

王

洗著

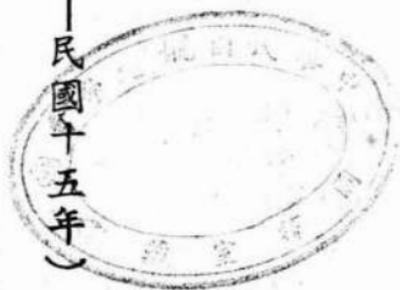
海
運
政
策

5
會學理

557401
4
紀念

先嚴雲五
諱倬
府君

(民國紀元前三十五年—民國十五年)



003002

先嚴於民國五年至十五年間，任交通部航政司航業科長，守正不阿，並於民九以後三數年中，兼主交通月刊（交通部印行之公報）筆政，故常有寫作發表，曾將日人所著「海運保護政策」一書譯出，分期刊登於該月刊內。

時沈甫入中學，偶爾翻閱，殊不解其深義與術語，嗣升學交通大學，專攻運輸管理，再讀先人譯作，始覺饒有興趣，且悉先嚴所譯，蓋為當時最先介紹此項學問於國內者。

嗣先嚴棄養，沈承諸長官之擢拔，得以繼續服務航政，竊有繼述之志，雖於民國二十三年勉成「航業政策」一書，惟採集疏漏，無補高深，至今思之，彌感慚悚。

近年全國朝野，多已重視海上事業，此時此地研求海運政策，要為當前之現實問題，因荷友好之督促，爰不揣譎陋，續寫斯篇，冀就正於賢達，亦所以不忘三十年前之庭訓也。

王

沈謹識

中華民國四十三年二月五日

臺北

海運政策目次

王 洗 著

第一章 引 論

第一節 海運與國防經濟之關係	一
第二節 海運政策之演進	六

第二章 海運保護政策總論

第一節 航海補助政策	九
第二節 造船獎勵政策	一六
第三節 造船貸款政策	一九
第四節 其他保護政策	二三

第三章 海運保護政策分論(一)

第一節 美國海運政策	二九
第二節 日本海運政策	三六
第三節 英國海運政策	四五

第四節 法國海運政策……………四七

第五節 德國海運政策……………五一

第六節 義大利海運政策……………五四

第七節 挪威海運政策……………五七

第四章 海運保護政策分論(二)

第一節 歐洲其他各國海運政策……………六二

第二節 拉丁美洲各國海運政策……………六八

第三節 戰後新興國家海運政策……………七五

第四節 英國自治領海運政策……………七九

第五章 戰時海運政策概論

第一節 戰時管制海運之必要……………八三

第二節 第一次大戰期間各國如何管制海運……………八五

第三節 第二次大戰期間日本如何管制海運……………八七

第四節 第二次大戰期間美國如何管制海運……………九四

第六章 結論

第一節	我國海運政策之回顧	一〇〇
第二節	我國海運政策之瞻望	一〇六

附 錄

一	航務行政之要義	一一三
二	論港口法之制訂及其內容	一二〇
三	航政技術標準問題	一二七
四	我國航權之喪失與收回	一三一
五	抗戰時期的造船政策	一四一
六	內河絞灘建設概況	一五一

海運政策

王 洸著

第一章 引 論

第一節 海運與經濟國防之關係

商船在平時爲國際貿易之利器，在戰時爲軍事運輸之工具，凡有海岸線之國家，無不重視海運，其所保持之船數，務期能適應國家貿易與安全之需要。按照國際公法，海洋運輸絕不容許任何國家獨佔壟斷，完全爲自由競爭之事業，因之各國不得不努力於建造商船，擴展航線，即使政府力有未逮，亦必設法獎助民營，並用種種直接或間接之保護方法從事競爭，俾本國航業立於不敗之地位，而達成其國策，縱觀海運各國以往之史蹟及今日之事實，彰彰明甚，請申論之。

(一) 商船收益常爲國家財政之大支柱

海運收益，常爲外匯之一大收入，所謂無形出口 *Invisible Exports* 是也。英國挪威向以海運收入平衡國家財政（註一）。英國一九五一年海運之總收入爲四億三千九百萬鎊（註二），純益爲一億二千九百萬鎊，一九五二年海運之總收入爲四億三千三百萬鎊，純益爲一億〇八

百萬鎊，挪威海運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）左右，一九五三年雖受航業不景氣影響，而純益仍可達十五億至十六億克郎。丹麥地小，希臘貧瘠，兩國亦多賴海運收益以裕國庫。丹麥海運收益自一九五一年以後，每年運費收入約在十二億克郎（Krone）之譜，迄無大變更，一九五二年收入之美元運費合三億一千萬克郎，英鎊運費合四億五千三百萬克郎，其他外匯之運費收入合二億二千五百萬克郎。希臘商船在世界不定期航線中，因其成本低廉，向佔優勢，一九五一年一至七月間，其無形出口所獲外匯共計五千萬美元，其中由於海運而得者佔百分之四十二，至懸掛外旗之希臘船收入，尙未計入。瑞典商船之總收入，在一九五〇年爲九億五千萬克郎（Krona），其半數得自國外貿易，德日兩國在第二次大戰失敗後，積極復興航業，固爲促進貿易，而海運本身之收益亦大有可觀。西德於一九五一年，所有航海運費等收入爲二億三千八百萬馬克，而至一九五二年則達四億九千九百萬馬克之鉅。日本一九五一年國外航線船隻之運費收入共達五百二十二億八千圓（計運貨物九百八十九萬一千噸），較其前一年之運費收入一百四十四億七千萬圓，約增三倍半，此兩國海運收益，現仍隨新船之增加而日形增大。卽以我國商船而論，自退守臺灣以後，專行海外航線之船隻，噸位不滿二十萬噸，總計自三十九年至四十一年三年間運費總收入，亦達三千六百五十八萬餘美元，其售予政府之外匯共有一千三百八十七萬餘美元。上列種種數字，以證海運收益爲國家財政上之一大支柱，實信而有徵也。

（二）商船在國防上之重要性

海爲國防之外圍，商船爲海軍之奧援，發展商船，卽所以增強海權。商船爲國防之主力，亦爭勝之利器，在兩次大戰中已充分表現。第一次大戰，陸地戰場遍及歐亞非澳四洲，海上戰火，不但瀰漫於地中海及大西太平洋印度洋上，且艦艇之襲擊，遠入北極圈內，所有兵員之輸送，軍需之補給，因地理上關係，胥賴商船，美國爲民主世界之兵工總庫，專以戰時軍運而論，曾經動員之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，承運之物資數達二億六千八百二十五萬二千噸，所載軍事人員總計一千一百十九萬〇七百四十人，其他人員亦有三十一萬一千一百六十三人，此外同盟國商船之參加戰役者尙不在內，設無如此龐大之海上實力，聯合國勢將無法贏得勝利，是以美國海軍軍令部長金氏上將，曾於戰事結束後，致函當時主持美國海運之藍德中將（時任美國戰時航運管理局局長及航務委員會主席）稱：「在以往三年半期間，海軍倚仗商船補給遠征之艦隊及基地，如無此種支持，海軍將無法完成其任務，商船誠應分有吾人之功績，一如此次戰爭吾人所分有之功績，商船在平時或戰時，均爲國防上最堅固之堡壘，並爲國家經濟之支持力，強大之商船不僅爲國家重淵資源，且爲緊急時期武力之主要部分」。艾森豪總統上年致美國航運俱樂部 Propeller Club 函中亦稱：「商船爲吾人國防上之第四臂膊」。證以此兩函所述，海運在國防上之重要，殊無庸詳論矣。

(三) 商船噸位可觀國力之消長

商船噸位之數重，可觀國勢之強弱，第一次世界大戰以後，戰勝國家如英美法日義，固

均盡力擴張海運，即戰敗之德國，亦於僅存商船四十萬噸之後，積極從事造船，卒於十年之間，噸位增達四百萬噸，進居世界之第五位。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，自第三位晉至第二位，迨第二次大戰發生，美爲軍運之需要，復大量製造新船，一度擁有船隻五千七百餘萬噸，更雄據世界首席，戰後雖將其一部分過剩船隻讓售於外國，但始終保持優勢。按一九五二年七月英國勞合氏船舶統計，世界各國船舶總噸位共爲九〇、一八〇、〇〇〇總噸，其中以美國之二七、二四五、〇〇〇噸佔第一位，英聯合王國之二二、三二七、〇〇〇噸次之，有此龐大之商船隊，自可確保其強國之地位而不墜。再觀其他各國，其擁有六百萬噸商船者，則有挪威；三百萬至四百萬噸者則有巴拿馬、法國、義大利、荷蘭；二百萬至三百萬噸者則有日本、瑞典、蘇俄；一百萬至二百萬噸者，則有丹麥、希臘、西班牙、德國。此等國家固一向重視海運，惟最令人驚異者，厥爲日德義三國，此三國在第二次大戰後，商船損毀殆盡，乃戰後不數年間，即重振旗鼓，再度角逐於海上，且造船工業亦蒸蒸日上，蔚成國防上之兩大潛力，其所以舉國上下經營海運始終不懈者，蓋均鑒於國家之復興須借助於商船也。綜觀他人之奮鬪精神，我能毋所警惕乎。

(四) 新興國家咸致力於商船建設

戰後新興國家，亦無不致力於商船之建設，如印度於一九三九年僅有商船十二萬五千噸，至一九五一年，即增至三十八萬餘噸，一九五二年又增至四十一萬餘噸，政府近復計劃於此後三年中完成新船六十萬噸，以發展海外航線。巴基斯坦與以色列雖建國未久，現亦有商

船十一萬六千噸，印尼爲發展海運，於一九五三年起，決定造大小船舶一百十艘，共六萬八千噸，內有一萬噸之貨船四艘，且擬開闢遠洋航線，其雄心可知。北非之利比亞，因得美國人之贊助，獨立不過兩年餘，即擁有近百萬噸之商船隊，其油輪踪跡遍及全球，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之保護政策，以增造新船，擴展航業，蓋此等新興國家之目標，或爲發展國際貿易或爲爭取國際地位，雖略有不同，而以建設商船遂行其國策，則初無二致也。

(註一)一九一三年英國貿易不利之有形差額，達一三四、〇〇〇、〇〇〇鎊，此數即代表該年中，輸入超過商品金條與硬幣等之輸出額，然商船在外國收入之運費，除一小部分在外國港口支出外，共達九四、〇〇〇、〇〇〇鎊，約可減少不利差額之百分之七十。又如一九四九年世界新造船隻，在英國建造者佔百分之五十以上，一年中輸出船價值達四〇、〇〇〇、〇〇〇鎊，此等與海運有關之有形輸出，亦對國際收支具有重大之貢獻。

(註二)各國單位幣制與美國美金之比值如次：

依據一九五三年五月一日臺灣銀行之資料

國別	單位貨幣名稱	每單位折合美元數
英國	鎊 Pound	二·八一七〇
挪威	克郎 Krone	〇·一四〇五

丹麥	克郎	Krone	○·一四五〇
瑞典	克郎	Krona	○·一九三五
西德	馬克	Deutsche Mark	○·二三八一
日本	圓	Yen	○·〇〇二八
法國	法郎	Franc	○·〇〇二九
義大利	利拉	Lira	○·〇〇一六
荷蘭	盾	Guilder	○·二六三六
西班牙	披賽太	Peseta	○·〇〇九一五官價
智利	披索	Peso	○·〇〇九五市價
巴西	克魯齊羅	Cruzeiro	○·〇〇二五二
印度	盧比	Rupce	○·二一一五
菲律賓	披索	Peso	○·四九九〇
印度尼	盧比	Rupiah (叻幣)	○·〇八七七

第二節 海運政策之演進

海運政策亦即國家保護本國海運之政策，按其政策之演進，可分為兩個時期，第一時期為排外的保護主義，即對於外國船舶，加以特別限制，使其立於本國船壓迫之下，而達到本

國商船獨占之目的，其最著之例爲一六五一年至一八四九年英國所施行之航海條例，該條例內容如左：

- (1) 限制外國船出入英國沿海岸。
 - (2) 凡與殖民地之交通，禁止僱用外國船。
 - (3) 與歐洲各國之貿易，除英國船及貨之所從出地之船外，均禁止僱用。
 - (4) 與亞洲非洲美洲之貿易，除英國船外，一概不准裝載。
- 第二時期爲平等原則下之保護主義，即對外國船舶依照平等之原則，不設特別之限制，惟對本國船舶特加保護，以增強其競爭力。大抵自十九世紀中葉以後，各國漸多改取此種政策，彼此簽訂商船互惠條約（如英與德美所簽者），准許締約國船舶在指定之港口通商往來，不予禁阻，但沿岸貿易，則至今仍鮮有開放者。

近百年來之海運政策，可分平時與戰時所行者而論之。平時政策着重於保護本國商船，向外發展，不惜施行直接間接之各種資助，以遂行其國策。至戰時政策，則以軍事爲最高目標，對商船不能不加管制，使其負擔之軍民運輸任務，均能兼籌並顧。

各國所採之直接保護政策，類多以經濟援助直接昇予航業，如航海補助金、造船獎勵金、造船貸款、航業貸款、郵運津貼、海軍補助金及船舶改良補助金等等均爲通常採行而著有成效者。間接保護政策則雖無有形之資金協助，惟對本國與外國商船，常採種種差別待遇，或予本國商船以賦稅之優惠及沿岸貿易之獨占，縱受歧視外船之指責，各國亦多寧願實行。

兩次世界大戰，無論爲戰勝或戰敗國，其商船均有慘重之損失，戰後力圖恢復，重振航業，自爲各國一致之政策，試檢討其各項措施，可謂無一不具有保護性與積極性者，尤以戰敗後之德國、義大利、日本表現最爲強烈。至拉丁美洲及戰後新興各國，亦不惜用其全力建造新船或創辦國營航業，則除有排斥外國商船勢力之企圖外，更顯有建立本國海上事業之雄心焉。

第二章 海運保護政策總論

第一節 航海補助政策

航海補助政策，在各國實行最早，亦最普遍。一類用之於定期航線，蓋遠洋航線在國際間競爭最爲劇烈，必須班期準確，運價低廉，方能立於優勢，但經營者不免有時虧損，而難於經常維持，故有若干國家，對於本國經營海外定期航線之公司，每年給予相當數額之補助金，又一類爲用之於與殖民地聯絡之航線，因在海外有殖民地之國家，對於其殖民地，在政治上需要控制，在經濟上需要壟斷，設無本國商船以資聯絡，卽有鞭長莫及之感，故有許多國家，對於航行本國與殖民地間之商船，亦特別給予補助金。

第一次世界大戰後，海運市場，極度凋零，因此各國對於特定航線及不定期船舶給予航海補助金者頗多。惟在第二次世界大戰以後，海運市場較第一次大戰以後爲佳，加以韓戰爆發，航業尤見興盛，除美國法國及西班牙外，採用此政策者已較少矣。茲將若干國家所施行之航海補助辦法，分述如次：

(一) 英 國

英國政府對於左列各公司經營之航線，曾與其締結定期補助契約，給予補助金。

(1) 大英輪船公司之布來屯西至孟買線（每星期航行一次），布來屯西至上海線（兩星期航行一次），及布來屯西至亞得雷德線，由政府年給補助金三十萬五千鎊，每哩平均約爲四先令至五先令。

(2) 克納德輪船公司之南安普頓至紐約線（每星期航行一次），由政府年給補助金六萬九千三百九十鎊。

(3) 大洋航業公司（白星線）南安普頓至紐約線（每星期航行一次），每年由政府給予補助金七萬二千鎊。

(4) 阿非利加及英非輪船公司共同經營之利物浦至西非洲線（每星期航行一次），英政府每年補助前者五二、二二二鎊，後者一、〇三二鎊。

(二) 日本

日本於一八九五年即實施航海獎勵法，在第一次與第二次世界大戰之間，曾由政府公佈遠洋航海補助法與定期郵船航線補助法，對北美南美歐洲澳洲印度中國等地之航線，均年給補助金，以挽救當時航業一度不景氣之現象，同時並圖與英美法各海運國家，競爭遠洋航業，收效殊爲成功。

遠洋航海補助法，規定凡屬日本官民或以日本官民爲股東所經營之航業公司，於五年之內，在歐洲南美北美及澳洲航線經營定期航業者，得受航海補助金，但船舶須受以下限制及

義務：

(1) 船舶資格 受補助之船舶以總噸數三千噸以上，每小時速率十二浬以上，且已登記為日本之船籍，船齡在十五年以內之鋼製輪船為限，不得使用在外國製造之船舶，但於登記時船齡未滿五年，且具有不得已之情形而經遞信大臣（交通部長）之許可者，不在此限。

(2) 補助金額 船舶平均航行一千浬，每小時具有十二浬之速率者，每噸給予五十錢以內，每小時速率增加一浬者，得加給百分之十補助金，惟須視航海情形發給之。凡船齡超過五年，則按年遞減百分之五。在外國製造之船舶，則僅支給半數，凡經遞信大臣特別許可設計製造之船舶，及在開始航行未滿五年之航線航行之船舶，並按上述金額加給百分之二十五。

(3) 義務 接受政府補助之公司，應盡下列各項義務：(A) 制定客貨運價時，須經遞信大臣之許可。(B) 除對郵件及郵政用品免費裝運外，並須具有無線電通信之設備，凡經遞信大臣派遣視察航業或通信事務之官員，並應予免費乘船。(C) 每年必須安置相當人數之商船實習生。(D) 不得拒絕遞信大臣之收用或使用。(E) 其船舶在受領航海補助金之期間，或自完成最後航海之日起，三年以內，不得出售或抵押於外國人。

(4) 航線 規定可受補助金之航線如左表：

起訖地點與寄泊地點	所用船舶艘數總噸數	航行次數
北美舊金山線	3	

西行 橫濱、香港、神戶、長崎、上海	3	一萬三千噸以上 十八噸以上	每三星期須航行一次以上
東行 橫濱、香港、檀香山	3	一萬四千噸以下 二十噸以下	每年須航行十七次
北美西雅圖線			
往航 神戶、橫濱、維多利亞或舊金山、西雅圖	4	一萬一千噸以上 十七噸以上	每三星期航行一次以上
回航 西雅圖、舊金山、或維多利亞、橫濱、神戶	4	一萬二千噸以下 十九噸以下	一年須航行二十一次
南美西岸線			
西行 橫濱、香港、門司	5	七千噸以上 十四噸以上	每三個月航行二次以上
東行 橫濱、法爾巴拉索、瓜阿基爾、伊基圭	5	九千六百噸以下 十六噸以下	每年航行十次
南美東岸線			
往航 橫濱、長崎、香港、新加坡、開浦城		七千噸以上 十五噸以上	每三個月航行二次以上
回航 里約熱內盧、聖多斯、克利斯托波、橫濱		九千六百噸以下 十七噸以下	一年航行十一次

日本對於定期郵船航線之補助，始於一九三三年，當時日本政府依照左列條件，核給定期郵船航線之補助金數達七十二萬圓。

- (1) 航線 規定為橫濱至倫敦線及橫濱至墨爾鉢線
- (2) 船舶資格 (A) 橫濱倫敦線配置之船舶，須為總噸數九千噸以上，每小時速率十六

理以上之鋼製輪船，每兩星期航行一次以上，每年航行二十六次以上。(B)橫濱墨爾鉢線，須爲總噸數五千噸以上，時速十五哩以上之鋼製輪船，每月爲一次以上，每年爲十二次以上之航行。

(3) 政府必要時，得在各航線內命其增加或變更其寄泊地。

(4) 必要時政府爲公用起見，得給與相當金額，以收買各航線航行之船舶或使用之。

(5) 補助金額按照命令書規定支給之。

(6) 政府如發現公司有不履行命令規定，或違背命令規定之事實時，得視其行爲之輕重，課以相當之罰金。

日本對於遠洋航海補助，原僅限於定期航線船舶，補助金額全年曾達九百五十五萬圓，至不定期船，初未加以考慮，嗣因改良船質成功後，不定期船舶之性能亦大爲提高，政府始逐漸予以支持，俾積極對外競爭，向海外開闢新市場，政府因於一九三七年另施行遠洋航海補助新辦法，其原則爲須在近海區第一區外之諸港間繼續航行一百八十日以上者，補助金率，則以每一總噸航海三十日爲一單位，其在大西洋方面航行者，補助一圓，在其他方面航行者補助九角，繼續超過一年之航海，對超過期間加成增給。是項補助金辦法，當時暫定以一九三七年以後五年中繼續施行，預算補助金總額爲一千〇十三萬四千圓，至一九三七年七月七日中日戰爭發生，始中止進行。

(三) 法 國

法國亦採定期航線補助政策，政府曾每年補助高而西克航線計七百五十萬法郎，遠東及澳洲航線之法國郵船公司，計五千一百五十萬法郎，此外尚有紐約西印度中美及巴西等航線，每年亦均受政府鉅額之補助金。

法國對於經營南美航線之法國郵船公司，自一九三〇年四月起，十五年內，每年支出一千五百萬法郎，專為補助冷藏船運輸之用。

(四) 義 大 利

義大利於第一次世界大戰後，積極擴展海外航業，亦採取航海補助金辦法，一九二三年義國政府除對遠東印度黑海地中海及其他各殖民地沿岸方面之航海補助金，增為一萬四千七百十三萬利拉 *Lira* 外，並與義大利海事公司(四航線)，義大利海運公司(一航線)，道斯克那輪船公司(五航線)，勞合德的里亞斯諾輪船公司(七航線)，簽訂航海補助金契約。

(五) 荷 蘭

荷蘭對於海外各地及殖民地之定期航線，亦設有補助金之制度，其主要者：(A) 鹿特丹輪船公司，鹿特丹與巴達維亞間，兩星期航行一次，每次補助二千四百盾 *Guilder*。(B) 尼柔蘭輪船公司，阿姆斯特丹與巴達維亞間，兩星期航行一次，亦每次補助二千四百盾。凡

在爪哇寄泊或縮短航海日數者，得再加給七千盾之補助金。他如阿姆斯特丹南美間，及阿姆斯特丹至紐奧良間，與鹿特丹至紐奧良間之航線，亦各支給一定金額之補助金。

(六) 挪威

挪威爲維持斯丹剛至吉爾開內斯間每星期一次，卑爾根至吉爾開內斯間每星期三次，屈朗至吉爾開內斯間每星期一次之快速航行起見，對於航行各該線輪船公司所用之船舶，平均每艘年給二十三萬克郎之補助金，其他對於 *Spantek* 輪船公司之航海，每年並支給七萬克郎之補助金。

(七) 瑞典

瑞典政府對於 *Stockholm Spain* 輪船公司之瑞典芬蘭間航線，每星期航行一次，每年給三萬克郎之補助金，對於冬季航行時則加給二萬克郎。

(八) 西班牙

西班牙政府對於航海補助制度，分爲普通及特定航線兩種，西政府指定 *Trans-Atlantic* 輪船公司經營巴色隆那烏拉圭航線，巴拿馬智利秘魯航線，菲律賓航線及非洲西海岸航線，每年補助金額二千八百三十萬披賽太 *Pesetas*，訂約至一九五一年止。

(九) 智利

智利於一九二八年一月公佈海運補助法，其大要如次：

(1) 對於經營經由巴拿馬運河定期航線二年以上之智利輪船公司，每年由政府給與二百萬披索 *Peso* 之補助金。

(2) 受補助之公司，須自所獲之純益中，減除公積金後，再就餘額中提出一成，作為股東之紅利，如仍有盈餘時，則由政府與股東間平分之。

(一〇) 巴西

巴西最大之里約熱內盧輪船公司，係由政府直接經營，並接受航海補助金，每年航行沿海各地所得之補助金額，共達二千萬克魯齊羅 *Cruzado*。一九三〇年政府支付之其他航海補助金，亦有三百五十二萬克魯齊羅，其中十分之八係給予沿海航線者，十分之二係專給國外航線者。

第二節 造船獎勵政策

近代造船技術日新月異，因噸位之龐大，速度之增加，設備之改良，與燃料之經濟各種原因，遂形成國際間海運上之尖銳競爭，而減低航行成本，尤為爭取優勝之要素。設如在所

經營之航線上，不能配置優秀船隻，縱使政府每年貼補鉅款，亦屬難以持久，故各國對於航業建造新船，乃有給予獎勵金之政策。各國造船獎勵之方式有直接補助與間接獎勵兩種。前者為獎勵建造優秀船隻，予以獎勵金，使其造船成本減輕，一面亦為維持其本國造船工業而設想（如義大利），設如本國造船價格高於國外時，則直接給予造船補助金，使其具有與外國競爭之力量（如美國），至於後者之間接獎勵，則大多減免各種課稅，如免徵造船材料輸入稅（如法國、義大利），免收港稅（如阿根廷、哥倫比亞），免收運費印花稅（如巴西），及免收所得稅（如義大利、哥倫比亞、澳大利亞）等是也。其支付獎勵金之辦法，一種係以噸位為標準，每噸給若干獎勵金，亦有以機器為標準，視機器馬力之多少，或機器重量之多少，給以若干獎勵金，且有兩種辦法均行者。各國情形雖略有不同，但對於造船廠則多限為本國船廠，蓋兼有獎勵本國造船工業之意義，戰前法國日本義大利西班牙諸國，均曾採行此項政策。茲將所行獎勵辦法，略述於後。

（一）法 國

法國政府早於一八八一年即制定造船獎勵法，一九〇六年修訂該法，規定製造船體及製造機器，分別均予獎勵金，船體每一總噸，獎勵一四五法郎，船機每百公斤獎勵二〇·五法郎。法國為擴展油輪業務，於一九二四年，曾支出建造油輪獎勵金七百七十萬美金，共完成油輪二十一萬七千噸，一九二五年又支出美金八百二十萬元，以充一九二七年度建造油輪二

十六萬一千噸之經費。

(二) 義 大 利

義大利於一九二三年起，實施造船獎勵金法，其辦法如左：

(1) 造船造機均分別給與獎勵金，核給標準，船體之獎勵金如下：鋼鐵船每一總噸五十五利拉，木鐵船每一總噸二十利拉，木造帆船每一總噸十五利拉。船機之獎勵金如下：往復蒸汽機每一實馬力二十利拉，渦輪機每一軸馬力二十三利拉，內燃機每一指示馬力五十利拉。對於每小時行駛速率十四哩至二十七哩之船舶，除將獎勵金自三成增至三成五外，並免除造船材料進口稅，又義政府對於在其國內全部或一部改造，與製作內燃機或汽鍋等零件必需之材料，亦免除其進口稅。

(2) 受前項獎勵金之船隻，於一九二三年出航者，以後五年間免除其所得稅，於一九二四年至一九二六年出航者，以後三年間，免除其所得稅。

(3) 凡舊船解體後，建造同樣噸位，或其以上之新船時，總噸數每噸給與四利拉之獎勵金。

(三) 西 班 牙

西班牙對於造船，亦採保護政策，以支給造船獎勵金爲主，凡建造數百噸以上之船隻，客船每噸給與四百七十披賽太 *Pecas*，試航時速超過十六哩以上者，加給獎勵金十分之一。

此外對自外國輸入之船舶，加徵百分之五至五十之進口稅，禁止船齡十年以上之船舶輸入，一方面又免除造船材料進口稅，其保護本國造船業之色彩亦甚濃厚。

一九四六年之西班牙造船補助法規定，對國內造船之補助，係按等級與速率而遞增，其金額更對國產機器及冷藏船給予特別之利益。輸入船舶之關稅，其船齡愈小者，所徵關稅愈少，一九四八年度支出之造船補助金，總額達一四、一五六、〇七九披賽太，最近補助 A. Her 公司所造新船（七七二三總噸）之船價為六千五百萬披賽太。

（四）日本

一九二九年間，世界經濟大不景氣，全世界商船噸位過剩，日本亦受此影響，航業凋敝，日本船東協會決議將老舊船隻解體七十萬噸，另建新船補充之。一九三二年十月，議會通過由政府公佈實行船質改善助成法，自一九三二年至一九四三年間，共計解體老舊商船一百十艘，計五十萬一千餘噸。另建新船四十八艘，計三十萬一千餘噸，每噸由政府補助四十圓。其後太平洋戰事發生，日本需船孔亟，乃廢止解體舊船，而實施優秀船建造助成法，造六千噸級客貨船各十五萬噸，每噸約給補助金四十圓。

第三節 造船貸款政策

政府為鼓勵新船之產量，特撥出一筆鉅款，借給航商以便製造新船，謂之造船貸款。前

述之造船獎勵金係給予後即不收回，造船貸款則係政府借予航商之資金，若干年後，仍須歸還政府，不過利息甚小，償還時間亦甚長，美國即係採用此種政策，而無造船獎勵金之辦法。此種政策在政府方面，不過預先撥出一筆款項，繼續不斷運用，其基金仍屬保持，在航商方面則可得鉅款幫助，以大量建造新船，實為一種非常良好之政策。

(一) 美國

美國於一九二八年，由國會通過商船法，內規定造船基金由美金一萬二千五百萬元倍增為二萬五千萬元，航商建造新船，得聲請政府貸予款項四分之三，還本期間自十五年至二十年，利息三釐半。一九三一年美國貸出之造船基金為美金一萬五千二百萬元，舊船改造之船舶達九十三萬噸，新造之船舶達八十四萬噸。

(二) 日本

日本於第二次大戰前，即已採取造船貸款政策，曾經公佈船舶金融補助法，凡航商建造新船時，得向日本興業銀行及其他融通造船基金之銀行，聲請貸款，貸借金額以一千五百萬圓為限。條件如次：(A) 貸款須在十五年內還清，但前二年作為長存期間，不還本。(B) 經製造之船舶（包括製造中之船舶），政府須有第一抵押權，但在製造中之船舶，迄至竣工時止，得以其他船舶或其他物件擔保之。(C) 擔保價格須為抵押船舶價價三分之二以內，保險金額在其五分之四以內。(D) 利率為年息百分之六。(E) 聲請貸款者，應為日

本帝國之官民，或以日本帝國官民爲股東，而以經營航業爲目的，所用船舶須在日本內地製造者爲限。(F) 製造之船舶(包括製造中之船舶)，以總噸數五千噸以上，滿載時速十四哩以上之鋼製貨船爲限。(G) 貸借時須經財政大臣承認。

(三) 法 國

法國於一九二九年修正海事金融法，政府指定不動產銀行辦理造船貸款業務，以低利貸款航商，建造新船，其條件如左：

(1) 金額 實施期間定爲五年，每年貸款總額限爲二萬二千萬法郎，總計十二萬五千萬法郎。

(2) 利率 客船年息爲百分之三，貨船年息爲百分之二，法國財政部第一年負擔之利息，爲九百三十七萬法郎。

(3) 償還期限 最長期間規定爲二十年。

(四) 德 國

德國於一九二五年，由政府特撥五千萬馬克作爲造船貸款之基金，凡本國航商在國內船廠建造船舶，均可聲請貸予款項，貸借金額，係按造船契約半數支給，建造中之利率爲年息百分之一·五，竣工後第一年爲百分之四，第二年爲百分之六，償還期限以十年爲最大限度，船舶除負償還本息之責任外，竣工後十年內，不得出售租賃或讓與他人。

德國於一九五〇年七月，爲恢復第二次大戰後所損失之商船噸位，又制定貸款法，提出二億馬克，以助航商建造新船。

(五) 瑞典

瑞典對於在本國建造之船舶，亦設有貸款之制度，一九二九年以美金二百六十萬元設立瑞典船押款基金 Swedish Ship Mortgage Fund，許主管機構得放款十倍於基金之款額。凡在本國建造之船舶，得聲請貸款不超過瑞典造船價格之五成，年息爲百分之四，以八年爲期。但前兩年不還本，其後六年內，則每年償還全部金額六分之一。如不能履行契約分年償還時，則須另外支付年息百分之六之利息，截至一九四七年十二月，未歸還之貸款計四百九十八萬另六百美元。

