

2018「穿越淡水、走讀世遺」世界遺產國中教材

# 海陸 交會的 淡水貿易



文化部文化資產局  
Bureau of Cultural Heritage, Ministry of Culture

新北市政府  
New Taipei City Government

新北市政府  
新北文獻

新北市立淡水古蹟博物館  
Tamsui Historical Museum, New Taipei City



新北市立淡水古蹟博物館  
Tamsui Historical Museum, New Taipei City

# 序

小徑、石階、長長的鐵道，與蜿蜒的淡水河，百年來在土地上畫下人們行旅、交流的曲線；為古老的小城淡水帶來腳步聲、集市的喧鬧笑語聲、以及氤氳的人煙、繽紛的多元文化色彩。

為了描繪出淡水豐富的人文景色，我們邀請了淡水地區中小學教師及專家學者，隨著「淡水世界遺產教材」的編輯陸續出版，帶領孩子們自由穿梭在獨具魅力的淡水世界遺產之路上，觀覽「淡水紅毛城及其週遭歷史建築群」的豐富文化景觀；期盼孩子們能暫時停下腳步，低下頭，看看腳下走過的路。

輕輕翻開頁冊，孩子們將乘著小船行駛在藍色公路上，細數如織的商船與淡水那繁盛一時的跨國茶葉生意；細細觀察淡水陸路與海路交會的大門——「淡水港」，如何帶來多采多姿的文化，豐富了淡水小城的發展。藉由尋訪淡水最古的市街，觀察飄洋過海的媽祖廟「淡水福佑宮」，怎麼緊緊繫起落腳在淡水的人們，抽絲剝繭以此為中心延伸的重建街、清水街與中正路的故事。

透過這系列淡水世界遺產教材，期盼能陪伴孩子們看看淡水小城如何在世界地圖上烙下印記，一同細細觸摸淡水形形色色的道路紋理，走踏這條綿延數百年的淡水世界遺產之路。

新北市政府文化局 局長

林寬裕

# 目次

|   |                |    |
|---|----------------|----|
| 壹 | 國際競爭時期淡水的海洋貿易  | 4  |
|   | ✈ 西班牙人來臺       | 4  |
|   | ✈ 全球貿易體系的形成    | 5  |
|   | ✈ 荷蘭人爭奪北臺灣     | 7  |
|   | ✈ 鄭氏統治時期       | 8  |
| 貳 | 清領前期淡水的海洋貿易    | 9  |
|   | ✈ 清初對渡口岸的設置    | 9  |
|   | ✈ 兩岸經貿發展的情況    | 10 |
|   | ✈ 八里坌港的開放      | 11 |
| 參 | 清領後期淡水的海洋貿易    | 12 |
|   | ✈ 開港通商         | 12 |
|   | ✈ 重回全球貿易體系     | 13 |
|   | ✈ 淡水港的改變       | 14 |
| 肆 | 日治時期淡水的海洋貿易    | 15 |
|   | ✈ 淡水稅關         | 15 |
|   | ✈ 得忌利士洋行競爭期    | 17 |
|   | ✈ 淡水港之沒落       | 19 |
| 伍 | 日治時期淡水的鐵路及航空運輸 | 20 |
|   | ✈ 鐵路運輸         | 20 |
|   | ✈ 輕便軌道         | 21 |
|   | ✈ 淡水水上機場       | 22 |
| 陸 | 淡水在地企業——施合發商行  | 24 |
|   | ✈ 施合發商行的創立     | 24 |
|   | ✈ 創始人施坤山       | 26 |

## 引言

淡水地處北臺灣河運咽喉之地，加以全球貿易體系的成形，早在17世紀初，西班牙人、荷蘭人即飄洋過海抵達淡水，留下許多彌足珍貴的文化資產，並使得淡水躍上了世界歷史的舞臺。

對外貿易與運輸概況一直是淡水歷史發展的重要軸心，早期河運、海運蓬勃興盛，行號縱橫交錯、商人往來奔赴。日治時期以後，因淡水河河道淤積與基隆港崛起，淡水的發展重心遂逐漸轉往陸運發展。

本書首先簡介淡水港在國際貿易體系中扮演的角色與地位的變遷，透過海洋史的觀點，探討淡水歷史與世界歷史脈動的聯結，並綜觀淡水長時間以來透過海洋與外界建立的各種關係；次論近代淡水地區陸運之發展；最後介紹淡水在地企業——施合發商行在當時之營運盛況。



## 壹 國際競爭時期淡水的海洋貿易

### ✈️ 西班牙人來臺

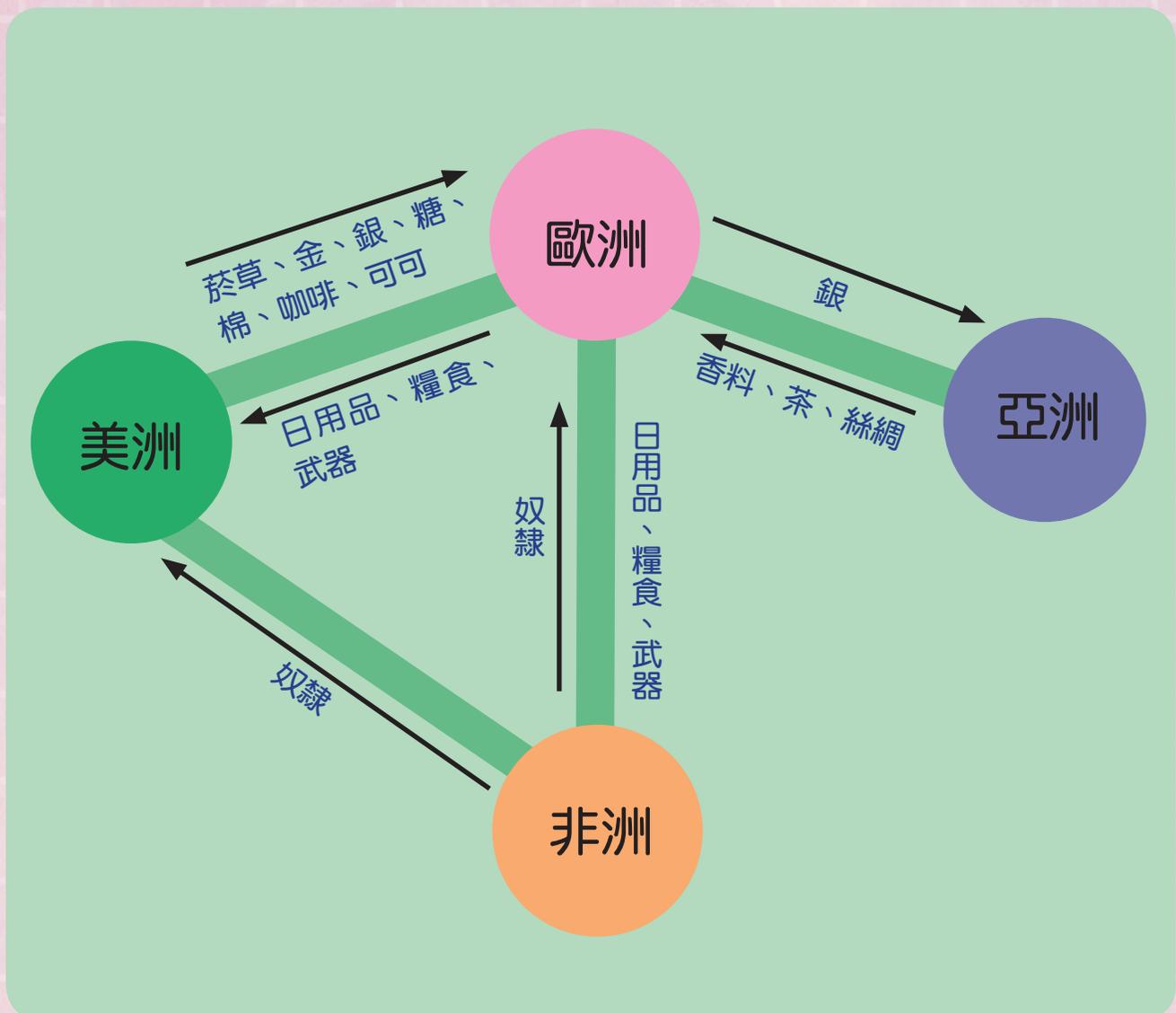
歐洲人於 15 世紀末發現新航路，16 世紀中葉陸續來到東亞海域展開貿易競爭。滬尾（今淡水）為北臺灣之門戶與咽喉，也是航海者行經東亞地區的避風取水之處。西班牙占據滬尾一帶，一般以 1628 年建造聖多明哥城（Fort San Domingo）為起始，主要目的是希望擴展東亞貿易和維護馬尼拉（Manila，今菲律賓首都）安全，並藉機向中國、日本進行傳教工作。



