

中國航權問題

上海大東書局印行



中國航權問題

著者 王建平

1931

上海
大東書局
印行

自序

我國自受不平等條約束縛以來，舉凡軍事、政治、經濟、文化等，莫不遭以極大損失，以致國計民生，陷於不可收拾之境。然不平等條約中爲害最烈者，厥爲經濟之侵略，而帝國主義者之主要目的亦在此。蓋經濟侵略，足以滅人生計，亡人種族，於不知不覺中，可使被侵略之國家民族，化爲烏有也。我國今日百業落後，國勢衰微，溯其主因，又何莫非經濟之被侵奪，有以致此耶！夫一國經濟之富庶與否，有賴於交通者甚大。現時國際貿易日繁，而水上之交通，又尤爲重要，其所謂水上交通者，卽航運事業是也。因航運事業，與一國之經濟有密切之關係在焉。故世界

各國對於航業之突飛猛進，蓋以此也。反觀我國，對於關係國民經濟之航運事業，不但不能及於外洋，即我內河，猶爲外人壟斷殆盡，而幾無立足之地。徵之各國慣例，實所罕聞。近年以來，國人受革命高潮之傳播，認爲不平等條約，乃我民族我國家之生死關頭，足以廢除不平等條約之聲，甚囂塵上。而對於收回航權運動，進行尤不遺餘力，此實中國新生命之開始。作者深感航權之喪失，爲中國致病之由，是以不揣簡陋，爰將關於航權諸問題，百方搜羅，彙成是書，以供熱心國事諸君之參考，至簡陋之處，在所難免，尙希海內賢達，有以匡正。再本書曾蒙廣州國立中山大學教授阮樂真先生給我以文字上之修正，謹此誌謝。

民國十九年四月

王建平自序於廣州旅次

557.4
120
2

中國航權問題目錄

- 第一章 引言
- 第二章 航業與諸種事業之關係
- 第三章 中國航權喪失史略
- 第四章 中外航業勢力概觀
- 第五章 日本侵略中國航權之一瞥
- 第六章 世界航運競爭之趨勢
- 第七章 中國航業最近概況
- 第八章 世界各國之航業政策
- 第九章 我國航業失敗之原因

第十章 航權喪失後之一般的影響

第十一章 今後航業之補救方法

第十二章 最近國人收回航權運動

第十三章 政府對於收回航權的注意

第十四章 日本對我國收回航權的論調

第十五章 結論

附 錄

交通部航政獎勵條例（民國九年北京交通部公佈）

中國航權問題

第一章 引言

航業關係一國事業之發展，至爲重大，貿易之盛衰，交通之便利，殖民事業之進退，以及其他軍事上，外交上，文化上，莫不受航業之影響。因此，各國對於本國之航業，皆採取保護政策，以維持其水面上之勢力，凡在本國內河，斷無容許外輪行駛之理，這是各國通商的慣例。但是我國則不然，自從受不平等條約束縛以來，各種事業，無一不爲外人所侵佔；尤其是關係國計民生的航業，幾被外人壟斷殆盡，以致內河各埠，成了帝國主義者的



逐鹿之場。我們只要跑到上海黃浦灘一看，來往的船隻，差不多完全掛着是外國的旗幟，至於中國的船隻，簡直是寥若晨星。所以中國年來，經濟的衰敗，商業的蕭條，民生的困頓，直接或間接都受了航權喪失的影響，這是多麼痛心的一樁事呢！尤其是外輪行駛內河，仗其帝國主義者的威燄，橫衝直撞，不顧一切，撞沉我國船隻，時有所聞，而一般乘客，竟無辜葬身魚腹之中，這是中國航權喪失，人民所遭受生命上的犧牲。其次因為航權喪失之故，外國商船不但可以行駛內河，即軍艦亦可暢行無阻，時有砲轟我城市，屠殺我民衆之舉。如四川萬縣，廣州沙基等慘案，吾人今猶深印于腦中。所以中國的航權若不從早收回，不但國計民生日入窮途，即我同胞亦將任人魚肉，危險殊甚！是以航權的

收回，實不容稍緩。

第二章 航業與諸種事業之關係

上面說過，航業關係一國事業之發展，至重且大；但其關係究竟如何，實有說明的必要。我們知道，航業是交通之一種。就交通來說罷，可分爲三類，即陸上交通，空中交通及水上交通是也。陸上交通有鐵路，汽車，電信等；空中交通，現在尚在萌芽時代；至水上交通，則屬於輪船。各國對於水上交通之航業，莫不兢兢是求，大有一日千里之勢。而各國之所以富強，與夫我國之所以貧弱，即在航業發達與不發達之間耳。茲將個人觀察所得，略述航業與諸種事業之關係如左：

一 工商業之振興

航業發達，生產事業，可以繁盛，由是家庭工業多變為工廠工業，本來的原料出品，以需要額加大的原因，價值自然提高；而生產品因為交通的便利，售出更無不迅速，於是國富就可隨之增加，而勞動價值，亦可因此激增。其次大都市商業組織必然勃興，各種販賣組合，亦必林立，生產必隨之增速；而向外投資事業的發展，也常收意外的利息。

其次航業發達，又可使生產者與消費者所隔之空間與時間，均能接近，直接交易的組織，可以進步。並且以前的商人，因為交通不便的原故，對於貨價的漲落，往往茫然不知，以致對於投機

業，均遲遲不前。蓋投機事業，必要明瞭大市場之貨價，以作買賣的標準。故航業發達，於工商業上，有莫大的利益在焉。英國有位輪船經理說過這麼幾句話：「英國商業所以能凌駕世界者，全恃航海業之發達，使英之航海業衰落，不惟商業立敗，即工業亦將受重大影響。」我們從這幾句話看來，就知道航業對於工商業的關係重要了。

二 經濟之發展

水上的經濟命脈，完全操在航業的掌握中。英國的航海收入，年約一萬萬磅，美國年約三萬萬元。德國年約十萬萬金馬克，挪威年約一萬七千萬挪威幣，日本戰前二十四公司收入，年約二十

四萬萬元。由此看來各國之所以富庶，不難知之矣。再航業發達，可以實行移民，以發展國民經濟。如西班牙，葡萄牙，德國，日本，是講求移民的國家，所以航業甚形發達。又航業可以救濟失業，例如歐戰後，德國失業較少，就是因為德國竭力恢復航業事業的原故。所以航業發達，能以實行移民及救濟失業，亦經濟上的一大發展。我國素稱地大物博之天府，今則反四海窮困，國勢日促。航業既佔經濟上的重要位置，我們豈能坐失其利嗎？

三 軍事之便利

輪船在平時雖為運輸之用，但同時又可供海軍人才練習之用。如英美德日等國，海軍人才，大都先在商船練習。一旦到了戰時

，此項商船，即要供爲軍艦之用。各國航業政策中，有商船在戰爭時期，作爲巡洋艦用的規定，就是這個原故。所以航業在軍事的進行上，有極大的關係。我國海軍，既稱腐敗，商船又極感缺乏，此後國際糾紛，將集中於海上，不幸風雲突起，我國勢將束手無策，危險實甚。國人能不思及嗎？

四 文化之傳播

航業發達，可以使文化有普遍的傳佈。凡以文字語言或以印刷品而傳遞文化的，都可利用航業的發達，以達其目的。社會經過了普遍的傳佈，各地的特殊性可以減少，隔閡可以免除，於是文化自然蒸蒸日上。因爲航業發達，各國能以互相往來，彼此攷察

風俗制度，以爲改良本國之標準。所以航業也是促進社會文明的要素，不能不起而提倡之。

航業既有上述的種種利益，在現在一切事業落後的中國，有急起直追的必要。若捨此不問，不難坐以待斃。

第三章 中國航權喪失史略

我國航權喪失，可分兩大項說明之，即（一）沿岸及內河內港航行權之喪失（二）航業保護權之喪失。茲分別敘述如左：

一 沿岸及內河內港航行權之喪失

A. 沿岸航行權之喪失 沿岸貿易，各國都視爲本國商民獨享事

的權利，外國船舶，不得染指其間。如英國自一六一五至一八四九年所行之航海條例，不但禁止外國船舶在英國沿岸行駛，就是歐洲各國與英國之間，除英國船隻或貨物所從出地方之船外，亦概不許貿易。美國德國日本及其他各國，均有禁止外國船舶在本國沿岸航行之成例。而美國且以沿岸貿易，不適用內國待遇。如一八五二年美荷通商航行條約云：

「任何一方，對於彼方船隻，無論來自何處，較之本國船隻，不得加增稅捐，或其他各課」。

但同約又規定云：

「但兩國的沿岸貿易及沿海漁業，祇許本國船隻經營，不得適用前項章程」。

我國清朝時代，不但沒有政治家顧慮周詳，審慎至當之遠識，即普通國際間權利義務之情形，及本國經濟地位之實況，亦茫然不知，以致航權喪失殆盡，言之痛心。查沿岸貿易之見諸條例，始於道光二十二年之中英江甯條約，該約第二款：

「准英國人民，帶同所屬家眷，寄居沿海之廣州，福州，廈門，寧波，上海等五處港口，貿易通商無礙」。

照以上條約的規定，事實上英國船隻，已能自能行駛於五口之間，然條文尙未明白說出。至咸豐八年中英續約，（天津條約，）就有了明白的規定，如第十一款：

「牛莊，登州，台灣，潮州，瓊州，府城等口。嗣後准英商亦可任意與無論何人買賣，船貨隨時往來」。

自從訂立此約後，沿岸商埠，愈開愈多，外船航行，範圍愈廣，我國航權之喪失亦因之愈大。其他各國亦藉口最惠國條款，均享受同等待遇，就是無約國之船舶，也想自由往來，均霑利益。

B. 內河航行權之喪失 內河航行權，是本國商民之特權，外國商民毫不得享受之。但我國則反是，內河航行權竟繼沿岸航行權而喪失。如咸豐八年中英續約第十款：

「長江一帶各口，英商船隻，俱可通商」。

但同款又云：

「……准將自漢口潮流至海各地，選擇不逾三口，准為英國船隻出進貨物通商之區」。

故此款雖允許英國船隻在長江各口通商，而僅能駛至漢口，即漢口以下，通商也不能超過三個口岸，仍略寓限制之意。光緒二年中英烟台會議條約第三端，增加宜昌，蕪湖兩口，於是英船遂能溯江至漢口以上。光緒二十一年馬關條約第六條，更開湖北之沙市及四川之重慶爲通商口岸，且許日本輪船從湖北宜昌溯江以至四川重慶。其後沿長江通商口岸，日益加多，於是自上海經鎮江，南京，蕪湖，九江，漢口，岳州，長沙，沙市，宜昌，萬縣以至重慶，水道數千里，盡爲外輪橫行之區域。不特如此，光緒二十八年中英續議通商行船條例第五款又云：

「中國允於兩年內，除去廣東珠江人工所造阻礙行船之件」。其後沿珠江商埠，亦日益開闢，於是外輪又得暢行於江門三水

，梧州，和南甯之間了。然此猶僅限於通商口岸，後來外人航業擴張之結果，即非通商口岸，遂亦侵入。外輪所至，經濟侵略亦隨之，禍患之深，中於腹心矣。

C. 內港航行權之喪失 內港航行權之喪失，可看光緒二十四年五月二十五日頒佈的內港航輪章程，該章程第一款云：

「中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，即便照後列之章程，往來專作內港貿易」。

自此項章程規定後，無論我國的巨川支流，完全開放於各國商輪。是後光緒二十八年中英續議通商行船條例，首將此項章程，作為附件，明文訂入。其第十款云：

「茲因光緒二十四年所訂中國內港航輪章程，准將在通商口岸

註冊之華洋輪船，行駛貿易，又因是年五月七月先後所訂此項章程，間有未便，是以彼此訂明，應將此章從新更改，附載此約。惟此章程，應按照遵行，直至日後彼此允願更改為止。

又光緒二十九年中日通商行船條約第三款：

「中國國家，允能走內港之日本各項輪船，在海關報名，由通商口岸往來報明之內港地方貿易，應悉照正續各項章程辦理」。

又該約第八款云：

「光緒二十四年五月七月先後所定內港行輪章程，間有未便，是以中國允將此項章程，從新修補，附載此約，惟此章程應按照遵行，直至日後彼此允願更改為止」。

經此規定，於是內港行輪章程，就受了國際間的束縛，非得英

日兩國同意，不能自由廢止或修改。而彼等於一種權利既得之後，又不肯輕易廢止或修改。所以自此兩次附入條約，內港行輪章程，沿用至今，未嘗修改。至附入英日兩約中之續改內港行輪章程，內容完全一致，係屬補充性質，凡舊章程之與新章程不抵觸者，仍屬有效。此續改內港行輪章程中最重要之一點，即英日兩國船東得在河道兩岸租棧房碼頭，其第一款云：

