

張心澂著

557 39
311
✓

帝國主義者

在華航業發展史

蔡元培題



序

今世之言輪船者，莫不曰，促進世界文明之利器也，抑知此物亦爲擾亂世界之惡魔也乎。吾人處此物質文明進步之世，固不可故步自封，效閉關時代之口吻，作違反世界潮流之論調，而目輪船爲惡魔也。然觀夫輪船四通八達之後，向與外界隔絕之人種，如棕色，如紅色，如黑色人種，自經白種人乘此利器惠臨以來，接觸之下，皆相繼人口減少，幾至絕滅，則輪船爲之魔也。彼白人之侵略他族，固不自有輪船始。要之自有輪船之敏便，則其侵略之力，恃此惡魔而益大且速焉。雖然，卽彼白人，又何嘗不爲此惡魔所役使，而焦頭爛額死亡枕藉乎。蓋輪船所至之地，卽國家勢力所至之地，輪船卽國土之伸長也。於是軍艦焉，則甲增造一船，乙亦增置一艦，乙增則甲再增，甲增則乙復增，推之丙丁戊己，亦復如是。

商船焉，則國家提倡之，公司經營之，政府保護之，造船有獎勵，航海有補助，幾欲竭全國之力投之水上，使盡成軍艦商船，以凌駕他國之上。英吉利以航業霸宇內，德意志思取而代之，醞釀復醞釀，遂爆發而成歐洲牽及全世界之數年大戰禍，殺人無算，沉毀輪船亦無算，則亦輪船爲之魔也。戰後迄今，各國復極力補充擴大其輪船而未有已，以競爭於水上，輪船之爲魔於世界也如此。昔者，俄國爲其在歐洲無良善停船之港，遂奪我東北之地，爲其出海之路，並進而侵略我國，以引起各國均勢之侵略。我國自海通以來，輪船之利害得失亦參半矣，歐美之種種物質文明，與夫政治學說，非輪船爲交通之利器，固莫由輸入以饗吾人也。而帝國主義者，挾其侵略之策，隨輪船以俱至，使我國受其政治力與經濟力之壓迫，幾不能自振拔，而隨棕色，紅色，黑色人種之後，則亦輪船惡魔之所使也。吁嗟乎，輪船之爲物也，究爲利器乎，抑爲惡魔乎。利器則當利用之，惡魔則應打倒之，

世界之人類，何以聽此惡魔橫行且獎勵之乎。雖然，輪船無靈魂之物也，人造之物也，其爲利器，爲惡魔，則在人而不在物也。人者，役物而不役於物者也，彼棕色人，紅色人，黑色人不知役物，此利器遂於彼爲惡魔，於白人爲利器，而白人利用此物爲惡魔，以擾亂他人，彼此皆同此心理，而彼此利害相衝突，於是役物者皆役於物，皆陷入魔境，成爲惡魔相關之世，誠可笑亦復可憐矣。吾人方笑此惡魔之相關，而此惡魔早已在吾境，張牙舞爪以吸我之膏血，近日頻聞改訂條約收回航權之呼籲，吾人若不能達此目的，自行利用此文明利器，以裨益我國之交通，發達我國之產業，則反客爲主，吾境內境外他人之利器，皆足爲惡魔於我也。吾人欲利用此利器，不可不研究他人之如何利用，欲事研究，不假遠求，各國在華之航業至多，於我又有深切之關係，亦足以供研究，而吾人之所不可不研究者也。心激不敏，隨研究而濡筆誌之，誌訖書所感想以爲之序。

帝國主義在華航業發展史

民國十八年五月卅日桂林張心澂仲清序

凡例

- 一 本書內各國之次序，以民國十六年在華進出口噸數之多寡爲先後。
- 一 本書內各國在華航業情形，係據最近調查。
- 一 本書專述各國在華之航業，但其本國情形與其在華航業，亦間接有關，故間亦連帶敘及。
- 一 各家之航綫，與我國無關者不載入，但爲明悉該公司之內容起見，亦間有連帶敘及者。
- 一 各家航行各綫之船名及其噸數，已盡力搜集，其有未全者暫缺。但事實上各船所行航綫，亦時有變更。
- 一 本書所述皆外國人之航業，其年月皆係陽歷，故在民國以前用西歷記載，其重

要者註明舊歷年份。

一 本書主旨，在述帝國主義在華之航業，自不便將我國航業情形詳述，但原意在知已知彼，可以之與我對照，且各項統計其總數及百分數本均中外並列，未便專以外國之數，而將我國數目剔出，故各表均以我國數目置前，以資比觀。

一 本書各圖表，其數目皆係根據各年之海關華洋貿易總冊，確實可靠，惟非照原表抄襲，乃著者自出心裁，以統計眼光，就本書之所需，另行製表繪圖，而該項貿易冊欲求民國以來各年俱全者一份已不易得也。

一 本書經著者悉心調查搜集，頗費時日，惟個人見聞有限，恐不免有遺漏錯誤之處，尚祈讀者加以糾正。

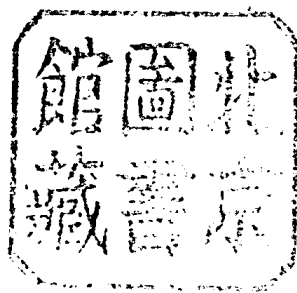
帝國主義在華航業發展史

第一章 總論

第一節 緒論

嗟夫，吾執筆不紀我國自有之航業，而紀他國在我國境內之航業，非吾國航業之無可述者，亦非好揚人之美也。觀海關貿易所載，各口岸出入船舶之噸數，我國輪船並海關註冊之帆船合計之，不過占百分之十八以至二十七，其餘皆外國輪船也，其數目之懸殊已若此矣。而外國在華之航業，於我國尤有深切之關係焉。蓋帝國主義者之政治侵略與經濟侵略，皆以船舶為其先驅，為其最重要之工具。自輪船來華之後，政治之壓迫，隨之而至，以政治之壓迫，更為其船舶深入之計。

557. 39
311
2



(南)

沿海口岸，爲外輪自由行駛之地，長江各埠，亦成列國公共之商場，於是我國堂與日闢，外人船舶所至之區，亦卽其經濟勢力直接到達之地，而以其地爲其經濟勢力之一發展點，其地之前後左右，凡舟車及肩挑背負之所能達者，皆如群山萬壑之赴荆門，爲其經濟發展點所吸引，爲之供給原料品，爲之推銷舶來品。我國實業不興，關稅久受人束縛，不能行保護政策，舶來品源源而至，原料捆載而去，歲歲輸出入相抵，輸入超過輸出，近十年來，其超過之額，除七八兩年在歐戰方終之時外，每年約海關銀一萬萬餘兩以至三萬萬餘兩，如下表：

最近十年間輸入輸出貿易額表

年 別	輸入外貨價值	輸出國貨價值	輸入超過價值
民國七年	五五四·八九三·〇八二	四八五·八八三·〇三二	六九·〇一〇·〇五〇

民國八年	六四六·九九七·六八一	六三〇·八〇九·四二一	一六·一八八·二七〇
民國九年	七六二·二五〇·二三〇	五四一·六三一·三〇〇	二二〇·六二八·九三〇
民國十年	九〇六·二二二·四三九	六〇一·二五五·五三七	三〇四·八六六·九〇二
民國十一年	九四五·〇四九·六五〇	六五四·八九一·九三三	二九〇·一五七·七七七
民國十二年	九三三·四〇二·八八七	七五二·九一七·四二六	一七〇·四八五·四七一
民國十三年	一·〇一八·二〇〇·六七七	七七二·七八四·四六八	二四六·四二六·二〇九
民國十四年	九四七·八六四·九四四	七七六·三五二·九三七	一七一·五二二·〇〇七
民國十五年	一·二二四·三二二·三五三	八六四·二九四·七七二	二五九·九六·四八二
民國十六年	一·〇二二·九三二·六二四	九一八·六二九·六六二	九四·三二一·九六二
總計			一·八四三·五〇四·〇〇一

照上表自民國七年至十六年十年間，輸入超過輸出價值共海關銀十八萬四千三百餘萬兩，約合銀元二十七萬六千五百餘萬元，流入外人勢力之下，其大多數皆外國船舶工作之成績也，而運費之利益尙不與焉。各口岸出入船舶噸數中，其百分之十八以至二十七爲我國之船舶，除占一部份之運費利益外，則亦直接間接爲外人輸入舶來品，並輸送原料與金錢轉載於外國船以運赴彼國者也。人我航業之比較，及受外人航業之影響，既若斯矣，兵事貴知己知彼，經濟之競爭亦猶是也，今彼強我弱，則我之知彼尤爲急要，故就外國在華之航業，誌其概略。

第二節 沿革概略

我國與歐洲諸國之海路貿易，由阿拉伯及波斯之船爲其媒介，由來已久。至唐以後，宣教師及商人頗有乘桴浮海而來者，然正式航業交通之發軔，當在十五世

紀之末。新大陸及喜望峯發現之後，歐洲各國競開殖民地，熱心擴張海外貿易，漸次注意於我國，最初渡重洋而來者，爲葡萄牙人。西歷一五一六年（明武宗正德十一年），那菲爾氏 Raphael Perestrello 由馬刺加 Malacca 探險航海而至廣東，翌年葡國之印度總督佛南度氏 Fernando Perez de Andrade 率商船一隊入廣東水道，我國許其於上川島通商，是爲東西接觸之始，猶屬帆船時代也。時我國帆船已有航海遠行者，然未嘗至新加坡以西，外國帆船之來，則多屬鴉片船及運茶船。

至輪船之現於我國海面，以一八三五年（道光十五年）英國之渣甸號 The

Jardine 爲始，及至鴉片戰爭時，我國沿海之英國輪船約二十艘，其中以內美西施號 The Nemesis 爲最著名，乃繼渣甸號來華者。渣甸初本非帆船，奉英國政府之命，計畫於澳門廣東及零仃 Lintin 間運送外國公司之乘客及郵便物，以零仃爲根據地。一八三六年一月初達廣東，爲華官所拒，不許入虎門，開砲擊之，乃退

而改造帆船。其次內美西施號爲東印度公司之船，船長皓廬氏，Captain Hall 在鴉片戰爭頗著功績，船係鐵質，當時修繕頗爲困難，戰時在廣東受彈擊，爲補彈孔計，乃以木造船迴航孟買，從事修繕。

鴉片戰爭，我國失敗，一八四二年（道光二十二年）與英國訂立南京條約，於是割讓香港，使英船在我國得一根據地，開廣州廈門福州寧波上海五口爲通商埠，使外輪得自由出入。上海劃地爲外人租界。是年英船美達薩號 *Medusa* 至上海，是爲外輪入上海之始。一八四四年美國之暗輪彌達斯號 *Nidas* 開香港廣東之定期航路。是年十二月英國大英輪船公司 *Peninsular and Oriental Steam Navigation*。經英政府許可，開由倫敦經蘇彝士達香港及東洋諸港間之航路，其時尚未至上海，其香港上海航路之開始，則在一八五〇年之頃，以瑪麗烏得號 *The Lady Mary Wood* 爲始。其後一八五三年，美國那綏公司 *Russel* 之孔曉修號 *The Confucius*

至滬，一八五六年售與華人爲引水船。時黃浦江上有外人謀造船事業，是年七月船主貝利斯氏 *Captain Baylis* 在吳淞雇雷波造船工用華產之櫟及樟木所造之小輪船進水，此船吃水二英尺八吋，馬力十二，容積四十噸，命名派尼耶 *Pioneer*，是爲外人在華造船之始。

一八五八年（咸豐八年）英法聯軍北犯，我國與訂天津條約，開牛莊登州台灣潮州瓊州五處爲商埠，更開鎮江九江漢口爲沿江商埠，准英法船舶通商，於是外輪在海岸增加出入之口岸，更得鼓輪直入長江。並規定關稅條約，於是我國關稅不自由，不能行保護國內工商政策，致外貨充斥，外輪之運輸日盛。一八六〇年復訂北京條約，更開天津爲商埠，外輪可直入大沽口矣。是年藍煙囪公司之船始抵上海，法國郵船公司 *Cie des Messageries Maritimes* 之船亦開始來華，爲運載在華外人之郵便。一八六二年美國那綏公司設立旗昌洋行 *Shanghai Union Steam*

Navigation Co.，華人亦有股，採中外合辦式，航行沿海及長江。一八六五年英人設立省港澳輪船公司 Hongkong, Canton and Maccoa Steamboat Co.，是爲外人在華設立輪船公司之始。其次則一八六七年太古洋行經理之中國航業公司 China Navigation Co.，一八七七年怡和洋行經理之印度中國航業公司 Indo-China Steam Navigation Co.，皆英人之所經營者也。

揚中國國旗而航行之輪船，以一八七二年（同治十一年）十二月亞典號 The Aden 之初航海爲始。是年怡和洋行買辦唐景星與開平煤鑛公司買辦朱雲甫等組織一公司，首以亞典號輪船從事航運，是爲我國輪船航行之始。一八七四年政府以官款補助，成立招商輪船局，以航海運漕米爲主要業務。一八七五年，日本郵船會社收買美國太平洋輪船公司之上海橫濱航路，航行上海橫濱間。一八七七年（光緒二年）招商局收買旗昌洋行之產業，開始長江航路，從事一般航運業。自後二十

餘年，我國航業爲招商及太古怡和省港澳公司四家之勢力，而太古怡和與招商競爭，招商非其敵也。

一八七六年（光緒二年）因英人被戕於雲南，我國與英國訂立烟台條約，開蕪湖宜昌溫州北海爲商埠，並開放湖口武穴陸溪口沙市爲外人起卸貨物之岸，於是外輪深入可達沙市矣。一八九五年（光緒二十一年）中日戰後訂立馬關條約，開沙市重慶蘇州杭州長沙爲商埠，並允日本得內河航行權，於是外輪在長江可抵重慶，而內河可抵蘇杭及長沙矣。一八九七年（光緒二十三年）與英國訂滇緬續約，開梧州三水騰越爲商埠，於是外輪可航行兩江至梧州矣。一八九八年（光緒二十四年）修改長江通商章程，凡有約各國之商船，准在通商各埠往來貿易。又定內港行輪章程，中國內港嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船往來，專作內港貿易。一九〇二年（光緒二十八年）又制定追加章程，時內外之航運便利，復有英國麥邊公司

Machbain and Co. 及鴻安公司 Hoong-an Co. 從事我國沿海及長江航業。一八九八年日本大阪商船會社受日本政府之命，開始長江航路，於是招商太古怡和麥邊鴻安五家聯合以當之，大阪一時領陷於不利，值招商麥邊鴻安三家皆以經營困難，能力不充，大阪乃乘機延長其航路至宜昌。一九〇〇年末（光緒二十六年）德國之亨寶公司 Hamburg American Line 及北德意志公司 Nord Deutscher Lloyd 航行長江，德國之勢力侵入，遂成中英日德四國八公司之競爭。至拳匪亂後，形勢稍變。一九〇三年（光緒二十九年）日本郵船會社以日金二百五十萬元收買麥邊公司長江航路之輪船及碼頭並一切權利，開始長江航路。翌年日商又創設湖南汽船會社，航行漢口湖南間，於是麥邊爲日商所吞併，而旭日之旗伸張其勢力於長江焉。

日俄戰後，一九〇六年（光緒三十二年）法國東方輪船公司亦加入長江航路，遂成五國九公司之競爭，而英國勢力之壓迫甚大，運價低落。一九〇七年日本郵船

大阪二家乃舉其所有長江航路之一切權利，與湖南汽船會社上海蘇州間之小輪船航業，及大東汽船會社合組爲日清汽船會社，並新開長沙至常德及九江至南昌之航路。至一九〇八年（光緒三十四年）世界經濟不振，各輪船公司皆大受影響，德國之亨寶公司由長江撤退，專事沿海航路，法之東方英之鴻安皆歇業。一九一一年（宣統三年）招商太古怡和將東方之航業收買，鴻安則爲招商太古怡和三家之買辦等買收，繼續經營，與三家多接近之機會。德國北德意志公司營業不振，是年將其美有號輪船售與湖南中華輪船公司，僅以殘餘老朽之船維繫其餘命。時大東爲三家所瓜分，鴻安等於三家之附庸，亨寶退出長江，北德祇餘殘喘，日清統一日本之長江航業，以新式內河用之輪船，與他家對抗，於是長江航業之勢力，集中於中英日之四家。而英國海外及內河航路，皆占優勝之地位。

歐戰起後，北德意志公司在華之航業停止，德奧商船多被沒收，各國在華之事

業亦不遑顧及，英船亦漸減少，日本郵船大阪商船南滿鐵道株式會社各航業皆勃興。在民國七年時，日本之船最占優勢，至民國七年其在華對外洋往來之噸數，已超過英國，但往來沿海各口及長江仍以英國占第一位，日本次之，我國又次之，迨停戰後，歐美各國恢復航路，英船進出口之噸數年有增加，美國尤為注意遠東之航業，義國亦謀發展，於是復起激烈競爭。日清會社於民國九年開南華航路，日船進出口噸數亦年有增加。十四年五卅慘案，英船受抵制之影響，進出口噸數忽由五千五百餘萬噸降至四千二百九十餘萬噸，在年年遞漲之中，受此打擊，退與前四年即民國十年之數目幾至相等，則抵制之效果可知矣。吾人苟能堅持不懈，並據張自國航業，則未嘗不可與外人爭勝也，不幸我國噸數並未因此增加，是年反微有跌落，日本亦受抵制，但不如英國之甚，其噸數反有增漲。及至十五年，因軍事影響，華船被徵軍用，甚至有停止行駛，避匿港內以保安全者，因之進出口噸數

噸

大減，而外船噸數加增，大獲其利，英船亦恢復至十一年地位，蓋外輪恃其本國軍艦保護，可冒險前進，商務運輸，不因華船停駛而輟裝，甯忍痛以裝外輪，而避難之搭客，亦爭趨之，運價皆聽其增漲也。十六年在華中外商航業，除德和義葡瑞典噸數略有增加外，其餘均見低落。是年因軍事擴張，擾亂頻仍，致長江航運，險象環生，貨物來源中斷，搬運工人難覓，工價高漲，皆使航運受其影響，而我國商船，因軍務迫而停駛，故噸數較外船跌落尤多，英日船則兼受抵制影響。及至年底，時局漸見安靖，貿易已有進步，可為來年樂觀之徵。但我國航業不謀發展，外商時時努力，其勢力當有增無已也。

第三節 民國以來進出口船數

覘各國在華航運之勢力，其進出口船數之多寡，關係尙不甚大，當以進出口之

船噸數視之。以船噸計，英國恆居第一，日本第二，我國第三。在歐戰前德國第四，俄國第五，法國第六，美國第七。歐戰起後，德國退出，美居第四，停戰後德國噸數亦漸進。至民國十六年躍居第五，在美之次，且駸駸乎日上矣。至進出口船數，我國常居第一，其中帆船在半數以上。除帆船外專就輪船計，亦常居第一，然我國大船極少，噸數少則勢力薄弱，船數雖多，亦無當也。茲將民國以來進出口各國船舶數目，列表如左：

民國以來進出口中外船舶表

國別	年別		
	項別	年別	
中華	船數	民國元年	一〇七·六九六
		噸船	一七·二七·四〇七
		船數	二二·七六六
	噸船	民國二年	一九·九〇三·九四四
		噸船	一五〇·七二七
		噸船	二四·九三·二二天

