

航運

中華民國
行政院



11月

航

運

航運目錄

一、前言

二、戰前航運

甲、航路

乙、航業

丙、航政

三、戰時航運

甲、自七七抗戰至廣漢淪陷

乙、自廣漢淪陷至滇緬戰爭

丙、自滇緬戰爭至抗戰勝利

四、戰後航運

五、結語

航運

一、前言

我國東濱太平洋，海岸線東北起自安東之鴨綠江口，西南迄於廣東之北崙河口，長凡八千六百三十公里。境內河流縱橫，航利甚溥。可行汽船航路，約一萬五千餘公里，可通帆船航路，約二萬四千里。全國總計，約有四萬七千里之水道，可通舟楫。

在抗戰前夕，全國鐵路尙不足一萬八千里，與此四萬七千里之水道相較，則後者運輸力量之大，可以想見。惟過去未能盡量發揮其效能，我國過去航運，以舊式沙船與帆船爲主要工具，自海禁開放之後，此等舊式船舶自不足以與外商輪船抗衡，營業衰落，漸趨淘汰。國人自辦輪運，始於清同治十一年，歷史甚短，第一次大戰時，一度曾呈蓬勃之象，終因外商輪船，資力雄厚，且受不平等條約之保護，終難與之競爭，致我國航權旁落，盡爲外人所壟斷。迨抗戰時，外商輪船，陸續離華，國人自辦輪船，雖屢遭損失，仍以殘餘船隻，維持後方水路交通，貢獻甚大。戰後不平等條約業已廢止，平等新約亦經先後訂立，內河航行權，引水權，沿海貿易權等權益

均經完全收回。今後航業復興，前途之發展，實未可限量。

二、戰前航運

甲、航路

航運路線可分遠洋航路，沿海航路，及內河航路三種，茲分述如下：

一、遠洋航路

大別分爲歐洲航線，美洲航線，非洲航線，澳洲航線，西伯利亞航線，及南洋航線六路。除南洋航線尙有我國華僑經營之船隻外，其他諸線之航業，則悉操諸外人之手。

二、沿海航路

以上海爲樞紐，可分北洋與華南兩線。

1. 北洋航線

可分爲上海煙台天津線，上海海洲線，海洲青島線，上海青島線，上海營口線，大連天津上海線，秦皇島津滬營口線等。

2. 華南航線

可分爲上海廈汕港粵線，上海寧波線，上海溫州線，上海福州線，上海泉州興化線，福州三都澳線，福州興化線，廣州澳門線，廣州赤坎線等。

三、內河航路

1. 長江航線

主要航線有二：一爲滬漢線，自上海至漢口長約一千一百公里，中經丹徒，南京，蕪湖，懷甯，九江等處。一爲宜漢線，自漢口至宜昌，長凡六百八十公里，中經岳陽

，沙市等處，兩線均通大汽船。小汽船則可由江口達宜賓，凡三、九二三公里，帆船可由江口至川邊土司，凡四千一百餘公里。綜計長江全長六千餘公里，可航者達三分之二。此外支流如泯江，沱江，嘉陵江，漢水，湘江，贛江，及洞庭湖，鄱陽湖，巢湖，太湖等，均可航行小汽船一二百公里，帆船數千公里。

2. 珠江航線 由香港至廣州及由廣州至梧州均通大汽船，另由崖門經新會，甘竹，至三水之支路，及梧州以上，經邕至三江口，並通小汽船，帆船航路亦達一千二百餘公里。至支流通小汽船者東江三三〇公里，北江一四六公里，柳江二六二公里；通帆船者東江一五八公里，北江六六〇公里，桂江四〇五公里。

3. 黑龍江航線 每年除自十月至五月之結冰期外，汽船可自河口廟街經伯力至海蘭泡，海蘭泡與額爾古納河口則通小汽船，額爾古納河，烏蘇利河及嫩江亦均有航行之利。

4. 黃河航線 黃河長約五千里，小輪可通者僅自五原包頭至薩洛齊一段；河津以下至陝縣間；由汾水上溯至山西新絳，由渭水上溯至陝西興平，及河南開封附近，亦略有航行之利。

5. 圖們江及鴨綠江航線 圖們江長四百零七公里，僅河口慶興一段可通航，鴨綠江長九百二十五公里，自安東至臨江一段，航行極便。

6. 遼河航線 河長約二千二百餘公里，大部可通小汽輪及帆船。

7. 灤河及海河航線 灤河自河北熱溝至熱河郭家屯可通帆船，海河爲河北航運中心，通大牆河，子牙河，東北達蘆台，西達保定，西南達正定，西北通宣化，北由北運河達通縣，南由南運河經山東達江蘇。

8. 淮南航線 水漲時可由淮陰經洪澤至河南信陽。可通小輪者，經五河至臨淮關，及蚌埠至正陽關，餘僅通小舟。

9. 小青河航線 河口至煙台可通輪船，餘僅通帆船。

10. 以上海爲中心之小輪航線 計有：滬蘇線，滬杭線，滬湖線，滬松線，滬錫線，滬嘉線，滬揚線等。

11. 甬江航線 南由本流可達奉化，西可接西興運河以達杭州。航行頗便。

12. 椒江航線 東南經海門可至台州灣，上游僅通帆船，自海門至臨海，及臨海至黃岩

可通小汽輪。

13. 甌江航線 自永嘉青田可通小汽船，小帆船則可直達松陽。

14. 閩江航路 福州以下三十四海里可通大輪船，福州以上多淺灘，小汽輪通至南平，餘均行駛帆船。

15 長溪及晉江航線 長溪爲福建東北重要航路，大輪可至福安之賽歧，賽歧以上僅通小輪。晉江自泉州經大鵬溪至永春間可通大船，下游亦便行船。

16 韓江航線 自長汀至峯市間通小舟，自石下壩至潮安有小輪往來，自潮安至汕頭則可通大帆船。茲將我國內河通航里程列表如下：

內河通航里程表 (單位公里)

