
淡水港史話：從早期淡水港到滬尾設關開埠¹

The History of Tamsui Port: from early Tamsui port to Hobe Customs

| 張建隆 Kien-Liong Chang |

淡水史田野工作室負責人

摘要

淡水地名之嬗易，足以見證一頁歷史滄桑：從淡水港、滬尾庄、滬尾街，到滬尾港，可以看到淡水如何從貿易港到移墾聚落（由庄而街），再到通商口岸的演替過程。大約從1570年代開始，淡水和雞籠，已是北臺灣的主要港口。到了十七世紀，隨著大航海時代的來臨，西班牙人和荷蘭人更是相繼把淡水港做為海上貿易的據點。然而淡水港的盛況，則要等到1860年代滬尾開埠設關，才大放異彩。滬尾海關的設置，為當時之重要事件，中西皆留下不少史料，可藉以爬梳出晚清淡水的歷史圖像，並發現許多有趣的細節，使淡水歷史大為增色。

關鍵字：淡水港、淡水內港、滬尾街、滬尾海關、滬尾洋關

Abstract

The vicissitudes of history could be understood by the changes of the names in Tamsui. In other words, Tamsui Port, Hobe Village, Hobe Street and Hobe Port present the developmental process, from a trading port into an immigrant community (from a village to a street), and then into a treaty port. Since 1570s, Tamsui Port and Keelung Port were prominent in the northern Taiwan. In the 17th century, as the the Age of Discovery rose, the Spanish and the Dutch regarded Tamsui Port as a stronghold of maritime trade. However, Tamsui Port did not reach its flourishing time until Hobe Port was opened and set up customs in 1860s. The establishment of Hobe Customs was a significant event. Through abundant Chinese and Western historical documents, the historical contours of Tamsui can be portrayed and many interesting details can be discovered. These enriched the history of Tamsui.

Keywords: Tamsui Port, Tamsui Inner Harbor, Hobe Street, Hobe Customs, Hobe Foreign Customs

1. 本文係淡水古蹟博物館第一期口述歷史調查研究成果報告之一，經特約後，濃縮部分主題內容，形成首尾完整的獨立篇章，投交本館學刊。

壹、前言

早在十六世紀，大航海時代，淡水就以港口聞名躍上世界舞台。然而到了清領初期，以鹿耳門為唯一正口，導致北台灣的邊陲化，淡水港復歸沈寂。爾後，台灣的移墾由南而北，台北盆地漸次開發，位居陸路交通要衝的的八里坌首先發展成街市。相較之下，河口北岸仍停留在村庄階段，並以滬尾庄為名。自雍正年間割大甲溪以北歸淡水海防廳，淡水地名之涵蓋範圍已不再限於淡水河口北岸；而當時所謂的淡水港，實包括淡水河系各河港，即所謂的「淡水內港」。至於淡水河口北岸的滬尾庄，大約要等到十八世紀後葉，才發展成街市——滬尾街。

淡水港指涉範圍之所以忽大忽小，且與滬尾地名易生混淆，實係台北盆地的發展和歷史推移所致。咸豐八年（1858）簽定天津條約之後，清廷決以位於淡水河口的滬尾（亦即滬尾港）為開埠地點，而通商口岸範圍實則擴至艋舺。

同治元年（1862）滬尾設關開埠，一般皆引《淡水廳志》「滬尾海關公署即滬尾水師守備舊署，咸豐十一年道員區天民開設海關，改為公署」而推言滬尾海關應在今淡水海關碼頭歷史古蹟附近。但其實滬尾海關又有常關（舊關）與洋關（新關）之分，區天民的海關公署是指前者，其位置應在今淡水郵局附近；而滬尾洋關之所在，則在今之海關碼頭北側的停車場。

滬尾港的設關開埠過程，涉及港口優劣比較、徵稅利益分配、樟腦交易糾紛、滬尾居民與洋商間的緊張關係，以及領事館之設置等諸多問題。總之到了同治二年八月（1863）開辦滬尾洋關及開設雞籠外口後，滬尾海關才算完備、正式運作。其間過程值得探究。本文即試圖藉史料爬梳，呈現其歷史原貌。

貳、早期的淡水港

一、十六、十七世紀的淡水港

史上最早標示出淡水港的地圖，可能是由西班牙人Hernando de los Rios Coronel 於1597年所繪製的〈菲

律賓群島、福爾摩沙島與部份中國海岸地圖〉（圖1）。值得一提的是，地圖上雞籠港的拼音P^o de Keilang，是用漳州音拼出的。

顧炎武在《天下郡國利弊書》〈漳州府志〉「洋稅考」中稱：自隆慶初（1567）重開海禁，雞籠、淡水也在商舶開禁之列，而在萬曆二年（1574）時，自漳州前往雞籠、淡水之商漁船，也比照前往廣東者，每船引稅一兩。再者，張燮《東西洋考》〈東番考〉亦稱：「雞籠山、淡水洋，在澎湖嶼之東北，…忽中國漁者從魁港飄至，遂往以為常，其地去漳最近…」因此，Hernando很可能就是從曾往雞籠淡水的漳州船人口中得知那裡的地理資訊。Hernando在地圖的呈文中自稱「據到過該地人士的報告」云云，足以佐證。²據中村孝志研究，約1580年代，漳泉人每年有十數艘船開航至臺灣北部。³

總之，約從1570年代開始，淡水和雞籠，已逐漸成為船舶往來北臺灣的主要港口。到了十七世紀，隨著大航海時代的來臨，西班牙人和荷蘭人更是相繼把淡水港做為海上貿易的據點。就廣義定義而言，淡水港最早是以國際貿易港的地位，躍上歷史舞台，時間長達半個多世紀。



【圖1】史上最早標示出淡水港的地圖，地圖上淡水港的拼音P^o Tamchuy。（左為局部，右為原圖）

但是，1683年滿清降服了東寧王朝，臺灣被納入大清版圖後，淡水便失去海上貿易的地位。特別是清領之初，以鹿耳門為唯一正口與廈門對渡，淡水變成了首任臺灣鎮總兵楊文魁所稱的「窩隔郡治千有餘里。夏秋水漲，陸路難通；冬春風厲，舟航莫及」⁴，或郁永和所謂的「臺灣西北隅盡處」⁵了。

2. 曹永和，《臺灣早期歷史研究》（台北：聯經，1979）頁326~327。參見張建隆〈十七世紀至十八世紀初，西、荷及清人對淡水的記述與認知〉，《臺灣文獻》53卷3期，民國91年9月30日，頁210~214。
3. 中村孝志，〈十七世紀荷蘭人在臺灣的探金事業〉，收錄於吳密察、翁佳音編《荷蘭時代臺灣史研究上卷》（台北：稻鄉，1997），頁171。
4. 楊文魁，〈臺灣紀略碑文〉，見高拱乾《臺灣府志》「藝文志」，中華大典臺灣方志彙編本，頁259。
5. 郁永和，《裨海紀遊》卷下，臺灣歷史文獻叢刊本，頁29。

直到1718（康熙57年），為防海盜侵入之患而設立「淡水營」後，淡水在兵防上的重要性才重新受到注目。

當時的淡水港範圍，已涵括及淡水河流域，如1695（康熙34年）高修《臺灣府志》所述：「淡水港，從西北大潮過淡水城，入千豆門，轉而東南，受合歡山灘流；又東過外北投，南受里末社水；又東過麻里則孝社，東南受龜崙山灘、東北受雞籠頭山，從西北會於海」⁶。1710（康熙49年）陳瓊〈澹水各社紀程〉則詳實紀錄了淡水港的水路里程：「澹水港水路十五里至千豆門，南港水路四十里至武勝灣，此地可泊船。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…」⁷。

