



新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生



10/25-10/26

活動成果手冊

Project Report

目錄

研討會緣起	1
議程	4
講者介紹	8
致詞	12
引言	16
專題演講	
1. 松浦章《19世紀環臺灣東亞航運的展開》	19
2. 陳支平《廈門開港歷史與鼓浪嶼世界遺產的推動》	27
3. 藤原惠洋《關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮—活化港都文化、創造力之都市再生》	36
4. 陳世明《歷史區域再生與生活文化發展—以臺南市舊城歷史區域為例》	55
5. 徐燕興《大稻埕歷史街區保存經驗、困境與可能性》	64
6. 陳國棟《外人僑居與淡水開港後的地方經濟》	76
7. 黃俊銘《淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來》	87
8. 黃瑞茂《歷史街區活化的想像與策略—以淡水藝術大街為例》	99
專題論文	
1. 松浦章《19世紀環臺灣東亞航運的展開》	113
2. 藤原惠洋《關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮—活化港都文化、創造力之都市再生》	147
3. 陳國棟《外人僑居與淡水開港後的地方經濟》	176
4. 黃俊銘《淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來》	189
5. 黃頌文《臺灣開港後杜德（寶順洋行）如何開創福爾摩沙烏龍茶業（1860-1870）》	200
活動照片	222
附錄《淡水文化資產列表》	243

研討會緣起

19世紀中葉，東亞國家在西方列強以船堅砲利猛力叩關下，陸續開放沿海城鎮作為對外貿易通商的門戶。這些口岸城市，不僅因掌控經濟貿易樞紐，而成為繁榮的新興港市，也在各國洋人、洋商的進駐與經營下，發展出具有異國色彩的多元城市樣貌。

走過了兩個世紀，這些於一百多年前因開港而蓬勃興旺的城鎮，至今仍保有許多當時的西式建築與商業設施，並成為今日重要的文化資產與歷史見證；城市發展也在此時空背景下，持續建構、累積其獨特的文化資源、商業能量與環境氛圍，呈現出融合新舊時代的人文精神與都市景觀風格。

本次研討會以 19世紀東亞港口城市為對象，邀請多位來自日本、中國及國內學者專家，從開港貿易的歷史脈絡展開了解，進而探討現存於城市歷史街區中，有關洋人史蹟建築的保存、再利用，以及都市再生、空間經營創意等議題。冀望透過時間及空間紋理的爬梳，提升區域文化資產與街區風貌保存意識，並藉由不同國家與城市的經驗案例，提供文化資產保存維護及都市空間規劃者相互觀照及策略思考的標的。

研討會緣起/2

BACKGROUND

In the mid-19th century, Western powers knocked on the doors of East Asian countries with their powerful ships and armaments and forced coastal towns and cities to open up as commercial ports for foreign trade. At the time, these port cities not only controlled the hubs of trades, but also emerged as rising stars of prosperous international commerce. Foreign traders moved in and began to turn the port cities into exotic and colorful metropolises.

Through two centuries, these port cities and towns thrived yet still retain many of the Western-style buildings and commercial facilities constructed during the prosperous trading days. They are now important cultural assets and a significant witness to history. The cities continued to develop and accumulate cultural resources, energy for commercial development, and unique cityscapes, fusing the old with the new and culture into urban landscapes.

This conference focuses on the 19th-century port cities of East Asia. Several scholars and experts from Japan, China and Taiwan are invited to discuss the subjects of preservation and reuse of historic Western architecture, city redevelopment, and creative space management existing in the current historic architecture and city blocks from historical contexts. Through retracing the context of time and space, this conference aims to raise the awareness of preservation for regional cultural assets and unique historical cityscapes and brainstorm for new concepts and strategies of preservation and city planning.

議程

2013.10.25(五) 研討會

場次/時間	講題 / 主講者	與會貴賓
8:30	報到	
9:00~9:30	開幕致詞	李玟 / 新北市政府文化局主任秘書 蔡葉偉 / 新北市淡水區區長
	大會引言	黃富三 / 中研院臺灣史研究所研究員
主持人：卞鳳奎 / 臺灣海洋大學海洋文化研究所副教授		
第一場 09:30~10:20	19世紀環臺灣東亞航運的展開 松浦章 / 日本關西大學文學部教授、亞洲文化研究中心主任	
第二場 10:20~11:10	廈門開港歷史與鼓浪嶼世界遺產的推動情形 陳支平 / 中國廈門大學歷史學系教授、國學院院長	
第三場 11:10~12:00	關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮—活化港都文化、創造力之都市再生 藤原惠洋 / 日本九州大學大學院教授、藝術工學研究院環境與古蹟設計部門長	
12:00~13:30	午餐	
主持人：廖文卿 / 新北市立淡水古蹟博物館館長		
第四場 13:30~14:10	歷史區域再生與生活文化發展—以臺南市舊城歷史區域為例 陳世明 / 成功大學建築學系副教授	
第五場 14:10~14:50	大稻埕歷史街區保存經驗、困境與可能性 徐燕興 / 師範大學地理學系兼任講師	
14:50~15:00	茶敘與交流	
第六場 15:00~15:40	外人僑居與淡水開港後的地方經濟 陳國棟 / 中央研究院歷史語言研究所研究員	
第七場 15:50~16:30	淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來 黃俊銘 / 中原大學建築學系副教授	
第八場 16:30~17:10	歷史街區活化的想像與策略—以淡水藝術大街為例 黃瑞茂 / 淡江大學建築學系副教授、系主任	
17:10~17:30	綜合討論	

AGENDA

2013.10.25(Fri.) Seminar

Time / Session	Content
08:30~09:00 Registration	
9:00	Opening Address
Host : PIEN, Feng-Kwei Associate Professor / Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University	
09:30~10:20 Topic 1. Deployment of Maritime Traffic in East Asia over Taiwan in the 19th century Speaker: Prof. / Dr. MATSUURA, Akira Professor/ Faculty of Letters, Kansai University, Japan	
10:20~11:10 Topic 2. The History of Xiamen port city and the Process of Gulangyu Island's Application for the List of World Cultural Heritage Speaker: Prof. / Dr. CHEN Zhi-Ping Professor/ Department of History, Xiamen University, China	
11:10~12:00 Topic 3. The Development of Historic Architecture Preservation, and Reuse-Revitalizing Port City Culture and Creative City Revival Speaker: Prof. / Dr. FUJIHARA, Keiyo Chairman and Professor / Faculty of Design, Environmental and Heritage Design, Kyushu University, Japan	
12:00~13:30 Lunch	
Host : LIAO, Wen-Chin Director of Tamsui Historical Museum, New Taipei City	
13:30~14:10 Topic 4. Historic Block Revitalization and Development of Living Culture- A study on the old historic block of Tainan City Speaker: Prof. / Dr. CHEN, She-Ming Associate Professor / Department of Architecture, National ChengKung University	
14:10~14:50 Topic 5. The Experience, Predicaments, and Possibilities of Preservation of the Dadaocheng Historic Blocks Speaker: Adjunct Lecturer./ SHIU, Yan-Shing Adjunct Lecturer / Department of Geography, National Taiwan University	
14:50~15:00 Coffee Break	

15:00~15:40	<p>Topic 6. Foreign Residents and Local Economy of the Treaty Port Tamsui Speaker: Prof. / Dr. CHEN, Kuo-Tung Research Fellow / The Institute of History and Philology, Academia Sinica</p>
15:50~16:30	<p>Topic 7. The Historicity and Future Meaning of Tamsui Douglas Lapraik & Co.Old Building Site Speaker: Prof. / Dr. HUANG, Chun-Ming Associate Professor / Department of Architecture, ChungYuan ChristianUniversity</p>
16:30~17:10	<p>Topic 8. Imagination and Strategies for Historic Block Revitalization- A study on the development of Tamshui Art Boulevard Speaker: Prof. / Dr. HUANG, Jui-Mao Chairman and Associate Professor/Department of Architecture, TamKang University</p>
17:10~17:30 Panel Discussion	

講者簡介

SPEAKERS

松浦章（Prof. / Dr.MATSUURA, Akira）

Professor, Faculty of Letters, Kansai University, Japan

- ◆學歷：日本關西大學文學博士
- ◆現職：關西大學文學部教授、關西大學亞洲文化研究中心主任
- ◆專業經歷：關西大學文學部主任、關西大學東西學術研究所所長、東洋史研究會評議員、南島史學會會長、中研院中山人文社會科學研究所歷史訪問學人

陳支平（Prof. / Dr.CHEN, Zhi-Ping）

Professor, Department of History, Xiamen University, China

- ◆學歷：中國廈門大學歷史博士
- ◆現職：廈門大學歷史學系教授、廈門大學國學研究院院長、廈門大學人文與藝術學部主任委員
- ◆專業經歷：廈門大學博士歷史學系教授、廈門大學歷史學系主任、廈門大學文學院院長、廈門大學國學院院長、廈門大學人文與藝術學部主任委員

藤原惠洋（Prof. / Dr.FUJIHARA, Keiyo）

Chairman and Professor / Faculty of Design, Environmental and Heritage Design,
Kyushu University, Japan

- ◆學歷：日本東京大學工學博士
- ◆現職：九州大學大學院藝術工學研究院教授
- ◆專業經歷：東京大學生產技術研究所研究員、日本建築學會正會員、文化經濟學會
(日本)理事、日本文化政策學會理事、日本設計學會評議員

陳世明（Prof. / Dr.CHEN, She-Ming）

Associate Professor / Department of Architecture, National ChengKung University

- ◆學歷：日本京都大學工學博士
- ◆現職：成功大學建築學系副教授、成功大學健康城市研究中心副主任
- ◆專業經歷：臺南市社區總體營造委員會委員、臺南市都市更新審議委員會委員、
臺南市古蹟及歷史建築審查委員會委員、臺南市都市設計審議委員會委員、
臺南市五條港發展協會副理事長

徐燕興 (Lecturer. SHIU, Yan-Shing)

Adjunct Lecturer / Department of Geography, National Taiwan University

◆學歷：臺灣大學建築與城鄉研究所博士候選人、成功大學都市設計學系碩士

◆現職：師範大學地理學系兼任講師、臺北市政府都市更新處副總工程司

◆專業經歷：臺北市政府都市發展局、臺北市政府都市更新處

陳國棟 (Prof. / Dr.CHEN, Kuo-Tung)

Research Fellow / The Institute of History and Philology, Academia Sinica

◆學歷：美國耶魯大學歷史系博士

◆現職：中央研究院歷史語言研究所研究員

◆專業經歷：臺灣大學傅斯年圖書館主任、暨南國際大學歷史學研究所合聘教授、

中央研究院經濟研究所研究員、英國劍橋大學東方學院訪問教授、

荷蘭萊登大學亞洲學院「歐洲漢學講座」

黃俊銘 (Prof. / Dr.HUANG, Chun-Ming)

Associate Professor / Department of Architecture, Chung Yuan Christian University

◆學歷：日本東京大學建築博士

◆現職：中原大學建築學系副教授

◆專業經歷：中原大學建築學系系主任、文建會古蹟、歷史建築審議委員會委員、

桃園縣文化資產審議會諮詢委員、臺中市文化資產審議委員會委員

黃瑞茂 (Prof. / Dr.HUANG, Jui-Mao)

Chairman and Associate Professor/Department of Architecture, TamKang University

◆學歷：臺灣大學建築與城鄉研究所博士

◆現職：淡江大學建築學系副教授、淡江大學建築學系主任

◆專業經歷：淡水區社區規劃師、淡水社區工作室主持人、OURs 專業者都市改革組織理事

主持人

卞鳳奎（Prof. / Dr.PIEN, Feng-Kwei）

Associate Professor / Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University

學歷：日本關西大學文學博士、中國廈門大學歷史學博士

現職：臺灣海洋大學海洋文化研究所副教授

專業經歷：臺灣海洋大學通識教育中心副教授、日本關西大學歷史訪問學人

廖文卿（Director. LIAO, Wen-Chin）

Director of Tamsui Historical Museum, New Taipei City

學歷：中國文化大學史學系畢、高雄師大博物館教育碩士班進修、臺南師院鄉土文化研究所碩士班
進修

現職：新北市立淡水古蹟博物館館長

專業經歷：新北市政府文化局專門委員、高雄縣政府文化局副局長、高雄縣政府文化局代理局長、
高雄市政府文化局岡山文化中心主任

致詞

OPENING ADDRESS

李玟主任秘書：

各位貴賓、區長、館長，歡迎大家。我今天代表新北市政府前來參加淡水古蹟博物館這麼特別的研討會。今天的主題是歷史的記憶與新生，在這個議題上面，目前新北市政府對淡水的古蹟和文化資產有一些作法，我們把很多公有的、沒在使用的建築物找出來，嘗試讓它在使用上有更多的可能性。在我們文化局的部分，最近有個新的系統叫做「新北驛站」，接下來也會有很多第三個、第四個新北驛站的開發，通通都是利用既有的建築物，沒有在使用或原來的功能已經消失了，或者不屬於新北市政府的，也有可能是民間所有或其他政府單位所有，我們會依據它們的特性進行開發，來提供給藝術相關團體進駐使用。每當這些地區活化、再生的時候，那地區的感覺和凝聚力，就會非常的不一樣，對於當地的居民會有很大的吸引度。

那回到我們今天的主題，我們都知道淡水是臺灣的老城，1628年西班牙進來淡水，建立了聖多明哥城，其實很多人不知道臺灣還有個聖地牙哥(San Diego)，就是三貂嶺，它們都在同時間開發出來。之後淡水再經由天津條約開放成為臺灣的通商口岸，也從過去很繁華的城市，演變到現在以歷史為主的發展區域。我們淡水古蹟博物館除了積極的投入文化資產保存維護方面，同時也在這個特殊的區域中，進行與西方的交流與文化傳承，例如博物館下個月就要開辦的英國工藝大師的特展，就是要介紹19世紀對於工藝及古建築保存具有非常重要影響的一個開創者，他把家具製作從工匠提升到工藝，再提升到藝術。我想表達的意思就只有一點，就是我們今天要講的不只是建築物，還有所有歷史傳承的部分，以及建築、歷史與人互動有關的部分，這個部分也是最難掌握的。我們如何去找到新的生命和新的焦點，而且在法律、法規有所限制或有所幫助的情形之下，讓大家能夠擁有共識。恢復一個歷史上的建築物，對大家可能沒有太大的意義，可是這個歷史建築物，接下來如何呈現它文化的觀感和內涵，其實是會有爭議的，而且最難的一點是，在呈現歷史的層面之餘，又可以與當地居民密切互動，與大家產生共鳴，這一直都是我們面臨最大的一個任務，我們一定會持續的來挑戰它。

最後我要謝謝我們與會的貴賓，尤其是來自國內外的學者，還有我們淡水區的

大家長蔡區長，一直對我們的支持。以上，謝謝大家。

蔡葉偉區長：

李主任秘書、我們的廖館長、很高興有從日本來的藤原老師和松浦老師，還有廈門來的陳院長，以及很多學者貴賓們，還有關心我們淡水文史的一些好朋友，大家早安。很高興藉由得忌利士洋行的修復，讓淡水重新找回了當時的洋行歷史。這整個計畫是我在 95 年 3 月升任為鎮長時，所以是 2006 年的時候，我們在那時啟動了一個計畫叫做藝術大街的改造計畫，得忌利士洋行其實是我們當時計畫的第二階段。整個計畫範圍就是從馬偕頭像、三角公園，一直到第一漁港。三角公園後面幾乎都是公家單位，所以五點鐘下班以後，老街後段幾乎都是黑的，所以遊客就不會過去，便直接從三角公園轉到金色水岸河邊又回去了。因此，如何讓我們的遊客延伸到紅毛城，是我們當時候很重要的一個計畫。

這項計畫的第一個階段，就是從沒有爭議的三角公園開始，在這階段開始時，我們就對周邊土地的侵占戶、違章建築戶、海軍建區等等的土地財產，進行清查和回收，也啟動了很多財產收回的工作，那也引起很多不願繳回、到法院申訴等等的情況。第一階段除了馬偕三角公園外，還有淡水教會前面藝術川堂的打通。川堂前面原本有一個老房子擋住，為了讓教會可以直接被看到，並連結到馬偕上岸的地方，因此有了這個規劃。

第二個階段就是得忌利士洋行，也就是後面看到的這一棟，當時是被人家占有或租借的狀態，包括旁邊的藝術工坊都收回來；另外還包括整個老街後段道路的處理。第三階段則因為我們區公所就要搬到別的行政區，有很多單位如戶政事務所、地政事務所等等，都會跟著一起遷出，於是老街後面的一些公家單位就會空出來了。因此財政局有一個新的規畫，大致分成三個階段，當時我們鎮公所就被列了四千六百萬的預算去執行相關計畫，那個時候我們就請黃俊銘老師來幫做建築的歷史研究，也請建築師公會來幫忙評估，了解房子是否還牢靠，結論是洋行原建築物是危樓，必須拆除，還好沒有拆，不然後面這些東西都沒有了。最後經由黃俊銘老師的努力，也委託了淡水古蹟博物館這邊進行修復的動作，很高興讓這一段消失的歷史，能夠因為得忌利士洋行的再現被保留，還能夠繼續被發揚光大，我覺得這個是非常重要的。從一個洋行，可以得知很多相關的歷史，廈門鼓浪嶼那邊也努力的想要修復德記洋行，對方之前也有和我及廖館長接觸、交換資料，不知道現在進行得如何？今天

也可以來聽聽看進度或情形，因為我們也很關心，最後也祝這一整個活動能夠圓滿順利，謝謝大家。

引言

PREFACE

黃富三教授：

謝謝各位學者嘉賓，還有李主秘、蔡區長、館長。我會被找來當引言人有兩個原因，第一個因為這個籌備會要開始的時候邀我當審查人，第二個原因就是我的老家在關渡，對於淡水有一份特別的感情。我過去也做過洋行研究，現在不做了，但多少還是有一點遺產在這裡。

其實淡水是臺灣一個特別的多元古蹟區域，我們現在很常在談「全球化」，就是最近很流行的「全球在地化」，淡水是全球在地化很重要的典範。在大航海時代，我們經歷了第一次的全球化，就是商業革命，那個時代叫做「安平時代」。荷蘭人以當時最強的海權姿態，從南臺灣把臺灣帶進世界貿易舞台。在清朝統一之後，和大陸形成了兩岸經濟的互補體貿易，就開始減弱；但十九世紀工業革命之後，新的航海時代來臨了，我們叫做第二次全球化，淡水重新站起來了。我們看到滬尾港在清朝時，變成臺灣第一大港，因此這裡留下很多跟外貿有關係的歷史文獻跟遺址。

洋行是一個代表性的東西，除了已經開放的嘉士洋行之外，還有最近啟用的得忌利士洋行，還有其他包括寶順洋行，這些都是我們淡水很重要的文化資產。其實要研究臺灣多元文化，淡水就是一個小世界，由這小世界可以看到濃縮的大世界。從歷史來看，其實淡水也是一個東洋登陸的一個指標，漢人早就來到臺灣活動了，同時也留下了不少漢人的遺址，因此如果把東西文化加以交會研究，那淡水真的就非常值得學者深入探討。

此次研討會大約包括兩面向，一個是歷史文化的探討，一個是建築物，也就是古蹟的探討。我們分別以這兩大主題，邀請專家來發表論文，並且還加上一項史蹟的勘察。史蹟勘查的地點除了淡水之外，還有水運路線，我們會從淡水到關渡。我們知道英國在要求臺灣開港之後，他們到了淡水，一看發現淡水只是一個小鎮，大部分的市場是在艋舺、大稻埕，所以他們就一直認為整個淡水就是一直延伸到艋舺、大稻埕。海關設在這裡，但貿易地點卻是在艋舺和大稻埕。河運在清代扮演著重要

的角色，中南部到處都是平原，但北部卻到處都是山，透過淡水河系，用水運到丘陵、山區、平原，結合在一起；透過淡水港，再與市區結合在一起。所以淡水河是臺灣的寶貝，甚至比中部的大甲溪、濁水溪，對歷史的影響還要更大。

明天勘察是從淡水到關渡，關渡那邊在以前設立了一個檢查哨防止偷渡，現在關渡的河口被拓寬了一百公尺，以前那個地方非常狹窄，是一個檢查走私非常好的地點。而且那裏也有一個非常好的景觀，所以明天下午的史蹟勘查，一方面可以看到得忌利士洋行、嘉士洋行，再方面可以看到曾經重大影響臺灣的淡水河面貌。

透過史蹟勘查和論文演說，可以豐富淡水的內涵、提升國民的文化水準；還有一點很重要，那就是吸引遊客，這可以創造經濟價值。淡水捷運開通後，原本比較落寞的淡水鎮，變成很熱鬧的地方，如今透過史蹟的挖掘、利用，還可以創造更好的文化交流。謝謝大家。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題演講

SPEECH OUTLINE

專題一

19世紀環臺灣東亞航運的展開

松浦章

日本關西大學亞洲文化研究中心主任・文學部教授

摘要

在 19 世紀後半時期，連接臺灣與大陸之間的獨佔汽船航運，是道格拉斯汽船公司。該公司曾經擁有不可動搖的優勢地位之狀況。讓該公司產生驟變的是因為日本開始統治臺灣之故。

該公司是 1863 年創立於香港，稱為英國的得忌利士火輪公司（即道格拉斯汽船公司）Douglas Steam Ship Co., Ltd. 道格拉斯汽船公司在 1867 年（同治六）時，採用 2,000 噸級的汽船海澄等船隻，從事連結廈門與臺灣之間定期航路的運航。從日本統治臺灣開始，日本的汽船公司開始介入，至 1895 年止約 30 年間，英國道格拉斯汽船公司，曾經是連結臺灣與大陸之間的航路，並且是獨占的狀態。

19 世紀以臺灣為中心的海上交通，已由昔日傳統的中國帆船活躍的時代，轉為以汽油為燃料的汽船新登場的時代，此時的臺灣也因此進入到其交通革命的時代。

關鍵字：臺灣 中國大陸 日本 汽船 19 世紀

トピック 1.

19世紀台湾をめぐる東アジア航運の展開

松浦 章

日本關西大學アジア文化交流研究センター長・文學部教授

要旨

19世紀後半において台湾と大陸とを結ぶ汽船航路を独占していたのがダグラス汽船會社であった。その優位は搖るぎ難い状況にあつた。それが変化するのは、台湾が日本によって統治されたことによる。

1863年に香港で創設されたイギリスの徳意利士火輪公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd. ダグラス滙船會社が1867年（同治六）に2,000噸級の滙船海澄等を用いて廈門と台湾を結ぶ定期航路を運航し、日本の台湾統治が開始され日本の滙船會社が進出する1895年まで約30年間は、イギリスのダグラス滙船會社が台湾と大陸を結ぶ航路の寡占状態にあつたのである。

19世紀の台湾を中心とする海上交通は、伝統的な中国帆船が活躍した時代から新たに登場した化石燃料を使う滙船が登場する時代へと、台湾においても交通革命が浸透しつつあつた時代である。

キーワード：台湾　中國大陸　日本　汽船　19世紀

Topic 1.

Deployment of Maritime Traffic in East Asia over Taiwan in the 19th century

MATSUURA, Akira

Professor/ Faculty of Letters, Kansai University, Japan

Abstract

The latter half of the 19th century maritime Taiwan and mainland China ties exclusively by Douglas Steamship Company. Its dominant position there will certainly not shake the position. When there is a change which is seen in the Japanese rule in Taiwan after.

Founded in Hong Kong in 1863, the British steamer DS Gillies Italian company Douglas Steam Ship Co., Ltd. Douglas Steamship Company in 1867(Tongzhi 6) with 2,000-ton steamer Siena number and other sailing regularly between Xiamen and Taiwan route. Taiwan was under Japanese rule, the Japanese steamer club started out in Taiwan from 1895. But before the three decades, the United Kingdom Douglas Steamboat Company in Taiwan and mainland China is in the exclusive route between the states.

19th century in Taiwan as the center of marine traffic has been active in the old traditional Chinese sailing era, converted to gasoline-fueled debut steam boat era, when Taiwan is also slowly into its transportation revolution era.

Keyword: Taiwan Mainland China Japan Steamship 19th Century

演講實錄(一)

19世紀環臺灣東亞航運的展開

主持：卞鳳奎
主講：松浦章

卞鳳奎教授：

各位女士、各位先生、各位老師大家好，很高興可以受邀參加這場研討會的主持工作，也謝謝這門領域的學者專家的與會，有幾位是非常厲害的專家，尤其是對我也非常照顧的松浦章教授。松浦章教授不只是關西大學文學部教授，也是亞洲文化研究中心的主任，對於航運貿易歷史方面有很深入的研究。很高興可以邀請到他來探討 19 世紀臺灣航運的問題，今天他所要講的主題是，19 世紀臺灣對東亞航運的展開歷程，那我們就熱烈的鼓掌歡迎，謝謝。

松浦章教授：

首先，本人十分感謝藉著淡水古蹟博物館的研討會，讓我得以在此發表演說。緊接著開始今天的演講。

「道格拉斯」是獨佔十九世紀後半葉連結臺灣和大陸輪船航路的航運公司，直到臺灣被日本統治才有了轉變。西元 1863 年，英商道格拉斯汽船公司成立於香港，在西元 1867 年開始以 2000 噸級的大型汽船航行於廈門與臺灣之間。這樣的定期航線約莫維持了三十年，直到日本統治臺灣、且於西元 1895 年日本航運公司介入為止。

帆船原本是十九世紀中國往返臺灣主要的海上交通工具，隨著使用石化燃料的汽船被發明後，而進入了全新的航海時代。

如圖所示，這裡是臺灣海峽，這區域是東亞，在世界的文化交流上扮演著重要交通樞紐的角色。這是一張描繪十九世紀初，在東亞海域十分活躍的典型中國帆船的插畫。這是一張西元 1938 年日本國內印製的臺灣旅遊宣傳單，裡面如此描述了當時臺灣的交通情況：

臺灣被日本統治之前，臺灣原本的交通十分不發達，至巡撫劉銘傳來臺後大幅

改善，例如鋪造基隆至新竹段的鐵路，以及由英國道格拉斯公司所經營的淡水、安平及中國南部之間的航運...等。

西元 1895 之前，臺灣的重大交通發展只能算是建造了一段不算長的鐵路，以及開發了由道格拉斯公司營運的少數中、臺航線，而這樣的情況逐漸起了轉變。根據十九世紀末由臺灣發行的《臺灣新報》記載，臺灣對外開放航運後，擁有性能優異的汽船的歐美各國，爭相覬覦要從臺灣獲得好處，這樣的一股熱潮使得舊有的帆船貿易型態逐漸式微，也使得臺灣的汽船航線逐漸地擴展開來。

可是，傳統的帆船貿易並非完全的消聲匿跡，反而在合適它的商業行為中突顯了其重要性。西元 1897 年的《臺灣新報》針對臺灣、廈門間的帆船貿易有以下的記載：

臺灣和福建沿岸間的帆船貿易，在日本統治前，不論是由臺灣運至福建，或是由福建運至臺灣的貨物都顯著的減少。然而廈門的商人集團，卻反倒以帆船掌控了廈門與臺南間的貿易，臺灣、廈門、泉州三地對當時的帆船貿易而言，有著重大的意義。

臺灣在日本統治前，擁有四十四艘帆船，平均每艘每年航行廈門十二次往返，最少也有八次往返。臺灣主要由廈門進口黃豆，大約在這個時期就進口了五十萬噸，而臺灣則是出口白米至廈門。圖片中是一艘停靠在鹿港的大陸船隻，當時正當退潮，等到漲潮後就能再航行；另一艘則是停靠在高雄的帆船，顯示了帆船在當時貿易往來的重要性。

而臺灣的歷史研究資料中，也詳細記載了當時於鹿港、泉州間帆船貿易的實例。所謂的一年航行十二次，並非一個月一次，而是依季節的不同而有增減，而最少的航行次數大約是八、九次。在臺灣被日本統治後，中國、臺灣間的帆船貿易量，則是逐漸地減少，航行次數也降至一年約四到六次。以上是由西元 1895～1897 年間的文獻記載所統計。

再用照片舉一個不同的實例，這是被堆放在高雄碼頭的豆渣(黃豆經壓榨的成品)，這些應該是先從中國東北以海運送到廈門或泉州，然後再轉運高雄。下一張是相片是明信片，拍的是準備將從臺灣海峽另一端運過來的黃豆運送至各地的火車，相片中戴著帽子的人，很可能就是當年來臺的日本人，實在是一張珍貴的照片。

帆船貿易的型態逐漸的被大型汽船所取代。西元 1863 年成立於香港的英商道格拉斯汽船公司，在西元 1867 年以兩千噸級汽船開始廈門與臺灣間的定期航路，此外此等大型汽船也以一週兩航班的頻率定期航行於福州和香港之間，而同時也有航行不定期的航班。西元 1936 年，英商道格拉斯公司以三艘合計六千噸的汽船確保了香港、廈門、福州間的航路。在臺灣成為日本殖民地後，一切都起了轉變。

道格拉斯公司所用的是英國的船，創立公司的道格拉斯(Douglas Lapraik)先生是蘇格蘭人，原從事船舶製錶的工作，因緣際會來到香港創立了英商道格拉斯汽船公司，開始經營香港-汕頭-廈門-福州航路。

這張主要說明當時汽船航行的地點。這張照片是當時的廣告單的局部放大，可以清楚看到汽船的樣貌。道格拉斯公司的航路，從香港、汕頭、廈門、福州拓展到臺灣的淡水、臺南等地，以香港為據點擴展至福建省南部、廣東省東部以及臺灣，也就是說其事業版圖從香港到中國南部再到臺灣，形成了一個三角形的航路。以七十五萬美元資本成立的英商道格拉斯汽船公司，在當時是獨佔事業，由於沒有競爭對手，業績蒸蒸日上。直到日本統治臺灣，大批日本人來臺，其中就有人想創立新的汽船公司與英商道格拉斯公司抗衡。例如一位名為馬場出志郎的日本人，就創立了船運公司，其一千四百噸級的汽船正德丸號、流星丸號等，每年三次航行淡水-香港-廈門航路，由當年的日日新報所刊登的廣告中，可找到具體的證據。在同一時期，臺灣和日本之間有大阪商船會社的汽船在航行，福岡丸號定期航行基隆-長崎-神戶，另外還有宮島丸號、福山丸號等，航行安平和高雄。所以當時大阪商船會社的航路，包含了臺灣-日本航路、臺灣本島航路，甚至還有臺灣-中國航路。如果要問當時臺灣和中國大陸間是什麼樣的情況，我們可以根據當時日本人所作的報告來了解：

廈門和臺灣之間的貿易往來可謂十分重要，如果沒有那時廈門運送過來的種種物資，可能就沒有今日的臺灣；反之，廈門若沒有和臺灣密切的貿易往來，可能也就沒有如今的繁榮。

我們可以得到一個結論，臺灣若要能夠更發展，就必須興建可停靠大船的港口，早期的安平、高雄、基隆、淡水等港口，正因為不足以停靠大船，所以才只能靠帆船貿易，臺灣的產物也必須先以帆船運至像廈門或汕頭那樣的大港後，才能再以大型汽船裝運到中國各地，而這正是英商道格拉斯汽船公司加入競爭的目的。

如照片所示，日本人來臺灣後對港口做了改善、整頓，不但船舶的停靠變得容易，貨物的裝卸也變得有效率。而這對英商道格拉斯汽船公司而言，也有著重大的意義，因為更便利於各港口間的貿易往來了。舉個實例，臺灣的烏龍茶由於品質優異，英國等世界各國的需求量漸增，中央研究院對於這方面已有詳細的研究。看見商機，英國商人來臺灣栽培、生產茶葉，但礙於當時臺灣的港口水深不夠，大船無法停靠，沒有其他辦法，只能先以帆船將茶葉先運往中國再轉運。英商道格拉斯汽船公司也是以這種模式，建立廈門-臺灣航路，再將臺灣物產由廈門轉運出去。如同前面一再提到的，在十九世紀末，日本統治臺灣前的三十年，英商道格拉斯汽船公司擔當了臺灣、中國之間貿易的橋樑。

臺灣的海上交通和中國大陸可謂相同，傳統的「帆船」在兩百年間，一直是主要的海上交通工具，佔了 98% 之多。進入二十世紀後，受日本統治的影響，汽船所佔的比例逐漸提高。所以總結來說，臺灣在十九世紀前半的海運，幾乎都是靠帆船，而十九世紀後半的最後一小段時期，才開始出現汽船。

今天的演講到此結束，謝謝！

卞鳳奎教授：

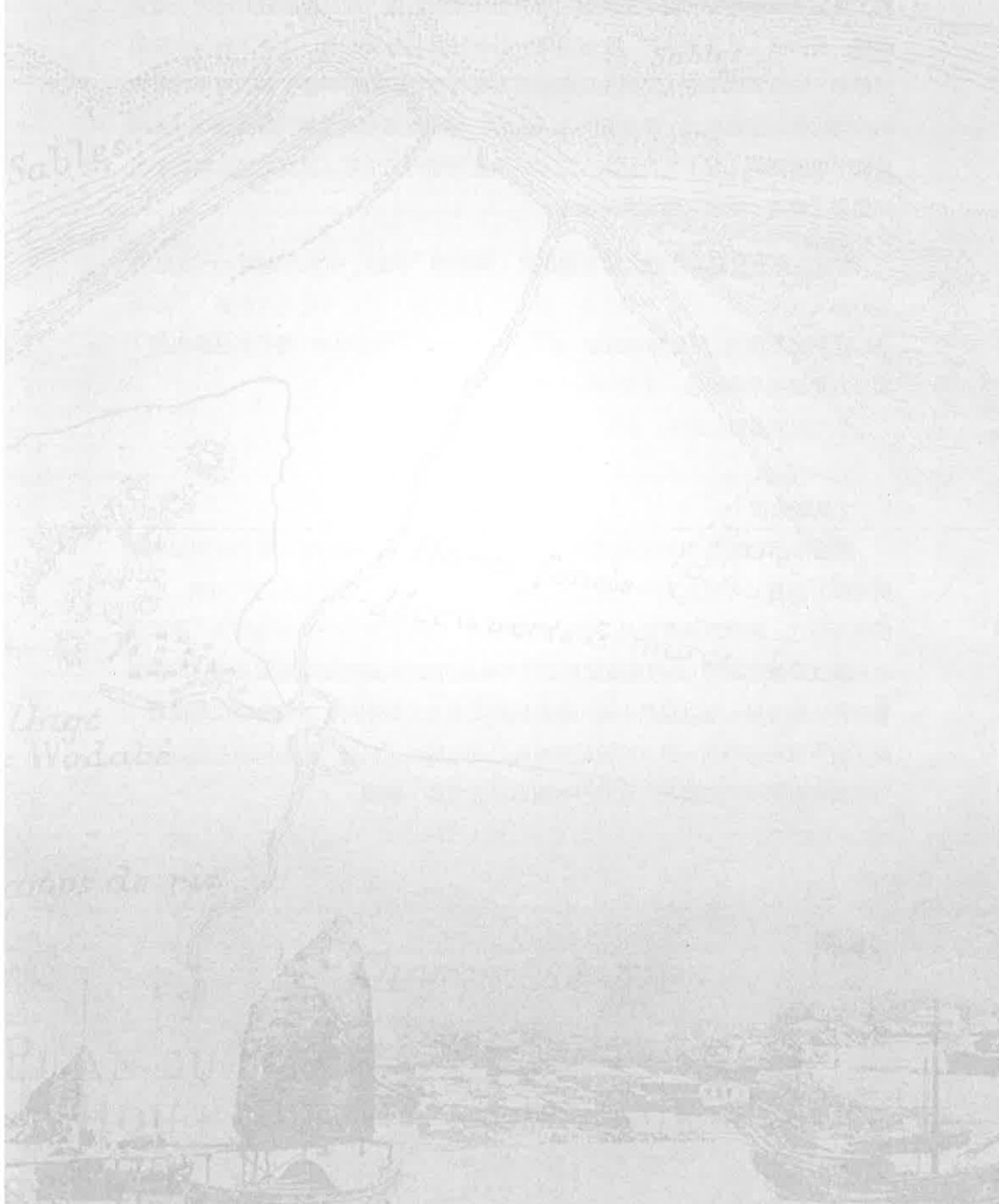
謝謝松浦老師將 19 世紀臺灣對環東亞的航運作一個詳細介紹，我們也知道剛剛黃老師有說過，17 世紀時荷蘭就把臺灣推向世界的舞台，那當然到清代時期，另一個帆船時代，跟對岸展開貿易促進了經濟繁榮，然而我覺得特別有趣的是，剛剛我也向陳支平教授詢問，為何會這麼喜歡使用帆船？他說帆船用於走私貿易港口的停靠，會來得比較容易。所以我們中國人對於帆船真是充分的利用，但隨著時代的變遷，到了日本統治的時代，西方的輪船與船艦也逐年取代了帆船，剛剛松浦老師也有充分的講到帆船時代的盛況，我們再次謝謝松浦老師，謝謝。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題二

廈門開港歷史與鼓浪嶼世界遺產的推動情形

陳支平

中國廈門大學歷史學系教授

摘要

自從 1840 年英國政府發動了侵略中國的鴉片戰爭，迫使清政府簽訂《南京條約》之後，廈門作為五口通商口岸之一，鼓浪嶼很快淪為列強各國的所謂「公共租界」。公共租界固然是中國近代以來喪權辱國的象徵，但是西方政治權力的介入和文化的移植，卻在客觀上促進了廈門及其周邊地區的文明進步與社會變遷。大陸改革開放以來，政府重視鼓浪嶼世界遺產的保護與創新，然而與之同時興起的旅遊觀光熱潮，卻又使鼓浪嶼處於一種紛亂無序、隨波逐浪的尷尬境地。

Topic 2.

The History of Xiamen port city and the Process of *Gulangyu Island's Application for the List of World Cultural Heritage*

CHENZhi-Ping

Professor/ Department of History, Xiamen University, China

Abstract

Since 1840 the British government launched the Opium War and forced the Qing government to sign the "Treaty of Nanking", as one of the five treaty ports, Xiamen was forced to be opened up to foreign countries and Gulangyu soon became the so-called "International Settlement", Even though the international settlement was a humiliating symbol of the Qing dynasty, the intergrades of western culture and political power produced an objective civilization and social development of Xiamen as well as the surrounding area. With the reform and opening up of Chinese mainland the government pays much attention on protection and innovation of the world heritage of Gulangyu Island. But the consequential craze of tourism makes Gulangyu Island get involved in a continued predicament of disorder and conformity.

演講實錄(二)

廈門開港歷史與鼓浪嶼世界遺產的推動情形

主持：卞鳳奎

主講：陳支平

卞鳳奎教授：

大家好，現在就開始我們的第二場演講，接下來是廈門大學歷史系的陳支平教授。陳教授目前是廈門大學國學研究院院長，過去也擔任過歷史研究所所長、文學院院長，當主辦單位請我幫忙以這次研討會主題找一位學者時，我立刻就想到陳老師，因為我在廈門大學念書的時候，他也是我的指導教授。陳老師是武夷山人，在廈門讀書，也在廈門教書，所以他對廈門是非常的了解。我還記的 97 年時，老師帶我去看過鼓浪嶼，印象很深，主辦單位希望可以討論歷史與世界遺產的議題，我想陳老師是非常適合的人選，那我們就請陳老師開始，請各位鼓掌歡迎，謝謝。

陳支平教授：

針對「19 世紀東亞港市的歷史記憶與新生」這主題，本人抱著比較悲觀的想法去看它，這不是我本人比較悲觀，而是如果在大陸，這主題會變成文化遺產保護。之所以不樂觀的緣故是因為，現在大陸對於文化遺產的保護，其實存在兩種不良的傾向。這個保護是有目的的，目的一就是經濟利益上的操演，目的二就是政治利益，這是目前大陸對於文化遺產保護最重要的考量原因。以我曾參與的中國國學館的修建為例，本以為是要參加如何蓋這個館所的討論，結果感覺比較像是象徵性的邀請簽名蓋章，主要是因為領導人早就知道要如何蓋這國學館，而其設計與國學文化也相差甚遠，他們是想把這館當作重要的現代政治教育的一個場所，所以賦予它一個很好聽的名字，叫做中華民族的精神文化家園，因此文化遺產保護被政治與經濟化，總會讓我覺得悲觀與不良。

鼓浪嶼在三十幾年前在廈門是非常有文明氣息的，現在如果不是很好的朋友邀請，那是絕對不會去，自己也肯定不會去，唯有廈門大學是全中國數一數二漂亮的，因此學校裡到處充滿著觀光客，所以還想和教育部申請改名叫做中國旅遊大學！大陸開放後，大家都知道大陸遊客的素質，來到這兒也不好好的玩，越是漂亮的地方就

是要搞怪。

一百多年前，鼓浪嶼在廈門是一個荒島，因為五口通商以後成為洋人租界區，鼓浪嶼才慢慢發展起來。現在因為大陸的文化遺產保護興起後，它事實上有一個突破常規的作法。如果文化遺產要修復，也要對源頭做一個認識，比如說剛剛松浦章教授有提到的，淡水最初與最後所開進的船是甚麼類型，但大陸現在對源頭的解釋非常的混亂，它只要能申請到文化遺產的保護，什麼話都敢說。比如說，中國大陸的考古結果，有時是令人存疑的，在這裡對不起中研院著名的專家，因為中國有很多考古是有政治需要的；又比如說，當地認為要把這歷史往前推，推得越早越好，所以我們中國有時會在有一些重大發現時，便把這個歷史推前了兩千年。以曹操的墓來說，這墓大家可以去探討一下是不是他的墓，沒有必要這麼著急，應該要大家搜集資料，好好研究，聚集一個共識再發佈。但結果是，今天挖到後，明天就召開記者招待會，而且都由中國目前最著名的考古學家發佈，說了不得，我們在這裡發現曹操的墓，後來就引起大家的討論。所以說，大陸現在有很多地方，莫名其妙的，歷史就被推前了幾千年。前兩個月中國大陸還有更驚人的考古消息，說在中國又發現比甲骨文早了兩三千年的文字。同樣的情況還有，我在廈門是做中國古代史，廈門現在要到聯合國去申請世界文化遺產，要提出廈門的文化底子是非常深厚的說法，才會出現現在非常有名的鼓浪嶼，然後就拼命的請中國古代史學家進行論證。我就說不行，因為清朝時，小島多半為走私地點，沿岸只要是船可以停靠，就可走私貨物到臺灣，因此廈門當時是強盜聚集之地，所以我只能說廈門最早時就是荒島，但我這樣說大家就不愛聽了，因為他們希望的應該是，廈門是個歷史很深遠的地方。老實說，有關洋行的資料，其實在廈門也應該不好找，所以如果要講廈門何時開始興盛，我們也只能從五口通商開始講起，如再往前開始討論，那大概沒什麼可供考究了。

從 1840 年英國政府發動鴉片戰爭侵略中國，迫使清政府簽訂南京條約之後，廈門就因五口通商，使得鼓浪嶼成為列強的公共租界區。公共租界當然是中國近代以來喪權辱國的一個象徵，但由於西方政治權力介入後文化的移植，引發了廈門文化與經濟的進步。廈門之所以有現在的熱鬧，可以說是因為五口通商後，西方文化經濟的移植管理，不然也不會有今天這樣的風貌。現在你們去鼓浪嶼，大約可以看到很多中西合併的古洋樓，那個就是很明顯的西方文化的影響。但更重要的其實並不

是它的建築外貌，我們講歷史的新生，主要我覺得不是外貌的新生，而是文化精神上的新生。文化精神的新生在哪裡呢？中國把農民工視為文化貢獻非常大的一塊，但我個人認為文明上還有待加強，農民工也帶來這社會很討厭的問題，吐痰、小便...等，世世輩輩這樣流傳下來的行為，這一兩千年也不覺得有什麼不文明的地方，但到了城裡後，這些習慣改不了，不只是只有廈門，上海、廣州..等都一樣，近幾年才開始對社會文明做一個教育及改善。

講到淡水就不得不提到馬偕博士，從一些照片中，可看到很多人找馬偕博士拔牙，我自己的牙不好，在農村社會長大時，牙痛我們不稱為病，但會要你的命。中國幾千年就沒有拔牙的習慣，自從鼓浪嶼五口通商後，開始有西醫在那邊拔牙，所以在中國幾千年苦不堪言的東西，在租界時期就解決了不少。不用說很多東西，都是跟他們有關，拔牙、天花、麻子，小時後我們村莊好多個，例如說生孩子，在西醫還沒進來前我們都稱為一個鬼門關，女同胞生孩子的死亡率很高，美國有一位很有名的教授他就發現，在西醫還沒進來臺灣前，女同胞在生小孩時死亡率特別高，這個在農村裡都知道。像林則徐，他生的孩子死了好幾個，因為以前的小孩子要死很容易，所以在鼓浪嶼當時的西方租界，在社會文明和知識上，做了很大的培養，可以看到有幼兒園、書院，也可以看到婦女的衣服做了些改變，環境整潔也都在租界時期改變很多。所以你可以看到，以前的廈門的人口稠密、又窄又髒，公共衛生不佳，也引發了很多傳染病，到了光緒 28 年，政府批准了洋人租界後，洋人就在鼓浪嶼住下了，環境變得優美整潔，這都可以在很多書籍上看到，這對鼓浪嶼社會的改變，起了非常大的作用。

不要小看鼓浪嶼這小地方，也出了很多世界級人物，我們剛剛說生孩子像鬼門關，第一個著名的接生婦科醫生叫做林巧智，他的祖籍是臺灣，也是臺灣人，擔任大陸那邊的中科院院士，他小時候就是在鼓浪嶼受教育讀書長大；林語堂也是世界級學者，包括他太太，都在鼓浪嶼長大。另外，像是音樂，當時鼓浪嶼號稱為『鋼琴之島』，據說當時鋼琴普及率是全中國最高，比例高達每家每戶都有，現在當然不一樣，現在只要是有生子女，不管會不會彈，都先買一台給他再說，所以現在大陸的鋼琴變成一種擺設，他不一定會彈。鼓浪嶼就真的每家每戶有時都會舉辦家庭音樂會，這都是當時租界形成的一種文化。所以你看鼓浪嶼這小小的地方，可以誕生一個中國音樂家協會的會長，可以誕生一個可以獲得世界性音樂大獎的人，這些人

都是在當時租界時代受教育的，這是一個我認為是非常了不起的一個時代，假如說沒有這個時代的話，我們現在中國社會文化的普及要打一個問號。

自從租界區興起這樣的生活習慣後，影響就慢慢從鼓浪嶼拓展到廈門市，所以鼓浪嶼在這時代提高、促進了不少文化社會的進步，這個才是值得我們繼承的鼓浪嶼文化遺產。因為我們文明是不斷進步的，既然人家 100 年前對鼓浪嶼文明起了這麼大的作用，那麼我們現在毫無疑問的，也是要做並繼承她們的文明。

早期我們到中國大陸旅遊，臺灣同胞有一句順口溜：「白天看廟，晚上睡覺」，因為當時白天沒有什麼可以看，就只能看看古蹟、廟宇，包括鼓浪嶼也可以算是一個歷史古蹟。鼓浪嶼算是在當時發展比較快的旅遊地區，所以我們可以看到好好的別墅，辦起了家庭旅館，然後鼓浪嶼本身 100 年來是沒有什麼機動車的，現在也搞了很多變頻車，搞的周遭都變得不是很舒服。當然政府也早就看到這個問題，也在想如何改善、回歸到以前的面貌，所以就有人提出鼓浪嶼以前音樂很出名，我們可以把它變成音樂島。剛開始時，就會有一群「北漂」音樂人（「北漂」的意思就是居無定所的人）在這裡擺攤，擺一陣子後，我自己的感官上覺得還可以，人少時走在街道上，在樹蔭底下可以聽到有人吹拉彈唱的，好像也不錯；可是後來遊人一多，根本就把這些吹拉彈唱的，擠到另外一邊去了，他奏了什麼東西，大家都聽不到，政府也沒有多去管他，這些人也就自然消失了，所以你現在如果要去看也看不到了。因此，要把鼓浪嶼建成音樂島的這個願望完全失敗。

當時也做了很多應變措施，例如：動漫、作畫.. 等，想藉此提升文化水平，把這些人都招攬過去，但之後還是抵擋不了人山人海的人潮，人潮一來了，連站的地方都沒有，哪裡還可以擺這些物品，因此這些措施也接連失敗。你說鼓浪嶼人潮這麼多，要如何去保護這些歷史文化記憶與新生，這真的是很麻煩的一件事情，鼓浪嶼現在就變成人聲吵雜、商業氣息很重的一個地方，跟以前推動經濟文化進步時的景象相差甚遠，這問題令人感到相當的頭痛。政府也相當重視這個世界文化遺產，我們不能說他不重視，但要維護好文化遺產，要不是被騙，要不然就是要非常用功。大陸對這方面的熱情很高，有一些當地聰明的人會想到一些名義來欺騙上面的（政府），然後上面的會覺得你這個「騙」得很有道理，就把錢撥給你。所以我們大陸有一句話，「跑部要錢」不知道大家有沒聽過這一句話，這個部不是跑步的步，而是財政部、交通部的部，全世界的中央都一樣，都是今年撥下來的錢就把他做完，但是

大陸中央就不一樣，他都會先給一部分，讓上上下下的口袋都先滿滿的，之後下面的人就會跑上來巴結，然後我看到你這個人巴結的不錯，我就從口袋裡再拿一點給你，所以中共就逼著這些大陸學者、專家們，弄了些課題來跑，我們就跑人要錢。這就是大陸文化遺產保護的不同層面，有時後大興土木到最後，這房子洋不洋土不土，這個在大陸觀光時，大家都可以看一下。所以大家可以想想，為何我在前面會說，我抱著悲觀的角度去探討這方面的內容。

臺灣這方面可能就不太一樣，我 1998 年在這邊的暨南大學教書時，我記得當時臺灣行政院在推廣古蹟的保護，我當時還跟著跑到金門去看，看到一個牌坊，大家都在很認真的做研究討論，那次我看了之後，就發現臺灣這邊對這方面是比較重視的。那時候大陸還沒有這樣，當然大陸這些古物太多了，像這些小牌坊，我們不會去測量它，但是有一些是很重要的東西。所以現在對於文化遺產的保護，會走向兩個極端，一是所有的事情都會被「錢」牽著鼻子走，如果蓋房子挖到古物，發現這東西不值錢，就常常被推土機推倒，我就親身經歷兩個這樣的事，像是林則徐小時候讀書的地方，人家早早就掛了一個牌子寫：林則徐讀書處，結果福州地方政府就把地賣給了地方的建設廠商，房地產廠商不管你三七二十一，推土機就給你全部推過去，推之前福州的一些學者就告訴他們這不能推，這是林則徐讀書過的地方，這要推的話，要報國務院的，結果建設廠商就把他找去吃飯，邊吃飯時就找人把地推過去，等到他吃飽後要來理論時，就發現推土機早就把地推了，之後他怕責任重大，就找一些學者過去，和政府與建商做溝通，之後建商就說，我們準備在這裡蓋比原本大五倍的讀書處，那你說這裡還是讀書處嗎？這個文物保護不是這樣用的。

這就是一段例子，另一段例子就是，如果用數字來統計的話，被大陸列為文化遺產的這些地方，大約超過一半都是有經濟價值的，例如說種茶，他也給它列為重要遺產，那我就說為何種地瓜的就不能？這顯然就是因為地瓜它不值錢，老實說以文化來說，福建人還真該列地瓜為重要的文化遺產，大家都知道從明代歷史以來，這個地瓜不知道救活了多少福建人，如果沒有這個地瓜，搞不好連臺灣人也沒有。可是現在不一樣，茶葉這可以賣高價錢，所以現在這茶葉，就被大陸列為物資文化遺產，有被列入省級的，有沒有被列入國家級的就不知道了。總而言之，大陸的文化遺產走向政治、金錢化後讓我覺得非常的不好，在我可以預見的時候，我都認為這不太可能改善，所以希望借由淡水這邊能夠做出一個表率，可以讓廈門這邊學習與

交流，謝謝。

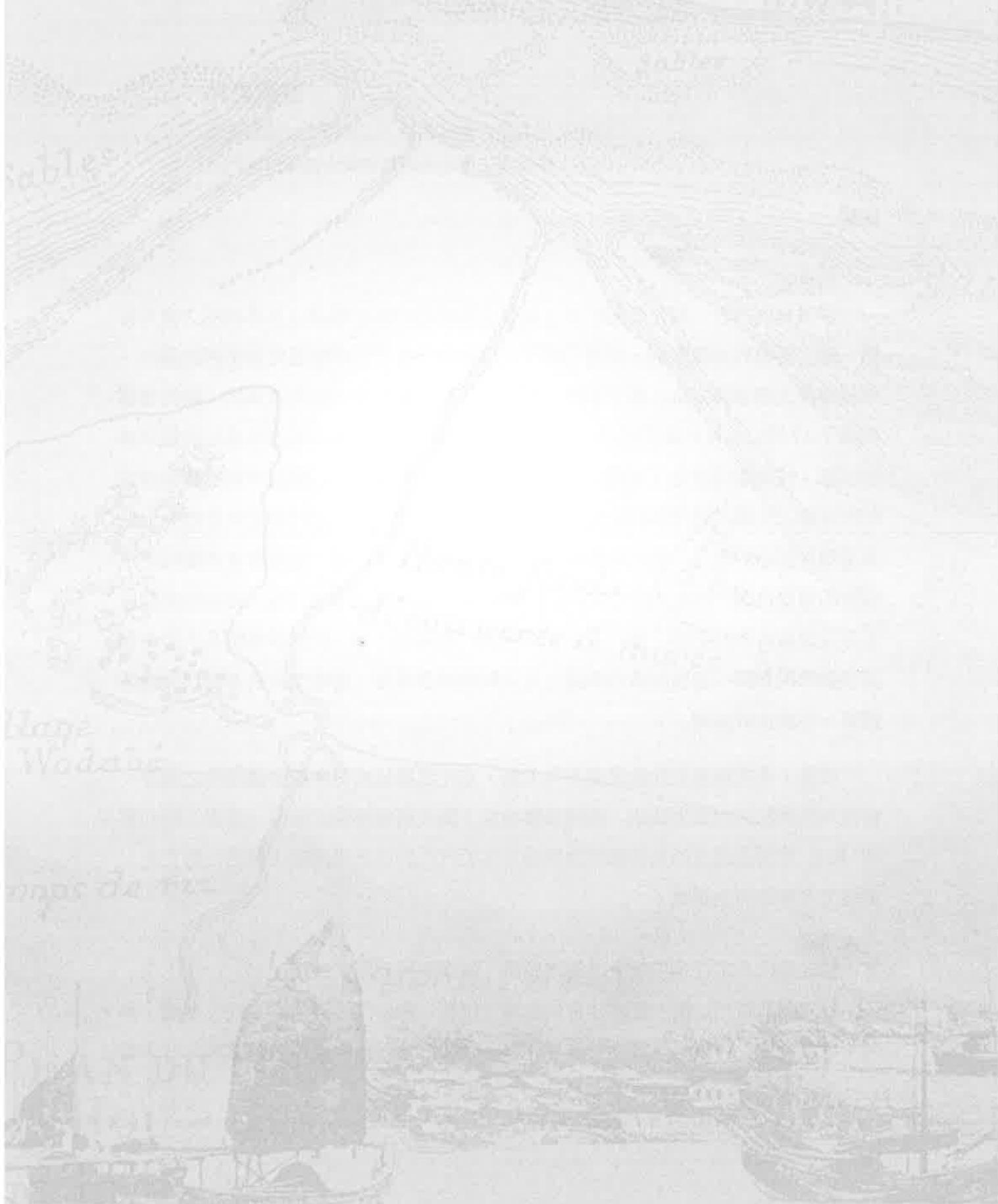
卞鳳奎教授：

謝謝我們陳老師語重心長跟我們分享，他是用不同的角度去看古蹟維護與文化再生，對於再生，陳老師更關心的是再生的意涵，那如果維護與再生往往都朝著經濟的走向，這種導向是否全是正向？也有待我們大家來思考，我們再一次謝謝陳老師。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟園
2013 淡水洋行的歷史與再生研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題三

關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮 —活化港都文化、創造力之都市再生

藤原惠洋

日本九州大學大學院教授・工學博士・建築史家
九州大學藝術工學研究院環境與古蹟設計部門長

摘要

1 · 前言

本次發表內容，擬先概觀近年日本歷史建築物的保存修復以及再利用之常見特徵。繼之再檢討具體事例，以便了解現代日本進行精密且考證歷史建築物的保存、修復事業之理念與方法。接下來將介紹歐洲列強在東亞所建設的建築物，該批建築物給予 19 世紀以後的東亞近代化過程，帶來深厚的影響。其中筆者將剖析英國領事館個案，並實際造訪近 5 年國庫補助事業之文化資產保存、修復的下關英國領事館的所在地。下關英國領事館位於日本本州西邊的港都下關，在日本近代化歷史上扮演著舉足輕重的角色；與同時期東亞所建之英國領事館相同，皆是探索建築物使用情形的重要古蹟。再者，該領事館將於今年 12 月完成保存修復工程，如何對外開放給市民做最有效的利用，是一直以來積極探討的議題之一。而該領事館長久以來期望多數市民參與，並展開多方參議之方法與成果展現等，皆是走在日本時代尖端的個案，可謂佳評如潮。

於是，本次發表以此重要個案為主軸，首先掌握目前日本歷史建築物之保存、修復以及再利用的歷史脈絡，透過具體檢視下關英國領事館之保存、修復工程的案例。其次，本發表之目的為普遍性地申論日本近代化的許多港灣都市所活化的文化、創造力之都市再生課題。

2 · 關於現代日本社會中歷史建築物保存、修復與再利用之時潮

日本明治時代以前，日本社會以維護、修補、翻修同性質宮廟系列（寺院、神社、皇室關係）等主要建築物為首要任務，同時亦進行常態性的營繕事務。日本明

治時代以後，歷經了廢除寺廟、毀謗佛僧的慘痛經驗，專精於同性質宮廟系列的木匠們，除傳承傳統技能，繼續從事傳統、歷史建築物的維護、修補、翻修的工作之外，隨著 1898 年（明治 30 年）古神社寺廟保存法之發布，正式地開始了文化資產行政工程。然而，第二次世界大戰之後，因文化資產保護法之制定，重新檢討省視戰前所認定的國寶等文化資產；同時，社會亦對於古神社寺廟外各式各樣的建築物，展現出濃郁的歷史渴求、興趣與關懷。

關野克先生所領導的研究團隊正為其中一環，該研究團隊發現了登呂遺跡，並陸續發現了遺留於長崎市南山手的西洋風建築—格拉巴（英國人 Thomas Blake Glover，1838-1911）之官邸。鑑此，為呼應本次發表主題，特別再次簡潔回顧 1950 年代以後發展軌跡，其背景與原委簡單說明如下。

（1）1950 年代（昭和 30 年代）以後，日本傳統民家及明治建築調查等相關研究風起雲湧。當中，激發出相較於之前專注於研究古神社寺廟外的另一股脈動，同時廣泛地提高了富有歷史意義建築物的評價、保存、修復、再生的生機。基於文化資產保護法規定，涵蓋保護對象的範圍亦逐漸改變。例如，1990 年代之後，明治時代後所建築完成的和式建築或近代化產業施設亦被囊括其中。有鑑於此，受文化資產保護法保護的建築物變得更多，其屬性更加多元廣泛。

（2）1950 年代為近代建築研究史上的黎明期。顧名思義，明治時代建築便是指江戶幕府末期、明治時代的建築物，是為主要保護對象。隨此批建築物列入保護對象，改寫了建築發展史，帶動自大正時代至昭和第二次世界大戰為止的建築物，也被包括其中。近年來，甚至將第二次世界大戰時期、戰後的建築物劃入保護範圍內。順應此時代潮流，建築史上認定的歷史範疇與研討課題，也擴及至時代、保護建築物、主題、評鑑方式、發掘文獻、實證歷史資料等多種面向。

（3）日本於第二次世界大戰結束後的 1950 年（昭和 25 年）制定了文化資產保護法。1970 年代以後，為了呼應新文化資產概念的興起及社會期待，修正了文化資產保護法。其中，1975 年（昭和 50 年）開始了「指定重要傳統建築物群保存地區」，實施歷史建築物的群聚、區塊地區的保存方法，誠屬劃時代的創舉。此外，1997 年（平成 9 年）導入「國家註冊登錄有形文化資產」制度，不僅保存重要的歷史建築物，更以尊重所有者的想法為前提，實施善盡區域建設或城鎮建設之保全、修復、

整修、活用等保存文化資產方式。此革新之舉促進了文化資產保存向前邁出了一大步，並活化區域社會中的歷史建築物之評價與功能，更以維護、活用為前提，創造出活絡社會營繕事業等新觀點。

(4) 1992 年起獲世界文化遺產組織批准為開端，開始進行以日本國內文化資產保護為由，向世界文化遺產推薦或註冊登錄日本國史古蹟或國家指定重要文化資產。於是，包含保存管理計畫等方面，皆產生了相互影響。然而，今年 9 月審議「明治日本產業革命古蹟」為 2015 年度日本國內候選之際，礙於港灣法、工廠法、景觀法等相關規定，進行了長時間跨主管單位的法令政治協商，實屬首例。此為當前的文化資產保護法與世界文化遺產間的聯繫，發揮了巨大的影響力。

3 · 國家指定重要文化資產：舊下關英國領事館之保存再生業務

日本近年傳承了國內歷史建築物之保存修復與再利用風潮，為瞭解現代日本極為精緻、實證考察歷史建築物之保存修復事業的理念與方法，謹就日本國家指定重要文化資產舊下關英國領事館之保存再生事業，作一番介紹。

在此簡單彙整 3 點的特徵來說明。由此 3 點可得知下關英國領事館是日本國內思考歷史性建築物之保存修復與再利用之時，深具開創意義之創舉。

(1) 該建築物是影響東亞近代化過程中頗具代表性的例子。於 19 世紀以後歐洲列強在東亞建造，位在日本本州西邊的港都下關，在日本近代化歷史上，占有一席之地。1906 年（明治 39 年）完工的 2 層樓紅磚建築物。由在中國上海擔任英國工務局技師威廉·柯爾（William Cowan）所設計。威廉·柯爾於完工後的隔年（1907 年）擔任長崎英國領事館之建造。由此可知，下關領事館不管是同時期遍及東亞英國在外公館的建築工程上，或日本聘請外國技師於明治時代建造的紅磚建築工程中，皆為重要的建築遺跡。

(2) 下關英國領事館的原始建築自 2008(平成 20)年度起至今 5 年間，由國庫補助事業贊助，進行文化資產保存修復事業。該修復事業包含紅磚建築物中少見的專業半解體修復與紅磚新技術的耐震補強，是截止目前為止，堪稱日本國內少之又少的浩大修復工程。

(3) 2008 年之前，曾經舉辦了將長期保存修復工程，也納入古蹟保存再整備活用

考量之學者專家的討論會議，以及開放下關市民參加工作坊。累積多次與市民面對面討論，並開放市民共享公共文化資產的檢討經驗。該領事館針對於今年12月完成保存修復工程之後，將如何以一公共文化資產開放給市民使用。此種市民長期參與而連續討論之方式成果，在日本是首例，獲得高度的評價。領事館連接著現今佔地附近的唐戶地區之過去和未來，被定位為觀光、文化園區以及環繞商店街、商業區之交流連結區，以期創造出區域繁榮。營運方面，則預定舉辦與周邊設施的聯繫活動，或利用領事館舉辦多項活動。

（以下為完成之時將以發表論文方式公開問世）

- 4 · 國家註冊登錄有形文化資產的效力與課題
- 5 · 歷史性建築物與市民參與
- 6 · 活用歷史性建築物之創意都市：朝向活用文化、創造性的港都再生
- 7 · 目標下個世代類型的創意集團之必備要件
- 8 · 結語

トピック3.

