

中國航業論

道之王

洸著

中

國

航

業

論

交通雜誌社印行

中國航業論

定價大洋一元

著者 王 洸

發行者 交通雜誌社

印刷者 京華印書館

總發行所 交通雜誌社

代售處 全國各大書局

交通雜誌叢書



版權所有

民國二十三年十一月一日印刷
民國二十三年十二月一日發行

南京大石橋新民坊五號
電話 三一八七八

(交通雜誌代售處均代售)

著者 其他航政著作

航業政策

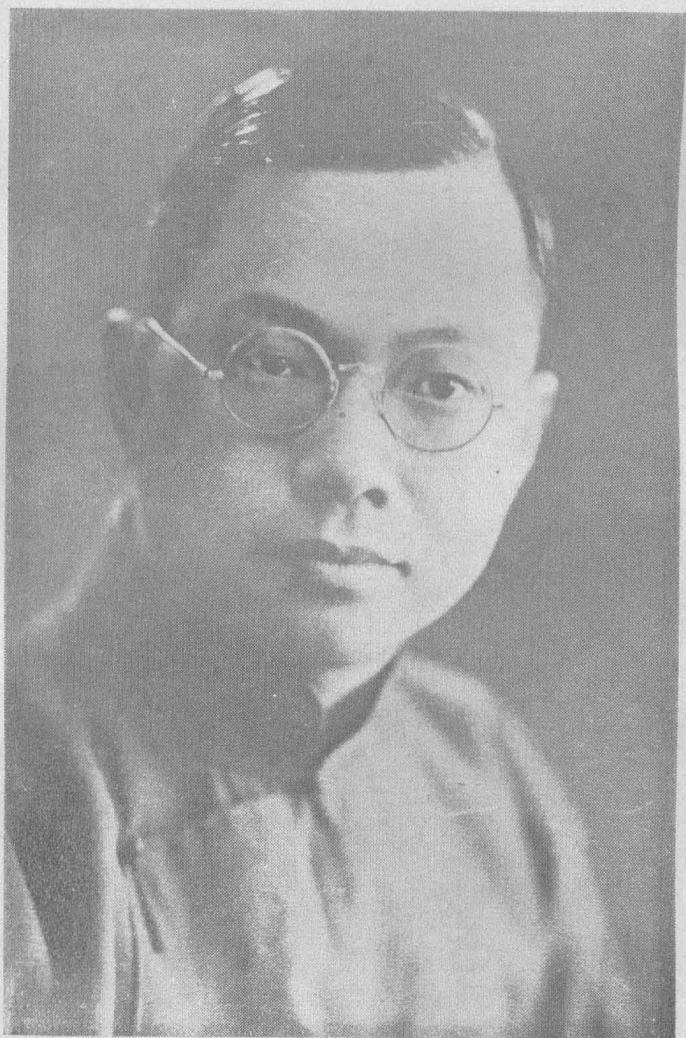
民國二十三年十二月出版
南京交通雜誌社發行
定價一元

航業與航權

民國十九年十一月出版
上海啓智書局發行
定價五角

中國航業

民國十八年出版
上海商務印書館發行
定價四角五分



者 著

中國航業論序

船舶爲水上交通之利器，人文往還，商貨貿遷，胥利賴之。其與政治經濟之關係，實至密切。一旦戰事發生，則徵調運輸，需要尤殷，故在國防上之地位，亦極重要。我國航業，已具六十年之歷史。進步雖屬遲緩，船舶尙年有增加。保護革興，自在政府與國民之共同努力。惟我國航業，因大部均係民營，業務狀況，外人未易明瞭；又以航政機關，職權尙未統一，殊乏精確統計，足資稽考；且我國航權，喪失殆盡，外輪恃不平等條約爲護符，在我國內河沿海，得以暢行無阻，操縱我航運，測探我要津，其實況益非國人所得深知。是以我國航運之現狀，船舶之數量，暨外輪侵我航權之情形，坊間絕少專著，以爲記載。卽部署方面，亦乏官書，可資查考。自於發展航業，改進航政，不無窒礙。洸往歲服務交部航司，輒有志於此，惟以當時創行航政新制，編定法規，推行新政，刻無暇晷，未遑顧及。上年任職參部，復負設計航政之責，又以兼任交通研究院講授航業之席，益感需要迫切。爰卽彙集各方所徵材料，從事整

理，並分赴各省，作實地之考察，以期翔實。歷時年餘，始告厥成，命名爲中國航業論。舉凡全國船舶航業航路情形，均有系統之記載。所附統計表式，材料新穎，均經詳加鈎稽，尙屬精確完整。全書殺青，交通雜誌社同人，請付梨棗，公諸國人。洗不敏，正冀就正於有道，倘獲喚醒國人，益堅收回航權之決心，共圖國航之發展，是尤洗所昕夕祝禱者矣。

