

王

洸著

中國航業史

王

洸著

中國航業史

# 中國航業史初版自序

先嚴雲五諱倬府君，在民國五年至十五年間，服務交通部航政司，曾兼任交通講習所教席及「交通月刊」主筆，著有「交通史」一書，在民國十二年間，由商務印書館出版，風行一時，當時可說是國人治交通史的創作。每讀遺著，常常會使人興起懷古淅勵的意念。

我國航業，歷盡滄桑，實和國家同其命運，著者服務航政，忽忽三十年，適逢時會，或參與其事，或得悉其原委，早想寫一本「中國航業史」，但遲遲未能執筆。

這一年來，「航運」總編輯宋訓倫先生，「航海通訊」社長謝君韜先生，招商局「業務通訊」主筆張恩駿先生，「工商半月刊」主持人范鶴言先生，常時要我寫有關航業歷史性的文字，我每合其所需，分篇寫作，並在上說的刊物內發表，事後彙集增訂，不知不覺，竟促成了這本書的完成，各篇互相銜接，加以排比，自成一有系統的著述。

今當此書付梓，應對四位先生，敬致謝意，要不是他們的督促協助，這本書是不會完成的。

王沈序於中華民國四十四年九月一日

## 中國航業史增訂再版自序

我在民國四十四年九月，印行「中國航業史」一書，迄今十六年，我國航業已渡過了整理時期，而進入發展時期。基於以下的幾個因素，我航業在蛻變、在躍進。（一）由於國家從農業化進入工業化，國際貿易急速擴展，商船的量與質分別在提高。（二）由於多角貿易的需要，除不定期航線外，開闢了許多定期航線，而且都已奠定了穩固的基礎。（三）由於原料輸入和農產品輸出的需要，促進了專業船，如運木船、大油輪、冷藏船、散裝貨船和貨櫃船的大量增加。（四）由於航運學術的昌明和教育的發達，公營民營航業，都有很大的進步，而且方興未艾；國家建設已邁向海洋。這是政府遷臺以來，最值得欣慰的事。

近代史的研究，國人頗為重視，坊間此項著述，亦不乏印行，惟專業史的創作，仍鮮有人嘗試，此由於治史者，不易獲得專業史的第一手資料，且涉及技術，往往又非治史者，所易研判。至事業上有成就者，則專心於個人事業的發展，身在廬山，未盡識廬山，史家所需的素材資料，未加保存整理；何況著作出版之事，非盡人所易為、所樂為。

際茲開國六十年代，復興中華文化，高唱入雲，專業史的著述，亟待提倡，既可繼續史蹟，尤堪策勵未來。我國興辦航業，今適百年，爰補前卷，而續新篇，當為歷史家與從事斯業者所樂聞歎。

王沈序於中華民國六十年八月一日

# 中國航業史 目次

王 洸著

## 卷一

- 第一篇 導論……………一
- 第二篇 歷代海上經營與航海事業……………一〇
- 第三篇 近代航業史的演進……………四四
- 第四篇 外人在華航業史的演變……………一〇五
- 第五篇 招商局八十三年史的輪廓……………一三七

## 卷二

- 第六篇 創業百年的招商局（續第五篇）……………一七九
- 第七篇 臺航二十五年的全貌……………二〇七

- 第八篇 遷臺二十週年的復興航業公司……………二三一
- 第九篇 董浩雲系統的中國航運公司……………二四一
- 第十篇 許文華系統的益利輪船公司……………二四五
- 第十一篇 股票上市的益壽航業公司……………二四九
- 第十二篇 開國六十年我國航業的素描……………二五三
- 第十三篇 邁向海洋……………二九三

## 專載

- 一、七任航政司司長聚首一堂（轉載航海通訊第一二四期）……………三〇一
- 二、國父是偉大的工程師（王洸）（轉載國民中學國文第六冊）……………三〇四

# 中國航業史

王 洸 著

## 第一篇 導 論

商船在平時是交通貿易的利器，在戰時是軍事運輸的工具，凡有海岸線的國家，無不重視商船，它所保持的船數，必期能適應交通貿易和安全的需要。按照國際公法，海洋運輸絕不容許任何國家獨佔壟斷，完全是自由競爭的事業，因之各國不得不努力於建造商船，擴展航線，即使政府力量不够，亦必設法獎勵民營，並用種種直接或間接的保護方法從事競爭，務使本國商船隊立於不敗的地位，而達成它們的國策。

### 一 世界商船的數量

我們從世界商船的統計，可知各國對於商船發展的努力，亦可以看出它們國策的所在。第二次世界大戰前，世界商船的總數，據一九三九年的統計是六五、二〇〇、〇〇〇噸。大戰期中，商船雖多損失，但增造的亦很不少，到了戰後，商船的數量，有增無減，而且年年增加，據統計一九四九年為七三、六〇〇、〇〇〇噸，一九五〇年為八四、五八三、〇〇〇噸，一九五一年為八七、二四五、〇〇〇噸，一九五二年為九〇、一八〇、〇〇〇噸，一九五三年為九

三、三五二、〇〇〇噸，一九五四年爲九七、四二二、〇〇〇噸，最近四年，每年增加的新船，總在三百萬噸左右。

每一國家所有的商船數量，依照一九五四年的統計，數字如後：

美 國	二七、三四四、〇〇〇噸	(包括預備船隊一四、〇〇〇、〇〇〇噸)
英 國	一九、〇一四、〇〇〇噸	
挪 威	六、八〇五、〇〇〇噸	
巴 拿 馬	四、〇九一、〇〇〇噸	
法 國	三、八四一、〇〇〇噸	
義 大 利	三、七九八、〇〇〇噸	
日 本	三、五七八、〇〇〇噸	
荷 蘭	三、四四三、〇〇〇噸	
瑞 典	二、七〇一、〇〇〇噸	
利 比 里 亞	二、三八一、〇〇〇噸	
蘇 俄	二、三七一、〇〇〇噸	
德 國	二、二二六、〇〇〇噸	
丹 麥	一、六一四、〇〇〇噸	
西 班 牙	一、三〇九、〇〇〇噸	

希臘	一、一七六、〇〇〇噸
阿根廷	一、〇五七、〇〇〇噸
中國	三五一、六八七噸

(民國三十七年十月曾達一、一五九、〇〇〇噸)

以上統計，戰時所造的標準船，六千噸至八千噸的，現在還佔很大的數字，其中有不少現歸入美國的預備船隊中。過去五年所造的船隻中，一萬噸至一萬五千噸的船隻，要佔絕大多數，其中百分之八十二是油輪，那些一萬五千噸至二萬噸的船隻中，油輪比率更大，要佔百分之九十一。

戰前戰後商船的重大變更，要說是油輪和巴拿馬等國商船數字的激增，自從第二次世界大戰以後，油輪在世界商船中所佔的地位一天比一天重要，因為工廠、電廠、飛機、戰車、汽車及世界近百分之八十七的商船，都用石油為燃料或發動力，油的需要既然日增，所以油輪的需要亦隨着激增。又因為世界產油區如中東、委內瑞拉與消費地區距離遙遠，需要龐大的長程輸送力，油輪需要始終不衰。目前油輪共有二四、六二四、〇〇〇噸，佔全部商船的百分之二十五，比戰前一九三九年的一一、五八六、〇〇〇噸，增加了一倍多，這是我們研究近代商船所不能不知道的。

巴拿馬和利比亞這兩個小國，在戰後商船噸位增加極速，而且我們知道，這兩個國家幾乎完全沒有造船工業，為什麼有這麼多的商船數字，原因是別的国家商船移轉到這兩個國家

去，改掛這兩國的旗，尤其以美國船爲多。原來美國法律對商船管制極嚴，美國船東爲減少航運成本，規避本國法律的管制，多願意將自己的船改掛這兩國的國旗。其他國家的船東，亦常常願意這樣做，近年美國不定期船船東，更聯合向政府呼籲，准許美國籍船舶轉外國籍，都是爲了減低成本，以便在國際航運中競爭的關係。

## 二 臺灣物資的輸出輸入全靠商船

臺灣是個海島，輸出輸入的物資，除了貴重少量的用空運外，可說百分之九十以上要靠船運。舉幾項臺灣生產品來講，四十二年度，生產砂糖八十八萬噸，糖蜜二十三萬噸，水泥五十二萬噸，煤二百三十九萬噸，鹽三十六萬噸，米一百六十四萬噸，除了內銷者外，都要輸出換取外匯。以最重要的中日貿易來作例，每年鹽糖的輸出和肥料的輸入，即有八十萬噸要靠船運，如果包括其他國家的輸出輸入併計，每年總有三百多萬噸的物資要用船運，（四十二年主要輸出的物資是一、四一〇、〇〇〇噸）我們的商船約可承運半數，如若沒有自己的船來承運一部份，可能因爲外輪運費的居奇，無法爭取國際市場，（上年糖蜜由臺輸美，外輪索價每噸十三美元，後因有招商局油輪的關係，竟跌至每噸六元五角，臺灣糖蜜才能與古巴、南美競爭）至於運費的損失那更無法計及。以前幾年中日貿易額沒有好大的變動，（四十二年四月一日至四十四年三月三十一日，中日貿易額原均爲七千四百五十萬美元，但實際貿易數額不及百分之九十）但今年中日貿易額已各增至九千四百萬美元，比去年要進展得多。

，正是我們商船爭取貨載的機會。此外最有發展希望的貿易途徑，是擴展今後中韓兩國的直接貿易，去年我國鹽五〇、〇〇〇噸，煤一〇〇、〇〇〇噸輸韓，已經開始，今後如能展開，煤的輸出，韓可望接受二十萬噸，鹽可望十萬噸，糖可望三萬噸，貨值不算，全用我們的船承運，估計運費一項每年可得美金一百九十多萬元，一面運回韓國的海產品、礦石、水菓，也可獲得美金近六十五萬元的運費，即以此各點來看，商船對於臺灣貿易的重要，就可以明瞭了。

### 三 商船收益常是國家財政的大支柱

商船收益，常是外匯的一筆大收入，即所謂無形出口（Invisible Exports）。英國、挪威向以商船收入平衡國家財政，英國一九五一年商船的總收入是四億三千九百萬鎊，（一鎊約合美金二元八角一分）純益是一億二千九百萬鎊，一九五二年商船的總收入是四億三千三百萬鎊，純益是一億零八百萬鎊。挪威商船純益在一九五一年及一九五二年間，其數常達二十億克郎（Krone 一克郎合美金一角四分）左右，一九五三年雖受商船不景氣影響，而純益仍可達十五億至十六億克郎。丹麥地小，希臘貧瘠，兩國亦全靠商船收益，來充裕國庫。丹麥商船收益，從一九五一年以後，每年運費收入約在十二億克郎左右，很少有變動，一九五二年收入的美金運費合三億一千萬克郎，英鎊運費合四億五千三百萬克郎，其他外匯的運費收入合二億二千五百萬克郎。希臘商船在世界不定期船隻中，因為成本低廉，向佔優勢，一九五一

年一至七月間，它的無形出口所獲外匯共計五千萬美元，其中由於商船而得的佔百分之四十二，至懸掛外旗的希臘船收入尙未計入。瑞典商船的總收入，在一九五〇年是九億五千萬克郎(Krone 1克郎合美金一角九分二)，半數得自國外貿易。德日兩國在第二次世界大戰失敗後，積極復興商船隊，固然爲了促進貿易，但商船本身的收益亦大有可觀。西德在一九五一年，商船運費等收入還祇有二億三千八百萬馬克（一馬克合美金約二角三分八厘），到了一九五二年，就激增至四億九千九百萬馬克之鉅。日本在一九五一年，國外航線船隻運貨九百八十九萬一千噸，收入運費共達五百二十二億八千萬圓（每一日圓合美金二厘八），比前一年的二百四十四億七千萬圓約增三倍半，到了一九五三年日船載貨量增至一千六百十九萬噸，運費收入更增至美金一億八千九百萬圓。現在兩國商船的收益，仍隨着新船的增加，而一天比一天大。就拿我國商船來講，從退守臺灣以後，專行國外航線的船隻，噸位不過二十萬噸左右，總計三十九年至四十一年三年之間，運費總收入亦達美金三千六百五十八萬餘元，其售予政府的外匯共有一千三百八十七萬餘美元。四十二年我國商船雖同遭遇不景氣的逆境，但是在海外爭得的貨運仍有一百十三萬餘噸，爭得的外匯亦仍有美金五百六十五萬元，如果沒有此批商船隊，政府每年對外輸出入物資、所支出的外匯運費，恐怕不止五百萬美元。以上種種事實和數字，足可證明商船收益是國家財政上的一大支柱。

#### 四 商船在國防上的重要性

海是國防的外圍，商船是海軍的奧援，發展商船就是增強海權。商船是國防的主力，也是爭取勝利的利器，在兩次大戰中，已經充分的表現。第二次大戰海上戰火，不但瀾漫了地中海及大西洋、太平洋、印度洋上，而且艦艇的襲擊，遠入北極圈內，所有兵員的輸送，軍需的補給，因為地理上的關係，都靠商船長途輪轉，總計第二次大戰期間，美國曾經動員的船隻多至四千二百二十一艘，載重噸位計四千四百九十四萬噸，承運的物資數達二億六千八百二十五萬二千噸，所載軍事人員總計一千一百十九萬零七百四十人，其他人員三十一萬一千一百六十三人，以上數字，並不包括同盟國的商船數字在內，倘若沒有這樣龐大的海上實力，同盟國勢將無法贏得勝利，商船在國防上的重要，可想而知。艾森豪總統曾說過「商船是我們國防上的第四臂膀」，當然是從經驗中得來的，我們亦應該同意他的見解。總統對於海軍官校三十七年班畢業學員訓示中指示說：「中華民族的生存，與夫太平洋永久和平之維持，胥賴吾人能否建立一海權國家是賴。」這是今後國策的所在，而商船正是執行這國策的最要工具。

## 五 商船噸位可看出國力的消長

商船噸位的數量，可看出國勢的強弱。第一次世界大戰以後，戰勝國家如英、美、法、日、義固然都盡力擴充商船，即戰敗的德國，亦在僅存商船四十萬噸之後，積極從事造船，終於十年之間，噸位曾達四百萬噸，進居世界第五位。美國當第一次世界大戰時，商船噸位

由二百萬噸激增至一千二百萬噸，自第三位升到第二位，第二次世界大戰發生，美國因軍運的需要，又大量製造新船，一度擁有船隻五千七百餘萬噸，更雄據世界首席，戰後雖將其一部份過剩船隻讓售於外國，但始終保持優勢。看一九五四年的船舶統計，世界各國船舶總噸位共爲九七、四二一、〇〇〇噸，其中美國佔二七、三四四、〇〇〇噸，居第一位，英國佔一九、〇一四、〇〇〇噸居第二位，有了如此龐大的船隊，才可確保強國的地位。最令人驚異的，却是德國、日本，這兩個國家在第二次大戰後，商船損毀殆盡，德國戰後僅存商船七十五萬噸（戰前原有四百五十萬噸），日本戰後僅存一百三十四萬噸（戰前原有六百三十九萬噸），乃戰後努力造船，不數年間，即重振旗鼓，再度角逐於海上，而且造船工業蒸蒸日上，蔚成國防上的兩大潛力，它們國際地位的提高，是靠它們自己爭取的。

## 六 戰後新興國家都致力商船建設

我們觀察戰後新興的國家，亦無不努力於商船的建設，如印度在一九三九年僅有商船十二萬五千噸，到一九五一年即增至三十八萬餘噸，一九五二年又增至四十一萬餘噸，政府近年又制定計劃，在一九五五年以內要完成新船六十萬噸，來發展海外航線。巴基斯坦與以色列雖建國不久，現亦有商船十一萬六、七千噸。印尼爲發展商船隊，於一九五三年起，決定造船一百十艘共六萬八千噸，內有一萬噸的貨船四艘，打算開闢遠洋航線，它的雄心可知。非洲的利比亞是一個尼格羅人的國家，得到美國人的幫助，近幾年來亦擁有二百三十萬噸

的商船隊，它的油輪大的有三萬四千噸，「世界一家」號曾到過臺灣，名聞於世。南美如阿根廷巴西諸國，亦與海運先進各國，同採強烈的保護政策，以增造新船，擴展航線，它們的目標，或者爲了發展國際貿易，或者爲了爭取國際地位，雖國策不同，但是以建設商船隊來遂行它們的國策，却是一樣的。

## 七 我們的出路在海上

我國大陸有綿亘八千六百餘公里的海岸線，和四萬七千餘公里的內河通航水道，原是天然需要海運的國家，目前自由中國基地臺灣，四面環海，無論爲發展海外貿易，或充實運輸力量準備反攻，均有賴於健全的商船隊。今後商船事業實是在國策的所在，我們要高呼着，商船！商船！我們的出路在海上！至於如何採取保護政策，增造新船，爭取海外航線的擴展，需要政府和社會共同努力，詳細的方案，可參閱拙著「海運政策」，不能在本書內論列了。

## 第二篇 歷代海上經營與航海事業

### 一 春秋時代的河運與海上征伐

上古「剡木爲舟，剡木爲楫，舟楫之利，以濟不通」。可見中國的航運很有悠久的歷史。遠在公元前七百年到五百年間的春秋時代，船的應用已有相當發展，當時從渭水東下，經黃河再折向北到汾水，這七百餘里的水道，便是運輸頻繁的水上交通線。那時渤海灣、山東半島及江浙一帶分屬於燕齊吳越諸國，各有其海上關係或活動，諸侯各國之間發生戰爭時，且曾用過「舟師」。春秋末年吳王夫差，就曾經用舟師從江蘇下海打到山東的齊國，越國大夫范蠡亦係自越浮海入齊，這除了具備精良的船隻外，還要有高度的航海技術。

戰國時代，中國所接觸的海的範圍愈廣。南海（包括南洋與印度洋）的物產如象牙珠翠已流入中土，特別是南方的楚國，因爲楚人的勢力已及於百越，即今之嶺南一帶，這些珍物可能是南海諸國之人販運而來，日久楚人亦自必泛海前往。及秦始皇統一中國，轉而南征，收有南越，分置三郡，其中南海即今之廣東境內，象郡即今之越南北部中部。設官之外，大舉移民，中國與南海的關係更加密切，中國人的南海學識亦更爲進步，對於航海事業的促進，自有裨益。又因齊燕方士的建議，有派遣齊人徐福率領數千童男童女入海訪求蓬萊、方丈、瀛洲仙人之舉，蓬萊等地究何所指，雖無定論，但決非近海，據日本史說徐福最後到達日本

熊野浦，果真如此，則秦人已作過遠洋航行。

## 二 樓船是我國水師的鼻祖

確實可信有計劃組織的海上遠航，爲漢武帝的事，公元前一百五十年左右，漢武帝練水師，曾建造樓船，（船上建樓三層，列女牆戰格，樹幡幟，開弩窗矛穴，外施氈革禦火。置砲車、播石、鐵汁，狀如壘。其長者可以奔車馳馬。（如圖）縱橫於渤海、黃海、東海。援救東甌（浙江永嘉），曾自會稽（蘇州）海道出兵，遂退閩越（福州）之師。討平東越（閩越之一），橫海將軍韓說的海上一軍，實爲首功。征定朝鮮，樓船將軍楊僕是從齊浮渤海而往。樓船不僅是巨艦的名號，那時且成爲代表水師的總稱。

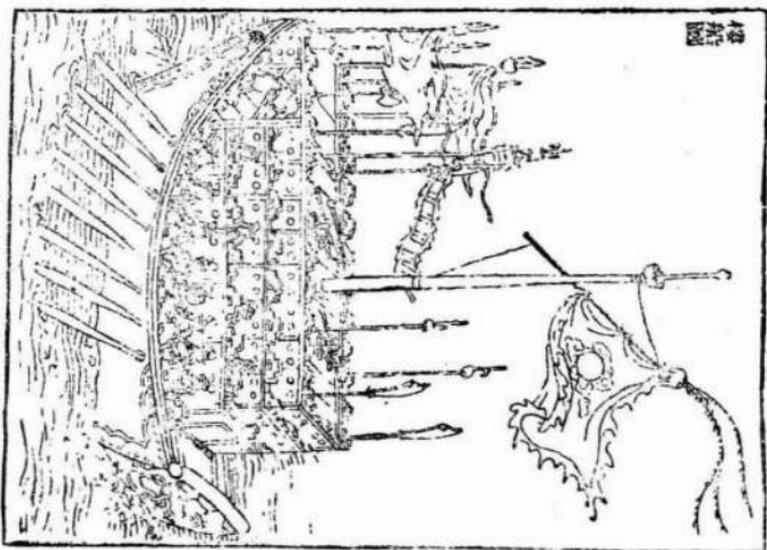
## 三 漢武經略南越，華船遠涉南洋印緬

在同一時期，漢武帝再定南越，兩廣及今之越南大部，又入中國版圖。設立九郡，其中南海合浦兩郡在今廣東廣州、合浦。儋耳珠崖兩郡在今海南儋縣、瓊山，交趾、九真、日南（在今越南河內）清華、入安，均爲對海外的交通要地。日南、番禺（廣州）早爲西南海外諸國的通商港口。所以南越王戰敗之後能逃亡海外，武帝收有其地，繼續此一活動，他的南海經營，自始至終是爲經濟商業的利益。南越爲象牙、犀角、玳瑁、珠璣、銀銅等的聚集處，「中國經商賈者，多取富焉」，番禺更是一大會。當時中國人之作海外航行者，均自合

浦、徐聞或日南出發，大約經過蘇門答刺、緬甸，最後至「黃支國」及「已程不國」。黃支國即 Kancipura（建志補羅），在馬德拉斯 (Madras) 西南，已程不國即在黃支國之南，均屬印度。兩千年前中國的航海家，已證明進入了印度洋或南印度。

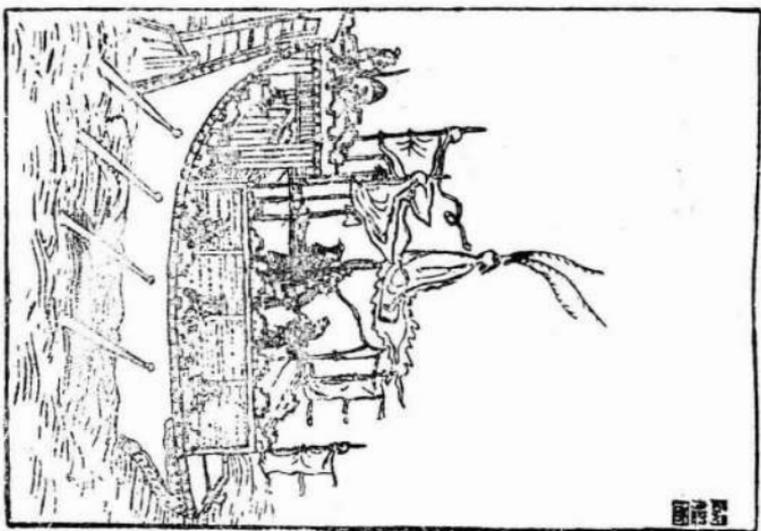
這種航行，並非是偶一為之，而是經常之舉，且由政府經理其事，武帝特為設官主管。這個官叫做「譯長」，屬於與皇帝最親近的「黃門」，即宦官。譯長與應募的冒險家，一同入海，攜帶黃金及各種絲織品（雜繒）前往，以便購置明珠、琉璃及奇石異物，完全為商業行為，亦可以說，當時的海外貿易是由國營。他們在航行的途中，艱險備嘗，海盜的剽殺，風波的苦難，往往有喪失生命的不幸。關於航程的遠近距離，需要的時日，大概去時為一年有餘，回時約為八月（直航），加上中途的停留及意外的阻難，往返常達數年之久。不過他們所乘的，在近海為中國船舶，遠洋則為「蠻夷賈船」，似乎中國船舶尚不宜於遠洋航行。所謂「蠻夷賈船」，即南海諸國前來入貢互市之船，見之于記載者，有憐國（緬甸）、葉調（爪哇）、天竺（印度）等國，而天竺又為中西海上交易的居間者。不僅南海諸國大秦（羅馬）的商船，早在公元前一世紀已自紅海出現於印度洋，東來馬來半島及交趾。後來東漢晚年，即公元二世紀，約在一千八百年前，羅馬國王的使者，且自日南登陸，到達當時的首都洛陽。南海交通之大開，及海外貿易之發達，於此可以想見，中國人的蹤跡已遍于南洋了。

#### 四 孫權經營海上，奠定南洋貿易基礎

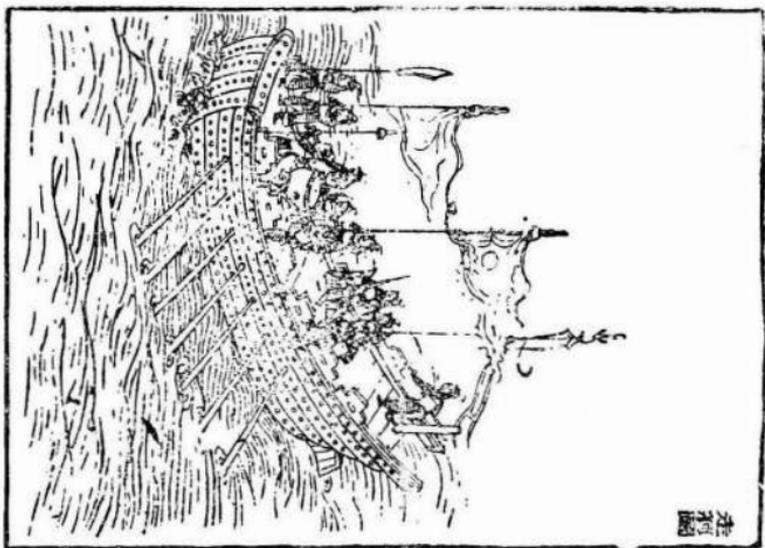


漢代的樓船，是戰艦的一種。

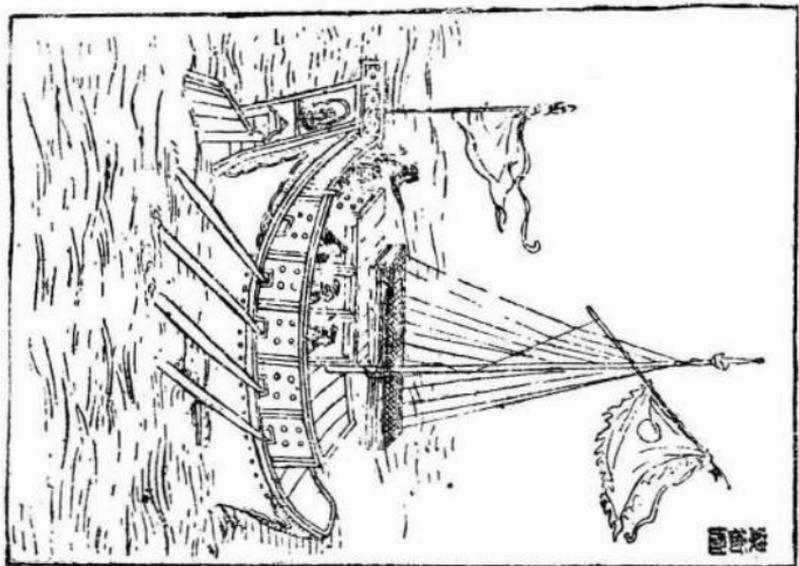
第二篇 歷代海上經營與航海事業



三國時的圓艦，是戰艦的一種。



三國時的走舸，是戰艦的一種。



三國時蒙衝，是戰艦的一種。

三國時代，中國的航海事業進入另一階段，此則爲孫權的貢獻，孫權在這一方面，極爲重視遠征軍的出動，專使的派遣，文物的南被，逞空前盛況。當時所造戰艦，較漢時亦多推陳出新。有蒙衝、鬪艦、走舸（以上三種全是戰艦），龍舟（帝王所乘之船），油船（適於夜間潛渡），長安（相當於漢時的樓船）諸種。孫權一以他無力與曹操父子逐鹿中原，北進不易，遂銳意南圖。二以征戰連年，軍需浩繁，江南限於人力，尙不會真正開發，謀資海外貿易以爲挹注。三以吳地瀕海，地理上有其便利，歷史上有其傳統。

交州（卽交趾、越南）從兩漢以後，已同於內地，赤壁戰後，孫權乘勢撫有該地，從此每年得到無數的雜香、細葛、明珠、大貝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀象、珊瑚、蕉椰、龍眼，以及其他奇物異果，大有補於國用及生活享受。加之公元二二六年羅馬商人秦倫自交州到了金陵，孫權問以方土風俗，更增加了他的海外知識，提高了他的海外興趣。後來秦倫回國，孫權特派一位名叫劉咸的專使隨往，擬建立金陵與羅馬的關係，可惜劉咸中道而卒，不曾達成他的使命。

孫權從秦倫口中所得到的海外知識，或不一定限於羅馬，應該包括他途中所經行的南海各地見聞。從此孫權的海外經略，益趨積極。交州爲經略南海的前進基地，這時一度發生叛亂，不久爲吳軍底定，進而謀招撫馬來半島及其以外諸國，因之有康泰、朱應奉使南海之舉，這是孫權南方經略的盛事。康泰等所至所聞之國，有百數十多，他們大約係由交州出發，曾至林邑（越南廣南）、扶南（柬埔寨卽高棉）、馬來半島、爪哇、緬甸等處，可能亦會到

過印度洋波斯灣。他們於海外的時間，約有十餘年之久，對於南海航程，海船構造，均有報告，大船長九丈六尺，頭尾形狀似魚，每船可載百人。

南海與孫權的關係既如此密切，對於近海的臺灣，自不會放過，臺灣當時名叫夷洲，公元二三〇年遣甲士萬人進征，俘虜數千人而還，此為中國經營臺灣最早的記載。能够出動上萬的戰鬪人員，可見船隻必不在少數，夷洲之外，同時尙擬進向亶洲，夷洲近而亶洲遠，未能到達，其地似在菲律賓群島之中，十二年後，又平復珠崖（海南）。

南海的航行，漢武帝發其端緒，孫權予以光大，中國的勢力隨之伸入中南半島、馬來半島以及印尼，甚至印度洋。兩晉、南北朝，即公元三世紀中葉至六世紀末期，中國雖然多事，而南海的交通並未中止，貿易愈為發達。交州、日南、廣州仍為主要港口，而廣州尤為繁榮。名僧法顯曾於五世紀初年，由錫蘭（師子國）乘商船循海東歸，漂至爪哇（耶婆提），再行駛向廣州，又遇大風，結果在山東青島（即青州長廣郡牢山）登陸。稍後又有法勇，自南印度隨船抵廣州。其他往來南海的中外高僧，可知者不下十人，大都由廣州發航，海行而達印度，還時亦多於廣州上岸。這些海舶，均為外人所有，大者長二十餘丈，高出水面二三丈，看來有如樓閣，可載六七百人，貨物萬斛（約一千噸），利用風力航行。

## 五 隋煬帝開鑿運河，經略台澎

隋代是中國交通史上的奇葩，煬帝為欲聯貫南北，使文物相互交流，先後開鑿：（一）

廣通渠（自長安引渭水至潼關入黃河），（二）永濟渠（即今黃河以北的一段運河，爲黃河與白河間水路交通的要道），（三）通濟渠（自洛陽西苑，引洛水，北達於黃河，又自板渚——汜水縣東北——引河，歷滎澤入汴，又自大梁以東，引汴入泗，南達於淮），（四）邗溝（自今淮安至儀徵入江），（五）江南河（自今鎮江至杭州），完成那時的水道交通網，與中國後世的統一和經濟開發，影響極大。公元七世紀初年，煬帝對海外交通，亦有重大發展，曾由海道征伐林邑，分其地爲三州，均在今越南中部濱海地帶，於是進而南通赤土，赤土何在，說法不一，要以蘇門答刺爲近是。出使的人員爲常駿及王君政，他們在公元六百〇七年，從南海郡（廣州）發航，沿着越南海岸，經林邑馬來半島西抵赤土，受到赤土國王的盛大歡迎，他們乘坐的，應是中國船。對於臺灣，他曾派陳稜，張鎮州率大軍一萬餘人，自義安（今廣東潮安）先至澎湖，然後登陸臺灣，地點大概在今之彰化鹿港。經過幾次的戰鬥，俘獲了男女數千和大量的物資。就他出動的兵力和虜得的人數看來，船隻定不在少數。

## 六 唐代水師威鎮朝鮮日本，日華商船貿易頻繁

漢與唐是中國的兩個輝煌盛世，彼此在大陸與海上均有偉大成就，而海上的關係，唐則超越西漢，所以直到今日，「唐人」仍爲中華民族在海外的代表名稱。所謂「漢威令行於西北，故西北呼中國爲漢，唐威令行於東南，故蠻夷呼中國爲唐。」先就東方來說，唐高宗之用兵朝鮮半島，即係由山東半島的成山渡海，一舉而下百濟。唐高宗龍朔三年（公元六六三年）

劉仁軌的水師，又大破日本舟師於白江（銀江）口，四戰皆捷，焚其舟四百艘，這是歷史上我們海軍的光榮戰績，亦爲對日本的光榮勝利。

軍事之外，中日間的外交、商業、文化關係尤爲重要。在隋朝，日本使者已屢來長安，隋使裴清亦一度東去，所乘的是日本船，唐代日本所派的「遣唐使」，有十九次之多，每次均有學生僧侶同來，目的在學習研究中國的學術制度、典章文物。而往來於中日間的商船更多，大都爲唐人所有。這些商船長約十五丈，寬一丈餘，每船大抵乘六十人，多的可載一百二十人。航路有南北兩線，北線自山東登州經朝鮮南部至日本，南路自揚州或明州（寧波）直航，而以由明州東去者多，間亦有自臺州、福州發航者。日本終點爲博多津。北線沿海岸而行，需時較多。南線橫斷東海，通常爲三至七晝夜，每年六七月間利用西南季風前往，九月十月間回航。

## 七 羅馬印度波斯船來華互市

唐代的航海及互市，以南海方面爲最有意義，盛況空前。公元三至七世紀卽三國至隋，往來南海的商船，除了少數的中國船和羅馬船外，以印度及波斯船爲多。他們由波斯灣發航，經印度、錫蘭、馬來半島、蘇門答刺、海南島，而至中國各港口，如交州、廣州、明州、揚州、密州（山東膠州）等處，而以交州、廣州、揚州爲最繁榮，番商胡賈麇集。

交州自漢武帝以後，海外諸國入貢互市，必由此道，唐代仍極重要，但已不及廣州。廣

州當時外人稱爲廣府，每年番舶以各種珍物與中國交易，貨物山積，大食（阿剌伯）的回教徒，自成一居留區，有如後來的租界，他們有禮拜堂（清真寺），有牧師，中國還特別派了一個回教裁判官，以資管治，即所謂「番長」。海船多至四千餘艘。大食人外，尚有猶太人、基督教徒、拜火教徒（波斯教徒）。唐末大亂，黃巢攻陷廣州，這些外國人遇害者達十二萬至二十萬人，這就可想見那時廣州外國僑民之多。不久黃巢復陷交州，從此交州、廣州的對外貿易，受到重大打擊。揚州卽江都，多富商大賈，唐人詩中，盛稱該地的豪華，「胡店」（外國商行）林立，胡賈（外國商人）最少當近萬人。八世紀中期揚州發生兵戰，亂兵大掠居民，大食、波斯商人死者數千。

唐朝爲管理通商港口的貿易、關稅、外商、貢使及檢查船貨的出入，廣州置有「市舶司」，其主管稱爲市舶使，一稱「結好使」，有如現在的港務局長兼海關稅務司。

## 八 華船利用信風，遠航波斯灣

東來的外國商船，有各種不同的名稱，如市舶、番舶、蠻舶、南海舶、西域舶、西南夷舶，亦有就其所來之地，而稱之爲師子國（錫蘭）舶，婆羅門（印度）舶，波斯舶，崑崙（馬來）舶，尸羅夫（屬大食）舶等等。船的大小與以往相似，長二十餘丈，載六七百人，仍係利用信風航行，（印度洋信風的發現爲公元一世紀中期之事，前此爲沿岸航行，此後則橫斷大洋直航）自大食至中國航行的時間，如遇順風約爲百日左右，中途寄泊除外，通常總計

約需一年。

論中國船舶，久已往來於南洋及印度洋。據阿剌伯史家的記載，五世紀時，波斯灣及幼發拉底河畔的希拉（Hira）已有華船。那時船舶出港回港，均須經市舶司檢查許可。航程中的情形，與大食船同，大食船於春夏之間進口，秋冬之間返國，中國船適與相反，四五月間出口，十至十二月間返華，所謂「北風航海南風回」，航線亦與大食船相同。

海外貿易如此之盛，海船往來如此之多，中國人出洋者自必甚衆。且有不少就此定居海外而不歸者，馬來半島及爪哇均有華僑，蘇門答刺的舊港（三佛齊）尤多，粵閩人泛海而往者數以千百計，其中大多爲避黃巢之亂。

## 九 宋設機構，管理商船及對外貿易

宋元兩代的海外貿易與航海事業，尤盛過唐朝，亦可以說是中國航海史上最光榮的時期，起自公元第十世紀，迄於十四世紀，爲期約四百年。宋代海外貿易亦爲國營，重要貨物由政府專賣，京師（開封）置「權易院」，猶如今之國際貿易局，並於重要各港口如廣州、泉州、杭州、溫州、明州、密州、秀州（松江），江陰分置市舶司，或分司，掌管「番貨海舶征權貿易之事」，並備有收買外貨作爲市舶的本錢。所購外貨，一律解送權易院，再轉售與內地人民，政府從中獲取利潤，有時且派遣內侍攜帶公文金帛，令分往海南各國，招致進貢（通市），採購犀角、象牙、眞珠、龍腦。北宋時代海舶互市所入，向爲國家重要財源之一，金入

南侵，中原淪陷，疆土縮小，連年兵戰，軍額劇增，餉需大加，因之南宋對於海外貿易，尤爲重視，所謂「市舶之利，頗助國用」。故竭力招徠，除貨物抽解及收買轉賣之外，聽其自由交易，每年在這方面的收入約二百萬緡（北宋稅率約爲十分之一、二，南宋提高至十分之四）。

## 一〇 廣州泉州為宋元兩大商港

北宋互市港口，以廣州爲最盛，諸番並通貿易，關稅所入，佔全國關稅總額十分之九。北宋晚期，泉州漸趨繁榮，南宋更爲發達，與廣州並稱，後且駕乎其上，凡是要泛海赴外國貿易的，均從泉州出洋。次爲杭州、明州。互市的國家，仍以大食居首，「諸番者之富多寶貨者，莫若大食國」。廣州城西及泉州南郊，均有海外諸國人的居留地，叫作「番坊」，而以大食人爲多。大食人中的蒲姓（*Abu*的譯音），尤富而多金，南宋晚年歸化中國的蒲壽庚提舉泉州市舶三十年，經濟力量既大，又兼領福建安撫沿海都制置使，統轄軍民兩政，節制福建海舶，威勢益盛，宋元之戰，他舉足輕重，又熟悉海外情形，最後降於蒙古，大有功於元兵南侵及諸番互市。

元世祖用兵不已，需財益急，滅宋之後，繼續海外貿易國營政策，命蒲壽庚等招諭各國，遠至印度，前來朝貢通商者有二十餘國，政府且自備船隻資金，選人下番貿易。互市港口，除宋時的廣州、泉州、杭州、明州（寧波）外，加上溫州、澈浦（在錢塘江口），上海一

共七處，各設市舶司使，而以泉州、杭州的貿易爲最盛，特置市舶都轉運，泉州更是海舶集中之所。義大利人馬可波羅 (Marco Polo) 謂泉州 (刺桐 *Zayton*) 爲世界上最大兩貿易港之一，(另一個是埃及的亞歷山大城) 他本人離華西返，就是從泉州開航。另一大旅行家阿刺伯人伊本巴都達 (*Ibn Batuta*) 則謂泉州是世界上唯一的大港，泊有巨艦百艘，小船無數。杭州在南宋是一政治都市，元代則成爲商業都市，離城二十五哩的澈浦，船舶雲集，可直達杭州，通航南洋印度。大食稱杭州爲天城，是中國的最大商埠，東來的大食商船，多以該地爲終點。

## 一一 華船獨霸印度南洋的海運

唐代海外貿易雖盛，多爲外國船隻，旅行南海的中國商販高僧，大都附乘番舶。到了宋元，情形大變，華船代替了番船，來華番客均乘華船，此事開始於北宋初年，至南宋及元而極盛。政府特訂的市舶法，其中有番客乘搭中國船的規程。宋代大食船東航，大多至印度故臨 (*Kenlam*) 國爲止，船隻較小，印度以東，則由中國大船接運，換句話說，印度南洋的海運幾全操於中國人之手。有一次印度古里 (*Calicut*) 停有華船十三隻，公元十三及十四世紀，卽元代，中國船的航程則確已越過印度，馬可波羅護送元公主西去波斯時，所乘的華船就是在波斯灣靠岸，元世祖的使臣，曾到達馬達加斯加島，汪大淵曾以私人的資格，兩次附乘海舶抵非洲東岸，並入紅海。

## 一二 中國造船術世無其匹

宋元所造海船，比當時操航海霸權的大食船爲大，可載客五六百人至一千人，而且安全堅固，依其大小，分爲三等：大者曰艚（Junk, Jong），次則曰舩（Saco）或舩，又次曰貨船（Kakam），均廣州所造，用松木板製成，有二重、三重或四重者。大船分四層，客房五六十間，在造船技術上創造了隔離艙（Bulkhead），繼我們祖先所發明的羅盤，（Compass）由阿刺伯人傳入歐洲）對航海又作一重大貢獻，使船隻航行獲得更大的安全。此項防水隔離艙設備，至今爲世界各國造船技術上最重要的措施。

當時海船上的組織，也很嚴密，每一條海船有一個綱首，就是船長，兩個副綱首，負責約束締乘客，不服從的可予以杖笞。每船由市舶司給與「公憑」，登載綱首姓名、乘客人數、船的大小型式、綱首副綱首外，尙有其他執事人員，如櫓手雜役。船上備有武器，以防海盜，船上的兵勇，分爲射手、盾手、擊手等。

每船四桅或五桅六桅九桅以至十二桅，有風用帆，無風用櫓，一船八櫓或十櫓，以至二十櫓，每櫓四人十人十五人以至三十人，另備小舟若干，以供採購汲水，及遇險時救生之用。

### 一三 歷史上最大的一次海上動員

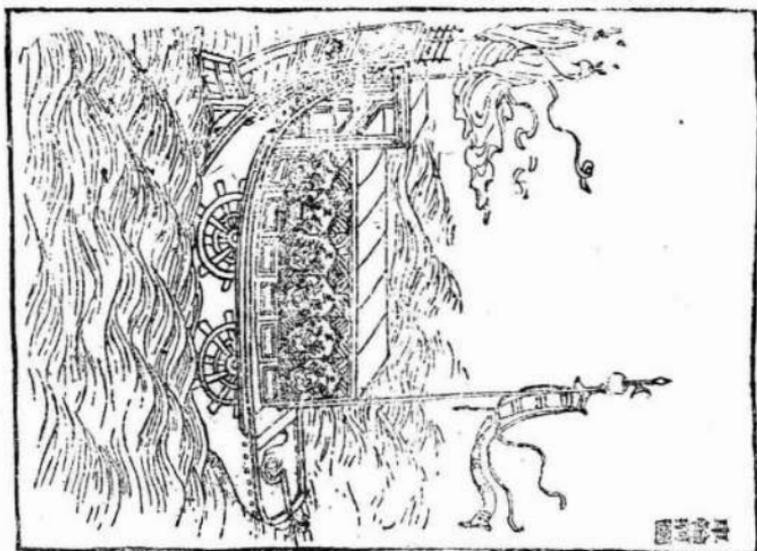
元朝的水師遠征，很有幾次，元世祖征討安南，曾海陸並進，征討占城，大軍自廣州循

海道前往。而征討爪哇一役，兵力二萬，則係由泉州出動。至於兩次東征日本，尤爲衆所共知的大舉，公元一二七四年的第一次，士卒一萬五千人，另有高麗兵八千，梢工水手七千，船隻九百。公元一二八一年的第二次，北路蒙、漢、高麗軍四萬，戰艦九百艘，自朝鮮合浦出發，南路江南蠻軍（宋降兵）十萬，戰艦三千五百艘，自慶元（寧波）出發。結果雖均以遭風失利，而其規模之大，史所少有，亦可說歷史上最大的一次海上動員。

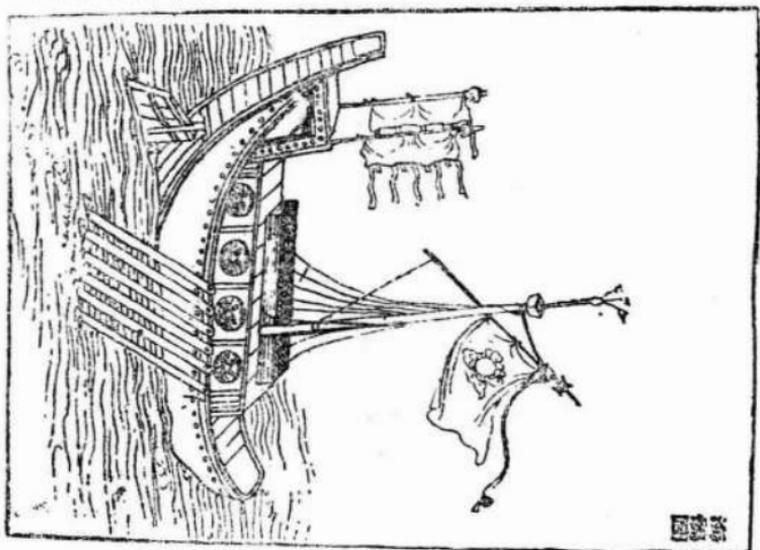
## 二四 元創海道漕運，成一代規制

元朝爲運江南米糧至北方，曾創海道漕運的一代規制，至元十九年（公元一二八二年）初，元世祖命上海總管羅璧張瑄朱清造平底海船六十艘，募水手同官軍，自海道漕運江南糧四萬六千餘石，明年三月至直沽。其法很爲完備，每年輸送南方糧米三百餘萬石，共用海舶九百餘艘。每三十艘爲綱，船戶八千餘戶，每綱設押綱官二人，行船又募水手，先集中揚州，加以航海訓練，設專門官員主持，元朝所以能統馭廣大疆域，並江海遠征，從事海國經營，很賴這種成就，而長年篙手、舵工，亦因此海上生活的歷練，而爲國家海上遠征的兵源。當時所用海舟運米者曰遮洋船，次者曰鑽風船，更爲海戰的重要運輸與補給船隻。且使造船工業及造船學術有更大的發展。

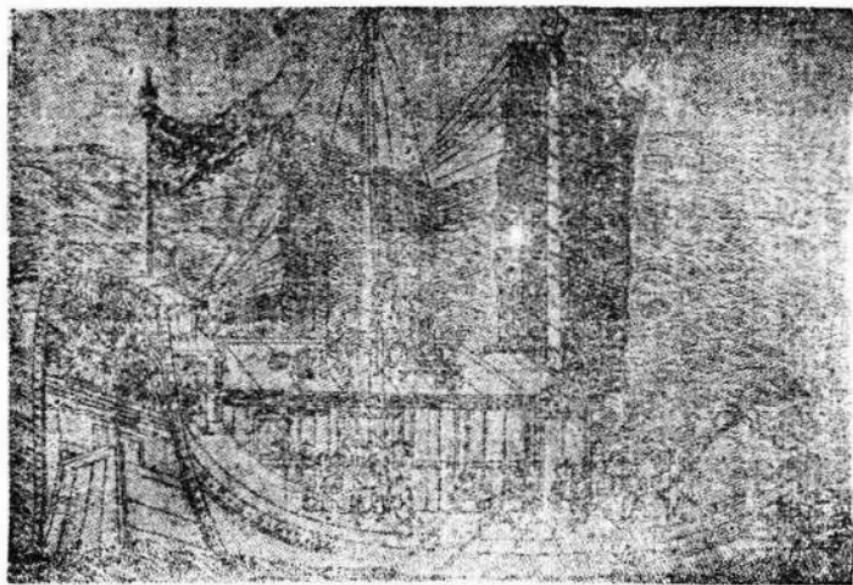
當時海運航線，由蘇州劉家港、海門、黃連沙起碇入海，直達天津，凡一萬三千餘里。據大元海運記說：「春夏分二運至，舟行風信有時，自浙西不旬日而達於京師。」當時爲免



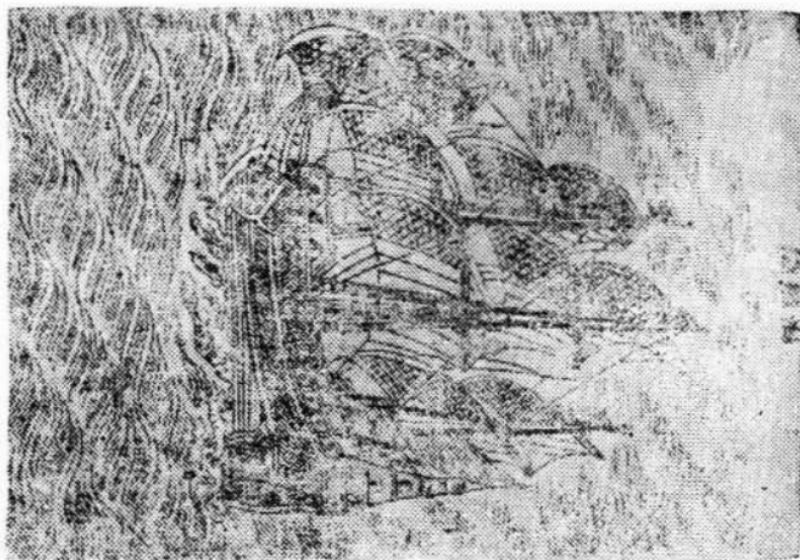
宋代的車輪舸，是戰艦的一種。其輪裝在船側，類似初期的明輪輪船，惟車輪係用人推動，非如輪船之以蒸汽機推動明輪。



宋代的海鷗，是戰艦的一種。



元代海運的遮洋船。



元明時代（一二八二年……）的海運船，用以運南方的米糧至津沽。

海道迂曲及開闢航行捷徑，又曾開掘膠萊運河，即接通山東半島的南北膠河，以溝通渤海與膠州灣，實媲美德國的基爾運河，爲經略海防的重要工程。

元時對河運，亦極重視，至元二十六年開會通河（自山東東阿縣至臨清縣二百五十里），二十九年開通惠河（自北平至通縣）。

## 一五 明初的海外活動

有明一代開國之初，雖一度行禁海之令，旋即改變，而爲海權鼎盛時期。鄭和七次奉使航行西南洋，是明初一大盛事，其統率大鯨寶船縱橫印度洋之時，尙在歐洲大航海家達伽瑪（Vasco da Gama）廻航好望角，哥倫布（Columbus）橫渡大西洋前九十年左右。過去的遠航，不論其爲政府所派遣，或私人的活動，其組織均不及鄭和的大，次數亦不及鄭和的多，而他們的成就與影響，更不能與鄭和相比。

明太祖建國之後，卽遣使前赴南海諸國，告以新的王朝已經建立，要它們臣服入貢，遵奉正朔。使臣所到的國家有爪哇、三佛齊（蘇門答刺）、渤泥（婆羅洲）、占城、真臘、暹羅、瑣里（在印度），不久各國接踵來貢。明亦於廣州、泉州、寧波設市舶司，太祖的用意，僅在懷柔，既無威迫之意，亦無促進海上貿易獲利之慾，祇是消極政策。太祖曾將十五個海外國家列入「不征之國」，除了朝鮮、日本、琉球，餘均南海國家。其後復以倭寇之亂，竟罷市舶司，限制朝貢次數，禁人民私自出海通番貿易，所以洪武三十餘年的海上交通與互

市，陷於消沉狀態。太祖之後建文帝，仍繼續這種政策，在位四年，忙於內戰（靖難之役），海外更非他所能顧及。

明成祖雄才大略，卽位之後，改變太祖的鎖國政策，採取積極的進取行動。他注意的範圍，並不限於南海，而且在西北、西南、東北，他亦各有成就，作風很像漢武帝。卽以南海來說，最初出使的並非鄭和，而是聞良輔、尹慶、馬彬等，他們曾分別至爪哇、滿刺加、蘇門答刺、柯枝（Occhin）等國，但真正予以光大的則爲鄭和。論其動機，除了政治外，經濟的或商業的，亦是他的主要動機。海外貿易，久爲利之所在，國營又是宋元所久行的政策，靖難之役，國庫空虛，北征蒙古，用財至鉅，他希望在国际市場上獲得補償。因而在永樂元年（公元一四〇三年），恢復粵閩浙三市舶司，進而自備船隻出海，期收互市之利於國家。從鄭和出使海外，「貢獻迭至，奇貨重寶，前代所稀，充溢府庫，而國用之羨裕矣」。「所取無名寶物，不可勝計」，番人亦「利中國貨物，益互市通商，往來不絕」。所以鄭和率領的船，名曰寶船，鄭和被稱爲「貿易珍寶之使」，亦就是商務使團。

## 一六 鄭和的七次航海

鄭和是雲南昆陽人，先世出於西域，本姓馬，賜姓爲鄭。他雖世爲回教，但亦皈依佛教，南海回教及佛教的勢力頗大，鄭和前去，自有其方便。他是一位太監，人呼之爲三保或三寶，中國的海外貿易與航海事業，一向與中官有關，他所到的地方，時稱「西洋」，實卽現

在南洋的西區與印度洋，乃指婆羅洲以西，其東則爲東洋。（明季歐洲人東來之後，改稱印度洋爲「小西洋」，以別於歐洲的大西洋）他所統率的是一個武裝使團，亦可名之爲海上遠征隊，即所謂「下番軍」，其中有官校、旗軍、火長、舵工、班碇手、通事、辦事、書算手、醫士、水手、民梢、及軍士各色工匠，每次多至二萬餘人，王景弘、侯顯、馬歡、費信、鞏珍、鄭崇禮均曾參加。遠航隊的船隻約五六十艘，在鄭和出發前二年，已開始建造，由工部及福建、浙江、江西、湖廣承辦，大船長四十四丈四尺，濶十八丈，次者長三十七丈，濶十五丈，平均每船約載四百四十人。

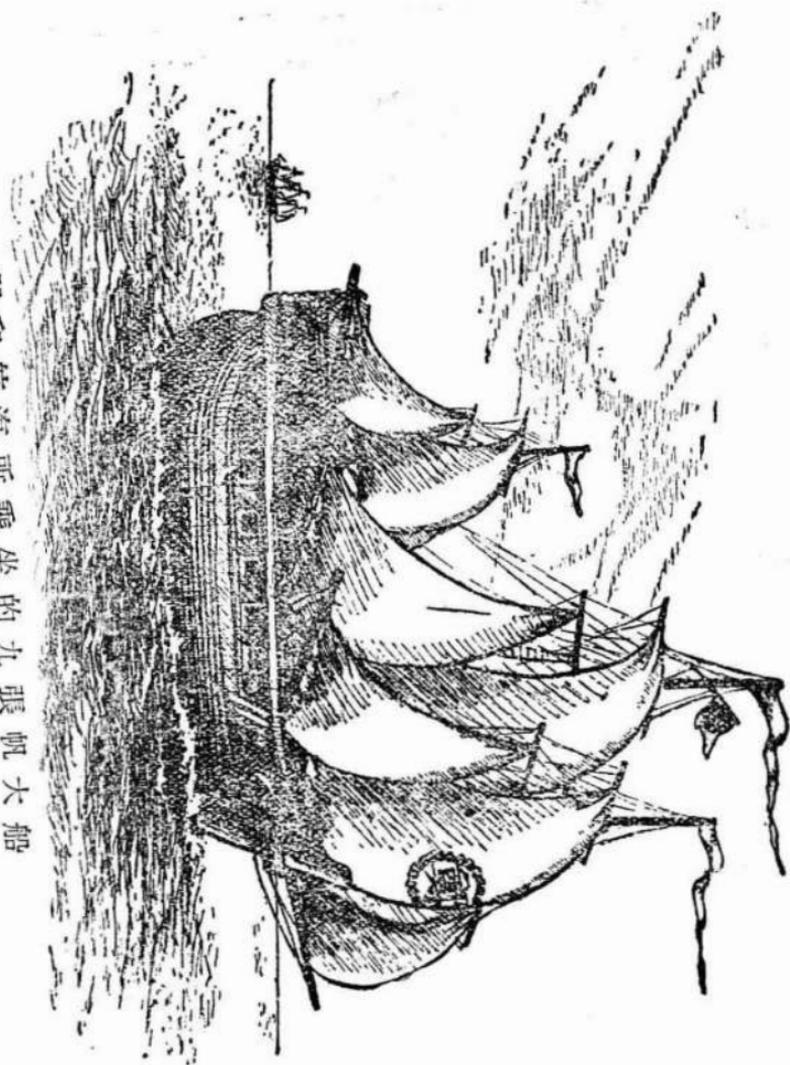
鄭和遠航共計七次，其中六次在成祖時代，最後一次在宣宗時代。第一次於永樂三年六月十五日，即公元一四〇五年七月十一日，自蘇州劉家港發航，船六十二隻，士卒二萬七千八百餘，先至福建五虎門稍停，大概等待東北風，然後開船至占城新洲港，再至爪哇，經舊港、阿魯、蘇門答刺、錫蘭、小葛蘭。抵印度古里爲止，行蹤未逾印度半島。回航之時再過舊港，這裡有閩粵華僑數千家，與人梁道明施進卿爲首。有一位領袖名叫陳祖義，亦爲粵人，他們於鄭和初過舊港之時，均受招諭，但陳祖義不改其海盜行徑，剽掠往來商旅貢使，又想奪取鄭和的寶貨。鄭和得施進卿的報告，大破祖義，俘至南京，此爲鄭和「三擒番王」之一。是後航路獲得安全，舊港的勢力屬施進卿，明朝授他爲舊港宣慰使。永樂五年九月初二日，即公元一四〇七年十月二日，鄭和回抵南京。同年奉命作第二次遠航，先後至爪哇、柯枝、暹羅、古里，並於錫蘭佛寺布施立碑。回航爲永樂七年，即公元一四〇九年之事。

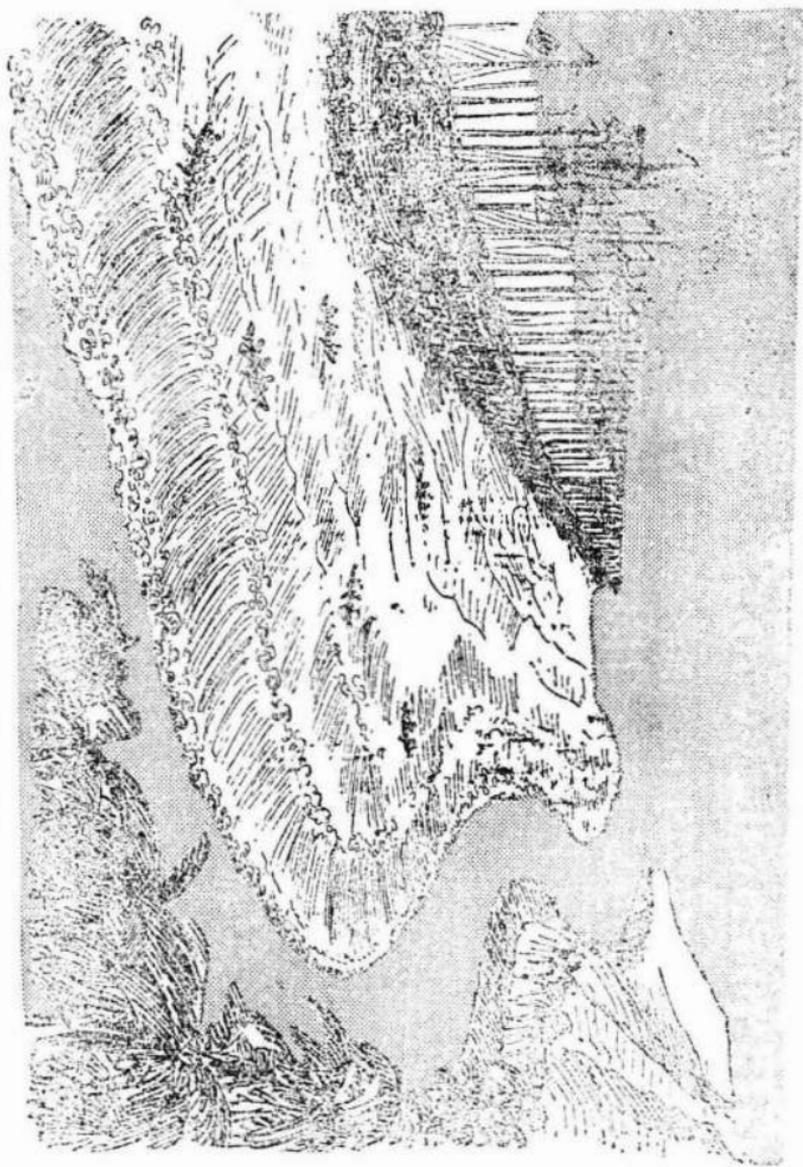
第三次航行亦在永樂七年，海船四十八隻，仍自劉家港發航，先至福建，續行開洋，船張十二帆，順風十晝夜，抵達占城，依次至爪哇、蘇門答刺、古里等國。此次值得注意的事，一爲解決了暹羅與滿刺加的邊界爭執，鄭和特爲滿刺加建碑封域，成爲中國藩屬。二爲俘擒錫蘭國王，該國王向鄭和索取金銀寶物不遂，即以兵五萬強行劫奪，鄭和由間道襲其都城擒錫蘭王以歸，此爲鄭和「三擒番王」之二。永樂九年六月即公元一四一一年七月，三次航行完畢。

永樂十一年至十三年，即公元一四一三至一四一五年，鄭和完成了他的第四次遠航。以前三次均至印度海岸爲止，此次則遠航至波斯灣、紅海及非洲東岸，目的在招諭印度以西各國，並送錫蘭王歸國。途經蘇門答刺，正值該國內爭，前王之子怨鄭和不爲己助，且無賜給，乃發兵襲擊，爲鄭和所虜，此爲「三擒番王」的最後一次。艦隊過錫蘭後，經溜山國（Zaldive群島），陸續至波斯灣及阿刺伯沿岸的忽魯謨斯、祖法兒，亞丹（亞丁），天方（麥加）及非洲東岸的麻林（Molinde），木骨都東（Mogedoxu），不刺哇（Brawa），並均遣使來朝。

第五次西航，在永樂十五年至十七年，即公元一四一七年至一四一九年，航程與第四次略同。第六次西航，始於永樂十九年即公元一四二一年，鄭和本人到蘇門答刺爲止。而其分踪則曾越過印度，全隊返國，約在仁宗洪熙元年即公元一四二五年。仁宗對南海經營又回到太祖的政策，停止下番諸軍，停止修造海船，派鄭和守備南京。仁宗在位時間不足一年，宣

鄭和航海所乘坐的九張帆大船





鄭和率領六十二艘大船，停泊在南洋港灣的壯觀。



宗繼立，重振成祖的雄圖。於是這位老航海家又奉命統領他的遠航隊出發，人員共二萬七千五百五十人，規模一如永樂之時。宣德五年閏十二月初六日，即公元一四三一年一月十九日，由南京龍灣開航，在福建停留數月之久，於宣德七年即公元一四三二年，先後到爪哇、舊港、滿刺加、蘇門答刺、錫蘭、古里及波斯灣的忽魯謨斯，分船曾入紅海。宣德八年七月初六日，即公元一四三三年七月二十二日回國，於是七次航行終了。

總計鄭和於二十八年（公元一四〇五—一四三三年）之間，七度西航，平均四年一次。他所到過及招諭國家三十五個，其重要者，在中南半島及馬來半島的有占城（Champa）、真臘、柬埔寨、暹羅、滿刺加（Malacca）、彭亨（Pahang）、急蘭丹（Kelantan）。在印度尼西亞一帶的有爪哇（Java）、舊港（Palembang）、蘇門答刺（Sumatra）、南淳里（Lambri）、亞魯（Aru）。在印度沿岸的有古里（Calicut）、柯枝（Cochin）、瑣里（Chola）、葛蘭（Kulam Quilon）、榜葛刺（Bengal）、錫蘭、遼古（Maldive）。在波斯灣及阿刺伯沿岸的有忽魯謨斯（Hormuz）、祖法兒（Djofar）、阿丹（Aden）、天方（Mecca）。在非洲東岸的有木骨都束（Magedoxu）、麻林（Malinde）、不刺哇（Brawa）、竹步（Juba）。鄭和以後，明以北方問題嚴重，又少有爲之主，政府未再廣續作有計劃的經營，但是民間的活動則愈趨積極。在十六世紀歐洲人東來之前，南海幾乎是中華民族的天下。這是由於明成祖及鄭和已大開其風氣，中國的聲威又因鄭和而遠播了，無形中予我們的航海家及華僑以鼓勵保障，但是我們並沒有領土野心，雖然我們有強大的力量，祇是爲了彼此經濟生活的

