

海洋史叢書 1

港口城市 與 貿易網絡

海洋史叢書編輯委員會 編



中央研究院人文社會科學研究中心

海洋史研究專題中心

中央研究院人文社會科學研究中心專書(58)

海洋史叢書 1

港口城市與貿易網絡

海洋史叢書編輯委員會 編

中央研究院人文社會科學研究中心
海洋史研究專題中心

中華民國一〇一年六月・臺北南港

海洋史叢書. 第一輯：港口城市與貿易網絡／海
洋史叢書編輯委員會編. -- 初版. -- 臺北市：
中研院人社中心. 民 101.06

面；公分. -- (中央研究院人文社會科學研
究中心專書；58)

ISBN 978-986-03-2079-4 (精裝)

1. 航運史 2. 港埠 3. 國際貿易 4. 文集

557.48107

101005124

中央研究院人文社會科學研究中心專書 (58)

海洋史叢書第一輯
港口城市與貿易網絡

編輯委員 朱德蘭、張彬村、湯熙勇、劉石吉、劉序楓
出版者 中央研究院人文社會科學研究中心
發行者 中央研究院人文社會科學研究中心
執行編輯 朱德蘭、劉序楓
校對者 朱德蘭、劉序楓
郵政劃撥 10317005 帳號 (郵政劃撥手續費請自付)
戶名 中央研究院人文社會科學研究中心
售書地點 中央研究院人文社會科學研究中心 (出版室)
地址：台北市南港區研究院路 2 段 128 號
電話：(02)2789-8120 傳真：(02)2789-8157
排版印刷 天翼電腦排版印刷股份有限公司
新北市中和區中正路 716 號 8 樓
初版 中華民國一〇一年六月
定價 軟皮精裝 370 元
軟皮精裝 ISBN 978-986-03-2079-4 GPN 1010100503

Center for Maritime History
Research Center for Humanities and Social Sciences
Academia Sinica

BOOK SERIES (58)

Maritime History Series 1

Port Cities and Trade Networks

Edited by
**the Editorial Board of
Maritime History Series**

Nankang, Taipei, Taiwan, Republic of China
June 2012

導 論

朱德蘭、劉序楓

中央研究院人文社會科學研究中心的前身是三民主義研究所、中山人文社會科學研究所。1983 年三民主義研究所決定發展重點為中國沿海地區、大陸沿海島嶼、世界各地華人移民方面的研究後，於 1984 年首度舉辦「中國海洋發展史國際學術研討會」，出版《中國海洋發展史論文集》第一輯。其後，每隔兩年舉辦一次研討會，迄 2008 年為止，共出版十輯論文集，刊載一百三十三篇論文、二篇主題演講論文。這些論文所探討的課題包括：航運、海外貿易、港口城市、海難、海洋文化交流、移民、華僑社會等方面，涉及層面相當廣泛。

2004 年中央研究院為推動跨領域研究，將「中山人文社會科學研究所」與「蔡元培人文社會科學研究中心」兩個研究單位整合為一個「人文社會科學研究中心」。人文社會科學研究中心以原有同仁為基礎，另增加相當數量的合聘、兼任、通訊研究人員，依據個人研究領域異同，分成七個「專題中心」和五個「研究計畫」。

海洋史研究專題中心為因應機構的轉型，除了累積 1983 年以來的研究業績外，鑑於展現研究特色，和與各地同好合作，增加交流，提高對話層次之需，故從 2009 年起，將會議名稱改為「2009 年海洋史國際學術研討會」，並明訂會議主題，以期能達到共同對話的目的。該年按照本專題中心同仁輪流辦會慣例，是由劉石吉先

生負責籌辦會議。《海洋史叢書》第一輯《港口城市與貿易網絡》即為同年 10 月 30 日-31 日「海洋史國際學術研討會」發表二十一篇論文中，經過審查集結成書之成果。

《海洋史叢書》第一輯共收錄主題演講一篇、論文八篇。大體而言，八篇論文分為：(一)海防與口岸功能、(二)港埠社區、(三)近代港市貿易等三大研究領域。雖然無法涵蓋會議當時所設定的各個議題，但基本上反映出本書主題「港埠」與「貿易網絡」的特色。為幫助讀者瞭解每篇論文之研究旨趣，茲將其概要介紹於後。

