

郭壽生著

各國航業政策實
況與收回航權問題

上海華通書局發行

郭壽生著

各國航業政策實況與收回航權問題

上海華通書局發行

各國航業政策實況與收回航權問題

實價大洋一元

著者 郭壽生

發行兼
印刷者

華通書局

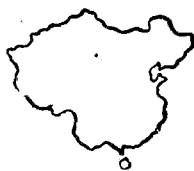
版權所有

總發行所

上海四馬路一九五號
電話六三二八七

虹口分店

上海北四川路底一九五
電話四五四二四



中華民國十九年三月十五日印刷
中華民國十九年三月二十五日發行

編者贅言

二十世紀爲經濟競爭的世界，欲握世界經濟的實力，當注重於工商業。欲求工商業的振興，發展航業，卽其一道。英、美、日之所以成爲世界富強的國家，大都由於工商航業的發達而來。航業之發達與否，與貿易的盛衰，交通的便利，海外事業的進退，以及於一國的政治、軍事、外交、文化，莫不有重大的關係。統觀列強對其本國的航業，莫不先定一種航業政策；因爲施行航業政策，實爲保護航業與發展航業最好的手段。惟我國人一向沒有注意這個問題，所以航業衰敗得不堪。

帝國主義者對華經濟侵略，始於鴉片戰爭後所結的南京條約之五口通商，繼以馬關條約天津條約中英續約中日通商條約及內河航行章程；甚至各國紛紛援例，要求利益均沾，於是中國航權，由沿岸以至內河完全喪失。目下中國無航業政策可言，所有的，乃一部不平等條約所編成的傷心史而已！

中日通商航海條約滿期已久，我國若不於此時收回航權，則此後中國與歐美各有約國改訂商約時，勢難有成功的希望。我們於此，應如何注意！應如何慎重！本書的要旨，在研究世界各國航業政策實況，帝國主義者在華對於航業積極進攻的情形，航權喪失與我國家的關係，而於改訂商約與收回航權應行注意之點，尤爲詳述。

最後殿以發展我國航業的具體計劃，希望國人對於這個重大的問題，奮然興起，以求收回我國航權與發展我國航業之澈底解決，這便是編者諄諄的微意了。

郭壽生識於海軍部編譯處

一九，一，一五。

各國航業政策實況與收回航權問題目錄

第一章 航業政策的研究	一
第一節 航業變遷的現象	一
第二節 定期與不定期的航業	三
第三節 定期航業的組織	四
第四節 航業大小規模組織的比較	五
第五節 萬國商船公司與德國二大公司	七
第六節 航業同盟	八
第七節 航業同盟弊害的矯正	一六
第二章 各國航業政策	一七

第一節 航業政策之時代的觀察……………一七

第二節 英國航業政策……………二〇

第三節 美國航業政策……………二五

第四節 日本航業政策……………三〇

第五節 德國航業政策……………三五

第六節 法國航業政策……………三七

第七節 意國航業政策……………四〇

第八節 綜合的觀察……………四三

第三章 各國航業實況及其競爭形勢……………四五

第一節 各國航業競爭的原因……………四六

第二節 英國航業……………四六

第三節 美國航業……………四九

第四節 日本航業……………五二

第五節 德國航業……………五七

第六節 結論……………五九

第四章 太平洋航業之爭霸……………六一

第一節 太平洋已成世界經濟的中心……………六一

第二節 日美航業爭霸的形勢……………二六

第三節 上海與各國航業競爭……………六七

第四節 中國在太平洋上航業之回顧……………六九

第五章 世界航業比較與統計……………七一

第一節 世界之船舶……………七一

第二節 世界之造船……………七九

第三節 各國速力別之船舶……………八五

第四節	各主要海運國地位之比較	八七
第五節	世界各國之海上交通	八九
第六節	世界之主要貿易港	九三
第七節	各國海運之補助	九五
第八節	各國海員俸給之比較	九六

第六章 中國航業狀況

第一節	中國航業史觀	一〇〇
第二節	中國航業概況	一〇三
第三節	中國對外的航業	一〇八
第四節	內河及沿海的航業	一一〇
第五節	上海的航業	一一五
第六節	中國造船業	一一九
第七節	中國航業之衰敗與商業的關係	一二一

第七章	中國航路	一二五
第一節	外洋航路	一二五
第二節	近海航	一二八
第三節	內河航路	一三〇
第八章	帝國主義之侵略我國航權	一四九
第一節	帝國主義侵略我國航權的略史	一四九
第二節	日本之侵略我國航權	一五一
第三節	英國之侵略我國航權	一六一
第四節	帝國主義在華之航業投資	一六四
第五節	帝國主義在華航業擴充計劃	一四八
第六節	各國在我國活動之輪船公司及航路	一七〇

第九章 不平等條約與我國航權之關係……………一七六

第一節 締結條約基礎的錯誤……………一七六

第二節 條約範圍之廣泛……………一七八

第三節 條約時效之太長……………一七九

第四節 航業在經濟上之地位……………一八〇

第五節 國際法上河流之關係……………一八一

第六節 條約之影響於國內航業……………一八三

第七節 條約絕我直接貿易之機會……………一八四

第八節 條約之影響於社會經濟……………一八五

附 不平等條約與航權關係表……………一八七

第十章 收回航權問題……………一九六

第一節 我國航業失敗之原因及航權之喪失……………一九六

第二節	收回航權應有之認識	一九七
第三節	修約問題及應注意之點	二〇〇
第四節	規定船舶國籍法	二〇二
第五節	收回引水權	二〇五
第六節	收回日本在華航行權	二〇九
第十一章	發展中國航業計劃	二一六
第一節	確立航政根本方針與劃分航政海政範圍	二一六
第二節	中國航業之整理計劃	二一九
第三節	中國航業之建設計劃	二二一
附錄		二二八
第一節	中國現行之海商法	二二八
第二節	世界主要海事年表	二五七

各國航業政策實況與收回航權問題

第一章 航業政策的研究

合社會經濟力與國民經濟力以與世界各國經濟力相往還的，是爲航業政策。航業政策可分爲內外兩方面的觀察：其屬於內的，稱爲社會經濟力；其對於外的，稱爲國民經濟力。航業政策的基礎，即建立於此二力之上。自世界交通發達以來，於是屬於內的社會經濟力與對外的國民經濟力，成爲不可分離的狀態。今不分內外專就航業政策而研究之。

第一節 航業變遷的現象

今日的航業，純然爲獨立的事業。在以前的商業與航業，殆皆混合爲一，不似今日商業與航業已成分業。推

究其故如左：

- 一 往時通商交通，非有連續不斷的盛勢。
 - 二 因戰亂與海盜橫行，不能保航海的安全。
 - 三 航運不能正確，是甚緩慢。
 - 四 各種通信機關及各種商業機關，尙未普遍世界而獨立。於是貨物之確實安全而輸出入的，殆不可能。每當貨物輸送，必有商人的押船，或到目的地而為貨物的買賣人。
 - 五 十八世紀末，各國之特許貿易公司，猶自把持獨占的勢力，因之僱船事業不能普遍。
- 十八世紀末以來，因機械工業的革新，蘇彝士運河的開通，北美的發達，海洋自由說的倡行，鐵路汽船的進步，於是在昔日的種種障礙，乃一掃而去。而世界交通日趨發達，航業遂劃然而獨立。試看下列各項，可以見航業的進步不是偶然的。
- 二 因航業之分立，航業者間遂生競爭，其結果在昔日的個人船主，不能敵大規模的公司，而航業的組織，其範圍愈廣。
 - 二 因木質，鐵質，鋼質船身的進步，航海日增安全，於是通商交通移民及郵件日益發達。其結果使定期航業不得不與不定期航業，分道而馳，而定期航業的基礎，乃益增鞏固。

第二節 定期與不定期的航業

現世紀中的航業組織，最可注意的，即定期航業與不定期航業的分立。今舉二者的優劣，分述如次：

(一) 定期航業 定期航業，其航路及出發到達的時日，例皆一定。此等航業，其適宜之目的，在於郵件旅客及高價的工業品；若專以轉運貨物為目的，則極少數。因專以轉運貨物為目的，若非其貨物為多量，且能繼續足供船舶往返的裝載，則於定期航業殆為不可能的。

(二) 不定期航業 不定期航業，為個人之船主，或傭船者以一艘或數艘，不定時日，不擇處所，而經營航業的。此種航業，雖不如定期航業的迅速，然其運費的低廉，乃其特優之點。因此，其活動的方面，與定期航業截然不同的。

一 其航路必在於通商航海不甚發達的地點。

二 其出發到達時日無一定的。

三 其轉運的目的物，因運費低廉之故，多係農產物，礦物，或其他原料品。

以上二種航業非較為劃一而專於其業的。有時定期航業，因旅客，郵件高價工業品，不足滿載時，亦侵奪不定期航業之目的物而運載之。因是二者之間，雖各有其特優之點，而經濟的競爭則不能免。其在航業上雖各分

立，然欲求貿易交通之發達，則必二者兼營而後可。

第三節 定期航業的組織

定期航業的組織，不適用於個人船主，及船舶共有的方法。因定期航業須具有安全、迅速、正確、繼續、數種要件，經濟上的關係，其運費勢必高增，其資本必須雄厚。故定期航業的組織，以股份有限公司為最合宜；但於此尙有應注意的要點：

(一) 定期航業與國家的關係 定期航業為國家交通的命脈，多有受國家的補助。其補助的形式，則多為權利義務對待的條件。簡單說：定期航業實有關於國與國政治的競爭與經濟的競爭。

(二) 定期航業與經濟的關係 定期航業的組織與經濟上的關係，就最近的趨勢而言，以資本集中為其基礎。英國開始以股份組織定期航業公司，於一八八四年，有總噸數在十萬噸以上的公司，不過五個。至一九零六年，公司競立，總噸數在十萬噸的，竟達三十餘個公司，結果因經濟的競爭同歸於失敗，而併於萬國商船公司。若德國則不然，彼合全國之力，為定期航業的組織，除三數小公司外，對立的不過漢堡與北德魯意二大公司。彼以資本集中，財力雄厚，雖對立而相提攜，故萬國商船公司終不能壓倒其勢力。

第四節 航業大小規模組織的比較

航業以分立競爭而失敗，如英國就是一個例。但在經濟關係上，若不推究其所以然，或有使人懷疑的。故就大規模航業與小規模航業比較，說明如次：

(一)大規模航業公司，其航路遍布於各處，就於各航路的損益，得為平均的補充。小規模公司，若遇不測，即立陷於窮境。故大規模公司比小規模公司，在財政上得措置裕如，是較有利益的。

(二)大規模航業公司，在船舶經濟上，極有利益。大公司航路遍布各地，於其競爭較多之處，則用以最新式的船舶；而以舊式的船舶，用於競爭薄弱的方面。於此，支配伸縮極為自由，更有下列的利益：

一 當造同型船舶時，以訂造多艘，其造船費可以折扣而低廉。

二 應於航運時節的緩急，各航路間的船舶，過剩與不足，得以互為調劑。

三 船舶保險，在小公司不過數艘，勢必仰鼻息於他人。在大公司有多數的船舶，可依保險的制度，而自儲積其保險費。設有一二遇險，亦容易補其損失。

(三)大規模航業公司，經濟能統一，其營業費較為節減，又能利用船舶積載力，易於調劑，故碇泊稅及航海費亦能節減。

更進一步說，陸上的交通，如鐵路等，可擅獨占的地位。海上的交通則不然，本於海洋交通自由的原則，無論何人都可以經營航業的，即數隻的船舶亦可為航業，故航業有先天的競爭之性質。在此競爭可能的場中，有大規模的公司，則可以制止彼羣小分立無益的競爭，又可以促進航業的進步與改良。因此，今日的航業，遂日趨於大規模的經營。

今再根據日本在歐戰前的調查，作為左列比較表，藉觀世界中航業組織的趨勢。

各國航業公司數目表

國別	數
英 國	四〇
美 國	九
德 國	八
法 國	五
挪 威	一
日 本	二
意 大 利	一
荷 蘭	四
五萬噸以上的	
十萬噸以上的	
廿萬噸以上的	

奧國	西班牙	丹麥
二	一	一
一		

綜觀上表，純噸數在五萬噸以上的，英之航業公司的數目占世界中之第一位。純噸數在十萬噸以上的，亦英居第一。至純噸數在三十萬噸以上的公司，僅德美二國有之。

第五節 萬國商船公司與德國二大公司

大規模的航業，於歐戰之前，在世界中對立稱雄的，為萬國商船公司與德國二大公司。茲分述如次：

(一) 萬國商船公司 萬國商船公司，當時為世界航業界中的托辣斯，以美國大金融家摩爾幹氏為其中心，其資本金為一億二千萬美金。此公司之成立，以買收英國白星線赤星線及加拿大奈因等數汽船公司而組織成立的。當時英政府以政治解決這個問題的，有下列的辦法：

- 一 加入組織的英船，仍維持其英籍。
- 二 凡新造的船舶，必以半數登記為英國船。
- 三 公司的理事，應半數為英國人。

四 船員水手之一部，須經英政府的指定。

五 英政府對於此等的船舶，舊例託其運送郵件的，仍照舊。其向有補助巡洋艦之送信船，依舊給予補助金。以上為英國與該公司在一九〇三年所成立的契約。

(二)德國二大公司 世界第一大航業公司即德之漢堡公司，其資本金合公積金約一億四百七十餘萬圓。在德國中與此公司相伯仲的，即北德魯意航業公司，故與漢堡公司並稱為德國二大公司。

我們討論航業政策中，為什麼要把萬國商船公司及德國二大公司列入呢？因為欲證明航業須有大規模的組織，是為論旨的所在。若小規模的組織，如英國之數公司，遂為托辣斯所併吞。而大規模的組織，如德國二大公司，彼托辣斯雖欲併之而不可能。今得此有力的論據，則從事於航業的，當有所警悟！

第六節 航業同盟

航業政策中，以航業合同與航業同盟為航業問題的重心。萬國商船公司既不能併吞德國二大公司，且須與之訂結航業同盟，其關係於航業之重大，尤有討論的必要。

航業同盟，即大規模的航業，欲避免相互間利害的衝突而成立的。因大規模的航業，多帶國家的性質，或受國家的補助獎勵，其經濟勢力之強固，自不必說。但於此而各別分立競爭，即所謂經濟競爭，今欲避免此種競爭，

故產生航業同盟。航業同盟生於國內的，姑置勿論；所要注意的，即依於世界的航路，各國的大航業公司相互間漸趨於萬國航業同盟，此則為前所未有的。茲就同盟的內容可為分別的，約有以下的三種：

- 一 僅以運費率及載運條件，而為協約的；
- 二 以收入運費而為合同計算之協約的；
- 三 合同而為航路之經營的。

三種中，以第一種的協約，無金錢上的拘束，不過為德義的同盟，無強制其必遵守。二三兩種，為金錢上的契約，則必遵守而實行。航業者於三種之中，依於何種而為同盟呢？是則觀其競爭防避的程度，與競爭者間勢力關係的如何，而為決定。

航業同盟三種中，就於其協約的條項，得為下列七項的分別：

(一) 航業的競爭，以運腳為其中心，故航業同盟不問其為何種類，無不以協約定其運費率的。然定運費率，亦有兩種的方法：

- 一 定率協定 定率的協定，即對於各種載運的目的物，而定其運率；加盟者，不能於定率之外，自行增減。
- 二 最低率協定 最低率的協定，即於此協定之最低率以上，加盟者得自由而定其運腳。

以上二種，後者有伸縮的餘地，最適用於不定期航業及帆船航業。若定期航業，同盟者間，為保證貨主的忠

實，求商業的發達，其運脚要平等，要一定，故以前者為適宜。

還有與上述有連帶關係而不可離的，即運脚折還，及延期運脚折還的制度。若論於已收入的運脚，折扣返還若干於貨主，為結貨主的歡心，在協定上，固不發生問題，然現交的運脚折還，與延期交的運脚折還，二者之間，則有問題。故運脚折還制度，在協約上，關於此點，同盟者間須同意。

(二) 與運脚協定有連帶關係的，為載運的貨物與旅客。於此問題亦有二種：

一 對於普通的貨客，而為運脚的協定。

二 對於特種的貨物或旅客，而為運脚的協定。

何以前者於特種的貨物或旅客，亦有在協定上，宜為除外？因有種貨物，只適於不定期船的裝載，若以此貨物為目的，與不定期船為運費率之協定，則不定期船即失其伸縮的作用，故在同盟目的物中，當以之為除外。例如中國與日本為航業同盟，其同盟貨物中，如不定期船米之運脚，當為除外。對於後者特種的貨物，而為運脚之協定的，例如巴西及中美之輸出貿易，為航業同盟，僅以咖啡為同盟貨物。對於旅客而為運脚之協定的，例如北大西洋定期航業同盟，僅於協定上，規定中等船艙旅客的運脚。

(三) 航業同盟關於航路的範圍，亦有二種之分，即全部的與部分的。分述如次：

一 全部的航路為同盟的協定，即如德國二大公司與萬國商船公司所定之航業同盟。彼之所以為全部

的同盟的，以雙方的航路均普遍於世界，而其同盟條件，在財政上為互惠的協定，有密切利害的關係，故必就於全部而定協定。

二 一部分的為同盟的協定，至為差異，今僅以研究可採擇的分述如左：

1. 同盟者間，或以甲航路為同盟，而於乙航路則仍為競爭。
2. 或同一航路，僅往航為同盟，而復航則否，或僅復航為同盟，而往航則否。
3. 或往航復航縱為同盟，而其盟約的內容，各別不同。
4. 同一航路，而其盟約僅限於出發到達之兩港。
5. 或寄航的地點，亦包括在內，或僅特定其數港為寄航的。

(四)同盟契約關於載運的分擔，亦其最要的。其中亦有二大區別，即於同一航路載運的分擔，與載運地域的分担。

一 於同一航路，載運分擔的條件，不外如下列數種：

1. 出航日期的協定。
2. 航行度數的協定。
3. 使用船舶之數，大小，種類的協定。

4• 同盟貨物，於裝載時，其噸數的協定。

5• 載運目的物種類的協定。

6• 依於數量的分擔。

7• 寄航地的分擔。

右列七種的協定，各有其作用。何故必爲出航日期的協定？因同一航路，有二個汽船公司，同日或隔日爲出航期，以載貨不均之故，勢必競爭協約而定其日期，則可免去此弊。又若出航日期不協定，則航行度數以無所根據，而亦不能定。例如甲公司一年航行十四回，乙公司一年航行二十八回，皆無從而定。又若同盟貨物，於裝載時不協定其裝載的噸數，則有某種貨物非同盟協定的貨物，或有某種貨物爲同盟中合同計算的貨物，如此等類，若非全載同盟貨物，則於裝載若干噸，當然要有明文。又若載運目的物的種類，不協定其載運的分担，則船主與貨主的關係，即有紛亂之弊。例如某種貨物，委之於甲公司，某種貨物委之於乙公司之類。

以載運貨物的數量而爲分担的，即依於各加盟者的經驗信用，或充用於其航路之船舶噸數種類，或航行度數等，以爲標準。而於同盟者間，預定其貨物之分數若干，分配於同盟者，而爲載運的分擔。此種方法雖求分擔之平均，然專依此法，決不能行之無弊。故此方法，必與合同計算，相互而行。又寄航地的分擔，於同一航路之寄航地，分之於同盟者間，使各就於其分定之地而爲寄航，此種的作用，以限制貨客的裝卸。

二 載運地域的分擔，因舊來同一的航路，有二個以上的船主，不勝其競爭之害；或二個船主預防後來競爭之害，以此爲目的而協定其載運的地域。即於各承領的地域，彼此不相侵犯。例如德國二大公司與萬國商船公司爲航業同盟，其協定中，萬國商船公司的船舶，不出入於德國諸港；二大公司的船舶，不出入於英國諸港。

(五)航業同盟中，合同計算的方法最爲嚴重的。各加盟者間，以運貨收入的全部或一部，撥出而爲合同基金，以此基金而爲某適宜的規合，分配於各同盟中，是稱爲合同計算。合同計算構成的方法有三大區別：即合同計算貨物的設定，合同基金構成的方法，合同基金分配的方法。今分論如次：

一 合同計算貨物的，即其貨物的收入運費，可爲合同的計算。即在合同計算上而設定之貨物，此方法亦有種種：或總包括積貨而約定的，或於總數中除去某特種之貨物的，或僅以其特種貨物爲合同計算的。然必依於其貨物的性質，與競爭的程度，而決定用何種方法。例如由歐洲往澳洲的往航同盟，以總凡貨物爲合同計算貨物，其一例。又由中國日本復航歐洲的復航同盟，以餘總貨物爲合同計算貨物，又其一例。又德國各汽船公司成立之中美復航同盟，及巴西西北部復航同盟，僅以咖啡爲合同計算貨物，又爲一例。

二 合同基金構成的方法，亦有種種如左：

1. 全部運費撥出法：以合同計算貨物所收入的運費全部，撥出而為合同基金，依於預定的規合，分配之於加盟者。

2. 實費扣除法：於收入的運費內，扣除航海費及營業費，而以純益的部分，撥出而為合同基金，依於預定的規合而為分配。（如船舶修繕費保險費及海上損失等當除外，由各加盟者自行負擔。）

3. 預定成數撥出法：此法亦有種種，或如上述第二項之預定，撥出純益之部分；或預定扣除一小部分，撥出大部分；或預定扣除大部分，撥出小部分；以之為基金而為分配的。

4. 載運成數預定法：此法依於上述載運數量的分担，更進一步，而為合同計算的方法。依此方法，各加盟者，於其載運分担的運費，得各自收入。若其載運數量超過於預定額時，則就於其超過的數量，每一噸撥出若干之預定金額，即以之為合同基金，而分配於其不足載運者。但對於超過者，於此中應得有何等的利益，以示鼓勵。

(六) 航業同盟，有以財政互惠的。即以加盟者的資本金為標準，補給以一定的利益；或以自己的純益一部分，分配於同盟者，使相互的利害關係，於是而密接，以預防相互的競爭。如德國二大公司與萬國商船公司為航業同盟，所定之財政互惠的方法，是其一例。

(七) 航業同盟，於上述各項外，更進一步的，即為合同經營。合同經營亦有兩種的區別：

一 從來有經驗的船主與新競爭的船主，爲合同經營時，以有經驗的船主，於統一的形式之下，擔任其競爭航路的經營。其新競爭的船主，惟以自有的船舶，撥充有經驗者之指揮，以供用於其航路。其新競爭的船主，惟保留其間接的發言權。

二 數個的船主，各自獨立，惟以其航路的經營，而爲統一合同。這樣，則於載運的分擔，與運費撥出的方法，皆不須協定。各加盟者，但以其可充用的船舶及資本等，而爲合同經營。就於收益分配的方法，訂爲嚴密的契約。如漢堡公司與北德魯意公司爲東洋航路的合同經營，漢堡公司爲貨物線，北德魯意公司爲郵務線，二公司互以所有的船舶，分配於此航路，爲合同經營。惟二公司對於航業經營，各保留其間接的發言權。

第七節 航業同盟弊害的矯正

航業同盟影響於世界的極大，有利亦必有害。一九〇九年，英國調查航業同盟委員會審查的結果，研究其弊害的矯正，其於贊成反對兩方面，雖有許多議論，然其折衷矯正的政策，不外認識航業同盟有大利益，惟須預防其弊害。而預防的手段，與其以法律或命令而爲矯正的，則害多而利少，不如委之於貨主，使爲正當的自衛較爲得策。所謂自衛的手段，即是商人及貨主的結合。政府對於此等結合的設立，當認許而加之獎勵，使其與航

業同盟爲對峙，以圖二者於各關係上，爲意思的疏通。若二者的意思不合時，則申告於商務局；商務局對之，或任命仲裁，或選任調查委員，又或謀之於議會，以求其解決。此種政策實有可採取之處，因航業同盟，航業合同，無論屬於何種的形式，其攔斷、獨占、暴利等弊害，必不能免。今應根據社會政策使爲結合，以求對立自存的方法。

我們研究航業的政策，所以變遷如今日的現象的，不外爲經濟的變遷。因經濟的變遷，於是航業的組織，由小規模的而變爲大規模的，由個人部分的而變爲一國的，更由一國的而變爲國際的。我國人若注意中國航業的發展，只看世界航業的趨勢，當知所以自決的方法。

第二章 各國航業政策

航業政策，實為國家保護航業最好的手段。試觀各國的航業，無不受其國家的保護。而我國所取的政策，則無異於自殺的行爲。二者何以有若此的差異？則以各國皆出於自主的規定，當然取自衛的手段。而我國則純在資本帝國主義壓迫之下，故所有規定皆喪失航權，阻礙航業的發展。今未討論我國航權問題之先，當先考究世界各國航業的政策。

第一節 航業政策之時代的觀察

各國施行航業的政策，可分兩個時期：第一時期，為排外的保護主義；即是對於外國的船舶，加以特別的限制，使其立於本國船壓迫之下，而達航業獨占的目的。這個時期最顯著的例，就是各國定立一種的航海條例。第二時期，為平等原則下的保護主義；即是對於外國的船舶，依照平等的原則，不設特別的限制，惟對於本國的船舶，特加以保護，以強其競爭力。

最初見於航業政策的航海條例是什麼？即是國家為保護本國航業的優勢，而對於外國船舶加以嚴重的

限制。這個政策的實施，可分爲三種：

(一)禁止外國船入境，而對於海外一切的交通，只限於本國船。英國從一六五一年到一八四九年所施行的航海條例，即爲這種政策之一。

(二)除了國家以明令開放的商埠外，本國內河沿岸是一律禁止外國船的出入。這一條的主旨，是在要使本國的內河沿岸航權，歸本國人獨占，決不容外國船的侵入。這一種條例，爲討論收回中國航權最應該注意的。因爲在現代國家，對於領土主權是最尊嚴不可侵犯的。而沿岸內河是基於領土主權，應由於本國國民有獨占的權利，他國不得覬覦。今於時代上雖有變遷，而歸於一國的獨占，仍是與前無異。如一七八三年至一八二〇年的美國航海條例，與一八八八年的德國航海條例，皆維持到了現在還沒有改變。這種條例的要點，都是在嚴禁外國船在本國沿岸或內河貿易。回顧我國的航業，正與此相反，而沿岸內河成爲各國與中國共有，航權盡失，所以航業必趨於失敗。

(三)對於外國船入境，不加禁止；惟對於本國船與以特別的利益，以強大其競爭力，採這種政策的，爲排外課稅法。如法國在一八一六年所施行的國旗附加稅，和最近的美國航務委員會的議決案，對於外國船的入口，一律課以一噸八先令之噸稅。

今日各國所盛行而最有效方的方法，爲一般獎勵及特惠制度，考其經過的歷史，可分爲三個時期：在最初

航業幼稚時代，國家常用各種方法，保持其獨立，並助長其發達。除以國家法令限制外國船外，對於本國航業，或給以航路補助金，或給以造船補助金，或免納其造船材料稅，在這個時期內，國家的保護力特別優厚。航業既經入於獨立發展時代，國家的保護力已不若以前的優厚，惟令其對於各種公共事業，得享有運輸的獨占權。藉資保護，即是國家間接為之保護。到了航業競爭時代，本國與外國因為競爭航業，甚至有不取搭客船資，其結果各航業公司皆招重大的損失，而不能不求助於政府，於是政府為保護本國航業起見，對於各公司遂有一定常年補助金，而以維持本國航業的向外發展。試以我國航業而論，最初為我國招商與英之怡和太古三公司的競爭，其後又加入日本之日清汽船公司，競爭尤形激烈。當時日本政府欲向我國發展其航業，即行補助其在我國航行的輪船公司，於大正四年由議會通過中國航業補助案如左：

(航路)

(補助金)

(期間)

上海	二十一萬五千元	民國五年
	二十一萬五千元	民國六年
	十萬七千五百元	民國七年
天津	十一萬七千元	民國五年
	十一萬七千元	民國六年

四萬七千九十四元

民國七年

長江

七十萬元

每年

以上所說，就是各國在各個時代上所行航業政策的大要，由此我們可以得數個重要的概念，在最初時代是絕對不許外國船入境的獨占政策，這已成過去的事實。以後是對於外國船入境，不加禁止；但徵收船稅是不可免，這種政策現今各國仍有採行的。最後是在原則上取內外船平等主義，惟對於本國船與以特別之利益，以強其競爭力，對於外國船則取特別制限，例如與外國為互惠主義之規定等。然在各個政策變遷中為我們所當注意的，即是不論過去現在與將來，各國對於本國的沿岸內河航行權，始終保持其本國獨占，決不許外國船得優越的地步。各國航業政策就時代的觀察既已經明白了，我們應進而研究各個國家的航業政策。

第二節 英國航業政策

英國保護航業法，始於一六五一年的航海條例，其內容如左：

- 一 限制外國船出入英國沿海岸。
- 二 凡與殖民地的交通，禁止僱用外國船。
- 三 與歐洲各國的貿易，除英國船及貨之所從出地之船外，是禁止僱用的。

四 與亞洲非洲美洲的貿易，除英國船外，一概不准裝載。

這種條例的作用，當時是藉以抵制荷蘭，後來與德美訂有商船互惠條約，遂將此法廢止。至於航業補助法，則始於一七三〇年，而郵船補助始於一八三三年，占英政府所支出補助費的大部分。當大西洋上輪船開始航海以來，英國政府常給與巨額的補助費，竭力養成高速率的船舶。其郵船補助費的目的原有三種：

- 一 爲維持外國與英本國及殖民地間的連續及迅速的郵政交通。
- 二 爲獎勵建造戰時可供給政府利用的船舶。
- 三 促進英國航業的發達，對於其競爭的船舶，易於應戰。

英政府爲補助其本國與外國及殖民地的郵船航路，每年支出一千萬元的經費，其全額中的八成由本國政府負擔，餘二成由殖民地政府支出。又殖民地與外國間的經營郵船航路，純由殖民地政府支出補助的亦不少。例如加拿大政府於一九〇四年，與墨西哥政府協力對於兩國間的航路，每年支出二十萬元；又與法國政府協助加拿大法國間的航路，即其最著的。

英國除郵船補助外，還有一種海軍補助費。即船主得政府的海軍補助費，將其所有船舶的一部，根據海軍部之指定認可，而設計建造，且須維持其狀態，無論何時均可變更此等船舶，編入補助巡洋艦。從一八八八年至一九〇三年，英政府所支出的海軍補助費爲七百萬元，船舶達於三十五隻。一九〇三年又與邱那德公司締結

特別契約，在十年內，每年付與一百五十萬元補助費，得買收或借用該公司所有的船舶。當時英政府所以支出此大額的補助費是爲什麼呢？第一爲使英國公司能與强有力的德國公司競爭；其次爲預防邱那德公司被摩爾幹等設立的萬國商船公司所收買，而使該公司永久得爲純粹的英國公司。以上所述是英國獎勵航業的設施，仍襲取其舊經濟的政策。

歐戰時，英國商船損失甚大，造船業又入於停頓狀態，故對於航業極力獎勵，特定以下五種的設施，直至歐戰終時始行停止。

(一) 國營海上保險 當開戰時，英政府對於海上保險只補助保險公司八成。後以德國施行潛艇政策，英船損失愈多，故於一九一七年八月，施行國營海上保險法，將船舶分爲三類：即是被政府徵用的船，不納保險費；損失由政府全部賠償；次爲政府監督的船與其他船隻，皆須納保險費。

(二) 禁止商船輸出 於一九一五年三月，制定法律，禁止商人以船舶賣與外國。

(三) 國營造船所 於一九一七年，將一切造船所，移歸國家經營管理。

(四) 國營船舶 於一九一七年，訂國營船舶法，內容如左：

一 船舶局對於船舶有命令權。

二 對於租船費運費，以及運送條件，及搭客的起落港，船舶局得命令或變更之。

三 國家於必要時，得命令船舶爲一切行動。

四 國家於必要時，得將船舶收爲公用。

五 對於船舶賠償額，由政府定之。

六 本法得適用於一切船舶。

(五) 國訂租船費 戰後船隻減少，租船費隨之增加，政府乃規定期船及不定期船，每噸每月的租金。

戰後，英政府以戰中的設施雖有利於國家，然對於私人航業損失極大；又以戰前英船有二千一百餘萬噸，佔全世界商船總額的半數，戰後計損失七百餘萬噸以上，國家對於造船事業又不能完全放任，對於航業不能不行補助，因而有採用輪船業公會的決定，其內容如左：

一 爲促進英國對外貿易起見，應廢止特別的負擔。（例如燈台稅及對於法船的入港附加稅等。）

二 恢復歐戰時放棄的航路，政府須與補助。

三 開發新市場，政府須與補助。

四 政府對於港灣須與補助。

五 改良各港的勞工地位。

六 改良各港的鐵道運輸事務。

七 國家監理造船事務，須縮小範圍。

八 設法使運送敏捷，運費低廉，（其條件為獎勵航業投資，與整理港灣設備。）

九 國家對於內外船隻待遇，須恢復戰前的狀態。

一〇 養成航海人才，國家須負擔費用。

一一 戰後五年，禁止英船賣與外國。

一二 戰後一年內，修理船舶以英國為限。

一三 英港使用的外國船，政府須負擔維持費的一部。

現在英政府對於航業的實施，除關於加拿大及澳洲外，一切皆讓與私人經營。在政府方面，設立一航海委員會，其組織為委員長一人，委員十三人，委員中政府派出八人，輪船業派代表五人。其任務為：

一 從航業者的請願及其主管官廳提出問題而為審查，以其決定報告於政府。

二 關於航業的統一及改良的方法，指導航業各主管官廳。

英政府又規定英國各輪船共同航路，分為五線，令各輪船公司共同經營，不許自相競爭，其所規定航線如

左：

一 印度非洲航線（共十二公司）

二 南美遠東航線(共十三公司)

三 北美南美航線(共七公司)

四 北美西印度航線(共十九公司)

五 印度北美航線(共七公司)

第三節 美國航業政策

美國船舶在歐戰以前，僅有英國四分之一，其船舶多由英國建造，船員亦多用外國人，因有這二大缺點，故航業不能發達。歐戰時美航業忽大進步，至於今日幾將駕英國之上，而握世界航業的牛耳。其保護航業的方法，有以下四種：

一 開濬各商港的避難港及碇泊處，以適應船舶的出入及貿易的需要。

二 測量各地的海岸，並製海圖，於水路上設置浮標燈台，經營海難救濟事業。

三 美國船舶輸送外國的郵件，給以巨額的報酬，其額應多過支付與外國的。而美國沿岸及河湖的運輸權，應專屬於美國的船舶，須禁止外國船舶的出入。

四 對於造船業，採嚴厲監督的主義，非久在美國建造的，不許作美國船舶註冊。至一九一二年，雖許可

外國船舶輸入，然僅許用於外國貿易，從事沿岸貿易的船舶，仍非美國製造的不可。

美國對於商港的修改及管理，由中央政府與州政府劃分區域管轄，中央政府管轄棧橋線以外，其範圍限於自大洋入商港的避難港及其港內。在這棧橋線以內，則屬於州政府的管轄。棧橋及其他陸上的設備，或為州政府所有的，或賣與個人公司使其經營，亦由各州決定，故美國的商港制度，各州是不相同的。至於歐洲各國的商港，多採公有公營的制度，較美國以商港的大部分賣於私營公司，不易使私人獨占商港陸岸中的良好地位，以妨礙為謀一般公眾利益的設施。

美國對於外國貿易船的入港，皆課以噸稅。其從北美中美西印度巴拿馬及加勒彼海的南美等處航來的，每次每噸課美金三先令，全年課十五先令，其餘各國航來的倍其課稅。因而所得的收入，每年達於美金百萬元以上，美政府將此項收入，以充海員病院的維持費。至於各州因要促進工商的發展，對於船舶皆不課稅。查各國商港，對於各國的船舶，得以同等條件，許其來泊。然修改商港及其管理經營的費用，則靠於利用商港的船舶的課稅。

今欲知美國航業政策的要點，須先考究美國獎勵造船的政策，次再舉其保護獎勵本國船舶的運用方法。以下所說的，為美國補助造船業的重要方法：

(一)一九一二年以前，欲作美國船舶註冊的，其船舶須在美國建造。至一九一二年，依巴拿馬運河法從事

於外國貿易船，可得用外國所造；惟經營國內大商業的運輸，仍限於國內製造的船舶。一九二七年，美國使用於沿岸及其他國內商業的船舶總數，約一千二百萬噸，即其國內商船噸數達於外國貿易船的十二倍。

(二) 爲修理或新造輸出外國的船舶，及外國貿易或美國大西洋沿岸與太平洋沿岸間的商業所用的船舶，而輸入各種材料時，則免除其關稅。

(三) 美國從一八八五年以來急速擴張海軍，而海軍的軍艦，皆使由本國造船所建造。故美國造船所因代政府造艦，得以改良其設備，且適建造新式商船。在過去二十五年間，使美國造船業得收多大的成績，實出於沿岸及國內商業限於美國船舶與爲美國造艦兩政策，所收的效果。

美國保護獎勵本國船舶的運用方法，其大要如左：

(一) 美國政府常減輕課於本國船的噸稅，其採用此保護政策的方法有二：即從事於本國沿岸商業的船舶，皆免除噸稅，實際上美國船舶的九成已免除噸稅。其從事美國與南美中諸港間航業的船舶，每入港一次課稅三先令，每年稅十五先令，其稅率頗低，而美國對外貿易的大部分，大抵從事這種鄰近國的貿易，故收很大的利益。

(二) 美國政府對於船舶既不課以何等的租稅，而反支出經費修改商港及水路設備標識，即其所課的噸稅亦較英國及歐洲諸國爲低廉。僅就美國爲維持燈台所支出的費用，已達於其噸稅收入的五倍。

(三)美國對於外國郵件運送之支付，常常優待本國船舶。即得與政府訂郵件運送之契約者，限於美國船。(二八九一年的法律)又不據其契約而運送郵件者，即為美國船亦給與較高於外國船之運費。

(四)以上諸項皆為減輕美國船主之負擔，而增大其收入。惟關於船員之待遇，美國船主之責任，則較外國船主為重。即船員的飲食居室的大小，雇入及解雇條件等，都較嚴格於外國，而事實上美國船員的薪資居室及飲食等，都較優於外國船。

以上所說的是關於美國獎勵造船與保護航業的政策。至於美國補助商船之事，則始於一八五四年。於一八四七年，當時補助歐美航線的，每年計三十八萬五千元，補助太平洋航線的計五十萬元。至歐戰時美國航業突進，在戰前美人對於航業投資不過一百餘萬元，至一九一七年其投資額竟達二億六千四百七十九萬三千元。然以材料工銀增高，建造費昂貴，兼以國家管理船舶各機關意見不一，各造船所時常發生罷工問題。以戰事關係，運送造船材料亦受阻礙，故在歐戰時，美國航業雖較前進步，但其成績與美人所預期的相去極遠。考其政策為我們應注意的，即其在戰後的設施。

一九二〇年六月，訂新商船法共三十九條，分對內保護與對外保護兩部。例如補助船舶，造船基金，海上保險，則屬於對內的保護。至於對外保護的內容如左：

一 一九二二年以後，由美國至斐律賓及各美屬殖民地間航路，禁止一切外國船通行。

- 二 搭載美船的貨客，其接乘美國鐵道的，得享優待權；其搭載外國船的，則無此優待。
- 三 美國船主經營對外商業的，減輕其稅。
- 四 外國船不得駛入美港。

一九二二年，更新訂對於航業的補助法，內分直接補助與間接補助。直接補助的，由國庫每年支出三千二百萬元，以補助航業。惟船主利益每年超過其補助一分時，則停止補助金，且以其一分以上的剩餘的一半，償還政府的補助費。其間接補助的如左：

- 一 船舶局將所有船舶，速以時價賣與船公司。
- 二 陸海軍運送，概由民營輪船公司代辦。
- 三 從外國來美的人民，須勸誘其坐美船。
- 四 美官吏旅行，必坐美船。
- 五 商船船員編入海軍時，須給與薪俸。
- 六 海上保險費，須與外國船相同。
- 七 由美船上陸的貨物，對於運費須與優待。
- 八 以一萬二千五百萬元，作為造船基金。每年以二釐低利貸與造船業者；但貸出數目不得超過基

金總額三分之二以上。

歐戰後美國對外的貿易，因其產業上的進步，已呈加速度的發展，且將駕戰前英國的地位之上。因美國最近對於造船已占優勢，造船費亦較以前為廉，即比英日各國亦較便宜，資本又甚雄厚，政府對於造船投資已達二十萬萬元，人民投資亦在二萬七千萬元以上。再就其地理的關係說，美國的海岸及大湖沿岸富於良港，面臨大西洋太平洋的二大航線，巴拿馬運河使兩岸連接，而國內陸地鐵煤的產出豐富，足供創建大造船業。在政治上美國對內維持其門羅主義，對於遠東及中國又主門戶開放主義，故其航業的發展，將來實不可限量的。

第四節 日本航業政策

日本於明治三年始有輪船公司，明治八年始議訂航業補助法，每年政府對於民營航業補助三十五萬元。明治九年以二十五萬元補助三菱公司，其指定航路補助如左：

橫濱上海 二十萬元

東京神戶 二萬元

東京函館 一萬元

東京及沿岸各港 一萬元

東京橫濱

五千元

長崎金山

五千元

當中日戰後，日本得中國賠款，遂注全力於航業，一八九六年新定造船及航業獎勵法。以前的航業補助，純爲補助郵件運送，年額僅百萬元。其造船獎勵法，凡建造七百噸至一千噸的，每噸補助十二元，千噸以上的大船每噸補助二十元。日俄戰爭之前，依此法所造的船舶共四十一隻，八萬六千噸。明治四十二年改正本法，僅補助一千噸以上的船舶，其金額定爲十一元以上二十二元以下。

日本航業獎勵法，對於排水量一千噸，速度十浬以上的本國船舶，且爲航行日本與外國間的，每噸每十浬給與二角五分的補助費。船型較大，速度較高，補助費亦遞增。至六千噸，速度十七浬的，則給六角補助費。這種獎勵費，自第五年以後，每年各遞減五分，船齡達十五年的則停止此補助。明治三十一年所支出的金額約四百萬元，爲最高的紀錄。其後航業獎勵費漸減，至明治四十三年遂廢止此法。

定期航路的補助，於明治三十二年始大實行，其航行北美歐洲澳洲印度中國等地，均有補助。明治四十二年改定北美南美歐洲澳洲四線爲遠洋航路，提高船舶資格，船齡若達五年，則以後每年遞減補助費五分，至十五年全停止補助。其後日本的航業補助費竟增至年額爲一千萬元。至歐戰之後，日本對航業的設施如左：