「英國（或日本）輪船東，可向中國人民，在河道兩岸租棧房及碼頭，不逾二十五年租期，如彼此兩願續租，亦可重新再議。倘英商（或日商）不能向華民妥租棧房及碼頭，須由地方官與商務大臣商妥後，照公道時值，預備棧房及碼頭租給，租滿之後，亦可接租」。

於是對於外輪內港航業的發展，助力不小。是以內港航線，愈關愈廣，除滬蘇，滬杭，蘇杭三線外，江蘇則有海門線，蘇鎮線，寧鎮線，鎮清線；浙江則有餘姚線，舟山線，海門線；安徽則有廬州線；江西則有南昌線；湖北則有武穴線，襄河線；湖南則有岳州線，湘潭線，常德線；而福建亦有水口，梅花兩線，內港行輪，於是成了水銀瀉地無孔不入之勢了。

二 航業保護權之喪失

什麼叫做航業保護權呢？就是一國依財務行政權之行駛，對於外國船之行駛本國沿岸或內河內港者，及由此等船隻所運載之貨物，課以重稅，使受較劣於本國船隻之待遇，以達保護本國航業

目的之權利是也。各國所採用之手段有三：（一）關稅（二）噸稅（三）內地貿易稅。這三種手段若能有充分的施行，航權縱爲外人侵奪，本國航業仍有發達之希望。但此三種手段，我國竟完全喪失，一無所有，茲分別述之如下：

A. 關稅權之喪失 我國關稅自主權之喪失，實始於江寧條約。但江寧條約僅有「秉公議定則例，由部頒發曉示，以便英商按議納稅」之語，並無何等束縛之文。乃耆英等於翌年五月在香港例定五港進出口應納稅則協定及通商章程，採用所謂值百抽五原則之片面協定稅率，於是中國受禍八十餘年之進出口貨物一律值百抽五之制，其基礎卽由此確立。自去年新稅率實施後，關稅權方始收回。惟此種保護手段，必須本國發展遠洋航行事業時，方能

適用有效。我國今日，尙無遠洋航行，故此權利之喪失，其所加於我國國內航業直接之影響，尙不若噸稅和內地貿易稅之鉅。下面再述這兩種稅之喪失。

B. 噸稅自定權之喪失 噸稅權之喪失，首見於咸豐八年之中英續約，其第二十九款云：

「英國商船，應納鈔課，一百五十噸以上，每噸納鈔銀四錢，一百五十正噸及一百五十噸以下，每噸納鈔銀一錢……稟明海關監督，發給專照，自是日起，以四個月爲限」。

自是約訂立後，外輪所納噸稅，輕微至極，毫無保護色彩可言；但因爲受了條約的限制，又不能自由增加。現時仍照舊章納稅，並未增加，實有從速提高之必要。

C. 內地貿易稅權之喪失 我國內地稅，可分爲二種：（一）釐金（二）沿岸貿易稅。前者係內地與內地或內地與通商口岸間轉運貨物沿途所課之稅。由咸豐八年中英續約第二十八款之規定，凡洋貨由通商口岸運入內地，或洋商往中國內地購運土貨出洋，僅納進口稅率或出口稅率之半之子口稅，即可免納沿途一切釐金。因此，此等貨物，即使由外船運輸，我國對之不能特別課稅。至沿岸貿易，乃於輪船裝載我國土貨，由一通商口岸運往別一通商口岸時，在達到之通商口岸所課等於進口稅率之半之內地稅，本與外人無甚關係，照理當然不受外部任何之限制。苟我於此時施以保護之手段，對於由外輪裝載之土貨，課以重稅，則我國往來通商口岸間之土貨，必爲本國輪裝載，航業即可有發達之望。不幸

此種權利，已喪失之。同治二年中丹條約第四十四款云：

「丹國商民，沿岸議定通商各口，載運土貨，約准出口先納正稅，復進他口，再納半稅……」

此即沿岸貿易稅之來源。有此規定，我國即不能對於由外國船裝運他口之口貨，於正稅以外，課以較高於百分之二·五之稅。

由以上觀察，我國航權喪失殆盡，故航業衰敗如此。而在外輪，一面有政府之獎勵，一面有平等條約爲之掩護，故能處於優勝地位，享受種種特權矣。

關於中國航權喪失之經過情形，上邊已言之大概；惟尙有一事，吾人不能已於言者，即海事行政權之喪失是也，茲述如下：

1. 一國領水內之浮標，號船，塔表，望樓等，皆與航行有莫之

大之關係，事屬一國領水行政範圍，自應歸領水所屬國自由設置，外人不得越俎代庖。但我國和各國所訂商約中，如咸豐八年中英續約第三十二款，同年中法通商章程第十款，中美條約第十六款，同治二年中丹條約第三十一款，同治三年中國日斯巴尼亞條約第二十八款，同治五年中義條約第三十一款，及光緒十三年中葡條約第三十九款等，均有同樣之規定如下：

「通商各口，分設浮樁，號船，塔表，望樓，由領事官與地方官會同酌視建造」。

此實開外人干涉我國領水行政權之端，而爲他國通商條約所未有之例也。

2. 引水人 (Pilot) 爲行輪之嚮導，關係領水防禦，至深且鉅。各

國皆不許外人充當；即其他有關之一切章程，亦必由領水所屬國自行制定。乃我國未曾注意及此，同治七年各海口引水總章第一款，規定各口分章，應由地方官與各國領事，妥爲擬定。其第二款規定：凡華民及有約國之人民，有欲充引水者，均准其一體充當。其他如咸豐八年中英續約第三十五款，同年中法條約第十五款，均規定外國船隻欲進各口，聽其僱覓引水之人。於是我國沿岸沿河各地之港灣形勢，外人遂熟悉無遺矣。

3. 其更重要者，即我國海關海關部（*Marine Department*）之完全受外人管理是也。查我國自咸豐八年中央通商章程規定招請外人幫辦稅務以來，海關幾完全受外人支配。但征稅部（*Revenue Department*）中，中國職員，尙有相當勢力；至海關部中，至今重要職

員如海務巡公司 (Coast Inspector) 巡江事務長 (River Inspector)，港務長等，華人無充任者。是以華洋船舶發生爭議或起衝突，請求海關裁判時，洋船輒佔勝利，不問是非曲直如何也。且外國輪船公司每至海關通融何事，立刻解決；而華輪則無如是之榮幸矣，遑論優遇哉。

第四章 中外航業勢力概觀

我們要知道列強對於我國航業侵略的程度及我國航業之衰敗如何，不能不把兩者比較一下，以明其優劣之分。查我國航業公司，當推一八六七年設立之招商局。該局設立後，與怡和太古兩公司，有極大之激烈競爭。自中日戰後，日本大阪商船公司，又

侵入長江航路，於是有英之太古怡和，我國之招商，即一般稱爲三公司者，聯合抗之，彼時日本郵船公司，實爲所窮。其後招商局，與他之小輪公司，如英之麥邊，鴻安等，營業均形不振，故前次之聯合抵制，遂漸瓦解。日輪公司，乃乘機擴張由漢口到宜昌之航線。其後於一九〇〇年，德國以方興之勢，而加入其漢堡及北德二公司於我國，遂演成中英德日四國之競爭。庚子議和後，形勢稍異，一九〇三年，日本郵船公司，以二百五十萬元，買麥邊公司之上海，匯山碼頭，開始航行長江一帶。第二年又創立湖南輪船公司，而從事於漢口湖南間之航路。日俄戰後，屬於法籍之東方輪船公司，加入長江航路，遂成五國九公司之競爭。後來英國諸公司，以運費低廉及優待搭客之故，以致各弱小公司

遂呈不堪之象。首先日本方面，有大阪與郵船二公司及湖南輪船公司，與從事於蘇滬間之大東公司等四公司，合同組成一日清公司，於是勢力陡增，乃擴張航路至南昌，常德等地。所以長江勢力，遂集中於英日而僅剩怡和，太古招商及日清四大公司之對峙，其中以英最佔勢力。但歐戰發生後，歐美各國，對於我國航業，均不遑顧及，英船遂漸減少。日本乘此時機，乃銳意擴充，大張其航業於我國，故我國之外洋航業，實以日本爲最佔勢力。但內河航行，英乃屬於第一。至於我國之招商局，年來因爲受了軍事的影响及其他種種關係，致營業日形減色，如不速圖補救，前途實不堪設想。茲先將世界各國航業之勢力，列表如左，以明中國航業勢力之窮促。

世界各國航業勢力比較表

國名	隻數	噸數
英國	九、七七九	二〇、一四二·八八〇
美國	四、一一〇	一四、五七四·三七五
法國	一、四〇〇	二、九六三·三二九
日本	一、九四〇	二、九九五·八五八
德國	九一〇	四一九·四三八
中國	一〇二	一四二·八四

從上表看來，我國航業在世界上佔最低的位置。帝國主義者更利用不平等條約，摧殘我國幼稚的航業，奪我內河航行權，以致

我國航業，幾無立足之餘地。至於我國內中外航業之勢力如何，看下表就可明白。

中外輪船勢力比較表

中國部		外國部	
公司名	隻數	噸數	噸數
招商局	三五	三四、六八三	五二
開平礦局	六	六、〇四二	四七
寧紹公司	五	四、九四一	一二
政記公司	五	四、〇九七	六
其他公司	八	四、九四七	四
		禪臣洋行	二、四八三
		美最時	六、七九〇
		日清	二五、八〇七
		太古	六〇、四九五
		怡和	五八、八四七

中外百分比	四五	三五			
合計	五九	五四、七一〇	一二三	一五七、二〇三	一〇〇、
			平安公司	一	—
			南滿洲鐵路公司	二	二、七八一

觀上表，可知我國航業與外輪比較，就數量言，僅為百分之四五；就噸數言，僅為百分之三五，我國航業之供給市場，已由外人占去二分之一以上。然此猶就平時而言，若在軍事時期，輪船多被扣為軍用，直無航業之可言。茲再把招商，太古，怡和，及日清四大公司之航業勢力，列表如左：

四大公司航業勢力比較表

公司名	所屬國	資 本 金	船 隻	噸 數	成 立 年
招商	中	八百萬元 (幣中)	三五	二四、六八二	一八七二年
怡和	英	一百二十萬磅 (金英)	五二	五八、八四七	一八七五年
太古	英	一百萬磅 (金英)	四七	六〇、四九五	一八七五年
日清	日	一千六百二十萬元 (金日)	十二	二五、八〇七	一八九八年

從上表看來，以招商局的資本最少，當然不能和資本宏厚的外輪競爭，航業失敗，亦屬勢所必然，國人須急起圖謀，有以救之。

第五章 日本侵略中國航權之一瞥

日本對於我國航業之侵略，大有突飛猛進之勢，故我國航業之衰落，其受害於日本者較大。唯在研究日本侵略中國航業之前，使吾人不能忘却者，即日本之郵輪會社是也。因該會社之設立，關係我國航業前途，至重且鉅，故不能不敘述於斯。今將日本侵略我國航業之情形，分爲下列數項：

一 日本郵船會社之設立與中國航權的喪失

日本郵船會社，是以我國上海爲中心，而航行世界各國的。該社之航線有八：

- A. *Orient-California service* 由上海經舊金山至美利堅，每二週開行一次。
- B. *Orient-seattle service* 由上海至西雅圖，每三週開行一次。
- C. *Japan-Europe service* 由上海經南洋羣島，繞蘇維士運河，折馬賽，至倫敦。每兩週開行一次。
- D. *Japan-Australia service* 由上海至澳大利亞之新金山。每月開行一次。
- E. *Japan-Bombay service* 由上海至孟買，每月開行一次。
- F. *Orient-south America west service* 由上海至南美西岸之A. B. C.三國（即亞根廷，巴西，智利）係向太平洋啟航，每月開行一次。
- G. *Orient-south America east Coast service* 由上海至南美洲之東岸各國

