

英國航運史近著評述*

林志龍**

一、書名：*The British Seaborne Empire*

作者：Jeremy Black

出版時地：New Haven and London: Yale University Press, 2004

二、書名：*In Troubled Times: the Port of Liverpool, 1905-1938*

作者：Adrian Jarvis

出版時地：Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2003

三、書名：*Ebb Tide in the British Maritime Industries: Change and Adaptation, 1918-1990*

作者：Alan G. Jamieson

出版時地：Exeter: University of Exeter Press, 2003

四、書名：*The Trade Makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972, 1973-1989*

作者：Peter N. Davies

出版時地：Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2000

* 本文中的英國指聯合王國(英格蘭，蘇格蘭，威爾斯及北愛爾蘭)。

** 筆者在寫作過程中受惠於與Dr. Adrian Jarvis (Curator of Port History, Merseyside Maritime Museum, Liverpool, U.K.)的討論，另外兩位匿名評審對初稿提供的建議，在此申謝，文責筆者自負。

1897年6月22日，英國女皇維多利亞在白金漢宮舉行她的登基60週年慶(Diamond Jubilee)，來自各地絡繹不絕的賀使點綴這被視作大英帝國國力鼎盛的一刻。這些人不可能預知兩年後勞民傷財的波耳戰爭將暴露出英國脆弱的一面，他們只是陶醉在這個國家統治著全世界四分之一的領土：倫敦是世界的金融中樞，曼徹斯特是全球的紡織中心，利物浦是最繁忙的商港，如果要買好船，所有船東都得向格拉斯哥下單，而南威爾斯卡地夫出產的無煙煤是最好的燃料。世界第一的金融、紡織及航運，在當時的英國人心目中正是支撐英國經濟最重要的三種產業。十九世紀末的英國是一個貿易遍及世界各地的商業帝國，從一個島嶼為基地要運有通無，海洋運輸勢必是一項關鍵性的產業。在漫長的近代史中，如同整個國家的經濟發展，英國航運業的變遷是一個創造性的演化，所以英國航運史便成爲一個兼具時間與空間性的討論課題，也蘊藏著豐富的研究材料。事實上，多年來不論是學界或是公眾，航運史一直是熱門的話題。

「英國船艦縱橫四海，連結帝國的每一個角落」。這樣的論調正是多年以來許多英國航運史出版品的訴求重點，也吸引著緬懷帝國光榮的羅曼史讀者。亦同近代英國海軍的輝煌戰史，這類書籍的市場魅力似乎掩蓋了深一層的研究必要。放眼英國海事產業的現況，對想追根究底的讀者來說，海洋羅曼史並沒有回答一個最根本的問題：如果過去的英國統治海洋，那麼二十世紀的英國航運業究竟出了什麼問題？也許近來出版的幾本英國航運史研究可以提供一個初步的答案。

近代英國經濟史的研究始源自十九世紀中葉的德國人想知道英國何以能從中世紀的小國躍爲世界第一強國，他們的研究被歸爲歷史學派國民經濟學的一部份。同時在英國，Cliffe Leslie、John Ingram、Arnold Toynbee、Thomas Rogers 以及 W. J. Ashley 爲了探究社會問題的起因研究經濟史。與同期 William Cunningham 對 Alfred Marshall 在經濟學方法論上的質疑，他們可以被視作英國人研究英國經濟史的開始。二次大戰後的英國經濟已是百病叢生，但經濟史研究得益於大量檔案的開放及學術研究機構的擴張。以今日觀

之，那段時期是英國經濟史研究的黃金時代。利物浦大學的 Francis E. Hyde，在 1956 年出版了以利物浦為母港，專長遠東貿易的藍煙囪公司(Blue Funnel Line)營運史研究。¹這可視為英國航運史研究的里程碑，在此之前，絕大數航運史若不是史詩般的光榮紀錄，便是白手起家航運鉅子的英雄事蹟。以廠商作為經濟主體(*Wirtschaftssubjekt*)，Hyde 使用公司內部決策紀錄及財務報表說明公司的建立、成長及如何度過不同時期的危機。這種研究途徑，成為利物浦學派的特色，也被學界廣為採用。

