臺大歷史學報第 58 期
2016 年 12 月，頁 157-193

BIBLID1012-8514(2016)58p.157-193
2015.9.4 收稿，2016.3.2 通過刊登
DOI: 10.6253/ntuhistory.2016.58.04

通訊與貿易——十九世紀末臺灣和寧波郊商人的訊息傳遞

林 玉 茹*

提 要

「郊」是講閩南語或類閩南語的海商所組成的商人團體，他們長期以來控制清代臺灣對外貿易，貿易圈北及日本，南至暹邏。這群商人不但透過各地代理店或是固定交易行號之間的交易，建構出臺灣與中國沿海港口城市，甚或廣及東亞的貿易網絡，也經由書信、電報往返，形成綿密的情報網，並進一步利用訊息傳遞輔助貿易，影響商品市場價格。

本文即透過 19 世紀末較為罕見的郊商私文書，重現其訊息傳遞的種類、模式及其變遷，亦即他們如何先專以中式帆船（junk）傳遞書信、貨單、帳簿；輪船興起之後，又如何利用輪船信局運送，之後則轉而使用電報。19 世紀末，正是這群郊商信息傳遞模式變化的過渡時期，既存有鹿港仍以中式帆船傳輸訊息，也有在條約港的郊商採取帆船、輪船及電報三者並用的現象。本文透過多種類型的一手史料，一方面釐清在條約港和非條約港的郊商通訊方式的變化過程及差異；另一方面，檢視訊息傳遞如何影響其貿易的運作。

關鍵詞：郊商　帆船　輪船信局　電報　信息傳遞　鹿港　寧波

* 中央研究院臺灣史研究所研究員
11529 臺北市南港區研究院路二段 128 號；E-mail: linyuju@gate.sinica.edu.tw.

臺灣大學學術期刊資料庫

前 言
一、中式帆船的訊息傳遞
二、輪船信局的訊息傳遞
三、電報的使用和市場操作
結 語

前 言

自 16 世紀以來，福建商人開始前往東南亞各地，建立商業據點，並逐漸建構出環東亞的貿易網絡，[1]臺灣也是這波浪潮中的一個節點。[2] 17 世紀末葉，在清廷政策規範下，臺灣和福建地區形成單一港口對渡的雙向貿易；至 18 世紀中葉，兩地的海商首度共同組成商人團體——郊（gao）。[3]郊與明清中國盛行的會館、公所及商幫不同，[4]主要由操閩南語或類閩南語（潮汕語）的商人組成。隨著貿易的擴展，郊陸續出現於福建、潮汕地區以及東南亞的重要港口城市。19 世紀末，郊的貿易圈已經北達日本，南及暹邏（泰國）。[5]

郊的成員稱作郊商，他們大多在重要的港口城市營業，規模小者開

1 Hui Kian Kwee, "The Rise of Chinese Commerical Dominance in Early Modern Southeast Asia," in *Merchant Communities in Asia 1600-1980*, ed. Yuju Lin and Madeline Zelin (London: Pickering & Chatto, 2015), pp. 79-94.

2 Chin-Keong Ng, *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735* (Singapore: Singapore University Press, 1983), p.105.

3 Yuju Lin, "Trade, Public Affairs, and the Formation of Merchant Associations in Taiwan in the Eighteenth Century," in Lin and Zelin, *Merchant Communities in Asia 1600-1980*, pp. 17-18.

4 邱澎生的研究即特別指出將郊直接等同於會館、公所之不當。詳見氏著，〈會館、公所與郊之比較：由商人公產檢視清代中國市場制度的多樣性〉，收入林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2012），頁 267-314。

5 Yuju Lin, "Trade, Public Affairs, and the Formation of Merchant Associations in Taiwan in the Eighteenth Century," in Lin and Zelin, *Merchant Communities in Asia 1600-1980*, p. 11.

臺灣人文學術期刊資料庫

設九八行，大者擁有船頭行，以經營進出口貿易為主。[6]因此，透過航運進行跨海貿易是郊商的重要特徵。為了迅速掌握市場動態，追求最大利潤，如何透過各種媒介取得情報，成為他們需要面對的巨大課題。特別是 19 世紀中末葉，通訊模式經歷重大變遷，也深刻影響他們的貿易操作。通訊和貿易之間的關連，是值得審視的重要議題。

然而，過去有關通訊和郵政的研究成果，大多著力於重建制度史，且主要集中於電報和郵政史，近年來則關注電報與政治、社會變遷之間的關係。[7]即使有關民信局的研究，[8]大半僅利用民國以後材料，晚清民信局的運作仍有不少待修正或補充之處，對臺灣的民信局，則罕有相關研究。[9]大體而言，至今仍未有論文從商人的角度觀察「通訊和貿易」之間的關係，遑論透過罕見的商業文書重現 19 世紀末郊商信息傳遞的變化。

---

6 九八行是指向交易的船隻或商行收取 2%佣金的商行；船頭行則指本身擁有船隻經營海上貿易的商行。其運作方式，參見林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，《新史學》第 18 卷第 2 期（2007 年 6 月，臺北），頁 75-81。

7 電報相關研究眾多，從技術現代化、電報與政治討論的，如 Erik Baark, *Lightning Wires: The Telegraph and China's Technological Modernization, 1860-1890* (Westport, Conn: Greenwood Press, 1997)；Yongming Zhou, *Historicizing Online Politics: Telegraphy, the Internet, and Political Participation in China* (Stanford: Stanford University Press, 2006)；史斌，《電報通信與清末民初的政治變局》（北京：中國社會科學出版社，2012）；李雪，《晚清西方電報技術向中國的轉移》（濟南：山東教育出版社，2013）。從電報與社會變遷討論，有夏維奇，《晚清電報建設與社會變遷：以有線電報為考察中心》（北京：人民出版社，2012）。討論晚清電報使用侷限性的有 Wook Yoon, "Dashed Expectations: Limitations of the Telegraphic Service in the Late Qing," *Modern Asian Studies* 49, no. 3 (May 2015), pp. 832-857. 郵政史如 Weipin Tsai, "The Qing Empire's Last Flowering: The Expansion of China's Post Office at the Turn of the Twentieth Century," *Modern Asian Studies* 49, no. 3, pp. 895-930.

8 民信局研究，如彭瀛添，《民信局發展史：中國的民間通訊事業》（臺北：中國文化大學出版部，1992）；幼愚，〈中華郵政史：民信局〉，《郵政研究》第 44 期（1992 年 6 月，臺北），頁 61-108。

9 相關研究僅有方豪，〈光緒甲午等年仗輸局信稿所見之臺灣行郊〉，《政治大學學報》第 24 期（1972 年 5 月，臺北），頁 21-51。

臺灣大學學術期刊資料庫

19 世紀中葉，中國沿海各地重要港口城市陸續開放為條約港之後，西洋商人最先引入先進的通訊模式，[10]但其主要以條約港和洋商網絡為中心，對於清朝商人的影響相當有限。[11]直至 19 世紀末，馳騁於東亞各地的郊商，才面臨通訊模式的變化和挑戰。另一方面，或許由於 19 世紀商人的史料，特別是其經營貿易的文書甚少存留，誠如范金民指出，迄今專研晚清從事中國沿海貿易活動的各地域商人之成果甚少。[12]本文以近幾年來新發現或重新整理，主要在光緒二十年至二十三年（1894-1897）之間產生的《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》（以下簡稱《許家文書》），和《尺素頻通：晚清寧波與泉州、臺灣之間的貿易文書》（以下簡稱《尺素頻通》）兩批商業文書為中心，[13]輔以其他檔案、報紙及私文書資料，重現條約港和非條約港郊商訊息傳遞的種類、模式及其變遷。其中，《許家文書》時間斷限自光緒二十一年（1895 年）五月至光緒二十三年十二月，大多是非條約港的鹿港和泉州兩地郊商貿易的往返文件，或是許家家人、伙計之間的書信，全部以中式帆船（junk）運輸；《尺素頻通》則是晚清（1894-1905）在條約港的寧波、淡水經營代理行的泉州商人透過輪船信局傳遞的信稿，可以看到其使用電報的情形。[14]截至目前為止，除了長崎泰益號文書之外（以

10 有關亞洲主要條約港之間西洋人形成的港際網絡，參見 Marlon Zhu, “Typhoons, Meteorological Intelligence, and the Inter-port Mercantile Community in Nineteenth-Century China” (PhD diss., State University of New York at Binghamton, 2012).

11 Weipin Tsai, “The Qing Empire’s Last Flowering,” p. 5.

12 范金民，〈清代前期福建商人的沿海北艚貿易〉，《閩南文化研究》2013 年第 2 期（漳州），頁 5。

13 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2006）；林玉茹主編，《尺素頻通：晚清寧波與泉州、臺灣之間的貿易文書》（臺北：政大出版社，2013）。

14 有關兩批商業文書的介紹及其史料價值，詳見林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易：以許志湖家貿易文書為中心的介紹〉，收入林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 32-56；林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，收入林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 1-27。

臺灣人文學術期刊資料庫

20 世紀資料居多），本文所使用的鹿港《許家文書》或是寧波商人寫的《尺素頻通》，應是現存數量較多而完整的 19 世紀末臺灣與中國沿海兩地一手的商業貿易文書，其珍貴和重要性應無庸置疑。鹿港和寧波也是此際郊商極為活躍的港口，寧波更是中國沿海南北貨重要的集散港。[15]更幸運的是，兩批文書產生時間不但極相似，而且地點分別來自非條約港和條約港，得以展現臺灣與福建、寧波郊商通訊方式的差異、變化過程及其情報網的建構，亦可檢視訊息傳遞如何影響其貿易運作。

本文以下首先說明郊商如何先專以中式帆船傳遞訊息；其次，輪船興起之後，又如何利用輪船信局運送；最後，闡述郊商使用電報的過程及其貿易操作。

一、中式帆船的訊息傳遞

在 19 世紀中葉輪船航運興起之前，郊商均以中式帆船傳送跨海貿易訊息。由《許家文書》可見，直至光緒二十三年，鹿港郊商傳輸泉州和鹿港兩地訊息，以及各種貿易往來的清單、總單、田地丈單、串單，皆透過中式帆船寄送。鹿港雖然是清代臺灣三大港口城市之一，直至日治初期仍掌握中部商業之樞軸，並控制鄰近諸港及對大陸的貿易，[16]但因未開作條約港，港口條件不堪停泊輪船，郊商僅能透過中式帆船進行貿易，反映此際非條約港郊商訊息傳遞的實況。

