

戰後中國航業建設問題

中國商船駕駛員總會

定價 國幣壹百圓

發行人 中國商船駕駛員總會

代表人 秦錦如

編輯人

中國商船駕駛員總會編纂組
代表人 金月石

目次

一、如何維護航權發展航業	本會
一、戰後中國船舶噸位補充大綱	本會
一、關於航業利用外資等問題向政府條陳摘要	本會
一、本國各港水道深度等表	平慮
一、中國戰後三年內各路航線船隻的配備	金月石
一、革新航政機構論	宣言
一、戰後的碼頭制度	楊鵬
一、從兩年的貿易統計來估計戰後中國的航業和他應采的步調	秦錚如
一、航海人才急須培育	黃慕宗
一、分階船舶補充辦法後方知建造木船的重要性	劉伯聲
一、戰後船塢應設地點商榷	金月石
一、爲爭取我國航業的現代化和標準化是否應有統一的技術化的管理機構商榷	胡春台
一、我國戰後航業政策末議	

如何維護航權發展航業

中國商船駕駛員總會

三十二年雙十節

寫在『中國航業設計計劃』的前面

籌敵會，於三十一年十月十五日因悉英兩同盟將與我訂定平等新約，爲職責所在，不揣鄙陋，草擬收回航權建議書，並召集全國航業大會，討論是項問題，結果，所提建議二十款全部通過，並益以中國商船駕駛員總會重慶分會之提案二款，全國水產各校聯合同學會之提案二款，共二十四款，（見敵會所印中國航權問題）上陳政府藉供採擇。

按收回航權，本爲稍習吾國航業情形一般人所共識共見而共同願於振喉高呼之問題非有至遠甚深之含義，縱敵告同人以從業航海三十年目擊身歷之資格，對此認識容或較爲深刻，較有條貫，實謂我高明當局暨並世賢哲而見不及此？蓋敵會亦姑竊取泰山不讓土壤，河海不捐細流之意，欲以是促賢達之特別注意焉耳。幸該建議上陳不久，美英平等新約，即告成立，所有戰會期期顧慮之沿海貿易，內河航行，外籍引水，各港疏濬船舶檢驗等等均已明訂歸還中國，或廢止外人經營，歸由中國人自理；而所有外商在中國內河沿海經營航業有關之財產，亦明訂由中國政府收購。此固我偉大領袖召感之成功，抑亦我賢能當局折衝之收穫，而爲敵會所昕夕祝禱者也。

唯是歲月拋人，轉瞬倏已一稔，所有詳細通商航海條約，因戰事關係，無由訂定，而外商經營航業之產業，碼頭，等等

之讓渡，亦同義同辭，此雖爲無可如何之事實，而敵會新獨引以爲異者，固另有在，蓋航權之收回與否，決非紙上文書之事，而爲身體立行之事，故約章中之權利，雖告收回，而收回之後必須實際上由我出而維護，由我起而維持，方足名符其實，而此維護與維持之最扼要辦法，除消極的禁止外人參加外，其積極而有效之辦法，將無過於發展自我航業，使人無懈可擊，無縫可滲，則外界野心，不敢自止，但此必須事先有編密完善，確實可行，有條理有步驟之整個計劃，方能逐步推行，達到目的，否則一切均將徒托空言，而後患亦依然無窮。何者？蓋航權也者，外言之爲一國交通所系，大言之，亦爲世界交通之一角，此次大戰，中外明達，均有東西戰爭不可分及世界和平不可分之深切認識，故舉世必先集思廣益，現世界交通不可分之公理，故如我國不於戰後發展自我之航業，善護我國之航權，則其他各國爲維持世界交通計，必將有起而代我發展代我維護者，或從事變相的代我發展代我維護者，若然，則所謂「航權」者，在我固轉而復失，充其極亦不過名存而實亡矣！此真非我優秀同胞隨時隨地所應加以警惕者乎？此非敵會之危詞聳聽也。蓋自我不競，斯物腐蟲生，理有必至，勢有固然者也。竊憶本年一月十二日我最高領袖因中英新約成立，告全國軍民書中警句云「我全國軍民如果此後不能各盡其所應盡的義務，和負其所應負的責任，建設中華民國爲完全獨立自由的國家，以盡其對於世界人類的責任，則獨立自由之地位行將得而復失」。此種明燭幾微之玉律金言，對於戰後中國必須自我盡力維護航權，更須自我發展航業，謹慎周至，則斯人可以可乘之氣，毋謂目前微利提議合作，以大權授人，而遺忘這大禍患，及其他一切短視作風，均屬全部適用。此敵會所以時爲憂似以爲國中關心航權暨有志航業諸君子告者也。敵會無似，在航冒險，且忙於勝利來臨，指日可期，航業籌備，遙遙未集，殊覺有時不我與之感，故不能不對航業前途，起作自我之檢討。試問戰後航權航業收回，吾人究將如何出而維護之起而維持之並發展之乎？其計劃其步驟將安出乎？以中國之大，後方才智之衆，度必有人詳密規畫矣，而敵會竊未有聞也。抗戰軍興，我