河流名稱	大汽船 通航里程	淺水汽船 通航里程	小汽船 通航里程	電 通航里程	民 通航里程	船 通航里程	總 計
長江	一、八四八	六〇九	二、七六四	—	一一、七五五	—	一六、九七六
黑龍江	一、〇一四	一、六一	一、八〇一	—	五三六	四二六	四、九三八
珠江	一六二	二〇九	七八四	二、〇八三	一、二三七	—	四、四七五
沽河	六九	—	三四三	—	一、六〇六	—	二、〇一八
黃河	—	—	—	—	一、九一八	—	一、九一八
運河	—	—	九〇四	—	四六一	—	一、三六五

蕪 運 河	甬 紹 運 河	小 清 河	漳 江	甌 江	韓 江	鴨 綠 江	灤 河	遼 河	錢 塘 江	閩 江	淮 河
				五二				二二		三一	
	一七五	二二三	四三	六九	二五一	四六		一〇〇	一〇九	一三八	四七八
一八五	四八	二七六	二六一	二三〇	二三六	四四一	五二四	七二三	七三八	八九五	八七七
一八五	二二三	二九九	三〇五	三五一	四八七	四八七	五二四	八四四	八四七	一、〇六四	一、三五五

總計	晉江	甬江	靈江
三、二一九	—	三三	—
一、九七九	—	—	—
八、一五五	—	五八	六九
二、〇八三	—	—	—
三、〇八六	六九	—	六九
四二六	—	—	—
三八、九四八	六九	八〇	一三八

(材料來源：民國十七年交通部統計)

乙、航業

我國自海禁大開以來，航權旁落，英人在華經營航運者計有太古公司，怡和公司，大英輪船公司，及亞細亞火油公司等；日人所經營者有日清汽船會社，大阪商船會社，大連汽船會社，川崎汽船會社，川東輪船公司等；美商經營者有捷江輪船公司，及美孚洋行等；此外有法商之聚福洋行，及德商之廣慶公司。類皆資本雄厚，我國航商難與競爭，惟我國航商經營沿海及內河航運者，亦達數百家，其中以招商局，民生實業公司，及三北公司等三公司規模最大，茲分述其組織沿革及經營概況，以見我國航業發展之一斑。

一、招商局 清同治七年時，廷議籌製洋船，分運漕米，至同治十一年十二月在上海正式成立「輪船招商局」，由直隸練餉局借制錢廿萬串作為官股，另募商股十餘萬串，向英國訂購伊敦輪船一艘，開始營運，其後歷經商辦及改歸國營各時期，嬗變殊多，茲略舉各時期梗概如次：

1. 商辦時期 同治十二年全局改組，歸於商辦，重訂招股章程，續招股款四十七萬六千兩。改組後局置總辦五人，並由商股股東推其中一人爲駐局商總，復於上海，天津，漢口，香港，汕頭等處設分局，派商董分管各該處事務。至光緒三年以二百二十二萬兩價購美商旗昌洋行在華海輪七艘，江輪九艘，小輪四艘，躉船六艘，上海碼頭五處，船塢一所，機廠一間，及漢口，九江，鎮江，天津四處碼頭機房辦公室等。規模擴大，力謀發展，惟當時環境惡劣，內外相迫，外商同業傾軋尤烈，至光緒七年乃與英商太古，怡和訂立同業齊價合同，業務漸見起色。不幸中法事變發生，爲避免產業損失曾一度將全部資產售與旗昌洋行，並密訂備價收回辦法。至中法事定後，原物即備價贖回。

2. 官督商辦時期 由旗昌洋行收回局產後，改爲官督商辦，當時經濟支絀，乃以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬鎊，以資週轉，是爲招商局借用外債之始。至甲午中日戰起，復將全局輪船分售各國洋商，至光緒二十一年和議成立，全數贖回。至二十六年義和團事起，再將海輪十九艘，作價二百二十四萬兩出售於洋商，翌年始照原價贖回。

3. 商辦隸部時期 招商局創辦以來，用人行政，均操諸北洋大臣之手，至宣統元年，始歸郵傳部管轄，並由股東大會訂定輪船招商局股份有限公司章程，是爲商辦隸部時期。民國初年局勢未定，戰亂頻仍，業務衰落，年有虧絀，十二年復向匯豐銀行貸款五百萬兩，以全部產業抵

捭，益陷困境，至十三年國民政府以招商局業務不振，乃派員清查整頓，完成一國民政府清查整理招商局委員會報告書一兩冊，提出解決股權糾紛方案，未及實施，即改爲國營。

4. 改歸國營時期

民國十六年至二十年間政府着手整理局務，實爲國營航業開始之時，

民國十九年國府公布整理招商局暫行條例，明令將招商局正式收歸國營。至二十一年招商局劃歸交通部管轄，並公布招商局監督處及總經理處章程，局置監督及總經理各一人。至同年十一月招商局全部收歸國有，決定國營招商局股票，每套以五十兩價格現款收買，撤銷監督處，改設理事會，監事會，暨總經理，至此改組一新，積極清除積弊，發展營業，內則嚴格管理，外則樹立信譽，如輪船梢包之革除，九五局佣之取消，江輪客票包額之提高，新輪事務長制之實行，輪船茶役之招考訓練，及添購新輪，開辦聯運，改良會計，舉凡增加收入，糾正秩序之事無不全力以赴，至二十五年，取消理監事會，事權益形專一，營業日趨發達。詎不久「八一三」戰事爆發，總局遷港辦理與華商衛利韓公司訂約，保護局產，及處理撤港各海輪事宜，長江部份業務，則組織長江業務管理處，代行總局職權，監督指揮各分局處及撤入長江之輪船，至三十年十二月香港陷敵後，總局停頓，至三十二年始在重慶恢復。