一 製訂船舶法

各國航業政策實現與收回航權問題

三二

禁止日船輸出。

制限航路，除協約國及中國各港外，禁止航行。

官訂運費及租船費。

對於船舶及造船所等的徵用。

保護船員（生命保險及遺族恤金）

二 繼續遠洋航運的補助。

三 交換船鐵——以日本的船交換美國的鐵。

四 設立船舶金融機關。

五 援助國際汽船會社。

七 補助海上保險。

六 保護製鐵業。

八 制限輸出入品——禁止造船原料輸出，以造船原料輸入的免稅。

日本航業因歐戰得很大的利益，故戰後對於航業更特別努力，以求發展，將其重要的設施，分列如左：

一 間接補助造船——海關對於船舶材料免收進口稅，對於製造鋼鐵業亦加以補助。

二 航業補助：

遠洋補助——北美南美兩線。

定期郵船補助——北美歐洲澳洲三線。

特定近海補助——朝鮮台灣南洋及中國各處。其對於中國各航路的補助如左：

中國北部：

神戶大連 航船四隻，每週往來二次。

神戶天津 航船三隻，每三週往來二次。

神戶青島 航船三隻，每月往來六次。

神戶牛莊 航船二隻，每三週往來二次。

橫濱牛莊 航船二隻，每二週往來一次。

中國南部：

上海長崎 航船二隻，每週往來二次。

上海神戶 航船四隻，每週往來二次。

上海橫濱 航船三隻，每月往來五次。

上海廣東 航船二隻，每月往來三次。

上海漢口 航船八隻，每月往來十八次。

漢口宜昌 航船三隻，每月往來五次。

漢口湘潭 航船二隻，每月往來八次。

漢口常德 航船一隻，每月往來二次。

宜昌重慶 航船二隻，每月往來四次。

以上上海航路，每年補助三十五萬元，其他航路共補助三十八萬四千元。

三 海員保護 除薪俸外，船主對於船員須供給飲食，若船員在遠地回國，不出費用。醫藥費，看護費，葬費，亦概由船主負擔。

日本最初做法國航業政策，獎勵造船及航海，且制定定期航路補助法，其後漸次注重定期航路，全廢航海獎勵。隨復改變方針，專選少數有力公司而加以援助，故航業愈見發達。明治二十八年，日本鋼鐵船不過三十三萬噸，明治三十六年達於六十萬噸，至明治末年輪船已有一百四十萬噸，至民國十四年增至三百餘萬噸，現在更努力不已，於世界航業國中已占有力的地位。

第五節 德國航業政策

德國在普法戰爭以前所用的船舶，多由英國購來，至普法戰爭之後，始注意航海事業，但德國當初的航業政策，對於造船並無獎勵，不過對於船舶能照政府指定航路航行的，則與以補助。其補助航業的方法有二：一為補助非洲澳洲及東亞方面的郵便航路；一為鐵路貨金的折扣。

北德魯意航業公司航行德國及東亞間的定期船，得一百六十四萬元的補助；航行德國及澳洲的航路，得一百五十萬元的補助。對於東非洲輪船公司航行漢堡及非洲各港間的航路，補助六十萬元。此外還有二小公司亦得相當的補助費，總計每年補助達於三百五十萬元。其對於大西洋航路的郵便，雖不給以定額的補助費，其年額亦達至六十餘萬元。這樣看來德國補助航業的目的，在於發展非洲及東亞各國的貿易。其航業政策，亦倣英國選擇國內最有力的公司而與以補助，其結果大告成功，對外貿易因此而大增加。

德國鐵路運費折扣，對於船舶向東非洲及地中海東岸輸出的貨物，從國內裝載地至目的地，發行一種通用貨物證券，只課直達運費，即可減輕其鐵道的運費。

德國對於造船業亦加以獎勵，雖無禁止外國船的輸入，但對於本國的船舶，則予以種種的優待。凡從外國輸入的材料而在德國造船的，對其輸入的材料皆免除關稅，且減輕其鐵路運費。即與郵政的補助費亦只限於

本國建造的船舶。故德國後來造船業的發達，擁有商船五百五十萬噸，佔世界造船國的第三位，此實由其獎勵造船的結果。

德國船舶在歐戰時，被協約國捕獲的約有百餘萬噸。戰後損失更大，凡一千六百噸以上的全部船舶，一千噸至一千六百噸的半部船舶，漁船四分之一，移交協約國。德國因圖恢復，定了對內整理與對外經營的兩種辦法：

(一)德國對內的整理，由政府與國民兩方面進行。在政府方面的，撥一百二十億馬克，作為賠償各船舶的損失之用，限各船廠於五年內恢復戰前船舶的三分之一。另撥十億馬克，存中央銀行，以備各大船廠借用。又設立一船舶抵押銀行，資本一千萬，以備小船廠之用。其在國民方面的，將戰前各小公司合併為大公司，以求資本集中，規模更大。如漢堡三公司，戰前資本僅一、三三〇、〇〇〇馬克，戰後增至二、九〇〇、〇〇〇馬克，總計各公司資本總額比戰前增加十四成之多。近又計劃建造大船，至小的以九千噸為限。

(二)德國對外的經營，分對美對俄對荷對蘭三方面。對美國的，於一九二一年，德船公司 H. A. L. 與美船公司 N. A. L. 訂二十年共同經營的契約；又德船公司 N. L. L. 與美船公司 M. L. 訂五年共同經營的契約。其契約的要點，為德人擔任沿岸陸上的設備，由美人供給船舶，至於內部的詳情，外人不得而知的。

對於俄國方面，於一九二一年，漢堡公司與蘇俄政府訂立一種契約，組織一德俄轉運公司，其內容由俄國

出貨德國出船。

德國對於荷蘭造船原料的輸出，加以限制，荷造船業因而大為恐慌，德國遂提出要求：

- 一 荷蘭造船廠，須通知建造或修理外國船的國籍。
 - 二 荷蘭造船廠有爭訟事件，應在德國法院照德國的法律解決。
- 以後德國復提出要求：

- 一 戰後五年以內，非經德國同意，荷人不得賣船與外國。
- 二 戰後五年以內，荷蘭的船舶不得供給德國敵人的利用。

荷人對於德國前後兩次的要求，均予承認，其所得的結果，只得德國許可造船原料的輸入，德國因此得了很多的利益。

第六節 法國航業政策

法國於一七九三年始制訂航海法，其要點如左：

- 一 對於輸入法國的船舶，以法船及貨物生產地的船舶為限。
- 二 受政府保護的，以法船為限。

三 航行法國沿海的，只限於法國的船舶。

法國政府對於航業的補助，用費極大。其補助航業的方法，除補助遠洋漁業外，可分爲三：即造船的獎勵，航海的獎勵，郵政航路的補助。造船及航海獎勵費的支出，始於一八八一年，雖經實行十二年，猶未能使航業發達，故一八八一年後復倍加其補助，且獎勵帆船。一九〇二年制定新法，明定補助費的支出總額，對於已支出一定金額則不許支出，然於實用上多所障礙。至一九〇六年再行修改，增加造船獎勵費，廢止航海獎勵費，新給與船舶裝配獎勵費。

(一) 造船的獎勵 可分爲對於船體與對於製造機關所給與的兩種獎勵。對於船體的，凡屬於鐵及鋼鐵的輪船，按其總噸額，每一噸獎勵一百四十五佛郎（約合中幣五十八元），帆船每噸則補助九十五佛郎。於十年中，每年對於輪船遞減四佛郎半，對於帆船遞減三佛郎。從十一年後，輪船的獎勵費爲一百佛郎，帆船則爲六十五佛郎。對於製造機關的，每百基羅格蘭，給與二十佛郎半，此亦於十年間，遞減其額至於二十佛郎。木造船在一百五十噸以上的，每噸定爲四十佛郎，百五十噸以下的，每噸爲三十佛郎。

(二) 船舶裝配的獎勵 其定獎勵費的標準，以每日每噸給與若干計算，雖在外國建造的船舶，若在造後二年以內編入法國船籍的，亦給與獎勵，但以十二年爲限，以後則不給與，其目的在減少老齡船舶的使用。這種獎勵的趣旨，原欲補償裝配用費的一部，而大船每噸所需的裝配費比小船少，故船型愈大的愈適用遞減率。但

受獎勵的船舶，當試轉運時，裝載半船貨物，須每一小時有十哩至十三哩的速力的為合格，若其速力在十哩以下九哩以上的，減少一成五分的獎勵費，九哩以下的則不給與。反之，有十三哩的速力，則增給獎勵費一成，十四哩的增二成，十五哩的增三成。

(三) 郵政航路的補助 法國對於私立公司給與郵政航路的補助，始於一八五一年與海上郵政公司及大西洋運輸公司，締結補助契約，這兩個公司與柳麗公司可稱為法國的三大公司。海上郵政公司的航路遍於全世界，大西洋公司以北美航路為主，柳麗公司亦有船舶航行世界各地，但以運輸貨物為主。一九〇六年法國對於航行北美中美印度中國日本澳洲東非洲突尼斯阿爾及利亞及地中海各地，預算郵政航路補助的總額，為二千五百九十萬佛郎。

一九〇六年，法國政府除右述各項支出的金額外，還有航海獎勵費，船舶裝配獎勵費，海員老廢基金，造船獎勵費，總計約達七千五百萬佛郎，（約合中幣三千萬元）法國支出此大量的金額，但所得效果極微。當時法國輪船總噸數為一百二十二萬噸，帆船為六十萬噸，在歐戰之前始達二百五十萬噸。因其環境惡劣，故比英德兩國頗不利於海運的事業。

歐戰時，法國對於保護航業的設施，其要點如左：

一 法船被敵人捕獲，時政府與以賠償，凡五百噸以上的船舶曾經保險的，遇難後由政府賠償百分之七

十五。

二 禁止船舶賣與外人，凡法船出入法港時，須得政府的許可。

三 訂造船獎勵法，政府撥一萬六千萬，有擔保的借與各船廠主，作買船或造船之用。每年貸款利息六釐，但船舶以往來法國殖民地爲目的，得減至四厘，這種借款限五年內按年償還，此法自施行日至停戰後十八個月爲止。

歐戰時，法船損失三分之一，戰後力圖恢復，並欲達超過戰前的二倍，其設施如左：

一 起始由政府管理船舶，後將船舶租出，仍由人民經營。

二 補助輪船公司，由政府給資本與最大公司 M. M.，但一半航路須由政府指定，即東非洲東地中海遠東澳洲各線。所得利益或損失，政府分担八成，公司僅二成。

法國戰後對於航業的努力雖不下於德國，但成績不如德國。究其原因，實由於造船法不完善，補助費亦不充足，利息過重，償期過早，即造船材料如鐵等，出產於東部，其運費亦過重，故法國欲達其預定的計劃是很難的。

第七節 意國航業政策

意大利的航業政策，可分爲四方面說：

(一) 熱那亞港的船舶吸收政策 戰後意國的航業政策，在謀吸收各國船舶於熱那亞港。因該港為北部意大利瑞士及中歐北歐各國工業的中心，比法之馬賽的地位尤為良好。該港為地中海有數的良港，足以容納多數的船舶。惟以戰後常發生勞資爭議，產業界時呈不安的現象，故貿易航業均不發達。假使國內勞動問題能解決，由此船舶吸收政策，必足以達其目的。

(二) 南北美航路的共同經營 意之對外貿易，向來輸入超過輸出，平時概依南北美兩航路之移民輸送，與僑民寄回母國的資金，以彌補此貿易的虧額。歐戰時，此種航路斷絕，財政上受重大的影響，至戰後始漸漸恢復了舊觀。其中除意大利航運公司外，其餘各主要汽船公司，皆採共同經營的方針，彼此相互提携，努力於舊航路的恢復，與新航路的開拓。最近意大利航運公司，亦與加拿大太平洋汽船相聯合，開設孟的里奧與熱那亞及拿波利間的貨客航路，是極可為注目的。

(三) 加利波的海員組合的設立 意國海員，曾於一九二〇年三月，組織加利波的海員共同組合，取得船舶五六隻，航行於南美方面。按其組合的目的，在樹立由意國船員獨立的航業，並圖意國商船的發展，與海上勞動者經濟的及精神的各方面的改善。其組合的財產，由各組員出資，與由團體及個人所捐助的款，二者合成。其最後的希望，在使組合所屬船舶的價額，能達二億里耳，是亦意國航業界在歐戰後的特徵。

(四) 政府對於新航業的補助 意政府所抱的方針，在謀戰後的自由貿易，純依本國的船舶而為運輸，故

極力謀航業的發展。故其航路補助金，在戰時爲二億里耳，至一九二三年度的預算，乃增爲三億里耳。又前法古他內閣，爲獎勵貨客混用船之建造，救濟造船所，並保護造船職工之失業起見，定以後四年間，支出造船補助費三億二千五百萬里耳的計劃，於一九二二年提出議會。及莫索里尼組織內閣，又新設獨立之商船廳，以統一管船事務。任命前海軍次長狄阿羅爲廳長，使之銳意經營。惟現政府爲節省經費計，對於航路及造船的方針，復立計劃如次：

其補助航路的，爲避免海外航路的重複，防止船主間無益的競爭起見，經政府與關係船主間的協議，分航路爲二線：一以特來斯爲起點之航路，一以熱那亞爲起點之航路。屬於前的，爲阿得里亞海及東部地中海諸線；屬於後的，爲齊黑利安海諸線。遠洋航路之內，印度線以二星期爲定期，由特來斯與熱那亞兩港交互出航。又每月一回之極東線，從前由特來斯起至香港爲止的，近則延長至神戶橫濱間。至對於各航路的補助金，前爲二億四千萬里耳，以後預算減爲一億五千萬里耳。其造船獎勵法，亦有更正，大要如次：

一 改訂造船獎勵金率，依船舶的種類而設等差，大抵依總噸數及馬力而定金額。

甲 船類

鋼鐵船 總噸一噸 五五里耳

木鐵船 總噸一噸 二〇里耳

木造帆船 總噸一噸 一五里耳

乙 機關

來復機 一實馬力 二〇里耳

鍋輪機 一軸馬力 二三里耳

內燃機 一計量馬力 五〇里耳

二 對於本國所產的造船材料，與以獎勵金，以抵抗外來的材料。

三 恢復修繕獎勵金，以免在外國修繕。

四 獎勵船舶之更新，設船舶更新獎勵法，期於一定的期間內，以國內的新造船代替老朽的船舶。

五 免除造船材料的輸入稅，在一九二六年以前，尙附有限制，至是乃全除其限制了。

六 依新法律所建造的船舶，於一九二三年中就航的，以後五年間，免除其所得稅。於一九二四年乃至一九二六年中就航的，以後三年間，免除其所得稅。

意大利由施行新政策的結果，比之前內閣，其經費較爲節省，而其效果則較爲增大。

第八節 綜合的觀察

綜觀上述各國的航業政策，對於航業的補助，不外兩種：一為一般航業的補助，即具有一定資格的船舶，而從事航運的，不問其經營的航路，每日每噸給以多少的補助。一為定期航路的補助，即於一定航路從事航運的，得受國家的補助。法意日本採用前一種，英德二國則用後一種，近來日本亦漸採用。

國家對於航業不可不行補助，但濫施補助，則徒使航業基礎不固，而生畸形的發達。若非基於國民經濟的必要，單靠國家的補助，一旦失了援助，則使航業立即失敗，故政府對於航業的補助，不可不慎重的。

法意等國採用一般的補助政策，實不如英美德日採用特殊的補助法。彼英美德各國所收特殊補助法的利益，全在其政策能養成最強大的定期航路。然一般的政策則不分強弱，故不能使弱的變為強，強的愈強大。至於特殊補助法，則選擇最好的船舶而給以補助，其目的在使本國航業能與外國公司競爭，而占優勝的地位。若採這種的方法，則弱小的航業公司及不定期的船舶，都可間接得到利益。因政府補助大公司與優秀的船舶，可使與外國競爭，一面本國的造船業亦必日漸發達，不定期船主亦可以船舶供給強大的公司，亦可得到許多的利益。今後中國若欲求航業的發達，欲收實際的效果，除非採用特殊的補助法，以外實無更好的政策。

第三章 各國航業實況及其競爭形勢

各國航業政策既已明白了，我們應進而觀察各國航業競爭的實況。今日各國競爭海上霸權的利器只有兩種，一爲海軍，一爲商船。建設海軍足以鞏固國防，保護海權，與促進國外的貿易，但極不經濟。若謀充實商船，平時可得貿易的便利，又能增加國家的收入，尤以進口貨較多於出口貨的國家，有擴張航業充實商船的必要。中國每年輸入超於輸出，苟能振興航業，當可收莫大的利益。今日各國海軍因種種的限制，競爭上已不如昔日的自由，且糜費極大，故欲操縱海上霸權的，皆積極謀航業的發展。

海洋爲世界天然交通的途徑，無論那一國都有自由享用的權利。然統觀各國航業發展的程度不等，且不能與其海上貿易的盛衰成正比例。例如挪威的對外貿易並不發達，但其船舶的噸數，竟超本國的需要之上。反之澳洲與加拿大的商船，則不敷其本國之用。這樣看來，一國航業與其海上貿易，不必有同等的盛衰。大抵一國輸出品，如其數多而量重，實可以助長航業的興起。但全恃本國海上的貿易，以養本國的航業，其事亦不易。世界各國的航業，其能滿足本國航商的需要，必其船舶不專供給本國之用，而能兼運外國的貨物。總而言之，各國的航業隨其本國的經濟，及社會的情況，各有其特殊的地位，不可一概而論。本章專就各國航業實況及其競爭

的形勢，作詳細的說明。

第一節 各國航業競爭的原因

歐洲大戰後，海上活動的船舶，比一九二三年增加的非常的快，而運輸貨物的數量，則不過增加五分至一成之小數；若全額換算貨物的增加，固不止此。因戰爭中及戰後，物價高漲，金額雖增加數十億，而實際上貨物數量的增加，不能與之成正比例。

現在世界船舶，除內河輪船帆船沿岸航路使用的輪船外，國際運輸的大船，計四千八百萬噸，比之一九二三年前後的三千七百萬噸，多一千一百萬噸。就現在運輸貨物的數量說，設有三千九百萬噸至四千萬噸的船舶，即足應用。而現在的噸數，已超過現在貨物運輸的需要約二成。且速力的增高，積卸貨物方法的改良，停泊時間的減少，故實際上船舶超過貨物運送的需要，約三四成，為千三四百萬噸。而各國又謀維持其航業勢力，競求改良，如加高速力，減低運費，及其他引誘旅客貨物的種種手段，不稍退讓，實為現在各國航業競爭激烈的原因。以下所述，則為各國航業的實況與其競爭的形勢。

第二節 英國航業

英國商船總噸數爲二千萬噸，約占全世界商船總噸數百分的三十一；但其航業的內容，與戰前德國及法國的航業不同。在近數年以前，英國商船中百分之六十爲自由船舶，即不定航路，而可隨時供人租用。目下的情形則相反，即商船中百分之六十，屬於定期輪船公司。這兩種比例雖似相反，而實際則沒有什麼差別；因多數自由船舶，爲定期航業公司收買之後，仍可隨時出租。所不同的，在前數年，此項船舶，與各公司爲劇烈的競爭，今由公司自行經營，故能與定期航路得相調劑。在歐戰以前，世界上無一定航路的商船屬於英國的在半數以上，所以英國航業比別國的較爲發達。

英國航業界，向以運載國內煤炭到外國，再載外國的貨物回英國，爲其主要營業。英國在世界上產煤爲最多，此等海運非常發達，在歐戰前最近數年內，英國輸出的煤，每年在七千萬噸以上，英國及外國船在英各口岸裝煤自用的，年約二千萬噸，尙不在內。戰後一九二三年輸出量超過八千萬噸，但以後逐年減少，一九二六年，因煤礦罷工的結果，不獨輸出減少，並由外國輸入二萬餘噸，以補國內的需要。

英煤既爲多數地方所需要，則自由船舶隨時有被租載煤炭的機會，且所載皆滿艙。其所收運費常有餘利，能使該船於卸煤之後，以較廉的運費，轉載他貨以歸國。而他國船舶，半載貨物，或以空艙前往同一口岸，其載貨回航之時，即不能如英船的減收運費。亦有他國船舶前往英國運煤，須經一次航海，及一度進出口的费用，而不能取價於其他的運費，故不能與英船得就地裝煤競爭。以這種原因，英國船舶對於英煤的輸出，與回航的載貨，

得享受特殊的權利，而英所以利於經營自由船舶的，就在這一點，就最近十年間，煤炭於燃料上的重要性，已為煤油所占據，一面德國以廉價煤炭，運至外國，以代價金。又以前數年英國煤礦工人大罷工，故今日的英國航業處境非常困難。然英國向以海上為生命，有歷史的關係，且船主之中皆具有實力，其與美國競爭不稍退讓，故英國航業雖現衰勢，其實力尚不可侮。

英國無論那一個政黨握了政權，莫不注意於航業的保護。其在討論外交問題時，必常顧及航業，而視航業為國家的基本利益。議會討論法律涉及海運時，對於英國旗的觀念常居首要的地位。至對於定期航業，政府愛護尤為周到。其最著名的，如國家的運輸，必保留與本國船舶，又往來於英本國的船舶必厚予以補助金，尤注意其與殖民地的交通，例如北大西洋的航路上，英人必使其最快最新的船屬於英國，不惜為重大的犧牲以達此目的。查英商務入超的數，通常為三億至四億英鎊，全恃國外投資的利息，經紀業的收入，與航業由國外獲得的利息，以資抵補。即以航業一項而論，近數年來常在一億零五百萬至一億三千萬鎊之間。

英國造船界，因歐洲大陸各國造船費低廉的影響，頗受恐慌。但以最近的情形而論，動工建造的新船，計有一百四十萬噸，較一九二七年，數增二倍以上。而皮叻輪船公司增資二百萬鎊，康納輪船公司增資一百十萬鎊，其他各公司或增資本或發行公司債以建設新輪，或發展航路。最近白星輪船公司建造一隻叫做海洋號長約一千尺，排水量六萬噸，船身內部的裝飾，更比現在九百三十八尺長的布來門歐羅巴（世界最長的郵船）更

爲壯麗。該船建造費爲二千五百萬金，大約在一九三二年可以完備開行。那康納公司亦計劃造兩隻巨大的運客船，可以載五千客人和二千船員，牠的噸數和船身之長及寬度，都要超過世界一切的船舶。由此可知英國航業界一方謀船舶的建造改良，他方面謀航路的改善，以求應付世界航業的競爭。

第三節 美國航業

在三十年前，美國的航業尙在幼稚時代，當時美國出口的貨物，由美船裝運的不過百分之十。惟沿海航業有船三百萬噸，其用於各大湖交通所占的噸數亦約略相等。再加其他國際競爭航業上的一百二十萬噸，共爲八百萬噸，此爲在歐戰以前的數目。

八百萬噸的數目，照通常看來實不爲少，然在美國經濟環境中則微乎其微。美國從南北戰爭至一九一四年間，經濟發達極快，獨航業不振，其故似不可解；然就其經濟發達的過程中求之，要有其種種的理由。其最大的原因，仍在於前世紀末葉美國輸出貨物的性質。我們試將當時美國商務的內容加以分析，可見美國輸出的貨物，大宗爲原料及食品，其輸入的貨物，則以製造品爲主；若兩相比較，輸出量常超過輸入以上。且美國輸出品又爲運銷地所不可少的，故各國必須仰給於美國，在事實上無異爲了美國的專利。歐戰將開時，美國輸出總數，計重量爲二千八百萬噸，其中一千一百萬噸，即爲歐洲必需品，而爲他國所不能供給的。其中小麥及麥粉，每年輸

出額爲二百五十萬噸，玉蜀黍達三百萬噸。美國產棉約占世界產額百分之七十，每年輸出額爲一百五十萬噸左右，還有煤油每年輸出三百五十萬噸，合計一千零五十萬噸。此外如凍肉，各種罐頭，米，烟草等，雖非專出於美國，然爲歐人補助消費上必不可少的物品，其數爲百萬噸。通計前後各宗貨物共爲一千一百萬噸，適當美國輸出總額百分之四十。因爲這幾種的貨物皆爲美國特產的，故無論英，法，德及其他各國的船舶爲之代運，均不至於從中取利，以妨礙美國的貿易。按經濟原則，對於本國出產的貨物，皆由本國運輸，獨美國則不然，此爲美國航業在以前不能與對外貿易得同時發展的主要原因。

美國航業不能發達還有一種很大的緣由，卽一八六〇年左右，造船法的變遷。從前以木造船，美國得就地取材，造船極易，後改換鐵船，形勢一變。當時美國冶金業極爲幼稚，出產鐵板極少，而價又貴，加以政府的保護政策極嚴，不得不由國外購買鐵料，美國造船成本皆貴於他國，故一般人皆不願經營航業。但這種經濟狀況，不久發生變化，卽輸出品性質的改變。前述美國製造品輸出爲數極微，在一八八〇年，占輸出總額百分之十四零七八，至一九一四年增至百分之五十九零七六。美國實業家深知他們若仍不能與其主顧直接交易，而依靠英，德，法三國船舶代運，則美國對外貿易必難與各國競爭，故在歐戰將開時，美人靜待機會以求發展其航業。

歐戰期內美國所造的船舶，竟超過全世界以前所造的船舶數目。大戰爆發遂予美國以發展航業的絕好機會，其故以當時各國的船舶，專供於本國之用。至一九一七年，美國加入交戰國以後，視增加商船不獨爲經濟

上的必要，且爲協約國致勝的關鍵。因德國於一九一七年三月一日，宣言實行其潛艇政策，若歐美交通斷絕，則協約國與世界失其聯絡，至爲危險。故美國極力趕造相當噸數的船舶，以破壞德國潛艇的政策，並維持其海上之自由，以援助協約國。查一九一七年，美國船舶已達六十六萬四千四百七十九噸，其後逐年增加，至一九二〇年增至三百八十八萬零六百三十九噸。在戰前世界造船統計不過三百萬噸，其三分之二出於英國，美人於數年間，竟超出此數，其建造業的猛進，真令人驚歎！

歐戰告終，美國航業勢力愈見澎湃，再加以凡爾賽條約所得的德國船舶，美國船舶總數約達一千八百餘萬噸。現在美國船舶除航行各大湖外，其能在遠海航行以與國際競爭的，約有一千一百萬噸，此數雖與英船相近，但其活動力相差極遠。美國戰時建造船舶爲國家機關，到了現在還有五百萬噸的船，存於國家機關，無法運用，而美國的私人公司尙無力吸收。前年船舶院雖取賣却所有船舶的方針，並不見得到什麼的成績。在今年三月間，美富商施德氏和卓卜門氏，合資一千六百萬八萬三千金，向美政府購買了十一隻輪船，在合同中，美政府應允他們借出七成五的費用，補助他們將來建造輪船，計劃在十年內，建造七隻偉大的輪船，每隻建造費爲三千萬美金。

去年美參衆兩院，又制定海運法，供給民間造船資金二億五千萬美金，年利二分五，二十年償還，其放款條件可謂極寬。此外政府又與輪船公司締結，郵便契約，如美日間的定期航路的大來公司，每年由美政府領受四

百萬美金的郵送費。今據這種新海運法。在五年中可造優良的客船三十五隻，及貨船若干。歐戰後美國雖保有許多的船舶，而航業至今仍不振，今若這種計劃實現，則最近的將來美國的航業必突然進步。

美國雖以種種保護的方法，使其航業發展，如航業銀行的組織，議會通過各種補助航業的法律，但其結果仍不能滿足美人的希望。其不能發生效果的原因，大半由於美國因欲獎勵本國的航業，而歧視外國的船舶。如一九二〇年關於航業的法案，即遭英法各國的抗議，因不願美人破壞相互的原則，以損害英法船舶的利益。據國際法上貿易的原則，在開放世界所有口岸，於相互待遇之下，以完全平等條約，使各國的船舶均能出入於其間。換過話說：即海上運輸既有國際的性質，故在所有開放口岸內之，無論那一國，都應享受平等的待遇。但如有一國若不以相互原則，待遇外國船舶，則這一國的船舶到了外國，外國政府亦即不能以平等原則相待，這是必然的道理。今世界各港，大半有美船的航跡，若美人仍守其狹隘的政策，則其所受的反響必甚大，故美國欲與各國競爭，必當改變其內部的政策。

第四節 日本航業

日本航業之進步，實得力於數次的戰爭，中日之戰，日以廣島為大本營，徵用所有船舶以應戰爭的急需，從事於運送，通信，工作，病院的計六十隻，超過萬噸。由政府自購十六隻約三萬噸，以供運輸。另租外國船約二十萬

噸，以補沿海貨客輸送的缺乏。其應差遣的船舶，計日本郵船四十六隻，其他商船五十四隻。因政府提高租船費，輪船公司得以發展。至於各地航線，皆租外船以代。郵船會社兩度增加資本，着手三大航線，定造六千噸大船。日俄之戰，日徵用全部船舶，即郵船會社一百〇九隻，約四十萬噸。大阪商船七十三隻，約七萬八千八百噸。國內貨客皆租外船運輸，官民收買一百五十隻，約三十萬七千餘噸，新造船二百〇三隻，約五萬三千餘噸，以助戰爭，或用爲假裝巡洋艦，或用爲軍隊的輸送船。

按中日日俄兩次之戰，爲日本航業發達的淵源，政府以重價接應船客，郵船商輪獲利極厚，兩次增資添置船舶。戰後政府將所購的船舶交付會社，分期還本，因收很大的利益，加以補助航線，獎勵造船的種種政策更使日本航業漸得進步起來。

歐戰時，日本乘世界缺乏船舶的機會，對於航業力求發展，進步極速。及戰後列強競爭海上霸權，日本的勢力稍減，因亟謀保持現狀而與各國競爭。最近日本郵船公司已着手建造舊金山航線的一萬七千噸的優良船三隻，其中淺間丸已定本年十月，龍田丸明年四月，秩父丸明年七月各就航路。北美的夏托爾線，已準備平安丸、冰川丸、比叡丸等一萬一千噸，速力十八哩的日級新船，於昭和六年（民國二十年）以前就航。其他如大阪商船公司、三井物產公司、東洋輪船公司，及岸本輪船公司等，亦着手計劃配置優良的輪船，以與各國抗衡。

日本航業的向外發展，而造船業亦隨之進步。在歐戰之前，日本僅有船廠六，船塢滑槽十七。一九一八年歐

戰停止，日船廠的數目，竟增至五十七所，船塢滑槽亦增至一百五十七所，造船的總噸數亦因之增加。今從一九一五年至一九二五年之日船總噸數，列之如左：（噸為單位）

年 代	輪 船		帆 船	
	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
一九一五	三一	五〇、一〇四	一〇二	一三、五六四
一九一六	六八	一五七、一九六	六四	八、九〇〇
一九一七	一九六	四〇三、〇一六	一九〇	二八、六六九
一九一八	三九六	六四一、〇五六	五二六	八三、〇九二
一九一九	一九〇	六四六、三四四	四七〇	八〇、四〇九
一九二〇	一四六	四五二、六八八	一六六	二八、一三五
一九二一	六五	二二六、〇八一	五二	七、四二〇
一九二二	五七	七一、〇七六	一二	一、七一
一九二三	五五	七六、六〇〇	一四	二、一六七
一九二四	三九	七一、四四〇	六	一、〇〇六
一九二五	三三	五五、〇八六	六	九二二

戰後日本商業衰落，航業大受打擊，建造新船因之突減，船廠多停辦或宣告休業，在歐戰所擴充的設備，至是逐漸縮小其範圍。在一九二六年，有大船廠九十一所，工廠三十二所，船塢滑槽八十一，所用工人約三八、〇〇〇人。在一九二七年造船四萬二千噸，現在建造未竣工的有九萬一千噸。但歷年船舶的增加，多半由於購進外國的舊船，試看最近七年的統計，購入舊船二百二十七隻，總噸數一百二十九萬餘噸，此種船隻船齡無一隻在五年以內的，即在十年以內的亦僅佔二成，而在十五年以上的竟佔七成，所以日本與各國競爭航業很感困難。一九二八年十一月，日本遞信省調查該國在當時所有國內與殖民地之本國商船隻數及噸數如左：

輪船噸數別	隻數	總噸數
一百噸未滿	一、七九一	七四、三九六
一百噸以上五百噸未滿	六〇六	一四三、四一七
五百噸以上一千噸未滿	二四七	一八六、九三二
一千噸以上三千噸未滿	四七九	九〇八、三九〇
三千噸以上五千噸未滿	二六五	一、〇〇四、四〇八
五千噸以上八千噸未滿	二四八	一、五一〇、五七六
八千噸以上一萬噸未滿	二二	二〇〇、〇七〇
一萬噸以上	一一	一二七、七二三
合計	三、六六九	四、一五六、〇五二

帆船噸數別	隻數	總噸數
一百噸未滿	一三、六四〇	五八八、六一〇
一百噸以上五百噸未滿	三、一五〇	三〇九、二八六
五百噸以上一千噸未滿	三	一、七四四
一千噸以上二千噸未滿	—	—
二千噸以上	二	四、九四一
合計	一五、四三九	九〇四、五八一

除上表以外，還有二百石（每石十四磅）以上的帆船五三六隻，共計一六六、三〇一石。

今年日本郵船會社對於外洋航業，銳意擴充，得其政府的贊助，在太平洋航線內增造頭等新船七隻，排水量占十二萬噸，在歐洲航線內增造兩隻，台灣航線內亦增造兩隻。總計現時中美一線已有日船二十三隻，中歐一線有日郵船貨船三十餘隻，中印線內亦有二十二隻，以上均經過上海的而言。日本郵船會社因鑒於本年在中歐線內的英商郵船發展極快，不甘落後，而又志在謀占遠東航運界的優越地位，遂投巨資，添造一萬八千噸的超級郵船兩隻，客位布置做大西洋式，擬超過英輪。那兩隻船已定名靖國丸、華定丸，本年八月落成開班，須將中歐郵船由十一隻擴充至十三隻，計十二萬噸。由此可知日本力謀與各國航業競爭，是猛進而不肯退讓。

的。

第五節 德國航業

德國在歐戰之前，擁有大隊的商船，計其總噸數實爲五、一三五、四〇〇噸，次於英國而爲世界第二的航業國。其多數爲有一定航綫的船舶，適與英國的情形相反。其自由船舶不過四十萬噸，而大帆船則無一定的航綫，噸數亦略相等，此外均爲有定程的航船。

德國所以這樣的，是因爲不比英國出產多量的煤炭，且德國產煤區亦不比英國之接近海口，無論在魯爾或在西列集，皆不能如英煤之運往海外，煤運既少，自由船舶亦即不能發達。然德國航業，究爲國家經濟發達的要素之一，而能適應於海外貿易的需要。德國實業家以堅忍耐苦的精神，向世界各處開闢銷場。這無數分散各處的主顧，與德國出產場之間，所藉以聯絡的，不外其往來海上的商船。試看歐戰之前，由漢堡與布來門兩口出發的航綫，密如蜘蛛網一般的。於此可知其當時航業是怎樣的發達。

漢堡與布來門各處，向以海上的活動爲其傳統的精神。十七世紀與十八世紀間，因受經濟與政治的影響，其經營航業不若以前的興旺。至十九世紀中葉，因汽船的發明，與船舶自由原則的確定，遂恢復航海的精神，而航業大有起色。從此以後，德國的航業與其實業常互爲因果。其始航業進步，而國內的生產力因而膨脹，繼因產

業的繁盛，航業更爲進步。且海口的擴充，與其貿易的興盛，又與內地工商業的發展，發生密切相聯的關係。

德國實業向以善於集中出名於世界，其航業的組織，在歐戰以前，亦與實業取同一的趨向。一九一四年，德國所有商船的半數，可謂集中於一人之手，即漢堡公司的總經理巴林氏。巴氏於歐戰數年前，能使其勁敵的北德魯意公司歸其管轄，在他指揮之下，有船二百二十萬噸。此外勢力較小的各公司，亦以種種的協商，與前述兩大公司互爲聯絡。因有這種的組織，使營業費大爲減少，而種種無益的競爭亦爲之消除。

此外，德國政府尙與以種種的援助，其最著名的爲取締移民的辦法。查斯拉夫人向海外移殖的，多經過德境，至某一海口換船出發。德政府對於此種移民入境之時，必檢查其所帶的船票，視其爲何公司之船，如所持的係外國公司的船票，則藉口衛生或政治的問題禁止入境。反之若爲德國公司的船票，不但放令入境，並予以種種的便利加以獎勵。但這種政策，深爲各國所不滿，故凡爾賽條約第三百二十二條，禁止德國以後之採用。

凡爾賽條約，幾將德國所有的商船全數剝奪。按條約所定，德國應將一千六百噸及以上的船舶，全數讓與聯合國在一千噸至一千六百噸之間的應交出一半，漁船應交出四分之一。德國履行此項條款之後，僅存殘餘的船舶五十萬噸；但德人並不失望，採取種種的手段，急求恢復其原有噸數的一部，截至一九二七年上半年止，德國公司的船舶竟達三百五十萬噸。而歐戰以前德國原有的航線，大半重行組織，每一航線至少已恢復一部，其所以能這樣迅速的，仍不外同一力量爲他的後盾，即德國內地經濟力的活躍，能不斷的增漲以滋養料供給

商船。至今德國各口的貿易，雖還沒有恢復戰前的盛況，但其中最大的漢堡一口，目下貨物的總額已超過二千萬噸，較之一九一三年的二千六百萬噸，已相差沒有多少。

德國受船舶減少的刺激，急謀恢復，現已達四百萬噸，且其九成係最新的設備，現有的船舶中其半數的船齡均在五年以下的，這實為德國航業最堪注意的一件事。而各公司又聯合一致以謀世界的發展，去年進水的歐羅巴號及布來門號二隻的郵船，總噸數為四萬六千噸，速力為二十八浬，由德至紐約只須六天。在此船上，更可備置飛機，於未到岸六百浬之外，可用飛機輸送最快的郵件，故由德至紐約雖須行六天，有了飛機的接代，兩國快信郵件可於四日內收到。此次德國用最富的經驗與計劃，建造兩隻世界最大最快的郵船，本來是想搶奪那稱霸大西洋航線的英國航海利權，而且以誇示他們的大戰後的建設實力。

第六節 結論

以上所述，為英美日德四主要航業國競爭航業的實況，至於法意二國對於航業亦不示弱於各國。法國輪船公司在本年夏間，亦開始建造一隻偉大的郵船，代替法國公司頭號的輪船法國號，又法國對於美國非洲及東亞的航業亦力求發展。意大利自莫索里尼確立海運立國政策，以商船的增加即擴張領土為標語，對於航業補助費年年增加，現有船舶三百四十八萬噸，而動工建造的達二十餘萬噸。最近國內的三輪船公司，亦在計劃

中建造一隻新巨大的馬達運力的輪船，可於六天半內由意國諾波城到紐約。我們看了各國競爭航業的猛進，回想中國稱爲世界的大國，海岸線極長的國家，而在數十隻的中國輪船中，並無一隻過於一萬噸或長過七百尺的船舶，這真是一件可恥的事情啊！

我們再看各國的製造商品，無不以世界市場爲目標，所謂國際產業戰因之而起。船舶運費低廉，又能通達遠洋，運輸商品都是依靠船舶，故航業的興盛，實爲國際產業戰的先鋒。歐洲大戰後，不僅世界的產業界生異常的變動，戰爭交戰國船舶的沈沒，亦失其均衡。昔日航業不振的美國，竟一躍而將與英國同等，其他航業國亦謀恢復舊狀。以大西洋印度洋爲中心的航業戰因之遂起，最近漸移其中心於太平洋。回顧中國的現狀，內河航行，近海運輸，皆外國的船舶，其噸數占我沿海及內河航行的船舶總噸數之半，至於我國對於遠洋的航業，更談不到了。

第四章 太平洋航業之爭霸

第一節 太平洋已成世界經濟的中心

德國實業公會主席杜斯堡博士述其游歷世界之所得，謂世界經濟集中點，現在已經漸漸的由大西洋而移至太平洋。這種經濟中心的變動，其故因為美國經濟力與財政力的發達，美國在太平洋利益範圍的擴張，及日本經濟的迅速進步。我們試看美國上季遠東貿易的激增，與日美在太平洋上航業的爭霸，就可以看出太平洋在世界經濟所處的地位了。

美國在一九二九年上半年的遠東輸出業，共增加百分之一〇・三，以後在遠東仍可增加銷路。日本商業的銳進，使美國商家極為注意。中國工農業的進展，交通的擴充，及生活程度的提高，亦大引起美國航業界的進取心。即荷屬東印度一向不足重輕的，現亦化為美貨運銷場。印度商業的凋零狀況現亦稍減，其工業復趨於活動，各種貨物的需要亦將隨之而起。統計在此時期內，美國對日本的出口超出百分之三，其間以汽車附件，棉花，汽油，鋼鐵，及機器銷路為最廣，烟葉則退出百分之三二，木料的營業亦極滯鈍。日本運入美國的貨物則縮小百

分之七·七，但對於中國方面的出口則大有進步。美國麵粉在中國銷路最廣，棉花、機器、鋼鐵、電料及木料亦不弱。現在中國已變成太平洋上第一的大市場，而美國與日本爭握太平洋經濟的中心，已立於對峙的形勢。

第二節 日美航業爭霸的形勢

世界經濟的中心由大西洋漸移至太平洋，列強在太平洋方面的經濟競爭，益形猛烈，尤以航業的競爭最堪注意。茲將最近英美日三國在太平洋的航業勢力，分述如左：

(一) 北美西岸與遠東間航運

英國	一二隻	一二五、〇〇〇噸
美國	三六隻	二九五、〇〇〇噸
日本	四七隻	三五〇、〇〇〇噸

(二) 北美東岸與遠東間航運

英國	四七隻	二七五、〇〇〇噸
美國	四四隻	三二〇、〇〇〇噸
日本	三五隻	二二五、〇〇〇噸

依於上表，在北美西岸與遠東間的航業勢力，日居首位，美在其次。在北美東岸與遠東間的航業勢力，美居首位，日在其次。若就其一般形勢而言，則日英美互相伯仲。更就各國所有船舶年齡及速力比較，日船年齡平均為二十年，速力平均為十四海里。英船年齡九年，速力十九海里。美船皆係新銳的，年齡僅八年，而其速力尤大，平均為十七海里。近來日政府有鑒於此，力圖增加優良船舶，最近進水的日郵船公司舊金山線的新船三隻，皆有十七海哩的速力，及七千噸的容量。大阪商船公司紐約航綫的新船四隻，及三井洋行的新船，亦皆超過七千噸以上，速力達於十五海里。其他如現在建造中的大船秩史宮丸及龍出丸等，有一萬噸以上的排水量，及十八海哩的速力，日人造船的猛進於此可見。至於法意各國亦皆注意太平洋航業，力求改良，其中以美日競爭為最為熱烈。

美國之花旗盛行飛舞於太平洋上者，為歐戰後之事。而中美貿易的進步，亦以美國開拓對華直接航路之故。例如太平洋岸的幾個商港，美國輪船頻頻開始定期航路，因此向東洋輸出額乃大增。從來美國貨物依賴他國輪船代運，因遲到經費等的關係，美國貿易不知受多少的阻害。於是美國貨物應用美國船標語之下，美國航業乃大發展。

一九一九年，美國船舶院總裁發表於美國太平洋岸與東洋間，應開始半客船四十一萬三千噸以至四十一萬五千噸之新航路的意旨。巴希腓克美爾公司租賃美國船舶院，所有船開設上海加爾各答的新航路，其第

一船於一九一九年十二月中旬由上海就航。又一九二〇年五月十八日，美國管船局，新對於巴希腓克美爾輪船公司因使担任西特里及舊金山與日本中國菲律賓賓及海參威間之客貨運送，分配各五隻的船舶，又對於哈德森那維蓋遜公司使担任檀香山舊金山間的航路，分配二隻。一九二五年四月，當時美國船舶的狀態如左：

(總噸數)