二、十八世紀初淡水港的綺麗風貌

1715（康熙54年）阮蔡文的〈淡水〉詩作，生動描繪出淡水港的綺麗風貌：「大遶八里坌，兩山自對峙；中有千豆門，雙港南北匯。北港內北投，磺氣噴天起；泉流勢勝湯，魚蝦觸之死。浪泵麻少翁，平豁略可喜。沿溪一水清，風被成文綺；溪石亦恣奇，高下參差倚。踰嶺渡雞籠，蟒甲風潮駛……南港武勝灣，科藤通草侈；擺接發源初，湜湜水之止…」⁸。甚至，《諸羅縣志》直稱之為巨港：「靈山廟，在淡水千豆門，前臨巨港，合峰仔峙、擺接東西二流與海潮匯，波瀾甚壯」⁹。

《諸羅縣志》「山川總圖」（圖2）中，淡水河繪有多艘帆船，靈山宮河畔並有眾船停泊。所謂「淡水

港（海口水程十里至千豆門，內有大澳…澳內可泊大船數百，商船到此載五穀、鹿脯、貨物，內地商船間也到此）」¹⁰，可以想見當時淡水港的商船往來情景。



【圖2】《諸羅縣志》「山川總圖」（局部）

再者，由於台北平野移墾之眾的擴展，淡水港的重要性也隨之而增。台北平野雖然早在康熙24年（1685）之前，已有漢人在噶里岸一帶墾殖，而康熙48年（1709）時，大佳臘地方也已闢有田園五十多甲；但因清領之初「邊陲化」的影響，當時之記述者皆以「有番無民」視之，故康熙56年（1717）之《諸羅縣志》只稱「近始有漢人耕作」，並未見有漢民村落之記載。但到了乾隆6年（1741）時，短短二十多年間，《重修台灣府志》所載錄的街庄聚落，已達1街19庄之多。¹¹其盛況，可由該志所引《台灣志略》之描述見之：「淡水內港，戶頗繁衍，牧笛漁歌，更唱疊和，油油於熙皞之天。風俗樸實，終年少鬪爭訟之事。所產稻穀，賤於通台；一切布帛、器皿、應用雜物，價昂數倍」¹²。也因此，冬季特准的「社船」貿易，由原先的4艘，增為6艘，之後再增為10艘：

6. 同4，頁24。

7. 引自黃叔瓚，《臺海使槎錄》（台北：台灣銀行經濟研究室，台灣文獻叢刊第4種，一九五七年），頁141~142。

8. 《諸羅縣志》藝文志，中華大典臺灣方志彙編本，頁261~262。

9. 同上，頁277。

10. 同上，頁14。按，「山川總圖」中所繪之大澳，即郁永河《裨海紀遊》所稱的「甲戌（康熙33年，1694）四月，…地動不休…陷為巨浸」今人所謂的「康熙臺北湖」。

11. 1街是指八里坌街，19庄則有八里坌庄、滬尾庄、竿蓁林庄、八里坌仔庄、關渡庄、北投庄、奇里岸庄、八芝蓮林庄、瓦笠庄、興仔武輝灣庄、大佳臘庄、圭母子庄、大灣庄[大安區]、永興庄、興直庄、加里珍庄、擺接庄、山腳庄和海山庄。劉良璧《重修台灣府志》卷五「城池」，台灣省文獻委員會，1977年2月，頁90。

12. 同上，頁105。

13. 范咸，《重修臺灣府志》卷二「海防」附考（文叢第105種，1961），頁90。

14. 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（台北：知書房，1996），頁164~165。

15. 無怪乎當時陳夢林對台北平野寄以厚望：「武勝灣、大浪泵等處，地廣土肥，可容萬夫之耕。廈門至淡水水程十一更…一晝夜而達。福州至淡水水程八更，較臺灣為近。若半線置縣設營，而分兵五百於淡水，因為立市廛，通商於福州、廈門，不數年，淡水一大都會矣。」《諸羅縣志》雜記志「外紀」，中華大典臺灣方志彙編本，頁279~280。

16. 余文儀，《續修臺灣府志》卷二「海防」（台北：台灣銀行經濟研究室，台灣文獻叢刊第62種，民國48年），頁57。

17. 雍正11年（1733）龜崙嶺舊路開通之前，由南北來，皆取道竹塹渡河沿海岸，循今之林口台地西側，沿海而至八里坌，再進入淡水平原。參見盛清沂〈說上淡水之內外港〉，《臺北文獻》直字第61、62期合刊，民國72年3月，頁135~136。

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，即在淡買糶米粟回棹，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。¹³

清領之初，以鹿耳門（台南）為全台唯一正口與廈門對渡。社船制度是當時的特例，一方面也是受到風信的影響，9月至12月東北季風旺盛不易南行作沿岸貿易；¹⁴其餘月份，淡水港船隻仍需赴鹿耳門貿易。相對而言，淡水港距廈門水程11更，幾與鹿耳門等，一晝夜可達；距福州更近，水程8更。¹⁵此外，淡水港也往來於臺灣西海岸各小口進行沿岸貿易：「淡水港…臺屬小商船自三月東南風發，往來貿易，至八月止」¹⁶。

參、淡水內港

一、臺北平野的開墾

乾隆6年《重修台灣府志》載錄的「1街19庄」中，八里坌最早形成街市，應與八里坌位居當時陸路交通之樞紐有關；¹⁷同時兵防與治安單位也相繼設置於此。原駐防在淡水河口北岸的淡水營守備，雍正年間移駐八里坌，雍正10年（1732）改陞淡水營都司，同一年，添設八里坌巡檢，稽查地方。¹⁸因此，八里坌實為乾隆初期台北地區的商業、軍事和政治重鎮。¹⁹

相較於八里坌，淡水河口北岸（今淡水地區）發展較遲。乾隆29年（1764）《續修台灣府志》只載錄「滬尾庄」和「竿蓁林庄」兩個村莊，尚未形成街市。而且兵防的位階也從「營」降為「汛」：「分防砲台汛兼轄港北、小雞籠等塘，把總一員，兵50名」²⁰。砲台汛在今淡水紅毛城附近，港北應係「北

港」之誤植，「北港塘」在今淡水公明街河畔。²¹滬尾街的形成，要等到乾隆中葉，台北平野水田化趨於完成、淡水內港貿易已見興盛，以及河口北岸腹地漸次開墾成田園，才發展成街市。²²

同一時期，乾隆中葉，隨著灌溉水圳逐漸開鑿完成，台北平野的拓墾事業一日千里，從乾隆6年（1741）的「1街19庄」到乾隆29年（1764）的「4街62庄」²³，而且移墾聚落之分佈，也從淡水河口和淡水河本流河畔，轉移到三大支流流域的台北盆地內部，延伸擴展。此一時期，位於開發區中心的新庄街，河港水深，方便繫泊大船，逐漸成為台北盆地陸路、水路交通樞紐，和物資集散地。乾隆11年（1746）時，新庄街「商販雲集，煙戶甚眾」。到了乾隆15年（1750），新庄已取代八里坌，成為淡北的行政及商業中心，²⁴船隻往來，商賈輻湊。