互利，南洋的開發與文明的促進，中華民族實有至大的貢獻。

## 一七 海上冒險家的紛起

明朝中葉，東南海疆多事，海上冒險家與倭寇縱橫海上，汪直輩尤為著名，汪直等原以與呂宋、安南、暹羅、滿刺加通商為事，獲至巨富，其後轉往日本，招納亡命二千人，指揮三十六處海盜，號稱「徽王」，（汪直為徽州人）聲勢之大可知。倭寇平後，閩粵繼起的海盜或海上冒險家仍然不少，如曾一本、吳平、林道乾、林鳳、張璉等，各有大隊船隻，其中林鳳曾以六十二船攻略呂宋；林道乾、張璉且於南洋開闢基地。經營臺灣的鄭芝龍亦係此人物，他擁有船艇數百，縱橫沿海，通市日本、朝鮮、琉球及南海諸國。其後受明朝招撫，數敗荷蘭。當時海船須有他的令旗，方得航行，每年海舶收入，以千萬計，所部自行給餉類不取於官。

## 一八 元明兩代的海船與兵船

元代創海道漕運，特造遮洋船、運糧船，以作海運之用，後來明代亦習用它。明中葉以後，海疆不靖，倭寇肆虐，當時建有大福、草撇、海滄、開浪、叭喇唬、蒼山、沙船等各式兵船，以備沿海作戰巡防之用，現在將它們的型式及圖，略說如後。

### （一）遮洋船 元朝用以海運糧食。

(二) 運糧船 底長五丈二尺，其板厚二寸。採巨木，楠爲上，栗次之。頸長九尺五寸，梢長九尺五寸，底濶九尺五寸 底頭濶六尺，底梢濶五尺，頭伏獅濶八尺，梢伏獅濶七尺，頭梁一十四座，龍口梁濶一丈，深四尺，使風梁濶一丈四尺，深三尺八寸，後斷水梁濶九尺五寸，載米可近二千石。

(三) 大福船 高大如樓，可容百人，其底尖，其上濶，其首昂，而口張，其尾高聳。設樓三層於上，旁皆護板，護以茅竹，堅立如垣。其帆桅二道。中爲四層，最下一層不可居，惟實土石，以防輕飄之患。第二層乃兵士寢息之所。第三層左右各設木碇，繫以棕纜，下碇起碇皆於此層用力。最上一層如露臺，人倚之以攻敵，猶如今日之戰鬪艦。

(四) 草撇船 一名哨船，卽小型的大福船，用於巡防。

(五) 海滄船 一名冬船，與哨船同，用於巡防。

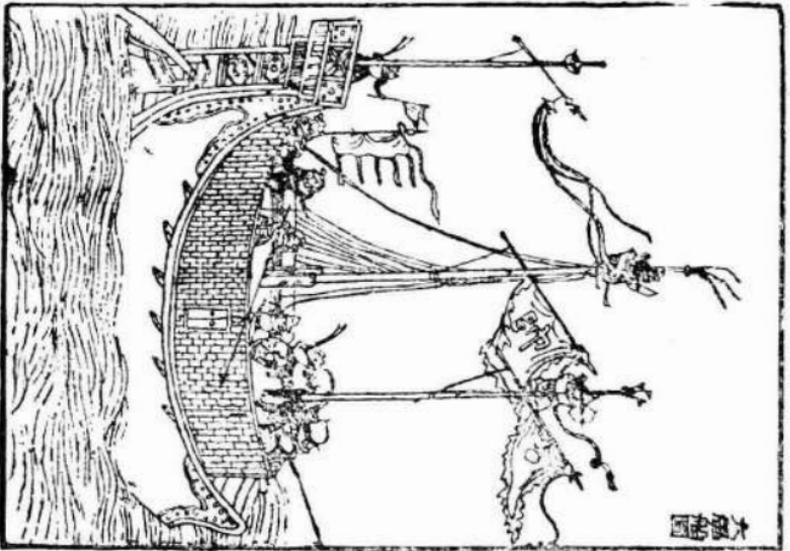
(六) 開浪船 頭尖，易於開浪，吃水三、四尺，四槳一櫓，用於驅逐。

(七) 叭喇唬船 底尖而濶，首尾一樣，底用龍骨直透前後。濶約一丈，長約四丈。其疾如飛，用於巡邏驅逐。

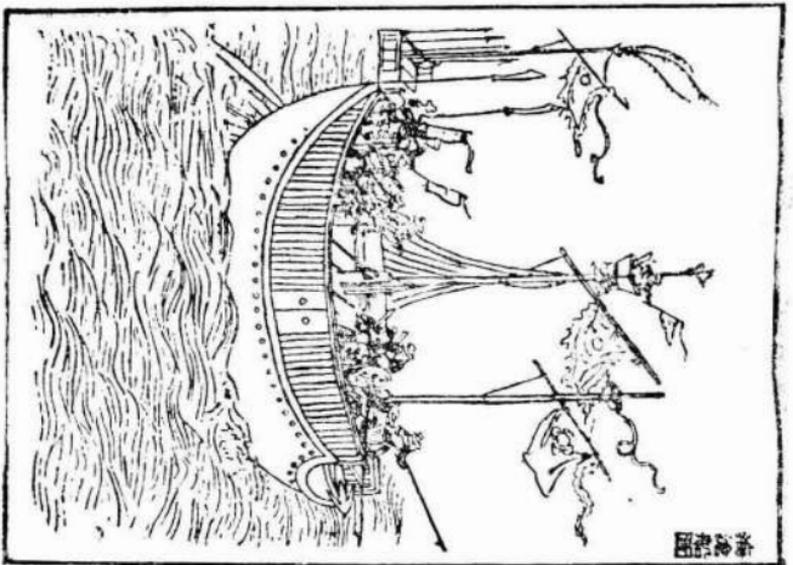
(八) 蒼山船 首尾皆濶，帆櫓兼用，風順則揚帆，風息則盪櫓，用於衝敵。

(九) 沙船 平底，用於巡防各港，沿海出哨。

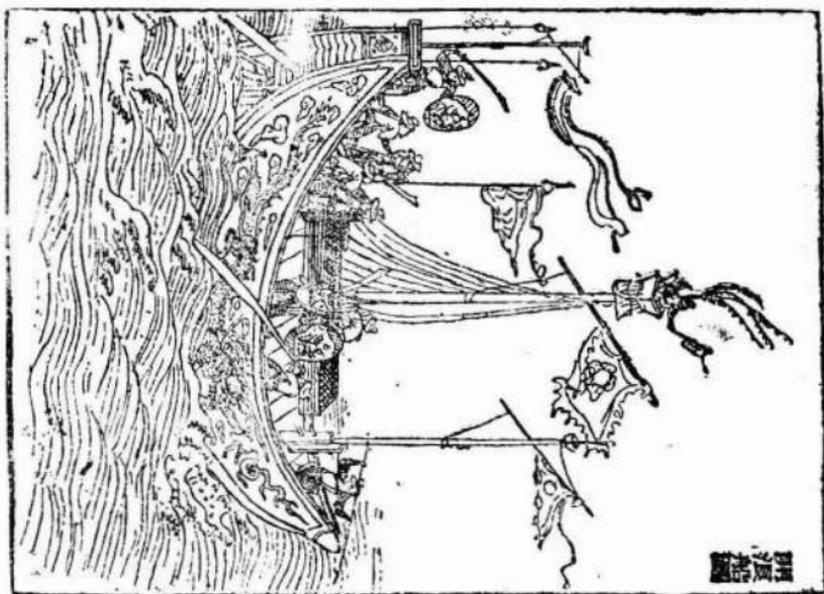
## 一九 鄭成功經營閩南臺灣，掌握制海權



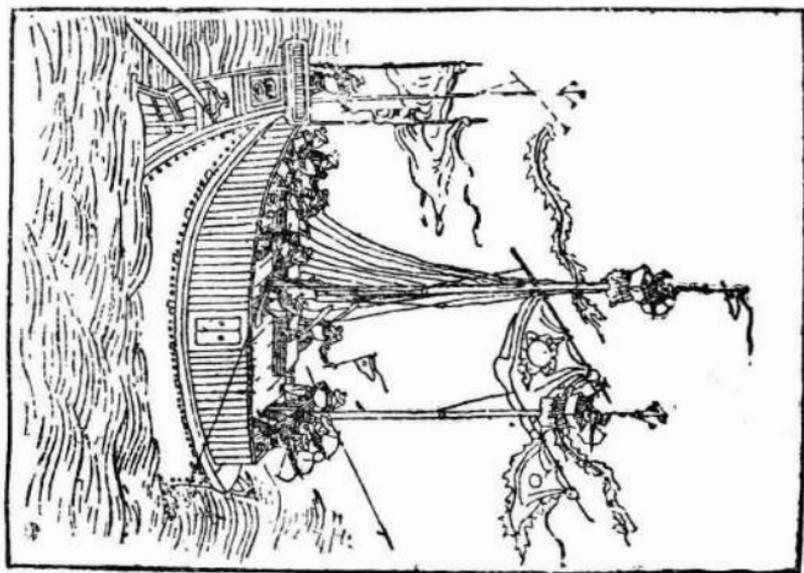
明代的大福船，用於戰鬥。



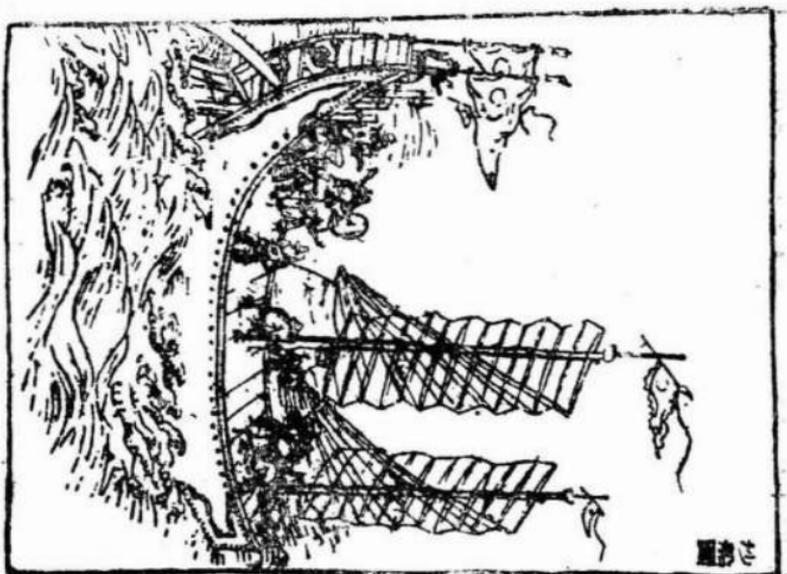
明代的海滄船，用於巡洋。



明代的浪船・用於飄逐。

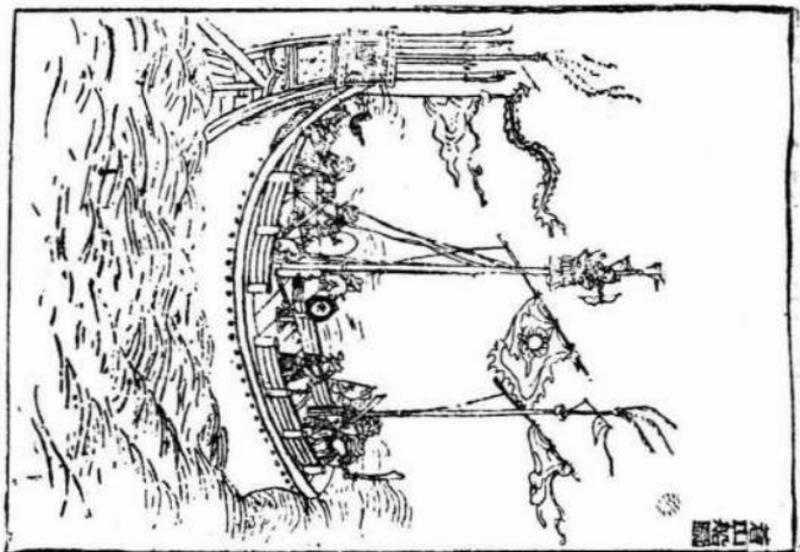


明代的草船・用於巡防。



明代的沙船，用於巡防。

第二篇 明代海上經營與航海事業



明代的蒼山船，用於衝敵。

三九

滿清入關，明室傾覆，而鄭成功奮戰不屈，力圖恢復，他的部隊近二十萬人，戰艦以數千計，甲冑戈矢無不堅利。但是他的根據地不過金門、廈門兩島及閩南的一部，絕負擔不了如此巨額軍需。滿清已控有大陸，然對鄭成功無如之何，成功且經常採取攻勢，主要的原因是制海權操在成功手中。他不惟有強大善戰的艦隊，且有無數的商船，與日本、琉球、呂宋、暹羅、安南、柬埔寨、馬來半島、爪哇等國互市，販運糧食鉛銅武器，置有掌管東西洋貿易的專官，占有通洋之利。後來取有臺灣，鄭氏父子益重視海外互市，以臺灣的砂糖米穀鹿皮藥材，換易其所需各物，輸出輸入全係政府經營。

## 二〇 歐亞海上交通的開創

歐亞的陸路交通，在元明之間，因土耳其的崛起，而中斷了一個相當長的期間。自從明憲宗成化二十二年（公元一四八六年）葡萄牙人狄亞士（Bartholomew Diaz）發現好望角，明孝宗弘治十年（公元一四九七年）葡人達伽瑪繞好望角抵達印度，阻塞了數百年的東西交通，方才打開，並開創了歐亞間海上的直接交通。於是葡萄牙、西班牙、荷蘭、英國都連續而來，殖民於南洋與印度洋一帶，中國海外移民，從此遭遇了西方的強敵，而且西方勢力慢慢伸張到遠東的中國和日本。最先到中國的是葡萄牙。明正德十一年（公元一五一六年）辣非爾氏（Raphael Perestrell）由馬六甲航海至廣東，第二年，葡萄牙的印度總督佛南度（Fernando Perez Andrade）率商船一隊，入廣東水道，我許其於上川島通商，這是我與西方

人通商的開始。到嘉靖中葉，上川、電白及澳門遂成爲葡人的居留地，寧波、泉州、漳州亦有他們的足跡，後來都移居於澳門。明萬歷十四年（公元一五八六年），我以澳門給予葡萄牙人，葡視澳門爲殖民地，設官治理，後來西班牙、荷蘭、英國都接踵而來，荷蘭且一度據有澎湖列島及臺灣。

## 二一 滿清禁海至開關通商

滿清來自東北，根本不了解海外情形，不認識海權的重要，加以銜恨臺灣鄭氏，下令禁海，片板不得出洋。鄭氏敗亡，餘部多走海外，清廷更認南洋華人均「鄭氏餘孽」，爪哇等處爲「海賊之藪」。康熙五十六年即公元一七一七年明詔規定：「南洋呂宋、噶囉吧（爪哇）等處，不許商船前往貿易，違禁者嚴拏治罪」。明末西班牙人之屠殺呂宋華僑，雖不能討，尙能以文書責其擅殺之罪，而清乾隆時代，對荷蘭人之屠殺爪哇華僑，反謂那些華僑是「自棄王化」，按之國法皆干嚴譴。他們是「孽由自取」，是「本應正法之人」，從此華僑愈陷於悲運，成了海外孤子，得不到國家保護，政府亦絕無出洋的船隻，這一段時期，可說是中國航海事業最黑暗悲慘的時代。

清廷在禁海期間，外船亦間有來中國作試探性通商的，如荷蘭商船於康熙三年，曾派船隊至福州，並經商於廣州。英國商船於同年駛至澳門，旋至臺灣互市，十五年英船復至廈門。康熙十四年東印度公司商船三艘，至浙江舟山寧波等處貿易，但均係臨時性質。到了康熙

二十三年，對外船舶來中國，才漸取局部開放的政策，設立閩、浙、粵、江四海關，各設官吏，徵收關稅。

乾隆二十二年，明定廣州爲對外貿易的唯一口岸，廣州商人便正式成立公行，經營進出口貿易，並取得官廳許可，乃成爲正式經理對外貿易的機關。不僅劃定價格，壟斷對外貿易，即政府對外商的交涉以及稅款徵收，亦完全委諸公行辦理。乾隆四十二年爲限制外商活動，又給行商十人以專利權。行商取得對外貿易特權，須向戶部請領部帖，繳納帖費銀二十萬兩，方得加入公行，行商人數爲十人至十三人，普通稱爲十三洋行。公行制度限制外商的方法有三：（一）以公行作爲政府和外商的傳遞機關，凡政府命令或外商有所陳訴，均由行商轉遞。（二）對外貿易的進出口稅由行商代繳，而行商則自貿易中抽取百分之三作爲抵償，行商所負外商的債務，亦由公行擔保。（三）外商是否遵守通商規定，亦由公行負責監督，外商交易，僅許向行商接洽，市價並由行商規定，不得自行直接交易，行動亦不能自由。對各國在華設置的商館，並訂規例：（一）外國兵艦不許進口。（二）館中不得留有婦女槍砲。（三）領港人及買辦等須向澳門華官登記，外國商船除在買辦監視之下以外，不得與其他商民交易。（四）外人與我國官吏交涉，必須經由公行，不得直接行動。（五）外人買賣須經行商之手，即留居商館者，亦不得隨意出入。（六）外國商船得直接航行黃埔停泊處，以河外爲限，不得逾越。（七）行商不准負欠外人債務。（八）通商期過，外人不得居留廣州；通商期內貨物購齊，即須裝運，不得逗留。因上項限制過嚴，通商關係最密切的英國，不

惜歪曲事實，訴諸本國政府，謂非武力不能取得對等權利，於是掀起中英鴉片之戰。

鴉片戰爭以前，口岸開放，設關徵稅，主權完全操之在我，從道光二十二年（公元一八四二年）南京條約訂立後，情勢完全改變。茲將南京條約中有關通商貿易的重要條款，節錄如下：（一）中國允開廣州、福州、廈門、寧波、上海五處爲通商口岸，准英人寄居通商，並得設領事等官於其處。（二）廢止公行專利制度，准英人以自由貿易之權。（三）在五口通商口岸，英商應納之進出口貨稅，均宜秉公議定則例，由部頒發曉示，以便英商按例繳納。（四）英商貨物自在某港按例繳納後，即准由中國商人遍運天下，沿路所經過稅關，不得加重稅例。

從此以後，海岸開放，任人選擇，海關由外人管理，稅則由外人訂定，進而航權喪失，開近代不平等條約的惡例，使中國淪爲次殖民地。

## 第三篇 近代航業史的演進

### 一 我國航業在多難中長成

我國境內初見輪船航行，是在一八三五年的英國商船查甸 (Jardine) 號，距今一百二十一年。我國自辦近代航業，開始在一八七二年創辦的招商局，亦有八十三年之歷史。但抗戰以前，因受不平等條約的束縛，內河航行與沿海貿易都准外輪享受，我國航業始終處於國際侵略之下，進步遲滯。依據民國二十三年的統計，本國籍的輪船，總數祇有五十四萬餘噸，而外籍輪船在我國境內航行的，反多至七十餘萬噸，喧賓奪主的現象，幾乎有一百年。

抗戰期間，我國沿海及長江珠江中下游通航的地區，陸續淪陷，本國輪船或者被徵用作沉塞航道，或者受軍事影響被轟炸俘獲，亦有一部分移轉外籍以圖保全，喪失的數量，與抗戰的歲月成正比例的增加。等到勝利前夕，保存的船數，竟不及八萬噸。勝利以後，因航權收回，我國航業才獲解除桎梏，得以復蘇，除接收日偽船隻撈修沉船外，政府民間紛紛向國外訂購江海輪船及油輪，一時船數激增，三數年間，即達一百十餘萬噸，蓬勃的氣象，大有雄冠遠東之勢。可惜好景不常，共匪作亂，山河變色，一度繁榮的航業，又遭遇到逆境。

大陸航線既失，我國航業不得不以臺灣為中心，向外發展，以謀自存，近五年來，雖已建立起遠洋航業的基礎，但是國土未復，難望有大開展。縱覽近百年我國的航業，飽受內憂

外患，實在可說是在多難中長成。

## 二 抗戰以前我國航業的輪廓

我國興辦航業，以清同治十一年（一八七二年）創立的招商局爲嚆矢。當時實在是李鴻章所倡導，先向旗昌洋行購買亞丁（Aden）號一艘，航行於未開港各地。至光緒三年，又收買該行江輪九艘，海輪七艘及上海金利源碼頭五處，開始經營長江航線，樹立我國航業的基礎。後來商人漸有購買輪船經營航業的，光緒三十一年，東三省商人張本政張本才合資在煙臺，創設政記輪船公司，航行沿海各口。同年張謇等又創設大達內河輪船公司，經營裏下河、東臺、鹽城一帶航運。光緒三十三年，吉林巡撫在哈爾濱設立吉林官輪局，購買俄輪改名吉源，航行松花江下游。第二年與黑龍江省合組，改爲松黑兩江郵船局，開闢從三江口新城府起，到臨江州出口的航線。同年，四州總督趙爾豐因鑒外輪航行川江，爲防杜覬覦起見，奏請設立川江輪船公司，規定官商合辦，先開宜昌至重慶一線，這是本國輪船航行川江的第一次。宣統元年，虞和德嚴義彬等有鑒英商太古洋行、法商立興洋行壟斷滬甯航線，特設甯紹商輪公司，與他們抵抗。第二年，李序園李子初創辦的肇興輪船公司又接着成立，專行營口龍口航線，主要目的是便利魯省人士前往東北移民。宣統三年，盛崑山等創辦的直東輪船公司成立於天津。這是民國以前，國人開辦航業的經過。

民國三年，虞和德等又創立三北輪埠公司。民國四年，英商與國人合辦的鴻安商輪公司，

由虞和德等將英股購回，改爲完全華股的航業公司。民國五年，我國航商陸續添置船隻，據那一年統計，國人自有的海輪計有一百三十五艘，六七、四四三噸，內河輪船計有二千一百一十一艘，一〇五、九七四噸，總計大小輪船共二千二百四十六艘，一七三、四一七噸。可是當時外國輪船在我國內河沿海航行的，計有一百五十艘，共二一二、八九九噸，（其中怡和洋行四十二艘，六二、八四七噸，太古洋行四十七艘，六〇、五〇〇噸，美最時洋行六艘，六、七九〇噸，日本郵船會社十三艘，二五、四八四噸，大阪商船會社十三艘，二三、二〇七噸，日清汽船會社十一艘，二五、八〇七噸，南滿鐵路會社二艘，五、七八一噸，禪臣洋行四艘，二、四八三噸，其他外商四艘）比較國人所有輪船的噸數，還超出三七、四八六噸。

歐戰發生，我幼稚的航業，一度會現生氣。民國六年，鄭效三姜潤生等創辦的北方航業公司成立，與直東公司同營北洋航線。民國七年，俄國革命，俄商船舶恐被收歸國有，紛紛出賣，當時孟昭常先買俄輪一艘，改名金山，試航黑龍江，由哈爾濱直達黑河，這是國輪通航黑龍江的首次。後來孟氏又聯合國人，組織戊通航業公司，先後購買俄輪二十九艘，航行松黑兩江，收回已失去的航權。民國九年，張本政張本才合資創辦的政記輪船公司，擴充業務，改組爲股份有限公司。民國十二年，大通興輪船公司成立，經營北洋航線。同年十月，劉石蓀等創辦南華輪船公司，經營沿海及長江航線。翌年大通仁記航業公司成立，專行上海至南通揚州航線。民國十四年，盧作孚彭瑞成鄭璧成等創辦的民生實業公司成立，起初行重慶合川航線，後來擴展到渝宜渝敘航線。民國十五年，徐忠信創辦的達興商輪公司成立。

民國初年，川江輪船由宜昌溯航至重慶情景。





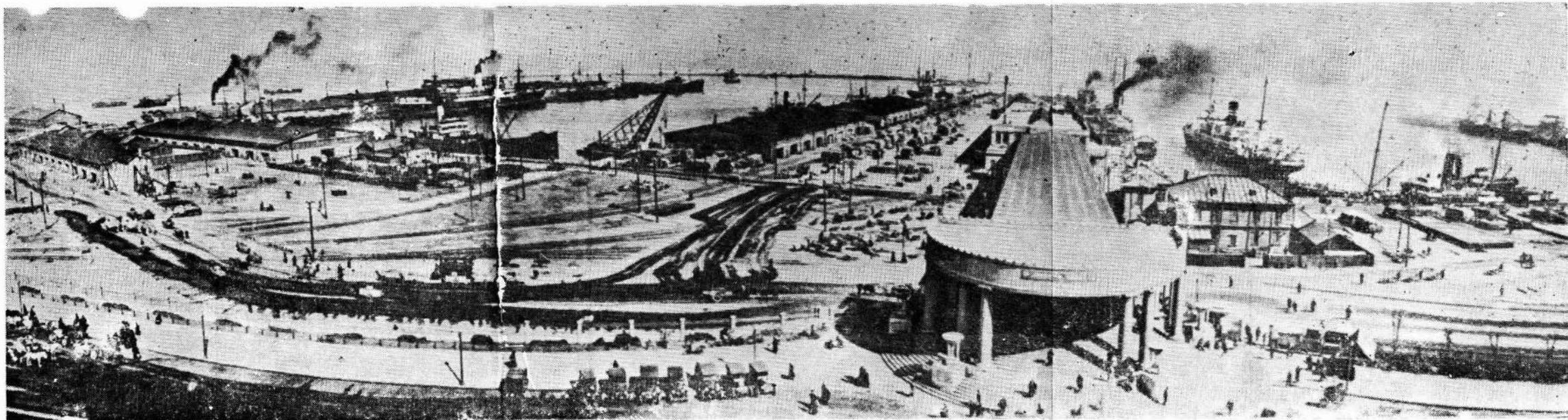
馬尼羅星塔泊地，船為三北公司溫蘭班輪船。



民國二十年左右，上海黃浦江外灘的情景。



民國二十年左右，廣州沙面前的珠江情景。



九一八事變前，大連港埠全景。中間圓形建築為旅客碼頭之候船室，該候船室可容一萬人。大連碼頭總長度達四公里，可停泊五千噸級船四十艘，建有四十九幢倉庫，可容貨物四十八萬噸，鐵路並直達各碼頭倉庫。

民國十七年，朱志堯等創辦的中國合衆航業公司成立，專行上海至海州航線。當抗戰以前幾年間，我國比較大的輪船公司，行駛上海寧波線的，有招商局及寧紹、三北、遠興四家。行駛上海臺州線的，有聯安航務公司及茂利輪船公司兩家。行駛上海溫州線的，有招商局、聯安航務公司兩家。行駛上海福州線的，有招商局、聯安航務公司及三北、常安公司等四家。行駛上海泉州線的，有福甯、順安、安泰等公司三家。行駛上海興化線的，有振安公司一家。行駛滬厦汕港粵線的，有招商局一家。行駛上海海州線的，有招商局及合衆、大振公司三家。行駛上海青島線的，有招商局一家。行駛上海天津線的，有招商局、惠通行及政記、北方、直東、惠海等公司六家。行駛上海營口線的，有肇興、海昌及毓大等公司三家。行駛長江線的，有招商局及三北、寧紹、民生、大達、大通仁記、達興、裕興、聚豐、平安、崇明、利崇、永裕等公司。此外雖有不少經營航業的人，但大多數資本薄弱，只有輪船一、二艘，就開始營業，管理設備，亦遠不若外商，以與外商來爭勝，自然很不容易。歐戰期間和幾次抵制日英輪船運貨的時候，亦未能善自利用，等到時過境遷，又復遠落人後了。

### 三 民國二十三年我國航業的全貌

依據民國二十三年的統計，我國航業公司具有輪船一千總噸以上的，計有八十六家，他們的名稱，如下表：

公 司 名 稱	總公 司地 點	成立年份	船 舶 艘 數	船 舶 噸 數
國營招商局	上海	清同治11年	32	67,185
三北輪埠股份有限公司	〃	民 國 3年	18	34,872
鴻安商輪股份有限公司	〃	〃 4年	14	10,918
寧紹商輪股份有限公司	〃	清宣統元年	3	8,174
肇興輪船股份有限公司	〃	〃 2年	8	9,957
大達輪船股份有限公司	〃	清光緒31年	10	6,668
達興商輪股份有限公司	〃	民 國15年	5	4,034
大通仁記航業股份有限公司	〃	〃 13年	4	5,631
中國合衆航業股份有限公司	〃	〃 17年	3	6,462
毓大輪船公司	〃	〃 12年	3	4,508
中威輪船公司	〃	〃 19年	4	14,728
海昌輪船股份有限公司	〃	〃 15年	3	4,735
大通興輪船股份有限公司	〃	〃 12年	6	8,612
和豐新記輪船公司	〃	〃 14年	2	2,998
安通輪船公司	〃	—	2	6,139
大振航業股份有限公司	〃	民國18年	3	4,691
滬興商輪公司	〃	〃 14年	2	1,246
南華輪船股份有限公司	〃	〃 12年	1	4,249
濟平輪船股份有限公司	〃	〃 17年	1	3,047
華通輪船股份有限公司	〃	民國15年	1	2,032
福星商輪股份有限公司	〃	—	1	1,257

公茂輪船局	上海	民國15年	1	1,071
公濟輪船公司	〃	〃 20年	1	1,503
民新輪船股份有限公司	〃	〃 20年	2	5,691
永安輪船行	〃	〃 20年	1	1,689
華勝輪船股份有限公司	〃	—	2	5,155
穿山輪船公司	〃	民國17年	1	1,040
舟山輪船股份有限公司	〃	〃 11年	1	1,253
中太輪船局	〃	〃 19年	2	10,095
餘隆輪船股份有限公司	〃	〃 18年	1	1,990
福寧輪船公司	〃	〃 19年	4	3,822
泰豐輪船行	〃	—	1	1,895
源安輪船公司	〃	民國17年	1	1,788
安泰商輪股份有限公司	〃	〃 14年	1	1,794
通密航業公司	〃	—	1	1,524
同德輪船局	〃	民國16年	1	2,662
平安輪船局	〃	〃 元年	6	5,971
交誼輪船公司	〃	—	1	1,655
臺州信記航業公司	〃	民國16年	1	1,524
三興輪船公司	〃	—	1	2,470
大陸實業公司	〃	—	1	2,326
同安輪船公司	〃	—	1	1,783
合泰輪船公司	〃	—	1	1,422
利記輪船公司	〃	—	1	1,492

新民輪船公司	上海	—	1	1,375
華商輪船公司	〃	民國21年	2	5,405
益蓀輪船公司	〃	—	1	1,834
恒安承記輪船公司	〃	民國11年	1	1,777
順安輪船公司	〃	〃 20年	1	1,455
裕興輪船公司	〃	〃 11年	1	1,135
恒康輪船公司	〃	〃 22年	1	1,159
崇明輪船公司	〃	清宣統元年	2	—
益利輪船公司	〃	民國16年	1	1,056
振安經理輪船公司	〃	〃 16年	1	2,046
明利輪船公司	〃	〃 22年	2	1,556
華甯輪船局	〃	〃 20年	1	1,951
永安輪船行	〃	〃 20年	1	1,689
永亨輪船行	〃	—	1	1,195
永慶輪船行	〃	—	1	1,103
義成輪船局	〃	—	1	2,655
王政熙	〃	—	1	1,556
王 靖	〃	—	1	1,777
北方航業股份有限公司	天津	民國 6年	6	10,709
直東輪船股份有限公司	〃	清宣統三年	4	4,563
天津航業公司	〃	民國19年	3	4,350
大中輪船公司	〃	—	1	2,594
永祥船務公司	〃	—	1	1,806

華通航運公司	〃	1	1,398
日昌輪船公司	〃	1	1,342
利順行	〃	1	3,187
孫德薰	〃	1	1,491
政記輪船股份有限公司	煙臺	民國 9年	25 33,256
利通輪船股份有限公司	〃	1	1,854
惠通輪船行	〃	4	3,306
惠海輪船無有限公司	〃	民國 15年	1 1,377
王雲祥	〃	1	1,427
賀仁庵	青島	5	1,754
同福昌輪船行	〃	2	1,023
永源行	〃	2	3,342
永興兄弟商輪公司	漢口	6	1,268
民生實業公司	重慶	民國 14年	24 6,542
東寧輪船公司	營口	1	1,060
永川輪船公司	寧波	3	1,000
華盛汽輪局	溫州	民國 16年	2 1,119
常安輪船公司	福州	1	1,777
劉正記輪船公司	廈門	民國 20年	1 1,073

#### 四 民國二十三年我國商船的統計

民國二十三年，全國輪船帆船的數量，以登記的港口區別，它們的情況如下表。但帆船的統計數字，是截至民國二十三年十二月為止，並且僅限於載重 200 擔以上的航海帆船，至於 200 擔以下的航海帆船和內河帆船，則毀漏繁夥，都沒有計入在內。

甲 輪 船

港 別	艘 數	噸 數
上海	562	328,996
寧波	75	5,075
溫州	45	5,768
福州	94	10,381
廈門	87	13,943
汕頭	80	4,080
廣州	627	45,758
青島	53	9,939
煙臺	70	49,237
天津	51	9,283
江鎮	99	3,195
燕湖	43	2,191
九江	45	1,235
漢口	383	26,213
長沙	120	3,181
重慶	40	7,570
江蘇各縣 (上海鎮江除外)	486	4,539
浙江各縣 (寧波溫州除外)	207	3,154
安徽各縣 (蕪湖除外)	27	270
江西各縣 (九江除外)	32	982
福建各縣 (福州廈門除外)	12	128
廣東各縣 (廣州汕頭除外)	31	1,280
廣西各縣	44	4,087
共 計	3,313	540,466

## 乙 帆 船

港 別	艘 數	載 重 擔 數
上海	3,074	236,188
寧波	621	205,595
溫州	322	257,925
福州	2,505	615,830
廈門	779	319,914
汕頭	636	185,266
廣州	66	158,799
青島	962	337,020
煙臺	1,853	821,163
威海衛	91	25,192
天津	1,673	229,234
秦皇島	85	23,703
鎮江	959	248,416
九龍	558	400,519
龍口	610	203,929
瓊州	336	103,165
江門	336	132,306
拱北海	333	345,505
	102	53,756
共 計	15,901	4,903,425

## 五 民營航業先進虞和德所辦的三家公司

抗戰以前，我國航業除了招商局是國營外，幾乎全部屬於民營，民營航業以上海商界聞人虞和德氏，創辦最早，慘淡經營，實力最大，他先後辦了以下三家公司，可說是我國航業界的先進。

### (1) 三北輪埠公司

三北輪埠公司是虞和德所創辦，成立於民國三年，總公司設在上海，初時資本二十萬元，購置鎮北輪船一艘，行駛寧波、鎮海、龍山等處。七年資本增為一百萬元，八年又增為二百萬元，當時適值第一次世界大戰，經營獲利，陸續購置升孚、升有、敏順、惠順、升平、鶴鳴等千噸級輪船，航線亦由滬甬線長江線，而擴展到北洋南洋，有時還兼走海參威、仰光、日本及南洋群島。它的長江航線是與鴻安寧與兩家聯合營業，所以長江各埠都設有分公司，又因為碼頭倉庫臺船設備俱全，長江一線營業，與招商、太古、怡和、日清數家互相抗衡。民國二十三年，計有船隻十八艘，船名是升安（一、七六三總噸），醒獅（二、〇一八總噸），伏龍（一、九一一總噸），萬象（一、八八三總噸），松浦（一、九七五總噸），鳳浦（一、九一一總噸），清浦（二、〇五四總噸），龍山（二、二七八總噸），泰山（二、二六三總噸），華山（五、九九〇總噸），衡山（一、九二二總噸），明山（二、〇四九總噸）

，寧興（三、四三九總噸），新寧興（二、一七五總噸），姚北（二四一總噸），鎮北（一七三總噸），慈北（一二七總噸），三北（七〇〇總噸）。其中萬象專行上海福州線，寧興專行上海寧波線，新寧興專行長江下游線，三北專行長江中游線，姚北鎮北慈北專行寧波至岱山穿山海門線，其餘都航行南北洋線。

到了民國二十六年，三北公司輪船已增加到二十艘，三萬六千總噸。當時招商局以它具有六十年的歷史，亦僅有輪船三十餘艘，七萬餘噸，三北公司實在可說是抗戰以前，民營航業公司中的翹楚。

抗戰發生，該公司醒獅、富陽、萬象、松浦、靖安、姚北六輪，及潯安、鎮安、皖安、平安四躉船，先後被徵用，沉在江陰、馬當、鎮海、福州各港口，作為防禦工事。

## (2) 鴻安商輪公司

鴻安公司成立於民國四年，原是英人創辦，但附有華股，置有長興德興兩輪。民國八年一月，由虞和德等將英商股本全數收購，改組為完全華股的航業公司，資本一百萬元，總公司設在上海。歷年添置船隻，到民國二十三年計有輪船十四艘，船名是長興（三、四一二總噸），長安（一、六六〇總噸），德興（一、六二五總噸），富陽（九八七總噸），富華（六八〇總噸），鴻元（四七九總噸），鴻亨（五〇四總噸），鴻利（五五五總噸），鴻貞（五五五總噸），武康（一四八總噸），永康（一四二總噸），餘杭（九七總噸），揚安（三七總噸）。

噸），宜安（三七總噸）。其中長興、德興、長安專行上海漢口線，富陽專行重慶宜昌漢口線，富華專行重慶宜昌線，元亨利貞四貨輪專行漢口宜昌線，其餘武康等五小輪，則航行長江中下游。

### (3) 寧紹商輪公司

寧紹商輪公司是虞和德嚴義彬方舜年袁履登等所創辦，成立於清宣統元年，總公司設在上海，資本一百五十萬元。民國二十三年計有輪船三艘，船名是新寧紹（三、四〇七總噸），航行滬甬線，寧紹（三、〇七四總噸），航行滬漢線，寧靜（一、六九三總噸），航行北洋南洋線，以滬甬線業務最爲發達，居各公司的第一位。抗戰發生，寧靜輪及滄寧一、二號等躉船四艘，被徵沉於江陰及馬當。

## 六 經營沿海航線的幾家公司

當北洋政府與地方軍閥顯赫時期，北方是政治中心，幾個港口擁有船舶噸位之多，不下於上海，亦可說是平分秋色。當時如直東輪船公司、北方航業公司之在天津，政記輪船公司之在煙臺，肇興公司、毓大行、海昌行等之在營口，均屬勢力雄厚，茲分述於次。

### (1) 政記輪船公司

政記輪船公司原是張本政張本才兩人集資創辦，成立於清光緒三十一年正月，資本四萬

元，當初祇有勝利輪一艘，後來逐年增資購輪，營業日趨發達。至民國九年四月，已有大小輪船十五艘，一萬三千五百七十一總噸，特改組爲股份有限公司，資本總額是五百萬元，分十萬股，每股五十元，張本政以創辦人地位，受任爲終身董事兼總理，並享受酬勞股百分之十五，總公司仍設在煙臺，（公司重心實在大連）而天津、大連、上海、汕頭、廈門、香港、廣州亦都陸續設立分公司。北洋南洋及長江三線，都有船隻航行，但均係不定期班貨船。民國二十三年，計有輪船二十五艘，船名是茂利（一、九四六總噸），泰利（一、八三二總噸），安利（一、六六九總噸），豐利（二、〇六一總噸），順利（一、五三二總噸），勝利（三、〇八七總噸），英利（一、三九四總噸），同利（一、四七〇總噸），福利（一、三九九總噸），純利（一、一七六總噸），增利（九六一總噸），成利（一、二〇〇總噸），新利（一、一七四總噸），廣利（一、〇三三總噸），宏利（七七三總噸），抗戰發生，被徵沉於青島），永利（六三一總噸），得利（六三三總噸），公利（五五一總噸），有利（四九四總噸），昌利（二、〇八〇總噸），乾利（二、九一四總噸），加利（三、〇九一總噸），寶利（三二二總噸），天龍（六九總噸），天雲（五三總噸）。其中一千二百噸以下各輪多行駛煙臺到大連、天津、營口、安東、青島、威海衛各口岸，一千二百噸至三千噸各輪多行駛天津上海到南北洋各口岸及遠洋航線，百噸以下小輪則派在安東、天津港內使用。該公司所有輪船，除少數是在本國或英國挪威及德國製造者外，多數均向日本購買，船員亦多雇用日人。

張本政以日俄戰爭起家，第一次世界大戰發跡，因獲日人許多便利，乃得長足進展，在

抗戰前夕，已擁有船舶二十五艘，載重噸位達六萬噸，航線遍及全國沿海，以及香港南洋一帶，擁有中國當時最大海輪「中華」，（以營口中華海外貿易公司為所有人，是第一次世界大戰德國船被我海軍所沒收的）它是太古怡和招商局運費同盟唯一勁敵，受到華北客商普遍的支特。抗戰初期，張本政因久住大連，更受日人挾持，而失却獨立，二十八年二月，該公司泊香港的勝利茂利安利新利豐利英利六輪，方擬私自出售給大連汽船會社，被控資敵，由國民政府明令解散，該公司留在華北船隻，當時亦被日本徵用，系統上又因偽滿洲國與華北地區各個分治關係，於是該公司被斬成數段，船隻亦損毀殆盡。該公司因獲日人的幫助而發展，終於因日人的關係而解體，說來很可嘆惜。

## （2） 肇興輪船公司

肇興輪船公司是李序園李子初所創辦，成立於清宣統二年。總公司原設營口，後來移至上海，分公司設龍口大連。當初資本二十五萬元，民國八年，增加資本為一百五十萬元。民國二十三年，計有輪船八艘，船名是和興（二、〇三〇總噸），鯤興（二、四五五總噸），聯興（一、五九九總噸），裕興（一、六五七總噸），榮興（八三三總噸），來興（五七三總噸），萬泰（八〇〇總噸），瑞興（未詳）。所行航線是北洋及長江兩線。抗戰發生，鯤興天興兩艘被徵，沉在江陰及馬當。

### (3) 達興商輪公司

達興商輪公司是徐忠信所創辦，成立於民國十五年五月。總公司設在上海，分公司分設南通、臺州、溫州、揚州各地，資本三十萬元。民國二十三年，計有輪船五艘，船名是達興（一、〇四〇總噸），大興一號（一、〇八五總噸），鴻興（八三〇總噸），福興（六一九總噸），三江（四六〇總噸），專行上海至通揚線及上海至溫臺線。抗戰發生，三江福興兩艘被徵，沉於上海十六舖。

### (4) 直東輪船公司

直東輪船公司是盛崑山所創辦，成立於清宣統三年。總公司設在天津，龍口亦設分公司，資本三十萬元。民國二十三年，計有輪船四艘，船名是北晉（一、六二四總噸），平濟（一、八三二總噸），北銘（六六七總噸），北京（四四〇總噸）。北晉平濟航行北洋南洋線，北銘北京航行天津到渤海各口岸。抗戰發生，平濟北晉兩輪，被徵沉於上海十六舖及馬當。

### (5) 北方航業公司

北方航業公司是鄭效三、李鏡軒、姜潤生等所創辦，成立於民國六年。總公司設在天津，分公司設上海，資本三十萬元。民國二十三年有輪船六艘，船名是北安（三、五八六總噸

），北泰（二、〇四三總噸），北華（一、三四九總噸），北康（一、〇一五總噸），北孚（一、九七五總噸），北平（七一總噸），專行北洋南洋線。

（6） 大通興輪船公司

大通興輪船公司是由盧汲三莊樹庭所創辦，成立於民國十二年。總公司先設營口，後遷上海，分公司設龍口，資本五十萬元。民國二十三年，計有輪船六艘，船名是通順（二、三四六總噸），源順（一、六三一總噸），永順（一、二四四總噸），平順（一、五八四總噸），隆順（九二一總噸），和順（八八六總噸），專行北洋南洋線。抗戰發生，新購的宏順（九〇七總噸）被徵沉於馬當。

（7） 中國合衆航業公司

中國合衆航業公司是由朱志堯等創辦，成立於民國十七年五月，總公司設在上海，資本三十萬元。民國二十三年，計有海輪三艘，船名是鄭州（一、三三三總噸），海州（一、四七一總噸），徐州（一、六五八總噸），專行上海至海州線。抗戰發生，鄭州徐州兩輪於二十六年八月被徵，沉塞於連雲港，第二年海州輪又續被徵用，沉塞於馬當。

七 獨霸小長江航線的大達大通公司

從上海到南通揚州一段長江航線，通常叫做小長江，在這線內以大達大通兩家船隻最多

，亦最好，生意很是發達，其他走這航線的公司都不及它們。

大達內河輪船公司原是張謇所創辦，成立於清光緒三十一年一月。先時資本僅兩萬元，以達海小輪一艘，航行如皋海安，第二年續招股本，陸續添購小輪船十九艘，行駛泰州揚州邵伯一帶，後以小輪不足擴展航業，將總公司移設上海，擴充資本六十萬元。民國二十三年，計有輪船十艘，船名是大慶（一、四〇五總噸），大豫（一、四四五總噸），大鈺（一、〇〇一總噸），大吉（一、四五六總噸），廣祥（六五三總噸），儲元（一九〇總噸），儲亨（一三〇總噸），元達（一二八總噸），亨達（一三二總噸），利達（一二八總噸），全數航行上海至南通揚州線。

大通仁記航業公司成立於民國十三年，資本四十萬元，置有鴻大（一、三七二總噸），隆大（一、三七二總噸），志大（一、三六六總噸），正大（一、五二一總噸）輪船四艘，亦以航行上海通揚線為主。民國二十四年，大達大通兩公司合組大達大通聯營處，由楊管北氏主持，業務更是發展。

## 八 收回東北航權的戊通航業公司

民國六年，蘇俄十月革命成功，共黨勢力東漸，原在黑龍江、烏蘇里江內的白俄商輪，恐被共軍沒收，紛紛逃入松花江內，急圖變賣。當時我國交通界人士鑒於邊陲航業的重要，

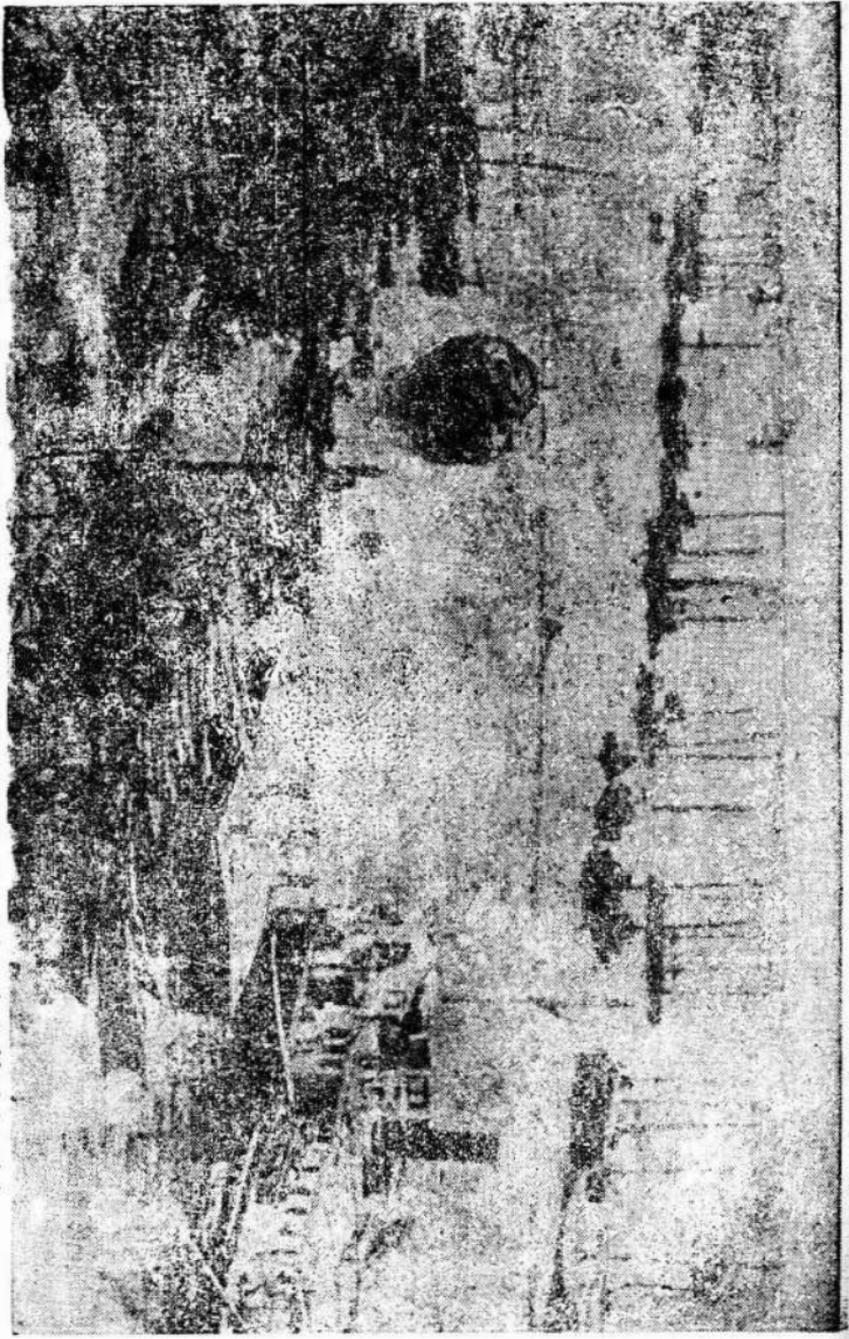
特集資五十萬元，先後購買白俄商輪船頭十餘艘，（商輪用以裝載客貨，船頭是拖帶駁船的輪船）駁船二十餘艘，在民國七年成立戊通航業公司，是表示戊午（即民國七年）通航的意思。從此我國才有商輪航行松花江嫩江及黑烏兩國際河流，（在黑龍江上則直達同江口，自伯利下航，遠達廟街的韃靼海峽，離華界三千里，在烏蘇里江上則直達虎林，在嫩江則開到大賚）替東北航業史上開一新紀元。當時我國既別無商輪，白俄船隻又不敢前往黑烏兩江，戊通公司應運而生，因此開辦初年，獲利很厚。後來華商群起購買俄輪，從事航業，在其後三、四年間，我國東北航業急劇擴展，航權基礎，於以奠定。

好景不久，戊通公司就受俄國人種種壓迫，又因為中東鐵路航務處的激烈競爭，營業大受挫折，加以內部組織尙欠健全，財政狀況漸臨困難的局面，交通部在民國十年，雖曾撥付官股一百五十萬元，改為官商合辦，以維營業，但十一年以後，仍無起色，虧累更多。十四年因為無法維持，乃由股東大會決議，將所有商輪船頭二十二艘，駁船二十六艘及其他房屋財產，作價三百萬元，售與奉天督辦公署，改組為東北航務局，於民國十四年十月一日成立，繼續經營松黑兩江航業。後來經大加整理，又與華商同業整頓行規，避免競攬貶價，營業才恢復舊觀，不一年，所獲純利即達兩百餘萬元。

民國十五年，東三省當局接收中東鐵路航務處的船隻，改組為東北海軍江運處。東北航務局爲了力謀航權的擴展，乃聯合江運處和哈爾濱各華商輪船公司（如奉天航業公司，東亞輪船棧房等）共同組織東北聯合航務局，擁有各類船隻一百三十餘艘，總噸位十餘萬噸，實力

九一八東北事變前，哈爾濱松花江岸情景，右角之輪埠，屬於東北航務局所有。

第三篇 近代航業史的演進



更是充足，又以整理辦法，努力執行，營業鼎盛。在聯合第一年（十六年）營業中，就獲利六百餘萬元，後來沿江農工商業因航運的便利，開發很快，生產既豐富，航業亦隨之蒸蒸日上。在東北事變以前，聯合航務局每年盈餘都在六百萬元以上，盛時且達千餘萬元，不幸九一八事變以後，這一規模宏大的航業組織，亦被日人砲火席捲而去。

### 九 兼併川江航業的民生實業公司

民生實業公司是由盧作孚、彭瑞成、鄭璧成等所創辦，而由盧作孚主持其事，民國十四年在四川合川成立，資本二萬元，僅有民生小輪一艘，航行合川重慶線。後來營業發達，增開重慶涪陵線。十七年資本增加為十五萬元。民國二十年總公司由合川遷重慶，同年收併通江公司通江青江兩輪，改名民有民享，接收蓉江乘風定遠利通四輪，改名民選民約民覺；又收買日輪長天丸改名民強。二十一年收買涪福順兩輪，改名民康民主，同年接收川江航業鼻祖的川江輪船公司，改蜀亨為民貴。收買義大利籍輪船永年，改名民俗，收買英籍輪船皮託謙，改造為民族，其餘如民寧等輪，亦均在同年收編。二十二年收買涪江蜀安衡山三輪，分別改名民法民意民信。因船隻增多，陸續開闢重慶宜賓線、重慶宜昌線及重慶上海間的直達航線。民國二十二年，資本已達一、〇六二、五〇〇元，資產價值三、四四七、二九三元。計有大小輪船二十四艘，船名是民俗（七五六總噸），民貴（七八二總噸），民族（九三九總噸），民康（六一八總噸），民憲（六六三總噸），民主（六三五總噸），民意（三

○六總噸），民強（二二九總噸），民治（二一六總噸），民安（二四四總噸），民福（二七三總噸），民享（二八八總噸），民選（一五三總噸），民有（一六八總噸），民殷（一一五總噸），民望（一二五總噸），民覺（六七噸），民生（七一總噸），民用（三四總噸），民約（三〇總噸），民寧（三〇總噸），民信（三七總噸），民法（三七總噸）。各輪所行航線，常看枯洪水位來調派，大約六百噸以上各輪航行渝申、宜申、渝宜線，一百五十噸至三百噸各輪枯水航行渝宜線，洪水航行渝涪（陵）敘（宜賓）線，五十噸至一百五十噸各輪枯水航行渝涪線，洪水航行渝涪嘉（樂山）合（川）線，五十噸以下各輪則航行渝合線。

民國二十三年，民生公司收買蜀都美川兩輪，改名民裕民聯，打撈英籍沉船萬流號，改建爲民權（一、一九七總噸），收買義籍光耀輪（二八四總噸），改名民泰。二十四年繼續收買美商捷江公司輪船多艘，改名民政（六二五總噸）、民華（八六二總噸）、民鐸、民和（一、〇四〇總噸）。二十五年新建民本、民元、民康、民憲、民勤、民儉、民來（五四七總噸）、民蘇（四九八總噸）、民熙（四三七總噸）、民運（三九九總噸）、民德（六四總噸）、民律（六二總噸）、民視（五四總噸）、民聽（五四總噸）等十四艘，又改造民彝、民政、民聚、民聯等四艘。新船迭出，一新川江航運的耳目，尤其民本民元兩艘，總噸位一千五百噸，馬力三千五百匹，速率十六哩，成爲川江最優秀的江輪。截至二十六年抗戰前夕，民生公司輪船數已增至四十六艘，二萬二千六百餘噸，營業一日千里，大有後來居上之勢。

## 一〇 抗戰期間我國航業的消長

我國航業資本較大的，多在沿海各省，尤以上海居南北洋航線的中心，為與各國通商要道，航業更多薈萃於此。內地航商，則資本甚小，營業範圍不廣，自然不能與經營海洋業務的大公司相比擬。但抗戰期間上海首當軍事之衝，當地各航業公司，所受損失，異常重大。而內地航業則反因內河航運的發展，轉有欣欣向榮之勢。在抗戰八年之中，我國航業盛衰消長，演變很大。現在舉出幾家比較重要的公司，說明它們的消長情形於後：

### (1) 招商局

我國航業，歷史最久的，當推招商局。所擁產業，亦非其他航業公司所能望其項背，如航行沿海的海輪，行駛長江的巨型江輪，行駛內河的小輪，以及碼頭倉庫等，應有盡有，甚是完備。就業務方面來講，則有沿海及上海馬尼拉航線，長江以及東南各省的內河航線，重要商埠，都設有分局，聯絡經營，它的範圍不為不大。後來八一三戰事爆發，招商局是國營性質，船舶被徵用，作為防禦工事的最多，南北洋各線業務，陷於完全停歇，損失鉅大，亦是居各公司首位。總局在滬，無營業可言，且在日人勢力範圍之內，不能安居，乃遷移香港。新造的海輪元亨利貞四艘，亦駛避香港，不能利用，後來轉售與英商怡和洋行。所餘的祇有行駛長江輪船與內河小輪，業務亦限於江河航線。所以另行組設長江業務管理處，負責主持。至武漢失守，長江大輪，不便行駛川江，又接着停航，僅靠澄平幾條輪船及小輪，維持業務，困難情形，可想而知。在湖南方面，雖勉雜營業，

但因工具缺乏，終難發展。後來交通部爲整頓招商局業務起見，將長江業務管理處重行改組，並撥發西江造船處所造的湖南內河輪船五艘，又購置協慶輪船，增加工具，損壞停航的小輪，亦加修理，加入航行川江各長短航線從。自經這次整頓之後，業務才漸有起色。

### (2) 三北輪埠公司

三北公司一向是民營航業的巨擘，適宜行駛沿海長江的輪船，爲數不少，所營航線，如長江線滬閩線，業務很發達。抗戰初期，輪船亦有被徵用的，但損失尙不十分重大，武漢情勢緊張時，該公司不準備撤退的輪船，都暫時移轉外籍，照常營業。後來又購買外輪數艘，加入經營，獲利很大。至於退入川江的輪船，因爲噸位較大，吃水較深，亦都無法航行。本來適宜航行川江的富華，又因觸礁沉沒，其他如元亨利貞四輪，都是油機，不合戰時經濟原則，亦多停航。所以該公司非增加工具，業務難望有發展。後來購買涪豐、壽豐、渝豐、蜀豐幾艘輪船，加入川省渝宜渝萬各線行駛，此外並新闢重慶至鄧都航線，定期派輪航行，業務雖不如戰前的旺盛，但亦足以維持。

### (3) 民生實業公司

民生公司是航業後起之秀，它的突飛猛進，凌駕其他各輪船公司而上。尤其在抗戰軍興以後，發展更快，其原因約有幾項：①民生公司主要的業務本來在川江，國府西遷，川江運輸繁要，幾倍於往昔，民生公司以保有多數內河輪船，適應急切環境的需要，業務進展，自非其他公司所能及。②民生公司輪船，在抗戰初期，未被徵用，而在滬輪船，亦在江陰封鎖以前，駛入長江，產業保全，毫無損失。③長江中下游輪船，自京滬武漢撤退，均感流亡之苦，民生公司得以廉價收買，加

增它的運輸力量。①陪都人才薈萃，民生公司大事羅致，內外管理亦多改善。以上各項，時勢人謀兼而有之，所以民生公司股本，在三十年間業已增至七百萬元，計有輪船七十一艘，合二一、〇〇〇餘噸，比較戰前，增加真是不少。經營的航線，以重慶為起點，長航有渝巴東、渝萬縣、渝瀘縣、渝宜賓、渝樂山等線，短航有渝涪陵、渝長壽、渝唐家沱、渝寸灘、渝江津、渝白沙、江津白沙、瀘縣宜賓、渝童家溪、渝合川、宜賓屏山、合川南充等線。就營業區域來講，遍達川江長江岷江嘉陵江金沙江，範圍很廣，實開川省航業界的新紀元。三十一年間，又有山字號九艘淺水輪船落成，船名樂山（一七八總噸），屏山（一七八總噸），秀山（一七八總噸），彭山（二二〇總噸），巫山（一七八總噸），璧山（一七八總噸），梁山（一八三總噸），營山（二二三總噸），眉山（二二九總噸），先後參加營運，運輸力量更大，業務愈益擴展，始終執川江航業的牛耳。

#### （4）其他沿海航業公司

我國沿海航業公司，在北洋方面，有政記、肇興、北方航業、大通興、直東、毓大等幾家，所有輪船，多是海輪，業務亦側重在沿海運輸。但從九一八以後，日人勢力逐漸侵入華北，這些輪船公司，無形中早在日人控制之下，戰事爆發，非依附日人，賴以苟延殘喘，即無法經營，自行停業。所以戰後北洋航業，實在不堪一述。在上海方面，輪船公司單位最多，就二十五年統計，置有五百總噸以上輪船的，約五十餘家，一百總噸以上的輪船約二百餘艘，共有三十六萬噸左右，約居我國總噸數百分之六十。這些輪船，未曾駛入長江的，大都暫轉外籍，以資維持。

其中一度曾因沿海輪船數量缺少關係，運價抬高，這些移轉外籍的輪船，很得意外的利益。至於其他內遷的輪船業，除三北公司以外，如大達公司大通公司等，亦皆停止營業，衰落情形，不言而喻。總之戰事發生以後，無論北方上海各輪船公司，都是在極端困難中掙扎支撐。

## 一一 戰時應運而生的兩個航業聯營機構

### (1) 西江航業戰時服務社

廣州國軍轉進，廣東內河輪船，相率撤退西江，因為缺乏組織，力量不能集中，供求不能適應，以致肇慶梧州之間，航運日趨重要，而工具愈感不敷，同時停航的輪船，失業的船員，反比比皆是，這種相需不能相應的現象，實在是失於調節之故。交通部爲了維持運輸救濟航業，在二十八年初，核准在肇慶組設西江航業戰時服務社，所有西江輪船拖駁船，保有三水以上定期班航線權的航商，一律參加組織，共同負起軍民運輸責任，及救濟訓練失業員工各種任務，並將存有船舶，分爲基本船與預備船兩種。基本船則分配於肇慶梧州之間各段航線，定期行駛，輪流服務。它們營業的盈虧，概歸服務社統收統支，所餘純利以百分之五十提充公積金，百分之三十分配給各基本船的公司，百分之二十作爲全體職員工友生活補助費。預備船則作爲準備補充基本船不敷調度時之用，或替班航行，以維持工友的生活。至於該社船舶的調度，航線的支配，以及業務的推進，均由廣州航政局嚴密監督。自從該社成立以後，散漫的航

商，乃能打成一片，管制有方，運用靈活，運輸得以維持，而流亡船員工友的生活，才有復甦機會。

## (2) 閩江輪船公司

閩江貫通全省，跨十餘縣，本為交通孔道。抗戰以後，閩北公路之毗連福州的，多已自行破壞，閩江通海之口又加阻塞，福州人口疏散，政治中心內移，於是閩江上游，交通地位非常重要，運輸愈益增繁。閩省輪船，噸位雖然不大而艘數却多，雖曾組織有閩芝、蜚聲、閩延、龍津、劍津、閩沙、福沙等公司聯合營業，但仍未完全合作，打成一片，所以管理諸欠完善，航行完全未得保障。民國二十九年，經交通部核准，將原有各公司，協議取消，重新組織閩江輪船公司。所有閩江輪船，除損壞不堪航行者外，完全加入，就以輪船估價作為資本，聯合經營，共維交通，總計參加的輪船五十五艘，總共三、八三七噸，資本額合八十四萬元，自福州至南平建甌洋口沙縣各航線，完全由該公司派輪航行。經過的重要地方，亦皆停泊，以便行旅。關於管理方面，如票價的合理規定，船上衛生的注意整理，客貨裝載的限制逾量，以及安全設備的充實，客位對號的實施等項，頗多改善。三十年閩海淪陷，該公司由福州遷延平，輪艇多改燃木炭，在艱苦情況下，勉維交通。戰後新建三百噸級輪船福安，竟以此供應閩滬運輸。

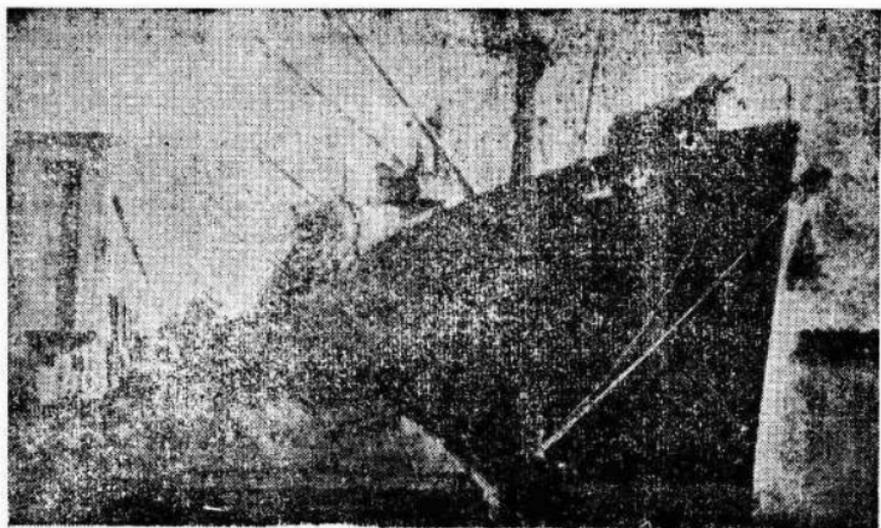
## 一二 抗戰末期出現的中國郵船公司

抗戰末期，約當卅三、卅四年間，美國因為海員缺乏，同時為象徵援助盟邦，曾以自由

輪三艘，向我國註冊，懸掛中國旗，改名爲「中山」、「中正」、「中東」，承運軍需品行駛各地，雇用了若干中國海員，並組織了一家中國郵船公司（China Mail Steamship Co.），公司招牌雖懸掛在重慶中國銀行內，但各輪的一切運用、指揮、管理權以及其所有權，均隸屬於美國戰時航運管理局（War Shipping Administration）。後來戰事結束，仍被收回，其中「中山」一輪，在復員初期，曾經到過上海卸貨。這一件事與在第一次世界大戰期間，美商與美國籍華僑合辦的 China Mail Line 所有南京號（S. S. Nankings）、尼羅號（S. S. Nile）、中國號（S. S. China）三輪，以全副外國人事配備行駛中美航線的一段短時間的歷史，很爲相似，不能說是真正的中國遠洋航業。

