

# 清代中葉（約 1780~1860） 台灣與大陸之間的帆船貿易

## 以船舶為中心的數量估計

陳國棟\*



目次

---

一、前言	56
二、清代中葉台灣的主要出口品	58
三、船舶承載量的估計與貿易興衰之變化	61
(一)鹿耳門港	61
(二)鹿港	75
(三)八里坌（滬尾）	81
(四)海豐港與烏石港	87
四、結語	91

---

\* 中央研究院經濟研究所副研究員

## 一、前言

清康熙二十三年，即西元1684年，在台灣內屬之後，清廷開放中國沿海的海上貿易，同時也准許中國帆船往來台灣從事商業、漁業活動。在清領之前，台灣與日本及東南亞之間原有海路貿易的存在，清領之後，這樣的貿易也維持了一段期間，但從某一不易確定的年代開始，本島與中國以外地區的商業活動就不復存續，只有兩岸之間的帆船貿易與本島的環島貿易依舊有所發展而已。

台灣與大陸之間的貿易，從台灣的立場而言，純為「出口導向」，亦即因應大陸市場的需求，出口台灣本地的農產品與農產加工品到大陸。台灣商民原籍幾乎全在大陸，出口所得或者匯回原籍，或者以金銀、奢侈品及台地不產的民生日用品形式進口到台灣。要言之，進口的情形全由出口的規模來決定。

在台灣所能使用的港口方面，乾隆四十九年（1784）以前，鹿耳門港是唯一的合法口岸。乾隆四十九年加開彰化鹿港、五十三年加開淡水八里坌港。道光六年（1826）又正式開放彰化海豐港及宜蘭烏石港。凡由台灣出口的船隻，都必須先在這幾個合法港口掛號、查驗後才能離港。

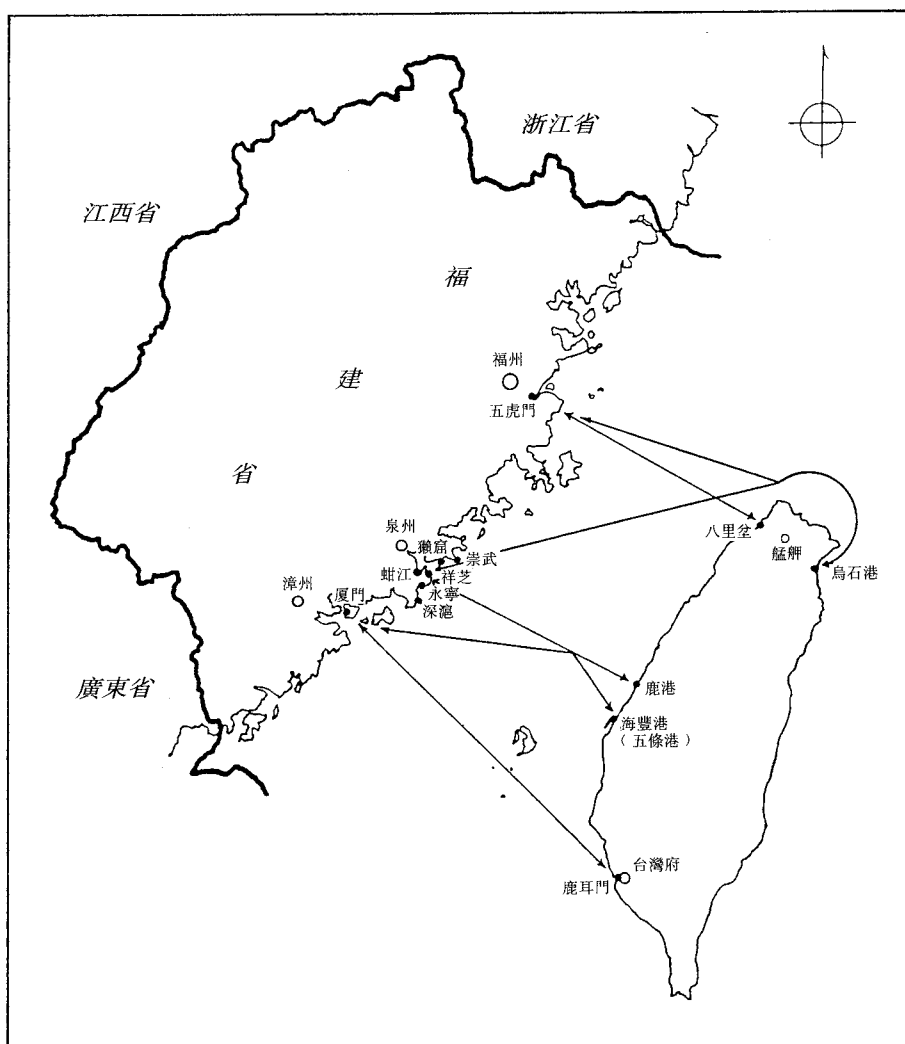
清代的政策，為了稽查船隻出入的便利，要求船隻往來大陸必須以特定的大陸港口為「對渡口岸」。1860年台灣開放與列強通商之前，台灣的五個合法口岸中，大致上以鹿耳門↔廈門；鹿港、海豐港↔廈門、蚶江；八里坌（滬尾）↔五虎門；烏石港↔五虎門、泉州對渡為原則。（參考附圖一）往來海峽兩岸的帆船在到達台灣或大陸時，必須先在指定的對渡口岸掛號，經過相關文、武官員查驗後才可以繼續前往其他港口。當然，船隻欲從大陸來台，也必須先行在各合法口岸掛驗才可成行。

本文的目的在研究清代中葉（約1780~1860）台灣與大陸之間帆船貿易興衰演變的情形。關於同一段時期台灣的進出口貿易，學術界以往已有可觀的成績。不過這些研究成果大都偏重在單一港口或單一商品，要不然就是以商人（郊行）為中心。此外，這些作品在數據檢證上的努力雖然不是沒有，總還留有可堪深入的空間。本文的目的與方法略有不同：一方面想對清代中葉台灣的貿易作一整體地觀察，另一方面則要設法建立一些可用的數據，配合文字資料，加強問題的理解。

一般而言，討論貿易趨勢的變遷，最具體的辦法是從商品結構、商品價值等方面入手。換言之，若有可靠的數據可用，經過統計學的處理，要掌握這樣的趨

勢並不困難。然而就清代中葉這段期間而言，有關商品的產量或出口量，都沒有直接的、有效的統計數字可用。史料中散見的數字頂多也只是時人的觀察與推斷，而非經由科學的方法取得。幸而當時台灣主要出口商品種類不多、變化也不大。我們設法將這少數的數字加以比對，並參考經濟體系中其他相關的條件，還是能對商品總出口量的最低可能數字做一估計。這是我們在本文第二小節所做的嘗試。

附圖一 清代台灣與大陸對渡港口示意圖



相對於出口商品的價值與數量，清代中葉有關往來台灣與大陸之間船舶數目的資料顯然較為豐富。這類資料的品質其實也沒有更好，但因為來源更廣泛、記載較多，因此要交互檢證也就顯得容易些。因此本文的重點，就在利用船舶與承載能力的估計，設法推算不同年代台灣商品總出口量的下限；再根據這些推估數據的變化來描繪出整個貿易的動向。作者深切明白：一切經由推斷而取得的數據都容許有再被置疑的空間，透過這種方式取得的數字並不一定是當時的歷史真象（唯其真象已無法還原），因此也不致於大膽主張下文所推定的數字絕對反映實際的狀況。但這也並不表示一切的努力都是白費心機。作者試圖檢驗各種不同來源的數字，在不違反歷史事實與邏輯原理的情形下，估算出各時期可能的最低數字。以這樣經由相同標準所取得的數字，來考察台灣對大陸貿易的盛衰雖非盡善盡美，但在無可如何的情形下，也算是薛西佛斯的努力吧。

藉諸船舶承載量最低數字的估計所建立的一般趨勢，實際上仍可透過時人的觀察或評論而進一步核對。如果數字所展現的趨勢與當時的觀察者所認定的趨勢相吻合，我們對整個趨勢的掌握也就更加有信心。除此之外，貿易趨勢變化的背後當然有影響它的因素在作用。我們在描繪出貿易變化的走向後，也嘗試對這些因素加以分析；希望這一類的分析，也有助於我們對貿易趨勢變化的瞭解。

在以上的構想下，在第三小節，也就是本文的主要部份中，我們就分別探討鹿耳門、鹿港、八里坌、海豐港與烏石港的船舶數量及載運能力的情況。在結論的一節（第四小節），再綜合以上的分析，對1860年以前台灣全島與大陸之間帆船貿易盛衰的演變，整理出一些粗淺的估計數字，以供參考。作者本非台灣史的專家，粗疏之處在所難免，尙望方家不吝指正。

## 二、清代中葉台灣的主要出口品

清代台灣的出口貨主要為米穀、蔗糖及花生油，其次則為苧麻和靛菁。例如1847~1848年在台灣擔任台灣道台仝卜年幕友的丁紹儀，於其所撰的《東瀛識略》一書中即云：

台灣物產，以米、油、糖為大宗，苧麻、靛青次之。(1)

(1) 丁紹儀，《東瀛識略》，台灣文獻叢刊（以下簡稱「台文」。台北：台灣銀行經濟研究室），第2種（1957），頁62。

卒於咸豐四年（1854）的李元春，在所著的《台灣志略》中也說：

穀：言全台，則內地賴之。……貨：糖為最，油次之。糖出於蔗；油出於落花生，其渣粕且厚值。商船賈販，以是二者為重利。靛菁盛產而佳、薯榔肥大如芋魁，故皂布甲於天下。……<sup>(2)</sup>

其中米為全台出口貨，糖產於中、南部，油產於中、北部，靛菁則為北部的特產。

清代中葉台灣米的出口量極大。除了雍正三年以後有所謂的「台運」之兵米、眷穀每年近十萬石之外，商人運往內地銷售的，一年可達百萬石之譜。乾隆六年（1741）巡台御史張湄等云：

台灣……素稱產米之區。……〔每年出口〕有兵米、眷米及撥運福、興、泉、漳平糶之穀，以及商舡定例所帶之米，通計不下八、九十萬。<sup>(3)</sup>

張湄等人所稱出口之米，每歲「通計不下八、九十萬」，王世慶先生在〈清代台灣的米產與外銷〉<sup>(4)</sup>一文中以為太過高估。因為他認為「當時台地報墾稻田米穀產量約僅一百餘萬石，除供數十萬之民食外，尚需支給全台兵粟約九萬石。」因此推定五十萬石左右才是較適當的數字。（見王文頁20）「五十萬石」的推斷，其實很難確認。因為張湄的估計是指一七四〇年代（十八世紀上半葉）的現象；一七四〇年代台灣稻米產量究竟如何，王世慶並未推算。但他認為乾隆末年（即1790年左右）全郡已報墾的稻田總數在兩萬一千甲以上，每甲產量以六十石估計，「常年米穀產量當在一百二十萬六千石以上，而豐年則可接近二百萬石之譜。」（頁17）王先生是否以十八世紀末較低的可能產量，假定為十八世紀上半的情形呢，他的文章並未說明。若依他所引《重修台灣府志》資料，1735年全台稻田報墾總數為14,804甲，（頁16）每甲產量仍以六十石計，產量當為888,240石，不到他所聲稱的「一百餘萬石」。如果連產量都只有八、九十萬石，張湄等要說出口量也達到同樣水準當然是高估了。話說回來，王先生所指稱的稻田總面積，並不包括「未經報墾陞科之稻田、屯田、隘田及番田等」項目，（頁17）因此即

(2) 李元春，《台灣志略》，台文18（1958），頁36。

(3) 《明清史料》，戊編第九本，頁812a，〈戶部副奏：戶部為議覆書山等條奏台灣採買穀石一摺〉；或余文儀，《續修台灣府志》，台文121（1962），卷20，頁723，書山、張湄，〈請採買米穀按豐歉酌價疏〉。關於「台運」的大略情形可參考周凱，《廈門志》，台文95（1961），頁185~192。以及姚瑩，〈籌議商運台穀〉，《東槎紀略》，台文7（1957），頁22~30；後文亦收在丁曰健，《治台必告錄》，台文17（1959），頁168~175。

(4) 《台灣文獻》9：1（1958年三月）。

使單位面積產量不變，他對台灣米穀產量的一般估計顯然也有偏低的傾向。再者，他對一七九〇年代報墾陞科的稻田總數的計算，只是將1735年的數目加上淡水廳新增的陞科田數，（頁17）而忽略了其他各地新墾田地的變化，使得他的數字更形偏低。因此，王世慶所主張的「五十萬石」未必可以代替張湄等人「八、九十萬石」的看法，畢竟後者是對自身所處時代所作的直接觀察。

一七四〇年代的台灣究竟年產多少米穀，出口究竟是五十萬石，抑或八、九十萬石，雖然不易確認，但十八世紀末、十九世紀初，台灣每年出口米穀的數量不下百萬石則不容否認。一八二〇年代初期，姚瑩云：

台本產穀之區，福、泉、漳三府民仰食之，商民販運，歲常百萬。江、浙、天津亦至焉。(5)

道光十三年（1833）就任鹿港同知的陳盛韶更曾提出一個極高的數字。他認為道光五年（1825）以前，豐年時期，米穀的出口量可能高達兩百萬石。他說：

台灣沿海多種番薯、花生、甘蔗、豆麥。近山沃衍宜稻，一年耕有五年之食。內地福、興、漳、泉四府山多田少，必藉台米接濟。吳、越、粵東米貴，海舶亦聞風販賣。台灣、鳳兩縣由鹿耳門口出，嘉義縣由五條港口出，彰化縣由鹿仔港口出，淡水由八里坌口出，皆屬正口。小船附載不少，如噶嗎蘭有蘇澳、竹塹有大安、彰化有鰲溪是也。豐年，台灣大率販運二百餘萬石。(6)

陳盛韶將由合法與非法的港口出入的船舶所運載的米穀都估計在內，而認為在豐年時出口量達到兩百萬石以上。在本文中，我們對往來船舶的估計一方面採取較保守的推算，一方面也只限於由對渡口岸裝載的商船，因此我們與姚瑩的觀察相互比較後，還是採用「一百萬石」這個較小的數字作為推算的基礎。事實上，這個數字與王業鍵等人對十八世紀福建內地自台灣所輸入的米糧數量之估計十分接近。(7)

糖的產量在郁永河履台的年代（康熙三十六，1697年），年產約二、三十萬擔。《裨海紀遊》云：

(5) 姚瑩，〈太子太保兵部尚書都察院右都御史雲貴總督諡文恪武陵趙公行狀〉，《中復堂選集》，台文83（1960），頁169。

(6) 陳盛韶，《問俗錄》（北京：書目文獻出版社，1983），卷六，〈鹿港廳〉，「義倉」條，頁121。

(7) Cf. Yeh-chien Wang, "Food Supply in Eighteenth-Century Fukien," *Late Imperial China* 7: 2 (December 1986), pp.90~91.

