

陸養浩主編

第一卷第三期

日本侵漁與制止日本侵漁	李東蓀
共管太平洋漁業芻議	奚淵譯
富國寓於護漁	沈尹玄譯
確立國家航業政策	陸養浩
紀念第一屆航海節特輯	杜月笙等
漁場分述	鄧騰裕
簡要船藝學	楊紹清
戰後的美國航業	池廷熹譯
抗戰期中爲國犧牲的船舶	資料室

上海魚市街

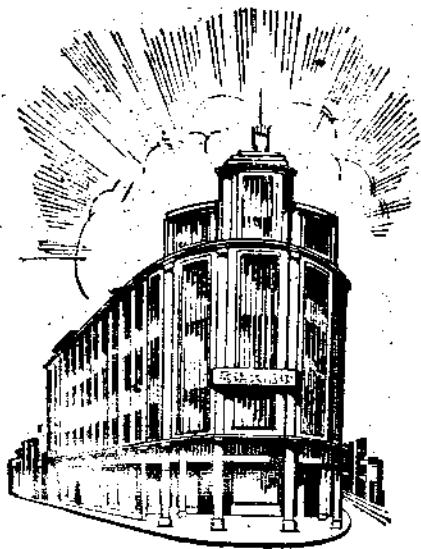
精製機漆 廉價供

代客油漆 稅公司

電話 一五二三〇〇

中法藥房股份有限公司

董事長 趙棟華
 總經理 許曉初
 廠長 周夢白
 副廠長 沈濟川
 主任藥師 吳冠民



上海總店

總管理處

上海北京東路八五一號，自建鋼骨水泥大廈，電話九二三三一……三號轉機各部，會報掛號五六七三。

總製造廠

上海中正西路一一一九號，佔地二十餘畝，設備完美，規模宏大，技術人員均為國內外著名大學畢業，經驗豐富。

分店分廠

本埠設有分店五處，聯號一處，國內外各大埠均設有分店及辦事處，在重慶設有分廠一所，西南區分公司一所。

著名出品

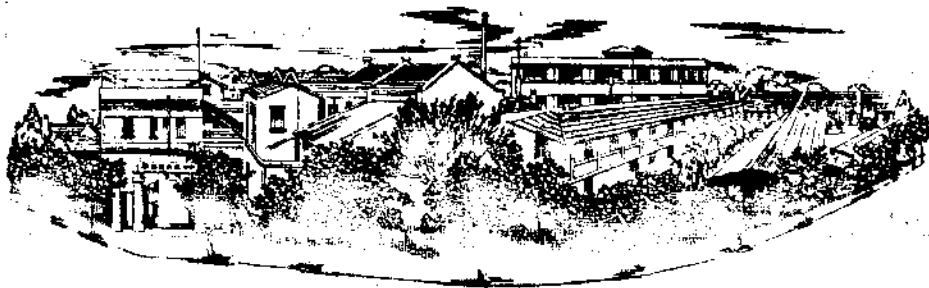
賜爾福多延年益壽粉，艾羅補腦汁，艾羅療肺藥，羅威健身素，九一四藥膏，克敷伏，胃寧，果導，滅痛，蜂窠淨，肅疥，羅威水藥鹽，羅威沙而，及百吉牌各種醫用針藥化學合成製劑，嬰孩兒面，雙獅牌花露水等藥品化粧品不下五百餘種。

創設簡史

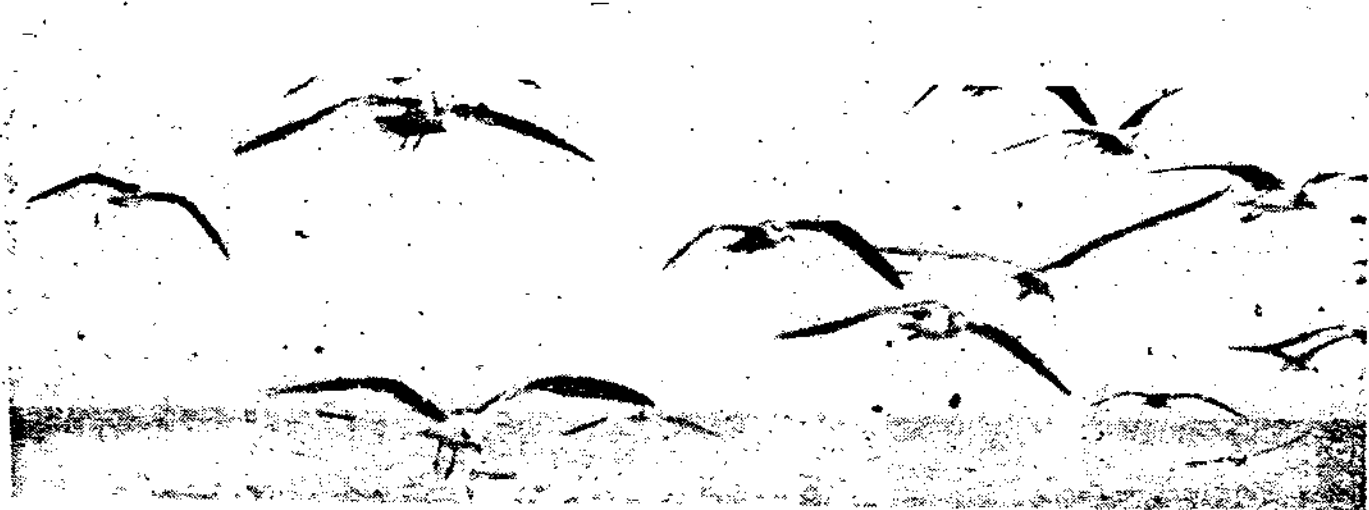
創立於前清光緒十六年，迄今已閱五十餘載，歷史悠久，信用卓著，居全國新藥業之領導地位。

聯繫事業

中法化學製藥廠，中華製藥公司，中法油脂製藥廠，中法血清苗苗廠，及中法化工實驗所，中法生物研究所等。



上海總廠

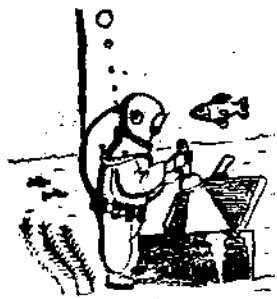


海建 月刊 第一卷 第三期 目次

中華民國三十七年七月十日出版

日本侵漁與制止日本侵漁	李東籟 (一)
共管太平洋漁業芻議	奚淵譯 (五)
富國寓於護漁	沈尹玄譯 (六)
制止日本侵漁有效辦法 (專載)	陸養浩 (八)
確立國家航業政策	陸養浩 (一四)
一年來國外航運及其展望	徐學禹 (一七)
胡時淵 (一七)	
紀念第一屆航海節特輯	(一八)
航海節緣起	(一八)
紀念航海節	葉傳芳 (二〇)
紀念我國第一屆航海節	杜月笙 (一八)
中國航海節感想	李雲良 (二一)
紀念我國第一屆航海節	陳幹青 (一九)
中國航海節的意義	諸家 (二二)
第一屆航海節感言	沈琪 (一九)
復興航業及驗船問題	黃章宗 (二三)
漁場分述	鄧騰裕 (二四)
簡要船藝學 (二)	楊紹清 (三〇)
戰後的美國航業	池廷熹譯 (三三)
抗戰期中爲國犧牲的船舶	資料室 (三六)

<p>本刊每月十日出版 零售每冊法幣十二萬元</p>		<p>預定期刊 首次先預付法幣五十萬元 每期按定價八折優待(掛號或航空郵費另加) 每三個月結算一次 來函請逕寄本刊經理部業務股收</p>													
<p>海建月刊 第一卷 第三期 民國三十七年七月十日出版</p>		<p>主編 陸養浩 發行 中國建設出版社 上海(五)多倫路二號 電話四三一〇</p>													
<p>總分銷處 上海福州路三八四弄 中國圖書雜誌公司 電話九六四五二</p>		<p>印刷者 上海乍浦路四五五號 改造印刷廠 電話四一八六七</p>													
<p>△本刊文字非經允許不得轉載▽</p>															
<p>廣告刊例</p> <table border="1"> <tr> <td>全面</td> <td>一千五百萬元</td> </tr> <tr> <td>二分之一</td> <td>九百萬元</td> </tr> <tr> <td>四分之一</td> <td>五百萬元</td> </tr> <tr> <td>九分之一</td> <td>三百萬元</td> </tr> <tr> <td>裏封面</td> <td>一千八百萬元</td> </tr> <tr> <td>底封面(兩色套印)</td> <td>二千萬元</td> </tr> </table>				全面	一千五百萬元	二分之一	九百萬元	四分之一	五百萬元	九分之一	三百萬元	裏封面	一千八百萬元	底封面(兩色套印)	二千萬元
全面	一千五百萬元														
二分之一	九百萬元														
四分之一	五百萬元														
九分之一	三百萬元														
裏封面	一千八百萬元														
底封面(兩色套印)	二千萬元														



日本侵漁與制止日本侵漁

李東嶽

日本投降，迄今將及三年，和約未訂，其國土仍為盟軍佔領，而其漁船早已縱橫海上，行所無事，寧非怪事？此次日漁輪侵入我漁區，為我海軍捕獲，表面看來，似已加以薄懲，或可斂跡於一時；然而證之漁業物資管理處各漁輪之報告，仍續有發見。若不於此時採取斷然手段，斬釘截鐵，則戰前猖獗情形，不難重演。國人乎！無海洋，即無大陸；無海防，即無國防；不僅損失漁鹽之利而已也！爰草斯文，以告國人，幸垂察焉！

我在申論本文之前，不得不先將日本侵漁歷史，略為敘述，以見其數十年來，處心積慮之深。查日本侵華漁權，初期開始，為排斥我國漁業；受害最烈者，厥為山東漁船。蓋魯省漁船出漁於黃海者，向不分中韓國境，歷史如此，由來已久。甲午戰後，日本雖得控制朝鮮，然名義仍稱韓為獨立國；且國力尚薄，整軍經武，專心於對俄之戰爭，以期爭取大陸之根據地；斯時魯籍漁船尚未受顯著之排斥。殆日俄戰後，在黃渤海之咽喉，繼帝俄而租借旅大，復在中韓交界之安東港海洋島等處，建立漁業根據地。斯時，朝鮮全國，早為日本所統治。於是上述魯省漁船，凡接近韓國沿海，不問其是否侵入韓領，一概追捕沒收，並處船員以「密漁」之罪。至輕者，亦三、四年徒刑，並罰作苦工。（請參閱附誌一）是為日本排斥中國漁業時期。此後，即進入侵略中國漁業階段，其事實，不勝枚舉，茲酌敘一、二例於下：關於華北，自清季旅大租借後，即在該處設立關東州水產試驗場，專司調查試驗，以黃渤海為出漁目的地。民三佔據青島，由軍部制定水產組合規則，給予津貼，招置日人到青捕魚；並由日商中正等，在小港附近設置魚市場及金融組合。所有不容於本國之拖網漁輪，大都集中於黃渤海濞捕。民二十年，我政府取締令下，（按即筆者當時在實業部

會同財政部承辦禁止百噸以下輪船行駛國際間及不得以中國港灣為根據地請參閱附誌二）一時恐慌，準備結束。其後萬寶山案發，暫緩實行，重復猖獗。關於華中，江浙有最優良之漁場，上海為漁產集散中心地。民十七年，由長崎海產株式會社到滬活動，同時橫濱水族館亦來上海從事華中區侵漁計劃；成隊日漁輪，由海軍保護之下，在臨洪口，揚子口一帶漁場侵捕。民十九年，日漁輪進入上海港者竟達一百七十二次之多，可以想見當時跋扈狀況。民國二十年，中國開始取締，稍為斂跡；然九一八後，依然恢復舊觀。關於華南，台灣實為侵略閩粵漁業之大本營。當時，香港除中國人外，不許任何國人捕魚。一九二五年，中英經濟絕交，港政府感於糧食缺乏，日領乘此機會，以供給食糧為條件，取得香港機船漁業權，創立南華漁業公司；又在澳門，設立富美漁業公司。同時港粵兩地，漁業組織林立，如亞細亞漁業會社，濱田漁業商會，於是北自福建，南迄西沙羣島，日本漁船遍海皆是矣。

迄於抗戰軍興，沿海各省盡陷敵手，我國公私經營之漁輪，掠奪殆盡，成立其所謂華中水產公司等。簡言之，在此時期，中國漁業已不復存在，東亞漁權全入日人掌握中。以上為日本侵我漁權之簡史。讀斯文者，當知日人四十年來對我漁業如何用心，贊我國如何受盡蹂躪，已可瞭然。勝利以後，首先覺悟過去受日人侵漁之酷而謀對付之者，厥為美國。美國於一九四五年九月二十八日，頒布下列之宣言：

『美國保護海洋漁業：日本在十年前左右，摧毀阿拉司加之 Bristol Bay 之鮭魚、比目魚及其他漁業。如何應付？自當時起，即成爲一問題。日本所持之理由，在任何國家三英哩之外，有自由捕魚之權。但英屬

哥倫比亞與阿拉司加十分之九之比目魚，均在三哩之外；為商業上便利起見，加拿大與美國將裝置比目魚罐頭廠，常常移動，往往在離岸三哩之外。政府當局與漁業代表，對於此事，頗為思索。如某一國，沿岸有極大之海洋，而其管理權，不出三哩之外。英語國家、德國、日本等雖維護「三哩政策」，但非為萬國公法所規定，亦非永久宜遵者，其他各國完全不承認之。保護與發展太平洋沿岸之漁業人士，及加拿大美國兩國所組織之委員會，懇請兩國政府，適當處理此事，以致雙方滿意。杜魯門總統在九月廿八日頒一宣言，聲明美國所採取之政策，并復加拿大加入合作。其要點述之如左：

(一) 美國為統制及管理漁業起見，將設立捕魚帶，完全由美國漁夫發展。

(二) 美國願與任何國家共同設立捕魚區，由兩國之漁夫整頓及管理。

(三) 美國承認任何國家有採取同樣措施之權。

(四) 與航海無抵觸。

該宣言並未放棄「三哩政策」之規定，但限制合法之界域。

海洋漁業，大半均在沿岸，多數人民，依之生活。漁夫及國家所獲之利，相當驚人。海洋乃人類食物儲藏室，用之不盡，如管理及保護不適當，逐漸減少。杜魯門總統之宣言，係保護海洋水產之最好政策。

此實為我國漁業昭蘇之大好機會。蓋三海滙領海極小，所產魚類無幾，(已在誌二內詳述)故在接近領海外之公海所在國家，如無專用漁區之規定，或雖不專用，而無控制斯等海面之權，則弱小國家之漁業，實無立足之餘地。同時東京盟總以戰敗後之日本糧食奇缺，擬令日人赴海覓食，美國乃有向我建議准許日人在我沿海捕魚之議。筆者於此時，既感欲保全中國沿岸領海外之漁區，有追蹤美國辦法之必要，又感日人甘言媚誘總部，以求死灰復燃之可畏，乃急電農林部，(參閱附誌三)請求迅速公佈中國甲乙兩種漁區。不幸遲延兩載，未見實現。而東京盟總亦以茲事體大，中國受損堪虞，乃於一九四六年一月廿二日公布日本人捕魚區域，而將中國沿海未予列入。此項辦法公佈後，日政府即要求盟總以防止日船越界為由，

擬自行派遣監視船，出海巡視，經我國反對，未准所請。惟此事有兩種看法：(一)監視船當然備有武裝，明為監視，實即指導保護；在戰敗日本和約未簽，其國土仍在盟軍佔領期內之今日，當然不能輕易允許。(二)未曾允派監視船，而其漁船在海上違反盟總命令，越界捕魚，日本政府可派為日船私自行動，政府不能負責；然而究其要點，監視船非派不可，而派遣監視船，應由中國為之。可惜我國對此，僅做了一半文章，致有今日大羣日漁船結隊來侵之事。

此次我海軍在沙尾山發見日漁輪，除逃走擊沉外，俘得雲仙丸一艘，現行犯二十五名。又溫州海面，亦俘得日漁輪二艘。同時台灣海峽福州附近海面，亦時有發見，事態嚴重，已非二年前之情況可比，漸步入民十七年左右狀態。若不積極整頓，則過去民二十年情形，不難立至。我們要求政府，立即為下列之種種措施：(一)仿照美國立即公布我領海外之專用漁區。(二)配置監視船。(三)公布懲辦侵漁法令。

關於第一項，最為重要。漁區一經劃定，公告各國咸知。因今日應付日本，雖有東京盟總公布之日本人捕魚區域為準；然既為盟總所公布，盟總即隨時可以變更或撤消之。我為獨立自主之國，依美總統之宣言，我有自行劃定公布之權。且將來與我漁業上發生糾紛者，日本以外，尚可能有其他國家。故此項劃定，接近領海以外之漁區，實為今日不可少、且不可緩之急要措施。

關於第二項法令，縱然公布，而無監督執行之船，則法令等於虛有。不觀今日盟總，曾亦規定日本漁船，不得進入我國附近海面中，而事實則適得其反。將來時期一久，又造成外交上所謂既成事實、或既得權，故欲第一項辦法行之有效，非有第二項辦法同時施行不可。

關於第三項，現在侵漁處罰，尚無明文規定，致我海上巡邏之船隻，遇此場合，即不敢專擅而必需請示。查去年底，農林部召集漁業法規修改委員會時，筆者即提是案。上月農林部將提出該修正案於行政院時，亦來徵詢下走。筆者即擬具下列之條文，向部建議，將來希望於立法院順利通過：『一、中華民國沿海港灣島嶼，除軍港等另有規定外，專供本國漁船為出漁根據地。二、非中華民國國籍之漁船，不論任何情由，概不得駛入中華民國領海線以內，違者，沒收其漁船，並處該船員以侵漁之罪。三、

非中華民國國籍之漁船，或因機器故障，失去航行自由，漂入中華民國領海以內者，除乘船船員得依照國際海難條例酌予援助外，其漁船仍予沒收。四、接近中華民國領海之漁場，已經中華民國政府公告劃定漁區之海面，除訂有共同入海協定之國家，得依協定辦理外，其他國家漁船駛入該區域內者，準用前二條之規定。前項規定，不適用於一般商船之航行。然照現在情況，時機已極切迫，通過尚需時日。筆者之意，應由農林部先以部令公布懲罰侵漁暫行條例，一面呈報行政院備案，至將來漁法公布時為止；再從法律之規定，方可配合時間，發揮效力。筆者認爲此項措施，並非壓迫戰敗國家，更非與日本清算山東舊賬，乃係獨立國家應有之權利。筆者草此文將竣時，友人來告，謂五月下旬，我海軍在基隆外北西方向，發現日本漁輪十只；即一面監視，一面向中央請示。結果，指令扣留留證，並予驅逐而已。事態之所以演變到此地步者，即因未有侵漁懲罰法令公布，可資遵循所致。否則，依法執行，何必請示，更何需指不平等條約取消，治外法權收回之今日，純屬內政事件；我國政府執行本國法令，在海、在陸，初無二致。既可下令驅逐，即可執行逮捕。若夫扣留留證，無非爲交涉抗議之準備；試問執行本國禁令，何需向人交涉抗議？且今日與我交涉之對手何人，我預備向何人抗議？故此種辦法，筆者認爲仍以戰前次殖民地自居，實爲有損國格之舉動。回憶民國二十年，筆者向暴日交涉侵漁，當時爲不平等條約所重重束縛，暴日之凶殘萬丈，威嚇壓迫，無理可喻，其艱苦困難有非言語所可形容者。苦悶極時，常以披枷帶鎖、手足加械之囚犯自居，與兇暴之獄卒搏鬥相喻，聊以解嘲。然卒令其俯首就範，僅要求安東除外而止。今昔情勢不同，甚望政府勿畏難，勿以善小而不爲，爲我國海權，爲我國漁業，奠定百年之計。全國人民，企予望之！

(附誌一) 民國紀元前二年，即日韓實行合併之年，筆者乘校中實習船隻應丸，抵朝鮮西海岸木浦時，見我國漁船被押沒於該處者約數百艘，且日有增加；並於口外黑山島，設置瞭望台，專事偵查中國漁船之用。日本當局且告筆者，諷指中國漁船爲有組織之行動，並聲明今日韓土易主，斷不容許此等非法行動，繼續存在云云。筆者當時急草黃海漁

業報告書，送東京使館；時汪大燮公使，刊印數百份，分寄清庭及山東省大吏。次年秋，山東巡撫孫葆琦電約赴魯，辦理是案；適武昌首義，未及成行。

(附誌二) 爲提議事，查江浙附近海面，時有日本漁船，往來捕魚，並以上海爲魚船停泊及漁獲物銷售之地。迭准浙江省政府咨商，並據漁業團體呈請設法制止。職部以爲日本大批漁船在我國海面肆行捕魚，我國漁民，雖與競爭，影響漁業，固不爲小；而該漁船停泊上海，儼然以我國領土爲其漁港，侵害主權，關係尤大。前據上海市商會電請前工商部設法救濟，經職部關係部會商辦法。當時議決以規定領海一案，前奉國府密令，俟大局定後再議，現大局已定，應繼續前案進行，會同呈請鈞院核辦在案。惟以漁船捕魚，遠在領海以外。若爲防止外船侵漁，僅持劃定領海，仍屬無濟於事。因領海界綫，學說不一，而普通均以國境最外島嶼低潮水推出三海里爲準；在此近岸範圍內，魚類極少，吾國舊式漁船，遠在四五十海里至數百海里捕魚，亦即任何國船可以入海之處。故必顧全到領海附近我國漁船常到之公海，方可收效。又財部爲防止走私起見，曾經呈准鈞院，禁止百噸以下之船，航行吾國口岸與外洋之間；前項日本漁船，均在禁止之列。雖經日使館請求除外，財政部尙未允准。設此種禁令，行之有效，日本現泊上海之魚船，均在百噸以下，仍可藉令退出。惟查日本長崎門司尙有英武拖網漁船六百噸至三百噸左右，將來難保不此去彼來。若僅持關章，實不足以防止於永久。茲爲根本解決此案，計擬具辦法二端：