。係繞印度洋，經大西洋，以達南美洲，亦每月開行一次。

II. *China-Japan Rapid Express service* 由上海至日本之長崎神戶，每四

天開行一次。此外尙有一附線，即由神戶而至天津，每五天開行一次。

觀其航線所及，無遠弗屆，以較我國，能不慨然。而中國航業不振，遠洋航輪絕跡，故每年放洋僑旅，無不以日輪是賴，其供奉於日者，年不下四千餘萬元：現將日本工商省之統計錄如左，便可觸目驚心矣。

日本在中國所獲進之運費：

一 中國歐洲線

一三、八七〇、〇〇〇

二	中國北美線	七、〇〇〇、〇〇〇
三	中國南美線	二、一〇〇、〇〇〇
四	中國南洋線	四、六七〇、〇〇〇
五	中國印度線	六、三六〇、〇〇〇
六	中國澳洲線	三七〇、〇〇〇
七	中國沿海各港	一〇、〇九〇、〇〇〇
總計		四四、〇〇〇、〇〇〇

查日本海運總收入，爲一〇〇〇，〇〇〇，〇〇〇，而取諸華人者佔二分之一（四四，〇〇〇，〇〇〇）。故日本航務之發達，實半賴於華人。倘中國能自己造船，載運華人出洋，則此項權利，即可挽回。

二 日本在長江的航務

日輪之往來長江的，初爲大阪公司所經營，繼由日清公司收併。近年以來，日輪在長江的航路，已完全徧及，計有航線滬漢班，湘潭班，長沙班，常德線，岳陽線，鄱陽湖線等，使用江輪已達十餘艘之多。然此僅指日清公司一家而言，尙有經營重宜航業之天華洋行，受日政府之援助，航業勢力亦日益擴大。初時僅造新江輪四艘，後又加建二輪，同駛六船之計劃。並賃用華利號輪，赴重慶開班。日政府因該國商輪，在揚子江行駛日廣，故有添造四巡艦專來往長江一帶，以保護其航業利益。是以中國長江一帶，已成日輪航業勢力之範圍矣。

三 日人侵略下之青島海州間航業

青島海州間之航業，創始於德人，日人繼之。計日輪公司之設於青島者，爲大連汽船會社，日本郵船會社，日清汽船會社，山下汽船會社，阿波汽船會社等，我國輪船公司，僅政記公司有數艘輪船航行，且事事仰日人的鼻息。故青島至石臼所，海州間之航線，完全爲日人所壟斷。青市每年進出口貨物在二百五十萬噸以上，此項運貨，全爲日人攫去，利權之喪失，可謂至矣。我國所組織之航業公會，屢呈請市黨部及市政府，制止日輪行駛青島海州間，以免侵佔我國內港航權。市黨部據情已轉呈中央，交通財政兩部曾令東海膠海兩海關禁止日輪航行，然一紙令文，仍不

能見若何效果也。

四 日人侵略下之滿洲航業

在事實上講起來，滿洲已做了日本人的殖民地了。日本對於該方面的侵略，可以說無微不至。我們單就航業一項來看，就知道他在滿洲侵略勢力之大了。

在東三省的南滿洲鐵道株式會社，（簡稱滿鐵）就是侵略滿洲的唯一的機關，於鐵道之外，復經營其他各種事業，如大連汽船會社，就是滿鐵事業之一種。自安田任大連汽船會社社長後，力事擴充，已由一千萬元增資至二千五百萬元，並計劃新造客貨輪船數艘，以雄厚其勢力。茲探得日人在滿洲的航業勢力如下：

現有客貨輪 (八隻)

輪名	總噸數	重量噸數
奉天丸	三、九七五·五一	二、八四九·一三
大連丸	三、七四八·一九	三、〇一二·〇〇
櫛丸	三、四〇二·〇三	二、五〇〇·〇〇
天津丸	二、三五二·一〇	二、四二三·一七
長平丸	一、七七一·八一	一、九九六·七七
天潮丸	一、二六一·八一	一、六九五·〇〇
濟通丸	一、〇三七·八六	一、〇六二·五〇
龍平丸	七二四·一〇	七五〇·〇〇
小計	一八、二一九·四一	一六、二八八·五七

現有貨輪 (十九隻)

黑龍丸	六、一一二·八〇	八、七六四·〇〇
滿洲丸	五、二六六·五二	八、四八一·八四
洮南丸	四、三七〇·二一	六、六三三·一七
海龍丸	四、三六五·四八	六、六六九·七九
東崗丸	四、一六八·六五	六、四八〇·〇〇
鞍山丸	三、八九〇·八六	六、三六一·〇〇
永安丸	三、八二五·九七	六、二三五·〇〇
禹達丸	三、六五一·九四	六、一六五·〇〇
烟台丸	三、四六一·五六	四、八九三·〇〇
老虎丸	三、三二八·三一	五、五〇三·〇〇

龍鳳丸	三、一九一·〇六	五、〇二九·〇〇
長順丸	二、二四五·九〇	三、五九四·六七
興順丸	二、一八九·二四	三、五〇〇·〇〇
英順丸	二、一五六·八六	三、五八〇·〇〇
古城丸	一、六八一·五三	二、五五〇·〇〇
新屯丸	一、五七六·五一	二、五一五·〇〇
博進丸	一、四八二·三〇	二、〇〇〇·〇〇
一進丸	一、四四〇·七四	二、一七〇·〇〇
益進丸	九九三·一三	一、四八七·〇七
小計	五九、三九九·五九	九二、六一一·四〇
合計	七七、六一九·〇〇	一〇八、九〇〇·〇〇

在建造中者 (七隻)

七千噸型	不明	七、〇〇〇・〇〇
七千噸型	同	四、一五〇・〇〇
四千噸型	同	四、一五〇・〇〇
四千噸型	同	四、一五〇・〇〇
四千噸型	同	四、一五〇・〇〇
四千噸型	同	四、一五〇・〇〇
一千五百噸型	同	一、五〇〇・〇〇

包賃者 (十七隻)

菊桐丸	五、二一八・〇〇	八、三七七・〇〇
-----	----------	----------

六大星丸	三、八七九〇〇	五、五五〇〇〇
五大星丸	三、九二八〇〇	五、五五〇〇〇
一東洋丸	二、二〇二〇〇	三、六五三〇〇
天津丸	四、〇二二〇〇	五、八八〇〇〇
正和丸	一、三一五〇〇	二、〇一五〇〇
晴海丸	五、二四七〇〇	八、〇〇〇〇〇
六真盛丸	三、四〇〇〇〇	五、五五〇〇〇
五乾坤丸	二、八八〇〇〇	四、二九〇〇〇
平龍丸	一、二二三〇〇	一、五五〇〇〇
華成丸		七、〇〇〇〇〇
兵庫丸	九七七〇〇	一、六〇〇〇一

福浦丸	三、一一三・〇〇	四、五〇〇・〇〇
御影丸	二、七六一・〇〇	三、五七〇・〇〇
八乾坤丸	四、六六八・〇〇	七、七〇〇・〇〇
大山丸	三、八五七・〇〇	六、一七六・〇〇
大和丸	四、三七九・〇〇	六、八二二・〇〇
計	五三、〇六九・〇〇	八九、〇一三・〇〇

五 日本對華航業最近之孟晉

當中日商約改訂時，日人利用中日兩國藉口交換通航，互相開放國內航路為名，遂乘機發展對華航業。日人謀占中國之海運已久，平日得寸進尺，一遇時會，更積極圖進。茲將日人經營計劃

，分誌如下：

A. 調查航路 中國地大物博，非通商口岸，照例日輪不能開航。現該國航商，以爲新商約改訂之後，兩國可以互相信任意通行船隻。故在四個月以前，卽有日本航業界，密派專員多名，分赴我國各埠向華商輪公司，調查航路及營業，並內河外海以至揚子江各支流等，均詳爲細查，其用心之深，蓄意之密，由此可知矣，雖內河小市鎮，凡可通航者無不備查之。

B. 計議擴充步趨 日本各航業界已有祕密計劃，對於中國航業之擴廣，第一步先從江海各路線起。從日方所得到的消息，聞已在首先建造新船四十餘艘，均用摩抽油機引擎，速率強，客位多。由本國船塢建造者，便將開來中國支配，行駛於南北洋各航線。

，次再經營內河班輪。

C. 上海日輪大增。上海一埠，日商輪船公司，計有日郵社，大阪公司，日清公司，大連汽船會社，朝鮮郵船會社，川崎公司，山下公司，日本汽船公司，國際公司，三井船舶部，菱華會社，三菱船舶部，近海航船會社等，每月進口船有一百八十至一百九十艘左右，占上海入口船之第一位，而於貨物運輸之營業，則占第二位矣，內河日輪尙不在內也。

D. 外海輪大擴充。日郵社對於外洋航業，銳意擴充，得其政府之贊助，在太平洋航路內，增造頭等新船七艘，排水量占十二萬噸。在歐洲航路內亦增造兩艘，台灣線內又增兩艘。總計現時中美一路，已有日本船二十餘艘；中歐一路，有日郵貨輪，共有三

十餘艘；中印線內，亦有二十餘艘。以上均指經行上海者而言，將來或更爲擴充，以雄厚其航業勢力也。

第六章 世界航運競爭之趨勢

今日世界列強之競爭，已由大陸而趨於海上矣。然欲求海上競爭之勝利，舍發展航業外，其道末由。是以近世以來，列強間之競爭，均集中於太平洋，其逐鹿範圍，極爲廣泛；而競爭之最猛烈者，厥爲航業競爭是也。至其競爭之主人翁，又當推英美日三國，無不各盡其縱橫捭闔之策，以擴張其航業勢力於太平洋，於是去年有太平洋航潮之發生。今將世界航運競爭之趨勢，敘述如下，以供關心航業諸君，知所自勉焉。

我們欲知世界對於航運之競爭，則不能不知世界造船業之狀況。單就一九二九年全世界商船建造業看來，共爲二，七九三，二一〇噸，較一九二八年增加九三，九七一噸，英倫與愛爾蘭出品占全世界百分之五四，五〇馬達船噸數比汽船噸數約多四十萬噸，燃油船隻逐年增多，一九一四年爲一百三十一萬噸，現已增至二千萬噸上下。

以上是一九二九年與一九二八年全世界造船業之比較數，推之將來，或更有增加之勢。

我們再就世界各國對於造船之標準言之，從來多採取噸數主義。各國爭造大船，如五萬六千噸之 *Maje the* 五萬九千噸之 *Mavisan* 等，相繼出現。迨近年形勢一變，皆以速力主義是圖。每小時十

五海哩之商船，現有一百三十九艘，十七海哩以上二十海哩以下之商船，共計一百三十六艘，二十海哩以上之快船，亦已達一百另三艘之多。今就國別觀之，其現勢如下：（速力單位海哩）

速力	英	美	法	意	日
一七至二〇	一二五	六〇	八八	八一〇	三二
二〇以上	六四	一〇〇	八	八	三
共計	一八九	七〇	一六	一八	五

就現勢言，英國仍佔首位。而美政府於去年十一月發表補造船條例，各航運公司在建造中之快船，共有二十艘以上。大賚輪船公司亦新造二十海哩船六艘。此項計劃實現後，英美勢力將互相伯仲。日本亦有新造船濤濤間丸及秩父宮丸，係十九海哩之快船。

在世界各國發展航業期間，日本之努力，尤不遺餘力。我們可把他過去三年間的竣工船舶（百噸以上）比較如下，以明其造船狀況。

昭平二年，隻數三七・噸數五八，〇三七，三年隻數四五，噸數八〇，六五三，四年隻數七九・噸數一一九・六一五。

此外在去年十二月底建造中之船舶，合共三十六隻十九萬一千五百九十五噸。又去年登記之船舶（百噸以上）總數如下：

輪船三七〇五隻・四，二一五・七八四噸。

帆船一六，四〇二隻・九三三・九五六噸。

合計二〇・一二五隻・五・一四九・七四〇噸。即於最近八年間，約達一倍。造船界亦以今日為頂點，故日本發展航業之雄心

，實有驚人之處。下再言太平洋航潮之一班，以明世界航運競爭之實況。

在敘述太平洋航潮之先，可把英美日三國在太平洋之航業勢力比較一下。據最近調查，其商船勢力如左：

太平洋北美航路

	英	美	日
艘數	八	五九	七二
噸數	九八九、〇〇〇	四、七一六、〇〇〇	四、〇二二、〇〇〇

大西太平洋兩洋及北美航路

世界一週航路

日	美	英
二四	三七	三一
一、五七四、〇〇〇	二、四二二、〇〇〇	二、〇六九、〇〇〇

日	美	英
現在籌備尙未實現	二〇	五〇
	一、六〇二、〇〇〇	三、一八五、〇〇〇

以上是英美日在太平洋的航業勢力。顧去年太平洋航潮之發生，是日人發其端。日本人不獨壟斷中國航權，其對於中美間之太平洋航權。亦出全力以爭，以遂其雄霸太平洋之志。查此次日人