(六) 比利時

比利時於第二次大戰時，被德國佔領，船隻喪失大半。一九四八年特制定海運助成法，以謀重整，該法規定於十年間，撥出美金四千五百六十萬元，充所有船隻及建造船隻時之補助，造船貸款限定爲船價之七成。

(七) 中國

我國在抗戰期間，交通部爲鼓勵民間在四川製造改良木船，以增強後方運輸起見，曾於

二十八年二十九九年施行製造木船貸款兩年，由長江區航政局貸放航商，監督製造，當時甚收成效。

第四節 其他保護政策

(一) 郵運津貼

政府與經營海外航線之輪船公司訂立長期運郵契約，給予津貼，所給津貼數額，實際上遠超過交付郵件應收之運費，亦係扶助航業之一種方法，美國在未施行航運差額補助金辦法之前，向以郵運津貼代替。將載郵件之商船分爲七級，其最低級之商船爲二千五百噸，高至二萬噸，時速自十哩至二十四哩，最低級之船隻裝載郵件時，每哩給予一元半，最高者每哩給予十二元，如噸位在二萬噸以上，時速在二十四哩以上，得給予更高之報酬。此種郵運津貼總數甚大，自一九二九年至一九三四年止，美政府所支付之此項津貼數達一一七、〇〇〇、〇〇〇美元。英國於一九一二年至一九一三年間，政府付給十二家船公司之郵運津貼數亦高達二百八十萬七千鎊。

(二) 海軍補助金

商船於戰時可作運輸軍隊軍需之用，且可改造爲裝甲之巡洋艦或運兵船，各國爲擴充海軍之實力，常在平時給與商船一種海軍補助金，英國卽早採用此種辦法，但海軍補助金並非

任何商船均可得到，凡此項商船設計時之圖樣，須先經海軍部核准，鋼板之厚度，艙面預留裝置武器之地位，均有規定。英國海軍部爲維持克納德公司萊答尼亞假裝巡洋艦之速率等項起見，每年曾支給九萬鎊之補助金。美國於一九二八年之商船法中，爲確立商船海軍預備制度，對於商船船員依照其海軍之階級，由政府每年支給三個月之薪俸。美國航商建造新船，凡有關國防需要所增加之特殊設備，而無商運價值之建造費用，統由海軍部負擔。

(三) 航業長期貸款

航業爲長期性之企業，且常易發生資金呆滯現象，銀行方面多不願通融借貸。日本於一九一八年修正日本興業銀行法，規定可以船舶作抵押品，准予申請借款外，並於一九三〇年至三五年，先後使日本興業銀行對船舶放款額，由五百萬圓逐漸遞增至三千萬圓，以四千總噸以上時速十三浬半以上之船隻爲放款對象，利率初爲年息百分之六，後改爲百分之五，政府則對日本興業銀行貼息百分之一·五。一九三七年日本又釐訂新辦法，續訂放款總額爲七千萬圓，利率改爲年息百分之三·七，由政府對銀行貼息一分，並規定如經政府許可，即二千總噸以上或十一浬時速之船隻亦可借貸，倘放款蒙受損失，由政府補償損失額之七成，此法實施總計一九三七及一九三八兩年之航業貸款，即達七千萬圓。一九四二年又經立法程序，對此法加以修訂，承辦之金融機構爲在國內有總行之銀行信託公司保險公司，借款期限分十五年分期償還，並有首二年之暫不還本期間。船舶擔保價格應爲船值之五分之四，每一放

款額，亦爲該船舶價格之五分之四。至政府對金融機構之損失補償額，則改爲補償百分之三十。前項辦法，一直施行至二次大戰終結。

(四) 船舶改良補助金

日本於一九三二年，一九三五年，一九三六年曾三次實施「船舶改良補助設施」，獲得顯著之成效，其第一次要綱如下：

(1) 目的 發給補助金，將老齡船舶解體，建造新船以補充其不足，改良貨船船質，同時調劑國內造船業。

(2) 補助限度 領用補助金以建造新船之噸數，合計以二十萬噸爲限，補助金額以一千一百萬圓爲限。

(3) 補助金額 補助金按建造新船之最高速率分爲十級，每一總噸最低四十五圓，最高五十四圓。但合計造船之總噸數，超過解體船之總噸數合計之半數時，對於超過噸數不給補助金。

(4) 解體船 須在一千總噸以上，船齡二十五年以上（特別許可者，不滿二十五年亦可），且於一九三二年一月一日，當時在國內朝鮮臺灣或關東州有船籍之鋼製或鐵製輪船。

(5) 新建之船舶 須在四千噸以上，時速十三哩半之鋼製貨船，而其噸數在解體船噸合計三分之一以上者。如由遞信大臣特別許可，則不滿十三哩半者亦可。

(6) 執行機構 爲求此項設施進行圓滿，特設立「船舶改善協會」，使其辦理補助之申請及支付補助金等事宜。

(7) 第二第三次之補充條款 (A) 解體船在代替船竣工後，始着手解體，且須在自收到補助命令書之日起算，三年以內，將解體工作完成。補助金不待解體船之解體，代替船之竣工時，即行發給，但解體完成時，應將所定保證金交還遞信省。(B) 作爲代替船而建造之船舶中，非經遞信省之特許，不得雇用外國籍之船員(C) 同一船東在一定期間內，不得對二艘以上代替船，要求發給補助金。

(五) 賦稅之免除與優惠

許多國家對於航商有數種稅可准免除，如營利事業所得稅、營業稅、噸稅、或造船材料之進口稅，但亦有許多國家則僅給與一種差別，即係較外商所繳之稅爲減低，此亦係政府給予本國航商之重大利益。我國於勝利復員後，曾免徵航業之營業稅兩年，對於航商向國外訂購造船材料，亦有特准免徵進口稅之例。最近對於打撈沉船及解體船舶，政府爲體恤商艱，已明令於四十二年九月起，特准免稅。

又各主要海運國家對於航業之所得稅，且訂有特別優惠辦法，例如英國規定航業之盈虧，准予三年統算，比利時准予兩年統算，其他各國亦大都准按三年統算。又如挪威船東在某種情形之下，政府得許其在每年應稅收益提出百分之廿爲船舶復置基金，即在盈餘項下准予

先行提存復置基金後，以其餘額再行課稅，良以航業爲長期性之事業，且爲國際競爭最烈之企業，其盈虛盛衰並具有週期性，固非如此不足以輔助其發展也。

(六) 差別待遇

本國商船與外國商船之差別待遇，在第二次大戰後，各國頗爲盛行，幾成普遍之現象，最流行之法，有下列數項：(A) 在貿易協定或援助物資中規定本國船之運輸比率（如阿根廷、印度、美國）。(B) 對外國船特殊徵稅（如法國），或增收港稅燈臺稅（如英國），領事簽證費（如巴西、厄瓜多爾、美國且規定免收），引水費（如加拿大、阿根廷、巴西）。(C) 對本國船予以投錨碇泊之優先權（如巴西、阿根廷、委內瑞拉）。

(七) 沿岸貿易之限制

所謂沿岸貿易 *Coasting Trade*，即係本國沿海港口間之往來運輸，例如上海至天津，或基隆至高雄之往來運輸是也。世界各國歷來對於沿岸貿易之權益，均特加保護，只許本國商船始能享受，尙有數個國家，且將本國港口與殖民地港口之間之往來運輸，視同沿岸貿易（美國對未獨立前之菲律賓，與葡萄牙對葡屬摩洛哥有此先例），亦不許外國船經營，自爲廣義之解釋。我國以前因不平等條約關係，對沿岸貿易並無限制，向准外國商船經營，直至民國三十二年航權收回，沿岸貿易始不許外國船經營。

(八) 航運國營

後起海運國與第二流海運國之民營航業，其基礎較弱，為維持本國航業以與國際海運競爭起見，必須國家撥出鉅額資金，從事建設經營，始能迅收事功，阿根廷等南美各國，此種趨向更為顯著，即主要海運國之義大利，亦實行一部份國營政策焉。

(九) 鐵路運價之優惠

德國鐵路運輸造船材料時，有特價之規定，較普通運價低廉百分之三十至三十五。又德國鐵路曾對本國商船載向東非洲及地中海東岸輸出之貨物，自國內裝載地至目的地發行一種聯運貨票，僅收直達運費，可減輕其鐵路一段之運費，則更予本國航商吸收貨載之便益矣。美國一九二〇年所頒布之商船法，規定搭載美籍船隻之旅客貨物，其接乘美國鐵路者得享優待特權，其搭載外國船者，則無此優待。

第三章 海運保護政策分論 (一)

第一節 美國海運政策

(一) 政府之一貫保護本國商船

美國於一八一七年，開始禁止外國船隻航行沿岸航線，一八四五年起，根據郵政運輸契約，對遠洋輪船承運郵件給予津貼，一八七二年實施造船獎勵政策，規定造船材料進口稅可予豁免，一九二〇年之商船法及一九二八年之商船法，內中明文規定，對本國商船應予保護，以謀發展本國航業，惟因美國係一大陸國家，土地肥沃，物產豐富，陸上有利產業存在頗多，如僅實施上述間接保護政策，欲謀充分發展本國海運，事實上尙感困難，羅斯福總統就任以後，重視美國海運在國防上之重要性，深感海運政策必須加強，採用直接保護政策，當於一九三六年制定劃時代之商船法，其後曾略有修正。戰後政府為處理剩餘船隻，又於一九四六年制定商船讓售法。

(二) 政府之管制機構

一九三六年所制定之商船法，政府固已予本國航業不少補助，但政府對航運之管制，遠較外國嚴格，為取消昔日船舶局所作之不公平措置及有害運費，根據一九三六年所制定之商

船法，一切權能統歸航務委員會 U. S. Maritime Commission 接辦。惟至一九五〇年六月二十八日該會改組成立聯邦航務局 Federal Maritime Board 及美國航務署 U. S. Maritime Administration。航務局由委員三人主持，決定大政方針以及立法案件。航務署執行審查補助金及一切營運問題。該商船法採用直接保護政策，以實施造船差額補助金及航海差額補助金為主體。

(三) 造船差額補助金

美國造船成本高昂，各航商紛向歐洲船廠訂造船隻，一九五一年六月間在美國建造船隻計一、三四六、七四〇噸，而同時向美國以外船廠建造者達一、六三〇、三一〇噸，蓋航商可節省船價百分之三十左右，美國政府欲維持美國造船工業，勢非撥列鉅款預算，補助各船公司在美國船廠訂造不可，為國防及貿易之需要計，仍不失為一正確之海運政策。

美國航業公司在美國船廠訂造船隻，所付船價與在外國船廠訂造同樣船隻付價之差額，由美國政府負擔，是謂造船差額補助金 Construction-Differential Subsidy，受造船補助之航業公司，其股票百分之七十五，必須為美國公民所有，而其航線須由美國航務署指定，並審核確有建造此項新船之需要。新船規範須經美海軍部審查或修改，凡有關國防需要所增加之特殊設備，而無商運價值之建造費用，即由海軍部負擔，一經海軍部通過，美航務署即與船廠訂立合同，付給建造費，同時與航業公司訂立合同，照國外船廠造價售與航業公司，航業

公司僅須付該價四分之一現款，餘款在二十年內，分期付款，利率爲年息百分之三·五，若有舊船，並可照原價減去折舊費售與美航務署，較諸市面上出售者爲合算。此項造船補助金普通不得超過造船成本之三分之一，但遇特殊情形，由美航務署特准者，得達造船成本之半數。自一九三九年開始至一九五〇年止，美政府所支付之造船補助金共達美金四二〇、一五四、〇〇〇元。

(四) 航運差額補助金

美國航業公司所負擔之船員工資及船隻保險、修理與維持費用等營運成本，遠較各大海運國家者爲高，因此美國政府對重要航線之本國船隻特予航運差額補助金 Operation Differential Subsidy。此種受補助之船隻，年齡不得超過二十年，所受補助不得用於該公司其他未經核准受補助之船隻，凡擔任國內及沿海運輸之船隻，絕對不能接受補助，受補助公司之船隻亦不許與彼等競爭。受補助公司須存儲折舊準備金，俾船隻陳舊後有款定購新船，若利潤超過資金百分之十時，須提存虧損準備金，若連續五年，累積利潤超過每年百分之十時，其超出之半數，應即繳還政府。受補助公司任何職員不得支領二萬五千元以上之年薪。政府於詳細分析貿易需要後，規定受補助公司船隻必須航行之路線，航期以及每年必須航行之最少次數。其會計帳目須隨時受政府所派會計員審核，如遇特殊情形，美國公司獲得大量利潤，政府得隨時停給補助金。

美國政府自一九三八年開始發給航運補助金起，至一九五〇年止，共發一〇一、〇六八、〇〇〇美元，一九五二年度美政府預算，其中航運補助金竟達三五、〇〇〇、〇〇〇元之多，惟當第二次世界大戰時至一九四九年止，各國船隻紛紛調回，因此美國船隻獲利不少，政府曾一度停發此項補助金。一九五二年度接受航運補助金之公司計有十三家，各公司所經營之受補助航線達三十一線之多。

（五）政府讓售船隻

第二次大戰期中，美國建造船隻達五、九〇〇艘，計五七、〇〇〇、〇〇〇噸，連同舊船，共計六千萬噸，佔世界船隻總數六分之四。戰事結束後，美國國際貿易絕不需要如此大量船隻，且鑒於一九三六年商船法案，所釐訂之政策，航業應為民營，乃成立售船法 *Ship Sales Act of 1936*，以處置政府所有過剩船隻，此法規定油輪即照戰前成本百分之八十七·五或戰時成本百分之五十，自由輪照成本百分之三十五，其他貨船照成本百分之三十五作價出售，客船、自由式油輪、煤船只限售予美國公民，截至一九五一年一月十五日該法失效日止，計售與美國公司八四七艘，外國政府及公司一、一一三艘，合計一、九六〇艘，政府共收回一、七二八、八二一、〇五七美元，政府尚存有預備船隊二、〇四八艘，其中一、六〇五艘均屬自由輪。至美國營運商船至一九五一年一月一日止，計貨船七二九艘，油輪四四八艘，合計一、一七七艘，載重噸數一四、〇二九、三九〇噸。嗣政府續將所存船隻中撥出二一

八艘，以空船出租方式，租予民營航業（其中一四七艘，後定期出租與陸軍海運局 Military Sea Transportation Service 另有三一七艘，根據代理契約，已交由四十七家輪船公司營運，剩餘一、五六一艘，曾一度視同預備船隊，擱置不用，後因韓戰發生亦漸次動用，以補充船舶噸位之不足。

(六) 船舶抵押保證

凡船東為訂造、改造或修理國內航行船隻，申請抵押貸款時，可由政府出面保證，但最高額不得超過該項修造費用百分之七十五。

(七) 差別待遇

(1) 凡經合總署 (E.C.A) 援外物資，自美國港口裝運出口時，其中百分之五十，規定須由美國商船承運，雖美國方面辯稱，該項物資與普通貿易物資不同，百分之五十輸送率僅限於經援物資，並非實施差別待遇，但戰後新興國家，常仿照此種成例，主張本國貿易物資百分之五十，應由本國船隻承運。後共同安全總署 (M.S.A) 更規定經濟援外物資，必須由美國商船三分之二承運，其餘三分之一，始許外國商船承運，而外國商船每運一次，每噸須照規定運價少收美金二元，以貼補美國商船限價所受之損失，其差別待遇益為顯著矣。

(2) 政府機關及由於復興銀公司 Reconstruction Finance Corporation 貸款關係，將農產品及其他製成品輸送國外時，美國船隻有優先承運權。

(3) 美國船隻免繳領事手續費。

(4) 美國船隻駛入加利福尼亞州海港時，引水費特別優待。

（八）長期海運法案

由於美國航運維持困難，加強海運保護實屬必要，一九四八年之議會中，即經提出一九三六年商船法之修正案，亦即所謂長期海運法案 *Long Range Shipping Bill*，惟因各方意見分歧，多年未獲解決，迨至一九五二年六月始由兩院通過，該法案對美國船隻建造及航運費補助辦法，在方式上並無變更，惟對接受補助之條件，已予放寬，茲將該法案大綱摘錄於後。

(1) 任何船公司，如擬建造從事國際貿易運輸之船隻時，可申請政府發給造船差額補助金，按昔時僅限於航行主要航線之船隻，始可獲得上項補助金。

(2) 凡接受政府補助之船公司，如無法履行償還責任時，政府僅以該接受補助之船隻為抵償，並明文載於補助契約書上。（昔時規定船公司無法償還政府貸款時，政府有權處置該船公司全部財產作為抵償）

(3) 政府對船齡逾二十年以上之船隻，其所需改造或改裝費用可予補助。（昔時對船齡超過二十年之船隻不予補助）

(4) 政府為獎勵船東建造新船代替舊船起見，原規定船齡十七年以上之船隻，可由政府出資收買，新法案規定船齡十二年以上之船隻即予收買，以便提高美國商船性能。

(5) 接受政府補助之船公司，內部重要職員及從業員工之薪給不予限制。（昔時規定接受政府補助之船公司，最高職員年薪不得超過美金二萬五千元）

(九) 建造優秀貨船

美政府鑒於在第二次大戰中所造之船舶，迄今已有七年至十年之船齡，去其實際運用壽命之一半，再過十年至十三年均將一律報廢，美政府爲未雨綢繆起見，特實行建造一種大而快速之貨船隊，以代替昔日戰時所造之船舶，計有下列兩種主要船型。一爲圓滿號型，一爲海員號型。

海員號型 *Mariner* 貨船，船長五六〇呎，載重一萬二千九百噸，時速二十二哩，其燃油消耗量，至爲經濟，如以時速二十哩爲例，每行駛一哩，僅耗油一桶，將超過世界現有任何貨船之速率及經濟性能，第一艘 *Keystone Mariner* 已於一九五二年三月一日下水，同年十二月一日又有十二艘下水（海員型每艘成本爲美金九百四十九萬三千元），此項新船，一部份由陸軍海運局使用，一部份則委託各航業公司營運。美政府預定撥款三億五千萬美元，以建造此型船隻三十五艘。

圓滿號型爲應付戰事而設計者，可在大量生產之標準下，易於複製，極類似第二次大戰中建造之自由型貨船所採取之方法，此型船舶總噸八、九一八噸，載重噸一〇、五一六噸，推進機爲雙倍減速透平機器，其最高之軸馬力達一三、七五〇匹，船長四五〇呎，寬六六呎

，時速在十八·五浬以上。

截至一九五三年三月一日為止，美國航行中之船隻共計一千四百六十六艘，內中屬於民間者計一千二百六十艘，屬於政府者計二百零六艘，在政府船中有五十三艘係定期班船，一百十艘係委託民間經營者，至用於國防之預備船隊計仍有一千八百八十一艘（拖船及小型雜船尚不計在內）。

第二節 日本海運政策

（一）戰後海運之復興

日本爲一島國，四面環海，港灣衆多，同時資源缺乏，人口繁庶，地理環境已決定其爲海運國家。加以數十年來擴展航業之努力，故在第二次大戰之前夕，已擁有一百總噸以上之船舶大小二、四四四艘，合六百三十九萬總噸，佔世界第三位。以後在大戰之四年半期中，又新造戰時船一、三八〇艘，共三百三十七萬總噸，兩共合計達九百七十六萬總噸之多。但在四年半之戰爭中損失二、六〇九艘，計八四四萬總噸之鉅，故在一九四五年八月無條件投降時，日本可供使用之商船僅剩七九六艘，祇有一百三十四萬餘噸，而能營運者僅七十餘萬噸左右，且戰後三數年間，日本在盟軍占領之下，其船舶不能行駛外洋，輸出入物資全賴外輪裝運，造船方面則有年產數十萬噸之設備指供賠償，此一段時間，確遭遇種種困難與限制。惟不久由於赤色帝國主義不斷侵略世界，美國即開始改變其遠東政策，盟總對日管制逐漸

放鬆，美國援日之資金物料及技術，則又源源輸入，賠償方案亦被美國獨自推翻。日本海運事業在此情形下，遂呈否極泰來之象，自此朝野協力，共圖復興，除修整殘餘船舶外，復自一九四九年起作有計劃之分次造船，截至一九五三年止，計已造船九次，共造新船二百九十四艘，合一、七三一、六五三總噸，可航行遠洋之船舶達二百二十萬噸，至於主要遠洋定期航線，目前已有十二線，曾不數年，殘破不堪之日本航業已恢復至戰前之半數，其進展之速，洵足驚人。此固由於美國對日之援助及韓戰發生後對航業所加之刺激有以助成，而其海運政策之適時措施，以協合朝野之努力，要為重要之原因。

(二) 盟總對日海運政策由管制而轉為扶持

研究戰後日本海運之發展，應先了解盟總對日海運所施之政策，其由逐漸放寬管制進而予以財政上之支援，實為日本海運除去桎梏，得以復興之機契。盟總最主要之措施，計有下列四項：

(1) 授權日本政府准予建造新船，盟總於一九四五年九月三日頒令，准許日本建造停戰時猶未完工之船隻，陸續完成計七十四艘，十八萬餘噸，嗣後又繼續准許造船多次。

(2) 建造新船之資金，除航商自籌百分之二十外，其餘百分之五十，可在美援物資之售價中（即相對基金）息借，另百分之三十，可向市銀行借款，利息均低，償還期間長達十五年之久，如此，日本造船資金得以充沛而靈活。

(3) 盟軍總部特准日本航業界，獲得美匯，專作購買或租賃商船之用。

(4) 自韓戰發生後，盟軍總部對日本航業之扶助，益為積極，曾數次頒布命令，准許日本船舶部份恢復國際航運，陸續批准多條航線及航行之船隻。

戰後美國對日本之援助資金總額已達二十億美元，其相對基金用於船舶方面者至第八期造船為止，已達六百二十餘億日圓，佔日本航業復興計劃所需資金之百分之四十三。

同時日本航業界亦積極配合盟總之政策，打破難關，復推行以下各項政策。

(三) 收購外船以應韓戰海運之急需

日政府以韓戰發生，商船不敷，於一九五一年一月內閣議定「緊急船舶擴充方策」，大批購入外國有船級之舊船，以應迫切之需要，迨至同年九月為止，已購入外國船四十七艘，約二十五萬餘總噸。至一九五二年止，購入船數增至五十四艘（以英、希籍船為多），連前計費為美金三千五百四十七萬六千餘元。

(四) 從改造舊船進而實施六年拆造計劃

除一向向國外收購船隻外，更特別着重於打撈與修復改造舊船之工程，截至一九五一年上半年，共達八十一艘，五十四萬總噸之譜，其數量殊足驚人。拆舊船以建新船，後亦同時進行，以求改良船質。日政府於一九五三年一月正式決定將七十艘剩餘船隻（大部為戰時所造之E型船），計十萬噸，先予拆卸，以兩艘舊船改為一艘新船，自次一會計年度起按「六

年拆造計劃一進行。拆造舊船之貸款利息，由政府自一九五三年度起補助八年，是項補助之利息，總額以一億八千五百二十二萬圓為限度。市銀行所得之利息補助率，在船隻工程中為年息百分之二，完工以後為年息百分之五，每艘新造船隻之利息補助以五百二十九萬二千圓為限度。

(五) 戰後造船計劃已完成九次

戰後日本鑒於船數船質均不如人，即開始建造新船，日新月異，進展極速，自一九四七年起之造船計劃始，一年一度之造船計劃逐漸龐大，盟軍總部對噸位速率，匪特未加限制，且予以大量資金之援助，計一九五〇年由盟總批准撥給一四、四五〇、〇〇〇美元，一九五一年撥給一七、二二五、〇〇〇美元，一九五二年日政府以第七次造船計劃後期方案內，加建新船，請自美援項下相對基金帳戶內獲得九百餘萬美元之資金，亦經通過交有關部門執行。

日本戰後各期造船計劃詳情如次：

第一次計劃 公佈於一九四七年九月，建造D型船八艘，F型十五艘，合計二十三艘，共二萬四千五百餘總噸。

第二次計劃 公佈於一九四八年六月，建造B型船三艘，C型船五艘，D型船十艘，F型船十艘，共計二十八艘，合五萬五千八百餘總噸。

第三次計劃 公佈於一九四八年十月，建造B型船二艘，C型船七艘，D型船五艘，E

型船十艘，共計二十四艘，合五萬三千六百餘總噸。

第四次計劃 公佈於一九四九年二月，建造B型船三艘，C型船四艘，D型船六艘，共計十三艘，合四萬三千餘噸。

第五次計劃 公佈於一九四九年十二月，建造大型貨船三十一艘，中型貨船六艘，油輪六艘，共計四十三艘，合二十七萬八千餘總噸。

第六次計劃 公佈於一九五〇年十二月，建造大型貨船二十五艘，中型貨船一艘，一九五一年三月，又追加建造貨船七艘，油輪二艘，共計三十五艘，合二十四萬二千餘總噸。

第七次計劃 公佈於一九五一年五月，此為前期，同年十二月為後期，一九五二年又追加建造，先後建造貨船四十三艘，油輪五艘，共計四十八艘，合三十七萬三千餘總噸。

第八次計劃 公佈於一九五二年七月，建造貨船二十九艘，油輪三艘，共計三十二艘，合二四二、〇二〇總噸，內油輪三艘合四三、二〇〇總噸。

第九次計劃 公佈於一九五三年三月，計建造貨船十二艘，合九一、〇五〇總噸，均係透平機及狄塞爾機高速度船隻，內有時速十七、八浬之船一艘，十六浬以上者五艘，其餘則自十四至十六浬。

日本自一九四七年實施造船計劃以來，迄一九五三年第九次為止，連同民間自造者，計已建造新船二九四艘，合一、七三一、六五三總噸。已造之乾貨船及立建將造者共計二百六十五艘，合一、三五九、六〇三總噸。已造之油輪及立將開造者共二十九艘，合三七二、〇五〇

噸。

(六) 集體聯營以節營運成本

一九五一年底日本航業公司計有一百九十家，爲節省營運成本起見，其中已有一百三十家集體組織聯營機構，轄有商船一百八十萬噸，以作國內外航業有計劃之開展。

(七) 政府運用貿易政策保障日船貨載

日本政府對於本國航業經常採取種種獎勵與保護措施，如關於爭取業務方面，卽有數項辦法，第一、日本政府物資，規定一律交日本輪船裝運，一九五〇年向泰國所購之米八萬七千噸，規定祇許日輪單獨投標承運。第二、規定所有運費均以日圓結付，但同時規定外國航業公司不能接受日圓運價，間接使其無法承受業務，且外國航業公司，又不能以日圓向日本政府請結外匯，結果一切業務盡由日輪獨占。第三、對外貿易儘量做到進口貨以F·O·B，出口貨以C·I·F，訂約，使日輪多得承運機會。

(八) 造船貸款之貼息及損失補償

日本政府因鑒於以往貸予航商之款項，利息較高，通常開發銀行方面年息爲百分之七。五，一般市銀行則爲百分之十一，爲減輕航商間接所負之成本，乃於一九五二年十二月間由內閣會議通過「建造遠洋船舶貸款利息補助法」及「貸款損失補助法」，其要點如次：

(1) 政府對金融機關之貸放造船資金而蒙受損失者，給予補償。

(2) 一九五三年度損失補償總額，預定為五十九億七千萬圓。

(3) 政府補償損失，以取得擔保品之放款本金息金及關於擔保品之法定費用為範圍。

(4) 損失補償額以每年貸款總數百分之三十為限度。

(5) 金融機關之與政府有損失補償契約者，應注意債權保全之妥善管理，並應將債權上之餘額並交付政府。

(6) 政府對損失補償金得以政府公債撥給之。

(7) 借款人之因有利息補助金及損失補償金而獲得盈餘時，其派給股東之紅利如超過法定分配率者，應另提一相當之數額，貢獻國庫。

(8) 運輸大臣有權以命令方式處分借款人之盈利，並規定其紅利之分配率。

(9) 上列損失補償辦法自一九五三年三月一日起施行，凡遠洋船舶之開工日期在該施行日期以後者，均可申請之。

一九五三年日本政府利息貼補之預算，核定為十億五千萬圓，其辦法如次：

(1) 開發銀行貸款利率，年息定為百分之五（原為百分之七·五），其中由政府貼補百分之一·五，由船東負擔百分之三·五，對本年度利息貼補自八月份至十二月份五個月內，預算為三億二千萬圓。(2) 一般市銀行之貸款利率，年息為百分之十·五，（原為百分之十一），其中由政府貼補百分之五·五，由船東負擔百分之五，惟一般市銀行之利息貼補，在本年度預

算內，以八九兩個月份爲限。自八月一日起計算，此項貼補數額預算爲七億三千萬圓。(3)自十月份以後之市銀行利息貼補數，列入明年三月之預算內，故預計明年度之貼補預算，其數字將相當龐大。(4)前項利息貼補，以十年內分期，每半年攤還一次爲原則。

一九五四年度，日本之海運利息貼補數額，經運輸省擬定爲五十五億圓，惟大藏省（財政部）或須核減爲五十億圓。其不足之數，將由市銀行酌減利率。

（九） 增闢海外定期航線

日本海外定期船本擬擴充增強，以達到其戰前航業百分之七十六，故自一九五一年起，下列航線即重行開闢，例如紐約線、加爾各答線、孟買線、喀刺蚩線、大西洋線、南美線、曼谷線。一九五二年五月，則由日本郵船會社開闢其歐洲定期航線，七月間則由大阪商船會社及日本郵船會社重闢其澳洲線及紐西蘭線，東京船舶會社則闢印尼線，至一九五二年底時，所有戰前定期航線，除中國大陸外幾已完全恢復。

除增加上述之定期航線外，定期之航行次數亦在繼續增多，紐約線每月增至十二次之航行，參加該線業務者，計有大道海運、山下汽船、新日本汽船、川崎汽船、大阪商船、日本郵船、三井船舶及國際海運諸家，至印度巴基斯坦線上並組織同盟，以促進其事。

（一〇） 戰後海運發展之成果

截至一九五三年三月底止，日本已擁有商船一、〇七〇艘，計二百八十三萬總噸，其中

總噸位在一千噸以上者計五二一艘，合二五七萬八千總噸，其分類情形如下：(1)客貨船十六艘，七萬九千噸。(2)貨船四五一艘，二〇四萬五千噸。(3)油輪五四艘，四十五萬三千噸。

至於遠洋船之總數，據日本船東協會調查，迄一九五三年十一月三十日止，共計三百七十九艘，合二百四十三萬六千一百四十總噸，三百六十一萬七百十七載重噸，分析其數如次：

原有之船舶	一七艘	一一七、四七八載重噸
新造之船舶	一八〇艘	一、五六八、三八三載重噸
改装之戰時標準船	七六艘	六二一、二五四載重噸
購買之外國船舶	五五艘	四八三、九六二載重噸
油輪	四九艘	八一九、六四〇載重噸

(二) 新四年造船計劃

就日本國民經濟言，每年最低需要應自國外輸入二千五百萬噸之物資，故海運力量之重建與如何發展對外貿易問題，實為日本國民生存之所繫，亦為今日日本復興過程中最重要之課題，戰後日本政府之一切復興計劃莫不以此為重心。一九五三年初政府特擬訂「外航船舶擴張四年計劃」，使日本海運力量至一九五七年時達到遠洋船三四〇萬總噸，(此後每年建造遠洋船隻三十萬噸，即客貨不定期船十五萬噸，客貨定期船三萬噸，貨物不定期船五萬