日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する潮流 ～港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生へ～

藤原惠洋

日本九州大学大学院教授・工学博士・建築史家
九州大学芸術工学研究院環境・遺産デザイン部門長

要旨

1・はじめに

本発表では、近年の日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に見られる特徴を概説する。そのうえで、現代日本が展開している緻密で実証的な歴史的建造物の保存修理事業の理念と方法論を知るために事例を検討していく。本発表で紹介するのは、19世紀以降の東アジアの近代化過程に影響を与えた西欧列強による建築の好例として英國領事館をとりあげ、その中から現在まで5年間にわたる国庫補助事業として文化財保存修理事業を進めてきた下関英國領事館の現場を見て行く。敷地は日本を構成する本州西端の港湾都市下関であり、日本の近代化の歴史上、重要な位置であった。同時期の東アジアに展開した英國在外公館に共通する建築活動を知るうえで重要な建築遺構と考えられる。さらに同遺構は本年12月に保存修理事業を完了させた後、公開文化財として市民社会に向けどのように活用して行くのかが検討されており、長らく市民参加を意図しながら展開してきた論議の手法や成果も日本では先導的な事例として評価されている。

したがって本発表は、こうした喫緊の事例を軸に、日本における歴史的建造物の保存修復と再利用の歴史的文脈を把握したうえで、具体的な下関英國領事館の保存修理事業の事例検討を通し、日本における近代化を先導してきた数多くの港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生を普遍的に論じることを目的としている。

2・現代日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する潮流

明治以前より日本社会では主として同宮系（寺院、神社、皇室関係）の建造物を中心としながら恒常に建造物の維持・補修・建て替えに関する営繕業務を行ってきた。こうした歴史的経験に基づき、明治以降は廢仏毀釈の歴史的体験を経ながらも、同宮系大工たちが伝統的・歴史的な建造物の維持・補修・建て替え業務に従事、技能の経験的継承を行う中、1898年（明治30）には古社寺保存法が制定され、本格的な文化財行政が展開することとなった。しかし第二次世界大戦後、新たに制定された文化財保護法の下、戦前期の国宝をはじめとする文化財の見直しが進められ、同時に古社寺以外に及ぶ幅広い建造物への歴史的認識や社会的関心を生み出していく。

そのいつかんで関野克により登呂遺跡が発見され、さらには西洋館としての長崎市南山手に遺されたグラバー邸等が同じ関野克研究室の手により再発見されていく。ここでは発表テーマ上、とくに1950年代以降の経緯を簡潔にふりかえりながら、その背景と事由を概説する。

（1）1950年代（昭和30年代）以降、民家研究や明治建築に関する調査研究が進められて行く。そこから旧来の古社寺を中心とした歴史的評価の観点を相対化する動向を生み出し、幅広い歴史的建造物の評価と保存・修復・再生の機運が醸成されていくこととなった。文化財保護法に基づく保護の対象にも影響を与えることとなり、1990年代以降、明治以降の和風建築や近代化産業施設といった領域が包摂されるようになり、より広範で多彩な対象物件を有するようになった。

（2）1950年代の近代建築史研究黎明期は、明治建築といった呼称に象徴されるように、幕末明治期の建造物が主要な対象であったが、その後の建築史学の発展を反映しながら、大正、昭和戦前へ至る建造物が対象となつていったのはその後のこととなる。近年はさらに戦中、戦後までの建造物を対象とすることができるようになっており、それに応じて建築史学の歴史フィールドも時代、対象物件、テーマ、評価手法、文献実証史料の発掘、等の積極的な拡張を遂げている。

（3）日本の文化財保護法は、戦後1950年（昭和25）に制定された後、1970年代以降、新たな文化財概念の台頭や社会的な必要に応じ改正がなされてきたが、

その中でも、1975年（昭和50）に行われた改正で「重要伝統的建造物群保存地区指定」が始まり、歴史的建造物の集合的・面的な地域を包括的に保存する手法が実施されるようになったことは画期的であった。さらには1997年（平成9）改正では「国登録有形文化財」の導入が行われ、貴重な歴史的建造物の保存のみならず、所有者がみずから意向を唱えながら、地域づくりやまちづくりに貢献しうる保全・修理・再整備・活用を内包した文化財のあり方が打ち出せるようになり、大きな革新的変化を与える出来事となった。これらは地域社会における歴史的建造物の評価や役割を活性化し、保全・活用を前提とした社会的営繕事業の創出といった新たな視点を生み出している。

（4）1992年ユネスコ世界遺産条約への批准を皮切りに、国史跡や国指定重要文化財等の日本国内における文化財保護を条件として世界文化遺産の推薦や登録が行われてきたため、保存管理計画を含め相互に強い影響をもたらすようになっている。ただし、本年9月に「明治日本の産業革命遺産」が2015年度国内候補に選考された際には、港湾法、工場法、景観法といった関連法により、こうした長年の取り組みを法的に超越した政治的調整が行われ、これまでの文化財保護法と世界文化遺産の連携に大きな影響を与えることとなっている。

3・国指定重要文化財旧下関英國領事館の保存再生事業

近年の日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する歴史的文脈を受け、現代日本における極めて緻密で実証的な歴史的建造物の保存修理事業の理念と方法論を知るために国指定重要文化財旧下関英國領事館の保存再生事業を概観する。

ここには以下の特徴が見られるが、そのことから日本における歴史的建造物の保存修復と再利用を考える上で画期をなす事業と位置づけることができる。

（1）本建築は、19世紀以降の東アジアの近代化過程に影響を与えた西欧列強による建築の好例である。敷地は日本を構成する本州西端の港湾都市下関であり、日本の近代化の歴史上、重要な位置であった。1906年（明治39）竣工、2階建赤煉瓦造建築、中国・上海における英國工部局技師ウィリアム・コーウン（William Cowan）が設計を担当。同人は翌年竣工した長崎英國領事館も担当したことが判

明しており、同時期の東アジアに展開した英國在外公館に共通する建築活動を知るうえで重要な建築遺構と考えられる。かつ日本における外国人技師による明治期の赤煉瓦建築としても重要な遺構である。

(2) 下関英國領事館の現場は、2008年(平成20)度から現在まで5年間にわたる国庫補助事業として文化財保存修理事業を進めてきた。これまでの赤煉瓦造建築では類を見ないほどの本格的な半解体修理と赤煉瓦部分の新技法による耐震補強をめざし、日本でも類を見ない大掛かりな修理事業となっている。

(3) 2008年以前より長期間の保存修理事業を射程に入れた保存再整備活用に関する専門家の検討会議および下関市民参加型の提案ワークショップを開催、市民に開かれた公開文化財としての検討を重ねてきた。同遺構は本年12月に保存修理事業を完了させた後、公開文化財として市民社会に向けどのように活用していくのかが検討されており、長らく市民参加を意図しながら展開してきた論議の手法や成果も日本では先導的な事例として評価されている。現在は、敷地周辺の唐戸地区の過去と未来とをつなぎ、観光・文化施設並びに商店街・商業施設をめぐる交流ゲートウェイと位置づけ、地区の賑わい創出をはかる。運営面では、周辺施設との連携によるイベントや領事館を利用した多種多様なイベントなどを開催が計画されている。

(以下、完成本文は発表時に公開の予定である)

- 4・国登録有形文化財の効用と課題
- 5・歴史的建造物と市民参加
- 6・歴史的建造物を生かしたクリエイティブシティ～港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生～
- 7・次世代型クリエイティブクラスターへの要件
- 8・結び

Topic 3.

The Development of Historic Architecture Preservation, Restoration and Reuse- Revitalizing Port City Culture and Creative City Revival

FUJIHARA,Keiyo

Chairman and Professor / Faculty of Design, Environmental and Heritage Design,
Kyushu University, Japan

Abstract

1. Introduction

This presentation will begin from an overview of the common practices of preservation and restoration of historic buildings in Japan in recent years and follow with a discussion on case studies, exploring the concepts and methodologies of contemporary Japanese practices of research for preservation and restoration of historical architecture. Following the overview, an introduction to the buildings constructed by European powers in East Asia will be presented. This group of architecture presents the profound influence of Western cultures on East Asian nations in the process of post-19th century modernization. The author will analyze the case of the British Consulate Building and lead participants in a tour to the site, which has been under a 5-year government funded preservation and restoration program. The Shimonoseki British Consulate is located in the port city of Shimonoseki, in the west of Japan's Honshu island. This architecture played a significant role in the history of Japan's modernization. Similar to the British Consulate buildings of the same period built in other East Asian nations, the Shimonoseki British Consulate Building is also a significant landmark for exploration of architectural usage. Restoration of this building is expected to be completed in December this year; therefore, the administrators have been actively discussing the most effective ways to utilize this space after it is reopened to the public. Administrators of this site have been expecting active participation from city residents, and their schemes for public participation, including exhibition of the achievements, have brought enthusiastic and positive responses. This case has been widely recognized as a leader of its time in Japan.

Therefore, this presentation will be based mainly on the case of the Shimonoseki British Consulate as a model of contemporary practices of preservation, restoration, and reuse of historical architecture. First of all, we will review the historical context of the

Shimonoseki British Consulate, as well as its development. Following the review, we will move forward to discussing general practices of cultural revival in several port cities and concepts of creative city redevelopment.

2. The trend of preservation, restoration, and reuse of historical buildings in contemporary Japanese society

Before the Meiji Era, preservation, repair, and restoration of historical buildings in Japan was mainly focused on temples (monasteries, shrines, and imperial architecture); such architecture was regularly maintained. After the Meiji Era, an anti-tradition movement destroyed temples and expelled monks. This traumatic experience brought the temple craftsmen beyond their regular work of passing down the traditions into the realm of preservation, repairing, and restoration of historical buildings. A full scale cultural assets administration was also launched in 1898 (Meiji 30) after the Ancient Shrines and Temples Preservation Act was officially enacted. After World War II, enactment of the Cultural Assets Protection Act once again instigated a full-scale review of national cultural assets recognized before the war. At the same time, society began to show enthusiastic interest and care for historical architecture.

The research team led by Mr. Masaru Sekino was one of the active researchers of historical sites. This team discovered the Toto Ruins and Western-style architecture, Glover Garden House of Thomas Blake Glover (1838-1911) in Minamiyamate Nagasaki. For the presentation in this year's conference, the development and background of historical architecture beyond the 1950's are briefed in the section below.

(1) In the 1950's (Showa 30), a wave of research on traditional Japanese civil houses and architecture of the Meiji Era surged. This wave inspired heated study beyond the previous focus on ancient temples and shrines and the achievements brought significant historical building new opportunities for repositioning, preservation, restoration, and revival. The scope of the new Cultural Assets Protection Act covers a very different group of architecture. For example, Japanese architecture and modern industrial facilities built after the 1990's are also included. Under the Cultural Assets Protection Act, historically significant architecture now covers concepts in a wider and more diverse range.

(2). The 1950's marked the dawning of contemporary architectural research. As the name suggests, Meiji Architecture refers to buildings constructed during the late Tokugawa Shogunate Era and Meiji Era, and listing architecture built in this period into the scope of protection marks a new era of architectural history. This significant turning point initiated the recognition of architecture constructed from the Daisho/Showa Era to the end of World War II, and even the buildings/ruins of World War II and postwar period. The

scope of recognition and research were also expanded into the subjects of the time periods, architectural preservation, themes of architecture, recognition criteria, related literature, and historical data.

(3). In the postwar era (1950 or Showa 25), Japan enacted its Cultural Assets Protection Act, and in the 1970's the Act was amended in response to the new concept of cultural assets and social expectation rising at the time. In 1975 (Showa 50), the "Significant Traditional Architectural Designation" program was launched, which initiated the unprecedented concept of preservation by architectural clusters or blocks. In 1997 (Heisei 9), the "National Tangible Cultural Assets Registration" system was launched, which initiated the concepts of respecting the owner and preserving cultural assets through preservation, restoration, repair, and revival activities in regional or city projects. This revolutionary concept brought the practice of cultural assets preservation a large step forward. Under this concept, the values and functions of historical buildings are redefined and new models, such as reviving social enterprises, were created for the goals of maintenance and revitalization.

(4). In 1992, Japan began to seek recognition of the UNESCO World Heritage Center for National Historical Landmarks and Designated Significant Cultural Assets for the purpose of cultural preservation. This brought changes to Japan's preservation practices, including the preservation and management plans. The review of "Meiji Era Japanese Industrial Revolution Landmarks" for domestic candidacy in September, a nomination for 2015 program, went into a deadlock due to the restrictions imposed by the Harbor Law, Factory Law, and Landscape Law. This was the first case where long-term and cross-administration political negotiation was involved. This is the best example of the powerful influence generated from the connection between cultural assets protection laws and the movement of world cultural heritage protection.

3. National Designated Significant Cultural Assets: Preservation and Revival of the Old Shimonoseki British Consulate Building

In recent years, a wave of preservation and revival of historic buildings surged in Japan. To understand the concept and methodology of Japan's research on preservation and restoration, the process of preservation and restoration of the Shimonoseki British Consulate is introduced in the section below.

The section will illustrate the three unique features of this project and the epoch meaning of historical architecture preservation, restoration, and reuse in Japan.

(1). This architecture represents the significant influence of Western culture in the process of modernization of East Asia. This was one of the buildings constructed by the European powers in the 19th century. Located in the port city of Shimonoseki on the western side of Honshu, this structure has significance in Japan's modern history. This two-story red-brick structure completed in 1906 (Meiji 39) was designed by William Cowan, a technician of the British Bureau of Engineering, who was appointed to build the Nagasaki British Consulate Building two years after this building was completed (1907). This shows that the Shimonoseki British Consulate Building was highly significant among British consulate buildings of the same period in other parts of East Asia or red-brick architectural projects constructed by foreign technicians commissioned by Japanese proprietors.

(2) Restoration of the Shimonoseki British Consulate Building commenced in 2008 (Heisei 20). This five-year project is partly funded by the government and partly sponsored by private businesses. This project involves restoration of the half-collapsed structures and quake-resistance reinforcement of an unprecedented scale.

(3) Before 2008, the long-term preservation and restoration project of Shimonoseki British Consulate Building was discussed in an expert's conference of historical architecture restoration and residents of Shimonoseki were involved in the process. Much experience from face-to-face communication with community residents and sharing of public cultural assets with the public was accumulated. Restoration of this architecture is expected to be completed in December this year and the spaces will be open as a public cultural asset to residents. This is the first case in which citizens are involved in participation and dialogue on a long-term basis and the public has responded with high opinions. The Shimonoseki British Consulate Building is closely linked to the past and future of the Karato area, as it is positioned as a tourist destination, developed to link with the surrounding business streets and commercial districts and expected to bring prosperity to this area. Its operation will include regular activities centered around the consulate building or in coordination with local events.

(The subjects listed below are subjects to be covered in the thesis presentation)

4. The effect and issues of national registration of tangible cultural assets
5. Historical buildings and public participation
6. Creative city with revitalized historical architecture: Revitalization of a port city through culture and creativity
7. Essential criteria of next-generation creative groups
8. Conclusion

演講實錄(三)

關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮 —活化港都文化、創造力之都市再生

主持：卞鳳奎

主講：藤原惠洋

卞鳳奎教授：

接下來我們的主講人藤原惠洋教授，是九州大學大學院教授，演講的題目是關於「日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮—活化港都文化、創造力之都市再生」，主辦單位安排得很好，之前是討論港口城市的歷史保存，現在再安排歷史建築的修復與再利用，那我們就熱烈的鼓掌來歡迎藤原教授。

藤原惠洋教授

大家好，十分感謝今天能受邀到此演講。我是藤原，任教於九州大學。九州大學是離臺灣很近的九州島內的大學。本人是專門研究建築和都市的歷史，之前正好有提到中國大陸的世界遺產的話題，我在日本也負責日本國內世界遺產的考選與推薦工作。另外，對於種種的文化資源、文化資產，除了保護之外，如何能夠加以活用，甚至是注入新的生命，例如活用在經濟或是文化活動上等等，本人也從事這方面的研究與推廣。這門學問在學界稱為「文化資源學」和「文化經濟學」，在日本尚為一門新的學問，而這也正是我的專業領域。

今天是千載難逢的好機會，希望能藉此找出日本和臺灣之間的共通問題，並介紹目前我們在日本著手努力的工作內容，也期望今天將介紹的案例，其精神能夠活用在臺灣各處。

我個人不太喜歡坐著，所以我將站著演說。很抱歉我只能用日語，也許有漢字的地方在座的聽眾會比較容易理解。日本目前整體社會總算能重視起國家文化財產，在日本管轄文化財產的機關是文化廳，中央各機關的預算一般都在減編，唯獨文化廳的預算逐年在增加，對於我們這類學者而言，是十分令人振奮的。

政府以文化廳為首，從事保護文化財產的工作，這樣的工作當然需要很多的專業知識和技能，近年更提倡不只是保存，最好還能再利用甚至活用，而我們的工作

就是負責這類的提案和指導，這是一項相當重要的工作。

早期時代，對於文化工作較注重於保存的方法，提到再利用或活用，則是由其他領域如都市計劃的專家來執行，但這樣會容易變成像先前提到的中國案例的情形，負責策劃活用建物的專家，會以經濟效益為考量，而與原本該著重努力的地方產生矛盾。然而，近年來的主流，總算逐漸修正至應走的方向。

接著要介紹的是日本的舊英國領事館。這個建築物從五年前開始進行保存修繕的工程，再過兩個月也就是十二月，費時六十四個月的工程將接近完工。拆去施工外牆後，重新修繕過的舊英國領事館，即將以新面貌與世人見面，許多人心中充滿著期待。這樣的工程在日本並不多見，不但花了五年的時間，且投入了大量金錢，而本人正是擔任這工程的審議會委員，當然針對這項工程給予許多建議和指導。

中國的世界遺產，有些已走向經濟甚至政治導向，好在日本尚未有這種情形。傑出的普世價值(Outstanding Universal Value, OUV)是世界遺產的重要評估標準，而為有機會成為世界遺產的地方，找出其有資格成為世界遺產的理由，也是我們的工作。成為國家文化財產的建築物，其維護和修繕都是靠政府的經費，所以對於預算的合理性，以及工程本身是否真正適合建築物等等問題，是我們一直都在檢核的工作，這樣的工作需要下很多的功夫。比方說這棟舊英國領事館，對於下關的居民而言，存在著怎麼樣的記憶和情感，還有下關的舊英國領事館，和其他國家的英國領事館相比，有那些特別的意義，諸如此類的問題，作為專業學者的我們，都要一一的去檢證。

在臺灣和我們從事同樣研究工作的黃先生，以及我們的研究夥伴泉田先生，對於世界各地的英國領事館，有做深入的比較、研究，而我再去活用這些研究成果。

(照片說明)

這張照片裡的建築物，是約一百年前完工的英國領事館，不只是下關，其他像是橫濱、神戶、長崎、函館等城市，還有像是中國的廈門、福州、上海、廣州、香港等地，都有著英國領事館，英國正是以這些領事館為據點，鞏固自己龐大的勢力。

下一張照片是下關的街景，下關接近本州與九州之間的關門海峽，建於此處的英國領事館，因為特殊地理位置的關係，所以在世界各地英國的據點之中，有著它無可取代的意義。下關是連接朝鮮半島和中國大陸的樞紐，從東京坐火車到下關，

再由下關坐船經朝鮮半島到中國大陸，這是距今一百年前被視為理所當然的一條路線。

下一張照片拍的是下關的市中心，照片裡看得見市政府，是政治及經濟重鎮，往海邊看過去，有幾棟歷史性的建築物，分別是在不同時代被建造，且都完整的被保存下來。經濟活動是日本社會的一大特徵，隨著經濟的發展，許多老舊的建築物面臨被拆除的命運，事實上老舊建築物被拆除得越多，也代表著那個城市發展的快速。下關在日本整體的經濟發展潮流中，某時期是處於相對落後的，也因此這些具歷史意義的建築物得以能幸運的保存下來。所以說，文化資產甚至是世界遺產，都深受政治和經濟的影響，而我們就針對這些相對落後的城市，藉由古老的建築物去追尋歷史的記憶，這麼做並非只想強調懷舊的情感，而是基於源自中國，且日本人也都耳熟能詳的一句話「溫故知新」的觀點，城市的發展，甚至是整體社會的發展，必定不能擺脫其歷史背景，如何結合過去且創新發展，正是我們研究的課題，目標就是讓古老的建築與現代化的城市協和並存。

這是一張稍有年代的照片，當時下關的這一帶尚未有建築物，我們可以看見英國的船艦，這時明治時期的日本正在現代化，與一些國家之間有著紛爭，而這艘船艦正是為了作戰準備而來的，當時在山口縣的長府有過戰役。

下一張照片是大約經過了三十年，下關開始有了貿易活動，當時來日本九州地區評估建造領事館的英國人，就發現其地理位置的重要性，最終就選擇在下關建造領事館。於此同時，下關的海灣也在填海造地，正好將下關海岸建造為港口。又過了四、五年後，東京到下關的鐵路開通，下關更因而成為重要的國內外陸運及海運樞紐，也維持了一段繁榮的光景。

時光又過了三十年，陸運完全的取代了海運，下關彷彿又恢復了當年只具港口機能的時代，這張照片就是當時的寫照。英國領事館的周遭，逐漸都成為海埔新生地，且原本的海岸，開發成了都市的一部份，照片中，此時的英國領事館都還可以清楚的看見，但在這之後不久，四周的建築物，漸漸地將僅有兩層樓的英國領事館包圍了起來，彷彿消失在都市叢林中一般。

下一張照片是拍攝現在的英國領事館周遭，目前的英國領事館，已經被國人視為重要文化資產，且重新肯定了其重要性。

接下來的照片可看見領事館旁邊有秋田商會和郵局，另一頭正在建新的市府大樓，也就是說這一區混合了新、舊建築物。

這一張是拍攝秋田商會，秋田商會主要是經營木材貿易，總公司一直是在下關。另外值得順便一提的是，我本身是研究建築物歷史的，由秋田商會的建築物可以反映出時代。它的構造是採用了 Secession-style ,這種風格是由於大正時期受到歐洲的影響，所以建築物整體都呈現西洋的風貌。這棟建築物是由鋼筋混凝土建造，但實際上鋼筋混凝土的建築技術在當時的日本並不成熟。然而內部呈現的是代表傳統日本的和風設計，宴客室及會議室等等完全是採用和室，不使用桌子和椅子。

接下來就介紹英國領事館。它被建造於西元 1906 年，現在顯示的這張設計圖是英國人威廉・考恩所繪。威廉・考恩當時在上海，早在下關的英國領事館完成前，上海就已建造了雄偉的英國領事館，當然也是英國在東亞的重要據點。威廉・考恩是掌管建築和土木範疇的工務局首長，下關英國領事館正是威廉所設計，另外還有長崎的英國領事館也是由他設計的。長崎的英國領事館，至今仍被完整保存下來，它的規模是下關的四倍大，在西元 1907 年完工。這棟建築物作為我國的重要文化財產，也將在近期內進行修繕工程。大家所看到的這張英國的設計圖，是由泉田教授所發現的，圖紙上清楚呈現建築物的紅磚外貌，而由紅磚的堆疊和用色，不難看出繪圖者的用心，英國領事館就在一張小小的圖上詳細的呈現。由於發現了這張設計圖，這項由文化廳提供經費的修繕工程才得以盡其完善的進行。設計圖上有威廉・考恩的簽名，而且這張設計圖在當年是作為公文，它上面還留著英國的郵戳印章。剛才各位看過了斷面圖和正面圖，現在要看的是平面圖。主體建築物只有兩層，一樓的這裡是領事辦公室，旁邊是監督官辦公室，二樓有領事的家族成員的房間，圖上有用英文詳細的標示。有趣的是，威廉・考恩將這張在上海繪製的圖帶到日本，並指導當地的建築工人施工，但日本的工人看不懂圖上用英文標示的尺寸，結果就將 inch 和 feet 直接轉換為日本傳統使用的長度單位尺和寸，讓人不可思議的是這兩種單位竟然相差不多，也就這樣順利的將領事館建造完成。此外，紅磚在當時的日本也鮮少被使用，因此紅磚的燒製和堆疊方法，也是邊接受英國人指導邊建造完成的。

在日本關於像下關英國領事館這樣的歷史建築物的修復，必須要經過審慎的評估和調查才可能進行，而關於評估的方式和修繕的方法，日本在世界上也稱得上是

先進的。而先進的理由應該就是日本自古以來都使用木造建築，如神社、皇居等，運用這種優異的木工技術，巧妙的結合在鋼筋混凝土建築物上，所以日本能夠秉持著一千多年來累積的木工技術，在世界的古蹟修繕領域中處於領先的地位。

目前由文化廳所主導的古蹟修繕工作，開始接受來自東亞的研修生，期望將這些技術性的內容和成果，藉由這樣的方式回饋於世界。另外，如何從法律去保護古蹟，日本也在這方面下了不少功夫。最初是由古老的寺廟、神社開始著手，戰後的文化財產保護法，歷經四、五次修改，現在文化財產的保護觀念，已經在日本深植人心。現今文化財產的保護領域更加擴大了，以前只針對像寺廟、神社這樣的特別建築物作保護，現在連從昭和、大正、明治等時期遺留下來的古民家，也被認為具其歷史意義而列入保護的對象，所以保護的領域擴大了。

洋式建築、和式建築以及現代化產業設施等，也和世界遺產有著緊密的關係。近年來，具文化特色的景觀，也成為新的保護對象。隨著建築學問的進步，像是我們這樣的學者，才得以在保護文化財產的領域上奉獻微薄之力。文化財產保護的法令有了大幅度的修改，除了保護的方法、對象的改變之外，其他像是原本保護對象是由相關學者來指定，現在也可以個人提出申請，並請相關單位認定。所以全國各地的文化財產登錄數量將持續增加。藉由這些國家認定的文化財產的登錄，日本社會如何活用這些資源，並創造更美好的城鎮是重要的課題，目前全國已經約有一萬項的文化財產被登錄。事實上，近年來世界遺產的登錄，也深受修改後的日本文化財產保護法的影響。

先前所提的下關英國領事館被視為重要的國家文化財產並進行修繕，而它被列為文化財產的重要性之一，在於下關這個城市不完全只屬於日本，它是整個東亞的文化財產。在南京條約中，中、日各開放五個港口，中、日雙方都不得不對世界開放，英國領事館就是最好的例子，也因為不再封閉而開始接受外來文化的薰陶，漸漸走向現代化，不應該只是消極的認為，受了外來文化的刺激而改變了舊有的文化，而是積極的將外來文化吸收，並創造出屬於日本自己的文化。下關的英國領事館隨著時代的演變，也有著不同的轉變，下關原本的政治地位，在某個時期開始被轉移到其他城市，所以除建築物本身以外，已不具備其他意義，隨後曾被用來作為辦公大樓，也曾被當作警察局使用過，而現在，我們認定它的價值並還給它應得的尊嚴。

還有一件可能說了會讓大家驚訝的事，其實在下關英國領事館內是可以喝啤酒

的，大家一定會質疑。這是由於下關的地方居民為了保存當時英國人在領事館內小酌啤酒的習慣所提議的想法，沒想到會真的獲得當地政府和文化廳的認同！像這樣，地方居民將想要遺留後世的東西提出來共同討論，也不失為一種好方法。下關英國領事館在進行修繕之前，實際上做了許多前置作業，例如，讓市民參與討論並聽取市民的建議，然後整合各方的聲音，在最終選擇最適合的方式進行。本人身為專家委員會的一員，也致力於國家文化財產的修復。

(照片說明)

下關英國領事館所使用的紅磚，實際上是在大阪製造的，紅磚的堆疊方式，為了盡可能的呈現出原來的風貌，施工時監督得十分嚴格。

這位是施工現場的總監。文化財產建造技術協會，是擁有日本最先進的建造技術人員的集團，總監就是其中的成員。他會聽取我們的建議，並實際配合最適合的修繕技術，五年的施工期間內，幾乎每天都在討論修繕工作。

這是當時在大阪燒製紅磚遺留的痕跡，這張照片是由我發現的。這證明了當時使用的紅磚並非由英國運來的。而修繕工程使用的紅磚，亦是由專家仿照當時的製法並一個一個疊成。

由這次的修繕工程中無意間發現，照片中此部分的紅磚在水平方向每隔九十公分就有一道傷痕，從小規模的解體之中，我們知道了原因，原來是因為日本處於地震帶，基於防震的理由，當時施工的時候，每間隔九十公分就插入一片鐵片。時間的關係，就先報告到這裡，謝謝。

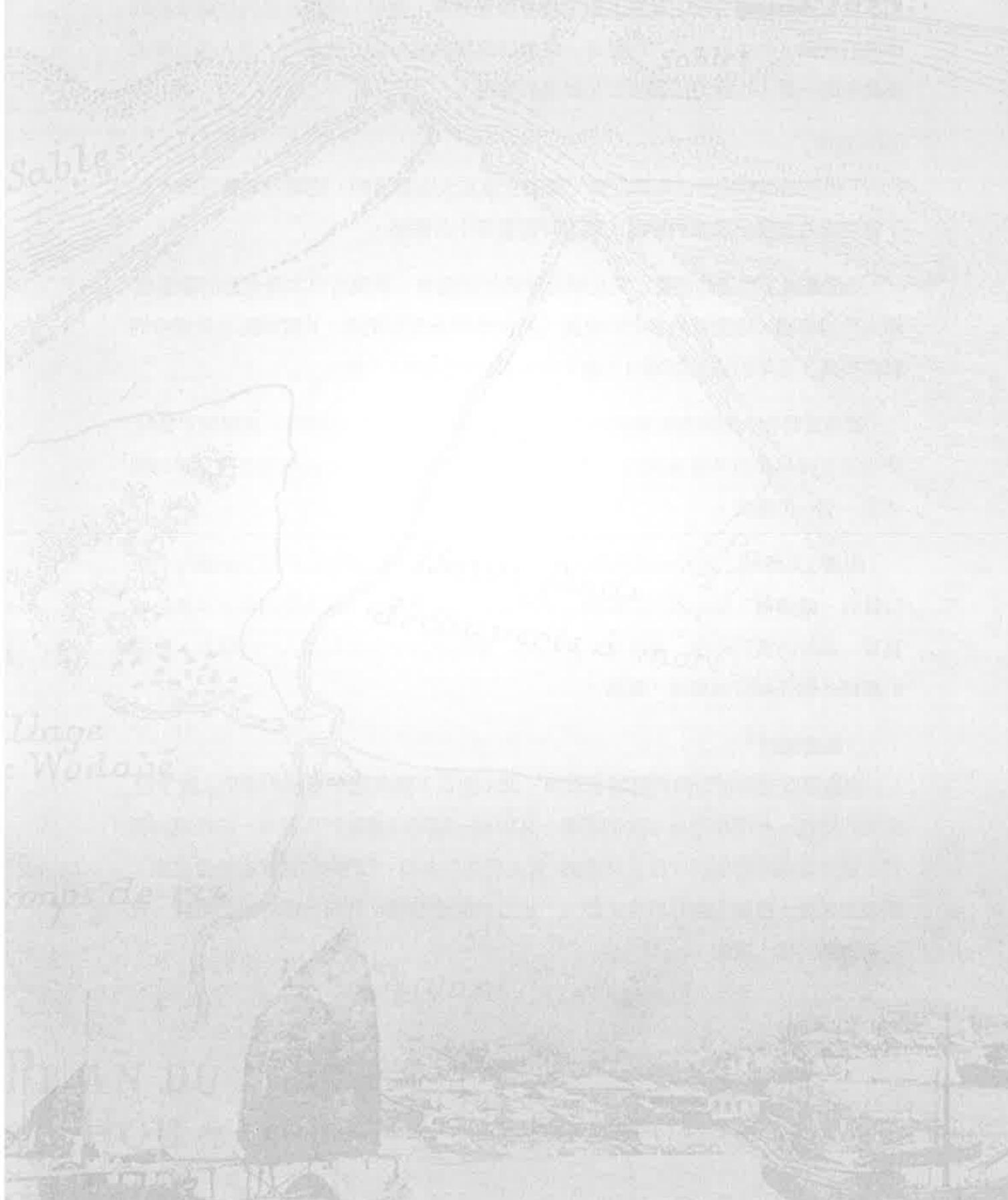
卞鳳奎教授：

謝謝藤原老師帶給我們精闢的演講，其中他以下關英國領事館的案例，做了很細微的解說。他所舉的日本案例經驗，其中有一點可以讓我們再思考，就是講到我們在做修復保存時候的人民共同參與。當人民共同參與，他們的熱情就會散發出來，散發出來後，這股力量也就會比較大，也能夠開枝散葉；同時也期許我們臺灣，也能夠做到這樣，謝謝。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與面貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題四

歷史區域再生與生活文化發展—以臺南市舊城歷史區域為例

陳世明

成功大學建築學系副教授

摘要

目前一般在歷史區域的保存與再生的作為，主要多是將重點放在過去歷史留下的文化資產的保存，以及活用此文化資產以發展觀光為主的文化相關產業。這些以觀光客/消費者為主體考量的文化保存與觀光發展的歷史區域發展模式，往往忽略另一重要且關鍵的在地文化底蘊—在地生活文化的發展。

結合觀光發展相關的文化產業對文化資產保存與活化是有幫助，但若施政重點甚至在地參與的思維與作為都侷限在此，容易偏差地引導當代的人(在地人與外來者)與文化資產之間的關係。另一方面，以在地生活者的生活為主體的在地文化內涵發展應是該地區文化的主要核心內涵，但是往往因資本主義全球化發展的影響而使生活內涵的在地特色不易呈現；或是因社會變遷而使過去的在地生活文化內涵不易存在於當代的在地生活內涵中，而常常「被活用」而有逐漸休閒娛樂化、商業化、消費化的改變；過去十幾年逐漸普遍存在的社區營造所推動的許多社區相關文化活動，亦常常淪為點放式的活動且亦有休閒娛樂化、消費化的傾向。歷史區域中生活文化發展的積極意義與作法，不僅被忽略也是一般困難思考的議題。

在上述的背景下，本研究擬從在地文化發展的角度，以臺南市舊城歷史區域為對象區域，就在地團體參與地區再生的過程經驗進行分析，檢討歷史區域生活文化發展的特質與問題，期望在目前普遍偏重外來者與營生為主體考量的歷史區域發展，能有補足的助益。

Topic 4.

Historic Block Revitalization and Development of Living Culture- A study on the old historic block of Tainan City

CHEH, She-Ming

Associate Professor / Department of Architecture, National ChengKung University

Abstract

The general practice of preservation and revitalization of historical sites at the current time is mainly focused on preservation of historical cultural assets and reuse of these cultural assets to develop tourism and other cultural industries. Such tourist/consumer oriented models of cultural preservation and tourism development of historical sites often overlooks a key aspect of the history - the development of the local living culture.

Integrating tourism development into cultural assets preservation and revitalization creates certain advantages, but if the focus of administration or local participation is limited to this aspect, a misguided relationship will be formed between the people (local residents and visitors) and the cultural asset. From another perspective, the core context of a local culture should be development based on the lives of local residents, but such localness is often obscured in the prevalence of capitalist globalization. Or, certain content of the local culture begins to disappear due to modernization, and “revitalization” labels such content as for entertainment, business activities, and consumerism. In the past decade, the prevalent cultural activities promoted through community development have often become sparse events in the context of entertainment and commerce, and the true meaning and active practice of developing culture in historical sites are overlooked and become an issue that fails to inspire further thinking.

Under such background, this research aims to explore the development of local culture based on the old Tainan City historical district, including an analysis on local participation and the process of revitalization and a review on the essence and issues of cultural development in the historical district. The objective of this research aims to supplement information for the current practices of visitors and commerce-focused development of historical districts.

演講實錄(四)

歷史區域再生與生活文化發展—以臺南市舊城歷史區域為例

主持：廖文卿
主講：陳世明

廖文卿館長：

各位與會的學者專家，我們日本來的兩位學者、廈門來的陳老師，二十多年前就有看過陳老師的書，接下來的講者陳世明陳老師，各位學員大家好。大家需要打起精神，因為真的是非常難得有這個機會，可以和這麼多位知名的專家學者一起討論這項議題，我想以館長的身份歡迎各位蒞臨。這棟建築物今年才開始啟用，而這會議空間，原定是一個高爾夫的文物館，但我們還在與高爾夫球場那邊商議展出的內容，所以我們就暫時利用這邊邀請大家，一起來到這裡學習與交流。這個淡水古蹟博物館的行政空間，是今年才正式啟用，雖然地方比較遠、比較難找，但環境優美，不時可以看到大自然的一些動物們，我們每天在這裡上班都非常的愉快，也歡迎各位有機會再度蒞臨。

那麼我們回到今天的主題。當然，我們從去年開始就在思考，今年的主題是什麼？剛好得忌利士洋行開始啟用，所以就有了這個發想。19世紀後半葉，天津條約簽訂，造成臺灣的開港，包括安平、打狗、淡水、基隆，這些港市都被迫開放，雖然是被迫，不過也造成我們現代化的一個開端。

下午的議題，幾乎都是臺灣比較古老的歷史街區整體再利用與活化的案例。我先介紹一下陳世明陳老師，他是成功大學建築系的副教授，也是日本京都大學的工學博士，在臺南市也擔任都市設計與都市更新的審議委員，另外也是我們古蹟與歷史建築審議委員會的委員，所以他在教學與實務方面是非常有經驗的。今天很榮幸可以請他以臺南的歷史街區改造過程，來做這個講題的分享。很抱歉的是，今天講者的內容與人數非常的多，能夠與各位說明的時間沒有很充裕，但我們就聽聽老師們精闢的論點，有什麼問題我們會後再來讓大家共同提問，那我們現在歡迎我們的陳教授。

陳世明教授：

很開心今天和大家談這相關的問題，我也一直在思考要用什麼角度去談，才能引起大家的共鳴與互動。我有一部分和古蹟保存有一些關係，但是大部分的時間比較屬於思考以及協助，藉由參與的過程去思考，特別是生活與文化方面的發展。

今天我也用這樣的角度來談兩方面議題，第一個是歷史區的保存與再生，第二個是生活文化發展。對這些過去老舊的建築物來說，當然保存是一個重點，畢竟這是一個很多人生活在那邊的區域，文化的發展除了對過去的東西加以保存之外，這些東西對於現在、還有放眼未來，它的可能性是如何？所以也不完全是讓過去的東西一直持續，而是會有新的東西再加進去，在這個過程，特別是在現在，例如：臺南市在推動歷史的保存裡，碰到了什麼問題，我今天就用我的角度與大家分享。

今天主要並不是在講歷史的物品要如何保存，這些保存的計劃，在臺南市是有它的脈絡，好比你要去臺南玩，都可以在臺南的網站上看到這些歷史建築的特色，去到那邊，也有所謂的導覽的人來協助你了解這個地方；有關當地的節慶活動，如果行程配合得好，也可以看到當地的都市慶典或地方活動。臺南市在這方面操作已漸漸熟稔，但我今天要談的角度是，它到底會再延伸出什麼問題可提出來並做討論。

我們可以看淡水與臺南的照片，有一張是馬雅各他在五條港這邊的看西街，他與馬偕都是在一百多年前登陸臺灣，兩位剛好是一個南部、一個北部，將長老教會帶到臺灣來。左下角我會擺這張照片，是因為最近颱風，好像水已經淹到他的腰(淡水馬偕像)；右邊這張照片是馬雅各博士來到了看西街，在這邊租了一間房子，這是他一邊行醫、一邊傳教的地方。在臺南的歷史再生區域這邊的旁邊，有一個看西街教會，這個教會在這 10 年來，對五條港歷史再生區域投注了很多力量在裡面。

我簡單敘述一下歷史再生區域文化保存與活化的現況，我個人在社造的推動過程裡面發現，社造的操作過程，跟生活文化形成的過程很相似。用一個小案例簡單的瀏覽一下，了解這個社會結構下的生活文化發展有哪些困境，對在地生活文化發展有什麼樣的幫助。我們現在的歷史區域，所保存、再生及所關心的項目，包括古蹟歷史建築的修復再利用、周邊環境的整理、傳統產業民俗活動外，還有一個重點，就是產業發展，觀光產業、文化產業的發展。像文化部在早期文建會時代，有一系列的措施，在歷史區域好好的利用，有機會對於歷史區域內的文化資產保存活化，及文化特色的呈現有所幫助，同時帶動當地的經濟發展。在這過程的裡面，我們看

到了很多作為，它會朝觀光化、商業化、產業化去發展，也可以進行文化創意的加工，這樣觀光的人就可以帶著這些東西回家當作紀念。那這些東西對我來講，它是一個發展的過程，這對剛剛講的保存、經濟發展有所幫助，但如果太偏重這樣的思維，可能會有問題。

藉由這樣子的構成，在這歷史區域裡面到底形成什麼樣的文化？當然我們剛剛提到的歷史建築與老街，保留下來能讓區域有特色，帶起經濟的活絡，不過通常一個區域裡面，還有它們原本當地居住在那邊的人，也不全都與這些東西有相關，這部分我等一下再說明。如果要從在地生活文化者的角度談，不只是談過去、現在、未來，也因此它不只是古蹟及過去那些文化資產，還包含現在的生活，也包含休閒活動、學習活動、健康活動...等，所以他們很有可能是不相關的並存。老舊建築在那邊，但你的生活卻很現代化，你不是以前住在老街的那種生活模式，這也是一個很現實的問題。要不然它變成一個生態博物館，要住一個穿古裝、過典型傳統生活的人，但這樣也不盡合理。我們要如何看待這件事？怎麼樣讓彼此有積極的相關，這是我們在這裡想要談的。談這個時，可能會有一個保存觀念上的不一樣，會去特別強調另外一部分的價值。到目前為止，以文化資產本體的意義與價值的主體來思考，這個古蹟留在這裡，當然是過去的建材，在空間的格局上，提供當代的特色，有些在這時代不見的東西，我們讓它保留，讓它去見證當代的特質。但是還有另外一個意義是什麼？就是這些留下的建築物，對於我們現在留下來生活在這裡的人，有什麼相關的地方？有時候它保存下來，就在那裏，我們可能就是看一下、散步一下，這樣的關係我認為它可能不是那麼積極的相關，特別是社會不斷在改變。

我舉兩個例子，由安平的「劍獅」和「做 16 歲」這兩個活動，來談這樣的觀念。安平的劍獅，原本是左邊的，在一個門眉建築物的上面，這個東西在早期的意義是祈福、避邪的，現在看到這種東西，臺南人會比較興奮，尤其是安平人，會覺得這是我們留下來的東西和特色，所以我們要如何讓它活化等等。觀光客來到這裡，會看到劍獅不同的處理方式，這裡包括了鑰匙圈到入口意象，都充滿著劍獅。那現在因應社會的改變，劍獅的意義對安平人或觀光客來說，又和過去的人的意義是不一樣的。安平這個地方，早期是從中國那邊移民過來，當時是一個很不確定的時代，所具備的危險性及人生的不確定性非常高，你今天好不容易可以在這裡發展，蓋一棟房子，你總是希望這些東西能繼續留下去，確保這東西不會消失不見，所以需要

一些求福份以及避邪的物品。在過去人們什麼技術都不發達的時代，且當時充滿著許多不確定，特別是人的生命安全方面；另外，在那時候的社會制度，求人或許有它的極限，所以會透過求神、求這些看不到的神來幫忙，而劍獅對當時蓋房子的人來說，與生命安全、保存，甚至榮華富貴有關係，但是現在呢？你去安平看到這些劍獅只是很高興，這就是我說的劍獅對於現在的人的意義有所不同，不像當時屋主想到的這種迫切性，有關於生命的那種迫切性，現在則是休閒娛樂的需要，就這點來看，劍獅在現在和過去的意義上，是很不一樣的。

仔細探討後，我們可以問，這樣的文化對當地又可以帶來什麼文化的形成？我們可以來思考這樣的事。這樣的文化是不是帶來觀光客來這裡吃一吃、玩一玩，然後逛一些特別的商店就回家？我並不是說這樣的內涵不好，而是就談在地生活文化這塊，它是不容易談進去的，因為第一個它是「移植的」，第二個它可能是「商業的」，第三個它可能是「外來的」，這三個可能是，它的對象是對外來的，並不是對在地的，這樣的文化，我們再回頭說安平的劍獅好了，這是原本是當地的東西，有在地的意義，這種文化對上現在的文化是不一樣的，這點我並不能說都不好，其中裡面有它存在的一種特質在，但如果都是朝這方面在走的話，對現在的在地生活文化，會帶來的發展到底是什麼？沒有人會去管。當然可以說，生活文化本來就是有機的，會隨著時間與生活型態而改變，不過這一塊就社造的角度去看它，是可以比較有積極作為的。那我們試問這項文化資產，與在地生活者、甚至於生命的關係，或是說，對於在地生活者的生命意義又是什麼？當我們問這一件事的時候，我們會發現，現在的活動會慢慢趨向於吃、喝、玩、樂，休閒活動的這種趨勢，當然好一點可以說是知性學習，知性學習就是，我去安平那邊，了解到安平的歷史，然後也可以學到一點東西，但學了以後又怎麼樣？可能會覺得我人生生活很充實，但你對當地有沒有幫助？可能是你消費了兩、三百塊的幫助。那我們會想，除了經濟以外的部分，有沒有其他的可能性？這種消費性的活動或服務，外來者的作為，其實是現在歷史區域保存再生的一個主要的內容。就是說公部門投入經費時，其實幾乎都在處理這些事情，那請問公部門，他願不願意把錢丟在在地生活者的生活文化發展？這個它會很遲疑。因為第一個，它沒有辦法和地方產值做一個連結，第二個，效果很慢、不易有顯著的效果。而這些，如果是我來看，都是問題。在這裡我要強調，我並不否認往休閒娛樂這樣的趨勢不好，我只是覺得，如果都是偏向這樣的作為，公部門的補助也都是這樣子的話，那麼最核心的部分就會被忽略掉。這樣會造成怎樣的問題？即在地人的

旁觀態度。剛剛講的保存的作為，對於古蹟的導覽上，很有可能都是專業的導覽員，那來這裡的進行保護與再利用的對象，這可能是店家，有可能是外來者，這樣子專業者、開店者、外來者、公部門，變成是這些人來主導這區域的歷史維護再生，反而在地的主人會在旁邊看，但也不知道該怎麼辦、要做什麼事？因為他是非專業人員。

我們常常在講文化資產的活化，或是現在的文創產業，或是很多東西的再生作為，但有一個東西可以拿出來討論，這種活化，它是不是一種消耗作用？很有可能是消耗在地的文化，換句話說，消耗在地文化的養分，當然另一部分就是，如何量化當地文化的養分這個角度。就像安平的劍獅，當地有舉辦一個活動，尋找安平的劍獅到底有幾種？當然我們覺得很好奇就會去玩一下，但等到你找到之後，你下次還會不會再去？可能這熱度會減低百分之六十以上。古蹟赤崁樓更是如此，第一次去看覺得這也是代表臺南的一種歷史與文化，這個很重要，一定要去看。看完以後，第二次來臺南，還要不要再來看一下，應該不會，他寧願再去看別的。這個就是文化被使用，以及消耗的一種例子。那如果是這樣子的一直在被消耗，大家都想再去了，因為沒甚麼好看的。來一次兩次都是這樣，那這樣如何再去醞釀在地生活的養分？如果照現在的消費方式，它有可能是在消耗。

我這裡就提問三個問題，第一個問題是自主性的地區文化發展。這裡面討論的是，我們看到在地者變成旁觀者，而由外來者、專業者、公部門來主導，但如果它不主導，在地可能也動不起來。我們討論的就是，如何讓在地人也可以參與這一塊。第二個是，我們傳統文化被耗用，還以為很多人來觀看，顯得非常熱絡，卻欠缺在地文化培育概念。就是說，我們現在有很多作為，我強調的就是，包括安平、國家歷史區的一個規畫，可能經費百分之八九十都在針對如何對外來者的一種規畫，對於在地的人來說，要如何去做，還要再思考。在這邊，活動有走向商業化和消費休閒化的趨勢。第三個就是，都只是認識在地型的活動，而欠缺看法表達。這也是在現在保存上面，我慢慢想要談的。這些活動就一直在做古蹟導覽，然後順便買買東西，那對於經濟的發展是有幫助的，但很多都只是在了解過去。但這些過去歷史的了解，有沒有可以對於現在的保存提供反省、反思，在未來能夠如何發展這類事情。這些事情多是交在公部門、專家的手裡，那一般人的工作，就是了解在地。特別是了解在地這一點，我們現在的操作越來越精緻了，雖然了解在地、認識在地是重

點沒錯，卻不能所有的作為都集中在這裡，這樣很有可能只會一昧的盲目肯定以前的生活形式，一廂情願的想要複製過去。這在現代的生活中，表示著一些危機，這就是我說的，現在與過去貌合神離。也包括我們現在生活的非常現代，但古蹟是以前的東西保留在那邊，那與我們可以有甚麼樣的關係？過去的文化內涵不容易對現代有所幫助，那還能夠如何呢？從這個角度來看就是說，在地生活怎麼樣與過去有一個連結，這種可能性是可以讓我們去思考的。

第二個是空間公共空間的發展，某些空間可能不只是整修，也可能是再利用。再利用現在比較夯的可能就是咖啡店、禮品店，就是很多公共空間會被商業化。那當然我們會覺得，被商業化是可以，但還有一部分值得探討，是不是可以用在非商業性的可能性？因為如果沒有這樣去詮釋，很有可能到最後就變成商業空間了，那跟過去的歷史關聯性就又更遠，感覺就像是一個空殼的再利用。這也是一個關鍵，這種公共空間要如何和在地的公共生活去做一個連結？而非在地的公共生活被萎縮，特別是被這些大都市萎縮。

再來第三點就是，在地生活者的自主性運作。一個歷史區域以後的未來是如何？因為它牽扯到的公共性是挺大的，所以如果在地生活的主人無法運作，也就只好交給這些人去主導，之後主人就會不見了。那我們如何去推動在地的組織可以動起來？那在學習過程中，可以了解到如何自主的地方，我們可以有什麼樣的看法，在反覆對話與學習之下去實行。談在地公共生活，是為了慢慢累積，看可不可以形成在地文化，讓社造單位會有機會去突破，那慢慢累積的，不只是社區性、地區性的，然後我們有一些空間可以去促成它。這樣子的話，在地組織比較能夠表達對於這個區域發展的看法，特別是他們從實際的行動和生活內涵中，慢慢的醞釀累積。所以在地的內涵，它不只保留過去的東西，它也有包含過去與現在的價值在裡面。我要談的是這樣子，謝謝。

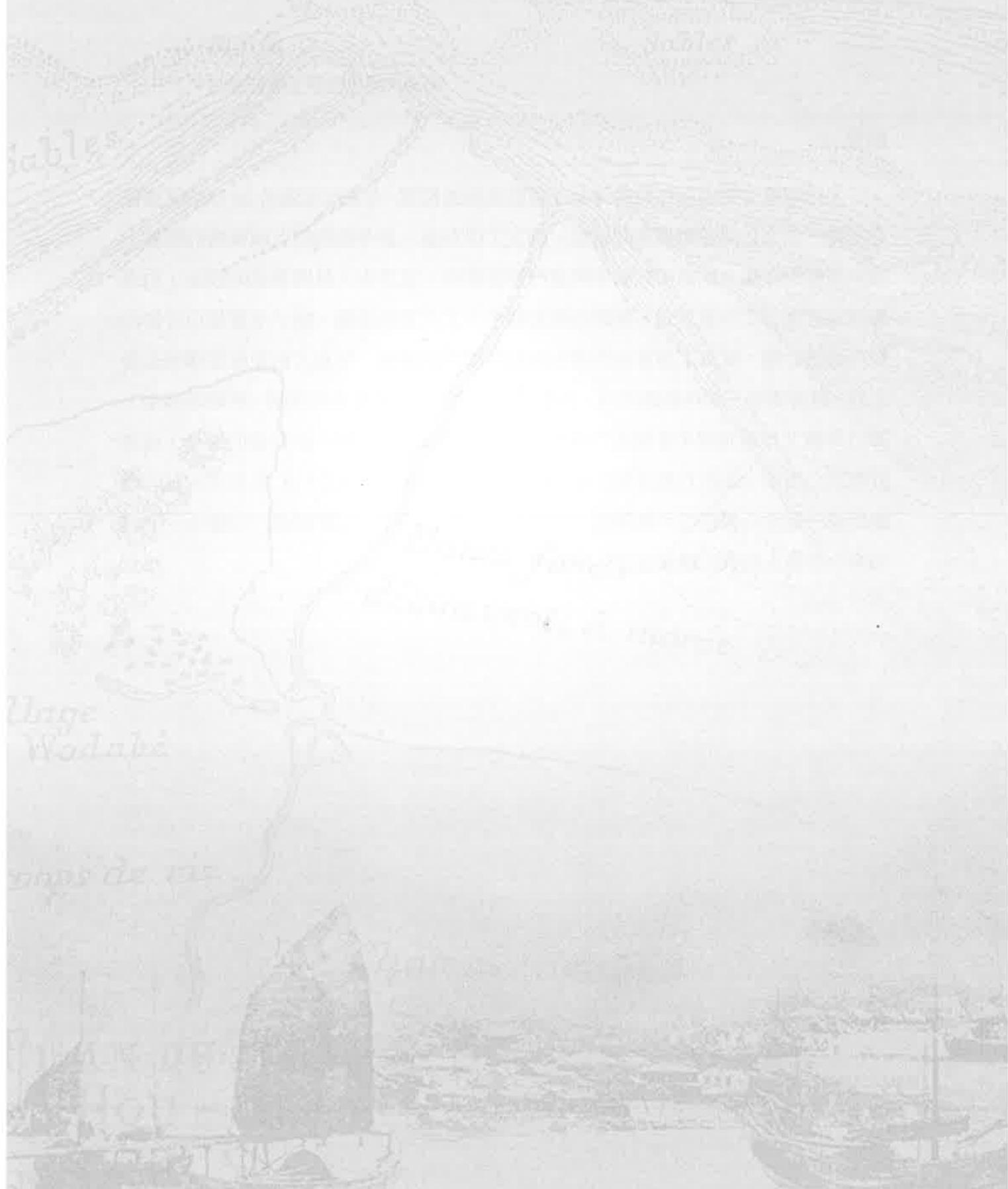
廖文卿館長：

因為我是高雄縣人，我以我家也擺了一個可以避邪的劍獅，對臺南市那邊的東西也算是比較了解的。剛剛陳老師其實已經點出來一些目前現存的問題，尤其是淡水這個地方更為嚴重，對於有些東西的保存與再利用，都會有一些不同聲音會出來。我們只能慢慢引導，找出與大家的共識做進一步的努力。因為時間真的比較有限，我們謝謝陳老師。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與再生研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題五

大稻埕歷史街區保存經驗、困境與可能性

徐燕興

師範大學地理學系兼任講師

摘要

大稻埕歷史街區保存與臺灣保存運動是唇齒相關，大稻埕地區於 26 年前呼應保存運動，在文化與建築專業的協助，劃定了保存區，參考紐約的容積移轉的經驗，並以街屋保存論，以都市計劃手段進行街區保存。並且引入社區營造的觀念，由市政府派駐地方工作室方式，開啟政府派駐地方工作室的濫觴。除了落實都市計劃的保存修護計畫，地方工作室並且積極推動各項街屋健檢、年貨大街及地區環境改善工作。隨著街屋一棟棟修護完成，街區長期軟體、活化與經營的困境，更顯著發生。2010 年臺北市政府開始推動都市再生前進基地的策略，以都市針灸術的概念，逐漸紓解活化街區。這些方案逐漸引進新的活力，也開始影響週遭。近 30 年來大稻埕經驗提供一個活化保存的可能路徑，但仍一直面臨街區保存本質問題，士紳化、區域均衡、街區永續與生態議題等，將為下一步挑戰。

Topic 5.

The Experience, Predicaments, and Possibilities of Preservation of the Dadaocheng Historic Blocks

SHIU, Yan-Shing

Adjunct Lecturer / Department of Geography, National Taiwan University

Abstract

Preservation of the historical district of Dadaocheng is closely related to the development of the historical architecture preservation movement in Taiwan. The Dadaocheng district answered the advocates of historical architecture preservation 26 years ago, which initiated zoning of the Dadaocheng area as a preservation district and brought in the help of cultural and architectural professionals. Restoration of this district was designed with reference to the concept of “transfer of development rights” implemented in New York and under the models of street house preservation and city planning. The concept of community development was integrated into the project and brought the city to station personnel at the site in the form of a community development workshop, which initiated the concept of public service for community development directly inside of the community. The local workshops implemented the preservation and maintenance projects as part of city planning and actively launched community activities, such as a street house health check-up, Chinese New Year Festival shopping event, and community environment improvement. Street houses were restored one after another, but problems of long-term software, revitalization, and operations began to emerge. In 2010, the Taipei City Government launched the City Revival Launch Pad Strategy and began to revitalize street blocks point by point. These projects brought the city blocks and districts new energy and began to influence the surrounding areas. For nearly 30 years, Dadaocheng provided a possible pathway for historical district revitalization and preservation, but the community is also facing several fundamental issues, including gentrification, imbalanced development, sustainable development, and environmental protection. These are the challenges of the next stage in the development of the culture and community.