對於爭奪太平洋航權之手段有二。一爲以六千萬之資本建造新船，一爲減低運費抵制他輪，現在先述前者。

日人爲爭奪太平洋航權計，乃以改革船舶入手。官商商議結果，第一次投資六千萬元，添建極大之快輪，由日郵船社發社債三千萬元，另由政府補助三千萬元。在中美舊金山上海一綫內，添建二萬四千噸巨船涉見丸，龍田丸，秩父丸三艘；合大洋丸，天洋丸，春洋丸六艘，專以對付美船之總統輪十一艘之營業。又造二萬噸巨輪冰川丸，白枝丸二輪。調二萬三千噸之西北利亞丸，高麗丸等四船，以化西雅圖至上海一路，藉以打倒英之昌興公司，另提四百萬元爲各商之布置。此項新船，均先後落成，確可超越現行中美之英美各國輪船。其他又在南美航路中，增造二萬噸

巨船兩隻，於是日人之第一部計劃乃告齊，以競爭太平洋之航權矣。

至日人之第二步計劃，就是減低運價，實行搗亂。原中國對美貿易，以上海漢口兩埠爲最多，上海占南北洋之中心，漢口係揚子江之首部。上海去貨，以湖絲爲最多，價貴而水脚巨，綢茶次之。漢之出口貨，以桐油占大宗。向來絲由昌興公司裝載最多，桐油則歸大來獨家包運。故欲奪取此項權利，則非犧牲不可。乃呈請政府，由國家年撥補助金一千萬元，以供壟斷太平洋海權之競爭之損失用，以三年爲度。公司方面，預備一千萬之損失，將上海運美之華絲運費，原價每百磅六元七角五分者，突然跌去四元，祇收二元七角半；又將桐油運費每一噸二千磅原收八元

(均美金計)者，跌去五元，祇收三元；且派員至各絲油出口商行，述明減價後，且可給與巨額之回佣，以奪取大來昌興兩公司之生意。查日人施行此種手段，以日船員開支較省，而英美海員之生活巨，工薪大，水脚若減低四成，決難與競，必致被其打倒，故不惜以此種手段摧殘之。

自此事件發生後，咸以日人無商業道德，爭表反對。至大來昌興兩公司，已發電請示總行，如何辦理。而英美航商，已幾經會議，取合作主義，決添二十四輪，聯合實行減價一年，預備犧牲一萬萬美金抵抗日輪。議定每百磅湖絲，由上海直運至紐約，祇收美金四元。於是太平洋航潮，愈弄愈大矣。

我們從以上的觀察，則知世界航運之競爭，無有甚如今日者。

回觀我國航權，亡於外人手中已數十年，商業衰落，金錢枯竭，展轉呼號於列強鐵蹄之下，前途之危險，真不堪聞問矣！

第七章 中國航業最近概況

不振的中國航業，遠洋航業，當然沒有參與其間的資格。而所有的航線，僅能及於長江及南北洋一帶。即在此等航路當中，營業情形，又有江河日下之勢。今就其長江及南北洋之航務狀況，述之如下，則中國航業之窮，不難洞悉。憂國之士當急起而圖治之。茲言長江之航務。

長江航務是中國長江流域七省經濟生活的命脈，在前年招商局全部營業中，長江的收入，約占一半以上，是以長江航務位置的

重要，也就可以想見了。但長江位置雖稱富庶，而華輪則因外輪之侵佔及國內軍事迭起之故，竟遭損失。吾人察之華商營業，去年爲最不幸之年，不及往年二分之一。華輪之行駛於揚子江者有招商局，三北，寧紹等公司，去年又增一肇興公司，四家共有二十輪行駛。向例每輪每年可行三十四趟，每一趟之上下運費，至少可收六千兩，（外輪恆有一萬餘兩）統年亦有四百餘萬兩之水脚。上年因四月以後即停班，二十輪中，最多者不過十七八趟，其中少者僅行十次。今平均每船行十五次計，則損失之水脚，幾占百分之六十。又上游華輪亦受同樣之減班。統計揚子江上下游華輪停業期內之運費損失達四百萬兩之譜。中國之長江航業既如此衰落，而外輪則乘機而起，銳意擴充，故太古日清川崎等公司，

乃有添新船闢新路之舉也。這是長江航務衰落之一般。

講到沿海航務的情形，亦日益不振。查沿海航路中之最重要者，厥爲南北洋各埠，而南華之口岸中，以廣州汕頭廈門爲必要區域。在北洋方面，則以煙台青島天津等埠爲主要港埠。向來南北兩路之來往客貨，均在上海一埠轉口，故經營航業之中外各商輪公司，其派行南北洋輪，以運載各地客貨者，悉往上海轉口之故，若太古怡和日清大阪等各輪公司，在滬均有南北洋之單航線輪也。自去年八月以後。上海之中國沿海各輪，受軍事影響，而北洋外輪因是激增。由是有競奪華航之舉，茲分述如後：

南北洋內之華商輪，定期班固不過十二三艘，而臨時船乃有近二十輪。其中則華北班多於華南也。計自減班停航以來，迄今歷

七個月以上。滬上經營華南班輪，計有英商船二十一艘，其中太古占有山東，蘇州，新甯，潁州，綏陽，四川，涼州，蘆州等十三艘；怡和占有恆生，廣生，富升，日升等八艘；日商占有六艘。在北洋方面之英商占有十二船，即奉天，通州，順天，利生，定生，卓生，牛莊，裕生等；日商占有十船如奉天丸，大連丸，神戶丸，天津丸，長平丸，華山丸，唐山丸等也。每一星期中華班外輪有十一艘，北洋線內每週有八艘。故滬上南北洋之進出口貨，在此七個月中，爲外輪占奪殆盡。而各外輪每一星期水腳收入，約可收自八萬兩至十一萬兩。總計此七個月中，英日各輪所得水腳在四百萬元以上，此即許巨額之運費，悉皆華人所納付者也。自上年十月分起，汕頭，廈門，廣東各埠之所購北洋各地

貨物，若牛莊之荳子，高糧，生仁，荳油，青島之花生，煙台之粉絲，天津之棗粟，威海衛之鹹貨等等，素來在上海轉船裝出；去歲因長江貨之裝往南洋各地者，多在秋冬之間起裝，而北洋南運貨，曩時由華商特闢直放北洋至煙台，天津，青島，牛莊之長海程航線，特派定鎮安，成都，德安等四船專航之，該路係奪取中國北洋各航商之營業。開班以後，生意十分發達。日商見而眼紅，日清公司亦急急派四千噸輪兩艘，亦開南北洋之直航線，以與英商競爭。大連汽船公司在上年北洋一路，因津浦路時遭阻斷，旅客增多，生意發達，一年中獲利七十餘萬元。現決計增開南北洋之直行船，已在建造新船四艘。第一輪名爲上海丸，餘似爲廣東丸香港丸等，約在六月內開班，蓋日人之意，對於南北洋貨

件，由華輪所遺下者，決不令英商獨得。今年南北直航輪之競爭，將起重大之風潮，而華輪非奮起圖進，殊難立足也。海州關埠以後，新浦，大浦，陳家港一帶貨物往來，漸漸發達。上海方面，華商輪之經營此線者，有合衆公司與招商局三船。招商之海州船已由該局向隴海路訂定海陸聯運辦法，由滬運往陝甘之貨，向由漢口轉船者，今則完全改自海州而去。故最遠之去貨到蘭州一帶也。今年該路之營業，在去歲西北軍敗後，甫經得通聯運，而海州航運，忽又停頓。上海運陝甘貨悉皆中斷，阻住在上海者有二三萬件。日輪之由青島往海州者，刻下亦由六輪減留四艘矣。蘭州水煙因隴海交通阻斷，已無運來上海矣。上海至福州一路華商本有四船，自三北新甯興改至京漢一線，輪運以來，該輪已不

走閩滬。近在蕪湖以上損壞引擎，三北已運新機往易。而滬上之福州班輪又停一艘，甯紹公司之甬興輪在去秋停行福州班後，至今尚在漢滬間。尚有招商之唐山輪嘉禾輪兩艘，一往廈泉，一至瓊州。今該二輪回後，嘉禾已改行長江，唐山又經租期滿屆。上海方面積存之福府貨又十分擁積，不獲已改裝日輪。近日長沙丸盛京丸福建丸鹿山丸等，均每次十分滿載。昭和洋行乘機已增加一輪行駛，滬閩一路之商運，全入日人掌中。近日福州幫請招商局請求速派福建丸輪，以打破日人謀奪閩貨之運輸權。招商局因無船可調，乃由船務科向大華公司租用新康輪，（千四百四十噸）暫且派行福州線內，藉求挽救海運，正在籌劃進行中也。

第八章 世界各國之航業政策

航業政策是保護航業發展的唯一良好手段，世界各國無不藉此，以促進本國航業之發達。故對於本國輪船公司，竭力輔助，積極獎勵，以擴張其航業勢力。茲將世界各國之航業政策，分述如后，俾資借鏡焉。

英國

英國的航業政策，始於一六五一年之航海條例。該條約內容是

(一)亞非美三洲的物產，除英船外，不得輸入英國及其殖民地

(二) 歐洲物產除英船外，不得輸入英國及其殖民地。

(三) 魚類除英船外，不得輸入英國及其殖民地。

這是英國最初的航業保護。至其補助航業的辦法，可分爲(一)海軍預備軍人之俸給，(二)海軍補助費，(三)郵政補助費等三項。

一 軍人之俸給

一九〇四年至一九〇五年之一年間，英國政府支出三百十餘萬元作商船輪船所用高等海員及下級海員三萬三千五百人之「俸給津貼」，與附隨費，「以七十萬元爲給與共和國海軍預備役 (Men in the Royal Fleet Reserve)，一萬四千六百人(每年內在海軍艦演習

七日)之年金(Annual Retainers)演習及宿食費。此外尙支出十九萬元爲義勇海兵(Royal Naval Volunteers)之津貼。以上約支出四百萬元，其意雖欲戰時易得艦隊之海員(Seamen)，然由是獎勵一般人希望海員生活，即令船主給與少額之薪資亦易募集海員，其貢獻於海運事業之發達者，實非淺鮮也。

二 海軍補助費

船主得政府之海軍補助費，將其所有船舶之一部，根據海軍部之指定認可，而設計建造之；且須維持其狀態，無論何時，均可變更此一定船舶，編入補助巡洋艦。一九〇四至一九〇五年之一年間，此種支出之金額，爲七十二萬元，船舶共十八隻，其以前

受政府之補助，海軍部可以收回使用之船舶尙有三十隻，（此四十八隻之噸數，合計三十七萬五千噸）。英政府自一八八八年至一九〇三年所支出之海軍補助爲七百萬元，船舶達於三十五隻。一九〇三年英政府又與邱那德公司締結特別契約，據其條件，政府於一九〇三年以後十年之間，每年支付一百五十萬元之補助費，得借用或收買該公司之船舶。且自是年以後，該公司若欲新造，速力十七節以上之輪船時，須受政府之監督，其設計亦須得政府許可；且政府得使該社新造二十四五節之船舶二隻，此新船二隻之價格爲二千六百萬元，由政府借給該公司，約定利息爲二分七厘五毫，限二十年間分期償還政府。遵行此契約所新造者，卽路西大利亞及毛列大尼臣二船是也。

三 郵政補助費

此占英國政府所支出補助費之大部分。先是大西洋上輪船開始航行以來，英國政府常給與巨額之補助費，竭力於英國旗之下養成速力之船舶。英國郵政補助費之目的，原有三種：（一）爲於外國與英國領地及本國之間維持頻繁且迅速之郵政交通（二）爲獎勵建造戰時可供政府利用之船舶，（三）使英國海運業強大，對於其競爭船舶，易於應戰。