(一) 由外交部向日使館嚴重抗議，根據中日並未締結漁業條約，案照國際通例，日本漁船不得以中國領海港爲漁業根據地。已來各漁輪，應即限期退出國境。

(說明) 查通商航海，雖爲國際間普通之例，而尙須訂立專約。至漁業一項，則與內河航行，內地設廠等，實爲強國壓迫弱國之不平等條約。從前日韓會訂有此約，允許漁船自由出入朝鮮口岸。今中日兩國對於漁業一項，並未訂約。是日日本漁船，不問其是否在中國領海侵漁，絕對無駛入中國口岸之權；更無以我國領港爲根據地之權。又日本漁船在俄領沿海州及英租借時之威海衛，亦曾經俄英兩國允許停泊，但均係訂有

租約，領有執照。而日俄因沿海州漁泊，現在發生重大糾紛，今江浙海面之日本漁船，出入上海港，並無上項協約關係，對日使館抗議，至爲充實。且查各國保護本國漁業，均採消極方法。領海界限，既屬無效，故均以拒絕外國漁船登岸，使其無從補充給養，無處避風，若駛回本國，則經濟時間，兩不合算，陷於事實上不可能而止。此爲防止日船侵漁之根本辦法也。

(二)由財政部嚴飭海關，此後凡非正式商船確從外國口岸運來之鹽鮮魚類而無提單足資證明者，不得視爲商品，一概禁止報關起岸。

(說明)查兩國通商，甲國物品輸入乙國，當然由正式商船運送。在甲國有出口商號，乙國有收受商號，並有提單，方可持向海關報稅提貨，乃屬一定手續；魚類亦商品之一，不能例外。如我國海關對於入口鹽鮮魚類，非有提單證明者，不許起岸，則來路不明之魚，自無從混入，而漁船亦不能冒充商船。此亦防止日船侵漁之根本辦法也。

以上二端，如果施行，則江浙海面及上海停泊之日本漁船，均可退去。其他如閩粵遼諸口岸侵魚日船，皆可隨時查明，一律辦理，以保主權而維漁業。是否有當？謹請公決！

當經決議通過，由實業、財政、海軍三部辦理。自此規定以後，日本在我沿海侵漁之船，束手無策，預備歸國。當時日仗強硬交涉，感佩政府。若非萬寶山案發動，則五月三十日暫緩實行之電，亦決不發出。

(附誌三) 南京農林部部長助鑿：閱四月二十日新聞報，東京十九日中央電，麥帥總建議日在我國沿海捕魚(原文詳報不敘)云云。查自美國公布太平洋沿岸領海外設置捕魚帶，並由特魯曼總統宣言，說明其旨趣後，世界漁權問題，爲之一新。(原文存部不敘)大部爲慎重計，曾邀漁業同志，在滬集議，東瀛悉列末席，參與討論。當時製有議案，想蒙鑒及。此次麥帥總建議我政府，考慮可否允准日人在我國海岸外捕魚一節，足見尊重我國海權。惟「中國海岸外」五字標準如何？電文簡略，未悉其詳。現在我駐日特派員已會同麥帥總建議天然資源組負責人來華商討，當然有具體之計劃。就東瀛窺測總部之意，不外因我國沿海漁場廣大，魚產豐富，中國人民技術資本，均見落後，貨棄於海，殊爲可惜。若許日人前往採捕，則於中國無損，而足以解救日本食物匱乏

之急。就人道立場，目前日本實情而言，理或固然。第我國此等漁場，現時所以荒廢者，即係二十餘年來，日寇數千漁艇，自南至北，縱橫侵漁摧殘之結果；否則南至南洋，北達朝鮮，向均有我漁船之帆影也。東瀛老而多病，雅不願對國家漁政，妄參末議。惟此舉關係我國漁業百年大計之海權，不容默爾而息，用敢貢其愚見，以備芻採。爲今之計，似當仿美國先例，於領海外規定捕魚帶，分甲乙二種。甲種專供國人入漁；乙種容許國際參加，並參照歷年蘇俄在沿海州漁場，按季競租於日人之法，嚴訂規則，許日人在確證條件下，貸給入漁權，庶幾本國漁民專捕漁場得有保障；國家海權勿受侵窺。以與麥帥總部救濟日人食物匱乏之慈願，同行而無損。否則日人狼野心成，雖云在吾國海岸外捕漁，勢必得寸進尺，侵展無已。戰前太平洋沿岸之鮭漁業，受其蹂躪，當時美政府亦窮於應付，可爲殷鑒。綜上情由，爲特電請大部迅速咨請外交部從長商討，並邀現在回國之劉特派員增華出席說明接洽經過；一面並邀總部派同來華之天然資源組負責人費爾得共同研究劃區上技術諸問題；期於無憾。事關全國漁業百年大計，務請鈞部主持維護，實深公感。

在維護國家漁權的主題之下，李東蔭先生這篇文章是值得我們向讀者諸君極力推崇的。爲了要求中國漁業的健全和發展，李先生曾經貢獻過極多精力；不僅如此，在中國漁業以至整個海軍建設方面，李先生對學理上的深堪研究，及其豐富的實際經驗，都是令人欽服。因此，這一份意見，實在是應當重視的。

連李先生的大作在內，我們把四篇有關「漁權」的文章，合成特輯。這些文章雖非專就我國爲立論對象，但於確保國家漁權與維護人民利益之主旨則一。本刊主編陸榮浩先生一文，曾載上海大公報，併此申明。

大瀛將傾，每增「牆倒屋倒」之感。我國漁民和漁業前途的危險，在裏裏外外許多因素的作用之中，偶一涉念，不寒而慄。在不同的威脅之中，我們確認漁權如遭破壞，則一切技術上的改善，根本無從談起。作爲一個漁業從業員，作爲一個中國人，爲了漁民生存以及漁業的健全和發展，堅持漁權，以及覓取所以確保漁權的奮鬥道路，顯爲今後努力的最重要目標。我們更希望：全國人士，一致警惕，爲這一國權運動予以有力的支持。

這算是「漁權特輯」的一個「緣起」罷！

(編輯室)

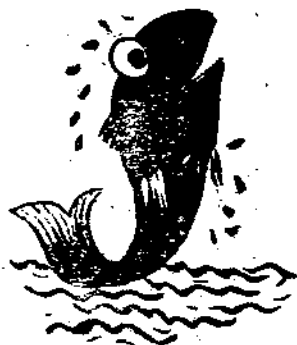
共管太平洋漁業芻議

奚淵譯

自從杜魯門總統發表保護漁業宣言以後，各國的反響頗多，都可以作我們研究漁業之參考，甚至可以作漁政設施之參考。爰對各項外國漁業雜誌上所刊載之有關文字，均予譯出發表。近自加拿大 ROLPH BREMER 主編之 COMMERCIAL FISHERMEN'S WEEKLY 第十二卷第二十九號所載一文，先予譯出，以後陸續發見，陸續譯出。

謀求世界未來之和平，聯合美國制定遠洋漁業，俾坎美各保有明確的權益與合法的實力，正其時矣。此為八月二十八日新威敏斯特州議員湯·賴德 TOM RIED 于下院向政府提出之口頭緊急呼籲。渠稱：試一揭開太平洋聯營漁業之歷史，坎拿大遠洋漁業之權益，與美國遠洋漁業之權益聯合，較與大不列顛聯合，更為密切。坎拿大所依存的保護漁業制度，當從領土着手，否則將與其他國家，陷於嚴重糾紛中。

美國之支援 杜魯門總統宣言建立護漁地帶，並邀約其他國家共護共管公海漁業。基於此有力論調之實現，賴德君力陳：坎拿大方面應如墨西哥之所作者，迅即作同樣宣告，聯合美國，推進遠洋漁業政策。某偏袒是項措施之有力分子，確認坎拿大應取得美國之襄贊與協力，其任何護漁政策，對於保障坎拿大寶貴而未遭摧殘的遠洋漁業之開發，誠乃適切而必要。賴德君主張坎蘇美各遣代表組織一北太平洋漁業協會，以喚起對蘇



業協會，以喚起對蘇

聯北太平洋漁權之注視。

蘇聯之漁權 賴德君對蘇聯之情勢，謂：日本過去統轄的太平洋漁區，蘇聯究應獲取何部，猶未十分確定。堪察加附近漁權及漁區之泰半，蘇聯悉從日本收回，該項漁權，就吾人所知，係一九一一年日俄戰爭後，為日本奪去者。

近頃，適自莫斯科傳來消息，蘇聯已分別設置二漁業部，一部掌管黑海及裏海漁區，另一部掌管北太平洋漁區。當蘇聯從事漁場全副裝備暨日本大型船隻又駛進全世界海域之前夕，坎拿大應向全世界宣告，聯合美國保持在英屬哥倫比亞及阿拉斯加外海，二國合法的撈捕權及保護權。

戰爭之防止 由於為坎美二國互相協訂的保護政策所強化的比目魚鮭魚護境之大部消失一事實，暨其他不願護漁權的國家急欲染指北太平洋漁業一事實，賴德君於提供一為各國所預料的公開發見之際，宣稱：在合法取得的漁權前，在明確劃定的漁區中侵漁，余確信乃牽強的事體，吾人將作何呼籲耶！

賴德君繼稱：坎美對此種行動之有效方案，厥唯保障和平、防止戰爭一途。若捨此途徑，則當其他國家蓄意派遣漁船至上述海面出漁之際，

無護漁規章而欲擄去其漁船，勢必遭受絕大困難。蘇美坎三國北太平洋之潛勢力，應維持一均衡狀態，蓋新式機輪漁撈法將影響三國在北太平洋領海之漁業，而在北太平洋發現的鮭魚，已繁殖於由蘇聯、阿拉斯加、不列顛哥倫比亞、華盛頓及歐利根內陸流入北太平洋之諸河流中。

共同管制 在坎、美建立關於坎美外海漁業保護規章及方案之協訂後，兩國政府，以建立一從事一切評鑑以為各種規章依據的國際協會之遠大目的。集注於謀求今日有用於三國的、全部有系統的情報之交換，更應會同作進一步的措施。

例如：坎美共管的國際比目魚鮭魚協會，置吾人於一境地，俾對包括全部北太平洋漁業的廣大海域，能作有價值的分配。

依據近頃宣言，坎拿大首先聯合美國成一陣線；其次，更進一步，會同美國邀約蘇聯作友誼磋商，並徵求其他願與吾人共同護漁的國家，同意於三國擁有特別漁權的北太平洋漁業之發展，此乃坎拿大領導全世界漁業之時機。

希喀特峽 坎拿大往時容納其他國家以保護自身漁權，未免太屬牽強，賴德對此，予以指責。坎拿大在哥倫比亞河應獲得之漁權，當坎美一八四五年訂約時，由於疏忽，完全損失。希喀特峽 HECAETE STRAITS 確屬坎拿大水域，而其統治權，坎從未進而強化之。杜魯門宣言中，應使坎拿大得一固定立場之概念。

坎拿大方面，應採取保障其本國漁權之措施，勿再躊躇延誤。此項措施，自今迅予採行，庶不過晚。

一九四八，六，二二，于漁業銀團研究部



富國寓於護漁

加拿大國際漁業協會主席 Edward W. Allen 著 沈尹玄譯

杜魯門總統九月廿八日宣言，公佈一統制並保護美國及其他國家沿海漁業之積極政策，太平洋沿岸律師及從事國際法的律師，對之均殊感興趣。此其背景，或肇始於大約十年前發生於太平洋海岸之某次戰役，當時要求加拿大政府對該國海洋漁業之對象，並採行一固定的政策，俾能與實際及國際法之合理解釋相符合。

將因被侵佔而陷入殺伐中。官方對此事態，引起嚴重注視；而加拿大少數官員對加國沿海漁業之保護，尚視為國際上二次要事體。

上，砲彈觀念亦成合理化矣。「三哩規定」之來源及其倡導 企圖將水面減至最小限度，俾漁船受到排擠，並使商輪軍艦受到僅能沿海行駛之限制，此乃英國之態度。美國首先同意此項方案，蓋鑒於英國新式漁民樂於常到毗連加拿大與紐芬蘭水域出漁的這一事實。厥後，大西洋沿海漁權，由共同條款與裁判而確定，但各國堅持該規定之根據，則未予審議。所謂「三哩規定」，其來源與倡導，是否由於「存在於人類思維的機智中之神權所演化出來的正義、人道、忠直」，如魏德認為係華氏所論者，實為難於確定的事。反之，或係由於各國強大海軍實力在領海權上極端衝突所致。

默契局面 過去加政府經常實行所謂「三哩規定」——各國僅保有其沿海三哩以內之帶形水域——以解決一切統治權上的問題。正像當時國外關於此項規定之施行一樣，若強欲置其起源與歷史於不問，而應用如是草率之尺碼，唯在走私與戰爭打破了一種默契局面時。

重疊漁區 某幾項最有價值的沿海漁業，如比目漁業、鮭漁業，雖擴展至沿海三哩以外，但濫漁無已，勢必衰竭，這是無須舉證而能明白的事實。加、美兩國指出：此等漁業，有賴於正當護漁方案以重疊之、維護之。就太平洋比目魚言，幾乎十分之九係在大陸棚而從未在沿海三哩以外捕撈。故護漁之實施，當藉重於美、加協約所產生的國際漁業協會之聯合的權力。

兩個觀點 近十年來，關於「三哩規定」的論著頗多，歸納言之，約分與當局或即或離的兩個分歧的觀點：其一、認為該規定實為國際法上不可更動的準則，僅可以萬國協約作解釋；設萬國協約未克成立，各國則將坐以聽任其他國家侵入其領海而摧毀其沿海漁業。其二、認為（一）該規定從未有任何特別神聖之事。（二）該（規定的）觀念，並非訂定國際法之準則，更非某些慎重採用的——但，亦有某些甚至某大多數國家並未採用的——某種政策之準則；某些首先祖護該規定的國家，甚或自動

日本侵犯阿拉斯加鮭漁業之際，美國最有價值的漁業殆全被摧毀，其國土且亦

革絡修之開端 關於領海界限與區域，國際法之含義不十分明晰。至其在近代法律上的演進，則肇端於十七世紀初期之葛果·革絡修氏。作為著名學者的革絡修，是荷蘭漁權之富於攻擊精神之辯護人。荷蘭人對於海疆的兩大企圖：（一）從事英格蘭及蘇格蘭遠海之鮭漁業；（二）鼓勵荷蘭海上運輸事業，革氏完全同意；因之，革氏成為海權自由主義之唯一闡揚者。另一荷蘭人平扣學克，近頃倡導所謂「砲彈主義」，主張一個國家，在足夠而且恰恰足够自岸上用加農砲防禦的海域上，可賦予最高的統治權。在司徒智時代的英格蘭，雖反對荷蘭人之論調，但厥後當其獲得領海權時，亦積極擁護「三哩限度」；在加農砲射程不超過上述距離之認定

之準則；某些首先祖護該規定的國家，甚或自動



放棄之。(三)該規定縱令被視為過於或可附於疆界之劃定，但仍不能制出一地理學上的合用尺度，尤其在沿海漁業讓漁權之制定上，支持欲用以劃定國界的三哩限度，與遠洋充分擴展，不無矛盾。

宣言含義 最近公開的意見，美總統及現任國務卿已行採納。總統宣言中，指明美國之目的係在：(一)建立一地帶，試行漁業管理，在毗連美海岸之公海水面上，竭力保障美國漁民自行開展的漁業(宣言並未限定該地帶至大陸棚之範圍)；此事除已與加拿大聯合發展外，實際上對所有美國自加里福尼亞至阿拉斯加之沿海漁業，尚為適用。(二)聯合其他國家建立同樣地帶，由其漁民與美國漁民共同發展；此事除第一項所提及之漁業外，適用於從加里福尼亞至阿拉斯加之全部漁業。其他國家國民與吾人共同發展任何太平洋沿海漁業，不如加拿大人民足資信任，在聯合漁業之管制上，加、美應竭力合作。(三)承認其他做與美國漁業的國家之漁權。(四)勿影響航海權。

官方態度 在杜魯門宣言之執行令中，總統將其行使職責，身予國務卿及內務部長；各大員如何立予措施，並應作何提案，尚待公佈。少數僚屬，存有一種心情，以為國務院對他們近頃提示之漁業方面的事務，並不同意於總統宣言。因種種理由，促使國務卿致力於一尚未成為定案的新機構，使能如赫爾所作者，在一高度基準上，以訂定漁場之區劃，並指派若干官員，使其不特能與宣言之精神相契合，且有能迅予應用宣言原則之背景與才能。

新觀念 曩昔對於欠缺全體觀念的不健全的國際政策，其行政上的堅持力，並未從此種政策之重予審核，以及並未從聯合欲任意支配的國家(此等國家拒絕承認根本錯誤的政策)形成一體，以禁絕其異議；鼓勵隨意損害世界上最偉大的天然食品來源之一——海中魚類——的政策，尤屬不智，且亦反常。惟對此事象的忽視，已局部減除；沿海漁業之不振，乃近日證實的事；而沿海漁業之保護，亦純係現代的觀念。

禁絕舊日之爭端，要求美國領海水面之廣大員，就美國說，或可認為正當。國際法原則，業已根深蒂固，但當其被認為係由戰爭之急變，而確定將成爲此種事態之時，美政府決意廢棄之。飢餓的世界，迫切需要大宗食品供應，蓋亦無待於言者。

有若何新義。實際上「三哩規定」確亦難於決定美國或任何國家之所統轄者。然亦有許多例外與斟酌之處。甚至無論在任何特殊時機，在對英帝國呈現有利益局面之前提下，凡對此一已被濫釋的規定提出異議之際，英國已妥為卸責矣。

總之：總統宣言已在實際上指明美國海岸的本國漁民，早經專利開發，其讓漁權已息意攸關於其本國之財力。如是，其應施統轄之距離，須加及慮；肩負此巨艱的責任，當不遺餘力。國際法若得一長足的、且為聯合國約法所企劃的進展，始克適於施行。

物讀之感代時着滋洋

中 建 刊 月 半

研究 理論
檢 討 生 活
報 導 工 作
提 供 經 驗
第 三 期 卷
業 已 出 版
· 售 · 四 萬 元 ·

版 出 日 六 十 日 一 逢 每 刊 本

行 發 社 建 中

制止日本侵漁

抗戰八年，勝利三載，戰猶未復，戰損未償，和約未訂，戰敗國的日本又在我領海侵漁了！侵漁的事實在兩年前早就發現，國人在兩年前早就呼籲；以後不斷有發現，不斷在呼籲；可是，政府到現在還沒有有效的對策。說來真可憐！我國家在這一世紀，長期陷在被侵略中，戰前只有受束縛的種種不平等條約，那有完密的保護國家海權漁權的法律。抗戰勝利了，一切不平等條約廢除了，政府慶幸束縛的解脫，却疏忽了此後對於從慘重犧牲獲得的獨立自主國家權利的維護，所以無怪戰敗國敢在我領海侵漁。侵漁的漁輪和現行人犯逮捕了，沒有專法援引，立予懲處，農林、外交、內政、海軍各部忙着會商懲處辦法，好像是一件極複雜而極難處理的外交案件。這由於不瞭解日本侵漁問題和獨立自主國家的權能運用。如果認清了問題癥結，運用國家權能，制止日本侵漁，是有有效辦法的。

一

研討日本侵漁問題，應從中日過去的漁業史實中，先求得問題的重心，再尋覓解決的途徑和辦法。先述史實：

世界新漁業導源於公元一八八二年，英國的發明拖網漁輪，迄今不足七十年。這一時期是日帝國主義由滋長、繁榮而至萎折；枝幹萎折了，根柢又得到意外的滋潤，重有萌發新芽的可能。中國是在忍受長期的國際侵略，由於抗戰的勝利而獲得解放，由於戰時盟邦的扶植奮敵而重感威脅。日本侵漁史實，就隨着這時代的演化而演變。

中國新漁業的開始，比英國的發明落後十

六年。清季光緒三十年（一九〇四）南通張季直先生條陳商部奏准設立漁業公司，二十一年江浙漁業公司成立，收買德人以膠州灣為根據地，在黃海侵漁的漁輪，更名「福海」，由國人經營，開發國家漁業，制止外人侵漁。中國新漁業的發軔，也有制止外人侵漁的一部份原因所促成的。當時福海出漁，只雇用較有經驗的膠州水手四名和商輪駕駛員，作業的人缺乏漁業技能，使作業區域、季節都受到限制，業務虧折。張氏利用漁會收入，抵補出漁損失，免使新事業中斷。福海漁輪連續經過多年的技術改進，漁撈成績漸見良好，引起國人從事漁業的興趣。民國三年（一九一四）又有浙海漁業公司「府浙」漁輪的繼起。後來為了歐戰爆發，煤價昂貴，漁撈收益抵不上浩大的開支，漁輪出售改為商輪。到民國八年（一九一九）浙海漁業公司復活，在國內訂造「富浙」「裕新」漁輪。十年又在國外向美國購入淺水兵船一艘，改為「富海」漁輪。從此中國漁輪的出漁成績有進步，有利潤，漁業漸漸展開。十一年、十二年、十四年、十五年、十六年、十九年都有新的漁業公司創立和一艘或二、三艘新的漁輪出現。到二十年，特許漁業登記的拖網漁輪：上海八艘、青島八艘、煙台六十六艘、寧波一艘、遼甯三艘，共計八十六艘。二十一年，天津增二艘，青島增十四艘。二十二年，青島增六艘，上海增二艘。二十三年，煙台增六十五艘，威海衛增二艘，上海增一艘。中國拖網漁輪截至二十三年（一九一四）共有一百七十八艘。新式漁輪除拖網漁輪外，還有手操網漁輪。手操網漁輪係日本參照中國舊式對船漁法而改造設計的，成功於民國九年（一九二〇）。中國採用手操網漁輪，濫觴於汕頭的海豐漁業公司。該公司為了時局關係，不久就停業。繼起採用者上海海利漁輪局，民國十四年，向日本長崎購入手操網漁輪一對，十五年又購入一對。十八年四月，浙江省立水產學校向大中華造船廠訂造鐵殼手操網漁輪一對，出漁的成績很好。到二十年，特許漁業登記的手操網漁輪：上海六艘、定海二艘、福建十艘、青島七艘，共二十五艘。二十一年，天津增二艘。二十二年，上海增六艘，廈門增二艘。二十三年，上海增十三艘，天津增二艘。中國手操網漁輪截至二十三年共有五十艘。中國新漁業的發動，時期並不過遲，可是進展得很慢。拖網漁輪於民國紀元前八年開始，到民國八年以後漸漸展開，到二十年纔形成

