

## 出國報告（出國類別：其他）

# 赴美國辦理自由中國號現勘及研商 後續相關事宜

服務機關：行政院文化建設委員會文化資產總管理處籌備處

姓名職稱：邱文彥 副署長（行政院環境保護署）

傅瓊慧 聘用助理編審

派赴國家：美國

出國日期：98年6月11日至6月18日

報告日期：98年8月31日

## 出國報告審核表

出國報告名稱：赴美國辦理自由中國號現勘及研商後續相關事宜		
出國人姓名 (2人以上，以1人為代表)	職稱	服務單位
傅瓊慧	聘用助理編審	行政院文化建設委員會文化資產總管理處籌備處
出國類別	<input type="checkbox"/> 考察 <input type="checkbox"/> 進修 <input type="checkbox"/> 研究 <input type="checkbox"/> 實習 <input checked="" type="checkbox"/> 其他 業務接洽 (例如國際會議、國際比賽、業務接洽等)	
出國期間： 98年6月11日至98年6月18日	報告繳交日期： 98年8月31日	
計畫主辦機關審核意見	<input checked="" type="checkbox"/> 1.依限繳交出國報告 <input checked="" type="checkbox"/> 2.格式完整(本文必須具備「目的」、「過程」、「心得及建議事項」) <input type="checkbox"/> 3.無抄襲相關出國報告 <input type="checkbox"/> 4.內容充實完備 <input type="checkbox"/> 5.建議具參考價值 <input checked="" type="checkbox"/> 6.送本機關參考或研辦 <input checked="" type="checkbox"/> 7.送上級機關參考 <input type="checkbox"/> 8.退回補正，原因： <input type="checkbox"/> 不符原核定出國計畫 <input type="checkbox"/> 以外文撰寫或僅以所蒐集外文資料為內容 <input type="checkbox"/> 內容空洞簡略或未涵蓋規定要項 <input type="checkbox"/> 抄襲相關出國報告之全部或部分內容 <input type="checkbox"/> 電子檔案未依格式辦理 <input type="checkbox"/> 未於資訊網登錄提要資料及傳送出國報告電子檔 <input type="checkbox"/> 9.本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： <input type="checkbox"/> 辦理本機關出國報告座談會(說明會)，與同仁進行知識分享。 <input type="checkbox"/> 於本機關業務會報提出報告 <input type="checkbox"/> 其他 _____ <input type="checkbox"/> 10.其他處理意見及方式：	
審核人	一級單位主管	機關首長或其授權人員
	<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">組長 李麗芳</span>	<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">主任 王壽來(丙)</span>

說明：

- 一、各機關可依需要自行增列審核項目內容，出國報告審核完畢本表請自行保存。
- 二、審核作業應儘速完成，以不影響出國人員上傳出國報告至「政府出版資料回應網公務出國報告專區」為原則。

## 摘要

1955 年台灣省政府漁管處青年船員种玉麟、周傳鈞、胡露奇、徐家政、陳家琳與美國駐台副領事麥克文（Calvin E. Mehlert）共 6 人，駕駛木造中式帆船「自由中國號」由台灣基隆港出發，計畫橫渡太平洋，再轉戰大西洋，參加是年 6 月 11 日由美國紐約帆船協會主辦的國際帆船比賽。雖然抵達美國舊金山時已落後賽程，卻成爲第一艘橫渡太平洋的中式帆船。現這艘船棄置在美國舊金山灣區一家私人船場，因保管費用龐大，船場主人計畫將其拆解。爲了解自由中國號的現況，由本處邀集行政院環境保護署邱副署長文彥及中華民國海洋事務與政策協會監事曾樹銘先生與同仁共同前往美國進行現勘、評估其文化資產價值並與駐舊金山台北經濟文化辦事處、「自由中國號」船員及其後代、當地相關協會、「自由中國號」船主及目前保管船隻之船場主人共同研商「自由中國號」後續處理方案及保存等事宜，包括是否須運回台灣、整體保存或重要構件保存、所需經費及後續管理維護及再利用等，以爲後續相關決策之參考。

## 目次

壹、目的.....	3
貳、過程.....	4
一、現勘行程.....	4
二、自由中國號之歷史意義.....	6
三、初勘結果.....	8
四、相關問題研析.....	12
參、心得及建議.....	15
一、心得.....	15
二、建議.....	18
附件一 98年5月19日之行政院院長電子信箱投書.....	21
附件二 98年6月13日於美國舊金山海事國家歷史博物館召開研商會議紀錄.....	22
附件三 自由中國號後續處理注意備忘草稿.....	26
附件四 98年6月16日與駐舊金山台北經濟文化代表處會商紀錄...	28
附件五 國立海洋科技博物館籌備處回覆陳政宏副教授之電子郵件..	30
附件六 陳玲玲於98年6月29日回覆之電子郵件.....	32
附件七 自由中國號船員周傳鈞教授98年6月17日表示感謝之電子郵件.....	34

## 壹、目的

民國 44 年(1955 年)，一艘木造中式帆船「自由中國號」由台灣基隆港出發，橫渡太平洋至美國舊金山，原擬參加國際帆船競賽，雖然壯志未酬，但百餘天驚濤駭浪的旅程，轟動一時，當時傳為台美佳話。半世紀之後，這艘船功成身退，現在卻被棄置在美國舊金山一家私人船場，且因保管費用龐大，船場主人準備將其拆解。

為搶救這艘古帆船，中華民國海洋事務與政策協會監事曾樹銘先生於 98 年 4 月 24 日投書聯合報，傳述「自由中國號」可能被拆解的訊息，行政院文化建設委員會文化資產總管理處籌備處（以下簡稱文化資產總管理處）王主任壽來在第一時間得知消息後，隨即指示業務單位函請外交部駐舊金山台北經濟文化辦事處（以下簡稱駐舊金山辦事處）協助就近瞭解本案實情及相關訊息。

鑑於「自由中國號」將於 98 年 5 月底拆除，為爭取搶救文物之時效，文化資產總管理處於 98 年 5 月 20 日由王主任壽來邀集中華民國海洋事務與政策協會何秘書長勝初及曾監事樹銘，召開「自由中國號」木造帆船案後續處理方式諮詢會議，決議函請駐舊金山辦事處協助與「自由中國號」船主交涉暫緩拆除並給予三個月的時間，並由文化資產總管理處協調中華民國海洋事務與政策協會派員於這段期間赴舊金山與支持保存「自由中國號」之相關團體共同進行實地勘查，提出具體可行之評估報告及建議。期間，行政院劉院長辦公室亦指示倘「自由中國號」現況允許，原則上以朝運回台灣並存放於適當地點展示進行規劃。

