

航
政
特
刊



00546

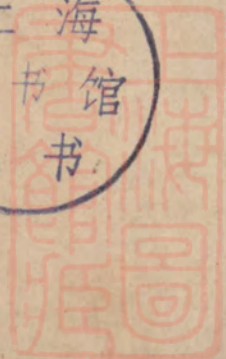
177593

19511

622.4
3

航
政
特
刊

胡
經
賢



上海圖書館藏書



A541 212 0010 4905B

錄

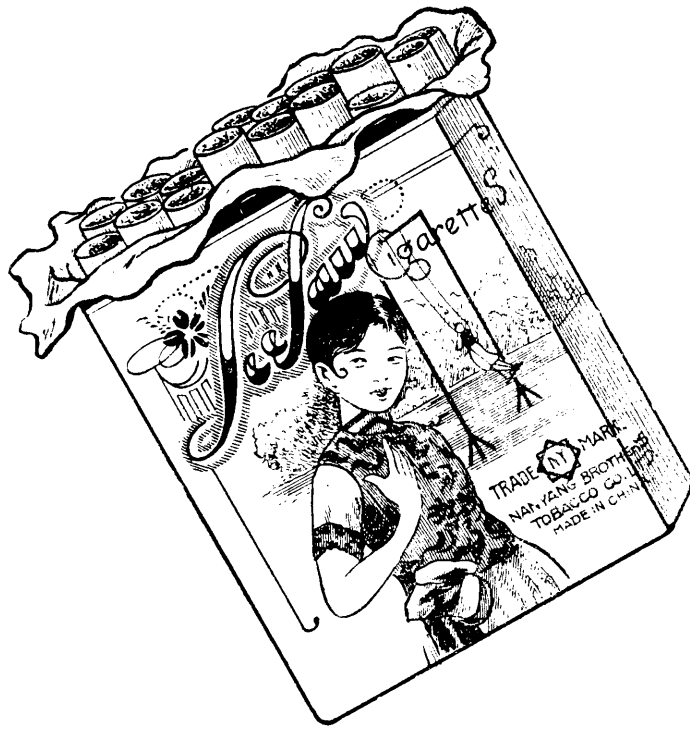
目



千秋牌香烟
 色味俱優美
 試過定讚好
 每包二十枝
 不過賣一毫

價廉物質高

(請吸十枝庄海軍香煙)



南洋兄弟烟草公司佈

中

國

旅

行

社

代購船票車票概照公司定

價合宜快捷轉運行李照

料妥當一切服務十分

週到旅行各事託中

國旅行社辦理即

可獲愉快之旅

行諸尊光

顧無任

歡迎

本社

地址香

港皇后大

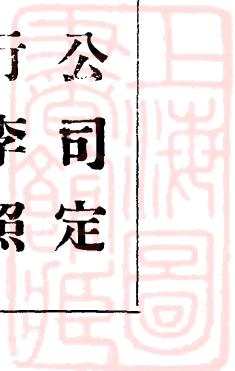
道中六號式樓

電話二二八二二三

電報掛號「旅」二四六四

廣州通訊處十三行

上海商業儲蓄銀行



絲 業 銀 行

路 馬 行 三 十

二 五 四 三 一 話 電 一 五 四 三 一 話 電

營 業 時 間

常 日 上 午 八 時 半
 至 下 午 四 時 半
 星 期 日 下 午 一 時
 至 下 午 四 時 半

定 期

三 個 月 五 厘
 半 年 五 厘 半
 九 個 月 六 厘
 壹 年 六 厘 半

儲 蓄 五 厘 往 來 二 厘

各 種 存 款 利 率：

本 行 營 業 穩 健
 交 收 快 捷 如 蒙
 賜 顧 無 任 歡 迎

大 新 有 限 公 司 廣 州 西 堤 枝 行

百 貨 大 商 店

選 辦 環 球 貨 品
 徵 銷 全 國 出 產



天 台 花 園 樓 層 十 二 廣 東 建 築 首 屈 一 指 日 夜 開 演
 中 外 新 戲 全 城 風 景 觀 覽 隨 意 遊 客 至 此 其 樂 無 既
 總 公 司 香 港 德 輔 道 相 連
 亞 洲 大 酒 店 招 待
 分 店 廣 州 惠 愛 中 路
 申 庄 上 海 虹 口
 天 潼 路



若家中各人安常備

十

靈

丹

勿忘

(此丹專治)

身燒頭痛	偏正頭痛
牙痛頭痛	風濕骨痛
心胃氣痛	疴痢紐痛
小腸氣痛	婦女經痛
腰膝刺痛	諸般腹痛

(此丹治)

感暑發熱	頭暈身熱
外感發熱	內傷潮熱
小兒發熱	癍疹發熱
時症發熱	食滯飽脹
逢熱即退	逢痛即止

上列治症

担保

如不應原奉
不驗銀回

(此丹每罇庄)(每封庄)價銀洋大二角買一送一

各埠商店欲代理者價甚相宜

廣州代理

西堤二馬路海源藥局
長壽新水塔脚廣生祥
一德路永泰公司
永漢北路老威藥房

普濟路中西大藥房
西濠口五行罐頭號
西濠口西濠大酒店
十八甫路普威藥房

香港總代理
南華藥房
油麻地彌敦道

永樂街何同興藥局
梁國英藥局
新世界藥局

栢林藥房
民聲報社

▲此丹孕婦嬰兒均能照用各埠各鄉藥店藥房藥局均有代賣▼

靈芝藥房總行設在廣州太平南路四十四號

航政特刊

一 目錄

二 總理遺像遺囑

三 廳長玉照

四 插圖

五 序文

六 論著

航政最近建設之經過及現在與將來之建設.....謝子剛

航政建設中的蛋民改革問題.....謝子剛

商船軍艦化之商權.....林若時

商船軍艦化之有所望於當局.....杜介民

航政與地方行政之關係.....謝子剛

航政與治河.....謝子剛

高雷各屬航道之蠶測.....何紹文



廣東航政沿革及其利弊

許國三

收回海關理船廳之必要

凌杰

七 報告

廣東建設廳第五科十八年十二月至十九年七月工作成績彙報表

廣東各屬航政之狀況

謝子剛

陽江航務之近況

胡展雲

潮梅航政局工作進行及所屬航政之狀況

何江

八 設計

廣東船業工人的生活經濟狀況和救濟辦法

凌杰

擬開辦廣東沿海商船公司之意見

謝子剛

擬規復黃埔船廠之意見

杜介民

航政因革芻議

何治偉

對於江門航政之一點意見

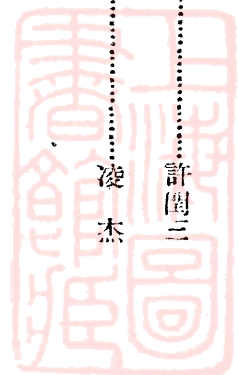
林星甫

希望對於今後航政改良之我見

林星甫

關於改良航政之小貢獻

廖炳坤



挽救西江航業的我見

九 調查

廣州口洋船出入之統計及運費損失之概數

造船廠所在地之調查

機器廠所在地之調查

半年來船舶被劫調查表

考驗及格司舵一覽表

考驗及格司機一覽表

十九年一月至八月各江輪渡船被劫損失一覽表

廣東建設廳省河航政局十八年份收入船稅表

省河航政局給發印簿開擺現有之單行輪船表

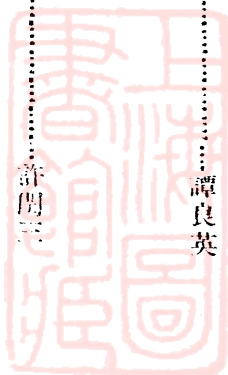
省河航政局給發印簿開擺各輪拖渡表

省河航政局驗發執照航行各華商外河輪電船表

省河航政局驗發執照航行各華商內河輪船表

省河航政局驗發執照航行各華商內河電船表

杜介民
劉照



廣東建設廳所屬航政局及分卡一覽表

我國之航業狀況

世界航業實力比較表

一九二九年輪船進口貨物噸數概畧表

一九三〇年輪船進口貨物噸數概畧表

民國十八年十九年各國進口船隻噸數百分比比較圖表

十 學術

噸數之區別

杜介民

驗船常識

劉照

燈塔概說

杜介民

浚河宜用蒸汽機

劉照

潮與汐

京兆生

輪機規程

船舶檢驗暫行規則



十一 譯述

風警標識……

十二 特載

商船軍艦化之訓令

各項船舶旗式之訓令

海軍測量標條例

十三 法規

修正廣東省航政暫行規程

廣東省獎勵沿海航業
公海漁船暫行規程

十四 轉載

航權收回運動應有之認識……

各國航業政策

蔡可成



十五 公牘

十八年十二月至十九年上半年重要公牘

十六 隨錄

完全之司機

劉照

英國海軍將校之薪俸

(海)

喜馬拉亞山及海深

(軍)

日本之摩打船

(飛)

國耻紀念品日本之潛水艦展覽會內

(行)

英國之造船業

(至)

意大利之大郵船

(太)

天氣之預測

(平)

國際航運新約

(洋)

鴨綠江設航政分局

(上)

空前絕後之巨輪

(九)

法國新運河之計畫

(天)



總 理 遺 像

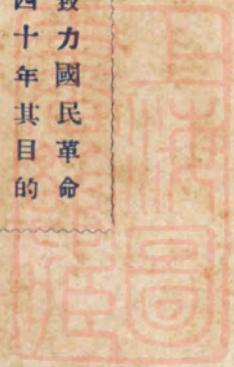


* 同 志 仍 須 努 力 *

* 革 命 尚 未 成 功 *

總 理 遺 囑

余致力國民革命凡四十年其目的在求中國之自由平等積四十年之經驗深知欲達到此目的必須喚起民眾及聯合世界上以平等待我之民族共同奮鬥現在革命尚未成功凡我同志務須依照余所著建國方略建國大綱三民主義及第一次全國代表大會宣言繼續努力以求貫徹最近主張開國民會議及廢除不平等條約尤須於最短期間促其實現是所至囑



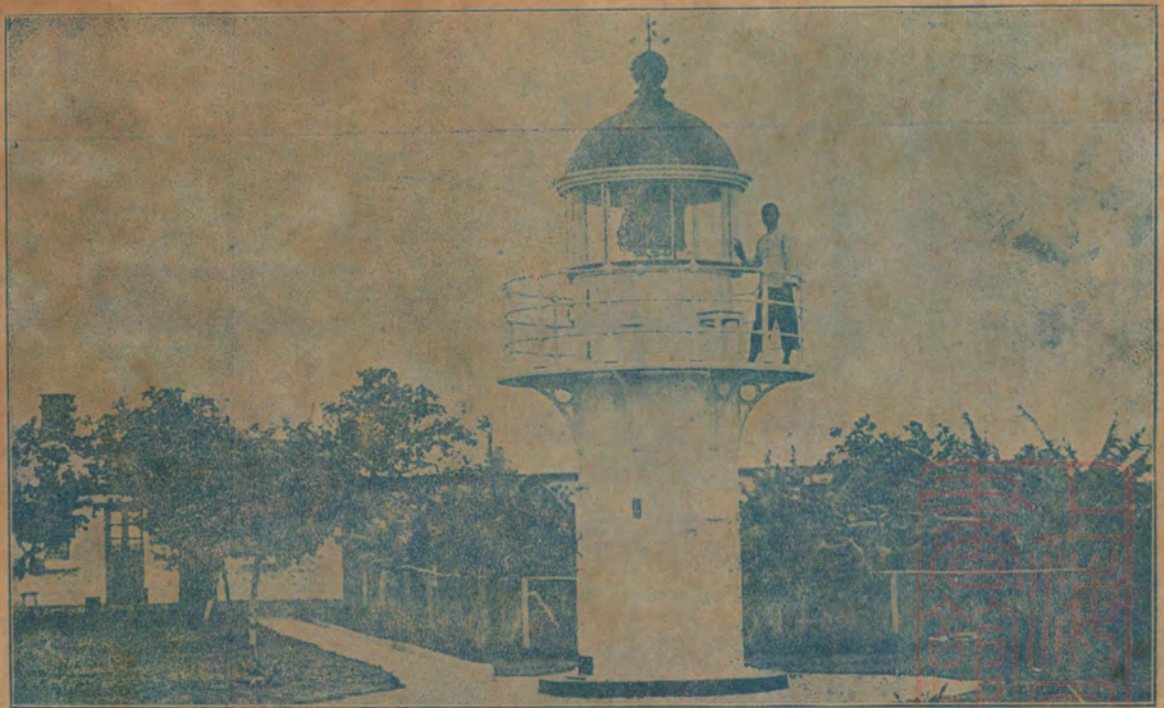


廳長胡繼賢玉照





廣東建設廳瓊崖航政局文昌卡驗船出情形攝影



瓊崖海口燈塔



廣東建設廳崖航政檢驗船情形

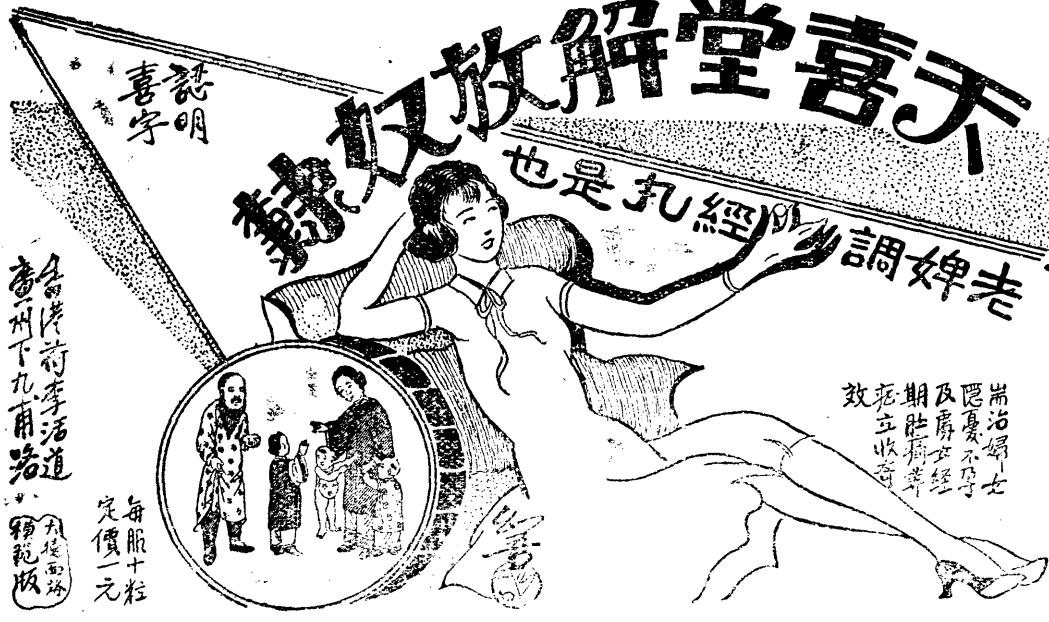


廣東建設廳崖航政調查航線出發情形

丸 沽 一 味 功 策 萬 全

無子為奴
有子為爹

天喜堂解脫奴
也是經調婢老



崩治婦士
隱憂不孕
及崩女經
期肚痛等
效立收奇

認明
喜字

香港荷李活道
九甫路

天喜堂
總發行

每服十粒
定價一元

省 港 天 相 堂 海 狗 鞭 補 腎 丸

茲將主治實驗各症略列

於左

- 一 治縮陽陽痿不舉不堅堅而不久
 - 二 治囊冷精寒腎虛氣弱艱於子嗣
 - 三 治心腎不交夜夢遺精見色即洩
 - 四 治先天不足後天失調外強內弱
 - 五 治五癆七傷諸虛百損夜不安眠
 - 六 治腰膝酸軟元陽不固尿後反滴
 - 七 治心神恍惚似病非病驚惶失錯
 - 八 治不寒而慄天明洩瀉眼花耳鳴
 - 九 治破身太早產婦未滿百日行房
 - 十 治久吸洋煙戒之未定精神困乏
- 以上治症不過列其大略功效極廣筆
難盡錄凡青年白首常服 服自必神
清氣爽體魄精神強筋健骨延壽之男
有返老還童之奇功為補身養命之聖
藥千喚千應萬試萬靈為男界中不可
須臾離者也

廣州下九西路
香港荷李活道

六 汽 缸

雪 佛 蘭 牌



車 底

盡 運 輸 之 能 事

有 雙 輪

有 單 輪

客 車

蓬 車 轎 車 跑 車

乘 座 舒 展

裝 修 美 麗

價 格 相 宜

駕 駛 安 適

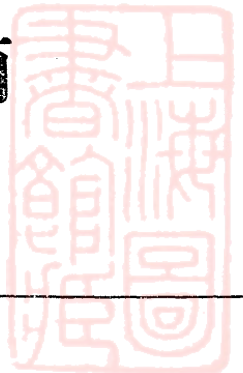
油 費 省 節

兩 粵 總 經 理

兩 廣 汽 車 行

廣 州 市 西 堤 五 十 四 號

電 話 一 三 二 四 六



少年男女寔行研究

摩登少年對嬰宛少女
 曰近日華東公司新出之檳榔牌香烟價錢雖比慶庄畧貴但係味道香醇色澤金黃又兼裝璜上雅淡適宜勝過囍子包的舶來品) (嬰宛少女在手噫拈出一包慶庄的舶來品互吸一枝旋對少年曰檳榔牌够親够味够經濟的確名副其寔我馬上回校對同學說知檳榔牌的好處寔行振興國貨挽回權利

够親

够派

够味



廿枝檳榔牌

香烟之特色

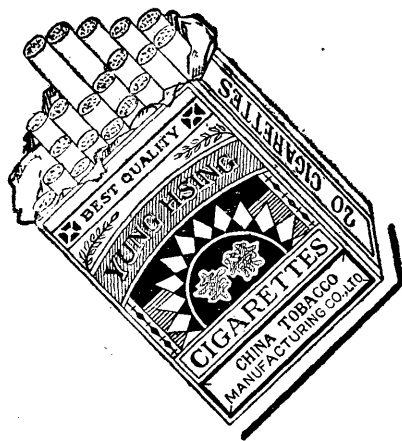
每包壹毫四仙

華東公司出品

榮 幸 香 煙

烟...絲...金...黃

煙...味...醇...香



色...味...純...正

請...為...嘗...試

上海華品煙公司出品世界煙行兩廣總經理
廣州及外埠代理處

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 梧州 | 香港 | 寶安 | 龍石 | 坎寬 | 赤大成 | 雄天安 | 南天 | 清葉 | 鹽馨 | 樓麥 | 勒興 | 良騷 | 大騷 | 從英 | 樂英 | 灘廣 | 連同 | 城中 | 都華 | 致祥 | 瑞倫 | 永德 | 林盛 |
| 祥發公司 | 奇有號 | 沛記 | 寬合號 | 大成號 | 天安號 | 天安號 | 葉金記 | 馨蘭號 | 麥興記 | 騷記號 | 騷記號 | 騷記號 | 騷記號 | 英記號 | 英記號 | 廣同春 | 中華號 | 中華號 | 祥號 | 倫號 | 德號 | 盛號 | |
| | | 清合記 | 東和合 | 深恆和 | 州昌興 | 詔昌興 | 連源誠 | 會全德 | 新宏德 | 奇聯興 | 容聯興 | 山富棧 | 官富棧 | 西中西 | 南中西 | 慶南棧 | 肇南棧 | 各埠 | 美昌號 | 順興號 | 周合記 | 粵盛號 | |
| | 大南 | 新南生 | 塘合盛 | 州合昌 | 惠合昌 | 門勝興 | 江勝興 | 德萬合 | 英萬合 | 坪寶祥 | 沙寶祥 | 塘預德 | 高預德 | 江冠榮 | 九冠榮 | 岐永合 | 石永合 | 山義記 | 佛義記 | 定德和 | 羅德和 | 廣生祥 | 德馨號 |

序

胡繼賢

建設爲庶政中心；航業爲交通基礎。孫總理締造共和，其建國方畧，斤斤注意於交通問題；誠以凡百建設，交通爲先，我國鐵路公路，現尙未能普遍敷設，則航行尤爲重要；此航政建設之亟須講求而不容稍緩者也！我國航業衰替，無可諱言！東粵富庶，檣連輪萃之中，猶大受外帆壓迫，而莫之抵抗！就廣州一口而論；民國十九年海關報告，輪船進口都八一五六艘，而我國商輪爲一五六七；貨物總噸爲七七三四二六五噸，而我商輪載重，居五七三九九六。艘數雖多，載重實少，運費收益，何堪比較！此衰落之現象也！再就本地商船言之：全省航政局領照船舶，不過六萬艘！每年收費，不過四十餘萬元！其中征收最旺之省河航政局，去年報告，所屬船舶大小合計，二千八百九十六艘，而輪電船僅五百一十一！輪船拖渡僅一百二十六！此外帆船千艘，車渡數十而已！又轄船最多之潮梅航政局報告，所屬船舶爲二萬六千八百六十二艘，而輪電船僅一百一十二！其他各屬情形則更自鄣以下，可勿論已！以全國最富庶之廣東，廣東號稱繁榮之航業，考其實際，乃竟如此！則航政之推行整理，爲今日當務之急，無待言矣！查我粵航政，舊有船舶司，河泊所，茲

有航政局處理之，顧其職司自來，在抽收船稅，於興利除弊，多未計及；誠一憾事！惟現在切要之圖，首在航權之收回，雖以國際條約關係，未能即時實現，要亦不得有所準備，故整頓航政，即為收回內河航權之先導。如治盜，濬河，保護，及各項設備，人才訓練諸端，察其未興辦者，次第興辦，已辦者，積極改善推廣。凡此興革，非羣策羣力，共同研究，不足以資治理而收宏效。此航政特刊所以亟應編訂也。自金價漲潮，航業已受影響，復內阻於戰務，與外力之侵凌，既無集中之資本與相當之人才，經濟學識，兩俱缺乏，乃欲爭雄江海之上，其事之難，已可概見。況以航政頭緒紛劇，尤非語言文字所能為功，以本省航線之長，與航戶之衆，而欲以區區一書為制勝之具，其效亦僅矣！然總理有言，知難而行易；航政事業雖繁，此書條理悉具，若廣為流佈，羣悉其利弊所在，以為興革之標的，則為治者有所依據，而受治者不生閼隔；則是書之編豈徒然哉！

著

論



論 著

航政最近建設之經過及現在與將來

之建設 十九年八月稿

謝子剛

自前清之季，以迄民國初元，航政本未講求建設；民十四以後，將航政局改隸於設建廳，始屬建設範圍。然僅是系統問題，仍未實施建設工作也。自民十八十二月，將廣東航政局取消，在設建廳增設第五科，以主管航政，始認航政為建設中重要事項之一。子剛不敏！忝主本科，凜覆餗之戒，畏素餐之誦，是以竭盡駑鈍，在廳長命令之下，於主管範圍以內，督率本科同人，謀政務發展，期積極進行。成立以來，時閱九月，愧鮮成績；而計畫設施，未嘗稍存敷衍之意。茲將工作經過，及未來建設，擇述梗概，披露於世。匡予不逮，是所望於邦人君子矣！

第一 已經實行之事項

一、整頓稅收事項。徵收船稅為航政工作之一，以前主持

航政者類多因循將事，益以加六留四之制未除，流弊滋多，故無起色。自航政收歸本廳辦理以後，以稅收關係國家正供，亟宜整理。整理入手方法，正本清源，自以剔除積弊為當務之急；如嚴飭所屬須潔己奉公，廉介自守，不得稍有違法之舉，及收受茶禮公禮等情事，違者立予重懲；嚴查偽照，以防公帑之外溢；嚴緝私擺，而免奸商之瞞稅；認真稽征，慎防作弊，凡此種種，三令五申，雷厲風行，因而收入日增，于省庫不無小補。計由十九年十二月一日起，迄十九年七月止，據各局解款來廳，經會計股收到者，已達二十四萬元有奇。各局坐支經費，尚屬在外，比較以前收入船稅，年三十餘萬元，自有過之無不及。計共發出輪船牌照輪船驗照各五百張，輪拖季餉簿三百本，單行輪船季餉簿二百零八本，艇客牌照一萬九千九百張，捕魚船牌照一萬二千一百張，渡船牌照一萬張，仍據各局陸續來廳領取，其旺徵可

知，此大略情形也。

二、修訂章則事項

(一)修正航政規程 航政規程，為航業界所遵守，必須斟酌盡善，乃能責其履行，查本省之辦航政，始於前清之善後局；民元屬于交通司，後改為交通管理處；遞改為航政局，至今始歸本廳直轄。而前廣東交通管理處，所定之航政章程，沿用至今，若非修正，殊難適用。本科成立伊始，即將舊章修正名為廣東航政暫行規程，呈准 省政府備案頒行。

(二)訂定船舶檢驗規則 來往本省內外船舶之管理，一部屬于本廳航政局；一部屬于海關理船廳。以重要航權，假手外人，實憾事之一。本科有鑒于此，特訂定檢驗船舶規則，呈請 省府備案，飭屬遵守，以謀航海之安全，更為收回海關理船廳之準備。

(附規則)

(三)訂定輪機規程 獎勵航業及獎勵造船造機，本廳已有具體之計畫；凡領獎勵金之汽船所屬汽機，須先受本廳一度之檢查；故特編訂輪機規程，以為檢查

之範圍，如合格則予以獎金。庶于獎勵之中，一方面可以防濫發之弊；一方面又可為設計及製作者之參考。

(四)訂定公海漁船檢驗規則 獎勵公海漁船，本廳亦已有具體之計畫。但領獎勵金之漁船，須受本廳一度之檢驗，故特編訂公海漁船檢驗規則以為檢驗之標準。

(五)訂定海難救濟規則 晚近海上交通日繁，船舶之衝突；或因風浪坐礁而沉沒者日見其多，為飭令就近機關及當地人民救護遭遇海難船舶起見，特編訂海難救濟規則呈准省府頒行飭屬遵照，俾負責救護。

三、取締船舶船員碼頭及船澳

(一)抽驗全省輪船 本省域屬珠江，地瀕南海，河汊紛歧，船舶衆多，若管理不周，難免機爐失修，爛船充斥，自應重行抽驗，以資甄別。此種辦法業經本廳佈告實行，其要件如下：

1. 重勘機爐 查輪船照章，每年由省河航政局勘驗機爐一次，惟終歲航行或受風浪打擊，或受礁石觸傷，

商人祇謀營業便利，草草修理，即復航行，罔顧人民生命危險；故本廳直接派派技術人員隨時抽驗，某船之爐灶機器，及雷機，以保安全，以後規定省河局之查驗（係定例的）及本廳之抽驗，（係臨時的）以杜流弊。

2. 淘汰爛船 船身裝置，有經航行十餘年而全未大修者，每有機爐窳敗，船壳朽坏，滲漏蟻蝕，即再重整，亦不堪用；此等爛船，自應淘汰，不准航行。至間有未經承餉，私行開擺之輪船，則不特影响稅收，且船未查驗，視人命爲兒戲，尤應分行各局關卡，一體協緝究辦，以杜私航。

(二)嚴禁濫載濫拖及競快 濫載濫拖及競快均爲航業界之通病。祇圖私利，不顧危險，以致失事之案頻聞，或撞沉他船，傷害人民生命財產；或因儀重致沉，釀成慘案，引起糾紛，除嚴令取締外；另由本廳及各航政局，隨時派員附搭船隻，暗中視察，以期懲一儆百，茲規定辦法如下：

1. 限定儀量 查輪船儀量，業經視定，逾限重載，易

蹈危險。前時規定貨客兼載之輪拖渡，以船旁橋樓下，（即界勒）平定時離水度二寸，開行時水度不得過橋樓面。（此項辦法前廣東航政局召集商船公會議決，）業經佈告遵照在案，現已重申禁令，以杜濫載，違者即懲罰船主。

2. 限制速度 船行速度，于驗船時，曾將該輪汽咭鎖限字數開駛，但各渡拖輪因同航線關係，競爭先後，以致意外疊出，危害生命。現在再行誥誡，務期導章行駛；倘猶故犯，得取銷其牌簿，照章處罰，并將司舵司機人等按律懲治。

(三)考驗船員 查輪船司舵，司機，爲全船安危所寄，用人本應慎重，但此項人員，品流最雜，濫充者在所不免。本廳爲慎重計，特飭令全省司舵司機來廳口試。及格即准註冊，分別發給証書，方准執業，嗣後于服務上如有不遵定章，致犯過失，除酌罰現金外，并停止其執業若干年；或永遠取銷其資格。計至現在已試驗合格給証者，司舵司機共八百餘人。

(四)取締碼頭 各埠碼頭，大都盡屬私人產業，或構築不良，或材料腐壞，或不適于用，或堆積廢物，阻碍交通；故本廳認為有取締之必要，特通令各航商，嗣後新築碼頭，要以地點便于上下，水深能泊大船，建築堅固耐久，同時能泊多船為原則。

(五)取締船澳船廠 自黃埔船廠停辦後，本省船澳，僅有商人自營之船廠，規模狹隘，只供修繕及構造小輪之用。造船工匠，向乏智識，不諳改良，積習相沿，船式皆古。值茲航政建設時期，此船舶所由產生之船澳船廠，自未便置諸不聞不問，故由廳派技術人員隨時察看，與以相當之指示，茲分述如次：

1. 調查 先由調查着手，派員赴省河及陳，佛，江門，汕頭，北海，海口各埠，查明各該船澳之狀況，及造船情形，并總數若干，以便妥辦。
2. 監督 造船猶造屋；市內造屋，先呈圖則，經市府核准，乃得興工。造船亦類是，且屋不合式，危及一家，船不合式，危及衆人，造船較造屋尤應慎重，故擬定專章監督造船以期適合。

四、關於河道淤塞事項

- (一)淤塞預防法 粵西北二江，每年春夏間雨量稍多，則泥水暴漲；每暴漲一次，便積淤數寸，且河床沙石，常有變更，以致河道日瀕于淤塞。此乃關於天然，除由河道濬深外，其餘實無法補救。然航經該處之船舶，每將煤炭及廢物傾入河中；由是河床日淺，而沿河各埠，或民居，每有舖屋前向街道，後臨河流，商民往往將廢物由屋後傾入河旁；故河之兩旁日窄。且竹舖木舖商民，每將其竹排木排，泊于欄尾，幾佔河幅之半，阻碍航線，莫此為甚。此則關於人事，故通令取締如下：
1. 禁輪船將煤炭及廢物傾入河中
 2. 禁止沿河商民，不准以廢物傾入河中，以保河寬；并不准在河邊及碼頭附近擺賣食物，以免傾渣滓入河。經通令各縣市長執行矣。
 3. 禁止竹排木排堆積河旁，以免防碍河道。
- 五、維持航業及保護航行事項
- (一)維持 吾粵向稱多盜，而沿河一帶，實為盜匪出沒

之區，船舶劫劫之案，幾于無日無之，發生慘案，尤爲目不忍觀；于是行旅咸有戒心，船商大受損失。○若值軍事行動期間，又須封備船隻，以資軍用；于是航業凋零，日甚一日，梗塞交通，影響經濟。

自應設法補救，以期恢復。故一面分令各縣市長，調查各處航業狀況，交通情形，從事振興；一面通令各縣市，分別取銷船稅附加，以減輕航商痛苦；一面利便航商之承攬，呈到卽予批復，不容稍有遷延，手續簡單，毋煩居中請託；一面悉心解決船商之爭執，務期兩得其平。凡此種種，係爲維持航業起見。故承攬者日見其多，計由十二月起至本年四月止，批准承攬之輪拖渡，有利商，民達，民發，聯和，仁安，水平，平安，良安，新聯和，永順，富德，利順，興泰，順安，興發，粵安等十六艘。其單行輪船；則有大利，源利，新會，寧必達，惠源，大鵬，高啤喇，昌泰，廣安，遠興，雄海，大興業，中正，如意，大粵東，東航，岡陵，平安，鍾離，榮豐，新文明，新同和，南方，天台山，

源商，新人和，源源，南漢，聯和，新宏益等三十艘。

(二)保護 保護船隻行駛，以期行旅安全，茲分別言之：

1. 呈府轉咨軍事機關，派定段艦，分別巡緝，軍警沿途保護；尤于盜賊出沒之區，爲盜賊所必經之順屬鴛哥咀，東西馬寧，爛大船，新會屬之塔東尾等處。○分派陸戰隊駐紮，以資保護。(附呈)

2. 通令各輪渡，設備火箭等報警物，以便遇匪；或有其他危險時，卽行燃放，使附近軍警艦隊，前往救護。如能設消息傳遞機關(如無線電之類)尤佳。

3. 製定船舶遇匪速報表 分發各船，以便遇匪時得以照表填註，先行分報各機關追緝，以期敏捷而資利便。(表附)

4. 其他關於護航種種商權，尙未列舉。

第二正在進行中之事項

籌備收回海關理船廳 我國輪船向由海關管理，以致主

權操自外人，國體因而喪失，影響經濟，束縛交通，種種不利，通人類能言之。爲鞏固主權起見，亟宜收回自行管理，故本廳提議，將現有之理船廳撤銷，由廳設置港務局，或理船局，暫行管理，經第六十六次省務會議議決，呈請 國民政府核奪。一俟奉覆，卽計畫進行；并已函請上海，青島，兩處港務局，諮詢收回手續，及取各項章則，以資查考。

○（附提議書）

二 籌建公共碼頭及貨倉 查建築碼頭及貨倉，爲建設綱領原定計畫之一，而汕頭，海口，北海，江門，河口等埠，素稱商務繁盛，倘無此項設備，不特船隻灣泊，須受理船廳之指揮，且令商業上感受種種之痛苦，影響於時間及經濟上甚大，若不亟謀救濟，將碼頭貨倉從速建築，則國家經濟及社會問題，均無根本解決希望。故本廳特將汕頭，海口，北海，江門，河口等處，着手調查洋船進出口情形，及所載貨物貨量若干？來自何國？運銷何處？以何物爲大宗？及該埠現有洋商，碼頭，貨倉若干所等等？

頒發調查表，詳細查明，以資籌畫。

三 籌建燈塔水表，及拆毀河道障礙。

（一）拆卸障礙 本省因近年用兵，對於河面，爲防禦敵艦起見，曾于水上置有障礙物，此不過一時權宜之計，其實阻碍航線，亟應拆卸。如觀音沙之閘，（係鴉片戰時，我國用以阻止敵艦。）外海之沉船，（俄人斯米諾夫爲海軍局長時，用以防止敵艦者。）順屬蛇涌口海心之壩頭。均已由聽擬定辦法，呈請省府撥款一萬元，經第八十二次省務會議議決照辦。此不過就廣屬河流之障礙較著者言之。其餘各處及各江，俟詳細調查後再定。

（二）建築燈塔水表 本省各江河道，積砂暗礁，羅列河床，狹隘之處，水勢湍急，至形危險！宜擇易于砥礪之地點，分期添置燈塔及標識，以便船行。茲已先在廣屬河流詳細測勘，規定第一期建築。擇定獅子洋之獨州，及濠滘兩處，各建築燈塔一座，容奇建築水表一座，經費預算二萬七千六百元，呈請省府核准，已經第八十二次省務會議議決照准，正

四 獎勵事業

在撥款辦理中矣

(一)獎勵航運 航海獎勵，各國有之。以求對外貿易之發展，獎勵遠洋航路，近海航路，規模較大，似屬中央立法施行。粵省交通，號稱便利。然沿海航行，如往來廣州，汕頭，汕尾，水東，海口，開等船舶，號有數艘，然或停或駛，航行無定，如廣州，汕頭，北海，海口間等船舶，或竟無之，此蓋粵省交通之一大缺點，實予黨政統治上，及交通以莫大障礙。現擬于沿海航線之切要者，分別加以獎勵，以資提倡。

(二)獎勵漁船 我國漁業，日形衰落，幾被日俄攘奪以去。考其原因：實由于鹽賦太重，以致漁民無利可圖，及獎勵法之未頒，致無以資提倡，亟宜頒布漁船獎勵法，以期振興。本廳有鑒于此，現已擬定公海漁船獎勵規則，呈請 省府頒行，想于漁業前途，不無小補也。

(三)獎勵製造 我國藝術，本不弱于歐美，然進步反不

如日本暹羅。考其原因；實因無獎勵無保障，反使楚材晉用，殊為可惜！宜明令頒佈：凡有發明新式造船造機，無論利用煤力，火油力，風力，水力，如果確係獨出心裁，適于實用者，保障其永遠專利，或專利若干年，外并酬以獎金，以資鼓勵。

第三預定在兩年內次第實行之事項

一 爆炸河道障礙，及濬深河道。先就廣屬河流言之，其餘如東，西，北江及韓江等處，俟調查明確後再定。

(一)爆炸甘竹灘之石，及番屬之磨碟涌口，即火燒頭，附近有品字形石三，均宜拆去，以利航行。

(二)濬深 番屬之半浦沙至老鼠岡，河床頗淺，海盜于此處安放水雷。又順屬之葦涌勒竹，每逢冬季，各船要候水長，方能通行，均應從速濬深。

二 建築東，西，北江，韓江，南路各處燈塔及水表 第一期建築完成之後，即陸續施行第二期及第三期之建築。東，西北江歸第二期。韓江，及沿海各屬歸第三期。已

在調查計畫中。

三 疏通各江航路之淤積 東、西、北江韓江，各處，或積沙成淤，河床窄淺；或暗礁羅列，阻碍航行。自應調查明確，分別辦理。刻已擬定計劃，務期實行。

四 設備水上消防船艇及避風塘 船舶航行或灣泊，常有發生意外之事，如遇火遇風，或碰撞，溺斃人命，損失貨物，其數不可思議。自應擇船舶來往衆多，及商務繁盛地點，設置水上消防船艇，梭巡河面，以資救護。並分築避風塘，以便船舶於風警發生時遷避。

五 建築水上傳音器，指導航行電台 船舶衆多，往來繁盛之地點，于陰霾濃霧，及風雨大作之際，或黑夜航行之中，常有觸礁互撞之事。為預防意外計，宜設水上傳音器，指導航行電台以指示之。

六 推廣水上學校 本省船舶衆多，蛋民孳殖，素乏教育，以致粗鄙如故。官廳往往聽其自然，不加過問。不知商船之司機，海軍之本兵，大都出身于蛋戶，假使基礎不真，結果必受影響。海員水兵安能爭衡于海上，効力于國家。故以後須注重蛋民教育，并籌畫推廣海上學校，

灌輸常識，以資改造(附呈)

七 開辦商船講習所 航海與造船，為國家主要，實為外人所取締，凡稍巨之輪船，洋關便不許我華人為船長。此無他，缺乏航海人材故也，基於此因：自應舉辦商船講習所，內設航海輪機兩科。費用少而易辦。若辦有成效，則改辦學校，俾造就造船人才，以資應用，刻已擬有具體計劃矣。

八 製航路全圖 吾粵向無航路全圖，僅有省港一段之圖，香港內河通航圖不完備，且欠明瞭，非製詳圖不可。又西北二江，每年春夏雨季，因雨水陡漲，往往積淤數寸，河床沙石，常有變更，以致河道日形淺窄。本廳已擬定計劃，不日派員測量，將河道深淺，及變更情形，詳細查明，製為詳圖，以利航行。

九 推廣設置風警球 吾國氣象臺，絕無僅有，故風雨驟來，往往不及防範，沉船毀物，不可勝數。航海界多視香港天文台，所懸風警球為標準，本省各處海關，雖有風警球之設，然亦要隨香港天文台為轉移，殊為可耻！自宜建設氣象台，專司預測天氣。在未建築以前，各市各

埠，及有航政局之地點，宜察量交通情形，設置風警球，置備簡單預測風雨之儀器，藉資報警。

以上所言，乃峇指其大者。至其細端。已視為尋常工作，例所當辦，不必贅述。要之，已成之事項，則事實昭昭，不難復按。在進行中之事項，則計日程功，完成在即，未行之事項，則必期實現，以竟全功。獨是司農如有仰屋之歎；則巧婦不能無米之炊。蓋財政為建設之靈魂，假使欸項無着，則事事必至停頓，又何有於建設！更有有于航政！故已成之事項，大抵均屬於輕而易舉者。而未行之事項，大抵必待欸而後行。非航政之有先後緩急，實財政使然，故不得不爾耳。

航政建設中的蛋民改革問題

謝子剛

熱風侵戶，遠暑迫人，案頭的文件，雪片似的飛來。驚鈍的我，實在是有忙於應付之勢了！那還有餘暇作論說式的文章呢？可是航政專號的付刊期又再不能挨延的，不得不撥冗勉就此文，然已不免有汗流浹背之苦了！

我在未作此文以前，有一件感觸的事；所感觸的是什麼呢？就是建設廳也曾呈請廣東省政府轉飭教育廳推廣水上學

校，實行水上教育的事，這篇呈文雖然很短，寥寥三數百字，但是言簡意賅，說得頗有理由，當日省港各報都登載出來，看過是日報紙及留意航政和教育的人，大概總也明白，不用舊事重提罷。

大家也曾讀過廣東鄉土史的，都知道廣東有一部份的人叫蛋家——即是蛋民，他的來歷自無溯說之必要。至於他們繁殖的地方，都是在沿海的海濱，及各江的河面，尤以繁盛市鎮及通商口岸附近為最多，如廣州，江門，陳村，佛山，三水，河口，汕頭各處的就是。所居總係泛宅浮家，以送往迎來載運客貨為其日常工作，間亦有麇聚於漁類出產區域，如廣海，汕尾，惠來等處附近，以撈魚為業的，然此不過少數。

蛋民生來是缺乏教育的，如今為什麼要值得建設廳注意呢？因我們係中華民國的人，同時蛋民亦是中華民國的人，對於國家既負有同樣的義務，自應享有同等的權利，在別處的人民都可享有相當之教育，蛋民為什麼獨向隅呢！在國家方面實在是說不去，可見蛋民也要受同樣的教育，確是天經地義的。

再說到社會互助的關係，蛋民在交通上幫助吾人的地方很多，吾人需用他幫助的地方實在也不少：卽如吾人所食的東西，如米鹽之類，所用的物件，如文具之類，未必都是垂手而得的；恐怕還要經過江河洋海而後到我們跟前，又如我們欲離開所住的地方，而有遠行，亦不能徒步的，如此就不免靠船舶輸送了。雖然，陸路有車輛，空中有飛船可供輸送，不過總以從水路運輸的佔大多數。蛋民是水路運輸的助手，廣東的海員有一部係由蛋戶裏產生出來，均是社會上不能缺乏的。吾人同是站在社會上的，未便棄之如遺，而不加扶掖，實際上社會亦要各界均有進步，然後叫做社會進步，換言之，凡在中華民國統治下的人民均有進步，而後中華民國的前途，乃有長足的進展。觀上種種理由，於是有下列的判斷：

蛋民不宜自暴自棄，官廳亦不宜聽其自然；應該切實加以治理，以期逐漸改革。

但是說到治理兩個字，是很有分別的；治理一件東西如牠的性質是流動的，總比較固定的爲難，他的狀態是團結的總較渙散的爲易，譬如在園囿上則治理植物栽蘭剪竹，均可隨意，稍加灌溉，無不挺秀勃發的。說到治理動物，又是另

一副手段，否則不免有狼奔豕突之患了。又如庭院之內，佈置木石，陳列古玩，也可隨意轉移，說到活動的如禽魚之類，自然又是不同了。因爲一則是固定的；一則是流動的。但係以上所說的，不是人類，似擬不於倫，如今再拿人類來說一說。

如果是一羣一羣的聚居於山谷之中的人，治理自然是比較在平地上的爲易；因爲山谷交通不便，地形狹小，居民大都是比較誠樸些，而且帶有固定性質，不期然而然，聚集於一處，任你支配的。可是一羣一羣住平陽的人則不同了：因地方屬於平陽，必定是四通八達，交通便利，人民雖然團聚於一處，若非有特別的聯絡方法，精神仍是散漫，不似居於山谷的團結，頗有難於統馭之勢了。若羣居於江海上的人民則居隨流水，去來無定，民情狡詐，性好流動，如何籠絡，仍是渙散，服從性當然是很薄弱的了！蛋民是山居的？平陽居的？抑水居的呢？此可不必說了。

因爲蛋民的性質是流動的，狀態是渙散的，所以不容易敷治；卽使敷治，也不容易見效。在蛋民的統御者——官廳——平素若以治理固定和團結的方法，以施於蛋民，若非經

長時間及施以充分的力量，恐不能有成績表現出來。所以官廳向來懷有兩種不好的心理：

(一)不願以有用的精神及方法施於不易見效的地方。

(二)不願改絃易轍以圖更張而懷有因循敷衍的意思。

那麼！官廳對於蛋民，自然是採不理主義了。其原因不外是：畏難苟安，尤其是未諳整理的方法所以不期然而然，祇處於坐視地位便了。

可憐對方的蛋民，受此影響，雖經千數百年，世世代代，子子孫孫，仍然故步自封，永無進展。雖在文明都市裏，而文明自文明，蛋民仍是蛋民，文明從來是與蛋民沒有關係的。雖在專制時代，君主易姓，歷朝遞嬗各處地方，均有改革，獨是蛋民，則依然故我；大有帝力何有於我之歎！明清之際，且屏諸台與皂隸之列，不得參與科目考試，不但不能加惠於蛋民，以掖誘其進步，而且限制之，壓迫之，深惡痛絕之。此係帝制者自己先昧「率土王臣」的解義了。蛋民安得不叫苦！

可是！我們現在負有航政責任的人，總覺得蛋民是直接與航政前途確有密切關係，實在不能放任的；所以有推廣水

上學校之建議，為蛋戶黑暗的前途放一線曙光、如果切實施行，或者尚有亡羊補牢之希望。

不過教育是政事中的一部分的，不是具體的，吾今要說具體的治理蛋民的方案，除將教育上有意見的供獻出來之外，關於別樣的事還要說說，惟是首先要將蛋民的弱點剔出來，才有研究的方法。譬如療治有疾病的人，必要先知患者的毛病在那裏，才有對症發藥的可能。

晚涼風清，散步長堤，眼見排列兩岸的蛋戶，有多少給人發笑的現象映入眼簾。夏天又試在韓江岸邊凭高遠眺，見放乎中流的船艇，也有一件事使人們發生反感，此是表面上的一般觀察，若更施以心理分析，當有不能為蛋民諱的如左：一，習俗迷信 粵省是得風氣之先的，廣州市又係文明薈萃的地方，可以代表廣東全省的。船艦相望船戶櫛比的地方，何以總見得香火光輝！其鏗灰揚的呢！試入廣州著名的廟宇裏，所見在那裏叩頭如搗蒜的，還以蛋民為首屈一指，迷信卜筮星相的，恐怕仍係以蛋民為最多。至於婚嫁儀式的迷信，與及不經的忌諱，無稽的神話，在佔有交通地位的蛋戶，大約總比偏僻的村墟還迷

信得多。凡此種種，可見蛋戶的風氣，真是閉塞達於極點，實在是不能不設法開通了。

二，人心澆漓 婦女勃谿，爲不可避免的事實。然而總以蛋戶爲多，稍有不合，便起一片吵鬧之聲 繼以動武了。其原因總是爲利害衝突而起，大抵最貪利最無信義最不能相處的還是蛋民。此是搭過船艇的及與蛋民曾交易過的所公認的，雖然！蛋民裏頭醇厚的也有，可是刻薄澆漓的總居多數。可以武斷說一句的：實在是不能不痛下針砭了。

三，性質粗鄙 此是蛋民的特性，恐怕不僅粗鄙，有時還近於野蠻。如行駛韓江上下游的船艇，操舟的人往往是赤裸裸恬不知羞的。即使在稠人之中及婦女跟前，他們也毫無感覺，由此可見一斑，實在是不能不設法教化了。

四，生活簡陋 衣不必文采，但求蔽體，食不必珍饈，但求充飢，常人且然，何有於以勞動爲生的蛋民呢！衣食可不必說，但是他的住呢？恐怕不離建築單簡飄搖在風雨中的船舶行呢？恐怕不離波濤洶湧蕩漾掀揚的海水，一家八口，常蟄居於不堪容膝之小小面積的船板上，生於

斯，哭於斯，聚於斯，雖偶然也有結廬岸上的，然規模小極了。由此可想蛋民經濟狀況，實在是不佳的，真係要趕緊設法調劑了。

五，智識薄弱 蛋戶的子弟讀書的很少，所以知書識字的人不易發見，幾曾見有民蛋在市上購過一張報紙看過呢！可見他的智識是有限的，真是不能不設法灌輸了。

六，職業單一 蛋民以操舟爲唯一的職業，間亦有以捕魚爲業的。當此吾國工業落後，無業遊民充斥，生計艱難之際，蛋民確是不能向別的職業界入寇，那麼！蛋民的生計，前途終有危險之一日了。況且蛋民的生殖是最易的最繁的，蛋民一日一日加多，船艇自然成正比例也日日加多；但是需要船艇運輸的機會，以我國實業不興，利棄於地，和交通梗塞，懋遷不行，船舶被僱的時候必少，蛋民職業，實在難於維持。加以公路日多，陸運迅速，影響於蛋民的職業，理想的將來實在是不能免的，真是不能不設法救濟的了！

以上所說的統是蛋民中不良的現象，是很易觀察而得；並且亟宜改革的。但是他們也有頗多好處，就是體魄強健能

耐勞苦，靈敏，冒險，熟悉水性，及水道情形。

以上乃是他們的特性，爲不可磨滅的。所以政治家要因勢利導救敵補偏，如對症發藥一般，以開通其智識，陶冶其德性，以期潛移默化，此爲當然的事。請再陳述各種改革方法，以備採擇，諒亦識者不以爲辭費的！

一，教育 如前所說他們的風俗習慣人心道德種種不良，是向來教化不及於蛋民，以致水濱之間，幾同化外，蛋民無從觀感，所以弄到這種田地！可見教育是最急務的。

教育有學校教育、社會教育、家庭教育之分。蛋民的家庭組織和設備，是極簡單的，而且他們的父母缺乏普通常識，那麼！家庭教育自是一時談不到。此外總得由社會教育和學校教育設想。他們是聚居於水上的，所以入手的方法；要擇船舶衆多的地方施以相當教育；如宣講及簡易識字運動，巡迴文庫，通俗教育等等，凡陸上居民所有的，不厭煩難一概照樣子推及於水上。更設平民夜學和國民學校，其校址即設在水上，以便蛋戶子弟就學。至於經費或由縣市劃撥，或由航政收入項下劃撥。無甚麼問題了。

二，管理 船舶衆多的縣市，大都已設有水上警察，以處理

關於蛋戶的事了。然注意的不僅在保衛治安及盤詰奸宄，考查異動，和處理蛋民的爭執；而監督衛生，調查戶口，編辦保甲等，亦應如陸上一般辦理。至畫分區域，規定灣泊範圍，及種種應有的事，均宜體察情形，斟酌舉行。

三，建設 蛋民叢萃的所在，或船舶來往衆多的地方，應設避風塘，以便一遇颶風發生，船戶有安全之處所。並設測風旗，以指示風的方向，設風波杆，以報風警之忽來。稍巨的船舶，應備有風雨表，以資示警。再從造船上及航行用具，加以相當的指導更方可。（按此條已着手辦理，如測風旗，及風雨表，前已通令籌設矣。）

四，經濟 蛋民的經濟，又應如何調劑呢？先要研究他的副業，以何者爲合宜，此是不能概括的，要隨合地方爲轉移，以資提倡；如廣州江門肇慶，汕頭，石龍，等處。各有各處的出品不同。自可由官廳或資本家設廠收容蛋民，製造出品，以爲他的副業。最好係由蛋民自行集資籌辦工廠，及合作社，以免由血汗博來的利益，被

居間人攙奪以去。此外如中，順，東莞等處，更有許多失耕的沙田，如果特准附近的蛋民前往耕作，由政府保護他，此尤其是惠而不費的事。其他如貯蓄和借貸的妥善方法，凡便利及有益於蛋民的，政府宜注意舉辦，以資調劑蛋民的經濟，此誠有造於蛋民不少了。

以上所說鄙見，究竟有何目的呢？計目的有兩種：（一）是遠且大者即間接的，（二）是近而細者即直接的。前的即本篇開端時所說：所謂期望蛋戶在社會上得與各界同時進步，並且能享受他們自己固有的權利。後的就是改良航政進行。因為粵省的帆船小艇都是蛋民所有的，即輪船之司舵，艦隊之水兵，居多數係出身於蛋戶。故欲謀航政的建設，則整理蛋戶，亦為應有的設施。

最後，則作者非專門的政治家，與文學家，作這一篇文字，其中舉一漏萬，措詞鈍拙，自是不免的，此又不能不期望於閱者見諒了。

商船軍艦化之商榷

林若時

我國自推翻專制，改建共和以來，內亂頻仍，盜賊竄起。民不聊生，至今已達極點，治極思亂，亂極亦思治，此

幾成為物理循環之原則，今人心厭亂，努力建設，此殆國運轉機之好現象歟！然矯枉過直，是則無論在任何事物進程中不能免者，如提倡「商船軍艦化」者，是其例也，在提倡者之意，以為：歐戰以後，德意志受協約國之限制，禁造軍艦，德國因以商輪設備趨向軍艦化以為抵制，我國海軍向極薄弱，國防不固，殊覺危險，若欲建造軍艦，又為財力所不許，何妨權效德國所為？於製造商輪時趨向軍艦設備，一旦不測，則今日之商輪，未始不可與海軍以極大助力，此種厭惡內爭，趨重國防及建設之心理，本極可嘉，惟是中國與各國情勢不同，軍艦與商輪效用有別，並非凡屬輪船，便可兼軍艦商輪二用，有如凡屬船隻，不論其為輪船帆船，均可航行水面上之此等簡單見解也，茲將軍艦與商輪要求相同與相反之各條件，先為分析如左，然後再述中國與各國情勢不同之點，便知商輪趨向軍艦化之適用於今日之中國與否矣。

甲、軍艦與商輪要求相同之條件：

- 一、速率
- 二、航續力
- 三、抗波性

速率者，船行之速度也；航結力者，繼續航行之力也，如煤炭，車油，淡水，糧食；等是也，抗波性者，船身抵抗波浪之力也，無論其爲軍艦商輪，對於此三條件，俱欲其力量之增高，實相同之要求條件也，在本題無討論之必要，故從畧而專述其要求相反之條件焉。

乙、軍艦與商輪要求相反之條件：

一，排水量（即船本身之重量）

二，容量（即船之體積）

排水量者，船本身之重量也。船之重量若干，在水中便排去水量若干，故名曰排水量。以同一體積之船而論，在商輪則要求排水量少，在軍艦則要求排水量多。商輪之要求排水量少者，欲增加其客位貨倉之容量及船之速率也。排水量少則速率高，反之，排水量多則速率減，欲滿足此條件之要求，必須減少無謂之裝置；甚至甲板之厚度，亦僅至適可程度而止，以求減輕其重量。蓋無謂之裝置多，則客位與貨倉之容量縮小；反之，無謂之裝置少，則客位與貨倉之容量擴大，商輪以營業爲目的，時間與儲量均以經濟爲前題，荷儲量少而速率低，則收入少而銷費大，其營業前途，尙堪區耶

。軍艦之要求排水量多，是要求增加戰鬥力也，戰鬥力普通分爲二種：一曰防禦力；一曰攻擊力，欲求防禦力強，則船身之甲板宜厚，甲板厚則排水量必增；欲求攻擊力強，則槍砲與子彈及魚雷等軍用品之裝置及儲備宜廣，軍用品廣，則排水量亦大，所以軍艦之要求增加排水量者，即所以要求增加戰鬥力也，惟是要求排水量增加，適與要求速率增加之條件相衝突，然軍艦之目的在戰鬥，與商輪之目的在營業不同，利害相權，甯可稍減速率，以增加戰鬥力，斷不能舍本逐末，因求速率之增加，而減小其戰鬥力量者也，容量者，船之體積也，體積之大小，與容納貨客之多寡爲正比例，故曰容量，在商輪方面，則以愈大而收入愈增，蓋商輪目的在營業，容量大則儲客及儲貨之額俱增故也；在軍艦方面，則以愈大而危險愈甚，蓋軍艦目的在戰鬥，容量大則艦之目標亦大，而受敵彈之程度因亦高故也；所以軍艦與商輪對於排水量及容量兩條件之需要，適處相反之地位也。