噸，油輪七萬噸。）內河船八十萬噸。共計四二〇萬總噸之目標。在此計劃中，關於日本海運應佔本國進出物資運輸量之比率，與對外貿易差額應由海運收入彌補兩點，有如下之決定：(1)一九五二年日本海上貿易運輸量，出口為五一五萬噸，進口為二、五六九萬五千噸，其中日本自身海運比率，計出口佔百分之三十一，進口佔百分之四十五，因此決定進出口均應以百分之五十為最低確保標準。(2)一九五二年日本對外貿易額，出口為十二億七千萬美元，進口為二十億三千萬美元，兩者差額計入超約八億美元，因此計劃貿易入超額之三成，決定應由海運收入以彌補。日本運輸省為執行此計劃，特於一九五三年五月十四日發表「海運造船白皮書」，闡明其立場，亦可見其對海運之重視及其政策之積極矣。

第三節 英國海運政策

(一) 第一次大戰後之海運保護政策

英國之自治領，殖民地遍佈世界各處，航業素極發達，為世界各國之冠，第一次大戰後，航運市況不振，且外國航商競爭頗力，政府對海運原採自由主義，亦為保護本國航業，旋即實施濃厚之海運保護政策，其主要方案如左：

(1) 郵運津貼（一九三七年實施）所謂郵運津貼，即政府郵件交由商船承運時，與航商簽訂合同，發給航商津貼，以彌補其航行時所受之虧損。

(2) 依照貿易助成法，政府予船東與造船廠間之債務保證，自一九二一年起實行。

(3) 對優秀船隻給予造船貸款，如北大西洋航線之八萬噸級瑪麗皇后號及伊麗莎白皇后兩船，均曾由政府給予造船貸款，以助其成。

(4) 對合併之船公司，貸予營運資金，如克納德 *Cunard* 公司及克納德霍威特公司之合，政府貸予營運資金。

(5) 北愛爾蘭債券保證法。

(6) 英國海運救濟法 該法於一九三五年二月公佈，有下列兩項重要措施：

(A) 對不定期船給予航海補助金

英國因於第一次大戰後，飽受挪威希臘等不定期船之競爭，曾對本國之不定期船給予補助金。此項補助金之給付，每年最高額限定為二百萬英鎊，以一九二九年度運費率為標準，凡不定期船之平均運費率，低於一九二九年運費率百分之九十二以下時，政府照上項最高額發給之，如平均運費率，在一九二九年運費率百分之九十二以上時，每增加百分之一，政府即減發二十五萬英鎊，如與一九二九年運費率相等時，該項補助金即予停發，此項補助制度於一九三七年即行停止，因一九三六年航運市況已顯有進展也。

(B) 獎勵船隻改善設施

自一九三五年二月二十六日起，二年內，凡新造船隻一總噸，解體二總噸，改造一總噸，解體一總噸，合乎上項條件者，政府可予低利貸款，該項貸款總額為一千萬英鎊，年利百分之三以內，償還期限十二年。

(二) 第二次大戰後之海運保護政策

第二次大戰後，航運市況尚可，英國船隻航行費用向頗低廉，具有充分競爭力，事實上無實施航海補助金之必要。至於造船工業，則占有世界造船額之半數，造船價格低廉，政府對航商亦不給予直接補助。至戰後之主要補助方案，為下述戰時補償金等數種：

(1) 戰時損害補償金及政府建造賠償船隻數額

第二次大戰中，英國船隻喪失頗夥，政府對該項喪失船隻所發給之補償金額如左：

客船及貨船	二〇三艘	一、六四五、〇〇〇總噸	七二、一一六、〇〇〇鎊
定期貨船	五二六	二、七八六、〇〇〇	八八、七六四、〇〇〇
不定期船	八〇七	二、九九八、〇〇〇	七二、九〇一、〇〇〇
油輪	一八三	一、三〇九、〇〇〇	三四、九九三、〇〇〇
合計	一、七一九	八、七三八、〇〇〇	二六八、五七四、〇〇〇

(2) 對造船用鋼料之購買，發給補助金。

(3) 政府出租船隻 在戰時遭受嚴重損失之航商，有優先承租政府船隻之權利。

(4) 對國內外之船隻徵收高率港稅及燈塔費，以充改善港埠設施之費用。

第四節 法國海運政策

（一）戰時政府接管航業

法政府在第二次大戰時，爲適應軍民運輸，曾接管 Messageries Maritimes, Compagnie des Fraissinet, Cie de Navigation Sud-Atlantique, Cie de Navigation de Ligne Francaise 四大輪船公司，迨大戰終了，即歸還民間，但四大輪船公司大半股票，均爲政府所持有，故當局仍握有甚大之支配權。

（二）航海補助金

前述四大輪船公司，在戰前即受法政府補助，其中 M、M 輪船公司及法國輪船公司營運所受虧損，亦由政府給予補償，戰後當無多大變更。

政府對不定期船隻之航海補助，於一九三四年八月實施，戰後仍繼續中，該項補助金額，係按照船型，以一總噸一天爲基數核發之，並再參照其航行速率而增加之。

近兩年來，法國政府補助航業之數及受補助之船名噸位等項，據悉一九五二年航業補助款項計一百十九億七千七百萬元，受補助之船舶計二一一、五〇〇總噸（內油輪九艘、貨輪十七艘）。一九五三年補助款項八十四億八千萬法郎，受補助船舶一八九、二〇〇總噸（內油輪十艘、貨輪五艘）。此補助數額包括有關輸出船方面之成本支付款項。

補助之範圍，根據財政部所擬訂之方案，以抑平外國造船價格與法國造船最低價格之差額爲其目的之一，此方案實施後，法國全年將動用七十億法郎以支持其年造十六萬噸船舶之

計劃。

至於一九五四年之補助款項，預定受補助者將有油輪七艘，貨輪七艘，及輸出油輪二艘。

(三) 造船獎勵

造船獎勵分直接獎勵與間接獎勵二種，所謂間接獎勵，約有下列三種：

- (1) 造船材料及造船設備之進口，可予免稅。
- (2) 政府對造船業，免除部份捐稅。
- (3) 政府對在國內建造新船之船東，制定海事貸款法 *Credit Maritime*，以資獎勵（該項低利特別貸款，期限為二十年，請貸之數額，定期船為船價百分之七十，香蕉運輸船為船價百分之七十二·五，油輪為船價百分之八十，貨船為船價百分之八十）。
- (4) 一九五一年五月二十四日國會通過造船法案，給予法國造船廠一種造船補助金，一九五一年十一月二十五日公佈施行。

法國造船工業，因受政府獎勵造船之刺激，僅一九五二年一年，造船廠即收到政府定單一八四、〇〇〇總噸（內油輪一〇九、〇〇〇噸，餘為貨船）。此外民間定單尚有四八二、〇〇〇總噸。

(四) 政府採取差別待遇

對外國船隻載運特定貨物時，徵收和平稅等項税金。

(五) 船舶抵押銀行之設置

法國最近設立一資本額五億法郎之船舶抵押銀行，其組織與第二次大戰前所設之船舶抵押銀行 *Credit Naval* 相似，主要股東為法國造船所，海上保險協會及五十餘家輪船公司與公立及政府所控制之經濟機構，第一次抵押貸款額，以船隻建造價格之百分之五十為限，償還期限規定自五年至十五年。

(六) 戰後海運發展之成果

法國因於戰後積極施行上項海運保護政策，使法國商船數量激增，據法國政府於一九五三年六月十九日宣佈，法國現有商船數量已超過戰前，計有商船七百五十一艘，合三、四八七、四六七噸，其中客船八十七艘，八〇五、五八五噸，油輪一百十五艘，八七九、四六二噸，貨船五百四十九艘，一、七八七、八三〇噸，尚有捕鯨船兩艘，一四、五九〇噸。而當一九三九年九月第二次大戰發生時，法國僅有商船六七〇艘，合二、七三三、六二三噸而已。又據一九五三年十月十五日發表之統計，現在航行中之法國船舶共有七百五十二艘（合三、五一四、六二〇噸），內中客船計九十二艘（合八五四、九二〇噸），油輪一百十艘（合八四二、四六〇噸），貨船五百五十艘（合一、八一七、三一二噸）。刻在建造中之船舶有七十七艘（合七一〇、〇〇〇噸），內有客船七艘，油輪三十六艘，貨船三十四艘。現在法國商船中船齡在

五年以內者有二百七十九艘（合一、四一六、九一三噸），五年至十年者有二百十二艘（合一、二〇二、四九六噸），三十年以上之老朽船隻有七十四艘（合一六五、四四四噸）。

政府方面對船隻性能之提高，近亦極重視，為長期獎勵本國航商增建性能優秀之新船，最近特由官方商船委員會釐訂「法國商船現代化方案」，請由國會通過，由政府公佈施行，根據該方案之規定，凡法國航商擬建造或購置新船時，可呈准商船部長，請求政府貸款補助，貸款數額以不超過船價百分之七十五為原則，年息為百分之四，裨益海運之擴展，收效必大。

第五節 德國海運政策

（一）戰後德國海運所受之管制

第二次大戰前，德國共有商船四百五十萬噸，僅次於英、美、日本、挪威四國，佔居世界第五位，迨戰爭終了時，德國所有商船，大部或沉或毀。僅存商船約七十五萬噸，計二百五十四艘，均被聯合國取作賠款，（美國戰後自德取去之漁船，拖船，駁船等小型船隻已於一九五三年八月二十一日與西德簽約歸還）估計價值為四千三百二十萬美元。彼時德國海運完全停止。波次坦協定中復規定德國除捕魚小艇外，且不許建造海船。以後管制委員會第三十七號命令，僅准所餘之船舶可以建造更替，每艘大小限制為不得超過一千五百噸，時速不得超過十二浬，摩托推進器僅可裝置於長度不超過一一〇呎之船舶。

一九四九年四月十三日，美英法通令改善西德工業。對於西德之造船與航海事業。始作下列之新規定：

(1) 除去已撤及將撤之造船工廠（總共七廠）外，其餘各造船廠均停止撤遷。

(2) 准許建造時速不超過十二浬之下列船隻：(A) 不超過七千二百噸之貨船或油輪。(B) 不超過二千七百噸之沿海航行船隻。(C) 不超過六百五十噸之捕魚船。

(3) 准許西德向外購買：(A) 油輪十萬噸（每艘噸位不超過一萬〇七百噸，時速不逾十四浬）。(B) 貨船三十萬噸（每艘噸位不超過七千二百噸，時速不逾十二浬）。

迨一九五一年四月三日美英法更規定西德可以自由建造各種商船，作為輸出或自用，速度噸位均無限制，至此德國建造商船之各種束縛，已悉數解除，方得努力於海運之重建工作。一九五二年五月二十六日所訂和約中，對於西德工業之限制，均予取消。但法、義、西德、荷、比、盧六國所訂之歐洲建軍條約中，規定在戰略上特別受威脅地段，不許造原子及細菌兵器，飛彈，特種飛機與軍艦。故今後西德軍艦之建造仍受限制。

（二）戰後德國復興海運之努力

德國在列強管制期間，鑒於海運與發展貿易之重要，仍不斷建造新船及自外國購入舊船，政府復施行貸款政策，以助其成，德國航業始步入復興之途，截至一九五〇年六月中，西德已有商船四十六萬三千噸，約為戰前所有之十分之一（指第二次大戰開前之時）。至一九五

一年增至一、〇二九、〇〇〇總噸，一九五二年增至一、三五三、〇〇〇總噸，至一九五三年四月已有遠洋船一百六十萬噸，漁船及其他船舶二十四萬噸，其進步之速可以想見。

(三) 貸款法促成海運之復興

德國在海運復興中所受之最大阻礙，厥為資金之不足，蓋德國航商，在戰時既受嚴重打擊，其後復受政府改革通貨影響，所有節儲資金，喪失殆盡，僅賴民間銀行貸款，實無法解除航商之困難，航運亦難以復興，政府為此，於一九五〇年九月二十七日制定商船重建與購買之貸款法 *The Law on Loans to Finance Reconstruction and Purchases of Merchant Vessels*，以資補救，極收成效，其內容要點如左：

- (1) 政府貸款總額為一億馬克 (Deutsche Mark)。
- (2) 凡一九四九年十一月三十日以後，購入及建造船隻，或補充戰時船隻之喪失而建造或購入船隻，可按其所需費用，以百分之四十為限，貸款該航商。其他企業或個人，其貸款額最高不得超過百分之二十。
- (3) 貸款用於建造新船者，規定年息為百分之四，於十六年內分期償還，該項貸款如用於購買外輪時，則依其耐用年度決定之。
- (4) 利息之繳付，如遇虧損年度，該損失額之利息，可准予延期繳付，至於每期本金，須待償還後 (扣除折舊率)，有盈餘時歸還之。

(5) 貸款期中，本金無法清償時，期滿後可根據船舶時價，另訂對航商有利之償還辦法。
(6) 政府為鼓勵投資本國航業公司，促進海運發展起見，凡新投資於業已接受政府貸款之航商時，該新投資金之百分之六，可在會計年度計算負債償還前，先予扣除之。

據西德運輸部發表，西德政府重建商船隊，自一九四九年九月至一九五三年四月，用於商船建設之款達十五億馬克，約合一億二千五百萬英鎊，俟最近之造船計劃完成時，將達二十二億馬克。

自一九五〇年九月下旬通過貸款法案後，至一九五三年三月底，已有二億二千七百萬馬克在此法案下支出，並另提一億九千四百萬馬克準備繼續貸放，在此期間，尚有歐洲復興之相對基金款一億七千一百萬馬克業已放出，另有一億三千萬馬克可繼續貸放，為協助更多之投資，運輸部並已向中央銀行獲得重點現款，此數業已到達二億馬克，凡各市銀行放出造船貸款者，均可獲此便利，一切放款與預支款項用於造船者，則為八億五千萬馬克。

第六節 義大利海運政策

(一) 戰時統一管理航業

義政府對本國航業素極重視，時予各種補助，義國航業原則上均為民有民營，惟自一九三七年起，因海運市況不景氣，及戰爭關係，民營航業公司崩潰在即，政府乃不得不將前受政府補助之輪船公司重加整理，並統一管理勞合德的里亞斯諾輪船公司，義大利頓輪船公司

，特雷尼亞輪船公司以及阿脫利克輪船公司，爲適應上項統一步驟，特設立菲馬蘭銀公司，調度上述四家輪船公司之財務事宜，該銀公司並握有該四家輪船公司之大半股票。

至一九四七年七月一日，該菲馬蘭航運銀團，共有船隻七十八艘，四六五、二九〇總噸，佔全國總噸位百分之十九。

(二) 政府經營造船工業

自一九三七年起，政府即逐漸將主要造船廠收歸國營，現國內所有十一所主要造船廠，其中五所，均已收歸國營，置於政府管轄之下，該五所船廠共有船塢三十一座，佔全國造船量百分之六十七。

(三) 沿岸貿易准許互惠

沿海各港口間航運及殖民地間之貿易運輸，二次大戰前，曾與英國、丹麥等國簽訂雙邊條約，該雙邊條約簽訂國之船隻，可予通航，戰後該項雙邊條約尙有效，據一九四九年上半年度統計，外國船隻沿海貿易運輸比率爲百分之三點三。

(四) 政府積極獎勵造船

一九四九年義大利全國各造船廠營業清淡，訂造新船者寥寥無幾，瀕於絕境，政府爲挽救垂危之本國造船工業起見，卽於是年三月九日頒佈造船補助法，該法內容要點如左：

(1) 政府爲獎勵航商增建新船起見，對訂造新船者，按船價直接發給造船獎勵金百分之三十三。(A) 資材補助費百分之五。(B) 償還費百分之十一。(C) 追加補助費百分之十六。每年估計達一百二十億至一百四十億利拉。

(2) 間接獎勵；(A) 免徵造船材料進口關稅及輸入許可證手續費。(B) 免除三年所得稅。(C) 免予徵用及強制用船。

(3) 船隻改造及修理獎勵；(A) 由政府發給改造獎勵金。(B) 免徵材料進口稅及輸入許可證手續費。(C) 資材獎勵金

(4) 政府對新造船價百分之四十，可予保證。

目前義大利船廠之每年造船量約爲三十萬噸，國內船東每年約造十萬噸，故政府不獨對本國航商建造新船予以種種鼓勵，即國外之託義大利造船者亦可同受多種優惠。

最近上議院又對本法准予延長其有效期間至一九五六年止。據悉自第二次大戰後，歷年來義政府所支出之造船獎勵金總額已達七五〇億利拉，約達美金一億餘元，最近義大利商船部長宣稱，政府爲協助航業發展海運，將對造船航商繼續施行造船獎勵金辦法，其造貨船者政府將給予新船成本百分之二十七之獎勵金，其造客船者，獎勵數爲新船成本百分之二十一。亦即重申議會決議之政策也。

(五) 政府鼓勵購進急需之商船

第二次大戰後，義國復員運輸需船孔急，民間航商不得不向美國購買戰時標準船隻，以應急需，惟依照規定，必須按船價一次付清百分之二十五，義政府為協助航商取得此項船隻，曾對應繳價款予以補助，至於餘額百分之七十五之支付，政府亦允為之擔保。

(六) 政府不採差別待遇

依照通商互惠航海條約之規定，義政府對外國船隻進入港口時，所徵收之港稅、噸稅、引水費、以及停泊錨地等等，與本國船隻同等待遇，並無差別。凡簽訂雙邊條約國家之輪船公司，且可免徵所得稅。

(七) 戰後海運發展之成果

義大利航業在第二次大戰後，並未受到管制，且在馬歇爾援助計劃下，獲得不少便宜，匪惟已補償其戰時損失，且已恢復其以前之規模，至一九五二年七月一日，總計義大利商船有三、四六八、一四一總噸，其中貨船為一、九五〇、二一一噸，油輪為七五九、九一四噸，客船為六〇二、二五一噸，其餘為沿海船隻及漁船，目前義大利之商船已達三、五八八、〇〇〇噸，在最近將來即將高達四百萬噸。

第七節 挪威海運政策

挪威為主要海運國家，航業發達，本國商船大半均從事第三國間貿易運輸，政府雖未實

施直接獎助或差別待遇政策，但對本國航商仍予間接獎勵，而以貸款為主。

(一) 政府貸款

戰前政府即設有船舶貸款基金 State Ship Fund 貸款航業，該項貸款利率為年息百分之五，至一九三七年三月底止，尙未貸出之金額，約為美金五百八十萬八千元。

一九三六年七月，政府對總額美金三百零六萬零二百零七元，利率為年息百分之四·五，貸予造船廠之貸款，予以保證。至一九四七年，船舶抵押協會尙未決定貸出之款項，合計尙有美金二百零一萬六千元。

(二) 國外金融機構貸款

挪威雖為海運發達國家，但國內造船能力薄弱，如需擴充船隊，大半均需向國外購入，以資補充，戰前本國船隊大部份係向國外以低價購得。

自國外購進船隻，在昔時原無多大不便，惟第二次大戰後，外匯頭寸不足，向海外訂購船隻漸感困難，為補救此項困難起見，英國白克萊斯銀行與挪威漢普羅斯銀行，訂立五百萬英鎊造船借款協定，並於一九五〇年六月二十四日由議會加以通過，該造船借款協定內容如左：

名稱：Norway Shipping Sterling Registered Stock。

總額：五百萬鎊

利率 年息百分之四·二五
償還 一九六一年—一九六六年

(三) 國內金融機構貸款

設立於挪京奧斯陸之挪威船舶抵押銀行 *Norsk Skips Hypotekbank*，最近集合由四家銀行共同出資之鉅款，作為辦理船舶抵押貸款之基金，該貸款總額共計二千五百萬克郎，年息為百分之三·五，每半年償還本金一次，並規定本利於一九六一年一月全部償清。

(四) 航線之補助

挪威自戰前起，即對航行沿岸航線之船隻，給予若干補助，同時對特定航線，亦實施差別待遇。

(五) 五年擴充計劃之輪廓

當一九四九年時，挪威商船已重獲戰前之規模，而有五百萬總噸，嗣歷年均再增加，現挪威政府為改善國民經濟及提高人民生活水準起見，已撥款七十四億克郎（約合美金十億餘萬元），實施挪威商船隊五年擴充計劃，積極增建新船，以便獲得更多海運利潤，俾改善國民生活水準。

該五年計劃之實施期限，係自一九五三年起至一九五七年底止，每年規定擴充之商船數

量如次：

	一九五三年	一九五四年	一九五五年	一九五六年	一九五七年	合(單位千噸) 計
國外建造	四二五	七二二	六〇九	五〇〇	五〇〇	二,七五六
國外購入	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	一〇〇
國內建造	一一八	一一三	一二四	一二〇	一二〇	六一五
合計	五六三	八七五	七五三	六四〇	六四〇	三,四七一
解體或出售	二九〇	三〇〇	三三〇	三五〇	三七〇	一,六四〇
實際增加數量	二七三	五七五	四二三	二九〇	二七〇	一,八三一

如上述計劃能順利完成，預計至一九五七年底，挪威商船隊之數量，將自一九五二年底之五百七十七萬噸增加至七百六十萬噸，其中油輪噸位將自三百〇八萬噸，擴充至四百六十五萬噸，計增加百分之五十，貨船噸位將自二六九萬噸擴充至二九五萬噸，計增加百分之十。茲將今後五年中，挪威商船隊擴展情形，預計如左：

年 份	油 輪 (總噸)	貨 船 (總噸)	合 計 (總噸)
一九五二	三,〇八〇,〇〇〇	二,六九〇,〇〇〇	五,七七〇,〇〇〇
一九五三	三,二五〇,〇〇〇	二,七九〇,〇〇〇	六,〇四〇,〇〇〇

一	一	一	一
九	九	九	九
五	五	五	五
七	六	五	四
<hr/>			
四、六五〇、〇〇〇	四、三九〇、〇〇〇	四、一二〇、〇〇〇	三、七四〇、〇〇〇
<hr/>			
二、九五〇、〇〇〇	二、九四〇、〇〇〇	二、九二〇、〇〇〇	二、八七五、〇〇〇
<hr/>			
七、六〇〇、〇〇〇	七、三三〇、〇〇〇	七、〇四〇、〇〇〇	六、六一五、〇〇〇

由於商船隊不斷擴充之結果，據有關方面之推測，一九五七年度之挪威海運總收入將大為增加，可能達到二十四億克郎（折合美金三億三千餘萬元）。至於船員人數，亦將隨商船之擴展，而日益增多，在通常情形之下，船舶噸位每增加一千噸，平均即須增添船員五名，故一九五七年底之挪威船員總人數，將較一九五二年度總人數，增加九千名，而達四萬七千名之譜。

第四章 海運保護政策分論（二）

第一節 歐洲其他各國海運政策

（一）瑞典

瑞典航運亦頗發達，船隻數量雖不及挪威所有數之半（但瑞典航商現向瑞典及外國船廠定造之船隻至一九五六年時，約有一百萬噸），惟因國內鋼鐵資源豐富，造船能力頗強，僅次於英德，而與日本法國不相上下（註三），為世界主要造船工業國家之一，戰前亦實施海運保護政策，但仍以貸款免稅等間接獎助為主。

根據一九二九年六月制定之法律，政府機關設立船舶抵押資金 Swedish Ship Mortgage Fund，資本金總額為美金二百六十八萬元，該機關對抵押貸款總額，必要時可增加至資本金之十倍，以瑞典造船價格百分之五十為限，償還期間為十年。

上項抵押船隻，必須取得保險委員會之同意，始可移轉國籍，此外該貸款機關尚須該抵押船隻之船東，負連帶責任，在經營方面並有強力監督權，至一九四七年十二月底，尚未決定貸付之金額約美金四百九十八萬零六百元。

（二）荷蘭

荷政府在戰前，對本國航商，時予獎助，如舉辦造船貸款等等，該項貸款視事實需要，常作為獎勵金免予歸還。政府對該項船隻，並不作為自有或加以支配，戰後並自美國購入若干自由輪，租與民營航業營運。

(1) 政府擔保購船借款

一九四八年八月，國際復興開發銀行對荷蘭四家輪船公司，貸款一千二百萬美元，作為購買船舶之資金，利率規定為年息百分之二·五，自一年乃至十年，依照連續擔保匯單方式，由政府負責保證。

上述輪船公司對世界銀行，除繳付規定利息外，尚須繳付手續費百分之一，及尚未決定貸付金額百分之十六分之一之服務費。

(2) 戰後海運發展之成果

荷蘭商船現已超過三百萬總噸，尚為其歷史上之第一次記錄，據一九五二年八月發表之統計，荷蘭商船有一、一七四艘，合三、〇〇九、六九九總噸。

(三) 比利時

比利時在第二次大戰以前，政府對航運殊鮮獎助，二次大戰中，本土為德軍佔領，本國航商飽受摧殘，損失重大。戰後政府為獎勵本國航商增建新船，重建航業，特於一九四八年八月，制定海運補助法以資補救，其內容如左：

(1) 商船大臣對比利時信用協會貸予比利時航商復興資金時，可由政府保證，並對民營業應付銀行利息之半數，予以補助。（該項復興資金預定總額五億七千七百萬美元）

(2) 政府為獎勵航商建造新船，或購買船隻，特設置「海運及造船基金」，十年內撥款四千五百六十萬美元（每年四百五十六萬美元），對船東購入或建造船隻時，給予獎勵金。

(3) 政府貸款民營航業以船價百分之七十為限，該項貸款償還期限，通常規定為十年，利率大都為年息百分之三·七左右。

一九五二年七月，據報告政府對航商財政上之支助已達五億五千萬比國法郎 *Francs*，目前造船計劃中包括有二十艘遠洋船及曳網漁船，合計十一萬五千總額。據一九五二年九月之統計，比國共有商船九十一艘，合四三七、〇四七噸。

（四）西班牙

西班牙共有商船約一百萬總噸，其中大半為老舊船隻，致航行成本高昂，由本國船隻承運之進出口物資比率，計進口物資佔百分之五十，出口物資尚不足百分之二十。

西班牙前因內戰關係，及因船齡過老（船隻百分之四十九為三十年以上之船齡），航業殊為衰落，其後當局力圖發展，於一九四二年由政府金融機構 *Instituto Nacional De Industria* 設立愛爾加諾 *Elcano* 公司，該公司共有政府船隻三十九艘，約佔西班牙全國商船隊百分之八·五，其中半數，直接由該公司營運，其餘半數，則均定期租與民營航業，愛爾加諾輪船

公司側重於擴建新輪，對船隻之營運尙在其次。

(1) 航海補助金

一九四八年政府特撥款七千三百五十萬披賽太 Peseta，給予經營西班牙本土至非洲屬領航線之 The Compania Transmediterranea 輪船公司，作為行駛上述航線船隻之航海補助金，其他船公司獲得航海補助金者殊鮮。

(2) 造船獎勵金

依照一九四六年頒佈之造船獎勵法，對國內建造船隻之獎勵金額，根據船級及速率而定，自國外購入之船隻，其進口稅率，係按照船隻之新舊而定，即船齡輕者，進口關稅可予減低，反之則增加，其目的在獎勵新船進口，至一九四八年，造船獎勵金總額已增至一四、二五六、〇七九披賽太。

(3) 沿岸貿易之獨占

西政府規定沿海各港口間貨物運輸，以及西班牙殖民地間貿易運輸，均由本國船隻獨占經營。

(4) 貨幣之限制

西班牙外匯短絀，爭取外匯已成爲現政府之要政，西班牙糧食供應委員會現規定輸入物資，應儘量交由本國船舶承運，惟因國內貨幣披賽太貶值，每一元公定價格合美金九分，而市場價格僅合美金二分五至四分，實不易與外商競爭，政府爲扶植本國航業起見，在匯兌方

面，特訂優惠條款，補助本國航業。

按照上項規定，如將貨物交由外國船隻載運時，因不能以本國貨幣繳付運費，必須以外幣交付，對輸出至為不利，且因支付關係，多幣必須按照美金一元折合一六·四披賽太之比率，兌換西國貨幣，惟本國船公司所收到外幣運費，其中半數可在自由市場兌換，其兌換比率，每美元有時可達五十披賽太，較結匯價格高出數倍。

最近美國商船在西班牙獲准就地按西班牙貨幣收取運費，其所收之數額以全年港口費用及管理費用之總額為標準，則限制較寬矣。

(五) 葡萄牙

(1) 戰後海運之進步

據一九五一年十二月三十一日葡官方統計，葡萄牙已擁有商船二二〇艘，計五五九、四一九載重噸，在一九四五年則為三五〇、三八九噸，在一九三九年為二六五、三二〇噸。現已擁有本國所需船隻之百分之六十。

在此二二〇艘商船中，計有客船十五艘，貨船一七〇艘，油輪十艘及拖輪二十五艘。

(2) 商船隊復興計劃之完成

當前之「商船隊復興計劃」，預期於一九五三年上半年內完成，係葡萄牙海軍部長唐邁士在一九四五年所起草。

依照是項計劃，商船隊增加之大部份新船，係在外國船廠建造者，多數均由政府「海運改善基金」一項下貸款補助，但不超過船值百分之七十五，利息爲年息百分之二·七五，償還期限，規定自貸款日起，五年後至二十年止清償之，在貸款清償前其船舶須抵押於政府。

一九五二年間葡商船隊業已增加兩艘商船，一名孫納 *Sena* 爲載重一千五百噸之貨船，供莫三鼻給沿海貿易之用，一名維拉克魯茲 *Vera Cruz* 爲葡國最大之郵船，其排水量爲二一、七六五噸，時速二十二哩，耗資在三億 *Escudo* 以上。

維拉克魯茲之姊妹船聖太瑪利亞 *Santa Maria* 亦於一九五三年上半年參加航行，係指定行駛里斯本巴西航線，其處女航被認爲葡國商船史上之里程碑。

(六) 瑞 士

(1) 陸國而有商船

瑞士爲一純粹陸國，國內並無一海港，可與外國交通，然亦重視商船，政府近實施八萬噸造船計劃，特撥專款貸予航商，其利息頗低，僅年息百分之二·四五，償還期限爲十年。現懸有瑞士國旗航行海洋之商船計有三十五艘，共計二十萬噸，其中二十艘係一九四八以後新建者，在六千五百總噸以上之船隻，計有二十二艘，此爲韓戰發生以來瑞士政府領導擴充其商船隊之成績。

(2) 管理商船法案

最近其聯邦會議擬定一法案，以便瑞士政府能在戰時管理其商船隊，俾確保瑞士在戰時之中立性。其綱要如次：

- A. 政府掌握完全之管理權，設立法定之審判機關。
- B. 所有船舶之船東必須係瑞士國籍人，且居住國內，並須在瑞士有其總公司。
- C. 股東及投資人必須為瑞士籍人。

第二節 拉丁美洲各國海運政策

(一) 阿根廷

(1) 勵行海運保護政策

阿根廷政府為謀發展本國航業，現實施航運國營及差別待遇兩項政策，本國船隻可減免各項稅捐，領事手續費，政府與外國簽訂貿易協定時，並規定貿易額百分之五十，須由阿根廷商船承運。同時政府為節省外匯支出，特於一九四八年三月九日頒佈一項法律，規定政府機構自國外採購物資時，一律以F、O、B方式，輸出物資時，以C、I、F方式簽訂合約，俾使上項物資統由阿根廷商船承運，其詳情如左：

