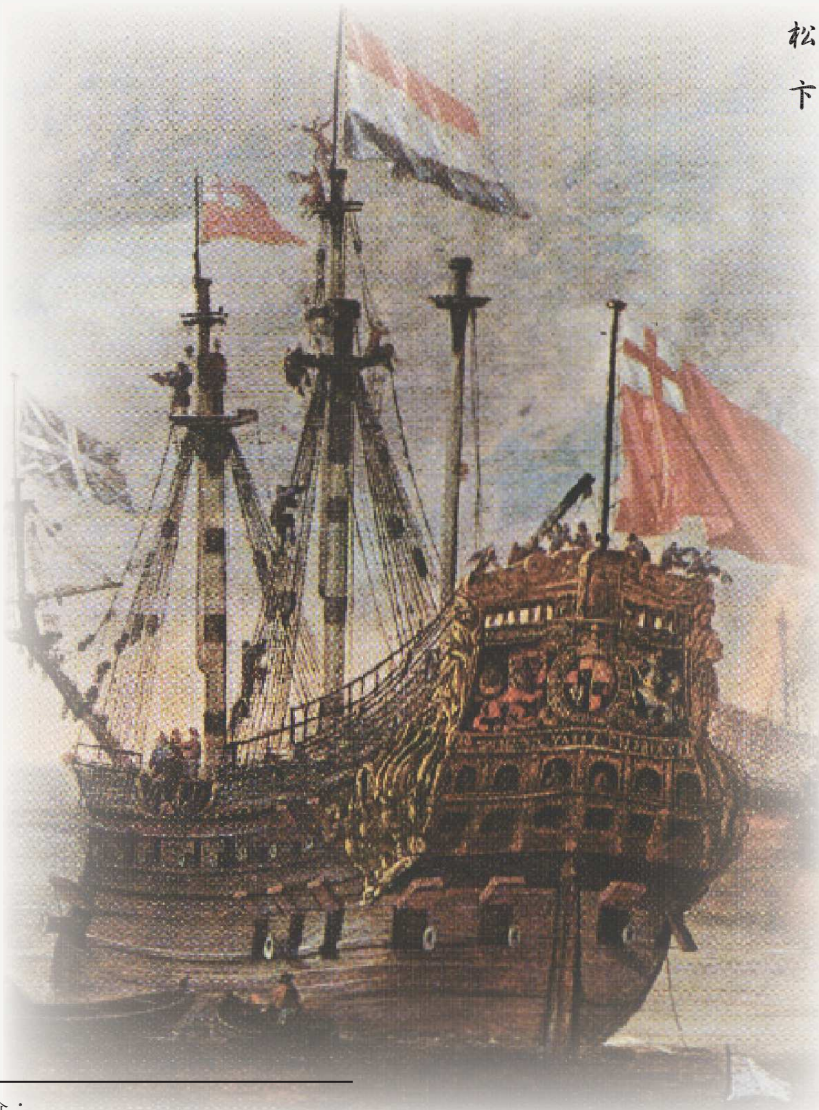


日治時期臺灣的西洋型帆船

松浦章 著*

卞鳳奎 譯



作者簡介：

松浦章，日本關西大學文學博士，現職為日本關西大學文學部教授並兼任關西大學亞洲研究中心主任。

譯者簡介：

卞鳳奎，日本關西大學文學博士，現職為臺北市文獻委員會編纂。

本文翻譯文稿，多得力於二位審稿人的修正，特此致謝。



一、緒言

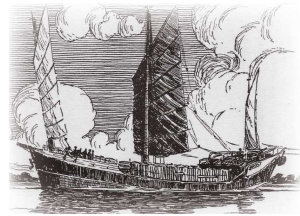
航行於中國大陸沿海的船隻，並不限於中國帆船。邁進19世紀後新式的洋式帆船開始出現。道光《廈門志》卷五，船政略，番船中記載：