軍艦中有一種輔助艦，名曰運艦，專供運送煤餉糧食及各種軍用品或運備陸戰隊之用。其目的在運輸，故其構造，除設備輕便快砲數門以備防禦外，其他大約與商輪相髣髴。

夫運艦既同屬海軍範圍，且備有輕便快砲數門，竟不名為軍艦而必另名之曰運艦者，以其僅具防禦力而無攻擊力也。此可知軍艦之嚴格矣。

明乎此，則知軍艦自軍艦，商輪自商輪，斷不能以一輪而兼軍艦商輪二用者矣。

今再述中國與各國之情勢：中國自古稱為文物之邦，講道嚮；說仁義，受和平，故中國強盛已數千年，而安南，緬甸，高麗，暹羅各附近小國，雖名為我附庸國，實仍保持其獨立精神。反觀現稱為文明各國，其文明在於物質，其舉動則甚野蠻，專事侵略，以強權為公理，故列強勃興不過百數十年，而法滅安南，英滅緬甸，日本滅高麗，此其明證矣。外國因專事侵略之故，所以競增軍備，卒之演成世界大戰爭。其結果戰敗國損失甚大，戰勝國亦未得若何利益，而國家元氣則已大傷矣。各國因受此大創之故，欲免去將來戰爭，遂屢開和平會議於華塞爾，金那瓦，華盛頓，洛桑等處，以互相限制其海陸軍備。然此等會議，不過出於受創太深之一時環境所迫，非出於其人民之自然天性者也，乃不旋踵而事過境遷，會議條約，不能限制其互相猜忌之心，各國又暗

行競增軍備矣，故商輪設備趨向軍艦化以爲抵制華盛頓會議之結果也。竊以爲不獨德意志爲然，舉凡英，美，法，意，日，莫不皆然。究其內容，所謂商輪者，實軍艦而非商輪也，不過強名之曰商輪，以避華盛頓會議條約之限制，各爭其掩耳盜鈴之玄虛耳！夫各國物質既文明，則普通商輪，平時已不可勝用，此等設備軍艦化之商輪，製成後豈真以之供給營業之用哉。仍存於造船廠內，以備不時之需耳！中國自古愛好和平，既無侵略他人土地之野心，固無需多量軍艦，然爲鞏固國防起見，不能不有相當設備，考中國自甲午中日之戰，海軍全軍覆沒後，一蹶不可復振，至今軍艦中之最大者爲海圻號，僅得排水量四千餘噸，一至尋常之巡洋艦耳；宗足以語於戰鬥艦也，近閱報載海軍部欲製造巡洋艦四艘，驅逐艦四艘，潛航艇四艘，飛機母艦四艘，其預算費爲一萬萬零四百萬元，照此推算，當此民窮財盡之秋，使將國稅三年所入，盡供造艦之用，恐尙不足以值列強之一注意，遑論有所限制乎？中國既處此情形，爲鞏固國防計，大可光明正大以建造軍艦，無所用其鬼蜮的掩飾伎倆也。若謂爲財力所不許，不得不利用商輪以圖補救，今使專供備貨備客數百噸以上之

較大商輪，勉爲其難，設備多少軍械於船上，則將來製成此等不倫不類非軍非商之船隻，參觀上述軍艦與商輪需要之條件，不獨無補於海軍，徒使最幼稚而寥若晨星之本國商輪及碩果僅存之本國航業公司，盡囑而走入失敗之途，是此舉不啻阻止本國商輪之發展而已，至於專供拖帶渡船而非以備貨客之小輪船，以之設備軍艦化，本無需要條件之多衝突，然中國治安與各國不同，盜賊之多，爲全世界冠，土匪騎奪輪船，以爲作亂及行劫者，已司空見慣，在外國則罕見此等事情發生；偶或有之，必立將該船炸燬，免資敵用；如一九一四年歐戰發生時，寄碇在香港之德國淺水砲艦青島號，立即離港駛入我國內地黃埔寄泊，及後我國亦加入協商國與德絕交，該艦員兵一聞此消息，以無處可逃，恐資敵用也，立將艦上機件炸燬，此乃作者在黃埔所目擊者，試問我國商人有此精神否？我國商輪，平時既鮮派定人員輪值守望，故每易被土匪騎奪，被騎奪後，又祇知保存血本，希望將來政府爲之截回發還，斷不肯犧牲血本，將船設法炸燬以顧全大局者，而地方及人民遂受害不淺矣，若更設備軍艦化，豈非爲虎添翼，益假土匪以利器乎，是以之鞏固國防則不足，以之助

長內亂則有餘。由此觀之，小輪之不可設備軍艦化也如此，大輪之不容設備軍艦化也又如彼；謀國者之設施，可不慎哉，曰，然則如何而後可？在作者之意，我國既無侵畧野心，苦僅爲防禦計，在陸上則擇險要地點增設砲台，添置新式大砲，在海上海須製造潛航艇百艘，則各國不敢正視我矣，考歷來外國之壓迫我國，均以戰艦爲主要工具，其能自由出入於我海岸如入無人之境者，以我無潛航艇也，若詭製造潛航以固國防，其利有三：一曰，可以禦外患，潛航艇之主力爲魚雷，無論其爲數萬噸之極大鐵甲無畏艦，一着魚雷，無不立燬，若我國於沿岸各省分佈潛航艇百艘，而外國倘敢如前之動輒以戰艦入境示威者，吾不信也，二曰，不可以長內爭，潛艇之主力在魚雷，專爲對付軍艦而設；對於陸戰，則全失其效力矣，故軍閥待之不足以助戰，盜匪奪之不足以圖劫；比之他種軍艦每爲軍閥土匪所利用者，其相去爲何如哉？三曰，省財力。潛艇之構造，除推進，發動，及潛下各需要條件應行裝置機件外，其他對於兵器之設備極少，僅裝置魚雷發射管或魚雷發射框一二門而已。其排水量普通不過數十噸，以外國數萬噸之大戰鬥艦而論，製造一艘之資，便可製

成潛航艇百數十艘，比較製造其他各種軍艦，實輕而易舉，極適合於我國今日之情勢及財力也。

此外再造巡洋艦一二十艘，以爲宣慰僑民，折衝尊俎於列強之間，列強雖具野心，其奈之何哉？作者於民十三年間，曾將此意見面陳

孫大元帥、深蒙贊許，無奈當時國內尙未統一，甚至區區廣東一省地盤，其財政徵收機關，亦盡握於跋扈軍人之手，此計劃遂成畫餅，至今仍未實行，深望內爭早息，一致對外，中國前途，其庶幾乎！

商船軍艦化之有望於當局

杜介民

五月下旬，奉交通部令內開：各造船廠嗣後建造商船，應求設備軍艦化，仰轉飭各該區域內造船廠一體知照，此令等因，當即遵令分行有案矣。我國東南濱海，海岸綫之延長，從遼寧省鴨綠江口與朝鮮交界處起，至廣東欽州西端北崙河口與安南交界處止，蜿蜒彎曲，長逾萬三千里，（一說二千一百哩）國內鐵道，運河，交通之不便，所恃爲南北交通之孔道者，厥爲海道是賴，武裝商船，平時既可防虞海盜之

劫掠；戰時則能幫助艦隊之運輸，或爲特務艦，外國之受有獎勵金，及速率二十海浬以上，汽罐，汽機，精巨堅固之汽船，大都如是——平時裝運貨客，航行海外；戰端一啓，則加裝武具，爲假裝巡艦，水雷母艦，以爲艦隊之助，曆來海戰上具有成績不少；在我國立足上，則更有須求之必要，交通部之明令，蓋或有鑒於世界之潮流，及我國海軍之要求上而頒發之也；抑有進者：我國海軍甲午之役，敗於黃海，四遠相繼沉沒，再敗於劉公島，精銳盡失，在昔滿清官吏政治廢敗，不思亡羊補牢之策，考查致敗之源，日言興復海軍，幾見有預算計劃之發表哉！光復至今，凡十有九年，仍曰在惡戰苦鬥中，國府成立，始入中興之境，竊以爲策立海軍永久之計劃此其時矣！所謂永久之計劃者：在現世界大勢上，海軍能力足以防守沿海各省一帶，不被敵人侵佔；一方又可鞏固海權，維持海上南北之交通。此即所謂永久之計劃，亦即最低限度之要求：首宜研究所須船艦之艘數，次宜籌總預算逐年增加，限期完成，或以爲行之惟艱？軍艦一艘，小者過百萬，大者逾千萬，國力上所許不許，然逐年推移，級數遞增，何有不能？即如孫總理建築十萬英里鐵路之計劃，

以我國土地之廣博，十萬哩之鐵路，似不過多。但聞者昨舌，以為十萬哩之畏遠，實難辦到，在總理之意，以為十萬哩之鐵路，係我國陸地交通上最低限度之要求，亦即鐵路基礎之永久計劃，非謂一朝一夕可能完成之也，海軍之永久計劃亦然，如總預算一定金額之年代分配問題，自可迎刃而解，後人得所遵守，易於施行，他日青天白日之雄姿，恒見其招展於海上，可企而待也。

與預算分配問題相並進行者，厥為人材之養育，及海軍知識之普及，計現在我國海軍界之航海及造艦，將校中出類拔萃之士固多，然祇限於現代之要求，將來之發展則不足，假如以後每年購入或裝造萬噸以下之巡洋艦二三艘，則關於艦上將校之配置，及裝造人員工作之分配上，吾恐當局大有才難之感，嘆後起者之無人，故派選海軍學生前往外國學習考察，是亦最要之急務，派選之法，宜於沿海各省揀採優秀之士，前赴留學，分科研究——蓋沿海人士，關於海事上多所見聞，習知海上生活，進益較易——派選人數，亦須逐年增加，該數為每年度預算所增加之數相比可爾，又凡在外國船廠定造軍艦，則更宜多派將校前往監督，實地考察，俾得

其奧妙，日本海軍進步，所以如是之速者，亦本於此種辦法——蓋建造軍艦，大多嚴守秘密，不易任便見習，至圖則等則更無論矣；故定造軍艦時多派技術人員前往監督，是亦實地考察之良機也。

新興之國，百廢待舉，大率財政困難，為解決財政問題起見，拙以為有發行海軍公債之必要，定其總額，分發各省及海外華僑，負責勸銷，海軍之振興，向為國人所熱望，定必熱心購買，而尤以海外僑胞為最——蓋僑處外人勢力之下，橫被蹂躪，屢遭慘殺，僑胞渴望祖國派遣軍艦開來保護，而政府祇憑一紙之抗議，乏實力上之保護，不得已而忍氣吞聲，祇存一種之幻望，如或政府頒發海軍公債，僑胞之踴躍輸將，其有非筆墨所能形容者，諺所謂集腋成裘，衆志成城者，其斯之謂歟。

以上乃根據商船軍艦化之命令而畧說一二，簡陋不堪，先輩諸君，指而教之，則幸甚。

航政與地方行政之關係

謝子剛

我國西北南部，地廣山崇，有大陸性，東南南部，襟江

臨海，有海洋性，是以西北則山道崎嶇，徒歎行路之難；東南河汊紛歧，獨多浮海之利，彼有彼的缺憾，此有此的休徵，固不能使西北兩部同乎東南，亦不能使東南兩部不異乎西北，——蓋地勢之懸殊，天然的區別，不得不爾也，即就東南兩部言之：在甲省雖河流衆多，岸線綿遠，在乙省未必盡然；如蘇與閩之不相逕庭，桂與粵之不可同日而語，即其例也，且一省之內，各屬亦有河川多寡之分，航道通塞之別，於是商務之繁簡，從此判焉，船舶之多寡，從此定焉，各處情形，既有不同，則設施之方，貴乎因地制宜，以求適合，應否提綱挈領，直轄于中央以期收劃一之功；抑或審情度勢，分屬於地方，俾免隔膜之患，必須斟酌盡善，分別措施，乃爲得宜；否則不免有失之毫厘謬以千里之誦，烏可不熟思而長慮之哉。

夫管理水道交通全部之事務，謂之航政、航政之區域，實與河流區域相感應，而範圍實較河流區域爲小。換言之，已辦航政之區域，必有河流；而有河流之區域不必皆辦航政——蓋河流之狀況不同，交通之狀況不同，交通之情形不同，則航政之設施自異，在富於河流之省分，交通衝繁之地點

，須設航政局以專辦航政；若河流甚少之區，船舶極鮮之處，則僅由其他行政機關兼辦以足——既有輕重之不同，緩急之考慮，非完全委之地方辦理不可，然則航政非通國一致之事項，實各省單獨之事項，則航政之宜屬於地方，不致彰彰明矣哉。

嘗考航政之起源，在昔世道未衰，風俗醇樸，人事簡單，政尚寬厚，征收不問及舟車，爭執不起於船戶，扁舟來往，聽其自然，江湖之勝，任人利用，實無管理之可言，輒近交通愈繁，人事複雜，世風日下，習俗澆漓，船戶每起衝突之爭，江河時聚賊匪之跡，以至殺人越貨，日有所聞，該管有司，未忍在視，遂有取締及保管之舉，是爲管理船舶之始，籌辦航政之始，然此猶僅限於商務繁盛之地方耳，於偏僻地方無與也，可知航政之由來，實地方上自然的趨勢，不又原理上所當然乎？

再將航政工作分析言之：如疏浚河道，維持交通，獎勵航業，保護航業，考驗海員，勸驗船舶，嚴緝私擺，監督徵收，教育船民，保管碼頭，貨倉，監視航海標識，監督造船造機，計畫一切航政建設，實與地方行政息息相關，就如

船舶之行駛，何者適於客商往來，何者徒於貨物懋遷，航道之浚深，何處無碍農田，何處有裨於水利，非洞見癥結，熟

悉情形，則利無由興，弊無由革，其餘如監視航海標識，管理碼頭貨倉，及處理糾紛，排解爭執等，無一非地方官職權以內之事，各省設局專主其事，猶恐耳目不周，見聞不廣，致有隔闕之虞，若更以最高級機關遙領之，能免鞭長莫及之慮哉？卽再就粵省言之：數年以來，迭受軍事影響，海盜充斥，炸船截劫之案，日有所聞，殺人擄勒之事，幾於無時無之，現正積極清匪，而清匪之法，除由航商籌辦聯防自衛外，須得各處地方團警，及駐防軍隊兵艦，協助辦理，方可收效，可見保護航業一事，實與地方官廳職權關係至爲密切，非由地方主辦，則無以收事半功。至於航稅收入，亦爲航政中之重要事項，然粵省自清季開徵航稅以來，均以地方之財，撥充地方之用，向來解繳中央，故爲地方行政經費所資以揭注計，則航政仍應由地方辦理，此又不待智者而後知矣。

○統觀上述各端，足見航政應由本省自行辦理，其理甚明，中央對於航政有間接監督之權，不必有直接處理之事，謀國者可以知所採擇歟！

航政與治河

謝子剛

吾粵踞有嶺南之勝，擁廣州之盛，文明叢萃，人物庶繁，此誠天賦獨厚，而予粵人以特殊之地位也，嘗考其原因，雖由於介在兩帶，氣候溫和，有以致之，而河川衆多，實爲文明發達之主因，——蓋富於河流之區域，必土地肥沃，物產豐裕，人口劇增，運輸便利，而文明之進步亦必一日千里矣，——故埃及以尼羅，歐以萊因，美以米士失必，與吾華黃河揚子，遙相輝映，並稱於世，爲世界文明發達之源泉，於此可見河流之價值矣，吾粵適位於珠江下游，內則河汊紛歧，支流雜出，外則港灣交錯，海岸綿遠，近接扶桑，遠航美澳，南瀕洋海，北出湖湘，其所以得天賦之獨厚者以此，不亦彰明較著哉？然吾華開化，遠在歐美之前，而進步反瞠乎人後，則何以故？此又由於不利用天然之所致，蓋歐美能利用河流，辦水利則土地賴以灌溉，辦航政則貨物資乎運輸，吾華則不然，不但未盡航運之利，反屢獲氾濫之害，徵之往事，不一而足，如己酉，如乙卯，粵省大水，淹沒家屋，傾覆船舶，損失之鉅，事實可稽，所以夏禹治水，厥功獨多

，墮場鑿河，爲用至大，然則發達粵海之交通，可不先疏通河道之梗塞，以輔航政建設之進行哉？

開嘗考之矣。東江水淺，秋冬之季，輕備輪拖，僅能駛至惠州，西江水深，冬夏雖可通航，而礁匿中流，沙卸兩岸，航線不確，尙待補救，北江自韶關以降，水挾流沙，隨地淤塞；韓江與北江畧同，惟廣屬河汶，暢通舟楫，水運便利，惜乎三山，陳村，水淺礁多，佛山，西南，沙成淤積，或運輸遲滯，或航駛迂迴，不能泝流直上，尙待從事疏浚，總觀各江航行情況，則治河工作其可忽乎。

或曰，吾粵之有治河，從來非一日矣！興利除弊，亦已籌之熟矣！又何貴乎借箸也！豈知比年以來，水患頻仍，政府爲側重銷除，未遑顧及交通，所有築堤建閘之類，均爲防潦治標計策，而利航設施，則以予之愚昧，愧尙未得而聞焉。然則如何而後可也。無他。使防潦與交通二者得兼，航政因治河進行益順而已矣。請再申言之：

各江河水如東江之老鼠石，鯉魚角，鯉魚洲，冬季水深，僅尺四五耳！北江自清遠以上，沿途皆淺，不可救藥，固無論矣。卽清遠以南，如蘆苞，南沙，小墟市，吉利等處，

水深僅二尺，而砂礫聚焉，交通梗焉，此外如廣屬濠潯附近，韓江之三河以上，或河底甚淺，或河床積淤，自應因地制宜，施行工作，或浚深河底，或善防淤積，以保河量，以除障礙，此浚深之宜速者一也。

抑吾聞之，西江航線，每不確實，緣有暗礁，甘竹灘頭，磨礫涌口，礁石錯列，水流湍急，最爲航行巨患，此爆炸之宜速者二也。

復次廣州至江門，廣州至三水，航線過曲，宜開新河，新會附近，陳村附近，河身逼狹，應行開拓，但工程頗大，經費浩繁，舉措不易耳，此開鑿之宜速者三也。

復次隄防橫決，閘堵水洩，如宋隆圍，如馬嘶閘，早經採用，成效卓著，實爲治標之法，此建築之宜速者四也。

種樹可以防潦，又可以防旱，廣栽樹木，偏植森林，實爲治本之謀，此種樹之宜速者五也。

觀音沙之柵閘，江門對出之埋船，蛇涌口海心之壩頭，既不利於航駛，復無裨于治河，此拆卸之宜速者六也。

最後則航經內河之輪船，恆以煤屎拋棄河中，河岸居民，復以廢物拋棄河邊，雖一匡之微，一簣之多，深河無傷，

淺流易竭，日積月累，影響遂及於河量，爲害非鮮，此禁止之宜速者七也。

以上七端，既爲治河進行之要件，亦爲航政整理之前提，誠宜斟酌緩急，次第施行。復益以航政建設，如建築燈塔，水表等，以利航行，則居民賴以保障，航業賴以發達，海盜絕跡，行旅安寧，誠建設前途不朽之事業也。

高雷各屬航道之蠡測

何紹文

廣東軍事終結，訓政開始，百廢待興，就航政而論，實佔省內交通之一部，在政府設立航政局之本意，不單獨是維持省庫稅收，尤其要顧慮到航路交通的狀況，——對於港灣河道之疏通，碼頭之建築，燈塔之設備，水表之佈置，氣象台之設立，風警台之分配，輪船公司之組織，航業學校之振興，種種建設，應行籌備，——然高雷各屬，尙未舉辦，此辦理航政者似屬不職，但亦有故，蓋高州河道迂曲，水淺沙多，由水東而梅菉，化縣，至茂名，河流蜿蜒三百餘里，全屬沙底，一入水東港口，便覺奇觀，——忽而汪洋巨浸，忽而大道康莊，相距二小時間，竟然變幻至此，水長時河面廣

闊無涯，而水深不及三尺，水退時河底全露，如大馬路然，客商來往，皆僱土人背負而過，——故稍大船舶，未有入港灣泊者，至內河景况，入秋以後，河水漸涸，即相隔數十里之地，而航運則斷絕交通，間有數船相聯，將河底浮沙，牽成一坑，然後魚貫而行，土人謂之牽沙，淺水小船，尙且如此，輪船輪拖，簡直不能行駛，碼頭，燈塔，均歸無用，若用疏濬河道，雖費鉅大工程，恐亦不收效果，——因兩岸多是浮沙，遇雨即瀉，勢必隨濬隨塞，如何能善其後？——願海內有疏河經驗之技師研究之。

廣東航政沿革及其利弊

許閏三

吾粵航政之有專司，始自民元交通司之航政課；及民二交通司改爲交通管理處；復推設十六航政分局，於外屬各縣，尋該處歸併前內務財政兩司各航政分局，亦同時裁撤，是年十月，再由內務司附設交通局，管理其事。外屬船稅征解，則由各縣署代辦，至民三九月，交通局改爲航政總局，改隸財政廳管轄，民五擇要規復各屬分局，至民十四，始歸本廳統轄，然航政職掌，爲征收船稅，發展航業，一則關乎國

幣，一則繫乎建設，職責至爲重要，乃設局以來，征收雖年有增益；第航海建設，則迄無成績，本應爲易於計劃整理起見，爰于十八年十二月，將航政局改組爲省河航政局，並將各屬分局，一律冠以地名，改爲航政局，現計設有省河，潮梅，東江，西江，北江，陳佛，江門，中山，陽江，瓊崖，廉欽，高雷等，十二局，由本廳設立第五科，直接監督指揮，所有各局進行事項，悉承本廳辦理，以期稅收建設，得以互相策進，同時並督各局，以前私收油號查驗等費，及一切額外苛索，嚴行禁革，以除積弊，惟我國航權，久被外操，進行動受牽制，現除爲不平等條約縛束者，徐圖挽救外，其現時可能舉辦，足以謀航業之進步者，如籌設商船學校，培養駕駛人材，建設內河燈塔，水表，疏浚河道，測驗水線，以利航行，經擬定規程，依次舉辦，他如獎勵沿海航業，以資提倡而固海權；獎勵公海漁船，以圖振興而裕財用；亦均在計劃進行之中，務期建設日就完備，航業日益發達，今昔之比較，前途之進展，將有無限之樂觀也。

收回海關理船廳之必要

凌杰

構造國家之元素有三：土地、人民、政權，是也，我國

土地廣闊，人民衆多，獨於國權，自通商後爲帝國主義侵略，爲不平等條約束縛，喪失過半！河海之區，尤爲顯著！遂成畸形之政狀，故欲整頓全國航政，須先收回管理航政之權！理船廳之設，管理海洋航業，我國自不重視，其逮於洋關，並非有條約關係，不過前清官吏，於抽收船稅外，不欲多所事事，又無專門人才爲之主理，遂由稅務司代辦，浸假而主權盡失，尾大不掉，且理船廳既逮稅務司管轄，無形中既有中外種族之分，查驗，糾紛，均失其平衡，航商或受苦痛！航業愈難發展！黠者冒掛洋旗，借外力以自庇；而國權愈不可問矣，此皆以前官吏關於國情，自貽其咎，今當勵行廢除不平等條約之際，而此喪失國權，損害航業之舉，自應根本革除！查理船廳亦行政機關之一，非如稅關之有外債關繫，收回自當易易，第收回之前，須有相當預備，宜綢繆於未雨之先者，又今日之急務矣！

一宜於稅務學堂之外，另設一船務學堂，以培養人才；或即附設於該稅校之內，而遴選高才生兼習，以兩年爲期，期滿分發各通商口岸，辦理船務，收回時人才既多，庶有完滿之結果。

一宜明定權限，理船與內河航政，水上公安，均有密切關係，卽推諉與衝突，亦由此而生，遙論收指臂之效，故收回之先，須明定界限？以免臨時辦事困難；並令協助機關，各據所見，用採衆長，而資聯絡，此又在收回前所應有事也。

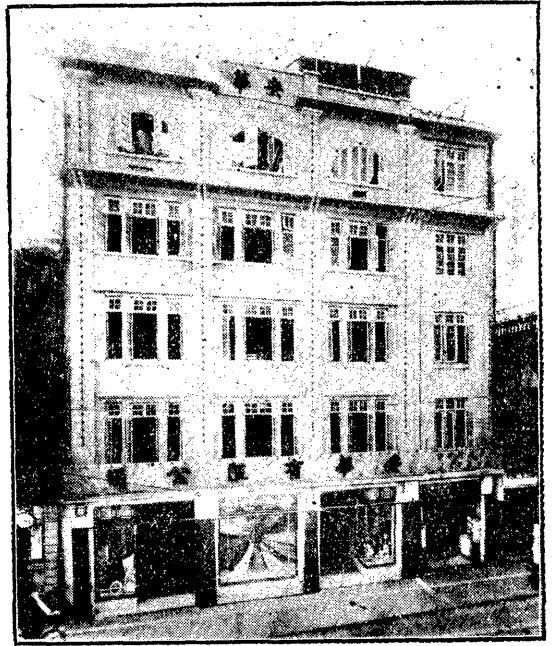
總觀上述，斯舉自非旦夕所能辦理，然昨面聆胡總長言，（六月廿三紀念週中訓話）本廳辦事，當分緩急，假以五年爲期，分期去辦，然則收回理船聽，期於兩年之後，亦不可過緩，若先將此項辦理程序，列入設計表中，是所望於明達之長官矣！

告 報



八十甫路安華有限公司

百貨大商店



市民忠僕

安華百貨公司

我們要用物質表現社會之時代與都市之繁華，不惜集合鉅大的資本經營最能令人滿意之安華百貨公司，自信為市中之士林紳商精良之品物而取回極輕微之工資，且為市民之忠僕，市中之主女能留心我們的貨物，也可知來處非易。本公司林紳部的手腕，極難得了。不論是學校用品、家庭用品、被單、綢緞、中西衣服、精緻傢具、時髦新裝、香品、酒、水、罐頭食品，也獨標風格。其他普通物品，確無不美備的。最近，拱日馬路已完竣，本公司很門的交通更加便利了。舊日矗立於廣州市十八甫要衝之本公司，今又能把十八甫與拱日門馬路交通聯絡了。光顧的士女更利於車馬之往來了。本公司的上層有天然酒家，有美術相館，有華貴宏偉之游樂場，有明星女子理髮室，電梯升降不必勞步。至於取價也極相宜，和本公司的意旨，絕對相符。市民到過，無不充滿人人說安華百貨公司，委實是市民的唯一忠僕。

廣州一德路石室對面

玉壺春茶行

門牌第二十四號 自製動電話 一七二八

門牌第二十四號 自製動電話 一七二八

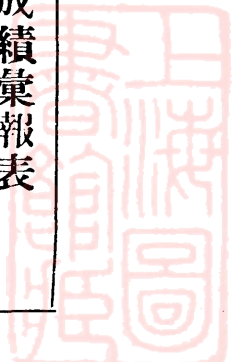
門牌第二十四號 自製動電話 一七二八

本行自辦 祁門一等 紅茶綠茶 親往武彝 山選辦烏 龍水仙各 種巖茶代 理杭州龍 井安徽六 安雲南普 洱及家藏 各款舊茶 貨式美備 發行零沽 一律歡迎

報 告

廣東建設廳第五科十八年十二月至十九年七月工作成績彙報表

項 目	辦 理	情 形	備 考
收入稅款	毫銀二十二萬三千四百零七元三毫 未兌現中紙二萬二千三百六十一元七毫		各局坐支經費均在收入稅款內扣除各稅款均由各局逕解本廳會計股
印發照簿	湖驗輪船執照五百張 輪船牌照五百張 輪拖渡季餉印簿三百本(每本五十張) 渡船牌照一萬張 單行輪船季餉印簿二百零八本 捕魚牌照一萬二千一百張 客艇牌照一萬九千九百張		
批准承攬	輪拖渡 利商 民達 民發 聯和 仁安 永平 平安 良安 永順 新聯和 富德 利順 興泰 順安 興發 粵安 合興 合昌 新義和 共十九艘 惠源 大鵬 高 單行輪船 大和 源利 新會 寧 必達 大興 中正 如意 啤喇 昌泰 廣安 遠興 雄海 大興 業 中正 如意 大粵東 東航 岡陵 平安 離 鍾離 榮豐 新文明 新同和 南方 大台山 源商 新人和 源源 南安 大 聯和 新宏益 馬步 鴻益 新安和 愛華 馬安 大 寧平 洲 公記 一艘 絲綢艇		
發給船員執照	發給司舵暫行執照二百九十一張 發給司機暫行執照三百一十七張		



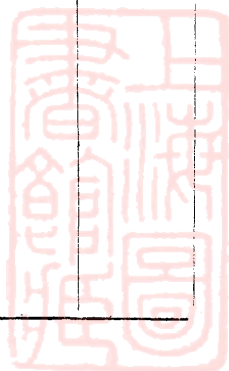
任免及派遣	<p>廉欽航政局局長缺委王廷昌接充 瓊崖航政局局長缺委徐碧亭接充 中山航政局局長缺委何堅接充 潮梅航政局局長缺委何江接充 派遣林技正若時杜技士介民前赴獅子洋濠濶觀音閣測勘及 籌設水標位置 派遣潘視察紹憲會同海軍部派員前赴濟亞士灣查勘</p>	任免卡員未列入
籌設航海標識	<p>籌設獅子洋獨州濠濶之燈塔 籌設容奇水標</p>	
收回航權	<p>提議收回海關理船廳并函上海青島兩市 諮詢收回辦法</p>	
修編章程則 編十九年度 建設計劃	<p>修正航政暫行章程 編訂輪機規程 編訂船舶檢驗規程 編擬十九年度航政建設計劃 獎勵沿海航業暫行規程 救濟遭難船舶規則</p>	
勘驗輪船	<p>抽驗聯和輪船愛華輪船裕安輪船共三艘</p>	
製發	<p>製發來往香港汕尾船牛欄圖式令依式裝置 製發船舶遇匪速報表頒發全省輪船令遇事時得迅速呈報</p>	
飭縣協助 航政進行	<p>令各縣市長注意清除盜匪發展航業保全河道協助征收四大 端</p>	
整飭所屬	<p>佈告及嚴令所屬不得營私舞弊</p>	





受理呈控	局卡長員案	辦理報匪及緝匪案	受理船戶	爭執案	破獲假冒	取締
嶺東船務公會呈控潮梅局長黃衍儀違章濫抽案一宗 嶺東船務公會呈控潮陽分卡王文華苛勒一案 潮梅局長黃衍儀呈控嶺東船務公會扣存舊照一案 徐大肥呈控牛平電船領私擺一案 海員工業聯合會廣東支會呈控東江局勒索一案 羅二記呈控灣仔分卡專員高超拘押勒罰不發牌照一案 張喜嫂控陽江航政局苛收留船一案 公庄和發渡呈控東江局稽查強索扣牌一案	源源電船肇省公安兩益電船高明聯發聯興同安 絲渡廣安昌記新塘永康廣州小輪中山和發江省 大安江安公司保安渡雄海小輪中山同興東莞秦 盛榮泰輪船任安渡江省永生新利和鳴發輪船江 省大安渡共二十二宗	同安絲渡撞沉虛牛貨艇一宗 華發輪船被海榮輪船撞爛傷人案一宗 陳富利船相撞失案一宗 義合利船相撞溺斃黃璧如等三命一案 桂恒輪船撞沉駁艇溺斃黃璧如等三命一案 潮安輪船工會與佳茂航業公司張元棧發生糾紛一案 潮益渡與炭步十鄉爭涉一案	潮梅局破獲偽照行騙并拿獲歹徒六名一案 江門局繳獲偽客艇照一案 破獲偽卡員潘瑞雲挾逃一案 令緝偽卡員潘瑞雲挾逃一案 中山局破獲裕和輪船私擺一案 省河局破獲東江電船私擺一案 西江局報聯安電船私擺一案	禁止濫載及競快 取締各埠不長之私碼頭 取締橫水渡船身破壞及逾額濫載		
先後據上列各船呈報被匪 擄劫炸船已分別轉呈及飭 緝						

調 查	法 令 承 轉	辦 理 輪 船 沉 沒 案	辦 理 因 兵 燹 損 失 案	附 記
<p>調查各江河道淤塞情形 調查沿海盜匪狀況</p>	<p>工商部轉發海商法令通飭遵行 檢發航商海旗圖樣 工商部令查利昌長安兩輪是否因濫載沉沒案 交通部令轉飭各造船廠及地址 交通部令發海軍測量標條例轉飭知照</p>	<p>利昌輪 新海山輪</p>	<p>瓊崖局被逆軍盤據時改委符忠民為局長損失照欸一宗 安舖分卡被匪盤據損失公物各一宗</p>	<p>獅子洋獨洲及濠滯之燈塔已從德國興華洋行定購一俟運到當行着手安裝</p>



廣東各屬航政之狀況

謝子剛

建設廳自十八年十二月一日成立第五科，主管航政以來，計統轄航政局十二處，曰：省河航政局，潮梅航政局，東江航政局，北江航政局，西江航政局，江門航政局，陳佛航政局，中山航政局，陽江航政局，高雷航政局，廉欽航政局，瓊崖航政局，除省河航政局外，其餘各屬航政局於適宜地點，設分卡若干處，局置局長，卡設專員，予以專責。

航政收入全年約四十餘萬元；內除各局坐支經費約十八萬元外，其餘均由各局解廳轉庫接收。至工作方面。如疏浚航道，整頓交通；整飭稅收，獎勵航業，獎勵漁船，獎勵造船，造機，處理船舶爭執，取締船舶，改善船廠，考驗司機，修訂航政章則，建築航行標識，監督各局行政及徵收，計劃航政建設，調查關於航政之一切事項，及編印牌照等，均由科主管，而各局則秉承廳令，分任所屬航政區域內之徵稅，給照，解款，呈報，及一切建設事務，此其概畧也。

茲將省河航政局由十八年十二月迄十九年七月解款約數及所轄船舶數目種類列表如左

省河航政局地當省會要衝，交通便利，商旅咸集，船舶如織，故工作較繁，支出經費及收入稅款之數，為各局之冠，船稅以輪拖渡及單行季餉為大宗——蓋各屬輪拖渡季餉，均由省河局代收轉解，就中行走東江航線者：如新塘，石龍，惠州，稍潭，石樓，東莞，太平等渡，行走北江者：如三水，西南，清遠，等渡；行走西江航線者，如鶴山，高明，肇慶，都城等渡；行走南路航線者：如江門，公益，新昌，高州等渡，行走沿海者：如汕尾，至三門等渡，在廣州附近行走者：如佛山，大良，陳村，中山，新造等渡，季餉多者，每半三四千元；少者亦七八百元，按季繳餉於省河局，是以該局之收入獨多，其工作如——測驗輪船，查驗保結，給發牌照，催收季餉，取締船舶，嚴緝私擺等等，較為重要，又因設在省會，航務繁劇，且與廣州航業公會接近，故秉承廳令調查及解之案，其有多起，此外例行公事，尤較他局為多。

省河航政局

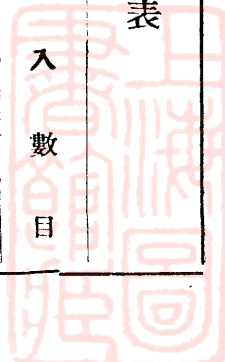
十八年十二月
至十九年七月

收入船稅數目表

月份	收入數目	月份	收入數目
十八年十二月	一九·四四四	十九年四月	一八·九三二
十九年一月	〇〇	十九年五月	〇〇
十九年二月	一七·二〇三	十九年六月	二二·八二七
十九年三月	一六·一六四	十九年七月	〇〇
十九年四月	〇〇	十九年八月	一七·一〇八
十九年五月	一五·九七二	十九年九月	〇〇
十九年六月	〇〇	十九年十月	〇〇
十九年七月	〇〇	十九年十一月	〇〇
十九年八月	〇〇	十九年十二月	〇〇

省河航政局所屬船舶艘數表

船舶種類	艘數	船舶種類	艘數
輪船	五二一	戲船	二二三
電船	一一一	橫水渡	三三二
拖渡	二二六		



鹽船	柴船	車渡	帆船
一三八	五九二	四五	一三七一
		魚船	糧米艇
		捕魚寮	八
		一三九	一

潮梅航政局設在汕頭，統轄潮梅全屬航政，其下有分卡三處，卽：澄海，潮安，潮陽，是也。梅縣，松口，三河，大埔，高波，揭陽，普寧，惠來，黃岡，南澳等處，亦係河船衆多之地方，則由該局隨時派員前往徵收，以歸簡便。

韓江灘多水淺，不便輪船行駛，故缺乏輪拖渡，而以民船電船爲多，餉項收入，以此二者爲大宗，但連年以來，受匪共騷擾，航業衰落，稅收減色。以前係承辦性質，現已額定經費，每月支出經費約二千二百餘元。該局工作：亦以驗

船，給照，稽征，查緝，取締，調處爭執，及秉承廳令，籌畫所屬航政建設爲主要，而勸令各電船遵照省政府命令，按變更章程繳餉，正在辦理中，工作較省河局爲簡，較其他各屬航政局爲繁。船商糾紛時起，屢費調停，假冒偽照之案，間有發生，經嚴行緝拿，破案多起後，已無發見，至交通情形：在秋冬兩季，水淺沙多，本已遲滯；苟若上游猝有匪患，則河道梗塞，航業更受鉅大影響矣。

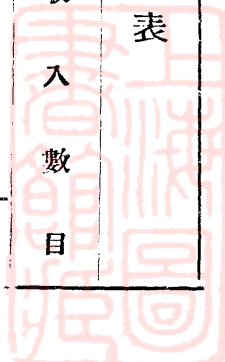
茲將解欸約數及船舶艘數列表如左

潮梅航政局 十八年十二月 收入船稅數目表

月份	收入數目	月份	收入數目
十八年十二月	〇〇	四月	三・一〇九
十九年一月	〇〇	五月	三六七
二月	六・〇三一	六月	
三月	六・九三九	七月	

潮梅航政局所屬船舶艘數表

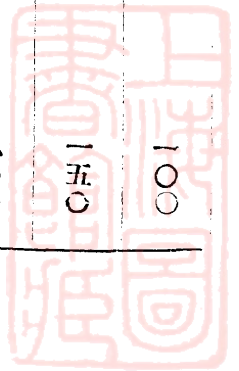
船舶種類	艘數	船舶種類	艘數
大小員尾	六〇〇	大小灰船	一・二〇〇
大小五肚	三三二	高邊套	二〇〇
大小四肚	九三〇	湯坑條治波	二五〇



大小塗船	三〇〇	溜仔	一〇〇
岐嶺舟江	二・五〇〇	尖船	一五〇
大小八槳	二五	大小開尾	八〇〇
紅頭八卦	八	鹽船	一五〇
大竹竿撻	四〇	雙尖頭	二〇〇
大小水船	二五	大小虎繪	一四〇
大小風溪條	一・五〇〇	大小魚船	五・三五〇
大小河駁	一五〇	小船	一一・三〇〇
四履	二五〇	輪電船	一一二

東江航政局設在惠陽，管轄增城東莞及惠州全屬航政事務，設三分卡，即新塘，河源，油尾，是也。該局經費，次於潮梅局，事務亦簡於潮梅局，船舶以民船為最多，而油尾

，平海等處，為魚鹽出產之區，漁船亦衆，交通情形，由惠州以下，直達廣州，輪拖渡尚可通航，其上游僅用民船或小電船來往耳。



自廣九鐵路通車以來，東江客貨之運輸，每多不經水而 不甚發達，而收入亦不免受其影響，補救之方，正不能不熟
 經陸，船舶營業，已較前畧有遜色，益以盜匪猖獗，故航業 籌之也，工作與潮梅航政局同。

茲將該局解欸約數及所管船舶列表如下

東江局 十八年十二月 收入船稅表

月	份	收 入 數 目	月	份	收 入 數 目
十 八 年 十 二 月		六 六 八	四	月	二 · 六 八 四
十 九 年 一 月		二 · 三 六 四	五	月	七 九 九
二	月	四 · 二 一 八	六	月	八 八 五
三	月	五 · 三 六 八	七	月	

東江航政局所屬船舶艘數表

船 種 類 艘 數	船 種 類 艘 數

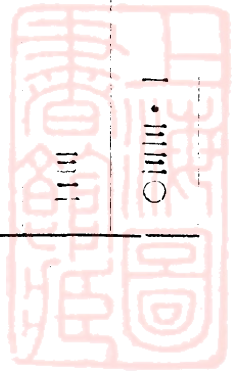


輪船	渡船	客艇	柴船
一七	一〇二	一〇六	四八四
捕魚船	魚寮船	大廳艇	沙艇
一三三〇	三二	三七	九七

北江航政局設在河口，統轄三水，花縣，清遠，暨南，韶，連，之航政。設三分卡於英德，清遠，四會等處。船舶如織往來頻繁，以河口為其經過之要衝。清遠以下，有輪拖渡可行，以上祇恃電船及民船通航；若韶關至樂昌，坪石，及南始等處，僅用小筏而已！收入亦以民船為最大宗；船舶亦以此類為最多。航業狀況，悉如東江。至盜匪之叢聚地點，則在石碑，坑口等處，故劫船之案，多在該處發生，行旅經此，咸有成心，現正在設法清除中。

茲將收入及所管船舶列表如下

北江航政局		十八年十二月		收入船稅表	
至十九年七月					
月份	收入數目	月份	收入數目		
十月	一一二〇〇	四月	五〇八〇〇		
二月		五月			



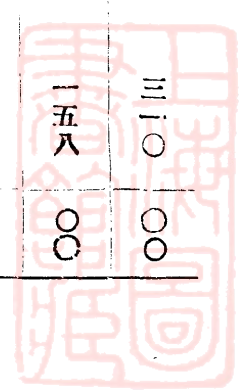
三	二	一十
月	月	月年
一·一〇一	八〇二	六九五
〇〇	〇〇	〇〇
七	六	五
月	月	月
一·一五八	一五八	三一〇
〇〇	〇〇	〇〇

北江航政局所屬船舶表

種	單	輪	帆	柴
類	行	拖	渡	船
艘	電	渡	船	船
數	船	船	船	船
種	一	二	一,一〇〇	二五〇
類	九	二	一,一〇〇	二五〇
艘	搬	生	沙	捕
數	運	意	艇	魚
數	艇	艇	艇	船
七五〇	七五〇	四〇	四六〇	三〇

西江航政局設在肇慶。分卡設在都城。統轄鶴山。高要。封川。各屬航政。船舶亦以民船為最多。故收入亦

以民船為大宗。沿江各處。雖有暗礁。然輪電船均可直達梧州。暢行無阻。客貨雲集。航運便利。但連年因受軍事影響



。交通梗塞，航業亦無起色。該局工作與東北江兩局同。

茲將該局解款約數及所轄船舶列表如下

西江航政局

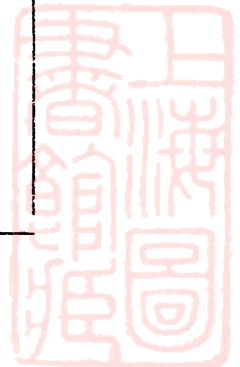
十八年十二月
至十九年七月

收入船稅表

月	份	收	入	數	目	月	份	收	入	數	目
十	二	八	月	年	三	七	二	〇	〇	四	另
一	十	九	月	年	一	·	二	二	七	〇	〇
二	月	四	一	八	〇	〇	六	三	九	六	〇
三	月	八	四	二	〇	〇	七	〇	〇	〇	〇

西江航政局所屬船舶表

種	類	艘	數	種	類	艘	數
西	江	航	政	局	所	屬	船
種	類	艘	數	種	類	艘	數



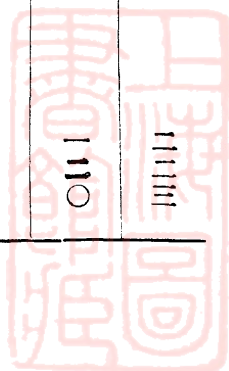
帆 船	鹽 船	車 渡	柴 船
六五五	三八	四	二七〇
搬 運 艇	沙 艇	大 廳 艇	捕 魚 船
二二三	一一〇	六九	三

江門航政局設在江門，分卡設在新昌，統轄恩，開，新，台赤，各屬航政，商船叢聚，航務紛繁，所轄船舶，有民船，客艇，輪電船等，收入以民船為大宗，轄內如水口，公益，台山，新昌，廣海等處，均商務暢旺之區，附近北街，為通商口岸，舟車輻輳，交通便利，為四邑內地與南路各屬

商船必經之路，工作與東西北江各航政局相同，但較西江局稍繁，匪患近來稍戢，故航業現狀，尚可勉強維持。廣海為漁類出產之區，漁船甚多，派員征收，往返為難，辦事諸多窒碍，刻已規復廣海分卡，以便辦事。

茲將該局徵收船舶列表如下

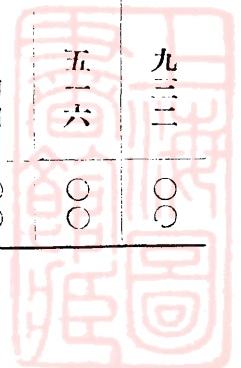
江門航政局		十八年十二月	收入船舶稅表
		至十九年七月	
月	份	收	入
數	目	數	目
月	份	收	入
數	目	數	目



江門航政局所屬船舶表

紫洞艇	渡客沙艇	搬運艇	帆船	種類	艘數	種類	艘數
六	二・一〇六	一七三	六七三	挖沙艇	一五	柴船	一二
捕魚船	戲船				七		
九一五							

三	二	十九年一月	十八年十二月
九七六	七五一	一・七八〇	二・九九九
〇〇	〇〇	〇〇	〇〇
七	六	五	四
月	月	月	月
五八七	四四	五一六	九三二
〇〇	〇〇	〇〇	〇〇



陳佛航政局設於陳村，分卡設在佛山；管理南，番，順頭，甘竹，東西馬寧等處，或河床淺狹，或礁石暗列，阻碍各屬航政，就中商埠最大者如：九江，容奇，大良，市橋，黃埔等。均歸其範圍。水道紛岐，艙舳相望，航務之盛，實較江門為尤甚。惜乎所屬地域，如三水，石壁，濠濬，磨礮劫，死數十人，其尤著者也。該局工作與江門局同。

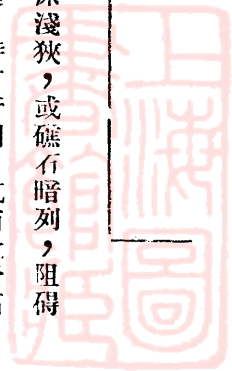
茲將該局解款約數及所轄船舶列表如下

陳佛航政局

十八年十二月
至十九年七月

船稅表

月份	份	收入數目	月份	份	收入數目
十月	二十八	四·〇四三	四月	月	七八四
十一月	九	二·四二六	五月	月	四二三
十二月	月	二·〇五五	六月	月	二二一
一月	月	六四四	七月	月	四〇二



陳佛航政局所屬船舶表

種 類 艘 數	拖 渡	輪 船	帆 船	種 類 艘 數	搬 運 艇	大 廳 艇	魚 寮 船	種 類 艘 數	搬 運 艇	大 廳 艇	魚 寮 船
三 數	三	一〇	六〇	八 數	八五	四〇〇	一〇	八 數	八五	四〇〇	一〇

中山航政局設於石岐，分卡罉在灣仔；統轄中山全屬航務，如——小欖，唐家灣，前山等，皆在其範圍中。轄域較廣著者。

小，航線又短，所以船舶不多。而沙匪猖獗，港口一帶，為匪黨出沒之區？足為航業及商旅之害？炸船搶劫之事，時有發生——同與拖渡被炸慘案，死者數達七八十人，尤其彰明，幾佔該局收入之大半，實精華之所在也。

中山航政局 收入船稅表

十八年十二月
至十九年七月

月	份	收 入 數 目	月	份	收 入 數 目
---	---	------------------	---	---	------------------

三	二	十	十
月	月	九	八
五	五	八	九
五	九	八	一
〇	一	〇	三
〇	〇	〇	〇
〇	〇	〇	〇
七	六	五	四
月	月	月	月
	一	九	四
	一	三	八
	〇	六	一
	〇	〇	〇
	〇	〇	〇

中山航政局所屬船舶表

種	種	種	種
類	類	類	類
艘	艘	艘	艘
數	數	數	數
一〇	電	三	
	船		

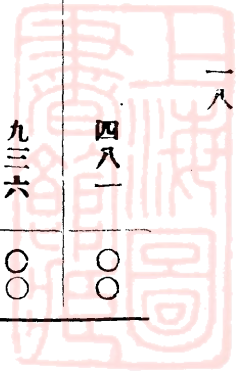
陽江航政局設於陽江，分卡設在開坡，統轄兩陽航政。收入以漁船為大宗，船舶以漁船民船妓艇為最多，並有出口之電船數艘，在本處來往，航業除與江門，及水東，梅菪等處

通航外，其餘與各處來往船舶甚少，水路交通，不甚發達。開坡，沙扒，濱臨大海，漁船櫛比，收入不菲，實佔該局之大部。

陽江航政局

十八年十二月
至十九年五月

收入船稅表



月份收入數目

十八年十二月

三二〇〇三

月

一二〇〇〇

十九年一月

五九八〇〇四

月

一七六〇〇

二月

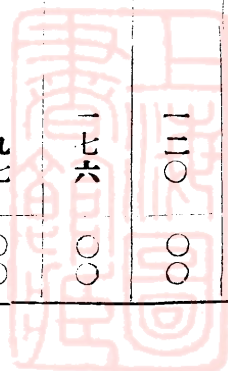
一〇四〇〇五

月

九七〇〇

陽江航政局所屬船舶表

種	電	帆	搬	渡	種	種	艘
類	船	船	運	客	數	類	數
艘	船	船	艇	艇	四	艇	艘
數	四	一九〇	五一〇	五六五	艘	艇	數
種	技	大	捕	魚	種	艇	數
類	艇	廳	魚	寮	類	艇	數
艘	艇	艇	船	船	艇	艇	數
數	一〇	七〇	一・八五〇	一五〇	艇	艇	數



高雷航政局設在梅菉。分卡設在安舖。統轄高雷，兩屬航政，船舶不多。收入短少。若在淡月，頗有經費難於維持之勢。兄迫近桂邊。本年頗受軍事影響。益以經費不足。

實無進步之可言。惟安舖較為繁盛。實該局經費所由賴以維持者也。

高雷局所屬船舶艘數表

種類	艘數	種類	艘數
帆船渡	一三〇	河頭船	一五〇
搬運船	二五〇	沙艇	三〇〇
大廳艇	五〇〇	船筏	五〇
捕魚船	一・一〇〇		

廉欽航政局設在北海，分卡分設欽縣，防城；統轄廉欽

各屬航政，收入及船舶，較高雷，為多，以漁船為大宗。但

迫近南寧，本年受軍事影響，情形與高雷局同。

北海為通商口岸，商務繁盛，又為漁鹽之地，故船舶衆

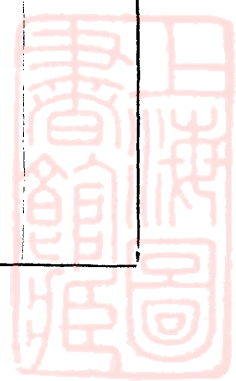
多，航行順暢。將來再加以整頓，及航海標識之建築，則該處航政前途，定有可觀。

廉欽航政局

十八年十二月
至十九年七月

收入船稅表

月份	收入數目	備考
十八年十二月	九七四〇〇	
十九年一月		十九年一月至四月收入不敷經費無從解繳
二月		
三月		
四月		
五月	二四八〇〇	
六月	四三五〇〇	



七	月	二五〇	〇〇
---	---	-----	----

瓊崖航政局設在海口。分十分設在文昌。儋縣。統船海

甚發達。現年又受軍事影響。經幾許波折。僅復舊觀。

南全島。航政收入以漁船為大宗。船舶亦以漁船客艇為最多

海口為通商口岸。船舶較多。文昌次之。至儋縣航政。

較高雷為最佳。該島孤懸海中。與廣州隔閡。航業本已不

則自檣以下矣。

瓊崖航政局所屬船舶表

種 類	數 量	備 註
帆 船	七四五	
捕 魚 船	六·二〇〇	
搬 運 艇	二·二五〇	

綜觀以上情形：足見各屬航政之大概。而航業冷落，交

先決條件，則在清除盜匪，平靖地方，以利航行。地方平靖

通梗塞，影響稅收。阻碍建設，則各屬情形大畧相同；為自

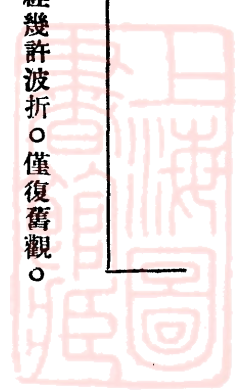
，則貨物懋遷，行旅安枕。於是航業暢旺，稅收日增，建設

前最要解決之事項，故欲謀航政之發達，建設之進行，以整

經費，不患無着，而航政進步，自可一日千里矣；此誠吾人

頓交通，發展航業，為當務之急。而整頓交通，發展航業之

所寢饋不忘者也。



陽江航務之近况

胡展雲

夫航務振興，交通卽形利便，查陽江僻處偏隅，背山面海，其內河沿江直溯，與陽春一水相通，會合毗連恩平界之那龍支流而出汪洋，至沿海一帶，則有東平，開坡，沙扒等澳，上接香港，澳門，江門，斗山，下達高，雷，廉，瓊，除沙扒與江城各有輪渡一兩艘，來往江門外，其餘全靠帆船運備貨客，行旅每感不便，迨去冬展雲奉長斯局，覘悉此等狀況，遂指導當地航業家發起組織電船公司，集資僱工購料，裝置江南江埠兩電船，先後呈蒙鄧廳長體恤，以該電船船身長度不滿四十尺，祇可行駛內河，難經海線而赴廣州請驗，暫准援照省河普渡公司過海電船辦法，僅納餉項，免予註冊，是以始有電船開擺，往來四鄉，交通頗稱利便，厥後復有航商從四邑撥來新惠利電船一艘，加入內河營業，開坡澳商亦繼起由省河購置電船一艘，取名開坡，回澳開擺，每日渡客過海，接駁埠九公路，交通不比往日之困難，惜乎河流尙未疏浚，間有暗砂橫塞河道，淺積河床，故內河電船，有因梗阻而未能普遍，至帆船每多寄泊距離海關十餘里許，

亦因砂淺之故，往返查驗征稅，百密難免一疎，且沿海各澳，素以漁船爲大宗，猶以開坡爲最夥，該處設有分卡，歲入船課，幾佔半數，嗣因近年該澳地方費苛抽迭起，漁船多數遷避于澳門，長洲，影響船課，收入日形減少，當此航業衰落時期，須設法疏浚河流以利交通，規復段艦，保護航業，飭地方營縣清除匪患以惠民生，取消苛細雜捐以舒民困，斯則航務發展可期，建設亦較易爲力也。

潮梅航政局工作進行及所屬航政之

狀況

何江

(一) 船舶種類及其數目 本局所轄潮安，大埔，豐順，梅縣，興寧，五華，蕉嶺，平遠，揭陽，普寧，潮陽，澄海，饒平，南澳，惠來，共十五縣地方，約有大小船舶代萬五千艘，輪電船一百一十餘艘。

(二) 近年收入船稅數目及其經過情形 本局自民國五年開辦，至民國十四年以前，多屬批商時代，所有稅收，漫無標準，商人以成本攸關，祇知趨重收欸，不惜減等攙奪，其船舶之增減，既無冊籍可查；其稅率之重輕，又無精確比較

，遂致收入日見減少，自十五年收歸官辦以後，規定經費，照新預算支配，祇在潮安，潮陽，澄海三屬，限設分卡三處，雖爲樽節經費起見，然以所屬十五屬地方幅員之廣，港汊分歧，不特鞭長莫及，殊有顧東失西之慮，收入不無影响，遍查舊案，十五年以前收入數目，無案可稽，十六年份，宋前任僅收得稅款約二萬餘元，莫前任收得八千餘元，是十六年收入之數，以六萬元比較，尙未及半，十七年份，顏劉兩任，更爲銳減，全年收入，只得萬元，核與六萬之稅額比較，猶不及三分之一也，即如去年林曾各前任收入雖略爲增加，然仍未及比較之數，本年一三三四等月，俱屬旺月，責任收入，約計在三萬元左右，惟自五月以後，已入淡征時期，多則月收約有二千餘元，少則一千數百元不等，但以去年收入程序推測，九十月以次，自然逐漸減少，所餘梅，埔，豐，華，各屬之零散船隻而已。