二、民生實業公司

長江上游宜昌以上之水道，以及在四川境內者，通稱川江，險灘衆多，暗礁羅列，航運向稱艱難。光緒二十三年英人李德樂(A. Little)以五十五尺長之「利川」

號輪船，由宜昌駛抵重慶，其後德法籍輪船亦相繼試航。至三十四年我國官商合辦之川江輪船公司成立，第一艘「蜀通」號，拖一鐵駁而行，駁上載運客貨，正式通航，當時水脚高昂，獲利甚豐，若干輪船公司，紛紛設立，輪隻衆多，致供過於求，營業轉趨蕭條，普遍虧折。民生實業公司，即在此種不景氣狀況下，於民國十四年成立，該公司係盧作孚氏創辦，初集資五萬元，訂造七十噸輪船一艘，命名民生，航行於重慶，合川及重慶涪陵間，嗣後購入「民用」「民望」，業務逐漸擴充。然當時受全世界經濟不景氣之影響，航運蕭條，若干航商，均岌岌可危，盧氏力倡化零爲整，合力經營。因之大部份川江輪船，均行售與民生公司，或與之合併，是項合併整理工作，自民國十九年開始，至二十三年大體完成，自二十四年起，復在滬建造新輪，至二十六年抗戰開始時，民生公司共有輪船四十六艘，計總噸位二萬餘噸，爲後方最大規模之民營航運公司。

三、三北公司 三北公司創於光緒末年，創辦人爲虞洽卿氏，迄今有四十年之歷史，其發展經過，可分述如次：

1. 草創時期 虞氏早年即熱心於交通事業，後又集資二十萬元籌設公司，購置慈北、姚北、鎮北三輪，定名爲三北公司。以慈北姚北兩輪行駛浙五山頭各埠，以鎮北行駛甬江與滬甬大輪相銜接，使鎮海一帶出產之棉花，米，豆等運銷上海，往來滬甬各地之旅客均稱便利，此爲草創時期。

2. 發展時期

三北公司業務逐漸開展之後，乃與甯紹輪船公司舉辦聯運，民國四年時又接辦英商鴻安輪船公司長安，德興兩輪及長江各埠棧碼頭，同時增資至一百萬元，擴大組織，在甯波、鎮海、蕪湖、安慶、九江、漢口設立分公司，並代辦鴻安公司業務；添購巨輪開闢南北洋航線。當時歐戰爆發，外商輪船奉調回國，同時國貨遠銷南洋，貨多船少，運費大漲，三北公司乃復增資百萬，添購新輪多艘，擴展長江及南北洋各線，營業日益興盛。

3. 改革時期

歐戰結束後，外商輪船先後在中國沿海內河復航，運價暴跌，加以內戰時起，公司虧蝕，幾難支持，乃改變方針，貶價出售劣輪，一面羅致人力，自建三北機廠，自行修造船隻，力謀振刷，營業遂趨安定。

4. 鼎盛時期

經此番改革後，公司調整航線，內河則溯江而上直達沙市、宜昌、萬縣、重慶，旁及長沙、湘潭等地，外洋則逕達越南、暹羅、緬甸、印度、南洋羣島各埠，分公司遍設長江各埠及沿海天津、青島、福州、寧波各地。並在煙台、威海衛、營口、大連、龍口、香港、及南洋各地設有特約代理處，此時共有大小船隻三十餘艘，拖輪，鐵駁二十餘艘，躉船十餘艘。聲譽日隆，營業極一時之盛。

5. 艱苦時期

戰時三北公司被征作堵塞工事之大小輪躉，不下十餘艘，被日機炸傷沉沒者亦有十餘隻，沿海淪陷，遂將重慶分公司改爲總公司，僅以二、三小輪行駛渝涪各短線，艱苦支

持，以迄勝利。現則戰時所有損失船隻，逐漸補充，該公司不難因此恢復舊觀。若繼續努力發展，則該公司在中國民營航業中，當仍能佔一重要地位。

丙、航政 我國雖自遜清道光末年籌辦輪運，至同治十一年末，始有輪航。當時以此係新政，歷來向無專司，乃一如郵政鹽務，悉委諸海關總稅務司，代管有關航政事項。迨國民政府成立，始於十九年公佈航政局組織法。二十年秋交通部始於航政司外，更設航政局，凡船員之登記，船舶之檢查，及丈量載線標誌，暨管理海員航路等事項均歸該局職掌，海關則專管燈塔航標等事宜。於上海、天津、哈爾濱、漢口等重要港埠，先行設立四局，並就船舶衆多之重要港埠，各設辦事處，至是直接管理水道交通之航政機構，規模粗具。未幾，「九一八」事變，哈局停辦，至廿五年增設廣州一局，全國仍爲四局。

