華人の東南アジア移民と
シンガポール豐源號（Wee Bin & Co.）の汽船

松　浦　　　章

Chinese Southeast Asian Immigrants and Singapore Wee Bin & Co.'s Steamer

MATSUURA Akira

It is well known that many Chinese have moved overseas since the 19th century. The direction of the Chinese immigrant tide is remarkable in two directions, the east and southeast directions, and the factor is the rise of the steamer shipping industry. I headed east for North America across the Pacific Ocean. In particular, the United States under construction of a new nation and Canada in the British territory became new places. On the other hand, the immigration trend toward the other Southeast is heading for Southeast Asia. It was steamship shipping that has emerged since the mid-19th century that contributed to the rapid increase in the immigration trend. A large amount of human movement was made possible more quickly than the sailing of a sailboat.

Therefore, this paper will focus on the shipping situation connecting South China Coast and Southeast Asia by a Chinese steamer company that founded the steamer shipping business in Singapore, which promoted the migration of Chinese to the southeast.

Keywords: Singapore, Chinese, Immigrant, Steamer company, Wee Bin & Co., Fen yuan hao

キーワード：シンガポール、華人、移民、汽船会社、Wee Bin & Co. 豐源號

一　緒言

19世紀以来、多くの華人が海外に進出したことは周知のことである。華人の大きな移民潮流の一方向として、太平洋を渡り新大陸である北アメリカを目指した。それはアメリカ合衆国やイギリス領カナダからの北メリカのサンフランシスコ、ヴァンクーバより日本の横浜を経由して香港への汽船航路を開鑿

したことと関係が深い[1]。この結果、華人の移民潮流が、新国家建設中のアメリカ合衆国やイギリス領のカナダなどが新天地となって進んで行ったのである。

他方もう一方の移民潮流は、英国やドイツ汽船などに搭乗して東南アジアへ向かっている[2]。

これら移民潮流の激流に貢献したのが19世紀中期以降に台頭してきた汽船航運であった。1827-1828年当時において厦門、汕頭から多くの華人が“Junks”すなわち中国式帆船に搭乗してシンガポールに来航したことは同地の新聞記事に見られる。1隻に450名や少なくとも200名もの人々搭乗していた[3]。

その後、中国華南沿海から人々がJunk中国式帆船からSteamer、Steamshipすなわち汽船に搭乗してシンガポールに上陸している。シンガポールに来航した人々は、さらにシンガポールから東南アジアの各地に赴いていたことが知られるのである[4]。シンガポールの新聞に掲載された移動した華人は、厦門、汕頭から1907年に約1万1千人、1908年に1万5千人、1909年が6千人と3年で3万2千人を越えていた[5]。これらの人々を運んだのが、ドイツ汽船、イギリス汽船が多くを占めていたことが新聞の記録から知られるのである[6]。

これらの汽船会社の中に華人が設立した会社があった。その会社がどのように華南地域から東南アジアへの人的移動に貢献したかを明らかにしたい。

二　華南移民と汽船

20世紀になると、華南沿海からシンガポールへの人の波の流動の情況が具体的に知られる。厦門や汕頭からシンガポールへの海外渡航の傾向に拍車がかかっている。そのことは、シンガポールの新聞の“*The Straits Times*”の1907-1909年の記事が如実に物語っている。以下にその一端を述べてみたい。

“*The Straits Times*”1907年（光緒33）5月29日付によれば、ドイツの汽船Merapi号によって、5月29日の午前に、廣東省東北沿海の汕頭と福建省南部の厦門港からシンガポールへ1,154名の乗客が到着した。つづいてイギリス汽船Hong Bee号によって6月26日に厦門と汕頭から1,227名の乗客がシンガポールに到着した。7月15日に汽船Hong Moh号によって汕頭と厦門から1,600名以上の乗客が到着した。8月14日の午前にインドやペナンからの400名の乗客がシンガポールに到着したが、さらに汕頭と厦門からSimongan号により427名が来航し、この中国からの船客の一部に病状が悪化したものがいたため、直ちに病院に送られたと報じられている[7]。