(2) 國營航業

一九三九年時，阿根廷全國商船僅有三十一萬三千總噸，至一九五〇年即激增至九十二

萬八千總噸，此皆由於政府實施國營航業政策所收之效果。

阿根廷政府最初於一九四一年設立 The Flota Mercante De Estado 輪船公司，經營外洋航線，一九四四年政府又開始營運 The State River Fleet 公司，經營國內航運，一九四九年復出資收買民間最大航業公司 Dodero Company，至一九四九年十月，國營航業公司已達六家，其船舶總噸位約佔全國商船總噸位百分之六十七。

政府共有船隻約八十餘艘，載重噸位計六十餘萬噸，民營船隻共計七十六艘，載重噸位達二十九萬八千餘噸。一九四九年六月底，政府訂造新船二十六艘，二五七、八〇〇載重噸，民營公司訂購者僅有九艘，五三、一二〇載重噸。

(3) 本國商船優先承運物資

一九四六年十月三十日，阿根廷政府與西班牙簽訂貿易協定，內中第二十四條，規定兩締約國，即阿根廷與西班牙間交換之物資，保證必須由兩國商船平均承運。一九四八年三月九日，阿政府頒佈法律，規定政府機構輸出入之物資，阿根廷商船有優先承運權，輸入物資以 F、O、B 輸出物資以 C、I、F 為原則，並規定承運上列貨物之船隻，得由政府指定之。其後該條文曾略有修改，規定在某一時期中，如無阿根廷船隻承運時，該輸出國或輸入國之定期船隻，有優先承運權。

(4) 差別徵稅

依照一九四六年所頒佈之所得稅法，凡在阿根廷國內設立之外國輪船公司，須按其總收

入繳納百分之十税金（簽訂雙邊條約之國家不在此例），一九四九年一月一日公佈布宜諾斯艾里斯 Buenos Aires 市稅法，規定輪船公司代理行，須繳納總收入百分之三點三税金，但國營船隻可予豁免。

(5) 政府補助國營航業之虧損

政府對於本國航商雖無特別補助方案，但爲完成國營航業政策起見，對前述政府經營之 Flota De Estado 公司虧損時，政府即予補助。

(6) 各項差別待遇

A. 錨地 阿根廷船隻有停泊錨地優先權，布宜諾斯艾里斯港內三十五處碼頭錨地，內中十處規定阿根廷船隻獨占。

B. 領事手續費 凡由阿根廷船隻裝載貨物，其提單、艙單、領事簽證費及產地證明書等領事手續費均可免除。

C. 稅費 對阿根廷船隻之船員名冊、健康證明書、海關艙單、壓艙證書等，免徵費用，其他燈塔費、檢疫費、浮筒費、進港費、碇泊費以及碼頭費，照章僅須繳納五分之一。

D. 引水費 一九四一年起，外國船隻引水費增加百分之三十，本國船隻增加百分之十五，但對本國船另予優待，且可按應繳引水費總額，減納百分之十。

(1) 勵行海運保護政策

巴西一如阿根廷，亦勵行海運保護政策，主要者有下列各項：(1) 政府購買商船，自行經營航運。(2) 獎勵造船。(3) 發給航海補助金。(4) 免稅。(5) 使用電話及郵政優待。(6) 徵收外國航商稅金，設立海運基金。(7) 差別待遇，對外輪徵收高額領事簽證費及證明費。(最近巴西政府已請立法當局，廢止本國船舶可減繳領事簽證費百分之五十之辦法。)(8) 錨地優先權。(一八九五年一月，巴西已廢止其本國船舶優先停泊之特權。)(9) 外國船隻須繳納燈塔費及各種港稅，本國船隻則可優待。(10) 外國航商匯寄款項時，需繳納總額百分之五稅金。(11) 外國船隻運費收入滿二百元之時，須繳印花稅一元，本國船隻則無此例。(12) 本國船隻有承運貨物優先權。茲將上項保護政策之具體辦法述後：

(2) 本國航業之種種優惠

巴西政府於一九三七年四月十日頒佈一項法律，對於本國之勞合德，勃拉齊爾輪船公司 *Lloyd Brasileiro* 維護備至，茲擇要簡述如左：

A. 該公司全部資產及一切營業收入，均免除賦稅，為增強該公司商船隊起見，凡向國外添置工場設備，採購燃料均可豁免進口關稅。

B. 該公司船隻承運貨物時，其提貨單，領事簽證所需之領事手續費，僅需照章繳納半數。

C. 該公司使用電話及郵政，其所享之特別優待與政府機關所享者同。

D. 該公司船隻之艙單，可免貼運費印花稅。依照一九四一年三月八日所頒佈之法律，商船委員會爲補助本國航運，特徵收海上貿易稅。

(3) 本國商船優先承運物資

巴西銀行規定進口商必須將進口貨物，交由巴西船隻輸送，始可發給輸入證明書，准予結匯。同時政府對駛入巴西港口之外國船隻船員名冊及艙單，徵收高額手續費，對本國船隻則給予半價優待。並規定外國船隻之運費收入，每滿二百美元時，須貼納印花稅一元，但對本國船隻可毋須繳納該項印花稅。

(4) 差別徵稅

一九四三年四月十四日，巴西政府曾公佈一項法律，規定外國船隻進出巴西港口時，須繳納燈塔費二千克魯齊羅 Cruzero，但本國船隻或勞合德，勃拉齊爾公司船隻進出口時，該項燈塔費可免繳付。他如本國船隻駛入里約熱內盧及聖東斯兩港時，其所繳之引水費，可照章減低百分之三十至四十。

其後政府復於一九四七年十一月二十七日明令公佈，自一九四八年一月一日起，凡外國輪船公司匯款國外時，須納稅金百分之五。

(三) 哥倫比亞

一九四六年四月，哥倫比亞、委內瑞拉及厄瓜多爾三國政府合設大哥倫比亞輪船公司

The Flota Mercante Grancolombiana，於一九四七年五月開始營運，有船隻八艘，該公司資本共計美金二千萬元，其中哥倫比亞及委內瑞拉各出資九百萬元，厄瓜多爾出資二百萬元。哥倫比亞政府對該公司，免徵所得稅及港稅。

(四) 委內瑞拉

委內瑞拉政府，規定政府輸入物資，統由大哥倫比亞輪船公司船隻承運，並對該公司船隻，給予碇泊優先權，及免徵噸稅、碼頭費。對裝卸費及引水費亦只收實費，免徵所得稅。

(五) 厄瓜多爾

政府對外國船隻，徵收高昂領事簽證費，規定須按照運費徵收百分之七，但大哥倫比亞輪船公司船隻，可減半繳納，同時外國船隻入港時，每次須按登記噸位，每噸徵收燈塔費美金三分，惟大哥倫比亞公司船隻，每年僅須繳納該項燈塔費一次，每噸為三·七五分。又外國船隻出入本國港口時，強迫雇用引水，引水費按登記噸位計算，每噸美金三分，外加市稅美金一分半。

(六) 巴拿馬

巴拿馬政府船隻，數量有限，僅有少數船隻行駛沿海各港口間，政府對輪船公司財政上殊鮮過問。

- (1) 巴拿馬政府未實施船隻運輸統制政策。
- (2) 政府僅對以外國資本組成之輪船公司，徵收税金。
- (3) 凡國際貿易航線所必經之巴拿馬港口，該港口間之貿易運輸並不統制。
- (4) 政府獎勵外國船隻移轉巴拿馬籍，對轉籍船隻，採取放任主義，在徵稅方面並給予種種便利，以資鼓勵。

(七) 宏都拉斯

政府並無商船，亦不實施運輸統制政策，於一九四三年頒佈商船法，極力獎勵外國船隻轉入宏都拉斯國籍。該商船法規定，在取得宏都拉斯永久國籍證明以前，不須駛入宏都拉斯之港灣。船舶登記費，現規定二十噸以上船舶，每總噸五十 Centavos，外航船隻尚須繳納航運稅，每總噸每年十 Centavos，該項稅率，保證於三十年內不再增收。

(八) 古巴

古巴僅有官民合資經營之輪船公司一家，即 *Empress Naviera De Cuba*，該公司共有船隻八艘，其中屬於政府者四艘。

古巴政府對外國船隻並無種種限制，當局為促進砂糖迅速輸出起見，自出產地至港口間之鐵路運輸，均由政府加以統制，並抑抵其運價，同時政府積極改善港埠設施，以避免貨物擁滯港埠，現行之海運政策如左：

(1) 沿岸貿易航線 沿海各港埠間貿易貨運，均由本國船隻獨占承運。

(2) 補助金 *Empress Navira* 輪船公司營運之四艘政府船隻，每月由政府給付補助金，最高額達美金七千元。

(3) 徵稅 政府於一九四九年九月，制定新法，規定外航船隻，可免繳各項稅金。

第三節 戰後新興國家海運政策

(一) 印度

(1) 發展海運之新計劃

一九五一年印度所有商船，在一百五十噸以上者共計一〇〇艘，三八五、八一七噸。一九五二年增至一〇九艘，四一一、七一二總噸。

一九五二年十二月，印度運輸部發表計劃委員會之最後報告，提出一項發展計劃，欲在一九五五至五六年完成新船六十萬總噸之目標，估計需款盧比二九·九 Crores，政府準備貸予航商一四·九 Crores，計劃委員會並希望能從國際開發銀行再借得若干資金，多造一部份船隻，以供糧食運輸之用，該報告建議就外援數額中酌提盧比十 Crores，以造下列各式船隻並供發展之用，以盧比三 Crores 更換沿岸及經營近區商務之客船，以盧比二 Crores 造遠洋客船二艘，以盧比三 Crores 造遠洋貨船四艘，以盧比一·七五 Crores 造油輪，以盧比二五

Lakhs 補助帆船之拓展。

(2) 國營航業

印度於第二次大戰後幸獲獨立，爲力謀排除英國在印之海運勢力，特創辦國營航業，政府新設東方航業公司 Eastern Shipping Co.，撥款四百萬羅比購買船隻二艘，以供營運，並計劃對新德里造船廠，收歸國營，惟因政府財政不裕，尙未實施。

(3) 沿岸貿易之限制

依照一九四七年所頒佈之海運管理法 Control of Shipping Act，政府規定印度沿海各港口間貿易運輸，應予保留，交由印度船隻承運，該項政策已逐漸具體化。從事印度沿岸貿易運輸之英國船隻，一九五〇年九月三十日，尙有七十四艘，四四四、〇〇〇總噸，至一九五一年四月，激減至八艘，四九、〇〇〇總噸。

傳聞印度政府尙擬制定印度沿岸貿易獨占法，規定沿岸航線，應由印度商輪獨占運輸，禁止外國商船從事沿岸貿易，惟因本國現有船隻獨力維持沿岸航運，尙有困難，暫時將延期實施。

(4) 國外貿易物資運輸比率

政府爲提高本國船隻承運國外貿易物資起見，與澳洲、芬蘭等國，簽訂通商條約時，規定一定之承運比率。

(5) 獎勵購船

由政府訂購船隻，並以較廉價格轉售民間航商，更准許該項價款，可分期繳付。政府又鑒於承運輸入物資之印度船隻，極感不足，為補充上項船隻之不足，已決定請國際復興開發銀行，貸予購買船隻六艘之資金。

(二) 印 尼

印尼建國未久，為排除荷蘭在印尼之航業勢力並為發展遠洋近海沿海航運起見，於一九五三年計劃大量造船，定造船舶一百十艘，共計六萬八千載重噸，現已分向西德、荷蘭、比利時、義大利訂造，其造船之內容如次：(1)四艘遠洋貨船（每艘一萬載重噸，時速十五哩，用狄塞爾引擎，客艙可容旅客十二人）。(2)六艘近海貨船（每艘三千載重噸，時速十三哩，用狄塞爾引擎）。(3)一百艘沿海小船（每艘一百載重噸，時速八哩，用狄塞爾引擎）。總值印尼幣三億 *Rupiah* 以上，船上並有無線電雷達及電力之空氣調節設備，所有船隻並須經勞合氏驗船協會檢驗。造船款項自一九五四年起，分四年分期撥付，如可能則分十年撥付。

(三) 南 韓

戰亂紛擾之南韓政府，在財政極端拮据情勢下，仍不斷購買新船，以補充本國商船隊之不足。一九五二年南韓政府已先後購進五艘新型貨船，第一次購買之一艘，係屬於瑞典航商者，載重噸位達五、八〇〇噸，已改名為釜山號。後又向挪威航商購買一艘與釜山號同型之貨船，命名為墨山號，上述兩船平時時速均在十一哩左右，俱係柴油機船。

一九五二年年底，韓政府在美國曾向挪威航商購買自由輪二艘，其新船名現已改爲 *Shao Ho* 及 *Dorghae Ho*。旋又向巴拿馬航商購進一艘萬噸級之勝利輪，總噸位七、六〇七噸，載重噸位達一〇、九七二噸，現改名爲 *Namhae Ho* 號。一九五三年九月，南韓政府又購進三千噸級之柴油機油輪兩艘，及八千六百噸級之蒸汽機油輪一艘，均係戰後挪威所新造者，從此大韓民國商船隊更平添一支生力軍。

南韓政府在購進釜山及墨山號兩艘貨船時，曾付出每艘船價達美金一百三十萬元，兩艘自由輪之船價較爲低廉，每艘爲美金六十四萬元，至於該勝利型貨船，約在美金一百三十萬元左右，總計南韓政府爲購買前述五艘船隻，已付出美金五百餘萬，在其戰禍艱困局面之下，益顯出當局對本國海運之重視也。

(四) 以色列

以色列現有之商船，比較地中海東南部所有國家之總和更多，以色列商船先後僅有四年歷史，已有船隻三十二艘，合十二萬五千噸，（埃及商船則有遠洋船二十二艘，內海船三十四艘，總噸位有一〇三、〇〇〇噸，僅略次於以色列。）今後兩年以國之遠洋船將大爲擴充，而達到三十萬噸。

以色列籍橫渡大西洋之第一艘定期船耶魯徹冷號（一一、〇〇〇噸）已於一九五三年五月十八日初次駛抵紐約，其船東爲以色列之 *Yimrael Navigation Co.* 該船係自阿根廷買來，

今後將作紐約與以色列間之定期航行。

第四節 英國自治領海運政策

(一) 加拿大

(1) 戰後政府所造船舶轉售民營

在兩次世界大戰中，加拿大政府曾建造大批商船，擔任海上運輸工作，迨戰爭終了，均售於民營公司。惟因船員薪津及航行費用，均較外國高昂，成本過高，實無法與外輪競爭，因此不得不將船隻出售，致商船數量銳減，一九四五年共有船隻三百艘，至一九四九年已減少至一九七艘。

國營輪船公司 *Park Steamship Co.* 原有自由輪及勝利輪 110 艘，其中 90 艘已出租予英國輪船公司，剩餘者亦均售予民營航業。惟加拿大國有鐵路所屬之 *Canadian National Steamship Ltd.* 現派輪十艘，行駛於加拿大與西印度之間。

(2) 現行之海運保護政策

A. 航海補助金 政府現僅對航行沿海各港埠間之船隻，給予郵運津貼，至外洋船之航海補助金，雖於一九四二、四三年間中止，但至一九四九年九月，政府為抑平運價，對國內一百二十萬噸船舶中之五十萬噸船隻，臨時發給航海補助金三百萬美元。

據加拿大航運委員會稱，政府如繼續實施此項航海補助金政策，每年需款二千萬美元，始可維持本國商船隊，政府在財政上負擔如斯重負，則寧為謀求本國安全起見，加入北大西洋航運同盟，而將轉籍英國之七十艘戰時標準船提供同盟，並保留商船五十艘，留作商業運輸之用。

B. 維護航權 凡行駛加拿大沿海及內河之船隻，包括漁船及政府船隻，均須曾在加拿大登記註冊，由加拿大人駕駛，並須由加拿大船廠建造者為限，至加拿大業主之遠洋船舶，亦須在加拿大登記。

C. 補助航業 加拿大船東協會鑒於本國商船營運成本太高及其他因素，認為無法與世界其他海運國家競爭，特於一九五三年十一月間呈請政府，要求每年貼補五百萬元，以維業務。加拿大內閣據呈，業於閣議中通過，准許加拿大船東將戰時在加所造之船隻及戰後向國外所購之舊船，予以逐漸淘汰，請求貼補之數，將核減為每年補助二百萬元至三百萬元。運輸部長並於閣議後宣稱：如若干航線上，加拿大航商能以新式船隻經營，而有利於加之貿易發展，政府當於最近期內，考慮應否對新闢之航線加以補助。

(二) 澳大利亞

(1) 造船獎勵

依照一九四八年所公佈之船舶法，由於澳洲造船價格遠較英國造船價格高昂，政府為補

貼該項差額起見，特發給航商造船獎勵金，但該項獎勵金最高額不得超過全部船價百分之二十五。

(2) 對外輪之待遇

澳洲年有大量農產品輸出國外，但在海運方面政府並不實施各種限制，對外國船隻，亦無任何不利措置。至政府對外國輪船公司所徵收之所得稅，凡營運收入未滿五千澳鎊時，按總收入徵收所得稅百分之二十五，營運收入在五千元澳鎊以上時，則徵收所得稅百分之三十，惟英國輪船公司不在此限，因澳政府與英國業已簽訂雙邊協定，可免徵上項所得稅。

(3) 澳洲海運之近況

澳政府頗注重國內沿岸航運，目前民營航業經營沿海航線之船舶計有一〇八艘，合三十四萬餘噸，至經營外洋運輸任務之澳籍船舶僅有十五艘，共計九萬餘噸，分別行駛於澳洲、紐西蘭及澳洲新幾內亞之間，近 Ameroen Metson Lines 則計劃設立加拿大及南美航線。政府擁有之國內航行船隻，計有三十二艘，約十萬餘總噸，悉交船舶局營運，但年有虧損，根據船舶局一九四九年六月底會計年度決算，虧損額達二、六三六、〇〇〇澳鎊，過去三年中，虧損額累計高達一〇、九五〇、〇〇〇澳鎊。

(4) 發展海運之新計劃

澳洲最近之海運發展計劃為建造新船，俾在主要港口增加貨運數量，並與海外國家開闢航運新業務，政府及私人航商向澳洲與國外船廠所定造之船隻現有十七艘，正在進行工事者

爲十四艘之散裝貨船，共計一二九、〇〇〇載重噸，將在南澳省之 Whyalla 船廠及昆士蘭省之 Evans Deakin 船廠建造，此係澳洲聯邦造船計劃中所擬定者。在 Whyalla 之 Broken Hill Proprietary Co. 將造十艘，而 Brisbane 船廠則造四艘，此批船隻中十二艘爲一萬噸者，其餘二艘爲四、七五〇噸。運煤新船之製造將使澳洲鍊鋼工業在國內材料運輸中獲得更多之載量及便利，其中四艘爲 Broken Hill Proprietary Co. 所設計，並將爲該公司所使用，其餘爲澳洲造船業公會所設計，全部船舶將駛航澳洲沿岸，用以運載石灰煤炭及其他整裝貨物。

註三 一九五三年各國造船成績簡明表

國別	船舶數量	載重噸數	估計之引擎馬力	國別	船舶數量	載重噸數	估計之引擎馬力
英國	八六	1,009,850	531,750 ^四	挪威	一六	131,750	85,650 ^四
德國	九八	710,000	418,500	加拿大	四	23,600	210,000
瑞典	五二	659,050	400,500	比利時	三	12,700	13,900
日本	二九	346,350	266,050	澳大利亞	三	9,150	41,100
荷蘭	三一	318,750	227,150	南斯拉夫	二	8,400	12,600
義大利	一五	218,400	151,850	芬蘭	一	7,800	7,500
法國	二〇	182,150	161,900	西班牙	二	7,250	9,800
丹麥	一七	159,550	121,550				

附註 二千載重噸以上之船舶，美國未計在內

第五章 戰時海運政策概論

第一節 戰時管制海運之必要

平時之海運政策，主旨在保護本國航業之發展，戰時之海運政策，主旨在配合軍事，以增強力量，爭取勝利，但於民間運輸仍須盡力維持，以保人民之經濟生活。兩次世界大戰期間，各國所施行之海運政策，最重要者為下述五種，各國幾一致施行，所不同者僅寬嚴之別而已。

(一) 船舶處分之限制

戰時本國之船舶，明令不許賣給、租賃或抵押與外國，更不許賣給租賃或抵押與敵國，因戰事之勝負，可由運輸力之強弱而決定，既不容削弱自己之力量，更不許以自己之工具資敵，反致打擊自己。每次世界大戰一經發生，各國政府無不迅頒法令，對於船舶之處分予以限制。其故即在於此。惟我國在抗戰時期曾許本國海船移讓與外國，改懸別國旗幟，蓋因當時我之海軍不能保護本國商船，恐又遭敵人利用，惟有移轉中立國家，藉以掩護，但在今日情勢不同，如非必要，決不應再許本國船隻租售與外國，以削減自己之運輸力量也。

(二) 船舶與造船廠之徵用

戰時政府爲輸送大批軍隊軍品，需要船舶甚多，故政府應有隨時徵用船舶之權，俾赴時機，但政府仍須給以相當之租金或補償。造船廠亦係如此，因民間之造船廠平時可按照平時狀態造船，但戰時因需要量大，應加緊造船，故政府對於民間造船廠，不得不予徵用並加管理，以加速完成整個造船計劃，美國在第二次大戰期間，曾徵用大部分民間造船廠，以共同完成其龐大之造艦造船計劃。

(三) 船舶運價之管制

戰時運輸自屬異常繁忙，不獨軍運頻繁，民運亦甚繁重，如運價不予管制，航業公司遇此機會，難免不提高運價，以圖大利。故各國在戰時，多由海運當局將各航線運價以及海外之運費，均加以管制。其管制方法，大都定一最高之標準，不准超過，頗似限價，如在平時且須規定其最低之標準，蓋爲保護公眾利益及防止互相競爭，此在海運國家不過在戰時管制益加嚴格而已。運價之管制亦包括租船費在內，同時由政府規定最高標準，不許超過，我國自抗戰以來，即已實行運價之管制政策，亦頗收成效。

(四) 航線之指定

在平時，政府對航線可不嚴加干涉，但在戰時則不然，因軍事之需要，不論航行有無困難，必要之航線，政府有權指定船隻航行。爲避免耗費與危險，不必要之航線，政府亦有權禁阻其航行，故戰時政府應視戰事之發展，隨時對國內外航線，作統盤之籌劃，爲必要之調

度，務使重要航線，能以繼續維持，否則漫無管制，航商難免選擇有利之航線行駛，而對戰時重要之航線，反置諸不問矣。

(五) 海員之管理

戰時縱有大批船隻，如無足數之海員，則船乏人運用，仍難完成運輸之任務，政府於戰時除積極訓練海員，以補充需要外，對於海員亦須加以管理。大抵戰事一旦發生，海員即不准任意行動，不能隨便辭職請假。各國對於戰時海員之管理，常比照海軍辦法，授予同等官階，同等待遇，不過戰時海員冒險犯難之機會多，其薪給待遇應較平時為高，藉資鼓勵，如有傷亡，亦須有優厚之撫恤。日美兩國在第二次大戰期間，對於海員之保護管理與訓練最為周密，蓋因船隻增多，海員之需要激增，不得不如此也。

第二節 第一次大戰期間各國如何管制海運

(一) 英國

第一次世界大戰中，英國商船受德國潛艇之襲擊，損失甚大，造船工業亦陷於停頓狀態，特對本國海運實施以下五項政策，直至大戰結束始行停止。

- (1) 禁止商船出售 一九一五年三月制定法律，禁止民間以船舶出賣於外國。
- (2) 徵用造船廠 一九一七年將民間造船廠悉數由政府徵用，加以經營管理。

(3) 徵用船舶 一九一七年制定戰時船舶管理條例，內容要點如次：(A) 航運部對於船舶有命令權。(B) 對於租船費、運價、以及運送條件及載客起訖港口，航運部得命令或變更之。(C) 政府於必要時，得命令船舶為一切行動。(D) 政府於必要時，得將船舶收為公用。(E) 對於船舶賠償額由政府定之。

(4) 管制租船費 戰時船隻缺乏，為免租船費之上漲，政府規定定期船及不定期船每噸每月所收之租金。

(5) 國營海上保險 一九一七年八月制定國營海上保險法，將船舶分為三類，即凡被政府徵用之船，不繳保險費，損失由政府全部賠償，至政府管理之船隻，與其他船隻則需繳納保險費。

(二) 法 國

法國於第一次世界大戰期間，為保護本國海運，曾實行以下之措施。

(1) 法船被敵人捕獲時，政府予以賠償，凡五百噸以上之船舶曾經保險遭遇海難時，由政府賠償百分之七十五。

(2) 禁止船舶售與外人，凡法船進出法國港口時，須得政府之許可。

(3) 制定造船獎勵法，撥出鉅款貸予航商，作購船或造船之用，利息甚低。

第一次世界大戰時，日本於一九一七年九月以緊急勅令，公佈戰時船舶管理令，於同年十月一日起實施，該令除指定航線外，並有下列各項限制：

- (1) 限制船舶出賣於外國人。
- (2) 限制定造外國人所有之船舶。
- (3) 限制外國港埠間之航行。
- (4) 限制運費。

第三節 第二次大戰期間日本如何管制海運

(一) 戰時海運管理法之公佈施行

第二次世界大戰時，日本又於一九四二年三月公佈施行戰時海運管理法。此法至戰事結束，初尙繼續實施，其重要內容，分述如後：

(1) 適用之範圍 凡依照國家總動員法之規定，有關船舶運營會組織章程所營運之船舶，其徵用及船員衛生、教育、訓練等項之設施，船員之徵用，被徵用船員之解除、就業、退職及薪金等項有關之命令，暨船舶運營會之設立等事項，悉依此法之規定處理之。

(2) 船舶之徵用 遞信大臣依照規定，得徵用日本船舶，但不得妨碍海陸軍之基於法令及契約而使用之船舶，其徵用手續，係由遞信大臣將徵用令送達與船舶之所有人或管理人，並依照規定，於公報中予以公佈，惟爲保密起見，有時亦可毋庸公佈。而船舶之所有人或管理

人，此時非經遞信大臣之許可，不得對該船有所改造、修理、撤除或停止裝備機器，及船上原有之裝備物，暨附屬品等。此外對於該船之讓與、出租、抵押以及其他之新處分行爲，均在禁止之列。

被徵用之船舶，其所有人或管理人，應照徵用令之規定，將其船舶移交遞信大臣所指派之官員，予以接收，而政府於接收之後，即取得該船之使用權。至於該船之其他權利，在政府徵用期內，一概停止行使，但不妨礙政府之徵用者不在此限。

(3) 船舶之歸還 所謂船舶之歸還，即被政府徵用之船舶，於其徵用期間屆滿時，或停止徵用時，遞信大臣將該船歸還其所有人或管理人，此項船舶之歸還，事先須對應受歸還者，送達通知書，或於必要時以公報公佈之，至政府對該船之徵用權，則依該項通知書或公告中所記載之歸還日期而消滅。

(4) 船員之徵用 遞信大臣得徵用下列各種船員：(A) 凡於徵用船舶令送達之際，已在該船服務之船員。(B) 日本船舶之所有人，或其組織之團體，而經遞信大臣之指定，作爲預備員之船員。(C) 除前兩項所列者外，依船員職業能力申告令第二條所載之船員。如被徵船員所乘之船，爲陸海軍所使用時，則遞信大臣對於乘坐該船之船員之徵用，可予以解除。

徵用之船員，均配置於船舶運營會所營運之船舶，並應服從該會之指揮及遞信大臣所定之服務規程，其薪給（包括津貼、獎金、及其他補助費），概由該會發給。至於在被徵用期

中遭遇戰鬪行動，或類似危險情形，因而傷亡殘廢或染病者，政府對船員本人或其遺屬，概予發給一次之撫恤金。

(二) 負戰時運輸責任之船舶運營會

(1) 船舶運營會之組織 運營會構成份子，為日本船舶所有人及其所組織之團體，由遞信大臣所指定者，設總裁一人，理事長一人，理事、監察、評議員各若干人。主要份子均為各大輪船公司之首長，惟該會為法人，不負連帶責任。

(2) 船舶運營會之業務 運營會之業務，依據該會業務規程規定，其主要者為：(A) 根據戰時海運管理法，為船舶之租借。(B) 由航運業務機構接收船隻，並規定接交手續。(C) 有關船舶保險事項。(D) 船舶之歸還。(E) 外國船舶之租賃。(F) 船舶之修理及改造。(G) 船舶動態之報告。(H) 訂立運送契約。(I) 根據遞信大臣之調船計劃，實施調配船舶。(J) 關於客貨之裝卸，淡水燃料之補給事務，及開航命令。(K) 對航運業務機構之委託事項。(如簽發單據及處理海難) (L) 關於船員之調遣、徵用、獎懲、薪給及醫藥、撫恤等費用。(M) 收取運費經費，給付租金、保險費、賠償損失及一切有關航行之費用。(N) 編擬預算及決算。

(3) 船舶運營會之營運方式

(A) 依據戰時海運管理法及該會設立之宗旨，將日本所有一百總噸以上之船舶及五十

噸以上之機帆船，一律統一營運，並得訂立運送契約與租用外國船舶。

(B) 該會以自己名義，與貨主或旅客訂立契約，自行實施輸送，惟僅受上級遞信大臣之指示，辦理與船舶營運有關之事務。

(C) 該會係以自己所有之船舶，或租用之船舶取得使用權，其原所有人並不保有營運使用權，僅處於所有人之地位。

(D) 該會在戰時營運管理上，對於船員亦加以管理，凡屬徵用之船員，配備於該會之船舶，則其一切薪給、賠償及福利等，皆由該會負責。

(E) 爲維持負有國家重要使命之海運業起見，無論船舶船員，在徵用期間之損失，政府均負賠償責任，此種損失係指下列各項而言：(甲)對於船員衛生及教育訓練有關之設施，在管理時所發生之損失。(乙)因戰爭及其他變亂時所用船舶，沉沒破壞或被捕獲等所受之損失。(丙)被徵用船舶爲達成某種目的，在普通海上保險契約範圍以外之航行，因而沉沒破損所受之損失。(丁)其他政府認爲必要補償之損失。

(三) 戰時船員之管理

一九四四年七月十八日，日本政府決定對船員應予以官吏身份之待遇，以資激勵。遂由海運總局船舶運營會及船東代表三方面組成「船員組織實行委員會」，訂成船員管理要綱，至一九四五年一月二十日以勅令公佈船員動員令及船舶待遇職員令，定自同月二十五日起實

行。

船員動員令中，計包括船員徵用令，船員使用等統制令，船員職業能力申報令，戰時海運管理令中有關船員徵用之規程，及船舶航運技術人員養成令等五項，使船員之徵用得以強化，船員之補充得無匱乏。

船舶待遇職員令乃鑒於船員所負使命，對國家具有重要性，規定得按其船員證書及資歷等，分別予以同勅任（簡任）奏任（薦任）判任（委任）各級官吏待遇，並規定其進退升遷之辦法。

至船員之待遇，在該會設置以前，一般船東與船員間之僱傭關係，在船上服務與下船時不同，陸上職員與船上工作者亦不同，有經常保留僱傭關係者，亦有限於乘船時期方有僱傭關係者。前者即所謂社員制度，其待遇逐年提升，至年老時可得相當數額之退職金，長期服務，生活安定。後者非社員制度，每使年青資淺者易獲高位優薪，但一旦下船，即喪失其僱傭關係，船員生活殊不安定。

戰時因船員不敷，船東不得提高船員之待遇，以爭取船員，政府則為維持低物價政策，頒佈船員給與統制令，加以抑制，為事實所迫，又不得不採其他方式，給以優遇，如設置船員宿舍等方法等，以爭取船員。當時實施之待遇，計分：