二、新興河港的崛起

當時的「淡水內港」，以新庄街河港為主要港埠，外來大帆船多由八里坌直抵新庄河港卸貨，再運往淡水河系各河港渡頭，然後分配至附近村莊。²⁵乾隆53年（1788），開八里坌為正口與五虎門對渡，商船均按大小配運米穀到大陸貿易，興直、海山、擺接等地盛產之米穀，也多由新莊河港直接或間接經由八里坌運往對岸。乾隆55年（1790）新莊巡檢改陞縣丞，此時新莊街商業十分殷盛，有泉廈郊、長盛號、隆盛號等商號，商賈眾多，為淡北最繁榮之市街。²⁶同時，新莊港往來於淡水河系各河港的船隻，到乾嘉年間，每日有200至300艘之多，直可以「千帆林立」形容。²⁷

繼新莊而起的艋舺渡頭街，也同列於乾隆29年（1764）「4街」名單中。²⁸因位於大料崁溪和新店溪交匯處，水路交通十分便捷，又位居凸岸無河水侵削

18. 余文儀，《續修台灣府志》卷三「職官」（台北：台灣銀行經濟研究室，台灣文獻叢刊第62種，民國48年），頁73。

19. 林玉茹，前揭書，頁214。

20. 劉良璧，《重修台灣府志》卷十「兵制」（台中：臺灣省文獻委員會，民國66年），頁345。

21. 張建隆，〈從寺廟分佈看滬尾街聚落之形成〉，收錄於張建隆《尋找老淡水》（台北：台北縣立文化中心，民國85年），頁10。

22. 同上，頁12~16。

23. 余文儀，《續修台灣府志》卷二「里坊」、「街市」，前揭書，頁59~60、頁63。

24. 陳宗仁，《從草地到街市：十八世紀新庄街的研究》（台北：稻鄉出版社，民國85年），頁192~195。新庄取代八里坌始末：乾隆9年（1744）始任八里坌巡檢的虞文桂，以「八里坌水土頗劣」亟思移駐新庄街，於是先行在新庄街尾捐設義學一所，而於乾隆11年（1746）以講堂稀少為名，改為衙署。乾隆15年（1750）八里坌巡檢司衙因風災傾圮，於是將八里坌巡檢移駐新庄公館。乾隆32年（1767）奏請改稱新庄巡檢。見尹章義，〈新莊巡檢之設置及其職權與功能〉，《臺灣開發史研究》（台北：聯經，民國78年），頁304。

25. 林玉茹，前揭書，頁215。

26. 王世慶，《淡水河流域河港水運史》（台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，民國87年再版），頁38。

27. 同上，頁39。

28. 余文儀，《續修台灣府志》卷二「街市」，乾隆29年的「4街」有：八里坌街、新庄街、艋舺渡頭街，和八芝蘭林街。

之虞，大船並可入泊，逐漸取代新莊而興。²⁹乾隆年間，三邑人等及各郊商紛紛鳩資興建廟宇，街市日益繁興。³⁰乾隆24年（1759），淡水都司移駐艋舺，嘉慶13年（1809）新莊縣承改稱艋舺縣丞。道光元年（1821）姚瑩《臺北道里記》：「艋舺民居鋪戶約四、五千家…商船聚集，閩閩最盛…同知歲中半居於此，蓋民富而事繁也」³¹，艋舺已成為淡北的政治、經濟、軍事重心，³²故有「一府、二鹿、三艋舺」之說。

如前述，乾隆中葉，台北平野水田化已大抵完成，因而成為「產米之區」。而為了杜絕私口偷漏米穀，福康安因於乾隆53年（1788）奏開八里坌為正口：「淡水為產米之區，八里坌一港又非偏僻港口、僅容小船者可比。雖台灣遠在海外，稽查奸匪不可不嚴，而百餘年來，休養生息，販運流通，實與內地無異。小民等趨利如鶩，勢難禁遏；與其陽奉陰違，轉滋訛索，不若明設口岸，以便商民」³³。名為八里坌港，實則海船貿易往來，皆在「淡水內港」（新莊和艋舺）。因淡水內港港深可泊大船、商賈輻湊；而此時八里坌港的港務功能，也漸為淡水河口北岸的滬尾港所奪。

肆、滬尾港埠時代的來臨

一、滬尾港取代八里坌港

一般皆引道光20年（1840）姚瑩〈臺灣十七口設防狀〉「昔時港南水深，商船依八里坌出入停泊。近海淤淺，口內近山有沙一線，商船不便，皆依北岸之滬尾出入停泊」³⁴，而推言滬尾港之取代八里坌港在道光年間。但其實早在乾隆32年（1767），閩浙總督蘇昌即已奏稱「八里坌…近來海口淤塞，無船往來」³⁵。又如嘉慶10年（1805）蔡牽自滬尾登岸徑至新莊；翌

（11）年夜竄滬尾牽劫商船，³⁶都可證明：至晚在嘉慶年間，出入船隻都已在北岸滬尾靠岸停泊了。

「滬尾」原為村社名，在今淡水大庄一帶³⁷。乾隆初，漢民來此移墾而成「滬尾庄」。乾隆30年（1765），最早出現「滬尾街」一名，但位置已東移至今淡水河畔市區。滬尾街市之趨於完備，大約在乾嘉年間，從福佑宮之興建，可以得知。嵌於廟壁上之「望高樓碑誌」清楚說明嘉慶元年（1796）之前，北岸（滬尾港）已是泉廈郊出海諸船的出入要津了。又落款嘉慶2年（1797），高懸於大門上的福佑宮匾，署名「船戶金永利、金榮興、金裕興、金裕泰、永長裕、合順發、新達發」全修，可見當時滬尾街已是行商船戶薈萃之港埠了。³⁸

綜合以上論述可知：從西荷時期一直到康熙年間，「淡水」和「淡水港」指的都是淡水河口北岸（今之淡水）。雍正元年（1723），分虎尾溪以北增設彰化縣、大甲溪以北增設淡水海防廳；乾隆初，淡水海防廳下又有所謂「淡水保」，轄18莊，範圍遍及台北盆地；³⁹而乾隆20年（1755）左右，又有所謂的「淡水西保」；⁴⁰「淡水」一名已非淡水河口北岸一地專屬，十八世紀後葉便改稱「滬尾街」了。至於「淡水港」在十八世紀初，也已涵蓋及淡水河流域，因此亦稱「淡水內港」。

八里坌港因乾隆末葉成為與五虎門對渡的正口而聞名，但其時因港道淤塞，已逐漸被滬尾港所取代，雖然在朝廷的認知中仍具正口地位，其實船隻都已在北岸滬尾進出停泊了。所以，道光20年（1840）福建臺灣總兵達洪阿的奏摺才會說：「淡水廳要口二處，曰滬尾（即八里坌口）、曰大雞

29. 林玉茹，前揭書，頁234。據尹章義，《新莊發展史》（台北：新莊市公所，民國69年），頁43~44，新莊河港衰微的原因，因沙洲游移不定，河中浮沙變動劇烈，無法維持固定的航道。據陳宗仁，前揭書，頁197，新莊被艋舺取代，約在嘉慶年間。

