been draft in a quite nice regular calligraphy, and it gives an impression of harmony, the characters are in fact presented in a quite perfect alignment of vertical columns. This is not a feature that characterized all sailing directions. At this point, we can also wonder about who can read and write in late imperial China and even during the republican period. The colloquial feature of the document is not difficult to read, and its style very repetitive, so captains and pilots may have a basic training for their use. What we know exactly about the educational level of seafarers? Nevertheless, the book, as it appears, seems in fact to have never been used. So who has copied it, and for what purpose? For the safeguarding of nautical heritage, and in this case it should be a very recent version? Or could we, for example, consider that every ship master/skipper kept a copy stored in a safe place on land to ensure the safeguard of the inscribed nautical data in case of wrecking? These issues could only be resolved by discussing with old sailors.

The content of the manuscript is divided into more than 90 parts; each deals with what we probably can consider as specific aspects of a common nautical knowledge, the majority of them is constituted by sailing directions.

During the communication, I will also present and discuss the content of the *Hai bu yang po* 海不揚波 manuscript, and propose a reading of one sailing instructions related to a specific trip from A to B, that will be compare with same journeys in other sailing directions books, and thus allow some initial observations and comments.



荷蘭時代大員港的入港規範：駁船、旗號與盪纓

鄭維中 中研院臺灣史研究所助研究員

前言：

1622 年，荷蘭東印度公司為發展與明帝國間的直接貿易，而有佔領澎湖之舉。由於明方最後動用武力驅逐，雙方遂協議於大員(臺灣島西南岸之一沙洲)港灣進行後續的協商。1624 年 11 月，臺灣長官宋克即曾將在大員與澎湖各處測繪的海圖送交東印度公司亞洲總部巴達維亞，以利於接下來前往大員的船隻能找到大員並且安全入港停泊。¹ 在荷蘭人決定於大員落腳之前，曾經探勘過臺灣的西南沿海，尋找適合停泊的港灣。能夠停泊船隻的基本條件有二：一者需有足夠水深。港灣本身需有足夠水深自不待言，進出港口的航道也不得過淺。二者港灣四周需有地形環護，可收擋風遮雨之效，並免於強烈海流推送船隻移位。大員港位置在潟湖與近海交界的缺口處，不斷進或出的水流挖深港灣保持水深，但也不斷將潟湖內的沈積物帶到出入港的水道中，於水下堆積成沙床，沖刷出沙溝。不斷變動的水下地形使得船隻舵手要將船隻駛入港灣時，特別需要指引。同樣，由於整個臺灣西南海岸遍佈著沙洲與潟湖，地形上不易分辨，過於靠近又很容易造成擱淺的結果，所以舵手也要盡力在安全距離之外就利用海圖與地貌來確認入港水道的位置。對於大員港位置的指引，也可以算是入港指引的一部份。一旦抵達大員港外的停泊處，便必須與熱蘭遮城堡派遣來的引水員一起合作，或者趁漲潮時入港，或者利用駁船裝卸貨物。在出入港、裝卸貨之間，有一整套提供入港指引、港口設施、導航船隻、接駁船隻等軟硬體設施，本文統稱為「入港規範」，以利於港口營運。本文即針對所留存下來的「入港指引」的內容來加以解讀，並且配合「入港規範」來描寫大員港務之運作。最後則復原安排入港作業的主角：引水員與導航艇之規模與汰換概況，並且附帶以大員港道之變動來探討大員港數十年間出入港的實況。

1. 歐洲航海技術史上的航路指引與海圖發展

海船於遠洋航行，遭遇暗礁的機率不高，但若於近岸入出港口不慎，則擱淺的可能性很大。在歐洲航海技術的發展史過程中，很早便流傳著「航路指引」此文類的文書。(通常也就包括入港指引在內)。在紀元前 450 年，即有稱為「海岸導航 (Periplus, coast pilot)」的文書描寫地中海南岸由直布羅陀，到非洲西側於北緯七度左右的地方。到了紀元 5 世紀，一本拜占廷帝國的航路指引 Marcianus

¹ 關於荷蘭人探測台海兩岸包括大員港的活動，參見：鄭維中(出版中)，〈荷蘭東印度公司在台海兩岸間的水文探測活動 1622-1636〉，於劉序楓主編，《亞洲海域間的信息傳遞與相互認識》，(台北：中研院，2017)，頁 179-233。

Heraclensis，大體上包括地中海的北岸，直到波蘭的維斯瓦河都被涵蓋在內。這些多半都是將沿岸航行的水路里程記載下來，以來回航行的方式來記載沿岸各港灣的關係。到了中世紀時，羅盤的應用變得比較普遍，中世紀前期的航海家將之與舊的「海岸導航」結合重寫，並給予新的名稱為「港路里程」(Portolano)，其中也包括了縱行地中海從事港口對渡的指引。到了這個時候，才有人開始將海岸線與港灣的平面圖附載於「港路里程」當中出版。14世紀初期，這個附帶海圖的方式變得比較普遍，並且在圖中加上了按照羅盤方向向四、八方伸展的等角線。這樣的等角線使水手能夠明確的沿著一定的方向駛往另一個港灣。另外，有些製圖慣例也產生了，例如標示各港灣的名稱時要按照水手能把地圖轉向後方便使用的角度。不能用一條平滑線寫意的代表海岸，而必須將各個海灣的形狀繪製出來。河口需用雙層線表達，而危險的區域如礁岩區就要用黑點或叉號來表示。²

在地中海以外，西歐的低地國地區（即荷蘭前身）也發展出稱為「海之書」(Sea book)的「港路里程」書籍。其發端於14世紀而在十六世紀此類文書涵蓋了大西洋南自西班牙加的斯(Cadiz)北到黑爾戈蘭島(Heligoland)間的海域。從15世紀後半起，這類書籍開始附上了由海岸望向陸地時所觀測到的地標或地形，稱之為「海岸識形」(coastal profiles)。這一作法可說是西歐海路指引書籍的特色，且於整個16世紀都很流行。³

荷蘭製圖家華格納(Lucas Jansz. Waghenaeer)於1584年出版了〈航海之鏡〉(Spiegel der Zeevaerdt)其中不只將歐洲各海港整合到比例尺約為1:400,000的全圖上，還在44張分圖中包括了詳細的「海岸識形」之圖。⁴他首先將海岸識形圖標示於海岸線之上，使兩者並行呈現。⁵將海岸形狀繪圖出版，以便初至的舵手識別這一作法，原先出自於葡萄牙人繪製的非洲與東亞海圖，但並沒有應用到歐洲海圖上，也不將識形圖與海圖繪製在一起。⁶此種識形圖與海岸圖分離的慣例，有助於以下解讀葡萄牙人繪製的大員港圖。

在〈航海之鏡〉一書中，明確的強調「海岸識形」的重要性：

「任何要以適當方式、實際使用海圖的人，要謹記各地方的幾種海岸特徵，如同在海圖最上方所繪製的。在其他的海圖則是放在其他適當的位置。例如法藍德斯的海圖，就將荷蘭和熱蘭兩處海岸識形繪製在海圖的最上方，描繪出它們從海洋往陸地去，一開始被望見的樣子。這可能包括山丘、谷地、房舍、懸崖、村落、

² Leo Bagrow, *History of Cartography*, (New Brunswick/London: Transaction Publishers, 2010), pp. 61-64.

³ Bagrow, *ibid.*, pp. 119.

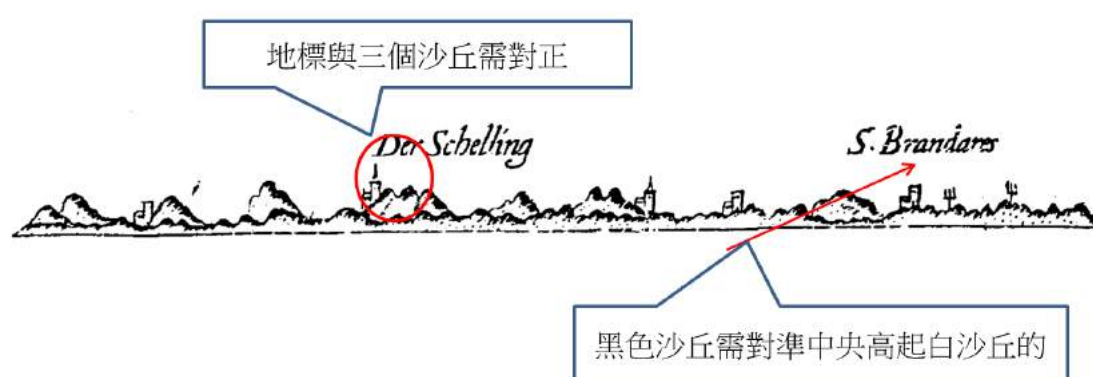
⁴ C. Koeman, Lucas Janszoon Waghenaeer: A Sixteenth Century Marine Cartographer, *The Geographical Journal*, Vol. 131n No.2(Jun. 1965), pp. 202-212 at P. 204

⁵ *Ibid.*, p. 206

⁶ *Ibid.*

城鎮、火炷或海岬等。在望見這海岸後，經驗豐富的導航員必須思考如何繼續航行，港灣或河口位於羅盤上的哪一個方位。那些水上與水下的緩坡、礁石、沙洲、岩石。要估計暗礁位置所在以及接近海岸時的水深。再更為靠近之後，要確認當你進入正確的航道後，哪些海岸的特徵如教堂尖頂、風車、山丘與懸崖等以及那些樹叢會被排成一直線。甚至是航入與航出時，靠近港口及河口的海灣如何排列。它們相互之間距離多少。這些在海圖上都有詳細的描繪。」⁷

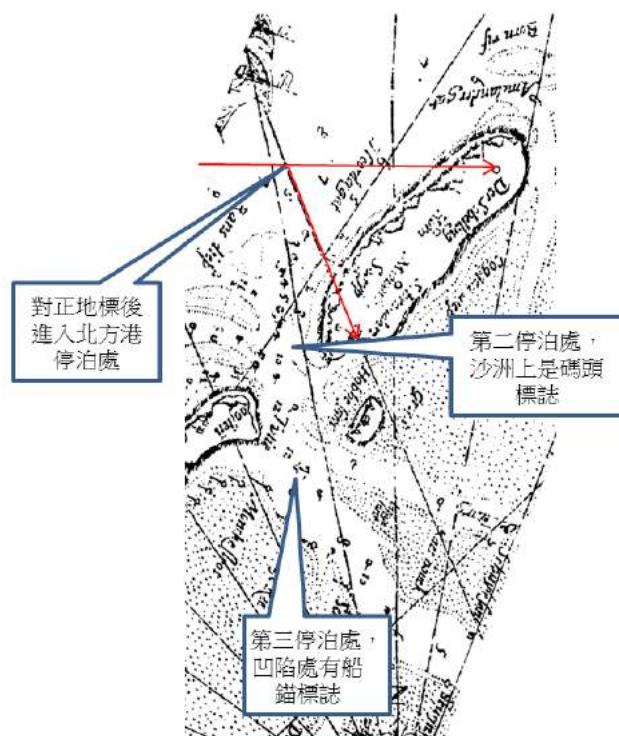
在阿姆斯特丹與恩克豪森入港的說明當中，即頗重視辨認 Schelling 沙洲上的沙丘地形，以便就入港位置。然後駛入須德海，尋找航道，航向阿姆斯特丹。



「想要從 Vlie 這個入口，或是通常被稱為北方港口（noordergat）處，從北海駛入到阿姆斯特丹或恩克豪森的人，要按照 Schelling 沙洲上的地標設定航線，讓地標對準三個沙丘。當黑色沙丘對正那個高起的白沙丘中央。此時可以進入第一個灣澳[按即北方港口錨地]，從那裡他可以依循風向與潮水方向，航向南方稍微偏東或偏西的航線，如此航抵第二個在沙洲西南方或南方位於 Busk 的港口(根據潮位來選擇)[按即 Busk 的錨地]。從這裡可以再向南方或西南方駛入 Monckesloot 灣澳，向東南方經或長沙州（lange sandt）...」⁸

⁷ Lucas Janszoon Waghenaeer, *The mariners mirror*, (London, Printed by John Charlewood, 1588), p. 14.

⁸ Waghenaeer, *ibid*, p. 54.



以上由北海進入須德海的航道上，有三個停泊點。依次是北方港、Busk 灣澳、Monckesloot 灣澳（或港道、錨地）。雖然三個點都被稱為灣澳，實際上只有第二個灣澳旁邊是 Schelling 沙洲的碼頭，可以避風。其他兩處都是海床較低的海底凹陷處，四周並無遮蔽。這兩處海床低陷，使船隻臨時停泊時免於擱淺危險，可讓帆船便於等待適當的潮流流向與風向來進行駛入須德海的操作。進入須德海之內，其航道則多以所設置的木柱與尖塔之相對位置，來確認船隻航行航道，不再使用海岸地形來識別。水道沿岸與沙洲則會以木柱標示。這些地景具有因地制宜的性質，華格納在〈航海之鏡〉所收錄，於葡萄牙海圖中，也載有利用黑色山丘作為河口位置標定點的「海岸識形」，這表示海岸識形並不限於位於海岸上的地景，而是由海洋望向海岸可見的地景。另外，所收錄的挪威海圖中，也有繪製特殊山形為入港指示者。如同上例，這也是因為當地海岸本身是岩岸，幾乎沒有沙丘，因此用海上能望見的山形來協助尋找入港錨地。由於海岸沙丘的形狀，在一定時間後必然有所變遷。前述描繪 Schelling 沙洲的海岸識形導航識別標誌，在十七世紀初，就逐漸以人工的建築物與木柱取代。

2.大員入港指引：海圖、海岸識形與水道標旗⁹

⁹ 本節部分改寫自：中研院臺灣史 Weichung Cheng, 2016, "Sailing from the China Coast to the Pescadores and Taiwan: A Comparative Study on the Resemblances in Chinese and Dutch Sailing Patterns", *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient (BEFEO)*, 101, pp. 289-323 at 295-300.

在臺灣的航行導引方面，也有頗為類似的現象。由於西南海域多為低平沙岸，且有潟湖，船隻進入近岸後有擱淺的風險，必須在遠處就先確定是否正航向所欲靠近的海岸。臺灣與荷蘭不同之處則是具備高聳的中央山脈，因此從遠方藉助特殊的山形來識別港口所在的海岸，便成為因勢利導的變通方式。不過一旦有適宜的海岸人造物來協助導航，此處藉助「海岸識形」來導引的方式即被淘汰。

當前述雷爾生率領艦隊於 1622 年 7 月 10 日抵達澎湖馬公港後，三天後(13 日)，雷爾生取與本地駐防水師的取得聯繫。當時澎湖的明軍指揮官立刻要求他們離開澎湖，前往福爾摩沙（即臺灣島）。本來這位指揮官同意派遣導航員，來導引荷蘭船隻，前去臺灣島尋找港灣。但結果，明軍當日並沒有派人協助，反而隨即無預警撤離。如前所述，21 日雷爾生一面派遣格羅寧根號與英國熊號出航巡弋，另一方面，他自己於 26 日，率兩艘快艇(又譯快船 *jacht*)：聖十字號(St. Cruys)與維多利亞號(Victoria)，在一位當地漁民的導航下，前去調查福爾摩沙(臺灣)島的港灣。於 30 日二度測量大員灣。由於荷蘭人佔領澎湖並騷擾中國沿海，澎湖守將遂引介雷爾生與福建巡撫商周祚於 1623 年 2 月在福州會面。1623 年 3 月，這位守將並承諾親自派人指引雷爾生到臺灣探勘合適的港灣。¹⁰當時，維多利亞號快艇停泊在大員灣中，受命等待調查隊由澎湖前來。船上的商務員費胡特(Adam Verhult)，在其日誌中記載，這一行人於 4 月 17 日抵達了大員灣。1624 年 5 月，巴達維亞當局即准許台灣方面需從事臺灣島整體與大員水道細部的水文調查：

「無論貴方要繪製福爾摩沙之一部分或全體，謹照貴方合適時間進行。同樣對於一直接連到大員兩處水道的海床如何有阻礙、或可通過的圖也是如此。」¹¹

因此在 1624 年 11 月，臺灣長官宋克(Martinus Sonck)，即將柯曼等人所繪製的第一批關於大員與澎湖的海圖，送交到巴達維亞，以利後續船隻入港之用。¹² 在荷蘭的海牙檔案館中，保存了一幅當時指引船隻入港的海圖，其標題為：「航海圖(Paskaart)」，在此展現了位於北緯 22 度 56 分之大員的情況，我們駛入、駛出時所檢視的哪些沙洲與淺灘，還有高山如何浮現。」¹³這一份海圖便是如同前述華格納的〈航海之鏡〉一樣，以「海岸識形」來標示港灣的所在，並且以地景特徵來作為引導船隻入港的標誌。這一份航海圖也如同〈航海之鏡〉一樣附載了

¹⁰ 以上參見：拙著，〈荷蘭東印度公司在台海兩岸間的水文探測活動 1622-1636〉，第二節：漢人漁民、明水師與臺灣沿岸的探測，pp. 196-205。

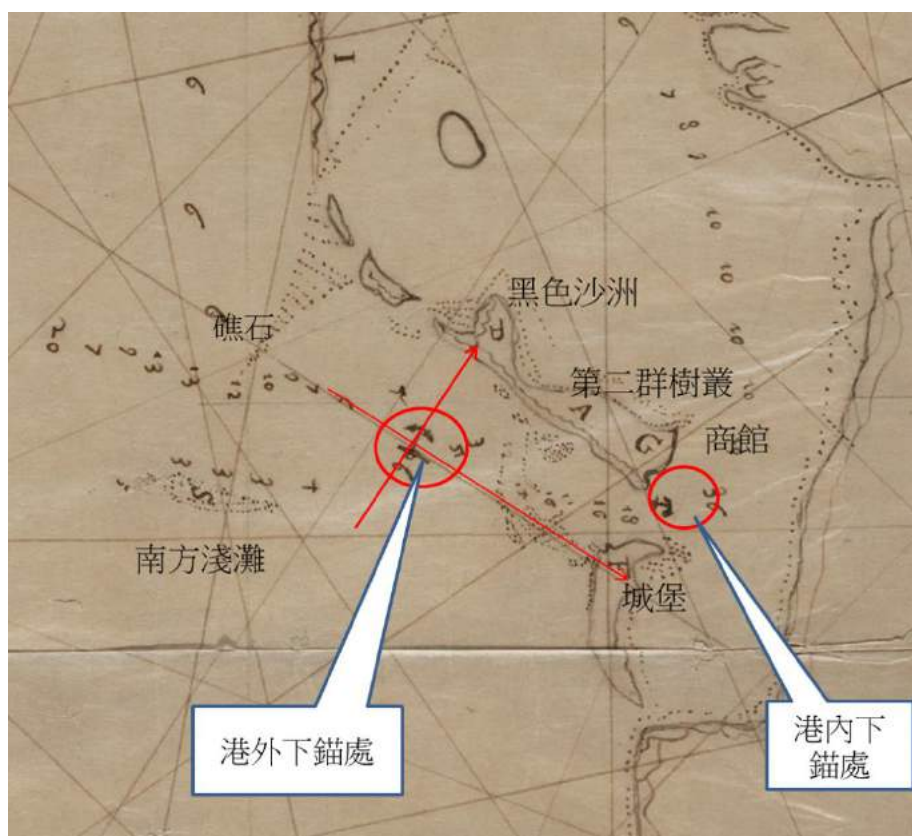
¹¹ VOC 852, Missive van Batavia naer Teijouwan aen de admiraal L'Hermite per 't jacht Erasmus geschreven, Batavia, 13 May 1625, fo. 73^v.

¹² 江樹生，江樹生主譯，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集(I) 1622-2626》(南投：臺灣文獻館，2010)，頁 141。〈宋克寄總督卡本提耳函〉，1624 年 11 月 5 日，於大員商館。

¹³ 4. VEL, inv.nr. 302, Heyndrick Ariensen lootsman, Pascaert, waerin verthoont wort de gelegenheit van Tayouan enz, 1625.

入港操作的指引：

「沿著礁石，我們要將以字母 D 標示的黑色沙丘帶到我們¹⁴東北方以後，再向東南東方駛入港口。在礁石的南南西方，有一片淺灘，這裡低潮的時候深度不及 15 呎。這個商館在這淺灘的正東方。沿著這個淺灘，要把城堡保持在我們的東南東的方位上，然後我們通過礁石與淺灘之間，保持同樣的航線直到港前。想要在港外下錨者，將商館帶到他東方，不要再駛近，到水深比 5 到 6 罈淺處。礁石附近水最深，但是不建議駛近，到水深比 5 到 6 罈淺處。」¹⁵



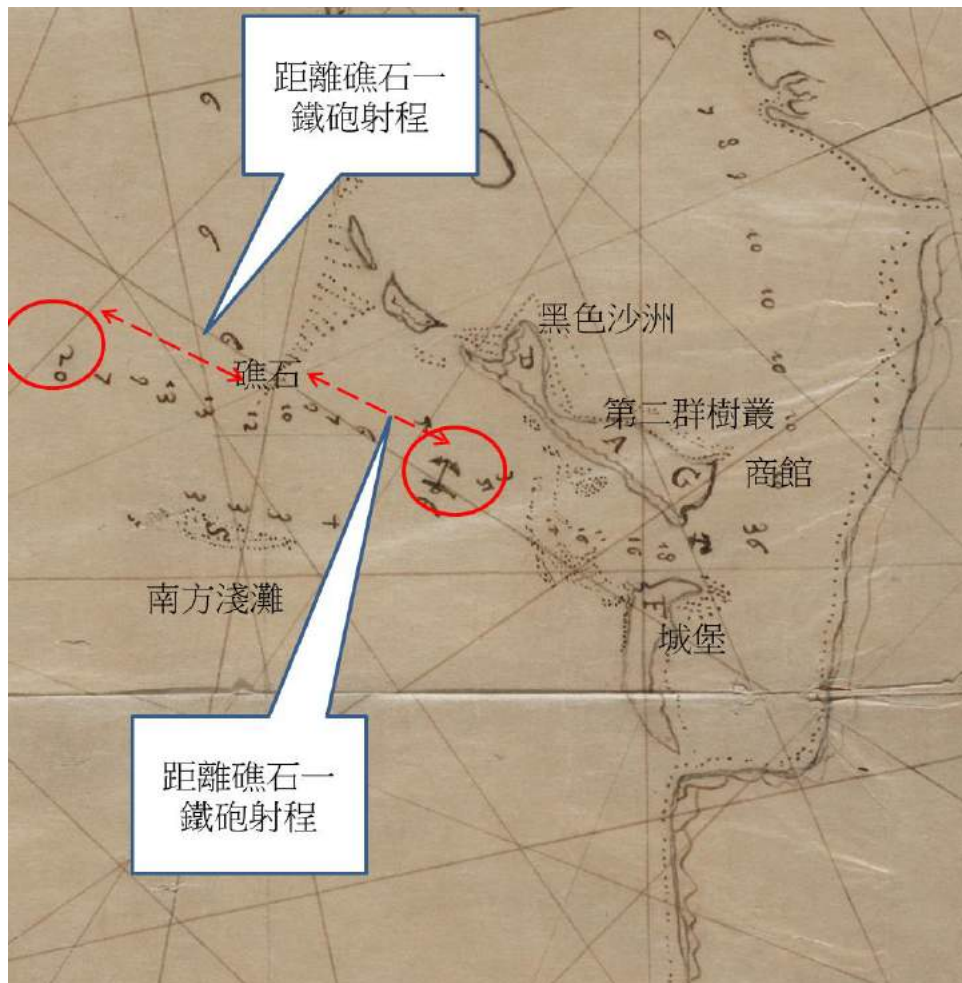
也說明了出入港時作為參考輔助的海底深度數值，可以協助舵手確認船隻是否是朝向水深足夠的安全區域前進。

「南方淺灘向南延伸的很遠，我們投入鉛垂測深度，就可以判斷入港出港的方向，直到完全脫離淺灘為止。當我們出港，一直航行到距離礁石約一鐵砲的距離處，深度是 3, 4, 5, 6 罈，之後開始有 10, 11, 12, 13 罈，這個深度延伸約半哩，然後又有 9, 8, 7 罈，也是約有一砲的距離，然後我們來到 20 罈深的水之上。那麼我們就離開了全部的淺灘。」¹⁶

¹⁴ 此處的「他」指的應該是舵手或是船隻。

¹⁵ 此處的「呎」均指「荷呎」，約 30 公分。一罈則為 6 呎左右。

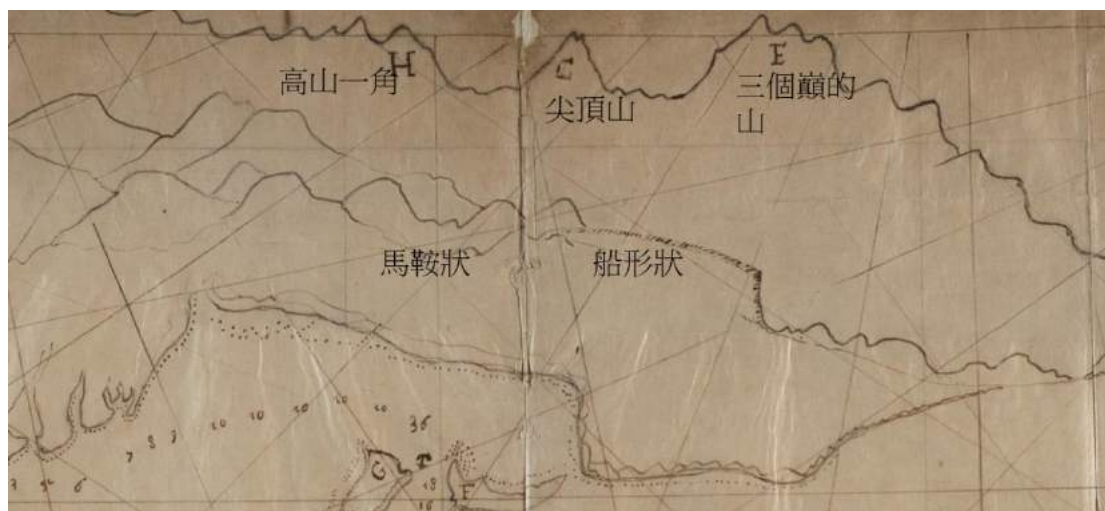
¹⁶ 「一鐵砲的距離(gotelingschoot)」，根據建築史家 Jaap Jacobs 的說法，大約是 600 步或 250 萊



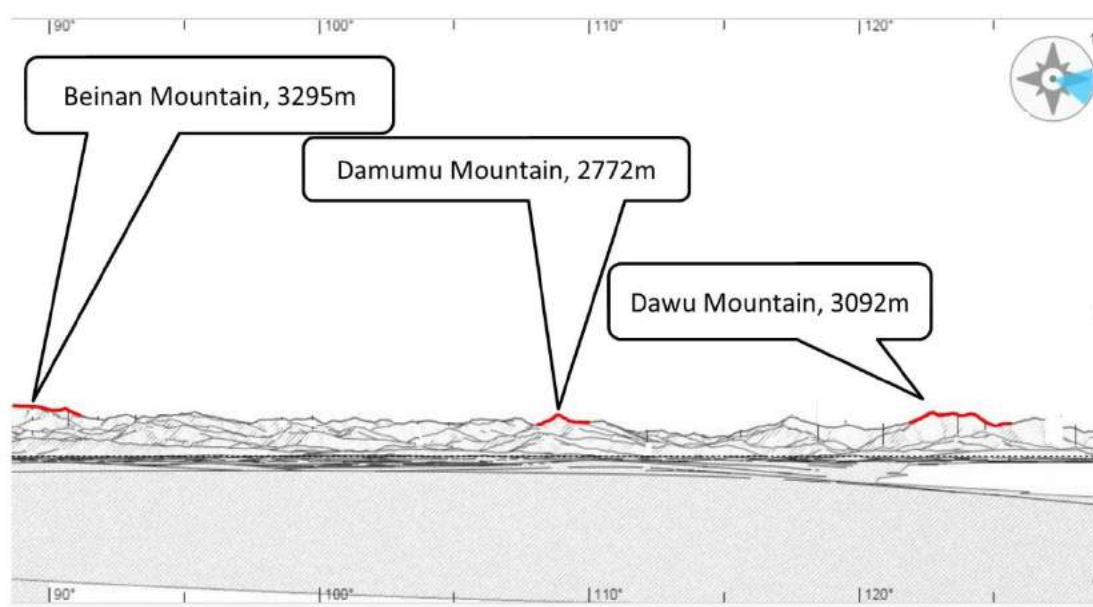
並且運用「海岸識形」的方式來標示由近海即能確認大員港位置的山脈輪廓：

「當我們又到海上，陸地進入視野時，我們會注意，在這張海圖上標示為字母 H 的高山。當它在你的東方時，港口也在你的東方。在南方有個大的馬鞍型山，然後是船型山。之後又會有一座有三個巔的山，位置在商館東南微東的方向。這塊土地上一定能認出這些標誌。這些山都在澎湖的東南方。C 則是尖頂山，在商館的東南東方」

因魯得 (roede)，換算為公制則約為 960 公尺。參見：Jaap Jacobs, *Dutch Colonial Fortifications in North America 1614-1676*, (Amsterdam: The New Holland Foundation, 2015), p. 52.

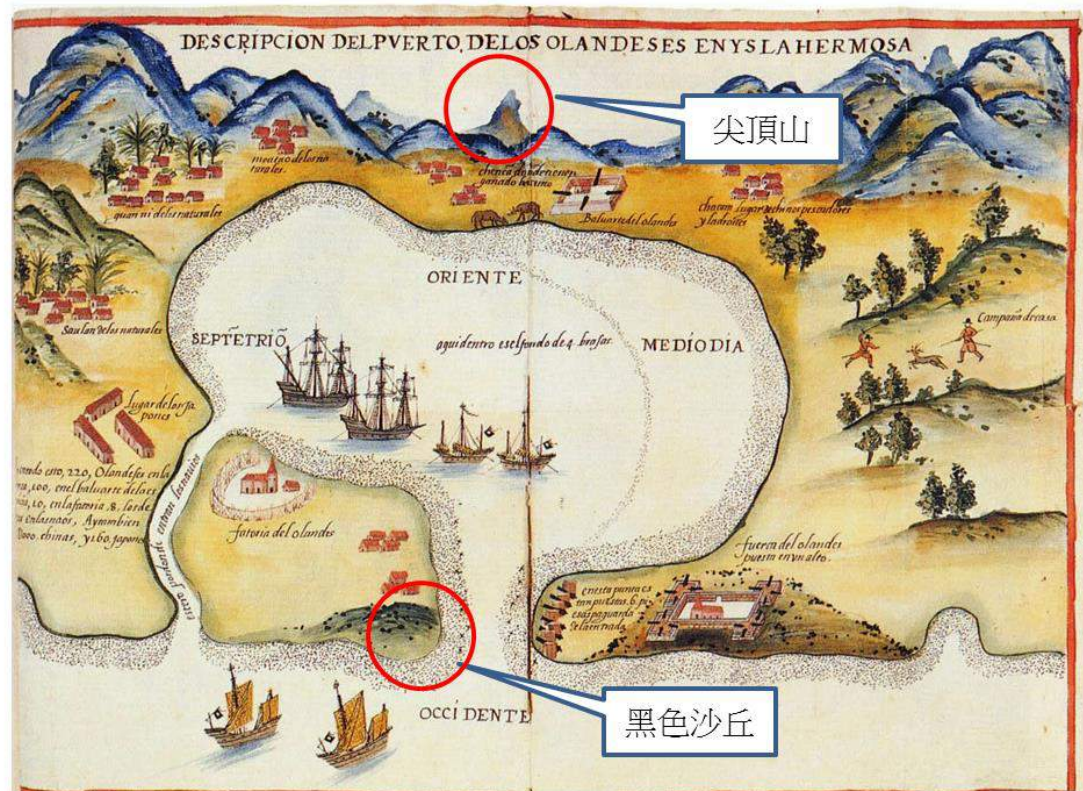


使用線上程式 **Peakfinder**，設定於鹿耳門近海向東方望，較於適合以上陳述的山形如下：



若將視點設於鹿耳門附近，亦即推測由外海迫近岸邊的「礁石」所在的緯度。此時大母山山頂將落入入港指引所說的東南東方。而大武山落在東南微東的方位，則應是「三個巔的山」。據此可推測，即為入港指引與海圖所指稱之尖頂山。「高山一角」可能為卑南山南峰，位於北緯 23 度 2 分左右。馬鞍狀的山為御油山，位於北緯 23 度整，也跟這張航海圖的圖例所說的「馬鞍狀山位於[北線尾]商館的正東方」大致相合。同樣，在 1626 年在根據由大員逃往澳門的葡萄牙俘虜 **Salvador Diaz** 口述而繪製的大員港示意圖中，也標示了尖頂山（出雲山）與北線

尾沙洲上「黑色的沙丘」。¹⁷



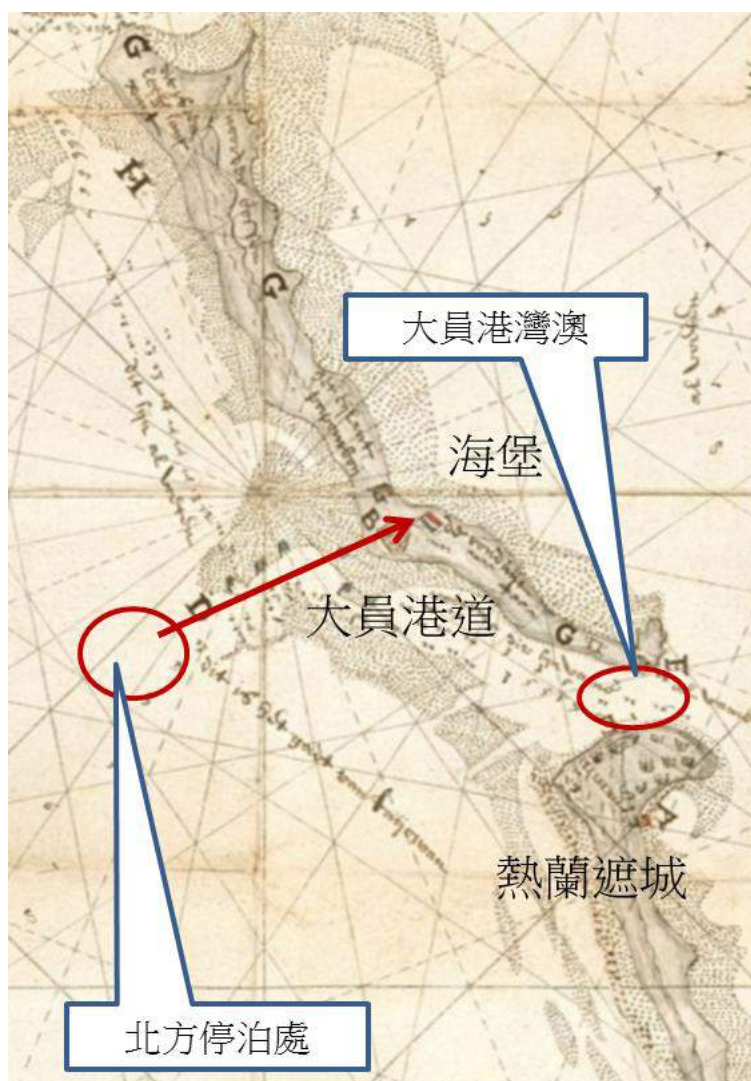
如果不將此圖當成等比例縮尺平面繪製的海圖，而當作由北方停泊處準備進入大員港船隻眺望港道的示意圖的話，黑色沙丘與尖頂狀山的透視圖相對位置（西北-東南）還算正確。商館的位置不應該照平面圖的解讀方式認為在黑色沙丘的東北方，而應該以透視圖的方式來思考，認為由沙丘西北方望向東南方時，商館位置會在黑色沙丘後方稍微偏左之處。對於船隻停靠的位置也應做此解讀。

到了 1629 年，荷蘭駐軍已經在北線尾沙洲建立起海堡，成為海船入港時尋找的地標，此時按照海岸識形圖來引導入港的重要性已經降低。北方停泊處之後入港的航道，荷蘭人則有人工辦法加以標誌：

「大員港口在兩側都以高出水面兩呎的竹竿加以標誌，北側在竹竿上繫有白色的小旗子，向東北東方向延伸。當有人需要駛入時，必須將海堡對準其東北東方。當他抵達第一根立在北側的竿子時，應該會測得 16 呎的水深，第二根 9 呎，第三根附近水深 14 或 15 呎。這時他應該要沿著北側繼續航行，然後轉向東南方穿越竹竿之間，此處的水道無法確切的描述，因為經年不斷季風與洋流的冲刷下，水流方向經常改變。因此每次都要謹慎小心處理。讓要前往大員的人，在巴達維

¹⁷ Museo Naval de Madrid, Colección Fernández Navarrete, Ms 27, f. 434, Descripción del pverto de los olandeses en ysla hermosa [a description of the Dutch port in isla Hermosa]

亞就從那些最近到過大員的人取得資料，而且在熱蘭遮城派人前來告知前述港道的適當資訊前，不要過早進入港口。」¹⁸



1629 年所繪製的這張圖特別是要表達由北方停泊處進入大員港道的實況。正如同上述入港指引所說，在大員港道的兩側都插有竹支，北方竹支上方繫有白旗。這裡所說繫有白旗的竹支，應與十七世紀晚期漢籍史料所記載的「盪纓」有所關連（容後詳敘）。所謂的大員港口，其實是水下沙洲由海流所冲刷出來的凹槽。圖上所繪製這個凹槽，深度大約在 11-15 呎之間。這樣的深度對於荷蘭快艇來說，

¹⁸ Collectie Aanwinsten 119 (1866 A XII), Beschrijvinge van de westcust van Formosa, de cust van China en Pehu ofte Pescadores, met haere riveren, baijen, diepten, droochten clippen, droogten segge coursens, hoochten ende inhammen, alles door verscheijden ervaren stuerluijden daertoe expresselijck gecommiteert, gedurende het gouvernement van E Hans Putmans ondersocht en bevonden, fos. 269-285.at 270.關於此份文件的介紹參見：拙著，〈荷蘭東印度公司在台海兩岸間的水文探測活動 1622-1636〉，p. 221-226。第五節，1630 年代台海兩岸水文知識的整合與應用。Beschrijvinge van de west cust van Formosa... fol. 270.這裡說第二支竹支處水深為 9 呎，其實已經過淺，滿載快艇很有可能攔淺。部分譯文亦見於：冉福立著，江樹生譯，《十七世紀荷蘭繪製的臺灣老地圖下冊・論述篇》，（台北：漢聲，1997），頁 28。

若是滿載的話已經幾乎要擱淺。(容後詳敘)位於大員港澳與北方錨地(又譯停泊處)的這一大片沙洲,雖然隱沒於水平面下,但對於入港船隻來說卻是必須要尋找最淺處穿越的門檻。透過適當指引安全穿越後,即可進入四面避風的港灣,進行裝卸貨的操作。根據上述文件的記載,大員港灣深度有 10-13 噶(40-65 呎),且底部堅硬,這樣的深度大體上即使最大型的荷蘭船隻也可以停留。¹⁹這一大片水下沙洲的情況,深受到進出台江內海水流的影響,因此不可能時時更新海圖來記載,而必須依靠大員當局派遣引水人來指引船隻入港。

3. 大員港入港規範：號旗、號砲

前文提到,船隻安抵北方或南方錨地泊錠處之後,「在熱蘭遮城派人前來告知前述港道的適當資訊前,不要過早進入航道」。這主要是由於大員港道的自然環境使然。由於荷蘭船隻多是進行跨洋航行的深水船隻,入港必須駛過前述橫亘於灣澳以外的水下沙洲。只要漲潮將水面推升數呎,或是先行卸貨讓船隻吃水減少數呎,就能通過此一水下門檻。但這樣的操作,有賴於立於灣澳之旁的熱蘭遮城的人員,與進入南北錨地的船上人員共同協作,才能讓港務順暢運作。為了協調雙方的活動,公司當局當然也設計了一套標準作業程序(S.O.P.)。以下便將此一〈航行程序〉逐譯於此:

大船、快艇等其他船隻進入大員碼頭必須遵守的航行程序

首先,大船或快艇,欲在南風季,進入大員碼頭者,要將熱蘭遮城保持在其東北至北的方位,直到靠近岸邊,深度 14-15 噶處。此時需將兩個中桅帆收起,做好準備,將前述城堡維持在同一方位,前進到水深 10 噶、砂質海床處。

但是若在收起中桅帆時,由岸上傳來一聲砲響,城堡上旗幟上下升降 3 次的話,則是確定的信號,要求前述前來的船隻駛入水道。此船應即停止下錨,立刻駛入水道,並注意是否城堡傳來另一聲砲響。若然,此船在砲響之後,即應降下所有的帆,在此處下錨。之後不再聽到砲響傳來的話,引水人將由水道駛出,前來導引船隻駛入。

若有船隻在北季風時前來,在北方礁岩附近下錨者,當他們收起中桅帆,開始前進,而聽到一聲砲響、望見旗幟升降三次時,就要立刻駛向水道。直到聽見另一聲砲響,那時引水人將會登船指引船隻,進入水道。

各位高階官員,為了盡可能防止意外,應該考慮,在南風季時不再登上他們的小艇前去登陸,或者派出小艇。而要等到看見有中式帆船、舢舨或小艇從陸上經水道駛出,那時,才利用這些小艇將寫給岸上的書信,經過水道,迅速遞送到城堡

¹⁹ Beschrijvinghe van de west cust van Formosa... fo. 270.

去。

在南季風季，當你們上述錨地下錨泊碇後，有風颳起的話，船上官員，無論日夜，都要有所準備，可以在白天，聽聞城堡傳來三聲砲響、同時旗幟升降後，立刻拔錨，航向澎湖。在夜晚當城堡傳來三聲砲響，還有一些裝置，如篝火。但可能因為天雨遮蔽視線看不見篝火，而無法馬上傳達這些表達前往澎湖航行的信號。有時因為退潮已經結束，水流不斷入港，正是緊急的時候；有時候是在天候惡劣時出航，或是經歷暴雨。這些都還要從全體撥派出 1 至 2 個人，去特別注意，那些上述需要一再觀測或傾聽的，城堡所發出的信號。

考慮到我們只是幫助或者給予港內船上高階官員指引，所以若他[長官]閣下未曾下令要等待前述明確信號，而事態情況的變化，相反的必須要在下令之前行動的話，可以開往澎湖。這種情況，是很可能會發生的。因為船上人員對於情況比陸上人員能有更佳的判斷，知道必須做些什麼措施。而且人們在夜晚因為強風暴雨的關係，可能也無法聽到信號。

抵達澎湖後此船或船隊評議會需考慮，倘若天候轉好，是否要再回返大員，或是要等待長官的命令抵達，再遵循之。前述評議會首先要納入考量的是，是否前述船隻，上面仍有巴達維亞運來的貨物？船上這些貨物是全滿還是半滿？或者已經全部卸貨完成，而裝載了一些要運到日本的貨物在船上？因此是否要用一些平底船或快艇（這些船在他們離開時，仍停留港內）將貨物運送到澎湖來？他們必須要仔細衡量情況，深思熟慮來加以處理。要不是有一些平底船或快艇將從大員渡來，就是在那裡等待天候轉好時，會有命令送達。這些船並作為載具，將送往日本的船貨載到澎湖去，並將巴達維亞送來的船貨卸下來。長官應該盡力避免船隻遭到任何危害，假若大員那裡沒有載具能夠運用，則必須在天候適合的時候，再度前去澎湖群島最南方的島嶼，從那裡很適合渡往大員。

當船隻在北季風時遭遇強風，而飄離合宜的泊碇處時，換言之，重新拋錨下碇顯然都不免於危險時，這樣的一艘船，聽到三聲砲響、以及旗竿上被升上軍旗（topstander）後，必須開航。盡力在傍晚前抵達打狗角。或者越航而過時，則靠著沿岸，到下淡水溪河口泊碇，並且等待長官的命令。

同樣如果此地的天候變得非常惡劣，但是此船仍然可以迅速回到泊碇處的話，對此不管是從陸地方面還是從水上，可以將上述服務公司的方案，根據在適當的知識決定船上與陸地上的作為後，加以取消。如果想要將在本航程序所提出的信號，加以撤除的話，城堡要升起親王軍旗與白旗，而船隻則發一砲響，表示望見此一信號，會同樣遵循之。若是要讓城堡方面知道，他們所發的信號，有沒有被看見，或是要引起城堡裡官員的注意，或是無法發砲的時候，就要升降三次它的

前檣中桅帆(或巡航帆),來表示他們已經看見、聽見城堡發的信號並且理解了。

假如在城堡上升起白旗而沒有配上軍旗,並且發一砲響,那麼上級商務員就要跟船長一同登陸,前去參與評議會。他們要時時掌握其船隻還應該要裝入的船貨,還有船上已有的船貨,才能在登岸時與我們一同處理。

於大員新造處,1637年3月15日。²⁰

這一份「標準作業程序」將船隻進入大員近海分成兩種情況。一種是在南季風的場合,一種是在北季風的場合。荷蘭船隻直到1640年之前,多半會先取道澎湖,然後趁台灣海峽退潮時黑水溝流速減緩,由澎湖橫越到臺灣西岸。在冬季(北季風時)會朝向魷港與蕭壠之間的海岸進行,以免北季風過強的情況下,船隻橫飄(leeway)向南越航大員。等到船隻進入臺灣西岸沿海,再藉由海陸風由大員北方南下尋找港路入港。而在夏季(南季風時),雖然一樣先取道澎湖,但由澎湖航向臺灣時,也一樣為了避免橫飄造成船隻向北越航大員,所以是對正大員以南的壽山來橫渡黑水溝。²¹1640年代起,荷蘭船隻為了安全上的理由,漸次尋找不需取道澎湖的航行方式。²²但冬季由北錨地入港、夏季由南錨地入港的情況並沒有太大改變。如同本文第二節所述,由嘉南沿岸尋找港路進入北錨地時,北方礁岩週邊水路最為險惡。因為海圖上以點狀描繪的礁岩,實際上並不會露出水面。而以實線標示的水面沙洲,走勢則與水下礁岩歧異。若順著水上沙洲露頭前進,船隻必然擱淺。由此可知海圖的重要。

船隻與熱蘭遮城開始協作的起始點,在於船隻慢慢進入南北錨地附近水域時,是要順勢即進入水道,或是先暫停於南北錨地處。而當船隻開始收帆降低航速時,就是熱蘭遮城方面必須將其決斷清楚的表達出來,取得指揮權之時。根據「一響三降」的信號,聲明入港程序可以啟動。若在之後又聽到一聲砲響,則在熱蘭遮城方面認定安全的近海水域,暫時投錨泊錠(應即南北錨地附近)。在南北錨地停泊時,熱蘭遮城方面應該會主動派遣引水人前來。因為南北錨地既然在海底地形上面較為低窪,泊錠船隻所受到波浪垂直方向搖動範圍可減小,也不至於遭到海底異物碰撞。而泥砂硬質海底則提供錨體適當的摩擦力來定著船隻。南北錨地均是開放水域,無地形地物阻擋水面強風。故在等待進入水道的特定時刻(通常就是漲潮並且有海風吹向陸地的時刻)的滯留期,停泊於此的船隻一旦遭遇強風,

²⁰ Collectie Aanwinsten 1823(1953I), Seijn Brieff voor de sloop en jachten al sander vaartuijgh waar naer hum int aandoen van de reede van Taijouan sullen hebben te reguleeren, Taiwan, 15 Mar. 1637, fos. 14r-16r.

²¹ 拙著, "Sailing from the China Coast to the Pescadores and Taiwan...", pp. 302-308.

²² 拙著, "The VOC Mariners' Nautical Investigations and Hydrographical Charting on the China Coast and Taiwan between 1636 and 1668", presented in: International Conference: Seafaring, Trade and Knowledge Transfer-Maritime Politics and Commerce in Early Middle Period to Early Modern China, 4-5 July 2017, Ghent, pp. 3-5."

就必須另覓避風處，以免被吹向大員水道附近的水下沙洲或礁岩，造成擱淺損壞船體、損失船貨的後果。

此一程序因此便載有一旦在等待時遭遇強風，如何應變的辦法。也就是城堡將發號砲三響並升降親王旗三次（南季風時）或升上軍旗（北季風時，是較長而尾端有分叉的旗幟）。一旦聽聞到這樣的信號，南季風時，則應航行到澎湖群島避風。（可能在馬公港泊錠）而北季風時則駛到壽山（今旗津沙灘附近）或下淡水溪口（今東港溪出海口附近）避風。

由於南季風時，前來大員的船隻多半是要準備繼續前往日本，可能載有巴達維亞運來的香料，以及暹羅的鹿皮，要繼續裝載臺灣的絲貨與鹿皮。因此船長成功避風後，需思考是否需回航大員或留在澎湖，等待大員方面派遣船隻前來裝貨與卸貨。²³這裡所沒有明言的是，船隻要再度橫越黑水溝，必須再等待每月的大潮退潮前後數日這樣的時機，不得不於澎湖耗費時日。若等待時間過長，季風時段過去，就無法前往日本。相對的，北季風時所載運的貨物多是日本白銀，卸貨比較簡易，應該在北錨地停泊時，就能用船隻接駁。即便到在旗津、下淡水溪口避風，接駁船也很容易與之聯繫，甚至還有陸路可行。故本程序對於上卸貨，沒有更進一步的指示。以上這份程序，在關於北季風的部分，1640年曾由日本商館重複頒給前往臺灣的船隻使用，推測後來即成為一種標準的作法，而不再重新頒佈，故也不再留存於寄回荷蘭的檔案之中。²⁴

4.大員港入港設施：駁船與引水人

從前述的程序當中，也可以發現，當時非但禁止船隻自行入港，而且也禁止來航船隻自行派遣小艇載運人員登岸。這都是由於入港水道的潮流複雜，水底沙洲地形不斷變化，無法記錄並先行測繪，只能由每日慣常進出的水手來引路的關係。李毓中教授曾發表〈近港情怯：荷據初期大員港的「近港船難」〉一篇，貼切的描述了1620-30年代，荷蘭船隻入港意外的慘狀。²⁵正如上述入港程序的說明，在南北錨地停泊的船隻需等待熱蘭遮城方面，派遣小艇或吃水較少的中式帆船前來接引、指示。這也是荷蘭人為大員港務之進行，所提供的解決辦法。在此必須指出，如同臺灣西南部河流有冬季之枯水期與夏季豐水期一般，大員港道受到水流沖刷也有枯豐之分。即使枯水期水道變淺，通常在夏季強烈降雨或颱風造成的

²³ 實例請參閱林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》，45期（2015年9月），pp. 1-58.於22-44。

²⁴ VOC 1137, Seijnbrief voorde schepen Fluijten ende jachten die uijt Japan vertrecken, waerbij haer aengewesen wert hoe dat in 't aendoen van Taijouanse reede hen sullen hebben te reguleren, Firando, 20 Nov. 1640, fos. 851r-v. 此文件指出，是根據1636年3月3日所發出的版本。故不排除後面這一版本比本節討論的版本起源更早。

²⁵ 李毓中，〈近港情怯：荷據初期大員港的「近港船難」〉，《歷史月刊》，235期（2007年8月），pp. 27-30。

水流冲刷後，也可能再度加深。據說這樣來來回回曾發生前後差異 5-6 呎的情況。²⁶再者，每月、每日之漲退潮也會改變水道的深度。根據 1636 年之調查，大員附近潮差為 2 呎（應為每日）。²⁷而每日的潮來潮往，正是讓大員水道附近水下沙洲，乃至於水道位置不斷改變的主要原因。督察官庫克巴卡於 1639 年時進行的實地勘查對此有詳細說明：

熱蘭遮城的正對面為北線尾沙洲，由東向西延伸，接著是北線尾島，還有北方礁岩。他們對於阻擋海流，以及強烈南風推送的水流，很有用處。從城堡及高起的沙丘延伸向西到海裡，有一塊水下的沙洲。所謂南方淺灘即此沙洲的最西端。這沙洲並延伸到大員港道的入口。這兩塊向海延伸的沙洲，一者為露出在水面上的北線尾，另一者為水面下的南方淺灘，造成了大員水道，寬約 1/2 鐵砲的射程，長約比半荷哩稍短，目前深度在平潮高潮位有 14 呎，大潮高潮位則有 16 呎。漲潮潮水能從南方進入水道、突穿或繞過、或越過南方淺灘，噴射至北線尾沙洲，沿著它流動直到它的最東端，在那裡轉向北東北，還有東南東去，衝擊到此處並衝注更廣大的水體。退潮的水來自前述的內陸水體，從北方流過來，造成一處快速流動的水流，從前述北線尾的東端，沿著它從大員水道流出，也會越過前述的南方淺灘而去。²⁸

根據台灣當局向巴達維亞方面的報告及日記的記載等，我們大概可以還原每年夏季大員水道水下沙洲最淺處的深度（姑且稱為水下門檻深度）。另一方面，大概把這樣的深度再減少 0.5-1 呎，則是入港船隻至少該具備的安全吃水深度。以下用表列的方式來呈現其變化。

| 年份 | 水道深度(平潮高潮位)(括號內為推估) | 入港安全吃水深度 |
|------|---------------------|----------|
| 1622 | 15 ²⁹ | |
| 1629 | 小於 14 ³⁰ | |

²⁶ VOC 1230, Missive van Taijouan naar Batavia, 10 Mar 1660, fo 706v-707r; VOC 884, Missive van Batavia naar Taijouan, 1660-4-21, fo130

²⁷ 拙著，〈荷蘭東印度公司在台海兩岸間的水文探測活動 1622-1636〉，頁 224-225。

²⁸ VOC 1131, Report van Nilolaes Coeckebacker, 1639-12-8 fos 267-268.

²⁹ 曹永和，〈臺灣早期歷史研究〉（台北：聯經，1979），頁 330-331。當時所測低潮水位水深有 12 呎，荷蘭人並且推估高潮位有 15-16 呎，相差 3-4 呎（即 0.9 至 1.2 公尺）。前者符合當代研究所稱安平港附近之平均最大潮差（0.99）公尺而後者符合於最大潮差（1.33）公尺。但最大潮差僅於每月朔望出現，故其平潮高潮位應該僅為 15 呎左右。蘇青和等，〈安平港港口區域潮汐及海流特性研究〉，

³⁰ VOC 1098, Kort verhael uijt welck voor oogen ende ten oordele gestalt wert ofte de oncosten, die de compagnie tot vervolg van den Chinesen en Japonschen handel te leijden heeft, oock soodanigen avancen geeft, dat de lasten daeruijt niet alleene overwonnen, maer oock daerenboven goede somme jaerlijcx bij deselven geprospeert, ofte wel, dat de macht ende contanten daertoe noodich, op andere plaetsen met meerder avantagie gebruijckt connen warden, te presenteren aen de Ed. Heeren bewinthebberen, den gouverneur general en de raden van India; bij Pieter Nuijts gedaen in Zeelandia op Formosa, Tayouan, 10 Feb 1629, fo. 391r.

| | | |
|------|--------------------------|------------------------|
| 1635 | 11, 11 1/2 ³¹ | |
| 1636 | (12 1/2) | 12 ³² |
| 1637 | (11 1/2) | 11 ³³ |
| 1639 | 14 ³⁴ | |
| 1642 | 16-17 ³⁵ | |
| 1645 | (14) | 13 1/2 ³⁶ |
| 1646 | (14) | 13 1/2 ³⁷ |
| 1647 | (12 1/2) | 12 ³⁸ |
| 1650 | 9 ³⁹ | 7-8 ⁴⁰ |
| 1651 | (11)1/2 | 11 ⁴¹ |
| 1652 | 10-11 ⁴² | |
| 1653 | 11.5 ⁴³ | |
| 1654 | 11 ⁴⁴ | 10, 10.5 ⁴⁵ |
| 1655 | 10 ⁴⁶ | |
| 1656 | 13 ⁴⁷ | |
| 1659 | 9 ⁴⁸ | |
| 1660 | 小於 10 ⁴⁹ | |
| 1661 | 9 ⁵⁰ | |

³¹ VOC 1116, Missive van Taijouan naar Batavia, 9 Mar 1635, fo. 324v.

³² Leonard Blussé, Margot E. van Opstall, Ts'ao Yung-ho and Wouter. E. Milde eds., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia: Taiwan 1629–1662*, ('s-Gravenhage: Nijhoff, 1986-2000), 4 vols, Vol. 1, p 267. 1636-8-7.. Further referred to as "DZ".

³³ DZI, p. 365 1637-8-24, Missive van Taijouan naar Amsterdam, 1637-10-16, fo.741v-742r

³⁴ VOC 1131, Report van Nilolaes Coeckebacker, 1639-12-8 fos 267-268

³⁵ VOC 1141, Cort report van Taijouan, 1643-8-26, fo. 364v.

³⁶ DZII, p. 435. 1645-9-16

³⁷ DZII, p. 527, 1646-9-9.

³⁸ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，（台北：聯經，2000），頁 295。1647-12-31。林偉盛，前引文，頁 9。

³⁹ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 323。1651-1-20。譯為「退潮」，經查原文 *doodt getij*（現代荷蘭文拼為 *doodtij*）為平潮潮位之意。

⁴⁰ VOC 1183, Missive van Taijouan naar Batavia 1650-12-20, fo 548

⁴¹ VOC 876, Missive van Batavia naar Taijouan, 1652-5-21, fo.226. 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 338。1651-12-19。

⁴² 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 353。1652-12-24。經查原文「平常水深（*gemeen tijde*）」應為「平潮水深」

⁴³ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 388

⁴⁴ DZII, p. 449.

⁴⁵ DZII, p. 449.

⁴⁶ DZIII, p. 539. 1655-7-22

⁴⁷ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 466。1657-1-31。

⁴⁸ DZIV, 1660-1-29, p. 317.

⁴⁹ DZIV, p. 459. 1661-7-9.

⁵⁰ DZIV, 1661-8-1, p. 480

由上表可以看出，大員水道在 1620-30 年代稍淺，但到 1640 年代又變深，而，而 1650 年代則淤淺的趨勢持續發展。因為這種每年、每季來來回回淤淺、刮深的發展，使得即使在 1650 年代大員當局即有人提出整治水道的工程計畫，巴達維亞當局卻遲遲無法決定是否要投注資本。而船隻是否要進入大員內港停泊，則牽涉到貨物體積與數量。倘若在大員轉運的貨物以體積較小及數量稀少的奢侈品，如絲綢、香料、金銀等，則無使用大型船隻，進入內港停泊卸、取貨的必要。相反的，體積大，數量多的貨物如蘇木、鹿皮、蔗糖、米糧，則不但需要靠近倉庫卸貨，還需要較長的時間停泊。關於在大員所使用的荷蘭船隻其船型、數目、在大員港及澎湖周邊的運作等，林偉盛教授利用已出版的荷蘭史料已有宏文詳論〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉。本文則不擬重複。⁵¹

此處所要探討的是，在港道變遷的過程中，大員當局如何採取方針來加以對應。1635 年 Hans Putmans 長官根據大員港的情況，向巴達維亞當局提出應派遣 10 艘平底船(*fluijte*)或 *Pinass* 船，載重 180-200 拉斯特到此水域值勤，其滿載吃水深須為 11 到 12 呎。⁵²翌年巴達維亞當局則同意將送包括 6 艘平底船共 14 艘船前來。根據林偉盛教授的研究，當年度除 6 艘平底船以外，另有 7 艘快艇抵達大員。⁵³這應該是綜合考慮了在東亞水域活動的需要以及大員港灣的環境所做出的決定。1637 年之後大員開始試種甘蔗，生產蔗糖，Johan van den Berg 在寫給阿姆斯特丹分公司的書信中便強調，兩年前 Putmans 向阿姆斯特丹分公司所要求供應的平底船尚未取得，如此在大員缺乏倉儲空間、船隻載運能力不足的情況下，有可能必須取消種蔗的訂單，造成公司損失。⁵⁴Van den Berg 長官在信中也提到，倘若有大型海船（又譯「歸國海船」）在澎湖停泊時，使用平底船接駁，可免去利用多艘、多趟中式帆船將準備送交日本的貨物轉運到澎湖的風險。他並舉出實例，表示平底船 *Oostcappel* 號，滿載吃水僅有 11 呎深、而載重則比快艇 *De Rijk de Duijve* 及 *Keijserinne* 多載 20 拉斯特（兩船滿載吃水則為 12 呎深）。⁵⁵可見港道水淺，迫使大員當局在為大型海船進行裝卸貨時，必須依賴平底船為駁船。過去這種場合，大員當局應該也曾依賴中式帆船。既然使用情況不盡如人意，當然要採取比較堅緻耐用的船隻來擔當此一任務。⁵⁶

1637 年後，由巴達維亞方面輸送給大員的平底船（載重 150-200 拉斯特），其滿載吃水量能克服大員港道的自然限制，能利用漲潮時進出水道，最大化接駁載貨的能量，來接應那些停留於澎湖或者南北錨地的大型船隻之裝卸貨需求。⁵⁷但相

⁵¹ 林偉盛，前引文。

⁵² VOC 858, *Missive van Batavia naar Taijouan*, 1636-4-16, fo. 266.

⁵³ 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，頁 16

⁵⁴ VOC 1123, *Missive van Taijouan naar Amsterdam*, 1637-10-16, fo 741v

⁵⁵ VOC 1123, *Missive van Taijouan naar Amsterdam*, 1637-10-16, fo 741v 1 拉斯特約為兩噸重。

⁵⁶ 林偉盛教授認為由小型快艇到平底船的轉折與公司執行武裝干預有關，而研究者 Herman Ketting 則認為快艇的武裝多用於防衛，避免海盜劫船。見後註。

⁵⁷ Herman Ketting, *Fluitschepen voor de VOC*, (Zaltbommel: Aprils, 2006), pp.35. 作者指出 1645 年來

對的，當海象或潮汐狀況不足以讓平底船入港之時，仍需要派遣更小型的船隻由大員灣澳接駁，取卸停泊於南北錨地或澎湖之平底船的貨物。⁵⁸ 而 1639 年 van den Burg 長官即利用小型快艇 Cleen Bredam（載重約 60 拉斯特），Waterloosewerve（載重約 36 拉斯特），中式帆船密得堡號（載重約 40 拉斯特）來轉運停泊於大員內港之外，於平底船起卸之貨物。這三艘船一度常駐於大員，並由大員當局來支薪。為了支援以上的駁船，讓他們在臺灣沿岸執勤時，無須經常入港補給糧食彈藥，又需要更為小型的導航艇或小艇來加以支援。當時便有一艘載重 5 拉斯特，附有艙蓋的導航艇，與另一艘載重相若，但無艙蓋的小艇在大員，兩艘一同負擔支援任務。Van den Burg 長官同時並且向巴達維亞方面再請求，另外輸送兩艘小艇。並且指出，其中一艘載重相似的小艇必須附有艙蓋，並設有單桅。如此才能在海象天後惡劣的情況下，進出大員港道，負擔救援任務。他要求另一艘開放無蓋的小艇，則載重 2 1/2 到 3 拉斯特即可。⁵⁹ 1640 年 1 月 Van der Burg 長官又致書請求送來兩具千斤頂，以備於陸地修葺上述兩艘導航艇與小艇，以及中式帆船。⁶⁰ 1641 年繼任的 Paulus Traudenius 長官也在大員又造一艘大導航艇。⁶¹

這些導航艇，小艇，中式帆船，正如同上一節入港規範所提出的一樣，在船隻來航並進入南北錨地附近水域時，必須由熱蘭遮城主動派遣出港去接應。根據《熱蘭遮城日誌》的記載，此操作也約在 1639 年開始常規化。⁶² 由於導航艇任何時候只要有來船即必須出港接應，自然不能受到港道水深與的限制，且必須是較為堅緻，可以靈活操作的船隻。1642 年大員派出導航艇北上基隆淡水支援時，記載大導航艇裝載了 80 名人員(包括了水手與士兵)，藉此可看出其一般的載運規模。⁶³

1642 年時，前述大導航艇主要都由 Simon Cornelisen 舵手來駕駛，扮演著聯繫大員與基隆淡水駐地的主要角色。1643 年時，在日記當中記載，其職銜為「導航員 (loots)」。由此可推估，大員港引水員的正式職位，大約是在此時確立。前面已經提到，1640 年代大員水道深度維持在 13-14 呎左右，大體上夏季來訪的平底船經由導航艇引港，均能順利於大員內港裝卸貨物。前述的小型快艇因此沒有用武之地，隨後調往他處服務。⁶⁴ 此時引港的工作，大約都是由前述的引水員與

航的平底船載重約 150-200 拉斯特之間，吃水約 11 呎深。他並指出若是載重較大的平底船如 Dromedaris 號（280 拉斯特）和 Koning David 號（300 拉斯特），即無法通過大員港道。

⁵⁸ DZI, 1637-7-12, p. 344-345. 此即具有主桅的小艇。7-29, p. 353. 又說明有艙蓋的設施。P. 354, p. 400, p. 1638-7-19, p. 466. 1639-6-16.

⁵⁹ VOC 1131, Missive van Taijouan naar Batavia, 1639-12-8, fos 293. DZII, p. 5.

⁶⁰ VOC 1132, Memorie geeijshet van Taijouan naar Batavia, 1640-1-28, fo. 201.

⁶¹ DZII, p.5.

⁶² DZI, 1639-8-13. 1639-9-28, p. 480.

⁶³ VOC 1140, Missive van Taijouan naar Batavia 1642-10-5, fo. 456v

⁶⁴ 如 Cleen Bredamme 於 1640 年 7 月 30 日抵達蘇門答臘西南岸的 Indrapura 值勤，參見 Dagregister vant Casteel Batavia, 1640-1642, p. 12. 而 Waterloose werve 則於 1640 年 1 月 24 日啟

導航艇來擔任。既然 Harck Pouwelsen 於 1645 年起，擔任臨時引水員，又於 1646 年扶正，他可能即接任前述 Simon Cornelisen 之職缺。⁶⁵

但 1640 年代末，大員港淤積趨勢陡增，在 1650 年造成大部分來訪平底船無法入港，必須於南北錨地或澎湖裝卸貨物的慘狀。⁶⁶雖然大員當局於當年度即有投入水利工程來濬深水道深度的構想，但由於每年夏季豐水期，大員水道仍有可能再度被沖刷出較深的港口，巴達維亞當局決定再調動吃水更淺的小型船隻前來大員救急，等待港道的變化確定後再做決策。⁶⁷1651 年夏季，巴達維亞當局派出在泰國製造，巴達維亞裝修完成，載重 70 拉斯特的巴克艇（barck）阿姆斯特丹號前來。又說另有一艘載重 35 至 40 拉斯特的小艇，在巴達維亞的工廠即將完成。另有一艘稍小的小艇則剛開始製造。這些都是為了讓大員當局可以不用雇用中式帆船來接駁裝卸貨物。這艘巴克艇送抵大員後，則升任原任引水員的 Hark Pauwelsz 為其船長。⁶⁸ 前述的載重 40 拉斯特的小艇，則可能即是後來的大導航艇 Ilha Formosa 號，在八月抵達大員，也稱為加雷翁艇（又譯「大帆船」）Ilha Formosa 號。⁶⁹ Pauwelsz 順利升任後，引水員一職應即由 Sicke Pietersz 接任。⁷⁰其後大員港口水深雖然稍有加深，但到了 1654 年 7 月 1 日，引水員出港時，雖然同時率導航艇跟舢舨出港口來接應，卻聲稱將利用舢舨船回航。這表示港口再度淤淺了。⁷¹ 當年的 11 月 2 日，引水員測得，當日漲潮水道深度為 11 呎，如此只有吃水淺於 10 1/2 或最好是 10 呎的船隻，才能入港。而滿載的平底船，亦被阻於港外。⁷²之後 1655 年，仍不適於導引平底船入港。甚至，連領港艇本身也無法輕鬆通過港口。⁷³ 接下來數年，直到 1662 年荷蘭人撤走之前，大員港口淤淺的趨勢都沒有再扭轉，而逐漸淤淺於 11 呎。這已觸及大部分中型平底船最淺的吃水深度。而領港艇，也越來越少被派遣擔任接引的任務，而多由舢舨取代。

當 1650 年大員水道突然淤淺到 9 呎時，巴達維亞當局其實已經意識到，平底船將難以進入大員港口裝卸貨，而開始向荷蘭方面訂製加雷翁艇。⁷⁴ 1654 年東亞海域天候較為惡劣，而公司在此航行的船隻已經老舊不堪，有待更新。當年巴達維亞向北所派出的 11 艘船，僅有 7 艘勉強平安抵達目的地。為了解決以上迫在

程調往暹羅。參見 DZI, pp. 493-4

⁶⁵ DZIII, p. 24.

⁶⁶ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 323。1651-1-20。又在此數年間，此種淤淺情況似非大員獨有，1648 年越南東京（河內）港口亦淤淺至 12 呎深。參見 Ketting, *Fluitschepen voor de VOC*, p. 37.

⁶⁷ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 323。1651-1-20。關於巴達維亞方面的觀望，可以從後來 1661 年阻止大員方面下手進行工程的回函看得出來。參見：

⁶⁸ VOC 875, Missive van Batavia naar Taijouan, 1651-5-11, fo 181, 190.

⁶⁹ DZII, p. 231, 1651-8-2; VOC 875, Missive van Batavia naar Taijouan, 1651-6-22, fo.224.

⁷⁰ DZII, p. 276.note 61.

⁷¹ DZII, p. 361, 1654-7-1.

⁷² DZII, p. 449.

⁷³ DZII, p. 551. 1655-8-1.

⁷⁴ Ketting, *Fluitschip voor de VOC*, p. 35.

眉睫的問題，翌年（1655）巴達維亞當局向荷蘭方面訂製了非常小型的平底船與加雷翁艇，所謂「吃水淺的平底船，載重約 70、80 到 90 拉斯特，以及 6 到 8 艘加雷翁艇。」⁷⁵ 1656 年大員當局請求巴達維亞當局派遣加雷翁艇前來，也是希望盡快抒解港道運輸問題。⁷⁶ 當年夏季，即有 3 艘小型船，以及加雷翁艇 Rode Vos 號抵達大員。⁷⁷ 1657 年夏季，巴達維亞當局又回覆，已經向荷蘭方面再爭取 5-6 艘 Rode Vos 那樣的加雷翁艇（載重 30 拉斯特），與類似 Breuckele 那樣的小型平底船 2-3 艘。但目前巴城則缺乏此類船隻，無法立即供應，希望大員方面自求多福。⁷⁸ 根據荷蘭方面遺留的訂購船隻尺寸，當時為臺灣訂購的小型平底船載重 80 拉斯特者，吃水約 9 呎，勉強符合大員港道之限制。⁷⁹ 由此可知，1657 年之後，由於大員港道持續淤積，已經難已將 150-200 拉斯特的快艇或平底船引入港內，因此需直接於南北錨地或澎湖裝卸貨物。導航艇由於載重過少（5 拉斯特），不適於當成駁船運用。這方面多由載重 30 拉斯特的加雷翁艇（有時又稱大導航艇）取代。⁸⁰ 導航艇吃水較舢舨為深，若僅是迎接來船並傳遞訊息，則又不如舢舨出入水道便利。故荷蘭時代末期於大員灣澳活動者，多為舢舨與加雷翁艇，偶有導航艇與小型平底船。而 1640 年代，中型船隻齊集內港的盛況已不復見。船隻既不入港，引水員也無用武之地。Sicke Pietersz. 擔任引水員的期間較前兩任都長，可能便是由於引水員功能弱化，業務減少，不需訓練新人之故。

5. 代結論：大員港務設施的成立與延續

風帆時代，港灣之成立必須有其自然條件的背景：適宜的水深、可遮蔽強風的地形、容易辨識的標誌等。而一旦自然港灣被選作人類運用的重要轉口港，則也必然投注相當努力來改善自然環境所造成的不利。大員港不利之處，在於缺乏適當標誌地景，很難從海上自然發現其位置（反之打狗灣澳、小琉球則不然），其入港水道有水下沈降沙洲，時時變換型態，難以捉摸。荷蘭人之對應方式，則是面對缺乏自然標誌的問題，以建築人造標誌來解決。如海堡為北錨地之重要標誌、熱蘭遮城則為南錨地與入港時的重要標誌。海堡後因颱風掏空地基而崩塌，但熱蘭遮城直到十九世紀都還是航行至安平港的重要標誌。面對水下沈降沙洲變換的問題，荷蘭人則以設立水道旗標以及引水員制度的方法來對應。1662 年後，雖然安平前之水道已經淤淺，船隻必須由鹿耳門進港，但設立旗標與引水人的制度，應該也都沿襲下來。⁸¹ 在鄭氏統治與清政府統治初期，進入鹿耳門水道之中式帆

⁷⁵ Ketting, *Fluitschip voor de VOC*, p. 37.

⁷⁶ VOC 1212, Missive van Taijouan naar Batavia, 1656-2-1, fos. 21v.

⁷⁷ 程紹剛，《荷蘭人在福爾摩沙》，頁 466。1657-1-31。

⁷⁸ VOC 881, Missive van Batavia naar Taijouan, 1657-5-15, fos. 155-156.

⁷⁹ Pieter van Dam, F. W. Stapel ed., *Bescrijvinge van de Oostindische Compagnie*, ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927), Eerste Boek, Deel I, p. 469

⁸⁰ 關於荷蘭時代晚期活躍於大員港道的加雷翁艇，參照：林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，頁 19。表二。

⁸¹ 蔣毓英《臺灣府志》（1686）：「鹿耳門，...下有隱石...行船者皆以浮木植標誌之。」關於清朝

船，其規模應該與荷蘭時代的大領港船或加雷翁艇相似（載重約 40 拉斯特），洵非荷蘭人佔領澎湖時支援之大型海船（約 300 拉斯特）、1640 年代入港裝卸貨之中型平底船（200 拉斯特）可比。根據記載，載重 91 拉斯特的大型加雷翁艇 *Ter Boede* 號（長寬深為 25.5X6.4X3 M）大約與清代中型的趕繒船（長寬為 23.7X5.4M）大小相當。那麼一般在大員使用的，載重約 30-50 拉斯特的加雷翁艇，可能與清代的距船大小相若。⁸²

儘管清代臺灣時，安平港（即荷蘭時代大員港）也並非十分容易使用的港口，但荷蘭人運用人工方式所做的改良，卻讓這個港口能夠持續營運下去。熱蘭遮城作為安平附近沙岸突出的地標，在十八世紀的唐人的航海針路裡面，仍被當成重要的地標來看待。而大員港道由於淤淺妨礙了大型船隻進入，鹿耳門水道之濶深卻在盪纓這種航道旗標的運用下，使得大員內港仍能保持一定的功能，隔開了府城與外海。使得政府得以在一段不短的時期內，因此控制大宗的人員與貨物出入，而保證了臺南府城（即為荷蘭時代的普羅文遮市）作為台灣西南岸政經中心的地位。由此觀之，荷蘭時代的港務設施經過鄭氏之延續運用，在清代的臺灣仍以些微改變的方式持續發揮功能，而影響著清代臺灣史的發展

統治下的大員港灣，可參閱：吳密察，〈清代安平的港口條件初探〉，於江明珊、謝仕淵編，《古城、新都，神仙府：臺南府城歷史特展》，（臺南：國立臺灣歷史博物館，2011），pp. 30-39.

⁸² 李其霖，〈清代臺灣水師與戰船的建置〉，於同氏編，《宮廷與海洋的交匯》，（台北：淡江大學出版中心，2017），p. 403.表四。，Pieter van Dam, F. W. Stapel ed., *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*, ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927), ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927), Eerste Boek, Deel I, p. 772.

《熱蘭遮城日誌》中的荷蘭東印度公司（VOC）水下沉船*

李其霖[†]、湯熙勇[‡]、Tim Riswick[§]、林嘉琪^{**}

摘要

本文旨在以《熱蘭遮城日誌》為主要史料，分析、摘錄、羅列其中所載之沉船事件，包含船隻名稱、類型、用途、沉船地點。據荷蘭東印度公司統計，該公司成立期間約有 2,000 艘船舶，8,200 次航程往返荷蘭與亞洲之間，約有 692 艘船舶因遭難而沉沒，《熱蘭遮城日誌》中則載有 20 艘沉船事件。

關鍵詞：熱蘭遮城日誌、水下沉船、荷蘭東印度公司

* 本文為文化部委託辦理「荷屬東印度公司沉船遺址歷史文獻資料蒐集及研析」(10406121) 成果之一部分，感謝研究助理團隊協助文獻整理與計畫執行。

[†] 淡江大學歷史學系助理教授。

[‡] 中央研究院人文社會科學研究中心兼任研究員。

[§] Ph.D. Candidate, the Department of History, Roudboud University.

^{**} 淡江大學歷史學系助理教授。

一、前言

臺灣周邊海域向來為最熱門也是最重要的交通要道，歷經南島語族、漢人渡過黑水溝來臺、以及 17 世紀大航海時代轉口貿易等等不同時期，更因風災意外及海盜橫行等歷史因素，致使臺灣海域存在著許多因遭難失事的船舶遺跡，如能發現這些船舶遺址，當使水下研究資料更為豐富。藉由沉船歷史的研究，除可重現當時臺灣的海洋圖像及多元族群的海洋文化、建置水下文化資產資料庫之歷史文獻、圖像資料，亦可藉由沉船位址的推估，提供水下文化資產普查疑似目標物之比對及佐證資料。荷蘭東印度公司於 17 世紀曾佔領臺灣，並以此據點做為東北亞、東南亞航運之樞紐，因此臺灣附近海域，尤其是南海、綠島等可能有該公司之沉船，為利後續普查之歷史文獻資料比對驗證，本文以荷蘭東印度公司所撰《熱蘭遮城日誌》¹ (*De Dagregisters van Het Kasteel Zeelandia, Taiwan 1629-1662*) 為主要史料，輔以其他史料和資料庫，分析、重整、羅列該史料中記載之沉船事件與船舶相關資料，期能以此做為臺灣海域 VOC 水下沉船研究之參考。

荷蘭²本屬於西班牙哈布斯堡家族所統治尼德蘭地區中的北方區域，由於宗教、經濟、文化等各方面的因素，尼德蘭地區在 1566-1568 的時間發生嚴重動盪，並且開始長期反抗西班牙的統治，即「八十年戰爭」³ (1568-1648)。⁴1568 年以後，由於長期戰亂使得尼德蘭南方地區經濟萎縮，轉而移到北方，1580 年西班牙兼併葡萄牙後，開始禁止反抗他的尼德蘭北方省份到里斯本進行貿易，更在 1585 年大肆搜捕荷蘭船隊，使荷蘭人無法從東方貿易中獲得利益。⁵然而英國佛朗希斯科·德雷克爵士 (Sir Francis Drake, 1540-1596) 結束其環球旅行 (1577-1580) 回到歐洲後指出葡萄牙在東方的勢力並沒有他們所宣傳的那樣強盛和穩固，這讓荷蘭人產生前往東方一搏的想法。⁶一群荷蘭商人在 1592 年派遣霍特曼 (Cornelis de Houtman) 前往里斯本探查東方香料群島的航路，並且依據其調查報告在 1594 年成立遠征公司 (Compagnie van Verre)，準備前往東方探險，開啟荷蘭殖民東方的歷史。⁷

¹ 本文以江樹生譯註之《熱蘭遮城日誌》為參考依據，同時佐以 2016 年 4 月赴荷蘭海牙國家檔案館 (Nationaal Archief)、阿姆斯特丹海事博物館 (Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam)、造船廠 (Bataviawerf)、萊頓大學 (Leiden University) VOC 研究組與水下研究組等實地調查訪問之成果。

² 中文一般所稱的荷蘭王國其正確名稱是尼德蘭王國 (Koninkrijk der Nederlanden, Kingdom of Netherlands) 簡稱尼德蘭，荷蘭 (Holland) 僅是其中一個省的名稱，但在此仍採用一般中文約定成俗的荷蘭來稱呼。張淑勤，《荷蘭史》(臺北：三民書局，2012)，頁 1、78-93。

³ 關於八十年戰爭爆發的時間學界存在兩種說法，一種是以 1566 年聖像破壞運動算起；另一種是從 1568 年愛格蒙伯爵 (Sir Lamoral Egmond) 和霍恩 (Horne) 被公開處決開始算起。在此採取 1568 年這個較普遍的說法，同時這年也是威廉·奧蘭治 (Willem van Oranje, 1533-1584) 發表反菲力二世 (Philip of Spain, 1527-1598) 演說的同一年。張淑勤，《荷蘭史》，頁 76-77、80。

⁴ 尼德蘭地區在 1579 年分裂為：南方，願意效忠西班牙國王的阿斯拉聯盟 (Union of Arras) 和北方，反抗西班牙的烏特列支聯盟 (Union of Utrecht)。1581 年北方的 7 個省份：荷蘭 (Holland)、澤蘭 (Zeeland)、烏特列支 (Utrecht)、赫德蘭 (Guelder)、艾瑟爾 (Overijssel)、菲士蘭 (Frisia)、格羅寧根 (Groningen)，更進一步頒布《斷絕法案》(Act of Abjuration) 正式宣告他們脫離西班牙統治。有部分學者們認為 1579 和 1581 年的這兩件事即代表荷蘭這個國家成立，但荷蘭的國際地位正式確立則是到 1648 年《西伐利亞和約》((the Peace Treaty of Westphalia)) 簽訂，才被歐洲各國普遍接受。同上註，頁 80、87、93。

⁵ 楊建成主編，《蘭領東印度史》(臺北：文史哲出版社，1983)，頁 17-18。

⁶ 梁志明主編，《殖民主義史·東南亞卷》(北京：北京大學出版社，1999)，頁 99。

⁷ 楊建成主編，《蘭領東印度史》，頁 19-20。

1595 年霍特曼帶領 4 艘船隊從鹿特丹 (Rotterdam) 出發，依靠自身經驗和《葡萄牙在東方航行的旅程記述》⁸的指引，成功繞過好望角 (Cape of Good Hope) 並最終抵達印尼的萬丹港 (印尼文：Bantam) 等地，途中雖與印尼人和葡萄牙人產生衝突，但仍成功在 1597 年帶回香料抵達荷蘭。⁹1600 年，一艘荷蘭船「愛情號」(de Liefde) 意外到達日本九州的豐後，建立起荷蘭與日本的常態貿易，同時，英國東印度公司 (East India Company，縮寫 EIC，1600-1858) 成立，越來越多歐洲國家來到亞洲發展，產生激烈競爭的貿易狀態。因此，由 John van Oldenbarnevelt (1547-1619) 的提倡，經過荷蘭國會 (Staten Generaal) 的同意，在 1602 年 3 月正式成立荷蘭東印度公司 (荷蘭語：Vereenigde Oostindische Compagnie，簡稱 VOC，1602-1799)，¹⁰並以其名義進行海外貿易。

1619 年荷蘭印尼總督昆恩 (Jan Pietersz. Coen) 在今日印尼雅加達建立一個強而有力的新據點，命名為「巴達維亞城」(Batavia)，成為荷蘭東印度公司的亞洲總部。¹¹爾後，荷蘭人佔領澎湖，使澎湖成為前往日本船隻的停泊地，也是避風港，1624 年荷蘭人佔領臺灣，以大員為根據地，築扼其港口，建立熱蘭遮城 (Zeelandia Fort)¹²，以控制並經營轉販貿易，展開了在臺灣 38 年的統治，並書寫《熱蘭遮城日誌》，記錄每日經營狀況。圖 1 為 1640 年荷蘭人繪製的臺灣地圖 (Het Eylant Formosa (英譯：The Island Formosa))，圖 2 為澎湖蛇頭山上荷蘭人所興建之城堡。這段時間，荷蘭籍的船舶往來臺灣周邊海域頻繁，卻同時也有許多船舶沉沒於這些海域。據荷蘭東印度公司統計，該公司成立期間約有 2,000 艘船舶，8,200 次航程往返荷蘭與亞洲之間，約有 692 艘船舶因遭難而沉沒。¹³

⁸ 曾擔任葡萄牙駐果阿 (Goa，印度西部) 主教秘書的荷蘭人林思喬坦 (John Huyghen van Linschoten，1563-1611) 1593 年回到荷蘭於 1595 年和 1596 年先後出版《葡萄牙在東方航行的旅程記述》與《林思喬坦到東方和葡屬印度的航海志》。梁志明主編，《殖民主義史·東南亞卷》，頁 99-100。

⁹ 同上註，頁 100。楊建成主編，《蘭領東印度史》，頁 21-23。

¹⁰ 張淑勤，《荷蘭史》，頁 116。

¹¹ 梁英明，《東南亞史》(北京：人民出版社，2010)，頁 80。姚楠，《東南亞歷史辭典》(上海：辭書出版社，1995)，頁 19。Jan J. B. Kuipers, *De VOC*. Zutphen: Uitgeversmaatschappij WalburgPers. 2014. p. 123-127.

¹² Nationaal Archief, *Land in zicht*, Beeldrecht Amsterdam, 2007, p. 136.

¹³ Website ships VOC，網址：<http://www.vocsite.nl/schepen/lijst.html>。為荷屬東印度公司船舶網站，可檢索船舶基本資料。(檢索日期：2017/09/30)



圖 1 臺灣地圖 (1640)

資料出處：藏於海牙國家檔案館

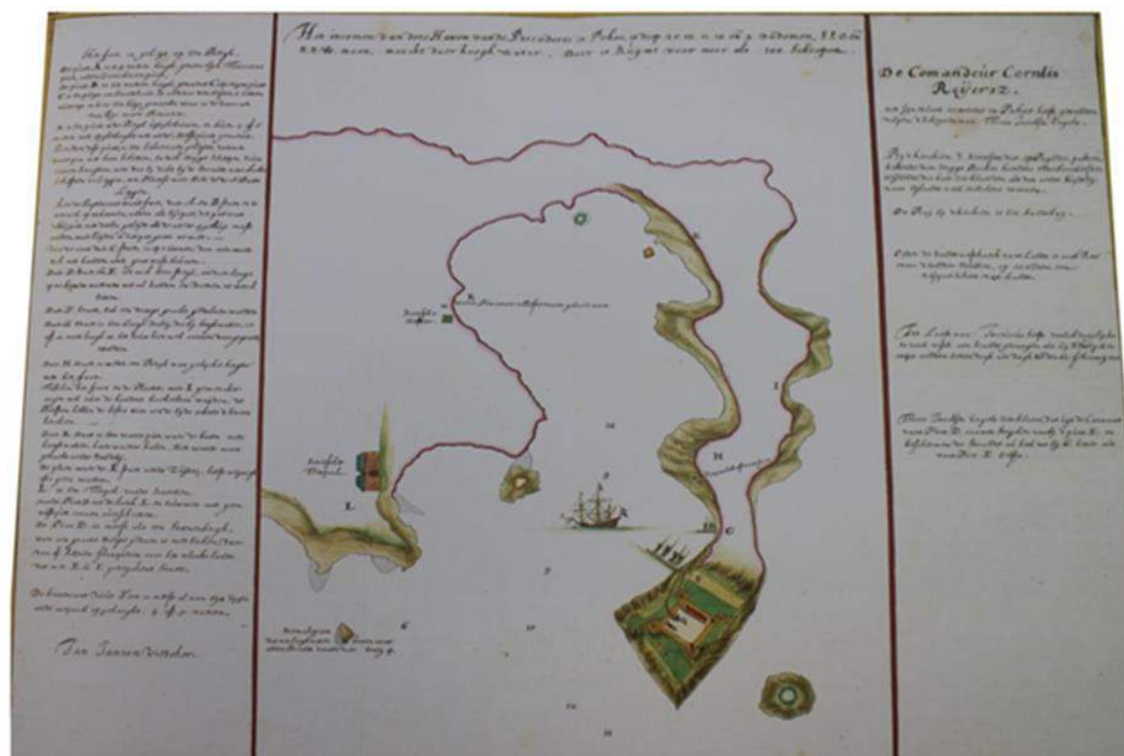


圖 2 澎湖蛇頭山上荷蘭人所興建之城堡

資料出處：藏於海牙國家檔案館

二、《熱蘭遮城日誌》與 VOC 相關資料庫

荷蘭東印度公司在熱蘭遮商館的長官每天所作的記錄即稱為《熱蘭遮城日誌》，包括天氣、船隻來往及載運貨物、島內教化、派往各地公司人員執行情況、以及公司到各地的調查記錄。其目的有二：1. 作為公司官員想要瞭解其前任者在特定情況下的施政並做為參考；2. 做為臺灣長官經常性向總督報告臺灣島內的各項事件以及長官和議會的最新政策的資料。因此，日誌上經常會包括長官與軍隊、行政官的通訊等。但是，如果沒有收錄在日誌中時，則用抄錄的方式寄往巴達維亞城。該日誌由江樹生譯註成中文版，原件存放於荷蘭海牙國家檔案館，目前已開放數位化的線上閱覽。¹⁹

除《熱蘭遮城日誌》原文線上資料庫外，目前已建置之荷蘭東印度公司相關線上資料庫有：

（一）National Archive：VOC Overgekomen brieven en papieren

荷蘭東印度公司書信及文件資料庫

網址：

http://www.gahetna.nl/en/collectie/index/nt00348/q/zoekterm/Formosa/q/comments/1/f/ove_vestiging/Taiwan/pagina/1

內容摘要：荷蘭國家檔案館網站，收錄荷蘭東印度公司在世界各國的信件及文書等資料庫，與臺灣有關之內容有 61 筆。（點閱日期：2017/10/02）

（二）TANAP：database VOC documenten

網址：<http://obp.tanap.net/index.cfm>

內容摘要：荷蘭東印度公司各個商館所保留的文件資料庫，內有臺灣長官報告書條目等資料，共計 72 頁，便於至國家檔案館檢索，亦提供關鍵字與年代交叉查詢條目功能。（點閱日期：2017/10/02）

（三）Website ships VOC

網址：<http://www.vocsite.nl/schepen/lijt.html>

內容摘要：荷蘭東印度公司船舶網站，可檢索船舶基本資料、航程等，共有 24 艘船隻多次航行至臺灣或福爾摩莎（Taiwan or Formosa）。（點閱日期：2017/10/02）

（四）VOC - Knowledge Centre

網址：<http://www.voc-kenniscentrum.nl/adressen.html>

內容摘要：荷蘭東印度公司知識庫，記錄有關航行、船舶、書、信等相關資料。（點閱日期：2017/10/02）

依據上述資料庫檔條目，我們在海牙國家檔案館查找到 VOC 繪製的造船記錄、船身結構、水文地圖等（見圖 4-8）。VOC 船舶航行東亞海域主要是以臺灣島的西部為主，我們可以從荷蘭調查臺灣西部海岸的水文記載，了解他們的航行路線，其水文地圖清楚的標示危險區域、安全航行區域，以及適合停泊船隻的地點。因此從這些調查報告中，我們可以重繪荷蘭船舶的可能航行路線。惟，船舶的航行路線未必是遭難船舶之地點，因遭難船舶可能隨洋流之變化，飄離原航行路線，使得遭難船舶的發生地與實際沉船地點不同。荷蘭船舶至亞洲的路線，大致上與達加瑪（Vasco da Gama）路線相同。²⁰ 荷蘭東

¹⁹ De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan 1629-1662 (《熱蘭遮城日誌》) 線上資料庫：http://resources.huygens.knaw.nl/voctaiwan/index_html（點閱日期：2017/10/02）

²⁰ Nigel Pickford, *The atlas of shipwreck & treasure*, London: Dorling Kindersley, 1994, pp. 36-37.

印度公司派遣至亞洲的船舶數量，每年派遣的數量皆有不同，18世紀初期派遣至亞洲的船舶數量達到最高峰。(如表1所示)

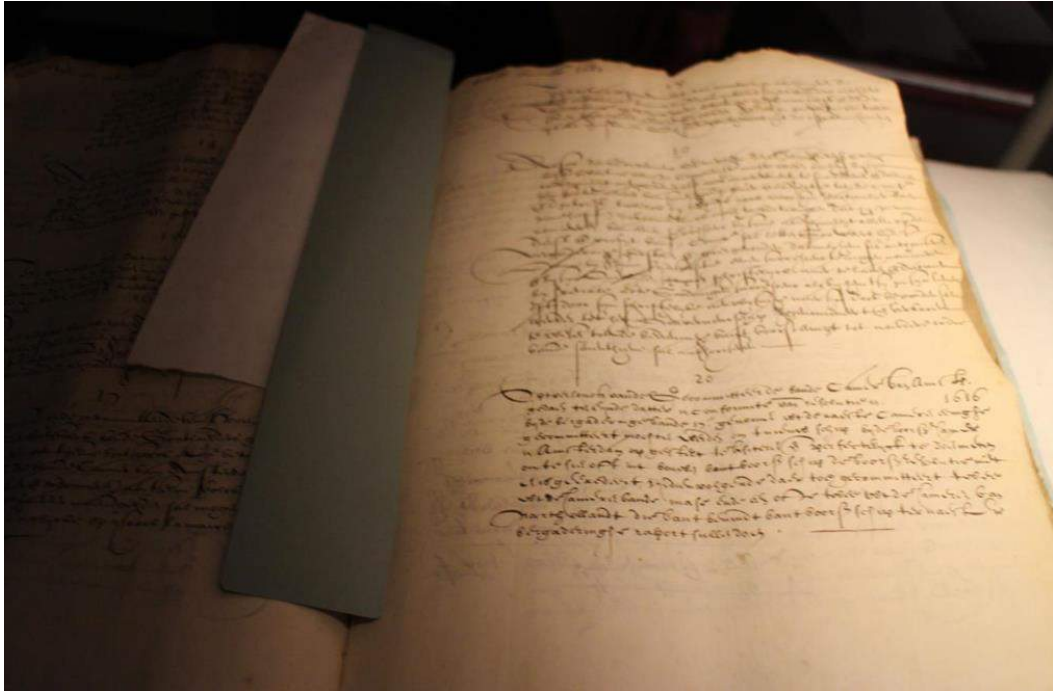


圖4 VOC 船舶製造結構圖 1

資料來源：荷蘭海牙國家檔案館



圖5 VOC 航行至中國船舶內部結構圖 1

資料來源：荷蘭海牙國家檔案館

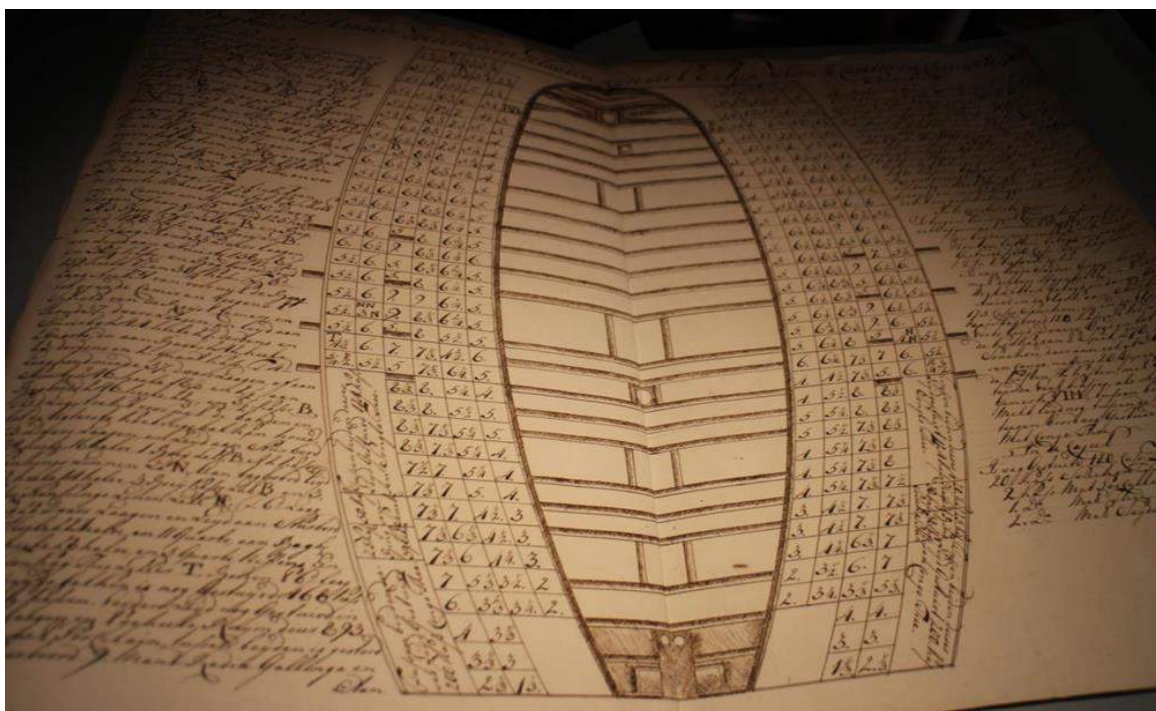


圖6 VOC 航行至中國船舶內部結構圖 2

資料來源：荷蘭海牙國家檔案館

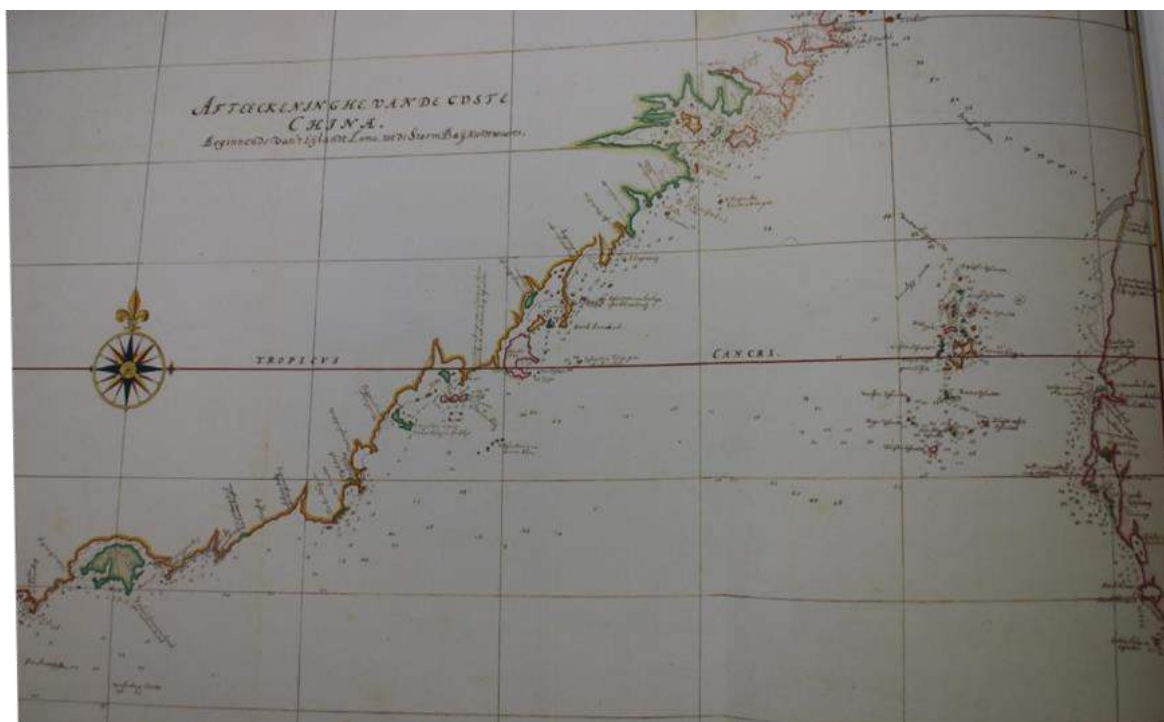


圖7 VOC 臺灣與澎湖水文調查圖

資料來源：荷蘭海牙國家檔案館



圖8 VOC 中國海域水文調查圖

資料來源：荷蘭海牙國家檔案館

表1 荷蘭東印度公司至亞洲船舶的數量與載運量（1602-1795）

| 年代 | 出航 outward bound | | 返航 homeward bound | |
|-----------|------------------|---------|-------------------|---------|
| | 數量 | 噸數 | 數量 | 噸數 |
| 1602-1610 | 76 | 34,970 | 49 | 22,580 |
| 1610-1620 | 117 | 56,280 | 50 | 29,30 |
| 1620-1630 | 141 | 54,720 | 71 | 37,380 |
| 1630-1640 | 157 | 63,970 | 75 | 40,300 |
| 1640-1650 | 164 | 100,950 | 93 | 74,240 |
| 1650-1660 | 206 | 123,990 | 103 | 84,560 |
| 1660-1670 | 238 | 129,349 | 127 | 89,240 |
| 1670-1680 | 232 | 147,647 | 133 | 99,132 |
| 1680-1690 | 204 | 130,849 | 141 | 105,322 |
| 1690-1700 | 235 | 143,295 | 156 | 108,123 |
| 1700-1710 | 280 | 186,364 | 193 | 135,407 |
| 1710-1720 | 311 | 228,066 | 245 | 185,274 |
| 1720-1730 | 382 | 289,233 | 319 | 251,662 |
| 1730-1740 | 375 | 280,035 | 311 | 236,640 |
| 1740-1750 | 314 | 252,715 | 234 | 185,605 |
| 1750-1760 | 291 | 278,845 | 244 | 237,760 |
| 1760-1770 | 292 | 291,605 | 233 | 231,720 |
| 1770-1880 | 290 | 290,340 | 244 | 245,500 |
| 1880-1890 | 297 | 243,424 | 228 | 170,923 |
| 1890-1895 | 118 | 80,717 | 113 | 92,520 |

資料來源：F. S. Gaastara and J. R. Brutjn, *The Dutch East India Company's Shipping, Comparative Perspective*. p. 182. For the VOC, see table 7.1.