迨至道光三、四年間，有呷板船寄碇外洋，販賣違禁之鴉片土，則為害無窮，以中土有用之錢銀而易外洋蠹惡之毒物，較之前次之通市，一利、一害相去天壤。

記錄道光三年、四年（1823、1824）左右，在中國近海出現被稱為「呷板船」的船舶，這種船當作海外帶鴉片進入中國的輸送手段而使用。該「呷板船」在《廈門志》卷五，船政略，番船中記載「呷板船又稱夾板船，以其船底用夾板也。…大者樑頭約闊三、四丈，長十丈、高五丈餘，舵水一百餘人，裝貨二萬餘石。小者樑頭約闊二、三丈，長八丈，高四丈餘，舵水六、七十人，裝貨一萬餘擔。船用番木製造，堅固不畏颶風」，由此可知呷板船又稱為夾板船，如大型者，全長30m以上，可搭乘100人以上，具有1,000噸以上的搭載能力。但是「夾板船」的稱呼，是16世紀末出現東亞海域的歐洲帆船的詞彙而老早以前就廣為人知。《續修臺灣府志》卷十九，雜記，樓堞，附考中有「安平鎮城東抵灣街渡頭，西畔沙坡抵大海，南至二鯤身，北有海門，原紅毛夾板船出入之處」，可得知



荷蘭的Fluyt型船



來航至臺灣的荷蘭船是夾板船。這些船是Galleon（大型帆船）型¹和在荷蘭開發的Fluyt型的巨大帆船。Fluyt船是在海上航行如屋形船（按：設有頂篷的船），艙為圓形，底部幅度極廣的巨船。²

《東西洋考每月統記傳》道光丁酉年（道光十七年，1837）三月所揭載之「交通路」中，記有「昔自西國要至中國、乃六八月水路、後洋船快駛、四月間到」，得知從歐洲至中國，使用Galleon（大型帆船）型和Fluyt型等歐洲的巨大帆船，需要六個月至八個月的時間。但是出現船體細長而快速帆船縮短時間為四個月³。如是，對於昔日在亞洲海域盛行的中國帆船，進入19世紀的歐洲，之後的美國的船體細長，速度快速的帆船和汽船開始登場。快速帆船（Clipper）型，雙桅的縱帆船（Schooner）型、雙桅橫帆船（Brig）等快速的帆船，成為這些新式洋式帆船的中心。⁴

舉一例在《遐邇貫珍》第33號（1856年（咸豐六）5月）的「貨船畫解」中記有：

英國近日新造貨船，身長三百三十五尺，闊四十一尺有半，深二十六尺有半，可貨二千七百二十噸，每噸重十六擔八十斤，船帆用布一萬五千尺，火輪之力，可有二百碼，每日用煤二十二噸，有風則揚帆而駛，無風則藉火以行，若風火相濟，則一點鐘內，能行五十四里。惜乎中國無人構造此船。⁵

介紹西洋型帆船裝置蒸氣機的船舶。從其附加「貨船」的圖可瞭解

1 E. Keble Chatterton, The Old East Indiamen, Conway Maritime Press, 1971.

2 C. Wilson著，堀越孝一訳《荷蘭共和國》世界大學選書，平凡社，1971年9月，44頁。Fluyt型船之圖片是從該書揭載之1667年的荷蘭艦隊海戰圖之翻拍一部份。

3 從1848年至1849年的茶季，從上海的浦江至倫敦的Sea Witch號，至倫敦止是115日，John Bunyan號以同距離需110日的航海。David R. MacGregor, The Tea Clippers, Their History and Development 1833-1875, 1983, p.225.

4 Basil Lubbock, The China Clippers, Brown, Son & Ferguson, Ltd, 1914.

Basil Lubbock, The Opium Clippers, Brown, Son & Ferguson, Ltd, 1933.

David R. MacGregor, The Tea Clippers, 1952, reprinted 1972.

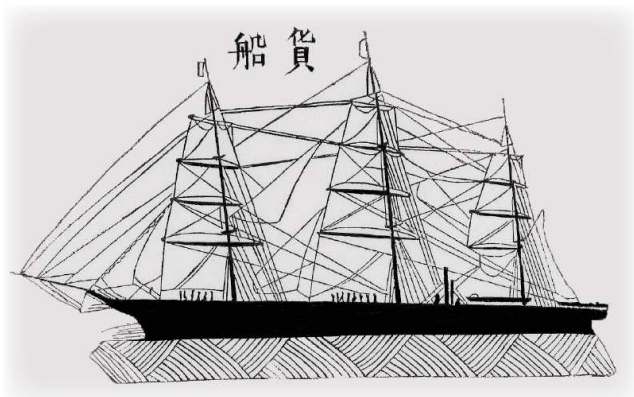
David R. MacGregor, The Tea Clippers, Their History and Development 1833-1875, 1983.