1）松浦章「上海からアメリカへ―Pacific Mail Steamship会社の上海定期航路の開設」『東アジア文化交渉研究―東アジア文化研究科開設記念号』、2012年3月、303-327頁。

2）松浦章「シンガポールの新聞にみる中国海外移民の状況」『東アジア文化交渉研究』第7号、2014年3月、385-412頁。

3）松浦章註2同論文、396-398頁。

4）松浦章同論文、399-406頁。

5）松浦章同論文、406頁。

6）松浦章同論文、399-406頁。

7）松浦章同論文、400頁。

９月４日の午後にシンガポールに到着した汽船 Hong Bee 号によって汕頭と厦門から1,000名を越える乗客が到着している。９月14日の午前に Wee Bin 会社の汽船 Glennhalloch 号によって800名に近い乗客が到着した。９月21日の午前に、汽船 Geleogle 号によって厦門と汕頭から1,469名の乗客がシンガポールに到着した[8)]。９月のみで３隻の汽船で3,000名以上の人々が中国からシンガポールに到着している。

10月８日の午前に、Wee Bin 会社の汽船 Hong Bee 号によって厦門と汕頭から1,262名の乗客がシンガポールに到着した。11月14日の午前中に北ドイツの Lioydk 会社の汽船 Tsintau 号により汕頭から500名以上の乗客が、そして汽船 Hong Bee 号によって厦門と汕頭から900名以上の乗客がシンガポールに到着した。11月29日に汽船 Chong Chew 号により厦門と汕頭から800名をこえる乗客がシンガポールに到着した。前日の28日に船内で幼児が死亡し海に埋葬されたと報じている。乗客の中にも幼児が含まれていたことがわかる[9)]。

1908年（光緒34）１月16日の午後に、イギリスの汽船 Glenogle 号によって厦門と汕頭から1,500名以上の乗客がシンガポールに到着した。３月４日の午前にイギリス汽船 Glenogle 号により1,842名の乗客がシンガポールに到着した。３月１日に Wee Bin 会社の汽船 Hong V Wan Ⅰ号により、厦門と汕頭から1,140名に乗客がシンガポールに到着した。ロシア汽船 Meteor 号が1908年３月31日の午前に上海から積荷にバラストを積載して到着した。また Wee Bin 会社の汽船 Hong V Wan Ⅰ号が厦門と汕頭から乗客1,465名を搭乗させシンガポールに到着した。さらにドイツ汽船 Devawongsee 号により汕頭から917名が到着した。この２隻の汽船の乗客はデッキすなわち甲板に乗船していたとあることから、おそらく安価な運賃で搭乗したことは確かである[10)]。

“*The Straits Times*”の４月28日付によれば、中国からのドイツ汽船に乗船して厦門と汕頭から到着した３名の幼児が４月25日に死亡していた。この船内には他に771名の乗客がおり、シンガポールに到着した[11)]。先の例と同様に、船内に幼児がいたことは、家族連れの移住であったことは想像に難くない。

６月16日に、Wee Bee 汽船会社の Hon Wan Ⅰ号により厦門と汕頭から674名の乗客が到着した。ドイツ汽船 Devawongsee 号により17日の午前に272名の乗客が汕頭から到着した[12)]。

７月に天然痘に関して汕頭と厦門からシンガポール港に到着する乗船者に対して検疫拘束が撤回されたことが通知された。ドイツ郵船クライスト号が、７月６日の午後７時に到着した。同船は７日にヨーロッパに向けて出発した。７月５日夜マラッカからキストナ号が到着し、６日に中国の若者が重体で船上のボックスに隠されていたのが発見された。彼はマラッカに送り返されたようである。天然痘に関する検疫拘束は、厦門と汕頭から到着する船舶に対しては撤回されるとする報道であった[13)]。

８月22日正午にイギリス汽船 Glenfalloch 号が厦門と汕頭から731名の乗客を搭乗してシンガポールに到着した。航路上で４名が、コレラで２名が死亡していた。乗客はセントジョンズ島に上陸させられ、

８）松浦章同論文、400-401頁。
９）松浦章同論文、401頁。
10）松浦章同論文、401-402頁。
11）松浦章同論文、402頁。
12）松浦章同論文、402頁。
13）松浦章同論文、403頁。

