

商學小叢書

中國航業

王洗著

商務印書館發行



商學小叢書

中 國 航 業

王 洸 著

商務印書館發行

中國航業

目次

緒言	一
第一章 中國輪船公司之沿革及狀況	三
第二章 中國歷年船隻噸數之統計	一三
第三章 中國各大公司輪船之統計	二〇
第四章 外國航業侵入中國之起源及其勢力之消長	五三
第五章 外國輪船公司之沿革及狀況	五六
第六章 中外航業之比較	六五
第七章 國內主要航路及其航業之狀況	七五

目次

一

5573
117
2

第一節	沿海航路	七六
第二節	長江航路	七八
第三節	珠江航路	九一
第四節	黑龍江航路	九三
第五節	松花江航路	九五
第六節	外洋航路	九七
第八章	整頓航政計畫	九九
第一節	收回海關兼管之航政權	一〇〇
第二節	獎勵本國航業及造船業	一〇七
第三節	編訂航政法規	一一三
第四節	造就航業專門人才	一一七
第五節	取締外人引水	一一八

第六節	創辦遠洋航業公司	一一一
第七節	實行水陸聯運	一二四
第八節	擴充造船廠	一二六
第九節	肅清沿海盜匪	一二八
第九章	改良航業計畫	一二九
結論		一三五
附錄		一三六
	輪船註冊給照暫行章程	一三六
	起除沉船章程	一四一
	修正軍警用輪船暫行簡章	一四二
	航業獎勵條例	一四五
	航業公會暫行章程	一四八

中國航業

四

商船職員證書施行細則	一五一
商船職員服務證書暫行規則	一五四
商船船員撫卹章程	一五八

中國航業

緒言

五洲各國，所藉以交通者，賴有航業也。航業乃國家社會之命脈，貿易經濟之關鍵，航業不振，則其國物力不足有為，甚或為外人所操縱。是以歐美日本諸國，對於航運，政府則撥款獎勵之，商民則盡力擴充之，文物往來，悉載以本國輪船從事輸送，福國利民，胥賴此也。

英吉利土產甚少，其原料及糧食均形不足，而卒能源源不竭，使工業日興，未受影響者，則其本以海運為國也。美國亦以航業一項，關係綦重，獎勵不遺餘力，開國之後，未及數年，工商業乃蒸蒸日上。而日本在民國二年時，其航業之收入僅四千八百餘萬元，（有日本郵船，大阪商船，東洋汽船，日清汽船，南洋郵船之五保護公司）歐戰發生，各國均以軍事倥傯，未遑顧及航業，而日本乃乘機銳進。其民國五年，航業之收入，陡增至一億二千二百餘萬元，（是年加北日本汽船會社於五保護公



司中，而近年復日增月進，頗有與英頡頏之勢焉。

我國輪船事業，濫觴於同治十一年之招商局。迄今五十餘年中，進步殊少。近年又因國外商工之壓迫，國內戰事之影響，公司多呈不穩之象，維持原狀，已屬難能，尙何餘力以期發展。然外人在華之航業，則與日俱進，如擴充航路，增置輪船，日施其侵略之野心。至今沿海沿江外國公司，多至四五十家，而內河之外國航業公司，尤未計及。主權喪失，航權被侵，每一思之，能毋痛心乎！

近年國人，鑒民生之凋敝，實業之委靡，僉謂非發展本國之交通事業，不足以資救濟。於是鐵路郵電學者，競爭研究，不遺餘力，而對於航業，雖亦注意及之，而苦無確實之調查及實驗，至令聽任自由生滅，頗如置身於旁觀地位者然，蓋可慨也。不知我國航業之病，尤甚於鐵路郵電。航政既不統一，航權又被侵漁。革興事業，經緯萬端，決非一時所能見效，勢必通盤籌畫，各方兼顧，始能言之有物，不致等浮詞。然則研究此問題實不容緩。本書所述，爲我國航業之現狀，及個人對於整頓航政航業之管見。一得之愚，冀與同志研究之，誠欲國人於瀏覽之餘，發見鄙人所未及者，則幸甚矣。

第一章 中國輪船公司之沿革及狀況

吾國人民之知航業之利，已有悠久之歷史，惟海外航業之發展，則至隋唐而始盛。當時航路多由爪哇 (Java)，蘇門答臘 (Sumatra) 而至印度 (India) 之錫蘭島 (Ceylon)，逮後航線日益延長，由錫蘭 航至波斯灣 (Persia G.) 內，或沿亞刺伯 (Arabia) 海岸而達亞丁 (Aden)。國家鑿事務之日繁也，更置諸路市舶使於杭州、泉州、廣州，降至宋元，船隻之與海外交通者，亦至頻繁。明永樂間，鄭和、馬歡、費信 通使西洋，以伸張國威，前後七次，航線遍南洋 各國。所造大船，修四十四丈，廣十八丈者，凡六十二艘，能容士卒二萬七千餘。則當時匪特 航海事業，盛及一時，而造船事業之偉大，尤足驚人。

我國內河行輪，則以清同治 十一年所設立之輪船招商局 (簡稱招商局) 爲嚆矢。嗣後用汽機行駛之輪船，遂以紛起。大別之，可分爲官輪商輪 二種。官輪創始最早者，爲直隸、湖北、福建、廣東，距今皆在四十五年 以上；次則爲江蘇，亦四十年 以至四十五年；又次爲湖南，三十年 以至三十五年；江

西則二十五年至三十年；奉天、廣西則二十年至二十五年；吉黑僅二十年左右。商輪創始最早者，江蘇（即前述之招商局），蓋亦五十餘年以上，次爲山東、湖北、廣東、廣西，皆四十年至四十五年，直隸、安徽、江西，則三十年至三十五年，湖南、浙江、福建則二十五年至三十年，奉天、黑龍江僅二十年左右，而四川且不過十數年。所謂官輪，均附屬於各行政機關，或充公用，或充專用，要以隨時赴公爲主。其資本或提撥公款購置，或即以捕盜船充用。據民國五年之統計，共一百十六艘，噸數共九千二百七十七噸。現在當不止此數也。

我國商輪之經營沿海及遠洋航業者，約三十家；經營沿海者，約六十家；經營內港航業者，至民九終，計有四百零三家。然皆資本薄弱，船舶甚少，業務未臻發達。惟招商、政記、三北、鴻安、寧紹、東北航務局諸公司，尙能與外人頡頏。茲將國人自辦輪船公司之規模較大者，略述其沿革與現狀如次，至次要之各公司及輪局，則僅書其名稱而已。

（一）輪船招商總局

我國輪船合資公司之創建，以招商局爲鼻祖，該局於同治十一年設總局於上海，乃爲李鴻章，

曾經具奏試辦。當時命道員朱其昂經理其事，額定資本一百萬兩，先收五十萬兩，光緒初年，開始營業。南漕北運，向由帆船輸京者，自招商局設立後，概歸其承辦。光緒十年，中法役起，乃以兵費問題，牽及該局業務，結果竟以五百二十萬兩抵押於旗昌洋行（The Shanghai Steam Navigation Company）。幸閱時一載，即行贖回。其沿海航線：則為營口、大連、天津、煙臺、龍口、上海、寧波、溫州、廈門、福州、汕頭、廣州、香港、瓊州各口；長江航線則至重慶為止。公司船隻除歷年沉沒焚燬不計外，至民國十五年止，江海大輪船計三十三艘（見第三章），總噸數為四萬三千數百餘噸，另有棧船九艘，內河小輪三四十艘。其資本至民國六年，達八百四十萬兩，船本達四百九十九萬二千七百兩，局產如堆棧、躉船、房屋、地畝等項，合計九百九十九萬四千兩。其管理機關，初屬北洋大臣，係官督商辦，迨郵傳部設立後，漸變為間接管理，而今則純為商辦。近年以來，該局受戰事影響，屢被徵發，航業方面，不但無利可圖，而且年有虧耗。然其營業得久而支持者，全賴堆棧、碼頭等各項產業利息，以補直救濟之耳。

近二年來，招商局所受軍事之影響，較任何公司尤為酷烈，總計損失殆在四五百萬，僅江永輪

之失慎及遇難人之撫卹，該局受損已在百萬元。加以十閱月長江航路停航，四個月南華八輪被扣，（即爲江水手撫卹問題）營業上之虧損，更難數計矣。去年甚至發薪無款，債息無着，內受洋員之逼迫，外有債權者之追索，局董傅筱菴，竟欲將全局第一資產之上海三大碼頭，價值六七千萬元者，歲末擬減售三千萬元以清償一千萬兩之匯豐借款，某日商已給價二千五百萬元，傅且允簽字，草約亦經訂立，漸爲董事會及各界人士所反對，始寢其議。惟局中負債纍纍（報載約二千萬兩）所有收入，尙不敷辦事人員之薪工，我國第一大輪船公司至此，不啻倒閉矣。本年該局自一月一日休業。迨至黨軍抵滬，傅氏通緝出亡後，局事始得復活。南京政府以該局關係國權交通至鉅，乃斥革傅氏局董，令張靜江、虞洽卿等十一人爲該局清查委員，責令該局將賬目資產交出澈查，以憑鉤稽。股東方面亦成立監察委員會，舉王寵惠、張雲搏等九人爲委員，所以監察政府之清查整理會接收後之措施也。六月一日，該局方將賬目全數交出。該委員會接辦之始，即將向來對於弱小股東不得過問之積習打消，此後卽一股之股東，亦可到局查詢，而無歧視之弊。一面清賬，一面復業。前爲粵汕兩方扣留各船，亦經委員會電請釋放。先從（一）上海廣東，（二）上海汕廈，（三）上海福州，（四）上海

寧波及溫州之南華五航線，恢復行駛；次將北洋之煙津四輪，營口二輪，長江上游之宜淦一輪復業；惟滬漢一班，則至七月間向漢方疏通後，始得開始航行；該局之幸免倒閉者，幾希矣。

(二) 政記輪船股份有限公司

公司創業於宣統二年四月，總公司在煙臺，分號設於安東，係張本政張本才二人合股開辦。最初資本總額僅爲銀十二萬元，其後營業日臻發達，添置多輪。航線則夏秋爲煙臺、天津、秦皇島、營口、大連、安東、仁川、青島、威海衛、海參威 (Vladivostok) 等埠，冬春爲煙臺、上海、廈門、汕頭、香港、廣東等埠，又兼來往長江各口。民國六年，推廣航線行駛於海口、海防 (Haiphong)、曼谷 (Bangkok)、新嘉坡 (Singapore)、西貢 (Saigon)、爪哇等處。九年四月經理張本政，因資本太少，不敷擴充，將所有財產輪船，(大小共十五艘一萬六千六百八十九噸) 鋪墊，完全賣與政記輪船股份有限公司，共計銀五百十二萬元。於是政記遂由無限一變而爲有限。現在公司輪船與租用之輪船，大小共有二十八艘，(見第三章)，總噸數爲三萬一千七百餘噸。民國十三年奉直之役，雙方扣留船隻多艘，以供運輸軍隊之用，因此公司損失至五十萬元之多。主持者爲免除將來徵發起見，乃與日本大連郵船會

商訂出售辦法。然幸軍事當局最後補助二百萬元，乃仍得屬於中國航業中之一部份，亦云險矣。

(三) 三北輪埠股份有限公司

創辦於民國四年，總公司設於上海，發起人爲虞和德等，先時資本祇有銀幣二十萬元，輪船一艘，行駛於甬滬間。七年資本增爲一百萬元，八年又增爲二百萬元。嗣後推廣航線，增置輪船，夏秋二季，由上海航行長江，並至煙臺、天津、營口、海參威等處，冬春二季，由上海航赴福州、汕頭、廣東、香港及日本、新加坡、西貢、仰光 (Rangoon)、南洋羣島。至十五年終，大輪船共有二十艘，總噸數達二萬五千二百八十九噸。

(四) 東北航務局

東北航務局係民國十四年由戊通航業公司改組成立。該公司創始於民國七年，資本總額二百萬元，先收四分之一。所有船舶，悉向俄商收買。其行駛航線爲松花、黑龍、烏蘇里、三江、暨嫩江及額爾古納河 (Argun R.)。總公司設於哈爾濱，分公司設富錦、黑河、伯力 (Khabarovsk)、廟街 (Nikolaevsk)。輪船計有鋼質者十一艘，鐵質者四艘，木質者十艘，拖船二十隻，共四十五艘，總噸數爲

一萬二千二百九十一噸。九年加入官股一百五十萬。該公司航路地近寒帶，冰期甚早，航行之便，不過五六月。加以日本船競爭劇烈，及管理不得其人，以致虧累甚鉅，遂至無法維持，卒歸破產，其中債權之最大者爲交通銀行。故所有財產旋爲交通銀行所收，轉售與東三省政府，價值爲一百六十萬元，曾經三方在奉天定約。十四年九月一日，遂由奉天督辦公署實行接收，改組爲東北航務局。內部整頓，營業遠勝戊通時代。十六年盈餘約三百餘萬。該局爲發展業務，免同業競爭起見，遂聯合奉方之江運部及各航業公司，組織東北聯合航務局，航業愈臻發達。我國松黑航權之得以挽回頹勢，而可繼續與日俄競爭者，實有賴於該局也。

(五) 鴻安輪船股份有限公司

鴻安公司本係英商創辦，惟其中附有華股。民國八年一月，由虞和德等將該公司英商股本，悉數購回，組成完全華股之航業公司，定名爲鴻安輪船股份有限公司，資本一百萬元，設總公司於上海，分公司於長江各大埠。航線起上海訖長沙，經過鎮江、南京、蕪湖、九江、漢口、宜昌、岳州等處，有輪船長安、德興、長興三艘，計五千二百八十五噸。

(六) 寧紹商輪股分有限公司

公司於前清宣統元年五月設立，發起人爲虞和德、嚴義彬、方舜年等，額定資金一百萬元，總公司設上海，分公司設寧波。初置寧紹兩輪，行駛甬滬兩埠；繼續添置新寧紹、海寧、寧興、寧豐、寧平、寧安、寧吉、寧昌、寧遠、寧大等輪，航行長江各通商口岸，及上海至鎮海，並蘇杭一帶內河。統計各輪噸數達五千餘噸，價值二十八萬餘元。營業頗稱發達。

(七) 大達公司

公司於宣統元年創辦，經營者爲張睿等。先時資本僅七萬元，有大安大和二輪，總公司在上海。其航線由上海起至揚州止，經過吳淞、崇明、海門、南通諸縣，以及沿海各港。現在公司擴充，有船十餘隻，約六千餘噸。

(八) 營口商輪股分有限公司

公司創於民國九年三月，係王子厚等發起，資本總額五十萬元。總公司在營口，分公司在龍口。有興順、隆順輪船兩艘，共一千二百餘噸。行駛營口、秦皇島、天津、龍口、登州、煙臺、威海、青島、海州、大連、

旅順、安東、孤山、復州、上海、福州、廈門、香港、仁川、海參威等處。營業狀況，尙可觀。

(九) 中國商業輪船股份有限公司

宣統元年由陳志寅創辦，資本額定五十萬兩。發起人認銀二十五萬兩，總公司設上海，分公司設烟臺、寧波、海參威。其龍裕信裕德裕立裕四輪，共四千一百二十一噸。行駛航線爲上海、煙臺、安東、廈門等處。

除上述各公司外，其較大者尙有達興公司，招商內河輪船公司，寧紹內河輪船公司，恆安公司，舟山公司，肇興公司，元一輪行，通源輪局，順興鐵廠，孫順昌船廠，姚芳記商號，凌季記商號，惠南航社，求新製造廠，越東公司，慶記輪局，駿記商號，陳復昌號，通裕商號，永安輪局，和記輪局，道生輪局，源通輪局，黃浦輪渡局，孫直記商號，王清記輪局，裕興公司，協興公司，大通協記公司，源順商號，南華輪船公司，福昌公司，恆昌公司，福泰輪局，華豐輪局，同德商號，錦章號，常安輪船公司，美順輪局，永平公司，利淮公司，福星輪局，寧興輪局，同益公司，懋昌公司，平安輪局，程詠裳商號，平洋輪船局，鴻源輪船公司，滬海航業公司，華通公司，一匡輪船公司，宏生輪船公司，通南航業公司，洽記輪局，福寧商輪局，利

海輪局，源通內河輪船局，（以上皆在上海）尊記輪局，（以上在漢陽）箴記輪局，匯源輪局，安合輪局，同泰輪局，同德輪局，漢記輪局，厚德輪局，合記輪局，普濟輪局，兩湖公司，協記輪局，和泰輪局，泰安輪局，揚子機器製造公司，愛安輪局，漢安輪局，康濟輪局，新昌輪局，春記輪局，福記輪局，（以上皆在漢口）中華新裕公司，（以上在無錫）天泰文記輪局，天泰雪記輪局，俞若曾商號，福運輪局，（以上皆在鎮江）利澄公司，（以上在江陰）婁琴公記輪局，（以上在崑山）交通輪局，（以上在常熟）新商內河輪船公司，（以上在武進）嘉定輪局，（以上在嘉定）錢浦公司，振興公司，錢江公司，（以上皆在杭縣）公記商號，協昌慶記商號，（以上皆在吳縣）通濟公司，（以上在瑞安）紹蕭安濟公司，紹蕭大通公司，紹蕭永濟公司，越安公司，臨紹公司，（以上皆在紹興）杭諸公司，（以上在諸暨）南海商船局，永川公司，鴻記公司，新寧海公司，利川公司，（以上皆在寧波）見義魁記輪局，捷安公司，福康公司，道生輪局，祥昌輪局，保勝公司，（以上皆在南昌）張珊記商號，晉康輪局，永安輪局，（以上皆在九江）利濟輪局，泰昌公司，（以上皆在蕪湖）利淮公司，（以上在壽縣）合利亨公司，合利貞公司，亨記公司，永安輪船公司，（以上皆在沙市）川江公司，川路公司，裕豐輪

局揚子峽江輪局，康寧公司，利通汽船局，（以上皆在重慶，）中華輪船公司，（以上在長沙，）泉安公司，（以上在閩侯，）泰和公司，加祥公司，（以上皆在廈門，）粵航公司，（以上在番禺，）西江航業公司，（以上在梧州，）北方航業公司，直隸內河行輪董事局，直東公司，同和公司，（以上皆在天津，）太乙公司，毛合興公司，交通輪船公司，利通公司，亞東公司，膠東公司，鹿玉軒號，惠海輪船公司，（以上皆在煙臺，）肇興公司，大通興公司，毓大輪行，（以上皆在營口，）人和公司，（以上在安東，）陶子英商號，（以上在青島，）廣信公司，（以上在龍江，）松黑兩江郵船局，王魏卿商號，馬希聖商號，振興公司，先登公司，銳波公司，（以上皆在哈爾濱，）

第二章 中國歷年船隻噸數之統計

北京交通部最近編定有歷年船隻噸數之統計表二。我人就該二表觀之，則中國之大小輪船，自宣統二年起，至民國十四年止，共有二千九百四十二隻，總計五十二萬三千三百十九噸。惟兩廣內河各輪，自民八以後，即未報部註冊，其數目無從考查，（近年以來，預料所增加船隻之總噸數，必