演講實錄(五)

大稻埕歷史街區保存經驗、困境與可能性

主持：廖文卿
主講：徐燕興

廖文卿館長：

接下來我們要講的，就是跟淡水息息相關的大稻埕。因為當時貨物靠著輪船從淡水進來，經由從淡水河到大稻埕。事實上很多洋行、茶葉製造業都設在大稻埕，就臺北府城的發展區域來說，除了艋舺之外，就是大稻埕，跟我們淡水也是有很直接密切的關係，所以我們請到徐老師，發表親身改造大稻埕的一些運動過程，也很榮幸可以邀請他來進行寶貴的實務經驗分享，我們是不是歡迎徐老師，謝謝。

徐燕興老師：

首先謝謝淡水古蹟博物館的邀請，今天我想要談的，就是有關於臺灣保存的困境與限制的事情。從這些照片大家都可以看到，在迪化街附近的狀況。第一件事情是，迪化街對臺灣街區保存來說，是一個很重要的地方，有關街區保存和迪化街，幾乎是可以畫上等號的，這個保存運動的發生，也引發了之後的事情。

(簡報照片說明)

可以這麼說的是，臺北城這概念，迄今也才一百多年，然後從艋舺到大稻埕，可以看到這段發展過程中，臺北陸續開始都市化。都市化到最後，我們希望它可以開闢一條大的馬路，這就是我們保存運動的基底，但慢慢現代化後，我們歷史的記憶也會漸漸的不見。對保存最重要的一個論述，就是大家都知道的「經濟」。河港這邊的經濟，對迪化街來說，是很重要的，所以我們需要保存河港這邊的經濟部分。另外一點，就是學術的論述或學界的論述，影響到我們保存的事情，尤其是在鹿港的古蹟保存區，看到這個古蹟保存區的規畫圖之後，也應該會這樣來保存。這個過程會是論述形成的一個過程，那這個東西也形成了一個很有趣的一件事情。

另外一件事情就是，在 26 年前做保存時，我們有鄉土認同的事情，還有社區營造的事情引進過來，可是在對於空間形塑的過程當中，最大的力量還是在於空間保

存與形塑的力量，而社造的東西則是在填補內涵。這大概就是臺灣保存歷史最大一頁的過程。當然還有一件事情，任何保存運動都要說故事，如果這故事說不夠精彩，那保存活動也就無法延續。大家可以看到，當時為何要做保存，大家在街區這邊討論，再來就是保存運動的發起，那這保存運動之後，就發生了例如臺南延平老街的情況。外面的學者、外面的學生、外面的鄉土認同文化，進到了街區，做出保存街區的宣告。我們可以看到 26 年前，當時保存運動還有 T 恤。26 年前，運動都要發 T 恤，這傳統一直到現在都還在。

我姑且把我們的保存運動分為四個階段來看，尤其是在迪化街這邊，第一個階段是都市保存運動的興起，第二個是政府的回應，以及新的保存方式的引進。最重要的是 1997 年年貨大街這一件事情，如果沒有年貨大街，這條街可能不成立，它也可能只是存在一些舊建築物而已。年貨大街是一件很重要的點，再來就是 1992 年跟 1995 年，分別做了歷史建築的指定，及 1997 年迪化街工作室的進入。這些論述跟空間專業者長期進駐的事情，開始把街區綁在一起。第三個階段，就是從保存治理到都市治理。大家應該會覺得，現在的保存作為，跟 20 年前比是有點弱了，保存的內聚力也有一點弱了，那其實就是因為迪化街工作室取消了。所以淡水這邊也應該看得到這個走向，保存治理變成城市治理。然後因為保存這件事，在以前是在街頭，會有這樣子的過程。第四是回到文化及生活治理層面，把生活這件事情帶進街區，把保存的真諦找出來。

接下來要談論精彩的部分，是在臺南和臺北這邊的經驗。首先來我們來談怎麼保存大稻埕這件事。論述大稻埕案例，我姑且分成四塊，第一塊談的是閩南地理與世界體系的當地傳統空間論述；第二塊是西方如何去看保存這件事，尤其是美國的都市設計如何看待街區保存，這是另外一套東西；第三就是社區營造及傳統生活的部分。其實這三件事情互相都會有一點在打架。第四個是我們怎麼樣保有自己的文化或街區的主體，然而這個東西在 2010 年時才開始出現，迪化街最近也開始出現這些東西。

接下來讓我們一一來談這些事。第一件事情就是建築物研究，街區文化如果沒有這個研究的話，沒有辦法定調這個閩南商鋪建築應該要怎麼做，有了這個東西後，都市設計才能進行審查，才能說你符合這個都市設計，你這個建築物是屬於街區的，也才能夠繼續蓋或繼續改變。所以第一件事情是非常重要的計畫。再來就是大稻埕

這裡的都市計畫，這個計畫做了研究但沒有實踐。未來的生活與街區傳統，需要取得一個平衡，然後用保存的方式去做。原來我們迪化街開發的是這一條，但之後我們把都市設計加進去，然後把這邊綁在一起。然而要在這邊報告一下，這些東西在以後是沒辦法實踐的，因為加到地主、開發商那邊後，這問題就會變得非常複雜。然後綠開發這件事情也是一直在做的，也是沒實踐，這是一個屬於開放空間的想法。還有一件事是，我們希望在河岸上面做一個巨大的河堤，把很多東西、停車場、新的都市機能都放進來，這都是陸續在開放空間得考慮的層面。另外在社區營造方面，大家都知道，如果沒有社區營造這件事情，迪化街的改變可能就變成非常的緩慢，但在這過程當中，社區營造現在被政府的新政策「商圈再造計畫」包含在一起。所以你們在淡水、迪化街，都看得到後期甚至有商圈再造，還有經費進入保存街區。還有另外一件事情，就是迪化街工作室進駐後，其實早期淡水也有淡水工作室，開始在想像如何跟社區居民一起去改善這些環境，發展社區營造的概念。這些照片就是當時做的一些事情的成果，當時在那三年的時間做了很多的社區營造和街區廣場的相關事情。

再來是談怎麼主體化，那大家的想像就是，迪化街就是最高層的一個街區，有一件事情很清楚的說明了這一點，就是臺灣的議會運動，跟臺灣的文化運動，是在這裡發生的。也因此，就開始有人用這樣的論述方式想像迪化街的保存。大家不知是否知道，1920 年代的文化協會，對臺灣文化或臺灣現代化的想像來說，是一種時代的精神，重點不是保存這個物，而是保存內涵。當然街區保存要與當時的文化接軌，是需要慢慢的轉化，這是另外一個保存的想像和正在發生的事情。如果大家有興趣，我們可以再回去看這些街區的部分，文藝人士就可以想像 1920 年臺灣現代化跟都市開發的一些東西。

接下來就是有關保存技術的部分，這是一個迪化街特地去進行的都市計劃調查，沒有這個調查沒有之後的定調。其實這個調查非常的重要，之後也影響到後面都市計劃的一些論述。不過因為迪化街與淡水、臺南的狀況不一樣，所以未來的計劃也是不一樣的，需要再做其他討論。另外一個是建築物怎麼修，也必須去討論，所以這個計劃是規範這棟建築物我們怎麼去修，每一個建築物都要有一個修復計畫和修復報告，然後這些報告會慢慢制度化和行政化。在迪化街工作室進駐期間，有很多狀況緊急的時候，如何處理這些需要保存的東西？這個案子是通德建設的案例，它其

實在都市計畫實施前，預備要蓋得很高，所以工作室的人就趕快去跟他做一個協調，是不是可以在開發的量體和立面部分，做一個妥協。大家可以看一下怎麼修的這些細節部分。

還有一件事情就是剛剛講的年貨大街，當然之後年貨大街有一些困境，大家可以看一下這是第一屆年貨大街的折頁，當時用了最有臺灣味的吳念真的手筆跟文筆，來論述這個街區的內容，這中間也有民眾參與和影像的部分。我們可以看一下，這是吳念真在談這些事，然後可以看到年貨大街慢慢的變成迪化街一件重要的事情。但因為季節、節慶這些東西，也只能和這些建築一年綁在一起一次，所以在街區的保存還是不可能永續。只能一年進行一次保存活動，因此還是會有困境。那其實我們也有歷史資源協會來幫助我們，接下來也通盤檢討都市設計該怎麼做，但到現在為止都還沒有實施，待會會講這個故事。

簡單來講，技術方面的話，第一個就是劃定特別地區。在都市計畫這一塊，就叫做特訂地區的街區保護。再來就是都市設計審議，你蓋個房子要經過都市設計來審議，這些都是審議的一些方式。然後再來就是成立工作室，接著就是這些事情要怎麼去運作，如果光是政府一直在出經費，也沒有辦法繼續維持，因此臺北就採取容積移轉的方式，來做比較大塊的部分。那我在這裡要講一下，街區保存制度裡面有一個叫做「家屋健檢」的策略，這是現在反省過後做該做的一件事情。因為原本應該保存的部分就應該讓它保存，可是接下來居民還是跟你對立，那麼就會用一種健檢的方式來評估，例如：你家屋子狀況真的很差，我帶建築師、結構師來，一棟一棟的協助你，從這健檢過程中，雙方慢慢的就開始有了聯繫。這部分就是迪化街在保存技術的創新。

再來就是都市計劃的相關規定，我們快速的和大家講一下相關規定。有趣的是，這個街區的區域紋理其實劃分為兩塊，一個是迪化街，另一個是迪化街以外，這些區塊形成了迪化街都市計畫的力道。然後還有一些都市計劃的細部相關規定，不同的都市計畫規定，會有不同的使用標準。再來就是歷史的部分要如何去處理的一些細部規定，這些建築物要如何去修，就會開始分類。那這個分類也變成現在長出來的樣子，這就是容積移轉的概念。例如：這棟房子在都市計劃的權利上可以蓋這麼高，那你為了保存這些東西，可以把上面的容積移到別的地方去，這是透過容積移轉機制，來取得資金及取得民眾同意，來持續的做街區的保存。

接下來是都市設計的一些規定。第一個是都市設計的街區景觀管制，另外就是景觀道路的保存機制，另外還有不同區段有不同區段的立面風格，這在都市計劃裡面都有寫到。大家看到這容積移轉，除了移轉到不同地方之外，修復的工程費，也可轉到容積移轉裡面，那如果它還可以做公益的使用或公益的活動，便還可以再加一些容積給它。所以簡單說，只要你是以保存為目標，越達進階標準，就給你更多的容積保存。在這狀況下，政府就不會再花錢。但並不是你這一部分有容積移轉，其他的都是政府花錢，政府會用進階方式，就不用花到錢，這就是容積移轉的內容和計算的公式。那另外就是，容積移轉到別的地方進行控制的事情，現在臺北市政府在談容積銀行，希望不是用市場機制，而是透過一個容積銀行，來協助並控管這些事務。然後這些是移到哪裡的細節規定，這是它的過程和程序。其實它的過程非常的複雜，為了這件事情，行政部門要有專職四到五個人才能處理這些事。這個容積移轉的案例，是迪化街 309 號移轉到基隆河附近中山路的一棟建築物。現在大家都會問，目前這樣大概做了多少？現在截至 11 月，共有 415 件容積移轉案子，其他就是移到哪個行政區的案例。

因為這個樣子保存完了、房子也修完了，卻出現了一件事情就是，修好的房子可以用的便持續使用，可是屋主搬進去後，就開始自己改修，但政府其實是有規定不准改修，但因為政府也不可能天天去看你房子是否有更改建物，所以一個是維護的事情、一個是保存再利用的事情。雖然之前利用年貨大街去守住這個產業的基礎，但是長久之計，還是沒有辦法一直用年貨大街的內涵，去做實質的品質維護。因此，我們不只要談保存，還要關心「再生」這一件事情。

其實再生這件事情在迪化街發生，一開始的原來想像是，希望一點一點的再生，讓它重新想像街區的可能性，然後填入一些適合街區的使用性，這是我們稱之為「針灸術」的一個概念。用針灸的方式，讓城市慢慢的活化，現在有一些基地就是採用這個方式。我就舉例我們 URS 的一個建案，就是「迪化街 127」，這 127 就是迪化街 127 號。這是個和淡江大學建築系一起合作經營的一塊空間，我們開始利用這空間，從街區、開放的角度開始去思考，然後在這個過程中，淡江就提出「127 公店」的想法。因為我們每天開店，但並不是進行原來事情的使用，而是有很多的跨界展覽、跨界討論，甚至街區未來的一些論壇，都會在這邊發生，並坐落在這個地區裡面。我們看到這是「迪化街 127 公店」的照片。它最大的貢獻就是，吸引了年輕人重新

來認識迪化街，讓他們在這邊可以參與一些活動，也為這街區增加一些可能性。那這建築物的三樓，就變成社區這邊的劇團與地方活動表演的場所，甚至有一些跨界的展覽。像這張照片就是「音牆」的展覽，它是透過建築和聲音的融合後，一起進行的藝術展演活動；二樓也有一些年輕人的工作室。我們希望吸引一些年輕人來這邊上班，產生一些引渡的可能性。另外一個是「URS44 號」，它是由臺灣歷史資源協會來經營管理的一個空間，我們將這裡定義為故事工坊，因為它是來談迪化街這裡的故事和展覽的一些事情，然後從迪化街的故事做出發，做了很多各式各樣的事。那這個是「URS155」，現在的工作團隊是在做文創市集，所以他用的是 COOKING TOGETHER 的概念，因為迪化街有很多傳統的食材，從這裡可以想像傳統食材如何進行挑選與創新，另外一件事就是，我們在做飯時，是不是就會把大家綁在一起嗎？

剛剛前面兩個單位，一個是建築系，一個是歷史資源協會，然後還有一個文創市集，他們常常會擺攤，這些能量可以吸引好多好多 20 歲以下的年輕人，每個活動都是近千人次的出動。大家可以看看 URS 在做的很多事情。那另外一個是在延平北路上，我們叫做「UR27W」，我們希望它可以變成影像主題的空間。目前在招標當中，經營團隊大概下個月會出來。然後透過 URS 不同的操作，開始會有新的廠商進來，以及帶來新的使用，大約在操作一年以後，地主才會慢慢願意讓新的商店進來。接著有很多新的咖啡店，和新的文創商品，都會在這裡面發生。但這個操作模式是不可能固定的，像是 127，在我們開放討論之後，以及 27W，因為它位在延平北路，跟已經做了二十幾年的迪化街是不同想像的，所以我們開始設計為專案，讓各單位用一年的時間去試試看。

過去我們都是先研究、規畫設計、工程、再利用，而這四項東西擺在每一個地方，都會有不同的特殊性，因此有時候我們會把再利用放到最前面。第一個就先開始再利用、再使用，之後再來去討論後面的事情，這就是 URS 的操作程序。當然 URS 還有很多配套的東西，我們可以補助個人，在各地去做都市行動或都市再生的行動；另外一個就是我們討論的平台，可以去推廣、探討更多街區討論性的部分；還有就是在街區裡面，「綠」的東西我們要怎麼去做？這絕對不只是開闢公園等等，應該是在街角、或在屋頂上，思考應該要怎麼做。然而這麼多動作後，我們還是要有一個長程的計畫，就是希望經由很多場次的討論，慢慢的把大家的想像確定出來，確定出來後，主要還是要確定基礎設計是哪一項？例如這個學校想要轉變，我們要

搞清楚它到底是要改成老人的還是文創的？就是用這種滾動式的討論，共同去得到大家的最終的想像。然後另外一件事就是，我們也希望迪化街可以這樣走，就是很多建築其實在使用上已經是低度狀態，不涉及我要送給你、或產權要給你、或租給你，而是我格出一個小房間，提供社區做使用的。如這樣的觀念，我們一定會做一個補助或協助，那這樣子街區的設計，才會更有創意。因為大家都綁得緊緊的，就好比這三張椅子，我們可以再提供另外的可能性，這就是我們在思考怎麼讓都市再生發展出來的一個想法。

接下來我們來回到反省的部分。這個東西，我們只是這樣做就可以了嗎？我個人覺得這樣還是不夠的，還是有很多事情必須去做。第一件事情是容積移轉。大家看看這照片上的招牌，現在開始有容積專門產業出來，專門做容積移轉的買賣產業。我們容積移轉是為了保存、為了品質，但這個卻是在想更大的商業利益，這件事情就會把保存這件事情複雜化。第二件事情是，看看這兩張照片，都是清末時期的迪化街，但清末時期不是我們談的迪化街，我們談的迪化街是日據時代規劃的迪化街保存。所以我們還有很多事情要去做、去論述、去討論，大家看一下照片就可以知道，日據時代後這條街才拉直了。

另外就是廟宇的事情，廟宇和生活倫理之間，一直都沒有被鑲在都市計畫裡面，然而這個部分也是要去思考的。現在畫這個框框是大稻埕都市計畫要保存的東西，可是大家可以看到，原來的生活並不是這樣的，所以我們必須要有更聰明的方法，來解決很多事情。在迪化街容積移轉裡，主巷得到的商業利益會是最高的，但在側巷裡卻沒有的得到太多機能和幫助，這也是目前所遇到的一個困境。所以我們需要很多活動、策略和型式，來有計畫的去幫助側巷這些事情，簡單講這個東西已經變成城市治理。我們講的回應及保存這些事情，都必須要更加思考，然後處理迪化街，應該是從未來、現在、過去中，找出可持續性的方法。可是大家都會覺得，像鹿港一樣這樣子已經可以了，然後就留在這邊，也沒有想要再更新持續，但是保存的事情應該是持續回應的，應該是讓大家來享受這樣的成果，或有權力去參與，可是算一算，最後也是只有少數人可以去享受到保存之後的成果。這是當下文化保存或街區保存裡面，需要去思考的部分。最後我覺得，都市再生並不只是打開空間，而應該是讓歷史街區的想像，引動人們更往前面走；再來就是人的邊緣、階級的邊緣、空間的邊緣，怎麼進入保存跟活化的空間，這件事情回想起來，是我們還需要更努

力工作的部分。那麼，保存當代會是什麼？我想用幾句話來和大家分享，保存是社會主體化的基因，這句話是什麼意思？保存是為了讓這社會健康的存在，保存應該是從這個角度去做思考。我們再用幾張照片來講解一下，紐約是河港的城市，它的保存方式就是容積移轉的保存方式；再來是巴塞隆納，它也是河港城市，大家都有共識，就是不在敏感的舊社區裡面蓋高樓，而這是居民們的共識，並不是透過都市計畫機制。我要問的是，為什麼這些城市會這樣子？為什麼紐約會是這樣子？另外這個是漢堡，德國最大的河港城市，這街區底下蓋了倉庫，上面是一些非常漂亮的建築物。如果說保存是為了觀光，那也不見得是最差的方式，可是這就是它所做出來的保存方式和回應，就是它一定會抓住某些元素來做保存的動作。這些東西幾乎都是以跨界的方式去進行，從土地、開發、設計、建築、歷史……等等，這一些事情都有一定的共識在裡頭。然後這是阿姆斯特丹，阿姆斯特丹大家最後願意保存的樣子是這樣的模樣，那就呈現出了一種共識。我覺得回應這個河港城市，是資本主義和重商主義不同的保存脈絡，我們現在所想像的，大多都是重商主義的部分，但在臺灣，技術大多都來自資本主義，尤其是在臺北，是由叫做 TTR 容積移轉來做相關的事情。最大的不同是，資本主義主要談的保存是文化資產保存，重商主義的保存，我認為是文化認同跟治理的事情。那我們在東亞港市要注意的是什麼事情？這當然在技術上要有相當的討論和辯論，讓我們的保存論述能夠走得出去，而且這個保存能夠變成生活、變成社會，而不是都只是從邊緣去對抗中間的一個過程而已。當我們走到保存生活化和主體化後，都希望我們的保存能夠進到鄉土教育，像我自己想像的迪化街裡面，應該會是有學生的宿舍，應該有是有低收戶的一個照顧空間，應該讓真正生活在保存區中發生，而不是只是保存樣版的部分。這大概是我今天的簡報，謝謝。

廖文卿館長：

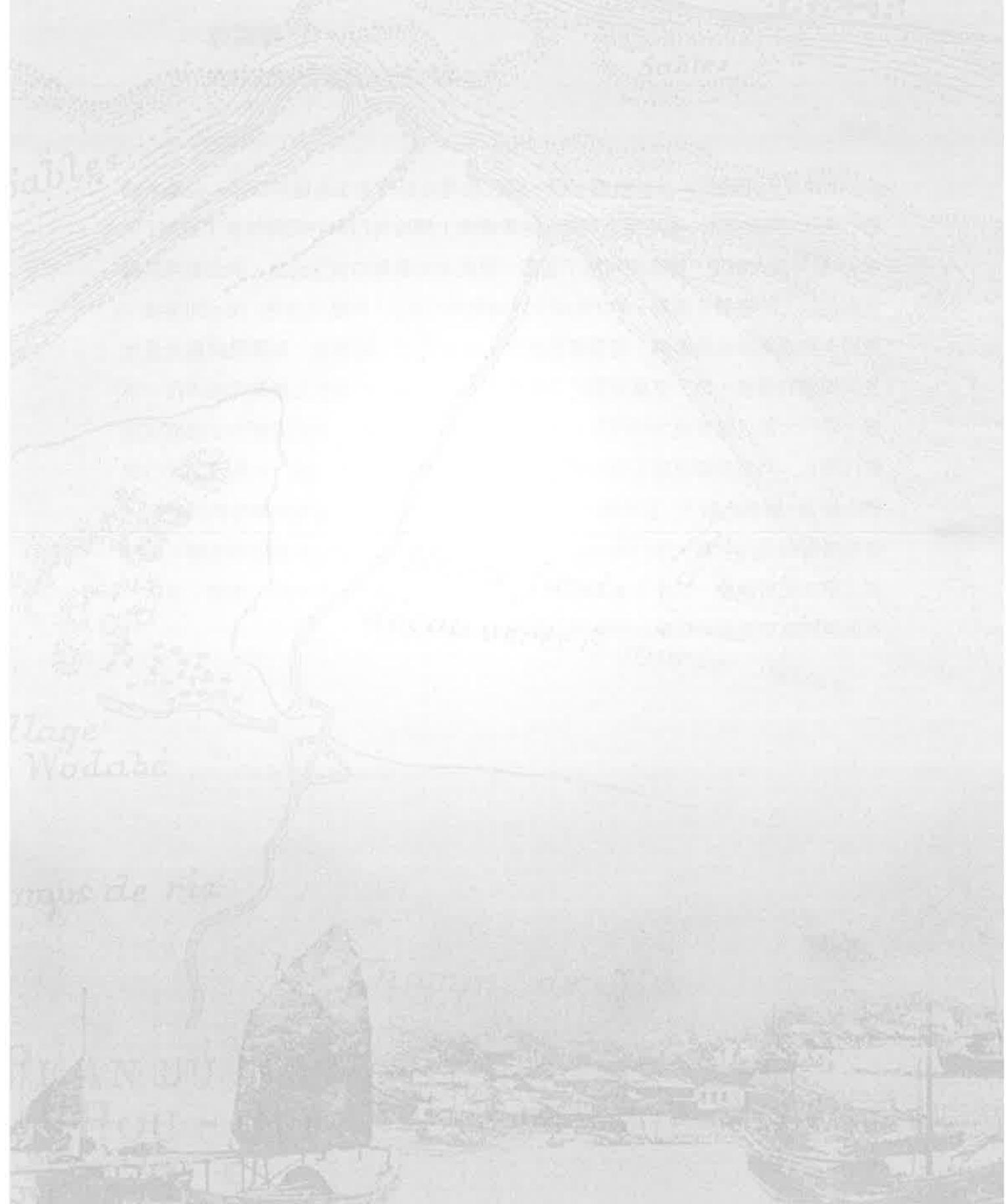
徐老師以自身親自的體驗，分享了他在大稻埕保存及在地生活化的過程。事實上要做一大塊的街區保存再生運動，是相當浩大的工程，不管公部門、私部門、文史團體、在地居民，都要經過長期溝通達成共識，我想這個方式值得我們淡水來借鏡。淡水有 27 個古蹟、5 個歷史建築、3 個無形文化資產，動不動就是一個房子要改造，又會牽涉到另外一個問題，那以大稻埕這個經驗，想當然爾會再持續發想，也謝謝徐老師今天分享的一些內容，值得我們去反思未來，也非常值得去參考。

新北市政府對於淡水這一塊非常的重視，我們淡水目前也被列為全臺灣 18 個世界遺產潛力點之一，文化局本身在做整個埔頂區的一個都市設計準則，都發局那一邊也同樣在做，對於淡水以後的保存如何去執行，會有比較具體的規範出來。臺灣幾個案例，像臺南、大稻埕等，都是值得我們借鏡的地方。謝謝徐老師給我們一個這麼精闢的分享，謝謝。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題六

外國僑民與淡水開港後的地方經濟

陳國棟

中央研究院歷史語言研究所研究員

摘要

依據《天津條約》及其後續安排，開放臺灣北部的淡水為通商口岸。但是所謂的「淡水」究竟何指，並不完全明確，結果實際上開放為口岸的範圍包含了滬尾（淡水）、艋舺與大稻埕，後來更包括了基隆。若就清末臺灣的情況而言，淡水更可以指涉彰化以北的整個北臺灣。本文則集中討論滬尾（淡水）與臺北盆地。淡水開港後，英國人在滬尾設立領事館，而基督教牧師也前來傳道。開港後，茶葉帶動臺北盆地及其周邊的發展。為了交易茶葉以及其他產品，外國人也前來北臺灣開設洋行。不過，洋行大都以艋舺或大稻埕為主要營業及管理中心，僅在滬尾設置分支機構或派駐代理人，乃至於臨時派人到滬尾（淡水）辦事而已。簡單地說，大稻埕的洋行機構比較多、規模比較大。至於滬尾（淡水）則僅有幾家洋行與當地的關係特別密切，這包括寶順洋行、嘉士洋行與得忌利士洋行三家。外國人在淡水僑居與活動，給地方上帶來就業機會，活絡了地方經濟。不過，在清末的三十多年間，滬尾（淡水）本地居民真正受益的只是以勞動提供服務的一群人而已。

Topic 6.

Foreign Residents and Local Economy of the Treaty Port Tamsui

CHEN, Kuo-Tung

Research Fellow / The Institute of History and Philology, Academia Sinica

Abstract

In accordance with the “Treaty of Tientsin” and its subsequent arrangements, Tamsui was opened as a treaty port. In practice, treaty-port “Tamsui” was recognized to include Hu-wei, Meng-jia, Ta-tao-ch’eng, as well as Keelung. Historically and administratively, however, “Tamsui” could indicate the whole part of northern Taiwan north of Chang-hua District. In this paper, “Tamsui” is limited to mean either Hu-wei in the narrower sense, or the Taipei Basin and its surroundings in the broader sense. After the opening of treaty port, the British came to set up a consulate in Tamsui, and the Presbyterian missionaries also came there for preaching. Other than these, foreigners mainly came for trade. Tea was the mainstay of transaction. Foreign merchants always chose to set up their business premises in Ta-tao-ch’eng. Nevertheless, at least three foreign companies were quite active in Tamsui. They are the Dodd and Co., the Lapraik, Cass and Co., and the Douglas Lapraik & Co. Trade brought prosperity and economic opportunity to Tamsui. Local people were, however, only and mainly benefited by employment as laborers and household helpers.

外國僑民與淡水開港後的地方經濟

主持：廖文卿

主講：陳國棟

廖文卿館長：

陳國棟老師是我的偶像，很早就拜讀他的大作。大家都知道，早期讀歷史系都沒有臺灣史這門課程，是後來有了相關史學研究之後，大家才會去找資料書籍。陳國棟教授可以說是我們臺灣史學的先驅，也可以說是東亞航運史的權威，兩本厚厚的書好早就出來了。我也是想說今天好不容易請他來，講一下淡水開港的歷史，淡水有些不管是公的還是私的古蹟，都與這段歷史有關，有些還經歷過清法戰爭。我們真的很謝謝陳教授，是不是來熱烈掌聲歡迎他。

陳國棟教授：

大家好，今天我和前面幾位專家不一樣，我要來和大家分享一些淡水的故事，因為我們的標題叫做「19世紀東亞港市的歷史記憶與新生」，記憶有個人的記憶，也有集體的記憶，所以記憶當然是歷史。一個群體的歷史是全體的記憶，經過一段以後它會喪失，那麼它必須透過歷史學家跟其他學者研究、重建，透過博物館、透過都市規畫，讓大家可以再看到記憶重回，所以今天我不講新生，我講記憶，講19世紀最後40年的記憶。在這邊說明一下，我這次用得比較多的是英國的領事報告、海關報告，包括英國情報報告。那很少人用英國的情報報告，因為它是用手寫的，所以我花了一點力氣為自己的家鄉做事。

現在開始要講淡水的地名，有時候會讓人有一點困惑，因為淡水在清朝的時候，是指新竹、甚至彰化以北的整個地方，所以它可以指很大的地方，明確的說，它可以指淡水河流域。大概到1912年，日本政府才把淡水這個名字給了我們現在這個地方，也就是我們淡水區，這是在臺北廳廳長給臺灣總督的報告中宣布改名完成的。所以到1932年的時候，我們看到當時淡水郡的範圍，比起清朝時候的淡水廳，小了非常非常多，但也包括我們附近人熟悉的淡水、八里、石門、三芝等地方，還是比現在淡水區的範圍還要再大一點。那其實我覺得，這個區域範圍是比較合理的，因

為我們講到的淡水這個名詞，特別是指 19 世紀而不是目前。淡水，有時候講到它，是指小範圍，就是河邊的這塊街區，有時候是包括其他鄉下的地方；但它也可以講到更大的範圍。那我們現在講到的淡水，大概有兩個地方，一個就是我們河邊現在居住的聚落，另外一個，就是我們廣義的把臺北盆地跟它的周邊，也會一起帶進來。

1862 年，也就是同治元年開始，八里坌地方設關收稅，通商的對象是英國、法國、美國。實際上，開港的地方是在淡水這一邊，不是在八里那一邊，但是清朝的文書上面寫的是八里坌開港。那在 19 世紀後期，外國人在淡水居住的地方是在淡水中學後面那一塊地方，因為開放通商口岸，所以淡水有一些外國人居住。那因為我沒有時間做哪些時間有哪些外國人來這邊居住的清單，我們選一個年份，那就是中法戰爭那時候。1884 年，法國人先去攻打基隆再過來打淡水，中法戰爭唯一打的勝仗，就是在我們淡水這邊。那當時到底有哪一些外國人，我們可以做一個簡單的分類，第一個是英國領事館的人，包括領事夫妻、武官這三個人；另一部分是中國海關稅務司人員，因為 1862 年設了中國海關之後，當時中國海關已經在外國人的領導之下。除了中國海關之外，又設了一個洋關稅務司，那這個人最多，大部分的人都是收稅的公務人員與海關人員。再來還有傳教士，還有加拿大馬偕夫婦；另外還有一些洋人醫生，以及一些美國人，湊起來約 25 人。所以並沒有很多外國人住在這裡。19 世紀大約 20 位上下的外國人住在淡水，是很平常的事情，因為大部分的人都住到大稻埕那邊去了。不住在淡水主要的原因，除了主要的生意在大稻埕以外，當時的外國人覺得淡水還不是一個住得很舒服的地方。比如說 1865 年，淡水領事館的助理說，淡水當時的人常常被煽動，常常會有鬧事等事情發生，這是針對人的部分；另外就是 1891 年淡水海關稅務司那邊的人覺得，淡水這地方是挺好玩的，不過夏天的時候，常常會有瘧疾的發生，把人折磨得非常不舒服，所以他住這裡 11 個月之後被調職，他開心得不得了。外國人對於淡水的氣候不是很適應，比如說 1875 年來臺灣的華雅各醫生，他的太太 1877 年就在淡水病死了。我本人的祖父，之前住這平均壽命大約 30 幾歲左右，說不定也是因為我們淡水當時不太適合人居，當然現在都很長壽，我的親人有的都 90 幾歲了，但是在當時確實是這個樣子。

淡水開港以後，茶葉是最重要的發展產業，不過茶葉主要生產的地方是在臺北盆地附近的周邊，加工與貿易主要都還是在大稻埕這邊，跟淡水的關係也只是出口的港口。看到這個圖我們可以知道，點點點這個地方是臺北盆地周邊種茶葉的區域，

茶葉也是當時進步最快的產業，從 1865 年起，以非常快的速度到 1895 因為戰爭的關係跌下來，但是整個清末，從 1862 年開港到 1894 年甲午戰爭，都是快速成長的趨勢。當時茶產業對於臺北盆地周邊的經濟有很大的幫助，對淡水居民的經濟幫助，我們後面才會說到。

講到茶葉我們就會講到一個人，他就是杜德，或是翻譯成陶德，英式英文的 DODD 翻成杜德比較適合。他有一篇在他 1895 年離開淡水以後，發表在蘇格蘭的地理雜誌的文章，裡面就有提到一個很關鍵的事，說：在 1865 年的時候，在淡水附近尋找有沒有可作為商業資源的東西，之後他發現兩個東西，一個是土肉桂、另一個是茶葉，不過他發現收採土肉桂的成本比較高，茶葉則是真的可以開。因為這是他的回憶記錄，所以他也提到他找了他的買辦一事。杜德是英國人，想找一位華人當他公司的經理，所以他開始把錢借給臺北盆地的一些農人，叫他們去種茶葉，把茶葉賣給他。他回憶當時他這樣做的時候，廈門和福州起先還不喜歡淡水成為茶葉的出口港，但後來發現他們不來臺灣買茶是不行的，因為臺灣的茶很好又可以賺錢，杜德講的那個買辦就是李春生。李春生是廈門人，當時住在臺灣北部，他自己也在 1865 年左右開始推廣茶葉栽種的事；他在 1875 年時，比杜德更早提到他發現臺灣的茶很好，同樣的他也提到茶葉對臺灣北部經濟的發展，以及對於廈門造成若干程度的威脅。我們下一位講者黃俊銘教授會講到得忌利士洋行，他提到的得忌利士洋行的船「海龍號」，當時就是在運送茶葉的船，也奠定了這條航線的重要地位。臺灣是有茶樹，但是在 1865 年杜德推廣之前種得並不多，很多岩山地方所種的茶葉，都是染色要用的。講到染布就想到三峽的藍染，那是直到日本時期才有的藍染，當時臺北盆地這邊的木柵、深坑、新店一帶，都種大菁，可是杜德在給臺北盆地周邊的農人資金之後，農民就改變了。三年之後，就把全部的大青砍光改種茶樹，因為大青煮過變成染料，一百台斤賣三兩銀子，但是茶葉一百台斤，可以賣二十兩至三十兩銀子。當時就有報導，臺北這邊在兩三年之間把他們農作的內容完全加以改變，所以茶葉對於臺北盆地經濟影響很大，就因為影響非常大，你們之後如果去木柵茶園區，可以發現他們那邊有很多都是基督教徒。比如說有一家茶行叫做美加茶行，美加茶行的老闆叫做張美加，取這名字是因為他們賣給美國和加拿大。

當時的淡水一點都不熱鬧，因為當時所有商人和加工者都是住在大稻埕，另外重要的海關、商人等住宅，都會建在大稻埕，稍早之時還有在大稻埕上面一點點的

艋舺。1867 年，艋舺是北臺灣的商業中心，之後就移到大稻埕，那這個是另外一個情形。大概要講的就是，大部分的茶葉交易都是在大稻埕，所有的貨品進口至淡水後，要做什麼事？在淡水也就是滬尾繳過關稅之後，立刻被送往艋舺或者是大稻埕來交易或轉售出去，因為市場是在那邊。其實這在地理學上也很容易解釋，就是一個港口後面有一塊腹地，背後的腹地是貨物的集散中心、交易及購買中心，而港口就是港口。所以淡水和大稻埕的關係就是，一切的重點都在臺北大稻埕，淡水就是一個出入港口。

那這邊來講一下，就是到了 1891 年的時候，外國人住在大稻埕還是常常抱怨，海關和淡水領事在淡水，為了要辦這些進出口的手續、繳費、安排船舶的事情，要常常派人來淡水，當時來回就要花掉一整天的時間，所以就開始抱怨為何不把海關、領事搬來大稻埕這邊？之後日據時代時就搬過去了。那大家看這裡可以看到，這就是淡水河的船、洋行的情況，這艘有蓋子跟桅杆的船這種就是河船；另外這個，你可以看到停在河岸若干距離，有兩支或三支的桅杆，這種中式的船就是海船。大家都知道淡水河中間沙洲很多，淡水河下面其實到了河口這邊，有的地方水深、有的地方水淺，其實大船是比較難到岸的，所以大船上岸中間只能用小船接駁貨物。那我們剛才提到，主要活動的地方是在大稻埕，像迪化街、還有南京西路一帶的地方。這邊你可以看到，一桶一桶的就是茶葉；那這個就是街道上工作完畢的人們，街道上沒幾個人；然後這個是從較上游的地方，大概也是大稻埕往淡水，要把茶葉轉送下來，因為大船不太容易上去，所以還是需要小船，利用人力一包一包的扛下來。我們現在會有一點懷念，就是說，沒有貨櫃的時候，那個碼頭是很熱鬧的，自從海洋運輸變成貨櫃化之後，你到碼頭那邊，什麼都看不到，那是因為只有機器在搬運非常無聊。不過 1881 年以後，淡水到大稻埕已經開始有小輪船在經營了，兩地之間也有很多商業上的密切來往。

因為一支木頭桅杆的帆船速度很慢，1881 年後很快的就變成輪船時代，洋行引進了幾艘小輪船在淡水河上面跑，清朝政府同時在稍後的 1886 年，建立了全國最早的郵政系統。郵政系統主要是透過西岸的南北縱貫道路，從這張照片，可以看到在淡水設了一個旁站，顯示出淡水做為一個港口的重要性。到了日據時代，我們還是可以看得到，雖然有小輪船，但主要的運輸還是要靠河船。這張是日據時代的明信片，因為主要的洋行都在大稻埕，在淡水古蹟博物館印製的洋行展覽手冊中，提到

大稻埕有所謂的五大洋行之說，那我包括：德記洋行、怡和洋行、和記洋行、寶順洋行及美利士洋行等。其實大稻埕的五大洋行到底是哪五家，絕對說不清楚。但以我個人的意見認為，絕對不包括美利士洋行，因為它的營業地點是在艋舺並不是在大稻埕。後面我們會給大家看一些例子。當時大稻埕隨時都會有 10 家至 20 家的洋行在發展，在 19 世紀這最後十幾年間起起落落，並不是哪五大家就是那五大家。但我們的重點在淡水，所以我們回來再繼續。開港以後，滬尾街上確實出現過一些外國洋行，不過這些洋行主要的進出口還是在艋舺，貨物打包、加工這些，大部分都在大稻埕這邊進行，所以主要的商人都住在大稻埕。在淡水都是次要的分行或辦事處，有時候連分行或辦事處都沒有，只是有臨時事件要辦時才會派人一天來回。不過還是有三家洋行跟淡水的關係相當密切，包括：寶順洋行、得忌利士洋行、嘉士洋行等三家。

第一家我們要講寶順洋行，1865 年杜德開始發現淡水周邊可以種茶葉，但這個周邊是滬尾還是臺北盆地周邊我們不確定。他在淡水發現這事後，開始融資製造出口茶葉，在 1871 年英國領事報告裡面就有提到，杜德他好像真的很喜歡淡水，因為所有的外國洋行幾乎都在大稻埕進行茶葉加工，但是至少 1871 年的時候，杜德就在淡水加工，也就是寶順洋行是在淡水這邊進行加工。這個原因好像是因為他對淡水特別有感覺，他在淡水也有好幾個房子。在他自己所做的中文地圖裡我們可以看到，現在稱為「鼻仔頭」的地方寫了一段文字指出歐洲人的房子，那就是杜德自己的房子還有寶順洋行。另一份資料文字：「經過「鼻子頭」，在左舷方向，看到歐洲人的房子爬滿了青苔，那就是已經人去樓空的寶順洋行的房子。」杜德是在 1890 年 3 月 3 日離開臺灣回去英國，所以他在 1865 年到 1890 的時間，長期在臺灣並住在淡水，之後那個房子就歸一個淡水很有名的人，也就是跟淡水歷史很有關係的黃東茂。從這張日據時代的明信片，可以看到這個房子。這個房子在大陸旅行團的報導裡有提到，他是從杜德的代理人那邊買過來的，那房子遠方就是觀音山，後面看到的就是日據時代政府在臺灣努力推廣的瓊麻。因為瓊麻可以做很多的麻布袋，有很大的商業價值，所以現在屏東還有一個瓊麻博物館。那這是我們淡水古蹟博物館出的書，裡面有一張照片，這位先生就是小時候的黃東茂先生。

那我們第二個要講的是嘉士洋行。講到嘉士洋行，就會想到我們淡水文化園區裡面的殼牌倉庫。嘉士洋行的創始人范嘉士其實很早就來到臺灣，他本身是英國人，

曾在 1874 和 1875 年時，擔任美國的代理領事職務。我們這邊的學者常會在講殼牌倉庫時提到他，不過因為嘉士洋行所做的事業非常的多，除了後來和石油進口有關之外，也跟船舶業務代理，以及和茶葉、樟腦貿易有關。1894 年時的文獻，有記載范嘉士在殼牌倉庫那地方買了一塊土地；另外，嘉士洋行也有代理很多得忌利士洋行的業務，主要活動的地方也在大稻埕；也有和香港貿易商有一些往來糾紛諸如此類的記載。在 1899 年 6 月某日，就有報紙刊登五大洋行的排名第一是嘉士洋行。跟各位再說明一下，我們現在稱的怡和洋行，一直到 20 世紀之前其實是叫做益和洋行。那到了 7 月的時候，報紙上面又寫，主要的洋行是：嘉士、怡和、良德、德記、美利士等，排名一直都會有變化，不過嘉士永遠都會在前幾名。但范嘉士本人不常住在臺灣，更別說住在淡水，他大部分的時間都住在廈門。他在當地外國人的社群非常的活躍，所以到了 1900 年他過世的時候，報紙也刊登了他因為瘧疾發燒過世，享年 47 歲年紀的消息。他死掉以後留下他的太太，並沒有小孩。報導裡也提到他留下很多債務，他欠自己的經理 26 萬元、欠匯豐銀行 17 萬元、欠板橋林家 10 萬元、欠大稻埕茶商 3 萬 5 千元、欠廈門的茶商 5 萬元，加一加總共欠人家 60 幾萬元，所以在廈門進行遺產拍賣。為什麼他會失敗？因為他大膽、投機，比如說 1896 年，整個廈門茶葉購買有一半都是他做的，但他還想要把所有茶葉都拿來壟斷市場。因為他覺得，如果所有的茶葉數量都是他來掌握，這樣茶葉的價錢就可以由他來決定。通常這樣做的結果是，只要有一個人破壞你的壟斷，那你的價錢就會掉下來並且破產。他另外也代理保險業等等的，做的生意非常多。最後他的遺產就在淡水、廈門進行拍賣。得忌利士洋行在臺北的代理權就轉由怡和洋行接手，淡水的代理權也歸怡和洋行。所以我們可以在臺灣總督府的報告裡面可以看到它已經歸屬怡和洋行，至於鼻仔頭的石油事業則轉給三美路公司，三美路公司也就是後來的殼牌公司，不過他的亞洲總公司是在日本。到 1897 年的時候，我們現在殼牌的那個地方才開始蓋倉庫，才開始從事進口油的包裝。因為在大陸通常都是使用美國油，那臺灣進口的油都是里海、巴庫、蘇門達臘、荷蘭人開採的石油，品質比較差一點，可是它便宜很多。殼牌原本是一家荷蘭公司，後來會變成英荷公司。這張照片很多人看過都說是茶葉桶，但是錯了，這個就是油桶。就是石油在運到淡水鼻仔頭那邊後，分裝裝入到桶子裡面去，然後一加侖、一加侖的放到木頭輪船，或小汽艇上面，再送到大稻埕去賣。那油可以直接灌在殼牌的油槽裡面，那時候沒有做油管。

最後我們來講得忌利士公司，得忌利士公司它的本業是輪船，得忌利士有一個

碼頭就在郵局的那個地方，離現在星巴克不遠的地方。那我們剛剛有提到幾艘它的船，我們還可以看到，這個是它們的海潭號。得忌利士它不只在臺灣淡水有一個據點，比如說基隆也有它的據點。上海以南的地方，得忌利士洋行的船最為安全、舒適，以北則是中國輪船招商局，所以得忌利士和中國輪船招商局分掉了整個中國沿海的海運。

1860 年到 1900 年開港這一段時間，淡水當然有發生一些改變，比如說我們在鴉片戰爭時看到報導，淡水只有兩三百戶人家；慢慢的到 1870 年代，就是開港之後，人越來越多。1875 年的時候，沈葆楨就說：淡水這個地方，房子、客棧、人潮很多；馬偕也寫說：淡水這邊有很多外國的房子，熱鬧非常等等這一些的事。馬偕曾做過一點人口統計，對於淡水市區和淡水鄉下，包括三芝鄉等等地方進行統計，不管怎麼計算，淡水人口就是多了很多。那增加很多的這些人口，能做什麼事情、有什麼就業機會？其實淡水就是一個港口、海關所在的地方，所以在這邊居住的人，就是從事這些工作的人比較多；主要的洋行人員並不是住在淡水，住在淡水的外國人，其實數目有限，所以並沒有很多新鮮事在淡水發生出來。住在淡水的這些外國人，只是在這邊生活上需要照料和消費，所以他們會雇用一些碼頭的搬運工或苦力。總而言之，在淡水開港之後，也就是 19 世紀最後十幾年，並沒有對淡水經濟上帶來什麼轉變，不過到 1895 年之後的日據時代，臺灣已經交給了日本。謝謝各位，謝謝。

廖文卿館長：

謝謝陳老師引經據典的描述，整理了很多當年的照片、史料等等的資料，讓大家可以比較了解開港過程。和大家在這邊報告一下，剛剛提到的嘉士洋行，如果您是從外地來的，你可以在淡水捷運站下車往回走，前面就是淡水文化基金會的文化園區，那邊就是我們剛剛提到的殼牌倉庫。這塊土地原本是公有的產權，地上物則屬殼牌公司，之後雙方進行官司，到最後，殼牌倉庫是以一塊錢象徵性釋出，捐給基金會。那上面有好幾棟建築物都還保存著，新北市政府也花了好幾年的時間去整修，現在完全開放了。各位如果比較有空，可以去走動、參觀。

再過來就是我們街上的得忌利士洋行，那也是今年我們完成復舊的建築物，等一下黃老師會做說明。還有一個很重要的地方，就是紅毛城下方河岸有一棟建築物，就是海關碼頭。工期已經完工，目前正在進行驗收當中，希望下一次各位來的時候，有機會可以到裡面去參觀。還有小白宮，過去也是海關稅務司的官邸。我們做文化

保存也是一條街、一個區塊、一個區塊去做連結，我們也想盡量去還原以前生活的場景，也希望裡面的軟體能夠同時建置好，將一個歷史的記憶延續給我們後代的子孫。我們再一次熱烈的謝謝陳教授。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水銀行的歷史與未來研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Taiwan

Sat 12

Teage
Wodaabe

maps de 1920

專題七

淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來

黃俊銘

中原大學建築學系副教授

黃俊銘*

潘依凌** 俞怡萍*** 吳梅瑛****

摘要

本文為淡水市街洋行研究的一環，旨在藉由研究清末淡水「得忌利士洋行」(Douglas Lapraik & Co.)舊址的歷史變遷，瞭解此遺址與遺留構造物的歷史價值，並進而詮釋未來淡水市鎮洋行建築在東亞區域性的意義。本文由清末此洋行週邊土地的特殊地理位置與軍事性格談起，說明日後淡水開港與洋行選址的關係，並透過汽船航運公司得忌利士洋行的興衰，與該設施的變遷過程，瞭解日治末期此洋行舊址使用的官廳官舍化現象，以及戰後多元族群聚居使用的實態。最後以此洋行舊址建築再利用的實例，闡釋淡水市鎮作為亞洲區域港市之一的歷史性與未來性意義。全文由以下各章構成。

- 一. 前言
- 二. 清末淡水烽火段的特殊地理位置與軍事性格
- 三. 淡水開港對外航運與洋行的興起
- 四. 淡水得忌利士洋行的興衰
- 五. 得忌利士洋行的土地建物設施與其變遷
- 六. 得忌利士洋行舊址的官廳官舍化
- 七. 戰後洋行舊址蛻變為多元族群的聚居地
- 八. 淡水老街再造與得忌利士洋行的再生
- 九. 結語

*中原大學建築系專任副教授

** 臺灣科技大學建築系碩士

*** 中原大學建築學系研究所碩士

****臺北藝術大學傳統藝術研究所碩士

Topic 7.

The Historicity and Future Meaning of Tamsui Douglas Lapraik & Co.Old Building Site

HUANG, Chun-Ming

Associate Professor/Department of Architecture, Chung Yuan Christian University

Huang Chun-Ming^{*}
Pan Yi Ling^{**} Yu Yi Ping^{***} Wu Mei Yin^{****}

Abstract

This essay is part of the study on foreign companies along Tamsui downtown street. The purpose is to understand the historical value of the relics and remaining building through studying the history of the ancient site of “Douglas Lapralik & Co.” running at Tamsui at the end of Qing dynasty. Furthermore, this essay explains the future regional meaning of buildings of foreign companies at Tamsui downtown for Eastern Asia. This essay begins with the special geographic position and military features of the area around these foreign companies at the end of Qing dynasty. It illustrates the relationship between the inauguration of Tamsui Harbor later and the site selection of foreign companies. Through the waxed and waned development of the steamship company Douglas Lapralik & Co. and the changes of facilities, we can understand how the ancient site of this foreign company was turned into an official residence at the end of the Japanese reign. Besides, we can understand how multiple groups of local residents made use of this area after World War II. Finally, the example of reusing the ancient building of the foreign company explains the historicity and future meaning of Tamsui downtown as one of harbor cities in Asia. This essay is composed of the following chapters.

1. Preface
2. The special geographic position and military features of Feng Huo Section, Tamsui at the end of Qing dynasty
3. The inauguration of Tamsui Harbor and shipping and the development of foreign companies

*Associate Professor, Architecture Department , Chung Yuan Christian University.

** Master, Architecture Department , National Taiwan University of Science and Technology.

*** Master, Architecture Department , Chung Yuan Christian University.

****Master, Graduate Institute of Folk Culture and Arts , Taipei National University of the Arts.

4. The waxed and waned development of Douglas Lapralik & Co. at Tamsui
5. The building and facilities of Douglas Lapralik & Co. and their history
6. The ancient site of Douglas Lapralik & Co. turned into official residence
7. The ancient site of the foreign company became the residence of multiple groups after World War II
8. Rebuilding of Tamsui Old Street and the regeneration of Douglas Lapralik & Co.
9. Conclusion

演講實錄(七)

淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來

主持：廖文卿

主講：黃俊銘

廖文卿館長：

接下來就是黃俊銘黃老師的發表，非常的感謝他，如果沒有他，得忌利士洋行就不保了。今天能夠矗立在那邊，也是因為當年黃老師花了很多心血去做很多的調查研究，在修復過程中還給我們一些修復指導。那我們是不是有請黃老師，再花一點時間對我們再講解一下，謝謝。

黃俊銘教授：

謝謝廖館長的介紹，很開心能夠在這裡談得忌利士洋行的故事。以前的稅關一直到烽火街這一端，其實是有一個滿大的變化，我們現在所講的得忌利士洋行的舊址，就是在烽火街這一段。第一個就是，它最早是屬於比較像是軍事性格的基地，因為早在清朝時期，就在河口設置駐兵，這地方隨時都會有水師在這裡駐守滬尾礮臺，所以它是一個重要的軍事地點。那因為清代對於這邊一直不放心，都有設重兵在這裡防守，所以會由福建、廣東、江西抽掉定兵輪流駐查；然後，在這裡的兵營，都會想在這裡設立一個同鄉會，現在有很多港口都一樣，像今天在鹿港也好、在安平也好，我們也都同樣可以看到這一類的班兵同鄉會，所以同樣在這個時候、這個地方也會有。只不過因為這邊原本的地主是廈門人洪氏擁有的，有非常大的範圍都是他的，那他們班兵來到這裡蓋他們的館舍，都會佔用私有地的情形，比如說我們考證到的「烽火館」，它是福建烽火班兵所設立的；那「銅山館」是漳州銅山水師班兵所設立的，另外還有官方的設施「軍裝局」，是在最東邊的地方。所以都是一些軍事性質的場域。「烽火館」的位置，大概就是在現在馬偕住宅的下面的位置。那再來就是我們所謂的原野地，「原 25」是我們「銅山館」的地方，大概就是我們現在淡水第一漁港的碼頭，就在得忌利士洋行的西側。再看有星星的這一塊地，也就是後來得忌利士洋行的範圍；在它的旁邊，我們可以看到的是「金門館」，還有「海山館」宿舍管理員的位置，大概都是在這個位置；再來就是建三，這是「軍裝局」的區域。

我們可以看到，在得忌利士洋行或其他洋行在原來這個區域租地進行貿易之前，它其實比較偏像是海口軍事基地一樣的性格。後來因為淡水開港之後，就根據跟西方人訂的條約，就是在西方人在淡水或港口這邊雖不能買地，但是可以租地，來做禮拜堂、醫院、墳墓等等。總而言之，就是他們可以建設，但不可以擁有土地。因為這個狀況，所以後來這些洋行的地都不是他們的。在當時進來的洋行，剛剛陳老師講得很多，我們大概把它分成規模比較大的，像怡和洋行，另外有一些比較中等規模的，大概像德記或是寶順，以及後來我們所說的得忌利士洋行，大概都是屬於比較中型的洋行。另外，就是有幫劉銘傳蓋鐵路的德國商行和總工程師；再來就是比較小的，像是嘉士洋行，在這裡的規模並不是很大。那這些洋行主要都是在經營鴉片、樟腦，還有米、糖這些貨物的進出口，還有投資採茶和石油的開採等等，所以因為這樣，淡水就形成港口的位置。

那最早的船，其實剛剛松浦章老師有提到，最早都是用帆船；到了 1870 年後，才逐漸在東亞這邊用汽船來航運。再來就是航線比較遠的，像是英商的太古所控制的中國航運公司，還有美商旗下的一些輪船公司。那也因為後來清廷覺得，航運不應該都是外商，因此設立了輪船招商局。隨著日本進來之後，就有了大阪商船株式會社，跟日本的油船株式會社。當時東北亞主要都是利用香港、上海、橫濱三大港，進行大型輪船的進出；那我們淡水這個地方，是屬於比較區域性的港口，所以比較會和大陸對岸的一些港口來做聯繫。那我們再看 1900 年的時候，日本人進來所留下一個記錄。其實是因為中間雅士頓洋行申請要蓋碼頭，所以有留下一個很清楚的計劃圖。在日治時期，光是在淡水的烽火段，就有好幾家洋行在這邊申請碼頭。這是雅士頓的位置，另外左邊的地方，是日本的大阪商船，比較靠近港口的地方，讓它用公有地來營運；靠東邊的，就是我們講的得忌利士洋行。基本上新式大型的輪船，它們的碼頭都會拉比較遠。那我們看這邊，比較特別的地方是，得忌利士洋行的部分畫得挺清楚的，它除了可以停泊船隻以外，還有輕便的抬車道，所以才會有我們現在留下來的兩棟建築物，分別是第一檢查所，和後面的倉庫。這邊可以清楚看到得忌利士洋行進出貨物的情況。另外我們看這兩條斜線，這表示它們可以把小型的汽船拉上岸來做維修，所以它旁邊有辦公室兼維修的場所。總而言之，我們可以看到 1900 年以後，好幾家的商船，或者是一些洋行，它們都有自己自己的小型港口。

接下來稍微介紹一下得忌利士洋行的興衰，其實早上松浦章老師也談到一部分，

那之後也從香港那邊得到了一些相關資料。得忌利士洋行前身的創辦人為英國蘇格蘭人道格拉斯・拉普克 (Douglas Lapraik)，那之前他是到一個鐘錶商去當學徒，後來才到香港。發生鴉片戰爭之後，他就非常敏銳的去拓展他鐘錶以外的事業，開始進行地產、貿易、代理、信託代理等事業，也很快就變成商業仲裁人的一個身分。接著他在 1860 年的時候，創辦了道格拉斯汽船公司，其實這公司名字都一直在改，但這個名字是他第一個設立的名字。其實在那時候，他已經在經營包括中國的華南，以及日本、澳洲等等地方的部分航運，還有華南地區的上海、福州....等地的定期航線。這右邊就是道格拉斯的照片，那後來我們發現，其實他在香港的投資是很多角的，包括軍事維修的船務；與怡和、PMO 幾家公司合辦的黃浦船公司，那他就以董事祕書身分，出入這些大公司，這個公司到最後，就變成亞洲最大的船務公司。下面我們可以看到香港檔案館裡面有收藏的阿伯丁港的船務照片。到了 1864 年的時候，他其實就已經退休了，所以他把船的事業交給他的姪子，以及他手下的一些夥伴們，去繼承原本的汽船公司，再來才先後成立得忌利士公司、得忌利士輪船公司。這些前後成立的公司，跟之前的公司有些不太一樣，它們其實是控股的關係。這家最大的輪船公司，最大的股東就是得忌利士，實際上還有怡和洋行等一些公司，都有參與到股份。等一下我們會看到，特別是在臺灣這邊，嘉士洋行和得忌利士的股份關係。一直到後來的二十世紀，這間公司都由他們的後人繼承，所以事實上這間公司其實活很久，是一直到二次大戰都還存在的一間公司。下面就是我們去找到的一張老照片，這是原本得忌利士在香港的碼頭和公司總部，在左邊這個地方；那右邊就是比較老的歷史照片，說明得忌利士當時在香港擁有的碼頭。後來它在 1871 年開設了淡水港的航線，它其實有兩條定點的航線，一個是南部航線，從香港出發、經過汕頭下面，一直到安平；另一個就是北部的航線，從黃色這個 V 的這一條到淡水港，但後來有延伸到基隆，至少我們在文獻上面看到，在 1884 年，光緒 10 年的時候延伸到基隆。再來因為劉銘傳來臺灣推展了很多洋務運動之後，就考慮到船運的一些事情，所以他希望能夠恢復商務局，讓臺灣有船可以來營運。那這個消息傳出之後，得忌利士就很害怕它在臺灣獨佔的事業會有影響，所以就在光緒 13 年的時候，邀集了臺灣和廈門的一些茶商，跟他們談三年的契約。這三年內給他們的價格都非常低廉，就是希望用比較低廉的價錢來壟斷臺灣，其實這也是要用來抵制劉銘傳的商務局。所以清末的時候，得忌利士洋行還是佔比較大的優勢。一直進入日治時期以後，日本總督府其實也知道對外的航運是經濟命脈，所以他們也希望可以奪取臺灣對外

的一個主權。當然還有很多其他的船商在競爭，不過當時總督府提供了大阪商船一個巨額的補助款，讓它可以用半價，也就是比得忌利士洋行的價錢還要更低，來搶奪得忌利士洋行的生意。在南部的臺灣總督府，也在 1901 年快速開闢了安平到香港，以及從香港繼續到福州的一個航線。所以在日本總督府的打壓之下，得忌利士逐漸居於劣勢，後來不得不在 1901 年放棄了安平到香港的航線。這樣子的營運狀況對它來講是非常糟糕的，不過因為英國也開始向它租船由日本到上海這邊來，所以它還是有一個收入在，使得財務並沒有很快速的惡化。

至於到它真的淡出臺灣和中國大陸，是 2 年之後的 1902 年，在那之後它就把在臺灣的運務都交給了三美路洋行來做代理，自己就只是在淡水、廈門、汕頭、香港這邊做不定期的少數航運。一直到 1932 年，公司陷入財務危機以後，就把大部分的股權賣給了其他公司。其實這個船務公司一直營運到戰後，直到 1976 年才真正的結束。我們剛剛有提到的，洋商它其實在臺灣是不能夠買地的，所以它們都是簽訂永遠的租約，日本人稱為永借地或借貸地這樣的名稱。我們現在說的這塊地是非常大的一個範圍，全部都是一個人擁有的，就是廈門的洪氏。洪氏是先把土地一部分的永貸權利給寶順洋行，另外一部分給了雅士頓洋行，那寶順洋行又把自己的權利賣給了得忌利士洋行，然後一部分又轉給了雅士頓洋行，所以後來我們發現這塊地也有雅士頓和得忌利士的一個使用權。但後來洪氏的子孫在光緒 14 年時，把這些土地用兩百銀元轉給了同鄉的廈門人陳阿順。其實早年清朝的軍方都很惡劣，他們就侵占了陳阿順的一些土地；陳阿順之後告官，又被裁定不然政府把它買回來當官方所有，也就是說當初他用兩百塊錢取的永貸租借的權利被清政府買回。那後來我們就發現很奇怪，為何到了日治時期，得忌利士洋行都是透過代理商在繳交租金？那是因為清朝官方的權利後來因為臺灣割讓，就轉給了日本，日本就也延續了這樣的制度。

那我們看一下這個部分，它分為南北區，南區我們可以很仔細看出，它是一個碼頭辦公室兼船維修的地方，那這個是軌道，可以用台車抬進去裡面。根據其他的文獻我們可以知道，實際上它有非常多棟的房子，左邊是一個花園，再來右邊就是有三棟連著的倉庫，已經拆掉了；另外就是有兩層樓的洋房，後來也拆掉了。其實在右邊，也有他們船員的宿舍等等的；再過去是堆煤炭的地方。透過日本人留下來的一些記錄，我們可以看到，其實它最西邊是花園，那是得忌利士洋行的邊邊。諸如此類的，我們就可以了解它範圍分布的整個情形。如果我們對照它當時的照片，

就可以發現，當時第一檢查所是這一棟，也就是我們現在留下來洋行前棟的部分；那二號就是輸入品的一個倉庫，四號是住在得忌利士洋行的一個主管宿舍的房子，也拆掉了；那之後五號新的稅關檢查所這面的碼頭也都改變了。那我們看一下這個，這是 1908 年的照片，後來臺灣總督府來淡水做疏浚工程，藉由這個因素，得忌利士洋行也淡出臺灣的營運事業。所以到了 1914 年疏浚完工後，可能是利用河道挖出來的沙，就把原來碼頭的部分填掉，填掉了以後就變成一塊官有的新生地，算是臺灣總督府的建地。那我們看一下比較，從後面的照片我們可以看到，後來這塊地被填平了。到了 1915 年的時候，附近的房子都沒有什麼改變。所以我們就可以發現，這邊從原本是清朝的軍事區域，後來變成了商行、公司進駐。那得忌利士洋行在 1910 年後，因為競爭不利的情況下退出了，這邊這塊地到了得忌利士洋行退出之後也就進入了尾聲。但後來也產生了很大的變化，就是我剛剛講到，南邊的河地被填了起來。最早是被分為四塊地，之後就被慢慢部分合併，再重新規畫，這些都是有一些歷史上的原因。

有趣的是這個，中野宅這塊是永貸借地的範圍，事實上這是日本人向學租財團付了租金，然後他就一直有這塊土地的使用權，所以一直到二次大戰後，都還有中野的房子，這個也就是跟得忌利士洋行比較不一樣的地方。那這個過程，有很多關於土地分分合合的一些複雜問題，我們就跳過。不過我們也有查了一些戶籍的資料，就是中野他是跟學海書院(學租財團)付租金在這上面蓋房子，就因為這樣，你會發現，開始有日本人住在這個地方。但是到了 1921 年的時候，臺北被申請成為一個官廳，所以就蓋了拘役所、警察廳，北區的部分，除了有中野家可以使用的部分土地之外，淡水老街的北邊部分，就變成住宿的一個區塊。那我們再往後期就可以看到，因為這是官舍的地，所以在上面就蓋了稅關單位、港務單位，還有後面就是跟運輸有關的設施。那這張放大看，就可以知道，當時有很多人都住在這裡。國軍之後撤退來臺，也在淡水這邊的海防處設立海軍基地，所以這個地方就又開始變成有海軍的眷屬居住的區域。後來這邊就是軍公教人員，還有一些學校人員。那有趣的是，海軍的一些眷屬裡面，有多人都信奉基督教，他們把自己的宿舍用成自己的禮拜堂，所以這就是為什麼後來成為淡水國語禮拜堂，後來又變成布農教會的一些過程。

所以我們從這個階段來看，得忌利士洋行的時代過了以後，這個區塊，南部就變成官廳、官舍的部分，北部就變成宿舍的部分，分別產生了這樣的屬性。大約在

1965年的時候，大部分洋行的原貌還是可以看得到，包括海關、殖民地陽臺等，也可以看到上面的紅樓，還可以看到基督教堂。之後我們到了這個地方進行調查，也討論了這個地方的再生。我們覺得，過去淡水雖是一個港市，但其實目前除了稅關部分留下來的古蹟之外，就很難被意識到它曾是國際性的港市。因為港口原本就是一個容易接受最新的外來形態，與各種文化產生交流的地方，所以對它來講，特色會慢慢不見。從這個基地裡，我們也看到有很多族群在裡頭生活過，那希望這個地方可以透過各種方式去展示這種多元的面貌。希望將來我們可以看到的景色，就是像水面上看過來這樣，也希望之後這邊區域可以有一些景觀的規畫，與一些不同的面貌。當然不是只有得忌利士洋行，希望是範圍更大的。時間也到了，我就報告到這裡，謝謝各位。

廖文卿館長：

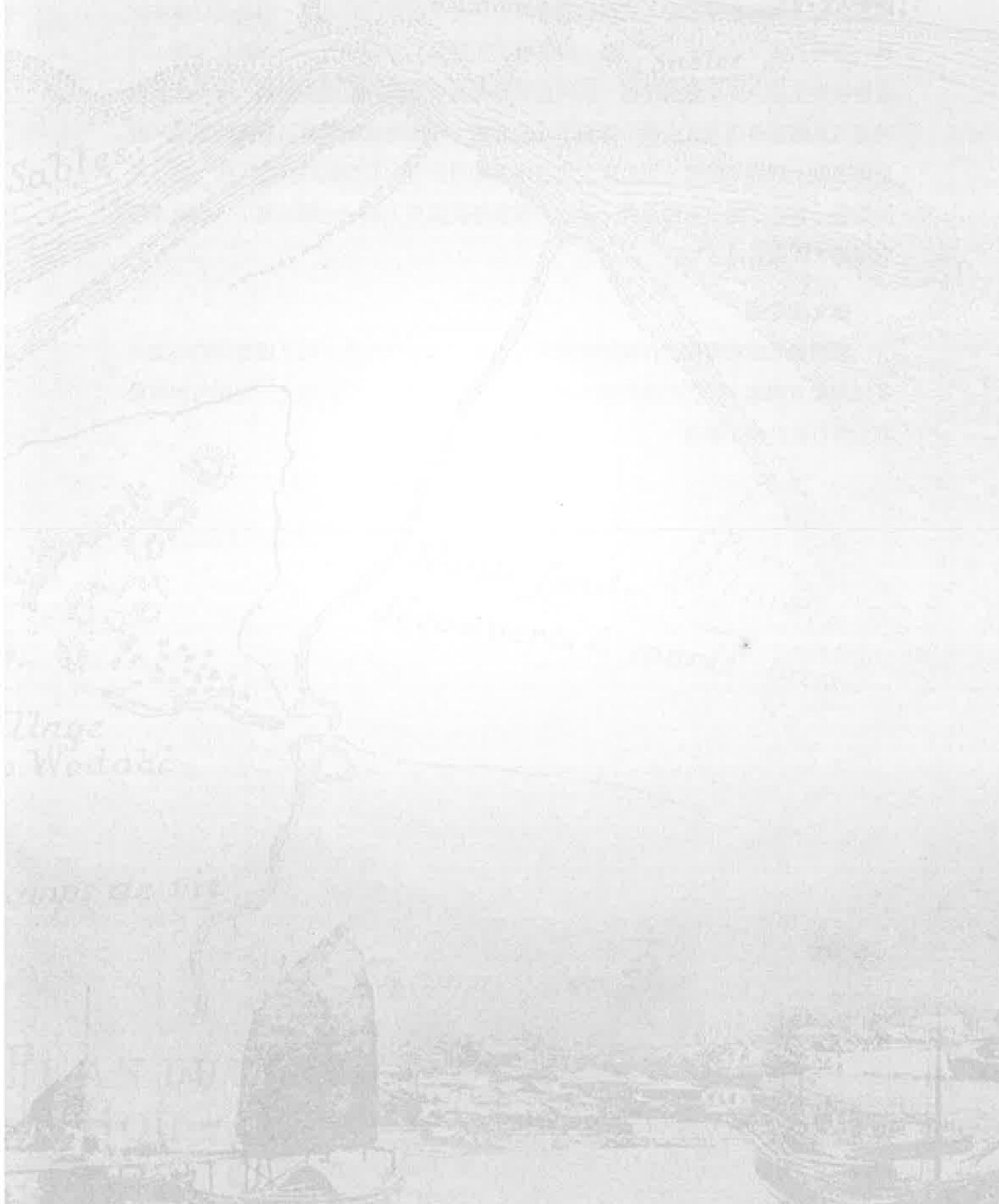
謝謝黃老師和整個工作團隊對得忌利士洋行的前世今生，花了這麼大的心血。各位如果有興趣，我們外面的館刊第二期裡面，就有黃老師的專文，裡面有對得忌利士洋行的介紹。謝謝。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui.



