

航運

中華民國
行政院



行月

航

運

航運目錄

一、前言

二、戰前航運

甲、航路

乙、航業

丙、航政

三、戰時航運

甲、自七七抗戰至廣漢淪陷

乙、自廣漢淪陷至滇緬戰爭

丙、自滇緬戰爭至抗戰勝利

四、戰後航運

五、結語

航運

一、前言

我國東濱太平洋，海岸線東北起自安東之鴨綠江口，西南迄於廣東之北崙河口，長凡八千六百三十公里。境內河流縱橫，航利甚溥。可行汽船航路，約一萬五千餘公里，可通帆船航路，約二萬四千公里。全國總計，約有四萬七千公里之水道，可通舟楫。

在抗戰前夕，全國鐵路尙不足一萬八千公里，與此四萬七千公里之水道相較，則後者運輸力量之大，可以想見。惟過去未能盡量發揮其效能，我國過去航運，以舊式沙船與帆船爲主要工具，自海禁開放之後，此等舊式船舶自不足以與外商輪船抗衡，營業衰落，漸趨淘汰。國人自辦輪運，始於清同治十一年，歷史甚短，第一次大戰時，一度曾呈蓬勃之象，終因外商輪船，資力雄厚，且受不平等條約之保護，終難與之競爭，致我國航權旁落，盡爲外人所壟斷。迨抗戰時，外商輪船，陸續離華，國人自辦輪船，雖屢遭損失，仍以殘餘船隻，維持後方水路交通，貢獻甚大。戰後不平等條約業已廢止，平等新約亦經先後訂立，內河航行權，引水權，沿海貿易權等權益

均經完全收回。今後航業復興，前途之發展，實未可限量。

二、戰前航運

甲、航路

航運路線可分遠洋航路，沿海航路，及內河航路三種，茲分述如下：

一、遠洋航路

大別分爲歐洲航線，美洲航線，非洲航線，澳洲航線，西伯利亞航線，

及南洋航線六路。除南洋航線尙有我國華僑經營之船隻外，其他諸線之航業，則悉操諸外人之手。

二、沿海航路

以上海爲樞紐，可分北洋與華南兩線。

1. 北洋航線

可分爲上海煙台天津線，上海海州線，海州青島線，上海青島線，上海

營口線，大連天津上海線，秦皇島津滬營口線等。

2. 華南航線

可分爲上海廈汕港粵線，上海寧波線，上海溫州線，上海福州線，上海

泉州線，廈門泉州興化線，福州三都澳線，福州興化線，廣州澳門線，廣州赤坎線等。

三、內河航路

1. 長江航線

主要航線有二：一爲滬漢線，自上海至漢口長約一千一百公里，中經丹

徒，南京，蕪湖，懷甯，九江等處。一爲宜漢線，自漢口至宜昌，長凡六百八十公里，中經岳陽

，沙市等處，兩線均通大汽船。小汽船則可由江口達宜賓，凡三・九二三公里，帆船可由江口至川邊土司，凡四千一百餘公里。綜計長江全長六千餘公里，可航者達三分之二。此外支流如泯江，沱江，嘉陵江，漢水，湘江，贛江，及洞庭湖，鄱陽湖，巢湖，太湖等，均可航行小汽船一二百公里，帆船數千公里。

2. 珠江航線

由香港至廣州及由廣州至梧州均通大汽船，另由崖門經新會，甘竹，至三水之支路，及梧州以上，經邕至三江口，並通小汽船，帆船航路亦達一千二百餘公里。至支流通小汽船者東江三三〇公里，北江一四六公里，柳江二六二公里；通帆船者東江一五八公里，北江六六〇公里，桂江四〇五公里。

3. 黑龍江航線

每年除自十月至五月之結冰期外，汽船可自河口廟街經伯力至海蘭泡，海蘭泡與額爾古納河口則通小汽船，額爾古納河，烏蘇利河及嫩江亦均有航行之利。

4. 黃河航線

黃河長約五千里，小輪可通者僅自五原包頭至薩洛齊一段；河津以下至陝縣間；由汾水上溯至山西新絳，由渭水上溯至陝西興平，及河南開封附近，亦略有航行之利。

5. 圖們江及鴨綠江航線

圖們江長四百零七公里，僅河口慶興一段可通航，鴨綠江長九百二十五公里，自安東至臨江一段，航行極便。

6. 遼河航線 河長約二千二百餘公里，大部可通小汽輪及帆船。

7. 灤河及海河航線 灤河自河北熱溝至熱河郭家屯可通帆船，海河爲河北航運中心，通大牆河，子牙河，東北達蘆台，西達保定，西南達正定，西北通宣化，北由北運河達通縣，南由南運河經山東達江蘇。

