

航業復員及建設意見書

中國航業學會謹具



上海图书馆藏书



A541 212 0011 0028B



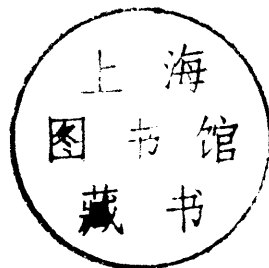
航業復員及建設意見書

我國航業在抗戰期間，損失頗重，當此勝利在望之際，一旦戰事結束，如何設法補充復員，殊為迫切之問題。最近中英美宣佈之新約，關於英美以往在我國享受之航權，業已全部廢棄，此後我國內河及沿海交通運輸之維持，應即由我國自行負責，故我航業方面，應如何積極建設，以適應戰後水運之急需，亦為當前必須詳密策劃之要務。茲就左列諸問題，予以論列：

- 一·輪船應如何復員與補充，以應戰後水運需要；
- 二·輪運業應如何加強並分工合作，以奠航業建設之基礎；
- 三·造船業之廠址及機件，應如何分佈並取得，以配合輪運業之進展；
- 四·航業各種人材，應如何訓練培養，以備航業各部門之廣泛需求；
- 五·政府應如何加強並設立航業管理及建設機構，以謀分期完成航業建設。

第一節 輪船之復員與補充

戰前我國國籍輪船，在一百總噸以上者，共五百四十一艘，約五十六萬餘噸。外籍輪船以我國水道為主，要營運範圍者，例如：太古、怡和、寶賜等洋行，共一百七十一艘，約四十二萬餘噸。又外籍輪船，例如：挪威、瑞典等國之不定期性質者，據估計約為五十萬噸。至國際間班期巨輪，例如：華國總統號、英國大英及藍烟肉號等，尚未計入。故經常在我國水道行駛之中外輪船，約共一百五十萬至二百萬噸之間。



抗戰發生後，國籍輪船因徵用沉沒，被敵炸毀或捕獲，懸掛偽旗，轉入外籍者，以及在後方因普通海損或被炸毀及拆卸者，共約達三百艘，計約四十萬噸。現尚留存於後方水道者，計一百三十餘艘，共約十一萬噸，惟大部係二百總噸以下之短航小輪。至長航船隻，計川江輪船三十艘，共約二萬四千噸，長江下游輪船現停泊川江者，計二十艘，共約五萬噸。

自太平洋戰事爆發後，同盟國在中國水道之輪船，亦遭受相當損失，惟一部份已安全到達印度及澳大利亞洋面，以太古公司爲例，其尚保留之噸位，約爲戰前半數，計八九萬噸，其他英籍輪船可以此類推。

綜上所述，關於輪船之復員與補充，條述意見如左：

- 一·現在後方行駛或停泊之輪船，請政府加強防空設備，免再遭轟炸損失。
- 二·已被炸毀輪船，請由政府資助打撈施救，並予修復。
- 三·停泊不能航行之輪船，由政府督促加強維護工作，使其隨時可以開航。
- 四·關於修造輪船及其機件之各種材料，請政府設法購辦，或請主管工業部門之政府機關，統籌可能自行製造之材料供給之。

- 五·請政府明令嚴禁拆卸船隻，並頒佈修造輪船噸位津貼辦法，立即實施。
- 六·調查轉入外籍現尚存在之輪船，令其準備戰事停止時立即恢復國籍。
- 七·調查懸掛偽滿旗幟之輪船，促使於戰事停止時立即恢復國籍。
- 八·請政府進行洽購英美現在我國後方之輪船，並交涉原在我國行駛之英美輪船，在戰後仍存在者，應