(i) 共同基準之給與，係由海事協同會及日本海運報國團決定，經政府許可者，此項給與標準，全係根據下列各項規程：船員給與規程、遭難船員津貼規程、高級及普通船員退職津貼

規程，暨日本海運協會決定之特殊任務船臨時船員待遇辦法等，分別爲船員待遇之共同基準。

(2) 共同基準以外之給與，由各船東視其本公司船舶之航線、船型及其他特殊情況，並配合過去海員工會運動之要求，而作個別之決定。

一九四四年時，日本政府鑒於船舶損失之增加，船員犧牲激增，又以製造不甚堅固之戰時標準型船出現，深感對船員之保護不甚充分，船員更感衣服及食糧缺乏之苦，改善待遇，遂成必要之舉。於是該會決定船員本薪以不超過給與統制令之最高額爲限，而於乘船津貼則予以相當之增加，至一九四四年底，更將船員之官吏待遇職位制，改爲薪給等級制。至一九四五年該會對於船員一元化之管理計劃，逐漸實行，其改革之要點，可列舉如下：

(1) 廢止船員薪給原由各構成員自行支給之制度，船員費自船舶使用費中劃出，由該會直接支給之。

(2) 官吏待遇之船員，依應徵船員薪給規則之待遇支給之。

(3) 陸海軍所使用之船舶，其船員之薪給支付，由陸海軍委託該會爲代辦機關。

(4) 船員之加薪晉級，及獎金之決定，於該會立案，經海運總局之許可後，由該會行之。

(5) 薪給之支付，因戰時人手不敷，並避免交通通信困難，且求船內事務簡化計，船員之薪給及其家屬津貼，全部發交各員家屬，其後津貼改於船上發放，支付方式於是統一。

(6) 一九四五年四月起，船員得與軍人軍屬同蒙免除甲種勤勞所得稅之特典。

(四) 船舶損失之補償

關於運營會船舶損失之補償，根據戰時海運管理法施行細則第四十六條第三項之規定，凡於戰爭或其他變亂中，航行危險區域，無論人員物資，因運送而蒙受損失者，遞信大臣有以特別費用予以補償之必要。

一九四二年四月遞信省與大藏省經過協議，作如下之決定：

(1) 戰時增加保險之保險金額，應不受普通保險契約有關保險金額之限制，而依據戰時船舶補償委員會之審定金額為準。

(2) 因處理船舶損失之補償，致船舶運營會該年度收支決算發生損失時，應以其實際損失數額為補償之限度。

(3) 於上述補償後，船舶運營會之收支決算仍有損失時，應予以特別考慮及適當之措置。左列各項之損失，須經總動員補償委員會之審議決定，方得獲領補償金：

(1) 因船舶迂迴航線及滯留而生之損失。(A) 船舶迂迴航線及滯留期間之費用。(B) 燃料費。

(2) 船舶沉沒及破損等所生之損失。(A) 該航海船隻之使用費。(B) 燃料費。(C) 航運費。(D) 遭難船客之撫恤金及慰問金等。(該船已收之運費及停航津貼均應剔除)

(3) 對遭難船員之慰問金及遭難津貼。

(4) 船員特別航海津貼。

(5) 船舶保險費 (A) 戰爭保險金。(B) 航線定限外保險金。

第四節 第二次大戰期間美國如何管制海運

(一) 戰時商船之動員

第二次大戰時，美國商船有五大任務：(1)外運軍品。(2)輸送租借法案物資。(3)輸送盟國需要之非軍品。(4)輸送與南美貿易計劃中之物品。(5)輸入戰略物資。初時因無適當之管制海運方法，故戰爭爆發後，各方競相搶租商船，甚至軍方亦不能完全得到需要之噸位，非軍品有時佔用噸位甚高，租借法案物資有一時期佔全部噸位百分之卅。一九四四年陸海軍軍運最高時，雖佔全部噸位百分之七十四，其餘各年則僅佔百分之五十四。

戰爭開始後，美國政府首先注意擴充運量，增加噸位，加緊造船與利用已有船隻，提高船舶使用之效率，減少浪費，同時增進修理、碇泊及一切岸上設備，以減少廢時。在人才方面則大量徵集航行、供應、貨運及船舶調度各方面之技術人才。在管制機構方面，美國先於一九三六年根據商船法，成立航務委員會，鼓勵航業發展，以供商業及國防之用。商船法主要之目的，在以補貼商船建設及海運之手段，鼓勵美國商船與外國競爭。航務委員會主管津貼之發給，並負責指導有關航業之技術發展與計劃準備，期於戰事發生時，能迅速增加運輸船舶，以適應國防需要。

(二) 戰時管制海運之機構

二次大戰美國參戰前數月，航務委員會即已奉令簽發准航證，規定各船公司之航線、運費、貨品，指定貨品運載先後之次序，輪船服務之規章及船舶經濟使用之方法，各船公司不按航務委員會規定者則不發准航證。珍珠港事變後，羅斯福總統又下令成立戰略船運委員會，由航務委員會主席、海軍軍令部長、陸軍參謀總長及賀浦金斯氏等人組成；負責制定商船運用之政策及計劃，並協調航務委員會與陸海軍部間之關係。至於船舶則仍歸各船公司直接運用管理，嗣於一九四二年二月，戰略船運委員會撤銷，改設戰時航運管理局 *War Shipping Administration*，由航務委員會主席兼任局長，全權監督戰時商船之使用，航務委員會則專負責造船計劃之擬定。戰時航運管理局當時之工作有三：

(1) 接管航務委員會所屬船隻，並接管新船。

(2) 管制各輪船公司所有之船舶。

(3) 取得外國在美國領水內空船之使用權。

戰時航運管理局之性質等於船公司之總代理人，僅在國家有需要時征用船隻，對船公司行政並不干涉，大部份商船均係由該局租用，戰時航運管理局與船公司訂有各種船務合同，碇泊及各種津貼之協定，各公司繼續使用原有船隻，而受戰時航運管理局之管制。戰時航運管理局之主要責任在運輸噸位之分配：(1) 分配與陸海軍直接指揮若干艘。(2) 分配與其他各方面若干噸位，船舶則仍由戰時航運管理局指揮。此外，關於船舶航線之支配，航運計劃，修理保養，保險及預算，勞工及人事，徵募及編配，調訓後進船員，與國外事務部及糧食管理

部之密切連繫等，均爲戰時航運管理局之工作。戰時航運管理局成立時，陸海軍部亦同時成立軍運聯合委員會，負責協調兩軍之需要，有時軍運聯合委員會亦邀請戰時航運管理局派代表參加開會。

(二) 商船之徵用

美國在第二次大戰期間，經徵用之商船，爲數至夥，據一九三九年統計，即有八五二艘，五、九八一、〇〇〇載重噸，曾參加政府軍運，而悉照航務委員會制定之各線運價標準及一般租船方式所應租。凡被徵用參加政府軍運或承運租借物資之商船，在徵用期間雖失去自行營運之自由，但仍係簽約租用，與一般航業之租船方式初無二致。實際上美國航務委員會並未將民有船隻，嚴加管制，或盡奪船東合法利潤，除非應徵之船確有危害公共福利 *Public Welfare* 或違反政府法令之事實，該會不加取締接管。該會所需船隻有時按空船包租 *Bare-boat Charter* 租用，有時按定期包租 *Time Charter* 租用，有時按航程包租 *Voyage Charter* 租用，均與一般航海營運習慣相同。其在戰時添置修船材料，甚至比平時自行設法尙爲容易，蓋被徵之船隻，均可向航務委員會申請價購補給也。且在開航之前，即已發足船用油料物料船員薪津，乃加保海員兵險，船東亦可無虞開航經費之匱乏。惟在接獲徵用通知書以後，並非謂該船船東即可不管或不負船上開支，事實上船東仍須繼續辦理，不得規避責任。因名義上雖交政府徵用。實際上仍係租用性質，所不同者過去係由自己負責，此則爲對航務委員

會負責，租金既係由該會主管船務之單位付給，船東自應對該船負其責任也。

(四) 商船之編組

商船在戰時實為海軍之一大輔助船隊，必須與海軍配合行動，戰時商船如何運用，航務委員會之主管船務單位，應經常與海軍部先行檢討，研究調配計劃，以適應軍事之需要。在二次大戰中，經雙方商定者，即係先將商船編組歸隊，計分為兩大類，一類係將可與艦隊同時行動者編成一組，一類係將不必與艦隊同時行動者，另編一組，亦即以載量與航速相近者編為一組，不相近者又編為一組，此項辦法完全為顧及軍運之便利。依照美國慣例，凡參加編隊之商船，每一次任務，時間在一個月者，常發足兩個月之薪津油料淡水及其他必需船用物料，故當時可與艦隊同時行動之商船，通常將時速在十六哩以上者歸為一類，將十二哩以上者又歸為一類，油輪則以時速不低於十六哩者歸為一類。

(五) 護航制度

徵用之商船擔任軍運，為策航行安全，常派護航艦隊隨同護送，所謂護航制度 Convoy System 是也。護航艦隊之出動，須俟商船集有成數，能編成一隊始行，如船隻不多，航速又不同，縱裝妥貨物，亦須等候，則船在候航期間所蒙之損耗，各不在商船本身，自必須加發航行費用，以應實際需要，當時航務委員會對此亦有一種貼補候航損失之辦法，即在預計航行時間以外，特許加發十天至二十天之航行費用。

(六) 運價之管制

戰時運價因受物價及工資高漲影響，航運成本常隨同增加，運價不易穩定，又因戰時兼受通貨膨脹之影響，船東所得運費，往往不敷開支，亦使公司蒙受損失，故航務委員會對於各線運價，實有加以管制調節之必要。當時該會對於固定航線 *Regular Lines* 之運價，事先均曾與航業公會議定，簽成協定，並明定固定運費率 *Regular Rate* 於協定之中，此後則視實際需要，按百分比機動調整增減之，是即戰時美國運價 *W. S. M. C* 基數之由來也。商船一經參加運輸工作，即受拘束，固不得擅自抬價或巧立名目，以作額外之浮報浮收，亦不得藉故減收，或竟暗付回佣 *Rebate*，低於同業議價，以圖私相競運，如查明不遵同業公會協定，或事前未經航務委員會之批准，均認為非法，應予依法懲處。

(七) 韓戰以後管制海運之機構

二次大戰結束後，航務委員會及戰時航運管理局均撤銷，另在商務部下設航務署 *U.S. Maritime Administration*，直接管理商船之運用，並掌握預備船隊商船二千艘，負責其檢修及動員。一九五一年三月為適應韓戰軍運之需要，又在航務署成立國家船舶管理處 *National Shipping Authority*，以處理韓戰中各種緊急運輸及徵用快速船隻等問題，國家船舶管理處一面管制快速商船，一面大量訂造時速十八哩以上之新速貨船。為應急需，並於預備船隊中，抽調船隻分租與各公司，由公司負責配備船員及船隻之保養，再轉交軍方指揮，使大量軍

品得以迅速輸送前方。航務署之業務集中於船舶之運用，內部劃分爲船舶征用及分配部，船舶調度部，航海員工政策部及油輪服務部等。

軍方則在國防部下設有軍事海運勤務部，統一管理各軍事單位之海運業務並指揮航務署轉撥之船隻，軍方所需多爲快速船隻，軍事海運勤務部爲海軍之一單位，目前有近二百艘商船歸其運用，裝運非軍品供海外美軍部隊之用，至戰時則按實際需要，由航務署將大量商船撥歸其使用。

第六章 結 論

第一節 我國海運政策之回顧

我國之見外國輪船航入國境，已近一百二十年，自辦航業始於招商局，亦具八十二年之歷史，惟因受不平等條約之束縛及航權之喪失，海上事業固愧對列祖列宗，即國內航運亦受外輪之壓迫，航政事權久操諸客卿，更何望其能制定海運政策，以保護我國航業，所謂喧賓奪主，積重難返，蓋由來已久也。

迨自國民政府成立，先後公佈海商法船舶法船舶登記法等海運基本法典，又於民國二十年七月成立各地航政局，我國航政主權，始克挽回，漸得致力於整理國內航業，但發展海運，則限於國家財政，仍未有保護性之政策。雖於民國二十五年十月公佈造船獎勵條例，亦未及實行，即抗戰軍興，此後八年，海疆盡失，政府在後方，如製造大批木船小輪以應運輸急需，如貸款航業以修復損毀之江輪，如建設機械絞灘以維航行安全，固曾竭其全力，可稱富有建設性之措施，但對海運則情格勢禁，自難有所成就。三十四年秋抗戰勝利，海疆收復，政府對海運政策始逐漸有所建立，茲擇其要者，略述於後，回顧既往，或可以策將來也。

(一) 收回航權

戰前我國因受不平等條約關係，內河航行及沿岸貿易，均准外籍輪船經營，利權損失至

鉅。經政府不斷向英美各國交涉，卒於三十二年與英美重訂新約，我國始收回業已喪失百年之內河航行權及沿岸貿易權。勝利復員以後，我國沿海兩港間與兩港以上間之貿易運輸及內河航行，遂僅限於本國籍之船隻，外輪已不能再享此項權利，我國航業得此保障，公營民營航業無不營業鼎盛，船隻遽增，至三十七年止，大小商船向交通部登記者，計三、八三〇艘，共一、一五九、八九七總噸，較之二十五年之五十六萬餘噸已增加二倍矣。

(二) 收回引水權

清季及民國初年，引水業務向由中外合組之機構管理，匪特准許外人充任引水，即引水考試管理之權，亦操之於外人，嗣於二十一年，雖改由中央各部合組之引水管理委員會管轄，但實際之權仍操於海關洋員主席之手。復員以後，依照新頒引水法之規定，此項業務劃歸交通部航政官署主管，所有引水人之檢覈考試任用，悉由航政官署主持，若干外籍引水，亦規定年限退休，逐漸派用本國引水人接替，此案對國防之保密，及行政權之收回，關係亦鉅。

(三) 收回長江沿岸外商碼頭水面使用權

戰前外商航業公司如太古怡和日清等，均在長江沿線重要口岸，租賃水面，建立碼頭，本國輪船常因無良好碼頭地位，而受制於外商。戰後長江各外商碼頭水面，因外輪已無航行內河之權，乃一律由交通部長江區航政局收回，重行支配，轉撥與本國航業租用，建立碼頭。漢口、南京、九江三港，並由長江區航政局建立公用碼頭多處，開放於所有商船，共同使

用，本國船隻大獲便利，以前外商抑制我航業之利器亦解除矣。

(四) 修 建 港 口

戰後沿海各港，因經戰時之破壞，損失甚鉅，而航運反因復員關係而趨繁榮，政府不得不撥發鉅款，從事於築港及港口復舊工程，以資適應。自三十四年底起至三十八年止，政府先後在塘沽、青島、廣州、葫蘆島、南京各港設立工程局，實施港口之改善，一面改組浚浦局及海河工程局，分別疏浚黃浦江與海河航道，以適應航運之需要。其中以塘沽新港完成船閘，青島完成第五號碼頭，黃埔完成一千二百五十呎碼頭及倉庫三座為最著，至於基隆港之完成日人未完築港工程，及高雄港修建第十號深水碼頭，均為民國四十一年中國築港之大事也。

(五) 大量購買船舶

政府為發展航運，曾向美國航務委員會及進出口銀行，貸款購置自由輪、N₁輪及勝利輪、C I—M A—V I 輪船共四十三艘，計十七萬八千餘噸，船價總值美金二千六百餘萬元，除訂約時美國航務委員會船隻部分付款四分之一外，餘自三十七年起，分十五年至二十年攤還，每年由政府付本息約二百萬美元左右。前項船隻除勝利輪三艘、C I—M A—V I 八艘轉貸於民營之復興航業公司（三十七年成立）營運外，餘全部交國營之招商局營運。至於民營航業在復員期間，向國外訂造之船隻亦有多艘，其中以民生實業公司向加拿大貸款訂造新

式江輪九艘爲最著，計一千三百噸級三艘，每艘價值美金二百二十萬元，一千噸級六艘，每艘價值美金一百三十萬元。

(六) 設立國營油輪公司

戰前我國從無一艘油輪，戰後政府鑒於油輪之需要迫切，於三十六年二月，在上海成立中國油輪公司，該公司係由招商局與中國石油公司投資，共有一萬噸級油輪五艘，一千二百噸級油輪十八艘，四十一年一月，該公司合併於招商局，而油輪業務仍照常經營。

(七) 貸款修船

抗戰期間及復員以後，政府對於航業，常由國家銀行予以低利貸款，以作修船經費及營運周轉資金，其由政府經常貸款以供航業修船，則以四十年度開始之修船貸款爲最有計劃最爲普遍，政府經與美援機構訂定美援修船貸款辦法，計第一期（四十年度）貸款總額爲新臺幣六百三十七萬元，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）貸款總額爲新臺幣一千〇五十七萬一千元，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）貸款經核定者爲四、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，其條件與第一期相同。貸款尚有餘額，可予續貸。

(八) 爭取貨載

政府以發展海外航業，端賴爭取貨源，交通部曾於三十九年初，呈由行政院轉飭各物資貿易機關，規定凡臺灣輸出入之物資，應儘量交由本國商船承運，同時對輸出物資應以C I F（到岸價格）原則，輸入物資應以F O B（起岸價格）原則，向外商訂約，俾進出口物資儘量交由本國商船承運，施行至今，頗收維護本國航業之效。惟自中日和約簽訂生效後，兩國地位平等，依據國際慣例，不得不改定辦法如下：(1)中日雙方均以C I F為計算貿易之基礎，惟實際交易採用C I F抑或F O B，由雙方協議訂定。(2)以後商訂貨運合同，部份物資可由日輪承運，但其數量不得超過百分之二十至二十五，如此我國商船尚可把握固定之貨源。

(九) 發展國外航線

政府遷臺後，交通部鑒於國內及沿海航線已告斷絕，維持環島交通需要之噸位不多，為求航業生存，惟有發展國外航線，因規定一千噸以上三千噸以下船舶，努力爭取臺日、臺韓、臺港，南洋等航線業務，三千噸以上船舶儘量向遠洋航線發展，如性能較優噸位較大之復興航業公司之勝利輪，復字輪，招商局之自由輪，臺灣航業公司之高雄、臺北、延平輪，益祥

公司之惠民、福祥、福裕等輪，中國航運公司之天行、灤州、昌黎、唐山等輪，中興公司之安定，臺安公司之臺安，裕中公司之裕中等輪，咸具備航行遠洋條件，均督促儘量向遠洋航線發展，爭取國際貨載。其餘各公司二千噸至三千噸之船舶，則經常行駛近海航線，擔任臺灣與日本、韓國、香港、琉球等口岸間運輸，凡由臺灣出口貨物，並由海外聯營總處規定適當之比例，妥爲分配，以免同業間自相競爭。總計三十九年度航行國外及國際船舶爲二八〇艘次，貨載一二九萬五千一百四十六公噸。四十年度出航國際及國外船舶爲六五二艘次，貨載二四一萬二千六百六十六公噸，四十一年度出航國外及國際間船舶爲一〇六八艘次，貨載二八三萬九千五百七十四公噸。

(一〇) 調整海員待遇

交通部於三十九年八月頒訂「民營航業海員薪津辦法」，規定船員航行與停航之待遇，不准船公司再如以前之各自爲政，使船員得以安心從事，並核定民營航業各級船員底薪最高最低標準表，並呈由行政院核定公布。民營航業船員薪給標準，此項辦法施行之後，一般高級船員較前略有減低，而低級海員則已普遍提高，且通令各公司不准擅予抬抑，又通飭公民營海員一律投保勞工保險，使船員得有比海商法原規定較高之待遇。

(一一) 督導聯營

交通部以臺灣對外貿易日趨開展，爲期海運之合作經營，並利調度靈活增強力量起見，

經於三十九年十二月督飭招商局、臺灣航業公司及商船聯營處等單位，共同組設海外航務聯營處，以招攬貨運、調派船隻、分配噸位及劃一運價爲最要工作，自該處設立以來，對於中日航線之開闢與發展，貢獻甚大，中韓、中菲、香港等線之業務，亦悉由該處統一調配，均收成效。

(二二) 施行航業緊急貸款

我國政府鑒於韓戰以後航業界空前未有之危機，倘不速予救濟，有立即傾覆之虞，經於四十二年十二月，由財政部交通部及有關金融當局，商定准予緊急貸款。總額爲新臺幣六五、七四七、〇〇〇元，計營運貸款一六、六〇九、〇〇〇元。分二年至三年償還，又償還債務貸款四九、一三八、〇〇〇元，分三年至五年償還，利息均爲月息百分之一。其數額分配如次：招商局二千五百七十萬元（償還債務用）。臺灣航業公司八百六十六萬八千元（償還債務用）。益祥輪船公司三百六十五萬元（營運用），四百一十萬元（償還債務用）。裕中輪船公司一百六十四萬元（營運用），三十萬元（償還債務用）。中國航運公司四百二十二萬元（營運用），四百二十萬元（償還債務用）。其餘則分貸與民生、中興、臺安各公司。

第二節 我國海運政策之瞻望

綜合研究海運事業之長成發展，及各國海運政策之措施，吾人可得以下之共同概念。

(1) 海運事業龐大而精深，需要雄厚之資金，良好之船隻與優秀之人才，三者俱備，始克長久生存，日趨發展。

(2) 海運事業與造船工業，息息相關，應同時發展，二者能配合，始能相得益彰，共存共榮。

(3) 海運事業為富有國際競爭性之企業，需要政府各種保護與獎勵，方能有守有為，屹立不敗。

(4) 海運政策之實施，需要因時因地制宜之立法，及富有力量之執行機構，方得推行盡利，發揮作用。

我國大陸有綿亘八千六百餘公里之海岸線，及四萬七千餘公里之內河通航水道，原為天然需要海運之國家。目前自由中國之基地臺灣，四面環海，無論為發展海外貿易，或充實運輸力量，準備反攻，均有賴於健全之商船隊。今後海運事宜實為國策之所在，殊非一事業本身之興衰而已也。全國海運政策之藍圖，中樞行政立法當局早在籌熟慮之中，詳盡之方案，未宜於此申論，惟針對上述四點，要可作簡明之提舉。

(1) 關於海運之經營，須促成大公司之多多建立，無論民營國營，均應握有雄厚之資力，其專營國外航線之公司，尤應重視僑資與外資之運用，外資不限於公司股本之三分之一，俾得儘量吸收，以擴大事業之基礎。所有船隻除設計新造者外，凡向外購買之船隻，應有船齡之限制，尤重於性能之提高。人才為事業之本，應於全國適當地點，分別設立商船專科學校，海事職業學校，船員補習學校，技藝學校及海員訓練所，以養成各級航海及業務人才，訓練計劃與就業輔導，政府與航業團體應作全國性之共同策劃，務使建教合作，實學實用。

(2) 造船工業為各種工業發展之總體表現，尤有待於重工業之建立，我國民營造船廠財力有限，難望其在短期內有長足之進步，今後惟望政府，能在華北華中華南適當之地點，建立規模較大之國營造船廠數處，以應需要，或與外人合作，或與民間合辦，務期做到本國所需之船隻，能在本國自行製造，且須技術標準化，至少限度，亦應在初期數年中，做到大船能在國內配裝完成。

(3) 關於政府保護獎勵方面，在本國內河沿海航行之商船，因航權業已收回，已無虞外輪之競爭，自可毋庸再予補助，至於航行海外航線之船隻，因其關係國際貿易之擴展及僑民之利益，政府允宜指定若干船隻專行定期航班，經常由政府給予航海補助金，如船公司建造新船時，並給予造船獎勵金，俾資協助鼓勵，是則遠洋定期航線補助法及造船獎勵法，希望立法當局早日考慮，而予制定公佈者也。

(4) 關於我國航政機構，已往基礎不固，事權又多紛歧，效率自難令人滿意，今後航務行政港務管理，應制定全國性之體制，儘可能使航港事權趨於一元化。關於重要港口，並須大專建設，以配合海運貿易之發展。惟目前此項事權中央與地方如何劃分，如何分途策進，尚乏明文規定，因此有關今後加強航政機構及港口建設之港口法，實甚迫切，亦望立法機關能早日議定公佈，俾有依循也。

關於自由中國，目前海運應努力之方針，著者於四十二年五月二十日在中央信託局，曾作一次公開演講，略有申論。題為「如何挽救我國航業的危機和擴展未來的海運」，至今仍

未失時效，特將原詞，記載於後，以作本書之結束。

『世界海運目前遭遇了韓戰以後的不景氣時代，我國航業經不起時代的考驗，更發生了重大的危機，假如不能克服這困難，恐怕目前所保有在世界商船比重上微乎其微的三十五六萬噸商船，也將無法生存，更如何能談擴展呢！這幾年來，我國航業一直擔負着不能營業的船隻的各項開支，譬如招商局、臺灣航業公司和一部份民營航業，現在有許多不適宜航行遠洋的船隻，可是適宜於間或有的軍運，或者在反攻時可能擔負補給運輸的任務，這些船隻爲數不少，船既不能營業，又不能處理，船員和岸上一部份從業人員必需保留，以待反攻時服役，這些船除了軍運時有些租金外，其他長時期的開支，都要航業界自己負擔，因此公司財政上，一向肩負着這沉重的擔子，到現在海運不景氣，更加不勝負荷了。這些不生利而耗費的船隻，在航業的立場，是不需要的，但在軍事的觀點可能相當重要，所以我主張把這些船隻從商船隊中劃出，改編爲水運總隊，成立一個軍事運輸的建制，把這些船隻及船員，加以容納，加以配備，更進一步地容納作戰運輸所需的船隻和官兵，這樣，不但建立了一個永久性的良好軍事體制，而且航業界今後財政上的負擔也能減些，然後才有餘力再圖發展，這是第一項意見。

第二、目前在臺灣的商船，有許多船齡太老，性能太差，既無營運的價值，亦非將來軍運所必需，長期拋錨，愈久愈壞，航政當局應該立即作一總檢查，把這些船隻迅速處理，解體的解體，出賣的出賣，把所得的款子用作建造新船基金的一部份。

第三、南洋一帶如越南、泰國、印尼、菲律賓，他們的航業還不如我們，他們的沿岸貿易或需要中小型船隻，我們不妨透過華僑的手，把這些目前我們不使用的船隻租給他們，一方生利，一方船員和業務人員也多得多些海外經驗，與我們的外交和將來海運的擴展是有裨益的。如果能由我們抽調些優秀船隻，在這幾個國家間開闢定期航線，那更是遠大而富有政治性的計劃了。

第四、目前我們的商船，除了日本、香港的定期班有少數客運外，可說百分之九十五是靠貨運，在臺灣一向倚仗貿易物資機關幫助，出口貨用C·I·F辦法，進口貨用F·O·B辦法與外商訂約，得了不少貨源，維持了航業的生機，此後仍盼繼續運用這種貿易政策，來保障我國的商船，更盼望將來與外國簽訂貿易協定時，能把中國船承運貨物的數額，定一百百分比，來確保貨源，同時美國援華的物資，我們也希望爭取承運的機會。

第五、我們現有的商船，除了復興航業公司船隻和招商局戰後所買的新船外，大都性能很差，燃料耗費，而且速率也太慢，不能適應國際航線的競爭，我們要爭取水準以上的地位，實在需要快造新船，以下的四類船隻是比較經濟而確有利益可圖的。

(1) 不定期的遠洋貨船，載重九千至一萬噸，透平機，時速十三浬半；狄塞爾機燃用柴油的，時速十四浬；狄塞爾機燃用燃料油的，時速十四浬半。

(2) 經濟性的貨船，載重七千至八千噸，狄塞爾機，燃用柴油的時速十三浬，狄塞爾機燃用燃料油的，時速十三浬半。

(3) 中型不定期近海貨船，載重三千五百至四千噸，改良往復蒸汽機，時速十一浬半，狄塞爾機燃用柴油的，時速十二浬。

(4) 沿海貨船載重二千至二千五百噸，往復蒸汽機，時速十浬半，狄塞爾機燃用柴油的，時速十一浬。

以上四類船隻，據英國航業前輩歌達爾氏研究結果，第一類船隻用狄塞爾機燃用燃料油的，最爲經濟，一年可航十三次以上，每次載貨九千五百噸，可收運費二萬八千五百鎊，除去實際成本，每次可獲利七千九百鎊，年航十三次，即達十萬鎊之多。造價約八十萬鎊，至遲十年可還本，十年以後均屬盈利，如購得舊船翻新，每噸僅值新船造價一半，不過五年時間即可完全還本。我們如建造新船，以上四類船，是值得採用的。目前世界航業市場，因船多關係，運價跌落，獲利較薄，但油輪業務仍欣欣向榮，油輪市場比一般貨船運費仍屬高昂，而且油輪的招攬生意，使用船員亦比貨船來得簡單經濟，我主張應該建造幾條一萬八千噸至二萬二千五百噸級的油輪幾艘，來爭取海運的盈利。

第六、目前我國航業界打算建造新船或者購買市場上優秀的貨船，都是本身財力所不能負擔的，政府應該就國家財政的許可情形之下，制定造船獎勵法，對於在國內或在技術合作的國家內建造商船，除了航業自己籌出一部分款項外，政府對於一部份的造價應該給以獎勵金，以減輕航業的再投資，這樣不但可促進船質的改良，而且同時振興了本國的造船工業。萬一目前政府財政所不許，不能立即採取這種獎勵政策，至少限度，也應舉辦造船或購買新

船的長期低利貸款，同時也豁免造船材料進口稅，來協助鼓勵。這些保護政策各國都會普遍實行，我們是有理由採行的。再附帶說明一事，我們假如要購買美國的剩餘船隻，應該選擇性能好的幾種，如勝利輪、C₁ C₂ C₃型輪，和T₂型油輪等數種，性能比較好，有利可圖，也適合我們當前的需要，我建議航業界和金融界特別留意這些船隻。

第七、航業界在業務上，常需資金週轉，因目前金融界貸款有限，乃不惜用高利向民間告貸，利息有高至月息百分之十五的，無異飲鴆止渴，愈拖愈重，可能所負債額高過其全部的資產，目前政府亟宜指定金融機構，以鉅額款項，長期貸予這些航業，並按最低利率計算，這樣各公司才可償還舊欠，減輕高利貸負擔，這是緊急治標的辦法，希望能早實施。

以上我的主張，大部份社會亦很明瞭，最要緊的是立即採取行動。今後政府的保護政策，航業界的力爭上游，金融界的財力幫助，都是必不可少的。我相信大家認清了海運對於經濟國防的重要性，而共同努力，當前航業的危機不難克服，而且未來的我國海運也是光明的。」

航務行政之要義

王 洸

(此文曾刊於民國四十三年一月之海友月刊)

(一) 前 言

在交通部門中，航務行政可說完全由中央主管，因為海輪雖常航行沿海各省，亦可遠涉重洋，實具有國際性性質，即如長江內河的輪船，它的航線亦常跨越幾個省區，所以航政法規中除了總噸數未滿二十噸的小輪船及總擔數未滿二百擔的帆船，規定得由所在地縣市政府管轄外，其他船舶的管理，和航業的監督，都由交通部所屬航政局，或者由交通部委託各省的港務局代辦，即是此種緣故。

船舶航行水上，對於安全一項，最關重要，又因航業與國民經濟及國際貿易，關係密切，政府的監督管理，亦比其他交通事業更為周密。有些措施是積極的監督，目的在防患於未然，有些措施是消極的監督，在取銷於既然。積極監督的重點，不外乎維護航業主權，保障航行安全，和協助航業發展各項，消極監督則着重在監視輪船行動，限制航業利得兩方面。現在將其要點，分別解說如後。