《許家文書》中，郊商間傳遞的訊息種類，包括書信、貨函、貨批、貨單和貨批、代兌清單、配單、交船單、總單、碼子單、收谷單等

15 有關鹿港、寧波與福建各港之間的貿易關係及其重要性，詳見林玉茹，〈由「尺素頻通」看晚清寧波、泉州及臺灣的三角委託貿易〉，收入鄭永常主編，《東亞海域網絡與港市社會》（臺北：里仁書局，2015），頁 457-483。

16 Donald R. DeGlopper, *Lukang: Commerce and Community in a Chinese City* (Albany: State University of New York Press, 1995), p. 77; 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成〉，頁 63-64。

臺灣大學學術期刊資料庫

類型。[17]換言之，舉凡貿易和田產經營相關文件和單據，直接寄交中式帆船，可見中式帆船的訊息傳遞，影響兩地貿易運作甚深。由於這些文件極重要，兩地商行往往利用各種類型的函件和編列船號方式，報告運輸情形、貨物的收送、運費稅金及帆船「出海」的責任等。寄信雙方並照例詢問是否接到由某號商船帶至的前信。到岸信件的陸路傳送，則由船隻「出海」請專人送達。[18]

在傳遞過程中，信封套的表記形式呈現商號傳遞訊息的類型及其重要性。從《許家文書》中 18 件封套可見，[19]封套上一般用騎縫邊對摺以註明彌封日期，如「順風相送某月某日封」、[20]「固某年月日封」，並蓋滿寄出者的商號印章、「傳音」及「順風得利」等吉祥語字樣。其次，指明寄信住址，大多以街或庄為單位來指稱，且除了直接寄至收信商行之外，有時也轉託鹿港大街大商行轉交。[21]第三，註明由何地寄出，並叮嚀「出海費神」、「到即送有着切切，此奉」、「煩神代繳」，有時也標記「出海」的姓名。[22]很明顯地，「出海」在跨海信件傳遞上扮演著最重要的角色。

另一方面，寄信商號常在信封上註明寄送物件品名、附件及「酒錢」多寡。光緒二十二年（1896），泉州永寧東益號寄給鹿港春盛號的貨函

17 有關這些文件的形式、性質及其內容，詳見林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易〉，以及劉序楓，〈許志湖家貿易文書導讀〉，收入林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 32-56、57-70。

18 「出海」略同於今日之船長。詳見林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易〉，頁 50。

19 這 18 件封套，詳見林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，文書解讀索引表。

20 也有「順風歸來」、「清風徐來」等不同字樣。見林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 90、96。

21 如註明「鹿港大街頂交謙恭寶號轉交橫街仔春盛寶號」、「伏至鹿港橫街仔交春盛寶號」。林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 74-75、90-91。

22 如第二件註明「伏出海官媽禁叔費神」。林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 72-75、76-77、118-119、120-121、124-125。

臺灣人學學術期刊資料庫

封套中，即註明「內加封清、總單參紙」，以及配運的布匹、煙草的品名和數量（參見圖一）。

圖一　光緒二十二年泉州永寧東益號寄鹿港春盛號貨函封套



資料來源：中央研究院臺灣史研究所檔案館藏，檔案編號：T0366D0302_03_0015。

酒錢，在輪船信局時代才定制專稱「酒力」、「酒例」、「酒資」，[23]指傳遞信件的費用，常由收信者支付。《許家文書》中，即有幾封封套註明收到信時給傳遞者酒錢 30 文或 50 文。[24]不過，光緒二十二年過溝庄（彰化縣大村鄉）總理賴老蔥、賴清和傳遞鹿港支廳長發出的通告，由

23 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷（東京：三秀舍，1905），頁 5。

24 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 76-77、118-119、120-121。

臺灣人文與學術期刊資料庫

過溝庄到鹿港的酒資更高，要求「來人酒外叁佰文，切勿減少」。[25]或因內陸到港口城市路途遙遠，且正值臺灣人武裝抗日時期，風險高，除了酒資，還得另外支付 300 文，可見臺灣島內的傳遞費用遠比港口地區高。

為確保信件和貨物能如實交寄，鹿港許家慎選運輸的帆船，除了盡量使用合夥投資的船隻，也僅委託來自蚶江、梅林等地相識或有密切商業關係郊行的船隻為主。[26]或許正因為以具有同鄉、業緣關係、小集團圈內的船隻運送，所以沒有發生輪船信局常見的運送糾紛。

從中式帆船傳遞的頻率而言，19 世紀末航行於鹿港和泉州之間的中式帆船規模不大，大多僅有兩帆，載重在 100-300 石之間，很少超過 400 石。[27]船隻的航行範圍以泉州的梅林、深滬、蚶江為中心，有時也至廈門和臺灣淡水，另外有幾艘上海直透鹿港的船隻。航程以泉州和鹿港直透船為例，大概 2-3 天，貨船一趟往返快則 10-20 天，慢則一個多月以上。[28]以泉州各港和鹿港之間為主的航線，顯現鹿港郊商貿易和訊息網絡之規模和侷限。

帆船傳遞的訊息內容，主要是委託代理郊行之間互報市場行情、代兌商品狀況、代採辦貨物與貨款的寄送匯兌、商號經營現狀以及對帳等。受委託郊行代兌完貨物後，必須寄代兌清單給委託貨主，以釐清彼此帳務。雙方往來的貨批通常也囑咐對方務必「晉冊」、「註冊」或是「登帳」。[29]跨海貿易的進行，完全取決於雙方商行的信息傳遞。

帳務決算是兩地商號傳遞訊息中很重要的一環，代理商行之間往往以貨單、代兌清單、總單及帳簿互相對帳，且兼採現金交易和商品抵款兩種方式。由於兩地商號互相代兌、代辦彼此的商品，因此直接以物易物、以貨款抵帳的交互計算方式非常普遍。例如，光緒二十二年一月，

25 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 180-181。

26 林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易〉，頁 50。

27 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成〉，頁 91-92。

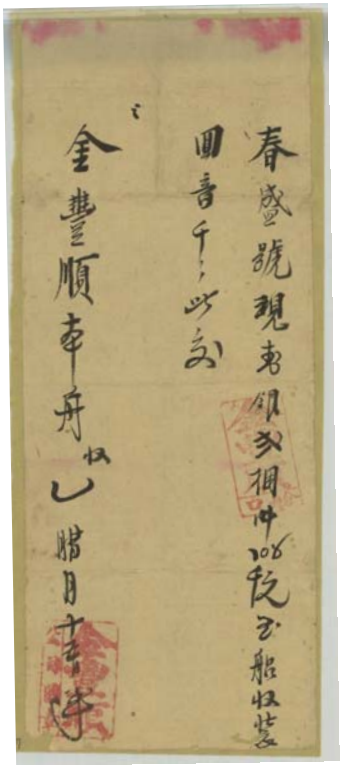
28 林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易〉，表二。

29 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成〉，頁 88。

臺灣人文與社會科學期刊資料庫

永寧豐盛號幫鹿港春盛號出售米穀之後，直接扣去代配的上海北生油貨款，才詢問春盛號如何處理剩餘的米穀款項。貨物抵款更為盛行，乃經常透過多個商行之間的過帳、對帳及匯兌來核銷帳款。不過，泉州運鹿港的輕貨價格，有時高於米穀兌出總價，鹿港郊商除了貨物抵款，偶爾也直接交寄鉅額現金給泉州商人。[30]船公司承接運送現金任務時，則傳遞「交船單」給所屬帆船，要求必須回音確認，並在現金數量上面蓋有「艙口」印記，以茲證明。[31]（參見圖二）

圖二　光緒二十一年十二月金豐順公司給金豐順船的交船單



資料來源：中央研究院臺灣史研究所檔案館藏，檔案編號：T0366D0302_03_0003。

30 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成〉，頁 86-90。

31 「艙口」是負責管理船艙貨物者。一般出海或艙口收到委託的貨銀之後，會開付收條，即收貨單（又稱收單）給委託人。劉序楓，〈許志湖家貿易文書導讀〉，頁 62。

臺灣人文與藝術期刊資料庫

大體上，鹿港與泉州的貿易始終侷限於小規模的區間貿易，商號之間進出口商品數量和交易金額並不大。泉、鹿兩地委託商行之間，彼此綿密、繁雜的合夥投資和委託貿易機制，也讓他們可以直接透過貨物相抵以釐清雙方帳款；或是經由彼此相熟又有合作關係的商行匯轉或代墊；或是透過分號支取現金。[32]因此，泉、鹿兩地多個商行之間的交叉過帳極為盛行，且大多透過雙方函件的傳遞進行。

郊商之間的倒欠和討債，也因跨海貿易易達性低，而以信函傳遞解決。即使已經充分使用輪船信局運輸的寧波代理商，因為幾宗與鹿港郊商的商業帳務糾紛，[33]必須不斷向鹿港來寧波的帆船「出海」打聽欠債商行的動態，並請求代為傳遞討債訊息，或是請同鄉的「出海」回程時代為傳信催繳。[34]

除了商業經營狀況的報告，商號之間也會交換各地風聞。《許家文書》正是臺灣割讓給日本前後三年之間產生，因此有關日本殖民地統治的報導也最多，包括日軍攻鹿港城、漢人武裝抗日、近代政府檢疫制度、土地丈單清查、港口開放，以及國籍和船籍選擇等。另一方面，商人也藉由地方情報操作商品市場。光緒二十三年，泉州因疾疫大流行，導致乏工織布，許家在泉州的姻親蔡敦波預期鹿港布價將大漲，隨即寫信要許家先囤積鹿港現布，以乘時獲利。[35]

正由於鹿港、泉州及廈門三個市場之間存在競爭和連動關係，特別是由鹿港輸出米到泉州，深受漳州米、廈門米競爭的影響；從福建郊商輸入鹿港的布匹，則與上海布和寧波布相互競爭。因此，在往來貨函中，最新商品報價是必要內容。泉州、鹿港兩地代理商更透過互通市場消息，

32 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成〉，頁 89。

33 有關清代臺灣與寧波的貿易關係，詳見許雅玲，〈清代臺灣與寧波的貿易〉（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2014）。