瑞典	二〇	五一・五九四	二七	七一・〇六五	一五	四〇・九八五
丹麥	七七	九一・七八六	八六	一三三・七三三	一〇〇	一三九・五二六
葡萄牙	一六六	一三・七二〇	八六	一二八・三三〇	一・七四八	三二一・六九六
法	一・八三六	一・六三四・四六八	一・〇二〇	一・二三一・七六三	五二六	八八二・四四〇
和蘭	二七五	三八七・四七一	二九三	四〇一・〇七七	二七六	三九八・二七一
挪威	一・〇八六	一・二二・七八五	六三七	七三九・三二八	六七〇	七六六・〇〇五
德	四・七七八	六・一七一・六八四	五・三八二	六・三二〇・四六六	三・五九三	三・三二八・五九七
美	一・六三二	七五・〇〇一	二・四五六	八九八・七五〇	三・二一六	一・〇一七・四九二
日本	二〇・〇九一	一九・九二三・三八五	二二・七二六	二三・四三二・四八七	二二・一四三	二二・六八四・七七四
英	三・九〇九	三八・一〇六・七三二	三三・一八六	三八・二二〇・三〇〇	三二・七〇五	三八・七九五・四〇九

俄	三三三	四六五·七六一	三二六五	一·六八七·七九六	三·九八九	一·八七五·六二三
奧	七四	二五五·七二三	八四	二八五·八〇二	五一	一七四·二三三
英	計	一六九·九三五	八六·二〇六·四九七	一九〇·七三八	九三·三三四·八三〇	二二九·六四九
						九六·三二六·二六七

民國以來進出口中外船舶表(接前)

國別	年別		船數	噸	船數	噸	船數	噸
	民國四年	民國五年						
中華	一四二·九五	二四〇·五九〇·九	一三六·五〇一	一三三·三九七·一〇九	一四六·九〇〇	二四〇·〇三二·八一七		
英	三三·三三九	三七·六六五·六五七	三四·一三二	三五·八四〇·五七三	三四·九〇二	三三·五七六·二二七		
日本	二〇·一四二	二二·八七三·〇二六	二〇·五九八	二四·二三三·八三五	二二·四五四	二四·五八一·六四七		

美	三・二四八	八〇四・四一四	三・〇八二	七九九・九二三	三・六〇九	一・二二五・一五五
德	九九九	五八・二六三	一・二五一	六六・五三二	三三三	一七・〇五四
挪 威	七三六	七七四・八七三	四七二	六三六・二二七	三七〇	四七四・三四九
和 蘭	二八七	四九六・六六四	二二三	四六三・九九五	三七四	七二・四三九
法	五三七	五六一・九五五	四〇九	五九六・二三七	三三八	五八四・八九一
義			五七	九七九	四七六	一四・九二二
葡 萄 牙	七八四	一五二・〇二二	四四〇	一二九・四七八	四五六	一九九・四三八
丹 麥	八二	一一五・六二八	一一五	二〇六・七三四	八三	一四二・三三八
瑞 典	二六	六九・四五〇	三四	一〇一・九四八	一〇	二六・六九二
俄	四・八七三	一・九三三・〇五五	三・七九〇	一・五四五・〇八五	三・二七六	一・四二九・二〇〇

奧					
他國			二	一、四六六	
共計	二〇六、八八七	九〇、六三三、〇〇五	二〇二、〇一六	八八、〇二〇、二〇一	二二二、四七三
					八六、九〇七、〇四九

民國以來進出口中外船舶表(接前)

國別	年別		船數	噸	船數	噸	船數	噸
	民國	七年						
中華	一三〇、八〇二	二二、七八二、七〇四	一三七、五七五	二七、〇八九、七六二	一三五、三七七	二七、六五三、三〇九		
英	三三、〇三四	二九、九二一、三六九	三六、〇七四	三六、二八四、三二二	三九、五四三	四〇、三五、七〇七		
日本	二四、九六一	二五、二八三、三七三	二七、一八二	二七、五三三、四四九	二五、一五二	二八、一九一、五九二		

美	三〇一九	一・二二四・九二一	四・四三三	二・五六九・八八七	五・五四七	四・七八・二五一
德						
挪 威	一九二	二五七・六六九	三二一	三〇二・九五九	四七一	四一八・五一
和 蘭	四二六	五七五・七五七	三六二	四六一・七八二	四〇九	五五八・八二〇
法	三六五	二二〇・二二三	四七一	四二四・一六一	六〇三	八五二・九七九
義	四六四	二八・七九六	二九八	五三・一四二	三一六	一九五・九〇〇
葡 萄 牙	一七三	六〇・三五〇	一一八	五〇・二九二	五五六	九八・八六四
丹 麥	八六	八六・八四七	九三	一八五・六九七	七八	一八四・一六四
瑞 典	八	二〇・一六八	一八	五三・六五〇	二二	七〇・四一八
俄	一・九四九	七九五・五三九	二・八〇三	七〇八・四七四	二・四六六	九三三・五五六

奧					
他國			一六	一九·三六八	
共計	一九三·五六七	八〇·二四七·七〇六	二〇九·七五四	九五·七二五·九三五	二二〇·六〇九
					一〇四·二六六·六九五
					七四·六二四

民國以來進出口中外船舶表(接前)

國別	年別	
	項別	年別
中 華	船 數	民國十年
	噸	民國十一年
	船 數	民國十二年
英 國	船 數	民國十年
	噸	民國十一年
	船 數	民國十二年
日 本	船 數	民國十年
	噸	民國十一年
	船 數	民國十二年

美	五·五二六	四·五二〇·九〇一	四·六七〇	四·八四六·四三七	四·九九四	五·九六八·二六一
德	四	二·二二六	二二六	四四七·〇五〇	三六四	一·三六九·〇一六
挪 威	六二五	五〇八·四九七	六九九	九五九·四六三	五八八	八四八·一三八
和 蘭	四九八	一·一四五·二五五	五〇二	一·四八七·二二一	五三五	一·六四四·二七九
法	一·二四〇	一·三三一·七五八	一·七〇七	一·六二六·五八六	一·九四八	一·八三九·七三一
義	三六六	一六五·三三九	三六三	一〇七·〇〇四	三九六	二〇〇·一七一
葡 萄 牙	四七〇	二二二·七五〇	四九八	二五二·二五〇	一·五二二	五八一·五〇七
丹 麥	八四	二三五·三四二	一六八	四五四·四七二	一七五	四五九·〇六五
瑞 典	二四	八三·二九〇	三〇	一一四·七三六	三四	一一四·四〇八
俄	一·九一五	五八七·八八六	一·一四八	二五九·八二九	三六八	二五五·一三八

西班牙				10	114,014
智利				1011	104,674
波蘭				13	65,703
他國	74	89,663	42	110	142,754
共計	234,566	214,619	544	1,827,333	3,045,566

民國以來進出口中外船舶表(接前)

國別	年別	
	項別	年別
中華	船數	民國十三年
	噸	民國十三年
	船數	民國十四年
	噸	民國十四年
	船數	民國十五年
	噸	民國十五年

英	四八·八八六	五五·七二五·九二五	三六·九三七	四二·九四二·四八四	三六·四七四	四七·六四五·〇九〇
日	二六·二九四	三四·七五九·八八四	二七·二六一	三五·〇八一·二一六	二九·六五四	三八·九四八·八四四
美	六·四三五	六三九·五八九	五·六〇八	五·八五九·八五一	五·三三八	六·四九六·三五二
德	五三九	二·〇八九·九六八	六〇四	二·四八六·〇五七	八一三	二·九九五·二二七
挪 威	一·五四四	二·〇七九·五三三	一·九三七	二·四三二·五五六	二·四〇七	三·三二一·八七四
和 蘭	五四七	一·七九九·八二八	五四七	一·八四四·三二六	五五六	一·八九一·七七二
法	二·三八〇	二·一八五·八〇六	一·九二五	二·〇〇八·八三四	二·二六二	二·三二二·六三二
義	一·〇二二	五九九·五二三	一·四一八	六九九·八三七	一·〇四五	七三一·四九二
葡 萄 牙	二·九二二	一·〇四六·〇四六	一·八二五	六二九·四二六	一·四四四	四四七·〇九四
丹 麥	二四六	六二六·〇二六	一九二	五五五·五九二	二八三	七〇七·二二一

瑞典	一三三	一三六·一七二	一七二	一八九·〇七一	一三八	一五二·三五八
俄	一三	一七六·一九七	二三三	二七九·二八七	三七六	四五四·三〇四
巴西			二二	一三·四九九	三二	三二·七二三
西班牙	一三	三三·六六四	一八	二八·九六四	八	一八·八八四
比利時					二	六·一四二
智利	三六〇	一三四·〇五〇	一〇二	一二八·九〇四		
波蘭	四	八七·六〇四	九	一七·九一九		
他國	九五	一二七·六五九	三	九六六	二	一五·九八〇
共計	一八六·三八二	一四一·四三三·八二七	一六七·七四六·二二八·二〇二·六二五	一五八·九九六·一三四·六五九·六〇六		

民國以來進出口中外船舶表(接前)

國別	年別	
	民國	十
中 華	七九·五三八	二一·六三六·三九一
英	三三·七九一	四〇·二五八·〇四九
日 本	二七·一〇五	三五·七四五·五三五
美	四·八四四	五·五七七·一一五
德	九五五	三·二六〇·七一七
挪 威	一·九五九	二·九三二·五七八
和 蘭	六九〇	二·二七三·五三六
法	一·五〇四	一·八九四·六一四

民 國 十 六 年
數 船 噸

義	一・三二七	九九二・六九五
葡 萄 牙	一・九一五	五八九・五三七
丹 麥	二一三	五二九・九三七
瑞 典	二三六	二九六・九六四
俄	一九三	二一六・六八三
巴 西		
西 班 牙		
比 利 時		
智 利		
波 蘭		

墨西哥	二	二・三六六
他國	三	四・〇六八
共計	一五四・二七五	一一六・二一〇・七八五

上表中船舶之數，輪船帆船一併在內。其帆船以在海關註冊者為限，各處內河行走之帆船不在其內。惟上表中我國船舶之數，帆船在半數以上，外國之帆船不多，所有進出口之帆船，大約我國占十分之九強，外國不及十分之一，最近十年之數如左表：

最近十年進出口中外帆船表

年 別	國別		國別		國別		共 計
	中	國	外	國	共	計	
	船數	噸	船數	噸	船數	噸	

民國十七年	八七·六四	四·七九八·一八一	七·九八三	一·二四八·一五三	九五·一四七	六·〇四六·三三四
民國八年	八八·五三二	四·五三六·三四	八·六五八	一·三四五·二五〇	九七·一九〇	五·八八一·五六四
民國九年	八四·五六六	四·〇三二·一一	四·六八五	六〇三·三七四	八九·二七一	四·六二四·四八五
民國十年	八四·七〇三	四·七二八·〇九〇	四·四三一	五七一·七四〇	八九·一三四	五·二九九·八三〇
民國十一年	五八·九七三	四·二二三·二五七	四·〇五四	五六三·二三六	六三·〇二七	四·七七六·三九三
民國十二年	五六·四二五	三·四一一·七六一	三·九三四	六一三·七九五	六〇·三四九	四·〇二五·五五六
民國十三年	四九·九四五	三·八六九·七八八	四·二三四	七三三·四四一	五四·一六九	四·六〇三·二二九
民國十四年	四四·一一〇	三·〇九四·三三〇	三·五四四	五九一·九三一	四七·六五四	三·六八六·一六一
民國十五年	三八·五四九	一·九四一·九四一	三·一二八	四六八·二三四	四一·六七七	二·四一〇·一七五
民國十六年	四三·六〇二	三·四一八·一六六	四·〇八六	七四四·五三六	四七·六八七	四·一六二·七二二

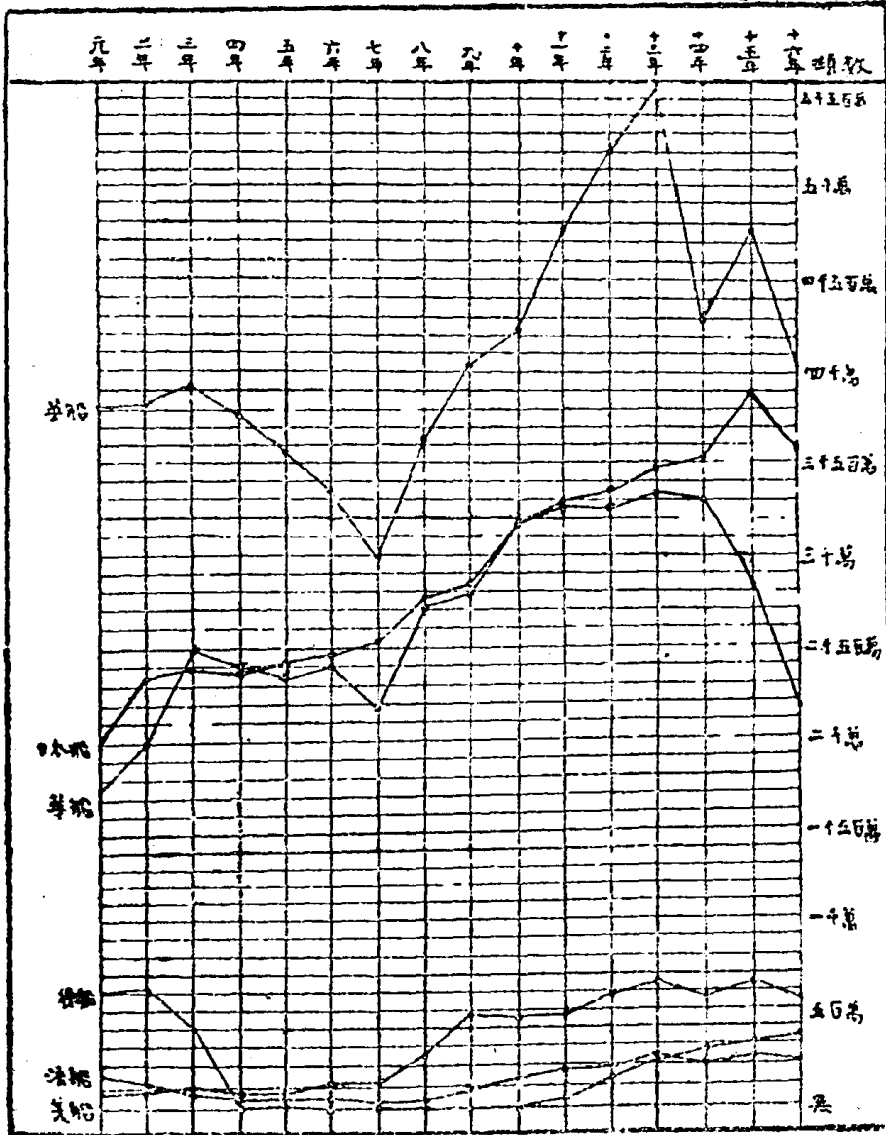
和	蘭	•二〇	•五四	•三三	1•〇〇	•二七	1•二〇	•二九	1•二五
法		•二九	•八二	•五八	1•〇七	•九二	1•三二	1•〇七	1•四〇
義		•二五	•一九	•二七	•二四	•一九	•〇九	•三三	•一五
葡	萄	•二六	•〇九	•三三	•一九	•二七	•二〇	•三三	•四四
丹	麥	•〇四	•一八	•〇四	•三〇	•〇九	•三七	•〇九	•三五
瑞	典	•〇一	•〇七	•〇一	•〇七	•〇二	•〇九	•〇一	•〇九
俄		1•二七	•八九	•八九	•五一	•六二	•二〇	•二〇	•一九
西	班								•〇一
智	利							•一一	•〇八
他	國	•〇一	•〇七	•〇四	•〇八	•〇二	•〇五	•三三	•一六

共計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
----	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

國別	年別		民國十三年		民國十四年		民國十五年		民國十六年	
	船數	噸	船數	噸	船數	噸	船數	噸	船數	噸
中國	50.84	233.56	52.96	252.44	49.16	220.09	51.56	182.21		
中華	26.33	392.36	23.02	332.50	22.94	352.38	22.90	324.64		
日本	141.21	224.58	162.55	272.36	182.65	282.92	172.57	322.66		
美國	3.45	4.50	3.34	4.57	3.36	4.83	3.14	4.80		
德國	2.9	1.47	3.6	1.94	5.1	2.33	6.2	2.81		
挪威	8.3	1.47	1.26	1.89	1.5	2.45	1.27	2.52		

和蘭	•二九	一•二七	•三三	一•四四	•三五	一•四〇	•四五	一•九六
法	一•二六	一•五五	一•二四	一•五七	一•四二	一•二二	•九七	一•六三
義	•五五	•四二	•八五	•五五	•六六	•五四	•八六	•八五
葡 萄 牙	一•五六	•七四	一•〇九	•四九	•九一	•三三	一•二四	•五一
丹 麥	•二三	•四四	•二一	•四三	•二八	•五三	•二四	•四六
瑞 典	•〇七	•一七	•一〇	•一五	•〇九	•一九	•一五	•二五
俄	一•〇〇	•三三	•三三	•三三	•二四	•三四	•三三	•一九
巴 西			•〇一	•〇一	•〇一	•〇一		
西 班 牙			•〇一	•〇一		•〇一		
智 利			•三三	•一〇				

民國以來進出口中外船噸比較圖



帝國主義在華航業發展史

第四節 航運概況

民國元年在華進出口噸數與上年比較，英日均增，法俄減少。本年新增輪船往來之路，一安東上海綫，一安東天津綫，一台灣大連綫，一大連天津綫。

民國二年進出口噸數增加，以日本爲最。日本船在沿江沿海各大埠甚爲發達，大連占三分之一，北方各口以及膠州占五分之三。是年值我國二次革命，華船屢經停駛，而加增之數竟在日本之次。英船噸數進步一如上年，美德亦增，法噸減少，因西江之法船有三艘改歸華商之故。挪威噸數減少，因其行海口之船不能與常班之船及日本船競爭之故。

民國三年歐戰勃興，德奧船舶在華行駛者不過半年，英法俄等國船舶亦經各該政府留用，多數中立國船有往來他地圖利者。然是年進出口噸數仍較上年爲增，

我國及英美丹日本挪威葡俄各有所增，與法德瑞典則較減，和蘭仍舊，往來歐華貨物覓船甚難，運費增高，又兼兵險。

民國四年進出口噸數減少，全年應運貨物之數，過於船噸之數。我國及日本挪威向在各口往來之船，亦改爲出洋，仍屬不敷。怡和洋行亦將往來各口之船改行外洋，招商太古則仍往來各口，太古並增船數艘，仍屬不敷，船價甚漲，開往歐美澳洲之船減少，噸位求過於供，出口貨因之減色。英美日本丹葡在華進出口之噸數均減，奧國全無，德自四百零二萬六千噸減至五萬八千噸，僅小船數艘往來內港而已。和蘭及瑞典反增，華船及挪威船則無甚增減。

民國五年進出口噸數更形減少，因各國以商船爲軍用。德船又被封鎖，致各處船費昂貴，往歐洲極少之費，亦須加至百分之二十五，又有公司故昂其價，其噸位以出費最多者得之。在我國港內往來各船，亦因之增價，我國及英俄美和葡挪