是以，中華民國海洋事務與政策協會推薦具海洋文化專業之行政院環境保護署邱副署長文彥，並指派協會監事曾樹銘先生與文化資產總管理處傅瓊慧助理編審及其他隨團人員邱副署長秘書溫桂芳小姐、基隆市政府新聞科楊景勻科長等組成專案勘查小組，迅即前往美國進行現勘、評估其文化資產價值；同時與我國駐舊金山台北經濟文化辦事處、美國舊金山海事國家歷史公園管理處（**San Francisco Maritime National Historical Park**）、「自由中國號」船員及其後代、當地古華船保存協會、「自由中國號」船主及目前保管船隻之船場主人等，共同研商評估「自由中國號」現狀、後續處理方案及保存等事宜；包括其歷史文化價值、是否須運回台

灣、整體保存或重要構件保存、所需經費及後續管理維護及再利用等，以爲後續相關決策之參考。

## 貳、 過程

### 一、現勘行程

現勘小組自 98 年 6 月 11 日起至 6 月 18 日止共計八日，赴美國舊金山灣區奧克蘭之貝梭島 (Oakland Bethel island)，辦理「自由中國號」現勘行程及研商後續相關事宜。

現勘小組於 98 年 6 月 12 日 (美國時間 6 月 11 日 19 點 20 分) 抵達。船員麥克文 (Calvin E. Mehlert) (前美國駐台副領事) 夫婦及駐舊金山台北經濟文化辦事處 (TECO) 李鴻祥副處長及郭慧真領事共同接機，並協助安排住宿。

第二天由高齡 80 歲的麥克文開車，至位於貝梭島的船場進行現場勘查，除現勘小組成員外，另有老船員周傳鈞夫婦及其他船員家屬，包括陳玲玲 (Dione Chen)、麥克文夫人等共五人參與。當日並與船場主人 Mr. Spotts 短暫會面。

第三天則與隸屬美國內政部國家公園局的舊金山海事國家歷史公園管理處 (San Francisco Maritime National Historical Park) 處長 John C. Muir、Nauticus 貨運公司 Warmgoor 先生及陳玲玲 (Dione Chen)、麥克文及种玉麟的兒子 Byron Chung 五人，在舊金山海事博物館開會，就船體復原、歷史文化價值、運輸模式、未來雙邊合作等議題，交換問題與技術，並合影留念。

第四天搭乘灣區捷運前往加州大學柏克萊分校 Phoebe A. Hearst 人類學博物館參觀，博物館建立於 1901 年，以當時主要的資金捐贈者 Phoebe A. Hearst 女士命名，到現在館藏品已超過 380 萬件，爲美國西岸最大的人類學博物館，參訪當時有世界茶壺、美洲原住民、馬雅織品、該館館藏古代文物等常設展及特展。

第五天到舊金山漁人碼頭參觀機械博物館 Musée Mécanique 及 USS Pampanito

號潛艇。機械博物館 Musée Mécanique 是私立的博物館，收藏有超過 200 台的機械式遊戲機，每款由遊戲機均需投幣，就像走進復古式的遊樂場。USS Pampanito 號隸屬於美國二次世界大戰大平洋區的潛艇，現停靠在舊金山漁人碼頭區第 45 號碼頭，1986 年由美國內政部國家公園處指定為國家歷史地標(National Historic Landmark)，每年吸引大約 11 萬訪客，另外有超過 1 萬 5000 名學童參與在船上過夜的教育計畫。

最後一天於駐舊金山台北經濟文化辦事處 (TECO)與李鴻祥副處長及郭慧真領事再度研商後續處理事宜，針對未來場租、所有權屬、運送、保存地點以及聯絡人員等相關問題進行討論。勘查小組於 6 月 18 日返抵台北，完成行程。

	
<p>圖一、6 月 13 日至貝梭島船場進行現場勘查</p>	<p>圖二、6 月 14 日於舊金山海事博物館開會</p>
	
<p>圖三、6 月 15 日至加州大學柏克萊分校 Phoebe A. Hearst 人類學博物館參觀</p>	<p>圖四、Phoebe A. Hearst 人類學博物館美洲原住民文物展</p>



圖五、6月16日至舊金山漁人碼頭參觀 USS Pampanito 號潛艇



圖六、6月17日與駐舊金山台北經濟文化辦事處副處長會談

## 二、自由中國號之歷史意義

民國 44 年（1955 年）有一艘船齡 6 年的傳統華式帆船，在基隆市長謝貫一的協助下，經維修改裝，在基隆下水，更名為「基隆號」，由當時台灣省政府漁管處青年船員种玉麟、周傳鈞、胡露奇、徐家政、陳家琳與美國駐台副領事麥克文（Calvin E. Mehlert）共 6 人操控，計畫橫渡太平洋，再轉戰大西洋，參加是年 6 月 11 日由美國紐約帆船協會主辦的國際帆船比賽。雖然抵達美國舊金山時已落後賽程，卻成為第一艘橫渡太平洋的中式帆船，與清朝「耆英號」西行非洲繞至倫敦的航程相互輝映，因而締造了難能可貴的華人航海紀錄。

「自由中國號」的賽程，原擬通過太平洋後，再設法橫渡大西洋，以爭奪「瑞典國王杯」的錦標賽。當時台灣省主席嚴家淦先生獲悉此事後，極為重視，爰接手承辦，同時再將這艘船改名為「自由中國號」，給予高度行政支援。民國 44 年 4 月 16 日，「自由中國號」由基隆出發，歷經 114 天的波折，是年 8 月才抵達舊金山，雖然錯過原訂參加的國際帆船大賽，但進入舊金山灣時，船上中華民國和美國國旗飄揚，仍然轟動一時。最後，我方將此船隻轉捐給美國的某博物館。

「自由中國號」的東渡太平洋，激發了華人的航海意識。當時國內的航海界人士，就考慮以華人史上有紀錄的最龐大之航海事蹟——「鄭和七下西洋」，來表彰華人的航海事業，並鼓勵國家邁向海洋發展，以響應當時先總統 蔣公「發揚海洋精神，建設海洋文化」的號召，進而參與國際社會。根據當時「中華民國海員總會」提供資料，一群台灣航海界人士特別呈准內政、交通兩部，訂鄭和下西



洋的首航日期：7月11日（『永樂三年六月己卯（十五日）』）為「航海節」<sup>1</sup>。其詳細緣由及過程，則未見報導，此為我國「航海節」訂定的背景。事實上，「航海節」應為鄭和之「奉詔日」，而非「首航日」。無論如何，這個節日是華人海洋走向的一個里程碑，但這項國家節日起源於基隆海洋文化的舊事，今天已少有人記得了。