台人植蔗為糖，歲產二、三十萬；商舶購之，以貿日本、呂宋諸國。<sup>(8)</sup>而在二、三十年後，即黃叔璥為巡台御史時（1722~23），年產量即已達到一百萬擔之譜。《台海使槎錄》云：

三縣每歲所出蔗糖約六十餘萬簍，每簍一百七、八十觔。<sup>(9)</sup>

這個數字以六十五萬簍、每簍175斤計，共為113,750,000斤，或1,137,500擔。一七二〇年代台灣的開發伊始未久，蔗糖的年產量即有一百萬擔左右，可以推想在十八世紀後半，亦即乾隆（1736~95）末年，台灣傳統經濟在一個高峰的時候，蔗糖的產量應該不會小於這個數字。由於台灣的糖大部份銷往大陸，在這樣的生產力之下，我們假定台灣一年向大陸輸出一百萬石（或一百二十萬擔）<sup>(10)</sup>，應當是很合理的事情。

除了米、糖兩項居最重要地位的主要出口貨（staple exports）以外，關於花生油、苧麻、靛青等較次要的出口貨，一時未能找到全島性的估計數字。不過，從以上簡單的推算，我們應可同意，在1825年以前，或者更早的十八世紀末期，由台灣出口的帆船，每年單向的總載運量一定大於兩百萬石，基本上是不成問題的。

### 三、船舶承載量的估計與貿易興衰之變化

#### （一）鹿耳門港

本文所指的「鹿耳門港」，泛指以台灣府城（今台南市）為商埠的口岸。在台灣內屬到道光初年，名為「鹿耳門」的港口，確實為大陸來台船隻的泊碇處

(8) 郁永河，《裨海紀遊》（台北：台灣省文獻委員會，1950），頁19a。方豪校本稱，另有一版本說是五、六十萬。

(9) 黃叔璥，《台海使槎錄》，台文4（1957），卷一，〈赤嵌筆談〉，「賦餉（雜運）」條，頁21。

(10) 「擔」是重量單位；「石」基本上是容量單位，但也可用為重量單位。當「石」被用作為容量單位時，兩者之間的換算端視所量度的對象為何而定。當「石」被用作為重量單位時，1石=120斤；1擔=100斤，兩者之間的換算好像不成問題。但實際上，全漢昇等學者已指出，在1726與1937年間，作為重量單位的「石」與「擔」有日趨混淆的現象。一石與一擔常被當成相當於一百斤（60公斤）。相關的討論請參考 Han-sheng Chuan and Richard A. Kraus, *Mid-Ch'ing Rice Markets and Trade: An Essay in Price History* (Cambridge: Harvard University Press, 1975), pp.79~98. 明、清時期，帆船的大小一般皆以「石」為單位，偶爾却也寫成「擔」。所以在計算船隻的載重能力時，究竟應算作100斤或120斤頗為困擾。為方便起見，本文遇到「石」時，仍作120斤，遇到「擔」時，仍作100斤。特此聲明。

所。但在道光三年（1823）一場大風雨後，由於沙地浮覆，鹿耳門在一夕之間喪失了港口功能，船隻改泊四草湖。不過，商人活動的地點仍為府城。為了方便起見，在本文中，提到鹿耳門時，有時也用來指稱四草湖，不另說明。(11)

### 1. 船舶數量的估計

台灣對大陸輸出旺盛之時，米、糖兩項的出口加起來就已經超過兩百萬石。以乾隆末年航行兩岸的船隻普遍較後來為大的情形，以每船運送三千石商品來估算，當需七百個船次；若以稍低的兩千石估算，則需一千個船次。這是在船舶的一半載運量全為米穀的情形下推估的。事實上，清廷為了怕商人「接濟盜匪」，始終限制個別船隻所能出口的米石總數。乾隆五十三年（1788），經福康安奏准增加後，每船的最高額亦只不過為四百石。(12)後來經過調整，仍然限制「大船不得逾六百石，小船不得逾三百石，每月由口員呈報，遵循至今。」(13)平均也在四百石左右。依此限額，要將一百萬石米出口則需兩千五百個船次。在此之前，合法出口的限額更低，需要的船隻可能更多。雍正年間（1723~35），藍鼎元就曾估計每年出入台灣的商船有「數千」之多，(14)這或許正反映了當時的情形。不過，透過賄賂的潤滑，乾隆末年以後，實際上各船所能出口的數字當不只四百石，因此也就用不到兩千多個船次。無論如何，七百到一千個船次則是免不了的。而且，這七百到一千個船次還是在未考慮花生油、苧麻、靛青以及其他出口商品所需載運量的情形下所作的推估，因此十八世紀末，往來台灣的合法商船若非載運能力都大於二、三千石，則其船次必多於七百到一千之數。

在本文中，我們基本上以每年來船的數目為考量，因此在計算上著重在「船次」的數目。由於個別的船隻一年可能往返台灣與大陸之間不只一次，因此所需船舶數目可能要少些。（籠統地說，當為數百艘。）

在乾隆四十九年（1784）以前，台灣對渡大陸的合法口岸只有鹿耳門一處，而廈門對渡鹿耳門的商船在1778年時約為數百艘。乾隆四十三年（1778）澎湖西

(11) 有關台南市附近港口的變遷，請參考范勝雄，〈三百年來台南港口之變遷〉，《台灣文獻》29:1（1978）。

(12) 船隻自台灣出口食米，最初限定在六十石，後來疊有增加。有關其演變，以及非法多載的情形，可參考王世慶，〈台灣的米產與外銷〉，頁18~21。

(13) 姚瑩，〈覆曾方伯商運台米書〉，《中復堂選集》，頁136。

(14) 藍鼎元，〈與吳觀察論治台灣事宜書〉，《鹿洲文集》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁57。



嶼的一件碑刻就提及了：

因念鹿耳門口歲集商船，不下數百計。……(15)

1778年左右正是清代中葉廈門帆船業最盛之時，亦即來鹿耳門之船最多之時。但以上的資料卻說只有數百隻商船。由於這是當時直接的觀察，理論上正確性應不成問題。

不過，完成於五十餘年後的《廈門志》，卻說廈門商船對渡台灣鹿耳門向來有千餘號。這「千餘號」究竟是指一千多個船次呢，還是指雍正時代的現象呢？《廈門志》並未明言。我們可以肯定的是作者周凱的目的是用這個數字來和他當時（一八三〇年代）的狀況作強烈的對比，以顯示道光初年廈門帆船業的沒落，因而採用了「千餘號」這個數字。《廈門志》在另一處則提到廈門商船、洋船的總數，在嘉慶元年（1796）時，統共只有一千餘號。商船中又包括了直航大陸沿岸（而不行經台灣）的「販艚船」與對渡台灣的「橫洋船」（包括「透北船」）。因此嘉慶元年時，「橫洋船」的數目恐怕也只有幾百隻。(16)若依姚瑩所述，嘉慶初年渡台商船每年只有三、四百艘（船次）。他在寫於1840年的〈台廠戰船情形狀〉一文中提到：「昔年廈門商船渡台，年有三、四百號，近止數十號而已！」(17)

到了嘉慶末年，這個數目更減少到只剩下一百五十艘左右。1850年前後，徐宗幹在〈會鎮請設太平船裝載兵骸並運送馬匹議〉一文中，討論了商船配運戰馬的問題。他說：

台灣各營每年例應派員赴口外買馬一次。雖買補缺額多寡不等，連同多帶餘馬約計總有一百餘匹至二百匹為止。向係到廈後勻交商船，每船配馬二匹。從前商郊富庶，帆檣雲集，自春及秋，即可配竣。迨後船隻稀少……加以各商避差取巧，多改商為漁，配渡更少。以三年之船，尚不敷配一年之馬。……(18)

馬以一百五十匹計，每船兩馬，共需船七十五艘。「從前」自春及秋即可配載完畢，故可推斷一年約有一百五十艘帆船渡台。「從前」究竟指何時，徐宗幹並未明言，但相關資料則顯示當為嘉慶末或道光初。

(15) 《台灣南部碑文集》，台文218（1966），頁117~118，〈澎湖西嶼浮圖記〉。

(16) 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易（1727~1833）〉，《中國海洋發展史論文集(四)》（台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1991），頁82~83。

(17) 姚瑩，〈台廠戰船情形狀〉，《中復堂選集》，頁177~180。

(18) 徐宗幹，〈會鎮請設太平船裝載兵骸並運送馬匹議〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁327~329。

到了道光中葉，渡台船隻更顯著減少。周凱，《廈門志》云：「至邇年渡台商船，僅四、五十號矣。」<sup>(19)</sup>《廈門志》撰於一八三〇年代初期，此代表當時的情形。同一時期，道光十五年（1835），閩浙總督程祖洛的奏摺也說：「現在廈門商行日形凋敝，商舡漸次歇業，止剩四十餘號。」<sup>(20)</sup>

到鴉片戰爭之初，廈門仍有數十號商船渡台。前引姚瑩，〈台廠戰船情形狀〉即云：「昔年廈門商船渡台，年有三、四百號，近止數十號而已！」隨後受戰亂影響，渡台船數又復減少。再依徐宗幹，〈會鎮請設太平船裝載兵骸並運送馬匹議〉（前引），1850年左右，三年之船尚不敷載一年之馬，則一年之船不到二十五艘。在另一個文件中，徐宗幹則明確地提到，1850年左右廈門商船僅存二、三十號，十餘號「橫洋」（只作台廈間貿易）、十餘號「透北」（橫洋兼作大陸沿海貿易）。其文曰：

商船僅存二、三十號。載糖往北，經年始歸者去其半。祇此十餘號台、廈橫洋。貿易圖利匪易，甚至有遲至數月，不見一船來台灣。<sup>(21)</sup>

在另一個文件中，徐宗幹也再次提到一八五〇年代大陸來台船隻甚為稀少：

近年台地各口船隻稀少，配運差務日見殷繁。……<sup>(22)</sup>

綜上所述，廈門對渡鹿耳門的船隻，在一七八〇年代至少約四、五百艘，一八〇〇年代約三、四百艘，一八二〇年代約一百五十艘，一八三〇年代約五十艘，一八四〇年代約數十（可能為三、四十艘），一八五〇年代則僅有二十五艘左右。自一七八〇年代至一八六〇年代前夕，進出鹿耳門的大陸船隻呈長期大幅衰退的趨勢。

我們將這些估計的數字繪成圖形來看，更容易看出這種遞次衰退的趨勢。圖二(A)為1780至1860年間，每個十年期中各年船隻的估計數字。圖二(B)中的AB線，點出了這些估計數字的路徑（path），CD線則利用回歸分析（regression analysis），描繪出這段期間廈門對渡鹿耳門船隻數目長期發展的動向。在比較AB與CD兩線後，我們發現，在1800~09至1830~39的四十年中，帆船數目減少的速度比長期的趨勢來得快，其他兩段時間則較為緩和。換言之，在十九世紀上半葉，也就是鴉片戰爭以前的三、四十年間，來往鹿耳門的大陸帆船數目減少