首先，就主題演講內容來論，濱下武志教授提供了一篇視野寬廣的論文〈海域亞洲與港口網絡的歷史變遷：15-19 世紀〉。濱下教授在序言中指出，這個地域的最大特徵是它同時包括幾個海域圈；位於海域周緣的國家、地域或交易都市之間，不斷地互相交流。其中扮演南中國海及東中國海最重要媒介角色的就是琉球、廣州及後來的香港。本文主要圍繞這三大媒介角色，討論從 15 世紀到 19 世紀間亞洲海域以港口網絡為中心的交流活動。

濱下教授以其一貫以來所強調的理論，朝貢貿易、網絡、白銀流通等在亞洲海域經貿交流中所發揮的功能為主軸，透過琉球、廣州及香港等地的中介，使亞洲海域內部世界呈現出頻繁的交流情況。這種交流不僅是來自東亞和東南亞的中國、琉球商人，印度、穆斯林以及歐洲商人也參與其中，從而加強了各航海圈之間的聯繫。在經貿之外，航海圈同時也是移民圈和宗教信仰圈，藉著自然或人為的漂流行為，以及官方對媽祖的敕封和民間的崇拜，形成一個與陸地不同的海洋社會。要言之，海洋社會並不是一個單一平面的結構，其內部在政治、貿易和文化等層面也經常進行著海、陸官民之間的談判。

本文後半討論廣東十三行與香港發展的歷史背景和東印度公司時代商館（factory）網絡問題，除強調廣東在華南與東南亞貿易中所佔的重要地位外，特別著重於香港歷史發展背景的討論，針對近

代與英國簽訂的六個條約中與香港有關的海域條項和海關問題作了詳細的分析。在結語部份，主要討論金融圈的成立與港口網絡的關係。濱下教授指出，與朝貢體系共同形成東亞港口城市網絡的其他條件，是海關和金融，兩者乃同時並存雙向發展，共同形成一種港口城市網絡的相互依存關係。

其次，在海防與口岸功能研究方面，有李其霖與張忠民二篇論文。

李其霖的論文〈鴉片戰爭前廣東海防的策略與設施〉，主要是從制度史的角度，探討在鴉片戰爭以前清朝對廣東的海防策略和相關設施。本文主要討論對象為鎮戍廣東之綠營水師，就水師、戰船、關城、砲臺、烽堠之設置狀況，探討廣東海防的政策變遷。文中指出，廣東海防策略與設施之發展，鴉片戰爭（1840-1842）為一顯著分界點，前後期的海防對象迥然不同，所面對的敵人除了海盜之外還增加了外國勢力。派駐於廣東的綠營水師主要對內，偏重防守性質，至嘉慶朝仍是以緝捕海盜為主。在防地及兵力的配置採取內外相依之水陸並重政策，將海防規劃成三道防線，第一道由戰船把守，第二道為沿海砲臺，第三道則是水、陸師部隊鎮戍。這三道防線相互支援。海防的相關設施，如戰船、關城、烽堠及砲臺，皆在明朝的基礎下繼續延用。戰船及增建關城的數量在嘉慶以前變化不大，乾隆晚期至嘉慶初期，廣東海域海盜熾盛，為防止海盜劫掠，清廷加強鞏固廣東海防，並復設水師提督彈壓，戰船數量及水師額數均有顯著的增加。

本文最大特點是整理出許多表格，如水師設置、兵丁員額、歷任提督、戰船類型及數量、關城、砲臺設置情况等，對理解當時海防的部署變化有相當大的幫助。

張忠民的論文〈內外貿易與地區經濟發展——略論明清時期上海的口岸功能〉，是討論當今中國最大都市上海的發展史。一般研究中國經濟或外貿史者所指的「口岸」，通常是指近代出現的「條

約口岸」，張忠民教授論文主要以明清時期為中心，討論上海的發展與其口岸功能的關係。本文首先概述上海口岸地位的時空變遷，指出在上海成為長江三角洲最重要的口岸之前，其周邊曾經有過當時地位遠比上海顯赫的其他口岸，如唐宋時期的青龍鎮以及元明時期的劉河鎮。但由於長江泥沙的不斷堆積，造成海岸線東移，河道淤淺，甚至壅塞，至清代以後，上海便取而代之。