大湖航路——私有船

二、〇〇〇、〇〇〇噸

沿岸航路——私有船

二、二三〇、〇〇〇噸

大洋航路

私有船

二、〇八〇、〇〇〇噸

政府所有船

一八〇、〇〇〇噸

西印度及加勒比海航路

私有船

二九〇、〇〇〇噸

政府所有航

三〇、〇〇〇噸

歐洲航路

私有船

一六〇、〇〇〇噸

政府所有船

一、〇〇〇、〇〇〇噸

亞洲澳洲非洲南美洲航路

私有船

五三〇、〇〇〇噸

政府所有船

七二〇、〇〇〇噸

不用船 私有船

三三〇、〇〇〇噸

政府所有船

三、三六〇、〇〇〇噸

總計

一二、九一〇、〇〇〇噸

自美國官有船舶出售民間的方針確定後，太平洋航業突然緊張，一九二〇年八九兩月間，從事於舊金山、哥倫比亞及其他太平洋沿岸航路的四十八隻之中，有十二隻乃航行於日本、中國方面，更於上海以開拓中美航路爲目的所創設之提督公司、美國船舶院使增加快速大型輪船五隻，同時配與巴希腓克美爾公司客船五隻，馬得孫、拉因公司船二隻。提督公司配船航行於西特里、大科馬、橫濱、上海、馬尼拉間，巴希腓克美爾公司則配船航行於舊金山、橫濱、長崎、上海、香港、馬尼拉間，馬得孫、拉因公司則航行於紐約、巴拿馬、舊金山、檀香山間，此等船舶爲速力十七海浬，一萬二千五百噸的大船。美國船舶院同時計劃輪船公司，亦多如上海之中美太平洋貿易公司，有由政府承購二千五百噸以至三千噸的輪船六隻，以上海爲起點開拓長江及華南、華北三航路的計劃。又從來未見美國船舶隻影之長江航路，以美孚的煤油船大來洋行的木材船爲始，又有溥豐公司之開業，以四川航路爲目標之美順公司之創立等，皆最令人注目的。其次開始活動於中美航路之美國船舶界的巨頭羅巴特大來，彼正在勇敢的斷行彼之所信——世界貿易正由大西洋向太平洋移動，中美間的貿易品一切皆應依美國船。

對於美國太平洋航業的大發展，勢必招致與日本航業的競爭，其結果陷於營業不振的亦不少。於此，美國政府分太平洋的極東航路爲六大線，分配於各管理公司，以客船十隻，大貨船四十隻，繼續中美間航路。但其他公司之航行固依然有其自由。

舊金山	——	日本	——	中國	巴希腓克美爾公司	五隻	中美郵船
西特里	——	日本	——	中國	提督公司	五隻	同
羅斯安澤爾斯	——	日本	——	中國——南洋	福來洋行	八隻	客貨
巴得蘭	——	日本	——	中國	哥倫比亞公司	八隻	同
紐約	——	巴拿馬	——	上海	太平洋公司	十二隻	同
西特里	——	華南	——	華北	提督公司	十二隻	同

日美於太平洋之航業競爭，依然繼續，美政府對於各公司與以種種援助，勸勉美人貨物乘載美船。又以減低運費而繼續困苦的競爭，嗣以補助金問題未得國會的贊助，乃於一九二五年遂由根本變更從來的方針，先出售政府所有船七隻，繼續賣出船舶院所有船全部而免除其負擔，其中二萬噸級七隻，爲大來收買，以充大西洋及中美航路；其次太平洋公司所使用之五隻，及西特里線之五隻，均售於大來。大來其初爲運輸木材而建造大輪船以航行於太平洋，其支店在中國除上海以外，更設立於南京、鎮江、漢口、宜昌、重慶各處，以吸收長江的貨

客獲得很多的利益。又以美政府出售之船七隻，設支店於世界各地，由紐約經過巴拿馬運河，橫斷太平洋而達中國，再經過蘇彝士橫斷大西洋而歸美國，開闢世界一週的定期航路。更收買太平洋公司及提督公司之五郵船，以經營太平洋三航路，船舶局最優等船十七隻皆歸大來所有。其他大來又代理經營美國巴勃輪船公司之上海，紐約，波斯頓線貨物船十六七隻，每月一回，及提督公司之中美貨物船二綫即西特里至華北，華南二綫，每月各一回，計每月上海進出口大來之輪船達二十隻。美國不只於太平洋航路大肆其活躍，即於中國沿岸航路亦加以相當注意，並與日本競爭華北的航業。大體觀之，今後太平洋航業界中，日，美兩國已成對峙的形勢，爭握航業的霸權。而我國航業的落後，不能與人競爭，徒作列強逐鹿的市場，真是可嘆！

第三節 上海與各國航業競爭

近來紐約，遠東航線，自大來創行世界班後，中美航業的形勢為之一變。一九二九年上半年，中國內戰停息，各埠運輸已可流通，而英美，日，各航商，於新通行的世界航路，乃爭投巨資，改造新船，以應海程縮減的潮流，乘機發展遠東中國的貿易。在此日，美國霸太平洋航業之際，各國世界航運均以上海為中心，而起激烈的競爭。

日本郵船會社既於去年改取客主貨從的主義，擬於西雅圖，舊金山兩線添配優良船舶各三隻，即淺間丸，龍野丸及秩父丸，淺間丸現已開班。美大來因感此威脅，即向美政府運動，謀得補助，趕造二萬五千噸以至三萬

噸的大船三隻，與日郵船對抗。

於上海至西雅圖，設有航路的各國主要輪船公司，有昌興、大來、大阪、藍烟窗及日郵船會社五家，其中以藍烟窗四船由香港直放，此外俱以上海為起點。現在該線郵船以昌興的皇后輪為最大最快的優良客船，其次為大來經理的美郵船公司的總統號，日郵船會社在這一途中，原有伊預丸、三島丸、靜岡丸及橫濱丸等四船，船身較小，速率亦弱，多以運貨為主。今年該社計劃擴充太平洋航輪，與滬上英、美各航商競爭遠東的航權，決議添造新式快船三隻，為發展中，美航業的第一步。那三隻船的排水量各為一萬六千八百噸，速率加強，擬於十日內渡過太平洋的豪舉，意在壓倒皇后船與總統船。限於本年五月在日本完工，落成之日，中、美航線內的各國航商必起激烈的競爭，那三隻船的名稱，為冰川丸、日技丸、平安丸，為專行西雅圖的航線。

又自上海至紐約的航線，以前只有一船來往，須七十餘日，隨後互相爭快，減為五十五日，自大來世界班七船開行，將航程縮至四十五日，以後各公司乃競造高速率的船舶，以求發達，日郵船會社將航行紐約的船舶改換機器，縮短航程至四十一日。而英商太子、銀行、砲台各公司，亦各造大船，將紐約、上海間一萬餘哩，改為三十九日或三十八日，可推為世界最快的船舶。去年又有挪威輪船公司，特造新船五隻，專以經營太平洋之紐約航業，排水量各一萬噸，速率十九海哩至二十一海哩，船名為太陰、太平、太山、太平洋及太陽等，上海方面已委天祥洋行經理，其第一船太陰號，由紐約至上海祇行三十六日，其速率為中、美航行之新紀錄，在航業界實開一新紀元。

英商天祥洋行，本有紐約專班航船，即著名的之遠東砲台號，向來月行一次，往來於巴拿馬蘇彝士兩運河，而以上海為主要的口岸。自美國七隻快船航行中國以來，天祥洋行即專造發動機器的大船五隻，繼行此世界新航路，以爭奪東方的航業。現已完全落成的，沙蘭砲台，品立夫砲台各一萬噸，又孟鳩斯德砲台，格里司東砲台，勒白砲台各九千噸，規定每三十二天，由上海開出一隻，來綫自太平洋。回航則取道東印度，蘇彝士運河及大西洋，計從紐約至上海，真放行程祇三十六天即到。

美國大來的世界船，初為七隻，繼因不能接貫十四天一班。故又加入威爾遜總統號一隻，共為八隻。今以此路競爭甚烈，遠東又將有多數新船之增航，又決計將全部八船，一律更換機器，增加艙位，加大速率，即准去年十月二日起，逐船互代入塢，約二年中即可完全竣工，以應太平洋的競爭。

今年祥泰洋行，在中美航線內船舶大增，而僅太平洋一路中已有十餘船行駛。現該行已在規劃添行世界線的新航路一條，亦行駛上海，紐約間，先開四船，速率更較現行各船為快，擬比上海至紐約最快航程（三十六日）的太子，太陰等各船減短兩天，那四隻船的速力，每小時可行二十三海浬，若開行之後，實為遠東航業界的空前最快的商船。

第四節 中國在太平洋上航業之回顧

中國爲太平洋西岸最大的國家，土地廣大，物產充足，每年輸出外洋的貨物，僅太平洋一路，已達數億萬元。以此廣大的國家在太平洋上，竟無一隻懸掛中國國旗的商船，說來極爲痛心！

當歐戰之前，尚有一中國郵船公司，置郵船兩隻，往來於上海、舊金山之間。每年清華學生赴美留學的，皆乘本國郵船，在美的華僑，往來亦搭此船。歐戰終結以後，列強競爭中，美的航路英、美、日三國，各用過剩的船舶，又得本國政府的補助，在太平洋航業突然發達。而中國郵船公司以資本的薄弱，缺少船隻，又無本國政府的援助，至一九二二年而宣告失敗，船舶售與美國，中國在太平洋的航權遂從此拋棄了。

中國在太平洋航業界內，已成落伍的國家，今若欲求與列強航業競爭，非有億萬巨款不能辦，恐非二三十年內所能談得到的，而况加以種種不平等條約的束縛。現在太平洋中，競爭我國航業的，以英、美、日三國爲最烈。而大來、日郵船會社及昌興（加拿大）三公司，已爲肉薄的殊死戰。然加入戰團的，還有日本的大阪、川崎兩公司與美國的福來公司，在太平洋內亦佔有相當的勢力，單是我們中國船的影子都看不見了。

第五章 世界航業比較與統計

第一節 世界之船舶

一九二七年，在世界之汽船及帆船（在一百噸以上的）共三萬四千四百零五隻，共六千五百四十七萬噸。英國的隻數與噸數均佔世界第一位，她有一萬零六百五十五隻，二千二百十七萬噸。而美國有四千五百零三隻，一千四百六十七萬噸，英、美兩國已成爲世界航業界的雙壁。日本有四千二百六十五隻，四百一十三萬噸，居世界之第三位。世界總噸數與各國噸數的比率，英國佔百分之三十三，美國佔百分之二十三，日本佔百分之七。今將世界各國汽船及帆船的隻數與噸數列表如左：

國別	隻數				噸數			
	汽船	帆船	汽船	帆船	汽船	帆船	汽船	帆船
英國	九、七八六	八七〇	二一、八七七	九六九	二九六、一〇八			
美國	三、六七四	八二九	一三、六九〇	九四八	九七九、三二四			

各國航業政策實況與收回航權問題

智	芬	葡	阿	俄	中	比	巴	希	丹	西	瑞	荷	挪	德	法	意	日
利	蘭	牙	根	國	國	利	西	臘	麥	班	典	蘭	威	國	國	國	本
一四	二〇	一七四	二二八	三三一	二一一	二二一	三三二	四七四	六四九	七九三	一、二二〇	一、一二五	一、七七七	一、九五—	一、五二三	一、一三二	二、〇三五
一四	一二二	一〇八	三九	一五	八	三	四四	一〇	九九	九二	一五一	三一	三八	三九	二二七	二九七	二、二三〇
一五一、六九五	一六六、〇七六	二二九、五二三	二三七、六二〇	三〇一、一九一	三二五、四六二	四九四、八三九	五〇七、七二五	一、〇二五、七三〇	一、〇三一、七九八	一、一三五、七二五	一、三二八、七四五	二、六四五、〇二五	二、八〇二、五五二	三、三二〇、四九二	三、三六一、六七九	三、三九五、五二二	四、〇三三、三〇四
一〇、六八三	七五、二七九	二八、九二五	二四、六八七	七、六九一	二、二二七	四、三九〇	一七、七〇六	三、〇八三	二八、〇四八	二五、六四四	三六、六四五	八、九七八	二一、六七三	四二、五五四	一〇八、三〇一	八七、八六一	二七八、七四七

土耳其	羅馬尼亞	祕魯	古巴	墨西哥	烏拉圭	其他	船籍不詳	總數
一七九	三一	二八	五一	四四	四五	五七七	四一	二八、九六七
—	—	一五	一七	一五	一〇	九一	三三	五、四三八
一五〇、四三八	六五、五七〇	五六、八一六	四五、三七五	四五、〇四九	二三、五四五	七六六、〇二八	五〇、八六一	六三、二六七、三〇二
四九〇	—	一八、九九八	七、〇〇八	七、四八五	六、七四七	二三、八九四	五一、一七九	二、二〇四、三五五

一九二七年七月一日至一九二八年六月三十日，十二月之間，汽船與摩托船，英與愛爾蘭所造的，計一千九百七十五萬四千零一噸，其餘各國的計四千五百四十萬零五千四百十二噸。帆船噸量，英與愛爾蘭所造的，計十二萬一千三百四十九噸，其餘各國的計一百六十七萬三千八百九十七噸。摩托船加增一百八十九萬二千一百一十一噸，帆船減少十三萬零三百六十二噸，共計實加一百七十六萬一千七百四十九噸。上年度的加增，則為四十萬零八千五百四十噸。其加增最大的，為英與愛爾蘭，計五十六萬六千三百二十八噸，次為德國，計四十一萬四千二百零五噸；意於上年，加增二十四萬二千七百五十三噸，本年則減五萬四千五百六十六噸，今將

各國航業政策實現與收回航權問題

汽船與摩托船的噸量列表如下：

國別	一九一四年六月底	一九二八年六月底
英與愛爾蘭	一八,八九二,〇〇〇	一九,七五四,〇〇〇
英屬各國	一,六三二,〇〇〇	二,七五〇,〇〇〇
丹麥	七七〇,〇〇〇	一,〇四二,〇〇〇
法國	一,九二二,〇〇〇	三,二五六,〇〇〇
德國	五,一三五,〇〇〇	三,七八三,〇〇〇
希臘	八二一,〇〇〇	一,一八八,〇〇〇
荷蘭	二,四七二,〇〇〇	二,八〇九,〇〇〇
意大利	一,四三〇,〇〇〇	三,三四九,〇〇〇
日本	一,七〇八,〇〇〇	四,一四〇,〇〇〇
挪威	九五四,〇〇〇	二,九五四,〇〇〇
西班牙	八八四,〇〇〇	一,一三八,〇〇〇
瑞典	一,〇一五,〇〇〇	一,四一二,〇〇〇
美國	二,〇二七,〇〇〇	一,一五四,〇〇〇
大湖洋	二,二六〇,〇〇〇	二,四五四,〇〇〇
其餘各國	三,四九七,〇〇〇	四,〇二一,〇〇〇
總計	四五,四〇四,〇〇〇	六五,一五九,〇〇〇

從一九一四年至一九二八年，十四年間所加的噸量爲一百九十七萬五千五百噸，等於歐戰以前百分之四三·五。若爲短時期的比較，則從一九〇九至一九一四年，五年間的增加爲八百九十三萬一千噸，佔一九〇九年的噸量百分之二四·五。從一九二三年至一九二八年，五年間的加增爲二百八十二萬四千噸，佔一九二三年的噸量百分之四·五，平均每年的增加不及百分之一。如與一九一四年相比，則美增加九百三十萬噸，日增加二百四十萬噸，意增加一百三十三萬四千噸，荷蘭增加一百三十三萬七千噸，法增加一百三十三萬四千噸，英屬各國增加一百一十一萬八千噸，挪威增加九十九萬七千噸，英與愛爾蘭增加八十六萬二千噸。除英與愛爾蘭較一九一四年減百分之四·六外，其餘則較歐戰前加百分之七十一。德國從一九二三年以後，雖加增一百二十二萬八千噸，然較之歐戰前還少一百三十九萬七千噸。

在一九一四年，英與愛爾蘭所有汽船與摩托船的隻數，居全世界百分之四一·六，後來因各國的加增，降爲百分之三〇·三。今將七主要國兩年度間之百分列表如下：

國 別	一九一四年	一九二八年
美 國	九·四	二一·〇
日 本	三·八	六·四
德 國	一·三	五·七

荷	挪	法	意
蘭	威	國	國
三·二	四·三	四·二	三·一
四·三	四·五	五·〇	五·一

帆船的噸量漸形減少。在一九一四年約二百十八萬噸，今則居全世界的超出不及百分之二·七。美九萬三千零五百五十七噸，英與愛爾蘭十二萬一千噸，加拿大九萬八千噸，法國八萬九千噸，意大利八萬噸。

近數年來，在四千噸及四千噸以上的汽船與摩托船，年有加增。在一九一四年，祇三千六百零八隻，現在增至六千一百六十五隻，其中有萬噸以上的四百零八隻，英則居二百三十二隻。在四千噸及四千噸以上的摩托船有六百十四隻，在萬噸與八千噸之間的計九十五隻，萬噸及萬噸以上的計三十九隻，其總噸數計五十七萬三千一百零五噸。

汽船與摩托船，年齡未及五年的，三千一百五十九隻，居總噸數百分之十五，在二十五年及二十五年以上的，七千七百七十一隻，居總噸數百分之一五·四；在一九〇三年及以前所造不及千噸的，居總噸數百分之六二·三，其餘的平均每隻為二千八百九十三噸。在近五年間所造不及千噸的，居其總噸數百分之三六·六，其餘的平均每隻為四千六百二十五噸。

現有船隻在八千噸及八千噸以上的，計九百五十八隻，其中二百三十三隻，爲近五年間所造。英與愛爾蘭的船隻，不及五年的，居總噸數百分之二二、七。新噸量之比例最大的當推挪威，居百分之二三、六。日，希臘，西班牙則不及百分之十，美國不及五年的船隻，祇居其總噸數百分之三。

現在船隻應用最盛行的機關，爲蒸汽鍋輪機與內燃機。用鍋輪機的，有一千四百十八隻，計九百六十八萬二千零六十三噸，用內燃機的，有二千九百三十三隻，計五百四十三萬二千三百零二噸。若與一九一四年相比，則前爲七十三萬噸，後爲二十二萬噸。

在過去十二月間，船隻裝有來復機的，其噸量加增二十八萬噸；摩托船噸量加增一百十六萬一千噸；鍋輪機船噸量，加增四十五萬三千噸。摩托船的噸量，在五年間，加增三百七十五萬噸，祇居蒸汽船的噸量百分之九、一，而英與愛爾蘭則佔其百分之八、四。今將比例率最高各國列之如左：

丹麥	三七·九
瑞典	四四·八三
挪威	三三·八七
德國	一四·七
美國	三·七

日本 三、九

裝有蒸汽鍋輪機及來復機的，有五十八隻，計六十六萬二千九百五十一噸。用新式推進機關的有五十三隻，計十八萬七千三百七十一噸。在百噸及百噸以上的蒸汽船與摩托船，有二萬九千三百八十七隻，用單暗輪的有三千四百三十九隻，用三或四暗輪的有一百十九隻。用油為燃料的，有三千七百四十五隻，計一千九百零五萬三千零十四噸。在英國註冊的，九百二十四隻，計五百三十二萬九千三百五十噸；在美國註冊的，一千八百十八隻，計八百八十九萬二千九百四十二噸。今將一九一四年與一九二八年燃油及燃煤船隻噸量之百分比列之如下：

	一九一四年總噸數之百分比	一九二八年總噸數之百分比
帆船與航海駁船	八·〇六	二·六八
內燃機	〇·四五	八·一一
燃油鍋爐	二·六五	二八·四六
燃煤鍋爐	八八·八四	六〇·七五
總計	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

由此可知商船之用煤為燃料的，在一九一四年，居其總噸數百分之八十九，到了現在則不及百分之六十

第二節 世界之造船

歐戰後數年間，全世界一時對於新船的建造，呈狂熱的現象。如一九一九年的建造數，比之一九一三年的建造數，增加百分之二一五。一九二二年至一九二六年，進水數激減，這一年的平均數比於一九一三年，僅得其百分之六一。在一九二六年各國的造船數（噸數在百噸以上的）中，以英國之二百十九隻，六十七萬噸為最多；其次美國七十八隻，十五萬一千噸；德國六十隻，十八萬一千噸。照噸數計算，與十年前的比例，法意兩國均見增加，美國荷蘭則見減少。日本造船二十六隻，五萬二千噸，比較前十年，隻數與噸數均見減少。

國別	隻		噸	
	一九一六年	一九二六年	一九一六年	一九二六年
英國	三四六	二二九	六三九、八〇六	六七三、二四六
意國	一〇	二七	五六、六五四	二二〇、〇二一
德國	?	六〇	?	一八〇、五四八
美國	二一一	七八	五〇四、二四七	一五〇、六一三
法國	九	三四	四二、七五二	一二一、三四二

荷蘭	日本	丹麥	瑞典	挪威	比利時	其他	總數
二〇一	五五	二八	三四	五二	~	一八	九六四
四七	二六	二五	一四	二五	八	一七	六〇〇
一〇八、一九七	一四五、六二四	三五、二七七	二六、七六九	四二、四五六	?	一四、二九六	一、六八八、〇八〇
九三、六七一	五二、四〇五	七二、一〇八	五三、五一八	九、二三七	三、六二七	四四、六四一	一、六七四、九七七

一九二六年，世界二大造船國訂造總噸數中，國內外所占的成數如左：

(造船國) (外 國) (本 國) (英 領 各 地)

英 國 百分之一六・三 百分之七七・九 百分之五・八

德 國 百分之二七・九 百分之七二・一

今日英國，其造船所占全世界造船數約二分之一，當時尚不能維持其戰前造船業的地位。德國以全世界造船數激減的結果，反增高其百分比率，在世界造船國中，再獲得第二位。意大利因其國內航業發展的傾向，致感造船業的必要。美國及日本的造船所，已失其戰前獲得地位的一半。

現在世界造船界的生產力與生產需要額，已失平衡。今日的造船力計一千萬噸，戰時及戰後，美國的造船設備，有一部很難承認其完全的價值。因於大量生產的消息，而全世界的造船力，當不下六百萬噸，以視一九二七年七月的訂造總數二百八十四萬五千四百五十五萬噸，已超過一倍。又因一九一九年至一九二〇年度建造的急進，致有過剩的船舶，至今國際的造船業尙不免受其打擊。最近世界造船界又現起色，即航業競爭日益激烈。各大汽船公司不得不放棄其船舶的舊式材料，而代以巨大的新型船，關於此點，須注意過去十年間造船界技術方面的改善。

至於燃料及機器亦有變化。

世界商船船型之增大		汽船及內燃機船之總數	總噸數	每隻平均之噸數
一九一四年	二四、四四四	四五、四〇三、八七七	一、八五七	
一九二六年	二九、〇九二	六二、六七一、九三七	二、一五四	
一九二七年	二八、九〇七	六三、二六七、三〇二	二、一八四	

全世界之總噸數中		一九一四年七月一日	一九二七年七月一日
單位百萬噸	全世界總噸數之百分比	八九·八三	四〇·八
單位百萬噸	全世界總噸數之百分比	四四·一	六二·五八

燃油汽船	一、三	二、六五	一八、五	二八、三七
內燃機船	〇、二三	〇、四七	四、〇	六、一四
帆船	三、四六	七、〇五	一、九	二、九一

一九二七年七月一日，全世界造船所在建造中的船舶如左：

汽船 一、三八六、六〇九噸 占總噸數百分之四八·一

內燃機船 一、四五九、五九五噸 占總噸數百分之五一·四

再將過去二年間主要航運國的造船率列表如左：

國別	一九二七年	一九二八年
英本國及愛爾蘭	一、二二五、八七三	一、四四五、九二〇
德國	二八九、六二二	三七六、四一六
荷蘭	一一九、七九〇	一六六、七五四
丹麥	七二、〇三八	一三八、七一二
瑞典	六七、三六一	一〇六、九一二
日本	四二、三五九	一〇三、六六三
美國	一七九、二一八	九一、三五七

法國	四四、三三五	八一、四一六
意大利	一〇一、〇七六	五八、六四〇

一九二八年世界的造船業，有因發生工潮而受損失的，若就全體而言，堪稱滿意。是年下水的商船噸數，比一九二七年增百分之十六，但比一九二〇年尙少半數，比歐戰前一年尙少五分之一。一九二八年所增商船，在英國建造的居百分之五十以上，德國，荷蘭在其次，丹麥又在其次。摩托船日見發達，一九二七年下水的船，摩托船居百分之三十七，至一九二八年則增為百分之四十四。

世界下水商船之噸數及隻數比較表（噸數單位為一千不滿一百噸的除外）

年 別	噸 數	隻 數
一九一三年	三、三三三	一、七五〇
一九一九年	七、一四四	二、四八三
一九二三年	一、六四三	七〇一
一九二七年	二、二八六	八〇一
一九二八年	二、六六一	八三〇

世界下水商船噸數之國別比較表（單位一千噸）

國別	(一九一三年)	(一九二七年)	(一九二八年)
英國	一、九三二	一、二二五	一、四四三
德國	四六五	二九〇	一七八
荷蘭	一〇四	一一〇	一六七
丹麥	四一	七二	一四四
美國	二二八	一二四	九一
意大利	五〇	一〇一	五八

現在世界最大的船，為英國白星線所定造，已於一九二八年六月起工，總噸數為六萬噸，竣工期限約三年，建造費約六百萬鎊。其速力實駕於德國最高速率之布來門，歐羅巴兩船，每小時可航行二十九海哩，該船名當初預定海洋號，現又改名為不列顛。今將該船與德國新造兩船，并與現在世界最大船，互相比較，其大要如左：

英國白星線新船——不列顛號，一九二八年六月下旬起工，排水量六〇、〇〇〇噸，長一、〇五〇呎，寬一二〇呎。

德國新造兩船——布來門號，一九二八年八月十六日進水，四六、〇〇〇噸，長九三八呎，寬一〇八呎二吋。

歐羅巴號一九二八年八月十五日進水，四六、〇〇〇噸，長九三八呎，寬一〇〇呎，二吋。

現在世界最大船——威嚴號，一九二一年竣工，五六、五五一噸，長九一五呎，寬一〇〇呎，一吋。

本年九月三十日止，英勞合德造船統計：全世界現在建造中的船舶，共二、八一七、三三九噸，其中英國佔一、四四八、三三五噸。比較上半年減五、五五一噸，惟較去年同時增三五八、五九五噸。英國現在建造中的摩托船，共六五一、八七五噸，各國則共有八七九、八七八噸。

第三節 各國速力別之船舶

現在世界中，所有主要航業國的船舶，速力在十二哩以至二十六哩的優良船數，統計一千五百十九隻，總噸數一千三百三十八萬七千六百九十八噸。就速力方面說，各國一律由十二哩至十七哩未滿的占最多數，次為由十七哩至二十哩未滿的，再次為由二十哩至二十三哩未滿的，其順序如此。今將主要國速力別的船舶列表如左：

國別	一二哩至一七哩未滿		一七哩至二〇哩未滿		二〇哩至二三哩未滿		二三哩至二六哩未滿		一二哩至二六哩合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
英國	七二	四,四〇,九四七	四	六五,七六六	二	三三,七五七	四	一八五,二七〇	八五	七,四三,〇〇八
美國	一〇六	三三六,〇三九	三	三三八,六六八	二	三三,七〇四	一	六八,三三四	一四	一,二六八,六六五
德國	一七	九九六,五八八	三	二〇,〇一一	二	五九,九五五			三	一,一六,五二四
荷蘭	三元	九九五,〇八一	二	二九,八三三					二	一,〇三,八八三
法國	八二	七〇,四九四	二	二三,八八一	五	一三,八八七			六	八七六,〇六三
日本	九	七〇,〇三二			二	一〇,五七七			九	七三,五九九
意大利	六	五八〇,六五一	六	六六,七四四	九	一九,〇五五			六	七〇七,七七〇
丹麥	一七	二九,八八八	一	二,八三〇					八	一三,一〇三八
挪威	一六	一〇六,九五五							六	一〇六,八九五
西班牙	五	二九,九四六	四	四,八六一					九	七,八二五
瑞典	四	一八,六三三	一	一七,七二六					五	四六,三三九
比利時	四	三〇,四三六							四	三〇,四三六
其他	九	六四,二一六	二	一四,五九九					二	六,七四四
統計	一,八六三	二,一九一,六四四	九	一,三八一,〇五五	三	六七一,五五五	五	二五三,五〇四	一,五一九	二,三三七,六九九

第四節 各主要海運國地位之比較

世界各主要海運國，在歐戰前後的地位，大有變動。德國在戰前居世界海運國的第二位，因戰事結束，一落千丈。戰後十年間，力圖恢復，現已追及世界海運國的第四位，其復興力的偉大，真令人驚羨。今列兩比較表如左：

(一)一九一四年，各主要海運國所有船舶噸數及其百分率。

國 別	噸數(單位千噸)	百 分 率
英 國	二〇,五〇〇	四一、六
德 國	五,一〇〇	一一、三
美 國	二,〇〇〇	四、四
挪 威	一,九〇〇	四、三
法 國	一,九〇〇	四、二
日 本	一,七〇〇	三、八
荷 蘭	一,四〇〇	三、二
意 大 利	一,四〇〇	三、一

(二)一九二〇年六月底與一九二九年六月底各國海運地位之比較

國別	一九二〇年(千總噸)	序位	一九二九年(千總噸)	序位
英國	二〇,一四三	(一)	二〇,〇四六	(一)
美國	一四,五二五	(二)	一三,五九二	(二)
日本	二,九九六	(三)	四,一八七	(三)
法國	二,九六三	(四)	三,三〇三	(五)
意大利	二,一八一	(五)	三,二一五	(七)
挪威	一,九八〇	(六)	三,二一八	(六)
荷蘭	一,七七三	(七)	二,九三三	(八)
瑞典	九九八	(八)	一,四八〇	(九)
西班牙	九三七	(九)	一,一三六	(二)
丹麥	七一九	(一〇)	一,〇三三	(三)
希臘	四九七	(二)	一,二六七	(一〇)
德國	四一九	(三)	四,〇五八	(四)
其他	三,八三七		四,二五一	
合計	五三,九〇五		六六,四〇八	

第五節 世界各國之海上交通

一九一三年以來，世界各國的海上交通狀態，依登記船舶的噸數即可推知，然不可因此遂論斷世界交通的密度。歐戰前後噸數之比率時有變動，荷蘭與日本，其海上交通均顯見增加。荷蘭較一九一三年增百分之八一，登記噸數為三千二百七十萬噸；日本增百分之七九，而達四千四百三十萬噸。英國擁有九千八十八萬噸，仍居世界第一位。美國比戰前增加百分之四六，已有七千八百萬噸，其國際交通的地位，已將與英國比肩了。

關於各港市的交通狀態，僅餘有戰前出入交通之百分之四十的里雅斯德，及俄國各港，顯見減退，實為例外。其他的港市如次表所示的，交通增加的成數較各該國家增加的成數，更有超過，這就是交通漸次集中於少數的港市的明證。一九一三年誇稱世界最大海上交通的紐約，至今還有二千一百五十萬噸，仍然維持其首位。鹿特丹 (Rotterdam) 與阿姆斯特丹 (Amsterdam) 所起的變化，皆表現荷蘭的興起。而漢堡 (Hamburg) 於一九一三年會居第二位的，戰後降至第五位。由九十萬噸增至三百三十萬噸。其海上交通一躍而增加至百分之二四九之但澤 (Danzig)，及由四百六十萬噸增加百分之一二九，而為一千五十萬噸之西耶爾布爾 (Sherbourg) 二港的激增，亦足惹人的注意。

(一) 主要各國之海上交通 (海上往來之平均單位千噸)

各國航業政策實況與收回航權問題

	登記噸數	一九一三年	一九二五年	一九二六年	一九一三年 (100)
德國		二七,一一八	二六,三一八	三〇,〇〇〇	一一一
英及愛爾蘭		八二,四〇五	九三,四八三	九〇,七八八	一一〇
法國		三〇,二六〇	四〇,四一四	四〇,六四四	一三五
俄國		一二,一二五	四,三九五	四,四三〇	三六
荷蘭		一八,一一二	二四,六一八	三二,七二〇	一八一
比利時		一三,八八五	二〇,〇四九	二二,九〇四	一六五
意大利		一八,八三〇	一六,九三四	一七,七〇〇	九四
瑞典		一三,七六四	一三,三九三	一三,六八三	九九
西班牙		二四,八九四	二二,一一七	二二,一一七	九三
美國		五三,二八七	六九,八〇三	七七,九八三	一四六
加拿大		一四,七八四	二〇,四九一	二〇,四九一	一三九
巴西		二九,一八七	三三,四五〇	三三,四五〇	一一五
印度		八,六三〇	七,五八七	七,五〇〇	八七
中國		四六,六六七	六四,一〇一	六四,一〇一	一三七
日本		二四,八〇九	四三,〇四九	四四,三四〇	一七九
埃及		五,三九六	六,三〇二	六,五〇〇	一二〇

阿爾及利亞	四,二一八	六,六九〇	六,三四〇	一五〇
南非聯邦	五,三一六	五,二九七	四,九四四	九三
澳洲聯邦	五,三〇一	五,三三四	五,二八二	一〇〇
新西蘭	一,七二〇	二,一三一	二,二六〇	一三一

(二) 主要港市之海上交通(海洋往來交通之平均單位千噸)

登記噸數	一九二三年		一九二五年		一九二六年		一九一三年(100)
	(一九一三—一四)	(一九二四—二五)	(一九二四—二五)	(一九二五—二六)	(一九二五—二六)		
漢堡及昔格哈粉	一四,二一六	一五,七九二	一六,五四五	一六	一六		
布勒門及布來墨哈文	三,五二八	四,四三二	五,三三一	一五一	一五一		
但澤	九三六	一,八五八	三,二六八	三四九	三四九		
列寧格拉得	二,〇三二	七四一	五八八	二九	二九		
里巴布爾	一一,六三二	一三,二七三	一三,六六六	一一七	一一七		
倫敦	一一,五六五	一七,一六一	二〇,四七二	一六三	一六三		
沙占卜頓	六,六六三	九,二六一	九,六六一	一四五	一四五		
阿姆斯特丹	二,四〇五	三,五五一	三,七二五	一五五	一五五		
鹿特丹	一一,二一九	一六,〇五九	二〇,五六二	一六八	一六八		
安特衛普	一一,〇一七	一七,〇一七	一九,三二七	一六一	一六一		
西耶爾布爾	四,五八七	一〇,九三三	一〇,五〇〇	二二九	二二九		

魯阿布爾	三、五〇二	四、二四七	五、一五〇	一四七
馬爾賽	八、一三三	九、三四六	九、九〇五	一二二
熱那亞	五、八一七	六、六六四	六、六八〇	一一五
的里雅斯德	四、七三三	一、七六〇	一、九一四	四〇
新奧爾良	二、九七七	五、二〇九	五、二〇〇	一七五
紐約	一五、五九五	二〇、〇二二	二一、五〇〇	一三八
倍諾斯愛勒	六、九九五	一二、三〇六	一二、二一九	一七五
上海	六、三二一	一五、一四二	一六、四八二	一七七

(三)一九二八年世界要港出入船舶之噸數(單位千噸)

紐約 三九、〇〇〇

漢堡 二一、四八八

倫敦 二一、三二三

鹿特丹 二〇、四五〇

安特衛普 二〇、〇五五

今就德國之漢堡港的海外貿易船入港登記噸數而言，已次於紐約，而為世界第二貿易港。且去年該港已

追越安特衛普，鹿特丹，倫敦各港，而居世界的第二位了。

第六節 世界之主要貿易港

最近世界主要貿易港之比較，以紐約為最大的貿易港，輸出入總額達七十七億圓。此外達五十億圓以上的，有馬賽，倫敦，勒哈佛爾，利物浦四港。但格爾比斯頓，馬賽，加爾各答新奧爾良，亞力山大利亞，孟買，格拉斯哥，大阪等為輸出港；倫敦，熱那亞，勒哈佛爾，紐約，上海，神戶，嚇爾，曼徹斯特，利物浦，漢堡等則屬於輸入港。

港別	年次	輸出	輸入	總額(單位千圓)
紐約(美)	一九二五	三,五五九,八七四	四,一六一,一五八	七,七二一,〇三二
馬賽(法)	一九二四	三,五一七,七七一	二,九一八,七三四	六,四三〇,五〇五
倫敦(英)	一九二五	一,五二〇,三八二	四,八六二,三九四	六,三八二,七六六
勒哈佛爾(法)	一九二四	二,三九四,九八八	三,四七一,一二六	五,八六六,一一四
利物浦(英)	一九二五	二,五九〇,四八五	二,七九三,八五八	五,三八四,三四三
漢堡(德)	一九二六	二,二九一,三七五	二,四八八,六四七	四,七八〇,〇二二
加爾各答(印)	一九二四	一,三八二,七八八	八四七,七五三	二,二三〇,五四一
熱那亞(意)	一九二二	一六二,四〇三	一,九八一,三三五	二,一四三,九二八
孟買(印)	一九二四	一,〇五九,四五二	八五三,〇九八	一,九一二,五四九

波多爾(法)	一九二四	八一九、八七八	九一八、五八八	一、七三八、四六六
神戶(日)	一九二六	六八〇、六八二	一、〇五二、四一八	一、七三三、一〇〇
上海(中)	一九二六	五五六、〇〇二	九四二、五五八	一、四九八、五六〇
橫濱(日)	一九二六	七六〇、三六〇	六三九、六四〇	一、四九〇、〇〇〇
新奧爾良(美)	一九二五	九三七、四五五	四四三、四一九	一、三八〇、八七一
格爾比斯頓(美)	一九二五	一、二八二、八〇〇	七二、一四七	一、三五四、九四七
悉尼(澳)	一九二四	五六九、一九九	六三一、六九二	一、二〇〇、八八一
曼徹斯特(英)	一九二五	四一八、二四七	七〇一、六一八	一、一一九、八六五
蘇爾(英)	一九二五	三六三、〇八六	七三四、七一五	一、〇九七、八〇一
亞力山大里亞(埃)	一九二四	六三六、二〇五	四〇八、二二三	一、〇四四、四二八
新加坡(英)	一九二二	四二四、三九八	四六三、五〇〇	八八七、八九八
新金山(澳)	一九二四	三四五、三六六	五二三、三五二	八六八、七一八
蒙特里奧(加)	一九二六	四七八、五八六	三八六、六六八	八六五、二五四
格拉斯哥(英)	一九二五	五〇六、五四三	三三六、四二三	八四二、九六六
昔山普墩(英)	一九二五	三五九、九五六	四二七、六〇〇	七七九、五五六
不宜諾斯艾利斯(巴)	一九二一	三七六、一二一	三九九、九九六	七七六、一一七
舊金山(美)	一九二五	三六七、七二〇	三九四、二九三	七六二、〇一三
大阪(日)	一九二六	四一八、二四九	二八〇、九九一	六九九、四二〇

第七節 各國海運之補助

美國船舶院調查局索古司塔德氏所著之海運與國家，對於各國之補助海運，調查極為真確，其所記各國政府對於海運及造船之直接補助的經費如左：

法國	四、六五〇、〇〇〇美金
英國	三、六八五、〇〇〇美金
意大利	一三、〇三三、〇〇〇美金
日本	三、四五一、〇〇〇美金
西班牙	一一、二一〇、〇〇〇美金

斐勒德費(美)	一九二五	二三八、八六六	四三二、〇二一	六七〇、八八七
市法羅美)	一九二五	三五六、六三〇	二三一、七〇八	五八八、三三八
天津(中)	一九二六	二四四、五四九	一六一、二六六	四〇五、八一五
三多斯巴)	一九二一	二二〇、一九五	一四一、五一七	三六一、七一二
廣州(中)	一九二六	七一、四六二	一〇六、一三六	一七七、五九八

美國

一、六四四、〇〇〇美金

統計

三七、六七三、〇〇〇美金

第八節 各國海員俸給之比較

據美國商務部航海局所編纂最近出版之商船統計，對於各主要航業國之船舶，總噸數在五、千噸以上的，其中所用各海員之平均月俸，記之如左，作為參考。（一九二八年之狀況統折成美金計算）

(甲) 駕駛部

國別	一等駕 駛副	二等駕 駛副	三等駕 駛副	四等駕 駛副	水夫長	木匠	專責 水夫	水夫
美國	一一七八	一一五五	一一四〇〇	一一二二一	七五三	七九六	六二〇	四七五
英國	一一二二	七七	五九	五	五一	六三	四四	二九
丹麥	一四〇	一〇八	六二	六二	四八	四八	四二	二一
荷蘭	一一一	八四	五四		四六	四六	四〇	二〇
法國	七九	五三			二四	二四	二一	一九
德國	七九	六二	四八	三七	三三	三三	二七	一四
意大利	七二	六〇	五四		四六	三五	二九	一九

國別	瑞典	西班牙	挪威	意大利	德國	法國	荷蘭	丹麥	英國	美國
輪機長	一四六	二〇五	一四一	九二	一一二	一〇八	一五一	一七一	一四七	二六七
二等輪機副	九二	一二八	一〇三	七二	七九	七七	一〇三	一二六	一一二	一七五
三等輪機副	六九	九〇	八四	六〇	六二	六〇	七二	九一	七七	一五六
四等輪機副	五五	—	七〇	五四	四八	五〇	五〇	七二	五九	一四一
輪機生	—	—	—	—	三一	—	—	五三	五一	—
火夫	三七	三四	四四	三一	三〇	二四	四二	四三	四六	六六
油差	四三	三四	二五	—	三一	二三	四六	四八	四九	七九
水夫	—	三八	—	—	三一	—	—	四三	四九	七〇
煤夫	二四	二九	二五	二八	二六	二一	三四	二九	四四	五八

(乙) 輪機部

國別	瑞典	西班牙	挪威
輪機長	一〇五	一二八	一五四
二等輪機副	八〇	八六	一二〇
三等輪機副	六〇	七三	九三
四等輪機副	—	—	七〇
輪機生	四六	三八	四七
火夫	四四	三五	四七
油差	四二	三三	四三
水夫	三〇	二九	二三

各國航業政策實況與收回航權問題

(丙) 司廚部

國別	勤務長	二等勤務	烹調手	二等烹調手	飯廳勤務長	飯廳勤務
美國	二二〇	一〇〇	一〇〇	七九	四八	四二
英國	七一	四六	六六	四三	四〇	四四
丹麥	七八		五八	二九		一一
荷蘭			五八	五二		一〇
法國			二三	一六	一九	九
德國	六二	四九	三三	二〇	一四	七
意大利	二七		三二	三〇	三〇	一六
挪威	一〇一		八〇			一三
西班牙	四三		三九		二三	一六
瑞典	七四		五〇			一三

右表中，美國海員的俸給分列兩行，其前行屬於民間的船舶，後行的屬於船舶院所有的船舶。

各國海員俸給，係照一九二八年一月之美金的金價折算。其折算率：英(鎊)四金元又八八、一五仙，丹麥(克羅涅)二六、八一仙，德(馬克)二三、八七仙，荷蘭(吉耳達)四〇、三八仙，法(佛郎)三、九四