在二三萬噸以上，又交部別編有歷年沈毀銷照船噸數表，迄十三年終，沈毀者一萬三千二百三十噸，銷照者八千三百五十一噸，共計二萬一千五百八十一噸，茲舉二表如次：

(一) 歷年船隻噸數總計表

年別	宣統船		三年		民國船		二年噸	總計
	噸	船	噸	船	噸	船		
一千噸以上	三	三	三	三	一〇	一〇	一三〇一三、〇〇	一三〇一三、〇〇
五百噸以上未滿一千噸	一三	一三	二	二	六	六	四四〇〇、六三	四四〇〇、六三
一百噸以上未滿五百噸	三	三	一四	一四	一五	一五	四三九八、〇〇	四三九八、〇〇
五十噸以上未滿一百噸	二	二	一〇	一〇	一五	一五	一六八四、二五	一六八四、二五
二十噸以上未滿五十噸	六	六	四二	四二	四三	四三	一三四六、〇三	一三四六、〇三
一噸以上未滿二十噸	一六七	一六七	二〇九	二〇九	一九	一九	一八三三、二八	一八三三、二八
總計	三七	三七	二八〇	二八〇	二九七	二九七	二六五七五、一七	二六五七五、一七

七年		六年		五年		四年		三年	
噸	船	噸	船	噸	船	噸	船	噸	船
一四三九二、八八	九	二五八三、四二	二	三三八〇、〇〇	三	二三八、〇〇	二	一〇四二七、一三	七
五九四六、九三	八	三六八二、七二	六	五三六、〇六	八	五四八六、〇〇	八	一八二六、〇〇	三
三七〇八、七九	一四	二五二六、一六	一三	五三三、三七	三	七三七〇、三五	三六	四一五八、四二	一八
八九七、九九	一三	一三二一、〇〇	一六	二四三三、一八	三〇	三四三三、〇六	五	六八六、三九	二
一四八八、五四	四五	二〇二四、三五	六五	二八九二、六四	九二	八三五〇、七三	二四四	三三九六、四八	七三
四八九、四三	四六	六八九、〇三	六二	七四八、三三	八〇	一六七五、八一	一四六	五五五、三七	五三
二六八五一、五四	一三五	一二七〇五、五八	一六三	一九八一四、五七	二三五	二八五三四、五六	一五〇七	一九九三九、七九	一六五

八年		九年		十年		十一年		十二年	
噸	船	噸	船	噸	船	噸	船	噸	船
一九九五五、四八	一〇	四三一八、八四	一六	二六五三六、〇〇	一四	一九八五九、二八	一三	三〇七六、〇〇	一〇
六四五六、三〇	一〇	六三四四、七五	八	八八五三、五三	一三	一三五八、〇〇	二	五二九三、〇七	七
八〇七、〇六	三三	三三五五、五九	一三	六二〇七、二二	三三	六二二七、二九	二五	六〇三四、九四	二三
四六二、〇八	六	七三四、八八	一〇	五七三、九六	八	七三九、二四	一〇	五六二、二二	九
五〇三、九二	一八	七〇三、五三	三三	八〇一、四五	二七	六三三、五三	一八	三五二、四七	一三
四二〇、六五	四二	二七九、二七	二九	五五三、七九	五四	四二八、七七	四四	四五四、〇二	五〇
三五七九五、四八	一六	五四四三六、八六	九六	四三四二五、八五	一三八	二九二三六、三二	一一一	三四七七一、六二	一一一

三年船		遞加噸		民國二年		三年船		遞加噸		四年船		遞加噸		五年船		遞加噸	
三七		八五四三、二四		四七		五四		九八四七、二四		五六		五九		二四五六、三七		一五	
一五		一〇五〇七、一九		二二		二四		一四九〇七、八一		三三		四〇		二七四六、四八		四五	
四五		一〇二〇八、三三		六〇		七八		一四五〇六、三三		一四		一三六		三二七〇、四七		二二	
二二		一三八四、五五		四六		五七		三〇六八、八〇		一〇八		一三八		九五〇、四三		一〇三	
一〇三		三〇二二、二九		一四六		二九		四三五八、三二		四八三		五七五		一七七九、一六		三七六	
三七六		三九三三、八六		五七四		六二七		五七六六、一四		七七三		八五三		八七四五、六四		五九七	
五九七		一一四四七九、四六		八九四		一〇五九		一一四一〇五四、六三		一五六六		一八〇一		二〇九三四三、五五			

給照檔案，編成是表。惟我國之小輪局極夥，若一一載出，尤為費事。今僅舉其較大者而已。所有之船隻，乃依其載重，分為千噸以上，五百噸以上，一百噸以上，五十噸以上，二十噸以上，五噸以上，以資區別。至未滿二十噸之船隻，則列入備考欄內。茲示之如次：

中國各商輪公司所有輪船隻數噸數表 * 係租賃之船

輪船招商 總局	公司名稱	總公司地		一千噸以上		五百噸以上		一百噸以上		五十噸以上		二十噸以上		備考
		址	地	船名	噸數	船名	噸數	船名	噸數	船名	噸數	船名	噸數	
	上海江			新三	二〇	南	九四	通	三〇	利	濟	源	美富	一二
	江			半	四六	鯨	九〇	廣	三六				〇〇噸	民元
	江			裕	四九	晏	八七	固	三四				碰沈	新裕
	江			天	四三	仁	八六	津	一六	通	一六		一〇二	七噸
	江			華	三三	華	七四	津	一六	利	一六		五年	沈沒
	江			安	三四	嘉	禾	九七					平船	一〇一

泰順	公平	新華	新江天	新大	新濟	新豐	新康	新昌	新銘	江順	江靖
三三六	七四二	二二八	二六三	二二九	二二五	二二五	二六二	二二六	二四六	三四江	二五快
										慶	利
										五七六	八七九

十五年炸燬	一四五噸	焚燬江永船	一一噸七年	致遠船一二	噸七年沈沒	船一四一〇	年沈沒江寬	一〇〇噸六	沒普濟船一	〇噸五年沈
-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

三北輪埠公司								
上海								
遇	廣	廣	順	順	順	順	順	順
一〇七九	一五三六	一五三六	一六九二	一六九二	一六九二	一六九二	一六九二	一六九二
			敏	敏	敏	敏	敏	敏
			順	順	順	順	順	順
			九〇九	九〇九	九〇九	九〇九	九〇九	九〇九
			慈	慈	慈	慈	慈	慈
			北	北	北	北	北	北
			二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇
			姚	姚	姚	姚	姚	姚
			北	北	北	北	北	北
			九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇
			利	利	利	利	利	利
			秦	秦	秦	秦	秦	秦
			三	三	三	三	三	三
			二十噸以下	二十噸以下	二十噸以下	二十噸以下	二十噸以下	二十噸以下
			者福利一艘	者福利一艘	者福利一艘	者福利一艘	者福利一艘	者福利一艘
			七噸	七噸	七噸	七噸	七噸	七噸

鴻安公司	寧紹公司	
上海長安	上海新寧紹	
德興一四三之江七九六	甬興一五五 寧紹三三八	新寧興一六二 華山一九六 飛虎一七四 醒獅一九六
武林七九四		
揚安		
元宜安九噸	者二十噸以下 寧興大寧昌寧 遠寧進發寧豐 海寧通瑞寧康 濟越寧平寧 寧裕寧新寧 安寧吉新寧 昌共一七艘 共約一〇九噸	

	大通協記公司		
	上海鴻	長興	一九五
	隆大		
	大明		
	新大明		
南華輪局	上海和		
	平		
	*華戊		
	*華庚		
	*利安		
	*海賓		
	*華成		
南陽	二七〇		

第三章 中國各大公司輪船之統計

元一輪行 上海大 亨一九五	恆安公司 上海大		大達公司 上海大		華平 一七五〇
	恆安 一六四六	華民 一六三三	大慶 一四四五	大吉 一四五六	
			大安 七五	大德 八二	
			大廣 三五	大順 四七	
			儲元 一八九	儲新 一三〇	
			大寧 二五	大濟 三七	
			大祥 三五	大廣 三五	
		恆祥 〇		通生 〇	
			噸約源遠孚達津遠揚達者二 共共湘達淞達海遠江達十 一十二達濟達郵達泰達浦達噸 一十川達沂達寧達河達以 〇艘達泗達滬達達達湖下		

裕興商號	越東公司	舟山公司	通裕商號	
上海	上海	上海	上海	
		舟山	萬利	元 元 元 元
		三五三	二〇八三	昌 吉 和 大
			一六四〇	一八二五 三〇九 四六四
新仁和	永利			
六六	五五五			
			平安	
			四五四	
			福星	
			三五三	
			三五三	
			○艘通江大吉利通者二十噸	
			噸約泰二利順安泰安噸	
			共共號臨利裕安噸	
			一十二通安吉新江以	
			二二利平星大下	

福昌公司	美順輪局	和記輪局	常安公司	福泰輪局	恆昌公司	錦章號	寶華輪局	同德商號	華豐輪局	永安輪局
上海福隆	上海美順	上海和平	上海華安	上海福泰	上海恆昌	上海	上海	上海同德	上海	上海
二二六	一五五	二五三	一七七	一六〇	一九五			二六四		
福安							寶華		華豐	永安
六〇							五五		八七四	七〇
						可貴				
						四〇				
					恆泰					利泰
					三					元

招商內河 輪船公司 上海		陳復昌號 上海	中國商業 輪船公司 上海	平洋輪局 上海	
			信裕 二〇〇 德裕 五六	平洋 二五	
			龍裕 二八五 立裕 五五		
					光濟 四六
			錦輝 毛		
			永吉 宅		
恆昇 恆豐	茂昌 元	順源 盟噸	新順康 三艘共約三四	新順慶 三昌統一共三	新順大 三者順昌新順
三利川 三駿發 三以噸 三噸十下					鄧奉 四二十噸以下

第三章 中國各大公司輪船之統計

利濟輪局	源安輪局	安泰公司	
燕湖			
	定安	長泰	
	三三三	二六三	
燕安	燕大		
二三	一七三		
	燕通		
	盜逍遙津		
飛騎			恆元 恆 仁陸 慶
三須塢浮槎宜	三者二十噸以下		三三三 ○五祥利新豐恆平瑞航臨源泰安平 ○艘源新順德吉新順恆雲恆昌利新 噸約共濟一和飛疆安德河通駿享河寬 共三揚樂追龍恆徽恆安駿祥利雲利 四十名公風常裕新隆利雲利

		秦昌公司 蕪湖	
		蕪寧	
		盜陸大	
元陸	新廣利	陸泰	陸順
三	三噸	三南陵共十三	三陸財昌明新
		三陸福寧泰新	三利蕪湖公慶
		三陸發萬源陸	三者元並元利
		吳二十噸以下	
		鎮淮	共六艘約共
		筭笛浦	七噸
			蜀

川江公司重慶	合利公司沙市	合利公司沙市	亨記公司沙市	中華輪船公司	長沙華泰三三華盛七二
蜀通一九〇	亨吉二六				
蜀亨四四					
		久大 慎大			
		充裕大 順大			
		美大 漢泰	亨通 漢新	華新	
		四二卡噸以下 三者楚大信大	三三	三三	
		三共二艘約共 兜二四噸			

漢治萍	康寧輪	揚子江	裕船局	川路公司					
司漢陽漢	司重慶	局重慶	局重慶	重慶					
平									
1000									
萍									
貞									
800									
	安	安	聯	裕	濟	巨	利	大	
	康	寧	華	川	川	川	川	川	
	一	四	三	二	四	四	三	三	
	五	三	六	〇	〇	五	四	四	
楚									
強									
六									
漢									
通									
三									
二十噸以下									

尊記輪局漢陽							
	萍	萍	萍	萍	萍	萍	萍
	通	豐	達	強	富	壽	福
	二四〇〇	二四〇〇	二四〇〇	二四〇〇	二四〇〇	二四〇〇	二四〇〇
				萍	萍	萍	萍
				安	順	利	發
				七〇〇	七〇〇	七〇〇	七〇〇
美漢					漢興	漢順	楚富
六尊慶					六萍亨	六漢發	六漢利
美隆	美順	美華	美達	冶利	萍興		
三	三	元約一四噸	三者美貞一艘	三	四〇噸	三貴昌泰安共	三者振源亨利
			四二十噸以下				

協記輪局漢口		安合輪局漢口	
鳳陽		安平	
三五君山		一只利湘	
吾福祥	華昌	三華平	美壽
	雲鶴	飛鴻	美福
	永平	楚裕	美亨
	三五共七艘約共	三星一壺楚盛	三五
	三五	三康平瑞平吉	三五
	二八五噸	三亮者利江利津	三五
		三二十噸以下	三五

加祥公司 廈門	泉安輪 公司 閩侯	振興商 輪公司 杭縣	
	建 新 泰		
	福州 二只	福建 康 一 只	新振興 一 只
			振興 泰
			振隆
江安 順川 順發 新順發		源潤 源泰	源潤 源泰
三 三 三 三		三 三 三	三 三 三
		者振泰甘肅 福建共三艘 約共四二噸	共六艘約共 九一噸

		業西 公江 司航 梧州	粵航公司 番禺		泰和公司 廈門
肇興公司 營口	同和 安興 二二 四二				
肇興 二二 七三	同和 二二 三〇				
榮興 八三	同源 五三	廣英 六三 廣靖 一〇 廣平	廣雄 六三 廣威 四四 廣寧		
		廣南	梧州 四三	駕四 鰲會 一三 一三	游鯤 四六 銀沙 八九

直隸內河 行輪董事局	直東公司	北方航業公司	人和公司	大通興 輪船公司	營口商船公司	
天津	天津北	天津北	安東永	營口	營口	聯興一五三
	昌二〇九六	泰一四〇	和三五			
	北銘	北華	太和	隆順	和順	陸順
	六五〇	八四北	六三	八九三	八七〇	八九〇
	北京	北安			興順	
	四〇	二六			三七六	
慈航						
五伏						
靜安						
瀾瀾						
三三						

	松黑郵局	濱哈爾					
	振興公司	濱哈爾		龍江	三〇		噸 者吉源江鷹 二艘共二五
航務局	北濱	紹興	上海	蘇州	常州	常州	池州船五一 六噸十年失 慎
		紹興	上海	蘇州	常州	常州	
		紹興	上海	蘇州	常州	常州	
		紹興	上海	蘇州	常州	常州	
富錦	愛瑯	吳興	暨陽	宜興	蘇州	常州	常州
五〇五	五〇八	五五〇	六〇五	九四	五三〇	五三〇	三
州	州	水	進	州	州	州	盟
三四	四〇三	一九	三五	二六	三三	三三	二十噸以下

先登公司											
濱哈爾											
先裕	先登	太平	遼陽	*同昌	*嘉定	*江寧	*江津	瀋陽	銅山	名山	陽湖
一〇	一〇	三五松	三三	三三	三三	四七	三三	三五	四六	三三	三七
		菲									
		凸									

廣信公司	馬希聖號	鏡波公司	王魏號
龍江	濱哈爾	濱哈爾	濱哈爾
廣利	濱江		奉天
六〇	五七		八五
廣濟	同江	鏡波	中央
廣興	臨江	伏波	辛酉
廣順	二六	二八	北京
二五			二〇
	廣昌		三〇
	七		
			福麟
			平
			三五
			五〇

第四章 外國航業侵入中國之起源及其勢力之消長

我國在道光十二年（一八三五年）時，卽有英輪駛至廣州，在鴉片戰爭時，中國海面有英輪二十艘。一八四四年，美輪始航行於香港廣州間。一八四二年英輪始入上海。後各國輪船遂漸相繼，廣集於上海一隅。彼阿輪船公司（Peninsular and Oriental Steam Navigation Company）之船，於一八五〇年行駛香港上海間。後二年，美國羅素輪船公司（Russell and Co.）之船，始由美來滬。一八六〇年法國之二輪船公司，亦派船來華。一八六五年英人復在我國設立港澳輪船公司（Hongkong, Canton and Macas Steam boat Company）。凡此，皆爲外人在我國設立輪船公司之濫觴。他如一八六七年所設立之中國航業公司（Chinese Navigation Company）及一八七七年所設立之印度支那航業公司（Indo-china Steam Navigation Co.）亦皆英人所經營者也。

招商局成立於一八七二年。自是以後，我國航業，盡爲香港廣東澳門輪船公司，太古輪船公司，怡和輪船公司，及招商局四公司所獨占者，歷二十餘年，而日本之日本郵船會社，則在我招商局成

立後三年（一八七五年即明治八年）始成立，其初僅向美國太平洋輪船公司收買上海橫濱間之航路，猶不能與上四公司同日語也。乃自一八六一年與我協定後，遂得往來航行於長江，至一八六三年修改協定，其權益張。迨至一八九五年馬關條約簽字後，日本遂更進而獲得宜昌重慶間，及上海蘇州杭州間之內河航行權。一八九八年我國復規定內地水路航行規章，開放內地水路，同年十月復公布追加規章，一九〇二年復制定追加規章，於是英商麥邊公司 (Mackinnon and Co) 及鴻安公司，遂乘機興起，以從事於我國沿海及長江之航運。一八九八年大阪商船會社，亦開始航行長江航路。自是以來，我國遂為各國航業之角逐場矣。

一九〇〇年，德國亨寶公司 (Hamburg American Line) 及北德意志路特公司 Nord 復加入航路，遂為中英日德四國八公司之競爭。庚子之役，形勢稍變。一九〇三年日本郵船會社以日金二百五十萬圓，向麥邊公司收買長江航路之輪船碼頭（匯山碼頭）及其他一切權利；翌年復設立湖南汽船會社，從事漢口至湖南之航路。至是日本在長江之勢力益大。日俄戰役後，法國東方輪船公司又開航路於我國。遂成為五國九公司之競爭。然五國之中，英國勢力獨厚，他國不能與

之抗衡也。至一九〇七年，日本在長江各輪船公司，如大阪商船及日本郵船之揚子江航路，與大東湖南兩汽船會社，聯合組織日清汽船會社，更擴張其航線至常德及武昌。一九〇八年以後，世界經濟疲敝，各輪船公司均受影響，漢堡亞美利加公司遂放棄長江航業，專從事於沿海航路。他如東方鴻安二公司，亦嘗一時停業。東方之航權，為招商太古怡和三家所收買。鴻安雖得繼續經營，然亦衰替不振，至一九一九年（民國八年），乃為我購回。北德意志路特公司營業，亦不順利，一九一一年竟售出其輪船美有號於中華輪船公司。及至歐戰勃發，營業中止。當此之時，獨能自臻發達者，則日清汽船會社是也。該會社在長江航路，一律改用新式輪船，極力整頓，以與他公司相抗。故至今日長江航業勢力，遂集中於英日中三國之四公司。就中英國尤佔有海外航路及內河航路之優越地位。然在歐戰期內，各國自顧不暇，其力未能兼及在我國之航業。即如英國於歐戰期內，在華之船舶，亦驟見減少。惟日本之大阪商船會社，日本郵船會社，及滿鐵汽船會社等公司，則蒸蒸日上。一九一八年日本船竟佔有我國海外航運第一位，而英國反居其次；至長江航路，則依然英國居首，日本次之，我國又次之。歐戰告終，英美法各國復競爭注意經營我國航運，以與日本相頡頏。就中美國航運，進