接著討論上海之所以能快速發展的原因。作者指出，主要是其同時具有內貿口岸與外貿口岸的特點。在內貿方面，上海位於長江出海口的位位置，又是南北洋海岸線的中點；外貿方面，面臨太平洋，並聯接東洋、南洋、西洋的海洋航線，使得上海擁有內外貿易一體化的優勢，更加提升了其口岸地位和功能。此外，上海經濟除了依託口岸貿易經濟外，還有其自身的支柱產業，特別是手工棉紡製造業和沙船運輸業。在內外貿易一體化以及兩大支柱產業的共同作用下，嘉道年間的上海經濟呈現出高度繁榮，也奠定了上海經濟難以撼動的歷史地位。此一狀況在近代開放五口通商後更進一步擴大，最終鑄就了近代中國的「大上海」以及大上海經濟。

在港埠社區研究方面，劉序楓的論文〈德川「鎖國」體制下的中日貿易：以長崎「唐館」為中心的考察（1689-1868）〉，主要透過日本「鎖國」體制下的長崎貿易，考察近世日本對外國人的管理實態。特別是在 1689 年以後，日本幕府為加強取締天主教及防止走私，另為維持社會秩序和日本國內訊息外流等原因，將渡日貿易船的商人、水手等強制居住於新建的「唐館」之內，禁止與一般日本人往來，貿易結束後得立刻返國。本文先對唐館的管理和唐人在唐館內的生活情形加以考察，再討論日本對唐人違法行為，如走私、暴動等事件的處置。

本文指出，對於在唐館內的違法行為，日方雖再三強調，外國人犯法按日本國法處置，但並未嚴格執行，多為斥責後交給船主管束，勒令永不得再來。對唐人犯罪者並未加以肉體上的刑罰，嚴重

者也僅關入牢房，再令船長寫下切結書擔保。取而代之的反而是在經濟上的制裁，如對船長或全船採不許貿易，強制歸國；或是罰減銅斤、減少貿易額等。

作者指出，在這處理原則的背後，應該還有一個更重要的考量，也就是為維持與中國的通商關係，避免不必要的國際紛爭。表面上堅持日本主權，顯示幕府權威，但事實上又從輕發落。另一主要理由是，由於 19 世紀以後渡日唐船的減少，導致長崎會所財政困難，其維持唐船貿易往來，也是考量到長崎地方經濟需求問題。

本文在最後亦述及日方對荷蘭商館之「出島」所發生類似違法事件處理方式的比較，以及其他東亞諸國對外國人管理方式的比較等課題，未來若針對以上課題再深入研究，將可釐清 17 至 19 世紀東亞傳統國際秩序的內涵與各國間的特質。

李東華的論文〈荷印「華人美色甘」新探——從《華人美色甘條例》看其內涵與性質〉，主要使用現藏荷蘭萊頓大學漢學研究院圖書館的手抄本《華人美色甘條例》，探討荷屬東印度地區華人「美色甘」機構組織的內容與運作方式。以往的研究認為「美色甘」為荷文 Weeskamer 之譯音，意為孤兒院或濟貧院，是荷印政府設置收容有疾病及無依靠者之慈善機構。但透過本文的探討可以瞭解，該機構被看成孤兒院或濟貧院之慈善機構的說法，不完全正確，該機構主要機能是對當地居民財產與遺產的管理，自始即非一純粹的慈善事業組織。「美色甘」名稱與制度之起源，可追溯至荷蘭本土，15 世紀時荷蘭各市鎮已普遍存在此一機構，17 世紀初，荷人開始殖民於海外後，也將此一制度廣施於各殖民地聚落，其主要職掌為遺產管理，慈幼、撫孤、濟貧等不過是附帶功能，故「美色甘」為一實質的財務機構，同時也兼具借貸、投資之重要機能。其特色是它不僅只掌理華人遺產，統轄範圍尚及於荷人等所有族群及階層。