### 一三 黃金時代的我國航業

我國航業在復員以後三數年間，曾經呈現一度



復員初期，會到上海卸貨的中山輪。

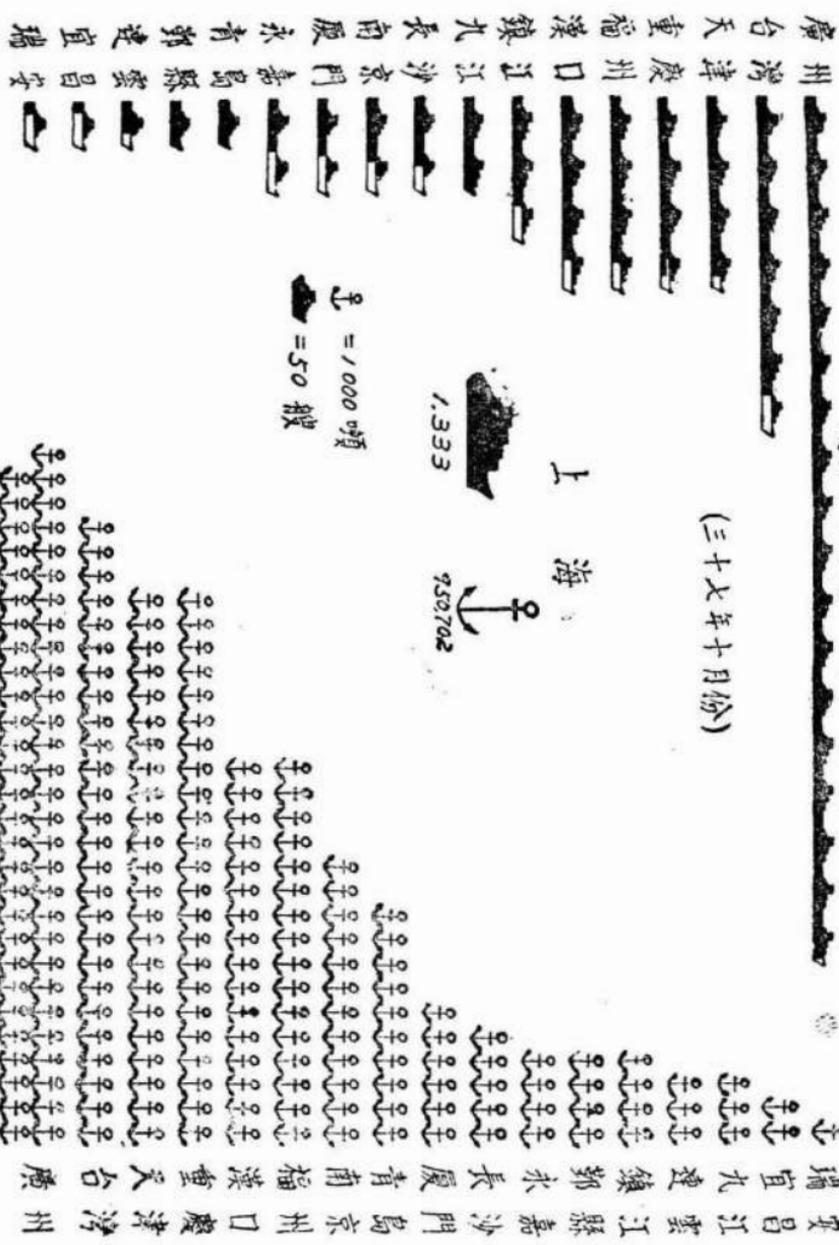
的繁榮，原來的航業公司，紛紛復業，戰時移轉外籍的輪船，仍回復本國國籍，新成立的航業公司有如雨後春筍，紛紛開設，輪船噸位激增，航線遍及內河沿海，而且對國際航線，亦開始參加。截至三十七年十月止的統計，較大的航業公司，計有一一六家，全國輪船向航政官署依法登記的，共計三、八三〇艘，總噸數達一、一五九、八九七噸，其分在各港登記的船數與噸數，如下圖。

復員以後，經營航業的公司，爲數甚多，現在將其中規模較大的名稱及其船數，列表如下，比之抗戰前後，可說非常興盛。

全國現有船舶噸數表

總計 380艘 4159,897噸

(三十七年十月份)



公司名稱	一千噸以上		一千噸以下 一百噸以上		一百噸以下		合 計	
	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數	艘數	總噸數
三北輪埠	8	16,904.34	10	3,832.54	6	234.06	24	20,970.94
公司興輪船	—	—	4	1,014.81	3	227.57	7	1,242.38
三興仁企	—	—	3	1,175.60	—	—	3	1,175.60
業公航業	1	7,036.98	—	—	—	—	1	7,036.98
大振航業	—	—	1	378.98	—	—	1	378.98
大康輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
大陸航業	2	4,496.95	—	—	—	—	2	4,496.95
大通興輪	—	—	2	1,806.44	—	—	2	1,806.44
船公記	1	1,351.27	1	862.02	—	—	2	2,213.29
航業公	3	4,526.85	1	195.59	—	—	4	4,722.44
大達輪船	—	—	5	2,129.89	1	54.33	6	2,184.22
大達大通	4	9,039.54	—	—	—	—	4	9,039.54
聯營處實業	—	—	—	—	1	72.15	1	72.15
上海拖船	1	2,489.05	—	—	—	—	1	2,489.05
公司務	3	9,063.77	—	—	—	—	3	9,063.77
太質易公	1	3,474.73	3	1,915.02	1	55.39	5	5,445.14
太質洋輪	—	—	1	531.64	—	—	1	531.64
船公	—	—	—	—	4	186.23	4	186.23
中元輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
中行美輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
中南輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
中實業公	—	—	—	—	—	—	—	—

中國輪船公司	—	—	1	140.59	1	14.75	2	155.34
八達公司	23	63,053.33	—	—	—	—	23	63,053.33
油輪船	—	—	2	863.72	—	—	2	863.72
福司航運	4	20,140.09	1	466.29	—	—	5	20,606.38
中國海外	2	11,606.25	—	—	—	—	2	11,606.25
國海運公司	—	—	2	361.16	2	59.97	4	421.13
中國運輸	9	34,586.10	2	270.84	3	145.29	14	35,002.23
興輪船	2	4,821.68	—	—	—	—	2	4,821.68
聯企業	1	2,256.00	1	208.46	2	139.53	4	2,603.99
天津航業	—	—	—	—	4	223.70	4	223.70
益實業	—	—	4	1,188.89	—	—	4	1,188.89
川合衆公司	—	—	—	—	1	56.69	1	56.69
四輪船	2	2,203.02	—	—	—	—	2	2,203.02
正豐實業	—	—	2	731.02	—	—	2	731.02
公平輪船	—	—	1	851.54	—	—	1	851.54
永安商輪	1	1,732.00	—	—	—	—	1	1,732.00
永興輪船	—	—	2	1,135.70	—	—	2	1,135.70
永源輪船	12	26,983.16	69	34,463.93	30	1,727.44	111	63,174.53
永行安航運	1	3,451.00	—	—	—	—	1	3,451.00
全民生實業	1	5,573.23	—	—	—	—	1	5,573.23
公民新輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
公民安航業	—	—	—	—	—	—	—	—
公臺公司	—	—	—	—	—	—	—	—

臺灣航業	5	23,032.94	16	3,933.72	10	539.22	31	27,505.88
安孚商業	—	—	2	814.32	3	104.07	5	918.39
安利航務	1	1,172.12	—	—	—	—	1	1,172.12
安達輪船	1	4,297.98	—	—	—	—	1	4,297.98
安同興航業	—	—	1	138.74	—	—	1	138.74
舟山輪船	1	1,229.68	—	—	—	—	1	1,229.68
公利生輪船	—	—	1	276.00	—	—	1	276.00
利濟實業	3	6,223.00	—	—	—	—	3	6,223.00
長安輪船	1	2,303.39	—	—	—	—	1	2,303.39
志新輪船	—	—	2	535.95	—	—	2	535.95
東南航業	1	1,612.16	—	—	—	—	1	1,612.16
東海航業	—	—	—	—	6	102.26	6	102.29
東華航業	—	—	1	815.00	—	—	1	815.00
金城輪船	1	1,279.58	—	—	—	—	1	1,279.58
協新輪船	—	—	1	390.18	—	—	1	390.18
奉化航業	1	2,573.00	—	—	—	—	1	2,573.00
直東輪船	1	1,171.55	2	1,635.67	—	—	3	2,807.22
重慶永昌	—	—	2	1,021.17	—	—	2	1,021.17
實業公司	—	—	—	—	—	—	—	—
穿山輪船	1	1,028.53	—	—	—	—	1	1,028.53
茂利商輪	—	—	1	752.11	—	—	1	752.11
總局	—	—	—	—	—	—	—	—

美亞輪船	—	—	1	277.00	—	—	1	277.00
美通航業	—	—	2	1,090.78	—	—	2	1,090.78
美南行	1	5,095.96	—	—	—	—	1	5,095.96
南豐實業	—	—	1	621.51	—	—	1	621.51
南公南興輪船	—	—	3	773.36	1	34.45	4	807.83
南局信中公振	—	—	3	479.91	4	164.68	4	644.59
中公輪船	—	—	1	842.93	—	—	1	842.93
中公航業	—	—	1	235.89	—	—	1	235.89
中公通實業	—	—	2	1,188.69	—	—	2	1,188.69
中公祥輪船	7	25,190.68	—	—	1	34.70	8	25,225.38
公泰利輪船	—	—	1	420.32	—	—	1	420.32
公泰昌祥輪	1	2,140.05	4	2,431.91	—	—	5	4,571.96
公泰康航業	1	3,475.54	—	—	—	—	1	3,475.54
公海華船務	—	—	1	323.53	—	—	1	323.53
公海鷹輪船	3	5,334.70	1	470.18	—	—	4	5,804.88
公通安輪船	2	4,383.66	—	—	—	—	2	4,383.66
公通業輪船	—	—	1	211.20	—	—	1	211.20
公啓通航業	1	3,317.00	—	—	—	—	1	3,317.00
招商局	93	301,740.11	66	29,034.29	105	4,012.33	264	334,786.73
強華實業	1	1,097.33	4	2,286.03	—	—	5	3,383.36

翔利輪船公司	1	1,263.60					1	1,263.60
復興航業公司	11	53,276.00					11	53,276.00
中華實業公司			2	1,179.03			2	1,179.03
華利輪船公司	1	3,221.82					1	3,221.82
華孚航業公司	1	2,022.37					1	2,022.37
華成船務公司			1	217.20			1	217.20
華勝輪船公司	1	7,256.27					1	7,256.27
航利輪船行			1	250.48			1	250.48
誠行船務公司			1	435.32			1	435.32
華南航業公司			2	844.76	2	182.76	4	1,027.46
華泰船務行			5	1,439.86			5	1,439.86
華商輪船公司	5	14,261.13			2	34.22	7	14,295.35
華盛輪船局			4	1,889.74			4	1,889.74
華新輪船公司	1	3,703.97					1	3,703.97
華豐航務公司			1	161.54			1	161.54
華衆航輪船公司	1	3,680.00	1	235.00			2	3,915.00
裕中輪船行	2	8,719.37	1	134.00	1	72.00	4	8,925.37
達興商輪船公司			3	1,683.52			3	1,683.52
瑞安商輪船公司			1	919.61			1	919.61
新大陸輪船公司	2	11,339.93					2	11,339.93

捷輪船	—	—	3	821.19	—	—	3	821.19
華司輪船	—	—	3	801.27	1	94.89	4	896.16
實業	—	—	2	672.19	—	—	2	672.19
東申輪船	1	2,295.13	—	—	—	—	2	2,295.13
福泰有限公司	—	—	1	351.86	1	71.24	2	423.10
福建建設	—	—	1	332.86	1	88.78	2	421.64
公興輪船	1	2,724.74	1	677.30	—	—	2	3,402.04
壽康輪船	3	13,678.17	—	—	—	—	3	3,678.17
公壽司	—	—	6	1,292.04	—	—	6	1,292.04
江平水聯	—	—	1	304.16	—	—	1	304.16
富利行船	—	—	2	794.72	—	—	2	794.72
務部大航輪	—	—	—	—	—	—	—	—
德和輪船	1	1,254.52	—	—	—	—	1	1,254.52
公滬海泉聯	—	—	2	528.77	—	—	2	528.77
營處寶記	—	—	1	959.00	2	80.04	3	1,039.04
聚豐業公	—	—	2	632.45	—	—	2	632.45
航慶華航業	—	—	—	—	—	—	—	—
公興中航業	1	2,453.00	—	—	—	—	1	2,453.00
公聯安輪船	—	—	3	580.71	—	—	3	580.71
局益輪船	1	2,059.82	—	—	—	—	1	2,059.82
公司興輪	2	2,160.83	—	—	—	—	2	2,160.83
鴻翔輪船	—	—	—	—	—	—	—	—
船公	—	—	—	—	—	—	—	—
總計	245	766,686.86	290	124,835.98	199	8,312.71	734	900,335.35

## 一四 復員以後航業的新氣象

復員以後，航業上有很大的變化，尤以招商局、民生實業公司爲最，另有新成立的復興航業公司、臺灣航業公司、中國油輪公司、中國航運公司、益祥輪船公司及臺安航業公司，規模都很宏大，氣象一新，值得大書。

### (1) 招商局

招商局於三十四年十月二十三日，由戰時首都重慶，遷回上海辦公，除原來殘存的大小輪船二十八艘以外，奉政府命令，接收日僞船舶撥歸該局的有三一三艘，政府向美國和加拿大分別洽購的船，撥歸該局營運的有一四三艘，另外自行購置海廈海菲兩艘，黃浦江渡輪兩艘，合計大小船舶共有四八八艘，四〇四、〇〇〇餘總噸。招商局當勝利之初，就首先恢復了長江中下游的交通，民國三十五年，向美所購船隻陸續開到，逐步恢復沿海交通，所有接收復員遺俘遣僑等軍公運輸及普通商運，均儘量承運，如限完成。三十六年起，先後派出自由輪開航加爾各答、關島、狄寧島、曼納斯島等地，並派海廈開航香港新加坡線，海隴開航廈門馬尼拉線，海黔派駛日本線，並承運所有救濟物資、剩餘物資、易貨物資及賠償物資。三十七年春，遵照交通部令，聯合中興、益祥、中國航運等輪船公司，共組海外航業聯營處，參加國際海運競爭。又抗戰前各項房地碼頭產業，因債務關係，幾乎全部抵押給中外銀行錢莊，復員之後，立即着手清償舊債，將全部本息結清，並將抵押在外的財產契據全數收回；損壞部份亦加緊修復，同時爲了配合業務需要，新添碼

頭三十座，倉庫六十二幢，地產五十八畝。三十六年曾先後與臺灣省當局，合資組設臺灣航業公司，與中國石油公司合資組設中國油輪公司，三十七年又與廣東省政府合組廣東航業公司，它發展的迅速，實在是航業界所少見的。

招商局自從上海遷到臺灣後，營業目標，完全移轉在鞏固臺灣日本航線，展拓遠洋航線，和爭取近海貨運，業務已另闢途徑，與在大陸時代，專重於長江沿海線很有不同，到四十二年底止，所保有的大小船舶共六十三艘，計一八五、二〇二噸，其中適於行駛遠洋可載運大量貨物的有自由輪七艘，V型遠洋貨輪一艘及大油輪三艘，適於行駛近海的有大湖型輪七艘，格萊型輪二艘，Z型輪六艘，小油輪九艘，以及大小登陸艇十餘艘，此外還有遠洋拖輪六艘，江輪四艘，修理船二艘，及小輪船五艘，仍舊是自由中國航業的主力。

## (2) 民生實業公司

民生公司在抗戰期間，已執長江航業的牛耳，復員以後仍積極擴展，先後訂購大登陸艇五艘，定名甯遠、平遠、定遠、綏遠、懷遠，又中型登陸艇十一艘定名為烏江、贛江、湘江、沅江、沱江、岷江、涪江、資江、渠江、怒江、珠江，以參加長江各線，並與金城銀行合資組織太平洋輪船公司，購置渤海、南海、黃海三艘，參加南北洋航線。後更向加拿大貸款訂造最優秀客貨江輪九艘，計分兩級，一是三、〇〇〇噸級的玉門、虎門、雁門三艘，一是一、〇〇〇噸級的祁門、劍門、石門、龍門、荊門、夔門六艘，都在三十七年下半年竣工，先後駛抵國內及香港，航行於廣州、香港、澳門航線，它實力的雄厚，航線的衆多，除了招商局外，沒有出其右的。

### (3) 復興航業公司

復興公司是戰後新成立的，正式成立在三十七年六月二十三日，雖爲時不過七年，因爲它的船隻優秀，在國際航業上，很有相當基礎。原來在抗戰期間，民營輪船因政府徵用損失的共達十二萬噸，抗戰勝利以後，政府依軍事徵用法，決定對徵用船舶，首予賠償，三十五年，政府核准三十四家民營航業公司船舶損失賠償金計三百五十九萬餘元，當時政府正依照美國售船法案，向美貸款洽購戰時剩餘船隻，該公司遂選購勝利型船（七、六〇〇噸）三艘，定名爲淪勝、京勝、滬勝，及（I-MA-VI型）（三、八〇〇噸）船八艘，定名爲復明、復新、復航、復貿、復運、復昌、復權、復生、共計七萬餘噸，全部船價是八、一八八、三六七美元，另由政府撥付修理領航費一、一九〇、〇〇〇美元，資產總額是一〇、〇九八、三六七美元，其中除以政府賠償金抵充外，不足之數，作爲政府長期貸款，分十五年攤還，以資鼓勵。四十年初，因償還美債關係，經售出勝利輪京勝滬勝兩艘，實力不免削減。現該公司資本總額調整爲新臺幣一八、〇四〇、〇〇〇元（合美金三、六〇八、〇〇〇元）。計有輪船九艘，總噸三六、八二五噸，載重噸五九、一五〇噸。

### (4) 臺灣航業公司

臺灣航業公司成立於民國三十五年七月一日，當初並無現金資本，海運工具除一部份機帆船外，當時僅有甫經撈出的七千噸級臺北輪一艘，後來又借款撈修七千噸級的延平臺南兩輪及五百噸級的鳳山鳳林兩輪，

在年底以前，分別營運，才有了基本船隻。

三十六年元旦，該公司改組，與招商局合作經營，當時大陸航線暢通，臺省航業機構不多，又經省政府通令各生產貿易機構，將所有物資統統優先委託該公司承運，因此營業發達，很有盈餘，曾在十個月內，先後添購臺東、臺中、高雄、宜蘭、恒春五輪。

三十八年四月，該公司改組為股份有限公司，同時增資為新臺幣三千萬元，由臺灣省政府及臺灣銀行各佔股百分之三十，招商局仍為百分之四十，省政府以原資產增值部份及現金一百十五萬餘元，作為增加股本，臺灣銀行則增資六百餘萬元，招商局則以租給該公司的嘉義花蓮豐原三艘B型輪，（即海杭、海滬、海穗）改撥作價抵充增資。此次增資現金部份新臺幣八百餘萬元，除扣還臺灣銀行借款外，僅實得新臺幣四百四十餘萬元。

四十二年八月，經臺灣省政府臺灣銀行及招商局的核准與同意，又將省政府的修船借款新臺幣七百萬元及臺灣銀行讓售船隻五艘，（即招商局抵債的海贛、海湘、海川三艘大湖型輪及海津、海平兩艘B型輪）作價借款一千八百萬元，轉作優先股增資，以減少公司流動負債及利息支出。於是該公司船隻增加，航線由環島擴展至臺港臺日航線，截至四十二年底止，營運的船隻共計十五艘，約有三四、七〇〇總噸，船名為臺北（六、九〇三總噸），延平（六、七七五總噸），高雄（三、五〇〇總噸），臺中（三、八二〇總噸），臺東（二、一三四總噸），屏東（二、六八七總噸），花蓮（一、三五五總噸），豐原（一、三五五總噸），嘉義（一、三五五總噸），岡山（一、三五五總噸），安平（一、三五五總噸），鳳山

(五〇二總噸)，鳳林(五四八總噸)，宜蘭(五四一總噸)，恒春(五四一總噸)。

四十三年十二月，該公司爲實施船隻拆舊更新方案，先後標售鳳山鳳林兩輪，並拆解高雄嘉義兩輪，以其出售之款連同岡山輪觸礁之賠償費，向招商局購得自由輪海列，改名基隆，以參加遠洋航線，這是自由中國航業界用自己的財力購買萬噸級貨輪的第一次。現該公司資本計普通股新臺幣三千萬元，臺灣省政府及臺灣銀行各佔百分之三十，招商局佔百分之四十，又省府及臺銀優先股新臺幣二千五百萬元。董事長爲陸翰芹氏，總經理爲華壽嵩氏。目前計有船舶基隆、臺北、延平、臺中、屏東、豐原、花蓮、安平、恒春、宜蘭等十一艘，總噸位三四、六八二噸，載重量五〇、八〇〇噸。營運航線除維持環島、(基隆花蓮高雄及高雄馬公兩線)臺日、臺港釜三定期航線外，並經營臺灣至東南亞南北美洲各不定期航線。

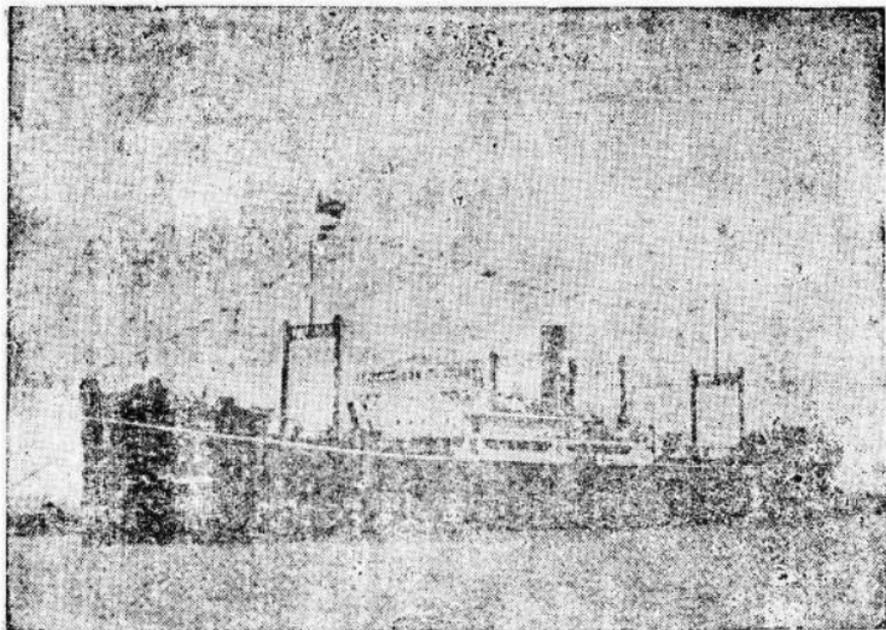
### (5) 中國油輪公司

勝利以後，國內對液體燃料的需要量大爲增加，同時我國液體貨物如桐油食油等，亦待輸出，於是油輪的需要，很感迫切，政府爲了運輸與生產之能密切配合，認爲有設立專營機構的必要。行政院於三十五年十二月，經令中國石油公司會同招商局出資籌備組織，三十六年二月一日正式成立，定名爲中國油輪公司，資本總額在三十六年四月間，核定爲國幣八〇〇億元，其中除由國庫撥款所購油輪撥交營運的大小油輪二十二艘作價補充外，餘數按六四比例，由中國石油公司出資百分之六十，招商局出資百分之四十。此後又自購大油輪一艘，中型油輪一艘，共二十四艘，載重八九、四二三噸。三十六年八月，該公司改隸資源委員會，再由資源委員會加入股本，股

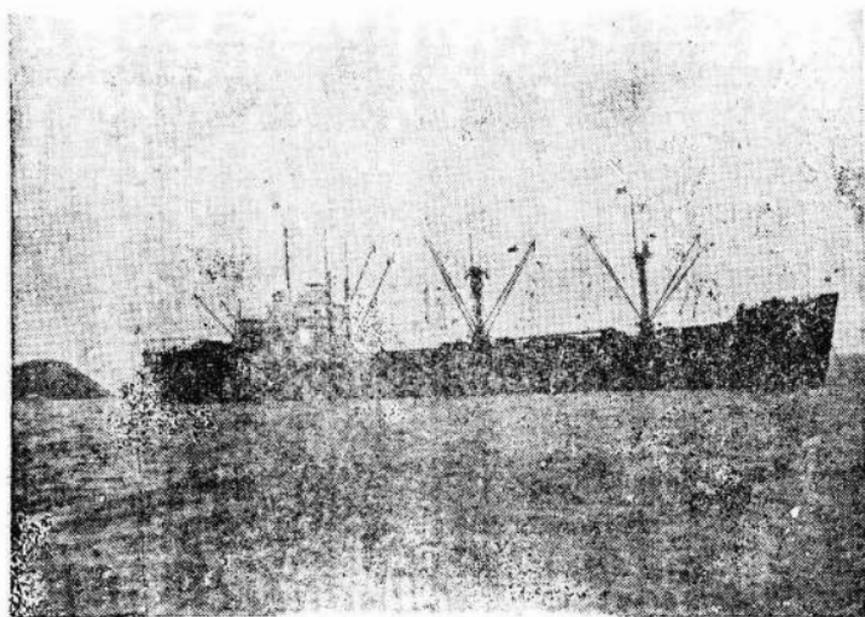
東出資額亦經重行分配，由資委會出資百分之三十四，中國石油公司及招商局各出資百分之三十三。大陸淪陷，該公司一部份船隻未能撤出，遂於四十年一月六日，就大陸撤退到臺灣的甲級油輪（永澄、永洪、永清、永澤、永瀨）五艘及乙級油輪（載重一、〇〇〇噸）九艘，一併歸併於招商局，以節開支，各輪仍繼續承運油料和糖蜜業務。

## （6）中國航運公司

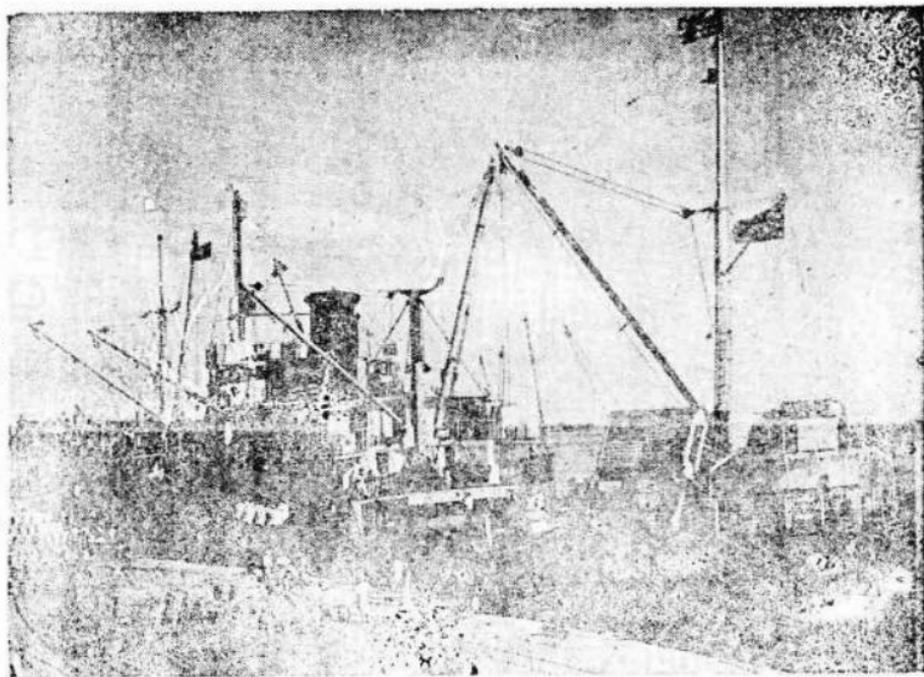
中國航運公司正式成立於民國三十五年八月，其前身是中國航運信託公司，創立在民國二十五年，由航業界董浩雲董漢槎等所發起，總公司設在上海，主要業務為自置並經理船舶，從事近海及遠洋運輸。當時第二次世界大戰結束未久，航運業務極繁，先後自置天行（五、二五二總噸）、昌黎（四、六八三總噸）、唐山（四、八六五總噸）、天平（三、九三〇總噸）、慈雲（三、四二五總噸）、慈航（四六六噸）、灤州（五、三三八總噸）七輪，總計載重噸位約四萬噸，除了參加航行國內近海各口岸不定期航線外，曾在三十六年八月四日，派載重一〇、六〇〇噸的天龍輪，（七、〇三六總噸）由上海發航至南庫頁島，承運新聞報紙至法國哈佛爾，在同年十月二十八日抵達，為國人資本、國人經營管理、由國人駕駛、而以本國口岸為出發點、遠涉太平洋大西洋的第一艘輪船，開創我國輪船航行遠洋的光榮紀錄。三十七年二月二十五日又派載重一、三五八噸的通平輪（七、六七六總噸），從上海出發橫渡太平洋，於四月抵達美國舊金山，併為對日抗戰勝利後中國航業界兩大盛事，博得華僑極大的歡迎與欽慕。三十六年冬，該公司鑒於發展臺灣貿易應有海運配合，特指定昌黎、唐山、天平、慈雲等輪，經常承載臺



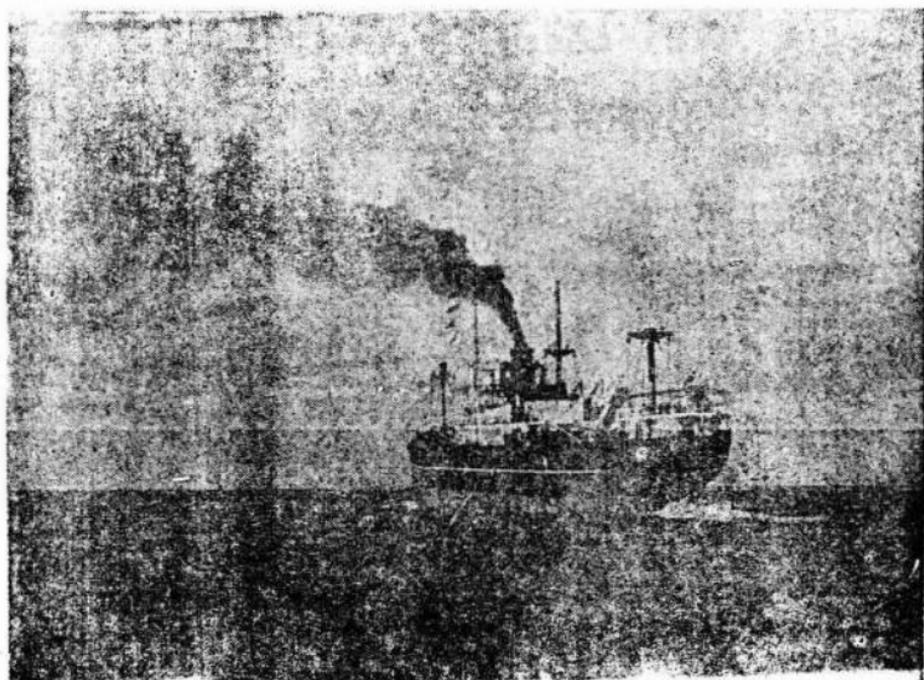
中國航運公司之天龍號



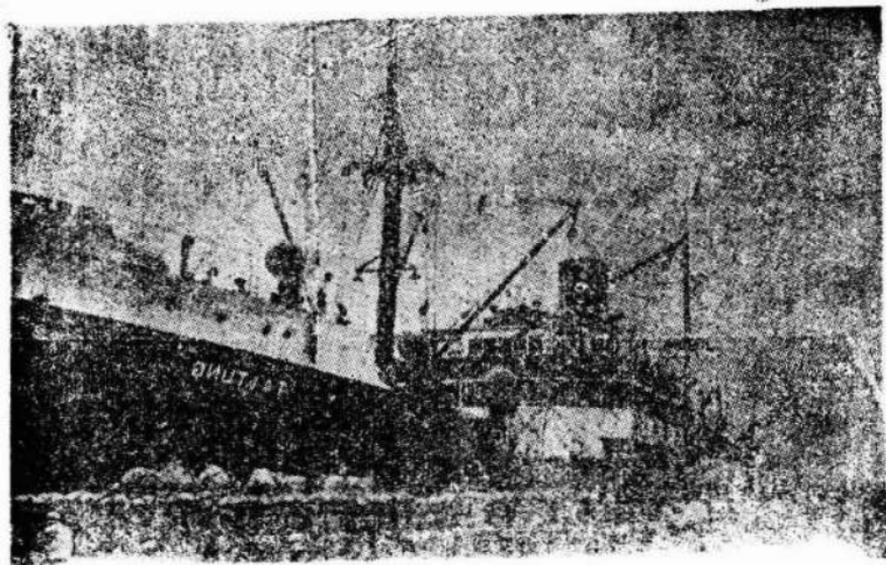
復興航業公司之復字輪



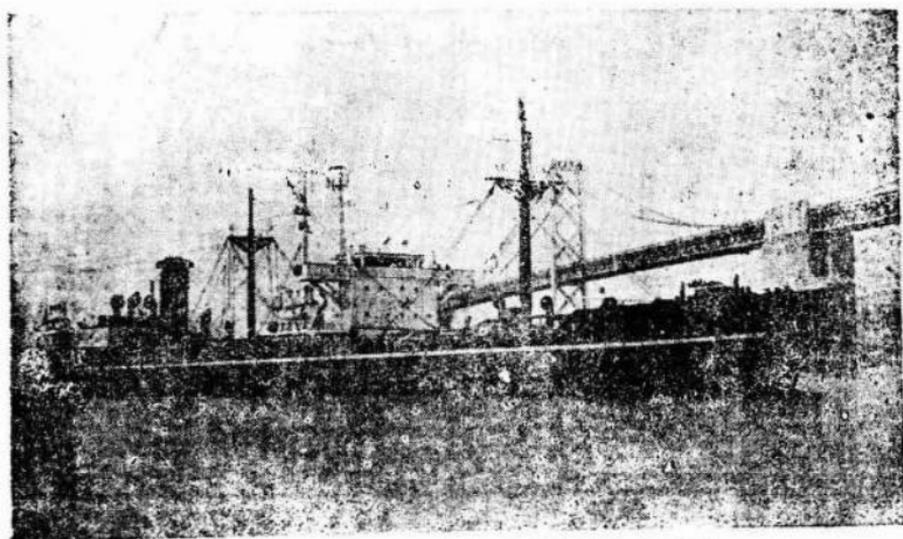
招商局擔任東南亞貨運的格萊型貨輪蘭蘭號，總噸位二、九〇五噸。



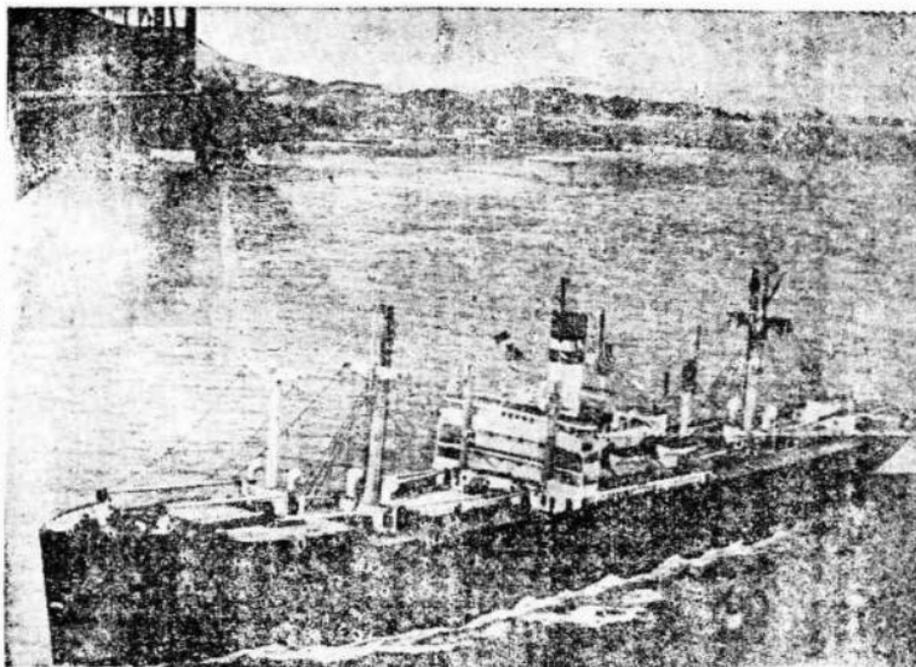
招商局擔任遠洋航運的自由輪海宿號，總噸位七、二二三噸。



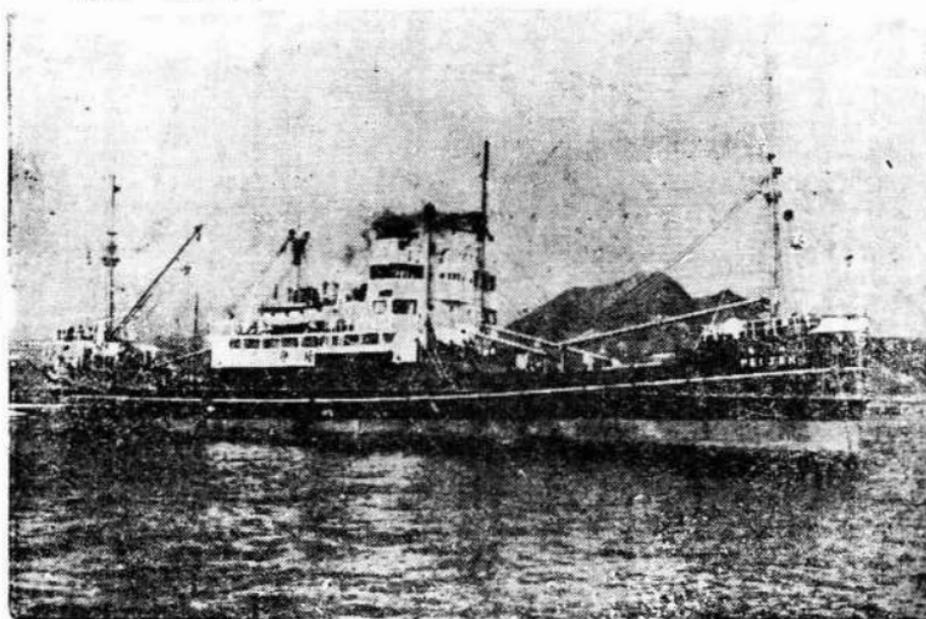
臺灣航業公司臺日線定期班臺東輪在高雄港裝載香蕉赴日，該輪裝運香蕉成績最佳。



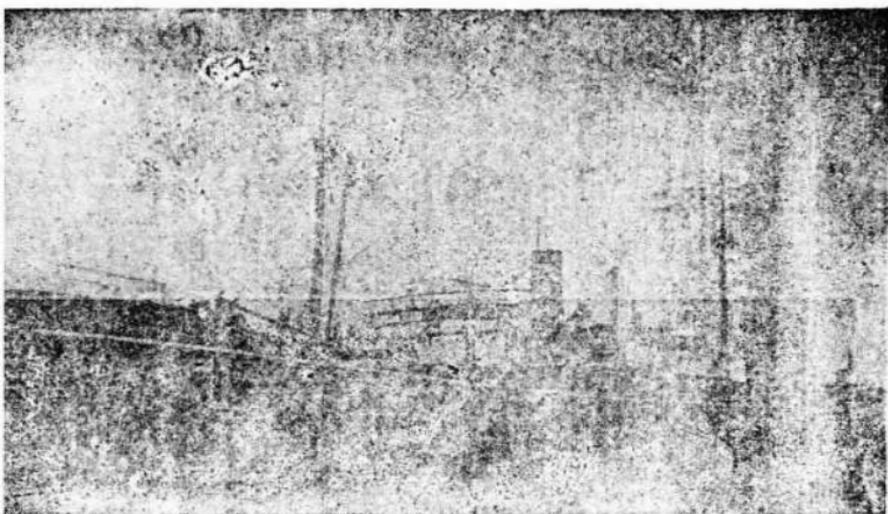
臺北輪抵達美國舊金山金門大橋時留影。



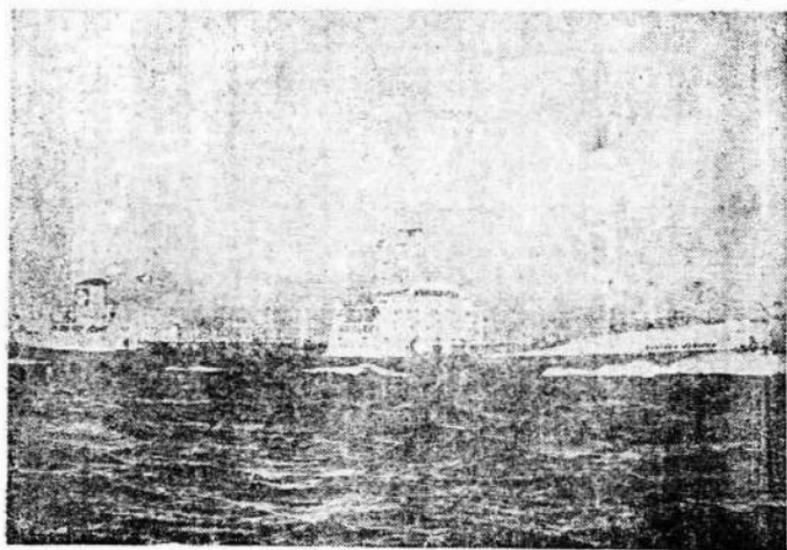
渝勝號為復興公司所屬遠洋貨船之一，載重一〇、八〇六噸，時速一五哩。



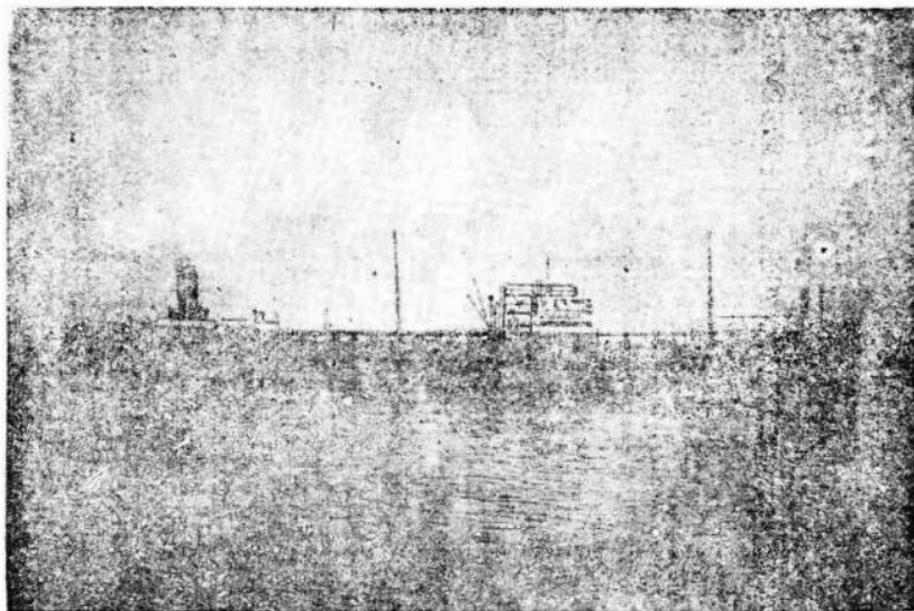
招商局之 N3 型貨船培德號



益祥公司成立於民國三十五年，圖為該公司惠民輪，載重七、二七三噸，時速一一浬。



益祥輪船公司油輪裕民號



鈞安油輪爲臺安公司向美國太陽油公司購入的油輪，載重一四、六〇〇噸。

灣物資，航駛日本印度緬甸泰國錫蘭印尼及馬來亞菲律賓一帶，並於三十七年春，設立臺灣辦事處，以便指揮。到三十八年大陸撤守，該公司所有七輪，均隨同政府遷臺，並於三十九年八月間改組，在臺成立總公司，數年來都從事國際營運航線的開拓，又為改舊布新，經將老舊船隻天平灤州昌黎三艘，先後解體，不久將購置新輪，以參加國際競爭的海外航線。

### (7) 益祥輪船公司

益祥公司成立於民國三十五年，由楊管北氏所創辦，資本總額依照當時價值，折合美金一百餘萬元。置有利民（二、四九六總噸）、福民（一、九二八總噸）、惠民（五、〇二二總噸）、福南（二、二九〇總噸）、福祥（四、六〇七總噸）、福裕（七、〇六九總噸）等貨輪六艘，共載重三四、九六二噸，專經營沿海及遠洋航線不定期貨運業務，除了自營船隻外，兼代理同業船隻八艘。三十八年，公司隨政府撤退臺灣，因航線縮短，營業困難，曾先後拆售利民、福南、福祥三輪，現僅存福裕、福民、惠民三輪，共計載重二〇、七五〇噸。

### (8) 臺安航業公司

臺安公司於民國三十五年五月成立於上海，當時購置臺安輪一艘，總噸是五、五七三噸，載重是八、五五六噸，經常航行於沿海各大口岸。後共匪叛亂，政府南遷，該公司乃於三十八年四月遷來臺灣，參加軍民運輸，並從事開展海外業務，經常航行於東南亞、印度、伊朗與日韓等口岸。四十三年十月，該公司鑒於自由中國缺乏油輪，為挽回利權，經向美國太陽油公司購入油輪一艘，更名鈞安。總噸八、九五二噸，載重一四、六〇〇噸，為自由中國航業界向國外購置船隻的第一艘。

## 一五 政府遷臺以後我國航業的全貌

民國三十八年，大陸陷匪，我國航業由鼎盛時期，轉而遭遇到重大的挫折。適於江海航行的大型船隻，撤退來臺的，僅有一四三艘，三七七、〇〇〇餘噸，以與三十七年的統計數字來比較，真有不勝今昔之感。又以過去在大陸時期，向以經營國內航運為主要目的，國外航行的範圍，不出東南亞一帶，同時對於船舶的保養修整，亦欠注意，所以在性能與設備方面，均不能符合國際標準。公民營船舶於隨政府來臺之後，國內航線既全斷絕，而國際航運的關係又未建立，在徬徨焦慮之中，祇有自立更生，以謀出路。數年來經交通當局的苦心規劃，與各公司同人和船員的努力，自由中國航業已有新的進展，舉出重要的，一是環海航運的確實維持，二是近海遠洋航線的展拓，三是船隻保養修整的加強，以下說明它們的情況。

### (1) 確實維持環海航運

臺灣交通，雖有鐵路公路聯絡貫通，但是東部及南部颶風較多，雨季時鐵路及公路常有發生沖毀中斷情事，所以環海航運對於環島交通，仍屬重要。同時臺灣本島與自由中國的其他島嶼交通，亦全靠航運維持。臺省自光復以來，環島航運，經常由臺灣航業公司派輪定期航行，環海島嶼與臺省交通，亦有機帆船作不定期航行，計基隆、花蓮、高雄環島航線，經常配備五百噸以下輪船兩艘，由花蓮高雄兩處對開，每月規定一定班次：高雄馬公線，經常配備輪船一艘，定期往返開行，澎湖列島及金門、大陳、馬祖與臺省交通，亦經常有機帆船作不定期航行。自由中

國島嶼的分佈，雖甚散漫，實際上已由海上交通的便利而聯為一整體。

## (2) 發展近海遠洋航線

政府遷臺以後，鑒於大陸航線斷絕，欲求航業的生存，非發展近海遠洋航運不可，於是決定發展近海遠洋航運的方策，督飭一千噸至三千噸的船舶，努力爭取臺日、臺韓、臺港、南洋等近海航線貨運，三千噸以上船舶則盡量開拓遠洋航線，同時督飭各公民營航業公司，改進航運設備和業務管理，以爭取國際信譽。從三十九年度實行以來，很收成效，經常行駛的航線，計有下列各線：

① 臺日線 過去臺灣在日據時代，與日本間的貨物交換，本很頻繁，臺日航運亦有相當基礎，政府遷臺時，日本尚在盟軍管制之下，它本國的航業，還沒有恢復，而且臺日間運輸，需要船舶很為迫切，我國航業界把握着這良機，選擇中型性能較好的船隻，開闢這一經濟價值較大的航線，同業間本通力合作精神，共謀發展。臺灣出口貨物，由海外聯營處按比例分配，招商局為百分之三十八，臺航公司為百分之二十五，商船聯營處為百分之三十七，所有航行日本的船舶，統由招商局東京分公司代理，回航貨物，亦作合理的分配，對內可以避免競爭，對外可以維持國輪信譽。數年來臺日的業務，在各方面努力之下，已獲得相當的穩定。

② 臺港線 臺港航線從三十九年起，已由英商派盛京永生兩輪，經常定期航行，接着我國航商先派一千噸至三千噸的輪船作不定期航行，從四十一年起，派輪兩艘作定期航行，不久增加至六艘。這線貨載每年約十萬噸左右，現臺港貿易，日見增進，此後希望很大，但是競爭亦日趨激烈。

③南洋航線 南洋群島物產豐富，僑胞衆多，如菲律賓的木材礦沙椰乾，泰國的米，新加坡的橡膠椰油，印尼的錫與橡膠，馬來亞的鐵礦木材，都需要大批船隻運輸出口。我國航業這幾年來，亦努力爭取這項貨運，先後派往參加航行的船隻有數十艘之多。可是南洋一帶航運競爭很是劇烈，並需要定期班的船隻，今後如何保持此地位，進而謀定期航線的開闢，還有待我們的努力。

④臺韓航線 韓國從三十九年六月，韓戰爆發以後，海上運輸頻繁，我國亦派輪參加營運，到了今日，臺韓間經常有不定期船隻航行。近年中韓邦交益睦，直接貿易年有進展，四十年，臺鹽運韓達五萬噸，臺煤輸韓達十萬噸，今後貿易可望倍增，所以臺韓航線業務，必將與日俱增。

⑤臺琉航線 臺琉航線開自四十年三月，我國曾派小型海輪兩艘作定期航行。但臺琉貿易額並不大，四十年貨運祇有五千三百餘噸，此後航線能否維持或擴展，要看臺琉貿易的能否增加而定。

⑥遠洋航線 遠洋航線的開拓，這幾年已有顯著的成效，我國公民營的大型船舶，如招商局的自由輪，復興航業公司的勝利輪、復字輪，和其他公司的三千噸以上輪船，都努力向遠洋謀發展，或者定期租出，或者爭取不定期貨載，所到過的港埠已遍及全世界，計三十九年有五十二處，四十年增至九十一處，四十一年增至一百二十四處。由於船舶設備的改善，與船員服務精神的提高，所到之處，都博得國際好評。

由於航線的逐年展拓，運量亦逐年急劇增加，計三十九年全年，出航國外和國際的船舶是二八〇艘次，貨載共一、二九五、一四六公噸，四十年全年出航船舶是六五二艘次，貨載共二、四一二、六六六公噸，四十一年全年出航船舶是一、〇六八艘次，貨載共二、八三九、五七四公噸。四十三年全年出航船舶是二、一七九艘次，貨載共二、二四四、八六九公噸，其中環島和沿海航線計一、三六九艘次，貨載二一三、九六六公噸，近海各線計七二〇艘次，貨載一、四四三、六一三公噸，遠洋各線計九〇艘次，貨載五八七、二九〇公噸。

### (3) 船舶保養修理的加強

撤來臺灣的船舶，一部份是戰後接收日偽的殘存船隻，一部份是戰後向美國加拿大購買的舊船，船齡很高，性能很差，又加共匪的叛亂，軍差民運頻繁，保養都欠良好，亦少有大修的機會，以致船舶性能和設備每況愈下。交通部爲了爭取國際航運，經分飭各公民營公司對於船舶的保養修理工作特別注意，曾洽商美援當局訂定美援貸款修船辦法，計第一期（四十年度）貸款總額爲新臺幣六、三七〇、〇〇〇元，已修竣船隻二十四艘，計招商局十二艘共貸款二、三九九、〇〇〇元，臺灣航業公司四艘，共貸款一、〇一五、〇〇〇元，民營航業八艘，共貸款二、九六一、〇〇〇元，統由臺灣造船公司承修，利息一分。第二期（四十一年度）貸款總額新臺幣一〇、五七一、〇〇〇元，已修竣船隻二十一艘，計招商局十一艘，共貸款四、二五〇、〇〇〇元，臺灣航業公司五艘，共三、二五〇、〇〇〇元，民營航業五艘，共三、〇七一、〇〇〇元，利息一分，亦由臺灣造船公司承修。第三期（四十二年）貸款核定的是

四、八七八、二五三元，修整船隻十五艘，其中招商局六艘得貸款一、五〇三、三四〇元，臺灣航業公司四艘得貸款二、二九六、四七四元，民營航業五艘得貸款一、〇七八、四三九元，它的條件與第一二期相同。

交通部又爲了提高船舶性能，增進安全，對於船舶的檢查，責成航政官署澈底執行，應屆歲修的船舶，必須如期加以檢修，任何船隻如不達到安全標準，就不准出航，至於招商局與復興航業公司經常航行遠洋的船隻，對於保養修理工作尤其注意。如在航行途中機件遇有損壞，就隨時在國外港口當地整修，並須經國外驗船機構檢驗合格後，方繼續航行。所以近幾年來航行國內外的船隻，很少遇險情形發生，這種船舶設備的改善，航行安全的增進，是近年來航業上顯著的進步。

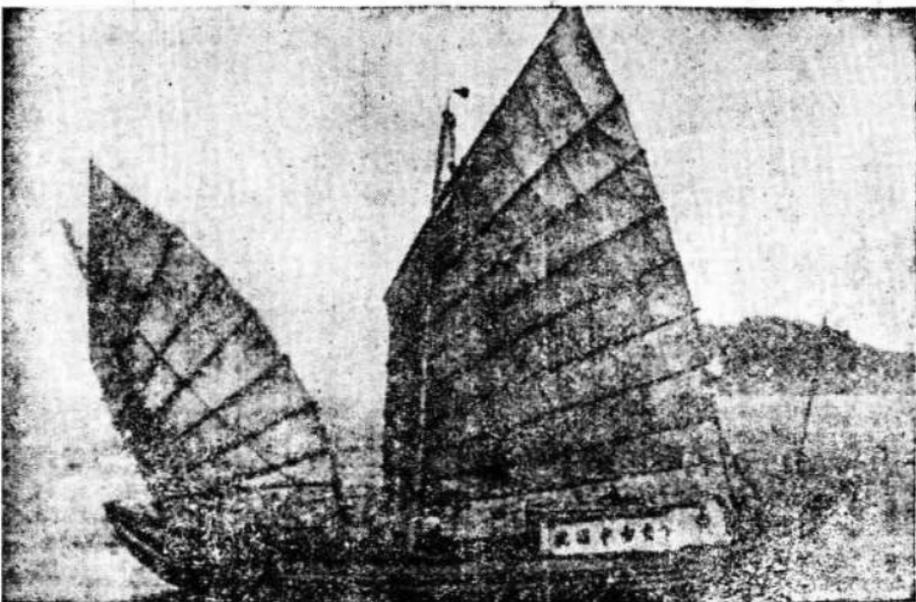
## 一六 自由中國號帆船橫渡太平洋

經濟部漁業管理處青年船員鍾玉麟、周傳鈞、胡露奇、徐家政、陳家琳五人，爲參加一九五五年，瑞典國王杯世界帆船競渡大西洋比賽，經該處陳良理事長的協助，購置我國舊式帆船一艘，作橫渡兩洋的壯舉。

該帆船長僅七十五呎，總重量二十噸，是民國三十八年在福州建造，以前爲商人所有，僅經常行駛於大陸沿海及臺灣海峽之間，向來沒有航行過遠洋。五位青年船員購得該船後，改名「自由中國」號，於民國四十四年四月十六日，自基隆揚帆出航，到八月九日到達舊金山。

山，完成橫渡太平洋的艱苦航程，共歷時一百一十四天，其間除會在中途無人島、沖繩島、日本等地，停留四十七天外，計航行六十七晝夜，平均每天航行八九·五五浬強，每小時平均航行三·七三浬強。帆船行駛途中，航行速度全賴風向和風力而定，在由基隆到日本橫濱的一千二百浬中，帆船大多逆風或半逆風行駛；但仍能平均以三·五七浬強的時速前進。由日本橫須賀到舊金山的四千八百浬中，帆船雖係藉恒西風順流行駛；但中途曾遭風暴襲擊，並與濃霧團週旋數日，而平均時速仍為三·七七浬強，卒能在五十三天不泊靠的奮力航駛中，安抵舊金山。

帆船在六十七晝夜的航行裏，除去船舵和帆篷數度受損外，船體始終未受損傷，由此已可證實我國帆船在設計和建造上具有優越的技巧和特殊的性能。



「自由中國號」帆船

五位青年船員，以堅忍不拔的意志和百折不撓的精神，終於完成我國帆船橫渡太平洋六千哩的艱險航程，我國舊式帆船不藉任何機械的助力，而只憑雙手和毅力，與太平洋的暴風巨浪奮鬥到底的渡洋航行，在我國有紀錄可查的史蹟上，這還是首次。中央日報在四十四年八月九日對該船的全程航行，曾有以下一段詳盡的報導。

「自由中國」號第一次出發時，正值臺灣北部海面有低氣壓盤旋，帆船自東北六級逆勁風行駛，未抵無人島即發現船舵滑車損壞，致船隻無法控制，隨風浪漂流。後經漁管處派「漁定」輪出海搜尋，在彭家嶼附近將帆船拖回，經整修九天，於四月十六日再度啓程。帆船於十八日中午在無人島以北，又與「艾達」颶風相遇，被迫返無人島拋錨避風，四日後再逆風向琉球群島行駛。「自由中國」號與這段被稱為太平洋最難行駛的航程掙鬥了兩天，如山的巨浪和七級強風又把船舵舵柄折斷，幸我駛美客輪「渝勝」號馳援，於二十五日將帆船拖抵那霸港。

帆船兩度遭遇挫折後，國人莫不寄予親切的關懷，帆船有沒有橫渡重洋的能力問題，也成為有關機關和各界爭論的焦點，有人認為帆船構造簡單，船員人力不足，與其過度冒險，不如先返基隆再另籌劃，另有人則主張帆船仍應繼續前進，目前所遭遇的挫折，純是氣候惡劣和準備疏忽的問題，不能因此影響到五位船員帆船的前程，最後，決定由漁管處派員去那霸港視察帆船損壞情形，然後再決定應不應該繼續出發。國人的善意和關心並未使變更五位船員的堅強意志，終於在五月初二日把舵柄整修完畢後，「自由中國」號再度揚帆出發，並於駛離那霸港後，順着黑流同日本進發。

自那霸港到橫濱約八百哩的航程中，「自由中國」號是一帆風順的，平均每天以九十哩的航速向北行駛，於十二日夜半到達橫濱外港，十三日上午在當地華僑和日本各界人士的歡呼聲中，進泊橫濱內港。帆船在出發之前的預計航程裏，並沒有打算在橫濱泊岸，但因為在十天的航行中，主帆部份橫桿折斷，並需要補添未來一段遠程航程中的淡水和其他必需品，臨時由五位船員決定進泊橫濱，惟因缺少橫濱港海圖，在摸索駛近港外相視港後，幾乎與礁石相撞。帆船在日本停留達三十四天之久是意外的，主要的原因是因為在橫須賀船廠修整時，由於日本技工的技術不佳和疏忽，在帆船上架時不慎把

船底戳破，致使修理工作增加困難。修理帆船的用費是由經濟部漁管處代為墊付的，該處對五位船員在精神上鼓勵以及在物資方面的支持，給予他們的助力極大。

帆船是於六月十七日在日本橫須賀港出發的，在自橫須賀港到太平洋彼岸美國舊金山的航程是四千八百多哩，中途是沒有島嶼或港可供停泊的，雖然在季候上有「恆西風」和順流可藉助，但這一片茫茫海洋裏，不時興起的風暴，及浮游在洋面的大批鯨魚，仍是帆船行駛最大的威脅。「自由中國」號於駛離日本一千哩以外的洋面後，六月三十日又再度為暴風所困擾，遇險的位置是在北緯四十一度十九分，東經一百六十四度零五分，帆船於幾經與暴風巨浪奮鬥後，主桅帆桿被摧斷，居然又告告盡，帆船又陷於極危險的境地，乃一度發出信號求救，但附近沒有行駛的船隻可以馳援，五位船員拿出最大的決心和毅力，不眠不休和險惡的環境搏鬥。卒能克服風浪交加的困境，翌晨又搶修完成繼續破浪前進。

在以後三千八百哩的航行中，「自由中國」號在七月九日一度為濃霧團所困，致帆船被迫減低航速，提心吊膽在濃霧裏摸索航行，其時距基隆已有三千五百哩。帆船於十三日平穩的越過西半球駛到中途島北面，以後均在不停的風向裏順流緩緩行駛，二十一日上午十一時，初次與太平洋的鯨魚相見，十數頭鯨魚會圍繞「自由中國」號觀摩歷三十分鐘不去。

計算「自由中國」號自今年四月十六日第二次在基隆出發到八月九日為止，共歷一百一十五天，其間除在中途停泊四十七天外，計航行六十七天，由基隆到舊金山以航行路線測距為六千哩，平均每天航行約九十哩，每小時行駛四哩左右。

同月十七日中華日報，曾刊載舊金山特約通訊，對於「自由中國」號帆船，到達舊金山的情形，報導甚詳，轉錄如後。

舉世矚目的「自由中國」號帆船，經過六千哩艱險的航程，於美國東部時間八月八日下午四時在微風吹拂下，緩緩地駛入金門灣。穿過隱藏在大霧中像長虹般的金門橋，向舊金山港第四十三號碼頭進發。四時十五分，這艘為我中華民國爭光的中國式帆船結束了其歷時四個月行程，穩靜地停泊在舊金山四十三號碼頭。美國人民團體及華僑社會共僱用了八艘船隻，駛出金門灣迎接。美國西部各大報社、廣播公司及電影公司均特派記者，負責採訪及拍攝電影。這艘「自由中國」號小帆船抵達舊金山的消息，瞬息之間，便轟動了全美國。據舊金山紀事報說，這是一世紀以來，第一艘橫渡太平洋抵達美

國的中國帆船。(據美國歷史學家研究，哥倫布發現新大陸之前，曾有中國船到過舊金山之南約一百英里的蒙達萊市。)當「自由中國」號駛抵第四十三號碼頭時，群集歡迎及爭觀六位冒險英雄風采的美國人和華僑達四千餘人，中西報社記者立即一擁上船，搶取消息與鏡頭，英語、國語、廣東語，使他們六位渡洋英雄應接不暇。船長鍾玉麟首先代表全體船員跳上美國海岸，接受舊金山中華會館女皇(相當於唐人街之花)的華裔美女林新玉小姐獻花，然後與各僑領一一握手寒暄。滿面鬚鬚之唯一搭客美國駐臺副領事麥高文，與其母親在碼頭會晤，久別重逢，愉快之情，難以描述。麥君告記者說，他準備在美國逗留兩星期之後，即搭飛機返回臺灣任所。

據鍾玉麟及其他船員稱：「自由中國」號係四月十六日離開臺灣基隆港，五月十三日抵達日本，六月十七日繼續航程，循大圈航線，向美國西岸開行。七月二日曾遭遇大風浪，折斷舵柄一枝，使帆船有如小木塞，隨風漂盪，幸帶有備用之舵柄十枝，經修換之後始告無事。船上原有兩隻小鷄，乃自臺灣帶出，八月一日當該船船員之一周傳鈞君在海上度生辰時，其中一隻小鷄已成爲唯一的禮物。另一隻白羽小鷄則隨同「自由中國」號平安抵達舊金山。但全身脫毛，久已不生蛋。船員僅在途中吃生菜兩次，船上之小菜圃，因航行氣候寒冷，蔬菜無法生長。八月七日清晨他們已在大海上，將木盒製成之小菜圃拋入大海，(美國農產部規定不能帶進入美國)又五位船員攜來臺灣郵件一包，將在美國投郵，所貼臺灣郵票將由美國收信人寄進臺灣，作爲紀念品。船員之一徐家政說，自離開日本以至抵達舊金山其間計共五十三天，因船上缺乏淡水，迄未洗過澡。「自由中國」號遭遇之另一艱險是七月二十日在距離美西岸八百哩大海上，有數以百計的大鯨魚，圍繞該船游泳，其中最大者一如「自由中國」號，如果鯨魚稍加騷擾，則小帆船可能即告傾覆。