1626 年西班牙人所繪之基隆港與淡水港。（國立臺灣博物館提供）

## ✈️ 全球貿易體系的形成

自大航海時代以來，西班牙成為歐洲強權之一，掌控著太平洋海上絲路，將美洲的白銀和玉米、番薯、馬鈴薯、辣椒等作物，經由航線運輸到馬尼拉，再轉口貿易至中、日等國，甚至因而影響了中國當時的貨幣和糧食的發展。



全球貿易發展示意圖。

雞籠（今基隆）是西班牙在北臺灣的轉運站（馬尼拉—雞籠—中國、日本），而滬尾主要是硫磺、鹿皮、稻米、薯榔等物產的輸出港，其中尤以硫磺為重，許多社商會不定期前來滬尾一帶進行採購；當時中國實施朝貢貿易等鎖國政策，因此西班牙人藉由雞籠和滬尾發展與社商或海盜的走私貿易，同時也積極開拓與日本間的貿易。由此可見，此一時期滬尾已被納入全球貿易體系之中，也成為各國爭取的場域之一。



歐洲各國紛紛前來東亞建立據點。

#### ☀ 小視窗

薯榔：屬於多年生的藤本植物，生長於臺灣中低海拔山區，塊根如山芋般龐大。可作為染料，亦可作藥用，有活血理氣之功效。



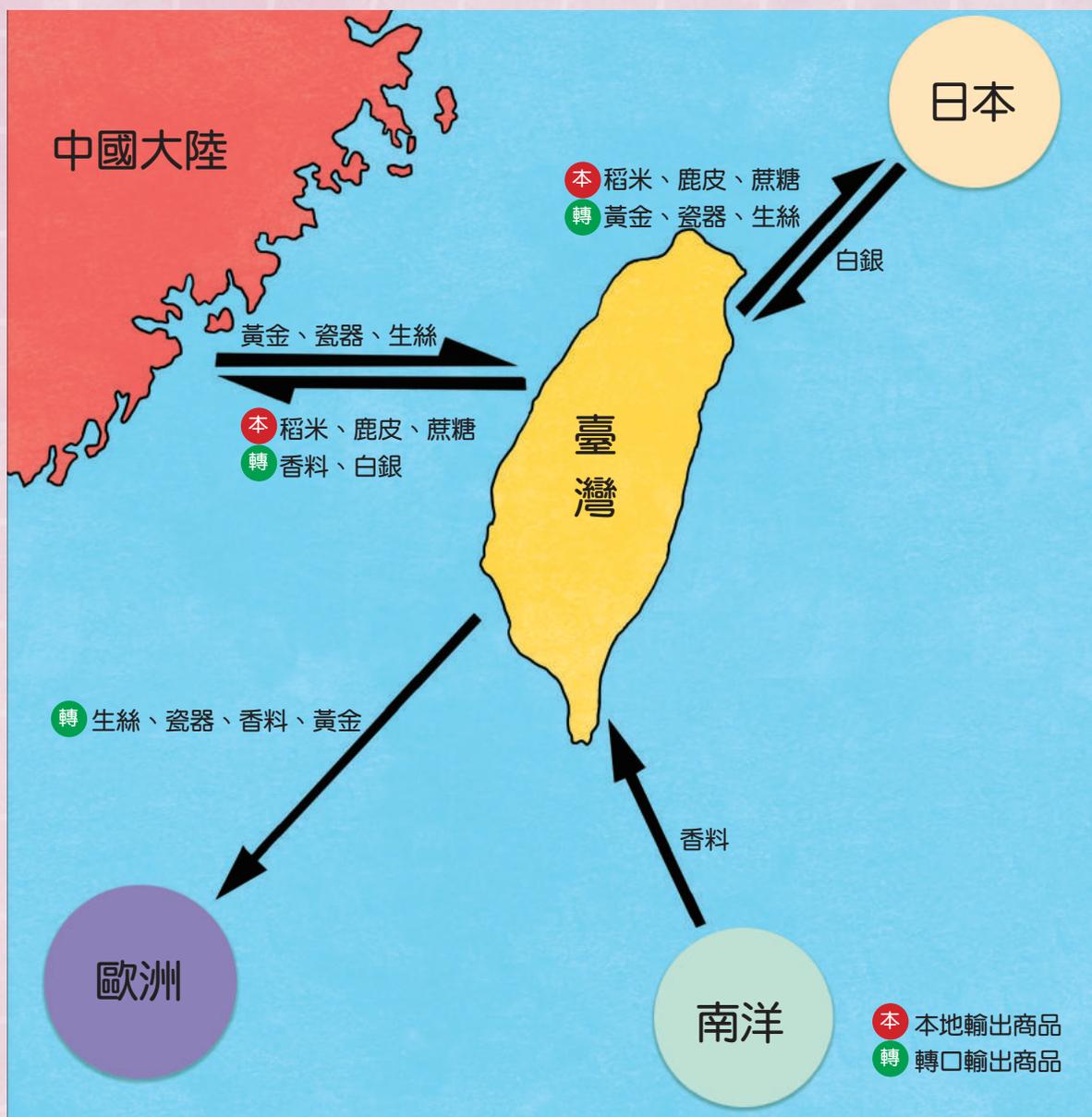
（吳慶輝提供）

#### ☀ 小視窗

社商：早期來到臺灣與原住民村社進行買賣貿易之商人。

## 荷蘭人爭奪北臺灣

17世紀是荷蘭海上貿易黃金時期，甚至有「海上馬車夫」之稱，並且在世界各地建立殖民地和貿易據點。在東亞地區，則以巴達維亞（Batavia，今印尼首都雅加達）為荷蘭東印度公司的亞洲總部，不斷進行擴展。當時荷蘭因獨立戰爭與西班牙為敵，亟欲阻斷馬尼拉與中國之間的絲綢、白銀貿易網絡，遂於明天啟4年（1624年）來到大員（今臺南）一帶，逐步將其建立為東亞國際貿易轉運站。



