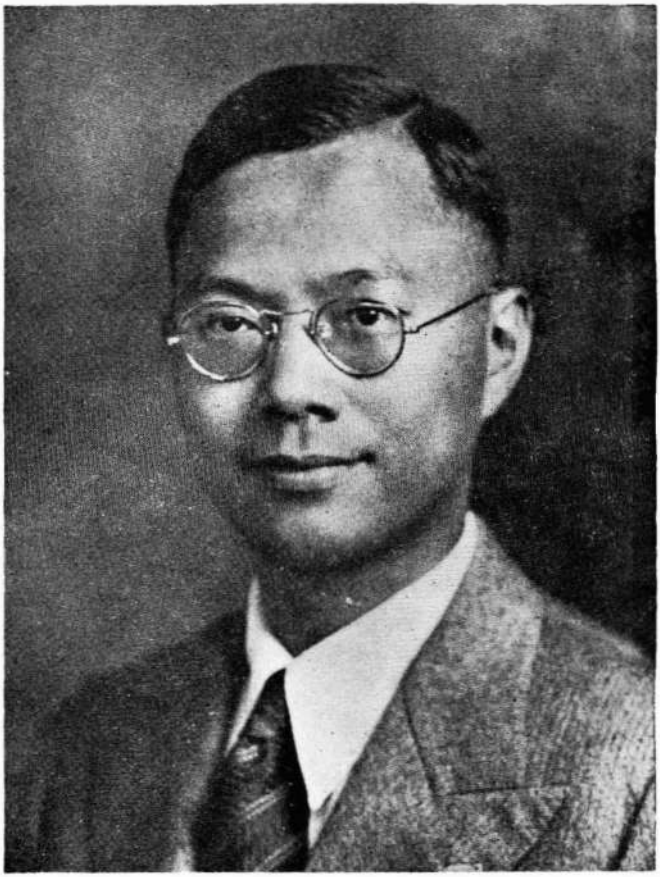
私と中國の水運

王洸著
中華民國航運學會譯

私と中國の水運

王洸著
中華民國航運學會譯



著者　當時32歳アメリカ視察中ニューヨークにて
(1937年9月)

王洸教授

航運叢書

自民國四十年一月至民國五十八年一月

航政法規要義 增訂再版 新臺幣六十元
海商法釋論 新臺幣五十元
船舶法釋論（再版） 新臺幣六十元
海上法概要 新臺幣三十五元
最新海運學 增訂第四版 新臺幣七十五元
海運學（第一、二、三版） 新臺幣二十五元
近代運輸學 增訂三版 新臺幣六十五元
水道運輸學 新臺幣三十六元
航業經濟學 增訂再版 新臺幣六十元
航運——國家的生命線 新臺幣三十元
航政概論 再版 新臺幣四十元
航政概論續編 新臺幣四十元
海運政策 新臺幣十五元
海運與國防 新臺幣二十元
航員職務與船舶管理 新臺幣三十元
交通政策 新臺幣十八元
交通古今談 新臺幣二十四元
抗戰時期水運紀要 新臺幣二十元
Water Transportation During Sino-Japanese War 新臺幣三十元
我與航運 新臺幣五十元

我與航運 日譯本 新臺幣四十元
中國水運志 新臺幣九十元
中國交通概論 新臺幣二十六元
中國航業史 新臺幣十八元
中國海港誌 新臺幣三十六元
世界海港誌 新臺幣二十五元
中國港口論 新臺幣五十元
中國海港紀要 新臺幣十五元
航港新論 新臺幣十八元
海港概論（再版） 新臺幣三十元
臺灣之交通 新臺幣十元
海國新志（第一集）（歐、亞） 新臺幣十八元
海國新志（第二集）（中南美） 新臺幣二十五元
海國新志（第三集）（中、美、日） 新臺幣二十五元
實業計劃交通論（第一集） 新臺幣二十五元
實業計劃交通論（第二集） 新臺幣二十五元
長江封鎖線 新臺幣十五元
省縣交通 新臺幣十五元
航業與航政 新臺幣三十元
海權與航業 新臺幣三十元
東海道上 新臺幣三十元

著　者　近　影

(1965年3月)

私と中國の水運

目次

私と中國の水運

交通部に務める……一
交通雜誌を始めて出す……五
揚子江封鎖線……一一
抗戰時期の川江に於けるウインチイン・ステーションの施設概況……二五
抗戰勝利後の揚子江區公共波止場の建設概況……三七
中日戰爭時期に於ける中國水運概要……五五
海運局長受任……八五
反共抗ソの國策に卽應した海事行政……九一
經濟動員計劃參與……一一三
臺航公司社長九年……一二一

私の著述

私が書き始めた頃……一四七
私の海運に關する著書……一五一

海事標準用語の制定と公佈……一五九
水運法規の制定と修正……一六三

思い出の記

少年時代改悛の動機……一六九
交通部小話……一七三
私と崑曲……一七七
自動車事故遭難記……一八一
重慶大火災と妻の死……一八七
父の遺著……二〇一
私のアメリカ留學と海外視察……二〇七
崑曲の想い出話……二一五
繪の趣味……二二三

附錄

海事學の泰斗王洸教授……二二七
王洸教授經歷紹介……二三五
王洸教授略傳……二四一

交通部に務める

一九二六年の十二月に私は交通部へ入つた。當時私は又交通大學の學生でしたが、父が急に逝去した爲、私は父の友人の助力で、悲嘆にくれた重い心を引きずつて、交通部でアルバイトに下級事務員にしてもらつた。私の人生體驗の中で、この時期のことは今でもありありと私の記憶によみがえつて來る。

私の父王倬は字を雲五と申した。父は清朝の宣統年間に日本留學から歸つた後、直ぐに商務印書館の編集者を務めた。父は法律を專攻したのだが、地方行政に對しても頗る興味をもつて居た。私は今でも私の少年時代に、父が「地方行政概論」と云う本を一冊書いたことを覺えて居る。それは多分當時の我が國にとつて新しい論題だつた。その後父は一九三三年に又「交通史」を書き上げた。二冊ともその時代に於て、商務印書館の頗る賣行きの好い專門書だつた。父は現在の考試院副院長王雲五先生と同姓同名の上に、相前後して商務印書館に務めたが、一緒に仕事をしたことはなかつた。二人の雲五先生の商務印書館に於る傳え話は、今でも印書館の古い同僚達が面白く語つている。

父は一九一六年に商務印書館を辭めた。そうして當時の交通總長許世英氏に從つて、交通部に奉職した。主事に任命され、海運局に勤務した。其の後水運業科長を兼任し、逝去に至るまでこの職務を離れなかつた。

父は四十歳を越えてから喘息と慢性心臓病を患い、ともするとその發作に見舞われた。其の上に一九二五年の秋に、私の兄王沖は肺病で不歸の客となり、父は悲嘆の餘り、病は尙更重くなつた。私の兄は一九二三年に、上海交通大學管理科を二番で卒業し、交通部陸運局勤務を指定された。兄は米人顧問ベーカー氏（元農村復興委員會のベーカー委員、Dr. John Earl Baker）の助手になり、鐵道の標準會計制度を規制していた。聰明で年の若い兄は上司に囑望されていたが、不幸なことに一年後に肋膜炎を患い、終にこの世を去つてしまつた。父は愛しい總領息子を失つて尙更憂鬱になり、體力は日增しに衰えた。

一九二六年十一月のある非常に寒い午後、私が又學校で授業中、ふいに宋建勳さんが大急きで交通部の交大に通ずる裏門から、私の教室に向つて驅けて來るのが見えた。宋さんは私の父が事務所で急病に倒れたから、直ぐ見てくるようにと知らせてくた。その時の宋さんの緊張した顏色から、私はきつと不幸なことが起るに違いないと感じた。足の竦むような思いで父の事務所に驅けつけた私は、そこに父が目を閉じたまゝ頭一杯にあぶら汗を滲ませて、椅子の上に横たわつているのを見た。私が大聲で呼んでも、最早何も答えてくれなかつた。父の友人達の話に依ると、父は午後出勤して間もなく發病したとのことだつた。お醫者さんは心臓麻痺と診斷し、もう施す術がないとのことでした。父は清廉で勤勉な人でしたが、五十一歳の働き盛りに、こうして其の一生を交通部の部署で終つたのである。

文件書類を携えて南下した。當時の私は二十三歳だつた。匆匆として二十九年の歳月は流れ去つたが、今でもあの親切深い父の友人達を思えば私は感激に堪えない。

（本文は最初に一九五七年六月十六日の大道半月刊誌一六二期に發表された）

交通雜誌を始めて出す

交通界のお方は多分又記憶に殘つていることと思うが、抗戰前に「交通雜誌」と云う相當に賣行きのよい月刊誌があつた。定期的に五十八期發行され、一期の脫落もなかつた。一九三七年の七月に中日戰爭が起つて、中央政府が南京から疏開した時に、始めて發行を中止した。同誌はB5判に、毎期のページ數は百二十ページばかりあつた。體裁は今臺灣で發行されている「交通建設」と同じだがコンテンツは二倍もあつた。創刊號に二千部印刷したが、其の後發行高は着着と增加し、三千部から四千部へ、最後には五千部に迄成長した。內容は相當に充實していて、當時の交通界に大へん歡迎された。其の間特集號に「海運」・「鐵道運賃」・「水陸聯合輸送」等を出し、各特集の字數は四十萬乃至五十萬あつた。こうした豪邁な雜誌だつたから、其の後交通雜誌社が當時の出版界に確かな地位を樹立したのも、決して偶然ではなかつた。定期購讀者の中には、米國國會圖書館、ジュネーブ國際圖書館及びコロンビヤ、ハーバード、スタンフォード、リョンの各大學が含まれていることを覺えている。今でもこれらの圖書館で完全な「交通雜誌」のセットを見つけ出すことが出來よう。

同誌は政府の機關誌でもなく、又某學會或いは某學術機關の出版物でもない。それは實に交通大學の諸學友が發行したものであり、そしてあけすけに云うと、私が一手で育て

上げたものだと云える。當時長らく私を手傳つてくれた學友は萬琮さん（現在「交通研究」月刊社の社長）でしたが、この外別に二人の學友が編集方面の責任を分擔してくれた。

同誌を發起したのは、極めて偶然な動機からでした。むしろ其れは失業に刺激されたからだと云うことが出來よう。一九三一年の夏に、私は交通部の命令で漢口に赴いて、漢口水運管理局（湖南、湖北、江西、四川四省の水運を管轄する）設立の段取をしていた。新しく公布した水運行政に關する法令は、やがて同管理局が責任をもつて施行することになつていた。私はこれらの新しい法令を起草した一員なので事情にわりと詳しかつた。それで交通部は設立の段取を私に委ねたのである。私は科長の名義で業務全體を推進する責任を負つていた。私の直接の上司である管理局長は當地の軍政當局の推薦による者だが、交通界出身ではなかつた。それで私の地位は高くないが、仕事の上では實力者だつた。年若い私は、ちよつとした名聲を博して鋒芒があまり露な爲めに反感と嫉妬を免がれなかつた。翌年の夏に、陳銘樞將軍は十九路軍の上海事變に於る盛名をかりて、行政院副院長に任じられ且つ交通部長を兼任した。當時の彼は正に風雲に際會し、勢力益益盛んなりと云うところであつた。曾つて彼に力をかした者に、彼はとにかく何かのポストを見つけてやつた。それで交通部內の局長級の官員及び地方の附屬機構の長官は、相次いで更迭された。海運局長は軍人出身の許某にかわつたし、漢口水運管理局の局長も、彼の師團長時代の部下であつた部隊長陳某が來た。私のようなつまらない官吏にも轉勤があると暗示された。

當時私は又部内の法制委員を兼任していたが、南京に歸つて見ると、私はもう再び元の職務に留ることを許されなかつた。外の機構の業務に詳しくないので職をかえることも出來ないし、又そんな興味もなかつたので、私はこうして南京で失業してしまつた。

若いものに仕事がないと云うことは我慢出來ることではない。二個月の暇を過ごした私は、生活さえ問題になつた。あれこれ考えて、これは自分に頼る外に仕樣がないと結論をつけた。當時の交通界は學術研究の風氣はあんまり濃厚でなく、一冊の專門的な定期刊行物さえなかつた。高級官員は業務に忙しく、研究の暇などなかつた。研究に興味ある人でも、なかなか其の成果を發表するところがなかつた。それで私は交通雜誌を刊行しようと考え、學生時代に「交通經濟」誌を出版した經驗と、交通界との緣故關係を生かして、自分の好きなことをしながら、この重苦しい環境をきり拔けようと思つた。しかし私には資本もなければ、政治的に支持してくれる者もいなかつた。それで事前に誰か別な人の贊成を得ることはむずかしく、況んや私は過去の地位、經歷共にとるに足らないばかりか、その時は失業中のところだつた。然るべき地位にいる人或いは曾つての同僚にこのことを話して見たが、私はいゝ加減にあしらわれるか、或いはそんな無益なことをしない方がよいと勸告された。ある者に至つては背後で「王道之の奴は身の程を知らないと見える。あんな貧弱な學識と經驗で、學術的刊行物を出すなんてべらぼうな話じゃ！」又「出したければ出させて見るがよい。どうせかまどの火にくべるのが落ちだろう！」などととやかく

申した。到るところで行詰まつた私は、はずかしくもありなさけなくもあつた。幸に最後に親切な交通部技術監督官韋以黻氏が、支持してくれると云つてくれた。數人のわりと親しい友人は、原稿をかくと同情の手を伸ばしてくれた。しかし私はこれらの人達に、經濟的な助力まで求めることは出來なかつた。私は二圓餘りで小さい机を一丁買い、「交通雜誌社」のはんこを一つ刻み、タイトルの入つた便箋紙と封筒を少しばかり印刷し、私の部屋を事務所に、私の家を雜誌社の所在地にして仕事を始めた。私は友人達に手紙を送つて原稿を書いてくれるようにとお願いし、並びに計劃書類を添えて創刊號は一九三二年の十月に出版するとお知らせした。果して間もなく原稿は陸續と送られて來た。鐵道、電信、郵便等の各機構の長官も、それぞれ寄稿して下さつた。同誌の第一篇は韋以黻先生に執筆をお願いし、海運行政についての文章は私が自分で書いた。原稿が集つてから後の問題は印刷費である。創刊號に二千部印刷すると決めたものゝ、これには多大の費用を必要とし、云うまでもなく私などが調達出來るものではなかつた。友人に相談し、その紹介で上海の神州國光社が先に印刷することを承諾し、私は出版後一個月以内に全部の費用を支拂うことを約束した。そして別に彩色の廣告を五百枚ばかり南京の街に遍く貼付けた。又經費を調達する爲臨機の處置として、事前に承諾をとらないで、鐵道局の國内各線の時間表を全部掲載し、且つ交通機關が外の刊行物にのせた營業廣告を切りとつてそのまゝ轉載した。

創刊號は個性と氣魄のある立派な雜誌だつた。執筆者はすべて交通界の著名の士の上

車軌大同

為交通雜誌社鐵道懇

理事諸賢

蔣中正

に、廣告もたんまりのつていたので、みんなは交通雜誌をしつかりした刊行物だと肯いてくれた。そして定期講讀者になつてくれたり、廣告をのせてくれたりして、經費に落着が出來た。こうして交通雜誌は苦鬪の上堂堂と世に見えたのである。

（本文は最初に一九五三年十一月號の交大校友誌「友聲」に發表された）

揚子江封鎖線

（一）航路閉塞記

一九三七年の八月十二日、我が海軍當局は商船所有者の密切な協同の下に、揚子江に一條のマジノ線を築き上げた。これが卽ち有名な江陰封鎖線である。この封鎖線は敵艦の溯江を妨害して、南京に對する敵の側面と背後からの攻擊を阻止する爲であつた。おかげで上海は四個月も持堪えることが出來た。この捨身の戰法を決心したことは、實に抗戰最後の勝利を保證するに足りた。

七月七日の蘆溝橋事件以來、上海の風雲は益々險惡になり、全面的戰爭は一觸卽發の形勢にあつた。統帥部は首都防衛と最後まで抗戰を續けることを決心した。そして江陰封鎖線を築き上げることは、早くから決定された措置であつた。交通部はこの目的の爲に商船を賃借の名義で準備しておくようにと訓令を受けた。それで上海水運管理局は招商局の嘉禾等七艘と民營船舶醒獅等十六艘を鎭江に集結させ、命令の下りるのを待つことにした。これらの船舶の噸數は每艘一、二千噸あつた。海運業者は軍需輸送があるものと思つて、期限通りに集まり、そして軍政部船舶管理所はこれらの船舶をその管轄下に置いた。

八月十一日の午後四時に、各船舶は用意、錨上げ、前進、ストップの旗信號を規定し

た命令を受取り、並びに翌朝の六時までにスチームの準備を完了し、何時でも出航出來るようにと通告された。但し目的地は知らされなかつた。

十二日の朝六時半に、第二艦隊曾以鼎司令官の「船を沈めて港を閉塞せよ」の命令が送達されてから船員達は始めて目的地がわかつた。七時に軍艦は「用意」の旗信號を掲げ、しばらくして「錨上げ」にかわり、間もなくして「前進」の旗が飜つた。十餘艘の商船はしつかりと前面の軍艦に從つて、一文字に長蛇の陣をなして前進した。一時間後に長山港（江陰の下流東北方附近にある、こゝの水路が最も狹い）に到達し、ストップの命令が出された。十餘艘の商船は前後して錨を卸した。軍艦は各商船に士官を派遣して、船員に兩岸の標識を指示し、船をこの兩標識の間に一直線に横沈みに沈めるのだと說明した。その日は風穩かにして波靜かなるすばらしい日でした。午後六時の引潮時に、各船は放水を開始し、船は靜かに沈んでいつた。先ず招商局の嘉禾、新銘、同華、遇順、廣利、泰順等六艘が沈み、次いで民營船舶の醒獅、華新、廻安、通利、寧靜、鯤興、新平安、茂利二號、源長、母佑、華富、大賚、通和、瑞康と計十四艘が後に續き、更に海軍は通濟、大同、自强、德勝、武勝、威勝、辰宇、宿宇等の八艦艇を併せて沈めた。强い底流の衝擊の爲に、船を一一横沈みに沈めることが出來なかつた。每艘の間隔を四十呎と計算して間隙が尙かなり廣いから、敵艦の進入を阻止出來ないのではないかと思われた。それで又公平、萬宰、泳吉の三船舶を沈め、並びに日本商社が鎭江、蕪湖、九江、漢口、沙市に遺留した

廢船二十八艘をも續いて沈沒させた。これで封鎖線の第一段階が始めて完成した。

九月二十五日に又海圻、海容、海籌、海琛の四艦が封鎖線の稍後方に沈められ、一條の補助閉塞線を形成した。江蘇、浙江、安徽、湖北の各地から運んで來た石八千八百五十六噸（三千九十四立方呎）及びジャンク百八十五艘は空隙を充塡した。こうして二個月費し、使役を約二千名動員して、始めてこの封鎖線全部を竣工させた。其の上南岸黄山と北岸八圩塘の要塞砲を加えて、金城鐵壁の火力網をも構成した。この封鎖線は後日敵機のひどい爆撃に遭つたが頑として破れなかつた、そして京滬線（註：南京ー上海間の鐵道）上にある武進が敵の手に陷り、敵軍に陸上から江陰を奪い取られてから（一九三七年の十二月四日）、敵は始めて封鎖線の後方に迂迴することが出來た。けれども大型敵艦はやはり長い間封鎖線の向うに阻止されたまゝだつた。私達はこうして閉塞戰の輝かしい功績をうちたてた。

この封鎖線を築き上げたのは、もともと揚子江内にある日本の軍艦と商船を一網打盡にする目的があつた。はからずもこの消息は、汪精衛の親しき部下であつた行政院秘書官黄秋岳の知るところとなり、彼は日本人に密告してしまつた。日本は取急ぎ各艦船に脫出を通告し併せて在留日人を引揚げさせた。その後黄秋岳父子は漢奸罪に問われ、首都で銃殺された。消息が洩れた爲我が軍は僅かに日清公司の商船岳陽丸（三、二九八噸）と大貞丸（一、三六九噸）の二艘を捕獲したのみだつたが、これは八月十三日の上海の役以來、

最初の戰利品であつた。その二艘の商船に乘つていた漢口在留日本人及び外交官は、我が海軍が南京へ護送し更に特別列車で濟南へ送り、青島を經て日本へ歸國させた。著者は命令に依り、招商局の船員を引連れて其の二艘の日本商船を接收し、それぞれ船名を江漢、江襄と改め、招商局に引渡して運營させた。江襄は武漢會戰時に黃岡へ差遣されたが、そこで日機に爆沈された。江漢は抗戰期間中無事に南京ー漢口、漢口ー宜昌、重慶ー萬縣間の各航路の軍需民需の輸送を擔當して、大變有用だつた。

江陰閉塞の成功はよい結果をもたらした。其の後揚子江の烏龍山、馬當兩處に、又黃浦江、連雲港、閩江口、鎭海口、珠江口等の水域にも、商船が徵用されて閉塞に使われた。政府が徵用した船舶は合計八十七艘、十一萬六千餘噸あつた。抗戰勝利後、約束に從つて政府は業者に三百六十九萬餘ドルの賠償金を支拂うことになつたが、政府は代りにより多くの代價で米國から餘剩船舶を十一艘購入して水運業者に貸與えた。これに依つて復興航業公司が創立されたのである。今でも同公司は青天白日旗をへんぽんと飜して、臺灣を中心に海外各地を航行し、光榮ある記錄を保持している。

云うまでもなく國土恢復の爲に大陸への反擊が開始される時、船舶は必ず先驅をなして積極的に上陸作戰、運輸等の重任を擔當しなければならない。政府の命令あり次第、我が商船隊は必ずや踴躍征途に就き、最善を盡して其の使命を全うするものと、私は確信してやまない。

（本文は最初に一九五六年八月十一日の中央日報に發表された）

（二）造船記

(1) 航路を閉塞して敵を拒む

一九三七年七月七日に抗戰の火蓋が切られるや、我が政府は乾坤一擲、最後まで戰い抜くことを決心した。軍事當局は一に敵艦の侵入を防ぎ、二に空間を以て時間を勝ち取る爲華東、華南の各海港及び揚子江の險要な地帶に、數多の船舶を沈めて閉塞に用いた。おかげで敵艦は前進を阻まれ、我が軍は後方で部署を調えることが出來た。一九三七年と一九三八年に其の名を聳かした江陰封鎖線と馬當封鎖線は、卽ち數多の商船、軍艦、ジャンクに石を滿載して航路に自沈し、更に兩岸の砲火と水雷を以て構成されたものである。江陰封鎖線は所謂揚子江第一封鎖線で、揚子江防衛司令部が構築にあたり、商船を二十四艘、計四萬三千餘噸沈めた。馬當封鎖線は所謂揚子江第二封鎖線で、揚子江閉塞委員會が構築にあたり、商船を十八艘、計二萬四千餘噸沈めた。この消息を探知した敵艦は暫くは敢えて溯江するのを見合わせる外に仕樣がなかつた。敵はやがて江陰、馬當の要塞を奪い、陸上の防線を突破したが、それでも揚子江の封鎖線は敵にとつて大へんめんどうなもので、相當に長い時間をかけてから始めて航路上にある障礙物を除き去ることが出來た。敵艦の水路よりの侵入はこれによつて遲くなり、我が方の軍事的要求は達成された。しかし我が方の商船もひどい損失を蒙り、運輸能力はその爲に少からず影響を受けた。當然こ

れは我が國が生存と獨立を求める聖戰の下に避けることの出來ない犧牲である。

(2)十六艘の商船を保持する

一九三八年五月のある午後、私が漢口の四明ビルにある海運局で執務中、交通部長が私に會いたいと電話で言付けて來た。私は急いで平漢鐵道ビルの三階に赴き、張嘉璈部長に謁見した。盧作孚次長も其の座にいらしやつた。部長は私に「盧次長は最高統帥部の軍事會議に出席してかえつて來たが、其の會議で馬當封鎖線の後方にある田家鎮半壁山に急いで揚子江第三封鎖線を構築することに決定した。それで僅かに殘して來た十二艘の海上船舶と招商局の江上大型船舶四艘(江安、江順、江華、江新)も沈めなければならないことになる。盧次長は交通部を代表して、これでは水運能力が大部削られるから、船を沈める以外の方法をとるようにと建議した。結果は交通部と戰區當局とが然るべく檢討して實行に移すようにと決議されたが、交通部は代りに何か具體的方法を立案して、軍部に同意させればよいと想う」と云われた。私は卽座に次の如く答申した。卽ち下流に於る戰いは頓に激しくなり、九江ー漢口間の交通は大型の江上船舶で維持しなければならない上に、四川に疏開して行く難民及び物資も、又大型の江上船舶で先に宜昌へ運送しなければならない。しかも漢陽兵工廠の八萬噸の機械設備は、兵工署が揚子江水運業聯合事務所と契約を結び、後者が重慶へ運送して行くことになつている。殘して來た海上船舶はこの輸送に使う預定だから、今もし徵用して沈めてしまえば、後方の水運は必ず嚴重な困難を來すに違いな

い。例えば一般の江上船舶には海上船舶のような起重機の設備がないから、兵工廠の大きくて重い機械の荷積と荷卸はむずかしくなり、取り急ぎ宜昌まで運び出すことも出來なくなる。それでどうしても軍部に要請して、別の材料を使つて封鎖線を構築すべきである。私は實例を擧げて續けて答申した。卽ち第一次世界大戰時に、同盟國は鐵鋼材缺乏の爲、曾つてコンクリート船舶を建造したことがあつた。話に依ると上海南洋タバコ會社は、浦東の新しい工場にコンクリート造りのハルクを設置した。英米タバコ會社も浦東に鐵筋コンクリートの曳船を一艘建造した。それで宜しく軍部に相談し鐵筋コンクリートのハルクを建造して閉塞に使うべきだと、私は意見を述べた。盧次長は私の意見に贊成だつた。張部長はすぐに交通部のこうした觀點を說明した公文書を作成させ、私に翌日その公文書を携えて、武昌に駐屯している陳誠司令長官に謁見して然るべく陳述してくるようにと言付けた。當時陳誠閣下は第六戰區司令長官並びに武漢衛戍總司令官を兼任して居られ、揚子江のこの部分に於ける防衛責任を負つていらつしやつた。陳誠閣下は前線へ視察に出て不在だつたので、私は閣下の參謀長に面謁した。彼は軍部を代表して、交通部がこれら十六艘の船舶を保留しておくことに同意した。しかし鐵筋コンクリートの代用船の建造は交通部の任務とし、又代用船の效力は十六艘の船舶に等しいものでなければいけないと念をおした。そして私にその旨を張部長に報告して、統帥部に最後の決裁を求めるようにと云つた。別れる時に、彼は嚴肅な態度で、これは重要な防衛工事であるから、交通部が滯り

なく其の任務を完遂することを切望すると私に云つた。

(3)鐵筋コンクリート船の建造案決まる

私は交通部にかえつてすぐその旨を張部長に報告した。數日後に最高統帥部から裁可が下りて來た。これで十六艘の商船は徵用を見合わせ、交通部が代りに四艘の大型鐵筋コンクリート船を建造して、武漢衛戍總司令部田壁工事所に引渡して使用させることになつた。建造期限は三個月、必要なセメントと鐵鋼材は軍政部要塞局が供給することになり、經費に法幣二十萬圓支給された。

交通部はこの緊急防衛工事を完遂する爲、特に鐵筋コンクリート船試驗委員會を成立し、軍政部、軍令部、要塞局、湖北省政府及び田壁工事所の代表を委員に招聘して、チーム・デザインにあたつた。交通部の技術監督官韋以黻氏が主任委員に任じ、私は副主任委員兼「鐵筋コンクリート船試驗所」主任を仰せつかつた。外界の注意を避ける爲に試驗所の名義を使つたが其の實試驗所は完全に工事所そのものだつた。

任務を全うするには、造船の學識と經驗の豐富な人の協力がなければならないことを私はよく知つていた。私は造船技師葉在馥氏と楊青藜氏の二方を試驗所設計係の係長と副係長に招聘し、橋樑技師錢昌淦氏と唐文悌氏の二方を工程係の係長と副係長に迎えた。當時要塞局で器材管理を擔當していたのは丁度私の弟王治だつた。要塞局からの器材供給の圓滑を期するため、私は遠慮なく彼を總務係長（器材の供給は總務係の仕事である）に任

命した。この様な陣容で試驗所は速やかに設計と施工前の一切の準備を完成した。工事は六合公司が落札し、同公司の社長李祖賢氏はよく工事の重要性を心得ていて、自ら漢口に乗り込んで來て指揮監督にあたつた。

(4) 鐵筋コンクリート船の設計

鐵筋コンクリート船の最初の圖案を委員會で檢討した時、軍政部代表周宏沼氏は曾つて鎖海水域の閉塞工事を擔當した經驗から、次の意見を發表した。㈠船で水路を閉塞した場合、敵はきつと上陸後に沈沒船を引揚げて利用する。㈡若し封鎖線後方に上陸不可能と敵が判斷した場合、敵機は深水爆彈で水路上にある沈沒船を爆破してしまう。それで田壁封鎖線は大いに改良を加えて、以前の江陰、馬當封鎖線より堅固にしなければならない。彼は新しく設計される鐵筋コンクリート船は、次の二點を含むべきだと主張した。卽ち㈠閉塞された水路は、吃水の深い大型軍艦の通過を完全に妨害出來るものであること。吃水の淺い小型艦艇或いは掃海艇が間隙をくぐりぬけた場合は、水雷で小型艦艇を爆破し、掃海艇に對しては、其の掃雷時に掃雷ロープを切斷すること。㈡鐵筋コンクリート船は水路を閉塞するのみならず、封鎖線後方に敷設された水雷をも保護するものであること。上述の原則に從つて鐵筋コンクリート船は設計され、各船の長さ八十呎、幅二十四呎、高さ十二呎、そして甲板に高さ二十呎の四角型鐵塔を二つ建てることに決定した。尙この肋材の强度は一萬キログラムの衝擊に堪え得るものとした。船内のリリーフ・バルブ等の機械設

備は、招商局の機械工場が製造し、大錨は冠昌機械工場が鑄造することに決まつた。

造船地點に始め武昌の鮎魚套にある江漢造船所を調べて見たが水位があまりに低く、コンクリート船を浮べることが出來ないのではないかと懸念されて駄目だつた。次に漢口下流の諶家磯にある揚子機械工場を調べて見たところ、ドックは既に毀損され、新しいドックを造るとなると不經濟の上に、揚子江からあまり遠く離れている爲に進水がむずかしく、交通も不便で仕事に都合が惡いから、これも駄目だつた。最後に武昌の上新河から下新河一帶のジャンクを造るところを調べた結果、漸く新河の裕華紡織工場の旁に、陸上ドックに改造出來る個所を發見した。若し河口に高さ八呎の土手を築いておけば、便利に仕事を進めることが出來るし、河水が滿ちて來た時にはコンクリート船は自ら浮び上がると云うので、こゝに決めた。

(5) 水浸しの船を救い出す

——造船任務完了——

鐵筋コンクリート船の工事は六月に着手され、すべてはスムースに運んだ。ところが八月のある日、私が韋以黻先生の御長男の結婚式に臨席していた時に、汗だくだくで現場監督が駆けこんで來て、喘ぎながら小聲で私に大へんなことを囁いた。急に氾濫して來た河の水が土手を越えて、既に竣工していた三艘のコンクリート船を浮び上がらせ、そして上層工程の未だ出來ていないもう一艘を水浸しにしてしまつたと云うのだ。私は暇も告

げずに、大急ぎで事務所へ歸つて來て、技術者達を集めて詳しいことを聞いた。私は工事係長の錢昌淦さんにこう云つた。「これは極めて嚴重なことである。目下田壁工事所から早く船を渡せときびしく催促が來ている。若し水浸しになつた船を救い出すことが出來ない爲に、封鎖線築造工事に誤りを來したとすれば、私達は軍法會議にかけられるだろう。私は船舶運輸司令部の徵用所所長を兼任して忙しいから始終現場に詰めきつているわけにゆかない。それで貴方は今から現場に詰めきつて、私の代りに船を救い出していただきたい」錢さんは大いに感動し、すぐさま所要の技術者を引連れて下新河に赴き、數多のポンプを集めて徹夜で排水を始めた。私は焦慮のあまり、二晩續いてまんじりともしないで夜をあかした。幸に河の水は再度と氾濫して來なかつた、そして第三日の朝、天の助けであろうか、ついに船は浮び上がつてくれた。十日後にはすべてを完成し、四艘とも田壁工事所に引渡すことが出來た。其の後話に依ると、その中の二艘は十月の初めのある夜中に、二隻の大きな曳船で葛店附近まで牽引して行き、航路の眞上から沈沒させ、四つの暗礁を形成して大船舶の通過を妨害したそうだ。殘りの二艘は、武漢失陷前數日に、始めて靑山附近に沈めた。

鐵筋コンクリート船の建造は、當時の航路閉塞に些か寄與したのに間違いないが、それよりもつと重要な意義は、むしろこれに依つて十六艘の大商船を犧牲にしなくてよかつたことにある。若しこれらの船舶を保持していなかつたならば、當時の華中の水運はきつ

と麻痺狀態に陷つたであろう。そして八萬噸の機械設備も必ずや早い中に宜昌へ運んで行くことも出來ないし、後日重慶大渡口に新しく建てられた兵工廠も、きつと計劃通りに行かなかつたであろう。況んや機械設備の疏開と後方に兵工廠を建てることは、當時の軍部と國民がこぞつて顧つて已まないことであつた。今度の經驗から私はこう思う。政策を決定する者は視野が廣くないといけない、そして政策を實行する人は、果敢な精神があつてこそ、不可能に近いことを實現させることが出來るものだと。

(6) 錢昌淦氏の殉職

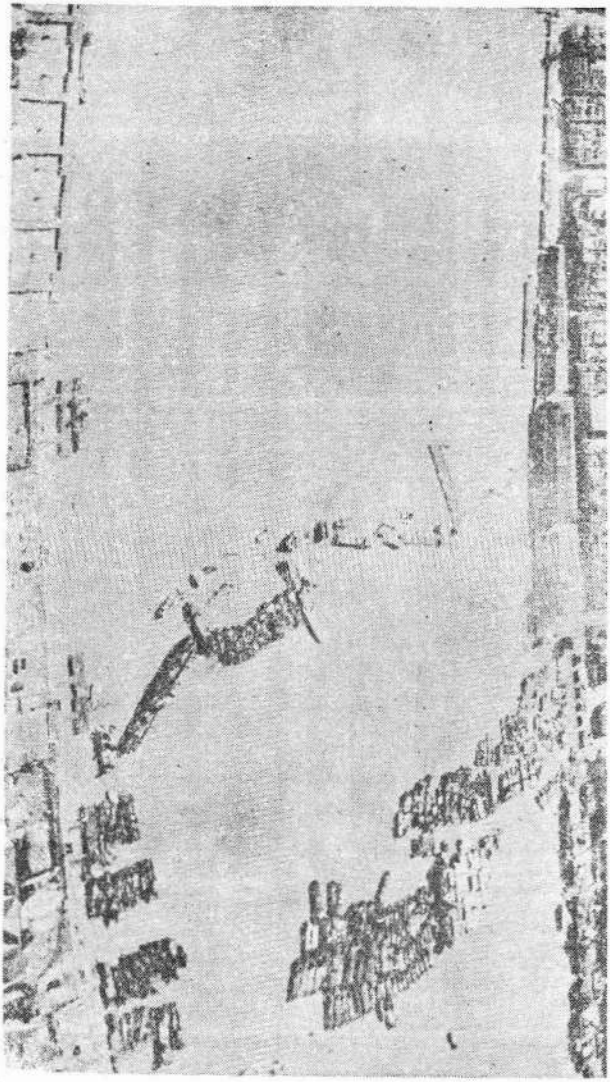
錢昌淦氏がこの造船工事を完成した後に、張部長は彼を橋梁設計室主任に任命し、そして雲南――ビルマ道路にある功果橋(後に昌淦橋と改名した)の築造工程を擔當させた。其の橋は瀾滄江の上に跨るもので、長さ約五百呎、一九三九年の春に設計されたものだつた。工事は張部長が錢昌淦氏の偉績を讃える弔いの文に述べたように「經費は預め索めるに非ず、器材は兼ぬて購うに非ず、一柱一樑、萬牛汗に喘ぐ、僅に江の渚に達するか、二年の辛苦を積みて、其の功始めて成る」と云う情況の下に進められたのであつた。錢氏は不幸なことに、一九四〇年の十月二十九日、重慶で公務を終えて旅客機「重慶號」で昆明に向う途中、雲益の上空で敵機五機に遭遇し、旅客機は擊墜され、錢氏も身に彈丸を浴びて機體とともに炎上し、終に殉職してしまつたのである。錢氏の死は、私にとつて多年苦難を共にして來た同僚を失つたのみならず、國家も又忠勇にして有爲な青年を失つたので

ある。實に悲痛極まりないことでした。

(7)復員後に鐵筋コンクリート船の遺骸を見る

抗戰勝利後、私は一九四五年の十二月十五日に、漢口の揚子江區水運管理局の任所に歸つて來た。沈沒船引揚げと水路の清掃作業の詳しい計劃を立てる爲、私はすぐ下流へ視察に出かけた。ある日、八年前に沈めてしまうのを、やつとのことで保留してもらつた商船江安に乘つて南京へ赴く途中、葛店附近で船長は航路の傍の水面に微かに姿を露出した二艘の鐵筋コンクリート船を指さして、笑いながら私に云つた。「王局長が前にこしらえた鐵筋コンクリート船があれです。日本人はそれを取り去ることが出來ないので、八年もの間ずつと沈泥のふさがるまゝに捨て置かれました。今では航路も變りまして、昔のコースではありません」私は今は故人となつた錢昌淦氏と會つてこれらの船を造つたことを思い出し、今更ながら感慨無量なものがあつた。私は生き長らえて今こゝに、八年ぶりに恢復した故里の地に歸り、又昔からの仕事に忙しい毎日を送ることになつたのだ。

(本文は最初に一九五六年七月の「暢流」半月刊誌(第十四卷第七期)に發表された)



黃浦江封鎖線

抗戰時期の川江に於るウインチイン・ステーションの施設概況

一、川江の早瀨

揚子江上流の水路は宜昌から重慶に至る間が最も危險である。流水が急な上に暗礁が多く、平常の流速は毎時間四、五海里に達し、早瀨が十二海里に及ぶところもある。この區間の航程約三百五十海里に早瀨が五十餘個所もあり、大部分は湖北省西部の宜昌、秭歸、巴東の三縣と四川省東部の巫山、奉節、雲陽、萬縣の境域内に散在している。最も險難な場所は左に擧げた各處である。

早瀨の名稱	宜昌からの航程（海里）	早瀨と宜昌の水位の昇降關係
白洞灘	二六・五	二十呎を越すと流れが急になる。
崆嶺灘	三三・〇	零呎の時に流れは極めて急になる。
青灘	三九・〇	零呎の時、航行は危險である。
方灘	四六・〇	水位が低ければ低い程流れは益益急になる。
洩灘	五〇・八	十八呎の時に、荒浪が湧き起る。

大八斗灘	五五・〇	水位が高ければ高い程、流れは益益急になる。
牛口灘	五六・〇	水位が中位の時に、荒浪が湧き立つ。
青竹標	七〇・七	十呎の時に、流れは頗る急になる。
下馬灘	九三・四	八呎の時に荒浪が逆卷く。
保子灘	九八・七	二十呎の時に流れが急になる。
廟基子灘	一三四・八	三、四呎の時に、荒波が湧き起る。
東洋子灘	一三七・八	最も低い時に流れは急になる。
興隆灘	一五一・五	最も低い時に、荒浪が湧き立つ。
狐灘	一八一・〇	萬縣の水位が五、六十呎になれば流れは急になる。
觀音灘	二五九・八	萬縣の水位が低い程、波は益益荒くなる。

船が上記の各處の早瀨を航行する時、事故を起し易い。馬力の特に大きい船舶は早瀨を突破して自由に航行出來るが、馬力のわりと小さい船になると、曳航する以外に溯行の方法がない。殊に木造船の早瀨通過が最も危險で、事故も特に多い。

二、舊法に依る曳航

早瀨通過に用いる曳航の在來の方法は二つある。

㈠船が早瀨に近ずいた時、一端にワイヤロープを緊いだ投繩を先ず岸の上に投げ上

げ、陸上の人夫は繩を手操つてワイヤロープを引き寄せ、更にロープを引張つて既設の大きな石の杭にしつかりと結び着ける。船がゆつくりとワイヤロープを眞直に卷上げれば、徐徐に早瀨を通り越すことが出來る。

(二)船が早瀨の間近に着いたら、先ず安全地帶に一應錨を下す。そしてワイヤロープを舢舨で早瀨附近の岸に上げ、ロープの一端をしつかりと早瀨上方の岸にある適當な石にしつかり結びつけるか、或いはロープを預め穿つた石杭の穴に通し、硬い木棒で栓をして置く。ワイヤロープのもう一端に投繩が繫がれ、其れは更に舢舨に依つて早瀨に近ずいて來た船の上に投げ上られる。船上の水夫はロープを船縁の滑車に通して卷上機に卷着け、徐徐に卷上げれば船は早瀨を通り越すことが出來る。

以上の二つの方法は、船の上に卷上機の設備があることを條件とする。さもないとすべて人力に依つてロープを牽引する外に仕樣がない。この場合に雇う人夫は數百名乃至千名以上の多きに達し、曳航時間は少なくて數時間、多い時には二、三日に及び、牽引時の人夫の掛聲は山や谷に大きくこだまする。これは川江の早瀨——靑灘、洩灘にめずらしくない風景である。

木造船曳航の在來の方法になると、專ら人夫が背負つて牽引するのに賴る外はない。數十人から百餘人の人夫が肩に繩をくゝり着け、身を屈み、地を這つて前進するのである。この場合の人夫の來源に二つある。一つは兩岸の住民が預め早瀨の附近で待つている

か、或は船が臨時に附近から呼び集めたものである。もう一つは船が多數集まるのを待つて、各船の水夫が共同で次次に船を曳航するのである。後者は俗に「換綜」或いは「聯宗」と呼ばれていて、人里離れたところでは、みんな此の方法を使う。

上に述べた舊法に依る船舶、木造船の早瀨通過の曳航は、多大の勞力と時間を必要とする上に、往往にしてワイヤロープや籐繩が切れた爲に、人夫に負傷者を出す樣な慘劇を釀し、しかも船はこの時に危險な狀態に置かれる。

三、抗戰前のウインチ施設に依る曳航計劃

舊法に依る曳航は時間を費し、又よく事故を起すので、有識の士は抗戰前に早くからこれを改善すべく屢意見を出したが、みんな實施するに至らなかつた。比較的有力なプランに次のようなものがある。

㈠英人の船長ブランテン氏はドイツ人の招聘で中國に來て川江の水路を調査し、次いでフランスの軍艦の川江水先案內人を務め、其の後更に我が國の稅關で揚子江上流の巡邏官を務めた。彼は川江の水路と航路を詳しく知つていて、川江航行指南と云う本を著し、斯界の好評を博した。彼は科學的方法を用いて曳航の技術を改善すべきだと强く主張したが、贊助する人が少ないので實現出來なかつた。