民國93年基隆市政府開始舉辦「航海節」活動，次年「鄭和六百周年」與「航海節」五十周年活動，再度燃起有識之士讓「基隆號」回娘家的念頭。50餘年後，6位渡海勇士的家族，終於成立了「古華船保存小組（Chinese Junk Preservation）」及其搶救「自由中國號」的網站，台灣方面也積極回應。從「航海節」的訂頒和華人航海的歷史而言，「自由中國號」（原名「基隆號」），不但是基隆與台灣海洋文化之珍貴資產，凸顯了當時「自由」中國的意念，見證了台灣當年希望突破困境、參與國際、振奮人心的航海精神，也補全了華人航海事業最珍貴的一段航程。

國立成功大學系統及船舶機械工程學系陳政宏副教授及曾樹銘先生於98年5月19日之行政院院長電子信箱投書（附件一），歸結「自由中國號」可能的文化價值有下列幾點：1.「自由中國號」可能是現存完全依照古法興建的中式木帆船裡，唯一且年齡最老的，許多證據顯示，該船估計已超過100年。2.「自由中國號」可能是唯一僅存的橫渡太平洋（及三大洋）的中式木帆船，第二艘就是不久前在蘇澳附近遭撞沉的太平公主號。3.「自由中國號」僅艙部被改裝，艙部被削去一些，仍保有古中式木帆船的原貌，復原難度不大。4.古中式帆船的建造自古沒有設計圖文留存，實物則是最佳的證據，教學研究意義重大。5.目前台南市興建中的復原「台灣船」，由於安全與法規考量，工法、材料與結構已大量改為現代方法，與古中式帆船不太相同。6.「自由中國號」的航行紀錄、影像、照片與部分船員仍然健在，復原時可獲得相當之諮詢。7.「自由中國號」的外型已由美國舊金山海事國家歷史公園管理處的海洋史與考古專家測繪，可作為兩國合作交流之案例。8.「自由中國號」是全球各地最能表現古中式帆船與海洋精神的珍貴海洋文化資產，舊金山漁人碼頭甚至立碑表彰。

---

<sup>1</sup> 民國六、七十年代的函覆，資料喪失，仍待查證。

### 三、初勘結果

#### (一) 當日榮景與現今實景

##### 1. 當日榮景

依據船員及現有歷史資料，「自由中國號」(基隆號)有遠久歷史，其基本資料如表一。

長：75 呎 (23M) 寬：17 呎 (5.2M) 高：5 呎 (艙深) 吃水：3 呎 主桅：51 呎 (+4) 前桅：44 呎 後桅：14 呎	帆五張，大小十艙 總重量：二十噸 (四十餘噸) 建造：清光緒十六年 (1890) 馬尾 登記：民國三十八年 (1949) 福州 改裝：民國四十二年 (1953) 基隆 航域：大陸沿海及台灣海峽 航速：3.7 浬 (平均)
---	--

表一、「自由中國號」(基隆號)之基本資料





現勘小組經麥克文引導，在舊金山第 29 號碼頭附近發現自由中國號的紀念碑，碑上載明「自由中國號」原名「Sung Shiow Li」(勝孝利)，為 1890 年建造於福建馬尾之鹹魚船，已逾百年歷史，恰可印證前述基本資料，此一盛事被舊金山當局列入建碑檔案，可見當時轟動情況。

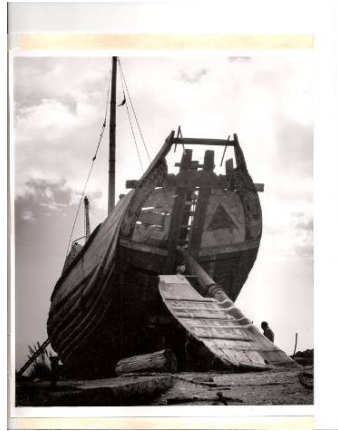


圖七、舊金山第 29 號碼頭紀念碑記載從世界各地航行至舊金山灣的船隻	圖八、紀念碑有關自由中國號的記載
------------------------------------	------------------

## 2.現今實景

根據現勘及比對所有原始資料，該船已被變造修改，改裝目的為航赴澳洲之私人長航，其中部分魚貨艙改為長艙，其餘見下列圖說；另據舊金山海事國家歷史公園管理處處長 John C. Muir 表示原有之「舵」尚保存在某處。

	
圖九、1955 年 8 月 8 日自由中國號抵達舊金山灣區照片（陳玲玲提供）	圖十、2009 年 6 月 12 日攝於舊金山灣區貝梭島照片，前桅杆被鋸斷，並可能成爲建材
	
圖十一、1955 年時期原船艙照片（陳玲玲提供）	圖十二、目前船艙照片（攝於 2009 年 6 月 12 日）



圖十三、1955 年時期原船艙照片（陳玲玲提供）



圖十七、龍骨加深(新木材，有加強作用)



圖十四、現加裝引擎動力與螺旋槳及新船舵



圖十五、目前船艙照片



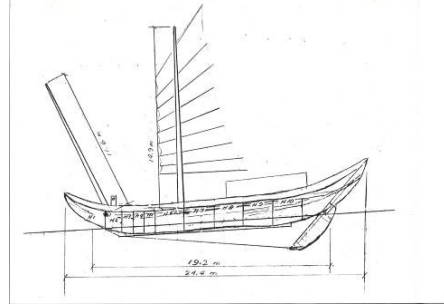
圖十六、自由中國號原停靠於碼頭，為節省停靠費用，切除部分船艙



圖十八、目前船艙樣貌



圖十九、船上加裝現代舷窗



圖二十、原設計有 10 隔艙



圖二十一、部分水密隔艙版被拆除，改用肋骨，以增加空間



圖二十二、部分結構以金屬釘補強



圖二十三、原船體顏色為米黃色



圖二十四、二十五、船體顏色改變，並塗上龍鱗與鯊魚牙





圖二十六、二十七、船體木材離開水面後，因環境變化造成乾裂受損劣化

#### 四、相關問題研析

##### 1. 船體保存

經現地勘察後發現該船船體損壞、彎曲（可能已折斷，也可能是被加裝之新龍骨拉斷的），甲板有斷裂現象。隔艙板結構尚存部份（至少 5、6 堵）可見到傳統古式華舶之技術特徵，但已不堪浮水航行。因此初步評估不能以原貌方式復原，局部復原以呈現古華舶結構特徵較為可行。但「自由中國號」所隱含之歷史意義（如肇建「航海節」、技術考古之呈現（古工法、舊技能的研究），與其人文層面的內涵則極其重要，例如華人移民、台美關係、當年政治意涵和我國試圖邁向海洋國家的價值與意義）實無與倫比。即便此一古船有被改造與破壞的缺憾，洽足以顯現「異文化」的摧殘，更甚於歲月時間。