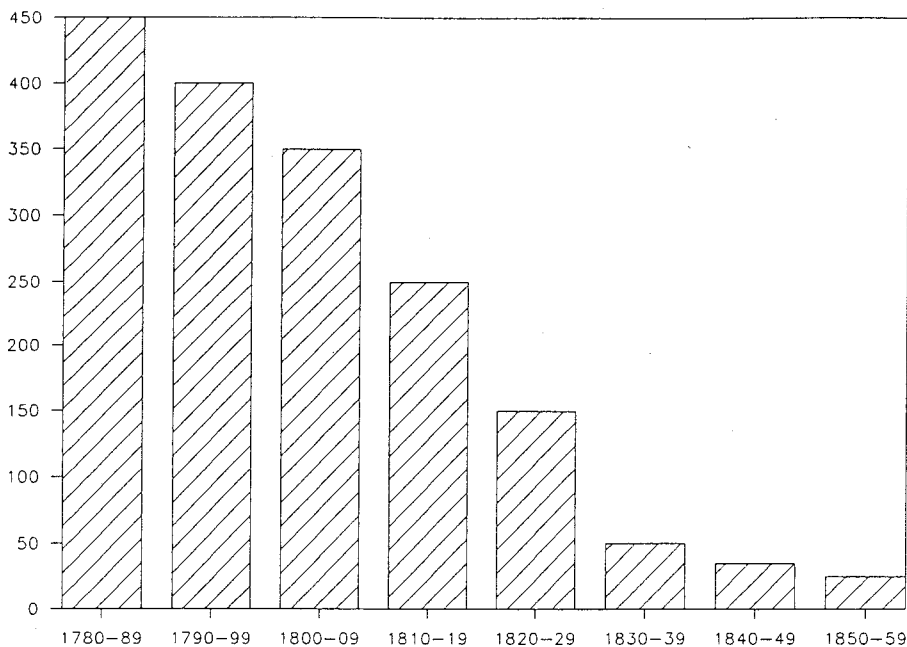
(19) 周凱，《廈門志》，頁171。

(20) 《明清史料》戊編，第十本，〈兵部「為內閣抄出閩浙總督程祖洛奏」移會〉，頁973b。

(21) 徐宗幹，〈漁船並配公文議〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁325~327。

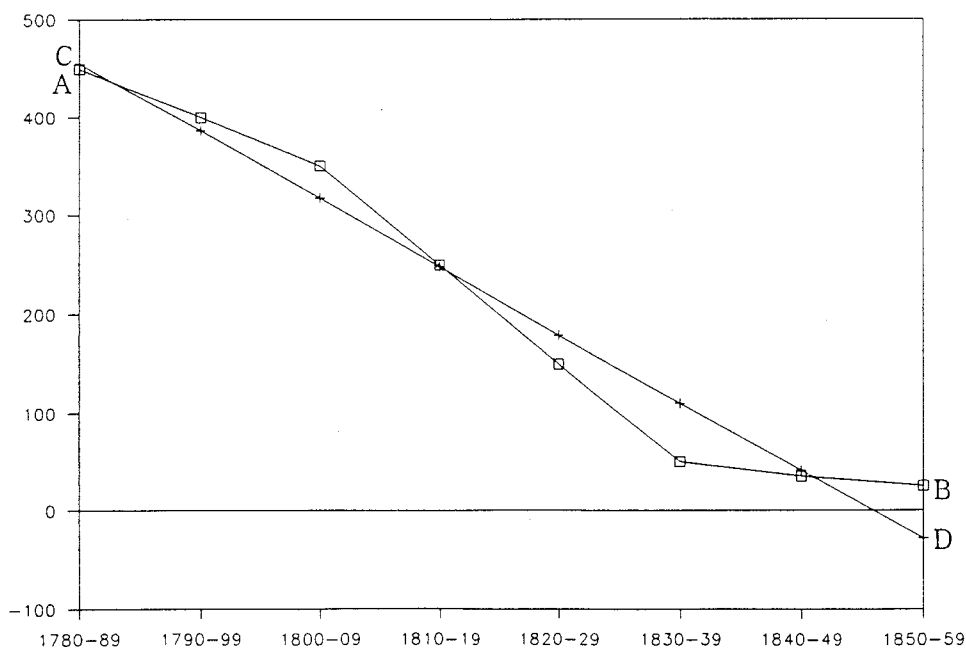
(22) 徐宗幹，〈援赦人犯請免解審議〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁323~324。

附圖二(A) 清代中葉鹿耳門對渡廈門船隻數目估計圖



資料來源：本文

附圖二(B) 清代中葉鹿耳門對渡廈門船隻數目趨勢圖



資料來源：附圖二(A)

得較快，其他時間較慢。但就長期而言，參與鹿耳門貿易的船隻越來越少的情形則至為明顯。以下便就此一趨勢背後的因素作一探討。

## 2. 鹿耳門港帆船貿易衰落的原因

由於鹿耳門的商船皆為「漳、泉富人所造」<sup>(23)</sup>，並且鹿耳門以廈門為唯一的對渡口岸，因此鹿耳門帆船貿易的興衰與廈門海上貿易的消長，也就有密切的關聯。

有關廈門海上貿易從乾隆年間到道光中葉日漸衰頹的原因，在拙作〈清代中葉廈門的海上貿易，1727～1833〉一文中已曾加以論列。<sup>(24)</sup>其原因不外乎鹿耳門港港口條件的惡化、台灣對渡大陸（不僅是對渡廈門）的口岸增加、富人貲力不及從前、海盜橫行與商人規避政府加派的配載任務五點。其中關於富人（資本家）貲力不及以往的原因，在乾隆末、嘉慶初是因為這些富人的故鄉受到械鬥影響的緣故；在道光中葉以後，則先是受到鴉片戰爭的影響，繼而遭到太平天國之亂時期，小刀會會眾進攻廈門，造成廈門多次失守，商人逃亡所致。

清代台灣的郊商多數來自大陸，所謂「家在彼而店在此」也。<sup>(25)</sup>而台灣府城的郊商，更與廈門的貿易息息相關。廈門的海上貿易從乾隆年間到道光中葉也是逐步衰退，隨後則受戰爭的影響而每況愈下。鴉片戰爭期間，廈門於道光二十一年七月十日（1841年8月26日）失守，台灣府城的郊商因而陷於一片混亂。姚瑩云：

惟台地紳商久行罷歇，郡城郊商生理多在廈門。聞警之日，無不驚惶，事勢迥非昔比。<sup>(26)</sup>

又云：

且台、鹿兩處郊商，大半家於廈港。自聞失陷，一日數驚。<sup>(27)</sup>

戰爭過後，廈門的市面凋零，而廈門本地的郊行大多也不能復業。道光二十三年福州將軍的一個奏摺說：

且自兵燹之後，行商多已歇業。地方凋敝，情形與前迥異。<sup>(28)</sup>

(23) 姚瑩，〈籌議商運台穀〉，《東溟文集》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁169。

(24) 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易（1727～1833）〉，頁85～88。

(25) 徐宗幹，〈諭郊行商費〉，《斯未信齋文編》，台文87（1960），頁85～86；或丁曰健，《治台必告錄》，頁359～361。

(26) 姚瑩，〈廈門有警台餉不敷狀〉，《中復堂選集》，頁97～99。

(27) 姚瑩，〈再上督撫請急發台餉狀〉，《中復堂選集》，頁99～101。

道光二十四年的奏摺則說：

惟該處自經兵燹，富商巨賈大半凋殘。從前在彼行戶，多至數十家，近則十存一、二。(29)

同年另一個奏摺也說：

伏查廈門一口……自道光二十年突遭兵燹，民皆失業。該處向有之行棧，十倒八、九。(30)

道光二十五年的奏摺仍然說：

伏查廈門一口……至道光二十一年竟被攻陷。……其後夷蹤雖退，……家室一空，資財罄盡。居貨之行棧倒歇而不能復開，販貨之船隻亦燬壞而無力複製。地方之蕭索，不特大異于前，即較未被兵之時，亦有霄壤之別。(31)

就在廈門商務緩慢恢復的過程當中，這一年夏天，廈門及台灣一帶又因颱風肆虐，而使商船受到巨大的損害。道光二十六年的奏摺說：

……旋據該委員等以上年六、七月間，沿海之廈門、台灣等處疊發颶風，連宵達旦，商船被風擊壞者為數甚夥。廈門各口，被毀商船一百七十餘號，以致各口船隻，較二十四年更為減少。(32)

隨後的七、八年中，廈門可能有一段較好的復甦時期。但是為期不久，在咸豐三年（1853）年初，小刀會的徒眾開始攻擊該城，四月十一日廈門便告失守。(33)廈門船戶與行商只得再度流亡。以下幾個奏摺分別陳述了這個現象：

閩海關廈門稅口並所屬石碼等口，現已突被會匪闖關劫擄。探報該處商船行戶，俱多躲避。(34)

……於四月十一日廈門失守……及至四月間，本省上、下游土匪同時蠢

(28) 《道光咸豐兩朝籌辦夷務始末補遺》（台北：中央研究院近代史研究所，1966），頁45，〈福州將軍兼管閩海關保昌奏〉（道光二十三年三月十八日奏，四月二十一日硃批）。

(29) 同上註，頁45，〈福州將軍兼管閩海關保昌奏〉（道光二十四年正月二十二日奏，二月十五日硃批）。

(30) 同上註，頁82，〈福州將軍兼管閩海關保昌奏〉（道光二十四年二月十四日奏，三月十五日硃批）。

(31) 同上註，頁106，〈福州將軍兼管閩海關敬敷奏〉（道光二十五年二月十六日奏，三月十七日硃批）。

(32) 同上註，頁137，〈福州將軍兼管閩海關敬敷片〉（道光二十六年三月十九日硃批）。

(33) 有關小刀會騷擾廈門的經過，參考黃家鼎，〈小刀會紀略〉，收在萬友正修，光緒十九年（1893）重校補刊本，《馬巷廳志》（台北：成文，1967），「附錄（下）」，頁90a~96b；佐佐木正哉，〈咸豐三年廈門小刀會の叛亂〉，《東洋學報》45:4（1963），頁87~112。

(34) 同註28，頁317，〈暫署福州將軍兼管閩海關副都統東純片〉（咸豐三年六月二日硃批）。

動，以致廈門失守，並銅山口、泉州所屬之安海口被搶，迨後為賊佔據，商行散避，竟至停征六個月之久。……其後廈門收復，……現在該處瘡痍未復，元氣凋零，一切行郊竄戶，遷徙未回。……(35)

廈門收復後，商業的恢復相當緩慢，因為廈門帆船往來貿易的地點仍然動盪不安。福州將軍的奏摺在咸豐四年（1854）時仍說：

該處行郊遷徙，至今尚未復業，並因天津、上海及台灣匪徒滋擾，北船不能南來，南船亦不能前往，所進出者惟有夷船數號。(36)

再查得閩海關征收常稅，自上年十月十一日收復廈門，緣該處民情未定，行戶俱未搬回。延至本年春間，各行間有來廈整理，而船隻尚無往來。……惟查廈門一口，分征最多。而該口所仗者，南北貨物為大宗。計自開關以來，竭力整頓，設法招徠，並經疊次出示曉諭，飭令行戶遍行知照各省素識商販，以期南北販運流通，則稅課或漸有起色。無如江南、上海均未收復，北船往來稀少，而本省商船多因封運官米，是以南船販運貨物者，亦復無幾。(37)

到了咸豐六年（1856），商情稍定之時，廈門卻又再度遭遇颱風的肆虐，商務又被嚴重打擊。福州將軍的奏摺說：

惟自土匪滋擾後，廈門口船隻所存無幾，曾經多方招徠，行郊漸有復業，即船隻亦略有修造，可望復元。茲於六月初一日，據委員協領榮祥稟：五月十二夜陡起暴風，港內船隻多被衝擊損壞，漂沒不少。又加雨勢滂沱，正值糖季旺盛之時，所有南、北商船，均在此時盤裝。不特糖貨被淹，且無船隻販運。(38)

咸豐九年（1859）時，福州將軍仍然為廈門商務的蕭條，請求皇帝諒解稅收不能足額的情形。奏摺上說：

祇因近年閩海上、下游連遭匪擾，各處商船無力修整，客棧行販多半遷徙，以致稅課莫能照額征解。(39)

(35) 同上註，頁332~333，〈福州將軍兼管閩海關有鳳奏〉（咸豐三年十二月二十三日硃批）；參考同書頁339。

(36) 同上註，頁339，〈福州將軍兼管閩海關有鳳奏〉（咸豐四年正月二十八日奏，三月十四日硃批）。

(37) 同上註，頁356~357，〈福州將軍兼管閩海關有鳳片〉（咸豐四年十一月十九日硃批）。

(38) 同上註，頁402，〈福州將軍兼管閩海關有鳳片〉（咸豐六年八月十一日硃批）；參考同書頁406~407，〈閩浙總督兼署閩海關王懿德奏〉（咸豐六年十月十五日奏，十月二日硃批）。

(39) 同上註，頁494，〈福州將軍兼管閩海關稅務東純奏〉（咸豐九年九月十二日奏，十一月一日硃批）。

不過，咸豐末年以來關稅收不足額的，只是屬於中國帆船報稅的舊有海關（通稱為「常關」）稅。至於由外國船隻（稱為「夷船」或「洋船」）裝載的貿易，則經由新式海關報稅。這部份的稅收則日有增長。由於外國船隻船速較快、運價較便宜，商人貿易多包與洋船載運，因此帆船貿易更加速式微。1860年以前，外國船隻在中國沿海活動，甚至也走私到台灣的情形，大陸學者汪敬虞已曾加以論列。<sup>(40)</sup>外國船隻競爭的結果不利於中國傳統商船，帆船貿易對閩海關關稅收入的貢獻，也跟著劇減。此一現象，咸豐十一年（1861）福州將軍也有所觀察：

伏查閩海關自道光二十七年以來，洋稅漸增，常稅漸絀。當經奏准將洋稅撥補常稅銀二萬五千兩，從前撥補之後，常稅所短無多。蓋因彼時福州、廈門二口，內地商艘往來載運貨物，尚皆絡繹不絕。近來洋面時有盜蹤，商艘往來甚稀。洋船駕駛甚速，載價亦賤，內地行銷之貨，已大半包與裝運，以致年征常稅亦形虧短。<sup>(41)</sup>

這種洋船發達與洋稅遞增、常稅遞減的情形，在咸豐十年（1860）依北京條約的精神給予外國籍船隻種種優惠之後，更形嚴重。<sup>(42)</sup>

廈門既為鹿耳門對渡的口岸，又是大多數台灣府城郊商的故鄉或經商地，因此廈門的商務蕭條自然不利於整個貿易的發展。除了廈門的蕭條之外，這條路線商業的沒落，也由以下幾個方面的原因所促成：(1)船舶業的沒落；(2)台灣府城郊商的沒落；(3)台灣出口商品市場的惡化。

### (1)船舶業的沒落

船舶業的沒落有幾個原因造成：一是海事風險造成船隻損耗，二是新造船隻減少，三是他型船隻的競爭。

#### ①海事風險與船隻損耗

渡台船隻必須橫越台灣海峽，海上風濤無定，以當時的技術條件而言，失事率相當大。姚瑩就曾舉例云：

(40) 汪敬虞，《唐廷樞研究》（北京：中國社會科學出版社，1983），頁14~17、44。

(41) 同註28，頁639~640，〈福州將軍兼管閩浙稅務文清奏〉（咸豐十一年七月七日奏，八月七日硃批）。

(42) 同上註，頁639~640，〈福州將軍兼管閩浙稅務文清奏〉（咸豐十一年七月七日奏，八月七日硃批）；參考同書頁666~667，〈福州將軍兼管閩海關稅務文清奏〉（咸豐十一年八月十三日奏，十二月二十四日硃批）。