(三)開征季餉經過情形 查潮梅，各屬輪電船照，調查所得，約有一百一十餘艘，自去年四月一日林前局長開辦，祇收一季，旋被航業輪商反抗，因而停頓，迄今年餘，尙未遵繳，本任自本年五月起繼續佈告開征，業經一再限期追收

，現目仍未遵繳。

(四)現時進行狀況 查近年航政經過情形，既如上述，本任接辦之初，即分派幹員赴各屬調查船隻實數，一面飭令各分卡趕緊征收船稅，進行情形如左：

甲，關於船稅方面 分令各卡限期稽征稅款，按旬報解，以重收入，並酌於船舶繁盛地點，由局飭派征收員擇要設處辦理換領牌照事務，計派出揭陽，炮台，巷埠，達濠等處加設征收處各一所，嚴密稽征，一俟船稅收妥，不分久暫，即將該處結束，其餘惠來，饒平，南澳，普寧，棉湖，及梅埔，五屬等處，亦擬日間繼續輪流調派征收員前往設處征收，以裕國課收入，藉獲增益。

乙，關於整頓方面 現目製發調查表查驗小艇證派員分赴所屬地方切實調查船艇實數，分別牌照等級，酌定稅率，向來不列等級之小艇共有若干，切實丈量，按照船身大小，確定比較數目，務將所有船艇調查明白，造成表冊，一如岸民戶口表，其船戶轉移，船隻增減，尤須記載清楚，明瞭各地航業狀況，

以備將來體察地方情形，酌劃區段，於船舶最多地點擇要設處稽征，以杜漏網，更爲計劃發展航業之初步。

丙，關於繼續辦理催征季餉方面 查輪電船商反抗季餉，迄今年餘；直至本年五月時，由本任繼續催征，茲將關於辦理催征季餉關係之文件另紙抄列詳細，一覽便悉。

丁，關於牌照方面 查從前辦理潮梅航政局，約分批承包承及明委暗包等項辦法，雖名目不同，然均屬商人包辦性質，且各分卡均係分承批商，故局事等如虛設，各卡分商，以成本關係，不免弊竇叢生，故減等攙收，互相攘奪，歷久相沿，已成積習，迨後繼任人員雖明知船牌等級或有不符，亦只得照舊征收，以圖易於着手，不知遞減等級，即是稅款短絀，故近年收入銳減，而不及比較十分之五六者無非因此，本局現欲力除弊，所有船民到領牌照，無論所繳舊照原列等級高低，一律派員赴船測量，確認等第，飭照完稅，不得稍有遷就，務使負擔均

平，不至再有畸輕畸重之弊，但仍須俟明年換給新照時方能勘丈普遍，因本年份牌照，前數月已經換給七成以上，刻下未能將從前換領牌照之船再行復丈故也，倘嗣後概能照此辦法，認真測驗清楚，預算船課一項，每年增加，當屬不少。

(五)各屬航業狀況船本局所屬各縣船舶，名稱不一，多寡懸殊；茲將調查各屬船舶，編製成表，填具船艇概數以備查考。(表從畧)

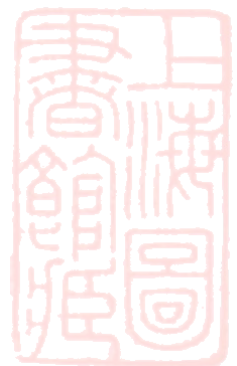
(六)工會船艇多屬不符等級 查潮梅航政，在民十四年以前因政府急於籌款關係，爲一時權宜計，不得已將潮梅十四屬船稅收入，改爲批商承包，商人以血本攸關，爲利便征收計，不惜勾通工會，明比爲好，乃將工會之船特別減等相就，以爲拉攏；對於非工會船，反暴斂橫征，藉勢分肥，共圖中飽，即如——油頭海面之五肚四肚等船，照原章規定五肚應納牌稅十二元，四肚應納牌稅八元，查該工會之五肚船，舊照祇納牌稅四元八角，五肚船則僅納三元六角而已，歷各前任，格於照舊換照之說，未能深加詳察，亦祇得照舊換照，多未依照定章征收，馴至相沿既久，幾難分辨，且該

船民又憑藉工會勢力，若航政局能委曲遷就，准其照舊換照則已，否則必假藉工會名義出頭，諸多捏造攻訐，即如本年黃前任時，該工會之船因不肯照章領照，以致被該輪渡工會妄捏誣陷者，蓋因此事而起，及至本任，仍復抗繳，查十九年新照，例於一二月等月換給，該工會各船，近在汕海，居然延遲至今，担延八個月之久，猶屬不肯換領，其潮安，

潮陽，揭陽各縣之工會船，亦有此項同等情弊，若果航政局卡催追稍緊，則工會必捏造其他是非，硬詬違法，紛紛控告，以爲挾制張本，現自敵局對於此種工會船舶，務必按照船隻丈量，不能遷就，無論如何，總須按章收稅，以上係工會船隻不符等級緣由及其經過情形如此。

計

設



唯一國貨

請用

沙 西 群 島 鳥 糞 燐 鑛
國產田料有限公司

認明雙鳥牌



收獲倍豐
功力偉大

商標

國產

註冊

完全國貨
不壞地土

中國人宜用中國貨

啓者本公司爲國計民生
振興實業起見特集鉅資
向政府投承西沙羣島天
然鳥糞配以純粹國產動
物之質製成鳥糞田料曾
經呈請中央實業部廣州
商品檢驗局及香港政府
驗明認爲有益農產發給
執照准予運銷各內地
案此種鳥糞田料含有最
豐富之燐養淡最合農產
之需求且不壞地土收獲
美滿凡我同胞亟宜採用
惠顧 諸君祈留意焉

總批發處 廣州市一德路四一
四號二樓

香港德輔道廣東銀行四樓

廈門大同路三十四號

汕頭永和街三十五號

國產田料有限公司啓

設計

廣東船業工人的生活經濟狀況和救濟辦法

凌杰

凌杰

中古以農立國，百畝之田，終歲勤動，養八口之家，有餘裕矣；後世人事日繁，田不足以養，而質選有無，通商易工之事起；貿易之樞紐，在大陸為車馬，在沿海為航船。廣東河海交流，貿易尤盛，故船業實為東南各省冠。願船業工

人，既居重要地位，宜夫享優越之生活矣！而按之事實，則又不然。

浮家泛宅，日與風浪相持，其勤勞危險，均較各業為甚；然生活之簡陋低下，亦適成為正比例。近雖工資日增，而物價昂貴，亦平流而共進。查民國以來，工資之增進，與物價之變遷，如下二表：

（照民國十七年農工廳調查（以民國二年100為基本位））

民國元年
至十五年

廣州船業工人工資指數表

歷年指數	年份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十	十	十	十	
工會名稱	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	一	二	三	四	五
	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
廣東內河船業總工會	97.5	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	111.0	114.4	114.4	120.6	120.6	119.0	119.0	119.0	119.0	119.0
廣東全省輪渡船務總工會	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.6	160.0	131.8	131.8	131.6	131.8	169.2
省港華人船主司機總工會	10.00	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	125.4	125.4	125.4	143.6	143.6
幾何平均	99.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	103.6	104.8	103.4	106.5	106.5	123.4	123.4	123.4	131.4	131.4

備

致



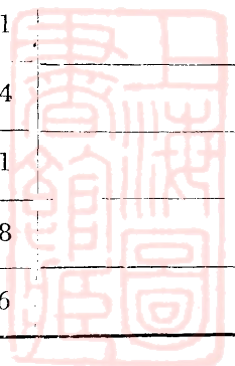
廣州歷年批發物價指數與工資指數比較表

年 份	類 別	指 數	
		批發物價指數	工資指數
民 國 元 年		98.0	99.1
二 年		100.0	100.0
三 年		103.6	102.9
四 年		111.8	105.0
五 年		118.7	109.3
六 年		123.2	114.4
七 年		129.4	117.4
八 年		132.9	121.9
九 年		132.4	126.7
十 年		140.5	133.5
十 一 年		146.6	146.1
十 二 年		153.1	151.4
十 三 年		162.0	156.1
十 四 年		171.9	159.8
十 五 年		171.8	186.6

航
政
特
刊

設
計

三



綜觀上表，可知工資增進之數，與物價增漲恰為平行；則平時胼手胝足，絕無蓋藏，倘遇疾病災祲，其痛苦可知！且數齡幼童，即操工作，故無受教育之機會，終身愚陋，尤為船業工人之通病。以船為家，住居限於尺地，無公共娛樂之場，以視農夫，尙得享山川林木天然之美者，其苦樂相去遠矣！此猶在普通船戶言之也。又漁船一項，竟歲之內，出口有汛，如非捕魚之期，及預備出口之際，所有伙食用具，均須仰給於魚行，及特種商店。此等行店，皆故高其利率以取盈；又限制其銷路，不得自由，發售，從而抑勒價值。漁船之苦，乃益加甚！此皆船工生活困苦所由來，而救濟之不容緩者也。救濟之道維何？曰，增加生產率，曰，減低消費率，曰，保護安全。關於增加生產率者：

一 分設船業銀行

一家之生計在船，船之大小良窳多寡之數，即工作高下所攸分，亦即收入豐齋所攸判。若能多設儲蓄銀行，吸收畸零之款，即以低利貸之船戶，使之逐漸改良其業，轉移之間，生活自蒸蒸日上矣。

一 推行國民義務教育及半夜平民教育
中國教育不普及，不獨船業工人為然，而船業工人為尤甚！故知識低下，不能自比常人，多為人所愚侮；且每事墨守故步，不知改良，即有工作，亦用力多而成功少。若沿海沿江一帶，多設國民小學，使及學齡之兒童，一律入學，以培其基；年長失學者，亦勸入平民夜學，注意演譯，不重誦讀，以為桑榆之補救，更擇其成績優良者，送入引港養成所，及航政學校等，以求深造。如是，行之數年，人才輩出，風俗丕變，自能以科學方法，為合理之改良，則生產自增，生活自裕矣。

關於減低銷費率者：

一 提倡設立銷費合作社

集合船戶之資本，購置船上用具，及日夕所必需者，即以廉價售出，使各得享用廉價貨物，無形之中，受益不少矣。

一 破除迷信

船業工人，日與風浪相逐，處境之危險既多，遂由恐懼心造成迷信，醉神釀解之事，轉耗其汗血之資。願破除之道

；不在文告之執行，在多設演講開其智識，使知禍福趨避，自有其道，則迷信日少，耗資日稀，是亦改良生活之道也。

關於保護安全者：

一 清查海盜整頓水上公安

沿江沿海，水線既長，船戶散居，不能如陸居之成村成聚，致易受海盜之推殘；若能多購淺水戰艦，嚴密梭巡，海盜絕踪，則居者行者，均受保障。又繁盛碼頭，及荒僻村落，均有一種地痞土棍，專向船戶敲詐，水上公安，實任其責。若能切實整頓，使得各安其生業，此則賢有司所應有事也。

一 建築內港避風堤

廣州自海口溯流，上數百里，均無障蔽，一遇狂風，每致傾覆。而外海更無論矣！今河南內港，既已施工，若在白鵝潭畔，擇地建築大堤，便能容納大小船隻，千艘以上，一有風警，即可駛入，則年中保全，不在小數，一勞永逸，誠保護航業之先務矣。

以上數端，謹就其大致，臚列敷陳，以備探擇：至酌量

財力所能任，分別緩急，次第舉行，則當局自有權衡，又非本論所及矣！

擬開辦廣東沿海商船公司之意見

謝子剛

嶺南自古稱為富庶之區。蓋以濱臨大海，舳舻相望，運輸稱便之故。沿海一帶，東至潮汕，西達雷瓊，所經過汕尾，水東，海口以至北海等處，皆是漁鹽之地，商賈雲集，而尤以汕頭為最盛，為東方之重鎮。西方則以北海為重鎮，但從航業上之觀察，往來廣州，汕頭間及海口，北海間之汽船，尙未之見，竊以為汕尾，水東，海口等埠之漁鹽，海味，牛豕及廣州之什貨之運輸，與及軍政商旅之來往，有需汽船交通之必要，茲將組織計畫略述如左：

定名 廣東沿海商船公司

航線 內分東方航線及西方航線，從廣州市起，經香

港汕尾，以達汕頭，名為東方航綫；從廣州市起，經江門水東，海口以達北海，名為西方航綫。

航線之長度

廣州，香港間二百八十六里。

香港，汕尾間四百五十里。

汕尾，汕頭間四百五十六里。

廣州，汕頭間共計一千一百九十二里，約三百六十

一海哩。

廣州，江門間二百四十里。

江門，水東間五百二十里。

水東，海口間三百里。

海口，北海間三百六十里。

廣州，北海間共計一千四百二十里，約四百三十海

哩。

汽船艘及數噸數 擬先裝造或購入鐵船四艘，總噸數三

百噸至五百噸者二艘，以行駛西方航線，五百噸至七百

噸者二艘，以行駛東方航線之用。

定期航行 兩航綫規定每二十日來往航行一次，兩艘合

算，則每逢十日必有船隻開行。

公司地址 總公司設在廣州市，分設辦事處於香港，汕

頭，其他汕尾，江門，水東，海口，北海等處，均設辦事處，或委托辦理。

資本 汽船四艘，約需九十萬元，以十萬元為設備費，

及流動資金之用，合共需款一百萬元。

業務之推測 廣州至汕頭，汕尾及至海口，北海間之來

往運輸，向來皆以香港為中樞；客貨接駁，種種不

便，於金錢時間上，兩不經濟，若汽船由廣州直達

各埠，免上項損失，貨客往來，亦因之而倍徙，於

營業之利益，可操左券，獲利既厚，以重享受政府

多額之獎勵金，前途發達，可企而待也，獎勵沿海

航行章程附)

擬規復黃埔造船廠計劃

(一)概論 粵省河汊紛岐，商埠羅列，水道交通之便，為南

中國冠，是以船舶之衆，船廠之多，亦為南中國冠，然

皆限於資本短少，未得充分上之發展，即以船廠而論，

凡修繕及裝造稍大之汽船，因缺乏大規模的造船廠

之故，不能不委香港造船廠承辦，利權因之外溢，殊為

可憾，故規復黃埔固有之造船廠，實為目下建設上急務

之一，查黃埔船廠位於廣州市東南之黃埔地方，成立於光緒年間，初為英人所辦，後政府以三十萬兩之代價收回之，廠內所占面積，約六千餘畝，石船塢二個，一長七百餘呎，其一則長三百餘呎，水閘及抽水機俱存，機器廠所有機器，如發動機，車床，刨床，蒸汽錘機，起重機，鑽孔機等，大小百五六十具，可稱為完全之造船廠，迨至民國五六年間，因軍事上之影響，廠務工作停輟，各種機器，因之而散失，泥土填塞船塢，任令委棄，殊屬可惜，為圖補救起見，茲將規復黃埔船廠預定計劃，畧述如左。

(二)預算

修繕 內分辦公廳，工場，職員，工人寄宿舍，及其他之修繕，辦公廳修繕約七千元，工場約五千元，職工寄宿舍一千元，其他約二千元，共需萬五千元。

濬河 廠前河面水深約十五尺至二十八尺，原可容礙過千噸的大船，但因該廠停工日久，塢口淤積甚高，稍大之船，如欲駛進船塢內修理，必不可得，故須將塢口附近畧為濬深，濬深之面積，長約千五百尺，闊三百尺，

共四十五萬方尺，挖濬深度，平均七尺，約需款五萬元，清塢，船塢二個，皆滿積泥濘，約三千餘噸，雇伙挖運，最少需款一萬元。

購置用具 購置辦公一切用具，需款二千元。

購置機器 濬河用濬河船一艘四萬元，先裝二百匹馬力原動機一副，約二萬五千元，其車刨床，起重機，鑽孔機，蒸汽錘機，及大小機器約購一百架，需款四萬五千元，合共需款十一萬元。

購置材料 購入裝造及修繕汽船各種木，鐵，塗具等材料，共需款約五萬元。

流動資金 預備流動資金五萬元。

總計，購置及各種開辦等費約共二十八萬七千元。

(三)工作人員

技術人員，內分造船部及造機部，每部最少用主要技術人員四員。

工人 廣州市河南及該廠之附近，關於造船，造機工人，人數逾萬，從營業上之觀察如何，可自由增減雇用之。

(四)將來之希望 初開辦則裝造大小汽船，並接修海軍之船

艦，及兼造各種機器，如米機，油機，及油渣機等，將來發達，則接裝海軍各種軍艦，（現在粵海軍之東江江北二淺水砲艦係民國初年在本廠製造的可為証明）

（五）結論 黃埔位廣州市之東南，地屬番禺縣境，現劃入廣州市範圍，地點適中，水陸交通稱便，為造船所惟一之位置，重以原有工廠船塢皆備，棄之殊為可惜，苟投以少數之資本，畧事修理，使得偉大船廠之用，利莫大焉，政府為財政所限，未克規復，但為一省航業上之發展起見，當於人民以種種之方便，有志造船事業者，盡興乎來！

航政因革芻議

何治偉

民國初元，本省航政，始有專管機關，凡航海之建設，航業之整理，船稅之徵收，均應隸其職掌，應辦之事既夥，關係國計民生尤重，徒以改革而後，頻年戰爭，應辦之事，未克依時措施，航政建設，殊深影響，際此軍政結束，訓政開始，我部廳長勵精圖治，對於航政興革，銳意規劃，策進維殷，爰就管見所及，認為有應改革者，具陳如下，以作芻蕘之貢，而備研究焉。

一曰，輪渡担餉店結宜取消也，向例承攬輪渡者，須出具担餉店結呈繳，查明殷實，方得領簿航行，如此辦法，原為慎重餉項起見，但不知適足以阻航業之發展，蓋担餉一事，非自己獨資營業之商店，雖至好親朋，亦不易得其允肯蓋章，致商人往往因取保無着而中止者有之，或因担餉而月耗數十酬金者亦有之，此種担餉店結，宜與輪拖渡歲餉制同時取消，以便承攬，若慮各輪渡逃欠餉項，當此各屬均設有航政局，自可按其航線，查緝追繳，從何隱遁，似不必互相牽制，過事誅求，致令商人多感困難，似應改革者此其一，（按此條與航政規程抵觸不能實行）

二曰，承攬輪渡宜廢除呈文改用申請書也，凡承攬輪渡，其航線若在前已有輪渡行駛者，一經照例具呈，即可照准，亦無須如何審核，此種手續，雖極單簡，但商人繕遞，猶多未語，每有倩人代理，輾轉請托，易生流弊，何如准承攬輪渡，改用申請書，並照 廳令粘貼相片，由承攬人親自填遞，以省手續，未嘗不為防弊便商之道也，似應改革者此其二。

三曰，嚴禁各鄉埗頭招承渡額也，查外屬有輪渡灣泊之鄉，每擅定渡額，招人包批埗頭，在批承期內，此一方即不准別渡灣泊，航商復利其限額，不惜高價競承，因緣爲奸，以圖壟斷，此種積習，不特足以操縱航業，釀成無形專利，而且因此發生爭執構訟，在所時有，亟宜加以取締，而取締之法，似宜限以每艘月租，畫一定額，准隨時批租增泊，不准擅定渡額，招人包承，以杜壟斷，似應改革者此其三。

四曰，省往東江輪渡宜定灣泊堤岸迤東也，長堤西岸繁盛，各碼頭灣泊輪渡，頗形擠擁，東岸冷落，尙多餘地，嗣後新承輪渡，其屬於東江航線者，似宜限以在靖海路迤東灣泊，至此項碼頭，應如何佈置，倘茲海珠公園行將改築，尤可乘此時機，預爲規劃，酌劑盈虛，此亦爲整理交通之一法也，似應改革者此其四。

五曰，輪拖渡載客專照宜向洋關收回辦理也，查輪拖渡承攬，領有印簿之始，須報請洋關量明該船丈尺，計算客額，給發專照遵守，而洋關執行此事，始於前清善後局委託辦理，本屬粵省局部之事，此等拖渡爲民船，與行輪

章程條約均無關涉，自應提議向洋關收回由航政機關辦理，以免有失國體，尤應急爲改革者此其五。

六曰，內河輪船船鈔應向洋關收回辦理也，輪船在洋關所納船鈔，例係撥作設置航路燈塔水表之用，其外河及通商口岸各輪，在此理船應尙未收回以前，自當仍舊辦理，免涉紛歧，但內河輪船之行駛，無關條約，且內河燈塔水表，現由廳規劃建築，所需工料費既鉅，而將來保管等費，尤須恒款維持，似宜向洋關提出將內河輪船船鈔交還征收，以資挹注，而符權限，至此舉本係以各內河輪船所負之費，而謀利便各內河輪船航行之用，揆諸事理，至爲允協，亦無背乎公例，似應改革者此其六。

以上六端，皆爲今日航政當局所應注意而加以改革者，故特表而出之，不敢自以爲當也，願當軸留意焉。

對於江門航政之一點意見

林星甫

江門居西江要衝，爲五邑咽喉，交通便利，商務繁盛，船舶輻輳，此往彼來，誠一良好商埠也，彌者自寧陽鐵路敷設後，各屬公路相繼興築，商民運貨，舍水從陸，航業因之

頓衰，然欲發展航業，須開運河，以縮短航綫，疏濬積淤，以利交通，肅清沿河匪患，以安行旅，然後乃有進展之日也，意見如左：

(一)廣州與江門間之運河急宜開鑿也。

嘗讀建國方畧，關於航行問題，「廣州河汊，更須有一改良，即開一運河於廣州與江門之間，所以使省城與四邑間之運輸，得一捷徑也，此運河應先將陳村小河改直達於紫泥，於是橫過潭州水道，以入於順德小河，循此小河，以直角入於順德支通，由此處須鑿新運河一段，直至大良水道，近容奇曲處，(竹林)又循此水道，通過黃水道，至滙流路，(南沙小欖之間起，鶯歌嘴至岡美之對岸)為止，於此處須更鑿一段新運河，以通海洲小河，循古鎮水道，以達西江正流，橫過之以入於江門支流，此即為廣州江門間直達之運河矣，」……遵此設計，籌劃開鑿，事果有成，則廣州與江門間之運輸，得一捷徑矣。

(二)新會城至岡州之河綫亟宜疏濬也。

會城河道，狹迫較江門猶甚，且商店住戶，多在沿河兩岸建築，一切朽腐之物，均傾棄河內，以致日益淤積，春夏

之交，水潦漲盛，細小貨艇，紛易行駛，然此往彼來，壅迫碰撞，艱危殊甚，秋冬水涸，則舟行困難情狀，更不止廿倍而已，故為利便交通起見，亟宜疏濬此段河綫，使東接江門輪舶，西通岡州商埠，沿台開恩前達兩陽，則一般輪船拖渡，均得一運輸捷徑，可免繞道運行之苦矣，去年九月間，該邑人張國森，曾一度獻議濬深內河，惟未有具體計劃，致終未見諸實行，殊為憾惜，茲當厲行建設時期，關於水陸交通之設施，均已次第舉行，將來若能疏濬該段河綫，則匪特航運利便，即會城與岡州之商務，亦必日形興盛也。

(二)沿河之匪患亟宜肅清也。

吾粵人民之苦於匪患者久矣，尤以航商所遭損失為最！投函打單，攔河截劫，固時有所聞，而其最慘酷者，如嚇詐不遂，輒以水雷對待，輪渡不幸遇此，則全船生命財產，鮮不同歸於盡，因是商旅視航行為畏途，貨物運輸，隨而梗塞，航業衰落，遂有一日千丈之勢，五邑水道迂迴，與中山順德新興兩陽等縣相連接，沿河多盜匪出沒之區，遺患行旅，層見叠出，從前各處派有段艦，且有防軍駐守，分投搜勦，匪氛稍戢，頻年以地方多故，海陸軍隊，抽調靡常，盜

匪又復乘機嘯聚，四出劫掠，雖各縣均有地方警衛隊之設備，然實力薄弱，僅足爲陸上之防衛，致於保護航運，實有鞭長莫及之慨，故目前爲安頓行旅發展航業計，亟宜指派得力海陸軍隊，澈底肅清河道，一面厲行保甲，使盜匪無容身之所，庶標本兼治，則荆棘化爲康莊，民無戒心，百貨暢運，五邑航業，其有豸乎。

上述三端，係爲目前整理江門航政切要之圖，至於建築燈塔，設立水表，開闢港灣，以避風雨，建築碼頭，以利灣泊，此則繫乎全省之建設，應俟統籌兼顧，次第施行，航政前途，將日臻於光明之域矣。

民國十九，六，廿三日於江門航政局

希望今後航政改良之我見

林星甫

航政繫乎交通，首重建設，蓋建設愈完善，航業亦愈發達，此必然之理也。是故歐美各國，咸以航政爲當務之急，改良不遺餘力，航業遂有蒸蒸日上之勢，吾粵航政，開辦有年，但于建設工作，尙付缺如，考其原因，——皆由各屬航政局，向乏技術人材，益以經費無着，即令具有計劃，亦無可設施，迨是秉政者，縱不憚朝策夕勉，督促進行，而奉行

者，終屬因循守舊，敷衍塞責，積久成習，萎靡不振，徒以征收船稅爲唯一任務，此航政隳敗，遂成爲革命策源地之污點，良可慨也！茲當訓政時期，凡百政務，端重建設，航政既爲建設中之一部份，司其責者，極宜急起直追，努力于建設工作，庶使交通日益便利，航業日有起色，斯則作者所希望各屬航政今後之改良者也，爰將管見所及，畧誌數端如下：

(一) 增加經費 查各局自規定經費後，每月支付，均有一定之標準，就現在情形而論，各局量入爲出，尙無不足之患，若一旦加以改良，則凡百建設，在在需財，經費之不敷，不待智者而後知，故改良航政，實以增加經費爲第一要着。

(二) 添設技術人材 查開港灣以避風雨，築碼頭以利灣泊，建設燈塔，水表，警霧，响號，以便航行，凡茲種種，胥爲司航政之責者，所極宜積極計劃，以求見諸實事者也，然而此種工作，非有專門技術人材，斷難措手，是故各局自後，似宜添設技師一二人，庶於航行設備，不至感覺困難也。

(三)設立巡艦 查粵省匪風，向稱猖獗，打單擄劫之事，時有所聞，遂至商旅不行，貨物停頓，航業之不振，此為最大原因，惟勦匪之責，向專賴於軍隊，一遇軍隊抽調他往，匪徒又復乘機竊發，終為行旅之患，各局自後似宜設備巡艦數艘，專為護航之用，如一旦有劫掠等事發生，惟該管航局是問，以專責成，則航業前途，庶乎有豸。

(四)測繪全省航行地圖 查吾粵各江河道紛歧，支幹交錯，其中砂坭之堆積，灘礁之險巖，與及水道之深淺寬狹，在在均與航行有莫大關係，故極應有精密之測勘，繪製詳細之圖說，分發各航政局，俾於全省航綫，一目瞭然，遇有船舶請領照簿時，即可察勘其船之大小，核與所經航線之深淺，是否適宜，並可指示其有砂坭灘礁之處，使知所趨避，以免危險，則利便航行，誠非淺鮮。

(五)提倡船民教育 查粵省船民，其中不少優秀份子，但以教育未能普及，致令智識日陴，殊可惜也，故提倡船民教育，實為當務之急，其大要如下：

甲，義務教育 於沿海各處，設立船民義校，及船民夜校，聘請教師，以資教授，庶船民子弟，不至有

失學之患。

乙，航海教育 我國航海人材，向形缺乏，故出海船舶，不得不雇用外人，航政前途，實蒙絕大影響，為免受外人操縱，以期振興航業計，則創辦航海學校，以養成駕駛人材，誠屬急不容緩之舉。

上述數端，均為作者希望今後改良航政一得之見，是否有當，尚望司航政之責者，有以決而行之。

民國十九·七·十日於江門航政局

關於改良航政之小貢獻

廖秉坤

國家之富強與否，航政實佔重要位置，航政辦理完善，則交通便利，貨物流暢，商業日見興盛，國家日見富強，遠徵歐美，近攷東鄰，對於航政一端，靡不力求改革，務臻完善，查來往珠江之輪，多如過江之鯽，為國人所有者，寥若晨星，蓋國人對於航業之輕視，不求興革，默守舊章，復受不平等條約之束縛，海關理船廳之制裁，航業不振，實基于是，查吾粵東西北三江，支幹交錯，河道紛歧，以言水上交通，固稱便利，然航務未見十分發達者，由於航權屬之外人，職定之故，欲使航務發展，必須自收回航權始，庶幾航政

前途，乃有一線曙光，爰就管見，謹擬數端，聊貢芻蕘，藉當曝獻。

一、收回航權——航權 日不收回，則航政一日無改良之希望，使辦理航政者有全部管理權，方可逐漸加以改良，而臻完美，我國因受不平等條約所束縛，所有行駛通商口岸之汽船，管理操之外人，外海內河航業，亦為外輪所操縱，且取締航運之權，亦在外人掌握，我政府幾無過問，似此焉有改良之希望？故欲改良航政，必先收回航權，則航政前途，庶乎有豸。

二、濬深各江水道——吾粵各江河道，日久失修，以至淤塞日甚，航行之患，莫甚於斯，倘不從速整理，根本上失却機能，一遇潮退，各輪須候潮漲，方能進止，費時失事，莫此為甚，例如本局轄內，陳村港口河面，該處有石山脉突伸至河傍，累成凸形，下至河底，則成礁石，又當河流交錯，斜對之燈蓋沙河邊，連年無人清理，積沙成洲，幾佔兩岸河面寬度之半，因而航經是地者，勢須貼近東岸，直至將近礁石之處，然後轉作半圓形，方不至觸及礁石，擱淺沙洲，稍未藉此航線者，輒觸礁石沉沒，已數見不鮮，相信

各江河道，類於此者亦復不鮮，若不加以改良，客商行旅，受害將不知伊於胡底，是以濬深各江河道，尤為航運之要圖。

三、關於航行之設備——航政之改良，最要者以如上述二端，其次——則為江道上之各種設備，務求航行安全，行旅生命得免危險，苟設備不週，或遇海風、海潮、海嘯，重霧，或誤觸暗礁，或因機械損壞，其危險豈可勝言哉？欲避免以上之危險，則應有下列數點之設備——

(甲)避風灣——吾粵內地，各種避風港灣，尙付缺如，

一 遇狂風驟雨，祇藉天然港灣以避風潮，以故每有颶風發生，沉沒船舶不少，為治標計，似應派員測驗，何灣可避風雨，明令公布，使輪船知所趨避，庶可補救於萬一。

(乙)燈塔浮標——海底礁石淤積，星羅棋布，不藉燈塔

浮標之指導，將至遇險而不知，本局轄內半埔沙淤積日甚，僅能保持航行之水線，潮長祇得橫闊僅及三丈，水深不及六尺，往來輪船，在此擱淺沉沒者，不知凡幾，

本局業經呈請設法濬深該處，或設燈塔浮標有案，查各江河道，淤塞者諒復不少，似宜派人測驗，何處應設法濬導，及設備燈塔浮標，以達航行之安全。

(丙)救生艇——航行如遇上述兩點，每每發生意外危險，補救之法。除由各船舶多置救生圈以防危險外，仍須在往來要道，潮流湍急地方，設備救生艇，以備遇險時，出而救援，則行旅生命、或藉以保障。

四，改善各內河碼頭——各內河碼頭，因循守舊，不求改良，廢爛者有之。對於行客往來，貨物起卸，固屬費時失事，且易發生危險；行客往來，咸感不便，應限令具呈到該管航局，請指導改善，并領印照，(辦法擬請由廳規定公布施行)方可征收碼頭費，以便逐漸加以改良，而安行旅。

五，船舶在海面發生事故，須到該管航政局報案。船戶發生糾紛，每逕赴當地警區報案，以至各航政局除編發輪船牌照，及征收照費外，幾至無事可辦，在未收回全部管理權之前，擬請通令各縣區知照。嗣後關於航政範圍者，如船舶

在海上發生意外，及與別船發生糾紛，須先到當地航政局報案，以憑辦理；倘不願意在當地航政局辦理，亦須到該管局報案，以備查攷。

以上五端：均屬航政之要圖，際茲廢除不平等條約時期，尤望提前收回航運全部管理權，而資改善，航業前途，庶幾有孚乎近焉。

十九，七，五，廖秉坤于陳佛航政局

挽救西江航業的我見

西江水量宏深，航行穩暢，實為我國南部水運的樞紐。可惜自從鴉片戰爭失敗以後，即被資本帝國主義者一政治力，經濟力，層層侵襲；以致大權旁落，航業無由發展！我們對此國際資本帝國主義侵襲的一部傷心史，實不忍舊事重提！但是主權所在，存亡攸關；天下興亡，匹夫有責！豈能長一隱忍，不去從死中求一條活路嗎？茲不揣淺陋，將我個人覺得對於「挽救西江航業」應取的重要方策；分「積極」一消極一兩方面，約畧述之如下，希社會人士，予以注意，共謀挽救，以維航權，是幸！

一，積極方面——要謀內部之整頓；提倡組織航業聯合公司，及實現孫總理改良西江的計劃！

現在西江一帶，本國航業公司的組織，約有二大缺點：

第一點，就是為多數小公司之對峙，已乏資本，又缺經驗，且相互間又常為無益之競爭。第二點，就是沒有良善的公司組織，經理者之虧空舞弊，時有所聞，因此一與外國航業公司相競逐，每遭失敗！前事不忘，後事不師，故我們如欲挽救西江的航業，必須提倡組織航業聯合公司，以雄厚之資本，和嚴密之組織，而與外國輪船公司相抵抗！

西江自三水至梧州一段，水道常深，除三數處外，（如每到冬季，都城以上，梧州以下，水深常在六七尺之間，則吃水十英尺以下之輪船，可以暢行無阻，惟間有巖灘，沙岸的部分，應宜分別爆去，或築水底堤以範之，或疏濬之，務使水深一律，航行確實，此是孫總理建國方畧中改良西江計劃之一部，我們如欲根本挽救西江航業，自應早日促其實現！

二，消極方面——應排除外部之障礙：肅清沿江土匪，及廢除不平等條約！

年來沿江土匪每乘軍事之際，防軍他調，肆行搶劫，披猖異常，甚或勒索不遂，施放水雷，轟炸輪渡，慘無人道！

各輪船公司當此江河不靖之秋，求其能維持現狀，幸免匪禍，已不容易；安有餘力以擴張航業呢？惟外國輪船自衛力強，危險至少，因此生意轉加旺盛，獲利至豐，相形之下，遂令本國輪船益陷困境！故我們如欲挽救西江航業，就先要努力肅清沿江土匪！

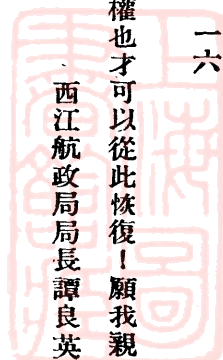
慨自有清一代，採用愚民政策以來，國民實不知經濟及航業為何物！故當西力東漸之時，一般國民對於航業固不知興辦，即對於外輪之駛入我領海內河，亦漠然視之！迨夫行之已久，成為慣例，而狡獪的帝國主義遂更進而一再迫我訂立許多不平等條約！以致今日沿岸內河航行的專有權，喪失殆盡！非僅西江一隅而已！現我國雖欲實行保護航業權，對外船，課重稅，或加限制，以期挽救於萬一，亦不可得！所以不平等條約就是我們的賣身契！也就是束縛我們的枷鎖！同胞們！我們不欲自救則已，如欲自救，那末唯一的出路，就是要拿定利害關係，以國家利益為前提，一齊致力廢約運動！舉凡對於我施行保護航業政策有衝突的，或受其他侵害

航政特刊 設計

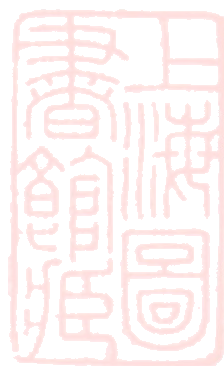
的條約，即應實行改訂！若帝國主義有持異議者，我們惟有以「大無畏的革命精神」反對他！打倒他！能如是，則我西江

航業才可以挽救！即我全國航權也才可以從此恢復！願我親愛的同胞們，共起圖之！

西江航政局局長譚良英



查 調



調查

廣州口洋船出入口之統計及運費損

失之概數

許聞三

自滿清鑒於大勢，復受列強之壓迫，與各國締結不平等條約，各國挾其帝國主義，以恣侵略，於是或以強硬手段，或以恐嚇手段，或以柔輦手段，行其政策，而航權即其政策之一端，吾國航權之喪失，不獨廣州口爲然；即以廣州口論，其運費損失之數，已足令人驚訝矣！查民國十八年度，省港，澳，進口洋船，共一千九百七十二艘，洋海進口輪船六百八十艘，（按所謂艘者，非果有一千餘艘之數，係以每進口一次，作一艘計）平均每進口一次，運費二千元計算，一進一出，共四千元，全年合計共一千萬餘元矣！一曰如此

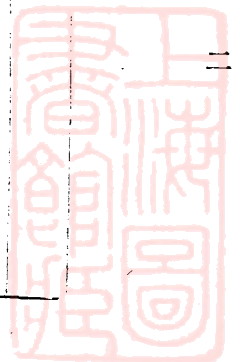
，他口可知，綜全國各口而計，其數目之鉅，可以概想，吾因之有感焉。夫使無不平等條約之縛束，則彼可以航行者，吾亦可以航行，此千餘萬元之運費，縱不能專其利，未必不能分其利，然因有條約在，而此等權利，遂不能不拱讓於外人，此責之在政府者，修約時所宜注意力爭者也。政府縱許外人以航權，然使有法以善其後，我國商船有虧折者，由政府補助之，增其力量，有銀行以按備，有保險公司以受保，有航海人材以駕駛，而復鼓舞吾國航商，化內河之競爭，合全力以對外，則此外溢之權利，其有挽回之一日乎！猶有進者，中國人宜乘中國船，中國貨宜付中國船是，而欲人人具此愛國思想，則又非教育與宣傳之力不爲功矣！

造船廠所在地之調查表

廣州市

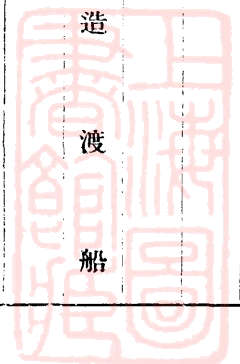
航政特刊 調查

合	志	協	悅	廣	興	興	溢	昌	樹	貞	廣	利	泰	合	就
		安		發		德					興		安	和	
利	和	祥	利	祥	發	利	成	泰	記	成	隆	貞	隆	祥	行
全	太	全	太	全	全	士	全	全	全	全	全	草	全	公	公
	平		平			敏						芳		正	正
	北					廠								大	大
上	約	上	東	上	上	邊	上	上	上	上	上	街	上	街	街
								舊				裝			
								式				造			
								船				鹽			
												船			



航政特刊 調查

利	泗	中		康	森	榮	維	靜	廣	萬	永	朱	合	永	合
棧	興	山		記	利	興	浦	波	南	利	泰	林	和	記	和
全	灣	縣		火	迴	耀	綏	大	船		興	記	隆	和	鳴
	仔			車	欄	華	靖	涌	廠		太	鴨	東	太	太
	下				橋	橋	砲	壘	東		平	繁		平	平
全	沙			頭	橋	橋	台	口	壘		坊	關	壘	北	坊
										裝		裝			
										造		造			
										鹽		渡			
										船		船			

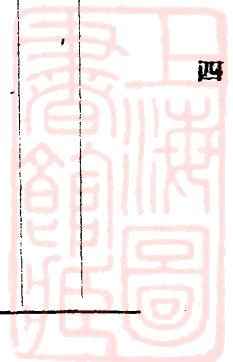


航政專號 調查

錦	廣	廣勝	廣	滿	義	義	宏	德	和	永	祐
合	興	隆	生	全	和	生	昌	和	生	合	生
同	全	全	全	全	全	全	全	石	全	全	全
上	上	上	上	上	上	上	上	岐	上	上	上

陽 江

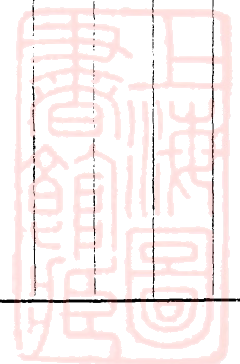
榮	積	均
隆	利	隆
同	洲	馬
上	尾	洲
三	廠	俱
裝	帆	船



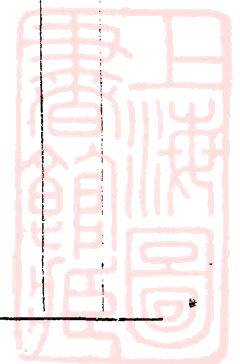
機器廠（輪機）所在地之調查

廣州市

永興全上鑄造	安藝愛育新街	生昌和全上	和興廠前街	同興全上鑄造	安興公正大街鑄造	永和祥全上	祐興祥全上	順利祥全上	均安隆全上	利昌公正新街	廣同發全上	協成昌全上	均興祥公正大街
--------	--------	-------	-------	--------	----------	-------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	---------

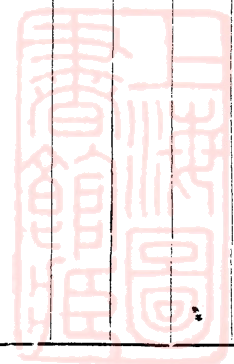


東	廣	合	勝	振	藝	萬	藝	利	信	應	甄	成	盛	同	德
興	同	作	利	興	興	祥	新	興	隆	記	堅	合	昌	德	隆
太	洲	同	同	草	崇	同	同	太	全	全	廠	全	全	福	福
平	頭			芳	安			坊			前			仁	仁
坊	咀	上	上	街	街	上	上	平	上	上	街	上	上	東	市
	各種油渣米機		鑄造												



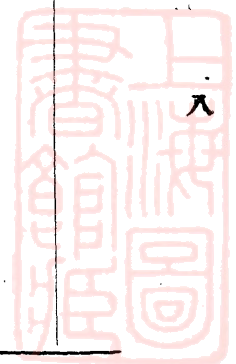
航政特刊 調查

致和祥	金源號	德興號	生記號	協安隆	協同和	均安和	洪昌	鴻興	藝和	宏源號	德安號	林新記	泗興祥	義興祥	義和祥
崇安街	太平東	同上	長勝里	太平坊	大涌口	洲頭咀	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上

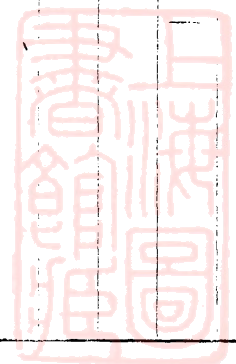


航政特刊 調查

梁	祥	輝	溢	同	聯	文	藝	永	胡	李	南	聯	余	瑞	宏
華		記	記	德	合	桂	民	裕	球	林	興	發	永	源	興
記	興	號	號	號	號	昌	號	隆	記	記	號	號	記	號	號
愛	福	同	同	新	同	崇	公	同	孖	和	同	同	同	同	同
育	仁			廟		安	正			平					
街	市	上	上	前	上	街	街	上	塘	巷	上	上	上	上	上



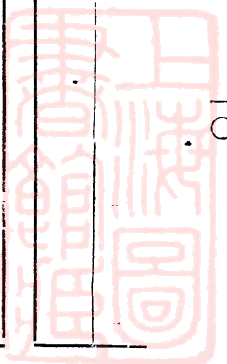
鴻	協	鄧	廣	和	義	同	河	昌	張	廣	恆	永	成	生	李
益	興	記	興	金	興	記	南	興	祥	同	安	昌	發	記	輝
號	隆	號	隆	記	隆	和	號	號	記	安	號	和	號	祥	記
同	瑞	同	同	同	同	同	同	太	福	同	同	同	洲	太	瑞
	仁							平	仁				咀	平	仁
	橫												海	大	
								南	市	上	上	上	天	東	街
上	街	上	上	上	上	上	上					上	四		
													望		



廣 和 興 同
 玉 記 號 同
 上 上

半年來船舶被劫調查表

泰盛	同興	榮泰	大安	和發	新廣州	新廣州	船名
拖渡	拖渡	輪船	拖渡	拖渡	輪船	輪船	類別
來往東莞省城	來往中山省城	來往陳江村大等處	來往江門省城	來往中山省城	來往江門村等處	來往江門省城	航綫
四月九日	四月廿四夜	四月廿四日	四月十四夜	四月六夜	四月二日	四月二日	被劫日期
東莞屬南新州坭尾河面	中山屬白花頭河面	審屬沙鼻頭河面	順屬濠濶磨磔頭河面	中山屬鷄腸濶伯公沙河面	順屬東馬寧河面	順屬東馬寧河面	被劫地點
未被劫	已被劫	已被劫	未被劫	未被劫	已被劫	已被劫	已否成劫
用水雷轟炸未中復將伏匪擊退並無損失	全船被水雷轟炸沉沒溺斃船伴搭客共百餘人救回數十人亦悉被擄去	連所拖蔗船六艘一併騎去	被水雷震爛船尾窗門木板等	被傷搭客三名斃一名	連貨船三艘一併騎去旋將該輪放還	連貨船三艘一併騎去	損失數目
同	同	同	同	同	同	呈報省政府請分飭營縣認真緝勦以靖河道	事後辦法
右	右	右	右	右	右		



考驗及格司舵姓名一覽表

鄧德	葉連	陳錦桐	黃坤	周福	鄧國元	李長	陳三	李江
周日財	林德文	彭榮	溫德	譚水	盧根	葉成	周三	黃榮初
雄海	三泰利	仕安	永生	大安	新利和	鳴發	瓊州	斗門渡
來往省城沙井	來往石浦等處	來往省城官窰	來往省城江門	來往省城江門	來往省城四會	來往江門小濠	來往江門沙堆	斗門渡
四月廿九日	五月十八日	七月六日	七月八日	七月十一晚	六月十六日	六月十八日	六月十八日	六月十八日
番屬蓮花山河	徐開東場等村附近	番屬老鴉窩附近	順屬火燒頭河	番屬磨磑頭河	南海屬豬尾道河	新會屬狗尾河	新會斗門河	新會斗門河
已被劫	已被劫	已被劫	未被劫	未被劫	已被劫	已被劫	已被劫	已被劫
損失銀兩約二千餘元	船上財物槍炮搶劫一空並將該船拆毀	失贓約三千餘元并擄去搭客四十三名	被槍斃搶客一名槍傷搭客三名	被轟傷搭客炮手各一名	船上財貨等物完全被掠並擄去二十餘人	失贓萬餘元另擄去搭客等一百餘人	銀兩貨物劫掠一空并擄去六七十人	同
同	呈省政府請飭徐開縣長澈查核究	呈省政府請飭勸營縣認真緝	同	同	同	同	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右	右



航政特刊 調查

周根	周五	梁耀	林萬勝	黃美	梁秋	蘇東	黃添	郭來	黃利	容勝
黃尤	陳垣	徐英	郭秋	陳榮	李秋	鄧開	葉開	黃相存	劉有	聶坤南
陳滿	林沛安	梁果	黃細	翟錦	譚松	梁柱	羅帶	吳彬和	陳璣	何本
吳任興	何德	陳滿	梁錦超	梁雄	陳有	何華	盧勝	梁目	陳德	羅文生
梁松	黃民	葉就	溫九	陳生	余俊廷	梁牛	馮林	麥華火	梁寬	黃森
陳樹	呂漢	溫發	何枝	陳林	楊偉雄	張有	羅九	李棠	杜佬	何全
何森	梁壽南	吳福	鄧金	梁芬	吳斌	杜娣	郭富	盧乃	郭耀	張昌
黃九	周耀南	賴福	張輝	郭弟	何恆	楊文	鍾柏	梁木水	吳全	盧牛
黃永	霍榮	吳細	陳木	黎蘇	袁志	阮勝結	陳有	彭銀	吳開	姜才

戴千城	陳汝	林蘇娣	梁松	吳德	吳橋	李精義	徐北	張錦江	盧水	陳炳
陳春光	吳桂	陳全	梁明	馮芳	葉桂	梁根	梁有	黃耀	周林	梁涓
梁英	陳薰	黎次	周帶	黃二根	黃細蘇	葉順	李水	梁芹	車海	梁路
黃利	陳金有	李革娣	陳啓雄	黃潤	周景泉	葉松生	盧章	李振	盧榮	林妹
劉秋	林根	周勝	馮章	梁煥	譚滿	黃壽	梁就成	張滿	盧漢	關水
李澄波	鄧蘇南	吳樹	譚全貴	吳榮	馮連	李基	黃釗	黃耀	陳坤	譚國
劉楊	劉輝	黃壬	陳耀根	陳窩	陳細	梁細	盧蘇	梁有	譚牛	陳根
王松	吳炳義	陳二根	李基	陳乃	郭江	梁沃垣	梁樹	陳勝	何容	黃棟
陳根	溫水	吳鏡泉	楊勝	李勝	梁榮	鐘伙榮	譚旺	何坤	黃乾	郭秋

任國棟	梁福	鄭兆華	郭牛	袁養	陳炳	葉壽南	李錦	郭蘇	周九	梁美齊
劉池	郭炳南	梁永	陳有	潘江	盧德	何洪	梁有	溫榮	何七	梁就
林福	胡炳月	甄德崇	李金有	黃友	郭培	李根	黎炳南	莫鉅	李鐸	劉橋帝
李伙	彭泉	陳賢娣	呂培	何榮	吳丕	盧勝	何西就	譚佳	張超	杜森
蘇木	徐秋	溫發	李炎	黃錫梅	譚娣	黃賢	林八	林令	林勝	陳金
鄧才	陳寬	林大有	盧英	吳春生	林騰	霍禮生	葉木	林丕	黃成	梁窩
梁燦	林偉	吳鷄	陳引帶	徐強	郭禮田	譚根	郭水	李伯衡	馮細	冼德
楊樹	梁寶	郭英國	陳壽	潘福如	黃桐	胡九	梁金	陳就	盧漢華	梁樹
李耀	余泗	鄭麗泉	梁冷	梁秋勝	郭華	郭金	譚成	梁傑	盧盡	陳德華

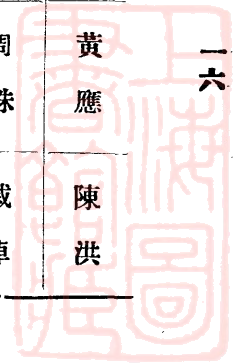
考驗及格司機姓名一覽表

蒙根	鄭帶	溫洪	陽林
陳杞	李河	彭燦	黃祖
伍炳昆	唐蔭川	呂桂元	孔慶
彭炳鴻	陳金裕	郭榮	何松
馮能	郭杰	陳釗	黃就
陳成就	劉源	江錦	盧華勝
黎翰	趙老	郭祥	李熾
何元儼	彭鏡泉	陳發	陳澤良
黎洪光	黃生	楊水	駱勝

梁石	何全	霍保	盧洪	吳松
陳順	郭三	何榮裕	蘇三	彭定
黃彪臣	彭福乾	陳漢	何洪	梁興
林吉	黃泗	呂庸	郭根	李培
何基	周松	譚坤	吳炎	梁成
	梁發	林有	劉廖	黃全
	梁勝	梁開	梁伙	黃蘇
	李福	吳蘇	張三	黃勝
	譚有	何日	陳瓊	林蘇

航政特刊 調查

郭金	彭九	吳乃	梁森	梁漢	梁文	梁祺	祁少南	黎東垣	李海	余休
何鎮南	黎志	杜妹	陳德祖	郭就勝	陳盡	簡活	李五	黃樹	陳培	盧源
麥蘇	葉杰	何錦	蒲根	朱蔭廷	余就	駱社	黎培	陳彭	吳成	蘇榮
鄧韻泉	陳德明	陳金鑑	黃金水	彭泮林	張廣源	羅錦泉	何球	伍責祥	譚十	楊明
黎楊保	羅朝	盧高	駱球	李榮	梁任	譚三	何安	蘇輝	張和	李和
林榮	李滄	簡勝	吳金	司徒焯	何就	彭牛	黃潤	梁德	單賢	蘇根
馮洪	郭榮	梁蘇	陳坤	鄭芳	呂滿	李榮	郭太	伍有	盧柏	曾全
陳超	區衍	黃有	黃牛	劉成	吳鑼	黃桐	彭錦	駱炳	周珠	黃應
黃技	梁帶	麥炳	梁寶初	郭海	駱兩	鄧松軒	黃耀佳	蘇發	戚卓	陳洪



駱樹	文昌	邱茗珊	郭木	譚聯	葉樹	馮榮	張燎	梁林	何開	梁松
黃珠	吳冠	李雲生	尹景棠	梁富	楊奕	鄧湛	陳秋明	譚金	梁蚊	陳勝
彭燦	林芬	黃顯	劉全	陳標	利牛	黃乃	梁水	阮已	蘇章	吳桂培
何華	何炳	劉楠	彭良	張錦江	李鵬	鍾水	錢壽	陳丕	吳記	梁錦
梁炳	李祥	梁平	黃炳	黃滔	鄭寬	盧有	梁細	鍾德輝	何木	何照
鄧昌	梁美	鄧鑑	彭添	李九	周地	黃木	梁炳	何達成	除崇兆	何蘇
伍熾	梁明	吳德	莫樹	李有	葉世伯	李少初	李炳林	錢球	王總祺	馮耀輝
盧貽錦	陳榮	姚賤	譚丕夫	郭資四	李倫	陳樂	陳滔	譚朝	黃標	羅茂
鄧照	蘇炎	梁佬	陳堅	杜桂	盧耀	林榮	鄧維	鄧標	周炳	李興

廖妹	陳蝦	潘妹	梁煥	李沛	孔桂	潘昆	鄧祥	陳念	黃威	何安
李志泉	李康	朱桂祥	梁進	方倫	盧耀	徐伯培	利超	梁璣	彭就	陳林
曾海	黎奇佳	葉添	郭求	曾石	劉騰	何林	黃禧	溫熙	王茂	林憲樛
蕭五	黃桂文	劉本	杜華	譚培	麥鴻生	陳以道	梁朝	郭木水	梁煥	施巧
區義	黃爵	方順	陳祖	李儷	曾寬	梁滿	梁浩科	梁帶福	黃權	譚芝洪
文泉	謝全	陸棣	周兆榮	梁治	劉孫	馮良	彭柳	陸行	何珠	周根
駱坤	葉錦	陳慶	黎耀	林樹	陳森	馬懷芝	梁金泉	駱柏明	施仲廉	李潤生
劉河	吳明	錢惠生	黃潤成	梁勤	李炳	鄒九	陳妹	郭松	陳世	許開
梁就	歐陽棉	曾發	徐桐	梁華	陳淇泉	何銳培	劉金	劉容江	周勝	盧杰

十九年一月至八月各江輪渡船被劫損失一覽表

楊炎	鄧禮初	尹景如	彭開	鄧炳森	梁炳耀	馮耀	陳蔭	彭九
黃振	陳炳有	李八	李新	黃錫榮	鄧榮	李才	梁福	陳葉桃
馮根	鄧明	麥耀	孔任	潘枝	林德	鄧勝	呂言	駱保康
何勝	趙養	黃根	鍾旺	布玖	葉樹生	林東九	吳全	馬洪基
石樹	陳京	何瑞	楊細	陳九	鄧蘇	鄧成煬	張教	余步明
陳應林	張維	霍錦祥	孔蔭	方郁	林和	何義	杜初	李旺
陳耀初	吳綿	譚滔	呂丹	鄭灶	黃林	郭強	利益生	陳樹發
徐紹	潘則	蔡傑	周業	黃新	李順	李美	簡煌	黃沛
陳鏡泉	錢康	陳灶	呂康	歐鴻	鄧開明	曾和	張澤	陳鑑泉
陳庭照	黎運	劉耀						