歷史街區活化的想像與策略— 以淡水藝術大街為例

專題八

黃瑞茂

淡江大學建築學系副教授、系主任

淡水社區工作室負責人

maoile@gmail.com

摘要

淡水擁有許多古蹟、歷史建築、或是紀念性建築，皆在近年來陸陸續續進行整修，並對外開放。這些有形文化資產空間在不同時空、不同歷史背景與常民區域生活緊密貼合，也由於地方居民的集體記憶，更成就了這些文化資產空間的豐富內涵。近年的文化空間建設工作，除硬體外，歷史環境教育、文化產業活化的推廣與中小學的教育學習的推動。並凝聚了淡水地區關注聚落保存的相關團體與個人成為在地文化資產守護網絡。淡水古蹟園區逐漸建構在地的文化資產經營機制，有助於對淡水的區域發展，帶來正面與積極的影響。

因此，本文將引用目前逐漸被關注的「活態遺產（Living Heritage Approach）」作為論述，以淡水為基地，討論如何能讓歷史空間或場域與現今區域生活形成交集與共鳴，讓空間的使用或存在能累積與地方居民屬於未來的共同記憶，並在原有的歷史價值之外，創造出空間的新價值、累積新的故事，這永遠是當中不能被忽略的一項議題。

淡水藝術大街主要是指淡水中正老街，舊地名「烽火段」一帶，目前這段街道改造將以徒步區為目標，加上新建的「藝術工坊」與保存活化的「展示館」。其周邊街區中有大量的公有建築，如何透過一連串的「置換」與「修補」的方式，以「生活景」的觀念，提出經營一塊質感豐富的歷史街區。本文將針對這樣的意圖，提出一個以「淡水古蹟博物館」作為經營主體的街區營造的策略，作為建議與參考。

關鍵字：生活景、活態遺產、淡水藝術大街、歷史街區

Topic 8.

Imagination and Strategies for Historic Block Revitalization- A study on the development of Tamshui Art Boulevard

HUANG, Jui-Mao

Chairman and Associate Professor/Department of Architecture, TamKang University

Abstract

Tamsui is a town full of historical sites, architecture, and landmarks and the city has launched a series of renovation projects in recent years; they are now open to the public. These tangible cultural assets have been inseparable parts of the people living in the community at different times and historical backgrounds. They contain collective memories of the local residents and enrich the content of the culture and space. In recent years, revitalization of hardware has been coordinated with public education, revitalization of cultural industries, and history learning in elementary and middle school education. These policies, together with the organizations and individuals who are active in the preservation of the local culture, form a network guarding local cultural assets. Administrators of the historic sites in Tamsui are gradually forming an operational model for local cultural assets, which have been exerting a positive influence and taking the development of Tamsui into an active stage.

Therefore, this thesis will discuss the concept of the Living Heritage Approach based on practices in Tamsui, addressing the issues of how to integrate contemporary lives into historical spaces, how use and existence of the spaces continue to form collective memories for local residents, and how to create new values and new stories in these spaces beyond their historical value. These are fundamental issues which should never be overlooked.

The Tamsui Art Boulevard refers to the Tamsui Old Street (Zhongzheng Road) section known as the “Bonfire Section” in the past. This section will be developed into a pedestrian only district and coordinated with the new “Art Workshop” and the restored “Gallery”. There are many public buildings surrounding this street block. Therefore, this research intends to propose a plan for a texture-rich historical block under the concept of “living scenery” through “replacement” and “repair”. Targeting on this intent, this thesis will present a street block development strategy based on the main body of “Tamsui Historical Landmark Museum” as a recommendation.

Keywords: living scenery, Living Heritage Approach, Tamsui Art Boulevard, historical block

演講實錄(八)

歷史街區活化的想像與策略— 以淡水藝術大街為例

主持：廖文卿

主講：黃瑞茂

廖文卿館長：

那最後一場壓軸是黃瑞茂黃老師。那我在 20 幾年前就看到一篇他在歷史月刊寫著淡水的故事，那麼他現在是淡江大學建築系系主任，在淡水也居住很久了，對於淡水的文化資產和整個空間利用，一直花費很大的心力；甚至淡水要申請世界文化遺產整合計畫的報告，也是黃老師主筆與主持的。我們現在就來歡迎我們黃系主任，謝謝。

黃瑞茂教授：

謝謝館長的介紹，各位朋友大家好。因為館方特別關心我們在談的所謂藝術街坊這一塊的再生，我想剛剛黃俊銘老師已經把裡面最核心的得忌利士洋行這個空間，做了一個非常清楚的介紹。那接著我想從一個比較是規劃的角度去進行討論，包括說淡水成立一個淡水古蹟博物館，我想那在臺灣是一個創舉，它不在一個空間裡面，而是針對一整個區域，以一個園區這樣的概念去運作這個館。這樣的東西，在過去幾年我在協助有關世界遺產的討論裡面，其實也看到它的一些潛力。所以世界遺產對臺灣來講，是我們的一個期待，我們也準備用同樣的規格來看待淡水。所以我大概用這樣的方式，從一個比較地區性的角度來談。

大家也都知道淡水在短短的大概一公里多的舊街區裡，大概有 20 幾個古蹟，算滿密集的，當然可惜的是，淡水位在都會區裡面，它受到都市發展的衝擊是非常的大，所以這個過程當中，其實有非常多的抵抗，跟不同的想像，包括最近都有一些事情在發生。我想，透過更多的討論，我們可以把一些比較重要的價值給提出來。那這個位置是剛剛黃老師介紹的區塊，洋行的房子大概是在這個位置，另外這個區塊是之前很多學者界定的淡水世界遺產潛力點，我們稱之為紅毛城周邊歷史建築群，範圍從整個紅毛城到領事館，到二個牧師樓、到馬階故居跟小白宮稅務官的宿舍。這個紀錄約略是在清末時期，整個空間脈絡都在，就像剛剛黃老師提到的，靠河岸

邊的改變最多，可是這個山坡上的留存是很完整的，所以每一次看到這張圖，我就非常的感動，因為淡水要維持這樣子是非常的不容易的，但是我畫完後還是會有一點傷心，因為都市發展的規畫，還是不斷的在更新。

所以這件事情我們這樣來看，這整個藝術大街真的非常的有特色，第一個是，它大概是漢人世界和洋行區的轉換地點；第二個就是，它是古蹟比較多的地方，也有較多的觀光行為。所以在藝術大街我們應該來談的是，觀光行為和我們淡水人的生活行為，都在這個空間中共享，我們應該要有這樣子的雅量。另外，還有一個特色就是，這整個區塊裡面，約略有百分之八十是公有地，過去透過鎮公所和市政府，把這空間做一個整理，讓我們有一個完整的規畫。那從整個區塊來看，事實上不只是一個個的歷史建築而已，還有空間的狀態，山跟水的交界非常的完整，在這些小街、小巷裡面，也有很多質感存在。我們可以看到這整個區塊，從捷運站到砲台，約一公里的距離，有 20 幾個古蹟，這其實是很不容易。那簡單來講，我要說的第一個就是，從過去這麼多的努力，包括博物館剛剛提到的保存，它不只是一個點，而應該是一個區域，這一點在世界遺產潛力點裡面的整體概念非常清楚。淡水古蹟博物館，作為一個在地的單位，但它的價值應該不只是在地，最近我在閱讀世界遺產相關的資料裡面，就有看到一個「活態保存」的觀念，意思就是說，其實像淡水這樣的地方，不像帝王時代是因為某種力量建立起來，淡水這裡是很多元素所組成的一個地方，所以我們在想，是「物」嗎？還是「生活」？那是以前的生活，還是現在？我們都知道，生活是一種連續不間斷的，因此有些人會把它翻為「活態保存」這樣的一個觀念，在操作上我們也可以有一些想法。而這個概念也在我們去年所辦的一個研討會有過討論，今天特別的再來談這樣的概念。那時候是請日本學者來討論「生活景」的一個概念，那其實這個生活景是源自於歐洲。在二次戰後，整個歐洲因為很多東西都被炸掉，他們就在思考，如何把這個城市再找回來？他們就往中世紀找去。當然這空間的狀態，和現在有很大的對比，從這裡我們可以看到，這彎曲的小路跟著人身體在移動，人跟生活空間是連在一起的，就像我去買菜，也都是跟這個生活空間在一起，所以這個「生活景」就是一個很重要的觀念。這個觀念，也是美國官員所稱的「場所的力量」，或是我們臺灣現在稱為「文化的地圖」。基本上就是，它不是只有被文化資產所綁住的一個古蹟點，而是跟我們生活周遭的每一個細節都有關係。

剛剛提到的這個有顏色的地方就是公有地，那我們談的歷史街區，就大概是在這個位置，這個地方之前博物館也做了努力，把主要的真理街修復起來，大概都可以看到一些成效，另外這個是，把最早停泊船的地方做一些空間上的改造。我們可以看到淡水這塊地方，未來的建設不會是很大，而會是一個街道景觀的一個修補。我們可以找到很多以前的照片來做為修補的參考，但這個修補當然不一定要把它做的跟舊的一樣。我想在聯合國討論澳門的世界遺產的時候有提到，不要在古蹟裡面做一些仿古建築，這樣會干擾到所謂的歷史，跟我們要討論到的故事。

怎麼樣找到一些方法，去把淡水這個地方歷史記憶修補回來，那過去幾年有些計畫是我們有機會參與的，也可以稍微做一個討論。各位在這領域裡面應該都很清楚，過去世界遺產大概都是以威尼斯為主，我們大概可以知道它有一定的價值規範。那經過二次大戰後，有關這個都市的祖先以前做了什麼，好像變得比較不重要，而是比較看重現在的民眾在這城市裡面做了哪些東西，所以這等於是一個價值觀的改變。其實整個淡水是有這樣的機會來做這樣的工作，特別是文化單位，在軟體的部分做了很多的功課，怎麼樣讓民眾參與、怎麼樣讓民眾導覽，進行在地解說的方式，這些都會成就我們剛剛提到整個街區的一個內涵。那我想，我們可以在一些資料上看到所謂的活態保存也慢慢變成一個重要的概念，它也特別指出跟生活品質比較有關的部分。簡單來說，它就是一個比較貼近身旁，不是標竿型、精緻的一個建築物，而是在講跟我們生活世界比較有關的區域。

那我大概可以舉一個比較簡單的例子，這個是在我們淡水小白宮的旁邊的一個木棧橋的重造，那在這裡，我們可以看到歷史不是這麼遙遠，它可能是跟我們的生活世界連在一起，所以在這空間裡面是不會改變的。空間跟現在的人的關係、跟從前的人的關係，人所表達的情懷是一樣的。那我們有沒有在生活空間裡面發現這樣的心情？當然越來越少，因為我們發現，現在的人都不太讓小孩走路上學，可是過去的空間就記錄著各種情緒。包括這幾年，淡水的在地文化工作有很多，昨天也和王小棣導演聊到淡水，他也很關心淡水這裡；我的意思是說，淡水這裡的風景，它不是靜態的、也不是明信片裡的，它活在很多人的心裡面。相信我這樣說，在座的人應該都會有一種連結。剛剛提到，我們應該有更多的機會，來採集空間與人的關係，在未來規畫中，做出多一點的可能性。

其實淡水的在地工作特別的豐富多元，從最早守護家鄉的一些抗爭行動，到淡

水過去做了很多的研究，舉辦了很多研討會，也包括很多的文化創意活動，都希望把淡水和世界連接起來。這個大概就是我過去做的一些整理，淡水為什麼可以談生活、談區域？因為我們可以把人、時間、空間連結起來，像個年輪一樣一層層包覆起來；可以把淡水藝術季、燒王船、遶境這些事件，納入在這時間裡面，透過活動的舉辦，以及教育講習等等的，讓這些東西從空間中得到經驗。在世界遺產裡面也提到，怎麼樣在歷史空間裡面舉辦活動，藉由一些活動讓一般大眾來參加，也在參與後，更能體會到空間的美。我們可以來看看照片，透過打造藝術大街這件事，在淡水這麼熱鬧的地方，我們可以感覺到這個離捷運站大約走路 10 分鐘的地方還不錯，因為淡水已經做了很多街區的改造。那個調調到底該怎樣來捕捉呢？這是我今天講的區域保存最核心的部份，當然它也包含最困難的美學部分。在這裡面我們要怎樣找到一個工作的方式，不再只是用一個發包的方式，找個建築師作出來，這需要很多的經驗跟討論在裡面。從這裡我們其實可以找到很多好的元素，或怎麼樣讓它可以成為後續整個淡水都市空間經營的一個策略。我在這一段話裡面想講的就是，今天淡水觀光客其實是很多的，淡水常常會討論一個議題，叫作觀光的衝擊，可是生活在淡水的人，還是有他的優雅。有很多淡水人平常會從山上走到河岸邊，但禮拜六、禮拜天不敢下來，那你可以仔細觀察那一段時間，其實是動人的，待在河岸邊無所事事，可是那個就是他的生活世界。看著河水，然後走一走再回去，可是你會覺得，好像沒有買東西，或者是對文創產業沒有什麼幫助，可是那個就是生活的地方、生活的質感。就像照片中這一段話，有一點拗口。

那我們過去也做了非常多跟社區合作的事情，做了一些社區地圖，每一次的行動都非常的感動，因為很多人就把他家裡的舊照片拿出來，讓我們看看現在這個地方變成什麼樣子。過程當中，其實就會找到我們對空間連結的關係。我常講，那個叫作「時間的形狀」。時間看不到，但是在淡水你可以看得到，從每個生命史中可以看到這些力量。藝術大街是從觀潮廣場開始，後來對面蓋了淡水藝術工坊。觀潮廣場它有一個很重要的意涵，就是說之前它曾是一個停車場，最近國防部又想把這塊地收回去，但民眾與地方上希望保住住這個空間，我想新北市政府用了很大力量跟國防部溝通，這邊已經打開變成淡水人喜歡的地方，所以應該會留下來。我想這對淡水是滿重要的。這裡打開後，我們就看到很多居民走過來，他覺得這裡打開很好，因為可以看到淡水河。那時整個鎮上開始討論，對於都市空間就開始有了感覺。以前大家討論淡水，就是討論淡水河跟老街，我曾聽區長說，以前有民眾打電話給他，

問他廟埕廣場什麼時候打開？因為他看到這邊的觀潮廣場打開了。隔了 2 年之後，廟埕廣場真的打開了！所以整個淡水的都市空間也在改變，可是那改變要怎麼樣跟市民的期望，跟他要的生活方式能夠結合起來。我們好像可以開始捕捉到一些像這樣不錯的案例。今天我的任務是要來說，假設藝術大街、藝術工坊蓋完之後，洋行的空間也作了一些整理，接下來我們應該怎樣來找出與過去比較不一樣的工作方式，來進行這個地方的經營。從所謂的這個舊建築再利用，或空間再利用之中，像是一個實驗般，讓淡水可以找到自己的未來。

很多的概念我剛剛已經談過，因為我們的時間不多，這裡面我會覺得比較重要的是，這種規劃到底怎麼樣來進行？我把過去的規劃方式分成 3 塊，一個是主要計劃，就是找一個建築師做整個地區的計劃，但我想這個不適合淡水這樣的地方。這個地方比較適合的是，在使用過程中進行規劃，比方說像現在有些地方作為展覽空間，有些地方可以提供進駐，或社區可以到裡面辦一些活動，在過程中形成一個討論的機制，比如說固定每個月有個論壇讓大家來談，雖然我唸建築，但我覺得說很多的規劃不是新造會比較好，而是說我們怎樣會去使用它。像藝術工坊、藝術街區，這裡其實很好用，因為那房子都很好，空間都可以用，有水有電，颱風天來都安全，如果它能夠有一個好的使用方式的話，就不需要去找到非常大的經費；或者是說，我們就來辦展覽，展覽就會有一些經費，至少會有一些木作，那個木作不要一展覽完就把它給丟掉，它可以留在空間裡面，讓每一個曾做過的一些展覽的空間，逐漸變成一個可使用的地方。從過去經驗來看是有些機會，或許館長可以做一些努力，因為目前促參法大部份都是用 BOT 的方式，我常講，其實在整個舊建築的再利用方式上，在很多國外的經驗一開始是跟社會福利在一起，跟社區結合在一起。比方說，我一直在找一個地方，是我們不用花錢就可以把它經營起來的地方，我們可以規畫那邊作為淡水中小學生的美術展覽館，可以每個月找一個學校來展，那個家長就來開那個門，對不對？你只要水電租金這個費用，那個館也不用找很多人來顧著。這個其實就是一種利用在地的一個社會資源。因為我小孩剛好現在唸高中，過去我跟我太太還有很多的家長，在小孩國小的時候，花很多力氣投注在小學的課務上，可是國中的時候，老師說你不用管，交給他就好，所以家長們的力量和資源就無從發揮了。如果我們的城鎮有一些機制，讓這些家長留下來作一些公共事務，那個力量其實是非常大的。

回過頭來說，我們是不是能夠找到一個機制來談這個空間怎麼多化樣，我剛提到它是一個實驗，包括我們這個社會老齡化之後，這個歷史的空間能夠提供一點社會照顧，我想在國外很多這樣的方式都變成主流。到目前為止，我們的歷史建築再利用仍比較是偏向展覽和喝咖啡，這當然是機制上的設計，特別是新北市，現在已經升格，自己本身的自治權限應該變得比較大。或許我覺得淡水可以來進行一個實驗，這個實驗對臺灣來講也滿重要的。至於活化的策略，時間不多我就不細講。整個空間的營造與再利用機制其實是滿重要的，因為包括整個古蹟，是屬於所謂的文化資產，那我們都知道，文化資產比較像是賦予一個身分的指定，可是真的要運作，可能還是要回到都市計劃跟城鄉規劃，或是都市發展這一個部份。這個部份要怎樣讓市政府能夠有一個整體性的討論，包括我也講，它最關鍵的是交通，像最近交通局也在想說，淡水中正路到底要不要做徒步區？淡水早期會做徒步區，是警察局提出來的，你會覺得奇怪，為什麼是警察？你知道為什麼嗎？因為以前整個淡水還沒有徒步區時，一碰上假日，警察就沒辦法執行交通，也發生了很多糾紛，像是車子開進去人就過不來，車子在裡面就一直叭，因為來的人太多，一輛車要從頭推到尾。後來警察沒辦法受不了了，也在那時候參與了一些討論，由警察局提出建議，讓這條街來做一個徒步區，也有了車子在假日不能開進去的法令當作依據，讓警察可以來執行。

所以回頭來想，在整個藝術大街這個地方，政府扮演的角色應該是非常的關鍵，我們把一些古蹟導覽解說系統弄好，可是最後要真的能夠讓空間成型，恐怕需要讓文化、都計跟交通，還有其它局處一起進來，但我想這個搞不好對現在我們的地方政府來說是滿困難的一件事。可是如果真的要來好好談這個區塊，恐怕我們必須要開始做這件事情，這樣我們才可能把我們剛才提到的方式，透過真實的行動，讓它有一點點的成果；也讓淡水整個歷史的圖像越加清楚，慢慢跟過去的環境產生出對話。如果這個願意做起來的話，那我想更多市民的經驗，會進到這個裡面。站在空間的角度上，大家都期待這個環境會改善，可是我相信空間絕對不是我們建築師在淡水做一個特別的設計，就可以把它改變完成。最後我大概用這一段話來做結論，有點拗口，不過它基本上在說的是，其實我們整個現實的世界，大概不會如我剛剛講的，美好會自然發生，恐怕需要有一些抵抗。因為以現在整個臺灣社會發展的狀況來講，這些價值觀並不是主流，我們還在跟所謂的開發主義對抗。今天在場的我們，大都會比較去思考非主流的部分，我想社會在這種抵抗裡面，其實也會找到一

個韻律。我們看到過去淡水有非常多的在地工作，其中的點點滴滴，大概也都是經過這樣一個漫長的過程。當我們把那個點放在地圖上面後，我們可以看到，如今那張圖有這麼多的歷史的點在上面。就以這句話就跟大家鼓勵，我們還是要慢慢的把我們相信的歷史跟文化的感覺，變成淡水的一個主流。謝謝大家。

廖文卿館長：

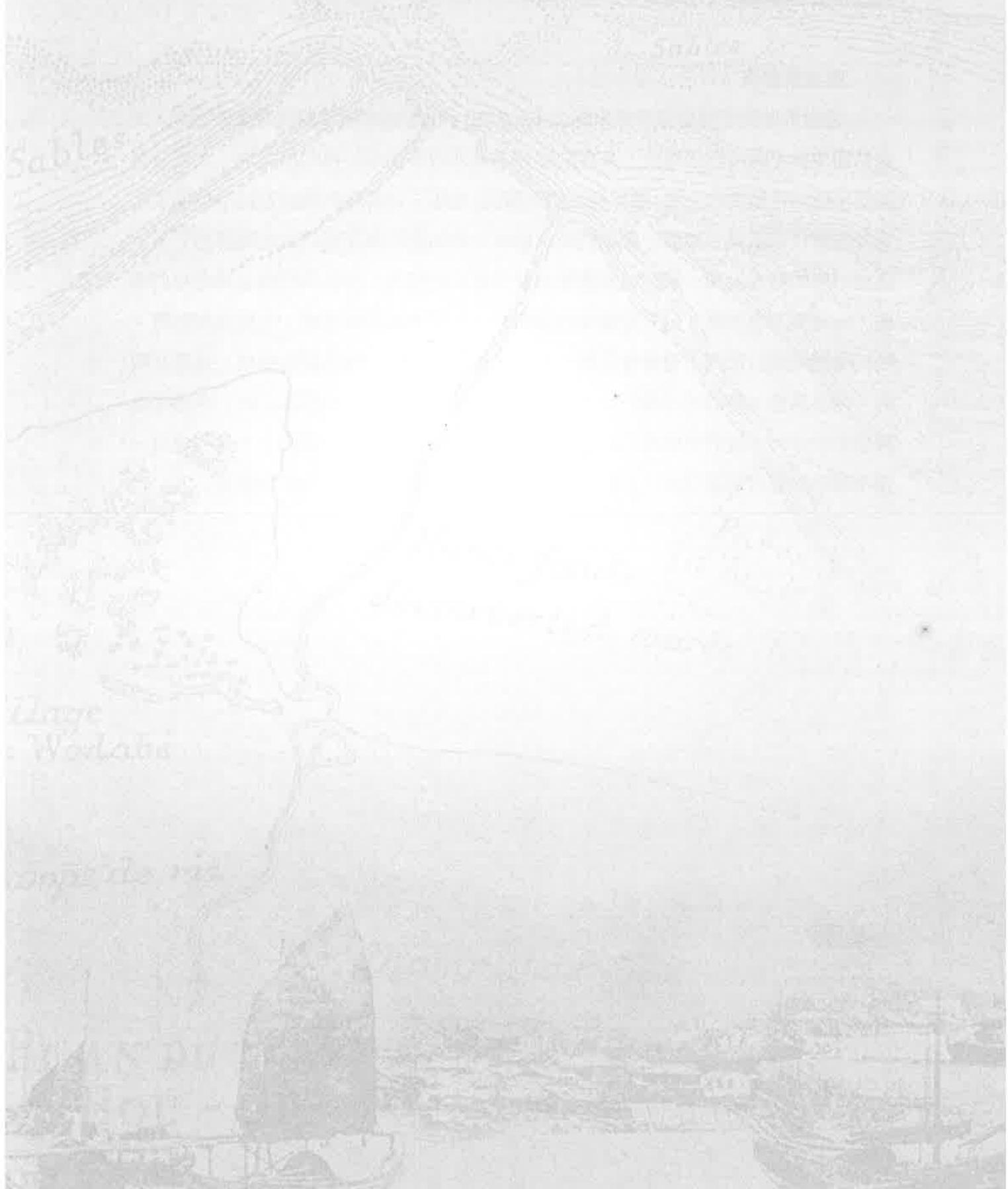
謝謝黃瑞茂老師這麼多年來對淡水的付出，也謝謝他對本館這麼多的協助，未來仍需要黃老師給我們幫忙。其實剛剛黃老師秀的那張照片裡的那塊地，大部分是國防部政治作戰局的土地，原來是我們在借用，今年三月時突然跟我們說不再借了，要外包當作停車場。這樣一來我們淡水藝術工坊前面那塊漂亮的綠地就要消失了。經過市府的努力協調，國防部那邊後來就同意我們租用，但租用的錢必須由我們來出，一年要三百多萬。另外旁邊接近道路的，是教育部的學產地，也是比照辦理。所以雖然同是公部門，還是要花錢。但為了保存我們那一塊美麗的綠地，這是必要的，因為馬偕上岸的地方就在它前面，一上來後，就是我們的藝術工坊，旁邊則是得忌利士洋行。我們外地來的朋友，有空可以去那邊走一下，我們十一月時會有一連串精彩的假日藝術活動，也同時慶祝我們淡水古蹟博物館八周年的館慶。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



綜合座談

CONCLUDING DISCUSSION

主持：廖文卿

廖文卿館長：

研討會最後，我們留一點時間給各位。對於今天講者的內容，有什麼疑問想繼續了解的，可以再提出請教。那現在是不是請各位學者專家們向前就座，接受我們學員們的提問，有請各位老師。

其實我很敬佩大家可以在這裡坐一整天，因為現在天氣還是滿好的，我希望這裡結束後，大家還可以到外面，在我們淡水這邊走走。為了不耽誤到大家的時間，我們現在就開始綜合討論。感謝各位。

王婉華小姐

有關於容積移轉的部分是一個複雜的作業，那我想稍微了解一下，有什麼資料或網站可以找到相關資訊，讓我們可以做深入的了解。謝謝。

廖文卿館長：

提問的是我們日文導覽的小姐。

徐燕興老師：

您說容積移轉是不是？這個上都發局網站就可以看到了。

廖文卿館長：

謝謝婉華小姐的提問，也謝謝徐老師。為了方便記錄，等一下提問時是不是可以報一下您的姓名。

萬麟玉先生：

我姓萬，萬麟玉。我想請問藤原教授，在下關那邊，他們怎麼樣和居民做互動溝通，如何取得居民給的一些意見？因為剛剛徐老師好像也有提到，在商圈也有相關做法，那如何可以與當地居民在相互溝通時得到圓滿的結果？謝謝教授。

藤原惠洋教授：

謝謝發問。我還是以日語來回答。像我們這樣的研究者或是官員們，講話經常

使用的是文謔謔的字眼，也習慣使用些專業術語，但是平民老百姓平常並不會講這類的話，所以對他們而言，可能會感覺不易理解。我認為要將我們的想法傳達給民眾知道的話，就必須採用容易讓人理解的說法，也就是日常生活中會使用的話。首先，我們必須先能接受民眾的想法，再用專業的思考方式去總結歸納。事實上這樣的工作，是由專業的人員去執行，稱為「引導師」，國內目前仍欠缺這樣的人才。舉今天的演講為例，今天的題目與歷史息息相關，到了後半段提到如何活用古蹟，並提到如何將淡水改造為充滿藝術氣息的城鎮。其實大家不只是想坐著聽，一定也會想發表自己的想法意見，但實際上並不易做到。我們為了成為善於做溝通工作的引導師，在美國受過相關的訓練。美國社會藉著引導師的協助，讓地方所擁有的市民創意，能直接反應在都市設計上，而我們也將這種溝通、指導的能力運用到社會上。

廖文卿館長：

謝謝我們藤原教授這麼詳細的解說，不知道這樣可以嗎？那麼謝謝藤原教授。

吳昌洲先生：

大家好，我是淡水古蹟博物館館員，敝姓吳。我想問一下黃俊銘老師，有一次我到得忌利士洋行，在門口有發現一張地圖，上面有一個地方寫副府，我不知道這個是什麼？是不是可以請老師指導一下。

黃俊銘教授：

不好意思，因為我沒看過所以沒辦法回答。對不起，不好意思。

廖文卿館長：

不好意思，等我們查到再回答您。剛剛這位先生提到，如果你到得忌利士洋行前面，可以看到一張日治時代的地圖。可能因為是日治時期的名字，需要進一步再找出答案。謝謝。

學員 A：

我想請問新北市文化局的先生，因為我知道新北市很注重文化的活動，但剛剛有提到，人太多了，美意都不見了、文化也不見了；相對的，居民生活品質也變糟，九份就是這樣的例子，淡水這邊應該也會面臨到這種問題。那我不知道文化局那邊有沒有感覺到？我們今天請了日本朋友來，是不是藉由日本的一些方式提供參考，可以讓淡水有新的面貌呢？

廖文卿館長：

感覺這個題目應該是由我來答覆，因為我原本是在新北市文化局任職，同時兼任館長。夏日藝術節在新北市政府前舉辦時，人山人海的很熱鬧，其實每個人都玩得開心。而淡水本身這個地方就是有很多觀光人潮，像上星期剛結束的環境藝術節，去年在河岸有走動式的表演，因為有很多觀光客駐足觀看，就變成淡水很獨特的藝術風貌；那今年拉到滬尾砲台公園，那天晚上還下著大雨，但大家把還是把位子坐得滿滿的，反應是非常熱烈的。當然人多、人少，可能都有不好的地方，也可能影響到居民的一些生活品質。我最近到三芝國小那邊參加一個傳統藝術巡迴表演，也是下雨，現場的民眾也來了大約一千人左右，那大家都很高興，因為在偏遠的地區，能看到這種表演是不容易的。我們也可以看到，最近的蘆洲神將、切仔麵節等不同類型的表演活動，都帶來很大的風潮，這也帶動了整個社區的凝聚力跟傳統文化的傳承，我想對當地都非常有幫助。那您提到的部份，我們文化局都會檢討，事實上我們每次都會檢討每年辦的活動到底成效如何，對地方上是正面還是負面的。謝謝您的意見，我自己也參與了很多，您的心情我了解。謝謝。

藤原惠洋教授：

臺灣的人們或許還記憶猶新，今年象徵日本的富士山，被登錄為世界遺產。事實上國際古蹟遺址理事會(ICOMOS)給了日本相當多的建議。日本人喜愛富士山，但根據 ICOMOS 的調查指出，攀登富士山的人數過多，被建議應該開始控制登山的人數。同時，日本也被問及，對於富士山的保存管理，是否已擬定了完整的計畫。現在，世界遺產的候選地，有無擬定詳盡的保存管理計畫，是能否被評為世界遺產的重要依據，而且理事會對於這部份的審查是非常嚴格的。我作為 ICOMOS 的一員，同樣也會用專業學者的批判性眼光，去嚴格的審核被推薦的地區。比方說對於淡水，我可能會思考，周末的觀光人潮是否過多？而針對這樣的問題，我們其實從現在就應該去思考如何保護這個將來可能成為世界遺產的地方，並開始擬定保存管理計畫。我們再回到富士山的話題，富士山在日本原本是可以自由攀登的，但日本接受了 ICOMOS 的建議，要開始對登山客收登山費，而且預計登山費在將來可能會再往上調漲。若是將收來的登山費都使用在富士山的保存管理上，個人認為就不會有什麼問題。

廖文卿館長：

謝謝我們藤原教授的回應。

曹俊英先生：

看到大家在這研討會中對於從文化創意與歷史的記憶之中去尋找定位，我本身感觸很多，也學習到很多。從這些城市的歷史記憶和新生的過程中，發現臺灣是一塊寶島，但我們又在這個社會中發現，生活跟文化這部分有脫節的地方。我們有全民政治，卻沒有全民文化。那我的問題比較簡單，就是我們在大都會地區，有機會從事這些從歷史記憶中喚起民眾文化價值認同的事，透過這些，有沒有辦法讓民眾產生熱情？讓這種熱情等於、或大於政治熱情，也經由這種轉化提升我們的人文素養。我想請問各位專家學者們，是不是有什麼策略，可以讓這種熱情燃燒得更廣。

廖文卿館長：

這個問題，我們請陳教授來回應。

陳世明教授：

我想，這個問題和我的議題是有直接相關的。那我們現在是有做很多歷史區域再生相關的工作，當然讓很多人知道這邊的特色與歷史，所以會透過很多文創相關的手法，把這些歷史的某些元素投入在裡面，讓民眾覺得有趣。但就像我之前講的，結果也有可能就是，我知道了，然後就結束了。所謂的熱情這件事，要怎麼繼續下去？中午我本來要介紹海安路藝術造街，這個造街，讓很多人跑到那個地方去，或許有學生他照相回去後，當作他的學習成果，但這群人沒辦法成為對海安路或五條港區這邊有幫助的人力。這個是海安路藝術造街機制的一個問題。在我們處理的過程中發現，外來的人都是散客，散客是沒有辦法回饋回來的。我在想說，是不是可以有粉絲團，透過粉絲團，讓來過海安路的人可以做一些什麼事，讓這些觀光客怎麼樣可以變成這個地方的人力或智慧等等的。另外就是剛剛的問題，大型活動有很多人來到這裡，就公部門來說，是非常樂意有這樣的效益，不過就在地居民來說，就不知道是好是壞。簡單來講，可以分為兩種類型，例如說：明華園的表演是不錯的，比起跟社區裡面的社區劇場來表演，哪一種會比較好？明華園是外來的，和這個社區是沒有關係的，就當作是休閒娛樂；那社區劇場則是，我們看到了什麼會想把它表達出來，這個是我們的東西。那問題就來了，我們有時候也希望有一些休閒娛樂的參與，但是不能都只是這些，我強調的就在這裡，一個藝術季，在操作上會有一個盲點，比如要表現一個台江藝術季的時候，他就要請一些外來的藝術表演者，

像明華園這種外來的專業表演作為支持，另外也要找政府來促成這項活動；但這種文化內涵是不屬於當地的，但是為了要吸引有很多人來參加，所以在內容上會有百分之八十以上是有休閒成分的。包括請有名的歌手來這邊表演，這樣當地的人才會出來，這就是主辦單位所重視的。如果要等在地人在這邊培育出有號召力的人事物，那需要很漫長的時間，但是如果我們臺灣都不去思考、不去進行這些東西的話，那我們永遠都只是靠專業者到處去表演。公部門是需有決策的，也是我們臺南市處理過的經驗，就是藝術團體到處去表演，這個是可以的，但是會缺少一部分，就是在地的一個看法。你因此了解在地嗎？對於在地，你想訴說什麼？這個需要表達出來，這個文化發展才能往前進。我大概就提出這些。謝謝。

廖文卿館長：

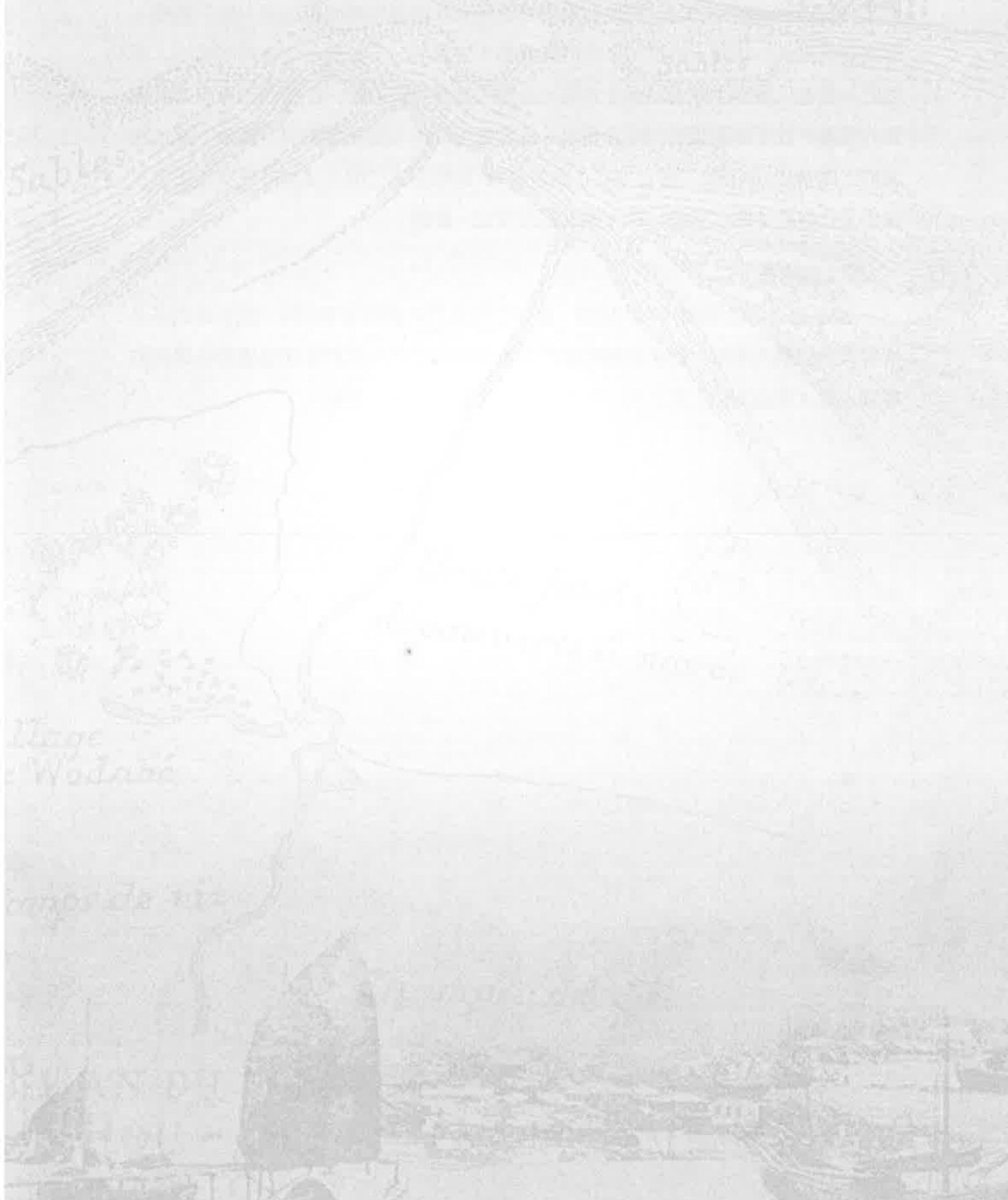
謝謝陳老師給我們精彩的回應。曹先生是我們的國際專業領隊，歡迎你們多多把客人介紹到淡水來，如果有需要我們導覽請跟我們說，我們後面這邊都是專業的導覽人員。那因為怕天色太晚，我們就在這邊告一段落。謝謝。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2012 淡水洋行的歷史與再生研討會

2012 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題論文

MONOGRAPHS

專題一

19世紀環臺灣東亞航運的展開

松浦章*

日本關西大學亞洲文化研究中心主任・文學部教授

1 緒言

1938年刊版的日本之《臺灣旅行案內》當中見有〈臺灣的交通〉航路沿革一節略言其大要如下：

無庸贅言，領臺以前臺灣之交通既不完備且復不暢通。光緒年間，斯地交通機關殆有巡撫劉銘傳所鋪設基隆新竹間九九點七公里不稱完善之鐵道，另有英商道格拉斯汽船公司所經營之淡水、安平為起點往返於南中國之間的小航路。至於轎・牛車・舟筏・戎克船等亦僅能連繫各地方而已。¹

按此可知，到1895年為止，臺灣的交通僅有劉銘傳所築造之基隆新竹鐵道，以及英國道格拉斯汽船公司(Douglas Steam Ship Co., Ltd.)之航運航路皆為重要的交通工具。

但是，臺灣的航運事情曾起了若干變化。《臺灣新報》第188號、1897年4月28日所刊〈帆船維難〉一節，見有如下之敘述：

臺島，自與英・德・美・法各國通商諸洋貨，進出均以汽船輸運，駕駛迅速，計日可至，利權概為各國所奪，非如帆船，須待風信，風信不利，往々有遲，數月未達。²

按臺灣對外開港以來，歐美各國紛紛進出，皆恃汽船作為航運的主力，且汽船的速度極快，可瞬間迅速到達，凡持有汽船的歐美各國遂奪取臺灣的利權，昔日帆船已被視為無法對應此一變局。

*松浦章(MATSUURA, Akira 1947-) 關西大學亞洲文化研究中心主任・關西大學文學部教授。

¹ 《臺灣旅行案內》臺灣旅行社，1923年4月第一版，1938年1月第24版，頁23。

² 《臺灣日日新報》電子版。

有關汽船駛入臺灣港口一事，可由 1906 年(明治 39 年)日本的《通商彙纂》第 25 號的〈福州方面各種汽船航路概況〉一文之中所載明治 39 年 3 月 27 日福州領事館所提的報告窺之，其有關福州香港航路的內容，記述如下：

此航路為道格拉斯公司所經營，其當地的代理店係怡和洋行。同公司在此航路所使用的汽船有海壇、海澄二隻，各自總噸數約有一千五六百噸，速度可達十二哩，每四天從香港・福州兩地出發。由於船操的熟練合宜，如與商船公司相匹較，可說所運送的貨物相當之多。³

道格拉斯汽船公司開設了香港與福州沿海之間的定期汽船航路，其航駛於此航路的各船分別為海壇(Hai-tang)，其噸數有 1,189 噸；海澄(Hai-ching)則有 1,267 噸。⁴而在 1909 年之際，海門(Hai-mung)總噸數 636 噸與 1,200 噸的海洋(Hai-yang)亦航駛於香港與福州之間。⁵

如上所述，在日本進出臺灣之前，臺灣及其近海的汽船航路係以香港為據點的道格拉斯汽船公司為主。

至於 19 世紀的東亞，特別是以臺灣為中心的船舶航運將予以論述。

2 從帆船到汽船的時代

《臺灣新報》第 217 號、明治 30 年(光緒二十三、1897)6 月 1 日所刊的〈臺灣・廈門・泉州ヂョンク(ジャンク)貿易〉⁶，其記事如下所示(另外，本文中的ヂョンク亦是ジャンク(譯者按戎克船)，在此改成為ジャンク。)：

說及臺灣與福建沿岸的戎克船貿易一事，如與臺灣尚未納入帝國版圖之前做一比較，從臺灣輸出的貨物今日只有十分減七之餘數，而從福建輸出者可說是減掉大約一半。此時，廈門有被稱之為泉郊者，乃係與臺南地方從事買賣之商人，彼等意見絕非外行人所能妄加論斷。在廈門以戎克船與臺灣進行貿易的商人只有泉郊，而臺中・臺北沿岸的貿易係只於泉州府的沿岸從事交通貿易，殆與廈門並無直接之關係。至於廈門與臺南之間及其附近的貿易興衰比較，可記之如次。

³ 《通商彙纂》明治 39 年 25 號，頁 44。

⁴ 《通商彙纂》明治 43 年第 4 號，〈汕頭港出入船舶調查〉(明治 42 年 12 月 1 日附、在汕頭帝國領事館報告)，頁 68。

⁵ 同書，頁 68。

⁶ 《臺灣日日新報》影印本，第 219 冊(臺北：五南圖書出版，1994 年 8 月)，頁 112。

臺灣割讓之前

戎克船四十四艘，每艘一年至多來回臺廈間十二次，少者八九次。

豆粕輸入廈門的數量每年約有一百萬個左右。

臺灣米在廈門的公定市價一包值有二圓。豆粕一千個九十圓。

蔬每担三圓左右。 芋每担上十四五圓、下十二圓。 樣子每担上四圓、下三圓。

臺灣割讓之後

戎克船二十二、三艘每夏一年至多來回臺廈間六次，少者四次。

豆粕輸入廈門的數量去年約有五十萬個左右、本年度預估約有三十餘萬個。

臺灣米在廈門的公定市價一包值有四圓。豆粕一千個百五、六十圓。

蔬每担四圓。 芋每担上二十圓左右、下十七圓。每担上七圓、下五圓。

大略如同前述所記。又從廈門輸入臺灣的貨物有雞、小豬、鴨蛋、米、紅柑、麥酒，菸草等。而近來從臺灣輸入到廈門的各種農產品如米、豆粕、連蕉、橙子、西螺、柑等卻減少。說及臺灣北部與泉州間的貿易一節，泉州府六途郊中的梧棲郊與淡水郊的組合商業團體所組成。如左所記，梧棲郊輸出到泉州的有米、豆粕、蔬、芋、落花生、落花生油、蕃薯籤。

淡水輸出到泉州則有青靛、羌黃、樟腦等。

從泉州輸入到梧棲的物品有鞋、羅布、磁器、德化碗、鴉片、石油、麵粉、烟絲、以上四品係從廈門用船運到泉州。

從泉州輸入到淡水則有羅布、鞋、紙料、鐵器、麵。

以上的貨物輸出減去了七分，輸入則減為一半的情事。其原因經過調查乃歸咎於戰後土匪時常出沒，使得沿海的安全並不穩定，絕非是因為汽船貿易所導致。因此，臺灣情勢的穩定，商民的去留決定之後，舊的情勢恢復之日可期。倘使戎克船運費不定的情形減輕變少的話，泉州沿岸貨物輸出入的費用便可節省，而如同廈門的通商港埠可有大的利益點的話，臺灣與清國間的戎克船貿易將越來越盛大而不再有減少的情事發生。畢竟今日戎克船貿易的衰退受挫乃歸因於一時之間的恐慌，不能因此論斷其前途。不論泉州或廈門都有商業組織團體六途郊，即上述的梧棲郊・淡水郊之外尚有四個郊如下。

寧波郊

從寧波運入到泉州的有綢緞、綿花、藥材、油、紹興酒、北布。

從泉州運到寧波的有糖、磁器、鞋、燈柄、刀、斧鑿仔。

福州郊

從福州運入到泉州的有柑、杉木、柴火、烟草、紙、米、筍、鴉片。

從泉州運到福州的有糖、磁器、通草、神柚、茶餅。

足頭郊（一名廈郊）

從廈門運入到泉州的有米、鴉片、綢緞、布疋、麵粉、石油、藥材、豆餅、乾味、海味、麥、自來火、簾。

從泉州運到廈門的有龍眼、落花生、錫箔、紙、粉漿、盧日魚、楠木板、砂糖漬。

德化郊（一名紙郊）

從德化運入到泉州的有紙料、碗、筍。

從泉州運到德化的有米、乾味、海味、布疋。

有關泉州六途郊則在他日尚有詳細記述之事。以上僅概略地列舉。⁷

日治時期之前，有關臺灣與大陸沿海的航運一事，特別是以廈門與臺南之間的航運最為重要。航行於這條航路的帆船有 44 艘，各艘一年至多有 12 次航海，少者也有 8、9 次的航海。然而臺灣成為日本殖民地之後，帆船減少 22、23 艘，各船的航海每年夏天至多有 6 次航海，少者減少為 4 次。

如以臺灣海峽的帆船航海為例，1895 年到 1897 年間，航駛於福建泉州與臺灣鹿港之間的帆船幾乎盡是鹿港郊商許氏所擁有的金豐順船。⁸在此，欲探討鹿港郊商許氏所有的金豐順船。

表 1 1895-1897 鹿港郊商許氏所有船金豐順船之航運⁹

西曆	干支	月	日	福建		臺灣
1895	乙未	7	29	泉州	→	
		8	06			鹿港
			08	泉州	←	
		10	18	泉州	←	
		11	03	泉州	←	
			17	泉州	→	
		12	01	泉州	←	
1896	丙申	01	15	泉州	←	
		03	04	泉州	←	

⁷ 《臺灣日日新報》影印本，第 219 冊，頁 112。

⁸ 林玉茹・劉序楓編《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書(1895~1897)》(臺北：中央研究院臺灣史研究所，2006 年 9 月)。

⁹ 參見同書，頁 51。

		05	11	泉州	←	
		06	20		←	鹿港
		07	19	泉州	→	
			28		→	鹿港
		09	03	梅林	←	
		11	14		←	鹿港
			28	泉州	←	
1897	丁酉	04	16	泉州	→	
		06	10		←	鹿港
		07	19	泉州	→	
		11	17		→	鹿港
月日為舊曆。箭型符號為下記之意。						
泉州→：泉州出港 泉州←：泉州到達						
鹿港→：鹿港到達 鹿港←：鹿港到達						

如表 1 所示，依據鹿港郊商許氏所擁有的金豐順船的航運可明確地瞭解到臺灣在日本統治之後的一年，即乙未七月二十九日到丙申七月二十八日之期間，計有 11 次航海。這數字與《臺灣日日新報》所記載的一年為 12 次航海之記述幾乎一致。但是，日本統治沒多久之後航海的次數卻逐漸減少。

在此所登載的照片為停泊於高雄港碼頭的戎克船裝卸豆粕，貨運車正在裝載貨物之光景。這些豆粕極有可能是中國東北所生產的，經由戎克船從大陸沿海運至臺灣。

《臺灣新報》第 11 號、明治 29 年(1897)8 月 11 日所刊的〈雜報〉見有〈臺南商業史(第三)〉，其敘述如下：



臺灣高雄港碼頭的豆粕輸送 日治時期的美術明信片

臺南地方所生產的白糖與紅糖主要輸往香港、日本以及清國諸港，其中乃以上

海、芝罘及天津為最多，臺南紅砂糖輸往日本者為安平的東興洋行，此洋行於二年前開始試賣白糖到日本。其輸出商多為中國商人，彼等以戎克船裝載貨物輸送，其數額頗多云。雖然無法確切知道其數量到底為何，但大約每年平均三十五萬担至四十萬擔。說起來，清國商人大多使用戎克船，因可免除輸出稅之故。然而去年十月二十八日之時，日本政府接著對戎克船課徵噸數稅，其裝載的貨物亦被徵課輸出稅。…¹⁰

使用舊式的帆船即戎克船的話，其優點為可逃避輸出入稅。為此，中國商人等大多使用戎克船，注意到此事的日本政府乃於 1896 年 10 月之末開始對戎克船的貨物徵收輸出入稅。顯示著利用傳統輕便的戎克船的人甚多。

有關 19 世紀末臺灣的海上航運狀況，可從《臺灣日日新報》第 19 號、明治 31 年（光緒二十四、1898）5 月 9 日刊的〈商務鼎盛〉一文當中窺見當時的情形。

臺北淡水口與清國對岸通航貿易，其汽船可通者，僅有廈門、香港兩所有定期輪船來往。餘如福州、三沙、石峒、泉州、古浮、祥芝、蚶江以及浙江之寧波、鎮海、溫州、臺州、北直之天津、牛庄、營口、錦州等處商埠。其運通貨物皆用篷船。故近來臺北商業頗有蒸夕日上之勢，據船商言刻下篷船來往者共有一千餘艇，北清政府時其數維倍考其原因，則由臺地物品□昂，商人運輸大獲厚利。故日益繁盛，邇聞該船商欲設船頭行組合，以資商務擴張，現已商議定妥，想不日即應舉行云。¹¹

1898 年當時，臺灣淡水與大陸之間的定期汽船航路僅有廈門與香港之間的航路。然而，往昔的帆船航路，北可到東北的遼寧以及沿海的牛莊、營口、錦州，以至天津，並及浙江的寧波、溫州、臺州等地，福建則為更多，如有福州、泉州等。¹²可見約有一千艘以上的帆船從事航運。

《臺灣新報》第 483 號、明治 31 年（光緒二十四、1898）4 月 22 日刊載的〈鹿港出米〉一文，其內容如下所示：

鹿港米運，輸出清國泉州者，舳艤相接，而得利頗厚。遂爭相恐後從事運輸，米價為之翔貴。近鹿港泉州郊，自會議條約，每日只得運輸一船，以示限制云。

¹³

¹⁰ 《臺灣日日新報》電子版。

¹¹ 《臺灣日日新報》影印本，第 1 冊（臺北：五南圖書出版，1994 年 8 月），頁 139。

¹² 松浦章《清代帆船沿海航運史的研究》（大阪：關西大學出版部，2010 年 1 月），頁 26~60。

¹³ 《臺灣日日新報》電子版。

如上所述，從鹿港出發向泉州輸送臺灣產的米穀之船舶頗多，已到了出入港限制的事態。

再者，《臺灣日日新報》第 22 號、明治 31 年（光緒二十四、1898）5 月 31 日所刊的〈遠商載德〉一文如下：

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。¹⁴

根據上文，清國的沿海每月有一百餘艘的中國船來航臺灣從事交易活動。

3 臺灣的汽船航路

臺灣與中國大陸之間的汽船定期航路是由 1863 年於香港創立的英國道格拉斯汽船公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd. 所開航。此公司為臺灣與大陸間的汽船航路之先驅。該公司於 1867 年(同治六)起開始經營廈門與臺灣間的定期航路，其汽船名為海澄。¹⁵1921 年當時「Douglas Steam Ships Co. 英國的汽船公司計有海深、海壇、海鴻二千噸級的海船，每周二班次定期航駛於香港與福州之間，另亦有不定期的船班」¹⁶。1936 年的《海事要覽》亦可見道格拉斯汽船公司使用三艘汽船(合計 6,000 噸)航駛於香港・廈門・福州之間。¹⁷

在此，欲要探討日本統治臺灣前及其統治初期，道格拉斯汽船公司是如何進行大陸華南與臺灣之間的汽船航運。

（1）道格拉斯汽船公司的華南・臺灣之間航運

道格拉斯汽船公司於 1863 年(同治二)在香港成立，其航運範圍為香港至福州間的各港。¹⁸

¹⁴ 《臺灣日日新報》影印本，第 1 冊，頁 161。

¹⁵ 《廈門交通志》(北京：人民交通出版社，1989 年 6 月)，頁 34

¹⁶ 外務省通商局監理課《福建省事情》，1921 年 6 月上梓，頁 42

¹⁷ 畠川鎮夫《海事要覽》海事彙報社，1936 年 12 月，頁 155。

依據 Lloyd's Register of Shipping List of Shipowners 1969-1970, London, 1969, p.168 可見到此一文“Lapraik,Douglas,& Co.(Douglas S.S.Co.) 13th Floor, P. & O. Building Connaught Rood, Hongkong”。此公司應是道格拉斯汽船公司的續存公司。

¹⁸ Kwang-Ching Liu ,Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874,Harvard University Press,1962,p.158.

樊百川《中國輪船航運業的興起》(成都：四川人民出版社，1985 年 10 月)，頁 131～132。

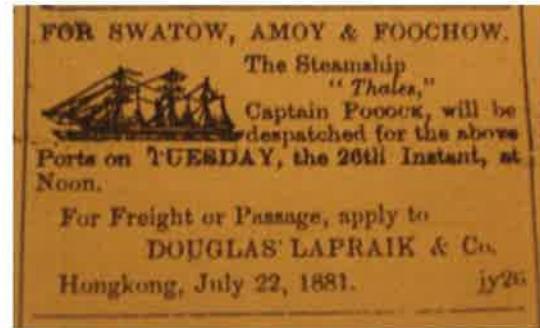
Douglas Lapraik 在 1865 年(同治四) 10 月 19 日之時，以資本額 75 萬美元，擔任英國與美國所投資設立的 The Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Co.的首任董事。

¹⁹ The Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Co.的中文名稱為省港澳輪船公司。²⁰此外，Douglas Lapraik 曾又參與香港上海銀行的設立，乃係駐在香港的有影響力之企業家。²¹

鴉片戰爭之後，中國與英國簽訂南京條約，香港成為英國的殖民地，英國人紛紛來港，Douglas Lapraik 亦是其中的一員。他係蘇格蘭人，到港不久後開張了一家時鐘店。其後更開設了汽船公司(Douglas Steamship 公司)，欲圖與中國以及其他西方國家進行貿易。道格拉斯在香港購入土地做為汽船公司活動的據點，並將其建築命名為杜格拉斯堡(Douglas Castle)。現在位於香港大學的杜格拉斯堡史蹟依然被保存著。1869 年道格拉斯於倫敦逝世。其事業交由其孫 John Douglas Lapraik 來繼承，稍後將杜格拉斯堡賣給了法國的巴黎外方傳教會(La Societe des Missions Etrangeres de Paris)。²² Douglas Lapraik 氏為專門擔任船舶航海錶的製錶工，並曾於阿伯丁港(Aberdeen)建造乾塢。該船塢是由 Douglas Lapraik 於 1857 年所建造而成的。1865 年之時，他的造船廠及鄰近的兩處船塢則由香港・黃埔 Dock Company 予以接收繼承。²³

綜上所述，Douglas Lapraik 是在南京條約簽定之後來港的蘇格蘭人，曾擔任船舶製錶工。他從其業務關係以及當時香港的地理位置來看，已預料到航運的將來，遂而創立了船塢公司及汽船公司，為其事業奠定根基。當時，怡和洋行、太古洋行均為企業團體的一環；彼時大汽船公司沒有注視到香港至汕頭、廈門、福州以至於臺灣的可能航路，他遂而興起開闢一條定期航路。

1881年6月23日所發的”The China Mail” Vol. XXXVII, No. 5624刊載了道格拉斯汽船



¹⁹ E.K.Haviland, American Steam Navigation in China 1845-1878, Part III, The American Neptune, Vol. XVII. No. I, January 1957, p.47.

²⁰ 許寶璋編《中國近代航運史資料》第一輯，上冊(上海：上海人民出版社，1983 年 11 月)，頁 287 ~289。

²¹ F.H.H.King, The Hongkong Bank in Late Imperial China 1864-1902, Cambridge University Press, 1987, pp.160-169.