(二) 維護航業的主權

(1) 船舶登記註冊 我國為保護本國航業，規定中國籍的船隻，才許經營沿海貿易（即沿海兩港口間的往來運輸業務）及內河航行，凡經航政官署依法登記的船舶，才有資格保持中國國籍，依照海商法及船舶法的規定：(一) 中國官署所有者。(二) 中國人民所有者。(三) 依照中國法律所設立，在中國有本店之左列各公司所有者：(甲) 無限公司，其股東全體為中國人者。(乙) 兩合公司或股份兩合公司，其無限責任股東全體為中國人者。(丙) 股份有限公司，其董事三分之二以上為中國人，並其資本三分之二以上為中國人所

有者，才准登記爲中國船舶，而享有我國沿海貿易及內河航行的權利。所以船舶登記及註冊，都是爲保障船舶所有人的權益而設。按現行航政法規，通常的船舶除帆船外，概括分爲四種：（一）「輪船」即總噸數在二十噸以上的客貨船或拖輪。（二）「小輪船」即總噸數不滿二十噸的客貨船或拖輪。（三）「拖駁船」即無機動設備，專爲輪船附拖的客貨駁船。（四）「碼頭船」即停泊碼頭，專爲輪駁停靠，以便客貨上下的躉船或浮碼頭船。保證輪船的所有權，係採取登記法，大致可分二種：（一）保存登記，即新造或改造輪船的自有登記。（二）移轉登記，即輪船所有權由甲轉讓（購買繼承贈與或因法院之判決等）與乙的過戶登記，輪船登記手續，經航政官署，依照船舶登記法（民國十九年十二月五日公布，二十年七月一日施行，三十年九月廿九日修正）審查合法後，即由航政官署一方記載於船舶登記簿，以資存案；一方填發「登記證明書」，交所有人收執，以資證明。保證小輪船，拖駁船或碼頭船的所有權，係採取註冊法。註冊手續經航政官署審查合法後，即由航政官署轉請交通部，一方註冊備案，一方填發小輪船，拖駁船或碼頭船執照，交所有人收執。輪船除所有權的登記外，還有租賃，抵押或船舶標示變更等情形，並須向原登記港航政官署聲請爲租賃，抵押，或附記登記。小輪船遇有租賃情形時，須將執照送請所在港航政官署批註簽證。再各類船舶遇有滅失，沉毀，解體或不堪航行等情形時，應呈報該管航政官署，並將原領證書或執照繳銷。至所有權登記與註冊手續，大致相同，重要的證件約有七點：契約證明即造船廠證明，同業證明，登報證明，原有船舶文書證明，印鑑證明，及其他有關文件證明。

(2) 輪船業登記 船舶登記註冊，目的在保證船舶的所有權，輪船業登記，目的在保證船舶的營業權。有船舶所有權，而未請准輪船業登記者，則無船舶營業權，以自有船舶租與他人營業，則船舶所有權雖屬我，而船舶營業權則在他，這是輪船業登記之所以異於船舶登記註冊的地方。按現行規定，輪船業創辦人或經理人，向航政官署聲請輪船業登記，須具備六種主要條件：（一）有合法及健全的公司或行號組織。（二）有

完成航政手續的自備輪船或小輪船，其完全租用他人輪船者不得聲請。(三)有一定的營業航線。(四)有完備的碼頭棧埠。(五)有充裕的營業資金。(六)有周密的營業計劃，以上六種主要條件，經航政官署審查合格後，方可轉呈交通部核發「輪船業執照」。已請領執照者，方可再請領定期或不定期「輪船通行證書」，以憑正式營業。「船舶國籍證書」係經航政官署依法登記為中國籍船舶時，始請由交通部頒發，以證明其為中國籍，得享有國內航權的利益。倘船舶常川航行近海或遠洋，則該項國籍證書，更不可少，蓋無此即不克在外國港埠進口而得到保護。至定期或不定期通行證書，係「航線證書」廢除後之代替文書。領有「定期通行證書」者，即可在證書內所定航線，定期行駛。領有「不定期通行證書」者，得在不固定之航線內，不依一定日期或班次航行，如遇受限制的定期輪船航線內，臨時有大宗客貨待運時，應先呈請航政官署發「臨時通行證書」，始得航行該線。

(三) 保障航行的安全

(1) 船舶檢查 在船舶聲請為所有權的登記或註冊給照之前，須先聲請檢查及丈量。船舶檢查，是查察船舶的船殼機器及鍋爐各部，是否完善，船上救生設備，是否齊全，並限制其鍋爐汽壓，以保障航行安全的措施。按船舶檢查章程規定，船舶檢查，分特別，定期，及臨時三種。特別檢查，於新造船舶，修改船舶，或每過四年（船齡在二十五年以內者）或三年（船齡超過二十五年者）施行之。定期檢查，於航行期間屆滿時，施行之。臨時檢查隨時施行之。每一船舶，須發檢查簿一本，由船長保管之，以備檢查員登記檢查事項。船舶經檢查合格，並封鎖保險汽門後，由航政官署填發「船舶檢查證書」，交船收執，以作准許航行的憑證。檢查證書內容，有主要項目四：(一)航路規定，即視船舶的適航情形，規定其行駛遠洋、近海、沿海或內河航路。(二)乘客定額，即依據各級客艙地位設備情形，計算乘客最高限額。並另行填發「乘客定額證書」

以資限制。(三)汽壓限制，即就鍋爐狀況，規定其最高汽壓磅數，並按是項最高汽壓，封鎖保險汽門，將鑰匙緘封，交付船長保管，非至必要時，不得私啓汽門，增高汽壓。倘私增汽壓，應聲述理由，報告航政官署備案。(四)航行期間，即視船舶各部份當時性能與耐航情形，規定其航行期限(最多不得過一年)，期滿須重行聲請檢查，換發檢查證書，否則不得繼續航行。

(2)船舶丈量 船舶丈量，為丈量船舶噸位，核定客貨載量，以策航行安全的措施。船舶噸位，分總噸數及登記噸數(或稱淨噸數)兩種，根據全船各部份容積計算所得的噸數，謂總噸數；由總噸數內減去駕駛室艙艙員室及推進機等部份所得之容積噸數，謂登記噸數。凡新造或改造船舶，均須聲請航政官署丈量噸位，並填發「船舶噸位證書」交船收執，船舶遇有改裝致增加或減少其原來丈量的噸位時，則應聲請覆丈。

(3)海員考試 海員考試，為考驗海員學識技能，提高海員技術，以策航行安全的措施。按現行規定，技術海員分駕駛及輪機兩部。駕駛部份，在二百總噸以上的輪船，有船長，大副，二副及三副四種名義，不滿二百總噸者，祇分正駕駛副駕駛兩種(舵工、水手屬低級海員現尚無需考試)。輪機部份，在二百總噸以上的輪船，有輪機長、大管輪、二管輪、三管輪四種名義，不滿二百總噸者，亦祇分正司機副司機兩種(機匠、生火、加油夫現無需考試)。凡屬總噸數二百噸以上的三副、三管輪以上人員及未滿二百總噸的副駕駛副司機以上人員，都要應考試院河海航行員特種考試，經考試及格，領有「及格證書」，同時並由交通部核發「執業證書」，才能充任船上職務。此外凡屬上述海員，及其他低級海員，如在船上就業時，須一律向航政官署請領「海員手冊」，以記載其服務動態。凡海員之任職、雇用、解僱、調船等，均須向主管航政官署聲請簽證登記，以備查核。河海航行員及格證書及執業證書為一種資歷證明，如學校的畢業證書然；海員手冊為一種職務證明，如公務員的服務證一樣，二者性質上是有區別的。

(4)航路標誌管理 航路標誌，為指示船舶航行路線，以避航行危險的設施。標誌分「燈塔」，「燈船」

，「浮標」，「標杆」及「水碼」五種。但是航路每因沙灘的移動與礁石的炸除，而常有變遷，所以航路標誌，除燈塔外應隨時校正其位置，以利航行，同時航道圖說，尤須詳盡準確，以利參考。我國內河及沿海航路標誌，向由海關兼管，至今還沒有移交航政官署管理。

(5) 引水人管理 引水人對於某條航路或某種港口，特別熟識，由其引領船隻，能避免航行時發生的危險，凡引領商船航行內河江湖航區的名為內河引水人（亦稱領江）。凡引領商船進出沿海港口的名為沿海引水人（亦稱領港）。在灘多水急的江道，航行危險性特大，航路標誌往往失却作用，船上必須設有領江，方可藉其引導循安全的航路行駛。在國際貿易的港口，政府為保守港道的秘密，常採行強迫引水制度，由航政官署設置專業領港，派令引駛輪船，進出無礙國防的航路，此引水人的地位，所以很為重要。我國引水人管理，以前向由海關兼辦，權操洋員，同時各海港引水人，多屬外籍，更易洩漏國防秘密，自從民國三十二年航權收回以後，引水人已由航政官署加以管理，並須經檢覈給證，始准服務，一切應照引水法（三十四年九月二十八日公佈，三十五年四月一日施行）規定辦理。

(四) 協助航業的發展

(1) 調整航線 調整航線，所以使各航線的輪船配備，與業務情形，恰相配合，俾一方便利各地的水上交通，一方維護航業的平衡發展。每一航業單位聲請輪船業登記，不能嚴格限制登記一條航線，俾留伸縮餘地，以利發展業務。故一個航業單位經營兩條航線與一條航線包括兩個航業單位的情形，自屬常見。惟航線有優劣之分，營業有淡旺之季，民營航業多重盈利，如係優線旺季，則羣輪爭駛，難免形成惡性競爭，劣線淡季，則羣輪匿跡，又易致交通斷絕，此實對公眾對航業均屬不利。航政官署站在維護航業平衡發展的立場，對於各航業單位所有各輪行駛的航線，自應隨時依據實際業務情形，予以合理的調整，俾公眾與航業，同

受其惠。

(2) 調整班期 調整班期，所以使每一航線的定期輪船班期配合適宜，調整班期辦法，約有四端：(一) 班期次數，即依據業務情形，規定每日應開班數，或幾日應開一班，以維交通。(二) 開班時刻，即每班開出到達，都有定時，俾使客商均感便利。(三) 班期啣接，即使啣接航線的班期，或航線班期與他種運輸路線的班期或車次，互相啣接，俾利聯運。(四) 班期分配，即同一航線，若有兩個航業單位，同時營運，則應依據彼此船舶的多寡與噸位的大小，公平分配開班次數，以期合作。以上四端，倘能調整合理，則水上交通，既感便利，而同業競爭，亦可防止於無形。

(五) 監視船舶的行動

(1) 進出口查核 船舶進出口查核，旨在考察船舶的行止，而防範其發生違法的行爲。因爲航政保證輪船業主權，原有一定證明文件，檢查船舶，有一定航行期間；考試海員，有一定證書；調配航線，有一定行駛船名；調整班期，有一定開航時刻；凡輪船無所有權證件，或航行期間屆滿，或海員資格不合，或行駛航線錯誤，或開船時刻不符，均在禁止航行之列，藉以維法令，而策安全。故航政官署對於輪船的出口進口，都應該一一查核，俾便管制。按臺灣現行規定，輪船出口，須先填具輪船出口報告單，連同艙單旅客名單及其他航政文書，向航政官署申報出口，同時並向檢疫所辦理檢疫手續，出口報告單經航政官署簽蓋後，同時並向海關辦理結關，如海關准許結關，並須報告聯檢處海關及檢疫所派員上船查驗，經查驗合格後，由查驗人員簽發出港許可證，准予出港。至輪船進口須在未到港二十四小時前，填具輪船進口申請書，送航政官署申報。輪船駛抵港口，船長應檢具輪船進口報告單，旅客名單及船員名單，守候查驗，俟航政官署、聯檢處、海關及檢疫所派員上船查驗，經查驗人員驗訖，簽發入港許可證及檢疫證後，方准停泊，卸下客貨。

(2) 航務視察 視察輪船航務，所以考察出口或進口輪船的內部情形，以糾正其不法或失當的行爲。航務視察，包括甚廣，其重要者有八項：(一) 船舶各部有無不適合航行狀態。(二) 鍋爐汽壓，有無私增情事。(三) 服務海員，有無缺席或頂替情事。(四) 航政文書是否齊備。(五) 船上秩序及清潔是否合宜。(六) 乘客及裝載貨物是否逾量。(七) 裝載情形，是否上重下輕。(八) 客貨運價是否違反規定。

(六) 限制航業的利得

(1) 管制運價 航政官署管制輪船運價，常常採用客貨標準運價或劃一運價來實施，以免航商過分利得及防止同業間競爭，影響到國民經濟的發展。

(2) 保障海員 航政官署保障輪船海員，係用雇傭契約的認證，和海員的標準薪工，來穩定海員的職業與合理的待遇，如此可免航商任意辭退或剝削海員。

(七) 結

語

以上所說航務行政的要義，大部分都明定在我國航政法規之中，這些原則，也與各國大同小異，如能大家切實奉行，自可發揮航政的效績，但是航業界如若奉行不力，或者航政人員不能秉公辦理，那麼航政法令等於具文，而航政機構亦形同虛設了。

論港口法之制訂及其內容

王 洸

(此文曾刊於民國四十二年六月之中國地方自治半月刊)

(一) 港口法的重要性

港口是水陸運輸的基地，貿易交通的門戶，船舶在此停留，客貨在此上下。每一港口的設施和管理情形，不但影響着它的盛衰，而且與本國的政治經濟，也大有關係。現在世界上聞名的港口，為適應新的運輸系統，並配合新的市政發展，沒有一個不天天在求進步、求改良，它們的建設政策，表現在港口的法律，它們的實施是掌握在主管港務的機構。假若沒有完善的港口法作準繩，強有力的機構來執行，那必然是成效少而浪費大，至於行政上所表現的雜亂無章是不用說的了。所以完善的港口法和健全的港務機構，是近代國家港口建設，所共同努力而爭取的。

(二) 我國港務主管機關的分歧

我國以前對外通商的港口，大都是由不平等條約關係而被迫開放的，也就是所謂條約港 Treaty Port。關於港埠管理的權限，或者明定由中外合組的機構來執掌，或者操之在海關洋員的手中，不但主權旁落，而且管理設施，大多各自為政，制度很不一致。民國二十二年六月二十七日，國民政府雖有商港條例的頒布，遲至三十五年七月一日才明令實行。但所定的僅限於船舶出入港口的條款，包括範圍很小，至於港埠區域的劃定，港務主管機關的設置及業務，港務主管機關的財務和船舶出入港口及管理等等重要事項，統統都沒有規定，實在不能適應不平等條約取消以後，我們積極築港和發展港務的需要。近幾年來，航政港務主管機關，

每每因爲這種港口大法未能制定。使業務發展，很覺困難，反攻大陸，近在目前，港口重建，尤待大法的頒行，才有依據。上年十月間，基隆高雄兩港務局會議，曾有請求政府從速制定港口法的建議，可見是事勢所需要。我對此法的擬訂，認爲實在不容再緩，願就平日觀感所及，發表個人的意見和讀者們共同研究，假若立法和行政當局，能够採納並因此早探步驟，那更是我所欣喜的事了。

(三) 今後港務主管機關要一元化

我國港口的管理，因爲受着過去藥港的歷史背景不同，又因爲受了不平等條約的關係，體制不一，很像法國港口的多頭制。我們以上海爲例，管理港務機構，有財政部的江海關，有外交部的浚浦局，有交通部的航政局，有市政府的公用局和警察局，還有海陸軍方面，衛生部的分支機構，各自行使它們的職權。再詳細來說，如船舶進出口和停泊的指揮，航行通告的頒發，氣象報告的轉佈，航路標誌的設置管理，港內沉船的打撈處理及浮筒的管理等，均由海關主管。航道圖表的繪製分發，由海軍部主管。本港引水的登記檢定給照及調遣與一切航務行政，由交通部航政局主管。浚浦線的規劃審核。水道的疏浚，歸浚浦局主管。其他如碼頭工人的管理，則警察局、公用局、社會局都是主管機關。而港區內水上治安及交通秩序的維持，違警的處理及竊盜案件的查究，則海關有港警，市府有陸上水上警察，職權混淆，又加碼頭堆棧有中公私之分，因無統籌支配的機構，乃演成分歧割裂的現象，不獨商民疲於奔命，多受損失，而且職責不清，手續煩瑣，影響港務發展甚大。目前臺灣的情形，航政是交通部委託省府代辦，港務由省府主持，雖統由港務局管理，情形比較大陸港口爲好，但是港務主管的建制，始終沒有法律的根據，而且航路標誌，仍由海關辦理，若干港區的行政，仍舊與市府和各機關難以劃分清楚，目前應付一時還無大碍，但是總非長久之計。港口的建築要有全國性的統籌籌劃，法令規章要有統一性的制度，而且財力人力和工具，亦非一個地方政府所能負擔，所

以港務主管機關應該隸屬於中央，將航務行政、港務工程、港埠管理、航路標誌，統統歸一個機關來主持，這樣力量集中，而且不致政出多門。這樣的港務主管機關名稱，在築港中的名曰港工局，已開放而營運的名曰港務局，它的管轄地點不限於一港，而擴及於一區間一江流的，名曰航務管理局。至於中央政府對於港埠的建設及管理，為取得地方政府和地方公共團體的合作與輔導，應該在指定為國際港的地點，設置港務監理委員會，容納地方政府和公共團體代表參加，以期中央與地方意見協調，收到合作的效果，這是港口法中首先應該規定的。

(四) 今後港務主管機關應辦的業務

港務主管機關管轄系統，前節已經說明了，至於該機關的業務，應該明白規定，這樣才能職責分明，而且不致與縣市政府的權限發生牴觸。今後港務主管機關應辦的業務，我認為不外乎左列各項：

- (一) 擬具發展港埠必要之港埠設施之興建及其改良計劃。
- (二) 辦理實施前項計劃所必要之港埠工程。
- (三) 維持港埠區域及其所管港埠設施之良好狀態（包括港內漂流物及有碍船舶航行障礙物之清除）。
- (四) 管理公有及供給一般公眾利用之港埠設施（包括港埠營運必要之土地及因港埠工程而填築之土地）。

- (五) 自行經營第四款所列港埠設施之全部或一部份。
- (六) 放租與一般公用無關或不適於自行經營之港埠設施。
- (七) 聯繫有關之各公私單位，以謀貨物之順利流通，港區一切設施之有效使用，必要時得管制之。
- (八) 協助有關船舶補給淡水燃料靠離碼頭等業務，及從事不適於其他機構之一切船舶上所必需之服務。

事項。

- (九) 管制船舶飛機出入港並指定其泊位(包括錨地碼頭浮筒)。
- (十) 設置消防救難及警戒上必要之設備。
- (十一) 關於港埠經營上必要服務之提供事項。
- (十二) 關於水面交通及船舶安全之管制事項。
- (十三) 關於港區治安之維持事項。
- (十四) 關於海港檢疫及港區衛生之督導事項。
- (十五) 關於港區航行標識信號維持事項。
- (十六) 關於港區引水人員之管理事項。
- (十七) 關於港區勞工工資之核定，福利之設施及其他管理事項。
- (十八) 關於港埠發展必要之調查研究，及統計資料之徵集事項。
- (十九) 關於有關港埠業務之報導事項。

此外，港埠區域內之鐵路公路交通，應由港務主管機關統一調度。又港埠區域內從事裝卸貨物的勞工團體，應受港務主管機關之監督。這些在港口法內都應有明確的規定，但是港務主管機關除了前述各項業務外，對於港區運輸倉庫及其他保管業務得准民營，並予保障維護，關於港埠設備的使用和其他港務管理事項，港務主管機關對於任何人均應一律待遇，亦應在法內明定，以示限制。

前面所說的港埠設施，是個總稱，範圍相當大，應該是有下列各項：

- (一) 水面設施 航路、錨地、船渠及水上飛機場。
- (二) 外港設施 防波堤、防沙堤、導水堤、水門、閘門及護岸。

- (三) 繫船設施 碼頭、浮筒、棧橋、浮棧橋、繫船柱。
- (四) 臨港交通設施 道路、橋樑、鐵路及運河。
- (五) 助航設施 航路標識、船舶進出港信號、照明及港務通信設備。
- (六) 棧埠設施 固定式及活動式裝卸機械、臨時貨棧及臨時堆貨場。
- (七) 旅客設施 旅客上下船用固定設備、候船室及小件行李寄存處。
- (八) 儲存設施 倉庫、儲煤場、儲木場、儲油池、露天堆貨場及危險品堆置場。
- (九) 補給設施 給水、給油、給煤各項設備。
- (十) 船塢設施 浮船塢、乾船塢及船臺。

(五) 港務主管機關的財務

港口常因天然形勢的不足，而需要加以人工建設，才能成爲優良的港口，諸如建築防波堤、疏浚航道、修建碼頭倉庫、修建航行標識等等，都需要大量經費來辦理，除了由政府撥款外，大部分要靠港工捐 Port Dues 作爲財源，這種捐稅常徵之於貨物。我國以往在上海爲疏浚黃浦江水道，曾收有浚浦捐。在煙臺爲修建防波堤，曾收有海壩捐。在川江爲炸灘，曾收有打灘捐。在臺灣爲擴建港埠設施，則收有港工捐，名稱很不一致，在這處收了，到別處仍要徵收，不免苛擾；而且費率有的按進出口貨物價格徵收，有的按海關稅款附加徵收，標準亦不劃一。今後各港的港埠設施經費，應該在港口法中，規定一種統一徵收的港工費，向進出口貨物按值徵收，但全國以一次爲限，由中央最高港務主管機關統收統支，如屬不足，再由中央或地方政府補助之。

至於港務主管機關經常開支，應該在港口法內規定，由所管的港埠設備使用費、租金、及對船舶服務上

如補給淡水及燃煤等應收的用費，和其他有關港埠營運的各項收入來自給自足。港務主管機關為籌措港埠設施的擴充改良或復舊經費，可准其發行債券，但是每年度應該提存償還準備金，不得移作別用。港務主管機關的盈餘，除撥充上述的償還準備金和虧損補充準備金外，尚有餘額時，得作擴充或改善港埠設施的用途，或者酌減港埠費率。倘若港務主管機關遇有虧損，應將前述的虧損補充準備金來彌補。日本的港口，大都均採這種制度。這些財政上的來源很關重要，應該在港口法中一一明定，才有所依據，港口有了健全的財政，港口才能充分發展。這是港口建設的根本，我們不可不特別重視。

(六) 船舶與水上飛機出入港口的管理

民國二十二年公布的商港條例，其中百分之九十的條款，都是屬於船隻出入港口的管理方面，有些是從國際航行避碰法中引用的。我國既已加入了這種公約，當然應該遵守，似乎不必再加引用，反嫌重複和缺漏。商港條例中有些條款亦顯得瑣碎，大可訂明在各港口的管理細則內，港口法中實無一一詳訂的必要。又商港條例中，並沒有水上飛機出入管理的條款，也是一個缺點，應該和船舶一樣，同樣規定。現在依據這些原則，應將以下比較重要而具有全國性的事項，列入於港口法內。

(一) 港內停泊或行駛之船隻，除遵照各該港港務管理細則所定旗號燈號汽笛或其他航行避讓規則外，應一律依照國際航行避碰法之規定辦理。

(二) 任何船隻入港，應遵照港務主管機關所指定之地點停泊，非經許可不得移泊，但在危急情況下作必要之緊急措施者不在此限，惟事後須補具書面申述理由。

(三) 出入港船隻之檢查，泊港船隻之警衛或秩序之維持及違法之處罰或扣押等，由港務主管機關（主管治安單位）執行之。

(四) 港內如有沉沒之船舶或遺落之物件，港務主管機關得限期令船舶所有人或物主除去之，違者即由港務主管機關代行除去，其費用由船舶所有人或物主負擔。

(五) 船舶如載有易於燃燒或爆炸之危險物品，於入港時應在港外停泊，並按規定日夜懸掛旗號或燈號標示之。前項船舶非經港務主管機關指定停泊地點後，不得入港，並非經許可，不得任意裝卸該項物品。

(六) 船舶於進港前，應懸掛申請檢疫准許交通之旗號或燈號，並在指定之檢疫錨地停泊，入港之飛機應在指定之地點停泊，受衛生官員之臨場檢驗。

前項船機非經衛生官員之許可，無論何人不得上岸或與其他船機交通，並不得將前項應掛之旗號或燈號落下。船機載運之牲畜，如發現有傳染病或來自疫地方者，非經衛生官員之檢驗許可，不得將該項牲畜或其屍體起卸上岸或轉運他船。

(七) 港務主管機關對於檢驗後證明染疫之船機，得指定停泊地點，並在完成消毒以前，禁止船員或旅客與岸上或其他船機交通。

(八) 違反規定者，港務主管機關得酌量情形，處以二百元以下之罰鍰。前項罰鍰未經繳納或提出相當擔保以前，不得出港。

(七) 結 語

港口法是港口建設和港務管理的根本大法，所有各港的管理細則，都應依照這母法而訂定，這母法如沒有公佈，各港管理細則的子法就缺少了依據，即使先行公佈，內容也必蕪雜，而且沒有法律上的效力。現在基隆高雄兩港，至今還未公佈管理細則，就是感覺有這種困難的原因。我們為補救現在的缺陷，完成今後港口建設的大計，港口法的制定，真是不容再緩了。倘若港口法公佈施行，那商港條例即失其存在的價值，應該於新法施行後予以廢止，這是同時應採的步驟。

航政技術標準問題

王 沈

(此文會刊於民國三十二年七月之交通建設月刊)

我國航業基礎，原極薄弱。以往各國藉不平等條約爲護符，分侵我國航權，各外籍航商之管理組織、船舶型式及機器種類等，固各不相同，即國人自設之輪船公司，以無劃一之則範可資遵循，或盤接外人經營之公司，或收購外國舊船，因陋就簡，其技術之紛歧，自所不免。自抗戰軍興，原有船隻損失殆盡，近因中美中英新約之簽訂，恢復航權完整，在航政上開一新紀元。此後建國工作百凡待舉，在航政與其他交通事業更有不同者，則原有設置因屢經破壞已所存無幾，於舊有習慣勿庸多所顧慮，可由訂定最現代化之技術標準入手，以實行 總裁造船三百萬噸計劃，樹立新中國航運基礎。

戰時金屬材料，供給困難，及海岸線尙未收復，復興航業之實施工作自難以進行。惟航政技術標準之訂定，則屬刻不容緩。緣必先有技術上之標準制度，方能作人事物質互相配合之合理設計。有完善之設計，方能以最經濟方法，將偉大計劃付之實施。事先若無明確規定，待戰時結束，因需要之迫切不暇考慮，航業各自購進制度不同之船隻，由訓練不同之人員使用之管理之。枝枝節節各行其是，其混雜情形不難想見。待事實既成，再圖收絃更張趨於一致，其困難與損失自必重大。要在預爲籌謀，免蹈覆轍，茲將航政技術標準之編訂，對各方面之關係，分別略述於次：

(一) 國防 國防交通工具，以型式劃一，使用簡便，爲主要條件。若每一艘船之尺度不同，構造不同，速度不同，使用方法不同，配件形式不同，則管理運輸者，對載量之分配，船隊之編組，船員之調度，船舶之修理，零件之儲備，勢必對每艘船各個分別考慮，消費增大而效率減小，歐美各國，平時鑑於船用機件

屬具形式之龐雜及修配之困難，早已從事於各種零件之標準化，使其形式及尺碼劃一，以減低儲備多種零件，及臨時配製在金錢上時間上之損失。及戰事發生，復感船隻速度不同，載量不同，對護航隊編配上之困難，尺度不同，構造不同，對於大量補充上之困難，乃進而爲整個船身及機器上之劃一，我盟友美國自由式貨船之驚人生產率，無非極度技術標準化之功也。

(二) 行政 航政之積極目的，在促進航運發展，以適應交通運輸上之需要，其消極目的，則在監督航業，使各航線客貨運輸力有合理之分配，按時檢查船隻，以維護航行安全及旅客衛生，設置航路及港灣各種標誌，以增進航行安全及效率。凡此種種無一不需明確之技術標準，使從事航運者有所遵循，將來航業發達，本國船隻航駛外國港埠，而航權收回後，各國際通商口岸之航政機關，管轄範圍亦兼及外籍船隻。若屆時無完備之技術標準規定，我國所頒發之各種船舶證書，其效用難免降低。以管理外籍船舶而論，在各海運國其政府或船級協會，各有船舶技術標準之規定，其信用卓著者，固可由政府承認其所發證書，但若顯然不適於航行之船隻。依慣例應由所在國施以復檢者，而冒然許其搭載客貨，航行固有未妥，苟依理予以制裁，則根據又安在？故爲維護航權，並避免將來國際航務上糾紛，航政技術標準之訂定，實爲要圖。

(三) 商業 航商對客貨之招徠，貨商及旅客對船隻之選擇，咸視船舶之品質爲定。而一般商旅，不能對每艘船之品質，皆得詳確之認識與判斷，是則有賴於編訂完善之技術標準規範，據以爲船舶分級檢定之張本，使一般商旅，知所依技術標準建造，經檢驗合格之船隻，皆堅固可恃，合乎航行條件，而知所適從。至如船舶買賣或租賃，及船舶貨物運費等之保險，更需對船舶之優劣與是否安全有一定標準，庶免種種延誤與爭執。而在航業本身，因船舶之訂造，有造船規範爲依據，船員之聘用，有船員檢定章程爲準則，船舶在航行中有劃一之信號，出入港灣有明顯之標誌，即貨物之裝卸存儲，船隻之修理施救，亦可依港埠等級有明確之程序可資遵循，適宜之設備可資應用，則於業務效率上之裨益，又豈淺鮮哉！

(四) 工業 船舶所用材料機件設備用具等項目繁多，幾與每種工業皆有關聯，若每船皆需一一由造船工程師設計其形式，並規定其品質，其繁重誠非可言喻。而每船分件，必單獨專造，其成本亦將驚人，且船隻需按時修理，零件更不時補換，若一船一式，欲預備備件，則繁重不堪，臨時配製又往往因一細小機件之損傷，延誤船隻航期，其損失之重，可以想見。現代工業，皆力求標準化，造船工業亦然，使分件形式種類，減至最低限度，同級船之配件，在必要時可以互相掉換使用，一應材料副機屬具等之式樣尺度及性能，皆依標準規範，由若干廠家分造，而能為正確之配合，因有完善之技術標準，工業方能專門化，分工合作，使品質改進，而成本降低，且隨時隨地，有現貨可以選用。至進而為標準式船隻之建造，更使大規模之航運機構，得以最低費用，收最大成效。

(五) 教育 我國高等工程及其他職業教育，多採用西人所著教本。即由教師自編教材，因本國尚無完備之技術標準規定，甚至無統一之名詞，亦不得不取材西籍，或即用西文講授，除原理本無所謂國籍之分外，在應用方面，各學校因教師不同，學生所習用之制度與名詞亦互異，離校後服務社會，各種不同之外國制度，既不盡合於本國需要，彼此間因習用之制度不同，自難免扞格不入而生門戶之見，即以有關航業之教育而論，近來朝野人士，鑒於復興航業之重要，咸主先事培育人材，以備建國之需。然航業教育之實施，除萬國通用之法規外，若本國標準制度尙付缺如，或欠完備，而英美法德及其他海運國家，各有其不同之制度，在我將何所適從？若由教師各依本人之意見及習慣，選定教材，勢必制度紛歧，教育及應用不能配合，故欲求在復興航業中人事上收指臂之效，必先訂定完善之各種技術標準。