「華人美色甘」的組織結構，也顯現了荷印殖民地的特殊形式。決策階層雖由多族群六委員組成，但實際掌權者及長任駐會委

員均為荷蘭人。至於其未因組織、機能的擴大而易名，仍沿用「華人美色甘」之名者，說明了巴達維亞地區無論人口比例、經濟實力皆以華人佔最重要的地位。

又，由本文的分析可以得知，當時在荷屬東印度除華人「公館」為華人主要自治團體外，主控銀錢出納之華人美色甘為另一重要機構，有協理經驗之華人委員，同樣能躋身華人社群之領導階層。

劉海岩的論文〈通商口岸的外國人社會：以天津租界為例〉首先指出，天津在近代中國開放的港埠城市中，不單單是北方最重要的通商口岸，而且還有數量最多的租界。在天津租界中，面積最大與結構最複雜的首推英租界。英租界最初設於 1860 年，進入 20 世紀後，則發展成中上流人士的居住區及城市的金融中心。

其次為闡述天津租界是一個國際化的移民社會，是從一個多年生活在此處的外國家庭入手，針對租界的外國人社會構成、家庭生活、社交方式以及其文化認同等進行探討。劉海岩指陳，從人口數量上來看，天津租界是一個人口數量很少的外國人社會，因其職業結構多元，種族構成複雜，所以不論中國國內有何政局變動，還是爆發世界性的戰爭、政治變遷，都會對租界的外國人社會產生一些影響。作者又指出，生活在中國城市的外國人帶有色彩鮮明的國際性社會網絡，他們對於租界這個現實的「家」有很強的認同感。儘管如此，卻與當地中國居民很少打交道，他們有各自的生活方式，各自的社交網絡，鮮有什麼交集。

在港市貿易研究方面，眾所周知，港口與城市的發展相當依賴內貿與外貿活動。論及港市之間大宗貿易品之研究，本書共收錄劉素芬、陳計堯、辛德蘭（朱德蘭）等三篇論文。

首先，劉素芬的論文〈恤鄰字小——甲午戰前的中韓賑災米糧貿易〉，主要參考中央研究院近代史研究所檔案館的〈駐韓使館保存檔案〉、韓國的《舊韓國外交文書》、日本外務省的外交文書、日

本アジア歴史資料センター數位資料庫有關韓國條約與法令的部分，並配合中國和韓國的海關資料，針對：1882 年〈中朝商民水陸貿易章程〉與米糧貿易、1884 年陳樹棠與元山賑災、1886 年袁世凱主導朝鮮南道賑災、仁川華商與 1889 年朝鮮賑災、防穀令與 1893 年朝鮮賑災的擴大、1895 年之後的朝鮮賑災等項進行研究。

本文指出甲午戰爭以前，中韓賑災米糧貿易在袁世凱主持下，既具有近代東亞朝貢貿易之特色，即謂世界稻米市場和新式海關等西方因素的引進，擴充華商與朝貢貿易的規模，且具有朝鮮掌握中韓賑米貿易自主權之獨特歷史意義。其間，中國對於日本的抗議與強硬態度，是以「恤鄰字小」為原則，進行藩屬賑災。又強調，中韓米糧貿易頗有助於維繫招商局經營朝鮮航線及仁川華商貿易，促使粵商與魯商之崛起；惟威脅仁川與釜山港的日商及日本在東亞航運勢力之發展。

19 世紀末 20 世紀初食糧在中國市場中的成長相當巨大且迅速。陳計堯的論文〈近代中國的開港、工業化與通商口岸之糧食消費的變遷(1870-1936)〉，以稻米與麥粉(麵粉)為例，藉由：表一、1912-1934 年中國米穀、小麥、麥粉進口；表二、上海小麥貿易中「復出口」佔總貿易量之比重，1900-1931；表三、上海麥粉貿易中「復出口」佔總貿易量之比重，1900-1931；表四、1912 年中國米穀與麥粉貿易；表五、1931 年中國米穀與麥粉貿易；表六、中國米穀、麥粉進口（國內、國外）總量比較，1912-1934；表七、1912-1936 年上海大米與麥粉價格比較；表八、1912-1931 年鎮江大米與麥粉比價；表九、1913-1934 年天津大米與麥粉比價；表十、1912-1934 年廣州大米與麥粉比價等十個附表，以及圖一、1919-1936 年間中國主要的國際米穀貿易網絡；圖二、1919-1936 年間中國主要的國際麥粉貿易網絡；圖三、1919-1936 年間中國主要的國際小麥貿易網絡；圖四、汕頭海關穀物貿易網絡，1872 年；圖五、汕頭海關穀物貿易網絡，1930 年代；圖六、無錫之米穀貿易網絡，約