至於海洋風吼靡常，文報、解犯不能與內地一律稽程。有兩船同時開駕，一船先到，一船遲至數月者。有數船同開，眾船皆到，一船漂無下落者。即如現在委員王豫成，船漂粵東，王鼎成身遭淹沒，淡水劉丞四船赴任，兩船遭風淹斃，幕友、家丁、舵水數十人涉海之難。此其明證。……台灣在昔頗有沃土之稱，……自嘉慶以來，……情形已不如昔。……商船遭風，歲常十數，貨物傾耗。……昔之富商大戶，存者十無二、三。……(43)

但是海事風險在船隻品質、性能不變，駕駛技術不變的情形下，皆非當時的人力所能控制，因此乾隆時期與道光時期，可能的風險機率應當相似。然而，道光年間船隻的品質卻惡化了！職是之故，船隻失事率也跟著增加。姚瑩引台灣府知府方傳穉之言云：

昔時商本豐厚，其船工料堅固；近今商船薄小，南、北洋中沉碎者多。民間買貨千石，猶必分寄數船，以防意外。(44)

船隻失事的情形趨於惡化，除非有新的船舶加入，否則實際營運的船數必然也跟著減少。不巧這正是當時的情況。

## ②新造船隻減少

廈門與泉州為台、廈船舶所有人的故鄉，因此當地社會、經濟條件的惡化，便減少了新造船舶的機會。姚瑩云：

若台地本無造船之商，亦無運米之商。所云「郊商」者，不出郊邑，收貯各路糖、米，以待內地商船兌運而已。此坐賈，非行商也。(45)

又云：

台灣商船，皆漳、泉富民所製。乾隆五十九年水災後，二府械鬥之風大熾。蔡牽騷擾海上，軍興幾二十年，漳、泉之民益困，台灣亦敝，百貨蕭條。海船遭風，艱於複製，而販海之艘日稀。(46)

又云：

台灣歲運穀十萬，給福州、漳、泉三府兵食，以商船配載。嘉慶後，商船壞者，民不能複製，運穀日艱。(47)

(43) 姚瑩，〈上督撫言全台大局書〉，《中復堂選集》，頁119~122。

(44) 姚瑩，〈籌議商運台穀〉，《東溟文集》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁170。

(45) 姚瑩，〈覆曾方伯商運台米書〉，《中復堂選集》，頁134~137。

(46) 同註23。

(47) 同註5，頁168~169。



來台商船皆在大陸打造。然由於大陸船舶投資者財務的拮据，新造船隻也跟著減少。由於造船者少，造船所需的成本竟然下降。姚瑩提到了造船所必需的番木大桅因打造商船的情形減少，因此價格跌落。他說：

大桅皆用番木，其長十丈以上。……番木大桅，則惟廈門有之。此等番木大桅，皆價數千，今商船稀少，此物較賤，若得千數百金或二千金，似亦可購。(48)

又由於富人貲力大不如前，因此能獨立出資造船的人也不多。同時，爲了規避海事風險，於是便流行由數人合資共造一船。姚瑩云：

且海上風濤無定，即商造一船，亦合衆力爲之。復鳩衆貲以載一船。蓋自嘉慶末年至今，未有獨出己貲付諸洪波一擲者。(49)

### ③他型船隻的競爭

前面提到過廈門常關稅收的減少，部份原因是中國商人將其商品委託外國船載運。台灣在1860年前尚未開放通商口岸，因此只有中國籍船隻可以入口。但是這並不是說傳統的帆船業在1860年以前沒有面臨到競爭的問題。事實上，1850年左右，中國船商已經與外國人合作建造外國式帆船（稱爲「夾板船」、「粵艇」或「廣艇」），並且前來台灣試探貿易的可能性。在徐宗幹擔任台灣道的期間（1848～54），先後有兩艘「廣艇」前來旗後（今高雄），其中一艘船上的外國人頭目說明他本人「向在廈門貿易，與商民陳桂岱合造〔該〕廣艇，運販貨物。」(50)當時，台灣的地方官以台灣並非與外國通商之處而令這些船舶駛離本島。然而稍後徐宗幹返回大陸時，竟然放棄了傳統的中國帆船，而選擇搭乘「粵艇」。徐宗幹，〈渡海後記〉云：

（甲寅，1854）……四月初八日卸任，小住過夏五，時伏汛多風，且洋匪充斥，而不敢遲遲吾行。由廈門覓銅底夾板船，夷、商所合造者，初約放至台郡鹿耳門出洋，直抵福州五虎港口。因官紳有附便回嘉義者，乃收泊五條港口，須移以就彼。蓋去處仍來處也。適又有粵艇至，兼用爲副駕。……台商米艘聯檣相從，一路無萑苻之警。(51)

(48) 姚瑩，〈上鄧制府請造戰船狀〉，《中復堂選集》，頁65～66。

(49) 姚瑩，〈覆曾方伯商運台米書〉，《中復堂選集》，頁134～137。因此《廈門志》提到廈門、台灣一帶人民有合夥造船的作法，部分原因是爲了個人資金有限，部分原因則是爲了分散風險。參考《廈門志》，頁649。

(50) 徐宗幹，〈上春巖制軍書（四）〉，《斯未信齋文編》，頁5～6。

(51) 徐宗幹，〈渡海後記〉，《斯未信齋文編》，頁152～153。

徐宗幹來台時搭乘的是傳統中國帆船，飽受風濤之苦，<sup>(52)</sup>因而回大陸時特別由廈門訂僱「銅底夾板船」的「粵艇」，果然一帆風順。而航行台、廈間的米船，也尾隨搭載徐宗幹的「粵艇」而行，則是因為它們防護海盜的能力也比較好的緣故。<sup>(53)</sup>

雇用夷船護航的情形，在劉家謀的〈海音詩〉中也有描述：

戈船如霧集滄湄，破浪乘風是幾時？無數估帆愁海暴，千金枉聘碧眸夷。（洋商畏盜，嘗鳩資僱夷船為護；近艇匪之暴，夷船亦無能及矣。夷人，皆高準碧眸。）<sup>(54)</sup>

〈海音詩〉成於1852年，提及夷船未必有防禦艇匪的能力。但兩年後，徐宗幹還是選擇了「粵艇」，因為無論如何，總比傳統帆船自衛性強。

「粵艇」的性能較好，駕駛較為安全，而且較能抵擋海盜的騷擾，因此也有船商願意製造這種西式帆船，而有更多的人愛利用這型船隻。因此「粵艇」的存在，對於傳統中國帆船業是不利的。只是這種局面維持不久，很快地外國籍船舶——包括方興未艾的火輪船——在1860年以後就加入台灣與大陸之間的航運業，對傳統帆船業來說，面臨的又是更大的一個轉變時期了。

## (2) 台灣府城郊商的沒落

台灣商人在道光年間也歷經了來自戰亂與來自政府需索的不利因素，因而日趨沒落。姚瑩云：

台本沃土，其民士多富而好義。乃自道光六年械鬥、十二年張丙作亂，兩用大兵。十四、十六兩年，亂民再擾閭閻，元氣蕩然。有司亟謀善後，修城、建倉、積穀，一切派捐民間，復興建考棚，動輒數萬。創痍之後，其何以堪？又前此嘉義被圍時，官借紳民數萬金，事平不償。前守某復呵責之。以是富者疲於捐貲，義氣亦衰。此民之困於人者也。<sup>(55)</sup>

又云：

台灣昔時地方殷實，紳、商頗多，每逢警變，莫不捐輸效力，府庫亦常

(52) 徐宗幹，〈浮海前記〉，《斯未信齋文編》，頁125~128。徐宗幹所搭乘之帆船船戶名叫歐進寶，船隻的大小依照他的估計「載可四、五千石」，為相當大型的船隻。

(53) 事實上，早先被台灣地方官員要求駛離旗後的另一艘「廣艇」，即稱來台的原因是「商船販運米石，因洋面不靖，僱令護送。」可見貿易商對「廣艇」的防護能力較有信心。參考註51。

(54) 劉家謀，〈海音詩〉，收在《台灣雜詠合刻》，台文28（1958），頁10。

(55) 姚瑩，〈與毛生甫書〉，《中復堂選集》，頁113~116。

存銀二、三十萬，可先支應，以待內援。然前人猶時以東顧為憂。自蔡逆（蔡牽）騷擾海上，商力大虧，生業消敗，三十餘年矣。繼以嘉慶十五年、道光六年兩次分類械鬥，十二年張丙、十六年沈知、十八年胡布屢次作亂，元氣蕩然。紳民縱肯急公，多苦捐資無出。(56)

台商資力大不如前，部份也是因為台灣的經濟情況有走下坡的現象。徐宗幹云：

倉有餘粟、庫有餘帑、民有餘錢、商有餘貨……故至今無不以台地之勝於內地，信而有徵。履其地而後知十年前之不如二十年前也，五年前之不如十年前也，一、二年內之不如五、六年前也。其故安在？兩言以蔽之曰：銀日少、穀日多。銀何以日少？洋烟愈甚也；穀何以日多？洋米愈賤也。……(57)

而到了1850年左右，台商的窘境更表現在無能力支付「發商生息」的利息一事上。徐宗幹又云：

……雖有應徵息款，既存者歷任挪墊公用，尚待清釐；現征者領戶半皆凋殘，莫能足額。至於商郊更多疲敝，僱其船隻協同防堵，多方推諉，更非咄嗟所能猝辦。(58)

又云：

查前鎮愛奏請籌撥司庫款銀十萬兩，發台生息，以資台地各營出洋捕盜口糧一款，府城各戶領銀六萬五千兩、鹿港行郊領銀三萬五千兩，分別於嘉慶十一年十一月起息，每年應征息銀一萬二千兩，遇閏加增一千兩。各前府按年征息，初尚殷實，完繳如額；後漸懸曠，官多代賠。今則疲戶甚多，完繳不前，懸欠甚鉅。……

……其原領各紳商、殷戶現皆中落，雖有印契為質，大率為偽造投稅，保家即屬本人換名，或空號店舖，傳喚無人。繩之過激，本息胥歸無著；若復不加察，更飽胥差豁整。……(59)

〈海音詩〉自註也提到：

商戶曰「郊」，南郊、北郊、糖郊曰「三郊」。……近日生計日虧，三

(56) 姚瑩，〈防夷急務第二狀〉，《中復堂選集》，頁86~87。

(57) 徐宗幹，〈請籌議備貯書〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁282。

(58) 徐宗幹，〈會鎮請籌款防洋議〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁307~308。

(59) 徐宗幹，〈水師口糧議〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁306~307。

郊亦非昔比。(60)

因為財力萎縮，所以在〈防夷書〉一文中，徐宗幹也不能不感歎地說：

各屬紳商，可望其出力，未可強以捐貲。此台民之不如粵民也。(61)

### (3)台灣出口商品市場的惡化

南部台灣的出口品為米、糖兩樣。米主要銷往福建、浙江，糖主要銷往華中、華北及東北。但在道光年間，米、糖出口市場的需求卻顯著的縮小。1839年時，姚瑩云：

台人皆食地瓜，大米之產，全為販運，以資財用。比各省皆熟，米客不至，台人苦穀有餘而乏日用。富家一切興作皆罷，小民無從覓食，盜賊益多。此民之困於時者也。……(62)

又云：

台人所產米糖，惟以商販為利。比歲閩、浙皆熟，米販不至。富人乏用，一切工作皆罷。游手無業者，莫從得食，益有亂心。昔人言凶歲多盜，不知台民固豐年亦多盜也。……(63)

1850年左右，徐宗幹也說：

……（內地）不食台米，則台米無去處，而無內渡之米船；無內渡之米船，即無外來之貨船。

往年春、夏外來洋元數十萬，今則來者寥寥，已數月無廈口商船矣。

各廳、縣雖有海口，幾成虛設。

然無來亦無去猶可也。而烟土之禁，不弛而弛……每日即耗銀十萬兩矣。……二者夾攻，其何以堪？……

台商以貨糖為主，今聞夷亦販糖矣。(64)

另一個文獻則說：

台灣所產，只有糖、米二種。近來粵省產糖充旺，紛紛外販，致台地北販之糖獲利較薄。米谷一項，又以生齒日煩（繁？），其存積不能如昔

(60) 劉家謀，〈海音詩〉，頁20。

(61) 徐宗幹，〈防夷書〉，《斯未信齋文編》，頁28。

(62) 姚瑩，〈與毛生甫書〉，《中復堂選集》，頁114。

(63) 姚瑩，〈與湯海秋書〉，《中復堂選集》，頁117。

(64) 徐宗幹，〈請籌議備貯書〉，《斯未信齋存稿》，收在丁曰健，《治台必告錄》，頁281~286。

日之多。上年內地及浙江省歉收米貴，不得不暫弛海禁。台米既多外販，致本地價亦增昂，彰（漳？）、泉一帶船戶赴台販米者常虞虧本，因而裹足不前。(65)

前面提到過的〈海音詩〉也有類似的觀察：

蜀糖利市勝閩糖，出峽長年價倍償，輓粟更教資鬼國，三杯誰覓海東糧！（台地糖米之利，近濟東南、遠資西北。乃四川新產之糖，價廉而貨美，諸省爭趨之，台糖因而減市；英吉利販呂宋諸夷米入於中國，台米亦多賤售。商為虧本而歇業，農為虧本而賣田，民愈無聊賴矣。「三杯」，台穀名。）(66)

台灣的貿易是由出口品來主導的。主要出口品的米、糖，在市場上既然遭受不利因素的影響而蕭條，往來船隻也跟著減少，進口業也隨之而式微。進、出口業得不到發展的機會，台地的經濟景氣遂趨向於低落，回過頭來又使帆船貿易更加衰頹。