自工業革命時期，利物浦便是北英格蘭最重要的港口；而南英格蘭的船東多半將總公司設於倫敦。在地理距離上，在倫敦的船東較接近政治核心，他們的商業活動許多帶有政治上的關聯。利物浦學派對政商關係的忽視，成為稍後研究的批判焦點。²這樣的質疑其來有自：以十九世紀中葉的遠洋航運來說，多數的船腹空間必須用在儲存燃煤，除了極高利潤的貨品以外，有限船腹裝載的貨物很難支持定期航線的營運。換句話說，沒有政府的補貼(*subsidy/subvention*)，英國航運業很難在十九世紀中期便建立遍及全球的定期航線網絡。而有越來越多的研究證實，十九世紀的英國政府航運補貼政策是一個涉及不同部會利益的複雜決策過程，而且補貼對象的選定具有高度的徇私偏差，甚至時有議論補貼對整體英國海運的傷害遠遠超過其貢獻。³

¹ Hyde, Francis E.; with the assistance of J. R. Harris, *Blue Funnel: a history of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914* (Liverpool: Liverpool University Press, 1956).

² Andrew Porter 在他對 19 世紀末的南非航線研究 *Victorian Shipping, Business and Imperial Policy* (London: Royal Historical Society; Woodbridge, Suffolk: Boydell Press, 1986) 一開始便批判利物浦學派對政治面的忽略(第 4-6 頁)；當時利物浦大學的首席講座 Peter N. Davies 在對此書的書評裡並沒有回應這一點，見書評刊載於 *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 16:1 (1987-8), pp.129-131. 然而，正如本文接下來對 Davies 著作的質疑，Porter 的批判並不是無地放矢。另外，遠離政治權力核心的結果使得藍煙囪公司在一次世界大戰期間成為商業對手與政府公權力結合下的犧牲品。見 Lin, Chih-lung, "The British aid to the Japanese shipping business? The Japanese shipping expansion and the penetration into Liverpool during the First World War" (forthcoming).

³ Lin, Chih-lung, "Studies in Shipping Subsidies and the International Shipping Rivalries: Case Studies from the North Atlantic and the Far East" (Unpublished PhD thesis, University of Manchester, 2005) ch.2&3.

航運業是一種運輸的產業活動，港口則連結著陸地與海洋，港灣的發展自然也是航運史關心的重點之一。港灣研究有許多研究途徑，但從航運業角度出發的港灣史研究其實不多，大多研究是出自經濟地理學家，或者以區域規劃的角度看港灣開發。過去許多年來，許多英國港灣史研究是以港灣為背景，討論某個時代的地區貿易。⁴將港灣當作一個研究主體，對碼頭如何開鑿、如何營運、集散貨物技術演進的討論以及對以港灣活動維生的各種經濟人如碼頭工人、引水人的討論，似乎我們知道的仍相當有限。

埃克塞特(Exeter)大學的 Professor Jeremy Black 多年來以十八世紀英國對外關係及軍事史研究享譽學界。離最近一本英國海運通史的出版已有 15 年之久，⁵Black 新問世的 *The British Seaborne Empire* 確實具有銷售上的潛力，Black 的學術功力也令學界期待他對大英海上帝國的詮釋。根據扉頁的宣傳，本書將探究海洋在大英帝國史所扮演的角色，如此宏大的構圖，在寫作上是一項挑戰，若一不小心便會落入只重事件敘述而少分析整理的大部頭作品。Black 在一開始便說明他的目標是寫出像 C. R. Boxer 對荷蘭及葡萄牙海上帝國，及 J. H. Parry 對西班牙海權時代的經典研究(第 xi 頁)。⁶Black 也告訴讀者，在這本書中不列顛(Britain)一詞將用在任何時代對這塊島嶼的敘述(第 x 頁)。然而在讀完這本通史後，筆者發現本書的觀點是以 Britain 史研究之名行 England 史研究之實。威爾斯及蘇格蘭海運活動的邊緣化，使得本書成爲一本討論英格蘭人海上活動的研究。⁷

⁴ Gordon Jackson的赫爾(Hull)港研究是箇中經典：*Hull in the Eighteenth Century: A Study In Economic and Social History* (Oxford: Oxford University Press, 1972).

⁵ Ronald Hope, *A New History of British Shipping* (London: John Murray, 1990).

⁶ C. R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800* (London: Hutchinson, 1965); *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (London: Hutchinson, 1969) and J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (London: Hutchinson, 1966).