1930 年代中期；圖七、1936 年間中國主要的國內小麥貿易網絡；圖八、1936 年間中國主要的國內麥粉貿易網絡；圖九、1936 年間中國主要的國內米穀貿易網絡等九個附圖，以大量表、圖相互映照之方式，做了量化與質化的分析。

根據作者探討，可以獲知近代把中國糧食市場全球化之媒介，主要歸功於交通運輸系統技術之發明，而開港與工業化的結果，不僅促進亞洲內部複雜的貿易網絡，也使上海、天津等糧食貿易中心漸漸轉變、發展成生產、製造中心。中國消費者基於「新糧食」（機器製麥粉）價格低於稻米的因素，而強化了北方人食用麥粉的習慣，南方人減少食用米，增加食用麥粉比例的口味。

再看近代臺灣消費大眾化商品的變化。1895 年臺灣淪為日本殖民地後，臺、日兩地的海域便成為日本帝國的內海，由於殖民政府實施隔離海峽兩岸經貿關係之高關稅政策，推行經濟附屬宗主國之措施，致使基隆、安平、高雄等通商港，與日本重要港市結成了十分緊密的商貿關係。

辛德蘭的論文〈長崎華商泰益號與臺南地區商號之貿易活動（1901-1938）〉，主要利用 1901 至 1938 年臺南 135 間商號 1,743 封商業書信、1906 迄 1933 年泰益號保存臺南客號 28 冊帳簿資料，針對：泰益號的貿易對象及其貿易方式、泰益號與臺南客號的貿易糾紛、泰益號與臺南客號的交易條件與貿易變化等問題，做了若干實證性的分析。

作者指出，日治時期臺灣大眾化商品的消費市場很大，其流通系統具有：一、參與流通業的人數很多；二、多為小規模的商店；三、流通路線很長等三大特色。此外，臺南商人於安平港領取長崎華商配置的貨後，其銷售網絡為：一、直接賣給本地批發商，批發商售予零售商（有店面），零售商再賣給顧客；二、賣給來自島內各地行商（無店面商人），行商賣給零售商或渡船運銷到對岸；三、直接賣給來自對岸的行商。

本文尚指陳，著名華商泰益號受到長崎港競爭力不及神戶、橫濱，以及安平港漂砂堆積，海岸線不斷西移的地理變化，導致對臺南進口商之商業競爭不利之影響，故自 1928 年起，與臺南地區商號之間的貿易額越來越少，漸漸步入營業衰退期。

綜觀港口城市與貿易網絡的研究，涉及到海洋政策、港口功能與管理、城市建設、航運發展、海內外貿易、越洋文化交流、移民、華僑網絡等面向，為海洋史研究中不容被忽視的議題。本書所收錄的九篇論文，與主題各有深淺程度不一的關聯性，期待日後能再開發許多新研究課題。

本書的問世，應感謝「2009 年海洋史國際學術研討會」會議籌辦人劉石吉先生費心的規劃；各場主持人、評論人、論文發表人、與會人士熱忱的交流與討論，以及匿名審查人付出的辛勞。

本書進入編輯最後階段，是由朱德蘭、劉序楓負責校稿，企盼學術界同好不吝賜教。本書收錄了 2010 年 7 月因病辭世的海洋史研究前輩，也是本中心合聘研究員李東華教授的最後一篇論著，祈願本書的出版能告慰他在天之靈。對這位優秀學者的離去，我們深表惋惜與悼念。