有效辦法

陸養漁

國家有規模的產業之一。手操網漁輪日本發明在民國九年，介紹到中國，相開不過幾年，到漁輪增多成爲規模的產業，也在二十年；中國新式漁業的建定期可說是在民國二十年。漁輪是漁撈的工具，有漁場，漁輪纔能捕魚。適宜漁輪採捕的漁場，稱「陸棚漁場」，即自海洋低潮綫至二百公尺等深綫之水域。全世界陸棚漁場的面積估計有三百八十四萬方哩，中國陸棚漁場面積：東海、黃海、渤海估計有二十六萬方哩；南海及東京灣十二萬方哩。就民國二十三年的統計，中國有新式漁輪二百二十八艘，漁場足以容納，漁輪數字還可以大大的增加。中國是有優越漁業環境的國家，發展漁業有各種天然有利的條件。

日本新式漁業開始於明治三十八年。公元一九〇五年，和中國同時並起，不過日本經過短短三年的努力，到明治四十一年已成事業化。長崎縣倉場富三郎由英國購入鋼殼漁輪「深口丸」，總噸數一六九噸，同年日本就能自造漁輪，神戶市田村市郎在大阪鐵工場建造一九噸「第一丸」漁輪。拖網漁輪利用機器動力，拖引一種「底曳網」於海底，撈捕游泳或蟄伏於海洋中之魚類。所以漁獲量是大的，不過濫施酷漁，過分摧殘魚卵，減少次年魚量，並妨害沿海近海漁業。日本拖網漁業一開始，就遭受大日本水產會和各地分會的反對，貴衆兩議院接有禁止拖網漁業的請願案，明治四十二年，又有一輪船拖網漁業排斥聯合會「的組織，反對益烈。結果，農商務省於同年四月六日發布第一百三十四號告示，設置禁止區域。即在沿海劃定區域，不准拖網漁輪入內捕魚。日本政府爲保護沿海漁業，劃區限制拖網漁區，對漁輪還是支付獎勵金以獎勵建造的，所以漁輪仍然年在增加，大正元年（一九一二年）有漁輪一百三十九艘。日政府於是年八月發布第二十七號告示，再事擴張

禁止區域。大正三年九月一日，農商務省發布二百六十九號告示，再擴大禁區，捕魚區域不得在「東經一百三十度以東，朝鮮沿岸禁止區域以內」的限制。大正六年（一九一七）修正取締規則，規定船數爲七十隻；新造船須在二百噸以上，速率十一哩，續航力二千哩以上。日政府希望漁輪有遠離本國海的性能，在本國海外捕魚。大正十三年又加修正，對內地及黃、渤、東各海以外之海面，不適用七十隻之限定。日本於大正九年發明手操網船漁法，成績優良，大正十年以後，船數增加甚速，不數年就到達五百對漁輪之數。日本陸棚漁場不過十二萬方哩，絕對容納不了這許多漁輪作業的。

三

從上面的中日漁業發展史實，很容易說明日本對中國侵漁的一切。漁輪捕魚，效率大；減少魚類蕃殖；濫施酷漁，妨害舊式漁業尤爲嚴重。日本的漁業政策，要獎勵漁輪捕魚，又要保護沿海漁業，把本國禁漁區一再向西擴大，向西推移到東經一百三十度，同時漁輪的性能提高到續航力二千哩，就是要它國內的漁輪向外侵漁。中國是日本的西隣，第一個遭受到日本的侵漁。也可說日本漁輪向中國侵漁，是日本的國策！

日本侵漁開始在清季光宣年間，不過那時中國的新式漁業還沒有發達，日本的禁漁區還沒有擴大到東經一百三十度，影響中國漁業還不顯著，所以初時侵漁沒有引起中國的重視。到民國十年以後，中國漁輪在增加，日本漁輪拖網之外，又增手操網，羣趨中國海，中國漁業逐漸感覺到侵漁的威脅。民國十三年五月，山東沿海，日本漁船滿先丸等四十餘艘，帆船七八十艘，先後在蓬萊、黃縣、掖縣等處海面捕魚，將我國漁民網具釣綫拉毀，我渤海艦隊砲艦二艘追捕，捕獲日船二艘，交日領事領回，由外交部照會駐京日使，並電駐日公使向日政府交涉，日政府認爲船在公海捕魚，並未侵入中國領海。制止侵漁未有結果，不過中國已具有制止侵漁的意識了。日本援引國際領海、公海的解釋，以「公海捕魚」爲藉口，對付侵漁的指摘。日本自己已要保護沿海漁業，以東經

一百三十度為禁漁區界綫，把公海看作領海了。民國十七年以後，日漁輪侵漁益加猖獗，中國漁業感受的壓迫越加重重，開始向政府請制止日人侵漁。日本漁輪來中國侵漁，就以中國港口為漁輪停泊及漁獲物銷售之地。中國漁輪性能差、漁撈技術差，日人侵漁競爭，當然難與競爭，予中國新漁業以極嚴重之打擊。民國二十年，中國政府針對日本侵漁，決定對策：①由外交部向日使館嚴重抗議，根據中日並未締結漁業條約，案照國際通例，日本漁船不得以中國領海港為漁業根據地，已來各漁輪應即限期退出國境。②由財部嚴飭海關，此後凡非正式商船確從外國口岸運來之鹽鮮魚類而無提單足資證明者，不得視為商品，一概禁止報關起岸。這對策可說是制止侵漁的間接對策，日本可以用母船做侵漁根據，在船上裝罐，處理漁獲物。中國間接制止侵漁的對策，在當時如能實行，還可能有效制止侵漁於一時。後來為了萬寶山案件發生，對策決而未行。二十六年抗戰軍興，我國沿海漁區盡陷敵手，東亞漁權盡入敵握，在敵人心目中，更無所謂侵漁矣。

日人國司浩助氏以二十年之漁業從業人，記述「日本拖網漁業之現狀與將來」，下面一段譯文，可說是日人口中的日本漁船在中國侵漁的實況。所有侵漁區域、船數和侵漁代價，說來都很清楚。

「拖網漁業及其他相類似之發動機船漁業，在中國黃海、東海及台灣暨旅順、大連等殖民地漁獲物每年不下三千萬日金。……以輸送於日本內地殖民地及中華民國為大眾之食糧。此種漁獲即為日本領海以外之公海，經我國拖網輪船漁業及手操網漁業多年刻苦奮鬥、鼓勵、努力所得之代價。若採捕適宜時，此項資源均為我日本漁業家所利用，實際上即為我國之所有物。現最重要漁場，為中國之東海、黃海（包含渤海）。拖網輪船操業隻數，如上所述為七十四隻，石油發動船五百對。此漁場面積共二十七萬方哩，除中國領海及沿岸禁漁區域暨海底電線保護區外，實際上操業區域為十二、三萬方哩。尤以數年來南中國海亦成為一重要漁場，現在該南海操業拖網船及手操網船各十數隻，其面積十萬方哩，惟實際上漁場面積約四分之一而已。」

日本是一個野心國家，是一個漁業國家，不但在中國侵漁，「公海捕魚」，也會威脅和毀滅美國阿拉斯加布里斯多爾的鮭魚漁業。美國政府

於勝利後，仍不忘舊日的威脅，於一九四五年九月二十八日，發布宣言，用劃定漁區來抵制「公海捕魚」為藉口的侵漁。美政府從美國海岸領海推用若干哩，作為漁區，這區域面積的廣闊，要足夠漁業的充分活動和將來的發展。在此漁區內，漁業活動單獨由美國人民發展者，須受美國政府之管制；如美國人民和其他國人民合作發展者，須依照兩國所訂立的協定上的規定而辦理。美國承認他國有權作同樣措置。劃定漁區不否定領海權，航行權不受影響。杜魯門總統發布宣言後，並派法律專家李涯、陶拉斯、史端瓊到各國徵詢意見。美國的保護漁業法案，根據海產實情而創制的。三海里領海區域極小，所產魚類無幾。一個國家於接近領海外之公海，如果沒有專用漁區的規定，或是控制海面的權利，國家漁業就無立足餘地。美國的法案是國際間可以互行的良善護漁政策。中國仿行，可以制止日本以「公海捕魚」為藉口之侵漁。

四

卅四年九月，日本無條件投降，中國抗戰得到最後勝利。果然，中國漁業大部在戰爭中被敵人摧毀，但是從此可以沒有敵人的侵漁了。戰爭結束，聯合國資助我漁業大量物資，供應救濟漁業和善後漁業復員之用。論理，中國的漁業應當可以走上復興之路，日本的漁業應當放棄已往一貫的侵漁政策，回入比較狹窄的自己的漁區，轉入退縮之路。可是，三年來的事實，中日兩國漁業的遭遇演變，簡直是完全出乎世人意料之外。

中國政府接受了聯合國善後救濟物資，物資落到負責接收保管分配的機構——漁管處，就算終點，和漁業人阻隔。大量有用物資，任它劫持，任它利用，任它廢爛，任它浪費，還要大量供應它機構的浩大開支。物資凍結阻塞在漁管處，沒有救濟漁業，沒有善後漁業，漁業人在呼籲：「善後變成破壞！救濟轉成摧殘！」所以中國的漁業在戰後復員中，雖列入國際間救濟和善後的對象，雖博得了聯合國同情和捐助，但是政府付託的機構錯了，三年來得到的成果，是：反救濟！反善後！中國戰後漁業既是連復員也談不上，那更談不到復興了。接着日本的侵漁又來了！三十五年十一月二十三日，大公報就有日漁船越界捕魚的報道，距勝利

不過一年兩個月。三十六年，侵漁新聞，報道更多。三十七年二、三、四、五月中，中華水產公司的漁輪所發現日本侵漁漁輪就有十二起。五月六日，我海軍與安艦俘獲日本侵漁漁輪「德生第一號」和「德生第二號」二艘。同月二十八日，中艦又俘獲日本侵漁漁輪「雲仙丸第二十二號」，並擊沉拒捕的「雲仙丸第二十一號」。從戰後中國漁業的遭遇，可以想見中國漁業問題的嚴重了。這不是中國漁業人的不努力，是政府的「人為」錯誤！

日本戰敗，無條件投降，沒有幾個月，漁業意外得到盟軍駐日總部麥帥的扶植，重又復興，又得到一次、二次的到南冰洋捕鯨，就不斷到中國漁區侵漁了。日本投降是三十四年九月，到三十五年四月，駐東京聯合國最高統帥部麥帥就預備寬放日本漁業區域限制，准許日本漁輪四十艘在中日公海間捕魚；特派天然資源局水產部長費德勤到中國來徵詢意見。據改造社三十五年六月廿五日東京電，麥帥總部為援救日本糧荒，廿五日正式下令，准許擴大日本漁業區域至過去之二倍以上。該令要旨：一、以現在之漁區為中心，向東方大行擴張，又可向南方及西方相當擴張，從此漁撈量每月可增加三千噸至五千噸。二、准許特定日本漁船赴中國海西南捕魚。三、漁區之擴大，與聯合國將來之政策無任何關係。那麼麥帥決定了擴張日本漁區到中日公海，一面派員徵求中國意見，一面已經先予擴大二倍。中國政府經麥帥代表在華多次洽商，終於三十六年一月廿七日，同意盟軍最高統帥部之建議，准許日本漁輪約四十艘，在盟軍最高統帥部嚴密監督之下，在中國朝鮮琉球羣島以外之公海上捕魚，為期一年，並約定期滿後不得援以為例。麥帥不但為日本寬放漁區，三十五年十一月卅日，准許日本各造船廠建造漁船一五一艘，計一九、七一噸。又據新亞社三十七年二月二十日東京電，日政府決定以三百八十七億七千萬日圓預算，完成自一九四八年至一九五二年之漁船增建五年計畫。其內容為添造鋼殼漁船二十七萬四千噸，木質漁船三十三萬八千噸，合計六十一萬噸。

戰敗國的日本的漁業獲得麥帥的同情扶植，正在有計畫的展開；中國漁業得不到國家的滋養，在萎縮中；這就是造成現在和將來侵漁的基本癥結。

振業商業儲蓄銀行

辦理商業銀行一切業務

兼營儲蓄信託外國匯兌

匯兌迅速 • 手續簡便

行 址 電 話

一八七三—四號

上海（〇）九江路二百號

麥帥寬容日本漁業，似乎有些忽視中國的漁業。其實，麥帥對其他盟國政府關於日本漁業的意見，也很冷淡。一九四六年八月七日麥帥總部授權日本，在一九四六——四七年間冬季，在南極捕鯨，也是單方面決定的行動，事前並未徵求各有關盟國政府如英、澳洲、紐西蘭和挪威等國的意見。據澳外長伊瓦特三十八年六月二十三日的坎伯拉發表之談話，當麥帥准許日本第一次捕鯨時，澳洲政府曾向美國提出強硬照會，反對計議中之捕鯨辦法。澳洲之抗議，當為挪威、英國、紐西蘭所支持。結果，抗議無效，仍然在條件下准許日本捕鯨。議定由澳洲觀察者陪同捕鯨。同時更規定：捕鯨船應懸國際旗而不懸日本旗幟；至南極來回之路線應通知有關各國政府；捕鯨所得油脂應交由國際緊急糧食會分配。取得上項同意後，日本捕鯨即行開始，惟僅限於一九四六——四七年間冬季。美國政府同意；以後日本如在領海以外捕鯨，必須先徵求各有關盟國政府之完全同意。此外美國更同意：日本捕鯨業之未來及日本捕鯨設備之處置，應由各盟國政府包括澳洲、紐西蘭及英國決定。澳外長這次發表的談話，是為抗議一九四六年六月麥帥准許日本第二次捕鯨，而追述第一次抗議和同意約定的經過。據路透社一九四六年六月二十五日華盛頓電，國務卿馬歇爾在記者招待會中，稱已拒絕英、澳所提抗議准許日本第二次捕鯨隊出發南極捕鯨之備忘錄。麥帥六月准許日本第二次捕鯨，九月准許捕鯨船設置航海用之雷達。

日本侵漁，事態極度嚴重，不過決不是一件極複雜而極難處理的外交案件。如果把戰敗國無約國的侵漁看作外交案件，那麼事件就複雜而難於處理了。過去政府當局制止侵漁的無辦法，就在錯誤了事件的性質。只要我政府認清：中國政府有權能制定保護國家海權漁權的法令，有權能懲治任何國家破壞我國家法令的人和物；駐日盟軍最高統帥麥帥，

五

在麥帥管制日本的三年中，依照麥帥寬放日本漁業區域，建議中國政府准許漁輪在中國朝鮮琉球外公海捕魚，一次、二次的不願盟國抗議准許日本在南極捕鯨，美國政策是在扶植日本。美國當然就它的觀點和標準來扶植日本漁業，決不會考慮到復興日本漁業予盟國的威脅。麥帥核定日本漁船一五一艘，十九萬噸，核定日本漁業復興五年計畫，建造漁輪六十一萬噸，就日本的漁區是無法容納的，要造成向中國侵漁的後果。我政府應向美國政府據理抗議：抗議麥帥過分扶植日本漁業，有威脅鄰邦盟國漁業的危險可能。

筆者的建議，政府若能採納，我深信制止日本侵漁是有有效辦法的。

為建設新農村而奮鬥

全書都十四萬言 并附銅圖二十幅

王良仲等著 本社發行

再版
出書

四萬言，並有精印銅圖二十幅，現已再版出書，特價發售。

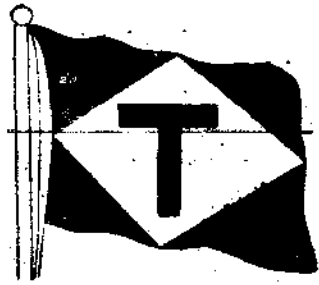
特價二十萬元

在要求改造中國農業經濟與建設新農村的事業上，以推行集體化為首要任務的中國農場，正在進行着艱巨的實驗。本書作者是以主持或實際從事於這一工作的人。在本書內，說明了他們是以怎樣的看法，怎樣的辦法，以及怎樣的經驗，而對着那個事業，並且提供了若干實踐的經驗。志在農村，志在建設的人士，都值得一讀。全書都十四萬言，並有精印銅圖二十幅，現已再版出書，特價發售。

日本侵漁以「公海捕魚」為藉口，國際間，已有美國制定漁區以為抵制的先例，我政府有權為維護國家漁業而制定中國沿海漁區，公告世界。應速制定法案。

制定了漁區，就要保護漁區，政府同時應制定護漁法案，制定護漁辦法和侵漁的懲處法條。

有漁區，有保護漁區的法令，政府應指定海軍部派艦，負巡護漁區之責。



通安輪船股份有限公司

TUNG AN SHIPPING CO., LTD.

經營江海貨運

代理船舶業務

總公司

上海四川路二二〇號三〇七九室
電話一三二五六一—四二〇四—電報掛號：上海八〇六一

分公司

天津中街七號三樓三號電報掛號：天津八〇六一
香港龍山道三二號
漢口沿江大道九八號



確立國家航業政策

陸養浩

第一屆航海節距抗戰的勝利，差不多有三年之久。中國航業經過這三年的努力經營，商輪總噸位已有一百十四萬噸。戰前總噸數為五十六萬噸，經過抗戰中的損失，勝利之初僅存十萬噸。從現有商輪噸位，衡量前途，則中國航業顯已由復員而走上建設之路，是值得慶賀的！不過這三年來，在我國航業邁進途中，政府却沒有注意到確立國家航業政策；這是政府的重大疏忽，對於國家航業前途影響極大！希望在這次全國熱烈慶祝第一屆航海節中，由第一屆行憲立委來制定法案，確立國家航業政策。

一在二次世界大戰前，美國商船總噸位一千二百萬噸，居世界第二位；在二次大戰中，盡力擴展造船事業，一躍而居世界首席，擁有商船噸位四千餘萬噸。美國航業的突飛猛進，主要原因就在國家有航業政策。從一九三六年六月二十九日公佈的商船條例，可以看到美國高度自主自立的航業政策。商船條例開宗明義宣佈了美國航業的保護和建立政策；美國為鞏固國防、發展國內外貿易起見，決定竭盡全力，來建立商船隊。建立的商船隊的能力要：一、足夠擔任美國全部國內貿易和大部分進出口貿易的水道運輸，並經常維持主要航線的交通；二、遇着戰爭或緊急的時候，可以用作海陸軍的補助隊；三、所有商船不但要掛美國旗，而其所有權和管理權，都必須屬於美國人民；四、商船必須在美國建造，還要設法備完美、安全而合式，全部用受過訓練的美國人來擔任船員。美國政府為實現它的政策，對於航業的扶植鼓勵，無微不至；它用造價差額補助金來協助商船的建設，除由政府按照造船價格，可以補助到百分之五十外，其餘款額亦全由政府貸款，分二十年還本，利息只有三厘；另外還有一種營運差額補助金，也可以按照航行成本，補助到百分之五十。因為美國生活程度較高，成本

較大，本國航業難與英國和其他國家競爭，所以用兩種差額補助金來扶植鼓勵本國航業。他山之石，可以攻錯，這是值得我們借鏡的。

中國要確立怎樣的國家航業政策？依照國家航業的要求，我們以為最重要的：①維護航權；②國家財力獎勵補助航業；③對日追償戰損，以及切實制止扶日復興航業。

早在道光十五年（一八三五），我國海禁未開，就有英商怡和洋行的渣甸號（Jardine）在我國海面航行。自道光二十二年（一八四二）訂立南京條約，割讓香港，開放上海、寧波、廈門、福州、廣州五口通商，沿海航權，跟着商埠的開放而喪失。咸豐八年（一八五八），天津條約訂立，除了開放牛莊、登州、台灣、潮州、瓊州五處海口外，又開放了長江沿岸鎮江、南京、九江、漢口等四口岸，內河航權又開始喪失。咸豐十年（一八六〇）北京條約訂立，開放天津海口。光緒二年，烟台條約訂立，開放宜昌、蕪湖、溫州、北海四商埠；同時商埠之外，又有暫行口岸的新規定，以大通、安慶、武穴、陸溪口、沙市、為暫行口岸。光緒二十一年（一八九五），馬關條約訂立，開放沙市、重慶、蘇州、杭州為商埠。光緒二十四年（一八九八），海關稅務司赫德頒布「長江通商章程」，「內江行輪章程」兩法令，暫行口岸之外，巧立「洋棚」名目，為外輪在內地河港的旅客上下處所；所有內地河港，外輪可以隨便領照航行。光緒二十八年（一九〇二），馬關條約訂立，珠江航權又喪失。在清季六十年中，中國航權由沿海，而沿江，而內河，喪失殆盡。所有引水權、海事行政權、航業保護權，都不能自主。航權喪失的結果，國家航業振興不起來，所有沿海

、沿江、內河航業差不多操縱在英國人和日本人手裏。戰前，英商輪船：太古洋行十五萬四千噸，怡和洋行九萬八千噸，其他洋行約十萬噸，共約三十五萬噸。日商輪船：日清汽船會社五萬噸，大連汽船會社九萬八千噸，其他會社約五萬噸，共約二十萬噸。英、日兩國在華的船隻共有五十多萬噸。中國航業近百年的掙扎，所有的輪船也不過五十萬噸。說到過去航業業務，據民國二十六年（一九三六）海關統計：全國各口岸進出口輪船的總噸數共為一億四千五百萬噸，其中國籍輪船不過四千四百十七萬噸，英國船反佔五千七百三十四萬噸，日本船也有二千四百九十一萬噸。直是喧賓奪主，不堪回首！這一世紀來中國航業的沒落，就是爲了：航權的喪失，不平等條約的束縛。