現勘小組於 6 月 13 日在舊金山海事博物館的研商會議<sup>2</sup>中，舊金山海事國家歷史公園管理處 John C.Muir 處長曾表示，全船已遭改造，僅前段 1/3 保存較多原狀；恢復可能性較高，且比較容易。然而，從搬運結構安全和教學研究上，全船運回，逐步考證和全程拆解記錄，仍具有意義。

小組成員曾樹銘先生於行前草擬的六種搶救方式，就現勘小組現場勘查結果，初步歸結建議以有「全船運回」及「保存前段 1/3」為優先考量。

方式	內容	地點	目的	費用	可能性
復原展示	全船復原	碧砂海科	原狀呈現	極高	低

<sup>2</sup> 見附件二，陳玲玲整理之會議紀錄。

原狀展示	本體與模型	碧砂海科	歲月呈現	中	中
重新建造	新船	碧砂海科	教育與訓練	高	低
整理研究	紀錄	美國台灣	研究資料製模型	中	中
研究解構	研究與模型	美國台灣	部份取回製模型	中	高
自由中國號與太平公主號	上案結合太平公主	美國台灣	合用紀念室內容	中	中高

表二、自由中國號後續處理方案評估（曾樹銘整理）

「全船運回」除了運費較高的缺點外，有下列重要的保存教育意義：(1)「全船運回」擁有全權處理的自由情況；在台拆解可以有完全流程可供紀錄與研習，由師徒相承，逐件進行原始的結構考古研究分析，累積訓練經驗，較具意義。(2)可作半船解剖展示修復；在不影響結構張力下，取下一邊之材料，以原材料整修復原。(3)同時實現保存前段 1/3，以及上述半船解剖展示，預期可達全船修復 5/6 的成果。(4)延伸之研究與教育成果，將大於運費之儉省。

## 2.技術與費用

### (1) 運輸技術及費用

經由 6 月 13 日雙方研商會議討論，Nauticus 貨運公司船長 Warmgoor 先生表示，拖運到奧克蘭港口上船之作業，無論採陸運或水運困難度皆高，但其相信可以克服。若採陸路運輸，當地山區路況崎嶇，費用約需 8 萬美元；採水路並以駁船 (barge) 載運，費用較便宜，惟須留意橋樑問題，可能得將主桅取下。

美方表示，為避免自由中國號因運送而鬆解，建議以木質或鋼質製作框架或吊籃拖架 (Cradle) 方式固定，John C.Muir 處長及 Warmgoor 先生表示從整備到完成約須 1.5 個月時間，這一階段之工作，美方可協助處理，目前 John C. Muir 處長及 Warmgoor 先生正開始著手進行撰寫運送計畫，將針對運送方式、設備及經費作完整的描述及評估，並應允提供該船歷史文化價值說帖，供我方參考。

如採整船運回台灣模式，大約需要佔 12 個貨櫃的空間，運輸及兩國檢疫問題，建議由台灣負責。回台後之拆解、組裝、復原及未來研究教學，美方樂意提供經

驗協助與建議，雙方亦可促成合作關係。

回國後洽詢陽明海運從奧克蘭至台灣的運送費用，其表示須確認運回台灣之港口、置放地點以及吊籃框架、吊點等照片後始能評估相關作業所需之成本費用，建議可與交通部協調請其協助後續運送相關事宜。

## (2) 目前場租問題

據陳玲玲表示場租為一個月 465 美元，目前船場主人願意再展延 2-3 個月時間。如確定「自由中國號」將為保存，五月以後之延期場租問題，船員及家屬們仍持續募款以期支應<sup>3</sup>，現勘小組在行前獲得文化資產總管理處籌備處王壽來主任的授權，於舊金山海事博物館及駐舊金山經濟文化辦事處兩次會議中，均表達這一部分文建會文化資產總管理處籌備處將視狀況適當地予以補助，惟請船員及家屬協助提供租金及過去匯款紀錄等書面資料，以利爭取預算，後續辦理形式與方法待商。

## 3. 產權問題的解決

「自由中國號」原為我國漁管處所有<sup>4</sup>，據赴美訪談船員周傳鈞教授及陳玲玲女士獲知，現在的產權應為船場主人所有，周教授更補充說明該船原由其以 1 美元轉讓所屬、保養、使用權，共計轉手三次，他表示第二、三轉手人應有簡單之轉讓收據；惟第二、三轉手人業已逝世，文件斷失。而當時另一位船員美國駐台副領事麥克文先生卻認為船場主人應該沒有法律上可以主張的產權，由於迄今產權所屬說法不一，如確定要保存，建議應先釐清產權。

目前駐管船場主人與原船主之契約是否簽有因場租無法繳納而當然成為債權人等相關約定，不得而知，在美期間現勘小組建議駐舊金山台北經濟文化辦事處協助原始所有人、船員或家屬諮詢美國當地律師釐清解決所有權問題，針對未來「自由中國號」之相關聯繫事務，辦事處希望未來以「單一窗口」方式處理，且建議由文建會行文外交部，再由該部轉令其處理後續事宜。

<sup>3</sup> 見附件六，陳玲玲於 98 年 6 月 29 日回覆之電子郵件。

<sup>4</sup> 此項建議與行政院農業委員會漁業署確認。



現勘小組回國後，續以電子郵件方式請辦事處轉陳玲玲女士再為確認產權，其仍表示目前船場主人握有所有權，並仍願意以 1 元美金捐贈給台灣方面可長期保存「自由中國號」的單位，因此建議未來如確認台灣接受捐贈的單位，可經由陳玲玲女士直接與船場主人洽談後續捐贈事宜，屆時船場主人或許願意出示相關的產權證明，倘若因轉手或前任所有權人過世致使文件斷失，則可以直接簽訂契約等方式載明相關權利義務辦理捐贈。

### 叁、心得及建議

#### 一、心得

##### (一) 歷史建築再利用及文化觀光

舊金山漁人碼頭的歷史可以追溯到 19 世紀 50 年代。當時，一位商人為了方便自己的木材生意，在這裡修建了一個 170 平方公尺左右的碼頭。沒想到，碼頭剛建成，就引來眾多勞工，廉價的餐館與酒吧也紛紛落成。那一時期，活躍在漁人碼頭的多是義大利移民，他們的淘金夢破滅後，憑著一手捕魚的好技術，把漁人碼頭變成了舊金山水產品的集散地。