三、 遭難船舶數量調查

依據目前學者對於荷蘭東印度公司的沉船資料調查，VOC各地遭難的船隻統計約有600多艘，尚無定論。²¹有關這些遭難船舶的研究甚少，主要是資料不容易找尋與整合，也難有一完整的史料可供查詢，因此只能不斷的從多方史料中發掘有關遭難船舶資料。根據王瑜的調查研究，臺灣周邊海域有39艘沉船（見表2），²²但王瑜的調查研究斷限是由1620年3月至1661年9月止，因此，實際上沉船數量可能更多。本研究在王瑜的研究成果基礎上，依《熱蘭遮城日誌》所載與上述資料庫交叉比對亦找到其他沉船資料，見表3，王瑜所列39艘沈船中，僅有6艘出現於《熱蘭遮城日誌》。

²¹ 因資料來源不同，故數字不全然相同。有一說為653艘沉船，請參考下列網址：
<http://www.treasurenet.com/forums/shipwrecks/17237-list-all-653-dutch-voc-shipwrecks-1595-1800-a.html>。然，本研究比對其臺灣海域附近沉船，發現有所缺漏，故VOC沉船數量推估應高於653艘。

²² 王瑜，〈17世紀台灣海峽荷蘭東印度公司沉船形態與分布〉，《水下考古學研究》第一卷（北京：科學出版社，2012），頁179-181。

表 2 1620-1661 荷蘭東印度公司在臺灣海域及中國沿海周邊沉船資料

| 序號 | 船名 | 船難日期 | 船型 | 噸數 | 地點 | DAS (《荷亞航運》) |
|----|-----------------------|------------|-------------|-----|---|--------------|
| 1 | <i>Engel</i> | 1620-03-31 | schip | 600 | Lequeo Pequeno/Formosa north coast 台南附近水域 | 0181.1 |
| 2 | <i>Gaias</i> | 1622-08-00 | fluit-pinas | 280 | Pescadores 澎湖馬公 | 0914.1 |
| 3 | <i>Kruis, St.</i> | 1622-09-18 | – | – | Pescadores 澎湖水域 | – |
| 4 | <i>Tijger</i> | 1622-09-24 | jacht | 140 | Tinhaij 福建鎮海 | 0213.1 |
| 5 | <i>Valk</i> | 1623-07-19 | jacht | 120 | Fort Zeelandia/ south entrance 台南安平 | 0269.1 |
| 6 | <i>Muiden</i> | 1623-11-17 | jacht | 160 | Kolongsoe 福建廈門 | 0248.1 |
| 7 | <i>Ouwerkerk</i> | 1627-10-12 | jacht | 100 | Macau/near Amoy 廣東澳門 | 0330.1 |
| 8 | <i>Queda</i> | 1627-09-00 | jacht | – | Pescadores 澎湖水域 | – |
| 9 | <i>Woerden</i> | 1628-08-00 | jacht | 250 | Formosa/north 台灣北部 | 0284.1 |
| 10 | <i>Sloten</i> | 1630-02-09 | jacht | 100 | Amoy 福建廈門 | 0331.1 |
| 11 | <i>Bever Wijk</i> | 1631-09-22 | jacht/fluit | 160 | Lamey 屏東小琉球 | 0327.1 |
| 12 | <i>Bovenkarspel</i> | 1633-10-06 | afbrekboot | – | Bay Tangsoa 福建東山島銅山灣 | – |
| 13 | <i>Katwaijk</i> | 1633-10-06 | jacht | 100 | Tongsang 福建東山島銅山灣 | – |
| 14 | <i>Broekerhaven</i> | 1633-10-22 | jacht | 100 | Erasmusbaai 福建泉州圍頭灣 | – |
| 15 | <i>Brouwershaven</i> | 1633-11-08 | jacht | 200 | Jouckan Taccouya 高雄永安、茄萣 | 0339.1 |
| 16 | <i>Zwaan</i> | 1637-02-26 | fluit | 200 | Vuyle Eylandt 澎湖過嶼 | 0443.1 |
| 17 | <i>Aemilia</i> | 1639-07-23 | retourschip | 600 | Tancoya 高雄旗津 | 0503.3 |
| 18 | <i>Zon</i> | 1639-12-29 | fluit | 200 | Vuyle Eylandt 澎湖過嶼 | 0497.1 |
| 19 | <i>Hert, Vliegend</i> | 1643-10-10 | fluit | 200 | Rooverseylandt 澎湖望安 | 0517.1 |
| 20 | <i>Zwaan</i> | 1644-10-27 | retourschip | – | Pescadores 澎湖水域 | 0597.2 |
| 21 | <i>Jonker</i> | 1647-10-21 | fluit | – | Wanckan 嘉義布袋好美 | 0642.1 |
| 22 | <i>Potvis</i> | 1650-07-14 | fluit | 300 | Formosa 台灣海峽 | 0708.1 |
| 23 | <i>Duif, Witte</i> | 1650-07-14 | fluit | 380 | Formosa 台灣海峽 | 0682.1 |

| | | | | | | |
|----|-------------------------------|------------|-----------------|-----|---|--------|
| 24 | <i>Koe</i> | 1652-07-20 | fluit | 360 | Coastal Cincheo 福建漳州 | 0670.1 |
| 25 | <i>Delft</i> | 1652-10-03 | retourschip | 670 | Tayouan/Pescadores 台灣附近水域 | 0741.4 |
| 26 | <i>Smient</i> | 1653-06-30 | fluit | 400 | Bay Groningen 廣東汕尾碣石衛田尾灣 | 0720.1 |
| 27 | <i>Utrecht</i> | 1654-06-22 | English roebuck | – | Eylandt Prata 東沙島 | – |
| 28 | <i>Taiwan</i> | 1654-08-09 | jacht | 300 | Noorderrif 台南北汕尾 | 0725.1 |
| 29 | <i>Vrede</i> | 1654-10-28 | retourschip | 800 | Noorderrif 台南北汕尾 | 0581.1 |
| 30 | <i>Lam, Witte</i> | 1654-10-28 | fluit | – | Caya 嘉義布袋附近 | 0781.1 |
| 31 | <i>Vleermuis, Vergulde</i> | 1655-09-27 | galjoot-jacht | 150 | Vuyle Eylandt 澎湖過嶼 | 0754.1 |
| 32 | <i>Ship's Boat(Enkhuizen)</i> | 1655-09-30 | scheepsboot | – | Vuyle Eylandt 澎湖過嶼附近海灣 | – |
| 33 | <i>Maarssen</i> | 1656-11-20 | jacht | – | Paxemboy 台南北汕尾 | 0834.1 |
| 34 | <i>Geelmuiden</i> | 1659-07-25 | fluit | 202 | Macau 廣東澳門 | 0883.1 |
| 35 | <i>Harp</i> | 1660-06-25 | fluit | – | Formosa/Torrissima, Sakishima Islands 蘇澳、石坦島之間 | 0892.1 |
| 36 | <i>Hector</i> | 1661-05-01 | jacht | 600 | Fort Zeelandia channel 台南安平 | 0841.1 |
| 37 | <i>Immenhorn</i> | 1661-05-29 | galjoot | – | Fort Zeelandia south channel 台南安平 | 0893.1 |
| 38 | <i>Urk</i> | 1661-08-18 | galjoot | – | Rivier Soulang 台南將軍 | 0893.1 |
| 39 | <i>Koudekerke</i> | 1661-09-16 | jacht | 200 | Fort Zeelandia 台南安平 | 0893.1 |

資料來源：王瑜，〈17 世紀台灣海峽荷蘭東印度公司沉船形態與分布〉，《水下考古學研究》第一卷（北京：科學出版社，2012），頁 179-181。

表 3 《熱蘭遮城日誌》所載沉船而未刊於王瑜沉船資料中

| 序 號 | 船名 | 頁數 | 去向 |
|--------|---------------------------------------|--|--------------------|
| 第四冊 | | | |
| 1. | Dergoes | 561 | 可能已沉 |
| 2. | Ilha Formosa | 185 | 1654/10/28 在鹿耳門擱淺 |
| 3. | Tamsuy | 498 | 鹿耳門附近燒毀 |
| 4. | Zierickzee | 574、617、628、642、648、 650、651、665、666、668、 673、682、698、700、706、 707、709、714、729、941 | 沒消息 |
| 5. | Hoogelande/Hooghelande/ Hooghlande | 565、566、569、571、574、 575、582、683、684、700、 702、706、707、713、714、 741、765 | 沒消息 |
| 第三冊 | | | |
| 6. | Aechtekerck | 139 | 在安汶喪失 |
| 7. | Juffrouw Luypert | 139 | 同上 |
| 8. | Bergen op Soom | 139、155 | 同上 |
| 9. | Formosa | 235、238、239、291、294、 296、312、318、320、334、 335、344、361、366、367、 379、388-395、398-400、402、 404-406、408、409、412、 414-426、430、437、472、540 | 在北線尾擱淺 |
| 10. | Gecroonde Liefde | 157、161、177、249、396 | 清水溪擱淺 |
| 11. | Schevelingh | 155、158、160、164、176、 177 | 飄往何處 |
| 12. | Sloutelande | 548 | 飄向何處 |
| 13. | Sperwer | 348 | 應於廣東汕尾碣石衛田 尾灣失事 |
| 第二冊 | | | |
| 14. | Brack/Bracq/de Brack | 57、133、143、161、175、 204、205、210、211、212、 226、227、229、230、231、 233、234、236、239、240、 241、243、247、255、256、 279-283、298、300、301、307、 309、310、325、326、348、 349、356、363、364 | 被砍沉 |
| 15. | Quelang/Quelangh | 6、57、85、86、88、133、 135、136、142、159-161、 | 在瑯嶠遇難 |

| | | | |
|-----|--------------------|--|--------------------------|
| | | 168-171 | |
| 16. | Wijdenes/Wijdenijs | 17、19、20、23、30、145、184、185 | 虎島 (Tijgerseylandt) 附近爆炸 |
| 第一冊 | | | |
| 17. | Assendelft | 29、31-34、36、40-44、47、51、56、57、69-71、73、75、76、94-98、100-102、104、111、114、115、124、125、131、133、138、140-142、164 | 漂走 |
| 18. | De Blijde Booschap | 98、101 | 撞破 |
| 19. | De keyserin | 397 | 在占巴擱淺 |
| 20. | Delffsharen | 170 | 在 Chormandel 爆炸 |

四、遭難船舶資料說明

有關荷蘭東印度公司在臺灣海域遭難的船隻，據初步調查可能高達50艘以上。²³本文列出《熱蘭遮城日誌》中記載較詳盡的遭難船舶，共有14艘，並以VOC線上資料庫列出遭難船舶基本資料與航行資料。

1. Woerden

(1) 基本資料：

| | |
|------|---|
| 船舶名稱 | Woerden |
| 噸位 | 吃水量250噸 |
| 類型 | Jacht / Yacht |
| 建造時間 | 1621年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam商會 |
| 航程詳情 | Pieter Nuyts於1627年7月24日至12月24日期間登船 |
| 海難情形 | 1630年於自river Chincheo (China) 至日本的途中，在福爾摩沙北部失事 |
| 備考 | 1. 1621年至1630年隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 1626年5月17日至6月5日，自巴達維亞運送補給品給駐泊在Bantam的船隻。 3. 1628年8月5日，遭日本當局禁止離開。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|--------|------------|------|-----------|----|
| 1621年12月22日 | 特塞爾 | 1622年6月16日 | 巴達維亞 | Amsterdam | |
| | Bantam | 1626年2月16日 | 巴達維亞 | | |
| | Bantam | 1626年3月18日 | 巴達維亞 | | |
| 1626年3月21日 | 巴達維亞 | | 巴達維亞 | | |

²³ 據王瑜調查顯示有 39 艘沉船，加上《熱蘭遮城日誌》上記載而未載於王瑜研究報告中的 20 艘沉船，沉船數目已達 59 艘。

| | | | | | |
|------------|-------------------|-------------|-------------------|--|------------|
| | Bantam | 1626年4月14日 | 巴達維亞 | | |
| 1626年5月17日 | 巴達維亞 | | 巴達維亞 | | |
| | Bantam | 1626年5月21日 | 巴達維亞 | | |
| | Bantam | 1626年6月11日 | 巴達維亞 | | |
| 1626年7月18日 | 巴達維亞 | | 巴達維亞 | | |
| 1627年7月24日 | 大員 | 1627年8月1日 | 平戶 | | Jacob Heym |
| 1627年12月3日 | 平戶 | 1627年12月24日 | 福爾摩沙 | | Jacob Heym |
| | 福爾摩沙 | | Chincheu blockade | | Jacob Heym |
| | Chincheu blockade | 1628年8月5日 | 平戶 | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Woerden號隸屬阿姆斯特丹商會，於1621年在阿姆斯特丹船廠製造完成，其船型屬於Yacht型，吃水量約250噸。主要航行於巴達維亞、臺灣與日本之間，爾後因日荷貿易糾紛而被日本扣留。1630年在臺灣北部海域失事。1621年12月22日，Woerden號由荷蘭開往巴達維亞，1621至1626間大部分時間都在印尼一帶航行。1626年以後由巴達維亞來到臺灣，再從臺灣至日本。1627年8月1日抵達平戶。²⁴1627年12月4日離開平戶，12月24日抵達大員。²⁵這個時候也提到Woerden號漏水嚴重、帆瑣不堅固，不宜航海。²⁶

1628年夏天，Woerden號在中國沿海，受鄭芝龍招待與幫助和當地商人買絲。後來不歡而散，於8月5日離開漳州，載著107,398.17荷盾的貨物，前往日本。於8月8日回到大員。²⁷爾後在臺灣發生濱田彌賓衛事件，當時荷蘭攻擊停在外海的barken船，然而Woerden號停泊在商館前清洗船艙，並不曉得發生什麼事。²⁸1628年，Woerden號被臺灣總督諾伊茲閣下從漳州河派往日本，載貨總值10,739,817荷盾，至1630年卻遲遲未出現。²⁹據記載，Woerden號、Vreede號、Erasmus號、Heusden號被扣留在日本。³⁰

Woerden號離開日本之後，在1629年末至1630年年初，被看到無法停留在一個沙洲或島的上方，推測遭難。據紀錄，快艇Woerden號，至1630年3月5日還未在日本出現。這個消息來自威廉·約翰松（Willen Jansen）從葡萄牙人在日本的代表（Capiteyn moor）得知。威廉·約翰松在1629年8月14日搭快艇Aerent號航離漳州河，於1630年3月24日，偕同上席商務員Van der Hagen，翻譯官法藍斯·卡隆（Frans Caron）及17位水手，從日本長崎來到大員，一行人在3月28日離開，前往巴達維亞。從《熱蘭遮城日誌》該條目的最後一段「果真如此，對公司將是一大損失，願神保佑」來看，荷蘭人當時並不確定該遭難船是否就是Woerden號。³¹但從此就沒有Woerden 號的消息。

²⁴ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》II，頁45。

²⁵ 同上註，頁77。

²⁶ 同上註，頁80。

²⁷ 同上註，頁149。

²⁸ 同上註，頁229。

²⁹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁23-24「1630年3月31日」條。

³⁰ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》II，頁341。

³¹ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁23-24「1630年3月31日」條。

2. Aemilia

(1) 基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 0503.3 |
| 船舶名稱 | Aemilia |
| 噸位 | 600 噸 |
| 類型 | Spiegelretourschip |
| 建造時間 | 1631 年 |
| 建造船廠 | Middelburg |
| 所屬商會 | Zeeland 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1639年7月23日因航行錯誤而在打狗南方失事，其將小琉球（The Gouden Leeuwseiland）誤認為澎湖群島。 |
| 備考 | 1. 1632年起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 1638年11月9日在從巴達維亞往印度的航程中，途經馬六甲海峽時，由於有26名船員病歿而返航。 3. 1638年3月8日自巴達維亞出發，Ternaten 的總督（governor）Joan van Brouchon(Johan van Broekom)要在4月搭上這艘船，前往 Lambert Jeroenz 統治下的澎湖，同行的還有Galiassse號。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|--------------------------|-------------|-----------|-----------|----------------------------|
| 1632年3月3日 | 維林根 Wielingen | 1632年8月1日 | 巴達維亞 | Zeeland | Gerrit van Hattem |
| 1632年12月4日 | 巴達維亞 | 1633年3月3日 | 好望角 | Zeeland | |
| 1633年3月25日 | 好望角 | 1633年7月12日 | Zeeland | Zeeland | |
| 1634年12月27日 | Wielingen | 1635年7月20日 | 巴達維亞 | Zeeland | Joost Salters |
| 1637年1月20日 | Gamron (Persia) 波斯 | 1637年4月21日 | 好望角 | Zeeland | |
| 1637年4月25日 | 好望角 | 1637年8 月1日 | Wielingen | Zeeland | Aris Cornelisz. Grow |
| 1638年4月12日 | Wielingen | 1638年 | 好望角 | Amsterdam | Joost Salters |
| | 好望角 | 1638年10月24日 | 巴達維亞 | | |
| 1638年11月9日 | 巴達維亞 | 1639年1月29日 | 巴達維亞 | | |
| 1639年3月8日 | 巴達維亞 | 1639年7月23日 | Ternaten | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Ameila 號隸屬於熱蘭商會，於 1631 年在 Middelburg 船廠製造完成，屬於 Spiegelretourschip 類型船隻，吃水 600 噸之大帆船。1632 年 3 月 3 日 Wielingen 號由船長 Gerrit van Hattem 駕駛前往巴達維亞，1632 年 8 月 1 日抵達。1632 年 12 月 4 日由巴達維亞返回荷蘭，1633 年 3 月 3 日抵達好望角，1633 年 7 月 12 日返抵荷蘭熱蘭商會。1634 年 12 月 27 日由船長 Joost Salters 駕駛前往巴達維亞，於 1635 年 7 月 20 日抵達。1637 年 1 月 20 日由船長 Aris Cornelisz. Grow 駕駛，1637 年 1 月 20 日抵達波斯，1637 年 4 月 21 日抵達好望角，1637 年 8 月 17 日抵達維林根。1638 年 4 月 12 日由船長 Joost Salters 駕駛前往巴達維亞，於 1638 年 10 月 24 日抵達，11 月 9 日奉命離開該地，經馬六甲海峽前往印度沿海，但由於感染疾病，造成 26 名船員病死，Ameila 號只得返航，於 1639 年 1 月回到巴達維亞。

爾後，Ameila 號經由安汶前往千那地 (Ternaten)，與 Galljasse 號於 1639 年 4 月 30 日由摩鹿加 (Molucas) 航往澎湖。航程中，奉命在 de Cabo de Spiritus Sanctus 附近停留至 7 月，³²用以巡弋從新西班牙 (Nova Spagna，即墨西哥) 航往馬尼拉的西班牙船。³³1639 年 7 月 23 日，Ameila 號的船長錯認地形，將金獅島看作澎湖群島的東南島，把打狗區的山看作桌山，使該船發生意外而失事。³⁴其後，Ameila 號的貨物陸續被其他船隻所搶救，包括 Ameila 號全部的大砲，及其載運的 30 擔胡椒。³⁵

3. Immenhorn

(1) 基本資料：

| | |
|--------|--|
| DAS 編號 | 893.1 |
| 船舶名稱 | Immenhorn |
| 噸位 | 小平底船 |
| 類型 | Galjoot |
| 建造時間 | 1658 年 |
| 建造船廠 | Enkhuizen |
| 所屬商會 | Enkhuizen 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1661 年 5 月 29 日在大員附近失事。 在抵抗鄭成功的戰爭期間，包括 Immenhorn 號、Graveland 號、Vink 號在內的船隻前來大員；由於航道水深不足，另外兩艘船無法駛入，僅 Immenhorn 號可以通過並卸貨；然而，船隻擱淺且遭到兩艘敵艦 jonken 攻擊，船員只好決定把船燒毀。 |
| 備考 | 1658 年起隸屬於荷蘭東印度公司。 |

³² Cabo de Spiritus Sanctus，即今菲律賓 Samar 島東北角的 Cape Espiritu Santo。

³³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊 1，頁 437-440「1639 年 6 月 13 日」條。

³⁴ 同上註，頁 444-445「1639 年 7 月 25 日」條。

³⁵ 同上註，頁 446「1639 年 8 月 4 日」條；頁 450「1639 年 8 月 29 日」條；頁 451「1639 年 9 月 8、9、10、11、12、13 日」條；頁 452「1639 年 9 月 21 日」條；頁 456「1639 年 10 月 25 日」條。

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|------------------|-------------|---------|-----------|---------------------|
| 1658年8月22日 | Vlie | 1659年2月2日 | 好望角 | Enkhuizen | DirkDrikz. Jonas |
| 1659年2月17日 | 好望角 | 1659年6月2日 | 巴達維亞 | | |
| 1660年7月18日 | 大員 | | 雞籠 | | |
| 1660年8月21日 | 雞籠 (Chi-lung) | 1660年9月14日 | Deshima | | |
| 1660年10月15日 | Deshima | 1660年10月24日 | 大員 | | |
| | 大員 | | 暹羅 | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Immenhorn號隸屬於Enkhuizen商會，於1658年在Enkhuizen船廠建造完成，屬於Galjoot船型之小平底船。1658年8月22日，由船長Dirk Drikz. Jonas駕駛從Vlie港出發前往巴達維亞，1659年2月2日抵達好望角，1659年6月2日抵達巴達維亞。1660年7月18日，由大員前往雞籠。1660年8月21日再由雞籠前往日本出島。1660年10月15日，由出島返回大員。之後航行於暹羅、大員與出島之間。

1661年4月12日，早晨，領港船載著糖和20個士兵出港，交給Gravelande 號，那些士兵再搭小快艇Immenhoorn號前往雞籠駐守。³⁶這艘Immenhoorn號的主管領命要設法儘快航往淡水，到了淡水，把運去給駐守人的物品卸下以後，就要出航前往Ima，或稱為「Harp之島」的地方，再把長崎代官寫給那裡官吏的信交給該官吏，也向他表達我們的問候之意，並告知因他所表現的協助，我們以公司名義贈送他8塊印花棉布（salempoerissen）和24個鐵鍋，以表謝意。³⁷

1661年5月18日，Immenhoorn號把Gravelande號上的桶裝糖，儘可能地接過來（以便運來此地【熱蘭遮城】入港），也要把該船超過2,000磅以上的火藥儘可能接過來裝船，如果Gravelande號上載有煤炭就倒入海裡。要來此地入港時，若被敵人攻擊以致無法再航往海上，就要儘可能靠近這城堡的岸邊，我們大砲的射程內，方能獲得我們大砲的掩護。在這種情況下，要把所有的火藥扔進海裡，大砲也要儘可能扔進海裡，不然，就要把大砲的火門釘死。³⁸

1661年5月23日，Immenhoorn號到水深15呎（vadem）的地方就收下船帆，用槳划船回來此地，那時，他們以為回到這港口附近，但他們發現被海流推到鹿耳門前面敵人那些戎克船之間，並且划進那鹿耳門水道了。敵人發現這些人不是自己人，就派很多小船向他們追來，他們拼命划船，經由Caya水道出海，到了海上就掛起他們的小帆向海上航去，一直脫離險境才來入港。前來的那些船隻是快艇Gravelande號以及小平底船Vinck號與Immenhoorn號。³⁹

1661年5月29日，有兩艘早在這港口附近繼續巡航敵人戎克船的船隻看到這情形，

³⁶ 江樹生譯註《熱蘭遮城日誌》，冊4，頁406「1661年4月12日」。

³⁷ 同上註，頁407-408「1661年4月15日」。

³⁸ 同上註，頁456-458「1661年5月18日」。

³⁹ 同上註，頁462-466「1661年5月23日」。

就很大膽地將Immenhoorn號航來，最靠近的De Vinck號與較遠的Gravelande號都把錨拋下水底，以便她們發砲防禦敵人的攻擊時，船身能夠穩定。這兩艘戎克船，雖然很想去那艘Immenhoorn號那裡，但不敢去，因為我方從這城堡，以及從那兩艘船，向她們持續砲擊，但是其中一艘戎克船上的大膽傢伙，搭他們一艘舢舨船向Immenhoorn號划過去，好像他們用一艘舢舨船就可以奪取那艘船。一艘中式帆船被Immenhoorn號發射的一顆砲彈擊中，他們就立刻掉頭回去，不再單獨去那裡了。那時，擱淺的Immenhoorn號，把可以扔掉的東西都全部扔出船外，看看用這方法能否使船浮起來，但都沒用，於是把兩門銅砲盡力搬到西邊的海岸，同時，我們也派出100個士兵在Immenhoorn號上面來對抗敵人。約12點鐘的時候，我們看到12到14艘板船，擠滿武裝的中國士兵，駛向Immenhoorn號。Immenhoorn號已經無法保住，也不能對抗，所以決定要拋棄，因此把所有可以引燃的物品，像：瀝青、柏油、火藥、燒酒、油等諸如此類的物品，扔在甲板上，於敵人的船已經靠近，判斷他們自己還來得及逃生的時候，他們就放火燃燒那艘船，他們32個人去搭他們的小船和一艘舢舨船，那個領港員也在那舢舨船上。但是這艘舢舨船沒有跟那艘小船同時離開Immenhoorn號，因為那個臨時的大副(provisionelen opperstierman)看到那火勢好像沒有燃燒起來，他又從那艘舢舨船去那艘船上，發射了兩發砲彈，並第二次去各處點火，然後回來舢舨船，那艘Immenhoorn號乃開始冒起熊熊的火焰，終於爆炸了3次，因此在那附近的敵人不該去靠近了，只好放棄他們期盼中的掠物，離開了那裡。這艘舢舨船，於是從那裡向陸地划過來，但是離開那艘Immenhoorn號以後不久，看起來，就要被那兩艘大戎克船當中的一艘奪去了，但是他們運氣好，因為那艘戎克船注意到，那裡水淺不能追過來，乃停下，向他們射了很多箭，射傷他們兩個人，其中一個不久就死了。那時，Immenhoorn號，如上所述，起火爆炸了，敵人的戎克船遂離開那裡。⁴⁰

4. Tijger

(1) 基本資料：

| | |
|--------|----------------------------|
| DAS 編號 | 213.1 |
| 船舶名稱 | Tijger |
| 噸位 | 140噸 |
| 類型 | Jacht |
| 建造時間 | 1617年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam 商會 |
| 航程詳情 | 首航後駐泊在荷蘭東印度 (Dutch-Indies) |
| 海難情形 | 1622年 9 月於中國沿海失事。 |
| 備考 | 1617年起隸屬於荷蘭東印度公司。 |

⁴⁰ 同上註，頁 483-487「1661 年 5 月 29 日」。

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|----------------|-------------|--------|-----------|---------------------------|
| 1617年4月22日 | 特塞爾 (Texel) | 1617年8月10日 | 好望角 | Amsterdam | Dirk Gerritsz. Krul |
| 1617年8月25日 | 好望角 | 1617年10月22日 | Bantam | | |
| 1619年8月 | Amboina | | 巴達維亞 | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Tijger號隸屬阿姆斯特丹商會，於1617年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬於Jacht型之小船，吃水140噸，Tijger號由阿姆斯特丹首航後就一直在亞洲地區。1622年9月10日的總督報告書中記載，由奈耶羅德（Nieuweroode）率領4艘快艇Tiger號、Victoria號、St. Cruijs 號、Den Haen號，從日本長崎出發，6月22日到達澳門。⁴¹這些船隻都有足夠的補給，他們的任務是準備攻擊澳門。6月24日，荷蘭軍隊下船後登陸澳門與葡萄牙軍隊作戰，但損失極為慘重，有136人死亡、126人受傷。⁴²

1622年10月8日，打了敗仗的船隻開始往日本方向移動，其中經過中國漳州河一帶，亦即是臺灣海域，Tijger號因打仗時損壞，部分船艙漏水，再加上天氣惡劣而被擱置於海上，爾後遭難。⁴³之後亦建造另一艘Tijger號，它曾於1640年代來往福爾摩沙與巴達維亞，載運以糖為主的貨物，替荷蘭東印度公司賺取黃金。⁴⁴

1642年10月5日，Tijger號與Nassau號，只裝運微量的白色生絲、絞捻的絨絲（poolzijde）與粗絹絲（floszijde），以及2,000斤茯苓、一些薑、砂糖、冰糖與糖塊，用以替代裝運瓷器。⁴⁵至1643年11月10日，Tijger號安全抵達巴達維亞。⁴⁶1650年5月，Tijger號等5艘船，載運糧食、商品與現款，在爪哇航往千那地（Ternaten）的路途中，因船長的疏失，於 Cambona [Cambona 疑係 Ambona之誤，即：安汶] 附近沉沒，只搶救部分人員與大砲。⁴⁷

⁴¹ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》I，頁3。

⁴² 姚楠譯，《東印度航海記》（北京：中華書局，2001），頁73-74。

⁴³ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》I，頁18。

⁴⁴ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊2，頁16，「1642年10月5日」條。

⁴⁵ 同上註，頁16。

⁴⁶ 同上註，頁144-146。

⁴⁷ 江樹生譯註，《蘭遮城日誌》，冊3，頁139-140，「1650年6月14日」條。

5. Zon

(1) 基本資料：

| | |
|--------|-------------------------|
| DAS 編號 | 0497.1 |
| 船舶名稱 | Zon (De Son) |
| 噸位 | 200 噸 |
| 類型 | Fluitschip |
| 建造時間 | 1637年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam 商會 |
| 航程詳情 | 首航後駐泊在荷屬東印度。 |
| 海難情形 | 1639年 12 月 31 日在澎湖附近失事。 |
| 備考 | 1637起隸屬於荷蘭東印度公司。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|----------------|------------|------|-----------|----|
| 1637年12月31日 | 特塞爾 (Texel) | 1638年 | 好望角 | Amsterdam | |
| | 好望角 | 1638年7月9日 | 巴達維亞 | | |
| 1639年7月1日 | 巴達維亞 | 1639年7月30日 | 福爾摩沙 | | |
| 1639年8月11日 | 福爾摩沙 | 1639年9月7日 | 平戶 | | |
| | 平戶 | | 大員 | | |

Zon號隸屬阿姆斯特丹商會，於1637年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬於Fluitschip船型，吃水200噸之小船，1637年由特塞爾出發，經好望角，於1638年7月9日抵達巴達維亞。1639年7月1日由巴達維亞出發，1639年7月30日抵達臺灣，這一次Zon號與Castercom號從巴達維亞載運資金與貨物到達大員，Zon 號所載運的貨物包括：檀香木、紅色檀香木、胡椒、20,000 個rijcxdaelders (rijksdaalder，荷蘭的硬幣，當時幣值約2.5荷盾)。8月17日，Zon號帶著106箱絲製品、5,900匹紗綾、422.5擔白色生絲和黃色生絲、33籃絲質薄紗、640枚鱈魚皮和180個瓷器，總值521,785.73荷盾的貨物前往日本⁴⁸。

1639年12月，議長法藍斯·卡隆為使隔年貿易更加活絡，與平戶議會達成決議，向日本日本商人預借23噸黃金，分別由Zon號、Castricum號、De Roch號3艘船運往大員。Zon號於該月24日出航。航行至第6天，在澎湖北邊遭難。荷蘭人聞訊後，立即派遣Waterloosewerve號與1艘戎克船前往Zon號失事地點搶救貨物，透過後來的記載，大部分的貨物可能都已成功搶救。⁴⁹

⁴⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁448，「1639年8月17日」條。

⁴⁹ 同上註，頁466-467，「1640年1月13日」條；頁467，「1640年1月22日」條。

6. Vliegend Hert

(1) 基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 0517.1 |
| 船舶名稱 | Vliegend Hert |
| 噸位 | 200 噸 |
| 類型 | Fluitschip |
| 建造時間 | 1638年 |
| 建造船廠 | Enkhuizen |
| 所屬商會 | Enkhuizen 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1643 年在澎湖附近失事。 |
| 備考 | 1. 1638年起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 1640年Vliegend Hert號從Surat到Makha以裝載來自印度的貨品，但不包括棉花；1641年，抵擋了印度馬拉巴(Malabar)海盜的攻擊；1642年，運送價值57,490荷蘭盾的貨物從Surat到達Mokha。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|----------------|------------|------|-----------|----|
| 1639年1月12日 | 特塞爾 (Texel) | 1639年6月17日 | 巴達維亞 | Enkhuizen | |
| 1639年7月20日 | 巴達維亞 | | 福爾摩沙 | | |
| 1639年8月28日 | 福爾摩沙 | 1639年9月13日 | 平戶 | | |

Vliegend Hert號隸屬Enkhuizen商會，於1638年在Enkhuizen船廠建造完成，屬於Fluitschip船型，吃水量200噸之小船。1639年由特塞爾出發，1639年6月17日抵達巴達維亞。⁵⁰此後幾個月中，Vliegende Hardt號時常前往日本進行商貿活動⁵¹；1639年12月3日，Vliegende Hart與Banda號，載著現款與糧食，經麻六甲海峽前往波斯蘇拉特(Suratte)。⁵²1643年9月2日，Vliegende Hart 號載著900箱又400籃的糖，前往澎湖，在澎湖附近遭遇強烈的北風而無法用前桅帆(schooverzeylen)航行，漂流到打狗下方，於9月13日回到大員，但這並未影響Vliegende Hart號的船隻功能，在9月、10月間，該船仍不時載運貨物至澎湖。⁵³

1643年10月6日，Vliegende Hart號在航往澎湖的路途上，在大桌島與小桌島間[即澎湖虎井嶼與桶盤嶼之間]，因強風而不得不使用兩個錨來停泊；10月10日，風力轉強，Vliegende Hart 號必須拋下主錨才使船隻不致翻覆，當日晚間，3個錨的繩子相繼被吹斷，使得船隻開始漂流，終於在午夜時擱淺於海盜島的東北角，喪失32名船員。由於風

⁵⁰ 同上註，頁444-445，「1639年7月25日」條。

⁵¹ 同上註，頁450，「1639年8月28日」條；頁457-458，「1639年11月3日」條；頁459，「1639年11月8日」條。

⁵² 同上註，頁461，「1639年12月2日」條；頁461，「1639年12月3日」條。

⁵³ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊2，頁191-192，「1643年9月1日」條；頁195，「1643年9月13日」條；。頁197，「1643年9月24日」條；頁199，「1643年10月4日」條

力強盛，無人敢接近海岸，因此只搶救一些藍絲和黃絲，以及絲質布料。⁵⁴

7. Urk

(1) 基本資料：

| | |
|--------|--|
| DAS 編號 | 893.1 |
| 船舶名稱 | Urk |
| 噸位 | |
| 類型 | Galjoot |
| 建造時間 | 1656年 |
| 建造船廠 | Enkhuizen |
| 所屬商會 | Enkhuizen 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1661年8月17日在對抗鄭成功的戰役中，於大員北邊的蕭壠河（river Soulang）失事。 |
| 備考 | 1656年起隸屬於荷蘭東印度公司。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|---------|------------|---------|-----------|----|
| 1656年5月31日 | Vlie | 1657年1月10日 | 巴達維亞 | Enkhuizen | |
| | | 1657年8月23日 | Deshima | | |
| 1657年10月20日 | Deshima | | 大員 | | |

資料來源：VOC 檔案資料。

Urk號隸屬Enkhuizen商會，於1656年在Enkhuizen船廠建造完成，屬於Galjoot船型，噸位不詳。1656年5月31日由Vlie港出發，1657年1月10日抵達巴達維亞，爾後再從巴達維亞至日本，1657年8月23日抵達出島，1657年10月20日由出島前往臺灣。1657年8月3日，在大員港期待著Breukele號或Urk 號到來，當時有1艘從北方下來的戎克船，為免被暴風捲住，也向南方航去，該船飄揚著與親王旗，據上述那些前來此地的中國人所說，這艘戎克船應係官員祚爺（Sauja）的船。Hilverson號和Wachter號的主管們指出，該船是在海上被我們的船劫奪，關於他最後看到Breukele號和Urk號時也看到有1艘中國人的戎克船在她們旁邊，很可能是真實的事情，他們可能把這艘戎克船當作戰利品帶來此地了。⁵⁵

1657年8月6日，有一個上面寫著Urk的小箱子，飄來岸邊，在那裡面看到兩套Urk號的航海總帳，以及從今年6月15日以後發月薪的備忘錄，以及一份那艘擱淺的戎克船上所裝貨物的物品清單抄本，這清單是根據那些中國人的主管所提供，於今年6月30日在小平底船Breukele號上寫的，這清單上的物品如下：1,052擔胡椒、74斤樟腦、9擔蠟、5疋紅色絨布、15擔象牙又8斤象牙、601擔肉豆蔻粉（zagou）、58擔藤、19擔木棉（capok）、

⁵⁴ 同上註，冊2，頁204-205，「1643年10月17日」條。

⁵⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊4，頁219-221，「1657年8月3日」條；頁222-224，「1657年8月3日」條。

15擔沉香（aguilhout）、1擔樟木、8枚牛皮、370擔錫和20擔鉛。⁵⁶1661年7月21日，那艘領港船到11點鐘時才出港。領港員先行搭他的舢舨出港，並於下午就又搭該舢舨船回來此地上岸了。他告訴我們說，停泊在南邊泊船處的那兩艘船的名字是：Hilverson號和Wachtet號，這兩艘小平底船都是於上個月6日和12日，跟小平底船Breukelen號和大帆船Urk號一起，被從巴達維亞派前來此地的，後面這兩艘一起出航的船，他們最後看到的地方是在po. Thimor[潮滿]。⁵⁷

1661年8月12日，11艘荷蘭船，偕同1艘大戎克船，從北方向這邊航來；這使熱蘭遮城裡的人大為高興起來，甚至醫院裡的病人和跛子都跑出來大聲歡呼。感謝神給我們顯示了這極大的恩寵和仁慈。⁵⁸小平底船Urk號於1661年8月18日在蕭壠擱淺，1661年9月3日，從此地逃走的那個士兵，現在在普羅文西亞，擔任馬信（Bebonto）婦女們的衛兵，他在那裡很受鍾愛也很受器重。Urk號上的人員（他聽說）全部都被殺死了，那艘小船已經破裂，從該船沒有搶出任何東西。傳說我們的艦隊大概去了雞籠淡水。在朝藍堡的每個街道旁邊，晚間都持續各派兩個哨兵站崗，已有10天到12天。⁵⁹1661年9月4日，Urk號上的人來到新港和目加溜灣時，被當地居民捉去，不知道他們是否被殺了。⁶⁰

8. Muiden

（1）基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 0248.1 |
| 船舶名稱 | Muiden |
| 噸位 | 160 噸 |
| 類型 | Jacht / Yacht |
| 建造時間 | 1619年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam 商會 |
| 航程詳情 | 首航後駐泊在荷屬東印度 |
| 海難情形 | 1623年12月17日在中國沿海（澎湖）因發生火災而爆炸。 |
| 備考 | 1. 1620年起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 為荷蘭、英國共同對抗葡萄牙與西班牙戰爭時的聯合防衛艦隊之一。 3. 1622年9月19日至25日期間，因遇暴風，艦隊在Willem Jansz.的指揮下返航（St. Cruys 號在這場暴風中被摧毀）。 |

⁵⁶ 同上註，冊4，頁222-224，「1657年8月3日」條。

⁵⁷ Po.即Pulau（馬來語：島嶼）的意思，此處檔案的是位於馬來半島東邊的Pulau Tioman，在這Tioman島東南的Aur島，即此處檔案所說的Po. Auwar。同上註，冊4，頁573-575，「1661年8月12日」條。

⁵⁸ 同上註，頁573-575，「1661年8月12日」條。

⁵⁹ 同上註，頁599-604，「1661年9月3日」條。

⁶⁰ 同上註，頁604-607，「1661年9月4日」條。

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|------|------------|----------------------|----|-------------------|
| 1620年2月17日 | 特塞爾 | 1620年12月 | 好望角 | | Amsterdam |
| 1620 年12月 | 好望角 | 1621年2月26日 | Jacatra 巴達維亞 | | |
| 1621年6月30日 | 巴達維亞 | 1621年8月6日 | 平戶 | | |
| 1621年10月27日 | 平戶 | | Baai van Chincheu | | |
| 1622年9月19日 | 平戶 | 1622年9月25日 | 平戶 | | |
| 1622年11月5日 | 平戶 | | 巴達維亞 | | |
| 1623年4月4日 | 巴達維亞 | 1623年8月8日 | 平戶 | | Doede Florisz. |
| | 平戶 | | | | Doede Florisz |

資料來源：VOC 網站資料。

Muiden號隸屬Amsterdam商會，於1619年在Amsterdam船廠建造完成，屬於Jacht船型，吃水160噸的小型船隻，1620年由歐洲起航經非洲好望角至印尼巴達維亞。隔年6月30日由巴達維亞再開往日本平戶，於8月6日抵達。1622年11月5日，由平戶返回巴達維亞。1623年3月5日，由巴達維亞再度前往日本平戶，於8月8日抵達。爾後再由日本平戶返回巴達維亞，這次航行由Willem Janssen率領，除了Muiden 號以外，還有大船Bantem號、Cleijn Tholen號等船隻，Muiden號主要是裝載糧食和書信。此船隊於8月15日已經到達澎湖，⁶¹卻於11月間，在澎湖音訊全無。⁶²11月27日，中國人使用引誘的方式讓司令官Christiaen Francx，商務員Willem van Houdaen和船長Doede Flooris Croes等人上岸被俘，另外他們也向Muiden號點火，並完全燒燬，⁶³這些船員後來變成中國人質，據說被帶去北京，其他死傷和被俘虜者共有69人。⁶⁴

此次主要是明廷希望荷蘭人從澎湖撤退之事件，當時聽說明廷在澎湖的海防估計駐軍1,400位中國士兵，之後留下1,000人，但中國沒有建造要塞，有幾門大砲（顯然從大船 Muiden 號卸下）架在海灣北邊。⁶⁵

⁶¹ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》I，頁59。

⁶² 同上註，頁39。

⁶³ 同上註，頁90。

⁶⁴ 同上註，頁95、189。

⁶⁵ 同上註，頁168。

9. Ouwekerk

(1) 基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 330.1 |
| 船舶名稱 | Ouwekerk |
| 噸位 | 100噸 |
| 類型 | Jacht |
| 建造時間 | 1626年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1627年10月12日，在荷蘭對抗葡萄牙的戰役中於澳門失事。（根據 DAS 檔案記載，另有在中國福建廈門一帶失事的說法） |
| 備考 | 1. 1626 年起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 1627年7月28日之後與Slooten號、Klein Heusden號、Queda號一同啟航，目的是等待從澳門航向日本的葡萄牙船。1627年10月12日，決定讓 Ouwekerk 號與 Klein Heusden 號駛向 river Chincheo（漳州河，Amoij）；同一天，Ouwekerk 號遭葡萄牙所燒毀，Klein Heusden 號則在 11月6日前返回福爾摩沙。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|------|------------|------|-----------|--------------|
| 1626年5月3日 | 特塞爾 | 1627年4月18日 | 巴達維亞 | Amsterdam | Jouke Piersz |
| 1627年5月12日 | 巴達維亞 | 1627年6月23日 | 大員 | | |
| 1627年7月28日 | 大員 | | | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Ouwekerk號隸屬阿姆斯特丹商會，於1626年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬於Jacht船型，吃水量100噸之小船。1626年5月3日由船長Jouke Piersz駕駛從特塞爾出發，1627年4月18日抵達巴達維亞，1627年5月12日由巴達維亞航向臺灣大員，1627年6月23日抵達，往後大致上都在臺灣海域一帶航行，1627年7月28日之後與Slooten號、Klein Heusden號、Queda號一同啟航，目的是等待從澳門航向日本的葡萄牙船。1627年10月12日，決定讓Ouwekerk號與Klein Heusden號駛向River Chincheo（漳州河，Amoij）；同一天，Ouwekerk號遭葡萄牙所燒毀，Klein Heusden號則在11月6日前返回福爾摩沙，Ouwerkercke號被焚毀之後，其中38名船員被關押在澳門的監牢中。⁶⁶

⁶⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁23-24，「1630年3月31日」條。

10. Delft

(1) 基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 0741.4 |
| 船舶名稱 | Delft |
| 噸位 | 670噸 |
| 類型 | Spiegelretourschip |
| 建造時間 | 1641年 |
| 建造船廠 | Delfshaven |
| 所屬商會 | Delft 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1652年10月3日在航向澎湖的途中失事，船上載有248箱糖；Delft號原是奉派前往保護熱蘭遮城以對抗鄭成功的軍隊。失事後，有8名船員被漁夫救起。 |
| 備考 | 1. 1642年起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 1648年1月與W.G. de Jongh所在的Admiral ship司令艦Walvis號指揮下的返航艦隊，一同離開巴達維亞。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|--------|-------------|--------|-------|------------------------------|
| 1642年3月3日 | Goeree | 1642年10月28日 | 巴達維亞 | Delft | Jakob Theunisz. Buis |
| 1644年12月24日 | 巴達維亞 | 1645年 | Goeree | Delft | Hendruk Dirksz. Platvoet |
| 1646年5月9日 | Goeree | 1647年7月12日 | 巴達維亞 | Delft | |
| 1648年1月4日 | 巴達維亞 | 1648年3月17日 | 好望角 | Delft | |
| 1648年4月3日 | 好望角 | 1648年8月15日 | Goeree | Delft | |
| 1649年12月20日 | Maas | 1650年7月24日 | 巴達維亞 | Delft | Simon Dirksz. Danser |
| 1651年1月21日 | 巴達維亞 | 1651年 | | Delft | |
| 1651年12月25日 | Goeree | 1652年5月27日 | 巴達維亞 | Delft | Kornelis Pietersz. Roggeveen |
| 1652年6月27日 | 巴達維亞 | | | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Delft號隸屬Delft商會，於1641年在Delfshaven船廠建造完成，屬於Spiegelretourschip船型，吃水量達670噸的大型船隻。1642年3月3日由船長Jakob Theunisz. Buis駕駛前往巴達維亞，1642年10月28日抵達，1644年12月24日再由Hendruk Dirksz. Platvoet船長駕駛返回阿姆斯特丹。1646年5月9日再度由Goeree港航向巴達維亞，1647年7月12日抵達，

1648年1月4日再由巴達維亞返回荷蘭。1649年12月20日由船長Simon Dirksz. Danser駕駛前往巴達維亞，於1650年7月24日抵達。1652年10月3日在航向澎湖的途中失事，船上載有248箱糖，Delft號原是奉派前往保護熱蘭遮城以對抗鄭成功的軍隊，失事後，有8名船員被漁夫救起。⁶⁷

11. Sloten

(1) 基本資料：

| | |
|--------|--|
| DAS 編號 | 331.1 |
| 船舶名稱 | Sloten |
| 噸位 | 100噸 |
| 類型 | Jacht |
| 建造時間 | 1626年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 1630年2月9日被捲入對抗Quitsicq的戰役，且在廈門沿海追擊Jonken時失事。 |
| 備考 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 11名船員在自特塞爾（Texel）至巴達維亞的航程中喪生。 2. 前往Bantam馳援Sint Nicolaas號。 3. 與Heusden號、Ouwkerk號、Klein Heusden號、Qqueda號一同航往大員。 4. 為巴達維亞航向大員的艦隊之一，這支艦隊包括Arnemuiden號、Batavia 號、Diemen號、Sloten en Texel號，由Carel Lievensz負責指揮。 5. Domburch號與Diemen號於1629年7月離開熱蘭遮城，同年10月1日返回；10月6日前往中國沿海，11月21日再度返回熱蘭遮城。 |

⁶⁷江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊3，頁285-286，「1651-1654」補充資料。

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|--------------------|
| 1626年5月3日 | 特塞爾 | 1626年9月29日 | 好望角 | Amsterdam | Dirk Gerritsz Krul |
| 1626年11月3日 | 好望角 | 1627年1月27日 | 巴達維亞 | | |
| 1627年3月25日 | 巴達維亞 | | Bantam | | |
| | Bantam | 1627年5月4日 | 巴達維亞 | | |
| 1627年5月12日 | 巴達維亞 | | 大員 | | |
| 1628年6月27日 | 巴達維亞 | | 大員與 中國沿海 | | |
| | Erasmusbaai | 1629年2月3日 | 熱蘭遮城 | | |
| 1629年7月 | 熱蘭遮城 | 1629年10月1日 | 熱蘭遮城 | | |
| 1629年10月6日 | 熱蘭遮城 | 1629年11月21日 | 熱蘭遮城 | | |
| 1629年12月30日 | 熱蘭遮城 | 1630年1月20日 | Erasmusbaai | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Sloten號隸屬阿姆斯特丹商會，於1626年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬於Jacht類型，吃水量100噸之小船。1626年5月3日由Dirk Gerritsz. Krul船長駕駛前往好望角，1626年9月29日抵達。1626年11月3日再從好望角航向巴達維亞，1627年1月27日抵達。1627年5月12日由巴達維亞航向臺灣大員，爾後再返回巴達維亞，1628年6月27日又來到臺灣大員。

1630年2月9日，荷蘭人與海寇鍾斌曾於廈門一帶的海域與同為海寇的李魁奇發生激戰，李魁奇雖有大小戎克船40餘艘，但受到荷蘭艦隊與鍾斌的前後夾擊，使得李魁奇船隊紛紛被擊沉，李魁奇的座船也被砲彈擊中，整個艦隊隨即潰散，由於風向不利於荷蘭艦隊，遂使李魁奇的船隊得以順利脫困，而荷蘭也只能令艦隊返航。然而，Sloten號卻兩次拒絕回航，終在浯嶼南岸誤觸暗礁而擱淺，當時船上約載運128里爾的商品。雖然風勢不佳，周遭的船隻均不敢靠近，仍成功搶救船員以及一部分的生絲、胡椒。⁶⁸

12. Beverwijk

(1) 基本資料：

| | |
|--------|-------------------|
| DAS 編號 | 0327.1 |
| 船舶名稱 | Beverwijk |
| 噸位 | 160噸 |
| 類型 | Fluitschip或 Jacht |
| 建造時間 | 1626年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam會 |
| 航程詳情 | |

⁶⁸ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁16-17，「1630年2月9日」條。

| | |
|------|---|
| 海難情形 | 1631年9月22日因船錨損壞且遭遇強勁北風，在中國沿海失事。 |
| 備考 | 1. 1626年5月起隸屬於荷蘭東印度公司。 2. 32名船員死於自特塞爾到巴達維亞的途中。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|------------------|------------|----------|-----------|-------------------|
| 1626年5月3日 | 特塞爾 | 1626年9月29日 | 好望角 | Amsterdam | Marten Hendriksz. |
| 1626年11月3日 | 好望角 | 1627年1月27日 | 巴達維亞 | | |
| 1627年2月21日 | 巴達維亞 | | Jambi 占碑 | | |
| | 占碑 | 1627年7月25日 | 巴達維亞 | | |
| | Tico and Priaman | 1628年7月30日 | 巴達維亞 | | |
| 1628年8月14日 | 巴達維亞 | | Jambi 占碑 | | |
| 1630年 | 巴達維亞 | 1630年8月15日 | 熱蘭遮城 | | |
| 1630年8月19日 | 熱蘭遮城 | | 澎湖 | | |
| 1630年8月 | 澎湖 | 1630年8月31日 | 熱蘭遮城 | | |
| 1631年8月2日 | 巴達維亞 | 1631年9月20日 | 熱蘭遮城 | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Bever Wijk號隸屬阿姆斯特丹商會，於1626年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬Jacht船型，吃水量160噸之小船。1626年5月3日從荷蘭特塞爾港出發，1626年9月29日抵達非洲好望角，2個月後再從好望角航向巴達維亞，1627年1月27日抵達。而後在1626至1628年間，Bever Wijk號大致上於巴達維亞和Jambi之間進行貿易往來。1630年首次由巴達維亞航向臺灣，1630年8月15日抵達熱蘭遮城，停留幾天之後再從熱蘭遮城航向澎湖。再從澎湖返回熱蘭遮城，並於1630年8月31日抵達。⁶⁹在往後幾個月活躍於附近地區的貿易，如澎湖、中國沿海以及廈門。⁷⁰

1631年3月，經臺灣總督與議會的決議，將Bever Wijk號派往巴達維亞⁷¹；同年9月，Bever Wijk號回到澎湖，並於同月20日抵達臺灣，由於載運貨物吃水過深，只能在港外停泊。⁷²不料9月23日當地出現暴風雨，待隔天氣候平和後，已不見Bever Wijk號的蹤影⁷³；總督府書信記載，在大員北岸礁石區外，因風浪太大，脫錨漂流。⁷⁴1636年5月，經1艘來自金獅島（又稱 Lamey，即小琉球）的戎克船所帶來的信件中，得知在該島洞穴中發現Bever Wijk號的8門鐵砲和3個錨，此後即無Bever Wijk號的任何消息。⁷⁵

⁶⁹ 同上註，頁33，「1630年8月15日」條。

⁷⁰ 同上註，頁34，「1630年8月19日」條；頁36，「1630年9月20日」條；頁39，「1631年2月25日」條。

⁷¹ 同上註，頁41，「1631年3月5日」條。

⁷² 同上註，頁56-57，「1631年9月20日」條。

⁷³ 同上註，頁57，「1631年9月24日」條。

⁷⁴ 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司台灣長官至巴達維亞總督書信集》IV，頁298。

⁷⁵ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊1，頁233，「1636年5月3日」條。

13. Brouwershaven

(1) 基本資料：

| | |
|--------|--|
| DAS 編號 | 0339.1 |
| 船舶名稱 | Brouwershaven |
| 噸位 | 200噸 |
| 類型 | Jacht |
| 建造時間 | 1626 年 |
| 建造船廠 | Middelburg |
| 所屬商會 | Zeeland 商會 |
| 航程詳情 | |
| 海難情形 | 擱淺於Houckan（今高雄永安）。 |
| 備考 | 1. 1626年起隸屬荷蘭東印度公司。 2. 1627年6月20日與Frederik Henrik號駛入巴達維亞。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|-----------|------------|--------------------|---------|---------------|
| 1627年1月16日 | Wielingen | 1627年6月20日 | 巴達維亞 | Zeeland | Willem Jakobz |
| 1627年7月12日 | 巴達維亞 | | Coromandelkust | | |
| 1628年7月22日 | 巴達維亞 | | Suratte amd Perzie | | |
| | | 1633年1月23日 | 巴達維亞 | | |
| 1633年1月24日 | 巴達維亞 | | 比馬（Bima） | | |

資料來源：VOC 網站資料。

Brouwershaven號隸屬熱蘭商會，於1626年在Middelburg船廠建造完成，屬於Jacht船型，吃水量為200噸的小型船隻。1627年1月16日，由荷蘭的Wielingen出發，於1627年6月20日抵達巴達維亞。此後大致以巴達維亞為中心至東南亞其他各地進行商貿活動，Brouwershaven號除了從事貿易活動外，也在1633年8月參與荷蘭艦隊的軍事行動，如載運軍需品與看守俘虜船隻⁷⁶；1633年8月22日，Brouwershaven號從澎湖啟航，於堯港附近擱淺，⁷⁷不過船隻並無破裂，漲潮時進水只有1呎，貨物也只有最下層的胡椒浸濕。⁷⁸船上的荷蘭人與部分中國俘虜透過陸路來到大員，通知Brouwershaven號擱淺的消息。爾後，荷蘭人陸續使用小船及舢舨卸下Brouwershaven號上的大砲及貨物，並嘗試將該船拖進大海，但由於Brouwershaven號陷入沙洲7呎，無法推過只有5呎的濱海地帶，又

⁷⁶ 同上註，頁112，「1633年8月4-5日」條；頁114，「1633年8月14日」條。

⁷⁷ 同上註，頁94，「1633年8月25日」條。

⁷⁸ 同上註，頁96，「1633年9月1日」條。

為避免遭受攻擊與其他意外，因此決定將Brouwershaven號的殘骸燒毀。⁷⁹

14. Jonker

(1) 基本資料：

| | |
|--------|---|
| DAS 編號 | 0642.1 |
| 船舶名稱 | Jonker |
| 噸位 | |
| 類型 | Fluitship |
| 建造時間 | 1645 年 |
| 建造船廠 | Amsterdam |
| 所屬商會 | Amsterdam 商會 |
| 航程詳情 | 首航後駐泊在荷屬東印度 |
| 海難情形 | 1647年10月21日在Wangkang附近失事，船上載有一個貨櫃的糖、52箱的銀以及86箱的銅。 |
| 備考 | 1645年起隸屬荷蘭東印度公司。 |

(2) 航行資料：

| 出發日期 | 出發地點 | 到達日期 | 到達地點 | 商會 | 船長 |
|------------|------|------------|-----------|-----------|----|
| 1645年4月24日 | 特塞爾 | 1645年12月6日 | 巴達維亞 | Amsterdam | |
| 1647年7月2日 | 暹羅 | 1647年8月11日 | Deshima出島 | | |

Jonker號隸屬阿姆斯特丹商會，於1645年在阿姆斯特丹船廠建造完成，屬於Fluitship船型，吃水量不詳，可能屬於中型船舶，大致航行的區域為巴達維亞、泰國與臺灣之間的海域。Jonker號於1645年4月24日由荷蘭特塞爾港出發進行航行任務，1645年12月6日抵達巴達維亞城。爾後，Jonker號大致往來東南亞之間活動。Jonker號曾與Wesel號、Snoucq號、Heemserck號、Luypart號、Quel號、Visscher號組成1支艦隊，於1646年3月前往馬尼拉攻擊西班牙人並封鎖呂宋沿海。⁸⁰同年8月30日，Jonker號經由馬尼拉航道到達澎湖⁸¹；10月，Jonker號載著糖與其他貨物，回到巴達維亞。⁸²爾後，Jonker號又曾負責巡弋柬埔寨附近海域的任務，以便其他船隻得以順利前往蘇拉特。⁸³

1647年10月14日，Jonker號載著75箱銀和數百箱銅航離長崎，不料在19日遭遇強風。21日晚間，Jonker號在鯉港的沙洲遇難，船上的銀與銅均沉入海中，70名船員也只有15名成功上岸。⁸⁴同年10月28日，幾位中國人願意前往Jonker號失事的小島Kaya，撈尋

⁷⁹ 同上註，頁 97，「1633 年 9 月 3 日」條；頁 99，「1633 年 9 月 15 日」條；頁 135，「1633 年 11 月 8 日」條。

⁸⁰ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊 2，頁 550-551，「1646 年 6 月 26 日」條；頁 561-562，「1646 年 7 月 25 日」條。

⁸¹ 同上註，頁 576-578，「1646 年 9 月 3 日」條。

⁸² 同上註，頁 595，「1646 年 10 月 20、21、22 日」條。

⁸³ 同上註，頁 599，「1646 年 11 月 8、9 日」條。

⁸⁴ 同上註，頁 683-685，「1647 年 10 月 24 日」條。

Joncker號的銀與銅。兩方隨即達成協議，每撈15箱銀，這些中國人可得1箱銀，每撈10箱銅，他們可得3箱銅。爾後，荷蘭人便在Kaya島上設立哨所，用以監督打撈事宜。⁸⁵但由於水深過深以及沙土阻礙，使得打撈成效十分有限。⁸⁶

五、結論與建議

荷蘭東印度公司常年往來亞洲的船舶數量甚多，於臺灣周邊海域遭難的船隻達50艘沉船。目前調查資料主要來自VOC檔案和王瑜等人之整理，部分船隻遭難資訊詳細，可確立遭難地點，但亦有一些船舶遭難資訊不明確，如記錄不清，或聽聞其他船舶口述，因此很難判斷正確的遭難地點。荷蘭東印度公司的船舶規模相較於歐洲其他國家，屬於較小型之船舶，大部分的船隻長度皆不超過50公尺。關於荷蘭船舶的研究，國內學者深入探討者較少，荷蘭國家檔案館、海事博物館以及相關圖書館藏有許多關於荷蘭船舶的製造與船舶類型之圖書，大部分以荷蘭文書寫，這方面史料值得繼續整理，以便將荷蘭船舶資訊完整記錄。

有關荷蘭東印度公司的史料原件與航海日誌，大部分藏於荷蘭海牙國家檔案館，近年來已有學者著手整理相關資料，如江樹生譯註之《熱蘭遮城日誌》4冊，以及《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官至巴達維亞總督書信集》5冊。這兩份史料以記載臺灣發生之事件為主，故許多船舶遭難資料得以從這兩份史料中找尋。然，這些遭難船舶的相關資料，除了戰爭遭難或擱淺遭難的資料記載較為詳細之外，在外海航行遭風浪襲擊而遭難的船隻亦難以辨認出真的遭難地點，因為無相關得以確認的資料記錄，即便運用相關資料相互查核，亦無法得到確知地點。

本文調查荷蘭東印度公司遭難船隻之史料，以記載於《熱蘭遮城日誌》之沉船事件為主，其中以Jonker號、Vliegend Hert號等沉船資料較完整，值得進一步深入調查其確切沉船地點，本文以初步史料分析之成果，期能拋磚引玉，使VOC水下沉船研究更臻完善，使尚未完成的遭難船舶資訊得以再繼續搜羅記錄，提供水下沉船及荷蘭船舶研究之參考。

⁸⁵ 同上註，頁 686，「1647 年 10 月 28 日」條。

⁸⁶ 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》，冊 3，頁 62-63，「1648 年 7 月 17、18 日」條。

引用書目

一、中文參考資料

- 王瑜，〈17 世紀台灣海峽荷蘭東印度公司沉船形態與分布〉，《水下考古學研究》第一卷
北京：科學出版社，2012。
- 江樹生譯註，《荷蘭聯合東印度公司臺灣長官致巴達維亞總督書信集》I 至IV，南投：
國史館臺灣文獻館，2010。
- 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》第1至4冊，臺南：臺南市政府，2000-2010。
- 張淑勤，《荷蘭史》（臺北：三民書局，2012）
- 楊建成主編，《蘭領東印度史》（臺北：文史哲出版社，1983），頁17-18。
- 梁志明主編，《殖民主義史·東南亞卷》（北京：北京大學出版社，1999），
- 姚楠譯，《東印度航海記》（北京：中華書局，2001），

二、英文參考資料

- Pickford, Nigel, *The atlas of shipwreck & treasure*, London : Dorling Kindersley, 1994.
- Kuipers, Jan J. B., *De VOC. Zutphen: Uitgeversmaatschappij WalburgPers.*
- Nationaal Archief, *Land in zicht*, Beeldrecht Amsterdam, 2007.

(三)網頁

VOC 船舶失事資料庫

<http://www.treasurenet.com/forums/shipwrecks/17237-list-all-653-dutch-voc-shipwrecks-1595-1800-a.html>（點閱日期：104/06/14）

VOC 文件查詢資料庫

<http://www.gahetna.nl/collectie/archief/ead/index/zoekterm/VOC/aantal/20/eadid/1.04.02>
（點閱日期：104/06/15）

福爾摩沙報紙和書信資料

<http://www.gahetna.nl/en/collectie/index/nt00348/q/zoekterm/Formosa/q/comments/1/f/overvestiging/Taiwan/pagina/1>（點閱日期：104/06/16）

VOC 資料庫<http://www.snipview.com/q/Dutch%20East%20India%20Company>

（點閱日期：104/06/17）

荷蘭 vaart museum 博物館

<http://www.hetscheepvaartmuseum.nl/kenniscentrum/onderzoek%7C25?t=English>
（點閱日期：104/06/01）

荷蘭海事博物館 <http://www.maritiemmuseum.nl/en>（點閱日期：104/06/03）

VOC 資料庫 <http://devoc.weebly.com/schepen.html>（點閱日期：104/08/20）

Gaastra F.S. and J.R. Bruijn, 'The Dutch East India Company's shipping, 1602-1795, in a comparative perspective,'

<http://www.vijfeeuwenmigratie.nl/meerweten/dutch-east-india-companys-shipping-1602-1795-comparative-perspective>（點閱日期：106/10/05）

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.04 驚聲國際會議廳

第五場 城市與港口

1. 顧宇輝、李洋

1934-1937 年上海口岸的歸僑救濟

2. 賴惠如、林信成、李其霖

滬里滬外：臺灣北海岸地區的石滬發展與變遷

3. 林德順

海港新村：巴生港對班達馬蘭新村經濟活動的影響

1934-1937 年上海口岸对失业归侨和侨民的救济活动

——以上海侨务局为考察中心

顾宇辉^① 李洋^②

(上海 复旦大学历史学系 上海中国航海博物馆 201306)

摘要: 1934 年-1937 年间,面对世界经济不景气,海外难侨陆续归国,上海侨务局制订出以遣送为第一原则的难侨救济方案,通过分类救济、设立侨民问事处、与上海市社会局、公安局联合遣送等方式开展难侨救济行动。上海口岸以侨务局为代表的官方难侨救济机构之间以及各官方机构与民间慈善机构、涉侨团体之间,在救济实践中各方既有分工与合作,亦存在掣肘和扯皮。上海口岸的地域特点深入影响此期难侨救济的成效。

关键词: 难侨、归国失业华侨、上海侨务局、侨民救济

上海作为近现代重要的侨民出入境口岸,学界对与其相关的华侨研究成果不少,但在该口岸 1930 年代开展的难侨救济活动尚无专文研究^③。本文拟以上海侨务局的救侨活动为主线,依据《申报》、民国上海市公安局、社会局及上海的慈善机构与涉侨团体的相关档案,就 1930 年代上海口岸的难侨救济作初步探讨,以求教于方家。

一、上海口岸失业归侨的概况

1920 年代末至 1930 年代初,世界性的经济危机对海外华侨影响至深。海外华侨商业多有破产,加之各国为保护本国商业及就业,纷纷掀起排华运动,海外华侨处境艰难,部分华侨失业严重,部分华侨逼迫回国。此期经由上海归国的华侨,欧亚美澳各大洲均有,但以旅法、旅俄、旅日等国为多。欧洲华侨主要是参与欧战的华工。一战期间,英、法、俄等协约国为解决劳力不足,曾向中国招募华工近 20 万人,赴俄国及西欧等地,从事伐木、运输、装卸、挖掘战壕等辅助战事工作。欧战结束后,这些订有三至五年合同期限的华工,大多陆续获遣回国。但也有部分华工滞留法俄,再加上其他在法俄经商、做工的华工,共同构成了 20 世纪 30 年代从法俄遣返回国的华工主体。1929 年世界性的经济危机发生后,法国受此波及,经济停滞,工厂停工,失业人数骤升。时法国的外籍工人 80 万,失业人数多达 30 余万。法国内阁采取种种淘汰外国工人、安排本国工人的办法,并从 1935 年 1 月起,法国工厂实行雇佣外国工人 5% 的条例。^④欧战华工首当其冲,受此影响纷纷返国。1929 年 7 月,中俄发生“中东路事件”后,苏联加大了境内华工驱逐出境的力度。为配合军事上对中国的侵略,日本在 20 世纪 20 年代末 30 年代初,有计划有组织地对旅日华工进行遣返。此期,在南洋

^① 顾宇辉,男,河南沈丘人,复旦大学历史学系 2014 级博士研究生,上海中国航海博物馆研究部馆员,研究方向为海洋史、航运史。

^② 李洋,男,山东淄博人,上海中国航海博物馆研究部助理馆员,研究方向为航海史、航海艺术史。

^③ 对归国失业华侨和侨民的救济是南京国民政府时期整个社会救济事业的重要组成部分。目前,学界对 1940 年之前归国华侨的救济方面的研究,主要有台湾陈三井所著《华工与欧战》(岳麓书社,2013 年)部分内容涉及参加欧战华工的遣返问题;唐富满所著的《陈济棠主粤时期广东省的社会救济事业研究》(暨南大学出版社,2011 年)涉及 1929-1936 年广东对失业归国华侨的救济情形的研究;另外,袁丁、李亚丽在《国民政府的救济难侨活动(1931-1937)——以广东为中心》(《华人华侨历史研究》,2003 年,第 1 期)主要论述了 1931-1937 年间广东省政府对东南亚难侨的救济活动。袁丁、李亚丽及唐富满主要是利用 1930 年代广东省民政厅所编的《广东省救济失业归国华侨概况》一书,围绕广州口岸的难侨救济情况进行的讨论。

^④ 《救济留法参战华工案》(台湾国史馆藏档),第三册,驻法使馆代办萧继荣电外部,1934 年 11 月 21 日。转引自陈三井:《华工与欧战》,岳麓书社,2013 年,第 144 页。

日本大肆倾销日货，排挤华商，煽动、教唆华工居留地政府排华（如暹罗政府排华、朝鲜万宝山排华事件）。1934 年 12 月，上海市侨务局成立以前已有 16 批次的旅日难侨陆续归国。该局成立后开始全面负责上海口岸的难侨救济事务（见表-1）。

表-1 上海侨务局负责抵沪归国难侨救济情形表

| 抵沪日期 | 居留地 | 居留地从事职业 | 原籍 | 年龄 | 人数 | 返回交通方式 | 安置情形 | 《申报》出处 |
|-----------------|-------|---------------------|---------------------------|---------------------|--------|-------------|--|-----------------------|
| 1935 年 4 月 11 日 | 日本 | | 浙江温州、福建 | | 6 | 搭乘日本邮船会社筑波丸 | 向侨务局请求资助川费，赴侨乐村垦殖。 | 1935 年 4 月 14 日第 13 版 |
| 1935 年 4 月 18 日 | 日本 | | 浙江温州、江苏扬州 | | 3 | 日轮上海丸 | 扬州 1 人寄宿上海友人处、其余 2 人寄宿十六铺老公信栈房。向沪侨务局请愿救济或发给船票回籍谋生。 | 1935 年 4 月 19 日第 10 版 |
| 1935 年 5 月 24 日 | 日本 | | | | 11 | 日本邮船会社阿苏丸 | 寄宿十六铺老公信、新公信及悦来客栈。赴沪侨务局请求救济。 | 1935 年 5 月 26 日第 10 版 |
| 1935 年 11 月 3 日 | 日本 | | 浙江永嘉 | | 5 | 日轮六甲丸 | 登岸后，投寄十六铺老公信栈房。向沪侨务局请愿救济。 | 1935 年 11 月 4 日第 9 版 |
| 1936 年 2 月 8 日前 | 法国、俄国 | 铁路工人 | | | | | 参加第一次世界大战侨民返国，由苏联西伯利亚经东三省抵沪，返回原籍。 | 1936 年 2 月 8 日第 11 版 |
| 1936 年 3 月 26 日 | 加拿大 | | 广东台山、新会、中山、番禺、开平、顺德、文昌、恩平 | 4-68 岁, 21 人 50 岁以上 | 30 | 亚细亚轮船 | 年老失业，被遣送回国。乘船过沪赴港。 | 1936 年 3 月 24 日第 11 版 |
| 1936 年 3 月 28 日 | 日本 | 东京荒川区、大岛町、长野县富士町做挑工 | 浙江永嘉、瑞安 | 16-32 岁 | 5 | 六甲丸 | 沪侨务局派员招待，暂时安顿十六铺老公信客栈，日内即遣送侨乐村。 | 1936 年 3 月 29 日第 13 版 |
| 1936 年 4 月 | 俄国 | 小贩 | 浙江青田 | | 8(含俄籍) | | 叶金山及其妻小遣返青田原籍， | 1936 年 4 月 16 日第 12 版 |

| | | | | | | | | |
|-----------------|-----|--|---------------|-----------|--------|----------------------------|--|--|
| 14 日 | | | | | 妻子及子女) | | 其余 4 人暂安顿南市大码头悦来客栈, 预备遣送侨乐村。 | 版 |
| 1936 年 4 月 23 日 | 日本 | 在东京城东大岛町、名古屋做挑工, 新泻县营料理业 | 浙江青田、山东济南 | 34-40 岁 | 4 | 筑波丸 | 遣送原籍 | 1936 年 4 月 25 日第 9 版 |
| 1936 年 5 月 4 日 | 加拿大 | | 广东新会、中山、东台、开平 | | 38 | 昌兴公司亚细亚轮 | 过沪赴港转回原籍 | 1936 年 5 月 6 日第 10 版 |
| 1936 年 5 月 5 日 | 日本 | | 福建福清 | 1-54 岁 | 13 | 长崎丸 | 侨务局派员往汇山码头, 暂安顿十六铺客栈, 遣送原籍 | 1936 年 5 月 6 日第 10 版 |
| 1936 年 5 月 26 日 | 日本 | 名古屋挑煤工人、横滨营料理 | 浙江瑞安、青田、广东 | 18-41 岁 | 8 | 筑波丸 | 侨务局往汇山码头照料, 暂安置十六铺老公信客栈, 遣送回籍 | 1936 年 5 月 27 日 第 9 版 |
| 1936 年 7 月 1 日 | 日本 | 大阪绸商、理发匠 | 宣州、福州福清 | 28 岁、32 岁 | 7 | 上海丸 | 遣回福州福青县原籍 | 1936 年 7 月 2 日第 14 版 |
| 1936 年 7 月 6 日 | 日本 | 东京、名古屋。旅居日本 5-10 年不等。 | 浙江瑞安 | 32-48 岁 | 4 | 筑波丸 | 侨务局派员照料 | 1936 年 7 月 7 日第 12 版 |
| 1936 年 7 月 30 日 | 俄国 | 该批难侨侨居俄国各地, 旅俄时间较久, 最长者达四五十年之久。劳工、小本营业, 亦有参与 | 河北、山东、温州 | | 18 | 由莫斯科经西伯利亚铁路、在海参崴登俄邮轮北方号返国。 | 侨务局及公安局派员慰问, 暂安顿江西会馆, 登记后, 俟招商局轮船遣送原籍。 | 1936 年 7 月 31 日第 10 版、1936 年 9 月 5 日第 14 版 |

| | | | | | | | | |
|----------------|-------|---------------------------------|-----------|---------|-----|---------------------------|-------------------------------------|-----------------|
| | | 第一次世界大战者。 | | | | | | |
| 1936年9月18日 | 俄国 | 部分在俄经商，生活较充裕，68人为苦工。 | 山东、河北 | | 390 | | 暂寄寓江西会馆，侨务局及公安局派员照料，登记后，侨务局给资，遣送原籍。 | 1936年9月20日第11版 |
| 1936年10月18日前数日 | 荷属东印度 | 15人被逐回国，14人均粤籍，抵香港后，自行转返原籍。1人抵沪 | 四川 | 40岁 | 1 | 由香港搭海口轮抵沪。 | 上海侨务局商同招商局，搭江新轮赴武汉，转四川原籍。 | 1936年10月18日第10版 |
| 1936年10月27日 | 法国 | 均参与第一次世界大战，旅居法国20余年，机器（电光）工人。 | 山东、安徽、四川 | 30-46岁 | 4 | 经驻法领事援助，搭载海文轮，抵达槟榔屿，换船抵沪。 | 侨务局依其籍贯，代为购得船票，遣送原籍。 | 1936年10月28日第11版 |
| 1936年10月27日 | 俄国 | 旅居苏联海参崴，年老失业，旅居该地25年、32年。业小工。 | 山东蓬莱县、莱阳县 | 56岁、67岁 | | | 侨务局依其籍贯，代为购得船票，遣送原籍。 | 1936年10月28日第11版 |
| 1936年10月27日 | 菲律宾 | 经商有年。 | 福建泉州 | 21 | 1 | | 侨务局依其籍贯，代为购得船票，遣送原籍。 | 1936年10月28日第11版 |
| 1936年10月27日 | 日本 | 旅居法国7年至13年不等。东京挑煤工人。 | 浙江青田 | 31-41岁 | 4 | 六甲丸 | 侨务局依其籍贯，代为购得船票，遣送原籍。 | 1936年10月28日第11版 |

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|----|--------------------------------|---|-----------------|-----|------------|--|------------------------------|
| 1936 年 11 月 14 日前数 日 | 荷兰 | | 广东汕头 | | 1 | | 侨务局送其登招商局海亨轮，遣送回籍。 | 1936 年 11 月 14 日第 13 版 |
| 1936 年 11 月 14 日前数 日 | 日本 | 旅日 7 到 8 年不 等，在日 本作工。 | 浙江永嘉 | | 4 | | 侨务局派员至码头照料，送等招商局海晏轮回籍。 | 1936 年 11 月 14 日第 13 版 |
| 1937 年 1 月 1 日 | 苏联 | | 山东籍 185 人、河北 13 人、新疆 1 恩、辽宁 3 人、吉林 7 人、江苏 1 人、湖北 1 人、黑龙江 1 人、天津 1 人、广东 1 人。 | | 426 | 俄轮北方号 | 212 人自行返籍及投靠亲友，余下分别投宿十六铺法大马路一带客栈。侨务局商同招商局遣送返籍。 | 1937 年 1 月 6 日第 14 版 |
| 1937 年 1 月 26 日 | 苏联 | | 山东籍居多，次为河北，江浙少数。 | | | 俄轮北方号 | 84 名暂居江西会馆，其余寄宿十六铺及法大马路一带客栈。侨务局商同招商局北洋船只遣送回籍。 | 1937 年 1 月 27 日第 13 版 |
| 1937 年 3 月 11 日 | 法国 | 均为参加欧战华工 | 山东 16 人、 江苏 3 人、 河北 5 人、 天津 4 人、 安徽 2 人、 河南 2 人、 湖南 1 人 | | 33 | 法国邮船公司勃那定号 | 侨务局代难侨向市政府请求，发给免费船票，并向侨委会报告，待请救济。 | 1937 年 3 月 14 日第 10 版 |
| 1937 年 3 月 28 日 | 日本 | 旅日 7 年、9 年， 东京挑工 | 浙江永嘉、 瑞安 | 21 岁、40 岁 | 2 | 阿苏丸 | 侨务局代觅旅馆安顿，向招商局商妥，搭该公司由沪赴温州的海晏轮，遣回原籍。 | 1937 年 3 月 31 日第 15 版 |
| 1937 年 4 月 2 日 | 日本 | 旅日 10 年以上 | 浙江瑞安、 青田 | 32-38 岁 | 3 | 六甲丸 | 十六铺老公信客栈暂居。 | 1937 年 4 月 4 日第 16 版 |
| 1937 | 日本 | 旅日 7 年 | 浙江青田 | 29-43 | 9 | 筑波丸 | 侨务局派员照 | 1937 年 4 月 |

| | | | | | | | | |
|---------------------------|---------------|---|------------------------------|-----------------|----|---------------|--|------------------------------|
| 年 4 月 12 日 | | 至 15 年 不等, 在 日本名 古屋为 挑工 | | 岁 | | | 料, 并向新海门 轮商妥, 乘该轮 遣回青田原籍。 | 13 日第 12 版 |
| 1937 年 4 月 26 日 | 日本 | 旅日 11 年、12 年, 作挑 工 | 浙江青田、 瑞安 | 33 岁、41 岁 | 2 | 筑波丸 | 侨务局送登新海 门轮遣回原籍。 | 1937 年 4 月 30 日第 11 版 |
| 1937 年 5 月 10 日 | 西班牙 | 旅居西 班牙 8 至 15 年, 马 德里经 商或贩 卖为业 | 浙江青田、 永嘉 | 23-48 岁 | 22 | | 投宿法租界大沽 路悦来、外马路 老公信、小东门 吴同泰客栈, 难 侨向侨务局、警 察局及社会局请 愿, 发回籍川资。 | 1937 年 5 月 12 日第 10 版 |
| 1937 年 6 月 13 日 | 英国 | 旅居英 国 30 余 年 | 天津 | 76 岁 | 1 | 蓝烟囱公司 轮船 | 侨务局将之安顿 十六铺绝公顺客 栈, 设法送入有 养老院设备的慈 善机关。 | 1937 年 6 月 14 日第 11 版 |
| 1937 年 6 月 22 日 | 日本 | 旅日 10 年以上, 作挑工, 闽籍 1 人 经营布 业 | 浙江青田、 福建 | 36-58 岁 | 9 | 筑波丸 | 遣返原籍 | 1937 年 6 月 24 日第 14 版 |
| 1937 年 7 月 18 日 | 荷属 东印 度 | 旅荷属 东印度 2 年至 24 年不等, 小贩、石 器买卖 | 浙江青田 | 47-53 岁 | 4 | 渣华公司芝 沙丹尼轮 | 曾至侨务局报 告, 7 月 19 日回 籍。 | 1937 年 7 月 20 日第 15 版 |
| 1937 年 11 月 13 日 | 日本 | 洋服、饮 食、佣工 等职业。 旅日均 有相当 年份。 | 江浙闽皖 鲁等籍, 宁 波籍占多 数。 | | 53 | 法国邮船杜 美总统号 | 宁波籍者由宁波 旅沪同乡会安顿 返籍, 其余由侨 务局安顿。 | 1937 年 11 月 14 日 第 6 版 |

根据对上表中《申报》的不完全报道的梳理, 我们大体上可以了解 1935 年 4 月至 1937 年 11 月间, 上海侨务局对经由上海口岸的归国失业华侨的救济概况。

难侨多经由海路乘轮船归国, 他们在居留国难以谋生或遭当地政府强行驱逐。登轮前, 居留国警署对难侨刁难、强行拘禁、严密检查、攫取私蓄(私物)是发生排华国家的惯有手

段（除了驱逐之外，居留国也通过颁行各类苛律，禁止或减少华侨入境）。故此，失业归国华侨一般返国后，“鸠首垢面、衣衫褴褛、狼狈不堪”。亦有归侨在侨居地娶妻生子、拖家带口返国。

从侨民的籍贯看，由法国遣返的侨民籍贯多为山东、河南、河北、湖北、江西、江苏、安徽、四川等地，以山东占多数。^①从苏联遣返的侨民主要来自山东和河北，江浙等地占少数。由法俄遣返的侨民多为参加过第一次世界大战的“欧战华工”。从日本遣返的侨民，其籍贯多为浙江温州、永嘉、青田、瑞安、福建福清等地。抵沪的归侨，籍贯为上海或江苏的占少数。

从居留地国别看，1934年12月，上海侨务局成立后，经由上海口岸遣返的归侨居留日本、法国、苏联占多数。侨民从日本抵沪的批次多，每次遣返的人数从数人到数十人不等。旅俄归侨抵沪比较集中，每次人数均在数百人。此外有少数从加拿大、荷属东印度、菲律宾、英国等国家和地区遣返回国。同期，南洋被遣归侨多数就近从香港、广州、厦门等口岸归国。

就归侨的年龄看，除少数年老幼儿外，20-50岁之间的青壮年占多数，具有生产能力。在受教育的程度上，归侨多数受教育水平不高。

以职业论，可分无技艺者与有技艺者。从事无技艺者如挑工、佣工、饮食、小贩等；有技艺者如机器、电光、铁路工人等。后者以参加欧战华工为多。

侨民安置，日侨乘坐日资或其他国际轮船多停靠汇山码头，俄侨一般从散居俄国各地先赴莫斯科，经西伯利亚铁路，再于海参崴登轮返国。侨民抵沪后，侨务局一般派员到码头照料，安排归侨到会馆或十六铺及法大马路一带客栈寄宿。待觅妥救济办法后，再行遣散。公安局则依例就近派警员在码头或归侨寄宿地进行必要的弹压，以维持安全。

总体而言，上海是被遣归侨的中转站，而非目的地。抵沪的归侨，或是乘船抵沪然后中转香港、厦门、广州等口岸后，返回闽粤原籍，或是在沪稍作逗留赴侨乐村垦殖或返回原籍。

二、上海口岸失业归侨和侨民的救济

对失业归国华侨和侨民的救济，要面临如下几个现实的问题，归侨从侨居地口岸到中国沿海各口岸的返程川资^②、侨民抵达各口岸后逗留期间的食宿交通费用、从各口岸返乡或赴再就业地点的川资。返回国内口岸后，那些机构（救济主体）负责他们的救济？这些救济主体在不同时段采取哪些救济方式？而华侨在侨居地遇到各类灾难时各口岸又是如何救济？这些问题，具体到上海口岸，我们根据此期上海出现的不同施救主体进行分别论述。

（一）上海市社会局主导的侨民救济

1930年代初期，上海市的归国侨民救济活动主要有社会、公安两局负责。该工作主要归入社会局社会慈善活动的临时救济项（见表-2）。此期，对经由上海口岸的归国难侨的遣送，是社会局临时救济事业的一部分，其遣送方式一般是援引该局在遣送各地因天灾人祸等抵沪的难民、流民的救济成例。即难民（侨民）到沪时，由社会局通知公安局派警照料，公安局为难民指定住宿地点，并通知社会局，然后社会局转商社会慈善团体发给难民口粮，最后由公安局通知该管区所派警遣送出境。社会局对于无力回籍贫民的遣送，从1929年1月与各华商轮船公司商准向难民发放免费乘轮证。^③归侨救济经费，由上海社会局饬令社会善团垫发难侨的口粮川资，分别遣送回籍，事后社会局呈准市政府拨还。

表-2 1930年上海市社会局资遣回国侨工一览表^④

| 月份 | 人数 | 籍贯 | 口粮 | 川资 | 杂费 | 运费 | 小计 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
|----|----|----|----|----|----|----|----|

^① 《华工在法工作情形表》，《东方杂志》，1918年15卷12号，第197页。
^② 这一问题，陈三井在《华工与欧战》中根据海外相关档案对旅法华工遣返经费筹措有精彩的论述。
^③ 上海市社会局编：《上海市社会局工作报告》，1932年，第39、40页。
^④ 上海市社会局编：《上海市社会局业务报告：第四、五期合刊 1930年1月至12月》，上海市社会局，1931年，第268页。

| | | | | | | | |
|----|-----|--------------------|--------|--------|-------|--------|---------|
| 7 | 352 | 温州、处州 ^① | 316.20 | 782.00 | 11.10 | 122.20 | 1231.50 |
| 9 | 110 | 温州、处州 | 95.40 | 266.00 | 10.58 | 20.00 | 391.98 |
| 10 | 169 | 温州、处州 | 74.70 | 405.00 | 10.20 | 32.00 | 521.90 |
| 11 | 58 | 温州、处州 | 23.40 | 141.00 | 2.00 | 8.00 | 174.40 |
| 12 | 29 | 温州、处州 | | 71.00 | | | 71.00 |
| 总计 | 718 | | 509.70 | | 33.88 | 182.20 | 2390.78 |

（二）中央侨务委员会开展的侨民救济

20 世纪 30 年代初，随着海外失业华侨和归侨回国的增多，国民政府逐渐加大了对该群体的关注。1931 年 11 月国民党第四次全国代表大会，专门设置侨务组，并提出“救济失业华侨案”、“安置被逐回国华侨案”、“保护回国华侨案”等议案。1932 年 11 月国民党四届三中全会通过“关于救济失业华侨及优待被压迫回国海外同志案”。1931 年 12 月，国民政府颁布《侨务委员会组织法》，1932 年 4 月，侨务委员会正式设置，改隶行政院，负责办理涉及华侨的各项事务的管理和监督。^②1933 年，侨务委员会拟具《救济失业华侨办法》，该办法分为海外救济和国内救济两部分。国内部分，主要审查出国侨工侨商；指导华侨归国投资兴办实业；失业华侨回籍，一律免费运送；迁移旧有采矿机器用具回国开发指定矿区者，准免征税；指定某段铁路或分路由华侨投资建筑，以收容失业华侨；筹设工厂，收容失业华侨。^③1933 年 9 月，侨务委员会会同内政、外交、财政、交通、实业、铁道等部，在南京设置“救济失业华侨委员会”。内分总务、经济、农业、工业、商业各组分别办理救济事务，该委员会隶属于中央侨务委员会。^④后期的实际运作，经济、工业、商业各组成效不大。唯农业组所办侨乐村成效较著。1934 年底，“救济失业华侨委员会”为安置归国失业华侨，向安徽宣宁官产垦荒局领得官产一万余亩，在安徽宣城水阳镇设立“侨乐村”，并颁布《侨乐村安集失业归侨垦殖纲要》，招集失业归侨，从事开荒垦殖。侨委会主要从中央层面对失业华侨和归侨进行救济，如根据各驻外使领馆及各侨务团体就侨居国政府的苛压侨胞事件的报告，向各该国政府进行交涉；商请外交部，向海外发生排华事件的国家或地区的政府进行交涉，并呈请行政院饬令财政部进行拨款救济难侨回国；会同交通部，联络相关航运公司接送难侨归国。^⑤以上主要是侨委会对海外难侨的救济，对于归国难侨的救济也基本适用以上方式。当大批次难侨产生时，上海因毗邻南京，中央层面的侨务管理机构有时也会派员到沪办理相关救济事务。1933 年墨西哥排华严重时，侨务委员会与外交部拟定救济难侨办法，即派员赴沪办理救济事宜。^⑥

不难看出，在上海侨务局成立之前，上海一埠的归国侨民救济活动，既有来自中央层面的中央侨务委员会的救济活动，亦有上海市社会、公安两局进行的救济。从实践的层面看，中央侨务委员会的救济活动，更多地侧重于从中央层面，会同外交、财政、交通诸部对外进行交涉，但在实际的救济过程中它亦实际参与其间。上海市社会局主导的归侨救济则更多是针对返沪侨民开展的。从理论上讲，上海一地离南京较近，侨委会尚可进行参与实际救济，但从全国众多口岸观之，在管理的可能性、经济性及实效性等各方面都存在各种问题。是故，在各口岸设置侨务行政机构成为迫切需要。

^① 辖区相当于今丽水市。

^② 1924 年，孙中山在大元帅府广州大本营内设置侨务局，此为国民党侨务行政机构的开始。1926 年 10 月，隶属于国民政府，同时改组为侨务委员会。

^③ 《救侨与护侨》，《中南情报》1934 年 5 月第 3 期，第 8-9 页。

^④ 《半月来之国内外要闻：国内要闻：政府救济失业华侨章程》，《华侨半月刊》1933 年第 35 期，第 34 页。

^⑤ 《最近侨务行政概括》，《侨务月刊》1934 年第 1 卷第 4 期，第 63-64 页。

^⑥ 《最近国内要闻：本会派员赴沪办理救济旅墨难侨》，《华侨周报》1933 年第 35 期，第 52-53 页。

（三）上海侨务局主导的救济归国难侨活动

为处理侨民移植保育及便利指导监督侨民出入口，1933 年中央侨务委员会于呈请行政院函送中央政治会议第 343 次会议核定，是年 9 月 15 日会令公布《侨务委员会驻各口岸侨务局章程》。章程中指定拟在厦门、汕头、海口、广州、上海、福州、青岛、天津、江门、梧州、北海等口岸分设侨务局。^①后因经费等原因，1934 年 12 月 1 日和 10 日分别先行在上海、厦门两地设立。

上海侨务局成立初期，其侨民救济工作主要是对抵沪的归国失业侨民的救济。救济的方式主要有临时救济（遣送）和长久救济（入侨乐村开荒垦殖）。^②对失业归侨该局主要采取分类救济的方式。如对具有专门学识或技能的失业归侨，侨务局尽可能为之介绍对口职业。自愿回籍另谋生路，而缺乏川资的，依据其登记籍贯，联系其旅沪同乡会，设法补助川资使其返乡。如其同乡会无力资送，该局援照中央侨务委员会救济赤贫难侨成例，酌给补助费，函请轮船公司给予其半价船票，返乡另谋生计。对于愿意从事垦殖的归国失业难侨，该局先是呈请侨务委员会核准给资，送往侨乐村从事垦殖。

除进行侨民救济外，该局亦进行与归国侨民密切相关的保护和服务。如侨民搭乘外轮进口时，侨务局派员照料，防范不法分子以“带客”形式对归侨进行不良引诱和敲诈，必要时会同当地警务人员进行取缔。同时，侨务局亦在海关码头内派员巡视，防止不法人员勒索留难归侨。遇有开往欧洲及南洋的船只出口时，侨务局加派职员在码头及船上查察有无私招华工出洋情事。侨民抵沪，侨务局与市内各旅行社、旅馆、百货公司联络，给予侨民消费以优惠，以上优惠均听侨民自便，并不强制。为便利侨民在沪活动，侨务局曾编印《华侨到沪指南》，托由中国旅行社和海外各团体分送侨民。除此之外亦开展指导与咨询侨民出入国事宜。在办理包括救济归侨在内的侨务工作时，该局遇到诸多困难和问题，为此，作了一些补救措施：

（1）设立华侨问事处

鉴于沪埠出入国人员众多，华侨离国日久，对国内情形多有隔阂，易为流氓地痞欺诈，同时也为随时留意有无私招华工出口和防范“带客”引诱等，该局呈南京中央侨务委员会咨请财政部，准在江海关码头内，设置华侨问事处，并派员常川在该处办事，以备华侨咨询，专事指导。最后，因种种窒碍，该局不得暂缓在海关设置，最后在江西路该局内部设置（归国难侨除港口码头地痞流氓欺诈外，海关缉私人员也发生对难侨行李物品进行没收、刁难等情事。江海关未见相关报道，但广东的地方海关曾多有报道）。^③

（2）与公安、社会两局联合救济难侨

隶属于中央侨务委员会的上海侨务局成立后，包括抵沪的归国华侨的救济在内的上海口岸的侨务行政事务主要由其承担。为解决其自身力量的有限，1935 年 4 月，侨务局曾与上海市公安局、社会局会商救济难侨办法，临时筹设被迫归国难侨救济委员会。三方为此召开联席会议，拟具救济方案。三方所拟办法如下：救济原则：凡属被迫归国难侨，到达本市者，由上海侨务局、社会局、公安局共同负责救济之。救济须以被迫归国确无生活能力而有流落之虞者。救济以遣送回籍为原则，遇有特殊情形，经查明属实者，得遣送其他区域，俾能寻友觅亲，另谋生活。如查有侨民虽属被迫归国，然其能力足能自行回籍者，不予救济，但遇有请求照料，得随时负责办理之。救济办法：凡遇有难侨到埠，无论探知、自投，均须由侨务局查明登记，并负责考核，以定有无救济之必要。难侨既经侨务局考核属实，即将该难侨所住地址通知公安局，飭属妥为照料，并函请社会局负责遣送回籍，但遇有难侨之同乡会，

^① 《本会制定驻各口岸侨务局章程》，《华侨周报》1933 年第 44 期，第 63-64 页。

^② 《上海侨务局之过去工作及其检讨》，《侨务月报》1936 年第 4 期，第 163-164 页。

^③ 《上海侨务局华侨问事处成立》，《国际劳工通讯》1936 年第 17 期，第 53 页。

宣有能力者，得函请各该同乡会遣送之。如有多数难侨归国，情形殊为特殊，而社会局及各该同乡会无力遣送者，得由侨务局专案呈请政府救济。如遇有自甘堕落，不愿回籍之难侨，足以影响治安者，得强制遣送之。同时规定相关的救济办理手续。^①

上述三方救济方案确定的救济原则是共同负责制，救济过程中侨务局负责登记、审核难侨身份，公安局负责治安，社会局负责遣送回籍。三局除上述救济方案外，1936年2月曾讨论合设归国华侨职业介绍所^②，但后续未见活动。

(3) 遣送归侨入侨乐村垦殖

侨务局在对抵沪归国侨民救济的实践中，逐渐形成归侨入侨乐村大致的流程，即难侨回沪向上海侨务局请求遣送侨乐村开垦（亦有部分难侨抵沪后赴南京向国民党中央党部、行政院、外交部、侨务委员会请愿恳请准予登记，赴侨乐村垦殖），侨务局具呈南京中央侨务委员会，侨委会下属的救济失业华侨委员会审核合格后，将入村许可证书发至上海侨务局，侨务局将遣送通过审核难民入村工作。^③至于难民赴侨乐村的路线，大概的情形是难侨从沪乘船至安徽芜湖江边的华洋旅馆或万安街万安旅馆，由侨乐村派员接待，至水阳镇，再转至侨乐村垦牧。^④难侨返籍或至侨乐村的情况是，侨务局起初在办理难民返籍时，曾联络各航运企业，请给与难民返籍免费船票，但航运企业对此并不热络（侨务局成立前，社会局与各航运企业在遣送难民时有较多合作，具体原因有待进一步研究）。在具体的操作过程中较多的案例是侨务局根据难侨的原籍地，结合招商局驶往各地的航线、班次，由难侨或侨务局代难侨向招商局购买半价船票返籍。这应是侨务委员会与交通部协调的结果。侨务委员会委员长陈树人1935年2月曾呈请交通部转饬国营招商局，准予抵沪难侨免费搭轮至芜湖，然后转赴侨乐村的案例似乎也能印证这一点。^⑤

侨乐村吸纳难侨的情况如何呢？自1935年2月以后，南京侨委会发给许可证入村垦民，共计151名。截至1935年9月1日止，持许可证向管理处报到者82名，均为男性。归自日本者68人，朝鲜者2人，法国2人，墨西哥3人，智利1人，菲律宾1人，荷兰1人，古巴1人，德国1人，爪哇1人，巴达维亚1人。难侨当中在侨居地从事经商者52人，苦力27人，技艺工人2人，学生1人。籍贯浙江72人，广东8人，湖南1人，安徽1人。^⑥151份许可证该年2月份发放后，至9月份只有82名赴村报到，可能通过审核的难民有更好的去处，也有可能凑不齐从抵达口岸到侨乐村的川资。具体原因不详。其中曾旅居日本的侨民68名，应该多是从上海口岸输入的。因为从日本归国的难侨多是浙江籍，并且多从上海登陆。相较于此期庞大的归国难侨，实际通过审核，并入村垦殖的归侨人数只占一小部分。

需要指出的是，此期虽为侨务局主导，遇有大批归侨抵沪时侨务局会电告南京侨委会申请援助。1936年9月400余名旅俄华侨造苏联驱逐返沪后，南京侨务委员会得到沪侨务局电告后，令山东旅京同乡筹款救济，自身亦设法筹款派员赴沪参与救济^⑦。上海市社会局有时亦会直接对难侨就行遣送^⑧。

（四）上海市公安局在归国难侨救济中的角色

上海市公安局（1937年1月改称上海市警察局）^⑨在遣返难侨的过程中不仅仅作为救济秩序的维持者，它本身也参与了遣送的实际工作，1935年至1937年间为遣送贫侨多次向市

^① 《侨务局设法救济归国难侨》，《申报》1935年4月30日，第10版；《救济难侨方案》，《申报》1935年5月17日，第10版。

^② 《侨务公安社会三局合设华侨职业介绍所》，《申报》1936年2月25日，第11版。

^③ 《六难侨分别遣送》，《申报》1936年6月6日，第13版。

^④ 《侨委会批准第三批难侨登记》，《申报》1935年2月25日，第11版。

^⑤ 《旅日被逐侨胞卅五批昨抵沪》，《申报》1935年2月19日，第15版。

^⑥ 侨务委员会编：《侨乐村》，侨务委员会侨务月报社，1935年，第43-44页。

^⑦ 《侨委会接济旅俄被逐侨胞》，《申报》1936年9月4日，第3版。

^⑧ 《西班牙归国华侨由社会局遣送》，《申报》1937年5月16日，第15版。

^⑨ 该局第二科设有救济股，专门处理与沪上难民、流民有关的救济事务。

政府申请临时支出预算。相关档案显示，侨务局与公安局在难侨遣送过程中均有经费拨付（见表-3，表-4）。侨务局因为隶属于中央侨务委员会，经费自然为南京财政部拨付，而市公安局的遣送经费则由市政府当年相关的难侨救济通知书核定数编列预算，经过有关法定程序后转市财政局拨付。^①

表-3 上海市公安局 1935 年遣送难侨回籍川旅给养费表^②

| 名目 | 金额（元） | 备注 |
|------------------------------------|--------|--|
| 伙食 | 34.5 | 难侨 32 名，各 1 元。内因幼孩 2 名不购船票，复加 1.5 元，合如上数。 |
| 船资 | 40.5 | 除 2 名小孩不购票及赴湖北、广州 3 名各需 4.5 元外，其余 27 名赴温州各 1 元，合为上数。 |
| 旅馆车费 | 66.06 | 因候船在沪上为日稍多，计需上数。 |
| 总额 | 141.06 | |
| 说明：表内侨务局津贴 90 元应减除，该局垫发 51.06 元准照。 | | |

表-4 上海市公安局 1936 年遣送贫侨回籍川旅给养费表^③

| 名目 | 金额（元） | 备注 |
|-----|--------|--|
| 伙食 | 103.50 | 贫侨 115 名，每人伙食 0.18 元，以 5 日计。 |
| 船资 | 230 | 回青岛者 26 人，各 1.6 元；回烟台者 50 名，各 2 元；回天津者 15 名，各 3 元；回秦皇岛者，6 名，各 2.4 元；回营口者 3 名，各 5 元；回汉口者 5 名，各 1.6 元；回南京者 10 名，各 6 角。 |
| 运输费 | 144.01 | 雇用驳船□□浦，计 24 元；雇卡车运输至江西会馆，对接□□。雇卡车 120.01 元； |
| 茶水 | 5.4 | 茶水如上数。 |
| 总额 | 482.91 | |

（五）民间社团针对海外难侨的救济

政府自身的社会救济力量毕竟有限，特别是归属上海市社会局监督管理的各类社会慈善团体，在难侨到埠（尤其是持续的大量的难侨出现时），一般会借重民间慈善团体的力量，将他们组织和动员起来，协助政府的相关难侨救济活动。沪上个别华侨联合组织在其成立章程中特别规定华侨事业救济基金，如上海华侨联合会成立章程第二章第五条第一款规定，拟募集“华侨事业救济基金”1000 万元，以其生利收入，从事救济华侨失业、扶助华侨实业、补助华侨教育。^④但具体募集及运作情况，囿于资料，难得其详。从现存的史料看，各类社会慈善团体参与由侨务局主导的归国难侨的救济活动有限，但在海外难侨的救济方面成绩较为显著。各类民间慈善团体，尤其是涉侨团体在海外难侨的救济方面，更多的是走在政府行动的前面，经由舆论呼吁、组织联合、进京请愿等形式推动政府和民间参与难侨的救济。1933

^① 《审计部上海审计处审核上海市公安局 25 年度遣送由俄回国难侨回籍川旅给养费临时支出预算》，上海市档案馆藏档，卷宗号：Q123-1-1435。

^② 《审计部上海市审计处审核上海市公安局 24 年度遣送由俄回国难侨回籍川旅给养费临时支出预算》，上海市档案馆藏档，卷宗号：Q123-1-1433。

^③ 《审计部上海审计处审核上海市公安局 25 年度遣送由俄回国难侨回籍川旅给养费临时支出预算》，上海市档案馆藏档，卷宗号：Q123-1-1451。

^④ 上海华侨联合会筹备改选委员会：《华侨联合会过去历史、现在工作、将来计划报告书》，1933 年，第 21-22 页。

年，墨西哥排华时，难侨代表回上海成立“墨国被难华侨维持会”，呼吁民间和官方对难侨进行救济。该临时维持会成立后，先后向上海全球华侨总工会、绍兴七县旅沪同乡会、仁济堂等团体和组织发起捐款救济。^①旅墨难侨救济活动，当时引起中央和地方的重视，全球华侨总工会发起救济后，蒋介石捐1万元，中央赈务委员会捐2000元，上海市市长吴铁城代募广肇公所1000元，杜月笙、施德之、南洋兄弟烟草公司各1000元。^②其间，值得重视的一点就是在难侨救济过程中，政府对民间慈善团体的借重。时上海市政府曾代请该市地方团体对难侨设法给予救济。市政府专门向以仁济堂为代表的地方慈善团体发文，请设法救济、捐款等。除政府外，全球华侨总工会亦致函仁济堂，请其“以人道为怀，津贴难侨，资遣归国”。1934年日本函馆市发生火灾，华侨损失严重，函馆中华会馆曾函请救济当地受灾侨民，为此上海市社会局亦曾致函上海慈善团体联合会，请代劝募，救济侨民。^③政府对民间善团的借重一是说明自身在社会救济方面力量有限，再就是民间善团在社会救济方面具有较强的社会动员能力，在历次的救济活动中的表现为政府和民间所认可。政府对民间社团的借重，首先是政府相关财政资源的短缺，同时也是基于民间社团在社会动员、社会救济方面成绩显著。

在归国难侨的救济方面，前期以上海社会局为主导，并配合公安局联合办理，中央侨务委员会成立后，两局亦有参与救济。1934年12月后，形成以侨务局为主导，社会局、公安局联合救济的局面。但在归国难侨救济上基本以政府为主导实施救济，民间社会力量参与有限。这与社会局认为侨务局成立后，救侨事务应由侨务局全力负责，而社会局对受其监督管理的各类社会慈善机构、涉侨团体动员、利用愿望不强有关，而外来的侨务局明显对上海本地的慈善团体动员和利用的能力有限。海外难侨产生时，往往是南京中央相关部委重视程度较高时，上海各慈善机构、涉侨团体影响和作用发挥的也较大。

三、救济工作的成效及原因分析

难侨救济的成效与主持救济的机构施行的举措及实施的实际情况密切相关，与机构所在各口岸的政治、经济和社会的状况亦有很大关联。同时，救济成效的大小亦来自与其横向其他口岸的比较及纵向自身的比较。至于被救济对象难侨对其评价以及归侨回国后在语言、生活习惯、国家归属、民族认同、文化调试等诸多有意义的话题，因史料所限暂不能展开讨论。

自1934年12月成立以后，上海侨务局通过分类救济（实践表明这里的“分类”更多的是根据难民不同的籍贯，采取不同的遣送方式）、设立侨民问事处、与上海市社会局、公安局联合遣送等方式开展救济难侨行动。其间，上海口岸不仅活跃着以中央侨务委员会、上海侨务局、社会局及公安局为代表的官方难侨救济群体，上海自晚清以来发达的民间慈善团体、涉侨社团亦是重要的参与群体，在数年的救侨实践中各群体之间形成了一定的分工和合作。各救侨群体的出现，在时间上有先后，救侨事务上有侧重，期间虽有掣肘和扯皮，但至1937年年底上海侨务局因全面抗战终止运行之前，基本完成其成立后设立的以遣送为第一救济原则的难侨救济目标。但与同期其他口岸的救侨相比，似乎能更清晰地透视该局所主持的救侨工作及其成效。

几乎处于同一时期的广东，处在陈济棠主政时期（1929-1936年）。当时整个陈氏主政下的广东与南京中央政府若即若离，其治粤期间，治安良好、物价稳定、财政平衡。在难侨救济上，该省此期主要由省政府民政厅主导，在广州、汕头、海口等口岸进行的难侨救济活动与上海口岸比较有诸多自身特色，根据广东省民政厅1935年所编《广东救济失业归国华

^① 《全球华侨总工会会章和捐助难民问题的函》（1931-1933年），上海市档案馆藏档，卷宗号：Q1173-5-169；《上海市政府、全球华侨总工会关于墨西哥排华回国侨胞救济问题的函和上海市仁济堂雇佣请愿警问题的函》（1933-1945年），上海市档案馆藏档，卷宗号：Q115-16-53。

^② 《绍兴七县旅沪同乡会关于墨国排华党谋害华侨之经过的函》（1933年），上海市档案馆藏档，卷宗号：Q117-5-53。

^③ 《上海市社会局等关于侨务救济问题的训令、函》（1930-1934年），上海市档案馆藏档，卷宗号：Q114-1-12。

侨纪实》和 1936 年所编的《广东省五年来民政概括》的相关统计看，1930 年 12 月至 1936 年 6 月间，广东省上述三口岸，广州救侨办事处每月收容人数与遣送人数多不一致，而海口和汕头则多一致，即广州出遣送之外，还有部分暂时收留、或予以介绍工作，或送往贫民教养院、医院安置；而另外两口岸则随到随遣送。民政厅充分利用自身的政治资源为救济难侨作了大量卓有成效的工作，根据难侨的不同情况，分别以遣送、收容（留医、送贫教院等）、介绍职业（往警察局、盐警队充当学警、往铁路段筑路修路、筑桥、往煤矿公司、农场、石矿公司工作）、组织负贩团（民政厅联系数家报纸，准由 500 多位年老体弱而无疾病者成立负贩团，贩卖报纸、药丸）等开展救济归侨，使失业归侨得以安置。广东的救济特别是对归侨除遣送之外的各项安置活动，明显要比上海口岸的救济活动要丰实的多。这与其各自口岸在侨务工作中扮演的角色和地位密切相关，广州口岸对归侨在收容、职业介绍等方面的历史实践更为丰富，一定程度上与其所在的广东省是众多归侨的归国目的地相关，而同期的海口和汕头则主要是遣送，原因与其城市对失业人群的吸纳能力有限有关。反观上海口岸，其为当时国内工商都会，对失业归侨的吸纳能力应该较强，侨务局亦努力与沪上各工厂公司接洽，结果却不甚理想。

上海口岸在救济难侨时既具有普遍性，也具有强烈的地域特色。1930 年代面对世界性的经济危机，华侨所在海外侨居国的苛律颁行，外部战争环境的影响，难侨的陆续归国，沿海各口岸均面临难侨救济的普遍现实问题。同时，上海口岸的地域特色又造就了上海侨务局难侨救济的特殊性，并深入影响其成效。上海口岸的地域特色，于难侨救济存在两个面向的涵义。首先，上海口岸就侨务而言，它是侨民的中转站，而非目的地。1934-1937 年间，上海口岸以上海侨务局主导的难侨救济，以遣送为第一原则，是符合当时上海的口岸自身特点的。具体一点，即难侨直接遣返回籍的多，在沪收容、就业的极少。以后来为国民政府侨务机构津津乐道的侨乐村为例，其 1937 年之前主要吸纳的是厦门和上海两口岸的归侨。实际的状况是，时侨民申请入村垦殖者众多，而通过审核者仅占归国难侨的一小部分。这与侨委会设置的申请门槛过高有较大关系。难侨到达沪厦等口岸后，若进村垦殖，需要先携带华侨登记制及其他相当证件，或海内外侨团及当地党部使馆负责介绍书，并填写《申请志愿书》、《保证书》等，经侨委会审核合格后，颁发《入村许可证》，持《许可证》进村报到。难侨入村首先需要身份认定，其次是寻觅担保人（对难侨在侨乐村内的一切活动负完全责任），并设法取得从上海或厦门赴村的川资。另，侨乐村所规定的三种开垦方式自费开垦、贷款开垦及劳资合作开垦。因多数难侨归国后身无长物，多采取劳资合作开垦形式，而相关规定采取该种开垦方式，不准携带家眷，有些归侨因在侨居地结婚生子拖家带口返国后，因这些规定不得不放弃申请。上述入村的规定和条件，无疑提高了侨民入村的门槛。从长远看，亦不利于入村侨民的生活稳定。侨乐村对入村归侨进行一定的甄别是必要的，但从一个侧面亦显示其救侨规模的有限，政府救侨经费的支绌及侨乐村对难侨吸纳能力的限制。总体而言，上海侨务局在为难侨职业介绍、收容等方面的举措乏善可陈。

其次，上海口岸行政管辖的特殊性织就了侨务局自身力量的有限性与救济难侨工作的多面复杂性之间的矛盾。救济难侨工作涉及面广、相关的机构众多。从中央层面看，救济难侨涉及侨务委员会、交通部、财政部、实业部、外交部等众多部委，每次大的救侨活动，各部委均涉列其间。具体到上海市侨务局，因其为南京侨务委员会的直属机构，自身力量的有限，必然借助先前从事侨民救济事务的地方社会局、公安局、两个租界当局（公共租界和法租界）、江海关等相关机构和部门。而在上海这个华洋杂处、事权不一的区域，侨务局在救济难侨过程中，制订的多种侨务计划，实践的效果往往大打折扣。以侨务局与社会局及公安局联合救侨方案为例，救济方案中并没有清晰界定最核心的救济费用问题，各方出资数额比例不明确。侨务局成立之前，难侨救济主要由社会局（临时救济）与公安局协同进行，侨务局成立后，社会局与公安局虽仍协助侨务局进行救侨，但后者则认为难侨救济问题理应归侨务局办理

(实际情况也应如此, 侨务局成立后成为专职管理侨务的政府机构)。当出现部分难侨抵沪后向社会公安两局求助时, 社会局直接将之推向侨务局办理。^①再从隶属关系上看, 侨务局隶属于中央侨务委员会, 而社会公安两局则属于上海市政府管辖, 在救济难侨的事务中缺乏来自上一级行政机构的及时沟通和必要协调。联合救侨方案看似共同负责, 实际情况是侨务局愿意负责, 但自身力量有限, 难以独自担当; 社会局认为涉侨事务应是侨务局的天然职责, 不情愿深入参与救济。是故, 三者, 尤其是侨务、社会两局, 救侨时发生扯皮事件势所难免。此类事件还发生在其他涉侨机构中, 如侨务局计划在江海关内设置“华侨问事处”, 虽经侨务委员会商财政部并饬江海关, 但最终因种种窒碍, 不得不设置在江西路的局内。而广东省民政厅在办理救侨事务时, 会同建设厅、工务局、铁路局等政府机构, 在广东省政府的统一领导下进行, 事权相对划一。其救济的成效明显比直接隶属于中央侨务委员会的上海侨务局开展的救济归国难侨明显。但在海外难侨救济方面, 上海的社会慈善团体及涉侨社团成为难侨救济的主体, 并成为中央及地方政府借重的对象。在善款募捐、赴京请愿、督促政府对难侨侨居地政府开展外交交涉等救济海外难侨方面成效显著。其对海外难侨救济活动参与的广度和深度远在归国难侨之上。但对于他们的发动和借重多来自与南京涉侨的中央机关、上海市政府、上海市社会局或公安局而非上海市侨务局(侨务局在救济过程中利用较好的是沪上各难侨籍贯地的旅沪同乡会)。这说明侨务局自身在上海区域内的政治资源的利用和动员能力较弱。