英國政府爲補助其本國與外國及殖民地間之郵政航路，每年支出一千萬元之經費，其金額中八成由本國政府負擔，餘二成則殖民地政府支出之。英國發展航業之雄心，由此可見。

法國

法國以投最大國費補助海運，著明於世。因其商船遠不及其他各國，故不惜犧牲鉅金，以資獎勵。考該國補助海運之法可分爲三：（一）造船獎勵費（二）航海獎勵費，（三）郵政航路補助費。

造船及航海獎勵費之支出，始於一八八一年，實施十二年間，其結果未能如最初預期，使海運發達，故一八九三年改正之，而倍加其補助，且獎勵帆船，但帆船由是異常增加，及與近世商業事情背道而馳，一九〇二年乃制定新法，以匡其弊。該法明定補助費之支出總額，若既已支出一定金額，則不許再支出；然實用上，亦多障礙。一九〇六年更修正之，是爲現行法。造船獎勵費較前增高，但廢止航海獎勵費，新給與纜裝獎勵費。

一 造船獎勵費

可分爲對於船體與對於機關所給與之二種獎勵費。對於船體者凡鐵及鋼鐵輪船按其總噸數，每一噸爲一百四十五法郎，（約合中幣五十八元）帆船則每噸爲九十五法郎，（約合中幣三十八元）此獎勵金額，自該法實施後十年之間，每年對於輪船遞減四法郎半，對於帆船遞減三法郎。自第十一年以後，輪船之獎勵費每噸爲百法郎，帆船則爲六十五法郎。製造機關時，每百基羅格蘭姆，給與二十七法郎半，此亦於十年間遞減其額至二十法郎。木造船在一百五十噸以上者，每噸定爲四十法郎，百五噸以下者，每噸爲三十法郎，毫無變動。

二 艤裝獎勵費

其定獎勵之標準，以每日每噸給與若干計算，雖在外國計算之船，但新造後二年以內編入法國船籍者，亦給與之。而此獎勵費，原則上不因船齡漸老，加以遞減，但以十二年為限，以後則不給與。（其目的在減少老齡船之使用）

此獎勵之趣旨，原欲補償艤裝用費之一部，而大船每噸所需之艤裝費，不若小船之多，故船型愈大，愈適用遞減率。今列表如左：

帆	船	輪	船
五百噸以下	(每日每噸) 三仙	三千噸以下	(每日每噸) 四仙

五百噸乃至一千噸(每日每噸)	二仙	三千噸乃至六千噸(每日每噸)	三仙
千噸以上	(每日每噸)一仙	六千噸以上	(每日每噸)二仙

但享受上述獎勵費之船舶，當試運轉時，裝載半船貨物，須每一時間能出十節乃至十三節之速力者始為合格。若其速力在十節以下九節以上者，減少一成五分之獎勵費，九節以下者，則不給與之。反之，出十三節之速力者增給獎勵一成，十四節者增二成十五節者增三成。

三 補助郵政航路

法國政府對於私設公司，締結郵政航路補助契約，以一八五一

年與海上郵政公司 (Messageries Maritimes) 及大西洋運輸總公司 (The Compagnie General Transatlantique) 間所締結者爲嚆矢。此二公司與柳麗公司鼎立，爲法國現今之三大公司。海上郵政公司之航路，殆徧於全世界，大西洋輸運公司以北美航路爲主，柳麗公司亦航行世界各地，但以運輸貨物爲主。一九〇六年法國之預算，郵政補助額合計爲二千五百九十萬法郎，其中主要者，補助北美及中美航路一千萬餘法郎，印度、中華，日本航路五百九十萬法郎，澳洲航路爲三百二十萬法郎，東阿及印度線一百九十萬法郎，其他突尼斯 (Tunis) 阿爾及利亞 (Algeria) 地方及地中海等亦有補助。

一九〇六年法國政府所支出之金額，除右述各項外，猶有航海獎勵費、艦裝獎勵費三千百餘萬法郎，海員老廢基金，一千三百萬

法郎，造船獎勵費五百八十萬法郎，總計約達七千五百萬法郎（約合中幣二千萬元）其額之巨，冠絕世界。然其效果甚微，（一九〇六年法國輪船總額數爲一百二十二萬噸，帆船爲六十萬噸，由是足徵法國四圍之情形，較諸英德兩國，遜一籌矣。

其次猶有一事，尙待叙述者，卽遠洋漁業補助費是也。此雖非直接補助海運之經費，然其影響於造船事業及養成海員之功效甚大，故間接亦可視爲補助獎勵海運焉。

現行之遠洋漁業補助法，係一八九〇年所制定。凡從事漁船者每人每年得享受十五法郎或三十法郎乃至四十法郎之補助費，其金額則視漁場之位置及漁業之種類而定。又對於漁類之輸出入，亦給與獎勵費。一九〇〇年給與漁夫之金額，達六十三萬五千餘

法郎，輸出入獎勵費爲四百九十餘萬法郎，合計約五百五十餘萬法郎。

德國

德國的航業補助辦法，可分爲直接與間接兩種。如沿岸貿易之特權，造船材料之輸入免稅，與鐵道運輸之特惠價目，都屬於間接辦法。至直接辦法，如郵政補助金，則始於一八八六年。當時有北德勞合公司者，担任遠東澳洲和地中海之郵件送遞而得此項補助金，每年四十萬馬克，以十五年爲期。但領受此項補助金之船隻，須在德國建造，並且須用德國材料。一八九三年五月，地中海之航線停止，於是此項補助金額數，亦因之減少。但一八九八年，此項金額又增至五百五十九萬馬克，也以十五年爲期。不

過有一條件，即所造船隻，須有較大的速力才好。遠東航線，後來歸漢堡美利堅公司，故此項補助金，亦分一部與之。一九〇一年，又分一部於漢堡之耶樓公司，蓋在遠東方面，此公司亦分任其一部也。此外尚有德國東非公司，自一八九〇年五月始，亦給與每年九十萬馬克之郵政補助金，一九〇〇年，又續約十五年，並將金額增加至一百三十五萬馬克。其目的不僅在傳遞郵件，尚有發展德國之國外貿易與啓發德國殖民地之重任也。

自從歐戰後，德國之商船，損失大半。據倫敦泰晤士報之紀載，（一九一九年）德國戰後所有之船隻噸數，僅及戰前百分之三又四分之一；但德政府並不因此灰心，據一九一九年十一月航務報之紀載，德政府已決定提出二萬五千餘萬馬克，作為補德國商船

損失之用，且於外交部中附設一國外貿易局，以專門家司其事。現在將德國國會制定之航海補助法的內容錄如下，以見德國發展航業的雄心。

- (一) 開戰後，德船被敵人毀壞或損傷者，由政府補助。
- (二) 德船被擄，或因航海受傷者亦同。
- (三) 船員損失者亦同。
- (四) 船舶若得保險費者，須將補助費退回政府。
- (五) 受補助船舶，在註冊十年內無政府許可，不得將船出賣或或租與別國。
- (六) 管理船舶，設委員會，議事絕對祕密。
- (七) 補助費在每年預算中定之，年為三萬萬馬克。

這是德國的航海補助法。其次德國對於恢復航業的計劃，亦有敘述之價值。故不覺其繁，茲分兩方面，述之如下：

A. 民國方面：

1. 公司的合併 德國戰前的船公司，多為小規模的。戰後欲資本集中，遂由小公司合併為大公司。戰前百餘公司，至戰時已併為六十餘公司，今則僅十餘公司而已。

2. 增加資本 如漢堡三公司，戰前資本僅一，三三〇，〇〇〇馬克，戰後增至二，九〇〇，〇〇〇馬克，總計各公司資本總額，較之戰前增加了十四成之多。

3. 新公司勃興 由一九一四年起，德國共增之新公司，達五千七百五十九所，其中船公司實占第一位。

4. 建造大船 建造大船，至小者以九千噸爲限。

C. 政府方面

1. 德政府撥百二十億萬馬克，作爲賠償各船損失之用；並限各船廠於休戰五年內，恢復戰前船舶三分之一。

2 設立銀行，一爲船舶抵當銀行，資本一千萬，以備小船主不時之用；一爲另撥資本十億馬克，存在中央銀行，以備各大船廠借款之用。若通觀德國之造船航海政策，其造船所，每年能造二十萬噸之商船。在該國船籍下之鋼鐵船，一八九〇年尙不足百萬噸，而一九〇五年，已達三百萬噸矣，吾人聞之，不能不爲之驚嘆。

意大利

意大利的航業政策，如沿岸貿易之禁止，外船輸入稅之豁免，運河稅捐之退還，皆為間接的辦法。其直接補助金，創始於一八八五年，對於商船之建造，航駛及煤炭運輸，均給以獎金，十年為期。一八九五年，此項法案繼續十年。一九一一年之法案，亦大致相同。自一八八六年至一九一三年，總計一切補助金約有二八，八五二，〇〇〇金元，而建造獎金和航行獎金，要占其半數。一九一三年之法案，又增加一種新獎金，乃按各船全年運貨之價值，與以百分之 $1\frac{2}{2}$ 之獎金。此外郵政補助金，一八七七年即有之。一九一〇年提出一千三百六十六萬利拉之補助金，由輪船公司十二家，分而有之。一九一三年七月，章程稍變，改為固定補助金，每年一千六百萬利拉，十年為期。以一九一三年始，

以一九二三年止。現在把意大利的航業補助法，寫在下面：

(一) 受補助船，航路不許重複。

(二) 造船補助標準，鋼鐵船每噸五十五里納，木船每噸十五里納。

(三) 造船材料，免除進口稅。

(四) 新法實施後，新造船在五年內免所得稅。

美國

美國對於航業的獎勵，多半行的是間接半法。一七八九年七月之法案，對於外國船隻課以較重之噸稅，蓋欲保留沿岸貿易為本國商船獨占之地。一八一七年之法案，則於沿岸貿易，更明白禁止外國商船之航行，較之前案，更進一步。此外尚有造船材料豁

免其輸入稅，此項規定，導源於一八七二年六月之法案。但當時免稅之品，僅限於木船材料，一八九二年始推及鋼鐵材料；一八九四年又推廣而及於一切造船材料。自是以後，免稅之制，未嘗間斷。又美政府以南北戰後。商船噸減，乃限制船舶登記，以維持本國之造船業。凡登記之船舶，以本國建造者爲限，外國建造者，不得登記。一九一二年有巴拿馬運河法案；一九一四年有船舶登記法案，於是船舶登記之限制遂弛矣。

講到直接辦法，就是郵政補助金。此項法案，於一八四五年通過。領受此項補助金的，有外洋航輪公司，高林士公司，蘇洛公司，太平洋郵船公司，及馬第開公司諸家。補助總額，自一八四七年至一八五八年，政府支出不下一千四百四十萬金元。

到了一八六四年五月，又通過一法案，就是對於費爾特與遼城間之郵船，年給二十五萬金元之補助金。一八六七年又給太平洋郵船公司五十萬元之補助金，使任舊金山與中國日本間郵件遞送之責，十年爲期。但約中訂明，所有船隻，必須在本國船塢建造，並受海軍當局的監督。一八七二年，又通過郵政法案，對於本國郵船，給以較高之運率。譬如信件一噸，外國商船遞送者，祇有七百元，美國本國商船則有一千六百元；印刷品外國商船每噸只有六十元，如美國本國商船遞送者，則有一百六十元。一八七二年，國會又通過年給五十萬金元之補助金於太平洋郵船公司，但此案不數年，即宣告無效。

哈定總統於一九二二年十一月提出議案於國會，要點就是：

(一)設立造船借款基金一萬二千五百萬金，爲借款於本國造船公司之用，(二)對於本國商船所有人，得減輕所得稅之一部；(三)移民來美者，半數須乘美國商船，(四)設立美國商船基金，對於本國商船之補助金，得由此基金內付出之；(五)政府官員之旅行如由政府支給者，須乘本國之商輪。以上的提案，卒被通過。觀此，可見美國對於發展航業態度之一班矣。

日本

在海運政策上，日本之設施亦頗足資研究。查日本的航業補助金最早者，是郵政補助金。依一九一七年之法案，領取此項郵政補助金之船隻，須在五噸以上有十二海里以上之速率，並須在日本建造與註冊而使用不滿十五年者。補助之額，對於每小時十