30. 廖漢臣，〈艋舺沿革志〉（《臺北文物》季刊，1卷1期，民國41年12月），頁15。

31. 《淡水廳志》卷十五，附錄一「文徵上」，中華大典臺灣方志彙編本，頁393。

32. 林玉茹，前揭書，頁234。

33. 《欽定平定臺灣紀略》，（臺灣文獻叢刊本，第102種），頁1011。

34. 《淡水廳志》，前揭書，頁401。

35. 《高宗實錄》，卷779，乾隆32年2月甲寅條，引自尹章義，前揭文，頁304。

36. 《臺案彙錄辛集》，嘉慶10年閏6月11日，15、兵部「為內閣抄出臺灣總兵愛新泰等奏」移會（閏6月11日），（臺灣文獻叢刊本，第205種），頁49~50。

37. 張建隆，〈滬尾地名考辯〉（《台灣風物》46卷1期，1996年3月）。

38. 張建隆，〈從寺廟分佈看滬尾街聚落之形成〉，見《尋找老淡水》前揭書。

39. 劉良璧，《重修臺灣府志》卷五「城池」附「里坊」，前揭書，頁90。淡水海防廳，二保（淡水保和竹塹保），管35莊。淡水保管下，八里坌莊等計25莊，幾乎涵蓋今台北縣市部分地區。

40. 盛清沂，〈台北縣疆域沿革志略〉（台北：台北縣文獻委員會，《台北縣文獻叢輯第二輯》，民國45年），頁41。

41. 《籌辦夷務始末選輯》卷一「道光二十年十二月」（臺灣文獻叢刊本，第203種），頁26。

42. 林玉茹，前揭書，頁251。

籠」⁴¹。道光年間，滬尾港雖已是商貨雲集，但居民舖戶僅有二、三百家，其功能乃為商船淀泊之所，淡北的政經中心則在艋舺。⁴²此也就是咸豐九年（1859）閩浙總督慶端等奏摺所稱的「其八里岔口內之滬尾一澳，亦為商船寄碇之區」⁴³。而同治初之《臺灣府輿圖纂要》，更是一言蔽之：「滬尾港海口：在龜崙嶺之北、艋舺之西，離城一百四十里，港內分南、北、中三大溪，名曰內港」⁴⁴。「南、北、中三大溪」即今之大漢溪、基隆河和新店溪。

嘉慶元年（1796），福佑宮和望高樓之興建，標示著滬尾街港埠時代的來臨，眾商船來此停泊，街市以興。而嘉慶13年（1808），移興化協左營守備駐滬尾，為滬尾水師營，地方治安無虞，⁴⁵街市得以穩定發展。再則，道光年間，所謂的「內港」（淡水河系各河港），已經發展成為北台灣的經濟重心。不僅河港市街分布三大支流，行郊商號薈集，小商船往來，載運米穀百貨，河運暢通；⁴⁶而且移墾事業深入淡水河流域，莊街發展、丁口繁衍，各種農作山產數量以及生活用品需求與日俱增，⁴⁷更促進了河運貿易的繁興。因此，位於淡水河運出入要津的滬尾港，設關開埠後，便成為北台的貿易門戶。

二、滬尾設關開埠緣由

十九世紀後葉，英人佔有香港做為貿易基地後，英美等外國商人開始對台灣的煤礦產生興趣，並數度

前往雞籠探勘。⁴⁸咸豐元年（1851），外國船隻開始在滬尾、雞籠依商貿易；⁴⁹咸豐5年（1855）美國商人到打狗進行貿易並在當地設置港埠；⁵⁰咸豐6年（1856）已有45艘不同國籍的船隻到滬尾港運走約一萬噸的貨物，如糖、米、樟腦、油餅等。⁵¹

滬尾港設關開埠前夕，外商來此貿易的情形，也可以從《怡和檔》的書信內容，一窺究竟。據1860年5月28日率洛文（Tho. Sullivan）致香港怡和洋行函，當時來自廈門的「約翰公牛號」（John Bull）商船和「颱風號」（Taifoon）雙桅船，以及來自香港的三桅船「艾倫號」（Ellen），正在滬尾港載米。除了載米外，「約翰公牛號」也為了樟腦和硫磺而來；「艾倫號」則運鴉片來換購樟腦。而樟腦則是從香山裝上小船載運到滬尾港交貨。此外，雙桅船「馬梯德號」（Matilde）和縱帆船「廈門商人號」（Amoy Trader）也從廈門來此貿易。不僅如此，顛地洋行（Messrs. Dent & Co.，一稱甸德洋行）正在安排建造倉庫，並還想透過華人買地另建倉庫。⁵²另據1861年12月5日率洛文致香港怡和洋行函，報稱有700擔硫磺和800擔茶裝運出口。⁵³

據J. W. Davidson，開放台灣貿易，是美、俄兩國代表William B. Reid及Count Putiatine 誘說清廷成功的結果。⁵⁴而從咸豐八年四月的上諭檔中，則可以看到，英、法聯手，李泰國（Horatio Nelson Lay，首任

43. 咸豐九年（1859）十二月「閩浙總督慶端、福州將軍東純、福建巡撫奏」，《籌辦夷務始末（咸豐朝）》卷46（沈雲龍編，《近代中國史料叢刊》第59輯），頁3726~3729

44. 《臺灣府輿圖纂要》，（臺灣文獻叢刊本，第181種），頁279。

45. 水師營進駐滬尾之前，多次騷動，如嘉慶10年（1805）蔡牽劫掠商船，以及嘉慶11年（1806）分類械鬥焚燬商店等（〈嘉慶十六年全立杜賣盡絕斷根店地基契〉：「是店因嘉慶拾壹年擾亂焚燬平地」，引自《北路淡水十三行博物館館藏古文書（二）》，台北縣政府，民國99年，頁8）。水師營進駐之後，「滬尾有水師營，兵力既多，距艋舺參將營僅三十里，有警可以就近策應…滬尾行舖眾多，又與艋舺聲氣相應，易於救援」，所以咸豐年間小刀會黃位等兩度騷擾北台，皆不再來窺擾滬尾（見《淡水廳志》「武備志」錄同治年間嚴金清《志稿》內容，前揭書，頁52）。

46. 三大支流，南溪（大料坎溪）重要的河港有新莊港、板橋涵子港、三角湧等；中溪（艋舺溪，今新店溪）重要的河港有艋舺、水尾港、港子嘴、網尾寮、梘尾等；北溪（今基隆河）重要的河港有芝蘭街、內湖港墘、錫口、南港、水返腳等，參見王世慶《淡水河流域河港水運史》，頁34~98。

47. 同上，農作山產主要有米穀、蔗糖、靛青、藤、木料、樟腦、茶等。

48. 黃嘉謨，《美國與臺灣—1784至1895》，《中央研究院近代史研究所專刊（14）》，台北：中央研究院近代史研究所，民國68年二版，頁58~78。

49. 《淡水廳志》，前揭書，〈賦役志〉「關榷」，頁105：「咸豐元年，洋船始在滬尾、雞籠依商貿易」。

50. 葉振輝，〈打狗軼聞〉，《高市文獻》4卷1期，民國80年10月，頁1~16。另，據黃富三〈臺灣開港前後怡和洋行對臺貿易體制的演變〉，《臺灣商業傳統論文集》，（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，民國85年5月），頁82~105，1854~57年間，美商William Robinet與Gideon Nye合作在打狗鼓山設洋行，建立據點，取得樟腦專利，並出口茶、糖豆等。

51. 戴寶村，〈清季淡水開港之研究〉，《台北文獻》直字第66期，民國72年12月，頁159~161。

52. 「1860年5月28日（淡水）率洛文致香港怡和洋行函」，葉振輝，〈一八六〇年怡和洋行檔臺灣史料輯要〉，《高市文獻》17卷3期，民國93年9月，頁10~12。

53. 黃富三，〈臺灣開港前後怡和洋行對臺貿易體制的演變〉，《臺灣商業傳統論文集》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，民國85年5月），頁94。