经费短缺是制约侨民救济成效重要因素。经费是侨民救济的重要保障, 1934-1937 年间, 上海侨务局乃至国民政府整个涉侨管理系统经费均非常紧张, 这与当时国内经济受世界经济不景气、政府面对的国内外军事行动及财政支绌有密切的关系。中央侨务委员会及后来成立的地方侨务局长期只有经常费(薪俸费、办公费等维持机构运转的经费), 而无事业费(华侨救济费是其中之一)^②。经费的短缺, 使得其诸多救济难侨的计划被收缩或搁置。侨委会成立初期职员薪俸不能按照当时文官官俸表所列数额发放、侨乐村吸纳归侨的有限性、救济失业华侨委员会的裁撤、上海侨务局难侨临时救济费的停发均是经费短缺的表现。后期, 侨务的财政预算虽有所提高, 但经费短缺仍为常态。

相较于以遣送为主的临时救济, 实现失业华侨在国内的再就业成为当时政府必须面对的现实和紧迫问题。上海一口可以根据自身口岸特点将绝大多数难侨遣回原籍, 但对于整个国家而言, 这一流动的失业群体, 关乎社会安定, 关乎政府在海内外华侨群体中的形象, 更关乎华侨对祖国的向心力和凝聚力的生成。故此, 政府在此期救济归侨和侨民之初, 即重视对他们的根本救济。中央层面, 侨务委员会为彻底救济华侨, 曾计划在上海成立华侨贸易公司;^③拟计划在沿海各地圈购土地, 开办农场、牧场、工业场及水产事业, 安置归侨就业。^④国民政府赈务委员亦曾计划在沪成立“华侨失业救济院”专门救济南洋归国失业华侨, 拟以开办实业, 吸纳华侨就业, 从而达到从根本上救济失业华侨的目的。^⑤但因种种原因, 以上机构均未能实施。上海口岸, 虽在归侨的根本救济方面建树不多, 但以侨务局为代表的官方救侨机构主观上是希望有所作为的。侨务局在救侨中曾联合社会公安两局设置失业归侨职业介绍所; 除侨乐村外, 该局曾派员赴江西察勘荒地, 希望尽量安插难侨。^⑥但从后期的救侨实践看, 中央和地方对失业归侨的救济主要是采用给资回籍的临时救济, 根本救济方面, 除侨乐村付诸实施稍有成效外, 其他的根本救济方案和措施, 成效不著。

^① 《上海侨务局之过去工作及其检讨》,《侨务月报》1936 年第 4 期, 第 164 页。

^② 侨务委员会编:《侨务十三年总述》, 侨务委员会发行, 1945 年, 第 8 页。

^③ 《侨委会筹设华侨贸易公司》,《申报》1934 年 1 月 12 日, 第 10 版。1934 年 3 月 18 日, 第 6 版。

^④ 《侨委会筹备救济失业华侨》,《申报》1934 年 7 月 29 日, 第 7 版。

^⑤ 《华侨失业救济院昨开成立大会》,《申报》1934 年 11 月 6 日, 第 10 版。

^⑥ 《沪侨务局长简琴石昨到京》,《申报》1935 年 4 月 14 日, 第 9 版。

滬里滬外：臺灣北海岸地區的石滬發展與變遷

賴惠如：淡江大學資訊傳播學系副教授

林信成：淡江大學資訊圖書學系教授

李其霖：淡江大學歷史學系助理教授

陳美聖：淡江大學資訊圖書學系研究助理

摘 要

漁滬捕魚，是人類原始漁獵文化中的一種形式，可上溯至石器時代，在世界各地均有使用植物、石材等於河海圍魚的陷阱，而利用石頭築滬捕魚者稱為「石滬」。台灣西部以及澎湖列島的海岸都可見此種古老的石滬遺跡，以澎湖有五百多口石滬最多，而台灣本島的石滬則是分布於台中至金山海岸一帶。目前有關澎湖石滬的研究非常完整，但對台灣本島石滬的研究則屬缺乏。根據史料顯示，北海岸是本島石滬密度最高的區域，因此本研究將北海岸設定為主要研究範圍，藉由文獻回顧法，將文史記載、早期地圖、古今空照圖作比對，並運用田野調查法，訪問在地耆老、文史學者，以了解過去移民及築滬捕魚維生的生活樣貌，由實地踏察地理環境，觀察潮汐變化與石滬結構間的關係，勾勒出北海岸石滬的發展與變遷。

本研究結果顯示，石滬自清末至今一百多年的歷史，除淡水興仁石滬、三芝雙連石滬經整建、石門麟山鼻石滬位於北觀處麟山鼻遊憩區受到保護外，其他幾乎都已殘破，有些因漁港的開發、填海造陸、垃圾掩埋場的興建等而消失。歸納耆老口述石滬荒廢的原因為產業轉型不符人力成本、近海廢水汙染致使魚源枯竭、動力漁船和漁具的進步向外海捕魚。石滬為沿岸漁業發展歷史之一，藉由研究了解人與土地、海洋間資源利用和共生的關係。石滬雖已不再具有經濟效益，但以文化資產的角度，實為海岸居民謀生的智慧結晶。石滬會在海浪衝擊下逐漸成為礫石灘，曾具有石滬捕魚經驗的耆老日漸凋零，透過影音紀錄留下歷史的記憶，建構台灣本島北海岸石滬史。

關鍵詞：石滬、淡水、三芝、石門

一、前言

台灣是一個海島國家，不論原住民或移民，順應氣候與地理環境，發展出靠山吃山、靠海吃海，善用自然資源、與自然共存的維生方法。漁獵和農耕技術的精進，使得人們可以在這塊土地上繁衍後代。

(一) 研究動機與目的

海岸的港埠，成為對外通商交流的主要窗口，順著河流航向內陸。北海岸正具備此一特質，見證了產業經濟的發展與變化，河川流域，如淡水河、公司田溪、大屯溪、八連溪...等，早期先民須倚賴水源種植作物，在營養鹽豐富的河海交界處，潮間帶生物豐沛之地，觀察潮系構築高密度的石滬群捕魚，直到工業機械文明興起，產業轉型發展，人類可以發明製造出船舶，開向遠洋，藉由科技探測魚群和大型的漁具，捕撈到更大量的漁獲。海岸的石滬被棄置任其頹圯，其來有自，近海漁源的枯竭也是不爭的事實。

以文化資產的角度來看，石滬為先民漁獵文化的歷史遺跡，然而透過研究建構其歷史發展具有急迫性，因為石滬在缺乏維護之下，以極快的速度崩解消失在海岸線上，加上過去曾有石滬捕魚經驗的耆老年事已高，逐漸凋零，造成影像紀錄與口述歷史必須和時間賽跑的窘境。

人類對自然資源的應用包含了山川、土地與河海，本研究欲從北海岸的地理環境、族群墾拓出發，了解石滬捕魚的起源、捕魚法、石滬結構、漁獲資源、生產經濟之發展。藉由歷史，得以鑑往知來，了解過去到現在的發展脈絡，先人充分利用自然資源的智慧，都能帶給我們與環境共生共榮的啟發。

(二) 研究方法與範圍

比對史料記載和 1944-1945 年美軍航照圖、1990-2017 年農林航空測量所顯示，劃定現今尚存之石滬範圍，設定為淡水河以北、金山以南之北海岸區域，包含淡水、三芝、石門。石滬是先民順應地理條件而築滬捕魚，涉及「人」與「自然環境」之關係，因而能發展成歷史文化脈絡，是故本研究採「文獻回顧法」及「田野調查法」進行考據分析：

1. 文獻回顧法

藉由查閱清領和日治期間的史籍資料，包含文獻、方志、總督府文件、地圖等，以及相關論文、專書研究，比對 1945-1947 年美軍空照圖，以描繪出北海岸古石滬群的分佈及建置年代。

2. 田野調查法

田野調查法著重於實地現場的調查採集工作，本研究以實地觀察地形地貌與構築石滬的關係、定位石滬位置、拍攝遺跡保存現況與結構研究，並透過訪談在地耆老、文史學者，以口述歷史的方式，了解早期的捕魚法、漁獲種類及數量、風俗、經濟、生活方式等細節。

二、文獻探討

史前時期的北海岸地區，目前所發現最早的考古遺址為距今七千年前新石器時代的大坌坑文化，主要以狩獵漁撈為主，並有採集果實種子及種植根莖類植物；在淡水地區也發現汎塘埔文化、圓山文化、植物園文化等遺址¹；淡水到三芝地區的埤島橋類型文化²；三芝到金山地區的番社後類型文化³。

根據伊能嘉矩的調查研究基礎，北部海岸和台北盆地的原住民族是凱達格蘭族，詳細範圍北起基隆，沿大屯火山至淡水河口，南達桃園境內。後來 Borao, Jos'e Eugenio 的研究認為凱達格蘭族可能為區域名詞，應該包括居住在海邊，捕魚維生且能打製鐵器的馬賽人(Bassai)和以燒墾農業維生，居住於淡水河及其支流下游的雷朗人(Liulang)，會打製鐵器的馬賽人則與十三行文化有直接關聯。另外，可從地名獲知與原住民族的關聯性，例如淡水舊稱滬尾，推測為雍正年間的《臺灣附澎湖群島圖》扈尾社之名而來⁴；三芝舊稱小雞籠社；淡水、三芝目前均留有番社前、番社後等地名。

漢人自清朝時期開始移民來台灣，主要以福建泉州、漳州及廣東等臨海城市居多，形成具有同一姓氏群聚性的聚落。移民取得土地必須跟政府申請墾照或墾單，若要取得原住民族的土地，需透過通事與土著妥議，訂立合約⁵。原住民族與漢人土地交易或因通婚產生土地產權轉移。由日治時期的石滬登記資料顯示，產權均為漢人名下所持有，且一口石滬為多人所共有，但因缺乏相關文史記載，尚無法判斷北海岸最早期的石滬是由原住民或漢人所建造。漢人渡海來台帶來的宗教信仰也在此落地生根，例如媽祖、玄天上帝、保生大帝...等，這些也影響了沿海以石滬捕魚維生的居民，根據耆老訪談，為祈求豐收與出海平安，早期均有相關的祭祀活動。

本研究所收集的史料以清代臺灣府／縣／廳的方志、日治時期的公文文書／調查報告等為主⁶，然而大多數為澎湖石滬的資料，共有十七筆。石滬第一次出現在文書記載，為蔣毓英於康熙二十四年所編纂的《臺灣府志》⁷；最早關於臺灣本島石滬的記載，則始於康熙五十六年由周鍾瑄編纂的《諸羅縣志》⁸。

關於台灣石滬的研究，目前以澎湖石滬最完整。以「石滬」為關鍵字搜尋國家圖書館館藏目錄查詢系統、國立台灣圖書館館藏查詢系統、台灣書目整合查詢

¹ 吳明勇，《淡水鎮志：沿革志》（新北市，新北市淡水區公所，2013），頁 31-33。

² 劉益昌，〈台灣北部沿海地區史前時代晚期文化之探討〉，《平浦研究論文集》，1995，頁 1-20。

³ 盛清沂，〈台灣省北海岸史前遺址調查報告〉，《台灣文獻》13(3)（台北：台灣省文獻委員會，1962），頁 62-65。

⁴ 吳明勇，《淡水鎮志：沿革志》，頁 32。

⁵ 劉翠溶，〈漢人拓墾與聚落之形成：臺灣環境變遷之起始〉，《積漸所至：中國環境史論文集》（臺北：中央研究院經濟研究所，1995），頁 295-347。

⁶ 臺灣總督府，《臺灣總督府公文類纂》。

⁷ 蔣毓英，《臺灣府志》（臺北：臺灣省文獻委員會，1993）。

⁸ 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：臺灣省文獻委員會，1993）。

系統：圖書類 16 筆、影音類 2 筆、學術論文類 30 筆。其中與北海岸地區石滬研究相關者：影音類 1 筆、學術論文類 2 筆，實屬稀少。尚有一些著作中有提到北海岸的石滬，例如「淡水鎮志」⁹、「台灣地平線之淡北海岸的甦醒」¹⁰、「海天雜文」¹¹、「淡水河的故事」¹²、「北門鎖鑰」¹³等。

本研究設定之區域為臺灣北海岸地區，自淡水河以北至金山以南之範圍，即現今新北市淡水區、三芝區、石門區，對照清領至日治時期的行政區域劃分演變(表 2-1)，因此所收集的文獻資料以此範圍為主。然而關於臺灣本島的石滬文獻記載及相關資料以苗栗最多，包含漁業免許證、復命書、買賣契約書等，大多數保存完整，但北海岸地區幾乎散佚無存，僅可從零星史料中獲知石滬之形貌、分佈、捕魚法、股東制、不動產可買賣、須課稅等資訊。現今最深入且完整的調查報告則以文化部文化資產局《石滬文化資產普查計畫》案成果報告書¹⁴為代表，以 GPS 描繪出石滬遺跡之所在，並採集耆老之訪問與史籍記載做比對。

表 2-1. 北海岸地區不同時代行政區名稱對照

| 時期 | 年代 | 行政區名稱 |
|------|----------------|---------------|
| 清領時期 | 1723 年(雍正元年) | 臺灣府／淡水廳 |
| | 1875 年(光緒元年) | 臺北府／淡水縣 |
| | 1885 年(光緒十一年) | 臺灣省／臺北府／淡水縣 |
| 日治時期 | 1896 年(明治二十九年) | 臺北縣／淡水支廳 |
| | 1901 年(明治三十四年) | 臺北廳／芝蘭三堡、金包里堡 |
| | 1920 年(大正九年) | 臺北州 |

三、北海岸石滬的變遷

淡水至金山之間的海岸地區，背山面海，往海岸緩降，屬於火成岩海岸。280 萬年前大屯火山群噴發，熔岩流向海面，突出的部分形成如麟山鼻的海岬，在河口凹入處形成如淺水灣、白沙灣等的海灣或河口彎，受到放射狀溪流如八連溪、大屯溪、興化店溪、公司田溪等切割的影響，形成群狀緩坡嶺谷階地，溪口處有砂岸與砂丘分布。麟山鼻以西為砂岸與礫石灘岸，火山碎屑岩鋪成的丘陵地，以發展梯田農業為主；麟山鼻以東是由集塊岩所形成的陡峭岩岸，冬季由於東北季風及鋒面直接吹襲，帶來強勁的風勢和降雨量，造就海蝕地形，多岬灣，以發展港口和漁業為主。根據耆老訪談，早期淡金海岸一帶的居民過著半農半漁的生活型態，即依賴此天然地理環境之便。

⁹ 黃繁光等編纂，《淡水鎮志》（新北市，新北市淡水區公所，2013）。

¹⁰ 劉還月，《臺灣地平線之淡北海岸的甦醒》（新竹縣，常民文化，2010）。

¹¹ 周明德，《海天雜文》（台北，臺北縣政府文化中心，1994）。

¹² 林明峪，《淡水河的故事》（臺北，聯經出版社，1986）。

¹³ 吳勝雄，《北門鎖鑰》（台北縣，吳勝雄，1978）。

¹⁴ 林文鎮，《石滬文化資產普查計畫案》成果報告書，文化部文化資產局，2017。

北海岸構築石滬的條件主要受到氣候、地質地形、潮汐與海流的影響。整理歸納《淡水鎮志：地理志》、《石滬文化資產普查計畫》案成果報告書、小雞籠文史工作室周正義的研究：

(1) 氣候：位於冬季東北季風迎風面，帶來大量魚汛

台灣位於歐亞陸塊和太平洋接觸地帶，形成季風氣候，因夏季西南季風、冬季東北季風盛行，所形成的湧浪攪拌深層水中的營養鹽，上升至表水層，旺盛的水循環，加上台灣海峽陸棚區平均淺於 60 公尺(圖 3-1、3-2)，陽光、溫度、藻類，大魚吃小魚形成食物網，造就生物種豐富的優良漁場。早期台灣人口少，尚未工業化前，沒有過漁和汙染問題，近海漁群多得捕不完，裸胸鯨多得登陸(上攻陸地)，鰻苗早期多到餵鴨程度，生態資源原本富饒¹⁵。

(2) 地質地形：岩礁與珊瑚礁底地質，潮間帶廣大

北海岸佈滿安山岩、藻礁(俗稱咾咕)，潮間帶上是較為堅硬的岩礁和珊瑚礁底地質，廣大的台灣海峽陸棚區，形成方便取得構築石滬石材的近岸海域。1998 年由戴昌鳳教授的研究確認北海岸的生物礁為藻礁。藻礁是由植物造礁，多孔隙的環境，成為海洋生物的育嬰房，且具有消波功能，是天然的海岸屏障¹⁶。北海岸一帶的石滬特色是與藻礁共構砌成，與桃園至台中間以鵝卵石砌造的石滬不同，更異於澎湖石滬的玄武岩。根據《石滬文化資產普查計畫》案成果報告書的勘查研究，從潮間帶到潮下帶前緣，水深 5 公尺以內的淺坪區才會有石滬(圖 3-3)。

(3) 潮汐與海流

海洋潮汐是海水受引潮力作用而產生的海洋水體的長週期波動現象(陳宗鏞, 1980)。海面上升達最高時，稱為滿潮；海面下降至最低時，稱為乾潮。滿潮與乾潮之海面高度差稱為潮差，約每隔六小時流向顛轉一次。航海術發達的宋代，張君房曾測量潮汐後指出：「凡潮一日行三刻三十六分三秒忽，差二日半而行一時」，換算後即滿潮時刻每天推遲 48.3 分鐘，而每兩天半則約晚 2 小時。台灣西部海岸緊臨台灣海峽，基隆與淡水港的潮差平均不超過 2 公尺，但台中港則達 4 公尺左右，大潮時甚至可達 6 公尺(圖 3-4)。北部海域因為潮差大於 2 公尺以上，即具備可築滬的條件¹⁷。

台灣海峽的海流：「大陸沿岸流自 10 月至翌年 3 月東北季風期，以 0.25 至 1.5 節之速率流向南南西方通過海峽...5 月至 9 月間此流受西南季風影響以 0.25 至 2 節之速率通過海峽，流向北北東；9 月轉季時期可能延至 10 月。」¹⁸ (圖 3-5)。海流主要跟漁獲種類有關，例如耆老訪談時，烏魚就是冬季的漁獲之一。在台灣

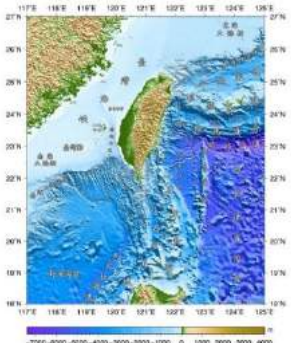
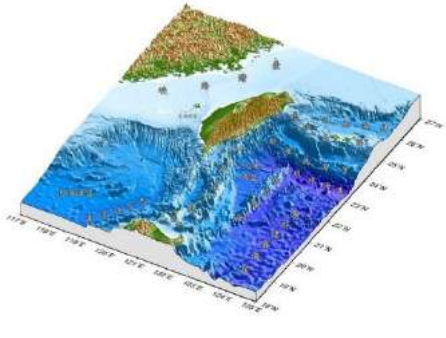
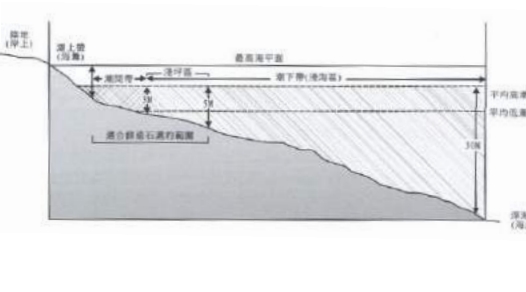
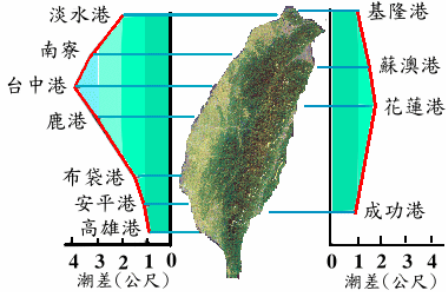
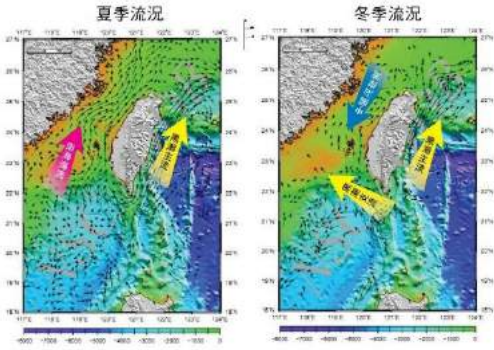
¹⁵ 楊肇岳，〈台灣海洋生態〉，《國立台中啟聰學校校刊：中聰園地，海洋台灣教育》，2007，頁 22-23。

¹⁶ 劉靜榆，〈臺灣藻礁之特性與分布〉，《自然保育季刊》，2008，頁 52-55。

¹⁷ 林文鎮，〈《石滬文化資產普查計畫案》成果報告書〉，頁 18-19。

¹⁸ 《大氣海洋局航行指南》(海軍大氣海洋局，2010)，頁 80。

西部沿海迴游的烏魚，生長在中國大陸長江流域出海口，每年冬至前後，烏魚群便隨著洋流南下，直到南海。

| | |
|--|---|
|  |  |
| <p>圖 3-1. 台灣周圍海域地形圖。資料來源：科技部海洋學門資料庫(2013)</p> | <p>圖 3-2. 臺灣周圍海域數值地形立體投影圖。資料來源：科技部海洋學門資料庫(2013)</p> |
|  |  |
| <p>圖 3-3. 近海海域的空間與水深示意圖。資料來源：《石滬文化資產普查計畫》案成果報告書(2017)</p> | <p>圖 3-4. 台灣潮差的地區變化。資料來源：台灣潮汐，中央氣象局氣象儀器檢校中心，2017 年 9 月 17 日取自 https://market.cloud.edu.tw/content/senior/earth/tp_ml/tidal/menu-file/tidetwm.htm</p> |
|  | |
| <p>圖 3-5. 台灣夏季、冬季海流圖。資料來源：底圖取自科技部海洋學門資料庫。</p> | |

鄭成功入台之初，對於捕魚工具網、罟等亦收稅。明鄭初期命陳永華主政，「創屯田之制，開漁鹽之利」，到了後期，漁業稅稱為「水餉」，包括對使用漁具之網、罟、罾、鏈、蠔、箔、滾及滬等。明鄭與荷蘭人，都以徵稅目的管理漁船及漁具漁法。清朝的海洋政策並無多變。日人建制台灣漁政的組織架構，台灣漁

業的典章制度，也就從無到有，逐步建立起來¹⁹。因此以日治時期臺灣總督府報石滬免許漁業登記資料為基礎²⁰，北海岸淡水、三芝、石門地區分別歸屬於臺北廳淡水支廳和小基隆支廳、臺北州淡水郡，共有 74 筆石滬：沙崙庄 37 筆、大庄埔 6 筆、林子庄街 2 筆、灰窯子 2 筆、下圭柔山庄 4 筆、大屯庄 6 筆、興化店 2 筆、後厝 8 筆、錫板 2 筆、小基隆舊庄 3 筆、石門庄 2 筆。

本研究於 2014、2015 年進行北海岸石滬的空拍與定位，依現今行政區域劃分，包含新北市淡水區、三芝區、石門區，針對目前石滬遺跡較為明顯可見的五石滬漁場：淡水沙崙里石滬、興仁里石滬、屯山里石滬、三芝新庄里石滬、石門德茂里石滬，與史籍資料、美軍航照圖、農林航空測量所照片、中央大學遙測中心照片進行資料比對，可觀察出石滬漁場和河川間的關係及歷史變化。

其中，在本研究踏查時，在當地耆老的指引下，發現淡水義山里(舊名下圭柔山)過去曾有四口石滬記錄，且有內外滬之分，雙層排列，目前已幾乎成為礫石灘。經耆老訪談得知此區域石滬歷經二次人為破壞：第一次為 1945 年後台灣光復初期，駐紮在海岸的軍人因知滬牆的咕咾石是建材，有利可圖，用鐵牛車一車車載走販賣；第二次是 1973 年因淡水垃圾掩埋場興建於此處海岸，滬牆的大石頭被挖去當垃圾掩埋場的護牆，如今實地現勘，崩落的護牆，垃圾散落，營建署預計 2017 年底前完成遷移工程。

另外，在聖約翰科技大學後方，為現今淡水賢孝里(舊稱灰窯子)，依據日治時期資料顯示有二口石滬，1978 年農林航空測量所的照片也證明有石滬存在，但到 2001 年從農林航空測量所的照片發現石滬不復見，已興建成養殖場。

本研究針對石滬的正射量測方法為先透過 Google Earth 衛星影像，進行實際踏查，待確認後，再使用 Google Earth 的多邊形繪圖工具，將各石滬之範圍約略繪製出來，作為空拍路徑規劃之依據，配合潮汐，使用 UVA 空拍以取得數據資料，量測結果請見表 3-1 至 3-5。

(一) 淡水沙崙里石滬

淡水沙崙里在日治時期分屬臺北廳淡水支廳及臺北州淡水郡淡水街，登記有 43 口石滬，沿淡水河河口北側岬角築滬，與沙崙海灘相接。從 1928 年日治時代淡水港地圖(圖 3-6)、1944 年美軍航照圖(圖 3-7)比對，還可清楚看到 42 口石滬。1978 年農林航空測量所航照圖顯示只剩下 35 口。1981-1988 年岬角南側開發淡水第二漁港(圖 3-8)，因此部分石滬已消失。2017 年林文鎮的調查只剩下 28 口石滬遺跡(圖 3-9)，其中豬母滬(今沙崙石滬心)因經過兩度整建後已失去原貌²¹，本研究調查比對的範圍為古石滬群，是故不涵蓋此新地景。沙崙石滬空拍量測資訊請見表 3-1。

¹⁹ 胡興華，《臺灣的漁業》(新北市，遠足文化，2002)。

²⁰ 臺灣總督府，《府報》。

²¹ 林文鎮，《石滬文化資產普查計畫案》成果報告書，頁 42。



圖 3-6. 1928 年沙崙石滬共 42 口。資料來源：底圖取自日治時期期刊影像系統地圖資料庫。

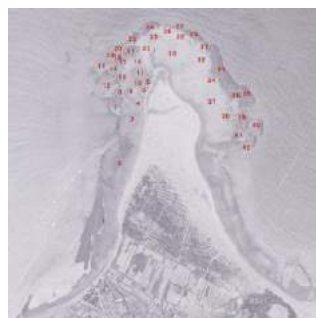


圖 3-7. 1944 年沙崙石滬共 42 口。資料來源：底圖取自中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心。



圖 3-8. 沙崙岬角以南已開發成為漁港及風景區：1981-1988 年開發淡水第二漁港。資料來源：2017 年取自 Google Earth。

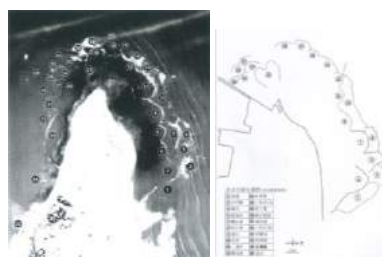


圖 3-9. 2017 年沙崙石滬遺跡 28 口，1978 年航照圖(左)對照 2017 年航跡圖(右)。資料來源：《石滬文化資產普查計畫》案成果報告書，2017。


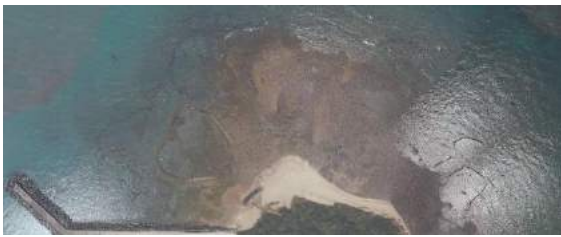

本研究 2016 年採訪日治時期首位台籍氣象官周明德(1924-2016)，晚年貢獻心力於淡水鄉土文史，在其著作《海天雜文》一書中寫道關於沙崙石滬的結構與排列：「石滬是砌三、五十公斤之石頭為堤防狀，底邊約二公尺，上邊約 70 公分，高度約 1.3 公尺，為穩定梯形。石頭是就地取材的天然石。經若干歲月之後，蠔類密生於石頭上，蠔殼宛如強力膠一般黏貼鄰接石塊，縱使遭遇颱風之巨濤亦不容易沖毀。通常造二排，稱深處為外滬，淺處內滬。為了捕魚方便，劃分如田疇般，每格呈長方形，長邊與海岸線平行。」²²。根據本研究的採訪，周明德的外祖父蔣齊於清朝同治時代修築港仔平地區的石滬，「初一、十五中午漲，初九、二三掀飯蓋，討海人就像在唸詩歌一樣，要討海前先把肚子餵飽...」，則描述了依潮汐變化的討海生活。清法戰爭(1884-1885 年)時，沙崙石滬是法軍的登陸地，週明德的祖母因戰事暫時搬到山上去避難，待戰爭結束後返回原住所，巡視石滬時發現一根具有驅邪制煞的「石敢當」，因為這場戰役死傷無數，清法戰爭為沙崙石滬第一次受到戰爭侵襲。另根據何昇樺(2014)研究中耆老訪談，於沙崙石滬於場內有殘存四座水泥柱，為臺灣光復後國軍演習的標靶，因此推測為此區石滬所遭受過的第二次軍事相關破壞。第三次破壞則為 1994 年，淡海新市鎮動工時填海造陸，沙崙港仔平地區的五口石滬從此被掩埋。

林明峪所著《淡水河的故事》中，耆老對於沙崙石滬的描述：「當年的石滬，整齊排列如魚鱗狀...為了把魚逼至死角，石滬內亦有隔間，用手好抓。又為了讓

²² 周明德，《海天雜文》，頁 9。

魚好躲，用兩塊石塊互倚架空，人手一撈，甕中捉鱉一般輕易。」²³。周明德、林明峪均只出沙崙石滬群特殊的魚鱗狀、雙層排列，完全不同於台灣本島及澎湖的石滬，此地區潮差 2 公尺，陸棚緩降，因此判斷此層疊式的石滬排列設計與潮差有關，可捕到更多漁獲，具有其特殊性。

表 3-1. 沙崙石滬空拍量測資訊

| 淡水沙崙里石滬遺跡 | |
|--|---|
| 量測範圍 | |
|  |  |
| 白線為空拍正射量測範圍 35.3 公頃 (底圖取自 Google Earth) | 空拍照片 |
| 石滬結構 | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● 依前述資料顯示(圖：台灣潮差的地區變化)，淡水港地區的潮差約 2 公尺，滬岸(堤)平均高度約 61.35 公分(2016)，底砌巨石，上疊小石。 ● 滬岸(堤)呈梯形，下寬上窄，而耆老提及之石滬中有隔間以集魚者，已不復見。 ● 現場殘留的滬岸(堤)也未探勘到任何排水功能的滬巖孔設施。 ● 為目前所觀察的五石滬漁場遺跡中，頹圯狀況最為嚴重的石滬群。 |

(二) 淡水興仁里石滬

淡水興仁里舊稱興化店，清末盧氏家族自福建興化來此墾殖，最早有八個家庭居住於此海岸，農暇時捕魚，四口石滬依著礁石而建。據耆老口述，早期以棺材板利用漲潮時水的浮力搬運大石頭築滬，八個家庭輪流捕魚，共同維護。大約在 1980 年左右，近海海域汙染，汙染源除家庭廢水外，工廠廢水排放至興仁溪，加上義山里垃圾掩埋場的垃圾和廢水順著潮流往北，興仁海岸首當其衝，影響海岸生態，同時，台灣經濟起飛，改做家庭代工，就不再利用石滬捕魚。

淡水興仁里的石滬，在 2003 年申請「風華再現洲子灣」計畫(圖 3-10)重新整建前，歷經了二次的破壞：第一次是台灣光復初期國民政府撤退來台，駐防在海岸的軍人，發現咕咾石是可牟利的建築用材，持槍擅自掠奪居民石滬的滬岸(堤)與漁獲，一車車的載走；第二次是在近海漁業枯竭後，業者為進行養殖九孔而剷平了石滬，為守護海岸的居民拉白布條抗爭，才留下了只剩地基的石滬，爾後在此重新修建石滬，以作為大自然生態教室的活動場域為目的。石滬的滬岸(堤)抵擋了強勁的潮水，成為安全的棲地，整建後三年的時間，潮間帶的生物回來了七、

²³ 林明峪，《淡水河的故事》，頁 258。

八成。石滬整建後的維護若無政府與社區居民、企業認養的共同協助，就會像現在滬岸(堤)破了二個缺口，不利潮間帶生物棲息(圖 3-11)，非常可惜。興仁石滬空拍量測資訊請見表 3-2。



圖 3-10. 石滬整建前(左圖)、石滬整建後(右圖)，鄭鵬舉提供，2015。

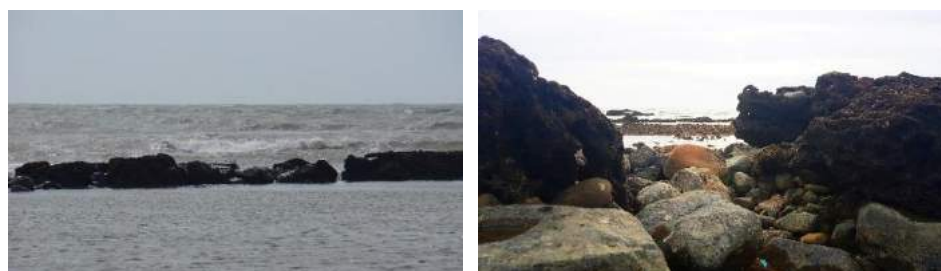






圖 3-11. 興仁石滬破裂的缺口，本研究拍攝，2017。

表 3-2. 淡水興仁里石滬空拍量測資訊

| 量測範圍 | |
|---|--|
|  |  |
| 白線為空拍正射量測範圍 5.78 公頃 (底圖取自 Google Earth) | 空拍照片 |
| 石滬結構 | |
|   <ul style="list-style-type: none"> ● 興仁石滬滬岸(堤)的特色是與礁石共構，利用大量礁石形成的天然屏障，在縫隙間填上石頭。 ● 砌石法從側面觀看，呈現上下二個三角形的石頭，正反相砌，以使滬岸(堤)穩固。 ● 滬岸(堤)平均高度 109 公分(2016)。 | |

(三) 淡水屯山里石滬

根據台灣總督府報的記載，淡水屯山里有 6 口石滬。在本研究進行前，2014 年與屯山社區的合作計畫，調查發現六塊厝漁港的兩側，經耆老口述，南起大屯溪，北至淺水灣，共有 13 口石滬(圖 3-12)，但比對 1986 年航照圖顯示有 15 口石滬，2016 年的航跡圖只剩 10 口遺跡(圖 3-13)。實際上此部分的調查範圍約有六口是與現今三芝區重疊。饒富趣味的石滬命名以地形特徵、石滬或石頭的形狀、深度等，具有容易辨認與記憶的功用，例如石頭好幾塊組合看起來好像一隻隻獅子一樣，就命名為石獅滬；石滬裡都有沙就命名為沙滬。目前在六塊厝漁港以北的石滬群都已完全看不出任何石滬的樣貌，越靠近大屯溪，石滬取材築牆的石頭越大。根據林文鎮(2017)的調查，其中二口破滬、深滬的現況屬於 B 級狀態，就是針對滬岸(堤)與排水孔的結構、集魚功能的評估，是目前北海岸尚未修復的石滬中唯一具有整建價值者。

據耆老口述，一個石滬通常由 2-3 個家庭認養，大家以輪流的方式捕魚並負責巡修石滬，也會跟偷魚者吵架爭執或打架。為祈求捕魚豐收和平安，以前農曆三月、五月會祭拜石滬公，後來都改成七月普渡一次拜，祭拜時有的會把貢桌面向石滬，有的則搭在像新滬、石龍公滬裡面。屯山石滬空拍量測資訊請見表 3-3。

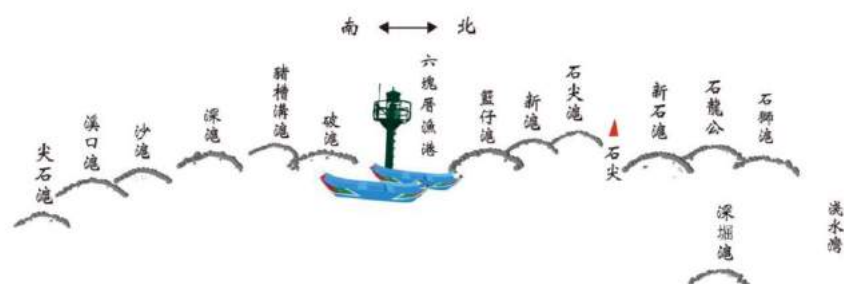


圖 3-12. 石滬名稱與分佈－屯山社區耆老訪談，張毓芸繪製，2014。

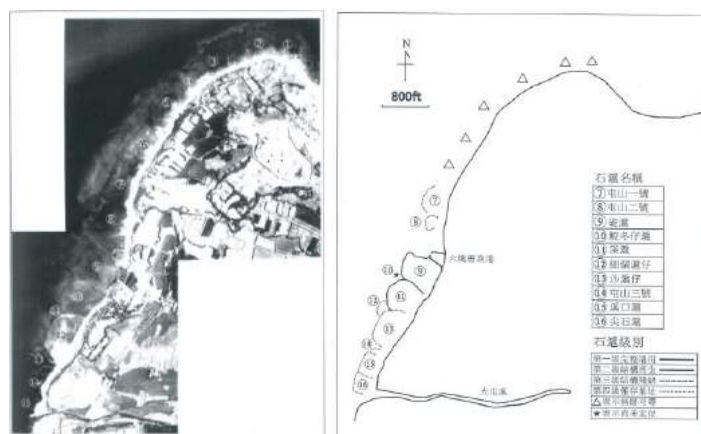


圖 3-13. 屯山石滬－1986 年航照圖(左圖)、2016 年航跡圖(右圖)。資料來源：林文鎮，《石滬文化資產普查計畫案》成果報告書，文化部文化資產局，2017。

表 3-3. 淡水屯山里石滬空拍量測資訊

| 量測範圍 | |
|--|--|
|  |  |
| 白線為空拍正射量測範圍 18.6 公頃(六塊厝漁港以南石滬群) (底圖取自 Google Earth) | 空拍照片 |
| 六塊厝漁港南邊可見石滬形狀的僅剩四口，可能為破滬、深滬、小石滬及沙滬。 | |
| 石滬結構 | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● 屯山石滬順著礁石而建，在礁石與礁石間填補石頭成為滬岸(堤)，或於礁石上堆疊石頭以增高滬岸(堤)。 ● 石頭的堆疊方式是立起來，呈人字形的砌石方式。 ● 往南越靠近大屯溪的石材越大。 |

(四) 三芝新庄里石滬—雙連滬






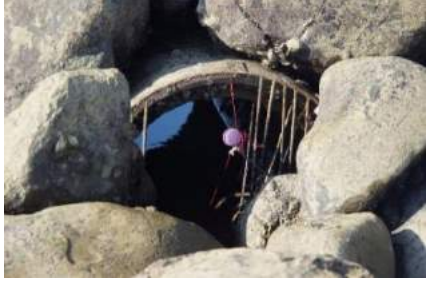
新北市三芝區的範圍是日治時期的臺北廳小基隆支廳、臺北州淡水郡三芝庄，大正年間共登記有 13 口石滬，大部分均已毀損。2003 年由三芝文化基金會主持重建位於新庄里的雙連滬，因石滬是早期居民利用潮汐原理所構築之捕魚設施，為運用大自然資源謀生的智慧產物，具臺灣民生史之意義。石滬由卵石堆砌而成，狀如兩半圓形連結，反映其構築技巧，在新北市境內已不多見，具漁業文化資源歷史保存價值²⁴，於 2013 年公告指定為「歷史建築」，主管機關為新北市政府文化局。整建後的尺寸：直徑 186 公尺，弧長 286 公尺，滬岸(堤)最寬 10 尺，平均 6-7 尺，高度 4-4.5 尺²⁵。

雙連滬位於番社後海邊，是由賴呆的祖父於百年前所興建，日治時代向淡水漁會申請使用權，每年繳稅金。雙連滬重建的過程由賴呆擔任技術指導，以前石滬內有「魚巢」的設施，可讓魚有藏身之處。當地的耆老說，以前整個石滬裡、沙灘上通通都是魚，不知挑了多少擔，怎麼挑都挑不完，挑到想哭，由此可見當時漁源的豐富度。根據周正義的研究指出，養殖漁業的興起、抓鰻魚、氰化鉀毒魚、捕石斑魚苗、進口化毒抓海蟲當魚餌、以石灰抓猴水、挖咾咕燒石灰...等獲利高的因素，致使海水汙染，影響生態。三芝雙連滬空拍量測資訊請見表 3-4。

²⁴ 文化部文化資產局 <https://www.boch.gov.tw/>

²⁵ 周正義，小雞籠文史工作室 http://kaggilach.blogspot.tw/2014/02/blog-post_5.html

表 3-4. 三芝新庄里雙連滬空拍量測資訊

| 量測範圍 | |
|--|---|
|  |  |
| 白線為空拍正射量測範圍 2 公頃 (底圖取自 Google Earth) | 空拍照片 |
| 石滬結構 | |
|  | <ul style="list-style-type: none"> ● 雙連滬之基底為礁石和沙，滬內外均可見，滬外的礁石大且多。有金屬製滬巖孔的排水設施。 ● 滬岸(堤)以大石在下，小石在上的方式堆疊，石頭直立，人字砌相扣。滬岸(堤)外牆呈梯形緩坡，內牆則直立，推測此設計是用來減緩海浪直接衝擊，且迎浪面的厚度較寬。 |
|  | |
|  | |
|  | |
|  | |



(五) 石門德茂里石滬—麟山鼻石滬

新北市石門區屬日治時期臺北廳小基隆支廳、臺北州淡水郡石門庄之範圍，過去曾有二口石滬登記，分別座落於麟山鼻與富貴角二個岬角，目前僅剩麟山鼻石滬的遺跡，自 2002 年起劃定為北觀處麟山鼻遊憩區之管轄範圍，而富貴角附近的石滬因富基漁港擴建及無人維護而損毀。

麟山鼻石滬位於新北市石門區德茂里的海岸，於遊憩區入口處的展示牌寫道：「石滬是當地居民依天然地形築成的袋狀石牆。漲潮時魚蝦進入石滬，退潮時由於口小腹大的特性，使魚蝦被困於石滬內，居民利用退潮時捕捉困於石滬內的魚蝦。」。

280 萬年前大屯火山群爆發，形成了向外海延伸的廣大陸棚與岬角—麟山鼻，大量深黑色、質地堅硬的安山岩遍佈，在經年累月的海浪與風飛砂侵蝕效應下，雕琢成尖銳、有稜角、巨大的風稜石，姿態萬千，而咕咾石藻礁便以此安山岩為基底，生長至高潮線，聰明的漁人更是熟諳此地地形特色，緊抓住這棚礁海岸線最北端且銜接劇烈海岸變化處，最後一個可以築滬捕魚之地，順著安山岩與藻礁地形，以礫石堆疊而成馬蹄形的石滬，成為北海岸最具地質特色者。在石滬區的藻礁和滬岸(堤)上，咕咾石的孔洞，成為小生物棲息絕佳的藏身之所，而附著於上的藻類，更提供了營養來源，藻礁孕育了潮間帶生物的多樣性，其礁體具有保護海岸及陸地的功效，而這特殊的石灰質藻礁，只有在北海岸才看得到。由 1944 年美軍航照圖、1979 年和 2005 年農林航空測量所的照片，均清楚呈現麟山鼻石滬的樣貌，本研究之空拍量測資訊請見表 3-5。

表 3-5. 石門德茂里麟山鼻石滬空拍量測

| 量測範圍 | |
|--|---|
|  |  |
| 白線為空拍正射量測範圍 2.3 公頃 (底圖取自 Google Earth) | 空拍照片 |
| 量測結果 | |
| 經緯度：N 25°17'24.60" E 121°30'35.81" 外弧長：224 公尺 內弧長：216 公尺 石滬開口長度：94 公尺 | |
| 石滬結構 | |



- 由於屬安山岩、風稜石地質，石材有稜有角，滬岸(堤)有部分與藻礁共構，呈馬蹄形。滬內有疑似魚巢的設施。
- 滬岸(堤)外側呈圓弧狀，內側較平直，推測與減緩海浪衝擊有關，平均高度 169.8 公分(2016)。
- 滬岸(堤)大石在下，小石於其上堆疊，石頭直立，有人字砌、或圍成花朵般的圓形堆砌方法。



四、結論與建議

本研究結果顯示，北海岸的石滬自 1717 年首次出現於《諸羅縣志》的文書記載中，迄今已有三百年的歷史；而石滬被有系統的登記記錄則始於日治時代的大正年間，也已超過一百年的時光。石滬若是乏人維護，早就消失無蹤。目前現存完整者都是經過整建：淡水興仁里石滬、三芝新庄里雙連滬二口，或是位於北觀處麟山鼻遊憩區內受到保護的石門區德茂里麟山鼻石滬。

滬堤(岸)興築的高度與潮差直接相關，厚度則視海水衝擊面而有寬窄之分。因北海岸的石材形狀不一，相較於桃園、苗栗的鵝卵石石滬結構，較無法具體看出固定的堆疊章法，並與礁岩共構，可稱為亂石砌，多為梯形堆疊。大部分石滬呈半圓形，淡水沙崙及下圭柔山地區的石滬雙層排列，為全台首見。除此三口石滬外，幾乎都已成斷垣殘壁，甚至了無痕跡，原因不外乎漁港的開發、新市鎮填海造陸、垃圾掩埋場的興建等。

歸納耆老口述，1940 年代左右為石滬漁獲量最多的全盛時期，爾後急速走下坡，茲整理石滬荒廢的原因：(一)為產業轉型，由農漁業發展至工業，工資提高，不符合人力成本；(二)近海家庭與工廠的廢水汙染，致使魚源枯竭；(三)動力漁船和漁具的進步，造成過漁。年輕人向城市發展，徒留年邁體衰的老人於家鄉，無力維護石滬。

石滬為沿岸漁業發展歷史之一，藉由研究可了解人與土地、海洋間資源利用和共生的關係。過去透過股東制，捕魚和修滬輪流共享，具有家族或經營者間團結共患難的革命情感。如今石滬雖已不再具有經濟效益，但以文化資產的角度來看，實為海岸居民謀生的智慧結晶。石滬會在海浪衝擊下逐漸打回礫石灘原形，再加上具石滬捕魚經驗的耆老也日漸回歸塵土，這些與時間賽跑的珍貴資產，的確會在數年內消失殆盡，而透過本研究的影音紀錄期留下歷史的記憶，以建構台灣本島北海岸石滬史為首要任務。

參考文獻

中文部分

- 台北縣三芝鄉公所，《三芝鄉志》，臺北縣：台北縣三芝鄉公所，1994。
- 台北縣石門鄉公所，《石門鄉志》，台北縣：台北縣石門鄉公所，1997。
- 李明儒，《漁滬文化的緣起與分佈：一個跨國際觀點的探索》，澎湖縣：澎湖縣政府文化局，2001。
- 余文儀，《續修台灣府志》，南投縣，臺灣省文獻委員會，2007。
- 林文鎮，《石滬文化資產普查計畫案》成果報告書，文化部文化資產局，2017。
- 林孟龍，《淡水鎮志：地理志》，新北市，新北市淡水區公所，2013。
- 林明峪，《淡水河的故事》，臺北，聯經出版社，1986。
- 林朝榮，《臺灣地形》，台中，臺灣省文獻委員會，1957，頁 424。
- 周明德，《海天雜文》，台北縣，臺北縣政府文化中心，1994。
- 周鍾瑄，《諸羅縣志》，台北市，行政院文化建設委員會，2005。
- 吳明勇，《淡水鎮志：沿革志》，新北市，新北市淡水區公所，2013。
- 吳勝雄，《北門鎖鑰》，台北縣，吳勝雄，1978。
- 胡興華，〈從漁場圖看台灣漁業的演變(下)〉，《漁業推廣》，2000，頁 11-29。
- 胡興華，《臺灣的漁業》，新北市，遠足文化，2002。
- 范咸，《重修台灣府志》，南投縣：臺灣省文獻委員會，2005。
- 海軍大氣海洋局，《大氣海洋局航行指南》，海軍大氣海洋，2010。
- 高拱乾，《台灣府志》，南投縣：臺灣省文獻委員會，2002。
- 陳宗鏞，《潮汐學》，科學出版社，中國，北京，1980。
- 盛清沂，〈台灣省北海岸史前遺址調查報告〉，《台灣文獻》13(3)，台北：臺灣省文獻委員會，1962，頁 62-65。
- 黃繁光，《淡水鎮志》，新北市，新北市淡水區公所，2013。
- 劉良璧，《重修福建台灣府志》，南投縣，臺灣省文獻委員會，2005。
- 劉益昌，〈台灣北部沿海地區史前時代晚期文化之探討〉，《平浦研究論文集》，1995，頁 1-20。
- 楊肇岳，〈台灣海洋生態〉，《國立台中啟聰學校校刊：中聰園地，海洋台灣教育》，2007，頁 22-23。
- 漁業署，《耕耘臺灣農業大世紀—漁業風華》，台北，行政院農業委員會，2012。
- 劉益昌，〈台灣北部地區史前文化概略〉，《台灣風物》33，2(1983)，頁 115-122。
- 劉還月，《臺灣地平線之淡北海岸的甦醒》，新竹縣，常民文化，2010。
- 劉翠溶，〈漢人拓墾與聚落之形成：臺灣環境變遷之起始〉，《積漸所至：中國環境史論文集》，臺北：中央研究院經濟研究所，1995，頁 295-347。
- 劉靜榆，〈走訪臺灣西海岸(I)—北桃竹苗段沿海生態介紹〉，《自然保育季刊》，2010，頁 67-78。

劉靜榆，揭開藻礁的神秘面紗桃園觀音藻礁海岸之危機與轉機，農委會特有生物研究保育中心，2008。

劉靜榆，〈臺灣藻礁之特性與分布〉，《自然保育季刊》，2008，頁 52-55。

蔣毓英，《台灣府志》，台北，台灣商務出版社，1688。

戴昌鳳，《臺灣區域海洋學》，台北，臺大出版社，2014 年。

戴寶村，《台灣的海洋歷史文化》，台北市：玉山社，2011。

戴寶村，〈移民臺灣：臺灣移民歷史的考察〉，《臺灣史十一講》，台北，國立歷史博物館，2007。

英文部分

Borao, Jos'e Eugenio, "The aborigines of northern Taiwan according to 17th-century Spanish sources," 《台灣史田野研究通訊》，1993，頁 98-120。

學位論文

吳偉健，《淡水河口海岸帶地形地貌及沈積物特性》，國立台灣大學海洋研究所碩士論文，2002。

何昇樺，《淡北海岸石滬文化之研究》，中國科技大學室內設計研究所碩士論文，2014。

資料庫

臺灣總督府檔案

臺灣文獻館數位典藏查詢系統

台灣學數位圖書館

國史館檔案史料文物查詢系統

數位典藏－澎湖的石滬形式與文化

科技部海洋學門資料庫

網路資料

文化部文化資產局，http://www.boch.gov.tw/culturacase_175.html，摘錄於 2017 年 9 月。

北海岸地形與當地人文關聯性之研究，內政部國土測繪中心，
<https://www.nlsc.gov.tw/uploadfile/5550276.pdf>，摘錄於 2017 年 9 月。

台灣潮差的地區變化，台灣潮汐，中央氣象局氣象儀器檢校中心，
https://market.cloud.edu.tw/content/senior/earth/tp_ml/tidal/menu-file/tidetwm.htm，摘錄於 2017 年 9 月。

周正義，小雞籠文史工作室，
<http://kaggilach.blogspot.tw/search?q=%E7%9F%B3%E6%BB%AC>，摘錄於 2017 年 9 月。

海港新村：早期巴生港口對班達馬蘭新村經濟活動的影響（1951-1956）（初稿）

林德順¹

摘要

冷戰時期，英國殖民政府統治的英屬馬來亞（British Malaya）面對馬來亞共產黨發動獨立抗爭，在 1948 年宣佈實施緊急狀態，以軍管手段應對。新村是緊急狀態時期的產物之一，是為了切斷郊區人民對馬共的接濟和聯繫，把郊區人民強遷往一個新劃給的聚落，而這些聚落的居民大部分為華人。新村座落在城區外圍，歷代政府對它的發展相對忽視，村民的經濟活動一般為務農或小型企業。當國家建設往城區傾斜時，新村面臨大量人口外移現象。雪蘭莪州巴生區內唯一的新村班達馬蘭新村（又名巴生港口新村）擁有類似的命運，唯區內巴生港口帶來的海港經濟效應，為班達馬蘭新村人民的經濟活動帶來不一樣內容。本文將研究重點放在新村早期設立後面對的就業需求，探討巴生港口如何為之提供各種就業機會，進而使得初抵新境的二次移民，如何在新的聚落開始新生活。

關鍵詞：緊急狀態；班達馬蘭新村；巴生港口；馬華公會；瑞天咸港；巴生港口新村

壹、緒論

巴生市（Klang，又稱 Kelang，古稱 Callang）是馬來西亞雪蘭莪州（Selangor State）西南部的一座城市。其轄區（包涵附近的加埔鎮和中路鎮）面積有 573 平方公里，人口在 2010 年的統計有 744,062 人，唯若單計巴生市區人口則只有 240,016 人。² 在這二十四萬多人當中，馬來人、華人和印度人分別占了八萬四千、八萬九千和四萬二千人，是一個多元族群的聚落。

在馬來西亞歷史記載里，大約公元前三世紀的史前時代，即東南亞的青銅時代晚期，巴生已經有人類在活動的遺跡。那是因為生產于史前約公元前三世紀到公元三世紀時期的東山銅鼓在巴生被尋獲，³ 另外亦有史家推測它是同上期史著里提及的一個地名。

¹ 馬來亞大學中國研究所高級講師兼馬來亞大學馬來西亞華人研究中心主任，郵箱：lingteksoon@um.edu.my.

² “Jumlah Penduduk Mengikut Kumpulan Etnik, Kawasan Pihak Berkuasa Tempatan Tahun 2010 Negeri Selangor, Jabatan Perangkaan Malaysia, <http://www.statistics.gov.my>.

³ Adnan Jusoh, Yunos Sauman, Zuliskandar Ramli, Gendang Gangsa di Asia Tenggara: Tinjauan Terhadap Motif Berunsur Geometri, Sari- International Journal of the Malay World and Civilisation, 29/2: 2011, p. 24.

⁴ 過後當巴生的記載再度出現之時，已是公元十四世紀的滿者伯夷王朝時期。在這個以當今印尼領土為中心的王朝勢力範圍內，馬來半島西海岸的巴生被涵蓋于中。⁵ 當公元十五世紀滿者伯夷王朝沒落，馬來半島本土的馬六甲王朝崛起后，巴生則被囊括為其領土之一。⁶ 究其實巴生及其周边地区盛产锡米，而经过处理后的锡米一般上将集中在地處巴生河下游處的巴生，再由巴生酋长令人把产品集裝上船，通過巴生河出到馬六甲海峽運到馬六甲去，因此成為歷來西海岸的一個扼要點。

隨後公元十六世紀歐洲列強的到來也相繼加入爭奪巴生的行列中。⁷ 十八世紀中期，吉隆坡被發現蘊藏大量錫礦，而大量出產的錫米必須通過巴生河出口，巴生遂取代瓜拉雪蘭莪（Kuala Selangor）的地位，成為雪蘭莪統治權力駐扎的中心。1870 年初期，雪蘭莪王朝領袖嘗試把巴生建設成一個西式城市，城中人口約有三千人，住著多元族群人士如馬來人、華人、印度人及歐洲人等。⁸ 1874 年英國殖民勢力進駐，把巴生定為雪蘭莪首府，現代化的趨勢持續發展，雖然在 1880 年州首府地位被吉隆坡所取代，但 1901 年開始在那裡啟用一個深水港取名“瑞天咸港口”（Port Swettenham）及鋪設鐵路通往吉隆坡，巴生因其海港角色而持續重要。

從馬來西亞華人研究的角度來看，巴生的特點是繼吉隆坡以後，在雪蘭莪州乃至馬來半島中部第二大的華人城市。但是若論當地華社存在的歷史，卻比吉隆坡還要悠久。上文曾提及在 1870 年代已經有華人居住在巴生，人數之多乃至那裡有一條街道被稱為華人街（The China Street）。⁹ 二十世紀初，伴隨著這裡的經濟騰飛以及港口交通便利，巴生吸引源源不絕的華人到此定居或者作為中轉到其他地方。經此長期累積，巴生華社保存了深厚的華人文化，同時也形成一個重要的華人城市。

本文討論重點集中在巴生市周邊的班達馬蘭新村（Pandamaran New Village, 馬來文則稱為 Kampung Baru Pandamaran, 以下簡稱班村）早期設立的歷史和它所面對的就業問題，並嘗試探討毗鄰的巴生港口的經濟活動對它的影響。本文探討的課題主要是因為班村是一個人造村，在冷戰時期因為戒嚴的關係而設立。村民大部分都不是當地人，因此剛搬到新村除了面對住宿棲身問題以外，養家活口的就業問題更是長期需要面對。以往一般的新村設在城區外，村民別無選擇之下唯有務農，職業的類型並沒有那麼多元化。不過班村的情況比較特別，它即設在巴生港口旁，因此港口經濟到底

⁴ Paul Wheatly, *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before AD 1500*, Kuala Lumpur: University Malaya Press, 1961.

⁵ Khoo Kay Kim, “Klang District and Town: History and Historical Sources”, *Kekal Abadi*, 8 (2), 1989, p. 1.

⁶ Haji Buyong Adil, *Sejarah Selangor*（雪蘭莪史），Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1981: vii.

⁷ 在十六世紀葡萄牙人佔領馬六甲期間，馬六甲王朝後裔南下到柔佛建立柔佛王朝，接管了巴生的控制權。十七世紀時印尼蘇門答臘的武吉士人（Bugis）在巴生一帶落腳立足，被當地人擁為領導，當柔佛王朝積弱時，武吉士人開始聲稱建立雪蘭莪王朝，自號為王。後來荷蘭人佔據馬六甲時，卻對也是地處河下游的瓜拉雪蘭莪產生興趣。他們與統治雪蘭莪的武吉士人取得協議，在瓜拉雪蘭莪河的出海口處建立城堡，攔下全部從那裡出海的商船征稅，同時也把大部分商品如香料和錫礦買下運往馬六甲，出口到本國荷蘭。拿手機巴生的地位就不如瓜拉雪蘭莪那麼重要。Diana Lewis, *The Tin Trade in the Malay Peninsula during the Eighteenth Century*, *New Zealand Journal of History*, 3/1, 1969: 59. T. J. Newbold, *Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca viz Penang, Malacca and Singapore with the Story of the Malayan State of the Peninsula of Malacca*, London: John Murray, 1839: 28.

⁸ Muhamad Ibrahim Munshi, *Kesah Pelayaran Muhamad Ibrahim Munshi*, Johor Bahru: Pejabat Chetak Kerajaan Johor, 1956: 67.

⁹ 同上, p. 68.

對它的就業選擇帶來有多大的影響，是本文欲觀察的重點。另外，本文亦是班村系列研究之一。從建構班村歷史開始，本研究主要是應用馬來西亞國家檔案館收藏的英殖民時期官方文件、新加坡檔案館收藏的舊報章、前人學者的研究成果等材料及網站資料等。因此撰寫本文的意義也在嘗試為未來建構一個完整的班達馬蘭新村史增添部分的磚瓦。

貳、班達馬蘭新村設立

新村（又稱華人新村，New Village, Kampung Baru, Kampung Baharu），在馬來西亞，指涉的是二戰以後約 1950 年代初期，英國殖民政府為了打擊馬來亞共產黨（以下簡稱馬共）而設立的新聚落。當時適值二戰告終，冷戰伊始，世界掀起一股去殖民浪潮，馬共通過各種憲制手段爭取馬來亞獨立不果，決定改走武力奪權路線，導致英國殖民政府在 1948 年 7 月 15 日通過憲報宣佈實施緊急狀態，以軍事手段對馬共進行打擊。¹⁰ 戰鬥的過程中，英軍有對抗游擊戰經驗者建議把藏匿于森林中的馬共的物資情資補給隔絕，因此在 1950 年中提出“布里斯計劃”（Briggs Plan）。這個計劃的策略之一是把居住在鄉區，尤其是森林接壤處的居民強制遷移到一個選定的人造聚落，取名為新村（New Village）。新村地點的設定跟森林保持一段距離，整個新村邊界以佈滿倒鉤刺的鐵絲網圍起來，邊角處設有哨礮監視，出入口堆疊沙包，軍人或警察嚴密監控村民出入兼防備馬共攻擊，實施宵禁及嚴格規定外出工作者攜帶物品和食物種類及數量，違者酷罰。當時英殖民政府在馬來亞各地總共圈定了四百多個新村，強制遷移人數約五十萬人，約占當時馬來亞總人口的百分之十。緊急狀態實施了大約十二年，到了馬來亞獨立以後，在 1960 年由當時馬來亞第一任首相東姑阿都拉曼（Tunku Abdul Rahman）宣佈解除緊急狀態。不過新村的聚落形態倒被保留下來，只是之前的戒嚴措施隨著地區的馬共威脅程度而漸次解除。

按照目前政府的數據，全馬來西亞包括東馬地區總共擁有四百五十二個新村。每個新村擁有本身獨特的歷史背景但也共同擁有一些傳統記憶。目前學界對新村的研究已經不在少數，唯針對號稱為馬來西亞第二大新村班達馬蘭新村的專門研究尚未多見。以專書為例，目前應該只有 2014 年劉崇漢編撰的《走進巴生神廟—巴生港口班達馬蘭新村廟宇文化初探》集中探討班村的課題，其他的林廷輝和宋婉瑩《馬來西亞華人新村五十年》（2000）、雷子健《愛新村—雪州華人新村的美麗與哀愁》（2012）等只是在書中部分提及班村。本文是目前進行的班達馬蘭新村研究系列文章之一，希望可以通過研究班村的各個人文領域的課題，進而對它有全盤的認識。本文專注的是早期班村設立的歷史及它在經濟活動方面跟鄰近的巴生港口的互動。

在未開始展開討論之前，有必要說明班村早期設立是，其村名起初只稱為“Selangor-Pandamaran-Port Swettenham Resettlement Scheme”，後來在 1952 年 5 月 1 日的公函里開始稱為“Pandamaran Resettlement Village”。在同年 5 月 8 日的公文里，英政府已經用“Pandamaran New Village”了。¹¹ 中文方面，大約在 1951 年里，華文媒體把它稱為“巴生港口移民新村”，從資料上看到，最遲到 1952 年 1 月 14 日，相關

¹⁰ 事件肇始于 1948 年 6 月 16 日馬共軍士在霹靂州和豐（Sungai Siput）殺死三位歐洲籍園坵經理，英殖民政府隨之宣佈該區晉入緊急狀態，到了同年七月 15 日，政府更通過憲報宣佈把緊急狀態擴散全馬。Andaya, Barbara Watson & Leonard Y. Andaya, A History of Malaysia, London: Palgrave, 2001: 271.

¹¹ 1957/0300316, Indians ex Ulu Tiram Burok, letter from Klang District Officer to The Selangor State Secretary dated 8 May 1952.

名稱已被改為“巴生港口新村”。¹² 至於“班達馬蘭新村”則在最遲于 1954 年馬來亞的中文媒體已經開始少量冠用，不過可以發現到在 1961 年開始，它開始取代“巴生港口新村”成為常用名，並沿用至今，而後者則仍有少量運用，至上個世紀九十年代。

承接前文述及的歷史背景，作為英屬馬來亞的首都和英國人重大利益中心的州屬，雪蘭莪州自然是馬共攻擊的目標。自“布利斯計劃”宣佈以後，因應成立的州移殖委員會開始規劃在雪蘭莪州境內尋找一片土地以設立新村。根據一份志期 1951 年 5 月 19 日由雪蘭莪州作戰委員會執行官威爾莎（R. G. H. Willshaw）致給當時英屬馬來亞布政司卡瑞（Carrel）的信函中告知，州政府建議在瑞天咸港旁的傘兵機場附近一片面積 240 英畝的地段建立一個新村。這個地段被規劃收容散居在巴生縣沿海地區的 730 個家庭。¹³ 威爾莎也說明他們將在新村中建造一座大型宿舍供其中 390 個家庭居住，另外他們準備三百片各占半英畝的農地供另外三百個農人家庭居住及進行耕種，另外還預計將建四十家商店供餘下做生意的家庭。這個計劃預計將耗費叻幣五十萬元，當中包括政府提供各類的遷居補貼，鋪設與建造各種基本設施如水供、道路、街燈、排水排污系統等加上保安措施如圍籬、哨崗、照明燈等。¹⁴

這封公函提到的新村構想應該是最初的構想，即英殖民政府把附近郊區的居民逼遷過來，在安頓他們的生活需求後，接下來就是解決他們的就業需求。因此他們規劃出三百片土地讓部分人士在村裡務農，至於其他人，扣除經商者，幾乎還有一半需要到新村以外尋找工作。因此村外市鎮的就業條件顯得非常重要。當初州政府在選擇班達馬蘭時雖然沒有明說，但可以肯定他們考慮過它需要依附在瑞天咸港和巴生市旁，好讓兩個市鎮剩餘的就業需求可以獲得填補。班村的地點距離瑞天咸港是一英里，巴生市則 3.5 英里，都是相當靠近。¹⁵ 另外，需要補充的是公函中說明的居民來源比較含糊，根據多份文件和舊報章集中記錄來看，他們的來源地有以下幾個地方：

- i) 巴生市和瑞天咸港貧民窟¹⁶
- ii) 加埔鎮（Kapar）¹⁷
- iii) Ulu Tiram Burok 村¹⁸
- iv) 萬津鎮（Banting）¹⁹
- v) 瓜拉雪蘭莪峇東新村²⁰

¹² “巴生區移殖官調陞新職村民將開會歡送”，南洋商報，1951-11-2。“巴生港口新村國民學校建委會議”，南洋商報，1952 年 1 月 14 日。

¹³ 1957/0300316, Resettlement Scheme Selangor-Pandamaran-Port Swettenham, letter from Mr R. G. H. Wilshaw, State Secretary of Selangor to Mr Carrel, The Chief Secretary of British Malaya dated 19 May 1951.

¹⁴ 從當時的海峽時報的廣告看到，村民們六月遷入，到了八月英國殖民地政府才在報章刊登廣告招標興建廁所工程，“P.W.D Tender Notice”, The Straits Times, 1951-8-17.

¹⁵ 關於瑞天咸港和巴生市與班村的距離數據是取自以下兩份資料：No. (31) in Sel. Sec. 1188/52, Request for Payment of Annual State Grant-in-aid to the Klang Town Council for Upkeep of Pandamaran Village, “Polis Serkup Perhimpunan Kongsi Gelap”, Berita Harian, 1958-4-23.

¹⁶ Patrick Keith, “Squatters Build a Model Town”, The Straits Times, 1952-1-30.

¹⁷ 1957/0300316, Re: Bukit Kapar, 8th, 9th, 12th, and 13th Miles Kapar, Letter from Sgd Lee Choon Ngam, President of M.C.A. Kapar Branch to The President of M.C.A.

¹⁸ “Back to a New ‘Old Home’ for these 100, The Straits Times, 1954-12-30.

¹⁹ “巴生港口新村馬華小組委會為居民福利事謁要求七項蒙分別答覆”，南洋商報，1952-9-5。

vi) 武吉貞安 (Bukit Changgang)²¹

vii) 瓜拉冷岳 (Kuala Langat)²²

viii) 龍溪 (Dengkil)²³

威爾莎于 1952 年 3 月 21 日給卡瑞寫第二封公函。信函里透露了第一期計劃已經執行，730 戶人家已經在那裡住下，唯當初他們申請的五十萬叻幣的撥款只被批了四十八萬叻幣。在這封公函里，其實威爾莎的目的是要求馬來亞聯邦殖民政府同意讓他們進行新村計劃第二期。這次他們計劃遷移另外 1770 個家庭進入新村住下。這麼一來，他們需要征用額外的 387.5 英畝的土地及高達九十二萬叻幣的撥款。²⁴

根據海峽時報在 1952 年 1 月份的報道，當時雖然村民已經入住，但生活設施卻尚未齊備。報道訪問一位匿名的官員表示，村裡的電力供應才開始要安裝，自來水則安裝了幾支水管供全村人民取用。²⁵ 其時新村計劃已經實施了超過六個月，但這些設施尚未提供或者有所落差，顯然政府的執行力有所不足。因此當 1952 年 4 月 26 日印度駐馬來亞代表拉瑪克里斯那 (T. V. Ramakrishna) 實地探訪班村後，他直接去函馬來亞布政司抗議那裡的環境非常惡劣，有 90 位印度籍村民還住在沒有隔間，沒有地板的臨時帳篷里，整個環境非常不衛生及骯髒。²⁶ 這封投訴函最終導致幾乎一半的印度人被遷往附近的橡膠園坵生活及工作，因為他們在這裡無法自費建房子，同時也找不到工作，而橡膠園坵公司則願意提供免費住宿和工作機會。

隨後 5 月 22 日雪蘭莪州華人勞工調查專員麥其 (J. C. S. Mackie) 的新村就業情況報告顯示村內有百分之二十的失業率讓雪蘭莪作戰委員會決定把第二期增加村民的計劃從總戶數兩千三百 (之前威爾莎的計劃是兩千五百，這裡已減兩百) 大幅減少至總戶數一千兩百戶。²⁷ 經過一番的增減，經過大約一年後，巴生港口新村的村民大致穩定下來，約有六千人之多。

到了 1953 年 5 月，巴生市議會召開會議商討如何把新村納入市議會的管轄範圍內。他們發現，雖然目前新村不在市議會的管轄範圍內，但村內各種公共設施的維護和提供

²⁰ “瓜拉雪蘭莪市政局決購地重建新村使峇東村民遷回重整故業函地主於廿三日到局會商”，南洋商報，1955-2-18。

²¹ “No Longer A Town Board”, The Straits Times, 1952-3-13.

²² Sel. Sec. 1188,/1952.8A, Harvesting of Crops on Coffee Land in Sungei Lempit Area, Tanjong Dua Blas, Kuala Langat, Letter from Mr W. B. Tucker, the Kuala Langat District Officer to Mr Yap Chui Leong dated 5th November, 1952.

²³ 同上

²⁴ 1957/0300316, Resettlement Scheme Selangor-Pandamaran-Port Swettenham Phase II, letter from Mr R. G. H. Wilshaw, State Secretary of Selangor to Mr Carrel, The Chief Secretary of British Malaya dated 21 March 1952.

²⁵ Patrick Keith, “Squatters Build a Model Town”, The Straits Times, 1952-1-30.

²⁶ 1957/0300316, The Plight of the Indian Inmates at Pandamaran Resettlement Village, From Sgn T.V.Ramakrisnna to The Chief Secretary to the Govt of the Federation of Malaya dated May 1st 1952.

²⁷ 1957/0300316, The Employment of Labourers Report from J.C.S. Mackie, the Assistance Commissioner for Labour (Chinese) Selangor. 1957/0300316, Resettlement Schemes Selangor Pandamaran Agricultural Scheme (Telok Gadong), letter from Mr J.L.M. Gorrie, State Executive Officer of Selangor War Executive Committee to Secretary for Defence dated 3rd July, 1952.

都由市議會出錢，因此建議把它納入範圍以便徵稅。²⁸ 過後，市議會和縣辦公室都有一系列的準備工作包括諮詢州醫藥與衛生局是否有足夠的人手調派到新村，另外他們也根據新村的人口和戶數計算可以徵稅的單位和預計的收入等。1953 年 11 月 24 日，雪蘭莪州政府正式宣佈把巴生港口新村納入巴生市議會的範圍里。²⁹ 隨後市議會正式為新村建一座菜市場、鋪設自來水管及道路、管理排水排污系統等。不過到了 1955 年，市議會發現對新村征收的稅務依然入不敷出，他們唯有去函州政府，要求依照市議會在班村征收到的稅收以一元對兩元的比率給予補貼。州政府最終同意。

除了上述公共設施，到了 1955 年，班村已經有巴士服務、學校、民眾會堂及商店。醫院則是 1952 年 10 月 19 日獲得紅十字會的贊助在村內建立一家紅十字醫院。³⁰ 不過大街的街燈需要等到 1956 年才能安裝。郵政局也是到了 1961 年 7 月以後才有。³¹ 這些服務的提供除了是官方撥款以外，民間或者半民間團體也有盡一份力量。成立於 1949 年 2 月 27 日的馬來亞華人公會（後來在馬來亞改名為馬來西亞以後也改為馬來西亞華人公會，以下簡稱馬華公會）的其中一個宗旨就是幫助大多數為華人的墾耕者被逼遷後展開新生活。³² 到了新村設立以後，馬華公會的工作重點也擴散到面對全部新村人士。例如村民剛搬到新村之時，政府聲稱答應提供兩百元叻幣的建屋補貼，馬華公會則另外提供一百元的額外補貼。過後他們也在福利救濟、贈送建材和農具、籌建華文小學等方面或多或少的參與及付出，因此那時候的確形成“馬華公會是華人的代表”的形象。在班村，1952 年 6 月馬華公會就成功獲得約一千名村民的加入成立了巴生港口新村小組委員會。³³ 他們後來的活動也包括在巴生港口新村倡組成人教育班，教授國語、算數、英語和常識等科目。³⁴

另外一個半官方組織是巴生港口新村委員會，這個委員會是在 1952 年 6 月，由當時的巴生縣長親自到班村召集全體村民舉行村民大會選出的。在那場大會巴生縣長也乘機向村民解釋政府對新村的施政方針，然後才主持選舉。該委員會在同年 8 月正式成立，負責幫助村民與各政府單位溝通協調。當然，委員會里的成員大部分擁有馬華公會黨員的身份。還有一個巴生港口新村自衛團在 1953 年 4 月 28 日成立時，團員已經有千人，選出的“會長”（應該是團長）曹仁初，也是馬華公會的成員。³⁵ 另外值得一提的是華人的神廟和基督教堂是華人信徒自力或者是獲得外界同道同修出錢出力所建，政府在這方面也是沒有施予援手。

參、巴生港口新村村民早期的就業狀況

²⁸ Sel. Sec. 1188/1952.10, Pandamaran New Village, Letter from the Chairman of Klang Town Board to the Selangor State Secretary dated 17th June, 1953.

²⁹ Sel.G.N 188/52, Declaration of Port Swettenham Town Board Area Extension.

³⁰ “巴生港口新村紅十字醫院定十九日開幕”，南洋商報，1952 年 10 月 7 日。

³¹ “為提高各鄉區郵政服務政府決派流動郵車往瓜雪及巴生鄉區每週服務時間地點公佈”，南洋商報，1961-7-10.

³² 在英殖民政府的正式稱呼為“squatters”，他們是早期被英政府逼遷入新村的對象，不過後來許多不是墾耕者人士也被遷入新村，因此無法把全部新村居民定義為墾耕者。

³³ “MCA Branch for Village”, The Straits Times, 1952-6-25.

³⁴ “巴生港口新村成教班招生”，南洋商報，1952-10-3。

³⁵ “港口新村自衛團成立管理委員會”，南洋商報，1953-4-29。

在新村成立一年以後，殖民地政府派雪蘭莪州的華人勞工調查專員麥其（J. C. S. Mackie）到新村進行調查，他在 1952 年 5 月 20 日到村里探訪，兩天以後他呈交一份村內就業情況報告。該報告的重點有：

-村內居民共六千人，勞動人口有兩千五百人，當中有百分之八十已獲得就業。

-村民主要從事的行業有：

i) 瑞天咸港的碼頭工人

ii) 村內的建築工友

iii) 村內商店店員

iv) 村內農地農夫³⁶

v) 村外膠園割膠工友

vi) 椰園工人

vii) 巴生工廠工友³⁷

-政府規劃的工業區即將在班村內開設，預計有十二家左右的工廠將開始運作。地方政府非常歡迎商家到來設廠，條件只有一條，即必須聘請當地人。

-當時割膠工友的數量偏少，不超過兩百人。目前沒有人被解僱，不過不會有新的工作機會。³⁸

失業狀況：

-占兩成的失業人數是四百人，是 1952 年 3 月 17 日才遷入班村的新移民，他們來自 Ulu Tiram Burok 村。

-解決方案：部分人士的住宅被分配在村內的椰樹林里，預計往後他們可以售賣椰製品為生。

-政府也即將提供一片四百英畝的土地供村民們申請進行農活，他們可以用農地種植蔬菜。³⁹

1953 年 10 月，馬華公會致函雪州華民政務司要求為班村撥地務農，獲得正面答復願意撥出四百英畝空地給村民，每人可分得兩英畝地，不過無法滿足每個人。當時政府

³⁶ 這部分的務農人士主要是種植木薯、蔬菜和其他食用類作物兼養豬。不過，政府起初的規劃政府不允許人民在村裡養豬，不過真正的情況是養豬業被允許了，雖然政府對此反應被動。例如南洋商報在 1952 年 9 月 5 日的報道中提到政府後來規定每戶人家養豬的話必須按規定建豬廊亭，面積限 60 英尺，需鋪洋灰，造價約叻幣一千二百元，由村民自費。因此他們通過馬華公會向政府請命，希望可以批准建比較小型的豬廊亭，不過政府不為所動，反而建議村民向馬華求助，幫忙先墊上建築花費，以後再還。Patrick Keith, "Squatters Build a Model Town", The Straits Times, 1952-1-30. "巴生港口新村馬華小組委會為居民福利事謁要求七項蒙分別答覆"，南洋商報，1952-9-5。

³⁷ 當時巴生港口與市中心之間的地帶已經有不少工廠，較著名的如 Elkayes 火柴廠、由陳嘉庚先生投資的黃梨罐頭廠等。

³⁸ 1952 年 1 月當地英文報的數據顯示村裡有八十餘人以割膠為生，膠園在班村十里以外，當時新村的宵禁規定只准許工人早上六時外出，不准帶食物。後來經爭取了才批准在黎明以前出村，準帶一瓶有糖咖啡牛奶或清湯。"巴生港口新村馬華小組委會為居民福利事謁要求七項蒙分別答覆"，南洋商報，1952-9-5。

³⁹ 1957/0300316, The Employment of Labourers Report from J.C.S. Mackie, the Assistance Commissioner for Labour (Chinese) Selangor.

也答復告知打算把原從瓜拉雪蘭莪峇東新村迫遷過來的村民送回去，作為其中一個減輕班村就業壓力的做法。⁴⁰

肆、 瑞天咸港口早期發展

誠如本文開頭所述，遠古至古代的巴生得以成為人類的聚居地乃至於吸引外地商人到來進行商貿，顯然是因為它擁有一座海港，情況猶如馬六甲。不過舊巴生港口的碼頭，是處於彎曲和積滿淤泥的巴生河內十二英的彭加蘭峇都（**Pengkalan Batu**）碼頭，一般體積較大及吃水更深的船隻無法進入。⁴¹ 不過有鑒於它是當時吉隆坡錫米的主要出口港，在馬六甲海峽的沿海商貿活動中，舊巴生港還是非常重要的。至到 1880 年，當英殖民政府把雪蘭莪州首府設在巴生以後，建造一座深水碼頭的想法開始提上州政府的議程。在一段時日的勘探、研究、申請預算及動工后，一座有時代交替意義的現代港口瑞天咸港開始在 1901 年 9 月啟用，它將取代舊巴生港口的地位。這座新港口里設有一座客輪碼頭及三座貨輪碼頭。⁴²

瑞天咸港的建立在當時殖民地政府的考量中，首先顯然是著眼為離它三十英里外的吉隆坡，隨後它的經濟效應最遠還可以外延至北上的怡保，南下的馬六甲及東邊最遠的彭亨關丹。因此整個馬來半島各個地方都有最靠近的港口如北馬檳城、中馬巴生和南馬新加坡。至於在瑞天咸港旁的巴生，毗鄰海港的經濟與文化效應自然非常顯著。對比其他都市類型，海港城市除了有跨越陸地和海洋交通的便利，接通內陸其他市鎮的交通設施如道路和鐵路也自然在配套之中。除此之外，面對港口人口龐大的營運及生活需求，各種基礎設施在海港城市也肯定一應俱全及與時俱進，這些都是讓巴生得以享受到雖然不是首府卻有得天獨厚的建設。

明顯的證據就是瑞天咸港旁開始出現一個聚落。因為這類現代港口將產生許多各種類型的就業機會，無論是文書工作的碼頭管理和貨品報關、技術上的船隻與機械保養維修、交通上的貨運與鐵道保養、勞力密集的碼頭搬運以至於服務上述工作群眾的服務業，都形成一種磁吸效應，把人群吸引到港口附近居住。因此巴生又多了一個城鎮冒現，取名為瑞天咸港口鎮（**Port Swettenham Town**）。其次是商貿勃興，各種投資機會開始出現，很多商家乘港口進出口的便利在港口至巴生市之間地帶設立各種工廠。這些工廠設立的時間最早大約在上個世紀 1920 年代初，如陳嘉庚先生投資的罐頭黃梨廠、謙益樹膠廠、Elkayes 火柴廠等顯然這是瑞天咸港啟用的溢出效應。⁴³ 在二十年代經歷大約十年的好景以後，隨後經歷三十年代的經濟大蕭條，四十年代初經濟好轉，港口的吞吐量幾乎都跟著世界經濟的景氣上落。二戰期間，港口作為重要的戰略

⁴⁰ “雪政府允撥地四百英畝分給巴生港口新村村民”，南洋商報，1953 年 11 月 25 日。

⁴¹ Mon bin Jamaluddin, *History of Port Swettenham*, Singapore: Malaysia Publication Ltd, 1965: p.1.

⁴² John Doraisamy & G. Durairaj, *Port Klang's Journey Through Time*, Port Klang: Port Klang Authority, 2013: p. 42.

⁴³ 當 1901 年港口開始營運時，它除了面對幾個技術和管理上的問題導致吞吐量不如預期，整個港口市鎮也飽受瘧疾肆虐，在最嚴重時期，幾乎全體港口官員及碼頭工友病倒，貨船到了碼頭無法卸貨就被迫離開，港口瀕臨封港的危機。後來由時任巴生縣醫生的華生爵士（**Sir Malcon Watson**）建議州政府採取抽乾附近沼澤積水和疏通巴生市和港口鎮溝渠及保持衛生，結果至到 1904 年，瘧疾的危險才得以解除。因此在二十世紀的第一個十年，瑞天咸港為巴生所帶來的經濟效應才剛開始，晉入 1920 年代，當地及馬來亞富裕的華人商家開始在那裡投資建廠。相關資料請參考華生醫生本身撰寫的報告：Sel. Sec. 1166/1948 (1B), *The Saving of Port Swettenham*, A Note by Sir Malcon Watson。

地點被日軍炮轟損壞，日據期間日本佔領軍政府也沒有把相關損壞的港口設施進行維修。戰後英殖民政府重新接管，維修復原的速度牛步。邁入五十年代初期，瑞天咸港只開始恢復部分效能，不過棕油和樹膠的進出口大增導致港口碼頭要進行擴建。⁴⁴

英殖民政府最初在考慮在班達馬蘭新村提供的經濟活動主要著眼于農業。政府官員公函來往之間討論比較多的是如何獲取更多土地收容新村民及提供農地讓他們耕種。不過自第一批入住者開始他們就有一半是沒有務農經歷的非墾耕者。況且當時政府提供的農地也不足分配給他們，因此往外發展就近務工自然是需要依靠海港經濟。承接上文所述，五十年代初正好遇上港口經歷緩慢的二戰後恢復元氣，加上樹膠和棕油出口需求大增，瑞天咸港服務的區域已經可以擴充南至柔佛，北至檳城及東部東海岸三州，這點可以從他們從事工廠和碼頭工作所見一斑。及至第二批村民入住以後，雖然政府繼續提供更多的土地，同樣的也有更多的非務農者到港口工作。雖然 1953 年政府在村裡建設一座菜市場提供更多工作機會，不過顯然的是碼頭與工廠的工作機會更多。

伍、 結語

1972 年 1 月，在雪蘭莪州政府完成一切必要的立法程序以後，雪州蘇丹正式宣佈把瑞天咸港改名為巴生港。⁴⁵ 這是馬來西亞在獨立以後，逐步擺脫本身殖民地印記的動作之一。目前為止，主流意見仍是認為，英國殖民地經歷對馬來亞及馬來西亞的現代化建設是正面多於負面。不過馬來西亞政府在追求國家主體性的努力上，選擇把殖民時代的負面作用放大。的確在冷戰時期他們與馬共的對峙導致緊急狀態下專制，設立新村讓一成人口飽受逼遷、人命傷害和軍管恐懼，經濟資產歸零重新來過，是殖民政府帶來的負面影響，另外在政府文官制度、法律體系、金融體系和教育制度等的建立及培訓、全國大城市基本設施的建設等則為後來的獨立平穩過渡則有正面的意義。本文嘗試以班達馬蘭新村和巴生港口的經濟互動作比較，從另外一個角度其實也著眼于兩個聚落在同個時代分別代表著戒嚴封閉和自由開放，班村人民因參與港口工作得穿梭兩地見識到這兩者顯著的差別。後來冷戰結束標註著一個時代過去，新村的發展受困于原有體制的束縛而緩慢前進，導致新生代人口大量流失。港口的發展則持續擴充與現代化成為國家重要的戰略發展重地。兩者相比，這顯然值得讓研究新村課題者有一些思考的空間。

陸、 參考文獻

⁴⁴ Mon bin Jamaluddin, *History of Port Swettenham*, Singapore: Malaysia Publication Ltd, 1965: p.20.

⁴⁵ John Doraisamy & G. Durairaj, *Port Klang's Journey Through Time*, Port Klang: Port Klang Authority, 2013: p.VI.

“峇東新村被令遷居民要求政府建屋頗有望雪馬華分會已援助每戶百元” 南洋商報，1952-5-4。

“巴生港口新村舉行村民大會”， 南洋商報，1952-6-23。

“巴生港口新村馬華小組委會首屆職員明日就職”， 南洋商報，1952-8-5。

“巴生港口新村馬華小組委會為居民福利事謁要求七項蒙分別答覆”， 南洋商報，1952-9-5。

“鄧普勒面告巴生港口新村委員當局將撥四千五百元建築新村委員會會所”， 南洋商報，1952-9-23

“為便利學子就學巴生港口新村學校決另建新校舍於第三區教育局資助建費四萬元”， 南洋商報，1952-9-26。

“巴生港口新村成教班招生”， 南洋商報，1952-10-3。

“巴生港口新村紅十字醫院定十九日開幕”， 南洋商報，1952 年 10 月 7 日。

“港口新村自衛團成立管理委員會”， 南洋商報，1953-4-29。

“雪政府允撥地四百英畝分給巴生港口新村村民”， 南洋商報，1953 年 11 月 25 日。

“為提高各鄉區郵政服務政府決派流動郵車往瓜雪及巴生鄉區每週服務時間地點公佈”， 南洋商報，1961-7-10。

“雪州發展機構將在萬宜新鎮開闢一個‘就業園’提供一萬八千個就業機會”， 南洋商報，1976-11-21。

“Back to a New ‘Old Home’ for these 100, The Straits Times, 1954-12-30.

“Jumlah Penduduk Mengikut Kumpulan Etnik, Kawasan Pihak Berkuasa Tempatan Tahun 2010 Negeri Selangor, Jabatan Perangkaan Malaysia, <http://www.statistics.gov.my>.

“MCA Branch for Village”, The Straits Times, 1952-6-25.

“No Longer A Town Board”, The Straits Times, 1952-3-13.

“P.W.D Tender Notice”, The Straits Times, 1951-8-17.

1957/0300316, Indians ex Ulu Tiram Burok, letter from Klang District Officer to The Selangor State Secretary dated 8 May 1952.

1957/0300316, Re: Bukit Kapar, 8th, 9th, 12th, and 13th Miles Kapar, Letter from Sgd Lee Choon Ngam, President of M.C.A. Kapar Branch to The President of M.C.A.

1957/0300316, Resettlement Scheme Selangor-Pandamaran-Port Swettenham, letter from Mr R. G. H. Wilshaw, State Secretary of Selangor to Mr Carrel, The Chief Secretary of British Malaya dated 19 May 1951.

1957/0300316, Resettlement Scheme Selangor-Pandamaran-Port Swettenham, letter from Mr R. G. H. Wilshaw, State Secretary of Selangor to Mr Carrel, The Chief Secretary of British Malaya dated 19 May 1951.

1957/0300316, Resettlement Scheme Selangor-Pandamaran-Port Swettenham Phase II, letter from Mr R. G. H. Wilshaw, State Secretary of Selangor to Mr Carrel, The Chief Secretary of British Malaya dated 21 March 1952.

1957/0300316, Resettlement Schemes Selangor Pandamaran Agricultural Scheme (Telok Gadong), letter from Mr J.L.M. Gorrie, State Executive Officer of Selangor War Executive Committee to Secretary for Defence dated 3rd July, 1952.

1957/0300316, The Employment of Labourers Report from J.C.S. Mackie, the Assistance Commissioner for Labour (Chinese) Selangor.

1957/0300316, The Employment of Labourers Report from J.C.S. Mackie, the Assistance Commissioner for Labour (Chinese) Selangor.

1957/0300316, The Plight of the Indian Inmates at Pandamaran Resettlement Village, From Sgn T.V. Ramakrisna to The Chief Secretary to the Govt of the Federation of Malaya dated May 1st 1952.

Adnan Jusoh, Yunos Sauman, Zuliskandar Ramli, Gendang Gangsa di Asia Tenggara: Tinjauan Terhadap Motif Berunsur Geometri, Sari- International Journal of the Malay World and Civilisation, 29/2: 2011.

Andaya, Barbara Watson & Leonard Y. Andaya, A History of Malaysia, London: Palgrave, 2001.

Diana Lewis, The Tin Trade in the Malay Peninsula during the Eighteenth Century, New Zealand Journal of History, 3/1, 1969: 52-69.

Haji Buyong Adil, Sejarah Selangor (雪蘭莪史), Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1981.

John Doraisamy & G. Durairaj, Port Klang's Journey through Time, Port Klang: Port Klang Authority, 2013.

Khoo Kay Kim, "Klang District and Town: History and Historical Sources", Kekal Abadi, 8 (2), 1989.

Mon bin Jamaluddin, History of Port Swettenham, Singapore : Malaysia Publication Ltd, 1965: p.1.

Muhamad Ibrahim Munshi, Kesah Pelayaran Muhamad Ibrahim Munshi, Johore Bahru: Pejabat Chetak Kerajaan Johor , 1956.

No. (31) in Sel. Sec. 1188/52, Request for Payment of Annual State Grant-in-aid to the Klang Town Council for Upkeep of Pandamaran Village.

“Polis Serkup Perhimpunan Kongsi Gelap”, Berita Harian, 1958-4-23.

Patrick Keith, “Squatters Build a Model Town”, The Straits Times, 1952-1-30.

Paul Wheatly, The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before AD 1500, Kuala Lumpur: University Malaya Press, 1961.

Sel. Sec. 1166/1948 (1B), The Saving of Port Swettenham, A Note by Sir Malcon Watson.

Sel. Sec. 1188,/1952.8A, Harvesting of Crops on Coffee Land in Sungei Lempit Area, Tanjong Dua Blas, Kuala Langat, Letter from Mr W. B. Tucker, the Kuala Langat District Officer to Mr Yap Chui Leong dated 5th November, 1952.

Sel. Sec. 1188/1952.10, Pandamaran New Village, Letter from the Chairman of Klang Town Boar to the Selangor State Secretary dated 17th June,1953.

Sel.G.N 188/52, Declaration of Port Swettenham Town Board Area Extention.

T. J. Newbold, Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca viz Penang, Malacca and Singapore with the Story of the Malayan State of the Peninsula of Malacca, London: John Murray, 1839.