⁷ 一位匿名評審指出Britain 一詞早在羅馬時代便已使用，而且較使用England一詞更能涵蓋整個島嶼的活動。筆者在此必須加以說明，若研究內容真的是針對整個Britain島的話便無可厚非之處，但是本書卻是以Britain為名行England 研究之實的例子。茲舉二例：Eric J. Graham的*A Maritime History of Scotland, 1650-1790*(East Linton: Tuckwell Press, 2002)是目前對蘇格蘭海上活動全盛時代最好的整體研究；Robin Craig畢生對威爾斯航運研究的結果收錄在他的論文集*British Tramp Shipping 1750-1914* (Newfoundland: International Maritime Economic History

與當時的歐陸強權相比較，擊敗西班牙無敵艦隊之前的英格蘭海上勢力並不顯眼。作為國防的一環，海軍政策反而較為醒目，但在協助擴張商權的對外戰爭方面，卻少有勝利。⁸Black 忽略了蘇格蘭獨立的國際貿易，但他正確地提供讀者這個小英格蘭海上世界。⁹他也不諱言地承認，即使在西班牙艦隊挫敗後，英國最具競爭力的海上勢力是私掠(privateering)(第 35-6 頁)。¹⁰英格蘭政府在 1650 年代之後陸續施行的航海法並沒有增加英國航運和造船產業的國際競爭力。直至十八世紀，英國海上勢力的重要擴張不是建立國際商業的競爭優勢，而是海軍的轉敗為勝：在對荷蘭，西班牙及法國海戰的勝利確立了英國的海上武裝優勢。至此看來，海軍在這一大大段歷史中扮演了相當重要的角色，這也許是為什麼 Black 會在這佔全書一半篇幅的章節中對海軍戰史多所著墨。

在二十世紀初期的英德海軍競賽之前，十九世紀是英國海軍的全盛時代，但在克里米亞戰爭後，英國許多重要的戰爭不再是海戰，而是陸戰。同時，十八世紀以來的工業革命使得英國成為世界的工場：大量貨物的運輸、原料的輸入、海外領地的開發及移民顯示出民間商船業的重要性。在漫長的十九世紀，海軍艦隊已經不再是英國海上霸權的主角：有關十九世紀的章節中，Black 提到了國際貿易成長、移民、持續的海外探險、製圖技術的進步

Association, 2003). Black 的著作名為 British history，但焦點自始至終集中在 England，而忽略前述二書中討論的地區航運活動。蘇格蘭史更需要還以公道：1707 年之前的蘇格蘭有獨立的國會，獨立的國際貿易，以及與英格蘭不同的宗教，語言及文化，但這是現今名為英國史的研究及教學常忽略的。本文無法處理這個龐大的議題，必須另文討論。

⁸ 在這個議題，David Loades 的 *England's Maritime Empire: Sea Power, Commerce and Policy: 1490-1690* (London: Longmans, 2000) 是目前最好的入門。

⁹ 1600 年之前的蘇格蘭國際貿易收支仍然持續在學界辯論，目前多半認為獲利有限。較新的研究見 David Ditchburn, "Trade with Northern Europe 1297-1540" 和 Alexander Stevenson "Trade with the South 1070-1513" 兩篇論文都收錄於 *Scottish Medieval Towns* (Edinburgh: Donald, 1988)。

¹⁰ 私掠有如一種有照的合法海盜，這種低成本高利潤的商業活動其實是英國在重商主義時代快速進行資本積累的戰略性產業。Kenneth R. Andrews 的 *Elizabethan Privateering* (Cambridge: Cambridge University Press, 1964) 至今仍是經典；David J. Starkey 的 *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century* (Exeter: Exeter University Press, 1990) 第一章有詳盡的文獻回顧。

及通訊發明對海外擴張的貢獻、傳教士的活動及英國在各地的戰事。想要增廣見聞的讀者絕不會失望，但是想探究十九世紀英國海洋帝國結構的人將會得到一串浮光掠影的總覽，琳瑯滿目的課題之下沒有深入的分析。這也許是建構海洋帝國的角色太多，可是細心的讀者會發現這些章節中沒有一個軸心來連結這些議題：Black 幾乎沒有提到商船公司，船東及他們的船隻！航行在汪洋中的船隊是串連英國人在世界各地活動及貿易的一個經濟主體，沒有船舶的帝國經濟分析自然變得支離破碎。十九世紀英國有三大定期船公司：北大西洋航線的 Cunard、遠東的 P&O 及南美的 Royal Mail Steam Packet Company，Black 只提到 1839 年 Cunard 從成立開始接受政府補助，其餘則隻字未提，更不用說其他大大小小的公司。讀者隨著這樣的寫作方法進入二十世紀，讀到了兩次大戰中的海軍戰史、蘇伊士運河危機、福島戰役及英國造船業的沒落。至此這本書變成了大英帝國百科全書而不是航運史，因為以船隻為主體的分析在本書消逝了！