民國三十一年雙十節，英、美兩國聲明放棄在華所享的不平等特權。三十二年（一九四三）一月十二日，我國和英、美簽訂的平等新約成立；航業部分，規定外輪在中國不再享有沿海及內河航行之權。如：中美新約條文中有一「美國放棄關於內河航行與沿海貿易之特權，以及美國軍艦迄今在中國領水所享有之特權」的規定，中英新約條文中亦規定了：「（一）英皇陛下放棄關於中國通商口岸制度下之一切現行條約權利；（二）放棄關於中國領土內各口岸雇用外籍引水人之一切現行權利；（三）放棄關於其軍艦駛入中國領水之一切現行條約權利；（四）放棄給予其船隻在中國領水內，關於沿海貿易及內河航行之特權。英皇陛下之人民或公司用以經營此項事業之產業，如業主願意出賣時，中國政府準備以公平價格收購之」。英美新約既訂，中法、中荷、續訂新約，都有同樣的條文。喪失百年的航權，經抗戰的慘重犧牲，才告收回。三十四年九月，日本無條件投降，敵偽手裏的航權也接收回來了，從此有了全部自主的航權。

有了自主航權，航業就有長足的進展。抗戰前，有商輪五十萬噸。抗戰中，爲國犧牲四十萬噸，僅存十萬噸，殘存的船退入川江，船大江淺，避難錨地，不能利用；祇有三萬噸小型航船，在川江中航行，維持後方交通。抗戰勝利，不到三年，全國商輪噸位增至一百十四萬噸。國家有航權，航業三年的經營，比上航權喪失時代八十年經營所得的五十萬噸位，超過二倍。而且在這短短的時期，又會完成：一百萬噸以上的復員運輸；三十二萬人的遺俘運輸；一百萬人的軍事運輸；一百萬噸救濟物資的運輸；

五百萬噸燃料、米糧、食鹽和其他急需物資的運輸。這三年中航業的成就，也正就是一個國家航權重要性的說明。國家有航權，才有航業！

中國從喪失航權之下，收回航權，如果不加維護，既得的航權，還是可以喪失的。三十五年六月六日，國防最高委員會通過行政院提案，開放長江沿岸京、蕪、濤、漢四口內河航行權，准許外船停靠。幾將收回不久的內河航權，再度斷送。經過航業界的呼籲，全國人民的反對，才獲得了政府的採納，撤銷開放內河航行的原議。政府的開放航權，主張開放的人，當然也有說法的，至少有外人的便宜可以貪圖。貪一時小利，斷送國家大權於不知不覺中，這就是爲了國家沒有確立維護航權的航業政策。國家有明確的政策，執政者就不敢爲反政策的施政。中國航權收回，載在中英、中美新約，可是誰真能忘情於中國航權的享受？何況我們自己又不成器，不爭氣。三十五年十月，英國商務考察團團長鮑埃爵士（Sir Boeoe）會作開放內河航行權的試探；三十六年十月，英國議會訪華團團長亞蒙助爵（Lord Ammon）在京、滬、平、津、漢各地，迭次表示：重享內河航行權的願望；三十七年一月一日，行總結束，外商擬運用水運大隊的船舶，另組機構，行駛我沿海及內河。足見外人在新約訂立之後，還是不斷的想重享中國航權。這又顯然由於中國沒有確立航業政策，把維護航權的決心，向世界表示，以阻止野心企圖的緣故。

中國航業在今日，爲對內，爲對外，國家必須確立足以維護航權的航業政策了！

中國航業由復員而踏上建設之路，量的增加很快，也很多，可是質的方面，還不良好適合。抗戰勝利後，航業公司添置的船，都是購買現成的舊船，而且多半是貨船。船齡太老，吃水太深，消耗太大，速率太慢，設備太陋；也有是戰時預備登陸用的特種船改裝的，和航行中國沿海的船性不相適合。好像招商局的自由輪型，由戰時美國建造的 Liberty ship，拆去戰時設備，加以改裝，載貨外兼營少許客運。這種型輪，吃水甚深，中國深水港不多，除了香港、虎門、秦皇島、葫蘆島、青島與上海之外，其他港口均不宜停泊；萬噸運貨量，難得滿載；對沿海航行並不適宜。航行南洋各地，船身適合而內部設備差次，更不易與外輪競爭。

發展中國航業，不論國外線、國內線，如果要以現有的國營和民營公司所有的船來担任，船舶大部需要改善。船舶改善需要工程費，現時物價高，人工貴，材料又需要外匯購買，費用當然很大。而況國內航業，大都爲了燃料漲，生活指數漲，外匯漲，客貨運營業收入不敷航本，維持已屬不易，要籌措大量改善費用，實在也是心餘力絀的。就發展國家航業觀點說，船舶改善極爲重要；就航商業務的收益看，則絕無餘力；我們要國家航業能立足世界，祇有政府獎勵補助。如果把國家財力獎勵補助航業確立於政策以內，那末，國家銀行的國策貸款，就可以把船舶改善費列入了。

輪船運費，政府有限制；航業虧折，財力有限度；限制運費使船商虧折至限度點以外，就要倒閉；航業是公用事業，運費高漲，立刻就影響到一般物價。國家要顧全航業，要顧全物價，航本運費差額自應由政府補助。國家航業政策列入國家財力獎勵補助航業的原則，政府實施差額補助，這是有其根據的。

樹立國家航業基礎，要有完善、安全而合式的船舶，担任國家水道運輸。要合式的船，最好設計新建。新建與購舊價值相差過鉅，尤其在物料貴、人工費、造船廠設備差的今日中國。要提倡船商建造新船，要造船廠能肩起建造良好合式船舶的責任，非有國家大量的財力補助，是無效的。我們要國家有新航業，要航商能不甘時代而前進，使船廠有充分的造船設備技術能力，必先要確立國家財力獎勵補助航業的政策。

戰時，日本擴充造船至五百萬噸，組織強大的商船艦隊，攫取東亞及東南太平洋的資源，擾害世界和平。現在日本無條件投降，我國爲防止日本的再度侵略，對於日本的賠償問題，要有一個決策；這決策，應列入國家航業政策。中國航業界對戰後日本航業，曾不斷交換意見，愈認：

- 一、關於日本在遠東南洋的航業地位，應由中國替代。
 - 二、日本賠償我國戰時損失船舶，至少須有五十萬噸。
 - 三、日本商船噸位，以一百萬噸爲限，其船級以二千噸爲限。
 - 四、日本商輪活動範圍，以供應其本國運輸爲限。
- 不幸戰後美國積極扶日，日本船舶賠償問題，中國對遠東賠償委員會三次提出向日本要求賠償商船五十萬噸的要求，都被拒絕。一個海洋立國

的戰敗國的賠償計劃，除了六十艘殘餘兵艦外，商船方面毫無消息。依照鮑萊的賠償計劃，規定日本保存一百五十萬噸商船，其中十二萬五千噸更指出專門航行中國沿海台灣、朝鮮、大連等地。如是，則在中日和約簽訂後，日本商船又可以到中國海岸航行了。依照華盛頓電傳，國外事務諮詢委員會美國工程師代表團提出的整頓日本航業計劃，日本至少應有四百萬噸商船；日本應獲准保有北起箱根、西迄下關的造船廠廿七所；舞鶴海軍造船廠應保留供製造商船之用。日本現有船舶，據去年新亞社的報道，日本船舶總數已有四一五二艘；總噸位爲三、三一八、六〇〇噸；計客船一〇〇九艘，一、五六一、三〇〇噸；貨船六〇〇艘，一、〇九六、九〇〇噸；油船及特殊船四〇九艘，四六四、〇〇〇噸；機帆船二一三四艘，一九、六〇〇噸。又據三十七年五月三十一日中央社東京電：「日本政府計劃於五年內造船一百卅一萬噸，作爲載運進出口貨之用。根據日本政府最近所擬訂之造船計劃，日本船隻將用於載運自中國及朝鮮等輸入貨物總量之百分之八十；日本船隻並將用於載運自菲律賓及南洋等地輸入貨物之百分之五十，以及日本對外輸出之貨物。此五年計劃完成後，重要原料，諸如煤、橡皮及肥料等之載運，百分之八十將由日本船隻爲之。計劃至一九五二年截止，於五年內建造一百三十一萬噸之鋼骨船隻」。又據同日新亞社東京電：「日本經濟復興五年計劃委員會之海運小組，開始檢討經濟復興五年計劃草案中之海運部門。大體如次：（一）在該草案中之前期，置重點於增強陸運，後期方置重點於增強海運，新造船隻而擴充之。（二）日本船隻之分配運用計劃：國內相互間分配百分之百，其次近海，若尚有餘裕，則分配作遠洋之航行。一九四八年度，近海三十七萬六千噸，遠洋不分配；一九四九年度，近海四十八萬四千噸，遠洋三萬一千噸；一九五〇年度，近海五十八萬五千噸，遠洋七萬四千噸；一九五一年度，近海六十四萬五千噸，遠洋十萬二千噸；一九五二年度，近海七十五萬噸，遠洋十萬五千噸」。從美國的扶日，日本留存的噸位數量、船舶賠償問題的擱置，日本復興航運五年計劃的推行，從美國鮑萊計劃到工程師代表團計劃，一步一步的寬泛，由一百五十萬噸而四百萬噸。不久的將來，日本航運對中國的威脅，實將不堪想像。所以，確立國家航業政策一定要列入對日追償戰損和對盟美扶日復興航業的政策。



一 來 年

國外航運及其展望

徐學禹 胡時淵

由於地球上礦產之不公平，林產農產隨地理情形而異殊，際此廿世紀工業發達，各國積極從事生產，原料殷切需要之時，經濟學家早已斷言，無任何一國目前仍可關閉自守，而各國之間必須以其所有，易其所無，以供製造消耗之需，故現時代之世界經濟，如同環索相繫，無法分割。而必需通過國際貿易及遠洋運輸之過程，以遂其供求之需要，而共事繁榮。中國閉關自守之門早於一八四二年鴉片戰爭南京條約所打開，但經過一百年之長時間，中國並無大規模之商船隊航行於國外，實為我國最大之恥辱；但自勝利復員以後，我國航運經政府人民及航業界共同一心之努力，已將此一恥辱逐漸消滅，證之一年來國外航運之發展可略見一斑。茲謹申述如次：

(甲) 航線與客貨運輸

◎我國業已開闢之國外航線：(1) 上海—香港線。(2) 香港—新加坡線。(3) 上海—香港—曼谷線。(4) 上海—香港—新加坡—仰光—加爾各答—孟買線。(5) 上海—香港—海防線。(6) 榆林港—日本線。(此線係運輸礦砂所特闢)。(7) 上海—日本線。(8) 上海—廈門—馬尼刺線。(9) 上海—塞班島(包括太平洋各島嶼在內)線。(10) 上海—伊朗線。

◎我國擬即開闢之航線：(1) 上海—香港—錫蘭線。(2) 上海—香港—菲律賓—舊金山線。

就上述各線而言，則國輪南走最遠已達新加坡，西走最遠達伊朗，東走最遠達太平洋各島，此外，尚有一二輪船遠航北歐美國等地，租備在外，國旗飄揚遠達異國海上，此我國國民殊足引以自豪及驕傲。

(乙) 貨運情形

因我國目前對外貿易處於劣勢狀態，輸出品為量至少，而輸入品則大多由外輪自運，致航業界雖積極發展國外航運，而進出口業因事實種種限制，當無法與航業密切配合，故目前國輪開航國外所運之大宗物資均具有特殊性質，例如輸出品如：◎資源委員會售與日本砂礦。◎鹽政總局售與日本台鹽。◎中央信託局對日貨物資。輸入品如：◎日本賠償及歸還物資，◎美國剩餘物資，◎救濟米及救濟物資；至於外銷商貨除中紡公司出口之布疋及台糖公司之食糖均尚屬少量而外，其餘貨品噸量至為微少，殊不足以適應開航國外輪船之噸位；此則就航商而言，極願我國辦理對外貿易密切注意。

(丙) 客運情形

我國海外僑胞衆多，愛國心濃厚，故指派客輪航行國外，殊有必要，現國營招商局方面已有海廈客輪以走香港、新加坡，海菲客輪以走香港、新加坡、孟買，極獲海外僑胞之愛護。現俟購自美國之OCEANIC客貨輪四艘到達，當分別加入南洋各線航運，以利海外僑胞。

(丁) 航業界自身應有之努力

辦理航業為具有冒險性之大規模事業，非具有事業心及毅力不足克底於成，目前航業界之努力情形固可欽佩，但亦不免有少數人士昧於近利缺乏遠圖，不以航業為事業看待，例如當國內航運有利可圖時爭買外國舊輪以期獲多數收入，迨航業衰落則倒閉停航隨之，此種情形，決非真正辦航業者所應有之態度，其次航業家之責任要在能促進國內外經濟貿易，力求配合商業需要並維持正常交通，以盡運輸效能而決非唯利是趨，不以運輸責任及維持交通為自身職責，一切錯誤不當之態度與希圖切應濫濫靡清，然後中國航業始可以有正常發展之希望，所謂有志者事竟成也。

(戊) 中國航業之展望

我國航業在勝利復員以來，航運業噸位已增為九十萬噸，較戰前幾為一倍，過去一年海外航運多建樹，進步之速開交通事業中新一頁，但以先天不足，後天欠佳，故處境仍不能謂為樂觀；目前世界各主要航業國家均全力恢復其戰前之噸位，即日本在盟德扶助之下，亦能大量造船，故前途危機四伏，決非危言聳聽，鄙見以為中國航業前途如何，全須看政府人民及航業界之共同努力情形而定其命運，此則筆者心所謂危，不得不再三鄭重提出者也。

中國第一屆航海節紀念特輯

紀念航海節

杜月笙

紀念七月三日為我國第一屆航海節緣起

竊我國航權，旁落已久。三十年前，除小輪外，國人之充任商船高級船員者，寥寥若晨星。數十年來，經我航海同志之努力奮鬥，我國航商之竭力提倡，今則國人

船舶之高級船員，悉由國人充任。此不得不有航海節，以資紀念者一也。我國航業，素稱幼稚，戰前商船，噸位甚少，而外商則倍捷於我，受其牽制，被其壓迫，使我航商奄奄待斃。今則航權收回，噸位日增，高級船員，人才輩出。此不得不有航海節，以資紀念者二也。我國沿海，岸綫甚長，腹部則河道縱橫，交通往來，有賴於船舶之運輸。故我國雖非海洋國，而與航海有密切關係。此不得不有航海節，以資紀念者三也。故今次發起之航海節，意義深長。不忘以往之失敗，慶祝現在之成功，且預防未來之危機。蓋航權雖已收回，而沈沈虎視，大有人在。甚至幣重言甘，時來相誘。殷鑒不遠，覆轍堪虞。希望政府當局，社會賢達，及早綢繆，勿為所惑。則航業幸甚！船員幸甚！是為盼。

我們紀念航海節，主要的目的，是要使得全國民眾明瞭航業對於國際貿易，和國內水運的重要性；要使得全國的青年，對於航海發生濃厚的興趣。

什麼是航海節？所謂航海節，是我們這些以輪船為職業，依靠海洋求生存的人們，在一年之中，規定了一天給大家來紀念，來慶祝。今天是中國第一屆航海節，是行政院於去年十一月十三日公佈的，和其他的節日，如勞動節、教師節，有同樣的意義。

我們二十幾個團體，勞資雙方，聚首一堂，來紀念我們共同的航海節，實在是中國航海史上最偉大光榮的一頁。然而我們在今天的情勢下，來紀念航海節，他的意義是特別深長，因為當前我國航業界正際遇着種種的難題，最嚴重的如燃料的恐慌，與日本航業的復活。前者，可以使我們現有的商輪，一隻一隻的停起來。後者，勢必影響我國航業建設的前途。諸位，我們在這種情況之下，試問應該不應該猛省與警惕。不過，我們尚有引以為欣慰的，就是我們中國的航業界，不分勞資團結一致，在統一的認識與步調之下，向着同一的目標——建設中國航業的大道前進，但是我們的使命非常艱巨，需要絕大的勇氣和努力，纔能克服一切的困難，達到目的。

今天我們在肅穆中，以簡單的形式來紀念這偉大的航海節，現在提出下面的十句口號，為我們共同奮鬥的目標：

- (一) 維護航權
- (二) 恢復航海思想
- (三) 開闢海外航綫
- (四) 要求日本賠償船舶五十萬噸
- (五) 請政府解決輪船燃料問題
- (六) 獎勵保障航海技術人員
- (七) 改進航海人員生活
- (八) 提高航海技術水準
- (九) 勞資切實合作
- (十) 建設中國航業

發 起 團 體

- 上海航政局
- 港務整理委員會
- 中國輪機師總會
- 中國商船駕駛員總會
- 中國船舶無線電員總會
- 中國航海駕駛員聯合會
- 上海銅沙引水公會
- 淞滬區引水公會
- 各省市漁會聯合會
- 上海漁業公會
- 上海市漁業公會
- 全國輪船商業同業公會聯合會
- 上海市輪船商業同業公會
- 國立吳淞商船專科學校
- 吳淞商船學校同學會
- 內河輪船商業同業公會
- 中華海員總工會
- 上海海員分會
- 漢宜湘區引水公會
- 中國航業學會
- 海事雜誌社
- 輪機月刊社
- 海建月刊社
- 國立交通大學輪機學會
- 國立交通大學造船學會
- 國立交通大學航海學會

紀念我國第一屆航海節

陳 幹 青

我國海岸線甚長，有數千里，而中部長江，橫貫東西，又數千里，餘如南部之珠江、閩江、甌江，東北之白河、遼河、及鴨綠江等，沿海之岸線既長，腹部之河道縱橫，故我國雖非海洋國而於航海實有密切關係。

今日紀念我國第一屆航海節，

知凡幾，因此公司破產，員工失業，為數甚多，

其目的為

恢復海洋

思想，促

進航業建

設，維護

本國航權

為宗旨，

用意深長

，未可忽

視；值此

紀念佳節

，謹將八

點希望略

述於後，

希望海內

先進有以

指正：

一、我國航權旁落已久，費盡心力始行收回，而此虎視，大有人在，幣重言甘，用意可知，一縱即逝，後悔無及，希望政府當局及社會賢達，特別預防。

二、海外航線尚未開闢，有關體面，政府應從速籌備，以利進出口商之便利，以新國際間之耳

從速籌備，以利進出口商之便利，以新國際間之耳

第一屆航海節感言

經過了八年浴血抗戰，所得勝利成果中，在航業方面而言，我們收還了航權。側身航業界人士對於這次抗戰所得的果實彌覺珍貴，無不希望關於國防交通的航業從此百尺竿頭，足

進，期待一個燦爛的將來。航業界勝利以來，雖在艱苦環境中不斷奮鬥，不斷努力，在噸位方面已迫近一百萬噸，比戰前中國國船總噸位幾逾一倍，實堪慶幸。然目前對於航業發展之條件尚多，航業之先天條件自覺脆弱，經不起重大波折打擊，若不能從自力更生做起，前途不容樂觀，我們都有此警覺，不禁寒慄。

在此第一屆航海節，吾人須知航業發展現階段實為一里程碑，以後允宜遠慮瞻顧，在自力更生方面多求進步。遂此第一屆航海節，我們適能有此警覺，凡我同人，均應檢討過去策勵將來。

沈 琪

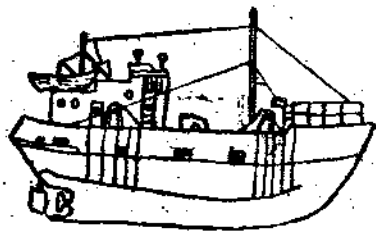
今政府已經得到日本賠償物資，其數極為可觀，而對於為國犧牲之航商，竟無隻字道及，殊為遺憾。

五、我國商船噸位，雖較戰前為多，但仍然不敷應用，實有增加之必要，際此民窮財困，航商實無力發展，有賴於政府之扶助。

六、政府對於國營事業，當一視同仁，勿作左右袒，勿與民爭利。

七、近來船舶失事，屢見不鮮，固由於技術欠佳，或經驗不豐，但老其情形，大都由於疏忽所致；竊船長既負一船生命財產之重責，理應格外小心謹慎。

八、航商與船員，唇齒相依，手臂相連，希望雙方開誠佈公，切勿爾虞我詐，則勞資之間永無紛糾。



寫在航海節

葉傳芳

自復員以來，航業界最足興奮的一樁事，就是內河航行權的收回。戰前橫衝直撞懸掛外國旗幟的輪船，已不再發現於內河港中。

雖然，一度國外輪船仍圖重享內河航行特權，但國人均能預為警戒，政府當局亦皆能明察大體，及時予以制止；使辟弱的國輪噸位，得漸漸增加到一百餘萬噸。這種成功史，是值得我們在航海節中頌揚的！但世界是不斷地在前進着，輪船業正如逆水行舟，不進則退。我們萬萬不可再落後，使航業先進國家得有種種藉口而企圖侵犯。因此我們在慶祝的當兒，特別應知所警惕！

過去，我們是只注重量，即噸位的增加。今後，我們要注重質，即船舶性能與設備的精良了。一方面，也懇切的盼望政府能協助航業，從速確立航海制度，使輪船業踏上正軌。

筆者根據三十年從事航業的經驗，願檢討一些過去的缺點，藉作各同業今後改進的參考：

(一) 跌價競爭，必須剷除！復員以來，外匯節節增漲，輪船業開支，日漸增加，而收入却不能比例增加。運費的調整，落後甚巨。但一方面，雖在呼籲請求加價；另一方面，却常有跌價競攬商貨的情形。這種矛盾的現象，實在是船舶供過於求的結果。這一點，對於英國訪問團所謂中國船舶運輸能力不夠的批評，固然是一個強有力的反證；但對於航業公會本身的組織力，却也是一個強有力的諷刺了。這種跌價的理由，大都是爲了船期過於匆促，存了「無貨多虧本」，不如運價減低些，「有貨少虧本」，來得合算的念頭。還有一部分跌漲的理由，則是由於合同的糾紛。