東亞國際貿易轉運站示意圖。

到了1630年代，由於美洲白銀轉運漸少、日本鎖國政策、原住民族反抗、駐軍水土不服，以及菲律賓南部伊斯蘭教徒反抗不斷等原因，影響西班牙人在北臺灣的貿易利益。因此，明崇禎11年（1638年），西班牙自行拆毀聖多明哥城，並減少駐軍。

崇禎15年（1642年），荷蘭人占據滬尾後，時值中國國內發生劇變，流寇李自成攻陷北京，戰亂四起，使得用來製作護甲內襯的鹿皮和製作火藥的硫磺需求量大為增加，滬尾的商貿活動因而興盛活躍，更加受到重視。因此，荷蘭人於清順治元年（1644年）建築了安東尼奧城（或稱安東尼堡，Fort Antonio，今淡水紅毛城），以延續和控制硫磺和鹿皮等物產的輸出口貿易，並做為中、日貿易之中途站，但因守軍與原住民經常發生衝突，所以成效不大；加上受到鄭氏與清朝之間戰爭的影響，滬尾的貿易活動又逐漸消沉。



硫磺（左圖）和鹿皮（右圖）。（國立臺灣博物館提供）

### 鄭氏統治時期

鄭氏時期，由於南臺灣適宜開墾的土地面積較大，故以南臺灣的經營為重，對北臺灣則因力有不足，而採取消極政策。當時滬尾被作為充軍、放逐犯人的邊荒之地；直至康熙20年（1681年）清朝謀攻臺灣，才命何祐為北路總督，戍守此地，並修葺淡水紅毛城作為軍事據點之用。

## 貳 清領前期淡水的海洋貿易

### 清初對渡口岸的設置

康熙 22 年（1683 年），施琅攻臺，鄭克塽投降。隔年，清朝正式將臺灣納入中國版圖之中。

清領初期，僅開放鹿耳門為全臺唯一與大陸對渡貿易之正口，顯示臺灣脫離了全球貿易體系，僅以中國大陸為主要的貿易對象。康熙末年，滬尾准設「社船」數艘，於每年冬季到廈門購買布帛等日用品。



清領時期開放臺灣與大陸對渡港口。

### 小視窗

正口：清代臺灣與中國大陸進行貿易的特許港口。

## ✈️ 兩岸經貿發展的情況

中國大陸的手工業和商業興盛，東南沿海各省從明末清初以來，原先以種植糧食作物為主的農田，轉而種植棉花等經濟作物，作為手工業原料，再將原料製成產品往外銷售。而臺灣為新闢的移民社會，無法立即建立在地手工業，因此以農產品與中國大陸交換手工產品。

臺灣在這個貿易體系中，供應米、糖、芝麻、苧麻、花生油等給中國大陸，從中國大陸進口棉布、絲織品、陶瓷、漆器、紙張、工具、高級木材、石材、磚頭等，形成互補的狀況。由於中國大陸對染料需求日益增加，且臺灣土地、氣候適合種植等因素，使得藍靛業大為發展，帶動了北部山區的開發，更促使染布業逐漸興起。



兩岸經濟貿易示意圖。

### ☀️ 小視窗

藍靛：是一種天然的染料，由木藍、山藍等植物經加工製成粉末或團塊。



## 八里坌港的開放

18世紀初，淡水河系灌溉水圳逐步興建完成，廣大的腹地漸次形成水田，糧食作物產量提高，人口也不斷增加，生活日用品的需求與日俱增，與大陸間的貿易需求更甚。原先僅由鹿耳門一港出入的規定，已不符需求。

乾隆53年（1788年），清朝正式開放八里坌港與福州五虎門對渡，並依商船大小運送稻米到大陸進行貿易。但此時淡水河環境變遷，河口南岸逐漸淤塞，北岸的滬尾港便取代八里坌港成為淡水河的出入要津，地位日益重要，也帶來了更多商機，促使滬尾港一帶行郊、商號薈集。



淡水福佑宮前殿大門匾額，顯示當時船戶、郊商之興盛。  
（詹瑋羚提供）

## 參 清領後期淡水的海洋貿易

### ✈ 開港通商

18世紀中葉開始，歐洲步入工業革命，生產形態轉變和技術進步，促使經濟加速發展；這些工業國家便開始以武力拓展市場及占據殖民地，以增加原料供應。

臺灣不僅出產煤礦，還有樟腦、米、糖等物產，亦為海上交通據點，在經濟和軍事上皆有重要價值，列強遂對臺灣懷有覬覦之心。開港之前，已有外國商船前來滬尾港從事貿易活動，到了咸豐8年（1858年）英法聯軍打敗清朝，簽訂《天津條約》，要求臺灣開放安平（今臺南）、滬尾、打狗（今高雄）和雞籠為通商港口。所謂「滬尾」一口，事實上包括淡水河沿岸各地，而主要貿易區則在大稻埕、艋舺（今萬華）。