8. 淮南航線 水漲時可由淮陰經泄澤至河南信陽。可通小輪者，經五河至臨淮關，及蚌埠至正陽關，餘僅通小舟。

9. 小青河航線 河口至煙台可通輪船，餘僅通帆船。

10. 以上海爲中心之小輪航線 計有：滬蘇線，滬杭線，滬湖線，滬松線，滬錫線，滬嘉線，滬揚線等。

11. 甬江航線 南由本流可達奉化，西可接西興運河以達杭州。航行頗便。

12. 椒江航線 東南經海門可至台州灣，上游僅通帆船，自海門至臨海，及臨海至黃岩

可通小汽輪。

13. 甌江航線 自永嘉青田可通小汽船，小帆船則可直達松陽。

14. 閩江航路 福州以下三十四海里可通大輪船，福州以上多淺灘，小汽輪通至南平，

餘均行駛帆船。

15 長溪及晉江航線 長溪爲福建東北重要航路，大輪可至福安之賽岐，賽岐以上僅通小輪。晉江自泉州經大鵬溪至永春間可通大船，下游亦便行船。

16 韓江航線 自長汀至峯市間通小舟，自石下壩至潮安有小輪往來，自潮安至汕頭則可通大帆船。茲將我國內河通航里程列表如下：

內河通航里程表（單位公里）

河流名稱	大汽船 通航里程	淺水汽船 通航里程	小汽船 通航里程	電船 通航里程	民船 通航里程	船筏 通航里程	總計
長江	一、八四八	六〇九	二、七六四	—	一一、七五五	—	一六、九七六
黑龍江	一、〇一四	一、一六一	一、八〇一	—	五三六	四二六	四、九三八
珠江	一六二	二〇九	七八四	二、〇八三	一、二三七	—	四、四七五
沽河	六九	—	三四三	—	一、六〇六	—	二、〇一八
黃河	—	—	—	—	一、九一八	—	一、九一八
通河	—	—	九〇四	—	四六一	—	一、三六五

淮 河	閩 江	錢 塘 江	遼 河	灤 河	鴨 綠 江	韓 江	甌 江	漳 江	小 清 河	甬 紹 運 河	蘆 運 河
—	三	—	二	—	—	—	五	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
四七八	一三八	一〇九	一〇〇	—	四六	二五一	六九	四三	二三	一七五	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
八七七	八九五	七三八	七二三	五二四	四四一	二三六	二三〇	二六一	二七六	四八	一八五
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
一、三五五	一、〇六四	八四七	八四四	五二四	四八七	四八七	三五一	三〇五	二九九	二二三	一八五

雲江	甬江	晉江	總計
—	二三	—	三、二一九
—	—	—	一、九七九
六九	五八	—	八、一五五
—	—	—	二、〇八三
六九	—	六九	二、〇八六
—	—	—	四二六
一三八	八〇	六九	三八、九四八

(材料來源：民國十七年交通部統計)

乙、航業

我國自海禁大開以來，航權旁落，英人在華經營航運者計有太古公司，怡和公司，大英輪船公司，及亞細亞火油公司等；日人所經營者有日清汽船會社，大阪商船會社，大連汽船會社，川崎汽船會社，川東輪船公司等；美商經營者有捷江輪船公司，及美孚洋行等；此外有法商之聚福洋行，及德商之廣慶公司。類皆資本雄厚，我國航商難與競爭，惟我國航商經營沿海及內河航運者，亦達數百家，其中以招商局，民生實業公司，及三北公司等三公司規模最大，茲分述其組織沿革及經營概況，以見我國航業發展之一斑。

一、招商局 清同治七年時，廷議籌製洋船，分運漕米，至同治十一年十二月在上海正式成立「輪船招商局」，由直隸練餉局借制錢廿萬串作為官股，另募商股十餘萬串，向英國訂購伊敦輪船一艘，開始營運，其後歷經商辦及改歸國營各時期，嬗變殊多，茲略舉各時期梗概如次：

1. 商辦時期

同治十二年全局改組，歸於商辦，重訂招股章程，續招股款四十七萬六千兩。改組後局置總辦五人，並由商股股東推其中一人爲駐局商總，復於上海，天津，漢口，香港，汕頭等處設分局，派商董分管各該處事務。至光緒三年以二百二十二萬兩價購美商旗昌洋行在華海輪七艘，江輪九艘，小輪四艘，躉船六艘，上海碼頭五處，船塢一所，機廠一間，及漢口，九江，鎮江，天津四處碼頭機房辦公室等。規模擴大，力謀發展，惟當時環境惡劣，內外相迫，外商同業傾軋尤烈，至光緒七年乃與英商太古，怡和訂立同業齊價合同，業務漸見起色。不幸中法事變發生，爲避免產業損失曾一度將全部資產售與旗昌洋行，並密訂備價收回辦法。至中法事定後，原物即備價贖回。