噸數均減，惟日本略增，法丹瑞典亦略增。

民國六年進出口噸數又較上年爲少，噸位仍供不應求，貨物較上年約少二百萬噸，船少而運費昂，保險費亦貴，英法俄丹挪威瑞典噸數均減少，我國及日本美和葡則增。

民國七年進出口噸數亦較上年低減，其中以英國爲最，我國次之，俄法挪威葡和丹均減，日本美義則增。輪船之感缺乏，較上年益甚。日本船裝運雜貨至馬賽，每噸運費需一千二百先令，五穀類每噸亦需一千先令。歐戰停後，運輸依舊困難，因英政府仍需船孔殷。日本船來往亦少。年初赴美運費每噸美金五十五元，因美政府有取締貨物進口章程。領進口執照不易，故往來太平洋之運輸寥寥。嗣以三月十五日進口執照截止，各貨急於運美，擁擠異常，運費復漲。雜貨每噸漲至美金六十元。七月間匯價又漲，更增障礙，然仍有貨物運美。至九

月間另有新加坡船加入太平洋航路，運費始減至每噸美金五十元。十月間美國重頒進口新章，使上海出口貨幾爲絕跡。停戰簽押後，運費跌至每噸美金四十元。

民國八年進出口噸數大增，因所受戰事影響業已復原。美噸數較上年加倍，我國及英日均增加甚多。本年歲首三閱月，英國及歐洲船舶供過於求，因市面未定，載貨無多，運費從而減縮，每噸出一百五十先令減至一百二十先令。至四月噸位之需要頗增，運費則一般通常貨物每噸須佔面積四十立方尺者，繳納一百先令。運歐貨載又有起色，惟匯兌增漲，歐電遲延，工潮震動，爲出口噸位之障礙不少。美國對於進口貨之限制又未完全撤銷，由太平洋運美之貨實居少數。

民國九年進出口噸數大增，較民國三年之最優年份亦佳。英船不獨恢復戰前狀態，且較民國三年爲佳。其次爲日本及我國船噸亦增。美國所增尤佳，較去年幾增一倍。法噸亦倍增。歲首市面艱澀，往英國與歐洲之噸位幾等虛設，

而匯率漲勢堅定，三月間匯價暫落，始有貨運歐，惟市面仍平淡，噸位多而貨物少。夏秋之間銀價忽落，其時英國市面不定，大宗交易仍未能暢，太平洋一路及經由巴拿馬與蘇彝士往紐約之兩路亦有噸位多而貨少之憾。美國航務局之船舶多艘駛至東方，與正期船舶競爭以來，並有噸位過多之患。我國內沿江沿海則貿易穩健，貨運頗多。北方及長江兩路尤佳，但運費仍落。

民國十年噸位供過於求，而貿易又復缺乏，於世界之航務暨造船業有不良之影響。中國亦市况停滯，但進出口之船噸結果反佳，較上年增進。英國之增進已超出歐戰前之數目。日本及我國並法和葡丹均有增加。和噸增至一倍以上，美義俄則減少。德船則自民國六年後，此為初次發現，本年貨載仍缺，歲首時往英國及歐洲各處之噸位幾無人過問。船價一再跌減，半年故態依然。迨至六月始有起色，八月初則有求過於供之勢。船價增加，九十兩月市面通暢，十一月則又

停頓。減收運費，亦無起色，至經由太平洋巴拿馬蘇彝士往美之貨運，本年亦無進益。四月間有多數船舶停航，八月間微有轉機，九月則情形極劣，直至年終仍然沉寂。至國內沿江沿海之貨運，則北方各口獨多，惟沿海運費受貿易凋零之影響。

民國十一年世界之貿易仍無起色，噸位仍多，超出歐戰以前甚鉅，而貿易則遠不及戰前。至歲暮，航務情形始較順利。本年在華進出口船舶數目較上年減少，而噸位則反加多，蓋本年來華之大船較多也，我國及英日美和丹葡挪威瑞典噸數均增，德國則異常進步，俄義則減。至本年貨運，因噸位超過需要，故仍沾滯，運費屢減而獲利殊不足觀。一月十二日至三月五日海員罷工，中國南部航務各行停歇，工潮既息，需要噸位甚廣，故運費亦尙覺堅強。

民國十二年世界貿易仍恢復稽遲，本年航務暨造船業復大受影響，在華進出口

之船舶較上年艘數減少，而噸數加增，係航行遠東之船舶皆加大之故。英日美法和葡義噸數均增，我國及挪威則減，德噸恢復甚多。本年有西班牙智利波蘭船來華。本年航運營業不佳，沿海及長江船公司皆屢遭失敗，因貨運固形缺乏，而競爭劇烈，運費減跌，影響尤大。

民國十三年在華進出口船數噸數均較上年增加。我國及各國噸數均增，惟俄國減少。航業情形與前兩年不相上下，營業忽緩忽急，競爭甚烈，而公定運費尙得維持。本年特異之點，則爲非正期之船多到滬攬載，與正期船相競。國內沿江沿海之貿易，因競爭影響，運費極廉。載貨雖多，尙難獲利。

民國十四年進出口船數噸數均較上年減少。其中日德挪威和義俄各有增加。我國及其餘各國均減，而英噸爲尤甚。是年國內不甯，五卅慘案發生，國人抵制英日貨物及船舶。繼以海員罷工，廣州禁止英船。並與香港斷絕往來，沿海沿

江及外洋船舶均受影響。凡外洋船駛來上海者，均轉往日本而去。由大連天津運赴美國之貨，向由上海轉運者，均改道神戶運往。在華之英日船大都停駛，七月份及八月內若干時日，所有沿海沿江貿易，幾盡爲華船裝運。來自外洋之船，難於卸貨，仍多轉往日本，或新加坡起卸。九月間形勢稍覺和緩，英日公司船復能逐漸開班。冬季開始，海員罷工事解決，而貿易漸興。十月內情形尙未復原，內爭又起。交通困難，航業仍無樂觀。是年英船噸數受影響最大，由數年遞漲至去年最高之噸數，大爲降落，致減少一千二百七十餘萬噸之多。幾退與前四年卽民國十年之數相等。但日本噸數則並未減少，反增加三十二萬餘噸。我國噸數雖亦減少，但其中帆船減七十七萬五千餘噸，而輪船則增三十九萬餘噸。民國十五年進出口之船數較去年爲少，而噸數則增。英船仍占最鉅之數。去年所失之噸數稍已回復，惟仍未達前年地步。其次日本船艘數噸數亦增。我

國船頗受時局紛紜之影響，屢被徵軍用，甚有停駛以保安全者，故艘數噸數均甚減。美船則艘數減而噸數增，因其環行地球之巨艦來滬之故。挪威船亦有進步，德法和義丹俄均見增加。本年廣州汕頭抵制香港英船英貨，仍繼續進行。廈門上海亦尚抵制。漢口反英聲浪尤高。廣州於十月十日正式取消抵制，而糾察隊仍然繼續，十一月十五日始行撤銷。各處抵制之舉，均先後取消。英船在本年內固繼續受有影響，惟結果較去年為佳。

民國十六年進出口之船數噸數均較去年減少，船數為民國七年以來最低之數，噸數為民國十年以來最低之數。我國及英日美挪威法丹俄均減少，德和義葡瑞典則增多。長江方面因軍事及抵制影響，英日船一時間或全停或減班，而英船尤所如輒阻。太古洋行船員罷工，致七月至九月太古之船停航二月之久。是年英噸數減少七百三十八萬餘噸，雖仍維持其在華之第一位，但超過日本之數大見減

少。日本噸數亦較去年爲少，兼受抵制影響也。

第六節 英日在華航運勢力之比較

在華之航運大勢，英日兩國均在我國之上。其勢力尤堪注意，而兩國勢力之消長，亦頗有關係。歐戰起，英噸數年年遞減，日本則民國四年稍減外，年年遞增，然仍以英居首席。停戰後民國八年英噸立即大增，幾恢復戰前狀態。九年即超過戰前噸數，而年年遞增，日本噸數於歐戰停後仍繼續增進。十三年英噸數最高。十四年因五卅慘案之抵制，忽降落甚多。惟是年我國噸數反降，而日噸則升。十五年國內有戰事，我國噸數復大減，而英日噸數均升。十六年英日均因受抵制及戰事影響，而噸數低落，但我國噸數低落亦多。

在華往來外洋之噸數，英日兩國之比較，英國亦常超過日本。歐戰起後，英

日兩國均年年退步。民國七年停戰後，日本即由退而進，英國仍然退步。是年日本數超過英數之上，稱雄於一時，後仍繼續增進在英之上。至民國十二年英數仍恢復其超過日本之地位。十三年尤強於日本，但十四年因五卅慘案之抵制，則讓日本居其上。十五年仍然，十六年復在日本之上。

至往來中國各口之噸數，日本有進步，終不敵英。英自民國二年至四年有增進，五年至七年退步，然終在日本之上。八年則恢復至戰前狀態，此後年有進步。茲將英日兩國在華往來外洋及各口船舶勢力之消長，列二表如左：

英日兩國在華往來外洋船舶勢力消長表

年 別	英		日		本
	船 數	噸	船 數	噸	

民國元年	九·九七五	一〇·一一六·五三七	四·二三六	五·九五五·七五六
民國二年	一〇·〇六六	一〇·四一五·八六七	五·七〇九	七·七二二·一〇二
民國三年	九·九二四	九·八八四·八一	五·五〇五	七·七〇四·八九六
民國四年	九·六二五	八·五八〇·七四五	五·二五一	七·六九五·五七九
民國五年	一〇·〇一九	八·六〇三·六九一	五·八六九	七·五四一·一五〇
民國六年	八·九八九	七·二六三·四八九	五·八四二	七·一九八·八五九
民國七年	六·三八九	五·〇六四·一一五	七·四五二	七·四六五·四四二
民國八年	八·三一九	八·一四六·六一三	九·一三六	九·三六〇·四四九
民國九年	八·三九三	九·三〇三·八六六	八·〇六五	九·九二三·九三六
民國十年	八·九七一	一〇·〇二八·五八二	七·四七六	一一·二三七·四九二

民國十一年	八·六一九	一一·八〇三·三八七	七·二六七	三三·二五三·七六九
民國十二年	一〇·二六四	一四·四四九·四八三	七·四六三	三三·一三二·四五〇
民國十三年	一二·五一六	一六·五八二·〇六二	七·五九三	三三·九二一·六二七
民國十四年	七·九二二	一二·五五二·九三三	七·九六七	二四·六三四·〇七九
民國十五年	五·二六五	一一·一八三·三四五	八·三九四	二五·三五四·七五一
民國十六年	一一·五一一	一四·九六五·四三三	八·〇七一	二四·六六九·九八〇

英日兩國在華往來各口船舶勢力消長表

年 別	國別		噸 數	噸 數	噸 數	噸 數
	英	日				
	英	日				本

民國元年	二一·九三一	二七·九九〇	一九五	一五·八五五	三·九六一	六二九
民國二年	二二·一二〇	二七·七〇四	四三三	一七·〇〇七	一五·七〇〇	三八五
民國三年	二二·七八一	二八·九一〇	五九八	一六·六三八	一五·九七九	八七八
民國四年	二三·七一四	二九·〇九四	九一二	一四·八九〇	一六·一七七	四三七
民國五年	二四·一一三	二七·二三六	八八二	一五·七二九	一六·六九二	六八五
民國六年	二五·九一三	二六·三一二	七二八	一六·六一二	一七·三八二	七八八
民國七年	二四·六四五	二四·八四七	二五四	一七·五〇九	一七·八一七	九三一
民國八年	二七·七五六	二八·一三七	六九九	一八·〇四六	一八·一七二	〇〇〇
民國九年	三一·一五〇	三一·〇一一	八四一	一七·〇八七	一八·二六七	六五六
民國十年	二九·八八四	三二·二九七	八六三	一七·九〇九	三·六〇一	二九一

民國十一年	三一·四六五	三五·八九四·七五二	一八·〇一四	三·七〇七·五六九
民國十二年	三三·七九一	三七·五一五·七四七	七·六〇〇	三·一四六·一六七
民國十三年	三六·三七〇	三九·一三三·八六三	二八·七〇一	三·八三八·二五七
民國十四年	二九·〇一五	三〇·三八九·五五一	一九·二九四	三·四四七·〇三七
民國十五年	三一·二〇九	三六·四六一·七四五	三一·二六〇	三·五九四·〇九三
民國十六年	二二·二八〇	二六·二九二·六一六	一九·〇三四	三·〇七五·五五五

第六節 民國十六年進出口船舶概況

最近民國十六年在華航運情形，已如上節所述。茲更就中外船舶進口及出口之數，列表如下：

民國十六年進出口中外船舶表

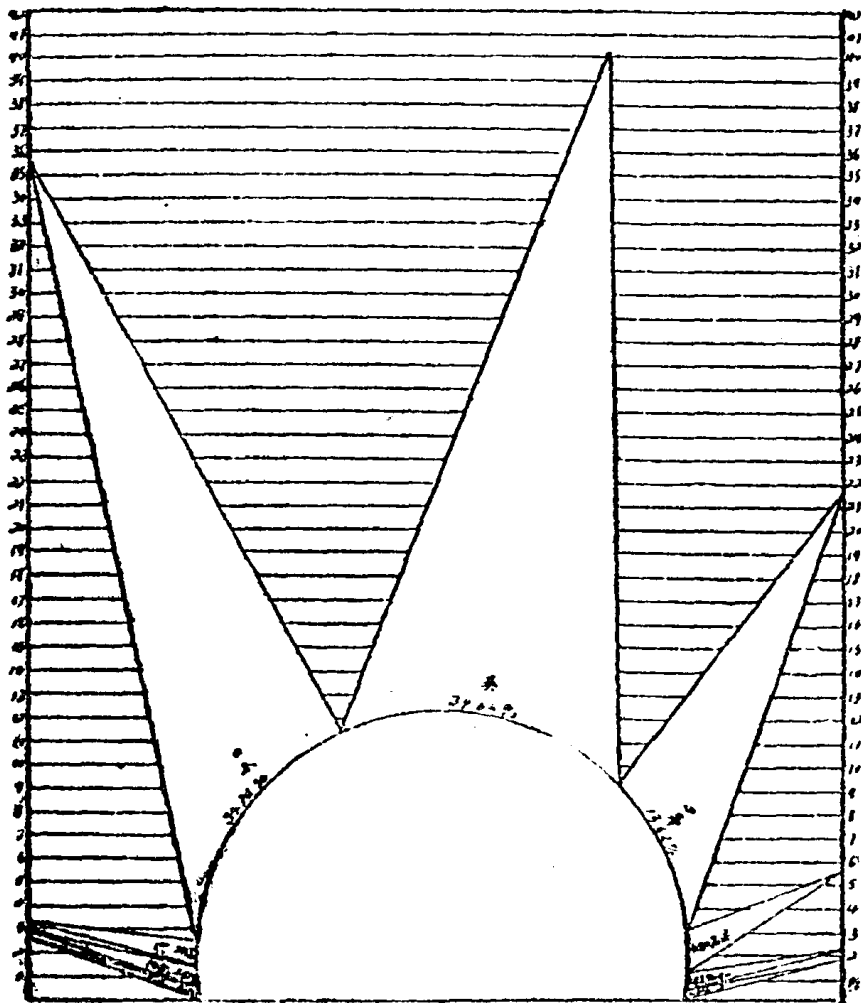
國別	進		出口		口共		計
	船數	噸	船數	噸	船數	噸	
中華	四〇・八三七	一〇・八〇八・二八六	三六・七〇一	一〇・八二八・一〇五	七九・五三八	二二・六三六・三九一	
英	一六・九〇九	二〇・一三三・〇三二	一六・八八二	二〇・一五五・〇一五	三三・七九一	四〇・二五八・〇四九	
日本	一三・五二九	一七・八二三・九九三	一三・五七六	一七・九三一・五三七	二七・一〇五	三五・七四五・五三五	
美	二・四三一	二・七八八・八六六	二・四二三	二・七八八・二四九	四・八四四	五・五七七・一二五	
德	四七七	一・六二八・二七三	四七八	一・六三三・四四四	九五五	三・二六〇・七二七	
挪威	九八三	一・四七〇・〇二七	九七六	一・四六二・五六一	一・九五九	二・九三二・五七八	
和蘭	三四五	一・二三六・七六八	三四五	一・二三六・七六八	六九〇	二・二七三・五三六	

法	七五四	九四八·九五五	七五〇	九四五·六一九	一·五〇四	一·八九四 六一四
義	六六三	四九六·五七六	六六四	四九六·二一九	一·三三七	九九二·六九五
葡萄牙	九五八	二九四·七五八	九五七	二九四·七七九	一·九二五	五八九·五三七
丹麥	一〇六	二六二·二〇四	一〇七	二六七·七三三	二二三	五二九·九三七
瑞典	一二八	一四八·四八二	一二八	一四八·四八二	一三六	二九六·九六四
俄	九五	一〇六·四五二	九八	一一〇·三三二	一九三	二二六·六八三
墨西哥	一	一·一八三	一	一·一八三	二	二·三六六
他國	一	三三八	二	三·七四〇	三	四·〇六八
共計	一七六·二〇七	五八·〇三八·二六	七六·〇六八	五八·一七二·五六九	一五四·二七五	一一六·二〇·七·五

民國十六年進出口中外船噸及其百分數比較，作圖表示如下：

民國十六年進出口中外船噸比較圖

噸數以百萬噸計



民國十六年進出口之中外船舶，更分別其為外洋往來及各口往來，分列二表如左：

民國十六年往來外洋中外船舶表

國別	進		出口		口共		計
	船數	噸	船數	噸	船數	噸	
中華	一八·七九	二·二四七·四二	一六·〇二七	二·二三一·六九三	三四·七四六	四·四七九·一三四	
英	五·七五	七·四七九·八七五	五·七八六	七·四八五·五五八	一一·五一一	一四·九六五·四三三	
日本	四·〇四三	七·三八五·九一三	四·〇二六	七·二八四·〇七七	八·〇七二	一四·六六九·九八一	
美	四七五	一·八八八·四〇四	五二八	一·九六〇·六一一	九九三	三·七七九·〇一五	
和蘭	二三三	七二六·九四五	二二三	七〇〇·六一五	四三五	一·四二七·五六〇	