航政特刊 調查

名稱	類別	被劫地點	日期	損失情形
紹福	電船	惠屬鯉魚洲河面	一月六日	被匪炸沉沒傷船伴二人
新廣州	輪船	順屬東馬寧河面	四月二日晚	將所拖之貨船三艘拖去
榮泰	輪船	番屬沙鼻頭河面	四月廿一日晚	騎劫該輪及所拖之蔗船六艘
山中同興	渡船	中山白花頭河面	四月廿四晚	被匪用水雷炸沉溺斃船伴搭客百餘人 被匪擄去數十人
新福寧	輪船	中山大黃圃墟河面	五月十五晚	被匪騎劫
平裕	輪船	中山雙翼河面	五月十五日	將所拖之墟艇及貨船掠劫搬清貨物
新利和	電船	南海豬尾導	六月十六晚	被輪掠去船伴搭客共五十餘人劫去搭客衣物銀兩
奇利	輪船			該輪於六月十七日先被租客騎劫十八日在斗門海面將沙堆斗門渡銀兩貨物劫掠一空被擄搭客六七十名將衛勇槍械繳去槍斃衛勇二名
仕安	電船	番屬老鴉岡河面	七月六日	被匪劫掠計衣物銀兩損失三千餘元擄去搭客四十三名
江永生渡	渡船	韋涌前	八月十一晚	被匪用水雷轟炸沉斃搭客數十人



石聯發和渡駁艇

駁艇

番禺永利隆圍河

八月十五日早

被匪洗劫約值數千元將自衛槍械繳去據去船伴搭客共五十餘人

說

明

- (一)本表以報到廣州航業公會為標準其未報到會者恕未詳錄
- (二)本表以十九年一月分起至填報之日止
- (三)各輪電渡船被匪截擊及轟炸但未擄人及劫貨者未錄



廣東建設廳省河航政局十八年份收入船稅表

類 別	月 份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	全 年 合 計
輪 拖 渡 餉		七·五三四	七·二四七	三·四七二	七·三三〇	七·六八〇	九·六三〇	六·四三三	一〇·五六六	一·四四九	五·五七七	七·三三四	一〇·八七九	一〇·五五三
單 行 輪 船 餉		一·六五七	二·五〇一	一〇·〇七七	二·三三七	一·六六六	五·三三四	四·一七六	四·八三三	五·五五〇	三·九七〇	三·四七〇	四·七五〇	五〇·三二五
輪 電 船 驗 費		一·〇〇四	一·一五四	一·三五五	一·四三三	九〇四	一·〇五五	一·四三三	一·六五五	一·四四六	九九九	一·二六六	八〇一	一四·二〇八
各 項 船 牌 照 費		四·四五	二·三〇〇	四·三五	二·九〇六	一·六三三	二·二四九	二·六四四	二·二〇一	一·六三九	二·一八八	一·七六三	一·三二八	二九·五五三
每 月 合 計		一四·六一一	一三·一〇四	二五·三三七	一四·三五六	一一·八九四	一八·二〇〇	一四·七六六	一九·二二五	二〇·三四	二二·六六五	一三·七四四	一七·七七八	一九九·六〇八
		九七〇	三〇〇	三〇〇	五五〇	九三〇	一四〇	三三〇	四三〇	三三〇	〇一〇	八〇〇	九八〇	九六〇

右表所列船稅均係大元數毫銀加二五補元水征收



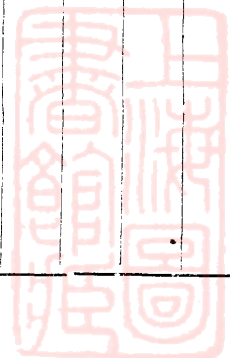
省河航政局給發印簿開攞現有之單行輪船表

航線		船名
省城	江門水東	其生 愛華 廣高 富利
省城	清遠	公平安 順利 昌泰
省城	韶關	遠興
省城	南海茶亭	華美
省城	汕尾	東昇 福陵
省城	惠州	擎天 如意 姓姓 新安和
省城	昌華市官山門	馬步 南漢
省城	根竹橋	大鵬
省城	官密	大四會
省城	佛山	馬安
省城	四會	大粵東 源利 新中和 大利 新利和
省城	官山大良	鳳安
省城	西樵	中原

台山城新昌	台山馬驢洲	江門馬驢洲雷州	江門陽江沙扒	江門外海鄉	江門台山三埠	江門沙扒	江門台山	江門荔山	惠州河源老隆	惠州河源	省城新昌	省城市橋鍾村	省城赫奢	省城岳步	省城南海裏水
益新	海榮	裕安	聯和	快來	新長岡	利民	廣富	美洲	義益	惠源	久安	仕安	建寧	新宏益	榮豐
肇新										東安					
										惠航					
										源源					



三水四會拘仔	西會廣寧	西南容奇	大良官山	大良容奇桂洲	灣仔三灶	中山屬三灶馬驢洲	石岐神灣	石岐前山	蜆岡墟公益赤坎水口	開平赤坎新昌公益	開平新昌	公益赤坎	公益新昌	新昌三埠台山	新昌荻海長沙
新人和	源商	三利	永安	新合利	大身平	大寧	中山	廣平 廣勝	新利通	新聯安	大民生	興業	新民生 大利行 新聯益	利行	大興業



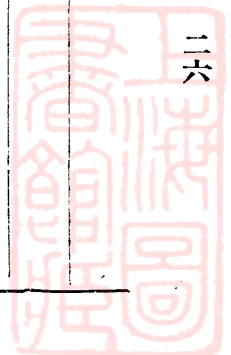
航政特刊 調查

三水	肇慶	河口	清遠	清遠	三門
肇慶	佛山	遷口	英德	英德	澳門
威海	大元	高啤利	鴻益	鴻益	頭
			追月	追月	
					德興

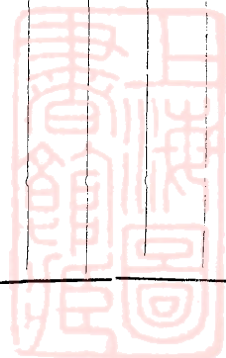
右表所列係來往兩處內地及自通商口岸往來內地在省河航政局繳餉領印簿開擺載運貨客營業之單行輪船

省河航政局給發印簿現有開擺各輪拖渡表

航線	船名
太平大鏟	太原利
三門汕尾	民達發 長安
省城江門水東	安生
省城惠州河源	新紹記 新福記
省城東莞	利記 泰盛
省城太平	利安 聯安



石岐九江	台山馬騮洲	新昌佛山	荻海前山	北街荻海	江門陽江沙扒	斗山陽江	江門新會城古井	江門小濠溪堆	江門會城三村	江門西南	江門南水	江門斗門	江門前山	江門佛山	江門石岐
平安	新義和	利記	大安	台新 恩開	江昌 江發 江利	江新	公安 保良 新發	鴻發	大昌發	江順	泰源	新成	大成	平安	福利安 源利 興發



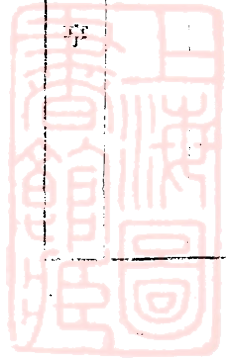
省城	大良	良安
省城	官山水	寶經綸
以上專載綢絲		
省城	西	南
	公發	永順
	恆發	聯亨

以上專載貨物

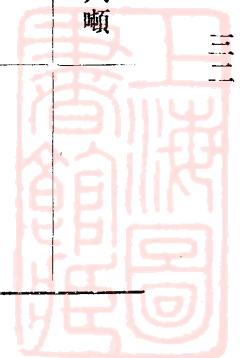
右表所列各渡均係用輪船拖帶往來指定地點載運客貨者至此項渡艘不准專利亦無限額規定向准商民隨時察酌地方情形之旺淡呈請承攬以期供求適應而利交通

省河航政局驗發執照航行各華商外河輪電船表

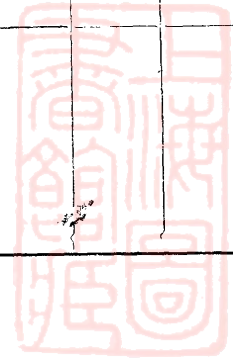
船名	機器	船長	吃水	容量噸數	附誌
永和	康邦凝水 二十五寸 六十五寸	二百三十九尺	十七尺	六百九十一噸一五	
成安	康邦凝水 八寸半 十六寸	六十六尺九寸	四尺九寸	十五噸零四	
新南海	康邦凝水 十六寸 二寸	一百七十二尺三寸	九尺	四百二十七噸	



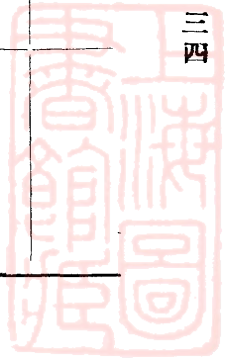
興利	江安	廣儉	泰益宜	平波	義和	快發	利鴻	東興	仁和	廣大
康邦凝水 六寸六分 四寸	康邦凝水 七寸半 寸	康邦凝水 八寸 十六寸	康邦凝水 七寸半 寸	康邦凝水 八寸 十六寸	康邦凝水 九寸半 寸	康邦凝水 九寸 十八寸	康邦凝水 九寸 十八寸	康邦凝水 九寸 十八寸	康邦凝水 八寸半 寸	番塔凝水 五寸 二十寸 六十寸 三十寸
六十尺八寸	六十五尺六寸	六十四尺二寸	六十六尺八寸	六十七尺一寸	七十八尺	七十二尺六寸	六十九尺	七十三尺八寸	七十二尺	二百八十尺
五尺	五尺二寸	四尺	四尺二寸	五尺	六尺五寸	四尺四寸	六尺六寸	五尺五寸	四尺五寸	十七尺四寸
十噸	十一噸六二	九噸	十噸五二	十三噸一九	十七噸	十三噸	十五噸八	十六噸六五	三十九噸二五	一千五百二十六噸



大生	康邦凝水 八寸半 十六寸	六十二尺六寸	五尺八寸	十二噸五二
福和	康邦凝水 七寸半 十四寸	六十九尺	四尺六吋	十一噸三九
新昇明	康邦凝水 十三吋 二十吋	一百二十九尺七吋	七尺	二百三十六噸九二
廣意	康邦凝水 十吋 二十吋	一百三十二尺	六尺	九十八噸九二
耀生	康邦凝水 八吋半 十六吋	七十二尺八吋	七尺	十五噸
浩利	康邦凝水 九吋十 八吋	八十尺五吋	六尺五吋	四十噸五五
新快利	康邦凝水 八吋 十六吋	六十七尺七吋	四尺六吋	十二噸
耀盛	康邦凝水 九吋 十八吋	七十尺四吋	四尺	十二噸七六
威健	康邦凝水 八吋半 十六吋	六十六尺三吋	五尺	十一噸八三
滿西	康邦凝水 九吋半 十六吋 半 二十六吋半	八十八尺五吋	六尺	五十一噸九七
利益和	康邦凝水 七吋 十五吋	六十一尺八吋	五尺	十噸



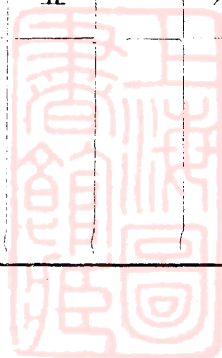
泉利	廣雄	廣利	天就	廣英	海安	威富	申江	台山	廣益	松江
十時 康邦凝水 二十時	六時 康邦凝水 二十時 十三時 康邦凝水 二十時	七時 康邦凝水 二十時 十九時 康邦凝水 二十時	六時 康邦凝水 二十時 十三時 康邦凝水 二十時	三時 康邦凝水 二十時 十三時 康邦凝水 二十時	四時 康邦凝水 二十時 十二時 康邦凝水 二十時	八時 康邦凝水 十七時 五時 康邦凝水 二十時 十三時 康邦凝水 二十時	十四時 康邦凝水 二十時 十四時半 康邦凝水 二十時 十六時半 康邦凝水 二十時	十時 康邦凝水 二十時	二十時 康邦凝水 四十時	
一百零四尺九吋	一百五十四尺四吋	二百八十尺	一百四十四尺七吋	一百五十一尺	九十尺三吋	六十四尺七吋	一百五十九尺	一百七十一尺	八十一尺六吋	一百八十五尺
六尺	六尺	十六尺	七尺	七尺	七尺	五尺六吋	十四尺	七尺	六尺	十三尺六吋
一百二十七噸四七	四百一十八噸	一千四百六十八噸	四百四十一噸九七	四百零一噸二九	四十五噸七三	十四噸三五	三百二十二噸一六	五百四十一噸一一	二十二噸二七	四百四十七噸



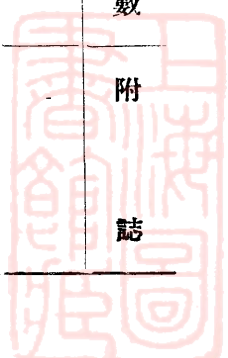
和貴	康邦凝水 十二吋 四吋	一百一十一尺八吋	六尺六吋	二百一十二噸五八	
岳飛	吹梳機器	二百八十五尺	八尺二吋半	七百零二噸四六	
國泰	康邦凝水 十五吋 三十	一百一十七尺七吋	六尺五吋	二百八十五噸二五	
民安	康邦凝水 十二吋 二十	一百一十二尺八吋	七尺	二百六十四噸六五	
廣祥	康邦凝水 八吋 十六吋	六十七尺六吋	六尺五吋	三十三噸五一	
公利	康邦凝水 八吋 十六分	十四尺九吋	七尺	十六噸	
利加	康邦凝水 八吋 十六	六十二尺七吋	五尺	十二噸	
廣寬	康邦凝水 八吋 十六	一百五十九尺八吋	六尺	四百六十四噸五九	以下二艘電船
國民一	風油渣機 八吋 盆	六十八尺九吋	三尺六吋	十噸六四	

右表所列電船係自十八年至十九年六月底止赴省河局報驗領照者

省航政局驗發執照航行各華商內河輪船表

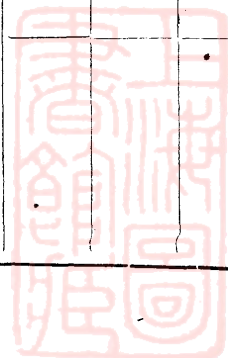


船名	機器	船長	吃水	容量噸數
大洲	十寸 ^{康邦} 十四	四十八尺九寸	三尺七寸	六噸
航英	六寸半 ^{康邦} 二	四十六尺	二尺五寸	三噸九三
新安	八寸 ^{康邦} 十六	六十一尺六寸	十尺六寸	六噸四九
新中國	二十六寸 ^{康邦凝水} 三十	一百四十尺五寸	九尺	二百六十二噸四六
耀廣	八寸半 ^{康邦} 十六	六十八尺	三尺二寸	八噸九六
雲南	九寸 ^{康邦} 十八	七十尺七寸	三尺五寸	一噸
宏安	八寸 ^{康邦} 十六	六十五尺	四尺	七噸二八
鴻達	八寸半 ^{康邦} 十六	六十五尺二	四尺	一噸
中行	七寸 ^{康邦} 十四	五十九尺二寸	三尺八寸	一噸
大漢	九寸 ^{康邦} 十八	七十二尺七寸	四尺	噸零七

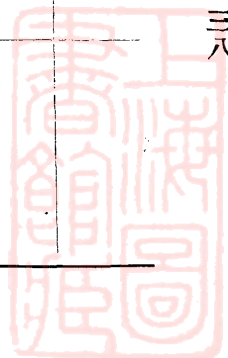


附誌

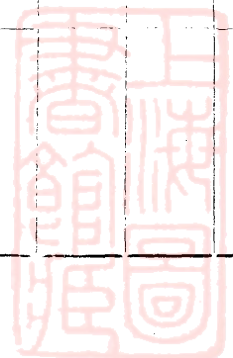
天先	耀强	新泰亨	進發	維廣	廣大	新利南	公發	正平	高州	永業
康邦 十时半 二十	康邦 七时半 十四	康邦 十时 二十时 凝水	康邦 八时半 十六	康邦 九时 十八时	康邦 九寸 十八寸	番塔 八寸 十六寸	康邦 九寸 十八寸	康邦 八寸半 十六	康邦 九寸半 二十	康邦 七寸 十六寸
七十一尺七时	五十六尺七时	七十七尺二时	六十八尺五时	七十三尺六时	七十三尺三寸	六十七尺四寸	七十五尺	六十五尺四寸	七十二尺	六十三尺五寸
四尺四时	三尺九时	五尺	二尺六时	四尺五时	四尺六时	三尺二寸	四尺二寸	四尺	四尺	二尺九时
十五噸四五	六噸零一	十六噸七六	九噸	十三噸二五	十一噸	八噸五八	十一噸四八	九噸五四	十二噸三三	八噸零六



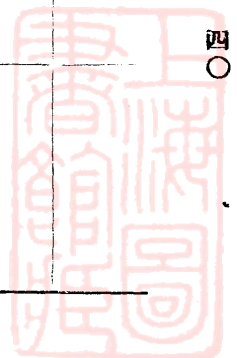
榮泰	海興	泰山	允興	白馬	粵桂	天元	源生	和安	有益利	聯記
康邦 八時 十六時	康邦 十時 二十時	康邦 十時 廿一時	康邦 八時半 十六時	康邦 七時 十四時	番塔 七時 十四時	康邦 七時半 十三時	康邦 十時 二十時	番塔 八時 十六時	康邦 七時半 十四時	康邦 七時 二十時
六十一尺	七十八尺八吋	七十九尺六吋	六十三尺二吋	五十五尺	五十七尺六吋	六十五尺	七十三尺八吋	十五尺五吋	六十尺九吋	八十二尺二吋
四尺八吋	五尺	五尺六吋	三尺六吋	三尺五吋	三尺	三尺八吋	四尺八吋	三尺二吋	三尺二吋	五尺
九噸三九	十四噸	十九噸	八噸一三	六噸七八	六噸	六噸三四	十四噸六七	五噸四七	六噸八四	十七噸



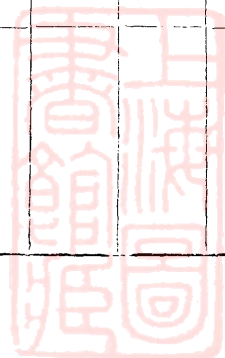
東華	康邦 十寸	二十寸	七十九尺八吋	五尺五吋	十九噸一二
宏濟	康邦 十寸	二十寸	七十六尺七寸	四尺九寸	十三噸六八
耀新	康邦 八寸	十六寸	七十一尺六寸	四尺四寸	十噸一一
新海昌	康邦 九寸	十八寸	七十五尺	四尺二寸	十四噸五一
順德	康邦 八寸半	十六寸	六十五尺四寸	三尺六寸	八噸一六
新裕	康邦 十寸	二十寸	八十尺一寸	五尺	十六噸四三
新台山	康邦 十寸半	二十寸	七十八尺六寸	五尺	十五噸零七
景發	康邦 八寸	十六寸	五十七尺三寸	三尺五寸	七噸
大廣昌	康邦 十三寸	二十寸	九十一尺一寸	三尺七寸	十七噸六
新平	康邦 九寸	十八寸	六十六尺四寸	四尺六吋	九噸三七
永記	康邦 八寸半	十六寸	六十五尺五吋	四尺	九噸



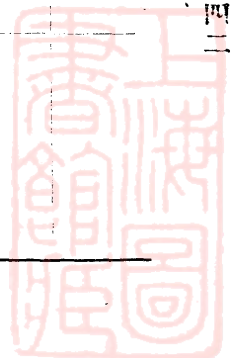
徐州	新東	榮亨	新京安	崖州	廣福	誠福	高興	祥發	新會	大廣利
八時 番塔	六時 康邦 十三時 凝水	五時半 康邦	七時 康邦	八時半 番塔	九時 康邦	九時 康邦	八時 康邦	八時 康邦	九時 康邦 凝水	八時 康邦
十六寸	二十寸	八時	十四寸	十六寸	十八時	十八時	十六時	十八寸	十八時	十六時
六十三尺九寸	八十八尺	四十六尺	六十二尺六時	六十三尺七寸	六十五尺九時	六十二尺一時	六十四尺六時	六十四尺四寸	七十尺五寸	六十五尺
三尺五寸	六尺	二尺五寸	三尺	四尺	四尺	四尺五時	四尺	三尺五寸	三尺八寸	四尺四時
七噸五九	二十二噸四六	三噸六三	七噸	九噸二	九噸一四	十噸八四	八噸六六	七噸五二	十一噸四四	九噸六五



南華	雄發	南記	寶河	大德	順和	雄利	新有利	中孚	海福	興昌
九寸 <small>康邦</small> 十七吋	九寸 <small>康邦</small> 十八吋	七寸 <small>康邦</small> 十四吋	十寸 <small>康邦</small> 二十吋	八寸半 <small>康邦</small> 十七吋	七寸半 <small>康邦</small> 十四吋	九寸 <small>康邦</small> 十七吋	八寸半 <small>康邦</small> 十六吋	十寸半 <small>康邦</small> 二十吋	七寸 <small>康邦</small> 十四吋	十寸 <small>康邦</small> 二十吋
七十二尺八吋	六十九尺	五十三尺三寸	七十八尺七寸	六十六尺四寸	六十三尺二寸	七十二尺七寸	六十八尺二寸	七十六尺五寸	五十八尺	八十一尺六吋
四尺五寸	三尺五吋	三尺二寸	五尺二寸	四尺五吋	三尺五寸	四尺五寸	四尺五寸	五尺二寸	三尺二寸	五尺
十一噸七	九噸	五噸	二十噸五四	九噸七零	八噸	十二噸	十噸六二	十三噸二六	六噸八五	十七噸零九



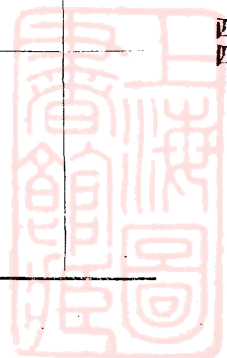
大光	好利	星東	慶通	重慶	有合	大行	裕群	生利	宜順	永信
康邦凝水 十吋 二十吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 十吋半 二十吋	康邦 七吋半 十五吋	康邦 八吋 十六吋	康邦 七吋 十四吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 十吋 二十吋	康邦 八吋半 十六吋	康邦 八吋半 十六吋	康邦 十吋 二十吋
七十五尺	七十六尺六吋	七十六尺六吋	五十五尺六吋	六十四尺三吋	四十八尺二吋	六十九尺八吋	七十七尺六吋	六十五尺六吋	六十四尺一寸	七十七尺
五尺	五尺五吋	五尺	三尺二吋	三尺五吋	四尺二吋	四尺	五尺	二尺二吋	三尺五吋	四尺
十四噸七八	十六噸四二	十三噸零三	五噸五五	七噸七九	五噸七八	十噸八十	十四噸一二	七噸一六	七噸四一	十五噸二二



大志發	定中	永年	新順記	新利江	新九社	西英	南原	定海	金山	泰來
十時 康邦凝水 二十時	九時半 康邦凝水 十八	七時 康邦 十四時	九時半 康邦 十八	九時半 康邦 十九	八時半 康邦 十四	七時半 康邦 十五	八寸 康邦明輪 十六寸	八寸半 康邦 十八	九寸 康邦 十八寸	九寸 康邦 十八寸
八十一尺七吋	七十六尺二吋	五十五尺四吋	七十四尺五吋	七十六尺三吋	六十三尺八寸	六十三尺二寸	七十五尺四吋	七十二尺一寸	八十五尺七寸	七十一尺六寸
五尺五吋	五尺	三尺六吋	五尺	四尺八吋	四尺	三尺六寸	二尺二寸	五尺	五尺	四尺五吋
二十二噸七九	十四噸五四	五噸六七	十三噸三七	十二噸九六	七噸七一	七噸	六十六噸四七	十二噸九八	十九噸九三	十二噸零一



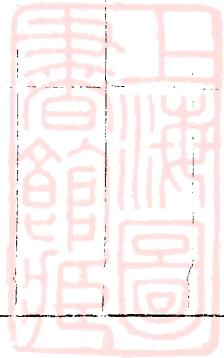
新 大	新 華	用 行	利 西	新 宜 德	德 興	華 美	華 發	海 發 昌	新 益	新 雄 富
十時 康邦	十時 康邦	九時七 康邦	九時半 康邦 凝水	八時半 康邦	十時 康邦 凝水	九時 康邦	十時 康邦	十時 康邦	七時 康邦	九時 康邦
二十時	二十時	十八	十八	十七	二十時	十八時	二十寸	二十吋	十四吋	十八寸
八十八尺六寸	七十八尺六寸	七十四尺二寸	七十六尺六吋	六十五尺八吋	九十七尺四吋	七十七尺八寸	八十三尺四吋	七十九尺六寸	六十尺	七十二尺
七尺	四尺十寸	五尺	五尺	四尺五吋	七尺五寸	四尺四寸	五尺四寸	四尺九寸	三尺	四尺
二十三噸四九	十三噸九五	十二噸九四	十四噸五一	十噸一五	九十八噸四八	十六噸九九	十八噸二五	十五噸二五	五噸七四	九噸七八



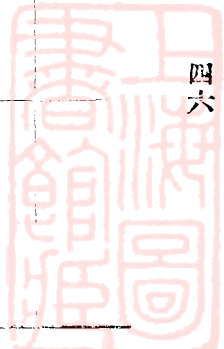


航政特刊 調查

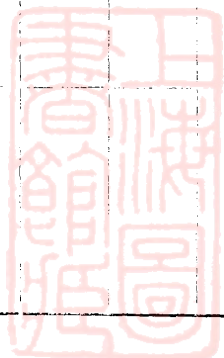
天財	新龍山	天安	寧家	黃忠	新和利	宜發	瓊州	順江	東運	利
康邦 九寸	康邦 八寸	康邦 十寸	康邦 十寸	康邦 九寸	康邦 九寸半	康邦 十寸	康邦 九寸	康邦 七寸	康邦 八寸半	康邦 七寸半
十八寸	十六寸	二十寸	二十寸	十八寸	十八寸	二十寸	十八寸	十四寸	十八寸	十四寸
七十尺二吋	六十六尺二寸	七十四尺八寸	七十五尺五寸	六十九尺	八十五尺六寸	八十三尺四寸	六十九尺三寸	五十九尺六寸	六十七尺六寸	五十二尺七吋
五尺	四尺二寸	四尺五寸	四尺六寸	四尺	四尺二寸	四尺八吋	四尺	四尺	四尺四吋	三尺四寸
十二噸	八噸七七	十四噸	十四噸零八	十二噸四二	十四噸三一	十四噸九七	九噸六	七噸七九	九噸五三	六噸六二



粵江	專一	聖多美	新有和	大順財	裕安	榮德	耀海	公元	惠商	新捷浙
九時 <small>康邦</small> 十八寸	九時 <small>康邦</small> 十八吋	十時 <small>康邦</small> 二十吋	八時 <small>康邦</small> 十六寸	八時 <small>康邦</small> 十六吋	九時 <small>康邦</small> 十六吋 二十	八時 <small>康邦</small> 十六吋	七時半 <small>康邦</small> 十四	十時 <small>康邦</small> 二十寸	七時 <small>康邦</small> 十四吋	九時 <small>康邦</small> 十九吋
七十尺五寸	七十尺	七十七尺	六十九尺二吋	六十七尺七寸	一百六十七尺二吋	六十尺四吋	五十八尺五吋	八十三尺二寸	五十尺	八十尺
四尺	三尺三寸	五尺	四尺四寸	三尺五寸	十一尺	三尺三吋	三尺	五尺	二尺六寸	四尺
十一噸零四	九噸二九	十四噸九五	十噸五九	十六噸一六	三百八十八噸零七	六噸四九	六噸	十五噸九四	三噸六九	十四噸零六



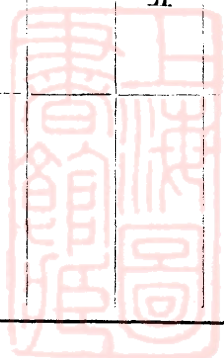
文正公	溢生	海源	福和	溢億	昌利	海游	麟昌	稍潭	榮廣	宏發
康邦凝水 八寸半 十六寸	番塔 七寸 十四寸	康邦 七寸半 十四寸	康邦 七寸 十四寸	康邦 九寸半 十八寸	康邦 八寸半 十六寸	康邦凝水 十寸 二十寸	康邦 七寸 十四寸	康邦 九寸 十八寸	康邦 八寸 十六寸	康邦 十寸 二十寸
六十五尺三寸	六十尺四寸	六十尺	六十四尺二寸	七十九尺六寸	六十九尺	七十四尺九寸	五十八尺	七十四尺三寸	六十一尺三寸	八十四尺四寸
五尺	二尺四寸	三尺二寸	三尺六寸	四尺八寸	四尺六寸	四尺	三尺	四尺八寸	三尺二寸	五尺五寸
十二噸零四	五噸二五	七噸	五噸七九	十五噸一四	十噸七四	十一噸八八	六噸六零	十二噸九六	七噸三七	十九噸八八



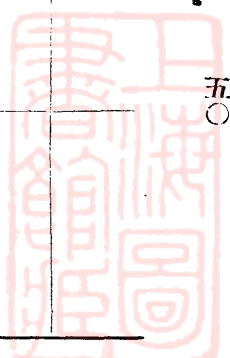
新東山	新南山	業安	大永安	鉅昌	星南	成信	尙武	順發鴻	永發	福遠
康邦凝水 九時半 十八	康邦 十時半 二十	康邦凝水 九時 十八時	康邦 十時 二十時	康邦凝水 十時半 二十	康邦 十時半 二十	康邦 十時 二十寸	康邦 七時半 十六	康邦 十時 二十時	康邦 九寸 十八時	康邦 十寸 二十時
七十六尺二寸	八十一尺二吋	七十五尺四吋	八十三尺五吋	八十四尺二寸	八十二尺七吋	七十七尺四吋	六十三尺	七十八尺三吋	七十三尺九寸	八十二尺二寸
五尺	五尺二吋	四尺八寸	五尺五吋	五尺八吋	四尺五吋	五尺二寸	三尺五吋	五尺四寸	四尺四吋	四尺
十五噸七五	十七噸二八	十三噸	十九噸八二	二十三噸	十八噸二四	十三噸三二	七噸四七	十四噸八七	十一噸九一	十七噸八六



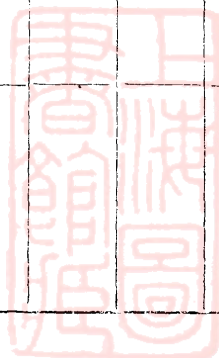
新亞生	康邦 九寸	十八寸	六十八尺九寸	四尺	十噸一八
新亞公	康邦 十一寸	二十	八十六尺四寸	六尺	二十一噸二五
明安	康邦 十寸三分二	二	七十九尺八分	五尺六寸	十六噸四二
新梧山	康邦 八寸半	十六	七十一尺六吋	四尺七寸	十一噸六二
快安	康邦 九寸	十八寸	七十一尺三寸	四尺七寸	十三噸二二
有生	康邦 八寸	十六寸	六十八尺	四尺六寸	九噸零七
大高明	康邦 十寸	二十吋	七十九尺	五尺五吋	十六噸七八
順財	康邦 七吋半	十四	六十二尺五吋	三尺五寸	六噸四二
星西	康邦 二十吋半	二十	八十四尺七吋	五尺	十六噸四零
新江平	番塔 八吋	十六吋	六十五尺八吋	四尺六吋	十噸八二
新榮安	康邦 七吋半	十四	五十四尺	三尺	五噸七二



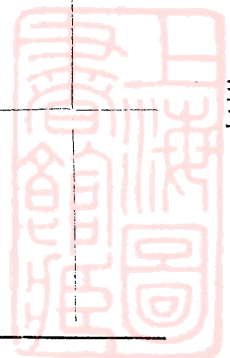
海明	適安	雄泰	常樂	惟東	厚發	志生	億中	新明興	新寶星	南安
康邦凝水 八時 十六寸	康邦 十時 二十時	番塔 七時半 十二	康邦 六時半 十二	康邦 十一時 二十	康邦 十時 二十時	康邦凝水 十時 二十時	康邦 九時 十八時	康邦 十時 二十時	康邦 九時半 十八	康邦 九時半 十八
六十六尺	七十二尺	六十二尺四吋	五十五尺五吋	八十一尺二寸	七十九尺二吋	七十九尺八吋	七十二尺八吋	八十尺	七十三尺	七十三尺三吋
四尺五寸	四尺五寸	三尺	二尺八寸	五尺二寸	五尺	六尺	三尺四寸	四尺八寸	五尺	五尺二吋
十二噸二二	十三噸九五	六噸七六	六噸三六	十七噸	十四噸八	十五噸二一	九噸五六	十五噸	十四噸一四	十二噸五一



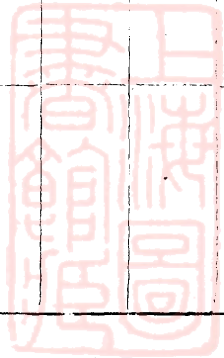
鎮 福	馬 寧	海 圖	新 寶 貝	大 中 興	鎮 安	新 利 安	方 安	成 昌	樵 山	江 傘
康邦 七寸半 十四	康邦 九寸 十八寸	康邦 七寸半 十四	番塔 五寸半 十二	康邦 九寸 十八寸	康邦 十寸 二十寸	康邦 九寸 十八寸	康邦 十寸 二十寸	康邦 十寸三分 二	康邦 九寸 十八寸	康邦 十一寸三分 二
六十六尺三吋	七十二尺六寸	五十四尺	四十五尺	七十三尺三寸	七十八尺五寸	七十二尺	八十五尺四寸	六十九尺	七十六尺六寸	八十九尺四吋
五尺	四尺二吋	四尺	二尺五吋	四尺二吋	五尺六寸	四尺四寸	五尺	六尺	四尺	六尺五寸
十噸三三	十一噸	七噸四七	四噸一八	十一噸一九	十六噸二	十二噸七十	十九噸一七	十五噸九二	十四噸五五	二十六噸二六



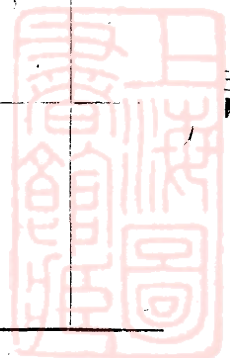
里明	新梧江	黄石公	新源利	平裕	最高明	榮耀	聯江	新昌利	大珠江	星北
康邦 十時 二十時	康邦 十時 二十時	康邦 九時 十八時	康邦 九時 十八時	康邦 八時半 十七	康邦 十時半 二十	康邦 九時半 十八	康邦 九時 十八時	康邦 十時 二十時	康邦 八時半 十六	康邦 十一時 二十
七十五尺七寸	七十八尺三吋	六十九尺四吋	七十二尺四吋	六十六尺八寸	八十尺七吋	六十七尺六吋	七十二尺七寸	七十八尺	六十六尺五寸	八十三尺一寸
四尺四寸	五尺	四尺五寸	四尺八吋	三尺四吋	五尺五吋	五尺	四尺	四尺八寸	五尺	五尺
十五噸四二	十四噸一八	十二噸三七	十噸二六	八噸四六	十八噸五六	十三噸八四	十噸四四	十四噸六四	十一噸三九	十八噸九四



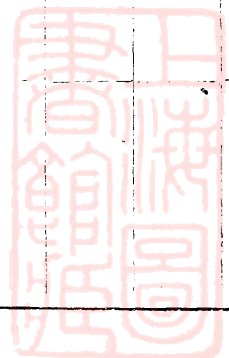
大廣發	耀發	安洲	順強	金生	新合記	飛鷹	常州	江山	天池	慶雲
康邦 八寸	康邦 九寸	番塔 七寸	康邦 八寸半	康邦 八寸	康邦 九寸半	康邦 十寸	康邦 十寸	康邦 九寸	康邦 八寸半	康邦 十三寸
十六吋	十八吋	十四吋	十六吋	十六吋	十八吋	二十吋	二十吋	十八吋	十六吋	二十吋
六十五尺四吋	七十一尺四吋	五十八尺七吋	六十六尺	六十一尺六吋	七十三尺四吋	八十二尺三吋	八十尺六吋	七十三尺	六十五尺五吋	八十九尺二吋
四尺九寸	五尺	三尺五寸	四尺	四尺四吋	四尺	五尺	五尺二寸	四尺六寸	三尺九寸	五尺二寸
十噸	十一噸	六噸二一	十噸四六	九噸一六	十三噸四四	十五噸七	十六噸八三	十三噸一零	八噸五一	二十九噸七一



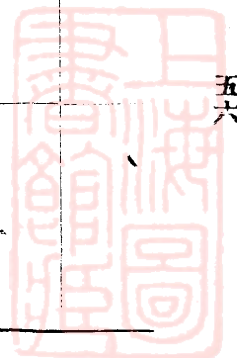
廣 富	利 昌	中 正	志 益	嘉 禾	新 大 平	有 民	煥 發	新 民 威	平 瀾	維 富
六寸 十三吋 二十	康邦凝水 六吋 十三吋 二十	番塔 七吋 十三吋	康邦 九吋 十八吋	康邦凝水 九吋半 十八吋	康邦 十一吋 二十	康邦 九吋 十八吋	番塔 十吋 二十吋	康邦 七吋半 十四	康邦 九吋 十八吋	康邦 九吋半 十八
一百一十六尺二寸	一百一十七尺二寸	五十七尺五吋	七十二尺六吋	六十七尺八寸	八十二尺	六十二尺	七十四尺六吋	五十八尺二吋	七十三尺五寸	七十四尺二吋
七尺	六尺	二尺五吋	四尺	六尺	六尺	四尺六吋	四尺	三尺五寸	四尺	四尺八吋
一百六十八噸四一	一百六十七噸四一	三十四噸六四	十二噸二九	十五噸九二	二十四噸九三	八噸九	十二噸八三	六噸三一	九噸五七	十三噸一三



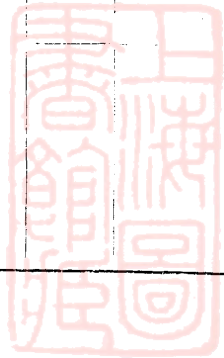
新兆山	鶴山	福生	中山	新興發	沙安	阜安	新國安	北平	榮興	西安
康邦 十時半 二十	康邦 十時 二十時	康邦 十時 二十時 凝水	康邦 八時 十六時	康邦 七時半 十五	康邦 九時 十八寸	康邦 十時 二十寸 凝水	康邦 七時半 十四	康邦 十時半 二十 凝水	番塔 八寸 十六寸	康邦 九時半 十八
八十二尺	七十九尺四吋	七十九尺二吋	六十二尺二吋	五十七尺六寸	六十八尺三寸	七十三尺五寸	五十七尺	八十二尺六寸	六十三尺六寸	七十四尺七寸
四尺	五尺二吋	四尺九吋	三尺五寸	三尺一吋	四尺二寸	五尺	三尺二寸	五尺五寸	四尺五寸	五尺五寸
十八噸零九	十六噸一九	十七噸一二	三十噸五八	六噸六七	九噸六八	十四噸一五	六噸一	十七噸八四	八噸	十四噸二八



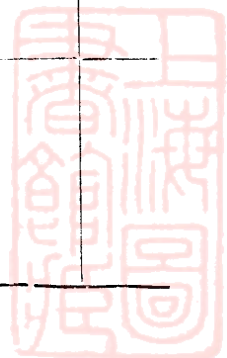
嗎啤哩	雄濟	省江	益億	廣新	永興祥	新崑江	法賢	利東	安康	英記
康邦凝水 十吋半 二十	康邦凝水 十吋 二十吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 八吋半 十六	康邦凝水 十吋 二十吋	康邦 十一吋 二十	康邦 六吋 十一吋	康邦 八吋 十六吋	康邦凝水 十吋 二十吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 七吋 十四吋
八十一尺五寸	七十五尺	六十七尺	六十五尺四吋	七十三尺四寸	九十二尺二吋	五十三尺三吋	六十三尺一寸	七十四尺五寸	七十尺六寸	五十七尺三寸
五尺	五尺	四尺七寸	四尺二吋	四尺八吋	六尺四吋	二尺八寸	三尺六寸	三尺五寸	三尺四寸	三尺五寸
二十一噸零六	十四噸零六	十二噸	九噸二二	十三噸五四	二十五噸六一	五噸一六	七噸五七	十八噸二三	九噸八五	五噸五九



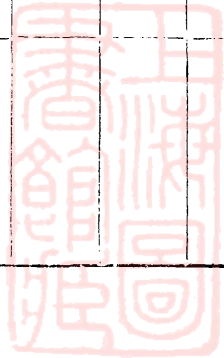
新源來	康邦 九寸	十八寸	七十四尺二寸	五尺二寸	十三噸一九
新鴻安	康邦 九寸	十八寸	七十二尺	四尺九寸	十一噸四七
大司馬	康邦凝水 十九寸	三十寸	一百六十四尺九寸	九尺十寸	四百零二噸四七
新泰安	康邦凝水 七寸	十四寸	五十五尺三寸	二尺八寸	六噸一七
新聯益	康邦凝水 九寸半	十八寸	七十六尺	五尺	十四噸九一
漢昇	康邦 十一寸	二十寸	八十一尺六寸	六尺	十八噸三二
海榮	康邦凝水 十一寸	廿二寸	一百三十六尺	七尺	二百九十四噸八四
順益	康邦 九寸半	十八寸	七十四尺六寸	五尺	十三噸六四
奧德利	康邦 五寸	八寸	四十一尺二寸	二尺一寸	二噸九五
廣民	康邦 八寸	十四寸	六十三尺六寸	四尺	七噸八四
新進步	康邦 八寸半	十六寸	七十二尺二寸	四尺二寸	十二噸



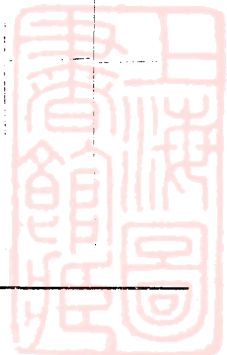
安樂	大市橋	其生	新永祥	順源	天豪	新連興	海雄	新辰洲	永星	新廣州
九时 <small>康邦</small> 十八时	九时 <small>康邦</small> 十七时	十六时 <small>康邦</small> 二十时 凝水 三十	九时 <small>康邦</small> 十八时	十时 <small>康邦</small> 二十时	七时 <small>康邦</small> 十四时	九时 <small>康邦</small> 十八时	十时 <small>康邦</small> 二十时	十时 <small>康邦</small> 二十时	八时 <small>康邦</small> 凝水 十七时	九时 <small>康邦</small> 十八时
七十一尺二寸	七十三尺	一百四十一尺四寸	七十一尺三寸	七十七尺六寸	五十六尺五寸	七十一尺二寸	八十尺	七十一尺	六十八尺五寸	七十一尺六寸
四尺	四尺五寸	六尺	四尺五寸	四尺八寸	三尺	三尺四寸	四尺二寸	四尺九寸	七尺	四尺
十一噸九八	十一噸七四	一百八十四噸九二	十二噸	十三噸九五	五噸七五	十噸三七	十六噸八九	十二噸九五	十四噸零六	九噸九



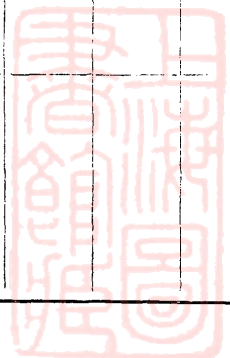
益洲	可賀	可喜	大明星	石碁	廣勝	顯發	順生	鎮電	樟州	吉利
康邦 八寸半	康邦 八寸	康邦 九寸	康邦 十一寸	康邦 九寸	康邦 九寸	康邦 十寸	康邦 八寸	康邦 十寸	康邦 七寸	康邦 八寸
十七	十六寸	十九寸	廿二	十八吋	十八寸	二十寸	十六寸	二十寸	十四寸	十六寸
六十七尺二吋	六十四尺七寸	七十一尺四吋	八十一尺	七十二尺	六十九尺三寸	八十二尺	六十六尺	八十一尺四寸	五十七尺五寸	六十四尺
四尺二寸	三尺八吋	四尺五寸	四尺六寸	四尺	四尺四吋	五尺一寸	四尺	五尺六寸	三尺七寸	四尺
九噸	八噸七一	十二噸二二	二十噸八三	十一噸五三	四十一噸五五	十七噸一六	八噸	十七噸七三	五噸九六	十一噸二四



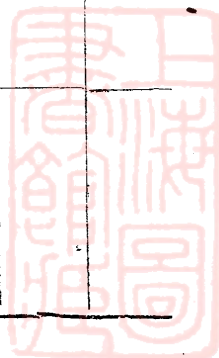
棧 安	廣 發	爹 祖	恒 富	進 益	智 廣	一 景	新 利 元	禹 泰	連 州	榮 豐
康邦 九時半 十八寸	康邦 八時半 十七寸	康邦 六時 十三時 二十寸	康邦 九時半 十八寸	康邦 九時 十八時	康邦 九時 七分 十寸	康邦 九時 十八時	康邦 八時半 十六寸	康邦 七時 十四寸	康邦 九時半 十四寸	番塔 七時半 十六寸
七十尺四寸	六十六尺	一百三十三尺九寸	七十四尺	六十九尺	七十九尺六寸	七十五尺	七十四尺二寸	五十七尺八寸	六十尺五寸	六十五尺
四尺六寸	三尺八寸	七尺三寸	四尺八寸	三尺五寸	五尺二寸	四尺	三尺二寸	三尺八寸	三尺五寸	三尺
十噸八五	九噸二一	二百一十七噸	十三噸八零	十噸	十八噸二二	十三噸八七	五十六噸一一	七噸零八	六噸九八	三十三噸六五



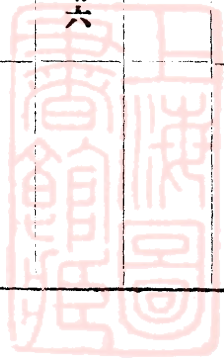
東興	耀南	耀泰	甘肅	新宜興	新盛德	新四邑	大西安	進行	敬安	粵南
康邦 八時 十四時	康邦 九時 十八時	康邦 八時半 十七時	康邦 七時半 十五時	康邦 九時 十八時	康邦 九時 十七時	康邦 九時半 十八時	康邦 八時半 十六時	康邦 九時 十八時	康邦 八時 十五時	康邦 九時 十八時
六十尺九吋	七十一尺四吋	六十八尺	六十二尺	七十二尺二吋	七十尺	七十五尺	六十三尺三吋	七十三尺	六十八尺二吋	六十九尺八吋
三尺一寸	四尺六寸	二尺八吋	三尺一吋	四尺四寸	四尺	四尺	四尺	五尺	三尺八寸	四尺二寸
六噸	十噸七五	九噸四五	七噸二九	九噸七二	九噸三二	十一噸六一	八噸四一	十一噸三三	八噸六	十一噸二一



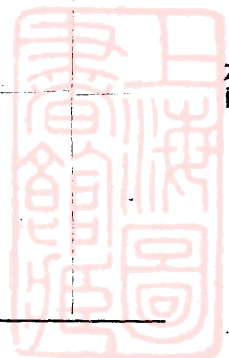
義記	東興祥	雲洲	有利	五達	肇慶	百行	天寶	興利	大九江	新利積
番塔 七寸半 十四吋	康邦 八寸 十六吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 五吋半 十吋	康邦 九寸 十八吋	康邦 八吋 十八吋	康邦 九吋 十八吋	番塔 七吋 十四吋	康邦 九吋半 十八吋	康邦 十吋 二十吋	康邦 七吋半 十六吋
五十八尺四寸	六十七尺一寸	六十九尺三寸	四十七尺	七十二尺	五十五尺四吋	七十四尺四寸	五十五尺二吋	七十四尺一寸	八十二尺三寸	五十九尺六寸
三尺	四尺二寸	四尺六寸	一尺五吋	四尺四寸	四尺	三尺二吋	三尺五吋	四尺四寸	五尺四吋	四尺
六噸九一	九噸五二	十一噸七二	五噸	十二噸七十	八噸二八	十一噸二九	五噸三四	十四噸三八	十五噸九七	八噸二八



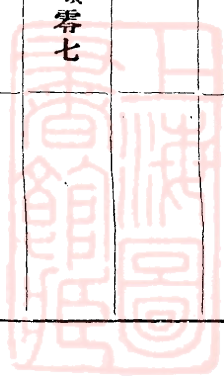
岳·東	惠民	廣高	鄭州	新廣寧	鴻鈞	用安	新利西	定州	平湖	中興
康邦 九寸半	康邦 七寸	康邦 四十五寸	康邦 十寸	康邦 十一寸	康邦 九寸	康邦 九寸	康邦 八寸	康邦 九寸	康邦 五寸半	康邦 十寸
十九	十四寸	二十	二十寸	二十	十八寸	十八吋	十六寸	十八寸	十一	二十吋
七十二尺二寸	五十尺二寸	一百三十三尺五寸	八十尺六寸	八十三尺	七十二尺三寸	七十一尺一寸	六十五尺	七十一尺	三十五尺四寸	七十尺三吋
四尺	四尺四寸	六尺九寸	四尺六寸	六尺	四尺五吋	四尺	四尺四吋	四尺	三尺	四尺五寸
十三噸三一	六噸七九	二百二十三噸零六	十六噸三二	二十一噸	十二噸二一	九噸五九	八噸一	十二噸三三	三噸一八	十一噸九四



新東安	新興	新粵利	逢利	聯發興	奉天	韶洲	新美洲	周公	新耀榮	源商
康邦 七吋半 十五	康邦 七吋 十四吋	康邦 八吋 十六吋	康邦 八吋半 十六	康邦 八吋 十四吋	康邦 九吋 十八吋	康邦 八吋 九吋六分 十	康邦 六吋半 十四	康邦 九吋 十八吋	康邦 八吋 十六吋	康邦 八吋 十六吋
五十二尺六寸	五十三尺	六十二尺	六十六尺七寸	六十二尺四寸	七十二尺九寸	七十八尺六吋	六十四尺二吋	七十一尺六吋	五十六尺九寸	七十六尺八寸
三尺六寸	三尺二吋	四尺	四尺二吋	三尺	四尺六吋	五尺二寸	三尺五寸	四尺	三尺五寸	二尺
六噸八五	五噸五五	九噸	九噸六三	六噸八九	十三噸	十四噸二一	五噸三一	十二噸三三	六噸六六	三十三噸



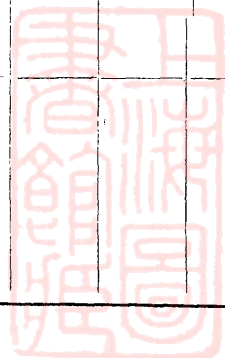
財安	廣平	新來賓	悅利	共和	同心	銘利	禮村	福陵	新安泰	有行
九寸 <small>康邦</small> 十八吋	七寸 <small>康邦</small> 十四吋	八寸半 <small>康邦</small> 十六吋	十寸 <small>康邦</small> 二十吋	八寸半 <small>康邦</small> 十六吋	九寸半 <small>康邦</small> 十九吋	十寸 <small>康邦</small> 二十吋	七寸 <small>番塔</small> 十四吋	十四寸 <small>康邦</small> 二十吋	八寸 <small>康邦</small> 十六吋	九寸 <small>康邦</small> 十七吋
七十尺四吋	四十九尺四吋	六十八尺八吋	七十七尺	六十四尺五吋	七十二尺八吋	七十六尺	五十七尺二吋	一百零三尺五吋	六十七尺四吋	六十八尺四吋
四尺	二尺八吋	四尺	五尺	四尺一寸	四尺	五尺	三尺五吋	六尺	三尺七吋	四尺二吋
十噸一十	三十噸二二	十一噸零四	十四噸九一	八噸五四	十三噸四九	十六噸	七噸二零	一百一十二噸零七	十噸二一	八噸



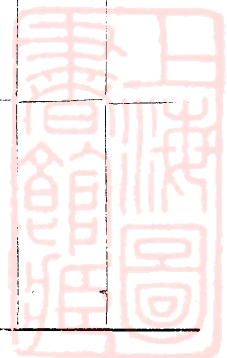
永濟	高威	順然	新和順	廣和興	長安	恒利	利源來	新彊	東利	姜太公
康邦 九時半	康邦 九時	康邦 九時	康邦 七時半	康邦 九時	康邦 六時	康邦 九時	康邦 九時	康邦 七時半	康邦 七時	康邦 八時
十八	十八時	十八時	十四	十八	二十	二十五時	十八時	十五	十四時	十六時
七十尺四寸	六十八尺一寸	七十二尺	六十五尺	八十二尺七寸	一百三十六尺五吋	八十五尺	七十三尺	六十三尺二寸	六十五尺三寸	六十七尺六寸
四尺五吋	四尺六吋	三尺一寸	四尺	五尺六吋	八尺	五尺五寸	四尺	三尺	四尺	五尺
十一噸三零	十一噸六一	十噸七十	十二噸二三	十七噸二三	一百四十九噸七八	二十噸五六	十四噸六九	七噸二三	十噸	十四噸



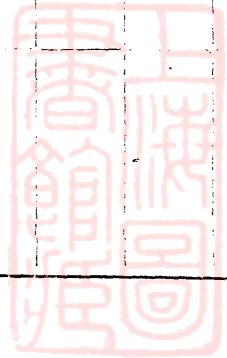
晋源	利興	平商	新駿發	福民	盧江	黃江	東益	新裕安	耀騰	少平
九吋 <small>康邦</small>	八吋 <small>康邦</small>	十吋 <small>康邦</small>	七吋 <small>康邦</small>	八吋半 <small>番塔</small>	九吋半 <small>康邦</small>	八吋半 <small>康邦</small>	九吋 <small>康邦</small>	十吋 <small>康邦</small>	七吋半 <small>番塔</small>	九吋 <small>康邦</small>
十八吋	十六吋	二十吋	十四吋	十六吋	十八吋	十八吋	十八吋	二十吋	十四吋	十八吋
七十一尺	六十八尺六吋	七十九尺一吋	五十尺六吋	六十八尺	七十三尺二吋	六十七尺五吋	七十一尺	七十三尺三吋	四十八尺四吋	七十九尺七吋
四尺二吋	四尺四吋	四尺五吋	三尺一吋	三尺四吋	四尺	四尺八吋	四尺	四尺五吋	三尺二吋	五尺
九噸七六	十六噸四二	十四噸五八	四噸八五	九噸四一	十一噸	十噸六七	十二噸	十二噸四五	五噸七八	十五噸零三



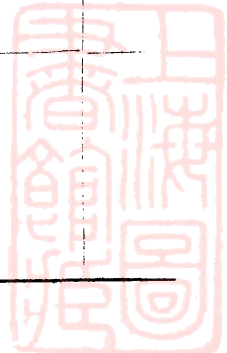
新岐江	聯永興	新瑞生	國慶	飛馬	中州	西盛	新宜廣	江洲	大公	河南
康邦 九時 十八寸	康邦 七時 十四吋	番塔 七時半 十二	康邦 八時 十六寸	康邦 九時 十八吋	康邦 十時半 二十	康邦 七時 十四吋	康邦 七時半 十四	康邦 九時 十八寸	康邦 十時 二十吋	康邦 九時 十八吋
七十二尺三寸	五十六尺一時	六十三尺九寸	五十五尺二寸	六十七尺七寸	七十八尺四寸	四十六尺七吋	五十七尺六吋	七十三尺六吋	七十七尺四寸	七十三尺七寸
五尺	三尺五吋	三尺	三尺八吋	四尺	五尺	三尺	三尺	四尺五寸	四尺八寸	五尺二吋
十一噸零三	五噸九七	七噸五五	八噸零二	十三噸四七	十六噸六一	五噸	五噸八三	十三噸二五	十九噸二四	十四噸一