²² 香港大學的 H P 裡揭載著有關 Douglas Lapraik 的記事。

²³ 香港的 “Once Upon a Time in Hong Kong” 的 H P 可見 “Aberdeen” 。

月22日所刊的廣告²⁴，如右所示。該公司的廣告內容刊有汕頭、廈門以及福州出港的汽船，名為Thales號，該船於6月26日正午時出港。

根據明治45年(1912)東亞同文會調查編纂部出版的《第一回支那年鑑》水運、其三〈南清沿岸航路〉所刊，見有香港—汕頭—廈門—福州線的項目之下有道格拉斯汽船公司之名，四艘汽船合計有7,676噸，每周有三次的定期運航云。另外，該航路亦可見日本汽船公司大阪商船會社海船一艘1,809噸，每二個月有航班三次的航運。²⁵Douglas Steam Ship Co.以廈門做為停靠地；「英國的汽船公司有海深、海壇、海鴻二千噸級的海船，每周二次往返於香港福州之間的定期航路」²⁶，其次在福州，「道格拉斯汽船公司有海澄(二，一〇八噸)、海鴻(一，二七〇噸)，每周一班次連繫廈門、汕頭與香港。產茶時期裝載貨物極多，殆是該公司獨佔的狀態」²⁷，道格拉斯汽船公司的汽船運航曾經有香港到福州的定期航路。

民國 24 年(1935)之時，有海陽(總噸數 2289、淨噸數 1363)、海澄(總噸數 2080、淨噸數 1284)、海寧(總噸數 2086、淨噸數 832)三艘船由香港出發沿途經過汕頭、廈門至福州之定期航路。²⁸昭和 18 年(1943)時，東亞海運株式會社的秘密資料所刊成的《支那の航運》，其內容如下：

道格拉斯汽船公司(Douglas Steam Ship Co., Ltd.)為香港汽船公司之中最早創立者，甲午戰爭前獨佔了南中國、臺灣線。日本領臺之後，明治三十二年大阪商船開闢淡水、香港線，使得該公司的勢力喪失，遂於明治三十五年退出臺灣航路。在一九三六年六月末，以四艘海船計有九，一〇一噸，經營香港、福州線及香港、汕頭線。²⁹

如上所述，道格拉斯汽船公司在日本統治臺灣之後逐漸退出臺灣航路。

此外在此，如從當時的記錄來看 Douglas Steam Ship Co 進出臺灣航路之狀況。

首先，上海發行的《申報》第 6096 號、光緒十六年閏二月二十三日(1890 年 4

²⁴依據橫濱開港資料館所藏的 “The China Mail” 。

²⁵《第一回支那年鑑》東亞同文會調查編纂部，依據 1912 年 9 月再版影印本《民國元年中國年鑑》(臺北：天一出版社，1973 年 11 月影印初版)，頁 418。

²⁶外務省通商局《福建省事情》1921 年 6 月，頁 42。

²⁷《福建省事情》，頁 141。

²⁸〈二十四年我國各航線中外輪船行駛概況〉(十一)〈閩廈汕港段〉頁 19~20，《二十四年航業年鑑》(航業月刊第三卷第十二期擴大號)上海市輪船業同業公會，1936 年 6 月所收。

²⁹東亞海運株式會社《支那の航運》1943 年 10 月，頁 264~265。

首先，上海發行的《申報》第 6096 號、光緒十六年閏二月二十三日(1890 年 4 月 12 日)刊登的首頁，可見到〈爭利失利說〉之一則報導：

又接到廈門訪事人一信謂，得忌利士公司，往來福州、淡水之輪船，因現有臺灣商務局之駕時・斯美兩快船往來淡水，該公司遂減價，以廣招徠。³⁰

由此可知，日本統治臺灣之前，清政府在臺灣設置商務局，擁有新的汽船斯美・駕時二船航駛於臺灣的淡水間，然而得忌利士公司即道格拉斯汽船公司早已航行於此航線，該公司乃降低運費與之對抗。

再者，1898 年的《臺灣新報》第 453 號、明治 31 年 3 月 18 日〈廈門近信〉之中的報導：

每次遠觀道格拉斯的黑煙於洋面上，即感到十分扼腕的是臺灣、南中國間的航海權。臺灣歸屬日本之當初，嘗吸引了世界的視線。日本在臺灣的經營上最重要的任務當為交通機關之一事，此事誠無可懼之處，同社亦皆衷心默默地求其安穩。當時的小公司恐無法匹敵，則已為之做有準備。然而至今日殆有三年之久，日本將此有利的航海權隨心委交外邦之一小公司，同社寧可相信該小公司有此權利則猶如出乎意料之福從天降，不料該小公司態度頻頻耀武揚威，以致令我輩感到遺憾萬千，不意此一有利多望的航路竟被置之度外，而蒙受莫大之損失，身為世界大國的日本，僅是虛張聲勢，實在令人憂心。³¹

日本在開始統治臺灣之時，臺灣與大陸的華南地區間的汽船航路是由道格拉斯汽船公司來承辦，呈現其雄姿。

同年的《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)5 月 6 日載有〈「ドグラス」汽船會社、運賃引上ノ件ニ附キ、廈門駐在帝國一等領事上野專一ヨリ、去月十六日附ヲ以テ、左ノ如ク報告アリ(外務省)〉³²。以下為駐廈門日本領事館的上野專一等領事所呈上之報告：

道格拉斯汽船公司本店設於香港，使用六艘汽船從該地開往汕頭、廈門、福州及臺灣南北各港，無其他的競爭者，此間的航業殆是該汽船公司獨佔事業之現況。然而，現今煤炭的價格大為上漲，該汽船公司的淡水、廈門及支那沿海各港之運費亦隨之調漲，從本月二十日決定上漲 25% 的比率，本日由本港同社代

³⁰ 《申報》36 冊，頁 575。

³¹ 《臺灣日日新報》電子版。

³² 《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)5 月 6 日，頁 67。

理店刊登廣告。³³

有關道格拉斯汽船公司的經營狀況，其本店設於香港，以香港為起點航駛於汕頭、廈門、福州等華南沿海主要港口與臺灣，連結成一航線，共有六艘汽船投入此一航線，寡占其航路。於是，燃料費的騰貴使得運費的上漲亦自然容易。

接著同年的《官報》第 4585 號、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 10 日所刊載的〈「ドグラス」汽船會社ノ事業景況ニ附キ廈門駐在帝國一等領事上野專一ヨリ去月十五日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ、本年五月六日本欄内參看(外務省)〉，是上野專一領事撰寫的報告。

英商「道格拉斯」汽船公司鞏固了香港、汕頭、廈門、福州、淡水、臺南各地定期航路的基礎，右諸港間的事業殆由該社所獨占，此事已屢次報告過。而該公司的資本原為一股五十弗，總株數計有二萬股；雖說成立之時是一小公司，但該公司在支那南岸之航業並無直接的競爭者，其長期的經驗頗為顯著。隨著該公司事業的振興，其收益隨之增多。本年上半季的決算報告略謂本月二十七日在香港本公司內部召開常會後發表說，據本地在留的同公司股東的內部傳言，本年的事業出乎意料的美好，預計一股可分配到洋銀六弗，即一年分配到一割二分之外，尚有多額的特別分配云。除了上述所言之外，尚知可從收益之中坐收洋銀五萬八千弗的預備金之趣聞。³⁴

據此可見，道格拉斯汽船公司有香港為起點，航行至汕頭、廈門、福州、淡水、臺南的定期航路，資本金為一股五十弗全股份數為二萬股的公司，其規模不能說是大公司，但是於中國華南一帶的航運業殆由此公司所獨占，呈現繁榮之景象。

(2) 日本・北辰館輪船公司的華南・臺灣間航運

日本統治臺灣之後，由大阪商船會社及日本郵船會社開闢了若干可連繫日本與臺灣間的汽船航路。³⁵

其他亦有多種活動，在此則於說及有關北辰館輪船公司的狀況之餘，一併述之。

《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 14 日刊有〈廈門港船舶出入狀況 本年七月中廈門港船舶出入狀況ニ附キ同地駐在帝國一等領事上野專一ヨ

³³ 《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)5 月 6 日，頁 67。

³⁴ 《官報》第 4585 號、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 10 日，頁 148。

³⁵ 松浦章《近代日本中國台灣航路の研究》(大阪：清文堂出版，2005 年 6 月)，頁 113～147。

リ本年八月九日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ 本年八月十七日、本欄内參看(外務省)》，此則亦是上野領事的報告。

…本月初旬，在臺灣從事採掘硫黃的馬場禎四郎，見到臺灣、廈門間的通商日益發達，察覺到只依賴外國船為不利，有一新設的汽船會社稱為北辰館，開闢每月三次以淡水為起點香港為終點的航路，同時制定廈門為中途停靠港，而且專以隆盛丸為主，其第一航路為柒月十二日，翌十三日進入本港裝載貨物頗多，受到一般人民的盛情歡迎。有如此這般的情況足以說前途大有望。…³⁶

由上述的報告可知，馬場禎四郎期盼臺灣經濟發展，彼人設立了北辰館汽船公司，並開闢了以臺灣北部的淡水為起點經由廈門到香港的汽船航路。

《官報》第 4452 号、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 22 日刊有〈廈門港船舶出入狀況 本年九月中廈門港船舶出入狀況ニ附キ同地駐在帝國一等領事上野專一ヨリ本月八日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ 本月十八日、本欄内參看(外務省)〉，此一則為上野領事報告廈門港的船舶出入之狀況。

…本邦人所組織而成的北辰館汽船，可見新的汽船勢德丸的航行以及本國船舶的出入比率頗為頻繁，又其原因。…其他則是北辰館定期船勢德丸運有茶入袋(按包茶器的袋子)、石炭及雜貨由淡水進入本港，從本港輸出的重要品有水仙根種子、紙類等。尚有該汽船公司停泊汕頭，欲謀求運輸之便利。在支那商人間取得信用，則於中國海岸貿易上可取得若干的便宜。³⁷

由上述報告可看出，北辰館汽船公司輸送貨物之情況極為順利。

《臺灣日日新報》第 101 號、明治 31 年(光緒二十四年、1898 年)9 月 2 日的第六頁刊有廣告一則，為北辰館輪船公司的營運狀況。

³⁶ 《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 14 日，頁 221。

³⁷ 《官報》第 4452 號、明治 31 年(光緒 24、1898)10 月 22 日，頁 316。



《臺灣日日新報》第 101 號、明治 31 年 9 月 2 日第 6 頁廣告

《臺灣日日新報》影印本，第 2 冊，頁 8。

敝館往日以汽船隆盛丸定期航海於淡水、廈門、香港間，本月剛剛增加汽船勢德丸(船長西井新吉，噸數一，四四八·一二)，更擴充其寄港場所，業已改為定期航海於淡水、廈門、汕頭、香港間，此段廣告可週知也。

九月 北辰館輪船公司³⁸

如上所述，北辰館輪船公司以往由隆盛丸來航行此航路，明治 31 年(1898)9 月引進勢德丸 1,448 噸，並可見擴張其定期航路為淡水至福建的廈門、廣東省的汕頭以及香港之計畫。

在上海所發行的新聞《中外日報》第 4 號、1898 年 8 月 20 日、光緒二十四年七月初四日刊出的〈外埠新聞·廈門〉，可見北辰館汽船在廈門所提示的告白內容如次：

日開輪船公司○日本在廈開設輪船公司，出有告白云。本行新開日本北辰館輪船公司，由淡水至廈門轉香港，循環來往，大概一月中往返六回，本館汽船名隆盛丸，准於華六月二十二日到二十六日開往淡水，如有貴客不棄，欲搭各色貨物，及坐頭等客位，價金格外克己，且船內僱傭，皆本地人，照拂食物，亦合中國款式，局設察仔後街，公司管事人吉田要頓。

此一則為北辰館汽船公司於淡水與廈門航路間使用隆盛丸，一個月往返六次之廣告。廣告亦載有當時廈門轉香港的海船班次，係為重要的轉換地。

《官報》第 4622 號、明治 31 年(光緒 24、1898)11 月 25 日刊載的〈北辰館汽船臺灣香港間航路開始 北辰館汽船臺灣香港間航路開始ノ件ニ附キ香港駐在帝國二

³⁸ 《臺灣日日新報》影印本，第 2 冊(臺北：五南圖書出版，1994 年 8 月) 頁，8。

等領事上野季三郎ヨリ本年月十四日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ（外務省），其內容如下：

汕頭、廈門諸港經由本港臺灣之間的航路，多年以來由「道格拉斯」公司所擁有的汽船往返於此，旅客輸出入貨物全仰賴該汽船，並無其他船舶，自然地此間的航路權全歸由公司所獨占。由於無其他競爭者貨物的運費等亦較高，國內外的貨主以及旅客等感到極大困難。至本年七月在臺灣馬場某的北辰館開始以汽船通航於淡水、汕頭、廈門、香港之間，敢與「道格拉斯」公司競爭，圖謀貨主及旅客的方便，降低運費，則先行以隆盛丸為主。先前北辰館汽船已試過第一次航海，目前已經厭倦了「道格拉斯」公司的獨占。有一部分的貨主等人士樂意裝載其貨物、而旅客等則歡喜乘搭其海船，顯示出格外的繁榮興盛。稍後隆盛丸遭遇到船難，蒙受極大破損，遂以勢德丸取代之。現在該館仍然繼續其事業。³⁹

以上是涉及道格拉斯汽船公司在華南與臺灣間的汽船航路呈現寡占之狀況，日本的北辰館汽船率先加入其航路，且北辰館汽船公司博得好評。然而，北辰館汽船公司的汽船本身存有若干的問題。

這一時期的臺灣海上交通之一般狀況可從《臺灣日日新報》第 198 號、明治 31 年 12 月 29 日的漢文報導〈臺中航運〉見之，其記事內容如下所示：

臺北淡水港內，大稻埕河畔，近年來添設一種小汽船，自五六十噸，至四百噸，航船八九十號，專航臺中舊港、新竹、後壠、大安、塗葛窟各港，由是中路一帶，內地雜品，得以齊集，搬運敏捷，商務活潑，每年航運，夏秋兩季茂暢，春冬兩季，水涸港淺，似覺澀滯、今年連遭三次風颱，航運中有失事，由是營航業者，多形畏縮，搬運不暢，臺中物價，陡漲數倍，居此者恒苦食物騰貴，無可奈何，今將本年一月至十一月份，航船由大稻埕出帆入港航數，錄載以週衆覽云，一月出港五艘，入港七艘，二月出港十一艘，入港八艘，三月出港三艘，入港六艘，四月出港九艘，入港九艘，五月出港十二艘，入港三艘，六月出港十六艘，入港十三艘，七月出港十七艘，入港十九艘，八月出港十六艘，入港十七艘，九月出港十六艘，入港十七艘，十月出港六艘，入港四艘，十一月出港六艘，入港七艘，共計出港航次百十七艘，共計入港航次百十艘云。⁴⁰

臺北淡水河畔的帆船航運之重要河港大稻埕亦在時間浪潮的推擠之下，終於見

³⁹ 《官報》第 4622 號、明治 31 年(光緒 24、1898)11 月 25 日，頁 249。

⁴⁰ 《臺灣日日新報》影印本，第 2 冊，頁 636。

到汽船的登場。當時有 50 噸至 60 噸甚至 400 噸的小型汽船出入其間，但是臺灣中部的諸港仍需要帆船的搬運。1898 年的一年間從大稻埕前往臺中諸港的帆船有 117 艘，而抵達大稻埕港埠的帆船則有 110 艘。由事可見每月平均約有 10 艘帆船出入其港埠之間。

4 結語

含華南的汕頭在內的中國沿海與臺灣連繫的汽船航路之一事，可詳見日本統治臺灣初期之明治 31 年(1898)11 月刊的《臺灣協會會報》第二號，見載有杉村濬的〈臺灣と支那沿岸の關係〉，主要內容如下：

…若無廈門的話臺灣則不完美。廈門亦無臺灣的話，恐無法有今日的繁盛。今後不知臺灣須加上何等人為製作，然今日此地已難以擺脫其與外地之關係。由於安平、打狗、基隆、淡水均屬尚不完備的海港，上述諸港無法與歐美進行直接商業買賣，遂不得不以廈門為臺灣之門戶。在此若說及廈門與臺灣的海上連繫，現今有英國商人創立的道格拉斯汽船公司一手獨擎。該公司恰好有特製之海船航經臺灣，計有三艘汽船從香港啟航途經汕頭、廈門而抵達淡水。此外，有一艘從香港出發，來往於汕頭、廈門、安平、打狗之間。其後另有二艘以香港為起點，經由汕頭、廈門以通達福州。以上共計有六艘通行之海船。這個公司的海船行走於此一航道，若不依循此航道，臺灣殆難與外國交通。如果航行於廈門之時，向東航行則在廈門裝載貨品，向西航行則在廈門卸下貨品，然而海船大多於香港轉裝貨物。如此臺灣與中國大陸維持一定的海上關係。今欲提及道格拉斯公司的情事，在本序文之中將述及其公司之成立。該公司原本並非一大公司，原是英國茶商等募集百萬圓資本金從事經營，此間航海悉由該公司一手獨自佔有，以致其運費高漲不下。從香港輸往淡水一噸的運費索價七弗、船客旅費四十五美金。然而有如此高的運費卻無任何競爭的興起，此誠令人可疑而不得其解。事有可疑之處，然其可疑之處乃可詢問，而獲得其解。昔日臺灣並無良港。因淡水河難以渡舟，如要入河之時，則需吃水較淺的舟船。至於安平、打狗亦屬不良之港。在此，則須製造適當之船始可通行於臺灣。如此，倘使與該公司無任何利益可相應迎合之時，則難以特別製造可用之海船。即使從事中國的買賣之英國人為公司的股東，股東整體皆認為此處並無競爭之船，乃決定必須成立公司。因此雖然運費甚高，迄今該公司仍得以一手經營云。⁴¹

根據上述的報告，臺灣與中國大陸的海上連繫乃由道格拉斯汽船公司所獨占。其優勢的地位有勢難動搖之況。其有變化之時，是出現於日本統治臺灣之後。

⁴¹ 杉村濬〈臺灣と支那沿岸の關係〉《臺灣協會會報》第二號，明治 31 年(1898)11 月，頁 164~165。

1863 年在香港成立了英國道格拉斯汽船公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd。道格拉斯汽船公司於 1867 年(同治六)使用 2,000 噸級汽船海澄號等航行於廈門與臺灣之間的定期航路。臺灣在日本統治之後，日本的汽船會社從 1895 年開始進出臺灣。但是在此之前的三十年間，英國的道格拉斯汽船公司於臺灣與中國大陸之間的航路是處於獨占的狀態。

19 世紀以臺灣為中心的海上交通已由昔日傳統的中國帆船活躍的時代，轉為以汽油為燃料的汽船新登場的時代，這時臺灣亦緩緩進入其交通革命的時代。

※ 翻譯：關西大學大學院文學研究科博士後期課程文化交涉學專攻・林敏容

※ 審稿：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所副教授・卞鳳奎

トピック 1.

19世紀台灣をめぐる東アジア航運の展開

松浦章*

日本關西大學亞洲文化研究中心主任・文學部教授

1 緒言

1938年版の日本の『臺灣旅行案内』の「臺灣の交通」の航路（イ）沿革に、領臺以前の臺灣交通は云う迄もなく不備不通で、交通機關としては光緒年間、巡撫劉銘傳によつて敷設された基隆新竹間九九糸七の不完全な鐵道と、英商ダグラス滙船會社によつて經營された淡水、安平を起點として南支那間を往復する小航路のみがあつた他は、轎・牛車・舟筏・戎克船により僅かに各地の間を連絡するに過ぎなかつた。¹

と記しているように、1895年までの臺灣の交通は劉銘傳が、敷設した基隆新竹の鐵道とイギリスのダグラス滙船會社（德意利士火輪公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd.）の運航航路が重要な交通機關であつた。

しかしそのような臺灣の航運事情が変化してきた。『臺灣新報』第188号、1897年4月28日付の「帆船維難」に次の記事が見られる。

臺島、自與英・徳・美・法各國通商諸洋貨、進出均以滙船輸運、駕駛迅速、計日可至、利權概爲各國所奪、非如帆船、須待風信、風信不利、往々有遲、數月未達。²

臺灣の対外開港以来、欧米各国が進出してきたが、いずれも滙船による航運が主力であり、しかも滙船は速度も速く、迅速に到達でき、滙船を保有する欧米各国は臺灣の利権を吸い取るほどの勢いを示していた、旧来の帆船はそれに対応する術が無いと見られていたのである。

そのような滙船の臺灣への港口に関して、日本の『通商彙纂』1906年（明治39）第25号に掲載された「福州方面ニ於ケル各種滙船航路概況」に、明治39年3月27日付の福州領事館の報告が見られ、福州香港航路として、次の記述がある。

*松浦章（MATSUURA, Akira 1947-）關西大學亞洲文化研究中心主任・關西大學文學部教授。

¹『臺灣旅行案内』臺灣旅行社、1923年4月第一版、1938年1月第24版、23頁。

²『臺灣日日新報』電子版による。

此航路ハ「ドグラス」會社ノ營業スル處ニシテ、當地ニ於ケル代理店ハ義和洋行ナリ。同會社ノ此航路ニ使用スル滙船ハ海壇、海澄ノ二隻ニシテ、各總噸數約千五六百噸、十二哩ノ速力ヲ有シ、毎四日目毎ニ香港・福州ノ兩地ヲ發スルノ仕組ニテ、船操ノ都合宜シキ爲メ、商船會社ニ比シ、貨物ヲ得ルコト遙ニ多シト云ウ。³

ダグラス滙船會社は、香港と福州沿海の滙船航路において定期的な航運を行つており、その所有船は海壇は英語名 Hai-tang で 1,189 噸、海澄は Hai-ching で 1,267 噸⁴の他に 1909 年時点では、他に海門 Hai-mung の 636 噸と海洋 Hai-yang の 1,200 噸も香港と福州間の航路に就航していた。⁵

以上のように、台湾に日本が進出する以前にあって台湾とその近海における滙船航路で有位にあつたのが香港を拠点とするダグラス滙船會社であった。

このような 19 世紀の東アジアとくに台湾を中心とする船舶航運について述べたい。

2 帆船から滙船の時代へ

『臺灣新報』第 217 号、明治 30 年（光緒二十三、1897）6 月 1 日付の「台灣・廈門・泉州ヂョンク（ジャンク）貿易」⁶に次の記事が見られる。なお本文中はヂョンクとあるがジャンクのことであるのでジャンクと改めた。

台湾と福建沿岸に於けるジャンク貿易は、台湾の彼帝国版図に歸したる以前に比較するときは、台湾より輸出する貨物は今日に於て十分の七を減し、又た福建より輸出するものは大約一半を減じたりと云ふ。斯は廈門にある泉郊と稱して専ら臺南地方と取引をなす商人の意見なれば決して素人の妄評にあらず。廈門にはジャンクにて台湾と貿易をなす商人は獨り泉郊あるのみ、されども台中・台北沿岸の貿易は泉州府にありて専ら泉州沿岸より交通し、廈門とは殆ど直接の関係あるなし。さに廈門と臺南並に其附近との貿易盛衰比較を記す。

台灣讓與以前

ジャンク四十四艘、毎隻一ヶ年多ものは十二回。少きものは八九回廈門より往復せり。

豆粕の廈門に輸入せらるるもの一ヶ年約一百万個左右ありたり。

³『通商彙纂』明治 39 年 25 号、44 頁。

⁴『通商彙纂』明治 43 年第 4 号、「汕頭港出入船舶調査」（明治 42 年 12 月 1 日附、在汕頭帝国領事館報告）、68 頁。

⁵同書、68 頁。

⁶『臺灣日日新報』影印本、第 219 冊、五南圖書出版、1994 年 8 月、112 頁。

厦门に於ける台湾米相場一包につき二圓臺。 豆粕一千個九十圓臺。
麻每担三圓左右。 苧每担上十四五圓、下十二圓。 樣子每担上四圓臺、下三圓臺。

台灣讓與以後

ジャンク二十二、三艘毎夏一ヶ年多きものは六回、少なきものは四回、厦门より往復す。

豆粕の厦门に輸入せらるゝもの去年は五十萬個左右、本年は三十餘萬個の見込。

厦门に於ける台湾米相場一包につき四圓臺。 豆粕一千個百五、六十圓。
麻每担四圓臺。 苧每担上二十圓左右、下十七圓。 樣子每担上七圓臺、下五圓臺。

大略前記の如し。又新たに厦门より台湾へ輸出する貨物は鶏、小猪、鴨卵、米、紅柑、麥酒、卷烟草等なり。近來に至り台湾より厦门に輸入を減じたるものは各種の農産物就中米、豆粕、連蕉、橙子、西螺、柑等なり。

又台湾の北部と泉州間との貿易は泉州府六途郊中の梧棲郊と淡水郊との組合商業團体によりてなさるゝものとす。即ち左の如し、梧棲郊より泉州へ出すもの米、豆粕、麻、苧、落花生、落花生油、蕃薯籤。

淡水より泉州へ出すもの青靛、羌黃、樟腦等。

泉州より梧棲に入るものの鞋、羅布、磁器、德化碗、阿片、石油、麵粉、烟絲、以上四品は厦门より泉州へ回漕そするものなり。

泉州より淡水に入るものの羅布、鞋、紙料、鐵器、麵。

以上の貨物に於ても輸出には七分を減じ、輸入には一半を減じたるの情形あり。其の原因を調査するときは全く戦後土匪の出没甚しきと沿海の不穏なるとに歸するものなり。決して滙船貿易の爲めに圧倒せられたるにあらず。故に台湾鎮定し商民の去就決したるの後は、必ず舊に復するの日に至るべしジャンクの運賃不定にして軽少なると泉州沿岸に於ける貨物輸出入の費用を省くこととは之を厦门の如き開港場よりすると大に利益の点あれば、臺清間のジャンク貿易は将来愈よ盛大に赴くとも減少することなかるべし。畢竟今日ジャンク貿易の挫衰せるは一時の恐慌に歸因するものなれば、之れを以て決して前途を卜するべからざるなりと因に記す。泉州にも厦门に於けるが如く商業組團體六途郊ありて、前陳の梧棲郊・淡水郊の外に尚ほ四郊あり。左の如し。

寧波郊

寧波より泉州に入るものの綢緞、綿花、藥材、油、紹興酒、北布。

泉州より寧波に出るもの糖、磁器、鞋、灯柄、刀、斧鑿仔。

福州郊

福州より泉州に入るものの柑、杉木、柴火、烟草、紙、米、筍、阿片。

泉州より福州に出るもの糖、磁器、通草、神柚、茶餅。

足頭郊（一名廈郊）

廈門より泉州に入るものの米、阿片、綢緞、布疋、麵粉、石油、藥材、豆餅、乾味、海味、麥、自來火、籐。

泉州より廈門に出るもの龍眼、落花生、錫箔、紙、粉漿、盧日魚、楠木板、砂糖漬。

德化郊（一名紙郊）

德化より泉州に入るものの紙料、碗、筍。

泉州より德化に入るものの米、乾味、海味、布疋。

泉州六途郊に就ては他日尚は時得て精細に記述する事あるべし。以上は僅かに概略を擧ぐるのみなり。⁷

台灣が、日本の植民地になる以前において、台灣と大陸沿海の航運に関して、特に廈門と臺南との航運が重要であった。この航路を航行する帆船は44艘あり、各隻が一年に多いもので12航海、少ないものでも8、9航海を行っていたのであった。ところが台灣が日本の植民地になると、帆船は22、23隻に減少し、各船の航海が毎夏に多いものでも6航海、少ないものは4回と減少していたのである。

台灣海峡の帆船による航海の例として、1895年から1897年にかけて、主に福建の泉州と台灣の鹿港の間を航海した鹿港郊商であった許氏の所有帆船であった金豊順船の場合を見てみたい。⁸

表1 1895-1897 鹿港郊商許氏所有船金豊順船航運⁹

西暦	干支	月	日	福建		台灣
1895	乙未	7	29	泉州	→	
		8	06			鹿港
			08	泉州	←	
		10	18	泉州	←	
		11	03	泉州	←	

⁷『臺灣日日新報』影印本、第219冊、112頁。

⁸林玉茹・劉序楓編『鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（1895～1897）』台北・中央研究院台灣史研究所、2006年9月。

⁹同書、51頁参照。

			17	泉州	→	
		12	01	泉州	←	
1896	丙申	01	15	泉州	←	
		03	04	泉州	←	
			11	泉州	→	
		05	11	泉州	←	
		06	20		←	鹿港
		07	19	泉州	→	
			28		→	鹿港
		09	03	梅林	←	
		11	14		←	鹿港
			28	泉州	←	
1897	丁酉	04	16	泉州	→	
		06	10		←	鹿港
		07	19	泉州	→	
		11	17		→	鹿港
月日は旧暦である。矢印は下記を意味する。						
泉州→：泉州出航 泉州←：泉州到着						
鹿港→：鹿港到着 鹿港←：鹿港到着						

表1に示した鹿港郊商の許氏が所有する金豊順船の航運によっても明らかのように、台湾が日本支配直後の一年、乙未七月二十九日から丙申七月二十八日までの間に11航海をしていたことがわかる。先の『臺灣日日新報』の一年に12航海の記述とほぼ一致する。しかし、日本統治になると間もなくその航海数は減少したことが知られる。



台湾高雄港岸壁における豆粕輸送　日治時期の絵葉書

ここに掲げた写真は、高雄港の岸壁に接岸したジャンクから積み下ろされた豆粕が、貨物車に積み込まれている光景の写真である。この豆粕はおそらく中国東北部で生産されたものが、大陸の沿海航運によるジャンクによって台湾に輸送されたものと考えられる。

『臺灣新報』第11号、明治29年（1897）8月11日付の「雑報」に見る「臺南商業史（第三）」によると次のようにある。

臺南地方に産出する所の白糖及赤糖の輸出先は香港及日本・清國の諸港にして、就中上海・芝罘及天津最多し、日本へ臺南の赤砂糖を輸出したるは安平の東興洋行二年前に初めて試みたり白糖は日本へ輸出せる。其輸出商たるや多くは支那商人なるをもってジャンク船に搭載して輸送するもの頗る多額なりと云ふ。依て其數量の如きも果して幾許なるや確知する能はずと雖も、概ね毎年平均三十五万担乃至四十万担なるべし。抑も清商の多くジャンク船を用いるは全く輸出税を免るる爲めなり。然れども昨年十月二十八日を以て日本政府の税關に引續以來ジャンク船に噸數税を課し、其搭載貨物も亦輸出税を課すこととせり。

...¹⁰

¹⁰ 『臺灣日日新報』電子版による。

旧来の帆船いわゆるジャンク船を利用すれば、輸出入税から逃れられる利点があったようである。このため中国商人等の多くはジャンク船を利用していたが、それを注視した日本政府は、ジャンク船の貨物にも輸出入税を、1896年10月末以来課税することになったとあるように、伝統的に軽便なジャンク船を利用する人々が多くなったことを物語っている。

19世紀末の台湾の海上航運の状況について、『臺灣日日新報』第19号、明治31年（光緒二十四、1898）5月9日、「商務鼎盛」に次のように見られる。

臺北淡水口與清國對岸通航貿易、其滸船可通者、僅有廈門・香港兩所有定期輪船來往。餘如福州・三沙・石峒・泉州・古浮・祥芝・蚶江以及浙江之寧波・鎮海・溫州・臺州、北直之天津・牛莊・營口・錦州等處商埠。其運通貨物皆用篷船。故近來臺北商業頗有蒸々日上之勢、據船商言刻下篷船來往者共有一千餘艇、北清政府時其數維倍考其原因、則由臺地物品□昂、商人運輸大獲厚利。故日益繁盛、邇聞該船商欲設船頭行組合、以資商務擴張、現已商議定妥想不日即應舉行云。¹¹

1898年当時、台湾の淡水と大陸との滸船航路の定期便は、廈門と香港との間にしかなかった。しかし旧来の帆船航路は、北は東北の遼寧沿海の牛莊、營口、錦州、そして天津、浙江の寧波、温州、台州など福建はさらに多くの福州、泉州などの航運が行われていたのである。¹²それらの帆船航運に従事するものは1,000隻以上と見られていた。

『臺灣新報』第483号、明治31年（光緒二十四、1898）4月22日、「鹿港出米」鹿港米運、輸出清國泉州者、舳艤相接、而得利頗厚。遂爭相恐後從事運輸、米價為之翔貴。近鹿港泉州郊、自會議條約、毎日只得運輸一船、以示限制云。¹³とあるように、鹿港から泉州に向けて台湾産の米を輸送する船舶が多く、入港制限をする事態に至っている。

また『臺灣日日新報』第22号、明治31年（光緒二十四、1898）5月31日、「遠商載德」によれば、

清國對岸船隻、其與我台灣貿易者往來如織、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。¹⁴

¹¹ 『臺灣日日新報』影印本、第1冊、五南圖書出版、1994年8月、139頁。

¹² 松浦章『清代帆船沿海航運史の研究』関西大学出版部、2010年1月、26~60頁。

¹³ 『臺灣日日新報』電子版による。

¹⁴ 『臺灣日日新報』影印本、第1冊、161頁。

とあるように、清国の沿海部から毎月 100 余隻の中国船が台湾に貿易に来航していた。

3 台湾からの汽船航路

台湾と大陸を結んだ汽船の定期航路を開航するのは、1863 年に香港で創設されたイギリスの徳意利士火輪公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd. である。台湾と大陸を結ぶ汽船航路の先駆的な会社であった。同社は 1867 年（同治六）より廈門と台湾を結ぶ定期航路を運航し、その同社の汽船に海澄があった。¹⁵ 1921 年当時「Douglas Steam Ships Co. 英國ノ汽船會社ニシテ海深（ハイチン）、海壇（ハイタン）、海鴻（ハイホン）ノ二千噸級ノ船ヲ以テ香港、福州間ニ一週二回ノ定期スト外ニ不定期船ヲ有ス」¹⁶ とされ、1936 年の『海事要覧』にもダグラス汽船會社は 3 隻の汽船（合計 6,000 噸）を用いて香港・廈門・福州線を運行していることが見える。¹⁷

そこで日本による臺灣統治前及び統治当初のダグラス汽船會社の大隆華南・臺灣間の汽船航運がいかに行われていたかをみてみたい。

1) ダグラス汽船會社の華南・臺灣間の航運

ダグラス汽船會社は 1863 年（同治二）に香港で設立され、香港から福州の間の各港を航運範囲としていた。¹⁸

Douglas Lapraik は 1865 年（同治四）10 月 19 日に 75 万弗の資本によってイギリスとアメリカの投資によって設立された The Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Co. の第一取締役になっている。¹⁹ The Hong Kong, Canton and Macao Steamboat Co. は中国名が、省港澳輪船公司である。²⁰ さらに Douglas Lapraik は香港上海銀行の設立にも関与する香港在住の有力な企業家であった。²¹

¹⁵ 『廈門交通志』人民交通出版社、一九八九年六月、34 頁

¹⁶ 外務省通商局監理課『福建省事情』一九二一年六月上梓、42 頁

¹⁷ 畠川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、一九三六年一二月、一五五頁。

Lloyd's Register of Shipping List of Shipowners 1969-1970, London, 1969, p.168 によれば、「Lapraik, Douglas, & Co. (Douglas S.S.C.) 13th Floor, P. & O. Building Connaught Rood, Hongkong」とある。この會社がダグラス汽船會社の存続會社と思われる。

¹⁸ Kwang-Ching Liu, Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874, Harvard University Press, 1962, p.158.

樊百川『中國輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985 年 10 月、131~132 頁。

¹⁹ E.K. Haviland, American Steam Navigation in China 1845-1878, Part III, The American Neptune, Vol. XVII, No. I, January 1957, p.47.

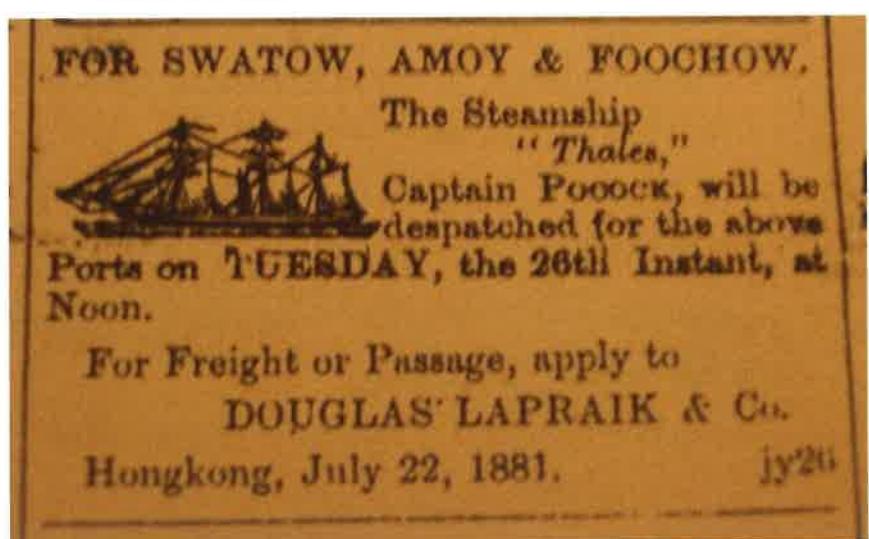
²⁰ 許寶璋編『中国近代航運史資料』第一輯、上冊、上海人民出版社、1983 年 11 月、287~289 頁

²¹ F.H.H. King, The Hongkong Bank in Late Imperial China 1864-1902, Cambridge University

アヘン戦争後の南京条約締結によって香港がイギリスの統治になると多くの人々が香港に来航したが、Douglas Lapraikもその一人であった。彼はスコットランド人で、香港到着後、間もなく時計屋を開業した。そしてさらに、滙船會社（Douglas Steamship 會社）を起業して、中国及び、他の西の国との取引のために滙船を所有していた。ダグラスは彼の滙船會社の活動の拠点として土地を購入し、その地をダグラス・キャスルDouglas Castleと命名したのである。現在それは香港大学の史蹟 Douglas Castleとして保存されている。年老いたダグラスは、1869 年にロンドンで他界した。彼の事業は孫息子のジョン Douglas Lapraikが引き継いだが、キャスルDouglas Castleは、フランスの Societe Des Missions Etrangere De Paris に売却されたのであった。²² 船のクロノメータを専門にした時計工であったDouglas Lapraikは、アバディーン港に乾ドック設備を建造する。そのドックは、彼によって 1857 年に建設された。1865 年に、彼の造船所と、すぐ近くのホーブ・ドックの両方は、香港・黄埔 Dock Company によって引き継がれた。²³

以上のように、Douglas Lapraikは南京条約締結後、香港に来航したスコットランド人で、船のクロノメータを専門にした時計工であった。その業務の関係と、香港の立地から滙船航運の将来を見越し、ドック會社や滙船會社を起業し、怡和洋行や太古洋行が企業集団の一環として行う大滙船會社が注視していない香港から汕頭・廈門・福州さらに臺灣を目指す定期航路を開削することになったものと思われる。

1881年6月23日付の”The China Mail” Vol. XXXVII, No. 5624に掲載されたダグラス滙船會社の1881年6月22日付の広告²⁴を次に掲げてみたい。同社の広告はスワトー：汕頭、アモイ：廈門と福州に出港する滙船



Press, 1987, pp.160-169.

²² 香港大学のHPにDouglas Lapraikに関して記事が掲載されている。

²³香港の“Once Upon a Time in Hong Kong”的HPの“Aberdeen”が見える。

²⁴横浜開港資料館所蔵の“The China Mail”による。

Thales號の広告である。同船は6月26日正午に出港する内容である。

明治45年(1912)の東亜同文會調査編纂部の『第一回支那年鑑』水運、其三「南清沿岸航路」によると、香港—汕頭—廈門—福州線の項目にドグラス滸船會社の名が見え、四隻の滸船が合計7,676噸あり、毎週3回の定期運航を行っていたことが知られる。ちなみに同航路に見える日本の滸船會社大阪商船會社が、1隻、1,809噸、2箇月に3回の運航であった。²⁵Douglas Steam Ship Co.は廈門も経過地として「英國ノ滸船會社ニシテ海深(ハイチン)、海壇(ハイタン)、海鴻(ハイホン)ノ二千噸級ノ船ヲ以テ香港、福州間ニ一週二回ノ定期航路ヲナス」²⁶とされ、また福州は「トグラス滸船會社船、ハ海澄(二、一〇八噸)海鴻(一、二七〇噸)ヲ以テ一週一回廈門汕頭香港ニ連絡ス。茶期ニハ積荷其ダ多ク始ンド此ノ會社ノ独占的状態ニアリ」²⁷とされるように、ダグラス滸船會社は香港から福州までの定期航路を運航していた。

民国24年(1935年)当時には、海陽(総噸数:2289、淨噸数:1363)、海澄(総噸数:2080、淨噸数:1284)、海寧(総噸数:2086、淨噸数:832)の三隻を香港から汕頭、廈門を経て福州まで定期運航を行っていた。²⁸昭和十八年(1943)の東亜海運株式會社の丸秘資料として刊行した『支那の航運』には、

徳記利士輪船公司(Douglas Steam Ship Co., Ltd.) 香港滸船會社中創立最も古く、日清戦役前南支、臺灣線を独占し居たるも、日本の臺灣領有後明治三十二年大阪商船が淡水、香港線を開始してより勢力失墜し明治三十五年遂に臺灣航路より撤退せり。一九三六年六月末に於て四隻九、一〇一総噸を以て香港、福州線及香港、汕頭線を經營す。²⁹

とあるように、ダグラス滸船會社は日本の臺灣統治以降、臺灣航路から漸次撤退していくのである。

それでは、このようなDouglas Steam Ship Co.が臺灣航路に進出していった状況について当時の記録から見てみたい。

上海で刊行されていた『申報』第6096号、光緒十六年閏二月二十三日、1890年

²⁵『第一回支那年鑑』東亜同文會調査編纂部、1912年9月再版による影印本『民国元年中国年鑑』台北・天一出版社、1973年11月影印初版、418頁。

²⁶外務省通商局『福建省事情』1921年6月、42頁。

²⁷『福建省事情』141頁。

²⁸「二十四年我國各航線中外輪船行駛概況」(十一)「閩廈汕港段」19~20頁、『二十四年航業年鑑』(航業月刊第三卷第十二期拡大號)上海市輪船業同業公會、1936年6月所収。

²⁹東亜海運株式會社『支那の航運』1943年10月、264~265頁。

4月12日付けの第一面に掲載された「争利失利説」に、

又接到廈門訪事人一信謂、得忌利士公司、往來福州・淡水之輪船、因現有臺灣商務局之駕時・斯美両快船往來淡水、該公司遂減価、以廣招徠。³⁰

とあり、日本の臺灣統治以前に清朝は臺灣に設けた商務局が新たに滻船斯美・駕時の2隻をもって臺灣の淡水との間で航運を行おうとしたが、既に運行していた得忌利士公司即ちダグラス滻船會社がそれに対抗して運賃の値下げで対抗しようとしていたことが知られる。

1898年の『臺灣新報』第453号、明治31年3月18日「廈門近信」には、

ドクラス滻船の黒煙は望観する毎に扼腕に堪へざるは臺灣南清間の航海権に有之候、臺灣の日本に歸する当初、流石世界の視線を惹きたる日本の事なれば臺灣の經營上最大の要務たる交通機關の事に就ては必然恐るべきものあらんと同社も衷心窺かに安からざる所あり。当時の小會社にては到底比敵する事能はざるべしとて既に其の準備をも為したるやに及聞候。然るに三年の久しき今日に至るまで日本は此有利なる航海権を外國の一小會社に思ふままに委したれば、同社は寧ろ其の案外なる驚き棚から牡丹餅の考にて、其後頻りと我物顔に振舞ひ居ること心外千萬遺憾至極の事に御座、有利多望なる該航路を度外視し一方には莫大の損耗を蒙りつつある今日の仕末にて猶は世界的大日本杯と空威張の出来るものか杞憂罷在候。³¹

とある。日本による臺灣統治が開始された当時、臺灣と大陸の華南地域を結ぶ滻船航路にはダグラス滻船會社が雄姿を呈していた。

同年の『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）5月6日にも、「ドグラス」滻船會社、運賃引上ノ件ニ附キ、廈門駐在帝國一等領事上野專一ヨリ、去月十六日附ヲ以テ、左ノ如ク報告アリ（外務省）³²として、廈門にあつた日本の領事館の上野專一等領事からの報告を掲載している。

「ドグラス」滻船會社ハ其本店ヲ香港ニ置キ、同地ヨリ汕頭、廈門、福州及臺灣南北各港ニ於ケル航海ニハ六艘ノ滻船ヲ使用シ、他ニ一ノ競争者ナキヲ以テ此間ニ於ケル航業ハ全ク該社ノ独占事業ト稱スヘキ現況ナリ。然ルニ現今石炭其他ノ價格大ニ上騰セシヲ以テ、同社滻船ノ運賃ハ淡水、廈門間及支那沿海各港ニ於テハ、本月二十日ヨリニ割五分ノ割合ニ引上タルコトニ決定セシ旨、本

³⁰ 『申報』36冊575頁。

³¹ 『臺灣日日新報』電子版による。

³² 『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）5月6日、67頁。

日當港同社代理店ヨリ廣告セリ。³³

とある。ダグラス滸船會社の經營状況に関するもので、同社は香港に本店を置き、香港を起点に汕頭・廈門・福州の大陸華南沿海主要港と臺灣とを結ぶ航路に六隻の滸船を投入しこの航路を寡占していたのであった。そのため燃料費の高騰から運賃の値上げを容易におこなっていた。

続いて、同年の『官報』第4585号、明治31年（光緒24、1898）10月10日には、「ドグラス」滸船會社事業景況が掲載されている。「ドグラス」滸船會社ノ事業景況ニ附キ廈門駐在帝國一等領事上野專一ヨリ去月十五日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ、本年五月六日本欄内參看（外務省）と上野專一領事の報告である。

英商「ドグラス」滸船會社ハ香港、汕頭、廈門、福州、淡水、臺南各地方ニ定期航海ノ基礎ヲ固メ、右諸港間ノ事業ハ殆ト同社ノ独占ニ帰シ居リシ事情ハ既ニ是マテ屢次報告セシカ如シ。而シテ同社ノ資本ハ一株五十弗ニテ總株数二万株ヨリ成立スル一小會社ナリト雖モ、同社支那南岸航業ニ對スル直接競争者ナキト久シキ間ノ経験トハ著シク、同社ノ事業ヲ振興セシメ隨テ其収益モ比較的ニ多ク、本年上半季ノ決算報告ハ蓋シ、本月二十七日香港本社内ニ開ク通常総会後ニ發表セラルヘシト雖モ、本地在留ノ同社株主ノ内話ニ據レハ、本年ノ事業モ案外ニ好都合ニシテ、一株ニ附キ洋銀六弗ヲ配当スル見込ニテ、即チ年一割二分ノ配当ノ外、尚ホ多額ノ特別配当ヲモ為ス筈ナリト云ヘリ。右ノ外収益中ヨリ洋銀五万八千弗ノ積立金ヲ為スヘキ見込ナル趣聞知セリ。³⁴

とある。ダグラス滸船會社は香港を起点に汕頭・廈門・福州・淡水・臺南に滸船による定期航路を有し、資本金は一株五十弗で全株数二万株の會社でそれほど大きな會社ではないが中国華南一帯の航運業において独占状態にあるため好況を呈していることが報告されている。

2) 日本・北辰館輪船公司の華南・臺灣間の航運

日本の台灣統治後に、大阪商船會社や日本郵船會社による日本と台灣を結ぶ滸船航路が開設される。³⁵その他にも様々な動きがあつたが、北辰館輪船公司の状況について述べたい。

『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）10月14日には、「廈門港船舶出入状況 本年七月中廈門港船舶出入状況ニ附キ同地駐在帝國一等領事上野專一ヨ

³³ 『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）5月6日、67頁。

³⁴ 『官報』第4585号、明治31年（光緒24、1898）10月10日、148頁。

³⁵ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005年6月、113～147頁。

リ本年八月九日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ 本年八月十七日、本欄内參看(外務省)」として、これも上野領事の報告である。

…本月初旬、臺灣ニ於テ硫黃採掘ニ從事セル馬場禎四郎ナル者、主ト為リ臺灣、廈門間ノ通商日二月ニ發達スルヲ見テ、外國船ノミニ依頼スルノ不利ナルヲ察シ、一滙船會社ヲ新設シテ北辰館ト號シ、毎月三回淡水ヲ起点トシ香港ヲ終点トセル一航路ヲ開キ往復共ニ廈門ニ寄港スルコトニ定メタリ、而シテ隆盛丸ヲ以テ專ラ之ニ當ラシメシ、其第一航路ハ柒月十二日ニシテ、翌十三日當港ニ入著セリ積荷ハ頗ル多額ニシテ一般人民ノ氣受宜シキカ如シ。此有様ニテハ前途大ニ望ヲ屬スルニ足ルヘシ。…³⁶

とある。臺灣の経済発展を予想した馬場禎四郎という人物が北辰館と言う滙船會社を設立し、台湾北部の淡水を起点に廈門を経由して香港と結ぶ滙船航路を開設したことが報告されている。

『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）10月22日に「廈門港船舶出入状況 本年九月中廈門港船舶出入状況ニ附キ同地駐在帝國一等領事上野專一ヨリ本月八日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ 本月十八日、本欄内參看(外務省)」と上野領事が廈門港の船舶の出入の状況を報告している。

…本邦人ノ組織ニ成レル北辰館滙船會社ニ於テモ新ニ滙船勢徳丸ノ航行ヲ見ルニ至リ並ニ本邦船舶ノ出入割合ニ頻繁ナリシモ、又其原因ナリ。…其他ハ北辰館定期船勢徳丸ハ茶入袋、石炭及雜貨ヲ搭載シテ淡水ヨリ入津シ、當港ヨリ輸出ノ重要品ハ水仙根種子、紙ノ類ナリ。尚ホ同社ニ於テハ汕頭ニモ寄港セシメテ運輸ヲ便ヲ計リツツアレハ、一タヒ支那商估間ニ信用ヲ得タランニハ対岸貿易上少カラサル便宜ヲ與フルナルヘシ。³⁷

とあり、北辰館滙船會社による貨物輸送が好調であることを伝えている。

『臺灣日日新報』第101号、明治31年（光緒二十四年、1898年）9月2日付け六頁に掲載された廣告に北辰館輪船公司の同社の航運状況に関する廣告が掲載されている。

³⁶ 『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）10月14日、221頁。

³⁷ 『官報』第4452号、明治31年（光緒24、1898）10月22日、316頁。



『臺灣日日新報』第 101 号、明治 31 年 9 月 2 日第 6 頁廣告

『臺灣日日新報』影印本、第 2 冊、8 頁。

弊館是迄滙船隆盛丸ヲ以テ、淡水・廈門・香港間ノ定期航海相營居候處、本月早々ヨリ滙船勢徳丸（船長 西井新吉 噸數一、四四八・一二）ヲ増加シ、更ニ寄港場所ヲ拡張シ、淡水、廈門、汕頭、香港間ノ定期航海ニ相改メ候間、此段廣告仕候也。

九月 北辰館輪船公司³⁸

とあるように、北辰館輪船公司はこれまでの隆盛丸に加え明治 31 年（1898）9 月より勢徳丸 1,448 トンを導入し、淡水から福建の廈門、廣東省の汕頭そして香港への定期航路を拡張しようと計画していたことが知られる。

上海で発行されていた新聞の『中外日報』第 4 号、1898 年 8 月 20 日、光緒二十四年七月初四日付の「外埠新聞・廈門」には、北辰館滙船が廈門で提示した告白の内容が掲載されている。

日開輪船公司○日本在廈開設輪船公司、出有告白云。本行新開日本北辰館輪船公司、由淡水至廈門轉香港、循環來往、大概一月中往返六回、本館滙船名隆盛丸、准於華六月二十二日到二十六日開往淡水、如有貴客不棄、欲搭各色貨物、及坐頭等客位、價金格外克己、且船內僱傭、皆本地人、照拂食物、亦合中國款式、局設寮仔後街、公司管事人吉田要頓。

とある。北辰館滙船會社は淡水と廈門の間において隆盛丸を使って一ヶ月に 6 往復することを広告している。広告にもあるように当時の廈門は香港への船便の乗換え地として重要であった。

『官報』第 4622 号、明治 31 年（光緒 24、1898）11 月 25 日に、「北辰館滙船臺

³⁸ 『臺灣日日新報』影印本、第 2 冊、五南圖書出版、1994 年 8 月、8 頁。

灣香港間航路開始 北辰館滸船臺灣香港間航路開始ノ件ニ附キ香港駐在帝國二等領事上野季三郎ヨリ本年月十四日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ（外務省）」が掲載され、
 汕頭・廈門諸港經由當港臺灣間ノ航路八年来「ドーグラス」商会ノ所有滸船ノ往復スルモノナレハ、旅客輸出入貨物共ニ悉ク該滸船便ニ頼ルノ外ナキヲ以テ自然此間ノ航海権ハ同商会ノ独占ニ帰シ、他ニ競争者ナキニ由リ貨物ノ運賃等モ割合ニ高ク、内外ノ荷主並ニ旅客等ハ大ニ困難ヲ感シ居タルニ、本年七月ニ至リ在臺灣馬場某北辰館ノ名ニテ淡水、汕頭、廈門、香港ニ滸船航海ヲ開始シ、敢テ「ドーグラス」商会ト競争セルモ荷主及旅客ノ便益ヲ圖ランタメ、運賃ノ割合ヲ低下シ視線隆盛丸ヲ以テ先ツ第一回航海ヲ試ミタルニ、從来「ドーグラス」商会ノ独占ニ飽キタル一部ノ荷主等ハ進テ貨物ヲ積載シ旅客等モ喜テ乗船スルニ至リ、意外ノ好況ヲ示セリ。但シ隆盛丸ハ其後船難ニ遭遇シ大破損ヲ生シタルヲ以テ、更ニ勢徳丸ヲ以テ之ニ代へ目下猶ホ事業ヲ継続シツツアリ。³⁹
 ダグラス滸船會社の寡占状況にあつた華南・臺灣間の滸船航路に、日本の北辰館滸船會社が参入し、北辰館滸船會社が好評を博していると報告されている。しかし、北辰館滸船會社の滸船自体に若干の問題があつたことが知られる。

この時期の臺灣の海上交通の一般的な状況は、『臺灣日日新報』第198号、明治31年12月29日の漢文報欄に「臺中航運」として次の記事が見られる。

臺北淡水港内、大稻埕河畔、近年來、添設一種小滸船、自五六十噸、至四百噸、航船八九十號、專航臺中舊港、新竹、後壠、大安、塗葛窟各港、由是中路一帶、内地雜品、得以齊集、搬運敏捷、商務活潑、每年航運、夏秋兩季茂暢、春冬兩季、水涸港淺、似覺渙滯、今年連遭三次風颱、航運中有失事、由是營航業者、多形畏縮、搬運不暢、臺中物價、陡漲數倍、居此者恒苦食物騰貴、無可奈何、今將本年一月至十一月份、航船由大稻埕出帆入港航數、錄載以週衆覽云、一月出港五艘、入港七艘、二月出港十一艘、入港八艘、三月出港三艘、入港六艘、四月出港九艘、入港九艘、五月出港十二艘、入港三艘、六月出港十六艘、入港十三艘、七月出港十七艘、入港十九艘、八月出港十六艘、入港十七艘、九月出港十六艘、入港十七艘、十月出港六艘、入港四艘、十一月出港六艘、入港七艘、共計出港航次百十七艘、共計入港航次百十艘云。⁴⁰

台北の淡水河畔の帆船航運の重要な河港の大稻埕にも時間の波が押し寄せ、滸船の登場が見られ、50噸から60噸さらには400噸ほどの小型滸船などが出入口していた。しかしながら台湾中部の諸港との航運には帆船が必要であった。1898年のほぼ一

³⁹ 『官報』第4622号、明治31年（光緒24、1898）11月25日、249頁。

⁴⁰ 『臺灣日日新報』影印本、第2冊、636頁。

年間に大稻埕から台中の諸港に赴いた帆船は 117 艘、来港した帆船は 110 艘であつた。毎月 10 艘程度の出港、入港が見られたのである。

4 小結

華南の汕頭を含む中国沿海部と臺灣とを結ぶ滸船航路は、日本の臺灣統治初期の明治 31 年（1898）11 月に刊行された『臺灣協會會報』第二号に掲載された杉村濬の「臺灣と支那沿岸の関係」に詳しい。

…廈門が無ければ臺灣は完全なものではない。廈門も亦臺灣が無ければ、今日まで繁昌しては居らぬ。今後臺灣に人工を加ふればいざ知らず、今日迄の所では離る可らざる関係である。安平、打狗、基隆、淡水何れも皆な港が不充分であるから、此港に依て歐羅巴や亞米利加と直接に商売をすることは出来ぬ。否でも應でも廈門を以て臺灣の門戸としなければならぬ。そこで廈門と臺灣との接続はどうかと云へば、今は英吉利商人から成立つた會社の「ドウグラスコンパニー」と云ふ滸船會社がありて、それが一手で占めて居る。此會社が丁度臺灣に通ふに適當な船を特別に拵へて、香港を起点として汕頭・廈門を経て淡水に至る航路を三艘の滸船でやつて居る。其外に一艘は香港から汕頭・廈門・安平・打狗の間を往来して居る。それから後の二艘は香港を起点として汕頭・廈門を経て福州へ通ふ。以上六艘の船でやって居る。此の會社の船が一本の道になつて、此船に便らなければ臺灣から外国に出ることは出来ない。それで廈門に行つて東へ行くのも廈門で積替へ、西へ行くのは廈門で卸すのもあらうが、多くは香港に行つて積替へる。斯う云ふ大陸との関係を持て居るので。今ドウグラス會社の事に及びましたから、序に會社の成立ちを茲に述べようと思ひます。彼の會社は余りおおきくない會社で、元と英國の茶商人等が集まつて百萬圓の資本金を以て營業をしてあの辺の航海を一手に占めて居るので、其の運賃も随分高い。香港から淡水へ一噸の運賃が七弗、船客が四十五ドル。随分高い運賃であるのに、何故競争が起らぬか此は不審である。不審であるが其不審は聞くと解けるのである。元來臺灣には良い港はない。淡水も河へ這入らねばならぬから底の浅い船でなければならぬ。安平・打狗も港が悪い。そこで臺灣に適當の船を拵へてやらねばならぬ。それに就ては彼の會社に相応の利益がないと特別に船を拵へることが出来ぬ。所で支那の商売をする英國人等が皆株主であるから、株主總体で彼處には競争船をやらぬ様にして、是非會社を成立させようと云ふ内々の申合せである、故に運賃が高いと言はれ乍ら、今まで一手で營業しつつある。⁴¹

⁴¹ 杉村濬「臺灣と支那沿岸の関係」『臺灣協會會報』第二号、明治 31 年（1898）11 月、164～165 頁。

と報告されているように、台湾と大陸とを結ぶ滸船航路を独占していたのがダグラス滸船會社であった。その優位は搖るぎ難い状況にあった。それが変化するのは、台湾が日本によって統治されたことによる。

1863年に香港で創設されたイギリスの徳意利士火輪公司 Douglas Steam Ship Co., Ltd. ダグラス滸船會社が1867年(同治六)に2,000噸級の滸船海澄等を用いて廈門と台湾を結ぶ定期航路を運航し、日本の台湾統治が開始され日本の滸船會社が進出する1895年まで約30年間は、イギリスのダグラス滸船會社が臺灣と大陸を結ぶ航路の寡占状態にあったのである。

19世紀の台湾を中心とする海上交通は、伝統的な中国帆船が活躍した時代から新たに登場した化石燃料を使う滸船が登場する時代へと、台湾においても交通革命が浸透しつつあった時代である。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與面貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui

專題二

關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮： 活化港都文化、創造力之都市再生

藤原 惠洋

日本九州大學大學院教授・工學博士・建築史學家
九州大學藝術工學研究院環境與古蹟設計部門長

1 · 前言

本次發表內容，擬先概觀近年日本歷史建築物的保存修復以及再利用之常見特徵。繼之再檢討具體事例，以便了解現代日本進行精密且考證歷史建築物的保存、修復事業之理念與方法。接下來將介紹歐洲列強在東亞所建設的建築物，該批建築物給予 19 世紀以後的東亞近代化過程中，帶來深厚的影響。其中筆者將剖析英國領事館個案，並實際造訪近 5 年國庫補助事業之文化資產保存、修復的下關英國領事館的所在地。下關英國領事館位於日本本州西邊的港都下關，在日本近代化歷史上扮演著舉足輕重的角色；與同時期東亞所建之英國領事館相同，皆是探索建築物使用情形的重要古蹟。再者，該領事館將於今年 12 月完成保存修復工程，如何對外開放給市民做最有效的利用，是一直以來積極探討的議題之一。而該領事館長久以來期望多數市民參與，並展開多方參議之方法與成果展現等，皆是走在日本時代尖端的個案，可謂佳評如潮。

於是，本次發表以此重要個案為主軸，首先掌握目前日本歷史建築物之保存、修復以及再利用的歷史脈絡，透過具體檢視下關英國領事館之保存、修復工程的案例。其次，本發表之目的為普遍性地申論日本近代化的複數港灣都市所活化的文化・創造力之都市再生課題。

2 · 關於現代日本上會中歷史建築物保存、修復與再利用之時潮

日本明治時代以前，日本社會以維護、修補、翻修同性質宮廟系列（寺院、神社、皇室關係）等主要建築物為首要任務，同時亦進行常態性的營繕事務。日本明治時代

以後，歷經了廢除寺廟、毀謗佛僧的慘痛經驗，專精於同性質宮廟系列的木匠們，除傳承傳統技能，繼續從事傳統與歷史建築物的維護、修補、翻修等工作之外，隨著 1898 年（明治 30 年）古神社寺廟保存法之發布，正式地開始了文化資產行政工程。然而，第二次世界大戰之後，因文化資產保護法之制定，重新檢討省視戰前所認定的國寶等文化資產；同時，社會亦對於古神社寺廟外各式各樣的建築物，展現出濃郁的歷史渴求、興趣與關懷。

關野克先生所領導的研究團隊正為其中一環，該研究團隊發現了登呂遺跡，並陸續發現了遺留於長崎市南山手的西洋風建築——格拉巴（英國人 Thomas Blake Glover，1838-1911）之官邸。鑑此，為呼應本次發表主題，特別再次簡潔回顧 1950 年代以後發展軌跡，其背景與原委簡單說明如下。

（1）1950 年代（昭和 30 年代）以後，日本傳統民家及明治建築調查等相關研究風起雲湧。當中，激發出相較於之前專注於研究古神社寺廟外的另一股脈動，同時廣泛地提高了富有歷史意義建築物的評價、保存、修復、再生的生機。基於文化資產保護法規定，涵蓋保護對象的範圍亦逐漸改變。例如，1990 年代之後，明治時代後所建築完成的和式建築，或近代化產業施設亦被囊括其中。有鑑於此，受文化資產保護法保護的建築物變得更多，其屬性更加多元廣泛。

（2）1950 年代為近代建築研究史上的黎明期。顧名思義，明治時代建築便是指江戶幕府末期、明治時代的建築物，是為主要保護對象。隨此批建築物列入保護對象，改寫了建築發展史，帶動自大正時代至昭和第二次世界大戰為止的建築物，也被包括其中。近年來，甚至將第二次世界大戰時期、戰後的建築物劃入保護範圍內。順應此時代潮流，建築史上認定的歷史範疇與研討課題，也擴及至時代、保護建築物、主題、評鑑方式、發掘文獻、實證歷史資料等多種面向。

（3）日本於第二次世界大戰結束後的 1950 年（昭和 25 年），制定了文化資產保護法。1970 年代以後，為了呼應新文化資產概念的興起及社會期待，修正了文化資產保護法。其中，1975 年（昭和 50 年）開始了「指定重要傳統建築物群保存地區」，實施歷史建築物的群聚、區塊地區的保存方法，誠屬劃時代的創舉。此外，1997 年（平成 9 年）導入「國家註冊登錄有形文化資產」制度，不僅保存重要的歷史建築物，更以尊重所有者的想法為前提，實施善盡區域建設或城鎮建設之保全、修復、整修、活用等保存

文化資產方式。此革新之舉促進了文化資產保存向前邁出了一大步，並活化區域社會中的歷史建築物之評價與功能，更以維護、活用為前提，創造出活絡社會營繕事業等新觀點。

(4) 1992 年起獲世界文化遺產組織批准為開端，開始進行以日本國內文化資產保護為由，向世界文化遺產推薦或註冊登錄日本國史古蹟或國家指定重要文化資產。於是，包含保存管理計畫等方面，皆產生了相互影響。然而，今年 9 月審議「明治日本產業革命古蹟」為 2015 年度日本國內候選之際，礙於港灣法、工廠法、景觀法等相關規定，進行了長時間跨主管單位的法令政治協商，實屬首例。此為當前的文化資產保護法與世界文化遺產間的聯繫，發揮了巨大的影響力。

3・國家指定重要文化資產：舊下關英國領事館之保存再生業務

日本近年傳承了國內歷史建築物之保存修復與再利用風潮，為瞭解及實證考察現代日本極為精緻的歷史建築物之保存修復事業的理念與方法，以下就日本國家指定為重要文化資產的舊下關英國領事館之保存再生事業，作一番介紹。

在此簡單彙整 3 點特徵來進行說明。由此 3 點可得知下關英國領事館是日本國內思考歷史性建築物之保存修復與再利用時，深具開創意義之創舉。

(1) 該建築物是影響東亞近代化過程中頗具代表性的例子。為 19 世紀以後歐洲列強在東亞建造的建築，位在日本本州西邊的港都下關，在日本近代化歷史上，占有一席之地。這棟於 1906 年（明治 39 年）完工的 2 層樓紅磚建築物，由在中國上海擔任英國工務局技師的威廉・柯爾（William Cowan）所設計。威廉・柯爾於完工後的隔年（1907 年），負責長崎英國領事館之建造。由此可知，下關領事館不管在同時期遍及東亞的英國在外公館的建築工程上，或日本聘請外國技師於明治時代建造的紅磚建築工程中，皆為重要的建築遺跡。

(2) 自 2008(平成 20)年度起至今 5 年期間，下關英國領事館的原始建築受到國庫補助事業贊助，進行文化資產保存修復事業。該修復事業包含紅磚建築物中少見的專業半解體修復，與紅磚新技術的耐震補強，是截止目前為止，堪稱日本國內少之又少的浩大修復工程。

(3) 2008 年之前，曾經舉辦了將長期保存修復工程納入以古蹟保存再整備與活用為考量的學者專家討論會議中，以及開放下關市民參加工作坊。累積多次與市民面對面

討論，及開放市民共享公共文化資產的檢討經驗。該領事館於今年12月完成保存修復工程之後，將以公共文化資產的角色，開放給市民使用。此種透過市民長期參與及連續討論之方式所呈現的成果，在日本是首例，也獲得了高度的評價。下關領事館連接著現今佔地附近的唐戶地區之過去和未來，被定位為觀光、文化園區，以及環繞商店街、商業區之交流連結區，以期創造出區域繁榮。營運方面，則預定舉辦與周邊設施的聯繫活動，或利用領事館舉辦多項活動。

以下，將耙梳舊下關英國領事館建築物成立的過程，以及保存維修、再活用的逸事趣聞。

〔3-1〕舊下關英國領事館建築物成立過程與發展

自古以來，下關被叫做赤間關或是馬關，面對關門海峽港灣而繁榮起來。江戶幕府末期明治維新對外開放港口之後，來到下關、門司兩個港口的英國貿易船隻，數量逐漸增加。於是明治末期的駐日英國大使薩道義（1843-1929），以明治開化之後，西日本顯著成長為外交、經濟、交通重要據點為理由，向英國提出應於下關設置英國領事館的建議。隨之，英國於1901年（明治34年）9月，在下關設置了英國領事館。5年之後的1906年（明治39年），隨著領事業務的擴展，重新建造了現址的領事館。當時的佔地是由下關市所提供的。該建築物的土地所有權狀，為下關市政府所擁有，而地上的建築物，則是由英國提供經費所建造的。本館是紅磚建造的2層樓建築物，鋪設屋瓦，占地面積為308.244平方公尺。環繞本館周圍的房屋，是紅磚的平房、懸山頂建築以及鋪設屋瓦，占地面積77.61平方公尺。2層樓的外牆都是紅磚，呈現英國風的建築風格，外觀造景為英國維多利亞哥德式的風格。窗戶或門口周圍，則以花崗岩綴飾。水平延伸的窗台下部或屋簷的牆頭角線，皆以花崗岩點綴。面向海岸邊的陽台，則以塔司干柱式的石柱以及半圓形拱門來造景。2樓則裝上鐵製的裝飾欄杆。如此風格的陽台，是全東亞到處可見的英國大使館的建築風味。又在東、西牆壁上，呈現層疊狀的博風式格調與煙囪。在北・南的屋頂砌切出氣窗。正面的懸山頂屋頂正中央，刻印上完工年份「1906」的數字。拱形建築或屋頂勾勒富有創意的帶飾，高雅優美。整體由領事館或領事居住等主臥房、傭人或廚房等附屬房間所組成。1樓是領事館，有3間房間，2樓則是3間臥房以及衛浴設備。從本館以及附屬房間所呈現的整體建築物來看，由上下樓層即可判別出建物的配置，或執行勤務室與居住房間的差別。本館的平面構圖，再再顯示出領事館的風格。地上鋪上木板、牆壁與天花板皆塗上油漆。使用

華麗色彩的磁磚貼製完成的暖爐或壁爐，亦是不同凡響的創意。環繞本館周圍的房屋，則混搭單豎與雙豎杆架風，營造出巨大屋頂的空間。棟樑上掛著一塊「上棟明治參拾九年八月九日」的木板。設計者為英國工務局上海事務所技師總管威廉・柯爾。威廉・柯爾也著手完成隔年 1907 年竣工的長崎英國領事館（註 1）

〔3-2〕保存活用的視點

下關領事館是日本現存中最早的領事館建築物，也是明治時期對外進行外交關係的典範設施。

建造完成後一直使用至 1941 年（昭和 16 年），太平洋戰爭開始之後關閉使用。戰爭結束後，下關市將其買下，作為下關警察署唐戶派出所、下關市考古資料館使用。雖然曾經面臨拆除的危機，但在市民強烈要求保存的壓力之下，於 1987 年（昭和 62 年）以舊英國領事館的風貌重現於世。同年 6 月被指定為下關市文化資產。且於 1999 年（平成 11）被指定為國家重要文化資產，樹立了明治時期對外進行外交關係的典範建築物。

之後 2005 年（平成 17 年）3 月，因受到福岡西邊臨海地區發生地震的影響，自 2009 年（平成 21 年）1 月起，進行為期 5 年、64 個月的維修工程。因領事館是於明治時期建造，地基建造不甚穩固，有必要補強地基。且歷經百年歲月的創傷，建築物多處毀損，也必須進行修護。因此替換了以最小限度的建材及牆壁的粉刷。