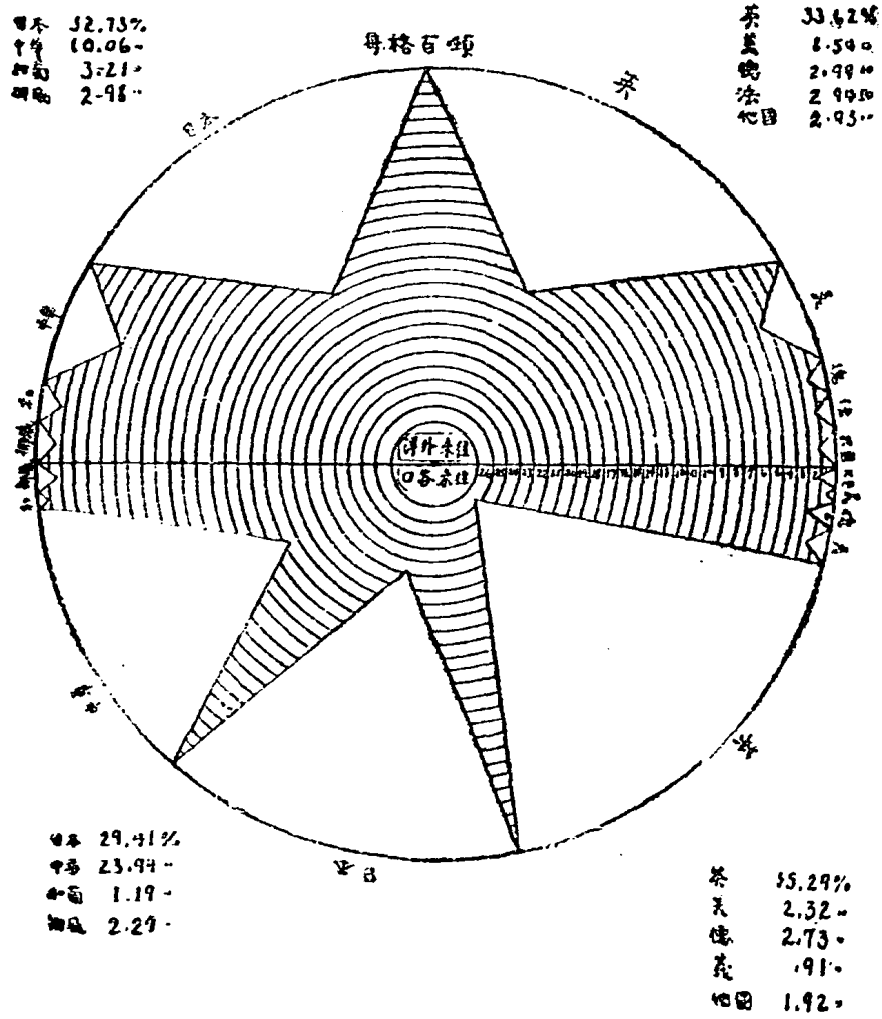
德	一九七	六八九・六四八	一八〇	六二五・一九五	三七七	一・三三四・八四三
挪威	四〇〇	六六四・九四七	四三四	六四五・二〇四	八三四	一・三二〇・一五一
法	二六二	六七五・〇七七	一三五	六三三・四二九	四九七	一・二九八・五〇六
丹麥	六四	一八六・七七七	六三	一七八・七七二	一二七	三六五・五四九
義	三五	一九八・〇二六	二六	一五二・五三七	六三	三五〇・五四三
葡萄牙	四七六	一二四・九〇二	四七一	一二三・五七三	九四七	二四七・四七五
瑞典	二七	八九・九九一	二七	八九・九九一	五四	一七九・九八二
俄	四八	六二・五二六	四六	六〇・二八一	九四	一二三・八〇七
墨西哥			一	一・一八三	一	一・一八三
他國			一	三・四二二	一	三・四二二

民國十六年往來各日中外船舶表

國別	進		口出		口共		計
	船數	噸	船數	噸	船數	噸	
共計	三〇.七三三	三三.三五〇.四五二	二六.〇五八	二三.一六五.二二	五八.七九二	四四.五二五.五三七	
中 華	三三.二一八	八.五六〇.八四五	二三.六七四	八.五九六.四二二	四四.七九二	一七.一五七.二五七	
英	一一.一八四	一一.六五三.一五六	一一.〇九六	一二.六三九.四六〇	二二.二八〇	二五.二九二.六一六	
日 本	九.四八六	一〇.四三六.〇九五	九.五四八	一〇.六四七.四六〇	一九.〇三四	二二.〇七五.五五五	
德	二八〇	九三八.六二五	二九八	一.〇〇七.二四九	五七八	一.九四五.八七四	
美	一.九五六	九七〇.四六二	一.八九五	八二七.六三八	三.八五一	一.七九八.一〇〇	

他國	一	三三八	一	三三八	二	六五六
墨西哥	一	一·一八三			一	一·一八三
俄	四七	四三·九二五	五二	四九·九五二	九九	九三·八七六
瑞典	九一	五八·四九一	九一	五八·四九一	一八二	一一六·九八二
丹麥	四二	七五·四二七	四四	八八·九六一	八六	一六四·三八八
葡萄牙	四八二	一六九·八五六	四八六	一七三·二〇六	九六八	三四二·〇六二
法	四九二	二七三·九一八	五二五	三三三·一九〇	一·〇〇七	五九六·一〇八
義	六二八	二九八·五六〇	六三六	三四三·五九二	一·二六四	六四二·一五二
和蘭	一三三	四〇九·八二三	一三二	四三六·一五三	二五五	八四五·九七六
挪威	五四三	八〇五·〇七〇	五四二	八一七·三五七	一·〇八五	一·六三三·四二七

民國十六年往來外洋及各口中外船舶噸數比較圖



以上往來外洋及各口之中外船舶噸數及其百分數，茲作圖比較如下：

第二章 英國在華之航業

第一節 總况

英人嘗云，英國無日落，蓋英國之殖民地徧於地球也。其所以能開闢與維繫此徧於寰球之殖民地者，則恃其航業也。其商業之所以能凌駕世界者，亦恃其航業之發達也。故英國以航業霸宇內，而各國急起直追，仍莫與之京也。英國於西歷一七五三年訂航海補助法，歐戰起後，造船業停頓，而商船又時有沉沒。於是對於獎勵航海尤爲猛進，遂有五大設施。（一）國營海上保險，（二）禁止商船輸出，（三）國訂租船費，（四）國營船舶，（五）國營造船所。至歐戰告終，五種設施始行停止。戰前英船二千一百餘萬噸，佔全世界商船總額之半。戰時損失七百餘萬噸以上。戰中諸設施，於國有利，於私人受損不少。停戰後英政府對於航

海事業，除澳洲及坎拿大外，一切讓諸私人經營。政府於一九二〇年設立航海委員會，以委員長一人政府委員八人航業代表委員五人組織之。以審查航業者之請願及主管官廳提出之問題，並指導統一及改良方法。又由政府指定各船共同航路，不許競爭。

英國在華之航業，在各國中無論外洋與沿海內河，均居第一位。輪船初至我國，以英船渣甸號 *The Jardine* 爲始。一八四四年大英輪船公司開中英航路至我國。一八六五年省港澳輪船公司設立，在粵航行。一八六七年太古洋行經理之中國航業公司。一八七七年怡和洋行經理之印度中國航業公司均至我國航行沿海與長江，於是英船在華之勢力日增。一八八八年英人利得爾造固陵號，圖由宜昌上航重慶，以四川之官民反對而止。一八九五年中日馬關條約開重慶爲商埠，利得爾乃乘機造利川號，於一八九八年溯航至重慶下流七涇之唐家沱。次年歸滬，

往來各口	進出口	
	進口	出口
共計	一五·六六五	一五·五四四
	一八·二七八·四七九	一八·一八三·二六六
	一一·一八四	一一·〇九六
	一一·六五三·一五六	一一·六三九·六六〇
	四七·六四五·〇九〇	三三·七九一
	三三·七九一	四〇·二五八·〇四九

第二節 太古洋行及其代理之航業

太古洋行 Butterfield and Swire 爲倫敦中國航業公司之大股東。中國航業公司 China Navigation Co. 爲西歷一八六七年英國人所設立，資本金一百萬鎊，總公司設於倫敦，從事東洋各港及中國河流之航業。一八七五年（光緒三年）開始長江航路，在中國之一切營業由太古洋行經理。太古洋行除爲該公司經理外，兼爲海洋輪船公司 Ocean Steam Ship Co. Ltd 中國互助輪船公司 China Mutual S.

N. Co. Ltd. 太古製糖公司 Taikoo Sugar Refining Co. Ltd. 香港造船所 Hongkong
Taikoo Dock Yard and Engineering Co. Ltd. 之代理店。故自行運載之貨物不
少。且到處有支店，在東洋一帶頗占勢力。其各港之水陸設備亦佔優勝之地
位，在華之信用甚厚。現有江海輪船八十五艘，總噸數達十六萬八千五百噸。
航路遍中國，營業之廣大，非招商局之所能望其肩背。民國十四年五卅慘案後大
受影響。如長江南北洋各路之輪船，均因水手及碼頭幫罷工，並客商停止搭載。
其船因而停班三月之久，即開行亦放空船。其損失不下六七百萬元，不意至冬初
江西戰事發生，復為該行振興之機會。在四十日內即淨餘八百餘萬元，五卅時之
損失收回而有餘，至今則各路激增，生意更巨。

太古洋行經理之藍綫船，即海洋輪船公司及中國互助輪船公司所共同經營。
其船之烟囱塗以藍色，放稱藍綫 Blue Line。其本名為 Alfred Holt and Co.，故

亦稱 Holt Line，藍烟囪輪船碼頭 Holt Wharf 即該公司之產，亦由太古經理。

太古洋行所經理之航綫及其船舶艘數噸數如左：

(一) 外洋航路

1 利物浦東洋綫 寄港地不一定 月約一次
臨時貨物船則入港之處多

中國互助輪船公司定期不定期，臨時船三四千噸以至五六千噸。

海洋輪船公司定期不定期，臨時船五千噸以至一萬噸。

2 中美綫

藍烟囪代理 Frank Waterhouse 及自有船四五艘

3 香港南洋綫

由香港或經汕頭
廈門至新加坡

每週一次

貴陽 二·六四四 安徽 三·四九四 瓊州 二·六五三

廣東 二·六二六 安東 三·四九四

五艘

4 香港盤谷綫 由香港或經汕頭至盤谷 每週一次

發元 二·六二六 金華 二·二〇七 張家口 二·六五五

江蘇 二·六六一 廣州 二·六二六

五艘

5 澳州綫 上海香港呂宋 新金山

常德

二艘

太平

6 香港海防綫 由上海派船過香港 搭貨客至北海海口

(二) 近海航路

1 上海天津綫 上海威海衛烟台天津 結冰期則至秦皇島 每週一次

奉天 一·七六五 通州 二·一〇四 城都 二·二一八

五艘

2 上海安東綫 上海烟台天津大連 營口牛莊安東 每旬一次冬季停開

大名 二·二〇九 南昌 二·四八五
牛莊 二·四八五 南甯 二·四八五
四艘

3 上海青島綫 每週一次

綏南

4 上海大連綫(經青島) 每週一次

廣西 一·九八五

重慶 二·一七一 兼行長江 二艘

5 上海甯波綫 每週一次

新北京 二·八六六 一艘

6 上海廣東綫 上海廈門汕頭 每週四次
香港廣州

臨安二·二一一 漳州一·九四八 湖北一·九五二 德安二·二〇二 梧州二·〇〇二

九艘

鎮江一·九八五 甯波一·九八六 九江一·九八五 浙江二·一七二

7 廣東青島綫 廣州香港汕頭
廈門上海青島

綏陽 二·五九〇 新疆 二·六四六 山東 二·五四九 四川 二·五九〇 七艘

鎮安 二·二〇九 蘇州 二·五九〇 新甯 二·五五五

8 廣東牛莊綫 廣州香港汕頭上海
烟台營口大連牛莊
甯海 二·四八五 涼州 一·九九九 甘州 一·八六二 六艘

雲南 一·九五三 蘆州 二·〇〇〇 穎州 一·九九二

9 廣東天津綫 廣州香港汕頭青島威海衛
烟台天津或不至某港
夔州 二·〇〇一 瀘陽 一·九五六 三艘

惠州 二·〇〇一 其他 二·〇〇一

蕪湖 一·九九二 行汕頭大連 直隸 一·八六二 行汕頭蕪湖漢口

北海 一·九九二 行香港蕪湖 山西 一·九八四 行汕頭甯波牛莊

西安 一·六五四 行香港牛莊

佛山 金山 泰山 龍山 行香港廣州

(三)長江航路

1 上海漢口綫 上海鎮江南京
蕪湖九江漢口 每週六次

武昌 三·二〇四 安慶 二·七三二 大通 二·五四八 溫州 三·一一二

黃浦 三·二〇四 鄱陽 二·五五一 吳淞 三·四二六 盛京 一·六五〇

街定 金堂 重慶 二·一七一 兼至大連

吉安 一·二一七 至沙市 湘潭 一·一九五 兼至湘潭

長沙 二·四九三 沙市 一·〇九〇 洞庭 二·〇三六 以上三艘兼至宜昌 十六艘

2 漢口宜昌綫 漢口經岳州監利
至宜昌 三日一次淺水時期一部停開

長沙 二·四九三 沙市 一·〇九〇

洞庭 二·〇三六 三艘

3 漢口湘潭綫 漢口岳州
長沙湘潭 每週二次

吉安 一〇二二一七 二艘 冬季停開以小輪船及拖船代之
湘潭 一〇一九五

4 漢口常德綫 漢口經沅江 益陽至常德 每週二次

小輪船及拖船

5 宜昌重慶綫 宜昌夔州 萬縣重慶 每週二次

深水期 萬通 一〇二一四 萬流 一〇二一四 萬縣 八六七
淺水期 蜀通 二七一 蜀定 二九六 嘉定 二〇七 七艘

太古洋行所有及其經理之在華各埠碼頭如左：

上海 法租界黃浦灘太古碼頭 中國航業公司所有
上海 浦東華通碼頭 中國航業公司所有

上海 浦東浦東碼頭 中國航業公司所有
上海 浦東藍烟囪輪船碼頭

青島 威廉碼頭
天津 英租界

鎮江 英租界
南京 下關江口

蕪湖 江口

安慶 小南門外

九江 龍開河東即特別區海關
西邊太古巴沙蘆船

長沙 小西門外

沙市 竹架子洋碼頭

廈門 磁街

汕頭 太古一號二號
三號四號碼頭

營口 海關西

第二節 怡和洋行及其代理之航業

怡和洋行即渣甸洋行 *Jardine, Mathson and Co.*。當英國東印度公司解散時，公司人員威廉渣甸氏 *Dr. William Jardine* 詹姆士馬孫氏 *James Mathson* 及麥格奈氏 *H. Magniac* 共組織一公司。是為怡和洋行之前身。西歷一九零五年變為股份公司，經理印度中國航業公司之航務。印度中國航業公司 *Indo China Steam Navigation Co.*，創設於西歷一八七五年，資本金一百二十萬鎊。總公司設

于倫敦，其事業偏重于印度，故孟買甲谷陀馬德里斯等處爲其勢力根據地。並從事東洋各港及中國河流之航運，所有船舶在中國近海航路約六萬噸。長江本支流各航路一萬五六千噸。一九一九年歐戰終結後，與其合資聯辦之美滿輪船公司派專員來滬，開發遠東航業，以該公司之船行中英，美滿之船行中美。遠東方面之營業，委託怡和洋行經理。

怡和除代理印度中國航業公司之業務外，並代理上海虹口棧橋公司 *Shanghai and Hongkong Wharf Godown Co., Ltd.*，日本內外海運公司 *Naiwai Kaifu Kabushiki Kaisha* 之營業，亦兼營諸種貿易。在香港有製糖業，在上海有紡織織物工場，從事棉布及其他之輸出入，頗爲便利。而成績良好，爲太古之次。在外洋之航路兼爲愛拉曼 *Filerman and Bucknell S. S. Co.*，及美滿綫 *American and Manchurian Line* 之代理店。

怡和洋行所經理之航綫，及其船舶艘數噸數如左：

(一)外洋航路

1 甲谷陀神戶綫 甲谷陀檳榔嶼新加坡香港 每月一次
汕頭上海門司神戶

吉生 五·八四七 福生 三·一〇〇

和生 五·六九八 南生 四·〇三五

四艘

2 上海倫敦綫 上海日內瓦
馬賽倫敦

印度中國航業公司之貨船月行兩艘客船月行一次

3 歐美綫 由紐約溫哥華日本
經上海至歐洲

美滿綫之船二艘

4 紐約遠東綫 紐約日本大連上海香港
新加坡馬尼拉基隆

愛拉曼公司之船

5 香港海防綫 每二週一次

吉星 一·九八四 一艘

6 香港盤谷綫 經汕頭 廈門 每旬一次

瑞生 三·二二九 怡生 一·八四四

財生 二·三五八 三艘

7 婆羅洲綫 每二週一次

顯生 二·九二九 二艘
茂生 三·三七二

(二) 近海航路

1 上海天津綫 上海威海衛 烟台天津 每三日一次

阜生 二·一四九 昌陞 一·九八九

利生 一·六五五 捷陞 一·九八九 四艘

2 上海廣東綫 上海福州廈門汕頭香港廣州 往返航行或不至某處 每二日或三日一次

明生 一·六五〇 原生 三·二二九
福生 三·一〇〇 三艘

3 廣東天津綫 廣州香港汕頭上海青島威海衛烟台天津 每週一次
或不至青島威海衛烟台

威陞 一·八六五 定生 二·二五六 日陞 二·二八四 五艘
富陞 二·二八四 合生 五·六九三

4 廣東青島綫 廣州香港汕頭上海青島

廣生 二·二八三 澤生 五·八四七 四艘
恆生 五·四一五 貴生 二·三二〇

5 上海營口綫 上海烟台天津營口

裕生 三·四六〇

(三) 長江航路

1 上海漢口綫 上海鎮江南京 每週四五次
蕪湖九江漢口

隆和三·九二三 瑞和二·六六七 吉和二·六六五 公和四·六三六 慶和一·六一七 八艘
 聯和二·八六七 德和三·七七〇 平和二·六七一 湘和二·六七一 明生一·六五〇

2 漢口宜昌綫 漢口岳州 沙市宜昌 每週一次

江和 二·四七五 同和 一·三三七
 湘和 二·六七一 平和 二·六七一 四艘

3 宜昌重慶綫 宜昌夔州 萬縣重慶

峽江 恆和 二四八 慶和 一·六一七
 福和 九五三 順和 二二〇 開和 一·三一一

4 漢口湘潭綫 漢口岳州 長沙湘潭 每週一次

昌和 一·〇六五 二艘
 漢和 二四八

怡和洋行所管在華各埠之碼頭如左：

上海 虹口華順碼頭

青島 威廉碼頭

天津 英租界

鎮江 英租界

南京 下關江口

蕪湖 江口

安慶 小南門外

九江 龍開河東即特別區海關西邊
永泰鼉船

長沙 大西門外

沙市 竹架子洋碼頭

汕頭

廈開 磁街

營口 海關東

第三節 隆茂洋行代理之航業

隆茂洋行 Mackinnon, Mackenzie and Co., 經營一般輸出入業及航業，在上海代理大英輪船公司 Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. 在華之航業。

又代理東澳輪船公司 Eastern and Australasian S. S. Co., 及英印輪船公司 British

India S. S. Ltd, 之航業。

英印輪船公司其總公司在倫敦，乃買收舊日之亞卜加綫 *Apnar Line* 而成立。大英輪船公司又名鐵行火輪船公司。在東洋方面為開始歐亞連絡航路之最早者。基本亦最固，為英國皇家貼費之唯一正式郵船。係一八三七年設立。一八四四年經英政府准許開中英之航路，其組織頗偉大。廣開航路於世界各處，為世界各輪船公司中之最著名者。共有船舶五十七艘，五十八萬三千餘噸。現為歐洲航運業公會首席。其總公司在倫敦，上海以隆茂洋行為其代理店。其倫敦上海綫之船，以乘客為主，兼載進出口貨，中英郵件亦歸其遞寄。其船期有限定，運貨者亦多樂就之。上海英商採辦湖絲與華茶出口，因其船艙較他家為優，爭裝其船。絲茶運歐以該公司之承運占第一位，年獲巨利。民國十六年受中國內戰與抵制影響，該公司進口運輸一落千丈，幸出口貨未跌，搭客營業起色，未受

大損。

隆茂洋行所經理之航綫及其船舶艘數噸數如左：

1 倫敦橫濱綫 倫敦孟買哥倫布檳榔嶼新加坡香港上海
門司神戶橫濱回航經馬賽東來經長崎 月約一次十四日

大英輪船公司之船

開許茂 Kashmir 九·一三五 開許門 Kashgar 九·〇〇五 開來 Kalvan 九·一四四
卡摩拉 Karnata 九·一二八 孟多愛 Moldavia 一六·四三六 蒙古 Mongolia 一六·五〇四
馬爾華 Malwa 一〇·九四一 特爾塔 Delta 八·〇九七 倫泡來 Ranpura 一六·五八五
加茂林 Comorin 二五·三二二 萊華品地 Rawalpindi 一六·六一九 開伐 Cathay 一五·一〇四