㈡稅關は一九三五年に川江曳航委員會を設け、暗礁爆破の段取を開始し、又ウインチ

施設に依る曳航を企劃した。同會の經費は關税に附加税を徴收したもので、至つて裕だつた。工事の設計と指導に外人技師を招聘したが、數年の間に比較的大きい工事と云えば、僅かに柴盤子の堤防と崆嶺灘の南槽礁爆破を竣工させたに過ぎなかつた。ウインチの施設については全然手を着けなかつたのである。

㈢民生實業公司は川江に水運業を經營している最大の公司で、曾つてウインチ施設に依る曳航を計劃したが、實現するに至らなかつた。一九三七年に川江は六十年來未曾有の枯渇に遭い、青灘の勾配は九呎を越えて危險の樣相を呈し、船舶は一度航行を阻まれて溯行することが出來なかつた。それで同公司は三段階航行を實施し、青灘に手で操つるウインチを施設して曳航の能率化を計つたが、附近の住民は仕事を奪われて生活に困ると云つて群立つて反對したので、終に撤廢を餘儀なくされた。

四、抗戰開始後にウインチ施設に着手する

一九三八年二月に、著者は交通部漢口水運管理局局長に任命された。同局の管轄區域はかなり廣く、湖北、湖南、四川、江西の四省に亙つていて、揚子江本流と支流の水運を維持する外に、軍需運輸の支援にも當つた。同年の七月に武漢大會戰の火蓋が切られ、著者は更に軍事委員會船舶運輸司令部徴用處處長兼任を仰せつかり（運輸司令部司令官は後方勤務部部長俞飛鵬氏が兼任していた）責任愈愈重大になつた。抗戰開始以來、水管局が

船舶を差遣して漢口から陸續內地の四川に輸送した軍隊、官員、物資、及び上海工場の機械等は夥しい數に上るが、宜昌に積重ねたまゝ未だ內地に運んで行けない物資も、十二萬噸餘りあつた。當時の緊急な情勢からして、これらの物資を取急ぎ內地に運び去ることは絕對に遲延を許さないものだが、如何に次の樣な嚴重な困難を解決すべきかが先決問題であつた。

㈠當時は丁度秋から冬に移りかけた頃で、江水は日を追つて枯渴し、川江の早瀨も益々危險になり、水運は日と共に愈愈困難になつて來た。宜昌から重慶の間は鐵道もなければ道路もなく、又馱馬に依る驛運の施設もないから、このラインの交通は唯川江の水路に賴る外なかつた。それで物資の緊急輸送を完遂するには、直ちにウインチに依る曳航を實施し、船舶の運輸能率を高めて航行時間を縮める以外に、更によりよい方法がなかつた。

㈡當時川江を航行出來る船舶は數に限りがあり、緊急輸送に間に合いそうもなかつた。それで同時に多數の木造船を發動して一緒に輸送に從事しなければならなかつた。しかし木造船の溯行は早瀨を通過する都度に人力に依る曳航に待たなければならない上に、荒浪が湧き立ち流れが急な時、風力が强い時、或いは曳航の人夫が足らない時などは、數日から十餘日も早瀨の下の方に停泊しなければならなかつた。又人力に依る曳航は、ちよつとした不注意で船は人命、物資と共に水の底に消えることがあつた。これはウインチに依る曳航を實施する以外に事態を改善する方法がなかつた。

㈢當時若し武漢から轉進しなければならない場合、揚子江中流及び下流の二百艘ばかりの大小の船舶は、勢一應宜昌に撤退しなければならないが、これは敵機の爆擊の目標になるので、取急ぎ四川に疏開させる必要があつた。又斯くすることに依り、始めて江海の大型船舶を保持して戰後の水運の需要にあてることが出來、尙且揚子江上流の愈愈繁忙な運輸で不足を來した船舶は、新しい船を造るのが困難なこの時に丁度これで補充することが出來るのである。しかしこれらの船舶の中には、馬力が小さい上に造りが川江を航行するのに適さない船も多數まじつており、これはウインチ曳航に依つて早瀨を通過させない限り、溯行が出來るものではなかつた。

以上の種種の理由から著者は職務の然らしむるところ、直ちに交通部部長張嘉璈氏に、交通部がウインチ曳航の施設を始めるべきだと提案した。張部長は著者の意見を入れて、九月にウインチイン・ステーション管理委員會設立の命令を下し、著者は兼任主任委員を仰せつかり、漢口水運管理局宜昌事務所主任曾白光氏は兼任副主任委員に任命され、外に湖北省の宜昌行政監督官李石樵氏を委員に招聘して、工事の劃策に協力させた。著者は又漢口で先に工事の段取を始めるよういゝつかつたが、手初めの經費として僅かに法幣一萬元を支給されたのみなので、節約して使うことにした。ウインチ曳航に必要な機械器具はハルク、ボイラー、ウインチ、ワイヤロープ、滑車等であつたが、これらのものは一つとして手許になかつた。買うのに金がないばかりでなく、當時の市場からこの様な機械器

具を求めることも其の實むずかしかつた。それで宜昌一帶の現地をこゝあそこと探し求めて借受けることにした。兵工署の宜昌にある器材倉庫から或は投錨中の船舶からあれこれ借入れて、どうやらこうやら最も必要な器材を先ず解決した。所要人員に至つては、丁度その時宜昌で就職を待つている船員が餘計いたので、優先的に彼等を採用して經驗のある技術員を獲得すると共に、一部分の船員の就業問題を解決した。人力曳航に賴る人夫の生活問題は最も處理しにくい問題であつた。これを合理的に解決しないと、以後の工事の進捗が阻まれる恐れがあるのだ。著者は問題解決の基本方針として、凡そウインチイン・ステーションを設置したところは、當地の壯健な住民を訓練してステーションで雇用し、月給を支拂う、又ステーションが徵收した曳航手數料は全部當地から選出した代表者の手を經て、當地の住民に分配することにして、とにかく彼等の生活費の來源を斷たないようにした。其の後ステーションがあつちこつちに施設されたが、一つとして不祥事件が發生しなかつたのも、ひとえにこうして彼等の生活に脅威がなかつた爲であろう。

五、速かに設立されたウインチイン・ステーション

以上の各種の重要問題は、著者が漢口から宜昌に赴き一つ一つ合理的な方針を立てて解決した。ウインチイン・ステーション管理委員會は一九三八年十月二十日正式に宜昌に設置された（其の後四川省の萬縣に移轉した）。同會は總務、管理、工事の三組に分た

れ、楊和基氏、凃方氏、楊青藜氏の三名が各各組長を擔當した。切迫して來た情勢に鑒み、みんなは時間を爭つて積極的に仕事を始め、一途忠勤を勵んだ。各ウインチイン・ステーションは、早瀨の危險程度及び作業の繁忙程度に依つて三等級に分たれ、青灘、洩灘が一級ステーション、興隆灘、東洋子が二級ステーション、牛口、塔洞等の早瀨は三級ステーションであつた。各ステーションに管理員一名及び水夫、機械工若干名を配置して、專ら曳航作業に當らしめた。各ステーションの設立時期を示すと左のようになる。

設立順序	ウインチイン・ステーションの名稱	設立時期
1	青灘ウインチイン・ステーション	一九三八年十一月一日
2	洩灘ウインチイン・ステーション	一九三八年十一月一日
3	興隆灘ウインチイン・ステーション	一九三八年十一月一日
4	塔洞ウインチイン・ステーション	一九三八年十一月十一日
5	東洋子ウインチイン・ステーション	一九三八年十一月十九日
6	滾子角ウインチイン・ステーション	一九三八年十二月十日
7	牛口ウインチイン・ステーション	一九三八年十二月十五日
8	廟基子ウインチイン・ステーション	一九三八年十二月十五日

青灘は川江で最も險難な早瀨であるから、同ステーションには特にボイラーを取付けてスチームウインチを用いたが、其の他の各ステーションはデイゼルエンジンで動かすウ

インチを用い、各ステーション共に曳航人夫の管理を強めた。又洩灘は水位中位時期が最も危險で曳航所要期間が其の他の各ステーションより長い上に、水位昇降の差が甚だしく、ウインチの施設を岸の上に固定して置いては頗る不便なので、一九三九年の春に浮動ステーションに改めることにした。卽ち埠頭船（ハルク）の上にボイラーとスチームウインチを據付けて「ウインチ船」に改造し、水位の高低に從つて上下に浮動させて曳航を便利にするのである。この改造工程は二個月餘りを費して、一九三九年の四月十日に完成し、文字通り川江唯一の最新式のウインチイン・ステーションになつたのである。改造に使つた埠頭船は鋼鐵製で、長さ八十呎、幅二十呎、高さ七呎あつて元は日本の三菱會社所有のものだが、抗戰後我が國が接收して有意義に使つた紀念に値する戰利品の一つである。

六、ウインチイン・ステーションの成果

各ウインチイン・ステーションが設立されてから一九三九年六月末迄の一年足らずの間に曳航した船は、延數にして船舶が五百七十一艘、木造船が一萬一千二百二十九艘あつた。この中には湖北、湖南から撤退した船舶が一百六十艘あつて、全部が各ステーションの曳航に依つて速かに無事に四川へ溯行出來たのである。洩灘ステーションの如きは、一九三九年の一月二日に津浦鐵道局の澄平號、粵漢鐵道局の安寧號、招商局の利濟、利源、河寛、驟發、恒吉、恒通の六艘と揚子公司の江興、鎭江、景德三艘を一日の間に曳航し

て、無事に早瀬を通過させにのだが、毎艘の曳航時間は十餘分に過ぎなかつた。青灘ステーションは一九三九年の一月三日に、招商局の四千噸級の江順號を滯りなく曳航したが所要時間も僅かに十五分だつた。ウインチに依る曳航の能率の高いことは、確かに在來の方法の遙かに及ぶところではない。

曳航作業は各ウインチイン・ステーションが擔任していたが、徵收した手數料はすべて附近の住民に分け與えた。しかし一時は手數料の徵收に極めて不合理なことがあり、又勝手に値上げすることもあるので、其の後ウインチイン・ステーション管理委員會は船舶を三等級に分かち、毎回最低三十元、最高五十元、木造船も三等級に分け、毎回最低二元、最高六元と規定した。但し軍需輸送の船は、關係機關の證明に依つて割引して徵收した。手數料以外にウインチイン・ステーションは如何なる費用も賦課しなかつた。ウインチイン・ステーションの經費は中央政府が預算に組入れて、悉く國庫が負擔することになつていたのである。曳航手數料を合理的に調整した後は、各方面とも更に異議をはさむことなく、曾つて湖北省の宜昌、秭歸、巴東各縣の早瀬でよく釀し出される地方問題も、自然に消えてなくなつた。

川江の早瀬はずつと航行の大きな障礙である。宜昌の上流に水力發電用のダムが完成する迄は、現在のウインチ施設はなくてはならないものであるから、宜しくその設備を强化すべきである。

中央政府は川江のウインチ施設が極めて良い成績をあげたので、其の後更にウインチイン・ステーション管理委員會に命じて相次いで嘉陵江、沅江及び烏江に數多のウインチイン・ステーションを建設し、後方の水運に大いに寄與した。

抗戰勝利後の揚子江區公共波止場の建設概況

一、抗戰前の外人商社の利權

波止場は商船が停泊して船客の乘下船及び船荷の上下をするところで、その數の多少及び位置のよしあしは直接水運と港口の盛衰に影響する。我が國の商港は、すべて清朝時代に外國の要求に依り、不平等條約を締結して開放したものである。從つて沿海の貿易、內地河川の航行權などは、遂に外國船舶の侵掠するところとなつた。更に沿江、沿海の優越な地帶に波止場、倉庫等を建造することを許したものだから、外人商社の利益は尙更豐富で地位は鞏固なものであつた。抗戰以前に上海、漢口、天津、廣州一帶の良好な波止場の地面は、悉く英國商社太古、怡和及び日本商社日淸等の船舶會社に占有されていた。招商局は淸朝末期に米國商社旗昌洋行から上海の金利源波止場と沿江、沿海の波止場、倉庫を買上げたおかげで少し許り地の利にあずかることが出來た。

外人商社の我が國に於る航行業經營は、ただでさえ實力が優勢なのに、他社の船が彼等の波止場に橫附けば入渠料（DOCKAGE）を徵收し、彼等の波止場で船荷を下せば波止場料（WHARFAGE）を取り、又波止場に自社の倉庫があつて貨物の倉入に便利のみならず、倉庫を貸したり、商品を買占めたりして、その利權は實に極めて大きかつた。それで

外人商社はおしなべて莫大の利益を獲得し、早くから我が國の經濟を侵略する武器になつていた。ふりかえつて我が國の招商局を見るに、抗戰前の船舶經營は毎年の樣に缺損が續き、僅かに波止場倉庫の收入でようやくまかなつている有樣だつた。

二、抗戰勝利直後の揚子江水路の視察

一九四五年の八月、抗戰が勝利の中に結末を告げた時、私は丁度海外で視察旅行をしていたが、間もなく十月に交通部は電報で私に歸國を促した。私は元の職務である揚子江區水運管理局局長へ返ることになつていた。十一月の初めに上海へ着くや、私は特に招商局の江安號に乘つて、漢口の任所へ赴くことにした。道すがら揚子江の水路を視察して、私は夜間航行回復の腹案を練つた。當時揚子江の下流には沉沒船がところどころに横たわつており、又元來、波止場に横附けていたハルクや棧橋船も多くは爆擊をくらつて、江面に顚覆したまゝだつた。それで白晝の航行でさえ障礙が頻りに起り、夜間の航行に至つてはとても出來るものでなかつたので、復員輸送は大いに影響を受けた。私は一路船の上から望遠鏡で江面を觀察し、沉沒船、坐礁船を發見すれば一一其の地點を記して置き、又なるだけ船名と船主を質し出して事後の交渉と處理に便利な樣にした。

任所に歸つてから直ぐに武漢の各波止場及び水路を踏査したが、船舶の寄港を許せるのは僅かに招商局、三北公司、湖北省航業局及び軍事機關の管制下にある日清波止場の數

個所に過ぎないことを發見した。往來する船舶の多くは寄航するに波止場がないから、已むを得ず江流の眞中に停泊し、乘客は舢板で乘下船、船荷は木造船で傳送すると云う有樣で、風の吹きすさぶ肌寒い時に、其れは極めて不安全なことであつた。戰前に榮えた太古、怡和の波止場はハルクの殘骸が横たわり棧橋もめちやくちやになつていて、整理する人がいないのであかしたまゝ使用していなかつた。岸邊の船はこゝあそこに零落し、或は淺瀨に乘り上げたまゝ捨て置かれて、往來の船はこれ等の波止場を素通りにした。其の昔繁華な武漢は淒然として落莫な町に變わつた。私は揚子江の水運を疏通し、武漢の繁榮を回復すべく、直ぐさま沉沒船の引揚げ、水路の清掃、公共波止場の建設等各種の緊急措置の腹案を立てた。

三、效果的な沈沒船の引揚げ措置

私は沿江の沉沒船に關する視察のリポートを水管局所屬の鎭江、南京、蕪湖、九江の各事務所に送り、彼等に須らく人員を派遣して實地調査をすゝめ、詳細な記錄を作成し、確實な船名と所有主を調べ上げ、處理計劃を立てて水管局に稟議して決裁を受けるようにと命令した。又速かに水路を整理して夜間航行を回復すべく、且つ沉沒船の引揚げ、修復、利用を奬勵すべく、私は交通部に次の樣な規則を施行するようにと提案した。

㈠水管局の調査に依つて判明した沉沒船の資料を表にして新聞で一般に公表し、所有

主は二個月以内に水管局から「沉沒船引揚げ許可證」を貰い受けて、自己の資金で引揚げと修復を行うこと。

㈡期限内に引取人のない沉沒船は、其の他の水運業者、引揚げ業者が水管局に「沉沒船引揚げ許可證」の下附を申請することが出來るが、許可後は自己の資金で引揚げと修復を行い、修復後水管局の檢査に合格すれば其の所有權登記を認めること。

㈢ハルクや棧橋船は波止場を修復するのに最も重要な設備であるから、外國商社所有のものは自ら引揚げと修復することを許可するが、其の他のものは水管局の資金で修復して各地の公共波止場の建設に用いること。

㈣敵國及び傀儡政府所屬の沉沒艦艇は民間業者の引揚げを認めず、一律に水管局が海軍當局に引揚げを通告して修復後國有にすること。

㈤復員初期に行政院は漢口に「武漢區敵產接收事務所」を設け、特派員譚伯羽、莫衡諸氏がこの地區に於る敵國及び傀儡政府所屬の資產の接收處理に當つているが、敵產の中の船舶に關する業務だけは、一律に水管局に任せること。又英國商社太古、怡和の波止場は水管局に引渡して公共波止場に改め、私設波止場のない一般船舶や公用船舶に寄港させること。

交通部は私の提案をみんな裁可し、俞飛鵬部長は更に公共波止場の建設費用として、若干の經費を支給した。湖北省政府主席王東原氏と萬耀煌氏には前後して水管局の業務を

支援して貰い、省政府と水管局の間に權限を爭うようなことは一度もなかつた。「沉沒船引揚げ規定」が公布された後、元の所有主に依つて引揚げられ、修復されて再び營業を始めた沉沒船はかなりの數に上り、又許可の上で引取人のない沉沒船を引揚げ、所有權を得て運營に參加したのも少なくない。私は公正な立場から數十件と云わぬこれ等の事柄を處理して、少しもいざこざを起したことはなかつた。こうして民間の人力、財力、物力を動員し、報酬を厚くして水路の整理に當つたので、夜間航行は速かに回復され、又短期間の間に、數多の船がふやされて、復員輸送を促進したのである。

前述の處理法は非常に效果的だつたので、交通部は一九四七年一月七日に、行政院の裁可を經て「沉沒船引揚げ規則」を全國に施行した。これは揚子江區水運管理局が實施中の規則を範例に取つたものであるが、當時に公布された規定は今でも有效である。

「沉沒船引揚げ規則」が公布された後、私は直ぐに工程調査隊を組織し、海軍出身で武漢の波止場の情況に最も詳しい牟中驤君を隊長に任命し、隊員を引率させて武漢區の江邊の水中に沉沒したハルク、棧橋船及び其の附屬器具錨、鎖等を捜索させた。丁度江水が段段枯渴していく時なので、この仕事は順調に進み、引揚げ後まとめて保管して置いた器材は少なくなかつた。

四、先ず漢口に創設された三つの公共波止場

漢口で最も良い波止場區域は江漢關界隈だが、戰前は悉く外人商社が占有していた。例えば太古第二波止場、怡和第二波止場、太古第三波止場等は本來大型船舶の寄航に最も適當なところだが、日本は戰時中に其のハルク設備を破壞したり、別のところへ移してしまつたりして破損狀態は最もひどく、勝利後軍部が利用するのを控える程でした。私は一九四五年の十二月に、行政院の武漢區特派員の同意を得て、これらの英國商社の波止場を水管局が讓り受け、公共波止場を創設してそれぞれ名稱を第一、第二、第三公共波止場と改めた。次に其の設立概況を略述する。

㈠第一公共波止場は卽ち以前の太古第二波止場である。元來あつたハルク二艘と棧橋船四艘は損傷のまゝ砂濱に捨て置かれていたが、三日間の曳航で始めて水面に移すことが出來た。ハルクの船底は更に徹底的に修繕を加え、一切の工事は一九四六年一月二十一日に竣工し、同日直ぐに一般の使用に開放した。

㈡第二公共波止場は以前の怡和第二波止場である。元來のハルク一艘はそのまゝ使用出來たが、棧橋船三艘はみんな岸の上に乘り上げられ、二日間の曳航で始めて水面に移すことが出來た。坂道の棧橋等も同時に修理して、七日の間にすべてを完成し、一九四六年一月十五日に一般の使用に開放した。

㈢第三公共波止場は以前の太古第四波止場である。燒け殘されたハルクが一艘あつたがもはや使用に堪えなかつた。棧橋船は二艘共に岸の上に乘り上げられ、其の中の一艘は特に高い位置にあつて、四日間の曳航で始めて水の上に下すことが出來た。又附近から別のハルクを移して來て、修理を加えた後預備に使つた。この波止場の改造工程は最もひまどり、十一日間費して始めて竣工し、一九四六年二月一日に一般の使用に開放した。

各波止場に管理員を一名置き、所要の水夫は大部分各波止場の舊人を採用した。彼等の職業問題はこれで解決されたから、仕事に身が入つた。

三つの波止場を開放した後は、私設波止場のない船舶も寄航するのに適當な波止場があることになり、殊に上海—漢口ラインを航行している大達公司、大通公司の定期船は、船客の乘下船、船荷の上下に大いに便利を得た。鹽、石炭或いは救濟物資を積載した數多の海上船舶も、直接この三つの波止場に横附け出來たので、以前の樣に江流の眞只中に錨を下し木造船で傳送するのに比べて、實に計り知れない程の時間と費用を節約することが出來た。沿江の倉庫も倉入に船荷があり、波止場の勞動者も仕事が見つかつた。そして漢口の町も段段にぎやかになつて來た。しかし最も意義のある貢献は、揚子江區公共波止場の創設に依り、百年近くも外人商社に占有されていた優秀な水域を回收して、彼等が我が國の航行權を侵掠する機會を杜絶したことである。

五、續いて漢口に建設された三つの公共波止場

一九四六年の初めに建設した三つの公共波止場は效果が顯著であるから、私は一九四七年に續いて三つの公共波止場を漢口に創設した。其の建設概況を次に述べる。

㈠第五公共波止場：先に行政院善後救濟總署が漢口に漢口物資貯運局を設立した時、水管局はこれに協力し、漢口市靑島路の辻口の波止場水域と傀儡政府から接收したハルク、棧橋船各一艘を同貯運局に讓り渡して、專用波止場の建設に使つた。其の後同貯運局及び湖北善後救濟分署が撤廢された時、其の專用波止場はハルク、棧橋船等の各種の器材と共に、水管局が接收して第五公共波止場に改め、一九四七年十一月一日に一般の使用に開放した。

㈡第六公共波止場：漢口市蘭陵路の辻口にある波止場は、戰前に日淸會社が施設したものだが、勝利當初に軍事機關が接收して軍用波止場に使つていた。其の後水管局が武漢の行轅總署の裁可を經て同波止場を引繼ぎ、第六公共波止場に改めて一九四七年十一月一日に一般の使用に開放した。

㈢第一公共波止場：この波止場は戰前の寧紹商輪公司の私設波止場で、私設倉庫などもあつた。勝利後ハルクの設備がない爲に久しく利用されていなかつた。しかし同波止場は丁度襄河（漢水）が揚子江に流れ入る河口に位置していて、流れがゆるやかで小船舶の

寄航に非常に適當なところだつた。水管局は湖北省の水運發展を促進する爲に、同水域に別にハルクを設置して第一公共波止場に改め、專ら內地河川の小船舶の寄航に用いることにし、一九四八年の一月に一般の使用に開放した。

本年度に增設した三つと前年に創設した三つを合わせて、計六つの公共波止場が出來たのである。各公共波止場の番號は西から東へと江流の方向に從つて改めて呼ばれた。卽ち上述の第一、第五、第六の番號はそのまゝにして、元の第一は第二に、元の第二、第三はそれぞれ第三、第四公共波止場と改稱した。各波止場の設備は、傀儡政府から接收したハルク、棧橋船等を利用すると共に、前後して漢口の舊日本租界の紫花棧波止場から長さ二百五十呎の鋼鐵製ハルクを一艘、諶家磯から鋼鐵製棧橋船を一艘、更に丹水池の舊海軍工廠波止場の棧橋の骨組から棧橋船を一艘と計三艘引揚げ、それぞれ修復の上、ハルク、棧橋船の足らない公共波止場に配置して充實に務めた。又第五公共波止場の大ハルクを造作して水上倉庫を兼ねさせ船荷の倉入を便利にした。

六、南京と九江の公共波止場の建設

南京にも公共波止場を開く必要があるので、早くも一九四六年の五月に計劃を立てて交通部に建議したが、いろいろな事情で實施に至らなかつた。翌年の二月、交通部は南京に港務會議を開き、各機關が接收して使つていた南京港區の波止場水域を改めて分配し

た。決議に依り招商局南京分局が接收した第四、第五、第六及び第十一（老江口）波止場は、揚子江區水運管理局南京事務所が引繼いで公共波止場にすることになつた。一九四七年の三月十七日に引繼ぎを完了し、それぞれ南京第一、第二、第三、第四公共波止場と改稱した。招商局南京分局が經營管理していた時期に、これらの波止場は修理されなかつたので、水管局南京事務所が引繼いだ後、始めていろ〳〵造作を加えた。其の中第三公共波止場の棧橋修理工程に比較的手間が掛つた外は、大抵棧橋の幅を廣くしたり、長さを加えたり、元に直したりして工程はやゝこしいものではなかつたが、修理後は面目を一新した。

九江に公共波止場建設することも一九四六年既に計劃した。一九四七年になつて傀儡政府の沉沒したハルクを一艘引揚げたから、修理後に九江三北公司の波止場の水域に設置し、同年五月十六日に一般の使用に開放した。これが九江第一公共波止場である。次いで湖口附近から又傀儡政府の沉沒した棧橋船を一艘引揚げたから、修理後に九江迄曳航し、錨、鎖等を取付けて、九江舊寧紹公司の波止場の水域に設置した。卽ち九江第一公共波止場と三北公司波止場の中間にこの九江第二公共波止場をつくつたのである。この波止場は同年十一月一日に一般の使用に開放した。

七、公共波止場の成果

㈠私設波止場のない一般船舶は寄航の便宜を得て、今迄の困難を解決した。揚子江に

船舶が通う樣になつてから抗戰勝利に至る迄の長い時期に、政府はどの港にも未だ曾つて公共波止場を設けたことはなかつた。沿海の各港の波止場は靑島港に港務局が造つた私設波止場と上海港に上海市公用局が開いた南市公共波止場を除く外は、すべて中外の航行業者に屬する私設波止場であつた。そして條件の良い波止場水域や地面は大抵外人商社に占有され、凡そ彼等と業務の競爭のある船舶は、これらの波止場に寄港することを許されなかつた。又寄港を許した船舶から彼等は任意に入渠料、波止場料、倉庫料等を徵收したが我が國の稅關は何とも干涉しなかつた（大陸の各港に入港した船舶の泊地指定及び港口管理は、不平等條約締結後の傳統でずつと稅關の仕事になつているが、本來これは水運管理局に引渡すべきである）。云う迄もなく戰前に於る私設波止場のない船舶の營業は極めて困難だつた。戰後に揚子江區水運管理局が漢口、南京、九江に公共波止場を設立してから、一般商船の寄港は極めて便利になり、ハンデイキャップがなくなつて再び同業者の制約を受けなくてもよい樣になつた。その上に內地河川の航行權を回收した後は、外人商社の水運再度支配の野心を杜絕し、我が國の航行權の護持に確實な保證を得ることが出來た。

㈡公共波止場の寄航船舶はかなりの數に上り、大いに水運に裨益した。公共波止場の優點は素より船舶の寄港を便利にすることにあるが、各種の料金が低廉であるから業者の航行コストを下げることが出來て、無形の中に水運業務の發展を促進した。日ならずして往來の船舶はみな喜んで公共波止場に橫附ける樣になつたのである。一九四六年度の漢口

の三つの公共波止場を例に取つて見ると、まる一年の間に寄港した船は大小合わせて一、七四三艘、漢口港の同年度に於る寄港船舶總數は六、四四一艘であるから、公共波止場に寄港した船は實に二十七％强を占めた。一九四七年度に於ては、漢口の五つの公共波止場に寄港した船は計五、七四三艘、南京の四個所の公共波止場は同年三月から十一月迄開放したが、寄港船舶は一、三六〇艘、九江の二個所の公共波止場は同年五月から十二月末迄の間に、寄港船舶は計四二六艘あつた。各港の同時期に於る寄港船舶總數との比率を見ると、漢口は約五十％を占め、南京は三十七％强、九江は少なかつたが其れでも十三％强を占めていた。この數字からして公共波止場を利用する船舶はかなりの數に上り、大いに水運に裨益したことがよくわかる。

㈢公共波止場の管理は整然として秩序がよかつた。公共波止場が設立された後、水管局は直ぐ港務室を設け、主任を一人置いて專ら公共波止場の管理に當つた。各波止場に正副管理員を各一名置いて港務室主任の指揮の下に直接波止場の管理に當つた。又指揮監督を容易にする爲、其の後港務室を第四公共波止場に移した。一九四七年に漢口の公共波止場の數がふえて業務の範圍が廣くなつて來たので、港務室を公共波止場管理所と改稱し、管理を强化した。凡そ波止場秩序の維持、船舶の泊地指定、不法勞動者の取締、波止場人夫、露店の管理、工賃の取決め、或いは航行相談、勞動者の福利施設等、管理所は一切を劃策し、事態の整理、改善によく務め、以て其の他の官民營波止場の模範になる樣にと心

掛けた。徹底的に管理を實行したおかげで波止場の秩序は頓に舊觀を改め、業者、船客共に大變便利になつた。南京、九江の公共波止場もこの主旨に則り、波止場管理員を置いて專ら管理に當つたので、みな整然として秩序がよかつた。

㈣公共波止場の料金は私設波止場に比べて大變安かつた。公共波止場を一般の使用に開放した當初は、丁度積極的に復員輸送が始められた時なので、水管局は復員促進の爲に、六個月の間は公共波止場に寄港した官民營船舶から入渠料を取らないで優待を示すことに決定した。其の後波止場の管理費用がかさばつて來て、水管局の限られた經費ではとてもこれらの預算外の支出を長らく負擔することは出來ないから、裁可を經て一九四六年の六月十六日より入渠料を徴收した。其の標準は船舶の長さに從つて、毎回の寄港二十四時間を一期とし、長さ三十メートル以下の船舶は一メートルにつき毎期の入渠料が二百元、長さ百五十一メートル以上の船舶は一メートルにつき毎期の入渠料を五百六十五元と規定した。この後屢調整を行つたが、大抵當時の各船舶會社私設波止場の入渠料の二分の一乃至三分の二に過ぎなかつた。しかも船荷が波止場をパスする時の波止場料を取らないから、日常消費品の價格に轉嫁される費用が少くなり、一般民衆の負擔をも間接的に輕減することが出來た。

八、英國商社波止場の返還要求拒絶

一九四六年の一月、私が漢口公共波止場の設立に當つていた時には、英國商社太古公

掛けた。徹底的に管理を實行したおかげで波止場の秩序は頓に舊觀を改め、業者、船客共に大變便利になつた。南京、九江の公共波止場もこの主旨に則り、波止場管理員を置いて專ら管理に當つたので、みな整然として秩序がよかつた。

㈣公共波止場の料金は私設波止場に比べて大變安かつた。公共波止場を一般の使用に開放した當初は、丁度積極的に復員輸送が始められた時なので、水管局は復員促進の爲に、六個月の間は公共波止場に寄港した官民營船舶から入渠料を取らないで優待を示すことに決定した。其の後波止場の管理費用がかさばつて來て、水管局の限られた經費ではとてもこれらの預算外の支出を長らく負擔することは出來ないから、裁可を經て一九四六年の六月十六日より入渠料を徴收した。其の標準は船舶の長さに從つて、毎回の寄港二十四時間を一期とし、長さ三十メートル以下の船舶は一メートルにつき毎期の入渠料が二百元、長さ百五十一メートル以上の船舶は一メートルにつき毎期の入渠料を五百六十五元と規定した。この後屢調整を行つたが、大抵當時の各船舶會社私設波止場の入渠料の二分の一乃至三分の二に過ぎなかつた。しかも船荷が波止場をパスする時の波止場料を取らないから、日常消費品の價格に轉嫁される費用が少くなり、一般民衆の負擔をも間接的に輕減することが出來た。

八、英國商社波止場の返還要求拒絶

一九四六年の一月、私が漢口公共波止場の設立に當つていた時には、英國商社太古公

司の漢口支店長キンローク氏(Kinloch)はもう漢口に來ていたが、彼が手を着ける前に、私は先んじて太古、怡和兩公司の元來の波止場を接收し整理を加えた。彼は自分の能力の及ぶところではないと見てとつたのか、三個月ばかりの間何とも口をはさまなかつた。やがて英國政府の派遣した漢口總領事ストークレイ氏(Stockley)が漢口の任所に着いた。彼は當時の英國外相イーデン氏の妹婿で、彼の最も重要な任務は、太古、怡和の兩公司に協力して揚子江一帶の波止場、船舶、倉庫等を回收することだつた。彼の樣な外交經歷と政治的背景を有する者を漢口總領事に派遣したことから、英國政府が如何に我が國の水運を重視し、未だ內地河川航行の利權に名殘りを惜しんでいることがよくわかる。私は正に彼の交渉相手だつた。彼が着任當初に我が軍事機關の管轄下にある英國船舶の返還を要求した時、私は速かに然るべく取計つて返してやつた。次いで彼が沿江に沉沒した英國船引揚げの協力を求めた時、私は調査の上「沉沒船引揚げ許可證」を發行し、彼等の資財回收に手をかしてやつた。最後に彼はキンローク氏と一緒に私を訪ね、元太古、怡和公司に屬する三つの波止場水域と一部分の設備の返還を要求して來た。彼等は淸朝光緒の初めに民間から土地を買取つた時の契約書を證明に持つて來たが、私は以下の數點を擧げて我が國の立場を說明し、彼等の要求を嚴しく拒絕した。

㈠英國は既に中國と新しい條約を結んで內地河川の航行權を放棄している。太古、怡和兩公司の船舶は、もはや揚子江を航行することが出來ないから、漢口に波止場を私設す

る必要はない。

㈡水管局は命令に從い、水運の便宜を計る爲に漢口公共波止場の設立に當つているが、これは間接的に中英貿易、太古、怡和兩公司の倉庫業に裨益するものである。私は建設後に着々成果を收めている公共波止場を、太古、怡和に返して私設波止場にすることは出來ない。

㈢我が國の土地法第十四條の規定に依れば「通運出來る水路及び其の沿岸の一定限度內の土地と公共交通道路は、私有することを得ず」とあり、又第十二條の規定に依れば「私有土地が自然の變遷で湖沼或いは通運出來る水路になつた場合は、其の所有權は消滅したものと認む」とあるから、たとい太古、怡和兩公司が以前に土地所有權を取得したとしても、土地法施行後には、其の權利は自然消滅したものと認める。

彼は足しげく私を訪ねたが、私は終始一貫した立場を取り、彼の請求を聞かなかつた。其の後彼は英國大使スチブンソン氏の手を經て我が外交部に抗議を申込んだ。外交部から交通部への公文書に「王局長は須らく愼重にこの問題を處理し、中英兩國の國交に影響を及ぼす樣な紛爭を起さぬ樣に務めること」と云う語句があつたが、私はやはり立場を堅持し、理に則つて反駁した。そして太古、怡和兩公司の波止場設備を陸續と彼等に返してやつたが、波止場水域と地面は絕對に讓らなかつた。ストークレイ氏は私と一年ばかり交渉を重ねたが、結果がないので歸國し、其の後英國は漢口總領事を更迭した。こうして

漢口の英國商社波止場を返さなかつたから、其の他の沿江各港の英國商社波止場もすべて問題なく我が國が接收したまゝ管理を續け、英國は更に何も文句を云わなかつた。

九、私と湖北の因緣

交通部は一九三一年七月一日に漢口に漢口水運管理局を設立して、湖北、湖南、江西、四川四省の水運管理に當つた。私は交通部内の官員から同水管局の第二科（水運管理）科長に轉出し、稅關から水運管理の業務を引繼いで、新しく公布された水運管理法規の實施に當つた。これが私と湖北の因緣の始まりである。一年後に私は南京の交通部へ歸つた。一九三八年の二月に、私は又交通部海運局の一科長から漢口水運管理局局長に轉出した。當時の武漢は揚子江水運の中心地で、水管局の任務は民需輸送を維持し、軍需輸送に協力することであつた。これで湖北は再び私の任地になつたのである。武漢が轉進になり、水管局本部は重慶に移り、揚子江區水運管理局と名稱を改めたが、湖北の水運はやはり私の管轄下にあつた。一九四五年の十一月に、水管局は重慶から又漢口に戻り、丁度海外視察から歸つた私は、揚子江區水運管理局局長の元の職に戻つたから、私が湖北へ來たのはこれで第三度目になる。その後、政府は廣州へ遷り、私は交通部海運局局長に新しく任命されたが水管局局長はやはり私が兼任していた。私の本籍地は江蘇省の武進だが、仕事の關係で湖北は江蘇よりも私に緣が深い。それに私の妻楊俊如は漢口の人であるから、

前の交通部部長陳良氏はいつも私の本籍を湖北と間違えた。私の任地の中で湖北が最も長く、幸に地方の人士の協力と愛護を得て、私は順調に任務を達成することが出來た。これは私が深く感銘して已まないことである。

抗戰勝利後、政府が南京に歸つて來てから、交通部部長俞大維氏は所屬の各機關の主管の成績を考課した結果、私の抗戰及び復員時期に於る水運の維持、船舶の建造、ウインチイン・ステーションの施設、公共波止場の建設等の功績を嘉し、相次いで私に景星勳章、勝利勳章及び一等航政褒章を授けた。國防部部長も私が戰時に軍需輸送を擔任してよく任務を達成したので光華甲種一等褒章を私に授けた。これは實に思いもよらぬことであつた。私は在職期間中、責任の然らしむる所一途忠勤を勵んだに過ぎない。それが後日政府から叙勳されるなど考えて見たこともなかつた。

漢口港各公共波止場の水位及びハルク配置表

波止場名稱	水位(呎) 洪水期	水位(呎) 枯渇期	ハルクと棧橋船 船別	棧橋船 隻數	船の造り	總噸數	尺度(メートル) 幅	尺度(メートル) 長さ	尺度(メートル) 高さ
第一公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	二七〇三三三一三	六三五五一八	四八七一〇一六七	二四七一一三三
第二公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	二六九六〇四一四四六一五	八〇五六一三六〇〇	六七〇七一五二一五八	一八三一二六一九〇
第三公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	二〇五六六四一四四一三〇七	九一六六一二四九三	三五一七〇一五二一六二	一七八一二六一二三
第四公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	二八〇一四三七九九	九一五六一〇五	四八六一八四〇	一七八一二六〇九五
第五公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	三五一七七五五八一六三七	九〇五四九〇八四	五五一〇〇一八二四九一四	三〇〇一七六一二八
第六公共波止場	三〇	一五	ハルク棧橋船	一	鋼鐵製船體	三四九七七九九二〇	八五八八五四	六五五三四三九	一七六二四四

●コンクリート甲板

●コンクリート甲板

木造甲板

木造甲板

木造甲板

木造甲板

中日戰爭時期に於る中國水運概要

西暦一九三七年（昭和十二年、民國二十六年）

四月一日　國防設計委員會が歐洲と米國へ海事行政の研究視察に派遣した王洸氏が、海外より歸國した。交通部部長俞飛鵬氏（樵峯）は、中日關係が緊張して何時でも戰爭勃發の可能性があるので、同委員會に懇請して王洸氏を交通部海運局船舶科科長兼海事科科長に轉任し、海運行政の企劃に協力させた。時の海運局局長は陸翰芹氏でした。

七月七日　日本軍は北京近郊の蘆溝橋で戰いを起し突然宛平縣の守備隊を攻擊した。我が軍は勇敢に反擊し抗戰の序幕が始まつた。

八月一日　軍事委員會は各省市に船舶總隊部を設立し、各省の建設廳廳長と各市の工務局局長に、各各總隊長の兼任を命令した。其の主な任務は船舶の調査、檢査、組織、編成、管制と軍需輸送を提供することでした。

八月十一日　交通部は各船舶會社に速かに航行中の船舶を揚子江内に進ませるか、或は香港等の安全地帶に停泊して、敵に利用されない樣にと指令した。揚子江に避難のむずかしい船舶は暫時國籍變更を許可し、沿海の交通を維持させることにした。

八月十二日　我が方は揚子江江陰下流の長山港水域を封鎖した。軍事機關は招商局の船舶嘉禾、新銘、同華、遇順、廣利泰順、公平等七艘を徵用し、民營船舶十六艘と海軍艦艇及び各埠頭の廢船二十八艘を、一擧に沉沒させて、揚子江第一封鎖線を築き上げ、以て敵艦の溯江を阻止した。揚子江を下る船舶は鎭江迄で止らせた。

日清汽船會社の揚子江船舶岳陽丸（三、二九八噸）と大貞丸（一、三六九噸）は逃遁に間に合わず、南京で我が軍に捕獲された。次いで交通部は王洸科長に命じて船員を引率の上それを接收し、直ちに招商局に引渡して運營させ其れ其れ船名を江漢、江襄と改めた。これは抗戰開始後の最初の戰利品であつた。

八月二十五日　敵は、北の秦皇島から南の北海口に至る迄我が沿海諸港を封鎖したと宣言した。鎭江から上の揚子江各埠頭にある日清汽船會社の埠頭、倉庫、貨物船、小型船舶等は、それぞれ我が軍事機關が接收し使用することにした。

八月　行政院は「非常時期に於る船舶の外國籍移轉規則」を公佈し、揚子江に退避に間に合わなかつた海上船舶と、香港及び海外に避難した商船を、暫時中立國の國籍に移轉することを許可して敵に利用されない樣にした。轉籍を許可した船舶は前後合計して百三十艘、十四萬五千噸でした（イタリヤ籍に移轉したのが十八艘、ドイツ籍に十七艘、ポルトガル籍に三十七艘、ギリシヤ籍に十六艘、パナマ籍に七艘、ノルウェー籍に三艘、オランダ籍に二艘、イギリス籍に五艘、其の他の國籍に二十餘艘あつた）。

九月一日　交通部は各船舶大會社に指令して南京に揚子江水運業聯合事務所を組織し、船舶を統合管理して軍需輸送を提供させ且つ民需運輸を維持させた。次いで同一目標の下に、更に各地の船舶業協會に、河川水運業聯合事務所を成立させた。聯合事務所を成立したところは、前後合わせて上海、鎭江、蕪湖、九江、漢口、長沙福州、厦門等であつた。

招商局は三北、民生、大達、大通等の水運會社と聯合して、上海—鎭江間の輸送にあたり、上海の日暉港から內地河川を經て鎭江に入り、南京に進み、上海の工場の器材を急いで後方へ移轉した。中央政府は李景潞、張玆闓、林繼庸諸氏を差遣して、この任務を擔當させた。水運業方面からは楊管北氏（大達大通聯合營業所主任）の協力が一番大きかつた。

九月十二日　南京に招商局の揚子江業務管理所を成立した。同局の副局長沈仲毅氏が所長を兼任し、招商局を代表して揚子江沿岸にある各分局及び揚子江に撤退して來た江海船舶を指揮し、業務を遂行し、そして軍需民需の輸送を擔當した。

九月十九日　天津水運管理局を閉鎭した。

十月　この月に、上海水運管理局所屬の海州、寧波、溫州事務所と、廣州水運管理局所屬の福州、厦門事務所は閉鎭になつた。翌年、海州を除いて其の他は業務の必要から、再びこれを設立したが交通部直轄に改めた。福州海運事務所主任には交通部から招商局福