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.04 驚聲國際會議廳

第六場 城市與港口

1. 王日根

由《備邊司謄錄》看清代東亞海域北段的貿易劣勢

2. 陳丁輝

港口、商會、革命基地—孫中山與新加坡華社

3. 李貴民

由內而外：十九世紀越南阮朝商船制度的流變

4. 牛軍凱

越南古地圖-天南四至路圖研究

由《备边司謄录》看清代东亚海域北段海船贸易实态

王日根

摘要：清朝东亚海域内贸易活动频繁，主要有山东、江苏、浙江、福建、广东等地的海商从事着国际性的中日贸易，国内性的山东往关外、江苏往关外、江苏往天津、浙江往关外、福建广东往关外、天津等，由于人们无法掌握气候规律，遭风漂流的现象时常出现，多以货物倾覆收场，损失惨重。虽然朝鲜李朝备边司多有热情接待、安顿和护送回国之举，但航行者往往还得因遭风而付出生命的代价，有时渔民驾船出海捕鱼，亦不能幸免。从清前期船只管理制度上看，逾制现象也很普遍，且船上载货品种众多，乘船人员也呈现出复杂的样态。

关键词：《备边司謄录》，东亚海域北段，海船贸易实态

清朝建立以后，东亚范围内日本、韩国对其的认同度不高，双方的信息互通也遭遇重重阻力，惟有冒禁者、漂风者才能成为双方的信使，发挥传递相互资讯的作用。因为中朝双方均建立了完备的救助制度，备边司是朝鲜李朝成宗十三年（1482）为处理边境防御事务而设立的专门机构，中国商船遇风漂流到朝鲜，朝鲜官员会以“问情别单”或“漂人问情别单”“漂汉问情别单”的形式，记录商船乘员情况、航行动机、货物种类、搭乘状况。但是，从那些犯禁、漂风者口中，有关地方行政设置、官员配备的资料并不周全，因为犯禁、漂风者往往只是出卖苦力者，他们的文化程度较低，对政治和自我的认识都很有限，无数次锲而不舍的问讯方能获得片断的资料，显示这一时期东亚贸易虽然仍断续开展，但层次偏低，贸易风险较高，贸易商品种类也很有限，乘船人员也呈现出复杂的样态。

一、 自然环境

当时依靠帆船，主要借助季风进行航行，但是自然界风向、风力多有变化，且四季中不拘月份，发生在东亚海域的飘风现象成为常态。

史料显示，明代由朝鲜漂至中国的事例较多，这一定程度上是朝鲜人仰慕明朝繁荣经济水平的体现，到了清代，则出现了若干相反的现象，即由中国漂往朝鲜的事例的增多。朝鲜备边司从这些漂风者口中获得的信息被记录在“问情别单”中，提问的问题主要包括：贸易者来源地、地方行政设置状况、贸易商品品种等内容。

万历四十五年（1617），福州福清薛万春带着 41 人由宁波行船到福建沙埕，先是遭遇到贼人，遭抢二千余两银子，接着又遭遇到飓风袭击，漂至朝鲜。船员们来自闽县、侯官、南平、福清、建宁等县，年龄在 17-70 岁之间。薛万春年龄 55 岁¹。

康熙二十六年（1687），有一艘载有 65 名船员的船只漂至济州，这 65 人中，分别来自苏州吴县、嘉定、崇明、常熟、长洲府江阴县、无锡县、扬州府江都县、松江华亭县、上海县、江宁府江宁县、云水县、淮安府山阳县、浙江湖州、绍兴山阴县、江西抚州临川县、安徽宁国府宁国县、徽州府休宁县、湖广省溪阳府溪阳县、福建福州府侯官县。他们本来有 70 人，淹死 4 人，病死 1 人，剩 65 人，从 2 月 18 日起他们由吴淞江赴大洋，欲往日本长崎做贸易，所带商品包括白丝、杭绫、走纱、人参、麝香、药材，希望换得银、铜、苏木、海参、卜鱼、胡椒等物。据他们交代，此前他们已走该航道三次，每次由吴淞江到长崎借助西南风，需花费 4 个昼夜。本来三艘船同行的，但两艘船已遭风不知去向。他们的相关航行手续如标帖等均在遭风时遗失。

问到“南方土沃人富，一年之内，两获两蚕，力于农桑，则农食自裕，何必远涉江海，有此漂到之举耶？”时，船员们回答说：“福建九府中，七府一年两获，而至于两蚕，则福建所无之事，而南方虽曰乐土，士农工商各有其业，远商异国，将欲求利，而有此漂到，莫非天也。”²

康熙四十五年（1706）由山东登州府莱阳县漂来济州的 13 人的船只本来走的是国内的贸易线，却遭风漂到了朝鲜。

雍正十年（1732），有一艘来自南通的商船漂到珍岛，这是一艘专门受雇的船，这次他们受雇于徽商吴仁则，装载绵花二百五十三包，自南通州开船，正月二十九日到山东莱阳县卸下，二月二十八日自莱阳发船，三月二十八日转到关东

¹ 松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 5 页。

² 松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 24 页。

南金州地方，则又有苏州府所管太仓州商人周豹文雇此船，装炭三百八十担，五月十八日自南金州开船，六月十七日到山东宝定府所管天津卫卸下，而后又有商人徐梦祥亦雇此船，到山东大山口海丰县，贸大枣二百八十七石一斗装载，十月十二日自海丰县发船，回家之际，十四日大洋中，猝遇恶风，漂到贵国地方。¹他们也声称没有海贼出没²。

道光九年（1829）山东登州府文东县 2 人漂至全罗道珍岛，他们贸绵布凉花，在中洋遭风³。

道光十七年（1837）三月十七日，宁波府两名赁船者到锦州府丕水湖赁船，到中洋遭风⁴。

道光十九年（1839）二月初一，山东登州府黄县 11 名上年九月二十九日从本县发船，要往奉天省，十月初十日到岩河口，冰渐满江，不能前进，还到小平岛外洋，十一月二十三日遭西北大风，二十六日漂至慈恩岛⁵。

咸丰九年（1859）三月十二日，山东荣成 12 人于上年九月初二日，由荣成俚岛口，装盐鱼，到海上县发卖，候风留住，十月初七日，往江北营船港，装绵花一百八十二包，桐油二篓，初八日发船回家，猝遇西北大风，漂至珍岛⁶。

光绪三年（1877）三月十六日，山东登州府文东县 9 人渔船上年腊月二十六开船登州海洋，当年二月十二日随风，漂荡至仁川府德积镇⁷。

光绪六年（1880）五月初五日，山东省登州府文登县 10 名渔民大海捕鱼而遭风，漂至灵光郡⁸。

嘉庆十三年（1808）有山东蓬莱往宁海去搭载了 41 人的商船在十一月初七日放洋，夜半猝遇西北风并大雪，七昼夜后漂至灵光郡⁹。

嘉庆十八年（1813）一群福建泉州府同安、南安及漳州海澄县人共船户 36 人，外加客商 11 人，漂至全罗道灵光郡，客商李助因病不治，其胞兄李福得到灵光郡地方官员的慰问，去月初三夜，猝遇西北大风，船几覆没，故收拾如干物

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 42 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 47 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 158 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 164 页。

⁵松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 166 页。

⁶松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 180 页。

⁷松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 182 页。

⁸松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 184 页。

⁹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 120 页。

件，跳下小艇，得保躯命，初六日漂到灵光郡¹

一旦船员遭遇疾病，有时会让船只无法航行，好在朝鲜边备司能提供一定的医疗服务，让他们可以度过难关。

咸丰八年（1858）十二月二十九日，山东省登州府荣成县 10 名海商漂至忠清道泰安郡熊岛，他们本是装青豆到奉天府洋河口发卖的，回到威海口，十月二十三日开船，天交二更，风雨很大，浪高如山，不能行船。这时，桅、铁锚、舵绳都不见了，只好随风漂荡²。

受制于自然气候的影响，船的航行安全只能寄望于天意，遭遇恶风之时常常是他们的梦断之日。航行于东亚海域北段，时常会遭遇南洋航行不可能遇到的冰澌、大雪等恶劣气候的影响，但由于福建的自然环境更决定了这里的人们只能将生计建立在沿海和海外的贸易活动之上，因而他们从事海商活动的人数更多，遭遇的恶风及其他恶劣天气的几率也更大，有时还遇到疾病对其航行的掣肘。

二、政策环境

从官方文献看，康熙、雍正、乾隆乃至嘉庆、道光时期，出于海防的需要，制定了若干限制民船尺寸的规定，顺治十一年（1655），规定：“下海船只，除有号票文引许令出洋外，若奸豪势要及军民人等，擅造二桅以上违式大船，将违禁货物下海前往番国贸易，潜通海贼，同谋结聚及为向导劫掠良民者，正犯处斩梟示，全家发边卫充军；其打造海船卖与番人图利者，为首处斩，为从发边卫充军；若止将大船雇与下海之人，分取番货及纠通下海之人，接买番货，并探听番货到时，私贩苏木、胡椒至一千斤以上者，俱发边卫充军，番货入官。其小民撑驾单桅小船，给有执照于沿海近处捕鱼、打柴，巡捕官军不许扰害。”³这里防备的是避免因为船只出海成为郑成功集团的力量，允许单桅打鱼船只出海则兼顾到了沿海居民的生存需要。

“今后凡有商民船私自下海，将粮食货物等项与逆贼贸易者，不论官民，俱奏闻处斩，货物入官，本犯家产尽给告发之人，其该管地方文武各官不行盘缉，

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 134 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 176 页。

³《雍正大清会典》卷 139《海禁》。

皆革职从重治罪。地方保甲不行举首，皆处死，凡沿海地方口子，处处严防，不许片帆入口，一贼登岸。”¹这是有鲜明针对性的孤立郑氏集团的措施。

统一台湾的使命一旦完成，清廷迅即下令开海复界，且马上呈现出海外贸易的繁荣景象。为了保证航道的畅通和有序，施琅建议：“此飘洋贸易一项，当行之督、抚、提，各将通省之内，凡可兴贩外国各港门，议定洋船只数，官民之有根脚身家不至生奸者，或一人自造一船，听四方客商货物附搭，庶人数少而资本多，饷税有征，稽查尤易”。对于活跃于沿海各港口的商渔船“亦行督抚提作何设法，画定互察牵制良规，以杜泛逸海外滋奸，则民可以滋其生，国可以佐其用，祸患无自而萌，疆圉永以宁谧，诚为图治长久至计。”²即建立起一定的管理制度，确保朝廷能驾驭其局面。

王宏斌先生认为：施琅之所以提出要对商民船只加以严格控制，且限制船只大小吨位，主要是因为清朝廷仍不可能将东南沿海作为战略重点，对于施琅建设更强大的海军既没有足够把握，又缺乏财政方面的支持。因此，施琅只得用限制商民船只的办法，来暂时保持官方力量与民间力量的平衡。这一说法或许有一定的道理。

限制商民船只其实也经历了一系列变化。起初只许“乘载 500 石以下船只往来行走”，并规定：“往东洋者，必定由定海镇所辖之要汛挂号而出；往咬溜吧、吕宋等处之船，必由澎湖、南澳所辖之要汛挂号。”³在这些地方查验船票文引，核对人数姓名，凡船只损坏、更换者入官，商人打造违式大船者治罪。限制船只的大小，无非就是要他们只能在近海活动，无法走向外洋。对于海洋渔船，只许单桅，梁头不得过 1 丈，船工水手不得过 20 名，打鱼不许超越本省海域。要造船，须先具呈州县，获得澳甲、户族、里长、邻佑的画押保结，船只造好后，须印烙字号、姓名，并将船工水手一体查验，获得澳甲长结、船户保结，然后取得船照。船照里标明船户、舵工、水手年貌、籍贯，以便汛口官兵查验。如有违例，“船户责四十板，徒三年，船只入官。承验之州县降二级调用，加级记录不准抵消。舵工水手如有越数多带，或诡名顶替者，船户责三十板，徒二年；顶替之人严究，如无他故，杖一百。汛口文武官弁盘查不实，亦降二级调用，内有夹带硝

¹ 光绪《大清会典事例》卷 776《刑部》。

² 施琅《海疆底定疏》，《靖海纪事》第 69 页。

³ 《古今图书集成》《律令部汇考》37。

磺等物者，本船户即以通贼论拟斩。舵工、水手知情，同罪；不知情，责四十板，流三千里。里甲长、保结之人各责四十板。取结之州县官、汛口盘验之文武官俱革职；如有贿纵情弊，革职，杖一百，流二千里”¹。对于商船的规定特别明确：“商贾船只只许用双桅，梁头不得过一丈八尺，船工水手不得过二十八名；一丈六七尺梁头者，不得过二十四人；一丈四五尺梁头者，不得过十七人；一丈二三尺梁头者，不得过十四人。……如梁头过限，或多带人口，非诡名顶替，以及汛口盘查不实等，俱照渔船例，各加一等治罪。”

这些规定到了地方，或进一步加严，或也会被地方贪蠹官吏捞取外快的管道，“违式需索”现象层出不穷，“文职丈量，则有茶果馈送；武职口岸查验，则有季规、月规，即地方头人、土棍亦勒馈送。稍不如意，俱得以违式惩之。”²缺口和漏洞时常会出现。

康熙四十六年（1707）——五十六年（1717），出于繁荣海洋贸易的考虑，不仅放松了对民船规模的限制，而且还实施了为商船护航的政策。但清廷很快发现：商船出去的多，回来的少，这让清廷特别担心这些滞留海外者会成为“海贼之藪”。于是禁海的呼声再起且变成更加严厉刚性的政策“嗣后一切出海船只初造时，即令报明海关监督并地方官，及造完时，地方官必亲验印烙，取船主甘结，方许给照，不许租与匪人。倘舵水人等私带粮米，私卖外国，将船主一并治罪。及船户揽载开放时，又令海关监督将原报船只丈尺亲验明白，取具舵水连环互结。客商必带有资本货物，水手必查有家口来历，方许在船。监督于验明之后，即将船只丈尺、客商姓名、人数，并载货往某处情由，及开行日期填入所给书单内，再令口岸文武官照单逐一严查。出口之后，令在内洋行驶，倘违禁夹带或私越外洋，即应拿究。仍将查过缘由按月造册具报督抚存案。回帆之日，亦令口岸文武按月册报销号。如风信不顺，飘往别省，令即将飘往情由报明地方官取具印结前来，彼此地方官亦行报明。倘人回而船不回，或大船出而小船回，及出口人多而进口人少者，将船主、船户、客商、水手一并严究，从重治罪。”³

在这之后，增加了对出海人员口粮的限制，限制粮食带出，便限制了商船在海上扩充队伍的能力，迫使海商们只能在较小的规模上运行。

¹ 《广东海防汇览》卷16《船政》5，第2-3页。

² 《湖广总督孔毓珣奏遵旨议覆渔船梁头管见折》，《雍正朝汉文朱批奏折正编》第3册，第144号。

³ 《康熙五十六年兵部禁止南洋原案》，《中央研究院历史语言研究所现在清代内阁大库原藏明清档案》第39册，B22301。

雍正时期，先是有礼部尚书赖都认为：海上盗贼来自于海上贸易失利者，因此只要限制出远洋大船的制造，就能杜绝海盗的滋长，但是这种见解遭到了两广总督杨琳、孔毓珣等的批驳，他们认为：要杜绝海盗，须加强陆上的管理，给予商渔民必要的生存空间。另外还有限制桅杆高度和帆的长阔甚至淡水、防身武器等的建议，这些无疑都给海上贸易设置起一道又一道的障碍。但闽浙总督高其倬在 1726 年提出开放南洋事宜的建议，1733 年，福建总督郝玉麟再度重申福建开海的必要性，政策又出现了放松的趋向。“出海洋贸易商船许用双桅，梁头不得过一丈八尺。如所报梁头一丈八尺，而两鞞水沟统算果有三丈宽者，许用舵水手八十人；梁头一张六七尺，而连两鞞水沟统算果有二丈六七尺者，许用舵水七十人；梁头一丈四五尺，而连两鞞水沟统算果有二丈五六尺者，许用舵水六十人。”¹

乾隆元年（1736），乾隆强调按既定条例管理民用船只，议定：“商渔各船由地方官取船户族里保结，果属殷实良民许其制造，给以执照，桅樯双单、船梁丈尺及在船人数，各限以制，于执照内登注、漆桅、编号，书船户姓名，各异其色。江南青质白书，浙江白质绿书，福建绿质朱书，广东赤质青书，以昭识别，以备口岸稽查。其江南、浙江、福建、广东商船许往东洋、南洋贸易，他省船不得私往。渔樵谋生者，许往滨海港屿，经由汛口，均由官弁验照，以稽出入偷渡及验照不符者。”²官府力图通过更多的成本投入，强化官方对民船的管理，但这种重申并没有产生明显的效果。乾隆二十年（1756）针对有的船只将压舱石用作武器的个例，又下达了禁止装载石块的指令。乾隆四十年（1776），再对“假柜”问题作出规定：勒令商人申请制造商船时，必须提供商船设计式样、规格，经地方官核实，与例相符，方许成造。船竣工后，由地方官亲自查验，与原报丈尺相符，方准给予船照。如果印官委家人、胥役代验，以致商渔船只加宽，丈尺不符，及守口员弁盘查不实者，察出，分别从重议处。若商人在给照之后，私将梁头船身加增者，一经查出，除治罪外，并将船只入官。”³这实际上颇有点像猫与老鼠之间的游戏，老鼠总能找到对付猫的手段。

相对而言，明清时期的禁海大多是禁中有开的，不像日本“邦禁至严”时，

¹ 严如煜《洋防辑要》卷 2《洋防经制》上，第 12 页。

² 薛传源《防海备览》卷 3《禁私通》。

³ 《广东海防汇览》卷 16《船政》5，第 8 页。

真的就没有了外出的船只。康熙二十六年（1687）本也属于禁海阶段，但由江苏、浙江、安徽和福建各地商人组成的船队仍然能够扬帆于上海与长崎之间。康熙四十三年（1704）一个由 113 人组成的船队再次出现在漂风至全罗道珍岛的“问情别单”中，船主是 55 岁的福建泉州府人王富，其船员包括来自福建漳州府、泉州府、汀州府、浙江湖州府、杭州府、宁波府、江苏苏州府、广东广州府、潮州府的商人，其出发地是厦门，目的地是长崎，本来 116 人的单艘船，途中 3 人死亡。他们供说虽然日本没有通款清朝，但清朝廷“许民往来贸易耳。”¹问到清朝海禁至严，不许往来外国，到底是何年许民买卖的，他们的回答是，“曾前南方不平，故海禁极严，自康熙十九年，始通水路，许民往来矣。”所谓的南方不平即指“郑克塽据守台湾，故有海禁矣，康熙十九年克塽归顺后，始无海禁矣。”²康熙四十五年，漂至济州的船上人员也说：“古海禁之令矣，今则有旨弛禁，任意行商，而弛禁年月，未能的知矣。”³

日本对本国船只出洋有严格禁令“不许本国人往贩他国耳”，却对去日本的外国船有许可令，“船是八十艘，银是一百二十万两定数。”中国船到长崎后，长崎当地有“照管买卖事”的“二位官人”上船查验，查验的内容包括文引，户部收税文引一张，知县官本地方文引一张。收税的标准是小船银子二十两，中船银子三十两，大船银子四十两，货物则随其多寡，增减其税矣。这帮遭风者中有不少曾多次往来于这一途中，海上航程达 3000 里，问到当地官员设置的情况，回答说到，泉州地方有专门管理海务的官员，商船是一端。在泉州当地设有提督、水师提督分别管马步军和水师，水师衙门设在厦门。

问到清朝到底是重视文官还是重视武官时，船员们回答文重于武，但武官在沿海地区也有其发展空间，船员们还能列举出家乡值得骄傲的文武各官的名字，如李光地、陈鹤、郑开极、彭鹏、许贞，在朝武官有福建水师提督吴英、福建陆路提督王万祥、总兵杠彩、天津提督蓝理、宁波总兵官施世泽等⁴。显示文武各官均得到社会的重视。

问到标帖由什么部门负责发放，税交到什么部门，回答是标帖由莱阳地方知

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 22 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 22 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 27 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 25 页。

县颁给，根据所持物种之多寡，向本县缴纳银子¹。

问到是否遭遇过水贼时，回答说没有遭遇到，只是听说广东一带有过，显示水贼在内海或内河并不多见。

谈到赋税，回答是“各省赋税，其规不一，而本州则一亩地税，银七分，民役则一丁一年纳银三钱矣。自雍正八年皇帝下旨意，特为蠲免。”²

问到有何身役时，回答是“俺等则非军丁，故一年每口纳丁徭银子一钱六分，而农者纳田税，商者纳商税，此外无他身役耳。”³这些商人在回答朝鲜官员的问讯时，仍多有对自我的优越感。

这些遭漂风者对清王朝的行政设置多抱有肯定的态度，问道沿海防守状况时，他们回答说：“沿海设堡，时时瞭望”，南方因为马贵，因而骑兵少，多为步兵，同安县有祭祀朱熹的庙宇，人们普遍怀着敬重的态度祭祀他，类似于北方的孔子一样受到尊敬。朱熹的后代有读书中功名的，也有经营农商的。

问到南方海上氛围时，遭漂风者说秩序很好，他们说：“南方有贼，则商船何能任意通行乎，闻山东有出没之患云，而近间无闻。”他们还解释之所以没有盗贼，是因为朝廷采取了有效的赈济措施，对遭灾者均有相应的抚恤措施。他们坦言：他们远赴长崎贸易是为了赚更多的钱。被问到是否有海禁时，他们说四五年前因为海氛不靖，才有海禁，后来天下太平，便许民行商，且置税官收税。他们分析说：海贼船小，离山不远。到大洋之后，则无山无岛，无处安碇，以此无有⁴。

这些遭漂风者有的走过南洋、东洋，因而能说出不同国家的不同政策来，譬如他们了解到暹罗没有管买卖的官，贸易活动属于民家买卖，日本则有两个官人监市，都是官府买的，再转卖于民间⁵。因为往暹罗，沿途会有不少小岛可以避风，而往日本则都是大洋，因而遭风后往往漂得不知所终。

问讯官对清朝的行政设置特别留心，问到同安县的官员设置，回答是：同安东西八十里，南北亦八十里，官人则知县一人，参将一人，海口厦门镇，守官一人，税官一人⁶。知县是七品官，参将是管马兵的，镇守是管厦门海防的，兵税

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 28 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 47 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 29 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 35 页。

⁵松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 37 页。

⁶松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 37 页。

官是管收税商船的。百姓纳田税都纳钱，一亩之税，折银九分。福建地处亚热带，一年两季稻。福建是边海要冲之地，同安尤其是海口，当此招安海寇之时，必有防守之道。水师官镇兵，有哨船出巡各处地方，哨船通常有十只，一船中，兵五十个人。他们的操练多安排在冬天，军器有长刀、短刀、天箭、大炮等¹。

从票文核查中看出，虽然登记制度已建立，但是实际船员与票文所载往往极不相符，且这在漂风的船只中是很普遍的现象，显示实际执行往往具有极大的通融性。

三、 贸易商品

东亚海域北段的海上贸易可分为国内沿海贸易和国际贸易两类，国内沿海贸易也可再分为沿海短途贸易和沿海长途贸易，有的商人会将贸易的范围从国内延伸到国际，或者实现国内与国际贸易的联通。贸易商品逐渐突破了地方土特产的局限，呈现出跨地区乃至跨国商品的倾向。

福建商人在牟利目的下，贸易的物品往往并不以土特产为满足，而是搜集了来自苏州的白緞纱，来自广东的八段丝，来自安南的香木和来自福建的雪糖。他们用红毡、白丝、金丝、白沙、碗器、红花、鼎釜等，从暹罗国换取苏木、白锡、胡桃、象牙、米虾、纹银等²。

康熙四十三年福建商人去往日本的贸易商品分别是：卖去苏木、白糖、乌漆、乌糖、犀角、象牙、黑角、藤黄、牛皮、鹿皮、鱼皮、乌铅、荳藤、大枫子、槟榔、银硃、水粉等物，贸换红铜、金、银、鲍鱼、海参、漆器、铜器等物³。

乾隆二十五年（1760），同安人霖福盛所率船员携带砂糖、武夷茶和粗碗换回了赤豆五百石，绵花一百包，木耳七十五包，薏仁五十包、茧绸二百匹，回程途中遭遇西风吹到了罗州⁴。

嘉庆十八年（1813）福建泉州同安 22 人的商船遭风漂至灵山郡，他们本是五月二十八日往台湾装载糖属，八月十四日到天津卸下，又自天津贸载红黑枣、干葡萄、酸干、干小鱼、白米烧酒要回福建，十一月初三日过清山头洋，猝遇西

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 39 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 35 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 22 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 52 页。

北大风，飘荡大洋，桅折舵破。他们携带的文书有：海澄县照牌一张、闽海关照牌一张、闽部牌二张、台湾府照票一张，执照一张，台分府护送小单一张，天津关正税单一张，验单一张，通永道计关一张，随身正腰牌二十张¹。

嘉庆十八年（1813）一群福建泉州府同安、南安及漳州海澄县人共船户 36 人，外加客商 11 人，漂至全罗道灵光郡，客商李助因病不治，其胞兄李福得到灵光郡地方官员的慰问，本来他们是自同安前往台湾装载糖属，五月十五日，往江南省松江府上海县交易茶叶，七月初六日，又自上海县往奉天省西锦州交易后，贩载黄豆一千石，白米十二包，鹿肉饼八包，牛觔五包，木耳七包，远志十包，甘草十五包，丹参五包，赤芍药七包，瓜子三十包，柴胡四包，防风六包，要回本县，十月二十七日，发船至洋中，去月初三夜，猝遇西北大风，船几覆没，故收拾如干物件，跳下小艇，得保躯命，初六日漂到灵光郡²。

其他省份的商人也是如此，康熙四十五年由莱阳往苏州的船中带的货物是黄豆、紫草、杏仁、防风、白蜡、茧紬、盐猪等物，想换取的是青蓝各色布、瓷器、绵花物等（第 27 页）。“黄豆二百四十担，白蜡二百四十斤、红花二百四十斤，茧紬三匹、紫草三百九十包、防风一包、杏仁一小包、盐猪十二口耳。”³

光绪六年（1880）十一月初九日，广东潮州府汕头埠 9 人以做买卖缘故，当年五月初四日，在暹罗国发船，前往山东烟台地方，收买货物，又往山东营口地方，买豆装载，要回潮州之致同，载暹罗人十七人，作为船格，使之行船。九月二十九日，在山东洋面，忽遭飓风，船只破碎，仅驾从船，漂至忠清道庇仁县，一名暹罗人落水溺亡。船上有妈祖神像，再有红参九柜，从营口买来的炒饼六匣，洋毛褥五件，雨伞二柄，环刀二柄，斧子一柄，白米一袋，布被二件，轧饭一袋，洋鍬小匣一个，琉璃壶一个，铜碗一个，铜茶罐一个，洋铁筒一个，并船上杂用家伙，一狗一猫⁴。

以上显示，清代东亚海域北段海商们主要从事着牟利为目的的商业活动，但相较于南洋区域而言，显得本小量少，时常遭遇漂风之苦，生命财产遭遇损失。

四、 船上人群来源

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 126-127 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 134 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 30 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 186 页。

从漂风记录看，既涉及贸易商人，也时常有渔民遭风的现象。从贸易人群看，主要来自山东、江苏、福建、天津、盛京，其中，福建漳州、泉州的商人仍占很大比例，显示闽南地区敢于冒险、出海成风的社会状况。来自不同地方的商人可以汇集到一艘商船上，显示当时商业活动的灵活性和广泛性。在商船上时常还能见到宦官、士子乃至女眷的身影，显示出商船贸易活动之外更多元的牟利途径和更复杂的社会变动现象。

这些海商往往集中精力于自己的生意上，对皇上下江南、练兵等事皆不关注。问到纳税问题时，他们回答：“船只则无税则，只黄豆有税，十斗一石税，纹银三分；绵花一百斤税纹银二钱，纳于闽海关。”闽海关有将军一人，税官一员¹。

乾隆二十七年（1762）一支由浙江宁波鄞县出发的 22 人漂到了古群山，他们随船带着佛像，随时供奉，求得保佑²。

乾隆三十九年（1774），一支由崇明出发的 10 人船队遭风淹没 8 人，只剩 2 人，漂到济州，他们交代，有崇明到关东，六日顺风可达，他们是在回程途中奏了两日后遭风的。这一年由山东登州府福山县出发的船也遭漂风，他们同样是埋头做买卖的人，对地方行政设置不甚了了³。

乾隆四十二年（1777），一支由崇明往天津的商船遭风漂到朝鲜灵光，这艘船七月初六开船，船上载有枣子和鲤鱼，正在回程之中，可到了成山下，遭遇西北风，中桅不知所踪，大桅也吹折了，船只只能随风簸扬，漂到了朝鲜。他们船上载的枣子几石，鲤鱼千余担⁴。

朝鲜备边司在救下这些船只后，还给予船上生病者以诊治，乾隆四十二年（1777），一支由宁海老滩开出的卖鱼盐的船九月十四日出发，十月初二遭风漂至朝鲜。这是一艘官船，有票文、编号和船主姓名等确凿信息，船主于中盛没有在船上，却是赵永礼替为船主，随行人员也没有出现在票文之中，据交代这是正常现象。其他纸质文书还有同县人崔正房，抵东将王台贤之私书，盐鱼簿和粮饷登记簿，崔正房书中记载和罗鱼 279 尾，白布包 8 个，口俵 4 条，氈 1 床，被 1

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 55 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 58 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 60 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 68 页。

床¹。乾隆五十六年（1791），有山东登州府福山县商人遭风且“伤了风湿，右脚肿痛”，同样得到了妥善的解决²。嘉庆十三年（1808）山东蓬莱原 41 人的船只在漂风途中死 1 人，徐克修、孙中魁、宋福等得病而得到朝鲜方面的“善为调治”而痊愈³。

乾隆四十二年（1777）九月二十八日，福建泉州同安船户自天津县大沽营，贸载凉花枣子，欲往广州省交易。十一月初七日，行船到山东省登州界，忽值西北风大作，飘荡外洋，几死者数，至十四日夜，风势越猛，大船簸扬，船板缝口，坼而水入，渐至沉没，人皆急于图生，仅拾随身物件，跳下汲水小船，随波东西，莫适所向。……所载凉花枣子粮饷之属，大船破碎时，随而飘失矣。问及他们船上的人分别来自天津（舵工、水手）、同安、南海，相距那么遥远，因为什么而作伴同船的，他们回答：“天津同安之商船，互相往来买卖，天津之船，或雇同安之水手，同安之船，或雇天津之水手。故俺于去年冬，自天津装货，到同安发卖。今年五月，自同安买货，还到天津，而舵工、水手雇佣同安县人，惟凭照验，无所拘碍，乃所以便行商之道也。”⁴船上还有广东人，显示当时不同地方的人们已经建立起了在一起共事的信任机制。这条商船长十丈，广一丈六尺，建三桅，前桅长五丈抱半围，中桅长九丈抱二围，后桅长三丈抱半半围，船号则商字第六十九号。他们的验单上，列书户驾掌水手姓名，并为二十四人，而今来者为二十九人验单，系是归验于官府者。他们船上载有凉花一百九十包，枣子一千余担，凉花每包一百五十斤，价银十七两，枣子每担为一百斤，价银三两。凉花是客人李光等五人的货，枣子则是船户金长美的东西⁵。

乾隆五十一年（1786），山东登州府荣成县的打鱼船家遭风也漂到了朝鲜。他们本来有 9 人，却有 5 人上岸吃饭，留在船上的 4 人，刚好遭风漂去。正月初七日遭风，二十二日漂到朝鲜黑山岛，二十三日，自黑山岛发船，二十六日到楸子岛，又发船，初三日登陆。因为是渔船，属私船，没有领取船号票文⁶。

乾隆五十六年（1791），山东登州府福山县共 21 人的商船从五月二十九日出发，目的是前往奉天省金州府买谷物的，并且已买了各种谷子及山茧凉花等物，

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 72 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 87 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 116 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 76-77 页。

⁵松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 77-78 页。

⁶松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 85 页。

十一月二十三日，自金州府小平岛发回，绕行数里，忽然遭大风，桅杆摧折，出没险涛，船几覆败。这时船员们舍弃了一半的粮米，希望能减轻船只的负担，力保不致倾覆。后来漂到了朝鲜元山岛。这是一艘私船，但握有票文，船主是安永和，除票文上显示的人名之外，船上还有“顺便同舟”的“傍县客人”，还有“头戴顶子”的秀才，甚至还有一名 16 岁的女子。这名秀才叫于华国，“丁亥成生员，得了顶子，而数奇不做官，因家兄光国在奉天省旅顺口水师营开铺买卖，故戊申中往依家兄，仍往铺内，营中诸官员，请为门馆先生，教授其子弟，今欲回见家眷，将所得束金，买了谷物，以为过活之资，不幸遭风到此。”票文外的曲当一、牟春元、牟白学“俱是贫穷之人，曾往奉天省，为人雇佣，亦欲还家，同为上船。”

“女人乃利辉之妹，陈裕恪之甥女，本是福山县人，而曾随其母，搬往奉天省牛庄，年今长成，其兄欲为成嫁，带还本县，故亦同乘船。”¹这里透露出丰富的社会史信息，商船上形成的复杂小社会除了票文上列出的商人，有时船主并不在船上，另外有一些搭船的旅客，包括功名上没有提升而依附商人且成为塾师的秀才，受人雇佣的打工者和欲回家嫁人的女子。该女子之所以回老家的另一个原因是她的母亲“已改适他人，留住不来”。他们在遭风后果断舍弃掉一半的实物，显示他们有应对这类突发事件的基本经验，他们供认他们变卖杂粮、凉花、山茧的收入有六百四十七两零，船上物品中除了米谷是自己需要的之外，山茧、烟草都是受托他人带去卖的。询问他们有关地理方位、道途远近方面的常识，他们都熟谙于心，回答得精确无误，对于福山县行政设置中知县、教谕、训导、海口巡检、典史，宁海州知州、州同学正、训导、吏目，登州府总兵、兵备道、知府、海防、水利、同知、教授、训导、经历、司狱等官，山东省巡抚、提督、学政、布政使、按察使、经历、盐运使、司狱，金州府知府、教授、经历、仓官等都了如指掌（第 92 页）。从朝鲜官员的搜查中，他们还发现了若干书籍，包括《罗经解定》4 卷、《入泮彀》一卷、《嫁娶书》一卷、《鼓吹风雅》一卷、《英华集》一卷、《金函玉册》一卷、《十二月花甲全书》、《精选修造吉日》一卷、《会试元魁卷》一卷、《泮彀英今学必读》一卷、《衍释万言教化天下》一卷、《澄怀园课稿》第一册一卷、《圣谕文修》一卷。²这些书中，既有用于航海的书，也有指导科举的书，还有日常择日、嫁娶乃至修行尚德的书，从中不难看出当时航行海上的海商们的阅读

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 90 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 94-95 页。

趣味和好尚。我们难以在官方文献中找到这类生动鲜活的史料，倒是在朝鲜备边司处理的漂风事件而留下的《问情别单》中捕捉到这样的信息，显示出当时社会流动的丰富复杂的面相。

乾隆五十九年（1794）11月初6日，马梁镇漂汉人问情别单中说的是一只载有51人的船，其中4名女子，人员分别来自山东蓬莱、关外岫岩、复州、海州、宁海、辽阳等地，他们是10月20日从登州府登船，向奉天府要买粮柴的，在中洋遭遇西北风，23日到了朝鲜。因为登州这一年年荒，“要往奉天就食”，因为奉天这一年收成不错，他们想投奔亲眷借得本钱买取粮柴，回到登州，卖取利钱。船上的4个女子有三人是随夫而行的，一人是随弟投奔其夫的。前三对因贫穷无资，“只为转徙就食的意思”。这是一艘船主叫蒋利顺的私船，票文中列的张述相没来，却是叫夏禄公的人替代其前来，因为他们之间是姑舅兄弟关系。许多人是给雇钱而乘船的，雇价或是大钱一百，或是小钱一百，“大钱一百个为一百，小钱以十六个为一百”。问及地理方位、路程远近和地方行政设置方面的问题，他们一般也能回答¹。

嘉庆五年（1800）来自江苏苏州府南通州吕四场的6人船只漂到全罗道灵光郡，他们原有7人，淹没1人，目的是往山东莱阳买黄豆，上一年十二月十八日放船的，二十日即遭遇了西北风，二十八日漂到了朝鲜。船属于私船，有船号、票文，票文中列赵源发、朱进鹿、张学周、赵元义、王逐才五人，但赵源发是船户，故在家，张学周、王逐才虽名在票文而不来，朱进鹿之代唐松高来，赵元义之代单列和来，他们用船载来芦竹，但船破芦竹失，所带购买黄豆的银子因分存在各人手上，得以保存。从船上发现的两封书信，其中一封是银主宋姓商人要传给莱阳杨姓商人的，一封则是发船时有人要转托传致的²。

嘉庆十年（1805），太仓州宝山县22人的船遭风漂到济州，叶合盛是这艘私船的船主。票文中原列叶合盛、孙丹九二人，票外傅鉴周、孙满观分别替代叶合盛、孙丹九，王培照则是搭船客商，王付了三百两银子，搭载红枣。他们是要运茶往天津的，却在山东前洋猪窝岛遭风³。

嘉庆十三年（1808）正月十四日，全罗道灵光郡又迎来了来自江苏太仓州镇

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局2007年版，第100-101页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局2007年版，第106页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局2007年版，第109页。

洋县 13 人的漂风船，他们于上年十月初五日自江南往关东金州，十一月初七日，载黄豆还向江南，当日半夜遭风，十二日漂至灵光郡，被接入弘济院，这是一艘私船，票文四张，分别是镇洋县票文一张，苏松道票文一张，上海县出洋人名小票二张。船主张御也未上船。他们的船上载黄豆之外，又有海参四百斤，秣米十石，钱七十八两五钱，而黄豆及海参二百斤，秣米十石，则遭风之际漂失无余，所存只是海参一百二十斤，钱七十八两五钱，海参及装船铁物，以纸折给。朝鲜方面给予他们很好的接待，“俺等自到贵国，差官远来，厚衣丰食，既无饥寒之苦，沿路护送，且忘行役之劳。”¹

嘉庆十三年（1808）有山东蓬莱往宁海去搭载了 41 人的商船在十一月初七日放洋，后漂至灵光郡。这艘视同官船的船只票文中列十四人，但船上实际有 40 人，且多有替代者，譬如舵工王彦代孙全良，水手姜风代阮成九，刘魁吾代孙中魁，王永昌代田永茂，王官代宋福，王杆代刘文章，王有能代刘理，王田代刘广，于士发代曹学英，王曰明代王有志，王用有代孙云魁，陈福代刘永学，张芝告代邱忠，起和代庄义。船主张成顺在家未来，水手阮成九替来。这艘船只所载银钱杂粮衣服等，分别是王兰若、邹珽玉、杨魁明、王琳菴茧包一百四十二包，高粮六十包，包米四十石，孔化婷茧包六十一包，董悦候茧包五十七包，谭志远茧包五十八包，王喜安茧包四十七包，李梦龙茧包二十一包，这些都在飘荡中几乎尽失，银钱则都在。从供述中看到当时的部分物价资料，譬如“熟茧一斤价银四钱，生茧一斤价银五分，高粮一石价银四两，包米一石价银三两五钱。”“奉天钱，以八十二文为一两，山东钱以十钱为一两，以奉天钱计之，则为一千八百八十四两二钱三分，银则二百十三两二钱。”带着货物的商人雇钱为大制钱一百三十四千四百八十一个，空人则无货物，故水力价大制钱一千个或一千三百二十个或一千六百四十个²。

嘉庆十三年（1808）一艘由上海往南通再往山东胶州的船遭风漂到济州，船上载有篁竹，价值三百四五十两，另载有黄豆青豆等谷物³。

嘉庆十八年（1813）一艘闽南人的船载着 22 人被漂到了全罗道灵山郡，票文中列有 20 人，另 2 人是他们在天津遇到的同乡薛尾、黄振聚⁴。闽海关小票中

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 119 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 120 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 125 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 128 页。

金丰源等 20 人姓名，在该船上却见不到一人，是因为事故不能同来，只得更换成他人，该船载有黑枣一百石，红枣一千八百石，干葡萄二十五包，酸干六箱，白米三十石，小鱼干六包，烧酒二十缸，均遭水毁。他们供奉天上圣母、玄天上帝等¹。

嘉庆十八年十二月二十三日，福建省泉州府同安县、南安县、晋江县及漳州府龙溪县、海澄县共七十三人漂风至灵光郡，船上有客商 23 人，也是同乡，因而搭船回乡。他们是在回福建途中经过锦州地方遭风的，他们用砂糖、胡椒和苏木换回了天津的红枣，结果货品基本遭漂，只留有部分银钱。问询到为什么漂风者中同安人较多时，回答是“鄙县人多做经纪，且多船户，故从来遭风漂泊者，比比有之。”²

嘉庆二十四年（1819）又有同安人 30 人漂风至全罗道罗州慈恩岛，他们 30 人雇的是海澄县私船，目的地是西锦州，收买豆子和那杂货，返程途经山东时遭遇大风，漂至罗州。³

道光四年（1824），又有海澄县船往盖平县发卖糖货，交易各种豆子，十月初四日，回程，初十日遇风。装载的有：黄豆五百二十包子，青豆五百三十包子，饭豆五十包子，再有黑菜、粉条、牛筋、牛油、鱼脯、粮食、烧酒等物⁴。

道光四年（1824）江苏镇江府丹阳县人漂到全罗道罗牧红衣岛，他们是上年正月二十日，在赣榆县青口浦买豆饼，二月二十四日往上海县发卖豆饼。八月初十，往关东大庄河收买青豆，十月初九日要回上海县，归途遭遇大风。查询票文，多有人头不符的情况⁵。

道光四年（1824）正月十二日，有宁波府镇海县商人漂至全罗道罗州黑山岛、牛耳岛，他们于七月初七自镇海县放洋，八月初七日往天津交卸，九月十三日自天津出口，十六日到山东省大山地方装枣，二十日出口，十一月初四日放洋，初六日猝遇大风，他们开的是私船，有船票，船号为顺茂号，人头替代的情况是：“方龙洪代包傅贵，朱圣茂代朱大隆，王孝海代朱孝雷，韩允来代陈忠焕，陆秀乾代朱和惠，庄仁家代陈齐风，应达茂代应庆余来。其中有些有亲属关系，“应

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 130 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 140-141 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 143 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 147 页。

⁵松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 151 页。

文彩即应庆余之父，王家国即王加临之兄。”船上装的是粉条二千余斤，红枣二百余石。粉条每斤五十九文，红枣每石五百文。他们随船带有佛像，“无论居家居外，随处敬奉，以冀默佑。”¹

道光十六年（1836）三月十七日，福建省漳州府诏安县 44 人漂至全罗道罗州牧黑山岛、牛耳岛，他们是上年五月十八日自诏安县出船，同日到广东省潮州府饶平县装糖，二十四日出海口，七月初一日，到天津府卖糖装酒，九月十一日出口，十七日到宁远州装豆枣，二十九日发船回家，十月十六日遭风，二十九日已时量，漂至黑山岛。他们船上有叫吴权的以腹胀症死于宁远。他们所带的货物有：“黄豆八百十石，绿豆六十五石十一斗，黑豆二石十四斗，白豆十二石八斗，黑枣三十石左右，烧酒五十壶，而黄豆四百余石，绿豆四百余石，酒十余壶，枣十余石，漂流时卸解也。”²船上有天后圣母娘娘像，三张船票，分别出自诏安县（船票）、宁远州（执照票）和诏安县下官掌船司（印单票）³。

咸丰二年（1852）十二月二十五日，山东登州 5 名商人漂至忠清道泰安安兴镇，其中有一人有足病，经“特赐药料，渐至好了”⁴。他们以卖鱼为业，本年九月初六日，开船往关东老口滩，装鱼发卖于各处，十一月初六日，将向关东金州地，忽遭大风，同月十一日，漂至安兴镇⁵。

咸丰五年（1855）江南省苏州府昆山县 31 人是上年六月装皇粮到天津，交卸回到山东烟台镇，装乌枣客 8 人，上年十二月初一日，开船入洋，被西北风。）船上装有乌枣一千四百零一包，杏仁五十包，香干八十五包，梨二十五包，槐花四包，红小豆二十石，豆饼八十三片，粉条三包⁶。

咸丰八年十二月二十九日，江南省松江府上海县民家 21 人，本是往奉天府装谷，转回江南，十月二十三日到山东后山，忽遭大风。所装谷物包括黄豆、小米、芝麻、瓜子、猪肉、牛油、胡桃油等。21 人中，有的是伯叔兄弟关系，有的是叔侄关系，有的是堂叔侄关系⁷。显示亲属间商业活动的相互牵带是很普遍的现象。

¹松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 154-155 页。

²松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 162 页。

³松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 162 页。

⁴松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 169 页。

⁵松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 170 页。

⁶松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 172-174 页。

⁷松浦章编著、卞凤奎编译《清代帆船东亚航运史料汇编》台湾乐学书局 2007 年版，第 178 页。

总体来看，《备边司臚录》显示了清朝东南数省均有漂风到朝鲜的事例，福建海商所占比重较大，由于受季风、滨海环境的影响，人们一不小心就会遭遇漂风，带来生命和财产的巨大损失。虽然政策上显示较多的是禁海，但从具体事例看，若干规定均被冲破，有关票文、船户、舵工、水手不符的现象普遍存在，表明制度基本无法得到严格的遵守，地方官有着极大的自主性。善于与政策周旋的商人或许能谋得利益。由于海洋形势的复杂性，官方所做的若干规定往往也难以落实，尽管官方海上力量因为政府的目力所未及而没有获得很大的发展，但民间海上力量仍取得了长足的发展。不过，相较而言，东亚海域北段的贸易条件不如南段，呈现出一定程度的劣势。

港口、維新與革命基地——新加坡華人社會

陳丁輝¹

前言

新加坡因為地理位置優勢，很早便是區域內風帆貿易的轉運站。新加坡的古地名「龍牙門」、「單馬錫」最早出現在元代航海家汪大淵所著的《島夷志略》(1349)，明代張燮著《東西洋考》(1617)和茅元儀著《武備志》(1628)等典籍也有提及。汪大淵先後在 1330 年和 1337 年兩度航行到南洋和西洋。1349 年他在泉州寫成《島夷志略》，書中有關「龍牙門」的描述為：「龍牙門以單馬錫番兩山，相交若龍牙狀，中有水道以間之，田瘠稻少，天氣候熱，四五月多淫雨。俗好劫掠。。。男女兼中國人居之，多椎髻，穿短布衫，系青布搵。。。。」明代初年鄭和先後七次下南洋，而明代末年茅元儀的《武備志·鄭和航海圖》記載了鄭和從馬六甲經「龍牙門」航行到南中國海的航向圖，文中提及船隊從「吉利門」到「白礁」乃以「長腰嶼」為標記，出了「龍牙門」水道，向東航向「白礁」。這是判斷「龍牙門」所在位置的主要依據。²透過中國古代地理文獻的記載，我們得知新加坡自十四世紀以來就已經是航海史上有所記錄的港口之一。這點也可以從新加坡當代考古出土的文物得到印證。³

然而，今日我們所熟知的新加坡近代史則以英國人萊佛士（Stamford Raffles）登陸為起點。1819 年萊佛士自馬來天猛公手中取得新加坡，將此港闊

¹ 作者目前是新加坡中華總商會研究員。論文初稿，請勿引用。歡迎電郵交流和指正：
tengphee@sccci.org.sg

² 詳見饒宗頤，《新加坡古事記》，香港：香港中文大學，1994 年，頁 183；余定邦、黃重言，《中國古籍中有關新加坡馬來西亞資料匯編》，北京：中華書局，2002 年。

³ 有關新加坡考古成果，見 Kwa Chong Guan, “Records and Notices of Early Singapore” in John N. Miksic(ed.), *Archaeological Research on the “Forbidden Hill” of Singapore Excavations at Fort Canning, 1984*, Singapore: National Museum Singapore, 1985; Kwa Chong Guan, Derek Heng, Tan Tai Yong, Singapore, A 700-Year History: From Early Emporium to World City, Singapore: National Archive Singapore, 2009。此外，新加坡最新出土文物則可以參考 2014 年新加坡國家博物館「新加坡 700 年展」的出版品。

水深的港口宣布為自由港，歡迎所有人進行貿易。自由港口貿易政策很快吸引大批來自馬六甲及區域內的其他港口的貿易商，同時也迎來大量來自中國閩粵沿海地區的移民人口前來開埠，包括商人和苦力。自 1821 年 2 月 18 日第一艘從廈門啓航的帆船到達新加坡開始，來自華南的移民人口迅速增加到 3 千 317 人。此後每年每當西北季候風向南吹時，自元月至三月間，中國的帆船紛紛從廣州、汕頭、詔安、廈門、海南等地航向新加坡，運送大量茶葉、絲綢、陶瓷器等中國物產前來，同時亦載滿一艘又一艘的華南移民；回程則運載南洋的土產（燕窩、原木、棉、藤等）和鴉片。⁴鴉片戰爭期間，更多沿海地區人口為逃避戰禍來到新加坡，使移民人口加速成長。1880 年又因輪船的出現逐漸取代了帆船，使航程不受季候風影響，安全性更有保障，載客量也大增，進一步加速人口的流動。⁵根據 1901 年的統計，當時居住在新加坡的華人移民人口高達 17 萬之眾，並且因而形成以漳泉、潮州、廣府、海南和客家五大幫群為主的移民社會。⁶由此可見，自由港口政策、帆船貿易的繁盛和新加坡華人人口的成長呈正相關。

本文將在這個歷史背景下，處理十九世紀末、廿世紀初新加坡移民社會形成時，清廷的變法維新和以推翻滿清為目標的革命運動，如何影響和作用到新加坡的華人社會。此前除王賡武和顏清煌兩位學者的研究論及保皇維新、辛亥革命與新馬社會的關係，較少人關注這個課題。隨著 2011 年辛亥革命一百週年的紀念活動，相關的著述也在新加坡相繼出版，適時補充這段歷史空白。⁷本文也是在這個基礎上展開，探討維新派和革命派兩股勢力先後來到新加坡，如何引發本地華社對中國政治的關注和啓蒙，同時也擴大海外華人對中國政治的參

⁴ 有關中國和新加坡的海上貿易，見 Jason Lim, “Chinese Merchants in Singapore and the China Trade, 1819-1959”, *Chinese Southern Diaspora Studies*, Volume 5, 2011-2012, pp. 79-115.

⁵ 例如 1880 年川行華南和新加坡的輪船有 178 艘，帆船僅 64 艘。見 Report of the Chinese Protectorate, Singapore, 1880, in *Straits Settlements Legislative Council Proceedings*, 1881, p. 92.

⁶ 麥留芳，《方言群认同：早期星馬华人的分类法则》，台北：中央研究院民族学研究所，1985 年，第三章。

⁷ 見 Wong Gungwu, “Sun Yat-sen and Singapore,” in Wang Gungwu, *Community and Nation: Essays on Southeast Asia and the Chinese*, Singapore: Heinemann Educational Books Asia, 1981, pp. 130-139；顏清煌，《星馬華人與辛亥革命》，台北：聯經，1982 年；Leo Suryadinata (ed.), *Tong Meng Hui, Sun Yat Sen and the Chinese in Southeast Asia: A Revisit*, Singapore: Chinese Heritage Centre, 2006；周兆呈，《百年辛亥南洋回眸》，新加坡：八方，2011；陳丁輝主編，張永福著，《南洋與創立民國》，新加坡：晚晴園，2012；陳丁輝主編，林義順著，《星洲同盟會錄》，新加坡：晚晴園，2015；陳丁輝主編，陳楚楠追述，《晚晴園與中國革命史略》，新加坡：晚晴園，2017。

與機會。其時維新派以康有為（1858-1927）、梁啟超（1873-1929）為首，康有為在戊戌政變後先後七次前來新加坡，在本地鼓吹維新和保皇思想；而革命派則以孫中山（1866-1925）為代表人物，他到新加坡宣傳革命的次數高達 9 次，並在本地策劃了其中 3 次起義的行動。1900 年，兩人不約而同抵達新加坡，分別向各自的陣營發表政論並尋求支持，對新加坡華人社會的政治思潮產生深刻的影響。特別是當這兩股對立的政治力量相互競爭，國內的分裂也在新加坡華人社會中發酵，促進本地華人政治化的過程，也促使海外華人中國民族主義的建構。

本文的架構，首先介紹歷史背景。清末鴉片戰爭以來，清廷為回應西方列強的挑戰被迫辦理洋務以求自強。中日甲午戰爭以後，向以天朝自居的中國被日本打敗震驚海內外，國內要求改革變法自救的呼聲高漲，最後卻以戊戌政變失敗告終。清廷經歷洋務、變法不果後，革命成為有志之士追尋中國現代化理想的不二途徑。而中國國內這一系列的政治變革和發展，也受到海內外華人社會的關注。因此本文接著以人物為主軸，分別介紹康有為及其變法運動、維新思想如何傳播到新加坡，其支持者邱菽園等人如何在新加坡鼓吹保皇，此外也介紹孫中山在南洋宣傳革命的活動，因有張永福、陳楚楠等人的大力支持得以在新加坡開展。最後本文將討論新加坡華人社會在這兩股政治勢力之間，如何受其影響，又如何作出回應，並指出廿世紀初中國的政治思潮對自由港口及其移民社會的衝擊。

鴉片貿易、洋務運動、維新到革命

十九世紀上半葉，由於英國對中國的茶葉、絲綢與瓷器需求龐大，因此對中國貿易漸形成逆差狀態。為此，英國將鴉片輸入中國以克服中英貿易結構的不平衡。清朝政府很快發現鴉片導致國內經濟通貨膨脹、白銀外流日益嚴重，全民健康、勞動力和國力因此衰退。1838 年 12 月底，道光皇帝頒布《欽定嚴禁鴉片煙條例》，派欽差大臣林則徐前往廣州禁煙，包圍商館充公 2 萬多箱鴉片，1839 年 6 月在虎門銷煙。此舉引起英國反彈，藉故以保護英商利益為由出兵，引爆中英第一次鴉片戰爭。兩造最終於 1842 年 8 月 29 日簽訂《南京條

約》，達成廣州、福州、廈門、寧波和上海等五口通商、割讓香港以及賠款等多項不平等條例。

鴉片戰爭和《南京條約》的簽訂，開啟不同列強國家先後以戰爭手段來跟清朝政府簽訂各種不平等條約，如《天津條約》、《璦琿條約》(1858)、《北京條約》(1860)、《中法條約》(1883)、《馬關條約》(1895)、《辛丑條約》(1901)等等。除割地賠款外，各國也進一步取得自由貿易的通商權、最惠國待遇、領事裁判權、協定關稅權利、在華傳教等權利。自十九世紀下半葉起，清廷已逐漸淪為半殖民地的狀態。

國家積弱，面對西方列強的挑戰，朝廷內部有人呼籲效法西方的科技和文明，「師夷長技以制夷」，同時也有中國知識份子開始翻譯和介紹西方名著。清廷遂於 1860 年第二次鴉片戰爭之後推動洋務運動，學習西方列強的現代化工業和商業模式，以求富國強兵之道。洋務運動是朝廷第一波的內部改革，初次嚐試推動中國的現代化／西化的進程。外交方面首設外交機構，建立總理各國事務衙門以掌管對外事務；軍事上開始設立軍工廠、發展造船業，更成立了四支現代化海軍；經貿上投資礦場、鐵路、銀行，積極向外招商；現代通訊方面，在各大城市拉電報、辦郵政；教育上則設立翻譯機構同文館、創設新式學堂，派遣幼童公費留學等新政。洋務派所力倡的「中學為體、西學為用」的口號成為當時的主流思想。可惜清廷努力了 35 年的洋務運動，最終於 1895 年甲午海戰敗給日本宣告失敗。

對許多人而言，清廷敗給西方列強的船堅利炮是可以理解的，但不能接受敗給日本的事實。當《馬關條約》割地賠款的消息傳回，北京乃有公車上書，請求變法自救。在康有為幕後主持下，光緒皇帝於 1898 年推動一系列的改革，是為戊戌變法。這是清廷發動的第二波內部改革，希望透過政治、經濟、軍事、教育、及官僚制度等多個層面，變法自救。可惜這場百日維新變法碰觸到太多保守勢力的利益，加上慈禧太后的干涉，最終亦以政變失敗收場。維新派大將譚嗣同等「六君子」斬首示眾，康有為等人則逃往日本，開始其長達十六年的海外流亡生涯。

清朝自鴉片戰爭以來，六十年內在一連串的战敗中被迫簽訂一紙又一紙的不平等條約，內部也經歷了兩次政治改革和變法，皆以失敗告終。當體制內的

改革不成功，以革命手段來推翻既有的體制便成了中國有志之士最後的政治抉擇，孫中山便是革命派的主將。他於 1894 年 11 月 24 日在檀香山創立興中會，提出「驅逐韃虜、恢復中華、創立合眾政府」的主張。甲午戰爭後，他在廣州策劃第一次起義試圖推翻滿清。可惜革命計劃走漏風聲，尚未舉事即被清廷擊破。孫中山為此走避海外，展開他在列國宣傳革命的流亡生涯。1900 年，他和康有為先後抵達新加坡，分別代表革命黨和保皇黨兩股勢力在本地進行政治活動。

維新保皇在新加坡：康有為與邱菽園

1819 年新加坡自被英國殖民管轄以來，由於位處南洋海上交通的中心，加上優良的港口條件和自由貿易港的政策，其所吸引外來的勞動人口數逐年增加。⁸在這股拉力之下，中國其時因天災、人禍、戰亂連連，形成一股自內而外的推力，將沿海貧瘠的城鄉人口推向新加坡。在雙向推拉力的作用之下，1900 年的新加坡已經是一個發展得相當成熟的移民社會了。華人經由血緣、地緣和業緣組成的會館、社團相繼誕生，寺廟和學校先後成立，報館也興辦起來了。⁹本地最早的報紙是《叻報》（1881）和《星報》（1890），兩份報紙的立場皆是保守傾向且支持滿清朝廷。因此當甲午戰爭戰敗清朝與日本簽訂《馬關條約》時，兩份報紙都在民族危機的意識下出現變法求強的呼聲，隨即支持康有為的維新運動，後來戊戌變法失敗，兩報立場未變，同情康有為在海外的保皇勤王運動。1898 年本地富商邱菽園創辦的《天南新報》，也力挺康有為的政治主張，廣為宣傳維新思想。

邱菽園（1871-1941）出生福建漳州海澄，自小受傳統私塾教育。其父邱篤信在 20 歲時孤身前來新加坡謀生，後經營米店致富。邱菽園 8 歲時從家鄉來到新加坡，15 歲返鄉讀書打算參加科舉，先後考取秀才、舉人功名，1895 年赴京

⁸ 新加坡人口從 1824 年的 10,683（華人佔 31%）增加到 1840 年的 35,389（華人佔 50%），再從 1860 年的 80,792（華人佔 62%）激增到 1901 年的 228,555（華人佔 72%）。相關統計數字可參閱新加坡國家圖書館最最新校對版：Song Ong Siang, *One Hundred Years' History of the Chinese in Singapore* (The Annotated Edition), Singapore: National Library Board, 2016

⁹ 見 Lee Poh Ping, *Chinese Society in Nineteenth Century Singapore*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1978；林孝勝，《開埠初期的新華社會》，收錄在林孝勝，《新加坡華社與華商》，新加坡：新加坡亞洲研究學會，1995 年，第一章。

趕考，進士不第，從此絕意仕途。正是這段寒窗苦讀爭取功名的期間，讓他有機會接觸和觀察到中國知識份子面對內憂外患之際所產生的焦慮、所提出的對策，進而引發改良和變法的新思潮。1897 年當他因父喪回到新加坡定居之前，邱菽園持續關注中國的政治變革。他個人非常推崇康有為，本身也是維新派的信仰者。¹⁰

康有為（1858-1927），廣東南海人，光緒廿一年（1895 年）考取進士。甲午海戰清廷大敗後屢次上書求變，1898 年 6 月終為光緒皇帝所召見，開始參與新政變法。戊戌變法失敗，光緒皇帝被囚禁於瀛台。10 月 24 日康有為流亡到日本，隔年 4 月再前往加拿大、英國等國宣傳維新的主張，並成立保皇會（又名中國維新會），以「忠君愛國」相號召，鼓吹君主立憲，反對革命。10 月康有為獲悉在香港的母親病重，從加拿大搭船赴港探望。抵港期間，清廷曾派刺客兩次試圖刺殺康有為不果，讓他深感生命受到威脅。正是這個時候，邱菽園滙贈千金並力邀康有為到新加坡避難。1900 年 1 月 27 日，康有為乘船南下，2 月 2 日抵達新加坡，展開他在南洋流亡的歲月。

清廷對康有為下達了十萬兩的懸賞令。為避開朝廷的耳目和記者的追蹤，康有為旅新期間不斷更換住所，先寄居在邱菽園開設的米店「恒春號」三樓的「客雲廬」，後搬到他的寓所「南華樓」，也曾短暫寄居在林文慶醫生家中，又入住章芳林的別墅「茂林園」。有研究指出，康有為在 1900 年至 1911 年的十二年間先後來新加坡共七次。¹¹期間也到過馬來亞的檳城、太平、怡保、吉隆坡等地宣傳保皇思想。學者李元瑾總結邱菽園對康有為及其維新運動的貢獻主要有以下幾個面向¹²：首先，邱菽園出資創辦《天南新報》，在新加坡以實際行動支持中國的維新運動；其次，邱菽園積極籌辦本地新式學堂，負起章程起草和籌款等工作；第三，邱菽園在 1899 年跟林文慶等人創辦新加坡華人女子學校，力倡女子受教權；第四，為回應康有為在中國的復興儒教之舉，邱菽園也在本地倡導儒教復興運動，透過他所創辦的報紙宣傳儒教的重要性；第五，

¹⁰有關他的生平介紹，見邱新民，《邱菽園生平》，新加坡：勝友書局，1993 年；邱菽園思想方面的研究，可參閱：李元瑾，《東西文化的撞擊與新華知識份子的三種回應》，新加坡：新加坡國立大學中文系，2001 年。

¹¹張克宏，《亡命天南的歲月——康有為在新馬》，吉隆坡：華社資料研究中心，2006 年。

¹²李元瑾，〈邱菽園與辛亥革命〉，海外華僑與辛亥革命國際學術研討會，2011 年 8 月 22 日，廣州。

1899 年 10 月他在新加坡發動南洋各地五百名商眾電祝德宗皇帝「聖躬萬安，早行新政」；第六，1900 年 2 月邱菽園出資把康有為從香港迎來，讓他在新加坡有安身之處並在海外從事維新宣傳活動；第七，邱菽園協助康有為聯繫各地的保皇運動勢力；最後，邱菽園也資助康有為策劃 1900 年 8 月份自立軍在武昌的起義，雖然是次起義最終因事跡敗露遭張之洞鎮壓，部分原因是康有為在海外籌得的匯款不至而告失敗，但它卻是保皇維新運動唯一一次的起義行動。¹³

康有為所代表的海外保皇維新勢力並沒有達到目標，他跟邱菽園的關係也因「自立軍起義」的匯款爭議而破裂。但總體而言，康有為此因有邱菽園鼎力相助，才得以在新加坡推動保皇維新的活動，也使得新加坡順勢成為中國近代政治的海外宣傳中心之一。

革命之聲在新加坡: 孫中山、張永福與陳楚楠

孫中山（1866-1925）出生廣東翠亨村，自小受私塾教育。1878 隨母到夏威夷追隨兄長孫眉，在當地入讀教會學校。1883 回到家鄉，不久再到香港唸書，最終成為一名醫生，先後在澳門和廣州執業。1894 年有感中國面對列強侵略和清廷的無能，曾上書李鴻章但不被接見。自此孫中山放棄溫和的政治改革路線，決定以革命手段推翻滿清。是年年底他在夏威夷成立興中會，1905 年復在日本創立同盟會，積極宣傳革命理念，在海外策劃十次起義活動。

王賡武教授是最早關注孫中山與新加坡關係的學者之一，他記錄了孫中山前後八次入境新加坡的時間與活動¹⁴。最近有研究材料指出，孫中山曾在 1905 年底來過新加坡，因此他因為革命活動在 1900 至 1911 年這十二年間來到新加坡的次數增添為九次。¹⁵孫中山在 1900 年第一次來新，目的就是為了會見康有

¹³ 「自立軍起義」也稱「唐才常起義」，原預定於 1900 年 8 月 22 日起事勤王，事敗後總幹事唐才常等多人慘遭斬首。舉事失敗也歸因於康有為不肯將海外籌募得來的款項匯給唐才常，其中包括邱菽園個人捐助的 25 萬叻元。見湯志鈞，〈丘菽園與康有為〉，《近代史研究》，第三期，北京：近代史研究，2000 年，頁 218 - 228。有關唐才常與維新黨人及革命黨人之互動可參閱陳善偉，《唐才常年譜長編》（下冊），香港中文大學出版社，1990 年，頁 571 - 572。

¹⁴ Wong Gungwu, "Sun Yat-sen and Singapore," in Wang Gungwu, *Community and Nation: Essays on Southeast Asia and the Chinese*, Singapore: Heinemann Educational Books Asia, 1981, pp. 130-139.

¹⁵ 過去學界多以王賡武 8 次之說為準，杜南發從馮自由的《中華民國開國前革命史》、鄧慕韓的《總理所至南洋各地及年月考》、本地同盟會創會成員林義順的《星洲同盟會錄》和陳楚楠的《晚晴園與中國革命史略》等著述和史料，確定 1905 年秋冬之際孫中山曾到訪新加坡。見杜

為。他在日本友人宮崎滔天的建議下一起前來新加坡跟康有為見面，共商彼此合作的可能性。結果宮崎及其友人清藤幸七郎抵新，在等待孫中山到來之際，反被康有為懷疑他們是清廷派來的刺客，兩人因此被英國殖民地官員以刺殺康有為之嫌疑逮捕入獄。孫中山抵達後透過醫生友人吳杰模、黃康衢的引荐，請時任立法局議員的林文慶幫忙，成功開釋宮崎與清藤兩人。不過有關當局還是驅逐了孫中山出境，並判他五年內不得入境，而宮崎和清藤兩人則永久不得入境。¹⁶這是革命派和維新派在新加坡唯一一次嚐試交流與合作，此後這兩股勢力再無互動，從此分道揚鑣。

孫中山再次來到新加坡已是五年後的事情，當他在美國看到在新加坡發行的《圖南日報》的月份牌印象極為深刻，專函革命摯友尤烈詢問該報的詳情，因此得悉張永福、陳楚楠跟他有共同的政治理念。1905 年他從歐洲前往日本途中，特地發電報請尤烈安排會面。這是孫中山首次跟南洋的革命同志接觸，也為日後同盟會在新加坡成立分會奠定基礎。張永福和陳楚楠則成為孫中山在新加坡最得力的支持者。

張永福（1872-1959）是潮州人，祖籍廣東饒平。根據宋旺相的記載，張永福的祖父大約是在萊佛士宣佈新加坡開埠後，自汕頭搭乘輪船「長美號」前往南洋從商。他在美芝路（Beach Road）開設「新長美」商號，經營布匹和香料貿易。¹⁷其父張理於 1833 年在新加坡出生，長大後繼承家業，並和來自印尼邦加文島（Muntok, Bangka）的土生女子陳寶娘通婚，生養了七名子女。張永福在 1872 年 9 月 5 日出生，兄弟中排行老二，自幼在密駝路（Middle Road）家中上私塾。及長，他跟隨父親學習做生意，每月領取十或十五元的薪金。張理去世後，張永福繼承布莊的生意，成為本地的年輕富商。張永福的元配早逝，留下一個兒子張炳庚。第二位妻子是來自土生家庭的陳淑字，為他生下其他子女。當時密駝路的老家愈顯擁擠，張永福於是購置了位於馬里士他（Balestier）

南發，〈孫中山到底來新幾次？〉，收錄在周兆呈，《百年辛亥南洋回眸》，新加坡：八方，2011，頁 10-18。

¹⁶內容詳見宮崎滔天 1902 年出版的自傳。宮崎滔天，《三十三年之夢：宮崎滔天》（中文譯本）陳鵬仁譯，水牛出版社，1989 年。

¹⁷ Song Ong Siang, *One Hundred Years' History of the Chinese in Singapore* (Singapore: Oxford University Press, 1984)；中譯本見：宋旺相著，《新加坡華人百年史》，新加坡：新加坡中華總商會，1993 年。有關張永福的介紹，見潘醒農編，〈張永福傳〉，《馬來亞潮僑通鑑》，新加坡：南島出版社，1950 年，頁 158；畢觀華，〈張永福傳〉，黃溢年主編，《怡和軒 90 周年紀念特刊（1895-1985）》，新加坡：大水牛出版，1985 年，頁 101-104。

區一棟取名為「明珍廬」的別墅，改其名為「晚晴園」，供老母安享晚年。1905 年當孫中山先生到新加坡從事革命宣傳時，張永福獲得母親首肯後讓出「晚晴園」作為他住宿及革命的基地，使新加坡就此銜接上近代中國革命的歷史軌跡。

陳楚楠（1884-1971）祖籍福建廈門禾山，原名陳連才，別號「思明州之少年」。¹⁸其父陳泰自中國南來後，在美芝路創立「合春號」，經營木材生意有成，育有四男三女。陳楚楠排行老么，是第二代的新加坡僑生，自幼在家中上私塾，並學習英語和馬來語。他年輕時經常以筆名「思明州之少年」在新加坡維新派主持的《天南新報》和香港的《中國日報》發表抨擊清政府的文章。1898 年陳泰逝世後，陳楚楠兄弟共同繼承家業，並於 1905 年創設「合春園」，擴大投資橡膠種植業。除此以外，陳楚楠在克蘭芝（Kranji）開設占地 600 英畝的「岐山橡膠園」，同時也在裕廊（Jurong）17 英里購得 1400 英畝的「成都園」。這些產業使他晉身為新加坡華人富商之一員。

廿世紀交接之際，新加坡華人社會整體上仍傾向保皇勢力。1899 年，78 名新加坡人甚至參與上書清廷的行動，反對慈禧太后廢黜光緒皇帝之舉。張永福和陳楚楠也參加了邱菽園和林文慶所領導的「好學會」，共同促進社會福利，支持改革運動。然而隨著唐才常的「自立軍起義」失敗，許多對維新派失望的人士開始轉向支持革命。這時，張永福和陳楚楠因受到黃乃裳及南來革命黨人尤烈的影響，逐漸成為革命思想的擁護者。他們經常在「小桃源俱樂部」議論政治和時事，批判清朝的腐敗無能。1902 年，兩人加入教會所創辦的「星洲書報社」，以演講的方式宣傳革命思想。「書報社」是新加坡華人社會中宣傳革命和教育群眾的重要場所。

1903 年「上海蘇報案」爆發後，清廷要求上海租界引渡鄒容和章太炎，以便押往南京處死。¹⁹張永福和陳楚楠兩人聞訊，立即聯合其他支持者以「小桃源俱樂部」的名義發出電報，敦請英國駐上海領事援引保護國事犯條例，拒將鄒、章兩人交給清廷。經各方聲援之下，鄒、章二人最終僅被判監。「上海蘇

¹⁸ 見馮自由，〈南洋革命黨第一人——陳楚楠〉，收錄在馮自由，《革命逸史》，台北：台灣商務，1953 年，第三冊，頁 183-189。

¹⁹ 《蘇報》創刊於 1896 年的上海，內容刊載多市井瑣事，直到聘請章士釗為主筆後，立場始轉向批評朝廷。1903 年，清廷指鄒容和章太炎所發表的文章「大逆不道」，乃照會上海租界逮捕鄒、章等六人，並查封報館。詳見王敏，《蘇報案研究》，上海：上海人民出版社，2012 年。

報案」讓本地華人社會看清楚清廷打壓異己，無心改革的一面，同時也鼓舞了革命派的士氣，首次讓他們體會到參與並改變國內政治的可能性。「上海蘇報案」也讓張永福和陳楚楠益加認識到革命宣傳報刊的重要性。

1904 年，張永福和陳楚楠二人出資創辦了本地第一份革命報刊。《圖南日報》以宣傳反清及革命思想為宗旨，發行僅一年有餘，因經費短絀被迫停刊。很多人認為他們此舉大逆不道，親族朋友怕受牽連多不諒解，英國殖民政府在清廷的外交壓力下也嚴厲警告過兩人。儘管如此，新加坡的維新革命的政治版圖卻在幾年之間稍稍產生變化。比起 1900 年孫中山初到新加坡「營救」日人宮崎滔天並且被驅逐出境之時，這幾年經過張永福和陳楚楠等少數革命志士的努力，1905 年當他再度入境新加坡時，他在本地已經擁有一批堅定支持革命的同志。因此，當中國同盟會在日本東京成立不久，孫中山即指示張永福和陳楚楠在新加坡籌組同盟會的分會。1905 年底，新加坡同盟會的分會在「晚晴園」正式成立，由陳楚楠出任第一任會長，張永福擔任副會長。翌年改選時陳、張職位互換，此後多年亦由張永福連任會長。

1907 年，張永福和陳楚楠等人二度辦報，創辦了《中興日報》。當時本地有另一家報章《南洋總匯報》，其立場是支持維新、主張保皇，《中興日報》出版的主要目的正是要抗衡這份報紙的言論，並很快地成為南洋地區最具有影響力的革命報刊之一。²⁰

孫中山在新加坡活動期間，其中四次入住「晚晴園」，同時也在這裡策劃過三次重要的起義，即：1907 年 5 月潮州黃岡起義、1907 年 7 月廣西鎮南關起義，以及 1908 年 4 月雲南河口之役。張永福和陳楚楠兩人擔任同盟會新加坡分會領導多年，對孫中山的革命事業不遺餘力，除了踴躍捐助數次起義，他們還積極籌措訴訟費來營救起義失敗的革命志士，也接濟數百名革命軍撤退到新加坡，安頓他們在本地落腳。同盟會成立後，他們透過辦報、書報社、戲劇表演和公開演講來宣傳革命思想。

換句話說，新加坡在一定程度上儼然是推翻清朝的革命策源地、指揮和籌款中心，同時也是革命志士的庇護和避難所。此地曾匯聚了一批近代中國歷史

²⁰ 見《中國同盟會革命史料》（一）（革命文獻 第六十五輯），台北：中國國民黨黨史委員會，1974 年，頁 432-437；454-459。

的風雲人物，包括孫中山、胡漢民、汪精衛、黃興、張繼和居正等人，他們與南洋的革命志士在此議事，共同努力推翻滿清，追求建立民主共和國的理想。然而起義舉事接二連三失敗，讓出錢出力的華僑心灰意冷、開始退卻。1908年，孫中山將同盟會新加坡分會提升為南洋支部的總機關，希望能藉此提振本地革命支持者的士氣，但效果不彰。1910年，他唯有將同盟會南洋支部的總機關由新加坡遷至檳榔嶼。革命活動中心就此北移。

維新與革命的競爭: 新加坡華人社會的回應與影響

當我們放在一個比較的脈絡來檢視維新與革命派，許多很有意思的面向值得我們進一步來思考。顏清煌教授的研究指出：就目的而言，維新與革命的誕生都是回應中國當時所面對的困境，目的在救國，挽救國家被列強瓜分的危機。然而彼此的方法和手段大不相同。維新派認為制度改革可以仿效日本的明治維新，採君主立憲制，以和平的方式來改變中國。革命派則推崇現代民族國家的理想，革命志士深信只有用武力推翻滿清和帝制，中國才能成為一個民主的現代化國家。從社會階層的角度來看，康有為領導的維新力量多來自傳統的士紳階級，他的許多支持者都是參加過科舉考取過功名的讀書人。他們一方面不想推翻清朝，使其社會地位受到影響。另一方面，他們也看不起沒有功名在身的革命派人士。而革命派的支持者多來自中下階層，他們受到新式教育或西方文明影響，許多革命志士曾出洋留學，具有較開明或激進的思想。

維新派領袖康有為進士及第，代表傳統士大夫憂國憂民的讀書人精神。他是少數看到結構性問題並且意識到中國必須要制度改革才有希望的文人，因此他主張變法保皇。康有為流亡到新加坡時，他的支持者多是與朝廷有聯繫的體制內的人。除了像邱菽園或南來避難的黃乃裳²¹這種科舉出身的舉人外，還有

²¹ 黃乃裳（1842-1924）出生福建閩清，他和邱菽園一樣有舉人功名，戊戌變法失敗後前往新加坡避禍。他原來支持維新變法，他的文章也啟發了張永福和陳楚楠等人。然而「自立軍起義」失敗，他對康有為很是失望，因此轉向支持孫中山的革命活動。他曾幫助革命派將反清書籍《圖存篇》（鄒容的《革命軍》翻印）從新加坡運回中國密贈各界，亦積極參與黃岡起義的行動。有關生平和維新革命活動，見黃碧瑤著、朱曉祺譯，黃乃裳，詩巫：福州公會出版，2011年，第一至三章。

很多是向清廷買或捐官的上層紳商。康有為以光緒皇帝為號召，自然在海外華人社會產生深刻的影響力。因此，在 1900 年至 1908 年期間，維新派的力量在新加坡華人社會遠大於革命派。此後因光緒皇帝駕崩，革命黨的影響力才逐步增加。

孫中山所代表的是另一種理想和精神。他出生普通農家，早年在夏威夷和香港的經驗讓他有機會掌握和比較不同國家的政治和社會制度，沒有考取功名讓他免去傳統士大夫的包袱，因此他認為只有推翻帝制建立新的共和國才是中國唯一的出路。他的三民主義（民族、民權和民生）思想對海外留學生和華僑／華人有一定的吸引力，他也不排斥爭取海內外祕密會社／會黨的力量共同發動起義。然而這些作為都是維新派所無法苟同的。

1877 年，清廷在新加坡設立第一個領事館²²，這說明朝廷開始重視海外華人的經濟力量，同時也希望借重他們經貿專業和資金來協助中國的改革。許多富商透過朝廷的鬻官制度捐錢獲得官職虛銜以提昇他在本地社會的地位。根據學者統計，1877 年至 1912 年之間，新馬兩地共有 295 名擁有清朝官職官銜者，只有不到 2% 是透過科舉或軍功取得職銜，其餘都是捐官而來，因此本地富商鄉紳普遍上認同朝廷。²³不過自戊戌變法以來，新加坡華人社會在報章的宣傳之下，轉而同情維新派的改革主張，因此當康有為在 1900 年南來之後，使維新派的力量得到更進一步的茁壯。由於康有為是光緒皇帝變法的主要推動者，使他在海外深受禮遇，經常被邀請到不同的學校去演講，也協助本地創辦女子學堂。他的追隨者多在新式學堂和報章任職，他們主張溫和的政治改革和保皇思想，也響應後來的和平請願召開國會的運動。這些主張和行動獲得本地華社上層階級大部份人士的正面支持。職是之故，一直到 1908 年光緒皇帝駕崩前，維新派的號召力比革命派來得強大。

²² 光緒三年七月初一日（1877 年 8 月 9 日），〈郭嵩燾奏為新加坡設領事及籌撥經費事片〉，收錄在中國第一歷史檔案館編，《清代中國與東南亞各國關係檔案史料匯編》，北京：國際文化出版，1999 年，頁 3。

²³ 見顏清煌。〈清朝鬻官制度與新馬華族領導階級（1877-1912）〉，張清江編譯，《新馬華人史譯叢》，新加坡：青年書局，2007，頁 115-152。

1905 年 8 月孫中山在日本東京成立中國同盟會後，同年年底來到新加坡，馬上跟張永福、陳楚楠等人在「晚晴園」籌劃成立同盟會新加坡分會事宜。創始會員除張、陳兩人，尚有李竹癡、林義順、許子麟、林鏡秋等，他們都是認同孫中山革命理想的本地青壯年富商。革命派透過報章和書刊來宣傳革命。在報章方面，最早有 1904 年創辦的《圖南日報》宣傳革命，停刊後兩年復有《中興日報》繼承。1907 年至 1909 年期間新加坡共有三家革命派創辦的報紙，即《中興日報》、《陽明報》和《晨報》。《中興日報》由孫中山倡議，由本地同盟會成員集資，自 1907 年 8 月 20 日正式發行。《中興日報》的編撰陣容強大，先後有田桐、王斧、胡漢民、汪精衛和居正等人坐陣；其銷售網絡遍佈東南亞各華人社會，廣泛地抗衡支持保皇派的報章。在書刊宣傳方面，新加坡同盟會的核心成員從上海、香港、東京等地引進反清的書刊，以自己的商店為經銷處，並銷售到區域內的其他城市。他們也將鄒容的《革命軍》改篇名為《圖南篇》，在本地再版重印，同時也私運回中國各地分發。

此外，同盟會也透過書報社的活動，讓苦力和一般民眾有機會接觸和學習新知，定期安排讀報和演講，以達到宣傳革命思想的目的。當時在新加坡，這類傳達知識和資訊的書報社包括：星洲書報社、公益書報社、同德書報社、同文書報社等等。書報社迅速成為同盟會對外的公開單位，很吸引中下階層人士。另一方面，革命派也以戲劇表演的方式進行宣傳，透過戲曲的演出傳播反滿思想和民族主義，也藉此喚起平民大眾勇於支持反清革命的意識。當時很受歡迎的革命戲曲包括：〈徐錫麟槍擊思銘〉、〈秋瑾女士之死〉等。整體而言，報章和書刊主要針對識字的讀者和有志之士，而書報社和戲曲演出則以視／聽覺來激起人們對革命的熱忱和政治覺醒。

綜觀康有為和孫中山在 1900 年為了各自的政治理念和目標，先後抵達新加坡，對本地華社不同階層人士推動保皇或宣傳革命，兩派勢力在十年間各有消漲，但最終的勝利落在革命派之手。這十年的政治競爭很多時候是基於籌募資金才展開的，不過更有意思的是在這個過程中，無形中聯繫和活絡了中國和海外華人社群的連結。當維新和革命兩派人士同時積極爭取本地華社支持之際，其實也提供了海外僑民接受政治啓蒙和參加國內政治的機會，同時也讓他們跨越過去只關注故鄉建設的格局，進而對國家政治的發展投入更大的關懷。這種

海外華社實際推動和參與政治的過程，在辛亥革命成功後轉換成另一種集體意識，成為海外華人民族主義的濫觴。這或許是康有為和孫中山兩人始料未及之貢獻。

結論

新加坡自 1819 年開埠以來，經過約半個世紀的歲月，成為由中國華南人口組成的移民社會。隨著清朝政府積弱無能，面對列強瓜分、內憂外患之時，國內的各股改革力量，各自尋求解決中國困境挽救中國命運之道，試圖為中國尋找一條現代化的途徑。這些勢力以兩股政治運動為主力，並先後來到新加坡這個自由貿易港口，展開它們延長到海外的競賽。而附帶的歷史因緣，正是在競爭海外華人社會的支持的同時，中國的政治思想和行動也對當地社會產生深遠的影響。

維新和革命運動對新加坡華人社會的意義何在？我們可以從兩個層面來總結。第一重意義在政治上。回到中國近代史的脈絡來談，清末朝廷面對新的國際局勢時，被迫尋找一條現代化的道路來回應國內的政治和國際生存空間的困局。為此，清朝政府推動變法改革，透過洋務運動和戊戌變法試圖從體制內謀求一個國家現代化的途徑，然而沒有成功。維新變法失敗了，保皇的主力流亡海外繼續宣傳維新思想。但另一方面，有一批主張革命的志士決定以革命的手段由體制外推翻帝制，試圖把中國建立成西方現代民族國家的模式。他們也在起義失敗後逃離中國，到海外尋求支持革命的資金與力量。

1900 年這兩股力量不約而同來到新加坡。此後十年間，新加坡成為維新派和革命派在海外最重要的根據地。就海外華人史的角度，過去被天朝視為棄民的華南沿海移民，因為康有為和孫中山兩人的政治競爭，使他們雖身在海外，卻得以登上一個全所未有的歷史舞台。此前海外華人移民社會跟中國的政治場域沒有太多的連結。海外華人社會主要由少數商人和大批勞工組成，他們的共同性在謀生和賺錢，期待有朝一日能落葉歸根或者衣錦還鄉，對中國的政治保持距離，甚至漠不關心。然而，隨著維新和革命兩派人士來到新加坡，他們各自鼓吹不同的政治立場，競相爭取本地華人的支持。這是本地華人社會首度意

識到海外華人作為一個群體的存在，同時也可以個人的力量投入和參與中國國內的政治發展。這是過去海外移民歷史進程中未曾有過的現象。

這個現象背後提供本地華人社會一個很重要的歷史契機，讓海外華人在維新派和革命派的號召下，重新把他們跟中國的關係連結起來，並且越發強化。在政治上，維新派和革命派都分別在此設立了政治團體，前者有「保皇會」，後者有「同盟會」，雙方都又透過辦報和演講來宣傳各自的政治理念，讓不同階層的人有機會思考個人和國家的關係，並認識到個人參與和改變中國政治的可能性。因此我們可以說，過去新加坡作為南洋一隅的邊陲位置，因有康有為和孫中山的政治活動，而成為區域內推動中國國內政治的中心。新加坡同時作為康有為的保皇中心和孫中山的革命基地，這個現實很喚起本地華人的政治意識和熱情。

而在文化上，「南洋」相對於中國而言，一向是南方以南的蕃邦、是文化邊陲之地。然而隨著維新變法的口號，新式學堂、女子學校、孔教復興運動等等實際建設，都在在地衝擊著新加坡華人社會及文化界。更重要的是，雙方陣營的文化主將都是一時之選，維新派除康有為、梁啟超之外，有徐勤、歐榘甲、伍憲子等人；革命派除孫中山之外，有胡漢民、汪精衛、田桐、陶成章、居正等。他們坐陣各自陣營的報章，新加坡遂成兩大政治勢力的論述和筆戰中心。他們是最早的一批「南來文人」，透過這一波精彩絕倫的思想論戰，大大地提昇了本地華社對中國政治思想的認識，其深度及思想的碰撞，也產生不小的衝擊。因此我們可以說，在這批「南來文人」到來避難、鼓吹政治思想的同時，他們對本地教育的建設有不可抹煞的貢獻，也促進了本地文化水平的進展。此外，他們透過本地新式學堂和報章推動的政治及文化活動，也進一步強化海外華人社會的身份及文化認同。

從結果來看，這兩個陣營的政治思想競爭，對新加坡華人社會產生政治和文化的雙重衝擊。保皇派和革命派的行動提供本地華人經歷了一次社會政治化的過程，也牽動了海外華人再中國化的民族主義情感。這種地心吸力的作用在後來的新加坡華人社會持續發酵，因此在孫中山革命成功之後的共和、討袁、北伐、抗戰、國共鬥爭等後續政治發展，他們都有所回應。這股認同和情感一

直到二戰結束，新加坡從自治過渡到獨立，本地華人社會的政治認同才漸漸從中國轉向本土化過程，進而形構新加坡的國家意識和認同。

由內而外：十九世紀越南阮朝商船制度 的流變

目錄

| | |
|---------------------------|----|
| 由內而外：十九世紀越南阮朝商船制度的流變..... | 1 |
| 前言..... | 2 |
| 一、嘉隆朝的艚務系統..... | 2 |
| 1、嘉隆皇帝的私房錢：三禮錢 | 4 |
| 2、嘉隆朝的商船稅例與改革 | 5 |
| 二、明命朝的商船制度..... | 9 |
| 1、艚務系統到商船司 | 9 |
| 2、短命的商船司 | 11 |
| 3、商船禮例錢的取消 | 13 |
| 三、商船司的死灰復燃..... | 16 |
| 結語..... | 17 |

前言

1802年建立阮朝的嘉隆帝，因為開國之時曾受到法國傳教士百多祿的幫助，所以對於外國來越南進行貿易並不排斥，雖然不似前期的南河阮氏政權積極開放，但也有其一定的程度的開放，並建立起相當有秩序的管理機制。

阮朝嘉隆（1802-1819年）、明命（1820-1840年）統治期間，越南的外貿政策較為靈活，在積極發展對華貿易的同時，也頻頻開展與東南亞其他國家的貿易，並與西方保持著一定程度的貿易往來。¹面對世界局勢的改變，越南阮朝的皇帝也不是沒有因應的方法，例如對於海外貿易的管理，原本嘉隆皇帝統治後期打算設立商船司來管理，以負責對外貿易。後來繼任的明命皇帝曾經設置過，後來又予以裁撤，並將西方商人貿易需求統一由承天府的沱灤汛處理西方商船徵稅工作，中央不再處理商船事務。如此一來，可以確認對外貿易的管理機制，二來可以將國庫與內府財政予以正常化，由此可以看出明命皇帝對外貿易政策有其遠見。

後來，商船司的任務雖然不再負責徵稅的工作，但是嗣德朝時因為需要與外國接觸，進而轉變成為如同清朝總理衙門的機關，其主管者商船司大臣也成為皇帝對外的全權代表。所以，十九世紀阮朝商船制度的流變，所呈現出來的是一個由內而外的管理權責專業化的改變，是一個從中央（皇室）到地方財政支配健全化的改變。

一、嘉隆朝的艚務系統

張燮在十七世紀初曾提到廣南國的海關制度，其運作大概如下所述：「賈船既到，司關者將幣報酋。船主見酋行四拜禮，所貢方物具有成數。酋為商人設食，乃給木牌於廬舍，聽民貿易。酋所須者，輦而去，徐給官價以償耳」，²對於外國

¹ 孫建黨著，〈19世紀前期越南阮朝對外貿易關係探析〉《歷史教學》總第579期，2009年第14期，頁60-64。

² 張燮著，謝方點校，《東西洋考》（北京：中華書局，2000年），頁19-20。該書刻印出版於萬曆四十五（1617）年，見前引書，頁7。因此，此處所描寫的交趾關稅制度應為明朝萬曆年間之事。另提到「廣南酋號令諸夷，埒於東京，新州、提夷皆屬焉。凡賈船在新州、提夷者，必走數日程詣廣南入貢。廣南酋亦遙給木牌，民過木牌，必致敬乃行，無敢譁者，斯風稜之旁震矣」，具有

人來到越南貿易，先要到海關接洽，再由官員帶往面見阮王，進行會面儀式，並且接受國王的款待，可見當時廣南國對海外貿易相當重視。

而在貨物買賣上，這些外國人需要有越南政府頒給的牌照才能進行貿易，只要由官方認可就可以和越南民間進行貿易。至於官府所需要的商品，則由當地官員自取而去，事後再慢慢地按照阮府規定的官價償付。³廣南國的這種海關制度似乎持續到十八世紀初依舊如此。在英國人 William Milburn 對於交趾支那的觀察中，當時海關仍實行此種方式，只是沒有提及必須發給木牌作為憑證。⁴

而西洋諸國商人在阮朝初期並不包括大航海時代才來到東方的國家，如荷蘭、法國、英國等。但是隨著貿易需要，這些國家也會派遣使者來請求通商，不過，越南阮朝的貿易深受居住在當地的清朝商人影響，他們佔有地利之便，這些西洋國家的商人難以與之對抗，因此外國商人來越南貿易，有時還會要求居住在當地以便於貿易經商，才有可能與清朝商人競爭。

然而越南皇帝多半是不會允許的，主要的原因是深受清朝天朝觀念所影響的夷狄之別，例如嘉隆三年（1804）英國人派使者攜帶特產來獻，希望可以許可與之通商，並讓英國商人可以留居越南沱灤港，以便於貿易往來。但是嘉隆皇帝認為英國人生性狡猾奸詐，非我族類，其心必異，當然不可以讓他們居住在國內貿易經商，下令厚賜禮物，讓他們回國。⁵當然這可能也是推託之詞，希望外國商人盡量不要到越南來貿易，以免產生事端，危害到國家安全。

所以，連與阮朝復國有關的富浪沙（即法國），波旁王朝第二次復辟的消息

官方頒給的憑證，就如同見到國王一樣，越南人民必須對其畢恭畢敬。

³ 參見錢江著，〈十七世紀至十九世紀初越南沿海的中國帆船貿易〉，收入《中國海洋發展論文集》第九輯（台北：中研院人社中心，2005年），頁315。

⁴ 參見 William Milburn, *Oriental commerce; containing a geographical description of the principal places in the East Indies, China, and Japan. Also, the rise and progress of the trade of the various European nations with the Eastern world*, (London: Printed for the author, and published by Black, Parry & co., 1813), Vol.2, pp.453-454.或參考邱普豔著，〈1600-1774年廣南阮氏與中國的貿易關係〉，鄭州大學碩士論文，2006年5月，頁23，也是持此種說法。

⁵ 紅毛遣使獻方物表求通商，又請留國人于沱灤，往來商賈。帝曰：先王經理天下，夏不雜夷，此誠防微杜漸之意也。紅毛人狡而詐，非我族類，其心必異，不可聽其留居。厚賜遣之，卻其所獻方物。其後會商重（紅毛官名）等，再三奉書邀請，帝終不允。參閱《大南實錄正編第一紀》，卷二十四，頁659。

透過法國人商船傳遞到越南，要見面嘉隆皇帝報告，也因為其未出示國書而必拒絕，⁶可見其對於西方外國商人前來通商是有所畏懼的。

1、嘉隆皇帝的私房錢：三禮錢

在阮朝嘉隆帝初期，有關商舶稅收的運作是以艚務官員來負責，⁷艚務官員原本主要是負責國內漕運工作為主，但是此時的國內外航運事務是呈現內外不分的，最明顯的是當時商船進港之後，繳交的稅金中有一部份是屬於皇室所擁有，並且必須列冊會報，「管艚務阮德川奏上癸亥（1803）、甲子（1804）二年商舶稅冊，命以其錢九千餘緡賞給中外臣僚」⁸，可見這些錢是皇帝的私房錢，可以用於賞賜皇室與官員。

尤其是由外國商人所呈獻的「三禮錢」更可以看出來，所收的商舶稅款具有皇室財政的特性，如嘉隆三年（1804）「免瑪王羔商船三禮錢（上進御前、長壽宮、坤德宮，凡三禮），令船來多載白鉛，官市之，還其直」⁹，每艘外國來越南貿易的船隻，除了正常的稅額之外，還需進獻「三禮錢」，而三禮就是上繳給皇帝、皇后、太后三位聖上的禮金，這些為必須的規費，可視為商舶稅的附加稅。

當時商舶稅的禮例錢，每年大約有八、九千餘緡，嘉隆四年（1805）時將此金額分成十份，分別賜給文武班官各一份、該艚官二份、其餘的六份分別賜給皇子、皇女、皇孫、左右宮嬪，以至內外文武大小官、長舵、公姓黎鄭監祀等人。但嘉隆五年（1806）改成該艚官只給一份，其餘九份按照之前方式予以賞賜，並訂為永例，每年冬天時南北兩鎮需將錢繳交到京城。到了嘉隆十七年（1818）為了避免漕運錢餉前往京城的困擾，命令嘉定、北城兩總鎮將外國商船來所進獻的

⁶ 富浪沙船泊于沱濃，以書遺阮文勝，言其國王復國，遣揭旗往諸海口，使鄰國知之，請奉方物詣京瞻謁，帝以其無國書，卻之，令廣南營臣厚款遣之去，又勅沱濃汛守，如富浪沙船有揭旗放賀礮二十一聲，於奠海臺上亦應如數，嗣有外國商船入口放礮雖多，臺上只以三聲為號。參閱《大南實錄正編第一紀》，卷五十六，頁 974。

⁷ 孫建黨著，〈19 世紀前期越南阮朝對外貿易關係探析〉《歷史教學》總第 579 期，2009 年第 14 期，頁 61。

⁸ 《大南實錄正編第一紀》，卷二十六，頁 675。

⁹ 《大南實錄正編第一紀》，卷二十三，頁 647。

三禮錢、該艚錢等額外的稅額，全部存於城庫，只要於每年底統計上報總收的數額即可。原本以此分賜給百官的錢，改由京城的庫房支出。¹⁰雖然有區分內廷外廷財政的意圖，將商舶稅中的禮例錢撥入地方，不再由內廷直接支配，但是商舶稅中附加稅禮例錢還是存在。

2、嘉隆朝的商舶稅例與改革

嘉隆朝的商舶稅稅例制訂，基本上是延續廣南國的制度。廣南國的商舶稅例大致上是以貿易船隻的國別地區不同而有不一樣的稅額。例如，《撫邊雜錄》的記載，十八世紀中葉廣南國對於來到會安貿易的外國商船徵收的關稅，其標準如下表一。

表 1、十八世紀中葉廣南國外國商船稅額表

| 船隻出港地區 | 入口稅 | 出口稅 | 總計 |
|---------|--------|---------------------|--------|
| 上海船 | 3000 貫 | 300 貫 ¹¹ | 3300 貫 |
| 廣東船 | 3000 貫 | 300 貫 | 3300 貫 |
| 福建船 | 2000 貫 | 200 貫 | 2200 貫 |
| 海南船 | 500 貫 | 50 貫 | 550 貫 |
| 澳門船、日本船 | 4000 貫 | 400 貫 | 4400 貫 |
| 暹羅船 | 2000 貫 | 500 貫 | 2500 貫 |
| 呂宋船 | 2000 貫 | 200 貫 | 2200 貫 |
| 舊港船 | 500 貫 | 50 貫 | 550 貫 |
| 河仙船 | 300 貫 | 30 貫 | 330 貫 |
| 西洋船 | 8000 貫 | 800 貫 | 8800 貫 |

資料來源：黎貴惇，《撫邊雜錄》，卷四，頁 31b-32a。¹²

¹⁰ 《大南實錄正編第一紀》，卷五十八，頁 990。

¹¹ 300 貫的金額是筆者推測，因為史料中未提及，但按照其他地區的比率以及後來稅額的徵收情況來判斷，上海船回程時應繳交來時的十分之一稅額，也就是 300 貫。

¹² 黎貴惇，《撫邊雜錄》（南越古籍譯述委員會，1972 年。【國家圖書館影印本】），卷四，頁 31b-32a。

根據徵收的稅額推算，稅率大約為百分之十二左右，¹³等於什一稅左右。當時廣南國對外貿易是採取比較積極的態度，希望吸引外國商人前來貿易，¹⁴在稅率上的計算標準是以船隻的國別地區來區分徵收，並沒有以船隻載運量來徵收稅額，當然對於船隻體型較大者較為有利。

廣南國武王阮福闊乙亥十七年（1755）所記載的史料，也明列出當時關稅徵收的稅額規定，參見表二：

表 二、廣南國乙亥十七年（1755）商船稅額表

| 船隻出港地區 | 入口稅 | 出口稅 | 總計 |
|---------|--------|-------|--------|
| 上海船 | 3000 緡 | 300 緡 | 3300 緡 |
| 廣東船 | 3000 緡 | 300 緡 | 3300 緡 |
| 福建船 | 2000 緡 | 200 緡 | 2200 緡 |
| 海東船 | 500 緡 | 50 緡 | 550 緡 |
| 澳門船、日本船 | 4000 緡 | 400 緡 | 4400 緡 |
| 暹羅、呂宋船 | 2000 緡 | 200 緡 | 2200 緡 |

引用資料：《大南實錄》前編，卷一〇，頁 146-147。¹⁵

但是這種不管船隻大小，卻僅認定船隻貨物來源地點的徵收辦法，對於較小的船隻相當不利，並且會導致冒名頂替的問題出現，所以嘉隆朝之後，也針對這些問題進行改革。

「計稅例：上海艚，到稅例錢三千貫。廣東艚，到稅例錢三千貫，回稅例錢三百貫。福建艚，到稅例錢二千貫，回稅例二百貫。海南艚，到稅例錢五百貫，回稅五十貫。西洋艚，到稅八千貫，回稅八百貫。瑪□艚，到稅四千貫，回稅四百貫。日本國艚，到回稅亦如之。暹羅艚，到稅二千貫，回稅五百貫。呂宋，艚到稅二千貫，回稅二百貫。舊港處艚，到稅五百貫，回稅五十貫。河仙艚，到稅三百貫，回稅三十貫。山都客艚，到稅三百貫，回稅三十貫」。

¹³ 錢江著，〈十七世紀至十九世紀初越南沿海的中國帆船貿易〉，頁 315。

¹⁴ 李塔娜著、李亞舒、杜耀文譯，《越南阮氏王朝社會經濟史》（北京：文津出版社，2000 年 6 月），頁 204。

¹⁵ 《大南實錄》前編，卷一〇，頁 146-147。基本上這條史料應該與黎貴惇所描述的是同一件事，但這是記載在正史裡的資料，數據應較為正確，像是《撫邊雜錄》裡說，「暹羅艚，到稅二千貫，回稅五百貫」，根據《大南實錄》的記載是「暹羅、呂宋船，初到納錢二千緡，回時納錢二百緡。」後者紀錄較為正確。但是《大南實錄》也會有錯，在同一條資料中說到，「海東船，初到納錢五百緡，回時納錢五十。」在許多資料裡幾乎不曾出現「海東船」，而應該是《撫邊雜錄》裡說的「海南艚」才對。

首先在嘉隆八年（1809）開始對於來自同樣地區的商船進行徵稅改革，對於船橫長度在十五尺以下的船隻，依照丈量的尺度，區分不同等及分別徵收稅金。其徵收標準如下：

表 三、嘉隆八年（1809）河僊、暹羅徵收稅例表

| 河僊與暹羅商船中心橫 ¹⁶ | 征港稅項目 | 稅額 | 輸賣物品 |
|--------------------------|-------|--------|-------------------|
| 六尺至六尺九寸 | 征三項之三 | 錢四十緡 | 荷充鐵子二千斤或銅片四千斤 |
| 七尺至七尺九寸 | 征三項之二 | 錢五十緡 | 荷充鐵子二千五百斤或銅片五千斤 |
| 八尺至八尺九寸 | 征三項之一 | 錢六十緡 | 荷充鐵子三千斤或銅片六千斤 |
| 九尺至九尺九寸 | 征二項之三 | 錢八十緡 | 荷充鐵子四千斤或銅片八千斤 |
| 十尺至十尺九寸 | 征二項之二 | 錢一百緡 | 荷充鐵子五千斤或銅片一萬斤 |
| 十一尺至十一尺九寸 | 征二項之一 | 錢一百二十緡 | 荷充鐵子六千斤或銅片一萬二千斤 |
| 十二尺至十二尺九寸 | 征一項之三 | 錢一百五十緡 | 荷充鐵子一萬五百斤或銅片二萬一千斤 |
| 十三尺至十三尺九寸 | 征一項之二 | 錢一百八十緡 | 同上 |
| 十四尺至十四尺九寸 | 征一項之一 | 錢二百十緡 | 同上 |

資料來源：《大南實錄正編第一紀》，卷三十九，頁 797。

上述的表格是依照不同船隻大小的標準來徵的稅額，但是該船若是載來足夠的輸賣物品，除了可以獲得免稅之外，越南政府還允許該船購買當地的絲繭、絹布、沙糖、沫糖、石塊糖等物品。而輸賣的物品，越南官方依照固定價格，荷充鐵子百斤值錢六緡，銅片百斤值錢三緡的標準來收購。¹⁷

另外規定河僊與暹羅商船的中心橫在十五尺以上的大型船，則按照海南商船

¹⁶ 度量船中心橫的方法也有規定：以官銅尺為準，從船頭的過水板量到船尾的過水板，得到數據之後，取其中分的地方為中心，再從此中心處為基準，從船身左邊的蓋板上外面外緣丈量到右邊的蓋板上外面外緣，所得的尺寸就是船中心橫的長度。參見《大南實錄正編第一紀》，卷三十九，頁 797。

¹⁷ 《大南實錄正編第一紀》，卷三十九，頁 797。現輸賣如例者，聽得商買絲繭、絹布、沙糖、沫糖、石塊糖，又除免港稅。不如例者，但聽商買雜貨，仍征其稅。一、荷充鐵子百斤值錢六緡，銅片百斤值錢三緡，以為官買常價。

征收的規定繳交港稅；從下洲來的商船前來越南諸鎮貿易時，依照麻六甲、閩婆的商船征稅的稅例來繳稅。¹⁸這裡所說的稅例，就是依照廣南國時期所訂定下來的標準來徵收。

這樣的規定後來也延伸到其他地區的外國商船，例如：嘉隆十七年（1818）重新規定瑪王羔、西洋商船稅額，原本各國商船採用廣東船來繳交商船稅額，汛口審核單位並不管船隻大小，一律依照之前的規定徵收。但是現在將改以船隻大小來核定徵收的商稅額，例如：到順安海口、沱灤海口貿易的商船，參見表四。

19

表 四、嘉隆十七年（1818）重定瑪□、西洋商船稅額表

| 進入港口 | 船中心橫長度 | 每尺稅額 | 每艘粗估稅額 |
|-----------|-----------|-------|----------------|
| 順安海口、沱灤海口 | 7 至 13 尺 | 60 緡 | 780 緡至 420 緡 |
| | 14 至 25 尺 | 96 緡 | 2400 緡至 1344 緡 |
| 嘉定 | 3 至 13 尺 | 100 緡 | 1300 緡至 700 緡 |
| | 14 至 35 尺 | 160 緡 | 5600 緡至 2240 緡 |

資料來源：《大南實錄正編第一紀》，卷五十八，頁 989。

這樣徵收的稅額，比起之前的規定，澳門船 4400 緡（入 4000 緡、出 400 緡）、西洋船 8800 緡（入 8000 緡出 800 緡）的稅額，除了區別船隻的大小之外，對於徵收的稅金也有大幅的降低。前往嘉定的商船船中心橫有達三十五尺的船隻，換算超過十公尺，即是這種巨型西洋船隻，所收的稅金僅 5600 緡，比起之前要 8800 緡大幅減少，這樣將稅金合理化並降低稅額，對於外國商船來貿易的意願應該會有所增加。

因此，嘉隆朝對於商船稅例，也已經慢慢開始改變、修正，與之廣南國時期有所不同，為了更方便管理，將其徵稅的準標予以合理化，讓外國商船可以漸漸

¹⁸ 《大南實錄正編第一紀》，卷三十九，頁 797。一、河僊與暹羅商船中心橫十五尺以上，照海南商船征收港稅。一、下洲商船來商諸鎮，照麻六甲、閩婆商船征稅。

¹⁹ 《大南實錄正編第一紀》，卷五十八，頁 989。

適應，以達到政府管理的目的。

在訂定外國商船前來越南貿易的規定之後，嘉隆皇帝也開放本國的對外貿易，在嘉隆十八年（1819）越南政府允許廣平省以南的民間商船前往下洲²⁰貿易，出洋時需要繳稅，稅額是以船隻大小來制訂。²¹這顯示當時也有對外貿易活動，並不是一個閉關自守的國家，對於海外貿易的態度是正面、開放的。

然而，從上述可知嘉隆朝對於商舶稅的管理，再徵收稅額的標準已有所改革，但是管理單位還是由管漕務的官員來兼任，不但權責不清，且對於稅收的運用也是內外府不分。明命皇帝繼任之後，才開始著手對於商舶管理單位進行改革。

二、明命朝的商舶制度

明命皇帝繼位之際，西方人前來要求貿易的次數更加頻繁，明命皇帝思考如何管理外國人前來貿易的問題，基本上他認為西洋諸國前來要求通商貿易，只要按照越南阮朝的對外貿易規定，繳交商稅，即可允許他們停泊在沱瀾汛與越南人進行貿易。如英國在明命三年（1822）前來沱瀾港投書，要求比照其他西洋諸國來越南貿易，明命皇帝就命令商舶司官員出示相關稅收規定，英國商人只要依照阮朝之前的商舶稅例繳稅，即可進行貿易。²²但是這樣似乎不能滿足外國商人的貿易要求。

1、艚務系統到商舶司

為了管理這些絡繹不絕的外國商人，並因應國際局勢的變化，明命皇帝下令

²⁰ 應是指現在的新加坡地區。

²¹ 《大南實錄正編第一紀》，卷五十九，頁1001。準定廣平以南，凡民船商下洲者，征其稅，船以大小為差（船橫九尺，每尺稅錢二十緡，十尺以上，每尺稅錢三十緡，一寸以上折算收之，分釐以下免）。

²² 英吉利國孟呀嘑（地名）總督遐仕定使個羅科忒奉書來獻方物（鳥鎗五百杆玻璃大燈一對），船至沱瀾，廣南營臣譯其書以進，書中但請通商與諸外國同，不敢請立居住，命送來京，個羅科忒懇請瞻拜，帝曰：彼以總督派往，非國王，命不許，所上品物亦卻之，令有司議定諸國來商專條，為商舶書示之。參閱《大南實錄正編第二紀》，卷十六，頁1642。

設立商舶司成為對外貿易的專責管理機構，將其從漕務系統中獨立出來。²³明命四年（1823）時，

置商舶司官吏管理商舶事務一（秩正三品），商舶司大使一（秩從四品），副使一（秩正五品），知簿二（秩正六品），司務三（秩正七品），八、九品書吏各四，未入流書吏三十。²⁴

商舶司的主要官員有，管理商舶事務、商舶司大使、副使、知簿、司務等官員，另有書吏數十名，這樣的編制其實位階並不高，主管僅是正三品的官員，下面的部屬加總起來也不超過五十名。而且主管大員在初期並非專職，常常由其他單位的官員來兼任。例如：明命五年（1824）就由陳心升為大理寺少卿，兼領商舶司事務、知簿阮文珪為副使。²⁵不久之後，明命帝曾短暫任命一品官協辦大學士鄭懷德，²⁶權領商舶事務。²⁷明命六年（1825）改以陳文能出任，²⁸明命七年（1826）命署中軍宋福樑兼管商舶司。²⁹

主管商舶司的官員，不斷的更換並且多是由其他單位的官員來兼任，這樣的設置是很容易出現弊端的。因為主管更迭太快，許多人都不熟悉商舶司的業務，難以立即上手，當然新上任的官員就必須依靠長期在商舶司任職商舶副使的官員來處理日常業務，這樣就容易讓其有了上下其手的機會。

明命七年（1826）商舶副使阮文珪就因為聚斂商舶稅而被革職罪杖，其獲罪

²³ 孫建黨著，〈19世紀前期越南阮朝對外貿易關係探析〉《歷史教學》總第579期，2009年第14期，頁61。

²⁴ 《大南實錄正編第二紀》，卷十九，頁1674。

²⁵ 《大南實錄正編第二紀》，卷二十五，頁1742。「以商舶司副使陳心為大理寺少卿（秩正四品）仍兼領商舶司事務，知簿阮文珪為商舶司副使」。

²⁶ 鄭懷德具有華人血統。華人在越南阮朝政府中經常擔任重要官職，並且參與國家重要政策的擬定。其中最著名的有鄭懷德、吳仁靜、潘清簡等人，他們都受到阮朝歷代皇帝的重用，對於阮朝百年安定具有極大的貢獻。有關越南華僑研究可以參看鄭瑞明著，《清代越南的華僑》，台北：嘉新水泥公司文化基金會，1976年5月。

²⁷ 《大南實錄正編第二紀》，卷三十，頁1798。

²⁸ 《大南實錄正編第二紀》，卷三十二，頁1817。「命署前軍陳文能權領商舶事務」。

²⁹ 《大南實錄正編第二紀》，卷三十八，頁1905。「命署中軍宋福樑兼管商舶司、衛尉領尚茶院院使阮文祿兼管越祥隊」。

起因於對於商船稅額徵收的認知不同。³⁰這事件之後，狀況依舊沒有改變，負責商船司主管的官員還是由其他部門的官員來兼任。明命八年（1827）是由署吏部左參知黎登瀛兼領商船使，³¹後再改由都統制潘文瓚兼管商船，³²並下令黎登瀛免兼領商船使，³³明命九年（1828）改由侍中右統制加都統銜陳文彊兼管商船。³⁴這時可以看出商船使的兼任官銜位階越來越高，而且任命的官員也與皇帝的關係更為密切，例如陳文彊為侍中右統制可以算是皇帝身邊的人。

明命十年（1829）明命帝想讓中軍副將阮文春兼管商船，但阮文春不願意而請辭，為了改變其心意，明命帝說這是對他的酬勞賞功，做臣子的應該欣然接受，而且只要不讓其產生弊端就可以，若有小錯也不會怪罪他，³⁵希望他可以接受。可以看出明命皇帝設置的商船司並不歸屬於一般的編制單位，仍有很濃的皇室色彩，是皇帝可以私相授受的官職，以得到信任的人來管理。

2、短命的商船司

阮文春辭受拒不被認命為兼管商船大臣之後，明命帝更進一步重新思考商船司的問題，而有了不同的思維。明命十一年（1830）首先簡化了商船司的業務，認為商船司的許多工作可以由地方官員處理即可，如有外國商船來地方港口貿易

³⁰ 《大南實錄正編第二紀》，卷四十，頁 1922。「商船副使阮文珩有罪革職。先是有旨蠲免商船稅例十分之四，再有旨蠲四分，合蠲八分，止徵二分。珩反將前次當徵六分，折為十分，減四徵六，事覺下刑部議。部臣問，以故違制書律，請杖革。僉事段謙光、張雲鸞、阮公煥、何叔冬等，別議以為珩錯解旨語，非故意違悖，請杖七十。帝覽奏，大怒曰：珩一聚斂臣，朕欲置之極刑，以為蠹國蝕民者戒，議以杖革猶嫌其輕，謙光等如欲為人伸雪，何不於阮子僕、張文松等案悉力平反，免致平人飲淚邪。下廷臣查議，至是議上，阮文珩竟坐杖革，發寶貨局效力，其浮徵稅錢給還船戶。段謙光、張雲鸞已經寔降免論，阮公煥、何叔冬各降二級」。

³¹ 《大南實錄正編第二紀》，卷四十三，頁 1976。以禮部左侍郎黎登瀛，署吏部左參知仍兼領商船使。

³² 《大南實錄正編第二紀》，卷四十三，頁 1983。命都統制潘文瓚兼管商船、都統制阮文智兼管漕政、掌奇范文信管領內侯衛。

³³ 《大南實錄正編第二紀》，卷四十八，頁 2057。命署吏部左參知黎登瀛、署刑部左參知阮金榜專理部務，免兼管商船、漕政。帝以二部事繁，而商船、漕政已有潘文瓚、陳登龍兼管，故免之。

³⁴ 《大南實錄正編第二紀》，卷五十一，頁 2103。命侍中右統制加都統銜陳文彊兼管商船。

³⁵ 《大南實錄正編第二紀》，卷五十八，頁 2209。命署中軍宋福樑兼管漕政，副將阮文春兼管商船，春表辭。帝諭之曰：爾連年邊務，多著艱勞，故使兼管是銜，此乃朝廷酬勞賞功，以為臣子勸也。且商船之事有司員足以承辦，爾雖年老，但當潔己奉公，以主張之使他不得從中生弊，斯可矣。苟有細過，朕亦不之責，其勿辭。

就照例繳交商稅，地方官員將其稅額登記清楚，再按照規定時間造冊送到中央，之後商舶司再統一各地的報告，寫明奏折呈上即可，³⁶不用多費人力物力，每年年底從商舶司派員前往地方收取商舶稅。

到了明命十二年（1831）明命帝進一步下令廢除商舶司，他認為「向來舶衙門專委勳舊大臣管理，蓋亦隨事權宜也」，是一個臨時機構，而且「在京遞年商舶來商，亦屬無幾，而在外諸地方事務各有司，存商舶一衙殆同虛設，若仍舊設置，則所屬員役豈不贅剩乎」？也就是說到了明命帝時來到京城的商船已經變少，商舶司就形同虛設一樣，無法發揮其功能。如果京城地區真有商船前來貿易，交由承天府負責即可，而在外的部分則由當地各省依照慣例執行就好。原先與商舶司往來文書改由戶部負責，並且將其辦公處所轉交大理寺使用，原本商舶司的衙役官兵則歸建，分別回到吏部與兵部。³⁷原本改由中央負責的商舶事務，又再一次回到地方官員手裡。

總之，明命時期是先將對外商船收稅的工作先由嘉隆朝的艘務官改為專責的商舶司，但是到了 1830 年發現在各地港口商舶稅收工作，交由內廷的商舶司負責每年派員到地方取款太過麻煩，乾脆取消商舶司。如果我們僅看到商舶司的設立到取消去判斷明命皇帝的政策似乎遭遇挫敗，也是一項無效的改革。但實際上問題並不是那麼簡單，在將商舶司獨立出去時，該單位所主要負責的工作是收取商舶稅與賞賜禮例錢，而明命皇帝在撤銷商舶司時，同時也順勢取消了商舶稅歸屬皇室的性質，將其納歸地方財政，徹底改變了嘉隆朝時期內外財政混雜的亂象。

³⁶ 《大南實錄正編第二紀》，卷七十，頁 2398。帝謂內閣曰：向來商舶衙門每於歲底，派員分往嘉定、北城、廣南諸轄會收商稅，且商貨稅額自有成規，所在地方官吏自足承辦，若復派員會收，亦徒贅耳，其罷之，諭令嗣有商船來商，準地方官遵例征稅，事清彙冊，由商船衙門奏聞。

³⁷ 《大南實錄正編第二紀》，卷七十九，頁 2539-40。省商舶衙門。帝諭內閣曰：向來舶衙門專委勳舊大臣管理，蓋亦隨事權宜也，其省之。嗣後在京如有商船投來，一切巡察出入、征收稅課，準承天府管轄，在外諸地方仍照例辦理，奏報本章均由戶部投遞，其公廳一座，轉給大理寺，以為辦公之，所屬衙員役及巡舶隊交吏、兵二部分補。

3、商舶禮例錢的取消

不管是嘉隆朝是由艚務關負責或是明命朝的商舶司按照規定商舶稅每年都有徵收，從《大南實錄》中所紀錄的徵收資料，我們可以看到商舶稅與商舶禮例錢的變化，請見下表五：

表 五、商舶稅與禮例錢徵收表

| 年份 | 西元 | 內容 | 數額 |
|------|------|--|---|
| 嘉隆四年 | 1805 | 癸亥、甲子二年商舶稅冊，命以其錢九千餘緡賞給中外臣僚。 ³⁸ | 9000 緡 |
| 嘉隆十年 | 1811 | 庚午、辛未二年商舶稅冊，稅錢九萬七千五百餘緡。 ³⁹ | 97500 緡/10 |
| 明命三年 | 1822 | 己卯年：船舶三千一百四十八艘，納班稅、港稅銀十兩錠、六十六錠；一兩錠、一千七百二十一錠；錢二萬五千四百三十餘緡。庚辰年：船舶三千二百四十六艘，納班稅、港稅、下洲稅、例銀十兩錠、九十二錠；一兩錠、一千二百九十七錠；錢二萬八千八百餘緡。辛巳年：船舶三千一百九十艘，納班稅、港稅、下洲稅、例銀十兩錠、八十三錠；一兩錠、五百九錠；銀片、二片；錢三萬二千四餘緡。 ⁴⁰ | 1820：銀 2381 兩、錢 25430 緡 1821：銀 2217 兩、錢 28800 緡 1822：銀 1339 兩、錢 32004 緡 |
| 明命四年 | 1823 | 命以商舶例錢八千六百餘緡，賞給皇子、諸公、尊人府及文武職官有差。 ⁴¹ | 8600 緡 |
| 明命六年 | 1825 | 以商舶例錢賞皇子、皇女、長公主、尊人府及文武百官有差。 ⁴² | ？ |
| 明命八年 | 1827 | 商舶奏上明命六、七兩年商舶例錢，一萬四千餘緡。 ⁴³ | 14000 緡 |
| 明命十年 | 1829 | 命以明命八、九兩年商船例銀，一千三百七十餘 | 1370 兩 |

³⁸ 《大南實錄正編第一紀》，卷二十六，頁 675。管艚務阮德川奏上癸亥、甲子二年商舶稅冊，命以其錢九千餘緡賞給中外臣僚。

³⁹ 《大南實錄正編第一紀》，卷四十三，頁 849。

⁴⁰ 《大南實錄正編第二紀》，卷十九，頁 1668。

⁴¹ 《大南實錄正編第二紀》，卷二十一，頁 1700。

⁴² 《大南實錄正編第二紀》，卷三十二，頁 1818。

⁴³ 《大南實錄正編第二紀》，卷四十四，頁 1994。

| | | |
|--|---|--------|
| | 兩，錢九千八百五十餘緡，賞諸公、長公主、公子女、尊人府、在京文武百官有差。 ⁴⁴ | 9850 緡 |
|--|---|--------|

資料來源：《大南實錄正編第一紀》，卷二十六，頁 675、卷四十三，頁 849。《大南實錄正編第二紀》，卷十九，頁 1668、卷二十一，頁 1700、卷三十二，頁 1818、卷四十四，頁 1994、卷六十一，頁 2264。

從上表中 1805、1811 年兩條資料說到：「癸亥、甲子二年商舶稅冊，命以其錢九千餘緡賞給中外臣僚」、「庚午、辛未二年商舶稅冊，稅錢九萬七千五百餘緡」，可知嘉隆初期全國的商舶稅，每兩年大概可以收到 97,500 緡左右，而皇帝會把其中 9000 緡左右，也就是大約一成的收入分賞給皇室成員與在京的文武百官，這算是皇帝的私房錢，也就是禮例錢。

到了明命朝，除了剛上任因為政事還未上軌道，到明命三年（1822）才奏報前三年的商舶稅歲入，可能來不及頒發禮例銀來賞賜。之後，從明命四年（1823）起每兩年上報的資料上，幾乎都有提到賞賜商舶例銀給諸公、長公主、公子女、尊人府、在京文武百官。明命八年只有提到商舶例銀數額，並未提及賞賜數額，但基本上是按照港稅 78%，禮例錢 22% 計算（其中包含該艘官 10%），因為明命元年（1820）將禮例錢予以總和撥給，⁴⁵統稱商舶例錢，再從中賞賜給其他人。

比較起來嘉隆朝時的賞賜金額可能為九千緡左右，而明命朝似乎也是按照其比例賞賜，明命四年（1823）為八千六百緡；明命十年（1819）為一千三百七十餘兩、錢九千八百五十餘緡，明命六年、八年的數額應該也差不多。但是若從商船稅額的總數來看，明命朝支出的比重較重。以嘉隆四年（1805）與嘉隆十二年（1813）的賞賜與稅收總額來算，大概是支出一成的商舶稅來當作賞賜之用。而明命朝前三年收到的商舶稅額平均大概為三萬緡左右，若按照明命元年的計算標準，從商舶稅中撥出百分之二十二當作賞賜，大概有六千六百緡的禮例錢可供使用，但是明命四年（1803）卻賞賜八千六百餘緡，比例確實過重。

⁴⁴ 《大南實錄正編第二紀》，卷六十一，頁 2264。

⁴⁵ 《大南實錄正編第二紀》，卷六，頁 103。凡所征船戶錢銀總名港稅、禮例，期滿所在官通計總數，分為港稅及諸禮例（以總數分為百分七十八為港稅，二十二為禮例，上進御前五分、慈壽宮四分、清和殿三分、該艘官十分）。

可能因為如此，對於這項賞賜慣例也慢慢的予以改變。所以，明命八年（1827）底商舶奏上明命六、七兩年商舶例錢時，明命皇帝認為皇家子女俸祿充裕，並不需要此項經費，下令停止賞賜一次，其餘文武百官照舊例賞給。⁴⁶這兩年所收到的禮例錢平均僅七千多緡，確實比起明命四年（1823）賞賜出去的金額八千六百多緡少，所以將賞賜給皇室子女的部分去除，其餘照數賞給文武百官等人，似乎將此禮例錢變成賞賜給需要的對象，不再發給皇室家族，而避免財政上的浪費。

兩年之後明命十年（1829）下令將明命八、九兩年的商船禮例錢，共一千三百七十餘兩、錢九千八百五十餘緡，賞賜給諸公、長公主、公子女、尊人府、在京文武百官，⁴⁷排除皇子女的賞賜。

後來，乾脆將此賞賜中外臣僚的慣例予以刪除，明命十年（1829）六月明命皇帝正式下令免除商舶稅上進禮，將禮例錢併入稅額，又加上太后的懿旨「以本年為始，聖壽、元旦、端陽三節在京例進銀兩，及遞年上進商舶稅禮並罷，仍諭令禮部遵之。」⁴⁸雖然當年年底還是有賞賜，但所賞賜的金額是前兩年收到的，但至此以後，商舶稅中的禮例錢不再單獨徵收，也不用造冊上奏。

這件事情的改變或許因為明命皇帝非常孝順，聽從太后的話，從此不再接受禮例錢，節省民脂民膏。但是背後真正的原因是明命十一年（1830）明命皇帝下令將地方收到的商舶稅留在各省，僅需將其數額造冊上報中央，再由商舶司彙整奏報即可，如此一來事權歸一。商舶司的功能職權下降、任務單純化，接著在明命十二年（1831）廢除商舶司。這是明命皇帝所推動的政府組織改造計畫之一，目的是讓皇室與政府的財政區隔，雖然皇帝權力下降，但是可以讓對外貿易工作、地方的財政更加健全。

所以，這是一個商舶稅制由內而外的改變，明命皇帝的目的在於：一、將商舶事務由漕務系統獨立出來，專管外國商船稅收，讓管理國內漕運和徵收國外商

⁴⁶ 《大南實錄正編第二紀》，卷四十四，頁 1994。商舶奏上明命六、七兩年商舶例錢，一萬四千餘緡。帝以錢數無多，而皇子、女歲祿餘裕，無須藉此需費，令停賞一次，其餘照例賞給有差。

⁴⁷ 《大南實錄正編第二紀》，卷六十一，頁 2264。命以明命八、九兩年商船例銀，一千三百七十餘兩，錢九千八百五十餘緡，賞諸公、長公主、公子女、尊人府、在京文武百官有差。

⁴⁸ 《大南實錄正編第二紀》，卷六十，頁 2232。

舶的工作區分開來。二、將商舶稅中皇室支配的禮例錢，透由商舶司的取消，將稅額回歸地方，並改由地方負責對外貿易，並減輕商舶稅額，增加吸引力，讓外國商船按照頒佈的商舶章程運作，試圖解決外國勢力不斷要求通商貿易的難題。

三、商舶司的死灰復燃

不過，商舶司雖被裁撤，但工作實際上沒有完全廢止，只是改由戶部接收而已，例如官方船舶出洋公務還是屬於商舶司的業務，必須取得許可作為憑證。⁴⁹雖然沒有獨立的單位，還是具備處理中央對外事務的功能，而這也是為何後來商舶司又會變成類似清朝總理外國事務衙門的原因。

而商舶司職權的最大變革是在嗣德二十六年（1872）設立商舶大臣，雖屬於臨時任務，但嗣德皇帝也認識到對外事務的交涉、處理，必須由專責機構負責。其建置的想法主要是來自清朝，嗣德皇帝對於外界事務相當熟悉，清楚清朝對外事務處理的方法，因此對官員說：「清係大國，諸外國多與交通，故設有總理衙以掌其事，我國雖小亦有鄰好往來，近因事設商舶，其職即清之總理，非特專辦往復文書已也」，並任命署吏部左參知阮政權充商舶大臣，並對其說明這項工作的重要性，「爾今雖權充，亦非五日京兆之見，凡事可否宜與諸大臣相商，事臻妥善，日下事務尚多，要宜盡心思展猷為勉稱簡委」，⁵⁰兩年（1875）後建造商舶所，⁵¹原本在明命帝時曾建有商舶司一所，後來撥給大理寺辦公之用。一直到阮朝滅亡，商舶司一直扮演其對外交往的重要工作與使命。

然而，隨著局勢的轉變，西方勢力不斷的想在越南建立貿易基地，加上傳教士的活動，都給越南阮朝帶來不少困擾，因此到了嗣德帝時期，越南阮朝的對外

⁴⁹ 《大南實錄正編第二紀》，卷八十五，頁 2623。命城守尉阮登暄等，乘定洋大船往新嘉坡公務，向例派員往外國各給敕書。帝以演習洋程，亦是尋常差派，若仍作敕命之辭，未重國體，乃令戶部嗣後改給商舶文憑。

⁵⁰ 《大南實錄正編第四紀》，卷四十九，頁 6740-41。嗣德二十六年（同治十二年 1873）命署吏部左參知阮政權充商舶大臣。諭曰：清係大國，諸外國多與交通，故設有總理衙以掌其事，我國雖小亦有鄰好往來，近因事設商舶，其職即清之總理，非特專辦往復文書已也。爾今雖權充，亦非五日京兆之見，凡事可否宜與諸大臣相商，事臻妥善，日下事務尚多，要宜盡心思展猷為勉稱簡委。

⁵¹ 《大南實錄正編第四紀》，卷五十三，頁 6852。（光緒元年 1875）構商舶所于東南門郭外。

貿易政策開始有了改變，早期所建立起來的對外貿易體系，進一步緊縮，對外的外交與貿易政策變得更加保守。

結語

雖然，阮朝的商舶制度是延續廣南國而來，但是經過嘉隆朝晚期按照船隻大小收稅的修正，徵收標準已漸趨合理。明命朝更進一步修正，為了要管理對外國貿易的事務，明命皇帝曾設立商舶司來專門負責，將原本屬於艚務系統的對外貿易部分獨立出來，並且將含有內府財政的商舶禮例錢予以取消，同時將對外貿易事務改由地方處理避免造成中央的困擾，希望西洋商船來貿易就跟之前其他地區的外國商船一樣，所以取消商舶司，將其權責劃歸地方，並進行貿易管制與商舶稅例的調整。主要的目的在於讓外國商船可以接受越南阮朝的方式，讓雙方可以獲得雙贏。

但是，後來明命皇帝將西洋商船限制在沱瀾汛貿易，明命十六年（1835）十月發生河僊地區有一艘從清國來的裹銅船停泊在山難嶼，但是船裡搭乘有英國人，雖然說他們有攜帶新加坡來的貨物和石機槍、短馬槍等武器，願意進入港口繳稅貿易，此事為明命皇帝知曉後，他再次說明阮朝政府的原則，之前已經明訂西洋船隻只能前往沱瀾汛貿易，而清朝的商船則可以前往越南各地港口貿易，並且不得蒙混。所以他下旨說：

今寇盜已平，本非顧慮，惟西洋船例由沱瀾收泊，諸海口不得來商，國法綦嚴，豈容違越，宜立早放洋，不許入口。嗣後清人即乘清船，方準照例投入諸海口貿易，如西洋人即乘西洋船，由沱瀾海口通商，不得攙入諸海口，致干條禁。⁵²

西洋來的外國商船只能在沱瀾汛與越南人進行貿易，這樣的侷限性，雖然是明命皇帝最終的希望，然而，這樣的嚴格限制，後來導致法國人的反彈，最後又

⁵² 《大南實錄正編第二紀》，卷一百六十，頁 3753-54。

因為天主教的爭端而使得法國藉口入侵。

這種為了維護國內的安定與保守心態，對於阮朝後期面對法國人來到越南，阮朝統治階層對外事物的處理態度，有著一定程度的抗拒心態，造成了法國得以藉機侵擾越南，最後致使全境淪為其殖民地，當然這樣的結果也不是嗣德帝想要的結果。

參考書目

孫建黨著，〈19 世紀前期越南阮朝對外貿易關係探析〉《歷史教學》總第 579 期，2009 年第 14 期，頁 60-64。

張燮著，謝方點校，《東西洋考》(北京：中華書局，2000 年)，頁 19-20。

錢江著，〈十七世紀至十九世紀初越南沿海的中國帆船貿易〉，收入《中國海洋發展論文集》第九輯（台北：中研院人社中心，2005 年），頁 315。

William Milburn , *Oriental commerce; containing a geographical description of the principal places in the East Indies, China, and Japan. Also, the rise and progress of the trade of the various European nations with the Eastern world*, (London: Printed for the author, and published by Black, Parry & co., 1813), Vol.2, pp.453-454.