國船舶，十損七八，戰後交通，勢無一日可停，而噸位如何規復？航線如何配備？度必有人條舉而縷陳矣，而敵會又竊未得諳其端倪也。航業之興，繫乎船舶與線航分配之適宜，度必有人分門而類列之矣，而敵會竊恨未及寓目也。噸位之補充與增加，第一須審核該項新添噸位對於本國整個航業至少能否可以長期適用，或其經濟的價值，是否勝過於別種價值，度必有人熟計而確算之矣，而敵會竊惜又昧無所悉也。補充船舶，不外租賃，買舊，造新三途。主辦何人？對象何在？步驟何似？並何者於國最有利，而少有後患？固已高議紛紜，而敵會竊微思其未有盡善盡美之方案，與步調也。造船工業，為航業之支柱，戰後此業重心，應設何所？度必有人審計及之，而敵會借未悉其內容也。船舶代表國土，國土之中，理無外人領袖，故船長，大副，輪機長，決不得由外籍充任，已成舉世文明通例，列強法律，各有嚴格規定，我國此項人才，比較缺乏，戰後增船，航才是急，樂育均衡，定有全盤籌劃，而敵會竊未見其有任何積極象徵也。引水有關國防，無俟深引，戰後即須應用，更不容掘井臨時，布置調配，訓練組織，在在須人，亦在在需時，相時度勢，意必有人奮起籌備矣，而敵會竊惜其全未預聞也。他如航業機關暨夫與航業有關之機構，必須時代化，技術化，方足與世界競爭，共列強並駕，若故步自封，與自作聰明，均只適於一己一時之投機，而無當於全國百年之大計，謙謙君子，未嘗不時惠好音，而敵會獨竊惜其日送飛鴻，所志或在彼而不在此也。凡此舉筆大端，原為我航業興替關鍵，抑即我航權得失鎖鑰，而成績若此，則是一年以來我航界努力之不足，有負我最高領袖之深望也！

抑有進者，吸收與利用外資，原為各國所不諱，故英國對外投資，竟成為其彌補入不敷出之最大來源。在一九二八年，英國對外投資利息收入為二萬五千萬磅，即以百分之三利息核計，則其母資將為八十三萬萬磅，而美國實為接受英國投資之最大主戶。但無論如何，接受投資，必有其標準限度。此一限度，雖各國因國情國勢國俗之不同，而異其標準，但可一言以蔽之

