

側翼船到貨櫃輪

文／戴寶村（吳三連臺灣史料基金會祕書長）

人群在地表的移動，經常是改變世界的關鍵。水上交通工具的發明和利用，使人類得以克服廣大水域的阻隔，進一步使世界的改變無遠弗屆。臺灣四周環海，高度依賴航海活動，從善於航海的南島語族以拼板舟、邊架艇出入福爾摩沙島，到二十世紀立足臺灣的企業貨櫃輪航向世界，船在臺灣的歷史發展中，肩負重要的地位。

原住民與船

一、邊架艇獨木舟：據西班牙人記載，臺灣島曾有一支善於航海操舟的原住民，就是北部的平埔族巴賽族。巴賽族的語言中稱船為Banka（艚舨）。據《海東札記》描述：「關渡門……番民往來，俱用蟒甲。蟒甲者，剝獨木為舟也，大者可容十三、四人，小者三、四人，划雙槳以濟，……於獨木之外，另用藤束板輔於木之兩旁，可容二十五、六人。」這是邊架艇的具體描述。



▲達悟族拼板舟。（圖片來源／開放博物館 典藏／中研院民族所博物館）

邊架艇獨木舟，也稱側翼船，是在獨木舟的一側或兩側，通過連接橫桿，加裝與獨木舟同向的小型舟艇或舟型浮材，分別成為一大一小的單邊架艇獨木舟，或者一大兩小的雙邊架艇獨木舟，為大洋洲各族群廣泛使用的船隻，許多南島語系族群稱為Bangka。

二、艚舨、蟒甲、莽葛：臺灣文獻史料中所見的原住民船隻名稱，包括莽葛、蟒甲、艚舨等。1697年郁永河《裨海紀遊》記載北投社平埔族的船隻為：「……獨木鏤成，可容兩人對坐，各操一槳以渡；名曰莽葛，蓋番舟也。」

現全臺各地仍保留「艚舨」地名的地區，包括臺北市萬華區、新北市八里區、桃園市大園區及屏東縣里港鄉。

三、達悟族拼板舟：蘭嶼的達悟族拼板舟，大船是由27塊板子組成，小船是由21塊板子拼成，每塊板子都按照所在的位置及功能差異，選擇不同的材料。船身各結構分別由不同木材的拼板所組合。每一片船板間的削製、銜接及各個步驟，都必須考量木材的性質。船身線條的修整及雕刻，展現蘭嶼人豐富的自然知識與工藝技術。

西荷大帆船

一、荷蘭的福爾摩沙時代：十七世紀荷蘭東印度公司使用於東亞的船隻種

類，主要有四種：

1. 歸國海船：長45米，寬10米，船有三桅，主要用於往返荷蘭與東印度。

2. 快艇：主要用於戰爭，也稱為戰船，是三桅船，載貨空間較小；船頭、船側均設置火炮，具有較佳的防禦及攻擊能力。

3. 平底船：船體比歸國海船稍小，專事亞洲區域近距離的航運。由東印度各地運貨物到巴達維亞，再轉運給歸國海船運回荷蘭，是十七世紀荷蘭最主要的貨船。

4. 大帆船：比較大的桅船，適用於荷蘭控制的海岸，如臺灣或是在小地區內的貨運；到大員來的大部分是三桅大帆船。

二、西班牙的艾爾摩沙時代：1626年，西班牙人在臺灣北部雞籠建立起貿易據點至1642年8月，西荷經過雞籠之戰後，西班牙人投降，退出北臺灣。

西班牙人十六世紀來到東亞後，最具代表性的船舶是雷翁船，是至少有兩層甲板構成的四桅大型帆船，經常被以「大帆船」、「馬尼拉大帆船」、「馬尼拉郵船」、「巨帆」等詞指稱。

2010年3月，西班牙十七世紀仿古船「安達魯西亞號」，從塞維亞港啟航，參加在中國上海舉辦的世界博覽會，結束返國，9月經過臺灣，先後停泊在基隆、宜蘭頭城烏石港。該船以十六世紀時麥哲倫艦隊的維多利亞號為藍本，仿造十七世紀木造西班牙大帆船，船側有炮門，附有十門松木炮架



▲西班牙仿古商戰船安達魯西亞號，停泊於基隆港。（圖片來源／開放博物館 攝影／園丁 典藏／數位島嶼）

的仿古防衛用加農炮；總噸位500多公噸，以風力為動力、用羅盤辨認方位，以繩索操控風帆調整航行方向及速度。

三、漢人與船：清治時代，隨著閩粵移民大量來臺，兩岸對渡貿易與移民往來促成航運的發達，另因島上陸路交通不便，南北往來透過沿岸航行反而更便利，船與早期漢人的生活關係密切。常見的船隻種類包括Junk（戎克船，唐山帆船）、「竹排仔」竹筏、舢舨等。

清代臺灣使用於航海的船隻，最主要為戎克船，專指航行於中國沿海或內河的帆船。Junk（船）名稱，於十四世紀中葉傳入西方國家，源於「船」字的福佬話發音；日本人則以「戎克」的拼音稱呼中國帆形船。

竹筏為重要的接駁用船隻，臺灣缺乏良港，港口亦時有淤淺，加之港口外的「湧」時起，較大船隻無法停靠，必先將船泊到離岸之外，再以竹筏接駁人、貨送上岸。加上臺灣西南部海岸線上沙洲、潟湖密布，不利大型帆船航行，唯能使用竹筏。製作竹筏所需竹材



▲早期臺灣人利用竹筏作貨物搬運或漁撈使用。(圖片出處／《臺灣寫真帖》，1915年)