仙，意大利（利辣）五、二八仙，挪威（克羅涅）二六、六一仙，西班牙（拍塞塔）一七、一六仙，瑞典（克羅涅）二六、九六仙。

第六章 中國航業狀況

我們對於各國航業的政策及其實況既已經明白了，我們應進而討論我國的航業，與我國航業在國際上的地位。

第一節 中國航業史觀

在我國航業史上，最初為航業的先驅的，為葡人拉佛兒氏（Raphael Perestrells）他在明正德年間，因作探險的航行，從麻刺甲至於廣東，我國許其住居上川島，為通商交易，這雖為一種舊式帆船的航行，實開歐亞接觸的第一幕。至一八二五年，英船嘉廷（The Jaspine）受命英政府，航行於廣東與澳門及零丁間，常載運郵件及旅客，是為汽船最初航行中國的。於一八四四年，則有美船密特斯（Midas）定期航行於廣州，香港間。次年又有英人彼阿輪船公司，經營倫敦經意大利而至中國香港之航行。至於最初航行上海的，為一八四二年之英輪墨特沙（Medisa）自是以後，外船航行中國的日見增多。一八六五年，英商有廣東，香港，澳門輪船公司之設立，而開香，廣，澳及西江間的航線。其後於一八六七年，中國航業公司（China Navigation Co.）及一八七

七年，中印航業公司 (Indo-China Navigation Co.) 等，先後成立。前一個的即太古公司，後一個的即怡和公司，此皆爲外人在中國所經營的航業。

我國最初開辦航業的爲招商局，(China Merchants Navigation Co.) 該局實爲我國最有歷史而最大的輪船公司，創立於一八七二年，(同治十一年) 初爲官商合辦，至一八八〇年 (光緒六年) 始改爲純粹民營公司。

論招商局的開辦，實始於李鴻章的唱導，怡和洋行買辦唐景星，開平公司股東朱雲甫等所發起，以資本金百萬兩，於一八七二年開辦公司，向旗昌洋行購買亞丁 (Aden) 一隻，航行於未開港各地，此實爲我國航業的嚆矢。後來又向美國輪船公司旗昌洋行收買輪船十八隻，而開長江航路，成立中國航業的基礎。

自招商局成立後，太古，怡和兩公司與之競爭極烈。常減運脚以相抵制。該局幾經慘憺的經營，始得確定根基。中日戰後，日大阪商船公司得政府的後援，侵入我國長江航線，於是招商，怡和，太古三公司聯合抵制，日船大困。後以招商局與他國的小輪船公司營業均不振，故聯合抵制，遂見緩和，日輪船公司得乘機擴張由漢口至宜昌的航線。於一九〇〇年復加入德之漢堡及北德兩輪船公司，遂成中英德日四國競爭之勢。至一九〇三年，日本郵船公司收買屬於麥邊公司之上海匯山碼頭，開始航行於長江一帶。次年又設立湖南輪船公司，從事於漢口，湖南間的航線。日俄戰後，法之東方輪船公司，加入長江航線，遂成五國九公司的競爭。其後日之大阪郵船二

公司及湖南輪船公司，與從事於蘇滬間小輪航業之大東公司，合組成一日清輪船公司，勢力頓增，擴張新航線至南昌、常德等地。一九〇八年，歐美各國發生經濟大恐慌，於是漢堡公司撤退長江航線，專事於沿岸的航行。其他北德、鴻安二公司營業亦日見衰落，惟利招商、怡和、太古、日清四公司的對峙。茲列四公司之航業勢力比較表如左：

公司	所屬國	資本	船隻	噸數	成立年	航線
招商局	中國	八百萬元中幣	三五	三四、六八三	一八七二年	漢宜、宜重、滬漢、滬甬、滬閩、上海、温州、福州、滬津、大連、汕頭、滬港、港津、
怡和	英國	一百二十萬英鎊	五二	五八、八四七	一八七五年	滬漢、漢宜、漢口、湘潭、上海、青島、港津、滬粵、港粵、
太古	英國	一百萬英鎊	四七	六〇、四九五	一八七五年	滬漢、漢宜、漢口、湘潭、粵津、滬甬、滬安東、滬牛莊、津滬、滬青島、粵、滬粵、香港、大連、宜重、
日清	日本	一千六百二十萬日元日金	一一	二五、八〇七	一八九八年	滬漢、漢宜、漢口、湘潭、漢口、常德、鄱陽、大阪、漢口、滬粵、宜重、

上表所列僅就大公司而言，其他屬於各國或我國小輪船公司尙不在內，由此可以看出中國航業的勢力只佔四分之一，而外國則佔四分之三。

歐戰以來，歐美各國對於我國的航業，無暇顧及，日本遂乘機擴張其航業於我國，此時日本航業在我國最占勢力，次為英國，但內河航行，仍屬英國第一。戰後各國羣思以我國為其恢復經濟的海外貿易大市場，對我國

之航業競爭復起。我國航業以受內亂的影響，辦理又不得其法，又要與外國公司競爭，尤其是受不平等通商航行條約的束縛，以致航業不振。今後我國國民若不一致努力於收回航權，維護我國航業，則將來我國將永受帝國主義者的侵略，本國航業必至完全破產而無恢復發展的希望！此為中國航業史大概的觀察。

第二節 中國航業概況

中國航業過去的歷史既如上所述，我們應進而研究我國最近幾年來航業的概況，與帝國主義國家在華航業勢力的比較。我國的航業最近幾年來不但未見發展，且有日漸衰落的趨勢。試看下列最近五年的船隻與噸數，便可知道。

年別	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年
洋式船隻	四五、八三〇	四四、八〇六	四四、七三四	三九、六一四	三九、九三七
華式船隻	五六、四一五	四九、九四五	四四、一一〇	三八、五四九	四三、六〇一
共計	一〇二、二四五	九四、七五一	八八、八四四	七八、一六三	七八、五三八

年 別	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年
洋式船噸數	二九,〇二二,〇八六	二九,四一八,五七五	二九,九〇八,七〇六	二六,四五二,六九〇	一九,二一八,二一五
華式船噸數	三,四一一,七六一	三,八六九,七八八	三,〇九四,二三〇	一,九四一,九四一	三,四一八,一七六
共 計	三二,四三三,八四七	三三,二八八,三六三	三三,〇〇二,九三六	二八,三九三,六三一	二二,六三六,三九一

無論由隻數上或噸數上,都可以看出我國航業逐漸衰落的趨勢。今再與各國在華出入口的船隻的噸數作一比較,真更是相形見絀了。

一九二七年海關往來船隻噸數比較表

國 別	噸 數	百 分 比
英 國	四〇,二五八,〇四九	三四,六四
日 本	三五,七四五,五三五	三〇,七六
中 國	二一,六三六,三九一	一八,六二
美 國	五,五七七,一一五	四,八〇
德 國	三,二六〇,七一七	二,八一
挪 威	二,九三二,五七八	二,五二
荷 蘭	二,二七三,五三六	一,九六

其	四、五二六、八六四	三、八九
總計	一一六、二一〇、七八五	一〇〇、〇〇

上表所列我國在自己國內的航業，只佔百分之十八強，且自己的船隻中，有三百四十餘萬噸屬於民船。如單以中國的汽船噸數與外國比較，不過佔百分之一五、二六，而此少數的汽船又多半是年齡很老的。究竟我國輪船與外國船在華的噸數有多少呢？根據國民政府工商部工商訪問局所發行工商半月刊的記載，我們可知全國所有的船舶，其屬於國人所經營的，一百噸以上的船隻，不過五百三十餘隻，合計約四十二萬四千噸。以船舶大小計算，其分配如下：

噸位	隻數	總噸數
一〇〇噸至五〇〇噸	三〇一	七〇、〇〇〇
五〇一噸至一〇〇〇噸	七〇	五一、〇〇〇
一〇〇一噸至五〇〇〇噸	一五五	二九〇、〇〇〇
五〇〇〇噸以上	二	一一、〇〇〇
合計	五二八	四二三、〇〇〇

上列諸船中，內有一千噸以下的三百七十一隻，係內河航行船，且為舊式；一千零一噸至三千噸的，一百四

十一隻，雖為中國海運的中心，但強半為朽壞的老船。其在一九二〇年以後新建設的，至多不過二十隻，可見中國航業的幼稚達於極點。至於外國船舶在華的勢力，則對此超過遠甚，茲依國別統計如下：

公 司	國 別	隻 數	總 噸 數
太古	英 國	四〇	九九、三八五
怡和	英 國	七九	一五九、五八二
日清	日 本	二九	四八、一四一
大 阪	日 本	三	七、六七三
大 連	日 本	三	一一、〇五一
合 計		一五一	三六一、八三四

此外還有挪威及日本約五十隻，排水量十四萬噸，準此則外輪在華的隻數雖較華輪為少，而排水量則在五十萬噸以上，其勢力超過中國遠甚，且有日益向上發展的形勢，我國人若不急起直追，則航業必無進步的希望。最近調查上海航業公會，將華輪數額特為記之如下，藉觀中國航業界的實力：

招商局

(滬漢班)

江安、江順、江新、江靖、江大、江裕、江天、江華、江慶、建國。

(北洋班)

新豐、新銘、泰順、同華。

(南華班) 廣大、廣利、遇順、尙有新康、新華兩輪、最近已撞沈。

(福州班) 新濟、(沈) 嘉禾、圖南。

(滬甌班) 海晏、廣濟。

(滬甬班) 新江天。

(汕頭班) 新昌。

(行駛漢口至宜昌) 快利、(各埠無定者) 公平。

三北公司
(滬漢班) 伏龍、鳳浦、鳴鶴、飛虎、萬象、升孚。

(漢宜班) 吳興、富陽。

(滬閩班) 新甯興。

(滬甬班) 甯興。

(各埠無定者) 醒獅、泰山、華山、升平、升安。

大達公司
(通揚班) 大吉、大慶、大德、大餘、大甯、廣祥、(拖駁) 儲元、儲亨。

甯紹公司
(滬漢班) 甯紹、(滬甬班) 新甯紹、(滬閩班) 甬興。

政記公司
(北洋班) 乾利、豐利、泰利、茂利、成利、廣利、勝利、安利、順利、同利、英利、純利、新利、增利、福利。

鴻安公司 (滬漢班) 長興、長安、德興。

大通公司 (滬揚班) 鳴大、隆大、志大。

南華公司 (各埠無定) 華成、華茂、華陽、華平。

肇興公司 (北洋班) 同源、肇興、聯興、裕興、榮興、和興、同興。

北方公司 (北洋班) 北孚、北泰、北昌、北華、北晉、北康。

平安公司 (崇明班) 寶華 (台州班) 新寶華 (各埠無定) 得利、新平安、大華。

和豐公司 (各埠無定) 時和、中和、通和。

達興公司 (台海班) 達興、三江、新三江 (平揚班) 光濟。

文記公司 (各埠無定) 福康、新福隆。

振安公司 (滬閩班) 福裕、福安。

統計上列已有大小華輪一百另六隻，其他各小公司則尚有恆昌、長泰、朝陽、福慶、華興、舟山、升利、華安、永福、新昇、大益、利南、陽元、大海、門台、州新、仁利、同德、源安、瑞平、大運、永安、寧安、華新、康泰等廿四隻。

第三節 中國對外的航業

我國在歐戰之前，尚有一中國郵船公司，設置兩隻郵船，即南京號與中國號，往來於中美之間。因為日本破壞與各國競爭中美航路，結果於一九二二年而告失敗，將郵船售與美國。

我們再看以上海為中心的大洋航業，更可以知道中國對外航業的地位。試看下列的兩表：
 中外輪船來往美洲太平洋口岸（美國加拿大）的噸數與百分比

年別	一	九	二	六	年	一	九	二	七	年	一	九	二	八	年
國別	噸數		百分比		噸數	百分比		噸數	百分比		噸數	百分比			
美國	二,三二三,〇二九	四九,九七	二,〇二五,五九〇	五一,七四	二,一九一,九一三	五二,八〇									
英國	一,一九九,〇八八	二五,八〇	八六二,七二一	二二,〇四	八二二,四〇一	二一,二五									
日本	一,〇五四,〇八八	二二,七〇	九九二,三五五	二五,三四	九六一,〇九七	二三,一五									
挪威	五一,七四八	一,一一	三二,〇九六	〇,八二	七八,九八八	一,九〇									
中國	八,七〇四	〇,一九	—	—	三,五三〇	〇,〇九									

從上表，我們可以看出美國輪船在太平洋上的繼續增長，與英國船的繼續低落，以及日本的努力奮鬥。中國的輪船只不過偶然有一隻半隻去光顧美洲大陸一下罷了。

大洋航業的噸數與百分比

國別	一九二六年		一九二七年		一九二八年	
	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比
英國	四,七六八,五三四	二七,五六	四,〇九〇,〇三九	二六,一〇	四,六七五,〇八九	二八,一五
日本	五,九六二,九二九	三五,四六	五,三〇五,四六八	三三,七五	五,〇〇一,一七四	三〇,一一
美國	三,七九七,〇二七	二一,九四	二,八八九,二九一	一八,四四	三,二二八,三九四	一六,四四
法國	七四四,八六九	四,三〇	六八三,九六九	六,二九	一,〇八一,四二五	六,五一
德國	六二三,〇七一	三,六〇	八四三,二四八	五,三二	八八四,三七四	五,三三
中國	二四,四八九	〇,一四	七七,七二七	〇,五〇	五一,四六四	〇,三一

我們由此表中,看出中國在大洋的航業亦微乎其微了。況且我國船所走的地方,並不是什麼大西洋,印度洋,不過有時到西貢運米或往南洋羣島等處。所謂對外的航業實無可記述。

第四節 內河及沿海的航業

我國的航業,可分為三種:第一為遠洋航業,第二為內河航業,第三為沿海航業。遠洋航業上邊已經說過了,現在要說內河及沿海的航業。

(一) 長江航業

長江航業爲我國中部各省經濟生活的命脈。帝國主義與中國競爭最烈的便是長江的航業。我國各輪船公司的營業亦以長江爲最盛，所以我們要特別注意長江的航業。

長江的外輪航行滬漢線的，太古有九隻，怡和有六隻，日清有九隻，法德亦有數隻。祥泰公司的輪船，本只運貨，今兼載客，合計外輪有三十隻，每年中國被吸去運費達三百萬至三百四十萬兩。單是日清一家，滬漢線每月開二十七次，合川湘各路，年約五百萬元運費，去年雖經我國抵制，彼仍可淨餘六七十萬元。

我國的輪船，招商，三北各有十餘隻，外商方面，以英之太古，怡和的勢力爲最雄厚，華商方面惟招商局差足與抗。近來日清繼起增設船隻，建造碼頭棧房，其實力在招商之上。近年三北公司銳意經營長江航業，除自置船隻外，又經理鴻安公司船隻。其他如南華，甯紹，政記，美最時等中外航業公司，亦有不定期班行駛，故競爭極烈。

長江的中國航業，除民國十四年因五卅慘案抵制英日營業較統年爲盛外，其餘各年不特難以凌駕怡太，即較之日清，亦有愧色。加以年齡過高，耗煤多而載量反少。且自北伐軍事發生以來，江輪多被徵發。以供軍用，營業凋敝達於極點。又因輪船過舊，常須修理，不特班數減少，原定班期亦難以準確，影響於航業的自多。華輪之停頓，自然給外輪造成了好機會。不但如此，外輪乘我國有戰事時則抬高其運費，待華輪復業時，又將其運費低減，中國航業一切振興的計劃，因此就在軍事重要未能如願的情形之下流產了。

至於長江上游的航業，中國輪船簡直沒有地位了。查湘西、常德、津市、益陽、沅江以及湘南之湘潭航運，皆由外輪經營，中國船隻極少行駛。川江上游，如瀘州、叙府、嘉定一帶，外輪亦任意航行，毫無阻礙。而太古、日清各公司，並擬置備比招商之快利較大的輪船，航行上游，藉圖壟斷一切航業。太古公司更進而計劃吸收上游航業獨霸之計，特就歷年餘利中的公積金內提出七百萬元，為打倒上游各輪船的大計劃。第一步先造行駛激瀘的淺水輪，載重各二百至三百噸的。計有金掌、秀山、綏定等輪已落成。第二步計劃將運費狂跌，使資本較少的輪船公司不能維持，彼則收買其輪。現方在實施第二步計劃，不意已激起川民的反抗，羣起抵制英日輪船，並促招商等本國航商前往。川商外輪，即從去年六月三日起，將運費狂跌，並表示如不取消抵制，即將運費續跌，務使華輪不能支持而致停航，且準備巨款作今次奮鬥之用，帝國主義者向我侵略的毒辣手段可謂極了。現川江外輪隻數噸數統計如左。

國別	隻數	噸數
英國	一七	七、八二五
日本	六	二、七八〇
美國	三	一、三七一
其他	九	五、四四一
合計	三五	一八、四一七

近三年中，上游華船受種種損失，多數停業。在一九二六年調查，上游輪船自宜昌以至重慶瀘，多至六十餘隻，後以戰事多有徵爲軍用，雖於六月一日悉數收回，然全部統計僅留四十餘船。招商局雖亦減少運費至百分之二十，以資競爭；但受川中軍隊勸派軍費，所受損失不少。這樣，無論中國航業如何發達，亦抵不過軍閥的剝削與帝國主義者的競爭。

總之，我國在長江的航業已不敵外輪，上游航業更無法與外人競爭。長此以往，長江航業的低落，殆有不能立足之勢。最初長江上游航行，係由美商大來開發，不到三年便獲利百餘萬，返觀中國航業真是愈趨愈下了。

(二) 華南航業

華南的中國航業狀況很不好，於一九二八年，粵西北兩江航業虧本的有十之七八，盈利的不過十之二三，其原因有三：

- 一 船隻增多，競相減收運費；
- 二 天旱水淺，須用工人拖行，遂增加費用；
- 三 物產減少，無貨可載。

此外還有一個大的原因，便是軍隊的騷擾。據工商日報載航商的呈文，內述航商有六大痛苦：一是封船，二是扣留船，三是要護費，四是船隻被充公，五是因盜匪等關係而受很大的牽累，六是苛捐雜稅的擔負。航商有這

種種的痛苦，就是沒有香港帝國主義的輪船競爭，已經就無法支持了。今年的兩廣戰爭，華南的航業自然更加倒霉了。

查招商局在一九二八年三月至十二月十個月中，南華班的收入爲六十一萬七千四百九十四兩，平均每月收入只六萬餘兩，而太古怡和兩公司的運費每月就有一百三十餘萬元。相差有十六倍。今年五月六日南華班的收入尙不到四千兩，真差得天上下了。而且香港政府爲保護英國航業之故，限制招商局的輪船開入香港，是則華南的中國航業受了層層的壓迫，所以很難發展。

至於福州一路，本有中國四隻輪船，來往滬閩，近以閩商因消費稅一事，抵制施行，而以相率罷運爲要挾之計，所有貨物多停止裝運。又因兩廣與西北戰爭，船舶多被徵發，航業界因受極大的打擊，而往來貨物僅有十分之三。這樣看來，華南的航業亦無希望了。

(三) 華北與東北的航業

自去年海河淤塞普通較大的輪船不能直接駛入天津，影響於華北航業的很大。上海與華北之航行，招商局只有三隻，去秋纔新開自滬至海州，自滬至青島，自滬至大連三線。大部分運輸仍爲外輪，特別是日輪經營。

滿洲沿海航業大半爲日人壟斷，惟松花江則爲華人經營。查東北航務局最近三年獲利如左：

一九二六年

九〇〇、〇〇〇元

一九二七年 二、二〇〇、〇〇〇元（係聯合遼寧各航業公司船隻）

一九二八年 二、八〇〇、〇〇〇元（係聯合遼寧各航業公司船隻）

又查東北聯合航務局，即東北航務局聯合其他航業公司的總稱，去年營業狀況如左：

一九二八年全部收益及修船費為哈大洋 二、〇四三、〇〇〇

實際純益

一、三四〇、〇〇〇

加入歷年積存截至十七年底止共收入 九三四、〇〇〇

開支（一）該局開支 一三三、〇〇〇

（二）商船學校造船所及其他機關 五一八、〇〇〇

（三）添置船舶財產等項 六八七、〇〇〇

所以現款支出實超過哈大洋 四〇〇、〇〇〇

滿洲的航業，從上邊看來，是在向前發展的趨勢。但自中東路中俄問題發生之後，松花江黑龍江之我國商輪多被蘇俄扣留，損失極大。若中俄問題未能早日解決，則東北航業的進展必受極大的打擊。

第五節 上海的航業

上海為中外航業的中心，更是帝國主義在中國經濟侵略勢力的中心，所以我們只要看上海口岸航業的情況，便可以知道全國航業的大概。

最近七年中外輪船出入上海口岸總數比較表（以下總計連同其他國家在內）

國別	年別	一九二二	一九二三	一九二四	一九二五	一九二六	一九二七	一九二八	一九二八年百分比
英國		二,〇七,五四四	二,〇三九,六七七	二,一四三,六五五	九,三三四,九八	三,〇八,三三五	八,八三三,三〇〇	二,一三三,七〇〇	三三·七
日本		六,九五二,六八一	七,七〇一,五三八	七,六四六,六三三	七,九七六,七六	九,四六六,〇九〇	八,六四二,〇七三	八,五八八,九五五	二四·七
中國		四,七四七,七五	五,三三三,四八九	五,三九九,八八一	五,七三二,五六	五,一〇六,四六二	四,七七七,九五五	六,三三三,三六五	一八·五
美國		三,八二六,〇〇〇	三,一〇〇,二五七	三,三三六,九六七	三,二六四,四九九	四,〇八八,五七一	三,〇〇四,四二五	三,三九一,一五三	九·八五
挪威		三九,三〇〇	二五,二四四	七六,六三三	六六,三三三	八三五,六三五	七七,八四四	一,一四六,一三三	三·三一
法國		六六〇,七三三	七六四,七三〇	六九六,九六一	八二二,六三三	六九七,六六四	一,〇三三,五六五	一,〇九一,八三三	三·一五
德國		三三,八五六	五三七,七五〇	七五八,五三〇	八四七,四九九	九三三,四五五	一,〇三七,五四	一,二三四,三九九	二·五七
總計		二七,七〇〇,四四四	二九,三三〇,八三五	三一,五二四,二一六	二九,九七七,〇六	三一,九三三,四六六	二九,六六六,四九九	三一,四三三,三六六	

我們如以一九二三年為標準，去年中國船的噸數（民船在內）僅增加了九六五、八七六噸；再看中外輪船的總噸數，增加了五、〇五二、五三四噸，其中四、〇八六、六五八噸都是增加到帝國主義的輪船上。我們再看以下的兩個比較表，便可知道最近半年中國航業退步，以及帝國主義國家在華航業發展的程度。

一九二七年十二月至一九二八年五月，與一九二八年十二月至一九二九年五月，中外輪船進上海口岸

噸數比較表。

國別	一九二八年	一九二九年	增減
英國	二,六二三,三四七	二,八四三,七一六	增 二二一,三六九
日本	二,二一二,四六八	二,一四一,〇九二	減 七一,八七六
中國	一,五三〇,五〇五	一,二六八,五三九	減 二六一,九六六
美國	八〇四,二六一	八六七,一〇二	增 六二,八四一
荷蘭	一七六,三九七	二〇二,〇六五	增 二五,六六八
挪威	二五三,九一六	三四六,四七二	增 九二,五五六
丹麥	三九,五三四	一一八,三一三	增 七八,七七九
意大利	一四四,〇五八	一二七,四四七	減 一六,六一一
法國	二二〇,四一四	二五六,五九五	增 三六,一八一
德國	二三四,七一三	三六八,八九九	增 一三四,一八六
瑞典	三〇,二五一	四一,二〇三	增 一〇,九五二
蘇聯	八,四〇二	—	—
芬蘭	—	五三四	—
比利時	—	三,〇七二	—

第六章 中國航業狀況

各國航業政策實況與收回航權問題

希臘	一	三,四三七	三,四三七
總計	八,二七七,七六四	八,五九〇,八六三	增 三二三,一〇五

從上表中,可以看出這半年來減少得最多的是中國。除日意兩國稍有減少外,其餘都是增加的,尤以英德兩國為最多,各國在這半年內增加了五十七萬餘噸,長江上游的及其他口岸的尙不計在內。我們再看內河沿海的輪船噸數在這半年與去年同時期的比較。

內河沿海中外輪船進上海口岸噸數比較表(年月同前表)

國別	一九二八年	一九二九年	增減
英國	一,五四七,三三七	一,五〇七,五三二	減 三九,八〇五
日本	八五〇,九四四	七三七,七二三	減 一三三,二二一
中國	一,五一一,六二五	一,二三五,五三四	減 二七六,〇九一
美國	一四,五一五	二八,八七五	增 一四,三六〇
荷蘭	一〇,二四六	四,三九四	減 五,八五二
挪威	一九五,六六三	二二三,八九八	增 二八,二三五
丹麥	二五,五四六	二五,九四六	增 四〇〇
意大利	九,四七七	八,九〇九	減 五五八

法 國	德 國	瑞 典	芬 蘭	總 計
二九,五〇四	八〇,〇五〇	一三,〇一一		四,二八六,九一八
一三,九三六	九〇,六五七	二,五二一	二,〇八六	三,九〇〇,九二一
增 二,六三二	增 一〇,六〇七	減 一〇,四九〇	增 二,〇八六	減 三八五,九〇七

上表所列的，比去年減少了三十八萬餘噸，減少最多的仍是中國，佔減少總數百分之七十以上，因為受內戰的影響，與北洋班比較大的輪船均不能入駛天津。至於外輪進口雖亦減少，但其營業日漸發達，並乘着我國輪船減少的機會，而抬高其運費。這半年內美德挪威在我國內河沿海的航業更是發展，很顯明的侵略我國的航業。

第六節 中國造船業

航業的發達與造船業有密切的關係，我國航業不振，各輪船公司所置船隻，多由外國定造，或買外國船改裝的，所以我國的造船業亦隨着航業不能進步。

現在中國造船業的中心，為上海與香港。香港的造船業是英國人辦的，與大連的造船業由日本人辦的一

樣。上海的造船業，有的是中國人辦的，有的是外國人辦的，還有中外合辦的。此外漢口的造船業，亦可注意。以下先述上海的造船業。

(一)江南造船所是在一八六五年由曾國藩的主張而設立的，到一九〇五年，劃歸海軍部管轄，一九〇八年替美國政府造成輪船十二隻，於是名聲大震。雇用英國技師最多，職工約二千五百人，有新舊船塢兩所，最近建造一萬噸級的造船台四處。一九〇五年以來所完成的船隻計三百餘隻，總噸數達八萬噸。

(二)耶松老船廠是英人設立的，資本五百五十七萬兩，船渠有六，有機械工場在浦東，技師都是英人，職工三千人。

(三)瑞容造船所，一九〇〇年設立，為英人所辦。一九一九年，增加資本七十五萬兩，在浦東設有二工場，大船渠二，推上海第一，能容一萬三千噸級之船，營業成績極佳。

(四)中法求新造船廠，一九〇四年由朱志堯以五十萬兩資本設立的。歐戰以來，因為擴張過大，經營頗感困難，乃改為中法合辦，資本增至一百二十萬兩。乾船塢在建造中，造船台四百英尺，設有機器工場，鑄鐵工場，冶鐵工場，造爐工場，火油引擎製造處等。

(五)老公茂鐵廠，設立已二十餘年，是英人辦的，在浦東及南市設有三工場，最大船塢二百六十英尺，能造千噸級之船。

(六)東華造鐵股份公司，一九〇九年由興發榮鐵廠改組的，後改爲中日合辦，資本三十五萬圓。在楊樹浦設有船塢，能造千噸級之船，能修理三千噸級之船。

在香港的造船所都是英人經營的，計有：

(一)黃浦造船廠(Hongkong and whampoa Dock Co.)有造船台十二，船塢三，最大的長爲七百二十英尺，建造最大的船爲八千噸級，四一二英尺，工人四千。

(二)太古造船廠(Taikoo Dockyard and Engineering Co.)有大船塢長七百八十七英尺，於一九〇〇年創立的。

(三)Bailey and Co. 能造二百五十英尺之船。

其他如大連的造船所，即日人經營的滿洲船渠株式會社，船塢長四百三十英尺。河北省的塘沽設有大沽造船所，福建省的馬尾設有福州船政局，均歸海軍部經營的。漢口有揚子機器製造有限公司，廈門亦有私人經營的造船所。

中國造船業的現狀如此，航業的成績已可概見。

第七節 中國航業之衰敗與商業的關係

我國航業之不能發達，既如上所述。然其對於貿易上的影響是怎樣呢？此亦為我們所當研究的。今就貿易額一項考察的，則可見各國商業上的勢力，亦決非我國所可抗衡。今以直接對外貿易與沿岸貿易，就各國船舶運數額，按百分數比較如左：

國別	對外貿易	沿岸貿易	合計
英國	三四·四二	四二·三八	三八·七五
日本	三三·六四	一七·一一	二四·七五
中國	九·五九	三四·六一	二三·〇六
美國	七·八八	二·四三	四·九五
法國	三·四二	一·六三	二·四六
德國	三·〇九	〇·〇一	一·四三
其他	七·九六	一·八二	四·六四
總計	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

依貿易額言之，英船居第一，占總額百分之四十；日船次之，約百分之二十五；我國居第三，占百分之二十三，再次為美法德。我國對沿岸貿易雖較勝一點，而對外貿易則衰落不堪言狀。試按表以求英國沿岸貿易居第一，占總額百分之四十二，我國占百分之三十四，日本占百分之十七。若對外貿易，英國以百分之三十四，居第一，日

本以百分之三十三居第二，我國雖居第三，占總額僅百分之九。我國本無外洋貿易可說，此種失敗，亦為意中的事，即此能得百分之九的，亦係南洋商業的結果，不然即百分之一亦不易得，且不惟對外貿易的失敗，即沿岸貿易亦未嘗不受英日船舶的壓迫，而處於不能發展的地位。前年五卅慘案發生後，英日船舶中的水手，競罷工以為抵制；然自罷工後，上海及各商埠的貨物，即壓積甚多，我國船舶供不應求，以致損失極大，而商人至有俯首貼耳求外人運輸積貨，此實我國沿岸貿易不振的一證。故我國航業的失敗，亦為商業不能發達的主要原因。今更就事實作證，列表如左：

中國公司		外國公司	
隻數	噸數	隻數	噸數
招商局	三五		
開平礦局	六		
甯紹公司	五		
政記公司	五		
其他	八		
合計	五九		
怡和	五二		
			噸數
			五八,八四七

太古	四七	六〇、四九五
日清	一二	二五、八〇七
美最時	六	六、七九〇
禪臣洋行	四	二、四八三
南滿鐵路公司	一一	二、七八一
平安公司	一	—
合計	一二二	一五七、二〇三

依右表看來，我國的航業，如以船隻與外人比較，不過百分之四十五。從噸數而論，僅百分之三十五，是我國商業上之航業供給，已為外人占去二分之一以上，以如此供不應求的少數船隻，而欲求航業的發展，實為很難的事。

第七章 中國航路

世界航業發達的國家，其國家的位置，必有很長的海岸線與可以通航的內河，並富有良好的港灣。我國東南各省沿海一萬五千餘里，可與太平洋，印度洋直接通航。又有長江，珠江，黑龍江三大河流，橫貫各省，即在各省內尚有許多的小河流。以此優良的地位，論我國的航業本可以進步無窮，但與外人通商以來，將及百年，而航業的狀況愈趨愈下，今不惟海洋航路坐失權利，即內河航路幾將為帝國主義者完全侵佔。今若不收回航權，則我國將永淪為半殖民地的國家。因為航路關係於航權與航業甚大，故將我國的航路分為外洋近海內河三種，分述於左：

第一節 外洋航路

外洋航路以香港與上海為中心，香港為歐亞海運的中心，而上海占東洋及我國海運的中心。航行沿海及內河航路的汽船，均集中上海，即歐洲，美洲，澳洲及南洋等外洋輪船亦當經過港滬。外洋航線縱橫的可分為三：
(一)東行線：自上海東行，經日本之長崎，神戶，大阪，橫濱，寄碇檀香山，直達溫古華或舊金山，更有繞巴拿馬

運河直達紐約的。此線為亞美交通的要路，現今輪船往來日多，將來必更發達。

(三) 南行線：自上海至香港，南經馬尼拉或新加坡巴達維亞，以達悉尼墨爾布恩。更有經檳榔嶼，加里，亞得來特而至墨爾布恩悉尼的，此線為中國至澳洲的要道。

(三) 西行線：自上海至香港，向西南行，經西貢，新加坡，哥倫布，過蘇彝士運河，出地中海以達歐洲各埠。又有自哥倫布西南至非洲之達班及好望角的，此線為亞歐，非交通的要道。

以上三線，向為世界重要的航路，但各輪船公司，因營業關係，有各線互相銜接的，有航行全線的，有航行其間一部分的，此外還有許多支線。茲將自上海至世界各要港航路的距離，列表如左：

港名	運數	港名	運數	港名	運數
長崎	四五〇	海參崴	一、〇〇〇	馬尼拉	一、四九二
門司	五五〇	西貢	一、七八七	巴達維亞	二、八二五
神戶	七五五	新加坡	二、二九二	亞丁	六、〇五九
橫濱	一、一〇一	檳榔嶼	二、六八八	塞得港	七、四五四
好望角	八、三一〇	紐約過蘇彝士運河	二、四〇五	倫敦	一〇、九六五
悉尼	五、四二九	紐約過巴拿馬運河	一〇、六八四	安德威伯	一〇、七二一
墨爾布恩	六、〇〇五	巴爾巴來索	一、一四九	鹿特丹	一〇、七四六

我國昔日雖有帆船航行於外洋，然輪船向無航行於東西各洋的，喪失航權拋棄權利，莫此為甚。清光緒末，澳洲華僑曾設立港澳輪船公司，股本由僑民籌三分之二，香港籌三分之一，當時公推代表回國向政府立案，並要求補助。時粵省外交官于式枚，見要求補助，視為前此所未有，並立案亦批斥不准，將成的事業因而廢止，真為可惜！民國四年，旅美華僑，以祖國航業的不振，起而興辦中國郵船公司，先向美洲太平洋郵船公司購船一隻，名為中國號。由舊金山開始航行，經檀香山上海以至香港，實為我國輪船通行太平洋之始。後復添購南京尼羅二隻，於是航業頗有發展的希望，不數年間因遭虧折停辦。繼其後的，有僑商於祕魯京城利馬，成立中華航業公司，首向政府租借華丙輪船，（即普安運艦）西渡太平洋，進行順利。民國十年自置嶺南一隻，十二年由香港開航，經婆羅洲直向澳洲之悉尼，以抵墨爾布恩，復折向新西蘭之威靈頓，乃轉向東北，抵巴拿馬港，更東南行至祕魯智利等國。回航仍向舊道，以返香港，實已繞太平洋一週。近來以帝國主義者之侵佔我國航權，我國人很少注意。

檀香山	六、六九三	哥倫布	三、九六六	漢堡	一〇、五六八
西雅圖	五、〇六五	加爾各答	四、〇六九	哥平哈經	一一、二五二
維坡利亞	五、二三〇	孟買	四、七五三	列寧格勒	一一、八二三
舊金山	五、五六一	日內瓦	八、七三九		
巴拿馬	九、二一〇	馬賽	八、九六二		

航業，不獨辦理不善，又無政府的補助，遂至無人經營外洋的航業，而經營外洋航路的皆屬於帝國主義者的輪船公司。

第二節 近海航路

我國位置在太平洋之西岸，沿海有遼寧、河北、山東、江蘇、浙江、福建、廣東七省，其海區則有渤海、黃海、東海南海之分。沿海航路則分爲華南、華北二線，而以上海爲中心點。

(一) 華北線：由上海北行，可達海州、青島、威海衛、煙台、天津、營口、大連、秦皇島等埠。計其航程：則上海、青島間四百哩，上海、威海衛間四百八十哩，上海、煙台間五百二十哩，上海、天津間七百三十哩，上海、營口間七百哩，上海、大連間五百六十哩。

(二) 華南線：由上海南行，可達甯波、台州、溫州、福州、廈門、汕頭、香港及廣州。計其航程：則上海、甯波間一百三十六哩，上海、溫州間三百四十四哩，上海、福州間四百四十哩，上海、廈門間六百哩，上海、汕頭間七百三十哩，上海、香港間八百五十三哩，上海、廣州間九百三十哩。茲將往來於近海航路之本國輪船公司與航線，述之如左：

- 一 招商局有航路七：上海、福州線，上海、溫州、福州線，上海、寧波線，上海、香港線，大連、汕頭線，上海、天津線，香港、天津線。

二 甯紹公司有航路二：上海甯波線，上海福州線。

三 三北公司有航路六：上海甯波線，上海福州線，上海天津線，上海廣東線，大連福州線，上海重慶線。

四 Charles R. Shaw 有航路三：天津福州線，上海福州線，上海華北線。

此外尚有聚豐輪船公司航行上海崇明線，越東輪船公司航行上海台州線，裕崇輪船公司航行上海崇海線，平安輪船公司航行上海台州線，大達輪船公司航行上海崇海線，肇興公司航行上海華北線，華運公司航行上海廣州線，國民航業公司航行滬粵線，拈孖治公司 (Nemazel & Co, H. M. H.) 航行上海、香港、新加坡間，同益商輪公司航行蕪湖、南京、福州間，政記輪船公司航行華北華南二線，益利公司航行上海海州線，甯波航業公司航行上海甯波間，吉記、同記、祐豐、祥泰恆公司，則僅有船一二隻，從事於不定期沿岸航路，又有鈞泰輪船公司及中國輪船公司等。

至於華僑所辦之輪船，航行近海的列之如左：

一 新加坡林柔祥之和源號，有輪船四隻，航行於新加坡、檳榔嶼、汕頭、廈門等埠。

二 爪哇黃仲涵之建源號，有輪船六隻，航行於香港、汕頭、廈門、新加坡、泗水、三寶壟等埠。

三 仰光林振宗之雙德號，有輪船四隻，往來於仰光、檳榔嶼、新加坡、暹羅、安南、香港、汕頭、廈門等埠。林振宗

又與林國重組織廈門分行，名爲宗記，專理南洋航路。

四 暹羅華僑前曾聯合各幫，設立華暹輪船公司，有輪船九隻，航行於曼谷與汕頭香港間。後因內部意見不合，於民國八年停辦，極爲可惜！

上邊所述之本國輪船公司，因時局影響，有縮短航線的，有暫停航運的，於是帝國主義者在我國的輪船公司，得乘機而起，日漸發展，我國的航業因而落後。

第三節 內河航路

我國地勢西北高而東南低下，故諸河流多注入太平洋，其次爲入印度洋及北冰洋。惟入印度洋的如印度河，雅魯藏布江，怒江等；入北冰洋的如烏魯克穆河，色楞格河，額爾齊斯河等；僅上流在我國境，而下流皆在英俄境內，航路既短，故少航利，實無述之必要。至入太平洋諸水的航路以長江，珠江，黑龍江爲最要；於長江得行三千噸至六千噸的船舶於珠江得行一二千噸的船舶，於黑龍江得行一千噸內外的船舶。此外還有圖們江，鴨綠江，遼河，灤河，海河，黃河，小清河，淮河，運河，浙江，甬江，椒江，甌江，閩江，長溪，晉江，漳江，韓江等，就中以上海內河航路爲最多。今將各江河航路與航業有關的，順次詳述如左：

(一) 長江航路

長江爲我國內河最長的航線，自上海之吳淞至四川之重慶，長約一千三百二十哩，橫貫蘇，皖，贛，鄂，湘，川，滇，

七省。由重慶上行宜賓，屏山而至蠻夷司，還有二百六十餘哩可通航。長江貿易幾占對外貿易額的半數，故為帝國主義者角逐的焦點。現在長江航路可分為滬漢線，漢宜線，宜昌重慶線三大幹線，與鄱陽線，湘鄂線，漢水線三支航線。

(一)滬漢線：由上海至漢口，中經南通，張黃港，江陰，泰興，鎮江，儀徵，南京，蕪湖，荻港，大通，安慶，湖口，九江，武穴，黃石港，黃州十六埠，鎮江，南京，蕪湖，安慶，九江為下碇之埠，其餘為暫泊地。合計全線長約六百哩，上航四日，下航三日。夏季水漲時，吃水二十七呎的大船可以通航；冬季吃水十二呎之船，仍可直達無阻。我國輪船航行此線的，則有招商局，計江華，江新，江天，江安，江大，江裕，江永（民國十五年在九江被焚），江順，江靖九隻，每週五次；三北輪船公司有長安，華利，德興，三江四隻，每週一次；祥泰公司有輪船二隻。

外輪航行此線的，有日清汽船會社，計鳳陽丸，南陽丸，瑞陽丸，大吉丸，大貞順，岳陽丸，襄陽丸，大福丸，大利丸等船，每週五次至六次。英太古公司，計有武昌，安慶，大通，重慶，黃浦，聯益，鄱陽，吳淞，盛京等船，每週五次。又英怡和洋行計有隆和，瑞和，吉和，聯和，德和，和生，怡生等船，一週四次至五次。其他又有美之大順，德之美，時瑞記，法之東方，及中英合辦之鴻安等公司。總計航行滬漢線的，以外國船占多數。

(二)漢宜線：由漢口至宜昌，中經新隄，岳州，沙市三埠，岳州，沙市為下碇之埠，新隄為暫泊之埠。計全線為三百七十哩，上航四日，下航三日，此線為長江大輪船航行的終點。夏季水漲時，吃水十四呎的輪船得以航行，但平

時僅能航行吃水七呎左右的船舶。

航行此線的，我國之招商，僅有快利固陵及復盛等。日清汽船會社則有大吉丸、大亨丸、大元丸等船，每月六次。太古則有湘潭等三隻，每月三次。怡和則有江和、洞和等五隻。每週一次。此外尙有大阪二隻，美最時一隻。

(三)宜昌重慶線：由宜昌至重慶，中經夔州、萬縣二埠，計全線三百五十哩，上航四日，下航二日。此線有三峽之險，設有救助船四五十隻，往來於三峽間。

航行此線，由我國人自辦的：永順輪船公司有大佛一隻，益興輪船公司有益興一隻，招商局有江慶一隻，康甯公司有安康一隻，大中銀行有漢華一隻，裕蜀輪船公司有裕川一隻，江源輪船公司有江源一隻，軍隊中有瑞余、元清、復楚、護法（宜仁）、望茲（明德）五隻。

至外人所辦的：計英之太古有隆茂、萬縣、蜀通三隻，怡和有福和、慶和二隻，亞細亞有安瀾一隻，白理銀行有川東、川南、二隻。美之大來有大來喜、大來裕、字水、夔門四隻，（民國十四年讓與太古）美華有美江、美川二隻，美孚洋行有美灘一隻，大義有大仁一隻，其來洋行有其川一隻。法之亨通公司有蜀和一隻，聚福有蜀亨、新蜀亨、福源三隻，吉利洋行有吉慶、長慶二隻，華法有江慶一隻。日之日清有德陽、宜陽、雲陽、行地四隻，意之聯華有巴江、蓉江二隻，新利洋行有匯通一隻。上述所稱法藉的，大半爲我國人所有，因防軍隊的蹂躪而懸法旗。我們只看此航線中，帝國主義者均注目於四川的富源，其侵略我國內河航行權可謂已達極點了。

長江航路中，爲我國人自己經營的，還有大達公司輪船，往來於上海、南通、揚州及崇明、海門間，以屬長江幹路之一。長江的支流航路，皆航行淺水汽船或帆船，可分爲三線如左：

(1) 鄱陽線：分爲贛江、修水、信江、昌江及安樂河各航路。

(2) 湘鄂線：分爲湘江、沅江、資江各航路。

(3) 漢水線：長約七百哩，爲自漢口連絡河南及陝西的重要水路，因京漢鐵路通後，航業漸形衰落。但漢口通陝西的水路，今尙爲重要的航路，亦可分爲三線：卽漢水至陝西南鄭線，漢水至老河口綿，漢水出河南除旗鎮線。