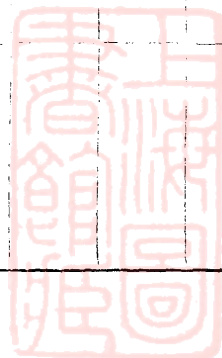
新多利	富利	雄海	大鵬	正一	寶財	允強	元豐	新街	宏昌	新福寧
康邦 八吋半	康邦 十三吋 四吋	康邦 十吋	康邦 九吋半	康邦 九吋	康邦 八吋	康邦 八吋半	康邦 十吋	番塔 七吋	康邦 八吋半	康邦 九吋半
十六	二十	二十吋	十八	十八吋	十四吋	十八	二十吋	十二吋	十六	十八
六十六尺五寸	一百一十三尺 六寸五分	七十二尺	八十一尺二寸	七十四尺四寸	五十七尺三寸	六十四尺三寸	七十九尺	五十八尺	六十九尺	六十九尺七寸
四尺五寸	五尺	四尺五吋	三尺八吋	四尺	三尺五寸	四尺	五尺	三尺五寸	三尺九寸	四尺五吋
十噸八四	二百六十八噸八八	十二噸零一	十五噸一六	十三噸二五	六噸三九	九噸	十六噸八二	六噸一八	十噸	十噸八九



中生	新瓊山	域多利	維漢	民慶一	永漢	直隸	高州	江生	新民安	新鎮武
八時 康邦	十一時 康邦 二十時 凝水	九時半 康邦 凝水	九時 康邦	八時 十四時 康邦 凝水	八時 番塔	八時 康邦	九時半 康邦	八時 康邦	九時 康邦	九時半 康邦
十六寸	二十	二十	十八寸	二十	十四時	十六時	十八	十六寸	十七時	十八
六十一尺七寸	七十九尺	七十二尺六寸	七十一尺六寸	九十四尺	六十七尺	六十五尺六寸	七十二尺	五十七尺八吋	六十七尺七寸	七十一尺五寸
四尺	六尺	四尺八寸	四尺六吋	六尺	三尺六吋	四尺	四尺	三尺八寸	四尺二寸	四尺六吋
六噸六三	二十噸二九	十六噸九六	十噸零八	三十七噸八四	八噸	七噸六五	十二噸三三	七噸	十噸二二	十噸八四



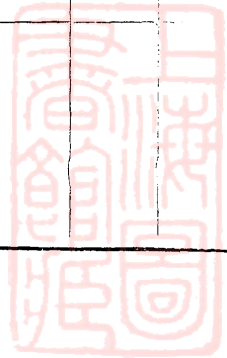
新西 安	康邦 九寸 十八寸	六十八尺	三尺八寸	十噸零二
大中 山	康邦 凝水 十寸 二十寸	七十七尺八寸	五尺八寸	十八噸二六
富 安	康邦 九寸 十八寸	六十九尺二寸	四尺二寸	十二噸二四
江 明	康邦 凝水 八寸半 十六寸	六十九尺二寸	五尺六寸	十三噸八二
晨 鐘	康邦 凝水 八寸二分 十寸	六十九尺八寸	四尺五吋	十一噸一四
利 和	康邦 凝水 七寸半 十四寸	六十三尺二寸	五尺	十噸七六
新裕 亨	康邦 十一寸 廿二吋	八十四尺二寸	五尺	十八噸六八
新永 星	康邦 八寸半 十六寸	六十三尺五吋	三尺	八噸五二
利 泰	康邦 九寸 十八寸	七十一尺二吋	五尺	十五噸四五
正天 豪	康邦 八寸 十六寸	六十二尺五寸	二尺二寸	七噸四七
新廣 東	康邦 九寸半 十八吋	七十六尺二吋	四尺五吋	十二噸六十



德生	東晉	新利發	合發	開平	岐山	新文明	大廣州	大發	旅安	桂南
康邦 八時六分 七時半	番塔 七時 十一時	康邦 八時 十六時	康邦 八時半 十六時	康邦 九時半 十八時	康邦 十時 二十時	康邦 九時六分 十時	康邦 九時半 十八時	康邦 十時 二十時	康邦 七時 十四時	康邦 九時 十八時
六十九尺六寸	六十七尺七寸	六十七尺六寸	六十五尺	八十三尺八寸	八十一尺七寸	八十八尺三寸	六十九尺四寸	七十六尺八寸	六十尺	七十三尺七寸
四尺二吋	三尺二吋	三尺六寸	四尺	五尺	五尺三寸	二尺	四尺七寸	五尺二寸	二尺	四尺
十噸九三	七噸四五	九噸五九	十噸	十七噸零九	十七噸七二	八十三噸零九	十三噸八二	十五噸四九	七噸	十二噸零六



耀 堅	北 顧	兆 記	裕 元	建 發	三 河	齊 杏	新 大 益	山 西	聯 和	廣 興
康邦 八吋	康邦 七吋半	康邦 七吋半	康邦 十吋	康邦 七吋	康邦 六吋半	康邦 九吋	康邦 八吋	康邦 八吋	康邦 十吋	康邦 十吋半
十六吋	十四	十四	二十吋	十四吋	十二	十八吋	十六吋	十六吋	二十吋	二十
六十九尺	五十九尺二吋	五十八尺	七十二尺三吋	五十四尺六吋	五十二尺	七十三尺二吋	六十五尺二吋	六十七尺五吋	一百二十九尺九吋	八十一尺八吋
四 尺	二 尺	二 尺	五 尺	三 尺	三 尺	二尺八吋	四 尺	五 尺	五尺七吋	五 尺
十二噸九零	五噸五九	五噸八二	十三噸零六	五噸七九	四噸八零	十一噸	九 噸	九 噸	二百六十四噸八七	十七噸

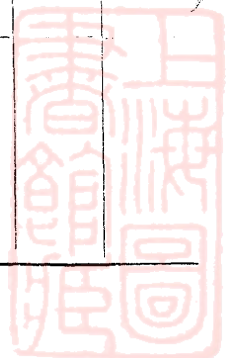


新天泰	康邦 八寸半	十六	六十五尺二寸	三尺八寸	九噸
新勝利	康邦 七寸	十四吋	五十尺二寸	三尺四寸	四噸六三
愛華	康邦 十二吋	二十	一百零九尺	六尺六寸	一百六十二噸
新高明	康邦 九吋半	十九	七十六尺四寸	五尺五寸	十三噸零七

右表所列各輪船係自十八年至十九年六月底止赴省河局報驗領照者

省河航政局驗發執照航行各華商內河電船表

船名	機器	船器	長	吃水	容量噸	數	附誌
國利	油渣機 十三吋	盆四個	七十六尺二吋	二尺	七十九噸四八		
江源	油渣機 六吋半	盆四個	四十三尺八寸	二尺一寸	二十三噸七六		
源	火油渣機 九吋	盆二個	四十九尺六寸	一尺二吋	十六噸五五		
新北江	火油渣機 六吋半	盆二個	三十六尺七寸	一尺二吋	四噸四四		

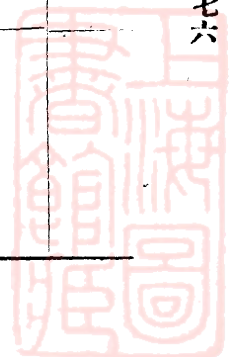


和興利	大平南	利商	快來	吉星	堂江	惠利	鳳雛	昇平	新江鵬	鐘離
油渣機 七寸盆二個	火油渣機 八寸半盆四個	美國火水機 六寸盆二個	美國火油機 四寸盆四個	美國火油機 四寸盆四個	火油渣機 九寸半盆一個	火油渣機 十寸半盆三個	火油渣機 五寸半盆四個	火油渣機 十寸半盆三個	火油機 九寸半盆四個	美國火油機 五寸半盆四個
四十三尺四吋	七十五尺	三十三尺	四十四尺九吋	四十四尺九寸	二十八尺八寸	六十五尺七寸	三十九尺二寸	七十三尺一寸	六十九尺四寸	三十九尺
一尺二吋	二尺	一尺	一尺六吋	一尺六寸	二尺	二尺	一尺二寸	二尺五寸	二尺半	一尺四寸
五噸九七	九十一噸零三	四噸九六	十噸六八	十噸六八	四噸零五	五十九噸八二	八噸六四	八十五噸三二	八十三噸四三	十噸零四



航政特刊 調查

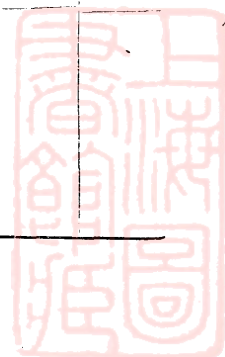
新安利	桂安	昌興一號	美洲	如意	新祥興	大利	新長岡	新敬安	國民	常興
火油機 四吋盆四個	油渣機 九吋六盆四個	火油渣機 七吋半盆二個	火油渣機 八吋盆一個	火油渣機 八吋盆四個	油渣機 七吋半盆一個	火油渣機 十三吋盆四個	火油機 三吋半盆六個	油渣機 十五吋盆三個	火油渣機 七吋半盆三個	火油渣機 四吋六盆二個
二十九尺	八十尺三寸	四十六尺八寸	二十六尺	八十尺五吋	四十五尺	九十五尺一寸	三十三尺一寸	九十四尺七吋	四十四尺	三十四尺七寸
一尺	二尺四寸	一尺七寸	二尺六吋	二尺	二尺四吋	四尺	一尺	三尺五寸	四尺	二尺
二噸二八	一百零二噸二八	二十二噸四三	十噸四七	一百零六噸零二	八噸七九	一百三十噸五六	六噸二二	一百六十五噸	五噸五八	六噸三二



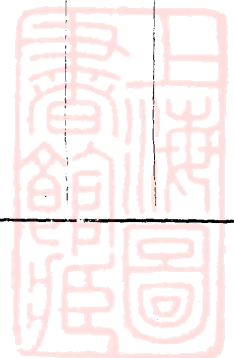
新合利	火油渣機 四寸盆四個	二十七尺一寸	一尺	一噸七五
新海隆	火油渣機 九寸盆四個	七十一尺九寸	二尺五寸	五十四噸七七
莞龍	火油渣機 九寸盆三個	六十九尺三寸	三尺	五十九噸
正興	火油渣機 九寸盆二個	四十九尺二寸	二尺七寸	二十八噸七七
追月	油渣機 七寸盆二個	四十六尺六寸	一尺二寸	十五噸零五
中原	火油渣機 十二寸盆四個	七十八尺八寸	三尺	六十一噸五六
擎天	火油渣機 九寸半盆四個	八十一尺一寸	三尺	一百零九噸二九
馬安	油渣機 十二寸盆二個	六十九尺六吋	一尺八吋	七十八噸三九
新泰和	火油渣機 十寸半盆八個	九十尺二寸	三尺	一百三十七噸一五
美利	火油渣機 十寸半盆四個	七十八尺六吋	二尺	九十二噸
其興	火油渣機 十寸半盆四個	六十八尺六吋	四尺	七噸零九



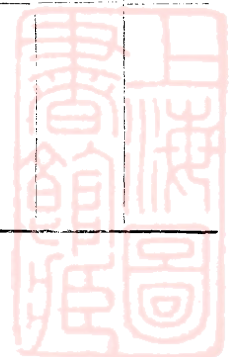
大元	新永樂	英鳳	新聯安	益新	啓泰	新利和	流星	義益	新東和	新中和
火油渣機 十二吋盆四個	油渣機 九吋半盆八個	火油渣機 八吋盆四個	火油渣機 九吋盆二個	美國電油機 三吋七盆六個	火油渣機 十三吋盆四個	火油渣機 九吋半盆四個	油渣機 八吋半盆四個	火油渣機 九吋盆二個	火油渣機 十三吋盆四個	油渣機 十吋半盆四個
八十一尺二寸	八十九尺八寸	六十二尺八寸	四十六尺四寸	三十九尺四吋	八十六尺二寸	七十三尺三吋	五十九尺	四十二尺九吋	八十六尺七寸	七十七尺四寸
三尺五寸	三尺六寸	一尺六寸	二尺	二尺	三尺	三尺二寸	一尺二寸	二尺	三尺	三尺
一百零二噸七七	一百一十九噸四七	四十九噸五五	十二噸四八	九噸三六	一百二十一噸零零	六十五噸五一	二十四噸零一	七噸八九	一百一十噸九七	七十九噸四七



大民生	平洲	新泰來	新會甯	新廣和	明江	源利	公平安	泗安	南漢	大四會
火油機 四吋盆六個	火油渣機 八吋盆三個	火油渣機 六吋盆四個	油渣機 八吋盆二個	火油渣機 八吋盆四個	油渣機 十吋盆四個	火油渣機 六吋半盆三個	火油渣機 十一吋盆四個	火油渣機 十二吋盆四個	火油渣機 九吋半盆三個	油渣機 九吋半盆四個
三十七尺六吋	六十七尺二吋	五十七尺三吋	四十七尺	五十五尺二吋	七十二尺	六十四尺八吋	七十七尺六吋	八十尺八吋	五十七尺五吋	六十一尺七吋
二尺五吋	二尺四吋	三尺五吋	一尺八吋	三尺二吋	二尺	二尺	三尺	二尺四吋	一尺八吋	二尺八吋
八噸零六	五十八噸五五	六噸九九	二十九噸零二	四十三噸六九	七十三噸一六	六十四噸	九十八噸七二	九十四噸二四	四十一噸七七	五十噸四七



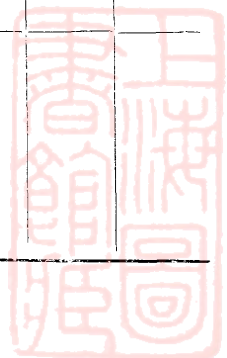
利榮	建甯	新宏益	順利	新海山	兩益	恒安	常山	四海	大利行	利行
英國火水機 七寸半盆四個	火油渣機 九寸半盆二個	油渣機 九吋盆三個	火油渣機 十吋盆四個	火油渣機 四寸二盆六個	火油渣機 九寸盆二個	火油渣機 九寸七盆二個	油渣機 十四吋半盆四 個	油渣機 九吋盆四個	油渣機 六吋半盆二個	火油渣機 六吋盆四個
三十九尺四寸	四十九尺八寸	六十九尺六寸	七十九尺	三十九尺七吋	六十五尺五寸	七十三尺八寸	九十三尺三吋	六十九尺八寸	四十五尺四寸	四十尺二寸
一尺二寸	二尺	一尺六寸	三尺	二尺	二尺二吋	四尺	二尺	二尺五吋	二尺	二尺八吋
八噸五四	三十二噸零九六	六十七噸九二	九十四噸八二	十二噸二四	五十一噸一六	十三噸三	一百四十九噸二三	九十七噸一三	三十噸零六	十噸零零五



東安	九寸渣機 九寸盆二個	四十九尺三吋	一尺八寸	九噸九七
福昌利	火油渣機 九寸盆三個	七十尺二寸	三尺	十八噸四一
菁蓮	火油渣機 九寸半盆四個	六十九尺五寸	三尺	八十二噸
大昇平	英國火油機 三寸六盆六個	三十四尺八寸	一尺六寸	七噸六十
廣海	火油渣機 十寸半盆四個	七十九尺二寸	二尺	五十八噸四二
新人和	油渣機 九寸盆二個	四十七尺五寸	一尺二寸	二十八噸七一
肇新	美國電油機 四寸盆四個	四十四尺八寸	二尺	十一噸
新莞航	火油渣機 九寸盆三個	六十四尺五吋	三尺	五十八噸一六
天利	油渣機 九寸盆三個	四十八尺八寸	一尺八寸	三十四噸零六
鳳安	火油渣機 十寸半盆二個	四十八尺三吋	二尺四寸	三十六噸二零
惠陽	火油渣機 十一寸盆三個	六十九尺六吋	二尺	四十六噸



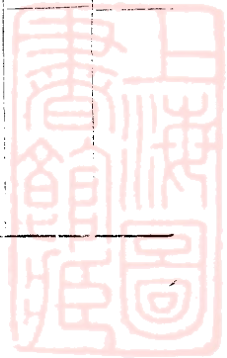
威海	岡陵	三利	紹福	牲牲	新興業	新惠利	惠源	新利通	協益	新民生
火油渣機 十五吋盆二個	火油渣機 四吋盆六個	火油渣機 九吋半盆四個	火油渣機 八吋半盆二個	油渣機 十一吋盆四個	火油渣機 九吋盆四個	火油機 五吋盆四個	油渣機 九吋二盆二個	美國電油機 三吋六盆四個	油渣機 八吋半盆二個	油渣機 三吋半盆六個
九十四尺一寸	三十五尺三寸	七十四尺三寸	四十七尺四吋	八十二尺七寸	七十三尺六寸	三十二尺四吋	四十八尺五吋	三十一尺五寸	四十六尺四寸	三十二尺八寸
五尺	一尺二寸	三尺五吋	二尺	二尺二寸	二尺五吋	二尺五吋	一尺八吋	一尺五寸	一尺二吋	一尺六寸
一百二十五噸	十四噸五一	七十二噸	十一噸六九	九十三噸八二	五十三噸四六	四噸二零	八噸一零	六噸六九	七噸八四	七噸五九七



利民行	桂恒	東航	南方	永安	愛國	遠興	必達	鴻益	東昇	新安和
火油渣機 八吋三盆二個	火油渣機 九吋盆三個	火油渣機 十一吋盆三個	火油渣機 七吋半盆四個	火油渣機 十吋盆四個	火水機 五吋二盆四個	火油渣機 九吋盆四個	火油渣機 五吋盆四個	火油渣機 九吋盆二個	油渣機 十五吋盆二個	油渣機 十吋半盆四個
四十八尺九吋	七十五尺	七十尺九寸	四十八尺一吋	七十四尺二寸	五十三尺四寸	六十五尺四寸	四十四尺四吋	五十四尺	九十九尺一吋	七十八尺四寸
一尺八吋	二尺八吋	一尺八吋	二尺	四尺	二尺	二尺六寸	一尺二吋	二尺	七尺半	一尺五寸
三十二噸零六	八十五噸六七	六十六噸一七	十七噸六八	八十五噸五七	十六噸四八	四十八噸九二	三十噸六二	二十九噸二二	五十六噸七七	八十四噸六二



永安泰	新同和	廣安	開坡	大粵東	大台山	光光	平安利	成利	同一福	大興業
油渣機 十吋盆三個	火油渣機 七吋半盆八個	油渣機 十二吋盆四個	火水機 三吋六盆六個	油渣機 十二吋半盆二個	德國油渣機 六吋盆三個	油渣機 十吋盆二個	火油渣機 七吋半盆二個	火油渣機 十三吋半盆四個	火水機 四吋半盆四個	油渣機 八吋半盆三個
七十六尺三寸	九十一尺六寸	七十五尺	三十九尺四寸	七十七尺九吋	四十六尺五寸	四十八尺四吋	四十三尺三寸	八十一尺一吋	二十七尺	四十九尺三寸
二尺二寸	四尺六寸	二尺八寸	一尺四吋	二尺七吋	一尺四吋	二尺	一尺二寸	四尺五吋	一尺二寸	一尺一寸
八十一噸七四	一百三十一噸六八	八十三噸一四	八噸二九	九十八噸八一	十噸八九	三十五噸九零	十二噸九四	十四噸零二	二噸七七	十五噸二零



天 華	油渣機 七寸半盆四個	六十尺六寸	一尺六寸	四十四噸九五
新利生	火油渣機 十寸盆四個	八十一尺五吋	二尺	一百零二噸五七
大會甯	火油機 六寸盆三個	三十三尺八寸	一尺四寸	八噸五零
昌興二號	火油渣機 七寸半盆二個	四十八尺三吋	二尺	二十三噸四一
仕 安	油渣機 十寸半盆三個	六十九尺一寸	一尺八寸	六十八噸二七
久 安	火油渣機 十寸半盆四個	八十三尺六寸	四尺	八十六噸八二
伏 波	火水機 五吋盆二個	二十八尺四寸	一尺	二噸二二
新利安	油渣機 八吋二盆二個	六十五尺一吋	二尺六吋	二十一噸一九
新廣財	火油渣機 十三吋盆四個	八十七尺四寸	三尺	一百二十九噸七零
鎮江利	油渣機 八吋半盆二個	四十七尺七寸	二尺二吋	十一噸二七
滙 英	油渣機 八吋半盆三個	四十八尺六吋	一尺七吋	三十六噸三六

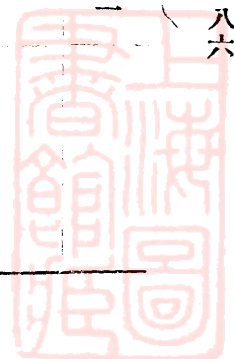


新永和	火油渣機 十二小盆四個	八十一尺六寸	二尺八寸	一百一十七噸四二
大寧	油渣機 九寸半盆二個	四十一尺七寸	二尺七寸	十噸五七
新順財	火油渣機 十一寸半盆一個	五十九尺	三尺	四十四噸二五

右表所列各電船係自十八年至十九年六月底止赴省河局報驗領照者

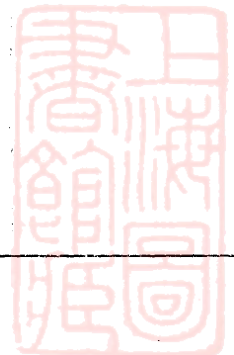
廣東建設廳所屬航政局及分卡一覽表

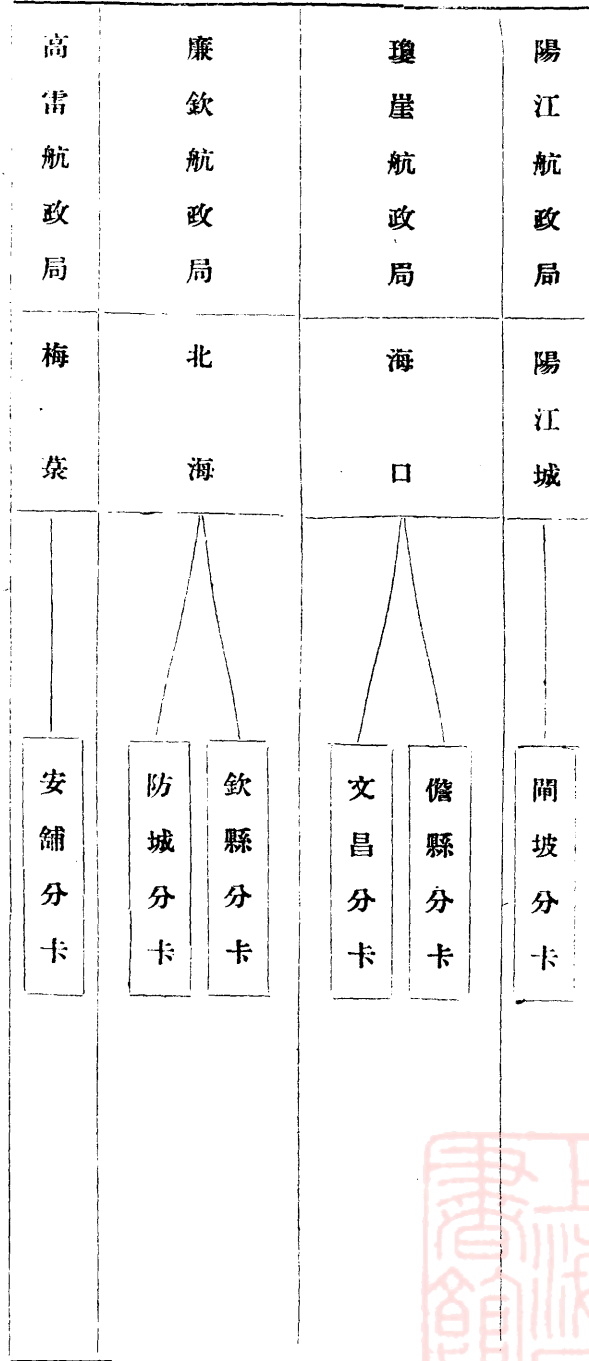
局名	所在地	所屬分卡
省河航政局	廣州市 靖海路	澄海分卡 潮陽分卡 潮安分卡
潮梅航政局	汕頭	



航政特刊 調查

東江航政局	北江航政局	西江航政局	陳佛航政局	江門航政局	中山航政局
惠州	三水河口	肇慶	陳村	江門	石岐
油尾分卡	河源分卡	新塘分卡	四會分卡	英德分卡	清遠分卡
		都城分卡	佛山分卡	新昌分卡	灣仔分卡



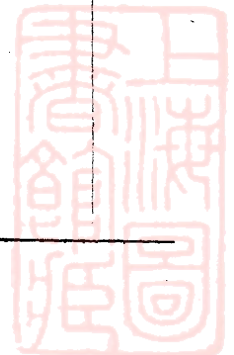


我國之航業狀況

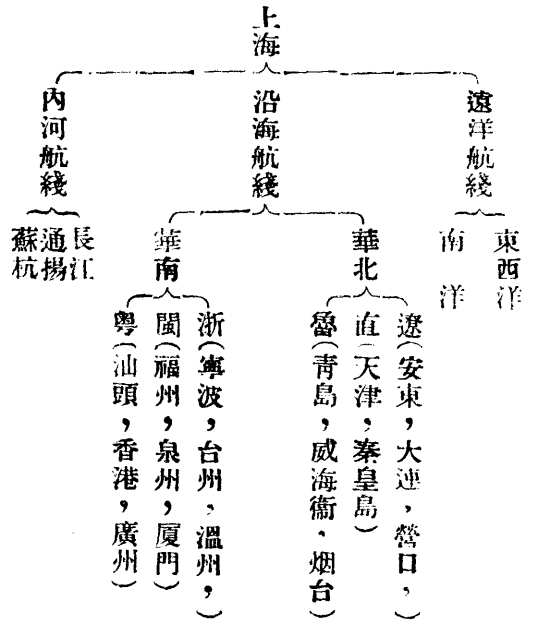
我國海岸線，北起遼、燕，齊、魯，南迄吳越閩粵，長一萬二千餘里，成一不規則之半圓形，沿岸有重要海港二十餘埠，就中天津，上海，廣州三埠，兼具河海兩種港性；故沿海航業，即以此為根據地，近年英日航業界對於我國沿海航運，有包辦之野心——北有大連，南有香港，既佔地利，

復得人和；故天津，廣州，兩埠對內雖仍領南北，對外則已讓後起之秀，其餘烟台，營口，寧波，廈門，汕頭等埠，總滙資格，更成往史，惟上海適居半圓之中心，四通八達，兼有租界關係；是以東西各航線，中外各種船舶，應有盡有，蔚為大觀，茲列如下三表：

第一表 上海航綫系統



第二表 華北沿海航綫



航線經過口岸	國別	航商	船別	船數	總噸數
上海青島大連	日本	大連汽船	貨客	三	一一·一二五
大連營口	英	太古洋行	同	二	
同	中國	肇興公司	同	二	

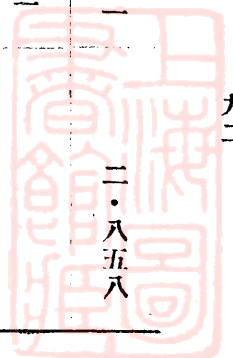


安	威	津	烟	津	烟	烟	津	青	青	同
東	烟	營	津	營	， 津， 營，	台， 天 津	連	津， 連， 青， 滬	島 營 口	同
英	英	中 國	同	同	同	同	中 國	日	同	同
同	太古洋行	日昌公司	三北公司	肇興公司	毓大行	招商局	政記公司	日清公司	毓大行	招商局
同	貨客					貨客	貨物	同	同	同
四	六	同	同	不 定	一	二	不 定	二	一	一
八·四五〇	一二·二三五							四·〇〇〇		九四二



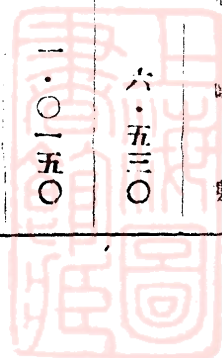
津	龍 安	青 安 東	烟 津	烟 台	烟 台	烟 台	登 州，龍 口	香 港	大 連，天 津	威 烟 津
青	安	東	津	台	台	台	口	港	津	津
日	同	同	中 國	中 國	日	中 國	同	同	日	英
協信公司	同	政記公司	鹿玉軒記	公濟輪船	高橋汽船	政記公司	同	同	大連汽船	怡和洋行
貨 客			貨 客	同	同	同	同	同	同	同
一	一	一	一	一	一	一	一	三	四	二
			七八二		六七〇	六二八	七二四	六·五四七	六·四〇〇	四·四〇五

龍登	龍口	天津	天津	龍登州	津，烟，龍	青津	龍口	營口，津，龍	烟，青，威
同	同	同	中國	同	同	同	中國	日	日
源來盛	海昌公司	北方航業	直東公司	政記公司	同	大通公司	肇興公司	旗昌洋行	阿波國
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
—	—	—	—	不定	—	—	不定	—	二



第三表 華南沿海航線

航線經過口岸	國別	航商	船別	船數	總噸數
上海廣州香港	中國	招商局	貨客	四	六·五三〇
溫州	同	同	同	二	一·〇一五〇
福州	同	同	同	一	一·〇六〇
福州	同	泉安公司	同	一	一·〇〇〇
寧波	同	招商局	同	一	一·六〇〇
廈汕港粵	日	日清公司	同	二	五·〇六〇
同	英	太古洋行	同	二	二五·七五一
寧波	英	同	同	一	二·八六六
廈汕港粵	英	怡和洋行	同	六	一二·五二二
香港廣州	中國	同安公司	同	一	



廣州	廣州	廣州	汕頭	福州	汕頭	汕頭	汕頭	汕頭	汕頭
同	同	同	中國	中國	英國	英國	中國	中國	中國
元安公司	元安公司	港粵澳公司	海安公司	多格公司	常安公司	寶亨公司	太古洋行	同	同
同	同	同	同	同	貨物	同	同	同	同
一	一	四	一	四	五	二	二	二	二
					七·五〇〇	二·六〇〇	四·〇〇二		

上記南北航綫，係就重要定期船言之，此外如青島海州 有五：

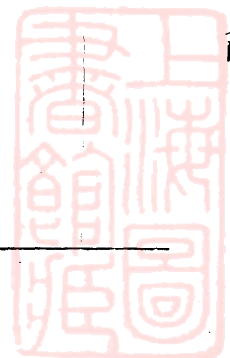
間及上海至穿山，定海、石浦，海門台州諸綫，均係短程，又臨時派遣之船均未記入。茲當注意者：即南北兩大自由

不悞船期。

(一)均係海濱不凍港，可容巨船四時來往，毋庸候潮，

港分據海運重鎮 既通遠洋之航路，復操沿海之貿易，其故

(二)港埠設備完善，裝卸迅速，極合航船之經濟。



(三)陸有鐵道，宜於轉運。

(四)進口貨物無各種稅捐。

(五)貨物轉運我國各埠，雖由九龍，大連兩關徵稅，然較在我國各埠轉口可得種種便利。

我國經營沿海航業者：有招商局，政記，三北，常安，肇興，北方，直東等數十家，就中以招商局，政記，三北，為最。因招商，三北，兼營江輪，故航海輪船，政記較多，計有十九艘。然客船甚少，以運貨為主要營業也。而外輪之兼營我國沿海航業者，有太古，怡和，日清，三大公司，今與我國之三公司比較，列表如下。

第一表 華商三公司船(百噸以上)

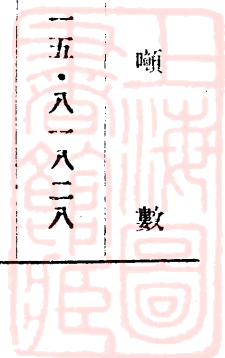
	海輪	江輪	總數	總噸數
招商局	一四	一五	二九	五四·七四五
政記	一九	〇	一九	二四·六〇六
三北	六	九	一三	二二·九八九
共計	三九	二四	六三	一〇二·三四〇

第二表 外商三公司船(百噸以上)

共計	日清	怡和	太古	海輪	江輪	總數	總噸數
七九	五	二四	五〇	七〇	三〇	八〇	一五・八一八二八
七〇	二四	一六	三〇	二九	四〇	八〇	九九・三八五
一四九	二九	四〇	八〇	二九	四〇	八〇	四八・一四三
三〇六・三五六	四八・一四三	九九・三八五	一五・八一八二八	二九	四〇	八〇	四八・一四三

第三表 中外六公司輪船比較

總噸數	江輪	海輪	華商	外商	外商	較多數目
六三	二四	三九	七九	七〇	一四九	八六
六三	二四	三九	七九	七〇	一四九	八六
六三	二四	三九	七九	七〇	一四九	八六
六三	二四	三九	七九	七〇	一四九	八六



由此觀之，華商三公司輪船總噸數僅為外商三分之一，查我國江海華輪共為一百六十五艘，凡二十九萬噸，以此與外商比較，約可望其項背。但外商並不祇三公司而已。倘有大阪，大連，共同等公司定期船，及山下，希臘，挪威等公司之野鷄船，相形見拙，不堪比例！且大連汽船會社，以大連為根據地，極力擴張華北各路航線，漸入根深蒂固時期，尤可畏也。

抑又言之，各國航商，恃其國家之威力，得其領事之袒護，一往直前，毫無阻礙，安心樂業，為所欲為；而我國航商，既受外輪壓迫於平日，更遭軍事損失於臨時。——例如招商局在南華班中本年派有五輪，新華失事後，尚餘其四，自去年八月底至十月初，竟先後被徵——平時此路太古有十三輪，怡和有九輪，日清有四輪；在華船休業中，太古即由南洋羣島調金華等四輪加入，減少運費原額百分之十，引誘華商訂約包運，意在打倒華輪，令其幸而復業，亦無貨可裝，其計至毒也。在福州班內，本無外輪，祇有招商局，三北等

四家，各派一艘，以均被徵用，不留餘地，此路航運，遂由怡和垂手而得。大阪之上海，台灣，班四船，亦乘機兼載福州貨客，倘覺不敷應用。同時天津，青島，大連，安東，營口，等埠，有大批山貨及什糧運滬，而上海又有七十萬包分運上五埠；但招商，政記，肇興，直東，及北方等華船除被扣外，均避到滬；故大連汽船會社及太古公司乃特派十餘艘赴津，並於其餘四埠內共增貨輪二十四艘，捷足先登，分途攬去，迨華輪釋放，業已無及，略舉數例，可見一斑。

我國航業幼稚，年來毫無進展，重以外輪影響，益形衰落，後表所列世界航業上競爭之勢力，中國總噸數僅佔世界航業百分之六五，衡之各國，奚啻天壤，再考一九二九年及一九三〇年由粵海關調查所得，各國船隻入口廣州噸數，我國乃為總噸數百分之七·八及七·四，而英國竟達到百分之七四·一及七二·六，相差幾及十倍；即日本亦較我國為多，且各國船隻入口噸數，年有增益，獨我國反形減少，現象若此，航業衰落之表徵也，可慨也已！

世界航業實力比較表

景如

航政特刊 調查

國別	國內航噸數	外航噸數
英國	二〇・〇〇〇・〇〇〇	一〇・二〇〇・〇〇〇
美國	一三・〇〇〇・〇〇〇	五・五〇〇・〇〇〇
德國	四・一〇〇・〇〇〇	二・一〇〇・〇〇〇
荷蘭	二・九〇〇・〇〇〇	一・六〇〇・〇〇〇
日本	四・二〇〇・〇〇〇	一・六〇〇・〇〇〇
意國	三・二〇〇・〇〇〇	一・六〇〇・〇〇〇
法國	三・三〇〇・〇〇〇	一・五〇〇・〇〇〇
挪威	三・二〇〇・〇〇〇	五〇〇・〇〇〇
其他	一一・九〇〇・〇〇〇	二・〇〇〇・〇〇〇
中國	四二〇・〇〇〇



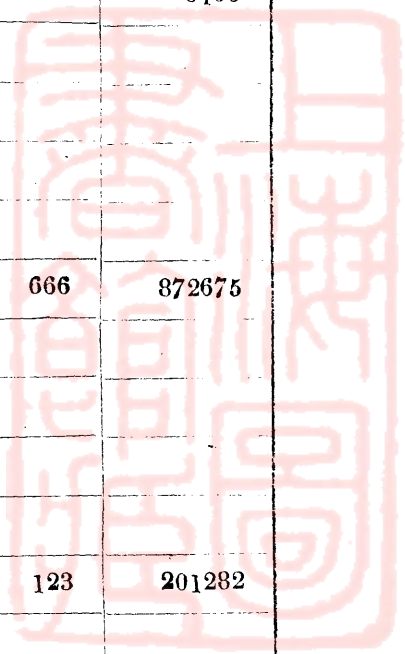
一九二九年輪船進口貨物噸數概略表

國名	各季	O. 汽輪		R. 汽輪		艇		小輪		合計	
		艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數
美國	春					36	1506	30	9779		
	夏					45	1742	32	14951		
	秋					28	1030	24	8468		
	冬					48	1634	54	17488		
計共					157	5962	140	50686	297	56648	
英國	春	232	329337	744	986221	94	4626	28	4240		1324430
	夏	222	320142	824	1068184	93	4516	14	2599		1395381
	秋	232	329543	879	1122595	107	3865	20	3611		1459614
	冬	270	380658	911	1114392	133	4597	42	6186		
計共	956	1359680	3358	4291398	427	17604	104	16576	4645	5685258	
丹麥	春										
	夏										
	秋	2	2290								
	冬										
計共	2	2290							2	2290	
荷蘭	春	10	10870								
	夏	14	15804								
	秋	12	12640								
	冬	8	5672								
計共	44	44986							44	44986	
法國	春	16	20126								
	夏	20	23024								
	秋	20	28286								
	冬	20	29772								
共計	76	101158							76	101158	
德國	春	12	10766								
	夏	8	7192								
	秋	12	10706								
	冬	10	8840								
計共	42	37444							42	37444	
日本	春	68	92430			4	1624				
	夏	106	141874			2	24				
	秋	120	154847			4	146	4	980		
	冬	152	198683								
計共	446	587834			10	1794	4	980	460	590608	
那威	春	36	59602								
	夏	36	43186								
	秋	38	64502								
	冬	66	82886								
共計	176	250176							176	250176	
葡萄牙	春			146	64578						
	夏			1375	62609			1	290		
	秋	2	1146	138	64880			3	870		
	冬	2	1146	167	72013						
共計	4	2292	586	264980			4	1160	594	268432	
中國	春	75	89634	139	48551	292	6526	10	1164		
	夏	68	88506	93	45077	252	7561	4	368		
	秋	94	104000	108	60000	701	7577	8	944		

美 國	夏					45	1742	32	14951		
	秋					28	1030	24	8468		
	冬					48	1634	54	17488		
計 共						157	5962	140	50686	297	56648
英 國	春	232	329337	744	986221	94	4626	28	4240		1324430
	夏	222	320142	824	1068184	93	4516	14	2599		1395331
	秋	232	329543	879	1122595	107	3665	20	3611		1459614
	冬	270	380658	911	1114392	133	4597	42	6186		
計 共	956	1359680	3358	4291398	427	17604	104	16576	4645	5685258	
丹 麥	春										
	夏										
	秋	2	2290								
	冬										
計 共	2	2290							2	2290	
荷 蘭	春	10	10870								
	夏	14	15804								
	秋	12	12640								
	冬	8	5672								
計 共	44	44986							44	44986	
法 國	春	16	20126								
	夏	20	23024								
	秋	20	28286								
	冬	20	29772								
共 計	76	101158							76	101158	
德 國	春	12	10766								
	夏	8	7192								
	秋	12	10706								
	冬	10	8840								
計 共	42	37444							42	37444	
日 本	春	68	92430			4	1624				
	夏	106	141874			2	24				
	秋	120	154847			4	146	4	980		
	冬	152	198683								
計 共	446	587834			10	1794	4	980	460	590608	
那 威	春	36	59602								
	夏	36	43186								
	秋	38	64502								
	冬	66	82886								
共 計	176	250176							176	250176	
葡 萄 牙	春			146	64578						
	夏			1375	62609			1	290		
	秋	2	1146	138	64330			3	870		
	冬	2	1146	167	72313						
共 計	4	2292	586	264980			4	1160	594	268432	
中 國	春	75	89634	139	48551	292	6526	10	1164		
	夏	68	88506	93	45077	252	7561	4	368		
	秋	84	104312	186	98820	701	7577	8	944		
	冬	74	84595	65	21621	134	2791	9	1062		
共 計	301	367047	483	206069	979	2445531	31	3538	1794	601109	
總 共	1929	2047	2752907	4427	4762449	1573	49315	283	72940	8330	7638109

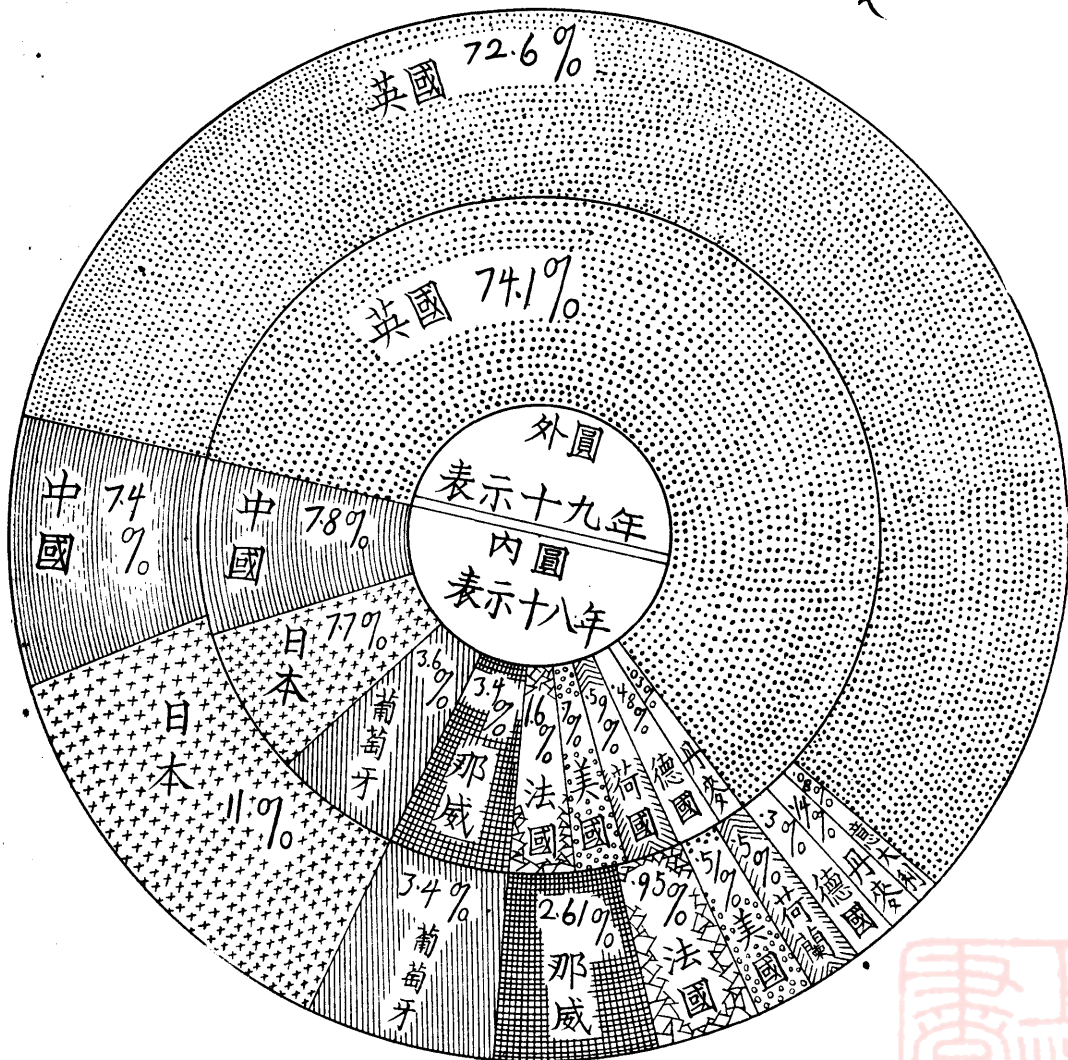
一九三〇年輪船進口貨物噸數概略表

國名	各季	O. 汽 輪		R. 汽 輪		艇		小 輪		合 計	
		艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
美 國	春					38	1382	38	13632		
	夏					28	1140	20	7166		
	秋					20	728	32	7860		
	冬					48	1994	34	12800		
計 共					134	5244	124	41458	258	46702	
英 國	春	222	322047	856	1070235	150	6482	10	1774		1324430
	夏	245	354133	904	1128582	81	3988	8	700		1395381
	秋	263	381123	938	136703	92	4170	20	34604		1459614
	冬	219	319044	696	869640	92	4151	9	1532		
計 共	949	1376347	3394	4205160	415	18791	47	7540	4805	5607838	
丹 麥	春										
	夏										
	秋	2	2290								
	冬	7	8807								
計 共	9	11097			2	40			11	11137	
荷 蘭	春	6	4254								
	夏	10	14040								
	秋	12	12105			2	44				
	冬	10	11842			11	336	4	452		
計 共	38	42241			13	380	4	452	55	43073	
法 國	春	14	21896								
	夏	12	17594								
	秋	12	16992								
	冬	13	19314								
計 共	51	75796							51	75198	
德 國	春	10	8950								
	夏	8	7136								
	秋	6	5268								
	冬	8	7024								
計 共	32	28378							32	28378	
意 大 利	春	2	6166								
	夏										
	秋										
	冬										
計 共	2	6166							2	6166	
日 本	春	106	210238			2	12	2	812		
	夏	190	256104								
	秋	169	227935			2	20				
	冬	141	117554								
計 共	660	871831			4	32	2	812	666	872675	
那 威	春	43	63667								
	夏	38	66533								
	秋	24	42200								
	冬	18	29432								
計 共	123	201282							123	201282	
葡 萄 牙	春			146	67226						
	夏	2	2114	138	62304						
	秋	2	2114	150	65490						
	冬			146	65960						



	冬					48	1994	54	12000		
計 共						134	5244	124	41458	258	46702
英 國	春	222	322047	856	1070235	150	6482	10	1774		1324430
	夏	245	354133	904	1128582	81	3988	8	700		1395381
	秋	263	381123	938	136703	92	4170	20	34604		1459614
	冬	219	310044	696	869640	92	4151	9	1532		
計 共		949	1376347	3394	4205160	415	18791	47	7540	4805	5607838
丹 麥	春										
	夏					2	40				
	秋	2	2290								
	冬	7	8807								
計 共		9	11097			2	40			11	11137
荷 蘭	春	6	4254								
	夏	10	14040								
	秋	12	12105			2	44				
	冬	10	11842			11	336	4	452		
計 共		38	42241			13	380	4	452	55	43073
法 國	春	14	21896								
	夏	12	17594								
	秋	12	16992								
	冬	13	19314								
計 共		51	75796							51	75198
德 國	春	10	8950								
	夏	8	7136								
	秋	6	5268								
	冬	8	7024								
計 共		32	28378							32	28378
意大利	春	2	6166								
	夏										
	秋										
	冬										
計 共		2	6166							2	6166
日 本	春	106	210238			2	12	2	812		
	夏	190	256104								
	秋	169	227935			2	20				
	冬	141	117554								
計 共		660	871831			4	32	2	812	666	872675
那 威	春	43	63667								
	夏	38	66533								
	秋	24	42200								
	冬	18	29432								
計 共		123	201282							123	201282
葡 萄 牙	春			146	67226						
	夏	2	2114	138	62304						
	秋	2	2114	150	65490						
	冬	2	2114	146	65860						
計 共		6	6342	580	260880					586	267222
中 國	春	71	82708	104	44924	183	4005	7	826		
	夏	72	85092	223	108920	156	3071	8	944		
	秋	55	55885	160	56838	148	3535	10	1180		
	冬	58	75351	130	45767	171	2888	10	1180		
計 共		256	299963	618	256431	658	13499	35	4130	1567	573996
總 共		2126	2919416	4592	4722471	1226	37986	212	54392	8156	7734265

民國十八年十九年各國進口噸數百分比比較圖表



術 學



五華實業信託銀行有限公司



本行銀自置台城山
路馬西台城山台
NG WAH TRUST & INDUSTRIAL
BANK BRANCH
TOI SAI ROAD TOI-SHAN CITY.
CANTON CHINA.

本行銀自置廣州總行
路西德一市州廣
NG WAH TRUST & INDUSTRIAL
BANK LTD
HEAD OFFICE
370 YAT DUCK ROAD.
CANTON CHINA.