自 1960 年代以來，漁人碼頭的漁業特色漸漸地被旅遊業所取代，70 年代還有 300 艘漁船的捕魚船隊，如今也剩下不到一半，其中能正常出海的只有 1/3。1978 年位於右邊的「第 39 號碼頭」的卸貨碼頭，重新規劃成集餐館商店於一體的商場中心，漸漸的吸引了大量遊客們駐足的腳步。1989 年的舊金山大地震後，這裡意外的群聚了許多的加利福尼亞海獅，久而久之，不但海獅聚集的愈來愈多，慕名而來的遊客更是前仆後繼，現在從 39 號碼頭一直延伸到海事博物館，有部分碼頭舊建築整修再利用成為商店、餐廳或是藝廊，成為帶狀的觀光地帶，每一年約吸引了 1300 萬遊客。

歷史舊建築的保存及再利用在台灣一直是熱門的討論議題，如何與在地產業及觀光結合，或許可參考舊金山漁人碼頭的經驗，其中在碼頭附近保留部分建築作為現代藝術家的展示及展售空間，以鼓勵當地藝術家創作，亦值得學習。

##### (二) 歷史船隻的保存及再利用

舊金山海事國家歷史公園位於漁人碼頭附近的 Hyde Street 碼頭，Hyde Street 碼頭原為舊金山到 Sausalito 間的汽車渡輪碼頭，1937 年金門大橋通車後，Hyde Street 碼頭即停止運轉。1988 年美國國會通過在 Hyde Street 碼頭設立舊金山海事國家歷史公園，目前停泊的船隻中有 Alma、Balclutha、Eureka、Hercules 和 C.A.Thayer 等 5 艘被指定為國家歷史遺跡。部分船隻開放給民眾登船參觀，旅客還可以付費在船上體驗 19 世紀的婚禮。海事國家歷史公園管理處在此碼頭設有辦公室及修復室，附近有訪客中心、海事博物館及圖書館。

第 45 號碼頭則有美國二次世界大戰大太平洋區 USS Pampanito 號潛艇，經修復後停靠在此保存，1986 年由美國內政部國家公園處指定為國家歷史地標(National Historic Landmark)，每年吸引大約 11 萬訪客，另外有超過 1 萬 5000 名學童參與在船上過夜的教育計畫。

這 2 個地方保存的歷史船隻以全船保存為主，由於當地設有修復室並駐有保存維護人員，因此以停靠在碼頭旁或放置在碼頭上為保存方式，並視船體保存狀況，部分有以保留船艙、引擎等重要構件為保存展示方法。除了開放參觀使民眾了解這些歷史船隻外，USS Pampanito 號潛艇針對學童的教育推廣計畫，除了解說潛艇的歷史與重要功績外，並可實地在潛艇上過夜體驗船艙狹窄、潛艇所發出聲波的情境及海軍的生活，很受學童歡迎。



圖二十八、Hyde Street 碼頭保存船隻遠眺



圖二十九、C.A.Thayer 船上的十九世紀婚禮體驗活動

	
<p>圖三十、依船隻保存狀況，只保存船艙的方式</p>	<p>圖三十一、只保存船隻引擎的方式</p>
	
<p>圖三十二、第 45 號碼頭保存的潛艇螺旋槳</p>	<p>圖三十二、USS Pampanito 號潛艇開放參觀的船艙(紅線標示部份)</p>

### (三) 培養學童的文化資產保存觀念

美國十分重視兒童的文化資產養成教育，並針對兒童開發出許多推廣課程，除了上述的潛艇體驗課程外，加州大學柏克萊分校 Phoebe A. Hearst 人類學博物館也有一個小小考古學家的課後學習課程。課程為一個禮拜一天，共九天（即九個禮拜），課程主要目的在使學童認識考古學、科學方法及探索考古發現如何影響他們所學的歷史。課程區分為室內課程及實習課程，室內課程主要教導考古的基礎理論，實習課程則讓學生實地參與考古發掘或在校園附近演練。

文化資產的保存維護觀念除了應納入公民教育的教材外，最好的教育方式是從小學習，並納入社會化過程。惟文化資產的教育推廣常流於活動大拜拜或是過於嚴肅致接受度低，如何設計有趣活潑的教材，從育樂中學習，或許可參考國外經驗，結合我國的傳統及固有的文化資產，以培養文化公民，提升文化資產保存的意識。

## 二、建議

### (一) 自由中國號後續處理建議：

實地現勘後考量自由中國號的保存情形及後續運送、保存、維護及展示等各面向，建議後續應先評估自由中國號的結構劣化狀況及歷史意義後，再朝下列四個後續處理方式思考：

1. 「全船運回」：規劃研究、整頓、展示、教育、觀光之發展。
  - (1) 成立專案小組進行規劃與執行結合相關資源人士，組成接收、保護、研究、建館、展示、教育等之責任分工規劃小組，以執行相關業務。
  - (2) 執行建議
    - a. 將所有之影音、文物資料彙整研究，規劃方向。
    - b. 將船運回基隆。存放閒置之碼頭倉庫，進行拆解、研究與修復工程。
    - c. 全船除漆，檢視狀況，拆除較爛的半邊舷材。
    - d. 採用半剖結構展現的方式，呈現內部結構，表達華舶之結構概念之智慧，利用拆下之半邊原材料，整補另一半邊之腐朽部份，並復建船艙與船艙，完成完整半船，必要時才使用新材料。
    - e. 可參考美國舊金山海事國家歷史公園在 **Hyde Street** 碼頭所保存的美國歷史船隻展示、教育及推廣方式。
2. 「重點搶救」：運回前 1/3 船艙部份，但須留意結構是否可承擔拆解以及過程的全程紀錄，以免失去中式古帆船研究及教育的最好實例。
3. 「現地保存」：位於矽谷桑尼維爾市 (Sunnyvale) 的金山灣區華僑文教服務中心，可彰顯美國華僑移民史的歷史意義。
4. 「放棄搶救」。

### (二) 保存展示基地之建議

自由中國號如經評估將予以保存，建議保存展示基地之評估要項如下：

#### 1. 歷史文化脈絡

自由中國號原名「基隆號」，1955 年由基隆港出發，因此就歷史脈絡來看，基隆為其保存地點之首選。另由於自由中國號抵達舊金山時，獲得當地僑胞的熱烈歡迎，多數船員亦留置在美國，漁人碼頭設置有紀念碑，可依駐舊金山台北經濟文化辦事處建議，保存於矽谷桑尼維爾市 (Sunnyvale) 的金山灣區華僑文教服務中