「自由中國」號帆船，原欲參加瑞典皇家帆船俱樂部與美國紐約帆船協會聯合主辦，於本年六月十一日在美國東岸新澤舉行之第一百二十五屆帆船橫渡大西洋競賽，現已經過期，不能參加，記者曾詢問他們關於今後的行蹤，據他們說：我們原欲單獨橫渡大西洋，但現爲氣候開始之時，不宜小船航行，這問題恐怕一時不易解決。

「自由中國」號，小帆船的橫渡太平洋成功，不僅成爲舊金山最重大的新聞，全市各大報均用第一版最重要地位刊載，而且全美以至全世界都競相刊載這小小帆船的故事。舊金山紀事報說，「自由中國」號的成功，使人相信中國人首先發現新大陸的傳說，是可靠的。(著者按：五船員到美後，已將「自由中國」號帆船贈與美國博物館，以答謝美國人士對中國之友誼。)

## 一七 負責自由中國航運任務的輪船公司

大陸陷匪以後，遷至臺灣的航業，經五年的努力奮鬥，已將危機克服，重振營業，航線轉向近海遠洋方面展開。茲將截至四十四年八月止，已在臺灣重行登記，並實際營業的公司及其所有的船數，開列於後，業經停業及已解體之船隻，概未列入。

招商局輪船公司（船四十艘）、臺灣航業公司（船十一艘）、復興航業公司（船九艘）、益祥輪船公司（船三艘）、中國航運公司（船三艘）、中興輪船公司（船兩艘）、臺安航業公司（船兩艘）、益利輪船公司（船兩艘）、德和輪船公司、民生實業公司、安慎興業公司、上海實業公司、聯益輪船公司、亨達航業公司、光華航業公司、裕中輪船公司、濟運輪船局、大通興航業公司、美通航業公司、國際航業公司、萬順船務行、集興船務行、大千船務行、福華輪船公司、華通船務行、美英雄航業公司、玉山輪船公司、大成輪船公司、建通船務行、光和輪船公司、英杭航業公司、商船聯營處、中國漁業公司（以上二十五家各有輪船一艘）。

## 第四篇 外人在華航業史的演變

因爲不平等條約的關係，外輪在華享有沿海貿易和內河航行特權，差不多有一百年的歷史，先從事實上的侵佔，進而得條約上的合法享有，最後因我收回航權，終於撤退。其中盛衰演變，說來真是話長，而且反映出許多國家的興衰隆替，爲明瞭我國航業的演進，決不能不知外人在華航業史的演變，我特地寫出以下幾段事實，藉作一個輪廓的描述。

### 一 最先來華的幾艘外輪

第一艘輪船出現在我國海面的，是一八三五年的英國籍輪船「查甸號」(Jardine)，比英國製造輪船晚了三十四年。等到鴉片戰爭時候，在我國沿海航行的輪船已有二十艘之多，其中以東印度公司的「內美西施號」(Nereus)最有名。鴉片戰爭，我國失敗，隨於一八四二年(道光二十二年)與英訂立南京條約，割讓香港給英，使英船在我國得一根據地，並開闢廣州、福州、廈門、寧波、上海爲通商口岸，不但英船得自由出入，而且無形中准許英船，在五口之間，從事貿易。上海亦劃地爲外人租界，那年英船「美達薩號」(Medusa)開到上海，可說是外輪入上海的首次。一八四四年「美達薩號」又開香港廣州的定期航線，同年十二月，英國大英輪船公司(Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.)得英政府的支持，開航由倫敦經蘇彝士運河至香港的航線，當時雖未到上海，可是一八五〇年「瑪麗吳德號」

(Mary Wood) 接着開航香港上海線，亦與香港到歐洲的航線連絡了。三年以後美國羅素公司 (Russel) 的「孔子號」亦到了上海。

## 二 英法船隻擴展我國沿海航線

一八五八年(咸豐八年)英法聯軍之役，我與英法美俄續訂天津條約及上海通商章程，開沿海的牛莊(營口)、登州(後改以煙臺代之)、臺灣、潮州(汕頭)、瓊州五處及長江的鎮江、九江、漢口爲九商埠，准各國船隻前來通商，於是外輪在我國之沿海，增加了出入的口岸，更得鼓輪直入長江。一八六〇年我簽訂北京條約，增開天津爲商埠，外輪又得直入沽河。從那年起英國藍煙囪公司的船隻到達上海，法國郵船公司的船隻，亦開始來中國。

## 三 外人在華正式成立航業公司

最先在我國成立航業公司的，要算一八六二年的美商旗昌洋行 (Shanghai Union Steam Navigation Co.)，它採中外合辦的方式，華人亦有投資，經營沿海和長江的航線。後來英人在一八六五年，亦設立省港澳輪船公司 (Hongkong Canton & Macau Steamboat Co.) 這可說是純粹外人資本在華設立輪船公司的第一家，太古洋行經理的中國航業公司 (China Navigation Co.) 是從一八六七年起，怡和洋行經理的印度中國航業公司 (Indo-China Steam Navigation Co.) 是從一八七七年起，才先後來華經營航業，但是後來居上，竟操縱了我國

航業近七八十年。

#### 四 日人步英後塵開闢中國航線

日人鑒於英國在華航業的擴張，亦不甘相讓，比招商局成立遲十三年，日本郵船會社，在一八七五年收買了美國太平洋輪船公司船隻，繼續航行上海橫濱間的航線，翌年招商局亦收買了旗昌洋行的產業，開始經營長江航線，這是美國航業在華的一度撤退，但日本却乘此機會，開始它以後在華航業的擴展。

#### 五 長江內河航線外輪長驅直入

一八七六年英人被戕於雲南，英迫我訂立煙臺條約，開蕪湖、宜昌、溫州、北海為商埠，並開放湖口、武穴、陸溪口、沙市作外船起卸貨物的口岸，於是外輪更長驅直入了。

一八九七年（光緒二十三年）我與英訂緬甸續約，開梧州三水為商埠，於是外輪可上湖珠江，而到梧州。一八九八年清廷循各國之請，修改長江通商章程，規定凡締有條約各國的商船，一律准在通商各口即鎮江、南京、蕪湖、九江、沙市、宜昌、重慶八處，往來貿易，同時又議訂內港行輪章程，規定我國內港，此後均准特在口岸註冊的華洋輪船往來，專作內港貿易。一九〇二年（光緒二十八年）又制定追加章程，外人在華經營航業，真是一帆風順，無往而不利。

於是英國麥邊公司 (McChibain & Co.) 及鴻安公司接着開設，從事我國沿海及長江航業。一八九八年，日本大阪商船會社受日政府的命令，開闢長江航線，其後五年（光緒二十九年）日本郵船會社，更以日金二百五十萬元收買麥邊公司長江航線的船隻和碼頭一切設備，擴大大長江航線。又一年日商更創設湖南汽船會社，延伸航線自漢口至湖南，麥邊既被日商所吞併，從此長江航線英日並駕齊驅，外輪勢力，如日之升。一九〇六年（光緒三十二年）法國東方輪船公司，亦染指長江航線，但較英日商船，不無遜色。

## 六 長江日輪合組日清汽船會社

日俄戰爭以後，日本在華勢力益張，為積極侵略長江航業，並為對抗當時太古、怡和、招商三家之聯盟競爭起見，由大阪商船會社及日本郵船會社在一九〇七年協議，將兩公司所有長江航線一切資產，與湖南汽船會社及大東汽船會社所經營的內河航線，合併組織，成立日清汽船會社，不但經營長江滬漢漢湘間的航線，並開闢上海蘇州間、長沙常德間，及九江南昌間的許多航線。日清輪船煙囪上繪有四條白線，就之表明由四家合併的意旨。現在先將四家公司合併前經營長江航業的沿革，略述如後：

(一) 大阪商船會社 該公司在一八九八年，派天龍川、大井川兩船來華，是日本船定期航行長江的嚆矢；後來經營順利，即於次年添置大元號，一九〇〇年及一九〇一年又繼續添置大享、大和、大貞、大吉四輪，同時陸上設備如碼頭躉船倉庫等亦均努力完成，基礎日

臻鞏固。

(二) 日本郵船會社 該公司在一九〇三年收買麥邊公司瀝山碼頭及倉庫等陸上設備及輪船三艘後，即開始經營長江航業。

(三) 大東汽船會社 一八九五年，我與日簽訂馬關條約的結果，蘇州杭州闢為商埠，且內河航線亦同時開放，准許外輪自由航行，日人因有大東汽船會社的組織，其初係由大東及新利洋行共同經營，航行上海蘇州間，一八九七年上海杭州航線改為合資組織，始稱大東汽船會社。翌年承運日本郵件，受其政府補助。一八九〇年改為資本十萬元之股份公司，增闢杭州蘇州間航線。一九〇七年合併於日清。

(四) 湖南汽船會社 該公司成立於一九〇三年，資本金一百五十萬元，有輪船三艘，航行漢口湖南間。一九〇七年合併於日清。

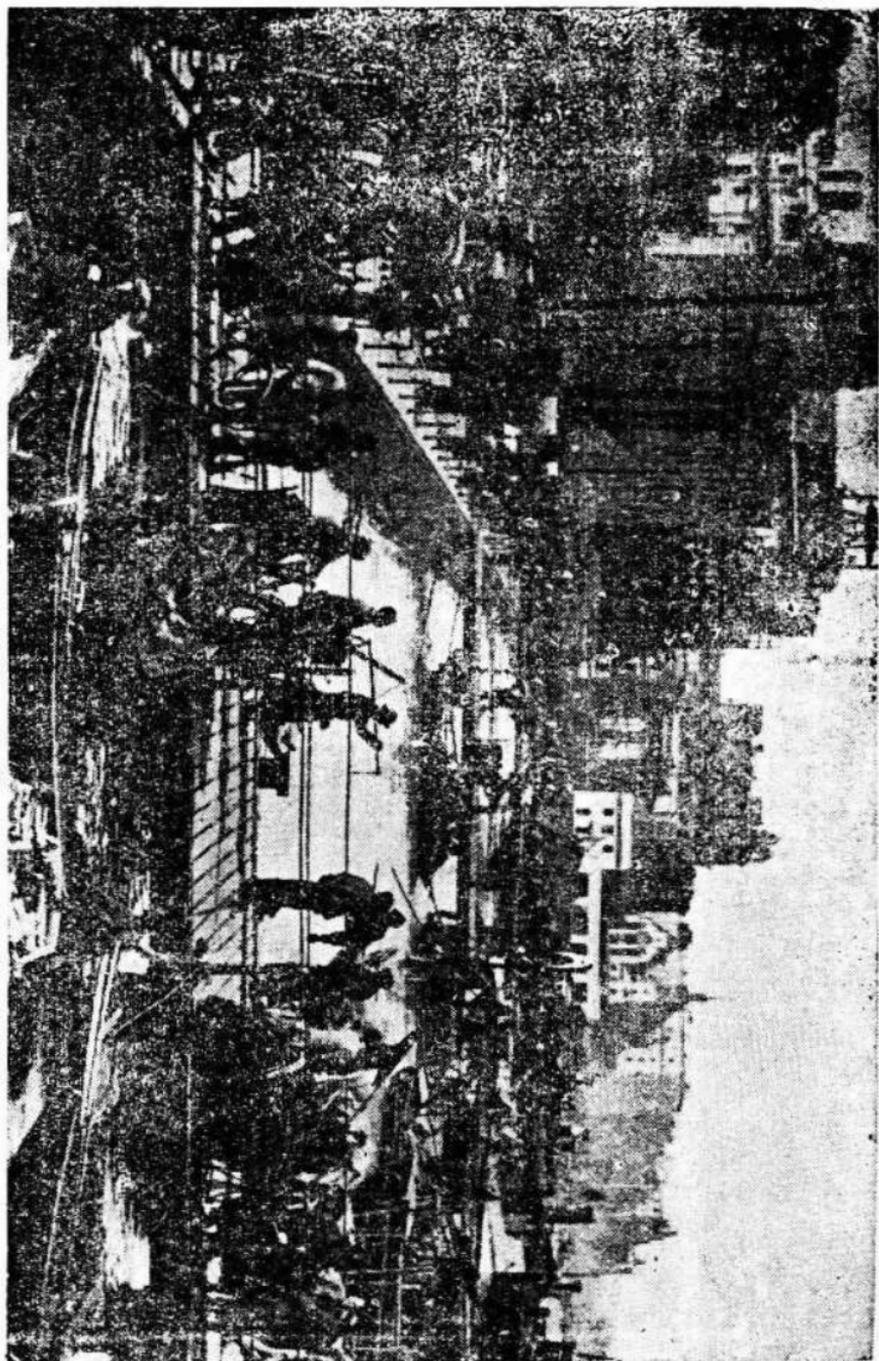
四家合併以後，設總公司於東京，分公司於上海漢口，初時資本為日金八百十萬元。後來日本政府助該公司日金八十萬元，作為指定航線的補助金，事業逐漸擴充，資本亦增至日金一千六百二十萬元，營業發達，為長江航業的巨擘，與太古怡和成為鼎足而三。

## 七 德國船進入長江及撤退沒收

德國聞名的兩大航業，所謂亨寶公司 (Humburg American Line) 及北德意志公司 (Nord Deutscher Lloyd)，早在一九〇〇年(光緒二十六年)即同時來華，經營長江航線。一

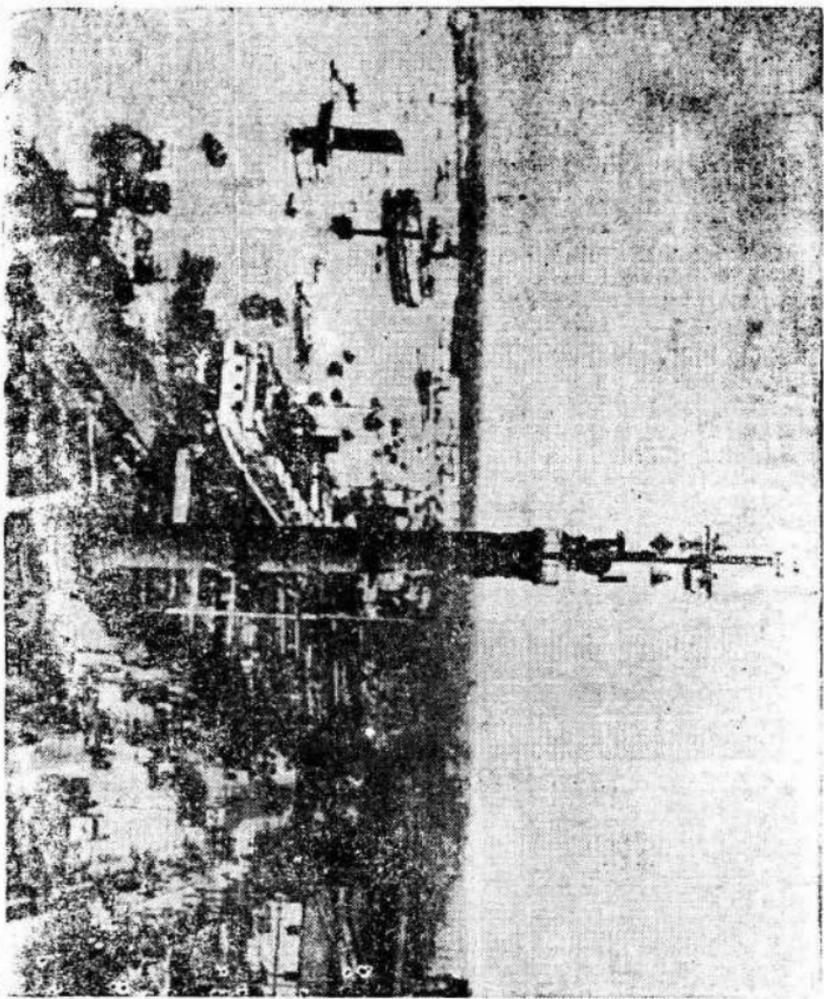


民國二十年左右的香港及九龍碼頭鳥瞰



第四篇 外人在華航業史的演變

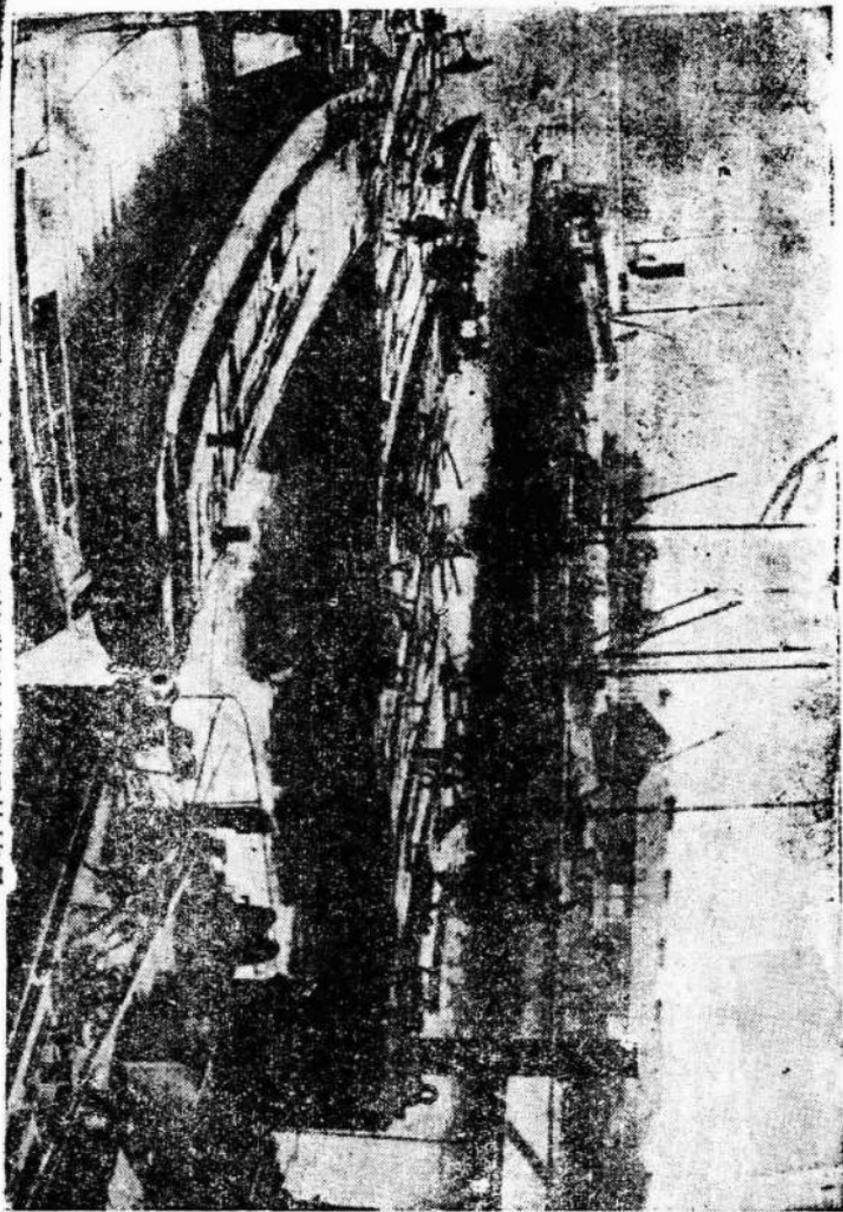
民國十年左右，上海江海關附近外灘，輪船碼頭繁雜情景。



民國二十年左右，上海十六鋪碼頭情景，靠碼頭之輪船爲南通揚州班江輪。



天津條約簽訂後，外輪勢力侵入營口，圖為當時港口停泊外輪的情景。



民國二十年左右，天津紫竹林碼頭的情景。

九〇八年遭遇世界不景氣，各輪船公司大受影響，亨寶船隻撤出長江，專事沿海航線。法國的東方，英國的鴻安，亦遭遇同樣命運，相繼停業。一九一一年，東方的船隻資產，被太古怡和招商三家所分購，鴻安的船隻資產亦被三家的買辦所收買，繼續營業。後來北德意志公司亦因營業不振，先將美有號輪船售與湖南中華輪船公司，僅以老舊船隻，勉為維持。民國三年歐戰勃發，北德意志公司在華航業，即行關閉，後來我對德奧宣戰，將其華商船碼頭棧房全數由海軍及交通兩部分別沒收，交通部並在漢口成立內河德奧輪船管理局，（後來改為內河船棧監督處）所有沒收船隻碼頭棧房的營運出租事宜，都由該局管理。

## 八 第一次世界大戰日船乘機活躍

第一次大戰期間，英法俄等國在華船舶，多經其政府徵用，一部分改行外洋，日船乃乘此機會大形活躍。日本郵船、大阪商船及南滿鐵道會社所營之航業，無不蓬蓬勃勃。在民國七年時，日船最佔優勢，其在華對外洋往來的噸數，已超過英國，但往來各口，仍以英國佔第一位，日本次之，我國商船噸位雖亦有增加，但仍居第三。當第一次大戰結束後，歐美各國恢復原來航線，英船噸位重見增加，美國再度注意遠東的航業，義國亦謀發展，外在華航業，又起激烈競爭，日清公司自民國九年一起，除經營長江航業外，更發展航線至華北。

## 九 帝俄侵畧松花江航權

依據璦琿條約，黑龍江、松花江、烏蘇里河只准中俄兩國行船，當時訂約後，我國並無船隻航行，而俄國却於一八九五年（光緒二十一年）組織黑龍江商船公司，建立航標，開航松黑航線，本來條約中所稱的松花江，係指自吉林同江縣松黑兩江合流以下的江面而言，但俄人嗣後強解作中國境內松花江的全部，派船直入松花江航行，哈爾濱作爲它們的航業中心。

民國六年以前，松黑烏各江的航運，可說完全由白俄輪船壟斷，自民國七年華商戊通航業公司成立，才開始有中國旗輪船航行松黑兩江。從七年至十四年間，松花江上發生兩種特殊現象，其一是蘇聯十月革命後，逃入松花江內的日俄商輪，如烏拉索夫公司、索斯金公司等仍懸掛白俄商船旗，照舊營業。其次是日本，當時與英、美、法出兵西伯利亞，制止紅軍東進，日人曾在伯力強購白俄商輪十餘艘，組織西伯利亞輪船公司，亦冒懸白俄商船旗在松花江內航行。這兩種情形，都是侵犯我內河航權，經東北航警當局，多方交涉，勒令停航，一面誘導其船隻，售與華商，改懸中國旗，到十四年秋，這些公司船隻，乃一一變賣完畢。

當一八九八年，中俄合辦東省鐵路公司（即現在的中長鐵路），所續訂的合同內第二款規定：「准公司使用輪船以及別船掛公司旗，行駛遼河並該河之支流，及營口並其隙地內各海口合用有益此路之工程者，均可駛入及運卸物料。」於是俄人乃利用商輪懸掛東路公司旗幟，航行東北海口及內河，這是東路公司獲得航行權的開始。後來東路竟違約，擅在松花江經營航業，最多時有輪船十二艘，駁船二十四艘，直至十五年五月，方由我東北當局強制接收，成立海軍江運處，從此外籍旗幟的船隻才完全絕跡於松花江上。

## 10 在華航業三巨頭的太古

太古 (Butterfield & Swire) 是倫敦中國航業公司 (China Navigation Co.) 的大股東。中國航業公司創立在一八六七年，是英人所投資，資本一百萬鎊，總公司設在倫敦。一八七五年，開始經營長江航線，在我國的一切營運事宜全委託太古洋行經理。太古除經理該公司業務外，兼做海洋輪船公司 (Ocean Steam Ship Co.)、中國互助輪船公司 (China Mutual S. N. Co.)、太古中國輪船公司 (Tai-Koo Chinese Navigation Co.)、太古製糖公司 (Tai Koo Sugar Refining Co.)、香港太古造船廠 (Hong Kong Tai-Koo Deck Yard & Engineering Co.)、藍煙直輪船公司 (The Blue Funnel Line) 及澳洲東方輪船公司 (Australasian Oriental Line) 各家的代理人，自行運載的貨物甚多，而且各地遍設分支機構，各埠碼頭倉棧拖駁等設備，無不優良，故在遠東一帶，極占勢力。對貨運尤重於客運，在我國商家信用久著，經營的航線密佈我長江內河沿海。民國二十三年它經理中國航業公司的航線，有以下十四條：(一) 上海香港廣州線、(二) 上海天津線、(三) 上海安東線、(四) 上海寧波線、(五) 上海大連營口香港廣州線、(六) 香港新嘉坡線、(七) 香港曼谷線、(八) 廣州天津線、(九) 香港海口曼谷線、(一〇) 廈門馬尼拉線、(一一) 上海漢口線、(一二) 漢口宜昌線、(一三) 漢口長沙線、(一四) 宜昌重慶線。代理藍煙直公司的航線都是屬於遠洋線，東行的有香港西雅圖線、香港橫濱線，西行的有上海新嘉坡線，倫敦新嘉坡線。代

理的澳洲東方輪船公司的航線祇有香港墨爾鉢一條遠洋線。

中國航業公司在我國長江沿海航行的海輪江輪，都經特別建造或選購的，吃水適合各地水深，貨艙適合該線的載貨，所以船不虛耗，獲利素豐。茲將二十三年間，它經營航線配備的船隻，分述在後：

(一) 上海香港廣州線 配備的船隻有山東(二、五四九噸)、蘇州(二、六〇四噸)、新寧(二、五五五噸)、新疆(二、六四六噸)、綏陽(二、五九〇噸)、四川(二、六〇四噸)、太原(二、九九四噸)、濟南(二、九九四噸)、慶元(二、六五三噸)、瓊州(二、六五三噸)、廣東(二、六二六噸)、穎州(一、九九二噸)十二艘，所經的地點是廈門及汕頭，有時並延長南訖海防，北訖青島。

(二) 上海天津線 配備的船隻有盛京(二、九九九噸)、順天(一、七五八噸)、通州(二、一〇四噸)三艘，所經的地點是威海衛煙臺兩處。

(三) 上海安東線 配備的船隻只有成都(二、二一九噸)一艘，中間不航行別處，航行期間每年以三月至十一月為限。其他四個月，因為安東封凍的關係故停航。

(四) 上海寧波線 配備的船隻，只有新北京(二、八六六噸)一艘，係直達寧波。

(五) 上海大連營口香港廣州線 配備的船隻有臨安(二、二一一噸)、大名(二、二九噸)、德安(二、二〇二噸)、金華(二、二〇七噸)四艘，所經的地點是青島、威海衛、煙臺、天津、營口、大連、安東、寧波、廈門、汕頭等埠。每星期開一班，冬季停航營口。

(六) 香港新嘉坡線 配備安徽(三、四九四噸)、安順(三、一八八噸)兩艘，每星期開一班，由香港起航，經過廈門、汕頭，回航時經過海口、汕頭、廈門。

(七) 香港曼谷線 配備嘉應(二、六二六噸)、廣州(二、六二六噸)、江蘇(二、六二一噸)、張家口(二、六五五噸)四艘，每星期由香港起航，經過汕頭到曼谷，回航時仍經汕頭。

(八) 廣州天津線 配備湖南(二、八二六噸)、海口(二、七九八噸)兩艘，是直達定期班，經過香港、福州、威海衛、煙臺四處。

(九) 香港海口曼谷線 只有貴陽(二、六四四噸)一艘，每三星期航行一次。

(一〇) 廈門馬尼拉線 只有安慶(三、四二七噸)一艘，每月三班，在廈門並與開赴上海的船隻聯運。

(一一) 上海漢口線 行經鎮江、南京、蕪湖、九江各埠，配備的船隻有安慶(三、四二七噸)、鄱陽(二、五五一噸)大通(二、五四八噸)、溫州(三、一一八噸)、武昌(三、二〇四噸)、蕪湖(二、九三八噸)、黃浦(三、二〇四噸)、武穴(二、九三八噸)、吳淞(三、四二六噸)九艘。

(一二) 漢口宜昌線 配有長沙(二、四九三噸)、湘潭(一、一九五噸)、沙市(一、三三七噸)三艘。

(一三) 漢口長沙線 行經岳州，配有吉安(一、一九五噸)一艘，惟冬季停開，代以

小型輪船及拖駁。

(一四) 宜昌重慶線 行經萬縣，配有萬通(一、一一四噸)、萬縣(八六八噸)、金堂(四二二噸)、嘉定(四二三噸)、綏定(二九六噸)、秀山(二九六噸)六艘。

太古爲維持漢口長沙常德間枯水時期的航運，及經營長江短程航線，並備小型輪船長樂(二四八噸)、城陵(一四一噸)、靖港(二五〇噸)、君山(一五八噸)、常寧(二五一噸)、常德(二四四)噸、朱亭(二〇七噸)、鎮陽(一四四噸)及太古一號至三十七號等拖輪三十餘艘，拖輪每次均拖駁船數艘航行，拖貨甚多，且開支極省，是太古經營長江線的特色。

## 一一 在華航業三巨頭的怡和

怡和即渣甸洋行 (Jardine Matheson Co.) 是印度中國航業公司 (Indo China Steam Navigation Co.) 的經理人。印度中國航業公司創立於一八七五年，資本金一百二十萬鎊，總公司設在倫敦，事業雖側重在印度，但從事中國內河沿海及遠東的航業。怡和除經理該公司的業務外，並代理上海虹口棧橋公司 (Sianghai & Hongkong Wharf Godown Co.)、日本內外海運會社 (Naigai Kaibun Kabushiki Kaisha)、美滿輪船公司 (American & Manchurian Line) 及愛拉曼公司 (Illerman & Backnall S. S. Co.) 各公司的營業，此外還經營種種貿易，在香港有製糖業，上海有紡織廠，運輸貿易連帶經營，在我國商場中，與太古一樣，握

有很大的實力。

怡和經理印度中國航業公司的航線，有下列各條：

(一) 香港印度日本線 此線由香港至加爾各答者，經過新嘉坡檳榔嶼，每十天一班，由加爾各答至神戶者，經過香港上海，每三星期一班，配有吉生(五、八四七噸)、Kumsang(五、四一五噸)、浩生(五、六九八噸)、源生(三、二二九噸)及瑞生(三、二二九噸)五艘。

(二) 香港婆羅洲線 由香港至山打根，每兩星期開一班，配有茂生(三、三七二噸)、顯生(二、九二九噸)二艘。

(三) 廣州香港青島線 經過汕頭、上海，每星期兩班。

(四) 廣州香港上海線 經過汕頭、廈門、福州，每星期兩班。

(五) 廣州香港天津線 經過汕頭、福州、威海衛、煙臺，此線為定期班。

(六) 上海天津線 經過威海衛、煙臺，每星期兩班，配有定生(二、二五六噸)、阜生(二、二五六噸)利生(一、六五五噸)三艘。

(七) 上海福州線 每星期一班，由捷陞(一、九八四噸)輪往返航行。

(八) 上海漢口線 此線經過鎮江、南京、蕪湖、九江。配有公和(四、六三三噸)、隆和(三、九二三噸)、德和(三、七七〇噸)、瑞和(二、六七二噸)、和(二、六六五噸)、聯和(二、八六八噸)、湘和(二、五九五噸)七艘，每星期開六班。

(九) 漢口宜昌線 此線經過岳州、沙市，配有江和(二、二〇九噸)、平和(二、六七

一噸)、同和(一、三三七噸)、寶和(二、五一六噸)四艘。

(一〇)漢口長沙湘潭線 此線經過岳州，船隻由漢宜線隨時分配調用。

(一一)宜昌重慶線 此線經過萬縣，配有嘉和(一、三二一噸)、福和(九五三噸)、慶和(六一七噸)、新昌和(五〇〇噸)四艘。

怡和亦與太古一樣，很重視湖南航線及長江短程拖駁業務，特別建造漢和、明和、順和等小型輪船，噸位都在二三百噸之間，拖輪亦有怡和六號至三十一號等二十艘，一般來講，怡和比較重視客運，貨運不如太古，

## 一二 在華航業三巨頭的日清

日清汽船會社經營長江航業，雖較太古怡和為晚，但因合併四家日商輪船而組成，實力亦相當雄厚，在長江航業，與太古怡和並駕齊驅。民國二十年所造的洛陽丸，性能特佳，設備優美，被譽為滬漢線上的皇后號。民國二十三年所營的航線，除長江線外，並增闢華北華南航線。現在列舉它二十三年所有的航線及配備的船隻如次：

(一)上海漢口線 經過鎮江、南京、蕪湖、九江。配有洛陽丸(四、三七八噸)、鳳陽丸(三、九九七噸)、南陽丸(三、三一〇噸)、襄陽丸(三、三〇二噸)、瑞陽丸(三、〇七八噸)、岳陽丸(三、二九八噸)、大貞丸(一、三六九噸)七艘，每星期開六班。

(二)漢口宜昌線 經過岳州、沙市。配有信陽丸(一、六七四噸)、當陽丸(一、五七

三噸）兩艘。

(三) 宜昌重慶線 經過萬縣，配有雲陽丸（一、〇三七噸）、長陽丸（五六八噸）、宜陽丸（九四三噸）、涪陵丸（六二一噸）、嘉陵丸五艘。

(四) 漢口長沙線 經過岳州，配有武陵丸（一、二九八噸）、湘江丸（八八三噸）、沅江（八七五噸）三艘，另有松丸、櫻丸、梅丸等拖輪十三艘以拖帶駁船。

(五) 上海天津廣州線 經過青島、大連、九龍、香港。配有嵩山丸（二、五三〇噸）、唐山丸（二、〇八九噸）、華山丸（二、九八九噸）、廬山丸（二、五三一噸）四艘。

九一八事變後，國人激於愛國義憤，相率拒用日輪，日清營業會一落千丈，除滬漢線酌留數艘開航外，其餘各輪均繫留滬漢兩埠。當時日本政府以該公司為侵略我國經濟利器，曾全力維持，每年補助金自日金三十萬圓增至一百萬圓，始渡過難關。七七事變發生，長江封鎖前夕，日清先得情報，突將長江船隻先行集中上海租界，僅有岳陽丸大貞丸兩艘不及通過江陰封鎖線，由我交通部派著者在南京接收，交招商局營運，分別改名江漢，江襄。其他停留漢口的少數拖輪，亦由軍運機構接收使用。

太平洋戰事發生，日清船隻供日軍使用，亦頗多損燬，日偽時期，曾將其殘餘船隻及產業改組為東亞海運會社。至抗戰勝利，所有該會社船隻及沿江碼頭倉棧，統統由我國沒收，大部分交由招商局營運，一部分由軍運機關留用，日清汽船會社可說全部解體，連名稱亦不再存在了。

### 一三 掌握華北航線的大連汽船會社

大連汽船會社成立於民國四年，派輪往來於上海大連間，與南滿鐵路及西伯利亞鐵路聯絡。初期營業由南滿鐵道會社代為經營，從民國十七年七月以後，才改為自營，而南滿鐵道的上海航線，反轉託大連汽船會社代理。總公司設在大連，分公司設在上海、青島、天津、神戶，此外營口、安東、東京亦設有辦事處。資本為日金二千五百七十萬圓，船舶總噸三十萬噸，可見其規模的宏大。民國二十三年六月，該公司經營的中國航線如左：

(一) 大連青島上海線 每隔兩天或三天一班，配備的船隻有長春丸(四、〇二六噸)、奉天丸(三、九七五噸)、大連丸(三、七四八噸)、青島丸(四、〇二六噸)四艘。

(二) 安東大連天津線 隔天一班，配備的船隻有天津丸(二、三一七噸)、長平丸(一、七一八噸)、天潮丸(二、六〇八噸)、濟通丸(一、〇三七噸)四艘。

(三) 大連長崎基隆高雄線 十天開一班，配備有山東丸(三、二三四噸)、山西丸(三、二三四噸)兩艘。

(四) 大連敦賀伏木新潟線 每月開兩班，派河北丸(三、二七八噸)一艘專行。

(五) 大連煙臺清津基隆高雄線 每月開兩班，派遼河丸(一、二九九噸)一艘專行。

(六) 大連龍口線 派龍平丸(七二四噸)一艘專行。

(七) 中國沿海線 由大連起點，航行營口龍口旅順各埠，班期不定。經常調派的船隻

有博進丸（一、四八二噸）、益進丸（九九三噸）、松浦丸（一、二六〇噸）、一進丸（一、四四一噸）、古城丸（一、六八三噸）、鞍山丸（二、三三七噸）、撫順丸（二、七三一噸）、萬達丸（二、二三四噸）、老虎丸（二、〇一二噸）、崑山丸（一、五五六噸）、龍平丸（七二四噸）十一艘。大連汽船會社於偽滿洲國成立後，幾乎壟斷東北對外貿易的海運，所以在抗戰以前一段時間，業務發展極速。

#### 一四 幾家經營華北航線的日本航商

除了日清大連汽船會社兩家以外，日本在華經營航業的還有大阪商船會社、阿波共同汽船會社、近海郵船會社、昭和汽船會社、松浦汽船會社、朝鮮郵船會社、三井洋行、山下汽船會社等幾家，主要航線，都在華北方面，列表如次：

航線	船名	總噸數	船舶所有人
北 洋 航 線	第16 共同丸	一、四七七	阿波共同汽船會社
	第18 共同丸	七九四	同 上
	第26 共同丸	二、〇一〇	同 上
	第36 共同丸	一、四九九	同 上
	會 寧 丸	一、〇一〇	朝鮮郵船會社
福 壽 丸	七三七	松浦汽船會社	

天津大連線

三仁丸	日祥丸	長山丸	勝浦丸	淡路丸	第一東洋丸	盛京丸	大華丸	江龍丸	白山丸	中華丸	甲子丸	福建丸	長沙丸	東祥丸	系崎丸	潮海丸
一、五〇八	一、七三九	一、一六二	一、七二五	一、九四八	二、二〇二	二、五六五	二、二〇六	一、二六六	二、一九七	二、一八六	二、一九三	二、六六八	二、五三八	一、二〇〇	一、二三六	一、〇九二
同	三井洋行	國際運輸會社	同	近海郵船會社	同	同	同	同	同	同	同	同	大阪商船會社	昭和汽船會社	川崎汽船會社	同
上	行	社	上	社	上	上	上	上	上	上	上	上	社	社	社	上

上海青島線

天津北戴河線	日東丸	五七三	東興公司
南洋航線	地厘丸	二、一七四	大阪商船會社
上海青島營口線	御影丸	一、六七九	山下汽船會社
上海大連秦皇島線	隆東丸	二、〇一六	同上
上海大連線	神農丸	三、五八二	同上
上海大連營口線	泰久丸	一、三〇五	同上

## 一五 歷史悠久的德忌利輪船公司及省港澳輪船公司

德忌利輪船公司 (Douglas Steamship Co.) 在香港各公司中，有悠久的歷史，一向經營華南航線，在我未失臺灣之前，有淡水香港航線，獨佔臺灣與我國南部間的運輸，一時頗為興盛。後來受大阪商船會社的競爭，營業漸不如昔。其船舶在沿海各線中，最稱優秀，遠勝大阪，雖運價較高，貨運常被大阪所奪，但客艙設備好，南洋歸國的華僑多喜乘該公司的船隻。香港福州線是它主要的航線，經過汕頭廈門兩埠。民國二十三年間，常川配備該線的船隻，有海陽（二、二八九噸）、海澄（二、〇八〇噸）、海寧（二、〇八六噸）三艘。其他不定期航線所配備的船隻，還有嘉模（七二五噸）、海順（一、三五四噸）、華利（九〇二噸）、加通拿（一、二〇八噸）、啓天吉（一、二〇二噸）等。

省港澳輪船公司創立在一八六五年，由僑居香港的英國及葡萄牙人合辦，是外人在華經

營航業最早的一家公司。業務委託太古代理。民國二十三年間，該公司香港廣州線配有泰山（三、一七三噸）、龍山（三、〇六八噸）、金山（二、七七三噸）、佛山（二、六一六噸）四艘，除此線外，還經營香港澳門線、廣州梧州線。

## 一六 兩家油公司包辦運油業務

兩家油公司一是英商亞細亞油公司（Asiatic Petroleum Co.），一是美商美孚油公司（Standard Oil Co.），這兩家公司都自行運油到內地經銷，航線甚多，船隻雖屬小型，但數目很不少。

亞細亞油公司於民國元年，在宜昌設立支店，專運煤油，約在民國四、五年間，自以「安瀾」一船運油赴重慶，回航則運載桐油等輸出品。以其運費償其運油之費，後來經營獲利，陸續添置許多船隻，航線亦大為增加，據民國二十三年的調查，所行的航線及配備的船隻如後：

(一) 上海寧波溫州線 兼行長江，配有富光（一、四〇二噸）、海光（八九九噸）兩艘。

(二) 上海漢口線 配有亞光（六一二噸）、河光（六八五噸）、寧光（三五五噸）、湖光（三五〇噸）、亞細亞（三一八噸）、岳江（二五九噸）、漢江（二四五噸）、楚江（九五噸）、宜江（二四五噸）九艘。

(三) 漢口宜昌線 配有揚北（三一一噸）、沙江（六九噸）、湘光（二九噸）三艘。

(四) 宜昌重慶線 配有蜀光(七三一噸)、滇光(七三一噸)兩艘。

(五) 江西內河線 常川走九江、南昌、上饒、樟樹各地，配有潯西、浦西、江西三艘，噸位均不滿二十噸。

(六) 安徽內河線 柏林(五七噸)航行蕪湖安慶間，蕪明(一五噸)航行蕪湖巢縣間。

(七) 上海蘇州杭州線 配有蛤殼(九〇噸)、元寶(六三噸)、嘉蘇(五七噸)、僧帽(五〇噸)、蘇杭(五二噸)、湘湖(四三噸)、淮蘇(二六噸)、贛西(三〇噸)八艘。

(八) 上海通州鎮江南京線 配有大江(八七噸)、通江(四九噸)、吳江(九五噸)三艘。

(九) 廣東內河線 配有珠江(三四噸)、北江一號(二〇噸)、北江三號(一四噸)、九江(一三噸)、花地(一六噸)、太平山(一八五噸)、白雲山(一二〇噸)、西江(一〇噸)、邕江(三五噸)、南江(八噸)、錦江(一五噸)、連江(七噸)十三艘。

(一〇) 廣西內河線 由梧州至南寧，配有東光(一四七噸)、廣西、(一一〇噸)、西山(七七噸)、日映(五〇噸)、忌力秦(二七噸)、鯉魚(八噸)、金魚(八噸)七艘。

(一一) 廣州香港線 配有卑披掩<sup>83</sup>(一六〇噸)、卑披掩<sup>87</sup>(二二二噸)、卑披掩<sup>88</sup>(二三四噸)、寶蓋(一五三噸)、兩廣(一二二噸)、粵東(九四噸)、青龍(八〇噸)七艘。

美孚油公司爲運送煤油及其自用品，在民國六年，首置美灘號(一八八噸)，航行宜昌

重慶間，下行兼運商貨。嗣又造美南美安兩輪，航行長江及上海溫州線。後來陸續購買輪船多艘，據民國二十三年間調查，所行的航線及配備的船隻如後：

(一) 上海漢口線 配有美安(九三五噸)、美孚(九一三噸)、美南(三六四噸)三艘。  
 (二) 漢口長沙常德線 配有美洪(二七四噸)、美雲(二七四噸)、美山(二七四噸)三艘，另有小輪美孚18號、美漢、美享三艘，噸位均不滿十噸。

(三) 漢口宜昌線 配有美鷹(四四噸)、美英(四四噸)、美孚9號(九噸)三艘。

(四) 漢口重慶線 配有美平(一、〇四八噸)、美瀟(三〇五噸)兩艘。

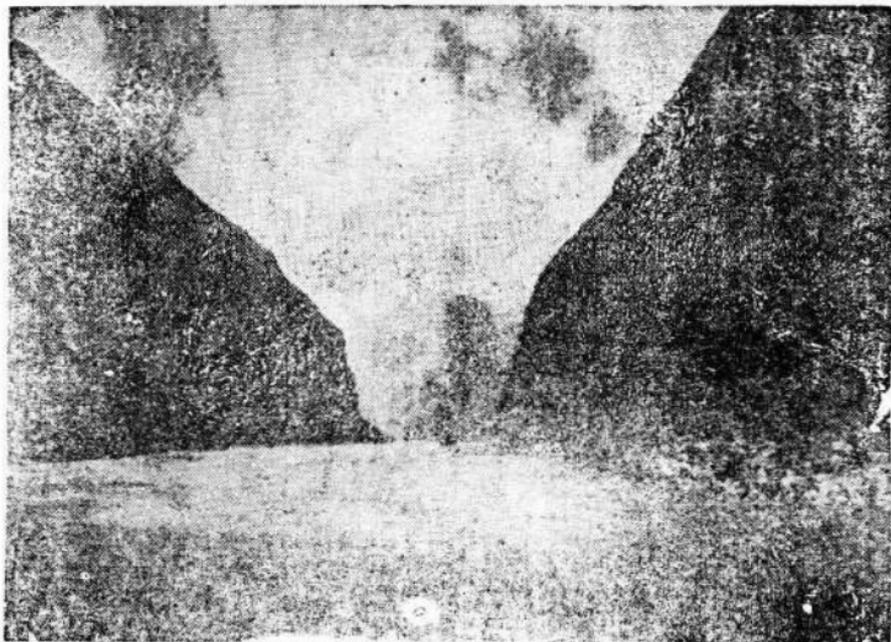
(五) 江西內河 配置美孚15號(一五噸)一艘。

(六) 安徽內河 配有美孚11美(一三噸)、美孚120號(一六噸)、美孚15號(一六噸)三艘。

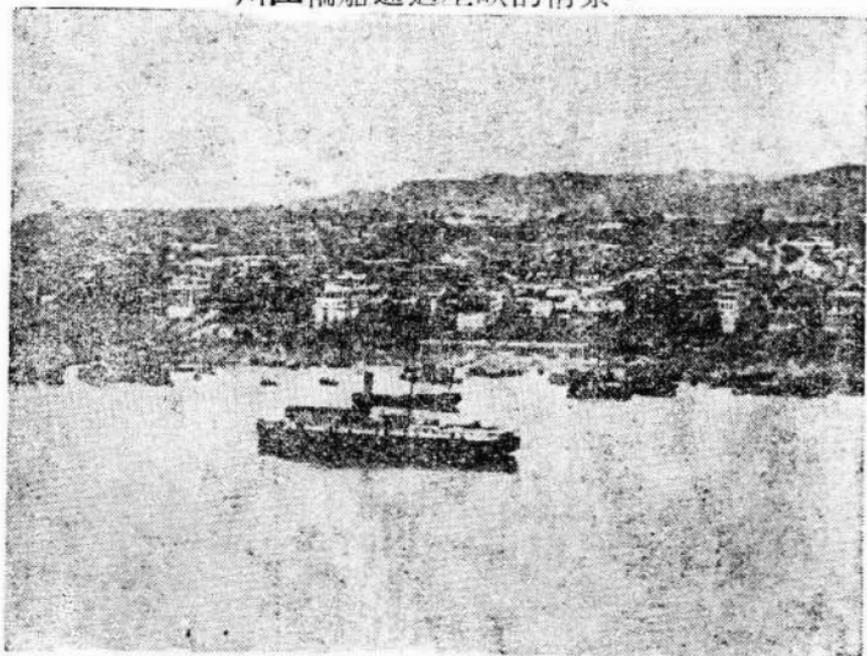
(七) 江蘇內河 配有美通(五七噸)、美樂(四七噸)、美意(四七噸)、美蘇(四七噸)、美康(三九噸)五艘。

(八) 兩廣內河線 航行廣州梧州南寧間及江門石岐間，配有西林(二〇九噸)、敦華(二〇九噸)、加速地(一六七噸)、利海(九五噸)、德金馬(八七噸)、霧鶴(八七噸)、柯利顏(六噸)七艘。

(九) 廣州香港線 配有布碌連(六四〇噸)、萬泥(三七二噸)、華門(三七二噸)、勞羅力(一九六噸)、克東乃(一五九噸)、啖得豪(一四〇噸)、今勿(五四噸)七艘。



川江輪船通過巫峽的情景。



抗戰以前，日清公司漢宜班輪，停泊宜昌港情景。

運煤外，另用定期租船辦法，所租英挪籍輪船運煤者，經常亦有二十艘左右。

抗戰勝利以後，沿海不許外輪貿易，但在三十四年三十五年間，因為我國商船奇缺，爲了救濟上海煤荒，曾臨時向美方借用自由輪十一艘，並租用賚賜洋行的船隻，疏運開灤存煤，一直到三十六年下半年，我國商船增多，才停止租用外輪，以後秦皇島運煤到沿海各埠，才完全由我國商船承運。

## 一八 川江外輪的興衰

川江航線，一般指宜昌到重慶的一段而言，在光緒三十三年，已有中國官商合辦川江輪船公司的籌設，首有蜀通輪的正式通航。民國三年續建蜀亨輪船一艘，十年又建新蜀通輪船一艘，各一千餘噸，後以內戰影響，營業不振，公司倒閉，輪船轉入外籍。從民國八、九年到十三、四年間，掛外國旗的船隻，在這一段航行的很不少，除太古、怡和、日清有定期班外，美國的捷江公司 (Yangtze Rapid S. S. Co. 成立於民國十二年，繼承其來洋行的川江航線)，法籍的聚福洋行，義籍的義華洋行、揚子公司，都有輪船經常航行，還有許多華商爲避免軍差，亦統統把自己買來的船，改懸外旗，託庇外人，因此川江往來的外輪，多似過江之鯽。後來民生實業公司在十四年成立，陸續將掛外旗的船，收買過來，並收買了一部分真正外商的船隻，才把喧賓奪主的情勢轉變過來，到了二十三年間，該公司已有大小輪船二十四艘，噸位共計六千五百餘噸。

太平洋戰爭發生，此等船隻或受戰事損失，或經撤離內地，勝利以後，已不多見。又因我航權業已收回，此等船隻不能再在內河航行，非自行處理，即長期停航了。

## 一七 開灤煤百分之八十由外輪承運

開灤是華北最大的煤礦，每年產煤約三百六十萬噸，從秦皇島海運輸出的約有二百五十萬噸，其中一百萬噸運上海，一百萬噸運日本，其他五十萬噸分運煙臺、廣州、香港沿海各港。

除了中國船承運沿海各埠的煤，和日本船承運輸日的煤約各占百分之二十外，其餘百分之六十，都由英輪及挪威輪承運。有一家英商賚賜洋行 (Eric Moller & Co.) 專門承運開灤煤到我國沿海各埠，實力很大，據二十三年調查，它有金星 (四、七六九噸)、龍華 (一、八三四噸)、Elizabeth Moller (二、八一六噸)、Eric Moller (三、六八三噸)、Therese Moller (三、九三〇噸)、Hannah Moller (一、九三一噸)、Hida Moller (四、六二二噸)、Jenny Moller (一、九二七噸)、Komona Moller (九〇三噸)、Rosalie Moller (三、九六三噸)、Kaifio Moller (三、一〇〇噸)、Daisy Moller (四、七六九噸)、Marian Moller (二、八三三噸)、Minnie Moller (三、八二七噸)、Mary Moller (二、六九八噸)、Isabel Moller (一、八三四噸)、Sheaf Lance (一、八六六噸) 等十七艘。開灤礦務局除置有開平 (二、五六三噸)、可平 (四、〇〇七噸)、和平 (二、四九五噸)、保平 (二、四七五噸) 四艘海輪，懸掛英旗自行

當時外商除太古怡和及日清的船以外，捷江公司有宜豐（一、六〇五噸）、宜興（四一〇噸）、宜江（四〇五噸）、其泰（三二九噸）、宜昌（八九四噸）、宜平（六五四噸）、宜安（六七一噸）、其春（六二四噸）、其平（五二二噸）九艘。聚福洋行有福源（一、一四噸）、福同（六五四噸）兩艘，義華洋行有永豐（一、〇〇三噸）、永游（五六七噸）兩艘，揚子公司有光耀（二八四噸）一艘。二十五年間，捷江公司停業，船隻分售給太古怡和與民生，後來義華揚子的船隻亦賣給民生，外輪逐漸見少。抗戰發生，英日輪船大都退出川江，三十年聚福洋行改組為強華實業公司，船隻改懸中國旗，改名華源、華同。後來只剩下太古的萬流康定兩艘，長期停泊重慶，一直到抗戰勝利，才賣給華中實業公司，改名華中、華光，入中國籍。從此川江因內河航行權的收回，再看不見懸掛外國旗的輪船了。

## 一九 從外輪鼎盛時期到航權的收回

英日航業在我國，因長期享有內河航行和沿海貿易特權，挾其優秀的船隻，雄厚的資本，以及本國政府所予政治上經濟上的支持，營業始終蒸蒸日上，除中間有幾次因外交上的惡化，國人抵制英貨日貨，拒用英輪日輪，曾有短期間的營業不振外，始終盤據我國航業的第一第三兩位，我國勉居第二位。其他有條約的國家，亦因有最惠國條款的關係，它們的商船在我國亦同樣享有航行特權，駁成喧賓奪主的現象，民國二十三年國內平靜，外人在華航業堪稱鼎盛時期，那時外輪專在我國沿海及內河貿易航行的船隻，據調查艘數噸數如下：

國別	艘數	噸數
英國	三三四	四六八、一二二
日本	九八	一五〇、五八七
美國	四八	一五、三五九
挪威	二〇	五〇、六三五
葡萄牙	八	一、二八八
丹麥	四	一〇、二八〇
法國	四	四、三八三
義大利	三	二、七〇七
荷蘭	四	九、二〇〇
智利	一	二八四
總計	五二二	七二二、八四五

對日抗戰，我國單獨艱苦奮鬥了五年，後來太平洋戰事發生，英美與我結盟，在三十二年一月十一日簽訂了中英中美新約。英國放棄給予其船舶在中華民國領水內，關於沿海貿易及內河航行的特權，美國亦同樣放棄此項特權。賡着我又與比利時、挪威、加拿大、瑞典、荷蘭、法國、瑞士、丹麥、葡萄牙等國，亦分別簽訂類似的新約，日本戰敗，當然早取消了它享受已久的航行特權，可以說，因為抗戰的關係，我們才法律上收回了航權，而事實上收

回航權，不許外輪再在我沿海貿易和內河航行，還是抗戰勝利以後的事。僅僅在復員初期，有過短期租借英美輪船，搶運秦皇島青島存煤到上海，是一件例外，但不久也停止了這種緊急措施。至於香港赴我國沿海各埠的外輪，那是屬於國際貿易性質，在法律上講，當然不能說再侵占我們的航權了。

因為航權的收回，結束了外人在華將近百年的航業，而我國航業在勝利復員的時候，亦因有航權的保障，才得急劇發展，僅僅三年之間，全國商船噸位，從勝利前夕的不滿八萬噸，到三十七年十月底止，曾達三、八三〇艘，一、一五九、八九七噸的最高峯，可見航權的喪失和收回，是外人在華航業興廢的關鍵，亦可說是中國航業史上一個大轉變。

# 第五篇 招商局八十三年史的輪廓

## 一 清廷興辦輪船的動機

輪船的發明與製造，到了一八〇一年，英國西明敦 (Symington) 在卡羅鄧德斯 (Charles Dundas) 船上裝置蒸汽機後，才算首次成功。後來英美把航行近海遠洋的商船軍艦分別改裝蒸汽機，海上商船起了一個大革命，航業因得迅速伸張發展，至今英美掌握了世界的海權。

九十年前清季的幾位名臣，如曾國藩左宗棠李鴻章等，看了兵艦的威力，和輪船在商戰上的優越，覺得我國亦有建造新式輪船，辦理航業的必要。同治四年（一八六五年）曾國藩在上海設立江南製造局（即海軍江南造船所之前身），這是我國自辦新式造船廠的嚆矢。翌年左宗棠亦在福州設立船政局（即海軍馬尾造船所之前身），當時在遠東方面，我國可說是造船的先進。同治七年道員許道身同知容閔，鑒於外輪在華勢力的擴張，建議清廷，由商人置造船，分運漕糧，兼攬客貨，以便挽回一部分航權。雖經清廷核准試辦，但是遷延日久，迄未有成。頭腦陳舊的內閣學士宋晉，以官造船船糜費太大，奏請暫行停止。可是直隸總督李鴻章，兩江總督沈葆楨都表示反對，他們奏明製造輪船是富國便商的要務，未可裁撤。且建議「官造商船由華商僱領，並准其兼運漕糧，俾有專門生意，而不為洋商所排擠」。當時

清廷否決了宋晉的奏摺，而採納了李沈的意見，准予隨時察看情形妥籌辦理，這是我國創立造船事業的開始，和興辦輪船的動機。

## 二 招商局的誕生

同治十一年（一八七二年）夏間，李鴻章在驗收海運漕糧的時候，就依照總理通商事務衙門（即外交部）的函示，令浙江漕運局總辦海運委員朱其昂，酌擬輪船章程，李的公文上說：「現在官造輪船內，並無商船可領，該員等籍隸淞滬，稔知各省在滬股商，或置輪船或挾資本，向各口裝貨貿易，夙依附洋商名下。若由官設立商局招徠，則各商所有輪船股本，必漸歸併官局，似足以順商情，而強國體，擬請先行試辦招商局，俟機器局商船造成，即可隨時添入推廣通行。」清廷又交津海關道陳欽天津道丁壽昌等覆核，都以所擬爲然，並請照戶部（今財政部）核准練餉制錢借給蘇浙典商章程，准借制錢二十萬串（規元六萬兩），以作官借資本，而示信於衆商。李氏得復，即於九月派朱其昂朱其詔兩兄弟到上海設局，定名輪船招商公局，表示政府招商興辦輪船的意思，十月向英國購進亞丁號輪船一艘，十二月十六日正式開辦，承運滬津線海運漕米，這是我國興辦航業的開始。

## 三 由官商合營改為商辦

同治十二年（一八七三年）六月，直隸總督李鴻章委唐廷樞充任招商局總辦，並派朱其

昂、徐潤、盛宣懷、朱其詔會辦一切，名歸商辦，實爲官商合營。於是重訂章程，規定資本額爲一百萬兩，先收足五十萬兩，由衆商湊集，改名爲輪船招商局。並經衆商集議，推選商總商董，分管局內事務。除經營滬津航線外，並開闢航線，南迄香港，北達牛莊。後來爲發展業務及配合運輸起見，除在上海設總局外，並在天津、牛莊、煙臺、福州、廈門、廣州、汕頭、寧波、鎮江、九江、漢口及香港、長崎、橫濱、神戶、新加坡、檳榔嶼、安南、呂宋等處共設十九個分局、數年間購置輪船十艘，並增建各地碼頭倉庫不少。

#### 四 洋商排擠招商局

招商局開辦後的營業，因以漕運爲主，掌握了確切大量的貨源，並且還兼攬客貨，營業很是興隆，引起了許多洋商的嫉忌，大家減低運價，排擠招商。光緒元年（一八七六年）日本郵船會社亦派輪來華，參與逐鹿。當日情勢，對基礎未固的招商局，很是不利。第二年（一八七七年）我國又與英訂立煙臺條約，外輪從此又得深入長江，開入沙市。那年夏季，南荒北旱，客貨減少，招商局面臨內憂外患，營業受了很大的打擊，入不敷出，向錢莊借用的款項，數達六十餘萬兩，幾乎不支，幸而李鴻章出來維持，急籌官款五十萬兩撥局存用，才挽救了危難的局面。

#### 五 擊敗了旗昌洋行

洋商與招商局競爭最力的是旗昌洋行，當時旗昌在我國長江沿海皆有航線，寧波海口，

且被其獨佔。光緒二年，旗昌洋行經理更調，股票低落，經紀人乃運動歸併於招商局。首先與總辦徐潤接洽，認爲機不可失，商諸唐廷樞盛宣懷亦大家贊成，於是年十一月與旗昌訂約，將旗昌所有在上海及各地全部輪船資產，作價二百二十二萬兩，由招商收購。此款由官方擔任一百萬兩，其餘一百二十二萬兩，由新招的股本一百五十萬兩補足。翌年正月全部接收，所購產業計有江輪九艘，海輪七艘，小輪四艘，躉船六艘，上海金利源等碼頭五處，船塢一處，機器廠一間及漢口九江鎮江天津四處碼頭棧房等。同時因船隻增加，開始自營保險業，招商局不但擊敗了勁敵旗昌，而且事業一天一天的壯大了。

## 六 太古怡和聯合與招商局競爭

招商局自接收旗昌後，太古嫉忌益深，極力跌價，以謀傾軋，怡和洋行代理的印度中國航業公司又派輪來華航行，參加競爭，招商局面臨四面楚歌之境，李鴻章又採保護招商局的措施，於光緒三年十一月條陳整頓招商局辦法，並奏請將各省官物統歸招商局承運，以維營業。光緒七年（一八八一年），長江及福州天津航線，又分別與太古怡和兩家訂立齊價合同，就是現在所謂費率協定（Rate Agreement），由第二年正月起實行，招商營業，方轉危爲安。

## 七 招商局船隻首次懸掛外旗

光緒七年，招商股本已招足一百萬兩，八年添招一百萬兩。九年總辦唐廷樞出國考察，約

同太古怡和兩行主來華，將長江南北洋航線攬載貨運，重訂合同，以六年爲期，避免暗中競爭，維護共同利益，這是招商緩和英輪敵對形勢的措施。是年中法戰爭發生，法艦駛抵吳淞，人心恐慌，錢莊休業，存戶紛紛提款，招商局應付大難，除由李鴻章撥銀三十六萬兩外，並以滬地產倉庫向天祥怡和等洋行押款七十四萬三千餘兩，清還各方欠款，以維信譽。十年（一八八四年）六月，法海軍提督古拔所率兵艦四出騷擾，海疆不靖，招商船隻，行駛沿海，咸有戒心，唐廷樞乃稟承北洋大臣李鴻章意旨，與旗昌洋行密訂合同，將船棧暫交旗昌洋行代爲經營，各輪則換掛美國旗，照常航行。

## 八 招商局官督商辦

光緒十一年（一八八五年）四月，中法議和，六月間招商局依約將上年所交旗昌代管的船隻產業全數收回，盛宣懷奉李鴻章之命，釐訂章程，力加整理，並條陳用人理財之道，說：「非商辦不能謀其利，非官督不能防其弊。」李納其意見，即委盛爲督辦，馬建忠、謝家福爲會辦，原任總辦唐廷樞，北調專任開平礦務局事，於是招商局形成官督商辦的局面。

那時招商局原借洋商的款項，和旗昌經營期間代墊各款，都已陸續到期，官商雙方，無法籌措，不得已以局產向滙豐銀行押借英金三十萬鎊，應付急需。李鴻章始終予以維護，又奏准維持招商局辦法四項：（一）先歸洋債，後還官本。（二）漕運水脚，不再扣減。（三）輪船運漕回空減稅。（四）裝運鄂茶出口減稅。可說是保護備至。同時招商與太古怡和重

訂攬載合同，水脚棧租雖均無法爭攬，但營業還算順利。到光緒十七年已將官款全數還清。

## 九 自辦保險業務

招商局成立初期，外商保險公司對招商船隻的投保，都存歧視，拒絕承保，招商祇得多出保費，並縮短保險期間，才得勉能投保。後來船隻日多，保費負擔日鉅，且洋商所定的保額，遠比船價爲低，損失亦很大，當局有鑒及此，遂將船險收歸自保，先後設立濟和、仁和兩保險公司，向外招股，由招商局經營，創辦以後，很獲厚利。光緒十二年（一八八六年）將兩公司合併，改爲仁濟和保險公司，擴充資本爲一百萬兩，仍歸招商局代理。

## 一〇 招商局船隻再懸外旗

光緒二十年（一八九四年）七月，中日戰爭爆發，北洋航線，航行危險，招商局爲防患未然，援用中法戰役出售旗昌保管的故事，將全部海輪暫行分售於各外商。翌年三月，馬關條約成立，仍全數買回。後來在光緒二十六年（一九〇〇年）五月，義和團事起，八國聯軍入侵，招商局又將一部份輪船照前例出售與洋商，計出售的輪船爲永清、豐順、海晏、海琛、海定、致遠、圖南、普濟、廣利、美富、廣濟、遇順、新裕、新豐、新濟、公平、安平、泰順、飛鯨等海輪十九艘，作價二百二十四萬兩。翌年七月事平，又照原價收回，這種改懸外旗的辦法一而再，再而三的出現，說來亦很感慨。

## 一一 招商局營業發展擴充股本

招商局在光緒十二年到二十三年的十多年中，營業頗有發展，增建各地碼頭倉庫，並投資中國通商銀行，湖北鐵廠及萍鄉煤礦公司。光緒二十三年（一八九七年），招商局在歷年公積金及自保船險公積金兩項下，各提出一百萬兩，共二百萬兩，轉入局中股本，填發股票，連原來股本，共成爲四百萬兩。光緒二十八年（一九〇二年），招商局接收利用輪船公司，另組內河招商局，從此又經營江浙兩省內河航線。