34 林玉茹主編，《尺素頻通》，第 26-28 件。

35 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 216。

臺灣人文學術期刊資料庫

決定配運、採辦或賣出商品的時機。[36]然而，因米市和輕貨市場變動相當大，在兩地遠隔且電信和報紙系統不發達的地區，如何獲得最新市場情報，掌握市場最佳時機，成為這群經營進出口貿易海商最大的挑戰。在對交配運的過程中，兩地商行透過貨函互相通報地方近況和市場行情，是最重要的資訊來源，即使貿易網絡較小，也力求訊息來源的多元化。例如，光緒二十三年，永寧東成號已經在鹿港設立分號，同時有謙順號提供消息，仍頻頻要求許家告知鹿港動態。這種市場消息通報之重要，如東成號所言：

> 鹿中輕重行情及地方現在如何，希望逐時指探，是所深感。欲謀輕貨，俾免盲人騎之瞎馬耳。[37]

帆船貿易需要隨時掌握兩地市場行情，泉、鹿商人即透過委託販賣的各家商行，取得多重管道的市場訊息，以進行最有利的商品買賣。從傳遞各種商業文件到提供情報，帆船通訊影響 19 世紀末非條約港的郊商貿易之深，由此可見。

二、輪船信局的訊息傳遞

輪船信局是民間信局的一種。民信局是基於官方郵遞管道，不許民用而自發性設立，常是家族經營企業，不僅與商業需求有關，且往往和錢莊、票號等金融業經營者關係密切。[38]一般認為，道光末年清廷對外開埠通商之後，因應商業擴張之需而出現民信局。蔡維屏指出，道光二十四年（1844）在寧波已經出現有關民信局糾紛記載的碑文，這些信局

36 林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易〉，頁 43。

37 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 232。

38 彭瀛添，《民信局發展史》，頁 77；Weipin Tsai, “The Qing Empire’s Last Flowering,” pp. 900-901.

臺灣大學學術期刊資料庫

的營業範圍包括寧波、杭州、紹興、溫州、蘇州及福州等城市。[39]民信局原僅於沿海各省設置，之後及於內地、東北地區。上海興起之後，信局總局轉設於該地，但經營者主要由寧波幫所獨佔。[40]另一方面，上海的信局逐漸往沿海重要城市擴張，建立通訊網絡。例如，廈門原來沒有信局，直至光緒元年（1875），上海的老福潤到廈門設立分號之後，各信局紛紛隨之開設，臺灣建省之後，事業蒸蒸日上，至光緒十六年（1890）已經有 15 家。[41]

民信局一般分成內地專行的信局和輪船信局兩種，[42]但晚清在上海、寧波的信局兼營兩者甚多。[43]輪船運輸盛行之後，信局除了以帆船傳送之外，也利用輪船，廈門和廣東地區更有專營輪船航線的通信業務者，稱輪船信局，[44]臺灣則僅有輪船信局。[45]換言之，對於福建和臺灣郊商而言，晚清輪船航運的興起導致訊息傳遞產生重大變革。

1869（同治八）年，蘇伊士（Suez）運河開通，輪船航運在亞洲海域興起。[46]但是，輪船逐漸取代西式帆船（sailing vessels）和中式帆船卻需經歷一段時間，中國沿海輪船航線也直至 1870 年代才建立。[47]在臺灣，如前述鹿港一般，中式帆船運輸在未開作條約港的港口，一直具有壟斷

39 Weipin Tsai, “The Qing Empire’s Last Flowering,” pp. 903-904

40 彭瀛添，《民信局發展史》，頁 82-84；張傳保修，陳訓正、馬瀛纂，《民國鄞縣通志》第 1 冊（上海：上海書店出版社，1993），頁 1255；鄭揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，《郵史研究》第 15 期（1998 年 8 月，臺北），頁 15。

41 〈廈客茗談〉，《申報》第 6300 號，1890 年 11 月 2 日，第 1、2 版。

42 彭瀛添，《民信局發展史》，頁 82。

43 鄭揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，頁 7-15。

44 張樑任，《中國郵政》（上）（上海：上海書店，1936），頁 12。

45 彭瀛添，《民信局發展史》，頁 91。

46 Masami Kita, “Scottish Shipping in Nineteenth-century Asia,” in *Intra-Asian Trade and Industrialization*, ed. A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu (London, New York: Routledge, 2009), p. 210.

47 洋商和華商所屬輪船公司在中國沿海的成立過程和競爭關係，參見劉廣京著，黎志剛編，《劉廣京論招商局》（北京：社會科學文獻出版社，2012），頁 3-30、57-88。

臺灣人學學術期刊資料庫

性地位，[48]直至日治時期才有變化。不過，咸豐十年（1860）臺灣開闢安平、打狗、淡水及基隆等南北四個條約港之後，先後出現輪船航運取代西式帆船、[49]大宗出口商品改用輪船輸出，以及輪船運量超越中式帆船之現象。

早在光緒三年（1877），西式帆船的利潤越來越低，北臺灣的大宗進出口商品茶、樟腦、鴉片越來越多利用輪船運輸。特別是由於得忌利士公司（Douglas Lapraik & Co.）建立輪船定期航線，往返於臺灣府（今臺南）、香港、經廈門、汕頭及淡水，輪船運量大幅增加。甚至連原先擔綱香港、汕頭貿易的中式帆船，也漸轉以輪船運輸。南部臺灣糖季時，一些輪船直接航行於臺灣至寧波、上海間，中國輪船招商局（China Merchants Steam Navigation Company）所有的兩艘輪船也加入臺灣南部與華中的貿易。[50]光緒六年（1880），已經沒有西式帆船到淡水港；光緒七年（1881），德國的 Messrs. Dirks & CO. 也有一艘輪船定期航行於臺灣府、香港、汕頭及廈門。[51]光緒八年（1882），在北臺灣的條約港，

48 清代臺灣非條約港有小口和正口之分，詳見林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》第 17 卷第 2 期（2010 年 6 月，臺北），頁 1-38；林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉，收入林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，頁 135-168。

49 就臺灣南北四個條約港進出口的外國船隻而言，北部地區於光緒六年（1880）輪船數量超過西式帆船；光緒十八年（1892）輪船已佔外國船隻的 95%；南部地區則光緒十三年（1887）輪船數超越西式帆船數，載重總噸數則在光緒八年（1882）超越西式帆船。見戴寶村，《近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》（臺北：玉山社，2000），第三章。

50 “Report on the Foreign Trade of the Ports of Tamsui and Kelung for the Year 1877,” “Report on the Foreign Trade of the Ports of Tamsuy and Kelung during the Year 1879,” “Taiwan Trade Report for 1880,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, vol. 2, *1876-1880*, ed. Robert L. Jarman (Slough: Archive Editions, 1997), pp. 286-289, 560, 569, 699-702, 732.

51 “Report on the Foreign Trade of the Ports of Tamsuy and Kelung during the Year 1880,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1890*, vol. 2, *1876-1880*, p. 740. “Report on the Trade of Taiwan for the Year 1881,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, vol. 3, *1881-1885*, p. 121.

臺灣大學學術期刊資料庫

一向由中國商人所控制以中式帆船運載的藍靛，也開始改用輪船；南臺灣在光緒八年以前，帆船運輸仍超過輪船，光緒十四年（1888）以後輪船運量超過帆船，且逐年成長，輪船甚至運糖到日本、華中和華北的上海、芝罘、天津、牛莊，不再使用帆船。[52]不過必須注意的是，儘管輪船航運興起，直至日治初期中式帆船在臺灣對外航運上仍佔有一席之地。[53]舉例而言，光緒十七年（1891），在條約港的中式帆船仍有相當的數量，如淡水一港，據稱一年大概有 400 多艘中式帆船進入滬尾。其中大概有 100 艘是大型帆船，約 3,000-5,000 石（200 至 300 噸）；300 艘小船，1,000-2,000 石的載重量。[54]

大體上，1870 年代末，臺灣顯然已經與上海以南的重要條約港建立起輪船航線，1880 年代末擴展至華北地區。正由於輪船的使用，臺灣與中國沿海各地港市連結更為頻繁、迅速，使得晚清島內長距離訊息傳遞更形便利，速度也大幅改善，一日即可通達。胡適的父親胡傳（1841-1895）於清末來臺，他指出：

> 自臺北至臺南，陸程九日，中隔大甲溪之險，夏秋山水發，文報恆十數日不通；而輪船由海行一日夜可達。自臺北至後山，非二十日不達，自臺南至後山非十日不達，路險而遠，輪船則亦一日夜可達。[55]

52 “Taiwan Intelligence Report for the period from 1th May to 31 October, 1882,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1890*, vol. 3, *1881-1885*, p. 169; J. D. Clark, *Formosa* (Shanghai: Shanghai Mercury, 1896), pp. 58, 104. 1894 年海關報告也指出，臺南人以輪船運糖到寧波、天津。黃富三、林滿紅、翁佳音主編，《清末台灣海關歷年資料》第 2 冊（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997），頁 978。

53 林文凱利用日治初期的史料，還原 1896-1900 年臺灣從事外國貿易的中式帆船數量，大概在 2,310-4,315 艘之間，佔有對外貿易總額的 30%以上，顯現中式帆船在對外航運上仍佔有相當比例。林文凱，〈再論晚清臺灣開港後的米穀輸出問題〉，《新史學》第 22 卷第 2 期（2011 年 6 月，臺北），頁 228-229。

54 J. D. Clark, *Formosa*, pp. 81-82.

55 〔清〕胡傳，《臺灣日記與稟啓》，收入《臺灣文獻叢刊》第 71 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），卷 2，〈復邵班卿〉，頁 118-119。

臺灣大學學術期刊資料庫

輪船航運在臺灣興起的時間，也與輪船信局的出現一致。臺灣信局又稱「批館」，位於「市鎮繁盛之區」，最先出現於臺北，但起始時間不詳。島內有信局的地方，包括臺北、臺南以及基隆，嘉義曾有一戶，但最早歇業。[56]光緒三十一年（1905），臺北城內有全泰成、協興昌及另一戶，共三戶；大稻埕有媽祖宮街的周炳記和稻新街的福興康。周炳記於光緒五年（1879）開業，光緒二十四年（1898）歇業。其他幾家均於光緒初年前後開業，並在臺南經營信局。[57]臺南信局則在光緒六年左右設立，之後 2、3 年間，以全泰成、[58]協興昌陸續開業為始，續有福興康、葛運泰等共 3、4 戶。6、7 年後，老合興、老億豐又開業，直至光緒二十三年（1897）仍存在。[59]光緒十八年（1892），胡傳即利用在臺南的全泰成輪船信局，經廈門、上海、金陵的分號，傳遞信件到屯溪，再傳遞到績溪老家；十九年元旦，又透過全泰成信局寄送書籍到臺南鹽務總局，五月透過臺灣和廈門的協興昌輪船信局送信回徽州屯鎮陽湖怡馨祥茶號。[60]