本行銀新昌分行在山新昌永富大馬路
NG WAH TRUST & INDUSTRIAL BANK BRANCH
WING FOO ROAD SAN-CHEONG CITY
TOI-SHAN. CANTON CHINA

香港分行

NG WAH
TRUST & INDUSTRIAL BANK
HONG KONG BRANCH
94 WING LOK STREET

TELEPHONE 20198 CABLE ADDRESS 5840 HONG KONG

本銀行原備資本壹百萬圓。開辦多年，向蒙各界推重，信用昭著，營業日益發達。近更次第開設各埠分行，擴充資本金至五百萬圓。純粹華人資本。專做存款，滙兌，按揭，及其他一切銀行業務。交易公平，手續完美，各埠匯駁，尤稱快捷，如蒙惠顧，無任歡迎。

總行存款息價如左：
十二個月週息五厘。六個月期週息四厘。三個月期週息三厘。零星儲蓄週息五厘。往來存款週息二厘。活期存款週息二厘。特別存款與通知存款，息價面議。

信託部業務一覽表：

代理批發貨物，代辦物品及代轉運，代理租賃，代收學費，代理買賣產業股票，代管遺產及代理執行遺囑，代任保管契據及貴重物品，并設有平安保險箱出租。

總行：電報掛號有線無線五四六八
自動電話一〇四二〇

學 術

噸數之區別

杜介民

總噸數若干噸？排水量若干噸？為吾人之所習聞。蓋船之大小，皆以噸數表示之。總噸數用於商船，排水量噸數用於軍艦。總噸數之下，又有登錄噸數（淨噸數）之分，其間微有不同，茲分別畧述之：

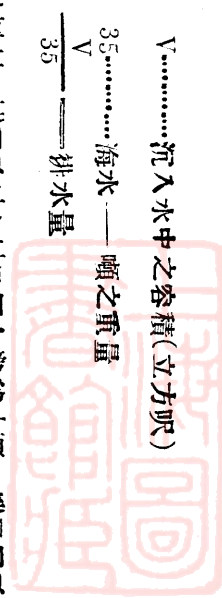
船中上甲板下之容積（立方呎）及上甲板上甲板室中之容積之和（全容積）以百分之，則得其船之總噸數。即：

$$\frac{\text{（上甲板下之容積）} + \text{（上甲板上甲板室中之容積）}}{100} = \text{登錄噸數若干噸}$$

又從全容積中減去機關室，船員室，操舵室，廚房及便所等之容積，以百分之，所得之數，謂之登錄噸數。（淨噸數），即：

$$\frac{\text{（全容積）} - \text{（機關室...及便所等之容積）}}{100} = \text{登錄噸數若干噸}$$

總噸數，是船內之總容積。排水量是船艦浮汽於水中時所排去水之量。即在水中所占之容積，而以重量轉算之也。其式如次：



$$\frac{V \dots \dots \dots \text{沉入水中之容積（立方呎）}}{35 \dots \dots \dots \text{海水——噸之重量}} = \frac{V}{35} = \text{排水量}$$

一噸之重量，英國以二千二百四十磅為一噸。美國則以二千磅為一噸。現所採者為英噸，以二千二百四十磅算，海水一立方呎之重量，為六十四磅。上式三十五立方呎之數，即與一英噸相當也。

$$35 \quad 64 = 2240 \text{磅}$$

又V值之算法，有二精密之法；用禪純氏計算法，簡易之法，用係數乘之可也，即如左式：

$$V = L \times B \times D \times R$$

L為船之長，B為船之闊，D為船之深，R為係數，此數從船之形狀及種類而大異，普通之旅客汽船，大約在〇·五〇至〇·五五之間也。

驗船須知并機器鍋爐

劉照

（一）查輪船最關重要者，以由鰲頭至底骨，及舵門，欸心，次則以龍根，灣柴，船傍，及船上駛車，舢練

，早傍，窗口，櫃面等處爲要。但查驗者，須留意視察鍋爐底，及爐傍，并雲尾筒後部。因該位在黑暗，乾濕無常，污水滲入最易銹蝕。宜注意之！惟須以輪船之大小，依照航海所定規則，設備救生圈，水泡，唐洋舢舨，各種燈式，旂幟，號鐘，霧炮，風雨鏢，水斗，白藤纜，等必需之件置足爲合格。

(2) 查驗鍋爐者，首要視乎構造時之得法與否。凡裝造鍋爐者，先要計劃訂鍋爐之體量若干？得配鋼板之厚薄，以及夾口鍋釘之大小，并士爹插條之多寡。務要配合適宜，力量均勻，不使稍有力輕力重，此鬆彼固，此可以減少爆裂之患也。驗鍋爐須着先打開各爐嚙口，剷清內外鹽牙，鐵銹要打整潔淨。拆開限訖，察看三星內孔面積幾何？其彈簧之伸縮如何？如係妥合，然後察看爐通內外，及通擋之厚薄。又火箱內外，并士爹插條，螺絲，絲母，夾口，鍋釘，爐底，爐唇，等處果無裂漏。以上各處亦無太薄，倘厚薄難分，須鑽小孔方能視察。及妥，

即啞牙補塞。惟定限鍋爐漲力鏢之多寡，須視乎該鍋爐之良窳，并年月之新舊，再以手搖抽水機用泵水方法泵至若干度漲力。方能訂定之。

(3) 查機汽最易發生危險者，以汽管，汽門蓋，汽桶蓋，以及各管口之螺絲等處。驗機器者，須當心檢驗，方保無虞。如司機者，稍有疏忽，其敗汽水未清，一聞船面司舵號令，立卽開啞，生死汽水衝撞常有爆炸，危及生命。如係大輪機，該處務須設置保險機關，方保無虞。其餘各機件，檢驗者須視乎尺寸之適合：以及鬆緊之適宜與否，不使有過於鬆緊。如果太緊，熱度卽生，瞬息變紅立刻斷折，行駛即停矣。如係機器太鬆，往復失據，推力頓減，且耗煤炭。更聲如响鼓，間有機件或脫，或爛，不易聞聽，亦關重要。驗者須注意之也！

燈塔概說

杜介民

燈塔 燈塔係指示船舶夜間航行之用。大都建立於海洋中之海角，及礁石所在之處。爲航路之目標，故位置與標識之種類，甚有關係，茲畧述之：

(一) 燈塔之建立，宜擇最適當之處，免航海者，發生誤會。

(二) 燈色以白色為最佳，萬不得已，然後用雜色燈。蓋雜色燈，減少原有之光力，在遠距離上，難於辨別之故。

(三) 於大洋中，如非有强大光度之燈，殆無効力。

(四) 於內海中，無用强大光度燈火之必要。但恐與普通燈火易於混亂，故亦有用紅色，或綠色燈者。

(五) 燈塔附近如有孤巖，礁石等，須用別樣雜色燈照射之。

(六) 浮標及船燈，除不得已外，然後可用。蓋此等位置易於變動，不能十分信賴之故。

(七) 於洋海中深度過深，不能建立固定燈塔時，則不得已建立浮燈塔。

聯燈 建立燈塔二座。其目的相同謂之聯燈，在構造上言之；又有導燈，及信號燈之別，大率設立於狹窄之河內，與及多礁石之處，以指示航行。

副燈 凡海中礁石上不能建標，或因風浪強烈不能設立浮標時，則有設立副燈之必要。副燈設於燈塔之下，其光線直射海中之礁石，表示危險區域，以便船舶夜間之航行。

燈船 如當船舶航路之要衝，有沙灘淺洲或暗礁之存在，則為安全上有設立標識之必要。如該處不能建設立標，或繫碇浮標，難收相當效果時，則可改用燈船。燈船之構造，與普通之汽船畧同，惟龍骨及船側。龍骨實出水中畧多，以增加抵抗力，減少其搖動。其船中則建以燈杆，裝燈其上而已。

燃料 燈塔之燃料，在古昔多用動植物油，如豕油，鯨油，花生油，藥油等。及科學稍進步，則用鑛油，及邊遲瓦斯，近今新建之燈塔，則皆用石煤，瓦斯為燃料。(Acetylene gas C₂H₂) 在洋海上之巨大浮燈塔，多具有瓦斯發生器；其他接近海岸，及村落者則否。

光達之距離及密度之關係 光達之距離，以燭光及塔之高度而計算之。但視空中之密度而各異，如晴天之

光度，可達十海哩，遇雨天則只達四海哩而已。又有因地方密度之不同者。在世界上，如地中海燈塔之光度，可達四十四哩，要五十萬枝燭光便足。如在英法海峽，非有五百萬枝燭光，其光度不能四十四哩之遙。蓋英法海周年烟霧迷離，密度濃厚之故也。

屬具 燈塔之附屬，要具略有數種：

(一)瓦斯貯藏器 此係鋼製以爲貯藏瓦斯，以備點火之用，每燈塔一座，用四個至八個。

(二)自動點熄器 燈塔建立於洋海中，早夜差入點熄，殊屬不便，故加多點熄一器，使其於一定時間內，自動的點熄。一可免守者往返之勞；二則點熄之時，間更確也。此器之製作上，有二種之利用。其一，利用日光之熱度；其二，則利用時辰鐘之裝置者是也。

(三)壓力計 係表示壓力之度數。

(四)減壓器 邊遲瓦斯或石煤瓦斯，係一種氣體，如超過一定限度之壓力，就發生危險。爲保持一定限度之壓力，故用此器使其自動低減其氣壓。

(五)閃光器 此用於明暗燈火嘴外，蓋以疏罩，利用瓦斯壓力或發條之力，令其自動的迴轉，則自然明暗，於一定期五秒或十秒鐘內，發生一度之閃光。爲增加光達距離起見，罩內嵌以玻璃片，(Cress)利用其反射，而節省燃料。

(六)發電機 如光源用電氣，但附近無電氣之供給者，則非自行裝置發電機不能。電氣之光達距離雖屬強烈，然須多額之維持費，殊難得其普及也。

附本省現有燈塔，所在地之調查，省河海珠三座，荖塘一座，東江口之大纜島，及新興洲島，各一座。海豐之遮浪海岸一座，瓊州之海口，及臨高各一座，在香港則佛堂洲島大嶼島尖沙咀及筲箕灣等處，共四座。澳門東望洋則一座(抄錄廣東新地圖)

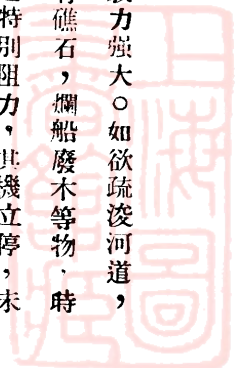
浚河宜用蒸汽機

劉照

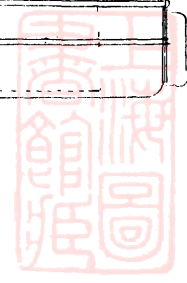
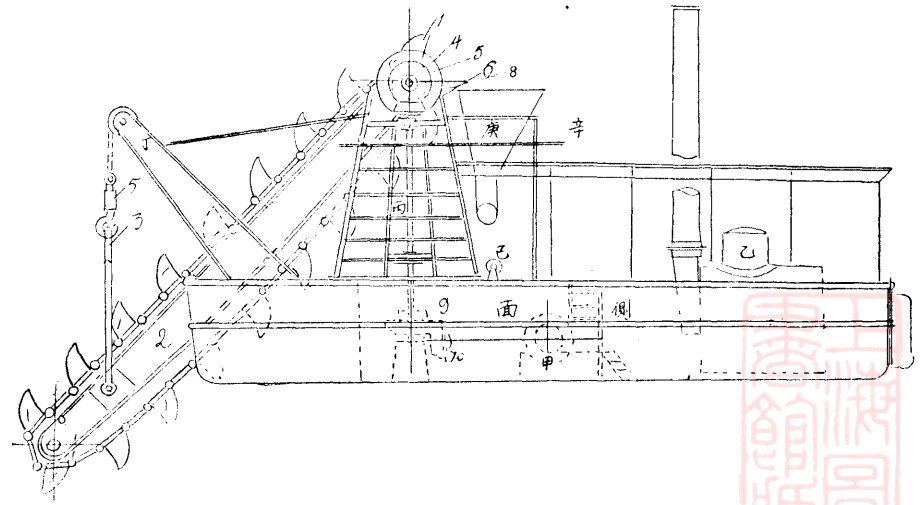
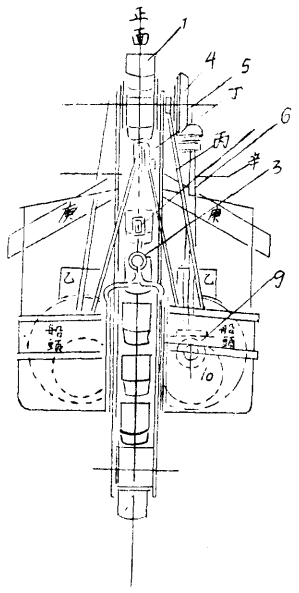
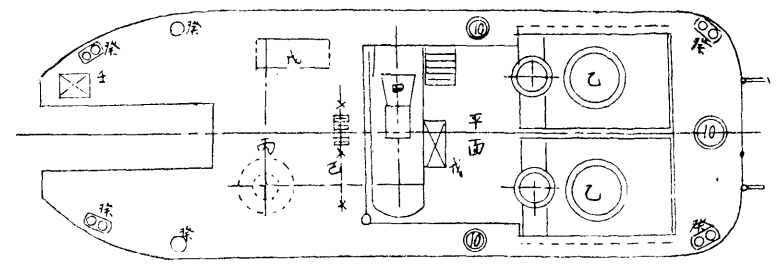
夫汽機之作用，先由鍋爐而發生蒸汽，經過汽管，轉至汽桶推動輪機，能生最大力量，以代人工之勞。惟裝造汽機者，務須尺寸適合，以燃料儉省，推動力大，機件簡易，具此

三者爲佳。但要製造鍋爐相配，水火適宜，火切水面，熱度全取；使燃料不耗，故熱度逾高，乃汽力逾漲，推動力逾猛。○是以機器，與鍋爐兩者相配，能繼續發生蒸汽，充足需用，方得收良好之效果也。○惟近者用煤日廣，煤炭昂貴，裝造機器者，多改用油渣機，煤汽機等；緣其得減輕燃料價值，

故多樂用之。○但够不及蒸汽機之毅力強大。○如欲疏浚河道，須以設置蒸汽機爲佳。○因海底常有礁石，爛船廢木等物，時生最大阻力。○倘用其他機器，一遇特別阻力，其機立停，未免不費手續也。○今畧擬蒸汽機挖坭船，草圖一紙，以便參考。



- | | | | |
|---|------|----|-------|
| 甲 | 汽機 | 1 | 泥斗 |
| 乙 | 汽罐 | 2 | 泥斗橋 |
| 丙 | 挖泥機架 | 3 | 吊橋架 |
| 丁 | 起重機架 | 4 | 斜齒輪 |
| 戊 | 抽水機位 | 5 | 挖泥車心 |
| 己 | 進退機 | 6 | 垂直車心 |
| 庚 | 泥箱 | 7 | 第二斜齒輪 |
| 辛 | 台板 | 8 | 第三斜齒輪 |
| 壬 | 起重機位 | 9 | 第四斜齒輪 |
| 癸 | 纜柱 | 10 | 煤炭倉口 |



潮與汐

京兆生

荀子曰：流水不腐，戶樞不蠹動也。河海之水，不腐且不垢，流動不息使然也。水之流動，因有漲落，遂發生潮汐。朝潮來之水也，汐夕來之水也，俗統謂之曰潮。潮汐乾滿漲落之之結果，海水深度高低隨之，潮退至最低位置時，稱爲乾潮。乾潮時間一過，海水逐漸漲，約三小時，經過中潮後。海水繼續漲滿，更經三小時後，水深達於最高位置時，稱爲滿潮。由乾潮位置，到達滿潮位置，須經過六小時十二分三十秒。即每經過十二小時二十五分，必發生漲落一次，一日夜內，潮汐每漲落二次，所須時間爲二十四小時五十分。一日夜比計，不足五十分。其不足之五十分，流入翌日計算，故每日潮汐之時間，不是一定逐日常延推五十分也，即如曆書所載之潮汐，乾滿時刻，亦非一定，茲附列以供參考。

日期	滿潮時刻	乾潮時刻
初二日十七日	子午	卯酉
初三日十八日		
初四日十九日	丑未	辰戌
初五日二十日		

初七日廿二日

寅申

巳亥

初九日廿四日

卯酉

子午

十一日廿六日

辰戌

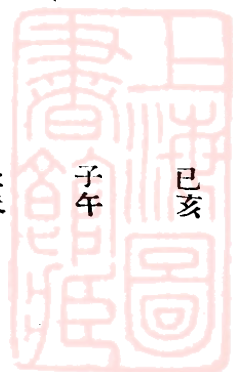
丑未

十四日廿九日

巳亥

寅申

潮汐之發生，關係於日月地球之吸力。日月吸引地球，而地球亦發生一種抵抗力，名曰地心吸力。地面上之物流動若水者，因日月之吸力與地球之抵抗力相持之關係，而潮因以生焉。月之體積，比較日之體積雖小，然與地球距離則較日爲近。故月之生潮力亦較日爲大，如月曆之十五夜，當滿月在空之際，即潮水至爲滿漲之時；又地球對月及背月之處，皆有高潮發生，蓋因地球之自轉，每月有潮二次，如前所述。值朔望日，則日月二曜，同在一直線上，生潮之力相順，而不相逆，遂生高潮。若近初七與二十二兩日，則日月相距成一直角，生潮之力相送，而不相順，互相牽制，故生潮之力稍煞焉。



潮汐之漲落，既如上述矣。然海岸之形狀不一，海底之深淺凹凸各異。故潮汐之漲滿有緩急之分，或川流過於灣曲，則水流延緩，滿潮之時刻略為延遲。反之深狹之江河及海峽，則水流峻急，其速力有達至八九海哩以上者，故當汽船通過海峽時，船之轉搖大增，不慣航海之旅客，更覺艱船之苦者，蓋蒙急流之厚惠也歟！

輪機規程

第一章 總則

第一條 本規程所定之算法，及強力為最小之限度，距離為最大之限度。

第二條 本規程關於船舶，用新造汽機，汽缸，及其附屬品之檢驗，并船舶用汽機汽缸之設計，皆適用之。

第三條 凡船舶所用汽機之構造算法及強力，有不合於本規程，而經主管官署，認為有同一之効力者，作合格論。

第二章 材料試驗

第一條 執行抗張試驗所用之試驗材料，定其算法如左。

(一) 鐵板

標點間之距離為八吋，濶為一吋，四分之一以上其厚度，為原有之厚度者。

(二) 鋼板及各種形式之鋼料

標點間之距離為八吋，其厚度為原有者，其濶度因試驗材料之厚度而異，厚度未滿〇・三七五吋時，濶度不得超過二吋半，厚度在〇・三七五吋以上，〇・八七五吋以下時，濶度不得超過二吋，厚度如超過〇・八七五吋時，濶度不得超過一吋半。

(三) 支柱及螺旋支柱用之圓形鐵料

標點間之距離為八吋，其截面積須在〇・二五平方吋以上。

(四) 圓形鋼料

標點間之距離為試驗材料直徑之八倍，其截面積須在〇・二五平方吋以上，但試驗材料直徑超過一吋時，標點間之距離得為試驗材料直徑之四倍。

(五) 鋼鍋釘

標點間之距離，須為試驗材料直徑之二・五倍。

(六) 鑄鋼料及鍛鋼料

標點間之距離，若材料直徑為○·五六四吋時，則須二吋，直徑○·七九八吋時，則須三吋，直徑○·九九七吋，則須三吋半。

第二條 執行屈曲試驗所用之試驗材料，定其算法如左。

(一) 板及各種形式之材料

潤一吋半以上試驗材料，乃由用以試驗之板，或各種形式材料剪取，但其厚度在半吋以上時，得將剪斷面刨平。

(二) 圓形材料

直徑乃用原有者，不必刨削，若直徑超過一吋半時，得將直徑車削至一吋半。

(三) 鑄鋼料及鍛鋼料

此項試驗片，須作成闊一吋，厚四分之三寸之長方形之截面面積，并於其四隅以十六分之一吋之半徑作成圓角。

第三條 製造鍋爐所用之鐵料，須行如左之試驗。

(一) 抗張試驗

板每平方寸之抗張力，順纖維方面要二十噸以上，

逆纖維方面，要十八噸以上，其伸長度，順纖維方面要百分之九以上，逆纖維方面要百分之七以上，支柱，螺旋，支柱及鍋釘等，所用圓形鐵料，每平方寸之抗張力，要二十三噸以上，其伸長度，要百分之十五以上。

(二) 鍛鍊試驗

將鍋釘灼熱，鈍擊釘頭，使成扁平，令其徑等于釘徑之二倍半，且將釘身鈍成扁平，壓穿與釘徑相等之孔一個，而孔周不生疵裂者。

螺旋支柱之尾端，如係固定時，得依鍋釘試驗執行。
第四條 製造鍋爐所用之材料，須行如左之試驗。

(一) 抗張試驗

抗張力及伸長度依照左表

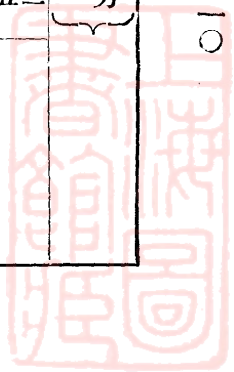
種類	抗張力	伸長度	伸長度 <small>試材之有長方 徑之四倍者</small>
礎板支梁板及不接觸火焰之板	二六以上二七以下 二七以上二八以下 二八以上三二以下	厚〇·三七五 吋以下	十八吋以上 二十吋以上 二十吋以上 二〇·五 二一·五 二二·五
其他各板	二五以上二六以下 二六以上三十以下	厚〇·三七五 吋以下	二〇·五厚〇·三七五 二二·五 二四·五 二五·五
支柱用圓材及形材	二六以上二七以下 二七以上二八以下 二八以上三二以下	二〇·五 二一·五 二二·五	二四·五 二五·五 二七·五
螺旋支柱用圓材	二五以上二六以下 二六以上三十以下	二四·五 二五·五	二八·五 二九·五
鍋釘用圓材	二五以上二六以下 二六以上三十以下	二六·五 二五·五	三一·五 三〇·五

鍋釘所用圓形材料，不執行抗張試驗時，得由該圓形材料所製成之鍋釘執行之，此時每平方寸之抗張力為二十五噸以上，三十噸以下，其斷面面積縮小之度，要在百分之六十以上，厚度在十六分之一以下之板，其不關重要部分所用之材料，如經主管官署認許者，可免受抗張試驗。

(二) 屈曲試驗

板圓形材料，及各種形式材料之健淬屈曲試驗，乃

將試驗材料，熱至血紅色後，放入華氏八十度以下之水中冷却之，用與試驗材料相等之厚度，或內徑為直徑之三倍以下者，屈曲至一百八十度而不生裂痕者，板，圓形材料，及各種形式之材料，行常溫屈曲試驗時，在常溫狀態之下，執行前項之試驗，須不生裂痕者，因加工之故，須加之部分，或與火焰接觸部分所用之鋼料，須執行健淬屈曲試驗，其他鋼料則須執行健淬屈曲試驗，或常溫屈曲試驗。



鍋釘用圓形材料，不執行屈曲試驗。

第五條 鋼製之鍋釘，須執行如左之試驗。

(一) 屈曲試驗

在常溫之下將，其桿部屈至一百八十度，互相接觸，其屈曲之外部，不生斑裂者。

(二) 鍛鍊試驗

將鍋釘灼熱，錘擊釘頭，使成扁平，令其直徑等於釘徑之二·五倍，而不生斑裂者。

第六條 軸，及軸之一部，及其他通常使用鍛造品之部分所用之鑄鋼料，執行如左之試驗。

(一) 抗張試驗

每平方吋為二十六噸以上，三十六噸以下，其伸長度要在百分之二十以上。

(二) 屈曲試驗

在常溫之下，將二吋以下之內徑，屈曲至一百廿度以上，要生斑裂者。

(三) 墜落試驗

鑄鋼材料，就其形狀及重量之關係，由七呎乃至十

呎之高處，墜落於硬質之地上，但形狀長大或複雜之物墜落時，防其變樣，得由該鑄物之上下兩部，各取試驗材料兩個，執行抗張及屈曲試驗，而省去墜落試驗。

(四) 錘擊試驗

鑄鋼料執行墜落試驗後，將之懸起，用七磅以上之錘敲之，檢驗其有無原來，及因墜落而起之裂痕，如無痕跡，則合格省去墜落試驗之材料，須執行錘擊試驗。

第七條 除前條所列各項外，其他之鑄鋼材料，執行前條之

墜落，及錘擊試驗，而不執行抗張及屈曲試驗。

第八條 軸，汽遮桿，接續桿，滑瓣桿，及偏心桿所用之鍛

鋼材，由比較幹部截面略大之部分，從縱的方面切下之，試驗材料執行如左之試驗，但不得進試驗材料鍛鍊。

(一) 抗張試驗

每平方吋之抗張力為二十八噸以上，三十五噸以下，其伸長度，抗張力二十八噸者為百分之二十九以

上抗張力，三十五噸者，為百分之二十二以上，又抗張力之噸數，與伸長度百分率之分子之和須在五十七以上。

(二) 屈曲試驗

在常溫之下，將半寸以下之內徑屈成一百八十度，要不生疵裂者，但每平方寸之抗張力，超過三十二噸時，屈曲之內徑，得增加至四分之三寸。

第九條 可鍛鑄鐵材料，須執行試驗，但用於不甚重要之部分，則不在此限。

第十條 試驗材料，須與原材料，受同一之熱處理。

應燒軟之鍛鋼料，及鑄鋼料之試驗材料，及加工前應燒軟之鍋爐板之試驗材料，應於燒後切取之。

第十一條 試驗材料之數如左表

在二噸半以上之鋼板，於其兩端取抗張試驗，及屈

曲試驗材料各一個，而於屈曲試驗材料，則執行健

淬屈曲試驗，及常溫屈曲試驗，小形之鍛鋼料，及

鑄鋼料，在本表所列之試驗材料之數，如主管官署

認為適當者，得減少之。

第十二條 本章第九條，第十條之試驗材料，如試驗不合格

時，得由同一之試驗材料，再取二個試驗，其適否

如合格，則認為適當。

凡試驗材料，經前項試驗，若不合格，則捨去該試

驗材料，而另取其他，各執行本章第九條及第十條

之試驗為合格，則認為適當。

檢驗船舶呈報表

船名	船主	船長	船寬	船深

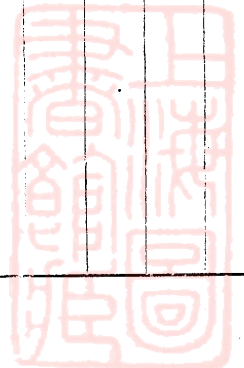
吃水	總噸數	淨噸數	汽壓力	船體檢驗	汽機檢驗	汽確檢驗	其他部分	進水年月	資格	航海能力	附記
											建設廳長察核
											檢驗委員
											呈

中華民國十

年

月

日



本章第十一條之試驗材料，不合格則再取二個試驗材料，試驗其適否如兩者均合，則作合格論。

本章第六條及第八條之試驗材料，如抗張試驗，或屈曲試驗不合格時，經主管官署考量，該試驗之結果，除認定該試驗材料為不適當之材質外，對於不合格者，得另取試驗材料，以試驗其適否，如該試驗材料合格，則作合格論。

第十三條 主管官署對於不合格之材料，得體察其材料試驗之成績，酌予認許。

第三章 汽機

第一條 製造汽筒，須用強韌堅硬最良質之材料，車削後須執行如左之水壓試驗。

(一)單筒式汽機，每平方吋之最大汽壓，在九十磅以上時，則再加九十磅，若未滿九十磅，則以該數之兩倍為準。

(二)雙筒式汽機，在高壓汽筒每平方吋之最大汽壓，在九十磅以上時，則再加九十磅，若未滿九十磅，則以其數之兩倍為準，在低壓汽筒最大汽壓，以○。

五乘之。

(三)三筒式汽機，在高壓汽筒每平方吋之最大汽壓內，加以九十磅在中壓汽筒時，將最大汽壓，以○·七五乘之，在低壓汽筒時，將最大汽壓，以○·三乘之。

(四)四筒式汽機，在高壓汽筒每平方吋之最大汽壓內，加以九十磅，在第一中壓汽筒，以最大汽壓第二中壓汽筒時，將最大汽壓以○·五乘之，在低壓汽筒時，將最大汽壓，以○·二五乘之，汽筒蓋及瓣箱蓋等，須執行與前之水壓試驗。

第二條 車軸，汽遮桿，偏心桿，接續桿，滑制桿等，須選良好之鐵，或鋼鍛鍊後製造之，如以鋼塊製造時，鍛鋼材之斷面，須為原塊鋼截面五分之一以內，其他部分之斷面，為原塊鋼截面之三分之二以內，且要鍛鍊。

第三條 車軸，汽遮桿，偏心桿，接續桿，滑制桿等，不得鍛接，又車軸鏢不得鍛接，及嵌軸，須與軸身一體造成。

第四條 鍛鋼製造之大形，車軸汽遮桿，接續桿及鋼鑄品等

，須概行適當之燒軟。

第五條 各車軸粗胚，及完成時，須受主管官署之檢驗。

第六條 雙筒三筒，四筒汽機之備有凝汽器者，其鋼製車軸

徑之大小，從左式定之。

$$S = \frac{3 \sqrt{C \times P \times D^2}}{f(2 + \frac{D^2}{d^2})} \quad (1)$$

2 高軸汽筒一個時，為其徑之二乘，二個或二個以上時，

為各汽筒徑二乘之和。

2 D 低壓汽筒一個時，為其徑之二乘，二個或二個以上時，為各汽筒徑二乘之和。

P 為每平方吋若干磅力之最大汽壓，加十五磅之數。

C 為曲拐之長度

F 為常數其值如次

S 為車軸之徑吋計。

曲拐間之角度	旋轉軸常數	中間軸常數	曲拐之前後有承軸座之曲拐及進力軸之常數
一曲拐	六一九	八六四	七四〇
一曲拐	八九〇	一二二一	一〇四七
二曲拐	八二一	一一二八	九六六
	七六八	一〇五五	九〇四
	七二七	九九七	八五五
	六九五	九五三	八一七
	六七〇	九一九	七八八
	六五一	八九四	七六六

三	曲	拐	一二〇	六四四	一二九五	一一一〇
			一八〇	六二九	八六四	七四〇
			一七〇	六三二	八六七	七四二
			一六〇	六三八	八七七	七五一

第七條 旋轉軸之船尾管填管環前部之徑，及進力軸之進力

台，前後部之徑，得與中間軸之數同。

設補助汲水之裝置。

第八條 鐵製軸之徑，依照本章第六條之計算，要增加百分

之五。

第十四條 冷汽管之長，如為汽管外徑之百二十倍以上時，每

百二十倍設支板一枚。

第九條 明車汽機車軸之徑，得依照本章第六條，同種汽機

曲拐之算式計算，但此時曲拐之常數，須用一・四

乘之。

第五條 凝汽器，於未裝冷汽管以前，以每平方吋二十磅之

水壓驗其漏否。

第十條 接近於進力台之前後部，須設承軸座。

第十一條 船尾防水隔板之前面，應附設水管，及龍頭，以為

船尾管排水之用。

第六條 機關室內備正汲水機二具，各機須有汲水入罐充分

之能力，且當使用其中之一具時，得將其他之一具

開放。

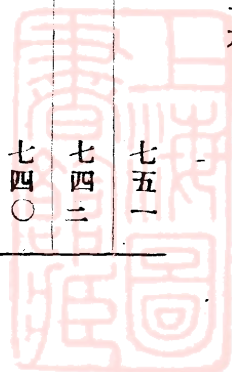
第十二條 表面凝汽器之管及板，以黃銅或其他之合金製造

之。

自動調整器，以調整其速度。

第十三條 表面凝汽器，須設適當之戶口，以便入內檢驗，且

第七條 如補助汲水機，具有自動調整器者，可減去立獨正



汲水機一具。

第六條 汲水機，須以最大汽壓之二倍之壓力試驗之。

第五條 以污水排洩器，附設於汽機，或以吸收污水嘴，附設於循環水機亦可。

第七條 機關室內備正污水機二具，當使用其中之一具時，得將其他之一具開放。

第八條 正污水機，須具有排除船內各區污水之裝置。

第九條 機關室內除備有正汲水機外，須備汲水用蒸汽抽水機一具。

前說之水機，須具有與溫水槽，及海水相通之吸水口一個，且除屬於正汲水機之附件外，尚須具有汲水管及限制紐。

第十條 機關室內，既備前條之抽水機外，尚要多備蒸汽抽水機一具，為各區域排除污水出船外之用，且能抽送海水至凝汽器，及甲板上之用，但如備有獨立循環抽水機二具以上於其排出口，有互相聯絡之裝置時，則凝汽器送水之裝置得省略之。

第十一條 總噸數，一千噸以下之船舶，祇備有蒸汽抽水機

一具亦可，惟須依照第二十二條第二十三條之規定。

第十二條 備有二重底，或水艙之船舶，其機關室應備有蒸汽抽水機，以便於排水前說之抽水機，得由第二十三條之蒸汽抽水機兼用之。

第十三條 汲水機或汲水管，須具有適當之發條，逃出制但獨立直働汲水機而無曲折者，則不在此限。

第四章 汽罐

第一條 製造汽罐所用之壓延鋼材，須由平爐製出無疵裂，及其他缺點者。

第二條 在受張力之部分，不能使用鍛合鋼板，及鍛鋼製支柱。

第三條 當製造鋼板邊緣使之突起之工作，而行灼熱時，須燒軟行之。

鋼板不可穿打貫孔

第四條 凡人孔檢查孔，及泥孔之邊緣，須設相當之補強板，但其長徑在六寸以下者，則不在此限。在汽兜下之確板，設以支柱，或以其他之方法，令其鞏固。

第五條 確板接合所用之覆板，須用與確板同質之板，其厚

度左右式定之。

(一) 鍋釘之數，各列相同時，如左式規定之。

單覆板

$$T = \frac{9}{8} \times T \quad (2)$$

雙覆板

$$T = \frac{5}{8} \times T \quad (3)$$

(二) 鍋釘之數在外列爲半數時，如左式規定之，

單覆板

$$T = \frac{9 \times T}{8 \times (p-2d)} \quad (4)$$

雙覆板

$$T = \frac{5 \times T}{8 \times (p-2d)} \quad (5)$$

T. 爲接合板之厚

T. 爲覆板之厚

P 爲鍋釘最大之心距離

D 爲鍋釘孔之徑俱以吋計

鐵製覆板之接合，須與纖維互相平行。

第六條 鍋釘孔之徑，不能少於該接合板之厚度。

第七條 鐵製型汽罐罐板之強力，其數從左式定之。

$$P = \frac{C \times T \times B}{D} \quad (6)$$

P 爲最大汽壓

D 爲罐體之最大內徑

T 爲罐板之厚俱以吋計

C 爲常數另表列之，但順纖維之最小抗張力，超過二十噸之時，則須增加C之值。

縱 接 合 之 種 類	罐	板	之	厚
	以下	以下	以下	以上



累接或單板覆板銜接打貫孔之時	一五五	一六五	一七〇
累接或單板覆板銜接鑽孔之時	一七〇	一八〇	一九〇
兩覆板銜接打貫孔之時	一七〇	一八〇	一九〇
兩覆板銜接鑽孔之時	一八〇	一九〇	二〇〇

B 爲縱接合之強率，從左式定之，用其最小之數

(I) 罐板接合之強率，其數如左：

$$B = \frac{P_a}{P} \times 100 \quad (7)$$

(II) 接合用鍋釘之強率，其數如左：

$$B = \frac{n \times a}{P \times t} \times F \quad (8)$$

(II) 鍋釘之數在外列爲半數時，鍋釘及罐板之聯合弱率

，其數如左：

$$B = \frac{100(p-2d)}{P} \times \frac{B_2}{n} \quad (9)$$

p 爲外列鍋釘之心距離

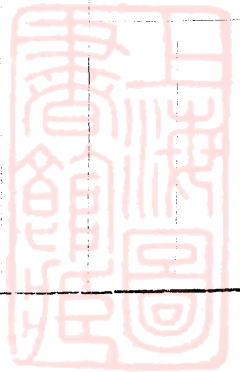
d 爲鍋釘孔之徑

t 爲罐板之厚

a 爲鍋釘孔之面積，(平方吋計)但受有兩剪刀之鍋釘，則爲其數之一·七五倍

n 在 P 列之心距時，鍋釘之數俱以吋計。

F 爲常數左表定之



種類	F	之值
鐵製鍋釘打貫孔之時		100
鐵製鍋釘錐鑽孔之時		90

第八條 鋼製圓型汽罐罐板之強力，其數從左式定之。

$$P = \frac{C \times (T - S) \times B}{D} \quad (10)$$

P 為最大汽壓

D 為罐體之最大內徑

T 為罐板之厚俱以吋計

C 為常數左表定之

縱接合部兩覆板闊度相同之時	111.00
縱接合部兩覆板之闊度不相同之時	11.25
縱接合部累接或單覆板銜接之時	110.50

罐板每平方吋之最小抗張力，超過二十八噸時，得將 C 之值增大，未滿二十八噸時，得將 C 之值減小。

B 為縱接合之強率，從左定式之、用其最小者。

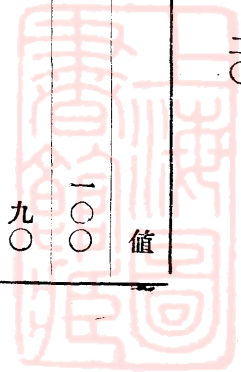
(1) 罐板接合之強率，其數如左。

$$B = \frac{D - d}{P} \times 100 \quad (11)$$

(2) 接合用鍋釘之強率，其數如左。

$$B_2 = \frac{n \times n}{P \times t} \times F \quad (12)$$

(3) 鍋釘之數在外，列為半數時，鍋釘及罐板之聯合強率，其數如左。



$$B_3 = \frac{100(p-2d)}{P} + \frac{Bz}{n} \quad (13)$$

P 爲外列鍍釘之心距離
 D 爲鍍釘孔之徑
 T 爲罐板之厚

A 爲鍋釘之面積，如受有兩剪刀者，爲其一·七五倍。
 N 爲P心距離鍋釘之數，俱以吋計。
 F 爲常數左表定之。

鐵製鍋釘	七〇
鋼製鍋釘	八五

第九條 接觸於火焰之加熱器之板之強力，可用前二條算式 第十條 支持平面之支柱，及支柱管之最小截面積，從左算之，但C之常數，用三分之二之值。 表定之。

鐵製支柱	種 類			備 考
	最小徑未滿 $\frac{11}{2}$ 者	鍛 合 者	非鍛合而最小徑在 $\frac{11}{2}$ 以上者	
螺旋支柱之內力	六〇〇〇	六〇〇〇	七五〇〇	鐵製螺旋以外之支柱，最小抗張力超過二十三噸者，及鋼製支柱超過二十八噸者，得酌量增加其內力。
其他支柱之內力	六〇〇〇	六〇〇〇	七五〇〇	
柱支管之內力			七五〇〇	



銅製支柱	
最小徑未滿 $\frac{11}{2}$ " 者	八〇〇〇
最小徑 $\frac{11}{2}$ " 以上者	九〇〇〇
	九〇〇〇
	一〇四〇〇
鋼製支柱之最小抗張力，未滿二十八噸者，得酌量減少其內力。	

第十一條 支向支柱之截面面積，其數從左式定之，如屬平

板斜向支柱，其截面面積要比較略大。

$$A = \frac{A \times L}{H} \quad (14)$$

A 為斜向支柱之截面面積

a 為支持平板之直，向支柱之截面面積。

為斜向支柱之長

H 從斜向支柱之一端，垂直於平板面之長吋計。

第十二條 用支柱或支柱管支持之平板，或管板之強力，其

數從左式定之。

$$(1) \text{ 支柱之配置為正方形時} \\ P = \frac{C \times T^2}{B^2} \quad (15)$$

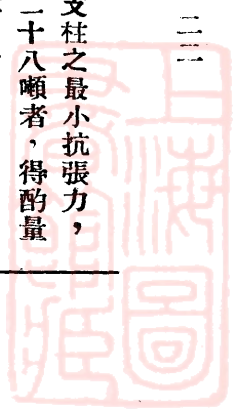
為最大汽壓

為板之厚

為支柱間之心距離俱以吋計

C 為常數從左表定之

甲		之值
螺旋支柱端用鍋釘固定時	鐵板鋼板之厚十六分之七吋以下	
	鐵板鋼板之厚十六分之七吋以上	一〇〇



乙	螺旋支柱端用母螺旋固定時	鐵板鋼板之厚十六分之七吋以下	鐵板鋼板之厚十六分之七吋以上 十六分之九吋以下	一一〇
庚		鋼板之厚十六分之九吋以上		一二〇 一三五
丙	鐵板內外用母螺旋，固定支柱端時。			一四〇
丁	與丙之固定法同座外面之厚，不得少過板之厚二分之一座之徑，須有支柱心距三分之一以上者。			一五〇
戊	與丙之固定法同座外面之徑，為支柱心距三分之二以上，其厚不得少過板之厚度，并以鍋釘固結之者。			一六〇
己	與丙之固定法同座外面之徑，為支柱心距三分之二以上，其厚不過少過板之厚度，并以鍋釘固結之者。			一七五
庚	與丙之固定法同條板外面之厚，不得少過板之厚度闊為支柱橫列間心距之三分之一以上，并以鍋釘固結之者。			一九〇
辛	焰管板以支柱或支柱管支持時。			二四〇

(二)支柱之配置為長方形時

$$P = \frac{C \times T^2}{a+b^2} \quad (16)$$

A 為支柱各列之最大之心距離

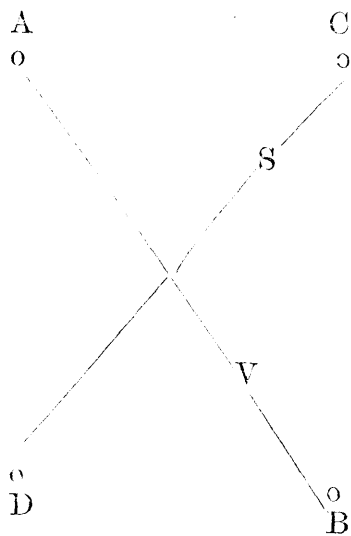
B 為支柱各列綫之距離

P, T, C 與前同

(三)其他格式之配置

$$P = \frac{40 \times T \times z}{Vz + Sz} \quad (17)$$

V 爲左圖相對二支柱 A B 之距離
S 爲左圖相對二支柱 C D 之距離



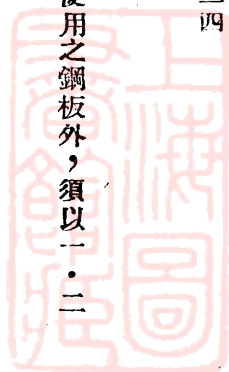
P. T. C. 與前同
除燃燒室，及受火焰接觸所使用之鋼板外，須以一·二
五乘常數 C 之值。

第十三條 焰管板間充水部，平板之強力其數從左式定之。

$$P = \frac{C \times T \times z}{Bz} \quad (18)$$

P 爲最大汽壓
T 爲板之厚
B 各列中心間之水平距離俱以吋計。
C 爲常數左表定之

支柱焰管之配置法		管板外面無母螺者	有母螺旋者
支柱焰管間有普通焰管二枝者		一一〇	一三〇
支柱焰管間有普通焰管一枝者		一四〇	一五〇



全數支柱	煙管者	一六〇	〇
全數支柱煙管每隔一枝付有母螺旋者		〇	一七〇

第十四條 如用覆板補助平板強度時，覆板之厚不可少過平

板厚之三分之二，如用鍋釘固結時，照前二條算式中

，平板之厚，加以覆板之厚之三分之一代之亦可。

第十五條 如管板有受燃燒室上部之壓力者，其板之厚度，

不得小於左列算式。

$$T = \frac{P \times W \times D}{1750 \times (C - d)} \quad (19)$$

T 為管板之厚

P 為最大汽壓

W 為燃燒室上部外面之闊度

D 為煙管之水平心距離

d 為普通煙之內徑俱以吋計

第十六條 支持燃燒室，頂上及其他平面所用支梁之強力，

其數從左式定之。

$$P = \frac{C \times D \times W \times L}{(L - B) \times D \times L} \quad (20)$$

P 為最大汽壓

L 為兩管板間之距離，或管板與燃燒室後部之距離。

B 為支梁上支柱間之心距離

D 為支梁間之心距離

d 為中央部支梁之深

T 為中央部支梁之厚俱以吋計

C 為常數如左表但鋼製支梁，每平方吋之最小抗張力，

超過二十八噸時，或未滿二十八噸時，得酌量增減 C 之

值。

各支梁支柱數	C 之值 (鐵製支梁)	C 之值 (鋼製之梁)
一 枝	六〇〇〇	七二一〇
二 至 三	九〇〇〇	一〇六六〇
四 至 五	一〇〇〇〇	一一八五〇
六 至 七	一〇五〇〇	一二四四〇
八 以 上	一〇八〇〇	一二八〇〇

第十七條 圓形火爐之強力，其數從左式定之。

(一) 火爐平坦部之長度，超過厚度百二十倍之時。

$$P = \frac{1075200 \times T^2 z}{T \times D} \quad (21)$$

(二) 火爐平坦部之長度為厚度百二十倍以下之時。

$$P = \frac{50 \times (300 T - 1)}{D} \quad (22)$$

P 為最大沱壓

T 為板之厚

D 為火爐之內徑

L 為火爐平坦部之長俱以吋計

第十八條 依照福士式丁道式、與李士科公司製之巴路布彼

阿魔多亞式，及毛禮遜式樣製造之鋼鐵火爐之強力

，其數從左式定之。

$$P = \frac{1259 \times (T - 2)}{D} \quad (23)$$

肋骨布拉安式火爐之強力，從左式定之。

$$P = \frac{1160 \times (T-2)}{D} \quad (24)$$

鋼製螺旋形火爐之強力，從左式定之。

$$P = \frac{912 \times (T-2)}{D} \quad (25)$$

P 爲最大汽壓

T 爲板之厚

D 爲火爐之徑，屬於福士式丁道式，毛禮遜式，彼阿魔多

亞式，或螺旋形火爐者，爲皺形外邊之徑，如屬於肋骨

布拉安巴式，巴路布式，火爐者爲最小部外邊之徑，

鋼製堪士式，火爐之強力之計算從左式定之，但適用

於皺形之心距離，十六吋以下，高二吋以上之火爐。

$$P = \frac{915 \times (T-2)}{D} \quad (26)$$

P 爲最大汽壓

T 爲火爐平坦部之厚

D 爲火爐平坦部之外徑

第十九條 扁平鏡板之無支柱者，其強力之計算，從左式定

之。

$$P = \frac{C \times T^2}{D^2} \quad (27)$$

P 爲最大汽壓

T 爲鏡板之厚

D 爲鏡板之徑

C 爲常數鐵製者，爲三六〇鋼製者爲五二〇。

第二十條 凸出外方蝶形鏡板之強力，其數從左式定之。

$$P = \frac{C \times T}{R} \quad (28)$$

P 爲最大壓力

T 爲鏡板之厚

R 爲凸出之半徑，俱以吋計。

C 爲常數鐵製者，爲一五〇〇〇，鋼製者，爲二一〇〇

〇〇。

凹入內面鏡板之強力，與前左式同，但C之值，爲百分之六十，鐵板一平方之抗張力，橫纖維在二十噸以

上，或二十噸以下，鋼板二十八噸以上，或二十八噸以下，C之值得酌量增減之。

第三二條 執行汽罐水壓試驗

- (一)圓形汽罐之最大壓力，如在九十磅以上，則加以九十磅，如在九十磅以下，則以其數之二倍為標準。
- (二)水管式汽罐水壓試驗為最大汽壓之一·五倍，再加以十五磅之壓力。

第三二條 副汽罐之構造，及寸法得照本章之規定。

第五章 汽制 龍頭及管

第一條 汽罐之保險制，須備二個以上，其制及排汽管之全面積，另表列之，但其徑不得在二吋以下。

副汽罐及救生艇，小汽罐該火床之面積，如在十四平方呎以下者，只備保險制一個亦可。

如裝有加速通風機者，保險制之面積，依照該表之數，須畧增大。

第二條 保險制發條，受最大壓力壓縮該制徑之四分之一，但壓力一去，須要恢復原有之長度。

第三條 施行發條保險制之試驗，先將給水制塞汽制關閉之

徑，過二十分鐘間之燒火後，俟其有蒸汽溢出，但汽壓之昇騰，不得超過最大汽壓十分之一以上。

第四條

保險制須備開制裝置於汽機室，以便於開閉，且該制之升降距離，須達制徑之四分之一以上，但汽機室與汽罐室間，裝有防水隔板者，或兩室間之距離較長者，則將開制裝置，設於汽罐室亦可。

第五條

加熱器須具有完全之保險制。

第六條

汽罐與汽管之間，須具有塞汽制。

第七條

凡汽罐須具有玻璃驗水計一個，以上驗水龍頭二個以上，汽壓計一個以上，如前後兩面禁火者，則兩面俱備之。

第八條

如裝放水制及放水龍頭於汽罐上，則船體外板上，亦須有同樣之裝置。

第九條

如將放水龍頭裝於外板上者，須貫通至船體外板，該板孔之外面，裝以黃銅或砲金製環，以助其強度。

放水龍頭須密閉免令弛緩。

第十條

裝放海水龍頭於汽罐室，及汽機室內，其高度須達

於該室台板之上，或以京士頓制裝於船體外板者，亦須達於該室台板上。

第十二條 裝制及龍頭於船體外板，以螺釘或平頭釘接合之。

第十三條 與吸水管接續之制或龍頭須裝於汽罐室及汽機室台板之上。

第十四條 最大吃水綫以下吸水口制，排水口制，及龍頭等之裝置，須擇接近易於開閉之處。

但排水口須設於最大吃水綫以上之處。

第十五條 汽管須具有充分排水量

第十六條 汽管因冷熱縮漲須使其有不變樣之裝置。

第十七條 汽管通過炭倉者，須設藉以遮蓋之。

第十八條 各管之內部受有壓力者，該管之強力，其數從左式定之。

(1) 銅管

$$P = \frac{6000 \times (T - C)}{D} \quad (29)$$

(11) 累接鍛合鐵管

(12) 無接口銅管

$$P = \frac{6000 \times T}{D} \quad (30)$$
$$P = \frac{9000 \times T}{D} \quad (31)$$

P 為最大汽壓

D 為管之內徑

T 為管之厚度俱以吋計

C 為常數用鉗錫接口者，為十六分之一，如無接口，其徑在八吋以下者，為三十二分之一可也。

鐵製及銅製汽管之厚，須用十六分之三吋以上，但

加熱蒸汽用管，其口徑細小者，則不在此限。

由電氣分解法製成之銅管，不得用沱管。

第十九條

汽管及汲水管，於製作完成車削後，施行水壓試驗，其屬於銅製者，以最大壓力之二倍，屬於鐵製及銅造者，以最大壓力之三倍試驗之。

附屬於汽罐汽管，及給水管之制箱，以最大壓力之二倍之水壓力試驗之。

第六章 發動機

第一條 的遮路式發動機之鋼製車軸之徑，從左式定之。
但以該汽筒內最大壓力未超過五百磅者為限。

(1) 曲拐

$$S = \sqrt{\frac{D^2}{D} \times (A + B + C + D)} \quad (32)$$

S 為曲拐之徑
D 為汽筒之徑
C 為衝程
L 為曲拐兩側間之軸座內側間之距離，俱以吋計。
A 及 B 為常數

汽筒	之	數	A 之值	B 之值
四衝程單動發動機	二衝程單動發動機		〇・〇八九	〇・〇五六
四 至 六	二 至 三		〇・〇九九	〇・〇五四
八 個	四 個		〇・一一一	〇・〇五二
十 至 十二	五 至 六		〇・一三一	〇・〇五〇
十 六 個	八 個			

(11) 中間軸

$$S = f \sqrt[3]{\frac{C D^2}{C D^2}} \quad (33)$$

S 為中間軸之徑
D 為汽筒之徑



C 爲衝程俱以吋計

F 爲常數

汽 筒 之 數		無飛輪機之常數	有飛輪機之常數
四衝程單動發動機	二衝程單動發動機		
四 個	二 個	○·四五六	○·四〇五
六 個	三 個	○·四三六	○·四〇〇
八 個	四 個	○·四三六	○·四〇九
十 個	五 個	○·四三六	○·四二〇
十二 個	六 個	○·四三六	○·四二七
十六 個	八 個	○·四六六	○·四六一

如衝程係汽筒之徑一·二倍以三，一·六倍以下之時，

$$S = 0.635 + 0.03p$$

(35)

則中間軸之徑，另式定之如次。

S 爲旋轉軸之徑

$$S = 1(0.735D + 0.273C)$$

(34)

S 爲中間軸之徑(如前式)

(三) 旋轉軸

P 爲旋轉推進器之徑俱以吋計。

旋轉軸之徑，不得少過中間軸之徑之一·〇七倍。

末徑嵌入黃銅卷旋轉軸之徑，依本條之計算，為該所得之數之一·〇五倍便合也。

進力軸之備有進力環者，其環間之徑，依本條中間軸之徑之算式，須增加該所得數之百分之五。

(一) 曲拐

P 為汽筒內之最大汽壓，以吋計。

第三條 汽筒內之最大汽壓力二百五十磅以下之發動機之鋼製車軸之徑，從左式定之。



(37)

第二條 的遮路式發動機之鋼製車軸之徑，如超過最大汽壓五百磅者，照前第一條之計算，該所得之數，乘以左式之係數便合。



(36)

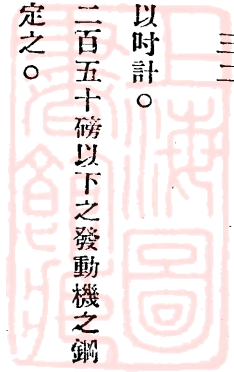
S 為曲拐之徑

D 為汽筒之徑

C 為衝程俱以吋計

F 為常數從左表定之

汽筒之數		近海航線以上之船舶		沿海航線以下之船舶	
四衝程發動機	二衝程發動機	曲拐一個者	曲拐二個者	曲拐一個者	曲拐二個者
一至四	一至二	〇·三三	〇·三七	〇·三一	〇·三五
六個	三個	〇·三五	〇·三九	〇·三三	〇·三七



八個	四個	〇・三七	〇・四一	〇・三五	〇・三九
十二個	六個	〇・四二	〇・四七	〇・四〇	〇・四五

(二)中間軸及旋轉軸



S 爲軸之徑
D 爲汽筒之徑

C 爲衝程俱以吋計
N 爲汽筒之數，但在二衝程發動機，則爲汽筒數之二倍。
F 爲常數左表定之

軸之種類	近海航線以上之船航	沿海航線以下之船舶
中間軸	〇・一五〇	〇・一四〇
施以黃銅卷之旋轉軸	〇・一六五	〇・一五五
其他之旋轉軸	〇・一七五	〇・一六五

進力軸之備有進力環者，其環間之徑，依前條中間軸之

徑之算式，須增加該所得數百分之五。

第四條 鐵製或用其抗張力，不明之黃銅製之軸徑，在鐵製

者，依照第一至第三條之規定，增加百分之五，黃銅製者，增加百分之二十五。

第五條 凡關於始動蒸發，及加熱之用燈，須有適當之支持

，如屬電氣點火式，須得電氣完全絕緣，且不得與油管油箱及油接觸。

第六條 排汽管及消音器，須有冷却及防熱之裝置。

第七條 凝先器之船外排出口，如在最大吃水綫以下，則須具有不還瓣。

第八條 油箱與汽化器，或蒸發器相連之油管，兩端須裝以制及龍頭。

第九條 製造汽箱使用之材料，準用本規程第二章中關於製造汽罐，使用材料之規定，但用鍛合之鋼板，須用其抵張力在二十二噸以上，三十噸以下，及其伸長之比例，要有百分之二一·五以上者。

關於汽箱之構造，別無規定，於本規程第四張中汽

罐之規定，可準用之。

第十條 汽箱本體，要用無接口鋼管累接鍛合鋼板，或鍋釘接合鋼板造之，但該鍛合不得用瓦斯鍛合，及電氣

鍛合。

第十一條 汽箱箱板之強力，從左式定之，但鍋釘接合之箱板，可準用第四章汽罐之規則。

(一)箱板厚在八分之五吋以上者。

$$P = \frac{C \times (T - N)}{D} \quad (39)$$

(二)箱板厚在八分之五吋以下者。

$$P = \frac{C \times (T - D)}{D} \quad (40)$$

P 爲最大汽壓

D 爲汽筒最大之內徑

T 爲箱板之厚俱以吋計

C 爲常數左表定之

箱板之厚無接口鋼管累接鍛合

八分之五吋以上	二・〇〇	一・四〇
八分之五吋以下	一・八〇	一・二五

箱板每平方吋之最小抗張力，在二十六噸以上，或以下時，得將C之值，酌量增減之。

第三條 汽箱之未裝有支柱者，該鋼製扁平板之強力，從左

式定之。

$$P = \frac{C \times T \times Z}{D \times z}$$

(41)

P 爲最大汽壓

T 爲鏡板之厚

D 爲鏡板之徑俱以吋計

C 爲常數鍋釘接合者，爲五百二十，鍛合者，爲二百

九十。

第三條 最大汽壓，在百二十磅以下之汽 之構造，不用本

章第十條之規定亦可，但該強力須經主管官署之認

許。

第四條 汽箱及油箱之完成，須執行水壓試驗。

(一) 鍋釘接合之汽箱，每平方吋之最大汽壓，在二百磅

以上時，加以二百磅，在二百磅以下時，則以其數

之二倍爲準。

(二) 前項以外之汽箱，爲其最大汽壓之二倍。

(三) 油箱之不受有壓力者，裝妥附屬具後，須爲十五呎

以上之水高壓力試驗。

(四) 油箱之受有壓力者，裝妥附屬具後，須經過最大汽

壓之二倍，及水高十五呎以上之水壓試驗。

第五條 汽箱中須備適當之保險制，底部則備排水之裝置。

內徑十八吋以上之汽箱，須備有適當之檢查孔。

第六條 無接口鋼管，及異接鍛合之汽箱，施行水壓試驗前

，須燒軟之。

第七條 油箱之入油管口，如裝衣甲板上，須備有螺旋蓋，

以便開閉。

受有壓力之油箱，及揮發油箱，須備有排出瓣，及

排汽管，如不受有壓力者，只備排汽管即可。

該排汽管，如裝甲板，其管嘴須向下屈曲。

第六條 揮發油發動機之空氣吸入，及油箱之排汽管口，須

裝以金屬網以防塵芥侵入。

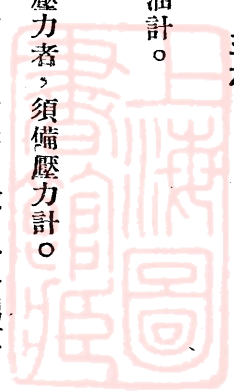
第十九條 油箱須裝以玻璃驗油計。

第二十條 油箱下須裝以油盤

第二十一條 汽箱及油箱之受有壓力者，須備壓力計。

第二十二條 汽箱及油箱之最壓力若干，須將該數刻於金屬板

上，懸於箱前，最注目之處。

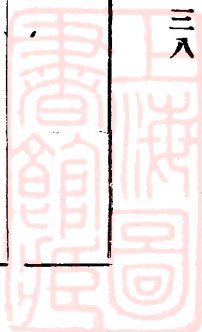


保 險 制 面 積

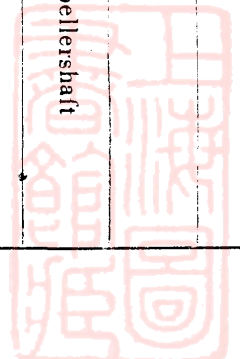
最大 汽 壓 力	保險制面積	最大 汽 壓 力	保險制面積	最大 汽 壓 力	保險制面積	最大 汽 壓 力	保險制面積	最大 汽 壓 力	保險制面積	最大 汽 壓 力	保險制面積
	以之數 火床面積每 一平方呎付		以之數 火床面積每 一平方呎付		以之數 火床面積每 一平方呎付		以之數 火床面積每 一平方呎付		以之數 火床面積每 一平方呎付		以之數 火床面積每 一平方呎付
磅	吋方平	磅	吋方平	磅	吋方平	磅	吋方平	磅	吋方平	磅	吋方平
15	1.250	46	614	77	.407	108	.304	139	.243	170	.202
16	1.209	47	604	78	.403	109	.302	140	.241	171	.201
17	1.171	48	595	79	.398	110	.300	141	.240	172	.200
18	1.136	49	585	80	.394	111	.297	142	.238	173	.199
19	1.102	50	576	81	.390	112	.295	142	.237	174	.198
20	1.071	51	568	82	.386	113	.292	144	.235	175	.197
21	1.041	52	559	83	.382	114	.290	145	.234	176	.196
22	1.031	53	551	84	.378	115	.288	146	.232	177	.195
23	.986	54	543	85	.375	116	.286	147	.231	173	.194
24	.961	55	535	86	.371	117	.284	148	.230	179	.193
25	.937	56	528	87	.367	118	.281	149	.223	180	.192
26	.914	57	520	88	.364	119	.279	150	.227	181	.191
27	.892	58	513	89	.360	120	.277	151	.225	182	.190
28	.872	59	506	90	.357	121	.275	152	.224	183	.189
29	.852	60	500	91	.353	122	.273	153	.223	184	.188
30	.833	61	493	92	.350	123	.271	154	.221	185	.187
31	.815	62	487	93	.347	124	.269	155	.220	186	.186
32	.797	63	480	94	.344	125	.267	156	.219	187	.185
33	.781	64	474	95	.340	126	.265	157	.218	188	.184
34	.765	65	468	96	.337	127	.264	158	.216	189	.183
35	.750	66	462	97	.334	128	.262	159	.215	190	.182
36	.735	67	457	98	.331	129	.260	160	.214	191	.181
37	.721	68	451	99	.328	130	.258	161	.213	192	.181
38	.707	69	446	100	.326	131	.256	162	.211	193	.180
39	.694	70	441	101	.323	132	.255	163	.210	194	.179
40	.681	71	436	102	.320	133	.253	164	.209	195	.178
41	.669	72	431	103	.317	134	.251	165	.208	196	.177
42	.657	73	426	104	.315	135	.250	166	.207	197	.176
43	.646	74	421	105	.312	136	.248	167	.206	198	.176
44	.635	75	416	106	.309	137	.246	168	.204	199	.175
45	.625	76	412	107	.307	138	.245	169	.203	200	.174

術語對照

名稱	原語	名稱	原語
汽機	Steam engine	汽筒	Cylinder
汽筒蓋	Cylinder cover	汽遮	Piston
汽遮杆	Piston rod	汽遮環	Piston Ring
汽壓	Pressure	高壓	High pressure
中壓	Middle Pressure	低壓	Low pressure
軸	Shaft	偏心杆	Essentric rod
偏心輪	Essentric	偏心環	Essentric ring
十字頭	Cross head	將軍柱	Column
接續杆	Connecting rod	滑制杆	Slide valve rod

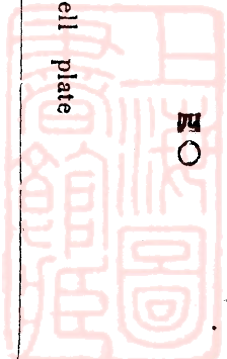


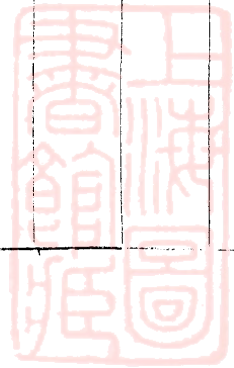
二重底	調整器	汲水機	龍頭	蒸汽管	防水隔板	船尾管	螺旋釘	旋轉軸	曲拐腕	鐔
Double bottom	Goerner	Feed pump	Cock	Steam pipe	Bulkhead	Stern tube	Screw bolt	Screw shaft	Crank arm	Coupling
汽罐	循環水機	防水機	機關室	冷汽管	水管	進力台	承軸座	旋轉推進器軸	曲拐針	曲拐
Boiler	Circulator	Drain pump	Engine boiler room	Cooling steam pipe	Water pipe	Thrust block	Bearing	Screw propellershaft	Crank pin	Crank