常常在官價六折到七折之間。使油公司蒙受利益，而船公司同業間的運費却被紛亂了。這些實在是由於有許多輪船公司是不計成本，甚或可以不計成本的，與經濟學上「劣幣存，良幣藏」的原理一樣。這種跌價競爭的結果，正當航商將是無法生存了！因之，爲了航業的前途，運費一定要能夠維持成本。

(二) 班輪與戰前費率表，必須恢復！目前中國航業的情形，航綫沒有規定，客貨輪混雜不分，大小輪亦不區別長程短程之行駛。最重要的，是班輪到現在還未樹立良好規模。其實要發展航業，必須先從班輪的整頓着手。航業先進國家，對於定期班輪，甚爲重視，并不時予以津貼。在抗戰以前，在長江行駛的星期班輪，共有四十二艘之多，當時環境的安定，物價的穩定，固然是重大的因素；同時也不能不歸功於當時費率表的合理。戰前費率表，分類甚詳；最低運費與最高運費，相差達八倍之多。而目前實行的運費表，不過五類，最低價與最高價相差不及一倍。

定期班輪的成本，要較不定期輪來得高。因爲定期班輪有客位，設備優良，開航只管時間，不顧到滿載不滿載。客商方面，也因爲時間準確，風險少，利潤有把握，因之願意把貴重物品，交定期班輪裝運；對於笨重物品如米、雜糧、食鹽、木材、水泥、桐油、礦砂等等，才交不定期輪裝運。水脚較高之貴重物品，交定期班輪裝運的最大效果，可以使定期班輪得以維持成本。全國今後航業的中心工作，當以定期班輪爲本，不定期班輪爲輔，恢復戰前費率表，逐漸求其進步，便能達到「貨運暢通，航業發達」之目的。

同業間互相競爭，結果，往往皆藉口合同已訂，不了了之。其實，在目前這種物價一日三變的現象下，即使訂立了合同，合同中規定的運費，也需說明須根據履行合同時的市價。否則無異拋空，結果將殘害同業，損人亦足以損己！

跌價，最初是由比較小的某種船先創導出來。因爲這些小船，什九是不計成本，不保水險的。跌價最多的貨物，要推油類，

(三) 油的問題，應整個解決。目前因為外匯頭寸關係，油輪常有無法購得燃料而停駛的情形發生。如果要計算成本，連招商局在內，倘使要計算折舊、保險、與修理費，十分之九以上是要虧本的。其中油輪，更是佔極大多數，這批燃料油輪，招商局佔總船數百分之四十五，民營公司佔總船數百分之十五，以後究將如何解決？外匯關係國家整個經濟政策，因此我們盼望政府能通盤計劃一下，從長計議一個供應的辦法。臨渴掘井的種種辦法，對於航業實在太危險了！

(四) 政府協助改進客輪的設備。目前因為客運水腳的過低，已經沒有一家公司的客輪能真正維持客輪成本了，所以公司在無法改進設備。例如救生筏、救生衣等，在真正出事時，都不足應付實際需要的。裝



中國航海節感想

李雲良

容的情形，三四等艙位，也常常擠得不像在裝人。有時，客輪變得像貨輪；貨輪却也變得像客輪。這些畸形的現象，一半可歸咎於沒有定期班輪；一半亦由於社會之不景氣；尤其無票軍人與單幫的兜湧，奠定了客輪的致命傷。華商輪船公司「海新」與「江雲」兩輪的先後被迫停航，是最好的例子了。因之，我們希望政府能詳細審慎的考慮一番，是否應該用政府的力量來加以援助？使能辦的中國航業，得逐漸生存發達。我們站在輪船業方面的地位，願意慢慢的求改進；不存一些投機倖取的心理，來從事輪船事業的奮鬥。但民間的力量，究屬太有限，盼望政府的援手協助，有如此久旱盼望甘雨了！

—— 航海節前夕

到一九四二年，我國沿海和內河航行權，從一八四二到一九四二，整整的被侵害了一個世紀。近百年來的中國航業，簡直是一部外國特種主權的歷史。中國航業一直逗留在幼稚階段。

了很久的航權才回到祖國的懷抱。喪失於四萬同胞；可是到現在還有航權的事，同人民不相干的。還有人發出「運輸大事，主權事小」的謬論。

英美等國以全國上下的力量，集中於航業的發展和維護。政府的一切活動，都集中在航業。舉凡航業的發達，人民的一切活動，都集中在航業。舉凡航業的發達，人民的一切活動，都集中在航業。舉凡航業的發達，人民的一切活動，都集中在航業。

我國商船噸位，在復員初期只剩了十

多萬噸。到去年七月增加到八十萬噸，現在增加到一百一十萬噸。雖然距離三萬噸的進步，我們所焦急的，倒不是總算有了相當的進步，而是我們所焦急的，倒不是總算有了相當的進步，而是我們所焦急的，倒不是總算有了相當的進步。

我國現階段航業的經營，實在太困難了。尤其是客輪的經營，實在太困難了。尤其是客輪的經營，實在太困難了。尤其是客輪的經營，實在太困難了。

美國每年四月廿五日紀念航海節，促進美國商船業的發達。中國今年六月廿五日紀念航海節，促進中國商船業的發達。中國今年六月廿五日紀念航海節，促進中國商船業的發達。



中國航海節的意義

——中華民國三十七年七月三日——

全國輪船業聯合會理事長 杜 鏞

常務理事 錢永銘

楊管北 魏文翰

盧作孚

徐恩曾 徐克成 李雲良

常務監事 陸英耕

程餘齋 陳士金

恢復海洋思想 加強航業建設 維護本國航權 增進海外關係

我國渤海、黃、東、南四海的海岸綫總長一萬多哩，掌握着太平洋西岸通世界各處航綫的樞紐，在海洋事業上應有很重要的地位。從一九四二年二月十二日同英美兩國締訂新約以後，沿海和內河航行權收回了，中國建國的重點，顯然更要向海洋方面發展。抗戰勝利快三年了，全國航業界對於發展海洋事業的努力，已獲得初步的成功；全國人民，對於航業的重要性，也漸漸的認識。所以在上年船聯開成立大會的時候，各地代表一致決議政府以每年七月三日為中國航海節，得到政府的核准。今天是第一屆航海節，我們謹趁此機會，闡明航海節的意義：

第一、恢復海洋思想：遠看埃及、菲尼基、希臘和羅馬時代文明的淵源，無不在於海洋。近看英、美、挪、法、荷等國的擴展，也全靠航業

做先驅。十七八世紀，歷史上叫做商業革命時期，各國利用船舶，飄洋過海來開闢疆土，進而建立海軍，揚威海外，戰前英國和它的殖民地，以二千三百萬噸的商船，掌握海上的霸權；第二次世界大戰，美國以猛進到六千萬噸的商船，執同盟國的牛耳。一部歷史告訴我們，那個國家善於利用水面，它就富庶強盛。航業是立國之本，有航業纔能確保航權，能制海纔能確保領土。中國人對於海洋的認識，還不够深刻；中國的海洋，還剛剛開始利用；政治、經濟、教育各方面，都沒有把發展海洋事業做中心，如同英、美等先進國家一樣，在很多人甚至於若干政府負責人腦海裏沒有特別重視和獎勵航海事業的觀念——他們常常把航業視為卅六行中的一行，把航權看做航業界的事。這種錯誤的觀念，使中國航海事業不

能抬頭；民族和國家的富強不能形成。我們紀念航海節，首應恢復海洋思想；殷切的希望；同胞們的心理上，都有「海洋」兩個字。

第二、加強航業建設：國父在實業計劃裏有建設全國商港和漁港的計劃，以及建造商船一千萬噸的指標。這實在是建國的基本需要，我們自當踴躍以赴。現全國只有一百萬噸的商船，至少要在兩年以內達到三百萬噸，纔能勉數接替日本戰前在遠東航運的地位。我們研究各國發展航業的過程：沒有一個不是靠國家的力量而建設成功的！造船器材多是免稅的；造船資金多是長期利息甚至免息的國策貸款；航行的賠累無論是由於成本的較高或受外國船競爭的影響，多由國庫來貼補；美國在這方面的支出，非常龐大。我國政府對於航業建設，雖然也有意促進，可是還少實際上的措施，類似以上所述的。而具有建設性的航業政策，也有待於確立和推行，深望政府加以注意。全國航業界對於建設新中國航業所需組織、管理、技術、財力、物力各方面的要求，自當盡其最大的努力，來配合國策，便利交通。

第三、維護本國航權：航權是國家主權的重要部份，沿海和內河航行權的收回，是五十年來全國上下奮鬥的結果。回溯一八四二年中英南京條約以來一連串不平等條約，一直侵害着中國的航權；英國和日本的商船，在中國領水上活躍了悠久的歲月，喧賓奪主，使本國幼稚的航業不能成長。在國防、經濟、航業各種需要上，必須維護本國航權！這種保護政策，英、法、日、義、荷、挪等國，固已行之甚久；而在美國尤其不惜工本。一九三七年美國商船條例，開宗明義就說

：美國航業政策的目標，乃在於建設適當數量的商船隊，來供應國內和海外商務上的需要，此類商船，必須在美國建造，全部為美國人所有；船員都用美國人，並且懸掛美國旗。其中又規定：造船價格差額補助金和航行成本差額補助金。我國航業還在幼稚時代，怎麼能够不跟美國學呢？

還有一點要附帶說明的：最近美國援華法案對於我國經濟上有若干的援助，關於援助物資的運輸問題，即在海外航綫，也應儘量由受援國家的船舶來承運；而在國內航綫的轉運，更應由受援國家的船舶來擔任。中國航業界對於一部份美援物資的內河轉運，早已決定列為優先運輸，予以特別優待，保證迅速便利。三年來曾有一向在中國享受航行特權的國家，希望中國政府允許外籍船舶，在中國沿海航行，並開放南京、漢口等內河港埠，這種要求，同中國收回不久的航權抵觸，乃遭遇強烈的反對，至今在中國的人民心理上，還有不愉快的印象。美國必須顧到中國人關於維護本國航權的信念。在援華措施之中，如果不能積極援助中國航業復興的話，至少在消極方面要避免不利的影響。

第四、增進海外關係：海洋大部份屬於公海的範圍，商船是國際的橋樑。一個國家為了發展海外貿易和文化關係，應當建立適當的商船隊。我國在南洋的華僑很多，商務關係很深，首應開拓南洋航綫，來同他們聯繫起來；此後同歐美各國航綫的開拓，也需要積極進行。

關於日本賠償和限制商船噸位問題，正為各方所矚目。要防止日本不再成爲侵略的國家，必須限制它的商船噸位，不得超過一百萬噸。日本

的海岸綫，較中國爲短，商船是海軍的後盾，如果容許日本擁有較中國爲多的商船，必然威脅中國和其他國家的安全。在紀念中國航海節的日子，我們特別關心這個問題。

以上四點，是我們在中國第一屆航海節所應該提出來的要領。中國四億五千萬人對於錦繡河

山，自有無限的珍愛；我們雖然遭遇許多的苦難，只有加強大家奮鬥的毅力。是的，航海的精神本來就是堅苦卓絕，精進不懈的精神。只要全國上下人人有航海的頭腦，人人知道利用海洋是立國強國之本，人人矢志在各方面促進海洋事業的發展，那麼中華民族的光輝，必然格外燦爛！

復興航業 及 驗船問題

復員到今，近三年了。開始復員時，我國船舶總噸位僅剩了十餘萬噸，可是到了現在究竟增加了多少總噸位呢？照上月的統計已經超出了一百萬噸。平均計算，每年增加卅餘萬噸。這樣的突飛猛進，確在復興事業中要算航業復興的進度最快。但是就實際情形來說，復興航業的階段，早已完成了，並且早就踏進建設的途徑；理由是很簡單的，我國戰前原有總噸位不過五十六萬噸，從復員時候的十餘萬噸補充至五十六萬噸中間，可稱爲復興航業的階段；從五十六萬噸至百餘萬噸中間，可稱爲踏進建設階段，可是與航業有切實關係的自己的國際性的驗船機構何在？開到國外船舶的嚴重線和船級以及客位等證書，仍自暴自棄仰天鼻息被人越俎代庖嗎？我們檢討近來許多出國船舶的各項證書，非經香港政府檢發，即請上海外國驗船機構檢發。放棄主權依賴他邦，確是航業界的懦弱、國家的恥辱。我們知道各國都有航業的政策，設立自己的驗船機構和釐訂自己的驗船法規來保護自己的航業。並且更進一步的辦法，各國間的驗船機構和法規互相承認，任何一國所發的驗船證書，能够通航無阻，得到航業上的平等待遇。而我國尚無驗船機構成立，在在依賴人家。若各國以我國航業爲競爭對象，只要使駐華驗船機構，嚴厲限制發給我們船舶的驗船證書，那末我國的船舶就不能越出國外一步，被封鎖在國內的沿海和內河裏面。抗戰勝利平等自由之後，我國航業的進度仍然受人羈絆，航業的生存仍然被人控制，要消滅這種疑難，設立自己的驗船機構實爲當務之急。作者鑒於國際性的驗船機構如此重要，特集合同志，且夕籌畫，組織中國驗船協會，希望循序漸進達到實現的目標；可是這種艱鉅的工作，斷非數人有有限的精力和識見所能成就，還請對於驗船機構有密切聯繫的航業、保險業、煉鋼業各界及專家等諄諄指教，共同培養，建設航業，建設國家。

黃慕宗

一 河川漁場

河川漁場，即係內陸河川湖沼溪澗捕魚區域之總稱。此等地帶，主爲鯢、鯉、鱖、鯽、鰱、鮎等淡水魚之聚宿及產卵場，又爲鱖魚、銀魚、鱒魚、鱒魚、鱒魚等鹹水魚之洄游區域。黃河鯉、松江鱖、西江鱒、新店鮎（台灣），即此等漁場著名之捕獲物。

河川漁場，底質概屬泥砂，江水漲落無常，水位相差頗大。水色時有變化，流速概隨地形而異。就大體上言，春夏間水色較濁，透明度較小，水流較速，水位略高，秋冬間則反是。

河川湖沼地帶，主爲鯢、鯉、鰱等之產卵場。每屆漁汛，此種淡水魚類，均溯江而上，擇地產卵。其受精後之魚卵，經適當環境及相當時日後，則孵化成魚，漂流而下，故爲魚苗之出產地。漁期，視魚類而異。以春夏季爲最盛，秋冬季爲最差。

沿江漁民，每於魚汛期間，利用各種漁具，捕取親魚；及在沿江適當地點，設籠取苗。故在內河漁業中，以捕魚苗業，最爲發達。



漁場分述

鄧騰裕

尺以內之區域，若於海洋中作一界限，即有乾潮線、滿潮線、二〇公尺線

考河川漁場，漁業種類不多，規模極小，經營甚易，其產量亦不若海洋漁業之甚。普通捕魚地域，如魚筴及鰱鰻等漁業，大多係在湖沼溪澗間；欄江網及浮筒釣等漁業，多設於河川魚道地帶。其範圍不廣，因天氣、環境及漁況等關係，所敷設之地點，常有變遷。

又河川漁場，主爲蕃殖保護之區域。如魚梯、魚道及淡水魚類產卵場，均建設於此區域內。此外如預防使用爆炸藥，取締遮斷河流工作物，及制限漁期漁場等，亦均在此區域內施行之。蓋非如此，則河川漁場，誠有荒廢之虞；內河漁獲，亦不能保持相當之產量；而漁業必有日趨衰落之傾向也。

二 淺海漁場

(一) 淺海漁場之範圍 淺海漁場之範圍，本無一定標準。有以二〇〇公尺以內之陸棚地帶，爲淺海者；有以一〇〇公尺之陸棚地帶爲淺海者；概無明確之規定。實際上，淺海區域之觀念，因漁業經營狀態之不同，其範圍自難一律。據普通之界說，凡在深度五〇公尺以上之淺處，即指三十尋內外之地帶，均稱爲淺海；淺海地帶，謂之淺海漁場 (Shallow Sea Fishing Ground)。凡以海底魚爲目的之沿岸漁業，及與水深二〇〇公尺以內之陸棚地帶，爲主要漁場之漁業，實有相同之性質。在水深二〇〇公尺區域內，以水深在五〇公尺以內之淺海部，最爲有用之漁區；各種淺海漁業，以及養殖業，大多盛行於此處。所謂區劃水面區域，大部份即在此範圍中。多數繁殖保護之設施，亦得實行於此地。

、大乾潮線、五〇公尺線等，形成爲漁場界限；而各依其場所之不同，特具有各種漁場之特性。此等區域內，尤以在乾潮線外之急深部份，最爲發達。因此地帶漸向外海，則漸次急斜，終爲急激傾斜之處。此傾斜形成一遠距離之階段狀，而再次弟增加其深度。由水族之洄游移動上言，係最貴重之漁場。例如定置漁業之漁具，大概以囊網部敷設於此階段部內，而向外伸出其垣網，爲通常之原則。

概括言之，陸深之沿岸，因魚族接近陸岸洄游，適合於定置漁業之漁場。遠淺之沿岸，在內灣之水面，波浪靜穩，退潮時不論其退出之地帶寬狹如何，因其同一狀態之區域較廣，故各種貝類、藻類，均得養殖之。

(二) 淺海之海藻生育區 普通有用海藻類生育之區域，爲自表面

至百公尺之處；以在五〇公尺深範圍內，為重要之漁場。此實以日光透達關係等，為重要之原因。此區域，不特是海藻類漁場之界限，即以此等海藻類為食餌之水產動物之漁場，亦相當受其限制。例如鮑及九孔螺等，為眾所周知者。

海藻有：綠藻類、褐藻類、紅藻類。生育之深度，各有異殊。除紫菜及海藻外，大體上，綠藻類為最淺，褐藻類次之，紅藻類最深。從太陽光線中之種類，因其照射程度之深淺，色澤分布，自然差異。滿潮線附近，多綠藻類，滿潮線與乾潮線之間，及乾潮線附近一帶，則為褐藻類，且有許多紅藻類混生其間；至乾潮線以下，紅藻類漸次繁茂，更深則僅紅藻類能生存而已。就中以大乾潮線附近，光線之照射，最為適宜。且因水溫水質之變化較少，故各種水族（海藻類、貝類等之固着性生物）之生育，最為旺盛。自此而下，日光透射力漸次遞減，對於生物之生活，已缺乏相當之熱力；淺所之水溫，水質變化又較大，生物之繁殖，亦必逐漸減少，尤以軟弱之藻類、及貝類影響最甚。

藻類之色，既隨生育場而異。魚類之色，亦因棲息所而不同。但魚類因非固定生育，具有游泳移動之性質，其色澤雖不如海藻之顯然有別，然上層魚常呈青藍色，中層魚或淺海底魚，則呈褐色。自上而下，棲於較深之魚類呈紅色，更深呈黑色，終為無光之色彩。游泳動物，因移動較自由，生存競爭，自必劇烈，自衛及攻擊之術，從而發達。魚類之色，大概與周圍底質之色彩，有疑似之傾向，用以預防敵害之侵略。溫帶及熱帶地方之魚類，色彩一般鮮麗而濃厚；寒帶地方之魚類，通常則帶暗黑色而單純。依此等棲息所而生體色不同之原因，或係受光線照射深度之影響。

上述海藻類，因種類不同，漁場亦異，深淺之差頗劇。若能利用繁殖方法，助其繁殖，以達經營之目的，則獲益非淺。淺海利用之要旨，即基於此。此不但海藻類然，其他貝類之養殖亦然。

總之，淺海漁場，為水族繁盛之區，尤以貝類及海藻類最為發達，為經營漁業之良好目的地。定置漁業、底曳網漁業、釣漁業、圍網漁業

、流網漁業，以及其他養殖業，在淺海區域經營者，其漁獲之生產量，亦較豐富。

三 陸棚漁場

(一) 陸棚漁場之性質 海洋之深度，大抵自沿岸向海外漸次深降，在二〇〇公尺以內之區域，稱為陸棚或大陸棚 (Continental shelf)，為漁業上之重要部份。此區域自海之表面以至底層，因受海流、潮流、波浪等之影響，及受日光相當透射關係，水溫比重等，均有適宜之變化；水質亦呈種種之性質。且由陸地流入諸多物質，富有氮、磷酸鹽、硝酸鹽等養分，所謂生物生存上之三大要素，無不具備。故浮游生物 (Plankton) 之繁殖，非常適宜。水族之餌料，因之大感充足。此區域中上半段之一〇〇公尺內，為高等海藻類之生育區域，各種水族，又甚豐富，為漁場中生產力之最富饒部份。

上述陸棚地帶，為附隨於陸地之區域，因受沿岸水之影響，魚族出產較多，所謂以海底魚 (Sea Bottom Fish) 為目的之沿岸或近海漁業，概在此地帶內經營，為最有希望之漁場。尤以至泥線 (Mud Line) 區域內者，價值更大。

普通海底之底形，高低不同，但不如陸地變化之甚。接近於陸地之沿海之海底狀況，由附近陸地上之地勢如何，大抵可以推測。平原地方之沿海，或大河流之河口附近沿海，其底質係沙或泥之遠淺地帶；但若山岳高聳地方之沿海，通常海中均有巖礁存在，為深海之地帶。灣內海水停滯之處，底質大多為暗泥土。內海之河口附近，則為含有有機物之泥土質。

沿海無論巖礁或砂礫，漸至外海，則漸變為細砂，而深度亦次第增加，終成為軟泥之底質。又巖礁與巖礁之間，則多為堆積細砂或軟泥之底質。因此，水族種類，受底質之影響，乃亦大不相同。