定期不定期船共十八九艘

2 甲谷陀神戶綫 甲谷陀新加坡香港 每月一次
上海神戶

英印輪船公司四千五百噸至六千噸之船四五艘多臨時船

3 上海孟買綫 上海香港新加坡
古倫母孟買 每月一次

英印輪船公司之船

4 上海澳洲綫 上海澳洲各處

東澳輪船公司之船

隆茂洋行於一九二〇年由江南造船廠造隆茂號輪船，六月開航宜昌重慶間。

此船淨噸數六百七十五噸，為宜昌重慶航路中最大最新式之船。而速力設備等均較以前各船為優。

第四節 怡泰洋行及其代理之航業

怡泰洋行 Glen Line Eastern Agencies Ltd. 即英國航業界改革先進之愛德公司 Elder Dempster and Co., 其總公司在利物浦。其所行之航綫名格林綫 Glen

Line，在華之經理店華名怡泰。英商船之改用摩托引擎，廢煤燃油，變尖底爲平底，以該公司爲始。在歐戰時獲利八九千萬元。收買上海德商禪臣洋行行址，以美金二百五十萬元建造七層純石洋房，矗立外灘北京路口，與怡和對峙者，卽怡泰也。上海碼頭在虹口。

怡泰又經理英國皇家郵船公司 Royal Mail Steam Packet Co.，曉霞綫 Shire Line 之船。民國十六年美國維斯福公司航行美亞之船亦託怡泰代理。怡泰又兼營保險業，爲皇家保險公司 Royal Insurance Co., Ltd. 之代理。

怡泰洋行所經理之航綫，及其船舶艘數噸數如左：

1 倫敦神戶綫 倫敦坡西上古倫母彼南新加坡
香港上海神戶

愛得公司格林綫一萬二千噸之船十七艘

2 太平洋綫

英國皇家郵船公司曉霞綫七八千噸以至九千噸之船六艘

3 紐約印度綫

美國羅斯福公司摩托輪一萬二千噸之船十八艘

第五節 仁記洋行及其代理之航業

仁記洋行 Gibb Livingston and Co., Ltd. 在香港稱叻行洋行。營保險業，輸出入業及電氣公司之代理船舶之代理，在澳洲及南洋頗有勢力。民國十一年蘇格蘭內司公司 Leith Wm, Thomson and Co., 之平恩綫 Ben Line 輪船特開桑斯波亞上海班，委上海仁記洋行為遠東總經理。此路祇一家獨行，故進口生意甚佳。該公司又以英輪至遠東十九均不赴小呂宋。渠則兼行之。民國十五年英商輪均衰落，該公司因得力於來貨之多，故尙可維持。

仁記洋行經理之航綫如左：

- 1 上海桑斯波登綫（桑斯波登小呂宋上海）每月三次
內司公司平恩綫之輪船十四艘

第六節 昌興輪船公司之航業

昌興輪船公司即加拿大太平洋洋輪船公司 (Canadian Pacific Ocean Services, Co. Ltd. 總公司在倫敦，為連絡加拿大太平洋鐵路之唯一航業。在溫哥華與鐵路接而至哥海克。由此與本公司之連絡船及其代理營業之愛蘭綫 *Allan Line S. S. Co.*，連接而至里巴波維。日本東洋汽船未開始北美航路時，本公司與美國太平洋郵船公司 *Pacific Mail S. S. Co.* 皆非常之盛。及競爭之船增加，則不如昔矣。昌興公司經營之航綫如左：

1 溫哥華馬尼拉綫(溫哥華經橫濱神戶長崎上海香港至馬尼拉二十一日)

亞細亞皇后 Empress of Asia 115,400 加拿大皇后 Empress of Canada 111,200

法蘭西皇后 Empress of France 114,500 俄羅斯皇后 Empress of Russia 113,100

此外不定期貨物船因在中國南洋及日本方面有輸出入貨物之必要則臨時由溫哥華發船

第七節 德忌利輪船公司之航業

德忌利輪船公司 Douglas Steamship Co. 在香港各公司中有甚古之歷史。專從事中國南部航路，在中國未失台灣之前，有淡水香港間航路，獨占台灣與中國南部間之運輸，一時頗為興盛。及日本大阪商船會社開始中國南部航路後，不堪大阪之競爭，遂由台灣撤退。大阪向基隆輸入日貨，德忌利由香港運台貨物之機會

喪失，漸不如昔日之盛。然其船舶在近海中為最優良者，遠勝於大阪之船，運價亦較高。故貨運多為大阪所奪。但乘客便利，故自南洋歸來之華僑，為德忌利所獨占。其勢力尙不可侮，香港之德忌利拿蒲那公司 Douglas, Ilopriuk and Co. 亦經營德忌利公司之業務。

德忌利公司經營之航綫如左：

1 香港南洋綫

2 香港福州綫
香港汕頭
廈門福州

3 香港汕頭綫

一週二次

一週二次

第八節 寶恩公司代理之航業

寶恩公司 Bowen Co. 為英國東方輪船公司 British and Oriental Steam

Navigation Co. 之代理店，從事之航綫如左：

1 倫敦東洋綫 月約一次不定期

往航 倫敦薩扎波脫漢堡洛特丹新加坡香港上海神戶橫濱海參崴

回航 海參崴上海香港新加坡西士洛特丹漢堡薩扎波脫

六千噸之船六艘

第九節 省港澳輪船公司之航業

省港澳輪船公司 Hongkong, Canton and Macca Steamboat Co. 係西歷一八

六五年創立，為在中國最早之輪船公司。居香港之英人及葡萄牙人所經營。在

香港廣東間航路中之最大者，其業務之一部委託太古洋行。其航綫如左：

1 香港廣州綫 每日二次

- | | | | | |
|---------|------------------|------|-------|----|
| 金山 | 二·七七三 | 泰山 | 三·一七三 | 四艘 |
| 龍山 | 三·〇六八 | 佛山 | 二·六一六 | |
| 2 香港澳門綫 | 二艘 | 每日二次 | | |
| 3 廣州澳門綫 | 一週三次 | | | |
| 4 廣州梧州綫 | 廣州三水肇慶
德慶都城梧州 | 一週三次 | | |

第十節 天和洋行之航業

天和洋行 *Bankers and Co.* 其總行在香港，梧州南甯有分行，資本金二十萬元。以電船航行西江，爲西江各航業中之較大者。其航綫如左：

- 1 梧州柳州綫
- 2 梧州南甯綫
- 3 南甯百色綫

4 梧州香港綫

第十一節 西江航業公司之航業

西江航業公司 West River British S. S. Co. 爲省港澳輪船公司，中國航業公司，及印度中國航業公司三家所共同組織。在香港以太古洋行爲代理店。專從事西江之電船航行，爲西江各航業中之較大者，其航綫如左：

1 梧州南甯綫

2 梧州香港綫

第十二節 亞細亞煤油公司之航業

亞細亞煤油公司 Asiatic Petroleum Co. 從事蘇門臘拉東洋及美國間運送煤油，

及其自用品。約於民國初元在宜昌設立支店，專運煤油。約在民國四五年時，自以安瀾號一船運油赴宜昌上游至重慶。回航則受僱於他公司，爲之運豚毛及其他四川輸出品。以其運費償其運油之費，嗣後增富江韓江二船航行長江。

第十二節 新其昌洋行代理之航業

新其昌洋行 *Furness, Withy and Co.* 卽旗昌洋行 *Shevan Tomes and Co.* 之改稱，英美共同出資經營，其業務甚多，而以船舶代理業爲主。嘗爲美亞輪船公司 *American Asiatic S. S. Co.* 菲律賓輪船公司 *Philippine S. S. Co.* 東非綫 *Oriental African Line* 等之代理。現僅爲英國太子輪船公司 *Prince Line* 之代理。其航綫如左：

1 紐約中日綫(紐約日本中國尼古斯)

太子輪船公司五千噸以至八千噸之船八艘

第十四節 其他各家之航業

福州方面尙有英商數家，以小輪航行，其公司及航綫如左：

英和公司 福州三都澳綫 二艘

福州興和綫 二艘

福州泉州綫 一艘

乾記洋行 福州三都澳綫 一艘

裕昌洋行 福州泉州綫 一艘

永廠公司 航行福州馬尾尙乾長樂潭頭長門陽門珠湖瑯頭大鄉洪山橋水口等

各地

第三章 日本在華之航業

第一節 總 况

日本於西歷一八七〇年始有輪船公司，由政府援助商人成立。一八七五年定航業爲民營，由國家補助。是年日本郵船會社收買美國太平洋輪船公司之上海橫濱航路，航行上海橫濱間。中日戰後，日本得我國賠款，用之於航海。一八九六年訂航海獎勵法及造船獎勵法，航行中國綫南洋綫印度綫澳洲綫歐洲綫皆有補助。一八九八年大阪商船會社開長江航路。一九〇三年日本郵船會社亦航行長江。一九〇四年湖南汽船會社開漢口湖南航路，旋大東汽船開上海蘇州杭州航路。一九〇七年日郵及大阪均放棄其長江航行權，與湖南汽船會社大東汽船會社

合組日清汽船會社。並開長沙至常德及九江至南昌航路。於是日本在我國內河之航權，集中於日清，而日郵大阪則注力於南北洋及外洋。歐戰起後，日本以航海致富。停戰後益致力於航業，造船補助以期滿而廢。乃對於船舶材料免進口稅，並補助製鐵鋼業，以間接為造船之補助。其航海之補助，則有遠洋之北美綫南美綫定期郵船之歐洲綫北美綫澳洲綫近海之中國南洋朝鮮台灣各綫。

日本在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數，十五年占百分之一八·六五。十六年占百分之一七·五七，均在英船之次，各國之上。噸數十五年占百分之二八·九二。十六年占百分之三〇·七六，均在英之次，各國之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

日本在華進出口船舶表

項 別	民國十五年		民國十六年		
	船 數	噸	船 數	噸	
往來外洋	進口	四・四四五	七・七九七・四九	四・〇四三	七・三八五・九三
	出口	四・四一九	七・五七・六〇二	四・〇二八	七・二八四・〇七七
往來各口	進口	一〇・六二八	一一・七三七・八九五	九・四八六	一〇・四二八・〇九五
	出口	一〇・六三三	一一・八六六・一九九	九・五四八	一〇・六四七・四六〇
共 計		二九・六五四	三八・九四八・八四四	二七・一〇五	三五・七四五・三三五

第二節 日本郵船會社及其收併之航業

日本郵船會社 Nippon Yusen Kaisha 係西歷一八七四年（明治七年）與我國招

商局同年先後創立，爲日本最大之輪船公司，初辦時祇東京丸西京丸二艘。一八七五年收買美國太平洋輪船公司之上海橫濱間航路，遂開始航行上海橫濱間。一八八六年開長崎天津航路，受日政府補助。一八九五年日本依馬關條約得宜昌重慶間及上海蘇州杭州間之內河航行權。一九〇三年該社以日金二百五十萬元收麥邊公司長江航路之輪船及碼頭（今上海匯山碼頭）並其他一切權利，乃開始航行長江。一九〇六年法國東方輪船公司亦航行長江，招商太古怡和三家聯合。日船感受困難，該社乃將其長江航業與大阪商船會社之長江航業及湖南汽船會社大東汽船會社共組織日清汽船會社。而日本郵船會社則從事於外洋及中國近海航路，並與美國北太平洋鐵路公司訂立客貨契約，該社之歐洲綫爲一定行程之郵船。民國九年有船八艘，其最大者不過五千噸以至七千噸。民國十一年因此綫之英法公司改用巨輪，該社謀與競爭，急造一萬二千噸之榛名丸箱根丸白山丸三艘，並將行中

美一萬一千噸之伏見丸香取丸諏訪丸調赴歐洲綫內。擴充至十一艘，每十四日開行一班，絕不脫誤，且加增各船發動機馬力。上海至倫敦原行四十五日者改爲四十一日，船價較英船低廉四鎊。其太平洋中之西雅圖一綫，亦與美商提督公司競爭。上海至西雅圖票價，美船須售滬洋七百餘元。該社祇售日金二百餘元，故旅客亦不弱於美船，惟日人乘者尤多。其紐約綫因與英美競爭，民國十六年將十一年將東洋汽船會社之南北美航業歸併。一船改換新機，加增馬力，改燃石油。上海至紐約行程減至五十日。民國十五年將東洋汽船會社之南北美航業歸併。

東洋汽船會社 Toyo Kisen Kaisha (T. K. K.) 創立時，資本日金七千二百萬元，航行中美。維時太平洋上最著名之日本船，爲日比五艘。初以天洋丸地洋丸二船航行，地洋丸失事後，另造春洋丸補充之。中美郵船有二萬噸排水量者，以天洋丸春洋丸二船爲始。日本船用歐美式而純用美國人管理營業，以該社爲始。

歐戰時獲巨利，乃大造新船，行中日南美綫，以一萬二千噸之銀洋丸安洋丸樂洋丸三船航行。北美綫則加入高麗丸西比利亞丸二等船二艘。民國九年又向日政府租用沒收德國二萬五千噸巨輪大洋丸一艘。於是北美綫五艘，南美綫三艘。其所添建之新船有一萬噸者十八艘，即巴洋丸香洋丸墨洋丸靜洋丸壽洋丸等。民國十二年後，中美間航業之競爭過烈。該社行輪過多，遂遭失敗。其所借之安田銀行巨款，催逼過甚，至民國十五年不能支持，經磋商半載，日政府派遞信大臣安達氏出任調停，將南北美兩綫完全併入日本郵船會社接管，東洋汽船會社仍占股份二分之一，而T K K之名義從此廢除，扇子旗不復見於太平洋面矣。

日本郵船會社在北美綫祇內有西雅圖綫而無舊金山綫，久擬開行，而格於東洋汽船會社之專航，得政府之特許。自收併東洋汽船會社之後，太平洋上之日輪乃得航運權之統一，並可完全其世界航路二十一綫矣。接辦以來，北美仍爲五艘，

南美則加入墨洋丸爲四艘，爲對於美商大來之競爭，又請得日政府允可，年助日金五百萬元，以十年爲期，又另發社債三千萬元，在英國格拉司古船塢定造三萬噸排水量二萬二千噸淨量之油機新郵船五艘，以三艘擴充北美綫，二艘加入南美綫，欲倒美船，獨霸太平洋之航業。惟民國十六年北美航業受時局影響，中美間貨運大爲減色。該社中美航業遠不如大來之五總統船，中國湖絲之運美者，該社較美船不過得十之三。但日本去美之貨較美船略多，故其東行紐約之船增行基隆一埠，兼裝台灣貨以補華貨之不足。而西航紐約之船，有時祇到日本爲止。貨客則用他船轉運至滬，以免多繳噸稅，而減虧折。南美四船以行船較少，業務較北美稍佳，其行歐美之船共六十七艘，裝載量達五十八萬淨噸。

該社中日甲谷陀綫船十艘，共六萬八千噸。此綫與大英太古怡和聯盟，至中日間之單行綫，因得日政府補助金，每年日金二百五十萬元，故南北洋航路盡量擴

張。民國十六年因各埠抵制與工潮未息，營業不振，獨聯絡快船以求過於供，其長江航綫已劃歸海軍部管理。營業以裝運大冶之漢冶萍公司鑛鐵爲主，兼運蕪湖雜糧赴日。長江戰亂時，該社之船由軍艦護行。漢冶萍公司由國民政府收管後，日本因債權關係，及八幡鐵廠必需大冶鋼鐵砂之故，與國民政府交涉，力爭大冶之鑛砂。日本有優先權，不特其鐵業所關，亦其航業所關也。

綜計日本郵船會社外洋近海長江等航路二十一綫，使用船一百十六艘，淨運量七十七萬四千噸，最大之船達二萬餘噸。此外尙有不到上海之航路，在南洋三綫七船，朝鮮三綫六船，台灣四綫十一船，小樽樺太釧路亞港等等九綫三十九船，營業極鉅，海程二十餘萬里。其在華之支店，爲上海漢口廣東香港青島天津六處。

日本郵船會社經營之航路及其船舶噸數如左：

(一) 外洋航路

1 歐洲綫 橫濱 神戶 門司 上海 香港 新加坡 檳榔嶼 哥倫布 亞典 蘇彝士 綏港 那不勒斯 馬賽 甲谷 陀倫 敦 五十日 定期綫 二週一次

榛名丸 一二〇〇〇〇 白山丸 一二〇〇〇〇 香取丸 一一〇〇〇〇
 箱根丸 一二〇〇〇〇 伏見丸 一一〇〇〇〇 諏訪丸 一一〇〇〇〇

賀茂丸 鹿島丸 各約五千噸至七千噸 北野丸 十一艘
 左渡丸 熱田丸

2 紐約綫 東航 走太平洋 巴拿馬 至紐約 兼至大沽口 西航 經蘇彝士 運河 入大西洋 至北美之斐省等埠

甲谷陀丸 前喬丸 愛岩丸 一〇〇〇〇〇 里摩丸 高岡丸 辦拉加丸 十一艘
 武豐丸 烏羽丸 飛鳥丸 一〇〇〇〇〇 津山丸 龍野丸

3 舊金山綫 香港 上海 長崎 神戶 橫濱 火奴魯魯 舊金山

天洋丸 二〇〇〇〇〇 大洋丸 二〇〇〇〇〇 西比利亞丸
 春洋丸 二〇〇〇〇〇 高麗丸 五艘

4 上海西雅圖綫 上海 香港 門司 橫濱 西雅圖 定期綫

加賀丸 七〇〇〇
橫濱丸 七〇〇〇

四艘

5 大連西雅圖綫 日本大連青島西雅圖

常豐丸

七艘

6 南美綫 中國日本墨西哥阿根廷巴西

銀洋丸 一二〇〇〇〇
安洋丸 一二〇〇〇〇

樂洋丸 一二〇〇〇〇
墨洋丸 一〇〇〇〇〇

備後丸

五艘

7 北歐綫

松江丸 八二〇〇〇
對馬丸 六八〇〇〇

加立爾丸 七二〇〇〇
豐岡丸 八六〇〇〇

四艘

8 南歐綫

但馬丸 七三〇〇〇
豐喬丸 七六〇〇〇

狄古拉丸 八五〇〇〇
立司本丸 七五〇〇〇

四艘

9 利物浦綫 不定期 四週一次

里昂丸 八・八〇〇
立摩丸 八・四〇〇

10 漢堡綫 不定期 四週一次

亞丁丸 六・五〇〇 (行德比英) 松本丸 八・二〇〇 (行德比和)
敦賀丸 六・三〇〇 (行德和比) 水戶丸 八・八〇〇 (行和德比)