在炫麗的書名下，這本海洋帝國史告訴我們當試著整理一段漫長的歷史研究時，沒有分析主體的敘述是如何雜漫無章。另一方面，似乎也意味著我們對大英海洋帝國的經濟結構了解還是太少，所以最後通史會變成隻字片語的描述。由此觀之，更多對海事產業各部門的歷史研究仍有待持續進行。¹¹

十九世紀的英國商場是一個冒險、投機的世界，有無數的傳奇故事。航運業亦是如此，有許許多多的英國船公司從無到有，在全世界拓展商機。過去 50 年來，在企業史方面，學界對英國定期船公司已經有相當豐碩的研究成果。¹²眾多商船公司不幸地在 Black 的研究中缺席之時，繼 Hyde 之後成爲

¹¹ 海洋史比航運史包含更多的研究議題，另一位匿名評審建議以海洋史的角度檢視Black的著作。筆者同意Black對十九世紀英國海上世界史的行文較接近海洋史，但是本文想強調的是這這一個章節，Black的敘述十分鬆散；十九世紀的英國經濟活動是國際貿易擴張的時期，在其中扮演重要角色的定期商船可以是一個連結不同議題的主軸，也就是一個貫穿整個章節的分析主體。筆者非常驚訝Black幾乎不提讓英國人引以為傲的商船隊。即使是海洋史，在英國船隊壟斷世界航運的世紀，不提到商船隊的海洋史著作恐怕仍是讓人失望的。

¹² 文獻摘要，見Lin, Chih-lung, "Studies in Shipping Subsidies and the International Shipping Rivalries: Case Studies from the North Atlantic and the Far East", pp.20-37.

利物浦大學首席講座的 Peter N. Davies 對英國在西非最重要商船公司 Elder Dempster 的研究，提供經濟史學家一個精緻的個案研究。

由英國人控制的海上運輸是將西非併入現代世界貿易體系的關鍵。在此同時，以英國本身利益為考量的整合過程中，負責運有通無的航運業，更是開發經濟的重要產業。如同一般國際遠洋定期航運的自然寡占傾向，只有少數公司能維持前往西非的定期航線，而早期與政府之間的特別契約，更是船公司重要的利潤來源。Davies 的研究正是一個典型的例子：潛在的市場吸引商人前往西非，不同的公司彼此競爭，少數的寡占最後合併成為獨占。Elder Dempster 的前身正是在十九世紀末在西非幾乎壟斷航運市場的 African Steam Ship Company；在利物浦發跡的 Alfred Jones 領導這家公司憑著先進技術的優勢，以及國際合作的海運同盟(shipping conference)、政府契約來穩定利潤。

許多公司在長期成長後都會面臨調整的問題，尤其在第二代領導面對強人留下的組織，變革常在所難免。Royal Mail Steam Packet Company 在 1909 年 Jones 去世後入主 Elder Dempster 並加以改組為股份有限公司。Elder Dempster 過去數十年獲取的高利潤吸引英國各大船東加入改組後的董事會。高獲益持續至許多商人大發暴利的一次世界大戰，但這家公司的生意在 1920 年代遍及全球的航運蕭條中損失慘重，擴張太快的 Royal Mail 最後在 1930 年破產並牽連包括 Elder Dempster 在內的眾多子公司。¹³Elder Dempster 在得到倫敦銀行團和其他英國公司的援助而得以倖存，1932 年藍煙函公司為首的英國船東接管 Elder Dempster。在二次大戰後，和大多數的英國船公司一樣，Elder Dempster 面臨新興國家船隊的低價競爭，許多新獨立的非洲國家也試著建立本國的商船隊，1960 年代之後的貨櫃船革命改變了航運市場的結構也使得海運同盟幾乎失去作用。日益嚴重的虧損使得 Elder Dempster 在

¹³ Ayodeji Olukoju, "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War" in *Journal of African History*, 33:2(1992), pp.255-271; Peter N. Davies & A. M. Bourn "Lord Kysant and the Royal Mail", *Business History*, 14 (1972); Anthony Vice, *Financier at sea: Lord Kysant and the Royal Mail* (Braunton: Merlin Books, 1985).