四川省在長江的上流，岷江、沱江、嘉陵江流貫其間。現在巴縣（重慶）下流小汽船之航行已日漸發達，而航路上流之汽船，僅有隆茂洋行數隻，航行於巴縣、宜賓、樂山間。由此更上的航路，向來無人注意，近有富順、內江、資中各地的紳士，計劃創辦其豫定四航路如下：

(1) 岷江航路：自巴縣經瀘縣、宜賓、樂山而至成都。

(2) 沱江航路：自巴縣經瀘縣、富順、內江、資中、簡陽而至石橋井。

(3) 嘉陵江航路：自巴縣至合川、南充、閬中。

(4) 峽江航路：冬季水低期間，航行巴縣下流。

這種的計劃若能成功，則長江上游的航業更多便利了。

(一) 珠江航路

珠江縱橫於廣東、廣西兩省的中間，航業之利，次於長江。其航路爲西江、北江、東江三線，分述如左：

(一) 西江線：西江縱橫於廣西，因鐵路未成，故水路仍占重要的位置。其可通汽船的有七百五十四哩，可通帆船的有一千三百四十哩。由廣州經肇慶以至梧州約二百二十哩，北與桂江相會。自梧州經桂江可達桂林，共三百三十哩，水漲時上航四日，下航二日。航行此路的，有源安、有安、三勝三公司。桂江以平樂爲中心，冬季水低時，僅能通行小帆船。航行西江的，我國有隆興公司與英渣甸公司，各有輪船二隻。自梧州上行西江三十三哩，至藤縣與繡江相會。再行八十哩至桂平。爲黔鬱二江會合點。自桂平至柳州共二百三十六哩，柳州爲木材集散地，與各地交通頗爲發達，航行此路的，有我國之集成公司及英國天和洋行。自桂平至南甯長三百六十八哩，航行此線的，有貴梧聯益公司、天和洋行、西江航業公司及寶德、普安、兆祥、廣記等公司，計有電船二十餘隻，往來其間。自梧州至南甯水漲時上航五日，下航三日；水落時上航七日，下航四日。又南甯上航右江而至百色共二百五十九哩，當雲南交通的要道，有天和洋行及其他數公司的汽船航行其間。自南甯西航左江一百九十五哩而至龍州，可通電船；又自龍州乘小帆船可達安南。

(二) 北江線：北江於三水縣城西約一哩處，與西江相連。自三水向北，上航經清遠以達英德，航行頗便。又自

英德至韶州八十三哩間，有十四灘，水勢兇急，航行極難。由滇水上航可至南雄，由武水上航可至坪石，以達江西 湖南。

(三) 東江線：自廣州東航，經東莞，惠陽，河源而至龍川，小汽船往來不絕，水漲時可達老隆而至和平。又在河源可由新豐江以達連平。航行於東江的小汽船，多往來於短距離間，如老隆、龍川、河源、惠陽、惠陽、石龍、東莞、莞間、東莞、虎門、及太平、佛山、香港等處，故旅客往來由陸路的少，由水路的的多。其他珠江航路，若廣州至香港及三水、東南之江口、三角洲與江門、甘竹、中山之間，則水道分歧，小輪極多。

(三) 黑龍江航路

黑龍江為我國東北交通的要道，其支流有石勒喀河，額爾古納河，結雅河，布列雅河，松花江，烏蘇里江及阿穆根河。航行此線的船舶，可分為三區：

(一) 海蘭泡上流：自石勒喀河、斯特列田斯克至海蘭泡約六百九十哩，河道淺狹，航行困難，僅通吃水平均三呎的汽船。

(二) 海蘭泡、伯里間：此航路約五百八十六哩，北通結雅，布列雅、兩河，南通松花江，烏蘇里江，能航行吃水六呎的汽船，這一段航權為中俄共有。

(三) 伯里廟街、江口間：為俄國境，長五百十五哩，待直達鄂霍次克海。以上三航路之航行期，除凍期外，一年

中僅有五個月可以航行。

松花江爲北滿的主要水路，長約八百四十二哩，自吉林上航至兩江口約一百七十哩，下航至陶賴昭約一百零七哩。自陶賴昭至伯都納約八十七哩，自伯都納經濱江至同江間，約五百四十八哩。嫩江自伯都納下流四哩之地流入，水量達四呎至八呎，便於航行汽船，就於濱江下流爲最便利，並可遠達黑龍江。

嫩江爲松花江的最大支流，自與松花江會流點三岔河至嫩江縣約四百八十哩，可航行吃水三四呎之汽船。現松黑兩江郵船總局，以小汽船二隻，航行於濱江大賚間，水漲時可航行至龍江。呼蘭河及牡丹江爲松花江的小支流，呼蘭河長約三百餘哩，自濱江至綏化可通小汽船，再上行可通小帆船。至牡丹江自伊蘭上航至甯安約一百五十八哩可通帆船。

烏蘇里江航路，自伯里至伊瑪約二百十二哩，可行汽船；自伊瑪由支流松阿察河入與凱湖，僅通行小汽船，惜航權大半爲俄人侵佔。

現在松黑兩江航路以濱江爲中心，其主要的航路爲濱江伯里間，伯里海蘭泡間，及伯里廟街間，尤以前二路爲重要，惜此航路不特大半爲俄國所侵佔，即日本亦借俄人的名義，暗握兩江的航權。我國於歐戰後，組織戊通公司，設總局於濱江，設分公司於黑河、伯里及廟街，資本二百萬元，收買俄船四十餘隻，從事於松黑兩江的航業，計畫將來更航行於烏蘇里江、嫩江及額爾古納河各航路。一九二五年九月改名爲東北航業局。今將航行於

松黑兩江的主要汽船公司及船舶數，列之如左：

中國汽船公司

東北航業公司

汽船二六隻
拖船二〇隻

廣信公司

汽船二隻

兩江郵船司

汽船四隻

振興航業公司

汽船一隻

通源森林公司

汽船三隻

西濱公司

汽船一隻

先登輪船公司

汽船二隻

天利採木公司

汽船一隻

鏡波森林公司

汽船二隻

松江輪船公司

汽船二隻

吉林軍務局

汽船二隻

南洋兄弟烟草公司

汽船一隻

此外還有利國汽船公司及私人所有的約十餘隻。

俄國汽船公司

中東鐵道公司

汽船十二隻，拖船三汽。

黑龍江貿易汽船公司

汽船十三隻，拖船八十五隻。

東西比利亞公司（日本出資）

汽船七隻，與黑龍江貿易公司結租船契約，雇有二十餘隻。

俄人開千愛可夫所有

汽船二隻，拖船八隻。

北滿運輸公司

東亞貿易公司

係日人經營，借俄人名義，以輸運軍輸品，而從事松黑兩江航業。

(四) 圖們江及鴨綠江航路

圖們江鴨綠江爲我國吉林遼寧與朝鮮的界河，圖們江長二百二十哩，其可供航行的，僅由河口至慶興而止。鴨綠江長約五百哩，自安東上航輯安而至臨江航行極便，惜航權與日共有。

(五) 遼河航路

遼河爲遼寧重要的水路，長約一千二百餘哩，對於南滿關係很大。因沿遼河航線，如遼源、三江口、通江子、昌圖、開原、鐵嶺、法庫門、新民、遼陽、營口等皆爲繁盛的都市，尤以營口與遼河有密切的關係。因聚集本航路各都市的貨物，多由水運而營口輸入的貨物亦由營口而分散各地，現航行此路的帆船，約有一千四百餘隻，近有提倡修改遼河，故在南滿航業占極重要的地位。

(六) 灤河及海河航路

灤河在河北省東北部，自憩水溝至熱河之郭家屯約三百餘里，水漲時可通帆船。其與航業有關係的爲熱河省之豐寧、隆化、園場、灤平、承德、平泉及河北之遷安、盧龍、灤縣、樂亭等十縣。航業最盛的時期在五月至十月間，因農事正忙，爲輸送必要的機關。

海河又名白河，爲河北航運的中心，大清河，子牙河，御河皆會流於此。東北達蘆臺，西達保定，西南達正定，西北通宣化，北由北運河以達通縣，南由南運河經山東以達江蘇。更由衛河漳河，可遠達河南，由三岔河經天津至大沽口而達於海。海河長約一百八十哩，航運極便，尤以大沽口至三岔河口二十六哩間爲最要的航路。惟大沽口有沙灘滿潮時雖能通待吃水十五六呎的輪船，然退潮時即吃水三四呎的小輪船亦不能出入。自海河修改局疏濬之後，現吃水十五呎的輪船，能通行至天津紫竹林碼頭。去年雖經淤塞，現已恢復原狀，可以通航。其冰凍時期，普通自十一月下旬至十二月止，完全封河，解冰時自二月下旬起至三月上旬開河，現有破冰船從事於結冰期破碎冰凍，以利航行。

(七) 黃河航路

黃河長約二千七百哩，橫貫甘肅，綏遠，陝西，山西，河南，河北，山東各省，其大部分可作灌溉外，餘則害多而利少。自寧夏經綏遠省之五原，包頭以抵薩拉齊，曾經比人實測，闢爲小汽船航路。河津以下至陝縣間，由汾水至山西新絳，由渭水至陝西興平及開封附近，略有航路；其他各處泥沙淤積，水流奔波，於航業上無何等的利益，但日本政府近有補助日航商經營黃河的航運。

(八) 小清河航路

小清河航路，便於航行帆船，爲山東東北沿岸一帶與濟南惟一交通的要路。現航行此路的帆船，約有一千

餘隻。又河口至虎頭岸龍口煙台間，有不定期的汽船航行。此外山東省之水路可供航行的，僅馬頰河，石橋河，徒駭河，沂河，濰河，柳林河等短河流而已。

(九) 淮河航路

淮河橫貫江蘇，安徽，河南三省，津浦鐵路未通之前，陸路交通不便，故淮河爲重要的航路。水漲時可由清江浦經洪澤湖而至河南信陽縣下長臺關。現淮河自五河至臨淮關約二十哩，及蚌埠至正陽關約百哩，其間有浦達輪船公司，興淮輪船公司及五臨便商公司的小汽船航行，其支流通達各處，均通小舟。惟淮河口舊合黃河入海，清咸豐五年，黃河的位置向北變動，淮口淤塞，而假運河以入長江。今有導淮入海的計劃，若能成功，則航業必受極大的利益。

(十) 運河航路

運河北起河北通縣，經山東江蘇而至浙江杭州，長二千五百餘里。其幹流可分爲南中北三線：

(一) 南線：自鎮江經常州無錫以至蘇州爲一段，自蘇州經嘉善嘉興至杭州又爲一段，航行此線的，有招商戴生昌，日清公司。其支流航路，有蘇滬，杭滬，杭湖，滬湖各線，因運河得太湖諸水，水量充足，極利小輪來往。

(二) 中線：自鎮江至清江浦，中經揚州，高郵，寶應，淮安各埠。航行此線的，有招商，泰昌，申昌及日人經營之戴生昌，日清公司。

(三)北線：自清江浦以北，水之深淺無定，不易航行。惟自德縣至天津可通小輪，有南運河輪船公司航行。更由其支流衛河，可通河南之道口鎮。

(十一) 以上海爲中心之小汽船航路

上海交通便利，河流縱橫，小汽船隨處可通，今將其主要航路及汽船公司，述之如左：

(一)上海蘇州線：有招商，老公茂（中國）載生昌三公司航行此線，每兩日一次，在上海黃浦江及蘇州河，各公司均設有碼頭，以便客貨上下。以上海，北卡，黃渡，四江口，潮長江，大家浜，三江口，蘇州爲碇泊地。

(二)滬杭線：有招商，戴生昌航行此線，每兩日一次。以上海，松江，嘉善，嘉興，石門，塘栖，杭州爲碇泊地。

(三)蘇杭線：有招商，戴生昌航行此綫，以蘇州，吳江，北坎，平望，震澤，南潯，湖州（吳興）菱湖，雷甸，杭州爲碇泊地。

(四)滬湖線：有招商，老公茂，立興，寧紹，戴生昌各公司航行此線，以上海，蘆墟，平望，震澤，南潯，湖州爲碇泊地。亦有碇泊於烏鎮，黎里，梅堰，雙林各埠。

(五)上海松江線：有老公茂航行此線，其間無泊碇地，有船一隻，每日一次。

(六)上海無錫線：有老公茂航行此線，有船二隻，二日一次，以上海，蘇州，許墅關，望亭，新安，無錫爲碇泊地。

(七)上海嘉興線：有老公茂一船，二日航行一次，其碇泊地與滬杭線相同。

(八) 上海常熟線：有泰東輪船局及老公茂航行此線，均二日一次，以上海、崑山、巴城，常熟為碇泊地。又自巴城經湘城而至蕩口。

(九) 上海揚州線：大達公司有船四隻，航行此線，每週三次。

(十) 上海硤石線：以上海、嘉善、嘉興、王店、硤石為碇泊地。

(十一) 平望菱湖線：以平望、盛澤、烏鎮、雙林、菱湖為碇泊地。

(十二) 上海平湖海鹽線：本航綫小汽船航行至乍浦，以平湖為限。自平湖以上，用帆船接航，以上海、新埭、平湖、海鹽、乍浦為碇泊地。

(十三) 杭州湖州線：計長二百三十里，以塘栖、新市、雙林、菱湖、荻港、袁家匯為碇泊地。

以上各航線，就中以上海至蘇州及上海至杭州為最重要，此即所謂三角的航路。又各輪船公司除上述外，還有王昇記輪船局、通利內河輪船局、閔南內河輪船局、高慶記輪船局、正昌湖輪船局及通源輪船局等，皆以上海為中心而航行附近各地。

(十二) 浙江航路

浙江航路有婺江、衢江、徽江三大支流，入杭州灣的為錢塘江。由杭州候潮門外江干至桐廬一百九十里，有錢塘及振興二公司的小輪航行，更由桐廬經建德至蘭溪一百九十里間，有二公司的駁船輸送貨客。自江干至

臨浦以達紹興蕭山內地，亦有以上之二公司航行。又自江干至諸暨間，有杭諸及錢浦二公司之小汽船航行。至帆船通行的區域很廣，以蘭溪為浙江上流中航業最盛之地，亦為帆船集中之地，蘭溪、衢州、金華間有衢蘭快船公司運送貨客。此外小帆船於婺江可上行至義烏或永康，於衢江可上行至常山，於徽江可上行至安徽屯溪，於天日溪可上行至汾水，於浦陽江可上行至諸暨。

(十三) 甬江航路

甬江有二支流，即奉化江及剡溪，會於甯波，至鎮海而入海。此路極利於航業，西由西興運河達於杭州，以連絡錢塘江。南由本流可達西塢、奉化、亭下各處。甯波海船可以直達，帆船來往各處亦極便利。今以甯波為中心的輪船航路及公司，分列如左表：

航線	公司	船名
上海甯波線	甯波航業有限公司 太古洋行	甬興 新北京
甯波奉化線	甯紹商輪公司 招商局 奉川商輪局 甬川輪局	新甯紹 甯紹 新江天 順安 甬川

各國航業政策實況與收回航權問題

寧波餘姚線 寧波麗山線 寧波龍門線 寧波温州線 寧波金靖港線	利涉昇記商輪公司 三北公司 美益商輪局 三北公司 三北公司 永寧商輪公司 利船輪船公司 甬清商輪公司 新寧海商輪公司 永川商輪公司 永川商輪公司 永川商輪公司 寶華輪船局	景昇 利泰 鎮新 姚北鎮北鎮龍 慧北 永寧 海寧 甬清 新寧海 定海 永川 湖廣 平陽
--	---	---

(十四) 椒江航路

椒江航路，東南經海門至台州灣，自海門至台州（臨海）一百二十浬，自台州至黃巖一百二十浬，自海門至黃巖一百二十浬，有輪船往來，帆船僅通至台州上流一百二十浬之天台。台州以下航行極便，來往船舶極多。其

支流中有航利的爲永甯江有黃巖輪船局航行其間。又海門溫嶺間的運河，可通小舟，現爲帆船郵路。更自運河出海至大嶼島南岸之坎門約一百二十里，再經一百八十哩至永嘉，其間有小輪船往來。今以台州爲中心之小輪船航路，列之如左：

一 台州海門線 臨海七埠拖輪公司 怡昌昇昌

二 台州黃巖線 王籥南 永新

三 台州海門黃巖線 江裕豐 黃巖

(十五) 甌江航路

甌江卽永嘉江，浙省錢塘江以外的河流，以此爲最大。口外三十哩，滿潮時吃水十二呎的輪船帆船，往來很便。自溫州（永嘉）下流二十三哩之靈昆島，分南北二道，出入船舶皆由南道航行。溫州至青田一百二十哩可通小汽船，經處州可到縉雲及松陽，惟均係小舟航行。溫州開港雖早，但航業未能發達，現在僅有招商局經營之上海溫州線及溫州甯波線。

(十六) 閩江航路

閩江航路，於閩侯縣南臺島分爲南北二水路，又於下流九哩之馬尾處會合，由此離海僅二十五哩。計閩侯下流共三十四哩，航業交通極便，海洋輪船可直抵馬尾或南臺萬壽橋下。自閩侯上航，因有淺灘，只吃水七呎以

下的汽船，得通行至水口，更由此乘帆船得至洋口，水口洋口皆爲閩江的主要商業地。閩江支流可利用帆船，達浦城，光澤，甯化，尤溪，大漳溪各處，總計閩江幾達福建省三分之二。

今以福州爲中心的航路：有招商局的福州上海線，大阪商船會社的基隆福州線，得忌利士洋行的廈門汕頭福州線。小汽船航路，有英國英和公司及乾記洋行的福州三都澳線，英和公司的福州線，源通輪船公司（中國）英和公司及裕昌洋行的福州泉州線。至閩江流域的航路，如福州至馬尾，尙幹，長樂，譚頭，長門，陽門，珠湖，瑯頭，大鄉，洪山橋水口等地，均有中外經營的小輪船公司航行，就中以英商永廠公司爲最發達。

（十七）長溪及晉江航路

長溪自三沙灣內經福安至壽甯爲閩省東北部的要路。大船得航行至福安下流四十里之賽岐處，以上僅能通行小汽船。三都澳在三沙灣內，由南北半島形成稀有的良港，風平水深，四時可碇泊大船。計三沙灣內有飛鸞，甯德，白石，鹽田，東冲等內港，凡羅源，甯德，福安，壽甯，霞浦，福鼎各縣的貨物，皆集中於此，與閩侯間有定期的小輪船航行。

晉江亦稱藍溪，通於泉州灣，自泉州經大鵬溪至永春一百二十哩間，能通大帆船，其下流亦便於行船。泉州在晉江北岸，與廈門，秀塗，洛陽間有小輪船往來，在福州未開港以前，曾以此爲貿易地。

（十八）漳江及韓江航路

漳江爲九龍江與南溪合流而成，通於履門灣。由九龍江口至龍巖下流四十里，雁石街南溪自龍溪（漳州）至小溪約百里間，均可通行帆船。龍溪下流可行大帆船。自石碼至履門間，有小輪船來往。又履門港的潮流，當漲潮時由南流北，落潮時由北流南，故船舶入港，漲潮時須取道北口，落潮時須取道南口。

韓江卽汀江，自長汀下航至峯市三百六十里間，通行小舟。自石下壩下航至潮安約三百三十里間，有小輪船往來，尤以大埔之下，航行最便。自潮安至汕頭約一百三十里，堪通大帆船，若加浚濬亦可通小輪船。汕頭在韓江三角洲上，爲潮安的外港，港內能容吃水二十呎之輪船。梅縣爲帆船集中點，有汕頭梅嶺舟楫公司之支店，約有船三百隻，航行於梅縣與甯五華間。潮安松口間有韓江電船公司之電船來往。三河口雖爲韓江及梅江合流點上的一小鎮，然對於航業上，實占重要的地位。現潮安松口梅縣間，有韓江航業公司及興發公司之汽船航行；潮安大埔間有廣福和、元和、捷利、廣聚四公司之汽船航行。至以汕頭爲中心之附近汽船航路及航業公司，述之如左：

- 一 汕頭黃岡線（一六〇里） 四益輪船公司 二隻
- 二 汕頭達濠線（三〇里） 順成公司 一隻
- 三 汕頭揭陽線（九五里） 潮汕揭輪船公司 二隻
大益公司 一隻

四 汕頭潮帆線(三五里)

潮汕揭輪船公司

二隻

英商紹昌公司

二隻

五 汕頭汕尾線

上邊所述我國的外洋航路，沿海航路及內河航路，關係於我國的航權航業極大，各重要河流皆有外國輪船公司的輪船航行其間，據一九二四年調查我國內河外海輪船為四四、八〇六隻，二九、四一八、五七五噸；而外國輪船在我國外海內河航行的，共有九一、六三一隻，一〇八、一四四、四六四噸；到了現在還不只此數，於此可以證明帝國主義者在我國航業發展的勢力，尤其是我國多數河流之航行權大半採於外人之手，以致我國航業以受壓迫而不能與之競爭，此實影響於國民經濟的發展，不知國人對於收回我國航權作何感想？

第八章 帝國主義之侵略我國航權

我們考察各國的航業政策，他們對於其本國的沿岸內河航行權，除在海輪以互惠而開放的少數商埠外，其他皆基於領土主權，始終保持其獨占，決不許外人的侵入。惟有我國的沿岸內河航行權，早已受帝國主義侵蝕無遺。蓋我國之內河沿岸航權，為各條約國所共有，而外輪遂遍駛各地。其所以成為各國共有的原因，即是由單方利益均沾的條約弄出來的。換言之，即最初由許此權利與一國，而其他國家皆援例而起，於是中國的水面，不分內河與領海，皆變成國際的性質。今欲明我國航權喪失的經過，要先說明帝國主義侵略我國航權的略史。

第一節 帝國主義侵略我國航權的略史

帝國主義在中國取得內河沿岸航行權，始於一八四二年（道光廿二年）之中英南京條約第二條，此條係明許英國以五口（廣州，福州，廈門，甯波，上海）通商貿易。所謂通商貿易的，即含有英國船隻能自由航行於五口間之意。因為貿易與航業有密切的關係，設如英輪不能航行於此五口間，則無通商貿易的可言，這是我國沿海航行權喪失的起始。其次於一八五八年（咸豐八年）之中英續約第十款：「長江一帶各口，英商船隻俱可

通商。』這是我國准許外人在我國內河航行的開端。並照其第十一條，而我國的沿海航行權，且由五口而喪至於十口，即如『牛莊，登州，台灣，潮州，瓊州等，嗣後皆准英商亦可任意與無論何人買賣船貨隨時往來。』

上述的，爲帝國主義侵略我國沿岸內河專有權。其後因帝國主義在我國航業擴張的結果，其航線遂由通商口岸而漸侵略及非通商口岸。一八七六年（光緒二年）中英煙台條約第三條：『沿江安徽之大通安慶，江西之湖口，湖北之武穴，陸溪口，沙市等處，均係內地，並非通商口岸，今議通融辦法，輪船暫准停泊，上下客商貨物，皆用民船起卸。』與中英續議緬甸條約附件：『將江門，甘竹灘，肇慶府及德慶州城作爲暫行停泊上下客商貨物之口。』咸豐八年中法修約第十五款：『法國船隻駛進通商各口地方之處，就可自雇引水，即帶進口。』一八九五年（光緒廿一年）中日戰後，訂立馬關條約，又開蘇州，杭州爲商埠，在該約第六款第二節更規定：『日本輪船得駛入下開各口，附搭行客，裝運貨物。一從湖北宜昌溯長江以至四川重慶，二從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州杭州。』從此外輪可以駛入長江以外的河流了。

一八九八年（光緒二十四年）修改長江通商章程第二款：『凡有約各國之商船，准在後列之通商各口，往來貿易，即鎮江，南京，蕪湖，九江，漢口，沙市，宜昌，重慶八處。』一九〇二年（光緒二十八年）中英馬凱條約，規定外商得在內地租賃棧房碼頭，於是商埠與非商埠之間，外輪均得報關航行，雖窮鄉僻壤，亦有外國的船跡，帝國主義侵略我國航權的勢力，更是無孔不入！

我國沿岸內河航行權的喪失，既如上所述，但帝國主義的野心，還不以為滿足，於是我國被其強迫，有光緒二十四年內港航行章程第一條：『中國內港，嗣後均准在口岸註冊之華洋各項輪船，任便往來，專作內港貿易。』由是全部內河航行權，斷送無餘。迨至光緒二十九年日本與我締結通商行船續約第三款：『中國國家，允能走內港之日本各項輪船……往來報明之內港地方貿易。』因此我們全國的航路，已由條約明文許與日本了。於是各帝國主義者皆援例向我國要求此項權利，我國全國航路，遂變成萬國共有的性質。

帝國主義對於中國航權的侵略，其作用更不止是經濟方面的。軍事政治的侵略，文化的侵略，商品的侵略，主要都要靠牠。沿岸內河外國船可以隨便的侵入的，在世界上恐怕只有中國了。

第二節 日本之侵略我國航權

前節已經將帝國主義侵略我國航權的略史，作概括的敘述。因日英兩國與我國關係最深，其侵略我國航權亦最烈，我國欲收回航權當以日英兩國為入手，所以我們在這裏對日英之侵略我國航權，有分別詳述的必要。

(一) 日本取得我國貿易權及航行權之沿革

首先我們必須注意的是日本，取得我國沿海貿易權及內河航行權的沿革，今根據約章，說明如左。日本取

得我國航行權，始於一八九五年中日馬關條約。該條約第六款訂明如左：

『中日兩國所有約章，因此次失和，自屬廢絕。中國自本約批准互換之後，速派全權大臣與日本所派全權大臣會同訂立通商行船條約，及陸路通商章程。其兩國新訂約章，應以中國與泰西各國現行約章爲本。又本約批准互換之日起，新訂約章未經實行之前，所有日本政府官吏臣民及商業工藝行船船隻陸路通商等，與中國最爲優待之國禮護視，一律無異。』

中國約將下開讓與各款，從兩國全權大臣畫押蓋印日起，六個月後，方可照辦。

第一，現今中國已開通商口岸之外，應准添設下開各處，立爲通商口岸，以便日本臣民往來僑寓，從事商業工藝制作。所有添設口岸，均照向開通商海口或向開內地鎮市章程一體辦理。應得優例及利益等，亦當一律享受。

一、湖北省荊州府沙市；二、四川省重慶府；三、江蘇省蘇州府；四、浙江省杭州府；日本政府得派遣領事官於前開各口駐紮。

第二，日本輪船得駛入下開各口，附搭行客，裝運貨物。一、從湖北省宜昌溯長江以至四川省重慶。二、從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州府杭州府。（三、四省略）中日兩國未經商定行船章程以前，上開各口行船務依外國船隻駛入中國內地水路現行章程照行。』

日本依據馬關條約，其在華的內河航行權，既可由上海沿江直達重慶，又可由上海沿運河而通蘇杭，復因當時外國根據條約在華享受沿海貿易權的，已有美法英丹麥荷蘭比意奧等國，日本依馬關條約第六款，關於日人在華行船享受最惠國待遇的規定，從此遂得均沾在華沿海貿易的利益。

中日兩國依馬關條約第六款所定，於一八九六年訂立通商行船條約，其第五款：

『中國現已准作停泊之港，如安慶大通湖口武穴陸溪口吳淞等處，及將來所停泊之港，均准日本船卸載貨物客商，悉照現行各國通商章程辦理。如日本船違章到中國別口，非係准停泊之港，亦非准通商口岸或在沿海沿江各處地方，私做貿易，即將船貨一併由中國罰充入官。』

又同年所訂中日國立文憑第二款：

『光緒二十二年八月初三日，江海關所頒示之洋商蘇杭滬三處通商試辦章程內，其係輪船以及僱用自置船隻之事，當與日本妥商而定，未經商定之前，務依長江章程照行。』

至此日人在中國內河沿海的通商各口岸，享有航行權利，已達鞏固的地位。但在未開為通商各口岸，日本船隻還不得自由航行。至一八九八年（光緒二十四年）清政府應英國的要求，命總稅務司赫德頒行內港行輪章程，其第一款：

『中國內港，嗣後特准口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列之章程往來，專作內港貿易，不得出中國

之界，前往他處。」

內港二字，即與煙台條約第二端所論內地二字相同。（按烟台條約第二端云：「通商善後章程第七款，載明洋貨運入內地及內地買土貨等語，係指沿海沿江沿河及陸路各處不通商口岸，皆屬內地。」）

這種廣泛的內河航行權，日本依據一八九六年中日通商行船條約第二十五款的最惠國待遇，自亦均沾其利益。

一九〇一年，中國與各國所訂之辛丑和約第十一款：「大清國家允將通商行船各約內諸國視為應行商改之處及有關通商各事宜，均行商議，以期妥善簡易……因此一九〇三年中日兩國訂立通商行船續約，按此約與中國航權有關的有下列各點：

- 一 日本輪船可在長江宜昌至重慶一帶水道，施設扯上湍瀨之件。（原約第二款）
- 二 日本取得內港行船貿易權，照正續各章程辦理。（原約第三款）故光緒二十四年的內港行輪章程九款，乃同年續補內港行輪章程九款，日本船舶可受適用。
- 三 中國允將光緒二十四年五月七日先後所定內港行船章程，從新修補附定此約。（原約第八款）
- 四 日本政府臣民關於在華通商行船等項，享受最惠國待遇。（原約第九款）
- 五 中日續議內港行船章程（原約附件一）此項章程有下列數端，應加注意：

甲日本輪船可向中國人民在河道兩岸租棧房及碼頭，不逾二十五年租期。如彼此兩願續租，亦可從新再議。（原章程第一款）

乙中國不許日本輪船行駛之內河，則華輪亦應一律禁止。（原章程第四款）

丙日本輪船准在口岸內行駛，或由通商此口至通商彼口，或由口岸至內地，並由該內地處駛回口岸，並准報明海關在沿途此次所經貿易各埠上下客貨。（原章程第八款）、

丁中國課日本輪船之貨稅，不得較課華船之貨稅加重。（依原章程第十款解釋，是為適用光緒二十四年續補內港行輪章程第二款當然的結果。）

戊日船在華須比照華船享受同等待遇，故無論華洋輪船，其關牌須由稅務司發給。（依原章程第一款解釋，是為適用光緒二十四年內港行輪章程第二款當然的結果。）

六 日本各輪船無論大小，祇以能走內港為準，均可照章領牌來往各港；中國不得禁止。（原約附件三）

一九〇四年，中日會訂大連設關及內港行輪協定。按此協定與我國航權有關的有下列數端：

一 大連海關應於各稅務司中，揀日本人派充（原協定甲項第一款）

二 大連海關有發給內河行輪專照之權，一切規程，總應按光緒二十四年五月七日前後所定的內港行輪章程，並光緒二十九年八月補續章程，駛行尤應依照本協定辦理。（原協定乙項第一款）

三 領有照牌之輪船，准照章程行駛。(A)得由大連駛赴內地各處。(B)得由大連駛赴內地轉過通商口岸再經內地駛回大連。(原協定乙項第三款)

四 此次所擬內港行輪章程，係專指行駛中國內港而言；而與日本租借內地各港無涉。(原協定乙項第七款)

(二) 日本侵略長江及沿海航權

以上所述約章，是爲日本侵略我國航權的根據；以下所說的，爲日本侵略我國航權的概況。

一八九八年日本政府命令大阪商船會社，從事於中國長江航行；日本在華實行內河航行自此始。日船賴其政府爲後盾，與各國在華之輪船公司競爭。至一九〇三年日本郵船會社，竟得收買英商麥邊洋行之輪船而奄有其航路。一九〇四年，日本復策劃湖南輪船公司，於是長江航行之競爭愈烈。日本更謀統取操縱之方，於一九〇七年，遂將大阪商船及日本郵船會社關於長江航行部分，與其大東輪船公司及湖南輪船公司合併爲一，以貫徹其統馭日系長江輪船的目的，此即日清輪船公司之所由產生。會歐戰勃發，日清輪船公司的成績，隨以顯著，茲稽核一九二三年間，日船在長江一帶航行的勢力，列表如左：

公司	國籍	隻數	註冊噸數	上海漢口線 (六〇〇哩)		漢口宜昌線 (二五八哩)		漢口湘潭線 (二二八哩)		漢口常德線 (二四七哩)	
				上行須四日 下行須三日	上行須四日 下行須三日	上行須四日 下行須三日	上行須三日 下行須三日	上行須三日 下行須三日			
日清	日本	九	一六、三二三	二	二、一七二	二	一、四〇〇	一	五八〇		
太古	英國	八	一四、六〇八	三	三、五三四	二	一、四五八				
怡和	英國	六	一三、一五六	三	三、九五〇	一	六九六				
招商	中國	八	一六、六〇八	三	一、七六六	一	一九五				
三北	中國	四	四、五二三								
寧紹	中國	一	一、九二〇								
祥泰	中國	二	一、〇四五								
統計		三八	六八、一八三	一一	一一、四二二	六	三、七四九	一	五八〇		

此表有以下數點，應加注意。

(一) 長江本流及支流，其可通航部分，共計一萬二百哩，其中以滬漢的六百哩間，為各帝國主義在華航業競爭最烈的區域。

(二) 就滬漢線各公司之輪船而論，中國三北公司之四、五二三噸，係每十日開駛二次，甯紹公司之一、

九二〇噸，係每十日開一次；祥泰公司之一、〇四五噸，係每月開二次，祇招商局之一六、六〇八噸，係每星期開六次；而怡和公司之一三、一五六噸，則與招商局同。但太古公司之一四、六〇八噸與日清輪船公司之一六、三二二噸，則皆係每星期開七次的。

統	公司		國籍	宜昌重慶叙州線 (五六〇哩) A階級		上航下航日數不 定 B階級		備註
	隻數	註冊噸數		隻數	註冊噸數			
日清	二	一、一、二二	日	一	—	—	—	C階級三隻 D階級十八隻
太古	二	一、一、四四	英	—	—	—	—	
怡和	一	五〇〇	英	—	—	—	—	
大來	一	五六三	美	—	—	—	—	
美華	一	四七六	美	—	—	—	—	
亨通	一	五六三	法	—	—	—	—	
招商	一	五七六	中	—	—	—	—	
康寧	—	—	法	—	—	—	—	
聚福	—	五六三	法	—	—	—	—	
計	一一	六、〇六四		四	一、五七八			

日船在長江航行勢力的雄厚，有如前述。再以上海為中心，向南北沿海兩方發展。華北的通商口岸，當以安東，大連，牛莊，煙台，天津，青島為最重要。於是上海青島線（四〇五湮），上海大連線（五四八湮），上海天津線（七二五湮），上海牛莊線（六八五湮），上海安東線（約六〇〇湮），又為中英日三國輪船角逐的舞台。若依一九二五年二月間，日航在華北沿海航行的狀況，列表如左：

公 司	隻數	註冊噸數
大 阪 商 船	四	五、九八〇
大 連 輪 船	五	五、一八三
日 華 協 信	三	二、一四一

再舉日船在華南沿海航行的概況如左：

公 司	航 路	隻數	註冊噸數
大 阪 商 船	滬 閩 線	四	五、九八〇
日 華 協 信	滬 粵 線	三	四、六七六

綜觀以上，日本輪船以長江航權為樞紐，而伸張於中國南北沿海各通商口岸，其勢力之大於此可見了。

(三) 日本侵略北滿諸江河航權

查北滿諸江河，其最大的爲黑龍江本流，及松花江，烏蘇里江，愛琿河。其可航行的區域，約三千英里，與中東鐵路同爲北滿交通的動脈，關係很大。尤似松花江爲貫穿黑吉兩省腹地之江河，自河口至哈爾濱可行大汽船，自哈爾濱至長春可行小汽船，其航運效力，實在中東鐵路以上。且水運較陸運低廉，日本垂涎已久。因自南滿鐵路達長春，由吉長鐵路通吉林，再由吉林而下松花江，可通過滿洲全境。然此爲中國的內河，一八五八年愛琿條約規定，中俄國境河流，祇許中俄兩國航行。至一九〇九年，俄人恃強，曲解條約，致有次年八月松花江行船章程之議定，然路限於中俄兩國的船舶，他國沒有航行權。現在南滿鐵路公司所辦東西比利亞汽船公司，卽爲日本侵略北滿諸江河的舉動。

考南滿鐵路公司所辦之東西比利亞汽船公司的起源，在民國十五年間，日本中村中將充南滿鐵路總裁時代，當時有日人淺見，在哈爾濱以俄人名義，置汽船三隻，航行於松花江黑龍江諸河流。初期以營業損失，求助於日本內閣祕書長兒玉伯爵，得介紹於中村中將，日人久欲得此航行權，以便圖占北滿，故由南滿鐵路公司，以五十五萬元買取其航行權及汽船三隻，更投二百萬元資本，組織極東運輸組合，以經營松花江黑龍江的航業。然因日船無航行權，故利用俄人出名，僞稱合辦，改稱東西比利亞汽船公司，除添置船舶外，以及東運輸組合之船，歸入該公司，懸掛俄國旗而開始航行。

自蘇俄政府成立以來，該公司的船舶被搶奪或破壞的很多，目下尚餘汽船八隻，該公司雖受損失，而其事業已為北滿航界之一大勢力，日人經營日久，必盡握北滿交通的樞紐，北滿將變為南滿第二，望我外交當局應相機取適當的處置，以收回航權，而防日本的陰謀。

第三節 英國之侵略我國航權

英國取得我國航行權，始於一八四二年之南京條約，隨後我國與英國續訂種種喪失航權的條約，上邊都已經說過，這裏再不重提了。今所欲說的即最近數年來英國在我國航業發展的狀況，由此即可以看出英國侵略我國航權已到什麼地步？

我們先看華南的英帝國主義的航業，因為英國在我國的航業是由華南侵入長江流域漸向華北進展。

港粵澳輪船公司最近五年營業總利及淨利表（照銀圓計算）

	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年
總利	五二八、八一四	三八四、八三九	七三、六二〇	—	二〇八、六〇七
淨利	三九八、四九八	二七二、七六四	五〇、〇三三	賠三〇五、四四四	七八、一八二

德忌利士輪船公司最近五年營業總利及淨利表

	一九二四年(半年)	一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年
總利	一一九,七六三	一七〇,六三九	—	一三八,〇八四	三五,四二六
淨利	七〇,七七六	八〇,三一九	賸一九三,九八一	五六,〇〇〇	七,四二六

在第一表中可以看出該公司在省港大罷工(一九二五年——一九二六年)以後的開始恢復,已超過了一九二五年的利益。第二表表明該公司的相當恢復後,今年的兩廣戰爭,更使外輪大獲利益。查香港在省港罷工以前只有六十萬人口,現在就有一百萬,這就是華南英輪發展的明證。

太古在香港自設造船廠,以為併吞中國各路航業的偉大計劃。上海至汕厦港粵,即列為中國沿海班的第_一幹線。以香港為大本營,以上海為航業運輸目的地。在煙台,天津,青島,大連,漢口,牛莊,安東均分配航輪,吸收中國各地貨物,集中上海為分運之區。華南一路,與各地航輪都有聯絡,故營業較他線為巨。太古公司在這一路內,先派二千噸輪船六隻,近年利用中國抵制日貨的機會,在華南線內大為擴充。於一九二五年及一九二六年份,就本廠內,新造航輪十四隻,二千噸級舊船一律拆除,將華南班中統用三千四百噸至四千噸之新船,分華南線為三路,以拓展營業。一路由滬至港粵,一路由滬至厦至粵港,一路由青島上海而開往汕港粵,每一路中配置四船,三路用十二隻。初每週行三班,今則已擴充至一星期開六船。怡和與太古航線有別,厦門不往,汕港粵及青島

與太古同，今年因華輪停航，該行亦大增輪船至七隻。華南一路，近年英國對於我國航業的侵略的突飛猛進，真覺驚人。惟一九二五年五卅慘案事起，汕厦粵滬華商羣起抵制，英論頗受損失。然英人絕不在意，依然維持其班次，雖無客貨亦放空輪。不料八月內孫傳芳出兵江西，中國船調往運兵，西南革命軍誓師北伐，軍事發生，遂與外輪的絕好機會，五卅抵制風潮，竟無形中止，華商貨物爲求航運安全皆爭運外輪，太古怡和一轉手間而成船少貨多的局面此則時局所使，亦英輪的倖倖。

現時華南一路，太古公司均用三千四百噸以上的巨輪，如蘇州，涼州，穎州，甘州，蘆州，鎮安，新疆，綏陽，新寧等船，近因雲南去貨增多，陸運不通，復增一新航線，從上海至香港而直赴海防，雲南貨物多由海防轉運，每週開行一船，此航線爲其獨行。怡和洋行，上年亦將怡生，樂生，和生等舊輪售出，改造高速度的四千噸新輪，配入華南一路，計派富升，捷升，恆生，廣生，貴生，澤生等船，每週行五班，因此英商兩輪船公司，現時已將華南各埠的中國輪船營業，完全歸併。其佔奪我國航業的水腳，每箇月中往來班可得一百三十餘萬元，悉爲華人之資，盡入英帝國主義者航商的囊中，我國航業的損失真無可計算。

太古公司自新寧等被海盜劫掠後，現在船上設備如無線電，護航隊，裝置鐵鋼欄桿，英政府更派軍艦保護英輪經過大鵬灣。現在兩公司僅滬汕厦港粵一路中，固定班船有二十隻，海防班有四隻，排水量九萬六千噸，其他的臨時班貨輪，亦常有七八隻。又有藍烟公司，及英國錫典公司，訂聯運合同，故營業極佳。

這一段的事實是告訴我們，英國在華南航業的勢力是何等重大，而且繼續不斷的向前進展，若以我國的航業與他比較，實在落後幾十百倍。關於英國侵略我國長江流域的航權，在中國航業狀況中已經說過這裏不述。但就英帝國主義在華南肆無忌憚的來開發中國的航業，中國自己的航業在英國帝國主義的層層束縛之下，簡直無法伸張了。

第四節 帝國主義在華之航業投資

帝國主義在我國取得內河航行權，其航業投資之情形，有一般的，有特別的。什麼叫做一般的投資？即各國不僅以我國為航業之投資地，並且以本國為航業之根據地而航行各國，並經過我國。從我國而論，各國每年在我國出入的輪船，即是屬於此類的。什麼叫做特別的投資？即各國以自己所有的輪船，直接航行於我國的沿岸內河，而圖資本的增加。試列一九二〇年各國在我國航業勢力比較表：

國別	隻數	噸數	貿易額	貿易額百分比	總貿易額百分比
日本	八、〇六〇	九、九一三、九三六	五〇六、五八三、九五七兩	三六·五二	二四·一七
特別貿易	一七、〇八七	一八、二六七、六五六	二〇〇、六二六、五三七	一二·九四	