11 澳洲綫 橫濱大阪神戸長崎香港馬尼拉 達雀，色斯對，博里斯本，西內，至美奴博恩，三十九日 每月一次

丹後丸 三島丸 三艘
安藝丸

12 甲谷陀綫 橫濱神戸門司上海香港 暹羅仰光新加坡檳榔嶼

門司丸 秋田丸 阿波丸 大阪丸 山形丸
德島丸 長野丸 錫蘭丸 鳥羽丸 盛岡丸 十艘

13 孟買綫 神戸門司上海香港新加坡馬尼拉哥倫布孟買 兼行錫蘭

佐渡丸 丹波丸 彼南丸 靜洋丸
函館丸 蘭貢丸 室蘭丸 廣永丸
八艘

(二)近海航路

1 阪神上海綫 大阪神戶
三日一次

山城丸 摩耶丸 笠置丸
近江丸 生駒丸

2 神戶上海綫 神戶長崎上海
聯絡快船

長崎丸 四艘
上海丸

3 橫濱上海綫 橫濱神戶上海
五日一次

筑波丸 六甲丸 四艘
伏見丸

4 門司上海綫 三日一次

天城丸

5 名古屋上海綫 五日一次

泰安丸
阿蘇丸

6 北海道上海綫 七日一次

新瀉丸 經根室露多布等埠
大連丸 經鹿兒島尾道等埠

7 大阪青島綫 大阪神戶門司青島

二週一次

春日丸

8 神戶天津綫 神戶大阪門司天津

五日一次

南嶺丸 景山丸
北嶺丸 營口丸

9 橫濱牛莊綫 橫濱長崎天津牛莊 一週一次

竹島丸 相模丸
淡路丸 勝浦丸 四艘

10 上海大連綫 上海天津大連

玄武丸

(三)長江航路

1 日本漢口綫

若松丸(若松上海大治) 松浦丸(若松八幡大治漢口) 大築丸(若松八幡上海)
豐浦丸(若松上海蕪湖大治) 神威丸(若松上海蕪湖漢口) 高砂丸(八幡直放大治)
大治丸(八幡大治漢口) 富浦丸(八幡雙子上海大治) 廣東丸(若松八幡大治漢口)
天山丸(八幡長崎神戶大治) 一陽丸(若松八幡上海漢口) 萬達丸(八幡上海大治)

2 神戶沙市綫 神戶上海沙市

三島丸

日本郵船會社在華之碼頭如左：

上海 匯山碼頭 楊樹浦

天津 法租界

上海 郵船碼頭 虹口武昌路口

第三節 大阪商船會社之航業

大阪商船會社 Osaka Shosen Kaisha 之創立，在西歷一八八四年（光緒十年）。初僅航行其本國，西歷一八九八年（光緒二十四年）至中國開始長江航路。時招商太古怡和麥邊鴻安五家聯合以抵制之。大阪頗陷於困難之境，幸招商麥邊鴻安皆感經營之難，大阪乃乘機延長其航路於漢口宜昌間。一九〇〇年末，德國之亨寶公司及北德意志公司航行長江，成中英日德四國八公司之競爭。一九〇三年日本

郵船會社收買麥邊之輪船及碼頭航行長江。一九〇六年法國東方輪船公司亦航行長江，成五國九公司之競爭。而英國之勢力甚大，招商太古怡和三家聯合以抵制他家，大阪感受不利，乃於一九〇七年與日本郵船會社湖南汽船會社大東汽船會社將長江及滬蘇航路一切權利讓渡，合組一日清汽船會社。大阪則改行中國沿海，先開台灣基隆福州至上海經青島達天津之綫，同時開大阪大連航綫，繼增大阪天津航綫。該社在歐戰之前，已開太平洋航綫。先用郵船四艘航行北美，其九千淨噸之斐洲丸一萬一千噸之馬尼刺丸爲當時上海所見最大之船矣。其次開歐洲綫及南美綫所用之船皆六千噸以下。迨民國三年歐洲大戰，該社大獲其利。第一年贏八千萬元，第二年贏一萬萬元，第三年贏一萬四千萬元，第四年贏七千萬元，五年間淨贏三萬餘萬元。貨船次第滿艙，每噸運費美金七十餘元。既獲贏利，乃大造新船，全世界航綫次第設立。民國九年外洋與中日間之船較民國三

年一倍以上。同時新建一萬噸級郵船九艘，分配歐美兩綫，同時經營南美南非之長海程。

該社之南美航綫海程極遠，與日本郵船會社之路綫不同。其航綫由日本起點，經香港南洋群島南非洲繞出好望角至桑多斯以至印樓司亞累司 *Incos Arcs*，路遠而難行，且好望角一帶風浪較他處尤烈也。日本人之移往南美殖民者，年輸七百五十名以至一千二百名，均乘該社之船而往。華人往南美者亦乘其船。但其船不至滬，由該社派船轉載而往。此路船舶在遠東者祇其一家日船，故營業佔優勢。初時用墨西哥丸坎拿大丸西雅圖丸等六千噸以內之客輪。民國十六年在英國定造九千淨噸之摩托引擎輪三艘，排水量均在一萬六千噸以上。使用二萬馬力，不用煤而燃油，每一小時可行二十海里，均以南美之地名名之。用以代替原有之三船，並將最大之馬尼刺丸加入此綫。是年此綫獲利較北美綫為優，又得日

政府之津貼日金一百萬元。北美綫則營業僅足開支，澳洲綫亦獲利。在中國方面之航業則不如日本郵船會社之鉅，其臨時貨船之在大連台灣及朝鮮三地者，則較日郵爲盛，而其本國航船尤多。

該社歐洲綫每船自上海至歐七十餘日，遠不如日郵之快，故乘客多舍大阪而乘他公司之船。貨運方面則尙佳。其西雅圖綫民國十六年加入巴黎丸倫敦丸二艘，並增班次，擴充運量，將最巨之船支配在此綫內，以與日郵競爭。是年上半年因承運美國及坎拿大之小麥麵粉等來華，營業較日郵爲佳。出口貨運以湖絲爲大宗，亞爾白摩丸赴北美，有一次運載價值八百萬元之絲，爲航業之創聞。下半年則因中日各口岸外僑退出，商運悉停，又值上海江海關奉國民政府令加二分之一噸稅，該社臨時將北美七船中止來滬者五艘，以避四個月一季之噸稅。其運滬貨物則改裝中日短班船，至民國十七年一月船鈔不增，乃多開二船至滬。

在最近五年中，該社以競爭過烈，新船過多，益以近年中國內戰，貨運日減，遂有噸位過剩之勢。乃將各貨船增添艙位，改裝客室，改行定期郵船，以維營業。綜計該社之自有輪船已達一百四十六艘，總計淨噸五十三萬四千噸。外洋航路三十綫，內地航路十八綫。

大阪商船會社經營之航路及其船舶噸數如左：

(一) 外洋航路

- 1 歐洲綫

橫濱	神戶	門司	上海	香港	新加坡	古倫坡	西土	
馬賽	倫敦	安土	德威	伯鹿	特丹	漢堡		定期每月一次
- 亞第斯丸 七·七七四 阿摩丸 七·七七〇 阿拉司加丸 七·三四八 五艘
- 阿姆森丸 七·七七一 亞爾太丸 七·七七四
- 2 紐約綫

大連	青島	天津	上海	日本	經巴拿馬	每月一次
----	----	----	----	----	------	------
- 海牙丸 哈佛那丸 阿立公丸 五艘
- 漢會丸 哈佛丸

3 西雅圖綫 大連 上海 日本 西雅圖 二週一次

亞力仁乃丸	九·六九五	亞非利加丸	九·四九九	倫敦丸	七·四〇〇
亞爾白摩丸	九·六九五	亞刺伯丸	九·四九九	巴黎丸	七·四〇〇
亞爾配司丸	七·七八九				七艘

4 南美綫 自日本經香港西貢南洋羣島錫蘭分向南非洲舍波賽及中海而繞出好望角到
 豆朋 Dordun 而後經 Port Kiyubeth 以達好望角再循海峽至桑多斯而至里
 約熱內魯然後從忙德迭亞 Montevideo (阿根廷海口) 到 Incos Aires 為止
 每月一次

Santos Maru	九·〇〇〇	Mo Tavien Maru	九·〇〇〇	四艘
Imh Peia Maru	九·〇〇〇	馬尼刺丸	一·〇〇〇	

5 非洲綫 中國 日本 往 孟白塞 Moanbasa 塞齊排 Zensiear 塞拉姆 Salun 經狄拉古亞
 海峽 Beira Dalagoa Bay Dordun

坎拿大丸	六·〇〇〇	二艘
巴拿馬丸		

6 澳洲綫 二十八日一次

希馬拉耶丸	緬甸丸	三艘 皆約六千噸
摩德里斯丸		至七千噸

7 印度綫 暹羅南洋忠竹林加立溪 孟買甲谷陀 每月四次

印度丸 六〇〇〇 西南丸 六〇〇〇 春光丸 雪爾比司丸 德古姆丸 阿內丸 火奴魯魯丸 十三艘
 興和丸 六〇〇〇 平和丸 六〇〇〇 波羅丸 蘇門搭臘丸 西雅圖丸

8 南海綫 一則灣克雷斯德摩島 泗水而灣馬下沙德維

泗水丸 朝鮮丸 四艘
 八打堅丸 北京丸

(二) 近海航路

1 高雄大連綫 高雄基隆福州上海 青島天津大連 每月二次

湖北丸 二・六〇一 福建丸 二・五六八
 盛京丸 二・五六五 長沙丸 四艘

2 基隆福州綫 往航基隆廈門福州 回航福州淡水基隆 一週一次

溫州丸 一・一八五 一艘

3 高雄廣東綫 高雄門司汕頭
香港廣東 十日一次

蘇州丸 一・五二一 一艘

4 基隆香港綫 基隆廈門漢口
北海汕頭香港 一週一次

開城丸 二・〇二〇
天草丸 二・三五六 二艘

5 青島大阪綫

泰山丸 一艘

6 大連天津綫

長城丸 長安丸
長江丸 三艘

7 大阪大連綫 每月九次

美利堅丸 貝千爾丸 均六千噸左右 廣連丸
香港丸 哈爾濱丸

8 敦賀海參崴綫 敦賀大阪上海
海參崴

三千噸船 二艘
嘉義丸

9 西貢神戶綫 西貢盤谷香港
大阪神戶

四千噸船 三艘
江蘇丸

10 神戶台灣綫 神戶門司台灣

一萬噸船 三艘

11 高雄基隆綫 貨船

貴州丸 二艘
長府丸

12 台灣大連綫

大阪在華之碼頭有上海楊樹浦一處。

第四節 日清汽船會社及其收併之航業

日清汽船會社 *Nishin Kisen Kaisha* 之成立。因上海漢口間之航路久爲中英兩國所獨占。自日本大阪商船會社加入航行後，招商局與太古怡和三家彼此之競爭因而中止，結爲團體。在共同計算之下，設立規約，以與大阪競爭。大阪大感困難，其後德法之船亦加入航行，競爭愈烈。大阪航行長江二年，即將其所有長江航業完全讓出。於西歷一九〇七年與日本郵船會社湖南汽船會社大東汽船會社四家相合，設立日清汽船會社。資本日金八百十萬元，政府補助金年額日金八十萬元。事業逐漸擴充，得內外之信用，資本金增至日金一千六百二十萬元。

政府補助金其後漸減，現無定額，視其航行之度數而定補助之數。總額日金四十三萬七千元，漢口上海綫二十九萬三千元，漢口宜昌綫九萬三千元，中國南部近海綫五萬一千元，宜昌重慶綫未定。該社之本店在東京，於上海漢口設支店。蕪湖九江長沙宜昌重慶設子店，鎮江南京沙市湘潭常德岳州吳城等處設代理店。

湖南汽船會社西歷一九〇二年創立，資本日金一百五十萬元。得遞信省之補助金，從事湘江航業。一九〇四年開始航行漢口湖南間，一九〇七年合併於日清汽船會社。

大東汽船會社因馬關條約開放蘇州杭州許內河航行，因而設立。創立之初，係大東及新利洋行共同經營，航行上海蘇州間。一八九七年開上海杭州航路，改爲合資組織，稱大東汽船會社。一八九八年承運日本政府郵件，受補助金。一八九〇年改爲資本金十萬元之股份公司，開杭州蘇州間之航路。一九〇七年合併

於日清汽船會社，自大東從事內河航路六七年，以及日清繼續經營以來，年年損失不少。故民國四年四月以後停止滬蘇杭之航行，而以郵件委託戴生昌輪船局。

民國十一年造雲陽丸宜陽丸二艘航行宜昌重慶間，民國十二年增德陽丸一艘。

日清汽船會社經營之航路及其船舶噸數如左：

(一) 近海航路

1 上海廣東綫 上海廈門汕頭
香港廣東 每月三次

台東丸 二·四二八 嵩山丸 二·五二九
廬山丸 二·五四九 三艘

2 上海大連綫 上海青島天津大連

華山丸
唐山丸

(二) 長江航路

1 大阪漢口綫 二艘

2 上海漢口綫 一週五六次

鳳陽丸	三・九七七	南陽丸	三・三一〇	大福丸	二・五五五	大吉利丸	二・〇〇五
襄陽丸	三・三〇二	瑞陽丸	三・〇七八	大貞丸	二・四二一	大吉丸	一・八九二
岳陽丸	三・二九八				九艘		

3 漢口宜昌綫 每月六次

大吉丸	一・八九二	大元丸	一・五六七	三艘
大享丸	一・六四三			

4 宜昌重慶綫 約十日一次

雲陽丸	一・一〇〇	德陽丸	一・六〇〇
宜陽丸	五・一五		

(二) 內河航路

1 漢口湘潭綫 每週二次

武漢丸 一・四五八
沅江丸 八七五 二艘

2 漢口常德綫 每週一次

湘江丸 八八三 一艘

3 鄱陽湖綫 九江吳城南昌

前以小輪每月航行六次現時無一定

日清汽船會社在華各埠之碼頭如下。

上海 浦東老擺渡上碼頭 鎮江 機器橋東

南京 下關江口 蕪湖 江口

安慶 小南門下首 長沙 小西門外

杭州 拱宸橋工部局前 蘇州 盤門外吳門橋

清江浦 大開口

九江 南潯鐵路駁岸旁之德安大興兩蘆船

第五節 戴生昌輪船局之航業

戴生昌輪船局係西歷一八九二年創立，台灣人戴玉書所經營。初航行上海蘇州杭州間。民國三年四月開始湖南航路，用小輪及客船各二艘馭行長沙常德間。嗣因小輪二艘不得爲一航路之定期航行，民國四年三月乃增加二艘。自是乃注意湖南航路，適中日交涉，排日風盛，湖南商船公會極力抵制，該局營業乃大不利。及南北戰事發生，華輪多爲官家徵發，該局繼續營業頗有起色，基礎漸臻穩固，收支漸可相抵。民國四年日清汽船會社撤銷滬蘇杭內河小輪，託該局運送郵件。戴生昌輪船局經營之航路及其船舶如左：

(一) 滬蘇杭航路

1 上海蘇州綫 一艘 二日一次

2 上海杭州綫 二艘 二日一次

3 蘇州杭州綫

4 上海湖州綫 二艘 二日一次

(二) 湖南航路

1 長沙常德綫

彩霞丸	二八	(減水期)	行長沙	衡州丸	一一	(減水期)	行長沙
葦渡丸	一一	(減水期)	行長沙	彩雲丸	一一	(減水期)	行長沙
芥航丸	二一	(減水期)	行漢口	錦舫丸	一一	(減水期)	行漢口
源新丸	九	(減水期)	行新化	形雲丸	一一	(減水期)	行新化
普渡丸	九	(減水期)	行常德		九	(減水期)	行常德

1 長沙湘潭綫

景星丸	二〇	龍平	二四(僱船)	三艘
君山丸	九(停航)			

(三)長江航路

I 上海湖南綫

湘潭丸

同永丸

三艘

戴生昌在華之各埠碼頭如左：

上海 北蘇州路蘇州河岸

南京 下關江口

蕪湖 洋關前

杭州 拱宸橋工部局前

蘇州 闔門吊橋

清江浦 南岸太平廟

第六節 天華洋行之航業

天華洋行係民國九年創立，分航業貿易工業三部。中國日本各重要都市有十七處支店或出張所，其航業部經營大阪神戶大連天津間之航運。民國十年開始上

海阪神間定期航行，在上海與海洋社結合約，租其船舶，八月後租中型船三艘，航行日本上海漢口間。嗣復增二艘，其中華利一艘更由漢口上航宜昌，復於峽江航路計劃航行。民國十一年在江南造船廠造聽天丸行地丸二艘，四月開航宜昌重慶間，復在大阪造宣慈丸護法丸二航加入航行。蓋日本爲謀川省寶庫之開發，以其本國無輪船航行重慶爲憾。故該行開始宜渝航綫，而日本政府補助之。該行由大阪神戶可直達漢口或宜昌，四川之物品於宜昌或漢口換船轉載可達日本內地。該行在重慶航路冬季水淺期內，爲接續航運之計，擬區分宜昌重慶間爲三段，以新灘新龍灘爲交接之點。在此二灘換船運載，以上航重慶下航漢口，此計劃如能實現，則日本在四川之貿易必大進步也。

天華洋行經營之航路如左：

(一) 近海航路

1 阪神大連綫 大阪神戸
天津大連

2 阪神上海綫 大阪神戸
上海

東晃丸 一・二八一
華利

第三東洋丸
第三貴船丸

一・八五二
一・六一三

第二天島丸

(二) 長江航路

1 上海漢口綫

勿阪神上海綫之五船

2 漢口宜昌綫

華利

3 宜昌重慶綫

聽天丸 九四三
行地丸 一・〇三三

宣慈丸
護法丸

一・〇〇三
一・〇〇〇

第七節 大連汽船會社及其代理之航業

大連汽船會社之營業向由南滿鐵道株式會社爲之經營。自民國十七年七月以來，改爲自營。而南滿之上海航路一切營業轉委託大連會社代理，其航路如左：

1 上海大連綫 以大連爲中心配船航行上海青島天津

益進丸 九九三 一進丸 一〇四四〇 長順丸 二二二四五 長平丸 一〇七五〇
博進丸 一〇四八二 天潮丸 一〇二六一 安順丸 二二一八〇 大連丸

奉天丸 第五大星丸
正和丸 第五乾坤丸

2 南滿鐵道會社上海大連綫

櫛丸 三〇四〇一
西京丸

第八節 昭和海運公司代理之航業

昭和海運公司設於上海，爲川崎汽船會社之代理店，其航路如左：

1 北美綫 上海神戶橫濱舊金山

摩多烏丸 加拿大丸 烏羅司丸
羅木馬克丸 亨里斯丸 亨扶司鐸丸

2 中日綫

高雄丸 (釧路寶蘭函館上海基隆高雄)
拔扶克丸 (神戶上海北洋各港)

第九節 山下汽船株式會社之航業

山下汽船株式會社在上海有支店，航行中日及澳洲，其航路如左：

1 上海橫濱綫 上海神戶大阪橫濱

第一南洋丸

2 上海大阪綫 上海門司大阪

神威丸

3 上海三池綫

陽明丸

4 上海青島綫

春泰丸

6 澳洲綫

旭光丸

第十節 三井物產會社之航業

三井物產會社經營之航路如左：

(一) 外洋航路

1 西雅圖綫 神戶橫濱摩德蘭脫西雅圖

(二) 近海航路

1 日本上海綫 以若松三池爲主

2 上海北洋綫 上海青島大連秦皇島

3 上海南華綫

4 上海台灣綫

(三) 長江航路

1 上海漢口綫

第十一節 申亨洋行之航業

申亨洋行自有之船爲會通九四三二噸英山九一二二八噸二艘，此外則隨時僱船用之。其航行以上海爲起點，從事漢口青島烟台牛莊及中國南部方面貨物之運

輸，專以華人爲顧客。其航路如左：

1 北洋航綫 上海青島烟台大連牛莊

2 南華航綫 上海福州廈門興化泉州汕頭

3 台灣航綫 上海基隆高雄

第十二節 其他各家之航業

福島洋行代理株式會社中村組之船，其航路如左：

- 1 上海天津綫 二艘
- 2 上海青島綫 二艘
- 3 上海福州綫 一艘
- 4 上海大連綫 一艘

島屋輪船公司自大連起經由朝鮮各埠以至日本之北海道。

株式會社日華協信公司以富士丸（九四〇噸）第二大得丸（一二二三噸）航行上海青島間，每週一次。此外由運載之便利，配置臨時船航行中國沿海及日本內地，各港所用之船亦時時變更。