## (二)鹿港

在開放為對渡大陸的口岸之前，鹿港的商業已有長足發展，但僅為環島小帆船往來貿易的港口。撰於1773年朱景英的《海東札記》云：

郡境通海之處，各有港、澳。定例只許廈門、鹿耳門商船往來。此外……彰化縣有海豐港、三林港、鹿子港、水裏港……，凡十有七港，均為郡境小船出入，販運其中，各設官守之。……鹿子港則烟火數千家，帆檣麇集，牙儉居奇，竟成通津矣。……鹿子港以北，則販米粟者私越其間，履經查禁，近亦稍斂跡矣。(67)

到了乾隆四十八年（1783），經由福州將軍永德的奏請，鹿港才開放為對渡福建泉州蚶江港的口岸，可以直接與大陸貿易。所以選定蚶江，而不是泉州灣其他港澳（如崇武、祥芝……等等）為對渡口岸，是因為蚶江有泉州府通判駐守，便於稽查之故。同時正巧也有以下的機緣：永德於四十七年兼署福建陸路提督時，挈獲二十餘名自蚶江偷渡台灣的人犯，因此在四十八年上奏，說：

(65) 《明清史料》，戊編第二本，頁189ab，〈戶部為「內閣抄出閩浙總督程祖洛奏」移會〉。

(66) 劉家謀，〈海音詩〉，頁9。

(67) 朱景英，《海東札記》，台文19（1958），卷一，〈記巖壑〉，頁8。參考張炳楠，〈鹿港開港史〉，《台灣文獻》19:1（1968），頁7。

奴才體訪台地往來海面，其南路台灣、鳳山等屬，係鹿耳門出洋，由廈門進口，始為正道。至北路諸羅、彰化等屬，則由鹿港出洋，從蚶江一帶進口，較為便易。若責令概由鹿耳門出海，其中尚隔旱路數站，不若蚶江一帶進口較近。是以台地北路商販，貪便取利，即多由此偷渡。以奴才愚見，莫若於鹿港、蚶江口一帶照廈門、鹿耳門之例，設立專員管轄稽查，聽民自便。則民不犯禁，而奸胥亦無能滋弊。(68)

永德的意見是與其讓偷渡的狀況不斷發生，不如將鹿港與蚶江開放為對渡口岸，以便於管理。清廷原則同意，並令他與督、撫議訂章程。其後閩浙總督富勒渾即上了一個奏摺，列舉了五點管理辦法，其中有兩點與貿易有關：

一、分別船隻以便稽查也。查蚶江出口經（逕？）鹿港仔港路近水平，商民稱便，一經設口往來，則向有（由？）廈門、鹿耳門出入者，無不貪圖便利，爭赴如鶩。但台灣、鳳山兩縣均在西路，其從廈門往返，實為正道，……不越赴蚶江渡載。至蚶江商、漁船隻，係由附近云（之？）法石汛掛驗出入，往江、浙及福州省城、福寧、福安等處貿易，今既准赴台，應會移（移會？）駐蚶江之通判將船隻驗明編號，造報掛號驗放，仍設行保以專〔責〕成。……

一、酌撥兵粟以分配運也。查台灣府屬撥運內地兵粟，歲共八萬餘石，均從鹿耳門配船載運。今蚶江既准經渡，則商販自多，亦應酌分輓運，以均勞逸。且船隻往來有此官運兵粟，亦易稽查。所有台屬北路諸羅、彰化二縣應運內地粟石，即責令鹿港同知專司配運。惟蚶江之雙桅、單桅船隻與廈門之塘（糖）船隻、橫洋船，按照大小之別，廈門向例糖船配運兵米一百二十石、橫洋船每隻配兵米六十石，穀則倍之，歷年遵辦在案。今鹿港仔港兵米亦應酌定數目配運。但雙桅船比橫洋、糖船較小，米數自應核減。應酌宣（量？）每船配運兵米四十石，穀則配運八十石。查諸羅、彰化二縣每年領運兵粟三萬四千餘石，其船隻多寡、可運若干，此時尚難預定。……(69)

鹿港在永德的奏請之後，正式開放為對渡口岸。不過，由碑刻資料所見，在開放為對渡口岸之前，鹿港已有與大陸之間直接貿易存在，因為在乾隆四十八

(68) 《彰化縣志》，台灣研究叢刊（台北：台灣銀行經濟研究室），第48種（1957），卷十二，〈藝文志〉，〈請設鹿港正口疏〉，頁174~175。

(69) 《明清史料》，戊編第二本，頁129b~130b，〈閩浙總督富勒渾奏摺〉。

年之前，鹿港已有泉、廈郊商。鹿港〈敬義園碑記〉云：

……迨乙未年（1775），為他人做嫁衣裳，復駐鹿港。……爰商諸東家王君垣、紳士林君振嵩及泉、廈郊戶，戶咸樂捐助彙集，數載得以有成。(70)

林振嵩號毅園，泉州府永寧衛人，有監生身份。乾隆五十一年（1786）林爽文之亂起，鹿港淪陷，振嵩率領子姪恢復鹿港，並且捐款幫助軍餉，又組義軍協助平亂，事後獲得六品職銜的獎勵。(71)他所經營的「日茂行」為鹿港最出名的泉郊。而他在林爽文舉事不久，即能以私人的力量恢復鹿港，表示他在1786年時事業已經極為成功。再從他捐助敬義園的經費一事來看，他的事業——以及其他泉、廈郊商的事業——必定開始於1775年以前，早過鹿港開放為對渡口岸至少十年以上。

鹿港對渡雖以泉州蚶江為正口，但是因為政府又允許廈門的「白底船」船對渡鹿港，因此廈門、蚶江兩港均與鹿港對渡。《福建省例》保存了一件乾隆五十五年（1790）有關此事的章程，茲摘錄如下：

竊照台灣府屬，地土膏腴，而北路之嘉義、彰化二縣，產米尤多；泉、漳二府民食，全資接濟。自鹿仔港未經設口以前，廈門向有白底船船，往來鹿仔港販買米穀，運回銷售；於商民頗多利益。嗣因私販多由蚶江偷渡，乾隆四十九年，經前任福州將軍臣永奏請，台灣北路於鹿仔港設口，內地泉州於蚶江設口。議定廈門船隻由廈門舊口掛驗赴鹿耳門，其蚶江船隻則由蚶江新口掛驗赴鹿仔港。如廈門白底船船有赴鹿仔港貿易者，亦必由蚶江掛驗，始准出口。立法固屬周詳，惟是廈門船隻渡赴鹿仔港，風順之時不過一、二日可到，如轉至蚶江掛驗後再赴鹿仔港，海道既屬紆（紆？）迴，而風吼靡常，守候動需時日。邇年以來，廈門白底船船因格於成例，往回稽阻，漸次歇業。以致泉州之廈門及漳州一帶地方販運稀少，糧價增昂，民食不無拮据，實於商民不便。且白底船船赴鹿仔港者既少，則嘉義、彰化二縣應運內地兵穀，尚藉蚶江一處單桅、雙桅小船配運，亦難免積壓之虞。……

臣悉心籌酌，應請嗣後除蚶江船隻仍由蚶江新口掛驗放行外，其廈門白

(70) 《彰化縣志》，頁205；劉枝萬，《台灣中部碑文集》，台文151（1962），頁7~8；郭永坤，〈鹿港「郊」之史料集零〉，《史聯雜誌》6（1985），頁24。

(71) 《彰化縣志》，卷八，〈人物志〉，「軍功」條，頁123~124。

底艍船欲赴鹿仔港貿易者，即准其就近由廈門同知編號掛驗放行，責成廈門行戶保結稽查，准於船旁大書「廈門准赴鹿仔港倨船」字樣，俾無混淆。並令興泉永道於牌照內加用關防，查明驗放，以示區別。則商船等仍不能私行偷渡，而各商皆得便捷遠行。至白底艍船比蚶江之單桅、雙桅船身較大，如遇配運官穀，應以每船裝米六十石、穀則倍之。倘有遭風失水，照例著落原保行戶賠補。其餘廈門一切糖船、橫洋等船，循照舊例，仍止准對渡鹿耳門出入，毋須偷越鹿仔港。(72)

「白底艍」一作「白底鮎」，本屬漁船。《福建省例》〈洋政條款〉云：

晉江之厝上、深扈（滬），惠安之獺窟、崇武，同安之岑頭等處，又有白底鮎一種船隻，名為「漢洋釣」，無魚捕獲，即肆劫奪。海邊人所謂「有魚則漢洋，無魚則海洋」者是也。近來報劫者，多係此種漁船。定例釣船水手，載明照內，不過十餘人。邇來有多至三、四十人者，較之牌照，不啻數倍，詢之指為搭客。違禁器械，無所不有，詢之稱為禦盜。……(73)

《廈門志》卷五〈船政略〉「漁船」條：

漁船有大、小兩種，單桅、雙桅之別。初，漁船止准單桅，樑頭七尺，歸縣徵收漁稅；不許越省採捕。後閩省漁船許用雙桅，樑頭至一丈而止。七尺以上，歸關徵稅。大者曰「白底艍」，春、冬漁汛准赴浙江定海、鎮海、象山三縣洋面捕鱸、釣鱒；與商船一體取具里、鄰、族、澳甲保結，編號烙印，桅上、篷上大書縣分、姓名，船旁深刻字號。……康熙四十六年，准閩省漁船與商船一體往來。……

乾隆五十五年，總督伍拉納奏：廈門白底艍欲赴鹿仔港貿易者，令由廈門同知編號掛驗放行。仍於船旁大書「廈門赴鹿仔港」字樣，並令興泉永道於牌照內加用關防驗放。（《省例》。按、白底艍，漁船也；定例不准經商，此乃啓漁船經商之漸，後仍禁止。）(74)

無論蚶江之單桅、雙桅，還是廈門的白底艍船，皆屬於「漁船」的系統，只是在非捕魚的季節從事商業活動而已。

(72) 《福建省例》，台文199（1964），頁662~666，〈廈門白底艍船准其徑渡鹿港貿易章程〉；又見《明清史料》，戊編第二本，頁144b~146a。

(73) 《福建省例》，第五冊，〈洋政條款〉，頁703。

(74) 《廈門志》，卷五〈船政略〉，頁172~173。



不過，隨著鹿港對大陸貿易的發達，真正的商船也在鹿港港口出入。丁紹儀在其所撰的《東瀛識略》中即云：

嘉義以北，以彰化縣屬鹿仔港為正口，與泉州府之蚶江遙對，水程亦近於廈門之距鹿耳門。乾隆間移北路理番同知兼海防事與安平協標左營遊擊同駐其地。其時一、二千石大舟均可直抵港岸，商艘雲集，盛於鹿耳門。(75)

《東瀛識略》說乾隆年間鹿港的繁榮程度超過鹿耳門，可能有誇張的成份。但提到乾隆末年已有一、二千石船隻進口，可見有真正的商船。尤其是道光五年（1825）以後，鹿港開始發展與華北及東北的貿易，因而可能有較多的大型船隻收泊該港。《彰化縣志》云：

鹿港向無北郊。船戶販糖者，僅到寧波、上海；其到天津尚少。道光五年，天津歲歉，督、撫令台灣船戶運米北上；是時鹿港泉、廈郊商船赴天津甚夥。叨蒙皇上天恩，賞賚有差。近年四、五月時，船之北上天津及錦、蓋諸州者漸多。鹿港泉、廈郊船戶欲北上者，雖由鹿港聚載，必仍回內地各本澳，然後沿海而上。(76)

《彰化縣志》成書的年代在1836年左右，換言之，自鹿港出帆的商船在前此十一、二年間，才發展出華北與東北的貿易。這段期間，應有較大（即三、四千石以上）的船隻出入鹿港。不過，鹿港與鹿耳門一樣，也就在《彰化縣志》成書的年代，因為受到泥沙淤積的影響，只能收泊中、小型商船。姚瑩云：

其鹿耳門及鹿港，近皆淺狹。商艘三、四千石即難收入。(77)

而在1841年，因為廈門失守，福州、漳州兩府糧食缺乏時，姚瑩答覆福建布政使的信函，也提及以下的事實：

惟未接尊函之先，鹿港廳接蚶江移：奉制府飭行招商買米赴台，一概免配官穀。月來鹿港、五條港進口商船已數十號，每船買米一、二千石不等。(78)

因此大部份的時間，收泊鹿港的商船，應以載重一、二千石的中、小型商船為主。除了主要的泉、廈商船之外，道光中期，大陸往來鹿港貿易的還有以下的

(75) 丁紹儀，《東瀛識略》，頁52。

(76) 《彰化縣志》，卷一，〈封域志〉，「海道」條，頁38~39。

(77) 姚瑩，〈覆鄧制府言夷務書〉，《中復堂選集》，頁124~125。

(78) 姚瑩，〈覆曾方伯商運台米書〉，《中復堂選集》，頁135。

### 小型船隻：

鹿港泉、廈商船向止運載米、糖、粃、油、雜子到蚶江、廈門而已。近有深滬、獺窟小船來鹿者，即就鹿港販買米、麥、牛骨等物，載往廣東、澳門、蔗林等處。回時採買廣東雜貨、鮓、草魚苗來鹿者，名曰「南船」。(79)

道光年間出入鹿港的應有一些中、小型商船，但更小型的船隻往來可能更為頻繁。張炳楠的〈鹿港開港史〉云：

〔鹿港〕與大陸之交通則以蚶江最為頻繁，深滬、梅林次之，廈門、祥芝、獺窟、崇武、福州等再次之。來往之帆船以載重五十石至四百石為多。(80)