王洗序於民國二十三年十一月一日

中國航業論目次

王 洸 著

第一章 總論	一
--------	---

第一節 中國航業發展之沿革	一
---------------	---

第二節 外國航業侵入之沿革	三
---------------	---

第三節 中國船舶之數量	六
-------------	---

第四節 民國以來歷年進出口船數及噸數	九
--------------------	---

第五節 民國以來歷年航運概況	一九
----------------	----

第二章 國人自營航業	二九
------------	----

第一節 中國船舶分布之數量	二九
---------------	----

一 以船籍港區別

- (一)上海 (二)寧波 (三)溫州 (四)福州 (五)廈門 (六)汕頭 (七)廣州 (八)青島 (九)烟台 (一〇)天津
- (一一)鎮江 (一二)蕪湖 (一三)九江 (一四)漢口 (一五)長沙 (一六)重慶

二 以省區區別

(一)江蘇 (二)浙江 (三)安徽 (四)江西 (五)湖北 (六)湖南 (七)福建 (八)廣東 (九)廣西

第二節 國營招商局 二五

一 沿革

二 資產

三 負債

四 組織

五 船舶及航線

第三節 民營航業公司 五六

一 三北輪埠公司

二 鴻安商輪公司

三 政記輪船公司

四 甯紹商輪公司

五 肇興輪船公司

六 大達輪船公司

七 達興輪船公司

八 大通仁記航業公司

九 大通興輪船公司

一〇 北方航業公司

一一 直東輪船公司

一二 民生實業公司

一三 合衆航業公司

一四 其他公司

第三章 外人在華航業

第一節 英國

一 太古洋行

二 怡和洋行

三 德忌利輪船公司

四 省港澳輪船公司

五 亞細亞洋行

六 其他公司

第二節 日本

..... 一〇一

一 日清汽船會社

二 大連汽船會社

三 山下汽船會社

四 其他公司

第三節 美國

..... 一一〇

一 捷江公司

二 美孚洋行

三 祥泰洋行

第四節 挪威

..... 一一四

第五節 荷蘭

..... 一一五

第六節 丹麥

..... 一一五

第七節 葡國

..... 一一六

第八節 法國	一七
--------	----

第九節 義國	一七
--------	----

第四章 航路之概況及船舶之配置	一九
-----------------	----

第一節 北洋航路	一九
----------	----

第二節 南洋航路	二五
----------	----

第三節 長江航路	三一
----------	----

第四節 其他航路	四〇
----------	----

一 珠江航路	
--------	--

二 韓江航路	
--------	--

三 漳江航路	
--------	--

四 閩江航路	
--------	--

五 甌江航路	
--------	--

六 椒江航路	
--------	--

- 七 甬江航路
- 八 浙江航路
- 九 運河航路
- 一〇 淮河航路
- 一一 小清河航路
- 一二 黃河航路
- 一三 海河航路
- 一四 遼河航路
- 一五 鴨綠江圖們江航路
- 一六 烏蘇里江黑龍江航路
- 一七 松花江航路

中國航業論

王洸著

第一章 總論

第一節 中國航業發展之沿革

我國興辦航業，以同治十一年創立之招商局爲嚆矢。當時實爲李鴻章所倡導，怡和洋行買辦唐景星開平公司股東朱雲甫等所發起。先向旗昌洋行購買亞丁號 *Aden* 一艘，航行於未開港各地。至光緒三年又收買該行輪船十八艘，開始經營長江航路，樹立我國航業之基礎。其後商人漸有購置輪船經營航業者，光緒三十一年東省商人張本政張本才合資在煙台創設政記輪船公司，航行沿海各口。同年張謇等創設大達內河輪船公司，經營裏下河，東台，鹽城一帶航運，光緒三十三年吉林巡撫於哈爾濱設立吉林官輪局，購俄輪改名吉源，航行松花江上下游。翌年與黑龍江省合組爲松黑兩江郵船局，開闢自三江口新城府起至臨江州出口之航路。同年四川總督趙爾豐因鑒外輪航行川江，爲防杜覬覦計，奏請設立川江輪船公司，規定官商合辦，先開宜昌至重慶一線，爲華輪航行川江之濫觴。宣統元年虞和德嚴義彬等鑒英商太古洋行法商立興洋行壟斷滬甬航綫，特設甯紹商輪公司，以示抵制。翌年肇興公司成立，專行營口龍口航線，以便魯甯人士前赴東省移民。宣統三年直東輪船公司成立於天津。民國三年虞和德等復