，即任何國家，接受外國投資，決必以不損害其國家主權爲依歸。我國於此，非惟不應例外，抑且事實上必須較各國更嚴格方足應付。此無他，正爲我國國情國勢國俗不與歐美國度相同，換言之，即我之科學落後，經濟落後，技術落後，一切保障之條例或律文均比較缺乏，故在他人能以接受之條件，在我則不能如法炮製。一有不備，即極易陷入被人操縱，被人利用，被人剝削，變成太阿倒持之境地。此爲數十年來曾經利用外資及技術合作之多數歸納結論，敬望主張航業利用外資之時，逕此以爲殷鑒。吾人更願於此援引最近美國來華之客卿，彭哈德君本年九月五日在中國航業學會演講中最精彩的一段，其言曰：『在中國法律允可並於國家有利的狀態下，中國在戰後，當然應該利用外資，不過，唯一的條件，這種外資或外來的技術員，在某一時期以後，必須全部退出中國，如果不退出中國，則不但於中國爲不利，而投資國善意幫助的行爲，亦將變爲實行侵略的行爲了！』似此明快透闢之言論，不但一般因經商久居中國有切要利害關係之客卿不能說，而一般所謂中國通者，亦不願說，而對於國際間投資問題未有深切研究與認識之時，亦更想不到說。故吾人對於彭先生此種言論，對中外現在情況，確能爬着癢處，值得稱引。反觀一般國人不唯少有此種遠識，且於國家觀念，似乎非常薄弱，以爲戰後中國，舍利用外資，叫無生路，故有主張百分之八十利用外資者，有主張盡量運用互惠條件以從事吸收者，有主張上面總經理、經理、會計長，下面工程師技術員，不妨均由外人充任者，……聽其言，可謂澈頭澈尾的依人主義，而非自力更生主義，以敵會之愚，認爲此種心理，此種主張，不但與最高領袖累次昭示國人自強立國，自信自尊之原則背道而馳，且與自我建國之心核思想，大相鑿枘。但此尚係就普通一般企業言之也，若我航業，爲一國水上交通之唯一工具，亦即爲國家之浮動領土，決不容操於外人之手，此爲常識各國航權航業情形之最粗最淺常識。吾人於此，不必更求遠徵，即自一八四二年中英淞滬戰後，進而有南京條約，有天津條約，有北京條約，中日台灣條約，西貢條約，及種種通商航海條約，個中最要之條款，即在攫取中

國沿內河之航行權，且條約所賦權利，每次均告擴大，勢成後來居上。中國一百年來，所以不能順時發展，一切不平等條約，雖爲之桎梏，而航權被奪，實爲具體之巨大吸血蟲，縱有資育壯夫，亦必爲之日就消耗，日趨瘦損，憔悴顛賴而無由健碩，勢使然也。幸而抗戰六年，犧牲我數百萬英靈血肉，無數志士頭顱，更仗我最高領袖之召感，賢明外交之折衝，始得將百年來喪失之航權引水權河道疏濬權船舶檢查等一致收回，苟目前或將來因個人資本不足，致不得不借用外資，不得不接受賣方之苛刻條件，不得不演出變相的宣賓奪主活劇，或彼方進而利用祇知小己不知有國家之買辦階級，出而成立中國其名外國其實之航業公司，如戰前某范某于某在華北代敵人之所爲，則後患何堪設想！吾人試一瞑目遐思，苟戰後而有此種現象，何啻大釘中國舞台，讓人打着鬼臉唱跳加官，則將成何體統！故敝會於此，不得不大聲疾呼，戰後復興航業，如果有需用外資之必要，亦務必慎重接受，其最大限度，當以不損國權，不損航權，不阻礙我國航業與航業直接有關之造船業及航海引水人員之發展爲標準，苟有任何不利之條件，則寧可不予接受，亦不患無補救之道。蓋以敝會估計，認爲戰後中國航業復興，並不需要外資。何以言之？緣敝會計劃，中國戰後第一期應補之噸位，至多爲一百萬噸，以戰前估計之，約爲國幣一萬萬元。猶憶十八大戰後，某外國公司，曾有向我政府某部談判，願將該公司全部商船三十餘艘及沿海沿江碼頭、浮橋、棧房、地皮、房產、等等讓渡，索價只七千餘萬元之故事。（船隻估價只佔全價三分之一）此可證明只就噸位本身，其估價並不過高，而事實上，確爲中國財力所能担任者。戰時船價雖暫時上漲，然中國之生產力，中國之財富，實際並未若有若何之低落，換言之，即中國之置船能力，亦正隨時間在上漲，故戰後決無不足之虞。因之，敝會於此，更不得不大聲疾呼，明白指陳，所有一般買辦與準買辦階級口中筆上所宣傳之船價數字，正與戰前唯武器論者之估計敵人器械及軍力，如出一轍，彼輩對於中國之財富，務必儘力貶抑，以達成其非仰賴外資不可之失敗主義，實則若輩對於中國財力，何嘗有精確之估計。