五十石才三噸半重，四百石也不到三十噸，都是相當小的船，可能是漁船偶爾從事商業行為，而非專業的商船。這種小船的載運能力，比起進出鹿耳門的廈門商船一般都在兩千石或兩千石以上的情形，簡直微不足道了。不過，鹿港雖然因為淤沙不能停泊較大型的船隻，但是卻有附近的其他港口能供這些船隻出入，而仍以鹿港市街為商品的集散地。清廷為了疏解鹿港的船運，先是在道光六年開放了海豐港，（參考第四項）而於海豐港隨即淤塞之後，又允許收泊在鹿港南方一百二十里遠的樹苓湖（下湖）港作為海豐港的附港，讓收泊於樹苓湖的船隻分擔鹿港的「台運」配額。(81)因此，包括鹿港、海豐港、樹苓湖在內，出入與鹿港相關港口的船隻實際上要多些，而且包含稍多的大船。

最初在 1784 年開放鹿港時，預定由鹿港配運「台運」的米穀為三萬四千餘石。以廈門船每艘配穀一百二十石、蚶江船八十石的平均值一百石計算，大約需要三百四十個船次以上方能完成任務。到 1838 年時，姚瑩認為包含海豐港、樹苓湖及鹿港本身三口，可以勝任配運兵穀三萬三千石，亦即需要大小商船、白底艍船和蚶江雙桅船三百三十個船次以上。與五十年前的情形相仿。不過，姚瑩的估計可能只代表他一廂情願的看法，當時的鹿港及其輔助港口是否真有那麼多艘船隻可供配運呢？若依道光十三年（1833）擔任鹿港同知的陳盛韶的記述，一八二〇及三〇年代，也就是鴉片戰爭前一、二十年間，鹿港實際上正經歷著與鹿耳門一樣的蕭條時期。陳盛韶云：

(79) 《彰化縣志》，卷一，〈封域志〉，「海道」條，頁 39。

(80) 張炳楠，〈鹿港開港史〉，頁 6。

(81) 姚瑩，〈樹苓湖歸鹿港分運台穀狀〉，《中復堂選集》，頁 35～39。

然則鹿港商船數百，今只五十餘號，奈何？曰：富商日少，船壞難復，去其一；販運失利，配運避累，去其一耳！（82）

顯然造成商船減少的原因也與鹿耳門類似。

如上所述，鹿港與大陸的對渡口岸，實際上有蚶江與廈門兩處。泉、廈郊的商人即為鹿港主要的貿易商。《彰化縣志》云：

遠賈以舟楫運載米粟、糖、油。行郊商皆內地殷戶之人，出資遣夥來鹿港。正對渡於蚶江、深滬、獺窟、崇武者曰「泉郊」；斜對渡於廈門曰「廈郊」。間有糖船直透天津、上海等處者，未及郡治北郊之多。（83）

鹿港的主要出口品為米、糖及油。（84）郊商的原籍皆在大陸，但來台開設郊行的倒不一定是夥計，如林振嵩即自行營業。郊商出口米、糖，原來只銷往福建、寧波，最遠到上海，到道光五年（1825）以後才將商路延伸到華北與東北。雖然有華北商路的新發展，但不巧碰到商業蕭條時期，所增加的貿易量恐怕有限。而且因為郊商原籍大都在泉州、廈門，而生意往來也與泉、廈關係甚深，因此一八四〇年代以後廈門動亂自然也影響了鹿港，此便不再複述了。

### （三）八里坌（滬尾）

《明清史料》戊編第一本頁 60a，〈閩浙總督那揭帖〉（乾隆八年二月二十八日）提及，在雍正八、九（1730、1731）年間，八里坌已與鹿仔港同樣設有巡檢及民壯，方豪先生因而推斷當時八里坌必已相當繁榮，也應有對外貿易。方先生進一步推測「台灣北部早期之『郊』當在八里坌，但規模必小；後為便利山胞採購，乃遷至艋舺。」（85）從八里坌現在仍有，並且因為地下考古文物出土而出名的地名「十三行」之存在，有人推斷當地曾有「洋行」十三家的說法，（86）可見得早在成為合法的對渡口岸之前，八里坌已有與大陸之間的帆船貿易，是受到部份學者認定的。至於何時將北部的交易中心移至艋舺則史無明文，但知乾隆初年艋舺可能已有郊商。

（82）《彰化縣志》，卷九，〈風俗志〉，「商賈」條，頁 137。

（83）參考《彰化縣志》，卷九，〈物產志〉，頁 147、157～158。

（84）陳盛韶，《問俗錄》，卷六，〈鹿港廳〉，「海運」條，頁 113。

（85）方豪，〈台灣行郊導言與台北之「郊」〉，《方豪六十至六十四自選待定稿》（台北：著者自刊本，1974），頁 40～41。

（86）搶救十三行文化遺址行動聯盟，《重構台灣歷史圖像——十三行遺址調查報告——》（台北：自立晚報，1991），頁 17。

《淡水廳志》，卷六〈典禮志〉「祠廟」「水仙宮」條：

一在艋舺街，乾隆初，郊商公建，祀夏王。(87)

劉克明主編之《艋舺龍山寺全志》更提到：

建築為清乾隆戊午三年五月十八日興工，同五年二月八日告成。……本寺初雖為奉祀觀音菩薩所建，而泉郊之人氏亦為奉祀天后、五文昌、關帝之故，單獨出資，於本殿後方增加建築。但嗣後北郊人氏亦來參加，共維持此寺。(88)

泉郊人氏在龍山寺後增建殿宇，自然是乾隆五年以後的事，但依文意，總在乾隆初年。

從《淡水廳志》與《艋舺龍山寺全志》的記述，乾隆初艋舺似乎已有郊商活動。但《淡水廳志》書成於1871年、《艋舺龍山寺全志》出版於1951年，距離所謂乾隆（1736～95）初年有一、二百年之久，兩書雖不能說沒有根據，仍難免也有想當然爾的成份。是否真的在乾隆初年，艋舺已有行郊的存在，仍需較直接的資料來佐證。

不過，淡水在正式開放為對渡口岸之前，早在康熙年間即已有少量的合法貿易存在，這就是所謂的「社船」貿易。《重修台灣府志》云：

淡水舊設社船四隻，向例由淡水莊民僉舉殷實之人詳明取結，赴內地漳、泉造船給照；在廈販買布帛、烟茶、器具等貨來淡發賣，即在淡買糴米粟回棹，接濟漳、泉民食。雍正元年，增設社船六隻。乾隆八年，定社船十隻外，不得再有增添。每年自九月至十二月止，許其來淡一次；回棹，聽其帶米出口。其餘月分，止令赴鹿耳門貿易。九年，定台道軍工所辦大料，由社船配運赴廈，再配商船來台交廠，自九月至十二月止，不限次數，聽其往淡。(89)

社船的數目有限，而且一年中只有四個月可以來淡水，因此貿易規模恐怕不大。但是社船已被允許在淡水與廈門之間對渡，因此也可確定自康熙年間以來已有與大陸的貿易存在。既然這個貿易長久而持續的存在，因此有郊商以從事此一貿易，自然是不無可能的了。

(87) 陳培桂，《淡水廳志》，台灣叢刊第一輯第九冊（台北：國防研究院，1968），頁149。

(88) 劉克明主編，《艋舺龍山寺全志》（台北：龍山寺，1951），第一章第一節，〈創建〉條。

(89) 范咸，《重修台灣府志》，台文105（1961），頁90。

除了少數的社船可以從事兩岸的貿易外，基本上八里坌僅作為島內貿易的港口。乾隆二十年閩浙總督喀爾吉善的一個奏摺稱：

台郡東逼崇山、西臨大洋，南北綿互幾二千里。郡治為中權，附郭惟台灣一縣。北為諸羅、彰化二縣，淡水一廳，南為鳳山一縣。雖處濱海，沿邊皆有沙線阻隔，橫洋巨艦不能直達各廳、縣境。即北路有淡水一港可通巨艦，亦離淡水廳治幾二百里，且屬禁港，不許商艘往來貿易，以致南北路各廳縣所產米谷，必從城鄉車運至沿海港口，再用彪仔、杉板等小舡由沿邊海面運送至郡城鹿耳門內方能配裝橫洋大舡轉運至廈。<sup>(90)</sup>

換言之，淡水港被承認為與鹿耳門一樣為台灣僅有的兩個可供橫洋船出入的優良港口，但是政策上未開放為對渡口岸，因此淡水港對橫洋船而言是一個禁港。不過淡水的港口條件既然優秀，因此就免不了有人非法地利用此一港口。於是在乾隆五十三年開放八里坌為對渡福州的口岸，並在乾隆五十五年（1790）以後才招募兩名「行保」。<sup>(91)</sup>換言之，要到1790年以後，作為內港的艋舺才可以合法地正常發展。

八里坌在淡水港開港時，為艋舺的外港。但在數年以後，因為淡水河水流的變化，八里坌的泊碇處日漸淤淺，不再適宜作口岸，於是商船往來就改以八里坌對岸的滬尾為港口。<sup>(92)</sup>不過艋舺作為淡水港的商埠則不受影響。

有關艋舺行郊或帆船貿易的資料大多後出，但可推測乾隆末、嘉慶（1796～1820）年初，貿易已相當發達。艋舺的郊商中，以「張德寶」號最著名，有「第一好，張德寶」之稱。「張德寶」的創始人為張秉鵬，他於1770年左右出生於泉州土門外法石鄉。十七歲時來台，在艋舺一家商行中當夥計。此時正當八里坌開放貿易之時。他的發跡據說是因為擔任行主的「押載」，在海盜蔡牽活躍於台灣海峽時（約1799～1809），<sup>(93)</sup>由於被劫奪而結識了蔡牽，獲得蔡牽贈送一面黃旗保障他不致被搶掠，因此許多船隻都願意與他結伴而行，從而他不但可以因貿易而

(90) 《明清史料》，戊編第二本，頁102a～103b，〈戶部「為閩督喀爾吉善等奏」移會〉。

(91) 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第74輯（台北：故宮，1988），頁528～530，乾隆五十四年十二月二十八日閩浙總督覺羅伍拉納、福建巡撫徐嗣曾會銜摺。

(92) 陳國棟，〈淡水聚落的歷史發展〉，《國立台灣大學建築與城鄉研究學報》2:1（1983），頁7。

(93) 有關蔡牽的海盜活動，參考蘇同炳，〈海盜蔡牽始末（上）、（下）〉，《台灣文獻》25:4（1974），頁1～24；26:1（1975），頁1～16。收入蘇同炳，《台灣史研究集》（台北：國立編譯館，1990），頁151～252。又參考張中訓，〈清嘉慶年間閩浙海盜組織研究〉，收在《中國海洋發展史論文集(二)》（台北：中央研究院三民主義研究所，1986），頁161～198。

獲利，而且同行船隻也付給他傭金，他因而致富，自然也就不再用當夥計，而自己開行當郊商。(94)

從張秉鵬的故事，我們可以推斷乾、嘉之際艚舨必已有郊商，且不只一家。但是究竟有多少家、多少帆船加入此項貿易，則不得其詳。

不過，一直到道光（1821～50）初年，艚舨的商業活動都很熱絡。姚瑩於辛巳（當作辛巳，1821）年正月自台灣府北上赴噶瑪蘭，事後寫了一篇〈台北道里記〉記載他旅途所見，提到當時艚舨的情形說：

艚舨民居、舖戶約四、五千家，外即八里坌口。商船聚集，闐闐最盛，淡水倉在焉。同知歲中半居此，蓋民富而事繁也。……由艚舨東水程二十里，即八里坌海口，設滬尾一營，與內地五虎門對渡。(95)

依此，道光初年艚舨的商業活動算是相當興盛。(96)

十九世紀上半葉，經由艚舨、八里坌（滬尾）出口的商品中，大菁（藍靛）一項頗為重要。溫振華引明治四十年（1907）編的《深坑廳統計書第二》說：

藍靛於嘉慶初年（1796～1800），由上海携苗種試種於深坑街附近，由於氣候適合，繁殖頗速。咸豐年間（1851～61）達於極點。艚舨北郊投資四、五十萬圓貸款農民，獎勵他地（？們）移住栽培，一時從業者七、八千人，每年製藍產量一千四、五百萬斤，值一百二、三十萬圓。但土地漸貧脊（瘠？），同治末年產量減少，價格也日益低落。(97)

《深坑廳統計書第二》編纂的年代，距所稱移種大菁的嘉慶初年已超過一個世紀，其資訊來源可能得自田野調查，因此敘述難免有不符史實之處，如云苗種移植自上海，恐怕就不可靠。比較可能的情形是移植自福建，因為該地自明末以來即為中國藍靛的主要產地。(98)也由於福建本身是藍靛的產地，因此台灣藍靛的行銷地

(94) 曾文欣，〈張德寶與漳泉拼〉，《台北文物》2:1（1953），頁69～70。參考王一剛，〈艚舨張德寶家譜〉，《台北文物》8:2（1959），頁51～54。

(95) 姚瑩，〈台北道里記〉，《東槎紀略》，頁88、90。

(96) 卓克華，〈艚舨行郊初探〉，《台灣文獻》29:1（1978），頁189引用了同一段文字，却說艚舨於咸豐年間（1851～1861）達於極盛的階段。艚舨在咸豐年間相當繁榮應是事實，但不應持〈台北道里記〉一文為證。因為該文所記為姚瑩於辛巳年由台南經艚舨前往噶瑪蘭的經歷，指的是1821年的觀察，而不是咸豐年間的情形。

(97) 溫振華，〈清代台北盆地經濟社會的演變〉，國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1978，頁136。相近的說法亦見大正八年（1919）台北廳編纂的《台北廳誌》（台北：台灣日日新報社），頁336、414～415。

當以寧波、上海、天津等福建以北的港口爲主。這些港口屬於艋舺「北郊」的貿易地，所以投資藍靛生產者爲北郊商人。八里坌設口後不久，台灣北部即致力於大菁的生產，因此大菁在北部的出口品中，可能比米穀還來得重要。直到清治末期，艋舺的「北郊」都比經營福建貿易的「泉郊」、「廈郊」來得更發達，可能也是因爲藍靛在出口商品中的重要地位所致。(99)