邱普豔著，〈1600-1774 年廣南阮氏與中國的貿易關係〉，鄭州大學碩士論文，2006 年 5 月，頁 23，也是持此種說法。

《大南實錄正編第一紀》，卷二十四，頁 659。

《大南實錄正編第一紀》，卷五十六，頁 974。

黎貴惇，《撫邊雜錄》(南越古籍譯述委員會，1972 年。【國家圖書館影印本】)，卷四，頁 31b-32a。

李塔娜著、李亞舒、杜耀文譯，《越南阮氏王朝社會經濟史》(北京：文津出版社，2000 年 6 月)，頁 204。

《大南實錄》前編，卷一〇，頁 146-147。

《大南實錄正編第二紀》，卷十六，頁 1642。

《大南實錄正編第四紀》，卷四十九，頁 6740-41。

【摘要】十七十八世纪的越南地理书中，“天南四至路图”的各种抄本和修改本是最核心的著作，该书代表了古代越南地理书编写的“路程图”传统。“天南四至路图”的最早版本是1686年杜伯编写的“纂集安南路”，其核心资料来源于十五世纪黎圣宗时期的“征占日程”。十九世纪之后，越南地理书编写传统，由“路程图”形式转向了“方志”形式。

【关键词】天南四至路图 地理书 路程图 越南

在十七十八世纪的越南地理书中，流传至今各种抄本的“天南四至路图”是最具代表性的地理书。“天南四至路图”是以越南京城升龙为中心，至南方占城国，西部云南段中越边境，北方中越南关、北关界首，东北钦州边界四条路程图。越南学者张宝林等曾在1962年越语版的《洪德版图》序言中考证过该图的编写年代，美国学者惠特摩尔在《越南制图学》一文中简要介绍过该书的内容，笔者曾在《从征占到平南：15-18世纪越南“南行路程图”研究》一文中考证过其中的南行路线¹。然而，学界还未有对本书的全面研究，本文试图对本书的各种抄本和编写年代等问题，在前人的基础上作进一步的考察，以便学界对本书有更深入的认识。

一、各抄本保存概况及内容

保存至今的“天南四至路图书”均为抄本，保存于越南、法国、日本的几所图书馆内。各抄本名称略有不同。笔者目前了解到的抄本包括以下几种：

法国巴黎亚洲学会藏《纂集天南路图书》，编号HM2241。“纂集天南路图书序”1页，四至路图42页（83面）。“天南总图”一页，各处承宣图9页，含：清化、乂安、山南、京北、海阳、山西、太原、宣光、谅山、兴化、安邦，其中后四区各一面，未含广南政权控制下的顺化和广南。南行步道总路程六十一日，其他抄本南行步道大多仅标出到灵江岸边的日程。

越南汉喃院藏《纂集天南四至路图书》，编号A73，40页。卷一自升龙至占城国城：一陆路馆舍桥渡序次，一水路江河泾港序次，一海道门流浅深序次。卷二自京畿至钦州念州：一陆路桥渡馆舍序次，一水道江河溪港序次，一海道山石浮沉序次。卷三自奉天至广西云南，一水道江河深浅序次，一陆路山溪原湿序次。卷四自京城至北关门，一陆路桥渡驿舍序次，一水道江河溪港序次。

越南汉喃院藏《天南四至路图书引》，编号A588，只有文字，无图。天南四至路图书中的文字。路程，二“清义广顺诸海门形势名胜”神符门开始，与《征占日程》所述海门相同，关于海门内容简单，没有广南政权时期的资料，为原始文献。

越南汉喃院藏《版图总录》编号A1362，第一部分《天下版图总目大全》，十三承宣地图。第二部分“安南上路日程”，实为《纂集天南四至路图书》中的南行路程图，共23页。南行终点为“城占城国”。页眉标出详细的文字，陆路行程共“六十一日”。第三部分《安南图说》。

越南汉喃院藏《大南版图》或称《南越版图》编号A1603，第一部分，《大越国总览图》一页。第二部分，《交州志》三页，《天南四至路图书引》一页；第三部分，《洪德版图》附录各处海门、十三承宣地图。第四部分《纂集天南四至路图书》，42页。卷一自升龙城

¹ 《洪德版图（Hong Duc Ban Do）》南越译本，Bo Quoc Gia Giao Du, Saigon，国家教育部，西贡，1962年，张宝林 Truong Buu Lam 序言。John K. Whitmore, *Cartography in Vietnam*, in *The History of Cartography*, Vol2, Book2, University of Chicago Press, 1987. 牛军凯《从征占到平南：15-18世纪越南“南行路程图”研究》，载《国家航海》第14辑，上海古籍出版社，2016年。

至占城国城：一陆路馆舍桥渡次序，一水路江河泾港次序，一道海门浅深次序。卷二自京畿至钦念州：一陆路桥渡馆舍次，一水道江河海次序，一海道山石浮沉次序。卷三自奉天至广西云南，一水道江河深浅次序，一陆路山溪源隰序次。卷四自升龙至北关门，一陆路桥渡驿舍次序，一水道江河溪港次序。北路多出凉山、高平至中国边界路线。第五部分，同甲午平南图，无标题。

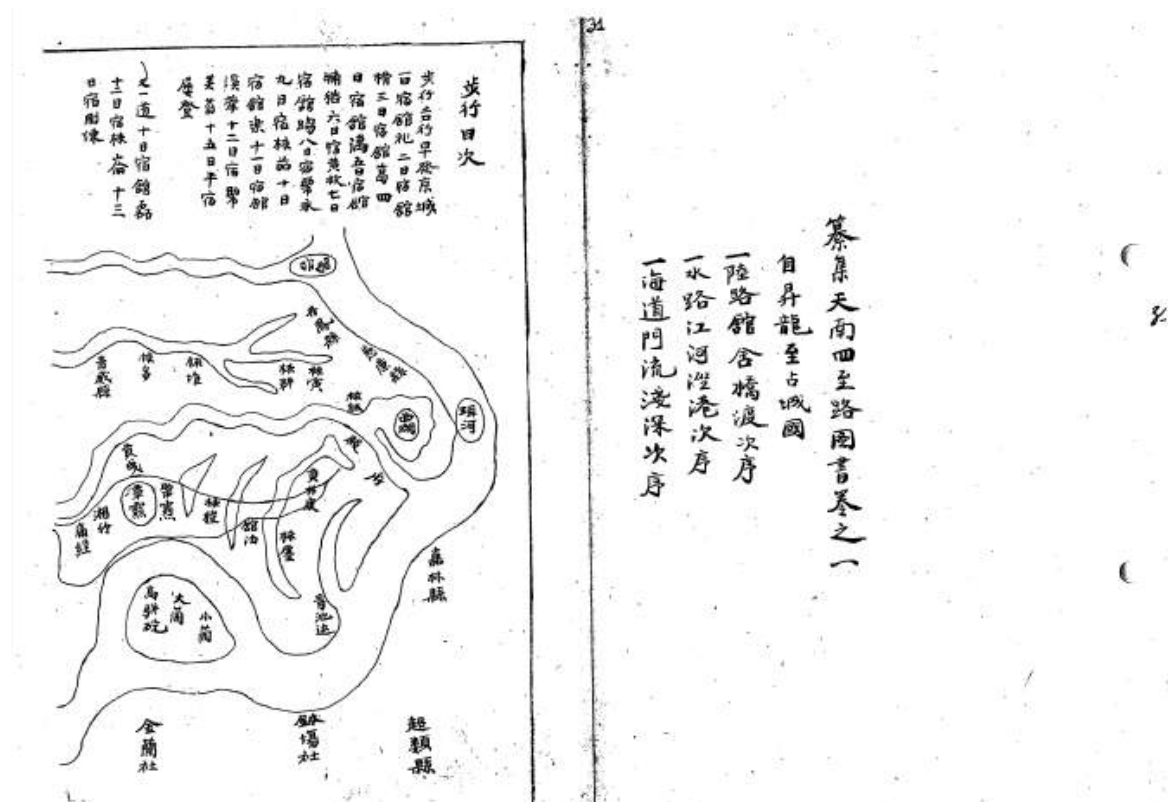
越南汉喃院藏《天南四至路图》，编号 A2300。含三部分，各部分均无标题。第一部分，十三承宣地图，共 11 页，分别为：清化、义安、山南、山西、京北、海阳、太原、宣光、兴化、凉山、安邦、顺化、广南（广南地图标有“南夹占城”）。第二部分，“四至路图”，共 37 页。无文字说明。南行到“庸谐潭”“占城国城 石城天造”。东行到钦州，此处标有“卷三终”（卷二终误）。西行到云南，标有“卷三终”。北行到“南关”。第三部分，灵江以南阮主政权详细地图，共 13 页。此部分同“甲午平南图”洞海——占城部分，占城以南未画，而甲午平南图为“洞海至高绵界”。

越南汉喃院藏《洪德版图》中的《纂集天南四至路图书》，编号 A2499，此书未见。

越南汉喃院藏《天下版图》中的《纂集安南路》，编号 A2628；41 页路图。多出三页地图，宣光高平一带通往中国的路线，同 A1603。

越南汉喃院藏《安南形胜图》，编号 A3034，第二部分，无题，同 A2300。如路图第一部分：通广西云南界。《安南形胜图》（编号 A3034）第三部分：《撮輿地图日程》，38 页。第一部分：南行路程图名为“平南指掌”，路程与《平南指掌日程图》同，陆路南行至占城共三十六日。南方最远处为“自此至蒲持门，占城国界”；第二部分：海阳安广等处；第三部分：山西兴化宣光；第四部分：京北凉山等处。可谓四至路图的另一种抄本。

日本广岛大学藏《洪德版图》中的《纂集天南四至路图书》，编号 98846，35 页。卷一自升龙至占城国（见下图）：一陆路馆舍桥渡序次，一水路江河泾港序次，一海道门流浅深序次。卷二自京畿至钦州念州：一陆路桥渡馆舍序次，一水道江河溪港序次，一海道山石浮沉序次。卷三自奉天至广西云南，一水道江河深浅序次，一陆路山溪原隰序次。卷四自京城至北关门，一陆路桥渡驿舍（此处缺数字）。



日本东洋文库藏《洪德版图》中的《纂集天南四至路图书》，编号 100891，35 页。南越 1962 年越译本即据此本翻译。卷一自升龙至占城国城：一陆路馆舍桥渡序次，一水路江河泾港序次，一海道门流浅深序次。卷二自京畿至钦州念州：一陆路桥渡馆舍序次，一水道江河溪港序次，一海道山石浮沉序次。卷三自奉天至广西云南，一水道江河深浅序次，一陆路山溪源隰序次。卷四自京城至北关门，一陆路桥渡驿舍序次，一水道江河溪港序次。

“天南四至路图”为升龙至安南四至的道路图，各抄本对四至路线称呼略有不同。各抄本中，唯有巴黎亚洲学会本中的南行地图画到高棉地区，有高棉都城、匿嫩城等，其他抄本南行路线只画到占城国都。

各抄本对“四至路线”的称呼

| | 东 | 南 | 西 | 北 |
|--------|----------------|-----------|---------------|----------|
| 亚洲学会本 | 东路 | 南路 | 西路 | 北路 |
| A73 | 自京畿升龙至钦念州 | 自升龙至占城国城 | 自奉天至广西云南 | 自京城至北关门 |
| A588 | 无 | 无 | 无 | 无 |
| A1362 | 安南上路日程 | --- | --- | --- |
| A1603 | 自升龙城（卷内京畿）至钦念州 | 自升龙城至占城国城 | 自升龙城（奉天）至广西云南 | 自升龙城至北关门 |
| A2300 | 无 | 无 | 无 | 无 |
| A2499 | --- | ---- | --- | ---- |
| A2628 | 自奉天至钦念州 | 自奉天至占城 | 自奉天至广西 | 自奉天至北关门 |
| 安南形胜图 | 无 | 无 | 无 | 无 |
| 撮輿地图日程 | 海阳安广等处 | 平南指掌 | 山西兴化宣光 | 京北谅山等处 |
| 广岛大学本 | 自京畿至钦州念州 | 自升龙至占城国 | 自奉天至广西云南 | 自京城至北关门 |
| 东洋文库本 | 自京畿至钦州念州 | 自升龙至占城国 | 自奉天至广西云南 | 自京城至北关门 |

二、作者、编写目的与年代

《天南四至路图》多个抄本前有“纂集天南路图书序”或“纂集天南四至路图书引”，有的抄本序言有署名“青江碧湖儒生中式杜伯氏公道甫撰”，“杜伯氏公道甫敬序”等。A2628《纂集安南路》，正文前标有“正和七年（1686 年），青江碧湖儒生中式杜伯氏字公道辑”。东洋文库本、广岛本《洪德版图》“天南四至路图书引”，作者：清江碧湖儒生中式杜伯氏公道甫撰”。A73“天南四至路图书引”“杜伯氏公道甫敬撰”等。越南学者一般称其为“杜伯”

或“杜道甫”。据越南学者阮雅研究，近年越南又安省清漳县碧潮乡锦囊村杜氏家谱发现关于杜伯的记载，家谱载杜伯，字公论或公道，自小考中乡甲，补为石河知县。正和年间辞官，假冒商人，南行至顺广、占城、真腊，绘制地图，向郑主献计南征。郑主遂令其绘制“四至路图”，是为作者和四至路图的来历¹。由此看，据 A2628 和杜氏家谱，作者名为“杜伯”或“杜公道”，非“杜道甫”。

近年，越南学者多有说，“天南四至路图”是杜伯根据郑主的要求编纂。据抄本所留序

¹ Han Nguyen Nguyen Nha, *Nhung Bang Chung Ve Chu Quyen Cua Viet Nam Doi Voi Hai Quan Dao Hoang Sa, Truong Sa*, Nha Xuan Ban Giao Duc Viet Nam, 2013, trang 39-40.

言，我们看不出此书与郑主的关系。各抄本序言虽略有不同，但都没有提到郑主的作用。因此，笔者认为，本书编写与郑主并没有关系。

亚洲学会本《纂集天南路图书》“纂集天南路图书序”载¹，

“夫天地开辟，自有界限。天地圆倾于西北，而致夜。地形方缺于东南，而积海。故中正为中国，四角为四夷。东南秀发文明，与中国同。西北气钟刚劲，与中国异，理势然也。盖我安南之地，据中国之南。沿海而东，形如衣带，上广下狭。地起昆仑，入黑水为界。脉来五岭，收赤水为心。一源水赤，争黄河而分流。三枝龙引，对中国而并立。故中支，峥嵘崿屹，涌滃潺潺，逶迤迢迢。卓立三岛，分下蔓延，其地界为太原京北，接山南海阳等处。左枝先分一簇山……蜿蜒千里，至钦念州。为城门关锁，腰分侵云。一支名曰崿崿，星锋……安子山……抛山，收六头江，湾迴其地界，为……海阳等处。右……插天之山，层层叠叠。响鼓之水，馨馨洞洞，崎岖数千里，至占城国为城郭。中分自南而北，屹立伞圆，罗衆山之辐辏，聚百川之同归，其地为宣光、兴化、山西、山南、清化、义安、顺化、广南等处。这个三枝，皆有山必有水，有陆路必有水途。然古来未有立图，以便人之往来者，因卓卓四门路，集为天南路图书一篇，庶觅小补。 景兴二年抄本”

《千载闲谈》《大南版图》《天南四至路图书引》等书所载“天南四至路图书引”²，

“夫天开地关（辟），自有界限。天地圆倾于西北，而致山地地形方，缺于东南而积海。故中正（土）为中国，四角为四夷。东南秀出文明，与中国同。西北气钟刚劲，与中异理（与中国异），（风气）然也。我越地据中国之南，沿而东。形如衣带，上广下狭。（地）起昆仑，分自云南，黑水为界。到五岭间脉，分三支以入（我国）。其上，有赤水道，（下）流入洮河。中支峥嵘崿屹（兀），自广西小昆仑少祖而来，逶迤（迢）迢迢。卓立三岛，其地界为太原京北，接山南海阳等处。左枝先分一簇，横栏遶抱，蜿蜒千里，至钦州念州，为城门关锁，腰分侵云。一支名曰崿崿，星锋罗城。卓卓突出，安子山牵父，岭西到古抛山，收六头江，湾迴其界，为谅山安广海阳等处。右支引过哀老，插天之山，层层叠叠。响鼓之水，馨馨洞洞，崎岖数千里，至占城国为城郭。中分自南而北，屹立伞圆，罗衆山之辐辏，聚百川之同归。其地为宣光兴化山西山南清化义安顺化广南等。这个三枝，（皆）有山有水，有陆路水路。愚同（故因）草草四角路，集为天南四至图书一篇，庶供卧游云（焉）尔。”

“天南四至路图”编写年代，有三种观点。

1962年，南越出版越译本《洪德版图》时，张宝林认为，根据图中洞海垒的出现，此书应在1630年之后编写。而占城边界仍画在石碑山，而1653年之后广南政权已将越南边界推进到潘郎江边，占有芽庄之地，图中没有出现此时设立的泰康、延宁二府，因此，此图应在1653年之前绘制³。此观点仍有不少越南学者在使用，如陈南进编写的《黄沙、长沙问答》一书中，认为该书由杜伯撰写于1630-1653年间⁴。阮越龙《黄沙长沙两群岛的国际法理与主权》，认为，此书由杜伯，字公道者，于1630-1653编写⁵。2012年越南青年出版社编辑的《黄沙长沙属于越南》文集中，附录大事年表将“天南四至路图”编写年代置于1630-1653年⁶。1979年越南政府关于西南沙的白皮书，以官方的观点，指出“这是十七世纪中叶由杜伯编绘的一本越南地图。”⁷

A2628《纂集安南路》一书，正文前标有明确的年代“正和七年”（1686年），成为近

¹ 《纂集天南路图书》，法国巴黎亚洲学会抄本，编号HM2241，第1页。

² 《千载闲谈》，“天南四至路图书引”，亚洲学会抄本，编号HM2125，第3页；《天南四至路图书引》，越南汉喃院藏，编号A588，第1页。

³ 《洪德版图（Hong Duc Ban Do）》南越译本，序言，第13页。

⁴ Tran Nam Tien, *Hoang Sa Truong Sa: Hoi Va Dap*, Nha Xuan Ban Tre, T.P.Ho Chi Minh, 2011, trang63-66.

⁵ Nguyen Viet Long, *Le Phai: Luat Quoc Te va Chu Quyen Tren Hai Quan Dao Hoang Sa va Truong Sa*, Nha Xuat Ban Tre, 2012, trang67.

⁶ *Hoang Sa, Truong Sa la cua Viet Nam*, Nha Xuat Ban Tre, 2012, trang293.

⁷ 戴可来等编《越南关于西沙、南沙问题资料汇编》，河南人民出版社，1991年，第56页。

年来学术界认可“天南四至路图”编绘年代的主流观点。阮雅《十七到十九世纪黄沙队的成立与活动》一文中，认为“天南四至路图书”编辑于 1686 年¹。张明德《越南在黄沙长沙两群岛的主权》一书载，这是杜伯在 1686 年，在郑主指导下编撰的书籍²。陈公轴在《越南在东海的印记》一书中指出，《天南四至路图》编写于 1686 年³。陈德英山在《黄沙、长沙：国际学者材料与观点》中，置“天南四至路图”的编写时间为十七世纪末等⁴。陈南进编写的《黄沙、长沙问答》一书中，一方面参考了黄春瀚、张友林等人的观点，认为该书由杜伯撰写于 1630-1653 年间，又说“总之，杜伯在正和年间（1680-1705）受郑主之命编撰和绘制《纂集天南四至路图》”，“公道杜伯 1686 年编撰的《纂集天南四至路图》”⁵



巴黎亚洲学会本《纂集天南路图书》原由亨利·马斯伯乐收藏，其序言标有“景兴二年抄本”（1741 年），是我们看到的较早抄本，说明此书编辑于此年之前。越南学者黄春瀚曾据此本认为，该书编辑于 1741 年。⁶越南岘港市编撰的《黄沙纪要》一书的附录，截取了

¹ Nguyen Nha, *Su Thanh Lap va Hoat Dong cua Doi Hoang Sa duoi Trieu Nguyen*, tai Hoang Sa, Truong Sa la cua Viet Nam, Nha Xuat Ban Tre, 2012, trang 40.

² Trung Minh Duc, *Chu Quyen Quoc Gia Viet Nam tai Hai Quan Dao Hoang Sa va Truong Sa*, Nha Xuat Ban Thong Tin va Truyen Thong, 2015, trang 40.

³ Tran Cong Truc, *Dau An Viet Nam Tren Bien Dong*, Nha Xuat Ban Thong Tin va Truyen Thong, 2012, trang 78.

⁴ Tran Duc Anh Son, *Hoang Sa Truong Sa: Tu Lieu va Quan Diem cua Hoc Gia Quoc Te*, Nha Xuat Ban Hoi Nha Van, 2014, trang 281.

⁵ Tran Nam Tien, *Hoang Sa Truong Sa: Hoi Va Dap*, Nha Xuan Ban Tre, T.P.Ho Chi Minh, 2011, trang 67, 71.

⁶ (越)阮国胜：《黄沙、长沙》，中译节译本，载戴可来等编《越南关于西沙、南沙问题资料汇编》，第 253 页。

天南四至路图书的图片，标注其年代为 1741 年¹。



A2628《天下版圖》中的《纂集安南路》，可能是“天南四至路圖”最原始的版本。在“天南四至路圖”的大部分抄本中，頁眉附有大量的文字，記錄四至路圖的路程。“纂集安南路”雖有詳細的路线图，但只在圖畫中標出前幾日到達的驛站，沒有詳細列出每日行程。“安南路”南行圖只畫到“夾占城界”，沒有畫出占城國都“占城國城--石城天造”。可見，“安南路”比其他抄本更為簡潔，時間要早，“四至路圖”各書則是此後經過修改、補充完善的抄本。由於《纂集安南路》標出明確的編寫年代，正和七年 1686 年。因此，我們可以大膽推測，“四至路圖”的最初版本“安南路”是十七世紀末 1686 年由“杜伯”、“杜公道”編撰而成，而修改本“四至路圖”大約是在十八世紀中期完成的。

法國亞洲學會藏《纂集天南路圖》就是一部典型的抄本和修改本，該書序言明確指出抄寫年代為景興二年 1741 年。從南行路程圖可以看出其修改的內容。《纂集安南路》最南只繪除了“夾占城境”，名為“天南四至路圖”的幾個抄本繪出了“占城國城”。《纂集天南路圖》的占城國都標為“故占城國婆爭王”，婆爭王是十七世紀末的占婆國王，之後廣南政權改占城為順城鎮。《纂集天南路圖》南行路線又向南延伸，繪出了 1697 年廣南政權開始占領湄公河三角洲的政治圖景。圖中標有“同奈處”、“匿秋城”、“匿嫩城”等十七世紀末十八世紀初的政治圖標。

“天南四至路圖”名稱的出現大概經歷了一個發展的過程，最初名為“纂集安南路”，景興初年抄錄修改為“纂集安南路圖”，十八世紀中期更名為“天南四至路圖”。

至於“天南四至路圖”不能準確、及時反映廣南政權地方行政的變化，主要原因在於北方鄭主地區並不能完整收集到南方的情報所致。到了十八世紀後期，西山起義爆發，北方政權開始“平南”。鄭主命令端郡公裴世達、黎貴惇等人搜集廣南地區的情報，遂出現《撫邊雜錄》《甲午平南圖》《平南指掌日程圖》等著作。即使在这种背景下，“平南指掌”所透漏的陸行路線日程仍然相當不準確。因此，十七世紀後期杜伯編繪南行路程圖時，不了解南方地區地方行政的變化，並不奇怪。

¹ Uy Ban Nhan Dan Thanh Pho Da Nang, Ky Yeu Hoang Sa, Nha Xuat Ban Thong Tin va Truyen Thong, 2012, trang 198.

三、从路程图到方志：越南古地理书的编写传统

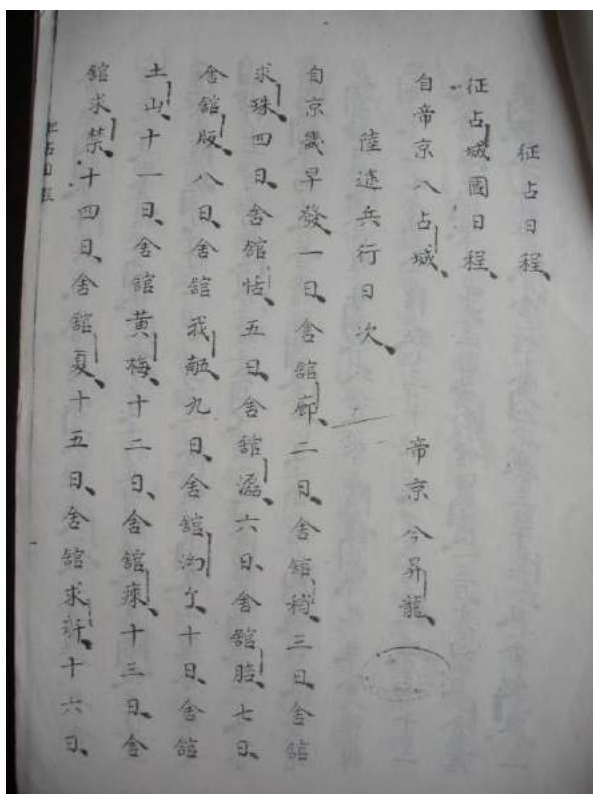
保存至今的越南古代地理书数量并不多，尤其是十九世纪之前的地理书，几乎屈指可数。元代在华越南人黎崱编写的《安南志略》，或许可以算是保存至今最早的越南地理书。十五世纪前期阮廌的《輿地志》是编写于越南国内，保存至今最古的地理书，该书模仿《禹贡》，以诗赋的形式描述越南的地理分布。十五世纪后期，黎圣宗洪德年间，定十三承宣，出现了“洪德版图”，记述了中都和十三承宣的行政区划。圣宗征占之后，出现了《征占日程》这一路程图的地理著作。十六世纪莫朝杨文安编写的《乌州近录》¹，是保留至今第一部严格意义上的越南地理书。

《乌州近录》之后，到十八世纪后期，除了西山起义推翻广南政权后，为“平南”而出现了《抚边杂录》等几部地理书之外，十七十八世纪越南的地理书只有“天南四至路图”的各种抄本和修改本。可以说，“天南四至路图”是十七十八世纪越南地理书的核心著作，是这一时期最具有代表性和特点的越南地理书。“天南四至路图”多种抄本和修改本的出现，反映了路程图形式的地理书是十七十八世纪越南流行的地理书编写方式和编写传统。

以“天南四至路图”为代表的路程图地理书，其早期形式来源于黎圣宗时期形成的“征占日程”。《征占日程》一书仅有越南汉喃研究院图书馆保存，编号 A611。此书内容分为三部分，一是黎圣宗征占时期南行路程，包括陆路、水路和海路；二是南行路程中的海门事迹、黎圣宗与其大臣的诗文；三是南方相关地区的地理等。第一、二部分来自黎圣宗征占的原始资料，相关海门事迹没有涉及黎圣宗之后的历史，其完成时间应该在十五世纪末。而第三部分则编辑于中兴黎朝时期，主要记述广南地区的地理，以及相关阮主的活动。

“征占日程”与“天南四至路图”中的南行路程图相比较，我们可以看出，天南四至路图相关的文字表述几乎完全来自“征占日程”。其陆路兵行、吉行，水路，海路行程，经过的路线、驿站名称都来自黎圣宗时期的“征占日程”。十八世纪“平南”之前，黎郑政权的军队并未能亲历自广平至占城的路线，因此南行路程图照搬了“征占日程”。而“天南四至图”南行路线图则是将“征占日程”图像化和形象化了。

¹ 《乌州近录》序言记载，该书编写于莫朝景历乙卯年，1555年。法国亚洲学会藏本，编号 HM2136，第3页。



在“天南四至路图”中，南行路线大大丰富于东西北三条路线。我们可以大胆地假设，东西北三条路程图是在南行图编撰基础上，对以升龙为中心的路程图的补充。此三条路程图的资料基础，则可能来源于永乐年间的《交州輿地志》。该书载，自中国“出交州道三：一由广西，一由云南，一由广东。广东则用水车，伏波以来皆行之。”¹

“天南四至路图”为代表的路程图地理书，至阮朝前期仍然是流行的地理编写方式。阮朝官方编写的第一部大型地理书《皇越一统輿地志》，就是以驿路为主线的路程图形式的地理书。编纂于嘉隆十六年 1817 年的《程录要略》²则是民间编写的最详细的路程图。可以说，《皇越一统輿地志》和《程录要略》是越南路程图形式地理书的巅峰之作。

郑怀德等编撰于嘉隆末年，于 1820 年完成的《嘉定城通志》开始了越南地理书编撰的新时代，即开启了越南地理书编写的“方志”时代。之后，越南文人编纂了《乂安记》《北城地輿志》《海阳地輿志》《北宁全省地輿记》等等地方志。嗣德年间，越南官方完成了阮朝时代最重要的地理书《大南一统志》。从此，越南地理书编写方式和编写传统，由“路程图”时代进入了“方志”时代。

¹ 《交州輿地志》，载《千载闲谈》，汉喃院藏抄本，编号 A2716，第 5 页。

² 载《千载闲谈》。法国巴黎亚洲学会藏本，编号 HM2125。越南汉喃院藏题名为《交州輿地志》，编号 A2716，与巴黎亚洲学会本《千载闲谈》同，实为《千载闲谈》。

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.04 驚聲國際會議廳

第七場 產業與人口

1. 湯熙勇 東沙島海人草的經營與琉球漁民的參與
2. 鍾淑敏 英商三美路商會與日治初期臺灣的產業發展
3. 林嘉琪 日治時期臺灣客家單親家戶嬰兒死亡率之研究

東沙島海人草的經營與琉球漁民的參與*

湯熙勇

中央研究院人文社會科學研究中心

一、前言

海人草以其枝連接分叉彷彿人字形，故稱海人草。海人草為熱帶海產物，以生長於海底沙泥中之品質較優，深處約達三丈餘，近岸淺處亦有海人草，新鮮時紫黑，乾後暗紫色。海人草生長於春秋兩季，一至四月者為春草，長約五、六寸，八至七月為秋草。海人草生長在海底，採集過程艱辛，須具有潛水技能方可摘取。¹ 世界各海域皆可以覓得海人草，20 世紀初期日本人發現東沙島生長的海人草，品質優良，成為生產驅蛔蟲良藥鷓鴒菜之主要成分，因為受到日本醫學界之重視，具備醫療效果及經濟價值，使得東沙島備受關注。

日本人開採東沙島的海人草(及磷礦、漁蝦等)，成為 20 世紀初期南海(South China Sea)島礁主權歸屬爭議的起因。² 1907 年起，臺灣人、琉球人在日本人的帶領下，投入東沙島磷礦的開採，初步建立臺灣與東沙島之經營及開發的關係。³ 其後，發現海人草具有腸胃治療之醫療效果，琉球人因具長於海下活動能力，可在深海下，潛水作業達一小時之久，採撈海人草成為琉球人的主要任務。⁴ 1909 年(宣統元年)年，經中日雙方的協議，廣東政府收回東沙島，琉球人等旋即離開東沙島。然而，日本人及琉球人未能忘懷於東沙島的魚群及海人草，經常非法進入該海域，引起中日兩國之外交問題；而經營東沙島海人草的華人民間公司，甚

*本文為初稿。

¹ 余日森，〈東沙群島調查記〉，《廣東農業推廣》第七期(1935，廣東)，第 84-96 頁。〈外銷特產 一海人草〉，《徵信新聞》，民國 45 年 9 月 29 日，第 2 版。

² 湯熙勇，〈20 世紀南海諸島磷礦之開發與爭執：中國與日本之間〉，未刊稿。

³ 此與 1654 年 6 月 22 日，荷蘭快艇 Uytrecht 號於東沙島觸礁失事，船上人員 81 人登上東沙島，以鳥肉及海龜肉等維生。舵手 Fem Thijssen van Hoorn 等人搭小船向外求救，臺灣熱蘭遮城堡官員派船救援，8 月 25 日，遇難人員安抵臺灣，共居住 2 個多月以上。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌 III-E》(臺南：臺南市政府，民國 92 年 12 月)，頁 364-389。

⁴ 〈外銷特產一海人草〉，《徵信新聞》，民國 45 年 9 月 29 日，第 2 版。

至於雇用琉球人參與開採海人草。⁵

第二次世界戰爭結束後，中華民國政府派軍駐守東沙島，廣東省政府建設廳負責海產業務，廣東漁業公司取得經營權。1950 年代，東沙島海產經營改由海軍福利處負責。由於東沙島海人草產量高，對國際市場價格有影響力，外銷日本可以獲取較佳的利潤，原經營東沙島海人草之漁業公司遷至香港，與琉球人訂約，後者須取得琉球政府資源局、琉球美軍司令部等核發出航許可證、船籍及船舶檢查證書等文件，自琉球宮古島等地駕船至東沙島參與海人草開採工作。其後，為了減少不合理之中間費用，琉球人代表向海軍陳情，希望直接與海軍訂約，提高雙方的利潤。海人草雖由香港商人所承包，負責採捕則是琉球漁民，大部分利益歸琉球漁民，海軍所得之中僅得 20%，為增加收入利益，故收回自營。⁶海軍收回自營後，直接與琉球人合作開發海人草。

日治時代，臺灣設有海人草生產組織，以琉球人為主。戰後，臺灣漁民曾前往採集，但設備技術受限，且潛水技能不足，採集數量自少，生產量有限。⁷琉球人則於每年海人草生產季，自琉球出動漁船及漁民至東沙島作業，海人草的生產掌握於琉球人手中。⁸行政院退除役官兵就業輔導會成立後，接辦東沙島海人草業務，琉球人的工作改由臺灣的漁業公司負責。琉球人與東沙島海人草生產的關係，從被雇用參與到主動洽訂工作契約與議價，完全依賴琉球人本身具備優越的潛水技能，琉球人表現出的自信力，與日本戰敗後之氛圍有所差異。本文參考國防部等相關檔案，建構東沙島海人草經營歷程的演變、評估琉球人的參與過程及其意涵，並說明東沙島與臺灣關係的形成。

⁵ 湯熙勇，〈論 1907-1909 年中國與日本對東沙島主權歸屬之交涉〉，《海洋文化學刊》，第 12 期，2013 年，頁 85-121。

⁶ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。（〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日）。

⁷ 〈外銷特產—海人草〉，《徵信新聞》，民國 45 年 9 月 29 日，第 2 版。

⁸ 〈外銷特產—海人草〉，《徵信新聞》，民國 45 年 9 月 29 日，第 2 版。

二、海人草的經營

海人草小羽狀葉周圍叢生枝上，每枝之頂形圓如狐尾，有海草之特殊臭味。生於二三呎至十呎水中，須潛水方能採得，盛產於沙堤中部及西南海灣，每年四五月及八九月間可以採收，年產一萬八千擔，曬乾後可得乾草五千餘擔，此草於採得後，須置日光下曝乾之，若濕置之必致腐敗，倘濕草積疊，遇酷熱天氣，每每自行著火，不可不慎也。海人草主治，疳積等症，有驅除人體寄生之蛔蟲及調攝腸胃之效。日本人取之最多，製成藥品出售。⁹

東沙島海人草採取季節，分春秋兩季。春季為農曆 3 月至 6 月。秋季為農曆 8 月至 9 月。春季較秋季豐富。海草生長情形，每年秋季颱風及冬季信風時期多風雨正是海人草生長而春秋風平浪靜為採草節日。水之深淺與草之生長無關。草之生長每 3 個月生長 1 次。雨季可助海人草之生長。採取越乾淨越生長得好。¹⁰東沙海產至富，估計只海人草一項以年可產五千五百擔，東沙島所產海人草比世界各處為多，而其質最好。¹¹自清季收回東沙島後，經營方式分為官方與民間，說明於下。

（一）官方成立東沙海產開發處

1935 年，廣東政府建設廳成立東沙海產開發處，專門經營東沙島海人草等海產。¹²1935 年 3 月 28 日東沙海產開發處主任梁權及相關工作人員，搭乘福遊艦親至東沙島調查。¹³但是，廣東省因經費問題，被迫暫停東沙海產開發處的運作，相關人員調回廣東省建設廳任職。¹⁴

（二）民間投資

1. 日本人

1907 年 8 月，西澤吉次率人從臺灣前往東沙島，更改島名為西澤島。1907

⁹ 余日森，〈東沙群島調查記〉，《廣東農業推廣》第七期（1935，廣東），第 84-96 頁。

¹⁰ 〈外銷特產一海人草〉，《徵信新聞》，民國 45 年 9 月 29 日，第 2 版。

¹¹ 余日森，〈東沙群島調查記〉，《廣東農業推廣》第七期（1935，廣東），第 84-96 頁。

¹² 余日森，〈東沙群島調查記〉，《廣東農業推廣》第七期（1935，廣東），第 84-96 頁。

¹³ 余日森，〈東沙島調查記〉，《廣東農業推廣》，7（廣東：民國 24 年），第 72 頁。

¹⁴ 〈東沙海產處暫行結束〉，《水產月刊》，2：3（上海：民國 24 年），第 55-56 頁。

年 8 月 6 日，設立西澤商店事務所，開始招募日本人、臺灣人及琉球人，擴大從事採磷礦及漁業作業。西澤自臺灣載送人員至東沙島，最高時曾有 500 人以上，建立汽船往返航線，並在島上建築鐵道二條，另架設電話，蓋有九棟房舍及工場，建棧橋，挖井取飲水。為採集貝類等海洋資源，及與來自臺灣之大船聯絡。西澤至東沙島，拆毀島上建有大木廠及祠堂等，豎立木椿，書寫「明治四十年八月」及「西澤島」等字樣，並進行開發島上資源及經營漁業等。1908 年，西澤佔領東沙島一事，經廣東報紙披露，激起廣東人民的關心。經過中日雙方政府的交涉，1909 年底，由廣東政府派員收回東沙島，結束了日本人在島上的開採計畫。¹⁵

2. 華人

(1) 東沙海產有限公司

1927 年，陳荷朝成立東沙海產有限公司，以年餉貳萬元向廣東省實業廳承辦東沙海產。陳荷朝在島上設辦公處一座、工人宿舍二座、貨倉一座、廚房一座。辦公處一座，樓高二層，高二丈，廣四方丈，全以木建成，樓下用磚柱，樓上用木柱，屋頂用鋅鐵板。工人宿舍兩座，每座廣四方丈，在距辦公處東二十丈建築，樓只一層，以木板建成。貨倉一座在宿舍東，廣八方丈，建以磚牆三合土，高一丈。¹⁶東沙水產公司在島上撈取海草，工人每人每天約採海草一百五十斤以上，天氣良好，每天能撈取一萬斤左右，每斤晒乾可得四兩，採取海草須用手套，手套每對僅用二三天便破爛不堪。¹⁷1933 年 7 月，因無法繳交特許費用給廣東省政府，東沙海產有限公司因而被取消開採海草的資格與權利。抗戰前，東沙水產公司在島上撈取海草，工人每人每天約採海草 150 斤以上，故天氣良好，每天能撈取一萬斤左右，每斤晒乾可得四兩。採取海草須用手套，手套每對僅用二三天便破爛不堪。¹⁸

(2) 南方公司

¹⁵ 湯熙勇，2013，〈論 1907-1909 年中國與日本對東沙島主權歸屬之交涉〉，《海洋文化學刊》，第 12 期，頁 85-121。

¹⁶ 余日森，〈東沙群島調查記〉，《廣東農業推廣》第七期（1935，廣東），第 84-96 頁。

¹⁷ 馬鎮平，〈東沙島之漁業及漁場〉，《水產月刊》，（上海：上海漁市場，民 37 年），第 21-26 頁。

¹⁸ 馬鎮平，〈東沙島之漁業及漁場〉，《水產月刊》，（上海：上海漁市場，民 37 年），第 21-26 頁。

南方公司成立於 1947 年 5 月，向廣東省政府承租東沙島環礁間海邊專用漁業權五年，該公司設於廣州市內，分公司設香港汕頭汕尾高雄等地，業務為撈取環礁上之海人草，並利用島上廣大之沙灘為晒草場。原設置竹排五六十張，因不適實用，散失淨盡，現有漁輪南漁一號海鵲建義三艘，速力自五浬至十浬不等，舢板六七隻，另向海南水產公司租賃之漁豐號漁輪，來往廣州東沙島，供運輸之用，島上工作人員計潛水夫四十餘人，船員四十餘人，職員及晒草工人廿餘人，故糧食之消耗甚大，工人除撈取海草外復用圍網或鈎汨水刺殺游魚，或撈取干貝螺等，四月初旬海鵲輪運魚二萬餘斤赴汕頭出售。該公司為擴展業務並積極增產計，增建板屋數座給工人住宿及儲藏物資用，並向潮陽縣海門達濠等地招僱工人四十名來島服務，每名發給安家費五百萬元。在島上建設鹽釜灰窯等設置。東沙島環礁間海區水產物甚豐，南方公司協助進行學術研究工作，乘該公司南漁一號漁輪出發赴沿島海面視察，船長詳細說明，採集各項標本，對學術研究上，有重大價值。¹⁹

三、琉球漁民開採海人草

琉球人與華人在採集海人草的上有技術能力上有明顯的差異，琉球人可以在水下摘滿兩個麻袋後才回到水面上，每日工作可達十小時以上，可以生產達百斤海人草；至於華籍漁民則無此好的成果，每日僅能摘取二、三十斤海人草。因此，琉球人成為採摘海人草必不可少的人力。²⁰

戰後，琉球人受雇至東沙島，從事採摘海人草，申請出海有一定之程序。琉球漁船之管理，主要是由琉球政府運輸局和美軍民政府，經辦理登記手續後，即可出海採捕。漁船「漁籍證書」及「船舶檢查證書」由琉球政府運輸局發給。「沖繩水產聯合會」為琉球漁船地方組織最高行政機構。出航漁船總噸數 16 噸以上。出航期間限定 3 個月。須遵守琉球列島美國民政府公布第 65 號琉球船舶規則之

¹⁹ 馬鎮平，〈東沙島之漁業及漁場〉，《水產月刊》，（上海：上海漁市場，民 37 年），第 21-26 頁。

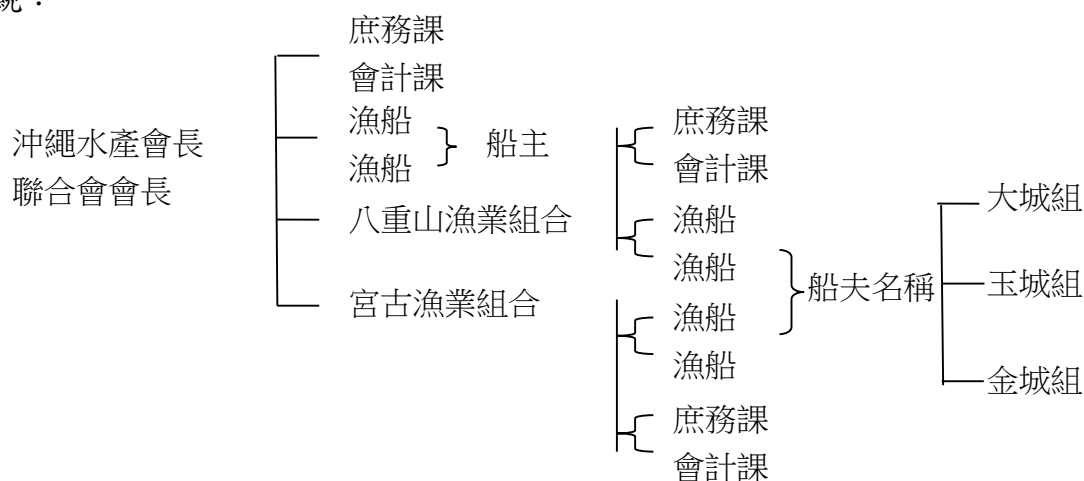
²⁰ 鄭應時，〈開發東沙海人草的經過〉，全國政協廣東省委員會文史資料研究委員會編，《廣東文史資料》20 輯，廣東人民出版社，1965 年，頁 83-84。

相關規定。出航漁船之許可證，沖繩群島由資源局長發，八重山群島、宮古群島、大島由資源局各分局暫定處理。在程序上，船東公司先行簽訂出航契約書(採取海人草契約)，附上契約書、船名、船牌號數、噸數、馬力、所有姓名及船長地址、姓名、年齡等事項，通知琉球資源局，呈上美軍民政府。船隻出港，一切手續是由船主自身辦理出口手續，自行雇用工作人員，船主負責辦理出港手續。²¹

國富公司在琉球雇用漁船，在琉球設立承辦海軍東沙島與海產福和漁業水產公司聯絡所。公司與船主訂好海人草採取契約後，給予漁主來島工作證明書，由船主持此證明向沖繩軍政府交涉，待軍政府認可後即發給許可證，然後漁船即可來島。琉球漁船正式出口補帶證件，採取海人草契約、駐琉球公司代表所發證明書、琉球政府資源局發出航許可證、警察署發出入港檢查證明書、琉球軍司令部發南西諸島領海外之船舶航行出港許可書及琉球政府運輸局發船籍證書及船舶檢查證書等。

漁民組織方面，沖繩水產聯合會為琉球漁民地方組織最高行政機關，管轄八重山漁業組合及宮古漁業組合。

組織系統：



琉球人自行前往東沙島工作場所。琉球人需自備船隻，包括漁船、採收船、

²¹ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。(〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日)。

搬運船等，分別來自於沖繩島約百餘艘、八重山島約 40 餘艘、宮古島約 35 艘等。漁民每月約米 2 斤、烟 20 支、糖及酒等。烟酒糖為冬季下海工作必需品，糖都是紅塊糖，油鹽、豆、火柴、茶等亦為必須品。琉民多貧苦，衣服均襤褸，目因工作關係更是赤身露體，穿著三角褲。漁民在海外均吃冷飯，無一定時間即吃，正常用生魚下飯。漁民大部分居於船上，每晨 5 時吃飯，7 時乘船出海作業。晨飯後，除吃飯吸烟在舢舨工作小休息外，整日在海水中活動。漁民身體多內傷及耳聾之病，大概至四十歲即無法從事採草工作。琉球漁民服從性強，潛水技術優良，工作情緒高，除天候不佳外，無休息日期。樂觀好歌舞。船期屆滿後歸心似箭，不願繼續工作。常酗酒鬧事，喜飲酒及吃生魚愛吃糖類。²²

採草工具用之手套，每月人需 20 餘雙。網袋每季人需 3 至 4 隻。長靴每季人需 2 隻。每船需配採草用小舢舨 2 至 4 艘，每季修理 1 次附手槳 60 支。採集海人草，作業人員惟須攜帶網袋，戴上棉紗手套下海潛水搜採，每次作業期間需在一個月以上，琉球漁船的採集，均以一季為期，因作業船大，人員亦多，能充實供應需作業期間一周所需。琉球漁民採草能力，每人每月採草量約 40 台斤。每季每一漁船總獲量約 1 萬 5000 台斤、春季可採 1 萬斤，秋季可採 1 萬 5000 斤。海人草分成法，曬乾後用草帶或麻袋裝好在沙灘上處理。²³

漁船得六成，公司得四成，而海軍為二成。漁船所得 6 成之分配，先扣除採草期間費用後，船主得 2 分之 1，其餘全體工作人員均分。體船員所得 5 成，機關長潛水長各得 7%，其他船員分 86%。²⁴

1952 年 6 月 30 日，琉球漁民代表川上武次於東沙島陳情書給海軍東沙島管理處，以東沙島提供從事採撈海人草機會，不但是漁業者的幸福，實際是給琉球

²² 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。(〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日。)

²³ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。(〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日。)

²⁴ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。(〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日。)

經濟界的發展機會。希望能與海軍直接締結採捕約規，畢竟海軍與琉球漁民間有公司相隔，作業上多有不便，漁民都極希望與海軍能直接經營，「如蒙實現，那麼貴海軍的利益收入將更能增加，而我們漁民也可以得到種種的便宜」。²⁵

四、我國政府對琉球漁民開採東沙島水產行為的反應

東沙島以產海人草為主，魚、貝殼為副，歷年實際採捕全是琉球漁民，利益過去琉球漁民得 55%，因各公司競爭關係增為 60%，本國分得 40%，而海軍在本國所得之中僅得 20%。經營水產業者純是香港商人所承包，以香港為經營基地。海軍為收回國家利益，開發東沙島寶藏，加強反共力量計，必須收回自營。²⁶

東沙島海產委託商辦，有南方華僑東榮、福和、及今國富等公司，均為香港商人，每年所獲利益充為香港市場之資本，而與我國家經濟及外匯絲毫無補。查現國富公司為前不法之廣德、福和二公司之化身，以其來島船隻中，有可疑之處，如航行日期之差延甚久，及證明文件全無等種種可疑跡象，不能證其守法。國富公司於臺灣、香港、琉球、東沙均設有辦事處，所招僱船隻及人員常補運來往此四地之間。船員悉為身分不明，而該公司駐本島辦事人員均由香港來島者，其來歷、身分亦不得而知。

東沙島海產以海人草、魚獲為主，魚苗、干貝、螺殼、玳瑁為副，海產價值高，卻不能為我國人所全有，因我國採捕業者水性不佳，技術不良，皆仰賴琉球人，海產百分之 60 收入流入外人之手。如南方公司曾於民國 35 年秋，招募汕頭、廈門等地漁民 500 餘人，來島從事採捕工作，因水性及技術不良之所限，不能作業。後又招募臺籍漁民，亦無效果，不得已方招募琉球船隻、漁民來島作業，海軍經

²⁵ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。

²⁶ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部，管有機關：國發會檔案管理局。(〈為檢呈東沙島水產資料調查書二份由〉，沙參代字第 013 號，民國 41 年 11 月 3 日)。

營亦先雇用琉球人，以其技術優良，工資低廉，海上經驗豐富，能刻苦耐勞，無貧移富驕之惡習，服從性大，值得招募國人業採捕業者與之學習。²⁷

五、結論

東沙島海人草的經營，自晚清至民國政府，始終無法產生具體的成效，外在因素有距離遠，依賴航運運補，另一項主要因素，則為熟悉水性的華人有限。而琉球人以其優越之潛水超能力，參與東沙島海人草的採捕工作，從 20 世紀初期迄至戰後，始終扮演重要的角色。

²⁷ 檔號：0025/002.4/5090/2，案名：《東沙島資源調查與管理案(2)》，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：檔案管理局。(〈檢送東沙島海產概況及自理經營辦法計劃書〉，民國 41 年 10 月 9 日)。

英商三美路商會(Samuel Samuel & Co.,Ltd)與日治前期臺灣的產業發展

鍾淑敏

中央研究院台灣史研究所

一、前言

1926 年 7 月，在臺灣掛上「三美路洋行」招牌 35 年後，這間在船舶、銀行、貿易等方面具有重要影響力的英國老舖，決定告別臺灣。《臺灣日日新報》以「在本島貢獻三十五年，支援鹽(水港製)糖之擴張，於臺灣磚瓦留下商標。船舶、銀行之相關業務轉讓給 SALE」為標題，¹略述英商三美路商會(Samuel Samuel & Co.,Ltd)在台灣的足跡。

報導的主要內容如下：三美路商會以倫敦的 M.Samuel 為總本店，在全世界設置三美路商會，東洋是以香港為登記上之本店（實務上之本店在日本東京），東洋各國的重要都市都有三美路商會，如台灣支店為日本領台前即已設立。然而日本領台後，由於荒井泰治擔任經理後與總督府方面關係良好，使得業務大大發展，對當時幼稚的本島產業界貢獻極大。例如在糖業勃興的時代，鹽水港製糖因為三美路絕對之信用與資金之援助（90 萬圓、年利 5 分），使得鹽糖每年都能有 2 成的股利。又購入、擴張機械，設立今日台灣煉瓦會社的前身；今日煉瓦的標示 S、S，便足以說明。依據臺北支店尼可魯斯（ニコルス）支店長所言：此次三美路自東洋撤退，乃依照倫敦總公司之指示。日本內地已經於 5 月 1 日將保險、船舶事業轉讓給日瑞貿易會社，²台灣部分則自 7 月 1 日起，將船舶、銀行相關業務，如爪哇至中國航路的代理權，如同之前廣告所示一般，完全讓渡給株式會

¹ 〈サミユルと本島＝貢獻卅五年 鹽糖の擴張を援け 臺灣煉瓦にマークが残る 船舶銀行に關する業務はセールに譲る〉，《臺灣日日新報》，1926 年 7 月 7 日，（三）版。

² 日瑞貿易會社為據點在印度的日印貿易業者，此時取締役高島敏造、常務取締役竹村清次郎（主要經營神戶與印度間的棉布貿易）都前來臺灣，似乎有爭取繼承三美路與總督府之間簽訂的輸入鴉片、輸出樟腦等特權之意。參見〈サミユル商會引揚整理 引受者は未決定〉，《臺灣日日新報》，1926 年 7 月 3 日，（二）版。

社 SALE（セールフレザー會社解散後新成立之會社）。³日瑞貿易會社若願意接手三美路臺灣業務，可能性也是很高的，不知何故臺灣支店的業務卻不是由日瑞繼承。又，臺灣支店的業務中，爪哇-中國-日本航線的代理權及香港上海銀行（匯豐銀行）之代理店業務等，也轉讓給 SALE 公司。至於幾乎可稱為三美路「特典」的鴉片輸入、樟腦輸出之業務，則尚未決定繼承者。⁴

這個報導將三美路在台的事業，做了一個簡單的回顧。內容雖然有若干錯誤，所述的三美路之重要業務大體正確。關於這家公司，三美路或サミュエルサミュエル之名出現在與臺灣史相關的諸多史料中，例如樟腦專賣、燈油的販賣競爭等，研究者多片段的處理公司在某個事業中的角色，但是對於公司全面性的論述，在研究史中似乎尚未得見。以筆者管見，山內昌斗的〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉（英國三美路商會的全球開展與日本）是唯一以三美路商會為課題的論著，該文對三美路商會整體及在日本的相關事業做一概述後，指出三美路雖然看到日本市場輸出入貿易的魅力，然而它更重視與日本政府的交易，展開承購公債等與政府有關的生意。儘管經營規模非常龐大，但是公司採取的是 syndicate system，以相對少的人員來應對事務。之後，三美路在石油方面雖然維持主導地位，然而商業部門卻由於三井物產、三菱商事的抬頭，最後終於關閉商館，撤離日本市場。⁵作者將自橫濱外國人居留地（相當於通商口岸的租借）貿易發展而來的三美路商會，置於明治維新以來日本政府殖產興業的過程中，對商會之發展與挫折做了簡單的素描。相對於日本三美路商會研究的缺乏，三美路倫敦總公司 M. Samuel & Co. 在石油事業的發展與皇家荷蘭殼牌（Royal Dutch Shell）的關係，則吸引了一些研究，如 Daniel Yergin 的 *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power* 可能是最為人所知的通俗又兼學術意涵的著作，成為研究三美

³ セールフレザー，即 Sale and Frazar, Ltd.，1904 年由 Messrs.Frazar and Company 與 Messrs. Sale and Company 兩家公司合併而成，主要營業項目為輸入鐵材、機械、橡膠原料、自動車等。參見 compiler, W. H. Morton-Cameron ; editor-in-chief, W. Feldwick, *Present day impressions of Japan : the history, people, commerce, industries and resources of Japan and Japans colonial empire, Kwantung, Chosen, Taiwan, Karafuto*, (Chicago : Globe Encyclopedia, 1919), p215。橫濱市役所編輯，《橫濱市商工名鑑》（橫濱：橫濱市役所，1918），頁 264。

⁴ 〈サミュエルと本島＝貢獻卅五年 鹽糖の擴張を援け 臺灣煉瓦にマークが残る 船舶銀行に關する業務はセールに譲る〉，《臺灣日日新報》，1926 年 7 月 7 日，（三）版。

⁵ 山內昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学經濟研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 130-131。

路會社的基本入門書。

本文的目的，在於回溯這一家曾經在日治時期臺灣專賣史、產業史上扮演重要地位、卻又不太為人所知的公司在臺灣的重要經歷，勾勒出公司在台始末，從而探討其與日治前期臺灣產業發展之關連。

關於本研究的資料，由於尚未能利用公司的一手資料，因此僅能以日本外務省與臺灣總督府檔案、日治時期法院檔案、以及新聞等報導，從外部加以描述。至於公司名稱，由於對這家跨國公司的敘述，日本、臺灣、與中國三地各有不同的譯名，如 Samuel 一語在臺灣固定以閩南音譯為「三美路」前，也曾被譯為「沙密優裕」「沙美優裕」，在中國則稱為「三妙爾」或者「怡大洋行」，日文則以サミュル、サミユル、サミュエル、サミューエル等不同標記出現。為行文方便，一律以「三美路」稱之。至於 Samuel 家族之名，則譯為「薩姆耳」。

二、三美路商會概述

三美路商會是荷蘭皇家殼牌集團(Royal Dutch Shell)的母體之一。該公司歷史悠久，19 世紀中葉起從事東洋貿易。19 世紀末著手販賣石油，從一貿易商逐漸擴張成國際石油資本企業。

三美路商會的起點要從馬可斯薩姆耳(Marcus Samuel)說起，由於父子同名，在此稱他為老馬可斯。老馬可斯出身於倫敦東區（貧民區），祖上是 1750 年自荷蘭或巴發利亞移入英國的猶太人。19 世紀初期為了解決居住在首都倫敦的猶太人貧民問題，部分猶太人轉成到地方販賣的行商，在地方、軍港及新興都市逐漸發展，有相當多人在短暫的時間內致富，從貧民而中產階層化，提升了社會地位。在這樣的發展下，英國於 1858 年通過了「猶太人解放法」，使猶太人得以參與國政。⁶在猶太人地位逐漸改善之際，老馬可斯 1834 年於倫敦開設一家名為 M.Samuel & Co 的小店，最初在倫敦西岸碼頭上，他從進入倫敦港的船隻中購入東洋珍貴的貝殼，雇用 40 名女工加以裝飾加工，販售古董、古美術品及貝類工藝品等。1851 年的戶口調查表登記他是「貝殼商人」，出售的一種鑲貝殼的小盒子特別受

⁶ 佐藤唯行，《英国ユダヤ人-共生をめざした流転の民の苦闘》（東京：講談社，1995 年），頁 202-216。

到婦女們的喜愛。到 60 年代，老馬可斯除了以資產階級為對象，輸入裝飾用貝殼外，也進口鴛鴦羽毛、香料、錫片等雜貨。同時，出口的項目也增加，除輸出英國工業製品外，也包括第一批輸往日本的機器織布機。老馬可斯最重要的成就是與加爾各答、新加坡、曼谷、馬尼拉、香港等地方一些大英國貿易行（多為蘇格蘭人經營）建立可靠的關係網絡。⁷

馬可斯（Marcus Samuel, 1st Viscount Bearsted, 1853-1927）是 11 名兄弟的倒數第二，在他幼年時代，父親已成為倫敦屈指可數的商人。為使其鍛鍊，馬可斯於小學畢業後便進入比利時布魯塞爾猶太系的住宿學校，接受一年多的商人教育，返家後與兄 Joseph 共同經商，1869 年，16 歲起便替父親管賬。1871 年其父過世，兄弟們共同繼承家業。⁸年輕的馬可斯極富冒險精神，1873 年前往遠東，之後兩年再與幼弟薩姆耳（Samuel Samuel, 1855-1934）一同環遊世界。1876 年，英國 Samuel 公司在橫濱的外國人居留地（租借）設立支店，公司名為 Samuel Samuel & Co., Ltd（サミュエル、サミュエル），由 Marcus 的弟弟 Samuel 就任支店長。⁹兄弟倆利用父親與各地貿易行所建立的良好關係，在遠東各地做生意，藉著與日本的交易，建立了極大的財富，成了早期在東方貿易上嶄露頭角的猶太人。據說馬可斯是充滿創意的國際商人，具有大膽的願景，是好冒險、天才型的人物，行動敏捷、有決斷力，而弟弟薩姆耳則是忠實的助手。薩姆耳與其兄性格相異，心胸寬大、溫暖而善於社交、應對從容。馬可斯有得人信賴的功夫，有二十多年他貸款不靠銀行，而是靠遠東的這些蘇格蘭商人。¹⁰

19 世紀由於歐洲各國相繼廢止特許公司獨佔貿易的特權，給予新興企業誕生的機會。特別是英國由於產業革命成功，以及向新興國的世界貿易體系統合，

⁷ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991, pp63-61. 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 114。

⁸ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 114。

⁹ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 114-117。

¹⁰ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991, pp64-65.

英國政府推進自由貿易政策的結果，據估計 1860 年世界貿易額中，英國即高達 26%。¹¹英國 Samuel 商會也在世界貿易擴大的背景下，經手商品不斷增加。如泰、緬的稻米，菲律賓的珍珠粉(tapioka)、加拿大的小麥、非洲的小麥粉、以及世界各地的貝殼等，為主要商品。¹²結果，1863-66 年貿易額高達 61,706 英鎊，獲利率達 15%。¹³

然而，讓薩姆耳公司完全變身的是石油。正當其時，石油界正進入新的階段。原本幾乎獨占世界的美國石油，遇到俄羅斯油的強力競爭。由於著名的法國猶太人家族羅士柴爾德(Rothchild)貸款給俄羅斯的小規模生產者，1886 年成立裡海黑海石油公司（Caspian and Black Sea Petroleum Company），在位於黑海之濱、今日喬治亞共和國西南部的巴統（Batumi）建起倉儲與行銷設備，因而獲得促成價格優勢的一些權益。而所生產的煤油占全俄羅斯半數的諾貝爾兄弟公司，於 1889 年修築成功長達 67 公里的輸油管，解決巴庫(Baku)至黑海岸的巴統（Batumi）之間鐵路的運輸問題。美國在世界照明油出口貿易所佔的份量，從 1888 年的 79% 降至 1891 年的 71%，而俄羅斯則從 22% 上升到 29%。羅士柴爾德家族為解決產品外銷問題，詢及倫敦的運輸經紀人福瑞德藍恩(Fred Lane)，藍恩則介紹馬可斯給羅士柴爾德家族。1890 年，馬可斯與藍恩一同前往高加索，看到大運河船。隨後前往日本，再到遠東各地，企圖說服各個蘇格蘭貿易商行加入他的新投資事業。1891 年，馬可斯與羅士柴爾德家族簽訂了契約，獲得在蘇彝士以東出售裡海黑海石油公司煤油 9 年的權利。1892 年 7 月，第一艘油船骨螺號(Murex)開始前往巴統載油，之後薩姆耳公司的船也都以貝殼命名。到 1902 年止，運過蘇彝士運河的油百分之九十是薩姆耳集團所有。¹⁴

¹¹ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 114。

¹² 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 115。

¹³ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 114。

¹⁴ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991, pp65-70.

所經營的雖是世界性的跨國事業，總公司的組織卻規模極小，所雇用的人員也不過一打，之所以能以如此少數的人經營那麼大的貿易，研究者認為原因之一是公司採用 syndicate system。英國 Samuel 商會以倫敦為據點，與世界各地的公司進行交易。這些公司派駐幹部於倫敦，他們集合於 Samuel 公司事務所，彼此交換情報，並且共同出資、或相互成為代理店，藉此，三美路與城市的大商人、新興的代理商等建立了商業交易關係。¹⁵而《石油世紀》的作者丹尼爾尤金，則是如此生動的描述著：馬可斯不贊成有經常性的開支。他在倫敦東區的一間小辦公室裡做生意，屋後就是堆滿各式貨物的倉庫，日本製的花瓶、家具、絲織品、貝殼、羽毛、裝飾品、古董等堆到天井。他不用職員，也幾乎無須資金，因為遠東各地的貿易行提供給他的信用貸款就已經足夠。他也以這些貿易公司為海外代理店。¹⁶

1889 年馬可斯以兩艘拖曳船成功的救助了在埃及西北部、蘇彝士運河旁的塞德港（Port Said）觸礁的英國軍艦，受封爵士頭銜。1891 年，馬可斯當選倫敦市議員。議員雖是無給職，但提高了他的社會地位。1892 年擔任區長，1900 年就任倫敦市長。1921 年成為 Viscount Bearsted 爵士，列身於貴族行列。¹⁷

1893 年馬可斯被誤診為癌症，這促使他籌組了「油輪企業機構」(Tank Syndicate)，由薩姆耳兄弟、遠東各地貿易行組成，一切利益與損失由大家共同承擔。「油輪企業機構」瞬間急速擴大、成功，馬可斯的財富也不斷增加。這不僅是靠著石油與油輪而已，也因為與遠東的各貿易商、尤其是日本的關係。¹⁸不過，據說馬可斯喜歡即興行事。他經營大規模的輪船運輸公司，卻沒有用一個懂得輪船運輸業或有實務經驗的人，每日業務只在一間有一張小桌、兩把椅子、一張世界地圖、兩名職員的小房間裡進行。至於達成決議的方式，據說馬可斯與薩姆耳

¹⁵ 米川伸一，《ロイヤル・ダッチ＝シェル》（東京：東洋經濟新報社，1969 年），頁 10。

¹⁶ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991 ,p70.

¹⁷ 臺灣總督府外事部，《世界各国に於ける有力猶太人名簿》（臺北：臺灣總督府外事部，1943 年），頁 31。

¹⁸ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991 ,p70.

兄弟兩會走到窗口去，彼此搭肩小聲密談，然後突然起了衝突，互相叫罵一陣，又突然意見一致，於是馬可斯便指示弟弟去打電話，並且站在弟弟身邊聽電話內容，交易便如此完成。¹⁹

如上所述，從 1892 年薩姆耳公司的第一艘油輪通過蘇彝士運河起，石油世界的競爭進入新的紀元。1893 年組織的「油輪企業機構」(Tank Syndicate)，到了 1897 年改組成殼牌運輸貿易公司 (Shell Transport and Trading Co.)，成員包括他的全部石油業公司、油輪、以及隸屬各地貿易行的倉庫，薩姆耳家族掌控過半的股票。1902 年，殼牌與皇家荷蘭公司、羅士柴爾德為了合併亞洲市場，成立「亞細亞石油公司」(Asiatic Petroleum Company)，用來對抗標準石油在亞洲的市場。1907 年殼牌與皇家荷蘭進一步合資成立皇家荷蘭殼牌合同公司(Royal Dutch-Shell Oil Co.)，但兩者本身仍保有母公司。²⁰

焦點轉到日本的三美路商會。18 世紀初，英國東印度公司雖與中國通商貿易成功，但要等到 1842 年因鴉片戰爭而簽訂南京條約，英國取得五口通商、割讓香港、治外法權等特權之後，西方列強便相繼前往中國，猶太人也趁機前來亞洲，許多貿易商從印度孟買前往香港、上海。在 1854 年美國培理提督(Commodore Matthew Calbraith Perry) 的所謂「黑船來航」、打開日本鎖國大門之後，英國、法國、德國、敘利亞、印度、伊拉克等地的猶太人貿易商便相繼前往日本。²¹

1876 年英國 Samuel 公司在橫濱設立支店，馬可斯的弟弟薩姆耳就任支店長，至其 1886 年返回英國為止，主持橫濱支店業務。與薩姆耳同時期的主要幹部，有威廉密契爾(William Foot Mitchell)，此人與渣打銀行(Chartered Bank of India)的密契爾家族有血緣關係，居留日本 30 年，在薩姆耳歸國後，繼任橫濱支店的代表。1900 年當三美路被指定為臺灣粗製樟腦外銷的特約總經銷（後述）時，《臺灣日日新報》曾特別介紹：三美路商會是英國倫敦的豪商馬可斯薩姆耳、薩姆耳薩姆

¹⁹ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991 ,pp70-71.

²⁰ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991 ,pp71-77.吳翎君，《美孚石油公司在中國（1870-1933）》（臺北：稻鄉出版社，2001 年），頁 47-48。

²¹ 杉田六一，《東アジアへ来たユダヤ人》（東京：音羽書房，1967 年），頁 41、10。

耳、以及威廉密契爾共同出資組織的合資會社，也有那位世界有名的富商羅士柴爾德(Rothchild)²²是背後的後台的說法，這似乎也不是子虛烏有。其合資者之一的馬可斯薩姆耳，便是羅士柴爾德銀行的董(監)事，馬可斯是倫敦本店的經理人，而在東洋的三美路商會，則以 W.F. 密契爾為經理人。²³1899 年 5 月 9 日，為了慶祝日本與西方各國之間實施平等的新條約，橫濱居留地的外國人組織了奉迎委員會，歡迎明治天皇以正式行程蒞臨橫濱根岸的賽馬場時，William Foot Mitchell 擔任副委員長。²⁴而 1906 年 7 月，居住橫濱山下町的英國人在英國領事館組織了「日本英吉利斯協會」，選舉了 5 名幹部，密契爾也名列其中。²⁵

上述《臺灣日日新報》的報導又說：三美路商會的資本，無法確定其出資額，此乃因其組織為臨時時才出資者，因此不知其資本額。促成商會設立支店的主因是外國米的輸入。當時日本因米作欠收，全國皆告缺乏米糧，米價頓時暴漲。商會最早迅速的大量輸入外國米，因而獲得奇利，其於商機之敏銳，令日本本國商人為之驚嘆。²⁶亦即米穀生意是三美路在日本最初的著力點。報導還指出：「最早對日本輸入俄羅斯油的，也是該商會，使得他國產的石油無法在日本市場獨佔，爾來該商會專門輸入米穀及俄羅斯油。」²⁷這是指 1888 年，當怡和洋行橫濱支店將石油貿易的貨源自美國轉到俄國巴庫時，三美路也已經著手從事俄油的輸入貿易，1889 年以後，廉價的俄國石油已經在日本市場佔有僅次於美國石油的重要地位。²⁸1893 年，紐約的標準石油(New York Standard)公司在橫濱開設支店的同時，三美路也與淺野石油部結合，建立了販賣俄羅斯石油的銷售網。²⁹

²² 原文誤為セスチャイルド。

²³ 《臺灣日日新報》明治 33 年 3 月 25 日(二)，〈官腦請負者決定/落札者の經歷と事業〉。

²⁴ アーネスト・サトウ著、長岡祥三訳，《アーネスト・サトウ公使日記コンパクト版 2》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，2008)，頁 383。

²⁵ 〈日本英吉利協會設立〉，《讀賣新聞》1906 年 7 月 5 日，第 2 版。

²⁶ 《臺灣日日新報》明治 33 年 3 月 25 日(二)，〈官腦請負者決定/落札者の經歷と事業〉。

²⁷ 《臺灣日日新報》明治 33 年 3 月 25 日(二)，〈官腦請負者決定/落札者の經歷と事業〉。

²⁸ 石井寛治，《近代日本とイギリス資本：ジャーディン＝マセソン商会を中心に》(東京：東京大學出版會，1984 年)，頁 400-401。

²⁹ 石井寛治，《近代日本とイギリス資本：ジャーディン＝マセソン商会を中心に》(東京：東京大學出版會，1984 年)，頁 398。

在三美路經手的業務中，石油的位置愈來愈重要，但是並非一帆風順。1898年7月22日，William Foot Mitchell 拜訪英國駐日公使 Sir Ernest Satow，要求公使給日本主稅局長日賀田種太郎非正式書信，謂會社在靠近兵庫的野田新設儲油桶，但是日本政府還沒有給予石油上陸許可。³⁰明治41（1908）年，英國三美路公司以昇陽（ライジングサン、Rising Sun，漢字名稱為迺生產，或譯為昇陽）公司的名義，在筑前西戶崎建設大規模的煉油所，輸入自家公司從蘇門達臘、婆羅洲運來的原油精煉。之所以如此，是當時日本稅關上對於石油精製品課以較重的稅，而原油的輸入則課以低率所致。這使得日本內地的石油業者受到極大的壓迫，紛紛連署請願要求政府提高原油之入口稅。明治政府也擔憂原油輸入日本後再精製，將阻礙日本石油工業之發達，甚至將導致其萎縮衰退，為保護獎勵在日本內地的石油業，遂於1909年改定部分關稅條文，提高原油的入口稅率。³¹

三美路商會所經手的業務繁多，包括機械、呢絨、紡織品、砂糖、鐵、石油等的輸入，木材、絲織品、茶、生絲、魚油、雜穀、紡綢、煤炭等的輸出。同時也代理歐美系的保險公司；與日本企業合辦都賀濱麻布會社，以生產輸出米用的包裝麻袋等。³²1893年9月起，因為神戶「売り込み（銷售）商組合」與神戶三美路商會的糾紛，引發橫濱與東京等地「売り込み商組合」的同仇敵愾，決議不再提供三美路日本商品，拒絕與三美路商會有任何交易。³³但是，拒賣的成效似乎不佳，因為僅有橫濱、東京的組合響應還不夠，其他地方的商人反而視為好機會，況且此時雜貨已經不是商會的主力商品，商會最重要的商品是石油。因此，橫濱的組合呼籲，除非全港的貿易商都拒絕與三美路交易，否則根本無關痛癢，無法壓制外商的跋扈。³⁴

³⁰ アーネスト・サトウ著、長岡祥三訳，《アーネスト・サトウ公使日記コンパクト版2》(The Diaries of Sir Ernest Satow)（東京：株式会社新人物往来社，2008），頁272。

³¹ 矢島吉造，《（改版）石油工業》（東京：研究社，1917年），頁22-23。

³² 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第29卷4號，2007年3月，頁117。

³³ 〈サミュエル、サミュエル商会と取引を拒絶す〉，《讀賣新聞》1893年10月3日別刷（一），〈サミュエル商会取引拒絶事件〉，《讀賣新聞》1893年10月12日別刷（一）。

³⁴ 〈横濱の貿易商全体の拒絶を圖らんとす〉，《讀賣新聞》1893年11月12日別刷（一）。

一般商品貿易外，承包政府相關業務是三美路商業活動的一大重點，觀察者認為：「自從在日本開辦業務以來，該公司在日本國家發展上一直居於重要的地位，或許可說它與日本政府保持著超過其他外國公司的密切關係。透過倫敦代理商 Messrs. M. Samuel & Co.（這家公司的知名的領導人就是 Marcus Samuel, Bart 爵士），Messrs. Samuel & Co.方能夠為日本政府募集公債並在特別條件下為鐵路與其他公共建設供應資材。」³⁵在機械輸入方面，三美路是多家歐美系機械廠商的總經銷、總代理，是當時日本機械設備輸入的最大商社三井會社最強大的競爭對手。³⁶特別是供應鐵道部所需的機械方面，早期三美路橫濱支店的重要人物 Walter Finch Page，便是以明治政府雇傭外國人身分前往日本，於三美路橫濱支店開設之際，成為商會的合夥人（local partner）。Page 對日本鐵道建設有功，也是最早製作日本火車時刻表的人。³⁷除了當時英國資本在世界各地興建鐵道的背景外，人的因素或許更加強了三美路在鐵道資材供應上的重要性。

1908 年，三美路由從事貿易的獨資私人企業改組為有限責任公司（株式會社），當時公司的重要幹部，僅有外國人 14 名、日本人 12 名而已。本店設於橫濱，在東京的京橋八重洲町、大阪市東區淡路町、神戶市播磨町、下關市西南部町等設立支店，於日本市場建立販賣網。³⁸

1908 年擴大成株式會社後，三美路面對的反而是日漸縮小的市場。《當前日本之印象》（*Present day impressions of Japan*）一書中已經指出：「隨著日本的經濟成長與商業的獨立，這類的活動的機會必然地逐漸減少，而 Messrs. Samuel Samuel & Co.公司的業務特性也因此隨著環境和時代而改變。因此，10 年前其主要的業

³⁵ compiler, W. H. Morton-Cameron ; editor-in-chief, W. Feldwick, *Present day impressions of Japan : the history, people, commerce, industries and resources of Japan and Japans colonial empire, Kwantung, Chosen, Taiwan, Karafuto*, (Chicago : Globe Encyclopedia, 1919), p p245-248。

³⁶ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 118。

³⁷ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 117。

³⁸ 山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 117-119。

務是進口，現在則主要是日本產品的出口。」亦即當政府供應商、輸入政府指定貨品的業務日益減少。幸而「這家公司在神戶、東京、下關與臺灣的臺北、基隆和高雄有分公司，在國外的舊金山與紐約有公司職員直接代表從事業務。對 Messrs. Samuel Samuel & Co.而言，1914年出現了與印度從事大量貿易的大好機會，為了拓展他們在印度市場的活動，他們在神戶分公司成立了一個拓展印度業務的特別部門。此一政策一開始即很順利，目前在對印度貿易上，他們的營業規模比任何在日的外國公司都要大。」³⁹對印度貿易的重要性，取代了對日本的輸入貿易。在這種情況下，融資貸款的業務，似乎顯得更為突出。

幾乎所有介紹三美路商會的，都不會忽略他與日本政府間密切的關係。丹尼爾尤金《石油世紀》中寫到：薩姆耳兄弟在 1894-1895 年的甲午戰爭中，為日本調度武器、軍需物資等，獲取極大的利益。⁴⁰這次擔任「死的商人」的詳情雖然不明，但是在 1908 年陸軍省大日記的「明治 41 年 1 月壹大日記，第一〇号、十六日中，的確有「サミユル商会 兵器獻納之件」，內容為三美路商會為東京兵器廠本廠呈送軍用鞍、機關槍、連發槍、手槍等武器樣本。⁴¹可知三美路商會在日本軍器的製造調度上有些關連。兵器調度是私下交易，而三美路公開的承銷日本政府公債，為日本導入外資，則是他獲得日本政府表揚的主因。上述《臺灣日日新報》的報導中繼續指出：「該商會過去的事業中，最值得稱道的是在外國市場承銷日本公債。當（甲午戰爭）戰勝之餘，日本經濟界受到非常大影響，諸會社及新事業勃興，興起了一般事業熱潮，導致金融窘迫，資金缺乏，大為經濟家所痛心，因此，有導入外資之說。三美路以一商會之地位，承購了 3 千 5 百萬圓

³⁹ compiler, W. H. Morton-Cameron ; editor-in-chief, W. Feldwick, *Present day impressions of Japan : the history, people, commerce, industries and resources of Japan and Japans colonial empire, Kwantung, Chosen, Taiwan, Karafuto*, (Chicago : Globe Encyclopedia, 1919), p 245-248。

⁴⁰ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York : Simon & Schuster, 1991 ,p70.

⁴¹ 〈兵器獻納の件〉，アジア歴史資料センター，資料編號 C04014325500。

的公債於倫敦市場賣出，實為外資輸入之始。今日在外國之所以能維持日本公債的市價，實在是三美路盡力的緣故。」⁴²

三美路所引入的外資，包括 1902 年修築坂鶴鐵道所需資金，是透過三美路商會之手引入外資。⁴³1902 年的大阪築港公債，三美路承購 350 萬圓於倫敦市場出售。同年 6 月承銷橫濱市水道公債 90 萬圓等。⁴⁴的確，1904 年 6 月 30 日，日本頒發勳三等旭日章給馬可斯，以表揚他的貢獻時，賞勳局以「上申第一一五號」說明授勳理由說：「外務大臣奏請為元英國倫敦市長 Sir Marcus Samuel 敘勳。此人過去以來對於帝國一直達善意，在日英貿易上盡力甚多；特別是過去幾年正值我對倫敦出售軍事公債之時，此人便承銷了大量公債。不僅如此，之後在他擔任市長時，也為帝國執種種斡旋之勞，給予不少便宜之處。」⁴⁵說明授勳的原因是未見於報章報導的軍事公債。而後，三美路仍在公債市場上，扮演重要角色，如 1907 年，讀賣新聞報導：橫濱港灣修築費所需公債 3 萬 1 千 7 百餘（5 分利），引受人三美路商會，於倫敦市場以較預期良好價格賣出。據該商會傳回之消息，儘管倫敦市場至為沈靜，但該公債銷售良好，目前已經賣完。⁴⁶

公債之外，三美路也融資貸款給日本民間企業，其較著為 1911 年貸款 200 萬圓給千代田瓦斯會社；⁴⁷1914 年對大阪人造肥料關係者的融資，結果「大阪人造肥料之破綻，其一為以三美路為主的債權者，應償還總額二十八萬圓的債務中整理，償還者僅不過十四萬圓而已。」⁴⁸以及 1924 年，王子製紙會社以三井銀行與三井信託為保證，向三美路商會借金 50 萬磅的債務成立。⁴⁹

第一次世界大戰後的 1920 年 10 月，日本政府再度因在戰爭中普遍缺油的狀況下，三美路特別提供海軍所需燃料油之功，授予馬可斯勳二等瑞寶章。外務大

⁴² 《臺灣日日新報》明治 33 年 3 月 25 日（二），〈官腦請負者決定/落札者の經歷と事業〉。

⁴³ 《讀賣新聞》明治 35 年 10 月 19 日（二），〈坂鶴鐵道の外資計畫〉

⁴⁴ 《臺灣日日新報》明治 35 年 10 月 24 日（三），〈外資輸入〉。

⁴⁵ 〈元英国倫敦市長サー、マーカス、サミュエル叙勳ノ件〉，アジア歴史資料センター，資料編號 A10112583500。

⁴⁶ 《讀賣新聞》明治 40 年 2 月 8 日（二），〈橫濱市公債の賣切れ〉

⁴⁷ 《漢文臺灣日日新報》明治 44 年 6 月 10 日（二），〈千代田瓦斯借二百萬〉。

⁴⁸ 《時事新報》大正 3 年 10 月 4 日，〈人肥合同の機運 関西の破綻会社続出 統一は自然的の推移〉。神戸大学附属図書館，《新聞記事文庫》。

⁴⁹ 〈王子製紙の外債成立〉，《讀賣新聞》，1924 年 7 月 8 日，（四）版。

臣內田康哉的說明中，表示明治 37 年（1904）受勳後，這位實業界巨頭、石油界的大人物馬可斯愈來愈感激聖恩之優渥，不僅長年對日本的海外財政設施給予建言與指導，當本次戰爭中帝國海軍出動而引發石油供給問題時，馬可斯基於特別好意，在石油供給上盡力充分供給。為日本海軍效勞，功績顯著，因此特授予勳二等瑞寶章。⁵⁰兩次受到日本政府頒發勳章的肯定，可見馬可斯與日本之間關係之密切。薩姆耳家族中，除了薩姆耳薩姆耳居留日本十年主持商務外，馬可斯的幼子格拉德（Gerald Samuel）也長期居住於日本，還曾於 1910 年左右到台灣旅行。⁵¹

1919 年所看到的三美路商會是：在橫濱與神戶兩處都設有工程部，工程部與許多知名製造公司有大量的業務往來，像是 Messrs. Cammell, Laird & Co., the Fairfield Shipbuilding Co., D. & H. Haggie & Co., Asa Lees & Co., Petter & Co., Ltd., the Blackman Export Co., 等等，該公司有重大的造船利益，持續從事汽船的買賣與租賃。Messrs. Samuel Samuel & Co. 並是 Shell Transport & Trading Co., 、Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd., 、Royal Mail Steam Packet Co., 、Eastic Asiatic Co., 、Swedish Eastic Asiatic Co., Ltd., 與 Copania Transatlantic de Barcelona 等公司的代理商。他們並是 Zocus Paint Co. 知名的船底抗海藻塗料的代理商。Messrs. Samuel Samuel & Co. 也是 Commercial Union Assurance Co., Ltd. 、 London & Liverpool and Globe Insurance Co., Ltd. 、 Union Insurance Society of Canton, Ltd. 和 Alliance Assurance Co., Ltd. 等保險東司的業務代理商。⁵²

1926 年 4 月 30 日，三美路關閉日本、支店。據橫濱店經理中川省吾表示，三美路商會撤退理由，乃因「關東大地震後輸出入相關事業中止，所餘者僅船舶代理與保險業務而已。像過去一般外商萬能的時代可能不復再來，而今後日本的

⁵⁰ 〈英国貴族院議員ゼ、ロード、スウェーズリング外一名叙勳ノ件〉，アジア歴史資料センター，資料編號 A10112905100。

⁵¹ 〈サミユル重役戦死〉，《臺灣日日新報》，1917 年 6 月 16 日，（二）版。

⁵² compiler, W. H. Morton-Cameron ; editor-in-chief, W. Feldwick, *Present day impressions of Japan : the history, people, commerce, industries and resources of Japan and Japans colonial empire, Kwantung, Chosen, Taiwan, Karafuto*, (Chicago : Globe Encyclopedia, 1919), p p245-248。

貿易大概也會由日本人經營，因此斷然決定自日本撤退。」⁵³《大阪每日新聞》也報導：倫敦的大金融會社 M・Samuel 商会的日本支店 Samuel・Samuel 商会受到近時日本財界不景氣余波影響，營業成績不佳，之前曾表示將停止日本在金融以外的一切業務之意向，最近與日瑞貿易会社之間達成協議，即兩者間不論財產或權利義務一切皆不繼承、極為特殊的繼續營業。亦即三美路全然無償的讓渡，而日瑞商會也撿拾三美路所拋棄者，之間或者也不無內情存在。三美路商会是資本金十五萬英鎊、於明治四十年（？）設立的株式会社，本業的金融業務以外，設有雜貨木材部、機械部、船舶部，經營貿易(主要為木材、羊毛、酒、及機械的輸入)以及船舶的代理業。這次只有機械部與船舶部轉讓給日瑞，機械部在三月初已經繼承完了，船舶部將於最近繼承在神戶的業務，日後三美路會社將於東京的本社專營金融業，臺灣、神戶、門司的支店將全部關閉。⁵⁴ 外商萬能的時代不復再來，日本的商業不得不轉手拱讓給日本人，三美路商會因而決定撤離，而這也象徵了明治維新以來，居留地貿易時代的結束。

以上是三美路商會於日本的經營概況，至於該商會於中國的經營狀況不明，僅知伴隨著日本的擴張，三美路也在大連等處設置支店。1909 年〈關東都督府の政況報告〉中，將三美路與三井並列為輸出業者中實力堅強者。⁵⁵而除了伴隨日本勢力前進之外，是否另有獨立於日本的支店管轄系統之外的，有待進一步研究。但是，從《臺灣日日新報》的報導來看，在中國事業中最大規模的恐怕是融資貸款。

1910 年開始，報章對三美路在中國的借款便時有報導。如 1910 年 7 月的：「聞英國三美路商會乘錫督集本溪湖炭坑資本之窮，運動以金貸之，期獲特權云。」⁵⁶這是說三美路趁東三省總督錫良募資挖掘本溪湖煤礦困難之際，試圖透過關係提供貸款，以期獲取特權。1910 年 12 月的報導，又說「三美路頻貸金於清人，

⁵³ 《橫濱貿易新報》大正 15 年 5 月 6 日。間引自山内昌斗，〈英国サミュエル商会のグローバル展開と日本〉，《広島経済大学経済研究論叢》第 29 卷 4 號，2007 年 3 月，頁 130。

⁵⁴ 《大阪每日新聞》大正 15 年 5 月 7 日，〈サミュエル貿易部廃止 日瑞がロハで後を拾う〉。神戸大学附属図書館，《新聞記事文庫》。

⁵⁵ 〈諸般政務施行ノ成績〔明治四十二年十月ヨリ十二月〕/財務〉，アジア歴史資料センター，資料編號 B03041538300。

⁵⁶ 《漢文臺灣日日新報》明治 43 年 7 月 23 日（一），〈清國近事〉。

以土地抵當，頃一清人一時欲借入四百萬弗，方在交涉。」⁵⁷ 不過，最為人所知的，恐怕是 1914 年的漢口商場借款。1914 年 9 月 21 日《臺灣日日新報》報導：「北京政府中、英漢口商場借款成立，借款千萬鎊，四十五年還清。」26 日又報導：「漢口市復舊之一千萬鎊借款，已由支那政府同三美路會社議成，候時局鎮定簽印。該借款得流用于楊子江並漢水造橋費以及其他二三事業云。」⁵⁸ 這個於 9 月 19 日與中國政府簽訂「發達漢口商場借款合同」的，是「上海怡大洋行代表倫敦三妙爾公司」，正是臺灣著名的三美路商會。中國方面積極折衝的是屬於交通系的漢口商場督辦楊度，借款目的主要充作長江大橋、隧道、漢口市街馬路等的興築、以及漢口附近工業之用。由於金額龐大，且關係到是否影響到日商東亞興業會社對漢口水電公司的融資，引起日本政府高度關切。⁵⁹ 然而，這個借款之後糾紛不斷，英使屢次代為催促中國還債，如外交部檔案中的「三妙爾公司索付漢口商會商場借款墊款本息案」，即報告：「五年楊度督辦漢口商場時，曾與該公司訂借款項為振興商場之用，並由該公司墊付銀貳拾壹萬參千兩」，「英使最近之催問十四年十二月十八日准該使來照附送賬單，結至是年九月三十日止，計欠本利銀貳拾九萬捌千壹百柒拾貳兩參錢，並稱財政部對於前次開送賬單不承認加算複利一節，有違成例，不能贊同云云。」⁶⁰ 雙方對於究竟應該如何攤還本利，迭有爭議。而中國各界也發動抗議，催促政府不得續約還債，如旅京湖北公益促進會便致函外交部：「……昔洪憲時代，前漢口商場督辦楊某與英商三妙爾公司訂立借款合同，以漢口各項收入作抵押，不足時再以全省田賦補益，借入英金壹千萬鎊，嗣因歐戰影響，該公司無力交款，遂而終止。其已交之少數墊款，業已由政府籌還，是此項合同當然作廢。不料現聞又有人從中主持賡續前議，秘密進行，債額則增至英金三千萬鎊。」⁶¹ 究竟這筆糊塗帳如何處理，北伐之後中華民

⁵⁷ 《漢文臺灣日日新報》明治 43 年 12 月 21 日（一），〈三美路與清國貸金〉。

⁵⁸ 《臺灣日日新報》大正 3 年 9 月 26 日（五），〈借款交涉進步〉。

⁵⁹ 〈漢口市街復旧經營借款一件〉，アジア歴史資料センター，資料編號 B04010852800。

⁶⁰ 《北洋政府外交部檔案》，冊名：各國懸案及現辦交涉各案件名：三妙爾公司索付漢口商場借款墊款本息案，中研院近史所館藏號 03-46-025-03-022。

⁶¹ 《北洋政府外交部檔案》，冊名：十四年限制借款案，件名：現聞有人賡續秘密向英商三妙爾

國政府陸續整理外債，這個借款最後如何解決？不是本文的重點，不過可以確定的是，在清末民初各國銀行團、以怡和洋行為首的洋商相繼貸款的競爭中，顯然三美路也佔有一席之地。

撤退在東洋的商務時，薩姆耳兄弟都已經邁向老年。兄弟兩人都熱心於政治活動，馬可斯曾任倫敦市長，弟弟薩姆耳也在多次競選失利後，於 1913 年 6 月的一次補選中首次獲選進入下議院，之後自 1918 年至他 1934 年去世為止，都蟬聯該議席。根據倫敦 *The Times* 的訃文：在他當選下議院議員之後，他就為自己建立一個特別的活動，即在英國財政大臣發表預算演說的當天晚上都會舉辦晚宴，邀請倫敦市的主要銀行家與商界人士與財政大臣相會，獲邀參與晚宴被視為是無上的光榮。薩姆耳在下議院的審議中很少主動積極的參與，但在夏季休會假期到來之前出席相關議程。他很少發言，不過他總是在銀行與貨幣方面給與諮詢他的議員同仁建議。1932 年 6 月在匯兌平準基金（Exchange Equalization Fund）問題辯論中，明白表示這個基金是無益且沒有需要的，是薩姆耳幾次最讓人印象深刻的發言之一。他警告政府說，如果政府當局試圖控制一切的話，特別是如果是試圖要控制世界貨幣市場的話，當局的努力勢必要以災難收場，納稅臣民要為此付出代價。薩姆耳反對給予滿 21 歲婦女選舉權的改革案，當 1928 年下議院審查「人民代表（平等選舉權）法」（the Representation of the People(Equal Franchise) Act）時，薩姆耳也強烈反對。⁶²上述的報導雖然與本文無關，但或許可以增加對薩姆耳兄弟的認識吧！

三、三美路與樟腦貿易

三美路何時在台灣設立支店？依據台灣日日新報報導，明治 29 年（1896）12 月，在神戶居留地的三美路商會計畫在台灣開設支店，由休斯（Robert Hughes）

公司借款以漢口各項收入作抵本會誓死反對由，中研院近史所館藏號 03-46-025-03-022。

⁶² *The Times* 1934 年 10 月 24 日，Obituary/Mr. Samuel Samuel M.P/BUDGET NIGHT DINNERS.