この船は燻蒸されそして解放された[14)]。

9月9日に、厦門と汕頭から1,269名の乗客が、Wee Bin会社の汽船Hong Moh号によりシンガポールに到着した。この船の船長ベインブリッジは、乗客の中国人女性が8日に心不全で死亡し、海に埋葬されたことを報告した。移民者の中には多数の女性も含まれていたことは確かであろう。彼女達は移民者の家族でもあり、また新天地で結婚する予定の人々であったろう。9月23日に厦門と汕頭からWee Bin会社の汽船Glenfalloch号により1,000名を越える乗客がシンガポールに到着した[15)]。

ドイツ帝国の郵船クライスト汽船は、10月11日の午前10時にコロンボを出航して金曜日（16日）に到着する予定である。N. D. L.（北ドイツロイド、Nonddeutscher Lloyd）会社汽船のLuetzow号は横浜から、12日の午前11時に到着した。同船はナポリを経由してヨーロッパへのドイツ郵船であり、ブレーメンにむけて13日の午後1時に出港する。Hong Moh号が、甲板に乗客1,768名を搭乗させシンガポールに到着した。10月20日の午前中に厦門と汕頭からの725名の乗客が地元の汽船Cheang Chew号により到着した。10月25日に厦門と汕頭から1,166名の乗客が、イギリス汽船Glenfallock号で到着した。この汽船はWee Bin会社に関与したものであった。船長は10月21日午後4時30分に、緯度14.35、経度112.2の東で、水上に10フィートに立って明らかに水没しかかったジャンクに襲われたが直ちに通過したと報告している[16)]。

Wee Bin会社の汽船Hong Bee号が、11月3日にシンガポールに到着したが、厦門と汕頭からの1,484名が搭乗していた[17)]。

中国人の「苦力貿易」が本格的に再び始まったようで、Wee Bin会社の汽船Hong Wan I号が、12月15日の午前に到着し、1,330名の乗客が厦門と汕頭からシンガポールに上陸したのであった[18)]。

1909年（光緒35）の記事によると、Hong Bee号が、1月10日に厦門と汕頭からの1,439名の乗客とともにシンガポールに到着した。

オランダの汽船Merapi号は、2月23日の午前に厦門と汕頭から到着したが、船内には天然痘の患者がいた。厦門から23日の午前に到着したオランダの汽船Amerapi号の船長Uldallは、船内に天然痘の患者がいることを報告している。同船には、シンガポールとペナンとサマランガに赴く乗客630名が搭乗していた。イタリア汽船Iscbia号もまた23日に香港から220名の乗客を搭乗させて到着した[19)]。

イギリス汽船のDen of Kelly号は、5月4日の午前にサイゴンから到着したが、同船はボルドーへ向かう予定で、積荷は米穀であった。3日の夜に、1,400名の乗客がWee Bin会社の汽船Hong Bee号でシンガポールに到着した。Indo China汽船社の汽船Fook Sang号が、3日に香港から到着したが、同船には、12匹の中国のチャウチャウ子犬が載せられ、ニューヨーク行きの汽船Indrasamba号に積み替え

14）松浦章同論文、403頁。
15）松浦章同論文、403-404頁。
16）松浦章同論文、404頁。
17）松浦章同論文、405頁。
18）松浦章同論文、405頁。
19）松浦章同論文、405頁。

られた。同船にはほぼ千人の乗客があった[20]。

厦門と汕頭から、2,081名の中国人乗客が、Wee Bin会社の汽船Hong Moh号で、5月11日にシンガポールに到着した。厦門と汕頭からの835名の乗客が、6月1日の午前にドイツ汽船Sexta号でシンガポールに到着した。厦門と汕頭からの846名の乗客が、Wee Bin会社の汽船Glenfalloch号でシンガポールに到着した。225名以上が汕頭からN. D. L.（北ドイツロイド）会社の汽船Samsen号で到着した[21]。

以上の記録が1907-1909年のシンガポールの新聞に掲載されたいずれも厦門や汕頭からシンガポールに到着した中国人と見られるものである。その人数を合計すると1907年が11,184名、1908年が15,097名、1909年が6,601名とこの三年分のみで合計32,882名にのぼる。