由上可見，臺灣信局創設時間，正是輪船航運興起的光緒年間。信局最早出現在臺北的大稻埕，光緒年間大概有 5 家信局，且其中 3 家也在臺南開設分號。臺南則至少有 9 家信局，[61]後來居上，比臺北多，顯

56 〔清〕連橫，《臺灣通史》，收入《臺灣文獻叢刊》第 128 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962），卷 19，〈郵傳志・郵電〉，頁 534；臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 1。

57 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 2。

58 臺南全泰成輪船信局有兩家，一家在府城內竹子街，一在城外看西街。何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，《中華郵聯會刊》第 12 期（2008 年 3 月，臺北），頁 36，圖 26A。

59 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 2。

60 何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，頁 35-36、38；圖 26A、圖 26、圖 31；胡傳，《臺灣日記與稟啟》，卷 2，〈復邵班卿〉，頁 120。

61 由現存信封可見，1895 年在臺南還有兩家輪船信局，分別是福泉順（臺灣福泉順輪船信局）、森茂昌（臺南森茂昌輪船信局）。8 月，福泉順曾傳遞臺南昌隆炳記商行給香港永樂西街合興隆行的信件；森茂昌則為位於看西街的德記洋行（Tait & Co. 蓋有德記書東、看西德記）遞送信件，經廈門茂昌信局，傳至上海交東昌裕號。此外，1884 年 9 月，

臺灣人權學術期刊資料庫

現臺南地區的通信事業規模比臺北大。其次，這些信局的本店在上海，或與上海信局有關係，且不少在廈門有分號。[62]上海信局大多由寧波人成立，臺灣的信局也由寧波人經營。[63]部分信局的規模甚大，如協興昌、全泰盛、福興康（福興潤）等信局，[64]直至 1927 年仍是上海著名的大局。[65]

臺灣島內信局郵件的傳遞路線，是臺北和臺南間（海路）、臺北和基隆間，以及臺南和嘉義間。島外的路線則是廈門、福州、上海、安海、泉州、漳州、汕頭、廣東及香港等地的信局，[66]不僅與本島信局直接交換，而且不少需經由廈門、福州等信局連接。以臺北周炳記為例，即與廈門的批館鴻安號、泉州和安海的批館順行，以及香港的批館駿記交換；福興康本店是上海的福興潤號，在廈門設支店福興號，光緒十二年（1886）在臺北開業，又在漳州、泉州、石碼、汕頭、廣東及香港等地設置同號和辦事處，以便交換沿岸訊息。[67]很明顯地，直至光緒年

《申報》記載廈門全泰成信局曾傳遞信件給在臺灣的同泰仁信局。日治時期，上述信局可能已經關閉，不見紀錄。何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，頁 42-43，圖 41、42；《申報》第 4098 號，1884 年 9 月 9 日，第 3 版。

62 全泰成、同泰仁、協興昌以及福興康均於光緒年間到廈門設分號。〈廈客茗談〉，《申報》第 6300 號，1890 年 11 月 2 日，第 1、2 版。

63 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 1、3。

64 光緒四年（1878），上海已經出現協興昌、全泰盛、福興潤三輪船信局，經營上海到牛莊、天津及煙臺的「士商信件」。《申報》第 1963 號，1878 年 9 月 17 日，第 4 版；第 2028 號，1878 年 12 月 2 日，第 3 版。

65 謝彬，《中國郵電航空史》（上海：中華書局，1926），頁 28-29。

66 根據鄭揮的說法，福建地區的信局最早於泉州成立。同治十年（1871），安海人在安海創辦鄭順榮批局。廣東則於咸豐六年（1856）在汕頭最先成立德利信局。但廈門信局並非如鄭揮所說的，於光緒三年（1877）設立，而是如同前述早於光緒元年出現，光緒六年又成立通信網，擴及東南亞的天一信局。鄭揮，〈民信局肇始的歷史背景和條件〉，《郵史研究》第 22 期（2003 年 3 月，臺北），頁 16；鄭揮，〈再論民信局的肇始〉，《郵史研究》第 12 期（1997 年 2 月，臺北），頁 142；臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 3。

67 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 3-4。

臺灣人學學術期刊資料庫

間，臺灣才與福建、廣東及華中的寧波、上海地區建立輪船信局訊息傳遞網。

臺灣與中國大陸之間書信的傳遞，信局主要委託輪船，有時也利用中式帆船。輪船為官船飛捷號、得忌利士公司的海龍號、海門號以及福爾摩沙號。然而，臺北和臺南間島內郵件的遞送，反而不如與對岸各地來得方便。[68]

在臺灣四個條約港與福建的郊商，雖然不少仍慣用中式帆船傳遞兩岸之間信件，[69]但大概於光緒年間輪船信局成立之後，開始兼用輪船傳遞訊息。至於他們如何利用輪船信局，由《尺素頻通》信稿即可略窺一斑。《尺素頻通》中的收、發信者是往來寧波、上海、泉州及臺灣貿易的海商集團，他們大多從臺灣或泉州到寧波經營南北貨生意。發信者應是在寧波開設九八行，經營以泉州和臺灣盛產的糖、龍眼等南貨，交換從北方牛莊、膠州運來的豆餅、生油與華中的棉花、米為主的北貨生意。這群在寧波經商的海商團體，常以「郊」、「通郊」、「我郊」、「郊中」、「郊友」自稱，[70]幾乎完全以泉州府同鄉的名義，透過地緣和血緣關係組成，在泉州稱「寧波郊」。[71]以郊來自稱和操作市場，也充分反映此組織對於在華中、講閩南語的這一群郊商的生意經營，扮演重要角色。

與鹿港許家僅跟永寧高家維持雙方委託代理貿易形態不同，在寧波的代理商，除了與泉州本行互相代買和代賣商品之外，為維持代理行的

68 在淡水港每月輪船出入 5、6 回，傳遞物件平均寄出 500-600 個，寄入 800 個。臨時臺灣舊慣調查會委員編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 4-5。

69 例如，直至 1900 年，即使已經搬到大稻埕的新竹林家林知義，傳送信件和匯票時，仍在淡水由同振公司託交給中式帆船，帶到廈門木屐街莊春成商號，再交同街晉昌信局、裕興福信局、閩省合發順記信局，運往福州南大街米倉前給其弟林昉漁。俞兆年，〈清末廈門、福州間之民信局兼述臺、閩兩岸通信之特殊狀況〉，《郵史研究》第 26 期（2009 年 3 月，臺北），頁 6-8、圖 1、2、3。

70 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 43-54、81-86、95-100。

71 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 8-9。

臺灣大學學術期刊資料庫

經濟規模，也同時與泉州、福州、臺南、笨港及鹿港等地郊行建立委託貿易關係。[72]換言之，其委託貿易的網絡更廣大，訊息傳遞網複雜，而且以輪船信局運送為主，突顯 19 世紀末寧波和鹿港郊商貿易和訊息傳遞性質的差異。

寧波代理商併用中式帆船和輪船經營貿易、運輸信件。其中，中式帆船主要往來於臺灣、泉州各港；輪船大多來自上海、廈門、汕頭、香港、日本及臺灣等地區，肩負運送信件、貨物、現金及載客等多重功能。[73]輪船航運圈顯然集中於臺灣、華中、華南及日本等地。

代理商指稱輪船信局有多種方式，包括局、局使、局友、局人、輪局、信局、仗輪局、仗局。[74]其使用的輪船信局至少有全盛局、福同泰局、振和隆局、和泰局、茂德及慶祥等 6 家。[75]其中，全盛局又稱全泰盛信局、全盛泰記信局、全泰盛輪船局。咸豐二年（1852），該局先於寧波創立總局，之後陸續在各省市設代辦處，達 60 餘省、市，建構出以全盛局為中心的通訊網，營業範圍遍布長江流域，深入江西、安徽、湖南、湖北等省，海路則由寧波、溫州、上海、天津直至東北營口，規模相當大。[76]由此可見，大型的輪船信局常有多種指稱，且大概透過其遍布於全國的支局或代辦處傳遞信件，因此交寄郵件信封上會蓋有郵送過程中標有地名的各局名稱，如「浙寧全泰盛輪船局」。

全盛局服務項目甚多，包括郵送信件、兼辦匯銀、捎帶物件、上門收信和物件，以及為客戶郵購物品。[77]晚清商行、民人更已經時常利用民信局捐款賑災。[78]在《尺素頻通》中也可以發現，輪局隨信直接帶來

72 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 10-11。

73 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 21-22。

74 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 33、43、65、69、95、108、117、127、147。

75 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 12。

76 鄭揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，頁 14、7-9。

77 鄭揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，頁 13。

78 1880 年代之後，《申報》經常刊載透過民信局捐款賑濟的消息。舉例而言，光緒九年（1883），煙臺協興昌信局寄來無名氏三位捐洋一元，參與「第十次助震澤米」。〈第

臺灣人文學術期刊資料庫

匯單、發票等單據，以及現金和雜貨。[79]

《尺素頻通》中的海商主要從事寧波、泉州及臺灣三邊長距離的跨海貿易。由於晚清寧波仍是沿海地區南北貨集聚地，商品利益比價、競爭激烈，一旦某商品運來寧波市場過多，價格立刻崩跌，無利可圖；因此，作為泉州和臺灣商行的代理商，必須時常向交易的行東通報市場行情。與中式帆船訊息傳遞相同，掌握各地商品生產狀況和價格、地方現狀，也變成這群海商通信的重要內容，形構出一個華中、華南及臺灣之間南北貨貿易的情報網。寧波代理商大致有來自上海、臺南、泉州、汕頭、潮州三陽及香港等地商行傳來的情報。[80]此情報網，顯然與前述臺灣輪船信局的節點相合，亦即以廣東、香港、泉州、臺灣、上海及寧波為中心構成的訊息網絡，突顯了福建和臺灣郊商的主要貿易據點及其情報來源。