優先讓與我國。

九·向挪威、瑞典、丹麥、荷蘭等國接洽，於戰後存在之輪船，租借一部份應用。

十·速向美國交涉 就戰後可能剩餘並能適航我國之輪船，儘量價讓，以供長江下游、南北沿海等航線運用。

十一·抗戰勝利時，應向日本索取其全部適於行駛我國各航線之輪船，作為賠償。

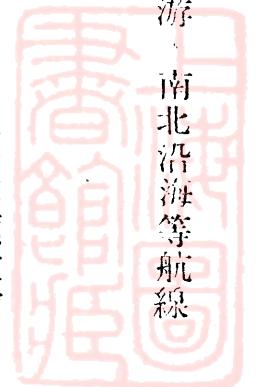
十二·分別估計，就以上各項可能復員與補充之輪船，以達到與戰前相等數量，即約一百五十萬噸左右為標準

第二節 航運業務之整理

我國輪船在一百總噸以上者，雖共有五百餘艘，但輪船公司則已有一百數十家，其資力未充之情況，可見一斑。其中規模稍大者不及十家。均以資金運用困難，工具材料取給不易，同業合作尙欠嚴密，等等原因，致使技術管理難獲改進，業務亦未臻發展。

現英美等國，在我國享受之沿海內河航行權，業已廢棄，嗣後沿海內河航線，亟宜劃定區域，責成具有規模之公司，依照其輪船能力，分別担任業務，再由政府在人事財力技術上儘量督導協助，使之健全，以收分工合作之效，達成共同建設航業之目的。再戰後為加強國際關係，海外航業，亦宜逐漸開闢，此項業務，以國家經營較妥。

抗戰期間，努力服務之輪船公司，其損失之船舶，應予補償，並補助其發展。至以輪船資敵之公司，戰



後自應予以相當處置，以資懲戒。茲分別條述關於整理航運業務之意見如左：

- 一·請政府除原有行政管理機構外，並添設業務調整機構，俾便督導協助航業之進展。
- 二·海外航線以國家經營爲宜，但國營之公司，仍須組織健全之董事會，撥定充足之資金，並確立人事制度等，以商業之方式辦理，俾獲充分發展之便利。

三·沿海及內河航運，以民營爲原則，由政府獎勵督導辦理，儘量予以資金上之借貸。

四·航線劃分區域，指定已具規模與歷史，或新創有確實能力之公司，分別担任該區域內之航運業務，運價使趨統一，技術與管理必須合乎標準。

五·原有各輪船公司在抗戰期間，被軍事徵用遭受沉沒損失之輪船，請政府以相當噸位之輪船補償之。

六·抗戰期間以輪船資敵之輪船公司，戰後應請政府予以解散，令其重新組織，或由政府代管。

七·加強輪船業之監督，凡資金未達一定數額，主辦人員無相當資歷，技術管理不良者，應予取締，未經審查合格者，不許設立。

第三節 造船業之建設

我國在戰前之造船廠，規模稍具者不滿十家，在上海有江南、合興、大中華等，此外大沽、青島、馬尾等地各有較大之造船廠一所，惟所有造船能力，均極薄弱，合計每年恐不及三萬噸。兼之一般鋼鐵材料、機件、工具等均不能自製，須全部仰給外來，故造船尤感困難，抗戰發生後，沿海各造船廠，多已被敵人破壞或佔領，英商經營各廠，亦遭同等損失。現在後方以重慶之民生機器廠，稍具造船規模，可造五百總噸級