三　シンガポール華人Wee Binの汽船会社と華人移民の一端

華南沿海から東南アジア各地への渡航の人々をシンガポールに輸送したのはドイツ汽船、イギリス汽船が多くを占めていた。それらの中にWee Bin & Co.は、中国人移民のWee Bin（黄敏、1823-1868）が、シンガポールのMarket Streetにおいて設立した運送会社であり、とくにシンガポールを拠点に中国とマレー半島のペナン（Penang）との航運に従事していた[22]。

“*The Straits Times*” No. 22,716、1908年7月30日付に次の記事が見られる。

> Four hundred and fifty coolies arrived from Penang. yesterday, by Messrs. Wee Bin and Company’s steamer Hong Bee.[23]

Wee Bin会社のHong Bee号が、Penang（ペナン）から450名の中国労働者を搭載してシンガポールに到着した。さらに、“*The Straits Times*” 3 November 1908年11月3日には、

> Messrs. Wee Bin and Company’s steamer Hong Bee arrived from Amoy and Swatow, yesterday, with 1,484 passengers.[24]

と見られるように、Wee Bin会社のHong Bee号が厦門と汕頭から乗客1,484名を搭乗してシンガポールに到着した。これらの乗客は中国の華南地域から東南アジアへの出稼ぎ労働者もしくは移民者の華人であったことは想像に難くない。

“*The Straits Times*” No. 22,828、1908年12月7日付には、次のようにある。

20）松浦章同論文、406頁。

21）松浦章同論文、406頁。

22）Jennifer Wayne Cushman, Craig J. Reynolds ed., *Family and State: The Formation of a Sino-Thai Tin-mining Dynasty, 1797-1932*, Oxford University Press, 1991, p. 66.

23）“*The Straits Times*” No. 22,716 30 July 1908, p. 6.

24）“*The Straits Times*”, 3 November 1908, p. 6.

From Swatow, 1,221 passengers arrived yesterday, by Messrs. Wee Bin and Company's steamer Hong Bee.[25)]

汕頭からシンガポールに到着したWee Bin会社のHong Bee号が1,221名の乗客を搭載していた。これほどの多数の乗客は汕頭から東南アジアへの移民であったことは確実であろう。

"*The Straits Times*" No. 22,835、1908年12月15日付にも次のような記事がある。

Messrs. Wee Bin and Company's steamer Hong Bee brought 712 passengers from Penang, yesterday. Most of these are for Hongkong and Amoy.[26)]

またWee Bin会社のHong Bee号がペナンから712名の乗客を搭乗させシンガポールに到着し、これらの多くの乗客は香港や厦門に向けて出港したとあるから、ペナンから帰郷する華人労働者であったと考えられる。

Wee Bin会社の汽船の航運活動の一端が香港の新聞にも見られる。1909年の香港"*The Hongkong Telegraph*" NEW SERIES No. 6023, 3月12日（宣統元年二月廿一晩）付に次の記事が掲載されている。

CHANDU ON THE "HONG BEE." Another case of Aileged-Smugglind

Cap. Home, master of Wee Bin and Co.'s steamer "Hon Bee", was before the Fourth Magistrate, yesterday afternoon, reports the "Straits Times" of 5th inst, on a charge of being master of ship vised for importing 105.5 iahils of chandu, valued at over $300, from Amoy on February 24.……[27)]

Wee Bin and Co.'s steamer "Hon Bee" すなわち上記にも見られたようにWee Bin & Co.のHong Bee号が、厦門からシンガポールへの航運に従事していたことがわかる。

しばしば登場するWee Bin会社のHong Bee号の航運の一端が香港の新聞の記事に見られる。"*The Hongkong Telegraph*" No. 2921の1914年10月2日（甲寅年八月十参晩）付に次のようにある。

Voyage of the Hong Bee. Bad Weather Met with Outside Hongkong.