極易取得，製作相對容易，只需以人力撐竹篙前進，甚為簡便，故廣泛運用於擺渡、捕撈、養殖漁業等方面。

舢舨船是早期河運最重要的交通工具，淡水河系最常見，淡水的木造舢舨船主要是由五塊木板組成，兩側立面稱「上檣」，接近船底兩側的稱「斜腳板」，船底稱「水底板」，斜側面兩塊、立側面兩塊，通常採用質地堅實的檜木、杉木等木材製作。

蒸氣動力時代與全球化

一、輪船的出現：1804年，美國人約翰·史蒂文生製造出第一艘具有螺旋槳的輪船；1807年從紐約成功駛向費城，這是世界上輪船首次在海面上航行。1807年，年羅伯特·富爾頓設計出排水量100噸、長45.72米、寬9.14米的明輪蒸汽輪船「北河號」，從紐約出發，沿哈德遜河逆水而上駛近240公里以外的奧爾巴尼港，從此揭開

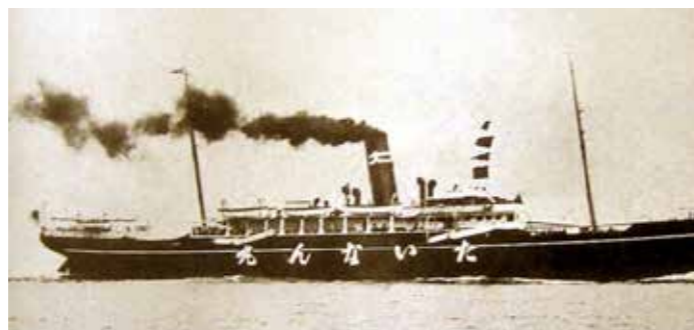
輪船時代的帷幕。

輪船的發明和不斷改進，使水上運輸發生革命性的變化。第二次世界大戰之後，世界海運量年平均每十年翻一番。輪船促成人類生活改變，加速世界各國相互依存的關係。現代化的輪船，包括客輪、貨輪和油輪、專業用途船、軍艦等，發揮各種航運功能。

二、臺灣進入蒸汽輪船時代：臺灣開港通商後，英商道格拉斯汽船公司引進蒸汽輪船，是臺灣汽船航路的先驅輪船公司。1871年後，臺灣及華南沿岸洋船主要以道格拉斯汽船公司為主。

日本領臺後，海運政策首重切斷臺灣與中國長久以來建立的密切貿易關係，而代以建立臺灣與日本間的海運貿易網絡。在運輸政策面上，促成此諸項目標之達成，端賴總督府的命令航路。

1899年4月，總督府命令大阪商船會社開闢「淡水—香港」航線；1900年，再命大阪商船開闢「安平—香港」線。1900年10月起，又開設連接臺灣與華南的福州近海命令航路，接受命令航路補助的船公司，主要為日本郵船株式會社及大阪商船株式會社兩大商社。



▲1897年建造的臺南丸，屬大阪商船株式會社之神戶基隆航線客貨船。

現代臺灣貨櫃船運

1945年之後的海運發展，與總體經濟發展有密切關聯。1960年代之後，臺灣工業化腳步加快，加上出口導向經濟形態，促進航運的發展。1960年代，臺灣海運歷經汰換、整理，進入擴充期；1973-1977年，遭逢能源危機與外交問題而稍中挫遲滯，往後即穩定成長，民營業者的發展更為快速。1979年之後，貨櫃船已成為海運船隊的主力；1980年代之後，國輪營運噸數漸超越國貨承運量，亦即國輪的國際化日益加深。

戰後，臺灣航運發展，反映經濟高度發展後所產生航運交通的高度需求。最能代表臺灣海運的貨櫃船運公司有：

一、陽明海運：輪船招商局創建於清帝國末期，1949年，部分招商局船隻隨中華民國政府遷移來臺，行政院在1963年曾進行整頓，但成效不彰；1971年，中華民國喪失聯合國代表權，外交局勢的改變有危及國有輪船之虞，乃緊縮招商局業務，並在翌年新成立陽明海運公司，作為隸屬交通部的國營事業，再將招商局併入陽明海運。現今，陽明海運營穩定成長，為全國第二大規模的海運公司。

二、長榮海運：創立於1968年，臺灣經濟正處於高成長期，有利航運發展；創辦人張榮發具有開創精神與卓越的經營能力，成功開拓了中東航線與中南美航線。1975年進行全貨櫃化定期航線的經營，至1984年的十年間，建立遠東／美東、遠東／美西、遠東／中南美

洲、遠東／紅海、地中海、遠東／歐洲、東南亞等多條航線。

1984年，東西航向的環球航線啟航，配合同年成立的立榮海運，發揮東亞區域網絡接駁功能，環球航線與太平洋兩側航線更奠定了長榮海運王國的地位。充分掌握世界海運朝全貨櫃化、定期航線化的發展趨勢，從臺灣到世界，成為臺灣本土新興的海運業典範。

三、萬海航運：是由陳勇與板橋林家的林柏壽等人，於1965年2月24日創立。初期以從事臺灣、日本、東南亞間的原木運輸為主要營業範圍。1976年7月購置全貨櫃輪，開始臺灣至日本貨櫃運輸服務；往後數年陸續擴充船隊、船舶設備，並積極開闢新航線。2023年止，共開闢68條航線，84個直靠港，擁有87艘貨櫃輪，為遠東地區航次及服務網最密集的航運公司之一；現為臺灣第三大、全球第十一大海運公司，與長榮、陽明海運並稱「臺灣貨櫃三雄」。

四、德翔海運：2001年3月2日創立，在亞洲地區擁有覆蓋廣泛的海運網絡。截至2022年6月30日，共經營四十一條航線、服務衍生至十六個國家和地區。☞



▲停泊在高雄港灣的貨櫃輪。(攝影／黃基峰)