步尤速，是誠可注目者也。

第五章 外國輪船公司之沿革及狀況

航業為交通之命脈，亦為貿易消長之關鍵。我國自道光海禁大開以來，國內航權，即漸次為外人所攘奪。於是沿海沿江以及河流湖港，莫不有外輪之蹤跡。雖今日交通之便利，貿易之激增，固不能謂外輪為無功。然而喧賓奪主，華輪歷數十年猶奄奄無生氣者，蓋完全受其競爭與壓迫所致也。查現在上海各國之輪船公司計英國十七家，日本七家，美國八家，法國二家，德國五家，俄國二家，挪威二家，意國，瑞典，丹麥各一家。類皆資本雄厚，船舶噸位，遠勝華輪，業務振興，與日俱增，而我國公司與之相較，則無不相形見拙。茲將外國在華各輪船公司之名稱國籍船數及其所經營之航路列表如下：

公司	國籍	船數	航路
大英郵船公司	英國	三〇	中英(太平洋) 中澳 中印 上海
			馬賽 中比 中國新加坡

英印公司	英國	一二	中印 上海孟買 廈門新加坡 上海仰光
東澳公司	英國	三	中澳
藍煙公司	英國	八一	中英 中法 中意 中奧 中國南洋 中 美(太平洋大西洋)
西亞公司	英國	四二	中歐 中美
太子輪船公司	英國	九	中美(太平洋大西洋)
仁記洋行	英國	一一	中英 中比
怡泰洋行	英國	一七	中英 中法 中德 中奧 中意
昌興公司	英國	五	中日 中坎(太平洋) 中歐 中美(大西洋)
坎政府商船公司	英國	五	中坎(太平洋)
礮臺輪船公司	英國	八	中美(紐約大西洋線)
東方美輪公司	英國	七	中美(紐約大西洋線)

大洋轉運公司	英國	五	中歐 中美
怡和洋行	英國		中美(大西洋) 中英 中德
太古洋行	英國		中英 中德 中法 中日 中國南洋
美滿商輪公司	英國	一四	中美 中歐 中國南洋
愛爾曼商輪公司	英國	二六	中美 中歐(英德)
提督東方輪船公司	美國	一四	中美(太平洋)
大來洋行	美國	一〇	中美(太平洋) 中法
花旗公司	美國	五	中美(太平洋)
中美郵船公司	美國	四	中美
福來洋行	美國		中美(太平洋)
太平洋郵船公司	美國	五	中美(太平洋)

美國鋼鐵公司	美國	一〇	中美
華洋公司	美國		中美
法國郵船公司	法國	二三	中法 中比
彙成洋行	法國	一	中法
亨寶公司	德國	六	中德 中荷 中比
美最時公司	德國	四	中德 中比
天利洋行	德國	六	中德
北德意志輪船公司	德國	一	中德
亨大洋行	德國	一	中德 中比
寶隆洋行	丹麥	一四	中丹 中那 中荷 中德 中芬
維昌洋行	瑞典	一〇	中瑞(典) 中德

天華洋行	三菱公司	三井洋行	大阪商船會社	東洋汽船會社	日本郵船會社	義勇艦隊	順享洋行	群泰洋行	好時洋行	意國郵船公司
日本	日本	日本	日本	日本	日本	俄國	那威	那威	荷蘭	意國
三		二七	八一	一〇	八一	一	一〇	六	三五	一一
中日	中日	中美 中日 近海	中歐 中美 中臺 中澳 南洋印度	中美 (太平洋大西洋)	中歐 中美 中比 日本 中印 中澳 日滬	中國海參威	中歐 上海 菲律賓 中澳	中國波特蘭	中德 中荷 上海 爪哇 中美 (舊金山溫哥華)	中意 中奧

東海新輪公司	拈孖治洋行	海滿洋行	大豐洋行	那非澳商輪公司	亨美公司	蒙古爾洋行	新其昌洋行	天祥洋行	立興洋行	南滿及大連公司
										日本
							七	一二		八
上海海參威	上海海參威	上海海參威	上海海參威	中那	中德 中荷 中比	中美	中美	中美	中法	上海青島 上海大連

以上諸公司其勢力在華最大者，厥爲英之怡和、太古、日之日本郵船、日清，茲將該四公司之狀況略述如左。

(一) 怡和洋行

公司創辦於一八七七年，總行在倫敦 (London)，而事實上其船舶事業之中心則在上海，係 Jadine Matheson 商會所經營者也。香港亦設有分行，資本金約三千萬元，每年盈餘約四百萬元，上海分行之職員，以居總理次席者爲主任，其下置助理員三人，機關部監督一人，皆西人也。共有輪船四十餘艘，多在千噸以上，其大者爲吉星、南生、金生、定生、麗生、福生、安生、瑞生、茂生、永生、顯生、財生、廣生、德和、隆和、吉和、瑞和、平和、公和諸輪，均分配於各航路。大約上海、漢口間十九隻；上海、天津間九隻；上海、營口間四隻；漢口、湘潭間七隻。餘則各埠無定。

(二) 太古洋行

公司創辦於一八六七年，總行設於倫敦，所謂中國航業公司 (China Navigation Company) 者是也。上海、香港皆設分行，但事實上之本行，則在上海，至經理船舶事務，則以上海分行總經理下

之總秘書主之，其下更設助理員若干人，並船員監督一人。公司資本金約九千萬元，每年盈餘最近約在二千萬元以上。在長江及沿海一帶，具有絕大勢力。現有船隻計七十四艘，共十六萬四千淨噸。其中江輪佔十七艘，餘悉海輪。載重千噸以上者約四十餘艘，如天津、北京、金陵、安慶、湖北、鄱陽、大連、四川、濟南、安徽、金華、嶺南、紹興、岳州、福州、北海等。民國十三年間，該公司曾添建洋輪十餘艘，開闢曼谷海防等線；同時於華北揚子江班亦增輪擴充。十四年在南洋線內更增安徽號新輪；在滬港班中又加海寧號行駛；而揚子江則注重於上游之業務，並收買美商大來輪添加宜渝線內之班次。現該公司在華航業計分三大路線：(一)上海線，(二)漢口線，(三)香港線。上海線共有六班，(1)港粵汕廈兼行青島班，共計十一輪；(2)上海天津班，兼航威煙兩埠，於定期三輪之外，臨時又增三輪；(3)長江班，現計九輪；(4)牛莊大連班；(5)安東班，船隻皆臨時指定；(6)寧波班。而漢口線內爲湖南班，用兩輪，洞庭班至長沙沙市者用三船，長江上游宜渝班，則擴充至四輪。又香港線內共八班，僅烟津、威海衛一路，與廣東專班，在中國境內，餘六班悉行海防、暹羅、及南洋羣島至澳洲雪尼SYDNEY之外洋班。

(三) 日本郵船會社

公司創辦於一八七五年，爲日本唯一之航業公司。政府每年補助四百萬元，業務發達，一日千里。其航路遍及全球，船舶達一百五十餘艘，載重達八十餘萬噸；國外之遠洋航路共二十一線，最大之郵船，排水量超過二萬噸以上。其經營我國航業之始，在光緒二十九年（一九〇三年），其先收買英商麥邊洋行汽船，及其航路，專從事揚子江、長江、黃河、海峽、後逐漸擴充，輪船增至二十艘。以山口丸、竹島丸、春日丸、山東丸、淡路丸、營口丸、酒田丸、相模丸、高沙丸諸船爲最大。其航路爲上海日本間、橫濱滿洲間、神戶朝鮮間、及神戶朝鮮滿洲間諸線。

(四) 日清汽船會社

公司係一九〇七年所創立，資本金最初爲八百十萬元。一九一九年增爲一千六百二十萬元。有汽船十五隻，爲鳳陽、南陽、襄陽、岳陽、瑞陽、大福、大貞、巴陵、大利、大吉、大亨、大元、武陵、湘江、沅江等，計三萬四千五百零四噸；又小蒸汽船九隻，爲江安、揚州、匯山、江南、海清、奉天、吉林、鶴島、蓬萊等，計二百五十三噸；合計二十四隻，三萬四千七百五十七噸。其航路如上海漢口間八隻，漢口宜昌間二隻，漢

口湘潭間二隻，漢口常德間二隻。小汽船則航行於鄱陽湖贛江一帶，其餘無定。

第六章 中外航業之比較

外國公司之現狀，前章已略為敘述。茲將（一）各國商船往來上海之噸數，（二）沿海及沿江航運，各國輪船所佔之噸數，（三）外洋航運，各國郵船所佔之噸數，（四）往來太平洋沿岸之航運，各國所佔噸數等四表，附列於後，藉可視各國航業在華勢力之消長焉。

（一）各國商船往來上海之噸數

國 別	十四年（一九二五年）	十五年（一九二六年）	百 分 率
英 國	九、二二四、九一八	一一、〇八四、三二五	三三·六七
日 本	七、九七六、七二六	九、四八六、〇九〇	二七·九六
中 國	五、七三三、五七六	五、一〇六、四六二	一五·〇五

美 國	三、一六四、四二九	四、〇八八、五七一	一一・〇五
德 國	八四七、四〇九	九一三、四五五	二・六九
那 威	六七八、三六五	八二五、六二五	二・四三
法 國	八一二、六六二	七九七、八六四	二・三五
荷 蘭	七七〇、七七七	七一三、二三二	二・一〇
丹 麥	二一一、〇〇八	二七八、八三七	〇・八二
意 大 利	二七三、七四五	二六九、二〇二	〇・七九
瑞 典	一〇八、八〇七	一八一、八四五	〇・五四
俄 國	一〇八、二一七	一四三、九五二	〇・四二
西 班 牙	二八、一八八	二〇、八八四	〇・〇六
巴 拿 馬	—	一五、九九〇	〇・〇五

比利時	—	六、一四二	〇・〇二
葡萄牙	四、一六二	—	—
巴西	二、〇四六	—	—
波蘭	一、九九一	—	—
合計	二九、九五七、〇二六	三三、九三二、四六六	一〇〇・〇〇

觀上表，可知上海港口裝卸之船隻，以英日二國所佔之噸數為最夥，美輪佔百分之十二有奇，幾與我國相伯仲，其勃興之速，頗足驚人，而德國在歐戰之中，在華航業，完全傷失，不數年中，遂漸恢復，仍居第五位，是亦可堪注意者也。近四年來，英日美三國往來上海航運盛衰之變遷，及與我國之比較，可於下表之百分率中覘之。

英國	別	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年
三三・九二	三六・二七	三〇・八二	三二・六七		

美	中	日
國	國	本
一〇·六二	一八·一四	二六·〇八
一〇·五八	一七·一〇	二四·二六
一〇·五六	一九·一三	二六·五九
一二·六五	一五·〇五	二七·九六

(二) 沿海及沿江航運各國商輪所佔之噸數

國	別	民國十五年噸數百	分	比
英	國	六、三一五、七九一		三七·九八
中	國	五、〇八一、九七三		三〇·五六
日	本	三、五二三、一六一		二一·一九
那	威	六七四、七六六		四·〇六
美	國	二九一、五四四		一·七五

德	國	二九〇、三八四	一·七五
荷	蘭	二五一、〇五九	〇·九一
丹	麥	九一、一九三	〇·五五
意	大 利	六二、二四五	〇·三七
俄	國	五五、二三四	〇·三三
法	國	五二、九七〇	〇·三二
瑞	典	一九、四九〇	〇·二八
巴	拿 馬	七、七九〇	〇·〇五
合	計	一六、六二七、七九〇	一〇〇·〇〇

觀上表，英輪佔百分之三七·九八，居第一位，華輪佔百分之三〇·五六，居第二位，日輪佔百分之二一·一九，居第三位。我華輪對於沿海沿江航運，得有如此成數者，尙係小輪船及民船所轉

運者，合而言之。今我國領域內之航業，外輪幾佔百分之七十。夫交通命脈貿易樞紐，乃權操異族之手，即今日之漏卮，他年之危機，姑均勿論，抑豈靦然號自主之國家所應有之現象耶。近二年間，英日美三國在我國沿江沿海航運盛衰之變遷，又如下表。

國別	民國十四年噸數	百分率	民國十五年噸數	百分率
英國	四、九四七、六三六	三二·五八	六、三一五、七九一	三七·九八
中國	五、七〇七、〇三一	三七·五九	五、〇八一、九七一	三〇·五六
日本	二、九三四、一四三	一九·三二	三、五二三、一六一	二一·一九
美國	二二一、九〇六	一·四八	二九一、五四四	一·七五
合計	一五、一八四、八七二	九〇·九七	一六、六一七、七九〇	九一·四八

上表十五年度英國較上年增百分之五·四，日本增百分之一·八七，美國增百分之〇·二七，無不呈進步之象。獨我國則陡減百分之七·〇三。國內戰事影響於本國航業者，可勝浩歎哉。

(三) 外洋航運各國郵船所佔之噸數

國	別	民國十五年噸數百	分	率
日	本	五、九六二、九二九		三四·四六
英	國	四、七六八、五三五		二七·五六
美	國	三、七九七、〇二七		二一·九四
法	國	七四四、八九九		四·三〇
德	國	六二三、七〇一		三·六〇
荷	蘭	五六二、一七三		三·二五
意	大 利	二〇六、九五七		一·二〇
丹	麥	一八七、六四四		一·〇九
瑞	典	一五二、三五五		〇·八八

那威	一五〇、八五九	〇・八七
俄國	八八、七二八	〇・五一
比利時	七六、一四二	〇・四四
中國	二四、四八九	〇・一四
西班牙	二〇、八八四	〇・一三
合計	一七、一三四、六七六	一〇〇・〇〇

試觀上表，日輪佔百分之三四・四六，居第一位，英輪佔百分之二七・五六，居第二位，美輪佔百分之二一・九四，居第三位，而我國輪船僅佔千分之一・四，居第十三位，僅能與比利時西班牙等相埒。我國遠洋航業之衰弱，一至於此，吁可嘆矣。近二年間英日美三國外洋航運之變遷，如下表：

國別	十國民		十五年	
	噸數	百分率	噸數	百分率
日本	五、〇四二、五八三	三四・一三	五、九六二、九二九	三四・四六

國別	民國十五年噸數	百分率
美國	二、三二三、〇二九	四九·九七
英國	一、一九五、〇八八	二五·八〇
日本	一、〇五四、九三五	二二·七〇
那威	五一、七四八	一·一一
中國	八、七一四	〇·一九

(四) 往來太平洋沿岸之航運各國商輪所佔噸數

英國	四、二八七、二八二	二九·〇三	四、七六八、五三四	二七·五六
美國	二、九四〇、五二三	一九·九一	三、七九七、〇二七	二二·九四
合計	一四、七七二、一五四	八三·〇七	一六、三〇四、六七六	八三·九六

比	利	時	三、〇七〇	〇・〇七
丹	麥	二、九九九	〇・〇六	
瑞	典	二、八七四	〇・〇六	
法	國	一、九九四	〇・〇四	
合	計	四、六四八、四四二	一〇〇・〇〇	

觀上表，美輪居第一位，佔百分之四九・九七，幾及全部航運之半，英輪佔百分之二五・八〇，居第二位，日輪佔百分之二二・七〇，居第三位，我國輪船雖居第五位，然僅佔千分之一・九。較英、日三國，相差不啻霄壤。我國瀕太平洋，立於主人翁地位，所得僅此數，言念及此，能毋汗顏。近二年間，美英日三國在此航線中之盛衰，可於下表覘之：

國	別	十		五	
		年	國	年	國
美	國	噸	數	噸	數
		一、八九一、六四九	四八・五二	二、三三三、〇二九	四九・九七
			率		率
			噸		噸

英 國	一、一五一、〇六五	二九·五二	一、一九九、〇八八	二五·八〇
日 本	八二一、五六〇	二一·〇七	一、〇五四、九三五	二二·七〇
合 計	三、八九八、五〇六	九九·一一	四、六四八、四四二	九八·四七

第七章 國內主要航路及其航業之狀況

我國有河流極夥，如黑龍江、遼河、白河、黃河、長江、淮水、錢塘江、閩江、珠江等均其最大者。全國無論何省，皆有可通航之水路。運糧河之長，在世界各國運河中，殆無比倫。大抵內河可行大小汽船之里程，必在三萬里以上，此外可行民船者，必達四萬里左右，合計必有七萬里以上可通航之河流。茲列表以明之：

河 流 名 稱	可通大小汽船	可通小汽船之	可通民船之里	合計可航里數
	里數	里數	數	
直 隸 省 各 河 流	一二一	六四二	三、一九〇	三、九五四

東三省各河流	五、四八八	三、四三二	六、四六一	一五、三八一
山東省各河流	一〇九	四一九	八九一	一、四一九
黃河	—	—	一、三一〇	一、三一〇
長江幹流及蜀鄂贛蘇皖等省支流及運河	六、四一八	九、〇九一	一八、一一三	三三、六三二
浙江省各河流	一〇九	五五〇	一、二六四	一、九二二
福建省各河流	七一	一七一	一、六五六	一、八九八
兩廣各河流	二、一六四	四、六六九	四、八二一	一〇、六五四
總計	一三、四九〇	一八、九七五	三七、七一六	七〇、一八一

以具有如此之便利之水路，加以沿海數千里隨處有港，可航行各國，則航政航業之宜盡最擴充者，自不待言。茲述航路之重要者如次：

第一節 沿海航路

我國沿海六千四百餘里，以上海爲中樞，其北爲北洋航路，其南爲南洋航路，兩岸港灣紛歧，停泊稱便。如安東、大連、營口、天津、煙臺、威海衛、青島、上海、鄞縣、永嘉、閩侯、思明、汕頭、番禺，均爲沿海要港。故大小船舶，常集中於此也。

北洋航路，可區分下列數線：(1) 上海煙津線，(2) 上海青島線，(3) 上海營口線，(4) 芝罘大連天津線，(5) 大連津滬線，(6) 秦皇津滬營口線。經營此路航業者：爲輪船招商局，(煙津安東營口六輪至八輪)，政記公司，三北公司，榮興公司，(大連津營貨輪十餘隻)，寧紹公司，亞東公司，寧興公司，鈞泰公司，同益公司，利通公司，營口大通興公司，恆昌公司，北方航業公司，直東公司，毛合興公司，元一輪行，人和航業公司，營口商船公司，交通輪船公司，鹿玉軒號，安泰公司，華通公司，開灤鐵務局，(秦皇島天津客輪三艘，貨輪五艘)，怡和洋行，(煙津安營正班輪四艘，貨輪四艘)，太古洋行，(煙津安營大連正班輪三艘，貨輪四艘)，日本郵船會社，及大阪，(大連天津郵船六艘)，南滿、大連、川崎、協信、福島、華洋諸公司。