英國	一般貿易	八、三九三	九、三〇三、八六六	五一八、五五九、七四七	三七·三九	三九·七四
	特別貿易	三一、一五〇	三、一〇二、八四一	六四四、三六六、四四四	四一·六二	
美國	一般貿易	一、六三八	三、二〇三、九三四	一一五、八四四、一三一	八·二五	
	特別貿易	三、九〇九	一、五一四、三一九	二九、八五八、九九八	一·九二	四、九八
法國	一般貿易	四五八	六六、〇七六	四三、三一四、七一四	三·〇六	一·五六
	特別貿易	一四五	一九二、二五一	一三一、六六〇	〇·一五	
俄國	一般貿易	五〇九	二二五、三一四	三、一四三、九八五	三·二三	一·四三
	特別貿易	一、九五七	七〇八、二四二	九、四九一、九六〇	〇·六二	
丹麥	一般貿易	二九	一三三、五一九	九、二六六、七一七	〇·六三	〇·三二
	特別貿易	四九	五〇、六四五	一八六、六一二	〇·〇一	
荷蘭	一般貿易	三〇七	三九四、四五二	一六、八三三、〇二四	一·一六	〇·五八
	特別貿易	一〇二	一六四、三六八	一六四、三三八	〇·〇一	
意大利	一般貿易	四八	一七四、〇三一	三、四九七、二七四	〇·二二	〇·二二
	特別貿易	二六九	二一、八六九	一八五		
挪威	一般貿易	一〇八	一一一、八二九	二、三〇九、九三六	〇·一五	〇·三七
	特別貿易	三六三	二九六、六八三	八、五二八、五五六	〇·五五	
葡萄牙	一般貿易	五四七	九五、八七五	一、五五一、四四〇	〇·一一	〇·〇六
	特別貿易	九	二、九八九	三七、五六一		

瑞典	一般貿易	二二	七〇,四一八	三,八三〇,七三四	〇.二五	〇.一三
	特別貿易	—	—	—	—	—
其他	一般貿易	六六	七二,二一一	三〇四,四八四	〇.〇二	〇.〇一
	特別貿易	三	二,四一三	一二,四七〇	—	—
中國	一般貿易	四一,六〇九	四,四七三,〇一四	一二四,九九三,三二九	九〇.一	二六.五三
	特別貿易	九三,七六八	二二,一八〇,二九五	六五,三六五,九一五	四二.一八	—
	一般貿易	六一,七九八	二八,八五三,一二七	一,三五〇,〇三三,四七二	一〇〇.〇〇	—
	特別貿易	—	—	—	—	—
總計	特別貿易	一四八,八一—	七五,四一三,五六八	一,五四六,八五八,七四五	一〇〇.〇〇	一〇〇.〇〇

在一九二〇年，一般貿易船舶出入於我國的，為六萬一千七百九十八隻，二千八百八十五萬噸，其貿易額約十三億八千萬兩。而特別貿易出入於我國之沿岸內河的船舶，合計十四萬八千八百一十一隻，達七千五百餘萬噸，貿易額約十五億四千七百萬兩。結果由航運所生的內外總貿易額，共達二十九億二千六百萬兩。而一般貿易為總貿易百分之四十七，特別貿易為百分之五十三。而一般貿易總噸數二千八百五十萬噸中，有二千三百七十萬噸，實為我國與英日三國所占，約為八成二，美國八分，其他皆不足道，英約占三成七，日三成六，我國約九分。

以上為一般貿易的狀況，更就沿岸貿易以觀，亦約與上相同，中日英三國共占其九成七，而總噸數七千二

百四十六萬噸中，我國約有四成二分強，英四成二分弱，日一成三分。又從內外總貿易額而觀，各國勢力的比較，英占四成弱，我國二成六分，日二成四分，美五分，法一分六厘，其他則毫不足道。我國對於特別貿易，雖占四成二，但實包有帆船在內，其實在一般貿易上僅占貿易之九分，合算內外總貿易額，不過全數四分之一，而其他四分之三，則依然落於帝國主義者手中。

我們已將帝國主義者在我國航業投資的情形說過，今再將其在我國的航業投資機關，其最有勢力的，分述如左：

(一)中國航業公司，於一八七五年為英人所設立，資本一百萬鎊，設本公司於倫敦，是年即建造船隻，開始航行於我國，國人常稱此輪船公司為太古，殊不知太古不過為該公司之一大股東，原名為太古洋行，而航業不過為該洋行經營之一種。此外尚兼辦有海洋輪船公司及中國互助輪船公司，製糖公司，香港造船所等。到處設有支行而活動於東洋一帶，水陸設備極完備，信用亦甚優厚，在我國之外人經營事業中，當首屈一指。

(二)印度中國航業公司，亦為英人所有，創辦於一八七五年，資本一百二十萬鎊，設本公司於倫敦，而從事於我國之沿岸內河與東洋各港之航業。其一切的營業，概託之怡和洋行代辦，我國人誤認怡和即該輪船公司。原來東印度公司當解散時，其股東渣甸氏與馬日遜氏等另組公司，此實為怡和洋行的前身。至一九〇五年改組為股份公司，除代辦內外航業及上海虹口棧橋營業外，並營其他各種事業，如製糖公司及其他之輸出輸入

事業等，成績極好，信用亦厚，我國人稱之爲怡和洋行。

(三) 日清輪船公司，爲日人所經營，其資格在我國航業界實居後進，原名大阪商船公司，初入我國時，以受三公司的猛烈抵制，又以德法輪的加入，營業極感困難。於是日人在我國而有航業合同的提倡，即日本郵船、大阪商船、湖南商船、大東輪船四公司合組爲一公司，定名爲日清輪船公司，設本公司於東京，資本增加爲日金八百萬元，其後營業日見進步，資本增至日金一千六百二十萬元，添設分公司於上海漢口，又設代辦處於蕪湖、九江、長沙、重慶各處。

以上所舉的爲帝國主義者在我國航業最有勢力的三大公司，其他各國的小輪船公司，這裏從略，請看以下所述各國在我國活動的輪船公司及航路，當可知其梗概。

第五節 帝國主義在華航業擴充計劃

我們在前邊已經指出帝國主義者在華的航業都是突飛猛進，壓迫得中國的航業無法進展，現在我們必須述及他們最近在華航業擴充的計劃。

首先我們必須注意的是日本，他最近對華的一切工商業上均採取積極的政策，航業便是顯然的一個例。遞信省於去年四月一日起，以三年爲期之二十七航線的定期航行命令書交與各輪船公司，並同時發給各線

以補助金共一千萬元，其中關於中國的爲：

一 中國沿海內河航路：華南線、華北線、滬漢線、漢口宜昌線、漢口湘潭線、漢口常德線、宜昌重慶線，以上七線之受命公司爲日清汽船公司、大連汽船公司、大阪商船公司。

二 長崎上海線，神戶上海線、橫濱上海線，以上三線受命公司爲日本郵船會社。

三 神戶天津線、橫濱牛莊線，以上兩線受命公司爲近海郵船公司。

四 青島線爲日本郵船會社、大阪商船公司、原田汽船公司。

又日輪在華的分佈，在長江、華南、華北爲日清公司、台灣、閩、滬、津爲大連公司、中韓線爲朝鮮公司，中日線爲日郵會社，南滿線爲大連汽船會社。這些事實表明日本不僅在華航業本身的發展，而且是要擴大在中國的市場。

現在日人擬更改訂中日商約的機會，以兩國互相開放國內航權，使國際上待遇均等爲理由，藉此謀奪中國的航權。先由日本八家巨輪公司，會商組織一大輪船公司，成爲對華航輪的託辣斯，集巨大的資本，專以經營中國近海長江內河等各航路。其第一步計劃用新輪五十隻，以三十隻航行華南華北，以二十隻走長江；第二步計劃，開發中國近海的非通商口岸，準備用輪五十隻，同時拓展上江航輪，準備淺水級輪三十隻，一千噸型江輪二十隻；至第三步，始經營中國內地各河道小輪。聞中國內河以及長江各支流，日人已經調查明白，已開發的各

路，現行的華商輪有七百餘隻，未開發航線而足以開航的，亦可以容輪三四百隻。若第三步成功，則我全國航權皆爲其所掌握。萬一這種計劃實現，則我國的航業就要完全消滅於日本了。

這樣看來，日輪頗有包辦中國全部航業的野心，英商公司如怡和太古等向來在中國航業占第一位，平日於營業上以爲不斷的進步，於長江、華南、華北各路非常重視，當然不肯讓日本壓倒，必將與之對抗，結果英日航商各有充分的資本與其帝國主義政府的援助，愈是競爭則愈是發展，吃虧的只有苟延殘喘的中國航業而已。

第六節 各國在我國活動之輪船公司及航路

在歐戰之前，活躍於中國之航業界的爲日英德三國，而戰後美國代德國而起，其他各國亦相繼而來。於是帝國主義者以我國爲其航業競爭的舞台，各國輪船公司羣向我國的沿岸內河活動。今將各國在我國活動之輪船公司及航路示之如左：

內河及沿岸航路如次：

英國 太古洋行（中國航業公司）有長江及沿岸航路，分爲上海、漢口、香港三幹線，航線計十九，使用輪船八十隻，十六萬九千噸。長江航路九隻，一萬九千四百三十六噸。

怡和洋行（印度中國航業公司）航路與太古界同，但缺甯波、大連、廈門、曼谷（暹羅）等線，而加福州線。

使用船舶五十餘隻，十四萬噸。長江航路八隻，二萬四百八十九噸。

祥泰洋行，長江航路二隻，計一千三百噸。

日本 日清汽船會社，其初只限於長江航路，而近年則更開拓中國南部航路，航線九，使用船舶二十一隻，約五萬噸。內長江航路十四隻，三萬二千五十五噸。

大連汽船會社，航線六，主要航路為青島，大連，天津，營口。使用輪船二十隻，四萬五千噸。

朝鮮郵船會社，航路為上海，釜山，仁川，鎮南浦，使用船二隻，六千噸。

大阪商船會社，通全中國凡九線，汽船二十二隻，約六萬噸。

山下汽船會社，由上海廣東以達日本二線，使用船舶十三隻，三萬六千噸。

川崎汽船會社，上海北海道二線，船舶二隻，七千噸。

三井三菱船舶部，中國不定期貨物船，航行中國南北的計二十隻，約八萬噸。

其他亞細亞及美孚兩煤油公司之長江輪船二十餘隻，及往來上海之不定期船十餘隻，總計達二百四十餘隻，六十餘萬噸。

近海航船公司如次：

日本 日本郵船會社，航線十一，使用船二十二隻，九萬噸。其他近海部貨物船八隻，二萬六千噸。

英國 天祥洋行，馬尼拉航線，貨物船三隻，約一萬三千噸。

德國 利嘉茂輪船公司，上海新加坡間，使用船二隻，一萬三千噸。

荷蘭 渣華郵船公司，東印度南洋羣島航路，十四隻，九萬餘噸。

中美航路，日美最佔優勢，英國次之。

日本郵船會社，於中美航路中，舊金山郵船五隻，西特里六隻，南美四隻，紐約貨物船六隻，共計二十一隻，十六萬噸。

大阪商船會社，中美航路大船七隻，舊金山紐約貨物船四隻，南美三隻，共計十四隻，十萬噸強。

川崎汽船會社，上海舊金山貨物船四隻，三萬五千噸，寄港於華北各港。

川崎與英商合同（日美合辦公司）太平洋及大西洋，共計十六隻，十四萬噸。

三井，西特里貨物船五隻，四萬噸。

美國大來洋行，中美航線。舊金山西特里及其他世界各地，有貨物船四隻，使用船共計三十一隻，二十五萬噸，內定期船十七隻，貨物船十四隻。

福來洋行，上海舊金山等線，貨物船八隻，西行經過新加坡。

哥倫比亞輪船公司，上海巴得蘭（美國西海岸之一港，在舊金山之北）間，貨物船八隻，七萬噸，寄港於中

國北部各港。

英國昌興輪船公司，上海加拿大航路，使用船四隻，八萬噸。

太子公司，上海紐約線使用船五隻，五萬噸，純爲貨物船。

東美輪船公司，上海紐約線使用船十隻，八萬噸，純爲貨物船，經過巴拿馬。

砲台輪船公司，上海紐約線十隻，八萬噸，經過蘇彝士，爲貨物船。

控爾輪船公司，舊金山及東印度，兼營爪哇羣島之航路，貨物船六隻，六萬噸，

愛爾曼輪船公司，中國紐約線，使用船十隻，七萬噸，西行經過蘇彝士運河。

老太古輪船公司，中國紐約間，貨物船十隻，八萬噸，有東航西航兩路。

歐洲航路則英國占主位，法，德，意，荷等次之。

英國大英郵船公司，航路有二，上海倫敦間及上海孟買間，使用船十二隻，貨物船七隻，共計十七萬餘噸。

英印郵船公司，航路爲上海加爾各答，使用船七隻，六萬噸。

藍烟函輪船公司，航路爲上海利物浦及上海倫敦二線，使用客船六隻，貨物船四十九隻，共計六十餘萬噸。

愛爾曼輪船公司，航路爲歐洲中國，有客船部與貨物船部，使用客船八隻，貨物船二十餘隻，共計二十餘萬噸。

噸。

怡泰格林公司，航路爲中國歐洲。使用船十三隻，共計十七萬噸。

英國皇家公司，歐洲中國及太平洋。使用船四隻，四萬噸。

仁記洋行，蘇格蘭上海間。使用船十二隻，八萬噸。

法國（未詳）

德國漢堡輪船公司，航路德國中國。使用船十五隻，十三萬噸。

美最時洋行，北德輪船公司之航路由美最時代理，航路中國德國間，使用船十二隻，約十萬噸。

天利洋行，中德航路，使用船十隻，八萬噸。

利嘉茂輪船公司，航路中德間，純爲貨物船十二隻，八萬餘噸。

荷蘭東亞輪船公司，航路中荷間，使用貨物船十六隻，十二萬噸。

爪哇輪船公司，南洋羣島一帶，使用船十六隻，十一萬噸。

丹麥寶隆洋行，由中國至丹麥挪威芬蘭之航路。使用貨船十隻，十二萬噸。

瑞典維昌洋行，其航路爲中國瑞典間。使用貨物船爲新式汽油燃料船，十餘隻，十萬噸。

挪威順亨洋行，航路爲中國挪威丹麥。貨物船十餘隻，約八萬噸。

澳洲澳華輪船公司，上華澳洲航路。客船四隻，約三萬噸。

西班牙郵船公司，上海泰龍洋行代理。航路爲中國及西班牙之巴蘭塞羅拿。使用船四隻，二萬五千噸。

日本郵船會社有三線：一爲中英定期船十一隻，十萬噸。一爲北歐貨物船，主德國荷蘭比利時等國，凡七隻，五萬噸。一爲中國利物浦線六隻，四萬噸。

大阪商船會社，歐洲航路八隻，五萬噸。

俄國蘇聯義勇艦隊，有上海海參崴及上海亞力山大二航線，皆爲三千噸級船共計八隻。

於中國航業有關係的外國輪船公司凡四十九，英國十九，日本十三，德國四，美國三，以及其他法，意，瑞典，蘇俄，澳洲，荷蘭等十二國，合計船舶數超過六百隻以上，達四百萬噸。然中國自己總計不過百隻，而其最大的又不足五千噸，總噸數不過十餘萬噸。

第九章 不平等條約與我國航權之關係

國際法上條約的要素，須有主權合意代表者批准四種俱備，始得完成所訂的條約。在此要素中，最費解的，惟在於合意。世界上對於不平等的條約，能與合意的從未有見。國際法對於合意的解釋，非於其意思而為表示，乃於其形式而為承認。但對於此種承認不能無疑，即以武力迫使承認亦算為合意麼？歐人的解釋，以武力迫其國家承認的則為合意，以武力迫其代表承認的則非合意，日本國際法學者亦多主張此說。國際法上情形如此，然則合意承認的釋解，即極不平等如我國與外人所訂的條約，亦莫不包括在內。今所要討論的，即不平等條約與我國航權之關係及其影響。

第一節 締結條約基礎的錯誤

我國與帝國主義者所訂的不平等條約，由武力迫脅而來的誠無足怪。所可恨的，即前清辦理外交的人員庸懦無識，一誤再誤，噬臍無及了。論條約性質的分類，有關於政治的，有關於社會的，有關於經濟的。在外交上，研究締結條約的手段，凡屬於經濟性的條約，切不可混入政治性的條約中；即屬於同時訂約，亦當分立為二。

因爲政治性的條約不得限制，而經濟性的條約則當限制，例如通商條約，因稅則及其他的關係，不能不爲之限制，或五六年或三四年。若兩者混於一個條約內，則屬於經濟條文，或因修改，或因其他的變更，往往影響於條約的基礎上，國家之和平爲之動搖。日本商業政策學者村秀松論中國條約，有半永久的性質，以其由講和條約而來，祇能修改而不能毀棄，自然帝國主義者的謬論是這樣的。

又因政治性的條約其變動少；而經濟性的條約爲應於經濟潮流的變遷，其變動多。在事理上，經濟性條約斷絕之時，不過以關稅戰爭爲其結果。（關稅戰爭不是以武力爲戰爭，乃是兩國各對於一方的輸入品增高其稅率，以爲報復。）若政治性條約毀棄時，必以國家戰爭爲其結果，爲重視國家戰爭起見，當使二者分立。

返觀我國的條約，對於英國的南京條約，其開端……爲此議定設立永久和約……第二條……准英國人民帶所屬家眷，寄居沿海之廣州，福州，廈門，甯波，上海五處港口貿易通商。對於日本之馬關條約，其開端……爲訂定和約兩俾國及其臣民專修平和……第六款……會同訂立通商行船條約。對於俄國之天津和約，第一款……復立和約……第三條：此後除從前所定兩國旱路邊疆通商外，今茲議准上海，寧波，福州，廈門，廣州，台灣，瓊州七處海口通商。對於法國之中法新約，其開端……從前兩國同時有事於越南，漸致齟齬，今彼此願爲了結，並欲修明兩國交好通商之舊誼，訂立新約。對於美國之續議通商行船條約，開端……第十一款內關大清國家允定將通商行船各條約內，諸國視爲應行商改之處，及有關通商各他事宜均行議商。關於此類所訂的條約，尙不

止此，與上論政治經濟條約分立的理由，沒有不背道而馳的。或謂在當時被暴力迫脅之下出於無可奈何的其實不然；若將一約分立爲二，即講和另立爲專約，通商別立爲條約，不變更其條約，而與之力爭，非不可能的。縱使不可能，而有如是的主持，猶可以避免後來的藉口，而我們或可爲之原諒。

第二節 條約範圍之廣泛

我們於不平等條約中更可指摘的，即其範圍過於廣大。今撮舉其數點如左：

一 煙台條約第四款，內地二字（參照另表，內港行輪章程，內港二字）即引此內地二字爲之解釋，其範圍的廣大，可以互爲演繹，而沒有限制。

二 最惠條款，即約文中所謂利益均沾，如法約三十五條第三十五款：「……惟中國將來如有特恩曠典優免保祐，別國得之，法蘭西亦與焉。」即對於各國訂約中亦皆有此規定。這樣毫無限制，又不加以何種對等的條件，而我國權利因此受損失的不知多少呢！

最惠條款，在通商條約中爲世界最大的問題。一爲無條件的最惠條款，如英國採自由貿易主義的國家即適用此條款；我國爲被強制的自由貿易國，以通商條約在於講和條約中，竟被壓迫訂此條款。其次爲有條件的最惠條款，如美、日、德、法保護貿易主義的國家，多主用此條。

以上所舉的：一爲指摘解釋上的廣泛，次爲適用上的廣泛，這不過僅舉其一二，至於條約中涉於其他的，尙不止次。

第三節 條約時效之太長

商業政策學者，研究通商航海條約，對於條約的期限，謂須考慮國民經濟的情況，爲之折衷。今說其理由，以反證我國與外人所訂條約，幾有萬年和約之名。南京條約一名萬年和約，載在約文中，其影響於我國國民經濟是很大的。

一 中美續議通商行船條約第十七款，現訂之條約，須施行十年，換約之日起至續修改定之日爲止。

二 中俄續增條約第十五條，載此次條約，從兩國欽差大臣互換之日起，與天津和約一體永遵。按中俄解決懸案大綱協定，此條已不成問題。（參照另表）

三 中法新約第八款，稱此次所訂之條約內，所載之通商各款，以及將訂各項章程，應俟換約後十年之期滿，方可續修。

四 中英天津和約第二十七款，稱此次新定稅則，並通商各款，日後彼此兩國再欲重修，以十年爲限。

五 中日通商行船條約第二十六款，稱日後如有一國再欲重修，由換約之日起，以十年爲限。

通商條約的期限太短，則國民經濟因時間的迫促，易受影響而動搖。因稅率與國內企業者有密接的關係，通商條約變更，則稅率從而變更，社會經濟必然動搖。若條約期限太長，則於國家政策及國民經濟政策上，不能應世界的潮流，在於保護貿易主義的國家，此種情形尤為顯著。例如中國紡織業的幼稚，今欲保護紡織業，對於輸入品的紗布，當加征關稅，使其輸入的價格高於本國。則我國的紡織業纔有發展的希望。設為條約期限所限制，欲求發展則必經條約期滿之後。

返觀我國與外國所訂不平等的通商行船條約，其有效時期多至十年，在這十年中欲我國向外貿易的進步，航業的發達，簡直是沒有希望！

第四節 航業在經濟上之地位

在經濟原理上，交通發達的國家，其經濟來源較易，故實用經濟學以交通為國家的命脈。交通在經濟上，既這樣的重要，而航業在交通上又占首要的地位，在今日我國的情勢，航業與國民經濟上實有莫大的關係。如長江流域，絲茶米棉菸竹水產，製造品鑛物油類紙張及他種物品皆以航運為適宜。因大部分皆屬於農產品原料品製造品，凡大量貨物非由航運不可。

更就地理上說，橫貫七省的長江，滇之瀾滄江，金沙江，元江，粵桂的松吉江，高平河，西江，東江，北江，東三省的

遼河，松花江，黑龍江，鴨綠江，烏蘇里江，額爾古納河，並與此類的湖泊河川，可通航的，約計三萬里以上，而沿海尚不計在內，以此偉大的交通，我們於經濟上，依之而生存，譬如大動脈之佈於全身，以這樣重要的航業交通，竟為不平等條約所束縛，其遠因實由於前清的昏庸無用，次由於帝國主義者的狡詐威脅，致今日我國民經濟日益窮困而航業只得苟延殘喘了。

第五節 國際法上河流之關係

國際法上，國內的河流屬於本國的主權，此河流即為本國國民的利益。帝國主義者之以武力迫我承認不平等條約，由沿海五口，而進入長江各埠，猶有可諉。乃於無強力追求之下，忽以「華洋一體」四字，開門而延客，又以「內港」二字，附以「內地」二字的解釋，以危害自己的社會經濟。如內河行輪章程，其損失國家的主權，實無可諉。

按內港行輪章程，係總稅務司赫德所主。當時原摺稱：「各省內河，向不准行駛輪船，慮妨華船生計。近年蘇杭開埠，民船多用輪船拖帶，搭客運貨，悉皆便捷，與民船並無窒礙。華洋商民，屢請製船駛行各口，自應變通，將所有通商省分內河，無論華洋商船均准駛行。」其用意注視於華洋並提，稍有眼光的當能知道，赫德雖為客卿，彼以狡詐的陰謀危害我國社會經濟，較以武力脅迫我國家的主權有什麼分別呢？

今將內港行輪章程與不平等條約有關係的條文互爲較論，中英續議通商行船條約第八條：『……或由通商此口，至通商彼口，或由口岸至內地，並由該內地處駛回口岸，不得由此不通商口岸之內地，至彼不通商口岸之內地，專行往來。』此等最有利益的條文，因無限制的最惠條款，而利益均沾，遂普及於各國。中日大連設關徵稅辦法，副件第三項，即其一例。由此類條文的解釋，有礙通行的與不得專行的分別，因不得專行之故，似有二一的阻礙，無完全的自由。

更看內港行輪章程，內港二字，以內地二字爲解釋，則不問其是否通商口岸，均可暢行。既不分華洋商人，即不能更拘通商口岸，在文義上當然爲這樣的解釋。如是，雖有不得專行的限制，亦不外一紙虛文作爲粉飾。

國際法上所謂完全主權的河流，已如上所述，斷送無餘，至於國際河流如東三省之松花江，鴨綠江，黑龍江，烏蘇里江，圖們江，如桂省之松吉江，高平河等，與我國航權皆有絕大的關係。關於國際河流航行的原則，以一八一五年之維也納會議爲標準，即國際河流之航行，須經有利害關係之國家的同意。雖然有區別注意之點，如鴨綠江松花江圖們江烏蘇里江等爲分界河流；但有國際同意外，均可自由航行。若黑龍江則不同，在維也納原則既定以後，萊因河畔諸國，皆主張直至於海，自由航行。而荷蘭則謂萊因河並非直注於海，該河終於可航行之河口瓦爾，完全爲荷蘭的領地，即應服從荷蘭的徵稅，列強理屈終服從其說。今黑龍江綏東以下，達於海口，皆俄國的領地，正與萊因河相同。我國條約中，除中法續議商務專條第六條，關於桂省松吉江高平河已有規定外，其中

俄環和約第一條已久成虛文。近年戊通公司有兩次航行黑龍江至廟街海口（民國八年秋，俄商託戊通公司船運小麥至廟街時，因俄黨爭，俄船不敢往，乃託中國船，此為第一次通航海口。又九年日俄在廟街戰爭，外交部令戊通船往救華僑，經俄官認為慈善乃許行，是為第二次航行海口。）然究非普通的航行。若以條約有明文如瓊瑋的尚不能得其實益，而況不成文的，則不平等的名詞更降為不對等了。

第六節 條約之影響於國內航業

帝國主義者依不平等條約，昔日窺伺我國沿海，今日侵入我國內河，而我國航業所受的影響，當揭舉之如左：

在廣東一省的航業，因為商業進化地，資本易集，粵人慣於遠地經商，利於自然交通，外人在我國經營航業者多有依賴於粵人，如買辦水手之類，故在粵省區的航業，猶能與帝國主義者對抗。

在長江流域，各航商有自置輪船的，或有合置數隻輪船的公司，航行近線商埠的。至於資本集中，有大規模的組織，兼有江海線的航業，除招商局外，再無其他的公司。帝國主義者以先進國資本集中的力量，乘條約的威勢而來，我以幼稚的產力，弱小的資本，又缺乏保護的能力，當然不能與帝國主義者的航業競爭。

其次，我國海關的組織，全權在帝國主義者的手中，外人於海關行政，對外商的船舶出入，明幫暗助，黑幕重

重。對我國的船舶，則或故為挑剔，令其困難。如招商局及其他的輪船公司，必僱外人為其船主，有無上的尊嚴，受最優的待遇，雖謂技術的所在，然而用以對付海關，亦是一個原因。

尤可歎的！世界各國對於航業，莫不有航海獎勵，造船獎勵，以圖航業的發達。而我國所謂航業獎勵法規，概屬虛文，未見實行。此雖政治當局漠視航業，然亦不平等條約，與外交失敗，遂致本國航業陷入困難的地位。

第七節 條約絕我直接貿易之機會

直接的貿易，謂以本國的船舶，為直接的輸出或輸入。我國的所謂貿易，由於外國以供給於我的，輸入而來；又由外國有需要於我的，輸出而去；這種的貿易，在外國方面自稱為直接貿易，在我國方面則為間接貿易。

我國今欲轉換貿易的地位，變間接而為直接的貿易，則不平等條約各種問題，必然發生，如左列所舉的：

(一) 不能受外國的優待，反受其限制。查前清總理衙門，曾照會日本謂：『馬關條約有此次商約，以歐洲各國條約為本，美國本有一律優待之約，貴大臣按照馬關條約辦理，惟中國商民商船往來於貴國者，貴國究何以處之？』日本政府答稱：『貴國與別國訂立通商條約，雖有華民應得按照相待最優之國，一律相待之條。後因該國（指美國）內之利益有所妨礙，或與該國內一處地方之平安，有所妨礙，該國終立限制之條。貴國商民商船應如何辦理之處，苟非於國內之利，或其平安有所妨礙，我政府務期公允，而昭睦誼。』這就是一個很明白的例。

(二)以中國的船舶運送貨物至保護貿易主義的國家，在其國的國定稅則中，必受最高稅率的限制，因通商條約上，若其船舶物品屬於片面的條約國，如我們中國，因無條約上協定的稅率，則適用其國的國定稅則。而其國定稅則中，對於無協定國，定為最高的稅率，於我國極為不利。

以上所述，僅就對方國的情形；今更就國內的情形來研究如次：

(一)企業者的心理，在國民經濟上，要直接貿易。若經濟為整個的，則企業者易於發展，利權不至落於外人之手。若彼有最高稅率以剝削我，又有不平等條約以壓迫我，則我只有損失自己的利益，若此則於直接貿易的機會，完全被不平等條約所斷絕了。

(二)同種企業的障害：譬如托辣斯，對於同業的用種種競爭的手段，使其同業的至於失敗。故或用運費折返制，以一部分水脚退還於雇主，或用最低的運費，或延期而收運費的種種方法，最後同業歸於消滅，而歸於一人之壟斷。此則於直接貿易的機會，絕其進行的途徑。

今因我國門戶開放，帝國主義者的船舶，遍佈航線於我國內，於是直接貿易的機會，有如上述的絕望。而此門戶的開放，皆由於條約而來，故不平等條約絕我直接貿易的機會，絲毫不是假話。

第八節 條約之影響於社會經濟

我國航業受不平等條約的束縛，其影響於我國社會經濟特甚，今但就其直接的利害，略述如左：

(一)就航業所得上為國民經濟的統觀：以經濟原理而言，生產與消費是立於兩端，而以交通介於其間，故航業所得的利益，在經濟所得上占重要的地位，是無可疑的。今我國航業既為帝國者所剝奪，則經濟所得不過滄海的一粟。現時航業為經濟的命脈，舉其最有關係的分述如左：

一 棧費 因不平等條約的關係，帝國主義者得於我國各口岸自設貨棧關棧，是因航業而兼及倉庫業。由此關係，遂有棧費包裝拆改費保險費起卸照料費種種。此等所得費雖非全部為其所得，然必有一部為其所得，以助展帝國主義者的航業是無可疑的。

二 水脚 出入口軍費既如上述，無直接貿易的機會，任外人的所為，此無可說。至於轉口，或甲地至乙地，國內的移轉交通費，竟亦為外人所取得，減少我國國民的收入，即危害我國國民競存之力，不能與外人對抗，這實堪痛恨的。

(二)就航業關係上為社會經濟的分觀：社會經濟問題，不外所得與分配。在不平等條約下的航業與我國社會的關係，我們不可不注意的。今社會困難的呼聲皆是受經濟的壓迫，僅就航業方面述之如次：

一 碼頭工人 碼頭起卸貨物，或由貨主，或由航業者，雖不一律；然觀今日的碼頭罷工，皆對於公司而發，因而引起社會經濟問題。

二 駁運船 條約中，雖有上下客商貨物，皆用民船起卸，仍照內地定章辦理等文。（煙台條約第三端之

一）而事實上航運業者，多有自置小輪拖運；但駁運船類，尙屬於企業者，故少發生問題。

三 水才及船員 在外輪上，水手者浙粵兩省人爲最多，而又有工會。船員中如大班買辦賬房管艙之類，他們多有保證金，所得亦厚，故沒有問題。惟茶房一類，多有不與工資，僅恃搭客的賞資，或夾帶私貨，以維持其生活；然此等多係買辦賬房的私人，故亦少發生問題。

上述社會問題，沒有不由經濟而起。被帝國主義者挾不平等的條約，用經濟集中的力量，以吸收我國民的脂膏，在經濟上其來已不正當。被等養尊而處優（如船主及外國船員）而虐待我國的民衆，是分配尤不公平。以此等不正當的所得，不公平的分配，若使其屬於本國的航業，猶可說其味於社會政策。今帝國主義者既挾不平等的條約，爲我社會政策之所不及，所以我國的航業，只有受帝國主義者無窮的剝削。

我們於此可得一個結論，帝國主義者以政治性條約爲經濟的基礎，使我國民在經濟上無對抗的餘地。又以範圍廣大時期長久的條約，集中其經濟力，再施其狡詐的手段，舉石以擊卵，使我國航業的抵抗力再衰而三竭，而至於失敗。更利用不平等條約的力量，使我無保護貿易的機會。今後我國不求航業發展則已，若欲發展航業，必當取消不平等條約以收回航權爲入手，望我政府國民及航業界，對於此點當加以特別的注意。

附不平等條約與航權關係表

國別
約別

關係於航權之條約

英國

南京條約第二條：一因英國商船遠路涉洋，往往有損壞須修補者，自應給予沿海一處，以便修船及存守所用物料。今大皇帝准將香港一島給予英國君主暨嗣後世襲主位者，常遠主掌任便立法治理。

五口通商章程第十四款：英國官船，口內停泊，凡所有通商五口，每口內准英國官船停泊一隻，俾管事官及屬員嚴行約束水手人等，免致滋事。惟官船非貨船可比，即不載貨，又非為貿易而來，其鈔稅等費均應豁免。至官船進出口，英國管事官應先期通報海關，以憑查照。（五口通商善後事宜第十款，大致同此。）

天津條約第十款：長江一帶各口，英商船隻俱可通商，自漢口溯流至海各地，選擇不逾三口。第十一款：牛莊（即營口）、登州、台灣、潮州、瓊州等口，准英商船貨隨時往來。

附

記

清道光二十二年，即一八四二年。

道光二十三年，即根據南京條約五口通商續訂者。

咸豐八年，即一八五八年。

煙台條約第三端云：(一)准宜昌、蕪湖、溫州、廣東、北海等處添開通商口岸，又重慶俟輪船能駛後議辦；又大通、安慶、湖口、武穴、陸溪口、沙市通融辦法，輪船准暫停泊。

重慶通商條約第五條：如中國輪船運載貨物能駛至重慶，英國輪船亦准照行。

租威海衛專條稱：將威海衛及附近之海面租與英國，俾在華北得有水師合宜之處，租期按照俄國駐守旅順之期相同。

續通商行船條約第六款：中國允准在通商口岸，多設關棧，以便屯積洋貨及拆包改裝等事，俟出棧時始完稅課。凡英國官員請將某英商之棧改爲關棧，應由該口海關查明，實係謹慎堅固，保無偷漏稅項之虞，始准所請，該棧須遵海關訂定關棧專章，輸納規費。

同上條約附件，續議內港行輪修改章程第一條：英國輪船東可向中國人民，在河道兩岸租棧房及碼頭，倘英商不能向華民妥

光緒二年，即一八七六年。

光緒十六年。

光緒二十四年。

光緒二十八年，即一九〇二年，此條約尙有開放長沙、萬縣及惠州江門等十七商埠。

租棧房及碼頭，須由地方官與商務大臣商妥後，照公道時值預備棧房碼頭。第八條：此項輪船准在口岸內行駛，或由通商此口至通商彼口，或由口岸至內地，並由該內地處駛回口岸，不得由此不通商口岸之內地至彼不通商口內之內地，專行往來。

日本

馬關條約第六款第二項：日本輪船得駛入下開各口搭客裝貨：(一)從宜昌至重慶；(二)從上海至吳淞江及運河以至蘇州府杭州府，依外國船隻入中國內地現行章程。

通商行船條約第五款：中國准作停泊之港，如安慶，大通，湖口，武穴，陸溪口，吳淞江等處，及將來所准停泊之港，日本船舶悉照現行各國通商章程辦理。

續議通商行船條約第二款：中國允日本輪船，自行出資，在長江，宜昌至重慶一帶水道，施設扯上湍瀨之件，因關係四川兩湖地方百姓應聽候海關核准後，始行安設。

光緒二十一年

光緒二十六年

光緒二十九年

同上條約附件，續議內港行輪修補章程第一條及第八條，均與上欄（英國）表文同。

大連設關徵稅辦法副件第一項：茲因日本允中國在旅大租界內之大連地方，設關徵稅，是以現定本關應有發給內河行輪專照之權。凡有輪船准其駛赴內港，一切行輪規條，總應按光緒二十四年前後所定之內港行輪章程，並光緒二十九年補續駛行。

同上第三項：准由大連赴內地各處，並由各處回大連，或由大連赴內地轉通商他口，至內地駛回大連，非奉中國允准不得由此不通商口岸之內地至彼不通商口岸之內地，專行往來。

法國

法約三十五條第二欸之一項，所有法船在五口停泊，貿易往來，均聽其便，惟明禁不得進中國別口貿易。

天津和約第六欸：瓊州，潮州，台灣，淡水，登州，江寧六口，照五口例通商。

光緒三十三年

道光二十四年。

咸豐八年。

續增條約第七款：天津府尅日通商與別口無異。

續議商務專條第六條：除兵船及運載兵丁軍械之船外，所有

法國及北圻船隻，從諒山至高平，後由高平至諒山，經過龍州至高

平，並高平至龍州之河，（此二河，一名松吉江，一名高平河，）此項

船隻每次路過，每噸納鈔銀五分，運入中國貨物，可用此二河，

續議商務專條附章第三條：其運往中國各貨，准由水道，如羅

梭河、湄江等河運入。

同上

咸豐十年。
光緒十三年。

俄國

（今

蘇維

埃聯

邦）

愛璉和約第一條：由黑龍江、松花江、烏蘇里河，此後只准中國
俄國行船，各別外國船隻不准由此江河行走。

天津和約第三條：除兩國旱路於從前所定邊疆通商外，今議

准由海路之上海、寧波、福州、廈門、廣州、台灣、瓊州等處七口通商，若

別國再有在沿海增添口岸，准俄國一律照辦。

改訂條約第十八條：按照千八百五十八年，即咸豐八年，在愛

咸豐八年。

按此係曾紀澤使俄時

璋所定修約，應准兩國人民在黑龍江，松花江，烏蘇里河行船，如何照辦之處，應由兩國再行商定。

中俄解決懸案大綱協定第三條：兩締約國政府，同意在前條所定會議中，將中國政府與前俄國政府所訂立之一切，公約條約協定議定書及合同等項，概行廢止，另本平等相互公平之原則重訂條約協定等項。

第八條：兩締約國政府允將兩國邊界江湖及他種流域上之航行問題，按照平等相互之原則，在前條所定之會議中，規定之。

美國

廈門通商條約第三款一項：其五口之船隻裝載貨物式互相往來，或往返外洋各口，均聽其便。但五口外不得有一船駛入別港，擅自遊弋，又不能在沿海私相貿易。

天津條約第十四款：（大致同上第三款。）

北京續修條約第三款：美國允中國船隻，或由中國通商口及

明定。

民國十三年，顧維鈞與加拉罕訂於北京。

道光二十四年。

咸豐八年。

光緒六年（按此條文

他國各口進美國各海口，或出美國各海口前往他國各口及回中國通商各口，無論載中國貨物及別國貨物，均照美國船隻及各別國於美國船隻不額外加稅鈔之國，一律徵納進口之稅，與其應納之鈔，並不額外加徵亦不另徵他項稅鈔。

續議通商行船條約第十二款：中國政府既於一八九八年，將船艘可以行駛之內港，開為一切華洋輪船貿易，美國人民行舖均可經營此項貿易。

德奧比
西美法
英意日
荷俄

辛丑和約第十一款：大清國允定將通商行船各條約內諸國，視為應行商改之處，及有關通商各他事宜均行議商，中國應允襄辦改善白河，黃浦兩水路。

華洋輪船駛赴中國內港章程（即內港行輪章程）內載：中國內港嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列

雖繁，而於航約中特為平等，故錄出之。

光緒二十九年。

光緒二十七年。

光緒二十四年。

之章程往來，專作內港貿易，不得出中國之界，前往他處。內港二字，即與煙台條約第四端所論內地二字相同。

本表意思的說明：

- (一)表中如德奧二國，已失舊來條約的效力，故不涉入。
- (二)蘇俄因有民國十三年協定，故於舊約上亦只撮錄其最要的。
- (三)條約中關於通商行船，各國雖各別訂，而大旨相同，故有刪略之處。
- (四)光緒二十四年尚有修改長江通商章程，然以有內港行輪章程已包括一切，故亦省去。
- (五)條文中其無關緊要的文字亦刪去。

第十章 收回航權問題

第一節 我國航業失敗之原因及航權之喪失

我國航業的狀況，帝國主義者侵略我國航權的歷史，及不平等條約與我國航權的關係，已如上所述，我國航業在國際上所處的地位，大概是已經明白了。現在要知道的爲我國航業失敗的原因，如我們不把失敗的原因，精細分析出來，那收回航權與補救航業的方法是無從籌起。原來我國航業失敗的原因有二：一爲條約明許的，一爲默認的。因爲前清政府，對於國民經濟及航業實不知爲何物，又對於外輪之駛入我領海內河，亦視若毫無關係。實不知無形中已受極大的損失，此卽爲默認的起因。雖非由故意承認其行駛，實不知其利害而放任，積久成爲慣例，爲帝國主義者遂進而迫我以明文的承認。查各國航業政策，沿岸內河航行權，除在沿海以互惠而開放的少數商埠外，皆基於領土的主權，始終保持其獨占不許外人侵入。故獨立國家有兩種共通的政策，以維持其航業：一爲沿海內河航行專有權，次爲航業保護權。前者屬於禁止主義，卽不許外國船舶，在本國沿岸航行的一種政策；後者屬於限制主義，卽依國家財務行政權，加以課稅，使外國船舶不能和本國航業競爭的政策。而

我國自從鴉片戰爭締結南京條約後，非只航業專有權從喪此失，即航業保護權也從此旁落了！

本來沿岸內河航行權，世界各國都是絕對不許外人侵入的，獨我國因受不平等條約的束縛，喪失了國內航行專有權及航業保護權，以致航業有今日的怪現象。然我國所受的損失是如何呢？據前幾年的調查，出入口岸的船隻，中國自己不過五萬多隻，而英國則有三萬九千多隻，日本有二萬五千多隻，俄國有二萬四千多隻，法國有六千多隻。全年運費總共有二十九兆兩，而被外輪賺去的倒有二十一兆兩，列表如次：

英國	.....	\$1,162,926,181
美國	.....	145,704,129
丹麥	.....	9,455,328
荷蘭	.....	16,997,362
法國	.....	45,620,894
意國	.....	3,497,459
日本	.....	707,210,534
挪威	.....	10,836,492
葡萄牙	.....	1,588,971
俄國	.....	41,905,945
瑞典	.....	3,830,724
其他	.....	316,954
<hr/>		
共計	.....	\$2,149,900,983
中國	.....	776,259,944
<hr/>		
		\$2,926,160,927

第二節 收回航權應有之認識

我們已知過去我國航業失敗的原因，今後當然要注意收回航權問題。因為這個問題與我國民有利害切膚的關係，現當修改不平等條約之時，更爲重要；但因一般人對於這個問題，很少研究，所以對於航權的內容，猶未能認識。現在若不爲之解釋明白，恐怕收回航權，修改條約，就要上了帝國主義者的當。

航權的內容，可分爲航政權與航行權。航政權，就是管理航路船舶港灣碼頭倉庫一切水上交通行政之權，當然屬於國家。但因歷來政府放棄不管，又乏管理航政的知識，故委諸海關洋員兼管，事實上外國船舶得種種的優待，而中國船舶則受種種的壓迫，形成今日不平等的現象。惟在條約上看來，如一八五八年（咸豐八年）

中英續約第三十二款：『通商口岸分設浮樁號船塔表望樓，由領事官與地方官會同酌視建造。』同年中英通商章程第十款：『通商各口……任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務，並嚴查漏稅。判定口岸，派人指泊船隻，及分設浮樁號船塔表望樓等事，毋庸英官指薦干預。其浮樁號船塔表望樓等經費，並於船鈔項下撥用。……』所謂：『會同酌視建造』，可見建造成功以後不能過問。又『邀請幫辦毋庸指薦干預。』可見並非絕對的規定，所以航政權雖在洋員掌握，而因條約上的根據薄弱，收回當不很難。今日最應注意的是航行權，航行權又有分爲國際航行權與國內航行權。