在水深二〇〇公尺以上之深處，因海底潮流、波浪、及日光等之透達較少，水底常較寒冷，且不受外界影響，底質亦少變化，實為單純之

底面。自水族棲息上言，較之二〇〇公尺以下之淺所，其生產力實較遜色。不但如此，漁業之操作，頗覺困難。漁具欲達到深海之目的地，非爲重大而且深長者不可。從經營上言，經費既不經濟，而漁獲之有無，又難決定。故深海漁業，無論在理論上，或實際上，均不易經營，亦不易進步，實非無因。

在陸棚中二〇〇公尺內之淺所，通常又稱爲灘，或潮，或稱堆堤（Bank），爲良好之漁區。此地帶略似陸上之高原，其四周之深海中，與其水深之差若愈多，漁場之價值，一定愈大。即在極廣之深海中，若以此類面積之存在，其區域亦必有相當之價值。此蓋海流衝擊其處，捲起一種上升流，使海水時常變化，對於洄游魚類能使集聚故也。

(二) 陸棚漁場之價值 陸棚地帶，如前節所述，實爲良好之漁區，其原因約有數端，而以下列各點，爲主要之條件：

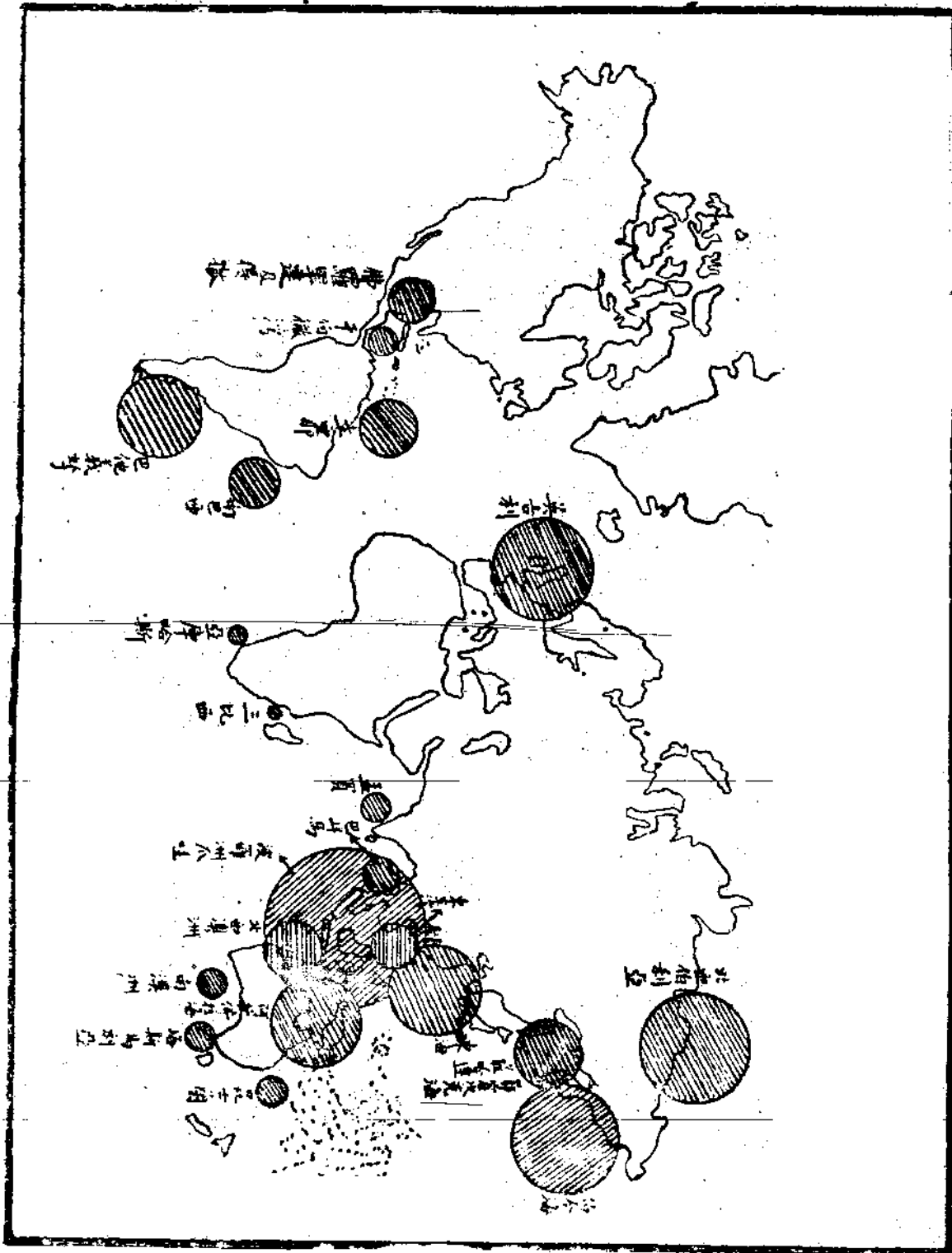
- (1) 在沿岸水之範圍內。
- (2) 水族生育旺盛，產量豐富。
- (3) 深度適宜，面積廣大。
- (4) 漁業操作容易。
- (5) 氣候適宜，對於海上生活，具有快感。
- (6) 距離漁業根據地較近，漁船往復便利。

從經濟上或漁業經營上言，此種區域，價值甚大。在各種漁場中，可謂手屈一指。亦即爲陸棚地帶，所具有之特色。此地帶之廣狹如何？水族如何？營養物質如何？對於該地沿岸或近海漁業之盛衰，關係至大。吾人如何開發此地帶之漁業？與如何研究此地帶之利益？使得永久之利用，實爲極重要之問題。

查我國沿海漁區，除南海一部份深度在二百公尺外，其餘各海深度，概在二百公尺以內之範圍內。單以黃、渤、東、台灣海峽各海之陸棚面積，及香港至東京灣一帶之陸棚面積言，據可靠之估計，實有九十九萬平方公里之多，約佔世界陸棚漁場總面積百分之六強。莫大資源，未能盡利，海權旁落，殊爲可惜耳！

現將世界各洋主要陸棚地帶面積之情況，列表如左：

陸棚所在地及面積表	面積(方公里)	深度(公尺)
甲、大西洋方面		
子、美洲		
紐芬蘭	三四五、〇〇〇	一五〇—二、〇〇〇
佛羅里達 Florida	三八五、〇〇〇	五〇
得撒 Texas	一七〇、〇〇〇	五〇
千伯德灣 Bay of Campeche (中美)	四八五、〇〇〇	五〇
圭亞那 Guiana (南美)	三七〇、〇〇〇	五〇
南巴西	九六〇、〇〇〇	五〇—一〇〇
巴他義拿 Patagonia (南美)	七五、〇〇〇	一〇〇
亞庫哈斯 Agulhas (南非)	一、〇五〇、〇〇〇	一〇〇
英國大陸棚 (北海，丹麥，比斯開)	三、八四〇、〇〇〇	一〇〇
小計	九三〇、〇〇〇	二〇〇—三〇〇
乙、北冰洋方面		
挪威近海	八三〇、〇〇〇	二〇〇—三〇〇
冰島法俄爾 Iceland and Faroe	一、三三〇、〇〇〇	二〇〇—三〇〇
巴倫支海 Barents sea	三、二〇五、〇〇〇	五〇
北西伯利亞	五五、〇〇〇	五〇
小計	五五、〇〇〇	五〇
丙、印度洋		
三比西 Zambesi (東非)	二二〇、〇〇〇	一〇〇
孟買灣 Bay of Bombay	二九〇、〇〇〇	一〇〇
巴耳馬 Palma	五九〇、〇〇〇	一〇〇
北西澳洲	三二〇、〇〇〇	一〇〇
南澳洲	一、四八五、〇〇〇	一〇〇
小計	一、四八五、〇〇〇	一〇〇



世界陸棚漁場所在地比例圖

丁、太平洋方面		子、澳洲沿海		寅、亞洲近海		香港東京灣(中國)		中國東海(台灣、朝鮮)		鄂魯次克海		薩哈連 Sakhalin		伯令海 Bering sea		小計		合計		二、水深與透入光力關係表		三、緯度及深度與水溫關係表	
緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	緯度(°)	水深(公尺)	光度	水深(公尺)	光度	水深(公尺)
0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	—	—	—	—
1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—
2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	—	—	—	—
3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	3	—	—	—	—	—
4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	4	—	—	—	—	—
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	—	—	—	—
6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	6	—	—	—	—	—
7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	7	—	—	—	—	—
8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	—	—	—	—
9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	9	—	—	—	—	—
10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	10	—	—	—	—	—
11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	11	—	—	—	—	—
12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	12	—	—	—	—	—
13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	13	—	—	—	—	—
14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	14	—	—	—	—	—
15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	15	—	—	—	—	—
16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	16	—	—	—	—	—
17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	17	—	—	—	—	—
18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	18	—	—	—	—	—
19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	19	—	—	—	—	—
20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	20	—	—	—	—	—
21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	21	—	—	—	—	—
22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	22	—	—	—	—	—
23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	23	—	—	—	—	—
24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	24	—	—	—	—	—
25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	25	—	—	—	—	—
26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	26	—	—	—	—	—
27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	27	—	—	—	—	—
28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	28	—	—	—	—	—
29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	29	—	—	—	—	—
30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—	—	—	—	—

四 深海漁場

(一) 深海漁場及漁具使用之深度 (1) 漁場區域 深海係指二百公尺以降之海洋，此區域內之漁場，謂之深海漁場 (Deep sea fishing ground)。普通深海之水產生物，實較淺海少。其原因以生物生存需要之光熱及營養分等，遠不及淺海充足。若在極深之海底，類似陸上之沙漠，殆無生息。故漁場較劣，而漁業亦不如淺海之發達。

(2) 漁場底質 深海底質，在二百公尺以上之附近地帶，受有陸性堆積物 (Terigenous deposits) 之影響，越向外海，則此影響越少。此部份泥土狀態：主為赤色泥土 (Red mud)，青色泥土 (Blue mud)，綠色泥土 (Green mud)，火山泥土 (Volcanic mud)，及珊瑚泥土 (Coral mud) 等數種。其存在區域，達至二〇〇公尺間之海。至若深達二千公尺以上之海洋，其底質概為洋性堆積物 (Pelagic deposits)，係由漂流大海中之浮游生物之死殼，及其他物質，漸漸沉澱，粉化而成。其種類，亦因深度而異。但大部份之深海底質，均由紅粘土 (Red Clay) 與其他物質混合而成一種軟泥 (Ooze)。棲息於此深海底之水族，依底質之影響，而呈種種不同之現象。但深海非無魚類，惟不及淺海富饒而已。通常聳立於海底之海脊部 (Ridge)，亦為甚有價值之漁區。因海底隆起部 (Ridge)，被海水衝突影響，生有上升流，沉積於下層水及海底處之少量有機物營養分，如磷酸鹽及硝酸鹽類等，因其上升水流作用，而向上方搬運；以日光為媒介，尤為植物營養；使多數之動物，住宿其處，故魚族羣集來此，而為深海有價值之漁場。此種漁場深度，凡達二千公尺以上之海底隆起部，為鮪、鰹、旗魚、鰻、鱒、油鯪、及其他底魚之棲息地。至二千公尺深之深海底層，雖亦有經營鮪、鰹、秋刀魚、珊瑚等漁業，但皆不甚發達。

(8) 漁具使用之深度 現今深海各種漁業，因漁業操業技術之關，漁具使用之到達深度，自必受其制限。普通底層繩之最深限度為六百公尺，底刺網為三百公尺，底曳網為五百公尺左右。日本之洞鱈底延

海運知識講座

簡要船藝學 (三)

楊紹清

總噸位 船舶之總噸位 (Gross Tonnage) 乃係船隻圍蔽部位 (Unsheltered space) 之總容積，以每 100 立方尺或每 2.83 立方公尺為一噸；名雖曰噸而實非標其重量，與前述之排水量或載重噸位之含義，絕不相同也。

船舶噸位之丈量法，凡海運較為發達之國家，均有所規定。各國之船舶噸位丈量法，大抵仿之於英國；而英國之丈量法，係經英人 (George Moorson) 制定一種丈量公式，由英國政府於 1854 年以法律公布之。此種丈量法，世稱穆遜氏法 (Moorson's Rules)。惟各國政府，對於船舶丈量之結果，仍不免互有出入者，此非丈量之方法不同，實係「免除丈量部位」之規定，略有差異之故；是以所謂船舶總噸位，嚴格言之，又復不足以代表船舶全部總容積也。茲就各國「免除丈量部位」之一般規定，舉其梗概略如次：

- (1) 上甲板下之房屋，有一面開敞；或其他機艙半掩之處。
- (2) 遮蔽甲板 (Shelter deck) 下之地位而有噸位開口者。
- (3) 在上甲板上與機艙室同層，為旅客設備

之各種地位。

(4) 各艙框 (Hatch coaming) 所圍之空間，但此項空間噸位，以全船總噸位之 0.5% 為限，逾限之噸位，即所謂艙框逾限高度 (Excess of hatchway)，仍應加入總噸位計算。

(5) 廚房、麵包房、廁所、浴室等地位。

(6) 機器房及其他駕駛地位。

(7) 機器房及鍋爐間下面之通風透光及煙囪等地位。此等地位，直達於船面之最上甲板，船東如欲將其計算在內者聽之。

(8) 圓頂天窗梯口輪，及免于丈量範圍內之各路梯等地位。

(9) 雙層底壓艙水櫃 (Water ballast tank) 及其他壓艙水之地位。

(10) 甲板上露天載貨處之地位。

我國丈量船舶，係依照民國三十年七月二十三日交通部修正公布之船舶丈量章程辦理之；其在上層艙面，不設圍蔽之處所，得以免除丈量。至帆船之以担數表示其總噸位者，以十三方呎或 2,293 立方公尺為一担，適為一噸之 1/3，亦即十担為一噸。

按期包租船隻 (Time charter) 之租金，商

船所訂泊船費用，商船之統計登記，以及政府支付各種船舶獎勵金等，多以總噸位為計算標準或根據。又世界著名之運河公司，為便於征收噸稅起見，經國際噸位委員會於 1928 年專為蘇彝士運河 (Suez Canal) 訂一特別丈量法，以期得一較為近於實際之總噸位；但即令按此辦法計算時，亦並非將船內所有空間，完全計算在內，僅較其他各國所計算者較多而已。巴拿馬運河 (Panama Canal) 係於 1913 年以蘇彝士法為藍本，略加修正，訂一特別辦法，以期適應近代船舶結構上之變遷，使所得總噸位較近於實際總容積。此外歐洲之多瑙河 (Danube River) 亦定有船舶噸位丈量法；然各種法規，彼此雖不無略有出入，大體則皆脫胎於英國之法律也。

淨噸位 船舶之淨噸位 (Net tonnage)，亦稱登記噸位或註冊噸位 (Registered tonnage)，乃係裝載客貨地位，以 100 立方尺或 2.83 立方公尺為一噸，與總噸位同係容積，而非重量也。按前節所述，總噸位為船隻圍蔽部位之總容積；此項圍蔽部位，可別為三種：(一) 應予丈量之部位 (Included Space)，即總噸位內所包括之部位。(二) 免除丈量之部位 (Exempted space)，為本應計入總噸位之部位，因其符合船舶丈量法之某一規定，得以免于丈量者。(三) 應予減除之部位 (Dedicated space)，為應在總噸位中減去之部位，良以船舶裝載客貨之部位，始為營業上之容積，凡非直接營業之部位，自應予以減除。此項應予減除之部位，與總噸位之差額，即係淨噸位。關於應予減除之部位，各國政府，亦有大同小異之規定，茲舉例如次：

(1)用以推進船舶之機器所佔之地位，包括機器室、鍋爐房及地軸弄等。

(2)燃料所佔之地位。

(3)副機及副機艙所佔地位，並指設在甲板下與抽水機相連者。

(4)舵機、絞盤及錨索等運用地位；如在甲板之上，未計入總噸位內者，不再減除。

(5)各級船員所佔之地位。(按水手應佔地位，最少由「N」立方呎至「O」立方呎，且其平面地位，應由「N」平方呎至「O」平方呎)。

(6)操舵室、存儲海圖、信號物品及一切航海儀器之地位。其在上甲板上，未計入總噸位內者，不再減除。

(7)水手儲藏室或物料室等地位。

(8)各級船員之廚房、麵包房、廁所、浴室等地位；並指設在甲板下者。

(9)帆船之帆具儲存處所之地位。

世界各國，幾無不以淨噸位為征收噸稅 (Tonnage duty) 及其他課稅之根據；且其他一切商務費用如拖船費、船塢費、碼頭費等，亦多有以淨噸位為計算標準，故商船之淨噸位，對於船東、政府當局，以及商業機構，均極重要。至按期包租船隻，間有不按總噸位或載重噸位計算租金時，亦可以淨噸位計算之。蘇彝士及巴拿馬運河之收入，端賴徵收通行費；蘇彝士運河之通行費，不論其為商船或軍艦，均按淨噸位收納；巴拿馬運河之徵收通行費，則僅限於商船及軍用運輸船、煤船、給養船及醫院船等，故該兩運河特定之淨噸位計算法，尤為重要也。

船舶一經丈量，則甲板上未設圍蔽及未經算入淨噸位之處所，除特種貨物、情形特殊者外，

不得再行裝載客貨。

貨物噸位 貨物噸位，乃係貨物之重量，與前述各種表示船舶大小之噸位，截然不同。此種噸位，分長噸 (Long ton)、短噸 (Short ton)、公噸 (Metric ton) 三種。長噸原為英制，每噸合 2240 磅。短噸每噸合 2000 磅，在鐵道運輸之應用上，頗為普遍，國外海運貿易，則甚鮮採用。公噸係介乎長噸短噸之間，每噸為 2204.62 磅，向採公噸制之國家，固以之為衡量標準，晚近且頗為其他各國所普遍採用。

貨物噸位，除上述以重量計，稱為重量噸 (Weight ton) 者外，尚有所謂容積噸 (Measure ton)，俗稱尺碼噸，乃以四十一立方呎為一噸，蓋輕浮貨物或體積龐大之物件，如仍按若干磅為一噸而計算運費，則貨艙地位，空被佔據，所得運費頗少，使船東或承運人蒙受損失，殊欠公允。

至以四十一立方呎為一噸之單位者，考其起因，有謂從前英國與歐陸之間，酒類貿易，甚為發達，當時盛酒器具，約有四十一立方呎之容積，後人遂相約以四十一立方呎為一噸。或謂從前法國之海噸，照其本國丈量法，約為四十二立方呎，或者現今之每噸為四十一立方呎，即以法國每噸制度為濫觴。又有謂穀類每一噸重量之容積，通常約為四十一立方呎，而穀類之在貨運中，適係介乎輕浮貨物與重量貨物之間，乃採四十一立方呎為一噸。以上三說，容或有理由，究竟何者為是，不復可考究。

重量貨物如鋼鐵礦砂等，就航行安全而言，如裝載不得其法，不特將損傷船舶之結構，且因上下重量不均，影響船舶之穩定，亦非所宜。輕

浮貨物如棉花捲煙等，重量一噸之貨物，其所佔地位，常三數倍於重量貨物之地位，以言運費收入，實應按容積計算為宜。凡按重量計算運費者，重量雖有一噸，其所佔地位是否有四十一立方呎，固不計也；按容積計算運費者，容積雖有四十一立方呎，其重量是否有一噸，亦不計也。究竟依重量，抑按容積計算運費，取決之權在船東或承運人。如承運人對於承運貨物，能配搭適宜，使船無隙地，並分別按重量或容積收取運費，其所載噸位，往往超過其最大載重噸位甚多。至運費之厘訂，亦有分別以重量或容積為標準者，特誌之以供參考。

三 船舶標誌

船名及船籍港 船舶有船名，應寫在船首部左右兩側。船東可任意指定本國某港為某船之船籍港 (Port of registry)，所有該船之所有權保存，所有權移，以及租賃抵押等之登記事宜，統在該船籍港當地之航政主管官署為之。此項船籍港地名，應寫在船尾或船尾部左右兩側。船名及船籍港之字樣，每一字母，最少應長四吋，寬度則適宜配合之；如船體係深色，字即應為淺色，船體淺色，字即用深色，務以明顯清晰為主。我國船隻，多在船腰中部，另寫中文船名，及船尾加註中文船籍港名。

又船舶之登記號數 (Official number) 及其淨噸位，應在船體主樑 (Main beam) 上鑿字誌之，猶之我國海關在帆船主桅基部烙以關號也。

吃水 船底龍骨 (Keel) 底部至船體沉浸在

水之水線高度，亦即船舶浸水之深度，謂之吃水 (Draft 或 Draught，俗稱水尺)。吃水多少 (即吃水深度)，按英尺或公尺計之均可。吃水尺度，用大寫羅馬字或亞拉伯字分別鑿在船首材 (Bow) 或船首兩側，及船尾柱 (Stern Post) 或船尾兩側，各描以適當之顏色，如書寫船名等然，以期顯明。在船首者稱船首吃水，船尾者稱船尾吃水。其按英尺計者，每字長六吋，兩字中間隙亦適為六吋，以一字及一空隙而合為一呎。按公尺計者，每字長一公尺，間隙亦一公尺，所記之字均為雙數，間隙則為單數。茲就按英尺計者，列舉吃水讀法如次：

水線在 15 呎字標之底部 吃水為十五呎
 水線在 15 呎字標之中部 吃水為十五呎三吋
 水線在 15 呎字標之頂部 吃水為十五呎六吋
 水線在 15 呎及 16 字標之間隙中部 吃水為十五呎九吋

水線之在船體之或高或下，其為若干呎一吋二吋或七吋八吋等，均可依此類推。

每立方呎之海水重量，通常約六十四磅，淡水約六十二磅半；但各地水之比重，並非盡同，即同為海水或淡水，其比重亦不相同，故同一船隻之同一載重，在不同地點，其吃水深度，不免略有差異。比重大小，可以比重計 (Hydrometer) 測之。比重愈大，浮力亦愈大，吃水深度則愈小，反之，則比重愈小，吃水深度愈大，欲求不同比重之不同吃水，可按反比例法計算之，即