南洋航路，亦可區爲下列數線：(1) 上海香港番禺線，(2) 上海鄞永線，(3) 上海閩侯線，(4)

上海思汕線(5) 上海晉江線(6) 廈門石碼線(7) 廈門泉興線(8) 廈門金門線(9) 閩侯三都線(10) 閩侯莆田線(11) 番禺赤坎線(12) 番禺澳門線。經營此路之航業者：爲招商局、寧紹公司、三北公司、肇興公司、通裕商號、政記公司、平洋輪局、元一輪行、泉安公司、同益公司、恆安公司、同利商號、永平公司、福昌公司、恆昌公司、舟山公司、永安輪局、平安輪局、達興公司、泉興公司、建安輪局、安合公司、周景記號、泰和公司、安泰公司、華通公司、達奧商輪公司、趙孔南號、加祥公司、及怡和洋行、太古洋行、禪臣洋行、和順洋行、大阪公司。

第二節 長江航路

長江流域爲我國物產最富之區，而航路亦爲我國內地最長者也。本流主要航線有二：一曰滬漢線，自上海至漢口，長凡一千八百里，中間於丹徒、江寧、蕪湖、懷寧、九江等處，皆設有躉船；一曰宜漢線，自漢口至宜昌，長凡一千一百十里，中間於岳陽、沙市，亦皆有躉船之設備。以上二線，均屬大汽船之線也。小汽船可由江口達宜賓，凡六千四百餘里。帆船可由江口至川邊土司，凡六千七百餘里。綜計長江之長爲九千九百餘里，而可航者已佔三分之二。此外支流如岷江、沱江、嘉陵江、漢水、湘江、贛

江、及洞庭湖、鄱陽湖、巢湖、太湖等，均可航行小汽船二三百里，帆船數千里。長江水運之便利，實東亞所罕見也。

長江汽船航運，濫觴於咸豐七年（一八五七年）。歐美人以上海為根據，開廣東及天津之航路。同年美商公正洋行，始由吳淞上溯揚子江行航。至同治七年（一八六八年），美商有旗昌洋行者，分配數船開揚子江、天津、及廣東之航路。同治十二年（一八七三年），招商局創辦，收買該洋行之船隻，而代營其全線之航務。翌年有中國航業公司之創立，其代理店為英商太古洋行。更後二年，即光緒二年（一八七六年），英商有麥邊洋行。其明年有印度中國航業公司，其代理店為英商怡和洋行，相繼加入中國航運界。續有中英合辦之鴻安公司設立，從事揚子江航業。法國亦於光緒二十三年（一八九七年），興辦東方輪船公司，至光緒二十四年，日本大阪商船會社，亦奉該政府命令，加入此航路，該公司係後進之同業者，故頗受太古麥邊怡和鴻安東方五公司壓迫。雖大阪備受競爭之苦，然一面更新造吃水淺容積大之長江輪船，乃得打破五家之勢力，延長滬漢間之航路為滬宜間，竭力吸收客貨，營業大見進展。光緒二十六年（一九〇〇年），德國瑞記洋行，及美最時洋

行，又經加入。及光緒二十九年（一九〇三年），日本郵社會社成立，收買麥邊洋行汽船及航路，用英國旗航行長江一帶。明年日本又於湖南航路，新創湖南汽船會社。至此日本在揚子江航業之勢力，益形膨脹。日本汽船爲聯合經營，藉與各國競爭起見，遂於光緒三十三年（一九〇七年），將大阪商船及日本郵船之揚子江航路，與大東湖南兩汽船會社合併，而爲日清汽船會社。日本在華航業，陡然與英商並駕齊驅。歐戰期間，中日貿易增進，日清之發達愈盛。雖後經數次排日風潮，一時不免損失，然不久即行恢復。近年更有蒸蒸日上之勢。此各國侵佔揚子江航運事業之略史也。

現在長江班內已佔有勢力之輪船爲六公司。六公司中以太古爲首，怡和招商日清次之，三北鴻安寧紹又次之。六公司在同一航線上，其營業雖各自經營，然於水腳一層，爲限制彼此自由競爭起見，則須經六公司合組之公會釐定一種標準價目，一致遵守，不得私自增減。民國十四年，三北輪船公司以擴充長江上下游航業起見，特添購那威國輪二艘，載量各在三千五百餘噸，一改名鳴鶴，一改稱泰山，派二輪行駛長江班，而以原有之德興長安兩艘，在滬漢線內抽出，改行宜漢班。三北共有七船在揚子江內行駛，該公司以競爭載貨起見，遂暗中跌落水腳，與在會各公司競爭營業，乃事

爲漢口各輪分公司所悉，紛紛電至上海總行報告。太古怡和招商等三公司，遂同時提出抗議，當時招商局以三北亦爲華商所辦，萬一與怡和太古發生營業上競爭，則外輪資本鉅而船舶多，甚不合宜，乃出任調停，向三北婉商，請於新加兩輪中無論鳴鶴或泰山抽出一船，並請其不准暗中跌價，一面則勸太古等亦不爲已甚。詎招商此舉，竟爲三北拒絕，由是太古怡和及招商三公司名義，與三北互拚，三公司自四月份起亦將由漢運滬之各貨水腳，爲彰明較著之大跌價，比原價驟減四分之三。如此辦法，輪船上即使次次滿載，亦須受重大之虧損。太古怡和以歷年獲利甚厚，區區損失，原屬無妨。但華輪因此大受影響，然客商則大爲便宜，謂自有長江輪以來，從未有如此低廉者。後又經招商再三調停，始經議妥。大致在此六年之內，三北公司允於長江班內，不添新輪，長江水腳，仍照公會議定之價目收取，如有增跌，須經各公司同意後，方可實行，不得自行漲落。雙方對此，均表滿意。於六月起，長江下行水腳仍舊回復。於是一場風潮，始行解決焉。美商大來洋行，在宜渝間經理航業，已歷十餘年，獲利甚鉅。原有大來喜大來遊各五百噸之江輪二艘，自十三年大來遊失事以後，該行未曾補造新輪，僅留一船行駛。該行對於上游航路之營業，鑒於宜渝線內各國商輪多至四十餘艘，以競爭

過烈，水腳日落，營業上已成強弩之末，遂決計放棄此班航業，將大來喜售與太古洋行，並將宜潑線之航行權亦一併讓渡焉。

揚子江航業在我國實居於最重要之地位，中外航商競爭極為激烈，航務情形亦至複雜，茲為便利起見，分下列二部敘述之：

(一) 揚子江流域航業之概況

(甲) 上海漢口線 滬漢間航路之水幅，在九江為四千二百呎，南京及鎮江為三千七百呎，江陰為三千六百呎，海門為七哩，普通在一哩以上，江口連海之處，直闊至七十哩。又江水之深度，當夏季發水時，全區可以吃水二十七呎之大船自由航行。在冬季水落時，上海南京間，仍可吃水二十七呎，南京蕪湖湖口間有十四呎，湖口九江間有十一呎，九江漢口間有九呎。今以上海為起點，至上流各港記其哩數，則吳淞十五哩，黃石港五百十六哩，漢口五百八十八哩，上海漢口線之航程哩數，共為五百八十八哩。至各公司於本線所配定期航行之汽船，則日清汽船會社有鳳陽等九艘，一週七回，太古洋行有吳淞等八艘，一週七回，怡和洋行有公和等六艘，一週六回，招商有

江安等八艘，一週六回，其餘三北、鴻安、寧紹、祥泰諸公司，亦皆有定期航行之船隻，若在發水時期上流航路通暢之時，如現在日清公司之大吉丸，即從四月至十月七個月間，改行漢口宜昌線，揚子江發水時期係在每年五月至十月之六個月中，於此時期，外海航行之六千噸級以上輪船，亦得溯江上達漢口，因此除前述各船外，亦多溯江上航者，大約皆不定期線。發水期內除日本郵船會社及日清汽船會社，備有特配船外，太古和招商三公司亦視貨物之需要，臨時增加船隻。此等在發水期溯江之外海輪船，自四月至十二月九個月間，均得在漢口以下航行，並非全係航業公司所屬，即如三井、三菱、東亞、通商等普通商社，亦均有之。其目的乃將漢口貨物直運出洋。貨主往往因免去運輸之繁瑣及裝卸之傷損起見，多有請其附載者。漢口與外洋之直通航路，於一九〇五年，則有大阪商船會社，一九〇六年則有日本郵船會社，皆以漢口為起點，而通行神戶、大阪間者也。至一九〇七年，因日清汽船會社之創立，一時暫停。至一九一八年，日本因歐戰後，金融界非常活動，仍恢復中日直航線，以湖州丸配為大阪漢口線。

(乙) 漢口宜昌線 漢口宜昌間之航路，為川鄂通商唯一之水路，由漢口上溯三百五十八

哩而達宜昌（揚子江航行大輪船之終點。）汽船之從事漢宜線者，以光緒四年（一八七八年）之英商立德洋行之蘇陵船爲嚆矢。明年招商局亦以江通號迴航，並租蘇陵號益之。一八八六年上海海關某君，以其廣船號迴航，明年續以寶華號迴航焉。一八八九年英商立德洋行，以固陵號由漢口溯航至上流七百三十七哩之重慶，大遭四川省民所反對。明年招商局遂收買固陵號輪船。一八八九年怡和洋行亦以公和和昌和二船，加入此路，於是競爭之局乃起。一八九〇年更有太古洋行之沙市號，一八九三年更有招商局之快利號，大阪商船會社之大元丸，怡和洋行之柏和號，一九〇〇年更有德國米路楷思商會之美有號，大阪商船會社之大吉丸等，航行此路，均係千七百噸內外之淺吃水船，以致競爭漸烈。光緒三十三年（一九〇七年），日清汽船會社成立，頗有壓迫他社之概。此外雖有怡和和太古招商等經營，然三公司合計之載額，僅有與日清一社比勦之狀態。可見日清汽船會社業已攬得漢宜間航運業之一半勢力矣。

（丙）漢口湘潭線 此線爲揚子江支流湘江航路。由漢口至岳州一百二十二哩間，四時皆便於航行，惟溯江至長沙一百五十二哩間，則多淺灘，航行稍難。由長沙至湘潭間，有芭蕉灘及鮑

潭，一年中得行汽船者，僅六月至十月五個月間。雖有時十一月尚可航行者，惟每當八月以後，水量增減不定，輪船非吃水六呎內外者，不能航行。十一月至翌年三月，則吃水三呎以上之小蒸汽船，即難行駛。故較大之船，常因湖水之減少，不能一定至湘潭。有時僅至長沙，或靖港，或湘陰，或蘆林潭等處。設水更落，則至岳州時，即須換載小汽船拖船及民船。首先開闢此航路者，為合併前之日清汽船會社，時在光緒二十五年（一八九九年）至光緒二十九年，兩湖汽船會社亦經營此路。明年湖南汽船會社、太古、怡和、均相繼加入。現在本路航業勢力，仍以合併湖南會社之日清會社首屈一指，而太古怡和招商次之。

（丁）漢口常德線 此線為揚子江支流沅江航路。常德位於沅江流域，當洞庭湖之西南部。距漢口二百四十七哩，其由漢到常，則自岳州橫斷洞庭湖，溯沅江而上。更有航行長沙常德間之小蒸汽船，則自蘆林潭及臨資口，經運河溯沅江而上。洞庭水路，每年僅六月至十一月六個月，可通汽船，餘月則除民船之外，殆有杜絕之勢。惟長沙常德間，則小蒸汽船之航行期間較長。除冬季水落極甚之時外，常可通航。前有開濟及長沙二公司經營本路航業。後皆虧損倒閉。現除日清會

社配船一隻，爲一年二回以上之航行外，太古公司則以臨時派輪航行爲度。

(戊)宜昌重慶敘州線 此爲揚子江上流航路，由宜至渝三百五十哩，上水凡四日，下水則二日。民國初年，僅有英商隆茂及美商大來二船航行其間。歐戰後各國汽船之溯江者始大爲增加。一九二三年日清以雲陽宜陽德陽三船，常川行駛。尋天華洋行於此線亦極力經營。怡和洋行則有慶和等二輪，太古有隆茂等三輪，行航其間。我國除招商外，如康寧公司，川江公司，川路公司，朋友公司，硤江輪局，永順公司，益興公司等，亦皆先後興業。總之，宜渝間及重慶以上之航業，現在頗呈發展之勢，且能利用特製之淺水平底輪船，於江水極低時，通行無阻。然危險仍不能免，蓋水流湍急，岩礁叢立，駕駛異常困難也。一九二四年揚子江上游航行之汽船及馬達船，計有四十三艘，較諸一九二三年計增十三艘之多，按重慶海關報告云：一九二四年宜渝間來往船隻之註冊者，計八百五十八艘，共得三十三萬九千二百零一噸；一九二三年則爲六百二十八艘及二十五萬三千九百零二噸；增加二百三十艘，八萬五千二百九十九噸；至於自重慶更上溯之船隻，註冊數目及總噸數，一九二三年爲二百五十四艘，五萬三千五百零八噸；一九二四年爲七百十三艘，

十三萬五千一百四十二噸；增加四百五十九艘，八萬一千六百三十四噸。長江上游航業進步之速，可以想見矣。

(二) 經營揚子江航業之各公司狀況

(甲) 華商招商局 中國輪船在長江最占勢力者，厥惟招商局，此固盡人皆知。該局前本有江華江新江裕江永江孚及江天等輪。自江寬在漢撞失後，民國十年，先賃華大輪承乏班次。繼以一百四十萬元之基金，特建江安江順頭等輪兩艘，艙位之優，在長江班內首屈一指。兩新輪落成後，滬漢線內頗足與太古怡和並駕齊驅。新江天竣工，即將華大退租，替出老江天加駛長江。更以四十萬金建江慶新輪一艘，開始添設重慶宜昌班，恐受意外之阻力，將該輪懸掛法旗，以冀航行之安全。宜漢班內則為江通快利及固陵三艘。江通焚毀後，另調溫州班廣濟輪接班，故今長江輪共達十二艘。

(乙) 英商太古洋行 太古之長江輪以運貨為主，與招商局注重客位者，適得其反，而與怡和之客貨兼顧者，亦略有不同。太古船在長江班內噸量雖巨，多半為二三級船，上年又添造一與

吳淞輪同等之黃浦號，故其行駛長江之船，在三公司中爲最多。計有吳淞（二二一九噸）、黃浦（一九七五噸）、武昌（一九七五噸）、大通（一八八二噸）、安慶（一七一九噸）、鄱陽（一八九一噸）、聯益（一七三五噸）、重慶（一三三一噸）、盛京（一〇三四噸）等九輪。其中重慶輪原爲外洋格式，吃水較深，十一年冬江水淺涸之時，駭輪行駛困難，遂調入香港班。又十一年於岳州漢口宜昌線內，另添建二千五百噸之長沙號新輪，與洞庭沙市兩輪合行。湖南班內仍爲吉安湘潭二輪，惟宜渝班當招商怡和開行新班後，亦建一千噸之萬縣輪一艘以經營之。總計該公司長江上下游之船爲十五艘，較怡和多兩艘，較招商則多三艘也。

（丙）英商怡和洋行 怡和洋行其初滬漢班內僅德和（二三五五噸）、瑞和（一九三一噸）、聯和（一七三五噸）、隆和（二三八六噸）及吉和（一九二四噸）等五輪。繼就外洋船內調入和生（一一二七噸）、怡生（一一二七噸）二輪。十三年復添造三千噸之公和（二八二五噸）號新輪，替出怡生，復添平和新輪替出和生，故其滬漢班輪已足與太古勢均力敵。但太古重在運輸，故噸位巨而貨艙寬。怡和之大餐室較他輪爲優，故西人乘長江輪者，均趨怡和。至怡

和之上游航輪，較招商太古爲多，漢口宜昌沙市岳州長沙間有昌和（六九六噸）、同和、江和（一三四噸）、漢和、順和五輪。十一年又增福和輪行駛宜昌重慶間，計長江上游班已達六艘。

（丁）美商溥豐洋行 美商之經營滬漢班輪者，以民國十一年始。溥豐洋行因我國沒收德奧輪船之華大號，招商局租期屆滿，遂由該洋行接續租賃駛行。

（戊）美商美順公司 美順公司係上海太平洋郵船公司大班及美豐銀行董事等組織，資本一百萬兩，專經營渝宜航線。先有美順號一輪，十二年八月該輪於宜昌上游忽然擱沙沉失，該公司即就上海瑞銘船廠繼續定建美仁號一艘，航行其間。

（己）日商日清公司 日輪之往來長江者，初係大阪公司所經營，繼爲日清收併。近年以來，日清在長江內之航路，已完全遍及，使用江輪已達十六艘。滬漢班內定期航行者爲鳳陽（二八〇三噸）、瑞陽（二四一七噸）、南陽（一九六八噸）、襄陽（一九八四噸）、岳陽（一九五七噸）、大福（一五二六噸）、大貞（一三六九噸）、大吉（一〇七二噸）、大利（一一二六噸）等九輪。十二年冬以天華洋行添設輪船部，乃請得該國政府之補助金，立即添造雲陽九增開宜

渝班。今更於漢口創駛大阪揚子江之貨輪班。

(庚)日商天華洋行 天華洋行之經營宜渝航業，亦得有日政府之援助。初時資本一百二十萬日金，建造新江輪四艘，其中天聰丸地行丸二輪，係上海江南造船廠所建，宜慈丸護法丸二艘，則在大阪所建。同時又賃用華利號輪，後更增加第二大島丸，以開闢長江各埠之新航路。

(辛)日商山下汽船公司 日本之山下汽船公司及三井洋行，本活動於日本上海間。此次南方戰事發生，中英船舶多半停航。於是長江航路，全歸日清公司獨占。山下爲競爭起見，配置海達號（載貨千噸）、上宮山丸（一九〇〇噸）、和島丸（一八〇〇噸）、平雄丸（一六〇〇噸）等四輪，定期於滬漢間每月航行六次。故日清山下之競爭，頗爲激烈焉。

(壬)日商川崎汽船公司 川崎公司向爲世界週航之經營。去年復通行北美太平洋航路，成績卓著。該公司鑒我國時局多故，有機可乘，對於我國沿海及長江航運，亟欲從事聯絡。其計畫擬俟我國內亂稍平及長江漲水之時，卽向長江一帶進行，以上海爲中心，開設滬漢及滬粵間二航路，故先令祝丸（七五〇噸）航行滬漢線，令鹿山丸（一六〇〇噸）航行滬粵線。若貨物運