The Hong Bee (Capt. Egdom) which left Singapore at the end of August for China with a large number of repatriated unemployed Chinese form the F.M.S. and Singapore, met with some incidents that rendered the voyage more than ordinarily interesting. The day after leaving Singapore, two men-of-war bore down, one steaming across the bows and they ordered her to

25) "*The Straits Times*" No. 22,828, 7 December 1908, p. 6.
26) "*The Straits Times*", No. 22,835, 15 December 1908, p. 6.
27) "*The Hongkong Telegraph*", No. 6023, 12 March 1909.

stop immediately. Flags were run up and it was seen the warships were British. This was 300 miles from Singapore. After signaling, the Hong Bee was allowed to proceed.……[28]

Hong Bee 号が香港の近海を航海中に悪天候に遭遇している。Hong Bee 号が1914年８月末にシンガポールを出発し、多数の中国人失業者が中国へ帰国する際に搭乗させていたのであった。Hong Bee 号が台風に遭遇した時の状況を述べるが、ここで問題にしたいのは、シンガポールから華人の乗客、東南アジアへの移民が東南アジアで仕事を見つけられず希望を無くして帰郷する人々をHong Bee 号が搭乗させていたことである。移住先で仕事が必ず見つかるわけではなかった。

それではWee Bin 会社のHong Bee 号を含め同社の汽船によって人々の移動がどれほど行われたかの一端をシンガポールの新聞“*The Strait Times*”の1908年版から抽出した表が次のものである。

表１　1908年 Wee Bin 会社の汽船による乗客輸送一覧

年月日	汽船名	来港地	乗客数	目的地	搭乗者と積荷
19080113	Hong Wan I 2,060ton	Amoy & Swatow	1,362		Chinese
19080302	Hong Wan I	Amoy & Swatow	1.140		passengers
19080331	Hong Wan I	Amoy & Swatow	1,465		deck passengers
19080428	Hong Bee 2,056ton	Swatow	1,037		passengers
19080501	Houg Mob	Penang	688	China	Chinese
19080515	Hong Wan I	Amoy & Swatow	1,400		passengers
19080522	Hong Wan I	Penang	600		passengers
19080525	Hong Moh 2,55ton	Amoy & Swatow	1,076		passengers
19080603	Hong Beo 2,056ton	Amoy & Swatow	1,432		passengers
19080608	Teresa 753ton	Macassar & Sourabaya			278 pigs
19080730	Hoon Bee	Penang	450		coolies
19080803	Ban Poh Guan 576ton	Macassar & Sourabaya			over 500 pigs
19080808	Hong Moh	Amoy & Swatow	681		passengers
19080820	Teresa	Macassar & Sourabaya	120		passengers, over 256 pigs
19080910	Hong Moh	Amoy & Swatow	1,269		passengers
19080912	Hong Moh	Penang	694		passengers
19080912	Teresa	Macassar & Sourabaya	120		passengers, 256 pigs
19081007	Hoon Bee	Swatow	1,221		passengers
19081014	Teresa,	Macassar & Sourabaya			179 pigs
19081021	Nam Yong 984ton	Macassar & Sourabaya			681 pigs
19081023	Hong Mob	Kroiu Penang	812		passengers
19081027	Glanfallock 1,434ton	Amoy & Swatow	1,166		passengers
19081103	Hoon Bee	Amoy & Swatow	1,484		passengers
19081107	Peresa	Macassar & Sourabaya	106		passengers, 498 pigs
19081116	Nam Yong	Sourabaya	119		passengers, a cargo, 379 pigs
19081128	Hong Mob	Penang	600		passengers
19091207	Hong Bee	Swatow	1,221		passengers

28）“*The Hongkong Telegraph*”, No. 2921, 2 Dec. 1914.