## 一二 招商局改為商辦隸部

招商局在宣統以前，均直接隸屬於北洋大臣，受其節制，尤其李鴻章氏維護最力，曾度過幾次難關，而業務仍能進展，年有盈餘，不能不說是招商局開創時的幸事。當時局中主持人員，歷來都由北洋大臣委派，股東方面除按年領息外，對於局內行政，無權過問。但主持人員，尙能公忠從事，所以成績日佳。到了宣統元年（一九〇九年）三月，清廷設立郵傳部（即交通部），招商局改歸郵傳部管轄。那時郵傳部的尙書（部長）就是盛宣懷，所以盛氏對招商局務，有了很大的控制力量。那年六月三十日，召開第一次股東大會。選出董事，公推盛宣懷、施肇曾分任董事會正副會長，九月郵傳部頒行招商局商辦隸部章程，於是招商局成爲商辦隸部的局面。那時盛氏一家所佔的股權，據說就有三分之一。

### 一三 民國肇建招商局面臨財政危機

宣統三年（一九一一年）八月，武漢起義，各地響應，招商局奉滬軍都督府轉行中央政府急令，以民國新立，軍需孔繁，暫以招商局抵押一千萬兩備用，因開股東大會商決，股東當時都以政府既允將來予以維持，則自有補助政府的義務，乃決議通過，即將所有各埠棧房市房，向滙豐銀行抵押一百五十萬兩，以資備用。當時招商局共有江海大輪二十九艘，噸位爲五萬一千七百〇二總噸，一向居於中國航業的領導地位。

### 一四 民初招商局組織的調整

民國元年（一九一二年）三月，招商局改選人事，伍廷芳、楊士琦、溫宗堯、王存善、周晉鑣、施則敬、張志潛、李經瀆、陳作楨九人當選爲董事，傅宗耀、周國源二人當選爲查帳員。二年二月，招商局前任會辦徐潤，赴日本調查航業，歸後條陳改革辦法。那年六月，召開股東會，議決仿照日本郵船會社辦法，先推選董事九人，由董事互推二人爲董事會正副會長，主持一切，以三人分掌主船、營業、會計三科，其餘四人祇參預會議，審定大計，仍從九人多數取決；查帳員二人則隨時到局監查營業會計事宜。經公推楊士琦、盛宣懷分任董事會正副會長。

## 一五 招商局再度調整股本

民國三年經股東常會議決，資本額從新估計，全部財產估值一千七百餘萬兩，因將航業資本改爲銀八百四十萬兩。並將無關航業的房地產約值三百二十四萬六千餘兩，另行劃出，作爲資本，創設積餘產業公司，股本額定四萬四千元，合洋四百四十萬元。分別加填航業與產業股票。派與各股東，並酌派與歷屆辦事人員作爲公積花紅。

## 一六 第一次世界大戰招商局獲利

民國四年至八年，適值第一次世界大戰，在華的德國輪船停業，其他外商輪船亦多被徵調回國，給招商局一個發展的大好機會。又因當時水脚漲高，招商船隻，獲利頗豐。四年間盈餘達一千萬兩，長江四大江輪（即江新、江華、江安、江順）的建造，就在那時籌劃造成的，可惜沒有好好的利用時機，反因少數人的把持，招致了股東間的長期紛爭。大戰結束，外輪捲土重來，招商局營業一落千丈，種種腐敗現象，亦統統暴露了。

## 一七 招商局大鬧人事糾紛

民國八年五月開股東會，公留舊董鄭官應、傅宗耀、周普鑑，選舉新董孫寶琦、盛重頤、邵義益、李國杰、陳猷等五人，盛家股權占於優勢。傅宗耀本盛氏引薦，以董事而兼任積

餘產業公司、內河輪船局、通商銀行、漢冶萍公司等職務，勢傾一局。孫寶琦以大權旁落，聲明辭職。十年五月開股東大會，愚齋義莊股東代表孫鐵舟發表意見，以爲局務日形腐敗，今歲股息，僅發十一兩五錢，而開支較五年前增至四十萬兩，爲各大公司所未有，提出辦法四項，以資整頓。經照章選舉新董，結果，李國杰、周金箴、鄭陶齋當選，留任董事，盛澤承、陳翊周、陳安全、麥佐之、張知笙、邵子愉當選爲新董事，盛重頤當選爲總理，傅宗濤因落選，卽向上海法租界公堂起訴，控愚齋代表毀壞名義，並推翻議案，總理盛重頤憤不到局，糾紛大起。民國十一年，傅宗耀等又被控草菅人命，敗壞航政，舞弊營私，侵佔公產，交通部派員赴滬查辦，一部份股東受傅利用，且發起組織股東維持會，予以拒絕，此後糾紛愈甚。

## 一八 招商局債臺高築

招商局人事糾紛迭起，又以頻年內戰，地方不靖，營業虧損。民國十二年積欠莊款達三百餘萬兩，期短利高，周轉大感不靈，因謀改借長期輕利債款，經董事會議決，以原抵押品向滙豐銀行增借至五百萬兩。十三年續向美商花旗銀行借款一百萬兩。十五年虧損益甚，甚至發薪無款，債息無着。局中竟想把局產中價值六千萬元的上海三大碼頭，作價三千萬元售與日商，後來懾於輿論，其議始寢。但是負債累累，損失之大爲歷來所未有。船隻停航（十五年七月到十六年二月船隻均停航），營業中斷，幾乎到破產關門的局面。

## 一九 國府清查整理

民國十六年，北伐成功，國民政府定都南京，鑒於招商局是全國最大的航業機構，決加整頓。三月間國府派張人傑、蔣尊簋、錢永銘、虞和德、郭泰祺、陳輝德、宋漢章、楊銓、潘宜之、楊端六、李孤帆等為清查整理招商局委員。五月二十日到局辦公，經數月的調查，製成報告書，將招商局數十年來的積弊，揭發無遺，並製定整理方案，於九月底辦理結束。十一月國府公布監督招商局章程，設立招商局監督辦公處，直屬交通部，由交通部長王伯群兼任監督，參事趙鐵橋兼任總辦。

趙氏就任總辦後，以招商局股東會久未開成，實際無人負責，即與董事長李國杰商洽，逕予接管。由監督發布解散董事會命令，並在局內設總管理處，趙氏以監督處總辦兼任總管理處總辦。於是重訂招商局章程，設立業務改進委員會，改良會計委員會，燃料研究委員會及工程委員會等，並創辦航海專科學校，起用中國籍船長大副，釐訂各項章程及辦事細則，雷厲風行，整頓很是積極。

民國十八年六月，二中全會議決，將招商局改隸國府，特派專員負責整理，並令總辦趙鐵橋代行專員職權。其間曾將積餘產業公司收歸總管理處管轄，並將內河招商局全部財產，出租與浙江省建設廳。十九年七月二十四日，趙氏因整頓局務遭忌，被刺身故。此後政府歷派蔡培、陳希曾、李仲公、郭外峯等先後充任專員，均為時甚短。二十一年四月，中央政治

會議議決，將招商局撥回交通部管轄，派次長陳孚木爲監督，李國杰爲總經理，繼續經營，仍以負債過鉅，監督整理無方，並密將中、北、華、楊家渡四棧埠立約售予美商中國營業公司，發生共同貪污案件，政府乃有完全收歸國營的大改革。

## 二〇 招商局收歸國營

民國二十一年十月，政府以招商局內部情形過於複雜，整理方案，又未能付諸實施，爲挽救起見，乃毅然出資，收買商股，將招商局改爲完全國營。取銷監督處，組設理事會、監事會及總經理，簡派葉琢堂、劉鴻生、史量才、張壽鏞、張嘉璈、杜繡、楊英、胡筆江、李銘、王曉籟、錢永銘、余日章、張寅、胡筠莊、盛昇暉等十五人爲理事，盧學溥、陳輝德、盧和德、胡祖同、秦祖澤、榮宗敬、黃金榮、金庭孫、郭順等九人爲監事。兩會均於是年十一月十日成立，並由理事會選任劉鴻生爲總經理，劉氏就職，實行改組，這是招商局由商辦改爲國營的一件大事。當時主持此案的交通部長朱家驊，財政部長宋子文，曾有一會銜提呈行政院的文件，可以明瞭當時招商局的危機和收買商股的辦法，茲抄錄如次：

「爲提呈事，竊查航業爲國家根本所繫，商賈運輸，樞紐於此。我國招商局成立於前清同治十一年，迄今六十餘載，營業狀況，年不如年，規劃整理，苦難着手，所有資產，出售則無以營業，整頓則無法挹注。蓋船舶之最新者，亦已三十年以上，舊者已近五十年，棧房碼頭均破壞不堪，散在內地產業又畸零四散，所恃者沿浦江一帶基地，然

悉經抵押在外。比年以來，非特股息無着，即抵押之款，亦欠不付息。計其欠付子金，有及母金之半者，信用日墜，雖少數借款，亦莫或敢應。股票市價，日見低落，若再事因循，股本固將化為烏有，航權損失，為害更鉅。子文家驊會商，以為國家航業，亟宜振興，股東血本，尤應保全。茲與滬上各界領袖協商，僉謂非藉衆力不足以恢復信用，非收回國營不足以根本規劃，再三籌議，擬請將監督處改組為理事會、監事會、並設總經理，庶可以政府之政策與工商業之協助，集思廣益，或有成效可觀。按照十七年八月交通會議決議，以收回國有為原則，茲擬將招商局作為國營事業，所有股東，照最近三年平均市價，每套計三十兩零六錢六分，茲擬定為每套五十兩，由國家現款收回，（每套即航業股二股產業股一股）以示優惠股東之意。並由政府繼承該局原有一切權利及一切合法債務。一面遴選各界聲望素著人士，充任理事監事及總經理，俾便澈底規劃，造成近代企業，以維航政，而利國家及人民。至此次收回股款現金，由財政部另行籌措，其詳細辦法並由交通部隨時擬定呈核，是否有當，敬候公決。」

## 二一 國營後的新猷

劉鴻生接收後，發現前監督陳孚木、前總經理李國杰等與美商中國營業公司，訂立三千萬元借款合同，以招商局四大碼頭作抵，密未報部，且由李先向該公司索取七十萬兩，並未入帳。案發後，李氏下獄，陳氏逃亡。李與中國營業公司所訂的借款合同亦即取銷，惟李所收

的七十萬兩則不得不承認，另由局方分期償還，這是當時震動全國的貪污案件，使招商局蒙受了很大的損失，如不澈底改組革新，真不知招商局伊於胡底了。

劉氏就任總經理後，最重要的工作，是收回股票，確定產權。當時所定股票作價，係依照當時三年平均市價，以航業股二股產業股一股合成一套，每套從優定為現銀五十兩，因係事前徵得各方同意，公開決定，故自二十一年十二月一日，開始委託中央銀行代收以後，進行很為順利。截至二十三年九月底止，全部股票均已陸續收回。

招商局船隻老舊，速率緩慢，當時北洋航線已盡為日輪所包辦，南洋航線又為英商所壟斷，招商業務仍難展開。政府有見及此，特撥借中英庚款三十六萬鎊，以充招商局建造新船之用。二十二年八月，招商局與中英庚款董事會簽訂借款合同，向英國訂造海輪四艘。二十三年底各輪陸續到滬，分別定名為海元、海亨、海利、海貞，噸位均三、三六三噸，是航行南洋航線最優秀的新船。

劉氏在任期內，先後與隴海、膠濟、平漢、江南四鐵路開辦水陸聯運。又將招商局上海金利源棧、楊家渡棧、北棧、中棧、東溝等處沿浦灘地辦理升科，並確定收支預算，實行審核制度，裁汰冗員，緊縮開支，添租輪船，修葺棧埠，廢除舊輪，重訂各棧扛力棧租，改革各輪買辦制，力求改善，營業漸有起色。但因商辦期間，經營不善，負債太大，整理債務乏款，全體理監事及總經理乃於二十五年二月提出總辭職。

## 二二 抗戰前夕的招商局

民國二十五年二月，招商局又改組，交通部公布修正國營招商局組織章程，廢除理監事會制，派蔡增基爲總經理，增設副總經理二人，派譚伯英、勞勉充任。翌年一月譚伯英辭職，由沈仲毅繼任。蔡接事後，依照組織章程所定職員名額，分別舉行甄別考試，取消棧長包辦扛力制，另行公開招標承辦，成立整理房地產業委員會，縮短輪船停泊及航行時間，開闢厦菲航線，訓練航警等，力謀業務的改進。到抗戰前夕，招商局擁有的大小輪船共計五十三艘，八萬六千三百八十總噸。重要的江輪有江安（四、三二七噸），江順（四、三二七噸），江華（三、六九三噸），江新（三、三三七噸），建國（二、七七〇噸），江裕（二、一〇一噸），江大（一、六八二噸），江靖（一、六八二噸），江天（二、〇一二噸），快利（一、二九三噸），峨嵋（一、〇七七噸），利濟（三五五噸）等十二艘，除快利走漢宜線，峨嵋走宜渝線外，其他十艘江輪均走滬漢線。重要的海輪有新江天（三、六四五噸），海晏（一、三七八噸），廣濟（五〇五噸），泰順（一、九六二噸），嘉禾（一、七三三噸），公平（二、七〇五噸），廣利（二、三〇〇噸），同華（一、一七六噸），新銘（二、一三三噸），新豐（一、七〇七噸），遇順（一、六九六噸），海瑞（一、八五二噸），海祥（一、八五〇噸），海元（三、三六三噸），海亨（三、三六三噸），海利（三、三六三噸），海貞（三、三六三噸）等十七艘。新江天走滬甬線，海晏走滬甌線，泰順走滬福線，廣

利同華廣濟走滬汕線，海元海利海貞走滬港粵線，新銘新豐嘉禾遇順走滬煙津線，公平走滬青汕港粵線，海祥海瑞走上海連雲港線，海亨走滬菲線。

### 二三 抗戰初期海輪損失慘重

民國二十六年七月七日，抗戰軍興，政府因海軍力薄，不克保護沿海運輸，對於各種船舶，惟有力謀保存，避免資敵，而維後方交通。在滬戰前夕，招商局船隻奉令駛入長江及華南各口岸，當時海輪除元亨利貞四艘停泊香港，海瑞海祥駛入長江外，其他嘉禾、新銘、同華、遇順、廣利、泰順、公平各海輪全部被征用，沉塞於江陰，作江防封鎖線，所以犧牲最大。至於江輪則因擔任軍差及疏運工作，奔駛在鎮江南京漢口線上，任務特別繁重，後來元亨利貞四海輪，在香港無法營運，到了二十七年，由蔡增基呈准以原價售與英商怡和洋行。

### 二四 適應環境局分兩部

滬戰發生，總經理蔡增基率一部份人員遷香港辦公，離滬前與美商衛利韓公司訂立密約，將全部碼頭倉庫及局產，在名義上暫時移轉該公司經營，免陷敵手。至長江業務，則另派一部份人員組設長江業務管理處，由副總經理沈仲毅兼任處長，隨國府西遷。

### 二五 抗戰初期值得讚揚的三件事

滬戰發生後，招商局長江大輪供應軍民運輸，任務繁重，功勞很大。此外有三件事很值

得讚揚。第一件是搶運上海民營廠商機器物資到後方；當上海轉進前，有廠商五百餘家，準備由滬遷移內地設置，惟京滬鐵路中斷，運輸發生問題，招商局首先派恒吉輪由上海從內河駛鎮江轉南京，沿途雖多空襲，航道尙通，於是聯合三北民生大達大通各公司，辦理滬鎮聯運，以小輪拖帆船駁船至鎮江，改裝大輪接運到漢口。當時招商局參加的小輪有河寬、建元、飛龍、利航、恒通、恒吉、駿發七艘，三北有三艘，其他航商有八艘。第二件是辦理粵漢三段聯運，當武漢轉進前，海外物資由廣州搶運至漢，及輸出物資如桐油等由漢運香港者爲數甚多，因粵漢路空襲頻繁，車輛不敷，於是招商局辦理三段聯運，貨物由漢口至長沙或衡陽間用船運，長沙衡陽至曲江英德間用火車運，曲江英德至廣州間用船運。辦理這兩項聯運時間雖不長，但確曾解決了當時運輸上的困難。第三件是長江大輪由漢駛渝，武漢會戰時，江海各輪，皆集中武漢，長江下游因馬當的封鎖，航線縮短，中上游則需船甚殷，招商局在此情況下，決將向駛滬漢線的四千噸級江安江順，上駛從未有過的大輪到的宜昌，於二十六年十二月間，由利濟輪在前測水，卒獲駛過天生洲淺灘，安抵宜昌，開大輪上駛的新記錄。其後二十七年，漢口運宜昌轉往重慶的兵器材八萬噸，因江安江順兩輪航宜成功，各公司大輪遂紛紛加入，運輸效率大爲增強。後來武漢撤守，大輪群集宜昌，招商局六大江輪江順、江安、江華、江新、江漢、江建在二十七年十一月間，利用航政局絞灘的設備，分別冒險駛過三峽，到達廟河。又在第二年的夏秋期間，由廟河上駛到重慶近郊停泊。六江輪上駛川江，不但是極艱難的事，而且還替政府保存了多艘很有價值的運輸工具。

## 二六 船隻退入川江另闢航線

二十七年底武漢淪陷後，招商局長江業務管理處撤退至重慶，川江航線不適大江輪的航行，英雄無用武之地，大船先後停航，營業蕭條，不得不改絃更張，調用中小型船隻，改駛渝萬宜線、渝瀘線、渝津線及渝碛線等航線，以維陪都及川鄂交通。二十九年宜昌淪陷後，招商局又與民生實業公司合辦川湘水陸聯運線。三十年在衡陽接收交通部西江造船處所造三十二噸輪船五艘。一、二、三號三艘為拖輪，四、五兩號為客貨船，先後參加湘江沅江線，加強川湘的水陸聯運業務。（以上五艘的船機，是搜集炸沉於湘江沿岸的船機，另造船殼，無代價撥與招商局使用，當時主持造船的是處長王洸，經費係由政府撥發，抗戰期間後方造機困難，這種造船很費籌措。）同時因為適航船隻缺少，在渝曾購買協慶輪，接管澄平安華兩輪，用來維持渝萬航線，一直到抗戰勝利。

## 二七 抗戰勝利前的改組

三十年十二月香港戰事發生，總經理蔡增基無法行使職權，離港赴美，總局無形解體。三十一年一月，我與英美重訂新約，收回航權，交通部為配合反攻規復航運，乃於四月重設招商局理事會，在渝設置總局，聘蔡增基為理事長，劉鴻生、杜鏞、盛昇頤、何墨林、趙季言為常務理事，徐學禹、潘光迥、劉攻芸、王巽之、韋以勳、壽景偉、趙棣華、魏文翰、駱

清華爲理事。並將招商局原有長江業務管理處撤銷，四月二十六日，招商局總局在渝正式恢復辦公。

## 二八 修整六大江輪準備復員運輸

那時招商局所存船舶，大小合計祇有十八艘，共二萬三千餘噸，其中六大江輪佔所有船隻總噸數百分之九十以上，因船身大，吃水深，無法在川江行駛，但船上技術員工仍全部留用，當時政府會給予糧食的配給，才得維持。政府又爲修整這些船隻以備勝利後復員之用，並於三十三年撥發招商局修理江輪費一億四千元。（三十年底，招商局亦曾得政府補助金八十萬元）那時招商局重要的工作，就是負責修整這批船隻，後來都在三十四年八月勝利前，趕修完竣，參加長江復員運輸，很收了功效，不能不稱道當時政府決策的賢明，和在事員工的努力。

## 二九 辦理敘渝瀘渝水空聯運

招商總局在川時間，對於業務的整頓，如實行對號售票，免費保管旅客行李，改善旅客伙食，嚴禁船員挾私及接受旅客小費，改進貨物裝卸手續，代客報關保險，都有若干表現。但比較重大的，還是辦理叙渝、瀘渝水空聯運段接轉工作。因爲是盟邦接濟軍火物資及出口貿易品的唯一國際路線，招商局所負的責任很重，先後成立宜賓及瀘縣兩分局，就近辦理，調用五艘中型江輪，從事叙瀘重慶間及重慶萬縣三斗坪間航運，並建築機場倉庫及碼頭木駁

，改善路面，購買卡車，國外軍用物資得以源源抵達前線，確有不少貢獻。至於湖南方面的航運，由三十三年起，完全移交交通部川湘聯運處接辦。湘省的分局及辦事處，亦一併撤銷，這是奉行政府集中力量，統一事權的措施。

### 三〇 抗戰勝利業務空前殷繁

民國三十四年八月十五日，抗戰勝利，日人無條件投降，總經理徐學禹先率一部份員工東下，接收上海廣東路日本東亞海運株式會社房屋，於十月一日成立國營招商局上海臨時辦公處，辦理復員工作。美商衛利韓代管的招商局產業，當然一併接管，原合約取消。沿海沿江各埠分別恢復各分支機構，當時六大江輪已先後安全出川，負擔軍公復員運輸。勝利後各地日偽遺留之船隻碼頭甚多，大部分由中央令招商局接收，招商局一面接收，一面恢復營運，短期間將滬漢、滬甬、滬青、青連、津青、滬臺各重要航線恢復，業務擴展，空前繁盛。招商局所接收的敵偽船隻，到三十六年八月底止，經確定留用的有三三二艘，七四、〇〇噸，連同政府向美國加拿大訂購撥交該局的輪船，及該局自行購買的輪船（如海廈、海菲）一〇六艘，二二七、二〇〇餘噸，再加原有的二八艘，二五、〇〇〇餘噸，那時招商局共有大小船舶四百六十六艘，三十二萬六千八百餘噸，比戰前所有的噸位，增加四倍，可說際會風雲，盛極一時了。

### 三一 勝利後的改組

抗戰勝利後，招商局發展極速，交通部爲適應業務需要，於三十四年十一月，將理事會重行改組，聘劉鴻生、杜鏞、盧作孚、高廷梓、徐學禹、余仕榮、林旭如、韋以儼等爲理事，並指定劉鴻生爲理事長，翌年九月韋以儼病故，高廷梓辭職，部聘李景潞、韋煥章繼任，三十六年六月，復增聘包可永爲理事。徐學禹則仍連任總經理。

### 三二 恢復國內航線

復員初期，招商局仍以軍公運輸爲主，所有航行船隻，幾以十之八九調充軍運。此外如日俘日僑的遣送，川糧贛糧的接運，秦皇島基隆越南的煤，臺灣的糖米，青島連雲港的鹽及救濟接收物資等各種運輸，亦都大部交由招商局承運。至於公教人員的復員，流亡義民的還鄉，招商局亦曾盡量利用指定任務以外的船隻，完成一部份的使命。自民國三十五年起，時商局行駛的國內航線，隨船隻的增加而擴展。已經恢復了抗戰以前的情況，且有過之。是招商局業務改進，日益嚴密，並自辦保險及報關；而所走的航線，有如下述：

- ①長江航線 上海漢口，上海長沙，漢口重慶，漢口宜昌，漢口長沙，上海沙市等線。
- ②南洋航線 上海溫州，上海福州，上海廣州，上海汕頭，上海汕頭廣州，上海廈門，上海基隆，上海高雄，上海寧波，廣州汕頭，廣州基隆及廣州梧州等十二線。

③北洋航線 上海天津，上海天津特快班，上海青島天津，上海青島，上海營口，上海秦皇島，上海葫蘆島，上海連雲港，及煙臺營口等九線。

### 三三 開闢遠洋航線

從三十六年起，招商局又注意遠洋航線的開闢，曾陸續派出自由輪，開航印度加爾各答及關島、狄寧島、曼納斯島，並派海廈輪開航香港新加坡線，海隴輪開航廈門馬尼拉線。又派海黔輪赴日，運送歸僑及中信局物資等。三十六年下半年且租賃美輪，駛中美的古巴，南美的阿根廷各埠，近海遠洋均已開闢新航線，創我國航業史的新記錄。

### 三四 海外航線的聯營

三十七年春，招商局遵照交通部令，聯合中興、益祥，中國航運等輪船公司，共組海外航業聯營處，以齊一步驟，參加國際航運的競爭，對於承運海南鄧肯鐵砂的赴日，曾收了成效。至今這機構仍存在，惟於三十九年底，改名為海外航務聯營處，更擴大了基礎，准所有自由中國的航業統統參加，尤其中日、中韓、中菲、臺港等線的業務，由該處統一承攬調配，發揮了團結共存的效果，對於臺灣糖米煤鹽青果水泥的大量輸出，亦盡了很大的力，這機構中，招商局始終是中堅的份子。

## 三五 棧埠產業的整理

戰前招商局各項房地產業，因債務關係，幾全部抵押於中外銀行錢莊。抗戰勝利，招商局復員到滬，就首先進行還債贖產，以保產權。原來作抵在外的地契文據，亦均一一收回。招商局在上海方面原有碼頭倉庫，在淪陷期間，損毀甚多，復員以後，一一收回修理。並向蘇浙皖區敵偽產業處理局，租到日本東亞海運會社所屬的碼頭多座。後又將所租的第六、七、八碼頭，及招商局自有的第一、四碼頭，一度分租與善後救濟總署使用，合組聯合棧埠管理處，專司救濟物資的存轉事宜。此外各地接收的敵偽產業，均擇其適合營業之用者，分別洽購，總計新添碼頭三十座，倉庫六十二幢，地產五十八畝，所以招商局碼頭設備，戰後大改觀。上海、南京、漢口的辦公房屋更是美奐美輪，氣象一新。

## 三六 投資合辦臺灣航業公司及中國油輪公司

招商局自復員以後，營業極爲發達，年有盈餘，民國三十五年度營業決算，除支付巨額必需的修建費外，純益達三百三十一億餘元。因此得利用餘力，與臺灣省行政長官公署合資組設臺灣航業公司，與中國石油公司合資組設中國油輪公司，並投資航聯保險公司、廣東航業公司及黃埔港興業公司。惟自民國三十七年七月以後，國內受共匪叛亂影響，社會動盪不安，物價暴漲，普通商運的運價，既不能追蹤物價作比例的調整，而軍運運費更受種種限制

，無法增加，招商局財政情形，遂趨下坡，虧累不貲。

### 三七 幣制改革招商局重組為公司

民國三十七年九月，政府改革幣制，為實施財政經濟緊急處分，決定將招商局改組為股份有限公司，資本額規定為金圓六億元，共分六百萬股，於九月十日起發行股票，以一半移充金圓券發行準備，另一半公開出售。劉鴻生連任董事長，徐學禹連任總經理，沈仲毅、胡時淵、韋煥章三人分任副總經理。新公司於十月一日正式改組成立，當日招商局除擁有大小船隻四百八十八艘，四十萬〇四千一百〇四總噸外，計尚有各地碼頭六十四座，總長三萬一千七百二十呎，倉庫二百二十四座，容量八十萬〇六千噸，資產的雄厚可見一斑。

### 三八 偉大的商船隊

招商局擁有的偉大商船隊，大概可分為下列各類，它們的船名及噸位如後：

①自由輪：計有海天、海地、海玄、海黃、海宇、海宙、海辰、海宿、海列、海張等十艘，每艘的總噸位都是七、二二三·一三噸。

②之字型輪：計有其美、黃興、蔡鏗、鄧鏗、執信、仲愷、延園、培德、漢民、林森、鐵橋、敦仁、成功、鴻章、鄭和、廷樞、繼光、宣懷等十八艘，每艘的總噸位都是一、八七二·八〇噸。

③大江輪：計有江寧（三、四八六噸），江泰（三、二一四噸），江平（三、二一四噸），江隆（三、二一四噸），江靜（三、七六〇噸），江亞（三、七六〇噸），江和（一、三六一噸），江陵（一、二九八噸），江安（四、三二七噸），江順（四、三二七噸），江華（三、六九二噸），江新（三、五七一噸），江漢（三、三二三噸），江建（二、三二九噸）等十四艘。

④大湖型輪：計有海蘇、海吉、海皖、海贛、海鄂、海湘、海川、海康、海滇、海黔、海桂、海粵、海遼、海魯等十四艘，每艘噸位都在二千三百噸到二千七百噸左右。

⑤B型輪：計有海穗、海甬、海杭、海漢、海滬、海津、海平等七艘，每艘噸位都是一、三五一·四八噸。

⑥其他海輪：計有海隴（三、三四九噸），海厦（三、一七九噸），海菲（六、二二四噸），海南（一〇、〇四五噸），自忠（二、九〇四噸），登禹（二、八九五噸），麟閣（二、九〇五噸），錫麟（一、四七六噸），秋瑾（一、四七六噸），元培（一、四七六噸），等十艘。

⑦大型登陸艇：計有中字101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118、萬富等二十二艘，每艘的總噸位都是三、三二六·六四噸。

⑧中型登陸艇：計有華字201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212等十二艘，每艘的總噸位都是八六五·六七噸。

⑨其他客貨船：計有江慶（五七一噸），江濟（三八〇噸），海有（四九四噸），國良（三五四噸），國鎮（一〇一噸），國康（二八五噸），國沾（一二七噸）等七艘。

⑩其他貨船：計有建甲（六〇一噸），勝字<sup>509</sup>，<sup>510</sup>，<sup>511</sup>，<sup>512</sup>四輪（均二三五噸），飛天（一一七噸），飛虎（二三四噸），飛葉（一四五噸），峨嵋（八八六噸），海泰（三三四噸），洪利（一五〇噸），起重一號（二九七噸），給水一號（一八一噸）等十三艘。

⑪拖輪：計有飛禮、飛濬、飛信、飛大、飛豹、飛淞、飛明、飛元、飛快、飛順、飛勝、飛雲、飛福、飛波、飛榮、飛獅、飛馬、飛安、國富、國偉、國盛、國豐、國利、國興、國華、國本、國達、國仲、國裕、國光、國燕、國唐、國通、國朔、國翼、國灤、國懷等三十八艘，噸位均不滿一百噸。

⑫大拖輪：計有護航一號（五九七噸），護航二號（二一〇噸），粵秀（一二九噸），濟安（五九七噸），國強（二六六噸），國運（一〇八噸），國青（二二一噸），國洋（一一七噸），國安（二八一噸），國泰（二〇五噸），國山（一五二噸），國天（一八一噸），國津（一四二噸），國瀟（一二一噸），國滄（一三八噸），國秦（一二五噸），國宛（一四四噸），國祥（二四七噸），國陽（一八二噸）等十九艘。

⑬遠洋拖輪：計有民字<sup>301</sup>，<sup>302</sup>，<sup>305</sup>，<sup>306</sup>，<sup>308</sup>，<sup>309</sup>，<sup>310</sup>，<sup>311</sup>，<sup>312</sup>，<sup>313</sup>，<sup>314</sup>，<sup>315</sup>，<sup>316</sup>，<sup>317</sup>，<sup>320</sup>等十五艘，總噸位除<sup>311</sup>，<sup>313</sup>，<sup>314</sup>，<sup>315</sup>四艘是四三三噸外，其餘都是五九六噸。

⑭小輪：計有飛鯤、飛鴻、飛駿、飛星、飛鷹、飛龍、飛滬、飛寧、飛廈、飛杭、飛青

、飛洲、飛艇、飛彪、飛俠、飛亨、飛鈺、飛川、飛駿、飛鄂、飛康、飛桂、飛閩、飛穗、飛粵、飛加、飛州、飛虹、飛旭、飛雪、飛興、飛鈴、飛鋒、飛開、飛永、飛富、飛源、飛鏗、飛鏡、飛高、飛盛、飛歛、飛雯、飛工、飛程、飛禾、飛國、飛流、飛浙、飛仙、飛耀、飛勤、飛鉅、飛銓、飛潮、飛津、飛蘇、飛協、飛宜、飛倫、飛長、飛漢、慈飛、交16、交17、交18等六十六艘，噸位均不滿五十噸。

### 三九 龐大的組織

招商局因有上述的偉大商船隊，加以航線產業衆多，業務繁殷，故在公司改組成立時，組織相當龐大。當時總公司設有貨運、客運、船務、棧埠、供應、產業、總務七部及秘書室。部室之下分四十七組。國內外各港，如鎮江、南京、蕪湖、安慶、九江、漢口、長沙、沙市、宜昌、重慶、鎮海（辦事處）、寧波、溫州、臺灣（在臺北）、基隆（辦事處）、高雄（辦事處）、福州、廈門、汕頭、廣州、湛江、榆林（代表處）、海州、青島、煙臺、塘沽（辦事處）天津、秦皇島、葫蘆島、香港、東京、神戶（辦事處）均設有分公司或辦事處。此外新加坡、曼谷、仰光、孟買、加爾各答、海防、馬尼拉、紐約、倫敦、庇能亦設有代理處，岸上員工四、六〇〇人，船上員工九、六七七人，合計一四、二七七人。

### 四〇 時局逆轉招商多難

公司改組不久，戡亂軍事，形勢逆轉，招商局船舶，大部供應軍運，正常業務，備受影

響。三十七年十一月二日，宣懷輪應差營口，因部隊失火，彈藥爆炸，全船被焚。十二月三日晚，江亞輪自滬駛甬，於銅沙海面，後艙突遭爆炸，船身頃刻下沉，船員旅客罹難者近千人，釀成空前慘劇。後來軍事失利，葫蘆島、秦皇島、煙臺、海州等分公司相繼在達成任務後，隨軍撤退，繼而天津、塘沽失陷，至此北洋業務，僅餘青島一地而已。

#### 四一 招商局改組人事緊縮

三十八年三月，董事長劉鴻生辭職，交通部改聘總經理徐學禹任董事長，副總經理胡時淵升任總經理。當時因金圓券風潮發生，整個社會經濟，萎縮不振，航業營運，本已萬分困難，加之招商局承辦軍運，特別繁重，收支更無法平衡。故改組後實行裁員，並以重慶宜昌兩分公司業務清淡，於四月一日起予以結束。

#### 四二 招商局由滬遷臺

三十八年五月初，招商局爲配合國策的需要，當淞滬棄守以前，派出一部份人員，馳赴臺灣，籌備總公司遷設事宜。後來上海陷落，於六月一日在臺北成立總管理處，以總經理胡時淵陷滬未出，董事會改推副總經理韋煥章升任總經理。遷臺初期，因爲船隻的喪失及滬局陷匪，分支機構人員未能撤離，所以員工人數大爲減少，僅有岸上員工七二人，船上員工四、六三五人，總數五、三五六人。

### 四三 撤出大陸的船隻

三十八年四月二十二日，首都陷匪，鄭和輪被炸沉沒，一部份江輪因在長江行駛，無法撤退，隨之喪失，但招商局大部海輪及登陸艇應徵參加淞滬保衛的戰役，在砲火彈雨之下，均經完成搶運大量軍公物資與部隊的任務。當時安全撤退到臺灣的船隻，共計九十五艘，二十四萬六千噸，這些船隻以海輪居多，計有八十艘，佔原有海輪總數百分之八一強，共計二十二萬四千餘噸，佔原有海輪總噸數百分之八十六強。其中自由輪、大湖型及格萊型等船隻，都全部撤退，尚有因建造未竣或在塢修理以及長江中阻未及撤出的海輪，尚有十八艘，三萬六千餘總噸。此外江輪拖輪小輪，或因應差關係，或因噸位過小，自無法撤退來臺。至於總局遷臺以後，增加的船隻，則有日本歸還我國的海臺輪一艘，行政院善後救濟總署撥交的萬餘，萬有登陸艇兩艘，物資供應局撥交供義登陸艇一艘，共增加四艘，合一〇、九四八總噸。連同撤臺船舶，總計為九十九艘，二五六、九四八總噸。

### 四四 泊港船隻的叛變

淞滬撤退之後，招商局原有的北洋及長江航線，均已全部放棄，所餘的南洋航線，亦僅有福州、廈門、汕頭、廣州、香港、海南島等港口，營業慘落，除擔任軍運外，僅負維持交通的任務而已。一部份在港船隻因受共匪宣傳，被匪誘惑，抗不受命，致各輪無法開出。當

時加入叛變者計有十三艘，共二五、九四二·一四總噸。這是招商局員工一個很大的污點，其實大部份還是被脅從的，後來陸續反正來臺的很多，招商局還是容納。四十年間，一部份忠於政府的員工，曾發動一次駕船投向祖國的義舉，雖然事未成功，亦可見人心思漢了。

## 四五 美債船隻的一度被扣

香港十三艘船隻叛變的同時，招商局又遭遇到另一件空前未有的危機，就是美債船隻，被美國政府在三十九年一月十八日宣布，以我違約，通令各地使館扣押，不予放行，真是禍不單行，動搖全局。後來經交通部長陳良（兼任第二屆招商局董事長）的主持，航政司長王汎（兼任第二屆招商局常務董事），招商局總經理章煥章的協力，籌足美金八十四萬元滙美，方獲解扣，當時船隻被扣的時間差不多一個月，因此使用美債船的招商局和復興航業公司，都遭受了營業上的損失，招商局約損失美金七十萬元，復興公司約損失美金二十三萬元，所謂美債船的經過是這樣的：

原來政府在抗戰勝利的初期，曾飭由駐美物資供應委員會以美金五百五十餘萬元的代價，向美購得自由輪十艘，交招商局接收運用，就是現在的海天海地等輪。後來美國政府在一九四六年通過一種售船法案，准將戰時剩餘船隻，售於外國，其付款條件，規定為訂約時付現款百分之二十五，其餘百分之七十五分年攤還，至船齡滿二十年時付清。駐美物資供應委員會就根據這項法案，向美國主辦售船機構的航務委員會（U. S. Maritime Commission）聲

請，旋得允許我國可購價值二千二百萬美元的船隻，其中應付四分之一現款，即將我國前以現款支付的十艘自由輪船價抵充，其餘四分之三未付船價分年攤還，債案從此成立，當時政府曾購到以下各種船隻：

① 勝利輪三艘 共美金二、六三七、〇〇〇餘元。

② CI MA VI 貨輪八艘 共美金五、五五〇、〇〇〇餘元。

以上兩項共計美金八、一八八、三六七元，由政府轉貸給復興航業公司

③ 自由輪（即前以現款購得的）十艘 共美金五、五〇〇、〇〇〇餘元。

④ Z<sub>2</sub>型輪八艘 共美金三、七五〇、〇〇〇元。

⑤ 運兵船四艘 共美金四、四〇〇、〇〇〇元。

以上三項共計美金一三、六五〇、〇〇〇餘元，由政府轉貸給招商局。

另外還有一案，是向美國進出口銀行抵押借款的船隻，原來我物資供應委員會在三十四年十二月間，收到政府匯款兩筆，作為在美購船之用，該會即先後以此款購妥大湖型輪十六艘，總價計美金二、五四〇、九四七·五五元，惟連修配及駛華費用共為美金三、五〇〇、〇〇〇元，及Z<sub>2</sub>型輪十艘，總價為美金四、二四三、七五〇元。後來物資供應委員會結束，此項事務移交世界貿易公司接管，該公司因鑒於美售船法案條件優厚，經與美國進出口銀行商洽，竟然成功，遂又貸得大湖型輪十六艘及Z<sub>2</sub>輪十艘的全部船價共計美金六、七八四、〇〇〇餘元，分二十年平均攤還。

三十九年一月間，因我國財政困難，無力支付到期應付的本息，美國就認爲違約，將美債各船全數扣押，一直等我國繳付本息後方解扣，這雖是依約可做的行爲，但美國當時態度如此嚴峻，多少受了對華白皮書發表的影響，實在是很遺憾的。

## 四六 招商局噩運繼續發生

招商局船隻在港叛變和美債船一度被扣，損失的重大，不言而喻。在同一時間，自由輪海玄載西班牙鹽斤赴日，中途又在新加坡叛變，內憂外患，交相煎迫。三十九年四五月間，海南舟山國軍相繼撤臺，招商局先後供差的船隻有六十八艘之多，其間中一七登陸艇在海南戰役沉失，江和輪在舟山撤退時亦遭破壞。三十九年十一月十三日，延樞輪因應差金門，受匪砲火轟沉；十一月廿九日，萬衆（大登陸艇）又因在菲律賓阿巴利柏泰嘴登陸裝貨，擱淺折斷，江建輪在金門外遇風沉沒，在此一年內，可稱招商局最倒運的時期，惡運不斷發生，不但船隻喪失之多，爲歷來所未有，而且遠洋航業信譽亦受到莫大打擊。截至三十九年底止，招商局船隻，除因戰事影響喪失、航行失事、船員叛變、撥充臺灣航業公司增資（海杭、海滬、海穗），售予臺灣銀行抵償債務（海毅、海湘、海川、海津、海平）、售予國防部撥充工事（海臺、中<sup>115</sup>及萬富），移撥海軍長期使用（錫麟、秋瑾、民<sup>314</sup><sub>315</sub><sub>316</sub><sub>317</sub>及建甲），退還美債船隻（海犬、海辰、漢民、延闔、其美）及出售於外界（中<sup>115</sup><sub>314</sub><sub>315</sub><sub>316</sub><sub>317</sub>、海吉、海桂）者以外，實際尙在招商局手中的船舶，祇剩了五十四艘，連同臺灣銀行委託代管的四艘，共計五十八艘，

凡一十七萬一千餘總噸，與在三十七年底擁有四四八艘，四〇四、一〇四噸的數字來比較，真不可同日而語了。

## 四七 沉著應變漸露生機

自英國印度承認匪偽政權後，招商局對香港以西的航線，不能不取審慎態度，曾暫時停止，轉而集中致力於臺日航線的發展，但戰後我與日本的貿易協定，遲遲未訂，以致臺日貿易均屬臨時性質，未能正常發展。三十九年三月起，臺灣輪日糖鹽，且曾一度中輟，迨七月間中日貿易開始談判，九月間中日貿易協定簽訂，始續有大宗貿易，而招商局業務，亦得稍有轉機。惟臺日貨源，畢竟有限，事實上不敷撤退來臺的國輪承運，祇有向遠洋開拓航線，以謀出路，經數月努力，在三十九年四月起，再派海張輪試航臺灣蘇彝士線，載糖九千噸，如期安全到達，此後信譽漸立。國際局勢改觀，大陸黑暗情形，亦漸洩露，各船員工，均能深明順逆，忠誠服務，嗣後續派海黃、海宙、海宿、海地、海天等輪，先後滿載砂糖駛往蘇彝士、義大利等地，回程亦均滿載磷砂食鹽至日本，均能如期運達，不但香港以西航線重開，而且遠洋航業，亦露生機了。

## 四八 中國油輪公司歸併招商局

政府為集中航運力量，樽節開支，經行政院會議議決，令中國油輪公司歸併招商局，在

民國四十年一月間，董監會從新遴選，董事長徐學禹辭職，交通部長賀衷寒，改聘俞飛鵬繼任董事長，錢其琛、陸翰芹、韋煥章、王洸、金開英等爲董事，王燿、朱如淦等爲監事，並由董事會推選董事施復昌爲總經理，於一月十六日分別接事。

原來中國油輪公司是三十六年二月一日正式成立的，由資源委員會中國石油公司及招商局共同投資，總公司設在上海，以擔任國內外油料運輸爲主要業務。資金總額在三十六年四月間，奉核定爲法幣八百億元，其中除將政府在美軍剩餘物資項下購撥一千三百噸油輪（乙級）十八艘，又經由駐美物資供應委員會購撥一萬噸油輪（甲級）四艘，再加該公司自購一萬五千噸及五千噸（中型）油輪各一艘，共計大小油輪二十四艘，載重八九、四二三噸（居全國第二位），一併作價抵充外，餘數按六四比例，由中國石油公司出資百分之六十，招商局出資百分之四十。三十六年八月該公司改隸資源委員會後，由資委會加入股本，股東出資額亦經重行分配，由資委會出資百分之三十四，中國石油公司及招商局各出資百分之三十三。

三十七年七月間，該公司在臺灣高雄市，設立高雄辦事處，三十八年三月，以事實需要，又擴大改組高雄辦事處爲臺灣分公司。同年五月以後，總公司因戰局影響，撤離上海，在臺北設立臨時辦事處，並依規定，提請董事會通過，將總公司正式遷設臺北。在京滬撤守前後，該公司所有油輪共損失中型油輪一艘，及乙級油輪九艘，（永洮、永滄、永瀟、永澈、永漢、永淮、永湘、永洛、永渭均爲一、二二〇噸）。其餘尚有甲級油輪四艘，（永澄七、一二九噸，永澤五、七六九噸，永清八、四六五噸，永洪八、二〇六噸），及乙級油輪九

艘，（永淶、永瀨、永淞、永漳、永涪、永漳、永灤、永澗、永瀘均爲一、二二〇噸）均先後撤到臺灣，（內永瀨油輪一艘一〇、五一八噸，原在香港修理）以噸位計約佔原有噸位百分之八十強。三十八年終了，該公司將所有資產，重行估價，並調整股本總額爲新臺幣一千二百萬元，三十九年五月，又將臺灣分公司撤銷，重行成立高雄辦事處，辦理在高雄的業務。後來行政院決議，將該公司歸併於招商局，所有該公司全部業務資產負債與在職員工，於四十年二月一日起，由招商局接管，並繼續營運，故油輪公司的壽命，計自三十六年二月一日成立，至四十年二月一日歸併，恰恰是四周年。

#### 四九 調整組織適應新的業務

招商局因中國油輪公司的歸併，業務增繁，又以韓戰發生後，航業頗有起色，因將本身組織，略加更張，以期適應。自四十年二月起，內部組織依照新組織規程，改設業務、船務、財務、總務四處，另設秘書室及人事、供應、修建、企劃四委員會。在處會以下酌量分課或分組。其外部組織，大致仍與招商局遷臺時相同，即在基隆高雄及日本東京三地，各設分公司，日本神戶、橫濱、門司三地各設辦事處，其餘英美菲等國，概行委託代理行辦理。

東京分公司原成立於三十七年十月一日，其初期業務僅限於臺日一線，自中樞遷臺及韓戰發生以後，遠東航線需要激增，日本乃成爲遠東航業的中心，而該分公司業務，亦因此獲得長足發展的機會，除經營本身臺日航運外，對於其他公民營航業公司所營臺日線業務，亦

多協助，曾一度代理九家公司的船舶，同時對於由日本至澳洲、菲律賓、釜山、琉球、美國及中南美諸國遠洋航運的開展，亦有良好的表現。

## 五〇 韓戰機運努力革新

招商局自油輪公司歸併後，業務雖隨之擴大，所營航線亦逐漸擴展，但以不適宜遠洋近海航線的船隻，停航甚多，以不及半數的常川營運船舶，兼養過半數的停航船舶，其維持困難，當可想見。愈董事長於就職以後標舉的政策，最主要的是提高船員及船舶的素質，以爭取國際航線的業務。在四十年度內，曾將停航船員，分批調訓，予以技術及精神的訓練。將停航的船隻籌款大修，加入營運，適於韓戰以後，運價看漲，招商局財政大見改善，以四十年度一年情形而論，償還舊債新臺幣一千一百餘萬元，且於積虧之後，一變而為有盈餘。船舶歲檢及大修達三十四艘，較三十九年增加百分之一一三強，營運收入，較三十九年度增加百分之二〇九，航線遍及歐美各國，油輪並增開臺灣至伊朗的遠洋航線，其他人事風紀亦均有進步的表現。以營業量而論，如三十九年度貨運量及延噸哩作百分之一百計，則四十年度貨運為百分之一一八，延噸哩為百分之一八四；四十一年度貨運為百分之一六二，延噸哩為二六八；四十二年度為百分之一六九，延噸哩為百分之三五五，招商局同人努力的情形是值得讚揚的。不過韓戰停止以後，航業隨即不景氣，運價慘落，招商局財政自四十二年一起，再度陷入苦境，四十二年十二月乃向臺灣銀行貸借二千五百七十萬元的長期低利貸款（分五年償

遠，利率爲月息百分之一），以整理舊欠的短期債款，減輕高利的負擔，一面拆售永清、永澤、海皖、海粵、海滇、海鄂、海蘇（以安國調換）七艘，得款一七、四四二、五〇一元，以資維持。同時裁減員工，摺節薪費，截至四十三年三月份止，計留用職員二一三人，工友八〇人，儲備職員一〇七人，資遣職員三九人，工友八九人。惟海員則仍予維持，計留用一、九八八人，儲備一、一三三人，其出缺離職者僅五九人，招商局危機至此方得度過。

## 五一 推陳出新史開新頁

四十三年一月六日，招商局總經理施復昌辭職，交通部呈准行政院令派董事李頌陶繼任總經理，於二月一日就職，是爲招商局負責基層實際業務人員升任總經理的第一人。六月間董事長俞飛鵬調任中央銀行副總裁，亦請辭職，交通部經呈准行政院將董監會重行改組，聘韋煥章、錢其琛、陸翰芹、錢壽恒、金開英、李頌陶、包可永、王濟賢、陳冠澄、杜心如、王光、孫伯睿、周茂柏、唐桐蓀、徐肇基、潘佑強、魏濟民、陳清文、白雨生、蔡孟堅、余簪傳爲董事，楊麟、吳子漪、傅仲芳、王耀、沈觀泰、朱如淦爲監察人，董事李頌陶連任總經理，董事王濟賢、陳冠澄連任副總經理，馮駿仍專任副總經理。

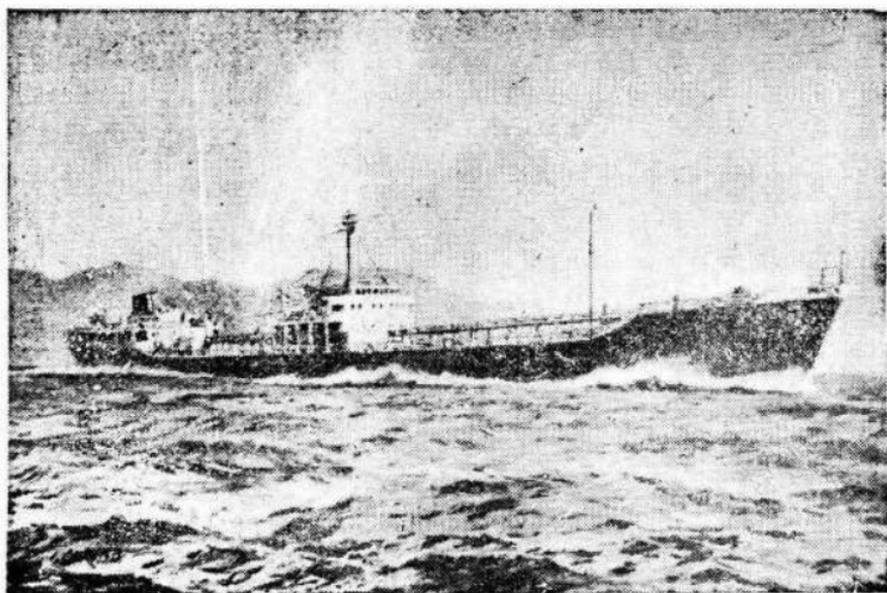
一年來對於執行解救危機辦法，刷新風氣，鞏固信用，簡化機構，控制預算，建立制度，加強業務等項，頗多改進。其中尤以六月二十八日舉行第五屆第一次董監事聯席會議時，通過添造新船授權常董會同總經理研擬計劃呈報政府採擇進行一案，後經招商局呈准政府，

附 招商局歷任主管一覽表

在任時期	姓名	職名	備註
至清同治十一年	朱其昂	籌備開辦事宜	籌備時期
至清同治十二年	朱其昂	籌備開辦事宜	籌備時期
至清光緒十一年	唐廷樞	總辦	官商合辦時期
至清光緒十二年	盛宣懷	督辦	
至清光緒二十九年	楊士琦	總理	
至清光緒三十二年	徐潤	代理總理	官督商辦時期
至清光緒三十三年	王存善	總理	
至清宣統元年	鍾文耀	正坐辦	
至清宣統三年	楊學沂	董事會議事董事	

第五篇 招商局八十三年史的輪廓

決定先行建造二萬八千噸油輪及一萬噸貨輪各一艘，於四十四年二月十七日在東京招商局招標，資金來源，除以奉令讓售臺航公司海列輪一艘，與拆售大中型登陸艇六艘，及將來拆售永洪輪抵充外，餘款由臺灣銀行貸借並擔保分期付款。該項油輪主機採用蒸汽透平機，貨輪主機採用柴油機，速率均為十五哩。惟開標後，經濟安定會工業委員會提出二月廿六日第廿七次業務會報討論決議，以外滙困難，先購造油輪一艘，至貨輪之建造，俟半年後視外滙及招商局財務情形，再行商討。然此即為推陳出新原案的初步實現，從此招商局歷史展開新頁，行將於四十五年五月後，以嶄新的船隻，參加國際航運，亦創我國航業史的新紀元了。



招商局新建的大油輪寫真

船長：595呎 船寬：83呎 時 滿載吃水：33呎 1吋  
載重噸位：28,000噸 總噸位：17,000噸 最大時速：  
16哩 普通時速：約15哩 主機：透平

至民國二十九年	至民國十九年	至民國十七年	至民國十八年	民國七年至八年	民國二年至七年	民國二元	〃	〃	〃	〃			
李仲公	趙鐵橋	李國杰	孫寶琦	盛重頤	楊士琦	伍廷芳	梁慶榴	陶國湘	唐國泰	施則敬	顧潤章	伍廷芳	嚴廷楨
整理專員	總辦	〃	董事會會長	代理董事會會長	董事會會長	董事會主席	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
官督整理時期			商辦時期				商辦時期						

附 招商局歷任主管一覽表

在任時期	姓名	職名	備註
清同治十一年至清同治十二年	朱其昂	籌備開辦事宜	籌備時期
清同治十一年至清光緒十一年	朱其昂	籌備開辦事宜	籌備時期
清光緒十一年至清光緒十二年	唐廷樞	總辦	官商合辦時期
清光緒十一年至清光緒十二年	盛宣懷	督辦	
清光緒二十九年至清光緒三十年	楊士琦	總理	
清光緒三十一年至清光緒三十二年	徐潤	代理總理	官督商辦時期
清光緒三十三年至清宣統元年	王存善	總理	
清宣統三年至清宣統元年	鍾文耀	正坐辦	
清宣統三年至民國元年	楊學沂	董事會議事董事	
民國元年	譚國忠		



## 第六篇 創業百年的招商局（續第五篇）

### 五二 開汰舊更新之先聲的海光、海明、海上

臺灣每年從波斯灣進口的原油，因工業發展的需要，年年在增加，擔任原油運輸的，除一部份爲外輪外，國輪承運部份，在民國四十三年以前，大都由招商局接自中國油輪公司的四艘甲級油輪爲主力，可是這些油輪均已逾齡，失去營運價值，繼續用來運輸，極不經濟，如不設法補充新型油輪，眼看着所有進口的原油，都要爲外輪操縱承運，招商局乃有籌建油輪海光號之議。計劃一經呈報，便迅速獲得政府的核准，詢價結果，由日本川崎重工業株式會社得標承造，於民國四十四年十月八日安放龍骨，翌年二月二十九日下水，六月二十三日完成交船，卽正式開航參加營運。

當海光油輪已在建造之中，招商局再度提出建造萬噸級貨輪之申請，結果亦奉核准，立卽開始詢價，由日本浦賀船渠株式會社得標承造，於民國四十五年十月二日安放龍骨，翌年五月二十五日下水，命名海明，八月二十一日完成交船，參加中美航線營運。

自海光輪建成參加營運後，招商局以業務收入轉佳，財務情況漸有起色，故卽繼續擬具造船計劃，預定自四十五年下半年起，三年內分期建造一萬五千噸級的貨輪三艘，擬乘航運

景氣之時，積極更新船隊陣容。此一計劃於四十五年十月奉交通部核准，並即着手先行建造一艘，爭取時效。可是適逢國際航運高潮，世界各國造船業務，倍形繁忙，造船價格，步步上漲幾至朝夕不同，招商局數度詢價結果，或以交船時間過遲，或以造價過昂，或附有在建造期間追加造價的條款，或以規格不合要求，歷時數月，竟未能獲得定議。時殷臺公司在臺建立，擬交該公司承造，亦以索價過昂，未能成交。嗣經探悉日本三菱重工業株式會社，曾為日本航業界建造貨輪，留有現成設計，載重一四、四八〇噸，時速十四浬，如交該廠承造，可在四十七年六月交船，此在當時為最快的交船時間，而造價及付款辦法，更適合招商局的要求，遂於民國四十六年八月二日訂約，翌年二月一日安放龍骨，六月五日下午，命名海上，十月二日完成交船，亦加入中美航線營運。

招商局於三年之間（四五—四七），先後建成油輪一艘，萬噸級以上的新型貨輪二艘，非但為該局船舶更新之始，更使政府因此擬訂汰舊更新計劃列入經濟計劃，促成國輪的全面汰舊更新，使我國整個船隊，為之面目一新，其意義堪稱重大。

### 五三 小型油輪海通、海惠的建造

招商局為爭取美援以建造新船，先於民國四十三年即依據美援一九五四年度工業計劃中的造船計劃，提出建造四千總噸級的新船的申請，但美國國外業務總署，認為援助我國航業

的政策，係以建造不超過二千五百載重噸的沿海輪船爲限，故對我國的申請，未予同意。因此招商局在我國第二期經建計劃中，改爲申請美援建造二千五百載重噸的小型油輪二艘，充實臺灣環島的油運，此一申請於民國四十八年三月定案，經過美援會等機構會商決定，以議價方式交給殷格臺灣造船公司同時承造兩艘。民國四十九年四月二日安放龍骨，翌年七月九日下水，十月四日完成交船，命名爲海通、海惠。

這兩艘小型油輪的完成，就整個臺灣航業來說，並無重大影響，但這兩艘油輪，却是殷臺造船公司自成立後第一次爲國內的航業公司造船，由於這兩艘油輪的圓滿達成，增加國內航商對殷臺公司造船技術的信心，而促使招商局繼續交建兩艘萬噸級以上的快速貨輪，就此而言，造成這兩艘油輪的意義，便非平凡。

## 五四 爭回海歐、海亞兩輪

民國卅七年間，政府根據美國一九四六年售船法案，曾爲招商局向美國的航務委員會訂購了四艘 *Cisavi* 型運兵船，每艘七、〇八〇總噸，四艘原價四百四十萬美元，當時政府已付定金及第一期船價一百二十八萬八千美元，並已將四船分別命名爲海歐、海亞、海美、海澳，一俟接收便可交給招商局營運。可是適值大陸陷匪，政府遷臺，庫帑支絀，無力籌措船價，故在民國三十九年間，不得已將此四船退回美國政府，所有已付之定金及第一期船價，

祇好被美國政府照違約規定而沒收了。以後經過多年交涉，要求退還，都無結果。直到民國四十八年五月，招商局的董事長黃仁霖，赴美與我駐美使館，商討對策，再與美國政府有關機關，折衝斡旋，終於獲得衆議員加曼士特的支持，允許提出法案，歷經參衆兩院有關小組委員會的商討，總算有了眉目，至民國四十九年二月，黃仁霖再度赴美，出席參院爲此案經過作證，促成了折衷解決的辦法，獲得參衆兩院大會的通過，改作售予我國運兵船兩艘，每艘價格仍以原價一百一十萬美元爲準，但按年息三釐半折舊，兩艘經折舊後的淨值爲一百三十九萬餘美元，除以我國已付之定金及第一期船價一百二十八萬八千美元充抵外，僅僅補付了十萬二千餘美元，爭回海歐、海亞兩輪。

這個法案於民國四十九年六月由美國總統簽署生效，於同年七月在美國諾福克港，由招商局的船員接收駛回臺灣，經過改裝後，海歐成爲客貨輪，專駛日本不定期線，海亞則爲貨輪，專駛東南亞定期線。

## 五五 勝利輪二艘的購買

招商局在五十二年度經營方針中，計劃將五艘自由輪（海地、海宇、海宙、海宿、海張，其中三艘已經停航）出售，以所得售價，換購兩艘勝利輪，以資改善營運。這個計劃奉到交通部的核准後，招商局便於五十二年一月，開始將售船與購船同時積極進行。

在四艘自由輪（原定爲五艘，但在實施時，海張却已在五十一年十月十四日沉沒）未售出前，購船價款，向中央信託局借墊，並即委請中信局按購船與售船的規定程序，代辦購與售的手續。借款問題，在招商局提供下列五項保證後，由中信局准借美金五十五萬元：(1)自由輪四艘未售出前，作爲中信局的抵押物，售出後所得價款由中信局代爲結購外匯歸墊。(2)四艘自由輪係美債船隻，出售前應歸還美債之美金，應由招商局先行自理清楚。(3)購入的勝利輪二艘，在招商局未還清中信局的借款前，其所有權應過戶給中信局，辦理船舶保險手續後，保單應以中信局爲受益人。(4)除上述保證外，此項貸款並應由交通部負責擔保償還。(5)本案貸款應俟外貿會核准結滙後撥貸。

招商局對上述五項條件一一提供保證後，借款如數借到，便由中信局通知歐美六家著名的售船經紀商開始報價，到五十二年三月十二日截止，結果計有十五家中外經紀商參加報價，共有五十艘，最後從六艘比較合適的勝利型 AP<sub>2</sub> 輪中選定 Lombok 與 Alpherat 成交，前者價款一〇六、七五〇英鎊，後者價款一五八、〇〇〇英鎊。Lombok 命名爲海達，於五十二年七月五日交船，Alpherat 命名爲海富，於五十二年七月十六日交船，均加入中美定期線營運。

## 五六 自由輪及 ZC 輪的出售

招商局的自由及 ZC 兩型船隻，都是以美債購入，如要淘汰出售，勢須將這些船隻所

欠的美債還清，方能出售。招商局在奉准購買海達、海富兩艘勝利輪時，同時也奉准將僅存的四艘自由輪（海宿、海地、海宇、海宙）全部出售。經招商局將四船的美債還清後，即於五十二年十月九日公開標售，結果海地輪由新興航業公司購去，海宿輪由濟運輪船公司購去，另海宇、海宙未能售出，仍由招商局自行營運中。接着之輪四艘（鐵橋、繼光、黃興、培德）亦經還清美債，奉准標售，前後於五十四年四月十五日、五月五日、六月廿二日、七月廿六日、十月廿日，五次公開標售，除繼光由萬豐輪船公司得標承購外，其餘三艘均未能脫售，繼續停航待售。

## 五七 國產姊妹船海健與海行

交通部爲促進國輪全面汰舊更新，於民國四十八年訂定計劃，輔導國內航商分向國內外船廠訂造遠洋航輪。在這個計劃中列有建造四艘一萬二千五百噸級，時速十八哩的快速貨輪，由中國航運公司及復興公司各認造一艘，都在日本船廠建造；由招商局及臺灣航業公司各認一艘，都交在臺的殷格斯臺灣造船公司承造。臺航公司的一艘先造，但在建造期間，政府決定將殷臺造船公司收回自營，民國五十一年八月實施，改由臺灣造船公司接收，繼續建造，是爲我國工程師們自力建造萬噸以上新型船舶之始。在將要完成之前，政府爲求增強營運效能，決定將原由臺航公司認建的一艘，改由招商局接收集中營運，於民國五十二年八月廿

七日移交給招商局繼續監造，至同年十月廿一日完成，命名海健。另外一艘續由臺灣造船公司承造，亦於民國五十三年四月十日完成，命名海行，這是百分之百由我國工程師自己建造的巨輪，試航時航速達到每小時二十一點三浬，超過原訂每小時二十點五浬的航速，實際載重噸位，也超過了原定的載重噸位，這些都充分表現出我國造船技術員工的卓越成就，招商局以「天行健」來命名這二艘船，當然寓有策勉的意義。

## 五八 冷藏船海仁號的購買

民國五十二年十二月廿四日，交通部給招商局一個命令：自民國五十三年四月份開始，載運香蕉必須用冷藏船擔任。政府這個決策，無疑是明智的，香蕉改用冷藏船來裝運，可保持更鮮美的程度，也就增加外銷競爭的力量，招商局爲國營航業，更要率先倡導。

招商局最初派駛臺日定期航線的船隻，是 NZ3 型的鐵橋，在當時五艘定期船中還算佼佼者，行駛九年後，性能自然漸差，而日方又以新造的三千六百噸級的高砂丸與玉山丸，替換了原來已經逾齡的御影丸與函館丸。招商局當然不等落後，便將自美國政府購回的運兵船加以改裝，成爲很富麗舒適的客貨船——海歐號，於五十年三月投入臺日線，換出鐵橋，航行方僅三年，又須改換冷藏船，無疑爲一損失。新造一艘冷藏船，固然一勞永逸，却屬緩不濟急，於是祇有向國際商船市場覓購一艘合用的冷藏船。

招商局爲購買這艘冷藏船，由於時限、資金負擔能力、經營效果等限制與要求，預先定下五個頗爲苛刻的條件：(1)貨艙冷藏溫度要能維持華氏五十五度左右，(2)每航次至少能載香蕉二萬簍，(3)時速須在十四哩以上，(4)必須能在五十三年四月一日前交船，合於以上四項條件不算，還要(5)售價不能超過二十萬英鎊。