依據《深坑廳統計書第二》的說法，大菁的最盛期在咸豐年間，而其沒落在同治年間（1862~74），大致可靠。《淡水廳志》卷五〈學校志〉「書院」條關於學海書院租息收入的記載，可爲輔證。該志云：

菁秤一款：道光二十六年總理張錦回獻充，本係艋舺私抽。每籃抽錢六文。計舫一千，抽銀一角。二十六年，艋舺縣丞馮鳴鶴稟稱：每年出入得息，約七百千文。除雇工外，約剩四百餘千。同知黃開基諭董事蘇袞榮收繳。咸豐十一年，同知秋日觀改諭泉、北郊鑪主經管。同治六年，董事張書紳繳收。七年，張書紳賸人，定價銀四百圓。現各延欠未繳。(100)

據此，道光二十六（1846）年前後，每1,000斤大菁的交易收「菁秤」銀一角。銀一角爲十分之一圓。以一圓換錢700文計，一角可換得70文。1846年時「菁秤」的收入共得七百千，即700,000文，因而可推斷當年大菁的出口數爲10,000千斤（一千萬斤），約合6,000公噸。這個數字與《深坑廳統計書第二》所稱一八五〇年代大菁年產一千四、五百斤的說法，相去不甚遠。而《淡水廳志》所載同治六、七年時，「菁秤」延欠未繳的情況，也與前書所提及的藍靛種植業在同治末年沒落的事實相符。

由以上的分析，我們可以確定，在1860年開放滬尾爲通商口岸前的一八五〇年代，大菁的年出口量至少在一千萬斤以上。經由淡水港進出口的大陸商船載重量以二千石（140公噸）計，(101)需要四十三艘帆船滿載才能負荷。不過，帆船的載重能力若大於二千石，可能就用不到這麼多船。另一方面，船隻的空間可能也有一部份用來載運其他商品，不只用來裝載大菁。在這種情況下，要輸出一千萬

(98) 參考徐曉望，〈明清閩浙贛邊山區經濟發展的新趨勢〉，收在傅衣凌、楊國楨主編，《明清福建社會與鄉村經濟》（廈門：廈門大學出版社，1987），頁202~203。

(99) 參考吳逸生，〈艋舺古行號概述〉，《台北文物》9：1（1960），頁2~4。

(100) 陳培桂，《淡水廳志》，頁136。

(101) 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易（1727~1833）〉，頁81。

斤的大菁，則需要多於四十三艘的兩千石級的船隻。那麼，大菁在全部出口貨中所佔有的份量究竟如何，便不得不加以探究了。

若依《淡水廳志》卷十一〈風俗〉「商賈」條所記，十九世紀台灣北部的出口貨中，大菁所佔的地位確實並不是最重要的。該志云：

估客輳集，以淡為台郡第一。貨之大者莫如油、米，次麻、豆，次糖、菁。至樟梔、茄藤、薯榔、通草、籐、芋之屬，多出內山。茶葉、樟腦又惟內港有之。商人擇地所宜，僱船裝販，近則福州、漳、泉、廈門，遠則寧波、上海、乍浦、天津以及廣東。凡港路可通，爭相貿易。所售之值，或易他貨而還。帳目則每十日一收。(102)

《淡水廳志》成於同治十年（1871），以上所記，如云「估客輳集，以淡為台郡第一。」指的當然是天津條約以後開放淡水及台灣府（台南）為通商口岸，並且以淡水為正口以後（即一八六〇年代）的事情。卓克華以為「惟早期貿易，似以大菁為最大出口貨，其殷盛時淡水河岸經常滿排菁桶。至同治後，口岸對外開放，外國物資，源源湧入，大菁此一土產染料為之淘汰，出口貨品始以茶葉、樟腦為大宗。」<sup>(103)</sup>設若卓克華所言為歷史實情，則大菁之出口沒落得甚快。但依《淡水廳志》，大菁在傳統出口品中仍排在花生油、食米、麻、豆、蔗糖之後，為出口品的一個項目。

因此，綜合依前引有關學海堂「菁秤」的記載，以及溫振華、卓克華等人的研究，大菁出口的沒落，實際上主要發生在一八六〇年代，部份歸因於通商口岸的開放，部份則由大菁的急遽減產所致。此後，大菁仍有出口，但數量有限，故而光緒十一年（1885），艋舺〈北郊新訂抽分條約〉亦稱「我郊自邇年以來，靛菁所出無幾，而抽分亦屬不多。」；<sup>(104)</sup>雖然不多，但仍有出口則是不爭的事實。由於一八六〇年代以後，大菁出口快速沒落，所以在1871年的《淡水廳志》中，排在次要出口品的位置。但是在一八六〇年代以前，台北盆地的平原部份已經充分開發，米穀的生產量也很可觀。除了本地消費之外，也應該有相當數量出口到大陸。

從官方利用商船配運兵米、眷穀的情形來說，八里坌一口分擔的「台運」總數在道光七年以前，每年為穀一萬四千餘石。自道光八年起，因為「眷穀」改成

(102) 陳培桂，《淡水廳志》，頁296~297。

(103) 卓克華，〈艋舺行郊初探〉，頁189。

(104) 卓克華，〈試釋全台首次發現艋舺「北郊新訂抽分條約」〉，《台北文獻》直字73（1985），頁151。



折色，因此八里坌的配額降至七千七百餘石。道光十八年，姚瑩建議將彰化縣應運福州兵米折穀一千七百五十石，也交由八里坌配運，使得八里坌的配額增為九千四百五十餘石。<sup>(105)</sup>而依道光七年的規定，「五虎門船與廈船一律配運」、「廈船無論大小，配穀一百五十石」，<sup>(106)</sup>則淡水港來船必須要不少於六十三艘（六十三個船次），才可以順利地完成任務。以六十三艘，每艘載重能力兩千石計，共可載運一千五百萬斤左右的商品。扣除「台運」的九千四百五十石（略多於一百萬斤），只餘不到一千四百萬斤的載重能力，剛好來運載全部的大菁，（方其盛時，年產一千四、五百萬斤）沒有出口商品米穀的空間。如果考慮到米穀的出口，我們估計 1860 年以前，出入淡水港的商船在一百艘左右，應該不算離譜。

艋舺的商業在一八六〇年代以前，雖然曾受到分類械鬥的影響，但其繁榮的情形似乎未受太大的干擾。同時，「北郊」比「泉郊」、「廈郊」來得重要，因此鴉片戰爭後一、二十年間，泉州、廈門一帶的紛擾與不景氣的現象，也沒有對艋舺的帆船貿易造成太大的打擊，這與鹿耳門或鹿港的情形頗為不同。

#### (四)海豐港與烏石港

道光四年（1824），孫爾準在福建巡撫任內曾經上奏請將海豐港與烏石港開放為對渡口岸，當時未獲得中央政府的積極回應。兩年後，他以閩浙總督的身分再次奏請，結果使得兩港順利開放通商。孫爾準的奏摺云：

台灣一府孤懸海外，民間日用貨物大半取資內地，而內地兵精亦賴赴台商船配運。當初入版圖之時，設鹿耳門一口對渡泉州之廈門，嗣于乾隆四十九年奏開鹿仔港對渡泉州之蚶江，五十三年奏開八里坌對渡福州之五虎門。嘉慶十五年奏請三口通行，不拘對渡，一體配運兵穀，先後奉旨允准在案。

臣在巡撫任內，于道光四年赴台巡閱，查悉鹿仔港口門新被沙淤，港道淺狹，船隻出入頗難。舊有海豐港者，界在嘉義、彰化之間，初本陝隘，近因溪水匯注衝刷，甚為深廣，土人民（名？）為五條港。……又噶瑪蘭處台灣眾山之後，……其地有烏石港、加禮遠港可通小舟，俱堪開設正口。……

(105) 姚瑩，〈樹苓湖歸鹿港分運台穀狀〉，《中復堂選集》，頁 35~39。

(106) 周凱，《廈門志》，卷六，〈台運略〉，「配運」條，頁 189。

應請將五條港改歸笨港縣丞管轄。……如有船隻到日，由笨港縣丞會同營汛把總查驗：牌照相符，果無違禁貨物，准其報行卸載，將牌送至鹿港廳查驗樑頭，分別配穀，仍由鹿港同知會同安平協水師左營遊擊鈐蓋印信，給照放行。……至該處甫經開口，商船進口多寡尚難預定，載運米穀應仍于鹿仔港分配，俟一、二年後察看情形，如果商船雲集，再將鹿仔港封閉，以歸畫一。……

又查噶瑪[蘭]處全台之背，但產米穀，一切器用皆取資于外販。其地有三貂、崖崖二嶺，山徑險峻，陸路貨物不能疏通，惟西勢之烏石港、東勢之加禮遠港每于春末夏初南風司令之時，可通四、五百石小船，內地福州、泉州等處商民裝載日用貨物前往易來（米？）而歸，福、泉民食藉之接濟，兩有裨益。……應……請開設正口，以利民生。第查烏石港係頭圍縣丞所管、加禮遠港係羅東巡檢所管，雖分屬兩員管轄，而兩口相距僅十餘里，凡船到加禮[遠]港，毋庸另設口岸，統歸頭圍縣丞管轄。該處雖無大號商船出入，不能配運兵穀，凡小船往來俱由該縣丞查驗、蓋印放行，仍于船照內登明所載貨物米糧數目及運回何處售賣，按月造冊通報。……(107)

道光六年五月初一日內閣奉上諭：「孫爾準奏〈台灣海口今昔情形不同，請將海豐、烏石二港增設正口一摺〉著各該部核議具奏。」隨後海豐港、烏石港即成為合法口岸。

依孫爾準的奏摺，海豐港只是用來代替鹿港的港口功能而已。鹿港附近與大陸貿易的商業機能仍然是在鹿港街，亦即海豐港開港後，鹿港的郊商、船戶仍然以鹿港街為其活動場所。因此海豐港的貿易實已包含在前述鹿港的貿易中，此處無庸重述。

孫爾準的奏摺提到烏石港只供四、五百石的小船出入，1840年時，姚瑩也說：

噶瑪蘭境內雖有烏石、加禮遠二港口，皆極淺窄。春、夏以後惟三、五百石小船出入，秋後即小船亦難入口。(108)

(107) 《明清史料》，戊編第二本，頁168b~169b，〈戶部「為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉，並參見第十本，頁944b~945b，〈兵部「為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉。

(108) 姚瑩，〈台灣十七口設防圖說狀〉，《中復堂選集》，頁84。稍早，在〈籌給艦艚營兵米〉一文中，姚瑩也說：「烏石港口門淺窄，只容三、五百石小船。」見《東槎記略》，頁22。稍後，編於同治年

船舶載重量小，通航季節短，因此貿易量相當有限。其貿易情形，《噶瑪蘭廳志》云：

蘭地郊商、船戶，年遇五、六月南風盛發之時，欲往江、浙販賣米石，名曰「上北」。其船來自內地，由烏石港、蘇澳或鷄籠頭搬運聚載，必仍回內地各澳，然後沿海而上……

[噶瑪]蘭與淡(新竹)、艋郊戶，其所云北船，惟至江、浙而已。(109)

又云：

往江、浙、福州曰「北船」，往廣曰「南船」，往漳、泉、惠[安]、廈曰「唐山船」。(110)

在〈籌議噶瑪蘭定制〉一文中，姚瑩引述道光初年(一八二〇年代初)噶瑪蘭通判呂志恒的話說：

噶瑪蘭西勢烏石港、東勢加禮遠港，二處小口，向於春末夏初南風當令之時，有台屬之鹿港、大按、八里坌、鷄籠等處小船，載民間日用貨物，進港貿易，併有內地之祥芝、獺窟、永寧、深滬等澳採捕漁舟入口，售賣鹽魚、魚脯，換載食米回內。其船每隻僅可裝米二、三百石。……如裝米至四、五百石之商船，因港門淺狹，莫能進港。……(111)

《噶瑪蘭廳志》又云：

自設官招商後，疏通土產米穀；一面順載日用貨物，於地方各有裨益。惟港道難行，不能照鹿耳[門]等口大號商船可以配運官穀。現於道光六年，奉文開設為正口，仍準免行配運。……

烏石港倣照澎湖設立尖艚商船之例，由興、泉等處額編小船三十隻，赴蘭貿易。其船隻準由內地五虎門及蚶江正口廳員掛驗，蓋用口截(戳?)，在地設立行保保結。……(112)

其出口貨為稻穀、白苧，進口貨則為日用品及現銀。《噶瑪蘭廳志》云：

蘭中惟出稻穀，次則白苧。其餘食貨百物，多取於漳、泉。絲羅綾緞，

間(1862~1874)的《台灣府輿圖纂要》同樣也認為加禮遠港「三、四百擔之船可以直收海岸」；烏石港「僅容三、四百擔小船」。見該書，台文181(1963)，頁43~44。

(109) 《噶瑪蘭廳志》，台文160(1963)，卷五上，〈風俗〉，「海船」條，頁217~218。

(110) 《噶瑪蘭廳志》，卷五上，〈風俗〉，「商賈」條，頁197。

(111) 姚瑩，〈籌議噶瑪蘭定制〉，《東槎紀略》，頁60。

(112) 《噶瑪蘭廳志》，卷二上，〈規制〉，「海防」條，頁42。

則資於江、浙。每春夏間，南風盛發，兩晝夜舟可抵浙之四明、鎮海、乍浦，蘇之上海。惟售番錫，不裝回貨。至末幫近冬，北風將起，始到蘇裝載綢疋、羊皮、雜貨，率以為恆。一年只一、二次到漳、泉、福州，亦必先探望價值，兼運白苧，方肯西渡福州，則惟售現銀。其漳、泉來貨，飲食則乾果、麥、豆，雜具則磁器、金楮，名「輕船貨」。有洋銀來赴糶者，名曰「現封」（每封百元，實正九十八耳），多出自晉〔江〕、惠〔安〕一帶小漁船者。蓋內地小漁船，南風不宜於打網，雖價載無多，亦樂赴蘭，以圖北上也。其南洋則惟冬至廣東、澳門，裝賣樟腦，販歸雜色洋貨，一年只一度耳。(113)