心，結合當地的華僑移民史料作為典藏、展示及教育用。

## 2. 自由中國號的保存狀況

建議應評估自由中國號目前的保存及劣化狀況，如船體結構已無法承受長途運送可能造成的損害，建議保存展示地點以現地保存為優先考量。

## 3. 船體運輸路線及安全

自由中國號狀況如得以承受長途運送，考量框架製作費用、吊掛費用、運費或其他衍生經費及避免船體因吊掛運送造成的損害，建議展藏地點以鄰近港口為宜。

## 4. 展藏空間

自由中國號全長約 23 公尺、寬約 5.2 公尺、高度含主桅杆約 17 公尺，無論是室內或室外，未來展藏空間勢必得以容納整艘船為主要考量，依現勘小組成員討論後之初步構想，室內展藏空間可向陽明文化藝術館、國立海洋科技博物館<sup>5</sup>、國立海洋大學及國立台灣歷史博物館詢問展藏意願，室外展藏地點可考慮基隆港東三角公園、文化中心廣場、碧砂漁港及國立海洋大學校園等地。

## 5. 保存維護能力

自由中國號船體尚為完整，惟外部保護漆脫落、翹曲，木材局部破損腐朽，內部結構已經變更，部份區域以木條釘著或金屬配件補強，如需回復原先樣貌，勢必耗費相當人力及經費，並應有船體結構及造船史方面之專家協同處理，修復後的典藏維護亦須有專人負責，因此建議展藏單位應有保存維護及修復的能力為宜。

## 6. 研究及教育推廣

「自由中國號」締造了台灣航海史上首艘無動力「華舶」橫渡太平洋的紀錄，亦是目前僅存尚稱完整的中式古帆船，因此建議未來在評估展藏單位時應以海事、海洋史、造船史等為主要展藏定位的機關為首要考量，並擬定完整的研究及

---

<sup>5</sup> 現勘小組在美期間，接獲國立成功大學陳政宏副教授轉國立海洋科技博物館籌備處回覆之電子郵件，籌備處表示願意接受部分重要構件及相關影音文獻檔案，作為未來館藏及教育推廣之用。

教育推廣計畫。在修復及展示過程，應適時結合學術研究，使中式古帆船的船體結構、建造及修復技術得以傳承；另外自由中國號部分船員仍健在，加上所留存的歷史文獻及影像資料尚屬完整，建議可進行相關文獻資料蒐集及研究以建構當時的台灣航海史及圖像資料庫。

由於美方對於自由中國號有完整的 3D 影像研究，亦可藉此交流美國對於歷史船隻的保存修復、展示再利用及教育推廣的經驗，促進兩國在文化資產的互助及合作。



## 附件二 98 年 6 月 13 日於美國舊金山海事博物館召開研商會議紀錄

PRESERVATION OF THE FREE CHINA JUNK  
JOINT MEETING BETWEEN CHINESE JUNK PRESERVATION & TAIWAN  
DELEGATION TASK FORCE  
San Francisco                      June 13, 2009

### Attendees

#### Taiwan Task Force (attendees listed in alphabetical order)

Wen-Yan Chiau, Deputy Minister, Taiwan Environmental Protection Administration and Ms. Kuei-Fang Wen, Secretary, Taiwan Environmental Protection Administration; Chiung-Hui Fu, Headquarters Administration of Cultural Heritage, Council for Cultural Affairs;  
Shu-Ming (Simon) Tseng, National Taiwan Ocean University;  
Ching-Yun Yang, Division Chief, Keelung City Government.

#### Chinese Junk Preservation (CJP). (Members listed in alphabetical order)

Dione Chen, President of Chinese Junk Preservation and daughter of Reno Chia-Lin Chen of Free China crew;  
Byron Chung, member of Chinese Junk Preservation and son of Marco Chung of Free China crew;  
Calvin Mehlert, member of Free China crew and former U.S. Vice-Consul to Taiwan (ret);  
John Muir, Curator, San Francisco Maritime National Historical Park and Advisor - Chinese Junk Preservation;  
Bernard Wormgoor, Maritime Surveyor and Advisor – Chinese Junk Preservation.

### Minutes and Action Plan

1. History of Free China and preservation effort. The group viewed original footage of the 1955 Free China transpacific voyage. Chinese Junk Preservation has a wealth of film, photo and print documentation available that will be invaluable in preservation efforts, and in creating compelling public exhibits about Chinese junks and maritime history in general, and the Free China in particular. In addition, surviving members of the Free China crew can provide detailed knowledge about the junk.
2. Discussion of requirements and vision for preserving the Free China junk in Taiwan. Identification of Next Steps.



- Taiwan task force's vision for the the junk Various scenarios for preserving the junk were discussed, including full or partial restoration, entire or portion of vessel, seaworthiness or land-based exhibition. Exploring these options will hopefully provide greater flexibility in obtaining Taiwan support and resources for preservation. Mr. Tseng said he would like to see the whole vessel transported to Taiwan and preserved. Ms. Fu said that the recommendation would depend on the historic/cultural value of the vessel.
  - **Action Item:** CJP to provide assessment and report to Taiwan task force on requirements for options by June 28.
  - **Action Item:** Taiwan task force to communicate questions and thoughts on viable and preferred preservation options to CJP. This will help in directing further investigations and refining the proposals.
- Transportation of the Junk to Taiwan Discussion of the costs and requirements of transporting a part or whole of the Free China junk from its current location at Bethel Island to Taiwan.
  - **Action Item:** By June 29, Bernard Wormgoor and John Muir of CJP will determine alternatives, requirements and estimated costs in a report to the Taiwan task force. Preliminary estimates have previously been obtained, but these CJP experts will obtain more accurate information on requirements for the task force. CJP estimates that it would take approximately 1.5 months to prepare the junk to be transferred to a container ship for transport to Taiwan.
  - **Action Item:** The task force will investigate whether a Taiwan shipping company can transport the junk to Taiwan. It is hoped that this shipping company (e.g. Evergreen, Yangming) can contribute to efforts to determine shipping and minimize costs.
- Funding Both CJP and the Taiwan task force will work to determine funding requirements. CJP, an all-volunteer group, explained that both its organization and the National Park Service lack the financial resources to pay for the continued storage of the junk, its transportation to Taiwan and subsequent preservation/restoration costs. Funding will need to be the responsibility of Taiwan.



like to assure the task force that transfer of ownership is not a problem, and will assist in facilitating the transfer.