率同竹內吉末、小谷平三郎、內田德藏等人於 16 日抵台。⁶³30 年（1897）1 月，又報導休斯於去年 12 月中赴香港視察，已於 10 日返抵臺北。⁶⁴同年 2 月，再度報導居住在府前街旅館南洋商會的休斯已於 5 日出差前往香港，預計 2 週後返抵臺北。據此，可知臺北的三美路商會人員最初來自神戶支店。8 月，新聞上出現三美路於臺北大稻埕六館街設立支店的消息，報導中說由於獲得總督府指定，提供製藥所需之鴉片原料，三美路決定設立支店，開始「確實之業務」，主任為本田竹治。這是在日本的外國商館來台設立支店之始。⁶⁵

然而，在臺灣支店開設之前的清末，三美路與臺灣便有商務往來。在前述《石油帝國》一書中，提到 1891 年馬可斯取得在蘇彝士以東出售「裏海黑海石油公司」煤油 9 年的權利後，便派遣外甥約瑟夫與馬克，分別負責在印度與遠東地區興建儲油槽，以及與各貿易行談妥配售系統。⁶⁶1892 年的淡水口岸，俄油以總進口量的 60%（837,970 加侖）攻佔台灣市場，勝於美油的 40%（568,080 加侖）。⁶⁷又據 1901 年報導，過去本島所販售的俄羅斯油，主要是三美路委託淡水的 Sale 洋行販售，今後將由三美路支店接續。⁶⁸雖然無法確認英國三美路商會所銷售之俄油，清末以來即由 Sale 代理，但可知三美路與臺灣之商業往來早於日本領台。

1897 年殼牌運輸和貿易公司(Shell Transport and Trading Company)成立，這是三美路的馬可斯結合遠東地區英商買辦所成立的股份有限公司，簽約的英商都成為新公司的股東，但要提供場地、人員，全力促銷煤油及相關產品。著名的英國茶商范嘉士（Francis Cass）也簽約加入，公司在嘉士洋行位於淡水外鼻仔頭的租借地上建造儲油倉庫。⁶⁹1897 年殼牌運輸貿易有限公司與嘉士洋行簽署和約，嘉士洋行對殼牌提供淡水及廈門石油業務所需辦公室設備，並獨家代理運送石油

⁶³ 《臺灣日日新報》明治 29 年 12 月 12 日（二），〈サミユル商會支店〉，《臺灣日日新報》明治 29 年 12 月 18 日（二），〈サミユル商會員來る〉。

⁶⁴ 〈サミユル商會主〉，《臺灣日日新報》，1897 年 1 月 13 日，（二）版。

⁶⁵ 〈サミユルの支店〉，《臺灣日日新報》，1897 年 8 月 7 日，（二）版。

⁶⁶ 丹尼爾尤金著、薛絢譯，《石油世紀》（臺北：時報文化出版事業有限公司，1991 年），頁 45。

⁶⁷ 吳翎君，《美孚石油公司在中國（1870-1933）》（臺北：稻鄉出版社，2001 年），頁 215。

⁶⁸ 《臺灣日日新報》明治 34 年 1 月 20 日（二），〈露油タンク〉。

⁶⁹ 謝德錫，〈臭油棧傳奇—淡水殼牌倉庫歷史解謎〉，《文化淡水》83 號，2006 年 9 月，頁 2-3。

到淡水及廈門的業務。⁷⁰

綜上所述，三美路雖早在清末即與臺灣有貿易關係，但是僅止於煤油。相較於清末就在臺灣經營茶葉、樟腦、鴉片的洋商，三美路的關係較淺。1895 年日本取得臺灣後，洋商，特別是英國與德國的洋行既得利益的維護問題，包括對岸茶工到臺灣上陸工作的管理、噸稅與關稅的稅率問題、外國人是否能夠進入內山製造樟腦的問題，以及在禁止吸食鴉片的政策下，洋商是否能夠輸入鴉片等問題，成為英、德兩國與日本政府交涉的重要問題，在英國駐日公使 Sir Ernest Satow 的日記中，可見他與 Gutschmid 德國公使不斷與日本政府抗議、交涉的情景。⁷¹然而，在既有洋行抗議的同時，三美路卻巧妙的以承攬政府採購的身分進入臺灣。

1896 年 9 月 7 日，三美路的 Robert Hughes 拜訪 Satow 公使，懇求公使寫信給陸軍中將高島鞆之助子爵，介紹「三美路商會是一家堅實的會社」。並且表示會社會儘可能的採取行動，協助沖淡關於日軍在臺灣殘暴行為的新聞報導，以此為條件，希望與日本簽訂臺灣鴉片的契約。⁷²1896 年 9 月 23 日，Satow 公使日記寫道：三美路商會（神戶）的 F. J. Bardens 來訪，報告臺灣當局給予三美路和三井物產共同購買、利益各半的臺灣鴉片獨佔權。我提出在鴉片交易禁止之前，英國商會輸入的庫存鴉片轉給三美路的意見，統計資料到手時，就會將資料轉交給他。他好像會檢討這個提案的樣子。預計每月購買的金額達到 50 萬 dollars。⁷³隔日，Satow 公使日記提到：三美路商會的 Eugene C. Fox 來訪，他是為了與臺灣鴉片契約有關的官員會面而來東京。談到英國商會庫存的鴉片，我同意在寄統計資料給神戶支店的 F. J. Bardens 時，也會同時寄給他。⁷⁴1897 年 1 月

⁷⁰ 徐裕健，〈台灣產業貿易史上的重要史證--「嘉士洋行」的歷史保存及再利用規劃理念〉，《文化淡水》65 號，2005 年 2 月，頁 2。

⁷¹ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)。英德兩國與日本的樟腦問題，參見黃紹恆，〈不平等條約下の台灣領有一樟腦をめぐる國際關係〉，《社會經濟史學》67：4，2001 年 11 月。

⁷² アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，頁 174。

⁷³ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，頁 176。

⁷⁴ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，頁 177。

15 日，三美路商會的 William Foot Mitchell 拜訪 Satow 公使，感謝在獲得鴉片專買權上公使的幫忙，但也表示在東京的官員沒有問題，然而臺灣官員則將所有的交易都透過三井，無視三美路商會的存在。關於臺灣南部的英國商社保有的鴉片問題，他說後藤新平內務省衛生局長表示，只要公使請大隈重信說一聲就沒有問題了。⁷⁵之後，公使與大隈外相會面，談三美路商會的事，大隈也答應轉告高島鞆之助。⁷⁶透過 Satow 公使日記，可知當 1896 年 6 月日軍壓制雲林的抗日行動時，西文報導中對雲林事件多所批評，三美路利用機會向監督臺灣總督府的拓殖務大臣高島鞆之助示好，之後取得鴉片購入權。並且也與之後擔任臺灣總督府民政長官的內務省衛生局長後藤新平之間就英商的鴉片庫存問題有過接觸。至於英商的鴉片庫存問題，Bain & Co. 的 H. W. Arthur 曾經向公使抱怨，庫存多是以一箱 1500-1600dollars 購買的，現在市值降到一箱 800dollars。⁷⁷Satow 公使便曾拜訪大隈重信外務大臣，談到關於臺灣鴉片的處置，依據最近公布的法規，在鴉片令施行之前的庫存應該由臺灣當局以適當價格收購，問題在於什麼是適當的價格？大隈答應就英國商人所有的 250 箱庫存加以協商購買，⁷⁸解決了鴉片購買問題。

被指定為總督府製藥所承購鴉片，是三美路在台獲得的第一個特權。當時申請承購鴉片者眾多，唯獨三美路與三井會社雀屏中選。1896 年起總督府便指令此兩家會社，分別購買波斯、印度瓦拉那西及中國四川的鴉片土，⁷⁹這是三美路與臺灣專賣事業關連之始。不過，讓三美路獲取最大利益的專賣事業，則是樟腦的「一手販賣」（總經銷，或稱為「包辦」）。由於有專賣事業的利益，使得當清末以來即從事鴉片、樟腦等貿易的洋商，如怡和、怡記、德記、公泰等洋行，因

⁷⁵ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，1897 年 1 月 21 日，頁 216。

⁷⁶ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，頁 218。

⁷⁷ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，1896 年 12 月 7 日，頁 204。

⁷⁸ アーネスト・サトウ著・長岡祥三訳《アーネスト・サトウ公使日記 1》(The Diaries of Sir Ernest Satow) (東京：株式会社新人物往来社，1989)，1897 年 2 月 18 日，頁 228。

⁷⁹ 臺灣總督府製藥所，《臺灣總督府製藥所事業第一年報(明治 29 年 4 月至 30 年 3 月)》(東京：玄鹿館印刷部，1897 年)，頁 82。

為鴉片與樟腦的專賣，以及台灣茶受到錫蘭茶壓迫而紛紛退出台灣市場，或者只維持最小規模，僅在製茶時期才由廈門出差來台，與此相反的，新來的三美路則藉機大肆擴張，幾乎要掌握台灣內外商人的霸權。⁸⁰

1900 年 3 月，當臺灣總督府專賣局將臺灣所產之粗製樟腦對海外的總經銷權交給三美路之手時，報紙出現了如下的報導：「樟腦消售之處，固以英之倫敦、漢堡，美之紐約及英界之香港等為最大宗，當包辦未定時，荒井泰治、田村實二氏皆爭之甚力，……田村實則百斤為一百五圓餘，荒井泰治則百斤為一百二圓餘。政府以其價廉者消售易，乃於荒井泰治許可之。聞荒井泰治雖如許經畫，其實資本皆某英商備出，而彼則為其董事也。」⁸¹上述報導指出樟腦的主要市場，為英國倫敦、香港，德國的漢堡（原文誤做英國）、美國紐約，相對於代表三井物產的田村實，因為價廉而得標的荒井泰治，似乎尚未為人所知，只是某英商之董事。為了爭取臺灣粗製樟腦海外的總經銷權，一時之間多家公司代表匯集於臺北，包括清末以來即與樟腦販賣相關的德記、公泰、怡和等洋行，日米貿易(American Trade Company)等外商，以及日方的大貿易商社三井物產、大倉組、關西貿易等。然而，因為得標者需提供高達 180 萬圓的鉅款，作為樟腦事業之擔保金，以充做總督府事業公債的規定，使得眾商卻步，結果真正入場投標的，僅有外商三美路、日米貿易，以及三井物產而已。所估算的金額，即從台灣到倫敦、漢堡、紐約所需的船費與雜費，以及販賣所需費用與手續費等，依據三家所提出的「甲乙兩種樟腦於倫敦、漢堡、紐約、及香港的平均批發價格」，日米貿易代表橫山孫一郎以最低價 99 圓 66 錢 9 厘得標。然而，「當局正準備與橫山氏締結樟腦供售契約時，橫山氏不知為何說是自己計算錯誤，請求辭退此事。而當局也容其所請，立即告以與第二順位的荒井氏訂立契約，於是後藤民政長官與荒井泰治之間便締結了樟腦供售契約。」⁸² 儘管橫山孫一郎事後對《讀賣新聞》表示，自己是第一

⁸⁰ 〈臺灣外商の引上〉，《讀賣新聞》1901 年 12 月 23 日，第五版。

⁸¹ 〈樟腦包辦〉，《臺灣日日新報》，1900 年 3 月 28 日，（三）版。

⁸² 〈官腦請負者決定〉，《臺灣日日新報》，1900 年 3 月 25 日，（二）版。

順位，卻為第二順位所取代，但是以當時的報導，皆表示 180 萬的事業公債令人卻步，三美路的投標，的確相當冒險。

粗製樟腦的販售，經歷過幾個階段。1899 年至 1907 年左右，即專賣事業初始，銷售重點是粗製樟腦的海外輸出，主要顧客是海外的精製工業者。1903 年「內臺共通專賣法」制訂後，日本內地與臺灣產的粗製樟腦皆委由三美路特約經銷，樟腦的世界市場，完全由日本所獨佔。而自 1904 年日俄戰爭起至明治 40(1907) 年代，日本國內的樟腦精製事業急速擴充，但專賣局仍以維持海外銷路為販賣方針，對日本國內精製業者所需無法充分提供。然而由於日本國內精製業的發達，對於粗製樟腦的需求激增，因此 1912 年 8 月後，日本內地專賣局乃停止粗製樟腦之外銷，改成完全供應日本國內需求。1914 年第一次世界大戰爆發後，日本國內賽璐珞工業大為發展，日本政府特別以內閣會議決議逐漸限制臺灣粗製樟腦的外銷，改以供應日本國內工業需求為基本方針。⁸³專賣局在發達日本精製業與賽璐珞工業、面對人造樟腦競爭的考量上，如何維持樟腦製品的競爭力，銷售對象究竟應該以精製業者或者賽璐珞工業者為主？內外及業種的比例又該如何？總督府與日本內地不同的考量，使得三美路的樟腦總經銷之權，也經歷數度改變。

84

1900 年 3 月，專賣局與三美路簽訂期限 3 年的樟腦海外販賣契約。專賣局為防止三美路貪圖暴利，規定樟腦販售價格，而三美路則從中獲取手續費。1900 年 11 月 8 日，專賣局與三美路商會簽訂關於再製樟腦(神戶樟腦油再製人製造)出售之相關協定，1901 年 3 月 27 日，雙方簽訂關於出售精製樟腦的追加契約。1903 年 1 月 10 日，雙方續簽臺灣產樟腦國外販賣之相關契約(期限 3 年)。1903 年 11 月 18 日，三美路與專賣局又簽訂內地產樟腦國外販賣之相關契約(期限一年)，同日專賣局對三美路商會過去的樟腦出售契約書做部分修訂。1904 年 12 月 15 日，內地產樟腦之國外販賣契約更新締結(期限一年)。1905 年 12 月 15

⁸³ 樟腦專賣史編纂委員會，《樟腦專賣史》(東京：日本專賣公社，1956)，頁 450-451。

⁸⁴ 關於樟腦外銷問題，參見楊騏駿，〈日治前期臺灣樟腦業的發展——以產銷為中心的觀察(1895-1918)〉，國立臺北大學歷史學系碩士論文，2012 年。

日，更新締結內地產樟腦之國外販賣契約（一年）。1906年3月23日，更新締結臺灣產樟腦國外販賣契約（期限一年）。1906年12月15日，內地產樟腦國外販賣契約更新締結（1907年4月1日做部分修訂）。1907年3月23日，雙方重新簽訂臺灣產樟腦國外販賣之出售契約。（至1908年3月底止）。1907年11月30日，專賣局通知三美路商會，內地產樟腦出售契約期限至1907年12月14日為止，爾後將更改契約不再繼續。而臺灣產樟腦之代銷契約，也於1908年3月底終止契約。

總督府於專賣之初，因為黯於國際市場，必須借重商會之力。之後逐漸瞭解市場狀況，總督府自認為可以自行操作，加上業者間的競爭，對三美路不滿者不止試圖影響總督府，更積極透過日本國內加以阻撓，其中內情在戰後日本專賣公社所編輯的《樟腦專賣史》清楚呈現⁸⁵。總督府面對樟腦市場之競爭激烈，1906年先是將原本各地皆相同的樟腦收購價格加以修訂，以增加製腦者之利潤，如報導所言：

自來三美路對專賣局包買，而發售於海外，只取一定之利，且世界所需樟腦額，總計有八百萬斤，其仰給於日本內地及臺灣者，計約四五百萬斤，故樟腦一旦由三美路賣去，必立行騰貴。而市場之行情，與三美路之賣價，大相逕庭也，因此際專賣局改正價格，而本島之製腦業，獲益不淺矣。⁸⁶

指出專賣局售予三美路的價格與市場行情相距太大。之後又有報導，「樟腦一物，世界之產額，原不甚多而用之者不尠，故年々之市價，倍益昂騰。雖然，專賣局之賣價，有一定之制限，且於包往歐美販賣之三美路洋行，亦制限其價，不許在歐美市場，擅為低昂。現時人造樟腦之價，已大為昂騰，略與樟腦之價相等，是以專賣局因時制宜，自七月一日始，其賣與三美路之價，每件昂約二十圓云。」⁸⁷亦即與人造樟腦相較，總督府之樟腦售價應予提高，這也符合總督府專賣利益

⁸⁵ 日本專賣公社，《樟腦專賣史》（東京：あづま堂，1956年）。

⁸⁶ 〈改正樟腦買收賣出價格〉，《臺灣日日新報》，1906年2月2日，（二）版。

⁸⁷ 〈樟腦昂價〉，《臺灣日日新報》，1906年6月6日，（二）版。

的考量。

1907 年又有報導指出：

近頃歐洲市場之樟腦，益告缺乏，其行情益愈昂騰，遂拔上一百三十圓，我特產物樟腦之賣行，如是之活潑者，不獨限於歐洲已也，則美國亦不多讓焉。此原因由於西屢勞伊卓⁸⁸工業發達之結果，我日本樟腦之大部分，除英美而外，則輸出於西屢勞伊卓工業之中心之德國，更配給諸佛澳諸國之工場。然日本之樟腦產額，勿論臺灣之溫暖地，則各府縣之努力獎勵，其產額之增進，依然有遲遲不振之狀態。昨年台灣之產，雖有四百萬斤左右，而內地產額，則只百萬斤餘耳。三美路商會有三百萬斤以上五百萬斤之專賣權，日本精製腦家所剩之額，僅六十萬斤。日本精腦製為錠行而輸出於歐洲者，至近時大得好評。德國之先約定買者，日益增加，奈原料不足，到底我製腦家難望其發展。政府亦鑒於樟腦之激騰，議自來月將精製之原料攀上，然其欲攀上之程度，尚未發表，歐洲需要之旺盛，則將來我日本樟腦工業中之製樟腦，以應海外之急需者益多矣。⁸⁹

指出賽璐珞工業之需求，在原料不足的情況下，日本精製業者所提供的半成品也大受歡迎，然日本精製腦能得到的配額為 300 至 500 萬斤中的 60 萬斤，不論精製業者或者賽璐珞工業者，原料不足的問題都十分嚴重。

在這樣激烈競爭的情況下，日本大藏省書記官鈴木繁與總督府殖產局長祝辰已前往歐美視察，1906 年 10 月 10 日在柏林做成備忘錄，確認三美路商會在銷售價格的確遵守契約合同之規定，但是若改由政府直接與消費者交易也無不可。然為了培養能熟知樟腦市況及人工樟腦或其代用品之情況以隨機處分之人，需要兩年的時間，為此準備，需將與三美路之契約加以更改，並由大藏省與總督府分別派員至美國與英國，以擔負與購買者直接交易之事。⁹⁰

⁸⁸ 西屢勞伊卓即 celluloid，日文作セルロイド，中文譯為賽璐珞，為合成樹脂的名稱。1880 年代以硝化纖維與樟腦合成的賽璐珞，主要作為乾版的代替品，當照片、底片使用。

⁸⁹ 〈歐洲之日本樟腦〉，《臺灣日日新報》，1907 年 3 月 13 日，（三）版。

⁹⁰ 日本專賣公社，《樟腦專賣史》（東京：あづま堂，1956 年），頁 456-457。

1907 年，已有報導：

去年祝長官漫遊海外，曾親自視察，及綜合其他諸方面之調查，則樟腦之販賣於海外，及今雖政府自為之，亦無所妨。此議大藏省及總督府皆無反對之，但實行與否，別為一問題。以官吏而行賣買之事，又不可不深長思也。⁹¹

亦即三美路雖然信守和約，但政府自行為之也無妨，只是對官吏而行買賣尚有顧慮而已。同年 11 月，宮尾舜治殖產局長對記者表示：

樟腦之發賣於海外，不使三美路包辦，政府將自為之，而派官吏駐於海外，大藏省雖有此說，然難以明言，又關於樟腦之發賣法，須先派官吏往為視察，督府已實行之，谷事務長官之出洋，職是故也，云云。⁹²

12 月報紙又載：

本島產之樟腦，及內地產之樟腦，從來對外國之販賣法，皆舉三美路商會為代理，是為世人所熟知者。然此係專賣制施行之時，政府於販賣方法，尚不能深知，不得已乃依託彼有多年經驗之該商會。爾來既經十年歲月，既自有多大之經驗，且內外之事情，已際不得委諸外人代理販賣之機運，然而該商會自代理受託以來，因利當局所定之津貼金，熱心努力以為之，且在時價低昂劇烈之際，亦遵守指定價格，毫無營私，於樟腦專賣施行之後，為多大之貢獻，其功誠不可沒也。無奈內外之事情，已不得以販賣法依託諸他人，而複雜煩難，又該商會依所定之津貼金，已得有相當之利，縱今回解除其委託，亦無甚有礙。故政府斷然與該商會斷絕關係，特派專賣局員於歐美之要所，使當直接販賣之任。現既已有準備，至明年四月以後，專賣局當能直接販賣於歐美市場云。⁹³

言明委由三美路總經銷乃當時不得不之作法，三美路於樟腦之銷售雖功不可沒，「無奈內外之事情，已不得以販賣法依託諸他人」，多年總經銷的三美路，終於

⁹¹ 〈樟腦之販賣〉，《臺灣日日新報》，1907 年 6 月 9 日，（二）版。

⁹² 〈宮尾殖產局長談〉，《臺灣日日新報》，1907 年 11 月 8 日，（三）版。

⁹³ 〈改正樟腦賣下法〉，《臺灣日日新報》，1907 年 12 月 17 日，（三）版。

被取消此專利權。

為了表揚三美路多年來之貢獻，且平息因其經營不善而被取消之流言，日本政府特別授勳橫濱本店的威廉密契爾。據賞勳局上申第五七八號所示：William Foot Mitchell 在臺灣樟腦專賣制度實施之際，冒著困難而承擔唯一的總經銷，以 Samuel Samuel 商會圓滿的履行任務，使該項專賣制度得以毫無遺憾的順利推行。不僅如此，對於在臺灣的鐵道、築港、土地調查等事業所需的資金之融通，也給予不少便利。此人功績不小，據聞其最近將出發返國，當其返國在即之時應該表彰其功勞，因此如外務大臣上奏般，授予勳三等瑞寶章。⁹⁴實際受勳的時間是 1906 年 12 月 29 日，台灣日日新報上也特別報導「是蓋因我樟腦專賣有功之故也」。⁹⁵可知日本政府對於三美路於樟腦的輸出上，基本上是予以肯定的。

然而，當三美路得知三井物產將繼之而取代時（雖然名義上是委託搬運），立即透過英國領事表達抗議。對此大藏大臣的答覆是數次更新與三美路的契約，便是對其肯定，而且在 1906 年的和約中已經申明不再繼續，又對其負責人授勳，三美路實在沒有抗議的理由。⁹⁶不理會三美路的抗議。而樟腦貿易總經銷權轉由日本商社獲得，給予了之後與三井同樣獲得委託搬運權的鈴木商店發展的重大契機。1894 年鈴木商店不過是資力 9 萬日圓程度的個人商店，在樟腦事業上也只是樟腦的批發商店而已，但是由於進出臺灣，與小松楠彌、波江野吉太郎等製腦業者聯手，因而與神戶的樟腦再製業者攜手，終至於再製業的頂端，進而跨足精製業，這是鈴木商店由商業部門進入產業部門的開始。而進出臺灣之意義，不僅於獲得樟腦，更由於此過程中所構築的人的聯繫，進而參與新領域，成為其開拓之契機。⁹⁷

失去總經銷權的三美路試圖找尋其他可能，手段之一是經手華南所產的樟腦，但「南清樟腦以價賤故，方市價不振，彼得降格以從，三美路商會現正採集南清

⁹⁴ 〈サミュエル、サミュエル商会支配人英国人ウィリアム、フート、ミッチェル叙勳ノ件〉，アジア歴史資料センター，資料編號 A10112616300。

⁹⁵ 〈三美路商會主叙勳〉，《漢文臺灣日日新報》，1907 年 1 月 9 日，（二）版。

⁹⁶ 日本專賣公社，《樟腦專賣史》（東京：あづま堂，1956 年），頁 525-527。

⁹⁷ 齋藤尚文，〈鈴木商店の台湾進出—進出時期と「樟腦先物取引騒動」の再検討〉，《東洋史訪》第 21 號，2014 年 3 月，頁 129-130。

樟腦，將以售諸市，此點則當局之奮鬥的活動，尤有餘地也」⁹⁸。及至 1909 年宮尾殖產局長視察後，表示「歐美各國市場，現在恢復市況，樟腦市場實查後，乃知日本樟腦冠絕世界，地位且鞏固，此蓋督府不急賣樟腦之有與力也。三美路本年以商況不振，行將閉鎖，今後樟腦想必多消售，但價格與專賣政策上有關係，諒不急騰昂。要之，日本樟腦專賣之前途，有可樂觀者。」⁹⁹1913 年 9 月，三美路又致書日本大藏大臣，要求繼三井物產之後，也能夠獲得「委託搬運」權。然而，日台兩方專賣局考量到：三井物產自 1906 年 4 月之後做為政府之委託販賣人以來，相較於過去委託三美路銷售時所需之手續費為改良乙種及乙種每百斤 18 圓、其他產品為每百斤 16 圓，而對三井物產則僅需交付其運費等 4.68 圓、手續費等 4%，亦即 3.36 圓，合計共每百斤 8.04 圓，遠較三美路便宜。不僅如此，三井與需求者之間的關係已經漸趨圓滿，對於一般商情及人造品、代用品之狀況也已然掌握，目前幾乎沒有再將商權委由外人之手的必要，且在國策上也不希望如此，況且在監督上外國人相較於本國人總是多所不便，因此，內台兩地當局者商議結果，同年 12 月便回復三美路商會不許可的答覆。¹⁰⁰八年間壟斷樟腦利權的三美路商會，遂無法繼續在樟腦市場競爭。

自 1900 年至 1908 年，三美路獨佔樟腦市場之經銷權，所獲利益之大，也可以由會社的慷慨捐贈推測。1905 年 2 月，日俄戰爭尚未結束時，三美路勸誘英、法、德三國從事樟腦販賣者捐款，以「樟腦義捐金」的名義募得 3092 圓餘，透過台灣總督府轉陸軍省恤兵部，以作為戰死之陸軍士兵的遺族救護、撫慰之用。¹⁰¹1905 年為歡迎自日俄戰爭中凱旋的兒玉源太郎總督，台灣全島發起全所謂有的大規模之歡迎措施，寄附金至十九日報，林本源 2000 圓，驛傳社 500 圓，平岡寅之助 500 圓，台灣銀行、三井、三美路 5000 圓。¹⁰²26 日報導，寄附金額改為台灣銀行 2500 圓，三井物產支店、三美路金 1500 圓，林本源金 2000 圓，平岡

⁹⁸ 《臺灣日日新報》41 年 7 月 15 日（二），〈樟腦現狀〉。

⁹⁹ 《臺灣日日新報》42 年 10 月 5 日（二），〈宮氏歸京〉。

¹⁰⁰ 臺灣總督府史料編纂委員會編，《臺灣樟腦專賣志》（臺北：臺灣日日新報社，1924 年），頁 431。

¹⁰¹ 〈サミユル、サミユル商会ノ救護金受領之件〉アジア歴史資料センター。

¹⁰² 〈歡迎總督彙報〉，《漢文臺灣日日新報》，明治 38 年 12 月 21 日，（二）版。

寅之助、驛傳社為 500 圓。¹⁰³金額雖然差異極大，然而三美路仍是與三井的捐款規模相同。1906 年南部震災，據報導：「島內之義捐金，經總督府辦送者，至去三日計算，有三萬七千五百十圓。其大半係本社募集呈出總督府。……又東京臺灣協會所募集，在一禮拜前之計算達一萬五千圓。此外三美路商會義捐一萬圓，至今送赴被害地義金總額，既有六萬五千圓云。」¹⁰⁴三美路能夠慷慨義捐 1 萬圓，也可以想見其財力之雄。

日俄戰爭時，總督府命令三井物產在臺灣收購 20 萬石軍糧米，透過三美路商會以外國船運送至營口。三美路也配合日本，設置機關報告香港以東俄國波羅地海艦隊出沒的情形。¹⁰⁵承包政府部門也是三美路之重要業務。如同在日本國內，臺灣鐵道部購買機器鐵物及訂購外國一切物品時，三美路與義和洋行、三井、高田、大倉、橫山等多共同投標，而為鐵道部指各官用六商人。¹⁰⁶又如因南部各處自來水源缺乏，不僅有害衛生，且不利於製糖業者。土木部因此委託三美路會社為購取自動地下水探知器，得探知入地千尺之內有無水層。¹⁰⁷又如為專賣局取得名為百斯篤仁的油，供專賣局試驗是否有得以對抗鼠疫。因為「歐羅巴當百斯篤流行時，曾見賣油店及經理油之人皆無患百斯篤病，因發明一種油，製造藥疫，以作豫防百斯篤之用，名曰百斯篤仁。此次取五罐寄到三美路商會，目下在專賣局試驗中。以此百斯篤仁撒置居室周圍，則可防止百斯篤之發生及傳染。」¹⁰⁸或者可以說，由於英國之文明在背後支撐，三美路在某種意義上代表與文明的接軌吧！

根據 1918 年的《當前日本之印象》(*Present day impressions of Japan*)，三美路代理之洋商如下。Hong Kong & Shanghai Banking Corporation; Douglas Steamship Co., Ltd.; Messageries Maritimes; Java-China-Japan Line; Ocean Steamship Co., Ltd.; China Mutual S. N. Co., Ltd.; Chargeurs Réunis; The Swedish East Asiatic Co., Ltd.,

¹⁰³ 〈歡迎總督彙報〉，《漢文臺灣日日新報》，明治 38 年 12 月 26 日，(二) 版。

¹⁰⁴ 〈震災救恤義金額〉，《漢文臺灣日日新報》，1906 年 5 月 9 日，(二) 版。

¹⁰⁵ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》(東京：明文社，1916)，頁 135-136。

¹⁰⁶ 〈大稻埕外國商行〉，《臺灣日日新報》，1905 年 3 月 24 日，(二) 版。

¹⁰⁷ 〈購地下水探知器〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 7 月 1 日，(二) 版。

¹⁰⁸ 〈百斯篤仁〉，《漢文臺灣日日新報》，1907 年 1 月 22 日，(三) 版。

Copenhagen; Union Insurance Society of Canton, Ltd.; Alliance Assurance Co., Ltd.; Law Union & Rock Insurance Co., Ltd.; Liverpool & London & Globe Insurance Co., Ltd.; Sun Insurance Office; New Zealand insurance Co., Ltd.; Royal Exchange Assurance Corporation; Manufacturers Life Insurance Co.; New York Life Insurance Co.; The Royal Mail Steamers, and The Blue Funnel Line.¹⁰⁹主要是航運與保險的代理業。三美路的公債募款能力，也曾經是臺灣興建電力所需資金的選項，在田健治郎總督日記中也記載了 1923 年 3 月交涉 1,500 萬圓社債之事，不過事竟未成。¹¹⁰

及至 1941 年底太平洋戰爭爆發後，在臺灣的英美荷蘭等國人民的私產變成「敵產」，遭到被處理的命運。1942 年 11 月時，三美路的關係企業迺生產(ライジングサン Risingsun)石油會社，儘管這家公司依據日本法律成為日本法人，也在處理的行列。當時他的臺北支店位於永樂町，資產包括土地、建物、儲存槽機械裝備、商品、備品及雜物、銀行儲金、現金、債權、供託金（寄存金）、供託公債等，設備先貸給專賣局、臺灣石油株式會社等，逐步加以處分。而與臺灣島內特約店之債權債務關係，則加以清算。¹¹¹至此，真正結束了日治時期三美路與臺灣的關連。

四、荒井泰治在臺事業

如上所述，三美路逐漸從遠東貿易市場淡出，且因為 1923 年 9 月關東大地震，三美路商會橫濱本社及倉庫內的物品全部燒毀，損失慘重，遂於 1926 年關閉日本的商會，¹¹²臺灣支店也在惋惜與感傷聲中關閉。然而，三美路對於日治前期臺灣產業發展之貢獻，卻不容小覷。底下將以促成粗製樟腦海外總經銷權的荒

¹⁰⁹ compiler, W. H. Morton-Cameron ; editor-in-chief, W. Feldwick, *Present day impressions of Japan : the history, people, commerce, industries and resources of Japan and Japans colonial empire, Kwantung, Chosen, Taiwan, Karafuto*, (Chicago : Globe Encyclopedia, 1919), pp884-885。

¹¹⁰ 《臺灣總督田健治郎日記》1923 年 3 月 20 日。

¹¹¹ 臺灣總督府編，《臺灣總督府事務成績提要 第四十八編》（臺北，成文出版社重刊，1985 年，原 1944 年刊），頁 282-283。

¹¹² 〈畠山一郎文書〉，神戶市文書館藏，無編號。

井泰治，與三美路洋行的買辦黃東茂為例，分析三美路與日治前期臺灣產業發展之關係。

獲取樟腦總經銷權，荒井泰治（1861-1927）居功厥偉。日治初期荒井泰治在臺灣島內日資企業中，扮演極為重要的角色；荒井泰治在臺灣之事業，最重要來自三美路的資金，而三美路在台最大的利益來自樟腦銷售權。樟腦專賣、三美路及荒井泰治三位一體般對殖民初期臺灣產業界之影響，實在非常深刻。

荒井泰治是日本東北宮城縣仙臺人，曾入學於近代自由民權理論家與運動家中江兆民之私塾，歷經新聞記者、日本銀行總裁秘書、鐘淵紡績、富士紡績經理，明治 32 年（1899）以三美路支店長的身分來台。根據荒井泰治的傳記，荒井一見後藤新平出任民政長官，遂毛遂自薦的表示：殖民地之經營非智力與財力相伴不可，我將往說三美路商會，以其財力追隨閣下於彼地，貴意以為如何？後藤表示大大歡迎，荒井便往見三美路橫濱本店之總經理威廉密契爾(William Foot Mitchell)，由於鐘淵紡績、富士紡績之機器都是由三美路商會輸入日本，密契爾深知荒井之為人，因此立即答應設置臺北支店之提案。¹¹³傳記的敘述與報章所載不符，如上所述，《臺灣日日新報》早已報導因為總督府專賣局購買鴉片特權的獲得，從三美路神戶支店來台的人員業已於 1897 年 8 月設立臺北支店，不過，傳記內容也提供了荒井與三美路關係的線索。

據荒井傳記所載：樟腦專賣特約經銷競標時，荒井向橫濱本店電請同意競標之承諾，本店因聽其他外商之言，意圖合力讓總督府之計畫泡湯，因此不同意荒井之請。荒井轉而試探後藤新平心意，後藤表示若無投標者，則由總督府自行販賣，必無至今突然修改契約條件之理。荒井估算若握有全世界特約經銷之權，則不受其他競爭者之牽制，並且所經手的金額一年達到 5 百萬圓左右，其手續費與運費等，有利之處不少。¹¹⁴因此，儘管沒有密契爾的承諾，荒井仍然執意為之。

得標後，荒井連忙搭乘翌日出帆之船，回橫濱取保證金。橫濱車站一下車，

¹¹³ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 104-105。

¹¹⁴ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 117-119。

會社員便前來迎接，因投標之翌日，倫敦方面便來電指示一定要得標。¹¹⁵之前投標時商會並未承諾，待得標後與商會之間便主客異位，荒井以最強硬之姿態與店主談判，要求自己的手續費為販賣金額的千分之五，亦即一年 25,000 圓，另外保證金 180 萬圓方面，商會以年五厘的利息以現金支付，將此預存於銀行，借入正債證書，其差利 2 厘，亦即每年得獲 3,400 圓之利。如此，每年得獲約 3 萬圓。¹¹⁶一夕之間，荒井成為大富豪。日後荒井自述當時的感懷談到：當年離開富士紡績時，因為該會社股票大跌的緣故，留下 25,000 圓負債，而多年辛酸的結果才從鄉里仙臺接來的父母，也再度分離。我當時只是想到臺灣後若能夠償還這個債務，再贏得 3 萬圓的話，必定斷然歸臥仙臺，與父母同享同居之樂。¹¹⁷事實上，臺北成為他人生、事業的轉捩點。

荒井在臺事業，第一個是 1899 年 12 月與大倉組的賀田金三郎、山下秀實、金子圭介等共同設立貯蓄銀行。¹¹⁸1912 年 6 月，貯蓄銀行與臺灣商工銀行合併，荒井泰治辭去貯蓄銀行頭取身份，合併後的銀行由原商工銀行頭取木村匡出任頭取。¹¹⁹

荒井泰治在臺事業多元發展，包括伐木製材，採製樟腦等。依據荒井泰治傳，荒井向三美路借貸 5 萬圓，於臺北、宜蘭交界的坪林尾附近伐木製材，結果因所致之木材易腐朽，每年招致 3 萬圓之虧損。¹²⁰但是因為樟腦總經銷之利益，其事業才得以發展。其中最大者為採腦拓殖、鹽水港製糖、四腳亭炭坑、高砂製糖、打狗整地會社、樟樹造林、臺灣肥料、臺東拓殖合資會社等。此外，荒井在農業上移植薄荷、絲瓜，種植柑橘、蓮草、香菇等，獎勵施肥，在工業上之製造磚瓦、土管，挖掘煤炭，試做水泥，製作林投帽，多樣經營，其概要如（表一）。¹²¹

¹¹⁵ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 120-121。

¹¹⁶ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 122-123。

¹¹⁷ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 106。

¹¹⁸ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 108-110。

¹¹⁹ 〈貯銀臨時總會（商銀合併案案件に就て）〉，《臺灣日日新報》1912 年 6 月 26 日，（二）版。

¹²⁰ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 108-114。

¹²¹ 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁 124-155。

表（一）：荒井泰治在臺事業

| 名稱 | 創立時間 | 地點 | 荒井泰治職位 | 其他主要投資經營者 |
|----------------|------|------------|--------|---|
| 貯蓄銀行 | 1899 | 臺北 | 頭取 | 賀田金三郎、山下秀實、金子圭介 |
| 臺灣採腦拓殖 合資會社 | 1900 | 深坑、 蕃薯寮 | 社長 | 陳秋菊、陳捷昇、仇聯青、土倉龍次郎 |
| 新竹殖產會社 | 1906 | 新竹 | 主要出資者 | |
| 鹽水港製糖株式會社 | 1907 | 鹽水港 | 社長 | 楨哲、賀田金三郎、林嵩壽、辜顯榮 |
| 山一商行 | 1908 | 臺北 | | |
| 臺灣土地建物 株式會社 | 1908 | 臺灣 | 取締役 | 木下新三郎、佐藤一景、辜顯榮、木村泰治、木村久太郎、小松楠彌、賀田金三郎、柵瀨軍之佐、李春生、生沼永保 |
| 臺灣實業協會 | 1908 | 臺北 | 名譽會員 | 木村匡、高石忠造、齋藤豐次郎、木下新三郎、柵瀨軍之佐 |
| 臺灣殖產會社 | 1908 | 新竹 | 社長 | 土橋仙三郎、村田孝光、木下新三郎、伊藤政重、姜振乾、黃鼎三 |
| 高砂製糖株式會社 | 1909 | 蕃薯寮 | | 濱口勇吉 |
| 打狗整地株式 | 1909 | 打狗 | 社長 | 永澤庫吉、佐藤甚九 |

| | | | | |
|------------|------|----|-----|---|
| 會社 | | | | 郎、古賀三千人、石川昌次、伊藤友吉、藤崎三郎助、青木金治、阪本素魯哉 |
| 臺灣肥料會社 | 1910 | 打狗 | 社長 | 藤崎三郎助、楨哲、賀田金三郎、酒井靜雄 |
| 臺東拓殖合資會社 | 1910 | 臺東 | 社長 | 賀田金三郎、藤崎三郎助、安藤達治 |
| 臺灣海陸產業株式會社 | 1911 | 阿猴 | 監查役 | 安達藤二、楨哲、藤崎三郎助、青地玄三郎、安部幸兵衛 |
| 臺灣劇場株式會社 | 1912 | 臺北 | 相談役 | 柵瀨軍之佐、小松楠彌、濱口勇吉、森田廣、三好德三郎、松村鶴吉郎、後宮信太郎、波多野岩次郎、木下新三郎、金子圭介 |
| 新竹電燈株式會社 | 1912 | 新竹 | 相談役 | 松村鶴吉郎、北村熊太郎、木下新三郎、柵瀨軍之佐、濱口勇吉、松本徒爾、李文樵、楨哲、鄭拱辰、黃鼎三 |
| 臺灣輕鐵炭礦株式會社 | 1913 | 臺北 | 相談役 | 木下新三郎、古賀三千人、松村鶴吉郎、柵瀨軍之佐、高石忠慥 |

| | | | | |
|-------------|------|----|-----|-----------------------------------|
| 臺北皮革製造會社 | 1913 | 臺北 | 社長？ | |
| 臺北印刷會社 | 1913 | 臺北 | 相談役 | 平松雅夫 |
| 阿里山製材販賣株式會社 | 1913 | | 發起人 | 柵瀨軍之佐、木下新三郎、北村正三郎、長谷川勝助 |
| 大正生命 | 1913 | 東京 | 取締役 | 鈴木岩次郎、下阪藤太郎 |
| 大正火災保險會社 | 1914 | 臺北 | | 安場末喜、藤崎三郎助、木下新三郎、加藤尚志、土橋仙三郎、安部幸兵衛 |
| 臺北電氣鐵道會社 | 1914 | 臺北 | 發起人 | 木下新三郎、賀田金三郎、渡邊嘉一、高田慎藏、土居通夫 |
| 芳釀社株式會社 | 1915 | 臺北 | 取締役 | 安部幸之助、高石忠造、藤本鐵治、風間禮助 |
| 臺灣染料會社 | 1916 | 臺北 | 發起人 | 風間禮助、齋藤豐次郎、寺田清繁、橫山虎次 |
| 大安軌道 | 1916 | 臺北 | 發起人 | 邨松一造、北村熊太郎、木下新三郎、木村匡、黃南球、李文樵 |
| 高砂麥酒株式 | 1918 | 臺北 | | 安部幸之助、後宮信太 |

| | | | | |
|--------------|------|----|----|---------------------|
| 會社 | | | | 郎、齋藤豐次郎 |
| 山一商行株式 會社 | 1919 | 臺北 | 社長 | 古賀三千人、邨松一 造、曾根茂夫 |

資料來源：《荒井泰治傳 上篇》。遠藤正雄編，《木村泰治自敘傳》（福島：岳溫泉株式會社，1960）。《臺灣日日新報》。

荒井泰治事業多元，樟腦的經銷權是他在台事業起點，製腦業也是他經營的重點。從蕃薯寮開始，1904 年後，荒井泰治的樟腦事業逐漸跨至東部花蓮，至 1915 年時，名下事業地包括太魯閣山、木瓜山、馬里勿山、月眉山、長漢山、迪佳山、針塹山、卓溪山、清水山、六十石山、巴林妹軟山等大片山林，投入資本高達 787 萬 5 千圓。¹²²另外，1910 年時荒井泰治開始經營臺北廳蕃地大粗坑及火燒坑，面積約 3500 甲的造林地，逐年開地植林，至 1916 年時成功已達 500 甲，樟葉繁茂，業到間伐時期。¹²³這是製腦業務的一部分。

不過荒井在臺事業中最重要的，可說是鹽水港製糖。1904 年成立的鹽水港製糖，原是以王雪農等人合資的小型新式製糖工廠，資本額號稱 30 萬圓。1905 年購製新式機器，擴充榨糖能力，但因機器搬運拖延，過了榨糖時機，又遭遇風水害，致使會社產生巨額損失。¹²⁴為了善後，會社透過股東荒井泰治向三美路商會借貸十五萬圓，利息較低，但是所製之糖，須交付三美路一手販賣，雙方之間意見阻隔。因此，1906 年即有為儘速償還債務，向他銀行或商店借還，與三美路換約，解除一手販賣的計畫。¹²⁵1907 年，鹽水港製糖會社大舉擴張，資本劇增至五百萬圓，荒井泰治、賀田金三郎、林嵩壽、辜顯榮等都是大股東，荒井且任新會社社長。¹²⁶這是因為鹽水港製糖獲利良好，股價大漲，因之公司信用基礎愈行鞏固。而會社估算，與其第二次繳納資金，不如借外資更為有利，因此此次

¹²² 〈蕃地と産業（二七） 花蓮港廳管内〉，《臺灣日日新報》1916 年 9 月 15 日，（二）版。

¹²³ 〈樟葉製腦計畫〉，《臺灣日日新報》1916 年 12 月 24 日，（五）版。

¹²⁴ 〈鹽水港製糖會社の善後に就いて〉，《臺灣日日新報》1905 年 7 月 28 日，（四）版。

¹²⁵ 〈鹽水港製糖及三美路商會〉，《漢文臺灣日日新報》，1906 年 10 月 4 日，（四）版。

¹²⁶ 〈擴張せる鹽水港製糖會社〉，《臺灣日日新報》，1907 年 1 月 17 日，（四）版。

荒井渡歐之旅，很可能再引入三美路資金。¹²⁷指出因荒井與三美路之關係而有較為優惠之借款，其中雖有經銷權之不快，然而三美路始終正面的支持者。荒井前往歐洲向三美路借款，且透過三美路引進新式機械。鹽水港製糖旗尾工廠有改良糖節 5、6 所，舊式糖節 10 餘所。1910 年左右如日出之勢，睥睨此地方之天地。

128

之後，鹽水港製糖會社經營雖有起伏，然而以荒井泰治為首，專務取締役榎哲、大股東安部幸兵衛等人形成了「鹽水港一派」，不僅在臺灣島內有多項投資，也將資金投入日本本國以及中國，如芳釀社的製酒事業。1914 年因為大藏省王子釀造試驗所冷藏式釀造法製酒成功，荒井泰治與松村鶴吉郎合意投資芳釀社，以解決資金問題。¹²⁹1915 年 9 月，改組合事業為株式會社，取締役為安部幸之助、荒井泰治、高石忠慥、藤本鐵治、風間禮助等五人。¹³⁰原本芳釀社是以冷藏式釀造法製造清酒為目的設立的，出資者中最有力者為安部三男，但是因其養父安部幸兵衛反對，結果出資金額減少，事業受到挫折。但是在荒井泰治來臺時，松村鶴吉郎便前往勸誘荒井加入組合。荒井本來就看好冷藏式釀造法，於是返東京後便勸說安部幸兵衛，使得安部態度轉變，在荒井與安部出資下，解決資金問題。¹³¹

「鹽水港製糖一派」從臺南出發，1910 年便擴張到東部地方。由於賀田組的東部開發遭遇挫折，對臺灣銀行產生 8、90 萬圓的負債，至大島久滿次長官時，為解決此負債問題，出面請賀田的友人荒井泰治出面承接，於是賀田組之東部事業乃轉由鹽水港製糖承接。¹³²而原本賀田組拓殖部門，1910 年轉為「臺東拓殖株式會社」，社長荒井泰治，安藤達治、賀田金三郎、藤崎三郎助等為無限責任

¹²⁷ 〈鹽水港製糖の外資輸入計劃〉，《臺灣日日新報》，1907 年 8 月 8 日，（四）版。

¹²⁸ 〈極南の富庫〉，《臺灣日日新報》1914 年 5 月 14 日，（七七）版。

¹²⁹ 〈冷藏式釀造法に就て〉，《臺灣日日新報》1914 年 2 月 8 日，（二）版。〈芳釀社資金問題〉，《臺灣日日新報》1914 年 4 月 11 日，（二）版。

¹³⁰ 〈芳釀社創立總會〉，《臺灣日日新報》1915 年 9 月 3 日，（二）版。

¹³¹ 〈芳釀社資金問題〉，《臺灣日日新報》1914 年 4 月 11 日，（二）版。

¹³² 〈東部開發の大恩人 故賀田金三郎氏の事ども 未亡人と同船來臺した〉，《臺灣日日新報》1934 年 1 月 8 日，（三）版。

會員，資本金 300 萬圓。¹³³1912 年 9 月，臺東拓殖改為「臺東拓殖製糖株式會社」，設置工場於官營移民村吉野村附近，由荒井泰治出任社長，槇哲仍為取締役。¹³⁴1914 年，臺東拓殖製糖會社在社長荒井泰治，專務取締役橋本貞夫的經營下，成為東部事業界重鎮。會社主要業務包括：農事，於臺東、花蓮港間栽植甘蔗與水陸稻，並於吳全城、鳳林馬里勿、水尾、加路蘭、大埔尾、加走灣等設置會社農場，獎勵日本內地移民。畜牧，飼養牛隻。採礦。採腦，在璞石閣、迪佳、花蓮港設置腦館，月眉、鳳林、針塹、馬久答、石公坑、基隆、臺北各地設置出張所。石材採掘粘板岩。造林伐木，種植木麻黃、水流河、相思樹、番石榴、苦苓、銀合歡等。運輸，鯉魚尾有私鐵，農場與製糖場間有輕鐵。¹³⁵

在鹽水港製糖會社順利發展後，荒井、安部等鹽水港製糖會社一派之資本家也前往中國、朝鮮等地發展，在上海設立製麻會社，製造麻袋、麻布等，¹³⁶也將製糖業務擴及滿州，設立甜菜製糖會社。為此，1916 年夏天，荒井泰治等一行人先前往滿州視察，認為「該地甜菜所含糖分，比本島甘蔗尤厚，前途頗為可望。所慮者耕作之保障，及燃料之裕否耳。」¹³⁷1916 年 12 月「南滿製糖會社」在東京舉行創立總會，荒井泰治被舉為社長，大橋新太郎、槇哲等為取締役，白石重太郎兼任支配人。¹³⁸雖然創業之初有若干不順，但是之後順利發展，1919 年第三年時，據說股利達到 1 成，也謝絕了關東都督府的補助金，前途有望。¹³⁹

1910 年前後，荒井泰治幾乎可說是最有力的在臺日人之一，日人在臺灣的新事業，幾乎都與他有某種關連。荒井泰治成為大富豪後，與木下新三郎、柵瀨軍之佐並列，儼然成為在臺日人企業家的龍頭。如果將此三人視為在臺日人的中樞，他們與各地方的在臺日人或者台人之間有廣泛的合作關係。「高砂製蘭(莖)」
「新竹電燈」即為其與新竹在地合作的例子、打狗土地建物會社是在打狗的投資，

¹³³ 〈臺東製糖の設立〉，《臺灣日日新報》1912 年 8 月 14 日，(一) 版。

¹³⁴ 〈拓殖製糖の經過〉，《臺灣日日新報》1912 年 10 月 11 日，(二) 版。

¹³⁵ 〈旺盛なる東拓會社〉，《臺灣日日新報》1914 年 5 月 14 日，(二一) 版。

¹³⁶ 〈鮮支計畫勃興 本島實業家飛躍〉，《臺灣日日新報》1916 年 10 月 20 日，(二) 版。

¹³⁷ 〈滿洲菜糖計畫 資本一千萬圓〉，《臺灣日日新報》1916 年 10 月 17 日，(五) 版。

¹³⁸ 〈南滿製糖總會〉，《臺灣日日新報》1916 年 12 月 17 日，(一) 版。

¹³⁹ 〈荒井氏車中談 昨日越後丸にて來臺〉，《臺灣日日新報》1919 年 3 月 12 日，(二) 版。

台東拓殖則是對於東部的投資。報紙曾經生動的評述在台日人的投資行為，指出：臺灣的事業家有採「內地本據主義」者，有採「本島內地半據主義」者，或有假會社事務之名，而一時性的避暑出差的，最近蔚為風潮，使得臺灣事業界出現夏寂冬盛的慣例。最近內地人漸次歸來，如相馬半治、山本悌二郎、下阪藤太郎等，而可稱為本島事業界中心人物的荒井泰治、木下新三郎、柵瀨軍之佐、楨哲等人也應該會歸來。¹⁴⁰有論者謂，荒井「非精於算盤的實業家類型，反而具有野武士、老壯士風格。」¹⁴¹或許就是野武士、壯士風格，不完全以金錢利益來衡量的特性，讓荒井成為中心人物。

1910年8月，在臺灣功成名就的荒井泰治返回故鄉仙臺舉行盛大的園遊會，木下新三郎、小松楠彌、金子圭介、賀田金三郎等人特別從臺灣前往祝賀。席間木下新三郎致詞表示臺灣才是荒井事業的第一故鄉，應該長久住在臺灣。11月在木下和澤井市造的策劃下，於臺北舉行較仙臺更為盛大的記念在臺十週年園遊會。¹⁴²

1911年9月，荒井泰治因年繳直接國稅3,300餘圓，被任命為貴族院多額納稅議員，至1918年9月止。¹⁴³至1914年《臺灣日日新報》提到臺灣的代表人物時，舉出荒井泰治與賀田金三郎，但此二人成名之前並不是一直在臺北露臉的人，至今也仍然如此。¹⁴⁴《臺灣日日新報》1915年的報導中，概述全臺各地的日本要人時，認為荒井泰治、賀田金三郎在日本內地也是著名的臺灣成功者，今日幾乎不能說是臺北的人了，只是事業還與臺灣有關，時常在臺北出沒。¹⁴⁵提到在東京的「臺灣緣故者」中，藤原銀二郎、賀田金三郎、荒井泰治、山本悌二郎等人

¹⁴⁰ 〈事業季節となる〉，《臺灣日日新報》，1913年10月13日，（二）版。

¹⁴¹ 〈臺灣人物誌〉資料庫，<http://tw.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin2/Libo.cgi?>，2017年10月19日下載。

¹⁴² 奧山十平編纂，《荒井泰治傳 上篇》（東京：明文社，1916），頁148-150。

¹⁴³ 參議院、衆議院編集，《議會制度百年史 貴族院・參議院議員名鑑》（東京：大藏省印刷局1990），頁184。〈臺灣人物誌〉資料庫，<http://tw.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin2/Libo.cgi?>，下載日期2017年10月19日。

¹⁴⁴ 〈臺灣の代表的人物〉，《臺灣日日新報》1914年5月14日，（一三）版。

¹⁴⁵ 〈臺灣人物分布觀（十） お膝元の臺北（八）〉，《臺灣日日新報》1915年1月18日，（五）版。

是有車階級，其中藤原銀次郎、是操觚者（新聞界）出身。¹⁴⁶

荒井泰治於 1927 年 2 月病逝於東京，死時頭銜為商工銀行、貯蓄銀行頭取。荒井的事業影響極大，以高雄發展而言，荒井泰治最重要的事業在於整地。據說在佐久間左馬太總督授意下，荒井與山本悌二郎、賀田金三郎、楨哲、木下新三郎、安部幸兵衛、陳中和等人，共同投資設立打狗整地會社，在官方協助下，從高雄築港出張所借得浚渫船，在高雄海面填埋 128 甲餘，成為之後高雄市内榮町、入舟、堀江、鹽埕等海埔新生地。而荒井以「獨佔土地非本意，因而將土地分配給股東，解散會社」。¹⁴⁷ 1932 年拓務省調查移植民與海外拓殖事業功勞者時，高雄州推薦 7 名「先覺者」，荒井泰治也在其中，¹⁴⁸算是對他的高度肯定。

五、三美路買辦黃東茂

與荒井泰治「野武士」「老壯士」風采迥異的，是歐化模樣的買辦黃東茂。有趣的是兩人都與三美路關係密切，且生活在同一時空，但彼此似乎無交集。

黃東茂（1876-1929），福建泉州同安人，父黃瑞曲據說因為 1853 年參加小刀會之亂而潛逃到菲律賓，協助日斯巴國（西班牙）阿方索 13 世國王平定蘇祿島、民達那峨島後，與阿方索女兒成婚，並被賜姓瑪甘保 Malcampo。¹⁴⁹黃瑞曲以華進·瑪甘保之姓名，設立「瑞記洋行」。¹⁵⁰黃東茂為第五子，通稱「五舍」，畢業於香港拔萃學校後，¹⁵¹「在香港瑞記支店，協助伯兄店務。越三年渡臺，肄業於巡撫劉公銘傳所創辦之西學堂，後為臺北瑞記支店管業人。二十八歲應英商三美路洋行買辦之聘，推廣迺生產石油販路於全島，傍營茶葉。比收回自辦，乃更籌設三美路機械煉瓦公司於頂塔々悠，興辦自淡水驛至金包里間輕便鐵道。未幾又轉為美商三達石油公司北部販賣代理人。歐戰之日，諗知用煤孔亟，注力攻採深澳堵田仔內安坑各處煤區，輸煤島外，獲利甚溥。浸假而將煤區全部移於別營，徐徐然出贏餘，創立振成興產株式會社，兼代理渣華中國日本輪船公司船頭，

¹⁴⁶ 〈無絃琴〉，《臺灣日日新報》1915 年 8 月 10 日，（二）版。

¹⁴⁷ 〈臺灣人物誌〉資料庫，[http://tw.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin2/Libo.cgi?](http://tw.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin2/Libo.cgi?http://tw.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin2/Libo.cgi?)，2017 年 10 月 19 日下載。

¹⁴⁸ 〈拓務功勞者 高雄州推薦者〉，《臺灣日日新報》，1932 年 11 月 29 日，（三）版。

¹⁴⁹ 〈西班牙王室后裔，你是我叔叔啊！深圳一台商无意中看到本报 5 年前的报道，携妻儿专程到寻亲〉，《厦門新聞》（晚報），2011 年 9 月 25 日，（三）版。感謝李佩蓁博士提供此資料。

¹⁵⁰ 關於瑪甘保與瑞記洋行，參見李佩蓁，〈條約制度與地方社會——十九世紀臺灣的華洋互動、地方治理和官商關係〉，國立臺灣大學歷史學系博士論文，2017 年。

¹⁵¹ 〈拔萃教員登新高〉，《臺灣日日新報》1926 年 8 月 22 日，（四）版。

辦理淡水金包里間乘合汽車業，重獲巨利。蓋其識見之至，思慮之周，善審情度勢，發無不中，任才聘智，獨出心裁，濟以果斷非偶然也。」¹⁵²

從上述介紹，可知黃東茂的一生重要事蹟。即 1.成為三美路買辦，販售迺生產之石油。2.創立振成興產會社，主要事業為販售煤油、磚瓦製造、交通事業、煤礦業。3.善於「審情度勢，任才聘智」，因此鴻圖大展，獲取鉅利。對於黃東茂一生梗概，有全面性描述。另有一篇人物月旦，十分生動的描繪黃東茂，文稍長，引述如下：

因乃父往南洋經商致富，故自君少時即往比島習西學，得沾歐化，實為本島人中最先開通者也。其性堅忍耐勞，尤機警有權變，其商務智識，純從歐習得來，最合西人之意趣。凡僑寓臺島之歐商，莫不樂與之遊，因之所營業務，大半傾向於外洋之方面，不可謂非特色也。

現積家資數十萬，皆其所手置，至其父所餘遺產，概讓與伯仲諸兄，不受其分毫，且常撥其餘資以補助之。或遇內臺人青年子弟有志向學，而苦於學資之缺乏，則慨然樂為之助，迄于今仰其培植以成學業者，多有其人，其他贊成人之事業者，亦復不少。蓋其慷慨仗義，時出自性成，非關於受人之媚悅，及博美譽也。

前為三美路洋行買辦，因自己事業繁昌，不能兼顧乃辭退。自建商場於臺北市永樂町，而置別莊於淡水郡管內鼻仔頭。該地背山面海，山川之勝，出自天然，非藉人工矯揉造作。況其建造洋樓三層，概仿歐風，庭園寬廣，佈置幽雅，花木點綴，妙然成趣。微特內臺人涉足其間，羨慕不已，即彼西洋人瞻眺及之，亦大家贊賞。彼其來往於淡水臺北間也，或由小輪船，或由自動車，水陸兩途皆自掌機關，不用他人駕駛，是其所獨得之真趣。其建設振成興產株式會社，代辦扭育三達石油及輪船公司、外國雜貨、本島製造煉瓦販賣等，事業鼎盛，蒸蒸日上，前途當未可量也。¹⁵³

文中對於黃東茂的個人風采，特別是歐化情況，描繪得淋漓盡致。

¹⁵² 〈黃東茂氏誄詞〉，《臺灣日日新報》1929年9月1日夕刊，（四）版。

¹⁵³ 〈人物月旦 黃東茂〉，《實業之臺灣》第17卷10號，（1925年10月，臺北），p83-84。

藉由上述二文，後世得以鳥瞰其一生。黃東茂出自瑞記洋行，據報導「瑞記洋行，由西班牙人開設，本店在廈門，在臺北六館街也支店經營茶業。經營香港航路航運業，與得忌利士相競爭。不知何故閉店。」¹⁵⁴之後的報導，可知該洋行為瑪甘保、歐陽泉、勉井記、黃聯登、黃謙六、黃大久、蔣俊共同合資，1893年10月在大稻埕六館街所設，資本金4萬圓，由蔣俊經管帳務。臺灣割讓後，合資人蔣俊為避亂，將帳簿等攜回廈門，黃東茂以清算人身份向臺北地方法院告訴，要求蔣俊償還本金、營業獲利與利息所得14萬圓。¹⁵⁵此告訴至1901年，黃東茂以敗訴落幕。¹⁵⁶上述引文雖說「其父所餘遺產，概讓與伯仲諸兄，不受其分毫」，不過也有「黃東茂氏因能得真父黃瑞却（曲）之歡心，瑞卻尚有家資十八萬圓餘，臨終遺囑，舉其全部皆委任于東茂。」之說。¹⁵⁷

1902年，黃東茂開始代理三美路煤油。原本大稻埕之大稻埕外國商行，有英商德記、和記、義和及三美路等，美商隆興、華利、美時、馬瑾岱等八洋行。其中與茶葉無關係者，只有三美路而已。「三美路營業種目，於對官包辦之樟腦及阿片而外，固以水油為大宗也。近嫌水油銷售漸寡，頗謂買辦趙滿朝之不善招客，滿朝乃游島人黃東茂出頭承辦，以專理販賣水油一事，三美路許之。日來黃東茂既與交涉，爰議定以二萬圓之契券為質，三美路則將所到之水油，悉數交於黃東茂經理，按照銷售多少之數，以酬其勞。惟其被人所欠賬項，皆為黃東茂是問，三美路誠穩操勝算矣。」¹⁵⁸就是說在原買辦趙滿朝的推薦下，黃東茂以2萬圓的保證金，取得了三美路總經銷煤油的代理權。這似乎是黃東茂與三美路接觸之始，而煤油的總經銷也延續了數年。在法院檔案的公證書中，可以看到幾份相關資料。如「1905年7月22日，振成號黃東茂與三美路簽訂全島煤油一手販賣契約，代金支付之保證金3萬圓中之15000圓，以林清啟、林龍潛、林德養、

¹⁵⁴ 〈市況一斑 瑞記洋行閉店せんとす〉，《臺灣日日新報》1896年8月16日，（三）版。

¹⁵⁵ 〈瑞記洋行の紛紜（後聞）〉，《臺灣日日新報》1900年12月20日，（二）版。

¹⁵⁶ 〈法院彙聞 瑞記洋行清算人黃東茂〉，《臺灣日日新報》1901年1月19日，（四）版。

¹⁵⁷ 〈里巷瑣聞〉，《漢文臺灣日日新報》，1910年2月2日，（五）版。

¹⁵⁸ 〈三美近事〉，《臺灣日日新報》，1902年10月04日，（四）版。

林朝陽於桃園廳桃澗堡共業之不動產做為抵當。」¹⁵⁹又「黃東茂與三美魯商會簽訂石油一手販賣契約，擔保金 3 萬圓，其中 15000 圓以陸昌義、陸南田、陸丙云、陸土生之親權者羅氏尾之桃園桃澗堡土地設定胎權」¹⁶⁰等。

在黃東茂的經營下，原本臺灣的煤油市場，是由馬瑾岱買辦李春生代理香港「斯丹蚋獨」會社¹⁶¹支店的美國石油為大宗，「與之競爭者則三美路也。蓋三美路所辦多俄油，銷售常在美油之上。目下二比各自暗中發落，以擴張其銷路。但其油質有多少不同，用油者遂亦區別于其間。故彩帛店與兒童玩物店等，以厭油煙故，多喜用美油。本島人則云無大差，皆喜用俄油。目前三美路輸入碇標水油甚多，近今對喜用上油者，始有所競爭云。」¹⁶²說明美孚石油品質較佳，與三美路的俄國石油有市場區隔，但是在 1905 年時，三美路經手的石油也漸漸在要求品質的喜好者間推廣，成為美孚石油的競爭者。

1910 年時有報導「大稻埕三美路洋行所售各種水油，近因油主派員前來，將自為經紀，而以滬尾之棧房頭秘魯信氏為代理人，其一手販賣人則仍為黃東茂氏。聞共事之初，曾有紛紛運動者，至是乃各屏息云。」¹⁶³指出油主將自為經紀，但是黃東茂仍是總經銷。之後又有報導「自暴風雨後，咸憂石油售盡，無從購取。然據其後所聞，則萊人遇鬆¹⁶⁴（譯音）石油株式會社臺灣支店，在淡水之石油庫，尚存有一千噸，寄售大稻埕建昌後街黃東茂處。其價照前，毫不加貴云。」¹⁶⁵前面提過 1908 年三美路在日本設立「迺生產石油株式會社」，在福岡設置煉油廠，之後在台灣成立分店，在淡水鼻仔頭地點設置殼牌公司在臺灣海陸運石油轉運站、

¹⁵⁹ 〈第 499 號 代金支拂擔保ノタメ胎權設定〉，《臺北地院，公正證書原本第 10 冊明治 38 年第 451-500 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 232-247。

¹⁶⁰ 〈第 1454 號 石油一手販賣代金支拂擔保トシテ胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 30 冊明治 39 年第 1451-1500 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 19-53。

¹⁶¹ 斯丹蚋獨，Standard Oil，中文一般稱為美孚石油公司、美孚洋行、紐約三達火油公司。

¹⁶² 〈大稻埕外國商行（一）〉，《漢文臺灣日日新報》，1905 年 3 月 18 日，（四）版。

¹⁶³ 〈雜報〉，《漢文臺灣日日新報》，1910 年 2 月 1 日，（五）版。

¹⁶⁴ 萊人遇鬆，為 rising sun 迺生產之譯音。

¹⁶⁵ 〈實業彙載 石油可無憂乏〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 9 月 7 日，（二）版。

倉儲及油品容器加工廠，¹⁶⁶留下歷史地景。殼牌代理商「五舍」黃東茂於鼻頭崙（鼻仔頭上方）上興建有豪華公館，有網球場、游泳池及汽艇倉庫。1930 年代初，迺生產是業務最鼎盛的年代，共有淡水、嘉義兩處庫房，每年定期都有例行油輪進入淡水港卸運石油產品。¹⁶⁷

黃東茂與三美路的煤油經銷關係維繫至何時？經查法院檔案，1910 年「黃東茂與三美路簽訂石油一手販賣契約，代金 5,000 圓支拂擔保，以大稻埕六館街建物為擔保。」¹⁶⁸又，「黃東茂與三美路簽訂石油一手販賣契約，代金 15,000 圓支拂擔保，以大稻埕建昌街建物為擔保。」¹⁶⁹1913 年時，黃東茂與迺生產石油之間簽訂「年賦辨濟（分年償還）胎權設定金錢貸借契約。」契約內容為迺生產與黃東茂於 1913 年 2 月 22 日締結貨物賣上代金（銷售費用）之債務償還方法，迺生產提供 15 萬 5 千圓之無息貸款，黃東茂以土地設定胎權。¹⁷⁰迺生產提供黃東茂 15 萬 5 千圓的無息貸款，但是黃東茂是否仍有「一手販賣」權，尚無法確認。1919 年，黃東茂從李春生手中，接過對手三達美孚火油公司的煤油。該公司「所售掃標、雞標、虎標各種石油，在本島早已馳名，於各地均置有代理店。其在臺北大稻埕者，前為港瀕街春生商行，銷售甚廣，已歷數十年，者番該行主李春生氏，自請卸辦，襲其後者為城隍廟街振成號，號東即黃東茂氏，為現時之大事業家，經營生理甚多，信用及資本均厚，將來當能為該公司增色也。」¹⁷¹在煤油銷售市場上，仍佔有重要地位。

從煤油的代理開始，黃東茂與三美路間建立了信賴關係。1905 年 7 月，黃

¹⁶⁶ 徐裕健，〈台灣產業貿易史上的重要史證--「嘉士洋行」的歷史保存及再利用規劃理念〉，《文化淡水》65 號，2005 年 2 月，頁 2。

¹⁶⁷ 謝德錫，〈二十一世紀淡水的文化活水—鼻仔頭歷史古蹟區〉，《文化淡水》469 號，2000 年 12 月，頁 2-3。

¹⁶⁸ 〈第 4475 號 石油一手販賣代金支拂擔保ノ為メ胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 90 冊明治 43 年第 4451-4500 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 320-333。

¹⁶⁹ 〈第 4476 號 石油一手販賣代金支拂擔保ノ為メ胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 90 冊明治 43 年第 4451-4500 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 333-346。

¹⁷⁰ 〈第 8156 號 年賦辨濟胎權設定金錢貸借〉，《臺北地院，公正證書原本第 164 冊大正 2 年第 8151-8200 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 42-83。

¹⁷¹ 〈代理店易人〉，《臺灣日日新報》，1919 年 2 月 5 日，（六）版。

東茂與三美路商會簽訂 3 年「什貨物一手委託販賣」契約，擔保金 15,000 圓，公證書上債務者黃東茂的身份是「石油販賣業」¹⁷²同年 11 月，黃東茂也與三美路簽訂「反物（布料）一手販賣」，代價是 5 萬圓，黃東茂將其中 2 萬圓以林榮初於竹北二堡所有土地設定胎權。¹⁷³1912 年 10 月，黃東茂與三美路商會簽訂「什貨物委託販賣契約」的相關文件也可在法院資料中看到，黃東茂提出以「代金 7 萬圓、無期限、無利息之擔保金」，條件是「期中土地充當額為 5,000 圓，原家屋為 65,000 圓，前項之什貨委託販賣代金支付完畢，立即抹消胎權登記。」¹⁷⁴

然而，1909 年 5 月，依據買辦選任協定書，駱清溪被選為三美路有限公司買辦。依據協定，駱清溪需提供無利息擔保金 3 萬圓，於是債務者駱清溪以業主張清燕為擔保，以基隆廳金包里堡石門一帶土地設定胎權。張清燕是臺中上楓樹腳庄人，而駱清溪則是「阿罩霧米商」。¹⁷⁵張清燕與黃東茂之間，不知何故又有訴訟關係。報載「黃東茂與張清燕之件，久纏不解，多為社會注目。陳亦不惜唇舌，至再至三，殷殷勸解，請各讓步，以息爭訟。兩方感其熱誠，均從其勸，果於前週間和解契約提出云。」¹⁷⁶這裡的「陳」是隱其名的「大稻埕陳某」。1912 年 11 月，三美路商會與債務者駱清溪間解除了 1909 年的「買辦擔保胎權設定契約」，但是債務者是黃東茂。¹⁷⁷為什麼買辦駱清溪與三美路之間的債務關係，是由黃東茂解決？與張清燕的訴訟關係是否有關連？無從判斷，可能至 1912 年為止，黃東茂實際上仍與三美路有買辦關係。

在前述〈黃東茂氏誄詞〉中，提到「比收回自辦，乃更籌設三美路機械煉瓦公司於頂塔々悠」，是指三美路以迺生產的支店自辦石油經銷業務後，黃東茂乃

¹⁷² 〈第 524 號 代金支拂擔保ノタメ胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 11 冊明治 38 年第 501-550 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 128-151。

¹⁷³ 〈第 1359 號 反物一手販賣代金支拂擔保トシテ胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 28 冊明治 39 年第 1351-1400 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 53-76。

¹⁷⁴ 〈第 7111 號 根抵當ノ胎權設定物品委託販賣契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 143 冊大正 1 年第 7101-7500 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 102-113。

¹⁷⁵ 〈第 3700 號 買辦擔保胎權設定契約〉，《臺北地院，公正證書原本第 74 冊明治 42 年第 3651-3700 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 288-317。

¹⁷⁶ 〈雜報 真和事老〉，《漢文臺灣日日新報》，1910 年 6 月 1 日，（五）版。

¹⁷⁷ 〈第 7239 號 胎權設定契約解約〉，《臺北地院，公正證書原本第 145 冊大正 1 年第 7201-7250 號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁 384-410。

開創以機械製作磚瓦的事業。如報載：「本島人黃東茂氏等，前此籌辦製磚公司，資本金十萬圓，厥後頗形進步，既向英國定造各種機器約五萬圓，刻正準備工場一切，不遠便可著手，明年各項工事，多欲興工，此種公司創設，決為有望云」。

¹⁷⁸但是，此事業似乎也與三美路有關。如新聞報導：「大稻埕三美路商會自前年失樟腦一手委託販賣權以來，其事業雖稍縮少，然尚代辦輸出茶、米，輸入煙草、阿片，並販各種機器、鐵材、洋酒、西洋雜貨，為各外國汽船會社及香港上海銀行代理店。近來謀在本島製磚，已呈請當道核示。茲聞該商會囊以製磚所用粘土寄往倫敦鑑定，確為有望，決用新式機器著手製造，所製之磚極為堅牢。從來本島多由內地移入上磚，今該商會所製既與內地相似，期將來可以代用。又該商會現在輸入石油發動機、瓦斯發動機多數，不問何時均可應人購求云。」¹⁷⁹

當 1910 年後，臺灣正掀起一股製造磚瓦熱潮。在臺日人設置總資本百萬圓之「煉瓦製造株式會社」，總資本百萬圓，以後宮信太郎的工廠為基礎，計畫收購既有工廠，以成獨佔事業。而黃東茂則新設煉瓦製造廠，向英國訂購機器。¹⁸⁰黃東茂的磚瓦場，是聯合臺中富紳林烈堂、新竹鄭拱辰諸氏，集資二十萬金設立。¹⁸¹在後宮信太郎等收購既有磚瓦場時，黃東茂雖然一時之間曾應臺灣煉瓦製造株式會社之交涉，之後雙方談判不攏，彼此呈現競爭關係。¹⁸²1913 年 10 月，報導指出：因為政府官方行政整理，已經使得民間企業熱銳減，磚瓦過去兩三年間空前好景，於是新加入頗多，造成供過於求而削價求售的情形，黃東茂在錫口的煉瓦製造工廠即將落成，必定更加競爭，¹⁸³似乎不看好製磚業。然而，至 1924 年時，由於香港及對岸需求，磚瓦輸出大增。報載臺灣煉瓦藉由三井物產，輸出 65 萬個磚瓦稻香港，黃東茂與鈴木商店之間也有合約，磚瓦一時之間大量輸出，變成

¹⁷⁸ 〈製磚公司出現〉，《臺灣日日新報》，1912 年 12 月 9 日，（六）版。

¹⁷⁹ 〈三美路商會之現狀〉，《臺灣日日新報》，1913 年 4 月 22 日，（五）版。

¹⁸⁰ 〈煉瓦會社と別派〉，《臺灣日日新報》，1912 年 12 月 25 日，（二）版。

¹⁸¹ 〈設煉瓦場〉，《臺灣日日新報》，1913 年 1 月 21 日，（五）版。

¹⁸² 〈煉瓦會社の其後〉，《臺灣日日新報》，1913 年 1 月 29 日，（二）版。

¹⁸³ 〈煉瓦の荷問へ〉，《臺灣日日新報》，1913 年 10 月 8 日，（二）版。

重要輸出品。¹⁸⁴10月又報導黃東茂與三井簽訂運銷65萬個輸往香港、與鈴木商店合約30萬個輸往汕頭的消息。¹⁸⁵顯示至少到1924年，黃東茂的磚瓦場，仍是賺錢的行業。

黃東茂的製磚場資金，除了臺灣人資本外，也向三美路貸款。1926年2月，黃東茂與三美路商會簽訂物件買賣與借貸契約，契約內容如下：為黃東茂（甲）與 Samuel Samuel & Co., Ltd（乙）之間締結磚瓦製造機器一切買賣與借貸契約。

一、甲方將其所有名義之臺北廳大加蚋堡上塔悠庄145番地三美路機械煉瓦製造公司工場所設備之左記物件，以金6萬圓賣給乙方。

二、甲於契約締結起滿一年之間，得以金6萬圓買回第一條所列之物。

三、甲方將前項所列物件當場交付乙方代理人矢野猪之八，乙方點檢之後當作接收。

四、乙方將所收物件以一年7,500圓之代價貸予甲方。借貸金於大正5年7月末日支付3,750圓，於大正6年1月底支付3,750圓。

五、甲方對於所借貸物件，得以自己之費用作修理。

六、甲方不得違反乙方意思將所借貸物件轉貸他人。

七、乙方於此契約締結之時同時將金6萬圓交付甲方。¹⁸⁶

亦即將工廠等設備賣給三美路，同時向三美路租用所售之設備，彼此關係複雜。又，黃東茂雖然不願意被「臺灣煉瓦」收購，但是本身也有投資，在1918年「臺灣煉瓦」的總會上，取締役補缺選舉時，黃東茂與木村泰治、葛野庄次郎（現任支配人）同時補上，而取締役互選結果，由後宮信太郎就任社長。¹⁸⁷

煤炭是黃東茂的另一重要事業。1917年時，報載：「本島炭對岸輸出，數年以來，屢謀不遂，後被時局餘澤，經已輸出數次。自大倉組石炭部新加入以降，

¹⁸⁴ 〈煉瓦大口輸出 輸出重要品とならん〉，《臺灣日日新報》，1924年9月19日，（三）版。

¹⁸⁵ 〈煉瓦香港輸出 汕頭に三十萬箇〉，《臺灣日日新報》，1924年10月7日，（二）版。

¹⁸⁶ 〈第10863號 物件買賣並借貸契約〉，《臺北地院，公正證書原本第218冊大正5年第10851-10900號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁116-130。

¹⁸⁷ 〈臺灣煉瓦總會 年一割の配當〉，《臺灣日日新報》，1918年7月30日，（三）版。

倍加起色，現所計劃輸出，大倉組十一萬五千噸、三井六萬五千噸、黃東茂氏二萬噸，合計二十萬噸。三井以四腳亭為主，竝集五堵、七堵顏雲年氏所出，大倉組則欲以黃東茂氏特約一部，城崎彥五郎氏所有七堵炭，及氏所購沿道產炭，握石炭界之霸權。總之，本島炭如斯盛出，良為石炭界可喜之現象，將來且有永續之望，一般經濟界，可從起色矣。」¹⁸⁸亦即煤炭輸往對岸大增，大倉組也增設煤炭部門以應對，並且意圖與黃東茂簽訂特約，以掌握煤炭業霸權。為因應煤炭需求，1917年5月，黃東茂與三美路締結物件賣買並抵當權設定金錢借貸契約，黃東茂以臺北廳基隆堡深澳庄石炭礦區所在之動產賣與三美路，借貸日本金貨10萬圓，¹⁸⁹以增加投資。

在煤炭景氣之時，給予顏國年竄起的契機。在瑞芳金山及四腳亭採礦的顏雲年，成為北部礦業界之雄鎮，據說顏國年在瑞芳金山之產金，用人日六百名乃至八百名，而炭坑用人，日平均一千五百名，總計用人，每日有二千三百名之多。甚至於黃東茂經營之八斗坑，也以顏國年名義，為其包辦採掘。¹⁹⁰1918年時報載：「石炭界昨今賣炭契約之事，漸見緊張……三井曩以黃東茂深澳坑炭坑，為自家藥籠中物，蓋因該炭良，宜於混用。」¹⁹¹之後，煤炭界又有購併風潮，如「基隆煤炭業吉川氏，此番舉其鑛區權及工場一切，以二十五萬圓，讓諸木村（久太郎）鑛業，經已授受清楚。深澳坑炭礦經營者黃東茂氏，與三井作成四十萬圓借款契約，即約每噸攤還三圓。木村鑛業與顏雲年氏，亦交涉將其所有炭礦或合營，或歸一經營云。」¹⁹²

黃東茂的另一重要事業是交通。在臺北自動車數才只有2位數時，黃東茂便擁有一臺自用車。當臺北施行「自動車取締規則」時，報載現時自家用及營業用

¹⁸⁸ 〈石炭輸出之起色〉，《臺灣日日新報》，1917年2月2日，（六）版。

¹⁸⁹ 〈第12202號 物件賣買並根抵當設定金錢貸借契約〉，《臺北地院，公正證書原本第245冊大正6年第12201-12250號》，臺灣大學『日治法院檔案』資料庫，頁26-40。

¹⁹⁰ 〈顏氏事業之發展〉，《臺灣日日新報》，1917年9月3日，（四）版。

¹⁹¹ 〈石炭買賣之起色〉，《臺灣日日新報》，1918年07月15日，（三）版。

¹⁹² 〈基隆炭礦近況〉，《臺灣日日新報》，1918年7月18日，（五）版。

者共 23 臺，就中營業用者有富永 3、自動車會社之乘合（公車）5、貨用車 6、鐵道旅館 1、竹乃家 2（其中一臺為自家用者）。自用者總督府 2、警察本署 2、臺北廳 1，黃東茂及某外國人自用者各 1 臺，¹⁹³並且黃東茂還可自己駕駛。早在 1910 年代，黃東茂便已投資新竹輕便鐵路。¹⁹⁴1925 年，黃東茂開設以淡水為起點，經由小基隆往石門庄的公車路線，報載此後「前往金包里方面將更便利」。¹⁹⁵1924 年，三美路商會的爪哇航路線曾經以黃東茂為代理人，向台北茶商公會提出每箱 30 錢的優惠價，承攬公會輸往爪哇的包種茶，在此之前，公會與大阪商船之間簽訂每箱 56 錢的合約，由於包種茶每年輸往爪哇約 25、26 萬箱，三美路也想加入競爭。結果茶商公會以競爭將導致製茶輸出缺乏調節，恐怕爪哇市場囤貨太多導致茶價跌落為由，仍舊與大阪商船續約。¹⁹⁶三美路於 1926 年退出臺灣後，1928 年，荷蘭航運試圖經營爪哇、中國、日本航線，最初預計台灣由 SALE 代理，其下由黃東茂承包。一時傳出，不設置代理店，直接由黃東茂承包，預計 1928 年 3 月起開始日本台灣南洋的三角航線，與大阪商船有對抗關係。¹⁹⁷之後據稱過去之臨時航路轉成固定，將 SALE 代理店升格為支店，但先設置事務所於黃東茂大稻埕自宅，航路為客貨兩用，預計進口商品為砂糖及上海來的雜貨，出口為包種茶、酒精、砂糖、蜜柑、磚瓦、空罐、羽毛等物。¹⁹⁸黃東茂展現對於航運業的興趣，台北茶商公會會長陳天來、錦茂茶行郭邦光、三井茶行林金地等為視察爪哇南洋地方的茶葉市場，前往南洋 2 個月時，黃東茂也同行。¹⁹⁹可惜，隔年 1929 年 9 月，54 歲的壯年黃東茂便因病不起，壯志未酬而與世長辭。

做為大洋行的買辦，黃東茂與西方人親善，處事洋風，在新聞中偶有生動

¹⁹³ 〈臺北之自動車〉，《臺灣日日新報》，1919 年 10 月 4 日，（六）版。

¹⁹⁴ 〈實業彙載〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 7 月 10 日，（二）版。

¹⁹⁵ 〈臺北淡水間 乘合自動車〉，《臺灣日日新報》，1925 年 4 月 29 日，（七）版。

¹⁹⁶ 〈包種茶の積取競争 三船會社の暗中飛躍〉，《臺灣日日新報》，1924 年 5 月 8 日，（二）版。

¹⁹⁷ 〈蘭船の本島支店設置 代理店は黃東茂に内定 銀行事務は多少遅れん〉，《臺灣日日新報》，1928 年 2 月 7 日，（三）版。

¹⁹⁸ 〈蘭船支店 いよいよ臺北に 設置活動開始〉，《臺灣日日新報》，1928 年 3 月 3 日，（三）版。

¹⁹⁹ 〈爪哇茶況視察 包種茶商出發〉，《臺灣日日新報》，1928 年 2 月 17 日，（二）版。

報導。如：「大稻埕城隍廟街黃東茂，昨日在東薈芳旗亭樓上，招待僑寓大稻埕各洋行外國人，開筵大會。該旗亭整備，頗有可觀。中懸一額，係用英字，亦一新式也。」²⁰⁰在殖民政府推動斷髮之際，先是「三美路洋行內黃叔如、洪振瑞、何鴻基、黃守命、呂維爵、楊璣平、吳福全、李聯捷、李文生、周灼庭、文慶鰲、程錫齡、歐陽媽超、歐陽萬倫外十餘人皆於近日先後斷髮。」²⁰¹之後，「大稻埕三美路洋行黃東茂氏同行員林育秀、莊少碩、蔣媽勞等，經於十三日實行剪辮，大張筵席祝賀。該行店員二十餘人，茲已全部剪淨。」²⁰²在淡水築別墅後，能夠自行駕船的黃東茂以摩托船邀請日、臺人同遊，從大稻埕溯基隆河至水返腳，後再返航至其淡水別墅。所用語言有英文、日文、土語，所食有壽司、三明治、中國料理，所飲有麥酒、威士忌、蘇達水、果汁。淡水別墅號稱工事費用五萬，可一瞥滬尾全景，據形勝之地，最為人稱羨。²⁰³1922年，淡水青年會會長洪以南，副會長黃東茂、許丙，為獎勵體育，舉辦淡水與台北間的競跑活動，頒獎與餐會則在黃東茂庭園舉辦。²⁰⁴黃東茂與洋行店員20餘名都率先斷髮，又推動體育活動，頗有引領風氣之功。

除了西式作風外，黃東茂也做傳統的善舉，如1911年，黃東茂以實行委員總代表身份，捐款建築總價高達14萬圓的大稻埕公學校，²⁰⁵其中「第一回建築費委員，三美路洋行買辦黃東茂氏最為踴躍，寄附一千圓。陳江流、陳源善、李清誥諸氏亦各踴躍寄附五百圓以上。」²⁰⁶仕紳發起重修劍潭寺時，黃東茂也與辜顯榮、黃玉階、吳昌才、陳培根、陳培梁、王慶忠等並列發起人。²⁰⁷1920年中國華北饑饉，「大稻埕米商一派，經瑞泰、和豐、榮豐、承德隆四大號出為鼓舞，

²⁰⁰ 〈雜報〉，《漢文臺灣日日新報》，1910年12月1日，（三）版。

²⁰¹ 〈斷髮續聞〉，《臺灣日日新報》，1912年01月24日，（五）版。

²⁰² 〈斷髮續誌〉，《臺灣日日新報》1912年2月18日，（四）版。

²⁰³ 〈舟遊一日〉，《臺灣日日新報》1912年4月5日，（六）版。

²⁰⁴ 〈十五哩競走大會〉，《臺灣日日新報》1922年3月20日，（六）版。

²⁰⁵ 〈雜報 學校宴客〉，《漢文臺灣日日新報》，1911年6月29日，（三）版。

²⁰⁶ 〈雜報/踴躍寄附〉，《臺灣日日新報》1911年6月29日，（三）版。

²⁰⁷ 〈擬重修劍潭寺〉，《臺灣日日新報》1914年8月6日，（六）版。

聞至昨日止，署名義捐於北支賑饑者，已有十餘號，計捐米約四百袋。又聞黃東茂氏以所存租谷千石，悉數提出磨米，義捐五百袋。」²⁰⁸而戴仁壽醫師籌建樂生醫院時，林柏壽、李添盛、黃東茂、李仲義、劉錫五捐資 2 千圓，林獻堂、林烈堂、林階堂、陳中和、劉瑞山、許芋薯、董金書各捐 1 千圓。²⁰⁹顯示其儘管西化，但是也與臺灣傳統仕紳共同行動。

不過，相較於與西方人互動，黃東茂與日本人的交往似乎較少。1918 年 10 月，臺北商工會以會員只有日本內地人有力人士，臺灣本島人未嘗加入。因此有「推薦本島人有力家，大稻埕之辜顯榮、林鶴壽、林熊徵、林景仁、李景盛、李延禧、陳朝駿、陳天來、吳文秀、黃東茂、黃君治及艋舺吳昌才、歐陽光輝諸氏入會」，雖然據說被推薦者也有意加入，²¹⁰但仍然各行其是。1927 年，據報有合併城內之台北商工會與實業會的想法，臺灣人方面辜顯榮、吳昌才、陳茂通、黃東茂、郭廷俊、許丙等為發起人，而日本內地人則有通譯出身的鉅鹿赫太郎等人。²¹¹日本人與臺灣人間，仍有一道鴻溝難以跨越。因此，黃東茂過世時，會葬者 600 多名當中，「歐美僑居外人殆全部」，而日人列名者僅有小島鼎二醫學博士、淡水郡守、有田勉三郎華南銀行副總裁、以及臺灣煉瓦社長後宮信太郎，²¹²也就不足為奇了。

六、結語

三美路商會是荷蘭皇家殼牌集團(Royal Dutch Shell)的母體之一。該公司由出身於倫敦東區（貧民區）的猶太人馬可斯薩姆耳(Marcus Samuel) 在 1834 年開設 M.Samuel & Co 的小店開始，19 世紀中葉起從事東洋貿易，與加爾各答、新加坡、曼谷、馬尼拉、香港等地方一些大英國貿易行（多為蘇格蘭人經營）建立可靠的

²⁰⁸ 〈米商之賑捐〉，《臺灣日日新報》1920 年 12 月 1 日，（六）版。

²⁰⁹ 〈戴博士為救天刑病者 籌設樂山醫院在臺 募捐後急欲赴英美 島內仁人義士更加奮發如何〉，《臺灣日日新報》，1929 年 2 月 19 日，（四）版。

²¹⁰ 〈島人加入商工會〉，《臺灣日日新報》，1918 年 10 月 20 日，（五）版。

²¹¹ 〈臺北商業會發起人會 十日江山樓に開催〉，《臺灣日日新報》1927 年 12 月 10 日，（二）版。

²¹² 〈黃東茂氏 廿五日葬儀誌盛 執紼者六百餘名〉，《臺灣日日新報》1929 年 8 月 27 日，（四）版。

關係網絡。1876 年英國 Samuel 公司在橫濱設立支店，19 世紀末著手販賣石油，1897 年「殼牌運輸貿易公司」(Shell Transport and Trading Co.) 成立，成員包括他的全部石油業公司、油輪、以及隸屬各地貿易行的倉庫，薩姆耳家族掌控過半的股票。至此，三美路從一貿易商擴張成國際石油資本企業。1895 年日本領有臺灣後，三美路也從日本派遣人員來臺設店，直到 1926 年三美路關閉日本支店，同時也撤離臺灣為止。

本文回溯了這一家曾經在日治時期臺灣專賣史、產業史上扮演重要地位、卻又不太為人所知的公司在臺灣的重要經歷，勾勒出公司在台始末，從而探討其與日治前期臺灣產業發展之關連。就此，本文認為三美路在臺灣，的確扮演了非常重要的角色。

首先，當日本與以英、德為首的外國商人，因為政權轉移、條約規定的變動而不斷衝突時，三美路洋行卻憑藉明治維新以來與日本陸軍的良好關係，透過英國駐日公使 Sir Ernest Satow 的引薦，利用雲林事件導致外國輿論對日本報導不利的時機，於 1896 年即獲得與三井物產同樣提供總督府專賣所需鴉片的特權。1900 年，三美路商會更勝過所有自清末以來便經營臺灣樟腦業的洋商，以新人姿態取得與臺灣總督府粗製樟腦外銷的總經銷權（包辦），直到 1908 年總督府專賣局以收回自辦之名，結束三美路的獨佔事業為止。承包鴉片與樟腦兩專賣事業所獲之保證利益，是鞏固三美路在臺業務的第一步。

其次，總督府透過三美路的包辦，一方面拓展臺灣樟腦的銷路，並且也從三美路商會獲得海外樟腦交易的相關知識，親身掌握海外的樟腦交易市場。在日本官方認為無須再透過三美路商會時，同時也為培植本國企業，將樟腦利益轉給三井物產，也培植了本店在神戶的鈴木商店，造就鈴木商店甚至曾發展到幾乎與三井、三菱等老牌商號鼎足而立的地位，形成三美路、總督府、日本企業，在專賣利益中三方獲利的局面。

第三，明治維新以來，在日本政府殖產興業政策下，所培植的日本企業逐漸茁壯之後，像三美路商會這樣的洋商便逐漸失去獨佔的利益，失去競爭優勢。三美路原本為官方購買新式機械、引進西式商品的功能不再顯著後，在公債、貸款

等方面的作用更行突出，如日俄戰爭時對日本的貢獻。情勢發展在日本、中國如是，在臺灣也如是。及至 1923 年，臺灣總督府計畫大規模的水力發電建設時，三美路仍是籌措資金時的商議對象。

第四，三美路樟腦包辦權的取得，荒井泰治扮演重要角色，荒井泰治也因此獲得龐大利益，從而奠定他在臺灣的事業發展。荒井泰治最初的投資並不順利，但是由於三美路商會每年支付其 3 萬圓的樟腦包辦權酬勞，讓他有雄厚資金。並且在三美路的資金支援下，鹽水港製糖會社大為擴展，荒井及其製糖會社內的重要幹部楨哲與主要投資者形成一股勢力，在官方授意下救援賀田組的東部開拓事業，從而繼承為東部主要的開拓者。另一方面荒井泰治也成為在臺日人事業發展的領頭羊與後援者，舉凡金融、保險、製糖、製腦、農墾、交通、電燈、煤炭、土地建物等，無不參與，累積的財富使他擠身為貴族院議員，藉由經濟與政治地位，對於日治前期臺灣的產業發展，有極大影響。

第五，在三美路的石油事業逐漸超過其他事業的 20 世紀，黃東茂從煤油總經銷開始，與三美路建立信賴關係，之後發展為三美路的買辦，除從煤油的經銷上獲取鉅利外，也在三美路的資金援助下，在製磚、交通、煤炭等事業上，累積相當財富。黃東茂與臺中富紳林烈堂、新竹鄭拱辰等多所合作，在臺灣人資本的稻江信用組合、臺中的製麻會社等也投資極大。而他與西洋人交善，行事西化並引進新式機器製造業等，對於日治前期臺灣的產業發展，一樣也很大貢獻。

綜上所述，三美路商會利用日本領臺之初的動亂，透過與日本中央的關係，取得臺灣總督府鴉片與樟腦專賣事業上的特殊利益，鞏固了在臺灣的地位。而總督府也利用三美路拓展專賣品海外市場，在三美路完成階段性任務後，轉而培植日本企業成為巨大商社。1926 年三美路商會雖然退出臺灣市場，但是它的關係事業迺生產(殼牌)石油仍然繼續佔有臺灣市場，而與她關係密切的荒井泰治與黃東茂，在日治前期的產業開發上，都扮演重要角色。就此而言，《臺灣日日新報》以在臺貢獻 35 年形容三美路商會，誠可說是中肯的評價。

日治時期臺灣客家單親家戶嬰兒死亡率研究^{*}

林嘉琪[†]

2017 淡水學國際研討會，會議初稿，請勿引用。

^{*} 本文為行政院客家委員會獎助研究計畫成果之一部分。感謝研究團隊協助文獻蒐整與數據統計。

[†] 淡江大學歷史學系助理教授。

摘要

近年來，“單親家庭”一直是歷史人口學領域的一個顯著的議題。許多研究表明，缺乏父親或母對人口增長的結果有重大影響。在本研究中，我調查客家單親家庭社經地位與何項因素決定嬰兒的存活率與出生率，例如是父親單親或母親單親具有決定性影響。「臺灣戶口調查簿資料庫」將作為我的研究樣本，其中以新竹（竹北、北埔、峨眉）做為研究點。目前已知台北地區單親家庭的嬰兒死亡率高於一般家庭，對男嬰而言，父親的存歿在其存活上扮演了更加重要的作用，但父親的存歿較不會影響女嬰。此外，對於那些不與父母雙親同住的嬰兒，嬰兒死亡率是最低的。這就提出了以下問題：以客家為主的新竹地區也呈現相同的趨勢嗎？誰與這些嬰兒同住？而以不是與他們的父母住在一起？或者換句話說，誰在那裡提供支持和扶養呢？在這項研究中，我將探討為什麼在沒有雙親家庭的嬰兒死亡率較低，其家庭成員的組成為何，包括兄弟姐妹，試圖從家庭成員的組成解釋此一現象。

關鍵字：

客家、單親家戶、嬰兒死亡率

Abstract

This research will address the effect of parental loss and possible kin support by investigating infant mortality in Hakka families. In other words, we treat an individual's probability of dying as an indicator of access to material and immaterial household resources while including the nature of household roles and kin relationships. By using reliable longitudinal datasets for XinZhu (Taiwan), which are available from the THHRD, I hope to overcome shortcomings of previous studies. For example, almost no studies investigated factors for infant mortality in historical Asian populations because of the under registration of girls. In contrast, the THHRD offers reliable data for both female and male infants and makes studying infant mortality for both sexes possible. In addition to overcoming previous shortcomings, we also hope to provide some innovation insights regarding the Eurasian debate and family structures. Do Hakka households and Minnan households make differences for infant survival when a parent dies? Or does losing a mother or father have the same consequences no matter ethnic groups one lived?

Keywords:

Hakka , Single parent, Infant mortality

一、前言

本文「日治時期臺灣客家單親家嬰兒死亡率研究」旨在探討客家單親家戶組成與嬰兒存活間的關係。家庭結構和組成已成為社會科學研究的核心問題，主要是因為兩者都對社會不平等產生巨大的影響，家庭結構和組成決定家戶中誰是有用的、誰是文化上或社會上的責任承擔者，如何在家庭中進行資源分配，以及家庭成員彼此間如何互動。由於政府和其他慈善機構對人民的生活福祉只是次要的輔助者，一個運作良好的家庭才是決定個人生存機會的主要關鍵，我們可以運用史料上的個人資料予以驗證。更重要的是，運作良好的家庭被認為是影響嬰幼兒存活的主要因素，因為這些孩子是完全依賴於其家庭成員提供的物質和非物質資源。此外，在前工業化社會，嬰兒的死亡機率相較於其他年齡的死亡機率是最高的。然而，與其他高死亡風險的人群相比，如老人和寡婦，年幼的孩子雖是家庭內的高風險群，但在資源分配時，卻是沈默的。因此，嬰幼兒都被視為是前工業化社會中最脆弱的群體，為不平等對待的首當其衝者。

1905 至 1945 年正是臺灣由傳統社會過渡到現代社會的關鍵時刻，針對此時期的實證研究，當可與現代社會的研究結果互為對照、比較。「臺灣戶口調查簿資料庫（1906-1945）」是將「戶口調查簿」E 化的一個歷史人口資料庫，此資料庫已然成為全球研究東亞歷史人口的珍貴資料庫，在跨國歷史人口分析上已有豐碩的研究成果與運用，包括出生、死亡、婚姻形態和區域研究等。唯獨在單親家戶的研究上，仍尚待發展，本研究企圖運用前期的研究成果「臺灣客家女性就業的社會階層與家庭組合(1905-1945)」，搭配「福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫」，用以突破故有對於歷史人口研究的經濟變項限制，且過往的研究受限於現行資料庫的型態，無法進行臺灣本島內各區間的單親家戶研究，此為本研究致力突破的二項故有研究限制。

自 19 世紀起，歐美歷史學門即紛紛展開人口史、家庭史及醫療史的研究調查，各國政府亦持續挹注大量資金補助史料數位化的運用及分析。除荷蘭國內個人及家庭生命史的數位資料庫的建置外，荷蘭歷史學者亦主持一跨國歷史職業及社會分層資料庫的建置計畫：“歷史工作資料系統”（history of work information system, HISCO）及“歷史社會互動與分層”編碼（historical CAMSIS: historical social interaction and stratification Scale, HIS-CAM）；HISCO 為一歐美的歷史職業資料庫，包含 12 個國家及 11 種語言的職業項目。HIS-CAM 則基於 HISCO 的資料，擷取歐美 7 個國家自 1800 年至 1938 年間的職業資料，進行國際標準化的社會分層編碼。此一廣為研究學者使用的國際歷史職業及社會階層資料庫，獨缺亞洲歷史資料。

美國武雅士(Arthur P. Wolf)教授在其專著《中國的婚姻與收養, 1845-1945》

最後一章〈未來的研究方向〉(future directions)中指出：經濟變項的取得，是進行婚姻與收養等相關問題研究的一項重要課題。雖然他在書中亦提出可做為後續經濟變項的史料(《土地臺帳》)，但該項史料取得困難，一直無法成為全臺灣歷史人口研究的經濟變項。在體認經濟變項的重要性後，歷史人口研究團隊提出另一項可公開運用的史料《臨時臺灣戶口調查名字彙職業項目》，進行經濟變項的資料庫建置，名為「福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫」(Formosa historical classification of occupations database, Formosa HISCO)，一方面增加臺灣史學研究的國際能見度，另一方面跨領域結合歷史學與社會科學(人口學)的共同史料基礎。

本文除了人類學、歷史學等研究方法外，亦納入社會學途徑，利用臺灣的戶口調查簿資料，佐以統計分析方法完成歷史職業編碼與家戶社經地位(household social economic stats, Household SES)的分層，社經地位的形成固然是一門社會學的研究，但它對研究人類歷史卻是不可忽略的變項，舉凡人物研究、家庭生命史、醫療史等，都需探討該年代的社經發展。然而針對單親與族群進行職業、家庭組成與出生率、嬰兒死亡率的關聯性探討，則仍待發展，此亦為本研究致力突破的故有研究限制。

此外，在單親家戶中，尤以失婚婦女的職業、家戶結構及嬰兒死亡率更需要進一步了解，然而女性職業登記之缺乏，為本研究致力突破的故有研究限制之三。本研究試圖運用臺灣戶口調查簿資料所載的豐富訊息，整合前期研究成果，探討社會分層、族群差異及其與近代社會階級結構之間的串聯，並進一步分析東方女性失婚及就業時對嬰兒存活的影响。本研究計畫將從戶口調查簿檔案中的個人從業項目，進行個人社會分層的研究，窺探單親家戶所處的外在社會環境以及家庭結構等因素，包括：父母的存歿情形、家庭規模大小、出生排行、手足的性別組成、出生時家庭的社經地位等等，對於嬰兒存活的影响效果。

客家家戶與閩南家戶之主要經濟模式不同，形成的就業階層也有不同。有鑑於此，如何找出這些單親家戶的經濟力，並進一步轉化出臺灣單親家戶的生命歷程，以再現可資利用之元素，相信將有助於今日單親家戶議題之參考，也是本文主要之動機與目的。

二、 文獻回顧

1. 高森永，〈嬰兒死亡率的測量與應用〉。

嬰兒死亡率由於資料的可獲性以及被視為一個國家的健康與社會指標，因此也常被用來做為國際間比較的標準。然而粗嬰兒死亡率（*crude infant mortality rates*）的可用性一直受到質疑，因為各國對於非常低出生體重兒（1500 公克以下）在生命統計上所呈現之活產、早期新生兒死亡、死產、死胎的認定與登記都不盡相同。在這樣的差異下，對於嬰兒死亡率的通報準確性造成很大的影響。

世界上仍有許多地方的嬰兒死亡率相當高，低估情形也想當嚴重。對於降低開發中國家嬰兒死亡率的有效方法，曾有許多策略與建議是值得採行的：例如提高收入、改善嬰兒與母親的營養狀況、傳授哺餵母乳的技巧、加強孕產婦教育、提供適當的健康照護與衛生人力、以及改善環境衛生等，的確可以使開發中國家的嬰兒死亡率得以急速下降。³

2. 楊文山、吳柏林、柯諾柏，〈台灣地區嬰兒死亡率長期變動之趨勢，1971-1991：時間數列分析〉

一般而言，嬰兒死亡率（*infant mortality rate*）是一個相當適切且敏銳的社會發展指標。根據過去的觀察經驗發現，當一個國家或地區的生活水準上升，而一般民眾健康狀況有明顯的改進時，嬰兒健康狀況的改善程度以及存活率的增加幅度均會較其他年齡層的表現為佳。這個現象於二次大戰後的開發中國家或落後地區尤為明顯。由於科學技術與環境衛生的改變，公共衛生觀念的大力推廣，以及抗生素大量使用，乃使得落後國家的嬰兒死亡率得以在短期內大幅降低，而一般人口的平均餘命也有明顯的增加。

台灣地區嬰兒死亡率的降低發生在日本佔據台灣後，而自 1920 年後更有明顯的改進。從 1906 到 1980 年間，台灣地區平均餘命的變動可分為三個不同的階段，而以 1940 年與 1965 年作為階段的分水嶺。在計算分析生命表的各項數值後，發現在平均餘命的變化上以第二階段的年平均增加率為最大，1960 年以後增加的速度則逐漸趨緩，由於第三階段主要增加來源為高齡人口平均餘命的延長，所以期增加有其極限。

³ 高森永，〈嬰兒死亡率的測量與應用〉，《國防醫學》30：6，2000 年 6 月，頁 529-533。

近年來國內外對台灣地區死亡變遷的長期趨勢有相當廣泛的探討，例如 Tu (1985) 的研究終極包含了相當完整的參考文獻與深入的研究結果。這些文獻大部分採用人口學的研究模型和架構，其主要目的是針對人口變遷的機制，如結構性的改變，年齡分布的變化，與社會經濟發展因素等，對死亡趨勢變遷與平均餘命增加的影響。但這些文獻卻缺少對死亡趨勢內在變動的分析與了解，一般而言，我們從長期的出生和死亡現象的觀察中，會發現其有季節循環性變化的現象，而此一變化對人口學家常會產生解釋上的困擾。

我們發現嬰兒死亡率以及死於感染性疾病的嬰兒率長期以來逐漸減少，而且可以用較為簡單的時間數列模型表示出來，此一模式並不需要包含任何季節性的參數在內。具體而言，總嬰兒死亡率與死於感染性疾病之嬰兒死亡率呈現出一個非季節性的平均移動成分與非季節性的平均移動成分，及此一季節性的隨機成分的月死亡率與去年同月的死亡率成一平均值交互關係；另外的非季節性的平均移動則呈現出月份死亡率與其相近的月份會產生互相關聯的連續關係型態，如某種流行性疾病或氣候變化等因素可能影響連續一個月左右的死亡率，但其影響力部會太長，會逐漸轉換成平穩狀態。⁴

3. 李秀如，〈被忽略的容顏--政府移轉對男性單親家戶兒童貧窮率的影響〉

本文首次提供臺灣從 1988 年至 2009 年生活於男性單親家戶的「兒童貧窮」狀況。更重要的是，呼應薛承泰 (2008)，本文首次進行用夏普利值分解的方法，來分析政府移轉對男性單親家戶兒童貧窮率的影響。

本文的實證結果發現：第一，政府的移轉，並不是單年度內男性單親家戶兒童貧窮率的主要決定因素。在超過 4/5 的研究年度裡，政府移轉不但沒有降低，反而推升了生活於男性單親家戶兒童的貧窮率。這表示在絕大部分的年度裡，政府移轉對男性單親家戶兒童貧窮率有正向的貢獻。也就是說，政府移轉實際上是增加了男性單親家戶兒童貧窮率。因為政府移轉發放的對象，不是只限於男性單親家戶，其他類型的家戶也可能得到政府移轉的挹注。因此，當男性單親家戶得到較少的政府移轉挹注，而其他類型的家戶得到較多的挹注時，所產生的貧窮門檻提升效果，對男性單親家戶相對上是比較不利。

第二，政府移轉的變化，並不是跨年度男性單親家戶兒童貧窮率變動的主要決定因素。政府移轉的變化對該貧窮率的變動，似乎沒有明顯的影響方向。也就是說，在研究期間內，男性單親家戶兒童的貧窮率，並沒有因為政府的移轉福利

⁴ 楊文山、吳柏林、柯諾柏，〈台灣地區嬰兒死亡率長期變動之趨勢，1971-1991：時間數列分析〉，《中國社會學刊》17，1993 年 12 月，頁 181-202。

措施而逐年獲得改善。而且，如前面所示，在研究期間內的政府移轉福利措施裡，生活在男性單親家戶中的兒童，在大多數的年度裡，相對較少得到這些移轉的好處，而加重了其相對的劣勢。所以，不論從靜態或動態的分析整合來看，可以看到政府移轉的福利措施，一直都沒有聚焦在改善男性單親家戶兒童的貧窮。⁵

4. 鄭清霞、張國偉、王舒芸、謝玉玲，〈1988-2007 年台灣單親家戶圖像—性別與世代數的分析〉

雖然單親家庭不是主要的家庭型態，但婚姻的不穩定是現代西方社會的主要變遷特色之一。單親家長也受到公共政策的關注。單親家庭會轉變成為公共議題，主要有幾個原因，一者是處於單親家庭的兒童愈來愈多；其次是單親家庭的形成原因由喪偶轉變為離婚。第三，非婚生子女的比例大幅度的攀升。第四，單親家長主要以女性為主，涉及女性地位與女性貧窮等問題，也使得單親家庭議題受到重視。第五，在美國社會單親家庭也出現種族的差異性。

台灣的單親研究始於 1980 年代，研究的面向與焦點約可分為下列數個主題：第一是單親的定義、成因、數量之推估以及趨勢變化的分析；第二是單親家戶結構對家戶資源的變化，包括就業、薪資與貧窮等議題。特別是貧窮女性化的討論。第三，針對單親家長角色負荷、生活處境與調適的研究。第四，針對單親兒童表現與適應、親子教養等議題。第五，針對單親家庭需求的回應策略的討論，包括國內外政策的檢視與正負面影響的評估。雖然研究面向頗為豐富，但有一個共同的特色是偏重於女性單親，男性單親的研究相對較為缺乏。

仔細觀察各類單親家戶就業人數的分佈，祖輩為經濟戶長的單親家戶，其就業人數變異性較大，其無人就業的比例較其他類型單親家戶為高，但此類型家戶有 2 個、3 個人就業的比重也相對比較高。⁶

⁵ 李秀如，〈被忽略的容顏--政府移轉對男性單親家戶兒童貧窮率的影響〉，《淡江人文社會學刊》49，2012 年 3 月，頁 129-154。

⁶ 鄭清霞、張國偉、王舒芸、謝玉玲，〈1988-2007 年台灣單親家戶圖像—性別與世代數的分析〉，《靜宜人文社會學報》4：2，2010 年 7 月，頁 235-267。

三、 研究區域之歷史發展背景

1. 淡水

淡水古稱滬尾，淡水一名正式成為行政區域的名稱始於 1723 年，因朱一貴事件之後的行政區域調整。當時的淡水區域包含從大甲溪以北至基隆之地。一直到日治時期，淡水之名終於正式取代互為成為此地區的行政區域名稱，而正式的疆域劃分則是在戰後逐漸調整完成。⁷淡水原為港口，清代時期的經濟生產活動即是以半漁半農為主，同時為配合淡水魚、農業的需要，也有發展基本的手工業。淡水位於亞熱帶，氣溫、降雨皆適合水稻的種植。嘉慶、道光年間，淡水已發展出稻米的集散市場。日治時期昭和 4 年（1929），淡水有 46% 的農業人口，到了昭和 7 年（1932），農業人口已經提升至 53%，糧食作物以水稻為大宗⁸。

人口的部分，由於一直是臺灣北部重要的通商口岸，人口在二戰以前一直呈現正成長的情形。⁹人口職業分布的情形，根據昭和 5 年（1930）官方的統計資料顯示，從事農業的戶口占總戶的 54.65%，其次是佔 25.09% 的勞動者。1939 年後，人口職業分布雖略有變動，從事農業戶數仍有 50%。由此可以得知，日治時期的淡水居民仍主要以從事農業為主，而以茶與稻米為主要農作物。¹⁰

2. 艋舺

艋舺為凱達格蘭族語獨木舟之漢音，因該區瀕河一帶有獨木舟停靠，故以艋舺命名。艋舺的興盛與郊商進出口貿易密不可分，最著名的三郊為泉郊、北郊、廈郊，出口以大菁與米為重要，進口則是以布帛、陶瓷器為大宗。而後因淡水開港，故大菁之出口被茶葉取代。十九世紀後，由於在地居民的分類械鬥造成人口與家產的損失，再加上淡水河的泥沙淤積，使得其出口茶葉的角色由大稻埕所取代，也漸失去其港口貿易的勢力與地位。

艋舺人口結構與大稻埕相似，以工、商業人口為主，工業產額中，以化學工業為大宗。1930 年國勢調查資料顯示，艋舺男性有 4,251 人、女性有 4,021 人，其中閩籍男性佔 46.9%（1,992 人）、閩籍女性佔 52.2%（2,098 人）、客籍男性佔 0.8%（32 人）、客籍女性佔 0.9%（38 人），其餘為其他族群。¹¹

⁷ 吳明勇，〈沿革志〉，《淡水鎮志》，上冊，頁 44-91。

⁸ 黃繁光，〈經濟志〉，《淡水鎮志》，中冊，頁 166-171。

⁹ 張家麟、卓克華，〈社會志〉，《淡水鎮志》，上冊，頁 254。

¹⁰ 吳明勇，〈沿革志〉，《淡水鎮志》，上冊，頁 62。

¹¹ 林嘉琪、楊文山、褚齡震、黃湘楨、郭曜軒，〈閩客通婚與家戶社經地位關係之研究（1905 - 1945）：以福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫分析〉，《民俗曲藝》197，2017 年 9 月，頁 151。