創立三北輪埠公司。民國六年北方航業公司成立，與直東公司同經營北洋航路。民國七年俄國革命，俄商船舶，因恐收歸國有，紛紛出賣，當時孟昭常氏，先購俄輪一艘，改名金山，試航黑龍江，由哈爾濱直達黑河，爲華輪通航黑龍江之始。後孟氏聯合紳商復組織戊通航業公司，先後購買俄輪二十九艘，航行松黑兩江，收回已失之航權。民國八年一月，虞和德等集合資金，將鴻安公司英商股本悉數購回，組成完全華股商輪公司，民國九年政記公司業務擴大，改組爲有限公司。民國十二年大通興輪船公司成立，經營北洋航路。同年十月劉石蓀等集資二十四萬元，創辦南華輪船公司，經營沿海及長江航線。翌年大通仁記公司成立，專行上海至南通揚州航線。民國十四年民生實業公司成立，始行重慶合川航線。民國十五年達興公司成立，民國十七年合衆航業公司成立，專行上海至海州航線。截至最近止，我國較大之輪船公司，行駛上海甯波線者，有招商局及甯紹三北達興四家。行駛上海台州線者，有聯安航務公局，及茂利輪船公司兩家。行駛上海溫州線者，有招商局，聯安航務公局兩家。行駛上海福州線者，有招商局，聯安航務公局，及三北，常安公司等四家。行駛上海泉州線者，有福甯，順安，安泰等公司三家。行駛上海興化線者有振安公司一家。行駛滬厦汕港粵線者，有招商局一家。行駛上海海州線者，有招商局及合衆大振公司等三家。行駛上海青島線者，有招商局一家。行駛上海天津線者，有招商局，惠通行，及政記，北方，直東，惠海等公司六家。行駛上海營口線者，有肇興，海昌及毓大等公司三家，行駛長江線者，有招商局，及三北，甯紹，民生，大達，大通仁記，達興，裕興，聚豐，平安，崇明，利崇，永裕各公司。此外雖不乏經營航業之人，惟大都資本薄弱，僅有輪船一二艘，即行開始營業，管

理設備，均遠不若外商，以與外輪爭勝，自非易事。歐戰期間，及數次抵制日英輪船貨物時，亦未能善用自利用，迨時過境遷，又復遠落人後，此後復興之道，固賴政府之倡導保護，要亦在航商之自行努力也。

第二節 外國航業侵入之沿革

我國與歐洲諸國之海路貿易，由阿剌伯及波斯之船爲其媒介，由來已久。至唐以後，宣教師及商人頗有乘桴浮海而來者，然正式航業交通之發軔，當在十五世紀之末。新大陸及喜望峯發現之後，歐洲各國競闢殖民地，竭力擴張海外貿易，漸次注意於我國。最初渡重洋而來者，爲葡萄牙人，西歷一五六年（明武宗正德十一年）辣菲爾氏 Raphael Perestrell。由馬刺加，探險航海而至廣東。翌年葡國之印度總督佛南度氏 Fernando perez de Andrade 率商船一隊，入廣東水道，我國許其於上川島通商，是爲東西接觸之始。

至輪船之出現於我國海面者，以一八三五年（道光十五年）英國之查甸號 *The Jardine* 爲始。及至鴉片戰爭時，我國沿海之英國輪船約二十艘，其中以東印度公司之內美西施號 *The Nemesis* 爲最著名。鴉片戰爭，我國失敗，一八四二年（道光二十二年）與英國訂立南京條約；於是割讓香港，使英船在我國得一根據地，開廣州廈門福州甯波上海五口爲通商口岸，使外輪得自由出入，上海劃地爲外人租界，是年英船美達薩號 *Melusa* 至上海，是爲外輪入上海之始。一八四四年英輪美達薩號，開香港廣東之定

期航路。是年十二月英國大英輪船公司，*Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.* 經英政府許可，開由倫敦經蘇彝士達香港及東洋諸港間之航路。其時尚未至上海，而香港上海航路之開始，則在一八五〇年之後，以瑪麗吳德號 *Mary Wood* 爲始。其後一八五三年美國那綏公司 *Russel* 之孔夫子號亦至滬。

一八五八年（咸豐八年）英法聯軍北返，我國與訂天津條約，開牛莊登州台灣潮州瓊州五處爲商埠，准英法船舶通商，於是外輪在海岸，增加出入之口岸，更得鼓輪直入長江。一八六〇年復訂北京條約，更開天津爲商埠，外輪可直入大沽口矣。是年藍煙肉公司之船舶抵上海，法國郵船公司之船，亦開始來華，以運載在華外人之郵件。一八六二年美商設立旗昌洋行 *Shanghai Union Steam Navigation Co.* 華人亦有投股，採中外合辦式，航行沿海及長江。一八六五年英人設立省港澳輪船公司 *Hongkong Canton & Maccoa Steamboat Co.* 是爲外人在華設立輪船公司之始。其次則一八六七年太古洋行經理之中國航業公司 *China Navigation Co.* 一八七七年怡和洋行經理之印度中國航業公司 *Indo-China Steam Navigation Co.* 皆英人之所經營也。

一八七五年日本郵船會社收買美國太平洋輪船公司之上海橫濱航路，航行上海橫濱間。一八七六年招商局收買旗昌洋行之產業，開始經營長江航路，同年因英人被戕於雲南，我國與英國訂立烟台條約，開蕪湖宜昌溫州北海爲商埠，並開放湖口武穴陸溪口沙市爲外人起卸貨物口岸，於是外輪深入長江上游可達沙市矣。一八九七年（光緒二十三年）與英國訂滇緬續約，開梧州三水騰越爲商埠，於是外輪可上溯