當五十三年一、二月間招商局開始詢價時，雖然有十四艘冷藏船在市場求售，但能够合於上述五項條件者，只有挪威籍 Benfruit 最爲適合。該船一九四八年造，時速十四·五哩，可載香蕉約二萬二千簍，經議定以十六萬二千五百英鎊的價格成交，原擬交船地點爲香港，則改爲基隆，另由招商局加付賣方二千英鎊，作爲補償。該船於三月十三日在基隆接收，命名海仁，就在最後限期前十天——三月廿一日，開往高雄裝香蕉正式加入了臺日定期航線。招商局爲購買海仁號冷藏船，籌措資金亦頗費周章，最後向交通銀行借到美金四十五萬五千元，以年息七釐五的負擔，分三年十二期在海仁輪承運香蕉的運費收入項下，按期扣償。

## 五九 海張、海祥、仲愷三輪的噩運

自民國五十一年十月十四日起至民國五十三年五月十一日止，雖歷經三個年度，但實際僅十九個月之中，招商局不幸連續沉沒了三艘船舶，引起社會上嚴厲的指責，交通部沈怡部

長當着招商局七十四位課長以上的人員，沉痛的指出：「大家必須了解，（招商局）今天不是換幾艘新船就能解決問題。一條新建的海祥，竟然沉沒了，現在我已不敢相信，船的問題解決，招商局的問題就都解決，招商局的問題很多，但癥結仍是管理上的問題。」終於促成決心澈底整頓的積極進行。

## 六〇 在負債累累與沈重額外負擔下掙扎的局面

招商局自民國四十五年第一艘油輪海光號建成以後，至五十三年底，前後九年，總共新建船舶九艘，計六六、四八五總噸，增購現成船九艘，計六四、八三七總噸，所需船價約達三千萬美元之鉅，政府未曾投資分文，都要招商局自力籌措，除一小部份可以拆解或出售舊船所得資金挹注外，只有借債及以分期付款方式，以爲應付，然後再從營業利益中，逐年償還。這種方式，如航運景氣，運價維持相當指數，原不難如願以償，然而不幸的是，自民國四十五年由蘇彝士運河事變所形成的國際運價高潮，竟如曇花一現，便一蹶不振。於是，購建船舶負債的利息，因本金不能按期償還，便逐年加重，也逐年加深抵銷了營業利益，因此更不能償還到期的債務，遂使利息支出永遠有增無減，形成財務的負擔，影響了營業利益的減少，營業利益減少，形成整個收支的虧損，爲彌補虧損，不得不增加負債，負債再加大，利息再加重，虧損再增加，如此循環週復，早已種下招商局財務危機之因。

招商局這種隱伏的危機，終於在民國五十一年度的營業決算，純損高達新臺幣八千四百萬元的記錄上暴露無遺的展現出來，使得有關當局大爲震驚。經過該局常駐監察人陳振銑詳細審查後，提出一篇驚人的報告，這個報告的主要內容，分爲三點：(一)已臨絕境的財務狀況，(二)實難轉盈的營運趨勢，(三)對策與方案。茲分別縷述於後：

## 一、財 務

以民國五十一年度的資金來源及運用爲例，百分之七十五的來源係靠負債，這些借來的錢，除有百分之五十四用於增添固定資產（主要爲船舶）外，倒有百分之三十八用於彌補營業上的虧損。如以民國四十三年底的資產、負債、資本淨值三項數字各爲百分之百，到了民國五十一年底，雖然資產增爲百分之二百八十一，但負債却增爲百分之三百八十五，遠超過資產增加的比例，結果資本淨值減爲百分之二十九，亦即每元資本已虧剩二角九分了。但這還是帳面上的情形，如爲表示更實際的財務狀況，將民國五十一年度帳面上所有不實在的資產和負債數字，分別剔除，同時將固定資產照市價重估，與外幣借款照最新匯率調整的數字，分別增加，經過如此精算，資產總額約爲新臺幣七億七千萬，負債總額約爲新臺幣九億六千萬，負債超過資產約一億九千萬，資本不但虧蝕已盡，且已變成負數了。

形成招商局如此嚴重的財務危機，有其遠因——先天不足；也有其近因——後天失調。

招商局遷臺之初，僅有撤退的舊船九十五艘，大多破舊不堪，不宜於遠洋航行，却有員工五、三五六人，需要維持生活，更帶來九百二十一萬美元的美貸船債，需要繼續清償，既鮮國際營運經驗，又逢國際航運低潮，此爲先天不足。

招商局在如此艱困情形下，掙扎圖存之餘，自民國三十八年至五十一年中的十四年中，還爲政府償還了上述由大陸帶來的美債本息一千一百二十五萬美元之鉅，而在此十四年中，七年營業有盈餘，又繳給國庫所得稅新臺幣一千三百萬元，但另七年營業皆虧損，政府却未補貼分文。此外建購船舶却要負擔百分之六·七的利息，分期付款部分除利息外，更要支付千分之八的銀行保證手續費，這是後天失調。

因此，招商局的財務困窘趨勢由借新債還舊債，到低利債轉爲高利債，再至長期債換爲短期債，終至既無可供質押的資產，亦再無可告貸的處所，而面臨絕境。

## 二、營 運

招商局自民國四十三年至五十一年中的九年中，除五十一年外，每年營業內都還是有益餘，但因營業外的負擔太重，縱在國際運價漲達高峯之年（如蘇彝士運河事變期間），純益亦僅新臺幣二千七百萬元，而這一年的世界運價指數爲百分之一百六十五。自此以後，總是盈小虧大，民國五十一年虧損竟高達八千四百萬元，而這一年的世界運價指數爲百分之六十二

。自此以後，歷年營運均無起色，虧損更多。

那末，招商局有無轉虧爲盈的可能？陳監察人的答覆是否定的。這要從分析營運上的賺錢能力，與營業外的負擔，分別比較試算。

照招商局五年來營業收入的平均分析，每一元的營業收入，需要七角八分的變動性的營業費用，換句話說，每一元的收入可賺二角二分。估計每年收入以三億七千萬元爲準，可得利益八、一四〇萬元，減去固定性的營業費用七千萬元，淨得營業利益一、一四〇萬元，此爲招商局營運船舶的賺錢能力，這點能力必須負擔以下各種營業外的負擔：(1)利息費用四、五〇〇萬元，(2)停航船舶費用三五〇萬元，(3)儲備船員費用八〇〇萬元，(4)各項捐贈六五〇萬元，四項合計六、三〇〇萬元，除以營業利益相抵外，便要不敷（虧損）五、一六〇萬元之多了。

如要不虧，照上述每元營業收入可賺二角二分的比例推算，必須再增加營業收入二二、三〇〇萬元，便可收支平衡，但這一筆增加的營業收入，等於上述三七、〇〇〇萬元營業收入的百分之六十，就招商局的營運能量而言，似乎絕不可能再增加如此龐大的收入，那末，祇有寄望於航運運價再上漲百分之六十，按理論而言，也可增加同數的營業收入，但國際運價能否在二、三年內現此奇蹟，則不得而知，縱然有此可能，但招商局又是否能渡過此二、三年財務上的難關，以待航運高峯如奇蹟之再現，亦難斷言。

### 三、對策及方案

根據上述病因，招商局董事會初步擬具對策及方案的原則如下：

(一) 加強經理人的權責：使能對財力及物力作妥善及充分的運用，在資產方面必須增進運用週轉率，提高「投資報酬率」。在負債方面，如債源的選擇，債務的分配，債權人的應付，信用的重振等，均須審慎研究，並使短期債改爲長期債，高利率換爲低利率。

(二) 政府（資本主）的權責：必須協助招商局消除「無能力償還的債務」，及減輕「無力負擔的利息」，如美貸船債的歸墊，如償還購建船舶的債務，都應由政府拿出錢來。

如照以上原則處理後，則招商局的資產負債即可改觀爲：

資產 三八、〇〇〇萬元。

負債 五〇〇萬元。

資本 三七、五〇〇萬元。

因負債僅五百萬元，利息負擔便等於無了。

(三) 營運開源：屬於經理人的努力方面。如(1)攬貨採合作或自由競爭方式，(2)尋找及調查貨源，(3)運用機動靈活的營運方式，(4)攬貨佣金的優予發給，(5)樹立忠誠風氣等。屬於政府的扶植方面，如(1)政府掌握的進出口物資，交由國輪專運，(2)石油交由國輪專運，(3)營運貼補如雙重運價及保證利潤等。

(四) 支用節流：屬於經理人努力方面，如(1)厲減固定性之費用，精簡組織，充分利用人力。(2)運用富有彈性之成本及費用。(3)控制成本及費用之責任化。(4)效率考核及標準之創立等。屬於政府決策方面，如(1)利率之減低，應指定銀行予以最低利率之貸款。(2)消除額外負擔，如儲備船員之解決、停航船隻財源之籌闢、各項補助費之消除等。

(五) 提高管理效率：(1)憑精確詳明之資料，決定方策，採取實施步驟。(2)以最妥善之設計，控制將來之行動。(3)嚴格執行職責契約制、資歷管理制、資本責任制、工作效率制、公共關係制、業務檢核制等制度。(4)設置責任中心，追蹤責任鑒定責任，以確定功過，嚴明賞罰。(5)提高員工待遇，以提高員工素質，而得更高之生產力。(6)其他如舉辦勞工保險、失業保險、退休金、撫卹金、訓練進修等有關福利事項。

(六) 避免無謂損失：如鼓勵航商在國內造船以輔導造船事業，造價既高，交船又慢，應竭力消除，否則政府應給予航商國內造船差額上之補貼。

招商局董事會將此一報告提出後，促使政府當局積極整頓之決心，交通部於五十四年四月擬訂了一個包括增資還債及加強營運等項的「整頓招商局輪船股份有限公司條例」，呈由行政院函送立法院審查，條例內容仍以企業化的經營為目標，嗣以立法委員認本案可由行政程序解決。行政院復於十月由立法院撤回，當經行政院會議通過改訂整頓措施四項決議。並由交通部沈怡部長於五十四年十二月底，正式宣佈整頓招商局，其主要內容如下：

(一) 招商局應予徹底整頓編制力求精簡，以適應營業實需為主，員工除留用者外，一律由交通部擬具辦法專案處理。

(二)招商局債務，准分別延期，分二十年償還並減低利息，(本利共美金二千一百餘萬元)由招商局以其營運收入分別如期償還。

(三)增資新臺幣六億元，即將現有船舶中的五艘船舶造價債務共五億六千萬元，轉爲國庫投資，由國庫償還，其餘四千萬元，分由國家行局及國營事業分別投資。(計中國銀行一千二百萬元，中央信託局一千萬元，中國石油公司一千五百萬元，交通銀行三百萬元。)

(四)招商局應徹底企業化經營，其關於待遇、船舶買賣及各項業務處理，爲適應國際航運競爭需要，在行政職權範圍內採取措施設法解決。

招商局經此次整頓後，由於資本結構較前健全，實施企業經營及善用增資的資本，估計可於二十年後，將前負債務，分期償清，每年約還新臺幣四千餘萬元。

沈怡並表示：招商局每年並有提存折舊的費用約美金二百萬元，以便進行汰舊更新，保持現有的約二十萬噸船舶，他並希望招商局除了還債及保留提存折舊費外，尙有盈餘，從事擴充，以增加船舶，則三、五年內，現有船舶噸位將可增加二至三倍。

至於成立不到一年的招商局整理委員會及新招商公司籌備處，則於董事會成立的同時撤銷。

招商局於五十五年開始實行整頓方案，首先改組，精簡編制緊縮人員，該公司總公司管理部門由十二單位，縮減爲六個單位，員工則由三百餘人減爲八十餘人，船員方面亦予精簡，一面力求營業發展，積極建造新船爭取營運，在運量方面已見增加，惟虧損數字，尙未能在實施整頓方案二、三年短期中符合預期理想。

改組後的招商局董事計九人，監察人三人，經股東會推選董事張壽賢（原任交通部政務次長）爲董事長，於民國五十五年元旦就職，當即依照上項辦法，實施改組，仍聘王元衡爲總經理，以期駕輕就熟，另調交通部檢核沙燕昌任副總經理，以資協助。這一次的變革，非但是招商局遷臺後的大事，也是招商局收歸國營後，適應時代潮流的一次革命性的革新。

## 六一 張董事長報告整頓一年的成果

招商局張董事長壽賢於民國五十五年十二月十二日，向中國國民黨中央委員會總理紀念週報告整頓招商局一年的成果，其原詞如下：

### (一) 整頓前之招商局

- (1) 組織龐大，職權混淆；
- (2) 員工太多，勞逸不均；
- (3) 負債沉重，十二億；
- (4) 虧損過鉅，累積虧損三億八千萬、滙兌虧損二億二千萬；
- (5) 待遇不合理，人才外流；
- (6) 攬貨受限制，無法與民營航業競爭。

### (二) 理想之整頓方案

成立新公司，以民營方式，向招商局承租船舶營運。其特點爲

- (1) 依照一般企業組織、運用靈活；
  - (2) 無裁員之刺激，不受人事之困擾；
  - (3) 無債務；
  - (4) 無虧損；
  - (5) 比照民營航業待遇，人才不外流；
  - (6) 攬貨無束縛，可以與同業競爭。
- 此一理想，雖經多方努力，但未能實現。

### (三) 現在之整頓措施

——行政院第九三八次會議通過之決議——

- (1) 招商局應予澈底整頓，編制力求精簡，以適應營業需要爲主，員工除留用者外，一律由交通部擬具辦法專案處理。
- (2) 招商局債務，准分別延期分二十年償還，並減低利息，由招商局以其營運收入分別如期償還。
- (3) 招商局應予增資六億元，除已協商投資之二億元照原辦法投資外，其再增加投資之四億元，由國庫仍照上項二億元內國庫投資辦法，分二十年列入預算，以招商局每年應繳庫之盈餘抵充，如盈餘尚有餘額，得保留作爲發展船舶噸位之用。
- (4) 招商局應澈底企業經營，其關於待遇、船舶買賣及業務各項之處理，爲適應國際航運競爭需要，在行政職權範圍內，採取措施設法解決。

#### (四) 精簡機構與裁減人員

本年一月，總公司開始精簡，計裁撤單位六個，減少職員一三九人，工友九五五人。五月份基隆高雄兩分公司精簡，計裁減職員四三人，工友廿九人。未留用員工，由交通部設置機構，辦理退休退職轉業等事宜。截至目前為止，計退休職員六人，退職職員廿三人，工友九七人。綜計職員減少三分之二，工友減少五分之四。

#### (五) 債務清理

(1) 十二億債務，減低利息——美金債為五厘，臺幣債為六厘——本利共分二十年償還。  
(2) 以海行海健海忠海勇海上五艘船舶之債務五億六千萬元，由政府分年列入預算償還，已完成立法程序。

(3) 招商局本身負擔債務尚有半數，本年應償還本利約六千萬元，已按期償還。

#### (六) 增資概況

- (1) 政府代償船債五億六千萬元改為增資；
- (2) 中國銀行投資一千二百萬，中央信託局投資一千萬，交通銀行投資三百萬，中國石油公司投資一千五百萬，共四千萬；
- (3) 政府代償大湖型船舊債一億四千三百萬作為增資；
- (4) 國防整備費購置海富海達兩艘船價二千七百萬作為增資；
- (5) 原有資本一億六千萬。

以上共計資本總額共達九億三千萬元。但除去已虧損三億八千萬，滙兌虧損二億二千萬外

·資本實值僅三億餘元。此項手續，政府增資部份已完成立法程序，行局投資部份，尙未辦妥，其原因：

(1) 待五十六年度國營事業預算完成立法程序。

(2) 待減資手續辦理完成。

(七) 推廣業務，辦法收效不宏

招商局根據行政院決議，就行政措施所許可範圍，研究辦法，試圖解決，此一辦法，雖經層呈行政院核准試辦，但收效不宏。

(八) 提高待遇未能實現

招商局人才外流，其情形比其他國營事業更爲嚴重。其他國營事業人才外流，不發生對抗作用，招商局之人才外流，則立即將招商局原有之業務，隨以俱去。

雖經根據行政院決議，擬具辦法，試圖調整，但未獲通過，行政院核示如次：

(1) 精簡後管理人員待遇，仍應照現行待遇支給。

(2) 房租水電照各國營事業機關成例核列預算辦理。

(3) 交通費在停止使用交通工具後，就原經費範圍內掙節列支。

(4) 午餐費比照銀行業規定辦理。

(5) 原擬航業津貼取消。

(九) 招商局整頓之檢討

- (1) 精簡機構，減少人員，雖已達預期之目的，但困擾並未解除。
- (2) 債務雖減輕一半，但負擔仍復沉重。
- (3) 增資雖有鉅額，但虧損仍待彌補。
- (4) 經營情形雖尚屬良好，但持久必成問題。
- (5) 現有船舶必須汰舊更新，以維持營運力量。
- (6) 必須積極增加船舶，配合國際貿易，擴張營運力量，以加大償債能力。
- (7) 國營事業管理法規，如不適時修改，人才外流勢難避免，攬貨經營勢難與民營競爭。
- (8) 國營事業新增加之貨源，如不能明令規定由國營航業承運，國營招商局將失去存在之意義。

#### (十) 建造新船之希望

招商局計劃於四年之內，增加新船三十萬噸，其資金之來源如次：

- (1) 四行局新投資；
  - (2) 折舊準備；
  - (3) 汰舊船舶之售價；
  - (4) 五艘無債務之船舶重行抵押。
- 自籌資金，綽有餘裕，惟尚待各方之支持。

## 六二 招商局整頓期間負責人的更易

民國五十五年四月十八日，總經理王元衡辭職，由黃人杰繼任，黃氏於五十七年二月病故，旋董事長張壽賢亦於是年三月廿一日退休。交通部聘曹仲周、吳道良爲董事，並分別接任董事長總經理職務，唐心一仍連任副總經理。五十九年一月十五日，吳道良辭總經理職務，其職務交通部令由曹董事長仲周兼任。現任副總經理爲張恩駿，白標第及方世濟。

## 六三 厲行船舶汰舊積極建造新船

招商局在整頓的初期，限於財政，所營運的船隻，截至五十七年底止，仍維持原數，計有海光、海明、海上、海行、海健、海忠、海勇、海富、海達、海和、海平、海歐、海亞、海、泰海仁、海義、海通、海惠等大船十八艘及金山飛龍兩小型船隻，共一二九、五九一噸，一八四、九〇七載重噸。惟於是年起，招商局即積極籌建新船，至六十年六月底止，計有海禮、海威、海慶、海茂、海業、海權六艘完成，除海禮係自籌款項外，其餘各艘，均係運用日本的三千萬美元貸款，作爲財源。茲分述如次。

(1)海禮 海禮爲五千六百八十六噸的冷藏船，委由臺灣造船公司建造，於五十七年六月開工，同年十一月五日下午，五十八年三月六日竣工。造價一百八十萬美元，係招商局自籌財源。

(2)海威 海威爲一萬七千四百噸的運木船，五十八年五月交由日本大阪佐野安船渠建造，同年七月十二日安放龍骨，十月三日下水，十一月廿四日竣工。造價二百七十萬美元。

(3)海慶 海慶爲招商局運用日本貸款建造三艘一萬二千二百噸半貨櫃船的第一艘，三艘均委由日本神戶三菱重工業會社承建。海慶於五十八年六月十九日安放龍骨，八月廿九日下水，十一月廿五日首先竣工。造價美金四、六五六、五〇〇元。

(4)海茂 海茂爲海慶同型的半貨櫃船，於五十九年十月廿四日竣工。造價美金四、六六三、一三五元。

(5)海業 海業亦爲海慶同型的半貨櫃船，於五十九年十二月四日竣工。造價美金四、七三三、八三五元。

(6)海權 海權爲招商局運用日本貸款，建造三艘二萬六千噸散裝貨船的第一艘，三艘均委由日本佐野安船渠承造。海權於六十年四月十四日安放龍骨，六月二十三日在大阪下水，預定同年八月交船，其他同型的兩艘，亦均預定於六十年年底前分別竣工。

## 六四 壯大的海船隊陣容

招商局於整頓有成效後，財務營業狀況轉佳，又運用日本三千萬美元之貸款，興建大批新船，至五十九年底止，已有若干艘先後完成。益以中國石油公司所造之十萬噸大油輪三艘，均以光船出租辦法，租與招商局，併入船隊營運，船隊陣容大爲強大，計有左列船舶二十

一艘，總噸位二九八、六七三・五九噸，載重噸位四九六、五九三・一二噸，爲招商局遷臺後之新興氣象。

中文	船名		類型	總噸	載重噸	營運		航線
	英文	名				時速	建造年份	
海光	Hai Kwang		油輪	一八、六一・七	三〇、五六・五	一五	一九二	中東線
海明	Hai Min		乾貨船	七、三三・二	二、三三・〇	一四・五	一九七	遠洋不定期
海上	Hai Shang		〃	九、四八九・三	一、五〇九・三	一四	一九八	〃
海行	Hai Hsin		〃	九、七九三・九	一、三六〇・〇	一八	一九四	中美線(東岸)
海健	Hai Chien		〃	三、四九〇・二	三、五二〇・〇	一八	一九四	〃
海威	Hai Wei		木材船	一〇、一三二・五	一、七四〇・〇	一四	一九九	遠洋不定期
海慶	Hai King		半貨櫃船	一一、〇五九・三	二、七二五・〇	一九七五	一九九	〃
海茂	Hai Mou		〃	一〇、九五八・六	二、七〇〇・〇	一九七五	一九〇	〃
海業	Hai Yeh		〃	一〇、五八四・一	二、六三三・〇	一九七五	一九〇	〃
海富	Hai Fu	乾貨船		七、六三四・四	一〇、八九〇・〇	一五五	一九四	中美線(西岸)
海達	Hai Dah	〃		七、六四三・九	一〇、七九六・三	一五五	一九四	〃(東岸)
海和	Hai Ho	〃		五、一三八・四	一〇、五三七・八	一四五	一九四	〃(東岸)

海亞	Hai Ya	乾貨船	1913.11.11	1913.12.01	14	1944	近海不定期
海泰	Hai Tai	〃	1913.03.28	1913.11.10	13.5	1962	〃
海義	Hai Yi	冷藏船	1916.9.9	1916.10.00	16	1955	〃
海禮	Hai Li	〃	1916.8.11	1916.8.10	14.6	1969	臺日線
海通	Hai Tung	油輪	1917.1.14	1917.10.10	11	1961	環島
海惠	Hai Hui	〃	1917.1.14	1917.11.10	11	1961	〃
伏義	Voo Shee	〃	1918.10.16	1918.11.00	15.5	1969	中東(向中油承租)
軒轅	Hsien Yuan	〃	1917.10.16	1918.11.00	15.5	1970	〃
有巢	Yu Tsao	〃	1917.10.16	1918.11.00	15.5	1970	〃

## 六五 五十九年招商局創轉虧為盈的新記錄

招商局於五十九年中，訂造的新船，先後完成，加入營運，全年度盈餘新臺幣一億三千四百餘萬元，創下了該公司遷臺二十一年最高營運及第一次真正轉虧為盈的記錄。

招商局董事長兼總經理曹仲周於六十年二月指出，導致該公司去年盈餘的原因，是把握了世界航運漲風的局勢，調整公司航線及航次，革新內部組織與管理，以及爭取各地貨源

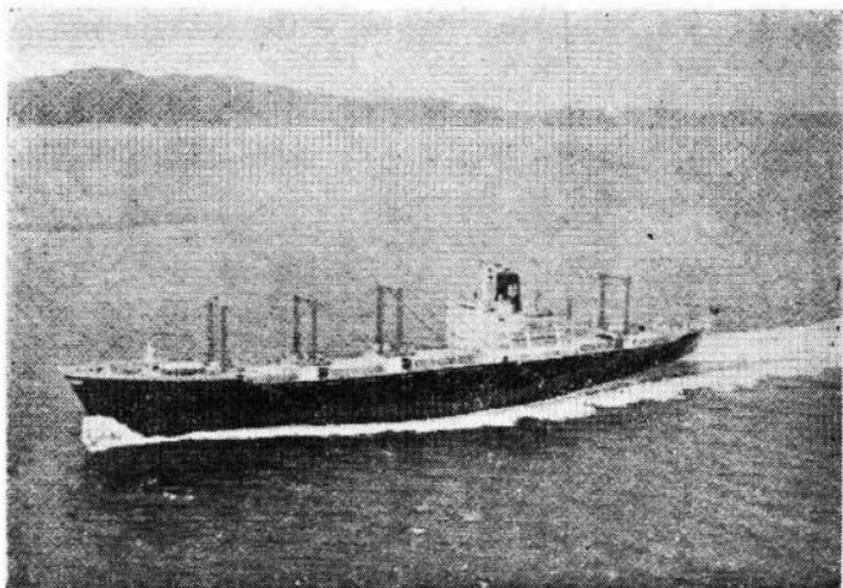
。他說，預計該公司六十年度營運情況將繼續好轉。

他說，在貨運方面，目前該公司美國航線回程時所載雜糧，仍在不斷增加，有裝載不完的趨勢。在這種情形下，招商局一方面把握貨運時間，一方面又以爭取好貨品爲目標，使營運日漸好轉。

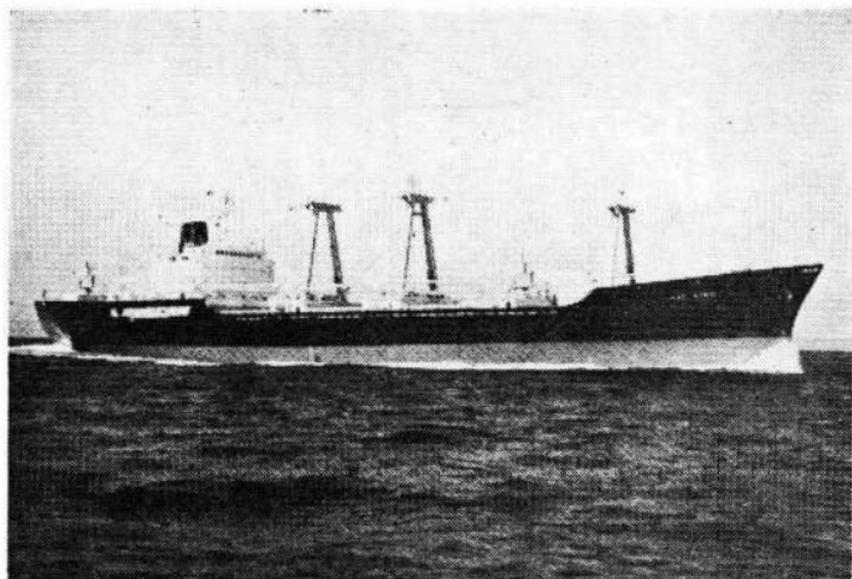
曹董事長認爲，使用快速巨型船裝貨是世界航業界共同的趨勢，因此該公司已在第二期造船計劃中，向臺灣造船公司訂造了三艘各十萬噸級油輪及三艘各五萬四千噸級的散裝貨船。

他同時表示，招商局在第一期造船計劃中訂購的三艘各二萬六千噸級的散裝貨船，已定於今年底前交船，參加該公司各航線營運。

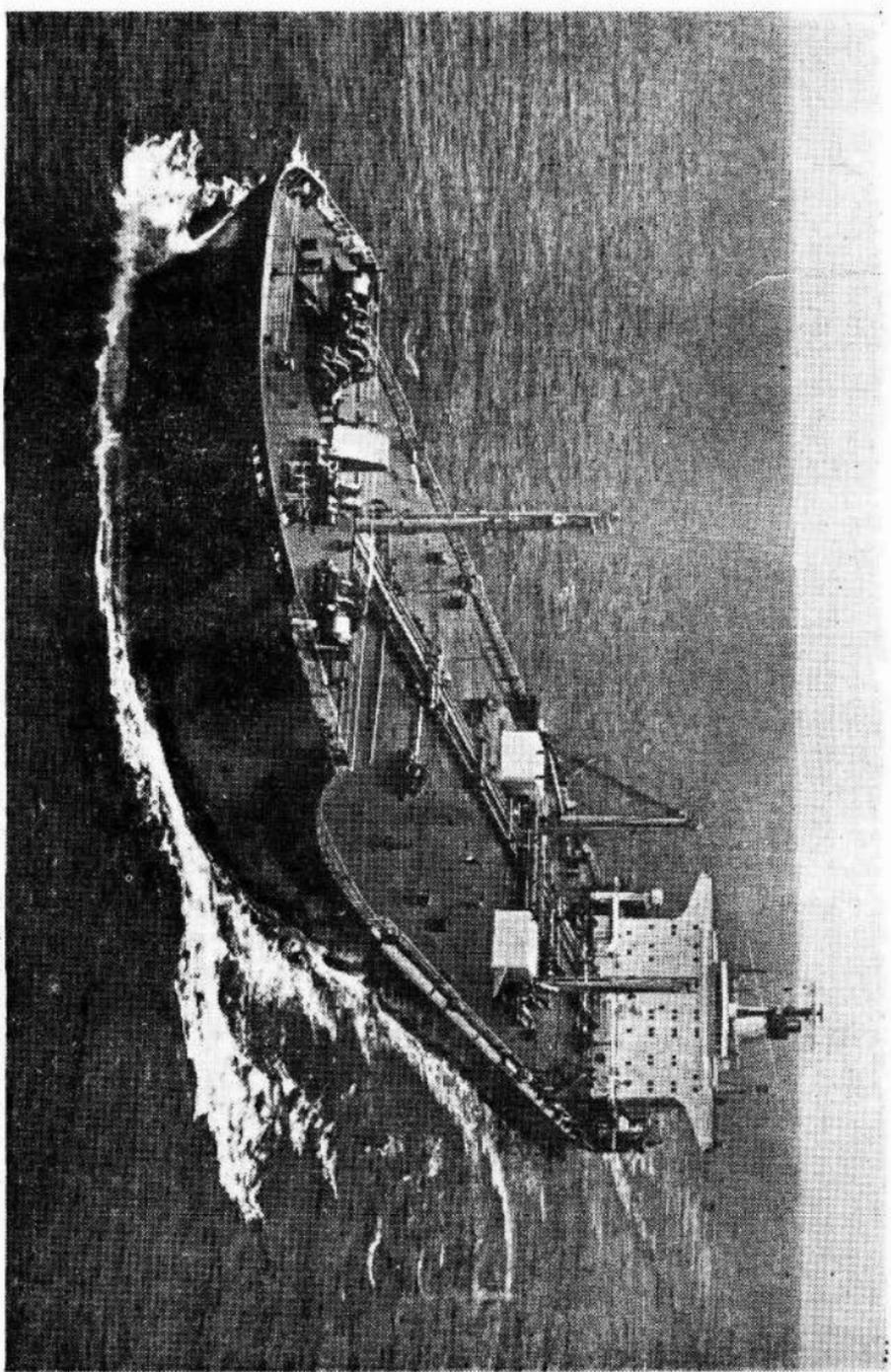
政府對招商局五十五年開始整頓改革的各種方案，到五十九年，才一一付諸實施，大收成效，開花結果，逾時五年，可說得來極不容易；亦證明了招商局以往的沉痾，非予澈底治療是不可能挽救的。這不但是招商局走上了好運，亦是我國航業最值得興奮的盛事。



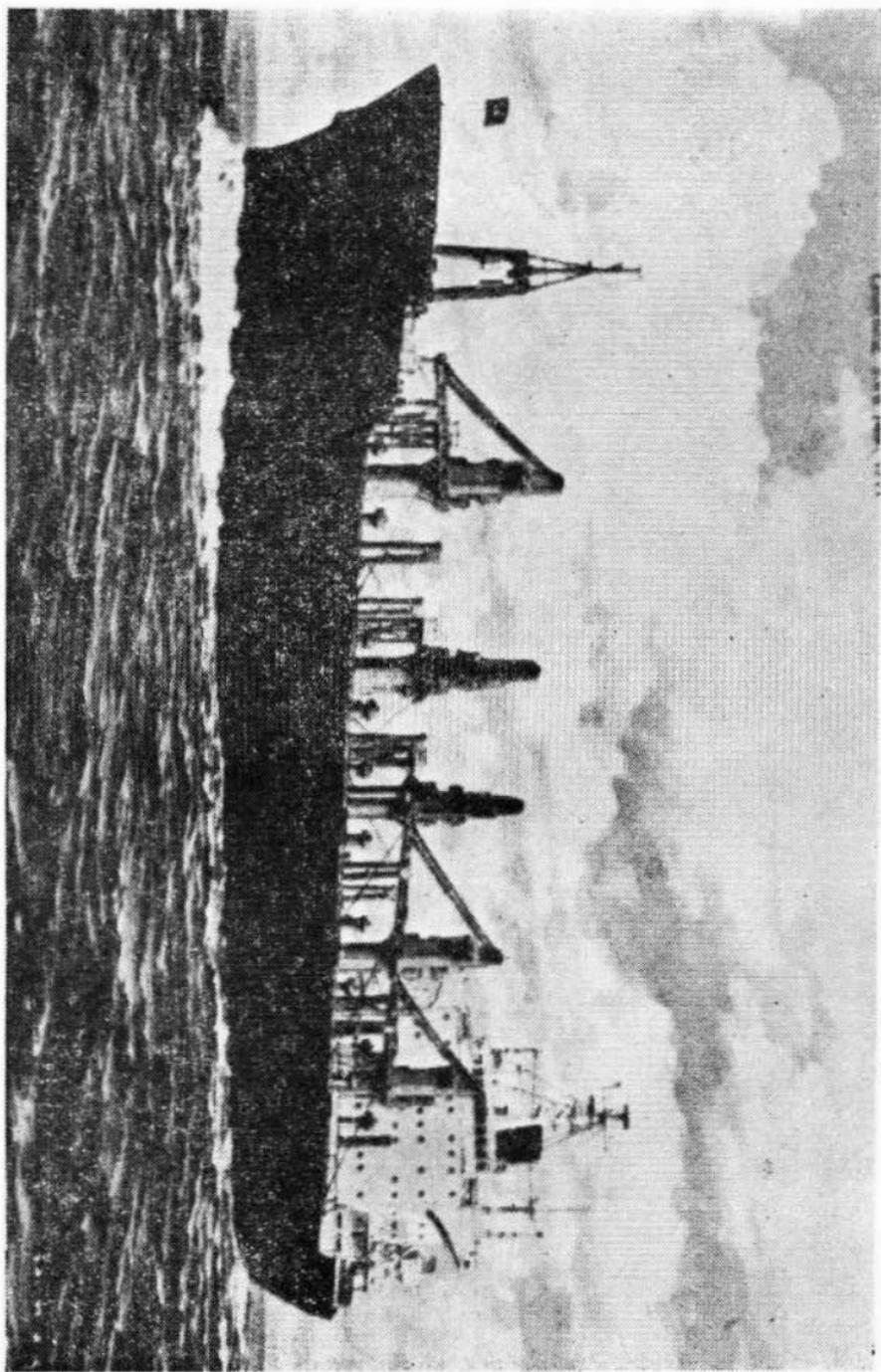
臺灣航業公司新建一萬二千噸快速貨船臺順號



招商局新建一萬二千噸快速貨船海慶號



中國石油公司租與招商局的十萬噸油輪有梁號，臺灣造船公司承造。



# 第七篇 台航二十五年的全貌

## 一 台灣光復前的航業

在甲午以前，即遜清光緒二十年前，臺灣與大陸之間，由巡撫劉銘傳氏，購置大型風帆機船航行，並開闢南洋線。英國太古公司亦同時開行臺灣與廣東、福建線。甲午以後，日商開始擴張壟斷，由大阪商船株式會社主佔臺省航運，並深入我國長江內地航行。日俄戰爭以後，更大肆開拓；迄至一八九八年，遜清光緒二十四年時，在臺灣登記的船隻亦僅五十二艘，共計一、六一七噸。嗣於一九〇〇年以後，航業公司始在台逐漸成立，臺灣光復前，已在臺省設立的輪船公司計有七家：

- (一) 大阪商船株式會社。
- (二) 日本郵船會社。
- (三) 辰馬汽船會社。
- (四) 三井船舶株式會社。
- (五) 大連汽船會社。
- (六) 東亞海運會社。
- (七) 南日本汽船會社。

此七家公司並聯合成立船舶運營會，一如現時的輪船業同業公會，在航運最盛時期，七家公司所配駛的船隻共達六三艘，計三三三三、七〇〇噸，其配駛情形如下：

- (1) 臺灣至日本各港定期線，配駛三三艘，計一五七、二〇〇噸，

- (2) 臺灣至日本各港不定期線，配駛一九艘，計九〇、〇〇〇噸。
  - (3) 臺灣至歐洲線，配駛八艘，計八〇、〇〇〇噸。
  - (4) 本島高馬及東臺灣定期線，配駛三艘，計六、五〇〇噸。
  - (5) 本島沿海不定期之營運，有三〇艘機帆船航行。
- 至不在臺灣登記，而往來航行於臺省者，實不止此數，故基隆、高雄兩港的航運曾一度繁榮。

## 二 台灣航業公司應運而生

臺灣光復前後，前述七家公司所有留在臺灣的船隻，均毀於戰爭炮火，或爲盟機炸沉，或自行擊沉，封鎖港口。航運停頓，無以維持交通，當時國內公民營航業，正致力於大陸沿海及長江內河的復員工作，尙無餘力兼及臺灣之航運。惟當時遺留臺省日僑，旅居海南島之臺胞，亟待遣送與接歸，益以臺省與大陸之間，物資與旅客之交流等等，在在需要航運維持，時機急迫。前臺灣省行政長官公署交通處處長，今副總統嚴家淦氏有鑒於此，乃於三十四年十一月，派員接收上述七家公司之資產，從事整理。旋於三十五年一月成立臺灣航業公司籌備處，一面利用接收僅存的機帆船，先行恢復省際航運；一面撈修沉船，以圖重建臺灣航業。至三十五年六月籌備就緒，同時撈修沉港之萬噸級臺北輪（原名大雅丸），及臺南輪（原

名鳥羽丸）亦先後竣工，開始營運，乃於同年七月一日正式成立臺灣航業有限公司。嗣為符合中央規定，凡屬敵偽輪船公司的資產，統由國營招商局接收之原則，暨兼顧臺灣在地理環境上的特殊需要，決定由國、省合營，於三十五年十一月召開創立大會，訂立章程，組成董、監事會。

三十八年四月，復將臺灣航業有限公司改組為臺灣航業股份有限公司，以迄於今。

### 三 台航的資本

臺航公司資本形成與累積，約可分為下列各階段：

第一階段，民國三十五年成立時，核定資本額為法幣一百億元，由國營招商局佔四成，臺灣省政府佔六成，均以接收之日產予以估價伸算，折充雙方資本。惟估價所得僅及資本額百分之五十七，不足之數，雙方亦未補繳，故自始該公司資本結構，即形成不健全狀態。

第二階段，民國三十八年改組為股份有限公司時，資本額改為新臺幣三千萬元，並於章程內訂明其中半數一千五百萬元，得由中華民國國民認購，開始時仍按國四省六比例分配，而臺灣省政府之六成，又由臺灣銀行從中認受半數，亦即股東由招商局（一、二〇〇萬元），臺灣省政府（九〇〇萬元），臺灣銀行（九〇〇萬元）三法人共同組成，資本除臺灣省政府撥付現金四百四十六萬餘元外，其餘仍以資產、舊船、欠債撥充折抵，而以舊債轉作投資

，亦自此次爲始。

第三階段，民國四十二年爲增購船隻，發行優先股二千五百萬元，由省府、臺銀認受，仍以舊債折抵，資本額共達五千五百萬元，並爲符合公司法，股東增爲：招商局、臺灣省政、臺灣銀行、臺灣產物保險公司及臺灣人壽保險公司共五人。

第四階段，民國四十九年爲購建船舶，改善營運，又增發優先股九、三一〇萬元，連前資本額共達一億四千八百一十萬元，內中普通股仍爲三千萬元，優先股一一、八一〇萬元，股東亦仍爲上述五人之數。

第五階段，民國五十五年及五十六年，爲實施船舶汰舊更新，執行其第一期增資造船計劃時，又獲增資一億餘萬元，故資本額增至二億六千八百萬元。民國五十八年執行其第二期增資造船計劃時，資本額增至三億八千四百四十二萬元。自五十五年至五十八年，四年之中，所獲得之增資款達二三、六三二萬元，其中補辦列帳手續計二、五五八萬元，舊欠轉作投資計三、九〇〇萬元，撥付現金計八四〇萬元，用之購買新船計一六、三三四萬元，亦即在此期中，所獲之款，大部份爲添增設備之建設性使用，少數爲整頓財務狀況之用，標本兼治，用以改善資本之結構。

第六階段，民國五十九年爲繼續實施船舶汰舊更新，執行其第三期增資造船計劃，亦爲配合國家第五期四年經濟設計劃之發展，復由臺灣省政府核定增資一億八千萬元，專爲建造新船定金之用，並視所建造新船之合約規定，分年撥付，至五十九年，已先撥到四千萬元



事業。

## 四 台航的組織

臺航成立初期，着重於對大陸沿海各省及環島運輸的業務，又因接收機帆船甚多，組織較大，總公司內設船務、業務、總務、會計、機帆船管理、廠務等六處，秘書、人事兩室，分支機構計有基隆、高雄、上海三分公司，福州、廈門、花蓮港三辦事處，廣州代表處，及淡水、基隆兩修理廠。

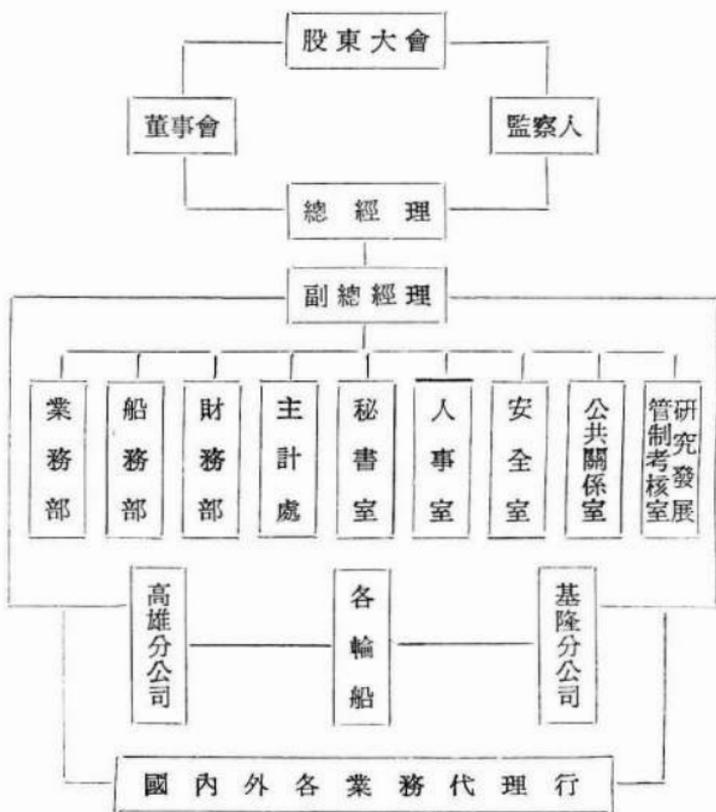
三十八年四月改組為股份有限公司，適大陸陷匪，業務重心轉移，組織亦因而變更，總公司僅設秘書室，運務、業務、財務三部，分支機構僅留基隆、高雄兩分公司，花蓮辦事處及基隆修理廠，餘皆裁併，另因業務需要，先後又設立香港、日本兩代表處。

四十二年，為建立人事及會計制度，將原歸於秘書室之人事業務，暫財務部之會計工作，呈准另行單獨設立人事室與主計處兩單位，專責辦理有關人事與主計業務。

四十七年底，為配合整頓計劃，實行緊縮，又將基隆修理廠、花蓮辦事處、香港及日本兩代表處予以撤銷，其國外業務，逐漸採取商業契約行為的代理商制度。

自後，或因業務需要，或因上級規定，先後又成立安全、公共關係、研究發展管制考核三室，迄至五十九年底止，該公司組織有如下表：

## 臺灣航業股份有限公司組織系統



臺航員工分為兩部份，一為陸上，一為船上，員工人數以民國四十一年時最多，陸、海員工總計一千五百一十四人，且船少人多，形成編餘備用情形，嗣後為實施緊縮，逐年遞減



購入船隻	由招商局自有船隻暨臺灣銀行所收受之抵押船隻作價投資充爲資本							第二次世界大戰時日人用於封港沉海船隻或盟機炸沉之船隻					
	臺中	彰化	新竹	屏東	安平	岡山	豐原	花蓮	嘉義	鳳山	鳳林	延平	臺南
五三五	四四五	四三九	四三八	一六四	一六四	一六四	一六四	一六四	一六四	五〇	五五	一〇三五	一〇一四
貨輪	貨輪	貨輪	貨輪	B貨輪	B貨輪	B貨輪	B貨輪	B貨輪	貨輪	貨輪	貨輪	貨輪	貨輪
油	油	油	油	油	油	油	油	油	油	油	油	原裝煤，四改裝油	煤
九	八	九	八五	九	九	九	九	九	七	八	一〇	七	
卅五年十二月	四十年二月	四十年二月	四十年十月	四十年二月	卅九年七月	卅九年八月	卅八年八月	卅八年八月	卅八年八月	卅六年六月	卅六年六月	卅七年六月	卅五年八月
已汰售	已汰售	已汰售	已汰售	已汰售	海損除	已汰售	已汰售	已汰售	已汰售	已汰售	已汰售	已讓售	
四十七年七月汰售，美國造。	四十七年十一月汰售，美國造，臺灣銀行投資。	四十七年十一月汰售，美國造，臺灣銀行投資。	四十七年十一月汰售，美國造，臺灣銀行投資。	四十七年四月汰售，加拿大造，臺灣銀行投資。	四十七年三月廢，已獲全損賠償，加拿大造，臺灣銀行投資。	四十九年六月汰售，加拿大造，招商局投資。	五十二年八月汰售，加拿大造，招商局投資。	四十九年九月擱淺拆解，四十二年十二月出售，加拿大造，招商局投資。	原名米壽丸，四十二年七月汰售，日本造。	原名第三大和丸，四十二年七月汰售，日本造。	原名山澤丸，五十年九月汰售，日本造。	原名鳥羽丸，卅七年軍運遇風破裂，轉讓招商局，日本造。	

第七篇 台航二十五年的全貌

		買進現成船	
臺東	二八二	貨輪	油
高雄	五六〇	貨輪	煤
宜蘭	五四	貨輪	油
恒春	五四	貨輪	油
基隆	一〇七九	貨輪	油
新高雄	一〇七八	貨輪	油
臺南	一〇七三	貨輪	油
臺中	九八四	貨輪	柴油
臺興	八二七	貨輪	重油
臺隆	八二七	貨輪	重油
臺青	二六〇	冷藏船	柴油
臺南	一〇八三	貨輪	油
臺壽	一三八三	貨輪	重油
臺雲	三四五	冷藏船	重油
臺彰	一八七四	貨輪	重油
臺東	二八二	貨輪	油
高雄	五六〇	貨輪	煤
宜蘭	五四	貨輪	油
恒春	五四	貨輪	油
基隆	一〇七九	貨輪	油
新高雄	一〇七八	貨輪	油
臺南	一〇七三	貨輪	油
臺中	九八四	貨輪	柴油
臺興	八二七	貨輪	重油
臺隆	八二七	貨輪	重油
臺青	二六〇	冷藏船	柴油
臺南	一〇八三	貨輪	油
臺壽	一三八三	貨輪	重油
臺雲	三四五	冷藏船	重油
臺彰	一八七四	貨輪	重油
營運中	一四三	六七年	營運中
營運中	一六五	三五月	營運中
營運中	一四三	一五月	營運中
已汰售	一〇	十二月	已汰售
停航	一五	五月	比利時造。
營運中	三	十月	法國造。
營運中	三	十一月	法國美金七三萬五千元。
營運中	三	九月	西德造。購價美金一一〇萬元。
已汰售	一〇	八月	五十二年四月汰售，加拿大造。
已汰售	一〇	六月	五十八年九月汰售，美國造。
已汰售	一〇	四月	五十八年九月汰售，美國造。
已汰售	八	六月	四十九年七月汰售，加拿大造。
已汰售	八	六月	四十九年六月汰售，加拿大造。
已汰售	八	六月	四十九年六月汰售，加拿大造。
已汰售	三	十二月	原係運蕉專輪，五十四年三月淘汰，挪威造。

新造船隻	澎湖	臺永	臺寧	臺順	臺康	臺澎	正在建造船隻
	四七·七	五五〇〇	二四〇二	二四三三	二六三四	11000 (總噸)	客輪
客輪	貨輪	貨輪	貨輪	貨輪	油	油	油
柴油	重油	重油	重油	重油	油	油	油
一四	二三五	一八三	一八三	最低 一五三	最低 七	最低 七	最低 七
四八年	五二年	五七年	五八年	六十年	六十年	六十年	六十年
十二月	八月	十一月	二月	四月	四月	四月	四月
營運中	營運中	營運中	營運中	營運中	營運中	營運中	建造中
在日本建造，專駛臺省高馬線，造價美金四一萬元。	在義大利建造，造價美金一六三萬元。	在日本建造，造價美金三六九萬元。	在日本建造，造價美金三六九萬元。	在日本建造，造價美金三六九萬元。	在臺灣造船公司建造，造價美金四〇四萬五千元。	在日本建造，造價美金一九九萬七千六百卅元。	在日本建造，造價美金一九九萬七千六百卅元。

根據上表分析，臺航公司自接收日據時代所遺留下的船隻起至六十年六月底止：

- (1) 接收日人機帆船共計六十九艘，五、四二一噸。
- (2) 撈修船隻五艘，三二、〇二八噸。
- (3) 投資船隻八艘，二一、〇八二噸。
- (4) 購進現成船十六艘，一二三、二六六噸。
- (5) 新造五艘，五九、〇七五·一七噸。
- (6) 正在建造一艘，約二、〇〇〇噸。

以上全部總計一〇四艘，二四二、八七二·一七噸。

但經歷年淘汰結果，至六十年六月底尚在營運中之船舶計有臺中、臺興、臺隆、臺康、

臺壽、臺彰、臺雲、臺永、臺寧、臺順、澎湖等輪共十一艘，一二一、四九一載重噸，暨尙在建造中之一艘二、〇〇〇噸，其營運船隻中，船齡最大者已屆廿歲，最小二歲，平均十一・四五歲，時速最高者一八・三〇浬，最低僅一三・〇〇浬，平均一四・八四浬，以視光復初期之機帆船六十九艘計五千餘噸，自己不能比較。

## 六 台航業務的演變

臺省航業，日據時代以本島與日本本土往來爲主，光復後有環島航線及大陸沿海航線。環島航線多由民營機帆船擔任，大陸沿海各埠航線，即以臺航撈修的沉船和添購的舊船來經營。航線伸展，北到津沽，南至港穗，西溯長江而上，東伸日本。內維大陸與臺省交通，外任遣僑遣俘的重任。當時航運因遭受戰爭的損失，船隻不敷，以致業務繁忙，營業鼎盛。惜大陸淪陷，航線阻絕，臺航命運日漸衰落，自此頻年虧損。嗣政府在臺，力圖復興，國家經濟成長增高，國際貿易隨之增多，臺航爲求其自身生存，暨配合國家輸出入貿易，乃開闢國外近海、遠洋航線，近至日、韓、菲、東南亞各國，遠至美國、歐洲、澳洲各地區。

## 七 台航維持省際航線的客運

臺灣光復初期，客運問題至爲嚴重，尤以復員需要迫切，臺航初以打撈之臺北、臺南二

輪擔任遣送日僑及接運臺胞，繼以貨輪於航程之便兼搭滬、穗各地旅客，更以機帆船維持榕厦兩地交通及客運，雖經如此調配，猶未能適應當時日益擁擠的需要，乃商洽中興輪船公司抽派中興客船定期行駛臺滬線，於中興往返不能載滿時，並由臺航負責貼補，客運問題方漸告改善。自三十五年以迄三十九年年初，即大陸陷匪前之四年期中，臺航船隻航行國內省際各線共承運旅客六三、二四六人，平均每年搭運一萬五、六千人之多，以二、三艘貨輪及機帆船的附載能量，既完成光復之初的繁重客運任務，復又協助軍、公、商民由大陸撤遷來臺的巨任，殊屬不易。

## 八 台航獨立經營省內航線的客運

臺灣本島交通，需以水運維持或補其不足者，主要的有高雄至馬公線，與基隆至花蓮線。基花線自蘇花公路改善，暨花蓮港濬深擴充後，陸上有鐵路、公路聯運，水路有大型船隻可以直達，空中且有民航飛機往返，故客運情形已告解決。惟高雄至馬公線係離島交通，澎湖列島位於臺灣西南海外，當地軍需民食皆仰賴於臺灣本島，此線關係澎湖生存，素為政府重視，益以澎湖地方貧瘠，故客貨運費力求偏低，以減輕該地民衆的負擔。光復初期高馬間交通，僅賴少數機帆船行駛，每值秋季以後，季風強烈，海峽風急浪湧，七十六海里之航程，機帆船無法渡過，致兩地交通，時瀕斷絕，其間臺航一度抽調四百餘噸的「鳳林」，「鳳山」

兩貨輪改裝行駛，亦以噸位不大，速度慢，仍未臻理想。嗣民國四十二年至四十五年間，航行於此線之民營小輪出事頻仍，「第三海盛」、「聯盛」、「第二光盛」等三輪相繼失事，政府爲切實維護高馬海上安全，遂下令禁止民營船載客，並指由臺航調派C型輪「宜蘭」、「恒春」二艘，逐日由兩地對開行駛，問題漸獲解決，而臺航公司自此亦獨立經營該航線客運之任務。四十六年間，省政當局鑒於該線交通日趨重要，以二艘改裝貨輪代替客輪行駛，設備既差，又欠經濟，遂申請美援貸款在日本建造八百噸級客船「澎湖」號，於四十八年底接替行駛，單程六小時，較原有貨船縮短時間三小時，並有雷達設備，從此安全可靠。十一年於茲，當時雖稱舒適寬暢之澎湖輪，究因省內經濟日漸繁榮，及人口增殖關係，交通流量，又隨之遞增，此三一四客位的客船，十年後之今日已難應時代需要；蓋由原來年運一萬二千餘人，而增至目前年運十萬人以上，臺灣省政府遂於五十九年再令臺航公司委託中央信託局以美金一九九萬七千餘元，在日本又訂造二千噸級新客輪一艘，將於六十年底完工後行駛高馬線，以促進政府對省民的更大服務。臺航高馬線歷年來共承運旅客一、三四六、九二六人，連同省內其他各線搭運之四九、〇四九人，省內自三十五年至五十九年底，共載運旅客一百三十九萬五千九百七十五人。

## 九 台航兼營國際航線的客運

臺航並無航行遠洋近海國際線的專用客船，僅在數艘貨船上設有少數客位，係屬附搭性質。其中以航行日本之「臺永」輪，因於建造時即設計有客艙十二位，且有冷暖氣，舒適華麗，而旅途時間不長，票價又遠較飛機爲低，故爲一般旅客喜乘。自光復至五十九年止，往返於臺日線之旅客共計七、四六五人，自臺灣至美國西岸線貨船，所附搭旅客有四八四人，另其他國際航線如菲律賓、韓國、香港、東南亞等地，歷年來亦共載運一、三七九人，故國際線自三十五年以迄於五十九年底，總共附載旅客九千三百二十八人，此由於票價低與服務週到關係，客運營業收入雖少，但對觀光事業却有幫助。

## 一〇 台航所營省際省內航線的貨運

臺灣光復後，省產之糖、鹽、煤、米等均待運銷大陸，以換購其他機器、物資來臺，積極補充民生需用品，與恢復生產。光復初期，臺航爲配合此一需要，營運航線卽以上海、福州、廣州三大埠爲主，除遣送日僑特殊任務外，並無國外航線。當時臺灣尙少其他輪船公司設立，貨源在握，殊無競爭，雖船舶陳舊，軍運頻繁，業務仍盛。省際航線自民國三十五年起到五十九年止，歷年承運貨物，總計五五二、〇三二噸，佔二十五年以來之總運量五·四七%。

至省內航線則爲高馬、蘇花、基高等線，高馬線除客運外，其臺灣本島與澎湖列島之貨

物亦多由該公司客船併運。自民國三十五年迄今共承運三五八、四八〇噸，佔全部運量三・五五%，省內其他航線共承運五六七、二六六・二三九噸，佔全部運量五・六三%。省內航線二十五年來總計承運貨物九二五、七四七噸，佔總運量九・一八%。

## 一一 台航努力經營近海航線貨運

民國卅八年大陸陷匪，對外貿易尙未展開，而大陸航業界隨政府撤退來臺船隻增多，貨源有限，船噸過剩，幾陷於停航狀態，達成空前低潮。所幸 總統蔣公於卅九年三月復行視事後，局面頓告開展，對外貿易增加，新航線隨之拓展，繼逢韓戰爆發，國內航業界乃紛紛開闢國際航線。臺航趁此時機，就其所有之船舶性能，首先加強行駛近海航線。在民國三十八年時，臺灣日本線運量僅二萬四千餘噸，二年後，即民國四十年時，擴增至十八萬二千餘噸。其他東南亞、菲律賓、韓國等近海線，亦由三十八年之二萬噸，而於民國四十年時增至十四萬九千餘噸。自三十五年以來之二十五年之中，臺日近海線共運貨四、〇四八、三六二・二九九噸，佔全部運量四〇・一四%。其他近海線共運一、五二四、三六六・八二〇噸，佔全部運量一五・一一%，近海線總共裝運貨物五、五七二、七二九噸，佔二十五年之總運量五五・二五%。

在臺日近海線之貨運中，青菓爲我國出口貨物的大宗，每年香蕉出口爲國家帶來巨額外

滙，臺航自三十八年開闢此線，迄至五十九年止，共裝輸日青菓九五八、五七二噸，如以三十九年爲基期作一〇〇計算，五十六年時指數曾高達九、六一七·三六%，近兩年由於香蕉出口減少，但五十九年指數仍達六、二六〇·一二%，具見該公司對協助青菓輸出與其本身利潤均有裨益。

## 一二 台航續營遠洋航線的貨運

民國四十年間臺航一度試航遠洋線，惟以船舶性能關係及貨源攬載均未臻理想，嗣韓戰結束，國際運價又告慘跌，民國四十四年間蘇彝士運河事件發生，運價再告上揚，該公司復再加強遠洋業務。四十四、五年每年遠洋線僅承運貨物七萬多噸，而四十六年遠洋線即增至十五萬餘噸，惜蘇彝士運河事件曇花一現，即告結束，國際運價又趨下跌，但該公司爲求開源之道，首先創行中美西岸定期航線，政府並以進口之農產品小麥優先配裝，以充實貨源，而減低空放，藉使船舶調度增加運用之經濟價值。經此多年來之經營，臺航遠洋線漸趨穩固。在遠洋線中分爲臺美線與航行歐洲、澳洲等其他航線。臺美線自民國卅五年以來，共承運一、二八五、八五九噸，佔全部總運量一二·七五%，其他遠洋線共裝運一、七五〇、二九八噸，佔全部總運量一七·三五%，遠洋線貨運在此廿五年當中，總共承運三、〇三六、一五七噸，佔所有各線總運量三〇·一〇%。

## 一三 台航營運的成果

臺航所營省際線、省內線、近海線、遠洋線之貨運，廿五年以來，總計承運一千零八萬六千六百六十六噸，如以卅五年成立時，當年所承運之八萬六千餘噸爲基期作一〇〇，而至五十九年時，年運量計高達九十萬四千噸，指數升達一、〇四九·六六%，此與國內工商業發達，經濟快速成長固有密切關係，但與前節所述船舶載重噸位之增漲率，廿五年以來僅上升四五七·五七%比較，顯見該公司船舶雖尙未獲得大量改善增加之前，已先就攬運貨載努力以赴。

至該公司所運貨物一千餘萬噸中，如按流通地區分，其中屬於省內各地交流的有九十二萬五千餘噸，佔九·一八%；由國內出口的有三百七十萬餘噸，佔三六·七四%；由國外進口的有三百三十四萬餘噸，佔三三·一三%；其他國際間互相轉運的有二百一十一萬餘噸，佔二〇·九五%。由此可見，該公司所裝運物資大部份係由國內出口，其對國家輸出與爭取外匯的貢獻，不言而喻。

臺航由於貨運量之激增，營運效率亦隨之上升，卅八年每船噸每年平均貨運噸數僅四·〇四一噸，而五十九年時增至九·四三九噸，每船噸每年平均貨運收入亦由一二八·五五元，增至三、四三五·四七元，每噸貨物平均收入由三一·八一元，增至三六三·九六元。貨

船利用率由三九·二九%，增至七七·七九%；此外，該公司最近五年來，由於實行總代理制度，暨循商業交易行爲，而對貨主優待給佣及對船期分秒必爭，更使業務蒸蒸日上，如以五十四年爲基期作一〇〇，五十九年時平均運量增至一四二·四一%，每船噸平均收入增至一六三·六〇%，貨艙利用率則增至一〇四·二五%，以短短五年中之成長，可以預卜未來的貨運，不問以何種的經營方式均將有更大進展，貨源踵接。

臺航由於原有船舶陳舊，保養費用大，性能低，以後所需購造之船舶資金，又多借貸而來，以現在五十九年底爲例，船舶價值九億餘元，連同其他土地、房屋等固定資產已超過十億元，而資本僅三億八千餘萬元，顯見財務結構不良，平時既須負擔巨額利息，如遇外匯調整，又需額外增付船價之外債滙率差損，兼之國際航運，不同於內陸鐵、公路之獨佔運輸，運價既不能自主，而所用燃料油價格亦操於外人之手，以致歷年來虧多於盈，自三十五年至五十九年止，前後二十五年中，該公司虧損計有十六年，盈餘僅有九年，虧損共達一億四千二百八十萬元，盈餘僅三千四百七十三萬元，二十五年來仍淨虧一億餘，歷年經以固定資產變賣、升值等抵補後，五十九年底仍累積虧損一、三一六萬餘元待填補。惟公營事業間有因政策需要而不能盡以盈虧衡量其重要性，如在航業中或有虧損，但能促成其他工商業對外貿易的盈餘，故應就國家整體之經濟予以分析。例以臺省三夾板輪銷美國而論，外輪運費原訂每噸三十一美元，致合板商不够成本，嗣臺航以僅够航運成本之運費每噸十九美元收費，而迫使外輪隨同下降，具見合板工商業能有今日之發展，實導因於省營航業低運價之惠。

## 一四 台航的重要人事

臺航廿五年中，其負責人董事長與總經理之姓名與任職日期，茲列表如左：

職稱、姓名	到任日期	卸任日期	備註
董事長 徐學禹	三六年一月	四三年三月	(1) 臺省光復之初，臺航隸屬臺灣省政府交通處管轄，尙未及產生董事會。
任顯群(代)	三八年四月	四〇年三月	
侯家源(代)	四〇年四月	四一年二月	(2) 徐任自三八年四月卽未視事，而公司又未依法改選，故先後委由任常董顯群、侯常董家源、華常董壽
華壽嵩(代)	四一年二月	四三年三月	
陸翰芹	四三年三月	四七年六月	嵩分別代行董事長職權，迨至四三年三月始正式改選，由陸翰芹氏出任董事長。
華壽嵩	四七年七月	四八年一月	
王洗	四八年一月	五七年二月	
陳聲簧	五七年二月	五八年二月	
林則彬	五八年二月	現在	

總經理

任顯群	馮文啓	王藹佳	王國華	韋煥章	施復昌(代)	沈華庭	華壽嵩	陳舜畊	陳仲衡	錢益
三五年七月	三六年五月	三六年六月	三七年二月	三八年四月	三九年三月	三九年五月	四一年二月	四七年七月	五〇年二月	五五年四月
三六年四月	三六年六月	三七年二月	三八年四月	四〇年四月	三九年五月	四一年二月	四七年六月	五〇年一月	五五年四月	現任

韋任假中，先後由施、沈兩位暫代，嗣於四〇年四月正式改組。

歷任董事長以王洸在職最久，合計三任恰滿九年。王氏出任之時，適值航業最不景氣，臺航以其戰後撈修之舊船，在資金困乏之下營運，所受影響最大；王氏任職期間，上承省政府之決策及交通處之指導，支持經理部門，致力於船舶汰舊更新與振興業務，曾建造新船二艘，並購入性能較佳之輕齡船五艘，五十六年復向日本訂造快速貨船臺寧臺順兩艘，使先天

不足之臺航，奠定中興之基礎。王氏長臺航董事會九年，崇尚節約，實事求是，以作員工表率，蔚爲今日臺航穩健樸實之風。以是雖在幾度航運低潮中，所有員工，均能艱苦奮鬥，渡過難關，尤以其九年任期中，先後擔任總經理之陳舜畊、陳仲衡、錢益、殫精竭慮，奮發圖強，功不可沒。副總經理王汝夔、石兆、陳精文亦協助有方。