試問吾人日用所需，中國每年究竟產多少米，多少雜糧，多少棉花，蠶繭幾多少猪，織多少土布……此諸近稍顯前之事實，尙難得有精密之統計，而反欲高談全國財富，其能有當乎！抑敵會裏有須明白指圖者，即所有現在與我必須舉借外債之時費——買辦階級除外——類於戰前航界並未佔任何重要歷史，即或職係較高，然亦多數並兼有實力之股東。渠輩固知目前中國船舶，十毀七八，戰後航權收回，中國航業自必前途無量。在個人或公司，無非號召，於是不辭不與買辦同流，越而宣傳，冀得分我杯羹！若以敵會愚見，假定戰後或現時即由政府召集各輪船公司，如招商，三北，民生，聚設（此公司當然應加改組），肇興，中興，大陸，合衆，義泰興，大達，通成（以上係隨便舉例，並無深意，讀者幸勿誤會）各家，使其籌劃集股，准於戰後各自租賃或買進適用之現成船舶十萬噸，則一百萬噸之數，不難咄嗟立定。再假定政府若採取沿海沿江碼頭，浮橋，堆棧，各歸地方政府之政策，則以一省一市出而組織公司，經營一地之碼頭棧房，（可由中央政府統一直接指揮）則不但輕而易舉，且將免去將來輪船公司對碼頭棧房無味之競爭，減少戰後第一期各公司補充噸位時費用之担負，此實爲發展航業維護航權之極重要策略。試問果照此規劃，則所謂必須舉借外資之事實不即可以解決乎？（將來解決辦法，雖或不如此簡單，但只須當局有大綱指示，決不難作詳細美滿計劃。）

不寧唯是，我國對於外籍合股之航業公司，本有明白之法律規定，即外資只能佔股三分之一，而公司之董事長，總經理，必須爲中國人外，其董事三分之二，更必須爲中國人。此種辦法，係戰前規定，旨在防止外人，暗中侵我權利，彼時航權並未收回，尙有此種措施，現在列強既與我訂定平等新約，沿海貿易，歸我獨營，外人不得再行參加，已成天經地義，夫豈反可不事防閑，而以既得權利拱手讓人乎？且此種措置，經過立法手續，由政府公佈施行，將來任憑被迫取消，或自動取消，以廣招徠，均爲有妨國體，有損國格，有損航權，有害航業之舉動，良以大戰結束，各方需用復員，需要物資，有未

量之運輸，猶大旱之甘雨，若以此等機會，唾手讓人，已不經濟，況所以酷苛條件，並自破藩籬，是航業主體，依然操於他人，則航權收回，與不收回何異？國情何在，國體何存！敝會於此，更不能不大聲疾呼，法紀爲立國之本，法而可壞，則國且不國。故孔子曰，「自古皆有死，民無信不立」，則社不待自我而敗，亦不待因人而敗也。海商法爲吾航業唯一命脈，此而可變，則何者不可變？此而不守，則何者爲當守？諸君子既樂於以其寶貴之心力，有用之金錢，集中於興辦航業，則其愛國之心，決必不移人，理當看我航業守此最後堡壘，俾得自固自衛，以奠定我加權維護我國脈，庶幾海國宴安，羣倫畢結，此又敝會所切禱者也。

敝會雖似，於勝利之東國，而片紙之求竟，緣自客歲會議以還，各種有關航權航業事態，雖大有改善，而進一步之實行，夫將來發展工作，似尚踴躍，而志似亦未離集中，猶不自揣，敬願本其所知，露師古人言者無罪之意，仍作成提案若干款，其有上列建議，而內容依然適用者，則亦同爲列入，籍省艱難。又自「中國航權問題」付印後，關心航業諸君子多有向敝會同人下詢各港港口情形者，足縱覽者虛衷，猶見目光犀利，刻敝會決將此類方案，全都列入，一致公開，但祈有利於國，成功固必自我，區區之心，當爲識者所共諒。除以上陳當局，藉備參考外，並望 各界賢達是正。

補 白 美國總統級輪船員之分部與其名稱及數目一覽

邇來國人對於外籍船員之名稱與分部，多有研究。現得此表，頗爲詳出，藉作補白。所有較生名詞，均附英文原名，以資印證。

船主 Master (一船之統帶 Commanding Officer of Vessel) (譯者按商船船主，英名 Master，含有主宰支配，首長等之意義，其由來已久。小商船船主亦稱 Skipper。若甲必丹 Captain 一名，則爲尊敬之稱呼，在外籍商船固未有此專