三菱公司航行若松三池上海間，又上海經由大冶漢口間，其他北洋南華台灣則臨時航行。

朝鮮汽船會社航行釜山木浦仁川青島上海。

古河公司之航行，以若松上海間爲主，間亦航行上海北洋間。

上海運輸會社 *Shanghai Transportation Co. Ltd.* 以來島丸一艘航行門司上海間。

原田汽船會社之御島丸航行神戶門司大阪青島。

佐藤商會航行長江北洋日本及台灣間。

鈴木商會航行上海，從事自用煤炭雜貨之輸入。

北滿運輸公司及東亞貿易公司乃日人經營之公司，以俄人名義及運輸軍需品名義從事黑龍江松花江之航運。因松黑兩江經中俄愛琿條約規定，不許中俄兩國以外之船航行也。

第四章 美國在華之航業

第一節 總況

美國在歐戰前，航業居世界第二，所有船舶僅當英國四分之一。至歐戰以來，至於今日，其航海地位占全世界十分之四，去戰前英國之地位不遠，駸駸乎將握世界之牛耳。其航海之保護，始於西歷一七八九年，補助商船則始於一八五四年。歐戰時設立船舶局，管理一切航海事業，並立大規模之造船計劃。民國六年訂船舶徵用法，凡二千五百噸以上之船舶，國家皆得徵用。並禁止輪鐵於外國，煤銅鐵之價官定之。限定船舶價格及租費，因太平洋為中美貿易之中心，且為美日兩國競爭之焦點。民國八年乃將太平洋航務改為國有。政府於歐戰後將

參戰時之軍用運艦一律改作商船，全部約六百餘艘。政府特設船舶部 *United States Shipping Board* 管理之。分租與本國各商，分行全世界各處，政府予以助力。民國九年中美間之美船激增，日本頗爲震驚，亦急起直追。民國十一年哈定總統新訂對於航海之補助，由國庫每年支美金三千二百萬元爲補助費。船舶部所有之船舶賣與船公司，至今政府對造船投資已達二十萬萬元，人民投資亦在二萬七千萬元以上。

美國在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數，十五年占百分之三·三六。十六年占百分之三·一四。噸數十五年占百分之四·八三。十六年占百分之四·八〇。均在英日之次，居第三位。多係外洋航運，而沿海及內河之航行不多，其近兩年進出口船舶情形如下表：

美國在華進出口船舶表

項別	往來外洋		往來各口		共計
	出口	進口	出口	進口	
民國十五年	四六八	四六八	二〇二七	二〇三三	五・三三六
噸	二・二〇三・六八一	二・二六六・八九〇	一・〇四九・八三六	一・〇七五・九四四	六・四九六・三五一
民國十六年	四七五	四七五	一九五六	一・八九五	四・八四四
噸	一・八二八・四〇四	一・九六〇・六一一	九七〇・四六二	八二七・六三八	五・五七七・一五

第二節 大來洋行及其收併與代理之航業

大來洋行 Robert Dollar Co. 爲美國所謂木材大王兼航業大王勞勃大來氏所設。大來氏以木材致富，於西歷一九〇一年更兼營航業。長袖善舞，將多年著名之花旗郵船公司推倒，而完全承繼其中美太平洋之航業，經理美國船舶部航行中美之船，又收買提督公司之股票。旋收買其船，占有中國至西雅圖之航行權。復經理丹波公司之遠東航業，其在遠東之分公司有上海香港橫濱神戶小呂宋新加坡等處。花旗郵船公司 Pacific Mail Steamship Co. 卽太平洋郵船公司，爲行駛中美航路最久之美商郵船。專行上海，舊金山，最初祇用八千噸郵船三艘。其時太平洋上輪船尙少，故營業亦盛。又另有貨船七千噸者八艘，兼行中國南部。及美國船舶部成立，該公司租用該部最大之五三五級船（每船長五百二十五英尺）五艘。同時增開南美航綫，營業獨佳。迨民國十三年美船舶部變更計劃，將五三五郵船七艘標賣，爲勞勃大來氏承買。花旗公司非大來之敵，不得不退讓，乃於

民國十四年將公司收閉。中美上海舊金山之航業乃由大來承繼，花旗向租美船舶部之船五艘，亦改由大來承租。

上海舊金山綫為美國對華輸出之第一大口岸。每年數千萬萬兩之大條銀運往遠東者，多於該埠裝出，其次則以罐食蘋果化粧品汽車運滬為最多。上海去貨以天津核桃地毯洪桐油及湖絲華茶等為主。大來接行此綫以來，營業甚佳。民國十六年中國內地交通因戰事阻滯，該路西運來華之貨大減。長江及中國南部各埠之去貨，尤形衰落。大來航業遠不如前歲，營業有虧耗，幸該行木材部份獲利，相抵尚有贏利。

提督輪船公司通稱美國郵船公司簡稱美郵，即太平洋輪船公司 Pacific S. S. Co. 也，其所行綫路名提督綫 Admiral Line 美國西雅圖方面為麵粉廠及小麥之出產地。中國近年小麥歉收，常購用外麥外麵。而西雅圖埠素無行駛中國之輪船，

該公司乃首創西雅圖至中國之航綫，比上海至舊金山可快七日，因中途不灣火奴魯魯也。初僅輪船三艘，民國十二年營業大盛，添賃美船舶部五三五船二艘，擴充至五艘，開搭客之郵船班，十七日上海可至西雅圖。中國湖絲多改裝此路，因二十一日可轉火車達紐約，銀行押運之拆息可省出無數也。民國十三年該公司之股票十之七爲大來收買，未幾五郵船又爲大來投標買得，西雅圖之航行權遂亦歸大來所占有了。民國十六年營業較十五年僅得半數，幸大來附業巨大，虧折數十萬元亦不在意也。

民國十三年美船舶部標賣之五三五大船七艘，爲大來一次購入，並由美政府予以大西洋太平洋巴拿馬及蘇彝士河航行之特權。同時不許有第二家美船復行該綫。大來即創空前之世界航綫，自紐約開出，經巴拿馬運河至碌山磯取道舊金山入太平洋到橫濱上海。再取道香港小呂宋新加坡古倫母蘇彝士河經義大利法蘭西

渡大西洋返美，環游世界一周。航行二萬海里，由紐約至上海四十七日，自上海至紐約五十五日。向來普通紐約貨船須經一百十日，至快亦需九十餘日，今改至四五十餘日，運費復廉，開行以來，營業大佳，上海赴紐約之客貨，（向有六家公司共四十餘船）以其行程迅速，完全裝此世界班之船矣。甚至艙位缺乏，供不應求，十四天中往來恆有一船，允為上海中美班各船之冠。每船周行一次，貨客運費收入至少有美金三十萬元以上。因營業甚佳，乃將上海舊金山綫之惠邁遜總統號抽出，加入世界班，擴充至八艘。一九二七年中美綫任何航路均虧折，唯此八船則獲贏利也。

大來又代理丹波公司之遠東航業，丹波公司 *Tamqa Inter Ocean S.S. Co.* 亦係美股。民國七年由美國海軍界重要人員所合辦。總董伍德氏，其所經營之航綫名 *American Pioneer Line*，其海程至遠。蓋自大西洋北部兜折而至遠東，每船行一

次，須走二萬七八千海里，爲美船舶部行船中最遠之一路。因路遠而經航之埠亦多，故用一萬二千噸級之巨船十七艘行駛，美國最新式之無烟囪輪船亦歸其使用。遠東之營業完全委託大來洋行代理，紐約直接來貨如大桶佛及尼亞烟葉美柴樹條等，該公司船裝來者最多。民國十五年船來華二十六次，十六年祇十三艘至滬，營業不及前年，輸入之貨，不及二萬噸，回頭費之帶裝赴大西洋北岸者更少。

大來洋行在中國國內之航業，則於民國九年由美孚煤油公司讓受美川號輪船，改稱大來裕，（二〇〇噸）五月開航宜昌重慶間，同年又在上海江南製造廠造新隆茂式船一艘。十年六月竣工，名大來喜，（四五〇噸）加入宜昌重慶綫內。是年又自美國購船一艘，名 Agnes Dollar（一·七八三噸）開始航行上海漢口間。十一年十一月於宜昌重慶綫內增字水一艘，（一七二噸）十二年復增夔門一艘，（一三〇噸）十四年五月將長江航綫撤退，船舶轉讓於太古洋行。

大來洋行所經營之航綫及船舶如左：

1 世界綫 紐約巴拿馬礮山磯舊金山橫濱上海 每二週一次
 香港小呂宋新加坡古倫母蘇華士義大利法蘭西渡大西洋返美

亞丹士總統 門維總統 范白倫總統 哈豆遜總統
 茄菲爾總統 拍開總統 海士濤總統 惠爾遜總統 八艘

2 上海舊金山綫 上海香港小呂宋舊金山 每二週一次

批埃司總統 克利扶倫總統 四艘
 林肯總統 塔虎脫總統

3 上海西雅圖綫 上海溫哥華西雅圖 每二週一次

麥金蘭總統 傑弗遜總統 格蘭脫總統 五艘
 麥遜遜總統 傑克遜總統

4 上海紐約綫 紐約斐省寶提滿塞威那至格蘭佛司登沿大西洋海峽折至
 檀香山然後至橫濱朝鮮大連青島上海

丹波公司之船 亞巧 一〇·七七七 自由 一〇·七七七 雷那 一〇·五九〇
 愛狄旦 一〇·〇七六 吉定 九·九五八 秋拉廷 一〇·三七五

愛爾開旦	九·六九七	愛克立波(無烟囪)	一一·七七七	愛善西林	一二·六三七
哈佛那	一〇·七七五	威廉(無烟囪)	一二·三五八	因唯雪白	一一·七七七
立半多	一一·七一七	海雷	一一·六三五		
史谷子寶	一二·二四九	義勇	一一·八五〇		

十七艘

第三節 福來洋行之航業

福來洋行 *Struthers and Dixon Co.* 在民國八年由美商愛佛立德氏來滬設立。九年美船舶部昇以貨輪一百二十艘，經營中美航路六條。如舊金山紐約羅省埠西雅圖寶提滿以及寶特蘭等埠均開行專班，以競爭過烈，而至失敗。十二年愛佛立德氏歸國，與狄克遜氏拆擋，另行改組，加入美巨商拜蘭氏，重整遠東航務，單營北美香港羅省埠而至上海小呂宋。並在新加坡添設航埠，為太平洋中最長海程之一路。凡美國煤油運銷中國者，歸其一家裝運。十四年美船舶部第二次變更太平洋航業計劃將福來之航路改派為美國東澳綫。美巨商史溫赫德二氏承辦，福來

爲中國之總經理。該路之船十四年輸來之貨三百二十五萬噸。十五年三百四十萬噸。載去之貨十四年七十六萬八千噸。十五年六十八萬八千噸。十六年因中國戰事關係，在華進口貨尙佳，出口則一落千丈，虧負甚鉅。幸另營之南美航路獲利，尙足相抵。

福來洋行經營之航路及其船舶噸數如左：

1 美國澳東綫 西雅圖上海香港至澳洲之烏克蘭 黑萊邦直達雪梨埠及新金山

西卡摩拉	八·五八四	愛爾克羣	八·六〇〇	愛立治	九·七〇五
西巧拍加	一〇·九七〇	西克瓊	八·四〇〇	西柏洛司脫	〇·九八五
西司坤乃	八·六〇〇	四愛文	八·五七〇	愛克治	九·七〇四
西伊愛司來	八·七六〇	第威	八·五四三	倍拍	九·四二二
以上十二艘至上海另有五艘聯航至澳				十七艘	

第四節 祥泰洋行之航業

祥泰洋行以木材為本業，營業至巨，兼營航務。蓋北美哥倫比亞為木材產物之集中地，每年輸出甚巨，至遠東者恆在百萬噸以上。祥泰因木料關係，特向美國船舶部承辦波特蘭哥倫比亞河之航綫，兼駛礮山磯至橫濱上海，即分赴小呂宋與天津大沽口之兩支綫，美船舶部指定十船交祥泰經理之。該路輪船以運木為主，兼運美麥，如遇缺貨，即運自己之木材，營業平穩。

祥泰洋行經營之航路及其船舶噸數如左：

1 哥倫比亞遠東綫	哥倫比亞	礮山磯	橫濱	上海	二週一次
洛司威奇	八·三九四	西卡特郎	八·五八四	西顯克士丹	八·三六六
亞克立奇	九·四〇〇	西卡一德	八·五四二	西海爾卜洛	八·三六六
西克豆	八·五八四	西那明德	八·五六〇		
西尼介	八·五四二	西亞洛維	八·三六六		

2 長江綫

祥泰

第五節 天祥洋行代理之航業

天祥洋行 *Dodwell and Co.* 在香港為著名之公司，設分行分店於中國南北及日本美國各要港。其營業以機械穀類及其他輸出入並煤之輸入為主，兼為船舶保險及工業之代理店。其中油類機械類最多，而船舶代理業則為紐約輪船公司 *Dodwell New York Line* 之經理，並僱 *Lancashire Shipping Co.* (*James Chambers and Co.*) *Bank Line Ltd.* (*Andrew Weir and Co.*) 之船，航行外洋，又代理 *Navigarione Generale Italiana* (以沒收德國之船航行中國義大利) 之船舶，巴勒綫 *Barbar's Line*，孟格盧綫 *Mogul Line* 美國東亞綫 *American and Oriental Line*，*Transport Co. Ltd.* 亦屬該行經理。

第六節 其他各家之航業

美孚煤油公司 Standard Oil Co. 爲運送煤油及其自用品，航行北美東洋諸港間。在宜昌設支店，以掛美旗之船運其煤油。旋造美灘號，（一八八噸）於民國六年四月航行宜昌重慶間。尋買川路公司之濟川改稱美川，加入航行。民國八年復售與大來洋行，僅用美灘一艘航行，由重慶下航時，亦受僱於他家，運川產以補其煤油運費。嗣復造美南一艘，航行長江及溫州，美安一艘，航行上海溫州間。

美華輪船公司又名美順公司，乃太平洋郵船公司經理及美豐銀行董事等集資一百萬兩開辦，購美順一船，航行宜昌重慶間。民國十年八月擱沙沉失，乃在上海瑞鎔船廠造美仁號（四七五噸），民國十一年四月航行宜昌重慶間，十二年三月加

入益興號（二〇八噸），同年復承受大來洋行之美川號（二三〇噸）加入航行。

大義輪船公司於民國十三年以大仁號（一二〇噸）航行宜昌重慶間。

中國郵船公司 China Mail S. S. Co. 以五千噸至八千噸之船三艘航行舊金山橫濱上海香港馬尼拉。

太平洋航業公司 Los Angeles Pacific Navigation Co. 以五千噸船四五艘航行中日南洋間。

茂生洋行 American Trading Co. 以代理 Frank Waterhouse 之船及自有船五六千噸者四五艘，在中美間輸出入貨物。

中國太平洋公司即華洋輪船公司 China Pacific Co. 代理 Columbia Pacific Shipping Co. 及 Friden and Christensen 兩家之船及 Roosevelt Steamship Line 之船五六千噸者十艘內外，從事中美日諸港間之航路，至上海青島天津大連日本諸

帝國主義在華航業發展史

港。

第五章 德國在華之航業

第一節 總 况

德國在普法戰爭以前，其所用船舶多購自英國，其航海業在歐洲各國中爲最劣。普法戰後，始注意航海，照政府所指定之航路，給予補助。對於造船無直接之補助，但造船原料之進口稅及運費均行低減。歐戰前有商船五百五十萬噸，佔世界造船國之第三位。欲與英國爭海上霸權。歐戰時損失甚鉅，戰後國內造船既減，復將千六百噸以上船之全部千噸至千六百噸之船半數漁船四分之一移交協約國。於是爲恢復計劃，多數之小公司合併爲大公司，設立船舶抵當銀行，以備小廠主不時之用。建造大船至小者以九千噸爲限，限定休戰五年內恢復戰前船舶

三分之一，未滿五年已恢復二分之一。

戰前在華之德船勢力，雖在英日之下，其勢亦不可侮，其進出口噸數在其他各國之上。一九〇〇年有亨寶公司及北德意志公司航行長江，瑞記洋行以瑞生號一船（三五八噸）自宜昌上航重慶，圖開關宜渝航路。但此船在宜昌上流二十七湍之崆峒灘觸暗礁沉沒，感於航路之難行，而計劃失敗，一九〇七年德艦外特蘭號（Vaterland）（二六〇噸）復由宜昌上航，圖開航綫。一九一一年亨寶公司退出長江，專行南北洋。北德意志公司營業亦不振，歐戰一起，德船或作軍用，或被沒收，遠東航業根本剷除。迨民國十年亨寶公司北德意志公司天利洋行利嘉瑪公司均來滬設立公司，重興航業，於是德船在華行馭者達八十一艘，其中行外洋者七十八艘，行長江者三艘。民國十六年夏秋之交，德船曾經國民政府禁行長江四個月，出口業略受打擊，嗣復通行矣。

德國在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數十五年占百分之五·一，在義國之次，和蘭之上。十六年占百分之六·二，在法義之次，和蘭之上。噸數十五年占百分之二·二三，在挪威之次，法和義之上。十六年占百分之二·八一，在美國之次，挪威和法義之上。在各外國噸數中，進居第四位，為進步之特徵，其近兩年進出口船舶情形如下表：

德國在華進出口船舶表

往來外洋	項 別		民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
	進 口	出 口	船 數	噸	船 數	噸
	一六三	一六三	六三五·〇二〇	一九七	六六九·六四八	六三五·一五五
	六四六·三〇二	一八〇				

往來各口	進出口		共計
	進口	出口	
共計	二四五	二四三	八三三
	八六二・四九五	八五一・三三〇	二・九五五・二七
	二六〇	二九八	九五五
	九三八・六三五	一・〇〇七・二四九	三・二六〇・七二七

第二節 亨寶公司之航業

亨寶公司 Hamburg American Line 即漢堡亞美利加輪船公司，一八四七年僅以帆船三艘開始營業。一八五六年始用輪船，至一九〇五年有船舶三百二十四艘，約七十三萬六千噸。其中一百四十艘約六十九萬五千噸為航行大洋之輪船，於中國日本加拿大西印度南美西岸澳洲非洲等處經營航路，規模宏大。一九〇〇年至我國長江航行，一九一一年因不敵招商太古怡和三家聯合之競爭，乃退出長

江，專航行南北洋及外洋。歐戰起後，其遠東航業根本剷除，停戰後民國十年復至上海設立公司，重開航綫，初辦時祇有一萬噸船四艘，兩個月航行一次至上海。民國十三年擴充至六艘，月行一次，十六年在美收買十三船，同時將上海天利洋行十二船合併為一家，至今有五十二船往來中國，其營業注重運貨。漢口大連青島天津等埠之雜糧出口，該公司承運最多，每船恆裝三四萬件，今班次已增至月行三船，在中德運輸業中已占第一位。在歐戰前其資本一百三十二萬馬克，戰後增至二百九十萬馬克。