1989 年成爲歷史名詞。

這本厚達 555 頁的公司史其實是改寫自 Davies 1973 年出版的成名作。而他從 1960 年代起便開始從事西非航運的研究，多年結交了不少從事這方面生意的朋友，這可以說明爲什麼他能得到完全信任而得以閱讀大量未開放的商業檔案，更難能可貴的是他看到被許多公司視爲最高機密的董事會議事錄及歷年內部財務報表，這使得本書有詳實的證據支持他的論證，也有無數的圖表說明公司的資金運用，資產管理及股價收益比。作爲一個以企業經營爲分析主體的學術研究，本書將是經典。但是正如前述，許多學者質疑利物浦學派忽略了船東的政商關係，從這個觀點出發，本書也是被批判的焦點：有太多的研究已經證實 Alfred Jones 是個不折不扣的紅頂商人，十九世紀末英國在西非的商業政策其實是 Elder Dempster 能維持高利潤的重要原因之一。¹⁴Davies 在本書甚少討論英國政府政策對 Elder Dempster 營運的影響，尤其是避談公司獲利的黑暗面。原因也許就是與他同輩份的另一學者所說的：Davies 有太多朋友在那個圈子裡。這說明了史學研究者爲了取得更多資料時所常面臨的困境。¹⁵

從 Elder Dempster 的發跡到結束營業的一百多年中，母港利物浦有著星移物轉的變化：從帝國第一大港沒落爲北英格蘭人口外移最多的地區之一。曾幾何時，利物浦最爲人稱道的不再是航運業，而是披頭四的出生地。在當地土生土長的 Adrian Jarvis 多年來已發表許多研究地方歷史的著作，這次他利用大批存放於利物浦海洋博物館的檔案來試著回答利物浦沒落的原因。Jarvis 其實開創了一個新的研究方向，因爲在他之前英國沒有以現代港灣經營爲經濟主體的歷史研究。¹⁶

¹⁴ 關於這段「官商勾結」，David Sunderland的*Managing the British Empire: the Crown Agents, 1833-1914* (London: Royal Historical Society; Woodbridge, Suffolk: Boydell Press, 2004), pp.46-9 是目前最新的研究。

¹⁵ A G Hopkins對本書初版的書評 *Journal of African History*, 15:3 (1974), pp.516-7.

¹⁶ *The History and Archaeology of Ports* (Surrey: World's Work, 1983), Gordon Jackson在此書中簡介了英國各地港灣的歷史，也提示了一些研究方法，但還沒有真正的深入研究。相對於英國，荷蘭與比利時在應用量化方法在港灣經營史研究方面，已有豐碩的成果：Ferry do Goey (ed.),

Jarvis 首先注意到利物浦港務局在十九世紀末期受惠於當時的銀行低利率貸款而有充足的資金來從事港口擴建，但是在 1905 年當營收下滑時，他們決定投入大筆資金建造一個可以容納巨船的 Gladstone Dock，這時急速攀升的利率加重了他們的債務負擔。利物浦港務局期待持續的成長解決他們的財務問題，卻忘了當時徵收的高額噸稅使得越來越多的船隻選擇他港。接下來在船塢設計上的失誤使得當時的新式船隻不會停靠新碼頭，爲了補救便要投入更多資金，然而當代造船的發展並沒有如他們預期地建造越來越多的巨船，而是開發深吃水的船體，結果新碼頭並不是那麼合乎需求。1913 年新碼頭啓用後，其營收遠比預估短少，一次戰後的泡沫景氣「1920 年的營收也不過 30,483 英鎊」(第 60 頁)。戰後其他碼頭建設持續進行，港務局盼望的遠洋巨船卻沒有出現；另一群顧客是近海貿易的小型船舶，他們長年要求改善老舊的港口設備，可是港務局卻發現他們已經將所有的經費都花費在 Gladstone Dock 上。遲至 1930 年初期開始的碼頭改善工程直至 1938 年並沒有帶動更多近海貿易船隻入港(第 85 頁)。

Jarvis 探究 Gladstone Dock 爲什麼會有設計上的錯誤?爲什麼無法在事前阻止?經過詳細的傳記調查，Jarvis 發現二十世紀初的利物浦港務局董事會被一群年長事多的商人所把持，董事會選舉經過多年的近親繁殖，已經變成一個封閉的小團體。在碼頭建設的個案上，董事會沒有人有專業知識，沒有人有時間來判斷設計工程師的建議。雖然 Jarvis 沒有再深入分析，但這正是經濟學中道德風險(moral hazard)的例子。他們極端保守、反應遲緩的行事風格，讓許多期待碼頭設備現代化的船東失望，Jarvis 列舉出許多個案證明這群自認高人一等的紳士是如何的與地方政府結怨、冒犯地方居民。他們也沒有現代的廣告、公關宣傳觀念，只是志得意滿地活在過去的光榮。他們不會從事消費者導向的市場調查，卻自以爲就算沒有經費更新設備、徵收費用再

Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp 1880-2000 (Amsterdam: Aksant Academic Press, 2004). 但是在一堆數據指標中計算出獲利率及成長對了解港灣興衰的成因顯然是不夠的，歷史研究最後仍然要從紮實的檔案閱讀著手，Jarvis 的研究方法雖然沒有新意，但是結果卻大有展獲。

高，利物浦仍會是全世界最重要的港口。二次大戰爆發前夕，故步自封的董事會將利物浦港帶入黯淡的未來。

Jarvis 將分析主體放在一個港口上，這樣的微觀角度使他沒有處理同一個時期中央政府公共政策對利物浦的影響。¹⁷Jamieson 是另一位資深的地方海事史學家，他的最新研究將焦點轉向一次大戰後至今英國海事產業的總覽，這樣的主題很難要求在一本 230 頁的書中面面俱到，何況過去 30 年的檔案仍有許多尚未公開，所以 Jamieson 其實使用的多是二手資料或官方出版品，但嚴謹的整理使得本書成爲要了解過去一百年英國海事產業的變遷最好的入門。自一次大戰後英國政府逐步施行保護主義的貿易政策，日益重要的政府主導公共政策便成爲本書的焦點。本書首先敘述英國商船隊自一次大戰後的沒落，二次大戰的爆發使得醞釀已久的普及補貼政策無法施行，二次戰後英國船隊並沒有辦法抵抗新興國家船隊的競爭，這應驗了 Sturme y 在 1962 年悲觀的預言。¹⁸接著在航運蕭條的同時，造船業在國際市場上也不再保有技術優勢，甚至在造價上缺乏競爭力。1930 年代之後的政府補助並沒有改善狀況，1970 年代進一步的造船業國營化只是製造更多無效率、經費濫用的問題，80 年代的再民營化也沒有讓造船業起死回生。¹⁹

上面這兩個主題其實在海事史研究中是相當熱門的討論，Jamieson 的整理可以讓初學者得以迅速進入狀況。Jamieson 在下一個章節討論二十世紀英國港灣經濟的變遷，正如前面提到的，這個領域有太多的空白需要填補。Jamieson 回顧了一次大戰後普遍的港灣蕭條以及日益嚴重的碼頭工人勞資糾

¹⁷ 這也使得Jarvis沒有討論當時所有英國港口普遍遭遇的臨時工(casual labour)雇用問題。不過這個議題已經有相當好的研究：Gordon Phillips and Noel Whiteside, *Casual Labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970* (Oxford: Clarendon Press, 1985).

¹⁸ S. G. Sturme y, *British shipping and world competition* (London: the Athlone Press, 1962).

¹⁹ Lewis Johnman 和 Hugh Murphy 已經利用國家檔案館的官方記錄出版對20世紀英國造船業的研究：*British Shipbuilding and the State since 1918: a political economy of decline* (Exeter: University of Exeter Press, 2002)。藍煙囪公司最後一任造船部總工程師Marshall Meek剛出版的回憶錄*There Go the Ships* (Spennymoor: Memoir Club, 2004) 中有許多敘述二次大戰後英國造船業如何崩潰的一手內幕資料。

紛，也提到了二次大戰後英國政府搖擺不定的港灣政策、勞工運動以及面對貨櫃船時代來臨時所急需的港灣整合及貨櫃船碼頭投資，這些敘述其實是一個又一個有待研究的問題意識。最後一個章節所討論的北海油田也是如此，自 1964 年開始的油田開採帶動另一波相關的油輪需求、專用港建設，Jamieson 引用報章雜誌的報導強調英國船隊在這方面的缺乏效率使英國失去一個潛在的商機，但時代上的限制意味著這是下一世代的史學學生可以從事的研究方向。

昔日與日不落國米字旗一樣遍佈世界各地的英國船隊，今日已成為博物館中的陳設。有人會爭辯海事產業仍是倫敦金融中心的一員，倫敦依然是世界船舶保險的中心，但這似乎已經離真正的海洋世界非常遙遠。航運業是島國發展的關鍵產業，對英國航運興衰豐富的研究可以使我們鑑往知來。