目次

導論	朱德蘭、劉序楓	iii
----------	---------	-----

主題演講

海域亞洲與港口網絡的歷史變遷：15-19 世紀	濱下武志	1
-------------------------------	------	---

海防與口岸功能

鴉片戰爭前廣東海防的策略與設施	李其霖	21
內外貿易與地區經濟發展 ——略論明清時期上海的口岸功能	張忠民	65

港埠社區

德川「鎖國」體制下的中日貿易： 以長崎「唐館」為中心的考察（1689-1868）	劉序楓	81
荷印「華人美色甘」新探 ——從《華人美色甘條例》看其內涵與性質	李東華	125
通商口岸的外國人社會：以天津租界為例	劉海岩	147

近代港市貿易

恤鄰字小——甲午戰前的中韓賑災米糧貿易	劉素芬 185
近代中國的開港、工業化與 通商口岸之糧食消費的變遷（1870-1936）	陳計堯 221
長崎華商泰益號與臺南地區商號之貿易活動 （1901-1938）	辛德蘭 291
索引	339

《海洋史叢書》第一輯《港口城市與貿易網絡》 海洋史叢書編輯委員會編
中央研究院人文社會科學研究中心專書(58)，頁 1-19
民國 101 年 6 月，臺灣臺北

海域亞洲與港口網絡的歷史變遷： 15-19 世紀

濱下武志*

序言：作為方法的亞洲海域研究 ——帶狀海域與海域圈

地理環境對於從東北亞到東亞、東南亞地域的政治、經濟、文化史，有很大的影響。這個地域的最大特徵是，它同時包括幾個海域圈；位於海域周緣的國家、地域或交易都市之間，不斷地互相交流。這個海域的大小，並不是印度洋或太平洋的「ocean」（洋），而是如日本海或東中國海的「sea」（海）。

東北亞至澳洲南部的連續海域，從鄂霍次克海開始，日本海、黃海、東中國海、南中國海、西里伯斯海、爪哇海，連綿不絕，是歷來互相爭奪摩洛加群島所產香料的海域；然後進入澳洲近海，阿拉弗拉海（Arafura Sea）、珊瑚海（Coral Sea）、塔斯曼海（Tasman Sea）。整體作一個大 S 型的這個帶狀海域，在所有位於大陸周緣的海域之中，具有最多且最複雜的組成。

* 東京大學東洋文化研究所名譽教授，廣東中山大學亞太研究院院長。

這些海域被大陸、半島及島嶼三部分圍起來，而和其他海域區隔開來。位於海域周緣的各個地域之間，一方面是處於可以彼此相互影響的近距離；另一方面，也保持著沒有同化的間隔。

以上所見的海域連鎖，廣泛促進南北交易與東西交易。其中的琉球、廣州及後來的香港，扮演南中國海及東中國海的媒介角色。

一、琉球朝貢貿易圈與東南亞、東亞港口網絡

對於十九世紀中葉以降開始海港交易以前，東中國海及南中國海的交易，以往多從以朝貢貿易的歷史為中心的交易史來檢討。特別是根據會典所記載有關朝貢制度的規定，來分析交易關係。這種檢討的前提是把交易關係當作一種制度來理解。¹

例如看琉球史上的交易關係，從《歷代寶案》²第一集可以看到明朝時，琉球與暹羅、三佛齊、爪哇、麻六甲、蘇門答臘、安南、巡達及佛太泥等東南亞各地進行交易。³再加上日本、朝鮮、中國，可以說是一個琉球交易網絡。

這個稱為琉球網絡的交易關係，是以琉球與中國間的朝貢貿易關係為基礎建立起來的。琉球與東南亞之間的交易，是為了取得包含胡椒及蘇木在內的對中國朝貢品。琉球交易網絡有兩個特徵：第一，十五世紀前半至十六世紀中葉，與以暹羅為首的東南亞之間有

1 秋山謙藏，〈歐舶來航前後の東洋に於ける海上貿易〉，《社會經濟史學》，5卷5・6號（1935年8、9月），頁503-529，629-646。

2 《歷代寶案》編輯委員會，《歷代寶案》（那霸：沖繩縣教育委員會，1992年一，全15冊）。是琉球王府從明初至清末約五百年間，派遣至中國的朝貢使節及來自中國的冊封使節的記錄。第一集以明代為中心，收錄與東南亞之間的交易記錄。第二、三集則是與清朝的往來記錄。

3 小葉田淳，〈舊港及其日琉兩國との交流について〉，《史林》，20卷3號（1935年7月），頁136-162。