與中式帆船傳遞模式相似，代理商每次寄出去的信，會清楚交代收、發信日期、運載貨品及雜物；如有運去貨品或現金，也詳細載明，囑咐對方留意，然後描述寧波各項商品行情，並提及從各方蒐集到的情報。光緒二十一年十月十四日，寧波代理商給泉州行東的信件即註明收發信狀況如下：

> 上月十七日草付局一信，料入斗照矣。十月廿接由火船來十月十一手教，所敘領悉。[81]

透過輪局發信的頻率相當頻繁，且迅速甚多，經常在次一封信寄出之前，已經收到多封來信。舉例而言，光緒二十年元月十四日，寧波代理商發給泉州承發號本行的信中即提到，先後收到兩次信件；元月十六日又同時接到四、七、十日三天來信。寧波代理商和泉州行東之間，每個月信件往返約兩次左右；信件傳遞時間，快則 6 日，慢則 16 日，10 日左右

十次助震澤米捐數〉，《申報》第 3685 號，1883 年 7 月 17 日，第 4 版。

79 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 33-34、43、65、107、255、267。

80 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 23-24。

81 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 65。

臺灣人文與社會科期刊資料庫

居多。[82]很明顯地，19 世紀末葉，在寧波的郊商大多透過輪船信局傳遞訊息，可以更迅捷、密集地掌握更加多元管道的市場動態。相較之下，同時期仍以帆船傳遞為主的鹿港郊商，則反映非條約港郊商的貿易規模、網絡及訊息網之侷限。

不過，中式帆船貿易和訊息傳遞雖有許多限制，但因其大多委由相識的出海負責，少有訊息傳遞之糾紛，輪船信局則頗多。最常見的是有關郵件傳送費用和運載現金時產生的糾紛。

相對於前述中式帆船僅以酒錢概稱，輪船信局因是專業化營業，已建立一套收費制度，亦即分成號金和酒資兩種。號金，為手續費，猶如今日的掛號，寄達時需拿收據，大多為發信人支付。酒資，[83]為傳送費用，常由收信者支付。例如，前述光緒十八年胡傳由臺南城透過輪船信局寄回績溪老家的信件上，即註明「號金已給，酒資照例」。[84]一般而言，輪船信局大多對寄信者和收信者雙向收費，有時則僅向一方收費。[85]

輪船信局與委託人之間，沒有像中式帆船以同鄉、業緣關係結合的信用基礎，純粹是雇傭關係，酒資因而常生糾紛。舉例而言，《尺素頻通》第 60 件指出，在廈門的某行東透過福同泰信局傳遞信件到淡水，收信人倪聲哲卻發現酒資已經被塗改過，且傳遞時間延遲，決定「罰局理論不發」，並將信封套回傳給原寄信者查閱。倪聲哲認為，向輪船信局理論，「非吝此利，酒力持較，其後之未敢塗改也」。[86]

除了運送郵件，透過輪船信局傳送商業匯票和現金，也是營業項目中非常重要的一環。在《尺素頻通》中，有幾次透過輪船傳遞現金的紀

82 《尺素頻通》中的收發信狀況，詳見林玉茹主編，《尺素頻通》，附錄：解讀索引表。

83 臺灣信局傳遞信件的酒資大概是 30 文。又，光緒元年（1875）由打狗海關寄到香港中環怡德番衣舖的信件，則稱作「檳資」。何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，頁 24，圖 1；臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 5。

84 何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，頁 36，圖 26。

85 〔日〕伊能嘉矩，《臺灣文化志》中卷（東京：刀江書院，1928），頁 793；鄭揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，頁 13。

86 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 247。

臺灣大學學術期刊資料庫

錄，面額甚小，大概 1、2 元到 20 元之間；匯款的金額則高達 500 元至 2,000 元。[87]相對於鹿港許家直接交寄現金 1,000 元給有合夥關係的中式帆船，顯然郊商以輪船信局交運現金時更加謹慎，鉅額款項仍採用匯款為主。早在光緒三年（1877），在上海的《申報》即因大有信局和新設的協泰信局先後「侵吞客洋」而指出：

> 上海五方雜處，商賈雲集，馬頭南北信局羅列。為斯業者，雖便于客商，亦賴乎誠信。年來信局衆多，其間豈無良莠為商者，交寄書信銀洋均關緊要，能勿探其誠實可靠之局，庶無遺誤。[88]

光緒十六年（1890），淡水也發生福興康信局伙計胡醉桃串同廈門信局的周德友「拆用客洋」185 元，「逃遁無蹤」事件。[89]正由於信局良莠不齊，在不確定其誠信狀況下，郊商不敢比照中式帆船交寄巨額現金。寧波代理商在委託輪局運送現金時也提及，「初因茂德之人，乃是相識，故以無礙，將兩信露交帶上。內實洋四角，明是兩元」。[90]換言之，郊商仍從其與信局的關係，決定寄交信件和銀貨的形式，只有在相識關係之下，才敢委以重任。透過輪船信局傳遞，改以匯票、小額現金為主，其通訊模式如何影響跨海貿易的資金操作，由此可見。

三、電報的使用和市場操作

電報於 1820 年代發明，是西方工業革命下的產物；1840 年代開始被廣泛使用，帶來通訊技術的革命。1850 至 1860 年代，歐美多國已經陸續完成本國和國際電報網絡的架設，並逐漸向亞洲擴展。[91] 1860 年代

87 林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，頁 17。

88 〈告白〉，《申報》第 1575 號，1877 年 6 月 14 日，第 4 版。

89 〈臺疆雜誌〉，《申報》第 6243 號，1890 年 9 月 6 日，第 2 版。

90 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 255。

91 1845 年，英國成立世界第一家電報公司——電器電報公司（The Electric Telegraph Co.）。李雪，《晚清西方電報技術向中國的轉移》，頁 1-3、9-10。

臺灣人學學術期刊資料庫

中葉之後，列強為了在華洋商商業需求和本國利益，紛紛要求清廷設置電報。直至同治十三年（1874）牡丹社事件之後，清廷始由一概堅決拒絕外國人請設，到基於海防需要允許地方政府自辦。[92]光緒六年（1880），中俄伊犁交涉之後，清廷於天津設立電報學堂和電報局，並以架設南北津滬（天津至上海）電報線為始，大規模擘劃全國電務，進入早期電報通訊時代。[93]電報系統的設立，在往後的幾次軍事危機中均扮演重要角色，特別是光緒十一年（1885）中法戰爭之後，中國電線建設進入高潮，至光緒二十五年（1899）已經完成電線 27,750 公里，幾乎是光緒十年（1884）前的 5 倍強。[94]

值得注意的是，早在同治九年（1870），丹麥的大北電報公司（The Great Northern Telegraph Co.）和英國的大東電報公司（Eastern and Associated Telegraph Companies）已在中國設立分公司，將電報引入中國，同治十年至十二年（1871-1873），上海、香港及廈門陸續被納入國際電報網絡中。[95]同治十三年，牡丹社事件發生，日軍侵臺，遲至兩週後，清廷才輾轉自英國駐華公使威妥瑪（Thomas Francis Wade, 1818-1895）獲悉消息。有鑑於臺灣與大陸間訊息傳遞不便，來臺善後的福建船政大臣沈葆楨（1820-1879）乃勵行革新郵政和電報系統，臺灣因而成為中國最早倡議官設電線和新式郵局之地，通訊事業首先邁入新紀元。

---

92 胡君儒，〈晚清中國電報局，一八八一－一九〇八〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1996），頁 1、20、211-216；李雪，《晚清西方電報技術向中國的轉移》，頁 11-14。

93 有關晚清中國電報的發展，參見古偉瀛，〈中國早期的電報經營〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1973）；Erik Baark, *Lightning Wires*；范振乾，〈清季官督商辦企業及其官商關係，1873-1911〉（臺北：國立臺灣大學政治學研究所博士論文，1986），頁 147-149；胡君儒，〈晚清中國電報局，一八八一－一九〇八〉，頁 211-216。

94 東亞同文會，《中國經濟全書》（臺北：南天書局，1989），頁 225；Yongming Zhou, *Historicizing Online Politics*, p. 33.

95 丹麥大北電報公司於 1869 年 6 月成立，1870 年 1 月於上海成立遠東分公司。英國大東電報公司於 1872 年合併五家電報公司而成立。李雪，《晚清西方電報技術向中國的轉移》，頁 12-18。

臺灣人文學術期刊資料庫

早期臺灣的郵政僅有官方的舖遞制度。舖遞僅傳遞公文，民信局又直至光緒年間才出現，民間書信往往仰賴私人傳送。同治十三年，沈葆楨改舖遞為站信局，仍只傳遞公文。光緒十四年（1888），首任臺灣巡撫劉銘傳（1836-1896）將新式郵政引進臺灣，設郵政總局於臺北，早於光緒二十二年方奉旨籌立的大清郵政官局。[96]又於全臺各處設 43 站，分正、旁、腰站三等級，於正站發行郵票商票，[97]同時遞送官、民信件。[98]官用免費，民用則按站計費，每站長 100 里，信函重 2 錢以內，徵 20 文，付郵時繳交。光緒十五年（1889）十一月，正式頒布臺灣郵政章程，由臺灣巡撫管理，每年入款 10,000 兩。[99]光緒十七年，郵政歲入 55,000 兩，全島一日郵票收入僅 150 兩，顯見臺灣「民用郵政之不振」。[100]至於商人使用新式郵政，目前可見最早的紀錄，是光緒十八年滬尾的溫州輪船以郵政商票寄信至大稻埕的英商和記洋行（Boyd & Co.）。[101]大體上，郊商使用新式郵政傳遞商業信件，直至清末應仍不普遍。[102]

---

96 光緒四年（1878），天津海關設立的郵務辦事處首先收寄民眾信件。但直至光緒二十二年大清郵局成立之前，中國的郵政仍僅由海關兼辦或試辦，且只在條約港進行，為海關郵務時期。交通部郵政總局編，《郵政大事記．第一集》上冊（臺北：交通部郵政總局，1966），頁 9-28。

97 光緒十四年臺灣的龍馬郵票，參見中國郵票博物館，《中國郵票博物館藏集》（北京：文物出版社，1988），頁 196。

98 蕭正勝，《劉銘傳與臺灣建設》（臺北：嘉新水泥公司文化基金會，1974），頁 41。

99 連橫，《臺灣通史》，頁 535；臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志．通信篇》（臺北：松浦屋印刷部，1928），頁 2-3。