輸加多，即漸次增加航線，推廣至長江上游焉。

第三節 珠江航路

珠江爲南部第一大川，航運之利，亦爲嶺南冠。自香港至番禺凡二百八十里，番禺西行上溯至蒼梧又六百六十里，並通大汽船。更有支路由崖門入口，經江門、廿竹，而達三水數百里，及蒼梧以上經邕寧至三江口又二百里，並通小汽船。帆船航路亦有二千餘里。此其幹流也。至其支流之通小汽船者，東江凡五百三十八里（江口至惠陽），北江二百四十里（三水以上），柳江四百三十里（桂平至馬平），其通民船者，東江二百六十里（惠陽至龍川），北江八百四十里（上溯至宜章），桂江六百六十五里（桂林至蒼梧），經營珠江之航業者，爲志安、兆安、源安、紹安，及西江航業等公司，招商局則無船舶往來其間，珠江大輪船，按民國五年統計，有三十餘艘。近年以還，私人所開之商號輪局來往於港省及支渠者，不下百餘艘。外商之經營珠江航業者，爲數亦屬不少。茲將較大者列表如次：

志和號	紹興公司	益安公司	四邑輪船公司	普安公司	港澳輪船公司	和順公司	天和洋行	西江輪船公司	公司
英	英	英	英	英	英	英	英	英	國籍
一	一	一	二	二	二	六	五	二	船數
二八四	二二八	四三八	七七五	一五九	七一五	九七九	六四六	一、〇四五	總噸數
同	同	同	香港江門間	同	梧州三水及廣州間	同	同	梧州三水香港間	航路
前	前	前	間	前	間	前	前	間	路

廣順公司	法	一	一四九	梧州三水廣州間
孖地公司	法	三	二、〇〇四	北海香港廣州間
捷成洋行	德	八	一〇、九八四	同前
志安洋行	德	一	二八二	梧州三水香港間
渣把洋行	荷	一	二、九二三	爪哇中國各海口日本間

第四節 黑龍江航路

黑龍江流域，爲東三省北部唯一之航路，中俄交通之樞紐，西接哈巴羅夫斯克 (Khabarovsk) (即伯力)，東接尼克拉挨夫斯克 (Nikolaevsk) (即廟街) 而直通太平洋，又有松花烏蘇里等江之灌注，中東諸路之聯絡，故形勢頗爲重要。此江雖爲中俄二國之天然分界，而俄人總是虎視眈眈，常起侵略之野心。咸豐八年 (一八五八年) 我國被俄強迫締結愛琿條約，即由於黑龍江之紛爭所發生者也。咸豐四年 (一八五四年) 穆拉比岳夫 (Muraviev) 伯爵，汽船順江而下，直達馬林

斯克地方，至此航行之基礎始定。其後移民漸多，開採金礦，商業日形旺盛。世人亦即隨以注意。及咸豐七年，乃有個人之輪船公司。同治九年則往來江上之輪船共有二十五艘。翌年俄政府復力圖發達，乃以獎金給與某輪船公司，以資補助，促其進展，並訂立一定船費，命該公司經營郵政旅客等各種營業，且設有定期之航行焉。自此以後，逐年擴充，致有今日之狀況。然迄至俄國革命，共產黨大佔優勢，遂將航業收歸國有，民間所有之輪船，亦均充公，一年之後，其營業乃陷於不良之狀況，非復往日之盛矣。夫自愛理條約成立以來，該江航權，即歸中俄兩國共有，惟在馬諾夫王朝時代，俄人竟視爲獨有，力屏我國，種種違約，毫無顧忌，誠令人疾首痛心者也。及俄國革命勃興，國勢紊亂，經濟狀況，亦趨不安，排外行動，乃隨之中止。當此之時，吾國乃與俄再三交涉，始得收買俄國商輪，改入我國籍，如戊通公司、先登公司、振興公司、鏡波公司、通源公司、及三江、芝陽、順風諸輪局，皆當時發起組織者也，雖未得充分之進步，然於主權上亦可以稍愜民意，聊堪自慰耳。總之自俄國革命之後，黑龍江之航權（在吾國境內者）即完全收爲吾有，目下松花江已無俄輪之隻影矣。是以前赤塔 О.Е.С. 政府極爲懷喪，乃設黑龍江水路管理局，該局設於布布，並有變更旅客船費，貨物運費，締結條約，及輪

送軍隊等特權焉。又中俄間關於黑龍江之航行問題，極爲複雜。當俄國未革命前，俄人曾設有黑龍江流域水路局，每年關於整理航路標識燈火及其他費用，須達二百五十萬盧布，俄政府爲救濟起見，對於貨物民船，徵收特別之稅。我國輪船之往俄境黑龍江者，亦照例徵收，即每一布度收大洋一分也。民國十二三年間，俄人棄於該江兩岸之輪船，已達四十六艘之多，大半皆係布布管理局（該局共有九十七艘）之船舶，蓋當春季流冰時，所被撞壞者也。因此種種關係，輪運貨物，極爲衰落。故黑龍江沿岸之住民，極感困難，大有筏運時代之苦況。顧其所以如是者，誠由於附近產業之荒廢，與下列之直接原因：（一）資本缺乏，（二）修理船舶技師及助手缺乏，（三）向船舶所在地之路行甚屬困難，（四）嫻練之工人甚少，（五）管理船舶事業之人才及指導者甚少，（六）水量減少時，船舶易於損壞等是也。故對於船舶之救濟，礙難施行，雖有管理局，恐亦無益於事。是俄國政體一日不安，則黑龍江航路一日不能振興。設我國當局及操輪船公司業者，能趁此時機，力圖發展，戮力進行，則該江航權之確立，及日後之擴充，可指日而待也。

第五節 松花江航路

松花江航路，近因中俄邊境安靖，進出口貨物暢旺，故航業頗稱發達。近十年來，是江航運可別爲三期：第一期在民七以前，中東鐵路公司設有航務處，以輪船十三隻，拖船二十九隻，橫行於三十里航線內。至華商經營者，資本既少，下游又與俄接界，不能直接下駛，江航利益，遂不能不坐視他人專利，故民七以前，可謂爲東鐵專利時期。第二期在民七以後，交通部與東北當局，組織戊通航業總公司於哈爾濱，設分公司於沿江各碼頭，收買俄羅斯遠東商船公司舊船四十五隻，同時東鐵航務處，亦竭力追逐，故此時期可謂爲戊通與東鐵競爭時期。第三期在民十以後，蘇聯遠東委員會封鎖邊境，下游禁止通航，商民因俄境封鎖之故，多停止輸出貨品，戊通與東鐵皆相繼不克支持，輪拖各船，下駛不能逾虎林，航線減短，營業衰落，直至十四年九月，戊通公司改組爲東北航務局，奉方沒收東鐵輪拖船十三隻，組成江運部後，航權始歸統一，蓋中俄邊境業已弛禁，航業乃復臻發達也。十五年度江航大小公司，無不獲有厚利，東北航務局盈餘達二十餘萬，日人經營之東亞公司，亦獲利十餘萬，實開江航史上之新紀元，因之年來投資航業者，大爲踴躍。東北航局以同業既多，競爭難免，且恐爭之激烈，有礙利益，乃謀妥協辦法，組織東北聯合航務局，凡江運部，東亞公司，以及奉天航業公

同，並其他私人輪局先後加入，該公司以輪船營業之成績爲單位，盈虧公平分配，關於客貨價目，航行規則，均詳細釐訂，共同遵守，用人行政，則一本企業者之進退。作事既有依歸，業務遂形發達。據聞本年因江水充足，載貨迅速，可獲利三百餘萬。觀此則松花江之航業，誠大有一日千里之勢也。

第六節 外洋航路

我國外洋航路，多以上海香港爲起點，分赴各洲，今述各洲航路及經過各要港之名稱如左：

(一) 歐洲航路 自上海起經香港、新嘉坡 (Singapore)、可倫坡 (Colombo)、亞丁 (Aden)、渡紅海 (Red Sea) 及蘇彝士運河 (Suez Canal) 至歐洲 (Europe) 而分抵意 (Italy) 之日諾瓦 (Genoa)、納不爾斯 (Naples) 或法蘭西之馬賽 (Marseilles)、英國之倫敦 (London)、利物浦 (Liverpool) 與比利時 (Belgium) 之安德威伯 (Antwerp)。

(二) 美洲航路 自上海至長崎 (Nagasaki)、神戶 (Kobe)、橫濱 (Yokohama) 由此分爲二派：一橫斷北太平洋 (North Pacific Ocean) 至萬古華 (Vancouver)、西雅圖 (Seattle) 或德哥馬 (Tacoma)；一橫斷中太平洋 (Central Pacific Ocean) 經檀香山 (Honolulu) 至舊金山 (San

Francisco 赴中美 (Central America) 則經長崎、橫濱、檀香山，而至中美之巴拿馬運河 (Panama Canal) 如赴南美 (South America) 則由此南行可也。

(11) 非洲航路 自上海或香港起，經新嘉坡至亞丁，復繞瓜達夫依角 (Cape Guardafui) 東南行而至南非 (South Africa) 之好望角 (Cape of Good Hope)。

(四) 澳洲航路 自上海起，經香港、馬尼刺 (Manila) 至悉尼 (Sydney) 及墨爾鉢恩 (Melbourne)。

(五) 西伯利亞航路 自芝罘或天津起，經朝鮮之仁川、元山、釜山，而至海參威 (Vladivostok)。

(六) 南洋航路 自香港、汕頭、廈門、上海起，至菲律賓羣島 (Philippine Is.)、新嘉坡、蘇門答臘 (Sumatra)、爪哇 (Java)、婆羅洲 (Borneo)、西貢 (Saigon)、曼谷 (Bangkok)。

以上諸路航業，均操於英美、日本之手，而我國實不多見。從前祇有中國郵船公司之南京號、中國號、尼羅號等，來往其間。惟南洋航路中國人創辦之航業，於歐戰期間頗見發達。惟皆入荷英諸國籍，以托庇於外人，可恥孰甚，此亦政府無力保護所致也。其著者為新嘉坡之和源號，係林乘祥創

辦，行駛檳榔嶼 (Penang) 仰光 (Rangoon) 暹羅 (Siam) 安南 (Annam) 汕頭 廈門 等埠。爪哇之建源號，係黃仲涵創辦，行駛三寶瓏 (Samangrang) 泗水 (Surabaya) 三達維亞 (Batavia) 新嘉坡、香港、汕頭、廈門 等埠。仰光之雙德號，係林振宗創辦，行駛仰光、檳榔嶼、新嘉坡、暹羅、安南、香港、汕頭、廈門 等埠。此外尚有元發行，經營香港、暹羅 間航業。昌裕公司 經營香港、新嘉坡、曼谷 間航業。近年祕魯 (Peru) 華僑，因中美商務發達，組織輪船公司，業由駐祕使館 呈報政府。至前報載中比合辦海通航業公司，及中德航業公司，(以原有抗霸公司 擴充而成) 則皆未聞有若何之成績也。

第八章 整頓航政計畫

一國施政，必按時勢而定其方針。欲其適用有效，則又非熟察內外情形，明其利病不為功。我國航業尚在幼稚時代，全恃政府之保護與提掖。是以現在航政之革興，實為當務之急也。整頓之方法，經緯萬端，舉其荦荦大者，則一曰收回海關兼管之航政權，以統一行政；二曰獎勵本國航業及造船業，以促成公司之發達；三曰編訂航政法規，以昭中外信守；四曰造就航業專門人才，以免借材異域；

五曰取締外人引水，以重國防；六曰創辦遠洋航業公司，以伸張勢力於海外；七曰實行水陸聯運，以增加路航之收入；八曰擴充造船廠，以供給本國之需要；九曰肅清沿海盜匪，以安商旅。茲分別論之如左：

第一節 收回海關兼管之航政權

查現行海關制度，分徵稅 (Revenue Department) 海事 (Marine Department) 工務 (Works Department) 三部。徵稅部為總轄關稅行政之主要部分，海事部則管以噸稅收入所舉行之海事行政，工務部則本為海事部之一課，民國以後始分離獨立。後二部所管事務，多在航政範圍以內，乃以數十年來大權操於海關之故，舉凡沿海及長江航路之須加整理者，概由海事部（分巡工 (Coast Inspectors) 巡鑿 (Inspector of Light) 理船 (Harbour Master) 三廳司）之巡工司，以測量所得，編訂工程計畫，上諸總稅務司，或他種宣傳，俾各口岸洋商，據以聯合要求，由各該國領事公使向我政府交涉，冀得施行其計畫。因之遂有一種中外混合行政之組織。如上海之滄浦局，天津之海河工程局，皆受條約之束縛者也。其他如牛莊（營口）之遼河下游工程局，煙臺之海

壩工程局，重慶之川江委員會，福州之閩江委員會，廣州之西江工程處，外人皆目之爲外交特別契約。其經費大半由海關代徵附稅指撥，外人遂公然越俎代謀矣。夫航路猶人身之血脈，在在與內地河川相吐納，因之工事所及，則有侵及內地行政主權之行爲，顧海關猶託辭於中央政府直轄之機關，以箝制抗議者之口，以欺飾庸衆之耳目，此有心人所爲扼腕太息者也。考上列工程局各委員會，設立之初意，僅在掃除水道障礙便於航行爲前提。當日內外當軸，果能稍稍顧及主權，未嘗不可施以限制。即今日似鑄錯已成，亦非無改正之策。正式國際條約，尙可以平等互惠加以改訂，矧其僅爲一時之規定乎？且海事部之理船廳，所掌事務，如考驗船員及引水人，管理港務，指定泊所，檢查船舶，辦理防疫等職務，司其事者，往往任意軒輊，對於華商，每施壓迫，而引水人之由外人充任，尤於國防有莫大關係。總之，航政管理權一日不收回，即國家主權有侵削之虞，而華商航業無發展之望，故爲根本之計，惟有將海事工務兩部所管事務，及其所屬各機關，分別劃爲交通部管轄。茲將應歸交通部管轄之理由，及將來關於組織及管理之問題，縷述如左：

(一) 海關附屬航政機關應歸交通部管轄之理由

海關所屬之海事部及工務部，其職掌多屬於航政範圍，現在關稅自主，係全國國民一致之主張，將來稅政自應由中央政府主持，不能再受條約之束縛。至附屬之航政機關，無論於行政之統一，及管理之便益起見，應歸交通部直轄，即於此時收回，外人於條約上亦毫無反對之根據也。今將交通部有不可不收回之理由六端，述之如次：

(甲) 航運關係一國之工商業極大，今以各港之航政，委之理船廳，任外人之操縱，一切法令儼然頒自外國，姑不論其管理之是否合宜，際此華洋航業競爭最烈之時，而欲其大公無私，處理其間，其可得乎？即如指定泊所，檢驗船機，在在有把持之機，即在在可為壟斷之實，以至本國船隻出入於本國港灣，幾若身處異國，而洋商之船舶，則反可通融辦理，不受法律之限制，獨得優越之地位，其間接摧殘本國航業，直接保護外國航業，固不待言而曉也。

(乙) 航政為交通四政之一。今理船廳等機關不受交通部管轄，而委權於外人，不惟破壞行政之統一，亦且喪失國家之主權。

(丙) 清咸豐八年，我國與英訂立通商條約，彼時因航業人才缺乏，勢不能不借重外人，以備

諮詢，初非授以柄也。故商約三十二款，載有各口分設浮樁號船塔表望臺，由領事官與地方官會同酌視建造之語。其十款內復有任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務，並派人指泊船隻，及分設浮樁號船塔表望臺各事，毋庸英人指薦干預等語。前則曰會同酌視，後則曰邀請幫辦，其會同邀請之權，仍在我國，外人不特不能藉端專權，即謂船鈔收入，盡歸我管，亦豈能違約反抗。復查同年之中法通商章程，中美條約，同治二年中丹條約，同治五年中義條約，光緒二十八年復訂之中英通商條約等，內載關於船政事項，除有約各國船隻准予通商及噸稅特別優待外，不過指通商口岸判定口界派人指泊船隻而已，其餘浮樁等設置，一如咸豐八年之三十二款十款同爲一例，並無檢查船舶試驗船員及引水人，發給船牌，收納船鈔，以及建築內河航路標識各要政，有需領事主持或聘請外人辦理之明文。約章具在，可以復按。乃彼外人竟由被諮詢而干預，而攘奪，忘其本非己有，噬肥數十年之久，而遂認爲當然矣。

(丁)管理航政，各國概設專部，或專局，以之附屬海關，實爲滿清時代之特例，與前總稅務司兼辦郵政之事略同。今郵政早漸歸部轄，航政何獨不能。再航政與關稅性質不同，編制互異，尤不

應與海關同時辦理。

(戊)船鈔之收入，於清季已可得庫平銀一百萬兩。近據理船廳之報告，邇來每年可徵二百八十萬兩。卽不問其是否實收實報，而目前之數已三倍於前。則數十年後，將不啻十倍二十倍矣。若收回交部自辦，則除航政之用費外（如燈塔標識及一切航務工程與行政經費等）尚有餘裕，以獎勵本國航業造就人才焉。

(己)港灣水道，關係國防，各國於重要軍港，咸有測繪及攝影之禁。今則中國之港務海岸及測量等事，悉聽外人主持，復何國界之可言。再測量水道，檢驗船舶，管理港務，及海上之警備，氣象之報告，我國非無此項專門人才也。徒以外人把持，多被斥他適，以致學非所用，其摧殘我國人才，尤屬可恨。

以上數端，則理船廳之亟應收歸交部，已屬毫無疑義。且此種組織，係清政府因時變通辦理，於條約上初無何等重大關係。我國之要求收回管理，自屬名正而言順，決無外人置喙之餘地也。近日取消不平等條約，已爲全國一致之口號，外人倚爲護符者，已將發生變化。此等支節問題，根本動搖，

吾人乘此機會收回，固非難事也。

(二) 交通部接收後關於組織及管理之問題

海關附屬之航政機關，既歸交通部直轄管理，則從前一切弊病，自應悉數改革，重行組織，務使行政無礙，福國利民。查各國之航政機關，有設航務部者，有設航政局者，有設海事局者，有設海事裁判處者，各國不同。今按我國之習俗及辦事便利起見，似應於沿海沿江各省之重要港口，設立航務局，使直隸於交通部航政司。如此則法令劃一，行政敏捷，恰如身之使臂，臂之使指，脈絡貫通，應用自如，其裨益於航政，不待言也。他如現在客卿之擅權，洋商之跋扈等弊，自不能發生。今按航務之繁簡，地勢之衝否，擬分航務局為三等如次：

一等航務局	大連	天津	青島	上海	福州	廣州	漢口	哈爾濱		
二等航務局	營口	旅順	葫蘆島	秦皇島	煙臺	海州	江寧	鎮江	杭州	寧波
	廈門	九龍	北海	瓊州	九江	重慶				
三等航務局	安東	龍口	威海衛	蘇州	溫州	蕪湖	安慶	沙市	宜昌	萬縣

