

國民外交小叢書

各國航業競爭

1926

上海中華書局出版



民國十五年九月
民國十五年九月
民國十六年九月
再發行

編輯者 校閱者 發行者 印刷者 印刷所 總發行所 分發行所

各國航業競爭(全一冊)
△ 定價 銀 八 分

(外埠另加郵匯費)

國民外交叢書社
左 舜 生
中 華 書 局
中 華 書 局
上海靜安寺路二七七號
中 華 書 局
上海棋盤街
各省中華書局

編輯凡例

一，此項叢書，在灌輸一般國民對外應具的歷史常識，以激發其愛國思想。

二，此項叢書，可供高級小學和初級中學歷史科的補充讀物。

三，此項叢書，可作通俗講演的資料。

四，文字力求淺顯，取材力求正確。

五，每種敘述一事實之始末，其相關之事實，則互見他種，讀者宜取參看。

各國航業競爭

目錄

(一) 緒論

(二) 各國航海政策

英國

美國

德國

法國

意國

日本

(三) 結論

各國航業競爭

張介石編

(一) 緒論

英國世之富國也。顧英人何以致富？則英倫敦一船公司經理
Flewis嘗云：「英商業所以能凌駕世界者，全恃航海業之發達。使
英之航海一衰，不惟商業立敗，即工業亦將受重大影響。」美國
與日本皆歐戰時暴富之國也。顧攷其何以暴富？則戰時大宗收
入，不外航海所得。吾國地大物博，世稱天府，然至於今日四海困
窮，國脉將盡，說者每歸咎於關稅被縛，工業不振，軍閥搜括，外人
剝削，其實使中國苟有百萬噸以上商船，飄揚於大西洋太平洋——

之上，則中國雖窮，未必若是其極也。航海事業之有利於國，其利益不一而足，大別論之，蓋有三種：

第一，經濟上之利益。(1)直接利益：航海事業，獲利最鉅，如英之航海收入，每年約一萬萬鎊；美國此項收入，每年多至三萬萬元；德國此項收入，每年約十萬萬金馬克；挪威每年航海收入，約一萬七千萬挪幣；日本戰前二十四公司收入，每年至二十四萬萬元。其餘若法國以航海船舶不多，每年對於租用外國船之支出約五萬萬金法郎之多。又如亞爾然丁，其輸出商業之盛，在南美各國中首屈一指，然以航海船舶不足之故，每年對外國運費之支出約一萬萬元以上。(2)間接利益：(甲)通信，若本國航海船舶

多，則每年運送外國郵件，可以免費；（乙）移民，若航海發達，則本國移民必盛；（故世界講求移民之國，若西班牙、葡萄牙、德國、日本等，無不注意航海事業。）（丙）調濟失業，航海既盛，則容納游民必多，而失業遂可救濟。（例如戰後惟德國失業較少，其重要原因，即由於德國竭力恢復航海事業。）

第二，軍事上利益，若在非戰時期，則本國商船可以供海軍人材之練習，（英、美、德、日海軍人材，大抵皆先在商船練習。）若至戰時，則可以作偵探警備之用，甚則可以改作軍艦。

第三，文化上利益，航海既盛，則本國人往來於外國者必多，藉此可以考察他國之制度風俗，以爲改良本國之準備。

航海既有以上種種利益，故歐戰前各國所努力者在此，戰後各國所恢復者亦在此。然各國航海之盛，非偶然也，以下述各國之航海政策。

(二) 各國航海政策

英國

歐戰以前，英國最初保護航海法，始於一六五一年之航海條例，其內容如下：

- (1) 亞非美三洲物產，除英船外，不得輸入英國及殖民地。
- (2) 歐洲物產，除英船外，不得輸入英國及其殖民地。
- (3) 魚類除英船外，不得輸入英國及其殖民地。

此條例之設，似乎專對荷蘭，蓋當時荷船運費較英船爲賤，因而英船大受影響，故設此法以爲之保護。其後曾經修改二次，至於一八五四年，遂廢此法，蓋因當時英國先後與德美訂有商船互惠條約，此法遂歸無用。至於航海補助法，則始於一七三〇年間，而補助郵船則自一八三三年爲始，此英國戰前獎勵航海之施設也。

歐戰之時 歐戰起後，英國造船事業既歸停頓，而商船又時有沉沒，於是獎勵航海，不得不突飛猛進，遂有五大施設：(1) 國營海上保險；(2) 禁止商船輸出；(3) 國訂租船費；(4) 國營船舶；(5) 國家營理造船所。