稱。我國通稱爲船長，又有其他各長，似難免含混之感，現根據原文，略加區別，故譯爲船主，其他悉與一般職名，稍有出入，是否有當，尙祈 讀者賜教。

輪面部 Deck Dept.——副長 Chief Officer (凡不註人數者，均爲一人，下同) 輪面學生，大副 First Off, 二副，三副，木匠，一等監理員 No. 1 Maintenance Man, 二等監理兼保管員，舵工三人，頭等水手六人，監理員三人，普通水手三人，看更人二人。

電訊部 Radio Dept.——總收發 Chief Operator, 二收發，三收發。

管事部 Steward's Dept.——總管事 Chief Steward 二管事，夜管事，保管員 Store-keeper 女管事，理髮師，煙間管事，酒排司事 Bartender, 箱面管事，鈴童三人，司膳 Messman 七人，繕印員，侍應 Waiter 九人，房間管事四人，管門 Janitor 二人，力伏三人，大廚司，二廚司，三廚司，船員廚司，夜廚司，一等麵包師，二等麵包師，司宰 Butcher 司宰副 Butcher's Helper, 食器室總管 Chief Pantryman, 食器室二管，廚房打雜 Scullion 六人，洗燙頭目兼麻織品專師，洗燙員四人。

醫藥部 Medical Dept.——外科醫生。

出納部 Purser's Dept.——總出納 Chief Purser, 高級副出納 Senior Ass't Purser, 高級事務員 Senior Clerk, 初級事務員 Junior Clerk。

輪機部 Engine Dept.——輪機長 Chief Engineer 輪機學生，大管輪 First Ass't Eng'r, 二管輪 2nd. Ass't. Eng'r, 三管輪 3rd. Ass't. Eng'r, 初級管輪 3人，一等冷藏機師 Chief Refrigeration Eng'r, 二等冷藏機師，三等冷藏機師，一等電工工程師 Chief Electrician, 二等電工工程師，三等電工工程師，總用 Utilityman, 司水兼生火 Watertender-fireman 3人，加油 3人，抹洗員 Wiper 3人。

戰後中國船舶噸位補充大綱

中國商船駕駛員總會擬

本篇係本會一年來根據一般事實及需要，所草定建設方案之一，曾向當局供獻並與各方商討，雖其初，不免稍有出入，但最後，大家都有意無意的贊同本方案中的主張，可謂「詢謀僉同」，所以在本年九月間曾將此方案單印，分贈各方。現因本會另有「建設計劃」之印行，再檢本方案中所陳各款，實際尚未完成，故內容似尚不致明日黃花，因仍檢出付印，就正有道。並稍述其經過如上。近來討論復興航業，已成一般的風尚與時髦，洋洋大文，筆珍紙貴，而本會願仍以老生常談與世相見，思之，至有愧矣，噫！

(一) 補充時間——中國船舶噸位的建設，本應分期進行，現姑假定戰後（從上海等主要造船港停止算事行動算起）三年為第一期。而第一期又應分為三段，即：第一段自戰後三個月至六個月；第二段自戰後六個月至一年；第三段自戰後一年半至三年。

凡沿海航行（千噸以上）各式船隻（方法理由見後），限期於第一段期間內完成。特種自造小型船隻及特大型船限期於第二段期間內完成。航行長江各式（自造）船隻，限期於第三段期間內完成。至於預備計劃的時間，現在最難時候，再晚，怕來不及了！

(二) 噸位數量——查戰前實際在中國沿海各港間常川航行之船舶，台中外一併計算，不過約為一百萬噸，故戰後船舶噸位第一期之補充量，應即以此數——一百萬噸——為藍本。

但查我後方，現在以及戰後，至少當保有十萬噸位，戰後淪陷區亦當至少保有十萬噸，又自開戰以來，我航商及僑民所購入但未向政府註冊之船隻，約計亦將有十萬噸，再加入上文第二段期間內所須完成的小型船和特型船，共為十一萬噸，如此，是將來現成的噸位，約為三十萬，雖係新造而預期在極短時間內可以完成的，約為十一萬噸。依照這種實際的估計，我們戰後第一期第一段時期內需要補充的噸位，雖說是一百萬，但只要尋覓到七十萬噸，也就儘可足用。這是從上邊所列數字可以證明的。若再加上第二段期間所限定完成的小型船和特型船十一萬噸，第三段期間所建造的長江船亦約為十萬噸。故在第一期第三段時間之末，吾國將有船一百二十萬噸左右，即除去新建的小型船，亦將有少於千噸以上的大船一百一十萬噸。