王氏於臺航第二期增資案決定之翌日，即五十六年十一月四日，以對臺航之責任，業已完成，特呈請臺灣省政府黃杰主席准予退休，原呈如次：

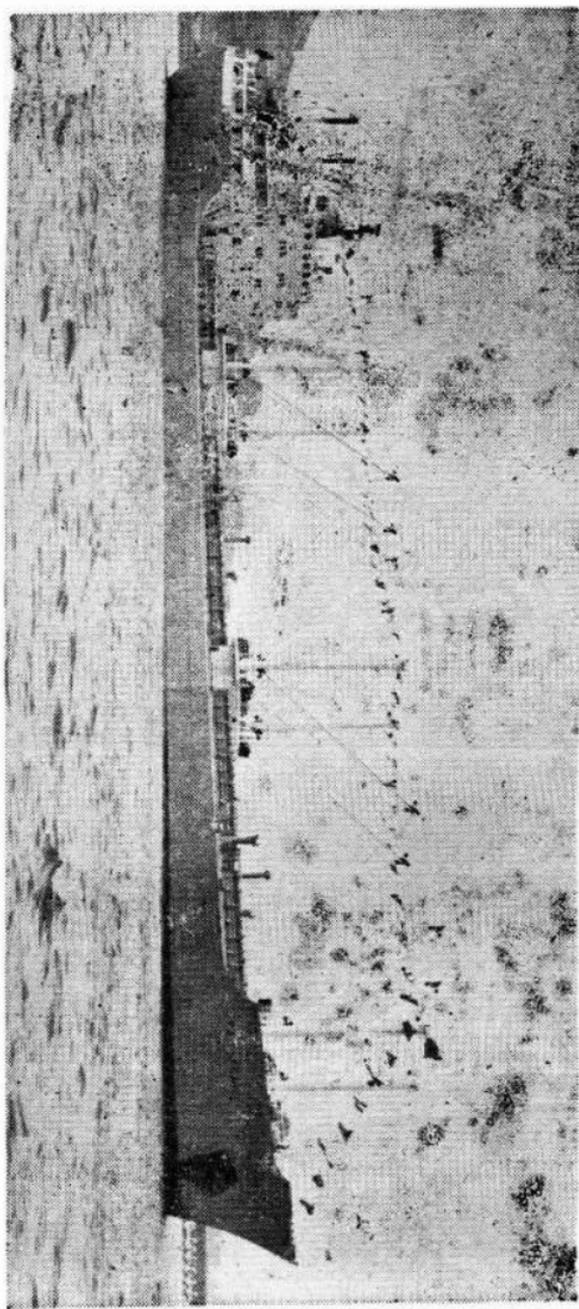
「行政院於九月間，成立人事行政局，推行公務員退休制度，爲其宣示之重要政策。查中央與省政府直屬公營事業之董事長，均爲政府所指派，或由總經理晉升，或由專業性行政機關主管轉任，爲純粹之公務員。經濟部已於五十二年十二月三日，呈奉行政院核准，頒行董事長總經理退休辦法（經濟部所屬事業機構員工退休暫行規則第二十六條規定，資格爲年滿六十歲，任滿六年），旨在策進事業，激勵忠勤，誠爲人事制度之要政。

「臺灣航業公司爲具有二十年之省營事業，雖扼於資金，經營未如理想，惟對臺灣經濟之發展，及國策之執行，實亦有其重大之貢獻。近一年半以來，仰承主席督導支持，徐（鼎）（）秘書長陳（聲簧）處長協調策劃，第一期增資案實施，即積極購船造船，開拓營業，績效已顯；昨日秘書長又主持第二期增資計劃會議，幸獲協議，增資新臺幣一億零五百萬元，即速訂購二萬噸以上之優良散裝貨船，從此臺航進入新境界，奠立百年之基礎，此皆主席、秘書長、陳處長之助績，應爲專史所記述。

「竊洸於民國四十八年一月，奉召出任臺航董事長，適值公司艱危之際，勉力支撐，爲時九年，愧鮮建樹，惟持躬清慎，始終恪遵省府整頓臺航方案之精神。現臺航第二期增資定

案，資本之組成，顯有變動，董事長代表資本主，自應另行提名，以利政策之遂行。洮從公四十二年，其中九年爲臺航服務，年已屆六十二歲，似覺飽經憂患，心力漸衰，擬請賜准比照經濟部所定辦法，予以退休，以開董事長退休之門，而示推行中央人事政策之忱。臨穎迫切，不勝待命之至。」

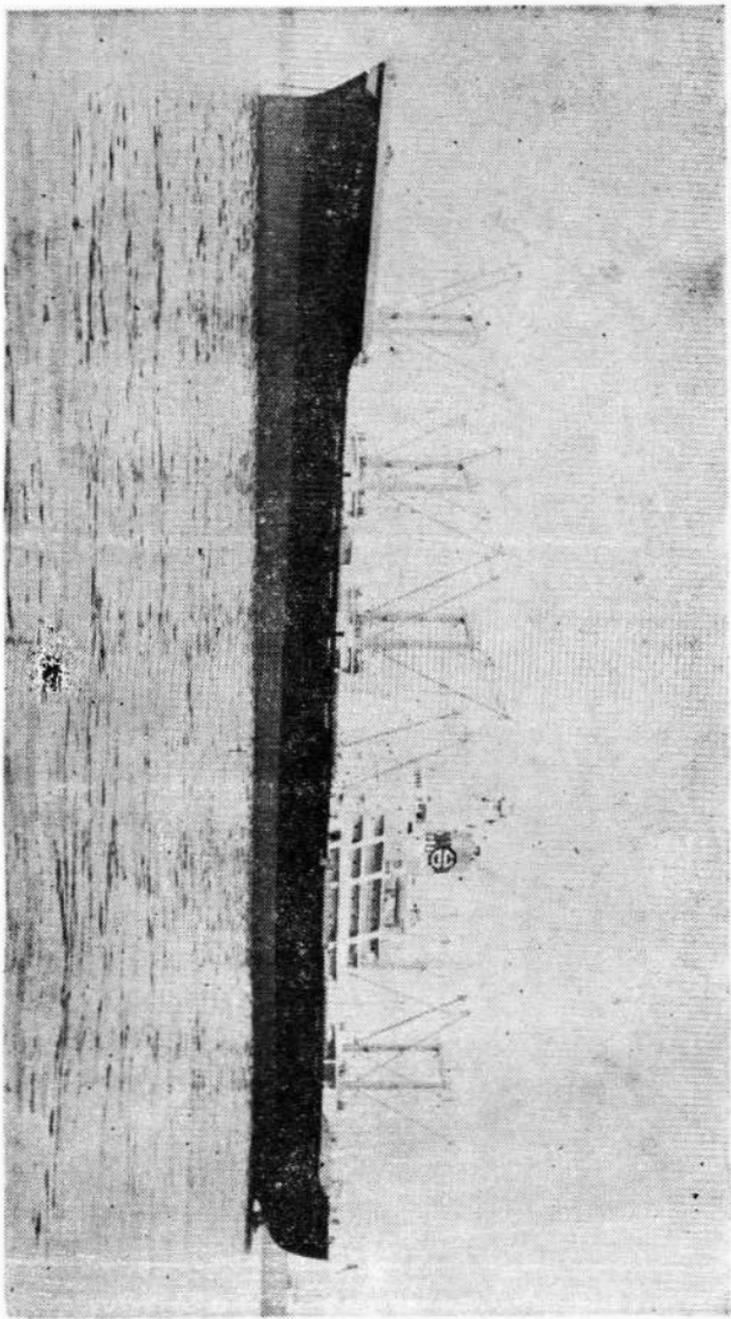
黃杰主席經考慮兩個月，始予批准，派交通處處長陳聲簧氏兼任董事長，王氏於五十七



臺灣航空公司散裝貨船台彰號

年二月三日正式移交，從此王氏卸去了公職，專事講學與寫作。

（本篇大部份取材於錢益先生的專文，重加編寫，特此聲明，並誌謝忱。）



台灣航業公司快速貨船台寧號

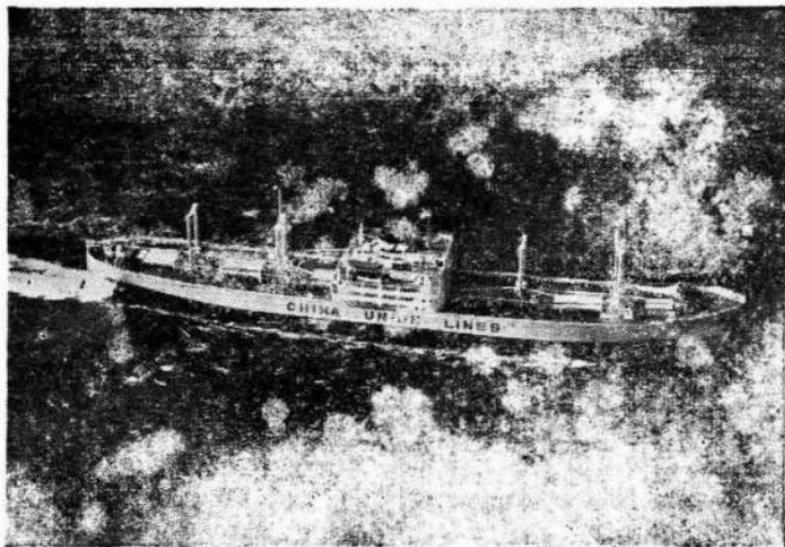
# 第八篇 遷臺二十週年的復興航業公司

## 一 公司創辦沿革

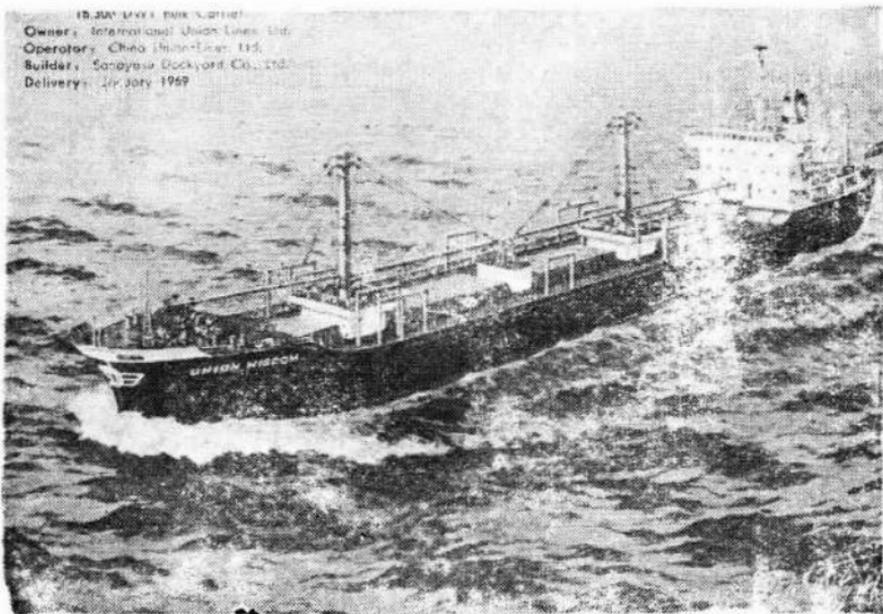
復興航業股份有限公司創辦於民國卅七年六月，總公司設於上海，係由民營航業十九家在抗戰勝利時，根據政府賠償戰時徵用民營船舶損失方案，於獲得賠償金後，連同私人投資所聯合組成之公司。其英文名 *China Union Lines, Limited*，實寓此意。

賠償民營船舶損失方案，係抗戰期間，政府因軍公徵用民營輪船，阻塞長江及沿海各港，損失計十二萬餘噸。勝利後，政府依照戰時徵用法，決定賠償美金三百六十萬元。同時，政府鑒於適值收回沿海內河航行權，亟宜趁此時機，鼓勵航商組織一規模較大之民營航業公司，以發展我國航業，並決定在向美購到剩餘船隻中，撥交十二萬噸，交予接受賠償所組織之民營航業公司營運。其應付價款，除以賠償金三百五十九萬三千零四十七元五角二分抵充外，不足之數，作爲政府貸款，准予分期攤還。嗣美貸所購船隻，未能照原額購足，僅撥交十一艘，約八萬餘載重噸。由民營航業聯合組成復興航業股份有限公司。公司資本額爲美金三百六十萬八千元，合新臺幣現值一億四千四百三十二萬元。

接受賠償之民營航業原共卅四家，但實際參加復興航業公司組織者僅十九家，其餘則以



復興航業公司復安號



復興航業公司復智號

所得賠償權益轉讓與其他公司或個人參加。當時，係由金融界領袖中興輪船公司董事長錢新之氏領導，三北、鴻安、華新、益祥、華勝、寧紹、壽康、大振、永安、民生、天津各主要航業公司均參加了組織，遂得以順利完成。

復興公司成立未久，卅八年春，上海陷匪，公司全部船隻，撤至香港，隨即遷移來臺。民國四十年七月，交通部設立監理委員會，由賀部長衷寒主持，四十一年六月，改由楊管北主持，整頓公司。民國四十四年一月撤銷監理，恢復公司原組織，由周兆棠出任第二屆董事長，公司營業日趨發展，遂成爲目前自由中國最大之民營航業公司。

## 二 船舶狀況

復興公司成立之始，由政府就美貸購到船隻撥交勝利輪 (VCS-S-AP<sub>2</sub>) 三艘，中型復字輪 (CIM-AVI) 八艘，共八〇、七六一載重噸。民國四十年以債務關係，售去勝利輪兩艘，餘五萬餘噸。四十五年後，陸續擴建與購進船隻，至五十五年夏，共有船舶十八艘，計一六二、九五二載重噸。五十五年六月，以汰舊換新，售去中型復字輪復運復權兩艘，另向臺灣造船公司定造五、六六五載重噸之香蕉冷藏船乙艘，名復青（五十七年四月完成）。五十七年又將復字輪復明、復生、復新、復貿各艘先後出售拆解。五十六年五月，曾按政府造船計劃，續向日本石川島廠定造一二、七〇〇噸高速廠定期船一艘，名復旦，於五十七年底

完成。五十七年更向該廠定造同型船一艘，命名復曦，亦於五十八年十月完成。

復興公司及其總代理之國際聯合公司連技機構（截至六十年六月底止，共有船隻二

十艘，茲分別列表於次：

復興航業公司船舶一覽表

中文船名	英文船名	類型	總噸	噸	載重噸	時速	建造年份	航線	線
復興	Union Sunrise	半貨櫃船	10,500	10,500	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
復興	Union East	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
復興	Union Concord	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
復興	Union Enterprise	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
復興	Union Freedom	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
台勝	Taipei Victory	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
渝勝	Chungking Victory	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線
高勝	Kaohsiung Victory	貨櫃船	10,000	10,000	11,500	11	1951	中美定期航線	中美定期航線

基勝	Keelung Victory	乾貨船	七六三·九六	10,050·00	一五	一九四五	遠洋不定期航線
復質	Union Trader	◇	三五八·九五	六,038·00	二〇	一九四五	東南亞定期航線
復青	Union Evergreen	冷藏船	三六二·四六	五,500·00	一五六	一九六	近海不定期航線
復瑞	Union Harvest	散裝貨船		二九,000·00			遠洋不定期航線

## 國際聯合公司船舶一覽表

(復興航業公司代理其業務)

船名		種類	總噸位	載重噸位	建造年份
中文	英文				
復順	Union Leader	乾貨船	二九,三二一·四	五四,六八九·四〇	一九六三
復隆	Union Glory	◇	一三,五九三·四	二四,二四〇·00	一九六〇
復泰	Union Venus	◇	一三,七八三·二四	二四,四二一·00	一九六一
復全	Union Defender	◇	一五,一五七·一九	二九,〇〇三·00	一九六六
復展	Union Expansion	◇	八八,一九八·八	一四,七九九·00	一九六八
復智	Union Wisdom	◇	九九,九七·五六	一六,六四三·七〇	一九六九
復榮	Union Progress	◇	一三,八六七·一九	二四,一〇一·00	一九七〇
復輝	Union Brilliancy	◇		二〇,二〇〇·00	在建造中

### 三 經營業務與航線

復興航業公司經營左列主要業務：

(一) 定期航運 運輸雜貨，有左列定期航線：

(1) 中美定期線 由臺灣經日本神戶、橫濱至美國東岸查爾斯頓、威明頓、紐約，再至墨西哥灣、紐奧良、休士頓，目前每月來往船隻各一班。今後正計劃再增派輪船兩艘航行該線，並增加香港、韓國釜山及中南美委內瑞拉與波多黎谷等港口。

(2) 東南亞定期線 由臺灣至曼谷、新嘉坡、馬來西亞各港，有四艘班輪經常航駛。

(二) 不定線航運 作國際間不定線之臺批物資運輸，該公司有萬噸級以上輪船六、七艘於不行駛定期班時，與代理之大型散裝貨船，作臺批物資之航次營運。航行於美國東西岸、中南美、日、韓、澳洲、中東及東南亞各地。該公司代理之大型散裝貨船四艘，攬接國內外長期或連續航次租約，承運大批物資。

(三) 長期合約營運

### 四 公司組織與負責人

復興航業公司之組織如左：

(1)董 事 會

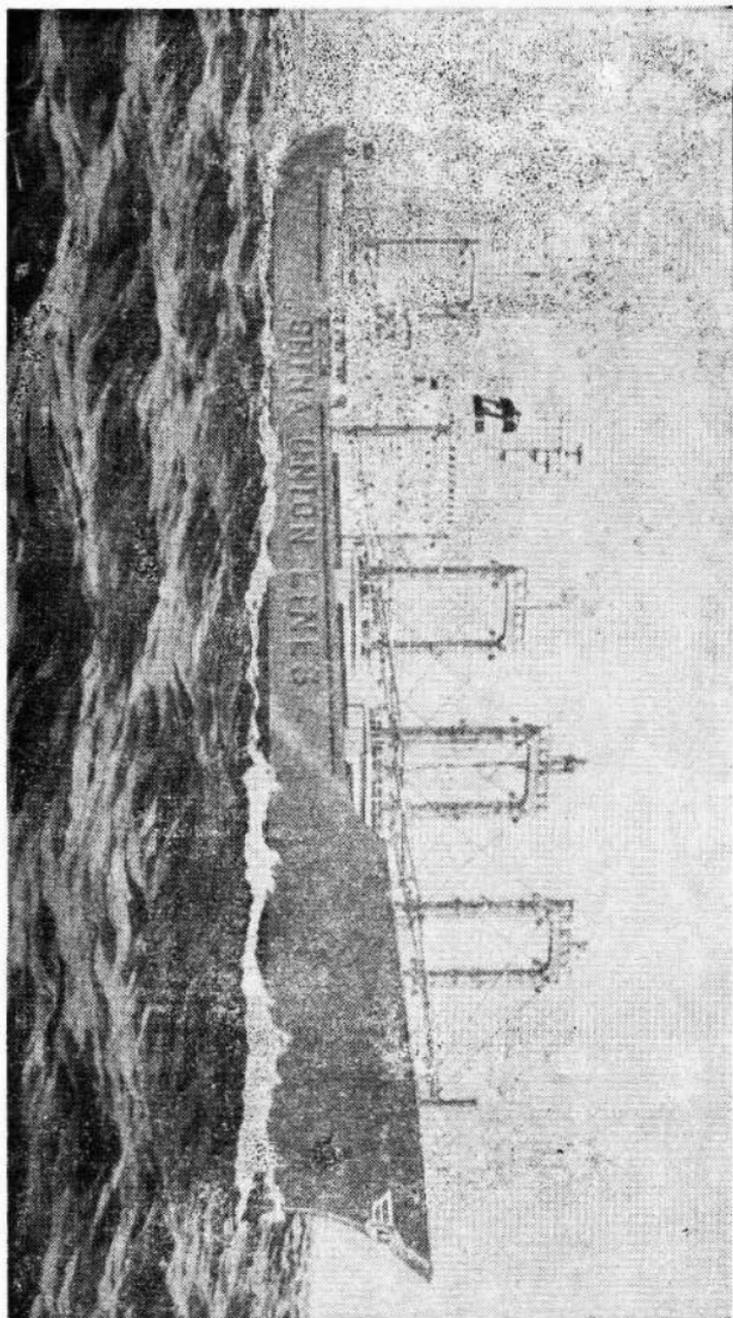
設董事十五人，互選常務董事七人，組織常務董事會，互選董事長一人，董事會休會時執行業務。現任董事長爲周兆棠。常務董事爲楊管北、董浩雲、黃振東、江一平、陳惠夫、趙璋。董事爲楊森、李亦卿、陳公亮、徐中齊、顧宗瑞、程雲慶、沙榮存、錢挺。常駐監察人爲董漢槎。監察人爲李志一、龔耀顯、杜維藩、程餘齋。總經理爲趙璋。副總經理爲錢挺、沙榮存、哈駿文、陳德坤。協理爲陸良炳、吳述明、應廷奎、黃金康。秘書處主任秘書爲董載泰，總稽核爲楊恩賜。

(2)監 察 人

設監察人五人，互選一人爲常駐監察人，經常駐公司執行監察業務。

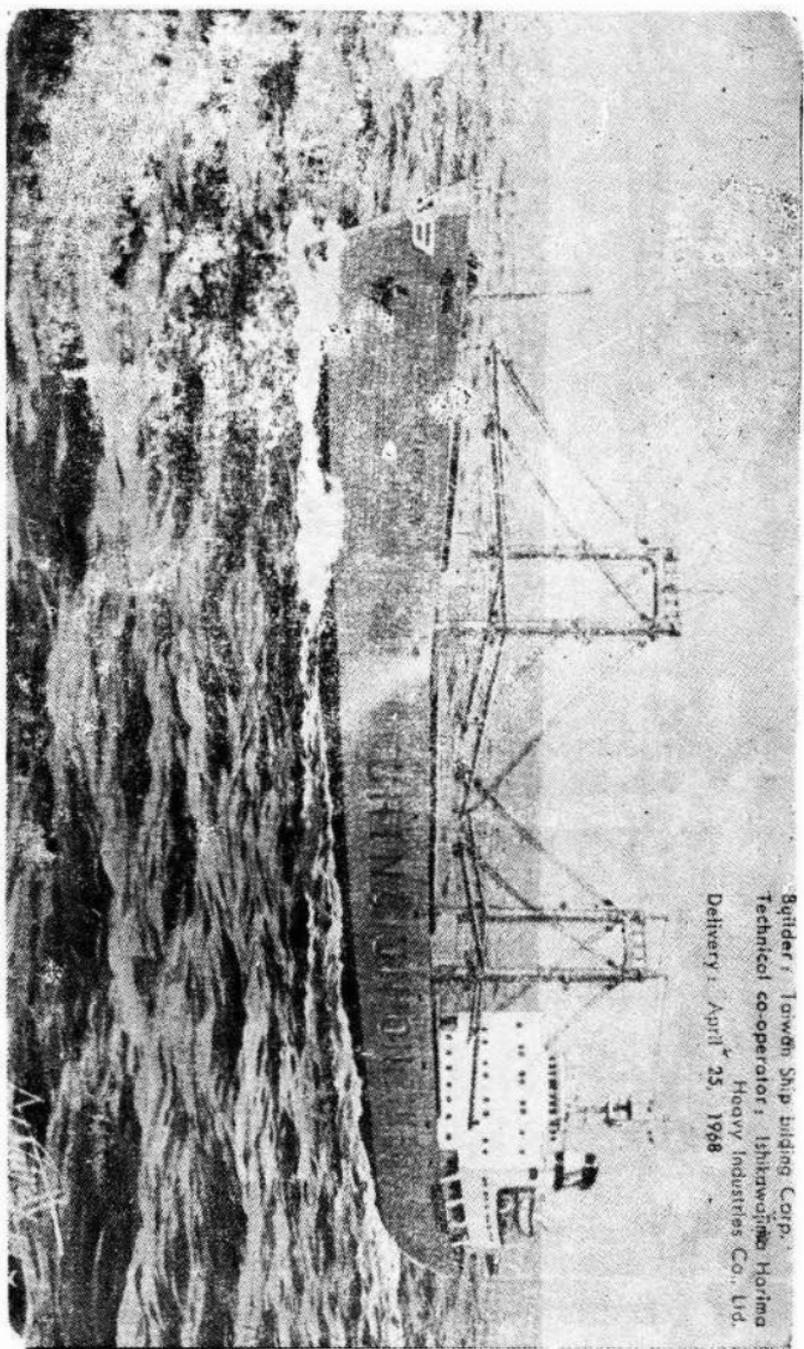
(3)公司內部組織

公司內部設總經理一人，總理業務；副總經理二至五人，協理三人協助總經理處理業務。總經理下分設秘書、業務、財務、船務四處，秘書處設主任秘書，各處設經理，分別主管各處事務，秘書處下設一總務股，辦理庶務。此外設一稽核室，稽核全公司財務收支，由總稽核一人負責主持。

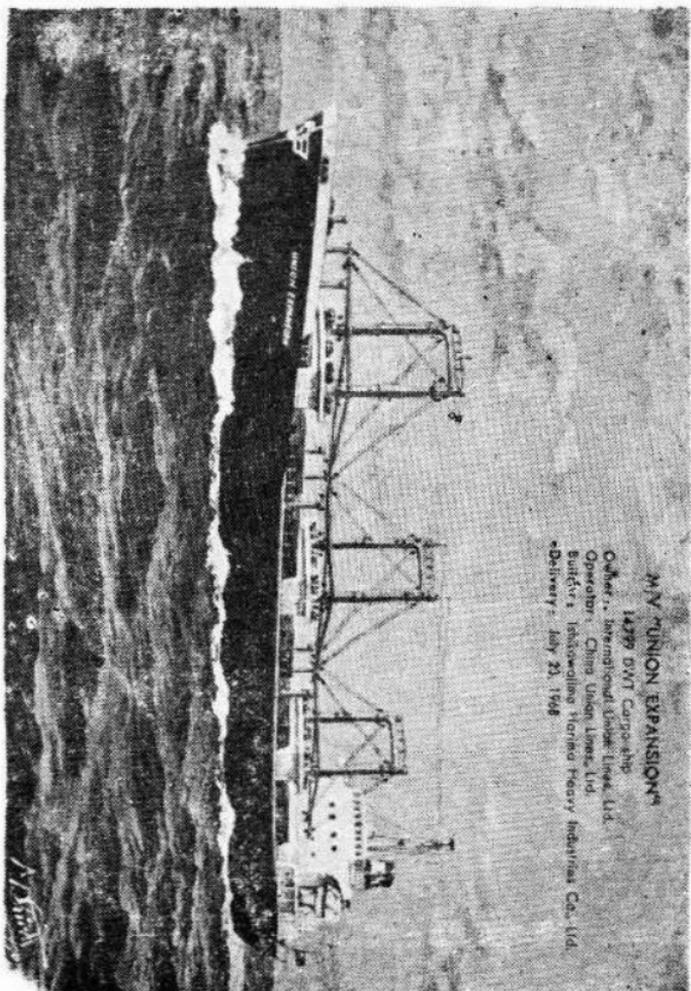


復興航業公司新造之全自動快速貨船復旦號

Builder: Taiwhn Ship Building Corp.  
Technical co-operator: Ishikawajima Harima  
Heavy Industries Co., Ltd.  
Delivery: April 25, 1968



復興航業公司冷藏船復青號



復興航業公司之新自由型快速貨船復展號

# 第九篇 董浩雲系統的中國航運公司

## 一 創 辦 沿 革

中國航運公司於民國三十五年由董浩雲氏在上海創設，民國三十六年即首創歐美遠洋營業務，此係中華民國國旗第一次隨輪飄揚至歐美地區。民國三十九年八月播遷來臺，營運方針以配合政府經建政策與汰舊更新爲主要原則。歷年來於發展中、美定期及不定期航線，辦理船員外借，促使勞務輸出，增進外匯收入，各方面均在不斷推進之中。該公司遷臺時有貨船六艘、拖輪一艘，除後者於民國三十九年十一月因應軍運沉沒外，其餘六艘均已先後拆售改建新船。嗣公司爲配合政府開拓西歐貿易政策，致力於歐洲遠洋航線之發展，民國五十五年九月開始申請加入遠東歐洲間貨運同盟，歷經七個月之折衝交涉，始獲該同盟之通過准予參加，經於民國五十六年五月五日在倫敦舉行入盟簽字儀式，由董浩雲及總經理陳士金代表出席。

該公司的連枝公司現計有金山輪船公司、香港郵船公司、壽康輪船公司、華僑航業公司及海外航業工程公司等。該公司民國三十九年資本額爲新臺幣二百萬元，經先後四次增資，至五十六年四月已增資爲新臺幣六千五百萬元。

## 二 船 舶 狀 況

該公司爲遵照汰舊更新政策，原自大陸撤退來臺之船隻均經先後拆售，已如前述。嗣於民國四十九年響應政府第一次造船計劃，在日本建造快速貨船一艘，造價美金三百餘萬元，命名「如雲」，民國五十年底接收營運。復先後購入油輪「麗雲」號及「意雲」號。並將貨船「吉雲」、「翠雲」二艘改建爲貨櫃船，連同其他連枝公司改建之貨櫃船，從事貨櫃運輸。又添購「東方麗華」輪經營客貨運業務。其他新造之船舶尚有「東方皇后」、「凌雲」、「亦雲」等輪，均已參加營運。茲將該公司現有之船隻列表如次：

中文	英文	類 型	總 噸	載 重 噸	營 運		建 造 年 份	航 線
					時 速	營 運		
吉 方 麗 雲	Geh Yung	貨 櫃 輪 船	七,七五〇.〇〇	一〇,七二一.〇〇	一七	一九四三	中 美 定 期 航 線 (西 岸)	
麗 方 麗 雲	Lee Yung	油 輪	一三,九一〇.〇〇	一八,五一一.〇〇	一三	一九四〇	中 東 線	
凌 雲	Ling Yung	半 貨 櫃 輪 船	一七,五九〇.〇〇	二〇,〇〇〇.〇〇	二〇	一九六八	中 歐 定 期 航 線	
東 方 麗 華	Oriental Rio	客 貨 輪 船	一七,五九〇.〇〇	一三,八〇〇.〇〇	一七	一九五一	中 南 美 非 洲 定 期 航 線	
如 雲	Ru Yung	乾 貨 輪 船	一〇,七八〇.〇〇	一四,三二一.〇〇	一八	一九六三	中 歐 定 期 航 線	
翠 雲	Tsui Yung	貨 櫃 輪 船	一七,七二〇.〇〇	一〇,七三三.〇〇	一七	一九四四	中 美 定 期 航 線	
亦 雲	Yeh Yung	半 貨 櫃 輪 船	一七,六九〇.〇〇	一四,〇〇〇.〇〇	二〇	一九四八	中 美 定 期 航 線	
意 雲	E Yung	乾 貨 輪 船	七,五七三.〇〇	一五,五六〇.〇〇	一五	一九四三	遠 洋 不 定 期 航 線	
意 雲	I Yung	乾 貨 輪 船	七,五九三.〇〇	一四,〇〇〇.〇〇	一六	一九四三	遠 洋 不 定 期 航 線	
東 方 皇 后	Oriental Queen	乾 貨 輪 船	一〇,四〇〇.〇〇	一四,〇〇〇.〇〇	一五	一九六六	中 歐 定 期 航 線	

該公司並經營世界聞名之「東方海外航線」自有及其代理之定期船隻達五十餘艘。其中包括豪華客貨船「東方友華」、「東方嘉華」、「東方翠華」、「東方繁華」、「東方寶玉」、「東方明珠」、「東方學士」、「東方戰士」、「東方勇士」、「東方佳人」、「東方藝人」、「東方偉人」等輪，其餘均為高速巨型貨輪。又為擴展業務，興建時速二十一浬之新輪，除上述之「亦雲」、「凌雲」二輪外，更有「星洲榮譽」、「星洲優勝」二輪，均於五十八年及五十九年度內，次第竣工交船，統由該公司營運。年來因貨櫃運輸之發展，更興建全貨櫃船，不久亦將參加營運。

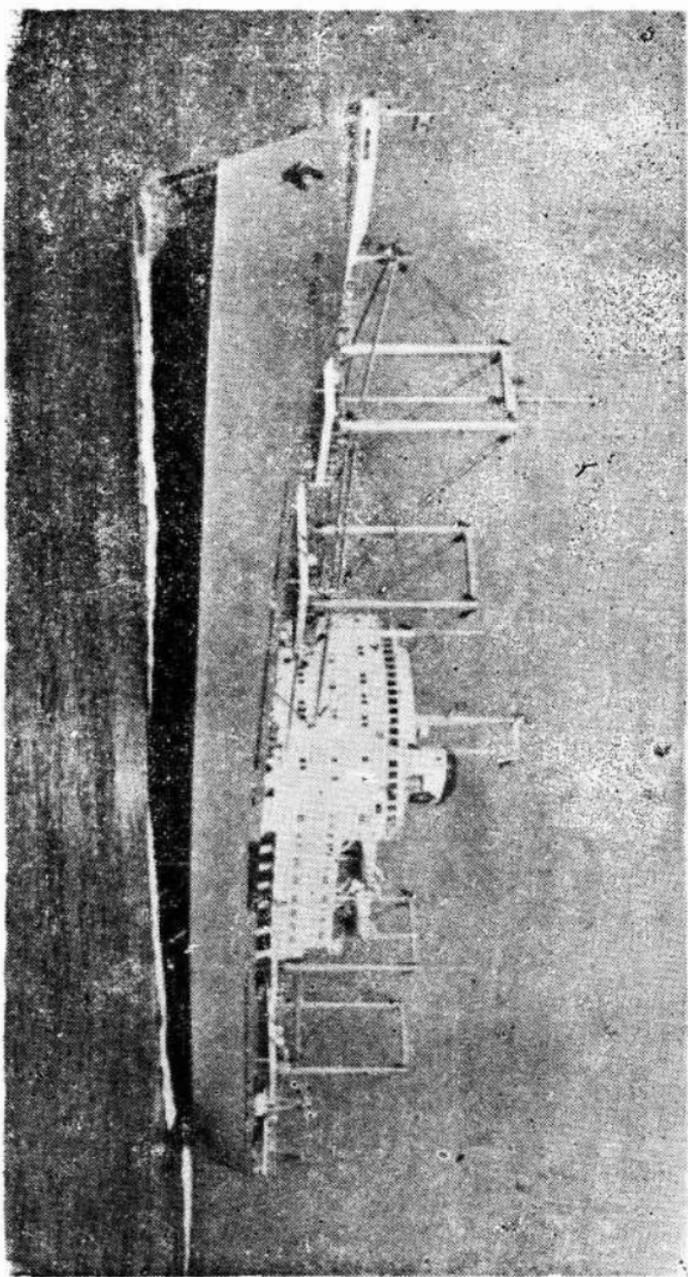
### 三 經營業務與航線

該公司經營業務以客貨運定期航線為主，並參加太平洋客運同盟、遠東歐洲貨運同盟，至於航線計有：中美（東西岸）定期航線、中美不定期航線、中歐定期航線、東南亞不定期航線、中東油運航線及中南美非環球航線等。

### 四 公司組織與負責人

中國航運公司現任董事長為董漢槎，副董事長為龔耀顯，常務董事為董浩雲、卓牟來、

陳公亮、端木愷、吳長賦、監察人爲俞舟驩、朱世慶、高世雄、樂嘉年。  
總經理爲徐人壽，協理爲沈珪青、龔健聲、金寶賢。



中國航運公司快速貨船如雲號

# 第十篇 許文華系統的益利輪船公司

## 一 創辦沿革

益利輪船公司於民國十六年十月十六日在上海成立，迄今已有四十四年的歷史，係一純粹的民營公司，原經營內河及沿海航運，卅八年追隨政府遷臺，乃改駛遠洋航線。原資本額新臺幣一百二十萬元，嗣由於業務擴展及增購船舶，資本逐年增加，截至五十九年十二月，總資本額爲新臺幣一億二千四百萬元，如連同屬下之遠東、偉業及瀛海等航業公司，總資本額爲新臺幣三億一千四百六十萬元。

## 二 船舶狀況

現有萬噸級船舶十五艘，列表如次：

船名	中文	英文	類型	總噸	載重噸	營運		航線
						時速	建造年份	
惠利	利	Welly	乾貨船	九八三.00	一五〇八.00	一七	一九五八	中美線(東岸)
寶利	利	Polly	散裝貨船	二二〇五.00	三三,一五〇.00	一五	一九六〇	遠洋不定期航線
泰利	利	Tailee	〃	二二〇〇.00	三三,一五〇.00	一五	一九六一	〃
開利	利	Kally	乾貨船	一,三三三.00	一六,八六二.00	一九	一九六八	中美定期航線(東岸)
嘉利	利	Jeannie	散裝貨船	一,七〇六.00	二八,二九八.00	一六九	一九六九	遠洋不定期航線
毅利	利	Ally	〃	一,七一一.00	二八,三二九.00	一六九	一九七〇	〃
敏利	利	Minlly	乾貨船	一〇三九.00	一五,〇八六.00	一七	一九五八	〃
福利	利	Florence	散裝貨船	一,三三三.00	三三,二九七.00	一五	一九六二	〃
慈利	利	Cherry	〃	二,五五〇.00	四二,〇〇〇.00	一六五	一九七〇	〃
進利	利	Greta	散裝貨船	一,三五六.00	三三,九七九.00	一五	一九六二	〃
欣利	利	Shelley	散裝貨船	一,五〇一.00	二四,一七〇.00	一五	一九六〇	〃
康利	利	Caroline	乾貨船	九八三.00	一四,六〇〇.00	一七	一九五八	美國定期航線(西岸)
統利	利	Tunglee	散裝貨船	二,八四二.00	三三,九四七.00	一五	一九六一	遠洋不定期航線
瀛利	利	Irene	〃	一,七二二.00	二八,三二九.00	一六九	一九七〇	〃
舟利	利	Juliana	〃	一,七二二.00	二八,三二九.00	一六九	一九七一	〃

### 三 經營業務與航線

中美定期航線（東岸及西岸）、中歐定期航線及不定期航線。其中除中美定期線係與招商局、復興公司、中國航運公司及臺航公司共同行駛外，五十二年爲配合國產品開拓歐非市場，及促進中歐、中非邦交，首開中歐定期航線，經數年來之努力，現已規模具備。五十四年爲配合國策，拓展輸出貿易之多邊市場，復首開中南美定期航線，由於該線航程較遠，貨源缺乏，尙未能趨於正常，猶待繼續努力。

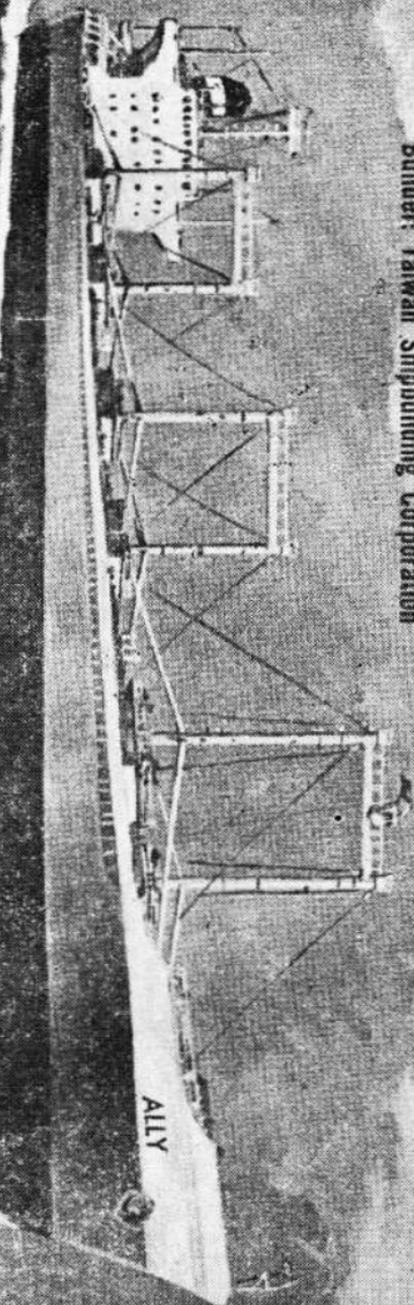
### 四 公司組織與負責人

該公司爲股份有限公司組織，董事長兼總經理許文華，分設業務、船務及財務三部。

M/V ALLY

Owner: Eddie Steamship Co., Ltd.

Builder: Taiwan Shipbuilding Corporation



# 第十一篇 股票上市的益壽航業公司

## 一 創辦沿革

益壽航業公司創立於民國五十二年九月，資本新臺幣二百萬元，全部由發起人認繳，即向主管機關申請登記，於同年十月八日核准，頒給營業執照，購置自由型貨輪一艘定名「永保」，航行日本至東南亞及近東等不定期航線。旋因業務需要，於五十三年八月，增加資本新臺幣二千三百萬元，即添購自由型貨輪二艘，定名「永樂」、「永福」，先後參加營運。於五十四年三月二十五日又增資新臺幣二千五百萬元，即購置新型高速渦輪機散裝貨船二艘，定名「永平」、「永安」，係一九五六、七年在日本建造之姊妹船，目前經常行駛中、美及加、日不定期航線。

五十五年九月間，該公司為參加交通部五十五年度造船計劃，請准解體「永樂」貨輪一艘及申請建造一六、八九〇噸散裝貨船一艘，經奉核准，當與日本名村造船所簽約，造價總額為美金二、五七七、〇〇〇元，於五十七年四月份交船，命名永吉。同時又向臺灣造船公司建造二萬七千噸散裝貨船永祥號，亦於五十七年六月完成。六十年三月三十一日復由日本名村造船所建成永榮散裝貨船一艘，均參加營運，行駛中、澳、美、日間不定期航線。

## 二 船舶狀況

船名		類	型	總	噸	載	重	噸	營運	時速	建造年份	航	線
永平	Ever Peace	乾	貨	船	10110K	1520	15200	1520	1956	15.5	1956	遠洋	不定期
永安	Ever Sureness	散	裝	船	10110K	1520	15200	1520	1957	15.5	1957	〃	〃
永吉	Ever Faith	〃	〃	〃	10110K	1520	15200	1520	1958	15.5	1958	〃	〃
永祥	Ever Reliance	〃	〃	〃	14700K	1700	17000	1700	1958	15.5	1958	〃	〃
永榮	Ever Honor	〃	〃	〃	16300K	1800	18000	1800	1971	15.5	1971	〃	〃

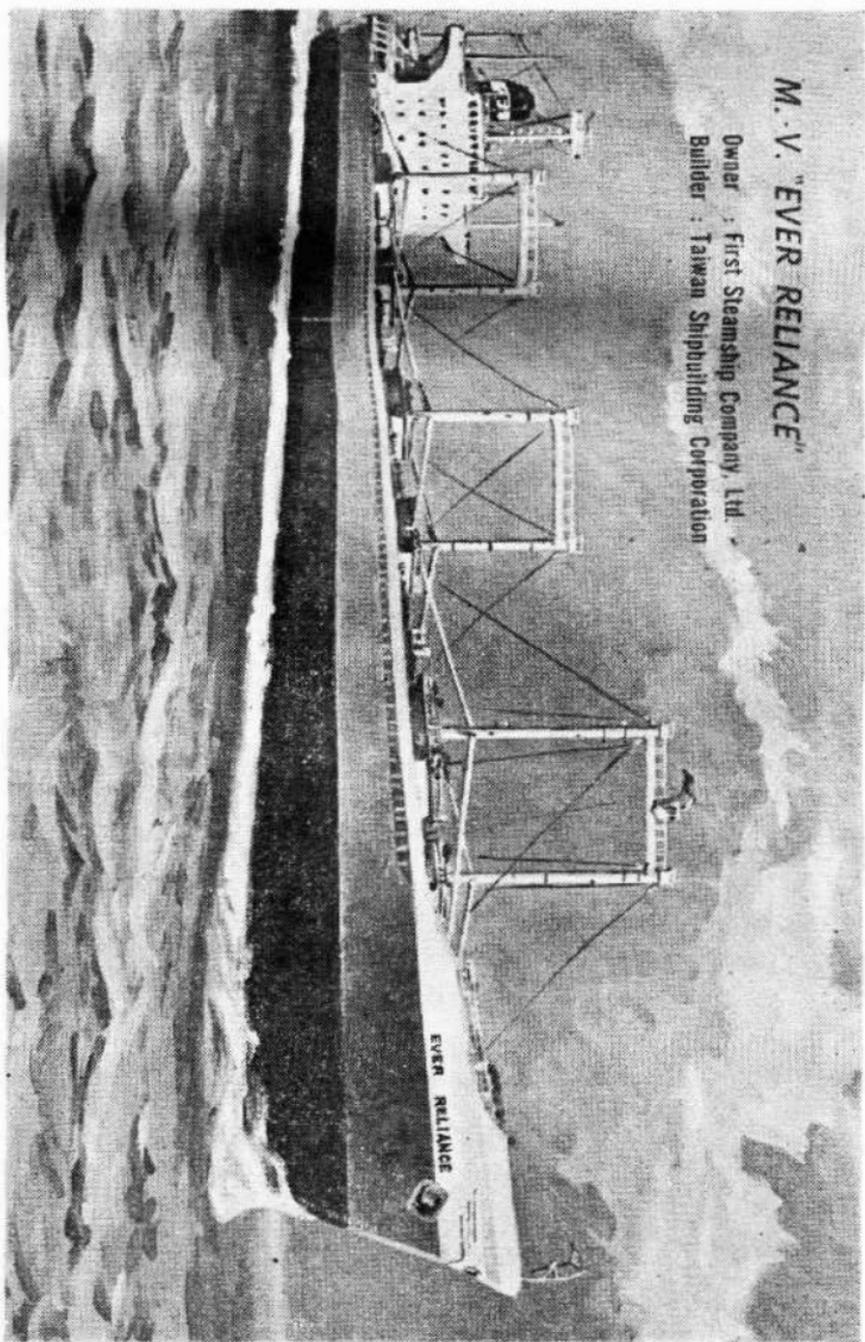
## 三 公司組織與負責人

益壽公司之股票，公開在臺灣證券市場上市，為我國航業公司股票，第一家上市之公司，蓋以其管理企業化及營運情形良好，始博得社會之信譽。五十七年元月，該公司又增資新臺幣二千五百萬元，故截至民國五十九年止，該公司資本總額為新臺幣一億元。該公司現任董事長為董漢槎，常務董事為徐有庠、顧國敏、張伯英、朱世慶，董事為張軍光、俞慈民、楊學詩。監察人為俞丹驩、鳳純德、樂嗣宗。總經理由朱世慶兼任。

M. V. "EVER RELIANCE"

Owner : First Steamship Company, Ltd.

Builder : Taiwan Shipbuilding Corporation

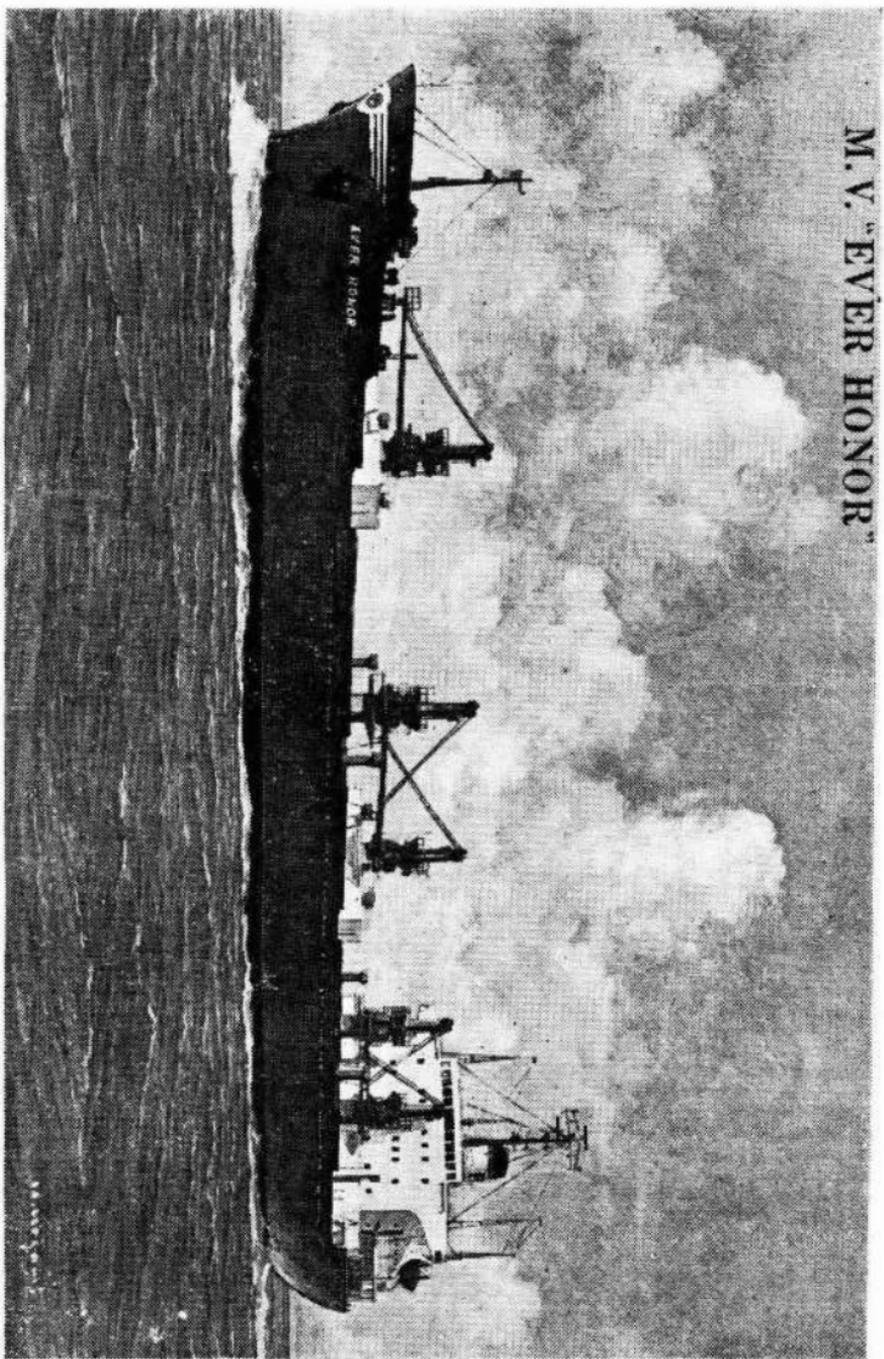


益壽航業公司散裝貨船永祥號

第十一篇 股票上市的益壽航業公司

二五二

M.V. "EVER HONOR"



益壽航業公司新建載重二萬六千噸貨船永榮號(民國六十年三月底在日本建成)

# 第十二篇 開國六十年我國航業的素描

## 一 商船隊的演進

### (一) 大陸時代的商船隊

抗戰以前，我國有六十餘萬總噸的商船，約佔當時全國沿海運輸所需的三分之一及內河運輸所需的二分之一的能量，其餘都爲英日等國商船所佔；而遠洋航線我國商船幾無插足之地，全爲外輪獨佔。抗戰時期，由於受軍事影響，戰前所建立的商船隊，幾乎全部損失，至勝利前夕，保存的商船尚不及八萬總噸。

勝利後，由於航權收回，航業迅速發展，至卅七年十月，已有商船三、八三九艘，計一、一五九、八九七總噸，如非共匪叛亂，我國大陸沿海及內河水運，當可由國輪維持，而獲得發展。

### (二) 政府遷臺後的商船隊

大陸撤退來臺的二百總噸以上商船，連同原在基隆高雄登記的商船，截至三十九年底止，共有一四四艘，計三九三、三七九總噸，船隊既殘舊，又逢國際航運低潮，航業面臨嚴重

危機。自三十九年至五十九年的二十一年中，經過整理及擴充兩階段，由小船換大船，進而擴充船隊，由開拓遠洋近海不定期航線，進而經營遠洋近海及環球定期航線，由普通貨運進而兼營專業化貨運，遂奠定了今後進一步改進的基礎，尤其對國際貿易的發展有極大的貢獻。茲將九年來我貿易量及商船噸位數字列後，以資證明。

### (三) 對外貿易發展情形

(1) 總量

單位：千公噸

年 別	合 計	對前 增減 %年	進 口	對前 增減 %年	出 口	對前 增減 %年
五 十 一 年	五四八五	(+) 三	三,三二六	(+) 三	二,一五九	(-) 一
五 十 六 年	一〇,七四五	(+) 三	七,一〇三	(+) 三	三,六四二	(-) 一
五 十 七 年	二,六四三	(+) 一八	八,九四四	(+) 二七	三,六四八	(+) 〇.一
五 十 八 年	二,四〇五	(+) 一七	一,一〇一	(+) 二七	三,五〇三	(-) 四
五 十 九 年	一,七四三	(+) 一八	一,三三二	(+) 一六	四,一九二	(+) 三

國輪裝運進出口貨運量，近三年來，亦續有增加，計總量由五十六年之三八五萬噸，至五十九年增加至六五二萬噸（佔總額三七·四%）。進口方面由二二八萬噸增加至五〇一萬噸

(佔總額三八·二%)。出口方面由一五六萬噸，略降至一五一萬噸(佔總額三五·一%)。此因我輸出貨品之種類，已由過去之大宗農產品，逐漸演變為工業品，自對各地區定期航線之貨載，深有助益。

(2) 美國地區

年	別	合	計	增對	減前	進	口	增對	減前	出	口	增對	減前
				%年	%年			%年	%年			%年	%年
五	十	一	九二	(+)	三	六九四	(+)	三	二七	(-)	二七	(-)	五
五	十	六	一六四	(+)	三	二五二	(+)	三	九二	(-)	九二	(-)	五
五	十	七	一四三	(+)	三	一五五	(+)	二	五七	(+)	五七	(+)	三
五	十	八	一三六	(+)	二	一六三	(+)	六	六五	(+)	六五	(+)	一七
五	十	九	一四四	(+)	四	二二九	(+)	四	七八	(+)	七八	(+)	一九

(3) 東南亞地區 (包括越南、泰國、新嘉坡、馬來西亞、北婆羅洲、印尼)

年	別	合	計	增對	減前	進	口	增對	減前	出	口	增對	減前
				%年	%年			%年	%年			%年	%年
五	十	一	六八	(+)	三	一七〇	(+)	四	五二	(+)	五二	(+)	一七
五	十	六	一〇四	(+)	三	六二	(+)	四	一三三	(+)	一三三	(+)	一七
五	十	七	一〇三	(+)	一	九三	(+)	三	一〇九	(+)	一〇九	(+)	三
五	十	八	一一七	(+)	七	二九三	(+)	五	八二	(+)	八二	(+)	三〇
五	十	九	二七九	(+)	七	一五八	(+)	三	一六五	(+)	一六五	(+)	三

## (4) 日本地區

年別	合計	增對減前 %年進	出口	增對減前 %年
五十一年	一四二五	(-) 三〇	五九	(-) 一
五十六年	一七二七	(-) 三〇	八九	(-) 一
五十七年	二一〇一	(+) 三三	一三九	(+) 三六
五十八年	二二二五	(+) 一〇	一四三	(+) 一八
五十九年	二二三五	(+) 〇四	一三九	(+) 四

## (5) 香港地區

年別	合計	增對減前 %年進	出口	增對減前 %年
五十一年	三六二	(+) 四一	五二	(+) 三
五十六年	四四四	(+) 二二	一四七	(+) 四
五十七年	五三四	(+) 二二	一六三	(+) 一一
五十八年	五五九	(+) 一	一五六	(+) 四
五十九年	八八四	(+) 六四	二二〇	(+) 四七

## (6) 歐洲地區

年別	合計	增對減前 %年	進	出口	增對減前 %年
五十六年	二五五	(+) 一七	二三三	二二三	(+) 一三
五十七年	三二七	(+) 二四	一八四	一三三	(+) 一六
五十八年	四二五	(+) 三三	二五〇	一六五	(+) 二四
五十九年	三四四	(-) 一七	二二四	二〇〇	(+) 三三

## (7) 中東地區：(包括沙烏地阿拉伯、伊朗、科威特、伊拉克等)

年別	合計	增對減前 %年	進	出口	增對減前 %年
五十六年	三,四四七	(+) 一七	三,一〇九	三六	(-) 一四
五十七年	三,七九九	(+) 一〇	三,六五三	一三六	(+) 二六
五十八年	五,一九七	(+) 一七	五,二五八	九一九	(-) 一七
五十九年	五,八三三	(+) 一三	五,七七七	四八	(+) 一三

(8) 澳洲地區 (包括紐西蘭)

年別	合計	增對前年	進	出口	增對前年
五十六年	二二七	(一) 二四	三三〇	二七	(一) 六五
五十七年	二七二	(十) 五	三五四	二六	(十) 五
五十八年	三〇八	(十) 七	三七二	二七	(十) 四
五十九年	三〇六	(十) 二	四〇七	四	(十) 五

(9) 菲律賓地區

年別	合計	增對前年	進	出口	增對前年
五十六年	三三七	(一) 三	四七八	四	(一) 三
五十七年	三六三	(十) 二六	六〇六	六	(十) 三五
五十八年	四〇四	(十) 一六	五〇五	五	(一) 二
五十九年	四六六	(十) 一五	六九	七	(十) 三

(10) 其他地區

年別	合計	增對前年	進	出口	增對前年
五十六年	七四三	(十) 四	三五	四八	(十) 三〇
五十七年	九六六	(十) 二七	四六	三八	(一) 三
五十八年	九六六	(十) 二	五九	三七	(十) 三
五十九年	一〇七九	(十) 一二	六三	四二	(十) 六

綜上所述，顯示年來我對外貿易續有高度之成長，尤以輸出方面，各地區普遍均有增加，確爲我經濟建設之可喜現象。在貿易值方面，更爲顯著，列表如次：  
單位：千美元

年 別	合 計	對前年		口	對前年		口	對前年	
		增	減		增	減		增	減
五十六年	一,二八九,八六六	(+)	二〇	六,四〇〇,〇〇〇	(+)	二七	六,四九八,九三三	(+)	一四
五十七年	一,六三三,一四一	(+)	二五	八,三七〇,〇〇〇	(+)	三七	七,七六一,三三八	(+)	一九
五十八年	二,一四三,〇三六	(+)	三三	一,〇九六,四八八	(+)	三一	一,〇四六,五九〇	(+)	三五
五十九年	二,八八八,〇〇〇	(+)	三五	一,四一一,三三三	(+)	二九	一,四七六,七五八	(+)	四一

#### (四) 商船噸位進展情形

##### (1) 噸位與艘數

年 別	艘 數	總 噸 位	載 重 噸 位	平 均 船 齡	平 均 速 率 (浬)
五十一年	一〇三	四八五,三八〇	六九一,八六六	一五·三五	一四·三
五十六年	一四五	七六四,九八八	一,〇一七,一〇六	一六·〇〇	一三·五
五十七年	一六四	九〇〇,四九八	一,一四七,〇六五	一六·〇〇	一三·七
五十八年	一七四	一,〇〇八,六九七	一,四一四,〇二六	一四·〇〇	一四·〇
五十九年	一七〇	一,二一九,九七六	一,七二六,四三二	九五·〇	一五·五

(2) 船舶種類演變

船舶種類	五十一年底		五十七年底		五十八年底		五十九年底	
	艘數	載重噸	艘數	載重噸	艘數	載重噸	艘數	載重噸
乾貨船	九三	四三,三三五	二二八	一,〇〇,一七九	九七	九六,七〇,五二二	一八三	九四,三七,九二二
客貨船					一	一,一三,〇〇〇	一	一,一三,〇〇〇
油輪	九	六八,一六三	七	二五,六一五	八	二五,三九六	一〇	四六,六一,二五五
冷藏船	一	三,八九二	二〇	八二,六四三	一七	七六,七七,二六	一七	七六,八八,七五五
運木船			五	二九,五五〇	一六	一〇,六八,八九〇	二〇	一三,一八,八六〇
糖蜜船			一	二,四三八	一	二,四三八五〇	一	二,四三七,五〇〇
半貨櫃船			三	三六,七〇〇	五	六,一〇,四四,〇〇	七	八七,六七,三〇〇
貨櫃船							二	二,一九五,三四七
二百噸至一千噸貨船					二九	二二,〇九,七〇六	二九	二二,三九,九六四
共計	一〇三	六九一,八六六	一六四	一,一七,〇〇,八五	一七四	一,四六,四〇,五八四	一七〇	一,七二,六四,三三〇

二 我國航業的新氣象

(一) 專業船增加 五十一年我國僅有油輪九艘，六萬八千載重噸，五十九年底止，艘

數增至十艘，噸數增至四十一萬六千載重噸，冷藏船五十一年只有一艘，三千九百載重噸，現有十七艘，七萬六千載重噸。至如運木船、貨櫃船，五十一年一艘都沒有，而今日運木船有二十艘，十三萬二千載重噸。半貨櫃船七艘，八萬七千六百載重噸，全貨櫃船二艘，二萬一千載重噸。

(二) 船舶性能提高 五十八年平均船齡爲十四歲，五十九年爲九歲半。五年以內船數佔百分之三二·三六，噸數佔百分之四四·三七，平均時速五十八年爲十四海里，五十九年爲十五·五海里。

(三) 定期船增加 中美西岸、中美東岸、中南美、中歐、東南亞、臺日、臺韓、臺琉、臺港各線的定期船均有增加，計達四十七艘，佔百分之二七·六五，總噸位佔百分之二四·六二，不定期船一〇六艘，佔百分之六二·三五，總噸位佔百分之七四·八六，航行國際航線的船數高達百分之九〇·〇〇，總噸位佔百分之九九·四八，可以看出我國商船對於發展國際貿易的貢獻。我主要對外定期航線計有：

(1) 中美東岸線（臺灣經太平洋、巴拿馬運河至美國東海岸紐約各埠）每月平均二—四航次，航行船舶十艘，一一二、八五二載重噸，由招商局、復興航業公司、中國航運公司、與益利輪船公司共同經營。

(2) 中美西岸線（臺灣經太平洋至美國西海岸洛杉磯、西雅圖、朗維各埠）每月平均三—四航次，航行船舶九艘，九九、六六九載重噸，由招商局、臺灣航業公司、復興航業

公司與益利輪船公司共同經營。

(3) 中歐航線（臺灣經新嘉坡至倫敦、漢堡等地）每月平均一—二航次，航行船舶五艘，六〇、〇八三載重噸，由中國航運公司經營，該公司並為代表我國參加遠東航運同盟之會員。

(4) 香港航線（高雄至香港）每月平均三五—四〇航次，航行船舶十艘，一四、六三六載重噸，由永隆等十家輪船公司經營。

(5) 東南亞航線（臺灣至西貢、曼谷、新嘉坡等地）每月平均三—五航次，航行船舶四艘，二四、八七八載重噸，由大成、東發、南星、華航與傑興等五家輪船公司經營。

(6) 中南美航線（臺灣經太平洋、巴拿馬運河至巴西、阿根廷等國）每月平均一航次，航行船舶四艘，其中三艘為權宜籍船舶，由中國航運公司單獨經營。

(7) 中東航線（臺灣至中東各埠）每月平均一航次，航行船舶一艘，一〇、一四七載重噸，由長安輪船公司單獨經營。

(四) 配合貨櫃運輸之發展 近年國際間盛行貨櫃船運輸，凡經營定期航線之海權國家，均已以高速之貨櫃船代替原有之一般貨船，五十八年起已有部份貨櫃船，定期彎靠臺灣省港口，我交通主管當局為適合此新的潮流，一方面協調各主要定期船公司建造貨櫃船，同時由國內各主要定期船公司及港埠主要運輸業機構，共同投資成立中國貨櫃運輸公司，在基隆五堵設置貨櫃儲運場，經營貨櫃船在臺裝卸之調度儲運業務，六十年一月正式營業。基隆

港爲配合此項發展，於民國五十八年初，即在外港區開工興建突堤碼頭一座，計包括第二十一至二十六號深水碼頭六席，全部作爲貨櫃碼頭，二十七、二十八號碼頭，作爲母子船碼頭，預定六十一年全部竣工。高雄港爲爭取成爲遠東貨櫃運轉中心的地位，於擴建工程中，填築廣大的臨海土地，興建貨櫃碼頭及集散場，其第一貨櫃儲運中心包括第四〇、四一、四二號三座深水碼頭，每座長二一〇公尺，已於民國五十九年九月完成，開始營運。第二貨櫃儲運中心共有第六二、六四、六五、六六號四座深水碼頭，每座長二五〇公尺，預計在民國六十年底可完成一半。

### 三 從世界航業的趨勢而論我發展的途徑

貿易靠商船，才能成交，商船靠貿易，才有生意。這種相輔相成的關係，最易明瞭。一九六五年，用商船運送的貨物，有十六億零二百萬噸，比一九五九年增加了六億一千七百萬噸，所以商船增加的數字極大。那年全世界一千總噸以上的商船，有一億六千萬噸，大約十噸貨，需要一總噸船替它服務。據一九七〇年六月底的統計，全世界商船，已增至二億二千七百五十萬總噸，同期的貿易量爲二十二億噸，恰恰相當，所以各港船隻普遍擁擠，亦顯示出航業發展的情形