亨寶公司經營之中德航路及其船舶如左：

1 上海漢堡綫

德司寶	加多大	奧登堡	里埃	愛而末萊
亞定寶	塞蘭	雷因蘭	立佛開生	開唯蘭

第三節 美最時洋行代理之航業

美最時洋行 *Melchers and Co.* 代理北德意志公司在華之航業。北德意志公司 *Nord Deutscher Lloyd Bremen* 於一八五七年僅以輪船三艘創始營業，至一九〇三年已有三百十五艘五十八萬七千噸，其中七十四艘四十六萬七千噸為航行大洋之船。一九〇〇年與亨寶公司同時至我國開長江航路，其後不敵招商太古怡和三家聯合之競爭，營業不振。一九一一年將其美有號輪船售與湖南中華輪船公司，僅以殘餘老朽之船繼續航行。歐戰起後在華之航業停止，停戰後民國十年復至上海重開航綫，航行中德，有乘客之正班郵船五艘，不定期之貨船九艘。民國十六年以長江出口之湘鑛花生仁芝蔴等貨擁擠，乃自開長江航路，賃挪威船三艘航行。

美最時經理之航路及船舶如左：

1 中德綫 由漢堡經羅德塔熱內亞綏港哥倫布俾南灣新加坡馬尼拉香港至上海計五十四日
 由上海轉大沽大連青島復至上海計十三日
 由上海經原路返漢堡計五十四日

狄飛林加	Darflinger	1	○●○○○○○	卡萊琴	Saarbrichen	1	○●○○○○○
可白倫	Coblenz	1	○●○○○○○	福爾大	Fulda	1	○●○○○○○
太力爾	Frier	1	○●○○○○○				

2 長江綫

賃挪威船三艘

第六章 挪威在華之航業

第一節 總論

挪威在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數十五年占百分之一·五，在美之次法之上。十六年占百分之一·二七，在美之次葡法之上。噸數十五年占百分之二·四五，在美之次德法之上。十六年占百分之二·五二，在美德之次和法之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

(一) 挪威在華進出口船舶表

項 別	民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
	船 數	噸	船 數	噸

往來各口	往來外洋		共計
	進口	出口	
進口	四八一	六七三·六九一	四四〇
出口	四四八	六〇六·二九四	四三四
往來各口	七二九	九八四·四五八	五四三
出口	七四九	一·〇三七·四三三	五四二
共計	二·四〇七	三·三三二·八七四	一·九五九
			二·九三二·五七八

挪威在華之航業，除順亨洋行代理之往來外洋船舶外，尚有華綸公司。M. J. Jensen and Co. 以一千噸之船二艘航行福州天津大連。

第一節 順亨洋行代理之航業

順亨洋行經理菲澳挪威輪船公司之航業。該公司於民國十五年始航行中國，

委託順亨洋行經理。初僅每月一船，由挪威經北非洲及澳大利亞而至上海。回航時兼至君士坦丁及亞斯洛，與丹麥瑞典競爭遠東航業。民國十六年擴充至二十艘八千八百噸之船，每月三船至滬，運入挪威各大口岸貨物，均爲其所獨發矣。

第七章 和蘭在華之航業

第一節 總 况

和蘭在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數，十五年占百分之·三五，十六年占百分之·四五，在義德之次俄丹之上。噸數十五年占百分之·〇七，在法德俄之下義之上。十六年占百分之一·九六，在德與挪威之次法之上。其近兩年進出口船舶情形如下表。

(一) 和蘭在華進出口船舶表

項 別	民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
	船 數	噸	船 數	噸

往來各口	往來外洋	
	進口	出口
進口	一八七	六四二·一九三
出口	一九二	三〇六·九八七
共計	五五六	一·八九一·七七二
進口	二二二	七三六·九四五
出口	二二二	七〇〇·六一五
共計	四四四	一·四三六·五三〇
進口	一三三	四〇九·八三三
出口	一三三	四三六·一五三
共計	二六六	八四六·九八六

第二節 好時洋行代理之航業

好時洋行 Holland China Trading Co. 以船舶代理業為主，兼營保險。其船舶業為渣華郵船公司 Java, China, Japan Line 和蘭東亞公司 Holland East Asia Line 及納澤蘭航業公司 United Netherland Navigation Co. 之代理店。該行即係此三

家所共同經營，此外該行更經理 Rotterdani Lloyd's Royal Mail Line 之輪船。

好時洋行經理之航路如左：

1 瓜哇日本綫 瓜哇香港基隆廈門上海
門司大連秦皇島

芝順大 芝加冷 亞段乞 芝沙克 芝太隆
芝錦鵬 芝沙路亞 芝馬諾 以克蘭 克郎維根

芝利砵

十八艘

2 漢堡日本綫 漢堡不魯塞爾羅鐵達木阿木司鐵達木
香港上海日本諸港

第八章 法國在華之航業

第一節 總 况

法國於西歷一七九三年制訂航海法，一八三〇年訂郵船補助法，一八八一年訂造船及航海補助法。歐戰前有船二百五十萬噸，戰時損失三分之一。戰後銳意恢復，預定須超過戰前之二倍。初由政府管理船舶，後乃將船出租，仍由人民經營，並補助船公司。其努力恢復，不亞德人，而成績則不及德人。現合德國所賠之船在內，共有船三百萬噸。其在華航業，自一八六〇年法國郵船公司來華，一九〇六年法國東方輪船公司加入長江航路，然不敵招商太古怡和三家聯合之競爭。一九〇〇年法軍艦阿萊號 *Albatros* 由宜昌溯航至重慶，欲開宜渝間之航路，而

未果。一九〇八年世界經濟不振，各船公司皆大受影響，東方公司遂歇業。歐戰停後，有法國商人經營宜昌重慶間航路。蓋法國視雲南爲其發展地，以上及於四川。各國多試航宜昌重慶，欲開闢川省之富藏。法國既欲以同成及欽渝二鐵路自南北兩端入四川，則航路亦不甘落人後也。更由重慶上航至敘州，然法國在華之航業勢力，在歐戰前已遠不及英國日本，歐戰中尤低落，歐戰後乃漸恢復戰前狀態，而微有進益。其中外各國之比較中，進出口船數十五年占百分之一·四二，在挪威之次葡義德之上。十六年占百分之·九七，在挪威與葡之次義德之上。噸數十五年占百分之一·七二，在挪威與德之次，和蘭之上。十六年占百分之一·六三，在德與挪威和蘭之次，義葡之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

法國在華進出口船舶表

項 別	民國十五年		民國十六年	
	船 數	噸	船 數	噸
往來外洋	進口	三三四	二六二	六七五・〇七七
	出口	二八五	二三五	六三三・四三九
往來各口	進口	七九七	四九二	二七三・九一八
	出口	八四六	五二五	三三三・一九〇
共 計	二・二六二	二・三三二・六三二	一・五〇四	一・八九四・六一四

第二節 法國郵船公司之航業

法國郵船公司 (Cie de Messageries Maritimes (M. and M.)) 其總公司在巴黎，

其實務上之大本營則在馬賽。西歷一八六〇年英法聯軍與中國戰後，通航中國，有最古之歷史，為各輪船公司中屈指可數者。其船為往來中法間唯一之郵船，先為商辦，近年已歸國有，由政府給予資本。但其航路一半須由政府指定。歐戰時曾獲大利，但亦被德國潛水艇毀沉四艘。往來中法之船初祇七艘，休戰後將沒收之德船五艘加入中法綫內，政府亦予以津貼，為正式之郵船。中國裝往里昂馬賽等處湖絲，該公司裝運占十分之六，運輸業不弱於英船。五卅慘案起後，全國抵制英船，該公司營業乃大為發達。每開一船，貨客運費收入恆在八九萬元以上。復將新造之二萬四千噸四巨船一律加入中法綫。另有中比綫六船，專裝貨物，不搭旅客，隴海路之材料均此路輪船運來。民國十六年營業甚佳，獲利二百萬元。中法綫船增至頭級船（二萬四千噸與二萬噸者）八艘，二級船（一萬六千噸）六艘。兩星期一次。

法國郵船公司經營之航路如左：

1 馬賽橫濱綫 馬賽奇布蒂哥倫布新嘉坡仰光
海防香港上海神戶橫濱

二週一次

麥辛格 安得來朋 寶島斯 達得南
巴勒加 鎮怒沙 阿多斯第二

十四艘

2 中比綫

貨物船 六艘

第三節 亨通輪船公司之航業

民國十年上海法商聚福洋行設航業部，稱亨通輪船公司 Sino Franco Steamship Navigation Co. (Franco Chinese Co.)，以川江輪船公司之蜀亨號航行宜昌重慶間。蜀亨輪船乃四川官商合辦之川江輪船公司向英國皇家 Royal 商會所訂造。民國四年三月在江南機器局裝配成功，行進水式。六月下旬開始航行，乘

客可容三百人，屬二級船。民國五年後川亂相繼，川江輪船公司困於徵發，營業不振，此船乃移轉於法商聚福之手。以之航行宜渝間，亨通公司同年復造新蜀通及福源二船，與大來洋行之大來喜同型，為最近新式之一級船。於是年八月九月次第加入宜渝綫開航，民國十三年又造蜀和號加入航行。

亨通公司經營之航路及船舶如左：

1 宜昌重慶綫

蜀亨	四九五	福源	五六三
新蜀通	五六三	蜀和	一二〇

第四節 華法輪船公司之航業

華法輪船公司 Compagnie des Messageries Franco, Chinois 為上海中法人發起。民國十年七月設立，資本三十萬兩。新造江慶一船航行宜昌重慶間，嗣購

鴻江輪船公司之鴻江鴻福兩艘加入航行。鴻江公司爲民國七年華人經營，因免軍事徵發，雇英人一名，以白理洋行名義經營，鴻江鴻福兩船旋移轉於華法公司。

華法公司經營之航路及其船舶如左：

I 宜昌重慶綫

江慶	五七六	鴻福	
鴻江			三艘

第五節 麥司洋行之航業

重慶上游航路由重慶至敘州六百三十五里，在增水期間吃水六呎之小輪船可以航行。麥司洋行以漢華沅濟二小輪航行重慶敘州間。

第九章 義大利在華之航業

第一節 總況

義大利在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數十五年占百分之·六八，十六年占百分之·八六，在挪威與法葡之次德之上。噸數十五年占百分之·五四，在挪威德法和之次丹之上。十六年占百分·八五，在德挪威和法之次丹之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

義大利在華進出口船舶表

項 別	民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
	船 數	噸	船 數	噸

往來外洋	進口	出口	往來各口	進口	出口	共計	
	三三	一四九·二七三		三五	一九八·〇一六		四九〇
三三	一四六·一五一	二元	一五二·五三七	四九一	二二·三〇五	六元	三四三·五九二
				一·〇四五	七三·四九九	一·三三七	九九二·六九五

第二節 義國郵船公司之航業

義大利本無輪船直接航行中國，初僅有奧國輪船公司 *Trieste S.S. Co.* 航行中奧義一綫。歐戰時奧國公司在遠東之船有八艘為中國扣留沒收，歐戰後其未被扣之船歸義國公司接管，由天祥洋行代理。往來航行之商埠仍至奧國之曲里雅西

脫 Trieste 民國九年取銷天祥洋行之代理，改組義國郵船公司 Lloyd Triestino 十月設支店於上海，所用之船如波斯號神嘉號日本號等船均不過六千噸。十六年改造一萬五千噸之摩托機最新式船四艘，不燃煤而用戈士林油。既快且穩，在上海入口貨尚多，而出口貨則全恃華茶與芝蔴為大宗。十六年因戰事被阻，出口貨大減，營業不振。

義國郵船公司經營之航路及船舶如左：

1 上海曲里雅西脫綫 四週一次

愛司葵乃	一五〇〇〇	維尼西	一五〇〇〇	另七千噸船二艘
洛摩路	一五〇〇〇	里摩	一五〇〇〇	六艘

第三節 聯華公司之航業

英美法各國注意四川峽江之航路，欲開闢川省之富源。義國商人亦加入，以

第一樹。聯華公司於民國十年十月以巴江（一八五噸）一艘航行宜昌重慶間。十二年更以榮江（二二四噸）一艘加入航行。

第十章 丹麥在華之航業

第一節 總 况

丹麥在華之航業，在中外各國之比較中，其進出口船數，十五年占百分之·一八，在俄之次瑞典之上。十六年占百分之·一四，在瑞典之次俄之上。噸數十五年占百分之·五三，在義之次俄葡瑞典之上。十六年占百分之·四六，在義葡之次瑞典俄之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

丹麥在華進出口船舶表

項 別	民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
	船 數	噸	船 數	噸

之爲造船界之革新領袖，得世界專利十年。公司之船在滬由寶隆經理，航行瑞典丹麥挪威及中國日本，回航兼至漢堡。在中國之進口貨十之九爲紙張，餘爲機器，出口貨之最大者爲芝蔴。有船十三艘，每月中到滬一艘，上海碼頭在浦東楊家渡。

第十一章 瑞典在華之航業

第一節 總 况

瑞典在華之航業，在中外各國比較中，其進出口船數，十五年占百分之〇九，在丹麥之次巴西之上。十六年占百分之〇一五，在和蘭之次丹麥之上。噸數十五年占百分之〇一九，在丹俄葡之次西班牙之上。十六年占百分之〇二五，在丹麥之次俄國之上。其近兩年進出口船舶情形如下表：

瑞典在華進出口船舶表

項 別		民 國 十 五 年		民 國 十 六 年	
船 數	噸	船 數	噸	船 數	噸

往來外洋	進口	出口	往來各口	進口	出口	共計
	二五	一〇六・六六〇		二七	三九	
二七	九八・四六八	二七	三九	五八・四九一	五八・四九一	一一六
二九	八九・九九一	二七	三九	二九六・九六四	二九六・九六四	二九六・九六四

第二節 維昌洋行代理之航業

維昌洋行 Ekman Foreign Agencies 經理瑞典東亞公司 Swedish East Asiatic Co.

之航業，有輪船十一艘，航行瑞典丹麥新加坡香港中國日本諸港。每月到滬一艘，進口貨十之九為紙張，餘為機器，出口貨最大者為芝麻。

第十二章 俄國在華之航業

第一節 總況

西歷一八五八年中俄愛琿條約規定黑龍江松花江烏蘇里江之航權屬於中俄兩國，禁止他國航行，於是俄人注意壟斷松黑兩江之航運，力屏我國。及俄國革命，共產黨大佔優勢，施行共產主義，水運收歸國有，民間輪船均被沒收，或售歸我國。俄國在黑龍江之航業乃陷悲境，松花江已無俄輪，赤塔政府乃設黑龍江水路管理局於布市，給以變更客貨運費輸送軍隊締結條約之特權，以圖恢復其航業，於是黑龍江松花江上俄船漸有復興之勢。然俄國在華之航運勢力甚微，在中外各國比較中，其進出口船數，十五年占百分之二四，在和之次丹麥瑞典之上。十六

年占百分之·一三，在各國中為最少。噸數十五年占百分之·三四，在丹麥之次葡之上。十六年占百分之·一九，在各國之後。其近兩年進出口船舶情形如下表：

俄國在華進出口船舶表

往來各口	往來外洋		項 別	
	進 口	出 口	船 數	噸
進 口	一三五	一四五·六九〇	民 國 十 五 年	四
			民 國 十 六 年	四三
進 口	六	六七·八五六	民 國 十 五 年	八三·四二六
			民 國 十 六 年	六二·五二六
出 口	四	六〇·二八一	民 國 十 五 年	四
			民 國 十 六 年	四
出 口	四	四三·九三五	民 國 十 五 年	四
			民 國 十 六 年	四

	出口	二元	一五七·五三一	五二	四九·九五二
共	計	三七六	四五四·五〇四	一九三	二六·六八三

第二節 黑龍江貿易輪船公司之航業

黑龍江貿易輪船公司，係西歷一八九二年設立。本店在海蘭泡，每年受政府補助金十盧布，另對於結稚河航路亦受補助金，為輪船公司中最順遂發達者。過激派勃興以來，遭一頓挫，所有之船售去不少，尙有輪船十三艘，拖船八十五艘。公司首領全部為俄國人，其大股東為西比利亞銀行，該行在俄國革命後陷於苦境，因從前各種事業之關係，故今尙保持相當信用。其股東昔多德人，近多為英人買收。該公司有此等財力雄厚者之援助，殊有注意之價值。哈巴維夫喀下

流之航路，殆爲該公司所獨占。運小麥麥粉等下航至尼古拉夫斯克，（向日本及歐洲）復航載魚類歸哈爾濱。

第二節 中東鐵路之航業

中東鐵路河川汽船部，其初爲運輸鐵路材料而設。航行吉林陶賴昭間伯都訥哈爾濱間，及哈爾濱佳木斯間。每年自四月上旬至十一月中旬約六箇月間可以通航。各航路之航行數，一年不過五次至七次。共有輪船十二艘拖船三十艘，裝載量一萬九千三百五十六噸。上流航路經營困難，故現不航行。其吉林陶賴昭間初爲連絡中東鐵路（長春哈爾濱間）之目的，由中東鐵路陶賴昭站至松花江碼頭設五哩之鐵路，以便客貨之運輸。

第四節 其他各家之航業

俄國義勇艦隊郵船公司 *Nordouitch, M. A.* (Russian Volunteer Fleet) 航行上海
長崎海參崴，二週一次。

此外黑龍江松花江上尚有俄商數家航行。

本社出版各種地圖

蘇甲榮先生主編

最新實用中華全圖

定價每幅一元

自國民政府統一全國政治地理上之改革頗多本圖為最新出版之圖注重各項交通及國耻都會等材料以求適合一般國民之實用

中山先生實業計畫圖

實價每幅三角

本圖於十四出版刻已增訂三版添註外交上國耻上新地名不少凡讀建國方略及欲具備政治經濟的常識者不可不備附表一幅各地黨部機關如大量需要本社有優待辦法

國內戰事參攷地圖

即黃河長江中下游各省分縣精圖

每幅定價五角

本圖包有燕魯晉豫蘇皖鄂七省及浙贛湘三省之北部可當七幅分省圖及七八幅鐵路圖一幅長江圖之用並附兩廣一帶小圖平時可供旅行用

新測實用北平都市全圖

定價每幅八角

附遊覽圖五附表十四種並有銅版風景畫兼具北平指南之功用

河南北山東西四省詳圖

合一幅定價四角

比例二百萬分之一分縣界地名繁密用符號六十餘種以表示政治經濟上各種事項

各國華交通侵略圖

蘇甲榮編製

日新輿地學社出版

彩印一幅 定價四角

交通之於國家猶
血脉之於人體至
為重要帝國主義
者於吾國交通之
侵略尤為注意舉
凡鐵路之修築內
河之航行電綫無
綫電之包攬設立
幾於無孔不入本
圖均一一表明並
附簡要說明以發
國人深醒其中航
綫一部尤足與本
書相輔而行為讀
本書者所不可不
備

帝國主義者在華航業發展史

此書有著作權 翻印必究
每册定價大洋八角
(外埠酌加郵費)

著作者 桂林張心澂

發行者

上海亞爾培路
日新輿地學社
寶隆坊十九號

各埠分銷處

上海南京北平
廣州漢口長沙 民智書局
南京 廣州 共和書局
北平 漢口 中華書局
上海三民書店文華書局
鎮江商務印書館分銷處
杭州集益合作書社
天津北洋廣告公司
瀋陽新中國書店

民國十九年六月初版

657

3602