州事務所主任王濟賢氏に兼任を命じ、歴年福建省の港の開放と外國船出入の管理を取り扱わせ、頗る時宜を得て效果を收めた。抗戰時期に、福建省の沙埕、三江口、涵江口、晋江、東山、泉州、興化、三都、蚶江、永寧、深滬、福清、祥芝、古浮港、羅源灣、秀山嶼、蕭厝諸港を臨時に開放し、外國船との通商を許可して物資の輸出入を促進したのである。

十一月九日　上海南驛は敵の手に陷り、上海水運管理局は閉鎖になつた。

十一月十二日　我が軍は上海を撤退した。招商局局長（總經理）蔡增基氏は上海が敵に陷つた後、自ら一部の人員を率つれて香港に赴き、事務所を設けて執務を續けた。上海を離れる前、招商局の財產を保全し、敵の手に陷るのを防ぐ爲、米國商社ウイリヤム・ハント（William Hunt）會社と契約を結び、招商局全部の產業を、名義上同會社に引渡して經營させ、毎月其の總收入の三%を報酬として受け取ることにした。契約期限は二年でした。

十一月十六日　吳淞上海の戰況不利の爲め、政府は南京から重慶に移轉することを開始したが、暫くは漢口で政務を執つた。

十一月十六日　上海水運管理局所屬の鎭江、蕪湖事務所と漢口水運管理局所屬の九江事務所は、閉鎖になつた。翌年の二月、漢口水運管理局の九江事務所は再び設立されたが、九江陷落後は事務所を吉安に移した。

十二月十三日　南京を撤退した。一週間前に、交通部及び中央機關の最後に殘留していた各官員は、公文書類と共に江漢號に乘つて漢口に赴いて執務を續けた。王洸科長は交通部の命令で船に同乘して指揮を執り、漢口に着いた後は、更に船舶を派遣して長沙或は重慶まで接續輸送することに協力した。

十二月二十日　軍事機關は商船十八艘(二萬四千九百餘噸)及び多數の帆船を徴用し、石を積載したまゝ、馬當の揚子江水面に沉沒させ、揚子江第二封鎖線を築いて敵艦の溯江を阻止した。この工事は章錫綬氏の指導監督によるものである。揚子江を下る船は九江で止まつた。

十二月三十一日　漢口水運管理局の長沙事務所は閉鎖になつたが、翌年の四月に再び設立された。

西暦一九三八年(昭和十三年、民國二十七年)

一月一日　鐵道部は交通部と合併した。交通部部長俞飛鵬氏は軍事委員會後方勤務部部長に轉任し、國民政府は前任の鐵道部部長張嘉璈(公權)氏を交通部部長に任命した。政務次長に彭學沛氏を、常務次長盧作孚氏を任命した。海運局局長陸翰芹氏は辭職し、何墨林氏が後任を繼いだ。

二月一日　交通部は漢口水運管理局が湖北、湖南、江西、四川等四つの省の水運を管轄して、民需輸送の維持と軍需輸送の支援に任務特に繁忙なるを以て、王洸氏を同局局長に任命し、並びに九江長沙兩事務所の再設立を指令した。

招商局揚子江業務管理所は漢口に移轉した。揚子江の中流に撤退した船舶二十一艘は漢口—九江及び漢口—宜昌間の航路を維持した外、漢口—長沙、漢口—常德、常德—津市、常德—桃源、九江—南昌間の各航路の開發にも用いた。

民營の水運業會社も、水運管理局の指導監督で陸續船を派遣して、前記の各航路に參加した。

三月　この月に、北洋（註：揚子江の河口から北の海洋を云う）及び揚子江下流の各港は或は敵の手に陷り、或いは我が方で自發的に封鎖してしまったので、國內外の物資の輸出入は廣州に集中した。廣州—漢口と廣州—九龍間の兩交通線は軍需輸送が頻繁で、其の他の貨物輸送を兼ねる事が不可能な爲に、輸出入物資、廣東と廣西二省の糧食、及び華中各省の日用必需品の運輸に支障を來した。それで招商局と粵漢鐵道局（註：廣州—漢口間の鐵道）に命じて、三段水陸中繼輸送を實行した。貨物は漢口で船に荷積みし、水運で湘口或いは衡陽に至り、鐵道で曲江或いは英德に運び、更に船舶で廣州に運送した。これで對外貿易は自ら次第にスムースにいった。

四月一日　交通部は戰時交通吏員訓練管理委員會を設立して、戰時に失業した吏員の

六月三十日　敵は揚子江の馬當要塞を突破した。

七月一日　武漢戰役で軍需輸送は緊急を極め、軍事委員會は特に船舶運輸司令部を漢口に設立し、後方勤務部部長俞飛鵬氏に司令兼任を命じ、漢口水運管理局局長王洸氏は少將相當官徵集處處長を兼ね、所屬の船舶管理所及び各省の船舶總隊部を指揮して、軍需輸送を擔當した。

七月十八日　浙江省の海門港を開放して外國船舶との通商を許可した。次いで浙江省の石浦、鰲江、飛雲江、清江口、及び臨海各港も抗戰時期には臨時に開放して、外國船舶との通商を許可し、以て物資輸出入の便利を圖つた。

七月　この月に、南潯鐵道から取り外した軌道、器材等二千二百噸を、招商局の海祥號で九江から直接長沙に輸送した。これは海上船舶が湘江に到達した新記錄である。

九月　武漢緊急を告げ、漢口水運管理局は揚子江の各船舶を督促して上流地帶に撤退させた。宜昌に撤退したのが二〇八艘、長沙に八十艘、常德に二十餘艘あつた。漢口、宜昌、湘江地區の水先案內人は全部宜昌に撤退した。

十月十九日　交通部は漢口水運管理局に命じて宜昌に「ウインチイン・ステーション管理委員會（Committee for Administration of Winching Stations）を設立し、同局局長王洸氏を委員會の主任に、同局宜昌事務所主任曾白光氏を副主任に任命した。そして宜昌から重慶に至る揚子江の各險要な場所に、卽ち青灘、洩灘、興隆灘、塔洞、東洋子、滾

子角、牛口、廟基子等の地に取急ぎウインチイン・ステーションを設置した。この様に機械を以て人力による牽引に代り、揚子江中流、下流の船舶を四川に溯江させて後方の水運を增進した。其の後漢口は撤退になり、宜昌に集結して來た大小船舶數一百數十艘は、すべて此等の設備のおかげで、無事に四川へ溯江することが出來た。（王洸著「海運政策」一書の「內地河川に於るウインチイン・ステーションの施設概況」の章を參照）

十月十九日　廣東省の汕尾港を開放して、外國船舶の通商を許可した。其の後廣東省の神泉、廣海、陽江、電白、黃坡、雙溪、島坎、井州、海山、水東、範和、各港も抗戰時期には、臨時に開放して外國船舶との通商を許可した。

十月二十一日　我が軍は廣州を退出した。

十月二十五日　我が軍は武漢を撤退した。漢口水運管理局は重慶に移轉し、局長王洸氏は重慶に駐在して執務を續けた。元來の同局所屬の重慶事務所は瀘縣に移轉した。

十月二十六日　廣州水運管理局は梧州に移轉し、局長盧逢泰氏は珠江を航行する船舶を督促して、各各江門及び肇慶より上流へ撤退させた。廣州水運管理局は同時に肇慶に事務所を設立し、張益平氏を主任に任命した。

十月二十四日　交通部は後方の未だ鐵道と道路のない地方の軍需民需輸送を補助する爲、特に駄馬運送管理所を設立して、車、船、騾馬による長途運送を行つた。

十一月　武漢失陷後、四川に入る人員と軍用品、日用雜貨（約十三萬噸以上）等は、

宜昌に集結して來たが、丁度乾燥季節で水淺く、船舶の航行は困難だつた。民生實業公司は主に川江の水運を經營していたが、此の時に多數の船舶を徴集して宜昌—萬縣間を航行させ、三段に分けてとりあえず輸送を開始した。同時に、漢口水運管理局所屬の宜昌事務所は木造船一千二百艘を發動して其の輸送に協力した。又同局は木造船の運賃を安定させるため、宜昌—重慶間の上りと下りの運輸規則を公佈した。これは水運行政機關の木造船管制の嚆矢である。

十二月五日　交通部は招商局の四艘の商船海元、海亨、海利、海貞が香港に停泊したまゝ只輸出入物資の貯積にのみ使い、充分に利用出來ないので許可を得て英國商社怡和洋行に賣り渡した。總價格は三十萬ポンドで（この四隻の商船を、一九三三年に英國で建造した時の價格は三十四萬一千七百ポンドでした）この日に手續きを濟ました。

十二月二十八日　交通部は「木造船建造規程」及び「木造船建造金貸付規程」を公佈し、政府から船主に貸付金を與え改良木造船を建造して後方の水運を增進した、我が國が貸付金造船政策を實行したのはこれを以て嚆矢とする。

抗戰が始まつてから、この年に至る迄に、軍事機關が徴用して防禦工事に充當した商船と廢船は八十七艘に達し、合計十一萬餘噸あつた。其の內譯は、江陰に二十四艘、四三、九四八噸、閩江口に十二艘、七、五六二噸、黃浦江に十艘、一八、六四二噸、連雲港に六艘、一〇、七四七噸、鎭海に七艘、六、六五七噸、烏龍山に四艘、二、〇六二噸、珠

江口に六艘、一、九七九噸、馬當に十八艘、二四、九九四噸でした。政府は抗戰勝利後、軍事徵用法の規定に依り上記の徵用船舶に賠償金を支拂うことにした。合計三十四社の民營水運會社が、賠償金三百五十九萬餘ドル受取つた。しかし政府が代理に米國から購入した戰時餘剩船舶勝利型三艘と Cl-MA-VI 型八艘の總價格は八、一八八、三六七ドル、其の外に修理費と水先案內料に一、一九〇、〇〇〇ドルかゝつたので、政府は前記の賠償金を差引いた後、不足の金額を長期貸付金とし、十五年に分けて償還させることにした。それで遂に其の後の復興航業公司が成立したのである（同公司が正式に成立したのは一九四八年でした）。

西暦一九三九年（昭和十四年、民國二十八年）

一月九日　交通部の命令で重慶に移轉した漢口水運管理局は、貸付金を與えて四川の改良木造船の建造を監督した。噸數順位を六〇、四八、三六、三〇、二四、一八、一二の各級に分かち、吃水程度に依り揚子江、涪江、嘉陵江、綦江の各河川を航行させた。貸付金額は合計法幣一百萬圓でした。重慶、瀘縣、宜賓、南充、閬中、廣元、綿陽、太和鎭、綦江、涪陵の十個所に分けて建造し、二年の間に水運管理局の監督に依つて完成した木造船は合計三八八艘、七、三九八噸あつた（詳しいことは王洸著「海運政策」の「抗戰時期

の造船政策」の章を參照）。

一月十六日　民生實業公司の投資に依る民生機械工場は、重慶下流の青草壩に設立され、工場長周茂柏氏が大いに設備を擴充して、船舶の修理と建造能力を增强した。この日五百噸級の鋼鐵商船を二艘完成し、民文、民武と命名した。其の外に百噸級の船が數多造られて、四川の河川水運に大へん貢獻した。

一月　廣州水運管理局は水運業者を指導して、西江水運業戰時服務社を組織した。凡そ三水から上流の定期航路を享有している船舶は、一律に組織に參加して共同で軍需民需の輸送責任を負い、並びに航行停止の船舶の救濟、或いは失業船員の訓練等各種の任務を擔つて多大な效果を收めた。

二月　煙台政記輪船公司は清の光緒三十一年に成立し、元來多數の船舶を沿海の各港に航行させていたが、抗戰が始まつてから業務は停頓した。この月に、同公司は香港に停泊していた勝利、安利、茂利、新利、豐利、美利の六艘の船舶を敵の手に渡さうと企てた。交通部は招商局に命じ株主の資格で香港法院に訴訟を起し緊急處分を施行して船舶を拘留した。更に重慶地方法院に訴えて、同公司を解散させ、各地方に同公司の責任者を捕縛せよと指令した。その後香港陷落に至る迄、其の六艘の船舶は敵に利用されなかつた。これは當時の中日鬪爭の一大事件であつた。

四月　交通部は、四川省の船舶と木造船の運賃規程を公佈した。其の後、水運の運賃

は、水運行政機關が常に監督管理に當つた。

四月　この月に、ウインチイン・ステーション管理委員會所屬の揚子江洩灘ステーションは、廢船の上にウインチを據付けて改造を完成した。又常德に沅江ウインチイン・ステーション本部を設立し、逐次沅江の青浪灘、甕子洞、九磯、横石の四個所にウインチイン・ステーションを施設した。

五月　中央政府は四川、雲南兩省の省政府と一緒に、金沙江測量試驗航行隊を組成し、金沙江の水運を開發して四川、雲南兩省の交通を增進しようと謀つた。國際聯盟の駐華顧問ボリジ氏（Bourige　オランダ人）は許顯耀氏、胡運洲氏、錢運泰氏、張烱氏等と同行して、第一次試驗航行（雲南省の金江街から四川省の宜賓に至る迄）を行つたが、漁洞と老君灘の間で事故を起し、ボリジ氏と胡運洲氏、張烱氏は殉難した。次いで交通部は驛運總管理處視察萬琮氏に命じて蒙姑から宜賓に至る間を何回となく試驗航行し、遂に一九四二年一月に、金沙江の宜賓―屏山間と宜賓―蠻夷司間の船舶航行の基礎を確立した（詳しいことは萬琮著「金沙江」を參照）。

六月二十九日　招商局の船舶江新（三、三〇〇噸）は、ウインチイン・ステーションの協力で宜昌から溯江し、無事に重慶へ到達した。大型船舶が重慶に入つたのは、これが初めてである。次いで江順、江安、江漢等の同型船舶は、陸續と溯江して重慶に入つた。川江は四十年前に、イギリス人のリットル氏（Little）が船舶で試驗航行に成功し、其の

後航行技術を改良して船舶の噸數順位を逐次高めていつたが、しかし最も大きい船舶でも、一千五百噸を越えることはなかつた。然るに江新、江漢等の船舶は皆三千噸以上あり、其れが重慶に到達したのみならず、其の後且つ重慶——萬縣間の航路の營業に參加した。これは誠に我が國の水運業史の一奇蹟であつた。

六月　この月に、川江の狐灘ウインチイン・ステーションが設置された。

七月　教育部は重慶に商船專門學校を設立することを決定し、吳俊升氏、何墨林氏、王洸氏、潘光迴氏等を準備委員に任命した。準備が出來てから宋建勳氏を校長に任命した。同校は操縱、機關、造船の三科目に分けられ、校舍を重慶下流にある漑瀾溪の畔に建立すると決めたが、校舍が出來上る迄、先ず招商局の唐家沱に停泊していた船舶江順を借りて開校し、授業を始めた。同校の卒業生は成績優良で、其の後均しく我が國水運界の中堅になつた。一九四三年の七月、同校は交通大學に合併された。

九月二十五日　第一組の四川改良木造船が完成し、北碚嘉陵江の畔で、進水式を擧げた。水運管理局局長王洸氏が司會し、輿論の賞讃を得た。

十月　ウインチインステーション管理委員會は川江に沿つて冷水磧、油搾磧、下馬灘の三個所にウインチイン・ステーションを設置した。又嘉陵江ウインチイン・ステーション本部を南充に設立し、石驢子、大小石鴨子、老鴉岩の三個所にウインチイン・ステーションを施設した。

十一月　民生機械工場は、又も百八十噸級の旅客貨物兩用木造船六艘（樂山、屏山、秀山、巫山、壁山、梁山と命名した）及び二百三十噸級の旅客貨物兩用木造船三艘（彭山、營山、眉山と命名した）の建造に着手し、各各二年以内に竣工した、これで川江の水運能力は、益々增强された。

十一月　ウインチイン・ステーション管理委員會は、川江の青竹灘と揚子江上流の連石三灘、斗籠子にウインチイン・ステーションを設置した。

十一月　交通部は湖南、廣西兩省により多くの木造船と船舶を建造するため、柳州に西江造船處を設立し、王洸氏を兼任處長に任命した。相前後して廣西省の柳州、長安、柳城と湖南省の衡陽、沅陵及び江西省の吉安に工場が立てられ、取りあえず建造に從事した。一九四〇年に淺水船舶五艘と、木造船七四二艘（三、九〇七噸）を竣工させた。一九四一年に、引續き木造船を四五三艘（五、〇八〇噸）建造し、當時の四川省と湖南省間の水陸聯合輸送に頗る大きな貢獻をした。

一九三七年八月十三日の戰役が起つてから、この年の年末迄に、招商局が命令に從つて自沉した江海大船舶は、上海に一艘、鎭海に一艘、龍潭に二艘、江陰に七艘、馬當に三艘、合計十四艘、凡そ二萬八千餘噸あつた。招商局の船舶が輸送した人員物資は前後合計して、軍隊五十三萬人、軍用品十九萬八千噸、官廳物品八萬八千噸、商品十九萬二千噸、旅客三十六萬人あつた。軍需輸送或いは其の他の物資の輸送を擔任して敵機に遭い、破壞

或は損傷を蒙つた舶船は計二十艘、凡そ二萬四千三百餘噸あつた。この外、招商局が揚子江方面から撤收した機構には、鎭江、南京、蕪湖、安慶、九江、漢口の六個所の分局があつた。戰局の發展に從つて成立した機構に重慶、萬縣の兩分局と、衡陽、涼口、瀘縣、安鄕等の事務所、及び益陽、茶陵の兩代理所があつた。英德、曲江、南昌、吳城等の地にも、一度事務所を設立したが間もなく撤廢した。

西暦一九四〇年（昭和十五年、民國二十九年）

三月十三日　蔣委員長は運輸問題嚴重なるに鑑み、特に重慶に四十九個の關係機構を召集して交通會議を開いた。そうして運輸の權限を統合し、運輸機構の整備を謀つた。

四月　軍事委員會は交通會議の決議案に基き、軍事運輸總監部及び運輸總司令部を廢止し、別に運輸統制局を設け、參謀總長何應欽氏を兼主任に、交通部部長張嘉璈氏と後方勤務部部長俞飛鵬氏を兼副主任に、錢宗澤氏を指揮所所長に任命した。

五月　ウインチイン・ステーション管理委員會は、嘉陵江區に葡萄片、箱溪灘、磨盤灘、天子基、小娣溪、蕭門、紅花季、白鷄號、老君灘、竹灘、大賊灘等十一個所のウインチインステーションを施設して、嘉陵江水運の能力と安全を增進した。

六月十三日　敵は揚子江に沿つて西を侵して來た。宜昌が敵の手に落ちたので、漢口

水運管理局の宜昌事務所及びウインチイン・ステーション管理委員會は、萬縣に移轉した。

六月二十八日　敵は香港の封鎖を宣言した。此の後、香港と內地との間の水陸交通は全部斷絕したが、空中輸送だけは例外だつた。

七月　宜昌失陷後、元來の四川、湖北、湖南三省の水運は繼續することが出來ず、東南と西北間の交通を維持することに尙更困難を感じた。それで招商局は民生實業公司と連携して、四川湖南水陸聯合運輸新線を開發した。この交通線は重慶から涪陵に至り、烏江に入つて溯江し、彭水に於て二途に分れた。卽ち一つは龔灘に直航し、こゝから陸上輸送に換えて龍潭に至つた。もう一つは道路傳いに黔江を經て龍潭に至り、こゝから西水を下つて沅陵、常德に至つた。積極的に開發の結果、この年の夏に全線を貫通させた。

九月一日　交通部は驛運總管理處を成立し、王國華氏を處長に任命して駄馬運送の業務を受繼いだ。

十一月　ウインチイン・ステーション管理委員會は西水の高積頭、岔水灘、鳳灘、茨灘、双溶灘にウインチイン・ステーションを設立して、四川、湖南兩省の水陸聯合運輸に協力した。

一九三八年にウインチイン・ステーション管理委員會が各河川にウインチイン・ステーションを施設してから、一九四〇年の年末に至るまでに、ウインチで卷上げた船舶は延

數にして一、二五八艘、木造船は六二、四二六艘あつた。

西暦一九四一年（昭和十六年、民國三十年）

一月　交通部はより多くの四川木造船を建造するため、川江造船處を設立し、水運局局長王洸氏を兼任處長に任命した。同處は四川の三滙、昭化、宜賓、合川に工場を設立して建造を開始した。一年の間に、糧食運送木造船と四川、貴州兩省の驛運木造船合計五八七艘（六、一三二噸）を竣工させた。

三月　閩江輪船公司は交通部の許可を經て設立された。同公司は閩芝、蜚聲、閩延、龍津、劍津、閩沙、福沙等の會社を合併して組織されたもので船舶五十五艘、計三千八百三十七噸あつた。福州から南平、建甌、洋口、沙縣に至る各航路は、完全に同公司の航行に委ね、業務は頗る改善された。

四月　この月に、寧波、溫州、福州は相次いで失陷した。

六月　統計に依れば、全國の殘存船舶は八七四艘、計九五、六八五噸あつた。

九月三日　敵軍は福州を退出した。

九月二十日　交通部は揚子江區水運管理局組織規程を公佈し、重慶に移轉していた漢口水運管理局を擴張して、揚子江區水運管理局と編制を改め權限を强化した。王洸氏は局

長に留任された。同時に、四川省元來の川江水運管理所は撤廢され、これで揚子江の水運管理は一つに統合された。四川省の萬縣、合川、南充、瀘縣、宜賓の各水運要所には、同局が事務所を設立して管理を促進した。

十月一日　規定に依り軍事委員會四川省船舶總隊長は、四川省建設廳廳長が兼任していたが、成都で執務している建設廳廳長は、重慶に設立された總隊部を指揮監督することがむずかしかつた。それで軍事委員會は改めて王洸氏を兼任少將相當官總隊長に任命した。總隊部と水運管理局は一つの事務所で執務し業務の遂行に利した。これで軍需輸送用木造船の徴發は、大いに改善された。

十二月三日　上海―香港航路の英國、米國、和蘭の船舶は皆航行を停止した。

十二月八日　日機はハワイを不意打ちし、米國と英國は卽日日本に對し宣戰を佈告した。敵は上海の租界を佔領し、香港、九龍を攻擊した。我が國は日本、ドイツ、イタリヤに對して、正式に宣戰を佈告した。

この年にウインチイン・ステーション管理委員會は烏江の羊角磧、鹿角子、武隆の三個所にウインチイン・ステーションを施設して、四川、湖南、水陸聯合輸送の船舶が、危險な早瀨を通過するのに役立てた。

西暦一九四二年（昭和十七年、民國三十一年）

一月十一日　民生實業公司は民新號（五四噸吃水三呎）を派遣して金沙江航路を航行させた。始めは宜賓から安邊を經て屏山に至つたが、其後巒夷司に迄延長し、航程は約七十餘キロメートルあつた。

四月七日　交通部政務次長彭學沛氏が辭職し、徐恩曾氏（可均）が後任を繼いだ。

六月一日　交通部は四川—湖南及び四川—陝西省水陸聯合運輸總管理處組織規程を公佈し、薛光前氏を處長に任命した。四川—湖南間水陸聯合運輸線は、重慶から涪陵、龍潭、龔灘を經て沅陵、常德、長沙、衡陽に至り、任顯羣氏と范澤山氏がこの線の責任を持つた。四川—陝西間水陸聯合運輸線は重慶から南充、廣元を經て寶鷄に至り、袁炳南氏と謝海泉氏がこの線の責任を引受けた。木造船、船舶、自動車、駄馬、人力等を利用して全線を中繼輸送した。

六月　一年前から招商局が民生實業公司と聯合運營していた四川—湖南間水運聯合運輸線が毎月に輸送した郵便物、兵工器材、茶、米、鹽等は千噸に達した。又招商局が經營していた辰水線（沅陵から辰水を經て辰谿に至り銅仁、麻陽を經て閔家場に到達し、其の後は陸上輸送で貴州省の思南に行き、更に烏江を下つて涪陵、重慶に至る）は、四川—湖南及び四川—陝西省水陸聯合運輸總管理處が成立してから、相次いで全線の運營を同總管

理處に引渡した。

十月十日　米國と英國は同時に中國に於る治外法權を放棄すると宣言した。別に平等互惠新條約を締結して、一切の內地河川航行權、沿海貿易權及び外國籍水先案內人特權等を併せて放棄すると聲明した。

十一月　嘉陵江は四川陝西省の水運幹線だが、河筋に早瀨が多く水位も低い。僅かに小型船舶で重慶から合川までしか溯行出來なかつた。乾燥季に於ては水益々淺く旅客は八回も下船して、徒步で陸地から早瀨を通過しなければならない。合川と南充の間は、小型船舶でも航行出來なかつた。木造船で重慶から廣元に直航出來たが南充から廣元の間は早瀨が特に多く、溯行の場合は聯合牽引（卽ち數艘の水夫を集合して、共同で一艘の船を牽引すること）で、始めて危險な早瀨を通過出來た。下りの場合、水の流れが急で船の速度が速いために、ともすると暗礁に乘上げられた。政府は嘉陵江流域が物產豐富の上に、四川—陝西間の水陸聯合運輸の要路なるを以て極力改進に務めた。特に行政院水利委員會に指令して、嘉陵江工事處を成立させた。董文琦氏は同處處長に任命せられ、責任を持つて重慶—南充間の河の浚渫にあたつた。董氏は堰堤築造、浚渫、早瀨爆破、支流出口塞止め等各種の方法を用いて、乾燥季節に於ける水位を高めて事故の發生を少くした。同時にウインチイン・ステーション管理委員會は、南充—廣元間にウインチイン・ステーションを施設し、機械に依る牽引で人力の聯合牽引に代り、運輸能率を增進した。

十二月十四日　交通部部長張嘉璈氏は辭職し、國民政府は曾養甫氏を交通部部長に任命した。

十二月　長年の日本に對する抗戰で、川江に於る船舶の損失はひどかつた。この年に政府は各各賠償金と貸付金を交付して、沈沒船の引揚げと修理に用いた。政府が民生實業公司に補助した金額は、計法幣九百五十萬圓、貸付金一千萬圓だつた。招商局に補助した金額は八十萬圓、貸付金は六百萬圓あつた。又、三北、大達、大通達興等の會社及び湖北省水運管理處に對しても貸付金を與えた。

西暦一九四三年（昭和十八年、民國三十二年）

一月一日　廣州水運管理局は珠江區水運管理局と名稱を改め、同時に桂平、曲江、河源、肇慶の四個所に事務所を設立した。

一月十一日　中米、中英は各各ワシントンと重慶で平等條約を締結した。一八四二年に結ばれた中英南京條約に依つて失なわれた航行權は、百年たつてから回復したのである（詳しいことは王洸著「海運政策」一書の「我が國の航行權の喪失と回復」一章を參照）。

一月　この月に運輸統制局は撤廢された。

二月十日　交通部は造船所組織規程を改正し、西江、川江兩造船所を合併して一つの造船所にした。先に王洸氏を、後に夏彦儒氏を所長に任命し、主として食糧運送木造船と棧橋船を建造した。成立の日から一九四五年六月迄に建造した船は計三六八艘あつた。

四月一日　珠江區水運管理局は廣西省の水運行政を管轄することになり、廣西省水運管理局は撤廢された。

四月二十六日　招商局揚子江業務管理處は撤廢され、本局は組織を再編制の上、重慶で再び業務の推進にあたつた。交通部は局長（總經理）蔡增基氏を理事長に轉任し、局長（總經理）には徐學禹氏を任命した。當時招商局の殘存船舶は早くから四川に撤退した船舶、沒收した敵船岳陽丸（江漢）、暫時津浦鐵道から受入れた澄平、安寧の二艘、自分で購入した江慶號と租借した安華號等を含んで、大小船舶合計十八艘、二萬三千八百噸あつた。其の中の六大船舶は總噸數の九十％以上を占めていたがサイズが大きい上に吃水が深いので長らく投錨したまゝだつた。しかし乘組員全部を殘留して連繫に務めた。當時招商局が業務運營の賴みにしている船は、僅かに中型船舶のみでそれは重慶—瀘縣航路、重慶—萬縣航路及び萬縣—三斗坪航路を航行していた。それで經營は極めて困難だつた。勝利後、同局が速かに業務を回復出來たのは、實に今度の組織再編制のおかげである。

五月　四川省が生產した食糧、石炭、鹽、砂糖等の大量な物資は、木造船の輸送に依つて始めて軍需民需に供給出來た。然るに木造船輸送業協會の構成份子は複雜で、滿足な

結果を期待出來なかつた。社會部部長谷正綱氏と交通部部長曾養甫氏は、民營船舶業の組織を強化して木造船の輸送能力を增强させるため、共に川江民營船舶業協會及び船員勞働組合の組織規程を制定した。そして川江の十一河川（揚子江下流、揚子江上流、嘉陵江、渠江、涪江、沱江、岷江、綦江、烏江、永寧河、金沙江）に、それぞれ民營船舶業協會と船員勞働組合を組織し、並びに川江民營船舶業協會聯合會と川江船員勞働組合聯合會を併せて成立させた。社會部組織訓練局局長陸京士氏、專門委員劉振鎧氏と交通部揚子江區水運管理局局長王洸氏は指導と訓練の責任を擔當する樣指令を受けたが、三個月以內に其の任務を完遂した。其の後、木造船輸送は著しく改善され、多大な效果を收めた。就中抗戰勝利後の復員輸送に對する貢獻は、極めて大きかつた。統計に依れば、少くとも延數八千餘艘の船が復員輸送に參加し、其の輸送した軍用品、官廳物資は二十四萬噸以上に達した。

六月　交通部は水陸空聯合輸送委員會を設立し、各期に分けて東南、西北、西南の三地區の聯合輸送を行つた。これには曲江—重慶線、衡陽—重慶線、洛陽—重慶線、丁江（印度にある）—重慶線、蘭州—重慶線、昆明—瀘縣線、昆明—重慶線の七つのラインがあつた。

九月　米國は自由船舶二艘を我が國に租借した。これ等の船舶は中國國旗を揚げ、名義上中國郵船公司（China Mail Steamship Co.）に屬し、中山號、中正號と命名して、海外航路で軍需品の輸送にあたつた。船長と機關長を除いて、其の他の船員はみんな國內

で選拔され、飛行機で海外へ派遣して勤務させた。

十月六日　丁江—重慶間の水空聯合輸送線に於る濕縣—重慶間の水運は航行を開始し、丁江—濕縣間の空輸も同月十七日にスタートをきつた。丁江—濕縣間の飛行時間は三時間と四十五分かゝつた。

西暦一九四四年（昭和十九年、民國三十三年）

二月二十一日　交通部は帆船が敵に利用されるのを防止する規則を公佈した。

三月二十四日　我が國は米國から更に一艘の自由船舶を租借し、中東號と命名した。抗戰勝利後、中東號と中山號、中正號は共に米國に取り戻され、中國郵船公司も解散になつた。

五月二十日　中英兩國は修正中英海員協定に調印した。

六月　嘉陵江工事處は重慶—南充間の航路工事を完成した。同處處長董文琦氏と水運局局長王洸氏は、民生實業公司の民生號（七一噸）に乘つて、重慶から南充に直航し、工事の效果とウインチイン・ステーションの施設情況を視察した。結果は非常に良好であることを證明した。其の後、嘉陵江船舶の航路は、重慶から合川を經て南充迄伸長し、定期船をも航行させた。

七月　政府は水運の損失が益々增加する一方なので、この月から補助金支拂い法案を實施した。噸キロメートルあたりの損失を計算の基準にして補助金を支拂つた。一九四四年七月から十二月迄に、合計法幣一億二千四百六十七萬圓支拂い、翌年（一九四五年）は、まる一年の間に法幣二十一億二百十四萬圓の補助金を支出した。

九月　政府は特別建設基金法幣一億四千萬圓を招商局に支出し、航行停止中の七大船舶（江新、江漢、江安、江順、江華、建國、江大）の修理を命じ、以つて反擊の緊急需要に對處した。民生實業公司も同時に基金に九千萬圓受領し、投錨中の船舶修理に用いた。其の他三北、大達等の公司も、それぞれ基金を出してもらつた。

十月　柳州は失陷し、珠江區水運管理局は廣西省の百色に移轉した。

十二月　珠江區水運管理局は閉鎖になつた。

西暦一九四五年（昭和二十年、民國三十四年）

一月一日　軍事委員會は戰時運輸管理局を設立し、俞飛鵬氏を局長に任命した。一切の水運、空輸、鐵道及び各省の道路の輸送業務はすべて同局の指揮監督を受けることになつた。

一月八日　曾養甫氏は交通部部長を辭職し、俞飛鵬氏が後任を繼いだ。

一月十六日　交通部政務次長に沈怡氏（君怡）を、常務次長に凌鴻勛氏（竹銘）を新しく任命した。

二月一日　交通部は、交通關係の高級官員を三十名選拔し、米國の租借法案の補助金を利用して、米國へ視察に赴かせた。水運方面では王洸氏が選に入つた。

三月一日　後方勤務總司令部は、後方の軍事水運業務の統合管理を謀るため、軍政部船舶管理所と軍事委員會四川省船舶總隊部及び軍政部船舶修造廠等の機構を一つに合併し、後方勤務總司令部揚子江區船舶管理處を成立した。同總司令部は、陸軍少將劉心怡氏を同處處長に任命した。

五月二十八日　交通部は造船管理委員會を設立し、招商局或いは民生實業公司等の投錨中の船舶の修理を督促して、復員輸送の用に備えた。

七月　交通部は百色に廣東廣西兩省水運管理所を設立した。

八月　廣東廣西兩省水運管理所は南寧に移轉した。

八月八日　交通部海運局局長何墨林氏は辭職し高廷梓氏が後任を繼いだ。

八月十四日　日本は正式に無條件降服を宣言し、抗戰は勝利を得た。

九月　廣州水運管理局は再び廣州に設立された。

九月三日　日本は正式に聯合軍に對し降服書に調印した。又九日には南京で我が軍の陸軍總司令官何應欽大將に對し降服書に調印した。八年間の抗戰は、これで結末を告げ

た。

九月二十八日　國民政府は水先案內法を公佈し翌年の四月一日に施行することになつた。

十月二十三日　招商局は正式に重慶から上海へ移轉した。

十一月一日　後方勤務總司令部揚子江區船舶管理處は擴張され、全國水運指揮部に再編制して、軍事復員輸送と日軍捕虜送還の任務を擔當した。同管理處處長陸軍少將劉心怡は同指揮部の指揮官に任命された。

十一月　招商局理事會は組織を改め、交通部は劉鴻生氏を理事長に、高廷梓氏、杜月笙氏を理事に招聘した。理事徐學禹氏は局長に任命された。

十一月　交通部は上海、廣州、天津の水運管理局を再び設立した。揚子江區水運管理局は、重慶から漢口へ戻つて來た。王洸氏は丁度海外の視察から歸國したが、やはり本來の揚子江區水運管理局局長の職務にかえつた。

十二月　復員以後、招商局は元來あつた大小船舶二十八艘の外に、命令に從つて敵及び傀儡政府から接收した船舶が、一九四五年の年末迄に合計一千三百三十五艘、十二萬九千五百餘噸あつた。それで速やかに上海—漢口航路、上海—寧波航路、上海—青島航路、青島—大連航路、天津—青島航路、上海—臺灣航路の各ラインを航行して、交通を便利ならしめた。又石炭の輸送を解決するため、秦皇島—上海間の航路を開發した。

十二月　揚子江區水運管理局局長王洸氏は、上海から漢口まで船で揚子江に沿つて沉沒船を調査した。次いで沉沒船引揚げ方法を立案し、以て航路を整理し且つ漢口、九江、南京に公共波止場を建設して、船舶の停泊を便利にした。上海から漢口までの水運は大いに改善された。政府は王洸氏が抗戰及び復員時期に、海運行政と水運に寄與するところ多大なるを以て、翌年相次いで景星勳章、甲種一等光華褒章、一等海運行政褒章、勝利勳章を授與し、以て其の功績を賞讃した。

十二月　上海港はまる八年浚渫されなかつた。埠頭には船舶がこみいり、其の上に倉庫は統合的に管理されていないため、海運に大きな支障を來した。中央政府は、交通部に上海港整理委員會を成立させ、これが整理に從事した。上海市長と交通部代表宋希尙氏は

著者が授與された勳章

この任務を委ねられ、事態は半年後に始めて次第によくなつていつた。

海運局長受任

――國家危急存亡の秋に重責を擔う――

一九四九年七月、中共は叛亂を擴大し、揚子江區水運管理局は交通部の命により重慶へ移轉した。對日抗戰の間、水管局は重慶にずつと七年ばかりいたので、私は當地の環境や地方の人士とは早くからよく知つていた。移轉を餘儀なくされて心は重かつたが、仕事は順調にすすめられた。

當時交通部は既に南京から廣州に遷移していた。七月末に、交通部李秘書長から突然私に長距離電話がかかつて來て、端木（傑）部長は私に相談したい急用があるからすぐ廣州へ來るようにと云われた。飛行機ですぐ廣州に飛んだ私は、急いで東山に設けられた交通部に赴き、部長に面謁した。部長が云われるには、李博侯氏は海運局長を辭めるときつく申し（多分政策の上に於て異なつた意見があるらしい）、香港に出掛けたまゝ、歸つて來ない、海運局に主宰者がいないわけにいかないから、李博侯氏に辭意を翻えすよう勸めて見る間、まず助役の名義で局長の代理を務めてくれとのことでした。又前線の情勢は緊迫して來ているから、其の日の中に着任するようにとも云われた。當時の海運局の組織は航務、船舶、船員、海運、港務、空運の六科に分たれていた。私は空運に詳しくないし、それに空運科はもう一人の助役吳元超氏がずつと主宰していたから、この際むしろ吳

助役に局長を代理させる方がよいのではないかとお答した。端木部長は、海運局の職掌の六分の五が水運關係の仕事で私がわりと詳しく、これは再三考慮の結果きめたことだと云つて、私の辭退をいれなかつた。それで私は局内の職掌を水運と空運の兩部門に分ちて二人の助役に責任をもたせ、水運の方は私が局長の職務を代理し、空運は吳助役が局長代理を務めると云う風にしては如何でせうと提案した。結局はそうすることにして一個月ばかり執務したが、李博侯氏の辭意はかたく、どうしても海運局に歸つてくれなかつた。それで端木部長は又も私に相談し、正式に私を局長に補任したいと云われた。又空運關係の業務は近い中に海運局から分離して、別に民用航空局を成立し、吳元超氏はその局長に内定しているとも云われた。もつとも交通部組織法が改正されない前は、過渡期の便宜上の措置として、私が先ず海運局長に任じ、吳元超氏は參事に改任してやはり空運科を主宰させる、そして空運關係の案文書は、すべて吳氏が檢閲して直接指示を下し、私はたゞ事後に一應閲讀して、こんなことがあつたと知つておけばよい、別に責任をもたなくてもよいなどと、端木部長はつけたした。それは改正前の臨時的措置で長いことはないと、當事者は諒承してそうすることにした。それで部長から諭示が下され、この取決めは各部門に通達された。權限と責任がこうはつきり規制されてから、私は正式に海運局局長に就任した。又揚子江區水運管理局局長の職務は、すぐには代るべき適當な人が見つからないと云うので、私にそのまま兼任させた。

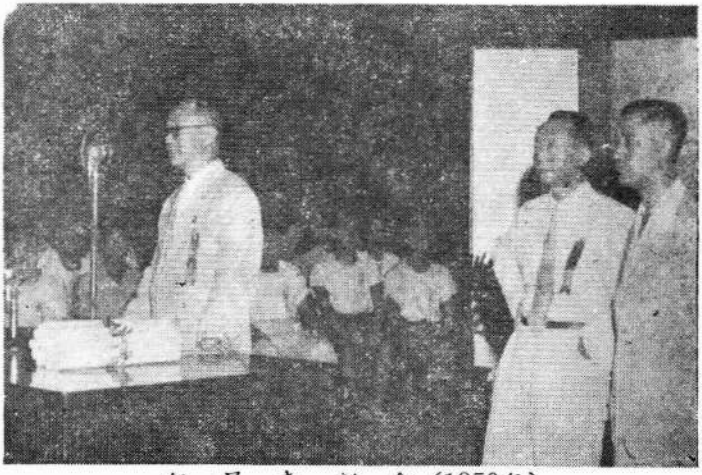
其の後時局は益々惡化し、中央政府は廣州から重慶へ、更に成都へと移轉し、交通部組織法改正案はずつと手をつける暇がなかつた。そして前述の臨時的措置は、ずつと政府の臺灣遷移にまで續いた。吳元超氏は香港に逗留したまま臺灣へ來なかつたが、交通部は別に組織改革を行い、その時に前述の臨時措置は撤廢された。海運局はこれで始めて私が全責任をもつようになつたのである。政府の臺灣遷移一個月前に、中國航空公司總支配人劉敬宜と中央航空公司總支配人陳卓林は政府に叛逆して中共に依附し、十餘機の民用航空機を拉致して香港から北京に飛び去つた。これは當時中外を驚かした大事件であつた。監察院は後日責任を追究し、端木部長と吳元超氏は嚴しく糾彈されたが、私は前述のはつきりした臨時措置のおかげで關連を受けることなく、又如何なる行政處分をも受けなかつた。

私は海運局長に就任してからずつと政府に追從し、廣州から重慶へ、重慶から成都へ、更に成都から臺灣へと政府の遷移任務を全うし、いつも最後に部署を離れた。殊に重慶が中共の手に陷いる五時間前に、私は始めて危地を脫出した。それで當時の行政院長閻錫山氏と同じ飛行機で成都に赴くことが出來ず、私の消息が途絕えたために、臺灣の放送は私が既に白市驛飛行場で殉職したなどと報じていた。私が臺北に着いてから、友人達が紛紛と慰問に來たので、始めてこのナンセンスを知つた。其の實、私に同じ飛行機で成都に飛ぶことを通知すべく、その日の早朝に閻院長は副官を上清寺の交通部に遣わしたとのことだつた。しかし私は又下城區林森路の海運局で仕事に忙殺されていたので、連絡のつ

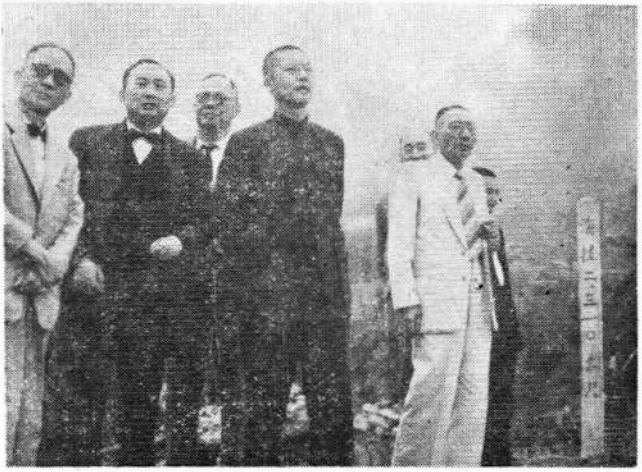
かないままに飛行機は飛び立つた。正午頃になつてから、私は道路局の沈圻局長を包圍してとやかく申立てている同僚達を說得し、やつとのことで沈局長を成都に走らせることにした。私は我が子二人をつれて、彼の車に便乘させてもらい、北路を取つて重慶を離れ、遂寧、綿陽を經て成都へ赴いた。一路平穩、白市驛飛行場へは行きもしないから、緊張するようなことに少しも出會さなかつた。これは天佑と云うべきか。同行者には現在交通部人事處處長をつとめている張學鼎氏（交通大學校友）と、海事局空運科科長胡之眞氏の二人がいた。