航政機構成立之後，除辦理水道交通管理事項外，並從事全國船員之檢定，設立船員檢定委員會，二十一年頒佈「船員檢定章程」，至二十四年爲簡化施行手續，修正爲「船員檢定暫行章程」。迨抗戰前夕，局勢緊迫，航政當局一面從事編練江、浙、閩、皖、贛、湘、鄂、豫、川九省水上保甲，俾所有民船，均能隨時徵調；一面祕密訓練大批人員，派駐千噸以上之輪船中，使負緊急處置之任務，各輪並均限令裝設無線電台，庶便接受政府命令，於必要時，駛往指定之安全地帶，免遭敵人之破壞或利用。同時並飭由國營招商局及民生公司等特製淺水輪船，以備一旦

戰事爆發，沿海口岸被敵封鎖後，後方水運，得以維持。

三、戰時航運

甲、自七七抗戰至廣漢淪陷（二六——二七年）

一、保全船隻

七七事變爆發後，航政當局因事先早有準備，乃於滬戰前夕，密令各航商，將所有海輪，儘速駛入長江，其有不能或不及駛入長江者，則往香港或其他海口暫避。當時除戰前租與敵人之海輪十四艘淪入敵手外，其餘均幸保全。漢口原有輪船四百五十艘，計四二，六八二噸，至此增至六百四十五艘，計一四三·七九〇噸。迨武漢形勢緊張時，復由漢口航政局，會同軍事運輸機關，督促撤退。計退宜昌者二百八十艘，退長沙者六十六艘，退常德者十六艘，由宜昌續退入川江者一百五十艘。而廣州航政局亦督率所有省河船舶，掃數西撤，計退集西江者二百餘艘，退入北江及江門一帶者亦百餘艘。此外並特准不能駛入內港之輪船，暫時移轉中立國籍，俟戰事收平後，再行回復，當時移轉外籍之輪船為一百三十艘，計一四五·〇〇噸，此項船隻，不特可免資敵，且可照常營運，補助國際沿海之運輸。

二、堵塞港口

我國海岸港口甚多，不易防守，且水上防禦工事之建築，亦非嗟咄可辦，臨時應變，不得不徵用船隻，沉於港口，及佈置水雷以為阻塞工具。計抗戰初期此項征用輪船

楚船數達八十七艘，十一萬一千餘噸。各口沉塞船舶列如左表。

沉塞地點	船舶艘數	船舶噸數	附註
江陰	二四	四三、九四四八	
閩江口	一二	七、五六二	
黃浦江	一〇	一八、六二四	
海州	六	一〇、七四七	
鎮海	七	六、六五七	
烏龍山	四	二、〇六三	
珠江口	六	一、九七九	
馬當	一八	二四、九九五	
總計	八七	一一六、五七五	

三、搶運物資

八一三滬戰突發，京滬路以全力担任部隊軍品之輸送，一般客貨運輸無暇兼顧，公路運量有限，而上海亟需內遷之工廠達五百餘家，如不儘速搶運，則所有器材，勢將

資敵，後方建設亦無法着手。其時江陰封鎖，水道中斷，乃由招商局另派小輪，從上海日暉港轉蘇州河至鎮江，換船自長江上達南京。並由三北，大達等公司，辦理滬鎮聯運。至我軍自動退出上海時，始告結束。未幾國府西遷，機關人員公物皆由輪船載運至漢，換輪接運川湘。迨武漢會戰時，戰區附近兵工廠器材，約八萬噸，經利用僅存之輪船十六艘陸續運輸，至武漢撤退時，完全運畢。武漢既失，宜昌亦岌岌可危，而屯宜之軍品器材，數在十二萬噸以上，及油料一萬餘噸，公物六萬噸，均急迫待運，時江水已枯，可駛行川江者，皆為較小輪船，全部運量，每月不過五千噸左右，為欲搶運完成，乃將宜渝間航線縮短，分段運輸，先謀物資運離宜昌，到達安全地帶，再行轉運，復因輪船數量過少，乃征集川省木船一千二百餘艘，協同搶運，終克達成任務。

四、聯合營業

我國航業除招商，三北，民生數家外，大都資本薄弱，平時各自營業，不相謀合，不足以應戰時需要，航政當局乃督策各埠航商，組織內河航業聯合辦事處，凡屬航商均須加入聯運，所有輪船，悉由聯合辦事處調度，供應軍民運輸。先後設立長江、上海、鎮江、蕪湖、九江、漢口、長沙、福州、廈門等處，而以長江航業聯合辦事處實力最大，收效最宏。至於航商自動組織之聯合機構，政府亦力予贊助，以便於管制。

五、救濟員工

抗戰發生後，向在日商輪船公司工作之船員，引水，水手等皆自動離船，同時因航線縮短，輪船撥充防禦工事而失業者，兩共達三百餘人，初由政府撥款救濟，分別送

往交通員工訓練所，參加訓練，或盡量介紹工作，予以適當安插，或由振濟委員會發款救濟，按月貸給生活費用。

乙、自廣漢淪陷至滇緬戰爭（二八——三一年）

一、調整航政機構

因戰局演變，上海天津兩航政局先後停辦，漢口廣州兩航政局亦於

二十年冬相繼移設於重慶梧州兩地。爲統一航政管理計，將戰前四川省政府於重慶設置之川江航務管理處裁撤，另設四川省水上警察局，專負川省水上治安之責。同時將遷渝之漢口航政局擴大改組爲長江區航政局，接管前川江航務處所轄之航務行政，管轄範圍擴及川、鄂、湘、贛、蘇、皖等省。珠江方面亦將遷梧之廣州航政局擴大改組爲珠江區航政局，管轄粵桂兩省輪船之檢驗丈量登記航線，及船員與引水人之考核訓練，碼頭船及拖駁船之檢丈給照，並航路標誌等事項。廣西省政府原設之廣西省航務管理局則改爲船舶管理處，專管民船，藉以劃明權限，統一事權。