3. 大稻埕

大稻埕地名之由來與其經濟活動有關，該地因有大片曬稻之廣場而得名。大稻埕之興盛與淡水開港息息相關。1863 年，淡水港的範圍，議定為淡水河口上溯艋舺，因此大稻埕也成為對外通商口岸，並以茶葉為出口大宗，後來大稻埕成為茶葉的再製中心，即外銷的茶葉先在此再製後再外銷他國。茶葉再製過程中，烘焙師來自中國，篩揀工人，除大稻埕郊區的少女外，有些來自福建，茶季的短期移工平均每天超過 2 萬人。隨着茶葉的出口，連帶促使茶箱的製造業以及運輸安全的保險業發展。

人口結構以工、商業人口為主。工業產額中，以食品工業最為重要，其中以再製茶為居第一。1930 年國勢調查資料顯示，大稻埕男性有 15,787 人、女性有 15,745 人，其中閩籍男性佔 79.3% (12,513 人)、閩籍女性佔 87.5% (13,780 人)、客籍男性佔 1.7% (267 人)、客籍女性佔 1.6% (250 人)，其餘為其他族群。¹²

4. 竹北

竹北原是竹塹社與眩眩社活動帶，也是漢人至台之初開墾北臺灣據點之一。康熙中葉曾為漢人偷渡與大陸聯繫的重要港口，稱作「竹塹港」¹³。至嘉慶十八年 (1813 年) 卻因洪水造成港口淤積嚴重，遂被新興的南寮取代，更名作「新竹塹港」；竹北則被喚作「舊港」¹⁴。成立新竹廳，原先屬竹北一堡內，後改制為竹北堡庄，位竹塹城北廂；日治時期大正九年 (1920 年)，政府將部分竹北一堡與竹北二堡合併、定制為新竹郡舊港庄¹⁵。昭和 16 年 (1941 年) 政府為擴展新竹成為「工業都市」，將一部份六家庄，予舊港庄合併為竹北庄¹⁶。

人口部分，從大正九年統計至昭和十三年可知，竹北人口是逐年穩定成長，男女比例皆是男性多於女性¹⁷。昭和五年 (1930 年) 的政府統計顯示，閩籍男性為 5,922 (佔 40.7%)、閩籍女性則 5,731 (佔 39.4%)；客籍男性為 1,362 (佔 9.3%)、客籍女性有 1,417 (佔 9.7%)，客籍女性比男性人數稍多¹⁸。

¹² 林嘉琪、楊文山、褚齡雲、黃湘楨、郭曜軒，〈閩客通婚與家戶社經地位關係之研究 (1905 - 1945)：以福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫分析〉，頁 150。

¹³ 高拱乾，〈卷一封域志・山川 (附海道)・臺灣府水道・諸羅縣水道〉，《臺灣府志》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 24。

¹⁴ 安倍明義，《臺灣地名研究》，臺北：華語研究會，1938 (昭和 13 年)。頁 140。

¹⁵ 篠原哲次郎，《(昭和七年版)臺灣市街庄便覽》，臺北：臺灣日日新報社，1932 (昭和 7 年)。頁 96。

¹⁶ 竹北鄉公所。地方簡介。【政府網站】。取自

http://www.zhubei.gov.tw/content_edit.php?menu=25&typeid=34&typeid2=

¹⁷ 菅野秀雄，《新竹州沿革史》，新竹：新竹州沿革史刊行會。1938 (昭和 13 年)。頁 313-314。

¹⁸ 〈[昭和五年]國勢調查結果中間報 (新竹州新竹郡)〉，《國勢調查結果中間報》，臺灣總督官房臨時國勢調查部。1932 (昭和 7 年)。頁 6。

5. 北埔

北埔位於現今新竹東南隅。屬盆地地形，四面為丘陵環繞，中央由月眉溪貫穿。原係賽夏族與平埔族人的獵場、耕地，彼時平埔族已受漢化；漢人勢力正式進入，起於道光十五年粵籍姜秀鑾率眾，佔北埔為據點，以武力為後盾向外圍推進。閩籍周正邦建立「金廣福大隘」¹⁹與「金廣福墾號」拓墾，形成漢人、「熟番」、「生番」三者間恐怖平衡，漢化加速滲透平埔族。在開墾之初與峨眉、寶山一帶合稱為「南興庄」²⁰，屬淡水廳；光緒時，北埔庄即位於竹塹堡北廂內，「北埔莊，在縣東南三十二里。戶九十三，丁口七百二十八。」²¹；因人口成長、聚落增加、商貿聚攏，促使北埔聚落擴大形成「北埔街」，「北埔街，在縣東南三十二里。」²²；進入日治時期，其行政區演變成新竹州竹東郡北埔庄。昭和 10 年（1936）因北埔與竹東、峨眉、珊瑚湖道路開鑿，促使北埔與對外交通更佳方便。²³

人口部分，透過《新竹州沿革史》所載的總人口動態變化，北埔總人口數成長呈現幾近持平，甚至有上下浮動的傾向。男女比例上，有時女性人數多於男性人數。²⁴以昭和五年（1930 年）人口統計顯示，當年人口為 9,286 人；閩籍男性 58 人（佔 0.6%）、女性 52 人（0.5 佔%）；客籍男性 4,491 人（佔 48.3%）、女性 4,582 人（佔 49.3%），而女性出生人口比男性稍多。²⁵

6. 峨眉

位置緊鄰寶山與北埔，多小山而少平坦的破碎地形，僅由月眉溪所沖刷平原，適合農耕，因呈半月形又形如眉毛，故稱「月眉」。清代，由粵籍姜秀鑾以保護漢人安寧為名，以武裝拓墾方式拓墾²⁶。至光緒，屬「竹北一堡」內的「月眉庄」，後「竹北一堡」改為「竹塹堡」²⁷。最後定制為竹東郡峨眉庄，大正 9 年（1920）

¹⁹ 陳培桂，〈卷三・志二建置志・隘寮〉，《淡水廳志》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 48。

²⁰ 郭芝亭，〈紀金廣福大隘〉，《新竹文獻會通訊》第十三號。1954。頁 2。梁宇元，〈清末北埔客家聚落之建成〉，新竹：新竹文化局。2000。頁 49。

²¹ 佚名，〈卷二莊社・竹塹堡莊〉，《新竹縣採訪冊》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 77。

²² 佚名，〈卷二街市・竹塹堡街〉，《新竹縣採訪冊》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 101。

²³ 竹東郡役所，〈竹東郡勢要覽〉，竹東郡：竹東郡役所。1937（昭和 12 年）。頁 25。

²⁴ 菅野秀雄，〈新竹州沿革史〉，新竹：新竹州沿革史刊行會。1938（昭和 13 年）。頁 339-340。

²⁵ 〈[昭和五年]國勢調查結果中間報（新竹州竹東郡）〉，《國勢調查結果中間報》，臺灣總督官房臨時國勢調查部。1932（昭和 7 年）。頁 6。

²⁶ 陳培桂，〈卷三・志二建置志・隘寮〉，《淡水廳志》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 48。

²⁷ 佚名，〈卷二街市・竹塹堡街〉，《新竹縣採訪冊》，《台灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。頁 75。

將日本政府將「月眉」，正名較雅致的「娥眉」，比擬為女子眉羽。²⁸昭和 10 年（1935）大地震重創峨眉，待竹東至珊瑚湖道路完成與「乘合自動車」行駛後，大為改善峨眉與對外、住民生活。²⁹

人口變化部分，據《新竹州沿革史》統計大正 9 年（1920）至昭和 12 年（1937）總人口動態變化，與北埔雷同。人口呈現幾近持平，僅上下略為浮動，女性人口時常稍多於男性。在昭和 10 年（1935），到達人口與戶數最低（926 戶），可想見震災慘重。³⁰此外，於昭和 18 年（1944）紀錄，人口流失上峨帽庄雖然不是竹東郡最嚴重，但也鮮少有「遷入」紀錄³¹，推測人口在社會流動因素雖然不嚴重但仍有流失情形。男女與種族比例上，昭和 5 年（1930）政府統計顯示，總人口為 6,673 人，閩籍男性為 29 人（佔 0.4%）、女性為 19 人（佔 0.2%）；客籍男性有 3,233 人（佔 48.4%）、女性為 3,348 人（佔 50.7%）。³²

四、研究成果

臺灣日治時期，關於嬰兒死亡的原因與討論在《臺灣日日新報》上可略知一二，如營養不足而導致死亡，圖 1 即為此議題之相關報導，文中指出因為牛乳缺乏的結果，造成鄉下地區的嬰兒死亡率在今年年初的八周內增加了兩成。除了營養不足，亦有誤食與原因不明者。圖 2 報導高雄市莊萬的孫子莊好，出生後 6 個月。一日下午莊萬的兒子從海邊帶回一尾一吋七分長的小魚，放置於盆子內以供賞玩，不料孩子將於吞入口中，家人發現後急忙送醫，仍在途中死亡。圖 3 報導大屯郡北屯庄賴蕭氏婦女（20 歲），於半夜 1 點要給小孩餵乳時驚恐小孩手足冷卻，立即前往地區醫院看醫生，送醫後仍不治。圖 4 則是另一則嬰兒死因不明的報導：臺北州七星郡汐止街的林氏婦女（16 歲）坐月子不順。抱著一歲的兒子臥病在床。21 日下午發現一歲兒子發現一歲幼兒鼻子出血死亡。事發的經過仍在調查中。對於後二則嬰兒死因不明的報導中均指出嬰兒的母親年齡較為年輕，故本研究於之後的邏輯迴歸統計分析亦將母親年齡視為一個變項，以探討其對嬰兒死亡率的影響。

²⁸ 安倍明義，《臺灣地名研究》，臺北：華語研究會。1938（昭和 13 年）。頁 156。竹東郡役所，《竹東郡勢要覽》，竹東郡：竹東郡役所。1937 年（昭和 12 年）。頁 24。

²⁹ 竹東郡役所，《竹東郡勢要覽》，竹東郡：竹東郡役所。1937 年（昭和 12 年）。頁 24。

³⁰ 菅野秀雄，《新竹州沿革史》，新竹：新竹州沿革史刊行會。1938（昭和 13 年）。頁 340-341。

³¹ 臺灣總督府，《臺灣戶口統計昭和十八年》，臺北：三和印刷所。1944（昭和十九年）。頁 85。

³² 〈[昭和五年]國勢調查結果中間報（新竹州竹東郡）〉，《國勢調查結果中間報》，臺灣總督官房臨時國勢調查部。1932（昭和 7 年）。頁 7。

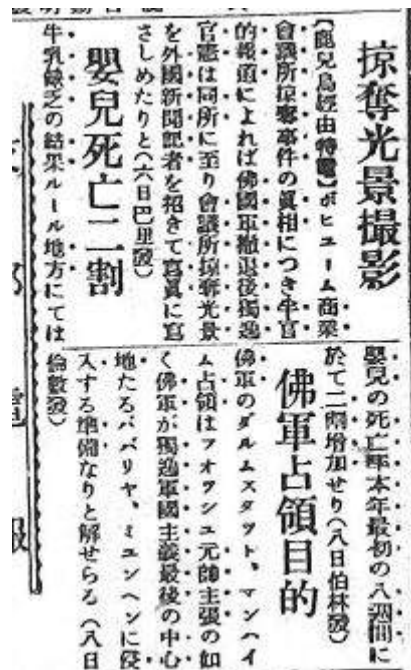


圖 1 日日新報 〈嬰兒死亡率兩成〉

資料來源：〈嬰兒死亡二割〉，《臺灣日日新報》，臺北，1923 年 3 月 10 日，日刊 02。網址：

<http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1>
(2017/5/20 點閱)

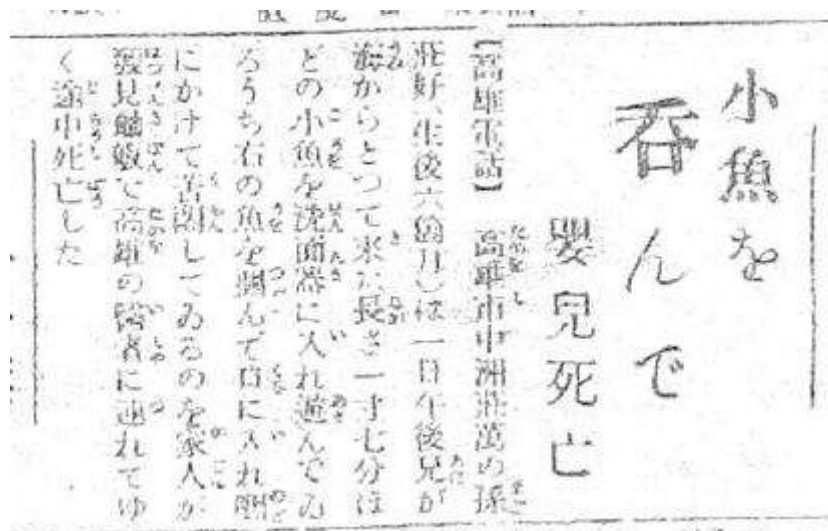


圖 2 日日新報 〈因吞食小魚導致嬰兒死亡〉

資料來源：〈小魚を呑んで 嬰兒死亡〉，《臺灣日日新報》，臺北，1929 年 9 月 3 日，夕刊 n02。網址：

<http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1>
(2017/5/20 點閱)

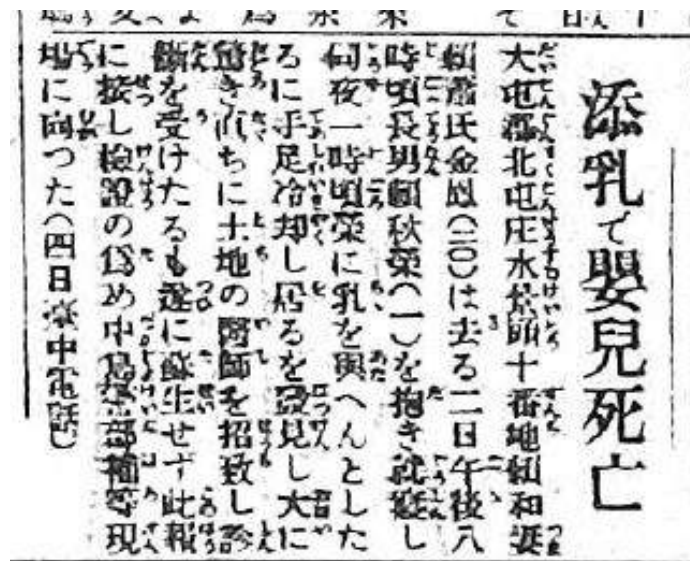


圖3 日日新報 〈因哺乳嬰兒死亡〉

資料來源：〈添乳で嬰兒死亡〉，《臺灣日日新報》，臺北，1923 年 12 月 5 日，日刊 07。網址：

[http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1\(2017/5/20 點閱\)](http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1(2017/5/20 點閱))

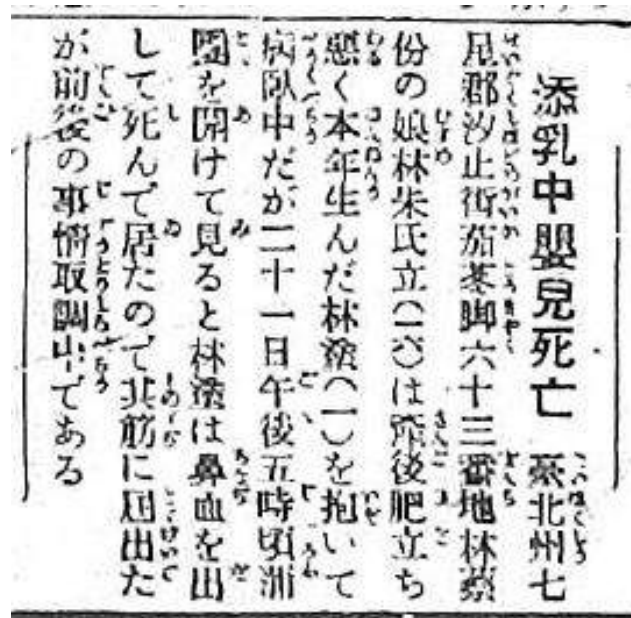


圖4 日日新報 〈添乳中嬰兒死亡〉

資料來源：〈添乳中嬰兒死亡〉，《臺灣日日新報》，臺北，1925 年 10 月 23 日，日刊 05。網址：

[http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1\(2017/5/20 點閱\)](http://rrxin.dbs.lib.tku.edu.tw.ezproxy.lib.tku.edu.tw/LiboPub.dll?Search1(2017/5/20 點閱))

表 1 列出 1906-1944 年艋舺、大稻埕、淡水、竹北、北埔和峨眉的嬰兒人數；艋舺共有 5,768 位嬰兒，其中存活至 1 歲的男嬰和女嬰分別有 2,495 名與 2,518 名，佔 87%，換言之在 1 歲前死亡的嬰兒佔 13%，其中男嬰佔 7%，女嬰佔 6%，其母親生育時的年齡以 21-30 歲為主要年齡，約 16%的母親生育時年齡低於 20 歲。大稻埕共有 8,495 位嬰兒，其中存活至 1 歲的男嬰和女嬰分別有 3,615 名 3,732 名，佔 87%，換言之在 1 歲前死亡的嬰兒佔 13%，其母親生育時的年齡以 21-30 歲為主要年齡，約 19%的母親生育時年齡低於 20 歲。

淡水艋舺共有 3,213 位嬰兒，其中存活至 1 歲的男嬰和女嬰分別有 1,254 名 1,537 名，佔 87%，換言之在 1 歲前死亡的嬰兒佔 13%，其中男嬰佔 7%，女嬰佔 6%，其母親生育時的年齡以 21-30 歲為主要年齡，約 21%的母親生育時年齡低於 20 歲。可知北部以閩南族群較多的艋舺、大稻埕與淡水的嬰兒出生與死亡比率呈現相似趨勢，母親生育年齡趨勢亦同。

北埔、竹北與峨眉的嬰兒存活呈現相似的趨勢，1 歲的存活比例略高於前面 3 區，換言之，死亡比例則是略低於前面三區，而此 3 區的母親生育年齡以 21-30 歲為主要年齡（佔 50%），約 16-17%的母親生育時年齡低於 20 歲。新竹的北埔、峨眉以客家族群為主，竹北地區則是閩客各半。綜上所述，此 6 個研究點雖然人口數不同，但嬰兒存活比例與母親生育年齡則有其相似之處，同時也顯示出些微的閩客差異的可能性，故本研究將藉由邏輯迴歸分析進一步討論：族群差異對單親家戶嬰兒存活的影響。

Table 1 The frequency of characteristics in the 6 research regions, 1906-1944

| | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
|-------------|------------------------------|---------|-----------------------|---------------------------|--------------|-----------------------|-----------|
| | | | | | | | |
| MengJia | Survivors to first birthday | Boys | 2,495(43) | Sex of the household head | Male head | 5,175(90) | |
| | | Girls | 2,518(44) | | Female head | 593(10) | |
| | | Total | 5,013(87) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 424(7) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 331(6) | | First | 812(33) | 816(34) |
| | | Total | 755(13) | | Second | 636(26) | 643(27) |
| | Mother's age | Missing | 127(2) | | Third Plus | 1,031(42) | 960(40) |
| | | <=20 | 950(16) | Birth Status | Legitimacy | 4,971(86) | |
| | | 21-25 | 1,533(27) | | Illegitimacy | 796(14) | |
| | | 26-30 | 1,354(23) | Births by sex | Boys | 2,919(51) | |
| | | 31-35 | 980(17) | | Girls | 2,849(49) | |
| | | >35 | 824(14) | Total | | 5,768(100) | |
| DaDao-Cheng | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
| | Survivors to first birthday | Boys | 3,615(43) | Sex of the household head | Male head | 7,565(89) | |
| | | Girls | 3,732(44) | | Female head | 930(11) | |
| | | Total | 7,347(100) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 628(7) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 520(6) | | First | 1,158(32) | 1,208(34) |
| | | Total | 1,148(100) | | Second | 894(25) | 933(26) |
| | Mother's age | Missing | 302(4) | | Third Plus | 1,581(44) | 1,452(40) |
| | | <=20 | 1,589(19) | Birth Status | Legitimacy | 7,258(85) | |
| | | 21-25 | 2,289(27) | | Illegitimacy | 1,232(15) | |
| | | 26-30 | 1,930(23) | Births by sex | | 4,243(50) | |
| | | 31-35 | 1,276(15) | | Girls | 4,252(50) | |
| | | >35 | 1,109(13) | Total | | 8,495(100) | |

Table 1 (continued)

| | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
|--------|------------------------------|---------|-----------------------|---------------------------|--------------|-----------------------|-----------|
| Tamsui | Survivors to first birthday | Boys | 1,254(39) | Sex of the household head | Male head | 2,818(88) | |
| | | Girls | 1,537(48) | | Female head | 401(12) | |
| | | Total | 2,791(87) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 237(7) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 185(6) | | First | 459(31) | 529(31) |
| | | Total | 422(13) | | Second | 323(22) | 413(24) |
| | Mother's age | Missing | 117(4) | | Third Plus | 707(47) | 779(45) |
| | | <=20 | 664(21) | Birth Status | Legitimacy | 2,910(91) | |
| | | 21-25 | 885(28) | | Illegitimacy | 300(9) | |
| | | 26-30 | 732(23) | Births by sex | Boys | 1,491(46) | |
| | | 31-35 | 434(14) | | Girls | 1,722(54) | |
| | | >35 | 381(12) | Total | | 3,213(100) | |
| Beipu | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
| | Survivors to first birthday | Boys | 6,269(43) | Sex of the household head | Male head | 13,895(95) | |
| | | Girls | 6,708(46) | | Female head | 808(5) | |
| | | Total | 12,977(89) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 979(7) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 747(5) | | First | 2,188(36) | 2,234(36) |
| | | Total | 1,726(12) | | Second | 1,679(28) | 1,740(28) |
| | Mother's age | Missing | 195(1) | | Third Plus | 2,159(36) | 2,237(36) |
| | | <=20 | 2,312(16) | Birth Status | Legitimacy | 13,900(95) | |
| | | 21-25 | 4,000(27) | | Illegitimacy | 803(5) | |
| | | 26-30 | 3,430(23) | Births by sex | Boys | 7,248(49) | |
| | | 31-35 | 2,519(17) | | Girls | 7,455(51) | |
| | | >35 | 2,247(15) | Total | | 14,703(100) | |

Table 1 (continued)

| | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
|--------|------------------------------|---------|-----------------------|---------------------------|--------------|-----------------------|-----------|
| | | | | | | | |
| Chupei | Survivors to first birthday | Boys | 4,519(42) | Birth Status | Legitimacy | 10,291(96) | |
| | | Girls | 4,739(44) | | Illegitimacy | 475(4) | |
| | | Total | 9,258(86) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 846(8) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 663(6) | | First | 1,627(37) | 1,698(38) |
| | | Total | 1,509(14) | | Second | 1,255(28) | 1,293(29) |
| | Mother's age | Missing | 89(1) | | Third Plus | 1,569(35) | 1,494(33) |
| | | <=20 | 1,801(17) | Sex of the household head | Male head | 10,256(95) | |
| | | 21-25 | 2,869(27) | | Female head | 502(5) | |
| | | 26-30 | 2,454(23) | Births by sex | Boys | 5,365(50) | |
| | | 31-35 | 1,889(18) | | Girls | 5,402(50) | |
| | | >35 | 1,665(15) | Total | | 10,767(100) | |
| Emei | Characteristic | | Numbers of infant (%) | Characteristic | | Numbers of infant (%) | |
| | Survivors to first birthday | Boys | 3,284(42) | Birth Status | Legitimacy | 7,498(96) | |
| | | Girls | 3,668(47) | | Illegitimacy | 325(4) | |
| | | Total | 6,952(89) | | | | |
| | Deaths before first birthday | Boys | 505(6) | Same Sex Sibling Order | | Boys | Girls |
| | | Girls | 367(5) | | First | 1,126(37) | 1,232(37) |
| | | Total | 872(11) | | Second | 884(28) | 950(28) |
| | Mother's age | Missing | 49(1) | | Third Plus | 1,098(35) | 1,196(35) |
| | | <=20 | 1,233(16) | Sex of the household head | Male head | 7,546(96) | |
| | | 21-25 | 2,161(28) | | Female head | 278(4) | |
| | | 26-30 | 1,825(23) | Births by sex | Boys | 3,789(48) | |
| | | 31-35 | 1,300(17) | | Girls | 4,035(52) | |
| | | >35 | 1,256(16) | Total | | 7,824(100) | |

表 2 進一步討論單親家庭(single parental family)與雙親家庭(parental family)對嬰兒死亡率的影響，並將時間因素放入觀察。1906-1944 年間顯然各區的嬰兒死亡率並沒有呈現隨時間進程而降低(All probability, panel 1)，淡水單親家庭的死亡風險(1.6, panel 3)高於雙親家庭(0.9, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(1.9, panel 3)。

艋舺單親家庭的嬰兒死亡風險(1.7, panel 3)高於雙親家庭(0.9, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(2.1, panel 3)。大稻埕單親家庭的嬰兒死亡風險(1.7, panel 3)高於雙親家庭(0.9, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(1.8, panel 3)。新竹地區的 3 個研究點亦呈現相同的趨勢，但相較於雙親家庭，單親家庭的嬰兒死亡風險不若大臺北地區高。1904-1944 年間，北埔單親家庭的嬰兒死亡風險(1.5, panel 3)高於雙親家庭(1.0, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(1.7, panel 3)。竹北單親家庭的嬰兒死亡風險(1.3, panel 3)高於雙親家庭(1.0, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(1.6, panel 3)。峨眉單親家庭的嬰兒死亡風險(1.6, panel 3)高於雙親家庭(1.0, panel 2)，並且以單親家庭的男嬰死亡風險最高(1.6, panel 3)。簡言之，不論閩客，單親家庭的嬰兒死亡風險高於雙親家庭，且以男嬰的風險較高，本文將以邏輯迴歸分析進一步討論各族群(閩、客、原、日、中)在之中的影響。

Table 2 Death rates of infant by sex and selected characteristics

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|--------|----------------|---------------|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|---------|----------------------------------|--------|--------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | All | Girls | Boys | All |
| Tamsui | 1906-1944 | Birth | 1,722 | 1,491 | 3,213 | 1,553 | 1,330 | 2,883 | 169 | 161 | 330 |
| | | Death | 185 | 237 | 422 | 159 | 199 | 358 | 26 | 38 | 64 |
| | | Person-years | 493,767 | 461,648 | 955,415 | 448,097 | 416,818 | 864,915 | 45,670 | 44,830 | 90,500 |
| | | Probability | 137 | 188 | 161 | 130 | 174 | 151 | 208 | 310 | 258 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 0.9 | 1.3 | 1.9 | 1.6 |
| | 1906-1915 | Birth | 577 | 303 | 880 | 301 | 276 | 577 | 23 | 27 | 50 |
| | | Death | 29 | 45 | 74 | 26 | 41 | 67 | 3 | 4 | 7 |
| | | Person-years | 87,572 | 92,502 | 180,074 | 81,670 | 84,662 | 166,332 | 5,902 | 7,840 | 13,742 |
| | | Probability | 121 | 178 | 150 | 116 | 177 | 147 | 186 | 186 | 186 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.2 | 1.0 | 1.2 | 1.2 | 1.2 |
| | 1916-1925 | Birth | 430 | 336 | 766 | 382 | 290 | 672 | 48 | 46 | 94 |
| | | Death | 59 | 69 | 128 | 51 | 53 | 104 | 8 | 16 | 24 |
| | | Person-years | 115,278 | 98,088 | 213,366 | 103,114 | 86,761 | 189,875 | 12,164 | 11,327 | 23,491 |
| | | Probability | 187 | 257 | 219 | 181 | 223 | 200 | 240 | 516 | 373 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.2 | | 0.8 | 1.0 | 0.9 | 1.1 | 2.4 | 1.7 |
| | 1926-1935 | Birth | 501 | 408 | 909 | 439 | 361 | 800 | 62 | 47 | 109 |
| | | Death | 53 | 69 | 122 | 43 | 59 | 102 | 10 | 10 | 20 |
| | | Person-years | 141,491 | 128,013 | 269,504 | 124,507 | 114,257 | 238,764 | 16,984 | 13,756 | 30,740 |
| | | Probability | 137 | 197 | 165 | 126 | 189 | 156 | 215 | 266 | 238 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 0.9 | 1.3 | 1.6 | 1.4 |
| | 1936-1944 | Birth | 467 | 444 | 911 | 431 | 403 | 834 | 36 | 41 | 77 |
| | | Death | 44 | 54 | 98 | 39 | 46 | 85 | 5 | 8 | 13 |
| | | Person-years | 149,426 | 143,045 | 292,471 | 138,806 | 131,138 | 269,944 | 10,620 | 11,907 | 22,527 |
| | | Probability | 108 | 188 | 122 | 103 | 128 | 115 | 172 | 245 | 211 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.5 | | 0.8 | 1.0 | 0.9 | 1.4 | 2.0 | 1.7 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

Table 2 (continued)

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|---------|----------------|---------------|---------------------------|---------|-----------|---------------------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | ALL | Girls | Boys | ALL |
| MengJia | 1906-1944 | Birth | 2,849 | 2,919 | 5,768 | 2,389 | 2,469 | 4,858 | 460 | 450 | 910 |
| | | Death | 331 | 424 | 755 | 259 | 316 | 575 | 72 | 108 | 180 |
| | | Person-years | 829,923 | 895,506 | 1,725,429 | 701,551 | 777,876 | 147,927 | 128,372 | 117,630 | 246,002 |
| | | Probability | 146 | 173 | 160 | 135 | 148 | 142 | 205 | 335 | 267 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 1.3 | 2.1 | 1.7 |
| | 1906-1915 | Birth | 581 | 615 | 1,196 | 500 | 530 | 1,030 | 81 | 85 | 166 |
| | | Death | 83 | 100 | 183 | 66 | 70 | 136 | 17 | 30 | 47 |
| | | Person-years | 150,953 | 179,932 | 330,885 | 131,901 | 161,410 | 293,311 | 19,052 | 18,522 | 37,574 |
| | | Probability | 201 | 203 | 202 | 183 | 158 | 169 | 326 | 592 | 457 |
| | | Relative risk | 1.0 | 1.0 | | 0.9 | 0.8 | 0.8 | 1.6 | 2.9 | 2.3 |
| | 1916-1925 | Birth | 668 | 631 | 1299 | 542 | 525 | 1067 | 126 | 106 | 232 |
| | | Death | 86 | 104 | 190 | 62 | 77 | 139 | 24 | 27 | 51 |
| | | Person-years | 182,459 | 186,038 | 368,497 | 150,931 | 159,557 | 310,488 | 31,528 | 26,481 | 58,009 |
| | | Probability | 172 | 204 | 188 | 150 | 176 | 164 | 278 | 372 | 321 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 1.5 | 2.0 | 1.7 |
| | 1926-1935 | Birth | 827 | 890 | 1,717 | 692 | 744 | 1,436 | 135 | 146 | 281 |
| | | Death | 137 | 88 | 225 | 73 | 106 | 179 | 15 | 31 | 46 |
| | | Person-years | 275,443 | 242,937 | 518,380 | 202,378 | 235,582 | 437,960 | 40,559 | 39,861 | 80,420 |
| | | Probability | 182 | 132 | 159 | 132 | 164 | 149 | 135 | 284 | 209 |
| | | Relative risk | 1.1 | 0.8 | | 0.8 | 1.0 | 0.9 | 0.8 | 1.8 | 1.3 |
| | 1936-1944 | Birth | 773 | 783 | 1,556 | 655 | 670 | 1,325 | 118 | 113 | 231 |
| | | Death | 83 | 74 | 157 | 58 | 63 | 121 | 16 | 20 | 36 |
| | | Person-years | 254,093 | 253,574 | 507,667 | 216,341 | 221,327 | 437,668 | 37,233 | 32,766 | 69,999 |
| | | Probability | 119 | 107 | 113 | 98 | 104 | 101 | 157 | 223 | 188 |
| | | Relative risk | 1.1 | 0.9 | | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 1.4 | 2.0 | 1.7 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

Table 2 (continued)

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|-------------|----------------|---------------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|---------|---------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | ALL | Girls | Boys | ALL |
| DaDao-Cheng | 1906-1944 | Birth | 4,252 | 4,243 | 8,495 | 3,592 | 3,571 | 7,163 | 660 | 672 | 1332 |
| | | Death | 520 | 628 | 1,148 | 396 | 484 | 880 | 124 | 144 | 268 |
| | | Person-years | 1,182,351 | 1,287,264 | 2,469,615 | 1,009,732 | 1,112,022 | 2,121,754 | 172,619 | 175,242 | 347,861 |
| | | Probability | 161 | 178 | 170 | 143 | 159 | 151 | 262 | 300 | 281 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.0 | | 0.8 | 0.9 | 0.9 | 1.5 | 1.8 | 1.7 |
| | 1906-1915 | Birth | 878 | 810 | 1,688 | 767 | 707 | 1474 | 111 | 103 | 214 |
| | | Death | 88 | 119 | 183 | 68 | 91 | 159 | 20 | 28 | 48 |
| | | Person-years | 235,159 | 243,296 | 478,455 | 208,305 | 217,637 | 425,942 | 26,854 | 25,659 | 52,513 |
| | | Probability | 137 | 179 | 140 | 119 | 153 | 136 | 272 | 399 | 334 |
| | | Relative risk | 1.0 | 1.3 | | 0.9 | 1.1 | 1.0 | 1.9 | 2.9 | 2.4 |
| | 1916-1925 | Birth | 1,045 | 982 | 2027 | 864 | 802 | 1,666 | 181 | 180 | 361 |
| | | Death | 147 | 192 | 339 | 106 | 146 | 252 | 41 | 46 | 87 |
| | | Person-years | 262,790 | 282,336 | 545,126 | 220,547 | 238,501 | 459,048 | 42,243 | 43,835 | 86,078 |
| | | Probability | 204 | 248 | 227 | 176 | 224 | 201 | 355 | 383 | 369 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 1.0 | 0.9 | 1.6 | 1.7 | 1.6 |
| | 1926-1935 | Birth | 1,335 | 1,274 | 2,609 | 1,115 | 1,077 | 2,192 | 220 | 197 | 417 |
| | | Death | 169 | 208 | 377 | 132 | 164 | 296 | 37 | 44 | 81 |
| | | Person-years | 366,913 | 383,480 | 750,393 | 306,479 | 330,500 | 636,979 | 60,434 | 52,980 | 113,414 |
| | | Probability | 168 | 198 | 184 | 157 | 181 | 170 | 224 | 303 | 261 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.0 | 0.9 | 1.2 | 1.6 | 1.4 |
| | 1936-1944 | Birth | 994 | 1,177 | 2,171 | 846 | 985 | 1,831 | 148 | 192 | 340 |
| | | Death | 116 | 109 | 225 | 90 | 83 | 173 | 26 | 26 | 52 |
| | | Person-years | 317,489 | 378,152 | 695,641 | 274,401 | 325,384 | 599,785 | 43,088 | 52,768 | 95,856 |
| | | Probability | 133 | 105 | 118 | 120 | 93 | 105 | 220 | 180 | 198 |
| | | Relative risk | 1.1 | 0.9 | | 1.0 | 0.8 | 0.9 | 1.9 | 1.5 | 1.7 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

Table 2 (continued)

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|-------|----------------|---------------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|---------|---------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | ALL | Girls | Boys | ALL |
| Beipu | 1906-1944 | Birth | 7,455 | 7,248 | 14,703 | 6,974 | 6,731 | 13,705 | 481 | 517 | 998 |
| | | Death | 747 | 979 | 1,726 | 677 | 883 | 1,560 | 70 | 96 | 166 |
| | | Person-years | 2,249,139 | 2,289,532 | 4,538,671 | 2,108,667 | 2,141,789 | 4,250,456 | 140,472 | 147,742 | 288,215 |
| | | Probability | 121 | 156 | 139 | 117 | 151 | 134 | 182 | 237 | 210 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.3 | 1.7 | 1.5 |
| | 1906-1915 | Birth | 1,492 | 1,366 | 2,858 | 1,409 | 1,281 | 2,690 | 83 | 85 | 168 |
| | | Death | 146 | 154 | 300 | 133 | 145 | 278 | 13 | 9 | 22 |
| | | Person-years | 434,058 | 437,291 | 871,349 | 409,859 | 410,910 | 820,769 | 24,199 | 26,381 | 50,580 |
| | | Probability | 123 | 129 | 126 | 119 | 129 | 124 | 196 | 125 | 159 |
| | | Relative risk | 1.0 | 1.0 | | 0.9 | 1.0 | 1.0 | 1.6 | 1.0 | 1.3 |
| | 1916-1925 | Birth | 1,662 | 1551 | 3,213 | 1,537 | 1,434 | 2,971 | 125 | 117 | 242 |
| | | Death | 169 | 239 | 408 | 152 | 214 | 366 | 17 | 25 | 42 |
| | | Person-years | 490,838 | 476,001 | 966,839 | 455,493 | 442,673 | 898,166 | 35,345 | 33,328 | 68,673 |
| | | Probability | 126 | 183 | 154 | 122 | 177 | 149 | 176 | 274 | 223 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.8 | 1.4 |
| | 1926-1935 | Birth | 2,239 | 2,056 | 4,295 | 2,110 | 1,902 | 4,012 | 129 | 154 | 283 |
| | | Death | 239 | 324 | 563 | 224 | 292 | 516 | 15 | 32 | 47 |
| | | Person-years | 660,482 | 639,626 | 1,300,108 | 622,799 | 597,337 | 1,220,136 | 37,683 | 42,289 | 79,972 |
| | | Probability | 132 | 185 | 158 | 131 | 179 | 154 | 145 | 276 | 215 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 0.9 | 1.7 | 1.4 |
| | 1936-1944 | Birth | 2,062 | 2,275 | 4,337 | 1,918 | 2,114 | 4,032 | 144 | 161 | 305 |
| | | Death | 193 | 262 | 455 | 168 | 232 | 400 | 25 | 30 | 55 |
| | | Person-years | 663,761 | 736,614 | 1,400,375 | 620,516 | 690,869 | 1,311,385 | 43,245 | 45,745 | 88,990 |
| | | Probability | 106 | 130 | 119 | 99 | 123 | 111 | 211 | 240 | 226 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 1.0 | 0.9 | 1.8 | 2.0 | 1.9 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

Table 2 (continued)

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|--------|----------------|---------------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|--------|---------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | ALL | Girls | Boys | ALL |
| Chupei | 1906-1944 | Birth | 5,402 | 5,365 | 10,767 | 5,079 | 5,085 | 10,164 | 323 | 280 | 603 |
| | | Death | 663 | 846 | 1,509 | 614 | 788 | 1,402 | 49 | 58 | 107 |
| | | Person-years | 1,590,514 | 1,678,449 | 3,268,963 | 1,498,333 | 1,599,035 | 3,097,368 | 92,181 | 79,414 | 171,595 |
| | | Probability | 152 | 184 | 169 | 150 | 180 | 165 | 194 | 267 | 228 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.6 | 1.3 |
| | 1906-1915 | Birth | 1,030 | 1,061 | 2,091 | 969 | 1,021 | 1,990 | 61 | 40 | 101 |
| | | Death | 115 | 153 | 268 | 109 | 148 | 257 | 6 | 5 | 11 |
| | | Person-years | 291,270 | 330,867 | 622,137 | 274,395 | 318,971 | 593,366 | 16,875 | 11,896 | 28,771 |
| | | Probability | 144 | 169 | 157 | 145 | 169 | 158 | 130 | 154 | 140 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.1 | 1.0 | 0.8 | 1.0 | 0.9 |
| | 1916-1925 | Birth | 1,134 | 1,103 | 2,237 | 1,062 | 1,049 | 2,111 | 72 | 54 | 126 |
| | | Death | 128 | 158 | 286 | 118 | 143 | 261 | 10 | 15 | 25 |
| | | Person-years | 327,831 | 348,043 | 675,874 | 307,251 | 333,266 | 640,517 | 20,580 | 14,777 | 35,357 |
| | | Probability | 143 | 166 | 155 | 140 | 157 | 149 | 177 | 371 | 258 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.0 | 1.0 | 1.1 | 2.4 | 1.7 |
| | 1926-1935 | Birth | 1,659 | 1,546 | 3,205 | 1,554 | 1,455 | 3,009 | 105 | 91 | 196 |
| | | Death | 199 | 260 | 459 | 182 | 243 | 425 | 17 | 17 | 34 |
| | | Person-years | 479,992 | 479,577 | 959,569 | 449,750 | 453,595 | 903,342 | 30,242 | 25,985 | 56,227 |
| | | Probability | 151 | 198 | 175 | 148 | 196 | 172 | 205 | 239 | 221 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.2 | 1.4 | 1.3 |
| | 1936-1944 | Birth | 1,579 | 1,655 | 3,234 | 1,494 | 1,560 | 3,054 | 85 | 95 | 180 |
| | | Death | 221 | 275 | 496 | 205 | 254 | 459 | 16 | 21 | 37 |
| | | Person-years | 491,421 | 519,962 | 1,011,383 | 466,937 | 493,206 | 960,143 | 24,484 | 26,756 | 51,240 |
| | | Probability | 164 | 193 | 179 | 160 | 188 | 175 | 239 | 287 | 264 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.1 | 1.0 | 1.3 | 1.6 | 1.5 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

Table 2 (continued)

| | Characteristic | | Sex of children (Panel 1) | | | Parental family (Panel 2) | | | Single parental family (Panel 3) | | |
|------|----------------|---------------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|--------|---------|
| | | | Girls | Boys | All | Girls | Boys | ALL | Girls | Boys | ALL |
| Emei | 1906-1944 | Birth | 4,035 | 3,789 | 7,824 | 3,825 | 3,593 | 7,418 | 210 | 196 | 406 |
| | | Death | 367 | 505 | 872 | 333 | 472 | 805 | 34 | 33 | 67 |
| | | Person-years | 1,175,895 | 1,198,782 | 2,374,677 | 1,118,294 | 1,141,860 | 2,260,154 | 57,601 | 56,922 | 114,523 |
| | | Probability | 114 | 154 | 134 | 109 | 151 | 130 | 216 | 212 | 214 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.6 | 1.6 | 1.6 |
| | 1906-1915 | Birth | 822 | 771 | 1,593 | 788 | 717 | 1,505 | 34 | 54 | 85 |
| | | Death | 57 | 88 | 145 | 54 | 79 | 133 | 3 | 9 | 12 |
| | | Person-years | 219,431 | 244,037 | 463,468 | 211,018 | 229,890 | 440,908 | 8,413 | 14,147 | 22,560 |
| | | Probability | 95 | 132 | 114 | 93 | 126 | 110 | 130 | 232 | 194 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 2.0 | 1.7 |
| | 1916-1925 | Birth | 950 | 857 | 1,807 | 889 | 814 | 1,703 | 61 | 43 | 104 |
| | | Death | 131 | 88 | 219 | 77 | 125 | 202 | 11 | 6 | 17 |
| | | Person-years | 265,230 | 274,191 | 539,421 | 258,172 | 251,457 | 509,629 | 16,019 | 13,773 | 29,792 |
| | | Probability | 180 | 117 | 148 | 109 | 182 | 145 | 251 | 159 | 208 |
| | | Relative risk | 1.2 | 0.8 | | 0.7 | 1.2 | 1.0 | 1.7 | 1.1 | 1.4 |
| | 1926-1935 | Birth | 1,183 | 1,068 | 2,251 | 1,125 | 1,018 | 2,143 | 58 | 50 | 108 |
| | | Death | 122 | 147 | 269 | 114 | 139 | 253 | 8 | 8 | 16 |
| | | Person-years | 334,835 | 336,207 | 671,042 | 317,915 | 322,460 | 640,375 | 16,920 | 13,747 | 30,667 |
| | | Probability | 133 | 160 | 146 | 131 | 157 | 144 | 173 | 213 | 191 |
| | | Relative risk | 0.9 | 1.1 | | 0.9 | 1.1 | 1.0 | 1.2 | 1.5 | 1.3 |
| | 1936-1944 | Birth | 1,080 | 1,096 | 2,176 | 1,023 | 1,044 | 2,067 | 57 | 52 | 109 |
| | | Death | 100 | 139 | 239 | 88 | 129 | 217 | 12 | 10 | 22 |
| | | Person-years | 347,438 | 353,308 | 700,746 | 331,189 | 338,053 | 669,242 | 16,249 | 15,255 | 31,504 |
| | | Probability | 105 | 144 | 125 | 97 | 139 | 118 | 270 | 239 | 255 |
| | | Relative risk | 0.8 | 1.2 | | 0.8 | 1.1 | 0.9 | 2.2 | 1.9 | 2.0 |

Note: To calculate the relative mortality risk for different periods, we use the average mortality of all children in each period as the reference mortality, shown in the last column of Panel 1.

此外，表3呈現男性戶長但缺乏母親照顧的嬰兒死亡率。針對男性戶長家戶，但沒有母親照料的嬰兒死亡情形，表3並未呈現明顯一致的趨勢，除竹北地區外，沒有母親照料的男性戶長家戶嬰兒死亡率高於各區整體，但1936年後則反之。這可能與衛生條件的改善有關。

Table 3 Death rates of infant in male-headed households without mother's care

| | Year | Birth | Death | Person-years | Probability of death (per 1000) |
|--|-----------|-------|-------|--------------|------------------------------------|
| Tamsui (All Probability of death=161) | 1906-1915 | 627 | 74 | 180,074 | 150 |
| | 1916-1925 | 766 | 128 | 213,366 | 219 |
| | 1926-1935 | 909 | 122 | 269,504 | 165 |
| | 1936-1944 | 911 | 98 | 292,471 | 122 |
| MengJia (All Probability of death=160) | 1906-1915 | 1,196 | 183 | 330,885 | 202 |
| | 1916-1925 | 1,299 | 190 | 368,497 | 188 |
| | 1926-1935 | 1,717 | 225 | 518,380 | 159 |
| | 1936-1944 | 1,556 | 157 | 507,667 | 113 |
| DaDaoCheng (All Probability of death=170) | 1906-1915 | 1,688 | 207 | 478,455 | 158 |
| | 1916-1925 | 2,027 | 339 | 545,126 | 227 |
| | 1926-1935 | 2,609 | 377 | 750,393 | 184 |
| | 1936-1944 | 2,171 | 225 | 695,641 | 118 |
| Beipi (All Probability of death=139) | 1906-1915 | 2,858 | 300 | 871,349 | 126 |
| | 1916-1925 | 3,213 | 408 | 966,839 | 154 |
| | 1926-1935 | 4,295 | 563 | 1,300,108 | 158 |
| | 1936-1944 | 4,337 | 455 | 1,400,375 | 119 |
| Chupei (All Probability of death=169) | 1906-1915 | 2,091 | 268 | 622,137 | 157 |
| | 1916-1925 | 2,237 | 286 | 675,874 | 155 |
| | 1926-1935 | 3,205 | 459 | 959,569 | 175 |
| | 1936-1944 | 3,234 | 496 | 1,011,383 | 179 |
| Emei (All Probability of death=134) | 1906-1915 | 1,590 | 145 | 463,468 | 114 |
| | 1916-1925 | 1,807 | 219 | 539,421 | 148 |
| | 1926-1935 | 2,251 | 269 | 671,042 | 146 |
| | 1936-1944 | 2,176 | 239 | 700,746 | 125 |

Note: All probability of death is referred to panel 1, table 2.

關於家戶社經地位的分類，本文採用「福爾摩沙歷史職業與社會階層資料庫」，³³依照戶口調查簿上的職業登記，區分其社經地位，共分成 7 類，依序為：菁英 (Elite)、白領 (White collar)、小資本商 (Small capital owner)、高技術工人 (High skilled worker)、農夫 (Farmer)、低技術工人 (Low skilled worker) 與無技術工人 (Unskilled worker)。表 4 呈現單親、雙親家庭其家戶社經地位與嬰兒死亡率之間的關係，6 個研究點的嬰兒死亡率不盡然以社經地位最低的「非技術工人」(Unskilled worker) 為最高。淡水地區單親家庭的嬰兒死亡率以「低技術工人」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「無技術工人」最高。艋舺地區單親家庭的嬰兒死亡率以「農夫」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「無技術工人」最高。

大稻埕地區單親家庭的嬰兒死亡率以「農夫」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「無技術工人」最高。北埔地區單親家庭的嬰兒死亡率以「低技術工人」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「高技術工人」最高。竹北地區單親家庭的嬰兒死亡率以「白領」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「高技術工人」最高。峨眉地區單親家庭的嬰兒死亡率以「白領」為最高，雙親家庭的嬰兒死亡率則是「小資本商」最高。家戶社經地位與各研究點的經濟發展形成了一種連帶關係，在以商業為重的大稻埕，「農夫」的經濟情況明顯較以農業主要發展的峨眉差，於是對嬰兒的死亡風險產生不同影響。

³³ 資料庫網：<http://asiahisco.history.tku.edu.tw>。見林嘉琪、楊文山、褚齡雲、黃湘楨、郭曜軒，〈閩客通婚與家戶社經地位關係之研究（1905 - 1945）：以福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫分析〉，頁 135-184。

Table 4 The infant mortality in parental and single parental family by households social economic status, 1906-1934

| Tamsui | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|--------|------------------------|--------------|-------|--------------|---------------------|---------------------|--------|-----------------------|------------------|---------|
| | Parental family | Birth | 28 | 306 | 790 | 37 | 214 | 275 | 593 | 2,243 |
| | | Death | 3 | 31 | 105 | 4 | 28 | 27 | 86 | 284 |
| | | Person-years | 9,302 | 98,004 | 233,045 | 11,795 | 60,616 | 85,879 | 171,479 | 670,120 |
| | | Probability | 118 | 116 | 165 | 124 | 169 | 115 | 183 | 155 |
| | Single parental family | Birth | 3 | 23 | 76 | 3 | 10 | 71 | 70 | 256 |
| | | Death | - | 5 | 13 | - | 1 | 17 | 15 | 51 |
| | | Person-years | 1,095 | 6,151 | 22,022 | 946 | 2,701 | 17,392 | 19,539 | 69,846 |
| | | Probability | - | 297 | 216 | - | 135 | 357 | 280 | 267 |

| MengJia | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|---------|------------------------|--------------|--------|--------------|---------------------|---------------------|--------|-----------------------|------------------|-----------|
| | Parental family | Birth | 99 | 509 | 1,581 | 226 | 32 | 688 | 600 | 3,735 |
| | | Death | 9 | 65 | 196 | 24 | 3 | 71 | 88 | 456 |
| | | Person-years | 32,438 | 155,576 | 475,765 | 70,698 | 8,895 | 214,820 | 169,978 | 1,128,170 |
| | | Probability | 101 | 153 | 150 | 124 | 123 | 121 | 189 | 148 |
| | Single parental family | Birth | 12 | 26 | 196 | 21 | 3 | 242 | 125 | 625 |
| | | Death | 3 | 6 | 43 | 3 | 2 | 45 | 28 | 130 |
| | | Person-years | 3,426 | 7,011 | 50,948 | 6,628 | 700 | 62,849 | 33,792 | 165,354 |
| | | Probability | 320 | 313 | 308 | 165 | 1,044 | 262 | 303 | 287 |

Note: 1. In Tamsui, non-working group in parental family had 640 infant births and 74 died before first birthday. In single Parental family had 74 infant births and 13 died before first birthday.

2. In MengJia, non-working group in parental family had 1,123 infant births and 119 died before first birthday. In single Parental family had 285 infant births and 50 died before first birthday.

Table 4 (continued)

| DaDao-Cheng | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|-------------|------------------------|--------------|--------|--------------|---------------------|---------------------|--------|-----------------------|------------------|-----------|
| | Parental family | Birth | 100 | 405 | 2,137 | 293 | 189 | 1,003 | 1,926 | 6,053 |
| | | Death | 9 | 44 | 248 | 36 | 25 | 135 | 272 | 769 |
| | | Person-years | 31,496 | 120,852 | 639,182 | 88,690 | 54,261 | 292,626 | 550,741 | 1,777,848 |
| | | Probability | 104 | 133 | 142 | 148 | 168 | 169 | 180 | 158 |
| | Single parental family | Birth | 8 | 31 | 246 | 24 | 17 | 259 | 465 | 1,050 |
| | | Death | 2 | 6 | 46 | 3 | 3 | 48 | 114 | 222 |
| | | Person-years | 2,619 | 7,533 | 64,775 | 7,549 | 2,905 | 68,457 | 119,167 | 273,005 |
| | | Probability | 279 | 291 | 259 | 145 | 377 | 256 | 349 | 297 |

| Beipu | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|-------|------------------------|--------------|---------|--------------|---------------------|---------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------|
| | Parental family | Birth | 211 | 543 | 979 | 13 | 8,910 | 530 | 1,260 | 12,446 |
| | | Death | 32 | 61 | 123 | 2 | 1,001 | 73 | 152 | 1,444 |
| | | Person-years | 64,006 | 170,504 | 296,664 | 3,946 | 2,760,875 | 162,557 | 383,676 | 3,842,228 |
| | | Probability | 183 | 131 | 151 | 185 | 132 | 164 | 145 | 137 |
| | Single parental family | Birth | 543 | 43 | 87 | 3 | 455 | 26 | 232 | 1,389 |
| | | Death | 61 | 8 | 17 | - | 62 | 7 | 48 | 203 |
| | | Person-years | 170,504 | 12,802 | 24,065 | 1,095 | 134,790 | 7,123 | 63,567 | 413,946 |
| | | Probability | 131 | 228 | 258 | - | 168 | 359 | 276 | 179 |

Note: 3. In DaDaoCheng, non-working group in parental family had 1,110 infant births and 111 died before first birthday. In single Parental family had 282 infant births and 46 died before first birthday.

4. In Beipu, non-working group in parental family had 1.259 infant births and 116 died before first birthday. In single Parental family had 104 infant births and 138 died before first birthday.

Table 4 (continued)

| Chupei | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|--------|------------------------|--------------|-------|--------------|---------------------|---------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------|
| | Parental family | Birth | 16 | 253 | 401 | 7 | 7,014 | 53 | 1,406 | 9,150 |
| | | Death | 3 | 39 | 72 | 4 | 936 | 8 | 188 | 1,250 |
| | | Person-years | 5,013 | 76,203 | 117,366 | 924 | 2,138,546 | 15,279 | 425,984 | 2,779,315 |
| | | Probability | 219 | 187 | 224 | 1,581 | 160 | 191 | 161 | 164 |
| | Single parental family | Birth | 1 | 15 | 25 | 1 | 308 | 8 | 183 | 541 |
| | | Death | - | 4 | 4 | - | 52 | 1 | 35 | 96 |
| | | Person-years | 115 | 4,324 | 7,245 | 365 | 88,487 | 2,576 | 51,070 | 154,182 |
| | | Probability | - | 338 | 202 | - | 215 | 142 | 250 | 227 |

| Emei | Social economic status | | Elite | White collar | Small capital owner | High skilled worker | Farmer | Lower skilled workers | Unskilled worker | Total |
|------|------------------------|--------------|--------|--------------|---------------------|---------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------|
| | Parental family | Birth | 65 | 279 | 338 | 6 | 5,334 | 79 | 552 | 6,653 |
| | | Death | 6 | 31 | 44 | - | 584 | 7 | 64 | 736 |
| | | Person-years | 20,472 | 85,624 | 96,774 | 1,869 | 1,612,304 | 255,84 | 170,143 | 2,012,770 |
| | | Probability | 107 | 132 | 166 | - | 132 | 100 | 137 | 134 |
| | Single parental family | Birth | - | 4 | 27 | - | 246 | 3 | 77 | 357 |
| | | Death | - | 3 | 5 | - | 40 | - | 8 | 56 |
| | | Person-years | - | 268 | 7,305 | - | 69,692 | 672 | 22,761 | 100,698 |
| | | Probability | - | 4,089 | 250 | - | 210 | - | 128 | 203 |

Note: 5. In Chupei, non-working group in parental family had 1,014 infant births and 152 died before first birthday. In single Parental family had 175 infant births and 62 died before first birthday.

6. In Emei, non-working group in parental family had 765 infant births and 69 died before first birthday. In single Parental family had 102 infant births and 49 died before first birthday.

除上述次數分析外，本文進一步以邏輯迴歸分析各因素是否具顯著效果（見表 5），共列出 12 個變項：嬰兒性別（Sex of infant）、同性別出生序（Same sex sibling order）、出生別（私生子與非私生子；Birth Status）、收養狀態（Adopted Status）、有無兄姊（Having elder siblings）、母親生育年齡（Mother's age）、家戶社經地位（Household social economic status）、家庭類型（Family type）、區域（Regions）、年代（Period）、戶長性別（Sex of household head）與族群（Ethnicity）。

模型 1 為整體嬰兒存活與家庭變項間的關係。整體而言性別為嬰兒死亡的顯著因素，男嬰風險較高，且達顯著效果。此外，私生子較高死亡風險亦呈現顯著效果。然而收養子女的死亡風險卻是較低達顯著效果，概因需為較健康的嬰兒才有機會被收養，且收養月數多為 3 個月以後，死亡風險已較前 3 個月低。而母親的年齡亦是影響嬰兒死亡的顯著因素，其中母親年齡小於等於 20 歲與大於 35 歲均有較高死亡風險，且達顯著效果。家庭的社經地位對於嬰兒死亡有正向影響，其中白領、小資本商、農夫死亡風險較低，且達顯著效果。模型 2 著重於單親家庭及非單親家庭與嬰兒存活的關係。整體而言家庭型態為嬰兒死亡的顯著因素，以單親家庭的風險較高，且達顯著效果。在單親家庭與非單親家庭中，家庭的社經地位對於嬰兒死亡有正向影響，其中白領、農夫死亡風險較低，且達顯著效果。

模型 3 以模型 2 為基礎，加入地區變項，以分析 6 個地區的嬰兒死亡與單親、雙親及家庭變項間的關係。在這些地區中，北埔與峨眉的嬰兒死亡風險明顯低於其他 4 個地區，且為顯著因素。此外，男嬰的死亡風險較高，達顯著效果。收養子女的死亡風險較低，並達顯著效果。母親年齡小於等於 20 歲與大於 35 歲死亡風險較高，且達顯著效果。在這些地區中的家庭社經地位對於嬰兒死亡風險具有顯著影響，但各類型影響力不同，其中白領家戶與農夫家戶的嬰兒死亡風險較低，且達顯著效果。模型 4 以模型 3 為基礎，進而討論有無兄姐及是否為私生子的影響，結果顯示：當同時討論單雙親家庭與地區差異時，是否為第一個出生之嬰兒與是否為私生子對於嬰兒死亡風險均無顯著影響。相較於模型 2 中的私生嬰兒具有較高且顯著的死亡風險，模型 4 指出地區的影響力超越私生因素。簡言之，北埔與峨眉的單親家庭雖有較高的嬰兒死亡風險，但相較於大稻埕，北埔與峨眉的嬰兒死亡風險顯著較低，而是否為私生與是否具有兄姐均不是顯著影響死亡風險的變項。

模型 5 與模型 6 將模型 3 與 4 的地區差異改為族群差異，試圖跨界討論族群與家庭變項間對嬰兒死亡風險的影響。以族群而言，客家家戶的嬰兒死亡風險較低且達顯著效果，同時男嬰的死亡風險顯著較高，收養子女的死亡風險卻是顯著較低。另外，母親年齡小於等於 20 歲的死亡風險較高且達顯著效果，家庭的社經地位呈現與模型 4 相似的影響趨勢，相較於無技術工作人，除菁英家戶外，白領、小資本商、高技術工人、農夫、低技術工人家戶的嬰兒死亡風險較低且達顯著效果。模型 6 與模型 4 呈現相似的結果，相較於閩南家戶，客家家戶的嬰兒死亡風險顯著較低，而是否為私生與是否具有兄姐均不是顯著影響死亡風險的變項。

Table 5 Estimated parameters of logistic regression of infant mortality on household composition variables

| Variable | Model 1 | Model 2 |
|---|------------|------------|
| | Odds Ratio | Odds Ratio |
| Sex of infant | | |
| Girl | 1.000 | 1.000 |
| Boy | 1.357 *** | 1.358 *** |
| Same sex sibling order | | |
| First | 0.929 | 0.931 |
| Second | 1.000 | 1.000 |
| Third up | 0.960 | 0.960 |
| Unknown | 0.722 ** | 0.722 ** |
| Birth Status | | |
| Legitimate | 1.000 | 1.000 |
| Illegitimate | 2.127 *** | 1.596 ** |
| Adopted Status | | |
| Natural infant | 1.000 | 1.000 |
| Adopted infant | 0.390 *** | 0.396 |
| Having elder siblings | | |
| First infant | 1.000 | 1.000 |
| Not First infant | 0.988 | 0.993 |
| Mother's age | | |
| <=20 | 1.123 * | 1.127 * |
| 21-25 | 1.039 | 1.042 |
| 26-30 | 1.029 | 1.030 |
| 31-35 | 1.000 | 1.000 |
| >35 | 1.146 ** | 1.141 ** |
| Household social economic status | | |
| Elite | 0.867 | 0.868 |
| White collar | 0.847 * | 0.851 * |
| Small capital Owner | 0.910 * | 0.911 |
| High skilled worker | 0.790 | 0.792 |
| Farmer | 0.824 *** | 0.827 *** |
| Lower skilled worker | 0.894 | 0.893 |
| Unskilled worker | 1.000 | 1.000 |
| Family type | | |
| Parental family | | 1.000 |
| Single parental family | | 1.359 ** |

Note : The total observed infants is 43,969, including 5,640 infants died before first birthday. ***Significant at the .001 level; **Significant at the .01 level; *Significant at the .05 level.

Table 5 (continued)

Table 3 (continued)

| | Model 3 | | Model 4 |
|---|------------|------------------------------|------------|
| Variable | Odds Ratio | | Odds Ratio |
| Family type | | | |
| Parental family | 1.000 | | 1.000 |
| Single parental family | 1.606 *** | | 1.360 ** |
| Regions | | | |
| Tamsui | 0.980 | | 0.983 |
| DaDaoCheng | 1.000 | | 1.000 |
| Ruchuan | 0.961 | | 0.962 |
| Beipu | 0.896 * | | 0.898 * |
| Chupi | 1.081 | | 1.083 |
| Emei | 0.862 * | | 0.864 * |
| Sex of infant | | | |
| Girl | 1.000 | | 1.000 |
| Boy | 1.356 *** | | 1.356 *** |
| Adopted Status | | | |
| Natural child | 1.000 | | 1.000 |
| Adopted child | 0.391 *** | | 0.396 *** |
| Mother's age | | | |
| <=20 | 1.131 * | | 1.114 |
| 21-25 | 1.051 | | 1.047 |
| 26-30 | 1.035 | | 1.035 |
| 31-35 | 1.000 | | 1.000 |
| >35 | 1.145 ** | | 1.144 ** |
| Household social economic status | | | |
| Elite | 0.904 | | 0.905 |
| White collar | 0.867 * | | 0.865 * |
| Small capital Owner | 0.920 | | 0.919 |
| High skilled worker | 0.794 | | 0.790 |
| Farmer | 0.854 *** | | 0.854 *** |
| Lower skilled worker | 0.901 | | 0.901 |
| Unskilled worker | 1.000 | | 1.000 |
| Period | | Having elder siblings | |
| 1906-1925 | 1.000 | First infant | 1.000 |
| 1926-1944 | 0.977 | Not First infant | 1.018 |
| Same sex sibling order | | Birth Status | |
| First | 0.935 | Legitimate | 1.000 |

| | | | |
|----------|-------|--------------|-------|
| Second | 1.000 | Illegitimate | 1.217 |
| Third up | 0.964 | | |
| Unknown | 0.935 | | |

Sex of household head

| | |
|-----------------------|-------|
| Female household head | 1.000 |
| Male household head | 0.948 |

Note : The total observed infants is 43,969, including 5,640 infants died before first birthday. ***Significant at the .001 level; **Significant at the .01 level; *Significant at the .05 level.

Table 5 (continued)

| | | Model 5 | | Model 6 |
|---|--|------------|------------------------------|------------|
| Variable | | Odds Ratio | | Odds Ratio |
| Family type | | | | |
| Parental family | | 1.000 | | 1.000 |
| Single parental family | | 1.591 *** | | 1.355 ** |
| Ethnicity | | | | |
| Minnan | | 1.000 | | 1.000 |
| Hakkka | | 0.843 *** | | 0.844 *** |
| Aborigines | | <0.001 | | <0.001 |
| Japanese | | 0.495 | | 0.493 |
| Chinese | | 0.604 | | 0.608 |
| Unknown | | 0.784 *** | | 0.795 *** |
| Sex of infant | | | | |
| Girl | | 1.000 | | 1.000 |
| Boy | | 1.358 *** | | 1.356 *** |
| Adopted Status | | | | |
| Natural child | | 1.000 | | 1.000 |
| Adopted child | | 0.387 *** | | 0.391 *** |
| Mother's age | | | | |
| <=20 | | 1.128 * | | 1.113 |
| 21-25 | | 1.047 | | 1.042 |
| 26-30 | | 1.030 | | 1.031 |
| 31-35 | | 1.000 | | 1.000 |
| >35 | | 1.140 | | 1.138 * |
| Household social economic status | | | | |
| Elite | | 0.894 | | 0.890 |
| White collar | | 0.845 * | | 0.844 * |
| Small capital Owner | | 0.887 * | | 0.883 * |
| High skilled worker | | 0.760 * | | 0.758 * |
| Farmer | | 0.885 ** | | 0.883 ** |
| Lower skilled worker | | 0.861 * | | 0.862 * |
| Unskilled worker | | 1.000 | | 1.000 |
| Period | | | Having elder siblings | |
| 1906-1925 | | 1.000 | First infant | 1.000 |
| 1926-1944 | | 1.025 | Not First infant | 1.025 |
| Same sex sibling order | | | Birth Status | |
| First | | 0.936 | Legitimate | 1.000 |

| | | | |
|----------|-------|--------------|-------|
| Second | 1.000 | Illegitimate | 1.206 |
| Third up | 0.970 | | |
| Unknown | 0.933 | | |

Sex of household head

| | |
|-----------------------|-------|
| Female household head | 1.000 |
| Male household head | 0.948 |

Note : The total observed infants is 43,969, including 5,640 infants died before first birthday. ***Significant at the .001 level; **Significant at the .01 level; *Significant at the .05 level.

第四章 研究發現與討論

本文旨在討論日治時期新竹客家單親家庭嬰兒死亡率之研究，並以臺北地區的 3 個研究點作為對照組，用以進行區域與族群因素之比較研究。本研究發現，客家單親家庭的嬰兒死亡率高於雙親家庭，尤以男嬰的風險較高，閩南單親家庭亦同。在雙親家庭中，是否為私生子為影響嬰兒存活的顯著因素。私生子的死亡險較高，但若在單親家庭中，該因素則不存在顯著影響力。此外，相較於閩南家庭，客家家庭的單親家庭嬰兒死亡風險較低，且具有顯著差異的社經地位類別亦不同。

數據分析僅能提供一個社會現象的樣貌，何以形成及如何因應則有待回到文獻分析與田野調查的質化研究。此外，單親家庭對嬰兒死亡風險具有重要影響力，唯表 2 無法呈現單親爸爸或單親媽媽在嬰兒死亡風險上的影響，且外文文獻對於此議題之討論豐碩，值得另文一併討論與解釋之。

參考書目

中文資料

- 《臺灣日日新報》，臺北，1898-1944 年。
- 不詳。1941。《(昭和十六年度)財產目錄貸借對照表・事業報告書及剩餘金處分案》。
竹北共同農業倉庫。
- 安倍明義。1938。《臺灣地名研究》。台北：華語研究會。
- 竹東郡役所。1937。《竹東郡勢要覽》。竹東郡：竹東郡役所。
- 佚名。2006。《新竹縣采訪冊》，《臺灣文獻叢刊》。中研院臺史所史籍自動化室。
- 吳憶雯。2013。《從隘庄到茶鄉：新竹峨眉地區的拓墾到社會發展（1834-1911）》。
新竹：新竹縣政府。
- 李秀如。2012。〈被忽略的容顏--政府移轉對男性單親家戶兒童貧窮率的影響〉。《淡
江人文社會學刊》49。頁 129-154。
- 林百川、林學源。2006。《樹杞林志》，《臺灣文獻叢刊》。中研院臺史所史籍自動化
室。
- 林嘉琪、楊文山、褚齡霽、黃湘楨、郭曜軒。2017。〈閩客通婚與家戶社經地位關係
之研究（1905－1945）：以福爾摩沙歷史職業與社會分層資料庫分析〉。《民俗曲
藝》197。頁 135-184。
- 島袋完義著，宋建和譯。2006 年。《北埔鄉土志》。新竹：新竹文化局。
- 高拱乾。2006。《臺灣府志》，《臺灣文獻叢刊》。中研院臺史所史籍自動化室。
- 高森永。2000。〈嬰兒死亡率的測量與應用〉。《國防醫學》30：6。頁 529-533。
- 郭芝亭。1954。〈紀金廣福大隘〉。《新竹文獻會通訊》13：2。
- 陳永清。1934。《(最新版)臺灣商工業案內總覽》，台中：東明印刷合資會社。
- 陳培桂。2006。《淡水廳志》，《臺灣文獻叢刊》，中研院臺史所史籍自動化室。
- 菅野秀雄。1938。《新竹州沿革史》，新竹：新竹州沿革史刊行會。
- 黃繁光等編纂。2013。《淡水鎮志》。台北：淡水區公所。

新竹州政府。1923。《新竹州產業年報（大正十二年）》。新竹州。

楊文山、吳柏林、柯諾柏。1993。〈台灣地區嬰兒死亡率長期變動之趨勢，1971-1991：時間數列分析〉。《中國社會學刊》17。頁 181-202。

臺灣總督官房臨時國勢調查部。1932。〈[昭和五年]國勢調查結果中間報（新竹州竹東郡）〉，《國勢調查結果中間報》。臺灣總督官房臨時國勢調查部。

臺灣總督官房臨時國勢調查部。1932。〈[昭和五年]國勢調查結果中間報（新竹州新竹郡）〉，《國勢調查結果中間報》。臺灣總督官房臨時國勢調查部。

臺灣總督府。1944。《臺灣戶口統計昭和十八年》。台北：三和印刷所。

臺灣總督府殖產局商工課。1936 年（昭和 11 年）。〈[昭和十一年三月]臺灣總督府殖產局商工課工業彙報第 6 號臺灣の副業〉《臺灣總督府殖產局商工課工業彙報》。

鄭清霞、張國偉、王舒芸、謝玉玲。2010。〈1988-2007 年台灣單親家戶圖像—性別與世代數的分析〉。《靜宜人文社會學報》4：2。頁 235-267。

篠原哲次郎。1932《（昭和七年版）臺灣市街庄便覽》，臺北：臺灣日日新報社。

藤本實也。1924。《臺灣の蠶絲業》。東京：丸山舍書籍部。

政府網站

新竹縣竹北市公所

<http://www.chupei.gov.tw/home.php>

2017 淡水學國際學術研討會 港口、船舶與貿易

2017.11.04 驚聲國際會議廳

第八場 住民與民俗

1. 邵美華

目加溜灣獵鹿人

2. 謝方一

台北府城規劃修造及甲申淡水「西仔反」戰事與「湘西趕屍」人民俗史考

3. 王 棧

學與術的閃亮交會—木雕大師吳榮賜的淡水情緣

4. 鄭維雄

從台灣「西仔反傳說」情景劇談共建兩岸影視文化傳播

目加溜灣獵鹿人 -從善化社內遺址一個灰坑談起

邵美華

摘要

儘管歷史文獻如《熱蘭遮城日記》詳細記載荷據時期最大的出口貿易貨物—鹿皮，包括鹿皮出口數量（包括單位）、日期、船隻類型，裝運港及目的港，但究竟在那裡狩獵？在那裡屠宰？怎麼屠宰？等細節在歷史文獻中均無相關記載。反之，考古學在此則提供了一項有利的證據，從動物考古學的文獻，動物骨骼部位及骨骼上遺留的切割痕，反映了使用目的，善化社內遺址 P3 灰坑內出土梅花鹿部分骨骼上遺留的切割痕，明顯見取鹿皮及鹿筋等現象，實為考古與歷史互證的最佳例子。

關鍵字：善化社內遺址、獵鹿人、梅花鹿、目加溜灣社

依據荷據時期的文獻記載，臺南平原上大約有新港、目加溜灣、大目降、蕭壠、麻豆等西拉雅聚落（中村孝志著；吳密察、許賢瑤譯，1994），其中目加溜灣社於荷據時期人口數大約近千人。由於明清以來，隨著漢人移民數量大增，平埔族長期與漢人接觸，漢化日深，加上部分目加溜灣原住民也逐漸遷徙，因此有關目加溜灣社社址及確切活動範圍等訊息已消失，學者們大抵推測目加溜灣社社址位於善化北側的社內聚落（安倍明義 1938），善化慶安宮前中山路（東關里）至社內（溪美里）範圍，至於社域，也就是鹿場範圍，則在今日善化與官田區境內，東至善化茄拔、西至西衛、南至中山路，北到官田社子里的舊社（林秀容，2007:45）。至於目加溜灣社及支社的遷徙路線，根據石萬壽（1990:55-56; 61-62）於《臺灣的拜壺民族》研究指出約有八處，大抵沿曾文溪及其支流，往上游西部麓山帶丘陵地帶遷徙。

因此鄰近善化、新市及定安三區的樹谷文化基金會考古中心，於民國 97 年 9 月針對三地進行考古遺址調查工作，於社內聚落外圍休耕農田內發現地表散見蔦松文化的紅褐色素面陶片，及近代漢人文化的安平壺、青花瓷及硬陶遺留，後經多次踏查，並以採土器進行淺層鑽探，及比對文獻，該一地點可能即為荷據時期目加溜灣社所在。依據日治時期堡圖善化社內位置比對現今行政區，大部份屬於台南市善化區溪美里及什乃里，西緣鄰麻豆區，東勢宅中排水溝（古曾文溪）西側不遠處，因此，樹谷文化基金會考古中心於東經 120°17'22"；北緯 23°9'1"

二度分帶 (TWD97) E177229 X N2561105m 進行試掘，計發掘 3 個探坑，其中 P2 探坑距離東邊的古曾文溪最遠，P1 及 P3 探坑則較接近(圖 1)。以目前地形來看，遺址所在屬於曾文溪南岸古沖積平原，地勢平坦，現今地表高程約在 10-12 公尺。遺址東側緊臨東勢宅中排，又稱社內溝，遺留主要沿此河流的西岸分布(朱正宜，2009)。試掘結果 P3 一個灰坑內即出土大量梅花鹿骨遺留，計 959 件，重 4799.8 公克 (尚未出版)。

最大宗的交易商品。早於明代陳第的《東番記》（1603）即提及鹿皮、肉、筋、角的交易，至《巴達維亞城日記》（1624）、《熱蘭遮城日記》（1629-1662）等文獻大量記載鹿皮交易的記錄，中村孝志〈十七世紀台灣鹿皮之出產及其對日貿易〉（1997）專文對荷據時期臺灣的鹿皮貿易做了深入的研究與整理，也因此，曹永和八萬餘字的《近世臺灣鹿皮貿易考》詳細探討臺灣鹿皮輸出的經過；鹿皮在臺灣島內的獵捕、收集及影響；鹿皮貿易方法、利益及用途，更強調鹿皮貿易在臺灣經濟史、社會史的重要意義（曹永和著、陳宗仁校注，2011）。

周婉窋考證明代陳第的《東番記》（1603）中東番的地理位置大約在臺灣西南沿海一帶，自今日的嘉義到屏東以北地區，《東番記》即記載「山最宜鹿，儻儻俟俟，千百為群。人精用鏢，鏢竹柄鐵鏃，長五尺有咫，銛甚，出入攜自隨，試鹿鹿斃，試虎虎斃。居常禁不許私捕鹿，冬，鹿群出，則約百十人即之，窮追既及，合圍衷之，鏢發命中，獲若丘陵，社社無不飽鹿者。取其餘肉，離而臘之，鹿舌、鹿鞭（鹿陽也）、鹿筋亦臘，鹿皮角委積充棟。鹿子善擾，馴之，與人相狎習。篤嗜鹿，剖其腸中新咽草將糞未糞者名百草膏，旨食之不饜」（周婉窋 2003:22-45），意即臺灣鹿群遍野，各社社民精於以竹柄鐵鏃獵鹿，且遵守群獵的規則，大約百人左右圍獵的方式，狩獵時間則在冬季，鹿群數量之多，加上社民鏢獵技藝精湛，每發必中，因此每社都大豐收。至於狩獵所得的鹿隻，會取下鹿肉醃製做成鹿乾，包括鹿舌、鹿鞭、鹿筋也統統醃製，鹿皮、鹿角堆積成山。幼鹿可以馴化，容易與人相處，社民非常愛吃鹿胃腸中尚未消化的食物，名為百草膏。同時，《東番記》也提及原住民以鹿皮、鹿脯及鹿角與漢人交易物品：「居山後始通中國，今則日盛，漳、泉一帶之惠民、充龍、烈嶼諸嶼，往往譯其語，與貿易，以瑪瑙、磁、器、布、鹽、銅、簪環之類，易其鹿脯皮角……」。

鹿皮更是荷蘭東印度公司據臺後以臺灣做為其東亞貿易的轉運站的目標貨物，《巴達維亞城日記》第一冊即記載著，西元 1625 年 4 月「中國人不喜余等來福爾摩沙，因而煽動土番對付余等，蓋懼怕我方笮於鹿皮、鹿肉及魚類之貿易，有所防礙於彼等故也。...據聞鹿皮每年可得二十萬張，鹿脯及魚乾甚多，可得相當數量之供給。...上列土番，深望我方居住其村落，我國人已遣派助理商務員一人帶同其他人員二人，前往蕭壠，其他各村落當亦需要如此。...臺窩灣（安平）港有戎克船約計一百艘，來自中國從事漁業，並為採購鹿肉運往中國，搭乘該戎克船前來之多數中國人，將進入內地採購鹿皮鹿肉等物。」（中央研究院臺灣史研究所 1989：49）。

為大量外銷鹿皮，荷人准漢人入社督番捕鹿，但需納稅，即為贖稅，自此漢人引進陷阱及罟等狩獵技術，荷人則以陷阱及罟的數量收稅，按一個陷阱每月收 15 里耳（real），一罟每月 1 里耳的稅金發給執照，中國人一人至少有 20 罟，甚或一人 35 至 45 口罟，荷人的鼓舞，狩獵期又長達 6 個月，鹿皮捕獲量大增，出口數字扶搖直上，依中村孝志的統計 1633-1661 年 28 年間的皮革載運表（荷蘭船所載），清楚的看到 1638 和 1639 兩年，鹿皮輸出出現最高峰，以 1638 年為例，荷蘭船裝載著臺灣的「各種鹿皮」高達 15 萬 1010 張；1639 年首度出現除了「各

種鹿皮」13 萬 10 張外，還有「大鹿皮」1 萬 4392 斤和「山羊皮」1 萬 560 張。1638 年 10 月起，荷人為免濫捕，改狩獵期限為 2 個月，全部只核準 24 個陷阱。1640 年間鹿皮輸出頓時銳減成一年 6 萬 6000 張（1640）到僅剩千位數 6241 張（1949 年）的記錄（表 1）（中村孝志 1997：81-111）（臺灣省文獻會 1972：57）（曹永和 2000：127）。

表 1：台灣產皮革載運表（荷蘭船所載）

| 年次 | 各種鹿皮 | 大鹿皮 | 山羊皮 | 獐皮 |
|------|----------|----------------|--------|-------|
| 1633 | 58,320 張 | 斤，張（1） | 張 | 張 |
| 1634 | 111,840 | | | |
| 1635 | 70,060 | 2,800 斤 | | |
| 1636 | 60,440 | | | |
| 1637 | 81,700 | | | |
| 1638 | 151,010 | | | |
| 1639 | 130,010 | 14,392 斤 | 10,560 | |
| 1640 | 66,000 | 72,271 斤 | | |
| 1641 | 48,440 | | | |
| 1642 | 19,140 | 1,150（290 張） | 1,330 | |
| 1643 | 61,580 | 3,212（842 張） | 550 | |
| 1644 | 39,020 | 41,547 斤 | 1,764 | |
| 1645 | 47,304 | 13,279 張 | 1,320 | |
| 1646 | 40,000 | | | |
| 1647 | 63,000 | | | |
| 1648 | 55,000 | | | |
| 1649 | 6,241 | | | |
| 1650 | 66,534 | 24,222 | 9,770 | |
| 1651 | 80,040 | 17,933+400 張 | 4,109 | 1,010 |
| 1652 | 91,963 | 26,360（6920 張） | | |
| 1653 | 54,700 | 2,000 張 | | |
| 1654 | 27,240 | 4,880 張 | | |
| 1655 | 103,660 | 31,995（8000 張） | 1,274 | 450 |
| 1656 | 73,022 | | | |

| | | | | |
|------|--------|---------|-------------------------|--|
| 1657 | 51,464 | 4,980 張 | 3,443 含 cordvan 皮 | |
| 1658 | 99,891 | 6,380 張 | 4937 | |
| 1659 | 73,110 | | 15,400 | |
| 1660 | 64,898 | | | |
| 1661 | | 2180 張 | 600 | |

此表係依中村孝志台灣產皮革載運表（荷蘭船所載）表格所作（1997：109）

1640 年開始荷蘭東印度公司禁用陷阱捕鹿一年，巴達維亞城日記 1640 年 12 月 6 日記載：「鹿因 3 年間不絕的被捕獲，非常減少，再 6 年間就不能達到原數，於是從一致的決議，一年間禁止不得掘穴、張網，期土人不會因貪慾的漢人榨取至盡」；1644 年 4 月 24 日（明末崇禎十七年）記載「臺灣島之鹿大為減少，長官以為在數年內，鹿皮由暹羅及柬埔寨供給日本，對公司為有利。」（中央研究院臺灣史研究所 1989）。荷蘭東印度公司緊急採取的政策，包括減少獵鹿執照的發給，限定獵鹿時期為 2 個月，1650 年鹿皮輸出似漸漸有回穩現象，1650 年輸出數量又達到了 6 萬 6 千多張。

1650 年之後，原住民越社捕鹿的情況似乎成為普遍現象，甚至有嚴重的糾紛，因此荷蘭人為原住民各社劃定獵場，並禁止越社捕獵。《熱蘭遮城日記》記載：1654 年 3 月 30 日一個陰暗又寒冷的天氣，召開北區地方會議，會中宣講「為要盡可能維護大眾的安寧和平，除了由我們已經劃定或以後將劃定的共同打獵的獵區以外，各社的社人都只得在自己的獵場打獵，不得在別社的獵場打獵。」。《熱蘭遮城日記》1656 年 3 月 31 日甚至記載著原住民越社私自買賣等情事發生，Dalivo〔他里霧〕、Goumo〔猴悶〕和 Donbalees〔肚貓螺，在西螺一帶村社的賈商〕的賈商們抗議，蕭壠、麻豆、目加溜灣等社的原住民常到他們村社交易，帶走大部分的鹿皮及鹿肉。

「今天我們收到政務員 Davit Hardthouwer 先生從虎尾壠來的一封信，fol.204r 署期本月 26 日。這封信，他分幾個要點，敘述對改進該地區賈社的意見。

首先，因那些賈商主張，原住民應該遵行平常的打獵規則，但這些原住民都還認為他們必須可以自行決定〔要如何打獵〕這也是最公道，最正常的。因此，應該在舉行賈社的時候，一開始就要把這情形說明清楚，以免嗣後有藉口可言。

那些原住民也懇切的要求，他們的鹿肉也能賣到跟諸羅山社人相同的價格，即一支公鹿的腿可賣 5 個 dubbelde [sic] stuyvers（即 100 cent，即 1 荷盾），一支母鹿的腿可賣 4 個 dubbelde [sic] stuyvers（即 80 cent）。又在交鹿肉時，因為不了解，或因為其他原因，有時會把一隻成熟的鹿當代小鹿買賣，因此賈商與原住民之間引起爭執。為解決這種爭執，一隻六個月大的小鹿就應該算做一支公鹿的腿，一隻一歲的小鹿就應該算做 2 隻公鹿的腿，一隻兩歲的小鹿就應該算做 3

支公鹿的腿，接著如此類推，直到所捕到的算做成熟的鹿為止。fol.204v 在交鹿皮時，2 支公鹿的腿或 4 支母鹿的腿可算做 3 枚公鹿的鹿皮。這情形迄今都尚無命令規定。

而且，精美的褐色綿布（*fijne bruyne cangans*）和藍色的精緻棉布（*blauwe baftas*）的價格也應予規定。因為那些賈商（特別是 Dalivo〔他里霧〕、Goumo〔猴悶〕和那些 Donbalees〔肚貓螺，在西螺一帶村社的賈商〕指控說，蕭壠、麻豆、目加溜灣等社的原住民，在北風季節常來上述那些村社交易，帶走大部分的鹿皮，也帶走鹿肉，要不是這樣，那些鹿皮和鹿肉大多數都會賣給他們的，那些賈商因此短缺這些貨物了。這個 Hardthouwer 很仔細地強調說，此事絕對不可允許，不過，我們若有相反的想法，那就至少要在舉行賈社的時候，一開始就要向那些賈商說明清楚。詳細情形可從他的來信看到。（臺灣日記知識庫網站）。

依上述文獻，目加溜灣社和鄰近的蕭壠、麻豆等社，從山最宜鹿，獵獵俟俟，鹿群遍野，到 1630 年間大量出口鹿皮，到 1640 年間荷蘭東印度公司隨即意識到鹿皮數量大減的危機，開始禁用陷阱捕鹿，及減少發給獵鹿執照，同時限定獵鹿時期為 2 個月等因應措施；然而鹿隻數量的減少可從原住民越社捕鹿事件看出端倪。上述《熱蘭遮城日記》1656 年 3 月 31 日記載的 Dalivo〔他里霧〕、Goumo〔猴悶〕和 Donbalees〔肚貓螺，在西螺一帶村社的賈商〕地區賈商們抗議事件，指稱蕭壠、麻豆、目加溜灣等社原住民到該村社交易，帶走大部分的鹿皮及鹿肉，足證目加溜灣所在地的鹿隻數量已然嚴重減少到不足以因應市場所需，必需到他社去交易獲得。

鹿肉與鹿筋的貿易

鹿皮是荷據時期運往日本最重要的商品，而乾鹿肉、鹿筋則多見載往中國的記錄。《巴達維亞城日記》第一冊即記載著，西元 1624 年 2 月「蕭壠人，彼等又食用該地多所出產之鹿肉...，鹿多而彼等盛加射殺，肉及皮，使之乾燥，中國人以廉價收買或以他物交換」（1624：33）；《熱蘭遮城日記》1648 年 4 月 17 日記載 3 艘戎克船出航前往中國沿海，所載貨物中就見 3 擔鹿筋（*herte senuwen*），80 擔鹿肉，28 擔鹿腿；1648 年 5 月 18 日有 8 艘戎克船出航到中國沿海運去 218 擔鹿肉，36 擔鹿腿及 515 斤鹿筋；一直到 1661 年 3 月 2 日仍有記載，「中午有 5 艘賈商的船從福爾摩沙的北部抵達此地，運來 76 擔乾的鹿肉，16 捆乾的鹿筋，1 袋芝麻，250 枚鹿皮，16 枚水鹿皮和...2 袋油豆。」；3 月 3 日，5 艘戎克船由 Tayouan 向廈門、烈嶼等地出發，載有 53827 斤乾的鹿肉，326 斤鹿筋，130 擔鹿腿；1661 年 3 月 4 日，2 艘賈商的舢舨船由台灣北部駛來 Tayouan，載有 90 擔鹿肉，13 捆鹿筋，550 枚鹿皮，12 枚水鹿皮（臺灣日記知識庫網站）。因此，鹿皮、鹿筋、和乾鹿肉（鹿脯）或鹿腿為臺灣鹿隻外銷的主流貨物。江樹生先生於〈梅花鹿與台灣早期歷史關係之研究（續）〉中指出鹿肉，即鹿脯或鹿肉乾，實係鹿腿，有如今之火腿，荷據時期，台灣原住民將一隻鹿的肉分成四腿晒乾或烘乾，經晒乾或烘乾的鹿腿，平均大約二十四腿為一擔（江樹生，1987：2-24）。

另外，《熱蘭遮城日記》中與鹿相關的商品還有鹿腳及鹿毛，有關鹿腳的記載見於多處，如 1646 年 10 月 1 日，有四艘戎克船航往中國沿海，合計搭有 139 個人，運去下列貨物，包括 129 籃鹿肉，4 籃鹿骨，90 籃鹿角、fol.387v、9 籃鹿毛；1646 年 10 月 5 日有 3 艘戎克船航向中國，載有 34 捆水鹿皮，11 籃鹿肉，20 籃鹿角；1647 年 7 月 20、21、22 日有 12 艘戎克船航往中國沿海，合計搭有 441 人，運去 135 籃鹿肉，63 擔鹿骨，4 籃鹿角；1655 年 10 月 16 日有 7 艘戎克船從安平出航前往中國沿海，搭 190 個男人，載有 19288 斤鹿肉，48 籃鹿腿，4 籃鹿角，1500 枚腐壞了的鹿皮，1657 年 8 月 3 日更記載著東印度公司派翻譯員何斌送給國姓爺鄭成功的禮物包括 2 疋絨布，10 個琥珀，5 擔鹿肉及 5 擔鹿角，然而《熱蘭遮城日記》於 1644 年 3 月 21 日的註解中即提及，「Kackjens 上述本文解說，是小鹿的腳，但其發音近似臺灣方言的「腳跟」或「腳筋」，且 1657 年 8 月 25 日，提及「送去給他（國姓爺）的禮物，fol.223v 他收到的有：2 疋絨布，10 個大琥珀，5 擔鹿肉和 5 擔〔鹿的〕腳筋（kackjens）」，推測可能 8 月 3 日記載的鹿角應為鹿筋，且日記中未見鹿腳、鹿筋同時出現的記載，因此推測鹿腳指的可能就是鹿筋，確切 kackjens 為何，需要再進一步研究。整體來說，鹿皮、鹿肉、鹿筋及鹿角，確為當時臺灣的重要出口商品。

雖然自明末開始至荷據時期，豐富的文獻記載著臺灣鹿皮的出口貿易，然究竟是什麼鹿的鹿皮？在那裡狩獵？在那裡屠宰？怎麼屠宰？均無甚著墨。本文主要探討如何從考古出土的動物骨骼，及骨骼上所見屠宰痕，來推測其經濟目的。

善化社內遺址試掘

樹谷文化基金會考古中心試掘結果，P3 探坑內一個灰坑內即出土大量梅花鹿骨遺留，計 959 件，重 4799.8 公克。灰坑主要分布在探坑東南角，並向東牆及南牆延伸。灰坑上口自約地表下 20 公分，直至地表下 140 公分左右，堆積深度約達 120 公分。出土遺物相當豐富，包括安平壺、青花瓷、硬陶、獸骨、鐵器、陶片、火燒紅土、石、炭屑、貝等，推測可能係一垃圾棄置處（圖 2）（尚未出版）。



圖 2: P3 灰坑位於探坑東南角（圖右上方），出土大量梅花鹿骨

動物考古學有關鹿科動物骨骼切割痕文獻

O'Connor (2000: 46-48) 於其著作 *The Archaeology of Animal Bones* 一書中指出，人類屠宰動物的行為，通常會因其使用目的不同，而出現不同的切割痕及位置組合，也就是有其固定模式，因此記錄與繪製遺址內動物骨骼上切割痕出現的位置，切割方向等線圖，是考古學者整理與推測一個地區人們的行為與動物的運用方法之重要參考資料。瑞塔拉吉 Rita Larje (2014: 23-29) 則整理相關的考古文獻，探討切割痕的位置、屠宰技術與目的，探討從石器時代到金屬器時代不同地區史前人類行為的演變。知名美國考古學者路易斯 賓佛 Lewis Binford (1981) 也以阿拉斯加愛斯基摩人 (Nunamiut Eskimo) 屠宰馴鹿的方法，並針對動物骨骼上出現的屠宰痕，來推測屠宰方式與目的，進而分析史前人如何運用動物，以及史前經濟行為。研究切割痕重點在整理出某種切割痕（切割工具）、重覆出現在某種動物的特定部位（切割的目的）、而且這個現象重覆出現（該類型動物被運用的固定模式及數量），那麼必然有其原因與目的。以鹿科動物為例，取鹿皮、鹿肉及鹿筋是最常見的三個目的。瑞塔整理取鹿皮的環狀切割痕最常出現位置有兩處，足部末端-遠端蹠骨，和頭部-顱骨，專為「取皮」的切割痕與一般屠宰過程中的「去皮」是不同的，專為取皮製衣或特定用途，賓佛觀察愛斯基摩人為取馴鹿皮 (1981)，常見切割痕位於顱骨和鹿角角柄之間，以及遠端掌骨／蹠骨出現環狀切割痕。若取皮是為製作獸皮衣，那麼會有取愈多皮愈好的現象，表現在骨骼上如環狀切割痕出現在趾骨上，以及鹿角基柄，上顎沿下顎交接處 (Rita Larje 2014: 26)。至於取筋，Steven Edholm、Tamara Wilder and Jim Riggs (2001: 260) 於其著作 *Buckskin: The Ancient Art of Braintanning* 《鹿皮－腦漿鞣製皮革》中詳細介紹傳統印第安人製作鹿皮及取鹿筋的方法，文中提到，鹿腳筋可以用在加固弓背及繩索，而小腿後方的筋是最大最長的，但是此筋緊緊相連著後腳跟，取筋時要切斷才行。Marie-Cécile Soulier 和 Sandrine Costamagno (2017:782-802) 進行一項紅鹿屠宰切割痕實驗後也指出，掌骨和蹠骨後側的肌腱是鹿隻最長的肌腱，由於深埋在遠端掌骨與蹠骨的骨溝中，因此這兩處常常可見短斜的切割痕，以取得最長的肌腱。

有些切割痕則是與肢解動物有關。大抵來說，初步肢解後才進行取肉的動作，這類型初步肢解的切割痕多出現在肩胛骨、骨盆、遠端股骨、近端股骨、遠端脛骨、近端脛骨等多肉處。如去頭的肢解切割痕位置大多出現在顱部枕骨髁和寰椎。而切割痕有兩種，一是取肉出現的縱向切割痕，一是短斜切割痕，大多為切斷肌腱時出現。大體來說，愈不規則的骨頭部位，彎度愈大處，也就是最不易使刀的部位，最常見切割痕出現 (Rita Larje 2014: 23-29)。

若為取骨髓，要先將骨頭劈裂。通常係將長骨放置砧板上，再以較重工具重擊長骨使之破裂。而且重擊位置必需正確有力，才會留下乾淨的骨髓，否則會有很多小碎骨夾雜在骨髓內。在劈裂前，必需清除肉、筋和膜等，才易掌握砍擊位

置，也就是下刀點。砸擊痕多出現在長骨部位，如近端股骨、遠端股骨、近端肱骨、遠端肱骨、蹠骨等。這類型裂紋包括開裂及螺旋型斷裂兩種。不過，賓佛也指出，被動物踩踏或肉食動物啃咬也有可能會出現類似斷裂痕（Rita Larje 2014：27）。

善化社內遺址出土的梅花鹿骨骼

善化社內遺址生態遺留中以哺乳類出土數量最多，計 3727 件，總重 5939.39 公克。可辨識的種屬以鹿科動物最多，其中又以梅花鹿所佔比例最高，達 959 件，其次是山羌，計 9 件（表 2），臺灣的鹿科動物僅水鹿、梅花鹿及山羌三種，以棲地來看，梅花鹿分布在臺灣全島中低海拔平原和丘陵地，大致在海拔 300 公尺以下地區，現生水鹿則大多生長在較高海拔，約 1000 公尺以上，遺址出土的鹿科動物能夠辨識的僅梅花鹿及山羌，其餘 50 多件鹿科骨骸不明種屬（朱正宜等，尚未出版）。

表 2: 善化社內出土哺乳類動物種屬/件數/重量統計表

| 種屬 | 件數 | 重量(g) |
|-----------|-------------|----------------|
| 白鼻心 | 1 | 3.1 |
| 犬 | 62 | 100.97 |
| 狗獾 | 2 | 2 |
| 台灣野豬 | 22 | 157.3 |
| 鹿科(不明) | 53 | 67.1 |
| 鹿屬(不明) | 1 | 0.6 |
| 梅花鹿 | 959 | 4799.8 |
| 山羌 | 9 | 6.8 |
| 食肉目不詳 | 26 | 27.6 |
| 偶蹄目不詳 | 62 | 133.2 |
| 不詳種屬 | 2530 | 640.92 |
| 總計 | 3727 | 5939.39 |

梅花鹿學名 *Cervus Nippon taiouanus*，以頭骨、軀幹骨及四肢骨三大類來分，遺址出土的梅花鹿以頭骨部位數量最多，計 63 件，總重 2238.1 公克，其中鹿角殘件最多也最重，因易碎以袋計，總計 14 袋，重 1262 公克，可見角柄與角環、眉枝及角幹等不同部位，帶齒的上下顎骨重量居次。四肢骨的重量最重，總件數(加不明長骨)計 123 件，總重 2313.8 公克。指骨/趾骨的件數最多(加趾骨第一節)，計 30 件，重 128.8 公克，其次是蹠骨(加蹠骨合併者)，計 24 件，重 428 公克，脛骨 10 件，軀幹骨數量最少，重量也最輕，計 16 件，總重 117.1 公克。

表 3：善化社內遺址梅花鹿骨骼所見切割痕類型/位置

| 切割痕 | 部位 | | | | | | | | | | |
|-------|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|
| 類型 | 帶齒下顎骨 | 胸骨 | 肋骨 | 股骨 | 肱骨 | 脛骨 | 距骨 | 跟骨 | 掌骨 | 蹠骨 | 趾/指骨 |
| 切割痕 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 3 |
| 環狀切割痕 | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 |
| 斷筋痕 | | | | | | 1 | | | 1 | 3 | |
| 總計 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 5 | 4 |

部分出土梅花鹿骨骸見明顯屠宰切割痕（表 3）及經燒煮等跡象，

(1) 切割痕

經整理本遺址出土梅花鹿骨骸可辨識的切割痕，包括用以取皮的環狀切割痕，取筋的斷筋痕，及一般切割痕（僅見數道明顯的平行、短線切割痕），但用途不明確者。

- a. 環狀切割痕計 4 件，分別見於掌骨（EM296），蹠骨 2 件（EM295；EM299）（圖 3，圖 4）和趾骨 1 件（EM195）。

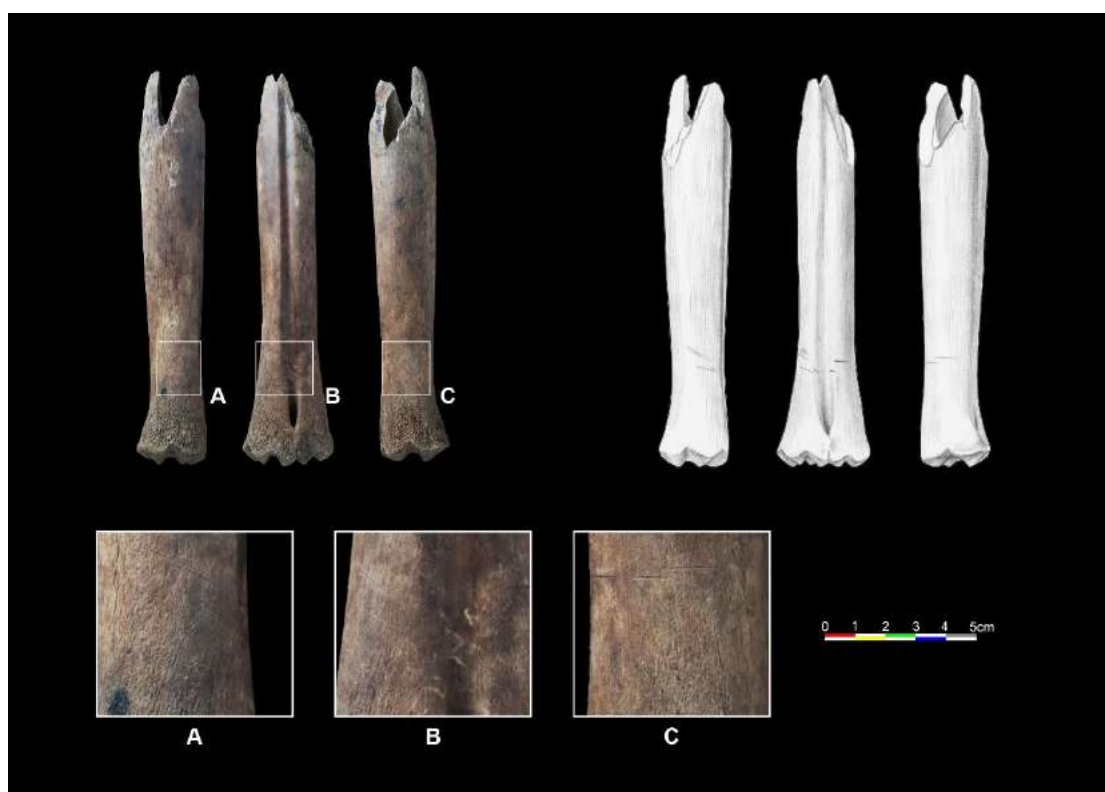


圖 3：標本 EM-295 梅花鹿遠端蹠骨上的環狀切割痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）

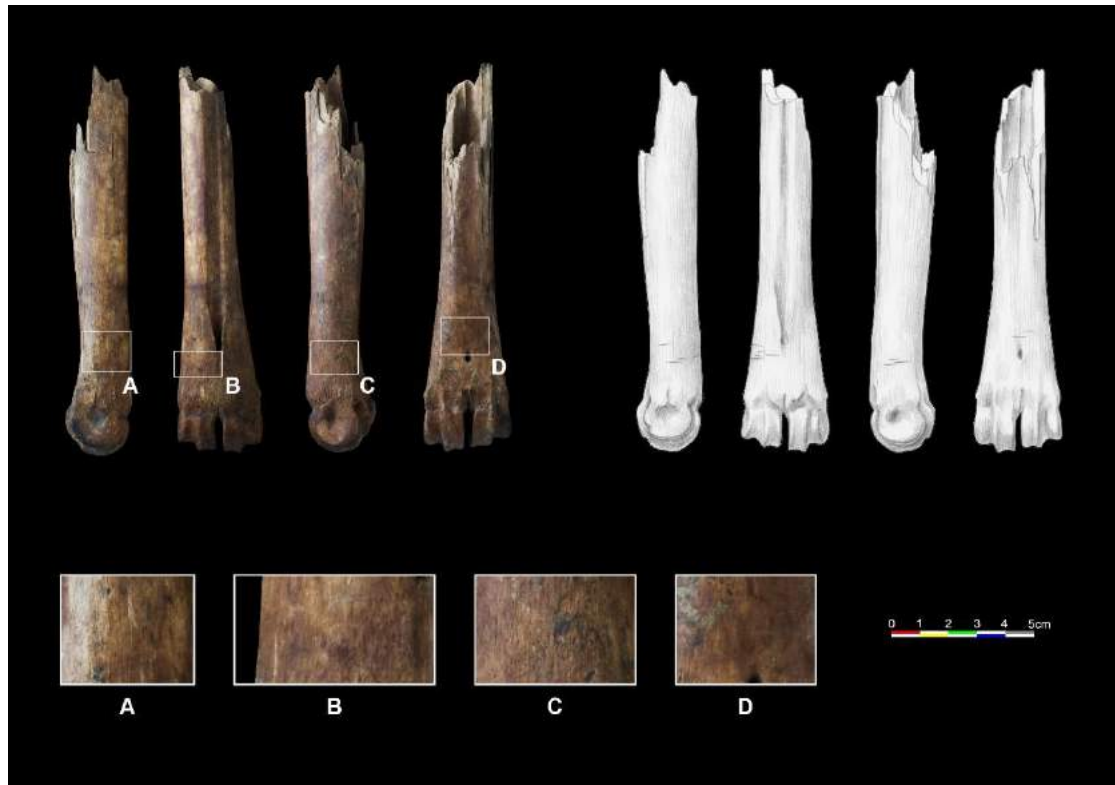


圖 4: 標本 EM-299 梅花鹿遠端蹠骨上的環狀切割痕(攝影戴瑞春,線圖葉沛明,排版劉益助)

b. 取筋痕計 5 件，蹠骨 3 件（EM238；EM 241；EM270）（圖 5，圖 6），掌骨 1 件（EM272）（圖 7）。

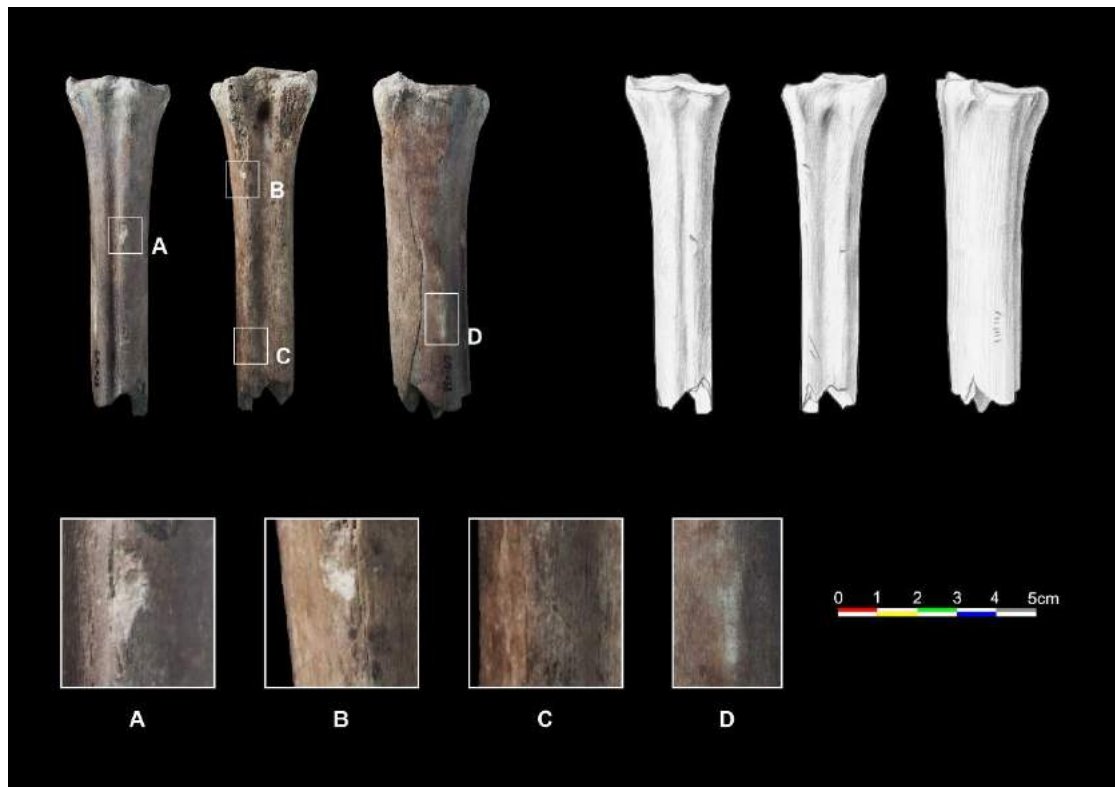


圖 5: 標本 EM-238 梅花鹿獐骨骨溝兩側的短斜取筋痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）



圖 6: 標本 EM-241 梅花鹿獐骨上沿骨溝兩側的短斜取筋痕（攝影戴瑞春，線圖

葉沛明，排版劉益助）

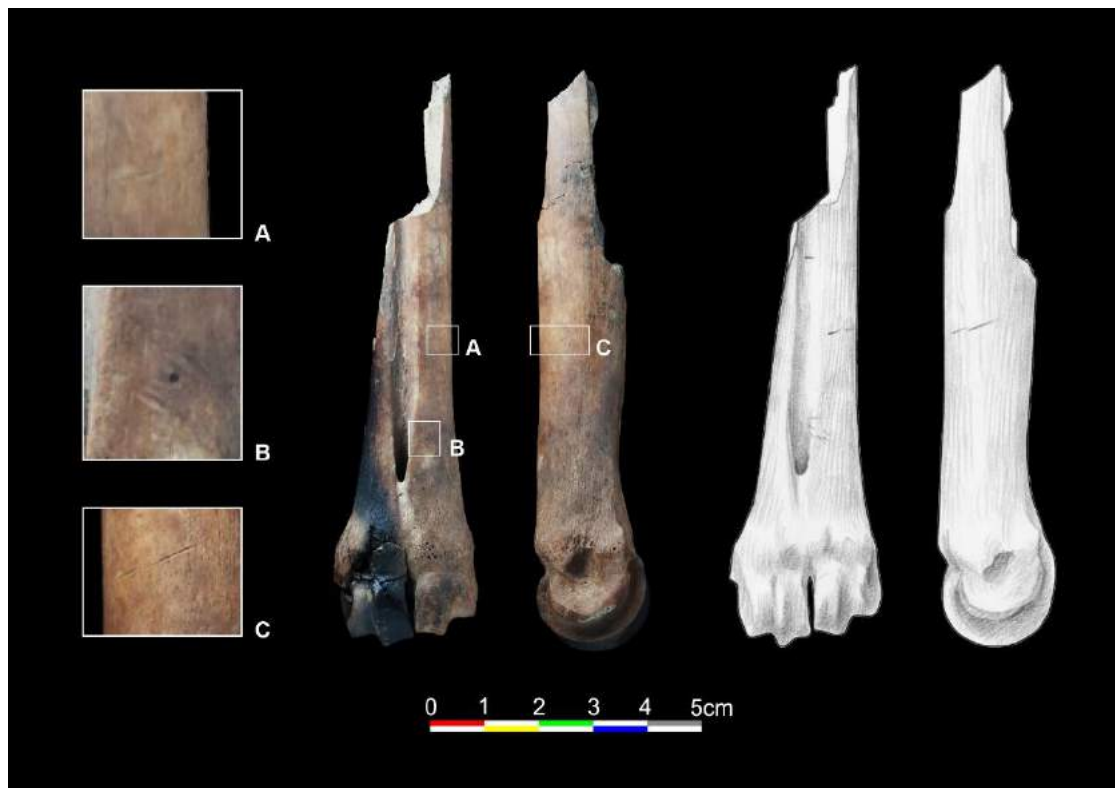


圖 7: 標本 EM-272 梅花鹿掌骨上沿骨溝兩側的取筋痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）

c. 其餘不明確用途的切割痕，均以切割痕計，總計 15 件，分見股骨 4 件(EM327，EM308)（圖 8，圖 9），脛骨 1 件（EM269）（圖 10），股骨與脛骨切割痕推測可能為取肉痕，趾骨 3 件（EM 266），肱骨，胸骨等多處。

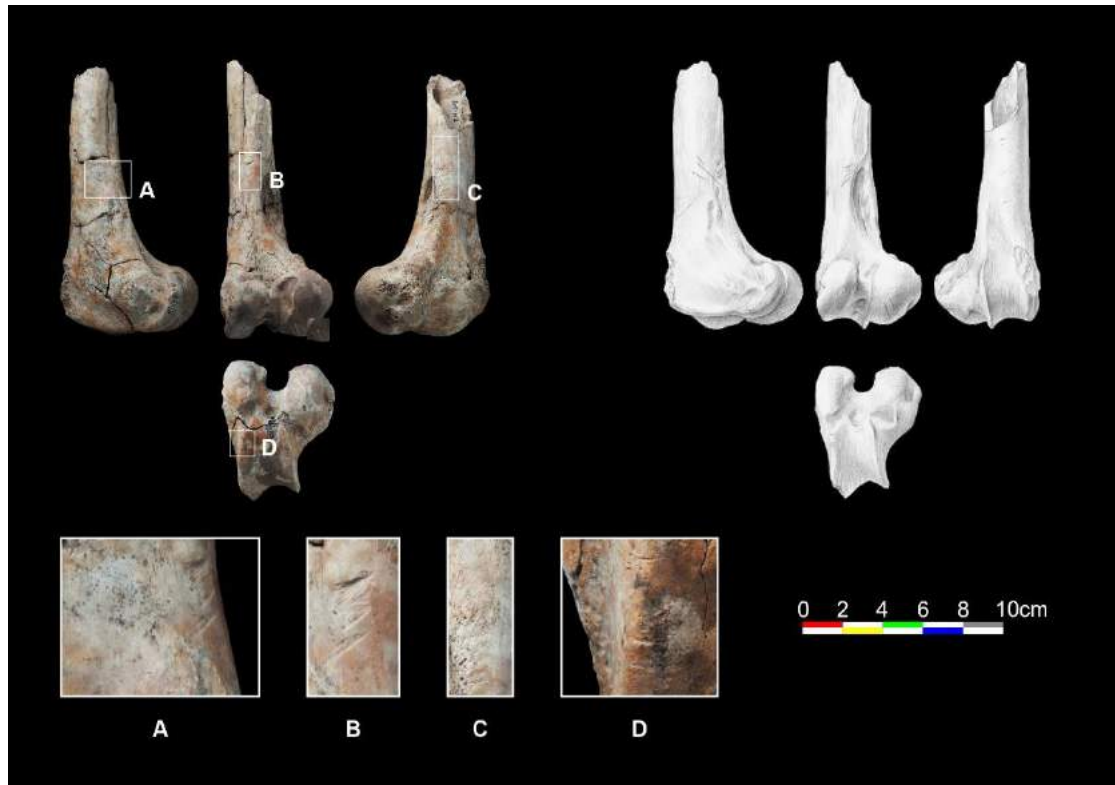


圖 8: 標本 EM-308 梅花鹿遠端股骨上的切割痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）

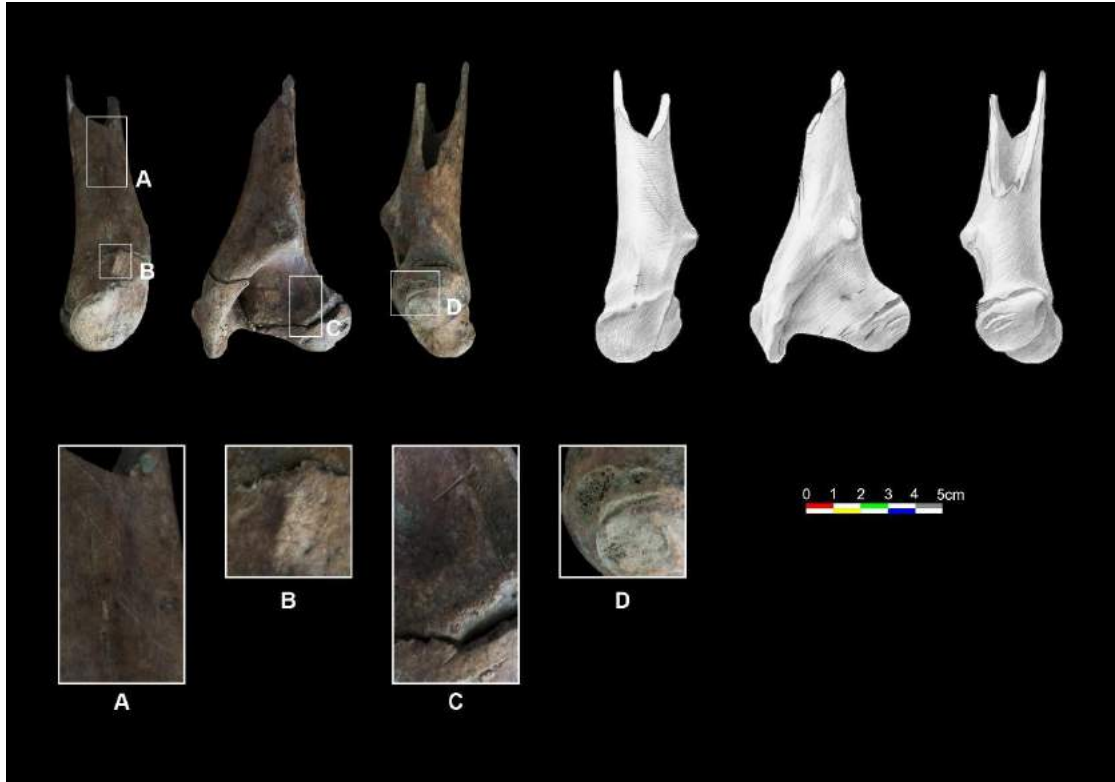


圖 9: 標本 EM-327 梅花鹿遠端股骨上的切割痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）



圖 10: 標本 EM-269 梅花鹿脛骨上的取肉痕（攝影戴瑞春，線圖葉沛明，排版劉益助）

益助)

(2) 泛白易碎

出土的鹿角殘件因多已成碎塊，因此數量最多，可見角柄與角環、眉枝及角幹等不同部位。由於鹿角韌性強，史前遺址常見半加工的鹿角，或被製成工具如刀柄，南部科學園區內五間厝遺址曾出土一件刻有人面紋飾的鹿角刀柄(臧振華、李匡悌 2013：257) 即為一例。但是本遺址所見鹿角大多灰白極易碎，疑似燒煮過一段頗長的時間，鹿角沒有任何肉可食用，因此遺址出土疑似經久煮、且為數頗多的碎鹿角，是否有其它用途，值得進一步研究。

社內遺址年代

由於碳十四定年對較晚近的年代測定有其侷限，反而不若器物排隊的方式來得精確，因此善化社內遺址試掘文化層的年代，以瓷器器類及紋飾的比對反而有較精確的年代意義。善化社內遺址出土瓷器數量不多，然與近代漢人遺留相關的安平壺就達 107 件，重 1916.5 公克，且全數出土於 P3 灰坑中，其中以薄胎安平壺的出土數量相對的較多，薄胎安平壺製作的年代經學者推測約於十七世紀初期荷據時期(謝明良 1996：233)；另外，一件「天官賜福」紋飾碗，該類型紋飾碗也曾出土於一福建漳浦紀年墓中，年代為明崇禎 15 年(1642)；出土的白釉瓶殘足則疑似明代盤口雙耳瓶，此類型白釉瓶依盧泰康先生之考證(盧泰康 2006：23)，曾出土於多個福建紀年墓中(1519, 1559, 1617, 1645)，應為明代中晚期，綜合上述幾件製作時間點較為明確的器物分析，推測善化社內遺址的所屬年代大約就在荷據時期(1624-1662)。

結論

正如考古學者張光仁在其〈考古資料的脈絡分析〉一文中所指出：「歷史考古學的貢獻，不僅在增加新的出土文物，而且是提供具有時空脈絡訊息的出土材料。」「考古學研究中可以透過對出土遺物的脈絡分析，特別是空間分佈的差異模式，以及器物伴隨出土的模式等現象的細膩分析，來合理的推論、建構可能的物品價值體系」(張光仁 2012：5)。

善化社內遺址出土數量最多的生態遺留是大量的獸骨，其中又以梅花鹿居多，且均出土於 P3 灰坑中。一個灰坑內即見大量梅花鹿骨遺留，可推知梅花鹿是社內居民主要生計來源之一，同時也佐證了近代學者推測文獻中的鹿皮是指梅花鹿而言。出土又以股骨、掌骨、蹠骨等部位居多，其上又多見環狀切割、等各種取皮、取筋的切割痕，可推測該灰坑係善化社內獵鹿人取得梅花鹿的鹿皮及鹿筋後的遺留，此又與文獻記載荷據時期最大樁的貿易品即為鹿皮相符，且與文獻提及鹿的來源以目加溜灣社、蕭壠、麻豆等社最多相吻合。切割鹿皮與鹿筋的痕跡，清楚地展現了目加溜灣獵鹿人是如何取鹿皮、鹿筋及鹿肉的手法。

歷史考古學與史前考古學都以遺跡及遺物為研究對象，只不過，歷史考古學

是針對有文獻記載之後的歷史時期遺址進行發掘與研究，因此除了文獻可供參考之外，有出土文物以為佐證。此次善化社內遺址試掘，不但加深學者們推測善化溪尾一帶為昔日目加溜灣社址的推論，且為文獻提及荷據時期目加溜灣社一帶一度大量獵捕梅花鹿之歷史文獻，提供有力的佐證，及取鹿皮、鹿筋、鹿肉等相關細節。

參考文獻

中文

中央研究院臺灣史研究所，1989，《巴達維亞城日記》（第一冊）（第二冊），臺中：臺灣省文獻委員會。

中村孝志著，吳密察、翁佳音編，1997，《荷蘭時代台灣史研究上卷》，台北縣：稻鄉出版社。

石萬壽，1990，《臺灣的拜壺民族》，臺北：臺原出版社。

朱正宜等，《南科特定區考古遺址第六年監管保護工作計畫善化社內歷史聚落試掘報告書》，委託單位聯奇開發股份有限公司，執行單位樹谷文化基金會考古中心，尚未出版。

安倍明義，1938，《臺灣地名研究》，臺北：蕃語研究會。

江樹生，1987，〈梅花鹿與台灣早期歷史關係之研究〉，於《台灣梅花鹿復育之研究七十四年度報告》，內政部營建署墾丁國家公園管理處，頁 2-24。

林秀容，2007，《西拉雅族目加溜灣社史研究》，未出版臺南大學臺灣文化研究所碩士論文。

周婉窈，2003，〈陳第〈東番記〉十七世紀初臺灣西南地區的實地調查報告〉，《故宮文物月刊》，第 241 期，頁 22-45。

周鍾瑄，1993，《諸羅縣志》，南投：臺灣省文獻委員會，頁 168。

曹永和著、陳宗仁校注，2011，《近世臺灣鹿皮貿易考-青年曹永和的學術啟航》，台北：遠流出版社，曹永和文教基金會。

張光仁，2012：5〈考古資料的脈絡分析：以瑪珠與硬陶甕為例談起〉，《考古人類學刊》第 76 期，頁 5-32。

臺灣省文獻會，1972，《臺灣省通志卷八同胄志平埔族篇》，台中：臺灣省文獻委員會。

臺灣日記知識庫網站，《熱蘭遮城日誌》

<http://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/熱蘭遮城日誌>

謝明良，1996，〈左營清代鳳山縣舊城聚落出土陶瓷補記〉《台灣史研究》，第三卷第一期 233，頁 229-244。

英文

Binford, L. R. 1981, *Bones. Ancient Men and Modern Myths*. New York : Studies in Archaeology. Academic Press.