航政特刊 學術

人	孔	Man hole	罐	板	Shell plate		
衝	接	Butt joint	累	接	Lap joint		
鍋	釘	Rivet	加	熱	器	Heater	
燃	燒	室	爐	管	板	Tube plate	
支	梁	Support beam or girder stroy	汽	制	Steam valve		
保	險	制	排	汽	管	Exhaust pipe	
火	床	Fin grate	塞	汽	制	Stop valve	
驗	水	計	船	體	外	板	Outside plate
台	板	Floor plate	京	士	頓	制	Kingston valve
平	頭	釘	衝	程	Strok		
消	音	器	汽	化	器	Carburetter	





蒸發器	Vaporizer	甲板	Deck
壓力計	Pressure gauge	二衝程	Two Cycle
四衝程	Four Cycle	油盤	Oil disc
衛帶	Packing gland	滑金	Guide shoe
開車杆	Wear shaft	凝汽器	Condenser
表面凝汽器	Surface Condenser	支柱	Stay
火爐	Furnace	爐通	Smoke tube
烟通	Funnel	泥孔	Mud hole
汽兜	Steam dome	內力	Stress

船舶檢驗暫行規則

目次

第一章 總則

第二章 檢驗之種類

第三章 普通檢驗之準備

第四章 普通檢驗之施行

第五章 特別檢驗之準備

第六章 特別檢驗之施行

第七章 臨時檢驗之施行

第八章 檢驗費

附

術語對照

船舶檢驗暫行規則

第一章 總則

第一條 凡屬中華民國國籍，所有船舶，皆應依照此規則，

而受檢驗，但小舟倉庫船，(躉船)內河航行之(小型)帆船，或拖渡及其他以撐櫓運轉之船艇，則

不在此限。

第二條 凡屬中華民國國籍，所有船舶，於初始航行之際，

轉換牌照之際，皆應施行檢驗。

第三條 船舶之等級，規定下列四種資格，其資格之變更，

得由船舶檢驗委員審訂之。

(一)第一級船

(二)第二級船

(三)第三級船

(四)第四級船

第四條 凡鐵船鋼鐵船木船之主要部分構造，合于造船規則

者，以上甲板下之噸數，及最大速力為標準，而定

其資格。

第一級船

汽船	最大速力	八里以上
帆船	上甲板下噸數	五百噸以上

第二級船

汽船	最大速力	八里以上
帆船	上甲板下噸數	百噸以上

第三級船

汽船	最大速力	二十噸以上
帆船	上甲板下噸數	

第四級船

汽船	最大速力	無限制
帆船	上甲板下噸數	

同上



第五條 船舶之航路分爲下列四類

(一) 遠洋航路

(二) 近海航路

(三) 沿海航路

(四) 內河航路

第六條 遠洋航路者，指航行於國內，與國外交通之航綫之

謂。

第七條 近海航路者，暫定航行，於東經從百零五度起，至

百二十五度止，北緯從五度起，至六十度止，綫內

航綫之謂。

第八條 沿海航路者，在本省(廣東)區域內，則廣州汕頭間

，廣州汕尾間，廣州水東間，廣州海口間，廣州北

海間，廣州香港間，廣州澳門間，北海海口間，汕

頭汕尾間，等之航綫之謂。

第九條 內河航路者，在本省(廣東)區域內，則廣州江門間

，廣州肇慶間，廣州中山間，廣州惠州間等，之航

綫之設。

第十條 各級船舶與航路之能力限制，其規定如左。

第一級船 遠洋航路 近海航路 沿海航路 內河航路

第二級船 近海航路 沿海航路 內河航路

第三級船 沿海航路 內河航路

第四級船 內河航路

第五條 船舶檢驗之施行，由本廳及就近所屬航政局行之，

或飭令駛到省河施行。

第六條 船舶所有者或船長，對於檢驗委員之檢驗，有所不

服，得呈請本廳再行檢驗。

第七條 船舶檢驗費，除照章征收外，如船舶所有者，呈請

復驗，則不另收費。

第八條 檢驗之結果，如檢驗委員，認爲有修繕之必要者，

船舶所有者，應遵照檢驗委員之指示，尅日施行，

否則擬罰。

第九條 檢驗完妥，如屬於普通檢驗，及臨時檢驗者，則依

照左表，呈復，或於必要時，附以圖說，如船舶建

造中所有者，呈請檢驗者，則須將該臨檢期間內之

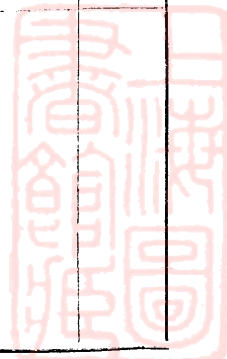
工作呈報。

檢驗船舶呈報表

中華民國	檢驗委員	船名	長寬深	總噸數	汽壓力	汽機檢驗	其他部分	資格	附記
		船主	吃水	淨噸數	船體檢驗	汽船檢驗	進水年月	航海能力	建設廳長察核
年	呈								
月									
日									

第二章 檢驗之種類

第一條 檢驗船舶，分爲左列三種類



(一) 普通檢驗

(二) 特別檢驗

(三) 臨時檢驗

第二條 凡船舶於進水後，完成時期，初始航行時期，及航行期滿，換領牌照時期，而施行檢驗，謂之普通檢驗。

第三條 船舶入廠修繕之檢驗，及船舶腐爛不堪航行，本廳

及各航政局，認為有檢驗之必要，而施行檢驗，謂之特別檢驗，但未滿三十噸之帆船，則不在此限。

第四條 船舶所有者，請求復驗，及建造中船舶所有者，呈

請檢驗，或船舶遭遇海難之際，認為有檢驗之必要，而施行檢驗，謂之臨時檢驗。

第三章 普通檢驗準備

第一條 船舶內外，須設適當之通路。

第二條 石炭及貨物等，於必要時皆應取出。

第三條 抽起渠道蓋板，及通風過蓋板，并拂掃船體內外。

第四條 船中廚房，凡鼠類棲息之所，用硫磺燻蒸，或其他

方法驅除之渠道，及廁所等處，用海水洗潔，或投以消毒藥粉，貯藏食水器，則用石灰乳洗潔，或行

熱蒸汽清潔法。

第五條 排去二重底底內污水，掩開水艙門板，以便檢查。

第六條 船內附屬具中，如抽水機，消防用抽水機，操舵器具，錨鍊大索，船燈信號器，救命具等件，及其他

航海要具，可能取出者，逐一取出陳列於適當之地點。

第七條 救生艇用具之妥配。

第八條 如屬帆船則附屬具中如帆滑車鈎索等，逐一配妥。

第九條 排去汽罐內積水

第十條 拂掃汽機各部

第十一條 如屬電氣發動機，則應施行絕緣。

第十二條 檢驗委員有認為必要者。

第四章 普通檢驗之施行

第一條 龍骨船首材船尾材彎柴甲板柱，接合部分之檢驗。

第二條 防水隔板門之開。閉。

第三條 載貨艙口載炭艙口，及舷窗防水之裝置。

第四條 送水用抽水機。手用污水機，消防用抽水機及喉管。

第五條 錨鍊及起錨機。

第六條 操舵器具。

第七條 羅盤針，信號，汽笛救生器，及其他航海要具。

第八條 汽力汽罐汽機及車員各部。

第九條 如屬電動機則速度調整器，開閉器，自動遮斷器之

，是否完備，及油倉是否在安全之位置。

第十條 如屬帆船 則帆及其屬具之效能。

第十一條 審定資格及航海能力。

第十二條 其他檢驗委員認為必要者。

第五章 特別檢驗準備

第一條 最初施行普通準備各項。

第二條 如係鐵船，或鐵木交造船折去兩船內板，及彎曲部

內板，一條或二條以上。

如係木造船折去龍骨至柱脚間之內板，一條或二條

以上。

第三條 如係鐵船或鐵木交造船，拔去最下層甲板之橫梁（

橫陣）之鐵釘，或螺旋釘，六本，或六本以上，如

檢驗委員認為必要時，應遵照檢驗委員之指示，拔

去底骨贅頭及船尾材間之固着釘。

如係木造船檢驗委員，認為必要時，應遵照檢驗委員

之指示，拔去船體外板彎曲部，船體外板之木釘，如

非木釘，則用錐擊方法，或折去船體外板及內舷板之

一部。

第四條 準備二重底及水艙水壓試驗。

第五條 準備艙口防水裝置之試驗。

第六條 準備船底部包板銅片之試驗。

第七條 取出操舵器具及起錨機之要部。

第八條 準備汽罐汽機之檢驗。

第九條 檢驗委員有認為必要者。

第六章 特別檢驗之施行

第一條 龍骨與船首材船尾材灣柴接合部分之檢驗。

第二條 甲板橫梁（橫陣）柱船體外板及船體外板間，填○

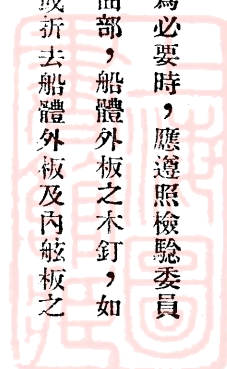
狀況之檢驗。

第三條 桅及其附屬索具。

第四條 檢驗船體外板之厚度，得施錐鑽方法。

第五條 用水壓試驗二重底，及水艙之強度。

第六條 艙口防水之程度。



第七條 舵及操舵機之檢驗，如在五十噸以上之汽船帆船，須多備舵鍊一副，如二百噸以上之汽船帆船，航行於沿海航路以上者，須多備手動舵輪一具。

第八條 救生艇救生水泡，及旅客定員之分配。

第九條 起錨機及錨之重量，錨鍊之効力，如屬於沿海航路上之汽船帆船，其錨鍊之長度，應在五十六尋以上。

第十條 凡屬近海航行之帆船，關於帆類之妥外，尙須配備預帆。

第十一條 用手測深船之重量。須在七磅以上繩之長度，二十五尋以上。

第十三條 關於各種航路須備各種航行要具，及預備品，如表所列。

第十四條

汽確之汽力及汽管水管之檢驗。

汽確板與水管（爐通）接合部分之檢驗，如必要時，或行水壓試驗。

第十五條

汽機全部及停發機，逆轉機之運動。

第十六條 車軸必至推進器，接合部分之檢驗。

第十七條 審定資格及航海能力。

第十八條 其他補助機關及未曾經過普通檢驗各部分，或檢驗委員有認為必要者。

航行要具及預備品表

要具	航路						摘
	遠洋	近海	沿海	海	內河		
救生浮環	六	四	四	二	二	二	沿海航行，如非客船不備亦可。
汽船	汽船	帆船	汽船	帆船	汽船	帆船	
火 箭	四	二	二	〇	二		

信號旗	國旗	鐘	霧中號筒	信號煙管	信號炮	黑球	紅燈	碇泊燈	船旁燈	桅燈
一	二	一	一	二三	一二	二	二	二	二對	二
一	二	一	一	六	一二	二	二	二	二對	
一	二	一	一		六	二	二	一	一對	一
一	一	一	一		六	二	二	一	一對	
一	一	一	一		六	二	二	一	一對	一
一	一	一	一			二	二	一	一對	
一	一		一			二	二	一	一對	一
NC 二旗										

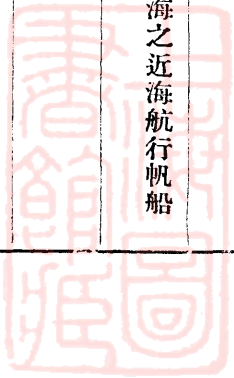
近海航行，如船長百五十尺之船舶，要備二枝。



深海測鉛	手用測鉛	測程機器	砂漏計	手用測程器	六分儀	時辰儀	羅盤針	時辰鐘	船名錄	信號書
						一	三	二	一	一
						一	三	二	一	一
							三	二	一	一
							二	一	一	一
							二	一	一	一
							二	一		
							一	一		

總噸數百五十噸末海之近海航行帆船不備亦可。

在近海航行，以上之船舶，多備測量天象艸角之器一個。



斧	消防水桶	航海曆	千里鏡	寒暖計	晴雨計	測深機器
二	一二	一				
二	八	一				
一	六					
一	六					
	四					
	四					
	二					
						非客船，及總噸數八百噸未滿之客船，不備亦可。
				適于測海水者		

第七章 臨時檢驗之施行

第一條

臨時檢驗，由檢驗委員參照普通特別檢驗方法，酌量施行，但船舶所有者于建造中，呈請檢驗者，則依照下項工作，時期臨檢之。

(一) 船體各主要部分建造時期。

(二) 汽罐及汽機各主要部分，製作時期。

(三) 船體完成時期。

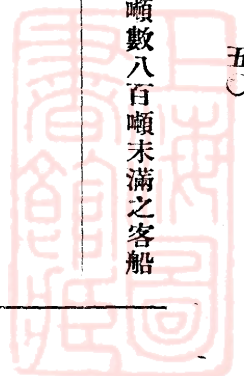
(四) 汽罐及汽機完成時期。

(五) 全部完成時期。

第二條 其他檢驗委員認為必要者

第八章 檢驗費

第一條 徵收普通檢驗費，規定左列二項。



(一)汽船檢驗費二十七元八角

(二)電船檢驗費二十二元二角五分

第二條 特別檢驗不另收費

第三條 臨時檢驗，不另收費，但建造中船舶所有者，呈請

檢驗，則酌收檢驗費如左。

(一)汽船或電船六十尺以上者，一百五十元，百尺以上

者，二百元，百五十尺以上者 二百五十元，超過

百五十尺者，作百五十尺算。

(二)帆船四十尺以上者，三十元，八十尺以上者 五十

元，超過八十尺者作八十尺算。

附本規則內術語對照

龍骨
彎柴

Steel
Frame

船首材 Stem port

船尾材 Stern port

外板 Out side plate

內板 Centering

柱 pillar

甲板 deck

橫梁 beam

二重底 double bottom

防水隔板 hulpa headam

水管 Water tube

汽確 batten

汽機 engine

車軸 Shaft



崇佛氏八寶油

崇佛氏第一家始創萬應八寶油此油以珍珠琥珀熊胆蛇胆牛黃猴棗枚片辰砂八味為君佐以扶正驅邪等藥甄煉成油故名曰八寶油能醫百病醒腦提神祛風除痰止痛解毒內科外科搽食咸宜誠救得命醫得病之聖藥

總批發處廣州西濠口



詳明

功用

憑券買一送一

梁謙益堂精武丸是人類的

康健顧問

- 男子腎虧.....到來一問.....其腎即健
- 病後欠補.....到來一問.....立刻復元
- 夜尿頻多.....到來一問.....即能減少
- 精神萎靡.....到來一問.....立致康強
- 腳骨酸軟.....到來一問.....即能健步
- 不思飲食.....到來一問.....天咁開胃

梁謙益堂創製的精武丸。補而不燥。有返弱為強之奇功。倘有體魄衰弱。屢醫不愈。而欲脫離苦海。立臻強健者。不可不試。如取閱仿單。及有不明服法。來函詢及。本堂自當竭誠奉告。

店均有代理

香港皇后大道西
廣東佛山豆豉巷梁謙益堂藥局啓
廣州市太平南路

述 譯



譯述

風警標識

杜介民

報告風警，乃天文台之專司。如觀測，發見有颶風或暴風立卽報告，以指示航行船舶，俾知所趨避，免墮危險，法至善也。報告方法：日間用球式，夜間用色燈。高懸杆上，以表示風之種類，方向，範圍，及所在地等。此種標識，各國不一，茲就本國各處沿海之風警標識述如次——

(甲) 廣州風警標識 查廣州口無天文台之設，海關所報告者，乃根據香港來電，故所用球式及色燈與香港略同。

日間佈告風警球式

- 一 紅笏形球其尖向上者 ▲ 指明現有颶風於二十四點鐘內或有暴風吹至香港。
- 二 黑笏形球其尖向上者 ▲ 指明或有暴風由北方或西北方或東北方吹至香港。
- 三 黑笏形球其尖向下者 ▼ 指明或有暴風由南方或東南方

或西南方吹至香港。

- 四 黑鼓形球 ■ 指明或有暴風由東方或東北方或東南方吹至香港。

- 五 黑圓形球 ● 指明或有暴風由西方或西北方或西南方吹至香港。

- 六 笏形球兩個其尖上下相對者 ▼ 指明或有更加猛烈之暴風吹至香港。

- 七 黑十字形球 ⊕ 指明或有颶風無論由何方向吹至香港。
- 八 指明颶風已散，應卽下球。

夜間佈告風警球式

- 一 此項球式，係由日落時懸至日出時 以色燈直懸三盞式樣佈告。
- 二 綠紅綠 ●●● 指明或有暴風由北方或西北方或東北方吹至香港。
- 三 紅綠紅 ●●● 指明或有暴風由南方或東南方或西南方

吹至香港。

四 綠紅紅 ● ● ● 指明或有暴風由東方或東北方或東南方

吹至香港。

五 紅綠綠 ● ● ● 指明或有暴風由西方或西北方或西南方

吹至香港。

六 綠綠綠 ● ● ● 指明或有更加猛烈之暴風吹至香港。

七 紅紅紅 ● ● ● 指明或有颶風無論由何方向吹至香港。

(乙) 香港風警標識

日間標識

一 T 指示現有颶風於廿四點鐘內，或有暴風吹至。

二 ▲ 指示或有暴風由北方或西北方或東北方吹至。

三 ▼ 指示或有暴風由南方或西南方或東南方吹至。

四 ■ 指示或有暴風由東方或東北方或東南方吹至。

五 ● 指示或有暴風由西方或西北方或西南方吹至。

六 X 指示或有更加猛烈之暴風吹至。

七 + 指示或有颶風無論由何方吹至。

夜間標識

一 (白)(白)(白)

二 (白)(綠)(綠)

三 (綠)(白)(白)

四 (綠)(綠)(白)

五 (白)(白)(綠)

六 (綠)(綠)(綠)

七 (紅)(紅)(紅)

以上一二至七與日間標識之一二至七之意義同。

(丙) 中國海之風警標識

(一) 數字之表示

1 |

2 -

3 L

4 T

5 +

6 ▲

7 ▼

8 ◆

9 ■

0 X

(二) 方向之表示

1 T 南南東

1 - 南東

1 X 東南東

1 X 北北西

1 ◆ 北西

1 ▲ 西北西



◩ 東

◩ 西

◩▲ 東北東

◩ 西南西

◩◩ 北東

◩◩ 南西

◩◩ 北北東

◩◩ 南南西

◩◩ 北

◩◩ 南

經度單位：於十位止，假如杆上標識經度三十二度，實為百三十二度之數。

(三) 狀態之表示

◩ 方向不明

◩◩ 充滿

◩◩ 兩中心點

◩◩ 灣曲

◩◩ 形成

◩◩ 不動或甚緩

(四) 風之範圍及其強度之表示

+

◩ 位置不確

◩ 強烈

◩ 大陸低氣壓(表示有雨)

◩ 未知

◩ 格外之速度

1'20

◩ 強烈

◩ 未知

(五) 時期之表示

◩ 昨日午後

◩ 昨日早

(六) 各處海灣之表示

◩ 揚子江至山東海角

◩ 台灣至揚子江

◩ 台灣海峽

◩ 東京灣至汕頭

◩ 安南海岸

(七) 標識懸掛法

颶風標識之一

30'

◩ 強烈

◩ 未知

◩ 今日午後

◩ 今日早

◩ 日本九州之南

◩ 日本西海岸

◩ 日本北海道之北

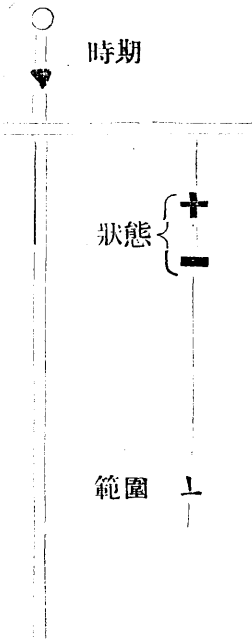
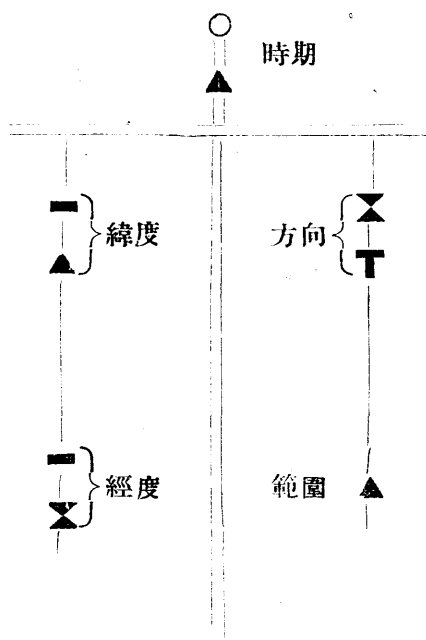
◩ 日本海

◩ 鴨綠灣及Pechili灣



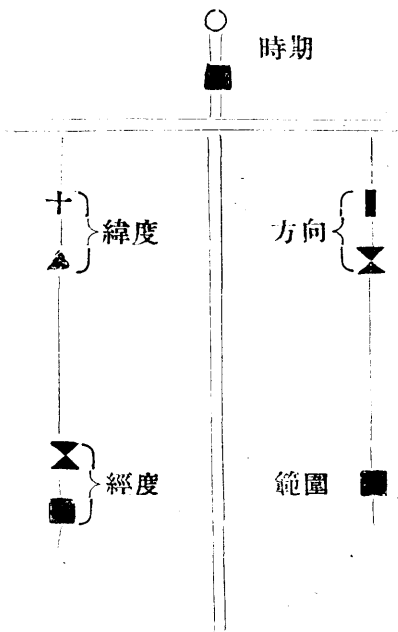
上圖表示今早佈告，係有強烈之颶風在北緯二十六度東經百二十度周圍三十哩內經過東北吹去。

颶風標識之二



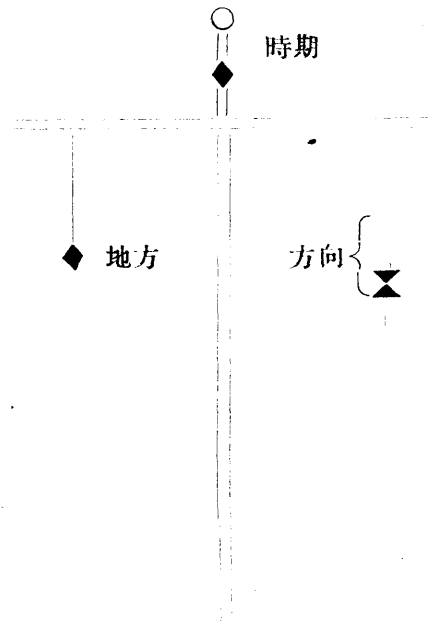
上圖表示今日午后佈告，係有颶風在北緯式十度東經百式十度範圍六十哩內風之中心點有式。

氣壓低下之標識



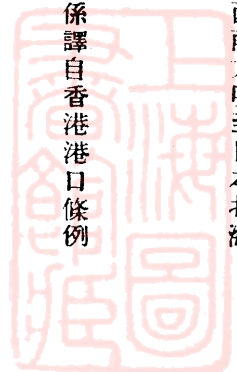
上圖表示昨日早佈告，係在北緯五十六度東經百〇九度內大陸氣壓低下風向東南東吹去。

暴風之標識



上圖表示昨日午后佈告，有暴風由西南方吹至日本北海
道之北岸。

(附記)甲係參照海關所規定者，乙及丙係譯自香港港口條例
，如或錯誤，請閱者諸君指正。



特 載





確有非常之効驗
 居家旅行不可不備
 虎標永安堂

清快水

掃除積滯
 消風去濕

頭痛粉

一百般頭痛
 一服立止

八卦丹

提神生津
 唱戲演講

萬金油

內外各科
 擦食兼用

總代理 廣州西堤二馬路永生藥房

◀ 中外各大埠均有代售 ▶

特 載

交通部訓令

字第一五九六號

令廣東省建設廳

爲令行事，奉

行政院訓令內開，准

國民政府文官處函開，准中央執行委員會秘書處七〇三四號函，奉常委交下上海市執委會呈，據第四區黨部呈請咨行國府令各造船廠嗣後建造商輪應求設備軍艦化一案，奉批，交國府，請查照轉陳，等由，准此，經即轉陳

主席，奉 諭，交行政院分行各主管部轉飭辦理等因，除函復外，相應抄同原件函達查照辦理等由，准此，除分行工商部外，合行抄發原件令仰轉飭遵辦，此令，等因，除分令外，合行抄發原件令仰該廳轉飭各該區域內，造船廠一體知照，此令

附抄原呈一件

廣東省政府訓令

文字第三三三號

爲令知事，案奉

行政院第一二一五號訓令開，奉

國民政府訓令開，查各項船舶旗幟圖，前經製定公布在案，茲將各該圖酌加修正，明令公布，應即通飭施行，除分令外，合行檢發修正圖說令仰知照，並轉飭所屬一體知照，此令，等因，奉此，除分令外，合行檢發修正圖說令仰知照，并轉飭所屬一體知照，此令，等因，計發修正各項船舶旗幟圖說一百份下府，奉此，自應遵辦，除分行外，合就繪同原發旗幟圖說一份隨令頒發，仰即知照，此令

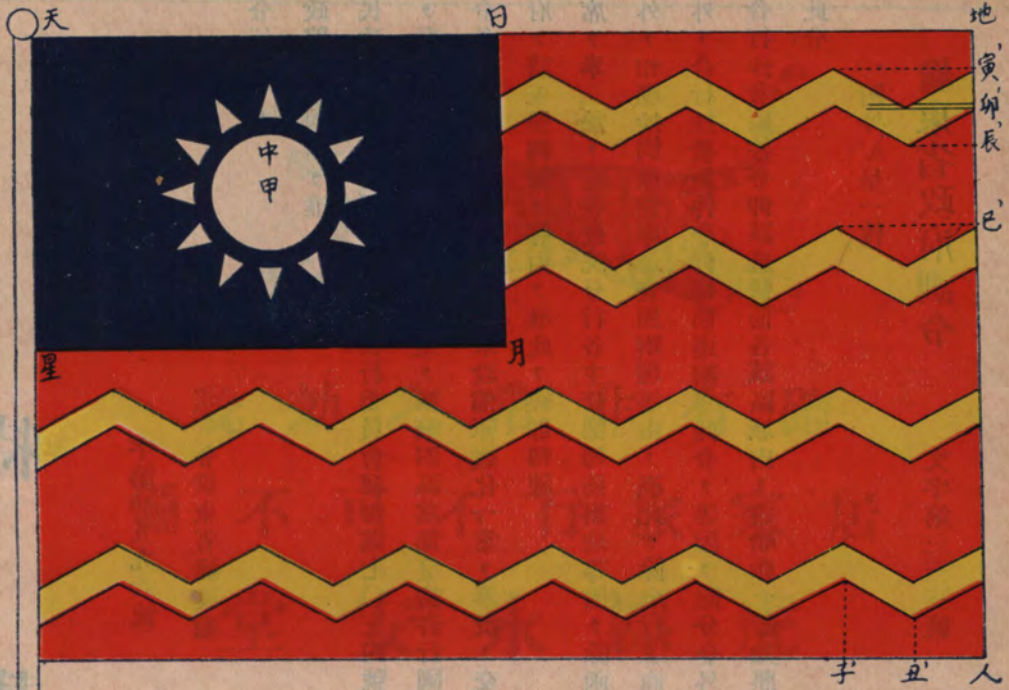
計繪發各項船舶旗幟圖說一份

中華民國十九年四月廿二日

委員會主席陳銘樞



商 船 旗 圖 案



比例尺度

$$\frac{\text{天地}}{\text{天和}} = \frac{3}{2}$$

人和间角凡十二每角30度 = 360度

$$\text{天日} = \frac{\text{天地}}{2}$$

$$\text{天星} = \frac{\text{天和}}{2}$$

$$\frac{\text{中甲}}{\text{天日}} = \frac{1}{8}$$

$$\text{地寅} = \text{寅卯}$$

$$\text{卯辰} = \frac{3}{2} \text{地寅}$$

$$\text{丑人} = \frac{\text{和人}}{13}$$



海軍測量標條例

第一條 海軍測量標爲水道測量之基礎，關於國防建設航路

公安爲重要，設置保護，依本條例行之。

第二條 海軍測量標分爲三角點標石，水準點標石，燈標，

架標，浮標，標柱，測旗，暫用標柱，水尺九種。

第三條 海軍部海道測量局於管地地建設測量標時，須通

知共土地所有人，除有違反第四條規定情形外，該所有人不得拒絕。

第四條 建設測量標應選空曠處所，除業務上必要外，凡公

共建築物家宅墳墓及祠宇等均須設法繞避，但暫時標柱者不在此例。

第五條 海軍部海道測量局收買或租用民地建設永遠測量標

桿，適用土地徵收法辦理之，但建設測旗及暫用標柱者不在此限。

第六條 建設測量標及施行測量有毀損牆垣或植物之必要時

，所有人不得拒絕，但須給與相當賠償金。

第七條 建設測量標及施行測量須入官有民有宅地或牆垣內

第八條

時，經通知後，現居住人不得阻止之。
人民有左列之情事者，依左例處斷。

一、移動或毀壞水上永遠浮標及凡爲指導航船者，

處二月以上六月以下之徒刑，并賠償損失。

二、移動或毀壞測量標石者，處二十元以上百元以下

之罰金。

三、移動或毀壞測量標者，處十元以上百元以下之

罰金。

四、移動或毀壞標旗及暫用標柱者，處五元以上十

元以下之罰金。

五、因過失毀壞測量標或于測量標近旁堆積塵土拋

棄砂石粘貼紙張及繫養牲畜者，處一元以上二

十元以下之罰金。

第九條

測量標依本條例施行細則第十一條之規定，官民皆

得借用之，但不得妨礙測量標之效用爲限。

第十條

人民必須在測量標近旁另有建設，致妨礙測量標之

效用，須詳述事由，并繪具圖說，呈請海道測量局

查核，准遷移測量標或改建過高各標時，所必要費

用，由呈請人担負之。

第十一條 本條例施行細則另定之。

第十二條 本條例自公布日施行。

海軍測量標條例施行細則

第一條 海軍部海道測量局施行設標測量時，須先函知各該

管官署抄錄本條例布告測量區域以資保護。

第二條 海軍部海道測量局因設置測量標或調查關於測量事

項派員與該管官署或地方團體接洽時，該管官署或

地方團體不得推諉，但所派人員須持有測量憑照。

第三條 測量憑照由海軍部頒發，海道測量局隨時填用。

第四條 測量標當永久保存者如左。

一，三角點標石

一，燈標

一，水準點標石

一，架標

一，標柱

一，浮標

一，水尺

第五條 測量標當保存至錘測完成之日者如左。

一，暫用標柱

一，測旗

一，臨時水尺

第六條 依本條例第五條所訂，收買或租用民地建設永遠測

量標桿時，測量人員須先期將其種類位置及占地面

積通知該區區長，請其詳細調查迅速答復，以便辦

理。

第七條 區長接受前條之書類，即將測量標占地之鄉村地名

及所有人之姓名詳細調查明確，以書面答復之。

第八條 測量人員接受前條之答復後，即邀同區長及所有人

於議定日期按照土地收用法將地價當面一次付給，

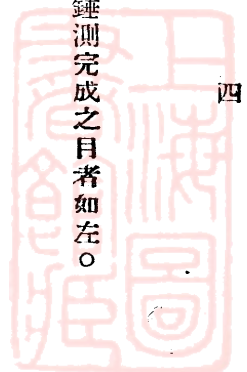
由所有人出具收據及設標願書交測量人員收執，彙

呈海道測量局存案。

若有自願捐送者，不在此例，惟須於設標願書內載

明之。

第九條 凡毀損牆垣及植物等給與賠償金，均須向所有人取



具收據爲証。

第十條

依本條例第九條之規定，凡欲借用測量標以資他項推算者，須開具事由及借用久暫呈請海道測量局核准後，方得施行，惟借用時欲在標旁設立或埋定他項標誌等，均須距離該測量標周圍五十英尺以外行之。

第十一條

凡已設置本細則第四條所定之測量標於外，業完竣後，由海道測量局造具各該標占地明細表函知地方官負責保護，如有移轉或撤去時亦須函達查照。

第十二條

依本條例第十條之規定，海道測量局核准將測量標遷移或改建時，將所必要費用，預算送交呈請人，限期繳付，俟遷移或改建告竣時，再編定決算，多則發還，少則補足。

第十三條

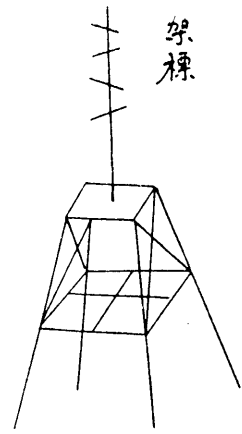
測量標所在地若有天災不可抗力及他項異常變動致測量標因而損壞時，該區區長應卽呈報地方官，轉知海道測量局，以便調查補建。

第十四條

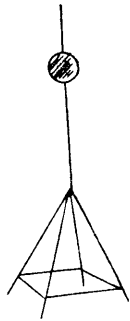
本條例自公布日施行。

海軍測量標圖式

架標



標燈

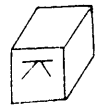


水浮標石

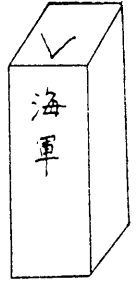
(甲)



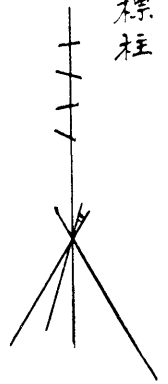
(乙)



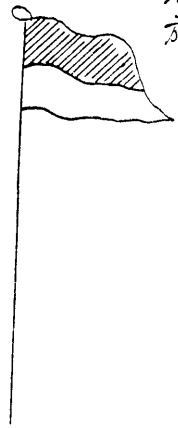
三角點標石



標柱



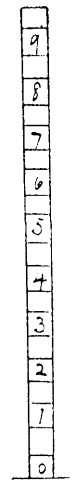
測旗



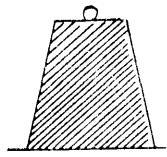
水尺(甲)



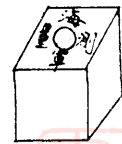
水尺(乙)



浮標



三角點標石(乙)



規 法



香煙牌名銀星 全憑物質取勝
諸君不妨試吸 自然喝采一聲



廿枝包庄取價一毫

廣州市同文路四十三號
自動電話 一二〇〇六

解決衣食兩大問題

近世最重要之問題為民生而民生之重要部分為衣食住行此四者之中尤以衣食兩項為最應研究為二十世紀之人應努力尋求衣食之所需要者

食求其滿意請購衣求其適當請購
上海茂新福新麵粉廠 上海申新紡織品

粉 麵 紗 布

上海茂新·福新·麵粉廠·申新紡織廠·港粵分行佈告·逕啟者·本廠創立三十餘年·遍設中國各省·採用歐美最新式製法·及紡織機器·出品精良·早經名馳中外·並獲得各國博覽會頭等獎牌·本廠每日共出潔白麵粉十萬包·著名粉嚙以兵船牡丹寶星福壽等商標銷行最廣本紗廠出各號粗細紗每天五百餘件以人鐘嘿紗為紗中鉅擘·並出花色布及斜紋原布六千餘疋本廠鑒于商戰爭衡之秋·僑胞歎用國貨以挽利權而塞漏卮特設分行於港粵以期就近聯絡互維利益如蒙惠顧無任歡迎

茂新麵粉公司 福新麵粉公司 同啟
申新紡織公司

總公司 上海江西路五十八號

分公司 廣州市廣東銀行二樓
香港皇后大道中三十七號

法 規

修正廣東省航政暫行規程

第一章 總則

第一條 本章程所稱船舶，凡輪船，帆船，及各項大小渡艇，均屬之。

第二條 凡船舶欲在本省內河，及領海，為航運營業者，除另有特別規定者外，均應遵照本章程，呈由建設廳核准，分別派員檢驗。批飭前赴所屬各該管航政局繳納餉課照費，驗費，領有牌照，執照，及印簿方得通航。

其離省會較遠之民船，前項照簿，得赴建設廳所屬各航政局，呈請核發之。

第三條 凡經建設廳，或其所屬各航政局，給有通航照簿之船舶，遇有左列各情形時，得予以保護。

- (一) 關卡留難。
- (二) 差役需索。
- (三) 行埠抑勒。

- (四) 盜匪劫擄。
- (五) 其他無辜受屈。

第四條 凡船舶遇碰，受傷，或因航路膠轕，得訴由建設廳，或其所屬各航政局，秉公調處，如屬刑事，則解送法院審理，民事不服處斷者，飭由兩造自赴法院起訴。

第五條 凡船戶因案經該管地方官府拿訊明確，犯事主體與船舶無關者，即由該管地方官將該船戶依法核辦，不得併將船舶扣留，致碍交通，仍應將辦理情形，呈報建設廳備案。

第六條 本省各地方，及彼此來往航線，不限船額，除戒嚴期外，行駛時間，亦無限制。各船舶一經奉准，分別領有照簿，即可通航。不准藉端壟斷專利，並不得藉照簿泊碼頭。

第二章 檢驗

第七條 凡船舶領照通航時，應由建設廳，或其所屬各航政局，派員施行檢驗。

前項檢驗，并于各船舶遞年航行期滿換照時施行一次，遇建設廳，或其所屬各航政局，認為有檢驗之必要，或船舶之所有主，自行呈請檢驗時，亦得施行之。

丈量船艇，以該盡各船貨倉所得丈尺為率，除來往港澳之船，以英尺計算，其餘來往各埠之船，均以公尺計算，船舶檢驗，規則另定之。

第八條 前條檢驗各船舶，除遵章繳納牌面照費，及輪船電船，并應遵章繳納驗費外，經辦員役人等，不得額外索取查驗，掛號油號，及其他規費，如違准由船戶呈報建設廳，從嚴懲辦。

第三章 給照及征費

第九條 各船舶經檢驗完妥，遵章繳納餉課，照費，驗費者，應由建設廳，或其所屬各航政局，按照下列各款，分別發給照簿。

(一) 牌照 分為左列五種

(甲) 輪船牌照，凡應給內地單行，及拖帶，餉渡拖帶，雜江貨等輪船牌照用之。

(乙) 渡船牌照，凡應給輪拖渡，絲渡，貨渡，帆船，車渡，米船，鹽船，墟艇，駁艇，橫水渡，等船牌用之。

(丙) 客艇牌照，凡應給紫洞艇，胥江艇，搬運艇，挖沙船，柴船，戲船，樓船，廚船，河頭船，洋舢板，生意艇，沙艇，仔舢艇，大廳艇，妓艇，等船牌用之。

(丁) 漁船牌照，凡應給魚寮船，魚拖船，及各項大小撈捕魚，蝦，蟹，等船，船牌用之。

(二) 印簿 凡應給輪拖各渡，及單行輪船等，過關呈驗簿用之。

(三) 驗船執照 凡船舶經檢驗完妥時發給之。

(四) 輪拖渡灣泊碼頭憑照 凡在省會沿堤四等碼頭灣泊各輪拖渡，經遵照各該碼頭限泊艘數，會同業主聯具切結，呈繳核明發給之。

前項牌照，印簿，執照，憑照，由建設廳製定編號，印發所屬航政局填用。

牌照，執照，均為四聯式，第一聯發給船戶，第

二，第三，兩聯，呈建設廳存轉，第四聯存局備查。

前項各照，除灣泊碼頭憑照外，每年換給一次，印簿每三個月換給一次。

發給各船舶牌照時，應并於各該船之旁，油刷船號，其離發照機關較遠之漁船，不能駛赴油號者，應製船號木牌，隨照發給，以資識別，而便稽查。

第十條 下列各種船舶，定有航線，在內地彼此來往，或由通商口岸，來往內地者，應于航行期前，開列船名，商名，船身丈尺，來往航綫，灣泊地點，認定餉額，取其殷實担餉保結，呈由建設廳核准承攬，批飭前赴省河航政局，遵章繳納餉費，領有照簿，方得開行。

(一) 內地單行輪船 如特別較小之電船，如橫水渡式，僅在該埠附近兩岸來往者，可呈廳批准，飭赴該埠所屬航政局，繳餉領照開行，以示通融辦理。

(二) 輪拖渡。

(三) 輪拖絲渡。

(四) 輪拖貨渡。

前項各船舶承攬期限如下

(一) 內地單行輪船以季餉為期。

(二) 輪拖各渡以歲餉為期。

前項各船舶餉期屆滿，繼續承攬者，祇應另換担餉保結，無須另行具呈。

輪拖絲渡，祇准載運絲綢銀兩，除銀貨主外，不得接載搭客，及雜貨輪拖貨渡，不得用花尾大渡，以船長不過六十呎，無客艙餐樓者為限，并除貨主外，不准接載搭客。

第十一條 前條經核准承攬之船舶，除潮梅單行，電船餉額，應照案定潮梅單行，輪電船季餉，再擬減征等則表外，其餘均應遵照輪拖渡，及內地單行輪船歲餉表，分按左列辦法，繳納餉項。

(一) 內地單行輪船季餉，于奉准承攬時，一次過完繳。

(二) 輪拖各渡歲餉，得分季勻繳。

(三) 餉期未滿，中途停攬者，仍須清繳全年餉項，但有省會殷實店結担餉者，亦得分季勻繳。

(四) 餉期未滿，呈經建設廳核准，改行航綫者，如原承

航線係偏僻埠，現改行中盛或繁盛埠，應于本餉期內，加補餉項，如原承中盛或繁盛埠，現改行偏僻埠，仍應照原承中盛或繁盛埠繳納，至歲餉期滿，乃得止照偏僻埠納餉，其餘某埠改行某埠，均照此類推。

(五)其期滿停擺者，應于期滿一星期內，繳回照簿，呈請建廳註銷餉額，如逾一星期，即應照餉額勻計，補繳半個月，逾期半個月外者，補繳一個月，餘照類推。

輪拖渡，及內地單行輪船歲餉表另定之。

潮梅單行輪，電船季餉表，照民十八年十一月，奉省府核准，再擬減征等則原案定之，輪拖各渡，除照繳納餉項外，另繳牌照費，每年大洋五角。

第十二條 除前條各船舶外，其他船舶請領牌照，應遵照船課內，應征各額，繳納船課，至各屬地方情形不同，船類名稱，或與表載有異者，得按表比照征收，惟不得逾于表定之數。

第十三條 凡輪船電船每年應繳驗費如下。

(一)輪船驗費，每年大洋二十七元八角。

(二)電船驗費，每年大洋二十二元二角五分。

第十四條 各船舶所領照簿，如有遺失，須將前領照簿日期號數，起止餉期，呈由建設廳核明補發。

前項補發各照，每次應繳補發費大洋五角，印簿應繳補發費大洋一元。

第十五條 第十條各船舶如有餉期未滿，因另入新股，或他事故，變更名號，應換具担保店結，呈由建設廳核准，換給照簿。

前項更易名號，應繳改換名號照費大洋五角，印簿大洋一元。

第四章 取締

第十六條 各船舶如遇建設廳航政人員，或水上警察及關卡人員，取驗牌照時，該船戶人等，應即繳驗，不得抗拒。

第十七條 各船舶不得超過所定容量額數，多載客貨，其水淺如係輪拖渡，客貨兼載者，應在該渡兩旁橋樑下，(即界勒下)平定時須離水面三寸，開行時水波不得浸上

橋樓。

第十八條 各船舶不准派人欄街邀攬搭客。

第十九條 各船舶須按照航行要具，及附屬品表，備足供給

航行必要之附屬具。

航行要具及附屬品表另定之。

第二十條 各船舶不准窩娼聚匪，集衆吸煙，賭博，及私運

違禁物品。

第二十一條 各船舶不准鬥快爭先，及灣泊妨碍交通地點，

如遇有人由各該船溺水，必須極力拯救。

第二十二條 各船舶如遇懸有風警號球，或號燈，表示氣象

陡變時，不准任意開行，以重生命，而免危險。

第二十三條 各船舶夜間懸掛燈號，應遵照航海避碰章程辦

理。

第二十四條 各船舶停駛時，不准在往來航線中灣泊，其撐

篙及尾槳，須托離水面，置諸船內，不准凸出船外，致

碍他船航道。

第二十五條 凡輪船在省河及其他繁盛港埠出入口，祇准開

半車行駛，如有行駛過速，至碰傷他船，或因而沉溺

者，該船即應停輪拯救，所有損失，概歸該船負責賠

償。

第二十六條 凡通航輪船，無論何人，均不准將重物加于汽

咭漲權之上，或用別法，使漲權不能起。

第二十七條 凡在內河通航各輪船，除遵守不章程各規定外

，關於河面被碰各事項，并應參照內港行輪章程，及航

海被碰章程辦理。

第二十八條 凡輪船在廣州口界外所拖之貨船，其數不得逾

十艘，西江一帶，自肇慶以上，至封川以下，祇准拖船

六艘，封川以上，至梧州以下，祇准拖船三艘，如拖餉

渡，祇准加拖船兩艘。

單行載客輪船，不准同時拖船。

第二十九條 各船舶不得以欺詐手段瞞領牌照。

第三十條 輪船司機司舵，爲全船安危所寄，均應遴選領有

建設廳証書，及取具保證註冊者方准充當。

第五章 罰則

第三十一條 各船舶未經呈奉建設廳，或其所屬各航政局核

准，遵章分別繳納餉課，照費，驗費，領有照簿，擅營

航運事業者、除勒令分別遵繳餉課，照費，請領照簿外，另按應繳數目，加倍處罰。

其屢犯鬥快爭先者，除照前項處罰外，并得撤銷所領照簿。

第三十二條 各船舶違背第七條之規定者，不准通航，其擅自通航，因而發生危險者，除制止航行外，并從重懲罰。

第三十八條 各船舶違背第二十二條及第二十三條各規定者，處以五元以上，二十五元以下之罰金。其因而發生危險者，除照前項處罰外，並按律治罪。

第三十三條 各船舶違背第十六條，第十七條，第二十八條，各規定者。

第三十九條 各船舶違背第二十九條之規定者，處以十五元

處以五元以上，十五元以下之罰金。

以上，二十五元以下之罰金。

其違背第十七條之規定，因而發生危險者，除照前項處罰外，并將船主人等，依律嚴懲。

第四十條 各船舶違背第二十四條各規定者，處以五元以上，十元以下之罰金，違背第二十五條各規定者，處以十元以上，五十元以下之罰金，如碰傷或碰沉他船，並應

第三十四條 各船舶違背第十八條之規定者，處以一元以上，五元以下之罰金。

責成賠償損失。

第三十五條 各船舶違背第十九條之規定，處以十元以上，二十五元以下之罰金。

第四十一條 本章程如有未盡事宜，得由建設廳呈請省政府核定修正之。

第三十六條 各船舶違背第二十條之規定者，處以二十五元以上，一百元以下之罰金，并按律治罪。

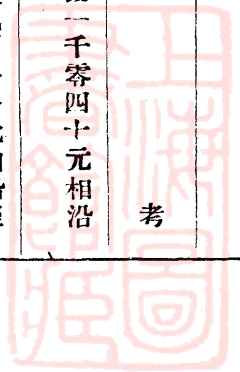
第四十二條 本章程自公布日施行。

第三十七條 各船舶違背第二十一條，及第二十六條各規定者，處以二十五元以上，五十元以下之罰金。

附表一

廣東省輪拖渡及內地單行輪船歲餉表

輪 拖 絲 渡	附 加 拖 渡	外				額	偏 僻	中 盛	繁 盛	航 綫
		三門 汕尾	大平 大鏟	省城 水東	省城 清遠					
三二二·	三二二·	三·〇〇〇·	三·三〇〇·	二·〇〇〇·	九六〇·	七八〇·	九一〇·	一·〇四〇·	餉 則	
〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	備	
同	民四以前附加額二百四十元民四以後三百一十二元相沿至今	同前	同前	同前	餉則自民四以前起相沿至今	民四以前歲餉六百元民四以後七百八十元	今 民四以前歲餉七百元民四以後九百一十元相沿至今	民四以前歲餉八百元民四以後一千零四十元相沿至今	考	
前										



輪拖貨渡

三二二

〇〇〇

同

前

附

記

一本表歲餉民四以後，在八百元內者，加三征收，超出八百者，仍舊辦理，單行載列。各輪船，船長超出五十尺者，比照輪拖渡征收五十尺以內者，減半征收。

二輪拖渡承攬以歲餉為期，內地單行輪船，以季餉為期，均以大洋繳納。

三輪拖客渡，中途停擺，仍須清完歲餉，但具有殷實商店保結担餉者，亦得分季清完，其新承攬請領照簿，開行未滿一季，因虧缺停業，或因地方上有障礙，不能行駛者，得于停擺時，連同前領照簿呈明停航原因，酌量准予撤銷承攬原案，倘已逾期一季，及係遞年繼續承攬者，不得援以為例，仍須清繳全年餉項，以示限制。

四輪拖各渡，除照納歲餉外，每艘每年另納牌照費大洋五角。

五另輪船每年應納驗費大洋二十七元八角，電船每年應納驗費大洋二十二元二角五分。

附表二

潮梅單行輪電船季餉再擬減征等則表

航

綫

餉

則

備

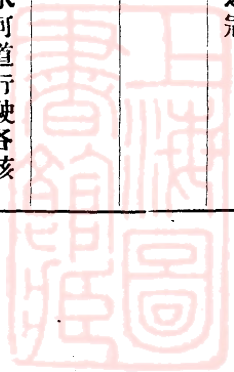
考



汕頭來往揭陽汕尾黃岡等處	一二七	五〇〇	此航線開泊地點均為繁盛區域營業暢旺為潮梅各航線之冠
汕頭來往潮陽達濠	一九五	〇〇〇	
潮安來往溜隍大埔松口等處	一五〇	〇〇〇	
潮陽來往練江一帶	七五	〇〇〇	以下各航線係屬淺水河道行駛各該綫之輪船均屬載重無多
揭陽來往棉湖浮岡湯坑玉窖增堂等處	七五	〇〇〇	
汕頭來往神泉甲子等處	七五	〇〇〇	
汕頭來往澄海東隴等處	七五	〇〇〇	
松口來往梅縣	七五	〇〇〇	

附記

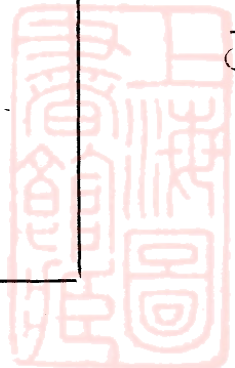
一本表係因潮梅情形特別擬訂經建設廳於民國十八年十一月十四日呈奉 省政府建字第七五二號指令核准惟船長不及五十尺者仍奉飭應照本表折半征收本表季餉以大洋計算



附表三

廣東省船課表

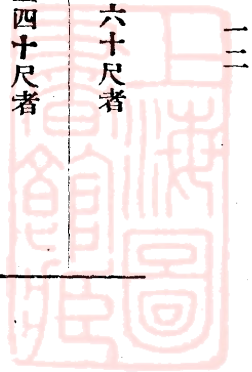
帆船								船別	等	第	每年牌費	備	考
僻		偏		盛		繁							
船長六丈以外者	船長不過六丈者	船長不過四丈者	船長不過二丈者	船長六丈以外者	船長不過六丈者	船長不過四丈者	船長不過二丈者						
二五	二〇	一五	一〇	四二	二五	二〇	一五						
〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇						



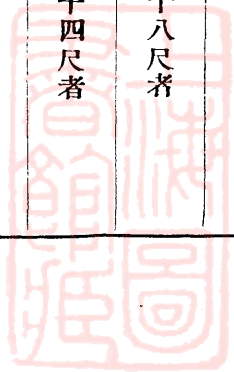
魚	船					捕	車 渡	渡					
	一	二	三	四	五			額	陳村 澳門	陳村 香港	省城 香港	省城 西樵 艇米船	
一 等	二 等	三 等	四 等	五 等	六 等	一 等	不 分 等 第	外	六 四	二 四〇	一 二〇	〇 〇〇	〇 〇〇
〇 〇〇	二 〇〇	四 〇〇	六 〇〇	八 〇〇	〇 〇〇	〇 〇〇	四 二	〇 〇〇	〇 〇〇	〇 〇〇	〇 〇〇	〇 〇〇	〇 〇〇
船長六十一尺以上者	船長二十尺以下者	船長二十一尺至三十尺者	船長三十一尺至四十尺者	船長四十一尺至六十尺者	船長六十一尺以上者					以灣泊五仙門者爲限			



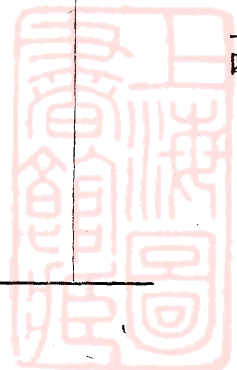
胥江艇		紫洞艇					察船			
二	一	五	四	三	二	一	五	四	三	二
等	等	等	等	等	等	等	等	等	等	等
六	一二	六	一二	二四	三六	四八	二	四	七	九
〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	四〇〇	八〇〇	二〇〇	六〇〇
船長三十五尺以下者	船長三十六尺以上者	船長三十五尺以下者	船長三十六尺至四十五尺者	船長四十六尺至五十五尺者	船長五十六尺至六十五尺者	船長六十六尺以上者	船長二十尺以下者	船長二十一尺至三十尺者	船長三十一尺至四十尺者	船長四十一尺至六十尺者

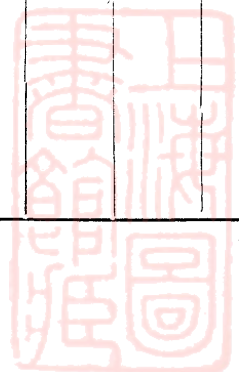


鹽 船	柴 艇			挖 沙 艇			艇 運 搬			
	三 等	二 等	一 等	三 等	二 等	一 等	四 等	三 等	二 等	一 等
不 分 等 第	三 等	二 等	一 等	三 等	二 等	一 等	四 等	三 等	二 等	一 等
二	三	六	一 二	一 六	九	一 二	二	三	四	七
〇 〇 〇	六 〇 〇	〇 〇 〇	〇 〇 〇	〇 〇 〇	〇 〇 〇	〇 〇 〇	四 〇 〇	六 〇 〇	八 〇 〇	二 〇 〇
	船長二十尺以下者	船長二十一尺至四十尺者	船長四十一尺以上者	船長三十尺以下者	船長三十一尺至三十五尺者	船長三十六尺以上者	船長二十一尺以下者	船長二十二尺至二十四尺者	船長二十五尺至二十八尺者	船長二十九尺以上者



渡客沙艇			洋舢板	生意艇		河頭船			樓船廚艇	戲船
三 等	二 等	一 等	不 分 等 第	二 等	一 等	三 等	二 等	一 等	不 分 等 第	不 分 等 第
一	二	三	三	三	六	二	三	六	二	一 二
二〇〇	四〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	〇〇〇	四〇〇	六〇〇	〇〇〇	四〇〇	〇〇〇
船長十八尺以下者	船長十九尺至二十一尺者	船長二十二尺以上者		船長十五尺以下者	船長十六尺以上者	船長四十四尺以下者	船長四十五尺至五十九尺者	船長六十尺以上者		





				大聽艇		仔船	
艇		妓		二	一	二	一
四	三	二	一	二	一	二	一
等	等	等	等	等	等	等	等
一二	二四	四二	六〇		一	一	二
〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	六〇〇	二〇〇	二〇〇	四〇〇
船長十九以下者		船長十九尺至二十九尺者		船長四十尺以上者			

附

一 本表係按照前交通管理處，參合前清藩司財政公所，道，府，州，縣，及水巡警，征收牌照費，成案，呈准之修正航政章程，船課等則訂定。

二 凡屬帆渡，車渡，橫水渡，貨船，鹽船，米船，墟艇，駁艇，及與帆船相類者，均填發渡船牌照，捕魚船，魚寮船，填發漁船牌照，其餘表列各船艇，均填發客艇牌照，各船類名稱，俱在照內