出入烏石港、加禮遠港的船隻，每年只能在夏、秋之交為之，其載重量相當小，而其船數也不多。姚瑩引用的呂志恒的意見中，也提到了包括台灣沿海貿易的商、漁船及來自大陸的商、漁船隻，每年進口到噶瑪蘭的數目「或一百餘號至二百餘號不等」，(114)其中從事台灣與大陸之間商業活動的船隻顯然要更少了。因此，噶瑪蘭的對外貿易量有限，而其地之郊商規模亦小。《噶瑪蘭志略》云：

台灣生意以米郊為大戶，名曰「水客」。自淡（新竹）、艋〔舨〕至蘭，則店口必兼售彩帛或乾果雜貨。甚有以店口為主，而郊行反為店口之稅戶，一切飲食供用，年有貼費者。揆厥所由，淡、蘭米不用行棧，蘇、浙、廣貨南北流通，故水客行口多兼雜色生理。而蘭尤較便於淡，以其舟常北行也。(115)

單就噶瑪蘭的情形而言，這段文字的意思是說：噶瑪蘭的商業習慣是不獨立設置行棧（無倉儲業），而貨物的集散過程中，只有擔任進出口商的郊商（行口）與零售店鋪的店口參與。在出口方面，米為大宗，郊商直接由店口提貨裝船；在進口方面，來自江蘇、浙江、廣東的各種商品迅速透過店口而流通，亦不需存棧。有時，規模更小的行口連提供客商居停的設備也沒有，因此必須利用往來店口的設備，所以必須拿錢貼補這些店口「飲食供用」的費用。（所謂「稅戶」，「稅」就是「承租」的意思。）然而不管行口或店口，由於生意的規模都不大，因此除了販米之外，也都兼營其他生意。

(113) 《噶瑪蘭廳志》，卷五上，〈風俗〉，「商賈」條，頁196~197。

(114) 同註111。

(115) 柯培元，《噶瑪蘭志略》（1837年序），台文92（1961），頁117。

#### 四、結語

從以上的敘述，我們得到這樣的印象：鹿耳門港的帆船貿易在乾隆末年到鴉片戰爭前夕，長期處在衰退的趨勢中。至於鹿港（含海豐港）在鴉片戰爭前一年、二十年中，也開始衰退。鴉片戰爭之後，由於泉州、廈門都受到戰爭的影響，與之密切相關的這兩個主要口岸，均陷入極度蕭條狀態。至於北部的淡水港（八里坌或滬尾），則因主要出口品與主要出口目的地與前兩處不同，在一八四〇、一八五〇年代仍維持相當程度的繁榮。

關於鹿耳門帆船貿易衰落的情形，我們在第二節中提供了相關的解釋，以供參考。唯一未提及的是：是否鹿港、八里坌，甚至於海豐港與烏石港的開埠，對鹿耳門產生了競爭效果，致使鹿耳門的來船減少。當時人的觀察是有這樣的主張，但我個人則以為，其他口岸的開放對鹿耳門的影響不是很大。因為鹿港、八里坌等港口的開放是配合其腹地的開發而產生的，同時它們對渡大陸的口岸，也不以廈門為主。因此，不管在台灣或在大陸，其腹地及市場重疊的情形並不嚴重。即使由台灣出發的船舶在「透北」的大陸沿海貿易上有市場的重疊，但鹿耳門的透北貿易以糖為主，艋舺的透北貿易以大菁為主，而鹿港的透北貿易並不發達。

再從本文對資料的爬梳，我們或許可以試圖估計一下台灣與大陸貿易帆船總承載量的情形。對渡鹿耳門的廈門船載重量一般比較大，多時六、七千石，少時亦有二、三千石。<sup>(116)</sup>假定以三千石為常，則在一七八〇年代，每年進出鹿耳門的商船，單向即可承載 1,350,000 石（約 94,500 公噸）；在一八〇〇年代則為 1,050,000 石（約 73,500 公噸）。但隨著時間的下移，出入船隻一方面在數目上急速減少，一方面船隻承載力可能也比以往小。即使仍以每船三千石計，鴉片戰爭前夕每年來往船隻只有五十艘左右，總承載力則只剩下 150,000 石（約 10,500 公噸）。

(116) 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易（1727~1833）〉，頁 80~81。徐宗幹在 1848 年前來台灣就台灣道之任時，所搭乘的帆船也有四、五千石的載重能力。參考註 52。而他在〈領餉議〉一文中，也說明當時仍有五、六千石以上的大船，但建議配運兵餉，應該以使用三千石以下的中、小型商船分散搭載為宜。見丁曰健，〈治台必告錄〉，頁 309。

鹿港、海豐港及其輔助港口的船隻大小變化很大，而其總數缺乏直接的數據。我們依其負擔「台運」米穀的情況來推斷，十八世紀末、十九世紀初，大約在三、四百艘之間。我們取其中以三百五十艘來估計。至於1825年以後，鹿港雖因濟助河北災荒而開拓了華北的貿易路線，可是不巧卻與鹿耳門一樣陷入衰退時期。在此情形下，若以三百三、四十艘左右來推斷鴉片戰爭以前鹿港的來船數目，恐怕有所高估。陳盛韶提及了1833年左右，鹿港來船遽降為五十餘艘，我們姑且稍稍高估為一百艘。進出鹿港的船舶載重總數，假定其個別能力為一至二千石，則在十八世紀末、十九世紀初，每年進出船舶單向總載重量當在350,000石（約24,500公噸）至700,000石（約49,000公噸）之間。到了鴉片戰爭前一、二十年間，這個數目降為100,000石（約7,000公噸）至200,000石（約14,000公噸）之間。

淡水港（八里坌、滬尾）的港口條件，與鹿耳門一度稱為台灣最佳的兩個口岸，其船舶載重能力姑且以每船兩千石估計。在1860年以前，該處貿易相當穩定，船舶數目大約在一百艘左右。因此，其單向總承載量當在200,000石（約14,000公噸）附近。

烏石港的貿易季節短，真正的商船不多，在其開港之後十餘年即發生鴉片戰爭。其商船數目每年以一百艘估計，載重量每艘以五百石估計。一八四〇年代以前，每年單向總承載量大約在50,000石（約3,500公噸）左右。

經由以上粗略的推算，我們可以說一七八〇年代後期，鹿耳門、鹿港、八里坌三口並開時，由台灣運出的商品總重量，可以達到1,900,000石（約133,000公噸）至2,250,000石（約157,500公噸）之間。由於當時的船隻載重量可能更大，因此這個數字可以再高估些。即使就這裡推算的數字而言，在十八世紀末、十九世紀初，台灣最主要出口品米、糖兩項約為兩百萬石的估計（見本文第二小節），也還相當一致。隨後主要因為各對渡口岸帆船貿易的衰頹，往來台灣帆船的單向總承載量，在鴉片戰爭前夕可能已經降至500,000石（約35,000公噸）至600,000石（約42,000公噸）之間。

鴉片戰爭以後到1860年台灣開放與列強通商之前，由於大陸沿海地區的動盪不安，帆船貿易的活動持續衰退。至於開放通商口岸以後，兩岸之間的貿易有所復甦，甚至更加繁榮；同時，台灣開埠以後，台灣的進出口事業也不僅以大陸沿海各省為往來地點，更擴及於日本與東南亞及歐、美各國。在此新的形勢下，從事進出口貿易的「郊商」也有所增加。不過，一八六〇年代以後帆船在台灣對外貿易上，尤其是對大陸的貿易上雖然仍具有一定的份量，但郊商也逐漸利用夾板

船與火輪船來經營他們的事業。單純地估計帆船的載運能力，已無法推斷該時期的貿易狀況，因此也不在本文的討論範圍之內了。

## 引用書目

\*由台灣銀行經濟研究室出版的台灣文獻叢刊，在書目中簡稱為「台文」；台灣研究叢刊簡稱為「台研」。

丁曰健

1959 《治台必告錄》。台文17。

丁紹儀

1957 《東瀛識略》。台文2。

方 豪

1974 〈台灣行郊導言與台北之「郊」〉，《方豪六十至六十四自選待定稿》（台北：著者自刊本，頁258~272）。

王一剛

1959 〈艋舺張德寶家譜〉，《台北文物》8(2):51~54。

王世慶

1958 〈台灣的米產與外銷〉，《台灣文獻》9(1):15~32。

中央研究院歷史語言研究所

——《明清史料》，戊編第二本、第九本、第十本。台北：中央研究院歷史語言研究所。

中央研究院近代史研究所

1966 《道光咸豐兩朝籌辦夷務始末補遺》。台北：中央研究院近代史研究所。

不著撰人

1963 《台灣府輿圖纂要》。台文181。

1964 《福建省例》。台文199。

朱景英

1958 《海東札記》。台文19。

李元春

1958 《台灣志略》。台文18。

余文儀

1962 《續修台灣府志》。台文121。

吳逸生

1960 〈艋舺古行號概述〉，《台北文物》9(1):1~11。

汪敬虞

1983 《唐廷樞研究》。北京：中國社會科學出版社。

佐佐木正哉

1963 〈咸豐三年廈門小刀會の叛亂〉，《東洋學報》45(4)：87~112。

周凱

1961 《廈門志》。台文95。

周璽

1957 《彰化縣志》。台研48。

卓克華

1978 〈艋舺行郊初探〉，《台灣文獻》29(1)：188~192。

1985 〈試釋全台首次發現艋舺「北郊新訂抽分條約」〉，《台北文獻》直73：151~166。

姚瑩

1957 《東槎紀略》。台文7。

1960 《中復堂選集》。台文83。

郁永河

1950 《裨海紀遊》。台北：台灣省文獻委員會。

范咸

1961 《重修台灣府志》。台文105。

范勝雄

1978 〈三百年來台南港口之變遷〉，《台灣文獻》29(1)：43~48。

柯培元

1961 《噶瑪蘭志略》。台文92。

故宮博物院

1988 《宮中檔乾隆朝奏摺》第74輯。台北：故宮博物院。

徐宗幹

1960 《斯未信齋文編》。台文87。

徐曉望

1987 〈明清閩浙贛邊山區經濟發展的新趨勢〉，收在傅衣凌、楊國楨主編，《明清福建社會與鄉村經濟》。廈門：廈門大學出版社，頁193~226。

陳國棟

1983 〈淡水聚落的歷史發展〉，《國立台灣大學建築與城鄉研究學報》2(1)：5~20。

1991 〈清代中葉廈門的海上貿易(1727~1833)〉，《中國海洋發展史論文集(四)》。台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，頁61~100。

陳培桂

1968 《淡水廳志》，台灣叢刊第一輯第九冊。台北：國防研究院。

陳淑均

1963 《噶瑪蘭廳志》。台文160。

陳盛韶

1983 《問俗錄》。北京：書目文獻出版社。

張中訓

1986 〈清嘉慶年間閩浙海盜組織研究〉，《中國海洋發展史論文集(二)》。台北：中央研究院三民主義研究所，頁161~198。

郭永坤

1985 〈鹿港「郊」之史料集零〉，《史聯雜誌》6:24~38。



黃叔璥

1957 《台海使槎錄》。台文4。

黃典權

1966 《台灣南部碑文集成》。台文218。

黃家鼎

1967 〈小刀會紀略〉，收在萬友正修，光緒十九年（1893）重校補刊本，《馬巷廳志》。台北：成文，頁90a~96b。

曾文欣

1953 〈張德寶與漳泉拼〉，《台北文物》2(1)：69~71。

溫振華

1978 〈清代台北盆地經濟社會的演變〉，國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文。

搶救十三行文化遺址行動聯盟

1991 《重構臺灣歷史圖像——十三行遺址調查報告——》。台北：自立晚報。

台北廳（編纂）

1919 《台北廳誌》。台北：台灣日日新報社。

劉克明（主編）

1951 《艋舺龍山寺全志》。台北：龍山寺。

劉枝萬

1962 《台灣中部碑文集成》。台文151。

劉家謀

1958 〈海音詩〉，收在《台灣雜詠合刻》。台文28。

蘇同炳

1990 〈海盜蔡遷始末〉，《台灣史研究集》。台北：國立編譯館，頁151~252。

Chuan, Han-sheng and Kraus, Richard A.

1975 *Mid-Ch'ing Rice Markets and Trade: An Essay in Price History*. Cambridge: Harvard University Press.

Wang, Yeh-chien

1986 "Food Supply in Eighteenth-Century Fukien," *Late Imperial China* 7 (2):80~117.

# **Junk Trade between Taiwan and the Chinese Mainland during the Mid-Ch'ing Period (ca.1780~1860)**

## **An Estimation of the Shipping Capacity**

*Kuo-tung Ch'en*

### **ABSTRACT**

This paper aims at discussing the changing trend of the trade between Taiwan and the Chinese mainland as carried on board the junks. Due to difficulties in estimating the value and quantity of merchandises involved in the trade, this paper tries to make an estimation on the shipping capacities of the junks employed in the trade. In terms of varieties, the staple exports of Taiwan (rice, sugar, peanut oil and indigo, especially the first two items) did not undergo significant change in the period under discussion, while the scale of the import trade was heavily dependent on that of the export trade. In consequence, an estimation of the total carrying capacity is also possible to reflect the general situation of the whole trade.

Our estimation has the following findings. In the late 1780s, when Lu-erh-men, Lu-kang and Pa-li-fen were opened for legal trade, the total weight of merchandises annually brought out from Taiwan was something between 1,900,000 and 2,250,000 *shih* (about 133,000 to 157,500 tons). The number went down to something between 500,000 and 600,000 *shih* (about 35,000 to 42,000 tons) previous to the outbreak of the Opium War (1840~42). Such a downward movement of the trading trend was mostly contributed by the decline of the junk shipping of Lu-erh-men and Lu-kang, while Pa-li-fen remained relatively steady.