二海里之船隻，每行千里給以五十仙以下之補助金；其在十二海里以上者，速率每增一里，則五十仙之最高額，得增百分之十。惟對於乘客及貨物之運送，須得政府當局之同意，遞送郵件不另收費；且船上須備有無線電之裝置。

以上補助契約，類皆與外洋航輪商訂，期限不得過五年。此外對於近海及中國南洋之航輪，亦給以補助，但契約每年一訂，其義務亦與外洋航輪相似，如遞送郵件之類。至日本對於航業之重大設施，可分三項說明之：

(一) 造船之間接補助

造船補助，以期滿而廢，但新設間接補助方法是：

〔甲〕海關對於船舶材料進口稅免收

〔乙〕補助製鐵鋼業。

(二)補助航海共分三類：

〔甲〕遠洋補助 北美線，南美線，

〔乙〕定期郵船補助 歐洲線，北美線，澳洲線

〔丙〕特定近海補助 南洋朝鮮台灣及中國各地。茲將其關於

中國各航路之補助如下：

中國南部

上海長崎 航船二支 每週二回

上海神戶 四支 每週二回

上海橫濱 三支 每月五回

上海廣東 二支 每月三回

上海漢口	漢口宜昌	漢口湘潭	漢口常德	宜昌重慶	中國北部	神戶大連	神戶天津	神戶牛莊	神戶青島	橫濱牛莊
八支	三支	二支	一支	二支		四支	三支	二支	三支	二支
每月十八回	每月五回	每月八回	每月二回	每月四回		每週二回	每三週二回	每三週二回	每月六回	每二週一回

以上上海航路每年補助三十五萬元，其他航路，共補三十八萬四千元。

(三) 海員保護

對於保護海員之規定：(甲)除薪水外，船主對於航員須供給飲食；(乙)船員在遠地回國，不出費用；(丙)醫藥費，看護費及葬費，均由船主負責。

由以上看來，日人努力於航業的發展，於是海運繁昌。然在一八九四年，日本之沿海貿易，開放一如今日之中國。但日人突飛猛進，與各國修改條約，而有今日航行權之收回。現在其航業勢力，反伸展於我國，我國人處此，將有何面目耶！

俄國

俄國在革命以前的航業政策，與各國相差不遠。沿岸貿易只須本國商輪獨占，船隻之購自外國者，免其輸入稅，鐵路運輸亦有特惠運率。蘇彝士運河稅捐補償之條，制於一八七九年。造船借款之法。始於一九〇四年；但此項借款，不得大於所用俄國材料價值三分之二，利率三厘八，以二十年為期。一九一二年，俄政府欲建新輪六艘，以供遠東貿易之用，乃以三百萬盧布無利息放出，分二十年償清。其他木船，如為遠東沿岸貿易之用者，亦得向政府借款購買。到了一九一二年，又有建造獎金制之規定，為數甚大。一百二十五噸六十五盧布；其新製機件，每一匹馬力，另給以三十五盧布。此外如修理獎金，也於此時制定；但領取獎金者，船身與機器之建造，必須為本國材料。此案有效期限，為

十五年，十年以後，須減低百分之六。其他對於特定之航線，尙有航行獎勵金，所以維持此等航線之交通也。

西班牙

西班牙對於航業之鼓勵，不遺餘力。如輸入稅之豁免，特惠稅率之制定，輸出物之運輸減費，煤斤出口之獎金，都是屬於間接辦法。至於其直接補助，則有一八六一年之郵政補助金。此外一八八九年又許獎金於本國建造之商船。一九〇九年之獎法案，更分獎金爲四種：關於船隻之購造者一種，關於商船之經營或航行者有三種。建造獎金，爲數甚大，每一總噸，給以一五，四四之至三五，七一元之獎金，以十年爲期，但每年發出之獎金總額，以二百九十萬伯西德（西幣）爲限。外洋輪船每一總噸，每千里

給以四生的姆。而沿岸航行之船隻，每一總噸，每千里給以五十生的姆，但領受此項獎者，須依照左列諸項條件：

- (1) 本國建造之船隻，有優先之權利。
- (2) 全體水手，均須為西班牙人。
- (3) 西班牙本國郵件之擔任傳遞義務。
- (4) 全年輸運貨物，不得少於船身最大容積之半，而此貨物之中，五分之三，須完全為本國生產之輸出品。

以上是關於普通的航行獎金。除此以外尚有特別航行獎金，則於船隻航路速率，皆有特別之規定。獎金數額，每里自一元一角九分至二元三角一分。領此項獎金者，除上列條件外，更有左列諸條件的規定：

(1) 對於政府人員或物價，須減價收費。

(2) 對於本國人民及本國出產品之運費，亦須受政府之規定。

(3) 如遇戰事，此類船隻，須受政府調遣，作為補充巡洋艦之用。

世界各國航業政策，僅述及此。其他國家如荷蘭，比利時，挪威及瑞典等，莫不有航業政策，以保護本國航業之進展。是以航業政策之重要，由此可見。查中國航業，亦有航政獎勵條例之制定。曾於民國九年公布之。（見附錄）無如軍閥當國，連年內戰，以致國庫空虛，未能實行。時至今日，外輪行駛中國，幾有喧賓奪主之勢，航業失敗，豈非意中事耶！

第九章 我國航業失敗之原因

我國航業之失敗，其最大原因，當然是由於航權的喪失，有以致之。故欲救濟中國航業，必須謀航權的收回。但是從我國十幾年來的政局看來，武人當道，戰事迭起，全國幾無日不在混戰之中，以致各輪船公司，迫於軍閥之淫威，不得已將輪船統通作爲軍事之用。於是華輪完全停駛，而外輪則乘機而起。大收漁利。所以中國政局的混亂，未嘗不是致航業失敗的一個原因。以這樣幼穉的航業，既受列強的侵佔，又受軍閥的摧殘，在此雙方夾攻之下，其欲航業之發展，甯有望耶！其他就輪船公司的本身說來，如資本的不足，人材的缺乏，及內部組織的不善，都直接間接

影響於航業的發展。在我國的航業公司論來，招商局當首屈一指，乃該局因年來屢受軍車的影響及內部腐敗的原故，營業時有所虧，我們觀察他第五十屆營業狀況，就可曉得一切了。計其收入方面，輪船水脚，共收銀三百九十九萬六千餘兩，比較民十一多收十二萬兩，惟棧租房屋以及各項雜項收入銳減，計共僅收四十四萬四千四百餘兩，較之十一年約減二十萬兩，統計收入方面，約共四百四十餘萬兩。而支出方面，計船繳，保險，修理，辛工等項，四百零二萬五千三百餘兩，各地租稅，修理繳費，利息各項，一百三十三萬五千六百餘兩，益以其他雜支，沖抵計虧一百零一萬三十八兩五錢一分六釐，較之民國十一年所虧，尚多三十五萬兩有奇。至於民十三年營業，亦虧至一百萬之多。近年來因

年事的關係，船隻幾完全停駛，虧損之數，雖無從調查，想亦不少。由此看來，以中國最大的輪船公司，而有此種現象，中國航業之衰落，亦可不言而喻了。所以我們對於在中國航業界佔重要位置的招商局，必設法整頓，使其煥然一新，然後中國的航業，或有一線之生機。至今後中國航業之如何補救，俟下章再論及之。

第十章 航權喪失後之一般的影響

(一)國防的 我國自航權喪失後，外國軍艦亦相繼而來了。每遇我國政局之變動，列強即以保僑爲名，把軍艦開到我國來。近年以來，居然明目張膽以干涉我內政，凡我國民之愛國運動，外

艦竟恃其砲艦政策，橫加壓迫，或發砲施射，或派隊登陸。以屠殺我民衆，如沙基萬縣等慘案，都是因爲航權喪失外艦能自由入口的結果。像這樣，中國直無國防之可言，所謂禦外，談何容易！

其次講到領港權，均由外人領港，以致中國河道之深淺港灣之形勢，凡是國防秘密者，均洞悉無遺。一旦有事，全國門戶洞開，外艦長驅直入，爲所欲爲。苟不急謀航權之收回，後患何堪設想！

(二) 政治的 我國航權的喪失，有違反國家獨立之尊嚴，及妨礙領土主權之完整，勿待煩言。一般外輪在中國領海內犯罪，不受我國法律的支配，於是橫行無忌，而有撞沉華輪，溺斃乘客之

事。外國當局視之，不但不加以制裁，反故意袒護，以助長其野心；因此之故，外輪更覺揚揚得意，橫行尤甚，於是包運鴉片，私販軍火等事，無所不爲。其尤甚者，即中國之失意軍閥政客，外輪竟予以保護，使其延長生命，再圖活動。所以中國年來內亂迭起，亦非無因也。

(二)經濟的 航業與國民生計，息息相關。外輪行駛中國，將其本國的貨物，裝至中國來銷售，所以洋貨遍滿各地，以致中國的商業，日漸蕭條。再外輪蹤跡我國，包辦了一大部的運輸，竟使外人吸收我大宗運輸費。中山先生在民族主義裏邊說：『中國貨物運去外國，固然是要靠洋船，就是運往漢口長沙廣州各內地，也是靠洋船的多。』可見外輪在中國運輸勢力之大了。茲根

據中國年鑑所統計，各國在華航業所得運費表如下：
各國在華航業所得運費統計表

國名	運費（以兩為單位）
英國	一、一六二、九二六、一八一
日本	七〇七、二一〇、五三四
美國	一四五、七〇四、一二九
法國	四五、六一〇、八九四
俄國	四一、九〇五、九四五
荷蘭	十六、九九七、三六二
挪威	一〇、八三六、四九二
丹麥	九、四五五、三二八

由上表看來，中國經濟的損失，實足驚人。苟不早日收回航權，民窮財盡，可立而待。

第十一章 今後航業之補救方法

我們知道：中國航業的衰落，任何人都知道是由於航權的喪失

瑞典	三、八三〇、七三四
意國	三、四九七、四五九
葡萄牙	一、五八八、九七一
其他	三一六、九四五
合計	二、一四九、九〇〇、九八三

，有以致之。但是中國航業內部種種的腐敗，也是致航業失敗的一個原因。關於此層，上章已曾言之。現在我們欲補救中國航業之窮，當然要從這兩方面去着手，就是對外收回航行權，對內改善其組織，並請政府予以資本之補助。這樣做去，中國航業前途，或不無希望。茲分說明之。

(1) 對外方面：

〔甲〕積極的 所謂積極的辦法，就是現在有許多人主張用革命的手段，把外輪完全驅逐出中國水面以外。照理這種辦法，是弱小民族求生存的一種正當的辦法。因為中國一切不平等條約，完全是外國以威脅的手段迫我訂立的，我們對於此種不人道的無理的束縛，當然不能加以承認。但外人又不可以理喻，惟有本着革

命的手段，爲我民族國家求生存，求獨立。不過就中國目前的情勢看來，這種革命手段，能否見諸實行，尙一問題。譬如前年北伐軍打到山東的時候，日本就馬上出兵膠濟路，打死我軍民，殺死我外交官，於是佔領濟南幾個月，儼然當做他的屬地。中國處此，又怎樣辦呢？只得忍氣吞聲，讓他亂作亂爲。所以從中國目前的國勢看來，要用革命的手段，達到航權收回之目的，是不能夠辦到的。那末這樣，難道我們就永遠不收回航權了嗎？讓外輪永遠行駛我國內河嗎？決不是如此的。在我們不能用革命手段以前，應當採取漸進的方法，來達到中國航權之完全收回爲止，就是下面所說的消極辦法。

〔乙〕消極的 消極方面的辦法，就是要使外輪在華的勢力逐漸

歸於消滅。要達到這種目的，我以為第一，就是禁止新設外國輪船公司，不能再擴張其勢力，第二，明令已經設立的外輪公司，以其已經在華航行的船數，向政府備案，不能於備案船數外，再形增加；更不許以新船來代替舊船之用，如此，外輪即可減少，第三，不准外輪開闢新航線，第四，禁止外輪行駛於無條約之航線，並限制條約之解釋。以上的種種辦法，苟能見諸實行，在華的外輪勢力，或者不能再行澎漲了。

但是消極的辦法，僅限制外輪在華勢力的一種政策。我們一方面固然要如此做去，在他方面又必須把自己的航業救治起來。倘中國自己的航業不能整理，就是收回航權，不但不濟於事，而商業上，交通上反受極大的影響，這是我們應當顧慮的。所以對內