5 松浦章、內田慶市、沈國威編著，《遐邇貫珍の研究》，關西大學出版部、2005年1月，406頁。松浦章、內田慶市、沈國威編著，《遐邇貫珍 附解題、索引》，上海辭書出版社，2005年12月，406頁。



到快速帆船（Clipper）型的模樣。

甲午中日戰爭後的1895年以降，日本透過臺灣總督府統治臺灣，正值此時進行各種法令的整備，船舶的登記問題亦是其中之一。在臺灣，從清朝中國統治時代開始，被稱為Junk戎克船的中國型



帆船航行頻繁，但是日本統治臺灣後，這些中國型帆船在當時稱為「支那型帆船」、「清國式船舶」等，與逐漸隆盛的汽船有所區別，然尚有許多帆船航行。⁶這些帆船中與「支那型帆船」即Junk船相異的洋式帆船和日本型帆船，也在臺灣近海航行的事，鮮為人知。

本文是以臺灣在日本統治時代，根據臺灣總督府的船籍登記的洋式帆船「西洋式帆船」為中心作一敘述。

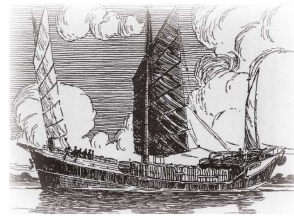
二、日本統治臺灣時代的帆船

日本開始統治臺灣是1895年（明治28）年，之後不久臺灣總督府施行「支那型船舶取締規則」，勵行臺灣戎克船的登記。⁷但在臺灣近海的船舶增加，不僅僅是臺灣戎克船而已，其他船式的帆船亦在此區域航行。此事明載於臺灣總督府1899年（明治32）3月19日的文書中。

海軍幕僚

6 松浦章，〈日治時期臺灣和中國大陸之間的帆船航運〉，《臺北文獻》直字第150期，2004年12月。

7 松浦章，〈日治時期臺灣和中國大陸之間的帆船航運〉，《臺北文獻》直字第150期，2004年12月，62～64頁。



- 一、在清國的外國商民中，使用蓬船經營外國貿易者，除日本商民（含臺灣人）外，幾乎皆無。然亦有英國臣民等使用蓬船在清國境內的各開港場間，經營沿岸貿易者。其規程如附件所記載。是故，若臺灣商民以蓬船，經營清國沿岸貿易如福州、廈門間的貿易，自然會受到前述英國商人同一的限制。是故，我國商民，若非得到三井支店或正金銀行等商會機構具保，或提供保證金，而領取航海執照，則不准自甲地開港場出港。又外在乙地開港場領受證書，而在甲地開港場不於一定期限內繳回航海執照時，理應會遭到沒收前述保證金。
- 二、在清國的外國商民中，因有使用舢舨船（中西合璧型船「Lorcha」）經營外國貿易者，故對前述舢舨船，與純粹的西洋形船舶同樣，在開港場課其噸稅。
- 三、臺灣的日本臣民擁有的船舶，入港福州等地時，準用前述外國人所有之舢舨船，每四個月課征噸稅。然而臺灣船入港福州等地，據悉同名者頗多。似是為逃漏噸稅而出此策。
- 四、香港英國殖民地臣民是清國人種，據稱進入清國境內時，隨即被視為清國臣民，失去英國臣民的視角，歸返香港時，回復英國殖民地臣民的權利。因此，基於前項所列舉對外國條約內容，不作蓬船處理。然而由於輪船的交通增加，據云，蓬船的交通年年減少。
- 三、臺灣和福建省開港場之間，使用蓬船經營外國貿易，因噸稅、其他限制以及我（按：日本）海關輸入稅增加等原因，無法獲得如從前般的利益，隨著汽船的交通逐漸增加，料想蓬船的彼我往來必定減少。

有關清國稅關中國型船舶（按：戎克船、Junk）處理法乙案
內河貿易

外國商人所有或雇用的中國型船舶



- 一、英國商人或外國商人（應包含日本商人）所有或雇用的中國型船舶，所運輸商品的稅金，與清國和諸條約國間訂定的稅率等同。

中國型船舶特別航海執照

- 二、英國臣民雇用或買進中國型船舶，作為在揚子江的諸港間，運送其物產時，根據英國領事的照會，由其發船港的稅關，應核發中國型船舶特別航海券，交與前述英國諸申請人。然而前述申請者，應向稅關寄放身份證明書。而且前述申請人，必須是在清國的商會代理人。不然，必須在其身分證明書附加與船舶及貨物等值的保證金，寄放於稅關。到達港之收稅官，將該船的到着以及貨物卸貨等事項記載於通行許可證，封妥後交由該船，必須在身分證明書記載的月日起二個月內，繳回發船港的收稅官。若延誤繳回前述證明書時，處以與身分證明書規定寄放於稅關的保證金同額的罰金。