新吃水：舊吃水 = 舊比重：新比重
 例：某船在海水港內之首尾平均吃水 (Mean Draft) 為十六呎，如在淡水港內，其比重為 0.05 則吃水應為若干？(海水比重為 1.025)

新吃水：16 = 1025 : 1005
 新吃水 = $\frac{16 \times 1025}{1005} = 16.3$ 呎
 如無比重計可用，則以通常每立方呎海水及淡水之重量，依同樣反比例方法計算亦可，試以前例為例：
 新吃水：16 = 64 : 62.5

新吃水 = $\frac{16 \times 64}{62.5} = 16.4$ 呎
 造船廠於新建船隻時，例必製一吃水尺度表 (Draft scale)，可與排水量曲線表同樣應用，以便載重若干，應有吃水若干；或吃水若干，載重應為若干，可一目了然。(參閱本刊一卷二期本文附圖二) (待續)

中華水產公司華勝網廠出品

(甲) 機船對網

華一式 (甲)	網長 140 呎	80—100 匹馬力	漁船適用
華一式 (乙)	網長 130 呎	80—100 匹馬力	漁船適用
華二式	網長 160 呎	100—130 匹馬力	漁船適用
華三式	網長 175 呎	130—160 匹馬力	漁船適用
華四式	網長 190 呎	170—200 匹馬力	漁船適用

(乙) 繩 索

- (1) 白棕繩 (2) 苧麻繩 (3) 冬麻繩
 Cir 4 1/4" — 5" 拖網·拋錨用
 3 1/2" — 4" 帶纜用
 1" — 3" 其他用

(丙) 網 線

- 勝字 10 白棕線 供機船對網用
 勝字 13 白棕線 供機船對網用
 勝字 16 白棕線 供機船對網用
 勝字 20 白棕線 供機船對網用
 勝字 25 白棕線 供機船對網用
 勝字 30 白棕線 供機船拖網用
 勝字 35 白棕線 供機船拖網用

廠址南市關橋大吉里 電話 (〇二) 七〇三〇〇



戰後

的

美國航業

前美海軍副司令 威廉·史密士 著
海軍委員會主席 威廉·廷 譯

美國政府當局對航業政策是一貫的鼓勵民有及民營的。達而在戰爭時期，爲了戰略上的關係，航業應由政府來經營，船舶只能由政府來建造；在顧全整個國家利益的前提下，私人企業福利僅是第二等的重要問題了。

由於航業存在是國防安全上必需的條件，所以政府必須有減除私人航業上種種阻難的政策，特別如高成本使對外貿易時經營成爲賭博，否則美國航業將被排除出各大海洋之上。政府計算美國及其他國家航業成本差額，給予航商一個與差額相等的補助金，使美國航商能與其競爭者條件相等。

政府付給了這種財政上的幫助，當然也要加以某種管制，以向納稅者保證這些錢使美國有一個強大的航業活躍于各重要航線上，在危急時能効勞國家。雖然如此，政府當局還是願意由私人企業家來管制與經營航業，相信美國航業界有足够的技巧與能力，使美國航業在國際貿易上獲得一個合理的地位。

航業恢復民營 戰事結束後，政府採取了若干措施，使航業重行回復由人民自營。戰時被徵爲軍用的船舶（在勝利時有九百艘之多），實際上都已歸還給人民；戰時政府所建造的龐大船隊（五千餘艘，噸位一千五百噸以上的船舶），一起標價出售。據一九四七年九月三十日統計，共有一千五百五十

外爲了要維持美國與阿拉斯加間的交通，政府又與航業訂立了特種契約，因這條航線經營困難，又以若干利益來誘使航商與政府合作。政府以極少數租金將船舶租給四家輪船公司，來維持這條航線上的交通；爲協助菲律賓國內復原起見，又與各輪船公司訂立特別協定，維持菲律賓的內河航運。

空船租賃 依據一九四六年「出售船舶方案」，美國政府再以大量船隻（油輪除外）在空船方式下租賃給航商。當通常代理合約逐漸減少時，空船租賃就突然激增，一九四七年七月竟

歸一千五百十艘的最高數。此後若干船舶又漸漸然還政府。一九四七年十一月十五日，計政府租賃出船只共有一千〇八十二艘，此類經營大部份皆爲臨時性質，如裝運救濟物資中的煤與麥至歐洲和其他國家，另外是担任國內重要運輸工作；總統又特地請求將海運委員會的船舶租賃權展至一九四九年，以避免各重要航線交通的中斷。

但其他國家以比較低廉代價向美國購得剩餘船舶來與美國船隻競爭的事實引起了另一個很嚴重的問題，就是應如何適度來協助其他各國復興其航業，而不使美國航業本身受到損害。一九四七年春季，當事實指明我們許多聯盟國家已購買或建造了足夠船舶，使其恢復，甚至超過了戰前的航業水準，政府當局就下令限制：美國剩餘船舶祇能出售給這一類國家——其航業尚未恢復戰前水準，或因其他緊急原因。

造船工業情況 美國造船工業與航業界情形極爲不同，戰前造船業會一度極爲發達，沿海各造船廠工作日夜不息，在最高峯時每日可造大洋船六艘；戰事結束，造船生產突然停頓。目前美國船隊噸位之多，雖居世界第一，但其內部組成情況，並未平衡發展：自由貨輪爲數最多，冰凍船或其他具有專門功用的船舶很少，客船可說是絕無僅有；而彌補這種船舶種類不平衡缺憾的飛機，也因國內重要原料器材大部供國家計劃或供其他爲戰爭破壞各地復員之用，俱告缺乏，無法增加製造。結果，一九四七年中祇造了五十艘新船，除非立即就有新的合約，否則一九四八年上半年將不再有新船的建造工程。

這實是一種很可怕的情形。因爲有經驗的船

五艘，按照一九四六年成立的「出售船舶方案」出售，其中四百八十一艘賣給一百六十三個美國航商，其餘一千〇七十四艘皆由三十個不同國籍的航商購買，而英國一共買了二百十五艘。

一九四六年二月二十九日，戰時航商與政府所訂立的通常代理合約終止，僅有少數航線尚在政府手中；而這些航線也都是暫時或意外性質的，例如以運輸船隻遣返戰時人員、經營油輪適應國內激增運油需要。至一九四七年六月三十日，美國政府除若干在途程中的船舶外，一律停止所有在通常代理合約下經營國內運輸的船隻；另

場經理人員與工作人員，是由長時期的不斷的工
作中培養出來的；如果這些人一旦失散，則新的
人才是極難尋覓的。如果不預先計劃增置新船加
強海運力量，則十年後我們所有船隻都已老舊，
將無法再用；戰時所造的在十五年後也將不適應
用；而祇有一個經常運用生產的船塢，方能添造
新船，為緊急時期擴展海運力量的核心。

杜魯門的諮詢委員會 一九四七年三月
，杜魯門總統鑒於美國造船工業前途潛伏危機，
特指定五個非造船的工業家，組成航業方面的
諮詢委員會。這委員會與政府、團體、私人及代
理公司各方面會商後，於一九四七年十一月草擬
了一份報告。主張於今後四年中，建造四十六艘
新客船，包括兩艘高速度客船，專供航行北大西洋
之用；此外還建造若干艘高速度貨船及油輪；同
時又主張規定船隻使用最低年限，超過者規定作
為廢棄。為有充份建造時間，將船隻使用年限由
現行十七年縮短至十二年，新船造成九年後即應
準備添置新船，以防船隻大批失掉了運用效用。

政府海運委員會亦曾自動擬訂過一個立需建
造船舶的計劃，預定今後十年中建造一百四十四
艘新船，使戰後美國能有載重一萬一千四百噸的
第一流船舶一千零四十四艘，以配合國家對內對
外運輸需要。此外，國外運輸線應增四十一艘客
貨兩用船（共三六〇、〇〇〇噸），十八艘貨船
（共一六〇、〇〇〇噸）。計劃完成後，因鑒於
油輪缺乏情形，故又提倡建設若干快速油輪。

海運委員會計劃是長時期的，預定於二十五
年中實施完成。最初十年中，每年造船二十五艘
；後十五年中，每年預定造船六十四艘（每艘以

一萬噸為標準）。最初十年中所造船隻，專為填
補現有船隻之不足；後一段時期中着重的是現有
超年限船舶的替代，以先後不同年日建造船隻為
替代，來糾正過去船舶於同一年製造的錯誤。

飛機——航業的競爭敵手 美國航業
除了戰前各種競爭對手外，最近又添一新敵手，就
是飛機。一九四六年，航運方案會授權海運委員
會或航商會同研討航空與輪船聯結，替代快郵船
、與快速大洋輪等。若干美國輪船公司會經營不
定期飛機，結果甚為美滿，但至今尚沒有一個大
洋輪能獲得經營飛機的執照。雖然如此，外籍航
商還是准許在美國境內經營海空聯航的業務的。

航商深信他們分佈在世界各地的組織，他們
對運輸業務及國外貿易上的知識經驗，對航空事
業上必能有所貢獻。他們並且指出：海外運輸系
統的完整，是國防安全上極重要的因素。

若干輪船公司感覺最好能與競爭的航空公司
訂立合作協定，那末，一張聯營票就能兩用。但
，最近當局叫某輪船公司停止兼為國際航空綫代
理人的命令，將妨礙這種妥協方式。海運委員會
雖曾不斷支持航商要求，在他們證明了需要與適
宜實情後，即可兼營空運業務。

競爭前途未定 不管美國航商是否能獲
准經營空運業務，空運事業的發展却必然會影響
海洋運輸。關於空運海運前途發展情形，各方意
見紛歧：空運事業是否不能影響船舶客運而自行
發展它的一批旅客羣衆，或它能負擔全部客運責
任，使船舶專供裝運貨物之用。

不論是那一個看法正確，造船設計家必須考
慮到這種新因素。

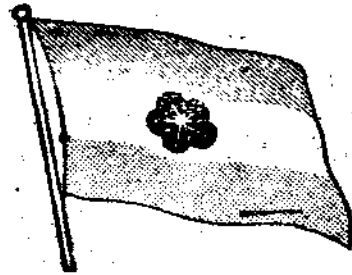
美國航業前途究屬如何？我不是預言家，實
無法斷言；而冒險預測，亦過於不智。但是可以
舉幾個極明顯的事實：我們多數船舶都是新建而
現代化的，我們擁有世界上最好和效率最高的貨
船，雖然我們的碼頭與貨物裝卸方法尚需改進，
而在聯合國善後救濟工作繼續情形下，今後數年
間世界貨運數額一定不會減少的。

造船成本激增 航商與造船商目前均擔
負着高漲的造船成本。在最近似乎也不會下降；
雖然其他各國造船成本也在上漲，但上漲幅度始
終沒有美國這樣多，因此使美國造船商無法與其
他各國競爭。國外船塢都在儘量工作，建造戰後
新設計的船隻，而美國船廠中却幾乎全部生產停
頓。美國進出口貨物由美國船隻裝運數額的比例
日見減低，由一九四六年上半年百分之六七，五
，降至一九四七年八月間百分之五〇。一。在外
籍船舶競爭、噸位不斷增加的情勢下，美國船隻
運貨量是否不能退回戰前百分之二十五至三十的
比例，使航業不能發展，目前無法保證。

不久即將採用實施最低額造船計劃。在大體
上講，這是很好的一個計劃，而最近美國人民與
世界各國人民所抱的美國航業是美國安全與世界
和平的重要因素的信念，倒確是一個使美國航業
成為世界最強大航業的保證。

雖然照最近情形觀察，立即恢復經濟與政治
穩定的希望很渺小；但，一個健全世界所需基本
條件實在很多，一時不易俱備，我們必須抱有信
心，不斷努力，向這目標前進。世界貿易繁榮是
世界穩定的原因，也是結果，而美國與其他各國
航業的興旺，對國際貿易的繁榮實有重大貢獻。

易貿內國進促



線航界世關開

司公限有份股運航國中

Chinese Maritime Trust, Ltd.

航 國
線 內

航 國
線 外

園 範 業 營

長南天汕福
沙京津頭州

仰波盎紐
光賽埠約

漢蕪葫廣基
口湖蘆州隆
安秦榆高
慶皇島林雄
九鎮青廈
江江島門

海新鹿舊
防加特金
東坡丹山
京馬哈諾
庫尼佛福
頁拉佛克
島盤亞倫
谷丁敦

客	船	船	船
貨	船	船	船
運	代	租	賣
輸	理	賃	買

址 地

號二十路一東山中海上

一一九四·報電
"FIDES"·號掛

(線三)七五二一一
九四七八一：話電



抗戰期中爲國犧牲的船舶

— 文 獻 —

本刊資料室

中國輪船業，自清季同治四年，曾國藩設造船廠於上海，同治十一年輪船招商局成立，到民國二十六年抗戰開始的時候，差不多有七十餘年的時間。我國航業在這七十餘年中，爲了國家被重重不平等條約的束縛，沿海、沿江、內河航權的喪失，受盡外商航業的壓迫，在壓迫下掙扎，輪船噸位祇有五十餘萬噸。這五十餘萬噸船舶，在抗戰中爲國犧牲的却有百分之八十。下列統計，是根據中華民國輪船商業同業公會全國聯合會和招商局的資料編製的。看：在滿塗着辛酸所建立起來的脆弱的中國航業，損失是多麼慘重！這是中國應向敵人追償的一筆血債！

政府徵用充沉塞封鎖線船舶表

船名	所 有 者	船 質	造船年份及處所	裝 貨 噸	總 噸	淨 噸	客 貨 設 備	行駛航線
獅 名	三北輪埠公司	鋼	一八九八 英	二四四〇	二〇一八・〇二	一三三九	貨	沿海長江
安 獅	惠海輪船公司	鋼	一八九六 挪威	二〇五〇	一三七七	八八〇	貨	沿海長江
利 安	天津航業公司	鋼	一九〇一 英	三三〇〇	二二六〇・二一	一三七一・四五	貨	沿海長江
靜 利	甯紹商輪公司	鋼	一九一五 挪威	二四〇〇	一六九三・〇九	九八四・〇三	貨	沿海長江
興 興	興興輪船公司	鋼	一九一〇 英	三二八〇	二四五四	一五二五・六三	貨	沿海長江
安 興	通 裕 商 號	鋼	一九一九 上海	二〇五〇	一五二三・五八	九一六・〇二	貨	沿海長江
號 安	茂利商輪局	鋼	一九二二 德	二〇〇〇	一五七四・〇八	九四七・九〇	貨	沿海長江
長 號	中國合衆碼頭倉庫公司	鋼	一九一八 英	三三三〇	二二六四・二〇	一三三二・八一	貨	沿海長江
佑 長	中國合衆碼頭倉庫公司	鋼	一九一八 英	一九〇〇	一一七三・四五	六五九・九七	貨	沿海長江
富 佑	華勝輪船公司	鋼	一九〇五 英	五〇三四	三二五一・三九	二〇二一・五三	貨	沿海長江
賽 富	中興輪船公司	鋼	一九〇六 挪威	二五〇〇	一六七一・〇九	一〇三五・三三	貨	沿海長江
和 賽	大陸實業公司	鋼	一九一九 日本	二二〇〇	一一三三・二七	八七三	貨	沿海長江
康 和	壽康輪船公司	鋼	一九一七 英	三五五〇	二二一六・四二	一三八六・三一	貨	沿海長江
瑞 康	華新公司	鋼	一九一八 英	三一〇〇	二二三七・七八	一三七九・二七	貨	沿海長江

船名	公司	船類	噸位	國籍	註冊號碼	總噸	淨噸	貨類	航線
泳吉	大振航業公司	鋼	一九一七	美	二八七五	一九三六	一一〇八	貨	沿海長江
萬寧	丁耀東	鋼	一九一〇	德	一四〇〇	一二七五·五五	六八一·八九	貨	沿海長江
富陽	三北輪埠公司	鋼	一九二五	上海	六五〇	九八七	四七五	客貨	沿海長江
中興	中興輪船公司	鋼	一九二二	英	四二六七	二五五八·一九	一四七一·四一	客貨	沿海長江
三興	達興輪船公司	鋼	一九二五	上海	三〇〇	四六〇·四	二六六·二三	客貨	沿海長江
福興	達興輪船公司	鋼	一九三一	上海	四八〇	六九一·一〇	三三七·三〇	客貨	沿海長江
新華	新常安輪船公司	鋼	一九九五	英	二六六〇	一七七七	一一七八	貨	沿海長江
平濟	直東輪船公司	鋼	一九〇二	英	二五八一	一八三二·四三	一〇七九	貨	沿海長江
利平	利平輪船公司	鋼	一九〇七	英	三三〇〇	二〇九五	一一〇四	貨	沿海長江
中華	華通輪船公司	鋼	一九〇四	英	三〇一〇	二〇三二·四九	一二三四·四五	貨	沿海長江
民生二號	民生實業公司	鋼	一九二七	上海	二〇〇	二八〇·七七	九九·八四	貨	沿海長江
民生六號	民生實業公司	鋼	一九三六	上海	四二〇	三九五·八五	三五五·七〇	貨	沿海長江
民生八號	民生實業公司	鋼	一九三七	上海	四二〇	三九五·八五	三五五·七〇	貨	沿海長江
民生九號	民生實業公司	鋼	一九三七	上海	四八〇	三四二·二四	三〇八·四六	貨	沿海長江
鴻安	鴻安商輪公司	鋼	一九二五	上海	六〇〇	六二一·九七	三五六·七八	客貨	沿海
以上各船於民國二十六年八月十二日至十月三日由上海市警察局水巡總隊徵用沉塞於上海十六鋪									
萬象	三北輪埠公司	鋼	一九〇三	英	二四五〇	一八八二·五五	一〇三九	貨	沿海長江
松浦	三北輪埠公司	鋼	一九〇一	英	二四〇〇	一九七五·二八	一一〇六	貨	沿海長江
華勝	華勝輪船公司	鋼	一九〇五	英	三五〇七	二二二·二三	一一八三·七五	貨	沿海長江
天興	華興輪船公司	鋼	一九九二	英	二〇五〇	一五九九·三六	九六八·五四	貨	沿海長江
慶南	華南輪船局	鋼	一九九六	英	二七五〇	一九五〇·九三	一四一四·三〇	貨	沿海長江
長泰	民新輪船公司	鋼	一九九一	英	二二〇〇	一七九四·〇八	一一一五·〇六	貨	沿海長江
海州	中國合衆航業公司	鋼	一九〇六	挪威	一九七五	一四七一·二五	八八七·八九	貨	沿海長江
永隆	永安輪船行	鋼	一九〇三	英	一三五〇	一六八八·九九	九九七·七二	貨	沿海長江
北順	直東輪船公司	鋼	一九〇三	德	二五三五	一六二二·九八	一〇〇二·二〇	貨	沿海長江
宏順	大通輪船公司	鋼	一九〇八	德	二〇〇〇	一五八一·六〇	九〇七·五八	貨	沿海長江
黃石	陳廣	鋼	一九〇五	英	一一〇〇	一六〇三·三三	九九一·八六	貨	沿海長江
安豐	三北輪埠公司	鋼	一九〇五	英	二〇五〇	一六〇三·三三	九九一·八六	貨	沿海長江

鎮安	三北輪埠公司	鐵	一九三三	上海	一五〇〇	一六二五・九〇	一五六五・八五	貨	沿海長江
濟甯一號	甯紹商輪公司	鋼	一九二九	上海	四九七・九六	一五〇〇		貨	沿海長江
九江碼頭船一號	甯紹商輪公司	鋼	一九三〇	上海	八〇			貨	沿海長江
九江碼頭船二號	甯紹商輪公司	鋼	一九三〇	上海	八〇			貨	沿海長江
以上各船於民國二十六年十月至二十七年五月由江防委員會徵用沉塞於馬當									
皖安	三北輪埠公司	鐵	八二五					貨	沿海長江
民國二十六年十月五日由軍政部船舶管理所徵用沉塞於大河口									
益	中興輪船公司	鋼	一八九〇	西班牙	二七四七・五	一八三三・八三	一〇一八・〇二	貨	沿海長江
民國二十六年八月九日一七二師五二旅一〇二二團徵用沉塞於海州連雲港									
安	興安通輪船公司	鋼	一九〇九	英	四〇三〇	二九三〇・九一	一八四一・五二	貨	沿海長江
民國二十六年九月十九日由海東段警備司令部徵用沉塞於海州連雲港									
鄭	中國合衆航業公司	鋼	一九〇六	挪威	一九五〇	一三三三・三一	八〇二・八七	貨	沿海長江
徐	中國合衆航業公司	鋼	一九一七	挪威	二五五〇	一六四五・九八	九五〇・〇二	貨	沿海長江
時	公濟輪船公司	鋼	一九〇三	英	二二〇〇	一五二二・七四	九一八・二七	貨	沿海長江
以上各船於民國二十六年九月十四日由稅警團司令部徵用沉塞於海州灣子口									
安	康利記輪船公司	鋼	一九〇六	挪威	二二〇〇	一四八九・七五	八六六・〇四	貨	沿海長江
民國二十六年九月十三日一二二師三一六旅六七一團徵用沉塞於海州燕尾港									
太	三北輪埠公司	鐵	一九二二	上海	七〇	二四〇・九六	一四八・四一	客貨	沿海長江
太	中威輪船公司	鋼	一八九八	英	三五五〇	二三〇九・九三	一四〇五・〇七	貨	沿海長江
大	益祥輪船公司	鋼	一九三四	上海	四五〇	一〇九六・六四	六四〇・九一	客貨	沿海長江
福	義安輪船公司	鋼	一九一一	芬蘭	五〇〇	八四三・三〇	四七九・〇四	客貨	沿海長江
凱	民生實業公司	鋼	一九二八	上海	三〇〇	五五二・〇三	三六一・八一	客貨	長江
以上各船於民國二十六年九月十九、二十日及二十八年六月二十八日由甯波防守司令部徵用沉塞於鎮海									
靖	三北輪埠公司	鋼	一九〇七	德	二二五〇	二二四四・五一	一三一六	貨	沿海長江
民國二十六年十月十一日由八〇師司令部徵用沉塞於福州									
華	民新輪船公司	鋼	一九〇一	德	七五〇	一三七四・八八	八三五・四七	貨	沿海長江
民國二十七年二月由八十師司令部徵用沉塞於泉州									
宏	政記輪船公司	鋼	一九〇一	德	六〇〇	七七一・七五	六〇一・五二	客貨	沿海
民國二十六年十二月十二日由青島海軍司令部徵用沉塞於青島									