19081210	Nam Yong	Macassar			145 goats, 658 pigs
19081215	Hong Bee	Penang	712	Hongkong & Amoy	passengers
19081215	Hong Wan I	Amoy & Swatow	1,330		Chinese coolie
		合　計	21,166		

表１の乗客数の合計は21,166名になる。厦門・汕頭から16,145名がシンガポールへ、ペナンから4,675名がまたマッカサル等から465名がシンガポールへ来航した。その乗客数の比率を次のように図示した。

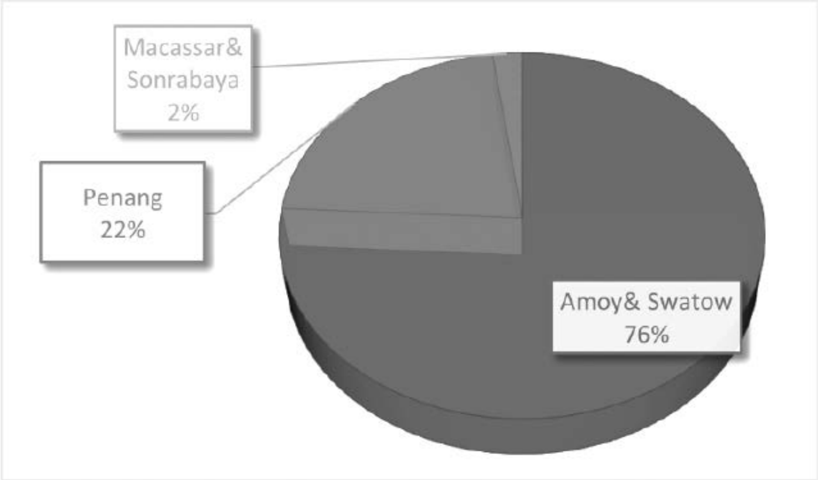

図１　1908年 Wee Bin & Co. 輸送乗客数比

厦門・汕頭からシンガポールへ来航した人が76％を占め、ペナン、マッカサル等からシンガポールへの人が24％であった。この乗客数を単純に考えて厦門・汕頭からの乗客はシンガポールを経由してペナンなどの東南アジアへ移動した人々であり、ペナンやマッカサル等からの人々は厦門・汕頭へ帰郷する人々であったと想像される。

このよう華南の人々の移動を象徴的に語る記事が見られ、Wee Bin & Co. の汽船が貢献した。

1908年末当時の中国移民の状況が“*The Straits Times*”1908年12月15日付に見える。

> The Chinese coolie trade seems to have begun again in earnest. Messrs. Wee Bin and Company's steamer Hong Wan I. arrived from Amoy and Swatow, this morning, with 1,330 passengers.

中国の「苦力貿易」は再び本格的に始まったとされ、Wee Bin 会社の汽船 Hong Wan I 号によって厦門と汕頭から1,330人の乗客がシンガポールへ到着したと報じられた。

シンガポールには Wee Bin ＆ Co. 以外にも幾つかの汽船会社があった[29]が、これらも同様に、人々の

29）Jennifer Wayne Cushman, Craig J. Reynolds ed., *Family and State: The Formation of a Sino-Thai Tin-mining*

移動に貢献していた。

移民を送り出した汕頭に関する汽船に関して、日本の鐵道院鐵道調査所の明治41年（1908）10月から明治42年（1909）１月における調査をまとめた『清國地方状況』の汕頭の交通、水路（海水路）の英国船舶に、

> 移民船トシテハ在新嘉坡ウキ、ビン、ライン會社ノモノニシテ徳記洋行之カ代理店タル豐美、豐盛、豐裕、豐遠、双安等各二千噸内外ノモノニシテ當地ヨリ移民ヲ南洋地方及海峡殖民地地方ニ運搬シ、又厦門及柴棍ニモ運搬ス。[30)]

と見られるように、移民船としてシンガポールの「ウキ、ビン、ライン」会社として掲げられた会社こそ先に触れたWee Bin & Co.のことであることは歴然であろう。同社が、汕頭から2,000噸級の汽船である豐美、豐盛、豐裕、豐遠、双安等号によって、海外移民の移動に貢献していたことがわかる。

これらの汽船名が1909年２月付の『厦門日報』[31)]の「出入口船期」に見られる。東南アジア航路の汽船に限定して表に掲げた。なお『厦門日報』は出入日を旧暦で示しているが、ここでは西暦に改めた。

表２　1909年２月上中旬厦門港出入の東南亞航路汽船一覧

西暦	号数	汽船名	出港日	入港日	目的地	来港地
19090205	309	祐美	207		呂宋	
19090205	309	太生	209		呂宋	
19090205	309	**豐美**		209		實力
19090205	309	物納裨		210		實力
19090205	309	**雙安**		211		實力
19090205	309	青島		210		下州府
19090206	310	亦多免黎士	215		實力	
19090206	310	孫権	209		實力	
19090208	311	**豐遠**		212		實力
19090208	311	大名		210		呂宋