的整理，更覺要緊。

(2) 對內方面：

〔甲〕頒布航業獎勵法令 我們在上面各國航業政策中，就可知道各國對於航業重視之一班了。然各國航業之所以發展及我國航業之所以幼稚，其原因所在，一則由於政府之獎勵提倡，一則由於政府之摧殘不顧。日本在歐戰期內，另外劃出一宗巨款，逐年津貼各輪船公司，以擴張其航運的勢力。於是時至今日，日輪噸數有佔世界第三位之稱。反觀我國，政府不但沒有獎勵，且因連年戰爭，航業摧殘無餘，於是有今日的頹敗現象。現在國內已告統一，國民政府亟應頒布法令，指定金額，按照等級及程序，逐年補助各航業公司，以資獎勵之。

〔乙〕培養航業人才 航業發達與否，人才頗關重要。我國航業人才，異常缺乏，亦航業失敗之一因。試觀我國長江航行充任船長者，多半是外國人，至於遠洋，更無其人，其次領江者，亦如鳳毛麟角，似此情形，一旦收回航權，就要發生絕大的人才問題了。現在我國的航務學校，有招商局設立之商船駕駛學校，所教授的完全是初級的航業學識。其他尚有吳淞之商船學校，然因經費缺乏，曾一度停閉，現又恢復。故中國的航業教育，幼稚得很，實是一大缺點。所以現在亟應設立航務學校，培養航業人才，以應中國航務之需。

〔丙〕健全航業公司之組織 我國航業公司之本身組織有兩大缺點：一是多數小公司的對峙，一是組織方法之不良。前者資本既

感缺乏，營業又素乏經驗，已呈薄弱幼稚的現象，而又作無謂的競爭，不能互相合作，于是一遇外國大輪船公司，就要遭受極大的壓迫而自行崩潰。後者因辦事人員舞弊虧吞，致公司收入，多為中飽私囊，以致營業遭受損失。所以欲中國的航業能以振興，應吞并各小公司，作大規模的聯合，以雄厚其資本，節省其營業費，俾可與外輪競爭。其次就是改良組織法，使董事有監督之責，經理得盡經營之任，以免除舞弊虧吞的惡習。以上是健全公司組織之概要。

〔丁〕籌設國營航業公司 假使航權能夠收回，而讓國內的少數資本家來經營全國的航運，不過是以本國的輪船公司來代替外國的輪船公司壟斷中國的航業罷了。因為航業操諸少數的資本家的

手裏，他們只知惟利是圖，剝削商民；有時各公司並互相對峙，作無謂的競爭，使交通上，商業上遭受影響。欲使交通運輸問題之根本解決，應以國家的力量，組織航業公司，以發達中國的交通運輸事業，俾免資本家之壟斷操縱。所以組織國營航業公司，是救治中國航業衰敗的根本要圖。

〔戊〕設立造船廠 我國船隻與外國在華的隻數比較一下，不啻有天淵之別。苟一旦航權收回，中國的運輸事業，就要感受極大的困難，反因收回航權而受影響。所以在預備收回航權之先，應設立造船廠，製造船隻，以免貽憂將來。孫先生總理在建國方略實業計劃中有設立造船廠之主張。總理說：「當此世界大戰未開之際，全世界海船噸數，為四千五百萬噸；使中國在實業上，按

其人口比例，有相當之發達，則至少須有航行海外及沿岸商船一千萬噸，然後才敷運輸之用。建造此項商船，必須在吾發展實業計劃中，占一位置。以中國有廉價之勞工與材料，固當比外國爲吾人所建所費較廉。」又云：「此造船廠應建於內河及海岸商埠，便於得材料人工之處；所有船廠，應歸一處管理。而投大資本於此計劃，至年可造各種船隻二百萬噸之限爲止。一切船舶，當以其設計及其設備，定有基準，所有舊式內河淺水船及魚船，當以新式效力大之設計代之；內河淺水船，當以一定之吃水基礎設計之：如二英尺級，五英尺級，十英尺級之類；沿海船可分爲二千噸級，四千噸級，六千噸級，而駛赴海外之船，則當設定一萬二千噸級，二萬四千噸級，三萬六千噸級爲基準。」所以中國今

日，應依照總理之計劃，設立造船廠，建造多數船隻，以免將來感受船隻缺乏之苦。

第十一章 最近國人收回航權運動

我國航權的喪失，其於國防上，政治上，經濟上的諸影響，至重且大，實是我民族我國家生死存亡之關鍵。近年以來，國人在革命的高潮中，都感覺到中國之危險，是在於不平等條約的束縛。至航權的喪失，尤爲我國之致命傷，故勢必有以廢除之，中國才能進入自由平等之域。最近上海各團體紛紛致電國民政府，請求收回航權，以利我國計民生。所以收回航權運動的呼聲，甚囂塵上。茲將上海商整會之宣言錄如後，以見國人對於收回航權的

注意。一國於大地，莫不以維持其經濟獨立爲生存之要素，是以稽諸國際通例除國際河流以及由甲國至乙國之航業容許外人享有外，沿海航業均爲己國人民始能依法經營，至于內地河川，更無待論。我國自五口通商以後，沿海航業，一任洋商營運。咸豐津約，長江航業權亦復開放，其後馬關條約，遂致內地河流亦許外人行輪。及至光緒二十四年，總署奏定內港行輪章程，則全國可以行輪之河川，且爲無限制之開放矣。此種現狀爲世界任何一國所無，坐致數十年來備受經濟侵略之禍，工商凌夷，民生受困，雖溯其原因不止一端，而航權坐失，實爲嚆矢。茲者民族覺醒，從政府領導之後，毅然於不平等條約之廢除，自以按照國際通例禁止外輪不得在沿海通航爲改除經濟束縛之第一步。中日訂約，

方在着手，日輪在華已有深固不搖之勢，在彼爲對華商業所關，勢必全力相持，在我則爲民族所係，尤宜奮鬪到底。須知日人所倡航業互惠一說，在事實上直等於口角春風。當清光緒之初，招商局和衆輪船曾一度駛往美國，終以阻礙多端，折閱而返。何況日人心計最工，詎肯化除町畦，讓我坐分航利。至於中英滇緬條約，彼許我以大金沙江行輪之權，而迄今並無華輪行駛，尤爲絕好例證，惟望外交當局，按其日前向公衆表示之宣言，以大無畏之精神，努力於航權之收回，勿爲任何艱難挫折所轉移。本會居領導全市商民地位，誓竭全力以盾其後，謹此宣言。」

又我們在第十章中，已知道領港權的喪失，影響於國防方面，至爲重大。現在中國駕駛員聯合會，及中國揚子江領江員聯合會

曾會呈行政院請將領海引港權與航權，同時收回。行政院以案關收回航權，及領港事項，曾分飭財政，外交，交通，工商，海軍各部核辦在案。海軍部已將該部對此事之意見，呈復行政院，茲將其原呈錄如下：

「伏查領港事業，屬於所在地國民，東西各國，制定爲法。其公法學者，且認此爲地主專有事業，他國人民，絕對不得充當。我國允於外人充當，實爲國際中僅有之事。至管理各商口引港，屬於海關，係根據前清同治七年，引水暫行章程。爲前海關總稅務司赫德所擬訂者。職部查同治七年九月初十日，該總稅務司申呈前清總理衙門，內稱同治六年五月三十日起，至七年五月十一日止，各口充引水者，計二百零三名，內有華人一百零二名，英

人四名，美國人三十五名，德國人十名，瑞國人六名，荷蘭人二名，奧國人一名等語。彼時華人充當引水，數且過半。歷時已久，情形頓異，上海天津爲航務繁盛之商口，今查該兩口引水，約計七十人，華人充當者僅三四人，則他口可知。此不但與該章程第二款所載中外人民一體充當之規定相遠，且中國若在戰時，各口無一華人引水可以僱用。而外國人引水爲敵船嚮道亦無法可以制裁，中法之役，有案可證，此爲海關洋員管理各口引水之流弊。該聯合會等，呈請飭令財政部，關務署，總稅務司，不得藉詞庇護，致絕國人引水之生計，所言不無根據。海關管理引水既成喧賓奪主之事實，復爲國人指摘之矢的，似應飭令海關移轉管轄，以正事權。查收回航權引水事業，互有關係，該聯合會擬請鈞

院提出國務會議，將引水權與航權同時廢除，確定我國海口及內地水道之引水，祇准中華民國人民充當，確有見地。應請鈞院准予所請辦理，以重主權，所有遵令核辦緣由，是否有當？謹具文瀝陳。伏乞鑒核！」

行政院據呈後，以此案既經交財政，外交，交通，工商，海軍各部議辦，現呈各節，應由各該部會同審議具復，以憑核辦云。

從上邊看來，國人對於收回航權已注意及之矣。且國人尙與外輪作激烈之競爭，以達收回航權之目的者。查中國內河，揚子江上游是航業界極重視之航線。于是外人遂有喧賓奪主之勢，致華輪無立足之地。自上年武漢戰爭發生以來，華輪曾一度作爲運兵之用，而外輪乘機而起，增加船隻。日清，太古，捷江，怡和，

均造兩批式江輪，一批爲一千噸至六百噸，專備五至十月行駛；一種爲二百噸以內之淺水輪，專供十月後至四月底之退水期用，結果，中國淺水輪受外輪驅逐。川商有見及此，爲謀救濟航權起見，乃有抵制外輪之舉。而外輪竟用巨大之資本，施尅毒之計劃，以期打盡中國輪船，於華商抵制洋商船舶之期，洋商將上下水脚狂跌，爲川河自有航輪以來，未有的賤價運費。照額僅收十分之二，華輪與爭，則明明蝕本虧累。如不跌價，又無人往裝，勉強維持，在兩個月中，二十餘公司，輪船計四十餘艘，自動停業者，竟達十分之九。外輪遂佔勝利。

同時上海方面，各外商又有包運制的舉行。係將上海運川河之貨，向例到宜昌再轉輸至重慶者，今各外商利用其船多，每半個

月中太古，怡和，日清，捷江等各派一千噸之鉅輪入川江。在上海開直放重慶班，不灣宜昌，逕赴渝涪。水脚祇收宜昌到重慶一段，餘均可免。並且上海裝船以後，無須再在宜昌上下貨，以免周折。又能省出小工之轉輪上落工資。因之上海之川江貨十之八九，從上海運至各外商之重慶直航船，不再裝到宜昌後另再轉川河輪矣。滬地上游，直運之貨遂以日增。而在宜昌之市面與小工均受其莫大之打擊。

川中航業界在此種壓迫之下，不能不與之對抗，乃與各碼頭工會聯合開會數次，對於外輪此舉，顯係侵略我國利權，且不管工人的生活，非予以警告不可。開會結果，一面由航業工會，發電到滬，予以警告；一面並設定了三項辦法：（一）從即日起，上海

到重慶的包運制，應即打銷（二）上海運往上江貨仍恢復舊制，由宜昌轉船，即不轉，亦應照裝載之一切工人工資核算收取之，（三）從通告日起，無論何公司，如果違背此議決案，而仍包運入川越及宜昌岸者，便對該公司輪實行抵制，碼頭工人，不得代其上下客貨云云。以上三項辦法到滬後，各外輪公司，羣起協商，以謀對付之策。結果，以勞工反對，無法挽救，只得取銷由上海往重慶之直放輪，改爲宜昌班，對於入川客貨之包運制，亦自動取銷矣。

上海各華商輪船公司，以上游方面，華輪受外商壓迫之甚，遂會商，救濟川河航輪振興華商航業計劃。討論之下，以第一難點，在外輪資本大，船舶多，準備蝕本，意欲將我國航商各個擊破

，謀奪該路航權，要欲抵抗，亦必集鉅大的基金，以爲後援，造多數之江輪以抵制其裝貨。至單獨抵抗，固難支持，若集合羣力，則川中華輪，雖無外輪之多，苟能聯合一起，亦相差無幾。一公司的財力雖不足，合各公司的財力，亦可勉力支持。

華商各輪船公司商議結果，即派員赴宜昌，萬縣，重慶，涪瀘等處，與川中航輪公司聯合，說明原委，擬集合華輪團體，組織一航業的托辣斯，使上游的中國船，同站在一條戰綫上，以對付英日美各外輪。務將已失之營業先求收回。然後更進一步，結合客商，無形中拒裝外輪，以爲收回航權之準備。