鑒於從事保存再生建築物以及維護之需要，急需透過圖表來總括整體維修工程的來龍去脈。此高見乃是由負責維修工程的財團法人文化資產保存技術協會所提出，將另擇適當時期，將具體內容公諸於世。

〔3-3〕市民參與舊下關英國領事館保存活用之意義

內容可詳見本人監修之「《舊下關英國領事館市民活動報告書》，下關市・九州大學大學院藝術工學研究院，2008 年」（註 2）。僅於此簡單介紹為何需要市民參與的必要性以及計畫的內容。

為了探討舊下關英國領事館要如何保存、如何活用，而組成了專家檢討委員會（成員包括建築史、構造力學、技術保全等各方面的專家們，各方專家共濟一堂，討論今後方針以及必要的技術合作）。且為了凝聚更廣泛的市民力量，反映出不同的市民的聲音、意見，研擬並成立了「重要文化資產舊下關英國領事館活用檢討運作社群」的方

案。積極舉辦包含市民的角度、觀點的多項活動。

有關「重要文化資產舊下關英國領事館活用檢討運作社群」，參加的成員必須皆具體熟知領事館的優點及傳承（為了更深入認識領事館，也必須學習探知其周邊的歷史建築物的優點）。例如設計學習計畫、發現路線計畫、徽章圖案設計、選定拉近彼此距離的稱呼等等。從中思考保存維修工程以及維修後的「展覽方式、使用方式（扮演角色）」。在此目的之下，舉辦了4次的工作坊與1次的研討會。

[3 – 4] 活用檢討工作坊的計畫與運作實況

舉辦了4次的工作坊以及1次研討會的最大收穫是，大部分的參加者凝聚了對舊下關英國領事館的歷史性價值與唐戶固有價值的深厚感情，並獲得高度的認同。特別是在歷經長達64個月的維修工程期，老店開張之後，重新成為市民活動的重要據點。此乃是大家共同的強烈心願。因此開始進行維修工程之後，絲毫沒有減少市民對此建築物的深厚感情與強烈的關心。對居住於下關市內外的市民，持續鼓吹該建築物的魅力與價值，積極從事探討該建築物的活用課題，也使得市民對該建築物產生了強烈的使命感與持續維護的契機。

• 第1次工作坊 題目：看與知

時間：2007年（平成19年）7月3日（星期二）下午4點至6點

地點：舊下關市英國領事館2樓

參加人數：30名

• 第2次工作坊 題目：學習與認識建築物保存、再生的基礎學

時間：2007年（平成19年）10月13日（星期六）下午3點至5點

地點：唐戶市場大會議室2樓

參加人數：30名

• 追加活動參觀舊瀧部小學本館保存修護工程現場

時間：2007年（平成19年）11月23日（星期六）上午9點至中午

12點

參加人數：10名

• 第3次工作坊 題目：評估與鑑賞建築物的價值與商討今後活用課題

時間：2007年（平成19年）11月23日（星期六）下午2點至4點

地點：喀拉多匹亞5樓會議室

參加人數：15 名

- 研討會 題目：運作社群過程之中間發表與意見交換

時間：2007 年（平成 19 年）12 月 23 日（星期天）下午 2 點至 4 點

演講者：酒井光（大阪歷史博物館學藝員）

研討會圓桌與談人：鈴木博之（東京大學大學院教授、重要文化資產舊下關英國領事館保存等檢討委員會委員長）

引言人：藤原惠洋

地點：下關市民活動中心大會議廳、下關威爾塔 2 樓

參加人數：40 名

- 第 4 次工作坊 題目：構思與展開如何有效活用未來的下關之對話

時間：2008 年（平成 20 年）2 月 11 日（星期一）下午 2 點至 4 點

地點：舊下關市英國領事館 1 樓

參加人數：15 名

2 年之後又舉辦了下列與市民對話的活動。

- 舊下關市英國領事館活用檢討會

題目：修護後的領事館的風貌～思考領事館的活用

時間：2010 年（平成 22 年）2 月 20 日（星期六）晚上 7 點至 9 點

地點：下關市勤勞福祉會館 4 樓大廳

主題講演者：立花恒平《紅磚網路活動 20 年》

圓桌會議引言人：藤原惠洋

圓桌會議與談人：中山淑子（都市計畫主導者）、野村泰三（唐戶商店工會理事）、立花恒平、仲原正治（紅磚網路）

[3-5] 評価

透過上述的活動，達成了預定成果。對於舊下關英國領事館的重新評估、認同，以及魅力與價值的宣導，也普及到市民大眾。使得參與活動的市民熟知舊下關英國領事館的現況，並瞭解到長達 64 個月維修的必要性。進而了解於維修工程結束之後，活用舊下關英國領事館與隨時檢討的意義。

當面臨舊下關英國領事館的活用檢討之際，參與者各自回顧平日對於舊下關英國領事館的關心、參與。從心繫對建築物本身的關懷，進而拓展至對於該建築物周邊議

題的關切，展現出舊下關英國領事館既是日本現存最早正規領事館建築的意義與魅力，也是唐戶地區的象徵與地標。且成為下關市整體中具有影響力，以及以市民為主體從事城市經營的一大契機。從中推動多采多姿、具有魅力的活動與建言，以下關市的市民作為主體，展開的城市經營活動，乃是考量今後的無限可能與成長，這也不斷湧現在支援市民活動或建構基礎的「城市開放空間」以及開放咖啡館的創意中。

其中亦出現了著眼於下關市具有位於市中心的地利之便與交通轉乘的優勢，而建議設置長青大學的創見。亦有出現鑒於英國領事館的既有印象以及獨特的紅磚建築，應多加活用英國或英國元素的特性，與當地大學合作，促進下關市蓬勃的國際交流活動等高見。並有利用適當規模的社區 FM 錄音棚，當作下關市文化、藝術的發聲據點的建議；以及活用唐戶獨特歷史價值與存在，成立下關市旅遊中心的想法。仰賴環繞下關市中心外的近代建築，或近代化古蹟建築的高知名度，打出舊下關英國領事館是生態學習觀光，或近代化古蹟觀光的景點之一做為號召，也是深具創意的想法。期待以全民的力量從事規劃，共同經營、管理舊下關英國領事館，使其成為市民共同擁有的文化資產，無論任何人都可以善加利用，亦可以相約前往的公共設施。

[3 – 6] 課題

若有最終無法符合舊下關英國領事館的本身價值，將檢討並提出活用方案與最後的整合。為了成為一座讓更多市民親近的建築物，並具活用、檢討效益的一套機制，因此有必要繼續進行討論。若僅召開工作坊與研討會，是否足夠應對所有衍生的問題呢？對此必須虛心檢討、檢視。從檢視活用工作坊與研討會所提出的各式各樣方案中，考量現實條件與種種限制，以商討逐步實踐的對策。也必須加上檢討舊下關英國領事館的保存以及活用的社會責任。在面對 64 個月的保存維修工程，有必要建置維修舊下關英國領事館建築物工程期間的情報公開系統以及更新資訊。以維修工程完成後，即刻開放舊下關英國領事館建築物為前提之下，盡速培訓市民，培育活動企劃或管理營運的總監能力、溝通能力或公關能力，以及足堪擔當重任者。由參加這一年舉辦的工作坊、研討會的人數來看，人力資源方式是有限的。所以必須盡速公開檢討會的所有成果，以及可供閱覽的即時資訊。有關今後舊下關英國領事館的活用議題，當然需要唐戶地區以及下關市的歷史與文化城鎮活動，進行整體的協同合作與彼此的提攜。為了解決上述的諸多課題，也必須寄望於工作團隊自主、自發性地舉辦活動，此亦需行政單位的配合、支援、協助。

[3 – 7] 結論

2007 年度（平成 19 年度）以來，為了進行國家指定重要文化資產舊下關英國領事館的保存再生，下關市展開了市民參與的工作坊方式，來進行檢討、意見交換以及學習保存再生的可能性或實地檢視等多方面的活動。一方面，按照慣例舉辦了秉持典型舊有文化資產保護的文化行政體系之檢討委員會議。但也並非是單靠與市民對話來尋找出將來的願景或方向，而是藉由兩者間的對話或相互影響，廣納對於舊制文化資產保存再生的市民想法、市民需求，以及保存再生之後實際管理營運方面的市民參與等建言，並藉以反映出市民的心聲。就文化資產保護方式方面，市民對於了解文化以及支援文化資產意識的高漲，與連結至實質的各類支援事項，即成為刻不容緩的課題。此思維模式為即將來臨的日本市民社會時代中，對於歷史建築物的保存活用方式，樹立了一個可以遵循沿用的模範。

4 · 國家登錄有形文化資產效力與課題

本人已經論述過國家登錄有形文化資產活用之可能性。認為超越傳統國家指定文化資產，作為城市營造契機是有意義、有效益的（註 3）。此主要是就由傳統文化資產指定制度方面，來論述於 1996 年設置國家登錄有形文化資產制度的意義與可能性。

第二世界大戰戰敗後的日本，隨著急速加劇的都市化進展，近世末期或近代以降的建築物，大多是在人們還不十分了解建築史上的文化意義或價值之前，即被破壞殆盡。經由反省此慘痛的經驗後，從昭和 40 年代開始，針對近世的民家建築物，與近代的西洋風建築物等等，已增加了不少依據新觀點而被指定為國家重要文化資產，或地方公共團體文化資產的案例。然而急速毀滅消失的近代之後的建築物，光只是經過嚴格審查而獲選為重要文化資產的制度，仍是緩不濟急。這個嚴格制度曾經也被提出應該更從寬審視，有必要放寬並廣泛的去保護具有特殊意義的建築物。於是為了補充重要文化資產制度之不足，而重新設置了文化資產登錄制度。

日本國家登錄有形文化資產制度，是透過市町村教育委員會、都道府縣教育委員會向文化廳申報，經過文化審議會議的答辯，而決定是否接受登錄。根據文化廳官方網頁資料顯示，平成 25 年(2013 年)5 月 1 日，全國登錄的建築物件數有 9124 件之多，由此數字可見國家登錄有形文化資產制度化，對於活用都市遺產的歷史性建築物，以達到城市營造方面，發揮了極大的效益。今後有必要從更精密的內容審查，與主題的

評價等視點，提昇登錄為國家文化資產財的數量與品質。

5 · 歷史性建築物與市民參與

近年來在日本國內，有關區域再生、造鎮政策、第一線主導人物等的改變，是非常大的。特別是居民的參與，或共同參與造鎮活動，以及以住民為主體展開的活動，發展得相當蓬勃。

至目前的都市計畫或造鎮所面臨的重要課題包括，大至需要更大空間的都市或區域，小至為了造就出安全或高經濟效能的社會所不可或缺的道路、交通，上、下水道設施、電力、瓦斯、網路資訊等生活必備基礎，與經濟產業發展基礎，以及保證市民生活公益的學校、醫院、公民館、公營住宅等公共設施的適當配置。換言之，保證居民最低生活機能的設施或空間，需有完備策劃。這些課題因需要公平且有秩序地進行，通常是行政單位進行整體規劃，而企劃構思或執行，則是委託行政單位內部的專員與外部的專家。然而經濟發展與基礎設施的充沛，會帶來更加都市化，與只講求生產或效率的產業構造與社會結構的轉型。結果使得農林水產業(第一次產業)衰退，原本的區域社會，將失去基礎產業，使得區域社會或地方都會所累積的空間或時間的雙層性，及人際關係的命運共同體產生變質。為讓居住安心、教育子女方便，能夠聯繫親人與同伴間的情感、實踐自我夢想與貢獻社會專長，不該只單講求都市或區域的便利性與效率而已，應更以整體的視野，來從事城鄉造鎮計畫。如此從側面而來的再生活動，才堪稱具有意義。再配合歷史性街道或建築物所散發的懷舊氛圍，不應太過優先考慮區域社會的價值規律、便利性、機能性，而造成各自的生活空間的獨立。因此生活空間的細部的魅力，是有必要回復與統整。

本人深受已故恩師東京大學名譽教授村松貞次郎的啟發，將「足思手考」列為座右銘，並無時無刻秉持此座右銘而持續建築史學研究生涯。當在面對歷史建築物或生活環境時，會客觀以對，以更周到、圓融的方式來看待整體都市。此方式為使用全身五感的調查方式，於 1980 年代初期開始完成。另一方面也使用都市中心兼顧周邊的設計方式，透過發掘都會中心連結農產區域之間的生活文化資源，並加以資源化，來從事城鄉造鎮工程。藉由此般的深刻體驗所獲得的領悟，推展出以區域建造背景為榮耀的再生。當理解到此一關鍵點之後，更可以活用到對社會有所啟發的活動之上。1992 年以後，移居九州，主導了多次市民參與整體造鎮活動，播下了初期九州地區市民參

與造鎮的種子，並實踐造鎮工程。因此也使得本人從建築史學研究者的角色，轉換成城鄉造鎮工程仲介的雙重角色。

近年的日本社會中，富有自律性的市民意識逐漸抬頭，市民社會發展也愈加成熟，並進而發展為維護、活用歷史性建築物的市民活動。在建築史學家與城鄉造鎮策畫的雙重專業角色的相輔相成之下，使得本人有機會擔任許多的仲介角色的重要工作。此對於形成研究者本身的史學觀，具有莫大的影響。除了參酌國家指定重要文化資產舊下關英國領事館的市民參與，及活用、檢討的寶貴經驗，今後勢必也有必要檢討市民社會時代中，對於歷史性建築物之保存、活用方式。

6・活用歷史性建築物的創造都市事業～活用港灣都市文化・創造性的都市再生～

歷史性建築物所在地或產業形成區域，就某個意味來說，是由符合時代與社會期待中，來實踐社會的使命。然而產業結構會造成都市風貌的變遷，當有不得不改變區域或設施的角色現況時，歷史性建築物的稱呼，就富有雙層的意思。其一可積極視為此敘述著曾經在該處發生了甚麼樣的故事。其二可消極視為無法符合轉型角色或期待而被留下的殘體。當然本人是支持前者的說法。因為歷史建築物在理解歷史的脈絡上是重要的，可以讓歷史性建築物被當作一個活生生的佐證或媒介，對世人強烈述說出歷史評價或保存的價值。於是有必要積極從事重新整修，或再善加利用等活動，營造出更多附加價值。

透過嘗試摸索試辦的活動或多次實際的檢討，發現了一個近年發展中值得注意的地方。即是藝術文化對於歷史性建築物的活用，可以發揮無比的創造力。在追求機能性與便利性的都市空間當中，完成了階段性任務之後，廢棄不用的設施或場所，統稱為「棕地」。這些設施或場所，容易成為遊民聚集的廢墟，成為危險性高、帶來社會不安、安全堪慮、難以開發的區域。這些區域，常見多數是由藝術文化來支援，使其復甦。且在面對發展成為國際環境、平和、安全安心、共生共存等全球化課題之際，藝術文化的力量可以互相提攜，成為發展的原動力。從更貼近生活的觀點來看，藝術文化也是可以為豐富一般市民生活，活化都市與促進國際競爭力，以及都市計畫，帶來可觀的效力。

港灣地區帶來都市產業構造與物流方式的巨大變化及影響，對於空間面貌的改變也非常之大。曾經是連結海陸的據點區域，為了發揮了港灣功能，林立了許多生產或

物流轉換站、保稅倉庫等設施，在時代轉變、任務達成後，殘留下一些設施，其中許多設施，被視為歷史性建築物，獲得不少高度評價。不捨棄如此的空間而加以活用，雖然是重要的，但更重要的是，活用藝術或文化所擁有的創造力，找出都市生活中的新價值與魅力，進而豐富市民生活，如此才能朝向活用港灣都市的獨自歷史或文化的自主發展。

7・構思新世代創造都市事業之必備要件

推展活用歷史性建築物以創造都市事業的核心，並非是捨棄歷史性建築物的舊思維，而是希望從舊思維中創作出新價值，以及舉辦活動的想像力。在時代或社會的功能消失之後，不應視為廢棄物而捨棄，而是應該藉以當作累積的資產，來豐富懷古幽情的想像力。

誘發想像力與創造力的必要過程如下：

- 〔1〕實施適宜的調查來洞悉歷史脈絡，藉以彰顯歷史建築物的由來，並營造出所擁有的魅力。
- 〔2〕發揮出該建築物擁有的相關榮耀。
- 〔3〕彰顯該建築物的普遍價值。
- 〔4〕由各方面的利害關係者一同參與創造性工作坊。此時此刻，期盼關係著該建物的歷史評價與顯著的普遍價值的歷史學家、研究者、描繪未來藍圖的設計師與建築師們，一同共襄盛舉。若學者專家們能夠勝任領導議題的發起者，就更加理想不過了。
- 〔5〕向廣大市民即時傳達上述詳情與成果。在此不能缺少背景知識的傳達，以及聽取雙邊意見、公開評論的工作。
- 〔6〕將廢墟當作累積資產來活用，所發揮的影響力，可以喚起群眾的想像力。再從經濟、文化、社會福祉、教育等側面，還原至市民社會。上述〔1〕至〔6〕形成了一個整體的封閉循環回路。若能按部就班、依序漸進的話，便能建構出一個大型社會的良好循環。

宜立足上述觀點，持續地活用重新發現、重新評價的都市遺產，與歷史性建築物或近代化產業古蹟。此類古蹟大多散落於都市之中，若不是單獨運作，而是相互聯繫合作的話，此類古蹟就能成為新時代中相互誘發的創造據點，發揮無比的功效。

8 · 結論

本論文是掌握日本歷史建築物的保存維修與再利用的歷史脈絡之後，由廣受注目的下關英國領事館的保存修復至整備活用等一連事件中，反映出市民參與的重要性。2013年12月，期盼已久的下關英國領事館保存維修工程，終於圓滿完工。此後的活用檢討才要正式登場。活用檢討主要是針對對下關市民的社會使命、設定意義、多樣性的活用檢討為核心。期盼發揮出讓更多的市民或觀光客都能充分利用的公開文化資產，以及生涯學習據點的功效。

進而也對下關市唐戶地區臨海地方成為相互誘發類型的創造據點群，寄予非常大的期望，並期盼它能成為活用日本港灣都市的文化創造力，以及展現都市再生的成功案例。

領事館曾經發揮了英國與國外或日本之間的橋梁功能。隨著時代的改變，在建築物本身所具有的社會機能已然改變的今日，它被賦予作為人類共通擁有的藝術或文化創造性的觸媒，以相互誘發類型的創造據點群可能性，誘發出都市中新的價值或魅力，孕育出更加豐富的市民生活。藉由積極活用國家指定重要文化資產的舊下關英國領事館，朝向發展成為具有獨特歷史或文化的下關市港灣都市。其所發揮的功能，才是歷史性建築物超越時代，與非存續不可的普遍價值所在。

註腳與參考書目

- (註1) 泉田英雄《有關東亞初期英國大使館建築的營繕之二》建築史學第16號 1991年
- (註2) 藤原惠洋監修《舊下關英國領事館市民漫遊報告書》下關市・九州大學大學院藝術工學研究院 2008年
- (註3) 藤原惠洋《透過榮耀・脈絡・再生連結之造鎮契機而進行之整合文化資源調查意義與可能性～以熊本縣菊池市事例為例～》文化資源學會專題講演會 2012年3月24日
會場：東京大學、藤原惠洋 論文「從文化資源觀點導出「脈絡」「榮耀」「連結」之再生為主軸而發展出營造區域社會—透過熊本縣菊池市之菊池文化資源整合調查」
《文化資源學》2013年3月、文化資源學會、藤原惠洋「檢討造鎮契機之脈絡・榮耀・連結之再生所帶來互補性與創造發現～透過熊本縣菊池市之菊池文化資源整合調查～」文化經濟學會（日本）熊本研究發表大會 2012年11月25日 會場：熊本大學

トピック 2.

日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する潮流 ～港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生へ～

藤原惠洋

日本九州大学大学院教授・工学博士・建築史家
九州大学芸術工学研究院環境・遺産デザイン部門長

1・はじめに

本発表では、近年の日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に見られる特徴を概説する。そのうえで、現代日本が展開している緻密で実証的な歴史的建造物の保存修理事業の理念と方法論を知るために事例を検討していく。本発表で紹介するのは、19世紀以降の東アジアの近代化過程に影響を与えた西欧列強による建築の好例として英國領事館をとりあげ、その中から現在まで5年間にわたる国庫補助事業として文化財保存修理事業を進めてきた下関英國領事館の現場を見て行く。敷地は日本を構成する本州西端の港湾都市下関であり、日本の近代化の歴史上、重要な位置であった。同時期の東アジアに展開した英國在外公館に共通する建築活動を知るうえで重要な建築遺構と考えられる。さらに同遺構は本2013年12月に保存修理事業を完了させた後、公開文化財として市民社会に向けどのように活用して行くのかが検討されてきており、長らく市民参加を意図しながら展開してきた論議の手法や成果も日本では先導的な事例として評価されている。

したがって本発表は、こうした喫緊の事例を軸に、日本における歴史的建造物の保存修復と再利用の歴史的文脈を把握したうえで、具体的な下関英國領事館の保存修理事業の事例検討を通し、日本における近代化を先導してきた数多くの港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生を普遍的に論じることを目的としている。

2・現代日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する潮流

明治以前より日本社会では主として同宮系（寺院、神社、皇室関係）の建造物

を中心としながら恒常に建造物の維持・補修・建て替えに関する營繕業務を行つてきた。こうした歴史的経験に基づき、明治以降は廃仏毀釈の歴史的体験を経ながらも、同宮系大工たちが伝統的・歴史的な建造物の維持・補修・建て替え業務に従事、技能の経験的継承を行う中、1898年（明治30）には古社寺保存法が制定され、本格的な文化財行政が展開することとなった。しかし第二次世界大戦後、1950年（昭和25）新たに制定された文化財保護法の下、戦前期の国宝をはじめとする文化財の見直しが進められ、同時に古社寺以外に及ぶ幅広い建造物への歴史的認識や社会的関心を生み出していく。

そのいつかんで関野克により登呂遺跡が発見され、さらには西洋館としての長崎市南山手に遺されたグラバー邸等が同じ関野克研究室の手により再発見されていく。ここでは発表テーマ上、とくに1950年代以降の経緯を簡潔にふりかえりながら、その背景と事由を概説する。

（1）1950年代（昭和30年代）以降、民家研究や明治建築に関する調査研究が進められて行く。そこから旧来の古社寺を中心とした歴史的評価の観点を相対化する動向を生み出し、幅広い歴史的建造物の評価と保存・修復・再生の機運が醸成されていくこととなった。文化財保護法に基づく保護の対象にも影響を与えることとなり、1990年代以降、明治以降の和風建築や近代化産業施設といった領域が包摂されるようになり、より広範で多彩な対象物件を有するようになった。

（2）1950年代の近代建築史研究黎明期は、明治建築といった呼称に象徴されるように、幕末明治期の建造物が主要な対象であったが、その後の建築史学の発展を反映しながら、大正、昭和戦前へ至る建造物が対象となつていったのはその後のこととなる。近年はさらに戦中、戦後までの建造物を対象とすることができるようになっており、それに応じて建築史学の歴史フィールドも時代、対象物件、テーマ、評価手法、文献実証史料の発掘、等の積極的な拡張を遂げている。

（3）日本の文化財保護法は、戦後1950年（昭和25）に制定された後、1970年代以降、新たな文化財概念の台頭や社会的な必要に応じ改正がなされてきたが、その中でも、1975年（昭和50）に行われた改正で「重要伝統的建造物群保存地区指定」が始まり、歴史的建造物の集合的・面的な地域を包括的に保存する手法が実施されるようになったことは画期的であった。さらには1996年（平成8）改正では「国登録有形文化財」の導入が行われ、貴重な歴史的建造物の保存のみならず、所有者がみ

ずからの意向を唱えながら、地域づくりやまちづくりに貢献しうる保全・修理・再整備・活用を内包した文化財のあり方が打ち出せるようになり、大きな革新的変化を与える出来事となった。これらは地域社会における歴史的建造物の評価や役割を活性化し、保全・活用を前提とした社会的營繕事業の創出といった新たな視点を生み出している。

(4) 1992年ユネスコ世界遺産条約への批准を皮切りに、国史跡や国指定重要文化財等の日本国内における文化財保護を条件として世界文化遺産の推薦や登録が行われてきたため、保存管理計画を含め相互に強い影響をもたらすようになっている。ただし、本年9月に「明治日本の産業革命遺産」が2015年度国内候補に選考された際には、港湾法、工場法、景観法といった関連法により、こうした長年の取り組みを法的に超越した政治的調整が行われ、これまでの文化財保護法と世界文化遺産の連携に大きな影響を与えることとなっている。

3・国指定重要文化財旧下関英國領事館の保存再生事業

近年の日本における歴史的建造物の保存修復と再利用に関する歴史的文脈を受け、現代日本における極めて緻密で実証的な歴史的建造物の保存修理事業の理念と方法論を知るために国指定重要文化財旧下関英國領事館の保存再生事業を概観する。

ここには以下の特徴が見られるが、そのことから日本における歴史的建造物の保存修復と再利用を考える上で画期をなす事業と位置づけることができる。

(1) 本建築は、19世紀以降の東アジアの近代化過程に影響を与えた西欧列強による建築の好例である。敷地は日本を構成する本州西端の港湾都市下関であり、日本の近代化の歴史上、重要な位置であった。1906年(明治39)竣工、2階建赤煉瓦造建築、中国・上海における英国工部局技師ウィリアム・コーウン(William Cowan)が設計を担当。同人は翌年竣工した長崎英國領事館も担当したことが判明しており、同時期の東アジアに展開した英國在外公館に共通する建築活動を知るうえで重要な建築遺構と考えられる。かつ日本における外国人技師による明治期の赤煉瓦建築としても重要な遺構である。

(2) 下関英國領事館の現場は、2008年(平成20)度から現在まで5年間にわたる国庫補助事業として文化財保存修理事業を進めてきた。これまでの赤煉瓦造建築では

類を見ないほどの本格的な半解体修理と赤煉瓦部分の新技法による耐震補強をめざし、日本でも類を見ない大掛かりな修理事業となっている。

(3) 2008年以前より長期間の保存修理事業を射程に入れた保存再整備活用に関する専門家の検討会議および下関市民参加型の提案ワークショップを開催、市民に開かれた公開文化財としての検討を重ねてきた。同構造は本年2013年12月に保存修理事業を完了させた後、公開文化財として市民社会に向けどのように活用していくのかが検討されており、長らく市民参加を意図しながら展開してきた論議の手法や成果も日本では先導的な事例として評価されている。現在は、敷地周辺の唐戸地区の過去と未来とをつなぎ、観光・文化施設並びに商店街・商業施設をめぐる交流ゲートウェイと位置づけ、地区の賑わい創出をはかる。運営面では、周辺施設との連携によるイベントや領事館を利用した多種多様なイベントなどを開催が計画されている。

以下、旧下関英國領事館建物を巡る歴史的成立過程と保存修理・再生活用に関する経緯をまとめておく。

[3-1] 旧下関英國領事館の成立と展開

古来より下関は赤間関（あかまがせき）や馬關（ばかん）と称され、関門海峡に面した港湾として栄えてきた。幕末・明治維新期の開港後、下関・門司両港での英國船貿易が増加すると、明治後半、駐日英國大使アーネスト・サトウは、開化後の成長著しい西日本における外交・経済・交通の拠点である下関に英國領事館を設置することを本国へ具申。そこから1901年（明治34）9月に英國領事館が下関に設置。5年後の1906年（明治39）、領事業務の拡大に伴い現在遺る領事館が新たに建設されたが、その際の敷地は下関市から提供されている。底地権はそのまま下関市に残り、地上の上屋が英國資本で建設された。主屋は煉瓦造総2階建、桟瓦葺、延床面積308.244m²、周囲を囲む附属屋は煉瓦造平屋建、切妻造及び瓦葺、延床面積77.61m²。総2階の外壁は赤煉瓦イギリス積で仕上げられ、外觀意匠はクィーンアン様式のビクトリアンゴシックを基調とする。窓や戸口の開口部回りは御影石で納め、水平に伸びる軒下や越部のコーニス（蛇腹）も御影石を回した。海岸側のベランダはトスカン式の石造柱と半円形アーチで造形し、2階には鋳鉄製の飾り手摺が取りつく。こうしたベランダは東アジア全体に見られる英國公館の建築的特徴でもある。

また東・西壁面にはステップゲーブル（階段状の切妻破風壁）と煙突をつけ、北・南側の屋根面にはドーマーウィンドウを設けた。正面切妻中央には「1906」の竣工年が陰刻。アーチのキーストーンや屋根下の持ち送りを見せた軒飾り等の意匠が優れている。領事室や領事の居室等の主屋、使用人室や厨房等の附属屋からなる。1階は領事室をはじめ3室が配され、2階には寝室3室と浴室が確認される。本館、附属屋がそろう建物配置や執務室と住居を上下階で判別した本館の平面構成は領事館の性格をよく示す。床は板張り、壁・天井は漆喰仕上げ。華やかな色タイルを用いた鋳鉄製の暖炉回りやマントルピースの意匠も優れている。小屋組はクイーンポストトラスとキングポストトラスの混用、大きな屋根裏空間である。棟札「上棟明治参拾九年八月九日」が確認されている。設計者は英國工務局上海事務所技師長のウィリアム・コーウン。翌年1907年に竣工した長崎英國領事館も手がけた。（註1）

〔3-2〕保存活用への視点

日本では現存最古の領事館建築物であり明治期の外交関連施設の典型を示す。1941年（昭和16）まで使用され、太平洋戦争開始後閉鎖された。戦後、下関市が買収し、下関警察署唐戸派出所、下関市考古資料館となり、一時解体の危機もあったが、市民の保存の要望に支えられ、1987年（昭和62）旧英國領事館として再生、同年6月に下関市文化財に指定、さらに明治期の外交関連施設の一典型を示す貴重な建造物として1999年（平成11）年、国指定重要文化財。

その後2005年（平成17）3月に発生した福岡西方沖地震の被災の影響があり、2009年（平成21）1月から64ヶ月（5年余）をかけた保存修理工事が開始された。また領事館は明治期の埋立地という地盤の弱い場所に建っており、基礎や地盤を改良する必要があった。100年経過し傷みが建物に生じているため修理箇所が数多く判明、そのため必要最小限の材料の取り替えや浮いている漆喰壁を塗り直した。

保存再生を必要とした建物の課題と保存修理への考え方を検討していく経緯を図面を通して概括しておく。これらは今回の修理事業を担当している（財）文化財保存技術協会による知見として、あらためて発表される予定である。

〔3-3〕旧下関英國領事館保存活用に関する市民参加の意義

以下の内容は筆者監修「『旧下関英國領事館市民ワーキング報告書』下関市・九州大学大学院芸術工学研究院 2008年」（註2）に詳しい。その中から市民参加の必

要を求めた経緯とプログラム内容を紹介しておく。

旧下関英國領事館をどのように保存し活用していくか検討するために専門家による保存等検討委員会（建築史、構造力学、技術保全等の専門家が集い、今後の方針と必要な技術を検討することが目的）と、より幅広く市民が集い、さまざまな意見を出し合い、方向を見出す場として「重要文化財旧下関英國領事館活用検討ワーキンググループ」が発足、市民の目で見て考えるという観点から市民参加を開催することとした。

後者に関して、具体的には参加者一人ひとりが領事館のよさを知る・伝える（領事館をより深く知るために、周辺の歴史的建造物のよさも学ぶ）一例えは学習プログラムの作成、見学ルート（ディスカバリー・トレイル）のプランを考える、シンボルマークのデザイン、愛称を選定する、等を行った。そこから保存工事修理中および修理後の「みせ方・使い方（役割）」を考える、等を目的に4回のワークショップと1回のシンポジウムが開催された。

〔3-4〕活用検討ワークショップの計画と実際

4回のワークショップと1回のシンポジウムを通して得られた最大の成果は数多くの参加者が旧下関英國領事館の歴史的価値や唐戸固有の価値に対する深い愛情と理解に立ち、今回64ヶ月もの長期にわたり実施される保存修理工事を経て市民活動の拠点として蘇らせ活用していきたいとの強い意向を共通して示したことであろう。そのため修理事業開始後も、建物に対する深い愛情と关心を失うことなく多くの下関市内外の市民に向け建物の魅力と価値を訴えかけて行き積極的な活用検討を続行していく、そのための強い契機を生み出した。

・第1回ワークショップ

テーマ：見る・知る

2007年（平成19）7月3日（火）午後4時～6時

会場 旧下関市英國領事館2階

参加者 30名

・第2回ワークショップ

テーマ：学習する・建物保存再生の基礎学を体得する

2007年（平成19）10月13日（土）午後3時～5時

会場 唐戸市場大会議室2階

参加者 30 名

・付帯調査

旧滝部小学校本館保存修理工事現場見学会

2007 年（平成 19）11 月 23 日（土）午前 9 時～正午

参加者 10 名

・第 3 回ワークショップ

テーマ：評価する・建物の評価と今後の生かしかたを話し合う

2007 年（平成 19）11 月 23 日（土）午後 2 時～午後 4 時

会場 カラトピア 5 階会議室

参加者 15 名

・シンポジウム

テーマ：ワーキンググループ途中経過の発表・意見交換

2007 年（平成 19）12 月 23 日（日）午後 2 時～4 時

テーマ：ワーキンググループ途中経過の発表・意見交換

ミニレクチャー 酒井光（大阪歴史博物館学芸員）

ワーキングでの内容発表・意見交換

・シンポジウム

パネラー 鈴木博之（東京大学大学院教授・重要文化財旧下関英國領事館保存等

検討委員会委員長）

コーディネーター 藤原惠洋

会場 しものせき市民活動センター大会議室 ヴェルタワー下関 2 階

参加者 40 名

・第 4 回ワークショップ

テーマ：構想する・どのような生かし方が近未来の下関まちづくりに有効か、を
話し合う

2008 年（平成 20）2 月 11 日（月）午後 2 時～午後 4 時

会場 旧下関市英國領事館 1 階

参加者 15 名

さらに 2 年後、以下の市民フォーラムもあわせ開催した。

・旧下関市英國領事館活用検討フォーラム

テーマ：修理後の領事館はどうなるの？～領事館の活用を考えよう！

2010年（平成22）2月20日（土）午後7時～9時

会場 下関市勤労福祉会館4階ホール

基調講演 立花恒平『赤煉瓦ネットワーク活動20年』

パネルディスカッション・フォーラムコーディネーター 藤原惠洋

パネラー 中山淑子（都市計画プランナー）野村泰三（協同組合唐戸商店会理事）

立花恒平・仲原正（赤煉瓦ネットワーク）

[3-5]評価

以上の活動を通し、旧下関英國領事館に対する評価の視点の確認と包括的な魅力と価値の共有化を行なうことができた。その結果、参加市民は旧下関英國領事館の現況を熟知し64ヶ月にわたる保存修理事業の必要を理解し、そのうえで工事終了後に対する活用検討の意義を理解しあうことができた。

旧下関英國領事館の活用検討に際し、参加者それが日頃の关心や関与をふりかえりながら、建物単体への視点から同心円状に关心を広げる中、わが国に現存する最古の本格的な領事館建築の意義と魅力を訴えるものとして、唐戸地区の象徴的なシンボルやランドマーク（目印）として、下関市全体に影響力のある市民主体のまちづくり活動の契機として、多彩なアイデアや提言を行なうことができた。下関市における市民主体のまちづくり活動が、今後成長し展開していくための市民活動支援や搖籃の施設として「まちづくりバズ（パブリックスペース）」やオープンカフェ的な活用アイデアが続出した。

下関市における都心のひとつとして、さらに交通要衝点としてアクセスの良さを活かした生涯学習拠点としてのアイデアが出された。英國領事館の固有性や独特的赤煉瓦建造物の意匠性に鑑み、英国性や英国的なる個性を活かしながら、今後の下関市の国際的な交流活動を促す拠点として地元大学との連携等を持ちながらの活用アイデアが出された。適切な規模を活かしたコミュニティFMのオープンスタジオ的な場所として用いた下関市の文化・芸術の発信拠点としての活用アイデアが出された。唐戸を象徴する独自の歴史的価値と存在感を活かした下関市のビジターセンターとしての活用アイデアが出された。下関市の内外に集中する近代建築や近代化遺産群の代表としての評価に立脚し、学習観光（スタディツア・エコツア）や近代化遺産観光（ヘリテージツア）の立ち寄り拠点としての活用アイデアが出

された。旧下関英國領事館が市民共有の財産として。誰もが利用しやすく集いやすい施設となるように、市民の力による事業企画や管理運営への期待が示された。

[3-6] 課題

旧下関英國領事館の固有の価値にもっともふさわしい活用案を最終的に一本化することはできておらず検討作業を続行する必要がある。より多くの市民に親しまれる建物として有効に活用していくための活用検討の方法の手続きが今回のワークショップとシンポジウムの開催だけで十分であったか、謙虚な立場からの検証が必要である。活用検討ワーキングで提案された多彩なアイデアの検証と、現実的な条件や制約を加味しながら、実現化へ向けた検討が急がれる。そのうえで、旧下関英國領事館の保存と活用に関するミッション（社会的使命）の検討と設定が今後必要とされる。64ヶ月にわたる保存修理事業を前に、この期間における旧下関英國領事館建物の情報化や周知作業の企画を組み立てていく必要がある。保存修理事業後に実施されることを前提に、市民の力による事業企画や管理運営のためのプロデュース能力・コーディネイト能力やリエゾン（交渉・涉外）能力のある市民育成が可及的速やかに求められる。もとより1年間にわたるワークショップの参加者数には限界があったため、検討ワーキングの包括的な成果の可及的速やかな情報公開が必至である。今後、旧下関英國領事館の活用に関しては、唐戸地区はもとより下関市全体に広がりのある歴史と文化のまちづくり活動との連携と相互作用が包括的に求められる。以上の課題解決のためにも、これまで開催してきたワーキンググループの自主的自発的かつ持続的な活動が今後期待されるが、そのためには行政サイドのサポートが期待される。

[3-7] 結論

2007年度（平成19年度）以来、国指定重要文化財旧下関市英國領事館の保存再生を行なうにあたり、下関市では市民参加によるワークショップ形式の検討・意見交換と保存再生の可能性を巡る学習や実地検分といった多角的なプログラムが展開された。一方で、旧来の文化財保護を念頭にした文化行政スタイルとも言える国指定重要文化財旧下関市英國領事館保存等検討委員会も開催されていることから、ひとえに市民の話し合いのみで将来構想や方向性を与えたわけではないが、両者の連絡や相互影響が相俟って、旧来の文化財保存再生の考え方に対し、市民が求めていることや保存再生完了後の実際の管理運営に市民が参画していく可能性を考えて行

くなら、おおいに市民の声が響き渡ることが求められるようになっていく。文化財保護のあり方も、文化を理解し文化財を支援しようという市民の台頭や実際のさまざまな支援を取り付ける事が喫緊の課題となっている。これらは昨今の日本における市民社会時代の歴史的建造物を巡る保存活用のあり方に対し、将来への道筋を示す好例と言えよう。

4・国登録有形文化財の効用と課題

すでに筆者は国登録有形文化財の活用の可能性に関して、旧来の指定文化財を超えて新たなまちづくり契機としての意義や効用があると論じた。(註3) これは、従来の文化財指定制度に加え1996年に創設された国登録有形文化財制度の意義と可能性を論じたものである。

もとより戦後の日本においては急激な都市化の進展などにより、近世末期や近代以降の建造物が建築史的文化的意義や価値を十分評価理解されないまま破壊されていったが、この際の反省に立ち、昭和40年代頃から、近世の民家建築、近代の洋風建築等、新たな観点から国重要文化財や地方公共団体の文化財に指定される例が増えた。しかし急激に消滅しつつある近代以降の建造物は厳選された重要文化財指定制度のみでは追いつかず、より緩やかな規制のもとで幅広く保護の網をかける必要性が議論された。この結果、重要文化財指定制度を補うものとして創設されたのが文化財登録制度である。

国登録有形文化財は、市町村教育委員会・都道府県教育委員会より文化庁へ上申、文化審議会の答申で登録が決定されて行く。現在、全国での建造物の登録件数は9124件。(平成25年5月1日付。文化庁HPによる) ここから国登録有形文化財化は、都市遺産とも言える歴史的建造物を活かしたまちづくりの侧面から大きな効果を発揮している。今後は、より精緻な内容の精査とテーマ的な評価の視点から登録文化財の数量および質的向上をめざしていく必要がある。

5・歴史的建造物と市民参加

近年の日本における地域再生やまちづくりの政策や現場における主体(=当事者)の変容は著しく、住民参加や協働参画によるまちづくり事業ならびに住民による主体的活動が幅広く台頭している。

旧来の都市計画や地域づくりに求められた中心的課題は、物理的な広がりを有する都市や地域を鳥瞰しながら、安全かつ生産性の高い経済社会を生み出すために必要不可欠な道路・交通、上・下水道、電気、ガス、通信情報といった生活基盤と経済産業基盤を整えることと、市民社会の公益を担保する学校、病院、公民館、公営住宅等の公共施設の適切な配置であった。いわば必要最低限の施設や空間を整えていくインフラストラクチャー整備事業であったが、公平かつ秩序を保ち進めるべき課題であることから事業主体は常に行政であり、企画立案と実践は行政内部の専門職員と外部の専門家に託されていた。しかし経済的な発展と基盤施設の充足は、一途な都市化と生産性や効率化に従った産業構造の転換をもたらし社会の構造を変貌させていく。その結果、農林水産業(第一次産業)は衰退し、旧来の地域社会は基幹産業を失い、地域社会や地方都市に蓄積された空間と時間の重層性、紐帯や共同性といった人間関係までもが変わらざるをえない。安心して住み、子どもを育て、家族や仲間との絆を結び、自己実現や社会貢献を行なうには、単に都市や地域を利便性や効率といった面からだけではなく、より包括的な観点から魅力的なまちづくりを進めなければならない。こうした側面から文脈の再生が意味を持つようになり、歴史的な町並みや歴史的建造物が情緒や懐かしさとあわせ、地域社会の価値の循環や利便性や機能性を優先させるあまりに分断されていた生活空間の細部の魅力の再評価や統合性の必要を蘇らせるようになってきた。

ところで筆者は師事した村松貞次郎東京大学名誉教授（故人）の影響下、座右の銘「足思手考」の考え方から従う建築史学専攻のフィールドワーカーである。対象物としての歴史的建造物や生活環境を相対化していく過程でより包括的に都市全体を捉えたいと1980年代初頭から五感全体を駆使した調査手法を構築してきた。一方で、デザインサーヴェイ手法を用いて中山間地を対象とした生活文化資源の発掘と資源化を通じ地域づくりに従事してきた。こうした体験知から地域づくりが文脈と矜持の再生であることを理解したうえで社会への啓発活動に活かしてきた。1992年以降は九州へ移り包括的な住民参加型まちづくりを行なってきた。その結果、九州地方における黎明期の市民参加まちづくりの啓蒙と実践を先導、建築史学を専門とした研究者から、まちづくりコーディネータへ二足のわらじを履く形でシフトしたことになる。

近年の日本社会では自律的な市民意識の成長と市民社会の成熟を促し、その中

で歴史的建造物を守り活かしていくとする市民活動も成長してきた。建築史家とまちづくりオルガナイザーの両側面を補完させる筆者は数多くのコーディネーターを体験したことが研究者としての史観形成にも大きな影響を与えてきた。国指定重要文化財旧下関英國領事館における市民参加型の活用検討を参考しながら、今後も市民社会時代の歴史的建造物を巡る保存活用のあり方を検討する必要がある。

6・歴史的建造物を生かしたクリエイティブシティ～港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生へ～

歴史的建造物が遺された市街地や産業形成地域はある意味で時代の中の社会的な要請や必要に応じてその空間やミッション（社会的使命）を果たして来たと言える。しかし産業構造の転換や都市の変貌の中で地区や施設の役割もまた変化を余儀なくされていく。こうした観点から見れば歴史的建造物という呼称は二重の意味を有するだろう。それは、かつてその地で何が行われたのかを知る語り部としての役割を積極的に見ることができる。しかし同時に、変貌する役割や期待に添えず取り残されてしまった残滓に過ぎないと消極的に見られることもありうる。むろん筆者の評価の立場は前者であり、その地をかたちづくってきた歴史的文脈への理解がひときわ重要であり、その証人として遺された歴史的建造物に雄弁に語らせる触媒として歴史的評価や保存価値の顕在化、そして再整備や利活用といった創造的な再生への提起を行っていく必要がある。

試行錯誤や数多い実践的検討の中、近年注目すべきは芸術文化の領域がこのような歴史的建造物を利活用する際に発揮する創造性の力であろう。機能性や利便性を追求してきた都市空間の中で当初の役割を終え瓦解し崩壊しつつある施設や場所をブラウンフィールドと称するが、こうした場所がもたらすスラム化や危険性・社会的不安、保安保守や再開発の困難さを芸術文化が支えていく場面を各地で見かけるようになっている。さらには世界的に広がる環境、平和、安全安心、共生、共存といったグローバルな課題へ立ち向かう際、芸術文化の力がお互いを連携しながら大きな原動力となっていく。より身近な暮らしの観点から見ても、芸術文化は私たちの市民生活を豊かに充実させ、都市の活性化さらには国際的な競争力を誘発し、都市政策への大きな効果をもたらす。

こうした都市に与える産業構造や物流の変化の影響は大きく、港湾地区の空間

的変貌もまた著しい。かつて陸海を結ぶ拠点エリアとして数多くの生産施設や物流拠点、保税倉庫等が林立していた港湾の役割は大きく変貌を遂げ、役割を終えた施設群が遺されている。その中には、歴史的建造物として再評価を受けるものも少なくない。こうしたストック（空間的蓄積）を捨て去らずに活用することが重要であるが、その活用に芸術や文化のもつ創造性を生かし、都市生活における新しい価値や魅力を生み出し市民生活をより豊かに育していくことが肝要であろう。そこから港湾都市の独自の歴史や文化を活用した自立的発展が目指される。

7・次世代型クリエイティブクラスター構想への要件

歴史的建造物を生かしたクリエイティブシティ（創造都市事業）を推進する核となるのは、歴史的建造物を捨て去ろうとする旧来の常識ではなく、そこから新たな価値や活動を創造したいと希求する私たちの想像力である。時代や社会の役割が無くなつたブラウンフィールとして打ち捨てるのではなく、ストックとして発想していく豊かさである。

その想像力と創造力を誘発するために必要な過程は以下の通りである。

- [1] ストックとしての評価をめざす歴史的建造物の由来来歴を明らかにするために適切な調査を施し歴史的文脈（Context）を洞察すること。
- [2] そこから当該建物を巡る矜持（Pride）を導き出すこと。
- [3] さらに当該建物の顕著な普遍的価値を明らかにすること。
- [4] 多角的なステークホルダー（利害関係者）が参画する整備活用のための創造的ワークショップ（Workshop）を創出すること。この際、当該建物の歴史的評価や顕著な普遍的価値の検討に関わった歴史家や研究者や未来構想を描くことができるデザイナーや建築家が参加することが望ましい。さらにこうした専門家が議論を導くファシリテーター（Facilitator）役をつとめることができるならより理想的である。
- [5] 以上の経緯と成果をリアルタイムでより広い市民社会に向け伝えて行く。ここにはフィードバックも必要であり、インタラクティブな意見聴取やパブリックコメントも欠かせない。
- [6] ブラウンフィールがストックとして活用される際に発揮する影響は、私たちの想像力を喚起していく。それらを、経済、文化、社会福祉、

教育といった側面から市民社会に還元し活用していく。以上の〔1〕～〔6〕が回路を閉じることにより、ここに大きな社会循環が構築されることになる。

以上の観点に立ち、都市遺産として再発見、再評価されてきた歴史的建造物や近代化産業遺産群を活用していく。こうした遺産群は都市の中で点在することが多いが、それらを単独で置かず、相互に連携し合って育むとき、それらは次世代型クリエイティブクラスター（相互誘発型創造拠点群）として大きな役割を発揮していくことになる。

8・結び

本論では、日本における歴史的建造物の保存修復と再利用の歴史的文脈を把握したうえで、先導事例としての下関英國領事館の保存修理から整備活用の流れに市民参加が反映されてきた事例を見てきた。

ところで本年2013年12月に念願の下関英國領事館保存修理事業は終結するが、ここからさらに本格的な活用検討がなされることとなる。そこには下関市民にとってのミッション（社会的使命）や意義の設定さらには多種多様な活用の検討を核に、より多くの市民や観光訪問者にとっても十分に公開された文化財としての活用や生涯学習拠点としての役割が期待される。

さらには下関市唐戸地区臨海部のクリエイティブクラスターとして大きな期待が向けられている。いわば日本における港湾都市における文化・創造性を生かした都市再生の事例として見ることができるだろう。

かつて領事館が果たした役割は英國や海外と日本との橋渡しであった。時代が変わり建物の社会的機能性が変わった今、人類が共通して有する芸術や文化のもつ創造性を媒体として都市における新しい価値や魅力を誘発し市民生活をより豊かに育むクリエイティブクラスターとしての可能性が求められる。国指定重要文化財旧下関英國領事館を創造的に活用することで、下関市は港湾都市としての独自の歴史や文化を活用した自立的発展を目指すことができる。こうして発揮される役割こそ歴史的建造物が時代を超えて存続していかねばならない普遍的な価値になる。

脚注・参考文献

(註1) 泉田英雄『東アジアの初期イギリス公館建築の宮繕について その2』建築史学第16号 1991年

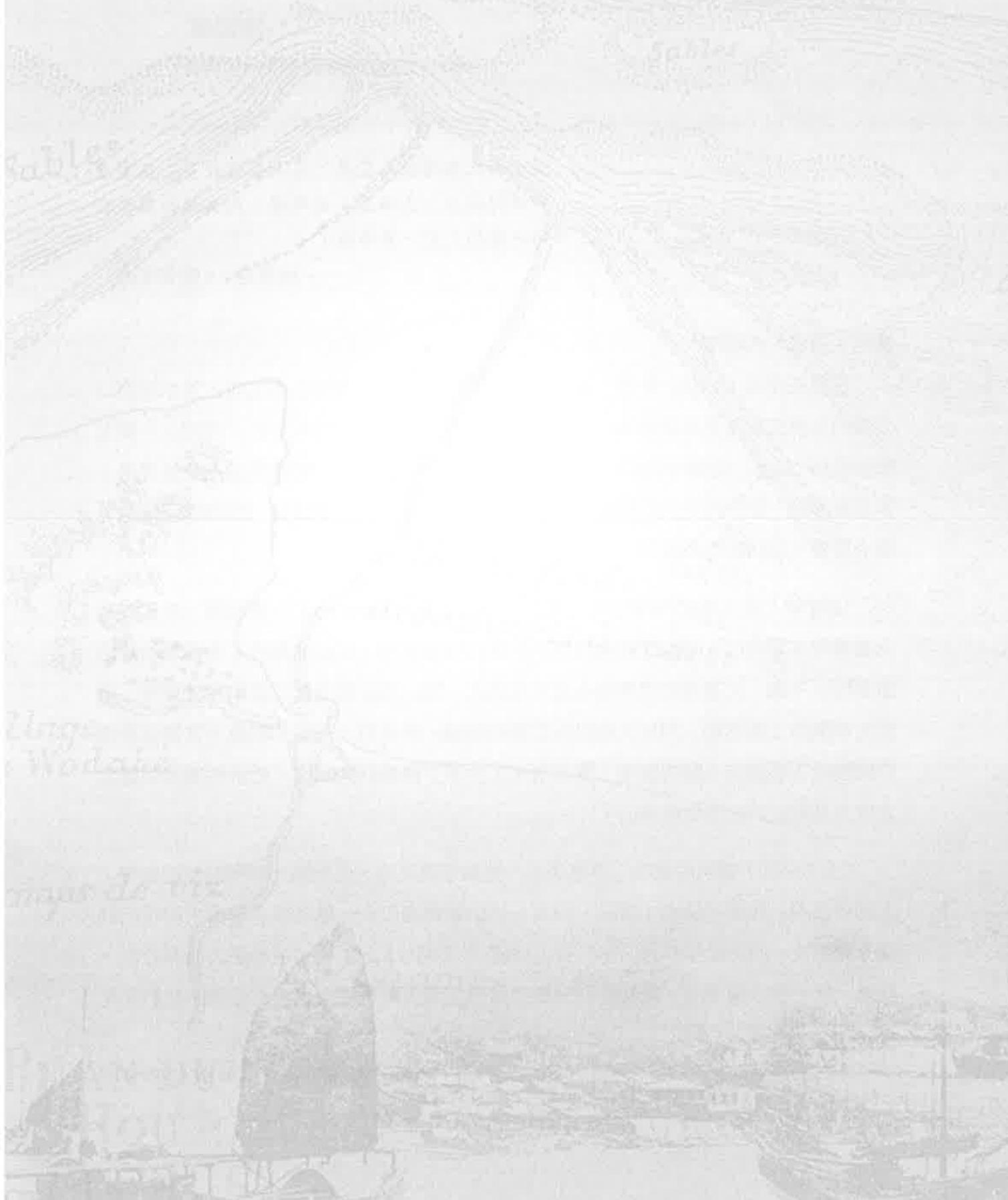
(註2) 藤原惠洋監修『旧下関英國領事館市民ワーキング報告書』下関市・九州大学大学院芸術工学研究院 2008年

(註3) 藤原惠洋『矜持・文脈・紐帯の再生を通したまちづくり契機としての文化資源総合調査の意義と可能性～熊本県菊池市の事例を通して～』文化資源学会特別講演会 2012年3月24日 会場：東京大学、藤原惠洋 特別論文「文化資源から導く「文脈」「矜持」「紐帯」の再生を軸とした地域づくり—熊本県菊池市における菊池文化資源総合調査を通して」『文化資源学』2013年3月、文化資源学会、藤原惠洋「まちづくりの契機としての文脈・矜持・紐帯の再生がもたらす補完性と創発の検討～熊本県菊池市における菊池文化資源総合調査を通して～」文化経済学会（日本）熊本研究発表大会 2012年11月25日 会場：熊本大学

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與再生研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題三

外國僑民與淡水開港後的地方經濟

陳國棟¹

中央研究院歷史語言研究所研究員

淡水和大稻埕最為繁華，洋人來得最多，領事館和洋行林立。上海是十里洋場，大稻埕和淡水恐怕也稱的上是一里洋場了。

——林衡道，《臺灣夜譚》

滬尾、淡水、大稻埕

在大正元年（1912）9月，總督府核准將滬尾街改名為淡水街之前，淡水河河口北側的主要聚落其實以滬尾為常用的名字，不過也籠統地被稱為淡水。²然而，一般文獻在使用「淡水」這個地名時，往往又指整個北臺灣，或者至少指臺北盆地及其周邊。本文敘事時，除引用史料的情況外，所稱的淡水為從鼻仔頭到沙崙一帶的臨河聚落，唯必要時也包括附近的鄉間。

1862年，淡水港對列強開放，成為「通商口岸」（treaty port）。開埠後，淡水成為北臺灣的主要港口，帶動北臺灣經濟與商業的快速發展，也加速提升了北臺灣的政治重要性。不過，北臺灣的經濟核心並不在淡水一地，而在整個臺北盆地及其周邊。至於大規模的工商活動，則以大稻埕為主要的場域。淡水與大稻埕的關係，其實就是港口與腹地主要城市之間的關係。要談淡水，少不了得提到大稻埕，也必然要提到臺北盆地及其附近的丘陵地與淺山。

《天津條約》載明的通商口岸為淡水，狹義指滬尾港，但被擴充解釋到包括艋舺、大稻埕在內。其實，淡水（滬尾）的真正地位就是港口——腹地核心城市大稻埕的外港。開港後，同治元年六月二十二日（1862年7月18日）起，淡水地方設關收稅，與英、法、美等國通商。最初管理海關的兩位通商委員是區天民與馬樞輝，他們都是

¹ 中央研究院歷史語言研究所研究員。

² 參考劉澤民，〈「滬尾街」改名「淡水街」的時間與原因〉，《臺灣文獻館電子報》，第44期（2009年12月11日）；亦見《臺灣文獻別冊》，第32期（2010年3月）。

候補道銜。次年起，又增設了洋關稅務司；此外，英國也選擇將其領事館設在淡水。

由於淡水河水深不足，大船必須在滬尾停泊，由小船駁運至大稻埕交易，一般而言，商人都將行號總部設在大稻埕，而在淡水尋求領事、泊船、報關、倉儲……等服務。³為此之故，洋行大多有職員往來兩地。雖然本地人與其他地方來的大清子民都對淡水開埠後地方上的繁榮有所貢獻，可是外國洋行的活動卻也不能不說扮演了舉足輕重的角色。再者，除了領事館、洋關與洋行之外，還有西方傳教士也來到淡水，既為當地的外國僑民服務，同時也進行佈道、宣教與吸收本地信徒的工作。

因此，淡水經常居住著一些外國僑民。以中法戰爭時期（1884-1885）為例，當時在淡水的外國人，總數共有 25 位：

英國領事館：領事 A. Frater 及其夫人、領事館武官 P. W. Peterson。

中國海關稅務司：E. Farrago、C. S. Taylor、W. Brennan、W. G. Harling、R. McGregor、H. T. Wavell、H. H. Montell、J. G. Freeth、G. H. Himmell，以上共九員。另外還有 Brownlow 與 Grant 兩位先生也到淡水海關來，他們原本在淡水港的「外口」雞籠（基隆）服務。

和記洋行（Boyd & Co.）的 Grant Scott，只有一位。

寶順洋行（Dodd & Co.）的 John Dodd、E. P. W. Skirmshire 與 A. E. Hubbard，總共三人。

得忌利士洋行（Douglas Lapraik & Co.）的 W. Christy，只有一位。

德記洋行（Tait & Co.）的 C. H. Best，也只有一位。

加拿大傳道會（the Canadian Mission）的馬偕牧師（Rev. G. L. Mackay, D.D.）以及黎約翰牧師（Rev. J. Jamieson）夫婦。

洋人社區的醫生 C. H. Johansen, M.D.。

以及一位在 1884 年 10 月 2 日法軍礮轟淡水之後、北臺灣被法軍封鎖之前，才在滬尾登陸的美國報館特派員 Albert Sutliffe。⁴

這些在淡水見證法軍攻臺的外國人當中，以受雇為海關稅務司服務的人，數目最大，共有 11 人；其次則為不同洋行的員工；再其次為基督教牧師及其家屬；此外則有

³有關大稻埕的商業發展可參考以下作品：黃富三編著，《臺北建城百年史》（臺北：臺北市文獻委員會，1995），頁 42-68，第三章〈經濟的發展——由農商經濟至工商經濟〉；高傳棋編著，《穿越時空看臺北：臺北建城 120 周年》（臺北：臺北市文化局，2004），頁 47-70，第三章〈臺北城的商業活動〉；以及高傳棋編著，《引領臺北走向世界舞臺的茶文化（特刊）》（臺北：臺北市文化局，2005），頁 37-78，第四章〈稻江茶香歲月〉。

⁴以上清單見 James W. Davidson, *The Island of Formosa: Past and Present* (London and New York: Macmillan & Company, 1903), p. 224.

英國領事夫婦與領事館武官。這些人之外，還有一名洋人社區的醫生，以及一位湊巧來到淡水的美國報館特派員。全體外國僑民當中，英國人所佔的比重最大。

淡水的自然與人文環境

聳立在礮臺埔的紅毛城提醒經過的人群：早在 17 世紀初就有原住民以外的漢人、歐洲人在此活動，更不用說原住民本身了。到 19 世紀後半，新來的歐洲人對淡水留下不少第一手的觀察。例如，1865 年，一位淡水英國領事館的職員就說：

很高興，淡水鄰近一帶近來處於相當平和的狀態。本地人被認為是一群容易被煽動的族群，當中還有一派頗為危險。不過，他們對歐洲人並不懷有惡意，而後者在鄉間走動也不會遭到騷擾。⁵

由於淡水主要承擔起港口的角色，各種產業的發展其實並不算快，因此於直到日據前夕，淡水還被某些在當地居住的外國人認為具有邊疆與異域的蠻荒色彩。例如 1891 年擔任淡水海關稅務司的夏金（Charles J. H. Halcombe）就說：

淡水周邊的鄉間山巒起伏，大多處都林木森森，而我享受了幾番相當愉悅的射獵鴨鶴之旅。然而在夏季月份，瘧疾熱病十分流行，有致命之虞，往往將人折磨到達極限。由於氣候甚不宜人，因此，在當地居停十一個月之後，我為獲得調職而感到雀躍不已。⁶

茶葉帶動臺北盆地及其周邊的發展

不過，開埠貿易確實為北臺灣帶來繁榮，特別是茶樹的栽植與茶葉的交易與出口帶動了土地開發與甚多的就業機會。臺北盆地的主要物產是米和糖，但盆地周邊則以茶葉為主。從茶葉出口數量一路看漲，便可以說明開港之後的經濟發展走向。詳情可參考林滿紅，《茶糖樟腦與晚清臺灣》、陳慈玉，《臺北縣茶業發展史》……等專著，此處便不多言，僅就其對北臺灣社會、經濟的發展略作闡述。

儘管北臺灣在開港以前不是沒有植茶的記載，但是茶葉產銷的發達，一般都以杜德（John Dodd）為首屈一指的功臣。1895 年，杜德在一篇文章中回顧說：

1865 年勘查樟腦產區時，我於無意中發現到肉桂樹，以及 10 至 12 英尺高的野生茶樹。我將不少的肉桂從山上運至海岸，但卻發現揀選樹皮後裝運回英國的成本過高。茶葉的經營比較成功。經探詢，我發現在雞籠與艋舺以至於艋舺西

⁵ “Mr. Gregory to Vice-Consul Swinhoe” (Tamsuy, Formosa, April 17, 1865), in Robert L. Jarman ed., *Taiwan: political and Economic Reports, 1861-1960* (Slough, U.K.: Archive Editions Limited, 1997), vol. I, p. 114.

⁶ Charles J. H. Halcombe, *The Mystic Flowery Land* (London: Luzac & Co., 1899), p. 152.