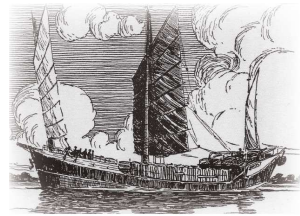
噸稅

- 一、裝載應課稅或免稅的商品，運送於清國諸開港場之間的Lorcha，亦即舢舨（中西合璧型船）等，其登記噸數應在一百五十噸以下，每噸以四錢的比例按其實際噸數計課，每四個月繳納一次。

註：舢舨（按：Lorcha）是以中國型船舶的（按：Junk，戎克船）船身改為西洋式雙桅縱走帆船（Schooner）型式船身的中西合璧型船舶。

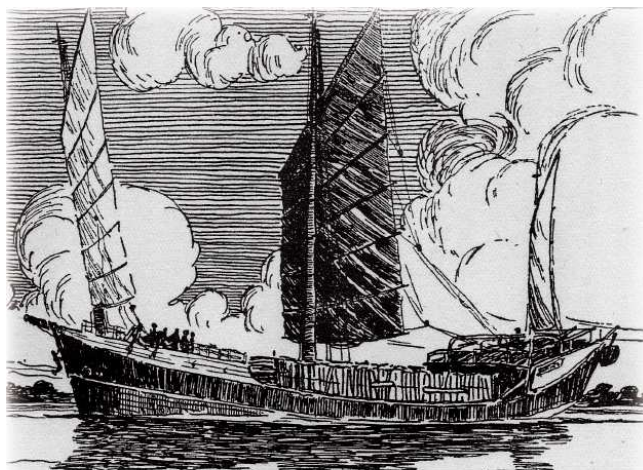
一錢是一兩的十分一，約我（按：日本）十四錢。

如是可知，清朝時期在中國活動的外國商人當中，使用帆船進行外國貿易者，只有日本商人和臺灣商人。但是英國商人之中，在中國國內沿海進行貿易時，也有利用帆船者。因此，臺灣商人之中以帆船從事福州和廈門之間的貿易者，應與英國商人相同對待，是故，對於日本統治下



的臺灣人，也必需透過日本商社；例如三井支店和和正金銀行等銀行具保。

再者，在清朝中國從事商業活動的外國商人之中，有使用Lorcha舢舨船（中西合璧型船舶）從事外國貿易者。此Lorcha舢舨船是以中國式帆船改造成洋式之帆船。



Lorcha是在中國的沿海貿易所使用被歸類於小型船舶之船舶，引發第二次鴉片戰爭的亞羅號事件的亞羅號亦是Lorcha。⁸

Lorcha I.A.Donnelly, Chinese Junks and Other Native Craft, 1924, p.32

臺灣文獻

第五十八卷第二期

臺灣總督府1899年（明治32）10月12日的文書中記載：

在內地設有船籍之西洋型船舶，因航海中遭遇強風大浪等因素，暫時迴籍本國或為備齊貨物，而臨時駛入基隆、淡水等港，或從內地（附近無稅關的地方）駛往香港及其他外國而須辦理稅關手續，因此特在基隆、淡水等靠港時，應否每次均須辦理手續，因對於靠港並無任何規定可資憑辦，究應如何處理，謹陳請 核示。

明治三十二年十月十二日

臺北州知事村上義雄

民政長官後藤新平 鈞鑒

函覆在內地設有船籍的西洋型船舶應否申報案

十月十一日以臺北農第一一五六號請示，在內地設有船籍之西洋型船舶應否申報案，敬悉，本案無須報，覆請查照。

8 Henry Yule and A.C.Burnell, Hobson-Jobson, 1886, 1985, 521頁。



此致

年 月 日

民政長官

臺北縣知事 啟

如上可知，臺灣總督府對於西洋型帆船給予特別對待。

根據淡水稅關《明治三十年淡水港等五港外國貿易景況報告》中的「船舶出入港」，記載1897年（明治30）關於從外國駛入淡水稅關管轄港口之船舶。其中「區分為輪船、帆船及中國型船的三種」⁹，記載明治29年和30年的進港艘數、噸數、出港艘數、噸數等。明治29年輪船的進港艘數是111艘、帆船有1艘、中國型船是2,034艘。明治30年，輪船的進港艘數是116艘、帆船是5艘，中國型船是2,064艘。¹⁰再者，「從外國進港之西洋型船，以國籍區別時，以英國居首，占全艘數的75.9%，依序為日本、中國、德國、丹麥、挪威等」¹¹，分為輪船和帆船二種標示。從該表可了解明治29年的一艘帆船是英國帆船、明治30年的5艘帆船是德國船4艘、英國船1艘。¹²這些英國及德國的帆船，似乎全是新式的洋式帆船，此事應不難想像。