54. J. W. Davidson 著，潘志奇譯，〈清末臺灣對外貿易之開放〉，《臺灣銀行季刊》10卷3期（民國48年3月），頁152。

海關總稅務司)以要脅在內江地面開埠為籌碼,迫使清廷同意在閩粵地方增開兩口。⁵⁵所以到了咸豐八年五月簽訂天津條約,俄、美、英、法四國和約中,皆有臺灣開埠之條款,而其中清法和約則另指定「淡水」一港。⁵⁶

咸豐九年,最早完成換約的美國,要求依新約到臺灣貿易。此即《淡水廳志》所稱:「〔咸豐〕九年新換條約,兩江總督何桂清奏准,美國先在潮州、臺灣開市」⁵⁷。但是開放之港口並未確定。經閩浙總督慶端等商議後,終於決定以滬尾為開埠地點:

〔咸豐九年十二月〕戊午。閩浙總督慶端、福州將軍東純、福建巡撫瑞璜奏。…福建藩司裕鐸,前任臺灣道時曾以巡查親歷各口。據稱鹿耳門一處迫近郡城,鹿仔港口檣帆蒼萃,港道淺窄,均非商夷船隻輻輳所宜,惟查有滬尾即八里坌一澳,地近大洋,貿易所集,堪令開市通商。並於附近要隘設立海關,照章徵收,以示懷柔。⁵⁸

決定開埠地點時,派員籌設海關及稅課相關事宜,也應一併妥善規劃:

辦理創始,一應撫綏彈壓,自應遴委幹練大員馳赴該郡,會同臺灣鎮、道、府,再行逐一妥商。一俟該領事抵臺,即可會議稟辦。查有福建候補道區天民,明幹有為、才識俱優,堪以委令前往,認真辦妥。所有通商,即責令該道專駐管理,並請嗣後每屆一年,量予更換,以均勞逸。酌給薪水以資辦公。如果該員辦理實在得宜,即行再留一年,以資熟手,並錄敘勞績。籲懇恩施。其有華夷交涉事件,應令該員會同臺灣鎮、道,隨時辦理,以昭慎重。至應徵稅

課,查閩省福州廈門等口,原設海關,係由福州將軍衙門兼管,分派口員,專司徵納。臺灣雖無原設海關,第一徵收稅課,自應統由管理海關之福州將軍兼管。每年檄委該處通商道員兼理稅務,所收稅銀,按季運解,由福州將軍另款存儲,照例一年期滿,造報題銷。毋庸另請簡放監督,以節經費。⁵⁹

三、滬尾港開埠波折

由於開埠在即,「未經奏奉諭旨以前,即令該道區天民暫行兼管,並會同臺灣鎮、道、府,設立關口,照章起徵,以免遲誤」⁶⁰。但區天民抵臺後,卻因既無關防且無經費,又因彰化會匪(戴潮春)滋事,有從海上進襲滬尾之虞,以致開埠一事一延再延。⁶¹同時,美國領事遲遲未到,直至咸豐十一年六月(1861年7月)英國副領事郇和(Robert Swinhoe)抵臺後才有所進展。這是因為領事之派駐,有助於該國僑民和商業利益的保護,何況還有領事裁判權問題。⁶²一如同治元年六月閩浙總督慶端奏文所言:

查咸豐九年十一月間,欽奉御旨味國(即美國)使臣准在臺灣先行開市等因,當經議請在於臺灣府屬淡水廳轄之八里坌,酌定通商馬頭,開市收稅,並委福建候補道區天民赴臺駐辦。會摺奏准在案。至今味國領事官尚未到臺,准到部咨。英法兩國在京新換條約,臺灣地方並准開市通商。復經轉行遵照。旋據臺灣鎮、道、府,會同區天民稟報,英國領事官郇和已於咸豐十一年六月到臺,亦擬在淡水廳轄之八里坌地方開市。其開市通商日期,尚未接據具報。所有味國在臺通商,係奏委福建候補道區天民專司經理。迨法、英兩國新換條約,准予在臺灣通商,亦係區天民就近兼理。⁶³

55. 咸豐八年四月「諭軍機大臣等」,《咸豐條約》,沈雲龍主編,《近代中國史料叢刊續編》第59輯,頁1912~1913。按,李泰國時任首任海關總稅務司。另據《籌辦夷務始末》咸豐朝檔,咸豐八年五月上諭:「諭桂良、花沙納奏,事機緊迫、請旨定奪一摺,連日口口佛兩夷要求各款,以內江通商與派員駐京兩條,為最難允准之事」,沈雲龍主編,《近代中國史料叢刊》第59輯,頁2038。

56. 賴永祥〈淡水開港與設關始末〉,《臺灣風物》26卷2期(民國65年6月),頁3~4。「咸豐八年(1858)五月天津條約口佛夷和約第六款」,《籌辦夷務始末(咸豐朝)》卷28,沈雲龍主編,《近代中國史料叢刊》第59輯,頁2178~2179。據葉振輝《清季臺灣開埠之研究》,鑒於英國於鴉片戰爭後取得了香港,法國也隱然有占取臺灣的野心,經長期的蘊釀,所以在和約中要求增加淡水開埠,前揭書,頁31~32。

57. 《淡水廳志》,前揭書,〈賦役志〉「關榷」,頁105~106。

58. 咸豐九年(1859)十二月「閩浙總督慶端、福州將軍東純、福建巡撫瑞璜奏」,《籌辦夷務始末(咸豐朝)》卷46,沈雲龍主編《近代中國史料叢刊》第59輯,頁3726~3729。

59. 同上。

60. 同上。

61. 葉振輝,前揭書,頁157。

62. 葉振輝,前揭書,頁119~120。

63. 同治元年(1862)六月「閩浙總督慶瑞奏」,《籌辦夷務始末(同治朝)》卷7,沈雲龍編,《近代中國史料叢刊》第62輯,頁742~744。

64. 咸豐十年十月二十六日(1860.12.8)「派士委諾署台灣領事官由」(中央研究院近史所檔案館/外交檔案/總理各國事務衙門/英國各口領事/冊01/館藏號:01-15-009-01-027):「十月二十四日英國照會稱:臺灣海口,本大臣現派士委諾前往署理領事官,不日蒞任所。有該處沿海地方何處開口,合請貴親王咨會福建大吏轉飭所屬一體遵照辦理。俟士領事復到,本大臣再為照會。」

郇和（Robert Swinhoe）於咸豐十年十月（1860年12月）奉派為駐臺灣副領事，當時他的中文名字為「士委諾」。⁶⁴等到了翌（1861）年7月6日，郇和才自廈門搭乘英國砲艇「金龜子號」（Cockchafer）抵臺，由打狗（高雄）登陸，7月12日再北上到臺灣府（台南）。⁶⁵幾經波折，於7月29日，在承租來的「卯橋別墅」成立英國駐臺灣府城副領事館。⁶⁶翌（30）日，郇和與區天民會談，結果認為府城港口淤滯，貿易前途渺茫；郇和於是寫信給英國公使卜魯斯（Frederick Bruce），打算將副領事館遷到淡水。⁶⁷

郇和曾兩度到訪安平，也曾去過滬尾，對兩港的優劣已有定見：

余曾訪問此港〔安平港〕兩次，詳悉該港之缺陷，故對其做為英國貿易之中心點一事不能抱有希望…金龜子號砲艇的霍德〔Holder〕少尉曾再三再四檢查可進入市街之河口三處，但結果皆失敗。他最後判斷認為，即使是最小載量的歐洲船隻，也無法安全進泊所謂的臺灣港〔安平港〕。我因此不得不忍痛放棄曾想在台灣首府建立貿易港的所有希望。