100 這是日治時期臺灣總督府交通局的評語（臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志．通信篇》，頁 2），雖然帶有殖民者的優勢和偏見，但很難有資料證明當時民間使用郵政之狀況。另外一個例證是，目前已經出版的清末臺灣霧峰林家的信函，大多利用專人傳送，並沒有透過郵局傳遞的例子；大稻埕的著名錢莊兼匯單館謙裕號，幫棟軍向「北船」購買羊皮背心，雙方信件和銀兩往返均透過「專差」或「專人」傳遞。顯見，清末臺灣的官商仍罕用郵局傳遞信息。黃富三等解讀，何鳳嬌、林正慧、吳俊瑩編輯，《霧峰林家文書集：棟軍等相關信函》（臺北：國史館，2014），頁 647、653。

101 光緒十八年臺灣郵政商票封，見中國郵票博物館，《中國郵票博物館藏集》，頁 195。

102 以「長崎泰益號文書」來看，日本統治初期才有臺灣商人使用新式郵政通訊的記載。如 1902 年，臺南德昌號的三郊商人王雪農即使用郵局發信。賴澤涵、朱德蘭、市川信愛編，

臺灣大學圖書館期刊資料庫

臺灣也是最早倡議官設電報線的實驗地。同治十三年，沈葆楨與福州將軍文煜、閩浙總督李鶴年聯名奏請架設福州至廈門、廈門至臺灣之電報線，已與丹麥大北電報公司簽訂契約，卻由於雙方費用談不攏及沈葆楨調職而未成。[103]光緒二年（1876），福建巡撫丁日昌（1823-1882）又計畫架設福州至臺北、臺北至臺灣府城之電報線，但因經費短絀，最後僅於光緒三年九月先後完成臺灣府城至安平、府城至旗後之電報線，是為中國電線架設之濫觴。[104]臺灣府和打狗之間，從此每日有消息往來。[105]光緒十年的中法戰爭，再度突顯電報的重要性。劉銘傳即因「臺灣一島，孤懸海外，往來文報，屢阻風濤，每至匝月兼旬，不通音信。水陸電線，實為目前萬不可緩之急圖」，[106]於光緒十二年（1886）在臺北設電報總局，翌年三月開始架設基隆、滬尾到臺北，[107]及臺北至臺灣府城的陸上電報線；八月，架設滬尾至福州、安平至澎湖的海底電報線，光緒十四年三月全部竣工。其中，陸線由德商泰來洋行（Telge & CO.）提供機器與電線，海線則由英商怡和洋行（Jardine & Matheson Co.）承辦。[108]海線設滬尾、安平、旗後、川石（福州閩江口芭蕉島）等 4 所，

《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集》第 53 冊（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992 據日本長崎市立博物館藏原件影印），頁 10933。

103 〈論閩省電線事〉，《申報》第 1269 號，1876 年 6 月 15 日，第 3、4 版；〔清〕劉銘傳著，臺灣銀行經濟研究室編，《劉壯肅公奏議》，收入《臺灣文獻叢刊》第 27 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），卷 5，〈設防略・購辦水陸電線摺〉，頁 256。

104 電報費用 20 字以內 1 角。“Report on the Trade of Consular District of Taiwan, 1878,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, vol. 2, *1876-1880*, p. 435; “Report on the Foreign Trade of Taiwan for the Year of 1883,” in *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, vol. 3, *1881-1885*, p. 252；李國祁，《中國現代化的區域研究——閩浙臺地區》（臺北：中央研究院近代史研究所，1985），頁 331-332。

105 此電線由天津水雷局的肄業生和福州電信局的學生共同經理。〈臺灣新置電線〉，《申報》第 1689 號，1877 年 10 月 25 日，第 2 版。

106 劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，卷 5，〈設防略・購辦水陸電線摺〉，頁 256。

107 此電報線於光緒十三年（1887）7 月完工。〈臺北消息〉，《申報》第 5105 號，1887 年 7 月 4 日，第 2 版。

108 劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，卷 5，〈設防略・購辦水陸電線摺〉、〈設防略・臺灣水

臺灣大學學術期刊資料庫

陸線則於基隆、滬尾、臺北、彰化、安平、臺南、旗後、澎湖等 8 地設電報局，至光緒十七年（1891）增至 10 局。[109]由此可見，直至 1880 年代，中國大陸和臺灣的官設電報網雛型才逐漸形成。晚清臺灣除了後山之外，以南北四個條約港為島外聯結中心，西部各縣大致上已經與福建地區建立電報網，可以透過電報聯繫中國內陸，並進一步連接國際電報網。

電報局營運之後，陸線的使用狀況並不理想，時常中斷，海線電報因有輪船定時巡修，運作較為穩定。[110]由於電報營運、維護需要相當數量的技術人員，光緒十四年劉銘傳在大稻埕建昌街創立電報學堂，培訓電報技術人員。[111]

電報的使用者，一開始以官方為主。以臺灣為例，根據《明清宮藏台灣檔案匯編》，光緒九年（1883）六月以前，中央的上諭和地方奏摺仍以傳統形式傳遞，[112]但中法戰爭爆發之後，光緒十年七月起，從中央、閩省到臺灣，幾乎均以電報聯繫，連光緒皇帝的上諭也改成「電

陸電線告成援案請獎摺〉，頁 256、258-259；J. D. Clark, *Formosa*, p. 93; Edward LeFevour, *Western Enterprise in Late Ch'ing China: A Selective Survey of Jardine, Matheson & Company's Operations, 1842-1895* (Cambridge: East Asian Research Center, Harvard University, 1970), pp. 87-88.

109 新增嘉義和新竹兩局。電報則分英語和漢語，通信技手從上午八點至晚上十點分三班制輪班。劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，卷 5，〈設防略・臺灣水陸電線告成援案請獎摺〉，頁 259；臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 43-45；林蘭芳，〈臺灣早期的電氣建設（1877-1919）〉，《國立政治大學歷史學報》第 18 期（2001 年 5 月，臺北），頁 255。

110 蕭正勝，《劉銘傳與臺灣建設》，頁 40。臺灣有電報汽輪飛捷號（Feechou）自行維修水線，但光緒十八年（1892）為了節約經費，解任船長 Plumbeck、歐洲官員及工程師，改由中國人擔任。"Affairs in Formosa," *China Mail*, June 23, 1892, Edition 7.

111 許雪姬，《滿大人的最後二十年》（臺北：自立晚報，1993），頁 91。

112 光緒九年陰曆五月初八日（6 月 13 日）北洋大臣李鴻章發出的電信，為目前可知清廷首次用電報發出的官方文件，稱「電信」；在此之前，文件仍稱「上諭」、「奏片」、「題本」及「奏摺」。中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏台灣檔案匯編》第 194 冊（北京：九州出版社，2009），頁 222。

臺灣大學學術期刊資料庫

旨」。[113]顯然，中法戰爭時期，電報已經在臺灣軍情通報中扮演重要角色，清廷甚至透過香港、上海及廈門來的電報蒐集法軍動態。[114]光緒十一年七月，中法戰爭之後，中央及地方各級官員可能又恢復傳統文件型態，[115]直至清日戰爭才再度全面使用電報文件。不過，由光緒十八年胡傳曾接獲臺灣巡撫署發來的電報「催駕時渡海者也」來看，地方官員已經普遍使用電報傳遞訊息。[116]現存的《霧峰林家文書》中，也可以看到 1890 年代林朝棟軍帳房葛竹軒和幕僚林拱辰討論電報密碼使用方式的紀錄。[117]進言之，1880 年代中葉，從中央到地方各級官吏大多使用電報傳遞軍情。電報的運用，軍事性非常明顯。1890 年代之後，臺灣地方官則已經相當普遍使用電報來通訊。

民間使用電報始於何時，較難掌握。同治八年（1869）七月，由洋人創辦的《上海新報》（*Chinese Shipping List and Advertiser*）首度刊載倫敦絲綢和茶葉價格的電報新聞；[118]光緒八年（1882）一月，上海《申報》透過電報局傳遞京報上諭，則為中國新聞界使用電報之濫觴。[119]與洋商相比，華商運用電報相對較遲。曾任買辦和上海電報總局總辦的鄭觀應（1842-1922）即指出：

> 竊自通商以來，泰西日富，中華日困，考其致勝之由，不外乎信

113 從光緒十年陰曆六月初一日（7 月 22 日）起，均以電信通報消息。中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏台灣檔案匯編》第 196 冊。

114 劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，卷 2，〈謨議略．覆陳臺北情形請旨查辦李彤恩一案以明是非摺〉，頁 140；〔清〕劉璈，《巡臺退思錄》，收入《臺灣文獻叢刊》第 21 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），卷 3，〈附抄致行營營務處朱道覆函〉，頁 286。

115 自光緒十一年六月十一日（7 月 22 日），法軍撤離澎湖起，從光緒皇帝到各級官員恢復使用傳統的上諭、奏片等文件，較少使用「電信」。中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏台灣檔案匯編》第 201 冊。

116 胡傳，《臺灣日記與稟啟》，卷 1，〈日記．光緒十八年二月二十日〉，頁 6。

117 黃富三等解讀，何鳳嬌、林正慧、吳俊瑩編輯，《霧峰林家文書集：墾務、腦務、林務》（臺北：國史館，2013），頁 88-89。

118 Yongming Zhou, *Historicizing Online Politics*, chap. 2.

119 〈本館告白〉，《申報》第 3131 號，1882 年 1 月 16 日，第 1 版。

臺灣大學學術期刊資料庫

息敏捷，轉運神速，洋商猛著先鞭，華商瞠乎其後。[120]

洋商利用全球化電報網傳輸訊息，迅速掌握世界市場的動態，取得營業上之優勢。劉銘傳也說：「臺地安設電報，於茶商最為得益。」[121]儘管電報通訊影響商業經營至深，不過，如同 Wook Yoon 所指出，1900（光緒二十六）年以前，中國電報系統因官督商辦無效率，電報費用始終居高不下，電報的軍用優先特徵又甚深，也影響商人的使用。[122]官設電報網更因官報免費，文武官員兵弁又常假公濟私，濫用電報，以致於商人使用機會很少。光緒十五年至十八年（1889-1892），臺灣地方官一再指出「公報日多，商報日少」、「各衙署營局電報太濫」之現象，甚至光緒十八年起，決議停止一切公票，因公務發電報者，「一律均用印文，以昭慎重」。[123]