二、開放口岸

沿海口岸，自經敵人封鎖，海洋交通，咸感阻滯，當局乃將非通商口岸

，暫予開放，准許外籍輪船停泊，上下客貨。先後開放之港口，爲浙江之石浦、台州、鰲江、飛雲江、清江口、海門六處；福建爲沙埕、三江口、東山、泉州、興化、三都、蚶江、永寧、深滬、福清、海口、祥芝、古浮港、羅源灣、秀興、蕭厝等十六處；廣東爲神泉、廣海、陽江、電白、黃坡、雙溪、島坎、井洲、海山、汕尾、水東、範和十二處，共三十五處。

三、增闢航線 武漢淪陷後，新闢航線計有：(1)沅江線。湘省常德至沅陵段水程二百零三公里，向以水淺，從未行駛輪船，二十七年秋，經以吃水最淺之民甯輪試航成功後，常沅間輪船源源增加，嗣又加闢沅陵辰谿綫，以繁榮湘西水運。(2)湘宜線。湘鄂水道，本經漢口至城陵磯轉湘，武漢失後，經增闢長沙經安鄉、公安、松滋而達宜昌一線，交通稱便。至宜昌淪陷前，輸送物資器材數萬噸，及大量客運，亦惟此線是賴。(3)嘉陵江線。川省嘉陵江線，向止於合川，合川以上，即僅行木船。二十八年經民生公司派輪自合川上溯達南充，試航成功，遂告通航，惟枯水期仍無法通航。

四、疏濬河道 後方各水道上游，大都暗礁險灘，觸處皆是。經決定改進者計有：(1)湘桂水道之靈渠段，桂全段及桂梧段。靈渠段人工運河，長約三十公里，低水時僅通三噸之船，經中央撥款交桂省府施工，桂全段長約一百二十公里，中多礁灘，低水時僅通五噸之木船，桂梧段長約三百六十公里，低水時僅通十噸之木船，凡此均儘先加以改進。(2)粵桂水道之桂龍段，自桂平至龍州，長約七百二十公里，僅通小輪，若擇要分段改進，則全線常年可通五十噸之小輪，及利用拖輪，行駛木船。(3)川黔水道之涪巖段，自涪陵至巖灘長約二百七十五公里，灘多流急，尾部改善後即可常年通行，或用拖輪以與長江水道相溝通。

五、水陸聯運

廣州漢口未淪陷前，曾由招商局與粵漢鐵路局，辦理水陸聯運，商運自

漢口至長沙或衡陽爲水運，衡陽以南則全用粵漢路。嗣以敵機威脅，英德至廣州一段改爲水運。廣漢淪陷後復辦理川陝，川湘兩水陸運輸線。川陝線重慶至廣元利用水運，廣元至寶雞循川陝公路，利用車運，或由廣元再上溯至陽平關亦利用水運。川湘線聯運分爲兩路：一由重慶經涪陵至龔灘爲水運，龔灘至龍潭利用駝運，龍潭經沅陵至常德復利用水運。一由重慶至彭水爲水運，彭水至龍潭或沅陵爲車運，由此至常德仍利用水運。

六、添造淺水輪船 二十八年交通部撥款交由漢口航政局建造淺水輪船兩艘，吃水三呎半至五呎半，可載客百餘人，貨九十噸，拖重四十噸。三十年復貸款與中國內河航運公司，裝造煤汽機淺水輪船十艘。在西南方面，柳城工場及衡陽工場亦均有建造適於內河航行及戰時經濟原則之小輪數艘。

七、添造木船 木船建造成本較輕，且適內河上游航行，協助水運，爲用甚大，二十九兩年乃由政府貸款船戶航商製造各級木船。貸款辦法每艘按造價百分之八十低利貸予，分期攤還。兩年間完成木船三百八十八艘，計七千三百九十八噸。除四川外桂粵湘贛亦紛紛設立造船處或造船工場，建造新船，至三十二年交通部造船處成立，更大規模承造各機關委託船隻。總計自二十八年至三十四年底，共造木船二千六百七十一艘，計四萬二千九百一十四噸。

八、設置絞灘站

後方各河道上游大都灘多流急，如長江自宜昌至重慶間水程僅三百五

十海里，而著名險灘竟達五十處以上，流速有每小時急至十三海里者，過去船舶上駛，端賴盤絞，惟舊式方法過簡，效力甚微。二十七年秋由漢口航政局組織絞灘管理委員會，負責於宜渝間設置絞灘站八處，沅江及涪陵江亦各設四站，其後陸續增設，並於烏江及金沙江添設四站。至三十年間最多時期有五十六站，嗣裁去二十站，三十三年復增設二站共三十八站，至抗戰勝利後陸續裁撤，僅餘總站一處，絞灘站十二處。

九、統制運價 水運運價向由航商自由議訂。至二十七年宜昌搶運器材時，船戶任意抬價，影響運輸，乃由漢口航政局先後訂定宜渝段木船上下行運輸規則，及各城市間運價，公布施行，其後並編訂四川省木船及輪船運價章程，附列各航線客貨運價表，規定劃一價目，依航線及貨物性質，參酌當時物價，釐訂最高與最低標準，按時調整，施行以來，運價平定，成效大著。