之船舶。惟重慶港以地勢水位關係，無法建設船塢及滑道，以致修造船極爲不便。

抗戰後爲配合輸運業進展之需要，造船業之應設法建設，殊爲迫切。惟戰後造船廠之分佈，造船機件材料之來源，以及造船標準之確立等等，均屬重要事項，茲分陳意見如左：

一·規模較大之船廠船塢，仍以設於上海、香港、九龍、黃浦、青島、大沽、馬尾等地爲宜。

二·漢口、宜昌、重慶以及其他內河流域各地，應於各流域之重要地點，分區設立適宜之修造船廠，並儘量建設浮船塢及滑道。

三·關於造船廠本身所需之特殊機件工具等，應卽向美國交涉，預購若干造船廠之設備，俟戰事停止，即可全部移用。普通之機件工具等，應按計劃在國內分別製造，以便應用。

四·建廠以配合輸運業之進展情況，視需要之緩急，分期分區逐步設立爲宜。

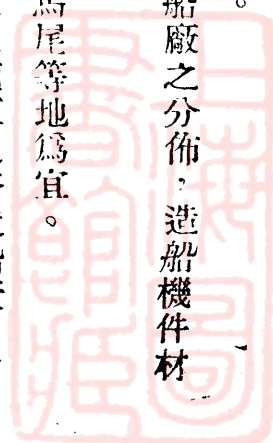
五·造船需用之鋼鐵材料，航行用具等，應請政府主管工業部門，就已有規模之鋼鐵廠，迅速充實設備。促使出產適用之鋼鐵材料，並分別設立專門製造某種用具之配件廠。

六·規模較大之造船廠宜由國家經營，俾籌措資金，洽購機件等較爲便利，應請政府及早策劃建設之。

七·確定造船標準，應按各航線實際情況，分別制定標準船圖，並劃分若干等級，所有造船造機及其配件等，均須符合標準，俾將來船隻統一，管理便利。

八·造船種類應適合我國燃料出產情形，以製造蒸汽機輪船爲原則。

九·外商原在我國經營之造船產業，戰後如尙存在，應設法洽購或與之合作。





第四節 航業人材之培養與訓練

航業從業人員，約可分為駕駛、輪機、造船、業務管理、船上事務人員、引水、海事公證及檢驗人才、海損理算人才等類。關於駕駛與輪機兩種，均屬船員，在我國尚不缺乏，惟其中一部份，學識方面較差。其他人材，亦多乏專門訓練，且人才亦感不足，將來航業進展，殊成問題，故如何培養訓練，亦屬重要之舉。茲陳意見如左：

- 一·應分區設立商船學校，以廣造就。所有此等學校，應以學識技能兼重為原則，不可偏廢。
- 二·關於航業方面之業務事務等人才，亦宜設立短期之訓練班等，俾適合航業之需要。
- 三·請政府資助航業方面之學術團體，編印有關航業之各種書籍，以便增長航業從業人員學識。
- 四·請政府主管機關，會同航業學術團體，審定航海學術名詞，以奠定發展航業文化之基礎。
- 五·請政府主管機關會同航業學術團體，辦理學術補習函授演講等，俾航業從業人員有進修機會。
- 六·請政府在此抗戰期間，選送較有經驗之造船、駕駛、輪機等人員，赴英美參加實際工作以資深造。
- 七·請政府嚴格施行船員檢定考試制度，以提高船員之學識技能水準。
- 八·請政府劃一各級船員之待遇，並予以合理之提高，以增輪船管理之效率。
- 九·請政府制定驗船師章程，以確定驗船人才之資格及其職業地位，俾將來船舶除照章須請政府檢查外，關於設計製造測驗校正施救等事項，獲得有資歷合格之驗船師之諮商指導，並委託其代辦，而促進航業在技術上之發展。



十。請政府制定海損理算師章程，以期培植專門人才，配合海損理算之需要。

第五節 管理機構

建設航業其重要已如上述，而如何促使航業之建設成功，自尤應有一中心之指導機構負其責。此項機構，除行政管理外，並具調整業務性質。舉凡前數節所陳各項意見之詳細規劃嚴密執行等，均賦予全面推動之職權。此外與航業有關之水道港口整理與標誌，碼頭倉庫之建設等，亦應由該項機構負責統籌辦理。此項重要機構，在交通部下設署，或在行政院下設委員會，均屬適當，倘設委員會似應命名為航業建設委員會，由交通、財政、海軍三部次長人員，連同四聯總處及航業代表人組織之，下設秘書處執行委員會之一切決定事項。當此抗戰勝利可期之際，而建設航業又非一時可能辦到，則設立是項機構，以便積極推進，實屬刻不容緩之事。本會同人，爰具航業復員及建設之管見如上，幸祈政府諸公迅賜參酌實施，是所企禱。

中國航業學會理事 長魏文翰

常務理事王 洸

沈仲毅 謹具

伍極中

金月石

秘 書吳昌遇

中華民國三十二年四月一日



241275