三、日本統治臺灣時代的西洋型帆船

自上述得知，在19世紀末台灣也有新式的洋式帆船、西洋型帆船來航，那麼具體的說，有何種形式，可見到臺灣有西洋型帆船的證據。

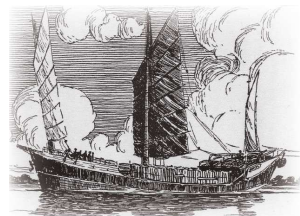
從臺灣總督府檔案中所存有的「西洋形帆船」、「西洋型帆船」船

9 淡水稅關編纂，《明治三十年淡水港外四港外國貿易景況報告》，明治31年（1898）9月發行，151頁。

10 淡水稅關編纂，《明治三十年淡水港外四港外國貿易景況報告》，115～116頁。

11 淡水稅關編纂，《明治三十年淡水港外四港外國貿易景況報告》，115頁。

12 淡水稅關編纂，《明治三十年淡水港外四港外國貿易景況報告》，115頁。



籍證書，來試圖探討日本統治臺灣時代的西洋型帆船。


在臺灣總督府檔案範圍內的管見，1899年（明治32）登記的「臺灣府號」船，是最早發現船籍的「西洋型船」。同船的登記內容揭示如下。

轉陳船籍證書核發申請書

據申請核發西洋型船臺灣府號船籍證書如附件，謹連同測度表如附件轉呈核辦。

謹陳

明治三十二年一月十二日

臺南縣知事 磯貝靜藏 

臺灣總督男爵兒玉源太郎 鈞鑒¹³

船籍證書核發申請書

一輪船名 臺灣府號

前述船舶以臺南縣安平港為船籍港，並已編入船籍謹請准予核發船籍證書，檢附項目表。

謹陳

明治三十二年一月九日

申請人：船主


臺南第七區藥王廟口街十一番戶

王 雪 農 

臺灣總督男爵兒玉源太郎 鈞鑒

所請經查無訛，並記載於底頁以資證明

明治三十二年十一月十日

臺南辦務署長 川田 久喜  ¹⁴

西洋型船項目表

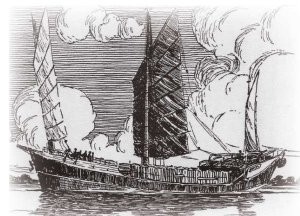
13 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號3680150135。

14 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號3680150136。



日治時期臺灣的西洋型帆船

第一	船名	臺灣府號
第二	船籍港名	安平港
第三	本船管轄廳名	臺南縣
第四	甲板 層數	吉 層
第五	船體材料	東印度產 柚木材
第六	船骨材料	楮 木
第七	檣數	吉 本
第八	牽具裝置	單桅型
第九	船首形狀	直立
第十	船尾形狀	圓形
第十一	製造地名	香港
第十二	製造年月	明治三十一年十一月
第十三	製船工長姓名	香港 同昇廠
第十四	船之原名	Tong Siug
第十五	船主姓名	王 雪 農
第十六	船長度	一百七尺二寸
第十七	船寬度	十九尺
第十八	船深度	九尺二寸
第十九	量噸甲板下部之噸數	八十四噸五四
第二十	量噸甲板上諸部之噸數	二十九噸四九
	內開	
	甲板間之噸數	
	船尾室之噸數	
	圓室之噸數	
	含船首室厨房等部之噸數	二十九噸五二
第二十一	總噸數	百十四噸七四
第二十二	登噸數	六十一噸五八



第二十三乘組人常用室噸數	六噸八四
第二十四機房噸數	四十五噸
第二十五發動機種類及數量	複式發電機
第二十六鍋爐種類及數量	冷鍋爐一個
第二十七汽笛數及內徑	二個 大二十六英寸 小十三英寸
第二十八發動機昇降之長度	十六英寸
第二十九推進器之種類	暗輪
第三十 公稱馬力※Nominal horsepower	二十八馬力
第三十一船價	貳萬六千五百圓
第三十二取得本船之地點	香港
第三十三本船所有者 ¹⁵	