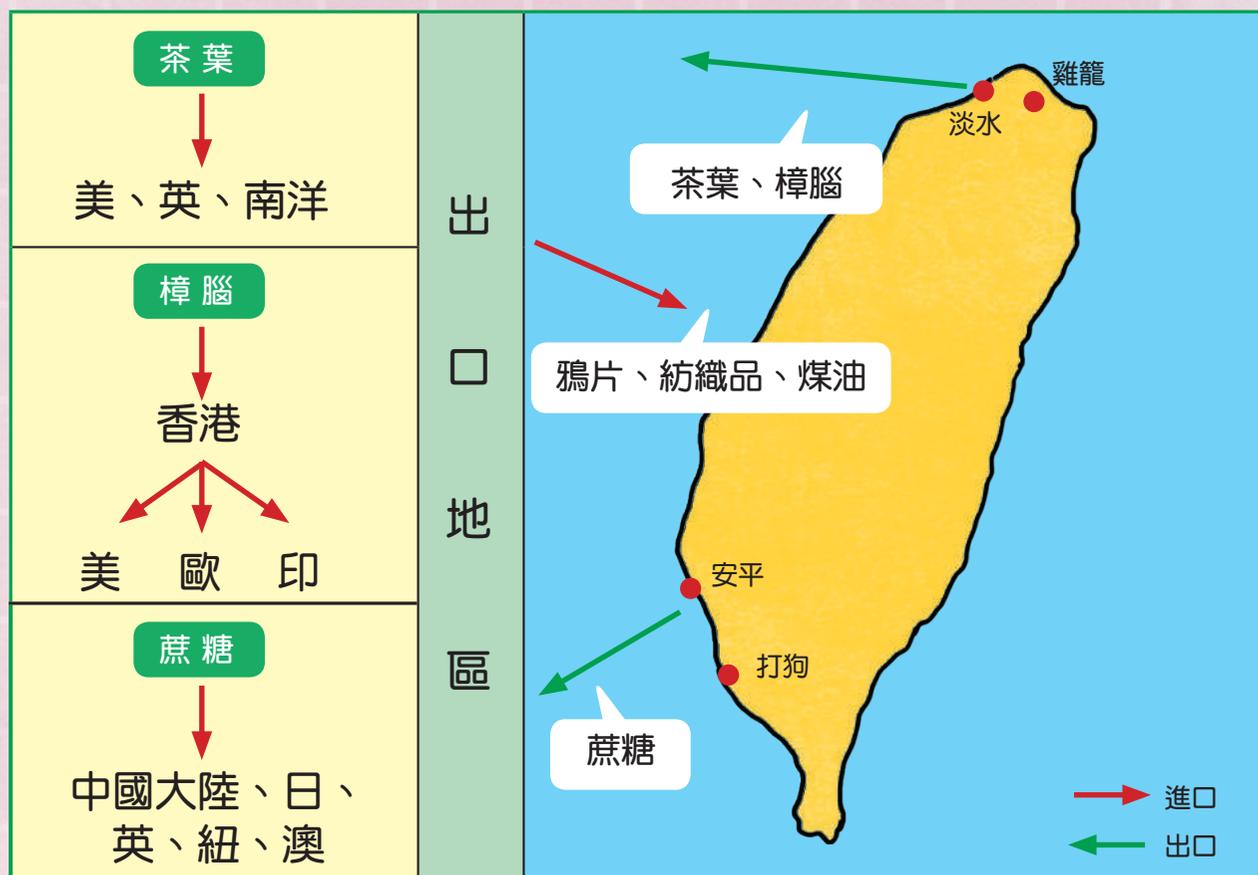
清末時期的淡水港。

## ✈️ 重回全球貿易體系

開港通商後，外國商人紛紛來到淡水設立洋行，如德記、寶順、怡和、得忌利士、嘉士等等；其中得忌利士洋行即是道格拉斯輪船公司，清末淡水一帶的航運幾乎被其壟斷。

此時的淡水不但重新被納入全球貿易體系之中，更成為臺灣中、北部貨物集散的轉口中心。洋行以輸入鴉片、鉛、瓦、洋布、土布、雜貨、銀幣等等商品為主，同時採購茶葉、樟腦、硫磺、藍靛等物產外銷到世界各地。尤其是臺灣的烏龍茶、包種茶，堪稱當時最受世界歡迎的產品之一；而樟腦則是製作塑膠、無煙火藥的原料，又可做防蟲、除臭和藥材之用，因此有很高的利潤。

淡水在清末成為全臺最大的國際港，而淡水河及新店溪、大漢溪、基隆河之河港均可往來貿易，促進了淡水河內港新莊、艋舺、大稻埕等街市商業的發展。



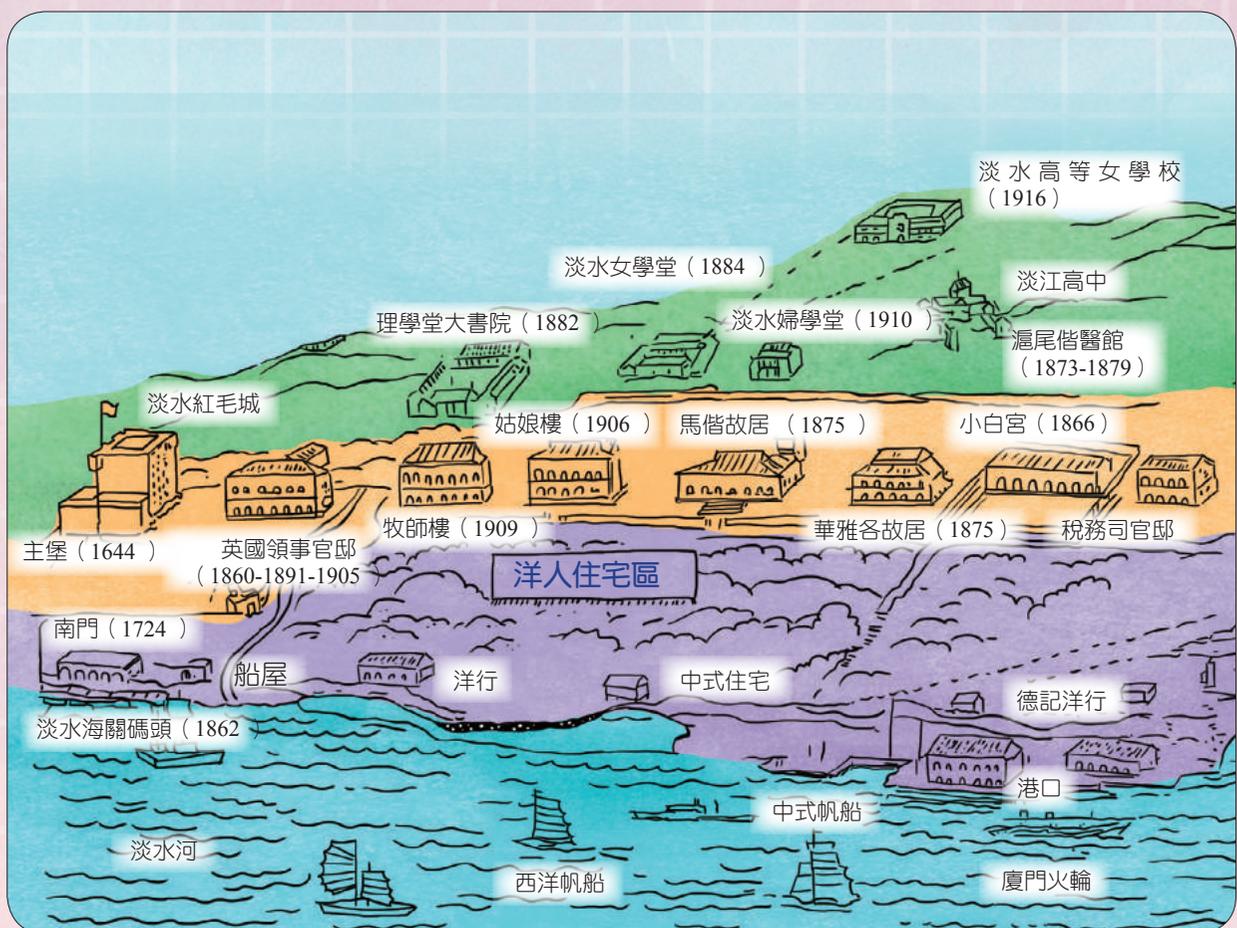
清領後期臺灣以進口鴉片等物品為主，而茶、樟腦和蔗糖則外銷至世界各地。

## 淡水港的改變

開港通商後，淡水港一帶風景樣貌有了很大的變化。

在海運方面，外國商船接踵而來，輪船逐漸取代帆船。尤其在光緒6年（1880年）之後，清廷開設淡水、安平與福州、廈門間的航線，希冀能與外國商船進行競爭；劉銘傳主政時期，更進一步將航運業務發展擴張到南洋地區。於是，淡水港內來來往往的船隻，改以輪船為主。