航政技術標準編訂之重要與迫切，既如上述，但航政在管理上為交通管理之一部門，船舶之製造與其他工業，更有密切關係，且航業發展，最後以經營遠洋航線為目的，諺云：「閉門造車，出而未必合轍」，何況航運含有國際性之事業，船舶為浮動領土，不時與各國發生接觸，故各海運國家，為本國主權利益計，各

依其工商業情況，及所採取之海運政策，制定各種法規，但爲航運便利起見；如彼此之航政技術標準無大出入，多取互惠態度，彼此承認所發之檢驗證書，自國際海上安全會議成立後，各國之航政技術標準，更日趨接近。故設計此類技術規範時，自不能與其他各國所採取之標準大異，或即擇其適合於我國經濟狀況之一種爲藍本，僅略與以必需之修正，亦無不可。至於實施步驟，自可參照交通部已成立之鐵路技術標準成規，設置委員會，由交通部高級主管及技術人員主持，延攬國內航政造船輪機航海港務等技術人員，並酌聘外國技術專家爲顧問，收集各海運先進國之有關刊物作參考，分別緩急，以從事於各項航政技術規範之編訂，設置之初，先由準備參考材料，規劃工作程序入手，然後漸次將機構充實，推進各項工作，並依海上事業普通習慣，依其職掌分爲左列三部份：

(甲) 造船 關於航海及內河船隻之船身構造設備用具及船塢船廠等技術規範。並關於船用材料器具等之檢查試驗，及船舶載重線等法規之編訂。

(乙) 輪機 關於船用主機副機鍋爐配件及機廠等技術規範，並關於機器配件等檢查試驗法規之編訂。

(丙) 航務 關於航行標誌信號港灣碼頭等技術規範，並關於船員引水等法規之編訂。

戰後之復興工作，事繁任重，自當事先預爲籌措。此項委員會，即可從事各項標準器材之設計工作，如造船部份，計劃並審核沿江大海大埠應設立之造船工廠乾浮船塢，設計內河沿海近海遠洋之各級標準型客貨船隻。輪機部份，參照各航線燃料供給情況，設計各級船隻所應配置之主機副機。航務部份，則從事規劃各航線之開發步驟，並設計各項燈塔浮標碼頭倉庫等，各部份工作，互相配合，並與其他交通部門學術團體及工業機構，作適宜之聯絡，以增進整個交通事業之效率。如此建立航政技術標準之工作實建國前途之大幸也。

我國航權之喪失與收回

王 沈

(此文會刊於民國四十二年七月之交通月刊)

(一) 引 言

民國三十二年一月十一日，英美兩國同時宣佈與我締結平等新約，對於治外法權及外商在華航行特權等，一併放棄，屈指算來，迄已整整十年，換言之，我們收回喪失了百年的航權至今已十年了。回想對日抗戰，勝利復員的時候，我國航業因有航權的保障，才得急劇發展，僅僅三年間，全國商船噸位從勝利前夕的不過八萬噸，竟躍增至一百十六萬噸，可見航權的收回，對於發展我國航業，有多麼大的影響，要不是共匪作亂，大陸變色，我國的商船，必仍將突飛猛進，撫今追昔，我們真是感慨萬千。今後我們要想恢復航業界過去的光輝，獲得更豐碩的果實，我們首先必須爭取反共抗俄的勝利，收復失土，然後來重建我們的航業，否則我們對不起 總統領導國民革命，艱苦爭取得來的平等新約。

航權喪失了百年，不但困扼了我們航業，而且利權外溢，經濟上的損失真無法估計。自從國民政府成立以來，對於我國航權收回之交涉，政府就不斷努力，民國十八年間，曾由交通部召集外交、工商、財政各代表，會商收回航權的方案，呈准行政院核定，作為以後外交部對外交涉，簽訂新約的準繩，其後不久從簽訂的中波條約起，就明定沿海貿易及內河航行保留給本國籍的商船，此後又曾與幾個國家簽訂過類似的條約，不過這幾個國家事實上很少有船在我國航行，而在我國霸佔大部航行權的日本和英國，在憑藉不平等條約下，新約始終不允商訂，因此我們渴望收回的航權，也始終沒有達到，一直到了對日抗戰，我國艱苦奮鬥了幾年，賴 總統的精誠感召，博得當時美英各盟國的同情，才獲得了締結平等新約的機會，收回了已失的航

權，全國歡騰，成了盛世大典。筆者在民國十八年及三十一年間，適供職交通部，參與了部中召開的航權會議，而且十八年那一次，筆者欣幸的完成了總報告起草的工作，所以對此問題略有研究，並知歷次交涉的梗概，我願將此案的經過，寫在下面，以留待治交通史與外交史的人們參考，倘若能激起國人建設航業的熱情與堅定反共復國的決心和毅力，那更是所希望的了。

(一) 航權是些什麼

簡單來講，航權就是船舶航行的主權，也可說交通主權的最要一部份，按照國際慣例，可分二項，一個叫沿海貿易權，一個叫內河航行權。

一、沿海貿易權

沿海貿易權的名詞是從英語 *Coasting Trade* 而來，它包涵的意義有下列三種：

(1) 沿海貿易 凡外商在我國沿海各港口，自備輪船，往來買賣貨物，以圖營利的，可說是沿海貿易。

(2) 沿海運輸 凡外人在華設立公司，置有輪船，在我國沿海各港口之間，專以運送旅客貨物為營業的，可說是沿海運輸。

(3) 兼營沿海運輸 凡在外國海港與我國海港間往來的外籍輪船，行經我國沿海數個港口時，在此數港口之間，附帶從事於往來運輸的，可說是兼營沿海運輸，例如倫敦到天津的外輪，兼運由天津到上海的客貨，就是這一種。

二、內河航行權

外人在華享有的內河航行權，也可分為下列三種：

(1) 內港航行 這種是外輪航行的起訖兩端，一是沿江商港，一是內地商港，例如上海至蘇州，上海至杭州的各航線。

(2) 沿江航行 這種是航線起訖兩端，都是沿江商港，例如上海漢口線及漢口宜昌線。

(3) 外輪入江航行 這種是航線的起訖兩端，一是外國口岸，一是我國沿江商港，例如日本橫濱與我國漢口間的航線。

各國對於沿海貿易權，除英國、荷蘭、比利時等少數國家採取開放主義外，莫不明訂法律，保留給本國人民。至於內河航行權，更是禁止外輪享有，其理由有二：(一) 沿海航業是國家基本航業，與國計民生有關，不應允許外人從事此項業務。(二) 沿海內河航道與國防秘密有關，不應任外船自由行駛。但是我國一向為帝國主義者的侵略目標，此項權利陸續喪失，甚至關於其他航務的主權，也相連而被剝奪，如：

(1) 航政權 海關洋員兼管航務行政、港埠業務、航路標誌等。

(2) 引水權 各沿海港口的引水人員，多半外人充任。

(3) 開港及禁航的主權，往往受外人干涉。

(三) 航權是如何喪失的

我國航權喪失的經過，說來話長，一半是帝國主義者的有計劃侵奪，一半是我國不明航權的意義，糊塗受人欺騙，喪失權利而不自知，現在分項把它說明。

一、沿海貿易權的自行放棄

我國與外洋正式通商，起源於清道光廿二年（一八四二年）的中英南京條約，該約第二十款有：「准英國人民帶同所屬家眷寄居沿海的廣州、福州、廈門、寧波、上海等五處港口，貿易通商無礙」之規定。又道

光二十三年，中英五口通商章程附粘條款第四款：「其英商貿易處所只准在五港口內，不准赴他港口內」。此二條我國所謂開放五口，本是只許英國在此五口通商貿易，並沒有規定含有沿海航行的性質，可是我國當時不明沿海貿易的意義，不知航權重要，竟無取締的意思，以致外人在五口出入的，事實上不免五口往返貿易，因為往返貿易行之甚便，兼運客貨，在所不免，所以沿海貿易權雖無條約上的規定，而其實則因我國放任而完全成立，至咸豐八年（一八五八年）締結中英續約，牛莊（即營口）、登州、臺灣、潮州、瓊州亦准英商與無論何人，買賣船貨，隨時往來，區域更形擴大，此後每增一口，即外人增加一個沿海航行的地方。

二、長江航行權的喪失

長江航行權的喪失，一如沿海貿易，純由曲解和事實演成，咸豐八年中英續約第十款規定，長江一帶各口，英商船隻俱可通商，自漢口溯流至海各地，選擇不逾三口，當時英國所要求的權利，僅指英船運貨直達長江各口，及由長江各口運貨，直達外國而已，仍是國際直接貿易性質，至於沿江口岸間的運輸，該條約中本來未經規定，可是咸豐十一年（一八六一年）自訂長江通商章程第二款却說：「洋商由上海運土貨進長江……」，此則明明允許洋商在長江各口間可運輸貨物了。所以斷送我國內河航權的，並非中英續約第十款，而實在可說是長江通商章程。

三、外輪侵入沿江非通商口岸

光緒二年（一八七六年）的煙臺條約，除訂明增開宜昌、蕪湖、沿江商埠外，又訂有通融辦法，准許洋船在大通、安慶、湖口、武穴、陸溪口、沙市等非通商口岸停泊，上下客貨，這是外輪侵入非通商口岸的開始。

四、日輪侵入內港

光緒二十一年（一八九五年）中日馬關條約第六款，除添闢沙市、重慶、蘇州、杭州爲商埠外，又准日本輪船駛入下開各口，搭客裝貨：（一）從宜昌溯長江至重慶。（二）從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州、杭州，這可說是外輪行駛內港的開始。

五、外輪得航行全國內河

英國見日本已攫得蘇杭的內港航行權，自然眼睛發紅不甘退讓，於是在光緒二十四年（一八九八年）在強求揚子江勢力範圍的時候，由它的駐華公使向我國政府提出三項條件，其中：「開放內地航行於外國船隻」，即屬其一，滿清政府知不能拒，於是又令總稅務司赫德擬訂內港行輪章程（光緒二十四年五月公佈），內載，中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋輪船，任便按照章程，往來專作內港貿易，所有內河，無論華商洋商均准行駛小輪，範圍又爲擴大，遂至中國境內的內河無所不包。

六、日輪勢力伸入東北

光緒二十九年（一九〇三年）中日通商行船續約，亦援照英約前例，將內港行輪章程附載約內，章程原文與英約所載，絲毫無異。又日本照稱：「日本各項輪船，無論大小，祇以能走內港爲準，均可領牌往來內港，中國不得藉詞禁止……」，中國照復說：「……向往來煙臺東三省各內港，領有關牌，遵照內港章程辦理，不在禁止之列……」，從此外輪勢力，遂自我國中南部更伸入到東北部。

七、各內地不通商處亦准外輪行駛

光緒二十四年（一八九八年）的續改內港行輪章程，原將「由通商口岸往來內港之船」，與「各內地不通商處往來之船」加以區別，蓋非經中國允准，不得由此不通商口岸之內地，至彼不通商口岸之內地往來（該章程第八條），至光緒二十九年（一九〇三年）外務部核定的「內港行輪暫行試辦章程」，却規定：「內港

輪船欲前往輪船向來駛行之內港，或欲專作由此不通商口岸之內地，至彼不通商口岸貿易，須先將詳細情形，報明最近口岸之稅務司，以便轉稟商務大臣會同該省督撫體察情形，俟政府允准後，方可發給專照前往，這不啻把不通商的內地航權，又准許了外輪享受。

以上各項條約或章程，雖是與簽約國所訂定，但是不平等條約中，都有利益均沾的規定，即所謂最惠國條款，故一種權利給予某一國時，凡與我訂有條約的國家，均得同樣享受，因此我國無論何地何港，無論何國輪船，凡可能行駛的地方，均有行駛運輸的權利，所謂沿海內河航權，掃地已盡，毫無保留了。

我國航權喪失的原因，除了前說的曲解誤會之外，還有以下數端：

(一) 當時政府不識國際直接貿易與本國沿海內河航運的分別，如長江通商假定限於國際間的直接貿易，在近代國際慣例上，未嘗不可以相當條件而容納之，可是我國初則深閉固拒，到了一敗再敗之後，不得不允許時，竟連內河航行權也不卹拋棄，好像說已經允許外輪入江，則任其在沿江各口岸間運輸貨物，已無足輕重，外人知國人可欺，得寸進尺，亦由當時政府的顛預，有所鼓勵。

(二) 清室注重稅課而不計航權，當時外人要求長江通商，政府所以峻拒的原因，起初並非顧及航權的喪失，而實在是怕釐稅的偷漏，所以前後所訂章程，祇斤斤於征稅防弊各節，光緒二年煙臺條約，英人要求添開長江口岸，以備駛輪，當時商約大臣李鴻章奏摺上說：「似不在停泊處所之多寡，要在口岸內地之分明，……如此辦理，該總稅務司敢保洋稅毫無偷漏，釐課並無耗損……」，其意蓋以長江各口若作口岸論，則外船運到貨物，除正稅外無須另稅，若作內地論，則尚須完納子口半稅，又光緒二十二年全權大臣張蔭桓奏，遵議日本商約摺云：「臣惟有恪遵宸謨……力為磋磨，庶為海關增一分稅項，即為國家保一分權利」，類此語句，可見當時一般眼光，好像國家利權，只在稅項，並不知稅項以外還有所謂航權。

(三) 我國自認外國輪船足以發達商務，願儘量引進，不加限制，如光緒二十四年總理衙門奏議內港行

輪章程摺上說：「中國自與各國通商以來，江海口岸輪船暢行，商務因之日盛」，又云：「擬將通商省分所有內河，無論華商洋商，均准駛行小輪，藉以擴充商務，增收稅釐」，可見當時清廷，除恐稅項損漏外，對於外輪行駛內河，竟表歡迎之意。

(四) 外人攫取我國權利，每於條約之外，先從事實上試行侵佔，我國不知預先禁阻，年久月深，積非成是，遇機要求，訂入約章，遂成合法權利，內河航行權的被剝奪，就是這種緣故，證諸光緒二十九年中日議訂通商續約，日本始要求明文准許，並稱事實上行駛已久，而中國政府並未知悉，迨扎飭總稅務司查復，則「日本小輪在該處行駛已久，碍礙駁拒」了，類此諸例，尤難枚舉。

(四) 航權收回的經過

自從北伐成功，國民政府建都南京後，政府本國父廢除不平等條約的遺教，一直不斷在努力收回航權，社會人士對此也和治外法權的收回，同樣重視，但是當時英日兩帝國主義者，在我國享有沿海內河航行權，已有悠久的歷史，和龐大的利益，堅不退讓。當時英日人士和一部份國人有主張互惠主義的，即兩締約國彼此准許互有內河航行或沿海貿易的權利，表面上似屬平等，惟我國航業落後，一時決沒有能力向他人境內角逐，如採此主義，則我國仍負擔片面的義務，甚屬不智。也有一部分國人主張採特許主義的，即在一定年限內，仍准外輪繼續營業，惟由政府徵收特稅，以為特許的報酬，這種辦法雖比互惠稍好，但與國民黨政綱抵觸，且不澈底。當時政府為積極籌劃航權的收回事宜，在民國十八年八月間，由行政院命交通部集外交、工商、財政三部，各派主管人員研討此事，為期一月，先後開正式會議四次，完成了收回航權方案的總報告，內中分析航權的意義，研究了幾個收回航權的方策，但是結論主張不用互惠和特許的辦法，而採取整個收回的建議，行政院當即如議，令交當時的外交部洽辦，後來我國與波蘭捷克所訂的新約，就照這原則規定，

將我國沿海貿易和內河航行保留給本國籍船舶。但是與日本英國商訂新約時，談到這問題，雙方堅持立場，終談不妥。一直到了對日抗戰，此事無形停頓，後來太平洋戰事發生，美英與我結盟，才於三十一年十月九日，由兩國同時聲明放棄在華所享的各種特權，我中央政府即考慮締結新約內容，交通部方面亦隨即提出收回航權節略，送請外交部彙辦，以備訂入，其要點如次：

一、收回沿海貿易權

所有中國沿海貿易船隻，完全限於中國籍船舶，英美商船得在指定的沿海通商港口停泊，經營國際貿易，其通商港口由中國政府指定公布，沿海租借地如九龍廣州灣等，一律視為中國的通商港口。

二、收回內河航行權

所有與海相通的河流，如長江、珠江、閩江、甌江、沽河、遼河等航行船隻，完全限於中國籍船舶，至各通海河流沿線已開關的通商港口，一律關閉，不作爲國際貿易港口。

三、收購英美在華船舶棧埠

所有英美在華的輪船、躉船、碼頭、倉庫及其他航行設備，均由中國政府備價收購，其詳細辦法由交通部兩部會同議定。

四、收回引水權

英美人民充當中國境內引水人的特種制度，應即廢止，以後所有沿海沿江的引水人，一律限於中國人民，其考試管理機構，由中國政府自定之，但中國引水人如不敷應用時，得就英美人民在華領有執業憑證的引水人，臨時僱用之，並以三年爲限。

外交部根據交通部的意見與美英兩方，折衝多次，卒於三十二年一月十一日與美英兩國簽訂新約。現在將中美中英新約有關航政的條款，節錄於後：

甲、中美新約有關航政的條文

美國放棄關於內河航行與沿海貿易之特權，以及美國軍艦迄今在中國領水內所享有之特權，倘任何一以內河航行或沿海貿易之權利給與任何第三國之船舶，則此項權利亦應給予對方之船舶，關於准許商船駛入對海外商運開放之口岸，商船之在此項口岸之待遇及軍艦之訪問等，每一國家將給予對方以一現代國際關係中所通行之權利，鑒於通商口岸制度之廢止，中國同意在中國境內，凡平時對美國海外商運已開放之沿海各口岸，將繼續對此項商運開放。

兩國政府將於適當之時間，進行談判簽訂現代廣泛之友好通商航海及設領條約，在過渡時期，如有涉及美國人民在中國之權利問題，而不在本約或以前條約或協定現存各條款之範圍內者，將依照普通承認之國際公法原則解決之。

乙、中英新約有關航政的條文

(1) 英王陛下放棄關於在中國通商口岸制度之一切現行條約權利，中華民國國民政府與英王陛下相互同意，締約一方之商船，許其自由駛至締約彼方領土內，對於海外商運業已或將來開放之口岸地方及領水，並同意在該口岸地方及領水內，給予此等船舶之待遇，不得低於所給予各該本國船舶之待遇，且應與所給予任何第三國船舶之待遇同樣優厚，締約一方之船舶字樣，指依照本約所適用該方領土內之法律登記者。

(2) 英王陛下放棄關於在中國華民國領土內各口岸雇用外籍引水人之一切現行權利。

(3) 英王陛下放棄關於其軍艦駛入中華民國領水之一切現行條約權利，中華民國政府與聯合王國政府

，關於締約一方軍艦訪問彼方口岸，應依照通常國際慣例相互給予優禮。

(4) 英王陛下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之特權。英王陛下之人民或公司，用以經營此項事業之產業，如業主願意出賣時，中華民國政府準備以公平價格收購之。中華民國政府放棄一八九四年三月一日在倫敦簽訂之專約第十二條所給予中國船舶在伊洛瓦底江關於航行之特權。如締約一方在其任何領土內，以沿海貿易或內河航行之權利，給予任何第三國之船舶，則此項權利：亦應同樣給予締約彼方之船舶，但以締約彼方准許締約此方之船舶，在彼方領土內經營沿海貿易，或內河航行為條件，沿海貿易與內河航行依照彼方有關法律之規定辦理，不得要求彼方之本國待遇，惟雙方同意締約一方之船舶在締約彼方之領土內，關於沿海貿易及內河航行所享受之待遇，應與任何第三國船舶之待遇同樣優厚，惟須遵守上述但書之規定。

(五) 結 論

除以上條文所規定者外，尚有特別值得吾人注意者，即我國外交部長致英大使照會中，彼此了解，締約雙方為國防計，有權封閉任何口岸，禁止其一切海外商運的一點。

按照收回航權的條文，大概說來，即英美已放棄在華的內河航行沿海貿易及引水權等權利，且因以往通商口岸制度的廢止，與海關洋員的不再要求任用，則我國航權，可謂完全收回，又我國可收購英美航商的產業，對航業的擴展，亦獲得幫助，是則與我航界同人歷來所期望的目的，可謂完全達到。

繼此以後，我國與比利時、挪威、加拿大、瑞典、荷蘭、法國、瑞士、丹麥、葡萄牙等國，也分別簽訂類似的新約，我們都收回已失的航權，從此我國商船得以光榮的在我國境內航行了。

抗戰時期的造船政策

王 沈

(此文曾刊於民國四十三年元月之交通月刊)

(一) 前 言

我們從事一個政策的制定和一個在決策下創辦的事業，絕對不能忽視了時代的需要和地理的背景，凡是能够適應這兩項的，那些政策和事業才有成功的希望，否則政策就變了不切實際，而事業也就難乎爲繼了。我們從交通的範疇上看，更是事實昭彰，不勝枚舉，單以抗戰時期所造的改良木船來舉例，即可充分了解它合乎當時的時代需要和地理背景。我們知道第二次世界大戰，民主國家和軸心國家作戰，陸地戰場遍及歐亞非澳四洲，海上戰火不但瀰漫了地中海及大西洋、太平洋、印度洋，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，因爲地理上的關係，都要靠商船，所以英美等民主國家，都在戰時大量造船，美國一國所造的特別多，船數達六千七百六十五艘，載重噸位計五三、九三八、八二七噸，政府化的金錢，估計總值在美金一三、八二四、三〇二、八一八元，美國化了這樣龐大的金錢來造這許多船隻，實在是爲了戰時的需要，而這些新造的船隻，大部份是航海的貨船、油輪、運兵船和登陸艦艇，這也是適應地理的環境，不得不然。我們在抗戰期間，從二十八、二十九兩年起，才開始在後方建造改良木船，也爲的是適應戰時運輸上需要和水道的地理背景，它的船型雖然與英美所造的不同，數量也不能比擬，可是政策是相同的，努力也是相似的。

我們現在以臺灣爲反共抗俄的堡壘，以東南海上爲作戰的基地，地理背景雖與抗戰時期不同，但是需要

造船來加強海上運輸，繁榮臺灣經濟，則在政策上應該有相同的觀點，筆者在此，願把抗戰期間交通當局建造改良木船的經過，追述於後，不過想以往證今，提請政府和社會人士共同注意海事，重視造船的意思而已，如果用它的原則，來普遍改良全國的木船，那是將來回大陸的事了。

(二) 木船運輸在抗戰時的需要

民國二十七年底，對日抗戰進入第二階段，漢口、廣州相繼淪失，沿海海岸已被封鎖，長江、珠江僅存宜昌、肇慶以上的一段，水道狹淺，且多灘險，淺水輪船雖能行駛幹線的一部份，但是船數不多，而且支流及幹線上游，亦非輪船所能行走，因此不得不借重於古老的木船。我們不要小看了木船，當二十七、二十八兩年間，曾經動員了四川各江一千二百艘左右的木船，下駛宜昌，把東南遷川的工廠和武漢兵工廠的機器，從宜昌搬運到四川重慶各地，其數在四五萬噸以上，它的貢獻和川江的輪船一樣大一樣多，要是沒有這些木船，抗戰期間大後方的工業，是很不容易建立的。政府對於這次木船在運輸上所發揮的效果，大為驚異，又因為保衛大後方的第五、第六戰區，防地在鄂北鄂西，當地缺糧，近百萬大軍所需的食糧，要從四川運濟，後方穀米的積聚和宜渝間的轉運，大部份要靠木船，加以後方工業所用的原料，以及民間所需的物資，統統用汽車運輸太不經濟，也要大批木船承運，如此者六七年，木船形成了大後方運輸工具的主力，自然引起政府和社會上的重視，因為這種時代的需要和地理的背景，木船的建造，也就成爲當時制定政策的目標了。

(三) 改良木船與舊式木船不同之點

我國木船歷史悠久，不但用作運輸，而且很早就用之於軍事，如漢代的樓船，三國時的鬪艦、走舸、蒙衝，都是戰艦的一類，宋代的車輪舸，將輪裝在船側，很像初期的明輪輪船，不能不說我國是造船的先進國

家。到了明永樂三年（一四〇五年）鄭和造寶船六十二艘，載二萬七千八百七十餘人，作七次遠航的首次航行，他的大船，長四十四丈，濶十八丈，比哥倫布一四九二年發現新大陸的航海，要早八十七年，比哥倫布用的三條船遠大得多，我們很可自豪的說，當時我國的造船航海技術，是世界上無比的。後來因為政府漸漸不重視海事，造船術也就停止前進，反而慢慢失傳，船隻的性能比前不如了。尤其在長江珠江上游航行的木船更多缺點，綜合研究，約有下述的數種：

(1) 船身 船身無合理的計算，如排水量，載重量，浮力中心，縱橫穩定率，安定率及各種曲線，都無適應的規劃和確切的預算。

(2) 結構 內部構造簡單，僅以隔艙板數道為支骨，兩隔艙板間距離自四五呎至七八呎不等，僅放底骨一道或兩道，而無肋骨，龍骨，龍筋等支持，殊欠穩固，船板接頭亦集放一線上，極易破裂。

(3) 隔艙 隔艙板頗欠嚴密，如一艙漏水，極易波及他艙，且各艙板間距離頗小，固着不動，難裝巨型物件。

(4) 甲板 甲板成水平式，無洩水與防水的裝置。

(5) 舵形 舵形的截面係平直式，轉動滯笨，如遇急流巨浪，船身失去自由時，舵的轉動不靈，很難使其穩定。

(6) 裝備 船上槳子絞盤等工具，都未經合理計算，使用笨拙，耗費工力。

交通部鑒於舊式木船的種種缺點，乃在二十七年十二月間，決定建造改良木船，藉以倡導帆船的技術改進，並擴大後方運輸的力量，在實施計劃之前，經估計川江各河流所需的運輸量及當時保有的運輸量，再推求各河流應該增造船隻的噸數，擬定各河流建造改良木船的數量，交通部為實施這項計劃，明令長江區航政局負責設計監造的一切責任，當時選定造船地點與採用船隻的噸級如下：

河流區域	造船地點	所採噸級
長江	重慶	六〇噸
	瀘縣	一八噸
	宜賓	四八噸 一八噸 一二噸
	太和	三〇噸 二四噸 一八噸
涪江	綿陽	一八噸 一二噸
嘉陵江	南充	四八噸 三六噸 三〇噸 二四噸 一八噸 一二噸
	閬中	三六噸 二四噸
	廣元	三六噸 三〇噸 二四噸 一二噸
綦江	綦江	一二噸

預定在二十八年度造木船二百三十七艘，共計五、五五六噸，當時筆者主持長江區航政局，奉命承辦其事，為執行交通部建造改良木船的政策，決定了以下五點的造船原則：

- (1) 改良木船必須能適合運輸特殊貨物，如軍用品，機器材料及其他笨重大型物件。
- (2) 因為川江水急灘多：改良木船的設計，須有防水及洩水設備。
- (3) 因為川江各河道的漕口狹窄而多礁石，改良木船的設計，須顧及轉動靈活。
- (4) 因為載運特殊貨物，改良木船的結構，必須特別堅固。
- (5) 改良木船的設計，須兼顧將來的擴大利用，或改作長江下游的拖駁及其他使用。

航政局根據上項原則，開始設計，並為集思廣益起見，經於二十七年十二月底召開技術會議，徵求各造船專家及各地民船業公會代表的意見，加以補充，又鑒於川江各河流水道情形不同，故設計的船式分為四種：

甲式、適航於長江上游重慶宜賓及重慶宜昌之間。

乙式、適航於嘉陵江下游及涪江下游。

丙式、適航於嘉陵江上游及涪江上游。

丁式、適航於岷江烏江綦江等流域。

並按噸位分級，規定各船呎吋如下：

式	級	長	寬	深	吃水	載重噸	排水噸
甲	1	90'	14'6"	5'6"	4'	60	80
乙	1	85'	14'6"	5'	3'5"	48	63.5
乙	2	80'	14'	4'4"	3'	36	53.8
乙	3	75'	14'	3'4"	3'	30	45.6
丙	1	70'	13'	4'6"	3'	24	38
丙	2	65'	12'	4'	2'10"	18	31.7
丁	1	70'	14'	4'	3'	18	40
丁	2	65'	11'	3'5"	2'5"	12	23.5

這些改良木船的設計，達成了下列八項優點：

(1) 船身 各種曲線，均經計算規劃，如排水量、載重量、浮力中心、縱橫穩定率等，均有確定的預計。

(2) 結構 依照木殼造船規程，裝置有龍骨、脅骨、縱樑、橫樑等，船板接頭成犬齒式，故構造極為堅固。

(3) 隔艙 隔艙設置，力求合理，各艙板用水密裝置，以免一艙進水，波及他艙，而各艙上半部，可以抽動，使能裝載特殊物件，便於戰時的應用。

(4) 甲板 甲板成慢坡式，水易洩下，且有洩水孔便於流水與防水。

(5) 舵形 舵形截面成曲線式，轉動靈活，遇有急流大浪，容易恢復船的原動方向。

(6) 裝備 撓子絞盤等工具的構造，都經過合理計算。

(7) 使用 船身靈活，工具輕便，如與同噸位的舊式木船相較，船夫數目相同，其速率可增加百分之三十。

(8) 其他利用 有受拖柱及安置機器地位的裝置，必要時可改造為拖船式的輪船。

此外如式樣美觀，使用耐久，都是它的優點，所以完成以後，曾替水運界放一異彩，博得當時輿論的讚許。

(四) 貸款監造改良木船的辦法

政府撥款造船，原可自設船廠自行製造，但當時有三項困難，不可不加考慮：第一、政府自設船廠造船，因人力及管理關係，必須集中一二處，在一二處製造大批船隻，對於募工採料，必感困難。第二、以政府名

義雇工購料，較之本地船商，所費爲多，建造成本可能提高。第三、船成之後，招雇駕長撈夫，保養船隻，招攬營業以及管理運輸等事，一一由政府辦理，可能遠較船商經營爲耗費。交通部顧慮到以上種種困難，因此對於這批改良木船，乃決定採取貸款監造的方式，藉以防止可能發生的種種困難，它的要點如左：

(1) 政府所撥造船專款，貸與各地船商，自行招工製造，貸款數額，按估計造價百分之八十爲限，其餘百分之二十，由船商自行籌措。

(2) 每一造船地點，設管理員一人，主持貸放款項及監督造船事宜。

(3) 製造的船隻，應採取改良型式，航政局爲便利監造起見，特晒印各式船圖及放製各種樣板，分送各造船地點，以備模倣。

(4) 貸出的款項分三年收回，每年又分四期，貸款利息按年利四厘計算，隨本分期收回。

(5) 完成的船隻，由航政局統籌支配，介紹營業，介紹原則以軍運最先，公運次之，商運最後。按照以上所說的貸款監造方式辦理，不但政府自造的困難可以避免，而且還有以下四個優點：