19 世紀末，在臺灣條約港營商的郊行應已開始使用電報。舉例而言，1890 年代，臺北的樟腦商林靜雲曾經打電報給棟軍帳房葛竹軒，要求訂立樟腦交易合約。[124]反觀在非條約港的鹿港郊商，雖然彰化地區也有電報局，但直至光緒二十二年尚無使用電報的習慣，僅用書信往返。光緒二十二年八月，才在有關帳務匯票部分，同時使用電報來核對；或

120 〔清〕鄭觀應，《盛世危言後編》第 3 冊（臺北：大通書局，1968），卷 12，〈稟李傅相左中堂請招商集股設立漢口等處電線〉，頁 7。

121 劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，卷 5，〈設防略．購辦水陸電線摺〉，頁 258。

122 Wook Yoon, “Dashed Expectations,” pp. 847-852.

123 臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷，頁 44-46；伊能嘉矩，《臺灣文化志》中卷，頁 804-805。

124 黃富三等，《霧峰林家文書集：墾務、腦務、林務》，頁 74-75。另外，日本統治初期，臺灣條約港的郊商已經相當善於使用電報。根據長崎泰益號文書顯示，臺灣關係商行資料，最早起於 1899 年大稻埕杜厝街杜玉記號行東杜漢淮發信給泰益號，信中提到以電報請代辦海產品項。又如 1900 年大稻埕味津居周榮香、周鍾華的信函，提到以電報採辦海產。1902 年，臺南德昌號的王雪農寫信給泰益號商行，討論使用新舊電報碼出現的問題，及以電報報導米價。賴澤涵、朱德蘭、市川信愛編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集》第 9 冊，頁 1690；第 12 冊，頁 2346；第 53 冊，頁 10933。

臺灣大學學術期刊資料庫

是透過「臺北電信」得知鹿港設置出張所，可以繼續與中國內地往來。[125]相對地，19 世紀末在泉州和寧波的郊商已經非常擅於使用電報經營進出口貿易。《尺素頻通》至少有 7 封信提到電報，甚至泉州行東為了讓所屬帆船繼續北航至膠州貿易，連發 5 通電報給寧波代理商，要求其代為催促。[126]

寧波代理商電報的來源，主要是泉州、上海、寧波，侷限於華中和福建沿海重要的港口城市。光緒二十年（1894），他們已經利用電報反覆討論是否合夥裝運貨物、報導寧波糖和上海棉花價格以及市場動態。另一方面，寧波地區除了福建商人的郊之外，還有郊、幫以及各種船隻集團的活動。郊至少包括廈郊、寧郊、廣郊、滬郊、津滬郊、北郊；幫，包括臺幫、廣幫、北幫、漳幫、廣廈幫、紹幫、建幫等。船隻則有建船的集體行動。[127]換言之，來自中國沿海各地的商人集團甚多，南北貨競爭極為激烈，市場的各項風聞，往往對南北貨商品行情影響甚鉅。例如，光緒二十一年十月，寧波「共譁臺灣失守」，各方商號爭搶買糖，糖價「日升夜漲」，之後又謠傳臺南、笨港以及鹿港將有 10 艘糖船來寧波，糖市立刻崩跌，「冷烈天壤」。[128]為因應這種不理性的謠傳，寧波的代理商「爰集郊友」，以「公電」傳達寧波糖行情，通知火車白糖「盛到」，泉州糖價格反而比寧波高，顯現糖已大量進口到寧波，讓糖市場幾乎無利潤可言，要求「泉切遏賤」，「郊中扭閉不售」，糖市終於「由疲轉俏」。[129]即利用電報公開當地市場行情，提醒華南地區的各地商人留意，控制商品輸出數量，遏止部分商品價格過度低卸或高抬。

很明顯地，郊商電報的種類分成行東與代理商之間的私電、為了影響市場行情而共同發出的公電兩種。19 世紀末，電信發達對於貿易的影

125 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》，頁 162、172。

126 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 115-117。

127 林玉茹，〈由「尺素頻通」看晚清寧波、泉州及臺灣的三角委託貿易〉，頁 477。

128 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 59-61。

129 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 87-90。

臺灣大學藝術期刊資料庫

響，連代理商也指出：

> 惟際當礪青出新伊始，恐泉不知情形，爰集同人公奉電音云，臺蔗少損，三陽、外洋皆豐，礪青切遏，想經洞鑒有日矣。此刻中外一家，電音敏捷，寰宇之內，頃刻可達。鐵路、輪船往來轉瞬，起本苟非平賤，實難與並爭道馳也。[130]

與鹿港郊商相比，寧波郊商顯然更常動用郊的力量，以公開電報報導寧波地區的市場動態，操作市場。電報系統的出現如何影響市場運作，由此鮮明可見。

結　語

自 18 世紀中葉以來至 20 世紀，由講閩南語或類閩南語的臺灣、閩南以及潮汕的商人形成郊的貿易集團，他們不僅馳騁於東亞地區進行貿易，且與明清以來傳統的會館、公所或商幫不太相同。然而，現存有關 19 世紀郊商貿易經營的文書相當少，因此無法具體討論其貿易運作，特別是通訊方式的改變對於郊商及其商人團體郊的影響。本文利用晚清在臺灣和中國沿海相當具有代表性的非條約港鹿港和條約港寧波郊商所留下的商業函件，指出 19 世紀末同時存在專以帆船運輸訊息的鹿港商人，及以輪船信局傳遞為主，也兼用電報、帆船傳輸訊息的寧波郊商。這群 19 至 20 世紀活躍於東亞各地郊商的訊息傳遞模式，經歷了中式帆船、輪船信局到電報傳輸的變化。

進行海上貿易的郊商原均以中式帆船運輸並傳遞訊息，直至 1880 年代，臺灣的輪船航運始超越帆船。由於輪船速度快，跨海往來更加頻繁，特別是定期航線的建置，使得透過輪船傳遞信件的專業信局得以設立，且逐漸與福建、廣東及華中的寧波、上海地區建立輪船信局訊息傳遞網。另一方面，中國官設電報系統的建立，也大概於此時期開花結果。

130 林玉茹主編，《尺素頻通》，頁 132。

臺灣大學學術期刊資料庫

於是，臺灣以南北四個條約港為島外連結中心，不僅逐漸形成島內西部各廳縣的電報網，並納入國際電報網絡中。換言之，對於郊商而言，光緒年間，1880 年代已能兼用帆船、輪船及電報傳輸訊息，可以說是劃時代的開始。不過，由於官設電報初期使用帶有強烈的軍事性，又有種種的無效率問題；在臺灣，電報多為官方所用，商用電報的發達顯然更晚，直至 1890 年代末，鹿港郊商始終罕用電報經營生意。相對地，寧波郊商已經非常擅於使用電報。寧波郊商也比鹿港郊商擁有更廣、更多元的訊息來源，甚至透過公開當地市場消息影響市場動態。郊商訊息的傳遞模式，也由帆船運輸、小集團的封閉情報網，朝向較透明而多元管道的訊息網絡發展。

通訊模式和訊息網絡的差異，正呈現非條約港和條約港郊商性質的不同。鹿港與泉州的貿易，始終侷限於小規模的區間貿易，郊商之間進出口商品數量和交易金額均不大，因此仍僅以中式帆船傳遞為主的鹿港郊商，反映非條約港郊商的貿易規模、網絡及訊息網之侷限。在 19 世紀全球化貿易體系下，由於一直使用中式帆船傳遞，情報傳遞速度慢、網絡又小，很難立即應付千變萬化的全球化市場動態，突顯其小集團的貿易圈，對於市場應變能力和競爭力之限制。特別是光緒二十年至二十三年（1894-1897）正是南北貨競爭激烈、南貨與北貨比價低迷時期，無法適時掌握市場行情，可能即是這群在非條約港、操閩南語的郊商競爭力逐漸式微的原因之一。

其次，不論是中式帆船或輪船信局，均同時傳遞信件、匯票及現金；與商業貿易有關的重要文件，也大多透過航運遞送。因此，在傳輸過程中，收寄雙方均非常重視收發信狀況，儼然形成一套訊息傳遞的機制。透過輪船信局傳輸，由於速度更快，訊息傳遞更加頻繁，訊息網絡也較為廣大。

出海在中式帆船信息傳遞上扮演主導性角色，也顯現中式帆船訊息傳遞尚未像輪船信局一般分工、專業化。不過，正由於中式帆船的訊息傳遞，完全建基於同鄉、業緣下的信用關係，因此少有糾紛。相對地，

臺灣人文學術期刊資料庫

輪船信局選擇性高，收發信者與信局已經由同鄉或業緣關係轉為雇傭關係的訊息傳遞模式，雙方信用關係相對地低，糾紛也多。由中式帆船到輪船信局通訊模式的改變，也造成郊商資金傳遞方式大為改變，由原來直接交寄巨額現金，改為僅以輪局運送小額現金，鉅額匯票的傳遞遂更加重要，也進一步強化信局的匯兌機能。

1890 年代，在寧波和泉州的郊商，已經相當嫻熟地使用電報來報價。更重要的是，除了往來郊行之間非公開的私電之外，當南貨運來過多，市場價格崩跌時，在寧波的代理商也會透過郊的組織，集結郊友以「公電」形式對外公開寧波的市場動態，甚至進一步聯合不做買賣，以讓糖市回升。電報的出現，讓原來在小集團郊商之間封閉性情報得以透明公開，進而影響商品市場的動態。通訊模式的改變，如何影響貿易運作，莫過於此。

*本文曾於 2015 年 8 月中央研究院臺灣史研究所講論會宣讀，感謝評論人劉序楓博士以及本刊匿名審查人的指正。本文為科技部專題研究計畫「由臺、閩至東亞：十八至十九世紀郊貿易圈的構成」成果（計畫編號：NSC102-2410-H-001-041-MY2）。文中圖一、圖二藏於中央研究院臺灣史研究所檔案館，感謝該館提供圖檔。

（責任編輯：石昇烜　校對：歐陽宣　洪麗崴）

臺灣大學學術期刊資料庫

引用書目

一、史料

〔清〕胡 傳，《臺灣日記與稟啟》，收入《臺灣文獻叢刊》第 71 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960。