今日無論那一國，不能閉關自守，這一國與那一國的商港間，公開航行，除絕交外，不能拒絕外船入境，完全是一個自由競爭的局勢。是以爲求本國航業勝利計，對於本國的船舶，當用保護的政策，如本國船舶特別免稅，

遠洋航運給補助金。我國國際航行落伍已久，實應急起直追，或且我國對外航業不為帝國主義者所操縱，而對外貿易始有發展的希望。至於國內航行權則為帝國主義者所侵佔，所受損失極大，非從事收回，則中國航業永陷於萬劫不復之境；而帝國主義者的桎梏，即無解除之日。所以我們先要收回國內航行權，次及航政權，再次為國際航行權。

所謂國內航行權，即本國沿岸及國境內，一切水上運輸的營業權。一般人有稱『內河航行權』的，此實大誤；因普通所謂內河，大抵指內地的河流，如運河、襄河、永定河等而言。如祇謂『收回內河航行權』，則不特沿海航線不能包括，即長江亦在除外，語病甚大，故應改為『國內航行權』，涵義較廣。此種國內航行權，無論那一國，均係本國獨占，不許外人外船經營，其理由如次：

一 國防上的關係 沿海及國內河流，若容許外船來往，難免有窺探虛實，洩漏祕密的弊害。

二 貿易上的關係 甲地貨物運至乙地，或由甲口岸轉至乙口岸，其運費的高下，運送的遲速，皆須受制於人，這種的弊害在國際貿易最為顯著。流弊所及，外商可操縱國內的貿易，影響於國家的財政，國民的生計極大。

三 政策上的關係 航路國有，各國已成一致的政策，國民黨對內政策第十五條，亦已明文規定。既定為國有，則雖本國人民，尚須在相當條件之下，方能經營，豈容更讓外船往來的道理。

有以上的理由，可知國內航行權，不可一日放棄，所以我們要收回航權是不可再緩的。

第三節 條約問題及應注意之點

考我國與帝國主義者所訂的不平等條約的種類很多，內容亦極複雜，其中關係最重大的，為領事裁判權、租界租借地、關稅權、駐艦駐兵權、國內航行權。在此五項中，其足制我經濟死命的，為關稅權與國內航行權。關稅權於去年以來，雖已增加稅率，但尚未達到完全自主的地位。至國內航行權，在今日狀況，比之初訂不平等條約時，變本加厲。外人所得的利益，更為優越。逆料帝國主義者對於航行權，最不易放棄。因航行權為操縱貿易的實際工具，又為優厚利益的營業，且尚有其他無限的便利。惟是取消不平等條約收回國內航行權，為我國既定的政策，彼帝國主義者亦知高潮難壓，勢不可侮，不得不亦主張修改，以事敷衍；一方又倡種種的謬說，以誘惑我國人，其最有力的有三說：

(一) 內河說 大意謂中國所主收回的，為內河航行權，長江既有通商口岸，即不能作內河論，沿海更不應在其範圍。故所應放棄的，祇有光緒二十四年內港行輪章程所言的內港而已，其他仍應維持原狀，以圖仍佔有長江及沿海的航權，此說可謂荒謬已極。所以我們對於國內航行權應有明白的認識，因航權係整個的，凡在我國領土領海以內，外船絕對不能營業。

(二)互惠說 大意謂中國所求的不外平等，今如雙方互惠，一方仍保存外船在我國內的航行權，同時允許我國船舶可以到締約國內航行。此說在理論上似極平等，而不知我國航業尚極幼稚，且造船事業，航海人才均感缺乏，航行自己國內尚慮供不應求，那有餘力在他人境上角逐。其結果互惠二字，徒成虛文，祇有外船來華，而無華船出外，事實上並沒有收回航權，但有虛名而無實惠，我國民萬不可為帝國主義者所欺騙。

(三)特許說 卽在一定年限內，仍准外船繼續航業，惟由政府向其征收稅款若干，以為特許的報酬，此說與我國航路國有政策根本抵觸，且一經特許之後，是對不平等條約所喪失的權利，再加上一重正式的保障，我國切不可出此下策，上了帝國主義者的當。

帝國主義者對我收回航權的種種謬說，我們不可為其所欺騙，且須力闢其說。無論對方是如何主張，我們惟有根據：

一 領土主權的完整；

二 航運係獨占的事業；

三 國內航行權不許外商外船享受，為各國常例，我國並無奢求，只求與各國一例。以此與帝國主義者力爭，非達到目的不可。又關於實行修約中收回航權一項，尚有不可不特加注意的：

(一)先後問題 英日兩國在華航業的勢力最大，且有長久的歷史，我們對於收回航權誰先誰後，抑係同

時收回，實係一個大問題。故修約時，不僅對於一國而已，必須通盤籌劃，按排適宜。

(二) 過渡辦法問題。華船華員均感缺乏，非於最短期間所能補充。收回航權以後如何過渡？是否能照前對外收回權利的成案辦理？抑尙有新轍可循？我們於此種種不可不注意。

(三) 根本準備問題。如調查國內外航業詳實狀況，募集資本，積極造船，培育人才。編訂海規海商法，實行航商保險，設立船舶金融機關，普及航業思想，獎勵遠洋航行等。

以上各項，皆須有事前的規劃，以備臨時的應付，勿任帝國主義者自行分割，喪失了利權。

第四節 規定船舶國籍法

考各國之保護其本國的航業，無微不至；不特於內河領海內，不許外船航行，且規定船舶國籍法，將本國船與外國船界限劃清，惟有本國船可以享受國家所賦與之特種權利，而外國船不得享受此權利。

船舶在實際上雖爲一種動產，而在法律上視之如有人格，故各國皆有船舶國籍法的規定。因本國人與外國人所享受的權利有不同，故將本國人與外國人的界限劃清，而定有國籍法。我國因受不平等條約的束縛，外國船與本國船俱能航行於領海內河，權利上幾無區別，故船舶國籍法的規定尙未見其重要。且當軍閥時代，中國船舶因爲避免勒索斂起見，往往在外國領事館註冊，掛外國旗以託其保護，此不獨爲我國最可羞恥的事，

而亦爲我國航業上一段的傷心史。

現在我國對於一切不平等條約，或在修改，或在陸續撤廢之中，而對於收回航權，更當使其實現。考德國在我國內航行權，已由一九二一年中德協約撤廢，奧國在我國內航行權，已由一九二五年中奧商約撤廢，與比利時，意大利，丹麥，西班牙，葡萄牙新訂的商約，規定於最短期內，根據完全平等互尊主權的原則，議訂迪商航海條約，是此五國內河航行權的撤廢，亦必於最短期內實現。其他各國之此項特權，亦當使其廢除。如此則我國船與外國船不能沒有區別，故我國船與外國船的界限，不可沒有一定的標準，俾無模稜兩可的狀態。船舶的所有權，是否須全部屬於本國人？船長及船員是否須爲本國人？船舶的製造地是否須在本國？而後可謂之本國船舶。此項問題，皆不可不有確切的規定，以免於日後的紛爭。

各國因政治經濟情形的不同，故規定船舶的國籍亦不能一致。但其所採取的標準，不外如左列三種：

(一) 所有權是否屬於本國人？有採專屬主義的，即所有人須全爲本國人，其船舶始得爲本國船，如英美、德、日等國；有採分屬主義的，僅半數以上屬於本國人而已，如法國。

(二) 船員是否爲本國人？考各國立法例，有僅船長須爲本國人的，又有船長以下之航海大副、航手亦須爲本國人的，又有普通船員須爲本國人的。例如法國船長上級船員的全部，及普通船員四分之三，須爲本國人。

(三) 船舶製造地是否在本國？船舶製造地之限於本國的，即以保護本國造船業，使其發達。故非在本國

製造的船舶，原則上否認爲本國船。以前法國曾採此製，造船業因而發達。

上列三種的標準，有全採用的，又有採其二的，又有採其一的；因國情的不同，故所採的主義亦各不相同的。試就法國的法律言之，如船舶欲得法國籍，須具備二種的條件：一爲船舶的一半須屬於法人；二爲船長及高級船員及普通船員四分之一，須爲法人。又以日本的法律言之，凡爲日本的船舶，須合於下列的情形：第一屬於日本官廳，或公署所有的船舶；第二屬於日本臣民所有的船舶；第三具有以下所記載之一條件的，又爲商事公司有本店在日本，屬於其所有之船舶：

- 一 在無限公司，則股東的全體爲日本臣民的；
- 二 在兩公司及股份兩合公司，則無限責任股東之全體，爲日本臣民的；
- 三 在股份有限公司，則董事的全體，爲日本臣民的；
- 四 有主事務所在日本的法人，其代表者的全體爲日本臣民的。

以上僅說法日兩國定船舶國籍法的情形，我國要定船舶的國籍，須以我國的政治經濟及其他各種的情形以爲斷，應當從長討論。惟當此取消不平等條約收回航權聲中，這種規定實爲應時勢的要求。船舶國籍法如已成立之後，則對於領海內河航行權之業已撤廢的，固有適用的機會；而對於將撤消而未撤消的國家，不久亦有應用的必要。內外界限分明，而後對於我國的船舶可以充分盡保護的責任。

第五節 收回引水權

我國沿海七省，良港很多，海岸線之長在萬里以上，則我國航業的發達當爲意中的事；但事實上竟有大謬不然的，不僅航業日漸衰落，且幾至於破產。其所以致敗的原因，當然由於航權被帝國主義者所侵占，而握航權重要的機關，又皆握於帝國主義者的手中。試觀我國引水總章實行後，其於航業所生的影響，就可以知道了。

咸豐八年，中英續約第三十五款，同年中法條約第十五款，均規定外國船隻欲進各口，聽其僱覓引水之人，完清稅務之後，亦可僱覓引水之人，帶其出口，於是我國沿岸各地的港灣形勢，外人遂洞悉無遺了。至於引水總章，爲前清同治六年總稅務司赫德所擬，經總理衙門批准。其第二款：『凡華民有及條約各國之民，有欲充引水者，均准其一體充當之。』是即將我國的引水權，瓜分與外國人。同治七年九月十日，赫德呈文內稱：『同治六年五月三十日起，七年五月十一日止，各口充引港者，計二百零三名，內有華人一百零三名，英人四十名，美人三十五名，葡人十名，丹人六名，瑞人六名，荷蘭人二名，奧人一名。』就此看來，引水總章實行後，爲期不過一年，外人便奪我引水權。

查光緒十一年，中法之戰，法艦砲擊我國口岸，閩港損失最大。是年六月下旬，由我海關註冊的英人引水，引領法艦至閩江，向我砲擊，所有優勝的錨位，都被法艦佔泊，當時我國軍艦沈沒將士死亡之多，實引水章程爲之

厲階。

民國十五年夏，英艦砲擊四川萬縣，我國引水不與領船，英艦停泊江中，寸步難行。廣州於五卅慘案發生，粵人不與英人引水，英艦不得涉西江一步，內河引水的重要於此可見了。

民國十年七月江海關上總稅務處的呈文內稱：『上海吳淞二處，與東沙燈船及大戕山二處，往返航線中，無一華人充當引水。』外人引水人數增加如此之速，有兩種的原因：

(一)據引水總章第二款所載：『考選局，乃由於理船廳約同各領事，並通商局所組織。』則考選權全握於外人之手，外人投考的，可以通融辦理，而我國人無人援助，當然歸於失敗。

(二)外人的保險公司，商船用外人為引水者，其保險費低廉；而用中國人為引水者，其保險費特貴。故各通商口岸的引水，外人日益加多，而我國人日見減少。

最近調查我國沿海領港人數如左表：

天	營	安	港
津	口	東	口
○	○	三	華
五	二	○	英
一	○	○	美
○	○	○	法
二	一	四	日
一	○	○	德
○	○	○	其他

青島	上海	寧波	溫州	福州	廈門	汕頭	廣州	總計
二	一	二	三	六	〇	〇	二	四〇
一	二	〇	〇	〇	一	〇	〇	三〇
〇	五	〇	〇	〇	〇	一	〇	七
〇	五	〇	〇	〇	〇	〇	〇	五
一	四	〇	〇	〇	〇	〇	〇	一二
〇	一	〇	〇	〇	〇	〇	〇	二
〇	四	〇	〇	〇	一	〇	〇	五

今上海天津二處，引水盡屬外人，若論上海天津不獨為中國南北二大商埠，上海且有成為世界第二大商埠的趨勢，船舶進出最多，引水權均操外人之手，其他通商口岸，外人亦佔多數。至於長江引水，由外人充任的，亦有四十餘人之多。回顧引水章程施行到了現在，已達六十餘年，當時主辦者的昏庸無知，昧於事理，致此萬國絕無僅有之事，貿然承認，致留今日無限的創痛！

考歐美各國，對於其本國領海範圍內的非本國船航行，已有種種的限制。若於海口出入，更訂嚴密禁例，而以引水權最為重要。因引水權為國家門戶的嚮導，海防固否的樞紐，各國對於此種主權，維護惟恐不週，防禦惟

恐不嚴。故其法律的規定，非屬本國人民，不准充當此項職務，用以防患於先而慮國內形勢祕密的外洩，其重要的理由有三：

一 領海關係較領土尤重，況於門戶出入，為明地方主權計，外船入境，更不得自由航行，須由本國人為之帶領。

二 外船在領水內，當然服從當地地方管轄權。是以出入港口，應得地方官的許可。查各國引港業務權，即直接監督於地方官之下，故此項職責專屬於本國人之手。

三 若任外船自由出入，或非本國人民充當領港，則港道形勢均被外人洞悉，咽喉上塞盡被外人窺竊，一遇戰爭，則敵國艦隊，即可毫無阻礙，長驅直入。

綜合以上數端，引水權之於國際間，關係極為重要，絕對不容外人涉足於其間極為明顯。查日本稱引水為水先人，在領事裁判權未收回以前，商口引港亦有歐美人充任。至明治三十三年，即公布水先法。其第二條第一項，即規定水先人為祇限日本帝國之臣民。第三十三條，裁明自水先法施行後，五年以內，須有第二條第一項之規定，主務大臣得授予水先免狀。以上條文，指明引港業務，專屬於日本國民。自法定公布日起，五年以內，雖准歐美人續充引水，但須主務大臣查明合格，給予免考證書，始得充任；但無形中已廢止外人引水權。日本當時航業尚未發達，其國人亦缺乏航海學識，故於維持主權之中，暫定五年展期辦法，今日本航業已堪與歐美競爭，向之

被人侵佔的引水權，今且轉而侵佔別人了。

據阿本型氏之公法中：「凡濱河海之國，在其領水以內，皆有完全主權，能拒絕外人引水，能設關稅衛生檢查諸法，以約束來往船隻。而且外來之商船入其海口者，一升錨，一落錨，皆得受此國之裁判。」我國爲獨立的國家，當然可以拒絕外人引水。國人既日以取消不平等條約相呼號，對於收回航政權，實爲中國統一水面政權最急切的要圖。這種權利，帝國主義者藉不平等條約的護符，爲操縱貿易的實際工具。至引水權，則更爲噸艦政策的引儀，帝國主義者對於已得優越地位最不易放棄，而失所憑藉，而尙有其他無限的便利之故，因爲我國收回航權的高潮難壓，不得不主張修改，以事敷衍。所謂修改的，由海關稅務司修改同治七年赫德所擬訂的各口水章程，而移其管轄權於海關總稅務司，得繼續延長其霸佔的策略。查赫德擬訂的章程，僅由當時總理衙門自由訂立，並非國際協定可比，儘可立時取消。且取消此項規章，當較取消他種條約爲易，因爲總稅務司是我國的官吏，官吏所訂的章程，政府儘可隨時修改或取消。況其第十款註明：「以上十款，仍係試辦之章，若猶有未妥之處，亦可隨時酌擬更訂。」今已行了六十餘年，有害無利，還不從速更訂，更待於何時呢？

第六節 收回日本在華航行權

按國際通例，皆將沿海貿易及國內航行權，專供本國人民享受。我國自五口通商以來，或於事實上默認，或

於條約上明認外國船舶在華沿海貿易及內河航行，一直到了現在。據一九二七年海關貿易統冊的報告，本年海關各口相互貿易之華洋船舶，分別國籍，其按照百分所佔成數，華船僅佔百分之三二・四四，其餘均爲有約國船舶。似此外國航業勢力，侵迫中國沿海內河，實使中國航業無法發展。其所加於我國國防政治經濟及航業本身的惡影響，照以上所述，當可知其梗概。而正續內港行輪章程，受條約的束縛，尤與國家秉有自主獨立法權的原則相抵觸。故凡無約國船舶在我國內航行的，固應即禁止；而對於有約國之在我國內航行權，尤應極圖收回。查有約國在我國航業界最佔勢力的爲日英美三國。今中英於一九三三年滿期，中美於一九三四年滿期，此兩約尙未到期，似應仿照收回關稅主權辦法，提前修約，是則有待於外交當局的協商。現值中日互換修約照會之時，尤爲解決本問題的絕好機會，不容錯過。如日苟就範，英美決不能獨特異議，其餘各國更不待論。惟苟解決不得其道，則他國援例要求，一着之失，牽動全局；故國內航行權問題，固應速求解決，但亦不能草率從事。依照日本與歐美各國所訂通商航海條約看來其例有三：

一 一八九五年，日本與巴西修好通商航海條約第八條：『兩締約國之沿海貿易，不在本條約規定範圍之內，應由本國及巴西各自之國法定之。』

二 一九一一年，日英通商航海條約第廿一條：『兩締約國沿海貿易，不在本條約規定範圍之內，一切應照日本及聯合王國各自國法定之。但關於本件，締約國一方臣民及船舶於對方版圖內，應享受最惠

國待遇。

日本國船舶及大英國船舶，爲外國載來旅客及貨物之全部，或一部起岸起見，或爲裝載旅客或貨物之全部或一部前赴外國起見，得自一港駛他港。

締約國一方之沿岸貿易，完全保留於本國船舶時，若對方之船舶於該保留區域以外處所，從事貿易，凡執有由該區域以外處所發行或到達之連運船票之船客，或有聯運貨票之貨物，得運送之於締約國一方之二港間。關於此項運送之船舶及貨物，並得享受本約規定之一切特權。」

三

一九一一年，日美通商航海條約第十三條：「兩締約國之沿岸貿易，不在本條約規定範圍之內，一切應照日本國及合衆國各自國法定之。但關於本件，締約國一方臣民及船舶於對方版圖內應享受最惠國待遇。」

兩締約國一方之船舶，向他一方版圖內二處以上輸入港運送在外國裝載之貨物時，得在前列各港之一處，卸去其貨物之一部，更向其他一港或數港續行或卸下貨物，但須遵守到着國之國法稅則及關稅規則。再依同樣方法及同一限制，締約國一方之船舶，由他一方之港向其外國發行之途次，得在該國之數港裝載貨物。」

以上三種先例，爲保護中國目前之航業起見，自以第一例爲最妥善。並應訂明各保留其本國內河航行權

於其本國人民，以絕今後解釋上的疑義。若欲貫徹這種主張，當應注意左列各點：

- (一) 應謂日本政府聲明放棄馬關條約第六款及辛丑和約第十一款所賦與的一切特權。
- (二) 因條約國在華享有沿海貿易權及內河航行權的尚不在少數。且中英中美各商約均未到期。故依大勢推測，日本在英美兩國未有條約明文放棄其在華沿海及內河航行權以前，大抵關於本問題必竭力主張享受最惠國待遇，我國萬不可照允。

(三) 就收回日本在華的航行權而論，則至少限度，對於日清輪船公司在華究有若干船舶，若干不動產，應預為概算。據一九二四年日清輪船公司財產目錄的報告，該公司的股份總額有六百零五萬七千元日金，其船舶及不動產的估價則如左：

種類	金額
船舶代價	五、〇六六、六〇九、三八
水上機代價	八七七、〇六八、二三
土地及建築物代價	四、七八三、一五四、四一
統計	一〇、七三六、八三二、二〇

專就上表而觀，中國欲收買日清輪船公司的船隻及其不動產，已須預籌一千萬元的鉅款，始可濟事。至於

前項估價金額，最近有無增損，以及其他日籍公司在華尚有船舶若干及不動產若干，尚須作詳實的統計。

(四)查一九二七年海關貿易冊，謂本年度日、英、美、丹、法等國，對華進出口船舶噸數，雖皆比較一九二六年減少，然華船並未坐享其利。此乃暗示各國歷年在華沿海及內河航行，並非有礙華船貿易之意。然中國政府及人民，萬不可受關冊此種記載的搖惑。中國航業所以不能迅速發展的主要原因，實由國際航業對華侵迫所致，是無可疑的。

(五)按歐戰以後，帝國主義者對於航業政策皆新開途徑。美國於一九二〇年頒布商船法，其二十一條規定美國沿岸貿易禁止法，應擴張適用於美國與菲律賓及其他屬地領地之間。即在此等區域內的貿易，自一九二二年二月一日以後，禁止一切外國船舶的航行。中國目前雖未能仿照美國辦理，然政府與人民，均無不可無此種希望與計劃。

以上是採取方文政先生的意見，做我們收回國內航行權的參考。此外我們更可以依據中波條約關於收回航權的規定：

『內河航權及沿岸貿易權，兩國互取消之。波蘭汽船，得由本國或第三國，直接向中國之開港地入港，而中國內河及沿岸相互間之航行，則禁止之。對於特殊性質之揚子江，僅限於本國或第三國直接發航之船舶，許航行至漢口為止。』

作爲對日修約的根據。但對於所謂特殊性質之揚子江……至漢口爲止，當刪去爲要。因揚子江即長江爲我國主要的內河，關係於航權極大，絕不可自認爲特殊而許外船航行，徒外使船得航行我國內河加上一重的保障。

最近日本鑒於中日交涉期近，曾開七省聯合協議會，其於我國收回航權問題，亦作成詳細的對案，爲對我交涉的根據。對於航權修約的改訂，竟多有以既得權利爲口實而主張仍保留若干條件者，如沿海貿易內河航行權的保持現狀。亦有主張相互開放主義，即謂中國的沿岸貿易及內河航行爲外船開放；同時他國的沿岸貿易及內河航行，亦爲中國相互開放，日本依此主義以與中國訂互惠條約。試以我國若就日方的意見，而結互惠條約，必生左列的大害：

一 中國開放沿海內河航路後，不特通商口岸，日船大增，將來非通商港埠以及各省的市鎮小河，亦必致全爲日船佔奪淨盡。

二 日人利用全中國可通行日船，到處可以測繪地圖，計劃軍事預備，中國國防從此失去。

三 日人的要求，是爲沿岸內地，凡日船到達處，日人亦隨之俱至。設有勾通奸商私購土地等事，不將成爲朝鮮第二。

四 日船可以通行全國各地後，將來窮鄉僻壤，必盡爲日貨推銷地。即欲抵制，亦無能爲力。因其自用日船

裝運，金錢流出，必致國貨消滅，非至經濟亡國不止。

五 日船通行全中國後，必施其狠毒的政策，將華船排擠殆盡。

六 全國航權全握於日人手中，即全國地方均爲日人的殖民地及貿易場。

我國若與日本訂立互惠條約既有如上所述的大害，這個辦法是萬萬不可行的。彼日本之主張訂互惠條約，是用香餌釣魚之法，明知中國航業不振，在本國各航路尚且無船可派，實無餘力向日本內地經營航業。假使中日新約中果有內河航行權相互的規定，其結果無非爲外船航行中國內河多一層保障，增一法律根據，而我國終無一船可行彼岸，徒爲外人造成機會，正如上海航業公會宣言：「嗚呼！我國航行權受不平等條約之束縛，而被侵佔也久矣。……所謂新約者，將就不平等點而改訂相互，復以事實上片面的相互以詭平等是面目雖改，而手足仍縛，藉此杜我鳴不平，祛片面之口實，請君入甕，若今與日本擬訂之新約，竟以相互之空惠，斷送我航權。……」我們讀此宣言的一段，即可以知道我國航業界力爭航權的注意點；據此宣言所述的理由，即可以斷定互惠條約的辦法是絕對不可行的。我們惟有根據日本與歐美所訂通商航海條約的第一例，最近我國與波蘭所訂的新約，及修約時應注意的各點，並徵求航業界與國人的意見，以求收回我國的航權，一方又當竭力整頓航業以圖我國航業的發展。

第十一章 發展中國航業計劃

我們要求發展中國的航業，其根本的辦法，自非解除不平等條約收回我國的航權不可。收回航權問題，在前章已經說過，最後我們要研究的，就是用什麼方法來發展中國的航業？今將發展航業的種種計劃詳論如次：

第一節 確立航政根本方針與劃分航政海政範圍

前清政府時代，不惟將航權斷送外人，而對於航政亦無所設施，以至航業坐而衰落而不能發展。今欲求補救的方法，自應確立航政根本的方針。近由中央政治會議，始通過我國的航政根本方針一案，此案對於我國發展航業前途有極大的關係，當述其內容如左：

- (一) 甲 遵照國民黨綱，確立航路國有政策，凡屬港政應歸中央主管機關主持負責施行，以照統一。
- 乙 凡屬港務，如各埠碼頭倉庫港內航行標誌船塢等，均歸地方管理，惟仍應受中央主管機關所派委員指揮監督。至埠頭倉庫等處之收入，應全數作為港務之用。

(二) 向由海關代管航政各部分，暫行仍舊，惟須同時受中央主管機關之指揮監督，其關於海關代管海政

部分，已歸海軍部指揮者不在此內。

(三) 確定航政範圍，航政法規，亟應由立法院從速制定頒布。

(四) 沿海岸及本國境內之外船航行權，應速收回。

今政府對於航政根本方針既已確定，而對於航政海政的範圍與其所屬的權限亦當劃分明白。範圍既劃得分明，而事務亦有專責，其與發展航業有甚大的影響，將來當不至發生糾紛而有所阻礙。現中央已決議航政劃歸交通部管理，海政劃歸海軍部管理，其劃分的範圍如次：

(甲) 屬於航政範圍的：

- 一 關航路行船標誌之管理監督事項。
- 二 關管理並經營國航業事項。
- 三 關監督航業事項。
- 四 關船舶發照註冊事項。
- 五 關計劃築港及疏濬航路事項。
- 六 關管理及監督航員造船造船事項。
- 七 關改善船員待遇事項。

八 關其他航政事項。

(乙) 屬於海政範圍的：

- 一 關測繪江海各軍港要江事項。
- 二 關調用頒布航路圖誌事項。
- 三 關領海界線及軍港開濬事項。
- 四 關國際航行規則事項。
- 五 關審查沿海燈塔燈桿浮樁事項。
- 六 關航海之保安及頒布航路警告等事項。
- 七 關調製海口潮江表事項。
- 八 關設置無線電求象器事項。
- 九 關沿海巡緝捕獲及救護海難事項。
- 十 關領港營業者之監督及教練事項。
- 十一 關窺測海口氣象事項。

第二節 中國航業之整理計劃

現在我國既確立了航政根本的方針，又區分了航政與海政的範圍，第三步就要注意航業的整理。茲將各種整理的計劃，分述如左：

(一) 嚴禁船隻懸掛外國旗 近年以來，我國航業因受戰事的影響，沿岸及內河，常見中國船高懸外國旗，並有人甘心向香港、澳門、大連等處註冊，以圖規避中國法律。現欲發展航業，應將內河沿海中國公司營業的船隻，一律禁掛外國旗，遠則以賣國論罪。

(二) 領港限用華人 昔日外人把持海關，不僅我國人沒有資格當船主大副等職；即一地段的領港，亦不許華人擔任，其實領港的工作，仍假手於領港的副手華人。且領港與國權關係極大，不容外人代庖，偵察我港灣河流形勢，一旦戰事發生，敵國軍艦可長驅直入，暢行無阻。限用華人領港，不只防範敵人的窺視，亦可增高我國在國際的地位，與發展航業亦有極大的影響。

(三) 海關禁用外國人 我國自海關擔保賠款以來，財政權多操諸外人之手。總稅務司一職，竟成爲英國人的世襲，各海關的稅務司及重要職員，又全被外國人所佔據，華人不過任下層的工作。彼洋員薪俸特高，事務簡少，有時鼓勵華員舞弊，從中分肥，養尊處優，擅作威福，對於華客貨物，盡力的摧殘，對於洋人運貨隨便放行。強

奴欺主，莫此爲甚！我們既想法將海關收回，對於海關的洋員當改換華人，以免後來的禍患，以求航業的發展。

(四)禁止本國各公司間的競爭 查我國各小輪船公司多彼此立於對峙的地位，資本既極缺乏，營業又少經驗，根基可謂薄弱之至。且相互間又嘗作無益的競爭，不作聯合的組織。因之一旦如與外國大航業公司相遇，卽不免時受壓迫而形崩壞。我們如欲爲發展我國的航業計，不可不提倡各小輪船公司爲大規模的合同，禁止自己間作無益的競爭，使資本得以雄厚，營業費得以減輕，而後纔能與外人競爭。

(五)改善公司內部的組織 查我國輪船公司組織法極爲不良，致大多數的公司，易爲少數辦事人員所操縱，而生舞弊虧吞情事，所以我們如欲爲發展我國的航業計，不可不組織完善的公司，要使董事得盡監督的權能，經理得盡經營的責任，使一切惡弊不至產生，這爲整頓航業公司應加注意的。

(六)整理招商局 招商局爲我國最大的航業公司，我國大部分的航業皆屬於招商局。據英文經濟週刊所載：(一九二八年七月)招商局現有船二十八隻，共三八、〇三三噸；惟自成立以來，所損失的船隻竟有二十七隻，共達二七、〇〇〇噸，損失的與現有的差不多相等了。又據國民政府清查整理招商局委員會的報告：自一九二二年至一九二六年，歷年虧折總額計有四百三十七萬餘兩。雖因受內戰的影響和帝國主義者的壓迫，致營業狀況每况愈下的，其最大的原因，實由於管理的不良，用人的不當。今後欲發展我國航業，對於招商局當另行改組重新整理纔好。

第三節 中國航業之建設計劃

我們要發展中國航業，自不能不先從整理航業着手。既要整理了，則當力謀航業之建設；若不整理，則難言建設。既要整理而不謀建設，則終不能發展，所以我們最後要注意到我國航業的建設計劃了。

(一) 劃分航業區 我國地勢的優勝在世界各國之上，南北河流縱橫貫通，土地廣大物產充足，欲利用天然的港灣河流，開闢水上的交通，發展我國的航業，應分全國為五個大航業區：

一 海岸區 本區的範圍，限於沿海的運輸，暫以上海為中心。北上經青島、烟台、天津、營口、大連、安東為一路；南下經甯波、溫州、台州、福州、廈門、汕頭、香港、廣州、澳門、海口、欽州為一路。將來航線的選擇，酌量航程的遠近，營業的狀況，及內河聯運而定。沿海通商大埠二十餘處，互相聯絡，航業發達必有可觀。

二 長江區 本區的範圍，包括黃河以南，長江兩岸，凡支流直接與長江交通的都屬於這範圍。所有省分，如江蘇、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、河南、陝西、四川、貴州、雲南、西康、青海的一部。其重要河湖，有贛江、漢江、湘江、沅江、嘉陵江、岷江、運河、錢塘江、鄱陽湖、洞庭湖等。

三 珠江區 凡未劃入長江區的，均屬於這一區；包括福建、廣東、廣西、貴州、雲南、西藏。其重要河流，有閩江、晉江、韓江、瀾滄江、怒江、雅魯藏布江等。

四 黃河區 本區沿黃河流域而至青海，兩傍支流均入其範圍，包括蒙古，熱河，綏遠，寧夏，河北，河南，山西，陝西，甘肅，新疆，青海的一部，其重要河流有灤河，海河，淮河，運河等。

五 黑龍江區 本區的範圍，包括東三省全部的河流，如烏蘇里江，松花江，鴨綠江，遼河等。

(二)提倡遠洋航業 我國在外華僑有數百萬，北美，南美，歐洲，澳洲，南洋，日本，人跡所能到的地方，無不有我華僑的足跡。華人能忍苦耐勞，爲外人所稱許；披荆斬棘的工作，亦多係華人的所爲，但不久漸受帝國主義者的排擠，實因遠洋航運不通，消息隔膜，政府無力保護，任其生死，數百年華人經營的南洋，亦將無立足地。今後政府若不再提倡遠洋航業，華僑決難在外求生存了。

(三)獎勵航業 帝國主義在華發展航業，無一國不受其本國政府的有力援助。同樣，中國自己發展本國的航業更需要政府的提倡和獎勵。因爲航業之於國家經濟的發展，有極密切的關係；若航權操諸外人，則國際貿易決無發達的希望。所以世界各國，對於內河沿海航業，嚴禁外人的侵入，已成了公例。即遠洋航業，亦不願外人代庖，以防壟斷。今提倡航業的方法有二：

一 由政府出資組織公司，兼理營業，如在歐戰時美國之提督郵船公司，就是一個例。

二 由政府規定辦法，給予補助金，鼓勵人民興辦。

照我國國家財政現狀而言，政府一時似無力創辦大規模的新公司，惟有一面整理舊有公司如招商局等；

一面設法補助鼓勵海外華僑集資創辦。其補助法如次：

一 郵便補助金 世界航業國，對於郵便補助金，極爲重視。因欲使本國航業可多造船船，以備戰時運輸之用。又可縮短傳送郵件時間，使航線發達，可作國際商場競爭的利器。故一九一二年至一九一三年間，英國政府付給十二公司的郵便補助金，竟達二百八十萬七千鎊。但各公司的船隻有不同，其條件亦異。補助金條例，當視其載郵路線，開班空間，船的速度及構造，政府的租借收買條件如何而規定。我國郵件運載，向非華輪專利，由外輪輸送的，約佔五分之四。此類津貼皆入於帝國主義者的囊中。

二 造船補助金 法國於一八八一年，通過本國造船補助金條例，對於鋼質的輪船，新式的機器，堅質的木船，均分別補助。日本於一九一〇年，通過一種新船構造補助條例，須一千噸以上鋼質輪船，方得受政府的津貼；船壳機器等，均須先由政府批准，然後始有效力。我國的造船業非常幼稚，雖有馬尾江南大沽三個比較大的船廠，而於發展航業上實裨益無多；牠們的主要作用還是在修理船隻，所裝的輪船材料，多購自外國。政府又沒有獎勵給以補助，所以自造大輪船，簡直絕無僅有。因此中國的輪船公司如果要添購船隻，主要的是靠買外國船，或在香港訂造。此外船隻有不敷用時，更靠租外國船，如招商局的租用聯益，結果到競爭激烈時，外國公司就不讓中國航商租用了。

所以我們要發展中國的航業，首先要注重造船業。要造船業的發達，應由政府規定統一樣式，分

別補助，務使全國船隻，平時用於商業運輸，戰時可作軍事輸送艦隊。

三

特別航線補助金 英國屬地遍世界，其能切實聯絡的，全靠於定期輪船的往來。如有新得一地，政府即鼓勵人民設立公司，開闢航線。此項的補助，據美國調查，在一九〇九年，英國政府與其殖民地支出約九百六十九萬美金。日本雖係島國，對於此種的補助，支出極多。一八九六年，通過議案，津貼十五條航線，一九〇九年，國庫支給約四百二十二萬元。我國在南洋美洲有華僑數百萬，未聞政府有設法鼓勵新開航線，以資聯絡，即內河航線，常被帝國主義者所侵佔。故我國當獎勵航業，對於英日獎勵的辦法，似亦可以採擇。

四

間接補助法 歐戰之前，德國有一種間接補助航業的方法。凡內地出口貨物，經鐵路而裝載德國的船隻的，可得鐵路低廉運費，且有許多關稅，亦可減輕；若轉載外國船隻的，不但無享受鐵路減價的利益，並且要受海關多方的檢查，致礙行程。故德國商民皆願載運本國的船隻，以免留難。將來我國鐵路管理權收回時，亦可採用此法以補助航業的發展。

(四) 訓練航海人才 我國航業落伍，無航海專門人才，現各華輪的船主大副等，多聘用洋員。查商輪之於海洋，可比一國的領土；船主在國際公法上的位置，可比一國的官吏，當然不得任外人以代行我國的職權。惟船主的資格，關係於國際的信用極大。中國若欲開發海外的航業，勢必備相當的船隻，而養成駕駛人才，實為中國

開發海外航業的首要要圖。今當在上海廣州福州青島煙台漢口各處，各設航務學校一所，暫行聘請外人充當教授，從事訓練，待國內有相當人才能任教授時，再將外人辭退，數年後即可養成相當的人才。既可以與外國船員並駕齊驅，即派委學習領港及其他關係海務各職務，亦不至如現時的缺乏，而須借重於外人。

(五) 設立管理船隻機關 我國應設立管理船隻機關，像英國的商埠及航務機關等，專管製造新船的設計事項，並核定船隻類別，及劃定船隻載重線等事，使中國船隻的構造，得與各國船隻相頡頏。關於這一點現時中國尚無相當的人才，亦須暫時借重外人。於此當注意的，即中國船隻，必欲駛往外國口岸，其船上劃定線，實關重要。至管理國內貿易船隻條例，在政府自可斟酌情形，自由規定，祇須合於船隻船員及搭客等的安全而已。且我國船隻在沿海各口行駛，既須與外國商輪競爭，則所訂管理條例，當以格外從優為要。至領事裁判權完全撤消以後，政府當另訂條例，使本國船隻所享的利益，當較優於外船，例如美國澳洲紐絲蘭皆這樣辦理。不過在此尚未定有優待本國船隻條例以前，必須籌備有相當的船舶，以便供給沿海的運輸而與外船相爭衡。

(六) 制定航行條例 我國須仿照各國航行法律，制定航行條例，用以管理各船隻。今將關於此項條例中最重要的，撮列如次：

- 一 規定青年人須在船上服務若干年務，方有考試船員的資格。
- 二 規定駕駛及輪機人員各級的考試及應收的投攷費。

- 三 規定船上設備救生及救火器具條例。
- 四 規定設置無線電報條例。
- 五 規定國內及海外航行船隻的載客執照。
- 六 規定各式船隻應用的船員水手人數。
- 七 規定船隻經過若干時期必須檢驗二次，及各種檢驗的性質。
- 八 規定行船條例，即兩船相遇時向左右之示號，或採取新法抑或舊法。
- 九 規定船員的體格檢驗條例，尤應注意於目力試驗。
- 十 規定丈量中國船隻噸位條例，將來政府規定管理航行條例，固不必全行仿倣外國，但亦須以他國現行普通章程作為基礎，而尤以載重線最為緊要。不然則我國船隻將來駛往外國口岸時，難免發生困難。

(七)實行水上保險 保險業對於近代工商業的發達，實與有大力；而尤以水上保險對於航業的關係，尤為重大。因為航業係水上的一種運輸事務，常有種種不測的危險發生。例如遇風、火災、水災、險灘、暗礁等，若無一種保險制度以維持之，勢必至一蹶即不可復振。所以今日各國的航業，無不為水上的保險，即是基於這個的原故。而在我國的各種保險，不但未呈發達，並且還未萌芽，所以在各種輪船，若一旦遇了不測，則必歎求償無門，而

該航業公司即將崩潰。今日我國要致力於航業的振興，則保險業的提倡創設，實不可再緩的。

(八)編訂海商法。查歐美各國的海商法，中世紀用習慣法，近代用成文法。日本舊商法採用法蘭西主義，新商法採用德意志主義。船東責任，各國不同，英採金額主義，法採委付主義，德採執行主義，美採船價主義。近因造船速度已增，積量已加，對於海商法急須修改。又以通信機關發達，而船主權限應加收縮，船員待遇亦當提高。海陸聯連，而運貨證券，備船契約，均當更改，故設海法會，網羅海法學者，海運業者，海上保險業者調查商情，研究法理，以從事改革。國際海法會，曾於約克及盎凡爾斯，以定共同海損，繼議海法統一案於不魯舍拉及羅散與倫敦巴黎，以決海難救助，船主責任，船舶衝突，船舶債權等。若萬國海法能歸於統一，則國際法典可望成功。但我國海法尚未頒行，如遇海事必至無所遵循，如新康船被龍野丸撞沈，我國因無專律，不能組織海事法庭，實行處分。故我國對於海商法的編訂，極為需要，近由立法院通過的海商法，已經國民政府公布。(另錄於下)又關於航政的船舶法，檢查法，測度法，船員法，懲戒法，救護法，預防法，亦應與海商法同時編訂。因為這幾種的法規條例，實與我國發展航業的前途關係非常重大，絲毫不可忽視的。

附 錄

一 中國現行之海商法（民國十九年一月一日，國民政府公布）

第一章 通則

第一條 本法稱船舶者，謂在海上航行及在與海相通能供海船行駛之水上航行之船舶。

第二條 左列船舶，除船舶碰撞外，不適用本法之規定：

（一）總噸數不及二十噸或容量不及二百擔之船舶。

（二）專用於公務之船舶。

（三）以櫓權為主要運轉方法之船舶。

第三條 左列船舶，為中國船舶。

（一）中國官署所有者。

（二）中國人民所有者。

(三) 依照中國法律所設立，在中國有本店之左列各公司所有者：

甲 無限公司，其股東全體為中國人者。

乙 兩合公司或股份兩合公司，其無限責任，股東全體為中國人者。

丙 股份有限公司，其董事三分二者上為中國人，並其資本三分二以上為中國人所有者。

第四條 凡船舶在船上應備有左列文書：

(一) 國籍證書，

(二) 通行證書，

(三) 海員名冊，

(四) 旅客名冊，

(五) 屬具目錄，

(六) 航海記事簿。

第五條 船舶非經登記，領有國籍證書不得航行，但法令列有規定者不在此限。

第六條 船舶之扣押假扣押，自船長執有發航許可書之時起，以迄於航海完成時止，不得為之。但為使航海可能所生之債務，不在此限。

第七條 海商本法無制定者，適用民法之規定。

第二章 船舶

第一節 船舶所有權

第八條 船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。

第九條 除給養品外，凡於設備上及營業上必要之一切成分及附屬具，皆視為船舶之一部。

第十條 船舶全部或一部之讓與，非作成書面，並依左列之規定，不生效力。

(一) 在中國應呈經讓與地或船舶所在地主管官署蓋印證明。

(二) 在外國應呈經中國領事官署蓋印證明。

第十一條 船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

第十二條 船舶建造中，承攬人破產而破產，管財人不為完成建造者，船舶定造人得將船舶及業經交付或預

定之財料，照估價扣除已付定金給價收取之，並得自行出資在原處完成建造，但使用船廠應給與

報償。

第十三條 共有船舶之處分及其他與共有入共同利益有關之事項，應按各共有入應有部分之價值，以其過

半數決之。

第十四條 船舶共有人出賣其應有部份時，其他共有人得以同一價格儘先承買，因船舶共有權一部份之出賣，致該船舶喪失中國國籍時，則應得共有人全體之同意。

第十五條 船舶共有人以其應有部分供抵押時，應得其他共有人多數之同意。

第十六條 船舶共有人對於利用船舶所生之債務，就其應有部分負比例分擔之責。共有人對於發生債務之管理行爲，曾經拒絕同意者，關於此項債務得委棄其應有部分於他共有人，而免其責任。