(1) 國營海上保險 當開戰之初，英國對於經營海上保險者，由政府補助八成。（例如一船損失，保險額須賠一百萬，由保險公司只賠二十萬，政府賠八十萬。）但德國潛行艇施行益猛，英船受損愈多，乃於一九一七年八月，施行國營海上保險法。其法係將船分爲三類：第一類爲被政府徵用之船，此類船不納保險費，苟有損失，由政府完全賠償；第二類爲政府監督之船，第三爲其他船隻，第二第三皆納保險費。

(2) 禁止商船輸出 一九一五年三月，制訂法律，禁止英國商人以船隻賣與外國。

(3) 國訂租船費 開戰後船隻既少，於是租船費亦隨意增

加，政府乃爲規定，據一九一四年之規定如下：

不定期船

（每噸每月租費）

一千八百噸以下

十二先零

一千八百噸至二千二百噸

十一先零六辨士

二千二百噸至三千噸

十先零六辨士

三千噸至四千噸

十先零

四千噸至五千噸

十先零

五千噸以上

九先零六辨士

六千噸以上

八先零

七千噸

六先零六辨士

定期船（每噸每月租費）

客船

貨船

十節以下

十先零

十先零二十三辨士

十一節以下

十二先零

十二先零九辨士

十二節以下

十三先零六辨士

十三先零三辨士

十三節以下

十四先零六辨士

十四先零三辨士

十四節以下

十五先零六辨士

十五節以下

十六先零六辨士

十五節以上

十七先零六辨士

十五先零三辨士

(4) 國營船舶

一九一七年，訂國營船舶法，內容如左；

(甲) 船舶局對於船舶有命令權。

(乙) 對於租船費運費，以及運送條件，及乘客之起落港，船舶局均得命令或變更之。

(丙) 國家於必要時，得命船舶爲一切行動。

(丁) 國家於必要時，得將船舶收爲公用。

(戊) 對於船舶賠償額，由政府定之。

(己) 本法對於一切船舶適用之。

(5) 國家營理造船所 船舶既受種種限制，於是製造船舶者甚少，政府乃於一九一七年將一切造船所移歸國家管理。

以上五種施設，直至歐戰告終時，始行停止。

歐戰以後，戰中諸施設，本爲救急手段，故雖有利於國，然私人受損不少，故戰後不得不改變方針。然戰時英國船舶損失太多，（戰前英船二千一百餘萬噸，佔全世界商船總額之半，但戰時損失七百餘萬噸以上。）若國家對於造船事業完全放任，亦不可能，於是船舶應爲國家補助否，遂成爲輿論之大問題，其最惹人注意者，則有全英商會及全英輪船業公會之決定，茲擇其決定如下：

（一）全英商會決定

（1）敵國對於被害英船須完全賠償，在賠償未了以前，禁止其自由通商。

嚴禁。

- (2) 英港對於英船只能課最低之噸稅及滯稅。
- (3) 協約國或中立國會優待英船者，英國亦優待其船舶。
- (4) 英港對於敵國船舶，須較他國課二倍以上之稅。
- (5) 英政府之補助，絕不適用於敵船。
- (6) 出入英港外國船，噸數須守英國規則。
- (7) 對於英國各地運送貨物而挂英旗之船舶，須予優待。
- (8) 英船輸送外國貨物，而與輸送英貨取同一運費者，須行
- (9) 英船公司非得政府許可，不得與外國船公司私結合同。
- (10) 英船公司對於外國貨運費有優待時，對於英國一切賦

稅不得享受優待。

照此主張，其保護色彩達於極點。至於英國輪船業公會之意見，則對於敵船等處置，不如是其嚴重。

(二) 全英輪船業公會之決定

(1) 爲促進英國對外貿易起見，廢止特別負擔（例如燈台稅及對於法船之入港附加稅，及蘇彝士運河關於政府應得利益）。

- (2) 恢復歐戰時放棄之航路，政府須與助力。
- (3) 開發新市場，政府須與補助。
- (4) 政府對於港灣須予補助。

資；

(2) 整頓港灣設備。

(5) 改良各港之勞工地位。

(6) 改良各港之鐵道運送事務。

(7) 國家監理造船事務，須縮小範圍。

(8) 設法使運送敏速，運費低廉（其條件爲(1)獎勵航海投

(9) 國家對於內外國船舶待遇，須恢復戰前狀態。

(10) 養成航海人材，國家須負擔費用。

(11) 戰後五年，禁止英船賣與外國。

(12) 戰後一年內，修理船舶以英國爲限。

(13) 英港使用之外國船，政府須負擔維持費之一部。