上述臺灣府號船，是居住臺南第七區藥王廟口街的王雪農所有之船舶，是香港同昇廠造製，搭載114噸發動機的汽船。臺灣府號船體為木造。船長度107.2尺、船寬度19尺，船長度對船寬度的比率極高，擁有細長的船身，似乎是木造船搭載引擎的帆船和輪船併裝成的船舶。

對此，最早有西洋型帆船登記，是臺灣總督府檔案在1917年（大正6）之記錄。

船舶國籍證書核發申請書

- 一、船種 西洋型帆船 附補助發動機石油發動機
- 二、船名 舞鶴丸
- 三、船籍港 基隆港

上述船舶此次向鹿兒島縣鹿兒島市下荒田町百拾番地、田中國信購入，定基隆為船籍港，已編入船籍，懇請賜准核發船舶國籍證書，實感得便。

謹陳

15 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號3680150137～8。



大正六年四月二十日

臺北廳基隆堡基隆街土名哨船頭百九十七番地之六五

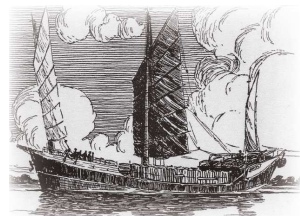
古田種次郎 [印]

臺灣總督男爵安東貞美 鈞鑒¹⁶

船舶項目表

西洋型帆船舞鶴丸	附補助發動機機石油發動機
一、船籍港	基隆港
二、甲板之層數	壹層
三、船質	木
四、帆船之帆	雙桅縱帆
五、在量噸甲板上從船首材前面至船尾材後面之長度	六〇呎
六、在船體最寬從肋骨外面至外面之寬度	壹五呎五〇
七、在縱長之中央從龍骨上面至舷側上甲板梁上面的深度	七呎五〇
八、總噸數	參參.八四噸
上甲板下之噸數	參參.六壹噸
上甲上蔽圍場所噸數	〇.貳參噸
船首樓噸數	/
船橋樓噸數	/
船尾樓噸數	/
甲板室噸數	/
艙口超過噸數	〇.貳參噸
機房室噸數	壹〇.八參噸
其他場所噸數	〇.八四噸
九、扣除噸數	

16 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號64210100069。



船員常用室噸數	七.〇五噸
滿水艙噸數	/
機房噸數	壹〇.八參噸
帆船帆庫噸數	〇.八四噸
其他場所噸數	/
十、登錄噸數	壹五噸壹貳
十一、汽笛之種類及數量	單笛 壹個
十二、推進器之種類及數量	羽翼式推進器 壹個
十三、造船地	伊勢國度會郡大湊町
十四、造船者	大橋一郎
十五、進水年月日	明治四十一年七月二十八日
十六、原名及前名	與現在同
十七、所有者之住所氏名或名稱共有時各共有者之持分	
	臺北廳基隆堡基隆街土名哨船頭百九十七番地之六五
	古田 種次郎
十八、船舶管理人之住所姓名	與所有者同
十九、船價	參千圓
二十、取得本船之場所	鹿兒島縣鹿兒島市
二十一、本船前所有者之住址姓名	

鹿兒島鹿兒島市下養田町百十番地 田中國信¹⁷

居住臺北廳基隆堡基隆街的古田種次郎，從鹿兒島縣鹿兒島市下荒田町的田中國信購入西洋型帆船舞鶴丸，以基隆港為船籍港，向臺灣總督府申請。舞鶴丸是33噸、木造船體的雙桅縱帆型，亦即縱帆船。