據此，可知吾人今日所急需設計補充的噸位，至少將為七十萬噸，自然能有一百萬噸更勝。而此處所稱的七十萬至一百萬噸，均將為航行沿海或遠洋（此依交通部船員考試章程凡離中國三百五十海里即為遠洋而言）式之船舶。此點務希讀者加以注意。

使用地點		船別	速率	噸位	隻數	噸位總計	機器	備考
江上	特型	海軍	十八至二十	一、四〇〇	二〇	二八、〇〇〇	汽旋機	
中	柴油船		八	三五〇	五〇	一七、五〇〇	柴油機	或瓦新機
下	鐵廠			二五〇	一五〇	三七、五〇〇		
江	拖頭		二十四	一五〇	四〇	六、〇〇〇	三聯汽機	

天	津	港	廣	州
鐵	拖	鐵	拖	拖
駁	頭	駁	頭	頭
十二	十二	十二	十二	十二
量備	量備	量備	量備	量備
三〇〇	一〇	一〇〇〇	一五	三五
八〇	二四・〇〇〇	三〇〇	五二五	三聯汽機
三聯汽機	三聯汽機	三聯汽機	三聯汽機	三聯汽機

(三) 補充辦法原則——應以「不居一格」多方面的向各國進行為原則。

(四) 自造或向他國購訂或租用？——所有第一段的七十萬噸，自然以自造為最經濟，最理想，但時間來不及，可以求緩。

請求別國代造新的，亦屬有利，但成本太高，雖然可以由我設計指定圖樣，但監督不易，能否達到預期目的，還有問題。同樣他人目前願否代造，我方能否集得大宗款項——如若不接受物物交易的話——都有問題。所以動議還是租賃辦法，於我最為有利而容易辦到。租賃無着，再買現成而能適用的舊船，為比較成本輕而易舉。

現成舊船買不夠，再多下成本，訂造一部分新船也值得，但不必全部都新造，因吾人相信戰後三數年，船價應該大跌，全部新建，確是值得，但如英美肯幫忙，樂於用租借的辦法來替我們代造，那末，事情又兩樣，我們就贊成全部造新的了。不過船的設計和工作的監督，還得由我方負責，方能合乎實用。這是應該注意的。

(五) 活動對象——戰後我們補充船舶的最大對象當為英美，但吾人如果只認非此不可時，一部份人一定會奇貨可居，所以我們在策略上必須縝密地有一種詳細計劃，逐步分頭進行，然後能達到我們的目的，不致被人要脅。照吾人的觀察，歐戰以後，各國船舶損失雖極重，但各國的基本較我雄厚，戰事結果，他們一定要自造新船，一方補充需要，而

方與他們的造船業，因此，一定有一部分的要船要出賣。又各國均在戰時消耗不貲，戰後一定要從事商業競爭，所以一定有一部分的要船要出租。這都是最合我們的口味的。根據這種理由，又參考了以前各國噸位的呼號（因為呼號範圍的廣狹，直接就表示着船舶的多少），我們覺得在歐洲，除英國外，有西班牙（呼號為EA-EH下同），葡萄牙（PA-PU），挪威（NA-LN），荷蘭（PA-PI，荷蘭東印度PA-PO及UT-UE），丹麥（OU-OZ），比利時（ON-OT），瑞典（SA-SM），芬蘭（OH），法國（F），波蘭（SP-SM），希臘（SV-SZ），土耳其（TA-TC），均可為活動的目標。美洲除合衆國外，有智利（CA-CE），智利（CL-CM），墨西哥（XA-XH），烏拉圭（UCU-W-CX）及阿根廷（LO-LV），秘魯（OA-OB），巴西（PP-PY），巴拿馬（HX）等，可作我目標。亞洲有俄國（RA-RQ），和暹羅（HS）。其餘如德（D），義（I），——假定歐洲戰事先一年解決——若獲獲國當自由，則亦可向之租賃或購買舊船。