淡水河，註定要成為英國的貿易港，自福爾摩沙北西海岸流入大海，滿潮時水深16呎。自古此港〔淡水港〕為臺灣與省城間之捷路。河口近處，北岸的大屯山和南岸的羅漢山〔觀音山〕可作為進港時之良好目標。從兩山間隘口深入內陸6英里，在條約指定之港口範圍內，可讓很多適度載重的商船得以安全碇泊。⁶⁸

咸豐十一年十一月十七日（1861年12月18日），英國駐臺灣副領事館，正式改設在淡水滬尾。郇和在這一天發出通告稱：鑒於淡水港較臺灣島各港口便

利，本人已將領事館由府城遷至本地，嗣後淡水港即為臺灣對英國開放貿易之領事港口，其界限自淡水河岸之向海口起，上溯約4哩至口門止。⁶⁹

另一方面，負責籌設海關的區天民卻遲遲未成立滬尾海關。據葉振輝研究，臺灣海關之遲設，可能與桅稅的徵收有關。因為原先來臺貿易的商船，包括洋船，都課徵桅稅，係按船舶的桅桿計算，其中文口費歸臺灣道所有，武口費則歸臺灣水師。一旦成立海關，洋船便改收船鈔、洋稅、洋藥稅等，如此一來，將損及許多既得利益者徵收洋船桅稅的權益，包括臺灣道和臺防廳等臺灣官員。⁷⁰

四、滬尾海關正式開辦

區天民在面對種種難題，還包括來自署副領事柏卓枝（George C. P. Braune）的壓力，⁷¹於是採取過渡階段的變通方式：一方面，在滬尾成立海關；另一方面，讓臺灣道仍繼續在打狗港課徵洋船的桅稅，甚至允許洋船到北部各口進行貿易，繳納許可費給臺灣官員。⁷²

區天民於是將滬尾水師舊署改為滬尾海關公署，而在同治元年六月二十二日（1862年7月18日）正式開關徵稅。據《淡水廳志》，滬尾水師舊署係道光十年（1830）郭揚聲所捐建。⁷³如從歷史照片（圖3）以及柯設偕1933年筆記（圖4）等資料研判，其位置應在今淡水電信局對面，中正路282號之1「淡水郵局郵政專用信箱」建物所在地。⁷⁴

區天民以海關監督身分主持關務，剛開始時還算順利，如其移文所言：「自〔同治元年〕六月二十二日開關以來，所到各國洋船已有二十餘號，均係照常買賣，毫無爭執，誠以彼此議定條約，永歸和好，故

65. 賴永祥，前揭文，頁5。陳政三，《翱翔福爾摩沙：英國外交官郇和晚清臺灣紀行》，（台北，台灣書房，2008年12月），頁57。據葉振輝，郇和為了顯示優越感，堅持要搭乘軍艦到任，不惜在廈門延擱數月，前揭書，頁127。

66. 先是遭府城官員冷落，被草草安置在供出差官員住宿的迎賓公館，幸有「金茂號」店東許遜榮邀他暫時住進其豪宅。7月29日，以月租60銀元承租許遜榮的閩南式兩層建築「卯橋別墅」，正式設立副領事館。見陳政三，前揭書，頁57-58。

67. 葉振輝，〈淡水英國副領事館的設置〉，《臺灣文獻》38卷4期，民國76年12月，頁109。

68. "Notes on the Island of Formosa", in Journal of Royal Geographical Society, vol 34, P6~18, in <https://archive.org/stream/jstor-1798463/1798463#page/n0/mode/1up>, 譯文部分參考賴永祥，前揭文，頁5-6。方括號內文字為筆者加註。

69. 同註67，葉振輝，前揭文，頁110。

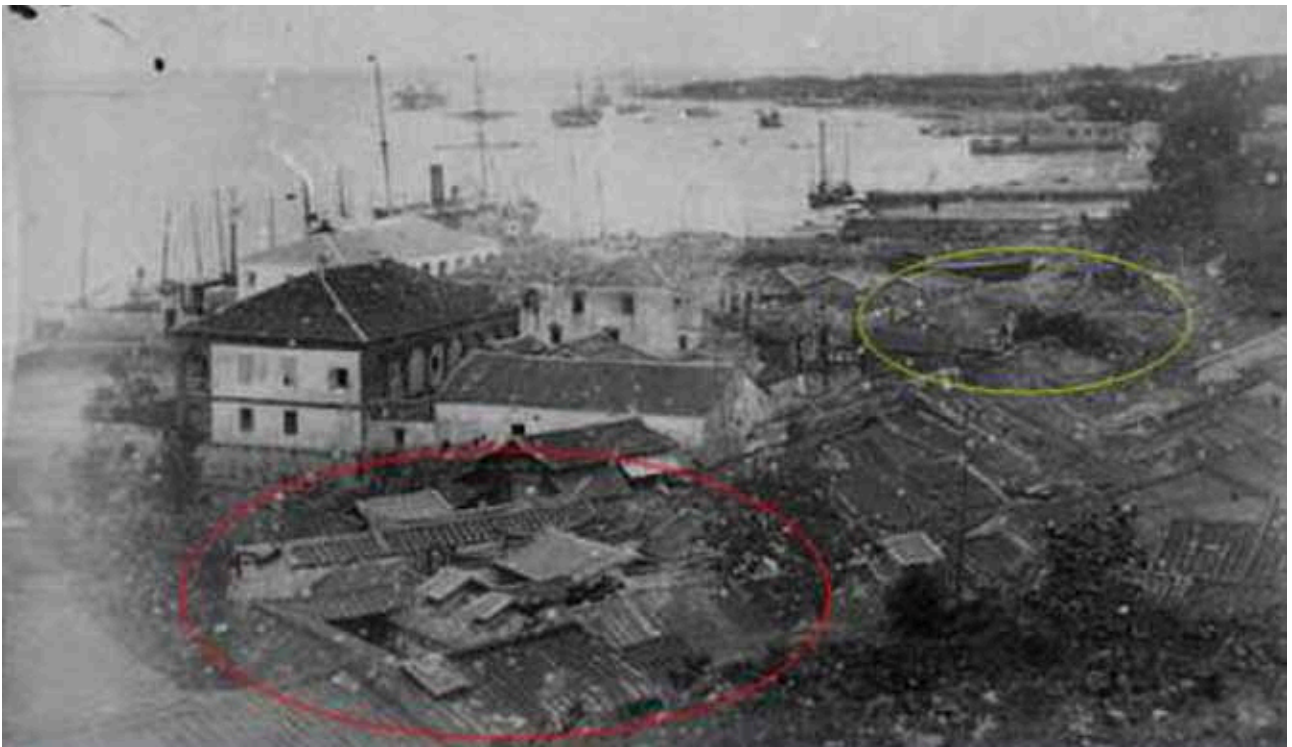
70. 葉振輝，前揭書，頁158-161。

71. 柏卓枝是隨同郇和自廈門來臺開設副領事館最得力的助手，1862年5月迄1864年元月郇和返英養病期間，代理其職務。柏卓枝對區天民遲遲不成立滬尾海關一事甚感不滿，因於1862年6月向閩撫徐宗幹要求撤換區天民。參考葉振輝，前揭書，頁158、162。