另一方面，洋商大量湧進淡水，碼頭、倉庫、商行在河岸邊林立，外國人所居住的洋樓則錯落於埔頂山丘，展現出別緻的異國風味，與傳統的漢人街區更是形成有趣的對比。



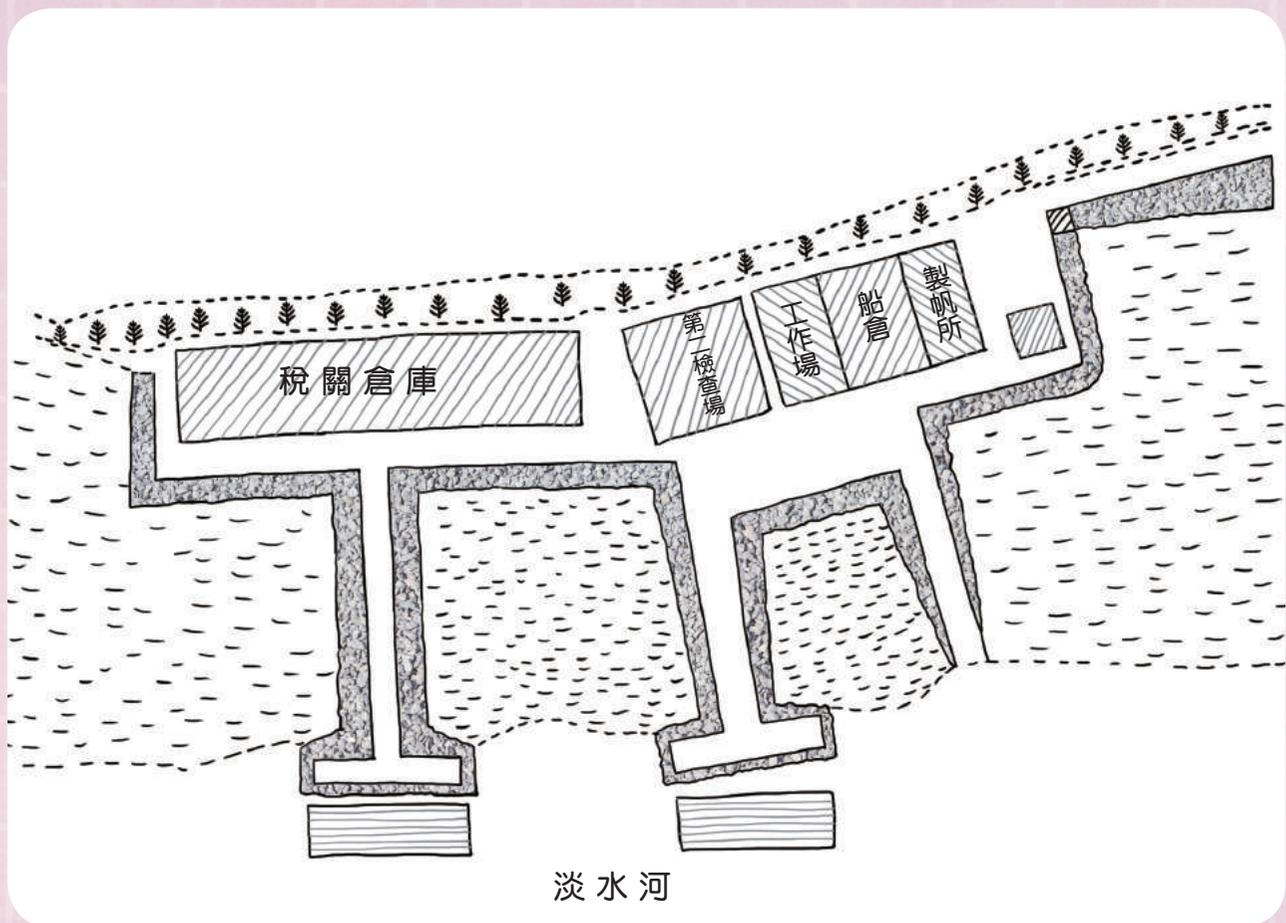
淡水紅毛城後的埔頂地區，洋樓、學校林立，是淡水與外來文化接軌之處，也是洋人在淡水的主要匯集區。（李乾朗、周宗賢提供）

## 肆 日治時期淡水的海洋貿易

### 淡水稅關

清光緒21年（1895年）甲午戰敗，清廷與日本簽訂《馬關條約》，將臺灣割讓給日本。日本政府接收臺灣後，繼續積極經營淡水，於明治29年（1896年）將原「滬尾海關」更名為「淡水稅關」，同時兼辦基隆及大稻埕海關的關務。

因關務繁忙，原港區不敷使用，日本政府於明治32年（1899年）開始擴建港埠，由東至西增建水上警察署、製帆所、船倉、工作場、第二檢查場及稅關倉庫。碼頭南側共有三個可供停泊船隻的埠頭，在當時算是頗具規模的港口。



淡水稅關南部擴建圖。（資料來源：中央研究院臺灣史檔案資源系統《臺灣總督府公文類纂》）

淡水稅關腹地圍繞著許多日治早期的機構，如：滬尾辨務署、臺灣銀行淡水支行及淡水郵便局等，是淡水重要的行政中心。

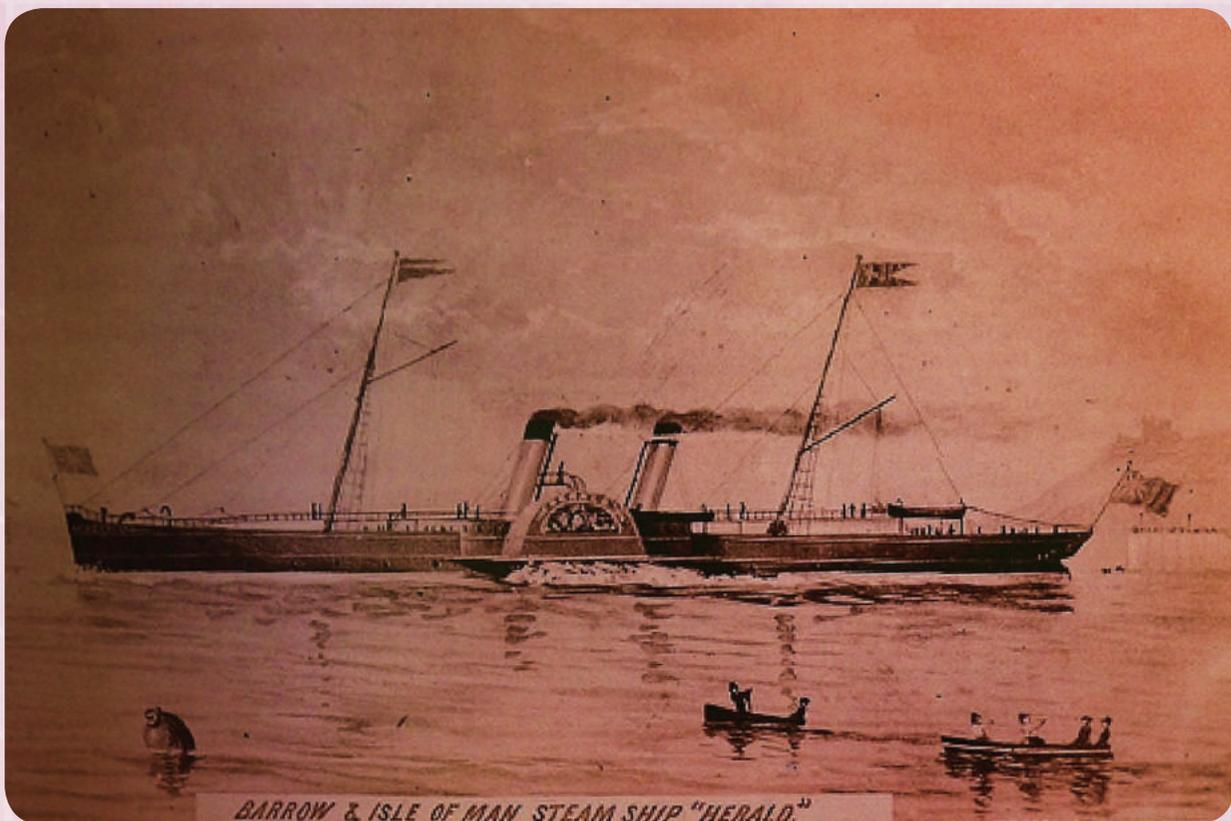
日治初期出口的農產品為烏龍茶、樟腦、砂糖、米及香蕉等，主要輸往中國、香港、菲律賓等；輸入品為小麥、麵粉、大豆、等農產品，生活用品則有鴉片、棉布、陶瓷器、鐵、鋁、木材等，同時還有石油、機械用油等油品進口，輸入國主要是：英國、印度、埃及、中國、菲律賓、美國、加拿大、越南、泰國、德國等。