平安號船 三北輪埠公司 鐵

民國二十六年十一月十六日由廣東省政府徵用沉塞於廣州

一二〇〇
一一〇、九八六·五 八六、五六九·六二 一五二、九七七·一九

二 在軍公運輸中被損毀船舶表

船名	所屬	有者	船質	造船年份及處所	裝貨噸總	噸淨	噸	客貨設備	行駛航線	損毀情形
新浦	三北輪船公司	鋼	一九三〇	德	二七〇〇	二〇三八·五八	一一九八	貨	沿海長江	二十七年被徵用封鎖裝石過軍備沉沒於武鄉廟
富華	三北輪船公司	鋼	一九三四	上海	五〇〇	一六八九·一九	三七〇	客貨	川江	二十九年四月二十七日運工兵器材觸礁沉沒於廟沙
楊安拖輪	鴻安商輪公司	鋼	一九二四	上海		三七	一〇	拖船	長江	二十七年十月十五日漢口拖運公物未及退出
鴻安一號駁	鴻安商輪公司	鋼			五〇〇			貨	長江	廿六年運水雷在湖口炸沉
鴻安十四號駁	鴻安商輪公司	鋼			三〇〇			貨	長江	二十七年十月十五日漢口裝運公物未及退出
鴻安十六號駁	鴻安商輪公司	鋼			一〇〇			貨	長江	同上
裕興	興隆輪船公司	鋼	一八九一	英	二〇五〇	二六五六·九六	九七一·三〇	貨	沿海長江	二十七年十月二十三日裝軍品遇炸沉沒鄧家口
正大	大通仁記航業公司	鋼	一九三〇	上海	八三〇	一五二〇·八〇	一〇八八·七九	客貨	滬揚	廿七年十月裝公物由漢上駛在長沙炸損在湘潭沉下
志大	大通仁記航業公司	鋼	一九二六	上海	八〇〇	一三六六·一四	七九九·八四	客貨	滬揚	二十七年八月運軍隊在石
民鐸	民生實業公司	鋼	一九二三	上海	一八〇	六五五·九九	三〇六·二五	客貨	川江	灰密遇炸沉沒
民彝	民生實業公司	鋼	一九二九	上海	三四一	一〇七八·七八	五四三·七七	客貨	川江	二十六年九月十五日應差
民來	民生實業公司	鋼	一九三六	上海	一四〇	四九六·八三	二六五·五〇	客貨	川江	二十六年八月二十二日汽
民風	民生實業公司	鋼	一九二五	上海	四二〇	一〇八三·八四	五八九·一八	客貨	川江	油爆炸重慶沉沒
民照	民生實業公司	鋼	一九三六	上海	一四〇	四九八·六〇	二六五·三一	客貨	川江	二十七年六月二十六日汽
民生十號駁	民生實業公司	鋼	一九三七	上海	四八〇	三四二·二四	三〇八·四六	客貨	長江	油爆炸角沱焚燬

三十一年二月四日應差裝兵上青灘翻沉

三十年十月二十三日應差

角沱卸汽油爆炸焚燬

— 建 海 —

生動拖輪	民生實業公司	鋼							三〇・八一	拖船	川江	三十年十二月二日應差黃陵廟觸礁沉沒
協豐	協興輪船公司	木	一九二五	上海					三〇・六	客	內河	二十七年漢口軍政部徵用下落不明
協茂	協興輪船公司	木	一九二三	上海					二四・四	客	內河	二十六年十月軍政部徵用在無錫被炸後被敵人拆毀
協裕	協興輪船公司	木	一九二七	上海					三五・七七	客	內河	廿八年七月海軍第二艦隊徵用在宜昌上流石牌炸沉
隆陸	大中輪船局	鋼	一九二九	上海					一二・七八	客	內河	二十六年十一月十六日徵用開往鎮江下落不明
漢甯	甯紹商輪公司	鋼			九〇〇					貨	泊漢口	應差由漢運鐵到宜被炸沉沒
漢口	甯紹商輪公司	鋼	一九二九	上海	一〇〇					貨	泊漢口	應差由漢運鐵到宜被炸沉沒
普濟	元昌洋行	鋼	一九三〇	武昌	一六〇					貨	長江	二十六年十二月應差在長江下游下落不明
裕新	裕商號	木	一九〇八	上海					二〇・九五	客	內河	二十八年三月應差上駛沉沒沙市
裕成	裕商號	木	一九二四	上海					一〇・七二	客	內河	廿七年八月應差馬當炸沉
春申	裕商號	木	一九〇一	上海					四九・九一	客	內河	二十七年八月六日應差鄂城炸沉
平江	裕商號	木	一九一一	上海					二八・一七	客	內河	三十三年應差上駛恐資敵奉命沉沒祁陽
匯利	裕商號	鋼	一九一九	上海					三四・〇七	客	內河	二十八年應差上駛仙桃鎮被擄失蹤
萬利	公茂輪船局	鋼	一九三二	上海					三〇・〇一	客	內河	二十七年八月二十一日應差上駛斯春被炸沉沒
隆大	大通仁記航業公司	鋼	一九二四	上海	一〇六六一				一一七七三・〇八	客	滬揚	廿七年八月應差鄂城被炸
協源	協興公司陸源記	木	一九二五	上海	八〇〇				一三七一・五七	客	滬揚	廿八年被敵軍拖過改名旭修
協源	協興公司陸源記	木	一九二五	上海					三一・〇六	客	內河	廿七年應差田家鎮被擄廿八年被敵軍拖過改名旭修勝利後由政府接收發還
損毀後被敵佔政府接收後請發還	合計				八〇〇				一四〇二・六三	貨	沿海長江	廿七年七月二日運兵工廠機件自漢口上駛藕池口擄淺無法施救經海軍部拆毀
永亨	永亨輪船行	鋼	一九〇〇	挪威	一六八〇				一二九五・〇四	貨	沿海長江	廿七年七月二日運兵工廠機件自漢口上駛藕池口擄淺無法施救經海軍部拆毀

損毀後經奉准拆售之船舶合計

四五二〇 三七五六・〇七 二二五一・七三

三 被敵人擄捕佔扣船舶表

船名	船所	有者	船質	造船年份及處所	裝貨噸總	噸淨	噸	客貨設備	行駛航線	擄捕佔扣情形
裕	平裕	中輪船公司	鋼	一九〇七 英	二八四〇	二五六一・〇三	一五四五・八二	貨	沿海長江	二十七年七月十二日運兵工廠機件自漢口上駛宜都擄淺無法施救奉准拆售
無	恙濟	平輪船公司	鋼	一八八八 美	四〇〇〇	三〇四六	一九一七	貨	沿海長江	二十六年九月三日在若松被扣下落不明
大	陸	大陸實業公司	鋼	一九一三 英	三四〇〇	二三二五・五	一三八九・一六	貨	沿海長江	二十六年九月在上海被扣下落不明
長	德利源	輪船行	鋼	一八九五 英	三八五〇	二七四四	一六〇〇	貨	沿海長江	二十六年八月在上海被扣下落不明
天	賜崇明	輪船公司	鋼	一九三一 上海	五〇〇	七八三	四四六	客貨	滬崇	二十六年八月在上海被扣聞已沉失
平	陽	平安輪船局	鋼	一九一五 上海	二八〇	五一一・六三	二八三・二九	客貨	沿海	二十八年四月在上海被擄用後已沉失
新	寶	平安輪船局	鋼	一九二六 上海	九四〇	一〇五四・二〇	六二三・六八	客貨	沿海	同上
寶	華	華輪船局	鋼	一八八五 上海	三七〇	七二三・六	四七五・九一	客貨	沿海長江	同上
蟻	興	中興輪船公司	鋼	一九一九 英	五六〇〇	三六七四・九七	二〇九九・五三	貨	沿海長江	三十年十二月太平洋戰後被擄下落不明
北洋	拖輪	上海拖船公司	鋼	一九一〇 上海		一一七・二二	四七・六一	拖船	沿海長江	三十年十二月在上海被強迫徵用沉沒
龍	山	三北輪船公司	鋼	一九〇七 挪威	三五〇〇	一九八八	一三一九	貨	沿海長江	三十年十二月在上海被強迫徵用下落不明
衡	山	三北輪船公司	鋼	一九一七 美	二八七五	一九三二	一一四六	貨	沿海長江	卅年十二月被佔下落不明
嵩	山	三北輪船公司	鋼	一九二三 英	六一五〇	三七一〇・二五	二三五六	貨	沿海長江	卅年十二月被佔下落不明
伏	龍	三北輪船公司	鋼	一九〇三 德	二四九五	一九一〇・五七	一一七二	貨	沿海長江	三十年十二月在沙市被佔下落不明
華	山	三北輪船公司	鋼	一九〇九 英	六〇五〇	三九六九	二三六四	貨	沿海長江	卅年十二月被佔聞已沉失
明	山	三北輪船公司	鋼	一九一九 日本	三四一九	二〇四九	一一五二	貨	沿海長江	三十年十二月在盤谷被佔下落不明
龍	興	三北輪船公司	鋼	一九二三 香港	一五八七	三〇六八	一八九七	客貨	長江	三十年十二月在漢口被擄在吳淞沉沒

甯	甯	餘杭拖輪	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	一五〇〇	二八九七・〇四	一七四六・〇二	客貨	滬甯	三十年十二月在上海被扣 已在長江沉沒
鴻安四號駁	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇	九七	二七	客貨	長江	卅年在長沙被扣下落不明 二十六年八月在上海被扣 下落不明		
鴻安五號駁	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長江	同上		
鴻安六號駁	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長江	同上		
鴻安七號駁	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長江	同上		
鴻安十二號駁	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長江	同上		
鎮安號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	鎮江	廿六年十二月在鎮江被估		
理勝號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	鎮江	廿六年十二月在南京被估		
甯安號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	鎮江	廿六年十二月在蕪湖被估		
泰安號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	鎮江	廿七年十二月在漢口被估		
漢保號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	漢口	同上		
沙市號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	沙市	二十八年沙市被估		
湘潭號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	湘潭	三十年在湘潭被估		
大安號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	安慶	二十七年安慶被估		
長沙號船	鴻安商輪公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長沙	三十年在長沙被估		
天久拖輪	天津航業公司	鋼	一九三〇	上海	四〇〇	一一四・〇二	三三・二六	拖船	沿海長江	卅二年六月廿七日在天津 被強迫徵用開在朝鮮釜山 被徵用後沉失		
天平駁	天津航業公司	鋼	一九二九	上海	三三六・〇六	三三八・一五	三三八・一五	貨	沿海長江	同上		
天利駁	天津航業公司	鋼	一九二九	上海	三三六・〇六	三三八・一五	三三八・一五	貨	沿海長江	同上		
浦愛駁	中興輪船公司	鋼	一九二二	上海	二五〇			貨	長江	二十八年被扣下落不明		
新順發	民生實業公司	木	一九二九		三四	一一	一一	客	川江	二十八年六月十九日在宜昌被估		
大 亨	民生實業公司	木	一九三六		二八	一一	一一	客	川江	同上		
在建造中船甲	民生實業公司	鋼	一九三八	上海	一五〇〇			客貨	川江	二十七年廠建造未完工 被估		
乙		鋼	一九三八	上海	四五〇			拖船	川江	同上		
丙		鋼	一九三八	上海	六五〇			客貨	川江	同上		
安通裕商號		木	一九〇四	上海	三			客	內河	二十八年五月十二日在丹陽沉失		

裕	泰通裕商號	木	一九一四	上海	一一·四〇	五·六	客	內河	二十六年八月在上海被佔
新	鴻興達興商輪公司	鋼	一九三四	上海	八〇〇	一二五八·九	客貨	滬甬	二十六年十月在松江深水渡被佔下落不明
迎	祥華洋航運公司	鋼	一九〇三	挪威	二二五二	一三九八	貨	沿海長江	二十七年一月在香港口外被扣下落不明
廣	祥大達輪船公司	鋼	一九二三	上海	三〇〇	六五二·七八	客貨	滬啓	二十七年八月在日本被佔
順	豐中成輪船公司	鋼	一九一一	德	六七二五	四二七七·一二	貨	遠洋沿海	二十六年八月在日本被佔後下落不明
新	太平中成輪船公司	鋼	一九〇二	英	五〇五〇	三一八二·六	貨	遠洋沿海	同上
華	建華新公司	鋼	一九一八	英	九一四八	五九〇三·七一	貨	遠洋沿海	三十年十二月在日本被佔後下落不明
華	懋華新公司	鋼	一九〇九	英	八二〇〇	四七一一三	貨	遠洋沿海	同上
靜	泉華新公司	鋼	一九一四	英	六〇〇〇	三八一六	貨	遠洋沿海	三十年十二月在日本被佔後三十四年六月三十日在高麗沉失
新	瑞平滬興商輪公司	鋼	一九〇一	英	四五〇	六五四·八九	客貨	滬瑞平	二十八年十月在上海被強徵買三十二年在大通沉失
海	瑞鼎記輪船公司	鋼	一九〇六	英	四三一五	三一五四·一九	貨	遠洋沿海	二十六年八月在日本被扣後聞已沉失
華	順華勝輪船公司	鋼	一九九五	英	四九〇〇	三〇三三·三九	貨	沿海長江	三十年十二月在漢口被佔
北	京直東輪船公司	鋼	一九一五	上海	四四〇	五五	客貨	沿海	二十六年八月在天津被佔三十二年八月在滄州附近沉失
台	州阮叔穎	鋼	一八八二	英	五〇〇	一五二四·七〇	貨	滬台甌	二十七年二月在滬州被扣
新	華盛華盛輪船局	木	一九三二	溫州	九〇〇	六九五·二五	貨	滬甬甌	三十四年七月在吳淞炸沉
建	興達興輪船公司	鋼	一九二八	上海	五〇〇	一〇三九·六八	客貨	滬台	二十八年十月在上海被強迫徵買已被拆毀
利	浙江輪船公司	鋼	一八九〇	日本	四五〇	六九〇	客貨	滬甬	三十四年六月被強迫徵買勝利後由政府接收正在請求贖回中
合計			一〇八六五六		七四七五九	四四四四八			二十八七月被強迫徵用
被扣被徵由政府接收申請贖回撈救 合計			九五〇		一一〇八·六八	一〇四三·七			三十四年七月二十二日在滬炸沉正在設法打撈中 (未完)

海龍漁具五金號

專營

漁船一切配備

歡迎選購試用

精密檢定監製

應 有 盡 有	棕網線	棕繩網	白鐵球	鋼絲繩	各 式 漁 具		
	紗網線	棉線網	玻璃球	白棕繩			
	雨衣	篷帆	引擎零件	滑車葫蘆		長短魚鈎	大小卸甲
	橡靴	裝配					

柴油 機油 柏油 火油

地址：東長治路八〇九號

電話：一五四四號

中興輪船公司

經營國內外航運

★ 搭客 ★ 裝貨 ★

直屬海輪

中景魯昌銘平永啟鼎

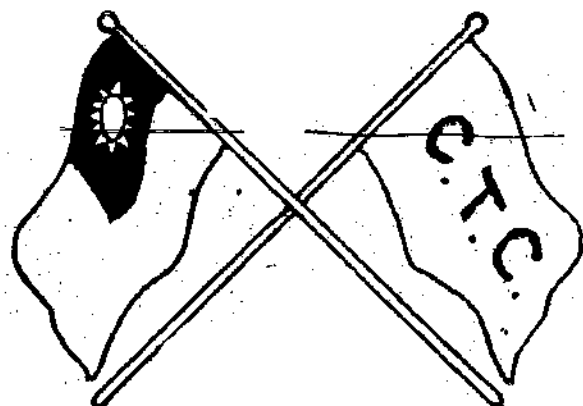
興興興興興興興興

輪輪輪輪輪輪輪輪

地址：上海四川路二六一號
電話：一七八三〇七

電報掛號：五三〇〇

分公司：天津 青島 連雲港 南京 基隆 台北



華新輪船貿易有限公司

簡稱(華新公司)

CHINA TRADING CORPORATION

Address 17 Chung-Shan Road (Eastern 1) Shanghai.

Cable Address "CNIH ARTING"

業 務 範 圍

1. 航 業 及 船 舶 租 賃
2. 進 出 口 貿 易
3. 投 資 或 自 辦 實 業
4. 土 產 運 銷
5. 倉 庫

中文電報掛號

"500015"

地址 上海中山東一路十七號

電話 12932 12933

東 南 漁 業 公 司

務業青漁切一管經 務務之業漁務版以

東 南 漁 業 公 司 總 行 設 於 上 海 中 路 一 號



上 海 華 豐 染 織 廠



大 德 格 德 華 天 源 源 長 教 務 條 普 士 德 德
 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠 廠
 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專 專
 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經 經

華 豐 染 織 廠 總 行 設 於 上 海 中 路 一 號

華 豐 染 織 廠 分 行 設 於 上 海 中 路 一 號

華 豐 染 織 廠 分 行 設 於 上 海 中 路 一 號



訂 購
請 速

中 國 建 設 社

精 裝
美 容

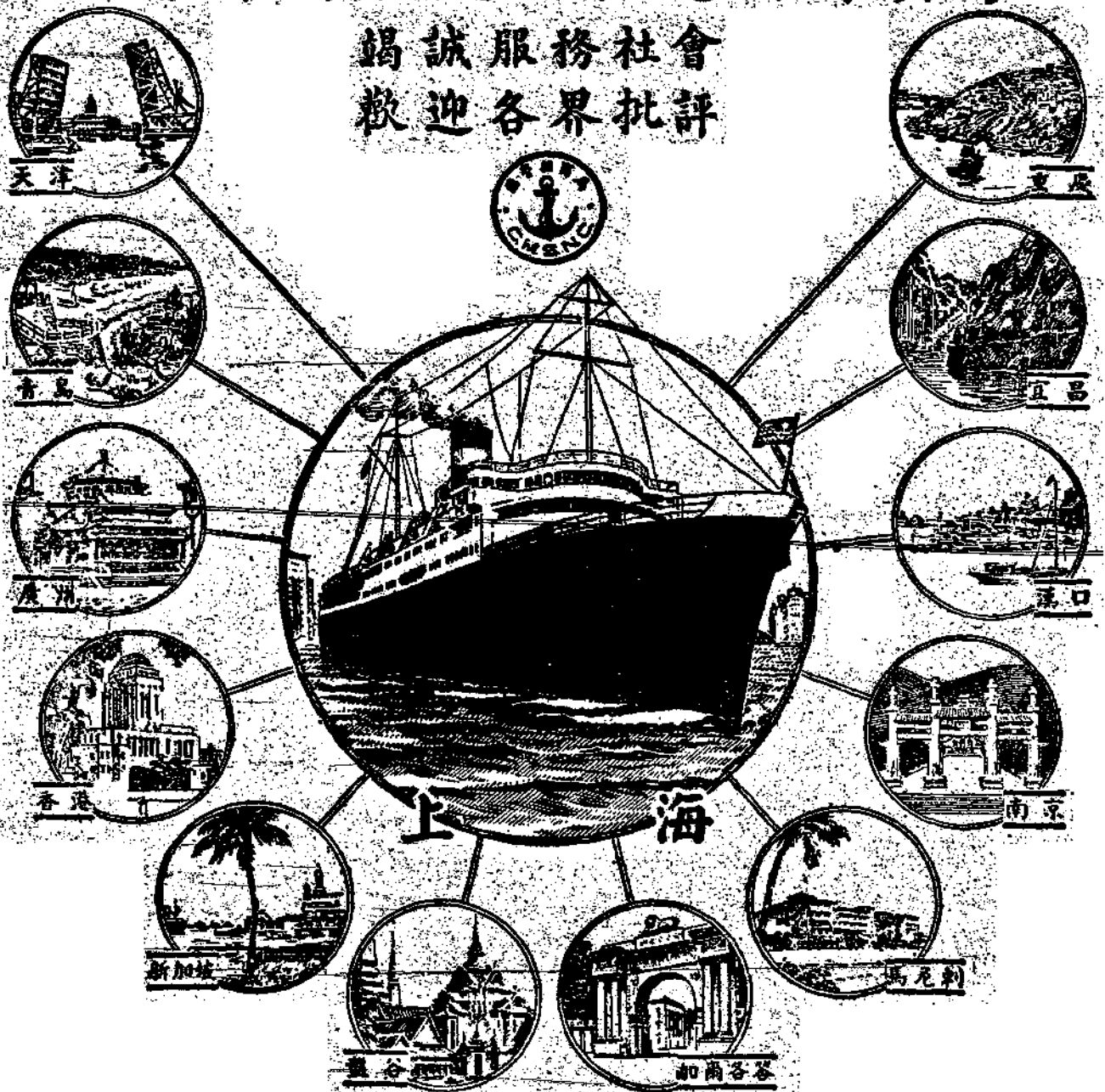
中 國 建 設 社 總 行 設 於 上 海 中 路 一 號

國營招商局

總局：上海（○）廣東路二十號 大 郵政信箱一七二二號 電報掛號000一號 電話一九六〇〇轉接各埠

發展中國航運 促進對外貿易

竭誠服務社會
歡迎各界批評



總局：上海（○）四川路一一〇號 電話一九六四六 大 船期問訊處：電話一四一八八

南北洋線：寧波 溫州 福州 基隆 高雄 廈門 汕頭 香港 廣州 湛江
 榆林港 海州 青島 煙台 天津 奉天 旅順 營口

長江線：鎮江 南京 蕪湖 安慶 九江 長沙 漢口 沙市 宜昌 重慶

海外線：東京 神戶 橫濱 海防 馬尼刺 新加坡 曼谷 仰光 加爾各答

本局刊印
 上海市社會局證明書化（三七一）字第一四七三八號