この表２中の太字で示した豐美、豐遠、雙安こそがWee Bin & Co.の汽船であることは確かであろう。その来航地、目的地の實力は新嘉坡を示しているものと思われる。

その後、厦門における外洋汽船について1921年の日本の外務省通所局の『福建省事情』によれば、厦門から東南アジアに赴く汽船会社には次のものがあった。

> Lein Chin Tsong & Co.英國籍支那人ノ經營セルモノニシテ厦門、新嘉坡間ニ往復シ、双春、双美、

Dynasty, 1797-1932, pp. 65-69.

30）鐵道院鐵道調査所編『清國地方状況』鐵道院鐵道調査所、1909年12月、372頁。

31）『厦門日報』は1909年２月５日より1911年４月14日まで残されている。

> 双安、双元ノ二千五百噸級ノ船ヲ以テ厦門ヨリ汕頭ヲ經テ新嘉坡ニ直航シ、歸路「ピーナン」「ラングーン」香港ヲ經テ厦門ニ歸ル一ヶ月ニシテ一航海ヲ終ル。多ク南洋行ノ苦力ヲ乗客トス。
>
> Java China Japan Line ハ和蘭政府ノ命令航路ニシテ「チヤバ」ヲ基點トシ、支那日本ノ各港ニ定期船ヲ有シ、Tjipanas, Tjitaroem, Tjimanock, Tjitatjap, Tjikiui, Tjibodas, Tjitiwong, Tjimahi 等ノ二千五百乃至三千五百噸級ノ船ヲ有ス。
>
> Indo China Steam Navigation Co. 英國籍ニシテ Jardine Matheson & Co. ハ其ノ大株主ニシテ同時ニ代理店タリ。Laisang ナル千五百噸級ノ船ヲ以テ厦門「マニラ」間ニ毎月三航海ヲナシ、主ニ南洋行苦力ヲ運搬ス。[32]

『清國地方状況』に比較して10年後のものであるが、汽船会社名が替わっている。おそらく Wee Bin & Co. に栄華盛衰があったのであろう。しかし雙安の名が見えることから、汽船が譲渡されたものであろうかと思われる。

それでは Wee Bin & Co. の汽船名の英語名に相当する漢字名をシンガポールの中国語新聞『叻報』に不定期に掲載される「輪船開行」の記述から見てみたい。

『叻報』第8,029号、光緒三十四年十一月初八日、1908年12月1日付の「輪船開行」に次の汽船の出港が見える。

> 香港　豐盛　輪船　十二日　下午二照　豐源號

香港へ向けて十一月十二日（12月5日）午後二時に出港予定の豐盛船である。オーナーは豐源號であった。表1の Hong Mob 号であろう。

『叻報』第8,071号、宣統元年正月十二日、1909年2月2日付の「輪船開行」に、

> 香港　豐遠第乙船　十二日　下午三點　豐源號
> 厦門　汕頭　同　同　同　同

とあり、豐遠第乙船とは、表の Hong Wan I 号のことであろう。同号は香港を経由して汕頭と厦門へ出航することになっていた。

『叻報』第8,091号、宣統元年二月初八日、1909年2月27日付の「輪船開行」に、

> 泗水　豐揚　輪船　初十　下午三點　豐源號
> 香港　豐美　輪船　十三日　下午三點　豐源號
> 厦門　汕頭　同　同　同　同

32）外務省通称局監理課『福建省事情』外務省通称局監理課、1921年6月、42-43頁。

とある。泗水はインドネシアのジャワ島東端のSurabayaのことで、３月１日にスラバヤへ行く豐源號の豐揚船と香港から厦門、汕頭への３月４日に出港する豐美船の名が見られ、豐美船が表１のHong Bee号であろう。消去法的に雙安、双安とは英語名Teresa号であったと考えられる。さらに以上からみてWee Bin & Co.とは漢字名では豐源號のことであったことがわかる。