擬核發西洋型帆船振華丸船舶國籍證書及公布信號符號案
查本案經轉陳前來（如附件），經核並無不當之處，擬與發船舶國

17 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號64210100070-71。



籍證書，可否乞示。

案

告示第二十六號

對西洋型帆船振華丸點附信號符號如下

年月日

總督

信號符號 KBJN 番號 第八三號 種類 西洋型帆船 船名 振華丸

總噸數 壹九七噸七五 船籍港 高雄港 所有者 陳 采臣¹⁸

上述屬於西洋型帆船的197噸振華丸，其所有者為陳采臣，以高雄為船籍港而提出申請。

西洋形帆船金祥丸的申請相關書類如下。

船籍國籍證核發申請書

一 船種 西洋型 船名 金祥丸

上述船舶於大正拾年九月拾四日自高知市九反田四拾八番五中澤直吉買入，船籍已編入基隆港，謹請准予核發船舶國籍證書，並請撤銷原領船舶國籍證書。

謹陳

大正拾年九月三十日

本籍地：岡山縣都窪郡中洲村水江千卷百七拾番地

住 所：臺北州基隆郡基隆街基隆字哨船頭百九拾七番地之七四

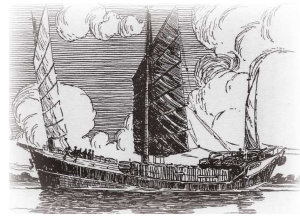
岡本 安吉

臺灣總督男爵 田 健治郎 鈞鑒

轉報陳船舶國籍證書換發申請書

據本州基隆街基隆字哨船頭百九拾七番地之七二岡本安吉陳報（如附件），由高知市買入西洋型帆船，而陳請核發船舶國籍證書，謹

18 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號70320110068。



此轉陳。

補陳：本案是根據大阪遞信局船舶國籍證書之各項目事項，已於十月四日編入船籍，同日賣給臺北州臺北市大稻埕中北街二十七番戶蘇逢源，而陳報註銷船籍並繳還原船舶國籍證書。

擬核發西洋型帆船金祥丸船舶國籍證書及公布信號符號案
依據申請書附件查核，認為無不妥之處，擬核發船舶國籍證書，可否乞示。

補陳：本船入籍後又轉賣予大稻埕中北街二十七番戶蘇逢源，該人已陳請核發船舶國籍證書在案，故不另送本證書。

案

公告第百六十三號

對西洋型帆船金祥丸點附信號符號如左：

年 月 日

總 督

信號符號 KBJ5 番號 第八七號 種類 西洋型帆船 船名 金祥丸

總噸數 一八六噸九七 船籍港 基隆港 所有者 岡本安吉¹⁹

根據金祥丸的「船舶項目表」，記載為「帆船的帆裝 貳檣縱帆」、「汽機的種類及數量 發動機壹部」。²⁰

西洋型帆船金祥丸186噸97，是1921年（大正10）9月，在岡山縣都窪郡中洲村設本籍，而居住於臺灣的基隆的岡本安吉，向高知市中澤直吉購入，以臺灣的基隆港作為船籍港申請後，隨即賣給臺北市大稻埕的蘇逢源。船體是木造的雙桅縱帆帆船，但因裝有一部發動機，是艘帆走和螺旋槳推進力兼備的船舶。該金祥丸賣給蘇逢源後，更名為順得發丸，設船籍於臺北州基隆郡基隆街的基隆港。²¹

其中有關振華丸、金祥丸的信號符號，依照臺灣總督府規定是：

19 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號7033007。

20 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號7033007。

21 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號7033。



關於西洋型船信號符號點附時，為避免與內地的信號符號重複，經與遞信省交涉結果，同年（明治31年、1898）六月二十四日以

「K」字為字首的西洋型船信號符號三百十餘號，分配給臺灣。²²

在日本統治臺灣時代，西洋型船信號符號是以「K…」開頭的形式。振華丸是「KBJN」、金祥丸是「KBJN」，均以「K」開頭。

臺灣總督府檔案當中，尚有大正10年（1921）以「西洋形帆船」、「西洋型帆船」登記船籍的「西洋型帆船第一、二、三宜蘭丸」、「西洋型帆船蓬萊丸」的案例。

西洋型帆船第一、二、三宜蘭丸船籍均登記於基隆港，是臺南製糖會社所有之船舶，第一宜蘭丸為52噸87、第二宜蘭丸52噸54、第三宜蘭丸53噸86，大致為相同規模之船，全由臺北廳基隆堡仙洞庄所造，是木造獨桅快艇型帆船，3隻皆裝備25馬力石油發動機。²³

西洋型帆船蓬萊丸196噸13也是臺南製糖會社的所有船，從原來的三檣縱帆型帆船改裝為雙檣縱帆快艇，並裝置發動機一部。²⁴

根據《臺灣的海運》²⁵五、「基隆港與高雄」，基隆港出入船舶（二）中記載，關於記錄從昭和3年（1928）至昭和9年（1934）止，西洋型帆船出入港的隻數、噸數。²⁶這些列表如次。

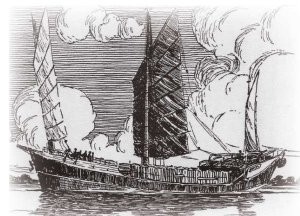
22 《臨時臺灣舊慣調查會第二部 調查經濟資料報告》下卷，臨時臺灣舊慣調查會，1905年5月，460頁。