(1) 船隻雖由船商自造，但船式由政府規定，改良計劃仍可見諸實現。

(2) 貸款數額最高祇達造價百分之八十，實際完成的船數，可能比政府自造的爲多。

(3) 貸款造船發放以後，仍可收回，且有少數利息，尙可循環利用。

(4) 完成之船，所有權雖屬船商，但經營運輸，仍由政府統籌支配，雖無政府自造之名，而享有政府自造之利。

(五) 政府第一次造船計劃的完成

民國二十八年的造船，是政府在抗戰期間第一次造船計劃，這個計劃由航政局規定的造船地點，是分散

在重慶、涪縣、宜賓、廣元、閬中、南充、綿陽、太和鎮及夔江九處，貸款預算為當時法幣四六五、九四〇元，每船貸款定額，初按二十七年底造船估價，經擬定各級噸位船隻，每噸貸款均為四十元，後以戰事動盪，後方物價工價突告騰漲，乃徇船商之請，將每船貸款定額，分別改訂，又以船隻噸位愈小，每噸平均造價愈高，並將每噸貸款定額，隨船隻噸位的遞小而遞增，最後所訂的貸款辦法如左：

噸位	每噸估計造價	貸款百分數	每噸貸款定額	每艘貸款定額
六〇	一〇〇元	百分之七十	七〇元	四、二〇〇元
四八	一〇〇元	百分之七十	七〇元	三、三六〇元
三六	一〇〇元	百分之七十	七二元	二、五九二元
三〇	一〇〇元	百分之七十四	七四元	二、二二〇元
二四	一〇三元	百分之七十六	七八元	一、八七二元
一八	一二八元	百分之七十八	一〇〇元	一、八〇〇元
一二	一三八元	百分之八十	一一〇元	一、三二〇元

當時調查川省木船缺乏情形，以各河的上游為最甚，所以分配造船數目，亦以小噸位多於大噸位為原則，按照貸款總預算四六五、九四〇元及上述的貸款辦法，經決定二十八年度應造的船隻，其數如左：

噸	級	艘	數	貨	款	數
六〇			六			二五、〇〇〇元

四八	七	二三、五二〇元
三六	二八	七二、五七六元
三〇	三九	八六、五八〇元
二四	三八	七一、一三六元
一八	五七	一〇二、六〇〇元
一二	六二	八一、八四〇元
共計	二三七	四六三、四五二元

以上造船計劃從二十八年二三月間起，分在各地先後開工，到二十九年三月底，計完成二百十九艘，共五一七二噸，所餘的十八艘因原聲請人延不開工，經撤銷其貸款權，並另行招商承造，到了四月底亦告完成。

(六) 結 語

貸款製造改良木船，在當時是個創舉，亦可說近百年來，政府改進木船運輸和獎勵民間造船的第一件事，在我國航政史上是值得稱道的，但是亦因為創舉，又加在戰時，曾經遭遇到不少的困難，仍有追記的必要，我們從而得知推動一種新的事業，並不是太容易的。

(1) 造船地點散在廣元，綿陽各處，有的距離重慶很遠，匯發貸金，需時甚久，有的當地無巨款匯至重慶，由重慶匯往巨額貸金，各銀行郵局往往拒絕承匯，因此匯款遲延，對於各地工程，進展不無影響。

(2) 貸款造船事屬創舉，各地船商智識水準不夠，不明政府貸款造船的意義，難免觀望，聲請貸款的

，起初不很踴躍，各地開工的船隻亦不很多，後來又因各地物價工價與時俱漲，木船造價隨之增高，各承造船商常常停工，要求增加貸款數額，等到核准增加後，才再繼續施工，此於工程進行，影響甚大。

(3) 貸款造船兼寓改良木船構造之旨，故事先設計船圖，放製樣板，須耗費相當時日，同時分送樣板至各造船場所，因路途遙遠，運輸遲緩，對於工程進行亦不無影響。

(4) 改良木船的造法比較複雜，土著造船工人，不能看懂船圖，尤不熟悉改良造法，因此建造初期，須經一個時間訓練工匠，方可正式開工。又因各地大量造船，需用工人突增，供求失調，工價激增，同時各地壯丁多徵服兵役，招雇工人，亦感困難。

(5) 造船的螺釘，各造船地點，多不能就地定做，不得不在重慶招標定造，分送應用，其間因運輸困難，供求難接，曠時亦多。造船木料因需要遽增，市場無法供應，致採購困難，如廣元造船須取材於百數十里外的青山，臨時砍伐轉運，其費事費時可想而知。

(6) 各河入夏，山洪暴發，有的造船場地，被水淹沒，有的工場木材被水沖失，致工程進行，常受意外阻碍，至於敵機襲川，警報頻傳，影響工程也大。

這些困難，一直到第二年，實施第二個造船計劃時（預算法幣六二八、一七六元）才把人力可克服的困難，逐漸排除，因有這種種經驗，後來更奠定了交通部造船處在川、桂、湘、贛、粵五省自設工廠，自行造船的基礎。

內河絞灘建設概況

曾白光

(此文曾刊於民國三十二年七月之交通建設月刊)

抗戰期間，政府爲增進後方水運力量，在航政方面會有兩大設施，一爲大量製造木船，一爲普遍設置機械絞灘。沈在戰時因任長江區航政局長，奉令推行此兩項要政，關於絞灘建設雖經悉心擘劃，督導進行，惟工程之施工，管理之實施，則悉係絞灘管理委員會副主任委員曾白光先生所主持，艱苦奮鬥，深著績效，此文即係當時建設之實錄。川江灘險，向爲航行所苦，在宜昌上游水力發電築壩工程未成前，絞灘匪惟不能廢棄，且應加強其設備，此文雖刊於民國三十二年七月之交通建設月刊，但仍爲今後研究長江水利航運所應參考者也。(王沈附識)

我國海岸綿長，內河港汊縱橫，水運一端，至爲重要！惟以河流區域之不同，而航運安危遲速，亦因之大有差別。腹部各省，地勢平坦，水流暢通，雖秋冬病在枯淺，春夏不免泛濫；但均無礙輪木船隻之航行。是以舟楫之利，仍佔交通上重要位置。而西南各省，山嶺重重，灘險密佈，無論水之深淺，流之緩急，船舶上駛，均有隨時滯阻，甚至攔淺觸礁之危險，故欲謀後方航運之安全迅速，不能不注意絞灘之設施。

抗戰軍興，政府西遷，人員公物，大量與俱，絞灘工作，尤以川江最感需要。自廿七年設立絞灘管理委員會，辦理機械絞灘以來，其管理範圍，已達川湘鄂黔四省源流；絞灘工程，已展至長江上游，嘉陵江、沅江、酉水、烏江，逐漸推廣，誠日新月異而歲有不同。獨惜經費極度支絀，而物價日益高漲，預定計劃，每多阻礙。猶幸開辦之初，曾向各方無代價蒐集之絞灘機械材料，爲數甚多，以目前鋼鐵價值論，超過全部經費之三倍，此項優良工具，大部份設置於宜渝間各絞灘站，自較完善。其他各江絞灘站，以器材來源缺乏，

無法購置，不得不以木質絞盤代替鐵質機動絞機，以竹纜棕麻繩代替各種鋼纜；此外各項設備，亦唯有因時制宜，以維戰時之需要。

自創辦機械絞灘以還，負責員工，無不遵循交通建設之宏圖，竭其棉薄，刻苦從公，平日埋首工作，不事宣傳，故絞灘之重要性，雖已為航界同人所深悉，而外界人士，尙鮮知之。茲特述內河絞灘建設之概況，藉供我交通界人士之參考云爾！

(一) 土法絞灘情形

內河灘險林立，船舶上駛，悉賴絞灘，惟以往川江土法絞灘，至為簡陋，效率低微，茲分述如次：

① 輪船絞灘之土法有二：

(A) 輪船到灘口時，將繫鋼纜之拋繩，拋於岸上，引導鋼纜上岸，由灘伕拖纜，繫於大石椿，輪方即將鋼纜徐徐絞直，則船漸可駛越過灘。

(B) 輪船駛至灘下首時，即擇一安全地帶拋錨停泊，將絞灘鋼纜由木划運至灘頭附近岸上，鋼纜之一端，妥繫於灘之上首適當石椿，或將鋼纜穿過琢就之石孔內，以硬性木棒拴之亦可。鋼纜之另一端，繫以拋繩，候輪駛近灘頭時。即拋于船上，由水手將纜穿過船舷之滑車，繞於絞機上，徐徐絞之，即可過灘。

以上兩種辦法，以船上設有絞機為唯一之要件，否則必須全賴人力曳之，所需灘伕，每多至數百逾千者，時間少則數小時，多則二三日，呵哨之聲，山鳴谷應。此為川江青洩各灘施絞輪船習見習聞之事。

② 木船絞灘之土法，專賴背棒，灘伕蹲地，匍匐蛇行，少則數十人，多則百餘人，此項伕力，來源有二；一為兩岸居民預集灘旁，或臨時呼應到灘；一為等候多數船隻，集中各船船夫之力，將各船次第拉繙而過，俗曰「換綜」，人烟稀少之處，皆用此法。

上述輪船木船絞灘土法，人力時間之消耗既大，往往因纜折籐摧，致灘伏釀傷亡之慘劇，且陷船舶於危險之境，此土法絞灘之亟待改進也。

(一) 倡議改善絞灘之經過

土法絞灘，費時誤事，有識之士，早思有以改善之，數十年來，迭經各方創議，卒以種種困難，未能實現。茲將其經過情形，分別略述於后：

①英籍船長卜藍田者，曾受德人之聘來華，考查川江水道，繼任法國兵艦川河引水，旋任我國海關長江上游巡江司職，對於川江水道與航行，知之甚稔，著有川江航行指南一書，為世稱頌；卜氏力主以科學方法，改良絞灘技術，祇以贊助乏人，卒未實現。

②民國二十四年間，有川江打灘委員會之組織，籌劃炸除礁灘外，曾有裝設機械絞灘之議，該會以附加關稅為經費，至為充足，聘請外國工程師為之主持，數年來其工程較大者，惟碧盤子築隄一道，崆嶺南槽之炸除而已，其於絞灘工程，尙未能辦理。

③民生實業公司，當經營川江航運日益發展時，亦曾有試辦絞灘之計，未及實現。迨至民國二十六年，川江枯退，為六十年來所僅見，青灘坡度達九呎以上，勢成奇險，輪船阻滯，無法上駛，該公司乃舉辦三段航行，於青灘設置手搖絞機，以收對絞之效，嗣因灘民羣起反對，終于撤除。

④抗戰軍興，船舶運輸司令部亦擬在川江試辦絞灘，但以人力物力均感缺乏，未便輕率從事。

綜上觀之，可見改善絞灘誠非一蹴可幾，然苟能窮其根源，詳為策劃，持之以毅力，困難雖多，當可一一克服，而達其預期之目的，自未可因噎廢食也。

(三) 戰時辦理機動絞灘意義之重大

抗戰以還，長江上游水運，日形殷繁，迨至二十七年下季，廣州危急，武漢緊張，公物器材相繼遷移，堆積於宜昌者，數在十萬噸以上，亟須搶運入川，時值秋冬之交，江水日枯，灘險可畏，航運極感困難；而宜渝間既無鐵路公路可通，又無驛運之設備，一線交通，惟宜渝水道是賴，其重要可想而知。是以搶運工作，非辦理絞灘，以加強輪船運輸效率，縮短航行日期不為功，此其一也。

長江上游輪船，為數有限，以之負擔搶運工作，尙感不敷分配，乃有發動大批木船運輸之舉；惟木船上駛，專賴灘佚背棹，每經一灘，因水勢洶湧，或風力見阻，或因灘佚不足，以致停泊灘下，少則數日，多則十餘日，而背棹過灘，稍有不慎，全船生命財貨，因而毀滅者，更僕難數；設不藉絞灘之力，以謀補救，其損失曷可勝言，此其二也。

武漢轉進，長江中下游大小輪船退避沙宜，為數甚夥，壘集港中，時有敵機轟炸之虞，急宜設法疏散入川，一則可使江海巨輪得以保存，以維戰後水運之需，再則長江上游運輸頻繁，原有輪船不敷分配，而新造匪易，正可藉資補充，惟此項船隻，類皆馬力較小，其構造又不適用於川江，非賴絞灘之協助，無法上駛，此其三也。

西南諸省，水道縱橫，大可利用，抗戰後，我國政治重心西移，事實上，西南諸省已成爲民族復興根據地，開發交通，刻不容緩，長江上游，航運固極重要，而嘉陵江烏江以及湖南之西水沅江等，亦均屬航運幹線，交通要衝；祇以江流湍急，比降懸殊，船隻上駛，必施以拉曳，方可克服困難，減少危險，一俟長江上游試辦絞灘，漸著成效，當可次第推廣，以應需要，此其四也。

西南水道，礁灘重重，航行困難，人所共知，故水道雖多，甚少利用，而陸路交通，亦未發展，以故往昔中央政令，鞭長不及，古人云：天下未亂，蜀先亂，天下已治，蜀未治。民國以來，川政混亂，久未澄清，西南各省，政見紛紜，履霜堅冰，由來也漸，今西南河道，已成水運交通之動脈，絞灘工作，足以便利航

商，不特抗戰時物資之運輸深資利賴，且與平時提高西南文化水準，健全政治機構，息息相關。此其五也。

我國鼎革以還，各項交通，粗具規模，航政一端，特為幼稚。蓋往昔附屬海關，權操於外人，自民國二十年設立航政局，此項要政，始得獨立，然港務行政，迄未收回，以致事權不一，政出多門，他如重慶之川江打灘委員會，福州之閩江工程局，廣州之珠江工程局，上海之滄浦局，亦幾盡為外人包辦，嚮往思來，絞灘工程，未容棄置而坐令外人代庖，徒自損航政權之完整，此其六也。

(四) 戰時絞灘設施之困難

辦理絞灘之意義已如上述，着手施行，實屬刻不容緩，當時漢口航政局主曹川湘鄂贛四省水運。（現已改組為長江區航政局主管川湘鄂贛蘇六省航政）局長王沈先生，平日任事，勇於負責，對於我國航政建樹甚多，茲以所轄水道，絞灘待建，仰承交通部之命，毅然引為己任，盡籌碩畫，不遺餘力，為應事實需要，擬先從長江上游宜渝段開始進行，時白光長宜昌航政辦事處，將近一載，對於此段水道情形，知之較切，奉詢之餘，特列學見告，並力贊絞灘為補助航行切要之圖，旋於二十七年九月，漢局派員來宜與白光會商籌備進行，商討之餘，咸以絞灘建設，其在平時已屬非易，況國難方殷，諸多掣肘，創辦之初，尤覺經緯萬端，措施非易，但時促勢迫，倘或稍事猶豫，影響至巨；惟有專心致志，以期如何達成籌辦絞灘之使命而已，成敗利鈍，在所不計，然所感受之困難，不一而足，其犖犖大者，約有下列十端：

①經費問題：凡百要政，非財莫舉，空言建設，無補於事，絞灘會既負辦理機械絞灘之重任，但開辦之初，經費無着，所撥開辦費國幣一萬元，猶係借自郵政儲匯局，預定于次年經費內扣還，捉襟見肘，其窘迫之狀，已可概見。

②工具問題：絞灘屬具，名目繁多，而以絞機及鋼纜為最重要，應如何預籌置備，自屬先決問題，惟此

項工具，我國多不能製造，非購自海外不可，當時因敵人之封鎖，各交通線之慘被轟炸，不但購運困難，抑且緩不濟急。

③人材問題：古人云：「為政首在得人」，足見一事之成敗，于人材之得失，關係甚鉅，絞灘人材，向無專門作育之所，惟一般離職船員，尙堪倚重，惜人數有限，勢必另行延攬補充，若不慎重遴選，加以訓練，必至事倍功半，甚且成效未著，失敗隨之。

④技術問題：各灘灘險不同，其成因各異，是以機器鋼纜及各項工具之配備，務求適合；機器設置處所與施絞對象，以及水位之高低，其關係尤為重要；凡此有關技術之問題，非事先詳細調查，精確研究，難期妥當之設施，優良之效果。

⑤時效問題：絞灘建設，頭緒萬端，必須縝密之籌劃，充分之準備，方能循序漸進，迅奏事功；然當時積存宜昌之公物器材，及流亡之大小輪船，能否於短時期內安全撤退入川，實與川江絞灘建設之能否迅速完成，有密切關係，倘不加緊工作，兼程並進，安能達成任務，爭取時效。

⑥運輸問題：絞灘器材工具，多係鐵質，如鍋爐絞機等件，體積龐大，均極笨重，運輸至為不便，雇用木船，殊屬緩不濟急，利用輪運，則各灘既無停泊之碼頭，又無卸載之駁船，凡此均費考慮，措置稍有不當，輒必損壞器材，影響工程之實施。

⑦起重問題：絞機鍋爐等件，其重量恆在六七噸以上，即使設法運達各灘，但各灘多係懸崖峭壁，亂石磷峇，其由船上起至江岸，由江岸運至站所，及安置時之移動等，勢非假藉於起重之力不可，然起重工具之準備，工匠之招雇，如未能預先佈置，難免臨時周章，束手無策。

⑧灘民問題：灘民以拉灘為生，世襲相傳，視為恆業，種種惡習，因之而生，一旦改用機器絞灘，灘民咸恐漸受淘汰，影響利權，斷難坐視，勢必糾紛踵起；倘無緩衝之術，則建設工程，必遭阻撓，後方交通受

其影響。

⑨ 治安問題：本會員工負絞灘之責，自應就地寓居，以利工作；但各灘險處，大多人烟稀少，滿目荒涼，荏苒不靖，伏莽堪虞，是以宵小出沒，危害行旅之事，時有所聞，員工裹足，咸具戒心。

⑩ 接濟問題：江河水道，多蜿蜒於叢山峻嶺中，各灘僻處其間，每感郵政缺乏，匯兌困難，其距縣城鄉鎮較遠者，不特信息難達，經費之接濟，尤屬匪易，一旦接濟中斷，勢難枵腹從公，妨害工作，豈淺鮮哉！

(五) 長江上游絞灘設施概況

宜昌以上之宜渝段（俗稱川江），及渝敘段，統稱之曰長江上游，慨自絞灘管理委員會成立之初，適值武漢轉進前夕，危疑震撼，有岌岌不可終日之象，工作推進之困難，已略如上述；而意外阻礙，正不知凡幾，雖然人定可以勝天，而現代科學之文明，尤貴在征服自然，本會大計已定，任務所在，惟有勇往直前，披荆斬棘，義無反顧，遂決然於長江上游宜渝段各灘，按既定步驟，開始建設，查宜渝水運，為巴楚骨幹，兩岸崇山峻嶺，河身曲折，落差懸殊，暗礁悍厲，怪石森然，波濤奔騰，漩渦奇詭，備極險惡，特斟酌需要之緩急，截至二十七年底，已擇要成立青洩絞灘站，及興隆灘，東洋子，廟基子，塔洞，牛口，滾子角，共計七站，每處暫設絞灘機一部，水泥鋼骨樁多具，配合適當鋼纜一盒，竹纜二盒，先後施絞，為時不過三月，即告完成，事半功倍，誠有出人意料之外者，非全體員工之勤奮工作，曷克至此！

查長江上游之灘險，以青灘洩灘為最險，洩灘以中水位為絞灘時期，青灘則水愈枯愈險，所有上駛船舶，非經施絞不能過灘，諺云：「有青無洩，有洩無青，」實言之青洩二灘，此伏彼起，互為消長，本會草創，限於經費，且以兩灘相距過遙，故合併管理，設立青洩絞灘站，時值枯水，特注重青灘之建設，安置蒸汽絞機，惟時間短促，至二十七年底僅完成絞機之裝置，雖可用人力推絞，究不如蒸汽發動之便利，乃晝夜趕

工，得於二十八年一月內改用蒸汽絞，而青灘號稱天險，卒告克服。白光爲明瞭各站工程設施及絞灘效率，藉資研究，俾使益加改善起見，當卽出發視察，目覩青灘站鍋爐因起重困難，暫置於江邊，隔水丈許，將來洪水泛發，必遭沖毀，爲安全計，決將鍋爐移置半坡，不致淹沒，絞機易於拆卸，仍置於山下，並設汽管保溫裝置，由山上通蒸汽于山下之絞機，改善工程，雖屬匪易，但一勞永逸，便利實多。至於洩灘之險，既不絞於青灘，蒸汽絞機之改裝，當屬必要，惟洩灘江面及兩岸，均較青灘寬闊而平坦，近年灘勢，略有變遷，枯水時期，馬力較小之輪船，亦非施絞不可，該灘南北兩槽均可通航，洩險情形，各有不同，大抵三〇〇噸以下之輪船多絞北槽，三〇〇噸以上者多絞南槽，如在岸山裝置蒸汽絞機，或利於此岸而不利於彼岸，且於水位之高低，未盡適用；經考察之餘，當經決定將蒸汽絞機，裝置於幫通碼頭船之上，隨水位升降，施絞自便，並可兩岸移泊，兼籌並顧，計劃已定，旋卽施工，但因各項絞灘工具器材，頗難蒐集齊全，時有輟工之虞，經多方交涉，幸承各方之贊助，費時數月，始告完成。此誠川江絞灘建設之最大工程。更應事實之需要，二十八年度，又先後增設下馬灘，狐灘，青竹標，油榨磧，冷水碛五個絞灘站，其配備無不力求完善，以期發揮施絞之最大效能，統計川江方面，成立十三站，員工達百數十人，而辦公無定所，住宿復感不便，故有建築站屋之舉，除青灘定爲模範站，增建員工眷屬宿舍，技工休息室外，其餘站屋均劃一型式，於二十八年年度建築完成。惟查川江方面多注重於枯水絞灘站之建設，而中洪水位之灘險無與焉，乃於二十九年年度擇要成立中洪水位之白洞子，碎石灘，寶子灘三站，分別依次劃歸塔洞站滾子角站下馬灘站兼管，以其相距甚近，人力物力均可藉資節省。

查宜渝段先後設立十六站，已盡解除航行困難上之最大努力，惟渝敘段水道深入腹地，與川滇公路相銜，水路聯運，至關重要，旋於二十九年冬設立斗篤子，連石三灘兩絞灘站，以應需要。

自是以後，因物價高漲，經費緊縮，故二十九三十兩年度，僅能就各站已建工程，加以改善整理，並將

白洞子寶子灘碎石灘連石三灘四站，暫行裁併，以維預算之平衡。至三十二年度，因應事實需要，決將各站絞灘工具，酌予添設更換，期增實效。如洩灘浮動蒸汽絞機爲便利軍運起見，已移泊南岸，另在北岸增設鐵質絞盤，以利小輪及木船之施絞；他如興隆灘油榨礮兩站，各設置鐵質絞盤一部，塔洞白洞子兩站，增設木質絞盤，牛口青竹標兩站，建築絞盤基座，均已派員積極進行。至於鋼纜，爲施絞輪船之重要用具，原有者均係征借而來，使用數年，多已腐敗不堪，已決定呈請撥款購用。其餘如洩灘站之浮動絞機船，因年久失修，多有滲漏，擬予起岸修理，以策安全，青灘站之烟管鍋爐，係借自遷建會，業已奉令歸還，亟待另購一部，裝設使用，庶幾險灘施絞，不致中斷。

(六) 嘉陵江絞灘設施概況

嘉陵江與西北公路啣接，自國府遷渝，川陝運輸，日益頻繁，水路聯運，應運而生，本會絞灘建設，自應推展至嘉陵江，以資適應。惟查嘉陵江自合川以上，祇通木船，（合川至南充，在洪水期間，經派輪船試航成功，但不常開航）故各項工程設備，以適合施絞木船爲原則，自較長江上游簡單。計二十八年年度成立石驢子，大小石鴨子，及老鴉岩，等四站，均安置木質絞盤，配備竹纜，各項工程，尅期完竣，即行開絞。

二十九年年度依照原定計劃，在是年五月底前，先後成立葡萄片，箱溪灘，磨盤灘，天子墓，小姨溪，煎門，紅花季，白鷄號，老君灘，竹灘，大賊灘，共計十一站，自宜昌轉進，內河運輸，益見重要，本會奉令加強嘉陵江絞灘設備，至爲迫切。惟原定預算已無餘額，而事實上絞灘工程不容延緩，當經呈准追加經費，始得迅速趕工，將簸箕子，白頭灘，磨兒灘，竹槁子，長眼灘，桃會灘，白花石，孤舟灘，算錢灘，來佛寺等十站，於二十九年內一律建設完成，惟因經費有限，一切建設，不無因陋就簡之處，絞灘效能，尙未顯著。迨至三十一年經常維持，更加困難，爰分別緩急，將原有各站，酌予裁併，僅留十站，即以所餘經費，作

爲整理之用。現該江運輸至爲殷繁，本年度決定修建各站木質絞盤，站屋，及建設竹纜工廠，以加強其設備；建立水陸標誌，及水位牌，以爲航行準繩；登記放灘駕長，規定放灘費，添置木划，組織撈救提駁隊，以策安全，而利航行；其餘各技工之訓練，站容之整飭，站牌旗杆之整理，均已分別進行，如追加預算能奉核准，則嘉陵江絞灘事業，必有長足之進步。

(七) 沅江西水烏江絞灘設施概況

查沅江西水與烏江，均與川湘水陸聯運有密切關係，茲特將絞灘設施情形，綜述如次：

沅江方面：自溁漢相繼轉進，遷廠機械，及兵工器材，其向南路撤運者，散存常德及濱湖各處，亟待轉運湘西，以策安全。而沅江爲湘西唯一水道，灘險情形，雖稍遜於川江，航行仍多困難，木船上駛，因而滯阻，本會爲解除當時困難，便利湘西水運起見，特於二十八年常在常德沅陵間擇其險要者，成立青浪灘，甕子洞，橫石灘，九磯四站，二十九年設立高溶洞一站，(三十一年已將該站與九磯站合併)其工程設施，除一律安置必需之絞機外，各不相同，如青浪灘因灘程甚長，設置鐵質木質絞盤各一，而與施絞站之距離，長至三千餘英尺，故所需二四〇拓之鋼纜，恆在兩盒以上，所需竹纜，係加料訂製，一般出品絕不合用，距離既遠，鋼纜竹纜均易損壞，因有支柱滑車及叉形滑車之設備，以節省動力減少磨擦。

自宜昌轉進，局勢突變，原由湘經鄂入川水道，失其效用，加以滇越滇緬兩國國際路線受敵人封鎖，不特川湘交通，須另闢新線，即國內外運輸，亦須重開途徑，藉維國際交通，本會盱衡大勢，自應將三十二年度原定計劃，酌予變動，以期協助政府，開闢川湘水陸聯運，使內銷外運之物資，得暢其流，是以西水烏江之絞灘建設已爲當務之急。

西水方面：西水與烏江均爲川湘聯運必經之水道。全流灘險甚多，水道綿長，木船上駛遲緩，運輸效率

低微，尤有賴於絞灘之協助，兩處設站計劃，原擬於三十年度施行，惟自沙宜淪陷後，關係驟形重要；故本會決定將酉水建設，提前辦理，於二十九年度已成立高積頭、岔永灘、鳳灘、茨灘、雙溶灘等五站。就沅酉各站目前需要而言，當以改善設備爲急務，如橫石站之絞車，應移設於過江棋地方，各站應添置木划，以便利施絞；又因各站多設於偏僻處所，亟須建造站屋，俾便辦公；並添製水路標誌，藉以爲灘長放灘之補助，其次則人事之加強，如技工灘佚之訓練，均屬刻不容緩之舉也。

烏江方面：烏江自涪陵至思南段水程，長達三百五十公里，灘險林立，二十七年間導淮委員會設立烏江工程局，曾計劃辦理絞灘，未見成效，旋因川湘水陸聯運，來往船隻甚多，急待絞灘之協助，酉水絞灘既已舉辦，則烏江未可偏廢，自應賡續辦理；惟恐事權不一，窒礙叢生，經函商該局同意，將烏江絞灘事宜劃歸本會管理，始於三十年度先後設立羊角磧，鹿角子，武隆三站，其餘小角邦，沿灘等站絞機，已由烏江工程局建設，移交本會接收管理，茲將三十二年度改善各站計劃，略述如左：

① 加強羊角磧絞灘站之建設：羊角磧計有新灘南北二槽，及靈官鰲魚背共四灘槽，長達五里許，灘站前曾建有鐵絞機一部，以爲施絞輪船之用，現因該江不便於輪船航行，自以施絞木船爲重要工作，決於新灘南北槽各建大型木絞盤二部，靈官鰲魚背二槽，卽以接收烏江工程局之木絞盤改善安設，並建造滾心木，一切設備，力求完善。

② 鹿角子站之建設：決將接收烏江工程局之木質絞盤二部，加以修改安設，另設滾心木，以減少絞纜之阻力。

③ 武隆站移新下岩之建設：該灘因礁石炸去，灘流和緩，已失其重要性，擬將該站移設新下岩，安置木絞盤二部，以利航行。

其餘建造木划站屋，加強人事，訓練技工，以及組織製纜廠，其需要情形，與其他各江灘站相同，現正

籌措經費，積極進行。

(八) 絞灘設施

西南河道，密如蛛網，然皆不外平拔海面均在五千五百公尺以上。因是江床中之險灘暗礁，亦復棋布星羅，以致增加生產，繁榮經濟，充實國力之主要收效宏。故歐美各國，航行事業，均持抗戰之資源，多仰賴於此，尤以川年中，雖有江河之利，顧以灘險流急，其有關絞灘建設者，尤應統籌全局，本會辦理絞灘，擬將五載，已在絞灘站三十六處，施絞船舶，截至三十四艘，確能加速航行，增強運輸。茲查長江上游，嘉陵江，酉水，烏江，常迫切。當此長期抗戰，財源艱窘，充實經費，他如川滇水道之金沙江，湘桂水道之湘江，贛粵水道之贛江北江；舉凡可能通航之水道，正可逐步推進絞灘之設施，以資輔助航行，另月...

通網之建設。

書 碼 557.421 c.1
 CALL NO.
 登錄號 003002
 ACCESSION NO.

中國圖書館用品供應中心製
 PRODUCED BY. C. K. CO.

003002

籌措經費，積極進行。

(八) 絞灘設施之展望

西南河道，密如蛛網，然皆不外乎長江與珠江兩大水系，前者發源於西藏高原，後者發源於雲南腹地，拔海面均在五千五百公尺以上。因是江河水勢，猶如高屋建瓴，一瀉千里，加之險絕壁，兩岸夾峙，而河床中之險灘暗礁，亦復棋布星羅，以致坡度陡峻，水流似箭，船舶以上駛，入皆知。惟是開發交通，為增加生產，繁榮經濟，充實國力之主要工作，而水道建設，尤重於陸運，以利用廣，而經費省，成功易而收效宏。故歐美各國，航行事業，均極發達。我國西南諸省，在地形上，民族復興之基地，一切支持抗戰之資源，多仰賴於此，尤以川省為中心，惜物產雖豐，而交通不便，未能開發；過去若干年中，雖有江河之利，顧以灘險流急，未能盡量利用，已無可事。今日，未容再加漠視，改進之道，其有關絞灘建設者，尤應統籌全局，以利抗建，而裕民。

本會辦理絞灘，擬將五載，已在各重要河流，就其後設之江絞灘總站三處，絞灘站三十六處，施絞船舶，截至三十二年三月底止，施絞船舶一千九百五十四艘，確能加速航行，增強運輸。惟以財力薄弱，及意外之種種阻礙，固未敢自詡完善。茲查長江上游，嘉陵江，酉水，烏江，猶多灘險，尙待繼續建設，其站，尙須加以改善補充，均屬異常迫切。當此長期抗戰，財源艱窘，建設經費，因而緊縮，絞灘事業，自難盡力發展；將來倘能強化機構，充實經費，他如川瀘水道之金沙江，湘桂水道之湘水，黔湘水道之清水江，漁水，粵湘水道之鬱江左江，贛粵水道之贛江北江；舉凡可能通航之水道，正可逐步推進絞灘之設施，以資輔助航行，完成西南水道交通網之建設。