明治 41 年（1908 年）淡水港，可見停泊在港灣的船隻。（資料來源：淡江大學圖資系統數位典藏）

## ✈ 得忌利士洋行競爭期

日治之初，往來中國大陸的運輸航線以外國商行為主，其中得忌利士洋行活躍於臺灣及東南沿海一帶，淡水—香港固定有三艘輪船定期往來，分別為海門號、海龍號及臺灣號。



得忌利士洋行海龍號往來於臺灣及中國大陸東南沿海一帶。

為了切斷臺灣與中國大陸的往來，並建立臺灣與日本之間的海運網絡。自明治29年（1896年）日本政府頒布《航海獎勵法》，開始補助開闢國外航線的船公司，大阪商船株式會社於明治32年（1893年）受臺灣總督府之命陸續開闢淡水—香港航線、安平—香港航線及福州—三督澳線等「命令航線」。

隨著命令航線的開航及削價競爭，得忌利士洋行漸以香港為根據地，於明治36年（1903年）廢止淡水的代理業務，次年退出臺灣市場。



得忌利士洋行  
所在地。

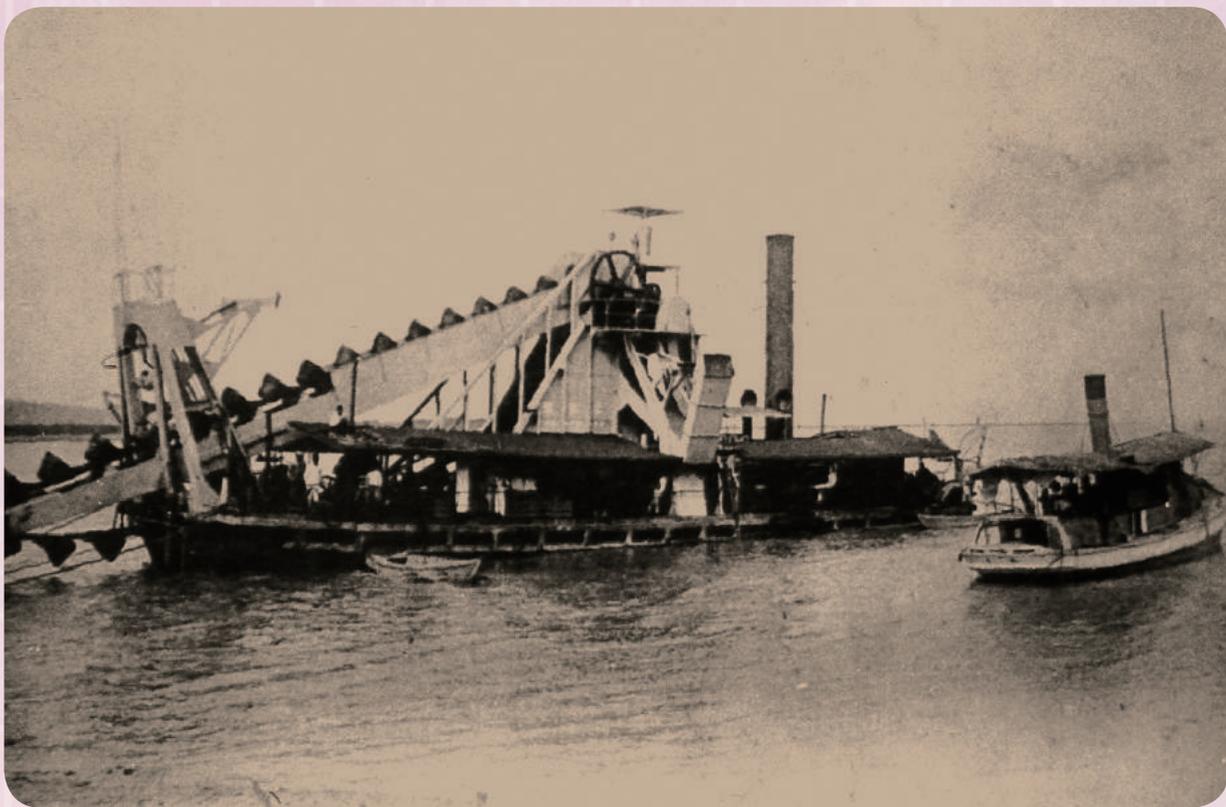
陳澄波的繪畫作品——《淡水夕照》。兩層樓洋房與較低矮的長屋，是得忌利士洋行的職員宿舍與貨棧。（財團法人陳澄波文化基金會提供）



得忌利士洋行位於今新北市淡水區中正路316號。

## 淡水港之沒落

日治初期的淡水港仍是北臺灣重要的水運樞紐。除了香港—淡水的國際航線外，亦有基隆—淡水、淡水—塗葛窟（今臺中）線等沿岸航線，中國之雜貨與糧食由基隆、淡水兩港輸入後，再經淡水、大稻埕及基隆運至中部。而中部地區所產的樟腦、樟腦油、米等貨物則先運至塗葛窟港再轉往北部港口出口。



明治 39 年（1906 年）在河道上疏濬的淡水號。（李乾朗提供）

淡水港因淡水河上游的開發造成淡水河河道淤積，加上基隆港的整治工程臻於完備，鐵、公路交通獲得改善，日本政府逐漸以基隆港為對外貿易的中心。大正年間，基隆港進出口貿易額已超越淡水港，雖然日本政府曾提出港埠的疏浚計畫，但淡水港的商業功能實已被基隆港取代，僅剩木材、石油業的船隻仍以淡水港為主要口岸。

## 伍 日治時期淡水的鐵路及航空運輸

### 鐵路運輸

明治33年（1900年），日本政府計畫興建一條以材料搬運為主的臺北淡水線鐵道，總長為23.6公里，除了可以解決淡水港逐漸淤積的問題，同時也增進島內陸路運輸的便利。