### 3. Open questions and issues

- What is Taiwan's long-term vision for preserving the junk? i.e. location, type of exhibit, whole or part of junk?
- What are costs and requirements of preservation scenarios?
- What funding and resources are available in Taiwan?

### 4. Decision making process and next steps

- This is an important first meeting to discuss the return of the Free China junk to Taiwan. It also represents the first step in a cooperative effort between our two countries.
- The Taiwan task force will discuss the junk project with TECO on June 22.
- By June 28, CJP will provide a report to the task force regarding the cost and requirements for transporting the junk to Taiwan. Both John Muir and the task force will provide letters to the other to express interest and support for preserving the junk. The letters will state expectations, roles and resources.
- Recognizing the urgency of the situation, the Taiwan task force will give an oral presentation to the government before the end of June. The President and Prime Minister of Taiwan, as well as other ministries and officials will be advised of the task force's findings and proposal.
- The Taiwan task force proposes to send experts from Taiwan to examine the junk further this summer.
- Both CJP and the Taiwan task force will keep in close contact over these next two weeks, and provide regular progress updates.

## 附件三、自由中國號後續處理注意備忘草稿

曾樹銘

### 搶救意義、方向與方法：

#### 1. 鑑別船體狀況：

1-1 相關背景：

1-2 基本尺寸：船體 75×17 呎 貨櫃平台（40×8 呎）>4<5

1-3 原狀草圖、照片：

1-4 修改。

1-5 變造。

1-6 美洲資料之提供取得與參考。

1-7 現況：

A. 完好堪用。

B. 結構破壞。

C. 結構腐爛。

D. 面目全非。

E. 不堪移動。

F. 捨棄。

#### 2. 法律權益層面：

2-1 所有權責人關係

2-2 船主條件

2-3 場主條件

2-4 船身債務

#### 3 技術層面：(可能評估)

3-1 整船運回

- 3-1-1 (U 型箱函或平板鋼構) (5 貨櫃)
- 3-1-2 (木架建構) (5 貨櫃)
- 3-2 重點拆解+ (1/2、1/3+1/3、1/3) (1~3 貨櫃)
- 3-3 重點拆解 (1 貨櫃)

#### **4 回台前置作業**

- 4-1 運送方式 A 拖駁船 B 貨櫃船 C 平台船
- 4-2 經費預估 A 海運 B 拆組費 C 研究費
- 4-3 安置地 A 海科館 B 碧沙港 C 其他
- 4-4 安置規模預訂 ABC

#### **5 配合事務**

- 5-1 地方意願與能力
- 5-2 相關硬體規劃
- 5-3 相關軟體規劃 (人、影、音、物、社會)
- 5-4 教育行銷觀光

#### 附件四、 98 年 6 月 16 日與駐舊金山台北經濟文化代表處會商紀錄

一、時間：美國時間 2009 年 6 月 17 日上午 10 時至 12 時。

二、地點：駐舊金山台北經濟文化辦事處五樓會議室。

三、出席人員：

駐舊金山台北經濟文化辦事處 (TECO)：李鴻祥副處長、郭慧真領事。

勘察團：行政院環境保護署邱文彥副署長、溫桂芳秘書、行政院文化建設委員會文化資產總管理處籌備處傅瓊慧助理編審、基隆市政府新聞科楊景勻科長、曾樹銘先生。

四、會議討論事項摘要及決議

- (一) 辦事處初期不宜強勢出面主導，需有資源與外交系統授命，建議相關行政協調請外交部出席或發文給外交部。
- (二) 因應場租問題，可協調當地華僑先行置放於其所擁有之山坡地暫存。
- (三) 自由中國號若未能運回台灣，亦可考量保存在外交部於矽谷桑尼維爾市 (Sunnyvale) 所設置之金山灣區華僑文教服務中心外。
- (四) 本案建議可透過行政院海洋事務推動小組進行跨部會整合。
- (五) 所有權須釐清，避免國際爭議，建議諮詢美國律師有關產權文件及程序問題，相關費用建議由文建會給付。
- (六) 後續相關處理一般行政事務可透過在地辦事處溝通協調，如係屬專業項目，建議由文建會駐紐約台北經濟文化辦事處台北文化中心協助處理。
- (七) 建議統一溝通管道，由文建會請外交部協調辦事處直接與陳

玲玲 Dione 的中國帆船保存協會(CJP)為交涉對象。

- (八) 自由中國號如係決定保存，船場租金部分建議由文建會補助，可從台灣或辦事處轉由陳玲玲的古華船保存小組(CJP)處理延停事務（3~6 個月），惟相關租金及匯款文件資料，請辦事處協助聯繫陳玲玲提供。可協調有官股之陽明海運進行歸台運輸。
- (九) 交由專業處理進出口之防檢疫工作。

## 附件五 海洋科技博物館回覆陳政宏副教授之電子郵件

From: 教育部部長信箱 <mail@mail.moe.gov.tw>  
To: chenjh@mail.ncku.edu.tw  
Cc: eyo@eyemail.gio.gov.tw  
Sent: Fri, 12 Jun 2009 20:49:26 +0800  
Subject: [020-98015129]

信件編號：200905190162  
機關地址：台北市中山南路5號  
承辦單位：社教司  
傳 真：  
承 辦 人：龔東昇  
聯絡電話：  
發文日期：98-05-21  
發文文號：台社(三)字第 0980907348 號  
回覆內容：

政宏您好：

您5月19日的信件已經收到，經國立海洋科技博物館籌備處研析後意見簡述如下：

一、本館主題館新建工程已進入施工階段，各區域亦均已有既定之規劃，先予陳明。

二、茲因「自由中國號」船體龐大，現有展廳空間並無可容納之空間；如置於戶外，本區域高鹽度、高濕度之環境，將不利於保存、維護及管理。

三、另依相關資料顯示，該船經原有船主轉手後，歷經改造，已非原始木帆船樣貌，如回復原有樣貌將需投入大筆金額進行整修，本處無相關經費可供支應。且本館非屬海事類型態之博物館，亦無相關研究人員可進行後續之研究及藏品活化。

四、綜上所述，本處無蒐藏及重修「自由中國號」船體之條件與計畫，亦無預算可擔負拆解該船及運裝回國之費用。鑑於該船之價值及考量海科館展廳空間，如該船「船舫」段結構(含縱、橫向肋骨系統、甲板及外板)仍保留原始結構及材料，且可無償捐贈本處，則本處可考慮局部蒐藏及於展廳或公共空間內展示，包含該船豐富之航行紀錄、影像、相關文獻及史料紀錄等。