南地區，有農戶在園中種植少量的茶葉，主要供國內消費。我將能得手的茶葉收購一空，並發現這些茶葉能在澳門賣到好價錢，於是立刻透過我的買辦，借貸資金給農民，讓他們擴大栽培，此外，我還從廈門引進茶樹枝條。我先在艋舺從事小規模的經營，隨後在大稻埕擴大生產。三、四年間，福爾摩沙茶葉已經享譽美國，60 年代結束前，我每年有兩艘貨船開往美國，一艘滿載，另一艘近乎全滿。其他人起而效尤，茶葉出口量逐年增加。廈門與福州商人起初並不樂意淡水成為茶葉港，然而不久之後，他們也開始買賣福爾摩沙茶葉。⁷

李春生就是杜德早期的買辦（中國籍經理人）。1875 年，他在一篇題為〈淡水即事〉的文章中也提到相同的事情：

觀臺北茶事崛興，竊信地靈人傑為言之不謬也。蓋淡自產茶，於茲已歷十載。……（1865）時，適余羈旅北路，物色斯地堪植佳茗，乃苦心勸令村人，巧製雀舌、龍牙等項。……眼前淡水土產，算來惟茶一宗，堪為首屈一指，且年盛月昌。……深恐閩省茶利，將為淡水所奪。所可恃者，茶葉嫩鮮，水色濃厚，氣味清香，洵為天下無匹。中西商賈，趨淡採裝者，絡繹載道，可謂知子都之姣者也！……吁！以淡水茶務驟興，馬頭起色，藉非地靈人傑，未必有今日之盛矣！⁸

李春生所指的「淡水」當然都指大範圍區域，而非僅限於滬尾港口及其鄰近的鄉間。茶葉的主要產地其實是現在的木柵、新店、南港、深坑一帶。由於利潤可觀，因此推廣的速度也十分驚人。同治十一年五月十九日（1872 年 6 月 24 日），上海出版的《申報》有一則〈淡水植茶〉的報導說：

淡水地方，向多種植欒樹，參天黛色，一望如染，顧居人之藝此者，其利雖溥，然較之栽植龍團、雀舌者，誠未若也。茲者該境人心慕業茶之利，而又審厥風土甚宜於茶，乃改植茶樹；凡高隴平壤，多藝此焉。今該境生理漸廣於前，實由此巨宗之所致也。⁹

淡水的洋行大都以艋舺或大稻埕為主要營業及管理中心

茶樹的種植地在臺北盆地東南周邊，而茶葉的加工與交易則在盆地西側的艋舺與大稻埕，尤其是後者。早在臺北還未設府之前，英國副領事的報告就如此比較滬尾、大稻埕與艋舺的相對重要性：

⁷ John Dodd, "Formosa", *Scottish Geographical Journal*, 11:11 (1895), pp. 533-570. 本段譯文見《風中之葉》。

⁸ 收在李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集》（臺北：南天出版社，2004），第 2 冊，頁 31-32。

⁹ 《清季申報臺灣紀事輯錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964），頁 8-9；參考 *British Parliamentary Papers* (Belfast: Irish University Press, 1972), vol. 10, p.135 (1872/04/30)。

狹長而錯落的華人村子滬尾被外國人錯誤地叫作淡水。它位處拋錨之處，而就在那兒也坐落著副領事館、海關衙門與商人住宅。不過，商人們其實都在上游八英哩的大稻埕另有倉庫及宅第。該處，或者更好說再上去只有半英哩的艋舺絕對才是該廳最重要的城鎮。¹⁰

其實，由於種種因素的影響，艋舺的地位在淡水開港之後，也快速地讓步給大稻埕。1875年，駐淡水英國副領事就引用了一位醫生的報說：

本港位於福爾摩沙島的西北端，屋舍蓋在淡水河的右岸，距離河口約有一英哩。在由炎熱的月份所構成的茶季裏，大多時間，商人們都住到大稻埕去，茶葉都被送到那裡求售。大稻埕是個朝上游走約十二英哩的聚落。¹¹

1884年有一位叫作L. C. Hopkins的英國人則用一種不太友善、不太準確的方式來形容滬尾、大稻埕與艋舺。他說：

以淡水為人所知的港埠恰當的叫法是滬尾，它只是一座靠近一條也叫著那個名字的小河河口的漁村；除了作為外國船運與那些太大而無法上溯的本地船隻的暫泊處外，它不具有商業上的重要性。上河而去到了一個叫作艋舺的大城，現在也被正式地稱作……臺北府。鄰近大稻埕，商業大多在那裡交易。所有的進口品在淡水（滬尾）繳過關稅之後，就立即被送到艋舺以供在地消費或配銷出去。¹²

有一位在地商人曾經對我陳述道：「稅關應該有必要設在大稻埕，而不應是在一個距離生意所在地超過九英哩之遠的地方。在兩地之間奔波，且不說金錢吧，時間上的損失頗鉅，因為由於潮汐和河道淤淺的關係，往回一趟的旅程幾乎花上一整天！」¹³

不過，終清之世，有關變更海關地點的問題，始終沒有獲得改善。

¹⁰“Report on Foreign Trade at the Port of Tamsuy and Kelung for the Year 1873,” in *Taiwan: Political & Economic Reports, 1861-1960*, vol. I, p. 383.

¹¹“Report on the Trade of Tamsuy and Kelung for the Year 1874 (Tamsuy, April 23, 1875),” by Herbert J. Allen, Vice-Consul, in *Taiwan: Political & Economic Reports, 1861-1960*, vol. I, p. 604.

¹²“Report by Mr. L. C. Hopkins on the Island of Formosa,” sent to Earl Granville by Sir Harry Parkes, Peking, October 13, 1884; received December 3. See *Taiwan: Political & Economic Reports, 1861-1960*, vol. III, p. 264.

¹³“Report on the Trade of Tamsui and Kelung for 1890,” Tamsui, April 10, 1891, in Robert L. Jarman ed., *Taiwan: Political and Economic reports, 1861-1960*, vol. IV (1886-1893), pp. 429-430.

大稻埕「五大洋行」

因為茶葉的交易中心在大稻埕，所以所有的洋行都設在大稻埕。19世紀後半在大稻埕開設的洋行確實不少，民間則有「五大洋行」之說。高傳棋編著的「得忌利士洋行復舊特展」專刊，介紹了怡和洋行、德記洋行、美利士洋行、寶順洋行與和記洋行五家洋行。¹⁴但這五家洋行是不是就能斬釘截鐵地說就是「大稻埕五大洋行」呢？大概很難有共識。特別是美利士洋行的存續時間前後只有六年（1865-1870），即以破產倒閉告終，應該算不上五大洋行之一；更何況它的營業場所在艋舺，並不在大稻埕。至於杜德在1890年離臺之前，已也經結束寶順洋行的營業，並沒有撐到清治時期的最後一刻。要言之，洋行起起落落，前後當有一、二十家。而其營業狀況良好、排名在前者，總有五家。至於是那五家，似無定論。

進入日本統治時期之後，1899年6月8日《臺灣日日新報》報導：大稻埕外國商人的茶葉買賣一向由嘉士、隆興、德記、義和、和記五家洋行經手。¹⁵同年7月5日的報導則指出大稻埕的主要外商為嘉士、公泰、義和、良德、德記、美時、ハイモン七家，都從事茶葉、樟腦的買賣。¹⁶前後不到一個月的時間，說法便復不同。

滬尾淡水的洋行

開港之後，外國人來北臺灣設立洋行經營進出口生意，除了最早時期利用過艋舺之外，幾乎都以大稻埕為據點。貨物的集散，甚至於加工、打包，都在大稻埕進行。因此外商也以住在大稻埕的情況居多，僅僅在滬尾設置分行、棧房或辦事處，乃至於臨時派人前往滬尾料理事情而已。即便如此，還是有兩、三家重要洋行與滬尾的關係特別密切。分別是寶順洋行、嘉士洋行與得忌利士洋行。

有關寶順洋行在臺灣的早期歷史，最近有黃頌文的碩士論文。¹⁷關於行東杜德在中法戰爭（1884-1885）期間的見聞，他本人頗有撰述。最近又有Niki J. P. Alsford將之編輯整理。¹⁸相關資料既多，因此無多談的必要。以下僅談杜德與淡水關係的兩件事。第一件是寶順洋行的杜德曾經一度（1871年）堅持在滬尾進行茶葉的加工。第二件則是

¹⁴高傳棋，《老洋行・新淡水：得忌利士洋行復舊特展》（新北市：新北市立淡水古蹟博物館，2013），頁10-13。

¹⁵《臺灣日日新報（日文版）》，1899年6月8日。

¹⁶《臺灣日日新報（日文版）》，1899年7月5日。

¹⁷黃頌文，〈清季臺灣開港前後英商杜德與寶順洋行的崛起（1850-1870）〉，私立東吳大學歷史學系碩士論文，2012。

¹⁸ Niki J. P. Alsford, *The Witnessed Account of British Resident John Dodd at Tamsui* (Taipei: SMC, 2010).

杜德在淡水的住所。

英國駐淡水的領事館人員在 1872 年時報導前一個年度的北臺灣經濟概況時說：

自從 1866 年以來，茶葉貿易的增長一發不可收拾。……我聽說許多田野，原本專用為種植大青的，今年都已經讓位給茶樹栽培。在 1871 年度，茶葉繼續以銷往美國為主，此處所栽種的烏龍種茶在該國深受歡迎。烘茶及揀茶的工作依舊在艋舺與大稻埕的洋行裡進行，從而提供給這些城鎮當中較為貧窮的階層大量人口的經常性就業，無疑地會有助於讓他們習慣看見外國人出現在眼前。我認為寶順洋行今年會在滬尾，亦即外國人所稱的淡水，烘製他們的茶葉，他們已經在該地建造了大型烘製場。¹⁹

但持續多少年呢？不得而知。其他資料顯示，寶順洋行的茶葉加工通常還是在大稻埕舉行。

不過，寶順洋行和杜德在淡水鼻仔頭擁有一些房子則屬事實。淡水海關稅務司夏金（Charles J. H. Halcombe）於 1891 年 5 月間從滬尾搭乘陳阿順經營的小汽艇前往大稻埕。他報導說，船從鼻仔頭經過時：「我們……鬆開繩索，全速行駛，約莫過了約十分鐘左右，經過了鼻仔頭，在左舷方向，我們隨即遠離，也離開了爬滿青苔、人去樓空的寶順洋行的寓所。」²⁰夏金觀察到寶順洋行的建築群爬滿青苔，無人照管，因為在 1890 年 3 月 3 日這天，他已經向臺灣告別，從淡水搭乘「福建」號前往廈門，轉往英國。²¹

范嘉士（Francis Cass）本人其實極早來臺，在許多方面皆甚活躍。起先，在 1872 年左右，他擔任水陸洋行（Brown & Co.）的職員；1874-1875 年左右，當美國人在臺灣沒有領事官的時候，由他代表美國人的利益。²²嘉士洋行正式出現的時間不甚清楚。不過，當馬士（H. B. Morse）於 1892 年到淡水就任中國海關稅務司時，Lapraik, Cass and Company 這家公司還協助馬士承做了一些淡水的碼頭工程，則應創始於 1892 年之前。²³Lapraik, Cass and Company 也就是嘉士洋行。從其英文名稱即知是一家合夥的行號。

¹⁹ “Report by Mr. Frater on the Foreign Trade at Tamsuy and Kelung in the Year 1871” in *Taiwan: Political & Economic Reports, 1861-1960*, vol. I, p. 321. 即 *British Parliamentary Papers*, vol. 10, p. 135.

²⁰ Charles J. H. Halcombe, *The Mystic Flowery Land* (London: Luzac & Co., 1899), p. 141.

²¹ Niki J. P. Alsford, *The Witnessed Account of British Resident John Dodd at Tamsui* (Taipei: SMC, 2010), pp. 29-31.

²² Harold M. Otness, *One Thousand Westerners in Taiwan, to 1945: A Biographical and Bibliographical Dictionary* (Taipei: Institute of Taiwan History, Preparatory Office, Academia Sinica, 1999), p. 28.

²³ John K. Fairbank et al., *H. B. Morse, Customs Commissioner and Historian of China* (Lexington: the University Press of Kentucky, 1995), pp. 108-109.

合夥的兩造分別為范嘉士本人與得忌利士輪船公司。

其實，范嘉士本人並不常住臺灣，更不用說住在淡水。在中國各大通商口岸發行的《北華捷報》報導：嘉士洋行的老板范嘉士於 1900 年 11 月 13 日因為瘧疾發燒而在廈門去世。該報並且說「他在廈門十分受歡迎，多年來他一直是當地最顯耀的居民之一，在中國沿海以及福爾摩沙都很有名。他大約 47 歲，身後留下一名遺孀，無其他家人。」²⁴

由於范嘉士以及嘉士洋行所牽涉到的業務十分龐大，因此他的去世受到極大的注目。《臺灣日日新報（日文版）》報導：嘉士洋行行東范嘉士（Francis Cass）於 11 月 14 日（按、實為 13 日）去世。該行原代理得忌利士洋行廈門與大稻埕兩地的業務，兼為茶商，直到數年之前，一直在臺灣享有頗佳的信譽。近來盛況大不如前。行東之死也顯示了該行的命運。又說該行其實資金不多，全靠買辦的資本營運，對外負債很大。就記者訪聞所知：范嘉士亡故時，積欠自己洋行的買辦英芳 26 萬圓，欠匯豐銀行 17 萬圓，欠林維源 10 萬圓，欠大稻埕茶商 3 萬 5 千圓，欠廈門茶商 5 萬圓，總計高達 61 萬 5 千圓。記者更推測這樣大的債務，顯然會對大稻埕與廈門的商業界造成嚴重的衝擊。²⁵

嘉士洋行存續期間，經手的業務很多。其中一項就是代理得忌利士洋行的業務，特別是船務工作。得忌利士洋行基本上就是一家航運公司，而且是一加成功且重要的航運公司。淡水海關稅務司夏金離臺時，就搭乘該公司的輪船「福爾摩沙」號（the *Formosa*）。他禁不住說：上海以南的中國海域，以得忌利士的輪船最安全舒適；以北當屬中國輪船招商局的船隻。意味著二者各領風騷。因為得忌利士是間規模頗大的公司；船運的經營當然與港口關係密切，因此在淡水擁有相當數量的房地產，包括目前位於中正路 316 號的兩棟建築。事實上，就北臺灣而言，除了淡水之外，得忌利士公司在基隆港也有營業場所。²⁶

1871 年，得忌利士（Douglas Lapraik）開闢了香港——淡水之間的定期航線，中間停靠廈門及汕頭，成為整個 19 世紀後半北臺灣最大的輪船經營者。即使劉銘傳在 1886 年設立「商務局」，以在英國建造的「駕時」（the *Cass*）、「斯美」（the *Smith*），兩

²⁴ “Death of an Old Amoy Resident,” *The North China Herald*, November 28, 1900.

²⁵ 《臺灣日日新報（日文版）》，1900 年 11 月 18 日。

²⁶ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行（續補）〉，《臺灣風物》第 34 卷第 1 期（1984 年 3 月），頁 129。史料為 JMA, B/24/1 (5th July, 1885)。

輪航行於兩岸之間，也沒有獲致多大的成功。不過，倒是因為「商務局」加入兩岸航運，促成了得忌利士的減價。另一方面，由於「商務局」本身擔負官方任務，往往干擾其自身的常態營運，因此得忌利士始終保持獨霸北臺灣輪船航運的地位。²⁷

日據之初，英國駐淡水領事觀察到整個北臺灣的航運業時說僅管也還有其他歐洲船舶往來基隆與淡水，實際上，「得忌利士輪船公司享有外國人船舶運載業的壟斷權」。他評述說：

這一家英國公司現在承載差不多進口到淡水的貿易總值的四分之三，約當 600,000 英鎊（金銀不計），他擁有的輪船對其享有的壟斷（指由香港經汕頭和廈門到淡水的航線）而言，至為有效與恰當。該壟斷係經由與其他做中國沿海航運的輪船公司達成默契而獲得的：得忌利士公司同意不將他們的航線擴展到福州以北的地方。²⁸

當然，在他發表意見的 1897 年日本已經統治臺灣，殖民地政府對臺灣航運的掌控也在規劃進行中。不過，得忌利士公司還繼續撐了五年，到 1902 年才退出淡水——香港航線的經營。²⁹就開港以後以迄割讓日本的那一段期間而言，「本島對岸之航路向為得忌利士所壟斷」³⁰，連日據時期的報刊也加以承認。

淡水的經濟變動

無論如何，淡水在開港之後，經濟情況變動頗為不小。這從家戶與人口的數字變化就看得出來。

滬尾之人口，據道光二十年（1840 年）姚瑩著的〈臺灣十七口設防狀〉云：「循（淡水河）北岸東行二里許，居民街約二、三百家，即滬尾街也。」³¹滬尾街居民兩、三百家，人口當在一千人左右。在淡水開港後的最初幾年，滬尾的規模也沒有太大的變化。所以 1867 年的英國領事報告書云：

一般以「淡水」之名而見知的港口，正確點該叫作「滬尾」，僅僅是靠近一條同

²⁷以上參考李祖基，《臺灣歷史研究》（北京：臺海出版社，2005），頁 304-306；黃俊銘等，〈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》第 23 期（2011 年 9 月），頁 223-235。

²⁸“Report on the Trade of North Formosa for the Year 1897,” by Mr. Consul Bonar, in Jarman ed., *Taiwan: Political & Economic Reports, 1861-1960*, vol. V, p. 529.

²⁹《臺灣日日新報（漢文版）》，1903 年 2 月 26 日

³⁰《臺灣日日新報（漢文版）》，1906 年 7 月 4 日

³¹姚瑩，《中復堂選集·東溟文後集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 83 種，1960），卷四，〈臺灣十七口設防圖說狀〉，頁 82。

名小河河口的一個漁村；除了作為外國船隻及本地船隻的泊碇所外，別無商業上的重要性。這些船都太大了而無法沿河上溯至一個叫作艋舺的大城。³²

其實，開港之後，滬尾已經快速走向繁榮。1871 編成的《臺灣府輿圖纂要》就說：「滬尾行舖眾多，民居稠密，又與艋舺各郊行聲氣相通。」³³ 1875 年，辦理臺灣等處海防兼理各國事務，欽差大臣沈葆楨等人在〈臺北擬建府廳縣暨請移駐南北路同知、換給關防〉奏摺中也提到：「雞籠、滬尾港門宏敞，舟楫尤多；年來夾板、輪船帆檣林立，洋樓、客棧闔闢喧囂。」³⁴後者點出八年前還被人叫作「漁村」的滬尾，在八年之後，拜船運與貿易之賜，已經熱鬧繁榮。

依據馬偕牧師的數據，在 1895 年《臺灣遙寄》出版前夕，「淡水人口有 6,148 人，計 1,013 戶。」³⁵他指的是市區部份的情況。以滬尾街區之 1,000 多戶與道光二十年的二、三百家相比，五十多年間，家戶數目增加四、五倍。這樣大規模的成長，當然是因為開埠的關係。

不過，開港後的繁榮，在清末的這段期間裡，並沒有培養出本地的企業家。就滬尾一隅而言，地方上的受益者主要是一些勞動人口。馬偕記錄開港三十多年後的淡水說：

淡水是一個繁華的城市。和其他城市一樣，城裏有一市場，圍集著漁夫、農夫、園丁、小販，大聲的叫賣各人的貨品。米店、鴉片窟、廟宇、藥店等連在一起，老闆們嚷著請路人進來光顧；木匠、鐵匠、理髮匠、轎夫等往來於街道。城裏充滿著黑燻燻的煙，相當污穢。這兒是以商港馳名，且為外國人可以握有私產的通商港。這是淡水所以成為重要地方的主因。大街道上有馬偕醫院。從衛生觀點來說，此建築的位置最佳，因為溪流經過屋旁，所以污物及棄物都可以沖掉。許多病人遠道而來，受診各種疾病。緊連著醫院，有禮拜堂及宣教士的宿舍。附近便是汽船公司的幾家小商店。³⁶

引文中的教堂即淡水基督教長老會教堂，重修於 1891 年，為淡水最美麗的建築之一。汽船公司即得忌利士洋行。

³² British Parliamentary Papers: China (Irish University Press Area Studies Series; Shannon: Irish University Press, 1971), vol. 8, 1867, p. 57.

³³ 《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。

³⁴ 沈葆楨，《福建臺灣奏摺》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，「臺灣文獻叢刊」第 29 種，1959)，頁 56，〈臺北擬建一府三縣摺〉。

³⁵ 馬偕著，林耀南譯，《臺灣遙寄》(臺中：臺灣省文獻委員會，1959)，頁 222。

³⁶ 同上註。

船輪運輸、碼頭搬運……等等，確實有助於勞動階級的就業。杜德的茶葉烘製，也能雇用若干人手，只是不知他那樣的安排究竟維持多久。至於火油的裝填或容器的製作，當然也得雇人，但其發展比較遲，主要已經是進入日本統治時期的事了。其實，針對就業機會來說，外國人在淡水常態居住的人數儘管不多，但是他們雇用了比自己多好幾倍的人員來照顧日常起居、飲食，替他們跑腿，也讓一些淡水人得以靠當「僕歐」或「阿媽」而獲得生計。³⁷

如果不把世界侷限於淡水，其實開港之後的淡水人海闊天空，可以到大稻埕找工作，也可到其他地方謀生。那麼，開港後北臺灣的繁榮必定帶給淡水人不少的利益吧！

參考書目

- 沈葆楨，《福建臺灣奏摺》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959）。
- 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集》（臺北：南天出版社，2004）。
- 李祖基，《臺灣歷史研究》（北京：臺海出版社，2005）。
- 林衡道口述、宋京宜筆記，《臺灣夜譚》（臺北：眾文圖書公司，1980）。
- 姚瑩，《中復堂選集·東溟文後集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960）。
- 高傳棋編著，《老洋行·新淡水：得忌利士洋行復舊特展》（新北市：新北市立淡水古蹟博物館，2013）。
- 高傳棋編著，《穿越時空看臺北：臺北建城120周年》（臺北：臺北市文化局，2004）
- 高傳棋編著，《引領臺北走向世界舞臺的茶文化（特刊）》（臺北：臺北市文化局，2005）。
- 馬偕著，林耀南譯，《臺灣遙寄》（臺中：臺灣省文獻委員會，1959）。
- 黃富三編著，《臺北建城百年史》（臺北：臺北市文獻委員會，1995）。
- 黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行（續補）〉，《臺灣風物》第34卷第1期（1984年3月）。
- 黃俊銘等，〈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》第23期（2011年9月）。
- 《清季申報臺灣紀事輯錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964）。
- 《臺灣日日新報（日文版）》。

³⁷ 林衡道口述、宋京宜筆記，《臺灣夜譚》（臺北：眾文圖書公司，1980），頁79-82。

《臺灣日日新報（漢文版）》。

劉澤民，〈「滬尾街」改名「淡水街」的時間與原因〉，《臺灣文獻館電子報》，第 44 期（2009 年 12 月 11 日）。

蘭伯特（Lambert van der Aalsvoort）作、林金源譯，《風中之葉：福爾摩沙見聞錄》（臺北市：經典雜誌，2002）。

Alsfeld, Niki J. P. *The Witnessed Account of British Resident John Dodd at Tamsui* (Taipei: SMC, 2010).

British Parliamentary Papers: China (Irish University Press Area Studies Series; Shannon: Irish University Press, 1971).

Davidson, James W. *The Island of Formosa: Past and Present* (London and New York: Macmillan & Company, 1903).

Fairbank, John K. (et al.) *H. B. Morse, Customs Commissioner and Historian of China* (Lexington: the University Press of Kentucky, 1995).

Halcombe, Charles J. H. *The Mystic Flowery Land* (London: Luzac & Co., 1899).

Jarman, Robert L. (ed.) *Taiwan: Political and Economic Reports, 1861-1960* (Slough, U.K.: Archive Editions Limited, 1997).

The North China Herald（北華捷報）。

Otness, Harold M. *One Thousand Westerners in Taiwan, to 1945: A Biographical and Bibliographical Dictionary* (Taipei: Institute of Taiwan History, Preparatory Office, Academia Sinica, 1999).

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題四

淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來

黃俊銘*

潘依凌** 俞怡萍*** 吳梅瑛****

一、前言

本文為淡水市街洋行研究的一環，旨在藉由研究清末淡水「得忌利士洋行」(Douglas Lapraik & Co.) 舊址的歷史變遷，瞭解此遺址與遺留構造物的歷史價值，並進而詮釋未來淡水市鎮洋行建築在東亞區域性的意義。本文由清末此洋行週邊土地的特殊地理位置與軍事性格談起，說明日後淡水開港與洋行選址的關係，並透過汽船航運公司得忌利士洋行的興衰，與該設施的變遷過程，瞭解日治末期此洋行舊址使用的官廳官舍化現象，以及戰後多元族群聚居使用的實態。最後以此洋行舊址建築再利用的實例，闡釋淡水市鎮作為亞洲區域港市之一的歷史性與未來性意義。

本文以歷史性論述為主要的書寫方式，在臺灣相關的研究文獻上，使用日本國立公文書館及國家圖書館臺灣分館所藏古地圖，與日治時期新聞報紙、出版刊物，以及國史館臺灣文獻館所藏臺灣總督府公文類纂公文檔案，淡水區地政事務所收藏之日治時期土地台帳與戰後土地登記簿，戶政事務所收藏之日治與戰後戶口登記簿等史料，並對照耆老與居民提供的老照片與口述歷史。在香港相關的研究文獻上，參考香港歷史檔案館收藏檔案，以及香港大學圖書館收藏的出版文獻。在遺址現場的空間與遺留構造物方面，藉由測繪調查、構造與痕跡的分析，以整理過去不同時期的歷史原貌，釐清史實作為歷史詮釋的依據。

二、清末淡水烽火段的特殊地理位置與軍事性格

本文所論之得忌利士洋行位於淡水烽火段的土地上。依據臺灣總督府公文類纂公文檔史料記載，此烽火段土地位於滬尾市街尾端，在清末開港引來洋行進駐之前，土

*中原大學建築系專任副教授

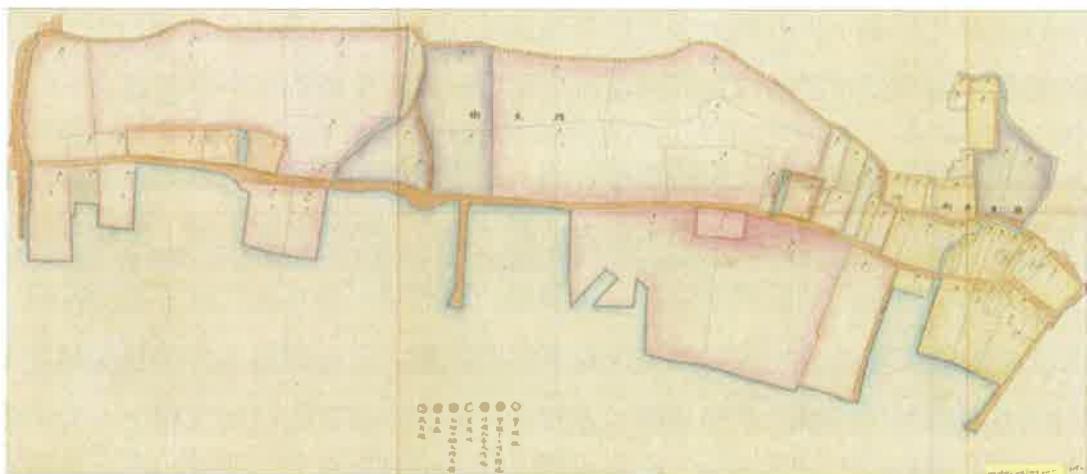
**臺灣科技大學建築系碩士

***中原大學建築學系研究所碩士

****臺北藝術大學傳統藝術研究所碩士

地原為廈門人洪氏所有。¹因淡水河口為軍事重要據點，清廷早在雍正年間在此地設汛駐兵，至嘉慶年間已具有規模之水師駐守滬尾礮臺。但清廷自統一臺灣後，對台人當兵具有戒心，因而沿用明代班軍制度，由福建、廣東、江西各省抽調兵丁來台駐守。²這些班兵為聯絡同鄉情誼，在兵營附近紛紛設立同鄉會館，此種情形在台各駐紮地十分普遍，在淡水亦同。³

然而在淡水之各同鄉會館甚至軍事設施，卻有佔用洪氏私有土地的情事。由 1906（明治 39）年總督府公文類纂收錄之地籍圖與土地所有調查資料⁴對照可知，在清末淡水烽火段土地上，至少設有烽火館（福建水師烽火營班兵所設）、銅山館（福建漳州東山縣水師銅山營班兵所設）、海山館（福建水師海壇鎮標班兵所設）等會館，並有軍事設施「軍裝局」設置於此【圖 1】【圖 2】。顯示當時淡水由油車口、滬尾礮臺至烽火段一帶的特殊地理位置與其軍事特質。



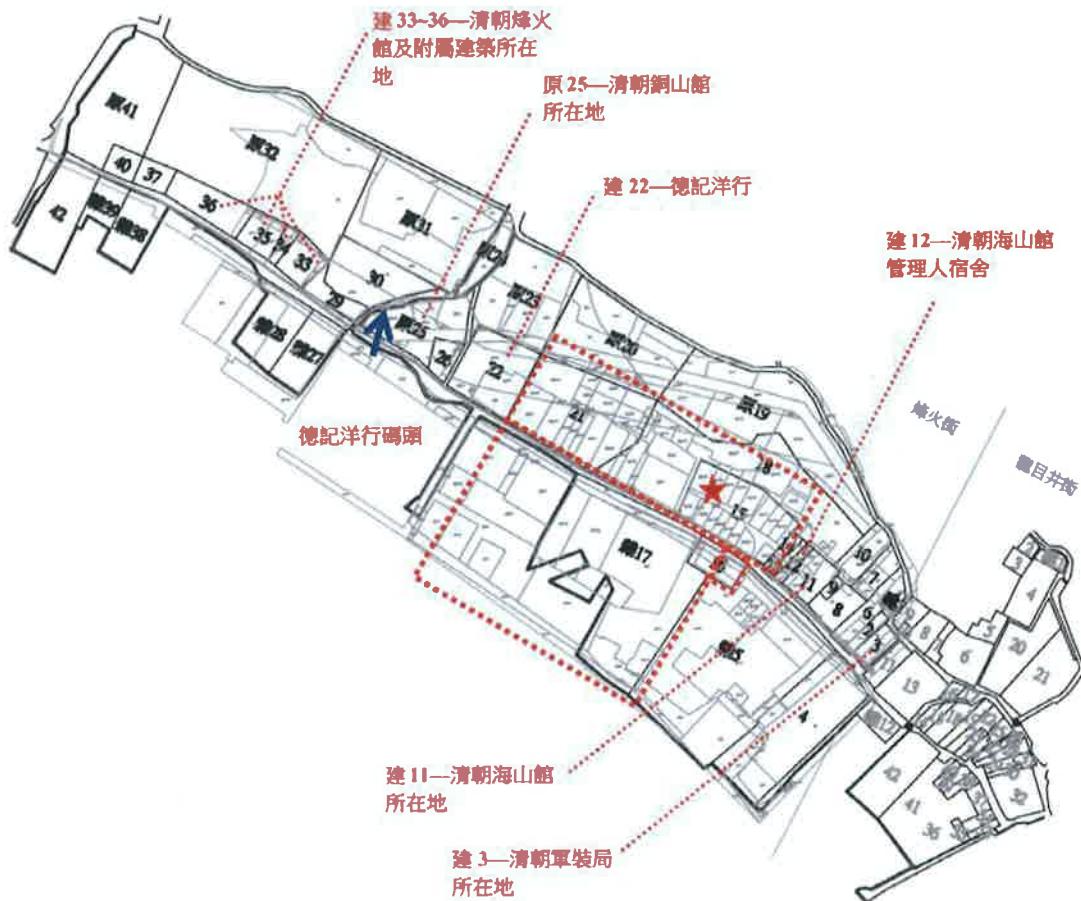
【圖 1】1906（明治 39）年淡水烽火街及龍目井街地籍圖（總督府公文類纂 01202-6，1906 年）。

¹ 《總督府公文類纂》冊號：01202，文件號：6，〈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〉，1906（明治 39）年。

² 許雪姬，《清代臺灣的綠營》，中央研究院近代史研究所，1987 年，P259。

³ 周宗賢，《淡水：輝煌的歲月》，臺灣商務印書館，2007 年，P139~151。

⁴ 《總督府公文類纂》冊號：01202，文件號：6，〈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〉，1906（明治 39）年。



【圖 2】1906 年與今日地籍資料疊套圖，建地 22 號為德記洋行所在，建物雖已不存，但周邊環境與早期地籍相當吻合，建地 15 號則剛好落在本案基地上（星號處），虛線框為原得忌利士洋行的範圍，其餘清末淡水地區幾處重要的班兵設施亦可清楚比對出確實位置；箭號處的彎曲小路旁有一相隨的渠道，如今仍存在，亦成為本圖核對的重要參考。

三、淡水開港對外航運與洋行的興起

淡水自 1860(咸豐 10)年開放為對外通商口岸以來，洋商在此取得租地建屋居住、設立洋行、船舶靠岸、經營貿易的權利。當時在東亞活躍的一些洋行；如英商的怡和洋行 (Jardian Matheson & Co.)、顛地洋行 (Dent & Co.)、寶順洋行 (John Dodd & Co.)、德記洋行 (Tait & Co.)、嘉士洋行 (Cass & Co.) 與本文論述的得忌利士洋行，以及德商的公泰洋行 (Buttle & Co.)、美利士洋行 (J. Milish & Co.) 等皆到淡水設立據點。⁵這些洋行經營鴉片、樟腦、米、糖的進出口，亦投資製茶與煤礦、石油開採等產業，使淡水港成為臺灣北部與大陸兩岸間重要的貿易港口。

隨著航海技術的進步，1870 年代東亞各港市之間的航運，逐漸由汽船取代傳統的

⁵ 各洋行資料參考自《臺灣歷史辭典》中黃富三所撰寫的相關詞條，及李乾朗主持，《臺北縣縣定古蹟原英商嘉士洋行倉庫調查研究及修復計劃》，臺北縣政府，2003 年 4 月，p27。

帆船。汽船的遠洋航線以香港、上海、橫濱三大港為據點，近海航運則由這些國際大港向鄰近的地方港口延伸航線。⁶清末東亞的航運主要為英商太古洋行（Butterfield & Swire Co.）控制的中國航業公司（China Navigation Co.）、英商怡和洋行控制的印度支那航業公司（Indo-China Steam Navigation Co.）、美商旗昌輪船公司（Shanghai Union Steam Navigation Co.）⁷與清廷設立的輪船招商局、日本政府支持的大阪商船株式會社、日本郵船株式會社等大型航運公司所掌控。⁸

本文所述得忌利士洋行則為同時經營遠洋航運與近海航運的汽船公司，於 1871（同治 10）年開設，經營臺灣與大陸兩岸港口間南北二條定期航線。南部航線以「爹利士」號航行香港、汕頭、廈門與安平港口之間。北部航線則以「科摩沙」、「海龍」、「海門」號航行汕頭、廈門、淡水港口之間⁹【圖 3】，且最遲在 1884（光緒 10）年之前已延伸北部航線至基隆港。¹⁰



【圖 3】據臺灣通史所記，1871 年以後道格拉斯公司最初在台經營的兩條重要航線，A 線以「爹利士」號航行，B 線以三艘輪船「科摩沙、海龍、海門」號負責航行。

由於淡水烽火段位於淡水河口的地理位置，成為洋行與航運碼頭設置的最佳位址。

⁶小風秀雅，《帝國主義下の日本海運—國際競争と対外自立》，東京：山川出版社，1995 年，p15-26。

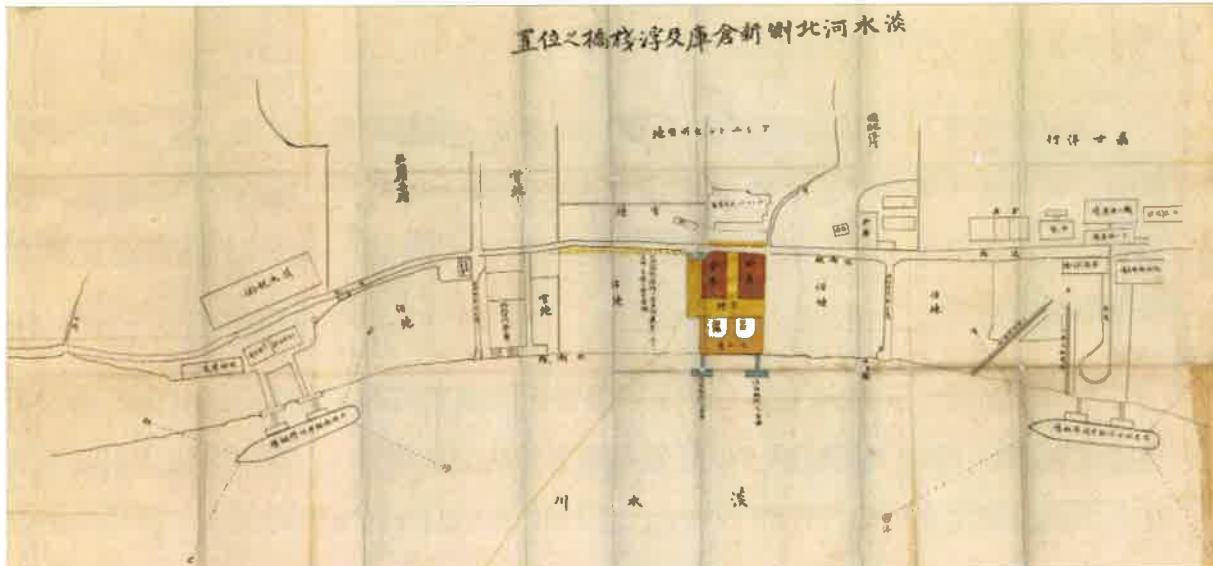
⁷小風秀雅，《帝國主義下の日本海運—國際競争と対外自立》，東京：山川出版社，1995 年，p59-60。

⁸森重秋藏，《臺灣交通常識講座》，臺灣交通問題研究會發行，p181。

⁹連橫，《臺灣通史》卷十九郵傳志航運，p530。

¹⁰臺灣文獻叢刊一九二，《法軍侵臺檔》，光緒十年(一八八四)(上)/福州將軍穆圖善咨呈法艦在基隆購煤被拒等件，p34~35。

由 1900 (明治 33) 年總督府公文類纂收錄之地圖可見，日治初期在淡水烽火段一帶就有雅士頓 (F. Ashton) 洋行、嘉士洋行與得忌利士洋行，以及日商大阪商船株式會社，設有可停靠大型汽船之碼頭棧橋，而德記洋行與英國領事館前亦設有小型船舶停泊處，可見洋行對淡水烽火段一帶河岸洋行擇址的觀念，以及當時淡水港口對外航運之一斑【圖 4】。



【圖 4】1900 (明治 33) 年淡水河北側倉庫及浮棧橋之位置圖，右側嘉士洋行處下方碼頭標示有「得忌利士滙船會社停泊場」（總督府公文類纂 00562-9，1899 年）

四、淡水得忌利士洋行的興衰

「得忌利士洋行」是清末官方檔案中的名稱，¹¹又稱「德忌利士行」或「得忌利士公司」。在日文官方檔案或報紙上稱為「ドクラス滙船會社」、「ドクラス汽船」。其前身的創辦人為英國蘇格蘭人氏道格拉斯・拉普克 (Douglas Lapraik)，「得忌利士」應為其名字的粵語譯音。道格拉斯於 1839 年來到澳門在鐘錶商店當學徒，1842 年清朝割讓香港予英國後，他便轉往香港發展。¹²以鐘錶製造販賣累積資本後，便轉投資於地產買賣、貿易代理、信託管理等事業。1860 年他獨資創立了道格拉斯汽船公司 (Douglas Steamship Co.)，成為中國華南、華東沿海、東南亞、日本、澳洲間的遠洋航運公司。1864 年他與其他英商合資購買一艘帆船，獨占了香港、廈門、福州、汕頭等中國南部沿岸港口間的航運事業。¹³

¹¹臺灣文獻叢刊一九二，《法軍侵臺檔》，光緒十年(一八八四)(上)/福州將軍穆圖善咨呈法艦在基隆購煤被拒等件，p34~35；「梁倅查知該船係向「得忌利士」洋行買煤六十噸，適洋行存煤僅二、三十噸，以因不敷其數，回復未賣」。

¹²另一說法為 1943 年到香港，出自 TRADERS OF HONG KONG : SOME FOREIGN MERCHANT HOUSES, 1841—1899, p71。

¹³ UNIVERSITY HALL 50TH ANNIVERSARY , p37 。

道格拉斯・拉普克一代致富後，於 1866 年退休，將事業交給其姪子約翰史都華・拉普克（John Steward Lapraik）繼承。約翰史都華・拉普克與跟隨道格拉斯多年的部屬接手航運事業，設立得忌利士洋行（Douglas Lapraik & Co.），臺灣與中國南部沿海港口間的航線開設即為此時期。¹⁴1883 年得忌利士洋行又與怡和洋行、嘉士洋行、德記洋行等洋行集資，設立得忌利士輪船公司（Douglas Steamship Co. Ltd），成為該公司的最大股東，並擁有永久的經營支配權。¹⁵

1887（光緒 13）年劉銘傳在台擬復設商務局，雇船經營台、廈、香、汕各港間的航運，又有其他洋行欲經營台、廈之間航線的傳聞。得忌利士輪船公司為維護其航運事業版圖，邀集台、廈茶商以低廉價格議合三年航運契約，因而得以持續在臺灣維持航運的獨占優勢。¹⁶

至日治初期，依 1896（明治 29）年總督府的調查可知，當時得忌利士輪船公司擁有總噸數 5000 噸的 6 艘輪船，以經營臺灣對外的定期航線。¹⁷當年得忌利士輪船公司在台業務已委由嘉士洋行代理，故在上述 1900 年的淡水烽火段地圖中，可見停泊港口輪船標示為得忌利士輪船公司所有，而岸上建物設施則標示為嘉士洋行。同年嘉士洋行倒閉後，得忌利士輪船公司在台業務轉由英商三美路洋行（Samuel & Samuel Co.）代理。¹⁸

日治初期，臺灣總督府急於由洋商手中奪取臺灣對外航運的主導權，故於 1899（明治 32）年開設由淡水經廈門、汕頭到香港的航線，交由大阪商船株式會社經營。為與得忌利士輪船公司競爭，總督府對大阪商船株式會社提供 5,000 到 15,000 英磅不等的鉅額補助款，¹⁹使該會社得以得忌利士輪船公司運費的半價搶奪市場，令得忌利士輪船公司失去過去獨占該航線的優勢。1900 年 4 月總督府又增闢安平到香港航線，同年 10 月再闢香港至福州航線。²⁰至此得忌利士輪船公司的競爭力已趨於劣勢，致使該公司於

¹⁴ 《總督府公文類纂》冊號：045，文件號：14，〈香港ドクラス會社賣卻ノ說ニ關スル件〉，1896（明治 29）年。

¹⁵ 臺灣協會會報第 25 號，明治 33 年 10 月 20 日。

¹⁶ 臺灣文獻叢刊二四七，《清季申報臺灣紀事輯錄》輯錄(十三)：光緒十三年/四月初八日/利權獨攬，p1121~1122。

¹⁷ 《總督府公文類纂》冊號：04514，文件號：14，〈香港ドクラス會社賣卻ノ說ニ關スル件〉，1896（明治 29）年。

¹⁸ 臺灣日日新報，明治 38 年 1 月 12 日。

¹⁹ 臺灣日日新報，明治 32 年 10 月 19 日。

²⁰ 《臺灣海運史》，臺灣海務協會，昭和 16 年，p35~41。

同年放棄安平至香港航線，1902 年末退出淡水至香港間的定期航運，²¹而將運務交由三美路洋行代理，僅維持淡水經廈門、汕頭到香港的不定期航班。²²然而自 1900 年起英國政府向該公司租船，往來日本門司與中國上海之間運送煤炭，使其財務不致於迅速惡化。²³直到 1932 年該公司陷入財務困境，才將大部分股權出售給 S.T.Williamson，而至戰後 1976 年該公司才完全結束營運。²⁴

五、得忌利士洋行的土地建物設施與其變遷

清末外商依通商條約不得購買及擁有清國土地。由日治初期烽火段一帶土地糾紛引起的調查與判決事件檔案可知，得忌利士洋行設施的所在地，在清末原為廈門人洪氏所有。洪氏將土地永代借地予英商寶順洋行，寶順洋行又將其永代借地權部份轉賣給雅士頓洋行，部份轉賣給得忌利士洋行代理人嘉士洋行。²⁵1888(光緒 14)年洪氏後代洪賀以洋銀二百元將永代借地的收租權轉讓給廈門人氏陳阿順，至 1891 (光緒 17) 年武營把總黃華國在烽火館右側佔地興建大屋，陳氏以契約為憑要求收租，把總黃華國不肯而鬧上公堂。最後淡水縣正堂葉氏裁斷給陳氏洋銀二百元，將土地收回歸予學海書院所有，收租以資獎勵學子的經費。自此，取得永代借地權的洋行，納租對象轉為學海書院。故 1906 年 (明治 39) 年 5 月總督府高等土地調查局在調查土地糾紛原委後，仍將該土地所有權判給學海書院 (管理人為民政長官後藤新平)。²⁶因此當時的得忌利士洋行、雅士頓洋行皆透過在台代理商三美路洋行的負責人 Hubbert Ross 代繳租金給學海書院。

由 1900 年的地圖對照老照片【照片 1】【照片 2】並參考其他文獻可知，得忌利士洋行西鄰德記洋行，東鄰清末海山館設施舊址。該洋行設施以河岸道路為界，可分為南區與北區二部分。南區為河岸低濕地，填埋成為碼頭，低潮線外設置棧橋，以供大型蒸氣輪船停泊。並設有二條斜坡軌道及捲揚設備，可將小型蒸氣船拉上岸維修，在一旁設有「事務室」(兼修理工場)，而事務室東側則設有「稅關新檢查所」，檢查進出貨物以課稅捐。

²¹臺灣日日新報 2479 號，明治 39 年 8 月 4 日。

²²臺灣日日新報，明治 38 年 1 月 12 日。

²³臺灣日日新報 649 號，明治 33 年 7 月 1 日。

²⁴ The Ships List 網站 <http://www.theshipslist.com/index.html>。

²⁵本表資料來源以此公文為主。《總督府公文類纂》冊號：01202，文件號：6，〈芝蘭三堡滬尾街ニ於ケル官有地學租財團ヘ無償下付等ノ件〉，1906 (明治 39) 年。

²⁶《總督府公文類纂》冊號：01009，文件號：16，〈臺北廳管下申立人萩原孝三郎外一名芝蘭三堡滬尾街土名龍目井街建物敷地一番其他高等土地調查委員會裁決ノ件〉，1904 (明治 37) 年。



【照片 1】約攝於 1908 年的淡水烽火街一帶，得忌利士洋行當時的配置，編號 1-第一檢查場，2-輸入品倉庫，3-宿舍，4-陽臺式二層樓宅第，5-稅關新檢查場，6-碼頭區，岸邊有船隻停泊（淡江中學蘇文魁老師提供）



【照片 2】此照片攝於 1915 年左右，圖中可見得忌利士洋行主要的建築配置，與前引 1908 年照片比較，除編號 6 之碼頭區填築外，沒有太大差別。（淡江中學蘇文魁老師提供）

北區由西至東依序建造有花園、連棟倉庫、二層樓建洋行主管的住宅、前棟的「第一檢查場」及後棟的「輸入品置場」、其他職員宿舍與前方的煤炭堆置場。而南北區之間則設有輕便軌道串連事務室、碼頭、第一檢查場及輸入品置場，使用台車以利貨物之搬運。

得忌利士輪船公司退出淡水至香港間的定期航運後，1910（明治 43）年總督府在進行淡水河疏濬工程的同時，也收回原得忌利士洋行南區碼頭及低溼地，進行填埋工程。²⁷1914 年（大正 3）11 月完工後，將此原屬學海書院之土地編入官有地，設定土

²⁷地政事務所提供的日治「土地臺帳」165~169 頁；「土地登記簿」第壹〇六〇、壹〇六八號，025~026、041~042 頁。

地用途為「廳舍敷地」。²⁸

六、得忌利士洋行舊址的官廳官舍化

1920（大正9）年9月臺灣地方制度改制，原臺北縣支廳改為臺北州淡水郡。翌年，臺北州提出無償撥用原得忌利士洋行南區填埋地上第17-2號土地，作為淡水郡役所建設用地，²⁹獲准後建築於1923（大正12）年完工落成，而淡水警察署亦設置於郡役所內。此外，原得忌利士洋行南區第16號地上之稅關新檢查所，日後改建為淡水武德殿。1914年畫設為廳舍敷地用途之河岸填埋地，最後如同計畫成為淡水官廳區的一部分，戰後也延續其用途至今。

相對的，原得忌利士洋行北區原屬學海書院（後改為學租財團）所有之土地，至1908年重劃為一筆建築用地（第14號），改屬國有財產。但因延續自清末的永代借地權仍有其法定效力，為雅士頓洋行所有。但不久雅士頓洋行就將永代借地權轉讓給日本長崎人氏中野金太郎，最遲至1909年9月1日的土地台帳上已登記中野氏為其永代借地權者。³⁰爾後此北區土地經過多次分割，成為多塊地號的建地。地上使用權雖為中野家族所有，但土地仍是國有，又因該地鄰近南邊的郡役所、警察署，此區自大正時期以後逐漸改為官舍住宅區。現存的日治時期淡水戶口登記簿，明確登記曾居住在此地號上之住戶，100人中就有24人為臺北州巡查，19人為電信郵局職員，16人為教職員，7人為郡屬職員，³¹可見此區塊土地成為官舍住宅區的情形。

七、戰後洋行舊址蛻變為多元族群的聚居地

戰後，日產皆為國民政府接收成為公有，得忌利士洋行舊址北區原為中野氏所有的資產亦不例外，成為鎮公所公有地。³²國軍撤退來臺後，在淡水沿用戰前的海軍基地設立淡水巡防處，也因此於1950（民國39）年左右，海軍總部就近向鎮公所借用此舊址北區建物群，增改建後作為海軍眷舍，直至1999（民國88）年居民才遷居土城新眷村。³³

²⁸ 《總督府公文類纂》冊號：11265，文件號：18，〈淡水烽火街土地貸下ノ件〉，1919（大正8）年。

²⁹ 《總督府公文類纂》冊號：11265，文件號：18，〈淡水烽火街土地貸下ノ件〉，1919（大正8）年。

³⁰ 地政事務所提供的日治「土地臺帳」146~149頁；「土地登記簿」第六〇二號，004~005頁。

³¹ 戶政事務所檔案室提供之日治時期戶口登記簿。

³² 臺北縣淡水地政事務所，《臺灣省臺北縣土地登記簿》，〈淡水鎮淡水段烽火小段14-22~25、14-32~36、14-77地號〉，臺北縣淡水地政事務所，2010年。

³³ 周彥文、黃詩涵、陳珮妤，〈淡水地區眷村沿革〉，《第四屆淡水學國際學術研討會會議論文集》，淡江大學歷史系，2007年。

依戶政資料及調查訪談得知，在此期間除海軍眷屬外，亦有稅捐處職員、警察眷屬、教師等軍公教人員入住此地。其中原得忌利士洋行的輸入品置場建築的一部份，因連續入住的教師或軍眷住戶為基督徒，該宿舍成為曾任軍職後來成為教會傳道者的住宿處，亦自然成為信徒的禮拜活動場所。1967（民國 56）年在其後方正式建立淡水國語禮拜堂，爾後成為布農教會，使此地增添多元族群與宗教信眾群聚的空間結構。³⁴

八、淡水老街再造與得忌利士洋行的再生

如上所述，清末得忌利士洋行所在舊址具有長久堆疊的歷史往事，遺留下來的土地使用特性，與該洋行舊有的第一檢查場及輸入品置場建築物，仍然述說著淡水烽火段一帶過往時代的歷史故事。淡水鎮公所收回此公有土地與舊建築，納入淡水藝術大街造街計畫的一環，計畫將此閒置空間再利用，是件有意義而重要的行動。藉此洋行舊址的再造活動，賦予舊建築空間的新功能，重新詮釋它在當代的意義與在老市街中的新角色，使其能重新與鎮民的日常生活緊密的結合，亦能作為外來遊客休閒旅遊的場域。

然而在此地方閒置空間再利用、老街再造的時候，除了為此小鎮的浪漫風情，添加一些藝文休閒的去處之外，不宜忘記過去此遺址與建物所代表的意義，就是淡水這個港市在東亞區域所扮演的國際性角色與歷史地位。應避免以往地方政府對老街改造活動慣性的工程行為，或只是把老舊閒置建築空間拿來再利用一下的舊思維。

九、結語

在大航海時期以後，世界早已成為一體。淡水在其過去的歷史歲月中，有幸成為東亞的一個區域性港口市鎮，是樟腦、茶葉、煤炭等世界性貿易商品的出口地，成為國際航運網絡不可或缺的一環。同時如此的港市，也是傳遞最新外界資訊、引進新生活型態、與異國人士文化交流的窗口，因而更能容納多元的族群與文化於一地，使其成為眾民居易而群聚的市鎮。而存留至今的洋行建築正是國際貿易航運與多元族群融合的歷史見證，也是淡水地區市街發展歷史的特色。本文所談論的淡水得忌利士洋行的舊址遺構，更是淡水對外航運的最佳寫照，也是大航海時期世界遺產的一部分。經過修繕與活化再利用的得忌利士洋行，既保存了歷史與文化的遺產，也是對於它在淡水市街未來發展定位的再詮釋。

³⁴蘇文魁老師訪談資料，2010 年 4 月 12 日。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與再生研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



專題五（特別收錄）

臺灣開港後英商杜德如何開創福爾摩沙烏龍茶業（1860-1870）

黃頌文*

導言

- 一、臺灣開港前後怡和與甸特洋行之爭霸
- 二、杜德在臺早期之經營：樟腦、鴉片（1860-1865）
- 三、杜德（寶順洋行）之開創福爾摩沙烏龍茶業
- 四、買辦李春生的角色

結論

*黃頌文為中興大學歷史研究所博士生。

導言

臺灣在 1624 年荷蘭人入主後即蛻變為東亞重要的貿易轉口據點，但從 1683 年清治時期以來，因逐漸納入中國經濟圈，加上清廷之限制對外貿易，故而降低與外國的關係。然而，至 1850 年代，臺灣因平原開發殆盡，發展面臨瓶頸，恰逢十九世紀中葉後，產業革命後的歐洲國家大舉東來，又被納入世界經濟圈，對外貿易再度興盛。其所以如此與臺灣開港（1858-60 年）後外商之進駐有關，其中有一扮演促成臺灣經濟轉型的關鍵人物，即英商杜德（John Dodd）。

杜德是第一位將臺灣茶葉推廣至世界貿易市場的重要人物，他率先在北臺灣發展烏龍茶，並大量推銷至美國為主的西方國家，因此吸引其他洋行之跟進而造就福爾摩沙烏龍茶業（Formosan Oolong Tea）的榮景與北臺灣之崛起，並影響經濟與政治中心之北移。因此，杜德究竟如何開創此一產業，是清季臺灣經濟史的重要課題，值得深入探討。

以往作品對杜德及其創立的寶順洋行大多僅簡略介紹，甚至輾轉抄襲，以致史實未能完整確立。為填補此缺，筆者之碩論以此為題加以探討，¹本文即在此基礎上，論述 1860-70 間杜德如何克服困難發展茶葉之種植，並外銷至以美國為主的國際市場。至於本文所用的一手史料，主要是英國劍橋大學典藏之怡和洋行檔（Jardine, Matheson & Co.'s Archives），可以重建不少以往未知之史實。²

一、臺灣開港前怡和與甸特洋行之爭霸

1833 年英國終止其東印度公司（British East India Company）的對華貿易獨佔權，從此各類洋行競起分食貿易大餅。其中甸特洋行（Dent & Co.）與怡和洋行（Jardine, Matheson & Co.）崛起為二大洋行，雙方在大陸與臺灣展開激烈競爭，大多數在華洋行均為其旗下之中小型商行。1860 或 1861 年初，英商杜德（John Dodd）首先是甸特洋行的在臺的船長與行員，1867 年又轉投怡和洋行。因此，二者之發展對杜德而言非常重要，有必要加以討論。

（一）怡和與甸特洋行之崛起：臺灣開港前之非正式通商

18-19 世紀，英國逐漸取代葡萄牙、西班牙、荷蘭等國成為對華貿易的主要歐洲國

¹ 黃頌文，〈清季臺灣開港前後英商杜德與寶順洋行的崛起（1850—1870）〉，東吳大學歷史所碩論，2012。

² The archives are reserved in Cambridge University Library.

家後，也對中國茶等華貨的需求日增，³但華人對英貨無何需求，造成其長期貿易逆差。⁴其後，英國人發現華人願意重價購買鴉片，於是印度英商大量投資鴉片種植，運銷中國以彌補逆差。1773年，英國人取代葡萄牙人，主宰鴉片貿易；同年，英國東印度公司獲印度鴉片種植的壟斷權，並將鴉片銷售委交英國地方商（country merchants，即港腳商人）經手，⁵以規避清廷之禁煙令。⁶

怡和與甸特洋行，原屬英國東印度公司壟斷對華貿易時期旗下的港腳商人，自1833年東印度公司對華貿易的壟斷權於被終止後，二者展開激烈競爭，各自發展為對華貿易的一方霸主，在鴉片戰爭爆發前，幾乎控制對華貿易的三分之二。⁷

怡和洋行由兩名蘇格蘭人查頓（Jardine）和馬地臣（Matheson）於1832年共創，⁸初於東印度公司向廣州公行所租賃的英國新夷館中營業，位於夷館最東端的溪灣；「怡和」之名據說得自匯流入珠江，而畫出夷館區東界的一條小溪。⁹查頓與馬地臣正式成立怡和洋行前，是以港腳商人的身份專營中印鴉片的走私貿易，並為東印度公司代理各種服務，如放款、保險等資金管理、投資藍靛種植、規避清廷的禁令走私鴉片等。¹⁰在政治上，至19世紀末怡和洋行一直是英國惠格黨（Whig，即日後之自由黨）的忠實支持者。¹¹

甸特洋行（Dent & Co.），又名寶順洋行（與杜德日後所創立者同名），是十九世紀中葉在華最主要的英資洋行之一，與怡和洋行齊名，在政治上則為英國托利黨（Tory，即日後之保守黨）的擁護者。¹²甸特洋行起源很早，1823年時，湯瑪斯·甸特（Thomas

³陳慈玉，《近代中國茶業的發展與世界市場》（臺北：中研院經濟研究所，1982年），頁7。

⁴格林堡著，康成譯，《鴉片戰爭前中英通商史》，頁39-40；徐中約，《中國近代史—上冊》（香港：中文大學出版社，2005年），頁165。

⁵ Yen-ping Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism* (Berkeley: University of California Press, 1987), p.22-23；羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》（台北，時報出版社，2001年），頁16-17；汪敬虞，《外國資本在近代中國的金融活動》（北京：人民出版社，1999年），頁1-6。

⁶卜正民（Timothy Brook）、若林丈等編著，弘俠譯，《鴉片政權》（安徽：黃山書社，2009年），頁6；徐中約，《中國近代史—上冊》，頁166。

⁷格林堡著，康成譯，《鴉片戰爭前中英通商史》，頁27。

⁸W. E. Cheong, *Mandarins and Merchants* (London and Malmo: Curzon Press Ltd, 1979), 263；詹姆斯·司圖亞特著，陳寧生、張學仁編譯，《香港與怡和洋行》（湖北：武漢大學出版社，1986年），頁53；參看格林堡著，康成譯，《鴉片戰爭前中英通商史》，頁20。

⁹羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》，頁21。

¹⁰汪敬虞，《外國資本在近代中國的金融活動》（北京：人民出版社，1999年），頁1-6；羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》（台北，時報出版社，2001年），頁16-17、34。

¹¹羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》，頁74。

¹²羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》，頁74。

Dent：蘇格蘭人的後裔）以撒丁尼亞(Sardinia)領事的身分來廣州，並以合伙人的身分加入大衛森洋行(Davidson & Co.)。1824年，大衛森離開中國，該洋行於是改名甸特洋行(Dent & Co.)，中文名寶順洋行，¹³亦有中國文獻稱「顛地洋行」。「寶順」一辭，主要取其「寶貴和順」之意，以期在中國發展順利，但在此非指本文的主角杜德在臺灣的寶順洋行(Dodd & Co.)。寶順與1832年成立的怡和洋行同為英國東印度公司旗下地方商公司之一，主要負責代理業務，如放款、保險、船運業、鴉片走私等。¹⁴直至1833年英國國會終止英國東印度公司的對華貿易特權前，甸特洋行一直與其合作，共享對華壟斷貿易的利益。值得注意的是，甸特的對華貿易立場與東印度公司幾乎如出一轍，主張和平貿易，不贊同強硬立場，堅定地支持該公司的後盾托利黨，¹⁵與其他大部分英國地方商（包括怡和）大異其趣，可見二者關係之友好。¹⁶相反地，怡和則似乎與東印度公司關係不甚和睦，例如馬地臣曾在1821年的一封信中批評過該公司的壟斷貿易是「破壞性的」；查頓則一再嚴批公司游移不定的鴉片政策與低效率的金融運作。

¹⁷

1830年代，來華之英國地方商日增，貿易壓力漸強，加上英國機器棉紡業家之崛起與其擴張銷路的慾望，原來的中國市場無法滿足需求，因此亟欲打開中國的貿易大門，以圖擴展市場生存的空間。以英國棉業家為領導主角，首先透過支持英國國會中主張對外自由貿易的黨派—惠格黨(Whig)，於1833年正式終止英國東印度公司在華的貿易壟斷權。¹⁸此後，英商自由來華貿易者開始激增。

怡和洋行在此期間已藉由支配中印鴉片走私的實力，累積雄厚的財富，在對華英商中居於領導地位，¹⁹對惠格黨之外相巴麥尊(Henry J. T. Palmerston)之對華貿易政策也有一定程度的影響力。²⁰1839年3月12日，《宣宗實錄》即稱查頓，「...船隻鴉片，...