交通部は一九四九年十二月十四日に、今の總統府內で正式に執務を回復した。其の前は臺北賓館で行政院と一緒に執務していた。端木部長は臺灣へ來ないので、行政院長閻錫山氏が交通部長を兼任し、私はそれで行政院に出勤した。

間もなくして閣內閣は改組になり、陳良氏が交通部長に就任した。もつとも僅かに四十五日間しか續かなかつたが、これで交通部の正統は維持されたことになる。一九五〇年三月一日に蔣總統は復職し、內閣は更迭され、陳誠氏が行政院院長に、賀衷寒氏が交通部長に就任した。私はずつと海運局長を務め、一度は陸運局長を兼任したが、一九五一年二月にこれらの職務を解いた。私の在任中に水運と空運は空前の大災難に遭遇し、臺灣での海事行政は始めから出直さなければならなかつた。幸に一年ばかりで危殆に頻した局面は終に克服され、臺灣に於る今日の海運の基礎を確立した。私は海運局長を辭任した後、



船員表彰會（1950年）
右から內政部次長鄭文儀氏　交通部長賀衷寒氏　マイクの前が著者（當時海運局長在任中）



交通事業視察の一行阿里山林場に於て（1957年）
左から交通部の過守正監査官　徐林場長　著者（監査官）
袁守謙部長　田定庵監査官

「反共抗ソの國策に卽應した海事行政」と題した一文を草して、一九五一年二月の交通月刊誌に發表し、又拙著「海運管理概論」（一九五二年七月出版）に收錄した。同文は事實を根據にした敍述で、海事行政或は近代史の研究に好個の資料だと考える。若し當時の海事行政に些かの業績があるとすれば、其れは陳院長と賀部長の時宜を得た正しい施政方針のおかげである。又船長聯合會理事長楊管北氏がよく業界をリードして國策を支持したことも重要な一要素である。なお賀部長在任時の政務次長柳克述氏と、常務次長錢其琛氏及び海運局助役甘其綬氏などはみな交大の校友で、彼等は充分に私の海事行政に支持を與えたことは云うまでもない。

反共抗ソの國策に即應した海事行政

臺灣は西太平洋の一海島で、平時に於る諸外地との交通は、たゞ海運と航空に賴る外はない。國民政府が臺灣へ移つて來てから、海運及び空輸は一層と繁劇を極めて來ている。その反面、大陸沿海船舶の多くは臺灣へ撤退して來たが、航路が頓に短かくなつた上に船舶が急にふえて來た爲、充分に操業することが出來ず、官營民營の海運業ともに經營がむずかしくなつている。この狀態の下に、交通部は反共抗ソの國策に呼應し、つとに臺灣本島及び近海諸島の軍需民需の海上輸送を維持し、且つ大陸反擊の輸送準備を强くすゝめて來た。又業務管理を改進すると同時に、海運業務の範圍を擴大して經營の危機をきり拔けるべく、惡條件に對していろ〳〵な改善策を施して來た。一年來、政府當局、業者及び船員の一致協力と奮鬪のおかげで、自由中國の海運事業は窮極から安泰にかえり、更に繁榮の途に歩み入り、前途は限りなき希望と光明に滿ちて來た。次にこゝ一年の海事行政に關する主な措置とその成果を船員、船舶、海運業、港務、航空及び氣象の六方面に分けて略述する。

船員方面

㈠思想研修　一九五〇年の春、反共抗ソの戰いが逆轉し、大陸全部が敵の手に陷つた

後、一般船員の思想は動搖し始めた。船員の思想を是正し、反共抗ソの信念を強化すべく、交通部は左の二つの措置をとつた。

(1)船員講習會を引繼ぐ　一九五〇年二月六日、前の東南海航務委員會は船員講習會を開設し、政府管轄區內の高級、中級船員に對して、思想研修を行うことにした。二期續いた後、四月一日に同委員會は撤廢となり、交通部が船員講習會を受繼ぎ、更に五期續けて開講、八月六日に終結した。この度の講習會は、みんなで七期實施し、履習者は六一〇名に達し、政府管轄區內の高、中級船員はみな一度研修の機會を得た。

(2)海員講習班の開設　船員講習會の終結後、交通部は一般下級海員にはまだ思想研修の機會が與えられていないから、中國海運業人員聯誼會に委託して、基隆と高雄の兩港で續いて海員講習班を開設した。對象は一般下級船員、研修期間一個月。基隆海員講習班は九月十六日に開講、十月十五日に修了、履習者は計一二一二名でした。高雄海員講習班は十一月四日に開講、十二月二日に修了、履習者は計七四五名でした。これで思想の研修を終えた下級船員は總計一九五七名になつた（臨時旁聽者を含まず）。

(二)研修教育　交通部は船員の學識を高めて海運業務の改進を謀り、並びにたび〳〵基隆、高雄の兩港で行なわれた試驗に合格しなかつた船員に研修の機會を與えるため、特に基隆、高雄兩港の港務局に委託して、船員訓練班を開設した。訓練期間は三個月、學科の研修を主とし、又正しい思想の養成を圖つた。基隆船員訓練班第一期は、九月二十三日に

開講し、研修者は自發的に參加し、計七十一名集つた。高雄船員訓練班第一期は十一月一日に開講、こゝも研修者は自發的に參加し、五十一名集つた。この研修教育は、今後も何期かに分けて引續き實施される。

㈢船員の檢定試驗　政府は臺灣へ移つて來てから、各級船員の就職の便宜を圖るために、基隆と高雄の兩地で、船員の檢定試驗を行つた。一九五〇年末迄に、基隆で四回、高雄で三回この檢定試驗を行い、志願者計一二四六名、合格者計五四九名あつた。この外に、船員無試驗檢定合格者が計四五九名あり、一九五〇年末迄に、船員證書を一〇〇八枚出した。

㈣風紀の肅正　戰いの逆轉によつて、航路が短かくなり、船舶の稼動率が低下し、船員の生活も苦しくなつて來た。それで風紀に弛みが出て來た。風紀を肅正し、規律を維持するために、交通部は左のような措置をとつた。

(1)各クラスの船員に對し、上級船員及び船長の命令に絶對服從すべきことを通告し、以て有效なコントロールと指揮監督を圖つた。

(2)船舶會社の船員雇用と解雇は、海商法の規定に從うものとし、海員組合はみだりに干渉してはいけないことを通告して、船上の規律維持を圖つた。

(3)船員の密輸を防ぐため、「船員密輸處罰及び稅關罰金納付の規定」と「船員相互監視及び連帶保證の規定」を公布した。船員の密輸が發覺された場合、司法機關の法律によ

る處罰の外に、交通部は、例えば船員證書及び海員手帳等の取消し等の嚴しい行政處分を課することにした。

(4)「叛亂懲罰條例」を頒布し、又「中共區海上交通封鎖條例」を公布して、船員を戒しめると同時に船員の叛逆を防いだ。

(五)軍需輸送の船員を優遇　反共抗ソの軍事にマッチして軍需輸送の船員の士氣を鼓舞すべく、交通部は特に「軍用船の船員檢定奬勵規定」を制定し、凡そ軍用船に勤務する船員は、資格と待遇の上に於て優遇されることになつた。

(六)義に蹶起した船舶及び船員を奬勵　一九五〇年八月の華福號船員の蹶起歸來に鑒み、交通部は行政院に稟議して「義に蹶起して歸來した船舶及び船員の奬勵規定」を公布し、以て歸來船舶と船員の奬勵に根據あらしめ且つ廣く蹶起歸來を激勵することにした。

(七)失業船員の救濟　大陸を撤退して臺灣に來た商船の中には、破損を修理するのに經費のない船や、船主が臺灣にいないので經營管理するものがない船などあつて、操業に參加出來ないまゝに仕事の見つからない船員がたくさんいた。交通部はこれらの船員を救濟すると共に海員人材を登錄して將來に備えるべく、特に行政院に十萬元の救濟金を支給してもらつて暫時生計を維持させた外、海員總組合に、これらの失業船員を詳しく調査登錄して、優先的に他の商船へ仕事を紹介するようにと通告した。こうして就職した海員はみんなで三百餘名、總組合は又別に中華海員克難隊を組織し、專ら造船、船舶修理、ペンキ

塗りなどの仕事を請負つた。又各船舶會社に、所屬の船に海員の缺員が出た場合、海員總組合を通じて失業船員の中から、有資格者を選んで補なうようにと通告した。この外に臺灣省保安司令部にお願いして、これらの船員に對する入境手續を簡素化してもらい、陸地で別の仕事に轉業させた。上述の措置がとられてから失業船員は最少限度にまで減少した。

船舶方面

㈠船舶の確保　抗戰勝利後、全國船舶總噸數の最高紀錄は、百二十餘萬噸にまで達した（一九四八年十月現在）。政府が臺灣へ移つて來てからも、いろいろな措置を講じ船舶の確保に務めた。各海運業者及び船員もよく大義をわきまえて政府の命令に從つたので、一九五〇年末までに、政府管轄區內に於る二百噸級以上の商船は計×餘艘あり、總噸數は約××萬噸に達した。

㈡債務船の處理　抗戰勝利後に、我が國がアメリカから金を借りて買つた船舶は、みんなで四十三艘あつた。其の中目下運營中のものが三十艘（招商局十九艘、復興航業公司十一艘）、既に債務をすませたのが五艘（アメリカに返還した四艘の輸送船を含む）、香港で叛逆したのが七艘、行方不明一艘となつている。目下運營中の船舶三十艘の未拂債務抵當額は一二、〇一三、四五〇ドル、其の他八艘の債務抵當額は二、七一五、一九三、〇

八ドルでした。我が方は財政困難のために、すぐには期限のついた元利を支拂えないので、アメリカ側は一九五〇年の十月下旬に違約を宣告し、相次いで復興公司の京勝、渝勝、復貿、復新、復昌の五艘を扣留した。十一月初旬には、更に招商局の海天、海地、海宿、海張の四艘の違約が宣告され、當時の事態は極めて嚴重でした。交通部は外交部と相談の結果、行政院に上申して二十四萬ドル工面していただき、更に一部分の船舶を賣却して、其の金で前記の各債務船の抵當額を清算する外に、殘つた金は一九五〇、一九五一兩年の各債務船の支拂うべき元利一六八萬ドルを支拂うことに取決めた。一部分の船舶の賣却と債務返還の手續は、目下進行中である。船舶賣却によつて我が國の商船總噸數は減少するが、國家の財政が極めて困難で、債務の返還に猶豫が許されないこの時に、大陸反擊作戰にわりと影響の少ない一小部分の債務船を賣却して債務を清算することは、國家の信用と名譽を保つ上に於てまことにやむを得ない處置であることだと、國民に諒解していただけるものと思う。

㈢船舶の轉籍　前に國內外の情勢變遷により、一部の民營船舶は、安全を期すべく且つ運營の便宜上から、國籍轉移を申請して來た。實際環境に照らし合わせて、政府は原則的には轉籍を許可することにした。但しこれらの轉籍船舶が中共區に入るのを防ぎ、且つ確實に我が政府のコントロールの下に運營させるため、特に八條からなる「船舶轉籍審査標準」を制定、又全國の轉籍船舶は總數十萬噸を限度とした。一九五〇年の七月末まで

に、轉籍を許可した商船は計二十二艘、五二、一八五噸あつた。其の後は更に轉籍を許可しなかつた。何となれば國際情勢は好轉し、臺灣の海運事業は日とともに盛んになり、國際貿易は活潑になつたからである。

㈣船舶修理資金の貸與　一九五〇年の三月末迄に、政府が前後して船舶、修理資金を貸付け、修理後に陸續と出航させた船舶は、招商局の海上船舶八艘、上陸用舟艇七艘、貸付金額計新臺幣四、四五五、〇〇〇元あつた、その外に中國油輸公司のオイル・タンカー三艘にも計新臺幣四六〇、〇〇〇元貸與したから、兩者合わせて計四、九一五、〇〇〇元融資した。ついで民營船舶も破損がだいぶん多いから、紛々と修理資金の貸付を申請して來た。それで一九五〇年の十月に、臺灣省政府から各商業銀行に、炭礦業融資規定に倣い、船舶會社への貸付金は臺灣銀行から五〇%の割引手形の融資を許可すると通告し、各船舶會社はその業務實績と各自の信用で以て、個別的に各商業銀行から融資させることにした。しかしこうして商業銀行から融資してもらうことは、なかなかむずかしかつた。それで交通部は一九五〇年の十二月に、「船舶修復計劃」を立案して行政院に上申した。この計劃には二つのポイントがある。一つは政府に船舶修復特別基金を新臺幣五、七七七、六七〇元出してもらい、上陸用舟艇の修理と預備部品の購入にあてる。もう一つは政府から別に貸付資金一〇、三五八、〇〇〇元出してもらい、各船舶會社に貸與して軍用に適する一般商船を修復させ、大陸反擊の需要に備える。この計劃は目下行政院で審議中である。

(五)軍需輸送に協力

(1)海南島撤退　この撤退に協力した商船は、招商局が十三艘、計三八、一一五噸（その中一一二號上陸用舟艇を一艘失なつた）、其の他の官營船舶會社が五艘、計二一、七四四噸、及び民營船舶會社が六艘、計二二、二三二噸、三者合わせて二十四艘、計八二、〇九一噸でした。

(2)定海の撤退　この撤退に協力した商船は、招商局が二十四艘、計五九、三三七噸（その中江和號一艘を失なつた）、其の他の官營船舶會社が七艘、計二八、七〇九噸、民營船舶會社が十二艘、計四一、六〇二噸、三者合わせて四十三艘、計一二九、六四八噸でした。

(六)船舶管理

(1)自國籍船舶の管理　①凡そ臺灣の各港に集結して來た船舶の停泊期間中に於る管理は、各港の軍需輸送機關がその責任を負い、一九五〇年十月一日に港口司令部が撤廢された後は、港務局が管理の責任を持つた。②凡そ遠洋に出航する船舶は、事前に交通部の批准をとつてから、確かな保證人と歸航の誓願書を立て、港務局の許可の上始めて出航出來る。③凡そ臺灣周邊及び金門、馬祖などの政府管轄區で航海する船舶は、すべからく事前に港務局の許可をとり、並びに保證書と歸航誓願書をたてゝから出航を許す。④招商局、臺灣航業公司及び中國油輸公司の船舶は、特に許可したもの以外は、香港にいくことを許

さない。

(2)外國籍船舶の管理　我が國と國交關係のある國の商船が、臺灣の各港に出入する場合は、平常の通商の慣例に倣う。但し我が國と國交關係のない國の商船が、臺灣の各港に出入する時は、交通部頒布の「中華民國と國交關係のない國家の商船の出境入境臨時規則施行細則」に從い、事前に臺灣省政府交通處に「臨時特許通行證書」の下附を申請すること。一九五〇年四月一日に施行してから同年の年末までに、この種の通行證書は計一〇七枚發行された。

(七)この外、武裝商船と軍用船舶に對しても、各々別に管理規則を定め、臺灣確保と大陸反擊の國策にマッチさせた。

海運業方面

(一)總公司（本社）の臺灣移轉を嚴命　政府が臺灣へ移轉してから、招商局と中國油輪公司は前後して總公司を臺灣へ移して來た。政府は民營の船舶會社を確實に掌握するため、各民營船舶會社に期限内に臺灣へ移轉するようにと通告を發した。始めは期限を一九五〇年七月末までにきめたが、一度ならず延期を許し、最後に一九五〇年末までを期限とし、それ以前に臺灣へ移轉しない會社は叛逆者に依付したと見なすと通告した。期限に從

つて、本社を臺灣へ移轉した船舶會社を示すと、(1)臺安航業公司、(2)靑島長記輪船公司、(3)三北輪埠（鴻安商輪）公司、(4)復興航業公司、(5)利濟實業公司、(6)益祥輸船公司、(7)中聯企業公司、(8)濟運輪船局、(9)直東輪船公司、(10)中國航運公司、(11)美通航業公司、(12)益中航業公司、(13)聯益航業公司、(14)中緬船務行、(15)亨達航業公司、(16)英杭航業公司、(17)中福輪船公司、(18)泰利輪船公司、(19)大通興輪船公司、(20)安愼興業公司など二十社あつた。

(二)遠洋航行の開發　臺灣は一島嶼で、國家の財政經濟、民生などは悉く對外貿易に賴り、臺灣を建設して大陸進軍の實力を培う國策の下に、遠洋海運業の開拓と發展は極めて重要な一環である。交通部が極力督勵した結果、開發された遠洋航路は左のようなものである。

(1)臺韓航路　臺灣から釜山或いは仁川に至る。不定期に航行される。

(2)臺日航路　臺灣から日本各港に至る。現在では招商局の鐵橋號が定期航行にあたつているが、其の他の船舶會社の船舶も隨時不定期航行に參加している。

(3)臺港航路　臺灣から香港に至る。利來、美信、比京、豐原、高雄、花蓮などの船舶が常に往來しているが、其の他の船舶も隨時に不定期航行に參加している。

(4)臺泰航路　臺灣からバンコックに至る。不定期に航行される。

(5)臺フイ航路　臺灣からマニラに至る、不定期に航行される。

(6)臺灣――南洋航路　不定期に航行される。

(7)臺灣――北アフリカ航路　臺灣からスエズ運河に至る。不定期に航行される。招商局は一九五〇年度に相次いで海上船舶を十餘艘派遣して、臺灣の砂糖をスエズ迄運び、歸路には石膏、鹽、燐砂などを積載して日本へ運んだ。

(8)臺灣――イラン航路　不定期に航行される。

(9)日本――アメリカ航路　不定期に航行される。

(10)其の他の遠洋航路　不定期に航行される。

(三)近海航行の維持　臺灣から金門、馬祖及び大陳に至る航路は、平常華福、英杭、和順などの海上船舶と機帆船が往來して、軍民の交通を維持している。

(四)臺灣一周航路の强化　臺灣一周航路は、臺灣航業公司の船舶が定期に基隆――花蓮、花蓮――高雄、高雄――馬公などのラインを航行していて、交通に便利だけではなく、全島物資の疏通にも重要な役割を果している。

(五)海運業の發展を助成　海運業を發展するのに、運ぶ船荷がなくてはなにも出來ない。交通部は行政院を經て各貿易機關に、臺灣の輸出入物質の輸送は、自國の船舶に限ること、轉籍した自國船或いは外國船舶に輸送させてはならないこと、そして輸出物質はCIFを原則とし、輸入物質はFOBを原則にして契約を結び、自國の海運業の發展を助成すべきことなどを通告した。

(六)コスト低減を圖る　輸送コストの高低は、海運業の發展に重大な關係がある。我が

國の海運業が發展出來ないのも、主なる問題點はコストの高いことにある。航戰勝利直後に於ては、商船が劇增したために船員はひつぱりだこの上に賃金は上昇する一方で、海運業の發展には畸形的な現象が現れた。政府に從つて臺灣へ撤退して來た官營民營の船舶會社は、航路が短かくなつたために、均しく稼動率が低下し、一度は經營を維持することさえむづかしくなつた。交通部は海運業のコスト低減を圖つて危機をきり拔けるべく左のような措置をとつた。

(1)船員待遇の合理化　一九五〇年八月一日に「民營海運業船員の賃金臨時規定」を公布して、全般的に船員の賃銀合理化を圖つた。これで本俸の最低と最高標準が規制され、不當に高い賃金は押えられ、下級船員の待遇は高められて生活が維持出來るようなつた。この外に停航期間中の船員待遇をも規制した。凡そ月給が六十元以上の者に對しては、其の超過部分の五十%を先に支給し、殘額は出航時に分割拂いで支拂われて、船舶會社の負擔を輕減することにした。

(2)船員定員を減らす　我が國の商船の船員定員は、昔から諸外國にくらべて多く、直接に輸送コストを高め、間接に航海の安全に影響を及ぼした。海運業が經營困難の今日に於て、商船船員の定員を新たに規制することは、實に必要なことである。それで交通部は一九五〇年の九月五日に「叛亂討伐期間に於る航海船舶の船員配置表」及び「叛亂討伐期間に於け長期停泊船舶の船員配置表」の二種を頒佈し、船舶會社に表の通りに實施するよ

う要請し、並びに高雄、基隆兩港務局に實施を嚴しく督勵するよう命じた。このような措置は輸送のコストを低減すると同時に、航海の安全性を高め、勞資爭議をなくし、實施以來、成果は頗るよかつた。

(3)燃料と器材の節約　船舶の整備を強化するため、特に「船舶整備の考課規則」を定め、船舶歸航の都度に業務の得失を檢討し、事後の改進に資した。

(七)業務管理の指導　凡そ事業の成敗は、業務管理の妥當か否かに、決定的な關係がある。海運事業も例外ではない。交通部は海運事業の業務管理を指導してその發展を促進すべく、各船舶會社に、隨時にメーカ或いは貿易機構と連絡を保つて、輸出入物資の輸送を引受けるのに便利のような態勢をとること、又業務方面のエキスパートを國際市場の實地調査に派遣するか或いは委託するかして、船荷の輸送を引受けるのに都合のよいようにすること、各船舶會社の輸送係と業務係は常に港に駐在して、船舶出入港と船荷の上下しの管理を強化すること、船長を常に停航中の船にとまらせて、指揮監督の任にあたらせることなどを通告した。

(八)商船連營處の設立　政府が臺灣へ移轉して來てからも、中共に依附した少數の船舶會社所屬の一部分の船舶は、政府管轄區內に停航したまゝになつていて、獨立で經營する力がなかつた。又一部分の船舶は、會社の責任者のないまゝに、政府管轄區內に停航していた。この種の船舶は各港に停航したまゝ操業出來ないので、船員は生活に困り、船舶の

整備を顧りみる者さえいない有様でした。交通部はこれ等の船舶を確保し、且つその船員の生活を解決するため、行政院の許可の上で全國船舶聯合會の下に商船運營處を設立して、これ等の船舶の接收と共同經營の責任にあたることにした。同連營處は一九五〇年九月に成立し、相ついで共同經營に參加した船舶會社は十一社、船舶計三十一艘、經營狀態は頗る良好だと云う。

(九)海外航務連營總處の設立　國際貿易が日增しに發展して來たので、交通部は海外輸送の協同化を促進し、運營の圓滑を圖り更に競爭力を培うため、招商局、臺灣航業公司及び商船連營處の三社の共同經營を督勵し、終に一九五〇年の十二月、臺北に三社の海外航務運營總處を成立させ、同時に日本の東京にも分處を設立させて海運發展に裨益した。

(十)航務會議の設置　交通部は前の東南海航務委員會所管の業務を引繼いだ後、軍用と民用の船舶を統合管理し、並びに輸送と業務の管理を改進するため、一九五〇年五月の初めに航務會議を設置した。五月二十五日には第一回會議が開かれ、九月九日に第二回、十月十四日に第三回、十一月二十三日に第四回會議が開かれた。凡そ海運、軍需輸送、海員などに關する重要問題は、すべて航務會議で討論の上解決し、可決された案件は一一實行に移した。

港務方面

㈠花蓮港の改善　花蓮港は東臺灣の巨港だが、港灣及び波止場の設備は完備されていないので、又國際港にしていない。最近の國際情勢の好轉により、花蓮港に出入する船舶がふえて來て、國際商港にする必要が生れた。交通部は臺灣省政府に、同港の港灣工事及び波止場倉庫の設備を改善することを提案した。省政府は改善計劃を立て、積極的に改善の段取をすゝめている。

㈡停航船舶の疏開　相次いで臺灣へ撤退して來た大陸沿海の船舶の多くは、基隆、高雄兩港に停泊したまゝになつていて兩港は過度にこみいつた。空襲或は颱風時の船舶損失を防ぐため、交通部は一九五〇年四月一日と五月三十一日に、二回も船舶疏開會議を開き、疏開方法を取決め、各關係機構に嚴しく實行するよう通告した。交通部は疏開經費を支給し、基隆、高雄兩港務局に、江上船舶と小型海上船舶は計劃通りに疏開のこと、一部分の官營商船は日本へ修理に疏開させること、其の他の疏開のむずかしい船舶は、期限内に港區の差障りのない地點に集結することなどを命令した。この疏開方法が講じられてから、基隆港の方はずいぶんよくつたが、高雄港の方は、泊地がせまい上に其の他の原因もあつて、實施にいろいろ差障りがあるが、それでも何とかしようと困難の克服を圖つている。

㈢港口檢査の機構と手續の簡素化　基隆、高雄兩港の港口檢査機構及び手續簡素化に

關し、前の東南海航務委員會はその具體的計劃を交通部に引渡した。交通部は實地に調査研究の結果、行政院の裁可の上それを公布し實行に移した。今までの非能率的ないろいろの弊害はこれでみんな除去された。一九五〇年十月一日に港口司令部が撤廢された後は、この簡素化された檢査法は、更に實際狀況に卽應して修正されたが、簡素化の原則は固執され、實施以來各方面とも更に異議をはさむことがなかつた。

㈣船舶出港の管理　凡そ遠洋に出航する商船は、すべからく事前に交通部の裁可を待つてから出航するようにと規定し、一九五〇年の四月から實施して船舶出港の管理を强化した。一九五〇年度四月以後の船舶出港記錄を左に示す。

月別	出港を許可した船舶數	噸數	積載噸數	備註
四月	五艘	一八、七五四	二四、四〇〇	
五月	一〇艘	三四、九四六	四〇、九〇〇	
六月	一〇艘	三一、八六九	三四、一〇〇	
七月	一〇艘	五一、四四六	六四、〇〇〇	
八月	三二艘	一五八、二八三	一五八、七四四	
九月	二一七艘	一八一、五九五	一八八、七七〇	
十月	四七艘	二一六、六三八	一七七、〇七二	
十一月	四二艘	一七六、三七六	二〇〇、二六〇	別に日本に停航して船荷を待つている十二艘を含まず。

十二月	五二艘	三九、三五〇	一四三、一三五	アメリカに扣留された債務船と船荷を積載すべく或は船荷を待つべくして出航した船十五艘は空船のまゝ出港した。
計	二四五艘	一〇八九、二四六	一〇三一、三三六	

上記の出港船舶數と積載噸數から見て、十二月の原因特殊を除く外、其の他の月の運營紀錄は上昇の一途をたどつている。これは我が國の海運事業が暗黑時代を通りぬき、海運業の危機は解除され、今やいよいよ繁昌し輝かしい前途に向つて邁進していることを示している。

航空方面

㈠復興航空運輸公司設立の許可　交通部は民營航空事業の發展を助成するため、一九五〇年九月に、戴安國氏と陳文寛氏等の申請による復興航空運輸公司の設立を裁可した。そして設立原則に下の四つを指示した。(1)新航空機或いは機體の使用時間二千時間以下及び發動機の使用時間五百時間以下の航空機を購入のこと。(2)航空機機數は當分の間五機以下のこと。(3)空路は暫時臺灣から馬公、金門、澳門の三地に限ること。(4)先に一年間試行して見ること。同公司は既にアメリカに BPY・5A 式水上機二機を發注し、空港での設備を節約することにした、これらの水上機は一九五一年の二月に臺灣に飛來、開航の預定である。

㈡中國、中央兩航空公司の香港殘留從業員の解雇

一九四九年十一月中國、中央兩航空公司は香港で叛逆し中共に依付した。交通部はその從業員を宣撫し、中共に利用されないようにすべく、特に兩公司の社長を香港に行かしめ、なお政府に忠心をつくす從業員の登錄を行つた。中央航空公司の中共依付にサインしなかつた從業員百五十一名は、その時すぐに同公司の社長戴安國氏が香港で手當を支給して解雇した、中國航空公司が登錄した從業員百六十七名はすぐに別の仕事に配置することも出來ないので、交通部は裁可の上で一九五〇年の四月に、四個月分の給料に相當する退職金を與えて解雇した。

㈢兩航空公司解雇人員の職業斡旋　中國、中央兩航空公司解雇人員の職業を斡旋すべく、交通部は民航空運隊に出來るだけ何か職をあてがうようにと通告した。一九五〇年末までに同空運隊が相次いで採用した人數は、中航公司香港殘留した人員一六七名の中六三名、央航公司香港殘留人員一五一名の中一三名、中航公司臺灣在住人員四〇四名の中六一名、央航公司臺灣在住人員七八名の中六名、合計解僱人員八〇〇名の中一四三名に達している。

㈣國際空港の閉鎖と開設　海南島撤退後、海口及び三亞の國際空港は閉鎖になつた。臺灣に於ては臺北の松山空港が國際空港になつているが、臺北の氣候はあまりよくないので、とかく暫時閉鎖を餘儀なくされた。國際空輸の中斷を防ぐため、臺南空港を國際航空

臨時着陸場にした。

(五)民用航空設備の充實化

(1)夜航設備の強化　交通部民用航空局は大陸からもつて來た新式夜航燈一そろいを軍部に貸してやり、技術方面も協力を與えた。一九五〇年五月にその設備を松山空港に取付け、軍民共同使用とし、夜航の安全性を高めた。

(2)航空用無電局の設立　臺北航空用無電局は、民用航空局が一九五〇年六月末に建造を完成し、八月六日から、東京、冲繩、マニラ、香港などと航空地上波通信及び民間機、外國機との連絡などの仕事を始めた。

(3)接近管制臺の建造　臺北接近管制臺は民用航空局が一九五〇年の六月に建造を完成し、執務を始めた。

(六)省内空路の強化　臺灣省内の空路を強化するため、交通部は民航空運隊を督勵して三つのラインを開いた。(1)一周ライン　臺北から馬公、臺南、臺東、花蓮を經て臺北に歸る。毎週六回。(2)臺北――臺南ライン　毎日往復一回。(3)臺南――馬公ライン　毎日曜に往復一回。

(七)國際空路の開發　交通部が經營を許可した定期國際空路は、次のようなものがある。(1)シンガポール――バンコック――香港――臺北――東京ライン、民航空運隊が經營し、毎週往復一回。(2)臺北――冲繩――東京ライン、民航空運隊が經營し毎週往復一回。

(3)臺北――香港ライン、民航空運隊と香港航空公司が同時に經營を始め、前者は毎日往復一回、後者は毎週往復四回。(4)臺灣――アメリカライン、アメリカのノース・ウエスト航空會社が經營し、毎週往復一回。(5)マニラ――臺北――東京ライン、フイリピン航空會社が經營し、毎週往復一回。

(六)外國籍航空機の管制　我が國と國交關係のない國の民間航空機が、我が國境を出入する場合、すべからく交通部頒布の「中華民國と國交關係のない國の民間航空機出境入境臨時規則施行細則」の規定に從い、事前に民用航空局に「出境入境臨時特許通行證書」の下附を申請すること。一九五〇年度に前記の通行證書が下附された航空機は、香港航空公司の二機でした。

氣象方面に於る措置

(一)氣象臺、測候所の設立　(1)氣象臺は交通部中央氣象局が、一九五〇年の七月に建造を完成した。(2)空港測候所は中央氣象局と民用航空局が一緒に設立の段取を始め、既に所要の屋舍が與えられ、民航空運隊がまず若干の人員を派遣して測候と預報を始めている。

(二)氣象情報センターの設立　中央氣象局は臺北氣象臺が設立されるやすぐ觀測、天氣圖の作成を始め、そしてひき續き日本、ガム島、マニラ、香港、サイゴン及びシベリヤなどからの天氣情報を收集し、ラヂオ放送を行つている。

㈢國際氣象情報の連繫　中央氣象局はひき續き國際氣象組織に參加し、常に外國と氣象情報の交換を行つている。

む す び

前述の如く、政府が臺灣へ移轉して來てから、外地との交通は海運を主に空輸を第二とし、海事行政方面の任務は最も重大で且つ繁忙を極めた。その上に政府はつとに積極的に大陸反擊作戰の準備をすゝめて來たが、海上の孤島臺灣の大陸進軍の軍需輸送はたゞ海運空輸にのみ賴むものであれば、その準備工作は自ら海事行政部門の擔うところとなつた。交通部はこゝ一年來、反共抗ソの國策に卽應して、交通秩序の回復に、海運空輸の强化に、國際航路、空路の開發に、運輸業務の整理に、失業船員の救濟に、空港設備の改善などと、全力をつくして建設につとめ、そしてかなりの成果をあげた。又大陸反擊の準備工作としては、軍用船舶の掌握、船舶修理計劃の樹立、海運人材の登錄、空輸能力の增强などと基礎的準備をとゝのえた。この文をお讀みになつた讀者は、きつとそのあらましを知ることが出來よう。艱難辛苦の末得られた成果を顧りみて、幸にそこに國人に捧げる何かがあるものゝ、將來に目をやる時、海事行政の任務益々重大なることを痛感する。敢えて全國の業界のみなさまに、萬難克服の精神を以て一層の努力を惜しまず、共に輝かしい前途に向つて邁進することを切實に希望して已まない。

（本文は一九五一年二月の交通月刊誌に發表された）

交通部船員講習會第六期師生一同（1950年）

前列左から四人目が交通部長賀衷寒氏　中央が前交通部長兪飛鵬氏　其の右が著者(海運局長在任中)

經濟動員計劃參與

一九五一年二月、私は海運局長の職務を解いた後、交通部設計委員に轉任し、ついで交通部監査官を兼任した。これらの職務は閑職で、わりと暇だから、學術研究や書き物をするのに都合がよかつた。その後毎年のよう一、二冊の著作をまとめあげることが出來たのもそのおかげである。

もつとも上記の仕事の外に、私は臺南の成功大學交通管理科の教授を兼任している。二週間毎に一回臺北から講義にでかけるが、これに二日間とられる。一九六二年三月末のある日曜日、私は臺南から汽車で臺北の家に歸り着くや、家の者は私に、行政院政務委員董文琦さんが私に直接相談したいことがあると云つて、何度か電話で私の歸宅を問いあわせて來たと告げた。私は早速董さんに電話をしたところ、彼は私に次のようなことを云つた。行政院は經濟動員計劃委員會を成立することに決定し、副院長王雲五氏は三月二十六日既に主任委員を擔當することを承諾した。又經濟部長楊繼曾氏と臺灣省政府主席周至柔氏は副主任委員に任ずることになり、俞大維氏、沈怡氏、連震東氏、嚴家淦氏、鄭彥棻氏、尹仲容氏、徐柏園氏、王世杰氏、薛岳氏、馬紀壯氏、沈宗瀚氏、沈昌煥氏と彼本人は委員に任ぜられ、彼が同委員會の秘書長を兼ねることになつていると云われた。そして時局の關係で四月一日に正式に發足させたい、委員會には法制、工業、物資、交通、人力、

財力の六班を設け、各班の主任は王雲五翁（主任委員）が人選を決定したが、交通班の主任に翁は私を推し、既に行政院の院會で可決されたから、私に翌日すぐ行政院に登廳して翁に面謁して來るようにと言付けた。私は事前に知らされていないから全然準備をしていないし、それに省營臺灣航業公司の社長の任にあつて、とても兼職がむずかしいので御辭退申し上げた。しかし董さんは、これは院會で審議された時、周省主席も沈交通部長もみな同意のことだし、それにもう公表してしまつたことだから、是非受諾するようにと云われた。翌日王翁に面謁したところ、翁も同じことをおつしやられ、そしてこれは政府の徵用であるから服從しなければならない、班内の人事は、一切私の推薦に任せる、其の他交通方面の動員計劃のすゝめ方など詳しい御指示があつた。私は元來翁からの信用が厚く、いつもお世話になつており、この事は全く思いがけないことでとても其の任にたえるものではなかつたが、命令だとおつしやられるので、引受けることにした。翁の部屋を退出した後、私は所要の人事を配置すべく、すぐ友人達を歴訪した。そして交通部陸運局長朱延光氏に班の副主任を、前海運局助役甘其綬氏と陸運局助役周一士氏と省交通處專門委員李廷弼氏と國防計劃局計劃官劉心怡氏の三人には、班の專門委員を擔當していただくことに話をまとめた。劉心怡氏だけが現役少將の軍職にある外、其の他はみな交通大學の出身で交通部の現任高級官員でした。こうして學識經驗ともに豐富なエキスパートを網羅して内申したところ、日ならずしてみな正式に辭令が下りて來た。劉心怡氏には終日勤務してもら

い、其の他の人は各々別に本職があるから、毎日の午前中だけ委員會に出勤していたゞくことにした。

經濟動員計劃委員會の任務については、王雲五翁が其の自著「岫廬八十自述（註：岫廬とは翁の別號で、この本は翁が八十歳の時に書かれた自傳である）の中で詳しく述べている。それは當時私達の計劃立案の最高原則であつた。翁の記述を次に節錄する。

「本委員會の任務は、經濟動員の計劃を立案することにある。計劃とは預算である。國家の施設は、平時に於いては固より計劃に則つて預算を編成すべきであり、預算が成立した後は、須らく預算に從つて計劃を管理しなければならない。動員時期或は動員準備時期に於る計劃と預算の關係も、例外があつてはいけない」

「通常所謂預算とは、財政を指して云う。しかし戰時或は作戰、應戰準備時期に於ては、財政預算の外に人力預算、物資預算、生產預算、交通預算……等が行われる。この種種の預算を基礎にして、始めて財政特別預算が編成出來る。財政特別預算があつてから、始めて其の他の種種の預算を管理出來る。この種種の預算は、平時に於て若しよく重點を把握して編成することが出來れば、施政に役立つ。戰時或は作戰、應戰準備の時期に至つては、特に各項目別に精密な預算を編成する必要がある」

「物資預算に關しては、國防部が曾つて研究をすすめたが、しかし軍需方面に重きを置き、民需に對しては未だ關連的に考慮されていない。然るに一旦作戰時期に至らんか、

軍需民需ともに確保しなければならない。それで戰時に於る必要物資は、自ら全般的に檢討を加え、預算を編成する必要がある。更に一歩進んで、奪回地區に於る物資は必ずや零に等しく、其の民生物資を如何に提供すべきかも、預め計劃する必要がある」

「人力の動員については、國防部が曾つて預算を編成したし、內政部も又人力動員研究委員會を設けたが、大抵兵員及び兵員の補充に重きを置いた。近年、臺灣省に於る兵役法の施行成績は殊に滿足すべき狀態にあり、入營率は九十八%の高率を示しており、召集率は約七十%である。現代の戰爭は總體戰であり、特に軍事は必ず生產の支援を賴みにする。一旦戰爭が勃發すれば、預備役の兵員は大量に召集されるため、生產に必要な人力を加何に充分に且つ適正に確保するかは、極めて重要なことである」

「交通動員については、交通部の設計委員會が十二種の計劃を立案したと聞くが、それは關係部門との連繫に密切を缺いている上に、今後の局勢は從來のと異なつて來ているから、更に研究を加え、目前及び今後の實際需要に卽應して、關係機構との連繫の下に計劃を樹立する必要がある。臺灣は一島地で、渡海作戰に先ず船舶を必要とするのみならず、外地との交通維持にも船舶を必要とする。

又一旦戰爭が勃發した時、島內の交通を如何に保持するかも、須らく具體的に精密に研究を加えるべきである」

「最後に生產、物資、人力、交通などに關する計劃達成の必要に卽應して、財政預算

が編成される。しかし加何なる國に於ても平時には平時の預算があり、戰時には戰時の預算がある。そして作戰或は應戰準備時期に於る預算は、兩者の間に介在するものである」

「この外に預算とは無關係のようだが、動員に密切な關係を有するものに、動員に關する種々の法規がある。我が國の現行法規で、動員の主な依據になり得るものは、國家總動員法、戒嚴法及び非常時期農礦工商管理條例の三つである。これで事足りるから、更に新しい法律を制定する必要はない。しかしこの三つの法令に準據して、政府が陸續と頒佈した行政命令、規定或は細則などは、おびただしい數に上つている。其の複雜な有樣は專門家といえども全部を知悉することがむずかしく、實に平時に於ても早くから簡素化すべきものである。幸に平時にはこれらの法令を引用する機會が少なかつたが、戰時或は作戰、應戰時期に於ては、尙更法令をわかりやすくして國民に遵守してもらい、又政令を施行する各級の公務員にも、解釋をとり違えることなく、又いざこざを起すことのないようにする必要がある。それでこれらの行政命令、規定、條例を簡素化することは、實に刻下の急務である」

「以上擧げたことは中央政府の職責に屬するものである。各地方政府に至つては、實に人的、物的資源の所在地である。中央政府の、臺灣遷移以來臺灣一省を以て全國の需要を提供し、兵員徵集、物資供給など平時に於て既に偉大な貢獻をなしている。戰時或は作戰、應戰の時期に於ては、臺灣省の各地方政府は、中央政府のより更に頼みとするところ

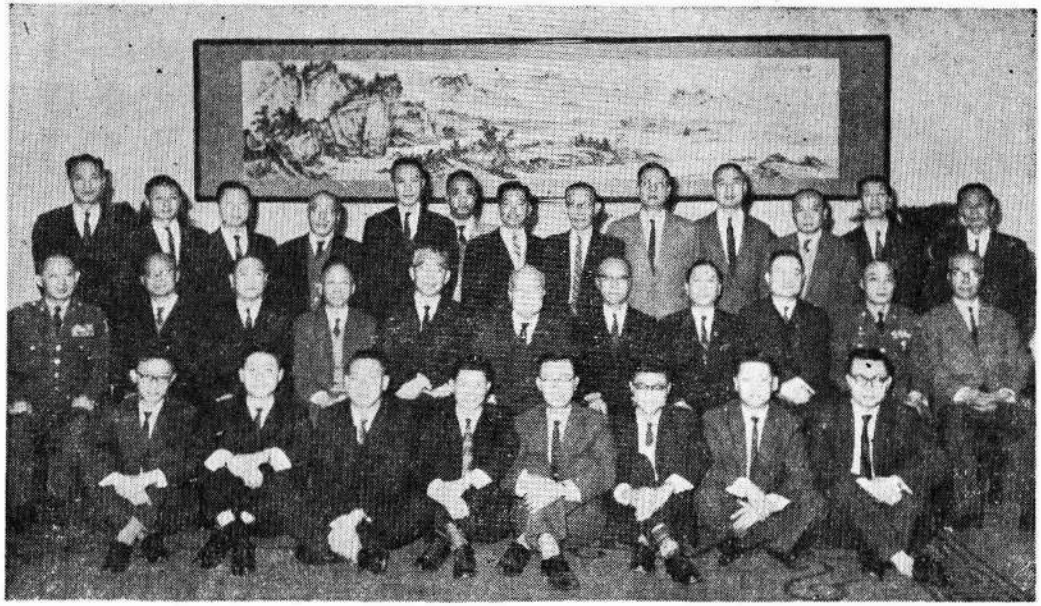
である。それで中央政府の如何なる動員計劃も、須らく臺灣省各地方政府の實情に即應しなければならない。中央政府の計劃を順調におしすすめるため、計劃に際しては最高級の地方政府を計劃に參與させるべきである。基本計劃は中央の機關によつて立案されるが、其の他凡そ地方政府に施行してもらうことは、地方政府に計劃參與の機會を與える。其の間或は先ず地方政府に實施方法を立案してもらい、中央政府が更に審議を加えると云うようにして、地方の實情に即應した適正な計劃から、統合的效果を達成する」