另其餘相關單位應已逕行回復，對於 臺端為「自由中國號」中式古帆船乙案盡心竭力，深感敬佩，謝謝您的來函。

教育部 敬復



---

第一次回覆

政宏您好:

您 5 月 19 日的信件已經收到，您的意見本部業已立即轉請國立海洋科技博物館籌備處、國立海洋大學、基隆市立文化中心、長榮海事博物館、陽明海洋文化藝術館、陽明高雄海洋探索館等相關單位研處逕復，謝謝您的來函。

教育部 敬復

附件六 陳玲玲 98 年 6 月 29 日回覆之電子郵件

TO: Members of the Taiwan task force - Free China junk  
FROM: Dione Chen, Chinese Junk Preservation  
SUBJ: 6/28/09 Update

Dear Prof. Chiau, Mr. Tseng, Ms. Yang, Ms. Fu and Ms. Wen:

On behalf of the Chinese Junk Preservation committee, I would again like to thank you for your efforts to preserve the Free China. We are hopeful that this historic vessel can be saved from destruction, and returned to Taiwan where it may generate appreciation of Chinese maritime and cultural history.

I would like to provide a brief update on progress at our end.

- Proposal for transportation of junk to Taiwan. John Muir and Bernard Wormgoor continue to work to develop a detailed proposal of how best to transport the junk, including steps, requirements and costs. Although they had hoped to issue a report to you by today, I understand that they are still awaiting further information and cost estimates from third parties. They will provide an update as soon as possible. Nevertheless, I would like to confirm that most definitely, it will be possible to transport the junk to a freighter ship and on to Taiwan.

I hope that you may still issue a report of your recommendation regarding the Free China junk. I apologize for the delay in providing the information you requested.

- Transfer of ownership. We are confident that there will be no issue in transferring ownership of the junk to Taiwan. I have spoken with the boatyard owner, Mr. Joe Spotts, and he was very impressed and pleased to have met you all during your visit to the junk. He has told me that he fully supports the transfer of the junk to Taiwan. He has further told me that he is not considering or pursuing transferring the junk to another organization/person and that when anyone inquires about the junk, he asks if they are working with our Chinese Junk Preservation group, and if not, asks that they speak with me first. Mr. Spotts further added that he is relying heavily upon the recommendation of our group, Chinese Junk Preservation, to help determine

the best long-term owner of and future for the junk. I would like to reaffirm that our group truly hopes to return the Free China junk to Taiwan.

- Deadline for removal of junk from boatyard. I am glad to say that the task force's visit to the boatyard convinced the owner to extend the deadline for the junk's destruction from May 31. Joe Spotts, the owner, is willing to continue to store the junk at \$465/month on a month-by-month basis. This means that while he is still anxious to remove the junk as soon as possible, he will not destroy the junk this month. He did not commit to how much longer he would be able to store the junk, but did say that he would consider 2-3 month. The situation is still urgent and we will need to move the junk as soon as possible. We still require financial assistance in continuing to pay the storage fee until it can be determined if and when the junk might be transferred to Taiwan.

I hope that this information will be helpful. Please do not hesitate to let me know how I may assist. I am sharing this email update with our advisors and those who attended meetings with you in San Francisco.

I look forward to hearing more about your progress.

Best regards,

Dione Chen  
Chinese Junk Preservation

附件七、自由中國號船員周傳鈞教授 98 年 6 月 17 日表示感謝之電子郵件

Dear Prof. Chiau, Mr. Tseng, Ms. Yang, Ms. Fu and Ms. Wen:

On behalf of the crew members of the Free China (deceased and living) and their family members, I would like to thank you for sacrificing your precious time and enduring the long flight to come to San Francisco in the effort to save the junk Free China.

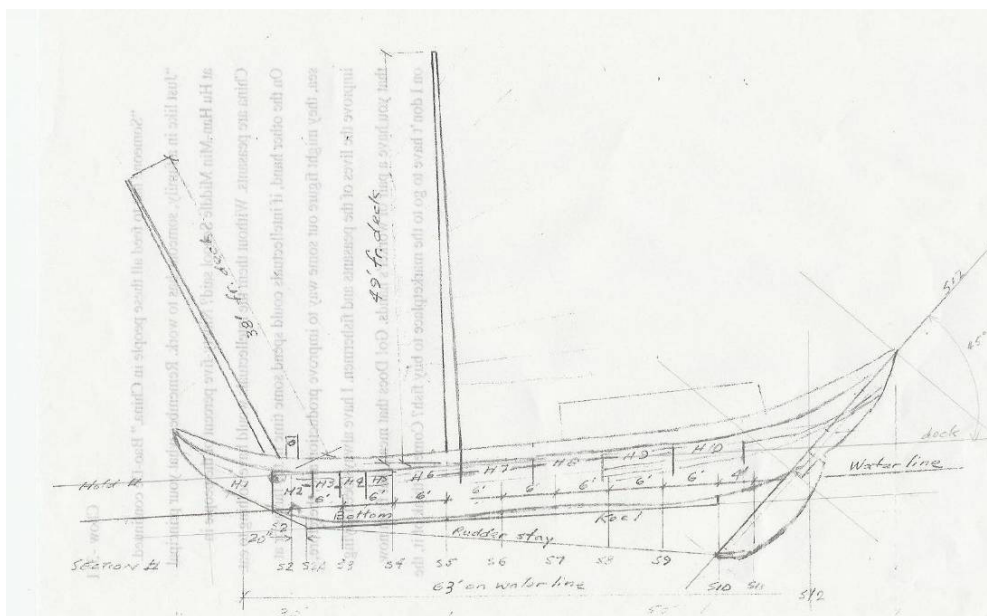
As you could see, the hull and the deck of the Free China are in such tiptop shapes (except the mutilations done by the latter owners, fortunately not structurewise) that I wouldn't mind to sail her back to Keelung if I were younger and had no family obligations. She was in worse shape when we got her 54 years ago. Yet we had spent only two weeks to get her seaworthy. In my opinion the only components that would not stand the ocean voyage are the "Westernized" masts and the small rudder.

To restore her back to her original shape could not be very difficult. One only has to put her water-tight bulkheads back in place, re-fit the two masts, rebuild the stern and the rudder. Capt. Liu Ning-Sheng and his junk wright in Fuzhou could be of great help.

To facilitate the restoration, I am attaching some schematics drawn by Henry and later by myself for your reference.

Please do not hesitate to write to me or call me. Let me thank you once again.

Paul Chow



自由中國號詳細尺寸圖