¹³ W. E. Cheong, *Mandarins and Merchants* (London and Malmo: Curzon Press Ltd, 1979), p. 87. 參看格林堡著，康成譯，《鴉片戰爭前中英通商史》（北京：商務印書館，1964），頁27。

¹⁴ Yen-ping Hao(郝延平), *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*(Berkeley: University of California Press, 1987), p. 22-23; 羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯，《怡和洋行》，頁62-63。

¹⁵ 羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯，《怡和洋行》，頁80-81。

¹⁶ 羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯，《怡和洋行》，頁63、74。

¹⁷ 格林堡著，康成譯，《鴉片戰爭前中英通商史》，頁162；羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯。《怡和洋行》，頁72-73。

¹⁸ 徐中約，《中國近代史—上冊》（香港：中文大學出版社，2005年），頁170-171；羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯，《怡和洋行》，頁62。

¹⁹ 勒費窩(Edward LeFevour)著，陳曾年、樂嘉書譯，《怡和洋行—1842-1895年在華活動概述》（上海：社會科學院出版社，1986），頁10-11。

²⁰ 羅伯·布雷克(Robert Blake)著，張青譯，《怡和洋行》，頁81。

多半係其經營，實為奸細渠魁。」²¹

英國由於大量購買中國茶葉，為平衡長期貿易赤字，允許印度英商對華鴉片貿易的擴張，結果由入超轉為出超，白銀增加。²²然對中國而言，銀漏嚴重，於是清廷開始強硬取締。²³道光皇帝於 1839 年令林則徐至廣州徹查鴉片貿易，沒收銷毀鴉片，導致怡和與甸特兩大英商之慘重損失。怡和洋行決定採取強硬手段，向英國國會遊說動武以強破清廷打開中國市場，並懲罰清廷嚴禁鴉片的舉措。²⁴當時的英國外相巴麥尊乃惠格黨要員，海外英商的支持為其政黨執政的重要基礎之一，不能輕忽怡和的要求，²⁵乃運用其影響力，說服英國國會對華動武。1840 年 4 月初，國會居然以極微多數通過進行一場爭議性極大的戰爭。²⁶

1839 年 5 月鴉片戰爭爆發前夕，英國人決定取得一處貿易據點，但仍未決定取何處。此時馬地臣贊成取臺灣，但查頓自倫敦函稱：此島太大而難於控制，因而主張攻佔舟山群島，²⁷割佔臺灣之議未被採用。²⁸1842 年鴉片戰爭結束，英國與清廷簽訂南京條約，割取香港為自由的通商口岸，並獲得在中國五口通商的權利，即廣州、福州、廈門、寧波、上海，英商勢力大增。

（二）臺灣開港前之非正式通商

英商早已注意臺灣的貿易潛力。道光十八年（1838），英商已經運鴉片至基隆、淡水交易並企圖購煤。²⁹英商對臺灣的走私貿易早已出現。北部的雞籠與淡水已於 1851 年半正式地對外貿易，³⁰1854 年，美商 Augustine Heard & Co. 亦至基隆、淡水活動，企圖購

²¹ 《大清宣宗成皇帝實錄》（台北：華文書局，1964），卷 318，頁 25（或頁 5703）。

²² 大英帝國整體對華貿易由入超變出超，主要是對印度英商與其印度殖民政府而言，英國本島對華貿易仍有大量的貿易逆差。參看勒費窩（Edward LeFevour）著，陳曾年、樂嘉書譯，《怡和洋行—1842-1895 年在華活動概述》，頁 2-3；卜正民（Timothy Brook）、若林丈等編著，弘俠譯，《鴉片政權》，安徽：黃山書社，2009 年，6-7。

²³ 卜正民（Timothy Brook）、若林丈等編著，弘俠譯，《鴉片政權》，6-7。徐中約，《中國近代史—上冊》（香港：中文大學出版社，2005 年），頁 165-170。

²⁴ G. W. Carrington, *Foreigners in Formosa, 1858—1874* (San Francisco : Chinese Materials Center, Inc, 1978), p. 23.；查頓退休返國後，代表多數廣東的英商親向英國外相巴麥尊（Palmerston）提出一份強硬的建議書，要求動武對付中國。見黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 8。

²⁵ 羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》，頁 81。

²⁶ 郭廷以，《近代中國史綱》（香港：弘文出版社，1978 年），頁 63。

²⁷ M. Greenberg, *British Trade and the Opening of China, 1800-1842* (New York and London : Reprinted of the 1951 ed, published by University Press, Cambridge, Eng, 1951), P. 212-213. 參見黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 8。

²⁸ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 8。

²⁹ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 134。

³⁰ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 4。

買煤礦，並與金和和號訂約購買樟腦。但因履約糾紛而未實現。³¹1854-57 年，美商 William Robinet 與 Gideon Nye 合作在打狗設行，交易鴉片、樟腦等，運銷香港。³²怡和對臺貿易的首封信函出現於 1855 年，內容是關於樟腦與鴉片的走私。³³至 1858 年-1859 年，怡和與甸特已運售大量的樟腦。³⁴二者在臺之大量貿易之所以密集出現於 1850 年代，可能與福州貿易之衰疲，³⁵以及太平天國的興起使中國東南沿岸貿易受阻有關。³⁶唯不同者，怡和注意臺灣的時間似較甸特為早，1830 年代，當怡和熱心關注臺灣貿易潛力之際，甸特未見舉動。

(三)、臺灣開港後怡和與甸特洋行之競爭（1860-）

怡和洋行對臺之經營，大致有三個階段的演變：³⁷(一)船長(貨監)制 (super cargo or captain)，或依商貿易制時期 (1830 年代—1864 年)³⁸、(二)商務代理人制 (agent) 時期、³⁹(三)委託代理商制 (agency) 時期。⁴⁰事實上，應該還有一個怡和與甸特聯合壟斷臺灣貿易時期 (1861—1865 年 7 月左右)，即二行為避免彼此惡性競爭開始合

³¹ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行〉(上)，《臺灣風物》，32 卷 4 期(1982 年 12 月)，頁 133。

³² 黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行〉(上)，《臺灣風物》，32 卷 4 期(1982 年 12 月)，頁 133。

³³ 葉振輝，〈1850 年代怡和檔臺灣史料輯要〉，頁 1。

³⁴ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行〉(上)，《臺灣風物》，32 卷 4 期(1982 年 12 月)，頁 8。

³⁵ 陳慈玉，〈近代中國茶業的發展與世界市場〉，頁 27；黃嘉謨，〈甲午戰前之臺灣煤務〉，頁 16-17。

³⁶ 陳慈玉，〈近代中國茶業的發展與世界市場〉，頁 28。

³⁷ 黃富三關於怡和洋行對臺貿易三階段論為：船長總監制、商務代理人制與委託代理商制。見黃富三，〈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》(台北：中研院臺灣史研究所)，頁 85-102。

³⁸ 船長 (貨監) 制 (super cargo or captain)：據黃富三研究，臺灣開港前，怡和對臺貿易必需走私，由船長全權負責船隻進出口貨的買賣，並得機動處理各種意外狀況。開港後，外商對臺貿易合法化，遂由船長 (貨監) 制轉向商務代理人制。但怡和在淡水並無立即登岸設行，北臺貿易仍由船長負責了一段時間，才由商務代理制取代。另據郝延平研究，1821 年後，由於清廷下令禁止澳門與黃浦的鴉片走私貿易，英國散商開始了「外洋停泊制度」(the outer anchorage system)，鴉片貿易集中於零丁島。其制即等同於船長 (貨監) 制。見 Yen-ping Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*, p. 113.

³⁹ 商務代理人制時期：開港後，怡和洋行即在臺灣要港設立據點，派怡和的代理人經營。如 1859 年底，首任代理人率洛文 (Thomas Sullivan) 入住打狗即為一例。

⁴⁰ 委託代理商制 (agency) 時期：開港後，怡和對臺貿易之直接經營帶來不少問題，如買辦或銀師的舞弊、華商的競爭、華商付款延遲等問題，使代理人疲於奔命。而代理人與香港總行之聯繫，依賴信函、船隻，緩不濟急。最後改託長駐臺灣條約口岸的獨立商人為其服務，才有效解決上述困難。見黃富三，〈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》(台北：中研院臺灣史研究所)，頁 83-84。

作。1861 年，二者共同壟斷臺灣的樟腦與鴉片貿易，⁴¹至 1865 年 7 月左右才終止。⁴²關於怡和與甸特對臺經貿策略之演變，怡和留下豐富的資料，甸特於 1867 年倒閉後，⁴³則沒有太多相關文獻可供研究。但因二者的經營策略幾乎相仿，疑有相互抄襲，因此彼此的演變理應非常相似。

1860 年臺灣開港後，甸特與怡和展開激烈的貿易爭霸戰，都想在臺灣市場上捷足先登。甸特於 1860 年迅速在臺灣的打狗（今高雄）與淡水建立其商務據點；⁴⁴幾乎同一時間，怡和也在打狗爭先買地設行，二者都以樟腦與鴉片貿易為主。⁴⁵

淡水業務方面，甸特與怡和之間的競爭，正式始於 1862 年，二者將其代理商常駐該處，並在當時北部最重要的都市之一艋舺設有華籍職員部門，安置銀師（shroffs：類似買辦，主要工作是兌錢）。當時甸特駐淡水之代理葡商為 P. F. da Silva。怡和則由華籍代理商經理淡水業務，另由一名英國船長莫里遜（William Morrison）往來淡水、打狗間，監督二處業務。1863 年初，另有英國人廉伯（Churlton C. Rainbow）抵達淡水，擔任甸特駐淡水之代理商。⁴⁶甸特於 1864 年派杜德來淡水、艋舺兩地經營，擔任其代理商。

1865 年，怡和遣漢堡人（Hamburg）美利士來淡水與艋舺設代理行經營。美利士洋行（Mess. Milisch & Co.）自 1865 年 10 月 6 日開業，一直是怡和集團的一員。他以淡水與艋舺為據點展開商務，⁴⁷範圍及於新竹、雞籠，⁴⁸直到其於 1870 年倒閉為止。⁴⁹然而，1867 年杜德之寶順洋行（Dodd & Co.）亦加入，二行成了亦友亦敵的商業盟友，關係微妙。

⁴¹ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, (Taipei : Reprinted by Ch'eng-wen publishing company, 1972) , p. 173、402.

⁴² Dodd & Co. to J.M. & Co., October 25, 1867. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 265.

⁴³ 《北華捷報》，1867 年 8 月 5 日，第 192 頁。參看郝延平譯本，《The Commercial Revolution in Nineteenth Century China》，《中國近代商業革命》（臺北：南天書局，1987），頁 356。（郝延平原文註，頁 318。）

⁴⁴ 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，1999），頁 90、91、94。

⁴⁵ 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》，頁 90-91、94。

⁴⁶ 據黃富三對怡和洋行之研究，怡和洋行之駐臺商務代理人應為 Alexander Morrison，而非 William Morrison。但本文疑其名無誤，全名應為 William Alexander Morrison。見 James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.175-176.；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，1999 年），頁 98。

⁴⁷ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期，頁 5。

⁴⁸ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期，頁 6。

⁴⁹ 黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（下），《臺灣風物》，33 卷 1 期，頁 57。

二、杜德在臺早期之經營：樟腦、鴉片（1860-1865）

1860 年開港後，外商勢力大舉入臺，主要為鴉片、樟腦貿易。樟腦因其醫療、除濕去霉、消臭防蟲、宗教儀式以及化學原料等功能，具有相當大的國際市場。⁵⁰他在此背景下，於 1860 或 1861 年初至臺灣，擔任甸特洋行駐淡水的船長與代理商，在臺灣沿岸做樟腦與鴉片的貿易。⁵¹他在 1867 年 10 月 25 日致函怡和（這時的甸特洋行已於同年 8 月 5 日倒閉），談到樟腦問題時稱：

…直到兩年前，您的公司與甸特洋行對此（樟腦）懷有很大的興趣，兩家公司都與各個樟腦產區中最有影響力的商人締結大量的合約，…您形同擁有樟腦的獨佔貿易。…樟腦船運…由我…以甸特洋行代理商的身份負責執行，從淡水南邊 70 哩處的後壠海岸啟程，…您與甸特洋行的雙桅縱帆船被海關允許造訪非條約口岸，並卸下鴉片，裝上樟腦…。⁵²

1864 年，怡和與甸特均已在淡水陸上置其代理商之居所與倉庫，⁵³杜德當時即在淡水定居，⁵⁴成立其商務據點，⁵⁵並使用甸特安排給他的代理商居所與倉庫，⁵⁶經營其樟腦貿易。當時的英國臣民在南部者有 14 名，而在淡水者僅 9 名，其中三名為新加入者，杜德為其中之一。⁵⁷他最初在北臺灣的主要業務是承辦甸特洋行的進出口業務。在供貨方面，應與後來才投靠的怡和洋行相去無幾，主要是進口鴉片與洋布，出口樟腦、茶葉與其他的臺灣土產。

杜德也與廈門的怡記洋行建立起商業伙伴的關係，並可能在 1864 年（同治三年）已為對岸的怡記洋行（Messrs. Elles & Co.）做貿易的代理服務。據日人中西牛郎所著《泰東哲學家李公小傳》⁵⁸，描述杜德後來的大買辦李春生來臺經商、投靠杜德的經歷時，談及杜德與怡記洋行的關係稱：

⁵⁰ 林欣宜，〈十九世紀的臺灣北部山區與樟腦〉，收於吳密察主編，《臺灣重層近代論文集》（臺北：播種者出版社，2000），頁 84；林滿紅，《清代臺灣之茶、糖、樟腦》，頁 33。

⁵¹ Dodd & Co. to J.M. & Co., October 25, 1867. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 265. ; Haroid M. Otness, *One Thousand Westerners in Taiwan, to 1945, A Biographical and Bibliographical Dictionary*, p. 42-43. ; George Williams Carrington, *Foreigners in Formosa, 1841-1874* (San Francisco: Chinese Material Center, Inc., 1978), p. 190.

⁵² Dodd & Co. to J.M. & Co., October 25, 1867. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 265.

⁵³ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.175。

⁵⁴ *Death of Mr. John Dodd, China Overland Trade Report, 1907, July 22.*, p.43.

⁵⁵ 當時的英國臣民在南部者有 14 名，而在淡水者僅 9 名，其中三名為新加入者，英商杜德為其中之一。見 James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.178. & 403.

⁵⁶ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.175.

⁵⁷ James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.178. & 403.

⁵⁸ 中西牛郎，日治初期在臺日人，對李春生之思想為人推崇備至，尊稱之為臺灣第一位哲學家。著有《泰東哲學家李公小傳》。

「偶有洋商以利士 (Messrs. Elles & Co.)⁵⁹者，信用李公，…東往打狗經營…。翌年（註：指 1865 年），以利士復薦之東渡台北，辦理寶順洋行⁶⁰…」。⁶¹

另外，1870 年（同治九年）5 月 20 日，杜德曾致函怡和：「怡記洋行一直是我的好朋友，至今我仍是他們的代理商。」⁶²由此可知，杜德與怡記洋行的友好關係，早在 1864 年前已經建立。⁶³另據黃富三的研究，怡記洋行所運鴉片多交予甸特洋行之臺灣代理，美利士洋行因此曾於 1867 年 4 月 20 日致函怡和，請怡和務必按月送上一定數量的鴉片，免得被怡記洋行在市場上領先。⁶⁴可知怡記與甸特集團關係密切，由此可推知隸屬於其集團，這也能解釋杜德與怡記之間的良好關係。

最初，杜德在臺灣沿岸做的樟腦和鴉片貿易堪稱順利，但是，1861 年領事館設置後兩、三年來，來臺貿易的外商漸多，對於清朝樟腦專賣的舉措漸感不耐，也對甸特與怡和聯合壟斷樟腦與鴉片貿易大為不滿。因此，其他外商開始向領事施壓，指控甸特與怡和違反條約口岸自由貿易與嚴禁壟斷的基本原則。⁶⁵同時，1865 年 7 月以後，清朝官方突然下令取消甸特與怡和在非條約口岸貿易的權利。杜德於 1867 年 10 月 25 日致函怡和時，談到了這段歷史：

…最後一次由外國人做的樟腦船運…是由我…負責執行，…時在 1865 年 7 月。…然而，不久之後，商務總監向海關委員（通商口委員）下令：禁止外國船隻前往任何港口，除了淡水與雞籠…。結果，兩家公司逐漸對樟腦失去興趣…。⁶⁶

依照清朝官員新令，外商在臺灣的樟腦與鴉片船運貿易只能在淡水與雞籠進行，運腦成本增加，對甸特與怡和的樟腦生意無異是一大打擊。

於是，甸特與怡和在內外壓力的不利因素下，在 1865 年 7 月以後開始有限度地出售樟腦市場給其他的公司，二者並安排各自的代理商經營樟腦，防止更多商行加入樟腦競爭。⁶⁷因此，1865 年間，在臺灣南北做樟腦貿易的商行計有：打狗港的英國公司

⁵⁹ 以利士：指怡記洋行 (Elles & Co.) 創始人 Mr. Elles，總行位於廈門。

⁶⁰ 寶順洋行：此時指甸特洋行 (Dent & Co.) 在淡水的分行，中文名寶順行，由英商杜德主持。

⁶¹ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》（台北：南天書局，2004 年），頁 22。

⁶² Dodd & Co. to J.M. & Co., May, 20, 1870. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, L/494.

⁶³ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁 232-234。

⁶⁴ 黃富三，〈清季臺灣外商的經營問題—以美利士洋行為例〉，《中國海洋發展史論文集》，中央研究院民主主義研究所，1984 年，頁 256-257。

⁶⁵ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.402.

⁶⁶ Dodd & Co. to J.M. & Co., October 25, 1867. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 265.

⁶⁷ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.402.

怡和洋行、甸特洋行、天利洋行（MacPhail & Co.）⁶⁸，淡水與雞籠則有怡和洋行旗下的代理公司美利士洋行（Milisch & Co.，1865 年），⁶⁹還有美國公司富友德·哈士特公司（Field, Hastus & Co.），以及甸特洋行旗下的代理英商杜德（1864 年）。⁷⁰

可注意者，清朝官方於 1865 年 7 月後突然取消甸特與怡和在臺灣非條約口岸貿易的特權時，正值戴潮春事件的餘波進入尾聲之際，清朝當局在戴潮春事件發生前與事件尾聲後對怡和與甸特態度之轉變，值得研究。更值得注意的是，清朝官方對怡和與甸特的這項舉動，原對甸特的代理商杜德是一項打擊，但未料意外刺激杜德發現另一條新興崛起之路—淡水茶業。

三、杜德（寶順洋行）之開創福爾摩沙烏龍茶業

杜德對臺灣發展最大的貢獻是開創福爾摩沙烏龍茶業從種植至精製、外銷均由其首先推動，之後其他洋商與華商方才跟進，從而北臺灣之茶業之榮景。以下討論杜德由發現臺茶至發展臺茶，發達致富的過程，並分析杜德臺茶事業成功的原因。

（一）杜德之率先投資臺茶

至 1860 年開港以前，臺茶貿易的進展十分有限。原因可能與當時清廷的農糧政策、移民政策與臺灣和大陸的米穀市場導向有關。對於當時人口壓力日重的臺灣與大陸而言，茶非必需之物，增加糧產與耕作面積才是當務之急；且臺灣自清治以來，漸成大陸穀倉，臺灣充足的糧源有助兩岸貿易，米穀市場乃成核心；⁷¹茶雖種於丘陵，不影響種稻面積，但大陸市場對臺茶之需求畢竟不足，茶業發展遂被忽略，反不如經營兼有改善土質功能的藍靛有利。⁷²臺茶與大陸茶的競爭不公也是原因之一，1830 年代後，臺茶運廈門與福州市場，當時每擔需繳 2 圓的入口稅才能投行販賣。⁷³臺灣茶種不如福建茶種，也不利臺茶貿易的擴張，英國副領事史溫侯曾於 1861 年對臺茶的報告稱：廈

⁶⁸據 Davidson 說法，英商公司天利洋行（McPhail & Co.）於 1864 年至 1865 年間加入樟腦競爭行列。見 James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p. 176；葉振輝，〈天利行史事考〉，《台灣文獻》（38 卷 3 期，1987 年 9 月刊）。

⁶⁹黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行〉（上），《臺灣風物》，32 卷 4 期（1982 年 12 月），頁 5。

⁷⁰ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p. 403.

⁷¹黃富三，〈施世榜家族史〉（國史館臺灣文獻館編印，2006 年），頁 60-61；陳秋坤，〈清代臺灣土著地權—官僚、漢佃與岸裡社人的土地變遷（1700-1895）〉（中央研究院近代史研究所專刊，1994），頁 17-19。

⁷²蔡承豪，〈從染料到染坊—17 至 19 世紀臺灣的藍靛業〉，國立暨南大學歷史學碩士論文，2002 年，頁 132、214、253。

⁷³連橫，〈臺灣通史〉卷 27，〈農業志〉；陳慈玉，〈臺北縣茶葉發展史〉，頁 7-8。

門及中國之批發商頗多輸入臺茶，使之與品質較高的茶葉摻雜，⁷⁴可知當時臺茶品質不如大陸，使大陸茶商喜用臺茶混摻陸茶，求取暴利。清廷反對擴大華洋貿易的政策，更在無意間影響到臺茶躍升為國際商品的機會。結果，直到 1865 年前，臺灣僅有少量粗製茶出口，本島用茶尚賴大陸進口。⁷⁵

淡水開港後，首任英國副領事史溫侯（Robert Swinhoe）⁷⁶抵達淡水，發現臺灣早有相當數量的茶運銷大陸。他報告道：北臺適合茶業發展，原因是：一、北臺氣候冬季溫濕，因此臺灣的茶季比大陸早。二、臺茶品質可由更好技術從事栽種、烘焙而改進，或選擇更適合其土質氣候的品種。三、有二、三個港口靠近茶葉產地，交通便利。史溫侯還寄臺灣茶葉給三位品茶師，結論是：「茶之味道甚佳，惟製茶與包裝方式過於簡陋。」⁷⁷然而，如前述，他認為臺茶品質不及大陸茶種，因此結論：臺茶僅能出口至大陸港口牟利；除了中國可能的潛力市場新加坡和澳洲外，臺茶不適合在國際市場競爭。⁷⁸

史溫侯完成對英國皇家地理學會的報告後，杜德前往詢問在臺經商的建議，史溫侯認為：樟腦與煤炭較適合杜德去發展，不建議經營臺茶，這可能是杜德後來「發現臺茶」較遲的要因之一。⁷⁹怡和洋行的船長率洛文雖曾在 1861 年 10 月 8 日報稱：他與艋舺三大鴉片經銷商約定共同壟斷北臺貿易，以鴉片交易米、藍靛、硫磺與茶葉，⁸⁰但買茶之事似無下文。同時，當時淡水開港初啟，與清朝官府尚多折衝，前景不明，外商無暇留意諸多細節實況，也可能使臺茶遲遲不被關注。例如領事之設置、⁸¹海關之設

⁷⁴ 見 James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.175；戴寶村，《清季淡水開港之研究》，頁 76-77。

⁷⁵ 林滿紅，《清代臺灣之茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》(1860-1895)，頁 43。

⁷⁶ 史溫侯：Robert Swinhoe，英國之博物學家，對於動植物之採集調查研究極有興趣，1861 年任職駐淡水領事前曾在 1856 年與 1858 年至臺灣從事探險旅行，對臺灣島嶼之動植物生態、種類瞭解甚深。參見戴寶村，《清季淡水開港之研究》(臺北：師範大學歷史研究所專刊，1984)，頁 76-77。

⁷⁷ James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.175、373；戴寶村，《清季淡水開港之研究》，頁 76-77。

⁷⁸ Robert Swinhoe, 'Notes on the Island of Formosa,' *Jounal of the Royal Geographical Society* 34 (1864):15; Niki J. P. Alsford, *John Dodd at Tamsui, The Witnessed Account of British Resident*, p. 8.

⁷⁹ George Williams Carrington, *Foreigners in Formosa 1841-1874*, p. 112.

⁸⁰ JMA, B 8/7.8, Sullivan to JM & Co., October 18, 1861；參看黃富三，〈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》，中研院臺灣史研究所，1999 年，頁 95。(按：據黃富三研究，艋舺三大鴉片經銷商可能指艋舺三大富：張德寶、黃祿、王則振。)，參看吳逸生，〈艋舺三巨富起家談〉，《臺北文物》8:1 (1959 年 4 月)，頁 90-93。

⁸¹ 葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》(臺北：標準書局，1985 年)，頁 119-139。

立、⁸²貿易範圍之劃定⁸³等事。

1865 年 7 月後，清廷指令外商除淡水與雞籠，不得停泊他港後，⁸⁴杜德被迫探詢經營淡水樟腦的可能性，順便對臺灣物產再行調查。當他勘查樟樹林帶時，偶然發現淡水一帶的茶葉品質極佳，深具國際市場價值，而當時尚無人對此大力投資，沒有強力的競爭者，僅有雞籠、艋舺與其西南一帶的農民在園中種植少量茶葉。⁸⁵杜德當機立斷，將能得手的茶葉全數收購，⁸⁶運送一船的烏龍茶至澳門出售，⁸⁷並發現「能在澳門賣到好價錢」，⁸⁸「獲利頗豐」。⁸⁹此證實了淡水茶葉商機無窮，因此將注意力由樟腦轉至茶葉。

（二）杜德之建立「北臺茶葉產銷制度」

怡和與甸特大約在 1854-1856 年間，與江西、福建等地的華人茶商建立起「內地茶葉收購制度」，展開代理中國茶商出口歐美的業務，已如前述。⁹⁰杜德從小就在甸特洋行中工作，與甸特關係深厚，想必熟知甸特這套體系的運作方式。因此，當杜德在 1865 年意外發現淡水茶葉之潛力後，立即應用甸特在大陸建立的「內地茶葉收購制度」，透過買辦李春生，貸款給淡水當地的農民，獎勵種茶，約定收購。當地農民受其鼓舞，力事種茶，⁹¹乃開北臺茶業興盛之端。⁹²

杜德從其首次試銷臺茶至澳門的經驗中證實了淡水茶葉商機無窮，乃當機立斷，

⁸² 葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》（臺北：標準書局，1985 年），頁 162。

⁸³ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.175-176.

⁸⁴ Dodd & Co. to J.M. & Co., October 25, 1867. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 265.

⁸⁵ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.569.

⁸⁶ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.569.

⁸⁷ Reginald Kann 著，鄭順德譯，《福爾摩沙考察報告》（台北：中央研究院臺灣史研究所籌備處），頁 75。

⁸⁸ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.569.

⁸⁹ Reginald Kann 著，鄭順德譯，《福爾摩沙考察報告》，頁 75。

⁹⁰ Yen-ping Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*, p.138-140. ; May Fairbank, *America's China Trade in Historical Perspective* (Cambridge(Massachusetts) and London: Harvard University Press, 1986), p.38-47.

⁹¹ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.570. 參看 Lambt van der Aalsvoort, 林金源譯，陳國棟審訂，《福爾摩沙見聞錄—風中之葉》（臺北：經典雜誌，2002 年），頁 117。

⁹² 日治時期，中西牛郎在其著述中曾道：『...先是英人贊達（註：杜德 John Dodd 的譯音）者，視台茶有奇貨可居，躬來於此，有所調查。復以安溪茶種移植之，又貸農夫以資本，而獎勵栽茶。又明年，以其所製，售之廈門，則利市三倍。乃設工場於艋舺，從事炒製，此為臺灣製茶之始。佐贊達者乃李公，公嘗云：「淡水產茶...考其出產之始，只僅數百餘擔而已。當日土人不諳炒製之法，以此幾乎中廢。適余貿易北部，見其地質堪植佳茗，乃苦口勸土人（註：指當地人，非今日意義之土著），使其栽植」。...』。李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，（台北：南天書局，2004），頁 29。

透過買辦，貸資於農，進行條件可能相當優厚的臺茶收購，鼓勵種茶，從此開啟了杜德在淡水經營臺茶的事業。⁹³另外，為了改善臺茶品質不如大陸茶的問題，杜德從1865-1866年間，開始從福建引入廈門的安溪茶種試植，以期改善臺茶品質。⁹⁴

1867年，杜德將淡水茶葉再度試銷澳門，又賣得了好價錢，⁹⁵同時帶給出口商和生產者一筆可觀的利潤。⁹⁶接著，他將售茶範圍由澳門擴大至廈門，大多由此轉運美國。⁹⁷按，當時輪船多由臺灣先經廈門、香港等處，經印度洋、大西洋，再至美國。結果，臺茶「利市三倍」，⁹⁸使他信心大增，加速擴大茶葉的栽培。⁹⁹關於這一段早年在淡水經營茶葉的經歷，杜德於1900年回英國後，曾投〈福爾摩沙〉一文至蘇格蘭地理學會敘其經過：

…1865年勘查樟樹林區時，我無意中發現肉桂樹及十至十二呎高的野生茶樹。…茶樹的經營比較成功。經探詢，我發現在雞籠與艋舺，以至艋舺西南地區，有農戶在園中種植少量茶葉，主要供應國內消費。我將能得手的茶葉收購一空，並發現這些茶葉能在澳門賣到好價錢，於是立刻透過我的買辦（李春生）借貸資金給農民，讓他們擴大栽培，此外，我還從廈門（一般文獻言從安溪）引進茶樹枝條。¹⁰⁰

杜德當時收購臺茶的地區究竟多大？據他後來發表的文章〈福爾摩沙〉稱：他剛發現臺茶之潛力時，注意到「雞籠與艋舺，以至艋舺西南地區，有農戶在園中種植少量茶葉」，¹⁰¹這暗示了杜德接下來投資臺茶的地域。又據1878年的海關報告，水返腳

⁹³ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.569.

⁹⁴ 美國記者 Davidson 曾紀錄杜德於1866年引入福建安溪茶種試植，但杜德在1890年投稿蘇格蘭地理學會〈福爾摩沙〉一文中，言他在1865年發現淡水茶葉的潛力時，「『立刻』…貸資於農，…且也自廈門引進茶樹枝條。」言下之意似指杜德發現淡水茶葉後不久，即行福建茶種的移植，故本文書1865-1866年移植福建茶種。參看 John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.569；James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.373.

⁹⁵ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p.373.

⁹⁶ Reginald Kann 著，鄭順德譯，《福爾摩沙考察報告》，頁72。

⁹⁷ 參看羅伯·布雷克（Robert Blake）著，張青譯，《怡和洋行》，頁154。

⁹⁸ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》（台北：南天書局，2004），頁22。

⁹⁹ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.570. 參看 Lambrt van der Aalsvoort, 林金源譯，陳國棟審訂，《福爾摩沙見聞錄—風中之葉》（臺北：經典雜誌，2002年），頁117；《歷年海關報告》；臺灣總督府民政部殖產課，《臺灣總督府民政部殖產報文》；戴寶村，《清季淡水開港之研究》（臺北：師範大學歷史研究所專刊，1984），表四、1；林滿紅，《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》（臺北：臺灣行經濟研究室，臺灣研究叢刊第115種，1978），頁2、20-21；李文良，《中心與周緣—臺北盆地東南緣淺山地區的社會經濟變遷》（臺北縣立文化中心出版，1999），頁80。

¹⁰⁰ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.570. 參看 Lambrt van der Aalsvoort, 林金源譯，陳國棟審訂，《福爾摩沙見聞錄—風中之葉》（臺北：經典雜誌，2002年），頁117。

¹⁰¹ John Dodd, *Formosa, The Scottish Geographical Magazine*, 1895, p.570. 參看 Lambrt van der Aalsvoort, 林金源譯，陳國棟審訂，《福爾摩沙見聞錄—風中之葉》（臺北：經典雜誌，2002年），頁117。

(今汐止)、深坑、暖暖(近雞籠一帶)一帶是首種臺茶獲利之處。¹⁰²這些地方在艋舺東部一帶，應與杜德之推廣種植關係甚大。另有說法認為三角湧(今三峽)部分人民受杜德鼓勵，最早廣事種茶外銷；¹⁰³或言杜德最初注意到海山堡(今三峽一帶)與拳山堡(文山堡，今文山區一帶)的農民種茶。¹⁰⁴這些說法大致可信，因為這些地方早有種茶的歷史，如艋舺德春行的黃龍安即曾於杜德「發現」臺茶的那年(1865年)，率領親族至三峽投資種茶。¹⁰⁵

依此，我們可大致推斷：杜德的臺茶收購區域相當廣闊，幾乎擴及整個臺北盆地裡任何一處有種茶的地方。至於為何後來海關報告言水返腳(今汐止)、深坑、暖暖最早種茶獲利，推測與其開發較晚，容易擴張，不易與當地勢力的利益衝突有關。在杜德的銳意經營下，從1866年起茶葉出口急速成長，成為淡水港最引人注目的貿易項目。

¹⁰⁶

根據現有資料，杜德似為最早來臺灣北部經營茶業的洋人，因此其經營茶業之經驗豐富。至少，文獻上似未見有比他更早來臺灣北部經營茶業者，這可能有利於其對臺灣茶市的充分佈局、佔得先機。¹⁰⁷

(三) 旬特與怡和對杜德茶葉先後之資金支持

杜德最初於1865年經營淡水茶業時，沒有雄厚的資本，不可能單靠自己貸資於農，廣事種茶，勢需有力的資金供應者為援，方能成功。杜德既然與旬特關係深厚，又為旬特駐淡水的代理商，且旬特又在大陸建立起「內地茶葉收購制度」，經驗豐富，故而旬特極可能是杜德有力的資金提供者。

杜德既然要繼續擴大臺茶貿易，如茶葉種植面積的擴大、精製茶廠的建立、茶工與茶業師傅的廣聘等，勢需更多資金。旬特洋行於1867年面臨倒閉危機，逼使杜德投靠怡和集團，以取得資金與商品供應。以當時環境言，怡和不僅是中國「內地茶葉收

¹⁰² 黃富三等編，《清末臺灣海關歷年資料》(*Maritime Customs Annual Returns and Reports of Taiwan, 1867-1895*)，台北：中研院臺灣史研究所出版，1997，頁211。

¹⁰³ 李章榮，《仙景李氏族譜》，1974年編，頁41、42、82；蘇欽讓，《三峽庄誌》，1934年（昭和9年）編，頁15-17、19、30；參看王世慶，《淡水河流域河港水運史》（中央研究院中山人文社會科學研究所，1998），頁45；

¹⁰⁴ 胡玉雪，〈臺灣茶的貿易—公元1864至1890年〉，《臺北文獻》，38期，1976年，頁34。

¹⁰⁵ 〈前清開墾永福庄先輩黃龍安昆仲傳〉；黃謙光，〈開墾永福庄記〉；謝維修，《龍山翠微—大溪鎮龍山寺沿革誌》，2005，頁24；林炳任，《藍金傳奇》（臺北：臺灣書店，2010），頁37。

¹⁰⁶ *Taiwan Political and Economic Reports 1861-1960*, Vol. 1., edited by Robert L. Jarman, Archive Editions, 1997, p.276.

¹⁰⁷ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present.*, p. 373

購制度」的創始者之一，熟悉茶葉收購的經營，¹⁰⁸也是杜德最有力的資金供應者。因此，杜德與怡和建立臺茶經營的借貸關係是極有可能的，這由杜德於 1870 年 5 月 20 日致函怡和的報告可見端倪：「當您的資本被用來買茶時，我們已經停止為您買樟腦。我們將謹遵鈞意，呈給您我們每個月帳目的副本。」¹⁰⁹

（四）掌握美國茶業市場之資訊

當時美國快速發展的茶葉內需市場，也是杜德決心投資臺茶，並且事業成功的重要原因。

美國自開國以來，需茶甚殷。美國南北戰爭（1861—1865 年）於 1865 年 6 月 12 日結束後，¹¹⁰需求有增無減，世界茶葉市場因此有了新的發展契機。同時，美國是當世人口成長最快的國家，都市人口猛增，有利經濟的群聚效應。其次，美國逐漸轉型為工業化國家，生產與貿易規模飛躍成長，有助於其國際貿易的擴張。¹¹¹交通方面，承上二因，鐵路需求日增。1828 年起，為了與紐約競爭美國內陸的貿易，巴爾帝摩（Baltimore）與俄亥俄（Ohio）之間興建起美國第一條商貿鐵路，此後鐵路興建規模有增無減。¹¹²1849 年，美國發現加州金礦後，更掀起一波「鐵路狂熱」，不因南北戰爭期間絲毫停滯；¹¹³1869 年，美國更完成東西橫貫鐵路。美國東岸水運網的地位可能也相當重要，邁阿密、密西西比河流域與北美五大湖區間的運河網，便利了美國東岸一帶的交通，也帶動商業城鎮的成長。¹¹⁴以上發展，使美國國內交通更為方便快速，有助運輸成本下降，更有利杜德的臺茶外銷在美國市場的拓展。¹¹⁵

（五）創設臺灣第一所精製茶廠

¹⁰⁸ Yen-ping Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*, p.138-140. ; May Fairbank, *America's China Trade in Historical Perspective* (Cambridge(Massachusetts) and London: Harvard University Press, 1986), p.38-47.

¹⁰⁹Dodd & Co. to J.M. & Co., May 20 , 1870. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, L/ 492.

¹¹⁰領導美國南方聯軍的李將軍於 4 月 9 日率維吉尼亞軍向北方軍投降後，路易西安納州軍與德克薩斯州的加爾維斯頓港軍團陸續於 5 月 26 日與 6 月 12 日投降，結束了美國南北戰爭。參看陳靜瑜，《美國史》，（臺北：三民出版社，2010 年），頁 147 。

¹¹¹John M. Blum, Edmund S. Morgan, Willie Lee Rose, &c, *The National Experience: A History of the United States*, (Connecticut, Edited in New Haven, third edition, 1973, p. 295.

¹¹²John M. Blum, Edmund S. Morgan, Willie Lee Rose, &c, *The National Experience: A History of the United States*, p. 295-296.

¹¹³John M. Blum, Edmund S. Morgan, Willie Lee Rose, &c, *The National Experience: A History of the United States*, p. 295-297, 418-420. ; 林立樹，《美國通史》（臺北：五南出版社，2003 年），頁 242 。

¹¹⁴John M. Blum, Edmund S. Morgan, Willie Lee Rose, &c, *The National Experience: A History of the United States*, p. 295.

¹¹⁵John M. Blum, Edmund S. Morgan, Willie Lee Rose, &c, *The National Experience: A History of the United States*, p. 418. ; 林立樹，《美國通史》（臺北：五南出版社，2003 年），頁 242 。

杜德大約從創立公司（1867年7月1日）後至1868年，開始從大陸招徠茶工。特別是廈門與福州一帶的茶工，勤奮、工資低廉、技術純熟，有助於臺茶生產成本降低，並增加供貨量。結果出乎意料的好，臺灣茶葉的品質與價格皆超越同期的福州與廈門茶行。1870年3月8日，杜德致函怡和道：「我從福州帶來一些瞭解如何製造香味四溢之茶的人…我將會立即讓他們上工製茶。」¹¹⁶1870年5月20日，杜德又道：「…茶的樣品送到其他人手中品驗，立刻就有了訂單，結果我從大陸招徠工人支援包裝與焙茶的工作，而每一年我的生意都在增加，…我們…有大量的商品在手上，…每天都在增加貨量。」¹¹⁷當時的美國博物學家史蒂瑞談到臺灣北部茶業發展時，也談到福爾摩沙茶葉的開始時品質並不好，但是「後來從廈門引進一些技術人員，…現在福爾摩沙的茶葉…品質已經優於廈門的茶葉了。」¹¹⁸後來，美國記者Davidson追述這段歷史時亦道：「杜德…1868年後，則由廈門及福州帶來熟練工人，…」¹¹⁹。

另外，杜德還請來廈門一帶的茶葉師傅，從事臺茶的生產加工，讓臺灣製茶技術更純熟。史蒂瑞對此曾道：「…本地的茶葉貿易，幾乎可說是由外商一手推動的。他們從廈門茶區引入製茶的師傅，用這些師傅來烘焙與製作本地茶農生產的茶菁。」¹²⁰由此可知，引入大陸勞工與茶葉師傅也是杜德經營臺茶成功很重要的原因。¹²¹

（六）引入大陸茶種，改良臺灣茶種

一般臺茶從種植到收成，大約要經過三至四年。¹²²杜德自於1865至1866年間自福建安溪引入優良的茶種枝條，在臺灣丘陵地上廣事種植，約在1868至1869年間收成，此正是他運臺茶直銷紐約並廣受好評的年份。筆者推測，1869年運銷紐約的臺茶，很可能就是他於1865至1866年移植來臺的福建安溪茶。

¹¹⁶ John Dodd to J.M. & Co.'s Private Letter, March 8, 1870.; George Williams Carrington, *Foreigners in Formosa, 1841-1874* (San Francisco: Chinese Material Center, Inc., 1978), p. 190.

¹¹⁷ Dodd & Co. to J.M. & Co.'s letter, May 20, 1870. J. M. & Co.'s Archives, B/8/7, letter no. 494.

¹¹⁸ 史蒂瑞，《福爾摩沙及其住民》，頁204。

¹¹⁹ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, 1972. p.373-374.

¹²⁰ 史蒂瑞，《福爾摩沙及其住民》，頁187。

¹²¹ 據後來美國記者Davidson與法國調查員Reginald Kann關於臺灣的報告，外商雇用茶工，是男女小孩不拘的。對此，Reginald Kann報告道：「採茶時由婦女和兒童在各茶樹行間穿梭，把每顆茶樹的葉子摘下來，然後丟到背簍或柳條籃子裡面。……這些工人每日工作11小時，按照動作的快慢，可賺9厘至15厘，他們大部分不是本地人，而是每年四、五月到十月，茶葉收穫季節期間，渡海過來，住在首府郊區的中國婦女。」¹²¹我們不確定杜德雇用茶工是否男女小孩不拘，但可能性頗高。見James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.385; Reginald Kann著，鄭順德譯，《福爾摩沙考察報告》，頁73—74。

¹²² James W. Davidson, *The Island of Formosa, Past and Present*, p.381。參看戴寶村，《清季淡水開港之研究》（臺北：師範大學歷史研究所專刊，1984年），頁80。

(七) 杜德由艋舺轉至大稻埕開創新局

杜德經營臺茶的主要貿易據點，原在艋舺，然而在 1868 年 10 月間，因與當地郊商大族們諸多商業利益的衝突，如茶葉種植對藍靛業可能的衝擊，商品競爭等，因此以寶順租屋事件為爆發起點，釀成全城反英商的武裝示威，清朝官員亦背後支持，迫使杜德最終決定離開艋舺，另擇大稻埕為新茶葉貿易中心。詳情請見筆者碩論。¹²³

杜德選擇大稻埕為新發展據點，可說是明智的選擇。大稻埕沒有像艋舺那麼複雜的官商環境，其居民與杜德之間也沒有任何利益衝突，相反地，杜德的製茶事業還為當地窮困的居民帶來大量就業與致富的機會，也讓大稻埕的經濟開始快速繁榮，生活水準急升。美國博物學家史蒂瑞於 1873-1874 年以後，談到當地居民對杜德的看法時，說道：

杜德先生對於島上商業的發展付出許多努力，其中投注最多心力的，就是茶葉的種植與製作。他初來福爾摩沙時，受到漢人的強烈敵視，他們好幾次都要圍攻他。但他靠著無比的勇氣來捍衛自己，因而能夠在漢人地盤上立足，並得到漢人的普遍尊敬。¹²⁴

史蒂瑞顯然不知道杜德由艋舺遷移大稻埕的轉折，至少至 1870 年前，相當數量的艋舺商民對杜德的敵視應該無變，但大稻埕居民因杜德經營之茶業受益甚深，因而普遍尊敬他，也是事實。

臺灣茶葉之烘焙、包裝原不在臺灣本地，而是採茶粗製後送往對岸的廈門等處包裝外銷，不足支應臺灣茶業的大力發展。於是杜德從 1867 年創立公司開始，便積極建立完整的北臺茶葉精製出口鏈，集資設立艋舺茶廠（後來遷至大稻埕），做焙茶、挑選、包裝之工作，取代原先廈門的茶葉出口，結果非常成功，杜德經營下的淡水茶葉精製出口開始剝奪原本屬於廈門、福州之茶葉出口地位。美國記者 Davidson 對此曾著述道：

…杜德運一批茶葉去澳門，售價甚高。他滿懷希望開始烘茶於艋舺。
1867 年前，未烘焙的茶葉裝在竹籃中運往廈門去烘，¹²⁵然而 1868 年後，…出口的茶葉都是自己烘焙好後運往外國。…
…廈門及福州商人起先不把淡水當成競爭對手，竟然被迫承認（福爾摩沙茶葉）

¹²³ 黃頌文，〈清季臺灣開港前後英商杜德與寶順洋行的崛起（1850-1870）〉，東吳大學歷史碩論，2012。

¹²⁴ 史蒂瑞，《福爾摩沙及其住民》，頁 110。

¹²⁵ Davidson 此段有誤，應是僅作粗烘，未予精製之臺灣茶葉送廈門精製。

之急速增加。...¹²⁶

杜德在蘇格蘭地理學會發表的文章〈福爾摩沙〉，也談到當時在艋舺與大稻埕經營茶葉生產加工的情形：

我先在艋舺從事小規模經營，隨後在大稻埕擴大生產。…茶葉出口量逐年增加。廈門與福州商人起初不樂意淡水成為茶葉港，然而不久之後，他們也開始買賣福爾摩沙茶葉。¹²⁷

總之，杜德將茶葉生產與銷售的完整產銷鏈掌握在手後，其成功已是指日可待。

四、買辦李春生的角色

寶順洋行之所以能快速在茶葉方面發跡成業，除杜德本人過人的商業頭腦與投資魄力外，其買辦李春生的貢獻亦不可小覷。¹²⁸

李春生出生於道光 18 年（1838 年）12 月 27 日，¹²⁹正好與杜德同年出生，為福建泉州府同安縣廈門人。¹³⁰據他所言：其祖先原為隴西望族，因沒落而南徙。¹³¹其父操舟為業，家境貧困，從小隨姊同「為擔飯供父之役」，與鄰居小孩攜菓叫賣。¹³²曾入鄉校唸書，旋因貧半廢。1851 年，15 歲時，隨父由倫敦宣道會的宣教師亞歷山大（Alexander Stronach）在廈門受洗，成為基督徒，¹³³並「學英語，間讀報紙，遂得知外國大勢。」¹³⁴他又兼學陶藝、開店經商，從此開啟了商人生涯。當時洋商以英商最多，李春生因居口岸都市廈門，又懂英語，故得與外商勢力接觸。¹³⁵

¹²⁶ James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, reprinted by Ch'eng-wen publishing company, Taipei, 1972. p.373-374

¹²⁷ John Dodd, *Formosa*, The Scottish Geographical Magazine, 1895, p.569.

¹²⁸ 李春生：據東西牛郎記述：李春生於道光十八年（1838 年），福建廈門人，家貧。十五歲，隨父信基督教，學陶經商。1863 年，逢粵匪竄閩，廈門蕭條，怡記洋行協助李氏，轉薦為杜德買辦，以茶業致富，成為北臺灣僅次於林維源家族的大富豪，民間故言：蕃勢李仔春（註：「蕃」指歐美人）。成富後，慷慨解囊，熱心於社會公益、慈善救助與教育事業，著書立說甚多。著有《主津新集》、《東遊六十四日隨筆》、《民教冤獄解》、《天演論書後》、《東西折衡》等書。

¹²⁹ 依照其墓誌銘，生於道光 17 年 12 月 17 日（1838 年 1 月 12 日），終於大正 13 年（1924）9 月 7 日，享壽 88 歲。參見賴永祥著《教會史話》（臺南市：人光出版社，2001），第六輯。

¹³⁰ 《台灣總督府公文類纂》，第 13 冊第 8 件，第 82 頁。1895 年十二月一日李春生自序。

¹³¹ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》（台北：南天書局，2004），頁 21。

¹³² 同上。

¹³³ 賴永祥著《教會史話》（臺南市：人光出版社，2001），第六輯。

¹³⁴ 吳錫璜，《同安縣志》（臺北：成文出版社，1967，據 1939 年鉛印本影印），卷 36，頁 5。參看陳慈玉，《台北縣茶業發展史》（臺北：稻香出版社，2004 年），頁 11。

¹³⁵ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁 21。

1855 年，19 歲時，他的貿易事業已經遍及中國東南沿海，包括臺灣在內，「渡海經商，北至上海，南至香港，東至臺灣，舉凡寧波、福州、潮州、打狗、臺南等處，生平俱經躬親歷過」。21 歲（1857 年）時，在廈門受英商和記行¹³⁶雇為買辦，兼為南北洋貨暨茶葉商會。¹³⁷如此豐富的中國南北經商經驗，加上任職「茶業公會」與廈門英商和記行的買辦，必使李春生在中西貿易方面累積相當的財富、商業人脈及國際貿易的經驗，並得知中國茶葉在世界市場的潛力。相信這對李春生後來協理杜德經營北臺茶葉的幫助很大。

在此有一個疑問，茶業商會乃日治時期後才出現，何以李春生在 1857 年已經參與？據陳慈玉研究，上海茶業會館首建於咸豐五年（1855 年），後因太平天國之亂而傾頽，未經重建。¹³⁸故本文推測：此時李春生參與之茶業組織可能不是日治時期的「茶業商會」，而是與上海茶業會館體系有關的茶業組織，詳情待考。

李春生至此前景看好，然中遇危機。1863 年，時年二十六歲，李春生逢「粵匪竄閩，直陷漳州」，結果「廈門商業因之摧殘，人民流離四方，光景荒涼，莫可言喻」，李春生多年的經商成果因而付之一炬，¹³⁹其服務的和記洋行生意可能亦受牽連。在此

¹³⁶和記行：在此非指 1872 年出現的大稻埕五大洋行之一和記洋行（Boyd & Co.），可能是其前身 F. D. Syme & Co.，中文名亦和記洋行，其於 1850 年代由 Francis Darby Syme 成立於廈門，從事運賣華工（大多是福建）至世界各國的工作，範圍遍及澳洲、英屬蓋亞那、加利福尼亞、哈瓦那、夏威夷等。至於後來出現的和記洋行（Boyd & Co.）的創行老闆 Thomas Deas Boyd，當時是為 Francis Darby Syme 工作。1862 年 3 月，Francis Darby Syme 將其廈門財產賣給 Thomas Deas Boyd，原因疑與太平軍在福建一帶的戰事有關。因此，我們可以假設後來的和記洋行（Boyd & Co.）始自 1862 年。過去有人認為和記洋行在 1862 年前尚未出現，判斷〈李春生生平序文〉中記李春生於 1857 年服務的和記行，實為怡記行的筆誤，但事實上李春生所記應該無誤。參看網路資料

<http://www.takaoclub.com/personalities/BoydCo/index.htm>、李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》（台北：南天書局，2004），頁 22、229；James W. Davidson, *The Island of Formosa, past and present*, p. 374；李春生，〈李春生生平序文〉，《台灣總督府公文類纂》第 13 冊第 8 件。

¹³⁷《台灣總督府公文類纂》，〈李春生自序〉，第 13 冊第 8 件，明治二十八年十二月一日，李春生序，第 82 頁；參看網路資料臺灣文獻館：<http://www.th.gov.tw/epaper/view2.php?ID=29&AID=40>。

¹³⁸陳慈玉，〈近代中國茶業的發展與世界市場〉（中央研究院經濟研究所，現代經濟探討叢書，第六種，1982 年），頁 196。（按：另據 1876 年《淡水海關報告》記載：「華人茶行年中召開一次會議，若某茶行被發現摻假，將罰四百元，假貨且予沒收。」雖未言明茶行有常設公會，但顯有茶業公會之設立。參看林滿紅，《清代臺灣之茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》（1860-1895）（台北：聯經出版社，1997 年），頁 114。）

¹³⁹粵匪竄閩…：此即太平軍的漳州之役，霧峰林家的林文察代表清廷，擔任福建陸路提督，與太平天國將領李世賢作戰，死於此役。參看李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁 22；黃富三，《霧峰林家》（台北：自立晚報出版，1987 年），頁 334-341。

貿易生涯危機當頭之際，李春生偶然結識了怡記洋行的老闆以利士¹⁴⁰，經其介紹前往臺灣打狗為其經商。¹⁴¹但因生意不順，到了第二年（1865年，時年28歲），以利士又將李春生推薦給甸特洋行在淡水的代理商杜德，成為其下買辦，¹⁴²李春生因此開始與杜德開啟另一波新事業。¹⁴³

李春生在杜德底下擔任買辦未久，迅即展現其超人的經商長才。在杜德發現淡水宜於茶葉經營，而他人尚未投資開發後，李春生成了杜德擴展其北臺茶葉貿易最得力的助手，貸資於淡水農民，力勸廣事種茶。《同安縣志》對此曾紀錄道：

…先是，英人德克（杜德）以淡水之地宜茶，勸農栽種，教以焙製之法。以是臺北之茶聞內外，春生實輔佐之。¹⁴⁴

李春生對杜德之貢獻良多，因此據說二人關係甚佳：「辦理寶順洋行，¹⁴⁵所謀靡不應手順心，賓東之間，大有相識恨晚也。…」¹⁴⁶若無李春生大力協助，則杜德之擴展茶葉貿易未必容易展開。但奇怪的是，儘管杜德與李春生有如此良好的關係，其後經商的相關記錄卻始終未提買辦之名，原因未知。

由上而觀，李春生確為協助杜德在淡水茶業發跡的重要人物之一。雖臺茶經營推廣全球之始，不在李春生，但其幫助杜德經營茶業，亦發揮關鍵作用。

結論

臺灣自1624年荷蘭人入主後即蛻變為貿易導向之經濟體，最初以東亞地區為貿易圈，從1683年清領後與中國大陸形成互補經濟體而降低與外國的貿易關係。然至1850年代前，臺灣因平原開發殆盡與大陸市場遭遇競爭而面臨發展瓶頸。未料1858-60年臺灣開港後，因外商之進駐，又被納入世界經濟圈，對外貿易再興而繁榮。在外商中引領新方向的要角當推杜德（John Dodd）。

本文顯示杜德原本是香港英商甸德洋行旗下的雇員，主要經營臺灣的鴉片與樟腦

¹⁴⁰ 以利士：指 Elles & Co.（怡記洋行）的創行者 Mr. Elles。

¹⁴¹ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁22。

¹⁴² 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁22、232-234。

¹⁴³ 《台灣總督府公文類纂》第13冊第8件，明治二十八年十二月一日，李春生序。第82頁。

¹⁴⁴ 吳錫璜，《同安縣志》（臺北：成文出版社，1967，據1939年鉛印本影印），卷36，頁5。參看陳慈玉，《台北縣茶業發展史》（臺北：稻香出版社，2004年），頁11。

¹⁴⁵ 寶順洋行：此指甸特洋行（Dent & Co.），非指杜德後來在1867年創立的寶順洋行（Dodd & Co.）。

¹⁴⁶ 李明輝、黃俊傑、黎漢基合編，《李春生著作集—附冊》，頁22。

貿易，但因 1865 年貿易港口受限制，乃轉往淡水尋求出路。獨具慧眼的他，既認識北臺灣生產優質茶葉的條件，又掌握國際茶葉市場的資訊，尤其是美國南北戰爭後深厚的發展潛力，當機立斷，創立貸款與預購之「茶葉產銷制度」，鼓勵北臺灣農民種植烏龍茶。他進而設立「寶順洋行」，創設精製茶廠，將成品直接推銷至以美國為首的西方國家，不必假手廈門茶廠，因而獲取優厚利潤。再者，杜德之事業實有賴其買辦李春生之協助，幾乎所有杜德之發展策略均由其居中媒介並執行，因此二人被並稱為「臺灣烏龍茶之父」。

杜德之成功產生後續之「蝴蝶效應」，¹⁴⁷隨後其他洋行亦跟進，因而建立了福爾摩沙烏龍茶之國際品牌（Formosan Oolong Tea），甚至影響日後華商之發展包種茶。杜德發出之第一彈（fire the first shot），導致十九世紀後半葉北臺灣即因茶葉之大量出口而興盛，間接促成臺灣政治、經濟中心之北移，故稱其為轉變歷史發展方向的大功臣亦不為過。

¹⁴⁷ 原指蝴蝶振翅產生之微風，影響氣流，在某種條件下逐漸擴大為風暴，比喻某一小事產生連鎖效應，轉變為大事。

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生



新北市立淡水古蹟博物館

2013 淡水洋行的歷史與新貌研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamsui



活動照片

EVENT PHOTOS



新北市政府文化局李玟主任秘書致詞



新北市淡水區蔡葉偉區長致詞



大會引言人黃富三教授



大會貴賓合影



上午場次主持人海洋大學卞鳳奎教授



關西大學松浦章教授發表〈19世紀環臺灣東亞航運的展開〉



廈門大學陳支平教授發表〈廈門開港歷史與鼓浪嶼世界遺產的推動〉



九州大學藤原惠洋教授發表〈關於日本歷史建築物保存修復與再利用之時潮—活化港都文化、創造力之都市再生〉



下午場次主持人新北市立淡水古蹟博物館廖文卿館長



成功大學陳世明教授發表〈歷史區域再生與生活文化發展—以臺南市舊城歷史區域為例〉



臺灣師範大學徐燕興老師發表〈大稻埕歷史街區保存經驗、困境與可能性〉



中央研究院陳國棟教授發表〈外人僑居與淡水開港後的地方經濟〉



中原大學黃俊銘教授發表〈淡水得忌利士洋行舊址遺構的歷史與未來〉



淡江大學黃瑞茂教授發表〈歷史街區活化的想像與策略—以淡水藝術大街為例〉



新北市立淡水古蹟博物館廖文卿館長主持綜合座談



綜合座談—學員提問



綜合座談—學員提問



綜合座談—專家學者回應



綜合座談—專家學者回應



研討會議場盛況



學者與學員進行會後交流



媒體採訪研討會消息



10月26日參訪研習學員報到



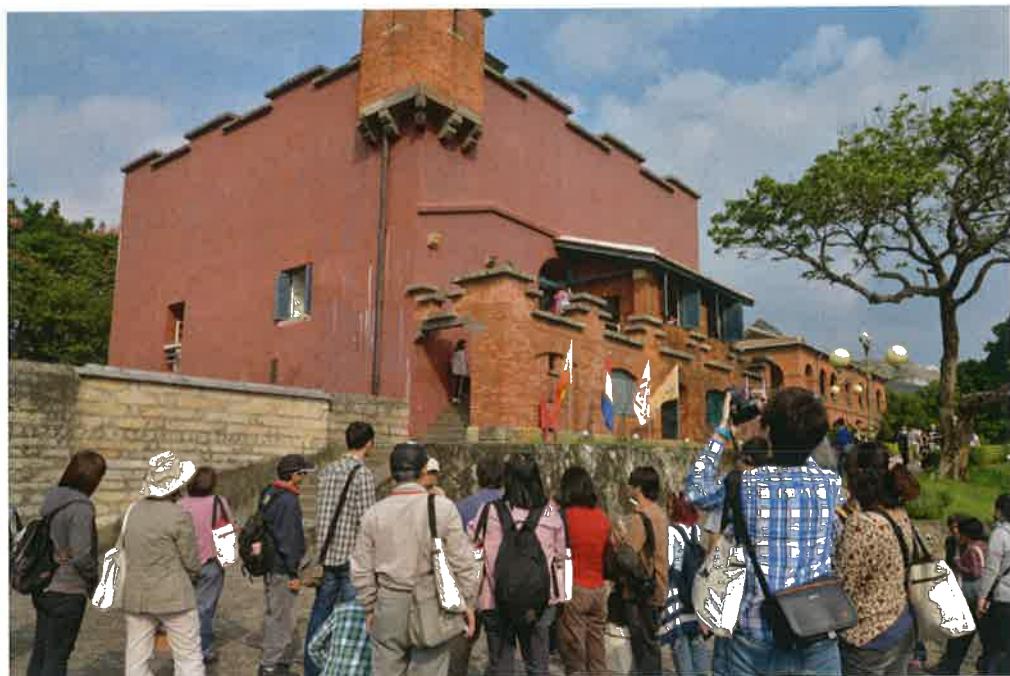
由館長進行導覽講師介紹及活動說明



參訪學員列隊出發



淡江大學周宗賢教授解說海關碼頭歷史



參觀淡水紅毛城



新北市立淡水古蹟博物館王婉華小姐為日本學者進行解說



參觀理學堂大書院



走訪埔頂歷史街區馬偕之路



周宗賢教授解說得忌利士洋行



學員於淡水渡船頭搭船前往關渡



周宗賢教授於船上解說淡水河航線歷史



從河面看淡水洋樓



從河面看大屯山脈



周宗賢教授為學員解說關渡宮歷史



謝德錫老師沿著淡水河岸為學員進行導覽



謝德錫老師解說穀牌倉庫歷史



學員參觀殼牌故事館內部展示



活動圓滿結束，館長感謝大家的參與及協助

19世紀東亞港市 的歷史記憶與新生

新北市立淡水古蹟博物館
2013 淡水洋行的歷史與蛻變研討會

2013 Conference on the History and Regeneration of Foreign Trading House in Tamshui



附錄

APPENDIX

新北市淡水區【古蹟】一覽表(截至102年9月30日)

編號	名稱	類 別	級 別	公告指定日期(民國)	面積 (平方公尺)	管理使用單位
1	淡水紅毛城	衙署	國定	72.12.28	11,352	新北市立淡水古蹟博物館
2	鄞山寺（汀州會館）	寺廟	國定	74.8.19	2,131	鄞山寺
3	理學堂大書院 (牛津學堂)	書院	國定	74.8.19	1,178	真理大學
4	滬尾礮臺	關塞	國定	74.8.19	26,711	新北市立淡水古蹟博物館
5	淡水龍山寺	寺廟	市定	74.8.19	515	淡水龍山寺
6	淡水福佑宮	寺廟	市定	74.8.19	1,909	淡水福佑宮
7	馬偕墓	墓葬	市定	74.8.19	581	淡江中學
8	前清淡水關稅務司官邸 (小白宮)	衙署	市定	86.2.25	3,345	新北市立淡水古蹟博物館
9	淡水外僑墓園	墓葬	市定	87.8.29	909	財政部國有財產局
10	淡水禮拜堂	教堂	市定	87.8.29	607	台灣基督長老教會淡水教會
11	滬尾偕醫館	其他	市定	87.8.29	1,192	台灣基督長老教會淡水教會
12	滬尾湖南勇古墓	墓葬	市定	87.8.29	721	新北市立淡水古蹟博物館
13	原英商嘉士洋行倉庫	其他	市定	89.6.27	17,797	淡水文化基金會、新北市政府
14	淡水海關碼頭	其他	市定	89.6.27	9,248	新北市政府文化局
15	淡水氣候觀測所	其他	市定	89.6.27	10,308	交通部中央氣象局
16	淡水水上機場	其他	市定	89.6.27	83,304	空軍氣象聯隊
17	關渡媽祖石	碑碣	市定	91.4.25	1,763	竹圍國小自強分校
18	淡水公司田溪橋遺蹟	橋樑	市定	91.9.18	12,314	新北市政府
19	滬尾水道	其他	市定	93.9.16	1,210	自來水公司
20	淡水街長多田榮吉故居	宅第	市定	94.4.21	491	新北市立淡水古蹟博物館

21	淡水崎仔頂施家古厝	宅第	市定	94.9.21	340	新北市立淡水古蹟博物館
22	滬尾小學校禮堂	其他	市定	95.8..11	1,390	新北市立淡水古蹟博物館
23	淡水日商中野宅	宅第	市定	97.7.7	359	新北市立淡水古蹟博物館
24	淡水重建街14號街屋	宅第	市定	98.1.12	48	蔡喜雄
25	淡水重建街16號街屋	宅第	市定	98.7.1	64	陳文忠
26	淡水台銀日式宿舍	宅第	市定	100.8.3	不明	臺灣銀行
27	于右任墓	墓葬	市定	101.4.24	不明	陽明山國家公園管理處

(2)新北市淡水區【歷史建築】一覽表

編號	名稱	類別	公告登錄日期 (民國)	面積 (平方公尺)	管理使用單位
28	公司田溪程氏古厝	建築物類	92.3.17	2,684	新北市立淡水古蹟博物館
29	淡水日本警官宿舍	宅第	96.12.28	354	新北市立淡水古蹟博物館
30	淡水木下靜涯舊居	宅第	99.12	不明	新北市立淡水古蹟博物館
31	淡水中正路日式宿舍群	宅第	100.8.3	1,513.44	國有財產局
32	清法戰爭滬尾古戰場城岸遺蹟	關塞	102.01.30	不明	新北市政府

(3)新北市淡水區【無形文化資產】一覽表

編號	名稱	級別	種類	公告登錄日期 (民國)	內容
1	淡水三芝八庄大道公輪祀	民俗及有關文物	信仰	99.10.12	每年農曆3月15日，淡水與三芝地區村落庄頭民眾，以磅豬、祭典、落馬、安座方式盛大舉行祭祀活動
2	北管音樂(南北軒)	傳統藝術	傳統表演藝術、音樂	101.12.06	創立於日治大正6年(西元1917年)的淡水南北軒，

					迄今創團已超過90年，技藝優秀，陣容壯大，並有眾多年輕弟子持續傳習技藝，在淡水、三芝地區自成體系，獨樹一格。
3	淡水清水巖清水祖師遶境	民俗及有關文物	信仰	102.1.30	傳說日治時代淡水地區發生瘟疫，曾請清水祖師於端午節隔日遶境解災化厄，解除了瘟疫，所以每到農曆5月5日及5月6日兩天，淡水地區家家戶戶會在家中準備香案桌迎駕，並邀請親朋好友回家鄉吃飯，一起熱鬧、看表演，祈求地方平安。
4	皇明「黃公郭氏圓」墓碑	一般古物	生活及儀禮器物-其他 墓碑	103.7.17	皇明「黃公郭氏圓」墓碑原係由民眾所蒐藏，嗣因故捐贈新北市政府文化局，現由新北市立淡水古蹟博物館典藏中。 墓碑主要材質為石，石雕技法，長方體造型，年代在清康熙5年（1666年，丙午），古物分類為生活及儀禮器物。 碑文顯示淡水地區的歷史可溯自明鄭政權，具有歷史意義；同時見證明鄭時期北臺灣民間社會重男輕女，母女相依為命之史事淵源。 目前北臺灣此一時期的墓碑極為少量，足以補足明鄭時期地方史事，具有珍貴性及稀有性。