吾人所需噸位，上文既已明定至少為七十萬噸，若以每船三千噸計算，則不過二百三十餘隻，即已足數。假如用上等英美以外的二十四國分派，則每國不過只供給十隻，問題即已解決。如能多供給一點，自然更好。

至於我們的敵人，雖然毀壞了我們許多船隻，應該由她取得賠償，但我們沒有海軍，這任務怎樣執行，大成疑問（我們絕不是害惡口病者）。而且我們的估計，東方戰事，將是最後結束，至少或在歐戰停止一年以後，彼時，敵船舶應必所存無幾，又兼之時間太晚，我們決不能把交通停起來，等待敵人賠償的船再使用，情勢顯然，所以我們在這裏，並不把敵人賠償數計算在內，就是這個道理。

話又說回來，如果我們真能有計劃的來進行補充辦法，我們相信不但本身容易成功，而人家亦不至動不動即來接

制我們。這一個關節，明顯人一定會見得到吧？

(六) 活動具體辦法——應以政府為主體，商人為輔助，彼此互相聯絡，互相呼應，自必容易成功。其具體辦法為由政府正式向英美交涉，而商、則向其他二十四國進行。如何詳細，此處不煩細說。

(七) 租船購船的條件——租船購船均應注意到下列的條件：

(一) 合用（包括水尺、長短、艙口、設備、工具、機器等等）。

(二) 成本輕，收入大。

(三) 消耗少，修理少。

(四) 能在本國修理與補充。

並且應該明白，所有合乎實用的船，不一定是外國新造的現成的船，其他各項情形亦同。所以在租船和買船的時候，非由有經驗的人來鑑定不可。不過在這裏能夠預定限制的，是我們將來租用或購進舊船，對於舊柴油機和汽旋機的船，應該存一種戒心，如有辦法還是不要她的好！

(八) 切戒——所有現在美國租借出來的自由艦 Liberty boat，就研究所得，無一件能夠合乎第七條中所列條件。因該艦隻一則係「急就章」，二則原來設計係供短期運輸之用，並非作永久運輸工具，故吾人應勿貪便宜，取到較一堆爛鐵稍高的東西，將來必致後悔莫及。若一定以為這是「懋懋勝無」，那末，我們可以說，向來儘有「飲止的人鴆渴」，但道除掉能完成自殺外，還有甚麼價值呢！

本會關於航業利用外質等問題向政府之條

陳摘要

(一) 戰後如果萬不得已，有必須利用外資，興辦航業情事，似必須鑒借百年來航權被侵國人百業無由自振之事實，其條件必絕對不得損害國權，航權，及不妨礙我國航業，造船業，船舶修繕機廠，與航海引水等技術人員之發展為原則。

二、海商法為我國航業南針，亦我國六法之一，任憑將來中外合作，均應完全遵守，不得有所破壞。

三、將來船舶補充，自造為時境不許，自以向英美租借，及向其他國購買為合宜。租借應由政府主持，但同時應准許人民自由向他國活動，緣此為殊途同歸，官民相成之舉。

四、船舶租借成功，將來制度，應照 國交道數，全部國營，如時勢不便，可以大部國營，小部民營，如政府委實無意，似亦應參照最近美國來華客卿彭哈德 J. H. Burnhard 君所主張之國有民營辦法，因此尚不失為一可行之平平中策。

五、將來租借或租賃與購買船舶，應取其合用（包括水尺，長短，艙口，設備，工具，機器等等），成本輕，收入大，消耗少，修理少，並能在本國修理與補充者為最理想條件。

六、戰事發生後，歐美所造之船，多係急就章，減工減料，不合標準，擬請政府擬定標準，及管理辦法，通知出國購船商人慎重選擇。俾不致徒擲有用金錢於虛耗。

七、航業繁榮，外在之條件為貨與客，內在之條件，則有賴於船隻本身之合用，與夫航綫，地段，船舶尺度大小水尺深淺配