なお上記に見られるTeresa号であるが、もとの所有者はAustra-Hungarian Lloyd's S.N. Co.であったようである。

Austra-Hungarian Lloyd's S.N. Co.は1836年オーストリア帝国時代に設立され、その後オーストリア・ハンガリー帝国時代の汽船会社であった。アドリア海・ヴェネツィア湾東岸のトリエステ（Trieste）を拠点としていた。*The China Mail*, No. 8187、1889年２月２日に見られるように、

> The Agent of the Austra-Hungarian Lloyd's S.N. Co. inform us that the Company's steamship Maria Teresa, from Trieste, left.[33)]

とあり、Austra-Hungarian Lloyd's S.N. Co.の汽船Maria Teresa号がトリエステを出港したとある。その後の詳細は不明であるが、

"*The China Mail*" No.8801、1891年４月８日付の記事によれば、

> MESSRS David Sassdon, Sone & Co. inform us that the Austro-Hung. Lloyd's steamer Maria Teresa, from Trieste, left Singapore for this port yesterday afternoon.[34)]

と見られ、Austro-Hung. Lloyd's steamer のMaria Teres号が、トリエステからシンガポールに向けて航海していた。後にWee Bin 会社に譲渡されWin Bin会社の汽船として東南アジアでの航運に従事していたと思われる。

四　小結

19世紀になると東南アジア各地に出稼や移民の目的を持って華南沿海の福建、廣東の人々は積極的に渡航した。それまでの、帆船に比較し、大量の乗客を搭乗できる汽船が恒常的に華南沿海に来航してくると、華人たちはこれらの汽船を利用して、厦門、汕頭等から香港、シンガポールなどへと渡航したのである。さらに香港、シンガポールを経由して、さらに東南アジア各地へと移動していった。1892年の汕頭の海関報告にその状況を次のように述べている。

> The various lines of steamer engaged in the passenger traffic between Swatow and the

33）"*The China Mail*", No. 8187, 2 Feb. 1889, p. 2.
34）"*The China Mail*", No. 8801, 8 April 1891, p. 2.

Straits.[35)]

汽船会社による各地へのさまざまな航路が汕頭から海峡植民地への乗客の移動に貢献していた。いくつもの汽船会社が華南華人の郷里から東南アジア各地への人的移動に寄与していたことがわかる。

事実、上述したように1907年のシンガポールの新聞に見られる汕頭、厦門からシンガポールに到着した華人が搭乗した汽船には、ドイツ汽船Merapi（默拉皮）号、英国汽船Hong Bee（紅蜂）号、Wee Bin & Co.（韋斌公司）、North German LIoyd（北德勞埃德）会社の汽船や中国船籍と思われるChong Chew（崇咀）号、イギリス船籍Glenogle（格倫格爾）号など多くの汽船会社や汽船名が記録されている[36)]。

その中でも本論で述べたシンガポールに居住する華人Wee Bin（黃敏、1823-1868）がシンガポールにおいて設立した運送会社Wee Bin会社は、厦門・汕頭とシンガポールを経由してペナンを結ぶ航運を開き、人々の移動を促進していた。1908年に限定しただけではあるが、Wee Bin会社の汽船の乗客数は21,166名になり、厦門・汕頭からシンガポールへ16,145名、ペナンからシンガポールへ4,675名が、マッカサルからシンガポールへは465名が移動したことがわかるのである。厦門・汕頭からシンガポールへの乗客は福建・廣東沿海の華人が東南アジア各地への出稼ぎもしくは移民者であり、ペナン、マッカサルからシンガポールへの乗客は、これらの地域から一時的またはその他の目的を持って帰郷する華南華人であった可能性は高いと言えるであろう。

このように華南華人の東南アジアへの進出の要因として、19世紀後半に華南沿海において活動していた欧洲汽船会社の他に、華人経営の汽船会社が華南沿海と東南アジア各地間との航運運航が、華人の東南アジア各地への移動を促進したとも言えるであろう。

35）『中国舊海関史料』第18冊（全170冊）、京華出版社、2001年10月、454頁。

36）松浦章「シンガポールの新聞にみる中国海外移民の状況」399-405頁。