「要するに中央政府の各部會と地方政府は、動員に對して然るべき計劃があり、そして實行に移したものもあらうが、それは計劃方面に於て充分の連繫がなされていない。施行方面に於ても僅かに人力と物資の局部的動員しか行なわれていない。もつとも未だ總動員の時期ではないから、全面的に施行されていない。しかしたとい目前は全面的施行の時期でなくても、預め全面的計劃を立案する必要がある。全面的計劃の適正化をはかり、施行に預期の成果を收めるため、中央の各關係機關と最高級の地方政府を連繫する一つの計劃機構がなくてはならないことになる」

「行政院經濟動員計劃委員會はこの目標に從つて成立したものであり、その主旨は大陸進軍、國土回復の國策に即應して、全國の人的、物的資源の動員を企劃し、以て統合的に全國の經濟力を運用出來る體制をととのえることにある。其の任務は次のようなものである。(1)經濟動（復）員政策の企劃、(2)經濟動(復)員關係法規の立案、(3)經濟動(復)員計劃案の審査、(4)經濟動（復）員促進關係案の協調、(5)其の他經濟動（復）員に關する計劃

事項等である。其の委員の人選は、常任委員九名は二級機關の主管の外、別に六名の委員を招聘する。委員會には主任委員一名に、副主任委員を二名置く。主任委員は秘書長及び各班、室の主管などの輔佐で會務を處理し、並びに會議を主宰する。又諮問のために顧問若干人を招聘してもよい。委員會には六つの班を設け、法制、工業、物資、交通、人力、財力の調査研究と計劃にあたる。上で述べたように、戰時或は作戰、應戰準備時期に立案すべき各種の計劃は、預算に關係があり、しかして委員會の常任委員はみなこれらの動員計劃と預算の當該機關の主管であり、又施行にあたる責任者でもある。それで本委員會の最大の機能は連繫と協調にある」

私達交通班は最初の半年の間に、交通方面に於る六大計劃案の起草を完成し、みな委員會で可決された。其の後更に各計劃案を各交通事業機關に配付し、原案に從つて詳細な施行方法と細則を立案させた。其の內容は國家の機密に關することだから、詳しいことは述べられない。私は一九六六年六月末に、各種の計劃案、實施方法などが相次いで完成され、一部分は既に施行されて任務に一段落を告げたので、王雲五翁に次いで主任委員になられた余井塘氏のお許しで、交通班の主任兼任を解いてもらい、そして顧問の名義で引續いて會務に協力することにした。新しい主任には副主任朱延光氏が升任され、仕事は其の後もずつと順調にすすめられた。私の生涯に於て擔當したいろ〳〵な企劃の中で、この度の任務が最も重大で最も有意義だと云うことが出來る。



行政院經濟動員計劃委員會主要人員一同（1965年）

二列目左から王丕承、著者、劉支藩、管歐、董文琦、王雲五、杜殿英、朱致一、楊業孔、戴高翔、王家鴻諸氏。

臺航公司社長九年

一、破産の危機

臺灣航業公司は臺灣省唯一の官營海運會社で、臺灣周圍の水上交通の維持と臺灣省の一部の輸出入物資の運輸を取扱つて、內に外に其の任務は極めて重い。臺航公司が一九四六年の七月に創設された當時は、丁度國內復員で水運業好景氣の時なので、國內の水運業は大陸の水運を遂行するのに手が一ぱいで、臺灣の海運を顧りみる暇がなかつた。それで臺灣省の輸出入物資は臺航公司が一手に引受け、一時は船が少ないのに船荷が多くて、大いに張合いがあつた。惜しいことに當時は、新船舶を購入して好況に乘じて基礎を確立するような綿密に思慮された計劃がなく、たゞ老朽船舶をふやして運輸の多忙をまぎらわしたに過ぎなかつた。それで一旦遠洋の業務を開拓しなければならない局面に遭遇するや、手も足も出ない有樣であつた。朝鮮戰爭勃發後及びスエズ運河閉鎖期間に、國際の船賃が暴騰し同業者がみんな賺けていた時、臺航公司は性能のよい遠洋航行の出來る船舶がないために、たゞ空しく海洋を眺めて溜息をつくのみで、僅かに赤字を出すか出さない程度にしか營業成績はあがらなかつた。間もなくして海運業の不況期が再び到來するや、毎年のように欠損が續き、終に負債は資產を遙かにうわまわり破產の窮地に陷つた。

二、初段階の改革

臺灣省政府主席周至柔氏は、臺航公司の危機を救うべく一九五八年七月に臺航公司の最高管理部門改組の命令を下し、陳舜畊氏を總支配人に任命した。又同年の十一月に、省政府會議の決議に基き、臺航公司整理小組を成立、省政府委員楊肇嘉氏、鄒清之氏、林永欅氏及び財政廳長陳漢平氏、主計處長沙德堅氏、交通處長譚嶽泉氏を整理小組の委員に指定し、譚嶽泉氏が召集人を務め、周主席の指示に從つて仕事を始めた。整理小組は、臺灣省が四面海に圍まれ、しかして臺航公司は省營の唯一の海運會社で經濟上或は政治上から引續き經營する必要があると認めた。それで臺航公司に社債返濟、利益開發、經費節減などの具體的整理計劃を立案して小組の審議を受け、省政府の裁可を待つて速かに實行に移すようにと指令した。

省政府は交通部などの中央機關との合作を强化し、省側の政策を確實に實行すべく、次いで取締役會を改組することに決定し、周主席は譚處長の推薦で私を社長に任命しようとはかつた。それで陳舜畊氏を拙宅にさしむけて私の同意を求めた。私は義理上辭退すべきでないと思い、一九五九年一月三十一日に決然と社長に就任し、當日私は次のような談話を發表した。

「この度臺航公司社長を務めることになりましたが、丁度海運業不景氣が二年續いて

來ていますので、つくづく微力を痛感し、任務の艱難を慮る次第でございます。幸に陳總支配人は最近半年内に、各方面の協力の下に、經費節減に對し出來るだけのことを盡して來ました。又業務開發の點に於てもすでに確なる船荷の來源を獲得していますので、今後遠洋の運賃が正常にかえることが出來ますれば、前途は好轉する見込でございます。世界の海運業は、スエズ運河が通航を回復しましてから、運賃は暴落し全くふるわない狀態にあります。大西洋の石炭輸送を例にとりますと、一九五六年十二月の最高運賃は毎噸百十九シリングでしたが、昨年の四月には毎噸二十一シリングに暴落し、最近も二十三シリングに過ぎなく、最高時の五分の一に滿たないのであります。自由船舶の一個月の賃借料は、最高時には毎噸六ドル五十セントにまであがりましたが、昨年の四、五月には毎噸一ドルばかりにおちて來ました。中外の海運業者は大抵ひどい打撃を蒙りまして、船舶の新舊を問わず紛紛と操業を停止し、最も多い時には休業船舶は一千萬噸に達していまして、慘淡たる有樣は中外ともに同じことでございます。しかし新船舶の多い、實力の充實した業者は、辛うじてこの大災難を免がれています。臺航公司は外地との交通維持及び貿易促進の使命を擔つて成立されましたもので、過去に於て臺灣——日本、高雄——馬公航路の定期航行にあたり、又始めて臺灣——香港航路を開發し、更に臺灣周圍の海運を維持すると同時に軍需輸送にも極力參加しまして、光榮ある記錄をたくさんつくりました。曩年來臺灣銀行に取組まれました外貨の運賃收入が、六百十三萬ドルに達している點から見ま

しても、國家の財政に少なからぬ貢献をしていることがわかります。しかし臺航公司の資本調達は、修復沈沒船の賣却、舊船舶の株式加入、資產價値增加推定、社債の株式充當などで、現金の收受が少ないから、新船舶の建造に對しては高馬航路の客船以外は、如何なる投資もなされていないと云うことが出來ます。現在運營されている船舶は、一萬噸級に基隆、新高雄、臺北、延平と四艘、三千噸級に臺東一艘、一千六百噸級に花蓮、豐原、安平と三艘、五百噸級に宜蘭、恒春と二艘あります。しかし船齡はみな十五年以上になつていまして、性能が劣り、燃料の消耗が多く、修理費用がよけいかゝりますから、運賃暴騰時には利益があがりますが、一旦運賃が暴落しますと、缺點が百出し、やりくりがつかなくなります。若し今後もやはりこの公司を保持し、昔のように臺灣省の生產及び貿易に奉仕させると云うことになりますれば、誠に各方面の人士が主張していますように、新船舶を增建することがビジョンのある根本大計でございます。目下政府は海運業者に貸付金を與えて、一萬二千五百噸級の遠洋船舶を四艘、五千五百噸級の近海船舶を二艘と三千六百噸級の貨物船を一艘建造させることにきめましたが、業者が二割の資金を調達しますれば、其の貸付金による新船舶建造權を取得することが出來るのであります。これは實に臺航公司にとつて又とないよい機會でありますが、先ず問題になりますのは、增資によつてこの二割の資金を獲得することでありまして、これは各方面の支援によつてこそ達成出來得るものでございます。そうもしないと、海運業の景氣が好轉した場合には、臺航公司

はきつと又よい機會を失なうことでありませう。この度社長を引繼ぐ前に周主席に謁見して指示を仰ぎましたところ、業務を開拓して收入の增加をはかり、資金を調達して新船舶建造にあたるようにと、指示がございました。袁交通部長も、臺航公司は各方面の協調の下に、舊船淘汰、新船增建の方策を取るべきだと指示がございました。最近交通部は、自國船舶の遠洋航路、近海航路に於ける非定期船の船荷運送分配原則を定め、公正な方法の下に、官營、民營の海運業者が臺航公司に支持を與え、より多くの船荷を獲得させるようにと督勵しています。非才の私は社長の重任に堪え得るものではございませんが、今後上司の指示に從い、幹部役員及び陳總支配人と共に職責の完遂に精勵し、臺灣島の經濟發展に關係深いこの事業のために、みんなと一緒に努力していくつもりでございます」

社長就任後の二日目に、譚處長は處理を待つている三件の關係文書を直接私に手渡した。それは實に臺航公司の三大事件であり、私にとつては一種の試練であつた。第一件は、臺航公司の中國銀行に對する「新高雄」購入の未拂借金百四十五萬ドルは、私が同銀行の頭取徐柏園氏と總支配人陳長桐氏に、返濟期限延期と利息低減の便宜をはからつてもらうように交渉することである。第二件は、私が交通部長袁守謙氏に、臺日航路に於る臺航公司の船荷分配額をふやしていたゞくようにお願いすることである。第三件は、私が交通部から一萬二千五百噸級の貸付金船舶建造權を爭い取ることである。私はこの重責を擔つて二個月餘り奔走したあげく、幸に次のような結果を得ることが出來た。第一件につい

ては、中國銀行は二年半の返濟期限を十五年に改め、利息を六厘から三厘に下げることに同意した。第二件については、交通部は臺日航路船荷運送分配額原案の、臺航公司の十九%を二五・七三%にあげた。第三件については、交通部は既に裁可した五千五百噸級船舶建造の貸付金の外に、更に一萬二千五百噸級船舶一艘の建造貸付金を臺航公司に與えることに同意した。これらは交通部、銀行界及び海運界が臺航公司の困難を思いやり極力私を支持したおかげで、こうして私は省政府及び公司同僚の信心を獲得することが出來た。

以上のような最初の段階の成果があがつたので、陳總支配人は譚處長と整理小組の支持の下に續いて直ちに全面的整理計畫を立案し、周主席の裁可を待つて實行に移した。次に社債整理、利益開發、經費節減の三項目に分けて、其の成果を略述する。

(一)社債整理

(1)臺灣銀行に對する社債新臺幣四千九百萬元は、一九五九年より臺銀が臺航公司に投資せる優先株式に變えた。

(2)中國銀行に對する社債百四十八萬餘ドルは(卽ち新高雄の未拂借金百四十五萬ドルの外、別に短期借金が三萬ドルあつた)、年利率六厘から三厘に改め、二年半の返濟期限は十五年に延ばされ、一九五九年から一九六三年までの五年間は、毎年の年末に各々三萬ドル返濟し、以後の十年に、毎年十三萬ドル返濟することになつた。

(3)其の他の負債及び未拂金計新臺幣五千九百五十餘萬元は、省政府に一部分立替えてもらう外、臺航公司の營業收入から弁濟することになつた。

(二) 利益開發

臺銀から更に優先株を五十七萬七千二百四十ドル投資してもらい、當時の爲替相場一ドル對新臺幣三六・三八元に從つて、新臺幣二千百萬元に換算し、一度に全額を臺航公司に交付した。省政府には六年に分けて出資してもらい、投資額は計四十五萬八千七百六十ドルとした。この金と割安或は原價のままで賣却するときめた屏東、臺中、豐原、宜蘭、恒春などの五船舶の賣却金は、五千五百噸級貨物船、三千六百噸級バナナ運送船、一萬二千五百噸級快速貨物船、二千五百噸級貨物船各一艘の建造資金にあてることにした。新船舶の建造完成前には、日本建造の一萬噸級船舶臺北と延平の二艘を、先ず自由船舶二艘と取換え、同時に別に性能のわりとよい既成の船舶を購入して、操業船舶陣容の充實化をはかり、以て次のような新開拓の航路に用いた。

(1)臺灣—日本—アメリカ(西海岸)間の定期航路を開設した。アメリカの對華援助物資の十三・六四%を運送分配額にもらい、行きにアメリカ向けの省產雜貨の外に、臺日航路の運送分配額による大口の物資を積載し、歸りには主としてアメリカ援助の小麥を積み、外にアメリカ及び日本商品をかきあつめたから、船荷の來源には事缺かなかつた。

(2)近海に於る經營狀態を改善した。一九五九年から重點主義を取り、船荷の來源を確保し、臺灣—日本—フイリピンの三角航路を擴張すると同時に、臺日航路の定期船を强化し、歸りには各種の貨物をかき集めさせて空船を避けた。

(3)臺灣周圍の海運を強化した。別に客船を一艘建造して高雄—馬公間の水上交通改善に用い、安全快適、船賃低廉の點で高雄、馬公兩地の軍民旅客に奉仕した。

(三)經費節減

(1)機構整理：日本、香港、花蓮港の支店を撤廢した。

(2)人員整理：陸上の從業員は元來二百七十二名いたが、百十九名に減らした。船上の人員は八百八十七名から六百四十一名に減らした。

(3)未使用資產の處理：占有された公司の家屋と土地を取戻し、入札或は協議によつて賣却した。

(4)船舶保險の改善：各船舶の保險金額を調整した。卽ち保險料の高すぎるものは引下げ、遠洋を航行する船舶だけはドルによる保險にかけたが、近海船舶は新臺幣による保險に改めた。

(5)器材購入の統合化：船舶用器材の購入は、一括して買う方法を取つて管理を强め、外國航路の船舶に用いる燃料油は、指定の油會社から廉價で供給してもらい、船用器材と燃料油の節約に極力つとめた。

(6)船舶修復費用の節約：船舶の日常の手入に注意し、不必要な修理工事は出來るだけ少なくして、修復時間と費用を節約した。

(7)船荷のあげおろしの技術改善：荷積、荷卸の技術を改善し、損害賠償を請求される

ことのないように務めた。

(8)責任と權限の明確化：各階層に於る從業員の責任觀念を鼓舞し、又船長の職權を强化して船員の綱紀を肅正した。

上述の各整理方法の中、舊船淘汰と新船購入は實施期間中に計畫を少し變えたが、其の他はみな預定の目標に從つて實施され、二年の努力の後に、終に次のような實質的成果をあげた。

整理前の、卽ち一九五八年度の營業決算は、計三千二百九十五萬五千九百十九元の欠損になつていたが、一九六〇年度の決算には、黑字になり、利益額は計一千百四十七萬五百九十五元の巨額に達した。分析して申上げますと、其の具體的數字は次の通りである。

(1)社債利息輕減：整理前、每年社債利息を八百七十七萬元負擔しなければならなかつたが、整理後は僅かに六十七萬元拂えばよかつた。

(2)人件費節減：整理前、從業員は計一千百五十九名いたが、一九六〇年の年末には、七百六十名に減らされた。

(3)操業能率向上：一九五八年度の船舶噸あたり運送數量は一〇・七四噸、一九六〇年度は一二・七八噸と、十九%の增加を示している。一九五八年度の船舶噸あたり收入は二、〇二九元、一九六〇年度は三、〇九三元と、五二・四四%の增加になつている。一九五八年度の船舶噸あたり支出は、直接原價の外なお三六四元の欠損になつていたが、一九

六〇年度には、四一九元の利益があがつている。

(4)固定原價低減：一九五八年度の自由船舶一艘一日あたりの固定原價は九〇〇ドルでしたが、一九六〇年度には五九三・三ドルに減少し三四・一四%の減少となつている。

(5)間接費用減少：一九五八年度の業務費用は、營業收入の九・一四%を占めていたが、一九六〇年度には四・二九%に減少し、其の減少率は五三・〇六%に達している。一九五八年度の管理費用は、營業收入の四・八%を占めていたが、一九六〇年度には僅かに二・五六%を占めるのみで、其の減少率は四六・六七%になつている。

臺航公司は二年の整理を經て、完全に革新された。整理の結果は官民營海運業者の羨望の的になり、一般輿論も賞讃を表し、奇蹟が現われたなどと讃えた。一九五九年十二月二十九日に、チヤイナ・ポスト誌は次章に示すような論說を發表した。其の實臺航公司整理の成果は、ひとえに周主席と譚處長の賢明な決斷と、陳總支配人の實踐努力と處理公正によるものである。一九六一年一月、陳氏は臺灣鐵路管理局局長に轉任され、鐵腕を振つて大刷新を行い、當時新聞紙上は「陳舜畊旋風」などとほめたたえた。私が臺航公司で陳氏と事を共にした時期に於ては、私は極力陳氏の政策實踐を支持し、妨害を除いてやつただけで、チヤイナ、ポスト誌の私に對する讃詞は、過分のお言葉である。

三、臺航公司の生存への決戰

China Post記者 D.J.

臺灣省政府所屬の臺灣航業公司は十年もの間、毎年赤字の下に操業を續けた。其の間年年に於る唯一の違いは、欠損額が年を追つてふえていつたことである。一九五七年の下半期に財務狀態が破産宣告をすべき赤字額を越えた時、公司の欠損總額は頂點に達していた。この絶對絶命の窮地に瀕して、臺航公司を完全廢業にするか、或はより多くの政府補助金を與えて才幹の士に公司の革新を委ねるか、臺灣省政府はこの二つの道から一つを選ばねばならなかつた。明らかな理由から省政府は後者を選んだ。

云うまでもなく、公司の革新は政府が信頼に足る適當なタレントを見出してこそ、始めて出來得ることである。其の人は誠實廉潔の上に、この大革新の重大責任を引受けるだけの才幹と專門知識を有して、この省政府唯一の海運會社の社長を務めていける者でなければならない。

當局はタレントのスカウトに苦勞することなく、王洸氏をこの責任重大なポジションに據えることに決めた。王氏は中國運輸事業界に於る水運權威の第一人者でした。

王氏が臺航公司の社長を引き繼いでから約半年後には、公司はもう赤字から立直つた。一年半を過ぎた今日、同公司は有利なバランスを示すことが出來たことを誇りにしている。王社長はこの事に語り及ぶ時、これはひとえに省政府周主席が適材選擇に於て賢明な

決定を下されたことと、省政府交通處長譚嶽泉氏のよき御指導と、同公司總支配人陳舜畊氏の能率的な經營によるものだと、きつと謙遜して云われる。

「あなた方はどうしてそんな短期間の内に、こんなたくさんのことをなしとげることが出來たのですか」私は同公司のある幹部役員に聞いた。

「公司は二つの基本的經濟原則に基ずいて經營管理されているからです」其の公司の役員は簡單明瞭に答えた。

「二つの原則とは何でせうか」

「一方では經常費を最小限度に迄減少し、他方では公司の資源を有效的に利用して、收入の增加を確保しているのです」

總支配人陳舜畊氏は一九五八年十一月十一日の省議會に對する報告、及び臺航公司の一九五八年七月から一九五九年六月迄の公司狀況公報で、同公司の成就と進步についてグラフイックに說明している。經費節減のために公司は斷乎たる措置を取つたが、其の中で最も顯著なのは次のようなものである。

㈠日本、香港及び花蓮の支店を撤廢した。

㈡公司の幹部役員（社長を含む）及び社員の交通車輛供與を取止め、其の代りにバス定期券を支給した。

㈢公司は九十九名の社員と四十名の職工を解雇した。

㈣公司の幹部役員と社員の月給及び職工の給料は、二十%減俸して支拂われた。

より更に有利に經營するため、積極的措置もとられた。例えば臺灣――アメリカ、臺灣――日本、臺灣――フイリピン間に恒久的定期航路を開設した。

あらゆる點で臺航公司は生存のための決戰に於て、第一回戰の勝利を收めた。誰一人王社長よりもよりよい理由で、臺航公司の成就を誇りに出來る者はいない。王社長は熟達な行政官、經營者であるだけでなく、運輸事業方面のエキスパートでもある。ついでに云いたいのは、彼の運輸關係の著作は二十冊以上になつていることである、其の中の一部分はいくつかの大學でテキスト・ブックに使つている。臺航公司の問題は又解消していないことも、王社長は誰よりもよく知つている。競爭激烈な海運業界に於て、臺航公司が他の設備のよい海運會社と爭うことが出來るようになるまでには、又かなり長い道程がいる。それに臺航公司の基礎はあまりよくない。同公司の一萬噸級船舶のスピートは、十ノットちよつとに過ぎない。從つてこのような船舶がアメリカの西海岸より遠いところへ行けば、採算がとれなくなる。遠洋航行に於て、一萬五千噸級の船が時速十六ノット或は十六ノット以上あるべきことは、最低限度の條件である。臺航公司の幹部役員は筆者と同じ見方をしている。卽ち更に二艘の一萬五千噸級、時速十六ノットの船舶を建造するのは不可避のことであり、さもないとこの官營海運會社は樂觀どころではない。管理能率改善に如何なる手法を導入しても、從業員がどんなに多大の犧牲を拂うべく心掛けても、同公司の

船舶の質的困難に打ち勝つのに役立つものではない。

臺灣省政府は曾つて賢明な決定を下し、臺航公司の生存への戰いに役立つべく必要な措置を講じて、第一回戰の勝利をかちとらせた。今や同公司の基礎を堅固にすることは焦眉の急事であり、そしてそれは新船舶を建造し、舊船舶を現代化することによつて始めて解決される。如何なる戰爭に於ても、終回戰に勝つてから決定的だと云える。政府は臺航公司が今や一切の人爲的努力を拂つて、第一回戰を勝ち取つたことに信服すべきである。終回戰の勝利を得るチャンスは、公司方面の努力よりも、政府の新船舶建造の決心如何にかかつている。

四、快速貨物船四艘の發注計劃

一九六一年の一月、陳舜畊氏は臺灣鐵路管理局局長に榮轉し、臺航公司總支配人は副總支配人陳仲衡氏が升任された。陳舜畊氏は大陸時期に津浦鐵路を長年主宰し、陳仲衡氏は其の補佐役を務め、二人の私交は大へん厚く、臺航公司に於てもよく合作出來た。周主席は陳仲衡氏が臺航公司の整理を補佐して少なからず功績があるので、特に彼を總支配人に升任したのである。陳仲衡氏の在任中、卽ち一九六一年一月から一九六六年四月の引退までに購入した船舶は、一九五二年竣工の八千二百七十噸級の臺興と臺隆の二艘、一九四

九年竣工の二千六百六十噸級の冷藏船臺青及び戰時建造の自由船舶臺南各一艘、並びにイタリーで新建造した五千五百噸級の自由船舶臺永が一艘と計五艘でした。別に臺灣造船公司に發注した一萬二千五百噸級の快速貨物船臺新號があるが、引取る時に技術的な意見の相違が起つたため、省政府は交通部の意見に從つて、其れを招商局に讓渡した。船舶の淘汰更新計劃は何度か修正され、其れに丁度國際の運賃が再度暴落となり、又アメリカに於る代理店ゼネラル・スチームシップ會社は船荷を拾うことに不熱心なので、臺航公司の營業は芳ばしくなかつた。總支配人陳仲衡氏は振興をはかるべく、一萬五千噸級貨物船發注計劃原案を變更して、一九六四年十月十二日に、別に增資による貨物船四艘の發注計劃を省政府に稟議し、支持を仰いだ。其の上申書は次のようなものである。

「㈠臺航公司は本省の對外貿易を促進すべく、臺灣——アメリカ西海岸航路を開發してから、運營狀態は稍よくなりました。しかし船舶の性能に制限されて、確なる船荷の來源はやはりばら積みの貨物が多く、運賃低廉の上に、常に國際市場價格の變動の影響を蒙り、利益をあげることがむずかしく、三年來赤字と黑字の間を上がり下がりして來ました。今後船舶はいよいよ船齡を加え、其の整備費用はかさばる一方で、若し運賃が再び長期にわたつて下落するならば、欠損は免がれ難く、須らく效果的な對策を取り、以て經營の長期的安定をはかるべきと存じます」

「㈡極東からアメリカ東海岸に至る航路は、貨物の來源が豐富な上に運賃も高く、最

もよいラインなるに鑒み、臺航公司は早くからこの航路を開發しようとはかりました。しかし性能のよい船舶がないために、實現出來ませんでした。近年來我が國の工業は着々進歩し、アメリカ東海岸との貿易は日增しにふえて來ています。最近は更に中南米との貿易が開拓され、臺灣とアメリカ東海岸間の海運はより更頻繁になる見込みであります。それに日本に寄り道した場合、アメリカ或は日本商社の一定した貨物の來源がありますから、目下中外の海運業者がこの航路を經營して得られる利潤は、アメリカ西海岸との其れに比べて遙かに多大であります。臺航公司は貿易發展の趨勢に卽應して、須らく綿密な計劃の下にこの航路を開發し、以て利益の確保と經營の安定をはかるべきと存じます」。

「㈢惟うに定期航路の經營は、顧客の便宜と貨物來源の掌握をはかるため、須らく同型の船舶數艘で一定した航行時間割を維持し、又性能は新鋭であつてこそ、淘汰されることなく操業を續けることが出來得るものであります。以上の理由から、臺航公司のアメリカ西海岸への航行は、やはり現有の舊船五艘で維持させますが、前に同航路を强化すべく御裁可になりました一萬五千噸級新船舶の發注は、速度及び其の他の性能に於てより更優れた快速貨物船に變更いたしたく、並びに同型の船舶三艘を追加發注して計四艘の船隊を構成し、毎月一回、順番に臺灣アメリカ東海岸航路を定期的に航行させ、以て主席閣下の臺航公司船隊計劃に對する構想を實現いたしたいと存じます」

「㈣建造期間の短縮と廉價購入を圖るため、この四艘の船舶は日本郵船會社新購入の

性能優良なる「山城丸」の船型に倣い、其の原價を參照にして、臺灣造船公司及び日本造船會社に發注いたしたく思います。四艘全部は二年内に竣工、引取りを濟ますものとし、毎艘の代價を三百八十萬ドルと見積り、先ず手付金に二割卽ち七十六萬ドル支拂います。第一艘は臺灣造船公司に建造させ、一萬五千噸級船舶發注計劃原案に從つて、臺航公司及び臺灣銀行が各々五萬ドル增資するものとします。發注追加の三艘の中、第二艘と第四艘は日本に發注するものとし、第三艘は第一艘に續いて臺灣造船公司に建造させたく思います。この三艘の二割の手付金二百二十八萬ドル（新臺幣九千百餘萬元）は、省政府より無利息で借受けたく、臺航公司は期限を定めて弁濟するものとします」

「(五)以上四艘の快速貨物船投資金額は、一九六四年下半期から、(1)臺航公司が自分で三十八萬ドル調達し、(2)臺銀から三十八萬ドル融通してもらい、(3)省政府からの無利息貸付金二百二十八萬ドルと、(4)既に御裁可になりました一萬五千噸級船に對する省政府の八年分割拂い投資額百四十五萬五千百ドルからまかなうものとします。これら四艘の快速貨物船から得られる利益は、毎年毎艘約五十萬ドルの見込みであります。操業開始後十年内に、八割の船舶購入代價と臺銀借金元利及び省政府貸付金一千七百八十九萬三千五百二十五ドルは、分割拂いで弁濟するものとします。この後同四艘貨物船は尙十年の船齡が殘されていますから、省政府及び臺航公司の實際投資額百八十三萬五千百ドルに對し、七百六十萬ドルの純利益があがる見込みであります」

「㈥上述の如く、最新型の快速貨物船隊を組成し、對外貿易の新趨勢に卽應して、最も有利な航路を經營することは、實にこの唯一の省營海運會社の根本的改革大計であります。臺航公司は從來から資本に不足していますが、茲に省政府の支持により、旣に御決裁になりました投資金額の外に、なお貸付金新臺幣九千百餘萬元追加していただきますれば、四艘の新船舶を獲得することが出來るのであります。臺航公司はこれによつて得られる成果から、資本構造が改善され、株式を株式市場に進出せしめ、或は公司債券を發行出來ることになり、より更の發展を劃策出來ることになるのであります。國內外の關係資料を參照しまして、謹しみて快速貨物船四艘の發注計劃草案を立案しましたが、本文書に三部添附して御上呈致します。御高覽の上御裁可の程お願い申上げます」

惜しいことにこの計劃は、省政府の貸付金の調達がむずかしいことから、批准されなかつた。しかして中外の海運會社の新建造の船舶は、太平洋上に陸續出航し、臺航公司は到底激烈な競爭に敵し難く、遂に黑字から赤字に轉落した。幸に臺航公司の船舶は日頃の整備にまじめで、船員の素質がよく、他の同業者の海難頻繁と死亡者續出に比べて、臺航公司は海難のために一人も死亡者を出したことがないから、輿論はなお好評で迎えてくれた。一九六三年の二月一日に、高雄——馬公航路の船客保險が實施され、臺航公司が保險料を負擔し、船客に代つて新臺幣十萬元の意外事故保險に掛けることになつた。これは中外海運業の先驅をなすもので、まことに得難いことである。

五、第一、二期增資計劃實現

陳仲衡氏が引退してから、臺灣省公路局錢益副局長が一九六六年の四月に、臺航公司總支配人を受繼いだ。錢氏は公路關係の仕事に二十年ばかり奉公して來たが、つとに明敏練達の譽が高く、就任後はつとめて奮起をはかつた。彼は私と同じく交大の出身で、學友の誼から私達はうちとけて仕事にあたつた。又新任の省主席黃杰氏と秘書長徐鼎氏及び交通處長陳聲簧氏などの多大の支持により、根本から臺航公司の資本構造を改善し、速かに船舶更新をすすめることに決定した。第一期增資計劃として一九六六年の九月に、先づ省政府の裁可により新臺幣三千萬元が增資され、これで二艘の優良既成船舶を購入した。其の中の一艘は一九五七年竣工の一萬三千噸級船舶臺壽、もう一艘は一九五五年竣工の三千五百噸級冷藏船臺雲で、營業狀態はこれで直ぐ好轉した。一九六七年の五月、更に日本三菱造船所と二艘の一萬二千三百噸級、時速十八ノット以上の快速貨物船建造の契約を結んだ。每艘の代價は三百七十萬ドルで、わりと廉價の上に、一九六八年及び一九六九年三月に各一艘竣工の預定で、速かに受け渡しが出來る。これが將來操業に參加すれば、臺航公司の業務は必ず新境地にすゝみいるであろう。黃主席は臺航公司の再度佳境突入に鑒み、いよいよ支持を惜しまず、特に徐秘書長に命じ、財政廳の周廳長と交通處の陳處長と共に、臺航公司增資案審議小組を成立させた。徐秘書長の主宰の下に、一九六七年十一月三

日に第二期增資計劃の審議會が開かれ、次のような決議を得た。省政府は新臺幣六千萬元を六年に分けて投資する、五銀庫（卽ち新株主第一銀行、華南銀行、彰化銀行、土地銀行、合作金庫）は新臺幣四千五百萬元（每社九百萬元）を二年に分けて投資する、この投資額計一億五百萬元は臺銀が先に立替える、そして二百六十二萬ドルの外貨に取組み、既成の二萬噸級ばら積み貨物船を一艘購入し、臺航公司船隊の實力を增强して面目を一新させる。これらは直ぐに黃主席の裁可を經て、實現された。臺航公司はこの後よい船に、わりと大きい噸位で、競爭の激しい、實力がものを云う國際海運界で勝負を爭うことになり、臺灣の經濟發展に對し、重要な役目を擔うようになつた。

六、社長辭任

私は第二期增資案が可決された翌日、卽ち一九六七年十一月四日に、臺航公司に對する責任は既に完遂されたから、黃主席に引退をお許し下さるようにと上申した。上申書は次のようなものである。

「行政院は九月に人事行政局を成立し、公務員の退職制度の實施にあたることを、其の重要方針としています。中央政府及び省政府直屬の官營事業の社長は、すべて政府の任命によるもので、通例總支配人から昇任するか、或は關係行政機關の主管から轉任させることになつていますが、やはり純粹の公務員であります。經濟部は、既に一九六三年十二

月三日に行政院の御裁可により、社長、總支配人退職規程を頒布しました（卽ち所屬事業機構從業員退職規則第二十六條の規定で、退職有資格者は滿六十歳、在職滿六年以上のこと）。これは忠勤を激勵し、事業促進を其の主旨とするものでありまして、實に人事制度上の重要政策であると心得ます」

「臺灣航業公司は二十年の歴史を有する省營事業ですが、資金に制約されて、經營は決して芳しくありません。しかし、臺灣經濟の發展に、國策の遂行に、重要な貢献をして參りました。ここ一年半以來、主席閣下の督勵と支持、並びに徐秘書長、陳處長の協力と劃策により、第一期增資案は實施され、積極的に既成船舶を購入したり新船舶を發注したりしまして、業務を開拓しましたところ、目下着着と成果をあげています。昨三日には、徐秘書長の主宰の下に第二期增資計劃會議が開かれ、幸に新臺幣一億五百萬元を增資して、速かに二萬噸級以上の性能優良なばら積み貨物船を發注することが取決められました。今後から臺航公司は新境地に邁進し得べく、百年の基礎が確立されます。これはひとえに主席閣下及び徐秘書長、陳處長の御英斷によりますもので、實に臺灣海運業史に特筆すべき一大事でございます」

「私儀が一九五九年一月に、臺航公司社長を拜命改しました當時は、丁度公司が破產の危機に直面していましたが、勉めてここに九年特ちこたえて參りました。この間取立てて申上る業績とてなく、只愼重と清廉を以て事に處し、終始一貫省政府の臺航公司整理計

劃の精神を嚴守して參りました。そして今や臺航公司第二期增資案は可決されまして、臺航公司の資本構造に著るしい變化が起ることになりました。凡そ公司の社長は株主を代表する者で、この機會に新たに社長を御選任になりまして、政策の遂行に當らしむ方がよいではないかと存じます。私儀は交通行政部門に奉公してから四十二年、其の中最後の九年は臺航公司に勤めて參りました。齡は六十二になり、苦難と憂慮の中に一途忠勤を勵んで來ましたが、近來心身の健康頓に衰えて參りました。故に經濟部頒布の規程に從い、中央政府の人事政策に卽應して、社長引退の道をお開きになり、私儀に退職を御裁可の程、切にお願い申上げます」

黃主席は二個月だかり考慮してからやつと御批准になり、そして交通處處長陳聲簧氏を兼任社長に任命した。陳氏は曾つて最もよく臺航公司を援護し、臺航公司の情況に大へん詳しいから、私及び從業員一同はみな得難い人選だと喜んだ。私は一九六八年二月三日に正式に引繼ぎをすまし、これで公職から解放され、この後は專ら講義と著述に從事することにした。航運週刊誌はこの日の引繼ぎの情況を次のように報道している。

「臺灣航業公司取締役會は二月三日に改組になり、社長王洸氏は引退が許され、交通處處長陳聲簧氏は兼任社長に推され、同日に正式に引繼ぎをすました」

「王前社長が一九五八年一月に社長に就任した當時は、世界の海運業の最も不況な時で、臺航公司は戰後に引上げた沈沒舊船と、資金困窮の下に操業を續けていたから、最も

大きい影響を受けた。王前社長は臺航公司在任九年の間、省政府の方針と交通處の指導を承り、管理部門を善導して船舶の淘汰更新と業務の振興に力を盡して來た。この間、新船舶二艘及び船齡の淺い船舶を五艘購入、昨年には又日本に快速貨物船を二艘發注して、先天的に缺陷のある臺航公司に、今日の基礎を確立した」

「王前社長は臺航公司取締役會を主宰してからこゝ九年來、勤勞節約、質實剛健を旨として從業員に率先垂範し、遂に臺航公司の今日の穩健質實な氣風を打ち立てた。それで何度か海運業の低調に際會したが、臺航公司從業員はよく奮鬪努力し、難關をきり拔けて來た」

「新舊社長の引繼ぎに、省政府から主計處長劉紹志氏が立會に見えた。劉氏は、臺灣は一島地で、經濟的に軍事的に、海運は特に重要であると云われた。彼は又王前社長の學問、人柄及び過去九年の臺航公司に對する貢献を大いに稱讃し、並びに黄主席は王氏の辭任を引留めたが其の決意を翻してもらえないので、やつと引退をお許しになつたが、慰問と感謝の書狀を下されたと傳えた。次いで劉氏は、後任に交通處處長陳氏が兼任社長を仰せつかつたが、これからして黄主席が臺航公司及び海運發展を如何に重視していることがよくわかる、新任の陳社長は必ずやみんなの期待に答えてくれるであろうと述べた」

「王前社長は引繼ぎの儀式で次のように挨拶された。「臺航公司の規程に依りますれば、社長の任期は三年でございますが、私は一九五九年一月末に就任しましてから、今度

引退が許されるまでに三任の任期をすまし、今日で丁度九年と五日になります。省政府から特に主計處の劉處長が立會にお見えになりまして、まことに光榮の至りでございます。たゞ今劉處長から過分におほめの言葉をいたゞきまして、ほんとうに恥ずかしい次等でございます。又黄主席は一月十八日に、私が主宰して參りました取締役會に對し、「職務によく忠實を盡し、業績多多あり、誠に嘉するに足る」と正式に御慰問の書狀を賜わりまして、臺航公司を離れるこの日に、私はこれほど寵愛をいたゞいたことに尙更無上の感激を覺えるものでございます。この御慰問の書狀は、公務員の忠勤奉公の精神をよく鼓舞出來ますもので、其の意義はまことに大であります。ここに謹しみて黄主席に感謝と敬意を申上げる次第でございます」

「臺航公司は九年來、黄主席及び上司方方の御指導と、從業員全體の御協力で重ね重ねの難關を突破しました。目下船隊の大部分は更新され、國際の激しい競爭の下に、業務は持ちこたえていけるだけの足がかりを得ました。私は幸にこの間大過なく勤めさせていたゞきましたが、これはまことに私個人の最大の幸運でありまして、終身忘れられないことでございます。今後臺航公司は發展段階に突入すべく、より更有力な、卓越なリードを必要とし、そうあらばこそ新境地を開拓出來得るものと存じます。今度黄主席は交通處處長陳聲簧氏を臺航公司の兼任社長に御任命になられましたが、これは私及び公司從業員全體が久しく渴望しているところでありまして、まことに最も理想な人選でございます。陳社

長は、才智識見の優れたお方で、顯著な治績があり、過去五年の間、臺航公司の經營方針の御指導や、船舶購入、建造計劃の援護などに對し、出來る限り盡力して下さいました。そうもなければ臺航公司は決して今日の成就を得られなかつたことでありましよう。今後直接臺航公司をリードしていたゞくことになりましたから、必ずやより更に多大な成果を收めることになりましよう。私はここに最も愉快な、最も感奮された氣持で、臺航公司社長の職務を陳新社長にお引渡し申します」

「陳新社長は次のように挨拶された。王前社長は交通行政部門に奉公すること四十二年、この度引退なさいまして、人才育成の宿志完遂に專心することになりました。陳新社長はなお王前社長の海事行政に於る數數の治績をあげ、殊に臺航公司が王前社長の在任中に、重ね重ね難關を突破し、船隊を一新して遂に今日の發展の足がかりを確立したことは、まことに功成りて身退くと云うべきであると結んだ。次いで王前社長は曾つて交通部監査官及び行政院經濟動員委員會交通班主任を多年兼任して、臺灣省の交通計劃及び措置に多大の貢献があるので、陳新社長は特に交通處を代表して、「功在交通」（功は交通にあり）の文字を浮彫にした錦屏風を贈り、以て謝意を表した。臺航公司總支配人錢益氏も從業員全體を代表して、銀屏風を贈呈した。其の詞に曰く

雍容雅度、道德文章（溫和に雅量、道德と文章）
歷時九載、董理臺航（歷時九年、臺航の長を勤む）
時艱任重、盡力扶匡（時艱み任重く、扶匡に盡力す）

堅持奮鬪、勳猷共仰（堅持奮鬪、偉功を共に仰ぐ）
策劃有方、轉弱爲强（劃策に方あり、弱を轉じて强と爲す）
惜別依依、留念甘棠（惜別依依、甘棠に留念す）

王前社長は紀念品を受け取られ、お禮の挨拶を述べられる時、非常に興奮して次の如く云われた。「各方面から過分な稱讃と紀念品をいたゞき、まことに辱なく存じます。陳處長こと新社長から、私が今後引續き書き物をするようにと勵ましの萬年筆を贈られましたことと、同僚のみなさんから、私が海事學の講義を廣く推し進めるようにと錄音機を贈られましたことは、就中最も尊い、厚い友誼のしるしで、私はきっとこれを珍重し、深く心にしるして忘れませ〳〵」

「閉會後、從業員全體は公司の門前に列をなして王前社長を見送り、王前社長はみんなに一一握手なされ、お禮を云われた」

「王前社長は日頃から節約をたつとび、出勤、退勤は大抵市内バスを利用した。この度も徒歩で臺航公司を離れ、一人で臺銀に行かれ、そこにいらつしやる黃主席に謁見して、いつも御指導と御激勵にあずかつたことに、厚くお禮を申上げた。次いで交通部に赴き、部長、次長及び海運局陳局長に御挨拶申上げ、最後に船長聯合會に行かれ、理事長楊管北氏に御挨拶し、そして平常通り市内バスで歸宅された。儀式參列者はみなこんな感動的な引繼ぎの場面は、まことに珍らしいと云われ、そして王前社長の鷹揚でさつぱりした態度に、深い感銘を受けた」

私が書き始めた頃

最近數年の間に、私は海運と交通方面の本を何冊か書いた。友人達は私に、どうして著述に興味をもつようになつたかと聞いた。率直に云うと、それは偶然のことからでした。私が書き物を試みた當初は、學問を研究する爲でなく、思いがけなくもそれは「平劇評論」を書いたことから始まつたのである（註：平劇とは中國のオペラ、又の名を京戲と云う。日本の歌舞伎によく似ている）。そうして私に交通方面の文章を書くようにと勇氣ずけて下さつたのは、日本人と王雲五先生でした。私の最初の本であつた「中國水運業」は北京の交通大學で勉強していた時に書き上げたものである。