2. 官督商辦時期

由旗昌洋行收回局產後，改爲官督商辦，當時經濟支絀，乃以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬鎊，以資週轉，是爲招商局借用外債之始。至甲午中日戰起，復將全局輪船分售各國洋商，至光緒二十一年和議成立，全數贖回。至二十六年義和團事起，再將海輪十九艘，作價二百二十四萬兩出售於洋商，翌年始照原價贖回。

3. 商辦隸部時期

招商局創辦以來，用人行政，均操諸北洋大臣之手，至宣統元年，始歸郵傳部管轄，並由股東大會訂定輪船招商局股份有限公司章程，是爲商辦隸部時期。民國初年局勢未定，戰亂頻仍，業務衰落，年有虧絀，十二年復向匯豐銀行貸款五百萬兩，以全部產業抵

押，益陷困境，至十三年國民政府以招商局業務不振，乃派員清查整頓，完成「國民政府清查整理招商局委員會報告書」兩冊，提出解決股權糾紛方案，未及實施，即改爲國營。

4. 改歸國營時期

民國十六年至二十年間政府着手整理局務，實爲國營航業開始之時，

民國十九年國府公布整理招商局暫行條例，明令將招商局正式收歸國營。至二十一年招商局劃歸交通部管轄，並公布招商局監督處及總經理處章程，局置監督及總經理各一人。至同年十一月招商局全部收歸國有，決定國營招商局股票，每套以五十兩價格現款收買，撤銷監督處，改設理事會，監事會，暨總經理，至此改組一新，積極清除積弊，發展營業，內則嚴格管理，外則樹立信譽，如輪船梢包之革除，九五局佣之取消，江輪客票包額之提高，新輪事務長制之實行，輪船茶役之招考訓練，及添購新輪，開辦聯運，改良會計，舉凡增加收入，糾正秩序之事無不全力以赴，至二十五年，取消理監事會，事權益形專一，營業日趨發達。詎不久「八一三」戰事爆發，總局遷港辦理與華商衛利韓公司訂約，保護局產，及處理撤港各海輪事宜，長江部份業務，則組織長江業務管理處，代行總局職權，監督指揮各分局處及撤入長江之輪船，至三十年十二月香港陷敵後，總局停頓，至三十二年始在重慶恢復。

二、民生實業公司

長江上游宜昌以上之水道，以及在四川境內者，通稱川江，險灘衆多，暗礁羅列，航運向稱艱難。光緒二十三年英人李德樂(A. Little)以五十五尺長之「利川」

號輪船，由宜昌駛抵重慶，其後德法籍輪船亦相繼試航。至三十四年我國官商合辦之川江輪船公司成立，第一艘「蜀通」號，拖一鐵駁而行，駁上載運客貨，正式通航，當時水脚高昂，獲利甚豐，若干輪船公司，紛紛設立，輪隻衆多，致供過於求，營業轉趨蕭條，普遍虧折。民生實業公司，即在此種不景氣狀況下，於民國十四年成立，該公司係盧作孚氏創辦，初集資五萬元，訂造七十噸輪船一艘，命名民生，航行於重慶，合川及重慶涪陵間，嗣後購入「民用」「民望」，業務逐漸擴充。然當時受全世界經濟不景氣之影響，航運蕭條，若干航商，均岌岌可危，盧氏力倡化零爲整，合力經營。因之大部份川江輪船，均行售與民生公司，或與之合併，是項合併整理工作，自民國十九年開始，至二十三年大體完成，自二十四年起，復在滬建造新輪，至二十六年抗戰開始時，民生公司共有輪船四十六艘，計總噸位二萬餘噸，爲後方最大規模之民營航運公司。

三、三北公司 三北公司創於光緒末年，創辦人爲虞洽卿氏，迄今有四十年之歷史，其發展經過，可分述如次：

1. 草創時期 虞氏早年即熱心於交通事業，後又集資二十萬元籌設公司，購置慈北、姚北、鎮北三輪，定名爲三北公司。以慈北姚北兩輪行駛浙五山頭各埠，以鎮北行駛甬江與滬甬大輪相銜接，使鎮海一帶出產之棉花，米，豆等運銷上海，往來滬甬各地之旅客均稱便利，此爲草創時期。

2. 發展時期

三北公司業務逐漸開展之後，乃與甯紹輪船公司舉辦聯運，民國四年時又接辦英商鴻安輪船公司長安，德興兩輪及長江各埠棧碼頭，同時增資至一百萬元，擴大組織，在寧波、鎮海、蕪湖、安慶、九江、漢口設立分公司，並代辦鴻安公司業務；添購巨輪開闢南北洋航線。當時歐戰爆發，外商輪船奉調回國，同時國貨遠銷南洋，貨多船少，運費大漲，三北公司乃復增資百萬，添購新輪多艘，擴展長江及南北洋各線，營業日益興盛。