南昌 | 岳州 | 長沙 | 湘潭 | 拱北 | 江門 | 三水 | 梧州

上述之一等航務局，皆在各重要商埠，其職務較爲繁殷。今以管見所及，內部組織擬設局長一人，總理一切局務，其下分港務工務二處，亦各設處長一人。

港務處又擬分爲下列三科。

總務科 辦理文牘，庶務，會計，總核，及徵收船鈔，考驗引水人，及船舶註冊，與其他不屬各科事項。

業務科 辦理一切貨物，倉庫，碼頭，及一切產業等事項。

港務科 辦理指泊，海事，衛生，驗疫，及港中一切庶務事項。

工務處亦擬分爲以下三科。

總務科 辦理文牘，庶務，出納，及其他不屬各科事項。

鑿塔科 管理所屬各鑿塔標識，及其興革事項。

工程科 辦理河海工程，建築碼頭，及巡視工務，測量海道水線等事項。

上述之組織，不過大概之標準而已。各一等航務局之事務，亦尙有不同，自可斟酌情形設置。至二三等航務局，事務遠不如一等者之繁盛，其組織自較爲狹小。茲擬大別分爲四科：（一）曰總務科，辦理文牘庶務出納及其他不屬各科事務；（二）曰港務科，辦理指泊海事驗疫等事務；（三）曰作業科，辦理碼頭貨物倉庫船棧等事務；（四）曰工務科，辦理燈塔浮標及修理建築各工程等事務。

第二節 獎勵本國航業及造船業

今日世界各海運國，莫不採獎勵政策，以發展本國之航業。各國之獎勵方法，大別之，可分爲間接與直接兩種：

（一） 間接獎勵政策

間接獎勵政策分下列七項：

（甲）沿岸貿易之限制 凡航行沿岸之船舶，均以本國爲限（即揭有本國國旗者），亦即外國船舶均排斥之原則也。今美，法，日，意，奧，匈，西，比諸國，皆採此制。

（乙）內外船舶之差別待遇 國家規定法律，對於用外國船舶輸入之貨物，較之用本國船

船輸入者，特課高率之輸入稅，輸入商人因圖負擔之減輕，多樂用本國船舶。於是本國船舶之利用為之增加。此亦間接獎勵本國航業之一法。十七世紀中葉，英國公布航海條例，凡用外國船舶輸入之貨物，較之用本國船舶輸入者，課以加倍之稅。美國於一七八九年七月四日，國會通過一案，凡各國貨物之以美國輪船裝載者，減少稅之十分之一，即皆此制也。此制收效頗著，故各國爭採用之。然至近日諸國通商條約，多特禁此種差別待遇，故遂不行。

(丙) 外國船舶之課以輸入稅 航海者使用外國船舶而須負擔重稅時，則必不願用外國船舶。若用本國者則此重負擔可以免去。此與前條所述，必可生同一之結果。其影響本國航業，實非淺鮮也。

(丁) 造船材料輸入稅之免除 各國為保護本國之造船業起見，多減輕其材料之輸入稅，或全免其輸入稅，惟鋼鐵機械等重要材料，倘任其自由輸入，在工業幼稚之國，即受影響，終不能期此等工業之獨立於國內，故各國往往於造船材料，恆課以輸入稅，同時即給造船獎勵金於造船業者，此通例也。如日本及法、意、西、俄、挪威、奧、匈諸國與澳洲皆施行之。

(戊)鐵路運價之減低 此項鐵路運價上之優待有二種：(一)有以某種特別汽船公司之船舶爲限，而就其船載以折減鐵路運價者；(二)不問爲何種汽船公司，而對於輸出品特折減鐵路運價者。前者以保護公司爲目的，後者以保護輸出貨品爲目的，故後者雖不如前者於公司受有非常之利益，而實足令貨物之生產有所刺激，以發達輸出之港灣，及增加輪船之貨運，亦間接所以保護航業者也。採用前者制度，爲德、法、俄諸國，採用後者則爲英、西、挪威、瑞典、丹麥、荷比諸國。

(己)資金之通融 航海者比他種業務所需之資金較大，信用基礎，略爲薄弱者，則調撥資金，擴充業務，遂感困難。政府因之採施二種制度：其一國家對於船舶所有者，貸與以低利或免息之基金；其二設立船舶抵押銀行而藉以通融資金等是也。前者多屬大航業公司，因一時缺乏造船資金，故國家爲之救濟補助。採用此制者以奧地利爲最早，英國、瑞典、俄比始仿行之。後者多屬小航業者，使得以其船舶爲信用物，而改良其財政上之地位，亦間接獎勵之法也。今英、日、德、法、意、奧、比、西、葡、丹諸國於民法及商法中，皆定此項船舶抵押之條文。

(庚)國稅之免除 政府對於航業如不徵其營業稅或所得稅等，間接亦予以重大恩惠。惟

於租稅政策上頗近於不公，故各國之實行者尙鮮。

(辛)運河通航費之退還 航行國際運河之船舶，其通航費頗鉅，但因地理及經濟之地位，而不可避免通航者之海運國政府，有退還其通航費之辦法。此亦與航業者莫大之利益。俄奧及瑞典諸國政府，或以最惠契約或以法律，而實行退還運河通航費職是故也。

(壬)碇泊等費之免徵 政府對於本國之輪船，多免徵其碇泊費，棧橋費，使用費，引港費，亦間接保護之一法也。

(二) 直接獎勵政策

間接之獎勵政策，畢竟對於外國船舶加以種種限制及種種負擔，以期促進本國航業造船業之發達，有以他國之抗議與互惠條約關係，而不便實行者，則不得不採用直接獎勵政策矣。又分爲下列二項

(甲)獎勵金之給與 其以造船業發達爲目的者，謂之造船獎勵金。其以航海業發達爲目的者，謂之航海獎勵金。前者計算之通例，以噸量及機器爲標準。後者以噸數乘海裡數爲最普通。

他如輪船材料動力容積船齡航程速力等，亦皆爲計算之標準也。此制各海運國多採用之，茲分述如次：

(1) 造船獎勵金 本國造船業新造之船，合於所規定之條件者，而以總噸數或淨噸數爲標準，給與一定獎勵金是也。本國造船業者，得政府之資助，船價可以減輕，業務不感困難，則其發達自可蒸蒸日上。惟其對於以下各條件，不可不加以注意：(一) 給與造船獎勵金之造船廠，須確係本國人所經營者；(二) 得受造船獎勵金之船舶，須限於鋼鐵船，其目的爲使本國船舶於世界航路，得與外國船舶競爭也；(三) 對於船舶之積載力，須設限制。

(2) 航海獎勵金 其收效較造船獎勵金爲著。此法又分二種：(一) 政府對於全國航海業者，以航海里數等爲標準，而給與獎勵金；(二) 政府與特定之海洋航業者，締結契約，規定一定年限，而給與獎勵金。以上二者，均不外使航海業者，減輕經費，使營業上困難爲之減少。然前者其獎勵金，以法律定之，苟與該規定相當者，均有受領之資格，凡屬本國航海業者，無待遇不平之弊。至於後者，其獎勵金額視政府與特定公司間所締結之契約而定，其契約內容，頗有批

判之餘地，故反對此制者，亦復不少。一般航海獎勵金制，多照航海里數給與法定之獎勵金，其不以此標準而依照一定期間與噸數給與獎勵金者，則為數不多也。

(乙)協助金之給與 協助金者，即私立公司對於國家直接有所提供，國家則與其當事者，立有契約，而以金錢為之抵補也。其對於國家直接之提供，有為運送郵件者，有為戰時協助海軍者。英、美、法、挪、日、奧、荷、西、葡、諸國，皆有此種協助金給與各公司焉。

以上諸項，雖為各國保護獎勵之方法，要皆與我國航業將來之施政，為極好之參考。今欲發達對外貿易，振興航業，挽回利權，取締外輪於無形，舍實行此種獎勵政策外，別無良法。故交通部亟宜聘任專家，考察國內外之情形，詳訂獎勵航業條例，頒行國內，切實辦理。至外力之競爭，與軍事運輸之損失，政府尤宜隨時保護。庶幾本國航業，能與外國抗衡，而競爭太平洋之海權也。

再者片葉之舟，遠航海洋，猶如離家小兒，孤苦無依，設無保護者，遙臨其後，必至受人欺凌，任人愚弄。故政府宜以國權之全力護衛商艦，而對於國際之通商航海條約，尤宜詳斟細酌，以防遺誤，而累商機。若不幸而已國航輪為人所侮，更宜注全國之力，以交涉之。勿謂一輪何足重，而一國之榮辱

攸關。勿謂一事何足較，而商業之興衰所繫。雖然此謂交涉之已起問題，爲國者當謀之於先務使商船不受人之欺凌虐待。既受之矣，始籌不再來禍之策，不亦晚乎！此固識者所不取也。

第三節 編訂航政法規

我國之行船各項章程，類皆海關擬定，呈准總稅務司公布施行，大半採自英國，隨時規定，以應需要，固無所謂正式之航律也。今日此等片段之各項章程，其弊有四：（一）各口之法令極不一致，（二）所有各項章程，類多外人起草，並不皆適宜現在本地情形，遇有事變發生，由理船廳爲之處理，既於內地情形多所隔闕，卽難望其辦理之悉能持平；（三）今頒行之各項章程，對於本國航業，並無特殊優異之條款，與政府保障航權之主旨，不無缺憾；（四）中國航律中最關緊要之船舶註冊法及公安法，皆未公布，大法未立，不足以昭中外船舶之信守。此四端，不過舉其較著者而言，交通部有鑒於此，遂於民國八年三月，設立航律委員會，從事編訂各項航律，當時海軍部亦派員參加，先後三年餘，成績頗多，關於船舶註冊法，公安法，及註冊公安法之各項細則，皆已起草，審核完畢，然因管理機關未曾議妥，致不能悉數頒行。十二年間，機關裁撤。十四年六月復於航政司內，附設航律編纂室，範

圍較小，除編譯航律外，仍鮮通盤之籌計，蓋亦時勢所致耳。十六年七月又復裁併。茲將交部編制航律之經過，及個人之管見，簡述如次：

(一) 業已公布施行者

(甲) 海軍軍官充任商船職員服務證書暫行規則 近年噸位增加，而船員不敷應用，海軍方面，頗有相當人員，可以補充商船職員，故由交通海軍兩部，會擬是項章程，呈奉大總統公布之。

(乙) 商船職員證書施行細則 海軍人員既能充任商船職員，交通部對於船員，自負責任，故另訂商船職員證書施行細則十五條，於十一年十月四日公布之。是項施行細則，對於服務證書及合格證書均適用之。

(丙) 商船職員服務證書暫行規則 十三年七月七日由交通部公布施行，其所稱之商船職員，係包括航海與輪機兩種而言，並規定其何種資格，始能得何種證書之例。

其他如航業公會暫行章程，則於十一年六月二十七日公布。商船船員撫卹章程，則於十四年六月十七日公布。

(二) 已公布而急應修正者

(甲) 輪船註冊給照章程 此項章程，曾於民國三年公布，惟對於技術方面，均未規定，各種細則，更鮮頒行。即核准航線一層，亦無一定標準。華輪利益，竟有不若外輪者。譬如外輪請給內港行輪執照，祇須由當地領事轉呈海關，即能辦妥，而華輪則非由海關監督轉呈交部核准給照後，始能領取船牌，手續繁瑣，隔時既久，於是營業上，每為先開之船占其優勢。現在洋輪均於其船籍國之領事館註冊，其航線是否合於部章，雖經交部令行各關切實調查，迄未呈報。故重訂船舶註冊法時，其應注意之要點有二：(一) 註冊手續如何，可以迅速便利；(二) 中外輪船，如何可以統一辦理，使華輪不受排擠。當時航律委員會，對於此問題亦認為最關重要。由顧問戴理爾參考各國成法，擬定船舶註冊法草案，經多次審查，始行通過。其內容較前頗為完善。惟註冊機關及行政方面，須與海關商議妥協後，始能辦理，故至今尚未公布。

(乙) 獎勵航業條例 民國九年十一月二十一日由大總統公布，後曾有輪船公司請發補助金，乃交部限於經濟，迄未施行。查年來航業，日漸發展，獨我國輪船公司之營業，仍形萎頓者，雖

由於辦理不善，軍事影響，而經濟之牽制亦一大原因也。今政府對於航商既無切實保護之能力，又乏經濟上之援助，似目前急應改訂獎勵條例，速籌的款，方可切實整理，不致徒具虛名。補助之款項，最好由船鈔項下支撥，否則減徵華船船鈔，亦屬簡而易行者也。

(三) 應即擬訂者

以下所舉之各項法律條例，除一二業經航律委員會及編纂室起草未曾審訂外，餘均付缺如，似皆宜參照各國良法酌核本國情形速即編訂，並應按其緩急先後頒布施行：(一) 船舶公安法 (如船員配額，搭客條例，檢查船舶載重水線，船舶施用無線電信條例，商船職員合格證書等等) (二) 船員法，(三) 船舶法，(四) 船舶檢查法，(五) 船舶丈量法，(六) 船舶登記章程，(七) 船東船長責任權限暫行條例，(八) 引水人試驗章程，(九) 船舶碰撞預防法，(十) 船舶救護法，(十一) 船員懲戒法，(十二) 航行條例，(十三) 內河行輪條例，(十四) 水上運送法，(十五) 船舶信號章程，(十六) 航路標識章程，(十七) 徵收船鈔條例，(十八) 航海補助法，(十九) 造船獎勵法，(二十) 造船補助法，(二十一) 造船規程，(二十二) 造船登錄法，(二十三) 檢查船舶信號規則，(二十四) 檢查救生器具規

則。

我國編訂航律之沿革，已如前述，其不完善之處，可見一斑。故今日欲求政令統一，俾中外航商，有所遵循，則交通部應組織一航政法規委員會，誠爲急務。惟我國航政，因不平等條約之影響，失其統一之權能。此時編布航律，若枝節爲之，既不合體制，欲完全無缺，復格於時勢；坐是因循畏葸，一切聽其自然，猝遇難題，漫無主旨，往往援引各國成例，比附應付。此中利害，關係匪輕。一不得當，卽爲定例。與其補救於事後，何若預防於機先。故編訂法規時，除遴派部員，逡譯東西成法，作爲參考外，並宜派航律專家，充任顧問，諮詢一切，斟酌中外情形，精擬各種主要航律，勒成憲典，頒布遵行，庶有整齊劃一之規，而免支離破碎之弊。其裨益於航政前途，何可勝言也。

第四節 造就航業專門人才

交通部之特殊教育，如鐵路郵電三項，皆已施行，成效頗著。獨航業一項，則尙付缺如，阻礙航業之進展甚大。境內之外國輪船公司，除夫役司事有少數華人服務外，卽本國公司之船長大副等，多有借材異域。至航業管理，造船工程，港務建築，水道測量，及引水等專門技術人才，幾寥若晨星。此種

專門學校，尤屬絕少，匪特一國之航業爲外人所操縱，航業人才永無成就之日，即於經濟上直接間接亦蒙多大之損失。今日我國船主，外人職員所支薪金，每年不下四百萬元，益之引水人之所得，每年實在五百萬元以上。若中國船舶數目增多，則此種金額，自愈爲浩大。似此而欲求航海術之進步，輪船業之發達，豈非南轅而北轍乎！故交通部造就航業人才，實不容因循停頓也。倘能創辦大規模之商船學校，設造船管理駕駛三門，俾得積極進行，是爲最善。惟經費現時籌措困難，故比較其易辦而可收效者，須在南洋唐山二大學，添設造船一科，在北京交大添設航業管理一科，以養成專門人才。三校畢業各生，交部亦可擇尤派送歐美日本學習，以資深造。至於駕駛之人才，可商定海軍部，令煙臺吳淞福建等海軍學校，添設特班教授。學生一部由各大航業公司保送，一部由招考取錄。俟畢業後，則分發各輪見習。如此則經費既不多，人才亦不乏，實係一舉數得。若應用海軍閑散人員充當航駛管理之職，駕輕就熟，亦一最好辦法也。

第五節 取締外人引水

凡船舶入港，不明水路，例由引水人領導，藉免危險，蓋港汊之形勢，水道之深淺，以及艸角隱礁

沙巨之位置，操舟者決不能一一知之熟悉也。引水又名領港，本有強制自由二種主義。強制主義者，一面因恐船舶發生危險，一面爲保護航路及繫船岸壁起見，故各國多有規定船舶入口，須經指定之引水人領導，並不取費。自由主義者，船舶入口願請人引水與否，聽其自便也。蓋引水人對於某港之地理形勢，富有經驗，卽一石之微，一礁之險，亦莫不瞭如指掌。故輪船爲謀安全入港起見，鮮有不雇用引水者也。引水固爲航海所必需，然在軍事上國防上，亦有重大之關係。如本國一旦與他國開釁，舉凡港灣之形勢要塞水道險礁沙巨等，皆敵國所最欲知者。倘敵人利用其本國之在原港充任引水者引水，則不啻得一祕密軍用地圖，何處有礮臺，何處水深若干，何處爲險礁，何處係岬角，如按圖索驥，一目了然，軍事之進展，得益極大。是以各國對於引水，必絕對禁止外人充任者此也。我國沿海大小各港，引水多係外人，平日既任其探索，且復排擠國人。一至戰時，各港皆爲其國之用，而我國轉無由知悉，此無異自將門戶奉贈他人也。我國當海禁初開之際，各口引水，尙屬華人。咸豐八年，中法條約第十五款內載，凡人欲當法國引水者，若有三張船主執照，領事官便可著伊爲引水，與別國一律辦事，所給引水工銀，領事在通商各口地方，秉公酌量遠近險易情形，定其工價等語。條文極

爲含混。法人竟據此而要求充當引水權，各國亦皆以最惠國條約爲藉口，紛紛要求與法同等待遇，於是外人在華各港，均得執引水業務，此我國引水權被外人掠奪之由來也。同治六年，前總稅務司赫德（Sir Robert Hart）擬訂引水章程十條，更於引水者宜寬其招募也一條，明目張膽規定有條約各國之民，有欲充引水者，均准其一體充當之明文；又如管理方面，須與各國領事官妥爲擬定，與考試引水人，須各國領事官或派人從旁監同考試諸節，均屬喪失主權之尤甚者也。後外人復以會同辦理之通商總局（按即今之特派交涉員公署）飾詞附會，爲外人商務總會。於是我國引水之行政權，乃悉被外人壟斷，國人無過問之餘地矣。數十年來，沿海口岸引水華人，乃被擠殆盡，今全國引水人總計百九十名，而外人竟占百零四名。上海港引水人四十名中，計英人二十四，美人五，法人五，日人三，瑞典人二，荷蘭人一，天津港引水人共九名，計美人九，日人一，德人一。我國北部中部最大之港口，並無一引水華人，而營口汕頭廈門等處之引水人，亦皆不見華人蹤跡。似此全國門戶洞開，國防上之危險，何堪設想。即於經濟上着想，亦有莫大之漏卮。我國八十六名引水人，（揚子江八十名，福州五名，青島一名）得俸極微，每年總收入僅二十萬元，而外國引水人百零四名，總年收約