丙、自滇緬戰事至抗戰勝利（三十二—三十四年）

一、實行貼補政策 水運運價自實施統制限價政策之後，因三十二年以後歷年物價變動劇烈，限價雖有調整，與物價相較成數相差頗遠，以致航商難免虧累不支，乃自三十三年下半年起實行貼補政策。其辦法為1. 按延噸公里計算，並就各輪船公司每延噸公里虧損最低之數，為核給貼補款項之一致標準。2. 各公司逐月將其行駛船隻、里柱、運輸噸量、航行次數、連同收支實況呈報交通部，以憑核定貼補數額。自三十四年後辦法稍有修正，改按各公司每延噸公里虧損之

平均數為核給補貼標準。三十四年全年貼補共二十一億零二百一十四萬餘元。

二、貸款修復輪船 三十年間敵人已呈崩潰跡象，各輪船主準備修復殘破輪船以待復員。經由四聯總處貸款四億元，利率月息三分，二年還清，航商實際祇須負擔月息六厘，餘歸政府撥補，至抗戰勝利時止，此項貸款修復之輪船共達三十二艘。

三、復員運輸 抗戰勝利，復員運輸，水運佔主要地位，交通部為統籌船舶調配，加強運輸能力，乃於三十四年十二月成立全國船舶調配委員會，以主持其事，至三十五年六月，該會始行裁撤，所遺業務，由重慶招商分局及各民營公司合組渝宜輪船聯合辦事處辦理。計自三十四年九月至十一月水運方面，運輸復員人數計共二四七·六一二人。茲將三十五年五月至十一月輪船及木船復員運量，分列兩表如下：

重慶港船復員運量表

日期	運出		運入		運出		運入	
	公民	軍	公民	軍	公民	軍	公民	軍
卅五年五月	一四、五七八	(人)	一、九九八	(人)	三、六二七	(噸)	八三八	(噸)
六月	一〇、〇〇四		一、九八二		八、〇五二		六一二	

重慶港木船復員運量表

七月	六、三四〇	一〇、〇二五	三、四二六	二、一二六
八月	一四、三一九	二四二	五、〇二二	三七五
九月	一六、九五〇	三、二二三	一三、九四九	一、七四四
十月	一六、九六二	三、六二三	一三、〇一〇	一、五四六
十一月	八、八〇二	七、七〇三	七、六四四	二、二三八
合計	八七、九五五	三〇、九六五	五四、七二〇	九、四七九

日期	運出	人數	運出貨物	噸數
卅五年五月		一一、四三二		六、八〇五
六月		五、〇五九		三、六〇〇
七月		二、一〇〇		一、四〇〇
八月		九一五		六八五

九	月	六九〇	七七〇
十	月	一一二	八〇一
十	月	一一〇	七六六
合	計	二〇、四一八	一四、八二七

四、戰後航運

抗戰勝利後，交通當局一面恢復戰時停辦之沿海各地航政機構，加以適當調整，以配合戰後發展，一面向接收敵偽航業，調整內河航線，增闢沿海及遠洋航路，扶助民營航業。茲分別述其概要如下：

甲、航政復員 抗戰開始時，交通部即將天津航政局，及其所屬辦事處先行停辦，後上海航政局繼之，除溫州、寧波兩辦事處保留，直隸交通部外，其餘亦均結束。漢口，廣州兩航政局分別改為長江區，珠江區兩航政局，抗戰勝利後，乃將天津，上海兩局，及各辦事處，分別恢復，珠江區局遷返廣州，改用原名，並酌增辦事處，長江區局亦還設漢口，仍轄長江六省航運，而將川江流域辦事處裁撤，僅留宜賓重慶兩辦事處。至東北方面則設東北航政局。

乙、接收敵僞航業 關於接收敵僞航業，爲謀便利起見，仍就敵僞原有組織，分京滬、武漢、平津、廣東、東北、台灣六區，分別接收，即在各區特派員辦公處內設置航政接收委員，負責辦理。除東北尙未接收，台灣已由台灣省行政長官公署統籌辦理外，茲將各區接收船舶，列表如下：

區 別	接 收 船 艘 數	接 收 船 噸 數
京 滬 區	一、二三四	一二三一、四三〇
武 漢 區	五九〇	三七、一九〇
平 津 區	四一六	四三、九七二
廣 東 區	五一一	三八、六九六
共 計	二、七五一	二五一、二八八

其中一千噸以上者僅二十艘，五〇一噸至一、〇〇〇噸者僅二三艘，一〇一噸至五〇〇噸者爲八六艘，其餘均爲百噸以下之小汽船，尤以無機器之駁船爲多，且無論有無裝配機器，大都均屬損害待修，實際上可供各航線調配應用者，在一四〇噸以上之輪船爲四十二艘，計三九、五一

七噸。

丙、現有船舶數量 接收敵偽船隻實際可供利用者爲數甚夥，既如上述，而勝利後，我國原有剩餘之船舶，爲數亦甚有限，戰前我國所有船舶，據二十六年交通部統計，共三、四五七噸，計三七六、〇〇〇噸。其中海輪一二四艘，三六七、三八三噸；江輪三、三三三艘，二〇八、六一七噸。戰時我國船舶直接損失者計海輪四七艘，二五〇、二七一噸；江輪二、七九〇艘，九、二四八噸，合計二、八三七艘，三四九、五一九噸。間接損失者計海輪七七艘，一一七、一二噸，江輪八六艘，二八、六八九噸，合計一六三艘，一四五、八〇一噸。直接間接兩項損失總計共三、〇〇〇艘，四九五、三二〇噸。是以戰後剩餘船舶無幾，將戰時所建造之輪船及接收敵偽船舶合併計算，戰後使用之船隻，根據三十六年六月交通部統計，屬於國營者計海輪六十九艘，二六七、八七八噸，江輪及各種小輪一八〇艘，六四、一一五噸，合計爲二四九艘，三三一、九九三噸。屬於公營者計海輪一〇四艘，二三、六五〇噸；江輪及各種小輪一七八艘，一一、八二七噸，合計二八二艘，三五、四七七噸。屬於民營者計海輪八四四艘，三三七、三九四噸，江輪及各種小輪一、一四三艘，四四一、三四五噸。總計國營，公營，民營三方面海輪一、〇一七艘，六二八、九二二噸，江輪及各種小輪一、五〇一艘，一七九、八九三噸；合計爲二、五一八艘，八〇八，八一五噸。茲將現有各種船舶種類，噸級，以及分佈區域表列於下：