臺北淡水線自臺北車站出發，途經雙連、圓山、士林、唭哩岸、北投、江頭、竹圍等站，終點站為淡水，車程約45分鐘，工程於明治34年（1901年）竣工。

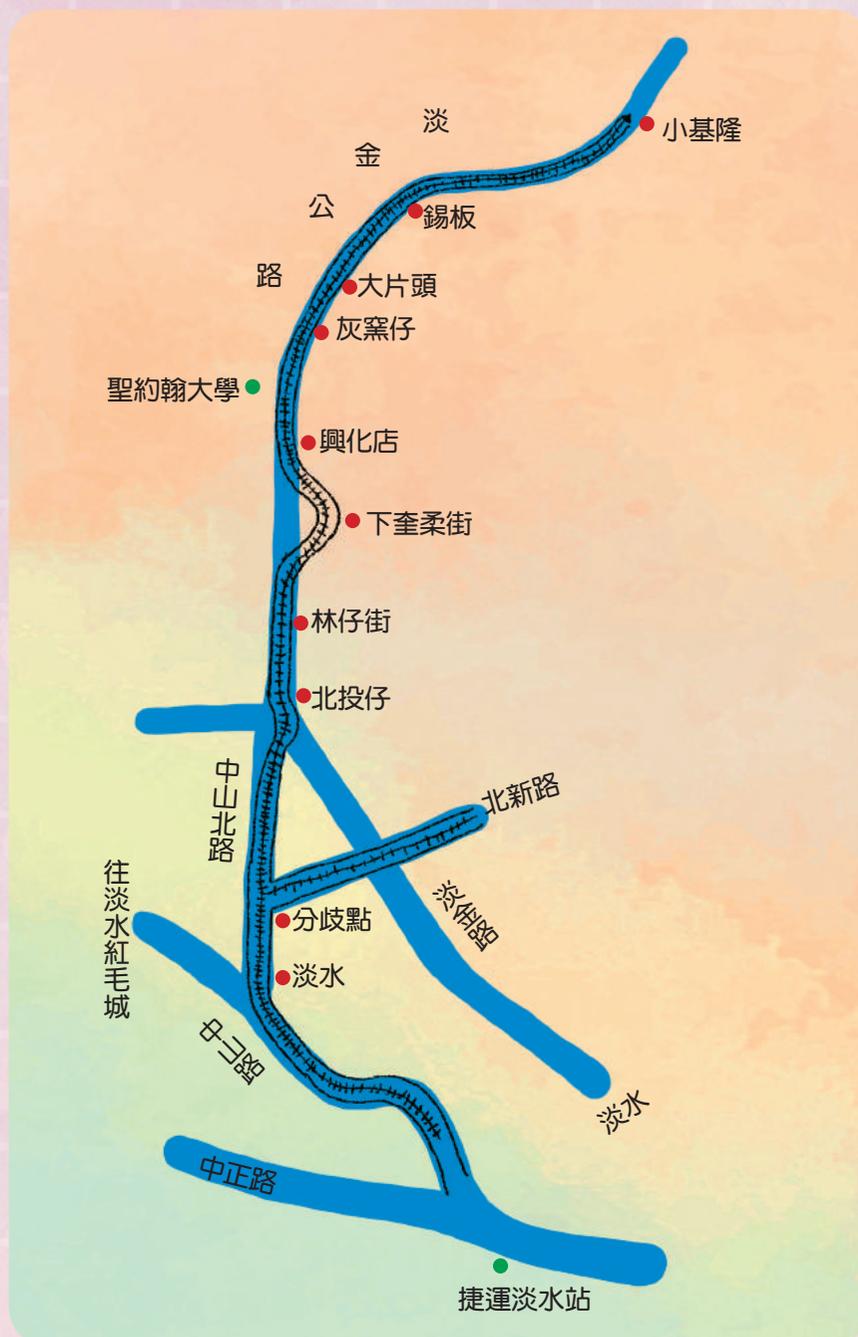
鐵道的興建不僅帶動沿線城鎮的發展，同時淡水河上游的木材、煤炭、茶葉及北投地區的硫磺、薪炭等物產都可藉由便捷的鐵道運輸系統快速且大量的運送至淡水港。另一方面，由淡水港輸入的舶來品也可迅速的進入其他地區。



日治時期淡水火車站街景。（張智翔提供）

## 輕便軌道

明治44年（1911年），臺灣總督府允許民間興建輕便軌道，淡水輕便軌道以今淡水區中山路及中正路的交叉口為起點，沿著今中山北路往三芝方向行駛，共設有10站，分別為淡水、分歧點、北投仔、林子街、下奎柔街、興化店、灰窰仔、大片頭、錫板及舊小基隆（今三芝），約15公里，沿線地區物產豐饒，主要以農產品及貨物運輸為主，並提供居民短距離搭乘。



淡水輕便軌道示意圖。(原圖周宗賢提供)

## 淡水水上機場

昭和15年（1940年），日本政府為鞏固其在亞洲的勢力範圍，並實現擴張的野心，提出「大東亞共榮圈」的政治構想，再加上淡水港已經沒落，於是決定在淡水設置水上飛機場，當時稱為「淡水飛行場」，是臺灣第二座國際機場。



淡水水上飛機場今貌。（陳耀旭提供）



黃東茂先生的別墅。（國立臺灣大學圖書館提供）

水上飛機場位於鼻頭村，主要徵用淡水富商黃東茂的別墅及周圍民家土地。當時設有包括：機場事務所、飛機修護廠、油庫、航空測候所、溜滑臺、牽引機等。

淡水飛行場於昭和16年（1941年）竣工，由大日本航空株式會社經營，機型為載客量約20人的單葉雙引擎水上飛機，從日本橫濱出發經淡水到泰國曼谷，航班每月來回兩次。



降落在淡水的水上飛機白鶴號。

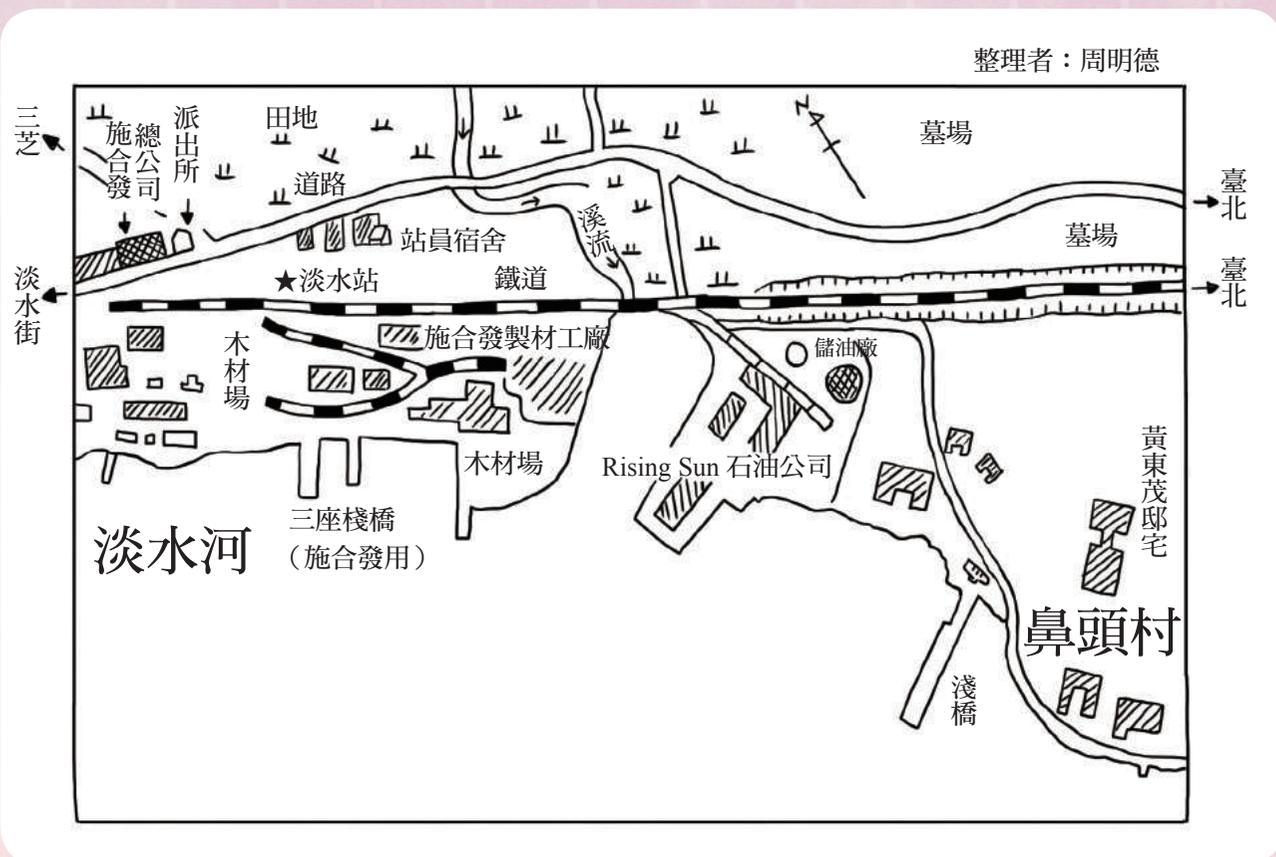
機場營運只維持了幾個月就因爆發了珍珠港事變而停航。昭和20年（1945年）日軍戰敗，由國民政府接收，並於民國89年（2000年）指定為市定古蹟。