凡そ北京で勉強した學生は大抵平劇のファンでした。就中一九一一年（民國元年、大正元年）から一九二三、四年の間の學生は、特にそうだつた。當時の中學生、大學生は、みんな喜んで平劇に耳を傾け、しかも喜んで平劇を歌つた。それはまるで今の學生が映畫を好むのによく似ていた。私も一九二〇年から一九二三年の間に、師範大學の附屬中學で學んだ時、全く平劇に夢中になつてしまつた。毎週間の三つか四つの午後を私はしばしば劇場で過ごした。當時、午後の課業はわりと樂な上に、ともすると學課がなかつた。それで私はいつも家に歸らずに、かばんを小脇にかゝえて、ひそかに平劇を聽きにいつた。私がよくいつたところは、富連成社俳優養成所の名で聞えた廣和樓でした（廣和樓は北京前門

外側の肉市場にある。實習劇場だが、入場料は銅元十六枚、お茶代四枚で大へん安い）。有名な男優馬連良は當時養成所を卒業したばかりで、又一座に殘つて演出していた。譚富英氏は尙修業中だつた。彼等の演出を見終つた後、私はよく夜に短評を書いて、商業日報等の地元の小さい新聞に送つた。大概一兩日後には私の書いたものが、新聞の特別寄稿欄「演劇評論」にのせられているのを見ることが出來た。始めは小さい新聞にばかり寄稿していたが、後で大胆になつて、順天時報等の大きい新聞に送るようになつた。私のペンネーム「道公」或いは「鸚鵡舘主」は、よく新聞紙上で讀者にまみえた。その後梨園（平劇界）にたくさんの知合いが出來て、書きものの資料もふえて來たので、「演劇評論」に發表される論說も又多くなつた。しかも若干の新聞は私の評論を轉載した。それで當時の私は、奇しくも著名な平劇評論家俠公等と並び稱せられた。其の實讀者は、私が一介の舊制中學の生徒に過ぎないことを知らなかつた。私の父でさえこの事を知らなかつた。しかし交大に入學後のある朝、私が前夜の夜更け時に書いた評論の原稿が父にみつかつてしまつた。父は烈火の加く怒り、私を勉强もしないで人氣役者をひいきにする極道者だと激しく責めた。そして私に學業を疎かにするような文字を二度と書いてはいけないと禁じてしまつた。その後、私は平劇評論のペンを擱いた。けれども私が書きものと發表に興味を覺えたのは、確かに「平劇評論」を書いたことに始まつたものであることを、認めないわけにはいかない。

私は一九二四年に北京の交大に入學した。當時は、學校の中で同鄕會を組織することが大へん流行つた。多くの學生は各自同鄕會を組成して、鄕里の誼みを結んだ。愛國心の強い學生は、ひそかに國民黨に參加して、愛國運動と政治運動に勵むこともあつた。私もその時に、黃叔喬、王世弼、傅達等の諸學友と一緒に、江蘇同鄕會を一つこしらえた。會員は多くなかつたが、それでも季刊誌を一つ出した。先づ「江蘇の光」と命名し、二期出してから更に內容を充實して、「交通經濟」と名稱を改めた。內容は上上だとは云えないがB5判に色刷の圖案を表紙にして、每期二千部印刷した。當時は交通方面に關する學術的研究があんまり發達していない爲、交通經濟誌は確かに人の目を引いた。私は一九二七年の同誌第四期に「稅關が水運行政を兼ねる問題について」と云う論文を發表した。私は數多の理由を擧げて、稅關は水運行政を兼ねるべきでないと述べ、交通部はこの權限を取り戻すべきだと主張した。更に各地に「水運管理局」を設立して、關係事務を引繼ぐようにと簡略な組織大綱を立案した。當時私は若干の粗略な意見を披露したに過ぎないのだが、思いの外數日後に順天時報（北京にある日系華文新聞で當時流布範圍は大へん廣く、影響力も相當强い）は其の全文を轉載した。其の後間もなく南滿鐵道會社もこの一篇を日文に翻譯して、「支那水運業」と云う本に載せた。當時の私はこんなことを光榮だとは思わなかつたが、しかし大いに私が其の後學術的文章を書く勇氣を高めてくれた。

私が交大で勉强していた時、父（諱倬）は交通部海運局の水運業科長を務めていたが、

丁度命令に從つて「交通史水運行政篇」の主編の任に當つていた。私は暇があると、いつも父の草稿を繙いて見た。そうして若干の資料を節錄し、別に外の書籍を參考し、更に私個人の水運管理に對する意見を加えて、四、五萬字ばかりの本を一冊書き上げた。私はその本を「中國水運業」と題して、父の友人方毅先生を通じ、商務印書館に出版してもらおうと思つた。當時王雲五先生は、初めて同印書館の編譯所の編集長を引受けたばかりだが、丁度「萬有文庫」の編纂を企劃していた。幸いなことに、私の原稿は採用され、「萬有文庫」第一集に組入れてもらつた。一九二八年に出版したのだが、これは私が世に出した最初の著作であつた。二十一歳の大學生が當時の一流大書局から本を一冊出版出來たことは、ともあれ私を興奮させるのに充分だつた。原稿料に二百銀圓もらつたが、それは若輩の私にとつて、そうたいした意味はなかつた。今でも王雲五先生にお目にかかる度に、その昔ペンを執ることを勇氣ずけて下さつたことに、私は感謝の言葉を述べることを忘れない。

（本文は最初に一九五七年二月二日の中央日報に發表された）

私の海運に關する著書

（一）

私が一九二六年に交通部海運局に勤めてから今年（一九六五年）で丁度四十年になる。この四十年の間、私は海運管理の部署を離れたことは一度もなく、又書籍とペンを放したこともない。たゆまない研究から新しい知識を求め、新知識を仕事に活かし、仕事からよりよい經驗を得、そして學識と經驗を學校で講義し、又著作で一般社會に傳えた。こうして研究、仕事の經驗、講義が一體となり實を結んだのが、私の海運に關する著作四十冊である（現在は四十五冊になつている）。これが所謂「海運叢書」である。

著作の內容の可否は、實際に讀んでもらわないと分らないし、又大抵實地に應用してこそ始めて體得していただけるものである。今年の七月十一日の航海節に、中華民國海運學會は私の交通部海運局勤務四十週年を紀念して特にパンフレットを配付し、私の經歷と著作をみんなに紹介した。中國一週誌、交通月刊誌、香港水運半月刊誌等も同時に特集號を出して、私の治績と學識を紹介しているが、身にあまる讃辭が多く、それを鞭撻の言葉として私は今後益々職務に精勵するつもりである。もつとも海運に關する學問をこんなに長期に渡つて興味深く研究し、系統的に著作を出したものは、未だないことは事實である

。若し拙著が我が國の海運の成長と海運の學術的研究の普遍化に、些か貢献があれば幸である。これは私の念願であり、責任でもある。そしてこれは實に私が四十年來心血を注いで來たことでもある。

（二）

我が國の海運は清朝初期の鎖國政策の影響で、ずつと忽視されていた。一八四二年に上海、廣州、福州、厦門、寧波が通商港口になつてから、其の他の海港、內地河川も陸續と開放され、外國の船舶は長驅內地に直入出來るようになつた。海運管理は外人に任し、彼等は又外國商社の發展を助長したから、國府成立以前の我が國の海運業は始終人才と資本に缺き、そして外國船舶の壓迫の下に、進步は緩慢であつた。國民政府成立後に色々努力して振興を謀つたが、間もなく抗戰になり、大したことが出來なかつた。抗戰期間中に海運の實力は殆ど消耗され、勝利後內地河川航行權回收の機運に乘じて、一時好況を呈したが、それはそう長く續かなかつた。中共との戰爭で餘儀なく大陸を撤退し、臺灣へ來てからの海運業は今迄の航路を變更して國外ラインに轉向し、すべては初めから出直した。

これらの變革を筆者は目擊したり、身で體驗したりして、深く感ずるところがある。思想的に筆者は早くから航行權の回收、海運管理の制度化、海運法規の改正、海運業の援護、人才の養成、造船の强化、軍需優先等を强く主張して來た。在職中もこの路線に從つ

て極力實現につとめた。しかし殘念なことに先人は海運方面の文化財に多くを殘さず、殊に著作は至つて少い。それで外國の長所を吸收し、自分で種を蒔き、開拓して行かなければならない。一系列の海運に關する拙著も、こう云う主觀的な要求と客觀的環境の下に時勢の必要に應じてまとめ上げたものである。

海運叢書は一九二六年に書いた「中國水運業」に始まり、今日迄に凡そ四十冊まとめ上げた。其の中の若干冊は商務印書館、正中書局、學術團體から出版したが、十中の七、八は私が臺灣で創設した海運出版社から出した。茲に交通、水運、海運管理、港口、經濟地理に分類して、參考までに左に掲げる。

交　通　類

書名	出版年月	發行所	備考
實業計劃交通論第一卷	一九五五年三月	海運出版社	
實業計劃交通論第二卷	一九六一年八月	海運出版社	
近代運輸學	一九六四年七月	海運出版社	改訂一版。初版は一九六〇年十月に發行、一九六七年四月に增訂三版を出した。
交通政策	一九五四年七月	海運出版社	
中國交通概論	一九五三年十月	正中書局	
交通古今論	一九五六年十二月	海運出版社	
省縣の交通	一九五四年一月	中國地方自治協會	

臺灣の交通	一九五七年十二月	海運出版社	

水運類

海運學	一九六三年八月	海運出版社	改訂一版。初版は一九五一年十一月に發行。再版は同年十二月、一九五八年八月に三版を重ねた。
水運學（臺灣版）	一九五四年八月	臺灣商務印書館	改訂一版。
海運業の經濟學	一九五三年二月	海運出版社	增訂再版は一九六六年九月に發行した
海運と國防	一九五七年六月	海運出版社	改訂一版。初版は一九五三年二月に發行。
海權與航業	一九六八年八月	海運出版社	追記
海運—國家の生命線	一九六二年八月	海運出版社	
海運發展の道	一九六三年	交通部交通研究所	
海員の職務	一九五一年八月	海運出版社	
船員の職務と船舶管理	一九六五年五月	海運出版社	
水運學	一九四六年八月	上海商務印書館	大陸で三版發行した。
中國水運業	一九二九年十月	上海商務印書館	大陸で發行、萬有文庫第一集に組入れられた。
中國水運業論	一九三四年十一月	南京交通雜誌社	大陸で發行した。
中國水運業史	一九五五年九月	海運出版社	
抗戰時期水運概要	一九六五年五月	海運出版社	
WATER TRANSPORTATION DURING SINO-JAPANESE WAR	一九六六年十月	中華民國航運學會	追記

揚子江封鎖線	一九五七年十一月	海運出版社	
東海道上	一九六九年一月	海運出版社	

海運管理類

海運法規概要	一九六五年三月	海運出版社	改訂一版。初版は一九五六年四月に發行した。
海商法釋論	一九六二年七月	海運出版社	增訂再版は一九六七年八月に發行。
船舶法釋論	一九六一年二月	海運出版社	追記。
海上法概要	一九六六年六月	海運出版社	追記
海運管理概論	一九五二年七月	海運出版社	
海運管理概論續編	一九六五年十二月	海運出版社	追記
海運政策	一九五四年十二月	海運出版社	
航行業政策	一九三四年十二月	南京交通雜誌社	
港口新論	一九五八年五月	海運出版社	
港口管理制度の研究	一九五六年十月	交通部交通研究所	
現代海運管理の問題	一九三七年六月	正中書局	
水運業と航行權	一九三〇年八月	上海啓智書局	
中國水運誌	一九六六年十一月	中華大典編印會	追記。中華大典に組入れられた。
水運業と海運管理	一九六七年八月	海運出版社	追記
我與航運	一九六八年八月	海運出版社	追記

港口類

中國海港誌	一九五四年六月	中華文化事業出版委員會

世界海港誌	一九五三年十月	海運出版社
中國港口論	一九五二年四月	海運出版社
中國海港概要	一九五五年三月	海運出版社
海港概論	一九五二年四月	海運出版社

經濟地理類

海國新誌	一九五七年五月	海運出版社
海國新誌（第二卷）	一九六一年三月	海運出版社
海國新誌（第三卷）	一九六二年八月	海運出版社

増訂再版、初版は一九五六年八月に發行した。

（三）

私の父王倬は字を雲五と申し、清朝末期の附生（府州縣學に入り未だ國家試驗を受けていない學生）で日本へ留學した。一九一二年に歸國後、商務印書館の編譯を勤め、著作に「地方行政概要」と「交通史」の二書があり、ともに商務印書館から出版した。一九一六年に始めて交通部海運局水運業科長に就任し、交通部發行の交通月刊誌の責任編集者を兼任した。一九二六年に先父が他界した後、私は交通部に入り、今日に至る迄ずつと水運管理の仕事に携わつて來た。私が書き物に興味があるのは、ひとえに深く庭訓を受けたおかげだと云うことが出來る。

私が書き始めた頃、最も私を勇氣づけて下さつたのは王雲五(岫廬)先生でした。私が一九二六年にまとめた處女作「中國水運業」は、王先生が商務印書館で編集していた「萬有文庫」に組入れて下さつた。若し此の本の出版がなかつたならば私は多分第二冊、第三冊と續けて書く勇氣はなかつたことでしよう。其の後抗戰時期に私は又「水運學」を書き上げ、これも當時重慶で商務印書館を主宰していらつしやる王先生の目に叶い、出版して下さつた。この本は一年半の間に三版を重ね、私はより更自信を得た。臺灣へ來てから、私は續いて三十四冊(現在は三十九冊になる)まとめ上げたが、思えばこれは王先生の激勵に淵源するもので、私のいつまでも忘れられないことである。

王先生の外に私を勵まして下さつたのは、私の文筆の友である張其昀(曉峯)さんでした。彼は學者から政界に入り、其の學識と治績は中外の均しく賞讃するところである。一九五三年に彼の慫慂に依り私は「中國海港誌」をまとめ上げた。彼は原稿料に新臺幣一萬元もふんばつてくれたので、これを元手に私は更に其の他の本を數冊書き上げることが出來た。彼は又私に「中國海港誌」の姉妹作として「世界海港誌」を書くことを促した。張さんは著作出版の苦しみをよく知つており、私が獨力で海運方面の書物を出しているのを見て、私の剛毅果敢に感心し、中國一週誌の記者に命じて、二度も私を同誌の誌上に紹介し、過分に私を稱揚した。數年後、張さんの主宰している中國文化學院が海洋研究所を設立する時、私は經濟的に稍裕りが出來たので、寄附金を出したり、力をかしたりして、

彼の知遇の恩に報いた。

一九五三年五月に有名な政治評論家陶希聖氏は中央日報に文を撰び、私の海運に關する著書を一般に紹介した。彼が云うに「……大陸の失陷と政府の臺灣遷移は不幸なことであるが、これは又私達の革命建國史上に於る重大なポイントでもある。これから海洋は我が國の立國の方針に對して、必ずや重大な影響を及ぼすことになるであろう。この見透しの下に、私は交通部海運局局長、海洋研究所所長王洸教授が海運出版社から出版した何冊かの大著を社會に紹介したい。私は海運、特に航海事業が國民と政府の注意を引き、更に進んで目前の政策と今後の建國計劃に影響を及ぼすことを希望する。王洸教授のこれらの一系列の著書は、正にこの部門に於ける先驅をなすものである」陶氏の主張は常に國家の政策に影響した。私は彼の卓越な意見に深く敬意を拂うものである。この地この時に彼の適切な評論を得て、我が國の海運發展は期待出來るものと、海運關係者は益々信念を堅くして已まない。

海事標準用語の制定と公佈

國立編譯館の重要な職掌は教科書を編纂することと各種の科學用語の中譯語を審査して標準化することである。教科書編纂の仕事は、固より非常に繁雜なことであるが、科學用語標準化は學術の水準を示し、且つ將來の學術の發展に影響するもので、その責任は殊更に重大である。歴任の館長は科學用語の標準化に當る時、通例專門家を招請して、先ず適當な譯語に翻譯させ、更に學者を選任して共同で審査に當り、決定後に教育部から全國に公布し、又著名な出版業者に標準用語の採用を通告した。この樣に確かな足どりで極めて愼重に逐次標準化を進めた。重要用語の譯出に至つては、同館は金錢と努力を惜しまずに、いつも著名な學術團體を招請して討議を加え、標準化に協力させた。

同館は一九三二年に設立され、大陸失陷前は辛樹幟、陳立夫、陳可忠諸氏が前後して館長に任じ、この時期に數學用語、物理學用語、化學用語標準化原則、化學儀器設備用語、地質學用語、氣象學用語、礦物學用語、人體解剖學用語、比較解剖學用語、病理學用語、精神病理學用語、細菌免疫學用語、藥學用語、電氣工學用語、機械工學用語、化學工學用語、普通心理學用語、社會學用語、經濟學用語、教育學用語、統計學用語等二十一部門の標準譯語を完成した。政府が臺灣へ遷つて來てからも教育部はずつと同館の仕事を重視し、湖南省湘潭縣人の王鳳喈博士を館長に任命し、學術團體の協力の下に、十五年の間

に續いて體育用語、水利工學用語、土壤學用語、森林學用語、肥料學用語、原子物理學用語、外國地名譯語、土木工學用語、化學用語、採礦工學用語、增訂電氣工學用語、增訂機械工學用語、造船工學用語、音樂用語、增訂氣象學用語、海事用語等十六部門の標準譯語を規制した。これは國家の大典になり、學術界の盛事であつた。

國家復興の基地臺灣省は一島地で四面海に圍まれ、國民經濟の發展、外との交通の維持等、一つとして海事に關係のないものはない。王博士は教育、文化の推進は地理、人文の環境に卽應しなければならないと認め、早くから海事用語の標準化を企劃した。一九六一年の初めに學術に熱心な中華民國船長協會理事長姚煥銳氏も、丁度この事に志を同じくしているので、王博士は彼と討議をまじえたところ、海事の範圍は非常に廣く內容が繁多で、これは特に艱難な仕事であるから、臺灣のこの方面の專門家、學者の協力を求め、時間と經費をかけてこそ始めて完璧を期することが出來るものと認めた。それで王博士は五年の長期計劃を立て、每年預算を組んでこの事を押進めた。

草稿が出來上がり審査の段階に入る時、王博士と姚氏は、私が中華民國海運學會理事長を務め、海運界の學術活動の指導に當つていて海事に詳しいと云うので、私に草稿審査を主宰してくれないかと相談に來た。兩氏の斷つての願いで私の辭退は入れられず、これで私は王博士と相知り一緒に仕事をする機會を得た。王博士は博學多才にして誠實な君子で、私に深い印象を與えた。博士が指示した用語審査の原則と方法は非常に要領よく、

各部門に遍く實用的で、私のこの新しい仕事の準則になつた。重大な責任を引受けた私は、怠りなく仕事を押進め、審査の集會に二百十五回もあつたが、私は大抵萬障を操合わせて參加し、廣く博學の士に接することが出來て、大いに裨益するところがあつた。

一九六五年の十一月末に全部の用語審査を完了し、王博士は審査委員を晩餐會に招待した。席上で博士はみんなの勞を犒い、海事標準用語はやがて教育部から公布すると述べた。豈はからんや博士は積る苦勞で間もなく病氣になり、醫藥の甲斐もなく、その年の十二月三十一日に御他界になつた。七十の年を以て一代の學界の巨星は隕落し、文教界は深い悲しみに包まれた。現在の館長劉拓博士と私は、博士の指導の下に完成した海事標準用語の公布と印本を博士の生前に御覽に入れることが出來なかつたことを、常に殘念に思つている。

海事標準用語は一九六六年の十二月二十四日に教育部から正式に公布され、翌年の春に正中書局から印本を發行した。B5判に七百五十ページあつた。內譯は航海二、五七五項、船舶機械四、三二五項、船舶操作二、六五〇項、海運業務二、四七五項、造船四、五〇〇項、海洋氣象二、五〇〇項、船舶通信四、五七五項、危險物品二、五〇〇項、海軍用語一、八八六項、港口工程二、七二五項、港灣譯語八、五〇〇項、水產二、一五〇項と計十二篇に分かたれ、四一、三六一項あつた。中文と英文を並列し、標準名詞の中で篇目の最も多いものであつた。

一九六六年の七月に私は又交通部交通研究所の招聘で林濚、劉百疇、厲汝尙、卓韻湘、崔重華、王德槐諸氏と一緒に海事辭典の編纂に當ることになり、私は主宰に推されたが、この時は教育部公布の海事標準用語を基準にした。この辭典は一九六八年に出版する預定である。海事標準用語と海事辭典の二書の刊行は、我が國の海事建設の發展を象徵するものであると云うことが出來よう。

國連の國際海事協議組織(INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION)が刊行した海事技術用語辭典(GLOSSARY OF MARITIME TECHNICAL TERMS)には、各術語にイギリス、フランス、ソ連、スペインの四個國の文字が並列されているが、刊行當時我が國は又標準用語を頒布していないので、その辭典には中國文字は欠如のまゝになつている。現在我が國の教育部が既に海事の標準用語を正式に公布し專門書を出している以上、宜しく外交部から國連の同組織に中文の各術語の追記を要請すべきである。これで海事標準用語の制定と公布は、獨り我が國の海事の學術的研究を便利にしたのみならず、外交の上に於ても些か貢献があると云うことが出來よう。

水運關係法規の制定と修正

五港通商（一八四二年阿片戰爭の結果、中國は英國と南京條約を結び、上海、寧波、福州、厦門、廣州の五つの港を通商港に開いた）から國民政府が創建されるまでの長い間、外國籍官員が我が國の稅關を主宰し且つ水運管理を擔當していた。あらゆる船舶の出入港、船舶證書の發行、船舶噸位の測定、船舶檢査、船員及び水先案內人の試驗と管理など、みな稅關の稅務總局が任意に規則を定め、各地の外國籍稅務官及び理船廳長（卽ち港務長）に施行を通告していた。中央政府は水運に關する基本的な法規も制定していなければ、水運行政を司る機關も創設していなかつた。

我が國の水運關係の基本法規が起草され、且つ頒佈を見たのは、大抵一九二九年から一九三一年の間のことでした。當時國民政府は中央政府所在地を南京に定めてから間もない頃で新政が施かれ、立法院と各行政部門は相當期間互に密切に協力して、新法規の制定にあたつていた。當時の交通部長王伯群氏（貴州省興義縣人、後に大夏大學總長に任ぜられた）は、水運行政の改革は根本から手を着けるべきで、須らく稅關が八十年來兼ねていた水運管理の權限を交通部が引繼ぎ、別に專ら水運行政を司る機關を創設すべきだと考えた。然るに新しい水運行政の施行は、法律的依據を必要とし、その法規は政策的且つ建設的精神がもりこまれてこそ有意義である。それで交通部は立法院長胡漢民氏の同意で、互

に協力し合うことにした。例えば海商法は立法院の商法起草委員會が起草し、交通部は其の審議に參加した。又船舶法及び船舶登記法は交通部が起草し、商法起草委員會が審議を加えた。其の他海員、水運業、港務、管理機構などに關する法規は、交通部が事の緩急に應じて各々任意に頒佈するか、或は草案を作成して、立法院に審議してもらい、立法の手續きを完成するようにした。

交通部はこのことの大事なるに鑒み、速かに任務を達成すべく、特に法規委員會を設け、專門家を招聘して起草にあたり、參事王輔宜氏にこのことを主宰させた。當時私は交通部海運局の一科員でしたが、一九二八年の一月に交通部發行の交通公報誌に、「稅關が水運管理を兼ねる問題について」と云う一文を披露し、交通部は速かに稅關の水運管理の權限を接收し、各地に水運管理機構を設けて專ら水運行政にあたらせるべきだと主張したことがあつた。同年九月に又交通公報誌に「水運關係法規の制定に關する私の意見」と云う一文を發表し、系統的に水運關係法規を制定して、新精神で新體制をととのえるべきだと主張した。王部長はこれらの論說に目を通し、贊意を表示した。又王輔宜氏の目にかない、彼は年功の淺い私にかまわず、一九二九年の一月、私に法規委員會の委員兼任を命じた。これで無形の中に私の官位は上げられ、私は大いに勵まされ、又大いに仕事の意欲を伸ばす機會を與えられた。當時關係法規の起草にあたつたお方は、船舶法が何道瀛氏、船舶吃水線法が宋建勳氏、商港條例及び水運管理局組織法が張葆彝氏だつたとおぼえてい

る。私は當時僅かに二十四、五歳、丁度非常にはりきつている時で、受持つた起草法規の繁多なことを厭わずに、一きわ努力し、初稿をまとめあげたものに、船舶登記法、海商法施行法、航路標識條例、船舶檢査規程、船舶國籍證書規程、船舶登記法施行細則、海員管理規程と其の後の水先案内法があつた。其の他私の受持でない關係法規にも、私は討議に參與した。それで私は水運關係法規の體系と内容を最もよく知つている一人だと云うことが出來よう。

起草にあたる同僚達は、詳しく討議をまじえた結果、水運關係の新法規は日本の法規を參照すべきだと意見が一致した。我が國の環境は日本に近似しているからである。しかも日本の水運法規は原則上英米に倣つているが、體裁法條は大陸法に從い、體系がととのつている上に條文がはつきりしているから、日本の法規を參考に我が國の國情を參酌して起草することにしたのである。新しく設置される水運管理局が新法規の施行にあたることにきまり、新法規が頒布された後、稅關は一九三一年七月一日に水運管理の權限を行使することを停止、同日に交通部は上海、漢口、天津各地區に水運管理局を成立し、其の權限を受繼いだ。これは國民政府創立後に於る交通部の一大治績で、實に我が國の新規な水運行政制度の始まりであつた。私はいつもこう考える、若し我が國が航政節を定めるならば、この謂ある七月一日が最も適當だと。

私は法學を專攻した者でなく、法律の知識は大抵直接王輔宜氏に教わつたものであ

る。王氏は本名を侃と申し、江西省東鄉の人で、日本に留學し、曾つて辯護士と最高法院の判官を多年務めた。王交通部長の招請で始めて交通部參事に轉任し、抗戰勝利二、三年後にやつと退職した。交通部の同僚達は彼を敬つて「輔老」と呼んだ。

海商法、船舶法、船舶登記法及び水運管理局組織法など一一立法の手續きを完成した。王部長は非常に喜ばれ、一九二〇年のある週例會で特に海運局及び法規委員會の業績を賞讃し、貢献のある官員には別に賞與が與えられると云われた。散會後に王部長はすぐ加俸の諭示を下し、私の本俸は百二十元から百六十元にはね上がり、年末の考課で又百八十元になり、一年の間に三級昇給したのである。一九三一年七月一日、各地區に水運管理局が設立され、私は王輔宜氏と劉成志氏（字同仁、江蘇省武進縣の人、當時海運局第一科科長を務め、代理局長を兼任していた。著名な經濟學者劉大中博士の父）の推薦で、漢口區水運管理局第二科科長に轉任し、同區に於る新法規による水運行政を主宰した。又私の本俸は三百元にまで上げられ、僅か二十六歳の私は荐任官（日本の奉任官に相當す）にまで昇進した。上司の相次ぐ破格な拔擢に、私は感激し、益々職務に精勵した。私は本來淺學非才の者だが、其の後幸に水運行政官員としてやりがいのある仕事に携わることが出來たのは、實に水運關係法規の起草にあたつたことと、次いで漢口水運管理局の第二科科長を務めたことに始まるものである。

水運行政は抗戰、復員、剿匪と三つの時期をきりぬけて來た。政府の臺灣遷移後、我

が國の水運業は內地河川航行權回收後に於る河川、沿海航路の運營から遠洋航路、國際航路へと環境が一變した。水運關係法規は新事態に卽應して隨時修正を加えたが、大抵零細的に補つたもので、時間がたつているので自ら亂雜を免れない。一九五六年、時の交通部長袁守謙氏は、廣いビジョンから時代の要求に卽應すべく、水運關係法規に全面的修正を加えることにした。それで專門家が招聘され、手わけして修正案を起草した。私もこの仕事に招かれ、水先案內法、船舶法、海商法について私が陳述した意見は、大抵取入れられた。これらの修正法規は旣に一九六〇年六月二日、一九六一年一月三十日に一九六二年七月二十五日と前後して公布された。この外に私は商港法（朱登皋氏の協力による）及び海難審議法（王鶴氏の協力による）の草案をまとめあげたが、又立法の手續きをすましていない（同草案は各々拙著「海運法規概要」第二版及び「海運管理概論續篇」に收錄した）。船舶法の施行細則に屬する船舶檢査規則、船舶噸位測定規則、船舶吃水線測定規則、船舶國籍證書規則、客船管理規則、小船舶管理規則、船舶設備規則などは最も專門的知識を必要とする上に條文が繁多であるが、それも最近五年內に交通部から相次いで公佈され、水運關係法規の第二段階に於る大典になつている。この度の水運關係法規の全面的修正は、袁守謙氏に沈怡氏と二任の交通部長を經、陸翰芹、李昌來、徐人壽、沈琪、王濟賢、謝君韜諸氏が先に事を推進し、其の後は程式、曹省之、陳紹煥諸氏が主宰にあたつた。草案起草或は討議に參與した者は二、三十人を下らず、就中厲汝尙、劉承漢、甘其綬、查凱周、

唐桐蓀、林良濤、周再華、周洪本、謝海泉諸氏と故人になれた黄玉麟參事の貢献が最も大きい。一九三〇年頃の水運關係法規の制定と今度の全面的修正に、私は幸にみな其の盛事に與る機會に惠まれ、些か微力を盡すことが出來たことは、誠に欣喜に堪えないものである。

少年時代改悛の動機

これは五十年前の私自身のトルーストーリーです。嚴父と恩師が私に與えた教訓は、今でも忘れられない。毎年の父の誕生日と教師節（中國では孔子の誕生日九月二十八日を教師節に定めている）には、きつとつく〳〵往事が偲ばれる。私は期待にそむき、彼等に會わせる顏がないと思う。

一九一九年私は十四歳、北京の第七小學校（元清朝皇族の小學校、教師は大抵旗人）を卒業した。父は有名な師大附屬中學に私を入學させようとしたが、私は試驗にパス出來なかつた。それで家の附近にある尙志中學（教育總長范源廉先生の創立による）に學んだ。私はずつと勉强をさぼつた。デスクを同じくするクラスメートの章君は平劇ファンで、いつも私を廣和樓の富連成科班（註：平劇俳優養成所）につれて行き、馬連良氏と譚富英氏の演劇に見とれた。教室では學課をまじめに聞かないばかりか、大抵章君と平劇を語りあい、時には舞台のしぐさをまねてクラスメートを笑わせた。擔任の先生は叱責する外に、私を何ともしようがなかつた。

私は平劇を見にいつて遲くなつた時は、クラスメートと一緒に公立圖書館で本を見て來たと、いつも父母にうそをついた。家を出る時も歸宅時もみなかばんを抱えていたから半年あまりの間發覺されなかつた。ある時私は前日のプログラムを机上に置き忘れ、父に發

見されてしまつた。その日は私が圖書館へ本を見にいつたとごまかした日だつた。父は烈火の如く怒り、學業をおろそかにするのはもとよりいけないが、うそをつくのは尙更惡いと云つて、戒尺（教師僧侶等が子弟を鞭撻する竹板）で私の左手を十打つてうそを罰し、右手にも十打つて學業をおろそかにしたことを責めた。そうして私を書齋にひざまずかせ、自分で反省するようにと云いつけた。ひざまずきをすましてから、でたらめを云つたこと、無斷で平劇を見に行つたこと、處罰を受けたことなどを一篇の手記にまとめるようにと云いつけられた。父は私の手記に修飾を加えた後、淸書して國文の先生に差出すようにと云つた。家で折檻されたことは誰も知らないのに、今更先生に手記を見せて外の人にわからせるのは恥ずかしいことだから、私はそれだけはかんべんしてくれるようにと歎願した。しかし父は頑としてお許しにならず、私は命に從う外なかつた。

私のクラスの國文教師陳屯先生（字晃雅）は湖北省浠水（英山縣）の人で、當時神州通訊社の社長在任中だが、教職を兼ねていた。先生はすつかり湖北辯を話されたが、儀容優雅、講義に熱心で生徒たちから最も敬愛されていた。彼は手記に目を通した後、文章のうしろに次のような評を入れた。曰く「同生徒は平常の成績芳しからず。其は劇場に出入し、學業を疎かにしたがためなり。この度父母を欺き、嚴しく折檻を受けたるも、つつみかくすことなく自う其の經過を述べ、よく悔悟を知る。誠に家に嚴父あらば、その子弟必ずや善に向う。同生徒は今後努力せば、前途自ら希望に滿つ。それ勉み勵むべし」と。そ

して九十點くれた。先生はクラスでその手記を讀み上げ、しかも全文を成績公告欄に張り出し、全校の生徒に知らしめて戒めとした。おかげで私は面目を失い、長い間まともに人を見ることが出來なかつた。

きかんきの私は、こんな嚴しい教訓を受けたものゝ、一夜の中に習性が改まるものではなかつた。その後も學業に專心せず、作文の宿題などは父になおしてもらわないと、文筆は相變らず拙劣なものだつた。それで又もや文章のうしろに陳先生から評をもらつた。曰く「同生徒は近頃又氣が弛み、文筆逐次舊觀に戻る。奮勵努力せよ。嚴父と師長の期待に負う勿れ。しつかり勉み勵むべし！」點數は無論がた落となつた。陳先生は端正な書法に心重い口調でこうして私を勵ました。一度ならない先生の激勵で私は自暴自棄から奮起し、翌年遂に師大附屬中學の入試にパスした。

當時の父と陳先生の教訓は、年若い私の心に刻み込まれ、虛言の惡習をすつかり改め、その後公務に友との交りに、常に誠實を以て自分を戒しめた。

國民革命の北伐が成功した後、陳先生は內政部民政局の科長に轉任し、南京へ移つた。抗戰期間には、業績優良なるを以て內政部民政局長に升任され、又首席參事を勤めた。重慶にいた時、私は交通部に勤めていたが、仕事の上で先生と交渉があり、よく先生のおほめにあずかつた。抗戰勝利後、先生は南京へ戻り、私は漢口へ移つたので、二度とお目もじの機會に惠まれなかつた。中共が大陸を佔據した後、先生は憂慮と憤慨から間も

なくこの世を去られたと云う。先生のおもかげは私の心に殘り、永遠に忘れられない。

（本文は一九五八年七月五日の中央日報に發表された）

交通部小話

私がこゝに述べるのは、清朝末期から民國初期に於る交通部の文官制度と若干の趣きを異にする人事上の零れ話である。一九二六年の十二月に、私は交通部海運局に入つた。始めは文書の保管を擔當し又交通史（政府發行の書籍）編纂の仕事を手傳つた。それで清朝時代の郵傳部と民國初期の交通部の若干の案文書に、目を通す機會に惠まれた。云うまでもなく記憶に殘つているものしか書けない。

交通部の前身は郵傳部と云つて、清朝の光緒三十二年（西曆一九〇六年）に設立されたものである。郵傳部は全國の道路、鐵道、電信、郵便、水運等の行政を司り、當時に於ては現代的機構だと云われた。それで數多の新人が起用され、人材がわりとそろつていて、業務もずいぶん張合いがあつたらしい。長官を尙書と申し、輔佐に二人の次官がいて、それぞれ左侍郎、右侍郎と稱し、この三名は俗に堂官と呼ばれた。今で云えば部長、政務次長、常務次長がこれに相當することになる。しかし次官の下に又左丞、右丞、左參議、右參議と稱せられる高級官員がいて、日常業務の處理を輔佐した。

民國が成立してから尙書は總長と改稱し、次官に一名置いて次長と改めて呼ばれた。左右丞、左右參議の四つの官位は殘されたが、一律に參事と改稱した。

郵傳部は船政、路政、電政、郵政と四つの司が設けられ、船政司は卽ち今の航政司（

註：日本の海運局に相當する）で、ランク第一位にあつた。當時の政府は水運業を頗る重視したと見える。各司の長官を掌印と申し、通常郎中級の官員が掌印に任命された。當時の業務は今の樣に多くないから、司の下に科を設けなかつた。係の者が起草した公文書に、關係人員が署名すればよかつた。船政司には七、八名の官員がいるが、當時の案文書の署名を見ると、官職を員外郎、主事、小京官と呼ばれる者は正規の官員だが、別に額外人員がいて、それぞれ額外員外郎、額外主事、或いは××上行走、××上任事等と呼ばれた。

清朝の官位は九品に分けられ、尙書が一品、侍郎が二品、左右丞が三品、左右參議が四品、郎中及び員外郎が五品、主事が六品、小京官が七品で、八、九品の官員は今の辦事員或は書記、錄事に相當するものであろう。各品には正と從の位が付けられ、從は正に比べて位が稍々低い、例えば正二品は從二品よりも位が稍々上である。員外郎は從五品で、郎中は正五品であつた。

民國以後は交通部の官制も其の他の部と同樣に、大きな變革があつた。官位は特任、簡任、薦任、委任とあるが、清朝の九品に倣つてやはり九等に分けられた。民國元年の交通部官員錄には、各官員の官等がのつていて、總長が一等、次長が二等、參事、司長、技監が三等、員外郎は僉事と改稱されて、視察、技正、秘書と共に四等或いは五等に位した。主事、技士は六、七、八、九等に位したが、更に十二級に細く分けられた。卽ち六等は

一級から三級に分かち、七等は四級から六級、八等は七級から九級、九等は十級から十二級と云う風に、各員の履歴に從つてそれぞれ任官された。以上はみんな正規の官員で過失のない限り免職されることはなかつた。清朝時代に「主白頭」と云う言葉があつて、主事は白髮が生えるまで務めることが出來ると云うが、民國の官員もやはり終身職に異ならない。しかし正規の官員でない者、例えば參事上行走、僉事上任事、秘書上任事、主事上任事、調部辦事、辦事員等は、大抵總長と進退を共にした。それで新しい總長が就任する度に、一群の新人の任命が發表され、そして數多の舊人が去つていつた。しかし正規の官員は全然そんな心配はなく、惡くいつても職務が變わるぐらいの話で、決して官職を失うことはなかつた。部內各司の下に科が設けられたが、科の構成人員に科員と云う職名は當時又なかつた。科長は通例僉事技正が兼任したが、少數ながら主事技士が科長を兼任し、反對に僉事技正が其の下で仕事をするのもいた。これは官位と職務を別個にした例である。

部內の司長は總長と進退を共にするのもいたが、路政、電政、郵政の各司長は動かないのが通例であつた。航政司長はよく變わつた。北京政府の時代に、交通部で司長を務め、今尙健在で臺灣にいるのが三名居る。路政司長を務めた劉景山氏に、航政司長を務めた現在總統府秘書長の張群氏と安徽省國民大會代表凌鐵菴氏の三名である。張群氏は一九二四年の黃郛內閣の時期に、黃氏の交通部長兼任時の航政司長を一個月間ばかり務めたのである。

（本文は最初に一九五七年五月十一日の中央日報に發表された）

私と崑曲

私は北京の中學時代に平劇をひどく好きになり、みんなは私を「平劇氣違い」と呼んだ。その後交大へ入學してから崑曲に興味が變つた（註：崑曲とは中國の歌謠の一種で、江蘇省の崑山縣に發祥したものであるから、因んで其の名を得た）。當時の國文教授顧宗裘先生は崑山縣の出身で、崑曲に熟達し、私にも習うようにと勸めた。「崑曲を歌うと肺活量がふえて健康によろしい。しかも心の有り方を和やかにしてくれる」と云つて、顧先生は陸軍部に勤務している彼の同鄕錢伯森さんを私に紹介し、錢さんから私は「折柳」と「陽關」の二曲を教えてもらつた。其の後私は交通部の移轉に從つて、南京へ轉勤した。南京で私は續いて名優施桂林さんと有名な笛師趙椿鏞さんから「小宴」、「驚變」、「三醉」、「定情」、「賜盒」等を教わり、始めて崑曲の基礎を據えた。私は聽く力に優れ、其れに平劇の素養があつたので、わりとたやすく崑曲になじめることが出來た。他の人が歌うのを二、三度聞いただけで、私は笛の音に合わせて歌えたものだ。それで私が歌える曲と演ずることの出來る役割は、同好者の中でも少なくない方だが、所謂「讀書に意味を深く解せず」と云ふ缺點があつて曖昧なところもある。

崑曲を歌うには、聲量と氣力がないといけない。これがないと笛の音について行けないのだ。平劇だと胡琴で歌う者のピッチにマッチさせることが出來るが、崑曲はそうはい

かない。それに崑曲は大抵歌と踊りが一緒になつていて、しぐさがよくないと立派な演技が出せない。私の經驗では、崑曲を歌うには平劇のそれよりも嚴しい訓練がないと駄目だ。

私が崑曲の初舞台に出たのは、一九三五年の五月でした。當時南京の名流界はある慈善金を募集する爲明星大劇場で二日間續いて公演した。第一日目の大軸（重要な番組）は名優李少春の「八大鎚」で、壓軸（最後の番組）は紅豆館主溥西園さんの推薦に依り、私が唐明皇に扮して「定情賜盒」（唐明皇が楊貴妃を後宮に迎える戲曲、楊貴妃は上海仙霓社の名女優華傳芹が扮した）を歌うことになつていた。溥さんは番組が決まつてから私にこの事を話された。私は歌えることは歌えたが又未熟な上にしぐさについては丸つきり慣れていないから、到底出演出きるものではなかつた。しかし溥さんが云うには、聽鸝館主（私が平劇評論を書いた時のペンネーム）が出演すると正式に發表したから、改めるのに都合が惡いとのことでした。當時南京の崑曲のアマチュアが舞台に出るのは非常に稀で、溥さんは崑曲提倡の爲にも是非出るようにと熱心に私に勸めた。彼は自らすゝんで私にしぐさを教えてくれたが、何回も練習しない中に公演の日が來た。其の夜は結婚して三日に間のない私の新妻も無論觀衆の一人に來ていた。私が舞台に出るや、私の親しい友人達は一齊に聲援してくれた。中には「楊貴妃は三列目にいるぞ！」と大聲で叫ぶ者もいて、觀衆はどつと爆笑を起し、みんな第三列に目を向けた。私は少なからず拍手喝采を博

し、其の日は實にすばらしく愉快だつた。私が崑曲に趣味を覺えてからもう三十年になるが、最も忘れられないのはやつぱりこの日の樂しかつた場面の數數である。

次に崑曲の起源と歌い方について述べて見ましよう。

誰でも詞と曲は似かよつたものだと知つている。宋詞はもともと歌に歌うことが出來るが、曲譜が後代に傳はつていない爲に、今ではもう歌えなくなつた。曲は清唱（註：普通服のまゝ隈取しないで只胡琴に合わせて歌うこと）することも出來るし、彩唱（註：隈を取り衣裳を着て、正式に舞台で歌うこと）することも出來る。明朝時代以後の曲譜は殘されて來ているから、今でも歌うことが出來る。