達一百〇四萬元，即年收入八成四爲外國人，我國人所得不過一成六而已。二者相較，待遇至不平等。倘取緝外人引水，則不特主權上不致損失，即於華人職業上，亦多關一大利源也。今日取緝外人引水方法，可分積極與消極二種，積極云者，即由交部會同海部及稅務處，從速釐定引水章程，聲明外人一律不准執行引水業務，並組織引水委員會，辦理一切考試引水，發給證書等行政事項，此係統籌辦法。外人雖一時必爲反對，然並無正式國際條約關係，可以依據，斷然行施，亦無大窒礙也。至消極云者，則聲明除同治七年，引水暫行章程所指之上海廣州廈門福州寧波五處，得允外人充當外，各口概不准外人濫充，同時並宜於上海天津引水人，採取躉入華人方法。今天津引水人無定額，船舶出入，往往因此延誤。政府自可選拔有水道經驗之華人，予以充當引水人執照，命其從事業務，上海亦可仿照辦理。倘遇時機，政府即收買外人引水公會所有財產，歸政府經營，則亦未始非一良法也。

第六節 創辦遠洋航業公司

海洋航業，雖以自由競爭爲原則，然觀諸國對於航海政策，殆無一採取自由主義者，此係各國

促進航業冀可自立，爲一國政治經濟所必要也。其主旨如左：

(1) 國防之關係 凡一國對外交通有一部分或全部非經由海洋不可者。海洋航業苟不發達，則國防上必感困難，尤以於海外握有殖民地之國爲聯合本國與殖民地起見，則擴張海洋航業更爲必要。

(2) 對外貿易之關係 一國對外貿易，倘惟外國航路是賴，則不第運費上多一重損失，卽輸出貿易欲擴充銷路，亦至不易。故欲期對外貿易之勝利，則振興海洋航業，爲必要矣。

蓋本國航路所訖之地，亦卽其勢力之範圍。是以列強擴充航路，組織遠洋航業公司，不爲稍息，甚且侵入他國領地之內，而得有航行權，以伸張本國之航業。我國遠洋航業，在歐戰期間，一時頗有發生，大抵皆南洋航線，如新嘉坡和源號（林秉祥創辦）有豐遠、豐美、豐茂、豐盛四輪，航行新嘉坡、檳榔嶼、仰光、暹羅、安南、汕頭、廈門之間；如爪哇建源號（黃仲涵周炳喜三人創辦）有物臘、裨時、望安、隨糧、仰盛、仰安六輪，航行三寶瓏、泗水、巴達維亞、新嘉坡、香港、汕頭、廈門之間；如仰光雙德號（林振宗創辦）有雙喜、雙美、雙安、雙福四輪，航行仰光、檳榔嶼、新嘉坡、暹羅、安南、香港、汕頭、廈門之間；又

如宗記分行（林國重創辦）經營南洋航務，擴充廈門閩侯間航線。惜當時政府未能善於聯絡，積極扶掖，使組織一規模宏大之公司，而造成中國在南洋航業之大勢力。蓋當時各該公司，因資本不多，賠累甚鉅，往往裝載貨物，受外人之壓制，不得已求其保護，而入外國籍，掛外國旗，仰外國鼻息者有年，而歲輸款項亦既繁多。政府一任其自興自滅，曾不設法防護。迨至今日，太平洋上殆又無片船隻帆，懸我國旗以航行其間矣。時機坐失，復興較難。然政府倘能誠意提倡，精密規畫，則此事亦非甚難。且海洋航業與鐵路不同，國家不宜直接當經營之任，蓋航海事業，最貴敏活，且與外國商人關係甚多，往往發生交涉事件，或至妨礙國交，故不能歸國家經營，宜使私人經營之，而國家與以經濟之援助，以促其發展。茲將組織此項公司之管見，條列如次，以資參考：

（甲）創辦一中國郵船公司，設總公司於上海，其他分公司則設於廈門廣州及南洋各大埠；

（乙）宜招聲望素著身家殷富之華僑若干人，令其籌劃資本，組織公司，政府則酌量撥款以助之；

（丙）公司資本，額定必在一千萬元以上，其股分先就華僑募集，其次及於內地商民；

(丁)令國家銀行與該公司聯絡，爲之後援，俾營業可逐漸推廣；

(戊)航線先辦上海至南洋，（以經廈門汕港至暹羅安南新嘉坡爪哇蘇門答臘及南洋各埠爲準，）有成績後，再行逐漸推廣他線，蓋由近海以至遠洋也。

此項公司，倘告厥成，將來營業可期發達。其原因有二：（一）華僑之擁有巨資者甚多，而航業與本人事業有密切關係，投資必能踴躍，公司資金集合既厚，則基礎自增鞏固；（二）華商在南洋各地經營糖業樹膠椰子米穀者甚多，而運輸貨物，時受外人壓迫，極盼祖國興辦遠洋航業公司，以應其需。故一俟開航，貨運旅客必倍增故也。

第七節 實行水陸聯運

鐵路與航路爲交通上最大之利器，而互有密切之關係者也。火車所不能直達之處，濟之以輪船，而輪船所不能直達之處，亦濟之以火車。是水與陸交相爲用，交通事業乃以日趨敏活也。東西各國，凡有鐵路之處，無不與輪船聯絡，遠之如英國之坎拿大鐵路公司，自備輪船轉運。近之如南滿鐵路公司，亦有航業轉運公司。如身之使臂，臂之使指，脈絡貫通，無往不利。蓋水陸聯運，其最著之利有

四：(一)水陸競爭，可消除畛域，(二)水陸運價，可免過昂過廉，(三)客貨搬運，可免手續之繁冗，(四)水陸聯運，因種種便利，貨運必然增加，輪路兩局之營業，均受利益。查我國航業，興辦已數十年，但水陸聯運無完全之組織，未能視為成功。前清宣統間，曾有令招商局與鐵路聯運之議，嗣以水陸運輸情形不同，如陸運之行李收費，而水運不收，陸運之運費有定，而水路則因各地情形不同，有多有寡，聯合一致，諸多窒礙，屢議屢輟。至近年國內聯運之中國周遊票，始加入輪船公司。我國水陸聯運方法不外三種：一曰國內江海輪船之聯合，二曰遠洋輪船之聯合，三曰內河小輪之聯合。現在中日旅客聯運之周遊票及陸遊票，均有外國輪船公司參加。膠濟有與日本輪船公司聯運客貨之事。惟與內河小輪聯合一項，似覺頗有不便。蓋現在本國經營內河航業者，資本既不充足，信用尤未昭著，甚或租船航行，以圖微利。故航期難以確定，營業又時輟時進，與路聯運恐難收效。所以三者之中，惟聯合國內江海輪船一節，最為可圖，即實施亦不甚難。茲擬具聯運辦法大綱如左：

(甲)規定上海天津漢口浦口營口五處，為聯運地點，由輪路兩局共同組織聯運機關，專司

聯運事宜

(乙)由各鐵路局與招商局議定聯運合同，若招商局輪船，未經航行之處，如有其他確實可靠之中國輪船公司，得由招商局斟酌情形，與該公司協定聯運辦法，路局亦可一律發售聯運票；

(丙)貨物之轉載及報關等事，由路局代為經理；

(丁)聯運之價目須核船價及車價定之，其船價應以實在費用及同業競爭之情形為標準，而車價宜較普通車價酌減若干，以留伸縮餘地，藉為航業補助；

(戊)聯運之行李，除輪船宜照向章辦理外，其鐵路一方，宜於鐵路章程所定普通限制額以上酌定限制之額；

(己)運費之分配，雙方宜先由合同定之，務使路輪二局利害相等，現在中日鐵路聯運有計算客運運費辦法，應攤之數，以合同定之，似可參考辦理；

(庚)水陸聯運地點，鐵路方面貨棧既不敷應用，保險制度亦未規定，是以聯運各路，亟須廣設堆棧，擔任保護，以免商人有損失之虞，並可酌收棧費及保險費，對於鐵路經濟，有利無害。

第八節 擴充造船廠

航海端賴輪船，船舶之多少精麤，與航業興衰有密切關係。近年各國研究造船術者，日精月盛，如如何增加噸數，如何增加速度，如何增加設備，鈎心鬪角，互相競爭，藉以吸引旅客貨運，而謀自營航業以立於優勝不敗地位，故造船實爲振興各業，而尤爲航業之基本事業。世界列強，未有造船業不發達，而航業得以發達者。我國境內之本國造船廠，有總噸數四千噸以上之建造能力者，爲江南造船廠，（該廠之管理權屬於海軍部，其營業及製造能力之發展，實爲中國造船界首屈一指，航行揚子江上游之淺水輪船，多係該廠所造，又新設乾船塢兩座，其一計長五百〇二呎，闊七十呎，深二十六呎六，其二計長五百四十四呎，闊七十呎，該廠均用英國所製之最新式電力動機，設備至爲完美。）外人所營者，有上海機器廠（英人辦理）及瑞璜機器廠（英人辦理）二所。有總噸數一千五百噸之建造能力者，爲大沽造船廠，揚子機器廠，求新製造廠三所。有總噸數一千噸之建造能力者，爲平安公司造船廠，與發榮二所。其餘建造能力在總噸數二百噸以下者，尙有二十餘所。船廠地址多在上海漢口二處，蓋工人及材料供給較易也。歐戰之時，我國造船業，頗形興旺，美國曾向我江南造船廠訂造載重一萬噸之汽船四艘，其發達情形可知。年來該廠與求新之營業，亦均甚進步。惟

我國航業，若能逐漸振興，則將來所需之船隻，決非此少數工廠所能供應。倘購諸外國，則經濟上之損失尤大。故爲後日擴充航業計，須創辦大規模之造船廠，有建造萬噸之能力者數處，使全國商輪皆取給於此，藉免經濟上之漏卮。此係積極辦法。然款項之籌畫，人才之應用，材料之供給，事實上俱屬爲難，惟有獎勵現在之數家船廠，使之得與外商抗衡，爲法較易。各國獎勵之法，除給與補助金外，如租稅之免除，國有財產土地之給與，及利子保證等，亦皆可斟酌施行於我國政府。除以上獎勵諸法外，若能併合許多小船廠而成大廠，則於資本人才工料既皆可集合，而成績亦自較卓著也。

第九節 肅清沿海盜匪

我國沿海七省，海盜出沒無常，劫掠船舶之事，時有所聞。中外商輪，受害者甚衆，亦航業進展之一大障礙也。浙江洋面之竹嶼、東西磯、金星港及福建洋面之沙埕、娘宮、南日、湄州、崇武等處，皆係海盜巢穴，或於風平浪靜之時，港汊紛歧之處，攔路截劫，或於冬春漁汛之季，劫網奪魚。近年以來，猖獗尤甚，商旅裹足，有蜀道之歎，良以領海遼闊，巡防不易也。民國十一年，海軍部設全國海岸巡防處於吳淞，以保護漁航，巡防海岸，制止海盜餘暇，則以警報氣象爲其專職，意至善也。其進行計畫，分全國

海岸爲四大區，每區又分數段。第一爲直魯區，設在煙臺，以葫蘆島、大沽口、青島爲分段；第二爲江浙區，設在吳淞，以海州、象山、溫州爲分段；第三爲閩粵區，設在福州，以廈門、汕頭爲分段；第四爲粵瓊區，設在廣州，以廣州灣、北海爲分段。每區置軍艦一艘，每段置礮艦一艘，惟因經費支絀，僅先擇廈門上海之間辦理，漸圖擴充。其報警電臺，現有三處，一在嶼山（在江浙海分界處），一在沈家門（卽舟山島之東南角與陸家島相距之間），一在東沙島（在香港島南百二十六海里）。至巡艦則僅有秋陽紫電二艘（二艦皆係礮艦改造者），及巡艇（挪威式係新購者）一艘，故規模甚小，成效不著，而海盜之猖獗仍如故。爲今之計，非擴充海岸巡防處，不足以制止劫掠，而保護漁航。擴充之法，應先購置巡艦，然後添設報警電臺，一面再撥用軍艦數艘，聽候調度，往來巡哨，並於嶼山、舟山、松門、黃大畧、沙埕、海壇、南日、湄州、平海、崇武、廈門等處，常川駐巡防艦一艘，以資鎮懾。倘緝捕盜匪時，則應會商海軍水警及率同漁業保衛團會剿，庶可收效。至奉直魯蘇四省，沿海較爲平靖，防務則可暫緩焉。

第九章 改良航業計畫

國人經營之航業公司，其不發達之原因，一言以蔽之，缺少世界眼光而已。蓋近今航商之經理者，亦非不知競爭改良也，奈其學識見聞，皆爲金錢所驅迫，而不能明瞭世界大勢之所趨，欲其整頓公司，發展事業，誠屬不易。然則其根本改良之圖，究將何在，茲約以管見所及，條陳如左：

(一) 宜注意於時間之準確迅速

輪船與鐵路開到時間，有同一之關係，鐵路鐘點，若無特別事故發生，決不致稍延時刻。惟輪船之開到，則不能如鐵路之準確。故近來各國航商，皆力謀輪機之迅速，時間之縮短者，皆求達其免有遲延之誤事故也。航商倘能注意及此，一方面在積極謀其迅速之法，一方面復消極謀減少其遲延之度。如設法令郵件於出航前到船，設法令上下貨物迅速竣事，或如沿途上落之外，於行駛時間，不容稍有延擱，其補助興業，必非淺鮮也。

(二) 宜注意於裝載之平均適合

輪船公司皆以擴張營業互相競爭爲事，所謂競爭者，質言之，卽在同一事業，而多得利益，於事業無他損失而已。然如祇爲金錢而圖多裝客貨，致超過定限，發生危險，則不啻自棄其金錢也。我國

航商，多不明此理，遂致沈沒失慎等危險之案，時有所聞。此等慘劇，不特於交通前途，發生莫大影響，於人道主義，發生幾多缺憾，即於營業上，亦自貽損失及自損信用也。試思交部海關，本有由驗船師測定吃水水線，又有各船限定裝載客貨之數量，而各公司仍復意存欺朦，於過關後，有加裝客貨者。此等事實，急宜從事革除，以求裝載之平均適合，蓋未有信用昭著，而業務不日臻發達者也。

(三) 宜注意於職員之任用職務

所謂職員者，即船員大副二副三副機師舵工等是也。船長固為一船司命之主，責任重大，不待言矣。然或船長有事，委託大副兼任之，或大副有事，委託二副兼任之，以次委託，以次兼任，則全船之職員，皆負有重大責任，而船東船長及船員擇用之時，決不可稍存姑息也。故當任事之時，各職員皆宜專心致志，自負全船生命財產莫大之責任。外國往往有輪船失事，船長機師等自殉以身者。今交通部發給船員證書時，對於船長大副二副三副機師舵工等，均須驗其資歷，合格後始能充任，亦所以寓鄭重甄別之意，而航業中人，豈可忽視之乎！

(四) 宜注意於客貨裝載之位置

輪船客位有頭等二等三等之別，而置貨之處，則在其他各地。如客貨平均裝載，果能實行，則客有定位，決無不敷之慮。諸如在岸上購票及登船後艙位無有須賄買茶役始得住處者，亦可無虞。至於貨位則宜別其貨物之易於引火與否，詳為區畫，使有一定之地點。每見有輪載棉花過量，於海行時因其質輕引火，悉置艙面，有因受風而翻沈者，有因不慎致焚如者。不知客有客之定位，貨有貨之定量，航行中為防種種危險，皆有一定標準。依據此標準而行，決無意外事實之發生。所患者不加注意任意濫載耳。至於夾帶私貨，則為輪船第一弊竇。凡營航業，皆應上顧政令，下為資本之計，幸勿孟浪從事也。

(五) 宜注意於聯合運輸

我國航業大抵沿習帆船時代各自為政之旨，不相聯貫。即有聯絡大抵按地域或船式之相同。各自為幫，一為輪船則各相爭軋，其渙散不待言矣。然輪船亦何不可聯貫，且以利害關係而聯貫，尤為必不可少。惟我國輪船營業者，往往租賃一二船，弋取利益，各不相顧。甚且彼此傾資相軋，終必各趨於失敗之一途。蓋其宗旨專務與國內同業相爭，不知與外人營業相抗也。此實我國航商之一大

劣點，宜由政府特爲提倡獎勵，使之集帆船資本聯合以製輪船，集諸小輪船資本聯合以成大輪船，復集諸大輪公司之資本聯合以爲托拉司。果爾，則資本宏厚，設備自精，有不轉瞬而橫行於世界者，未之信也。至於小輪競爭航線，在商務並不繁盛地方，誠足爲慮。倘能明定限制，由地方官釐訂劃一運費標準，亦可令之消泯，而一方面復以聯合之法，由各航商自己行之，仍然有效也。

(六) 宜採用協定運費制度

航海事業因競爭激烈之結果，運費低落，獲利爲之減少。於是互相協定，劃一運價，限制落價競爭，誓相遵守，所謂協定運費制度是也。此事實導源於近代工業界之同業合作。航業界轉相仿倣，凡加入此協定者，一面固以防制競爭爲目的，一面仍可用以對抗其不加入此協定之團體。至於協定團體規定運費，其法至爲不同。有協定運用一律運費率者，有限定運費率之最低標準不准出此標準以上者。惟運費隨經濟社會之狀況而常變遷，航海業者，苟拘執太嚴，往往與實際情形不相適應，爲航海業者所不能堪。故其協定程度，祇能規定運費率之最低標準爲便。其進焉者，凡加入團體之航海業者，各出船舶共同經營所指定之航路，損約分擔，宛如歸一人經營，運費可得適宜增減，即經

營方面亦甚便利。其辦法約略如左：

(1) 凡立於競爭地位之航業者，將所航行之路線，協定分配，約於同一航路不為競爭是也。此種協定頗屬簡便，蓋在同一航路無競爭者，則經營較易也。

(2) 在同一航路之從事航業者，分配載貨，而不競爭其分配載貨之方法有二：(一) 協定將航行同一商港之回數減少，且異其出駛期日；(二) 航行回數及出駛期日不加限制，惟將載貨適宜分配，對外宛如同一公司行動也。

(3) 在同一航路者，將其所得利益平均分配也。

(4) 聯絡運費（即海陸運費）聯合規定，其他競爭不能獨異。

上述之航業協定辦法，皆為近世之通行而收效卓著者。今日我國航運界，資本薄弱，遠不能與外商競爭。倘各公司仍復各不相合，互為爭競，則此時之弱小公司，亦將全為外商所侵併，永無振興之日。故國人自辦之公司，在同一航線者，似皆急宜聯合一致，運輸運價各自協定，以與外商爭競，庶幾勢力宏厚，不致相形見絀。試觀東北聯合航務局之業務，所以能蒸蒸日上，挽回航權者，皆係各公