23 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號7032，第15件。

24 國史館臺灣文獻館，臺灣總督府公文類纂，檔號7032，第15件。

25 《臺灣的海運》，臺灣總督府交通局遞信部，1935年8月。該書根據國立中央圖書館臺灣分館所藏本（圖書號碼：079—54）。

26 《臺灣的海運》，臺灣總督府交通局遞信部，1935年8月，36頁。



1928年～1934年基隆港出入西洋型帆船表

年代	入 港		出 港		合 計	
	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
昭和3年	42	4,975	43	5,120	85	10,095
昭和4年	46	4,755	44	4,505	90	9,260
昭和5年	46	6,900	48	7,071	94	13,971
昭和6年	25	3,654	24	3,603	49	7,257
昭和7年	10	1,667	13	1,909	23	3,576
昭和8年	13	2,042	12	1,902	25	3,944
昭和9年	30	3,644	29	3,604	59	7,248

從以上的記錄得知，昭和3年的西洋型帆船每1隻的噸數平均是118.8噸，4年是102.9噸，昭和5年是148.6噸，昭和6年是148.1噸，昭和7年是155.5噸，昭和8年是157.8噸，昭和9年是122.8噸。自此得知大約自120噸至160噸範圍的西洋型帆船航行在臺灣近海。對此除漁船外，發動機船是約28噸²⁷的小型船，「中國型戎克船」在同時期登記有二〇〇隻前後至五百數十隻之譜²⁸，其平均噸數是30數噸至60數噸，是西洋型帆船的一半至三分一程度，此可從上述數字可得知。

四、結語

清末同治六年（1867）二月初八日的「欽命總理各國事務衙門清檔」中，記有「邇自各國通商以來，南北口岸洋船盛行，華船歇業，上海沙船日益疲乏，歷來轉漕運米，全恃沙船，去歲南漕運津，沙寧衛船並用，僅敷裝載，而運船雖可免稅，奈客貨為夾板船所奪，無利可圖，

27 《臺灣的海運》，臺灣總督府交通局遞信部，1935年8月，36～37頁。

28 《臺灣的海運》，臺灣總督府交通局遞信部，1935年8月，37頁。



依然作輟」²⁹，指出19世紀後半以降的中國開闢五港後，對外貿易開始盛行，漸次外國的帆船即夾板船，在中國沿海海域出現，依靠中國的傳統海船航運業蒙受打擊。

特別是以上海為中心的沙船³⁰、寧波的海船即寧船³¹以天津為中心活動於渤海海域的衛船等，搖憾了中國傳統帆船的航運能力。由於夾板船的活動³²，至蒸氣船的盛行³³為止，曾保持著一定的勢力。這樣的帆船也在臺灣出現。

如上述，臺灣自日本開始統治後，足知這些中國型帆船，不僅是從前所謂Junk的戎克船，連日本既已容納的西洋式帆船，也航行於臺灣近海。這些西洋型帆船，不單是在臺灣近海航行，也曾橫斷臺灣海峽，以中國大陸的福建省和廣東省作為航行圈而活動。其使用如此帆船的最大理由是，不關中國型帆船或西洋型帆船亦同樣，他們很清楚若可利用風力，像氣船那樣必須不斷操心燃料的補給。但是，1921年（大正10）以降的船籍登記，以西洋型帆船登記船籍的事例雖是少數，但是帆船船體是雙桅縱帆型和獨桅快艇型，不僅是裝備發動機帆行走的帆船，亦是替代汽船的過渡期船舶。

雖然這些船隻在臺灣近海只是短期間的出現，但是對於從前的中國型帆船而登上舞台的西洋形帆船、西洋型帆船在汽船盛行以前，作為過渡期船舶，而活用過。

29 中央研究院近代史研究所編《海防檔 甲購買船廠 下》中國近代史資料彙編，1956年9月，861頁。

30 松浦章，《清代上海沙船航運業史的研究》，關西大學出版部，2004年11月。

31 松浦章，《有關清代寧波的民船業》，《關西大學東西學術研究所紀要》，第21輯、1988年3月。

32 根據交通部編，《中華民國二十二年交通部統計年報》（交通部總務司統計科，1935年3月），在1933年時關於中國全國、上海區、漢口區、天津區、廣州區、哈爾濱區的船舶艘數，區分為蒸汽船、汽油船、夾板船及種類未明等，其中夾板船僅有廣州區的汕頭10艘1,415.19噸（同書，368～369頁），可知夾板船平均1艘約為140噸。夾板船想必是西洋式帆船。

33 松浦章，《近代日本中國臺灣航路的研究》，清文堂出版，2005年6月。