72. 同葉振輝，前揭書，頁160-161。

73. 《淡水廳志》〈建置志〉「廳署」：「滬尾水師署，在滬尾街。嘉慶十三年，移興化協左營守備駐此，賃民屋居。道光十年，郭揚聲捐建，是為舊署」。

74. 據《臺灣風俗寫真》「清季滬尾港」歷史照片、《一百年前臺灣寫真》「日治初滬尾港」歷史照片、柯設偕1933年筆記《臺灣教會史》手繪田調地圖，以及淡水電信局《服務大樓興建簡介》歷史照片等資料比對，可以推定滬尾海關公署（原滬尾水師舊署）位置即在於今淡水電信局對面中正路282號之1。參見莊家維，《近代淡水聚落的空間構成與變遷—從五口通商到日治時代》，國立成功大學建築研究所碩士論文，民國94年6月，頁4-12~4-14。



【圖3】照片大約攝於1896年。照片右方用淺綠圈起的建物，乃《淡水廳志》所稱的「滬尾水師守備舊署」。下方紅色圈起的建物，即同書所稱「〔嘉慶〕二十三年，李朝祥以舊署為千、把總公所，別建新署，左右各設兵房；離舊署僅數武地」的新署，其位置在今中正路與三民街交會處之馬偕頭像公園。



【圖4】柯設偕1933年田野調查筆記《淡水教會史》，圖中最右註記「前清守備衙」即滬尾水師守備新署；而中間註記「前清淡水海關」（加紅框者）則為滬尾舊關衙署。

本道諸事優容，不使各國洋行稍有委屈，以示柔遠之意」⁷⁵。但是，閏八月廿九日（1862年10月22日），因樟腦交易糾紛、率洛文與海關哨丁互毆，竟演變成一場要求區天民道歉賠償的談判。1862年11月26日，在英國砲艇艦指揮官的威脅下，區天民走避福州，導致海關業務中止、船舶裝卸均告停頓。⁷⁶閩撫徐宗幹乃將通商事務暫委候補知府淡水同知恩煜接辦。⁷⁷

翌（1863）年，同治二年八月十九日（10月1日），麥士威（William Maxwell）出任滬尾關稅務司，是為滬尾洋關（或稱新關，相對於區天民開設的舊關），這是洋人管理臺灣海關的開始。⁷⁸

洋關的由來，大概可追溯自1854年6月英、美、法領事和上海道台吳健彰簽訂的《江海關徵稅規則》，產生了第一個由外國人管理的海關。1858年簽定的《中英通商章程善後條約》第十款，更規定「關於海關任用洋員一事，各口畫一辦理，…任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務」。於是，兩江總督兼五口通商大臣何桂清於1859年（咸豐九年）春，任命英人李泰國（Horatio Nelson Lay）為海關總稅務司。同年十月開辦廣州洋關，翌（咸豐十年，1860）年，開辦潮州洋關。1863年赫德（Robert Hart）繼任為總稅務司，短短三、四年，洋海關迅速推向14個通商口岸。⁷⁹滬尾洋關的開辦是其中之一。洋海關這套現代化的英國海關管理方式，有效執行了申報、登記、查驗、徵稅、複核等多層繁瑣手續，更重要的是杜絕了循私、受賄種種陋習，大大提高了關稅收入（此外，四成洋稅還用來償付英法賠款）⁸⁰。這也即是福州關稅務司美里登所稱的「大有利益」：

福州將軍耆齡、閩浙總督左宗棠、福建巡撫徐宗幹奏。竊臣等承准總理各國事務衙門咨稱，署通商大臣李鴻章據福州關稅務司美里登申稱，現在臺灣稅務，由地方官辦理，一年收銀四、五萬兩，以洋藥而言，淡水、雞籠、臺灣府、打狗港四處，每年進口至少有五、六千箱，即可徵稅或十五萬兩或十八萬兩。如外國人作稅務司辦理，臺灣新關每年足可收銀三十萬兩，實是中國大有利益。請以雞籠口作淡水子口，打狗港作臺灣府子口。⁸¹

同樣基於有益稅課收入，總理衙門認為，與其增開子口，不如添設外口，因為子口向來只徵收半稅，而外口除了徵收正稅還可以徵收復進口半稅：⁸²「查雞籠口、打狗港二處，既經署理通商大臣體察情形，可以作為臺灣、淡水子口，設立稅務司徵收洋稅，自應准如所議辦理。惟子口稅銀，向只徵收半稅。今查雞籠、打狗二口，既須收洋商進出口正稅，並收復進口半稅。則打狗一港，可作臺灣之外口，雞籠一港可作淡水之外口，所收稅銀仍歸臺灣淡水造報，行文查照。如果於稅課有益，別無窒礙，即妥議一切經費章程，會同奏明開辦」⁸³。

因此，就在同治二年八月十九日（1863年10月1日）開辦滬尾洋關的同一天，開設雞籠外口，歸淡水正口管轄。此即《淡水廳志》所載的：「八月十九日，雞籠開禁，洋人派副稅務司專駐滬尾、雞籠二口，會同關員稽徵」⁸⁴。翌（1864）年成立打狗海關，稍晚府城海關亦告成立。⁸⁵於是，臺灣開埠，名為兩口，實際上等於四口。⁸⁶

75. 同治元年（1862），〈辦理臺灣海口通商稅務候補道區為移請查究事〉，《淡新檔案》（臺灣大學深化臺灣研究核心典藏數位計畫／檔案名稱：ntul-od-th11511_001_00_00_1），行政－總務－外事。

76. 葉振輝〈清同治元年英商率洛文案〉，《臺灣省文獻委員會慶祝成立四十週年紀念論文專輯》，民國77年6月，頁147~155。

77. 葉振輝，前揭書，頁162。

78. 同上。

79. 張耀華《中國海關歷史圖說》，北京：中國海關出版社，頁63。

80. 陳勇：〈晚清海關洋稅的分成制度探析〉，中國社會科學院代史研究所《近代史研究》2012年第二期，http://www.iqh.net.cn/info.asp?column_id=9715

81. 同治二年（1863）八月「福州將軍耆齡、閩浙總督左宗棠、福建巡撫徐宗幹奏」，《籌辦夷務始末（同治朝）》卷20，沈雲龍編，《近代中國史料叢刊第62輯》，頁2025~2029。

82. 據咸豐十一年八月（1861年9月）長江通商收稅章程第2款、第3款規定，凡土貨由福廈口岸運往另一通商口岸均課復進口半稅，也即土貨在裝船出口時，徵出口正稅，運到卸貨口岸時，再徵復進口半稅。

83. 同上。

84. 《淡水廳志》，前揭書，頁106。

85. 1864年5月5日打狗關開辦；鹿耳門（府城）洋關亦於同治三年1864年底成立，但1865年1月1日才正式辦公。見賴永祥，前揭文，頁7。

86. 葉振輝，前揭書，頁89~90。

自從開辦洋關後，整個滬尾海關的關務運作進入了一個新的時代。形式上，海關監督仍為海關主管，但除了繳納稅金一項由舊關的「官銀號」負責外，其餘包括查驗貨物、開具驗單、查驗通關等，皆歸洋關稅務司掌理。⁸⁷總稅務司赫德引進近代西方人事管理制度，明顯提升了海關的工作效率。具體的成果，便是海關稅收的增加。⁸⁸



【圖5】滬尾洋關碼頭與關署。此照片攝於1872年，可能是馬偕剛來滬尾不久所拍攝。左邊高處為紅毛城，中間白色建物即滬尾新關關署區的港務長宿舍（harbour master），關署區右邊較低處河邊的兩間房子即新關碼頭的建物。