Marie-Cécile Soulier 、 Sandrine Costamagno, 2017, Let the cutmarks speak! Experimental butchery to reconstruct carcass processing. *Journal of Archaeological Science: Reports* 11. Pp782-802.

Rita Larje, 2014, Osteological evidence of Change in Butchering Technique, *Journal of Nordic Archaeological Science*, from Stockholm University web.

http :
//www.archaeology.su.se/english/publications/publication-series/jonas/la-6

Steven Edholm 、 Tamara Wilder and Jim Riggs , 2001 , *Buckskin : The Ancient Art of Braintanning*. Paleotechnics.

Terry O'Connor, 2000, *The Archaeology of Animal Bones*, Texas A&M University Press.

晚清军台北筑城与保台故勇殉葬民俗考

谢方一

电影《出山》编剧（中国湖南）

一、 开场白

各位！撰写这篇文章之前，三年前我曾经到过一次台湾。

我是湖南人，大约从 2000 年开始，湖南省张家界文物部门邀请我踏勘晚清台湾总兵刘明灯墓园，从那以后，我开始被一个课题吸引。

这个课题就是《晚清同光湘西山民远赴闽台三十年军事移民史》。

三年前来台湾的那一次是 2014 年，我用了一周时间，希望锁定“湘军与台湾”这个概念环岛走透透。而实际上行色匆匆是没有办法走透透的。

那一次的台湾旅行，走过台北，但是对台北并没有深度了解，当时关注“湘军与台湾”研究，还没有留意到晚清湘军与台北筑城有什么关系。

那一次，我要感谢台湾的民间社团“美丽夷洲协会”朋友，专车专题陪同我环岛踏勘湘军保台古迹。我曾在“美丽夷洲协会”理事长温海涛出版他的著述《虎字碑传奇》时写过一篇小小评论发表在湖南《张家界日报》上，文章题目叫做《两个石头城》。

各位比我了解台湾。一定听说过刘明灯——现今台北草岭古道上的摩崖石刻“虎字碑”就是刘明灯题写。晚清同治五年（1866），28

岁的湖南永定人刘明灯，受闽浙总督左宗棠推荐被清廷任为台湾总兵。湖南永定，就是今天湖南省的张家界市永定区。大家可能不熟悉“湖南永定”。但是张家界作为旅游胜地蜚声遐迩，基本上地球人都知道张家界。150年前，湖南张家界人刘明灯到台湾任职总兵，在台湾台北、新竹、屏东等地留下的碑匾有六块。前面提到的台北“虎字碑”只是其中之一。

刘明灯来台湾的那个时候，驻防巡台，北台地区还没有台北这座城市。那时候，与刘明灯同期，英商约翰·陶德及买办李春生由闽渡台，开始在台北地方种植茶叶，活跃在大稻埕码头。比较台北城市发展过程，缘于物产、交通与商业，那时台北可以称作原始的“市井台北”。

由此可见，筚路蓝缕，以启山林——早在150年前，原始的“市井台北”就已经有了湘军的留痕。

今天我们在台北，不光是可以寻见150年前湖南人刘明灯的摩崖石刻，更为容易看到的是闹市区还有“沪尾六故勇”古墓。

在今天的大台北新北市西北沿海，淡水河的出海口北侧，淡水镇中正东路与竿蓁二街交叉口斜坡上，光绪七年（1881），也就是136年前，有湘军擢胜营六名“故勇”埋在哪里。这就是“沪尾六故勇”古墓。

我是湖南人，我研究《晚清同光湘西山民远赴闽台三十年军事移民史》，我在写一部电影，或许这部电影片名会叫做《风水台北》。我的剧本故事里已经写到了晚清军台北筑城的故事。

晚清军台北筑城，这个话题就是今天的话题。信不信由你。

光绪十年（1884），台北府城建成。我写的电影故事里有一场戏，那就是光绪八年（1882），台湾道刘璈与台北知府陈星聚讨论“风水台北”与当年台北地震采石场发生一场事故后殉命筑城的“沪尾六故勇”如何公葬之事。

这一回，我和湖南城际绿心公司董事长刘迪辉先生一起来台湾，事先与台湾知宜公司郑维雄博士有交流，希望借此机会公布一件事情——那就是三年前，我曾我在写哪一篇小文章《两个石头城》里提到，写在两岸都建一个“石头城”。“石头城”说的就是“台北府城”——刘迪辉先生负责提供湖南长沙雨花区跳马镇左宗棠墓园附近用地，我和郑博士以及愿意参与的台湾朋友来做项目内容。作为电影《风水台北》的外景地和文创旅游项目，我们计划通过“微缩景观”方式来造一个“石头城”，也就是微缩的“风水台北”，当然在这个项目用地范围内，还会按照 1:1 比例建造台北府城的北门（承恩门）和小南门（重熙门）。

二、“沪尾六故勇”地标文化意表

我们先来听一首歌。这首歌是我写的《风水台北》电影主题歌的一部分。歌名暂且叫做《出山》。

我是《出山》这首歌的歌词作者。歌词只有四句话——

山的梦，水的魂，澧水、汁汁儿养我的人。

山的梦，水的魂，树上藤藤儿牵我的心。

千里万里我要回家门。

生生死死我要回家门！

大家先听一遍。**山的梦，水的魂——澧水汁汁儿、树上藤藤儿**，写的是什么？湖南、湘西。就是刘明灯、孙开华家乡所在的澧水河畔。湘西人讲话，尾缀的“儿化音”很重。**澧水汁汁儿、树上藤藤儿**，就是写讲这种话的湘西山民。比如刘明灯、孙开华、李佑铨——李佑铨就是“沪尾六故勇”古墓墓地上墓碑上刻着“湖南永定”的那个人，他不是将帅级别的大人物，而是一个普通“故勇”。沪尾公葬后 136 年，我们遍搜史料，才联想到台北筑城期间那一次大地震，极有可能他是一个带军籍的岩匠老师傅。

《出山》这首歌四句话，分两段意思。前两句是一层意思，讲出山的人在出山那个场景中的心境——**山的梦，水的魂——澧水汁汁儿养我的人、树上藤藤儿牵我的心。**

后两句则是另一层意思，讲的不是人，是鬼，是客死异乡后的鬼雄人杰，他们——**千里万里我要回家门。生生死死我要回家门！**

两层意思，两段歌词之间，没有过渡的内容，大家留心两段歌词之间的音乐过门。那是音乐对湘西土巫做法事的场景描述，卜算生死和喊魂、招魂。

现在我们来听这首歌。大家可以理解这首歌就是为“沪尾六故勇”写的。他们埋在淡水 136 年了，长眠地下，是不是还在想着“**千里万里我要回家门。生生死死我要回家门！**”

我有必要告诉各位，“沪尾六故勇”是一个地标。

未来，有可能因为大台北城市建设，淡水鎮中正東路边斜坡上光绪七年（1881）所葬“沪尾六故勇”墓地会保不住。地方长官不可能都象柯文哲市长那样有明智的文化古迹保护意识，他能拆除忠孝桥引桥让古迹北门重见光明的举措令我刮目。我们之所以要在湖南长沙雨花区做微缩版“风水台北”，就是担心百年前的“风水台北”记忆消逝，担心“沪尾六故勇”地标消逝。

我们创作《出山》这首歌，就是担心百年前的“风水台北”记忆消逝，担心“沪尾六故勇”地标消逝——于是，我们试图用“电影+旅游”手段、用音乐戏剧手段追回这个记忆并将历史固化在文创项目上。

各位不一定会留意“沪尾六故勇”擢胜左营的番号，这是湘军孙开华部的番号。孙开华也是湖南张家界人，晚清重臣左宗棠部下。光緒十一年（1885）奏请台湾建省的左宗棠是湖南人，这恐怕不用我来介绍。湘军擢胜左营“沪尾六故勇”中，一人籍出“湖南永定”，也就是刘明灯、孙开华的老乡。这个人名叫李佑铨，今湖南省张家界市永定区大坪人。除李佑铨外，“沪尾六故勇”中其余五人都籍出“湖南善化”。善化，即今湖南省长沙市雨花区。曾国藩、杨岳斌、左宗棠这些历史上湘军领袖人物最后归葬地都在善化。

湘军领袖人物中曾国藩没有到过台湾。但是杨岳斌、左宗棠与台湾的关系就非常直接了。刘迪辉先生提供的微缩版“风水台北”项目用地之所以选址雨花区，就是因为左宗棠墓园在善化。“沪尾六故勇”古墓回迁善化，情理逻辑上都是靠谱的事。

沪尾六故勇光绪七年（1881）殉命台北，不是死于战争，因为淡水民俗“西仔反”战事发生后在光绪十年(1884)。在我的电影故事里，这六个人殉难于台北筑城时期采石工程地震事故。

我今天不论流传至今的淡水民俗“拜沪尾”，不说举世瞩目的“沪尾大捷”，这些都与晚清湘军有关。

我们讲“晚清湘军台北筑城”——“晚清湘军台北筑城”有何历史见证？

三、台北筑城中的湖南人

“晚清湘军台北筑城”或者说“风水台北”究竟与湖南人有什么关系？

关于“风水台北”，有史可稽的话题应先从福建人沈葆楨和江苏人王凯泰、广西人岑毓英说起。这三人都不是湖南人，但这三人与“风水台北”有关——

1、最先向朝廷提请修建台北府城的，是福建人沈葆楨。光绪二年（1875）批准福建巡抚沈葆楨“台北拟建一府三县”奏折，正式成立台北府。清政府批准了沈葆楨的奏折。清光绪四年年(1878)正式设立台北府，这是行政制度上“台北”一词首度出现；

2、江苏人王凯泰任职福建巡抚期间赴台曾作诗《台湾杂咏》，其中一首写到台湾的“逆砂”风水——**台阳原自福州来,逆水洋洋气脉开;从来风火西南定,惊涛骇浪一齐回。**这是宏轮台湾大风水的一首诗，也可以理解“风水台北”筑城背景；

3、作为一任福建巡抚广西人岑毓英据说“谙熟风水”，他对台北府城修建有风水规划。直接督造台北府城的河南人、首任台北知府陈星聚即受其风水规划，筹划台北筑城。

关于“晚清湘军台北筑城”最直接与“风水台北”有关的，却是湖南人刘璈。台北正式筑城动工不久，即由台湾道刘璈接任，刘璈素精堪輿之学，曾有在台南兴筑恒春城的经验。

直接督造台北府城的知府陈星聚虽然是河南人，但拜湘军领袖左宗棠门下并由左宗棠举荐出仕闽台，与籍出湖南岳州的刘璈同属“湘军系”上下级关系地方长官，其与刘璈的配合甚为默契。所以我们以为，最终直接与“风水台北”有关，话题可以归结为“风水台北与晚清湘军台北筑城”。

清代建立的台北城是一座依据风水建立的石造城池。光绪五年（1879）由台北知府陈星聚在大稻埕与艋舺之间建设正南北向的街道，并种植竹子以培养适合建城的土地。光绪七年（1881）福建巡抚岑毓英勘查划定台北城的基址，他的风水观是以恒常不动的北极星作为建城工程的基准点，使南北轴线有所依据，因而形成方形城池、城开四门、十字形街道，重要轴向为南北向的建城腹案。岑毓英在任期间完成部分公共建筑及主要街道，但城墙尚未动工。

接手主事的台湾道刘璈属于“峦头学派，以山势的走向作为建城参考。他认为岑毓英的规划台北城后无祖山可凭，便更改了城墙修筑方向，使北城墙后方有七星山可以倚靠，保留城内已有建则，如此便

决定了台北城后来的变貌，整座城郭乃向东旋十三度，用以避凶，符合中国城市法天象地的风水思想。

借此机会我想公开地说，光绪十一年（1895）中法战事后，陈星聚、左宗棠被淮系李鸿章和签赔约战后气死先后去世，刘璈因湘淮齟齬被刘铭传构陷流罪黑龙江宁古塔继而忧郁致死——其人其事，恐怕在《台湾通史》著者连横先生之后，应有后人对刘璈《巡台退思录》何故被刘铭传毁版、谁人何时重刊等问题，比照清廷此一历史阶段制衡湘淮“国策”，再作穿透性研究，而还治台功臣刘璈以公正。

我是湖南人，但并非只是基于湖南人立场论事。但看淮将刘铭传早年效力清廷、一贯冒功求名的作法，可推知其后“二刘之争”的手段如何。

我认为，涉及光绪甲申中法战事后台湾历史人物的“二刘之争”近乎伪命题，在个人遭遇研究上没有价值。不必否定刘铭传对台湾近代化建设有所贡献，但是“二刘之争”的本质是什么？在满清帝国同光中兴“国策”湘淮制衡大背景下，刘璈之死的意义何在？

稽考历史，我们可以明确的发现——那个与刘明灯同期渡台的“台湾乌龙茶之父”英商约翰·陶德在他的日记中，为后人留下一个与湘淮齟齬无关的真实记录，那就是——安徽人刘铭传有一次从基隆的撤退。史料记载：1884年10月3日，刘铭传因担心法军攻入台北城，打算逃至竹塹城，因此率领一千多名士兵，夹带大量财宝离开台北，然而行经艋舺（今台北市万华区）时，被愤怒的民众发现并包围，甚

至被从轿子中拉出来殴斗，然后监禁在艋舺龙山寺内，直到刘铭传决心坐镇台北督战后才被放出来。

四、 结语：两岸文创合作项目前瞻——“微缩台北”与湖南

论及“保台故勇殉葬民俗考”，不用我说话，对至今台北甚或整个台湾土地上保台历史文化遗存做比较研究，是“湘军保台”最厚重的历史见证。

本文在我今年 11 月来台湾参加淡水学国际研讨会之前撰写，此前我已经有幸读到台湾学者李其霖先生关于湘军与台湾的文论。

网搜新闻，我读到近年台湾老兵多有归葬故乡的遗嘱，于是也读到了台湾有一种新的职业，就是为已故老兵负骨还乡。

如果这真是一门职业，那是行善代孝，为死者及其亲属做好事。

在我们湖南湘西，传说也有这样一门古老的职业，当地喊做“赶尸匠”——各位，我就是当代的“赶尸匠”，我写的《出山》歌你们听过后，那是不是像在为那些客死异乡的鬼雄赶尸招魂？我想在湖南做的项目里，包括“沪尾六故勇”古墓迁徙修葺，我们电影筹拍组已经邀请到包括台北府城督造者陈星聚后人、还有当年统帅六千湘军远赴闽台援战台北参加抗法战争的钦差大臣杨岳斌后人等湘军后裔，做一回赶尸匠，把“沪尾六故勇”骨殖迎回家乡。如果迎回骨殖做不到，就迎回衣冠冢。

感谢台湾学者和出版商，为我们研究历史的真实提供了英商约翰陶德的日记。

今日我所言及，是“淡水学”的一部分。希望大家关注电影《风水台北》，或者这部电影就叫《出山》。

这是一个并非虚构的电影故事，它不止是湖南记忆，也同属北台淡水的记忆！

（4824 字）

學與術的閃亮交會－木雕大師吳榮賜的淡水情緣

王 樾

論文提要：

吳榮賜先生（1948~）是台灣當代最著名的木雕大師，享譽國際、學術雙棲，一生充滿傳奇色彩；但在功成名就的過程中，歷盡艱辛，期間有兩大轉折，其一為從公降到藝術大師，另一大轉折為他在一九九九年至二零零六年在淡江大學就讀大學及攻讀碩士學位期間，他種種的煎熬與掙扎則未必被人深知，故更值得為大家介紹，以幫助大家更瞭解他這個人及其作品，進而瞭解他堅持為傳統雕刻藝術找尋現代出路的精神。

現代社會成就標準是多元的，對同一事物的評價自然也是多元的，我尊重各種對他的評論，但希望評論者能體會他某種看不到卻始終鞭策他一直奮進的精神以及他所付出的努力，不僅對雕刻藝術有貢獻，更深層地看對台灣本土化的深化、傳統的創新有一定程度的探索的意義。

關鍵字：素人、學與術的閃亮交會、《刀斧歲月》、《吳榮賜雕塑美學》、《神刀傳奇》、《中國四大名著與經典人物》、「中國文字系列」。

一、是文何以作？

本文之寫作係欲因參與二零一七年淡江大學歷史系主辦第七屆淡水國際學術研究會兒勉力為之。我並非研究台灣史的專業學者，主要專長在中國思想史及中國近代學術史，但有如下原因促使我願嘗試：一、我在淡大歷史系服務已滿三十多年，台灣史及淡水研究室本系發展重點，本人能力雖不足，但願參與，因此決定在退休前要寫一篇有關淡水的文章，以表達出我對本系及淡水深厚的情感與感謝。二、除感情因素之外，確有客觀理由，那就是吳榮賜先生及其在淡水學習、生活的種種，確與淡水、台灣當代藝術以及傳統雕刻在當代的發展有相當的關連，值得吾人關切與研究。三、有關吳榮賜的新聞報導、國內外展覽資訊……固然很多，但截至目前為止，研究論文或系統化的論述實甚為缺乏，個人雖未必有能力研究，但是願試著指出一個新的方向－是否學術界，尤其關心當代台灣的年輕人可以將某些具有歷史文化、藝術傳承、創新的藝術工作者及其活動，亦列入研究的對象，以擴大我們研究當代台灣歷史文化的視野？亦即是否除了重視政治、經濟、社會、科技、學術…之外，也能將學術高貴、嚴謹，甚至是近乎嚴苛的慣性稍稍放寬一點，去發掘一些舊思維認為平凡的小人物所做的一些不平凡的事及其與歷史文化深層的聯繫？

因為也真實的存在不同的看法，例如：一個素人藝術家、或是一個較有名的工匠或雕刻師傅個人的改型、或是一個小學畢業生到五十九歲拿到碩士後又去大學授課、或只有雕刻作品，除碩士論文外沒什麼學術成果……這些人及事或許很

勵志，還不錯，但真值得研究嗎？有學術文化的意義嗎？

這不是危言聳聽。在我認得的學者中（其中還包括些朋友、同事）確有如此看法。這些見解我尊重，但不同意；我也不對抗或爭辯，但願做一嘗試，提供一種新的看法。

以上是我的研究動機。

二、相關文獻評析及研究方法

由於截至目前為止，學術界尚無研究吳榮賜先生的學術專著或論文，故無法作既有研究的回顧，因此筆者採如下方式作研究本文的資料介紹與評析－亦即針對本文寫作所採相關文獻，作一簡介，其中包括其一、有哪些重要的材料，其二、這些材料有哪些研究上的參考價值。

茲將相關文獻列舉如下：

第一類：傳記：郭晉銓著《刀斧歲月－吳榮賜》。本書另有一英文書名－《Wood Carving－Wu, Jung-tzu》。由新銳文創出版規劃、秀威資訊科技股份有限公司製作發行，二零一四年九月於台灣、台北發行（全書約一百四十頁，三十二開本）。

本書作者郭晉銓先生係淡江大學中文系校友、國立中央大學文學博士，撰此書時任佛光大學中文系專任助理教授。他是一位受到良好學術訓練，又在大學任教的年輕學者，除此之外，有兩點特別值得一提，其一，他是具備了很敏銳的文化意識，深深體認到吳榮賜在當代台灣雕刻藝術的重要意義，故先從傳記著手，有系統地、全面地將吳榮賜作一介紹。其二、他還佔有一特別的優勢，那就是他是一位和吳榮賜及其家人相處甚佳，甚得他們信任的一位年輕人，吳先生夫婦很欣賞他，感覺他是一位很投緣的晚輩，待他類似「乾兒子」一般的親切，因此很樂於由他來寫作「自傳」並願透過嚴肅的資料、照片的提供以及非常親切的交談，甚至如同家人閒話家常的真誠交流……，因此這本傳記雖非完全合乎嚴謹學術規範的學術作品，但確有下列幾點很有價值之處，我認為可稱為具學術性意味又兼具可讀性的作品：

（一）是有系統的全面論述：將吳榮賜從小到現在，依人生發展歷程分為三十個小標題分別加以簡明切要的說明偶爾還加一些註解，最後還作一年表（含大事記），不但能幫助一班大眾迅速、有效而且較全面地瞭解，此外，亦能幫助欲研究吳榮賜的學者有一具體可著手的基礎。

（二）除文字敘述外，還有許多珍貴的照片，一論述架構適當安排，其一、係重要木雕的照片，其二、是一些老舊而珍貴的生活照片。以筆者觀點看，前者易尋而後者反而難以蒐集，若非特別投緣，吳家夫婦、子女甚難動員，如此竭盡全力，因為據吳太太親口告訴我，多年來他們搬家已高達二十次以上……，找起來之不易，由此可見。

（三）也正因為感情好、又特別投緣，換言之親如父子般的感情與信任，某些沒

有文獻依據，僅憑當事人的事後回憶的部分，雖願力求客觀、避免主觀，仍然無法完全避免，當然會有其一定程度的侷限性。如果再加上一些萬一涉及較有爭議性或多元觀點的部分，在理想上雖應在多家已深入查證或擴大史料來源—亦即在同源史料之外，加強、擴大並考察異源史料，將會得到更貼近真相及更適切的理解（即宜擴大口述歷史或人物參訪、調查的範圍）。

這是我個人很中肯的評論，落實於本文而言，特別是傳記中有關吳榮賜在淡江大學求學期間，尤其在攻讀碩士學位及是否考博士班的部分。

因為這個部分，歷時近十年，我個人有親身接觸、觀察，甚至有某種程度的參與；而且不僅限於我，其他亦包括好幾位淡江大學中文系的師友。因此，簡言之，這一part該傳記確有可再加強之處，亦是本文要提的重點之一。話雖如此，但仍高度肯定《刀斧歲月》這本傳記的價值，該書由中央大學中文系教授李瑞騰、台灣警察專科學校陳連禎聯合推薦，是「國寶級木雕大師吳榮賜首部貼身側寫傳記」，此一推薦確屬名符其實。而特別可貴的一個小地方，是「刀斧歲月」四字的封面題字，是由吳榮賜的恩師：漢寶德教授所題，更見證了這一段為傳統雕塑探索現代出路的感人歲月。

第二類：剪報類（其中來源吳榮賜工作室自藏）

此所謂「剪報」包括中、英、法文報紙之剪報資料，其中尤以中文居大多數；另外還包括雜誌報導、專訪及座談會資料選輯。以上是剪報資料來源。

至於時間斷限為民國七十五年起至民國九十五年止（即西元一九八六至二零零六年），亦即吳榮賜第一次個展至取得碩士學位止。

這份剪報資料蒐集不易，係二零零六年時，我向吳榮賜先生請求，將他多年來（三十一年）所有的剪報資料影印一份給我以便參考，他的助理遂將上述資料彙整、影印，輯為乙冊（長三十公分、寬二十一公分、厚三公分）慨然相贈。這雖是一份剪報資料彙篇，但在研究吳榮賜來看，卻是一份極其珍貴的史料，其內容包括下列幾個部分：

- （一）吳榮賜的生平事蹟及重要人生歷程
- （二）截至二零零六年為止，吳榮賜在台灣、香港、新加坡、法國、哥斯大黎加……等國內、外地區所有個展的報導及評論（之後在二零一一年於中國大陸亦有個展，此外亦曾赴大陸負責展示石雕、赴紐西蘭負責製作木雕，但本冊剪報缺此內容）
- （三）尤其包括漢寶德教授發表於《漢聲》雜誌深具啟發性並影響吳榮賜一生的重要文章：「中國雕刻藝術復興的路子—談吳榮賜的作品」以及學者、專家對吳榮賜的評論（包括中央研究院文史哲研究所研究員李豐楙、旅法美術工藝師李隆楙、輔仁大學應用美術系講師林耀堂、中國文化大學史學系教授陳清香……，上述級職以當時為準。此外亦有許多著名的藝文界人士的評論，如名作家簡嫚……等，不一一列舉）。

這冊剪報資料的元件目前仍存於吳榮賜的工作室，而我在閱讀《刀斧歲月》一書時，發現其中許多內容亦出於此；又見其史料價值。此外，依常理推論二零零七年迄今，相關剪報亦應隨時、因事而有補充？我希望能持續蒐集下去。

以上所述可明白：其一、該資料具研究吳榮賜的重要史料價值、不宜輕視。其二、可知吳榮賜的作品具有當代台灣木雕藝術的代表性和國際知名度。其三、他確已受到各學術界、藝文界的重視。

不過上述剪報資料存在一個小缺點宜改善，那就是最好能加上完整的資料出處，應包括出版的明確時間，即哪一年、哪一月、哪一日；如是報紙須標明第幾版、如係雜誌須標明第幾期、第幾頁……，如此更有利與查證、復按與方便引用、作註，以便為日後學術研究時更精確更省體力。

第三類：展覽專集及作品集

吳榮賜早期展覽是否有出版專集？本人對此並不清楚。一般而言，在早期會印製邀請卡集較為簡單介紹的小手冊，至於比較正式編印的圖錄專冊，據我所知從民國九十六年（西元二零零七年）開始，我手邊有如下三冊。

（一）《淡水藝文中心十四周年慶展－榮賜雕塑美學·師友卷》、台北縣淡水鎮公所發行，民國九十六年十二月出版，展出日期為同年九月二十九日至十月三十一日。

這一年是吳榮賜舉得碩士學位剛滿一年，仍寓居淡水，他的工作室也還在淡水，他以感恩與回饋淡水的心，應淡水鎮長蔡葉偉先生邀請所推出的師生聯展。

我有必要作一點背景說明。在吳榮賜攻讀藝術碩士班期間，在課餘之暇仍勉力付出，從事社會文化服務，期望能對傳統雕塑的傳承盡點心力，因此先後兩年間應宗教博物館的邀請，擔任台灣泥塑彩繪藝術傳承計畫以及「兩岸泥塑彩繪佛像藝術傳習計畫」的指導老師，教導來自社會各界的有心人士，包括藝術專業的在學青年、小學老師、家庭婦女、退休醫師，貨車司機、雕刻師傅……，年紀從六、七十歲到十七、八歲都有，吳榮賜認為這是藝術傳承、文化紮根的工作，不因學生的水準參差不齊，也不因他們未必將來會走向藝術創作，他仍盡全力教學分享他的一切，他的學生反應極佳，計畫結束後，應學生熱烈要求，繼續於淡水個人工作室持續開個，此舉讓淡水鎮長及民眾非常感動，深感完全符合淡水鎮追求的文化淡水，健康城鎮的理念，於是特別撥經費、提供場地舉辦這項大師與大眾一體的師生聯展，有極特殊的文化意義和濃厚深刻的台灣人情味，以及大師傳薪不遺餘力的熱忱。

全冊共九十六頁、銅版紙彩色精印。大師的作品約占四分之一，其他四分之三篇幅均為學員的作品，每一位參展的學員除一頁作品外，都各有一頁照片和個人簡介。這裡再也沒有傳統雕塑家不能落款的悲哀，而是只要有好的作品，只要盡心盡力，你都有機會讓世人知道你的名字。

基於上述，這份文獻除了見證吳榮賜在淡水期間的回饋、服務、文化傳承外，

同時展現出這位從素人到工匠，再成為大師的恢弘的胸懷以及對後學的提攜和鼓勵。簡言之，這本專集再了解吳榮賜的人格特質、胸襟、對藝術文化的傳承的熱忱及其教學功力……有相當程度的參考價值。他的人格特質既崇高又草根，既粗曠又細緻，既單純又耐人深思，既嚴謹又親和，既有幾分土氣又有文化的深度與厚重。

（二）吳榮賜作、《中國四大名著：經典人物－吳榮賜雕塑藝術作品集》、佛光山文教基金會出版、二零一二年、十二月、高雄市。

該書中英文對照，共一百九十九頁，彩色精印，包括《三國演義》、《水滸傳》、《西遊記》、《紅樓夢》中國古典文學愈大名著中的經典人物之木雕，其中三國係頁十七至六十六、水滸係頁六十七至一百一十、西遊記係頁一百一十一至一百五十六、紅樓夢係一百五十七至一百八十八。為方便觀賞，附有作品索引。

本集之參考價值在於方便大家在紙上欣賞吳榮賜的作品之外，個人認為有如下兩大重要研究的價值：其一、本作品集所收錄的作品與吳榮賜進入淡江大學從事深造教育後所推出的「中國文學系列」展之作品，深具比較的價值，一方面有其一貫的特色，另一方面展先出文字列不同以往的獨特性、創新的風格。其二、其中有一篇文章，篇幅雖短但極具份量，那就是漢寶德先生的推薦序－傳統中的超越，其中又再度提到「一條路」的問題，三十多年來吳榮賜堅持走的那條路……。

（四）吳榮賜作、《神刀傳奇－吳榮賜雕塑藝術個展》、佛光山文教基金會出版、二零一一年一月、高雄市。

該作品集，中英文對照，彩色精印，共二百三十九頁。其中最具研究參考價值處有二：其一、「文字藝術」，即「中國文字系列」展所有的作品，見該書頁一百零二至一百五十五，共計五十四件作品。其二、漢寶德先生的推薦序：「神刀傳奇－吳榮賜」，其中尤其是藝術理論與內心共鳴、學院味道與民間風味、超越世俗感與內心深切的共感等提點。

第四類：吳榮賜自撰的學術論著

吳榮賜自撰的學術研究作品有一，即二零零六年二月取得淡江大學中國文學碩士學位的論文：《台灣媽祖造像美學研究》，是一部結合學術訓練與藝術創作實踐的專著，一方面對純學術研究有一定程度的貢獻，另一方面當能幫助研究者瞭解他的美學思想。

除上述類別外，尚有一些重要但尚未形之於文字紀錄的「材料」，那就是與他互動甚深的相關人士的直接接觸和觀察，當可補充文獻不足的地方，未來實應針對至方面作一些人物訪談、口述歷史以補強，以進一步強化學術研究的史料基礎。

以上是相關既有文獻的評析。上述文字的目的有三，一、交代本文資料的來源，二、提供未來有興趣研究的人一些基本的基礎，三、既然既有文獻仍嫌不足，人物訪談、口述歷史有加強的必要，因此，在目前尚無建立口述歷史的情況下，本文的研究方法就採取在上述既有文獻的基礎上，再加上我個人的親身經歷、觀察來處理吳榮賜在淡水期間的種種。當然與我一樣親身經歷、觀察的淡大師友還有好幾位，只有留待有興趣的研究者進一步去作口述歷史的工作。目前我能自我

要求的是力求客觀，盡力描述，合理分析，並願尊重多元的觀察與理解，此外，也深信仍存在我未曾親歷或瞭解的部分，只有盡力開其端，虛心以待其他師友不同的或更深入的親歷、觀察和理解。

三、吳榮賜十一年的淡水情緣

吳榮賜於民國三十七年（西元一九四八年）生於台灣省南投縣名間鄉，是一位平凡純樸的農家子弟，做過蕉農、打石工人，後來離家北上，追隨潘德先生（台北求真佛店）學習佛、神像雕刻，出師後自行經營佛具店，後來被漢寶德先生發覺，歷經波折、努力，從工匠轉型為大師……。

人生充滿傳奇色彩，諸如從素人到藝術大師、從國小畢業到碩士甚至到大學任教……。

其實成功了叫傳奇，未成功前種種的艱困、煎熬，相信他點滴在心頭。就具體生命經驗來看，凡事人說得出口的痛苦，雖然苦，但通常還未必是最苦的；但說不出口的苦，或許是更深層的苦。

精簡地說，他人生的最大的兩次轉折為：從學徒、工匠到大師；另一則是從國小生到碩士、到技術教授。第一個轉折及其過程較為大家熟知，文獻紀錄相對較多得多，但第二轉折，一般人只知結果，不甚之過程；即使知道過程但了解不深；即便有人瞭解較深，但以不甚形之於文學，簡言之，當事人、觀察者大多是與帶保留或避而不提。

我是歷史學者，我認為只要能避免不必要的傷害、誤會，盡量客觀化、透明化並尊重多元性的合理解釋，其實是一個更適合的態度與理解的方式。

因此我要將吳榮賜十一年的淡水情緣，同時是他人生中另一個重大轉折作一簡單的論述與分析。

我除了閱讀相關文獻外，我也是觀察者之一，本人與吳榮賜先生的互動，角色有好幾重－老師、學長、朋友。我不僅是他的老師、教過他課，而且從大二至碩二，他修過我大學部四門課、碩士班兩門課；學長呢？不是一般的學長，而是同門師兄弟，他有時叫我大師兄，因為我與他同一個指導教授－吳哲夫教授，當時我攻讀博士班，他攻讀碩士班；至於朋友，從一九九九年認識至今已達十八年之久，尤其在他就學七年期間，幾乎每周見面，互動非常密切，對他這段期間的瞭解比一般人、一般朋友、老師定當較全面而深入。在《刀斧歲月》這本傳記中，吳榮賜在淡大讀書的部分只提下列零零星星的部分：其一、某些趣事如被誤為非學生……，二、非常努力向學，如自創「抄背」學習法－用毛筆抄寫重點，合練字、複習課程重點於一體，三勤學向上成為同學及後輩尊敬、效法對象，四攻讀研究所表現優異，文言文解讀能力精熟，美學思想高明，研討時傑出表現令人佩服，五以優異成績順利畢業取得碩士學位，因另有人生規劃不再考慮攻讀博士……，此外，還有他經濟壓力大，他太太私下去大賣場工作以維持家計…等。這些說法雖有根據，但不夠全面、深入，甚至某些地方似乎有刻意迴避之嫌。簡

言之，除《刀斧歲月》中所提部分，尚有一些重要而具體的問題沒提，或與我親身接觸、觀察，包括所見、所聞……差異甚大，因此本人想藉此機會加以補充或提供一些不同的資訊，以便使真相更清楚一些，或亦能化解一些不必要的誤會。我認為下列幾點要加以補充說明：

第一點，雖就讀書的結果看，沒什麼不對，但如將期間過程說明，則不免把吳榮賜當時的知識水平、學術研究能力、課業成績表現太過高估，溢美之詞多了些，這是需要再做持平討論的。

第二點，在他於但大就讀期間與好幾位老師互動頻繁，關係甚密，但何以隻字不提？僅提及吳哲夫教授一人，而稟請哪一位老師都沒什麼差別，只要投緣即可¹，這一論述又代表什麼？難道他在從讀大一起到碩士班畢業的七年中，沒有獲得任何一位老師的啟發和指導、協助就自學成功？難道是他根本不必師長指點學問，只是找人「掛名」因此「投緣」是請誰指導的決定性標準？還是說有那些不欲人知或不便明言的原因，說不得，怕得罪人而不能說？還是只要說了，不免月旦人物，免麻煩就隻字不提了？

第三點，吳榮賜為什麼要讀書？或為什麼要讀大學？大家都比較瞭解，他的目的也很明確（這部份等下會說明），爭議也很少，幾乎都是讚賞、佩服、感動。但吳榮賜為什麼要念碩士？開始爭議的就多了，而他為什麼要念博士？爭議就更大、更多了，而且值懷疑、否定的也更多更強烈了……。因此，為什麼要念？想不想念？能不能念？各種主觀意願、客觀條件及可行性、可能成效、所作所為是否符合終極關懷（合於初心）……都宜整體、多方考慮，到底要如何才能處理得當，對他、對大家、對相關的一切最好？當然是鄉段比較嚇得最好。此外，造成上述「隻字不提其他老師」，是否有人把問題太過複雜化了？或有人過於主觀熱切、或有人說了真話但不討喜、或有人說一套又做一套……因此滋生了誤會？或者是人人有委屈，個個有難處？

或許真誠坦率、光明磊落，盡力澄清真相是好的選擇。

上述各點要完全、清楚的釐清實有賴於日後多元的、全面、深入的人物訪談、交叉比對才能澄清，我在這篇短文中也只能就個人親歷之種種，精簡扼要地作一嘗試。茲簡述如下（為避免誤會，先針對上述問題整件簡述，然後再依序隨點說明）

傳記中所言，雖說「溢美」，但確有溢也確有美。「隻字不提」確有迴避但他也確有委屈、也確有受不當的來自某些師長的壓力（不過以我瞭解限於兩位，而且並無惡意，也無違法，而是思慮不周全、不適當，但確實造成他的痛苦與相當大的壓力）。如讀書，從國中補校、高中夜間部到唸大學有他的原因，而且是正向的原因，念碩士時非原定目標，而是隨勢發展，知識能力進步後進一步嘗試，參加博士班甄試是一時興起又是高估自己、錯估了形勢的主觀的衝動。失敗後，痛苦了，冷靜後，回到初心—為提升修養、生命境界而讀書，為的是以此來提升創作為傳統雕塑找尋現代新路，於是在吳哲夫教授悉心教導下，同學們互相切磋之下，奮力完成碩士論文，取得學位。畢業後持續創作又推出展覽，堅持走「那

條路」一直迄今未止。而母校對他似乎不太禮遇，他仍捐贈獎學金回饋母校，但偶而略有不能為母校盡專業貢獻之小小遺憾。至於以前曾受的壓力，因時至環境變遷，已成歷史，而且即使在有人提出，也一笑帶過，不會造成任何心理負擔。至於在淡水期間的傳薪、文化服務，也成為淡水鎮史中的一頁。故這一段淡水修行之旅，過程中有甘有苦，一而回憶卻是樂大於苦，更充滿感恩與平靜。

我之所以不採先針對上述各點析論，一而先將各點綜合性做一「小結」，此一有別於常態的寫作方式，是有原因的一怕誤會。怕有人來不及看就誤會了。因為涉及的是學中文系通常很敏銳，甚至敏感……。我在中文系念博士時期曾深受被人斷章取義之害。連我六十三歲「高齡」即將退休，說實話時都有壓力，更何況吳榮賜當年還是在學的學生？各位學歷史的朋友當能「同情」的理解。

現在「小結」已述明之情況下，依各順序在稍詳細說明：所謂「溢美」，是指超過一些，但打點折扣仍是「美」的。如前文所述，吳榮賜於大學部修過我「思想方法」、「清史」、「中國思想史」、「中國近代學史」四門課，「思想方法」係共同科（通識課程），其他三門是歷史系開設，他從大二、大三到大四修習並通過。他是雕刻天才，這方面資質極高，但在讀書方面，甚實是中等之資，再加上起步晚、年紀大，記憶力不如年輕人，可是理解、體悟能力較強，我對他學習過程的整體評價是一位出席率全勤、勤奮努力、困而知之、有志竟成的「好」學生，但並不是一位天生的讀書種子，他的成績在初期是中下（最低一次六十幾分，其他約為七十五至七十八分），但他聽課認真，會向優秀同學借筆記參考，對我提示的重點於課後反覆「抄背」一用毛筆邊抄邊背，大約到大三上已達中等程度（八十分），大三下已達中上程度（八十五分以上），甚至大四達到九十分（堪稱優良），成績是呈現逐漸進步的趨勢。因此，勤奮苦學、不斷抄背、懂得收集資優生的筆記，認真、精確抓重點是他逐漸進步的原因；而且學識能力，尤其是文史是具累積效果的，所以他是一位勤學苦讀，找對方法、善求援助、困而知之的好學生，但絕不是令人驚豔的優秀學生。平穩踏實、態度良好、全力以赴精神可佩，才是中肯、適當的讚美。其實在我站在教育者的立場，這種「好」更令人感動，更值得肯定，更具典範的意義！

當然大學中有些課程，就不是只靠「抄背功」可處理好的，據我所知吳榮賜曾有一些慘痛的失敗經驗，例如他修日語課就因來不及抄背，實在記不住，小考當場被老師「綁赴法場」一和其他背不出、寫不出的年輕人面壁罰站……。 （外文克經常抽考小考，有時一周一次）。

雖然老師面子，但適足以證明淡江大學是一所不錯的大學有一定的要求標準，沒有送文憑，也沒有特權，亦證明吳榮賜的大學文憑是貨真價實，是他努力拚出來的。

簡言之，他大學時代在讀書方面是先苦後樂，越來越進步，沒什麼痛苦、困擾，因為他只要下苦功就不會痛苦，而且自己也很有成就感，也備受很多人的欣賞很喜歡，也建立了一定程度的自信。所以，在這段期間我沒有聽到任何人說的「雜音」一又努力、又有客觀成績的表現，誰在質疑這位「素人大師」，簡直是

刻薄鬼，不值得理會，而且他和老師們、同學們都相處融洽。

其實以我的瞭解，吳榮賜來淡大讀書的初心，並不是想唸碩士，更別說博士，而是充實人文素養，提升生命境界，以更深更感人更具生命力的藝術創作而打動人心，引起共鳴，以實現漢寶德先生對他的啟發與他自覺到要紮根於傳統創造一條雕刻藝術的現代之路。此一「初心」在相關文獻長由不同的話語多次呈現，我不但多次讀過，也聽吳榮賜親口當面跟我說過，並在紙上寫給我看過。他的初心，我絕對相信！在長遠來看他仍深信不會改變！但在短暫的某一過程，黑格爾的歷史哲學雖有時被譏為玄學鬼，但未必全非，時或會產生某些反動的波折，矛盾衝突中在辯證發展……。吳榮賜大四下，想念研究所碩士班了，到了碩二，又在某些人的「鼓勵」下碩士論文還沒寫，又想透過推甄方式有接跳級念博士班了，於是波濤升起，源不必要的糾葛撲擊而至（追求進步是好事，但偏離初心就不好了）。

簡單講，吳榮賜進碩士班深造就已引起一些「雜音」，有不說話的，有樂觀其成的，也有質疑、反對的，但問題不大。因為一方面吳榮賜大學的成績還不錯，又有與傳統文化相關的卓越成就，而且碩士班錄取名額相對較多（約十五至二十人之間），佔一個名額並沒什麼排擠效應，而且本校優秀的應屆畢業生有相當多人有足夠實力考取排名在前的國立大學（每年約二十人次左右），而且碩士班推甄的精神，就是讓具有合格程度但據其他卓越能力或特殊潛力的人（非全才，但係傑出偏才或奇才，足堪造就者）有機會，而不要被僵硬的制度封死進一步學習之門；故吳榮賜順利通過碩士班推甄。而且目前這個時代，大學程度已遜於早期，吳榮賜若有能力、有機會再多充實，將更多提升含氧後專注走那追求的創作之路。基於此，雖已有反對、質疑，但漸平緩下來，不並沒有停止（我的見聞約佔四分之一至三分之一左右）。

依我具體的了解，吳榮賜到碩士班唸書對他挑戰更大、更吃力了，因為知識的深度、學術的要求更高了，顯然已不是古老的戰術——他唸大學的「抄背功」可以應付了。我的論點是有實證的，因為當時我在淡大歷史所碩士班，語獻所碩士班開課，前者「中國近代史專題研究」，後者「中國文化史專題研究」，吳榮賜都有來修課，他還是認真、全勤，但是課堂研討、撰寫學期報告，要依論文寫作規範撰述至少一萬兩千字的小論文，其實對他來說是極沉重的壓力，我評估至少要努力兩年，並且要循序漸進，還要透過適當的協同作戰，小組合作的方式來訓練，希望透過分組報告，各小組同學分工合作來協助他、逐步強化，而終能達到一個人能寫出一篇有理有據、有系統化論述的報告。我相信他未來有能力達成，然後將來選到適當的、好的指導教授、有適切的主題、合理的架構，最快三、四年後當能完成至少約六、七萬字的碩士論文。這些話沒有跟任何人講過，也沒有看不起他，但也沒有高估他，而是能具體幫助他逐步適應、加強的唯一可行辦法。

坦白說，如果全班一視同仁，要嘛就是全體一律採分處報告，要嘛就是規定每一人都單獨寫一篇報告，這樣才公平，當老雌不可給學生差別待遇，也不可不注重怎樣才能真的可以達到學生成長的方法。後來我終於想出一個辦法，也是醫生中教碩士班唯一用過一次的辦法——全班原則上採分組報告，但若有人願一人一

組，如表現傑出會給予鼓勵（在常態都一律規一人一篇專題報告）。

學術研究的能力是要長期累積、長久訓練而成的。即便資質很高的人，在文史哲的研究所領域也不例外。這一點，其他系不敢說，但我深信至少所有的歷史學者看法在這點上都是一致的。所以，吳榮賜後來三年就完成論文畢業，當然是肯定他的努力，但是我仍認為是「困而知之」，而非極為優異，其實在於他有幸得到真正很優秀、很有經驗、學養深厚的、真心對他好、全力輔導他、幫助他的指導教授，也同時是我的指導教授吳哲夫先生。我教大學三十一年了，二零一零年起，因年老力衰，視力嚴重大退而且歷史系年輕有為的後輩比我更有能力和熱誠，就辭掉研究所的課了；坦白說指導研究生很辛苦……。一個研究生的程度怎麼樣，依我多年經驗，很少看走眼。吳榮賜的碩論寫得相當好，在三年內有如此長足的進步，我希望他要懂得感恩、珍惜和謙虛。

請恕我直言，如無漢寶德教授的發掘和啟發、栽培，如無吳哲夫教授的悉心指導與幫助，吳榮賜再努力地不太可能成為今天的吳榮賜。《刀斧歲月》中所提，找誰指導都差不多，只要「投緣」即可。我深深不以為然。我認為是吳榮賜「有福報」，而且不是都一樣、差不多，而是大不相同。而且，大多數的淡大老師對吳榮賜都很不錯，除吳哲夫教授外，前校長張紘矩，前副校長高柏園、前中文系主任崔成宗……（不一一列舉）等教授都是吳榮賜的貴人。因此，就學期間，所謂只是「投緣」固然不太恰當，對其他師友隻字不提，也似乎有違常理？不太像吳榮賜一貫的表現和人品。

話有點重，不得不然。其實我對吳榮賜瞭解遠比一般人深的多，他的人品非常好，而且他是我見過非常重感情，非常尊師重道的人；我很可能是他在淡江大學念書七年中修課最多的老師，也是年紀最相近、最親的同門大師兄，又是相處愉快不給他任何壓力的朋友。當然知道他既是那麼一個好人，又感恩回饋母校，捐獎學金鼓勵後進，可是為何對諸多老師「隻字未提」的原因。

我不得不在此就我的觀察與了解說出我合理推論的可能原因。下面我盡量不傷害他人，但要點出一些可能的原因。簡言之，確有些人的作為，雖無惡意，甚至自認是善意或互利，又無違反法律，但這些想法或要求卻造成當時的吳榮賜極大的壓力；雖然這些想法、要求沒有實現，但當時吳榮賜的無奈與糾結實在相當沉重。其中有某人（姑隱其名）代號A教授曾數度要求和吳榮賜共同成立工作室，他認為如此相得益彰，對彼此都大有助益。吳則不敢明確、堅決的拒絕又不願答應又不敢說出真正行不通的原因，使吳非常困擾。吳當時對我說的話，精確的語言是什麼我不完全有把握一字不錯的重複，但其要點有二：一、他和A教授性質不同，專長不同，他是從事雕刻的，場地要大、現場又雜亂、像工廠一樣，又要存放飲料，又有大、小型工具、製作台，有些地方方便展示成品、有些地方放半成品，怎麼個合組法？他認為根本合不在一起。二、他認為藝術品、作品級別不同，他已是國際知名的雕刻大師，在雕刻界甚至藝術不同級別的藝術加和作品合組工作室，是壞了不成文的行規，會被同行或藝術界覺得很奇怪會被笑。所以他無法同意。然而對方常常又再提，而且看起來甚為不悅，又怪他不夠意思……講話變

的很不客氣，他實在很痛苦，只有忍耐。當然至於如何合組法、怎麼出資如何營運、如何分配利益……，吳榮賜從未提及，我也從未聽過，也不便聽。A教授每提一次，吳就困擾一次，只有裝醉或糊塗躲過。我曾問吳榮賜為何不明確拒絕？他說「婉拒」多次了，但沒用，嚴詞拒絕怕得罪人……。唉！不到吳榮賜畢業八年後，「二零一四年，吳榮賜開始在淡江大學設立獎學金……，希望能拋磚引玉，幫助貧窮學生，也希望可以鼓勵更多但將校友對母校盡一份心力。有個朋友（按、即A教授）聽說此事後，馬上直奔吳榮賜住處（按、在桃園）對著他說：『賜哥，你千萬別這麼作，沒人會感謝你。不如贊助我開公司，將來我賺的錢我們對分。你別小看我，我最近在大陸賺了好幾億呢！』吳榮賜知道這位朋友是在吹牛……卻也不忍心拆穿……心生一計：不如裝醉吧！……那位朋友……只好知難而退。」以上可見A教授造成吳榮賜的困擾，連畢業多年後吳面對「善意」只能裝醉，納當學生時能否靠裝醉這不輕鬆解套呢？至於當時有沒有提到錢似乎也不必細究了。

此外，還有另一個人，就稱B教授吧。他也是善意，但和A教授要求不同，但也造成吳榮賜的困擾與更大的壓力。B教授的想法和要求我也聽吳榮賜說過，精確化與我無法也不便重複，但簡要地說，不適合組工作室，玆是加強推動國際行銷，共同研發創新，他出創意構想，吳負責木雕，獲利則一人一半。這位B教授讓吳榮賜更困擾、更痛苦，我只記得吳說B比A更可怕……。可不可怕我不知道，但我知道B教授是一位比A教授在學校是更有影響力的人。

吳榮賜的傳記中為何乾脆通通不提師長們對他的幫助或互助？我相信是上述我推測的原因。而且吳榮賜不是長袖善舞，也不是善於處理複雜人際關係的人。他實在不知道提了這位、感謝了那位。可是又如何不提那位，又不感謝這位，要如何適當、平衡？他真的很尊師重道，甚至於有時還有點怕、敬畏某些師長，所以與其部分提、部分不提讓人奇怪或得罪人，就乾脆不碰吧？

這是我的「合理」推測，因為但將很多老師都對他很好，而他確實是一個懂得感恩和回饋的人，確實是特別尊師重道的人。

接下來要簡要地談一下吳榮賜為什麼請吳哲夫教授擔任他的碩士論文的指導教授，其實並非「投緣」或德高望重那麼簡單。而是一般在碩二下結束前系所就會要求學生一定要決定指導教授，以利於確定研究方向和較具體地進行著手撰述論文的種種準備。在期限之前他早已在作思考和分析，但一直無法作出最後的決定。在最後截止日前幾天，A教授很慎重地、主動，明確地向吳榮賜表明，希望擔任吳榮賜的指導教授，讓吳榮賜陷入極度為難的困境，不同意合組工作室都已令A教授不甚愉悅，若再不接受對方主動這次提出的善意，而且是明確的、一翻兩瞪眼的情況，他真不知到底該如何因對？而且只剩幾天時間就要決定並去系辦完成登記了，裝醉、裝傻的拖延戰術也行不通了。在惶恐中，某一晚他問我怎麼辦？我在確定他不願接受A教授的提議後，我只能提供個人的分析供他參考，當時我已在但大任教二十年以上，對歷史系、中文系的生態環境及師資、教授的專才、風格比一般人了解深、廣一些，當下就一一分析出五位左右比較適合他的

人選，然後再縮為三位，供他參考。瞭解我的人都知道，我有個「毛病」，我討厭替別人作決定，最不喜歡勉強別人，因為我從小到大最不痛快的就是父母、長輩替我作出不喜歡的決定，在懇請吳哲夫教授同意後赴系辦完成了登記。所以是經由多角度的全面分析，包括學問、人品性格、資歷、學術聲望、師生互動、指導經驗、及社會觀感……等諸多考量，並不是「投緣」、「德高望重」、文獻學權威學者那麼簡單。這個抉擇是否是好的選擇，身為恩師學生的我，心中自有定見，不宜再多說，一切留待其他人公斷。不過我個人一直對恩師敬愛與感恩，他對我的教導和啟發，我一生受用無窮，他嚴謹但不嚴苛，親切但有原則，淡泊名利、達觀明智，不但在知識上讓我深知不足，更在做人處事上幫助自我發現許多缺失……。恩師的好，當我畢業時日越久，人生遭遇越不如意時，我越能體會，越深感受用無窮。我突然覺得「投緣」這兩個字，其實也許是極高的境界，當好到無法用語文、文字表述時，對我個人來說就是投緣吧？

最後，我要談一下「博士班甄試」的波折和傳記中未提的部份。

我再強調吳榮賜來讀書的初心，真正最根本的原因就是充實內涵、提升生命境界，堅持走他追求的那條路。來唸淡江大學大學部並沒預設要唸碩、博士。而後唸碩士是一種不礙初心的機緣巧合，他把握住了，也做到了，畢業後仍堅持那條路，持續創作，持續走下……。

但所謂「博士班甄試」，我認為是不必要的波折，或是一場上天考驗他初心的試煉。

其實，不念博士但持續修養專注走「那條路」才是最能自我實現，最能對藝術文化有貢獻的選擇。

我認為走「那條路」和唸書並非完全抵觸，如適當將可能相得益彰、星月交輝；但若不警惕如過度或不恰如其分，專業學者與專業藝術創作者之間顯然會產生排擠效應，除非當事人同時是學術研究天才又是藝術創作天才，此外有過人的體力、充裕的時間、毫無經濟壓力、良好的機緣，此外還要年輕……否則在真實的世界，實在幾近不可能。中國近代歷史中有一案例——作家沈從文，似乎是近代中國唯一案例，他是一位著名的小說家又同時歷經千辛萬苦成為專業的文史研究員，同時活躍於文壇、大學及專業研究機構作純學術研究，而且都提出卓越的作品。他是近代歷史海峽兩岸多少億人當中唯一的案例，他也無法在制度化的學院派要求下入校長期讀書，遑論唸多年大學、碩士、博士（這是一個假設性的分析），但如果是在現代制度化的學制，即使沈從文先生再生也會被扼殺、也會慘遭失敗！換言之，在以前的時代可能有極渺茫的成功機會，但在現在學術制度化的時代，應是完全不可能。更何況吳榮賜年歲幾何？他也和時間賽跑啊！因此如果堅持要走「那條路」，吳榮賜根本不宜念博士，已唸碩士已是將生命張力拉到最大極限！其實從這角度看，念完大學即可，念研究室長是可否到最大極限？而念博士根本有礙於「那條路」，而非客套、恭維或鼓勵他念博士或參加博士班推甄！

因為吳榮賜真正的價值與意義不在於他是不是一位博士，而在於他是不是一

位「走那條路」而有創出新路可能性的藝術家！我不認識漢寶德教授，沒見過一次面，沒講過一次話，但我從閱讀相關文獻起至現在，我非常「神秘主義」（沒有實證直觀）的相信我上述的見解即使是這位吳榮賜的恩師、貴人，也必然會認同（我狂放的毛病又犯了）。

上述的個人見解，一點都不精闢，只是平常、簡單的看法，唉！就是很單純的看法，相信很多人都懂才對。

但就是有人不簡單、不平常，鼓勵吳榮賜在碩二的時候一時眩惑去參加博士班甄試。

無巧不成書，吳榮賜碩二那年「學校（史無前例）辦了一次碩士班直升博士班的甄選，若通過這次甄選，當時唸碩二的同學可以跳過碩士論文撰寫，直攻博士班，當時幾位朋友積極鼓勵吳榮賜參加：『賜哥，你一定要參加這次甄選，機會很大……』、『賜哥，你錯過這次機會，以後要讀博士班就不容易啦！』、『賜哥，通過的話就不用寫碩士論文啦！』」²

「面對這些鼓勵，吳榮賜心動不已，隨即準備相關報名資料與讀書計畫，心想：『那麼多朋友支持我，我一定要努力看看。』沒多久甄選結果公佈了，吳榮賜並沒有被選上，表面上雖說不在意，卻難掩失落。」³

以上引文係《刀斧歲月》書中所載。驗之於我親身接觸和觀察，以上確屬事實。但以宜作如下簡要補充。簡如下述：

吳榮賜原無攻讀博士之計畫，是臨時碰到一個偶發性的機會，在幾位朋友的鼓勵下以及他自心的一時「迷惑」下，覺得那麼多朋友支持應可一試。

我認為這幾個朋友的作為沒什麼對或錯，我只能說我自己絕對不會鼓勵他去作此一嘗試，我不願誤導學生或朋友，理由已如前文所述之外，另外據我了解，這次史無前例的甄試其目的和主要精神是在於挑選深具學術潛力的優秀碩二生直攻博士班，協助他們早一點確定未來長遠的方向，更專注致力於未來長期學術研究的擇優育才計畫。名額只有一名，而且以年輕、學業優異、深具學術研究潛力並願以學術研究為終身職志為優先。其宗旨為挑選特優生培育未來智力長期學術研究。故有違初心、不符合宗旨所涵之目的與評審標準的大問題，亦即一、不應試 二、可行性低不能試 三、只有一個名額，萬一成功了排擠年輕人機會會招怒，而且無眾人矚目易遭議論，更何況他當時尚未公開發表至少一篇會議論文或期刊論文，很難客觀證明他的優秀的研究潛力，亦即若遇質疑，很難服眾。故結論是不宜試且成功率甚低。

後來有許多事情陸續發生了。

一、指導教授吳哲夫老師認為不妥，理由跟我看法大同小異。此外就是要他全力寫好碩士論文，畢業後好好雕刻才是最好的選擇。當吳榮賜拿出較受推薦書請吳教授簽名時，吳老師拒絕了。吳榮賜心中自然受到相當大的衝擊，似乎尚不能明白這才是真正的善意……。

二、依規定只要兩位副教授以上的老師簽名即可，於是吳榮賜仍不放棄，後來的幾天陸續找其他老師簽推薦書，結果非常巧妙的好幾個鼓勵他的朋友都聯絡

不上、見不了面，自然沒有簽推薦書（從符合推薦人資格要求看來，這幾位朋友定為中文系教師）。

三、系辦公事又公佈了推甄辦法，廚推薦書二份、研究計畫、口試，又增加了一項專業學科的筆試。

四、有中文系教授跨系求才，請歷史系一位很優秀的碩二生報參加中文系博士班甄試（後來那位同學考上兩所國立大學史研所博士班，並獲獎學金）。

我看形勢不對了，勸他考慮放棄。該說的話，吳哲夫教授都已明說了，我深為大師兄實於心不忍再說一次道理（理智上同意恩師的看法，感情上實不忍再說什麼），在指導教授不同意，又增添筆試因素，又跨系邀強者參賽、而且依封推薦書都沒簽成……，就算我再笨，也看出不必試了；因此我以可行性和成功機率的觀點為他分析後，問他：「不要申請了，好嗎？」坦誠說，身為他的老師、大師兄、朋友，尤其是那麼一句親切的「大師兄」，我覺得避免他受傷害是我的責任！其他事我管不了，當下只有「避免他受傷」這個念頭。多年後想起來，榮賜的眼神至今難忘，他是很純真、很厚道、很專注、很有毅力、很上進的人，而且還大我七歲……，我要尊重他的選擇。榮賜沉默了約四十五秒，很沉靜地看著我說：「老師！我還是想考考看。」兩道眼神很清、很亮、很專注，真相一個毅然下定決心的少年般。於是我問：「推薦書有簽好嗎？」他說：「呂正惠老師簽了。」我說：「好！我也幫你簽。」其實在此之前我又遇見呂教授，他有個想法也很單純，他說不要想太多，符合報名資格，找我簽，我就簽，至於上不上，就尊重那些考試委員的決定。

當然，結果吳榮賜沒被選上。除了傳記中所載「難掩失望」之外，我想在他內心的感情世界的某一角落，可能隱藏著要相當時間才能化解掉的淡淡憂傷，同時也會促使他會反省什麼是真正的善意？什麼是虛浮表面的情誼……。不過，還有至關重要的根本——掃暫時的幻影，回歸永恆的追尋：要走哪一條路？走的很穩，而且一直會走下去……。

四、結語

經由前面各節的論析，現作一結語：吳榮賜與淡水情緣很深，他在淡江大學讀書七年、生活、工作十一年的種種實在是悲欣交集、苦樂相隨，堪稱他人生從工匠到大師之外的另一大轉折，最後通過各種的試煉，他終能更堅固其初心，堅持走他生命中最沉重又神聖的道路。

我也慢慢學會了正向思考，也深深體悟正向思考、不忘初心的重要，願以「學與術的閃亮交會」⁴就這句話來概括吳榮賜從一九九九至二零零八就學及寓居淡水的時光，這段時光及其間種種也同時是一段淡水小鎮的動人故事。

¹ 郭晉詮著：《刀斧歲月—吳榮賜》、頁 98、新銳文創出版社策劃、秀威資訊科技股份有限公司製作發行、2014 年 9 月、台北市。

² 見《刀斧歲月—吳榮賜》、頁 130。

³ 見《刀斧歲月—吳榮賜》、頁 130。

⁴ 「學與術的閃亮交會」，這句話原係吳榮賜於 2008 年 9 月 20 日至 11 月 9 日於台北市佛光像美術館舉辦的雕塑個展的活動標題，其中包含中國文字系列，此一系列在淡江大學就讀時的作品，形容貼切，頗符合本文之主題，故借來一用，總括吳先生這段淡水情緣。

從台灣《西仔反傳說》情景劇朝向共建兩岸影視文化傳播

OCT. 20, 2017

鄭維雄

(清華大學 新聞與傳播學院 北京 100084)

鄭維雄，(1964-)，男，漢族，臺灣宜蘭縣，清華大學新聞與傳播學院博士

摘要：台灣的淡水自 2009 年開始，每年十月份由居民自發表演一場叫做《西仔反傳說》的環境情景劇，故事背景是 1884 年清法滬尾戰爭，敘述當時軍民齊心抵抗法軍保護台灣的故事。從《西仔反傳說》的故事出發，本文朝向以兩岸合作發展文創的角度，以如何說好戰爭題材的故事，如何來建構向世界表述中華文化內容的能力，吸取各國的影視經驗與學習正面與開放的態度，來認識戰爭歷史，並希望朝向共建兩岸影視的未來。

關鍵字：清法滬尾戰爭 西仔反傳說 戰爭片 淡水 兩岸電影

本文

台灣的淡水自 2009 年開始，每年十月份由居民自發表演一場叫做《西仔反傳說》的環境情景劇，故事背景是 1884 年清法滬尾戰爭，敘述當時軍民齊心抵抗法軍保護台灣的故事。觀察世界以戰爭題材的影視作品總是能吸引世界目光，並且蘊含戰爭與和平的思想辯論及價值，從認識戰爭的真實與殘酷到保家衛國的各種訴求，戰爭題材的影視作品，已成為凝聚共識與面對的歷史轉化力量的最佳媒介。

本文希望從《西仔反傳說》情景劇談起，檢視戰爭題材的影視代表作品，其作品內涵以及希望傳達的核心意念。希望藉由好的說故事方法，傳達中華民族愛好和平的文化理念，並希望朝向共建兩岸影視文創的未來。

壹、台灣淡水紀念清法滬尾戰爭的《西仔反傳說》情景劇

《西仔反傳說》情景劇

台灣的淡水（今新北市淡水區），舊稱滬尾。淡水從 2009 年開始，每年到了十月份，總是要演一場叫做《西仔反傳說》的環境情景劇，這個《西仔反傳說》的情景劇，是以 1884 年清法戰爭為歷史背景，描述一場以孫開華將軍及湘勇和當地居民合心抗法的故事。在歷史上對於“清法戰爭”或者“滬尾大捷”等當時其人其事的歷史故事，在臺灣有另外一個稱呼，叫做“西仔反”。臺灣人把 1884

年至 1885 年清法戰爭在臺灣基隆、滬尾、瑞芳、澎湖等地發生的大小數十次戰役，總稱為“西仔反”。“西仔”是指法蘭西；“反”通“叛”，意即戰爭動亂的總稱¹。

《西仔反傳說》環境情景劇共有五幕，首幕從軍民齊心抗外侮，交代了時代背景並帶領觀眾進入到當時的時空；第二、三幕描繪敵軍巨炮威逼到登陸前的寧靜；第四幕則刻畫浴血叢林，雙方交戰的經過；終幕結束勝戰而歡慶和平。這其中有著在滬尾港邊，歡呼孫開華將軍慶賀勝利的場景，也有老阿嬤燒紙錢與貢品祭拜清軍、法軍亡靈，而其中感人的還有當時加拿大籍的馬偕醫生表現博愛照顧傷患，保護居民(周星林，2016)。

這齣以環境劇的方式由當地導演與演員邀請居民共同參與，而環境劇則是強調可以利用任何空間來表演，而回溯的古戰場遺跡的《西仔反傳說》，不亦真實還原了當時最真切的情景，雖然邀請沒有專業訓練的一般居民共同演出，卻讓他們有最深刻的體驗而與觀眾共同紀念和緬懷歷史。到如今，在戰爭過後，每年農曆 8 月 20 日，法軍登陸的那一天，滬尾居民都會準備祭禮，撫慰戰死的亡靈，這種俗稱“拜門口”的習俗延續到今日²，充分表達了人們厭惡戰爭、祈禱和平的願望。而“西仔反”這段歷史也由當地政府編進了小學高年級的電子教材，以誌不忘。

關於這場戰役以及孫開華其人其事，臺北地區至今流傳著許多美麗的傳說。2009 年，當地政府創辦了首屆“環境藝術節”，規劃了“環境論壇”、“踩街”（嘉年華）、“環境劇場”等主題活動³。《西仔反傳說》由淡水鎮金枝演劇社王榮裕擔綱首任導演，組織專業演員和民眾演員 200 多人精心排練，於 2009 年 10 月 1-2 日在淡水古炮臺遺址公園實景演出，自此每年都在相同時間、相同地點排練演出，迄今已有九年，每年演出劇本在原創基礎上略有改動。比如，2014 年版本為《西仔反・風雲再現》，2017 年版本為《西仔反・馬偕之愛》等⁴。

清法滬尾戰爭

回溯那一段歷史，晚清列強侵略中華，法國也是覬覦中國的一份子，1883 年(光緒九年)，清法之間因為越南歸屬而展開戰事，法國因戰事不如預期，於是擴大侵佔中國其他處所，為迫使清朝放棄越南宗主國的目的，而萌生攻打臺灣及中國大陸東南沿海主要城市的計畫。清朝派前直隸陸路提督劉銘傳以巡撫銜協防

1 淡水維基館 <http://tamsui.dils.tku.edu.tw/wiki/index.php/清法戰爭西仔反戰役> [2017-10-02].

2 www.tshs.ntpc.gov.tw/files/file_pool/1/.../高年級教材-電子書.pdf

3 李雅雯. 淡水戶外環境劇場開演 馬英九談滬尾戰役. 自由時報
<http://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/1857986>

4 2017 新北市淡水環境藝術節
<http://www.culture.ntpc.gov.tw/xceventsnews/cont?xsmsid=0G295700334178642420&sid=0H276334724034791096>

臺灣，並於 5 月 28 日進駐臺北府城。劉銘傳感到台灣北邊的防務空虛而重用了孫開華將軍(林其泉，1998)。

故事的主角是孫開華(1838-1893)，湖南慈利人，1856 年參加湘軍鮑超部“霆字營”，在平定太平軍、捻軍的軍旅生涯中，被皇帝賜予意即“英雄”或“勇士”的“擢勇巴圖魯”滿語稱號，官至福建陸路提督。募勇組建“擢勝營”，駐軍廈門、臺北等地，戍守台海邊防(王曉天，2002)。

1884 年，此前，孫開華已受命統率“擢勝軍”三營渡台，主持臺北防務。8 月 23 日，法國遠征艦隊司令孤拔(Anatole-Amédée-Prosper Courbet 1827- 1885)率海軍重創福州馬尾造船廠，其後二度進攻基隆港和佔領基隆。10 月孤拔命遠東艦隊副司令李士卑斯(Lespes)少將率軍艦 7 艘進逼滬尾港進行炮擊。孫開華從容部署應戰，10 月 7 日法艦駛至，孫開華率部激戰竟日稍歇，而部將胡俊德中彈身亡，孫開華親自滌血裹屍，涕泣哭祭，將士們深為感動。8 日，法軍蜂擁登陸，清軍短兵接戰。孫開華身先士卒，衝鋒陷陣，法軍傷亡近百人，急急開艦逃遁，清軍大獲全勝，取得了歷史性的“滬尾大捷”。“滬尾大捷”是晚清時期難得一見的軍事勝利，沉重地打擊了法國侵略者，在中國近代史上留下了光彩的一筆。(林其泉，1998)

貳、戰爭影視題材的國族認同和歷史反省

《西仔反傳說》(暫譯 The Legend of Sino - French War at Tamsui)是一齣基於民族情感與感念戰爭中軍民保衛家園而興起的紀念劇作，雖然還只是情景劇，但卻是影視片極佳的題材。描寫戰爭而傳達祈求和平的電影電視，世界各國都有不少佳作，而最深刻的，不外乎傳達國族認同與歷史反省的理念，在歷史反省的闡釋中，反戰、擁戰從各種角度訴說各自不同的核心價值。我們可以從世界的幾個國家地區的戰爭影片來探討戰爭影片的內涵。

認識戰爭的殘酷而反戰

人類為了祈求和平而反戰，在許多電影描繪中，總是藉由戰爭的真實和殘酷表達反戰的想法，例如去年李安的電影《比利·林恩的中場戰事》(Billy Lynn's Long Halftime Walk, 2016)⁵將人拉進重新審視自我的戰爭意識及價值觀；而克林·伊斯威特的硫磺島二部曲，《硫磺島的英雄們》(Flags of Our Fathers, 2006)拆卸了建構英雄的宣傳而認識真正的人生背後；《來自硫磺島的信》(Letters from Iwo Jima, 2006)其實是好萊塢電影，但是卻是以日本觀點來表達內涵，在沒有勝

5 本文引用電影中英文名稱均整理自維基百科 <https://zh.wikipedia.org/wiki/Wikipedia> 及 IMDb <http://www.imdb.com/>

利希望等待死亡中選擇死亡的姿態，傳達反戰信息的壯烈哀歌；以波灣戰爭為背景的《鍋蓋頭》（Jarhead, 2005）真實描繪戰爭的實景，也教人對戰爭心生畏懼。

人性與價值的權衡

但是戰爭並不是單一的選擇題，有著太多的人性與價值的權衡，總是令人難以抉擇，例如韓國電影《太极旗飘扬》（Taegukgi, 2004）敘述兩兄弟被迫參加韓戰，面臨著戰場上的生死抉擇，映射出內戰是一場毫無意義的兄弟間戰爭；日本電影描述戰爭情況的《永遠的0》（永遠の0, 2013）透過前線軍人殉國的故事來表達戰爭的殘酷與無奈；《聯合艦隊司令長官 山本五十六》（2011）重拍了1968的版本作為二戰70周年的紀念，故事藉由主角的詮釋，但終因是戰爭而成為抵禦時代巨浪的悲曲；《登陆之日》（My Way, 2011）是日本、韩国合拍电影，通過日籍韩裔及日裔士兵在戰爭时代背景下为生存而奋斗的故事，映射日韓的複雜關係但有交織的共同命運。這些電影給人有更多的價值思辨。

藉人物事蹟闡述人性

儘管在戰爭的無情中，仍有一類是藉由人物事蹟或故事來闡述人性的價值，例如《拉貝日記》（John Rabe, 2009）是中德合拍電影，描述南京大屠殺的始末，並且拯救了20余萬中國人的故事，號稱是“中國版辛德勒的名單”；《鋼琴情人》（The Pianist, 2002）是德法合拍電影，描述鋼琴家在戰爭中生存艱難的故事；德國電影《生死朗讀》（The Reader, 2008）從一個祕密探討戰爭與愛情，對戰爭動員的犯行和無辜深刻反省。近期的丹麥電影《拆彈少年》（Land of Mine, 2017）從戰後拆彈故事表現有關人性中的愛恨、報復和寬恕的故事。

為理念而戰

站在光譜的另一端，雖然並不是擁戰，而是不畏戰的理念傳達，像是《敦克爾克》（Dunkirk, 2017）重新詮釋與再現了扭轉人類歷史的一場軍事撤退行動，這時保存生命就是最珍貴的價值；《血戰鋼鋸嶺》（Hacksaw Ridge, 2016）藉由真人真事，傳達了信心與英勇的概念；美國電影描寫二戰的《搶救雷恩大兵》（Saving Private Ryan, 1998）表現戰爭中犧牲的代價是為了有人能平安回家，捍衛家與國的價值；又例如韓國電影《仁川登陆战》（Operation Chromite, 2016）重現韓戰間的秘密行動，喚起對於民族的團結意識，與歷史事件的重視。

喚醒民族意識

戰爭題材電影往往訴求於國族或國家認同，例如中國大陸的《南京！南京！》（City of Life and Death, 2009）與《金陵十三釵》（The Flowers Of War, 2011）都是南京大屠殺的題材，道盡戰爭無奈與悲哀，但企圖喚醒民族意識。台灣地區前幾年的電影《賽德克·巴萊》（Seediq Bale, 2011）描述1930年霧社事件，

是一部台灣原住民抗日的故事，糾結著殖民與民族的抉擇，最終選擇了浴血抵抗回歸祖靈的結果。

國族或國家認同

國族或國家認同往往是愛國教育的題材，台灣早期的電影《古寧頭大戰》（The Battle of Ku-Ning-Tou, 1980）則為當時為鞏固團結安全而拍的內戰電影，與之類似的，例如中國大陸的《集結號》（Assembly, 2007）以第二次國共內戰和朝鮮戰爭為題材的電影，彰顯當時為任務而犧牲的英勇戰士。而回溯四十年前的台灣，則有《英烈千秋》（Everlasting Glory, 1974）、《八百壯士》（800 Heroes, 1975）等。

面對戰爭，影視工業總是從不同的角度拍出氣勢磅礴或發人深省的電影，儘管在不同的歷史認知差異下，人性與情感是共通的。回顧電影的內涵，戰爭電影不僅在找尋面對戰爭的勇氣，或者反省面對人類歷史發展的態度尋找共識點，而恢復民族自信與面對未來，則是兩岸共同努力的方向。

參、如何說好戰爭題材的故事

《西仔反傳說》是一個流傳百年的故事，至今它還深深地保存在當地的居民心中，但是如何講好這個故事呢？當它是一個自身文化價值的內容時，如何將它提升到成為世界文化共同認同的內容呢？這時候，建構內容的能力變得非常重要。建構內容的能力，簡單的說，可以包括選取人類審美價值題材、講好華人故事與世界表述方法、培養創作環境與氛圍、發展全球思維方式等(鄭維雄, 2016)。

建構內容的能力

影視作品要有好的內容建構，包括兩方面，一方面是要有好的題材，也就是選題，另一方面就是要會說故事，也就是重視題材內容表達及其影像的敘事與美學方式。影視作品的選題取材，應該具有人類共通的價值。會說故事則是在於將好的題材用吸引人的影視手法表現出來，能夠運用共通性的溝通方式把美好的事物表達出來，是成功優秀影視作品的前提。

《西仔反傳說》是一個處於晚清面臨列強清略的時空背景，從抵抗法軍的過程中表現當時湘勇英勇捍衛保台的故事，其中有將軍的謀略與鄉民奮起協助，也有外國醫生的博愛，至今尚有許多史料可供佐輔以補充故事的細節，足以改編成華語電影。

運用世界表述方法

運用世界表述方法，通常更多地重視背景引導，使觀眾很快能夠理解故事的時空環境，就表現的手法而言，雖然並沒有嚴格區別世界的或華語的，但是西

方常用的重視體驗、重視娛樂、生活化、重視節奏、重視探索與創新、重視邏輯、重視美學、重視敘事或類型化等等，都是可以借鑒的。

以戰爭題材訴說中華故事，最重要要表達的價值和理念即是要表達出中華民族是個愛好和平的民族，而中華文化講求王道與忠恕精神，往往抽象難以理解，因此從大時代中的小人物故事襯托出價值理念，就要訴諸故事和表述方式了。

向世界傳播中華文化

表述方式的目的是在於走向世界，當建構中華文化的內容時，要向外走出去，要進入全球市場，是無法回避世界價值觀的，中華文化的價值觀需要與世界共通的價值更多對話與融合，重點是把握好中華文化的內涵，要能夠進入世界價值與話語體系才能運用自如地表達中華文化的價值。

將中華文化介紹於西方並溝通時，我們亦需要理解西方的文化與價值，通過文化的差異與撞擊，而達成世界文化的融合。培養全球傳播能力的第一步是發展全球思維（a global mindset），對其他文化持開明文化交流的態度。全球思維方式是全球傳播能力的基礎，幫助人們預見到全球化社會的到來，有效地運用跨文化傳播技能。使人們正視世界潮流變化而且調節這種變化，追求一種尊重和平衡的文化多樣性。除全球思維方式外，全球傳播能力還包括其他三個方面：自我展現、文化描繪和交際校準（陳國明，2006）。自我展現能夠通過同理心的能力，瞭解對方並共用的傳播信息傳播資訊。文化描繪進行描繪自身及他人的文化認知，獲取文化知識。交際校準對複雜的意義進行協商討論，並對複雜情況和矛盾衝突加以掌控。

台灣與中國大陸同為中華民族的子孫，傳播中華文化是共同的使命，面對文化遺產更是責無旁貸要傳承與發揚它。

肆、轉化戰爭歷史成為民族和文化的力量

面對歷史深思

影視的文化傳播，不僅是對戰爭歷史重新詮釋，同時也是民族反省的再生力量，在理解各國戰爭題材電影的表現時，不難發現一向製作電影大片的美國好萊塢的戰爭電影充滿辯論，拍過無數以戰爭為題材或背景的电影，好萊塢的戰爭片不勝枚舉，反戰、擁戰的辯論並不停歇，但是每部戰爭影片都表達了深刻的思考，捍衛某些核心價值，同時強調戰爭的殘酷和赴戰的英勇。

德國的戰爭電影，比較特別，包括許多其他類型影片，德國人從歷史出發，內容常引發情感與理智的碰撞、責任與道義的衝突，乃至人性的崇高與異化等。許多複雜而又充滿悖論的命題，通過銀幕再現出來，並力求在歷史時空的變遷和

個體命運的變化中，營造出一種滄桑感與厚重感(徐正龍，2007)。德國影視產業的能力，特別強於內容，而取之不盡的歷史題材源自於曾經所遭受的歷史苦難，但能夠面對歷史的勇氣轉化了過去成為未來的力量。而藉以反省重建人性的價值。德國以自身的歷史與經驗轉化內容，完全改觀了過去世界對他們的認知。

日本與韓國有各自的電影風格，日本面對戰爭歷史的作品不多，除了表達戰爭的無奈與殘酷之外，難以窺知更多的態度，而韓國警惕於二戰與韓戰的歷史經驗，頗有隨時備戰和以戰止戰的意味，但是不乏對戰爭的深刻思考。同為中華文化的兩岸，則著墨在喚醒民族意識或國族認同上，雖然時間不一，但有相似題材的作品。

訴求和平與愛

儘管面對這些戰爭歷史的省思與和平訴求的價值理念，不管是反對戰爭、或為理念而戰、或是重塑民族精神與保衛家園的訴求，最終指向仍是和平與愛。和平與愛是人類共同的價值，當影視作品朝向人類的最終價值時，那麼面對戰爭歷史，能夠表現深度使觀眾深省與轉化力量就很自然了。

轉化戰爭歷史成為民族力量，最簡單的做法是形成一種新的態度，讓民族從過往經驗中撫平創傷，轉而成為謙卑而奮發努力的信念，從自尊自重到自信的過程，成為欣賞自己與扶助他人的態度與角色，這時民族的能力與力量也會跟著起來。

以文創賦予戰爭歷史新意義

將歷史文化揉進生活當中，從儀式或節慶中逐漸形成精神文明，是轉化戰爭歷史成為文化的一種力量。而另一種偏屬商業的做法則是以文創重新包裝賦予意義，文化創意產業是將既有的文化內涵，賦以創意組合重新包裝，成為文化商品，但是要避免過度的包裝或消費。

從《西仔反傳說》的省思，不僅表現的是中華文化的忠與義，有保家衛國的忠，有軍民聯合抗敵的義，也有馬偕之愛。在情景劇還包含著文化與民俗與信仰，這些都形成中華文化以及當地特殊的文化資產，成為構成為影視作品的元素與內涵。如果過往的歷史，隨著現代化逐漸遠去，那麼將之賦予影視文創的再述說則是一項轉化成為文化新力量的機會。

戰爭歷史的省思與戰爭題材的影視作品，是一場特定時空組合的故事，在地文化的特色也因著融入歷史背景，而顯得有其在地意義，不僅是供人憑弔，也有喚起歷史記憶的情感連結能力，因此在地文化與旅遊不可忽視。從文創的角度，《西仔反傳說》則將是以故事向世界走出去，而已文化旅遊將世界觀眾帶進來。

伍、結語：朝向共建兩岸影視未來

挖掘兩岸故事題材

類似《西仔反傳說》的歷史與兩岸題材其實不少，從鄭成功渡台趕走荷蘭人迄今，兩岸一直都有不同階段的互動，台灣的先期居民也大多從中國大陸沿海移民過來，而因為歷史的命運與戰爭緣故，兩岸感人血淚的故事俯拾皆是。

如果從文化融合來看，中華民族的歷史經歷相當多的滄桑與苦難，從 170 多年前的西方殖民時代開始，經歷了太多的戰爭與掠奪。而今中華文化走向自信的時代，更需要通過傳播能力來彌補在歷史時間的斷裂及區域空間的缺口，通過挖掘兩岸題材故事的華語影片傳播成為意義的介面。這個意義的介面，一則撫平過去的苦難，一則溝通並成為世界認識中華文化的最佳媒介，從傳媒所建構的能力訴說屬於華人的故事。

如果從市場角度來看，兩岸同時也是最容易發展的市場，影視是最重要的接合點，實踐也需要長時間的努力，儘管文化融合作起來不太容易，但是只要有了起頭，就有了說不完的故事，怎樣是華語影片最吸引人的故事呢？用生命說故事，以小我展現大我，在現今的時代中，只有訴以人與生命的故事最能動人，中華民族的故事太豐富，需要娓娓道來，但是在娓娓道來的同時，我們需要建構強而有力的訴說能力，放在世界的舞臺上，也就是國際傳播的能力建構，不僅建構，同時也要屢屢創新。

共建兩岸影視文化傳播

兩岸於 2010 年 6 月簽署了具有里程碑意義的《海峽兩岸經濟合作框架協定》(ECFA)與 2012 年 12 月再頒佈了《關於加強海峽兩岸電影合作管理的現行辦法》(註)，在 2012 年至 2015 年之間兩岸不同程度的合拍協拍影片超過 800 部，以劇情片、愛情片、喜劇片數量居多，但 2016 年之後則逐漸減少，甚至陷入低迷，仍需要積極努力與突破。

《西仔反傳說》的探討，可以做為兩岸影視省思戰爭與和平的開端，從文化傳播的立場上，兩岸可以傳承共同文化，凝聚共同的認識，不僅可以促使文化的多元性，同時也通過不同區域的不同長處形成互補的優勢，在文化上具有鞏固華人價值的意義，同時在文化傳播上，也帶起了不同的向外連結的紐帶作用。華語戰爭題材影片可以先以區域市場發展，站穩腳跟後，再擴及世界，向世界傳播華語故事。

主要參考文獻

1. 周星林. 談臺灣情景劇《西仔反傳說》[J]. 藝海, 2016, (02): 56-58.

2. 《穿越淡水·走讀世遺》世界遺產國小高年級教材, [B]. 新北市文化局, 2016,11. 新北市淡水古蹟博物館 <http://www.tshs.ntpc.gov.tw> [2017-10-02].
3. 李雅雯. 淡水戶外環境劇場開演 馬英九談滬尾戰役. 自由時報. [EB/OL]. (2016-10-16). [2017-10-02]. <http://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/1857986>.
4. 林其泉. 清法戰爭中的臺灣保衛戰[J]. 大同高等專科學校學報,1998,(01):53-60+64.
5. 王曉天. 抗法保台猛將孫開華[J]. 學習導報,2002,(10):42.
6. 鄭維雄. 華語影片國際傳播能力建構研究. [D]. 清華大學, 2016.
7. 陳國明, 趙晶晶. 論全球傳播能力模式[J]. 浙江社會科學. 2006(4):131-139.
8. 徐正龍. 走出沉重的德國電影[J]. 電影評介,2007,21:3-4.

會人員名單

(依姓名排序)

| | |
|-----|-----------------|
| 丁 芄 | 淡江大學歷史學系 |
| 王 璇 | 淡江大學閩台班 |
| 王羽辰 | 中正大學哲學研究所 |
| 王西亞 | 淡江大學閩台班 |
| 王嘉成 | 淡水古蹟博物館 |
| 王秉鈞 | 遠程國際股份有限公司 |
| 古怡青 | 淡江大學歷史學系 |
| 安嘉芳 | 國立臺灣海洋大學 |
| 朱美玲 | 淡水古蹟博物館 |
| 江永德 | 中正大學台文所 |
| 余任信 | 淡江大學美研所博士班 |
| 吳岱庭 | 淡江大學歷史學系 |
| 吳明恬 | 新北市立竹圍高中 |
| 吳玟蝶 | 淡江大學全財管學程 |
| 吳春和 | 桂竹文史工作室 |
| 吳美麗 | 國立台北教育大學台灣文化研究所 |
| 吳胤呈 | 淡江大學歷史學系 |
| 吳峻毅 | 淡水文化資源推廣工作室 |
| 呂慧娟 | 淡水社區大學 |
| 李文毓 | 無印良品 |
| 李月梅 | 一滴水紀念館 |
| 李秀蕙 | 淡江大學總務處 |
| 李宜霖 | 淡江大學閩台班 |
| 李明陽 | 淡江大學歐研碩俄研組 |
| 李勇陞 | 陽明大學實驗動物中心 |
| 李楷聲 | 導遊 |
| 李維俊 | 淡江大學歷史學系 |
| 杜岳軒 | 淡江大學歷史學系 |
| 周 穎 | 淡江大學閩台班 |
| 周天祥 | 一般民眾 |
| 周克行 | 淡江大學財金系博士班 |
| 周致帆 | 淡江大學歷史學系 |

| | |
|-----|----------------|
| 周 健 | 文化大學史學系 |
| 易卓然 | 淡江大學閩台班 |
| 林宜萱 | 國立政治大學 |
| 林東燕 | 淡江大學歷史學系 |
| 林芳萱 | 日用品公司 |
| 林秋淨 | 淡江大學歷史學系 |
| 林陽明 | 台北市北投國中 |
| 林煌達 | 淡江大學歷史學系 |
| 林韻丰 | 臺北藝術大學 |
| 邱仁秀 | 淡江大學閩台班 |
| 邱奕芸 | 台北教育大學台文所 |
| 姚 鵬 | 淡江大學閩台班 |
| 姚常萍 | 淡江大學歷史學系 |
| 柯琳婧 | 淡江大學閩台班 |
| 洪悅甄 | 淡水龍山寺 |
| 紀榮達 | 淡江大學化材系 |
| 胡少艾 | 淡江大學歷史學系 |
| 范月華 | 原鄉藝遊工作室 |
| 唐 爽 | 淡江大學閩台班 |
| 孫 雨 | 淡江大學閩台班 |
| 孫澍檯 | 文化大學觀研所 |
| 徐民雄 | 立路企業股份有限公司 |
| 袁明道 | 淡江大學歷史學系 |
| 高上雯 | 淡江大學歷史學系 |
| 高明川 | 東南旅行社股份有限公司 |
| 高家婷 | 淡江大學歷史學系 |
| 崔鳳堯 | 淡江大學歷史學系 |
| 張 穎 | 淡江大學閩台班 |
| 張元成 | 宸堊營造公司 |
| 張仲元 | 國立政治大學歷史學研究所 |
| 張至宣 | 淡江大學歷史學系 |
| 張佳琇 | 淡水古蹟博物館/博物淡水期刊 |
| 張泓斌 | 屋場文化資產研究工作室 |
| 張珉慈 | 淡江大學歷史學系 |

| | |
|-----|------------------|
| 張軒宇 | 淡江大學閩台班 |
| 張常昌 | 鄧公國小 |
| 張淑貞 | 淡水基金會 |
| 張淳恩 | 淡江大學歷史學系 |
| 張瑋晏 | |
| 許英緯 | 淡江大學歷史學系 |
| 許家旗 | |
| 許紋菁 | 淡江大學歷史學系 |
| 許傑克 | 黑帽影業 |
| 許智凱 | 淡江大學歷史學系 |
| 郭中翰 | 中央通訊社 |
| 郭葦白 | 淡江大學歷史學系 |
| 郭曜軒 | 交通大學族群與文化研究所 |
| 陳玉琴 | 台北市立大學人文藝術學院 |
| 陳仲暄 | 淡江大學歷史學系 |
| 陳宜群 | 瑞芳社會力文化工作室 |
| 陳怡真 | 陳怡真建築師事務所 |
| 陳泓任 | 淡江大學歷史學系 |
| 陳芬蘭 | 基隆市五堵國小 |
| 陳俊丞 | 台北市立大學中國語文學系 |
| 陳姝穎 | 淡江大學閩台班 |
| 陳美聖 | 淡江大學資訊與圖書館學系 |
| 陳香杏 | 台北大學歷史系 |
| 陳國義 | 淡水文化基金會 |
| 陳渝芬 | 志工 |
| 陳琨翰 | 淡水古蹟博物館 |
| 陳靖元 | 台北藝術大學 |
| 陳鴻旻 | |
| 陳麗玲 | 新北市立淡水古蹟博物館 |
| 陳麗媛 | 淡江大學閩台班 |
| 陳羸財 | 國立海洋大學 |
| 曾秀珍 | 南山人壽保險公司 |
| 曾彥儒 | 淡江大學歷史學系 |
| 黃正宇 | 中華民國森鐵世界遺產文教促進協會 |

| | |
|-----|----------------|
| 黃明芳 | 淡江大學中文系 |
| 黃家容 | 服務業 |
| 黃彬怡 | 淡江大學財金系 |
| 黃裕丞 | 竹圍高中 |
| 黃鈺慧 | 淡水古蹟博物館 |
| 黃曉瑩 | 淡江大學閩台班 |
| 黃禮村 | 北市文化局館所 |
| 黃麗琴 | 新北市立淡水古蹟博物館 |
| 黃醺峻 | 淡江大學歷史學系 |
| 萬雅筑 | 新北市立淡水商工 |
| 葉如真 | 淡江大學歷史學系 |
| 廖康吾 | 新北市立淡水古蹟博物館 |
| 趙子健 | 淡江大學歷史學系 |
| 趙宇婕 | 淡江大學閩台班 |
| 劉建雨 | 淡江大學閩台班 |
| 劉昱均 | 淡江大學歷史學系 |
| 劉莉娟 | 新北投車站 |
| 劉增泉 | 淡江大學歷史學系 |
| 劉澤超 | 淡江大學閩台班 |
| 厲卓正 | 東海大學建築研究中心 |
| 潘國明 | 淡江大學歷史學系 |
| 蔡廷貞 | 政治大學台灣史研究所 |
| 鄧金華 | 淡江大學閩台班 |
| 鄭智緯 | 台北市導遊協會 |
| 盧君智 | 淡江大學歷史學系 |
| 蕭菲菲 | 台灣大學 |
| 賴增橙 | 淡江大學資訊工程系 |
| 戴君珉 | 淡江大學中文系 |
| 戴育全 | 淡江大學水環系 |
| 謝佩珊 | 淡江大學運輸管理系 |
| 謝惠靜 | 基隆文化局 |
| 謝鎮隆 | 淡江大學歷史學系 |
| 鍾定紘 | 淡江大學歷史學系 |
| 韓尚儒 | 國立彰化師範大學歷史學研究所 |

| | |
|-----|------------|
| 韓燕蘭 | 淡江大學閩台班 |
| 簡廷屹 | 淡江大學歷史學系 |
| 羅青雲 | 淡江大學經濟系 |
| 譚暎芬 | 會稽國小 |
| 嚴恩昊 | 國立政治大學歷史學系 |

主辦單位：淡江大學歷史學系

合辦單位：

財團法人曹永和文教基金會、中央研究院人社中心、蔡葉偉議員辦公室、
新北市立淡水古蹟博物館、有道傳媒股份有限公司、淡江大學海洋及水下
科技研究中心、青銅視覺藝術公司、淡江大學海事博物館、臺法（FR）
國合計畫-中國海海洋知識之建構計畫、異源復「史」、萬「巷」更新：淡
水老街再生計畫

會議時間：2017 年 11 月 3、4、5 日(星期五、六、日)

會議地點：淡江大學淡水校園 驚聲國際會議中心

召集人：林煌達教授

籌備委員：黃建淳教授、林呈蓉教授、王樾副教授、劉增泉教授、
吳明勇副教授、高上雯副教授、林嘉琪助理教授、古怡青助理教授、
總幹事：李其霖助理教授

聯絡電話：(02) 26215656 #2327、#2328

連絡地址：新北市淡水區英專路 151 號淡江大學歷史系辦公室