司聯合協定之效，豈非一大明證乎？

結 論

如上所述各章，於我國航業狀況，略可窺知，以供參考。惟我國航業，所以不振之主因何在，實言之，則（一）政府未能積極保護也，（二）外國航業勢力之侵入也，（三）國人未知航業之關係重要也。今如意在補苴，舉此三者一一由我革新之，則太平洋之主人翁，舍我其誰，二十年後，其不由我國握東亞航業之牛耳者，吾不信也。嘗見德人於歐戰之後，計全國輪船四百艘，悉以抵還戰勝國之賠款矣。而德人於創鉅痛深中，整理破碎，竟能於航業一項，銳意振興，不出二年，所謂大西洋航路，所謂遠東航路，均已告恢復。今德輪之航行遠東者，計四公司已有四十七艘，其載重將達五十萬噸，而蘇俄亦於國勢飄搖時，在滬首創商務艦隊，以航行海參威上海，及上海廣州二線。蓋在外僑民，均藉此航運，隨而開闢，不可一時暫息故也。德俄既如是矣，而所謂今日之五大強國者，更不待言。我國僑商且遍全球，欲見一懸中國旗之輪船，乃不可得，而國內航線且尙多操於外人之手，其他不俟言矣。竊

謂我國現雖衰弱，而人民之充沛，且遠勝列強，振而興之，政府之責，亦國民之責也。

附錄

輪船註冊給照暫行章程

中華民國三年
五月十二日

第一條 凡營業之大小輪船無論官廳或公司或個人所有均須遵照本章程呈請交通部核准註冊給照

凡非營業之輪船除本章程第八條第九條外均適用之

第二條 凡輪船非經交通部核准註冊給照不得向海關領取船牌

第三條 凡輪船行駛航線由交通部分別江海內港各項於執照內指定之各航商將部照赴海關

呈驗領取船牌後按照指定之航線行駛並遵照各海關理船廳現行章程辦理

第四條 凡經註冊給照之輪船由交通部行知航線內地方官署隨時保護之

第五條 凡呈請註冊給照時應呈報之事項如左

- 一、輪船所有者之姓名或其機關
 - 二、輪船名稱
 - 三、輪船容量及總噸數
 - 四、輪船長廣及吃水尺寸
 - 五、機器馬力及行駛速率
 - 六、航線圖說
 - 七、碼頭起訖及經過處
 - 八、輪船購置或租賃及其價值
 - 九、管船員之姓名履歷
- 第六條 此項執照得直接呈部請領或呈由地方官及主管官署轉呈請領
- 第七條 如在同一航線內其輪船名稱不得與領照在先之輪船名稱相同
- 第八條 凡輪船事業係公司經營者經交通部核定航線後須依關於公司之法令呈由農商部批

准並將左列各款呈報交通部立案方得呈請註冊給照其屬於官廳及個人者不在此例

- 一、 公司名稱及其種類
- 二、 公司合同及一切章程
- 三、 資本及創辦人認股數目
- 四、 設立之年月日
- 五、 創辦人及經理人之姓名籍貫住址
- 六、 總公司及其分所之設立地方
- 七、 營業之期限
- 八、 所置輪船之數
- 九、 每股額定銀數若干已繳若干及分期交納方法與股票之式樣

第九條 如遇推廣營業變更章程時須呈報交通部核准

第十條 領有交通部執照之輪船須有海關驗明後發給船牌始得行駛如未領執照或驗有不符

者應即停止發給

各海關驗明後於照上註明某海關驗訖及其年月日每三個月由海關監督彙總報部

第十一條 新置輪船急須行駛不及呈部請領執照時得呈請各關監督電部核准飭令先發暫行船牌以便行駛但須於三個月內按照本章程呈部領照如逾期未經呈部或所報事項經部駁斥不准者應由海關將所發暫行船牌調銷

第十二條 遇有左列情事須呈報交通部換給執照

- 一、推廣行駛航線
- 二、增設碼頭
- 三、更換輪船名稱
- 四、其他變更執照中所載各項

依本條換給執照者應繳照費本章程第十六條之定額收取二分之一

第十三條 如有左列各項情事應即呈報交通部並將執照繳銷

一、船隻毀損不能航行時

二、自行停業或經官廳以職權令其停業時

三、船隻轉售或租與他人時

第十四條 如違背關於航政之各項規則各主管官署得呈請交通部將其所領執照調銷

第十五條 執照如有遺失或毀損時得聲明理由呈請交通部補發但須繳納補照費五元

第十六條 註冊給照依左之規定繳納冊照費

- | | | |
|----|-----------|------|
| 一、 | 總噸數未滿十噸者 | 十元 |
| 二、 | 十噸以上至二十噸 | 十五元 |
| 三、 | 二十噸以上至五十噸 | 二十元 |
| 四、 | 五十噸以上至百噸 | 二十五元 |
| 五、 | 百噸以上至五百噸 | 三十元 |
| 六、 | 五百噸以上至千噸 | 三十五元 |

七、千噸以上至二千噸

四十元

八、二千噸以上

每千噸加五元但過五百噸者以千噸計

第十七條 本章程施行前尚未領有執照者限於施行後三個月內一律補領逾期未領者即由海關將船牌調銷

第十八條 本章程施行前已領有執照者限六個月內一律繳換新照如於從前註冊原案無變更之處不再徵收照費

第十九條 本章程如有未盡事宜由交通部隨時以部令修正公布之

第二十條 本章程施行後所有前訂之各省大小輪船公司註冊給照章程即行廢止

第二十一條 本章程自公布日施行

起除沉船章程

中華民國四年
六月六日批准

第一條 凡船隻沉溺或擱淺或因別故致船主暨水手等離開其船在河內或在港口或在出入港口之水道及海面船隻來往之衝衢均應由附近之海關稅務司查勘酌訂該沉船是否與他船行

駛或當時或將來有所妨礙

第二條 若稅務司酌訂該沉船實與他船行駛有礙則立即將該船並貨物一併扣拏隨通知該船業主若該業主出具切實保結註明情願按稅務司酌度情事所定期限自行用費將沉船起除並未起除之前用費安置警船之浮標等件等語方准按照辦理自行打撈貨物若該業主自通知之日起限三日不具切結即由海關將沉船起除所有船料暨貨物等俱由海關存留

第三條 該沉船若由海關用費起除則打撈之料貨等件即由關拍賣將所得之價銀補償起除之經費及安設警船之標記等費用如有盈餘即將所餘之數付還業主倘有不敷即令業主出資補足其數若該業主不服即可據情上控

第四條 本章程自批准日施行

修正軍警用輪船暫行簡章

中華民國六年十月六日批准

- 一、凡軍警自備之輪船暨租用或借用之商船統稱為軍警用輪船
- 二、凡商船由軍警租用或借用者仍應按照定章註冊領照倘該商輪因故未及領照時宜由該省

軍警長官知照稅關電請交通部核准先發船牌該船船身暨機器亦須遵照海關章程由關派員依序檢驗此項船隻並須照徵船鈔但遇時機緊急時應由該省軍警長官預先商請稅關提前檢驗納鈔放行如係臨時載運軍警所租用或借用之商船不在此限

三、凡軍警自置輪船應報由陸軍內務兩部核准後轉咨交通部查核備案其應報部事項如左

- 一、輪船所有者之機關
- 二、輪船名稱
- 三、輪船容量及總噸數
- 四、輪船長廣及吃水尺寸
- 五、機器馬力及行駛速率
- 六、航線圖說
- 七、輪船購置之價值
- 八、管船員之姓名履歷

- 四、軍警用輪船專備巡弋之用者遇經過稅關時宜先由該省軍警長官通知免驗若事機緊迫不及同時通知時事後仍由該省軍警長官補行通知
- 五、凡軍警水面巡弋所用輪船如與稅關距離較近往來頻繁之時可由該省軍警長官知照稅關發給免驗牌照以免煩瑣
- 六、凡軍警所用之輪船須懸掛特定旗號（旗式附後）俾便識別
- 七、軍警用輪船不得搭載乘客裝運客貨或包攬拖帶他項船隻但因輸送軍警隊必須拖帶船隻時該省軍警長官須通知稅關始得免驗若事機緊迫則照第四條辦理
- 八、軍警用輪船無論為租借抑為自置若非專備水面巡弋而為裝運軍警專用或普通物品之用時仍須照章報關驗免後始得駛行
- 九、凡軍警租用或借用商輪經稅關查明確有私自載客運貨偷漏關稅時由稅關照章處理之
- 十、軍警自備輪船犯有上條情事經稅關查明通知時該省軍警長官除飭令遵照關章認罰外尚須照軍警專律處理之

十一、軍警用輪船若無違章情事因稅關留難致生遺誤時稅關應負完全責任

十二、本簡章自核准日施行

航業獎勵條例

中華民國九年十一月二十一日公布

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遠洋之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數八百噸

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為限

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

遠洋之船舶每總噸數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

之船舶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准

交通部認爲有必要時得指定種類酌減客貨運價

第七條 受獎勵航行之船舶代運本國郵政局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設備亦

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爲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 受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

交通部認爲必要時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其他一切文書供其檢查

第十條 政府因公用必要時得酌定相當賠償金額收用或使用受獎勵航行之船舶

前項規定對於該船舶受獎勵最終之日起三年以內適用之

對於賠償金額有不服者得自收到通知之日起三月以內向司法官署提起訴訟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領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使用及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償還

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布之法令并須一律遵守

第十四條 關於本條例施行日期及細則以交通部令定之

航業公會暫行章程

中華民國十一年六月二十七日公布

第一條 航業公會以圖航業發展為宗旨

第二條 航業公會於航業繁盛地方設立之但同一地方不得更設同種之會

第三條 發起航業公會須有本章程第五條第一項會員資格者十人以上擬具會章呈由地方最

高行政長官咨送交通部核准設立

第四條 航業公會圖記長闊各營造尺一寸五分四邊寬一分文曰某地航業公會之章刊印模式

呈由交通部核定以資遵守

第五條 中華民國國民有左列資格之一者皆得為航業公會會員

一 經營航業者

二 在官商船隻及各局廠公司曾任或現任重要職務者

三 經營工商事業與航業有關係者

第六條 航業公會之職員如左

會長一人

副會長一人

會董五人至二十五人

第七條 航業公會會長副會長會董均由會員分別投票公舉該會應將被選各員履歷呈送交通部備核

第八條 航業公會會員皆有選舉權及被選舉權但有被選舉權者之年齡須在三十歲以上其任期及選舉方法以會章規定

第九條 航業公會之職務如左

- 一 關於維持航業上公共營業並研究改良發達事項
 - 二 關於條陳航業之利弊及一切進行事項
 - 三 關於調查航業之情形編製表冊事項
 - 四 關於籌辦航業上公益事項
 - 五 關於航業上爭議經雙方請求調解之事項
 - 六 關於交通部委託事項
- 第十條 航業公會得由會長召集常會臨時會公議會務及航業上之一切事項其議事細則以會章定之
- 第十一條 航業公會經費以會員入會金及常年會金充之其數目於會章中定之
- 第十二條 航業公會每六個月應將會務情形收支數目報告會員並呈報交通部備核遇有特別或緊急事件得隨時呈部
- 第十三條 特別捐助會款或航業上公益費較巨暨在會著有成績人員得由航業公會呈請核給

交通部獎章

第十四條 修改會章須呈報交通部核准

第十五條 航業公會有違背本章程及妨害公益時交通部得依左列各項方法處分之

一 取消議決之事項

二 解免職員之職務

三 停止該會或解散之

第十六條 航業公會經該會公決自行解散須申明理由呈報交通部備案

第十七條 航業公會解散後之清理賬目及其他手續以會章定之

第十八條 在本章程未頒布以前設立之商船公會及其他同種之會應依本章程另行改組

第十九條 本章程未盡事宜得由交通部酌量修正之

第二十條 本章程自公布日施行

商船職員證書施行細則

中華民國十一年十月四日公布

第一條 凡請給船員證書者須開具詳細履歷並四寸照片兩張

第二條 凡請給船員證書者須呈驗從前在船服務時之憑書證明品性端詳服務勤慎並無嗜好

第三條 凡充當船長者年齡須在二十五歲以上其餘船員須在二十一歲以上

第四條 凡請給船員證書者由交通部指定醫生考驗體格證明下列各項

(甲) 身體健全者

(乙) 目光良好並無色盲者

(丙) 無神經病者

第五條 船員證書有效時期為五年期滿後請換新證書仍依本細則之規定

第六條 船員證書應分三種

(甲) 外海商船證書

(乙) 沿海商船證書

(丙) 江湖商船證書

第七條 凡船員領有外海證書得充沿海及江湖商船相當之職務領有沿海證書得充江湖商船相當之職務領有江湖證書祇能充沿海商船低一級之職務領有沿海證書祇能充外海商船低一級之職務

第八條 凡犯以下過失者應由交通部停止或取銷其證書

(甲) 凡船員經法庭證實或別種證明因不應爲而爲或應爲而不爲之行爲致船舶破壞及損失生命財產者即取銷其證書

(乙) 凡船員經法庭證實或別種證明醉酒狂暴及其他失當行爲或不能勝任以致發生撞碰及擱淺等情者即停止其證書

(丙) 凡船員自帶及失察他人私帶違禁物品或有其他犯罪行爲者即停止其證書
停止證書之時限由交通部按其情形酌定之

第九條 領取服務證書應繳納證書費如下

(甲) 船長輪機長十五元

(乙) 大副及大管輪十元

(丙) 二副及二管輪以下者五元

第十條 凡船員遺失證書須於最短時期內將遺失實情呈報本部並應登報聲明作廢領取補給證書時仍按照第七條之規定

第十一條 凡船員將證書借給他人冒用或冒用他人證書一經查明屬實應即取銷其證書並科以重罰永不給證書

第十二條 船長輪機長應將證書裝掛船上明顯之處如不遵本條之規定辦理應科以一百元以上二百元以下之罰金

第十三條 船員服務證書以下列格式發給之

第十四條 本規則施行後所有從前法令與本細則相抵觸者概作無效

第十五條 本細則如有未盡事宜由交通部隨時修正之

商船職員服務證書暫行規則

第一條 本規則所稱之商船職員係指航海及輪機兩種船員而言

第二條 商船職員應由交通部核給服務證書其資格如左

(一) 凡執有交通部立案或承認之商船學校發給之證書曾在海上服務四年以上其中至少曾任輪船主管駕駛滿一年者可給予船長服務證書

(二) 凡執有交通部立案或承認之商船學校發給之證書曾在海上服務三年以上其中至少曾任輪船大副滿一年者可給予大副服務證書

(三) 凡執有交通部立案或承認之商船學校發給之證書曾在海上服務二年以上其中至少曾任輪船值更員滿六個月者可給予二副服務證書

(四) 凡執有交通部立案或承認之商船學校發給之證書曾在海上服務一年以上其中至少曾任輪船值更員滿六個月者可給予三副服務證書

(五) 凡現在或曾在二百五十總噸以上之輪船主管駕駛及現在或曾在二百五十總噸以上之輪船充任大副且在海上服務總計在七年以上其中至少四年在輪船任事者可給予

頭等舵工服務證書

- (六) 凡現在或曾在五十總噸以上之輪船主管駕駛及現在或曾在一百總噸以上之輪船充任大副且在海上服務總計在五年以上其中至少三年在輪船任事者可給予二等舵工服務證書

- (七) 凡執有交通部立案或承認之工科學校發給之機械或輪機工程證書曾任輪船主管司機至少滿一年且在海上服務總計在二年以上者可給予輪機長服務證書

- (八) 凡執有交通部立案或承認之工科學校發給之機械或輪機工程證書曾任輪船大管輪至少滿一年且在海上服務總計在二年以上者可給予大管輪服務證書

- (九) 凡執有交通部立案或承認之工科學校發給之機械或輪機工程證書曾任輪船二管輪至少滿六個月且在海上服務總計在一年以上者可給予二管輪服務證書

- (十) 凡執有交通部立案或承認之工科學校發給之機械或輪機工程證書曾任輪船三管輪至少滿六個月且在海上服務總計在一年以上者可給予三管輪服務證書

(十一) 凡現在或曾在八十四淨馬力或同等力量之船上主管推進機者可給予頭等機手服務證書

(十二) 凡現在或曾在至少五十四淨馬力或同等力量之船上主管推進機者可給予二等機手服務證書

第三條 凡各項中國商船職員均須自本章程公布日起一年之內執有服務證書

第四條 發給此項證書時得由交通部審核請領證書人之服務情形分別某種水面及何段航線或某種機器及若干馬力於證書中載明之

第五條 凡執有服務證書者經過合格試驗後得換領合格證書

第六條 本章程施行後商船職員如有不能享受其原有職位者一經請求得由交通部考量情形另給一種服務證書註明准其仍在該船充當原職

第七條 本規則施行後所有從前法令與本規則相抵觸者概作無效

第八條 本規則如有未盡事宜得隨時由交通部修正之

第九條 本規則自公布日施行

商船船員撫卹章程

中華民國十四年六月十七日公布

第一條 凡充任中華民國商船船員在船因公患病或受傷其必需之醫藥費暨看護費及其痊愈或病故或回歸原籍港口以前該項船員之維持費並回歸原籍港口之旅費與設有死亡該本人之殮葬費等應由船東支給不得向其薪工扣除

第二條 倘所患之疾病所受之損傷不能醫治者則船東所擔承維持該項船員之維持費應自證明不能醫治日起或回歸原籍港口日起以六個月為限

第三條 凡船員患病或受傷為防止傳染或為該船他種便利起見暫行遷出船舶則該項遷移費暨醫藥費看護費以及維持費均照第一條之規定由船東支給

第四條 凡在船舶所供船員尋常疾病或微傷之醫藥等費亦由船東擔任

第五條 凡船員在船因抵拒海盜強盜或其他種暴徒以致受傷或當場致死者該本人應享受正當之撫卹此項撫卹之數目應由管轄之官廳按照案情規定並由船東支給倘有死亡情事則此

項撫卹應支付遺族或依靠贍養之人設無遺族或依靠贍養之人則無須給與撫卹

第六條 凡船員患病或受傷由船員之故意或過失所致或因酗酒癩症顛狂所致或其疾病係屬花柳性質者不適用本章程第一條規定

第七條 凡船東對於船員患病或受傷不屬於第一第四等條之規定者其所
在職死亡之殮葬費等應由該本人薪工扣除歸還船東

第八條 凡船員患病或受傷其費用按照本章程須由船東擔任者則船長之責任應將一切詳細情形連同見證人姓名一併登入該船航程日記但本章程第四條所列之尋常疾病或微傷不適用之

第九條 本章程所稱船員包括船長及船員名冊或水手名冊或水手合同內之各人並學徒及臨時或長僱之引水人又原籍港口係指船員啓航之口岸而言船員可任意選定一處作為本人原籍之口岸總以其旅費不得較運回啓航之口岸相去過遠為限

第十條 本章程如有未盡事宜得由交通部修正之

第十一條 本章程自公布日施行



中華民國二十二年七月初版

(二〇八一三)

商學叢書 中國航業一冊

每冊定價大洋肆角

外埠附加運費隨費

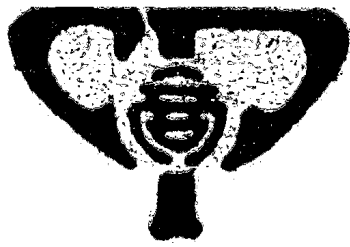
著者 王 洸

發行人 王 雲 五
上海河南路

印刷所 商務印書館
上海河南路

發行所 商務印書館
上海及各埠

版 權 所 有
翻 印 必 究



• 3