滬尾港的貿易額自從1870年代以後，開始邁入加速成長階段，其黃金歲月長達25年。頂港（滬尾和雞籠兩港）的進出口淨值開始呈現顯著的成長，1869年為74萬海關兩、1870年96萬海關兩、1871年121萬海關兩，逐年增加，到1894年達830萬海關兩之多。而且在1872年時，頂港的進出口淨值首度由入超轉為出超；自1876年後，就一路出超到1894年。⁸⁹不僅關稅收入充實清國財庫，而釐金收入（茶釐、腦釐、鴉片釐等）更成為臺灣地方財政的主要收入來源，使得臺灣的財政，不需依賴福建當局的挹注，乃至中央政府的補助，等於是為日後臺灣建省預先鋪路。⁹⁰滬尾港在晚清臺灣歷史上所扮演角色的重要性，由此可見。

伍、小結

就廣義定義而言，淡水港最早是以國際貿易港的地位，躍上歷史舞台，時間長達半個多世紀。但

是，1683年滿清降服了東寧王朝，臺灣被納入大清版圖後，淡水便失去海上貿易的地位。爾後，由於台北平野移墾之眾的擴展，淡水河口的重要性才又隨之而增。乾隆初期，淡水河口南岸八里坌因位居當時陸路交通之樞紐，而成為台北地區的商業、軍事和政治重鎮。相較於八里坌，淡水河口北岸（今淡水地區）發展較遲。

「滬尾」原為村社名，約在今淡水大庄一帶。乾隆初，漢民來此移墾而成「滬尾庄」。乾隆30年（1765），最早出現「滬尾街」一名，但位置已東移至今淡水河畔市區。嘉慶元年（1796），福佑宮和望高樓之興建，標示著滬尾街港埠時代的來臨，眾商船來此停泊，街市以興。滬尾街市之趨於完備，大約在乾嘉年間。

道光年間，淡水河系各河港已經發展成為北臺灣的經濟重心。不僅河港市街分布三大支流，行郊商號薈集，小商船往來，載運米穀百貨，河運暢通；而且移墾事業深入淡水河流域，莊街發展、丁口繁衍，各種農作山產數量以及生活用品需求與日俱增，更促進了河運貿易的繁興。因此，位於淡水河運出入要津的滬尾港，設關開埠後，便成為北台的貿易重鎮。

滬尾港設關開埠前夕，已有外商來此貿易。咸豐6年（1856）有45艘不同國籍的船隻到滬尾港運走約一萬噸的貨物，如糖、米、樟腦、油餅等。咸豐八年（1858）五月簽訂天津條約，俄、美、英、法四國和約中，皆有臺灣開埠之條款。但是開放之港口並未確定。經閩浙總督慶端等商議後，終於決定以滬尾為開埠地點。但區天民抵臺後，卻因既無關防且無經費，又因彰化會匪（戴潮春）滋事，有從海上進襲滬尾之虞，以致開埠一事一延再延，直至同治元年6月22日（1862年7月18日）才正式開關徵稅。翌（1863）年，麥士威（William Maxwell）出任滬尾關稅務司，是為滬尾洋關，這是洋人管理臺灣海關的開始。自從開辦洋關後，整個滬尾海關的關務運作進入了一個新的時代。滬尾港的貿易額自從1870年代以後，開始邁入加速成長階段，其黃金歲月長達25年。

87. 清海關的驗關和稅課程序包括：一、商人報關後，海關根據報關材料查驗貨物並清丈船隻噸位（以確認應納船鈔）；二、由海關開具驗單；三、商人持驗單到官銀號（海關分支機構）繳納稅金，並領取收據；四、商人將收據送交海關查驗後，貨品得以進出港口；五、以3個月為1結，將驗單和收據匯編成清冊，其中驗單由稅務司送交總稅務司，再提交總理衙門，而收據則由海關監督送交總理衙門和戶部，便於相互監督。參見任智勇，〈晚清海關監督制度初探〉，中國第一歷史檔案館，《歷史檔案》總96期（2004年4月），頁86。

88. 張耀華，《舊中國海關歷史圖說》，中國海關出版社，2005年5月，頁209~210。

89. 林滿紅，《茶、糖、樟腦與臺灣之社會經濟變遷（1860~1895）》，台北：聯經，1997年，頁154。

90. 洋稅之四成，先是各扣一半作為英、法賠款之用，其後賠款還清，乃悉數解戶部投納。見葉振輝，前揭書，頁260~261。

參考文獻

- 總督府公文類纂。
臺灣日日新報。
臺灣總督府報。
王世慶(1996)。淡水河流域河港水運史。台北：中央研究院中山人文社會科學研究所。
汪毅，張承榮編。咸豐條約（沈雲龍主編「近代中國史料叢刊續編第8輯」）。台北：文海出版社。1966年。
松浦章(2002)。清代臺灣海運發展史。台北縣：博揚文化。
林玉茹(1996)。清代臺灣港口的空間結構。台北縣：知書房。
林滿紅(1997)。茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)。台北：聯經。
俞怡萍(2002)。清末洋務政策下的建築活動（1863-1895）。中原大學建築系碩士論文。
徐福全(2005)。臺北縣縣定古蹟淡水海關碼頭調查研究及修復計畫。臺北縣：臺北縣政府文化局。
莊家維(2005)。近代淡水聚落的空間構成與變遷—從五口通商而日治時代。成功大學建築研究所碩士論文。
陳培桂纂輯。淡水廳志（臺灣文獻叢刊第124種）。台北：臺灣銀行經濟研究室。1958年。
黃俊銘(2011)。地方閒置空間的國際性意義：淡水得忌利士洋行舊址的再詮釋。淡江史學，23期，223~235。
黃富三(1999)。臺灣開港前後怡和洋行對臺灣貿易體制的演變。臺灣商業傳統論文集，81~106。
黃富三、林滿紅、翁佳音編(1997)。清末臺灣海關歷年資料（I）、（II）。台北：中央研究院臺灣史研究所籌備處。
葉振輝(1985)。清季臺灣開埠之研究。台北：作者自印。
葉振輝(1987)。淡水英國副領事館的設置。臺灣文獻，38卷4期，109~122。
葉振輝(1996)。1860年代英國與台灣貿易概況。高市文獻8卷4期，1~62。
賈禎等編。籌辦夷務始末（咸豐朝）（沈雲龍主編「近代中國史料叢刊續編第59輯」）。台北：文海出版社。1966年。
漢光建築師事務所(2001)。前清淡水總稅務司官邸調查研究及修護計畫。臺北縣：臺北縣政府。
臺灣銀行經濟研究室編。清季台灣洋務史料（臺灣文獻叢第278種）。台北市。1969年。
賴永祥(1976)。淡水開港與設關始末。臺灣風物，26卷2期，3~17。
戴寶村(1983)。清季淡水開港之研究（1860~1894）。臺北文獻直字第66期，127~317。
戴寶村(2000)。近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶。台北：玉山社。
寶璽等編。籌辦夷務始末（同治朝）（沈雲龍主編「近代中國史料叢刊續編第62輯」）。台北：文海出版社。1966年。
Davidson, J. W. (1972)。臺灣之過去與現在（臺灣研究叢刊第107種）（陳君敏、潘志奇、周學譜等譯）。台北：臺灣銀行經濟研究室。
Morse, H.B. (1957)。1882~1891年臺灣海關報告書，臺灣研究叢刊第54種：臺灣經濟史六集。台北：臺灣銀行經濟研究室。