3. 改革時期

歐戰結束後，外商輪船先後在中國沿海內河復航，運價暴跌，加以內戰時起，公司虧蝕，幾難支持，乃改變方針，貶價出售劣輪，一面羅致人力，自建三北機廠，自行修造船隻，力謀振刷，營業遂趨安定。

4. 鼎盛時期

經此番改革後，公司調整航線，內河則溯江而上直達沙市、宜昌、萬縣、重慶，旁及長沙、湘潭等地，外洋則逕達越南、暹羅、緬甸、印度、南洋羣島各埠，分公司遍設長江各埠及沿海天津、青島、福州、寧波各地。並在煙台、威海衛、營口、大連、龍口、香港、及南洋各地設有特約代理處，此時共有大小船隻三十餘艘，拖輪，鐵駁二十餘艘，躉船十餘艘。聲譽日隆，營業極一時之盛。

5. 艱苦時期

戰時三北公司被征作堵塞工事之大小輪躉，不下十餘艘，被日機炸傷沉沒者亦有十餘隻，沿海淪陷，遂將重慶分公司改為總公司，僅以二、三小輪行駛渝涪各短線，艱苦支

持，以迄勝利。現則戰時所有損失船隻，逐漸補充，該公司不難因此恢復舊觀。若繼續努力發展，則該公司在中國民營航業中，當仍能佔一重要地位。

丙、航政

我國雖自遜清道光末年籌辦輪運，至同治十一年末，始有輪航。當時以此係新政，歷來向無專司，乃一如郵政鹽務，悉委諸海關總稅務司，代管有關航政事項。迨國民政府成立，始於十九年公佈航政局組織法。二十年秋交通部始於航政司外，更設航政局，凡船員之登記，船舶之檢查，及丈量載線標誌，暨管理海員航路等事項均歸該局職掌，海關則專管燈塔航標等事宜。於上海、天津、哈爾濱、漢口等重要港埠，先行設立四局，並就船舶衆多之重要港埠，各設辦事處，至是直接管理水道交通之航政機構，規模粗具。未幾，『九一八』事變，哈局停辦，至廿五年增設廣州一局，全國仍爲四局。

航政機構成立之後，除辦理水道交通管理事項外，並從事全國船員之檢定，設立船員檢定委員會，二十一年頒佈「船員檢定章程」，至二十四年爲簡化施行手續，修正爲「船員檢定暫行章程」。迨抗戰前夕，局勢緊迫，航政當局一面從事編練江、浙、閩、皖、贛、湘、鄂、豫、川九省水上保甲，俾所有民船，均能隨時徵調；一面祕密訓練大批人員，派駐千噸以上之輪船中，使負緊急處置之任務，各輪並均限令裝設無線電台，庶便接受政府命令，於必要時，駛往指定之安全地帶，免遭敵人之破壞或利用。同時並飭由國營招商局及民生公司等特製淺水輪船，以備一旦

戰事爆發，沿海口岸被敵封鎖後，後方水運，得以維持。

三、戰時航運

甲、自七七抗戰至廣漢淪陷（二六——二七年）

一、保全船隻

七七事變爆發後，航政當局因事先早有準備，乃於滬戰前夕，密令各航商，將所有海輪，儘速駛入長江，其有不能或不及駛入長江者，則往香港或其他海口暫避。當時除戰前租與敵人之海輪十四艘淪入敵手外，其餘均幸保全。漢口原有輪船四百五十艘，計四二，六八二噸，至此增至六百四十五艘，計一四三·七九〇噸。迨武漢形勢緊張時，復由漢口航政局，會同軍事運輸機關，督促撤退。計退宜昌者二百八十艘，退長沙者六十六艘，退常德者十六艘，由宜昌續退入川江者一百五十艘。而廣州航政局亦督率所有省河船舶，掃數西撤，計退集西江者二百餘艘，退入北江及江門一帶者亦百餘艘。此外並特准不能駛入內港之輪船，暫時移轉中立國籍，俟戰事救平後，再行回復，當時移轉外籍之輪船爲一百三十艘，計一四五·〇〇〇噸，此項船隻，不特可免資敵，且可照常營運，補助國際沿海之運輸。

二、堵塞港口

我國海岸港口甚多，不易防守，且水上防禦工事之建築，亦非嗟咄可辦，臨時應變，不得不徵用船隻，沉於港口，及佈置水雷以爲阻塞工具。計抗戰初期此項征用輪船