〔清〕連 橫，《臺灣通史》，收入《臺灣文獻叢刊》第 128 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962。

〔清〕劉銘傳著，臺灣銀行經濟研究室編，《劉壯肅公奏議》，收入《臺灣文獻叢刊》第 27 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958。

〔清〕劉 璈，《巡臺退思錄》，收入《臺灣文獻叢刊》第 21 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958。

〔清〕鄭觀應，《盛世危言後編》。臺北：大通書局，1968。

《申報》，1876-1890。

中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏台灣檔案匯編》。北京：九州出版社，2009。

林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（一八九五～一八九七）》。臺北：中央研究院臺灣史研究所，2006。

林玉茹主編，《尺素頻通：晚清寧波與泉州、臺灣之間的貿易文書》。臺北：政大出版社，2013。

張傳保修，陳訓正、馬瀛纂，《民國鄞縣通志》。上海：上海書店出版社，1993。

黃富三、林滿紅、翁佳音主編，《清末台灣海關歷年資料》第 2 冊。臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997。

黃富三等解讀，何鳳嬌、林正慧、吳俊瑩編輯，《霧峰林家文書集：墾務、腦務、林務》。臺北：國史館，2013。

黃富三等解讀，何鳳嬌、林正慧、吳俊瑩編輯，《霧峰林家文書集：棟軍等相關信函》。臺北：國史館，2014。

臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志・通信篇》。臺北：松浦屋印刷部，1928。

賴澤涵、朱德蘭、市川信愛編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集》。臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。

臨時臺灣舊慣調查委員會編，《調查經濟資料報告》下卷。東京：三秀舍，1905。

〔日〕伊能嘉矩，《臺灣文化志》中卷。東京：刀江書院，1928。

“Affairs in Formosa.” *China Mail*, June 23, 1892, Edition 7.

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

臺灣大學學術期刊資料庫

二、近人研究

中國郵票博物館，《中國郵票博物館藏集》。北京：文物出版社，1988。

古偉瀛，〈中國早期的電報經營〉。臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1973。

史　斌，《電報通信與清末民初的政治變局》。北京：中國社會科學出版社，2012。

幼　愚，〈中華郵政史：民信局〉，《郵政研究》第 44 期，1992 年 6 月，臺北，頁 61-108。

交通部郵政總局編，《郵政大事記．第一集》上冊。臺北：交通部郵政總局，1966。

何輝慶，〈清末海峽兩岸通信史（1875-1895）〉，《中華郵聯會刊》第 12 期，2008 年 3 月，臺北，頁 21-47。

李　雪，《晚清西方電報技術向中國的轉移》。濟南：山東教育出版社，2013。

李國祁，《中國現代化的區域研究——閩浙臺地區》。臺北：中央研究院近代史研究所，1985。

東亞同文會，《中國經濟全書》。臺北：南天書局，1989。

林文凱，〈再論晚清臺灣開港後的米穀輸出問題〉，《新史學》第 22 卷第 2 期，2011 年 6 月，臺北，頁 215-252。

林玉茹，〈略論十九世紀末變局下鹿港郊商的肆應與貿易：以許志湖家貿易文書為中心的介紹〉，收入林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（1895-1897）》，頁 32-56。

林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，《新史學》第 18 卷第 2 期，2007 年 6 月，臺北，頁 61-102。

林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》第 17 卷第 2 期，2010 年 6 月，臺北，頁 1-38。

林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》。臺北：中央研究院臺灣史研究所，2012。

林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉，收入林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，頁 135-168。

林玉茹，〈導讀：寧波代理商與泉州、臺灣郊行之間的通信〉，收入林玉茹編，《尺素頻通：晚清寧波與泉州、臺灣之間的貿易文書》，頁 1-27。

林玉茹，〈由「尺素頻通」看晚清寧波、泉州及臺灣的三角委託貿易〉，收入鄭永常主編，《東亞海域網絡與港市社會》，頁 457-483。臺北：里仁書局，2015。

林蘭芳，〈臺灣早期的電氣建設（1877-1919）〉，《國立政治大學歷史學報》第 18 期，2001 年 5 月，臺北，頁 243-276。

邱澎生，〈會館、公所與郊之比較：由商人公產檢視清代中國市場制度的多樣性〉，收入林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，頁 267-314。

俞兆年，〈清末廈門、福州間之民信局兼述臺、閩兩岸通信之特殊狀況〉，《郵史研究》第 26 期，2009 年 3 月，臺北，頁 5-13、51-52。

胡君儒，〈晚清中國電報局，一八八一－一九〇八〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1996。

臺灣大學學術期刊資料庫

范金民，〈清代前期福建商人的沿海北艚貿易〉，《閩南文化研究》2013 年第 2 期，漳州，頁 5-22。

范振乾，〈清季官督商辦企業及其官商關係，1873-1911〉。臺北：國立臺灣大學政治學研究所博士論文，1986。

夏維奇，《晚清電報建設與社會變遷：以有線電報為考察中心》。北京：人民出版社，2012。

張樑任，《中國郵政》（上）。上海：上海書店，1936。

許雪姬，《滿大人的最後二十年》。臺北：自立晚報，1993。

許雅玲，〈清代臺灣與寧波的貿易〉。臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2014。

彭瀛添，《民信局發展史：中國的民間通訊事業》。臺北：中國文化大學出版部，1992。

劉序楓，〈許志湖家貿易文書導讀〉，收入林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書（1895-1897）》，頁 57-70。

劉廣京著，黎志剛編，《劉廣京論招商局》。北京：社會科學文獻出版社，2012。

鄭 揮，〈再論民信局的肇始〉，《郵史研究》第 12 期，1997 年 2 月，臺北，頁 141-143。

鄭 揮，〈清代民營全泰盛信局考〉，《郵史研究》第 15 期，1998 年 8 月，臺北，頁 7-15。

鄭 揮，〈民信局肇始的歷史背景和條件〉，《郵史研究》第 22 期，2003 年 3 月，臺北，頁 14-21。

蕭正勝，《劉銘傳與臺灣建設》。臺北：嘉新水泥公司文化基金會，1974。

戴寶村，《近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》。臺北：玉山社，2000。

謝 彬，《中國郵電航空史》。上海：中華書局，1926。

Baark, Erik. *Lightning Wires: The Telegraph and China's Technological Modernization, 1860-1890*. Westport, Conn: Greenwood Press, 1997.

Clark, J. D. *Formosa*. Shanghai: Shanghai Mercury, 1896.

DeGlopper, Donald R. *Lukang: Commerce and Community in a Chinese City*. Albany: State University of New York Press, 1995.

Kita, Masami. "Scottish Shipping in Nineteenth-century Asia." In *Intra-Asian Trade and Industrialization*, edited by A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu, pp. 203-218. London, New York: Routledge, 2009.

Kwee, Hui Kian. "The Rise of Chinese Commerical Dominance in Early Modern Southeast Asia." In Lin and Zelin, *Merchant Communities in Asia 1600-1980*, pp. 79-94.

LeFevour, Edward. *Western Enterprise in Late Ch'ing China: A Selective Survey of Jardine, Matheson & Company's Operations, 1842-1895*. Cambridge: East Asian Research Center Harvard University, 1970.

Lin, Yuju, and Madeline Zelin, eds. *Merchant Communities in Asia 1600-1980*. London: Pickering & Chatto, 2015.

Lin, Yuju. "Trade, Public Affairs, and the Formation of Merchant Associations in Taiwan in the Eighteenth Century." In Lin and Zelin, *Merchant Communities in Asia 1600-1980*, pp. 11-28.

臺灣大學學術期刊資料庫

Ng, Chin-Keong. *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*. Singapore: Singapore University Press, 1983.

Tsai, Weipin. "The Qing Empire's Last Flowering: The Expansion of China's Post Office at the Turn of the Twentieth Century." *Modern Asian Studies* 49, no. 3 (May 2015), pp. 895-930.

Yoon, Wook. "Dashed Expectations: Limitations of the Telegraphic Service in the Late Qing." *Modern Asian Studies* 49, no. 3 (May 2015), pp. 832-857.

Zhou, Yongming. *Historicizing Online Politics: Telegraphy, the Internet, and Political Participation in China*. Stanford: Stanford University Press, 2006.

Zhu, Marlon. "Typhoons, Meteorological Intelligence, and the Inter-port Mercantile Community in Nineteenth-Century China." PhD diss., State University of New York at Binghamton, 2012.

臺灣大學學術期刊資料庫

Historical Inquiry 58 (December 2016), pp.157-193
Department of History, National Taiwan University
DOI: 10.6253/ntuhistory.2016.58.04

Communication and Trade: The Message Transmission of *Jiao* Merchants in Taiwan and Ningbo at the End of the Nineteenth Century

Lin, Yu-ju*

Abstract

The *jiao* (brokerage cartel) was a merchant community constituted by sea merchants who spoke Fujianese dialects or other related vernaculars. For a long time, they controlled the external trade of Qing-dynasty Taiwan, including its trade networks north to Japan and south to Siam. These merchants not only built up the trade networks between Taiwan and the port cities of China and expanded across East Asia but also formed dense intelligence networks through the transmission of messages by letter and later by telegram between the agencies and their owners. They used this message transmission to manipulate trade and influence commodity prices.

The present article uses the private correspondence of merchants from the end of the nineteenth century to reconstruct the types, transmission patterns, and evolution of such messages. In other words, this study illustrates how *jiao* merchants first sent letters, manifests and account books by junks; and how, following the rise of steamships, these merchants employed the Steam Letter Hong and ultimately telegrams for delivering their messages. The end of the nineteenth century was a transition period in the information transmission practices of *jiao* merchants. On the one hand, in

* Research Fellow, Institute of Taiwan History, Academia Sinica.
No. 128, Sec. 2, Academia Rd., Nangang District, Taipei 11529, Taiwan (R.O.C.);
E-mail: E-mail: linyuju@gate.sinica.edu.tw.

臺灣大學學術期刊資料庫

the port of Lugang, *jiao* merchants only utilized junks to send messages; on the other hand, in the treaty ports *jiao* merchants made use of junks, steamships, and telegrams to conduct their business. In sum, this article uses primary sources to demonstrate the process of change in the modes of communication of *jiao* merchants and to analyze how such message transmission affected trade and markets.

Keywords: *Jiao* merchants, junk, Steam Letter Hong, telegram, message transmission, Lugang, Ningbo.

臺灣大學學術期刊資料庫