## 陸 淡水在地企業——施合發商行

### 施合發商行的創立

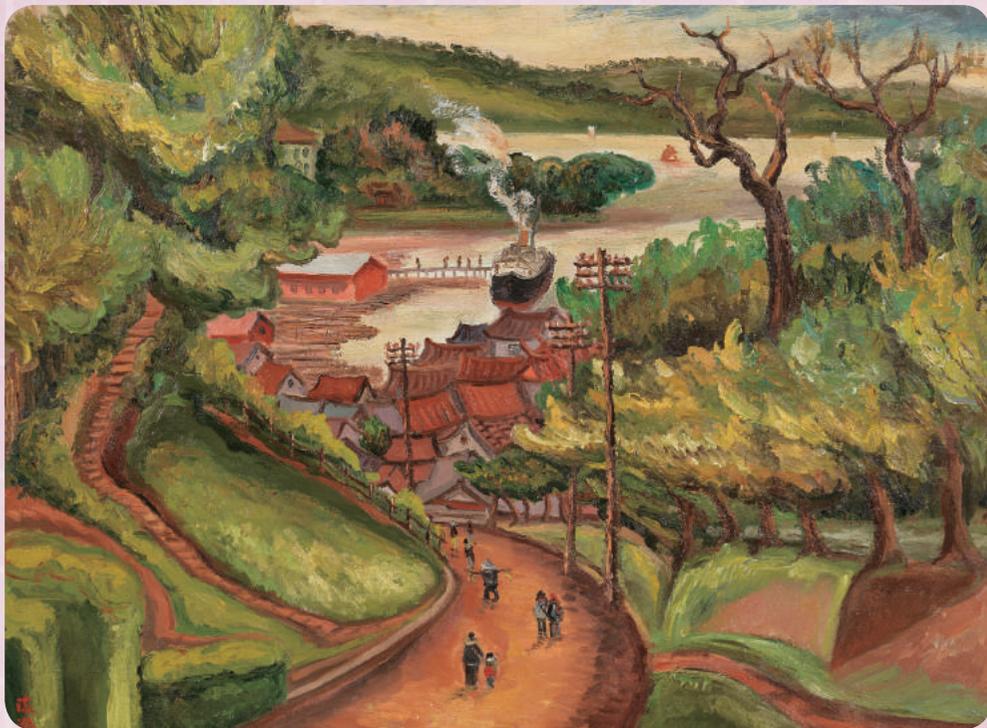
施合發商行由施坤山所創立，主要營運項目有木材貿易、製材工場、石炭運出、海陸運送、房地產租售及竹材製造販賣等，商行自成立至昭和12年（1937年）七七事變發生前擴展迅速，全盛時期有超過300名員工，是淡水的殷實企業。

商行能成長快速，主要因素有二，其一為施合發商行的製材工場設在淡水火車站旁，商行直接將軌道延伸至工場內，從阿里山、太平山及八仙山運到淡水的檜木，於場內加工製作後，即可經由鐵道系統輸往各地。



首位臺籍氣象官周明德先生所繪製的淡水火車站周邊圖，由圖可見鐵軌延伸至製材工場內部。(資料來源：《風起雲湧時首位臺籍氣象官周明德平生所見所聞》，黃繁光，臺北縣立淡水古蹟博物館，2009。)

其二，施合發商行亦擁有的船舶，分別為擁有 500 噸輪船大觀丸、二艘戎克船合順發號及新達發號，船隻來往福州，進口優良木材。另租用 3000 噸貨船杭州號進口日本九州的北海松、日本杉。



陳澄波的繪畫作品——《滿載而歸》，中央偏左的建築即為施合發商行製材工場，圖中可見木材堆疊在河岸邊。（財團法人陳澄波文教基金會提供）



施合發商行設在淡水河岸，有專屬於商行的碼頭，便於輪船及戎克船進出。



大正15年（1926年），「施合發商行」轉為股份有限公司——「株式會社施合發商行」，當時的地址為淡水街草厝尾1號（約今華南金控淡水分行處），商行的建築形式是西式兩層洋樓。



圖中紅色圈圈處即為株式會社施合發商行。（資料來源：中央研究院地圖與遙測影像數位典藏計畫——美軍航照影像（1945.6.17））

施坤山曾被日本政府授予7等勳章，也曾擔任淡水街協議委員，對淡水產業活動的影響卓著。

# 2018 穿越淡水、走讀世遺

## 世界遺產國中教材—海陸交會的淡水貿易

指導單位：文化部文化資產局、新北市政府

出版單位：新北市政府文化局

策劃單位：新北市立淡水古蹟博物館

編輯單位：新北市淡水區淡水國民小學、新北市淡水區鄧公國民小學、  
新北市私立淡江高級中學

發行人：林寬裕

總策劃：柏麗梅

企劃：廖康吾、盧語晨

委員：周宗賢、林承緯

總編輯：張益仁

主編：林延霞

編輯人員：劉靜蘭、李詩蘋、呂淑智、詹瑋羚、吳慶輝、鍾翠霞、蔡其穎、  
江丕得

圖片提供：中央研究院臺灣史研究所、國立臺灣博物館、國立臺灣大學圖  
書館、淡江大學圖資系、財團法人陳澄波文化基金會、李乾朗、  
周宗賢、張智翔、陳耀旭、詹瑋羚、吳慶輝

校對：沈蓁、陳家鳳、吳峻毅

美編插圖：劉鵬菁

印刷輸出：新北市維凱創意印刷庇護工場

發行單位：新北市立淡水古蹟博物館

地址：新北市淡水區中正路一段6巷32之2號

電話：(02)2621-2830

網址：<http://www.tshs.ntpc.gov.tw/>

出版日期：107年12月

定價：新臺幣100元/本，新臺幣400元/套

G P N：1010702322

I S B N：978-986-05-7824-9