漁船		機帆船		拖船		輪船		各區總計		類別	區別
								噸	艘		
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	總計	區別
四、八三六	六二	三五、三〇四	四〇七	二六、九八三	二八四	七三四、七〇〇	一、五二二	八〇八、八一五	二、五二八	總計	
一、五九二	二五	二〇、三三七	二二一	一四、〇六二	一〇六	五八九、八九五	五二六	六六、二六〇	八九二	上海區	
一七	一	三六	一	四、六八一	一〇三	五六、三六三	三二一	六二、三七五	五〇七	長江區	
		八、七五〇	二元	七、五三八	六五	五五、〇三七	五八	七二、三九	八二〇	廣州區	
一、四五三	二五	一、七四三	一〇	七〇二	一〇	一六、二八六	一〇七	二〇、一八四	一六一	天津區	
						七四	二	一〇六	四	東北區	
一、七四	二	四、五八	四六			一七、〇四五	三七	二七、六六一	一三三	台灣區	

噸		噸		噸		噸		噸		噸		類
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	小輪船
1,001—3,000	199	182,872	100	6,372	4	4,985	3	2,871	1	2,235	1	
501—1,000	60,811	52,244	70	7,169	10	731	1	667	1			
201—500	49,552	24,948	81	8,151	10	2,643	1	3,488	1	1,343	6	
110—200	27,064	35,343	81	13,633	4	47,867	10	9,936	7	10,311	4	
20噸以下	1,858	56	364	693	149		2		2	24		
	2,852	434	1,341	1,045	33		2					
	27	36	96	81	2		3					
	6,992	374	1,278	1,004	3		3			4,304		
	244	34	91	76	2		2			39		

公 營		國 營		江 輪		海 輪		級			
								五〇〇一—八、〇〇〇噸	三、〇〇一—五、〇〇〇噸		
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘		
三五、四七七	二八二	三三一、九九三	二四九	一七九、八九三	一、五〇一	六八、九三三	一、〇一七	二二、七八五	一八	二四七、五〇六	六八
一八、八八四	三一	三〇七、三三三	二二九	八四、六三二	四五二	五五、五九九	四四〇	一〇七、八二三	一六	三三三、五〇六	六一
九、〇六六	一四四	一九、九三一	一六	六二、三七五	五〇七					一五、七一九	四
一、四五二	一八	二三二	一	三一、九八二	五三一	四〇、三四七	二八九			六、〇五九	二
一九〇	四	四、六九七	一三	九〇五	一一	一九、二七九	一五一			三、三三三	一
九二	三					一〇六	四				
五、八九九	八一					二七、六六一	一三三	一三、九七二	二		

營		民		營	
噸	艘	噸	艘	噸	艘
四四一、三四五	一、九八七	三〇〇、四〇〇	六四二	三三、四一六	三四七
一五、二九七	八〇一	一四	一四五	二二、七〇〇	一
					五二

資料來源：民國三十六年六月交通部航政司船舶料統計

丁、戰後航線

戰前沿海及遠洋航路，在戰時均行停止，僅後方內河航線維持不墜，淪陷區內水運則受敵偽節制，抗戰勝利後，全國境內各內河航線暢通以恢復戰前常軌較為迅速，沿海航線亦漸經次第復航，均以上海為中心，仍分南北兩線，並以台灣收復，滬台間航權亦隨之收回，此則為戰前所未有。茲分述於下：

1. 華南線：經關上海廣州線（經停香港），上海汕頭線（經停溫州），上海福州線（經停廈門），上海廈門基隆線等六大幹線，行駛六大幹線之船隻共計八艘，平均每月客運四十萬人，貨運二十七萬噸。

2. 北洋線：經開關上海天津線，上海青島天津線，上海營口線，上海秦皇島線（經停海州），上海葫蘆島線，上海海州線，上海浦口線等八十幹線，行駛船隻共十六艘，平均每月客運七萬人，貨運十一萬噸。

戰前遠洋航業多半操諸外人之手，戰後招商局力謀展拓外洋航線，經先後開闢者計有下列

八線。

1. 滬港線：自上海到香港，全程計八二三海里，戰前行駛此線之英法德意諸外商，戰後一時尙未恢復，招商局則趁此時機，開闢此線，以維持遠東兩大港埠間之運輸交通。

2. 中越線：自上海經香港至海防，全程計一、〇三九海里；海防在越南爲一良港，每年進出船隻達百餘萬噸。輸出以米穀、銻銘、橡皮、煤炭以及水產品爲大宗，輸入則棉織品，棉花、烟、酒，汽車、汽油等爲主，而由我國輸入者爲數甚鉅，華僑在越境者爲數亦衆。招商局爲適應需要，乃開闢此線。