唐朝の梨園の役者達が上演した戲曲は、其の實歌舞音曲で、台詞などなかつた。宋朝も同じだが、外に簡單な番組を加えて、今の北京の雜耍（歌舞音曲、手品、こわいろ等を一緒に演ずる芝居）に似て來た。

生粹の中國舊劇は元朝に起源し、明に至つて大いに盛んになつた。現在の各種の舊劇は、すべて元、明の戲曲に淵源したもので、文學史から云うと元、明に雜劇があつて、明清に傳奇があつた。

現在の崑曲は明朝嘉靖年間（註：一五二二年——一五六六年）に、江蘇省の崑山地方に流行つた水磨調と云う歌曲で、音律に詳しい魏良輔と云う人が編み出したものである。當時曲調に四つあつた。卽ち歌い方に四つあつて、それぞれ海鹽腔、餘姚腔、崑山腔、弋

陽腔（後に高陽腔に變わつた）と呼ばれていた。しかし魏良輔が始めた崑山腔が最も大衆的で、其の悠揚なメロデイは聞く人をしてうつとりさせた。それで今日に至るまで流れ傳わつて來ることが出來たのである。

當時の數多の演劇は、すべて崑曲のメロデイで歌うことが出來た。元朝の雜劇の一部分であつた訓子、刀會、明朝の高明が作つた琵琶記、湯顯祖が作つた邯鄲記（三醉）、南柯記（瑤台）、還魂記（遊園驚夢）、紫釵記（折柳陽關）等は、今でも崑曲の歌い方で上演しているから、私達は尙舞台の上で崑曲をしみじみ味わうことが出來る。其の他の三つの歌い方は早くから衰えて後代に傳わつていない。

曲は北曲と南曲に分けられる。北曲には七つの音律がある。卽ち上、尺、工、凡、六、五、乙の七音階で、これは西洋音樂のド、レ、ミ、ファ、ソ、ラ、シ（1.2.3.4.5.6.7.）の律動と同じである。南曲の音律は凡と乙が缺けて五つしかない。卽ち西洋音樂のファ（4）、とシ（7）がないわけである。崑曲はこうした區別を今に至るまでずつと保持して來ている。例えば清朝の初め頃に洪昇（昉思）が作つた長生殿中定情、賜盒、聞鈴はすべて南曲で揃えたものだが、酒樓、彈詞の二節は北曲でまとめたもので、驚變、絮閣の二節は南曲と北曲とを組合わせたものである。これは最も明らかな例の一つだと云うことが出來る。

（本文は最初に一九六三年七月の仁社社訊第一卷第三期に發表された）

自動車事故遭難記

オートモビルによく手入をさせ且つ安全檢査を施すことは、交通管理上の重要な基本的業務の一つである。車が夜道を走る時、必ずヘッド・ライトをつけないといけないと云うことは、交通規則にもはつきり規定されている。車の速度超過は交通事故の主要原因になつていて、交通警察はこれを嚴しく取締めている。それでもみんなは規則をおろそかにし、興に乘じてはわざと規則に違反して車を走らせるので、交通事故は絶えたことがない。毎年交通事故の爲に失われた生命と財産は目にあまるものがあり、交通規則の違反者は、己を害し、且又公衆に禍を及すもので、實に心痛の至りである。それで如何にして交通事故を未然に防止するかは、交通管理當局の重要な責任の一つになつている。

抗戰時期に、私はバスの運轉手の不注意から川桂道路(註・四川ー廣西間の道路)で事故を起して、危ふく一命を失うところであつた。その時の教訓は今でも私の心に刻まれ、その時の傷跡は今でも私の顏に殘つている。私は次にこのストーリーを記して、交通安全を呼びかけ、そして交通管理の重要なことを强調したい。

一九三九年に抗戰は苦しい段階に入つた。我が軍は險要な山岳地帶に據つて戰い、軍需民需の輸送はもはや鐵道に賴ることが出來なくなつた。敵軍に封鎖された後方に於ては「一滴のガソリンは一滴の血だ」と云うスローガンが叫ばれたぐらいに、ガソリンは非常

に缺乏していた。それで道路は通じていても、年に百萬噸を數える食糧、鹽、石炭等の物資を全部車で輸送するわけには行かなかつた。自ら奥地の水路は出來るだけ利用され、古くさいジヤンクまでかり出されて、一時は木造船の船主はずいぶん幅をきかした。

民間の木造船のみでは事足りないので、政府は後方で大量に造船することに決めた。當時私は揚子江區水運管理局の局長を務めていたが、木造船建造の監督を仰せつかつた。一九三九年の九月に、最初に出來上がつた數多の改良木造船は四川の各地で進水し、當時の水運に新しい力量が加わつて、社會及び軍部に頗る歡迎された。當時東南の海岸は敵に封鎖されていたので、當局はベトナムと廣州灣にそれぞれ新しい港を開き、二つのルートを開發して海外から物資を手に入れようと謀つた。それでとりあえずこの地區にある南鎭鐵道を修復させると同時に、西江及びその上流にある右江、鬱江等の水路も木造船で陸路の自動車、獸力、人力等の輸送と連接させるべく企劃された。これらの河川の木造船を建造する爲に、私は柳州に西江造船所を設立することを仰せつかつた。兼任の所長ではあつたが、三、四個月毎に柳州へ一度出かけることになり、私は大抵重慶で歐亞航空公司の飛行機に乘つて、桂林經由で柳州を往來した。一九四〇年九月の初め頃、柳州で公務をすました私はやはり飛行機で重慶へ歸るところへ、歐亞航空公司は突然桂林――重慶間の座席は香港からの旅客に殘しておくものだから香港――重慶間と同額の料金を取るとか云つて、料金を一倍あまりも値上げした。私は總務課の胡課長に「飛行機のキップは高すぎる、公の

爲に少しでもお金を節約しよう、川桂道路の長距離バスで重慶へ歸ることにする」と云つた。胡課長は「長距離バスでは疲れます。しかもしよつちゆう事故ばかり起していますから、やつぱり飛行機にした方がよいでせう」と私にやはり飛行機で歸るようにとすすめてくれたが、私は耳をかさないでバスのキップを買わせた。豈はからんや、私の乘つた長距離バスは果して事故を起し、私は危ふく命を取られるところだつた。

西南地區の九月の初め頃のお天氣は、又熱い風が吹いていて私は一路話相手のないまゝに貴陽に着いた。翌日貴陽から出發する時に、中國運輸公司柳州區の主任夏劍塵さんと道連れになり、旅の寂寞を解きほぐすことが出來た。扎佐で空襲警報に遭い、正午に綦江に着いたところが車は故障を起し、修繕してもなかなか直らなかつた。それで臨時に一台のヘッド・ライトもなければ、喇叭もない古ぼけた車に乘換えた。綦江から重慶までの道程はさほど遠くないし、バス停留所の主任は、日暮れ前の午後三、四時頃には車はきつと海棠溪に着くことが出來るものと思つていた。圖らずも一品場に停車して檢査を受けた時、ある一人の學生がベトナムの風景寫眞を餘計もつていたので檢査員の目を引き、二時間もいろいろ詰問されてからようやく出發を許された。運轉手は夕暮れ前に海棠溪へ辿り着こうと思つて、やたらに速力を加えた。夏さんは前から第二列目の窗際の座席を占めていたが、土橋で途中下車する時に、其の席を私に讓つた。車は夜の薄靄の中を續けて疾走した。後の座席から前の風通しのよい座席へ移つて來た私は、何時の間にか疲れが出て來

て、ついうとうと寢りかけていた時、轟然とつんざく樣な音響を耳にして、私は氣を失つてしまつた。

「道之！道之！」と呼ぶ聲を聞いた時、私はまるで熟睡から眼を醒したみたいだつた。それは聞きなれた聲音だつたが、誰だか見えなかつた。何と私の頭は眼をひつくるめて包帶されていたのだ。「位中ではないか」と聞いて見たところ、果してそうだつた。彼は丁度この地を通りかけたところだが、私の負傷を見て他人に手傳つてもらつて私をタクシーの上に抱き上げ、海棠溪に戻り、更に私と一緒に駕籠にのつて南岸野猫溪の山上にある仁濟醫院へ治療に行くところだつた。位中とは彼の號で、本名を黃壽嵩と申し、當時の彼は重慶の公營バス管理所所長を務めていて、大へん譽れが高かつた。道すがら彼は私に事故を說明した。何でも私が乘つていた車は復興公司の桐油を運ぶ大トラックと、海棠溪を四キロ離れたところで衝突し、車はぺしやんこになつた。負傷者二人の中私が最も重く、そこに半時間近くも氣絕していたそうだ。バスの運轉手は呆然として何をしてよいかわからない有樣だつたが、同乘していたお客が私のシャツと制服を裂いて、頭を包帶してくれた。多分もう生命に危險はないと思うが、今病院へ緊急治療に行くと云うことだつた。

駕籠の上に體を斜めにもたれたままうつらうつらして居る間に、往來の人が「氣の毒な人だ、頭が破けてしまつている！」「全身血だらけで、ほんとに恐ろしい！」と言葉を交しているのを聞いて、私は始めて物悲しくなつた。今頃妻はきつと家で私の夕飯を待つ

ていることだろう、私が處理しなければならない管理局の數多い仕事のあれこれ、柳州の造船を部長に報告すること、柳州を離れる時の胡總務課長のアドバイス等をいろいろ思い起して、つい涙の迸るのを禁ずることが出來なかつた。

深夜の二時に手術が終り、私の頭と眼は新しく包帶された。醫者は私の頭にくいこんだガラスはもう取り除いたと私に云つた。私は兩眼を氣にして、失明するようなことはないだろうかと聞いた。彼は「顏に傷跡が殘るが、眼には別狀ない」と慰めてくれた。その實後日妻の話に依ると、始めの二、三日は醫者も大へん私の眼を心配して、一目だけでも保つことが出來たらと云つていたそうだ。しかし私を慰める醫者の言葉は、其の後事實となり、私は失明しなかつた。これは不幸中の幸だと云える。

朝の八時に、妻懿瑛は妊娠七個月の腹をかゝえて病院へかけつけて來た。妻は「昨夜一晩中煩らわしい氣持におそわれたが、果して惡い消息が訪れて來た」と涙に咽びながら云つた。彼女は私が退院するまで辛苦を厭わず三週間つきつきりで看護してくれた。退院二日前に又もや意外な事が發生して、私は危ふくも又失明するところだつた。と云うのは、私は毎日點眼にプロテイン銀を消炎劑として用いていたが、其の日藥局の看護婦は誤つてヨードチンキを配合し、病室の看護婦はそれと知らずに私の傷だらけの眼に點滴したのだ。强烈な刺激に私は思わず「いけない！」と叫んで急いで彼女を制止した。すぐに洗い落したが、幸に點じ入れたのは少しだけだつたので助かつた。さもなければ私はきつと

盲になつていることでしよう。禍は獨りで來ないと云うが確かにそうだ。

兩眼には別狀はなかつたが、鼻柱は凹んでしまつて、今に至るまで人相は元通りになつてくれない。車が衝突した時、私の頭はひどく前の椅子の背にたゝきつけられ、全身の重心は鼈甲緣の眼鏡に集り、そして鼈甲の緣は私の鼻柱をぺちやんこに凹ませ、ガラスは顏と臉に刺さつたり又は傷つけたりした。幸に鼈甲の緣は幅が廣く、少し彈力があつたから、ガラスのかけらが更に深く刺さるのを防いでくれた。これが若し金緣の眼鏡でしたら、ガラスは直接眼球に突き刺さり、私の兩眼は無事ではすまされなかつたことでしよう。

張嘉璈部長は私が負傷したと聞いて、親しく病院へ見舞いに來て下さつた。そしてこの度の自動車事故の原因を知るや、すぐに道路運輸總局に交通安全會議を開くように指令した。この後ヘッド・ライトのない車は運轉を嚴しく禁じられ、修理工場で修理を待つている車は、臨時に使用してもいけないことになつた。歐亞航空公司の桂林——重慶間のキップは、値上げ前の料金にかえつた。私は其の時に大量出血した爲か、今でも貧血に惱まされている。しかし私は黃壽嵩さんの親切を忘れることは出來ない。彼は正に私の命の恩人である。大陸に在す彼の御多幸を私は祈つて已まない。

（本文は最初に一九五六年十月一日の大道半月刊誌第一四五期に發表された）

重慶大火災と妻の死

（一）

一九五四年の九月二日に中共は海を隔てて金門に砲撃を加え、島の平民は死傷者を出した。五年前の同じ日に、中共は重慶市に放火して市街の約半分を燒け盡し、燒死或いは河に溺死した民衆は一萬人を越えた。私の家屬及び水運管理局の同僚と其の家屬も、みんなで十七名が歸らぬ人となつた。

（二）

一九四九年の夏、中共に對する戰いは逆轉した。揚子江區水運管理局は漢口から重慶に移轉することになり、私は家屬と一部の同僚達と相次いで重慶へ後退した。水運管理局は抗戰時期も重慶へ移轉して仕事を續けたが、今度の引越は氣分の上で前のと同じくなかつた。

數日後に私は廣州へ移轉した交通部から、私を海運局局長に任命する電報を受取つた。水運管理局局長の職務はやはり私が兼任することになつていたので、私は家屬を重慶に殘して、一人で廣州へ飛んだ。九月三日は日曜日だつたが、私はその朝も東山の交通部に出勤した。其の日の新聞を開いた時「重慶に空前の大火災、燒死、溺死者萬人以上」とでつかい標題が目に入つて、私は愕然とした。更に記事を見ると、次の樣なことが報導さ

れていた。

「昨日の午後三時に、重慶市の朝天門一帶は數個所同時に火災を起した。火勢はすばやく蔓延し、商業中心區自新街の町かどにある川鹽ビルを始め、陝西街、信義街の通りにある建物及び朝天門、千廝門、東山門等の沿江街道にある家屋は、全部灰燼に歸した。市區の下半區は焦土と化し、火勢は夜の九時頃になつてから、漸く下火になつた。確かな死傷人數は又調査出來ないが、燒死及び溺死者は一萬人を越えるものと見られている」

「火の手が強い時、民衆は老人を扶け、幼子をかゝえ、背に手に行李を携えて、命からがら逃げ出した。街路は避難者で塞がり、うまく押分けて逃げ出せない者は、火の海に葬られた。激しい火炎に窒息し或いは無慘に踏躪られて死んだ者は、無數にあつた。火の手は天を衝き、郊外、山洞、黄角埡から眺めれば火焔はあたかも身近に燃えているが如くまつかに天をこがし、火災の近隣に於ては、濃煙がたちこめ、火の粉が一ぱいでまるで火山が爆發した見たいな有樣だつた。被害者の悲鳴と呼號は十里離れたところでも耳に聞くことが出來るほどでした」

「一部の民衆は陸路がみんな火に遮ぎられたのを見てどつと朝天門、千廝門の河邊の波止場に押しよせた。火の手は續いてこゝに蔓延し、揚子江、嘉陵江沿岸の家屋、倉庫等は、一軒として免れることが出來なかつた。ガソリンは江流に流れ込み、江面は火に覆われ、岸邊に停泊していたハルクと木造船も火が燃え移つた、船の上に脫出した避難者はも

う逃げるに道がないので、紛紛と水の中に跳びこみ、命だけは何とか助かりたいものだと、必死にもがいた。水面を一ぱいに埋めた人間の頭は、滔滔たる江流に押し流され、彼等は悲惨にも燒死されなければ溺死する外なかつた。對岸に泳ぎ着いて助かつた者は百人に一人もなかつた」

「この度の空前の大火災は、同一時間と同一地區の數個所に、一齊に火が起つたのである。これはきつと中共の地下人員が後方の民心を攪亂し、叛亂を擴大しようとする意圖の下に放火されたものだと、一般の人は見ている」

「蔣總裁は明日重慶市國民兵を檢閲し、民衆の歡迎大會に臨席の預定なるも、總裁の指示に依り取止めることになつた」

（三）

以上のニュースに私はひどくショックを受け、憂慮にくれた。信義街にある水運管理局重慶事務所は、きつと丸燒になつたでしようが、同僚達は避難出來たろうか。重要な公文書、文件等は如何なつたろうか。水運管理局の宿舍も又罹災區内の陜西街燈籠巷にあるから、きつと炎上したに違いないが、同僚達の老いと幼い家屬は逃げのびることが出來たろうか。燈籠巷の小路は幅三呎に滿たないから、若し人出で塞がつたら、家屬達は如何して逃げ出すことが出來よう。宿舍の三階に住んでいる七十二歳になる半身不遂の私の母は、如何して火から逃げのびることが出來よう。考えれば考える程私は焦つて來た。私の

妻錢懿瑛は林森路の局内宿舍に住んでいるが、新聞では其のあたりは燒けていないと云つているから、きつと大丈夫だろう。しかし淑やかで聰い彼女は、常に姑にまめに仕えていることだから、必ずや燈籠巷へ救いに行くに違いない、それならば彼女の安全も又氣ずかわれてならなかつた。長距離電話を何回もかけて見たが通ずる筈がなかつた。十時あたりに、廣州水運管理局局長盧逢泰氏が來訪し、黃花崗烈士の墓所に遊ぶことを誘つた。氣分がすぐれないから物見遊山の氣持など全然なかつたが、盧さんのたつてのおすゝめを無下に斷ることも出來ず、初めて烈士の墓に詣でるのもよいだらうと思つて、出かけることにした。歸途六榕寺に立ち寄つた時、盧さんが云うには、六榕は嶺南第一の叢林で禪宗第六代の祖師惠能大師はこゝで佛法を說き、悟を開いたと傳えられている。盧さんは更に靈驗あらたかなこゝの御闔を引いて見てはと、私にすゝめた。大體人間と云うものは窮境に陷つた時、神佛に縋りたがるものである。私も神前に跪いて默禱を捧げた。御闔は「上上」だつた。題して曰く「陳橋驛の變、黃袍を身に加える」正に功名成就を意味して、最も吉祥の籤である(註・黃袍とは天子の衣裳を云う。西曆九六〇年に宋の太祖趙匡胤は、今の河南省開封縣の東北にある陳橋驛と云ふところで、所屬の軍隊に擁立されて後周の恭帝を廢し、自ら帝位に就いた)。しかし私はふつと不吉を預感した。俗傳に依れば、宋の太祖は五行の中の火が盛んで、陳橋の兵變を藉りて倉惶として帝位に就いた。これでは籤は私に火難があることを意味するものではなかろうか。盧さんは私に家族の安否を求める籤を別

に引いて見ては、とすゝめた。しばらく祈禱してから引いて見たところ、今度は「中下」の籤で、冒頭の二行の詩は「切忌隨他去、迢迢路已遠。」と出て來た（註：詩の意味は、成行きに任せることを忌み嫌うが、希望の道はもはや遙遠な向うにきえてしまつた。卽ち事態は絕望に近いことを意味する。）次に註釋の語句を見ると、始めの三句は「一朝にして變起る」「水火無情」「天門に直上す」とあり、最後の一句は中間に「下」と云う字があると覺えているが其の他はもう記憶に殘つていない。みんなはこの籤を見て默然と互に顏を見合わせた。これははつきりと家族が水難と火難に遭つたといゝ、今更徒に心配しても始まらないと慰めているのではないか！一行は悄然として歸途に就いた。

（四）

其の日の午後六時に、水運管理局の秘書官周培基君から電報が來た。電文は「母無事、煒坊助カル、和英、漢賢死ス、懿瑛行方不明、捜査中」とあつた。煒坊とは私の長男、和英は私の異母妹、漢賢は水運管理局の職員である。電報を見終るや私は氣が拔けたみたいにベッドの上に倒れた。突如朦朧の中に、私は妻懿瑛が髮をふり亂し、顏に一ぱい汗をかいて、額の血痕をぬぐいもせず、息を切らしながら私の部屋へかけこんで來たのを見た。額の傷は何かの器物に打たれたものみたいだつた。妻は笑いながら「坊やはもう歸つて來たのよ」と私に云つた。私が喜んだのも束の間、はつとして眼を醒して見ると殘念ながらそれは夢だつた。

翌日交通部に出勤し返電を打とうと思つていたところへ、周秘書官から第二通目の電報が來た。「懿瑛消息ナシ、水管局同僚家族計十七名死ス、事務所ノ文件書類全燒、各同僚救濟ヲ要ス、處理待ツ、直グ歸レ」とあつた。私は端木部長に事情を說明し、救濟金を批准してもらつて、次の日に重慶へ飛んで歸つた。九龍坡空港に着いた時、憂い顏をした周秘書官がたつた一人で、私を待つていた。挨拶をさておいて、私はすぐ「消息はないか」と聞いた。「ない！」と周秘書官の答を聞いて、私は妻懿瑛はもはやこの世にいないものだと思つた。車の上で私は善後處理のすゝめ方を指示し、林森路の水運管理局に歸つて來た。同僚の家族達が忙しく喪服を縫つているのが目に入つた。庶母（註：亡父の側室）と岳母と煊坊が涙をうかべて私を迎えた。私の母と煒坊は床の上で休んでいた。みんなはそろつて私に懿瑛の遭難の有樣を、知つているだけ話してくれた。

「火が起つた時、懿瑛は丁度坊や達と一緒に、老いた母と燈籠巷の宿舍で四方山話をしていた。火の手が附近に蔓延してみんなが急いで避難を始めた時、懿瑛は母を男の使用人におんぶさせ、お伴に庶母に小さい煊坊（註：私の次男）を抱かせて、先ず林森路の局內宿舍に落着くよう出發させた。居殘つた彼女は部屋から行李を救い出そうとしたが、僅かに掛軸の入つたケースを二、三個しか持ち出せなかつた。其の時群衆は上半區に向つて殺到し、彼女も一緒に上半區へと逃げればよかつたのだが、彼女は反對に掛軸のケースを、同行の家族のない同僚と小使に林森路の宿舍に持つていつてくれるようにと賴み、「うち

の主人が居ないから、信義街の事務所を一寸見てくるわ。それにあの人の着物などそこに置いてあるから持ち出さないと困るわよ！」と云つて煒坊を連れて信義街に走つた。そこの火の手は更に強く、僅かに數枚の衣類を持ち出したのみで、すぐ逃げ出さなければならなかつた。しかし今來た道はもう群衆で塞がり、下の方へと逃げのびる外に仕様がなかつた。やつとのことで朝天門の波止場にある民生公司のハルクにかけ上り、岸邊の火の手はそこまで伸びないものと思つていた。その時和英と漢賢の二人も船の上に避難していたが圖らずも木造船に火が着き、それはやがてハルクに蔓延した。逃げ場を失つた人々は最後に江流に跳びこんだ。和英と漢賢の屍體は、翌日の朝に見つかつたが、懿瑛のは今に至るまで全然手がかりがなかつた」

私は猛然と六榕寺の御闡の詩句に、「朝」「天門」と「下」の四字が中にふくまれていたことを思い出した。

「懿瑛が居なかつたら私は死んでいることでせう。かわいさうな懿瑛は私の代りに死んだのだよ」母はしやくりながら云つた。

私は次ぎに十二歳に滿たない、頭を燒け焦がした煒坊に聞いた。煒坊は云つた。「私はお母さんとハルクに逃げて行つたが間もなく火はハルクにも燃え移つて來た。お母さんは私と一緒に前にある曳船に跳び移つたが、曳船もやがて燃え出した。それでお母さんは又私と一緒に前にある舳板に跳び下りた。舳板も燃え出したので、お母さんは私の手を

しつかりと握つて、一緒に水の中へ跳び込んだ。始めはふとんを一枚つかまえて、二人でそれぞれ兩方の端につかまつていたが、間もなく一人のずんぐりした女に奪い取られた。「坊や！」とお母さんの呼ぶ聲を一聲聞いてふり返つて見たら、お母さんは水に呑まれて見えなくなつた。私は何時の間にか江流のまん中へ押し流され、そこで二枚の木板につかまつた。私は板の上にうつ伏せ、しつかりと板を胸に抱いまゝ下流へ下流へと流された。水は熱く、江面には火玉があつちこつちに漂つていた。私は火玉に近ずいたら頭を水の中に突つ込み、通り越してから又頭を上げた。其の後急流に遭い私は一度河の底に吸い込まれたようだつた。若し必死になつて木板につかまつていなかつたら、私は二度と水面に浮び上がることが出來なかつたことでしよう。この時、水はだんだん冷たくなつて來た。私と同じ様に水に漂つているものに一人出會い、其の人は木板を一枚くれと云うので、分けてやつた。暫くして又江流のまん中に押し流されたが、そこで一隻の小さい漁船を見つけた。私は船上の者に、引揚げてくれと賴んだが、聞いてくれなかつた。それで私はしつこく言葉を續けて、私は林森路に住んでいるもので、若し助けていただけば家の者はきつとお禮を忘れませんと云つた。船上のお方はそれで始めて私を船の上へ引つぱり上げてくれた。私は寒さにふるえ、がまん出來ないので船艙にもぐり込んだが間もなく寢入つてしまつた。しばらくしたらお母さんがやさしく私の頭を撫でながら私の名を呼んでいるのを見た。翌朝目を醒して見るとお母さんの姿はどこにも見えなかつた。船上のお方が私を家ま

で送って下さった」

話を聞きながら私は益々絶望感に襲われた。みんなは煒坊の言葉に續いた。

「煒坊は梁沱の早瀬を漂い越して、青草壩からずつと離れた下流で、始めて漁船に救われたのだよ。船上のお方にはもうお禮を屆けて來ました」

「河に沿つて懿瑛を探して見たか」と私は聞いた。

「みんな手分けして大河小河に沿い、くまなく探しました。×××、×××の屍體は見つかりましたが、奥さんのは全然手がかりがありませんでした」

「私が自分でもう一度探して見る」

「河邊は屍で一ぱいです。臭氣が強くて局長さんが行つてはよくありません。それにこの二、三日は大へんお疲れでしようから先ずお休み下さい。處理しなければならないお仕事がたくさん殘つているのに、萬が一お體にお障りでも出來たら、それこそいけません。私達は各波止場にあるハルクの人達と、水上の保甲に續けて探して下さるように賴んでおきました。みなさんは平素から大へん局長さんを敬つていることですから、きつと出來るだけのことをしていただけると思います」みんなは私にこう云つた。

（五）

翌日私は煒坊と煊坊を連れ、線香、蠟燭、冥錢にお供物を携えて朝天門へ向つた。道すがらこゝあそこに大勢な人達が燒け焦げた屍のばらばらになつた四肢を掘り出している

のが目に映り、正視するに忍びなかつた。朝天門の石段の上に登り、煒坊はお母さんが水中へ跳びこんだと覺しき下の水面を指さした。私達はその場にお供物を供え、蠟燭を燃し、線香を上げた。生臭い風と陰氣な雨は燃した火を吹き消したが、かすかに立ち上つた煙は私達の回りに漂つてしばらくは消えなかつた。何處からか燒け焦げた屍體の臭氣が流れて來て、鋭く鼻をついた。東に默りこくつた揚子江を望み、足もとに荒浪が岩石に碎けて怒號するのを聞きながら、私は幼き吾子二人と地に跪ずいたまゝ動かなかつた。何時しか涙はとめどなく溢れ、悲痛にくれながら私は訴え始めた。

「懿瑛、お前は母を救い出して嫁としての本分を全うした」

「僕が自動車事故に遭難した時、お前は腹に七個月の子を宿していながら、よく辛苦を厭わずに、二十餘日間病院で僕に附添つてくれた」

「抗戰期間中、お前は生活不便な田舍に住み、生れた子は自分で哺乳し、家事の一切を自分できりもりした。稀に肉を買つては僕に殘し、配給の布地は勿體ないと云つて新調せず、お前はいつも質素に暮して來た。それでお前は日增しに衰弱し憔悴が目に見えた。お前は榮華を羨ましがらず、僕に何時でも潔白な人であれと激勵してくれた」

「お前は繪畫に優れ、特に鳥類と花卉を善く畫いた。抗戰勝利後、漢口でお前は繪を少なからず畫いた。しかし僕はお前の爲に一度も畫展を開いたことはなかつた。地位を利用して繪を賣るなどと云われたくないからだ。お前の才能は僕の意地の爲にこうして埋沒

された」

「お前の幽雅と美貌と親切は、お前を知つているすべての人達の讃えるところであつた。お前は僕の若かりし時代のよき伴侶であり、僕の中年時代のよき後援者であつた。お前は僕にすべてを與えたが僕はお前に何もしてやれなかつた。おゝ懿瑛、僕はお前に負うところの何と多きことか！」

「お前は僅か三十七歳でこうして老いた母を離れ、幼子二人を殘し、僕を見捨てて逝つてしまつた。僕はお前の最後の目にも會えず、お前のなきがらさえ見ることが出來ないのだ。お前はこれでいゝのか、何とお前はむごいことよ！いや、いや、そうではない。お前は不滿の筈だ。お前は苦しく死んでいつたではないか！」

「僕は必ず政府と行動を共にしてお前の仇を取り、お前に代つて是非を明らかにしてくれよう！」

二人の吾子はすすり泣き、私の同僚達も絶えず涙を拭つた。

「局長さん、人たかりが多くなつて來ました。お體にも障りますから早目にお宅に歸つてお休みになつては」同僚達の言葉に、私は吾子二人の手を引いて立ち上つた。

私は曾つて「孫夫人江を祭る」と云う平劇の一齣に感動された。豈はからんや不幸なことに私は揚子江に愛する妻を弔う悲劇の主人公になつたのだ。

（六）

三日後に、水運管理局の同僚達は、悲慘な死を遂げた同僚と其の家族の爲に、追悼會を長安寺に開いた。私も懿瑛が生前に書いた繪と、彼女の使つた繪道具を靈前に供えた。弔問者の誰もが彼女の遺作を見て涙を誘われた。

（七）

一九五四年の九月二日、木曜日。臺灣の今日は秋晴れのよいお天氣だつた。私の妻俊如は午後のお勤めに出かけ、煒坊と煊坊は水源地へ水泳に行つた。私は子供達が母の悲慘な最後を思い出すことを好まなかつた。私は又子供達の新しい母俊如が、私の心の痛手を分け合うことを好まなかつた。私は獨りで庭園に來て西の空を仰ぎ見、溢れ出る涙をおさえながら默々と祈りを捧げた。

「懿瑛、僕は臺灣に來て新しく家を持つた。煒坊と煊坊は健かに育ち、前の樣に病氣しなくなつた。煒坊はもう十七歳になり、前月は青年戰鬪訓練射擊大隊に參加して、得點十三と云う好成績だつた。彼は射擊と水泳がずばぬけてうまいのだ。煊坊も十五歳になつた。わんぱくだが聰明である。僕は俊如と結婚してはや四年になる。彼女はお前と同じ樣に煒坊と煊坊をよく可愛がつている。彼女も政府の機構に務めていて、僕と一緒にこの家庭を維持している。こゝ數年の間に僕は何冊かの本を書いた外は、別に仕事らしい仕事をしていない。本を書くことはお前がよく勵ましてくれたことだ。今の俊如もそうだ。懿瑛、僕の云う言葉が聞えるか、きつとお前の耳に屆かないだろう。ともあれ近き將來に僕

はきつと煌坊と煊坊に俊如を連れて、朝天門へお前を見に行く。待つてくれ、そう遠くないことだ。あゝ貞淑な我が懿瑛のかわいそうな御魂よ、安らかに寢むつてくれ、とこしえに」

（本文は最初に一九五四年十月の交大校友誌「友聲」に發表された）

前妻故錢懿瑛女史三十六歳の時

父の遺著

今年の夏のある日、臺灣商務印書館のマネージャー趙叔誠さんは、同館が一九二三年に出版した「交通史」を私に贈つた。「貴方のお父様が書いたこの本は、香港の友人に賴んで、やつとのことである圖書室から探し出したものです」と彼は嬉しそうに私に云つた。

三十二年前の亡父の遺著を手に入れることが出來たのは、私にとつてまことに望外の喜びである。舊知の趙さんが諾がつたことを忘れないで、終に私の多年の望みを叶えてくれたことに、私は何とお禮を申し上げていゝのかわからない。

この本は父が一九二二年に、交通部の講習所で交通史の課目を擔任していた時に書いた講義を收錄したものである。當時の交通總長葉恭綽氏は、所屬の人員の交通管理に關する知識を高める爲に、特に修業期間三個月の短期講習會を開いた。三期ばかり續いたように覺えている。これは數年前に、賀衷寒交通部長が交通講習會を開いた主旨に同じであるが、昔の講習者は合宿しなかつた。

この本の出版については、ちよつとした挿話がある。事は第二期の講習者俞某と云う電信員が引き起したものである。彼は講習修了後に江蘇省のある縣の電信局長に任命されたが、講習中にもらつた父の交通史の講義は權威的なものだつたので、王國華と假名して

版權を銀幣二百餘圓で商務印書館に讓り渡した。しかしこの本の印刷時に、同館編譯所に務めていらつしやる父の友人方毅先生は、これは父の手になるものではないかと訝かしく思つたので、原稿をそのまゝ父の許に送つて校閲を求めた。原稿は父の講義と全く同じだつた。同館は兪某に質問して見たところ、兪某は肺病を患つて金に困つているから已むを得ずそうしたのだと辯解した。父はその境遇を憐れみ、原稿料をそのまゝ贈り、唯著者を父の名に改めて出版させた。

私は交通大學で勉强していた時からずつとこの本を大事に持つていた。しかし對日抗戰が勃發し、南京から後退する前夕にこの本を失つてしまつた。當時私は緊急命令で急遽中央の官員を引き連れて江漢號に乘つて漢口へ赴いた爲、この本は其の他の書籍、行李と一緒に、持ち出せないまゝに南京に置捨てられた。まことに殘念なことであつた。殊にこの數年來、私もまめに書き物を書き始めたので尙更よくこの本を思い出す。この度趙さんのお蔭で再び手に入れた父の遺著を熟讀して、私は宛ら父の面前で教えを受けた見たいに、得るところは非常に大きかつた。父の遺著再度入手を紀念して、一九五五年の九月に私は「中國水運業史」の草稿をまとめ上げた。

次に謹みて父の遺著の中の緒言一章を記す。三十二年の歲月を經た今に讀んで見ても、その意義尙新たなものがある。

交通史　緒　言　王倬著

「我が國の交通は最も光榮な歴史を有する。何となれば西暦紀元前數千年の遠い昔に我が國の交通は既に相當發達していて、其の後も少からぬ業績を殘して來た。然るに現今の學者は、ともすれば歐洲諸國或いはアメリカの交通の進歩を賞贊し、全く我等の祖先の輝かしい過去を忘れてしまつている。これは實に痛惜に堪えないことである。もつともここ數千年來我が國の交通は長足の進歩がなかつた爲に、諸國にずつと立後れたことは否めない事實である。

近世經濟學の基本的な觀念は人類の慾望を探究することにある。しかして交通管理は經濟學の一分野になつている。原始時代に於ては、人類の慾望は只生存を求めるのみで、所謂弱肉强食の時代であつた。しかし人類が開化の意欲に燃える時、智能の程度は必ずそれ相當に高められ、物質生產の技術も必らずそれ相應に進歩する。これは交通事業史の上にも見られるように、交通の發達は確かに人類開化の慾望から自然に生まれたものである。ただこれ等の慾望は當初專ら國家政治上のある一種の手段として運營されていたが、その後ある時期に至つて段々一般大衆にも廣まつて來たのである。近世に至つては東西を問わず交通事業は企業の重要な分野を占めている。その間、各國は各各その內外の事情を異にするので交通の發達にも遲速の差別が出て來た。

我が國は版圖が廣く、人口密度が低い。そして元來農業を以て國の基礎とする自給自足の國家で貿易を諸外國に求めることは非常に少なかつた。更に歴代の王朝は大小の戰亂

を防ぐ爲、概ね隔離の政策を取り、凡そ交通を便利にする主旨に相反した。それで國内の交通は通行を阻礙されなければ事足り、未だ曾つて經濟的見地から交通を重視したことがなく、遂に數千年來遲々として交通が進歩しなかつた結果を招いたのである。然れども我が國が時弊を確認するや、よく舊習を打破し、ここ數十年の間に道路、鐵道、郵便、電信、水運及び航空等の近代的交通事業は積極的に開發された。しかし先進諸國に比ぶれば尙遙かに及ばないことは云うまでもない。

我が國古代の交通史を見ると、誇るに足るところが少なくないが近世の交通史となると、我が國は恥ずべき點が非常に多い。前者は我等の勇氣を鼓舞し、後者は我等の反省を促すに足る。史實の發展を究めることは、知能、技術の啓發の助けになる。殊に交通史の研究は、經濟の史的發展にしつかり結びつけるべきである。本書も斯かる主旨の下に書かれた。

現今の學者が歴史を編纂する時、多くは古代、中世、近世と三つの時代に分けるが、近世史から現代史を分離して四つの時代にすることも出來る。西洋史を例にとると、古代史はローマの盛衰を論じ、中世史はローマ法王と封建領主の統治形態を叙述し、近世史及び現代史は宗教勢力の衰退、近代的統一國家の形成、自由主義、殖民主義の成長等をその特徴とする。本書は交通の史的發展を述べるものであるが、特に中國の史實に重きを置くものであるから、上記の例に倣つて時代を區分するわけにいかない。我が國の交通の沿革

は、古代から南北朝、隋から明、清から現代と云う三つの時代に分けられる。これは西洋史の古代、中世、近世の分け方に略等しいものである。無論今日一國の交通は他國と切り離して考えるべきでない。中國と諸外國の各時代に於る交通事情の比較研究の爲に、私は他日更に交通史を中國と外國に分けて論述する積りである」

（本文は最初に一九五五年十二月の交大校友誌「友聲」に發表された）

私のアメリカ留學と海外視察

幸運な私

私は一九三六年に一九四五年と、二度も政府の選拔で、外國へ海事行政の研究と視察に出掛けた。話があつてから行くと決まるまで皆四十八時間を越えなかつたから、最も順調に最も迅速に事が運んだと云うことが出來よう。今考えて見ると、つく〳〵誠に幸運だつたと思う。この二度の留學と海外視察は、其の後私が國家により更忠勤を勵むのに大いに役立つた。

民國元年（一九一二年）から國民政府成立（一九二五年）迄のこの時期に、青年學生は自費で留學するのでなければ、官費で留學するなどの機會は、ほとんど稀でした。一つは國外の奬學金を得ることがむずかしかつたし、それに當時の政府は後進の士を育成するのに極めて消極的で、たとい若干の省に於て、官費留學生派遣が行われているものの人數は極めて少なく、しかもたまにあつたり時に途絕えたりした。中央の部署に至つては、所屬の官員を海外へ研究視察に派遣することは、尙更稀でした。しかし交通部だけは特に青年人才を重視し、毎年上海、唐山、北京の交通大學卒業生の首席と二番を、官費で留學か國外實習に派遣する規定があつた。けれども內戰が一頻りな何年かの間は、經費のやりく

りがつかないので、一應中止を餘儀なくされた。そして國民政府が鐵道部を成立してから孫科部長は、數年の間國外へ派遣出來なかつた學生を、あらためて出國させた。これは當時の新規な一盛事であつた。

アメリカ留學

私が交通大學での勉强の成績は普通で、毎年の試驗の席次は中間をうろついていたから、官費で外國へ留學に行くなど思いもよらなかつた。それに家計はずつと苦しかつたから、自費で留學することも當然出來るものではなかつた。其の後交通部海運局に奉職した私は、一心一意職務に勵み、留學などはひそかに憧れるのみでした。一九三二年、交通部長を兼任した陳銘樞將軍は、交通部の人事的傳統をそつちのけに、勝手に私人を任用し、漢口水運管理局の一科長を務めていた私も、辭職を餘儀なくされた。南京へ戻つて來た私は、何もする事がないので、獨力で交通雜誌(月刊誌)を出した。それは充實された內容で、當時の國內の學術的刊行物の中でも秀でたものでした。五期か六期出した後、一九三三年の春のある日に、國防部設計委員會(後に資源委員會と改稱)の秘書官張葆彝氏が私を訪れた。彼は一九二八年から一九三一年の間、海運局の科長を務め、私の曾つての上司で、法學の造詣が深く、誠實な君子で、模範公務員でした。彼が私に云うには、同會の副秘書長錢氏(會務の實際主宰者)は、同會に新しく海事行政班を設け、專ら海事行政、

水運業及び造船の企劃にあたらせるつもりだが、交通雜誌及び私の論說を見て、私にこの班を受持つて欲しいとのことでした。當時、國際關係班は謝冠生氏、文化班は張其昀氏、鐵道班は陳伯莊氏、兵工班は洪中氏が各各主管の任にあたつていたが、彼等は皆委員の名義で班の業務を兼ねていた。錢氏はこの事を話し合うため、私の訪れを待つているとのことでした。私は知遇の感に打たれ、翌日早速錢氏を尋ねた。彼は私に海事行政班を受持つてくれとはつきり云われた。彼は又私に、同會の人事は極めて嚴格で、必ず留學歸りの學識經驗の豐富なエキスパートにのみ、上位の官職を與えることが出來る、私は年僅かに二十八歳、それに外國の大學の學位を取つていないから、助理研究員（中央研究院の制度に倣う）にしか任官出來ない、しかしこの官等に於る最高月給百八十元を支給する、私に官位の上下にこだわらないようにとも云つた。私は卽座に三つの條件を出した。第一に、輔佐の人員は私の推薦に任せること（其の後私は交大の同窗洪瑞濤君と萬琮君の二人を推薦した。洪君は一九四七年には、上海水運管理局長に任命せられ、萬君は一九四六年に東北水運管理局營口分局長に轉出し、臺灣へ來てからは高雄港務局の秘書長を多年務めた）。彼は直ぐに同意した。第二に、若し私の仕事の成績が優良であれば、私を外國へ研究に出すこと。彼は將來考慮してもよいと云つてくれた。第三として、公務にさし障りのない限り、私が續けて交通雜誌を出すことを許すこと。これも彼は承諾してくれた。これらの條件の下に、私は新しい職務を引受けた。謝冠生氏と張其昀氏とは、その後職場で知己にな

り、私はいつも彼等のお世話になつた。

云うまでもなく、私が國防部設計委員會に勤めてからも、交通雜誌は毎月續けて出版し、賣行きは益益よくなつて行つた。一年半ばかり經たある初秋の日に私はふと外國に出て新知識を吸收したい衝動に驅られ、其の夜すぐに錢氏に手紙をしたため、この一年あまりの私の仕事ぶりを上乘と認めるなら、約束に從つて私の留學の願望を叶えてくれるようにとお願いした。翌朝私は手紙を彼の事務所に送つたが、三日目の午前に彼は私を呼びつけ、其の手紙を私に返した。そして彼は「君は今度本會が外國へ出すと決定した三人の青年官員の中の一人だ。これは君が手紙で要求して來たから、私が始めて同意したものではない」と云つた。又私に直ぐ出國の準備をして置くようにといゝつけた。數日後には、私と江季平君（二次大戰後、續いて我が國の國連駐在副代表、代表及び事務所所長を二十餘年務め、蔣廷黻、劉鍇兩大使の最も有力な輔佐役）、吳志翔君（抗戰期間中に、資源委員會駐米代表尹仲容氏の輔佐を務めた）の三人の出國命令が正式に發表された。私はアメリカへ海事行政の研究に、江君と吳君はイギリスへ各各國際法と經濟學の研究に、派遣されることになつた。一年半の後、アメリカから歸國した私は國防設計委員會の職務に戻つたが、間もなく交通部長俞飛鵬氏は私を同部海運局船舶科長に轉任した、半年後に對日抗戰が勃發し、私は水運管理の重い責任を擔い報國の志を燃して一心一意職務に精勵した。