上海華商派員到川，與川中航商商議結果，遂有下列之議定
(一)公推招商局爲川航商領袖，(二)即日組織上游聯合華輪公司

，(三)二十餘公司盡歸聯合公司節制，四十餘船統受聯合公司指揮調遣，(四)由聯合公司請政府通令上游各軍，加以保護，(五)請武漢當局派一軍艦，常川駐守重宜，保護航線，以免匪劫各輪。以上的議案，各公司均簽字同意。滬地之外輪公司聞訊後，咸大驚，亦會議謀競爭之策。以對抗之。

可見國人對於航權，認為有立即收回之必要。我們既有如此之覺悟，若能一心一德，共謀良策，以堅忍不拔的精神，終能得着最後的勝利。有志者事竟成，吾人可三復斯言。

第十三章 政府對於收回航權的注意

中國現時政府，和從前的北京媚外式的政府，迥然不同。今日

的國民政府是本革命的三民主義以建設中華民國，故對於一切不平等條約。莫不詳細籌劃，以謀廢除，俾能求中國之獨立，民族之解放。航權是外人經濟侵略惟一的武器，在此全國國民一致努力於收回航權聲中，政府一面感於主權之喪失，一面適應國民之公意，已正在詳細討論，從事於航權的收回。我們欲知政府對於收回航權的表示如何，可看下邊交通部航政司長殷汝耕對於新聞記者之談話。

殷氏云：「本部日前曾擬具收回航權辦法，經呈請行政院鑒核，旋即令交工外財交四部會議。曾經本部召集舉行會議，有關係各部，均派代表出席，討論收回航權實施辦法甚詳。惟關係外交行政，不便發表，但總以收回航權為原則。以後每星期舉行一次

，大約尚須經過二三次討論，即將討論結果，彙集呈報行政院鑒核，爲將來收回航權之準備。最近上海航業工會主張與日本訂立通商條約時，不能取平等互惠之原則，使日本在中國內河有航行權，影響於國內航權之發展，實爲收回航業之大關鍵。將來外交部與日本訂約時，如須組織修約委員會，有關係各部，似宜派代表參加，以便協商應付。據最近調查，各國在中國經營航業之輪船，英國太古洋行航海輪船，約五十，內河輪船，約有三十，共計船數八十，噸數一五八，八二八；怡和洋行航海輪船，約有二十四，內河輪船，約有十六，共計船數四十，噸數九九，三八五；日本日清汽船會社航海輪船，約有五艘，內河輪船，約有二十四隻，共計二十九隻，噸數四八，一四三；大連與大阪汽船會社

航海輪船約有七隻，噸數一九七八二；共計英日兩國船數一五六隻，噸數約三二六，一三七，中國在本國海內外航行之船，總計不過十餘萬噸，不及英日二國船數三分之一，若不及早設法，收回航權，中國航業將日漸落後，收回航權方針，雖已由政府計劃，但同時須注意扶助本國航業之發展，庶不致使本國人民感受本國輪船缺乏商旅不便之苦。如遇最近上海開往閩省之輪船，因受軍事影響，不能開行，而英日輪船營業反行發達。故關於扶助本國航業之發展，政府尤宜及早注意。又從以上調查表觀之，英國在中國航行之船隻，較日本爲多，將來與英國訂約時，亦宜特別注意云。

我們看了殷氏的談話，可見政府已注意於航權之收回了。其次

交通部除籌設航政局於各大商埠管理並謀發展本國航務外，並擬籌設一國營航業公司，由政府出資興辦，經營國內外航業，資本預備四千餘萬元，性質與招商局略同，純爲國有企業。因爲本國航業公司除招商局尙有輪船經營國內外航業外，其餘有者，爲數寥寥。加之招商局歷史雖久，但內部意見，又過紛歧，整理頗形困難。將來航權收回，必須有相當船隻代之。故政府特籌設此項公司，庶不致商民感受交通不便之苦。

所以對於收回航權一問題，已成了我國上下一致的要求。政府既注意於斯，我全國民衆應爲政府的後盾，勢必達到收回之目的爲止。

第十四章 日本對我國收回航權之論調

帝國主義者侵略中國的唯一目的，就是在獲得經濟上之源泉。

講到航業，在經濟上是最佔重要的勢力。今日我們要把航權從外
人手中奪了回來，當然引起他們驚惶失措，起而反抗。日本在中
國的航業勢力，尤爲雄厚，所以一聽到中國收回航權運動的呼聲
，就胡言亂語，說我收回航權，尙非其時。在東京出版之英文
「日本泰晤士報」，載有日人的一文，內中有這麼幾句話：

「……特成爲問題者，卽在今日，中國能否不仰給於外輪耳？
中國自有之商輪既不敷用，外輪一經撤退，華輪能否足敷交通之
需要？交通一經停滯，經濟亦卽停滯，中外商業均受其累，是自

殺也。」

又上海日報每日新聞對我國各團體力爭收回航權，及我國航業之不振發表紀載如下：

「中國因時局之糾紛，各線船舶，多已停航。外國船東，則經營航政，新造船隻，相繼就航。自國民政府實施內河航行權問題喧傳後，大爲一般人民所注意。茲就中國之航業近狀言之，近來中國船東所經營之航業，因受累次之擾亂，及外國船舶之競爭，故內河沿海航線，均已陷於不良善之地位。即如從來漢渝航業，中國船舶，約有三十餘隻，後因外國船舶之競爭，已漸減少。至今日祇有五六艘之定期船以維持而已，又因當局之苛斂，商民之罷業，運貨中絕。近來政府又強制民船之撤廢，而外國船又停止

夜行上海天津上海福州之航線，亦在同樣之狀態，至於上海汕頭廈門及廣東方面，中國船因競爭之結果，亦漸減少。惟有碼頭者如招商局輪船，尙能維其定期航線，近因時局之憂念，華南沿海航行，將不見中國之船隻。故中國之內河沿海航政，尙由我日清汽船社經營之。按昔日之計劃，若陽型三隻，新造中之洛陽丸信陽丸，既就於漢口宜昌重慶，洛陽丸又預定十一月中航行漢滬，此外太古洋行所預定航行香港上海者，計有泰山號濟南號二船，均在待約建造中。現在中國船東，當此內外多難之秋，其運轉能力之衰弱，已達極點。偶因日華條約改訂之機會，國民政府提倡內河沿海航行權之收回，竭力呼應喧傳。然航海權收回問題，對於直接有利害關係之前記外國船東，新造船之現狀，如踵相接。

故如日清汽船會社董事會之決議，甯以積極方策爲進行方針云。

從以上的言論觀察起來，日本以我國政局之紛亂及船隻不足運用爲詞，說我收回航權之不當。然此爲我內政問題，我自有法整理之，用不着越俎代庖，故我政府及全國國民，欲避免外人之藉口，應一致協力，整頓內政，添造船隻，務使外輪在華的勢力，歸於消滅，以收回航權爲止。

第十五章 結論

帝國主義者之侵略弱小民族，誰都知道是以經濟力爲其重要手段，故對於交通機關莫不異常重視。中國的一部不平等條約史，

可以說是帝國主義者經濟侵略中國的結晶。交通機關的被侵奪，是各國實行經濟侵略之準備；尤其航業權的喪失，致我國國民經濟上遭其極大的打擊。我國連年內亂，及工商等各種事業之落後，航權的喪失，實爲主因。

作者在上述航業政策中，曾舉出各國對於航業的重視，於是航業政策之制定，以保護本國航業之發達。因爲現在競爭之中心，不僅限於大陸，海上亦異常重要。德國威廉第二，曾言今後的德國，將在於海上，由此可知，各國對於發展海外政策之注意矣，所以各國對於航業政策的規定，莫不苦心經營，盡其縱橫捭闔之能事。對內鼓勵本國大資本家從事航業企業之組織，一方又以國家之力，從事航業之進展；對外一方侵略他國航權，增進自己

的航業勢力，一方限制他國船隻之侵入，以保護本國之航業勢力，這是各國航業政策之大綱。

我們既然知道航業關係國家之重要如此，如中國航權，若不從早收回，前途失敗，勢將伊於胡底。在廢除不平等條約的聲中，政府和人民，均一致努力於航權的收回，國民的生計，民族的生存，實賴於此。我們只要本着大無畏的精神，具堅忍不拔，百折不回之志，外人雖頑，其奈我何；願國人共勉之。

附錄

交通部航政獎勵條例（民國九年北京交通部公佈）

第一條 凡在中華民國政府立案註冊之航業公司於本國與外國各港之間定期航行之船舶得由交通部核奪情形指定航線以五年為限按照本條例給與獎勵金

第二條 受獎勵航行遠洋之船舶以總噸數四千噸以上一小時有十一海里以上之速力且船齡在十五年以內之鋼製輪船為限其非航行之遠洋船舶以總噸數二千噸以上一小時有十海里以上之速力且船齡在二十年以內之鋼製輪船為限但國際河流航行之船舶以總噸八百噸以上一小時

有八海里以上之速力且船齡在二十年以內之鋼製或木製輪船爲限

第三條

受獎勵航行遠洋之船舶每總噸數一噸航行一千海里給與獎勵金國幣二角其非航行遠洋之船舶每總噸一噸航行八百海里給與獎勵金國幣一角

第四條

受獎勵航行遠洋之船舶其船齡超過十年時逐年遞減其獎勵金百分之五非航行遠洋之船其船齡超過十五年時亦同

第五條

受獎勵航行之船舶如係本國造船廠所造者得增給獎勵金百分之五

第六條

受獎勵航行之船舶其客貨運價須呈請交通部核準交通

第七條

部認為有必要時得指定種類酌減客貨運價

受獎勵航行之船舶代運本國郵件及搭載交通部因郵政事務或視察航路所派之員司不收運費並須酌量配置商船學校畢業人員於船舶之內關於無線電信之通信亦須遵照交通部令辦理

第八條

受獎勵之公司非經交通部核准不得以外國人為該公司本店及支店之事務員或船舶之職員船舶職員如在外國有死亡或其他不得已之事項出缺時得不依前項之規定就地補用但須從速呈請交通部核准

第九條

已獎勵之公司須遵照交通部所定呈報關於受獎勵航行之船舶之收支計算書及營業報告書交通部認為必要時

第十條

得派遣員司至該公司本店支店代理店或船舶監查其收支計算及營業狀況受獎勵之公司須依照派遣員司之請求陳述業務上一切事項並須將賬簿及一切文書供其檢查

政府因公用必要時得酌定相當賠償金收用或使用受獎勵航行之船舶前項規定對於該船舶自受獎勵最終之日起三年以內適用之對於賠償額有不服者得自收到通知之日起三月以向司法官署提起訴論但不停止船舶之收用或使用

第十一條

受獎勵航行之船舶於受獎勵金之期間及自受獎勵金最終之日起三年以內不得租賃或抵押於外國人但償還該

船所領之獎勵金或因天災及其他不可抗力之事實不堪航行又或經交通部核准時不在此限

第十二條 拒絕第十條規定之船舶收用或違反第十一條之規定者

處以二百元以下之罰金且須將該船所領之獎勵金全數退還

第十三條 受獎勵金者除遵守本條例外對於現在或將來所發佈之

法令並須一律遵守

第十四條 關於本條例施行各事項以交通部令定之

——完——



557.141

版出局書東大

書叢題問疆邊

· 揭露國防重大危機 ·
· 指示最近外交方案 ·

把帝國主義包圍下的四個重要邊疆作綱領，從社會
立場，說明其經濟的狀況。從政治立場，說明其外
交的內幕。· 從
教育立場 · 說
明其史理的關
係 · 筆墨犀利
· 材料新穎 ·
有單刀直入之
妙 ·

滿蒙問題 華企雲著 大洋一元

西藏問題 華企雲著 大洋六角

雲南問題 華企雲著 大洋四角

新疆問題 華企雲著 大洋五角

中華民國廿四年拾月拾七日收到

中華民國二十年十一月初版

中國航權問題

△全一册實價大洋四角
(外埠酌加郵費匯費)

不准翻印

分發行所

漢口	北平	廣州	杭州	南京	發行所	印刷所	發行人	著者
徐州	天津	梧州	長沙	遼寧	重慶	汕頭	成都	
					南昌	哈爾濱	成都	
					慶			

大東書局

大東書局	上海福州路九十九號	大東書局	上海福州路九十九號	沈駿聲	上海北福建路二號	王建平	上海北福建路二號
------	-----------	------	-----------	-----	----------	-----	----------



.41