3. 中暹線：自上海經汕頭香港至曼谷，全程計二、三五〇海里。暹羅輸出以米爲主，戰前每年輸出米逾一百七十八萬噸，木材亦逾一百萬磅。其他錫及橡皮，每年出口爲數亦巨；進口則以棉織品，食品，金屬製成品等爲主。戰後招商局以「海列」輪在此線行駛，總噸位七、二三二噸；載貨量九、八〇〇噸。每四十天往返一次。

4. 中關線及中印線：中關中印兩線以承運我國政府所購剩餘物資爲主。中關線本自上海至太平洋之狄賽島及關島爲止，後又擴展至新畿內亞附近之曼納斯島。招商局以自由輪「海地」號往來其間，一旦物資運完畢，該航線當即隨而終止。中印線目的雖同爲承運存印物資，但此線所經上海、香港、星加坡、仰光以至加爾各答等處，均爲遠東重要商埠，業務經營自亦不似中關線

之單純。

5. 港廈菲線：此線自廈門至馬尼刺。馬尼刺向爲全菲對外貿易中心，每年有大量糖、椰乾、藏及煙草，經此出口，而輸入棉織品及金屬製成品。過去最大主顧爲美國，次爲日本。中菲間貿易不多。招商局開闢此線，純係應菲島僑胞之要求，因戰後菲島僑胞留祖國者爲數不少，咸望重回菲島，再理舊業。另有留菲僑胞，因離國日久，又思回國一行。過去中菲線行駛船隻向以日本爲多，今則日輪停駛，我國亟宜趁此替代日本航運地位，從而增進中菲友誼，由於以上種種原因招商局乃開闢此線。初派「海閩」輪，後改派「海隴」輪行駛。

6. 港星線：我國在馬來亞華僑約有一百二十三萬人，星洲一埠即達三十萬人，僑胞在該地工商界有極大勢力，且爲僑匯重要來源，故招商局對該線非常重視，除抽派客貨輪「海廈」擔任行駛外，所有該局行駛中印線巨輪，來往均在星埠停靠，上下客貨。

7. 中日線：戰後日本受盟軍統帥部統制，船隻不能自由進出日本海，我國爲接運旅日返國歸僑，並爲發展對日航業及貿易之準備，經與盟軍統帥部多次磋商結果，始由招商局派「海黔」輪，載運駐日代表團職員及日本船員僑俘等四百餘人及中信局易貨桐油一千零五十七噸半，自上海駛往日本，回程載回易貨物資染料人造絲羊毛等三千二百餘噸，另歸僑四百餘人，經基隆返國。自此次海黔輪作戰後初次通航後，陸續當有其他輪船加入行駛。

除上述各外洋航線外，招商局復計劃開闢歐洲、中美、及自中國至南美西岸各線。交通部亦曾擬訂水運五年建設計劃，對於發展遠洋航運，至爲重視。如（一）設立中國海運局。俟國營招商局船舶噸位補充至三十萬噸時，即行設立，以發展沿海及近海航線，尤爲注重本國與朝鮮、日本、南洋間之交通運輸。（二）設立大中華郵船公司。俟中國海運局開始營業後，船舶噸位達十萬噸時，即設大中華郵船公司，係由中外合辦，以吸收外資，發展遠洋航運。航線擬以華僑衆多之居留地，及國際貿易重要港埠爲對象，如南北美、南洋、澳洲等地。

戊、戰後水運運輸量 抗戰勝利後，經航政當局及各民營航業之共同努力，迅速恢復水運交通常軌，以運輸數量言，無論客運貨運，均月有增加，茲根據交通部統計，自卅三年至卅六年三月止，水運運輸數量有如下表所示：

水 運 運 輸

時 期	客 運		貨 運	
	人 數	延 人 公 里 (千延人公里)	噸 數	延 噸 公 里 (千延噸公里)
民國卅三年	10,080,971	—	2,161,980	—
卅四年	7,417,963	714,223	1,664,670	324,504
卅五年	11,951,886	2,227,346	6,257,012	3,702,811
一月	945,264	172,888	264,144	64,093
二月	881,563	134,003	295,114	84,567
三月	1,017,455	107,588	311,380	100,527
四月	946,391	138,759	329,740	139,136
五月	873,720	160,604	387,217	190,489
六月	768,565	133,240	454,868	331,479

七月	673,212	148,862	624,534	268,449
八月	851,506	220,911	657,801	367,920
九月	1,153,451	237,009	606,242	536,863
十月	1,355,578	289,634	803,946	585,633
十一月	1,247,678	244,396	838,665	594,017
十二月	1,237,508	239,457	677,461	449,638
卅六年				
一月	1,254,232	264,982	772,645	502,251
二月	1,247,937	242,500	664,401	429,539
三月	311,381	114,248	206,364	218,400

材料來源：交通部統計處根據各航政局造送之資料編製。說明：(1)僅係國營運量。

五、結語

我國幅員廣大，境內河流交錯，海岸線復綿長八千餘公里，水路交通，至爲重要。惟過去航業大半操諸外商之手，憑恃雄厚資本及不平等條約之保障，國人自營航業，難與競爭。戰時外輪撤離，國人自辦航業，無詭國營，公營，民營，無論大小輪船及木船，或應政府徵用，堵塞港口，或參加戰時運輸，維持後方水路交通，貢獻甚大。戰後不平等條約廢止，航權全部收回，枉藉旣除，發展自易於爲力。我國航業界過去曾有輝煌之成就，目前更在積極擴充業務，前途無量，蓋可預卜。