海外視察

一九四四年十月、私は揚子江區水運管理局長から、交通部專門委員に轉任した。私の後任者は現在の立法委員周厚鈞氏でした。當時アメリカの租借法案に、同盟國の交通、經濟方面のエキスパートを、研究か視察にアメリカへ招請する計劃があつた。視察人員は在官年限の長い高級專門家、例えば部內の技術監督官、局長、簡任官技師、或いは部所屬の機構の主管、副主管、例えば局長、副局長、技師長等に限られ、試驗を經ないで交通、經濟兩部の部長が選拔することになつていた。研究人員は部內或は部所屬の機構の重要職務に携わつている者、例えば處長、科長、技師、技手等に限られ、試驗に依つて選拔されることになつていた。當時交通部は視察人員を二十餘人、經濟部は六、七人選出することが出來た。ある日私はある筋からの消息で、部內の視察人員は既に內定し、其の中の海事行政の視察人員一名は、招商局に勤務している徐某で、實務に携わつている私でないと知り、これは不公平だと思つた。翌日の朝出勤早早に私は交通部の秘書長張自立氏を訪ねて私の願望を說明し、代りに曾養甫部長に陳述してくれるようにとお願いした。張氏は私に、丁度當日に人選の最後の決定がなされる、消息を待つようにと云われた。果して十時頃に、海運局長何墨林氏から電話で、曾部長は既に徐某を研究人員にまわし、私を視察人員のリストの中にのせたと知らせが來た。この樣に二時間足らずで、私の希望は入れられた

のである。云うまでもなくこれはひとえに曾部長、何局長、張秘書長の愛護のおかげである。一九四五年の二月、私は現在臺灣にいる王樹芳、王奉瑞兩氏と同じ航空機と船でアメリカへ行つた。經濟部視察人員の中の胡博淵氏もほゞ同じ時に出發した。抗戰が勝利に終つた時、私は丁度カナダの海事行政を視察中だつたが、途中で再度交通部長に任命された俞飛鵬氏の電報を受取り、視察項目を變更して海運業をよく見るようにと仰せつかつた。十月の初めに重慶へ飛んで歸つた私は、俞部長に謁見したところ、彼は私に招商局の問題をよく注意し、よく研究して任命を待つようにとおつしやつた。話に依ると、俞部長は私を引見した後、直ぐ私を招商局長に任命する諭示を下したが、行政院長宋子文氏は現任の局長をそのまゝにしたいと云うので、私の任命はお流れになつた。間もなく私は揚子江區水運管理局長のもとの職務に戻るようにと命令を受け、直ぐ漢口に赴いて業務を引繼いだ。元來私が視察に出國した後も、私の職務は免官になつていないし周厚鈞氏は正式の手續きを經て政府から任命されていないから、彼は人事法規の上に於いて始終代理局長の地位にあつた。それで私がもとの職務に復歸したから、私の水管局長の在官年限は中斷されていないことになる。業務を引繼いだ後、私は沉沒船の引揚げ、夜間航行の回復、公共波止場の建設、敵國及び傀儡政府の船舶の處理等に積極的に取りくみ、多忙を極めることは抗戰時期と少しも異ならなかつた。一九四九年、中共は叛亂を擴大、政府は遷移し、私は命令を受けて廣州に赴き、李景潞氏の後を繼いで交通部海運局長に就任した。其の後政

府に追從して臺灣へ來たが、一九五一年の一月になつてから始めて海運局長の職務を解いた。斯くして國家が艱難を極めた時期に、私は始終部署を離れることなく、一途忠勤を勵むことが出來た。（本文は一九六八年五月の「交大友聲」誌に發表された）

崑曲の思い出話

一、崑曲を嗜む

私は中學時代に平劇（中國の舊劇）を好み、そのファンでした。北京の交大に入つてから始めて崑曲（舊劇の一種で、崑山調で歌う戲曲を云う）を嗜むようになつた。これはきつと私が江蘇省出身の人からでもあろう（崑曲は江蘇省の崑山縣が發祥地である）。私に極力崑曲を習うことを勸めてくれたのは、交大の兼任國文教授顧宗裘先生（字冶仲、當時交通部陸運局に勤めていた）でした。顧教授は崑曲の發祥地崑山の人で、豐かな聲量で正確に崑曲をこなした。特に官生（讀書人に扮する配役）を一字一句違わずに上手に歌えた。顧教授の娘顧名さんと孫顧高君（其の後交大に入つたらしい）も崑曲を嗜みた。又當時顧教授の家に寄宿していた錢柏森氏は度曲（作曲を云う）に長じ吹笛（崑曲の伴奏に吹笛を使う）もうまかつた。それで顧教授のお宅では、毎日のように歌聲と笛の音が流れていた。顧教授の時代の江南の文人には、又傳統の餘韻が殘つていて、詩詞書畫を好む外に、大抵戲曲を嗜むことが出來た。殊に蘇州、常州、杭州、嘉興、湖州一帶の文人は然りでした。顧教授と私の父（諱倬、字雲五）はともに當時の典型的な江南の文人で、先父は蘇東坡流の書法に優れ、畫は四王（清朝初期の畫家王時敏、王鑑、王翬、王原祁をあわせ

て四王と云う）の畫風に倣い、常に揮毫を賴まれたものでした。先父は又琴、棋、崑曲など一つとして嗜まないものはなかった。

私は一九二六年から一九二七年の交大在學時代に、顧教授の協力で、スクールメートの胡成龍君と王祖劉君と一緒に、崑曲研究社を組織した。又平劇を好むスクールメートと一緒に平劇研究社を成立させた。兩社は毎週けいこを行い、私は足しげく通つた。崑曲のコーチは錢柏森氏（當時陸軍部に勤めていた）にお願いし、平劇のコーチは楊仲和氏（當時教育部に勤めていた）に賴んだ。午後の放課後に、この道を好むスクールメートが集まつてけいこを勵み、課外活動の熱をあげた。崑曲の社員は交大の遊藝會で何度か清唱（ふだん着のまゝ笛の音にあわせて歌うこと）に出たことがあるが、彩唱（正式に扮裝して舞台に出ること）したことは一度もなかった。平劇社の方は人才がそろつていて胡傳瀛、崔祖羲、吳旭東、吳在齊、袁國鑫の諸社員などは歌うこともしぐさもせりふも上乘で、其の後何度も公演に出た。彼等は其の後みな北京一帶の有名な平劇アマチュアになり、殊に吳旭東君の演技は當時の名優余叔岩によく似ており、吳在齊君の歌い方は劉鴻升（余叔岩と同じく當時の平劇名優）に酷似していて、ともに其の名を遠近にとどろかした。一九二八年の八月、私は交大を離れ、交通部と一緒に南京へ移つた。崑曲社は曲高くして和するもの少なきを以て、いつの間にか活動を停止した。しかし平劇社の方は始終隆盛を極め、陳樹曦君などは其の中の中堅份子でした。

二、初舞台

私は餘暇に崑曲を長年歌つたが、彩唱に出たことはなかつた。一九三五年の五月に始めて初舞台を經驗した。當時南京の公務員は餘暇活動倶樂部を組織し、香舗營にきまつた集會所をもつていて、色色なレジヤー活動が行われた。平劇と崑曲は當然其の中の重要な活動項目であり、著名なアマチユアである溥侗氏（清朝の皇族、將軍、字西園、別號紅豆館主）がコーチをとつていた。又別に話劇（新劇の一種）があつて、これは張道藩氏が指導にあたつていた。平劇と崑曲はいつも清唱が行われ、たまに彩唱が催された。倶樂部が發起した災害救助の爲の演藝會に出たのが、私の初舞台でした。明星大劇場で催され、溥侗氏が一切を劃策した。彼はプログラムの中に、正眞の崑曲の番組を一ついれることにきめたが、當時の南京に崑曲の俳優は非常に少なく、殊にアマチユアは尙更稀でした。それで彼は私に「定情賜盒」（唐明皇が楊貴妃を後宮に迎える戲曲」を歌わせて、崑曲の風氣を開くことにした。これは私の同意を求めないで、いち早くプログラムを公表してしまつたから、取消すのに都合が惡いとのことでした。義務公演は名優李少春の「八大鎚帶說書」（宋の將軍陸文龍の悲劇的な生たちをめぐつていろ〳〵なことが起る戲曲）を大軸（劇中の最も重要な一齣）に、聽鸝館主（私が戲曲評論を書いた時のペンネーム）の「定情賜盒」を壓軸（芝居の最後の一齣）に、入場料銀幣五元と、宣傳ポスターが金色の文字

も鮮やかに貼り出された。名優李少春は頭牌（一流の役者）で、私は二牌（二流の役者）と云うことになる。この戯曲は唐明皇が楊玉環（卽ち楊貴妃）を後宮に迎える結婚マーチで、歌曲もしぐさもかなりむずかしかつた。私は早くから歌えたが、しぐさは駄目だつた。それで急いで溥侗氏に三晩教えてもらい、やつとのことで登場出來た。私は唐明皇に扮し、楊貴妃は上海仙霓社の名優華傳芹に扮してもらつた。當時私は二十九歳、新婚僅かに三日、氣分快活な上に新嫁も聲援に來てくれたから、勇氣百倍、必死になつて演じた。崑曲は觀客にめずらしかつたから、私は少なからず拍手喝采を博した。崑曲を嗜みてから四十年になるが、この夜は私にとつて最も思い出深いものでした。

三、髭を忘れた呂洞賓

ある時、私は餘暇活動倶樂部で「三醉」の呂洞賓（中國傳說の八仙の一人、三醉は呂洞賓が岳陽樓で三度酒に醉う戯曲）に扮した。この役の歌曲の比重は極めて重い。「三醉」の前に先ず「掃花」（何仙姑が呂洞賓の導きを受けて、八仙の中の唯一の仙女になる戯曲）が上演された。本來この二つの番組は別別に上演出來るものだが、續いて演出するのにこしたことはない。「掃花」の呂洞賓に扮したのが張平君（現在外交部旅券科長）でした。呂洞賓は隈取の外につけ髭をして出るのが立前である。つけ髭は一つしかないから、張君の役が終つてから、其のつけ髭を私が使うことに事前に話がきまつていた。はからずも

張君は役目をすますや、衣裳を外すのに忙しく、髭を私に渡すのを忘れてしまつた。私は私で隈取をすましたものの、つけ髭をもらうのを忘れて、匆匆として舞台に出た。それで「三醉」の呂洞賓は「掃花」の時の髭面から顔のつる〳〵した美少年に早變りしたわけである。しかしこの戯曲を見たことのある觀客は少ない上に、みんなストーリーの發展に見入つてしまつているので、「呂洞賓」が髭を忘れたことに氣ずかないらしく、演出は拍手喝采の中に終り、私本人でさえ始終髭をつけていないことを思い出さなかつた、數日後に同じアマチユアの友人がこの事を語り出し、私は始めてつけ髭を忘れたのを思い出して、自分でもをかしくなり思わず呵呵大笑した。これは變化自在の神仙のことだから忽ち髭があつたり忽ち髭が消えたりしてよいだろうと、自嘲する外に仕方がない。

四、眼鏡を掛けた陳最良

崑曲の「春香鬧學」(春香と云うういたずらずきなお手傳いさんが、年取つた教師をひやかす戯曲)では老生(宰相忠臣學者などに扮する役者)が杜麗娘(春香の主家の息子の嫁)の教師陳最良に扮し、歌も歌えばしぐさもやる。しかし普通は旦角(女優)が男裝して、この老教師に扮することになつている。一九四〇年の春、陳中一氏の夫人沈元雙女史(今年の二月に太平洋區旅行協會第十七回年會が臺北で開かれた時、沈女史は舊劇番組の主事を擔當した。彼女は英語を流暢に話す)は、臺北の永樂劇場で舊劇を公演した。沈女史は平

劇のアマチュアだが、崑曲には詳しくなかつた。彼女は大軸の平劇「戰宛城」（漢朝末期に、曹操と董卓の部將張繡が宛城で戰つた戲曲）を上演する前に、崑曲の「春香鬧學」を演出して、舊劇の聲價を高めることにした。しかし陳最良の役は、當時の平劇團の中から物色しにくいのでアマチュアの私に加勢してくれないかと云つて來た。私は多年舞台に出たことがなく、丁度むずむずしていたところなので、其の求めに應じ、やはり「聽鸝館主」の藝名で登場することにした。私は元來近視の上に、抗戰時期にある自動車事故で鼻柱を傷つけ、ちよつと陷沒した傷跡がずつと殘つていて、扮相はあまり芳ばしいものではなかつた。それでも私は平常の眼鏡を掛けたまゝ舞台へ出た。觀客は訝かしく思うこともなく、私は順調に演出をすました。其の後も私が傳統に違反したと、とやかく批評するのを耳にしなかつた。觀客はきつと六十歳になる老教師陳最良が、近視であるのはあたりまえだと、私の眼鏡を掛けた扮相を默つて許してくれたのだろう。

五、崑曲をレコードに吹きこむ

近年來外國の漢學者、例えばシブンリン博士（アメリカ人、ウイスコンシン大學の漢學教授、三十餘歳、中國語を流暢に話す、詞曲の新水令滿江紅が歌える）、ヘルムツト・マルチン博士(HELMUT MARTINドイツ人二十七歳、ハイデルベルク大學の漢學研究所助教、中國語を流暢に話す、ドイツ文の著作「李笠翁の戲曲論」を一書出している）など、

我が國へ來て詞曲を研究するものがふえて來ている。彼等はみな崑曲のレコードで教習の實例を示してもらいたいと希望しているので、一九六七年の夏に、國立政治大學中國文學研究所の高明所長と國立師範大學國文研究所の程發軔所長は、臺北の蓬萊曲集のアマチュア達を幾度か集めて錄音をとつた。夏煥新教授が笛を吹き、中華國樂社が國樂（中國古代の音樂）を奏して伴奏にあたつた。この錄音放送は、漢學研究者にまのあたり崑曲の實演を聞かせるみたいで、曲譜の習得或いは鑑賞を容易ならしめた。まことにこれは漢學を教授する效果的な方法である。私が歌える崑曲の範圍は稍廣く、官生、老生、小生（若旦那、青年に扮する役者）、淨（惡者に扮する役者）などをこなせたから、錄音された曲はわりと多かつた。三醉、賜盒、小宴に於る官生の役、春香鬧學、彈詞に於る老生の役、夜奔に於る小生の役、山亭、嫁妹に於る淨の役などと、私は八つの戲曲で歌つた崑曲を錄音された。シブンリン博士は今度の錄音を直ぐアメリカを持ち歸つた。政治大學はこれらの錄音テープをレコードに吹きこみ、國內外の大學の詞曲課程の教材にすることを計劃している。そうなれば私の崑曲の錄音は、私の著作と同樣に、國內外の大學或いは實社會に流布されることになる。これは思いがけないことであるが、人生の一快事でもある。

（本文は一九六八年四月の「交大友聲」誌に發表された）

繪の趣味

情ない話だが、私は繪がかけない上に、筆跡がこれ又非常にまずく、書いた字は到底人に見せられるものではない。しかし亡父がアマチュア畫家で、妻も花や鳥をいくらか描いたものだから、私もたまには畫集を見たり話に聽いたりして、遂には最も不得手な書畫に興味を覺えるようになつた。下手の横好きで、一時はずいぶん凝つたものである。

抗戰勝利後、私はずつと武漢で仕事をしていた。平和が訪れて精神的に裕りが出て來たので、妻懿瑛は再び繪筆に親しむようになつた。武漢には文化人が餘計集つていて、古今の書畫展覽會が毎月に何度か催され、そこは私の唯一の氣晴らしの行き所であつた。毎度の展覽會にはきつと顏を見せ、しかも時間をかけて鑑賞する私を、書畫の周旋屋達は遂に見知つてしまい、彼等は私の居所を探し出して訪問に來た。周旋屋達は畫壇の故事や逸話に詳しく、字畫の評論にもたけていた。やがて知合いになり、私もたまには繪を買つてやつた。懿瑛は始めは喜んだが、其の後彼女に渡す月給袋の金が段々少なくなつたことから、私が鑑賞に暫く借りたと云つていた繪は、すべてサラリーで買つたのだと云うことを發見した。これでは生活に差支えが出て來ると云うので、彼女は密かに使用人に言付けて、私を訪れる書畫の周旋屋には居留守を使わせた。久しく周旋屋の持つてくる繪を見ないので、私は何となく落着かなかつた。それで私も戰略を變え、周旋屋の住所を探し出し

て、私の方から彼等の家へ出向いた。彼等はたまには格安で賣つてくれた上、分割拂いを承諾して、私の繪趣味を滿足させてくれた。私は買つて歸つた繪を應接間と寢室に一ぱい掲げ、家の中を毎日畫展があるみたいにした。外の人が見たら或いは調和がとれていないと思うかも知らないが、私は結構その中に融けこんで、一人で樂しみ味わつた。たまにはあんまり芳しくない繪を、周旋屋に賴んで好きな繪に取りかえることもあつた。無論少しばかり損をしなければならない。又南京へ出張する都度に、私は城南の字畫店をさまよつて、出張旅費を繪の代價にあてた。家へのお土產は何軸かの字畫と債務であつた。それで繪のことで懿瑛と云い爭うこともあつたが、淑やかな彼女は大抵私の單調な生活に同情して、私の道樂を大目に見た。その後私は趣味が家計に嚴しく影響するようではいけないと反省し、なるべく周旋屋達から遠ざかることにした。そして暇な時には表裝店或いは字畫店へ行き、ただで字畫を見廻つて自分を慰めた。

一九四八年の秋以後、時局は益々惡化して來て、もはや字畫に凝るところではなかつた。翌年の九月二日に、中共は重慶の下半區を燒け盡し、懿瑛は遭難して歸らぬ人となつた。十一月二十九日に重慶は陷り、國破れて家を喪つた私は、二兒を携えて臺灣へ來た。昔日蒐集した字畫は、悉く大陸に捨て置かれた。そして私も繪の趣味にここ九年間遠ざかつて來た。

重慶が危急な時に、私は空輸を引受けるよう命令を受けた。陷落半日前に、私は公路

總局長の專用車に便乘して、遂寧、綿陽を經て成都に赴いた。この時に中央政府と三日間連絡を失い、ラジォは私が既に白市驛の飛行場で殉難したと放送した。成都に着いて間もなく、當局は私に先ず臺灣へ行けと命令した。鳳凰山飛行場で飛行機を待つている二日間に、張目寒さんと知り合つた。彼も監察院の人員を引連れて、成都から臺灣へ引越すところだつた。暇なので四方山話をしている中に、彼は私と同じく書畫に趣味を持つていることを發見した。彼は著名な畫家張大千氏から預かつた元朝の名家倪雲林の眞蹟數軸を私に見せた。私達の美術觀はよく似ていて、其の後彼とは莫逆の友になつた。私と俊如との婚姻も、臺灣へ來てから彼が取持つてくれたものである。繪の趣味から私はこうして新しく家庭を持つたのだ。

俊如は學校では經理を專攻した。審計部の會計檢査官を務めてから十年になる彼女は、平常數字ばかり取扱つているせいか、繪畫には興味が薄かつた。無論書畫展覽會など見に行く氣にならない。しかし一昨年に有名な畫家孫金聲夫人（徐瑩女史）に私のいとこ姉袁行廉さんと知合つてから、彼女等の手ほどきのお蔭で、俊如も繪を樂しむようになつた。しかも興味は日を追つて深くなり、私の昔のように凝つてしまいそうだ。この一事から推して、一個人の趣味はある一定の環境と誘導に依つて養成出來るものだと思う。今や私が九年もの遠ざかつて來た繪の趣味も、再び活氣ずいて來た。

（本文は最初に一九五七年五月の交大校友誌「友聲」に發表された）

著者の一家

前列右が著者、左が妻楊俊如。

後列左から長男王煒、その妻管迎愛、次男王煊。

海事學の泰斗王洸教授

王紹志

海事學の泰斗と謳われる王洸教授は、海運業界に奉公すること四十三年、本月の三日にまる九年務めた臺灣航業公司の社長から引退した。これは基礎付けをすまして目下着着と發展をすゝめている海運業界にとつて誠に惜しいことである。しかし今年六十三歳になるこの海事學の泰斗は、今後より更に斯學の奥を窮めるのに、專心することになろう。それで一般の見方では、王教授は臺航公司を離れたものの、それは海運業界から引退したものではなく、實務と理論の兩者の中、餘年を學理の研究に專念すべく、多忙な實務から解放されたものと見ている。

王洸教授は一九〇六年に江蘇省の武進に生れた。彼が「海事學の泰斗」と謳われる所以は、海運業の實務と海事理論の研究に於て、常人の遙かに及ばない成就を遂げたからである。例えば、一九二六年に彼は二十一歳の若輩で海運業界に入つて間もなく海事の論文「中國水運業」をまとめ上げたところ、この處女作は、當時萬有文庫を編纂中の王雲五先生の目にとまり、其の第一集に收錄された。これを動機に、其の後四十餘年の間に、王教授は交通、水運、海事行政、港口、經濟地理の五部門にわたつて四十五冊の學術的著作をまとめあげ、海運叢書として世に送つた。この叢書は字數にして、もう一千萬字以上にのぼる。王洸教授は云う。この四十五冊の著作は、一九二六年に交通部海運局に勤め始めて

から、ずつと海運業界の部署を離れずに、そして手に書籍とペンを放さずに、孜孜として書き上げたものである。卽ちたゆまない研究の中から新知識を求め、新知識を實務に應用し、實務から更に尊い學識と經驗を體得し、以て學生に講義し、そしてこの研究、實務、講義が一體になつて實を結んだのが海事に關する一連の著作である。この四十餘年の長い間、默々と實務と學理の研究に沒頭して來た王教授には、誰もが頭の下がる思いがするであろう。

引退が許され、在職九年と五日の臺航公司を離れる本月の三日の日に、王洸教授は相變らず公司の前途に深い關心を寄せ、名殘りを惜しんだ。その日、車で麗水街のお家まで送るのをお許しにならない王教授は、平常通り市內バスでお歸りになつた。彼は今後海運が日增しに重要になつてくることから、臺航公司の前途は大いに活躍の餘地があると見ている。殊に船舶の淘汰と更新の基礎が確立された後、增資に依つて造船を早く實現し、一日も早くコンテナ輸送の設備をとり入れることが出來れば、臺航公司の前途は大へん輝かしいものであると見ている。

この業界のベテランでもある王教授が、一九五九年に臺航公司の社長に就任してから瞬く間に九年の歲月は流れたが、彼は特に在職中の二つのことに滿足を覺えている。其の一つは、この九年の間、他の船會社が海難に頻りと遭遇している中に、臺航公司だけは一度も海上事故を起したことがなく、船客、船員ともに航海に依る死亡者を出していないこ

とである。これは臺航公司從業員全體の努力の結果だと、社長なる王教授は喜んでいる。もう一つは、臺灣――澎湖航路の船客に强制旅行保險を掛ける法律案を可決させ、確實に實施したことである。　これで危險な臺灣――澎湖航路の臺航公司の船客は、海難に遭遇すれば、保險會社から最高十萬元の賠償金が支拂われることになつた。多くの船客は未だこの保險が實施されていることを知らないが、しかし船客が買つた切符の中には臺航公司が代りに掛けた保險料金が含まれていて、若し不幸にして海難が發生すれば、賠償金に落着があることになつている。

この事に語り及ぶと、老教授はこれを海事行政上の劃期的進步だと云つて、目を細くして喜んだ。從來危險な航路で海難事件が發生しても「海商法」が修正されない前は、船會社と遭難船客にとつて其れは何とも補償のつかない損失でした。船會社と船客の安全を保障する爲には、須らく保險を實施しなければならないが、これは强制的保險なので、そんなにたやすく實現出來なかつた。卽ち强制保險を實施するには、法律的根據が必要なのである。それで海運業界の强つての要求の下に、一九六二年七月二十五日に、立法院は終に海商法一二一條を附加することを可決した。其の條文は次の樣なものである。「旅行保險を實施している特定の航路及び地區の船客は、みんな旅行保險に入ること。保險金額は乘船切符に明記し、其れは保險契約と見なす。保險料は切符代の中に含まれ、保險金額を損害賠償の最高金額とする。前項の特定航路と地區及び保險金額は、交通部が別に定め

る」これで強制保險の法律的根據が出來上がつたのである。次に臺航公司が運營している高雄――馬公間の定期航路は危險なラインなので、一九六三年七月一日に、交通部は臺航公司の申請を裁可して高馬航路を特定航路に指定し、船客の強制旅行保險を實施した。保險金額は十萬元と定め、保險料は乘船切符代から控除し、船客の負擔をふやなさいことにした。實施の時期は一九六四年二月一日からでした。

しかし保險を引受ける保險會社のことでもかなり面倒なことがあつたと、王洸教授は述懷した。最初に臺灣人壽保險公司の意見を聞いて見たが、同公司は每人の保險料に片道十四元取ると云い、これでは同航路の切符代の大多數が四十元しかないから、とても臺航公司の負擔出來るものではなかつた。仕方がないので、アメリカ國際海上保險會社(AMERICAN INTERNATIONAL UNDERWRITERS CORP.)に問うて見たところ、保險料は每人片道五セント(CENT)、臺幣に換算して二元でよいと云うので、臺航公司は同保險會社と契約を結んだ。それからずつと一度も賠償金を必要とする事故を起したことがないから、契約を繼續する時、同保險會社は自發的に保險料を一元九角に下げた。このことから我が國の保險會社は加何に業務の進め方を檢討して見なければならないかが、よくわかる。

云うまでもなく、世人が口をきわめてこの海事學の泰斗を稱讚してやまないことは、やはり王教授が近代海事學の學術研究の先驅者として偉大な成就を遂げたことにある。王

教授は海運叢書四十五冊の大著の外に、海事法規の制定に對しても幾多の貢献をなした。我が國の海事法規の中の海商法、船舶法、船舶登記法、水先案内法等の重要法典は、王教授が命を受けて起草したものか或は彼が修正を提案したものである。これらの法律はみんな立法の手續を經て施行され、理論と實際が一體となつて、我が國の海事行政を有效に制度化した。なお王教授の著作海運叢書四十五冊は、大學の交通行政科、海事管理科の主要課程の教材を全部提供している。そして王教授本人は國立政治大學、省立成功大學、海洋學院等で、これらの課程を講義し、海事學の普及に、後進の育成に餘念がない。

王教授は早年に國立交通大學交通行政科を卒業し、更に官費留學生でアメリカのペンシルバニア大學の大學院で交通行政と運輸學を專攻した。歸國後、相次いで交通部海運局船舶科長兼海事科長、漢口水運管理局長兼造船所長、交通部海運局長兼陸運局長を勤めた。在任中に於る主な業績は、抗戰及び復員時期に困難をきわめた揚子江の軍需民需の輸送を維持したことである。命を受けて川江、湘江の險難な早瀨にウインチイン・ステーションを施設したことや、四川、湖南、廣東、廣西、江西の五省に急遽數千艘の木造船を建造したことや、抗戰勝利後に、漢口、九江及び南京の外資會社波止場を十個所の公共波止場に改築し、揚子江公共波止場の嚆矢としたこと等は、航行業界に奉公して四十三年の間の思い出深い仕事であると、王教授は云つている。

今年六十三歳になる王教授は、平素著述に從事する以外に、別に道樂をもつていな

い。酒、タバコは口にしないし、彼に云わしむれば崑曲を嗜み、アマチュアの舞台に出るのが、多分唯一の道樂であろうと。しかし王教授の夫人の話では彼は繪の蒐集にかなりの趣味をもつていると云う。これはきつと王教授の亡父と前夫人の影響に依るものであろう。王教授は解釋するみたいにこう云つた。彼の一生は實に苦勞そのもので、特に一九四九年九月三日の重慶大火災で、最愛のアマチュア畫家の前夫人を喪つたことは、彼に一大打擊を與えた。其の後、成都の空港で臺灣へ來る飛行機を待つている間に、張目寒氏と知りあいになり、同じく繪に趣味をもつていることから、莫逆の交りを結んだ。そして現在の夫人は臺灣へ來てから、張氏の紹介に依るものである。こう聞かされると、王教授は繪をよく知らないと謙遜しているものの、彼の「繪の趣味」が因緣となつて現夫人をいとめたことは、讀者もお察しがつくであろう。

王教授は海事學の上に於て確乎たる地位を確立した外に、全國的の海運學術團體——中華民國海運學會を創設したことも人々が稱讚してやまないことである。この純粹な學術團體は、一九六二年七月に成立し、海運業の促進、航海術の研究、海事知識の普及、海事建設の提倡等をその主旨とした。成立してから今に至るまで王教授がずつと理事長を勤め、現在では個人會員二百二十二名、團體會員五十七單位を擁している。臺北市の仁愛路には同會が自分で立てた會館があつて、その海運圖書室と海事資料室には三萬餘冊に上る藏書がある。又、同會は海事研究會を開いたり、各種の海事季刊誌を出したり、海事に關

する文庫を編纂したりして、目下最も活躍的な學術團體の一つである。

今後の海運業の發展に對して、王教授は次の樣に語つた。臺灣は一海島で國際貿易物資の輸出入は、九十%以上が商船の輸送に賴つている。然るに一九六六年度に商船が輸送した輸出入物資九百四十七萬四千噸の中、我が國の船舶が輸送した數量は僅かに四一%强、外國船舶は五九%弱を占めていた。それで航行業界の新船舶增加を援助し運營を改善させることは、政府の目前の重要な經濟政策の一環になつている。更に將來大陸進軍の軍需輸送を擔うことや、國際航路を開發することなどは、云うまでもなく海運業界の時代的使命である。誠に我が國海運業の前途は洋洋たるものであると。

又、海運業界は今後よろしくビッグ・オイルタンカーを購入して、世界のオイル輸送市場に進出し、砂糖、鹽、セメント等の輸送はばら積み貨物船に變えてコストを引下げ、同時に貨物の來源を安定させる爲に、長期の輸送契約を結び、そしてコンテナ輸送船の導入も早目に着手すべきだと、王教授は意見を述べた。

王教授は更に、經營方面に於ては、我が國の海運業界はアメリカ、イギリス、日本等先進諸國の企業合併に倣い、目下の一船一會社の經營方式を改め、經營規模を擴大すれば、より早く企業合理化の目的に達成出來るものと見ている。

王教授の友人の話に依れば、彼の海事學に於る偉大な成就と海運業界に對する偉大な貢献から、彼は今年の中央研究院の院士の候補者に推されるとのことである。中央研究院

には、未だ海事學の院士が選出されていない。王教授の友人と學生達はみな彼が順調に當選することを切望している。目前の海運業界には、王教授の様に終始一貫忠實に職務を果し、自己の才能を充分に生かして餘暇に孜孜として教育に從事し、そして數多の學術的著作を完成した第二人者が又見出せない。それで王教授は臺航公司から引退したものの、彼は今後も海運業界の炬火として業界の進路を輝き照らすことであろう。

（本文は一九六八年二月九日の大華晩報に發表された）

王洸教授の經歷紹介（一九六八年六月現在）

學　歷

北京交通大學で交通管理を專攻す（一九二四年九月――一九二八年六月）

アメリカのペンシルバニア大學大學院で交通管理と運輸學を專攻す（一九三五年九月――一九三六年六月）

交通部の派遣で歐洲とアメリカに赴き、戰時の交通と海事行政を視察す（一九四五年二月――十月）

叙　勳

景星勳章、光華甲種一等褒章、航政一等褒章、勝利勳章を授けられる（一九四六年――一九四八年）

交通部行政官員

交通部海運局經理員、事務員（一九二六年十一月――一九二八年七月）

交通部海運局科員（一九二八年八月――一九三一年六月）

交通部法規委員會委員（一九二九年一月——一九三一年六月）
交通部漢口水運管理局第二科長（一九三一年七月——一九三二年六月）
交通部海運局船舶科長兼海事科長（一九三七年四月——一九三八年一月）
交通部漢口水運管理局長（一九三八年二月——一九四一年八月）
交通部揚子江區水運管理局長兼全國水先案內人管理委員會漢宜湘區事務所所長（一九四一年九月——一九四九年七月）
交通部ウインチイン・ステーション管理委員會主任委員（一九三八年十月——一九四三年十二月）
交通部海運局長（一九四九年八月——一九五一年二月）
交通部陸運局長（一九五〇年一月——一九五〇年五月）
交通部監査官（一九四六年三月——現在に至る）

設計研究關係

國防設計委員會（資源委員會）海事行政班首席研究員（一九三四年七月——一九三七年三月）
交通部設計委員會委員（一九五一年三月——現在に至る）

交通部交通研究所研究委員（一九五五年一月——現在に至る）
行政院光復大陸設計研究委員會水利專門委員會委員（一九五七年十一月——一九六六年十二月）
交通部技術標準委員會委員（一九五九年八月——現在に至る）
行政院經濟動員計劃委員會交通班主任（一九六二年四月——一九六六年六月）
教育部海事標準用語審查委員會主任委員（一九六三年六月——一九六六年十二月）
交通部交通法規審查委員會委員（一九六二年一月——一九六七年十二月）

軍需運輸關係

軍事委員會船舶運輸司令部少將相當官徵用處處長（一九三八年七月——十一月）
軍事委員會四川省船舶總隊部少將相當官總隊長（一九四一年九月——一九四四年十月）
東南軍政長官公署東南海航務委員會委員（一九五〇年一月——五月）

造船關係

交通部鐵筋コンクリート船試驗所主任（一九三八年五月——九月）
交通部西江造船處處長（一九三九年十一月——一九四三年二月）
交通部川江造船處處長（一九四一年一月——一九四三年二月）

交通部造船處處長（一九四三年三月——一九四四年二月）

航行業關係

中央航空公司理事（一九四九年十二月）
中國油輸公司取締役（一九五〇年二月——十二月）
招商局取締役（一九四九年九月——一九六二年三月）
臺灣航業公司社長（一九五九年一月——一九六八年二月）

教育關係

河川海洋高級船員試驗委員（一九五〇年十二月——一九五四年四月）
高等文官試驗委員（一九六二年九月——一九六四年九月）
軍事委員會軍事交通研究所教授（一九三五年八月——一九三六年七月）
國立重慶商船專門學校教授（一九二九年九月——一九四三年六月）
國立交通大學教授（一九四二年九月——一九四五年二月）
海洋學院教授（一九五六年九月——現在に至る）
成功大學教授（一九五六年八月——現在に至る）
政治工作幹部學校教授（一九五四年六月——一九六三年六月）

國立政治大學教授（一九五九年二月——現在に至る）
銘傳女子商業專門學校教授（一九五九年十月——現在に至る）
大同工學院教授（一九六〇年九月——現在に至る）
淡江文理學院教授（一九六〇年九月——現在に至る）
國防研究院講師（一九六〇年五月——現在に至る）
中國文化學院教授（一九六六年九月——現在に至る）
中國海事專科學校教授（一九六七年九月——現在に至る）

學術團體關係

中華民國海運學會理事長（一九六二年七月——現在に至る）
中國船舶檢查協會常務理事（現任）
中國地方自治學會理事（現任）
國父遺教研究會理事（現任）
中華民國國際貿易協會常務監查役（現任）
中國文化學院海洋研究所理事（現任）
中國交通建設學會理事（現任）
中國經濟建設研究會常務監查役（現任）

出版事業關係

交通雜誌社創立者（一九三二年九月――一九三七年七月）
海運出版社創立者（一九五一年十一月――現在に至る）
臺灣商務印書館取締役（一九六四年六月――現在に至る）

王洸教授略傳

――香港航運半月刊誌第二三七期（一九六二年七月三十一日）より――

王洸教授の字は道之と申し、江蘇省武進縣の出身で、一九〇六年の七月七日に生れた。祖父王國均氏は清朝の進士に及第したお方で、州縣の知事を歴任した。祖母の實家は張氏でした。父は倬と申し、清朝の末期に附生から日本へ留學し、法政を專攻した。民國の始めに商務印書館に入つて編譯を務め、一九一六年に交通部に奉職し、主事、海運局水運業科長に任じられたが、一九一六年の十一月に、突發の心臓病で交通部の部署で急逝した。著作に「地方行政概論」と「交通史」の二書を世に出している。母の實家は袁氏でした。王洸氏は次男で、長兄は沖、弟は治と申し、みんな國立交通大學を卒業した。父がなくなつた時、王洸氏は僅か二十一歳、又北京交通大學の交通管理科に學んでいた。長兄も父のなくなる一年前に不歸の客となり、家運は頓に傾いたが幸に海運局の下級事務員にしてもらつて、アルバイトをしながら苦學が出來た。交大在學中に交通經濟誌の責任編輯にあたり、王洸氏が披露した水運行政に關する論說は、交通部出版の交通公報や日系新聞の順天時報などに競つて轉載され、南滿鐵道會社もそれを日文に翻譯して、「支那水運業」と云う單行本に載せた。又王氏が二十一歳の時にまとめあげた「中國水運業」と云う本は、商務印書館から出版し、萬有文庫に組入れられた。こうして王氏は若い時から文名を

博していた。一九二八年七月、國民政府が北伐に成功するや、交通部は北京の部署を接收し、王氏は留任され、海運局科員として新しい任地南京へ赴いた。當時の交通部は丁度水運行政の刷新を圖つていた時で、稅關から水運行政の權限を回收する段取をすすめており、又新事態に卽應すべく、立法院も交通部に協力して海商法、船舶法、船舶登記法などの法典の制定にあたつていた。王氏は命により上記の法典の起草に參加し、大いに寄與するところがあり、時の交通部長王伯群氏は特に法規委員を兼任させた。一九三一年の七月に、稅關は正式に水運行政の權限を交通部に引渡し、交通部は上海、漢口、天津、廣州、ハルピンの五地區に水運管理局を設立し、新しく公佈した法規の實施にあたつた。王氏は漢口水運管理局第二科科長に轉出し、新法規の實施をすゝめて、五地區の水管局の中で一番成績がよかつた。一九三二年の六月に交通部長は更迭され、王氏も辭職して南京へ歸つた。そして新しく交通雜誌を出し、五年ばかり續いたが、それは當時最も賣行きのよい學術專門の定期刊行物の一つであつた。一九三四年の七月に、國防設計委員會海事行政班の首席研究員に任じられた。翌年、官費留學生に選ばれ、海事行政を專攻すべくアメリカのペンシルバニア大學大學院に入つた。一九三七年の初めに歸國、交通部海運局船舶科長兼海事科長に轉任した。まもなくして對日抗戰が勃發した。一九三八年の二月に、時の交通部長張嘉璈氏は王氏の業績拔群なるを以て特に漢口水運管理局局長に拔擢し、戰時最も忙しい湖北、湖南、江西、四川四省の水運を管轄させた。一九四一年九月に漢口水運管理局は

揚子江區水運管理局に改組され、やはり王氏が局長を務め、抗戰、復員、叛亂討伐から政府の臺灣遷移に至るまで、凡そ十二年の間終始重責を負い、忠勤を勵んだ。抗戰期間に於ては、王氏は軍事委員會船舶運輸司令部少將相當官徵用處處長、四川省船舶總隊部少將相當官總隊長、交通部川江造船處處長、西江造船處處長、ウインチイン・ステーション管理委員會主任委員などの職務を兼任した。そして民需輸送の維持に、軍需輸送の提供に頗る貢獻があつた。又命令に從い四川、廣西、湖南、江西、廣東の五省で大量に船舶を造つて水運能力を高め、且つ四川、湖南の河川の各早瀨にウインチイン・ステーションを施設して運輸能率を增進し、みなよく時宜を得て任務を達成した。抗戰勝利後に政府は特に景星勳章、甲種一等光華褒章、勝利勳章などを授與してその功勞に報いた。復員期間に於ては、王氏は漢口に移駐して揚子江下流の航路淸掃作業を劃策し、沈沒船を引揚げ、いち早く航路を啓開すると同時に、短時日の間に數多の船舶を確保した。この外に漢口、九江、南京の英國商社と日本商社の波止場を取戻して、十個所の公共波止場に改めた。これは揚子江に於る公共波止場設立の嚆矢をなすもので、往來の商船はこれで寄航が便利になり、人々の稱讚をかちとり、交通部は一等航政褒章を授けた。一九三九年八月、王氏は交通部海運局長に昇任した。當時中共討伐の戰いは逆轉し、政府は相次いで廣州、重慶、成都、更に臺灣へと遷移を餘儀なくされ、水運、空運ともに一層困難を來した時期であつたが、王氏は終始政府に追從し、一途忠勤を勵んだ。臺灣へ來た後は、閻錫山氏、陳良氏、

賀衷寒氏と三任の交通部長を輔佐して時局の變化に對處するとともに、部署の組織を回復し、途絶えがちな水運、民間航空を極力維持した。一九五一年の二月に海運局長の任を解かれ、交通部設計委員、監査官、招商局取締役等の閑職にまわしてもらい、それでより多くの時間を學術研究にさくことが出來た。一九五一年から一九六二年の間に、王氏は相次いで海運學、海運業經濟學、水運學、近代運輸學、中國海港誌、世界海港誌、中國港口論、中國海港概要、海運管理概論、海港概論、港口新論、海運法規概要、船舶法釋論、海商法釋論、海員の職務、海運と國防、中國水運業史、交通政策、海運政策、中國交通概論、交通古今談、實業計劃交通論（第一、二卷）、海國新誌（第一、二、三卷）、臺灣の交通、省縣の交通、揚子江封鎖線、海運――國家の生命線など三十餘冊の專門書をまとめあげた。それは約六百萬語からなり、大抵王氏の創立した海運出版社から世に出した。こうして海運方面の學術の普及に、王氏は宿願を果すべくいよ〳〵精勵している。王氏が日頃唱えている「臺灣繁榮の道は海にある」、「大陸光復の道は海にある」と云う二つのスローガンは朝野の人士に受入れられ、經濟建設の飛躍的發展を助長している。其の間王氏は尙相次いで國立政治大學、省立成功大學、海洋學院、私立淡江女理學院、大同工學院、銘傳女子商專などの招聘で教職に携わり、人材の育成に盡力している。一九五九年一月、臺灣省政府主席周至柔氏は臺灣航業公司を立直すべく、王氏を同公司の社長に就任させた。王氏は陳舜畊氏、陳仲衡氏と二任の總支配人とともに危機の挽回に務め、新船舶を購

入したり建造したりして大いに業務を開拓し、終に破産に瀕している會社を黒字の有望企業にきたえあげた。人々は王氏の才幹と清廉に讃辭を惜しまない。王氏の前妻錢懿瑛女史は書畫をよくしたが、一九四九年の九月中共の放火による重慶大火災の時に、長幼を保護して終に恨を飲んで殉難し、輿論はこれを悼んだ。臺灣へ來てから王氏は又現在の妻楊俊如女史を娶った。楊女史は審計部に奉職しているが、やはり繪事をたしなみ、前妻の遺兒煒、煊兩少年を立派に養育して朋輩の間で大へん人氣がよい。