#### (一) 由於亞洲區貿易冠於世界，亞洲航業前程似錦

一九六五年世界貿易量爲十六億零二百萬噸，其中以亞洲區數量居於首位，達五億三千一百萬噸，歐洲區次之爲三億三千四百萬噸，北美洲又次之，爲二億七千七百萬噸，其他拉丁美洲、非洲及澳洲則益次之。蓋因亞洲各國如日本、中華民國、韓國、泰國、菲律賓、馬來西亞、新嘉坡各國經濟發展極速，而且突出。一九六一年至一九六五年，中華民國經濟成長率，平均爲百分之九·七，日本爲九·六，韓國爲七·一，泰國爲六·九，均比義大利的五·一，西德的四·九，美國的四·七，澳洲的四·六，英國的三·三爲高。我國華僑薈集亞洲各國，經濟事業雄厚，我對亞洲的貿易和航運，實應負起更多的責任，與華僑更多的合作，亦就是說國人所經營的航業，前程似錦，值得我國政府及航業界，共同努力。

## (二) 客船趨向於大衆化

由於民用航空事業的發展，客船方面服務的對象，轉趨於觀光遊客，速率固應求速，設備並應力求現代化，而等級則宜劃一，票價則宜合理低廉，以與飛機及長途汽車競爭。經營定期班的客船，總噸位不宜超過五萬八千噸（伊麗莎白二世皇后號），俾得通過巴拿馬運河及蘇彝士運河，以縮短航程。我國今後建造客船或客貨船，實應注意大衆化的等級，以爭取遊客及華僑的業務。

## (三) 散裝貨船為今後不定期航運的主力

不定期貨船最大的貨源，爲穀類、煤炭、礦砂、肥料、鹽、糖，多是單程貨載，而回程放空，如用普通貨船承運，噸位嫌小，不易獲利。自第二次世界大戰以後，發展出一種專業性的散裝貨船承運，因其適合營運經濟的要求，故船數猶如油輪之激增。截至一九七〇年六月底止，全世界散裝貨船（六千總噸以上者），已增至四千六百六十五萬總噸。每船噸位小者載重一萬六千噸，大者多至七、八萬噸，今後由於各國經濟繼續發展，工業化益爲積極，散裝貨船的貨源，仍將不斷的增加，我航業界之經營不定期船者，雖已有散裝貨船十三艘，合計十九萬五千九百總噸，三十二萬九千九百載重噸，惟爲數過少，宜面對此事實，增加此項船隻，並注意大噸位船的建造與小噸位船的換大，以獲取更多的利潤。

#### （四）貨櫃船為今後定期船的驕子

貨櫃船的好處，爲節省裝卸時間，便於水陸聯運，減少貨物損失，工業品莫不歡迎貨櫃船爲之裝運，已成爲今後定期船之驕子，根據一九七〇年六月底統計，世界各國貨櫃船已有二〇一艘，其中全貨櫃船一百五十四艘，二百萬總噸。半貨櫃船，尙有四十七艘、五十五萬總噸。數字已有可觀，證明定期航線上的普通貨船，已逐漸被貨櫃船所代替，所喜我起步尙早，已於一九六九年十一月開始海運貨櫃，並有九艘貨櫃船航行於中美航線，基隆高雄兩港且已建有貨櫃專用碼頭，我宜再接再厲，作進一步的擴展，使臺灣成爲遠東貨櫃的大轉運站

，不但航業有利，而且海港亦可益爲繁榮。

### (五) 母子船的創行

最近兩三年，美國日本發展出一種新型母子船 (Lighter aboard ship)·縮寫爲 LASH，即裝載駁船的輪船，係利用大起重機，在短促的時間內，將一批裝貨的駁船，吊至船上，俟到達目的地後，仍用起重機將駁船吊至水面，迅速開往最近收貨人地點。(Mosvid 航業公司所訂造之兩艘四萬三千噸級母子船，第一艘已於一九六九年十月完成，航行於美國墨西哥灣至歐洲各港口間。第二艘亦於翌年六月間交船。美國建造的第一艘「拉西·義大利號」(Lash Italia) 備有五百噸起重能力之起重機，能載三三五五噸之駁船七十二艘，據船東 Prudential Grace Lines 宣稱，該船於一九七一年二月，由美駛赴地中海來回一次，僅歷時三十四天，而一艘傳統的貨船則需時五十四天) 此則比貨櫃船更爲便利，對於港口擁擠，船席不敷的地方，或港口航道水淺，大船不易進出的地方，確是一種補救的好辦法。基隆港已於六十年六月建成母子船碼頭，以迎接母子船之來臨，我航業界似應酌予採用，以觀其效。

### (六) 船舶自動化的經濟性

傳統海運國家，工資高昂，爲節減船員人數，有效操縱駕駛輪機工作，多紛紛採用自動

化，以電子儀器控制，既省人力，又策安全。今以油輪爲例，大噸位所用船員，不但不比小噸位船員增多，因採用自動控制後，人數反而減少。如第二次世界大戰時所造的一萬六千噸 T<sub>2</sub> 型油輪，須配備船員五十一人，而十五萬噸的東京丸則僅用船員二十九人，即我國航業鉅子董浩雲的二十二萬噸維運級大油輪，亦只用船員四十一人，經濟孰優，不言而喻。我航業界爲提高船舶性能及節省營運成本，今後亟應推廣船舶的自動化。

### (七) 航業的集體經營

近年經營定期航業的公司，有一項趨勢，即多進行互相合併，以求營運的經濟。美國出口輪船公司 (American Export Lines) 與伊斯勃蘭遜公司 (Isbrandtsen Lines) 首先合併，營業情形大有進步，譽爲美國經營航業最成功的公司；現且接受美政府的委託，代營核子商船薩凡那號之歐美間定期貨運。

日本於簽訂和約以後，戰前經營國際定期航運的公司，陸續復業，由於船隻性能較差，公司衆多，力量分散，無不虧損。日本主要航業公司五十三家，於一九六二年的報告，全部資本屬於自有者一、〇八五億日圓，僅佔百分之二十一，而負債達四、〇八三億日圓，佔百分之七十九。資本結構，甚爲不良，欲冀其於還本付息折舊外，再謀擴充實無可能。政府力謀改進，乃以延期償還貸款利息及減低利息辦法，督促各公司互相合併。各公司均願接受，

自一九六四年四月一日起，實施合併，已有八十四家公司分別合併於日本郵船會社、三井大阪商船會社、川崎汽船會社、山下新日本會社、昭和汽船會社及 Japan Line 六大集團，截至一九六六年三月卅一日止，六大集團共有船隻七三五艘，一三、四七四、〇〇〇載重噸，佔日本外航船噸百分之八十三。至一九七〇年九月底止，六大集團之載重噸位更增至三一、四八一、〇〇〇噸。

各公司合併後，由於實行以下措施：(一)合併營業後，機構簡化。(二)共同利用設施與船員。(三)改善營運，減少航線中過多的航次，而增加航線中缺少的航次。(四)經營日本紐約航線的公司，由九家減為五家，並成立紐約定期船管理公司 (The New York Liner Administration Co.) 統籌聯營。(五)政府在財務上予以支持，延期償還貸款利息，造船貸款減低利息 (即政府貼息一部份)。(六)積極推行日本船優先承運。(七)政府修訂海上運送法，監督外籍定期船的運價並檢查其財務，以防止不利於日本定期船的競爭。各公司自經此次改革，無不轉虧為盈。以日本郵船會社為例，於恢復航業十三年後，一直虧損，自與三菱合併，即行改觀；一九六五年三月卅一日止，結算其半年期的業務，即獲純利九九〇、二七五、〇〇〇日圓。其他各公司財務狀況亦大為改善，因得紛紛訂立新的造船計劃，大量增加優秀及大噸位的船隻；使原來航行美日定期航線的美國 Pacific Far East Line, American President Lines, American Mail Lines 三家公司大受威脅。該三公司為應付日船的激烈競爭，於一九六六年五月亦宣佈正式合併，三家共有商船四十七艘，合併後，統隸屬於 American President

Lines 旗幟之下，集中運用，俾與日船競爭。

英國爲防止國內航業的互相競爭，多年來即實行兼併，大公司合併小公司，形成航業集團 (Group)，至今有八大航業集團，擁有船舶噸位佔全國定期航業船舶噸位百分之九十以上。至航業公司的尙未合併者，亦多採取聯營辦法，以期互利。如美國經營夏威夷及太平洋航線之美新航業公司 (Matson Navigation Co.) 於一九六四年起，即與 Moore-McCormack Lines, American Export and Isbrandtsen Lines 兩家輪船公司合作聯營，據美新公司當局宣稱，聯營計劃實施後，業已產生有利的效果。我現有商船一七二萬載重噸，而由八十二家公司經營，其中四十八家爲一船公司者，(十九家爲二船一公司，六家爲三船一公司，擁有三艘以上船隻者僅有九家) 經營不定期航運既已不易，如經營定期航運，則感力量薄弱，調度困難，自難與人爭勝，如效法日、美、英航業的互相合併，不失爲合理化及經濟之道。此則航業應有自覺，政府亦宜因勢利導，以促其成。

### (八) 權宜船籍的盛行

所謂權宜船籍，即本國人經營的商船，不掛本國旗，而改掛別國旗行駛者。賴比瑞亞及巴拿馬即用免稅辦法，大量吸引別國商船，改掛其旗幟，賴現有三千三百二十九萬噸，巴亦有五百六十四萬噸，其船東大部分爲美國人、希臘人及我華僑，僅須一次繳納入籍登記費每

噸美金一元一角，以後每年再繳噸稅每噸美金一角二分，其他一切捐稅，全部豁免。外匯收入，亦不管制，向銀行押借款項，極受歡迎。希臘政府因其國人懸掛外籍旗幟者一度多至八百萬噸以上，曾制訂獎勵辦法，吸引其返還本國籍，一年之間，曾數達三百八十萬噸。我華僑懸掛賴巴等國旗之商船，估計在一千萬噸以上，五十八年五月，交通部雖曾公佈「華僑所屬權宜船籍船舶改懸國旗處理辦法」，擬效法希臘，吸引其返還國籍，惟爲數無多，成效未著。五十八年十一月華商航業在曼谷開會，曾決議一項要案，建議政府放寬上項辦法，予以處理：(一)凡超過交通部規定驗船限制以上者，經取得驗船機構證明其船舶性能仍適航者，亦准轉籍。(二)准憑其在國外檢驗證書，在國內辦理一應登記手續，不必限定駛返臺灣，再予檢查丈量，始辦登記。(三)在政府航業貸款限額中，劃出半數，指定作權宜籍船舶，返還國籍償付外國借款專款。上項建議，如由政府採擇施行，必可大量吸引返還國籍，增加國輪實力。

#### 四 各國商船隊的實力和分析

據勞氏驗船協會發表之統計，截至一九七〇年六月卅日止，全世界一百總噸及以上之商船，共五二、四四四艘，二二七、四八九、八六四總噸，三三八、八三八、七八九載重噸。茲將主要海運國家所擁有之商船噸位，列表如次：（本表括弧數字爲與一九六九年比較之增減數）

國 賴 日 英 挪 美 蘇 希 西 義 法 巴 荷 瑞 西 丹 印  
 比 瑞 本 國 威 國 俄 臘 德 利 國 馬 蘭 典 牙 麥 度  
 亞 籍

千 總 噸

三三、二九七 (增四、〇八一)  
 二七、〇〇四 (增三、〇一七)  
 二五、八二五 (增一、九八一)  
 一九、三四七 (減 三三二)  
 一八、四六三 (減一、〇八七)  
 一四、八三二 (增一、一二七)  
 一〇、九五二 (增二、三七一)  
 七、八八一 (增 八五四)  
 七、四四八 (增 四一〇)  
 六、四五八 (增 四九六)  
 五、六四六 (增 二七二)  
 五、二〇七 (減 四八)  
 四、九二一 (減 一〇九)  
 三、四四一 (增 二四二)  
 三、三一四 (減 一七六)  
 二、四〇二 (增 一六三)

加拿大	二、四〇〇（減）	五一
巴西	一、七二二（增）	三四〇
波蘭	一、五八〇（增）	四四
南斯拉夫	一、五一六（增）	八八
芬蘭	一、三九七（增）	六七
阿根廷	一、二六六（增）	四八
中華民國	一、一六六（增）	二〇四
賽浦路斯	一、一三八（增）	三六八
澳大利亞	一、〇七四（增）	一八〇
比利時	一、〇六二（增）	一〇

此外根據一九六八年六月卅日統計，擁有七十萬噸至九十萬噸商船者，尚有菲律賓、以色列、東德；擁有五十萬噸至六十萬噸者有葡萄牙、印尼、土耳其、保加利亞、巴基斯坦；擁有三十萬噸至四十萬噸者為黎巴嫩、大韓民國、墨西哥、南非、羅馬尼亞；擁有十萬噸至三十萬噸者為委內瑞拉、加拿大、智利、古巴、瑞士、阿聯、秘魯、科威特、哥倫比亞、紐西蘭、烏拉圭、新嘉坡、愛爾蘭、迦納。從以上的統計數字，可以分析出以下各項結論。

(1) 英、美、挪威始終保持其海運強國地位而不墜。

(2) 日本、德國、義大利在第二次世界大戰前，本為海運強國，名列第三、四、六位，戰

時商船損失慘重，戰後初期名次大爲落後。惟三國政府均厲行航業政策，有計劃的推行造船計劃，成效卓著。商船噸位增加奇速，現已分別晉至第二、第八、第九位，重振其海上聲威。

(3)蘇俄本爲大陸國家，其海運原不足道，戰前僅有商船一百二十萬噸，戰後推行海陸並重的建設政策，努力造船，擴充船隊，現已有商船一千四百八十萬噸，發展之速，不亞於日德，亦可見共產國家的重視海權。

(4)傳統海運國家如法國、荷蘭、瑞典、丹麥、西班牙，戰後船噸增加雖不過一倍以上，但均將舊船淘汰，而改造新船，其實力的雄厚，亦遠越戰前。

(5)戰後新興國家，如印度、菲律賓、以色列、印尼、巴基斯坦、黎巴嫩、韓國，戰前均少商船，甚至可說無，而戰後均採保護航業政策，由政府撥出鉅款或貸款航業購建船隻，現亦各建立起一爲數不少的商船隊。

## 五 航業公司一覽

截至民國六十年六月底止，經交通部核准登記有案，現在營運中之航業公司，計有左列各家：

公司名稱	創年份	董事長	總經理 或經理	資本額 (新臺幣)	船數	總噸位	主要航線	地址	電話
三中輪船公司		林兆魁	吳邦基	10,000,000	一	二,九九九五	近海不定期	臺北市南京東路一段五三號六樓	515281 -6
大鵬輪船公司		蕭百宗	歐定堅	10,000,000	四	一六,八三三	近海不定期	臺北市南陽街十六號	21443 333793
大賈商運公司		吳竹銘	梁寅生	15,000,000	一	二,五七七一	近海不定期	臺北市林森北路五九二號統一大廈二四室	519741 -4
大統海運公司	民國十四年	林木桂	林春木	10,000,000	二	三,三三八	近海不定期 遠洋不定期	臺北市館前路四一號	21930
大盈輪船公司		田玉祥	高直審	1,500,000	一	二,五七六	高 金 線	高雄市淑南街三八號	554859
大洋航業公司	民國十二年	陳查某	陳查某	10,000,000	五	111,000.00	近海不定期	臺北市中山北路一段七九號	573211
大明輪船公司		張再上	顏泰寬	900,000	一	二,五〇四	臺灣省內線	高雄市塩埕區育仁里五福四路十號	554610 555652
大來輪船公司	民國十七年	蕭百宗	歐定堅	六,000,000	二	一,四七九六五	高 金 線	臺北市南陽街十六號	21443 333793
大成海運公司	民國十三年	洪壽生	陳騰飛	二,000,000	三	一,四,九〇九一	近海不定期	臺北市南京東路一段廿一巷十五號	543165 559359
大亞輪船公司		廖文良	廖文良	1,100,000	一	二,九二一	高 馬 線	基隆市忠二路五六號	
川通輪船公司	民國十七年	蕭貴川	蕭家源	二,五〇〇,〇〇〇	二	六,七五四.二	近海不定期	臺北市信陽街二二號	373365 378577
中國航運公司	民國十五年	董漢槎	徐人壽	六,五〇〇,〇〇〇	六	六,七五五.〇〇	中美、中歐、 中南非定期線	臺北市許昌街四一號 三樓	367241
中國海外航業公司	民國十六年	林致容	林致容	三,〇〇〇,〇〇〇	一	一,二九二.〇〇	遠洋不定期	臺北市長安東路一段四號二樓	557241

中央海運	民國十四年	蕭易水	蕭易水	五〇〇〇〇〇〇〇	三	二三四六九五	近海不定期	臺北市南京東路二段五三號六樓	515281
正豐海運		陳冕明	程鎮鑒	一〇〇〇〇〇〇〇	一	三九一四五	近海不定期	臺北市重慶北路二段二號四樓	518650 518684
臺灣航業	民國三十五年七月	林則彬	錢益	三六四四〇〇〇〇	二	六七九三三七六	中美線東、西岸近海、遠洋定期 近海遠洋不定期	臺北市重慶南路一段六號	23882
臺安航業	民國二十六年	徐恩會	陳振國	三三〇〇〇〇〇〇	一	一五八六九〇〇	遠洋不定期	臺北市忠孝西路一段一號	23078 330291
臺灣通利航業		蘇崇茂	蘇崇江	六〇〇〇〇〇〇〇	一	二九一四〇〇	近海不定期	高雄市鼓山一路十號	554523
臺灣海運	民國四十七年	蘇嘉仕	蘇清雲	三三〇〇〇〇〇〇	二	八三九九五五	近海不定期	臺北市襄陽路三七號二樓	552948 20128
光華輪船		李漢川	葉維照	一〇〇〇〇〇〇〇	一	七九三二〇	高港線	高雄市鼓山一路三九號	553994 555821
光和輪船		顏春木	林鴻儒	六〇〇〇〇〇〇	二	四八四八	臺灣省內線	高雄市塩埕區育仁里五福四路十號	553352 554610
光平輪船	民國五十二年	顏春木	顏丁科	五〇〇〇〇〇〇〇	二	二七三三三四	高港線	高雄市塩埕區五福四路十號	554723
永隆輪船	民國四十七年	林有闓	許清澤	一五〇〇〇〇〇〇〇	四	五四一四六八	高港線	高雄市鼓山區臨海一路十五號	552038 552039
永生輪船		林有闓	林天道	五〇〇〇〇〇〇〇	一	四八四六二	高花線	高雄市鼓山區臨海一路十五號	554958
永大航業	民國五十二年	高堂燕	高一恒	三〇〇〇〇〇〇〇	一	四六二〇〇〇	近海不定期	臺北市南京東路二段二八號三樓	575955
長安海運		張榮發	邱垂村	一〇〇〇〇〇〇〇〇	一	六六五九八四	中東定期航線	臺北市長安東路一段二四號之一	513241
東雄輪船		林有闓	林靜雄	一五〇〇〇〇〇〇	一	二四九五一	高花線	高雄市鼓山區臨海一路二八號之五	552039

第十二篇 開國六十年我國航業的素描

公東隆運輸司	楊清枝	陳水金	11,100,000	1	477.93	臺灣省內線	花蓮市港口路九號	318 555
公東興通運司	林莫邦	楊長性	4,100,000	1	336.22	高馬線	蘇澳鎮蘇南路二二號	22206
公東發航業司	蔡東海	郝健生	10,000,000	1	1,963.29	近海不定期	高雄市建國四路六一號二樓	555303 552618
公東海航業司	蔡東海	郝健生	6,500,000	1	650.66	高港線	高雄市建國四路六一號	555303 552618
公明台輪船司	林攀龍	林攀龍	2,640,000	2	596.67	近海不定期	臺北市南京東路一段五三號四樓	555308 511368 554190
公招商局輪船司	曹仲周	曹仲周	1,000,000,000	2	2,986.73	遠洋、近海不定期、中美線東、西岸、中東線	臺北市館前路四六號	363131
公協榮航業司	陳重光	李昆追	4,500,000	3	1,401.00	近海不定期	臺北市南京東路一段九六號二樓	581556 -9
公金馬航業司	林祥洋	林祥洋	4,500,000	1	384.41	沿海線	基隆市愛一路三七號	27911
公金門航運司	李中雄	李中雄	1,100,000	1	260.9	沿海線	高雄市光復街九一三號	556631
公怡太輪船司	莊沈綬	賈宏修	7,000,000	2	3,306.66	近海不定期	高雄市鼓山區濱海一路三一號	555320
公南泰海運司	楊璟璇	楊璟璇	15,000,000	2	6,333.31	近海不定期	臺北市南京東路一段一〇號	511121 -10
公南星航業司	周邦朝	孔益利	4,000,000	1	2,136.05	近海不定期	臺北市中華路二一巷七弄三號二樓	377241 -3
公建興航業司	李宗吉	馮琦	9,000,000	1	4,486.00	遠洋不定期	臺北市開封街一段三號二樓	27386
公信義航業司	林阿九	王諸回	15,000,000	1	4,750.00	近海不定期	臺北市中華路九一巷七號	23426 23427

信孚輪船公司	洪才賢	童允孚	4,000,000	一	1,013,444	高港線	臺北市博愛路156號	25444
信友實業公司	陳振國	錢崇注	40,000,000	二	7,995,210	近海不定期	臺北市忠孝西路一段七十一號	367291
海生輪船公司	夏善人	蕭水木	10,000,000	一	9,925,550	高港線	高雄市鼓山區延平街三八號之一	554749
振興航業公司	徐可均	陳振國	110,000,000	一	3,997,760	近海不定期	臺北市忠孝西路一段七一號	339944
泰和輪船公司	李英	李英	110,000,000	一	3,972,247	近海不定期	臺北市延平北路一段一四九號三樓	333914
泰隆航業公司	盧茂川	蔡焜山	110,000,000	二	8,766,610	近海不定期	臺北市信陽街二三號	337771
泰安航業公司	陳美華	應炳煌	4,000,000	一	2,491,917	近海不定期	臺北市中華路二巷十四號三樓	365005
益壽航業公司	董漢槎	朱世慶	100,000,000	五	6,433,824	遠洋不定期	臺北市許昌街四二號七樓	339437
益利輪船公司	許文華	許文華	110,000,000	六	8,021,191	中美線東岸 遠洋不定期	臺北市許昌街四二號四樓	330545
益祥輪船公司	楊管北	王濟賢	3,600,000	一	2,261,166	中東線	臺北市館前路四二號二樓	28093
華倫航業公司	金寶賢	金寶賢	4,000,000	二	6,806,078	近海不定期	高雄市臨海一路二一號之二	
華僑航業公司	董浩雲	董浩雲	5,000,000	一	1,063,659	中歐航線	臺北市許昌街四二號三樓	367241
華航海運公司	劉郁卿	劉郁卿	10,000,000	一	1,353,344	近海不定期	臺北市中山北路一段四二巷四號二樓	570901
國際海運公司	蔡萬春	蔡萬得	50,000,000	二	9,658,688	近海不定期	臺北市漢口街二段四九號四樓	368061
國華航業公司	龔耀顯	沈堯青	15,000,000	一	8,485,191	遠洋不定期	臺北市漢口街一段一四四號	337073

公福安航業司	民國四十八年	駱振順	駱振順	10,000,000	1	八一七四	高港線	基隆市大勇路六六號二樓	553965 554124
公閩航輪船司		詹阿樓	郭修平	1,000,000	1	二四六六	臺灣省外線	基隆市信四路四二號	24671
公新生輪船司		林瓊	林鴻圖	1,000,000	1	二九八二	高花線	高雄市大義街一三三號	571909
公新台海運司	民國五十年	朱向榮	朱向榮	四,000,000	二	五、六、九、八	近海不定期	臺北市南京西路三號二樓	571709
公新東興輪船司		韓受卿	周崇祥	10,000,000	1	二二六、七、八	近海不定期	臺北市中山北路一段一〇五巷一三一號	571045
公新興航運司	民國五十年	許文貴	陳玉棠	1,000,000	1	九、六、八、〇	遠洋不定期	臺北市中山北路一段九六號	550142
公開泰航運司	民國五十年	扈頌	李錫恩	10,000,000	1	三、一、三、五	近海不定期	臺北市中山北路一段二四號	335607
公復興航業司	民國三十七年	周兆棠	趙璋	一四、四、一〇、〇〇〇	二	八、六、一、二、六、九	中美線東海岸 遠洋近海不定期	臺北市館前路四六號三樓	337521
公萬豐輪船司	民國十四年	陳萬主	林仲英	10,000,000	二	三、五、六、一、〇	近海不定期	臺北市長安東路一段四一號之一	552167
公萬順輪船司	民國十九年	劉志萍	龍登雲	八,〇〇〇,〇〇〇	1	九、六、七、四	高港線	臺北市南京東路一段三號二樓	511024
公萬海航運司	民國十四年	林自西	林清治	二五,〇〇〇,〇〇〇	二	五、九、九、七、八、四	近海不定期	臺北市太原路四二號三樓	558011 558012
公惠來海運司		高直審	高直審	四,〇〇〇,〇〇〇	1	八、七、五、四	基琉線	臺北市博愛路四三號二樓	364001
公偉業航業司	民國五十年	許文華	許蓓貞	四,〇〇〇,〇〇〇	三	四、五、五、三、二	遠洋不定期	臺北市許昌街四二號四樓	332389
公康華航業司	民國五十七年	楊管北	李平山	一六,〇〇〇,〇〇〇	1	七、五、一、四、四	遠洋不定期	臺北市館前路四〇號	28778

公福壽航業公司	民國十六年	洪壽生	洪榮茂	117,000,000	一	三三三·七·五	近海不定期	臺北市南京東路一段二一巷十三號	517007 517008
公傑興海運公司	民國十九年	王玉雲	王復興	110,000,000	二	111·101·三五	近海線	高雄市塩埕區大禮街四八號	555803 558808
業橋果合泰航業公司	民國十七年	陳建忠	陳廷忠	20,000,000	二	九五三·九五	近海不定期	臺北市中山北路二段七九號	573211
壽康輪船公司	民國十三年	董漢槎	吳長賦	20,000,000	三	二六·二六·五三	遠洋不定期	臺北市許昌街四一號	367241
公遠東航業公司	民國十九年	趙晶雲	趙晶雲	五五,000,000	三	三九·八九·七九	遠洋不定期	臺北市許昌街四一號四樓	334629
公漁友輪船公司		林中威	潘懷忠	117,000,000	一	三三三·七·五	臺灣省外線	基隆市信四路三一號	
公澎湖航業公司	民國十七年	黃祿蒼	蕭再傳	四,000,000	一	三五·〇〇	高馬線	高雄市建國四路一六一號	552020
公興華航業公司	民國十三年	施文科	楊連登	2,000,000	一	一三·八·八六	高港線	高雄市塩埕區大禮街三巷八號	554833 558433
公瀛海航業公司		趙晶雲	顧相庚	22,000,000	二	111·六·五·九〇	遠洋不定期	臺北市許昌街四一號四樓	294396
公東南亞航業公司		賢繼禹	侯立民	五,000,000	一	一九·六·〇·六	近海不定期	高雄市塩埕區五福四路二二一號	
公大益輪船公司		顏春木		2,000,000	一	五〇〇·七	高金線	高雄市五福四路一〇號	25496
公德和輪船公司	民國十七年	吳仲亞	李樂山	五,100,000	一	111·四〇·六九	遠洋不定期	臺北市懷寧街七十號三樓	330957

航業爲國家對外貿易之橋梁，臺灣四面環海，惟有自己的商船隊，始有安全可靠之運輸，與配合本國經濟建設之功能。目前我航業界憑獨力之精神，雖已擁有懸掛國旗之商船不過一七二萬載重噸，承運自有之進出口貨運能力祇三七·四%，而國人擁有之權宜籍船舶，則已

超過一千萬載重噸以上，足證我炎黃子孫非無經營海運之能力，而且國際著名之七大航業鉅子，我國同胞竟佔二人（董浩雲、包玉剛），實為我國之光榮。今後如能重視世界航業的趨勢，改善國內航業投資環境，擴建船舶，以及提高航業服務之效率，積極培育船員與航業人才，國輪噸位，自然迅速發展，則重振海上的聲威，而成為海權國家，不是不能的，而且是必然的。

附表一、我國船舶種類統計

噸別	分類	五十八年底		五十九年底	
		艘數	噸	艘數	噸
一千總噸以上	乾貨船	九七	六七,八一四·九一	八三	六二,八二五·六五
	客貨船	一	一,八五〇·〇〇	一	一,七五〇·〇〇
	冷藏船	一七	六五,三三四·四七	一七	六五,六〇六·〇〇
	油輪	八	二九,三三四·六九	一〇	三三,五〇四·八三
	木材船	一六	六七,三六六·八	二〇	八三,八〇三·七
	半貨船	一五	五四,三二五·五七	七	七六,三九八·四
	糖蜜船	一	三,〇二二·一〇	一	一,五七一·一
小貨船	計	一四	九三,二四七·三五	二	一四,八九九·〇〇
			一四,四一九三·五八		一,二二六·六三三
					一六,九四〇·五一

附表二、各航業公司船舶艘數及噸位統計

總噸	至一千噸		總噸	
	小	客貨	貨	船
計	計	計	計	計
一七四	元	一	一四六五二七三	二八
一,〇〇八六九七四九	一五四五〇,六七	七九七九四	二〇,六六六〇六	一五,四五六七
一四六四〇,五六四	二二,〇五〇,〇六	四二七,〇〇	二九,六六六〇六	一五,四五六七
一七〇	二元	一	一五,四五六七	二八
一,二九九一五五三	一六二五四,四二	七九七九四	二〇,六六六〇六	一五,四五六七
一七,一六四三二〇五	三三,三七九六四	四二七,一七	二九,六六六〇六	一五,四五六七

輪船公司	五十八年底		五十九年底	
	艘數	噸	艘數	噸
招商局輪船公司	二	二〇四,二八,八三	二	二九八,六七,五九
臺灣航業公司	一〇	六七,一三,七八	一〇	六七,一三,七八
臺灣航業公司(千噸以下)	一	七九,七,九四	一	七九,七,九四
公營	一三	九四,五,一七,六八	一三	一,一五,五,九,九七
復興航業公司	一	八六,七,二〇,八一	一	八六,一,二,六九
中國航運公司	八	六三,〇,六,二,五五	六	六七,五,五,六,〇〇
益利輪船公司	五	四七,七,四,九,二二	六	八〇,二,八,一,三九
益壽航業公司	四	四三,〇,七,六,九三	四	四八,〇,〇,一,〇〇
其他公司(千噸以上)	八	一四,六,五,二,七三	八	四六,五,八,九,八七
其他公司(千噸以下)	二	二〇,六,六,六,〇六	二	一五,四,五,六,三七
民營	二八	一四,六,六,六,〇六	二八	一五,四,五,六,三七
合計	一七四	一,〇〇八,六,九,七,四九	一七〇	一,二九,九,一,五,五,三
合計	一七四	一,〇〇八,六,九,七,四九	一七〇	一,二九,九,一,五,五,三

第十二篇 開國六十年我國航業的素描

附表三、我國船舶船齡統計

平均船齡	年份	艘數		噸數		載重	
		艘數	佔總艘數%	總噸數	佔總噸數%	載重噸數	佔載重噸%
九五年	三十一年以上	二	一·二七	一八,〇六六·〇〇	一·五九	三三,七一〇·〇〇	一·三三
	二十六—三十年	三三	二·九五	二〇,七五五·一四	一〇·六八	一七,四〇八·〇三	一〇·一六
	二十一—二十五年	九	五·二九	三九,五七六·六六	三·五〇	五四,〇三二·九九	三·一六
	十六—二十年	二二	二·三五	二二,三八八·四五	一〇·八四	一七,一三四·三三	九·九七
	十一—十五年	二九	一七·〇五	一六,九三七·二二	一四·九九	二六,一〇九·五九	一五·三三
	六—十年	三三	一八·八三	一五,八四一·五六〇	一四·〇三	二二,八〇六·四八	一三·八六
	五年以下	五五	三三·三六	五〇,一三六·五六	四四·三七	七九,四三三·八七四	四六·二九
	合計	一七〇		一,二九,九一五·五三		一,七六,四三二·〇五	

附表四、我國船舶航速統計

平均航速	湮 / 時		艘數		總噸數		噸		載重噸	
	艘數	佔總艘數%	總噸數	佔總噸%	載重噸數	佔載重噸%				
八一〇	一七	一〇〇	二九六三八六八	二六三	四五〇〇・一〇	二六三				
一〇・五—一二	二七	一五八八	四三三二一八一	三七四	六二五四九八一	三六五				
一二—一四	四七	二七六四	一九五三三五二	一七二八	二九五〇四三七六	一七一八				
一四・五—一六	四三	二四七一	四九〇六七四〇三	四三・四三	八二九九五二七	四七三六				
一六・五—一八	二五	一四七一	二四五四六四六〇	二二七三	三四六九三六一五	二〇二二				
一八・五—二一	三三	七〇六	二六五〇一三二	一一・一九	一五三八五五九六	八九七				
合計	一七〇		一、二九九一五五四		一七二六四三二〇五					

附表五、我國船舶噸級統計

噸	級	艘數	佔總艘數%	總	噸	佔總噸%	載重	噸	佔總載重噸
100—1,000		二元	一七·六	一六,三四·三	一·四三	三,三七九·六四	一·三〇		
1,001—2,000		一一	六·四八	一八,四八四·三	一·六三	二九,二五三·二	一·七二		
2,001—3,000		一九	二·二七	五〇,八六五·四	四·四六	七五,〇九四·八	四·三九		
3,001—4,000		一九	二·二七	六七,八七一·五八	六·〇一	九七,三二六·三五	五·六七		
4,001—5,000		一九	二·二七	八五,六九二·三二	七·八五	一一六,一一·四	六·七六		
5,001—6,000		三	一·七六	一五,八九九·六〇	一·四〇	二六,六〇七·七八	一·五六		
6,001—7,000		三	一·七六	一九,五九四·八四	一·七三	三〇,一五八·四二	一·七六		
7,001—8,000		二六	九·四二	二〇,〇三三·七二	一·六三	一七四,三〇·五二	一·〇一四		
8,001—9,000		五	二·九五	四三,九六〇·六六	三·八〇	六三,七九一·九六	三·七三		
9,001—10,000		七	四·三	六八,二七四·九五	六·〇四	九七,八〇七·三三	五·七〇		
10,001—15,000		二七	一五·八八	三〇,四七三·〇七八	二·六九六	四三,八四八·〇〇	二·五五四		
15,001—10,000		八	四·七一	一三五,七三六·三	二·〇一	二〇四,八一〇·五	二·一九三		
10,000以上		四	二·三五	一八四,一五五·八	一·六三一	三四〇,一二七·〇〇	一·九八二		
合計		一七〇		一,二九九,一五·三		一,七六一,四三二·〇五			

附表六、我國商船航線統計

航線	艘數		總噸數		載重噸數	
	艘數	佔總艘數%	總噸數	佔總噸%	載重噸數	佔載重噸%
遠洋	三九	三三.四	四二六,四六二	三七.七四	六六〇,四六二	三八.四八
近海	五八	三三.二	一九〇,〇五五	一七.三五	二九八,五三〇	一七.三九
油輪	九	五.九	三三,四三三	一.九七	三九七,〇三二	二四.一三
小計	一〇六	六〇.五五	八四五,九五六〇	七四.八六	一,三五六,〇三四五	七九.〇〇
中岸	九	五.二九	六八,三三九	六.〇四	九九,六六九	五.八一
中美	一〇	五.八八	九一,九三六	八.二四	一一二,八五三	六.五七
美東	一	〇.五九	一七,八五一	一.五八	一一三,八〇〇	〇.七二
南非	一	〇.五九	五〇,九五五	四.五二	六〇〇,八三〇	三五.〇〇
中歐	一	〇.五九	六,六五九	〇.五九	一〇,一四六	〇.五九
中東	一	〇.五九	一,九六三	〇.一七	三,〇〇三	〇.一七
亞婆	四	二.三五	一九,一七五	一.七〇	二四,八七八	一.四五
東亞	二	一.一八	六,八二九	〇.六〇	一八,三四六	〇.四九
台日	二	一.一八	二,四八四	〇.二二	四,三七一	〇.二六
基港	二	〇.五九	一,八七一	〇.一六	二,九八〇	〇.一七
台琉	二	一.一八	一〇,一八二	〇.九〇	一四,六三六	〇.八五
高港	一〇	二七.六五	二七八,一〇九	二四.六二	三五三,三五四	二〇.五九
小計	一七	一〇	五八八,八九五	〇.五三	七,〇五二	〇.四一
國內航線	一七〇	一二三,九九五	一,七二六,四三三	一.四五	一,七二六,四三三	一.四五
合計	一七〇	一二三,九九五	一,七二六,四三三	一.四五	一,七二六,四三三	一.四五

附表七、世界各地區一千總噸以上商船統計

一九六八年六月卅日

國別	艘數	總噸數	載重噸
賴比亞	一,五七七	二五,一九五,〇〇〇	四,一九〇,〇〇〇
英 國	一,八五七	二〇,一一九,〇〇〇	二,八二五,〇〇〇
挪 威	一,三三三	一九,一一一,〇〇〇	三,〇一〇,九〇〇
美 國	二,一〇一	一八,八八九,〇〇〇	二,五六九,〇〇〇
日 本	一,六六四	一七,三三七,〇〇〇	二,六八一五,〇〇〇
蘇 俄	一,四四二	八,六四三,〇〇〇	一,〇九九六,〇〇〇
希 臘	九八七	七,四三六,〇〇〇	一,〇八一五,〇〇〇
西 德	八九二	六,二四〇,〇〇〇	八,八八九,〇〇〇
義 利	六二七	六,〇四三,〇〇〇	八,二八八,〇〇〇
法 國	五二五	五,四四九,〇〇〇	七,五六一,〇〇〇
巴 拿 馬	六二三	五,〇四一,〇〇〇	七,八四二,〇〇〇
荷 蘭	四九九	四,六六七,〇〇〇	六,四二八,〇〇〇
瑞 典	四二三	四,四四八,〇〇〇	六,五三四,〇〇〇

賽浦路斯	澳大利亞	東德	以色列	菲律賓	中華民國	比利時	阿根廷	芬蘭	波蘭	南斯拉夫	巴西	英屬各地區	印度	西班牙	丹麥
七	100	113	191	146	125	149	124	124	199	122	135	134	110	168	133
23,700,000	27,000,000	21,000,000	25,000,000	25,600,000	26,000,000	26,800,000	26,800,000	27,500,000	27,000,000	27,100,000	27,100,000	27,000,000	27,900,000	28,300,000	27,700,000
1,727,000	2,628,000	2,328,000	1,040,000	1,021,000	1,129,000	1,140,000	1,555,000	1,701,000	1,711,000	1,621,000	1,921,000	2,299,000	2,236,000	2,101,000	



泰	緬	宏	冰	摩	伊	奈	捷	迦	愛	新	烏	紐	哥	科	祕
國	甸	都	島	洛	朗	及	克	納	爾	嘉	拉	西	倫	威	魯
	斯	拉	哥	哥	亞	利	斯	夫	蘭	坡	圭	蘭	比	特	

三 八 三 三 七 五 一 八 四 五 五 九 四 七 四 二

四三〇〇〇 四五〇〇〇 五一〇〇〇 五一〇〇〇 五六〇〇〇 五八〇〇〇 六五〇〇〇 七〇〇〇〇 一〇五〇〇〇 一一一〇〇〇 一一五〇〇〇 二六〇〇〇 三四〇〇〇 二四九〇〇〇 一五四〇〇〇 一六八〇〇〇

六二〇〇〇 六〇〇〇〇 五二〇〇〇 六七〇〇〇 七〇〇〇〇 八七〇〇〇 一〇一〇〇〇 一一一〇〇〇 一四七〇〇〇 一六一〇〇〇 一四七〇〇〇 一八九〇〇〇 一六六〇〇〇 一九五〇〇〇 三三〇〇〇〇 二四七〇〇〇

阿爾及利亞	牙買加	突尼西亞	蘇丹	象牙海岸	蒲隆地	例牙利	(布)拉薩(市)果	馬拉加西	厄瓜多爾	摩納哥	阿爾巴尼亞	衣索匹亞	馬爾他	索馬利蘭	沙烏地阿拉伯
四	三	九	四	四	三	一八	三	二〇	六	四	八	六	七	七	一三
115,000	16,000	19,000	110,000	111,000	111,000	257,000	292,000	311,000	311,000	311,000	311,000	377,000	507,000	511,000	511,000
110,000	14,000	257,000	257,000	267,000	311,000	297,000	347,000	467,000	407,000	467,000	457,000	567,000	617,000	647,000	697,000

第十二篇 開國六十年我國航業的素描

附註：中國大陸有船一九六艘，八八八、〇〇〇總噸，一、一八三、〇〇〇載重噸。

坦	瓜	哥	南	馬	海	北	千	肯	多	幾	伊	尼	坦
	地	斯		來			里		明	內	拉	加	桑
加	馬	達	越	西	地	韓	達	亞	尼	亞	克	瓜	尼
	拉	黎	亞	亞	地	韓	達	亞	亞	亞	克	瓜	亞
一	二	一	二	五	一	四	四	三	四	一	二	五	二
二,000	四,000	五,000	五,000	七,000	七,000	八,000	九,000	十,000	十,000	十一,000	十一,000	十二,000	十二,000
三,000	六,000	八,000	六,000	六,000	九,000	十一,000	七,000	十一,000	十一,000	十一,000	十一,000	十二,000	十二,000



## 「海上學府」

我國航業鉅子董浩雲氏於民國五十九年九月承購之世界首屈一指豪華客船「伊麗莎白皇后」號，業已於六十年七月，由美國佛羅里達州的愛發格拉第港駛至香港，開始裝修工程，改裝成爲現代化的海上巒宮。

該船於一九三八年建成交下水，當時價值一千萬英鎊，董氏在美以三百廿萬美元標得，預計再以四百萬美元作爲修理與改裝費用。

該船八萬三千噸，有三層甲板（下接三〇〇頁）

## 第十三篇 邁向海洋

一

海事建設以航業與漁業爲兩大主體，臺灣省是海島經濟環境，惟有發展航業漁業，才能突破臺灣陸地狹小的侷限，而作輻射性的發展，何況我們要光復大陸，擴展海權，這是時代賦予我們的使命，亦是我們應負的責任。

二

檢討我國航業的發展，十年來確有值得欣喜的事實，以經營方式而論，從出租商船進步到自己營運。以經營的業務而論，從不定期班，進步到定期班。以承運貨物而論，從一般貨運，進步到專業化貨運。我們商船現在經常行駛的定期航線中有中美西岸線、中美東岸線、臺日線、東南亞線、中歐線、中南美非洲線、臺港線、婆羅洲線，及中東線。至於不定期的船隻，則很多川行菲律賓到日本、美國到印度、美國到日本各地，凡是世界有名的港灣，只要不屬共產區域，都可看到青天白日滿地紅的國旗飄揚。政府在大陸時代，我們商船忙着沿海長江內河的運輸，這些地方，很少有機會去的。記得前年，我到日本、泰國、新嘉坡考察

，親眼看見招商、臺航的兩艘一萬二千噸快速貨船，和民營公司的三、四艘冷藏船，同時停在神戶港內，忙着裝卸貨物，而匪方的一艘數千噸的老貨船，自慚形穢，遠離孤零的拋錨在港灣。又有一次曼谷港務局招待我們遊港，亦在同一天內，看見我國五艘萬噸級商船，魚貫的泊在湄南河邊，忙着裝玉米，還看見華商森美公司的油輪亦在河岸卸油，那天海洋學院實習生六、七十人，正在訪問曼谷，看他們一個個服裝整潔英挺勃發的在港市參觀。幾天後，我又到新嘉坡，看見董浩雲先生新購的當地最大，從前屬於英商所有的航運大廈，矗立港岸，他的船隊經常碇泊在大廈前面的深水碼頭，戰前只有英、美、德、法、義、日的大郵船才停泊在那裏。這一連串所見，顯示出我國航業已經起飛，大家有一種說不出的高興，難怪許多船員告訴我們，華僑看見遠航的祖國商船，猶如見到親人一樣，常情不自禁的手舞足蹈。我們的商船不僅擴展了對外貿易，更重要的，還維繫了華僑的向心力，激發起熱愛祖國的精神。

說到我們的商船噸位，五十九年年底已有一百七十餘萬載重噸，比前十年的五十萬噸增加了兩倍多，還有許多專業船，如大油輪十艘、四十一萬六千噸，冷藏船十七艘、七萬八千餘噸，運木船二十艘、十三萬二千餘噸，半貨櫃船七艘、八萬七千餘噸，全貨櫃船二艘、二萬一千餘噸。又因為歷年實施汰舊更新計劃，船的性能大為提高，民國五十六年平均船齡十六歲，而五十九年為九歲半，五十六年平均時速十三海里半，而五十九年為十五海里半。現在進行中的第五期購建船舶計劃，除了兩艘十萬噸的大油輪繼續在臺灣造船公司興建外，還

要建造新船十四萬噸，這都是很快就要實現的。

說到國輪承運的進出口貨物，五十九年達八百六十餘萬噸，比十年前的二百七十餘萬噸，增加了兩倍多，延噸海里，更增加了三倍多，而且國輪的運費通常比外國船便宜一成到兩成，對擴大輸出的貢獻尤大。

### 三

臺灣省造船工業的發達，更像是三級跳遠，政府遷臺初期，臺灣造船公司只能造三數百噸的船隻，現在已能造一萬二千噸的快速貨船，二萬八千噸的散裝貨船，十萬噸的大油輪，最近並且與我國航業訂約承造兩艘十萬噸大油輪和四艘五萬八千噸散裝貨船。該公司宣稱，未來努力目標為提高造船年產量廿五萬噸至卅萬噸載重噸，修船為一百八十萬總噸，製機則先從發展甲板機械，進而製造大馬力的船用主機。

### 四

說到漁業產量，臺灣光復初期，年僅五萬公噸，五十七年增加到五十三萬一千公噸，超過約十倍，五十八年漁產量更增至五十五萬七千公噸。自五十七年起，實施的五年計劃，平均每年要增產六萬六千公噸。今年漁業生產目標為六十六萬五千公噸，建造漁船目標為二萬三

千五百噸。據世界糧農組織統計發表，臺灣省漁業增產比率之高，僅次於秘魯，而超過了美、日、德、法等十大國家。我漁業作業區域，已逐漸擴大，自巴士海峽、蘇祿海、西伯利亞海、班達海、佛羅理斯海，以達印度洋阿拉伯海。鮪釣漁船且穿越地中海，遠達大西洋，一面到達南太平洋薩摩亞、大溪地。拖網作業漁場在東海南部、臺灣海峽、南中國海北部，以迄越南、暹羅灣及北婆羅洲附近海區。大型圍網漁業，多在臺灣東北方我國釣魚台列島附近作業。至漁船噸位，過去最大者不過一百噸左右，目前則多建造大型漁船，有六百噸者、一千四百噸者，大型拖網船有大至一千九百噸者，鮪釣母船更有大至三千二百噸者。現水產從業人員已數達二十七萬三千人。凡此成果均係政府多年來推行「漁船動力化、設備機械化、作業科學化、經營企業化」所致，得來極爲艱辛。

## 五

根據一九七〇年六月底止，英國勞氏驗船協會發布的統計，全世界一百總噸以上的商船有五二、四四艘，共二億二千七百四十八萬九千總噸，三億三千八百八十三萬八千載重噸。世界有商船隊的八十九個國家中，我國商船以噸數計，名列第二十三位，略少於南斯拉夫、芬蘭、阿根廷，而多於賽浦路斯、澳大利亞、比利時。但如果將國內航業和華僑所有船隻懸掛賴比瑞亞與巴拿馬國旗者，一併計入，則噸位與義大利、法國、荷蘭傳統海運國商船的

實力差不多，而位次在前十名。一兩年以後，噸位還要大大增加，可能與位居六、七名的希臘、西德，並駕齊驅。共匪常常誇大宣傳，欺騙世人，但從不講及航業、造船工業與漁業，就是因為我們在這方面的實力強大，世人有目共睹，共匪才不敢信口雌黃。

## 六

近十年來我國航業、造船工業與漁業的突飛猛進，我認爲根本是臺省海事學術昌明，海事教育發達，以豐厚的人力資源，支持着國內華僑航業及國內漁業，擴充實力，開拓航線與漁場，至於政府的維護，銀行的資助，經營者的才能，自然亦是促進發展的主要原因。

我國進出口貨物，國輪承運量，雖然年有增加，但是國輪、外輪承運的比率，歷年都是國輪少而外輪多。依據民國五十九年的統計，國輪是百分之三十七點四，而外輪則高達百分之六十二點六，差距太大，我們應努力爭取，希望能達到百分之五十，以維權益。（按一九六九年統計，日本商船承運其出口貨百分之三九·六，進口貨百分之四七·二）

十多年來，世界海運的形態、種類和方向，產生了極爲重大的變化：

第一是動力源歸向於石油，一九六八年全世界石油產量突破十八億噸，產油國家增至五十五個，全世界海上貨物運輸，一半爲石油所佔。一九七〇年六月底的統計，油輪計有八千六百十四萬總噸，佔全世界商船總噸的百分之三七點九。我航業界應該不讓英、日、挪威、

希臘、美、法、蘇俄各國專美於先，在這方面爭取廣大的市場，所以油輪的增加，還應該更為積極。

第二是戰後中南美洲及非洲等國成爲原料主要市場，且與工業先進國家間已建立起大型專用船的體系，如美國與智利，巴西與歐洲，西非與歐洲、日本與澳洲等，基於新礦源的開發，及適應海運經濟性的需要，紛紛建造了許多大型礦砂專用船。

第三是開發中國家的工業化，及加速開發落後地區的經濟措施，造成了貿易商貨品質的變化，例如小麥在戰前，其主要不定期航線素以南美拉布拉他區域至歐洲爲主，但近年，小麥則流入素以食米爲主糧的遠東地區。又日本鋼鐵業所進口的礦砂和煤，其數量之大，幾達全世界貨運總額的半數。這些變化造成了海上貿易的長距離化，技術的標準化，裝卸的機械化，進而產生出大量專業化的散裝貨船。世界礦砂與散裝貨船六千總噸以上者，一九七〇年六月底統計，已多至四千六百六十五萬總噸，大部份屬於賴比瑞亞、日、挪、英、希、義、美、瑞典、西德、加拿大的船東所有，我航業界面對這新興市場，更應多多的建造專業化大型散裝貨船，以利爭取。

第四是貨櫃船的盛行，貨櫃船的好處，能節省裝卸時間，便於海陸聯運，減少貨物損失，尤其工業品最喜託運，已成爲定期班船的驕子。一九七〇年六月底統計，全世界貨櫃船已有二〇一艘，其中全貨櫃船一百五十四艘，二百萬總噸，半貨櫃船四十七艘，五十五萬總噸，數字已有可觀，證明定期航線上的普通貨船，已逐漸被貨櫃船所代替，所喜我起步尙早，

已於五十八年十一月開始海運貨櫃，並有九艘貨櫃船航行於中美線，基隆、高雄兩港且已建有貨櫃專用碼頭，我宜再接再厲，作進一步的擴展，使臺灣成爲遠東貨櫃的大轉運站，不但航業有利，而且海港亦可益爲繁榮。

第五是日本造船業已近飽和狀態（一九六九年計造一千零五十萬總噸，佔全世界所造船隻百分之四十八），兩年內的訂貨單已滿，供不應求。我國造船工業技術日精，工資又廉，尤可接替日本飽和之後的訂單，作爲亞洲的第二大造船國，以與其他各國競爭。希望政府對現在臺灣造船公司擴充計劃加速完成，尤其高雄二十萬噸造船能力的大造船廠，能即行籌備，積極吸引僑資或外資，俾早觀厥成。匪惟國內及僑商的船隻，均熱望在國內建造，生意儘做不完，且兼爲高雄煉鋼廠製品的大用戶，一舉數得，實屬今後工業最急要的建設，最有利的事業。

## 七

綜上所述，除漁業之發展應循既定政策，繼續實施，未予論列外，均係從大處着眼，似可作爲今後航業造船工業發展的方針。現在我們已具備了海事建設的天時、地利、人和的條件，更應該把握時機，進一步的邁向海洋，制勝海洋，爲國家奠海權不拔之基，爲中華民族開百世昌盛之路。

(上接二九二頁)，現停泊於香港海外青衣島附近，將於六十一年五、六月間，重新負起海上學府的使命，環遊全球，據估計，仍能航行二、三十年。

該船在香港的改裝及修理工程，包括：(一) 改建船艙，使之成爲大學課室、實驗室、圖書館、宿舍、禮堂及一切教學設備；(二) 將該船改裝爲標準客船，並增加安全設備；(三) 增加航行儀器，船上富有歷史性紀念物，則予保存。總之使她改裝爲一標準海上學府，治東西方文化藝術於一爐，配合國際大學鑽研的需要。改裝時間約需四個月，六十年十一月完成後，再駛往新嘉坡進塢作最後修理。六十一年五月將可載乘八百名學生及八百名乘客。頭兩年將用作海上大學及客船之用，以後則全作學校之用。

學校部份，將由美國幾所大學派選教授、學生在船上「住讀」，從事學術研究，直接頒發學位，而非如一般預料海上大學將獨立負責招生教育。

## 七任航政司司長聚首一堂

航海通訊第一二四期

自民國二十一年起，歷任交通部航政司司長之高廷梓、陸翰芹、何墨林、李景潞、王洸、徐肇基、李昌來等七氏，於民國四十四年八月十八日中午，由何墨林先生邀請舉行聚餐會，這七位曾先後爲我國航務行政之首長，能在自由中國的臺灣聚會，誠屬交通界之佳話。自鴉片戰爭後，我國沿海及內河航行權，因受不平等條約之束縛，大部份操縱在外國人手中。抗戰勝利後，我沿海及內河航行權雖收回，但因國家財政困難，對航海事業之發展，雖未臻理想。惟近二十年來，我國之航政業務，因受戰禍之影響，在一切措施上，均要配合軍事運輸，確是一件不容易的事。自民國二十六年七七事變發生後，在抗戰期間，對於航業、航政組織之調整，船舶之保存，輪船業之監督與促進合作，協助軍事機關徵調船舶，搶運兵工物資，貸款救助航商，維持戰時水道運輸，樹立戰時復興航業基礎，嚴格管制水上運價，執行戰時造船計劃，建設內河絞灘；抗戰勝利以後，對於軍公人員物資運輸之籌劃，撈修沉船，向國外購買外輪，訂造新船，經營長江沿岸公用碼頭，發展沿海貿易，開闢東南亞航線，培植海員及航業人才；大陸淪陷前夕，督促公私營船舶撤退來臺；政府遷臺後，維持臺灣沿海航運，開闢遠洋與近海航線，有計劃的扶助民營航業，增建港灣，加強現代化之裝卸工具，解救近幾年之航業危機，以及目前修訂各項航政法規等；多有賴於此七位航政司長之領導。

七位航政司司長的任期如下：

高廷梓 自民國二十一年十月至二十五年一月。

陸翰芹 自民國二十五年一月至二十七年二月。

何墨林 自民國二十七年二月至三十四年八月。

高廷梓 自民國三十四年八月至三十五年八月。

李景潞 自民國三十五年八月至三十八年七月。

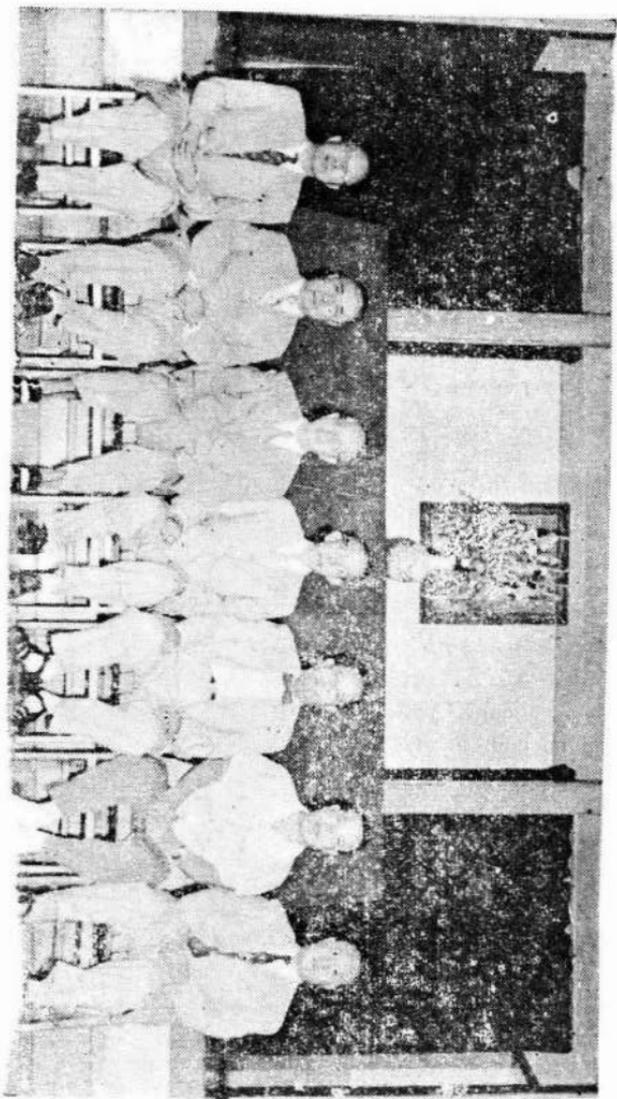
王 洸 自民國三十八年七月至四十年二月。（王氏於民國二十七年二月至三十八年十一月

任交通部長江區航政局局長）

徐肇基 自民國四十年二月至四十三年八月。

李昌來 自民國四十三年八月至四十五年八月。

著者按：國民政府交通部成立，第一任航政司司長爲沈蕃，後歷殷、蔡、許三氏，始由高廷梓接任。李昌來任職至民國四十五年八月，嗣由祝壽萱、程式、曹省之、陳紹煥，先後繼任，至民國五十九年十月由朱登泉接任航政司司長迄今。



交通部航政司歷任七位司長，由左至右

王 沈、李景濬、何墨林、高廷梓、陸翰芹、徐肇基、李昌來

## 四 國父是偉大的工程師

王 泐

### 【作者】

王泐，字道之，江蘇武進縣人，生於民國前六年。國立交通大學畢業，曾留學美國。歷任交通部航政司司長、國立交通大學教授、臺灣航業公司董事長。現任國立政治大學等校教授暨中國航運學會理事長，著有中國水運志、水道運輸學、中國航業史、海運學、航業經濟學、中國港口論、實業計畫論等書。

### 【題解】

這一篇選自民國四十六年三月十二日中央日報，原文為紀念國父逝世三十三週年而作。世人祇知道國父少年習醫，對於醫學有精深的造詣，作者則就研讀國父所著實業計畫的心得，列舉要端，證明國父不僅是偉大的政治家、軍事家、哲學家、經濟學家……，而且更是一位偉大的工程師！因此使吾人對國父全部遺教的博大精深，有更深一層的體認。

### (一)

國父是偉大的政治家、哲學家、經濟學家、社會學家與軍事家，我們在他的功業上，在他的遺教中，都可充分的認定，亦可說是世人所一致公認的。其實國父亦是一位偉大的工程師，而且是多方面的。看他昭示給我們開發實業的途徑和藍圖<sup>⊖</sup>，有通盤的規畫，

有相互的配合，處處顧到民生，又處處不忘國防，既偉大，又精深，真是我國經濟建設惟一的寶典。

我們現在且不談實業計畫的本質，只就他起草計畫的立論和立案要旨來說，可以看出他完全以地理事物為依據，從未發現他空泛的理論，和不切實際的方案；因為他是根據了確實的調查與可靠的圖籍，持以工程學的原理方法，和他敏銳深切的考察研究寫成的。

### (二)

我們先說 國父對築港的主張，他主張興建北方、東方、南方三個大港<sup>㉑</sup>。四個二等港<sup>㉒</sup>，九個三等港<sup>㉓</sup>，十五個漁業港<sup>㉔</sup>，他都用實測的海圖和精確的水文<sup>㉕</sup>記錄，來支持他的主張。他對各港的建築，特別注意自然要素，如水深、潮汐、不凍、不風、不淤，及港的外廓、礁石、沙洲等築港的基本要件。又對於經濟要素，如腹地的廣狹，資源的分布，人口的疏密，和交通、生產、消費的情形，亦無不加以調查論斷。 國父實在是一位最幹練的築港工程師。

### (三)

國父實業計畫中，有許多治河的計畫，他對於治河採取整個流域統籌開發的方式，當他在民國十年發表實業計畫的時候，那時各省對於治河的議論，囿於畛域之見<sup>㉖</sup>，喜作只

顧自己不管他人的主張，尤以治淮<sup>①</sup>為甚。國父看出這種情形，不但勞而無功，而且會危害全河流域的整治工作，力闢眾議，主張統籌規畫，糾正了那時社會上的淺見與偏見，一正治河的觀念。那時國人對於「多目標水利制<sup>②</sup>」的名辭，很少聽見，許多水利工程師亦缺乏這種觀念與理想。國父對於各河的治理，一貫採取多目標水利制，注意到航運、灌溉、防洪、水力發電及給水等多方面的功能。現在大家都曉得石門水庫<sup>③</sup>、大甲溪<sup>④</sup>開發計畫，都是採取多目標水利制，耳熟能詳<sup>⑤</sup>，殊不知國父在三十七年以前，已經竭力提倡這種政策，你能說他不是一位先知先覺嗎？

每一河川，都有它各別的問題，需要解決。如上游有巨大水力待開發，中游有廣大農田待灌溉，下游有洪水災害待消弭<sup>⑥</sup>，國父在實業計畫中，對各河的治理，常在上游設計建立大水庫，以蓄洩控制全河流量；在中游設計無數低壩，以引水灌溉；在下游設計固定河牀，以防止沖刷潰決。他用這些方法治河，焉有不成成功的道理。他對導淮，主張入江、入海兩路並重，以暢通淮河的尾閘<sup>⑦</sup>，政府後來遵循了他的指示，纔有抗戰前幾年導淮初步的成功。

#### （四）

國父對於水運，極為重視，實業計畫中，主張我國應造商船一千萬噸，一切船舶的設

計，須定有基準，內河淺水船以吃水⑤爲基準；如吃水二呎級、五呎級、十呎級；沿海輪船以噸位爲基準；如二千噸級、四千噸級、六千噸級；遠洋輪亦以噸位爲基準；如一萬二千噸級、二萬四千噸級、三萬六千噸級。這些就是今日所謂標準船的建造。美國在第二次世界大戰期間，爲了應付軍、民運輸，要加速造船，纔發動了標準船的建造，大大的簡化了多少人力、物力。美國在戰時短短的幾年中，就建造了二千噸以上的商船五一七一艘，三千八百六十餘萬總噸，五千四百六十六萬餘載重噸，形成了造船術的革命，其實 國父早在這以前二十年，即已倡導製造標準船了，這是普通造船工程師想得到的嗎？

### (五)

實業計畫中， 國父對於全國鐵路有通盤的規畫，分全國爲西北、擴張西北、東北、中央、東南、西南、高原七個鐵路系統⑥，所舉應造的路線，都是就政治、經濟、交通、國防的觀點，同時顧及地理的環境而畫定，並且各路直接、間接，都可與海港連絡。 國父認爲謀建幹路，當以先溝交通極不方便的幹線爲重要，創了鐵路經營的新原則。由沿海區域直達大陸邊疆的鐵路，因其兩端環境迥殊⑦，供求適應，實爲有利事業中的最有利者。這種築路卓見，決非普通鐵路工程師所能見到的。

國父對於建設鐵路特具興趣，而且還一度負過責任。他在民國元年辭去臨時大總統後

，於同年九月十五日就任全國鐵路督辦之職，有近一年的時間，專心從事於鐵路的策畫工作。他所領導的中國鐵路總公司設在上海，分設秘書、調查、會計、庶務四處，有許多技術人員襄助<sup>②</sup>他，他在那時即已搜求到許多鐵路調查報告和圖籍，後來他撰寫鐵路計畫時，都作為重要的參考資料，所以說實業計畫中所定的路線，都有它正確的理由和依據，決非國父憑空臆測<sup>③</sup>的。

## （六）

國父在其他工程方面，如採礦、如冶煉、如建築、如農林、如紡織，從實業計畫中看來，都有獨到之處。國父之有如此學養成就，是靠他的力學與睿智<sup>④</sup>，他數十年手不釋卷，足跡遍歷國內海外，勤求治理，博訪周諮<sup>⑤</sup>，用能融會貫通，編成不朽的鉅著。

國父於民國十四年三月十二日，在北平逝世後，中央曾派員前往上海 國父莫利哀路公館，整理他的遺書及資料，費了一星期的時間，纔整理清楚。當時主要的圖書和資料，大半是 國父著實業計畫所用的，即以中外地圖一項來計，已達四百餘種，每一地圖上，——尤其中國各省地圖上——都是紅、藍鉛筆所點畫過的。而中國線裝書和西洋書籍上都有 國父自己親筆用中文寫的札記。在文字方面則英、德、法、日各國文字的書籍都有。他這樣幾十年不斷的研究，自然成為偉大的工程師，而他的遺教也自然千古不朽了。