第十七條 船舶共有人爲船長而被辭退時，得退出共有關係，並請求返還其應有部分之資金。前項資金數額，依當事人之協議定之，協議不成時，由法院裁判之。第一項所規定退出共有關係之權，自被辭退之日起算，經一個月不行使而消滅。

第十八條 共有關係，不因共有人中一人之死亡破產或禁治產終止。

第十九條 船舶共有人，應選任船舶經理人，經理其營業，如經理人爲共有人以外之人時，應經共有人全體之同意。

第二十條 船舶經理人，關於船舶之艙裝及利用在訴訟上或訴訟外代表共有人。

第二十一條 船舶經理人，非經共有人之書面許可，不得出賣或抵押其船舶，船舶共有人對於船舶經理人權

限所加之限制，不得對抗善意第三人。

第二十二條 船舶經理人，於每次航海完成後，應將其經過情形，報告於共有人。

第二十三條 船舶所有人，對左列事項所負責任，以本次航海之船舶價值運費及其他附屬費為限。

(一) 船長船員引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償。

(二) 交付船長運送之貨物，或船上其他一切財產物品所受損害之賠償。

(三) 本於載貨證券所生之債務。

(四) 在履行契約中所犯航海過失之賠償。

(五) 船舶所加於海港倉庫及航路之工作物之損害，所應修理之義務。

(六) 關於除去沉船漂流物之義務，及其從屬之義務。

(七) 救助及撈救之報酬。

(八) 在共同海損中，屬於船舶所有人應分擔之部分。

(九) 船長在船籍港外，以其職權因保存船舶或繼續航海之實在需要所為行為，或契約所生之債務，而其需要非由發航時準備不足，船具缺陋，或設備疏忽而生者，前項運費，包括旅客票價在內，第一項所稱附屬費，指船舶因受損害應得之賠償。

第二十四條 前條責任限制之規定，左列情形不適用之：

(一) 本於船舶所有人之行為，或過失所生之債務。

(二) 前條第九款所定債務，經船舶所有人之允許者。

(三) 本於船員及其他服務船舶之人員之僱用契約所生之債務。

第二十五條 船舶所有人欲依第二十二條之規定，限制其責任者，對於本次航行之船舶價值應證明之。船舶

價值之估計，以左列時期之船舶狀態為準：

(一) 因碰撞或其他事變所生共同海損之債權，及事變後以迄於第一到達港時所生之一切債權，其估價依於船舶於到達第一港時之狀態。

(二) 關於船舶在停泊港內發生事變所生之債權，其估價依船舶在停泊港內事變發生後之狀態。

(三) 關於積貨之債權，或本於載貨證券而生之債權，除前二款情形外，其估價依船舶於達到目的港時，或航海中斷地之狀態。如積貨應送達於數個不同之海港而損害，係因同一原因而生者，其估價依船舶於達到該數港中之第一港時之狀態。

(四) 關於第二十三條所規定之其他債權，其估價依船舶航海完成時之狀態。

第二十六條 船舶所有人或船舶共有人為船長時，僅得對於其航海過失及船舶服務人員之過失，依第二十二條之規定，主張限制其責任。

第二節 優先權及抵押權

第二十七條 左列各款債權有優先受償之權：

(一) 訴訟費及為債權人之共同利益，而保存船舶或標賣並分配賣價所支出之費用，噸稅燈塔稅，港稅，及其他同類之捐稅，引水費拖船費，自船舶開入最後港後之看守費，保存費及檢查費。

(二) 船長船員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權，其期間未滿一年者。

(三) 為撈救及救助所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。

(四) 船舶所有人或船員之過失所致之船舶碰撞，或其他航海事變，旅客及船員之身體傷害，積貨之滅失或損壞，加於海港倉庫航路之工作物之損害賠償。

(五) 船長在船籍港外，依其職權為保存船舶或繼續航海之實在需要所為之行爲，或契約所生之債權。

(六) 對於託運人所負之損害賠償，前項第一款至第四款所列優先權之位次在船舶抵押權之

前。

第二十八條 依前條規定，得優先受償之標的物如左：

(一) 船舶船具及附屬具或其殘餘物。

(二) 在發生優先債權之航海期內之運費。

(三) 船舶所有人因本次航海中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。

(四) 船舶所有人因共同海損應得之賠償。

(五) 船舶所有人在航海完成前，為施行救助或撈救所應得之報酬。

第二十九條 第二十七條第二款之債權，得就同一僱傭契約期內所為一切航海應得運費之全部優先受償，

不受前條第二款之限制。

第三十條 屬於同次航海之優先債權，其位次依第二十七條各款之規定，一欸中有數債權者，不分先後比

例受償。第二十七條第三款及第五款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者，優

先受償，因同一事變所生之債權，視為同一發生之債權。

第三十一條 不屬於同次航海之優先債權，其後次航海之優先債權，先於前次航海之優先債權。

第三十二條 優先債權不因船舶所有權之移轉而受影響。

第三十三條 第二十七條各款之優先權，除法律別有規定外，以左列原因而消滅：

- (一) 該條第一款情形，船舶離去債權發生地者。
- (二) 該條第二款情形，自債權得為請求之日起經過一年不行使者。
- (三) 該條第三款情形，自救助或撈救之行爲完成，或海損分擔確定之日起經過六個月不行使者。

(四) 該條第四款第六款情形，自損害發生之日起，經過六個月不行使者。

(五) 該條第五款情形，自債權得為請求之日起，經過六個月不行使者。

第三十四條 船舶抵押權之設定，應以書面爲之。

第三十五條 船舶抵押權，得就建造中之船舶設定之。

第三十六條 船舶抵押權之設定，除法律別有規定外，僅船舶所有人或受其特別委任之人始得爲之。

第三十七條 船舶抵押權之設定，非經登記不得對抗第三人。

第三十八條 船舶共有人中一人或數人，就其應有部分所設定之抵押權，不因分割或出賣而受影響。

第一節 船長

第三十九條 船長由船舶所有人雇用之，船舶所有人得隨時辭退船長，但無正當理由而辭退時，船長得請求賠償因此所受之損害。

第四十條 船長在航海中縱其雇用期限已滿，亦不得自行解除或中止職務。

第四十一條 船長對於執行職務中之過失，應負責任，如主張無過失時，應負證明之責。

第四十二條 船舶之指揮，僅由船長負其責任，船長非因事變或不可抗力，不得變更船舶之預定航程。

第四十三條 船長在航海中，為維持船上治安，得為緊急處分。

第四十四條 船長在航海中，不論遇何危險，非經諮詢各重要船員之意見，不得放棄船舶。放棄船舶時，船長非將旅客船員救出不得離船。並應盡其力所能及，將船舶文書郵件金錢及最貴重貨物救出。船長違返前項之規定者，處七年以下有期徒刑；因而致有死亡者，處無期徒刑，或十年以上有期徒刑。

第四十五條 船長在船舶上，除船舶文書外，應備有關於載貨之各項文件。

第四十六條 主管官署依法查閱船舶文書時，船長應即呈驗。

第四十七條 船主於船舶到達目的港或入停泊港後，除休假日外，應在二十四時內，報請主管官署檢定其船舶到達之日時。

第四十八條 船長應於前條所定之期限內，將船舶文書，呈送於左列官署：

(一) 在中國呈送於該目的港或停泊港之主管官署。

(二) 在外國呈送於中國領事官署，前項官署，應將船舶到港及離港日時，在航海記事簿上簽證，於船舶發航時，發還船長。

第四十九條 船長除有必要外，不得開槍，亦不得在船舶文書未經呈驗前，卸載任何貨物。

第五十條 船長遇船舶沉沒擱淺，意外事故強制停泊，或其他有關於船舶積貨船員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情形，呈送主管官署。前項海事報告，應有船員或旅客之說明。

第五十一條 海事報告，未經船員或旅客證明者，不能發生裁判上之證據力；但其報告係船長於遭難後獨身脫險之處所作成者，不在此限。

第五十二條 船長得代表船舶所有人雇用服務於船舶之人員，並得訂立航海所必要之契約。船舶在船籍港或在儀裝港，而船舶所有人或其代理人亦在該港時，船長非經其同意，不得為前項行為。

第五十三條 船舶非經第四十八條第一項所列官署證明為不堪航海者，船長非受船舶所有人之特別委託，不得變賣之；但契約另有訂定者，不在此限。違返前項規定而為變賣者，其變賣無效，如有損害並應賠償。

第五十四條 船長非爲支付船舶之修繕費救助費，或其他繼續航海所必要之費用，不得爲左列行爲：

(一) 抵押船舶。

(二) 爲金錢之借入。

(三) 將積貨之全部或一部變賣或出賣，船長變賣或出質積貨時，其損害賠額依其貨物，應到達時目的港之價值定之；但應扣除因變賣或出質所減省之費用。

第五十五條 船長如將貨物裝載於甲板上，致生損害或滅失時，應負責任；但經託運人之同意，或爲航運種類或商業習慣所許者，不在此限。

第五十六條 船長違反第四條及第四十五條至第四十九條之規定者，處六月以下有期徒刑，或拘役或五百元以下之罰金。

第二節 船員

第五十七條 船員關於其職務應服從其上級船員及船長之命令，船員非經許可不得離船。

第五十八條 船員不得在船舶上私載貨物，如私載之貨物爲違禁品，或有致船舶或積貨受損害之虞者，船長應將該貨物投棄。

第五十九條 按航給薪之船員，於航程或航海日數延長時，得按薪額比例，請求增薪；但於航程或航海日數縮

短時不得減薪。

第六十條 船員於服務期內受傷或患病者，由船舶所有人負擔治療費；但其受傷或患病係由酒醉或重大過失或不守紀律之行為所致者，不在此限。

第六十一條 船員非因執行職務而受傷或患病已逾三個月者，船舶所有人得停止治療費之負擔。

第六十二條 船員因受傷或患病致死，而其治療費由船舶所有人負擔者，並應負擔其埋葬費。

第六十三條 船員因受傷或患病登陸，應由船舶所有人支給必要之費用。

第六十四條 船員在船舶所有人負擔治療費之期間內，仍支原薪。

第六十五條 船員於受僱港以外，其僱傭關係終止時，不論任何原因，船長有送回原港之義務。其因患病或受傷而上陸者，亦同前項送回原港之義務，包括運送居住食物及其他必要費用之負擔而言。

第六十六條 定期僱傭契約，其期限於航海中屆滿者以船舶到達第一港後，經過四十八小時為終止。

第六十七條 船員不論其為按日按航給薪，在於受僱期內死亡者，自死亡之日起比照原薪加給三個月薪金；如因執行職務致死亡者，應有死亡之日起，比照原薪加給一年薪金。

第六十八條 船長或船舶所有人於發航前，無正當事由而辭退船員者，如船員係按月給薪者，自辭退之日起加給一個月薪金；其在發航後辭退者，加給三個月薪金。如係按航給薪，而在發航前辭退者，應給

半薪，其在發航後辭退者應給全薪。

第六十九條 因不可抗力或航海不能而辭退船員時，船員僅得就其已服務之日數請求薪金（未完）

第四章 運送契約

第一節 貨物運送

第七十條 貨物運送契約爲左列二種：

(一) 以件貨之運送爲目的者。

(二) 以船舶之全部或一部供運送爲目的者。

第七十一條 以船舶之全部或一部供運送爲目的之運送契約應以書面爲之。

第七十二條 前條運送契約，應載明左列事項：

(一) 當事人之姓名，住所。

(二) 船舶名稱，國籍及噸數。

(三) 運送貨物之種類及其概數。

(四) 運送之預定期限。

(五)運費。

第七十三條 以船舶之全部或一部供運送之契約，不因船舶所有權之移轉而受影響。

第七十四條 運送人所供給之船舶有瑕疵，不能達運送契約之目的時，託運人得解除契約。

第七十五條 以船舶之全部供運送時，託運人於發航時得解除契約；但應支付運費三分之一。如託運之已裝

載積貨之全部或一部者，並應負擔裝卸之費用。

第七十六條 以船舶之一部供運送時，託運人於發航前，非支付其運費之全部，不得解除契約。如託運人已裝

載貨物之全部或一部者，並應負擔裝卸費用，及賠償及於其他積貨之損害。前項情形，託運人皆為契約之解除者，各託運人僅負前條所規定之責任。

第七十七條 前二條之規定於按時或為數次繼續航海所訂立之運送契約，不適用之。

第七十八條 以船舶之全部，於一定時期內供運送者，託運人僅得以約定或以船舶之性質而定之方法，使為運送。

第七十九條 前條託運人僅就船舶可使用之期間擔負運費；但因航海事變所生之停止，仍應繼續擔負運費。

前項船舶之停止係因船舶所有人或其代理人之行爲，或因船舶之狀態所致者，託運人不負擔運費；如有損害，並得請求賠償，船舶行踪不明時，託運人以得最後消息之日爲止，負擔運費之全

部，並自最後消息後，以迄於該次航海通常所需之期間應完成之日，負擔運費之半數。

第八十條 以船舶之全部或一部供運送者，其託運人所裝載之貨物，不及約定之數量時，仍應負擔全部運費；但應扣除船舶因此所減省費用之全部，及因另裝貨物所取得運費四分之三。

第八十一條 以船舶之全部或一部供運送者，於卸載貨物之準備完成時，船長因即通知受貨人，貨件之運送，

受貨人應船長之指示，即將貨物裝載。

第八十二條 受貨人怠於受領貨物時，船長得將貨物提存，並通知受貨人。受貨人不明或受貨人拒絕受領貨

物時，船長應提存貨物並通知託運人。

第八十三條 以船舶之全部或一部供運送者，其裝載期間，以託運人接到船舶準備裝貨通知之翌日起算，裝

載期間以受貨人按照契約應開始卸貨時之翌日起算。無約定時，裝卸期間及其起算，從各地之習慣。前項裝卸期間，休假日不算入。裝載或卸載超過裝卸期間者，運送人得按其超過之日期，請求相當損害賠償。前項超過裝卸期間，休假日亦算入之。

第八十四條 裝卸期間，僅遇裝卸不可能之日，始不算入超過裝卸期間，雖遇有不可抗力時亦算入之。

第八十五條 船長於貨物裝載，得因託運人之請求，應發給載貨證券。

第八十六條 載貨證券，應載明左列各款事項，由船長簽名：

- (一) 船舶名稱及國籍。
- (二) 託運人之姓名住所。
- (三) 貨物之種類、品質、數量及其包皮之種類個數及記號。
- (四) 裝載港及目的港。
- (五) 運費。
- (六) 載貨證券之分類。
- (七) 填發之年月日。

第八十七條

載貨證券有數分者，在貨物目的港請求交付貨物之人，縱僅持有載貨證券。

(一) 分船長不得拒絕交付，不在貨物目的港時，船長非接受載貨證券之全數不得為貨物之交付。

(二) 二人以上之載貨證券持有人請求交付貨物時，船長應即將貨物提存，並通知曾為請求之各持有人。船長已依第一項之規定，交付貨物之一部後，他持有人請求交付貨物者，對於其贖餘之部分亦同。

第八十八條

載貨證券之持有人，有二人以上者，其中一人先於他持有人受貨物之交付時，他持有人之載貨

證券，失其效力。載貨證券之持有人有二人以上，而船長尙未交付貨物者，其持有先受發送或交付之證券者，得先於他持有人行使其權利。

第八十九條 民法六百二十七條至第六百四十九條關於提單之規定，於載貨證券準用之。

第九十條 船舶所有人應擔保船舶於發行時，有安全航海之能力。船舶所有人爲免除前項責任之主張時，應負舉證之責。

第九十一條 運送人對於禁運或偷運貨物之運送應拒絕之。其貨物之性質，足以毀損船舶，或危害海員及旅客之健康者亦同。違反前項之規定者，對因此所生之損害負賠償責任。

第九十二條 船長發現未經報明之貨物，得在裝港將其起陸，或使支付同航程同種貨物應付最高額之運費。如有損害並得請求賠償。前項貨物，在海航中發現時，如係違禁物，或其性質足以發生損害者，船長得投棄之。

第九十三條 船舶發航後，因不可抗力不能到達目的地，如將原裝貨物運回時，縱其船舶約定爲去航及歸航之運送，託運人僅負擔去航運費。

第九十四條 船舶在航海中，因海上事故而須修繕時，如託運人於到達目的地前提取貨物者，應付全部運費。

第九十五條 船舶在航海中遭難，或不能航海而貨物仍由船長設法運到目的地時，如其運費較低於約定之

運費者，託運人減支兩運費差額之半數。如新運費等於約定之運費，託運人不負擔任何費用。如新運費較高於約定之運費，其增高額由託運人負擔之。

第九十六條 託運人因解除契約，應付全部運費時得扣除運送人因此減省費用之全部及易裝貨物所得運

費四分之三。

第九十七條 因不可歸責於船舶所有人運送人或其代理人之事，由所致之滅失或損害船舶，所有人運送人不負責任。為前項不負責之主張者，應負舉證之責。

第九十八條 託運人於載貨證券，故意虛報貨物之性質或價值時，運送人或船舶所有人，對於其貨物之滅失或損害，不負責任。

第九十九條 貨物未經船長或運送人之同意而裝載時，船舶所有人或運送人對於其貨物之滅失及損害，不負責任。

第一百條 載貨證券之發給人，對於依載貨證券所記載應為之行爲，均應負責。前項發給人，對於貨物之各連續運送之行爲，應負保證之責；但各連續運送人，僅對於其自己航程中所生之滅失損害及遲到負其責任。

第二節 旅客運送

第一百零一條 旅客之運送除本節另有規定外準用關於貨物運送之規定。

第一百零二條 旅客之膳費包括於票價之內。

第一百零三條 船長應依船票所載運送旅客至目的地，船長違返前項規定時，旅客得解除契約。如有損害並得請求賠償。

第一百零四條 旅客於發航前，得支付票價三分之一，解除契約；但因死亡疾病或其他基於本身不得已之事由不能航海者，運送人得請求票價四分之一。

第一百零五條 旅客在船舶發航或航海中，不依時登船者，仍應給付全部票價。

第一百零六條 船舶不於預定之日發航者，旅客得解除契約。

第一百零七條 旅客在航海中自願登陸時，仍負擔全部票價；其因疾病上陸或死亡時，僅按其已運送之航程負擔票價。

第一百零八條 船舶因不可抗力不能繼續航海時，船長應設法將旅客運送目的地。

第一百零九條 船長在航海中為船舶之修繕時，非以同等船舶完成其航海者，對於旅客應負責供給居住及給養。

第一百十條 旅客死亡時，其在船上之行李，船長應以最利於繼承人之方法處置之。

第三節 船舶拖帶

第一百十一條 共同或連接之拖船，因航海所生之損害，對被害人負連帶責任；但他拖船對於加害之拖船，有求償權。

第一百十二條 拖船與被拖船，如不屬於同一所有人時，其損害賠償之責任，應由拖船所有人負之；但契約另有訂定者，不在此限。

第五章 船舶碰撞

第一百十三條 船舶之碰撞不論發生於何地，皆依本章之規定審理之。

第一百十四條 碰撞係因不可抗力而生者，被害人不得請求損害賠償。

第一百十五條 碰撞係因於一船舶之過失所致者，由該船舶負損害賠償之責。

第一百十六條 碰撞之各船有共同過失時，各依其過失程度之比例，負其責任。不能判定其過失之輕重時，雙方平均負其責任。有過失之各船舶，對於因死亡或傷害所生之損害，應負連帶責任。

第一百十七條 前二條責任，不因碰撞係由引水人之過失所致而受影響。

第一百十八條 因碰撞所生之請求權，自碰撞日起算，經過兩年不行使而消滅。

第一百十九條 船舶碰撞，不論發生於何地，若被害為中國船舶，或中國人在中國港口，河道或領水內，不論何時，法院皆得扣押加害之船舶，前項被扣押船舶，得提供相當擔保，請求放行。

第一百廿條 關於碰撞之訟訴，得向左列法院起訴：

(一) 被告之住所或營業所在地之法院。

(二) 碰撞發生地之法院。

(三) 被告船舶船籍港之法院。

(四) 船舶扣押地之法院。

第六章 救助及撈救

第一百廿一條 船長於不甚危害其船舶船員旅客之範圍內，對於有淹沒或其他危難之人，應盡力救助。違返前項之規定者處三年以下有期徒刑或拘役。

第一百廿二條 對於船舶或船舶上所有財物，施以救助或撈救而有效果者，得按其效果，請求相當之報酬。

第一百廿三條 屬於同一所有人之船舶間之救助或撈救，得請求報酬。

第一百廿四條 報酬金額由當事人協議定之，協議不成時，得聲請法院定之。

第一百廿五條 前條規定於施救人與船舶間及其他救人間之分配報酬之比例準用之。

第一百廿六條 於實行施救中，救人者對於船舶及財物之救助報酬金，有參加分配之權。

第一百廿七條 經以正當理由拒絕施救，而仍強為施救者，不得請求報酬。

第一百廿八條 船舶碰撞後，各碰撞船舶之船長，於不甚危害其船舶船員或旅客之範圍內，對於他船舶海員及旅客，應盡力救助。各該船長除有不可抗力之情形外，在未確知繼續救助為無益前，應停留於發生災難之處所。各該船長，應於可能範圍內，將其船舶名稱及船籍港，並開來及開往之處所，通知於他船舶。違反第一項之規定者，處五年以下有期徒刑。

第七章 共同海損

第一百廿九條 稱共同海損者，謂在海難中船長為避免船舶及積貨之共同危險所為處分，而直接發生之損害及費用。

第一百三十條 因船舶或貨物固有瑕疵，或因利害關係人之過失所致之損害及費用，其他關係人仍應分擔之；但對於固有瑕疵或過失之負責人，得請求償還。

第一百卅一條 裝載於甲板上之貨物，經投棄者，不認為共同海損；但其裝載為航運種類或商業習慣所許者

不在此限。前項貨物若經撈救仍應分擔共同海損。

第一百卅二條 無載貨證券，亦無船長收據之貨物，或未記載於屬具目錄之屬具，經投棄者，不認為共同海損；但經撈救，仍應分擔共同海損。

第一百卅三條 運費因積貨之滅失或損害，致減少或全無者，認為共同海損；但運送人因此減省之費用，應扣除之。

第一百卅四條 貨幣有價證券，及其貴重物品，除經報明船長者外，不認為共同海損。

第一百卅五條 共同海損，應以所存留之船舶積貨之價格，及運費之半額，與共同海損之損害額為比例，由各利害關係人分擔之。

第一百卅六條 關於共同海損之分擔額，船舶以到達地到達時之價格為價格，積貨以卸載地卸載時之價格為價格，但關於積貨之價格，應扣除因滅失無須支付之運費及其他費用。

第一百卅七條 共同海損之損害額，以到達地到達時之船舶價格，或卸載地卸載時之積貨價格定之，但關於積貨價格扣除因滅失或毀損無須支付之費。

第一百卅八條 滅失或損害之貨物，於裝載時，曾為不實之聲明，而所聲明之價值少於實在之價值者，其滅失或損害以聲明之價值為準，分擔額以實在之價值為準。聲明之價值，多於其實在之價值者，其

滅失或損害以實在之價值爲準，分擔額以聲明之價值爲準。

第一百卅九條 船上所備糧食武器，海員之衣物薪資，及旅客之行李，皆不分擔海損。前項物品，如被投棄，其損害應由各關係人分擔之。

第一百四十條 共同海損之計算，由全體關係人協議定之；協議不成時，由商事公斷處或法院定之。

第一百四十一條 船長對於未清償分擔額之貨物所有人得留置其貨物，但提供擔保者不在此限。

第一百四十二條 利害關係人於受分擔後，復得其船舶或貨物之全部或一部者，應將其所受之分擔額，返還於關係人，但得將其所受損害及應得之費用扣除之。

第一百四十三條 應負分擔義務之人，得委付其存留物，而免分擔海損之責。

第一百四十四條 因共同海損所生之債權，自計算確定之日起，經過一年不行使而消滅。

第八章 海上保險

第一百四十五條 關於海上保險，本章無規定者，適用保險法之規定。

第一百四十六條 保險契約，應以書面爲之，並應載明左列事項：

(一) 契約訂立之時日。

(二)當事人之姓名及住所。

(三)所保危險之性質。

(四)保險責任之時日。

(五)保險金額。

(六)保險費。

(七)無效及失權之原因，利害關係人，皆得向保險人請求保險單之謄本。

第一百四十七條 得以貨幣估價之物而屬於航海危險者，皆得爲保險之標的物。

第一百四十八條 保險期間，除契約別有訂定外，關於船舶及其屬具，自船舶起錨或解纜之時以迄目的港投錨或繫纜之時爲其期間。關於貨物，自貨物離陸之時以迄於其目的港起陸之時爲其期間。

第一百四十九條 保險人得將其所保之險，向他人爲再保險。

第一百五十條 保險人對於保險標的物，因海上一切事變及災害所生之滅失損害，及費用負其責任。

第一百五十一條 戰爭之危險，除契約有反對之訂定外，保險人應負責任。

第一百五十二條 保險於危險發生前，因可歸責於要保人或被保險人之事由而解除契約者，保險人得請求

約定保險費之半數。

第一百五十三條 因要保人或被保險人或其代理人之重大過失所生之危險，保險人不負責任。

第一百五十四條 就危險之有無為保險者，經證明在契約訂立前，要保人或被保人已知船舶之滅失，或保人已知船舶之安全到達者，其契約無效。

第一百五十五條 貨物保險時，未確定裝運之船舶者，要保人或被保人於知其已裝載於船舶時，應將該船舶之名稱及國籍，即通知於保人，不為通知者，保險契約失其效力。

第一百五十六條 要保人或被保人，於保險人破產時，得解除契約；但以保險人不提其供擔保者為限。

第一百五十七條 關於船舶之保險，以保險人責任開始時之船舶價額為保險價額。

第一百五十八條 關於貨物之保險，以裝載地裝載時之貨物價額，裝載費所納稅捐應付之，運費保險費及可期待之利得為保險價額。

第一百五十九條 關於運費之保險，以運送契約內所載明之運費額為保險價額，運送契約未載明時，卸載時卸載港認為相當之運費額為保險價額，以淨運費為保險標的物，而其總額未經約定者，以總運費百分之六十為淨運費。

第一百六十條 關於因貨物之到達時應有到得之保險，其保險價額未經契約約定者，以保險全額視為保

險價額。

第一百六十一條 貨物之損害額，依其在到達港於完好狀態應有之價值，與其受損狀態之價值比較定之。

第一百六十二條 受損害之船舶或貨物，由船長依第五十三條及第五十四條之規定，或因不可抗力而變賣者，以變賣價額與保險價額之差額為損害額；但因變賣後所減省之一切費用，應扣除之。

第一百六十五條 被保險船舶之委付得於有左列各款情形之一時為之：

- (一) 船舶被捕獲或沉沒或破壞時，船舶因海損所致之修繕費總額達於保險金額四分之一時。

(二) 船舶不能為修繕時，船舶行踪不明或被官署扣押已逾四個月仍未放行時。

第一百六十四條 被保險貨物之委付得於有左列各款情形之一時為之：

- (一) 船舶因遭難或其他事變不能航海已逾四個月，而貨物尚未交付於受貨人要保人或被保險人時。

(二) 裝運貨物之船舶行踪不明已逾四個月時。

(三) 因應由保險人負保險責任之損害於航海中變賣貨物達於其全價值四分之三時。

(四) 貨物之毀損或腐壞已失全價值四分之三時。

第一百六十五條 運費之委付，得於船舶行踪不明已逾四個月時爲之。

第一百六十六條 專就戰事危險爲保險者，被保險之船舶貨物或運費之委付得在被捕獲或被扣留時爲之。

第一百六十七條 委付應就保險標之物之全部爲之，但僅一部發生委付之原因者，得就其一部分爲之，委付

不得附有條件。

第一百六十八條 委付經承諾或經判決爲有效後，自發生委付原因之日起，保險標之物即視爲保險人所有。

第一百六十九條 被保險之船舶於依第一百六十三條第四款之規定爲委付後歸來者，保險人仍應給付保

險金額。

第一百七十條 要保人或被保險人於知保險之危險發生後，應即通知保險人。

第一百七十一條 保險者應於收到要保險或被保險之證明文件後三十日內，給付保險全額，保險人對於前

項證明文件如有疑義，而要保人或被保險人提供擔保時，仍應將保險金額全部給付。前項情形，保險人之保險金額返還請求權，自給付後經過一年不行使而消滅。

第一百七十二條 要保人或被保險人自接到貨物之日起，一個月內，不將貨物所受損害，通知保險人或其代

理人時，視爲無損害。

第一百七十三條 委付之權利於知委付原因發生後，自得爲委付之日起，經過四個月不行使而消滅。
第一百七十四條 因保險契約所生之請求權，除本法另有規定外，自得爲請求之日起，經過兩年不行使而消滅。

二 世界主要海事年表

宋

元符三年（一一〇〇）法人亞立龍集地中海習慣，成亞立龍海法（Roles d' Oleron）。

紹熙元年（一一九〇）瑞典集波羅的海習慣，成韋司勃海法（Wisdý）。

五年（一一九四）意大利商人倫波德（Lombord）創海上保險。

慶元元年（一一九五）英王利卻德制海法。

淳祐三年（一二四三）英國最初行租船契約。

咸淳七年（一二七一）威尼斯人馬可波羅（Marco Polo）東遊歸國，實羅計傳歐洲。

十年（一二七四）羅高立海法表（Tabulax Amalfitana）。

元

至元十七(一二八〇)大舉擊日本,師殲於海。

大德八年(一二三〇四)意大利人奇懷發明羅盤懸垂指針。

至正七年(一二四七)船體開始保險。

明

洪武十二(一三七九)法蘭西人胡益克製造時計成功。

二十年(一二八七)命湯和築瀕海城,備倭寇。

永樂三年(一四〇五)遣鄭和使西洋。

十八年(一四二〇)平面海圖及羅針盤,始用於航海。

成化廿二(一四八七)葡萄牙人鄒慈至非洲南角,名好望角。

弘治五年(一四九二)哥崙布西航大西洋,發現美洲。

十一年(一四九八)葡人發雪·對·加馬(Vasco da Gama)至印度,開拓航路。

十二年(一四九九)西班牙人航美沿岸。

十三年(一五〇〇)地中海造船進步,成三桅帆船。

十八年，(一五〇五) 葡人侵錫蘭。

正德四年，(一五〇九) 英王亨利建設艦隊，保護商船。

十五年，(一五二〇) 葡人摩格楞 (Fredenand Mogellen) 環遊地球。

嘉靖廿九，(一五五〇) 丹麥星學家普拉愛發明六分儀 (Sextant) 供航海之用。

三十五，(一五五六) 地理學者麥開泰，創緯度海圖。

四十二，(一五六二) 倭陷平海，戚繼光擊卻之。

萬曆十四，(一五八六) 葡人取澳門。

二十六，(一五九八) 德星學家凱普臘，發見潮汐理法。

二十八，(一六〇〇) 英設東印度公司。

三十六，(一六〇八) 英人維廉完成航用羅經 (Compass)。

三十八，(一六一〇) 荷蘭統治爪哇。

泰昌元年，(一六二〇) 英人辯恩特航海術，應用對數表。

天啓三年，(一六二三) 發明中分緯度航船法。

崇禎元年，(一六二八) 海寇鄒芝龍降。

清

順治三年(一六四六)意人托里山作晴雨計。

八年(一六五一)英頒克倫威爾(Cromwell)航業條例,以壓迫外船。

康熙七年(一六六八)巴黎設海上保險公司。

十九年(一六八〇)英東印度公司始通商中國。

二十年(一六八一)法王路易十四頒海事勅令(Lodonnance de la Marine)為各國海法之模範。

三十四(一六九五)沙船海運漕米。

五十六(一七二〇)倫敦設立海上保險公司。

雍正五年(一七二七)德定海法。

十二年(一七三〇)英船東責任探限制主義。

乾隆元年(一七三五)英哈松發明經線儀,以測定經度。

十年(一七四五)柏林設立海上保險公司。

二十八(一七六三)瓦特發明蒸汽之理。

二十九(一七六四)航海應用時辰儀。

三十年(一七六五)漢堡設立海上保險公司。

三十一(一七六六)最初刊行航海歷。

三十三(一七六八)甲必丹·庫克(Captain Cook)觀測金星子午線。

四十九(一七八四)發明鐵板製法,用以造船。

五十二(一七八七)蘇格蘭富豪帕特立克·米勒(Patrick Miller)將汽機試裝游船。

嘉慶元年(一七九六)紐約設立海上保險公司。

三年(一七九八)法人喬克發明無水晴雨計。

六年(一八〇二)美人富爾敦(Robert Fulton)實習造船,苦心經營。

十二年(一八〇七)富爾敦造明輪汽船 Clermont,運送旅客。

法拿波崙制定海商法典(Du Commerce Maritime)全編凡四十章。

二十年(一八一五)愛爾蘭 Cork 船進水,爲汽船航行近海之始。

二十三(一八一八)英以鐵製駁船。

道光二年(一八二二)英船 James Watt 進水,試航遠洋。

五年(一八二五)英船 The Jardine 始航廣東。

七年(一八二七)法國對於沿岸裝路，始訂運郵契約。

十三年(一八三三)發行船名錄(The Register Book of British and Foreign Shipping)

十四年(一八三四)發明防水隔壁(Bulk head)，此部有水，他部可免浸入之裝置。

十六年(一八三六)英技師瑞典人厄立克孫(Ericson) 暗輸螺旋推進器(Screw Propellar)，考案成功，得專賣特許權。此機原為法人蘇佛治(Frederic Sauvoge)所發明。

十七年(一八三七)P&O 英郵船公司成立。

始造鐵船 The Rainbow，重六百噸。

十八年(一八三八)林則徐查辦廣東海口。

英船 Great Western 橫斷大西洋達美。

十九年(一八三九)英佔香港。

英國郵船公司成立，政府十年補助十四萬金鎊。

二十年(一八四〇)英陷舟山，侵甯波。

二十二(一八四二)英人陷吳淞，乍浦，上海，逼金陵，The Medusa 船同來。

南京(江甯) 訂立五口通商不平等條約。

二十三、(一八四三)世界最初之鐵製暗輪汽船 Great Britain 進水。

二十四、(一八四四) P&O 英郵船公司，經政府認可，航行東洋。

上海開埠爲通商口岸。

三十年、(一八五〇)美人設大西洋電線。

英郵船 The Lady mary wood 開始行抵上海。

咸豐四年、(一八五四)約翰·厄爾德(John Elder)發明二段膨脹式船機(Two-stage or Double Expansion

Engine) 省煤約半，Brandon 船採用之。

英國定航海律。

英人穆耳孫(Moorson)創登簿噸數法(Registered Tonnage)。

七年、(一八五七)英人柏色麥(Bessemer)發明製鋼。

八年、(一八五八)天津訂立條約，長江各口通商。

十年、(一八六〇)英法軍破天津。

藍烟函輪船始抵上海。

十一年、(一八六一)美南北戰爭，海始用水雷。

英國修訂海軍律。

同治元年（一八六二）改造鋼船。

二年（一八六三）美國定商船條例。

西門馬丁氏發明軟鋼爲造船材料。

五年（一八六六）虹口公司碼頭成立（後改公和祥）。

六年（一八六七）美國郵船航行中國，每年受政府補助五十一萬金圓。

英商太古來華設行。

七年（一八六八）海關公布行船防備碰撞條款。

美商旗昌開揚子江及津粵航路。

八年（一八六九）蘇彝士運河開通，歐亞航程變更。

九年（一八七〇）英國白星汽船公司成立。

改良汽罐圓壘戾火式（Return Flam Cylindrical Boiler）水中通管，燃料內焚。

創倒置式船機（Inverted Direct acting type）。

十一年（一八七二）直督李鴻章委朱其詔等，籌辦招商局，招集商股，購置輪船，承運漕米。

日本公布船燈規則。

英商太古兼營航業。

十二年(一八七三)君士坦丁開萬國噸數委員會。

十三年(一八七四)招商局自保船險。

德國頒水難救護法。

英商怡和收買虹口碼頭。

法國郵船同盟。

日本制定海上衝突預防規則。

啓耳克(Kirk)氏發明三段膨脹式船機(Triple Expansion Engine)。

英國用鋼板製軍艦。

光緒元年(一八七五)日商三菱開橫濱上海航路。

二年(一八七六)烟台締約。

招商局提議收買旗昌船棧，江督撥公款協助之。

設立仁和水險公司。

英國制定乾舷法(Freeboard Regulation)

三年(一八七七)英商怡和兼營航業。

外船跌價，傾軋招商局，幾難支持，李鴻章設法維持之。

四年(一八七八)俄國義勇艦隊組成。

濟和水險公司成立。

五年(一八七九)日本取琉球。

東京海上保險公司成立。

六年(一八八〇)各國軍艦改用雙暗輪(Twin Screw)。

招商局始航國外，規定轉口貨辦法。

七年(一八八一)最初之暗輪汽船 Noting Hill 進水(三九二〇噸)。

Aberden 船用三聯成膨脹汽機。

八年(一八八二)外商與招商局競爭航利甚烈。

九年(一八八三)招商局總辦唐廷樞出洋考察。

招商局變賣老甯波碼頭及浦東船塢。

瑞典人拿爾丁作潛水艇。

瑞典人得拉瓦爾 (De-Laval) 及英人帕孫斯 (Parsons) 發明特賓回轉汽機船
(Turbine Steamer)

十年(一八八四)美國開萬國子午線會。

大阪商船會社成立航行內海。

十一年(一八八五)中法開戰,招商局託旗昌代管。

英國補助快速商船。

日本郵船會社成立。

英頒船貨證券法 (Act to Amend the Law Relating to Bills of Lading)

十二年(一八八六)仁和濟和兩水險公司合併爲仁濟和。

日本郵船會社開長崎天津航路,政府補助。

各國仿行海上衝突預防法。

十三年(一八八七)發明海水蒸淡器。

十五年(一八八九)美國華盛頓開議萬國航海章程。中國陳恩燾賈凝禧出席。

十六年(一八九〇)B.C.船級協會成立。

定共同海損統一制度 (York Antwerp Rules)。

十七年(一八九一)立北洋海軍。

瑞典公布海法。

十八年(一八九二)丹麥公布海法。

十九年(一八九三)德國迪瑞爾改良內燃機關 (Internal Combustion Engine)。

美國公布 (Harter Act) 規定船東責任。

作縱橫式水管汽罐 (Water tube Boiler)。

挪威公布海法。

美船 Jupiter 用電力轉輪推進法 (Electric Drive) 名聞於世。

二十年(一八九四)最初之特資汽船 Turbinea 在英國進水。

英國公布商船條例 (Merchant Shipping act) 分十四章, 計七百四十八條。

馬關條約簽字, 宜昌重慶通商。

St. Louis 船始用四聯成膨脹機 (Omnituple Expansion Engine)。

二十一、(一八九五)遣兵援朝鮮，與日本戰，海陸軍皆敗。

二十二、(一八九六)盛宣懷提招商局餘利二十萬，公積六十萬，興辦通商銀行。

日本開始歐洲航路，公布船舶檢查法，船員法，海獎勵法，造船獎勵法，海員懲戒法。

二十三、(一八九七)開萬國海法會(Comite Maritime international)

改良汽壓達三百磅。

德取膠州灣。

德定海商法，(Seehandel srecht) 四百三十二條。

麥科尼 (Marconi) 發明無線電報。

英國 Parson's Marine Steam Turbine Co. 改良特賓電船 Electro-turbine 試驗
速力，增加每一時間三十四哩，Knot 約三十九哩半，成績優美，其後商船次第採用。

二十四、(一八九八)海關公布內地航行章程(The Inland steam Navigation Regulation of 1898) 航
權盡失。

大阪商船開始漢口航路。

二十五、(一八九九)日本實施海商法，公布噸稅法，領港法。

二十七(一九〇一)甲必丹拉卡斯(Captain Lucas)鑿穿油井，爲燃料油之新紀元。

美國大來汽船公司成立。

二十九(一九〇三)日本郵船會社收買麥邊產業，開始滬漢航路。

俄人占遼寧。

發明燃油器(Oil-fired Boiler Olkessel)美國動力漸次改用重油(Heavy oil engines)。

三十一(一九〇五)輪船改用二百七十磅之汽壓。

三十二(一九〇六)英國公布海上保險法(Marine in-surance Act)。

日本郵船會社與美國北太平洋鐵道公司訂立貨客契約。

宣統元年(一九〇九)甯紹輪船公司成立。

日本公布遠洋航海補助法。

二年(一九一〇)特賓機與輪軸聯絡 Gearing。

三年(一九一一)英國公布海上條約法(Maritime Conventions Act)。

民國元年(一九一二)美國費城開萬國航業大會。

丹麥東亞公司造航洋雙暗輪，內燃機關馬達船，名山拉奇(重五千噸)。

直東輪船公司成立。

二年(一九一三)美國發表巴拿馬運河船舶測度規則。

英國公布領港法 (Pilotage Act)。

三年(一九一四)交通部公布輪船註冊暫行章程。

日本郵船會社撥款五十萬元，設屬員病船。

三北輪埠公司成立。

日本郵船會社開始青島航路。

四年(一九一五)日本攻青島，以最後通牒，取南滿東蒙山東權利。

美國制定海員法 (Seamen's Act)。

鴻安輪船公司向英商收回。

五年(一九一六)招商局將遇順公平等船出租於粵商，行駛南洋。

歐戰英國徵船一千三百五十萬噸。

北方輪船公司成立。

美國制定船舶院條例 (Shipping Board Act)。

挪威於歐戰時，專北海運輸之利，合計收入運費十億六千萬古羅納。

日本設立海事研究會。

六年（一九一七）美國組織船舶院。

日本公布戰時海上保險法。

英國造船費，每噸漲至二十五鎊。

日本公布戰時船舶管理令。

七年（一九一八）日本汽船會社十五家，合計歐戰收入運費六億三千八百萬元。

大阪商船開始航行歐洲。

日清公司開始航行漢口。

日本興業銀行兼營船舶金融。

八年（一九一九）交通部公布中國汽船艙面部員暨管機船員之資格及配額暫行章程。

德國實施改正漢堡海上保險定則。

九年（一九二〇）交通部頒航海獎勵條例。

美國制定海運法 (Merchant Marine Act of 1920)

政記輪船公司改組。

日本決定實施吃水線法。

意大利開海員勞動會議。

十年(一九二一)瑞士開國際海員勞動會議。

十一年(一九二二)毓大輪船行成立。

日清公司受政府補助，開重慶宜昌航路。

日本郵船會社決定與近海部分離經營。

十二年(一九二三)法國設立船東中央協會(Comite Central des Armateurs de France)。

普拉瑞爾開萬國船法會議。

十三年(一九二四)日本公布，實施船舶無線電規則。

十四年(一九二五)法國制定海事金融法案(Un office national de credit maritime)。

美國變更海運政策，將船售歸民。

德國夫勒特涅(Fletner)發明無帆風走船 Roter Ship，節省燃料。

高汽壓特賓機用於輪船。

十五年，(一九二六)日本郵船會社，決派近東航路調查員。

英國建造防止動搖應用船。

日商三菱決定在上海浦東建一船塢。

十六年，(一九二七)交通部公布輪船註冊給照章程。

上海航業公會成立。

日本公布船型試驗規則。

十七年，(一九二八)美國公布商船法 (Shipping Act)。

肇泰水火保險公司成立。

華盛頓會議，禁止船舶裝置火花式無線電。

通華