據明以別之。

- 三 所有橫水渡，貨船，米船，墟艇，駁艇，均照帆渡征收。
- 四 帆渡如赴港澳者，除本表經有規定者外，概以繁盛征收。
- 五 省城西樵糧米船，以十艘為限，照本表征收，限外照車渡征收。
- 六 凡在海上收買鮮魚回埠，配鹽醃製之船，及七十呎魚拖船，均照魚寮船征收。
- 七 本表所稱搬運艇，係以在本埠接駁各輪渡貨物，不駛往別埠者為限。
- 八 各處地方情形不同，船類名稱或異，得按本表比照征收，惟不得逾于本表定額之外。
- 九 航政不准專利，亦無渡額，行駛時間之限制，核與餉章相符，一經納費領照，即可通航。
- 十 各航政局發給各船牌照，應并于各該船船旁油刷船號，其離各該局較遠之漁船，不能駛赴油號者，應製船號木牌，隨照發給，以資識別，而便稽查。
- 十一 本表所列之搬運艇，妓艇，沙艇，大廳艇，紫洞艇，仔船艇，生意艇，樓船廚艇，胥江艇，挖沙艇，係在省河營業者，其船課經于民十年三月一日撥歸廣州市市政府征收，其他各屬未經設立特別市政府者，仍由各該管航政局辦理。
- 十二 本表船課以大洋計算。

記

附表 四

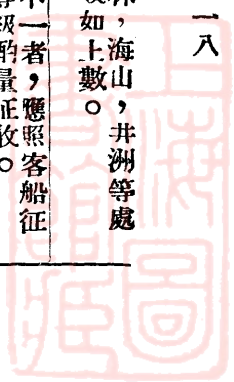
汕頭航政局按章比照征收船課表



船別		等第		每年牌費		備
帆	一等(繁盛)	二五	〇〇〇	渡	等	<p>紅頭，八卦，樟林，東林，南洋各渡，來往汕頭者難以丈尺計算，應定為一等，比照省章偏僻區最高額征收。</p>
	二等	二〇	〇〇〇		三	
帆	甲種(偏僻)	一五	〇〇〇	渡	乙種(偏僻)	<p>澄海，青旗，石牌脚，急水，田頭堤，溜湴湖，歸外沙，嶺湖，黃金埠，廣埠，各渡，均屬偏僻區，應列三等，比照省章征收。</p>
	乙種(偏僻)	一二	〇〇〇		丙種(偏僻)	
帆	一等	二〇	〇〇〇	渡	等	<p>橫龍程，洋岡各渡，及甲種帆船，兼作客船，而船長與小客船相等者，比照小客船征收。</p>
	二等	一二	〇〇〇		一	
帆	二等	一八	〇〇〇	渡	二	<p>上溪五大肚駁船，內地鹽船，脚槽，塗槽，中灣尾，中龜船，中烏底，中虎繪等，比照省章一等宵江艇征收如上數。</p>
	三等	八	〇〇〇		三	
帆	三等	二	四〇〇	渡	四	<p>大竹篙撻，小圓尾，楓溪條，普通橫水渡，比照省章渡客沙艇，征收如上數。</p>
	五等	一	二〇〇		五	

考

記 附	船 漁		船 客			船		
	小 漁 船		大 漁 船	出 海 (帆 船)	二 等	一 等	出 海	
	乙 種	甲 種					乙 種	甲 種
		二	一〇		八	一二		二五
		四〇〇	〇〇〇		〇〇〇	〇〇〇		〇〇〇
	甲種各小漁船如兼作渡客船者比照渡客船大小等級酌量徵收。		撈魚船撈蝦蟹小船小烏繪小蝦米艇娼漁船等比照省章徵收如上數。	鮎船大繪包篷大蝦米艇等船頗為長大應照省章魚寮船倍收酌減辦法徵收如上數。	青頭紅頭建船大小不一其兼作渡船者應照渡船辦法徵收其祇作客船者應照省章以丈尺繁僻區分別徵收。	州江三蓬羅江墟船長樂大埔高波等小客船列二等比照省章酌中變通徵收如上數。	六篷哨，馬岐，嶺等船，列為一等，比照省章胥江艇徵收如上數。	青頭，紅頭，建船，本係客船，大小不一者，應照客船征收，如兼作渡船者，應比照渡船大小等級酌量征收。



一各處地方船艇，名稱不一，如有為本表所無，而與省章符合者，仍照省章辦理，倘為本表及省章均無者，應核其繁盛偏僻，及船之大小，酌中比照徵收，有減無加，不得逾於定章之外。

二本表係照民十八年四月，據汕頭航政分局擬呈，經奉建設廳核准照辦原案編定之。

航行要具及預備品表

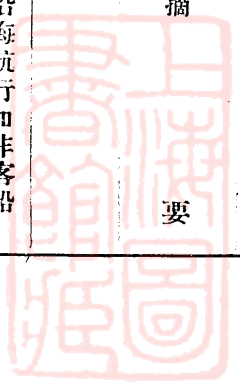
物 品 船 別	航 路						
	遠	洋	近	海	沿	海	內 河
救生浮環	六	四	四	二	二	二	二
火 箭	四	二	二		二		
桅 燈	二		一		一		一
船 旁 燈	二對	二對	一對	一對	一對	一對	一對
碇 泊 燈	二	二	一	一	一	一	一
紅 燈	二	二	二	二	二	二	二
黑 球	二	二	二	二	二	二	二
信 號 炮	一二	一二	六	六	六		
信 號 燭 管	二二	六					

摘

要

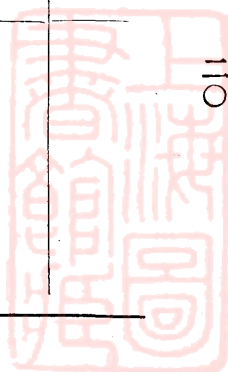
沿海航行如非客船
不備亦可

近海航行如船長百五
十尺之船須備二枝

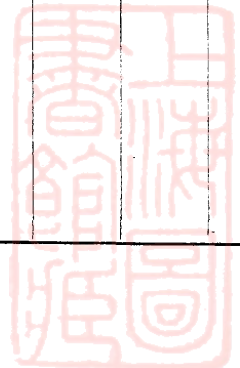


航政特刊 法規

霧中號筒	鐘	國旗	信號旗	信號書	船名錄	時辰鐘	羅盤針	時辰儀	大分儀	手用測深儀
一	一	二	一	一	一	二	三	一	一	一
一	一	二	一	一	一	二	三	一	一	一
一	一	二	一	一	一	二	三			一
一	一	一	一	一	一	一	二			一
一	一	一	一	一	一	一	二			一
一	一	一	一			一	二			
一	一	一	一			一	一			
			NG 二旗		總噸數百五十噸未滿之近海航行帆船不備亦可		在近海航行以上之船舶多備測量天象之器一個			



斧	消防水桶	航海曆	千里鏡	寒暖計	晴雨計	測深機器	探海測鉛	手用測程	測深機器	沙漏計
二	一二	一	一	一	一	一	一	二	一	二
二	八	一	一	一	一	一	一	二	一	二
一	六		一		一	一	一	二	一	二
一	六		一		一		一	二		一
	四		一		一			二		一
	四		一		一					
	二				一					
				須用適于測海水者		非客船及總噸數八百未滿之客船不備亦可				



附

記

- 一 本表所稱遠洋係指交通國外之航路而言
- 二 本表所稱近海係暫定東經百零五度起至百二十五度止北緯五度起至六十度止以內之航路而言
- 三 本表所稱沿海係指廣東區域廣州汕頭間廣州汕尾間廣州水東間廣州海口間廣州北海間廣州香港間廣州澳門間北海海口間汕頭汕尾間等之航路而言
- 四 本表所稱內河係指在廣東境內廣州江門間廣州肇慶間廣州中山間廣州惠州間及其他在內地各江地方來往之航路而言

附載

交通部輪船註冊執照費

總噸數未滿十噸者	二十元
十噸以上至五十噸	四十元
五十噸以上至一百噸	六十元
一百噸以上至五百噸	一百元
五百噸以上至一千噸	一百五十元
一千噸以上至二千噸	二百元
二千噸以上至四千噸	二百八十元
四千噸以上每五百噸	加二十五元

但未滿五百噸以五百噸計

輪船請領國牌費 凡輪船欲由本口來往洋界，一律須請領國牌，其來往內地各輪，如在六十噸及六十噸以上者，亦須請領國牌，照例納鈔，六十噸以下毋庸請領國牌，該船欲急于開行，由海關發給暫行牌照。

六十噸以下者	五十兩
六十一噸至一百五十噸者	一百兩
一百五十一噸至三百噸者	二百兩
三百一噸以上者	三百兩

凡領國牌之輪船，如欲改換國牌上所列之船名，或業主

名，應照納金額半數繳交。

如船名業主名均改者，繳納全費。

祇改船主名者，繳納平銀二兩。

輪船繳納海關船鈔，凡經海關理船廳量定該船大小噸數之後，業主須請領船鈔驗單，照例納鈔，限四個月繳換一次，納費列下。

凡船在一百五十噸及一百五十噸以下者，每噸納鈔銀一錢，一百五十噸以上者，每噸納鈔銀四錢。

凡各輪船在內河行駛者，必須赴海關報明，請領內港專照，并繳納照費銀十兩，該照限一年繳價一次。其價照費納銀二兩。

輪船繳納海關量船費

凡華洋輪船于進口時，或在省裝造之船，于造成時，該業主須赴海關理船廳，呈請丈量噸數，繳納量船費列下。

總噸五十噸或五十噸以下納費 十兩

五十噸至一百噸納費 十五兩

一百噸至二百噸納費 二十兩

二百噸至五百噸納費

二十五兩

五百噸至八百噸納費

三十兩

八百噸至一千噸納費

三十五兩

一千噸至一千二百噸納費

四十兩

一千二百噸至一千五百噸納費

四十五兩

一千五百噸至二千噸納費

五十兩

二千噸至三千噸納費

五十五兩

三千噸至四千噸納費

六十兩

四千噸至五千噸納費

六十五兩

五千噸至五千噸以上者納費

七十五兩

至輪船復量辦法，如完全復量者，照上列所定量費繳納，其一部分復量者祇納半費，若所量之船，其數同時在兩艘，或兩艘以上，船式大小，及業主相同，而祇核其船面有無差異者，其第一艘須按表納一全費，其餘祇納半費。

輪船請領海關理船廳載客執照費列左。

載客未滿五十人者

關平二兩

五十人至一百人

五兩



一百人至二百人 十兩

二百人至三百人 十五兩

三百人至四百人 二十兩

四百人至六百人 二十五兩

六百人至八百人 三十兩

八百人至一千人 三十五兩

一千人以上每多二百人增加五兩 執照有效期十二個月

附呈省政府修正廣東航政暫行章程文

呈為呈請察核備案事，竊查廣東航政暫行章程，于民國元年，由前交通管理處，參照前清藩司善後總局，財政公所，道，府，州，縣，及水巡警總局，征收成案，呈奉

前廣東都督胡批准施行在案，此項章程，相沿廿載，其後陸續尙有成案參加，原日舊本，殊多窒漏，自非從新修訂，無以利推行，職廳整頓航政，以修正航章為急務，茲已將原本，重加修改，悉以考核完妥，並將交通部輪船註冊執照費，及輪船領照繳納海關各費，附載在內，以便航商披閱，知所遵循，所有修正擬議廣東航政暫行章程緣由，理合具文，連

同草案一扣，呈請

鈞府察核，可否准予備案，伏候

指令祇遵，謹呈

廣東省政府

計呈修正廣東航政暫行章程草案一扣

廣東省獎勵沿海航業暫行規程

第一條 凡屬中華民國國民，以公司商號或個人名義購置汽船，呈經建設廳按照造船規程驗明合格遵照修正廣東省航政暫行規程裝運客貨航行下列各航綫者，得

依照本規程給予獎金。

(甲) 廣州至汕頭綫

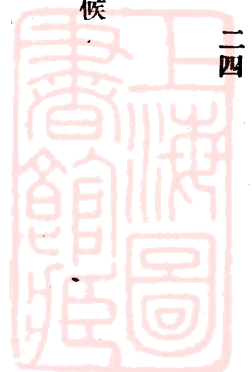
(乙) 廣州至汕尾綫

(丙) 廣州至北海或海口綫

(丁) 廣州至三亞港綫

前項公司及商號，以股東全體均為中華民國國民者為限。造船規程由建設廳另定之。

第二條 獎勵沿海航業獎勵金 民國十九年總額定為一萬七



千五百元，以後逐年增加之。

第三條 獎勵沿海航業獎金，依照下列兩表，每年分兩期支

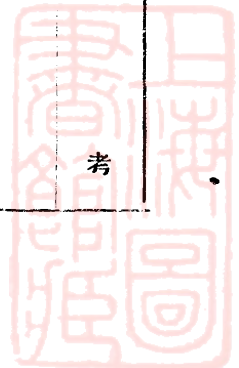
(甲)鐵船每艘每年獎金表

航	綫	上總噸數在二百噸以下者	百總噸數以上者	備
廣州至汕頭	三，〇〇〇	〇〇〇	四，五〇〇〇〇	
廣州至汕尾	二，五〇〇	〇〇〇	四，〇〇〇〇〇	
廣州至北海或海口	三，〇〇〇	〇〇〇	四，五〇〇〇〇	
廣州至三亞港	三，〇〇〇	〇〇〇	四，五〇〇〇〇	

(乙)木船每艘每年獎金表

航	綫	上總噸數在二百噸以下者	百總噸數以上者	備
廣州至汕頭	一，五〇〇	〇〇〇	二，二五〇〇〇	
廣州至汕尾	一，二五〇	〇〇〇	二，〇〇〇〇〇	

給，每六月按船發給一次。



廣州至北海或海口	一，五〇〇	〇〇〇	二，〇〇〇〇〇〇
廣州至三亞港	一，五〇〇	〇〇〇	二，二五〇〇〇〇

每船給獎以五年為限

第四條 受前條獎金之汽船，以在左列各規定年齡以內者

為限。

(甲) 鐵船從進水日起，至受獎日止，在二十年以內者。

(乙) 木船從進水日起，至受獎日止，在十年以內者。

第五條 凡應受獎金之汽船，如船身為木鐵交造者，作木

船論。

第六條 凡受獎金之汽船，其航行日期及客貨運費，須呈

由建設廳核定。

其每月收支計算及航業狀況，須按月呈報建設廳

備查。

第七條 凡受獎金之汽船，不得任意停航或變更航綫，其

偶因天氣遽變或猝遇風災者，不在此限。

但天氣一經平復，即應照常開行，以利交通。

第八條 凡受獎金之汽船，在領受獎金期內，不得租賃或

抵押於外國人或外國占有股份之公司商號。

第九條 凡受獎金之汽船，如有用詐僞手段瞞領獎金，或

故違本規程各規定者，得由建設廳追繳其所領獎

金，或並依法懲辦。

第十條 本規程如有未盡事宜，由建設廳擬議呈請省政府

核定修正之。

第十一條 本規程自公布日施行

廣東省獎勵公海漁船暫行規程

第一條 凡屬中華民國國民，以公司商號或個人名義購置

漁船。並備有新式捕魚器具呈經建設廳按照公海

漁船檢驗規則驗明合格經營漁業者，得依本規

程給予獎金。

五十元

前項公司及商號，以股東全體均為中華民國國民者為限。

公海漁船檢驗規則，由建設廳另定之。

第二條 獎勵公海漁船獎金，每年總額壹萬元

第四條 受前條獎金之漁船，以在左列各規定年齡以內為

第三條 獎勵公海漁船獎金，依照左列各規定每年分三期

按船發給之。

(甲) 鐵船從進水日起，至受獎日止，在二十四年以內者。
(乙) 木船從進水日起，至受獎日止，在十年以內者。

(甲) 鐵製汽船每艘每年獎金額如下

第五條 凡受獎金之漁船，如船身為木鐵交製者，作木船

(子) 總噸數在五十噸以上一百噸以下者五百元。

論。

(丑) 總噸數在一百噸以上者一千元。

第六條 凡受獎金之漁船，其從事漁業工作日數收支計算

(乙) 木製汽船每艘每年獎金額如下

及漁業狀況每年須分四季呈報建設廳備查。

(子) 總噸數在五十噸以上一百噸以下者二百元。

第七條 凡受獎金之漁船，每年從事漁業工作不足一年之

(丑) 總噸數在一百噸以上者四百元。

四分三時期者，得停給該年內之獎金，但因意外

(丙) 鐵製帆船每艘每年獎金額如下

天災者，不在此限。

(子) 總噸數在五十噸以上一百噸以下者二百元

第八條 凡受獎金之漁船，有供建設廳水產講習所畢業生

(丑) 總噸數在一百噸以上者四百元

乘用見習之義務。

(丁) 木製帆船每艘每年獎金額如下

第九條 凡受獎金之漁船，在領受獎金期內，不得租賃或

(子) 甲板以下噸數在二十五噸以上五十噸以下者

抵押於外國人或外國人占有股份之公司商號。

第十條 凡受獎金之漁船，如有用詐僞手段瞞領獎金，或故違本規程各規定者，得由建設廳追繳其所領獎金，或並依法懲辦。

第十一條 本規程如有未盡事宜，由建設廳擬議呈請省政府核定修正之。

第十二條 本規程自公布日施行。

附廣東建設廳原呈

呈爲呈請事，竊查粵省交通，向以航運爲大部，南海出產，又以魚鹽爲大宗，故對於航業，亟宜設法提倡以固海權，對於漁業，亦宜設法振興以裕財用，此固事理之易明，先務之當急者，乃吾國因工業不精，事事落後，商船則缺乏巨艦，漁船則徒具雛形，以致廣州與北海海口及汕頭汕尾各埠，來往客貨，或靠洋輪輸送，或經香港轉運，遂致交通遲滯，金錢外溢，關係於統治上國體上甚大，至於漁業，則因漁船狹小，難期遠圖坐使水產被擄於日俄，貨物遺棄於海外，損失

主權影響經濟，種種不利，國人類能言之，考其原因，固不止一端，而政府未定獎勵航業及獎勵漁船專章以資鼓舞，亦一憾事，職廳有計畫發展之責，特飭科擬就獎勵沿海航業暫行規程及獎勵公海漁船暫行規程兩種，理合具文連同此項草案一扣呈請

鈞府察核，是否有當，仍候

批示祇遵，謹呈

廣東省政府

附獎勵公海漁船暫行規程草案一扣 獎勵沿海航業暫行規程草案

民國十九年六月廿三日奉

廣東省政府指令 建字第九五七號

呈一件 呈擬就獎勵沿海航業及獎勵公海漁船各暫行規程請核示遵由

呈及規程均悉，經本府第五屆委員會第八十九次會議議決照行在案，仰卽遵照，此令。

轉 載



航權收回運動應有之認識

蔡可成

一、緒論

最近收回航權運動，亦隨中日改約而起，在此運動期中，吾人不可不細察各國在華享受航業之特權，前滿清政府以無政治經濟常識，斷送我主權之一部，誠可痛心，今帝國主義又施其經濟侵略矣，其最重要之工具，爲交通機關之獲得，而航運爲交通機關之主要者，其於國家統一之活動，實與鐵路並重，國家有此二者，始得發揮其能力，蓋航業本爲對外貿易最重要之運輸機關，其功能卽以大量運輸爲特質，對於過剩之貨物，則能爲之運往海外或國內之市場，以調節之，同時對於生產上所缺乏之原料品，則能爲之由海外市場運回以補充之，於是其結果國家資本之供給需要，遂得由航業而調劑之，而自國生產亦得無限量之擴張，故近代國家之保護其航業，對於國內海外，均異常注意，遇有必要時，卽訴

之武力亦所不惜，由是可知帝國主義之於航業，有極密切之關係，其對於弱國之航權，必威迫之以終於獲得爲快，我國航權之喪失，卽爲一例，凡我國沿海內河外航，足跡之所到者，均爲其間接的投資地，彼等貨物之運轉暢銷，實爲我國經濟被榨取之一大原因，間接的則使我國內亂不息，興工商業之不發達，故我國航權收回，實有急不容緩之勢，近來日本以我國乘中日改約之機，提出收回航權之議，全國輿論界甚爲注意，同時且有管理之言論宣傳，欲仍維持不平等之條約，藉以得爲其經濟之侵略，我國人士，務須有堅決之意志，而達此收回航權之目的也。

二、各國航業政策之概觀

航業政策，與航運之發展，甚有關係，國家能否維持其航業地位，全視其所取之航業政策若何，是以航業政策，實爲保護航業發達之手段，試觀我國之航業政策，皆由其自主之規定，取積極之防衛手段，務使外國船隻不得自由出入於

國境內，而全其領土主權之原則，但就我國航業而論，則在
外航壓迫之下，僅能維其一綫之殘命，而政府對此，又無異
於取自殺之航飛行爲，雖明知外航在華有締約上特權之故，
亦不得不爾，言念及此，我國航權之收回，實屬必須之事也
，今爲求各國航業政策之概觀起見，詳述於後。

(一)就航業政策史之進程說，可分二大時期。

1.第一期排外性之保護主義，在此時期中，對於各國船
隻，設有特別的限制，使他國航業處於壓迫之下，而無覬覦
之機會，於是自國得進取而爲其獨占航業之目的與手段，故
此期之航業，實爲封鎖主義之保護政策，其最負盛名者，即
各國所實行之航海條例，茲爲明悉此航業政策起見，特將航
海條例，亦申述於後。

航海條例約言之，即一國對於其本國所取之積極的保護
航業政策之規定，其手段則在對外航概以特別嚴重之限制，
其目的則使外航無發展之機會，而助長其本國航運之發達，
關於此項，概可分三種。

(甲)禁止外國船隻之入境，同時對海外貿易一律須由本
國船轉運，此項代表，即英國自一六一五年至一八四九年止

所實行之航海條例，其重要點有四(a)英國沿岸，外航不得
自由出入(B)凡與英國所統屬之殖民地交通，禁用外國船，
(C)東洋非洲美洲除英船外，概不准裝運，(d)與歐洲貿易
，除英船及其貨運出國之船隻外，其他一切外國船均禁止僱
用。

(乙)除本國有明令指定之通商口岸外，凡本國內河沿岸
，一律禁止外航之出入，例如一七八三年至一八二〇年美國
航海律例，及一八八八年德國航海律例之施行，其目的在禁
止外船于本國沿岸或內河貿易，蓋沿岸內河，本基於領土主
權，應爲一國國民獨占之利益，而領土主權，且又爲近代國
家之所必需存在者，任何國不得侵犯之，試觀我國航業，適
得其反，而內河沿岸幾爲國際所共管，誠令人喟歎不已。

(丙)對於外船之入境不加禁止，而爲課稅的限制，於本
國船隻予以特殊之利益，使得競爭之力量，屬於此最著者爲
法國，一八一六年所頒布之國旗附加稅，及近來美國航務委
員會 Mercantile Marine Commission 之議決，對入口之外船
，一律課以一噸八仙零之噸稅規定。

2.第二期平等原則之保護主義，此期各國一般之航業政

策，皆基於平等原則，凡內外船隻概不設特異之限制，但於本國船隻加以別特之保護，而強其自由競爭之力量，大致一般的航業先進國皆屬於此類。

(二)就現今最盛行之獎勵及特惠制度說，亦可分為二時期。

1.第一時期 在此期中，可說為航業幼稚時代，及固定時代，國家往往盡力用保護方法而維持其獨立之基礎，且助長其漸次向外的發展，例如國家予以航路補助金，造船補助金，及免除其造船所必驗材料之運送關稅等，試舉日本政府補助對我國航業之案件以明之。

航路名	金額	期間
上海航路	二十一萬五千元	民國五年
	二十一萬五千元	民國六年
	十萬七千五百元	民國七年
天津航路	十一萬七千元	民國五年
	十萬七千元	民國六年
	四萬七千九十四元	民國七年
長江航路	七十萬元	每年

由此等國家之獎勵及特惠而達其固定的基礎時代後，國家則為之間接的令其種種公益事業得享有運輸之獨占權，以資保護，若較之昔時國家之直接保護，則相差遠矣。

(2.)第二時期 航業既已達其獨立之基礎，於是即取發展及競爭之方式，一方面本國內部取保護手段，同時致力向外國發展，而入於競爭時期，但如有數國探有此航業政策，則必惹起激烈之競爭，以達其最後獨占之利益，試就我國航業而論，如最初英之怡和太古與我國招商局之競爭，其後又加入一日本之日清公司，於是其競爭情勢，益形激烈，當此之際，各公司所遭損失，甚為鉅大，但外國政府每予補助年金，以維持其本國航業之向外發展，至於我國，欲望補助金之救濟，可謂玄想，兼又國內戰爭不絕，軍人撥用輪船，致航業受極大之影響。

由上列各國航業政策概觀中，吾人可得簡單之概括，第一，過去航運獨占時代，為絕對不許外航入境之保護政策，第二，近代多數航業國所採用之保護政策，對外航之出入，並不禁止，僅課以噸稅，藉資限止而已，第三，在原則上取內外平等主義，但實際對於本國航業，予以特殊之利益，而

于外航之出入，則取對等之限制，僅爲消極的自衛主義之保護政策，此上三種政策，各國所取者雖不一致，但其中俱有一般之共通性，此共通性者何，即本國內河沿岸之航業，始終保持其領土主權，換言之，即於內河沿岸之航業，仍維持其獨占之性質，現各國之航業政策既明，常進而試言我國航業之情形矣。

三、我國航業之史的觀察

欲序述我國航業之史的觀察，須先明證世界航業進展之程序，及其運用上之關係，對於此項說明，計可分爲三種，（一）主動地位之航業，即海上貿易，凡關係於其一國之進出口貨物，均可不必假借外航之手，而由本國船隻直接轉運者，如航業先進國英美是也，（二）被動地位之航業，即對國際貿易，不論其國之進出口貨，因本國航業尙未有相當之獨立基礎，均需假借外航之手而爲之載運，屬於此類者，其每年所損失之運費甚鉅，如我國航業卽爲一例，（三）中間地位，即一面採用本國航業之載運，而不敷時，則不得不仰給外航之裝輪，例如日法俄之航業，但若就航業進展之程序說

，則必由於被動地位漸次進展到中間地位，更由此再發達到主動地位之航業，至於我國，則尙在由被動地位發展向中間地位之進程中，欲達到主動地位，則非經長期之整理保護及獎勵不可。

我國航業之史的發展，可就沿海及內河二方面說，前者爲我國航業史上之先驅，後者係帝國得締約之特權，而爲其經濟侵畧之結果。

（一）沿海航業之史的發展 我國閉關時期中，海運方面，實以明正德十一年（西歷一五一六年）葡萄牙人伯斯特羅（Rafael Perestrelo）自麻刺甲（Malacca）以帆船來航廣東爲之嚆矢，亦可謂西國第一次來華之試航，翌年，葡人復率葡船四艘馬來船四艘來航廣東，明政府卽許以率船二艘，泊于上川島（*St. John's Island*）而航行之，是爲東西直接通商之始。

但此僅爲舊式帆船之航行，而用輪船開航來華之先驅，當爲明光宗泰昌元年（西歷一六二〇）由爪哇開往日本便道轉泊澳門事，自此以後，英船之航行者漸多，但皆取得中國政府之同意，及江寧約締結後，于一八四四年則有定期航行香

港廣東間之美輪米台斯，(Midas) 次年則有英國彼阿輪船公司(Peneulw and oriental steam navigation company) 開始航於倫敦香港之間，迨一八四二年英輪美弟沙(Medisa) 始延展其航線以至於上海，此後外國船隻侵入我國境內，而自由航行者，日見增加，於是一八六五年有英商廣東香港澳門輪船公司之開設，而為香港澳門及西江間之航綫，其後一八六七年中國航業公司(China Navigation Company) 成立於一八七七年，更設立中國印度航業公司，(Indo-China Navigation company) 在我國則通稱前者為太古公司，後者為怡和公司，其次日本則於一八七五年該國郵船會社購買美國太平沙公司之上海橫濱間航綫而開始航行，上述諸船，皆為外人所經營，至屬於我國，以我國，旂航行者，當以阿丁船 (Iden) 為之嚆矢，該船前屬旂昌洋行，後為我國一八六七年成立之招商局所收買。

(二)我國內河航業之史的發展 我國內河航業之史的發展，實又為外航侵入我國內河之發達史，而本國航業轉受其強烈之壓迫與排斥，「喧賓奪主」，莫此為甚，蓋自道光廿二年中英江寧條約，及咸豐八年中英續約(即天津條約)後，其他

各國得援引最惠國待遇之特權，而為利益均沾，於是長江各通商埠，皆得自由航行矣，至於日本，則於光緒二十一年馬關條約訂立後，向我獲得宜昌重慶上海蘇州杭州間之內河航行權，其次我國蘇杭滬三處貿易試辦章程頒布後，英人更進迫清廷訂立水路航行章程，(Regulation for steam navigation inland) 更於一九〇二年更規定續改內港行船章程，(Addition rules for inland water steam navigation) 於是我國航權，喪失殆盡，國內江河，成國際共有化矣，關於此項航權之喪失，當在下章內詳述之，而國內我國設立之輪船公司之畧史，確有申述之必要。

我國招商局成立後，英之怡和太古二公司，曾與之為熱烈之競爭，其目的全在排斥我國航業之開展，故當時我國航業，頓形恐慌，然我招商局卒以慘淡經營，樹其基礎，其後日本大阪商輪公司乘中日戰後，賴政府之援助，侵入我長江口航路，於是招商太古怡和等三公司有聯合排斥之舉，此後日本又擴張自宜至漢之航線，及一九〇〇年，德之漢堡北德二輪船公司亦加入航行，故是時演成中英日德四國之競爭時代，一九〇三年日本郵船會社，由英之麥邊公司購得上海之

滙山碼頭，次年又成立湖南輪船公司，其在長江航行之範圍，更爲擴大，及日俄戰後，法東方輪船公司亦加入長江航行，於是遂成五國航業競爭時期，後日本將大版郵船湖南大來等四公司合組成立，日清輪船公司，其勢力驟形膨漲，別開南昌常德間之航路，遂成怡和太古招商日清之對立局勢，迨歐戰爆發，歐美諸國，無暇顧及，在華英船，亦日形減少，然日人野心勃發，乘機擴充，厭迫我國航業，欲成獨占之霸勢，故此時期，我國航業居末位，日本第一，英國次之，歐戰結束，諸國旂鼓重振，互相掙扎，以至於今，此內河航業之歷史也。

四、條約與我國航權之喪失

第二章各國航業政策概觀內，可得有綜合的三大航行權，第一，爲內河沿岸之航行專權，第二，爲航業之保護，前者即航業政策中之禁止主義，後者即其中之限制主義，各獨立國得察其國內航業之實情，于此二者中任擇其一，然此二者，在我國則因條約上之關係，受外人之束縛，廢除不平等條約之急切，固不待言矣。

(一)我國沿岸內河航行專有權之喪失，我國航權喪失史上，最初尙限於直接貿易，而貿易與航行有密切之關係，其見於明文之規定者，則爲一八四二年道光二十二年中英江寧條約，其第二條內云，「准英國人民帶同家眷寄居沿海之廣州廈門福州寧波上海等五口貿易通商無礙」，依此條規定，所謂通商無礙者，實包含英國船隻有自由航行於五口之意，但我國之內河航權，尙屬保存，該約第十款有「按例納稅後，由中國商人徧運天下」之限制，可知上國船隻，尙不能深入內地，一八五八年(咸豐八年)中英續約，則有第十款之規定，「長江一帶，英商船隻，俱可自由通商」，但同款又云，「……准將自漢口湖源至海各地選擇三口，准爲英船出進貨物通商之處」據此條觀之，僅許英人自漢口以下之航運，以三口爲限，故於一八六二年(同治元年)長江通商章程內，有「英商之船在長江貿易者，只准在鎮江九江漢口三處」之訂定，此爲我國內河航行權喪失之嚆矢，其次，于咸豐八年中英續約十一條內載，「牛莊登州台灣潮州瓊州等府口，嗣後英商亦可任意與任何人買賣船隻，隨時往來」，於是我國之航權喪失，不啻由吾而喪至十口，且將南京條約中之沿岸航行

權以此竟爲明文而證實之，先例既開，于是各國羣起援例，自由航行之風，於此始矣。

其後光緒二十二年日本接踵有馬關條約之規定，其第六條內，除開闢湖北沙市四川重慶江蘇蘇州浙江杭州外，復許「日本輪船得駛入下開各口岸，附搭行李，裝運貨物，1. 自湖北宜昌溯長江以至四川重慶府2. 自上海駛行吳松江及運河，以至蘇州杭州，」由此長江沿岸，自上海溯流而上直達重慶，外輪得通行無阻矣，凡我國開設之商埠，皆爲外輪勢力所及之地，內港航權之喪失，實亦始於是，不特此也，我國南部珠江一帶，亦被侵入，試觀光緒二十八年中英續議通商航行條約第五款內云，「中國允於兩年間除去廣東珠江人工所造阻碍之工作」

自此以後，各國援例，皆得暢行於珠江沿岸，但此處有須注意者，當時內河航權之喪失，尙屬限于商埠，其他非通商口岸，帝國主義以無條件締結，猶未能逞，惟彼等野心勃勃，安能即此滿足，故嗣後即有非通商口岸之侵入，關於此項說明，概可分爲二種，第一，輪船船港地，第二，卽旅客上下地，前者可上下搭客起貨，後者僅限于搭客，茲將前者

所論，其最初見明文規定者，則爲光緒二年之中英煙台條約內第三端載。

「至沿江安徽之大通安慶，江西之湖口，湖北之武穴陸口沙市等處，均係內地處所，並非通商口岸，按長江通共商約，應不准洋商私自起下貨物，今議通融辦法，准船停泊，上下客貨云。……」

自此項規定以後，卽非通商口岸，亦爲外航勢力所及之地。

其次光緒二十三年正月，中英緬甸條約內載。

「由香港至三水，梧州，由廣州至三水梧州來往……並將江門甘竹灘肇慶府及德慶州城外四處同時開爲停泊上下客商貨物之口。」

其後復於光緒二十八年八月中英續議通商行船條約第十款規定。

「茲將廣東省城之土口、羅定口、都城，作爲航行停泊上下客商貨物之處。」

上列三條內所指定之各地方，皆非通商口岸，外人由長江而擴充到珠江，且能居然行駛無阻，此爲我國開放停泊所

之經過情形，至於搭客之處，經光緒二十四年修改長江通商章程第二款之規定，凡非通商口岸，均不准私自起下貨物，惟搭客暨隨帶之行李，准予平常搭客之處上下，如湖北之黃子崗黃州與河口新堤，江蘇通州之蘆涇港，泰興縣之天興橋，及江陰宜昌爲其地點，其次中英續議通商行船條約第一款後半段，亦有同樣之規定，復闢廣東之容奇馬寧九江口古勞永安後瀝祿步悅城陸都封川等處爲其地點。

據上列條約以觀長江珠江沿岸之非通商岸，外船亦得暢行無阻，然列強之野心，方興未艾，沿海內河航權，雖已完全獲得，但未經條約上指定之地點，尙屬不能自由行動，因之更進一步，求其航權澈底之成功，有外輪得航行全國之締約，深欲以我國領土變爲國際共有化，而於我國，則所謂領土主權，至此已根本不能存在矣，言之實爲傷心，英人以中日馬關條約之締結，日人攫得蘇杭滬之內河航行權，故逼迫我國於光緒二十四年有內港航行之規定，其第一款在載。

「中國內港，後均準在口岸註冊之華洋各項船隻任便接後列之章程往來，專作內港貿易。」

由此範圍擴大，凡中國之內河概包括其內矣，因此規定

，竟完全開放於外國，良可嘆息，然此尙屬自國章程上之規定，其後可有自由變更之權，迨至光緒二十八年中英續議通商條約，及次年日本與我締結通商行船續約規定後，內港行輪章程，一變而爲國際條約矣，因之受其束縛，非得改訂日二國之同意，不得自由修改，茲將其條款列於后。

中英續議通商行船條約第十款內載。

「茲因光緒二十四年所訂中國內港行輪章程，准特在通商口岸註冊之華洋各項輪船行駛貿易，又因是年五月七日先後所訂此項章程，間有未便，是以彼此訂明，應將此章程從新修改，附載此約，惟此章程，應按照遵守，直至日後彼此允願更改爲止。」

又光緒二十九年中日通商行船條約第三款規定。

「中國允將走內港之日本各項輪船，在海關報明，由通商口岸往來報明之內港地方貿易，應悉照正續各項章程辦理。」

同約第八款

光緒二十四年五月七日，先後所定內港行輪章程，間有未便，是以中國允將此章程從新修補，附載此約，惟此章程，應按照遵行，直至日後彼此允願更改爲止。」

因有此國際性之條約規定，修改或廢除，俱屬困難，是以內港行輪章程，沿用迄今，仍未革除，不特此也。且當時各國以清政府昏庸無力，於各種締約，每承允之。於是進而援例，倡利益均沾機會均等之說，試舉光緒二十九年美國於中義條約中之要求。

「中國政府既於一八九八年，將輪船可以行駛之內河開為特行註冊之一切在華輪船行駛貿易，美國人民亦可經營此項貿易，其所享利益，應與給予他國人民者相同。」

總上列諸約，以觀我國航行權之喪失，始自沿岸，次及內河通商口岸，復及全部內河，最後終至於任何內港，而全國內河內港航權之喪失，實為我國航權喪失上之最高點，至於列強，其船隻得航行全國，可謂其航運政策之宣告成功，航業競爭之獲得優勝利，總之英人開其端，日本承繼之，各國隨其後，而利益均沾，機會均等，及援例以最惠國條例享受其同等待遇，實為彼等撰奪我國航權之口實，以是我國航路，盡成國際共有性質，我國之領土主權，至此喪失殆盡矣。

(二)我國航業保護權之喪失·內河航行權之喪失·實為

國際原則上所未有，此後外人依不平等條約之訂立，得享受其特權，然自我國言之，於國家原則上，則喪失其領土主權，於國家交通事業之運用上，則使其航業永遠不振，當此之際，其唯一之補救方法，即航業保護，所謂航業保護者，即依國家財政行政權之行使，對於一切外國船隻之行駛沿岸內河者，及載運此等船上之貨物，其所經過之地方，皆一律課以特別之重稅，務使其受一種運費及行船費之重大損失，以達於保護本國航業權利之目的。

查世界各國，對於自國航業所取保護課稅辦法，概可分為三種，1.關稅，2.噸稅，3.內地貿易稅。前者係用海關以保護之。凡對外國貨物進口，如由外國船隻載運時，則以特定之稅則課比自國船運時較重之稅，後者則為外國船隻載運本國內地之貨物時，抽較重于本國船載運時之稅率，至三者中之噸稅，則係對於航行自國本地之外船，按照其一定之時期與重量，加以特殊之課稅，如前述各國航業政策概觀內，英美法三國之課噸稅，實相類似，如此三種之保護，能完全自由施行時，則縱令一國之航業均為外人所佔有，亦不可不杞憂，而仍有發達之期望也，然可痛心者，乃我國於此三種

航業保護權。因不平等條約之締結，竟喪失殆盡，欲望我國航業之發達，非取銷不平等條約之鎖連不為功也，茲將航業保護權之喪失，略為序述之。

1. 關稅自主權之喪失

我國關稅自主權之喪失，最初見于條約者，為江寧條約第十條之規定，但其中僅有秉公議定則例一語，並無若何束縛之明文，乃不幸竟於次年（一八四三年）我國與英國所訂之通商章程內載，「為應核估時價，照值百抽五例征稅之，」此約協定後，我國之國定稅率，一變而協定稅率矣，其後各國援例，更向我締結同等之協定稅率，於是我國受禍八十餘年之協定稅則，于始確立，至本年二月一日新稅率雖已實施，亦不過稅率較高之協定而已，若欲以此抵抗外航之侵入，而保護本國航業，仍屬不可能，且此項保護手段，僅適宜於航業先進國，須其本國有發展外洋航行事業時，方為有效，而我國航業，外洋航行，固無足齒數，即內河航業，亦屬落後，故此項保護手段，對於本國航業之影響，尚不及噸稅與內地貿易稅之為鉅大。

2. 噸稅自定權之喪失

自咸豐八年中英天津條約締結後，噸稅自定權一變而為協定稅矣，據該約二十九款內云。

「英國商船，應納鈔課一百五十噸以上，每噸鈔銀四錢，……一百五十正噸，及一百五十噸以下，每噸納鈔課銀一錢……自是日起，以四個月為限。」

其後各國援例要求，於商約內有同等之規定，由此可知外國船隻，每年所納噸稅，每噸僅限於十二錢或三錢，其課稅之輕微，實毫無保護色彩之可言，吾人回顧前述航業政策概觀內，法國之課國旂稅，及美之課以一噸八仙零之噸稅，可謂有天淵之別，我國欲加重課稅，自非取銷不平等條約之束縛不為功。故自本年二月一日新稅率實施以後已得自定噸稅之權矣。

3. 內地貿易權之喪失

考我國內地稅，概可分為二種，（甲）釐金，（乙）沿岸貿易稅，前者即內地與內地，或內地與通商口岸間之貨物轉運所加之課稅，此項保護辦法，因中央天津條約第二十八條內規定，凡外人貨物之由通商口岸運入，或由中國內地購運出洋，僅上子口半稅，即可遍運天下，是以此後外人即用外船以航行內地，而運輸其貨物，我亦不能對之課以特殊之重稅，至於後者之沿岸貿易稅，其性質猶如無論中外輪船，由一商埠運往至其他通商口岸時，即可

課以純粹之內地稅，依其原則上當不受任何國之限制，吾國雖於航權及航業保護權喪失殆盡，苟此內地貿易稅之主權存在時，能迅速施行保護手段，對外輪裝運之土貨，加以特別之重稅，則購買土貨，運往外埠，或外貨由通商口岸運送內地時，勢必盡用本國輪船裝運，此亦可為促進我國航業之一法，乃不幸清政府一無經濟常識，不諳事理，予不知不覺中輕將此項保護方法喪失于丹麥之手，偶不謹慎，遺禍及今，良可痛心，試舉同治二年中丹條約以明之該約第四十四條內載。

「丹國商民沿海議定通商各口，載運土貨，均准出口，先納正稅，復進他口，再納半稅，值百抽二·五」。

據此條規定，我國如欲輸出本國土產貨物時，則應納海關規定之出口稅，如僅為我國境內之通商口岸，則納子口半稅，此純為內地稅性質之沿岸貿易稅，已受條約上之限制，而不能任意課外船之載運土貨的重稅矣，同時其結果，中外船隻，概處平等地位，國境內之河流，全屬國際共有性質，且我國航業，政府既無力獎勵，又無何等之保護手段，而外輪賴不平等條約特權之享受，及政府之特殊保護與獎勵，常

處於優勝地位，故我國航業，遂蒙極大之損失與壓迫所謂「喧賓奪主」卽此也。

4. 航權喪失與國家之關係

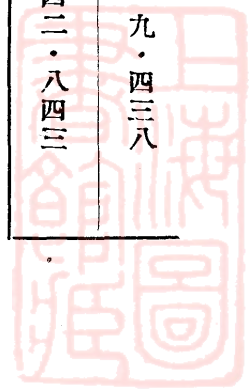
我國航權之喪失，實為國勢不能振作之大原因，蓋航權一經喪失，則於國防政治經濟等國家自身有莫大之關係，查航業先進國，如英美列強，因航業之發達，而補助海軍，功亦不少，蓋平日遠洋航行之大商輪，一至戰時，畧加修築，重裝大砲，卽能直接參加海戰，是以戰鬥力亦隨之增加，至於我國，外洋航輪，固屬毫無，卽沿海內河之航輪，亦屬寥寥，且外輪因條約上之關係，得任意航行，我國航業，受其嚴重之壓迫，他如引港人之類，外人亦當充任，以是得窺本國內河港口之深淺，及其形勢，此國防秘密，既為外人所洞悉，則一旦有事發生，外艦自得直入境內，毫無顧慮，因之我國內政，亦屢受外國勢力直接的武力壓迫，同時使中國內部紛亂無已時，蓋彼等一方面利用失意軍閥，藉外輪以私販軍火，延長內戰時間，他方外輪得直接救護失敗叛逆，及包運鴉片等事，以獲得重利，其影響國家之治亂興衰，誠可謂息息相關。

至間接則於國家經濟利益，亦有極大之關係，蓋航業發達，功在經濟，如運輸之迅速，運送之安全，及大量之運輸，運費之低廉，四者皆能調節生產與消費，故航業間接能促進生產費之節省，生產組織之進步，市場之擴充，與貨財價值之騰貴，及勞資之增加，然在我國，因外輪密佈境內，本國領土，幾成爲國際共有性，外航勢力之膨漲，適足以增進外人之經濟侵畧，而我國經濟生產力量，反因之減退，工商業之不發達，及國際貿易之入口貨超於出口貨，亦未始不與此有關也。

我國航權喪失，及於本國航運之直接影響，尤爲顯著，其事之見于形者，實爲運輸事業，及華輪地位之被侵奪，茲爲便利解述此項關係起見，須先於世界各國之航業勢力，有相當之認識，考世界各國之航業勢力，其最雄強者，首推英國，百十餘年來，向保持海上霸王之地位，其次則爲美國，以其擁有充實之經濟實力，得爲大規模之擴充，至如日本，因其地近中國，對中國之航業勢力，駁駁乎有駕臨英美之趨勢，茲將一九二〇年之調查列表於后。

國別	隻數	噸數
英國	九·七七九	二〇·一四二·八八〇
美國	四·一一〇	一四·五七四·三七五
日本	一·九四〇	二·九九五·八八五
法國	一·四〇〇	二·九六三·三二八

德 國	九〇一	四一九·四三八
中 國	一〇二	一四二·八四三



上列諸國，與我國最有密切關係，其他各國，則從簡略。為百份之三十五。

由是可知我國航業，以隻數論之，為最多之英國百份之一。綜觀上表，我國航業，在世界之航業地位，已無待煩言的比，同時亦為最低之德國百份之十三的比。以噸數而論，則請更進而觀察各國在我國航業勢力比較，茲根據民國九年之調查列表於后。

與最多之英國相比，則為百份之七，與最低之德國相比，則

中國各口出入船隻國籍表（中國年鑑）

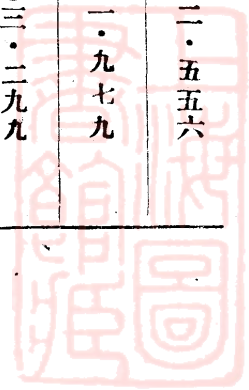
國名	隻數	噸數
英國	三九·五四三	四〇·三三三·七〇七
日本	二五·一五二	二八·一九一·五九二
美國	五·五四七	四·七八·二五一

俄國	二·四六八	九三二·五五六
法國	六〇三	八五二·九七九
其他	一·九一一	一·六〇三·二九九
中國洋船	五〇四·七九一	二三·六三二·一九八
中國民船	八五·五八六	四·〇二二·一一一
合計	二一四·六〇一	一〇四·二六六·六九五

由此觀之，以船隻論，似我國航業占獨優勝之勢，但其實我國民船佔大多數，而洋船則僅占五一四，七九一，可知仍不能與外航相角逐，茲以噸數論之，外航勢力，幾三倍于我國，此種不平衡之偶力，互相競爭，其優勝劣敗之勢，顯

然明矣，是以我國航業近年以來，非特事實上無進步，而且漸次減縮微弱，航業地位，遂亦逐年下落，茲將最近三年間之航業狀況，以證明之。

國別	噸		金		年次
	出	入	出	入	
	百分率	百分率	百分率	百分率	



英國	一五、二六四	一五、〇〇五	三四、三三	三五二、一一一	三四三、〇五七	二九、九二	一九二五
	一八、一八三	一八、二七九	五六、〇三	四三三、〇二五	三九九、九五	三三、五一	一九二六
	一二、六九九	一二、六五三	三五、二七	三九六、七三二	三二〇、三九一	三五、三三	一九二七
中國	一四、八四六	一四、八〇〇	五三、一	五四五、二六八	五四四、四三二	四五、六〇	一九二五
	一三、三四	一三、三六〇	二七、八四	四九四、六六七	四七六、二六三	三七、八〇	一九二六
	八、五九六	八、五六一	三三、二九	二六〇、二五三	三四四、三六三	三二、四	一九二七
日本	一〇、三六六	一〇、二六一	二三、〇四	二〇三、九五九	二〇六、七七	一七、六七	一九二五
	二、八六六	二、七六	一四、五九	三九六、三三六	二九〇、六六〇	三三、八四	一九二六
	一〇、六四七	一〇、四六	二五、三九	二七六、八五六	二六三、八五	二四、八四	一九二七

依據上列之表，則我國與外國航業，在我沿岸內河之勢力，一九二十年以噸數論之，外國航業佔百分六五強，（連其他各國）而我國僅佔百分之三十四弱，以金額之收入論

之，外航得總額百分之五十四，而我國僅得百分之四十六，於一九二六年，外船之噸隻增至佔全數百分之七十二，而我國之減少至百分之二十八，更於金額之收入，外航獲增百分

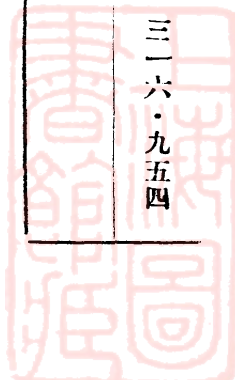
之六十二，而我國則減縮至全數之百分之三十八，及一九二七年，外航噸數，竟增至百分之七十七，而我國則驟減至百分之二十三，至獲得運費之金額，外航亦增至百分之六十八，而我國僅能得百分之三十二，由是可知我國對於沿岸內河貿易之地位，無論噸位及運費，均逐年減退，若申言之，則噸數自百分之三十八減至百分之三十二，更由此而減退至百分之二十九，至運費之收入，則自百分之四十減至百分之三

十八，更由此再減至百分之三十二，反之，外航之噸數及運費，均逐年增加，由是可知我國航業之市場，已由外人佔去三分之二矣，苟如此續往，勢必至我國航業被外人侵奪無餘，同時吾人可知我國運費上之損失，亦甚為鉅大，從國民經濟觀點上言之，亦直積極有收回航權運動之必要，茲為明悉我國鉅大之運費損失起見，特別表於后。

國別	運	國別	運
英國	一·一六二·九二六·一八一	挪威	一〇·八三六·四九二
日本	七〇七·二一〇·五三四	丹麥	九·四五五·三二八
美國	一四五·七〇四·一二九	瑞典	三·八三〇·七三四
法國	四五·六一〇·八九四	意國	三·四九七·四五九
俄國	四一·九〇五·九四五	葡萄牙	一·五八八·九七一

(以兩為單位)費

荷 蘭	一六·九九七·三六二	其 他	三一六·九五四
合 計	二·一四九·九〇〇·九八三		



我國航業所得之運費，為七七六·五九九·二四四兩，與各國航業在上表總得運費二·一四九·九〇〇·九八二兩之和，為二·九二六·一六〇·二七七兩，則可知被外人攫取之運費，當為總額之四分之三，而我國所得能抽回之運費，僅為四分之一，此種鉅額之損失，實令人傷心，我國再不收回航權，尙待何時乎。

(五)收回航權運動及外交所應注意之點

現今我國航業界，以近來外輪強烈之壓迫與侵奪，深知非航權收回運動，不足以挽救，國內人士，對此亦甚注意，惟當此運動期中，吾輩對於我國所應取之航業政策，不可不細察之，若勉強從事，勢必遺禍萬世，此吾輩所應深思慮謀者也。

關於航業政策之一般性質，及各國所採納者，皆已前在航業概觀中詳述之，考吾國航業，尙在幼稚時代，其詳細情形

，已如前述，則國家應設法保護以保持其獨立，並同時助長其發達，俾向遠洋發展，故我國應取保護政策，確也無疑，然航業保護政策，因按國家航業程度之不同，其所取之方式遂亦殊異，如航業先進國英美日法等，皆取平等原則下之保護主義，蓋此數國，於航業上既有充分侵佔他國之實力，每用互惠主義之美名，誘引多數航業落後國，而藉此得擴張其本國之航業勢力，侵入弱小國領土內之沿岸內河，故航業先進國所取之平等原則下之保護主義，實則為欺人之妙計，使弱小國家之心願，而施其不平等的侵襲主義而已，其結果，航業幼稚國家，既無遠洋航行能力，又無沿岸內河間充實之航業勢力，一旦若許互惠主義以航行，勢必引起外航之侵入領土內，而自國航業之失敗，亦必然之事也，由此平等原則下之保護主義，絕對不適應於我國之幼稚航業，蓋亦確也無疑，換言之，排外主義之保護政策，則為我國航業之所應取，

但此排外主義之保護政策，如英之航海條例政策，就我國現今之國勢及幼稚之航運論之，事實上顯屬不可能，又如課稅的排外主義，實為保護主義之變態，其手段因亦有足取之處，但在我國今日之情勢下，航運幼稚，國威不振，仍有利於外航，故亦非我國所應採納，然則吾國究應取何態度，請畧述之。

查各國所持之航業保護政策，雖不一致，但其中有一致的共通性之所在，近代國家，皆嚴尊其領土主權，對領土內之權利，除法律規定外，決不容外人之侵入，而沿岸內河，俱基於領土主權，理應由本國人民獨占利權，因之各國對於內河沿岸，一律不許外航出入，取極端的排外主義，以達其保護航業之目的，但于明令指定之通商口岸，則取互惠主義，由此可知此項辦法，實為吾國所應取者。

近來日本新聞界輿論，以為吾國內地沿岸航行之船隻，共計約五十四萬五千噸，其中航行沿岸者，計約三十七萬二千噸內，我國僅有十一萬噸，內地方面，計約十七萬三千噸內，我國船隻為四萬七千噸，謂接此航運狀況，我國之交通事業，全賴外輪以維持之，若我國乘此時收回航權，無異自

殺等語，實係謬誤之論調，固無足取之價值，然我國人士，對此應共策共行，以為預防之計，決不可輕視也，而船舶之建造，確有急不容緩之勢，在此時期中，我國政府當運用一般之獎勵及特惠制度，如給以航路補助金，造船補助金，及免除其製造船隻所運輸材料之關稅等，並極力保護之，使樹立航業獨立之基礎，其他如造船廠之建設，亦為解決船隻增多之根本辦法，同時政府當鼓勵企業家對於航運事業之投資，俾開設大量資本之航業公司，他方面再行勸告或監督開平礦局寧紹政記等輪船公司合併成一大公司，使得節省資本，集中生產力量，共同排除外航，亦目前當務之急也。(完)

各國航業政策

國家施行航業政策，實為保護航業最好的手段，試觀各國的航業，無不受其國家的保護，而我國則不然。蓋各國皆出於自主的規定，當然取自衛的手段，我國則純在資本帝國主義壓迫之下，故所有規定，皆喪失航權，阻礙航業的發展，今未討論我國航權問題之先，當先考究世界各國航業的政策。

一 航業政策之時代的觀察

各國施行航業的政策可分兩個時期，第一時期為排外的保護主義，即是對於外國的船舶加以特別的限制，使其立於本國船舶壓迫之下，而達航業獨占的目的，這個時期最著名的例，即是各國定立一種的航海條例，第二時期為平等原則下的保護主義，即是對於國內外的船舶，依照於平等的原則，不設特別的限制，惟對於本國的船舶，特加以保護，以強其競爭力。

最初發軔之航業政策的航海條例是什麼，即是國家為保護本國航業的優勢，而對於外國船舶加以嚴重的限制，這個政策的實施，可分為三種。

(一)禁止外國船入境，而對於海外一切的交通，只限於本國船，美國從一六五一年到一八四九年所施的航海條例，即為這種政策之一。

(二)除了國家以明令開放的商埠外，本國內河沿岸，是一律禁止外國船的出入，這一條的主旨，是在要使本國的內河沿岸航權歸本國獨占，決不容外國船的侵入，這一種條例，為討論收回中國航權最應該注意的，因為在現代國家對於

領土主權，是尊嚴不可侵犯的，而沿岸內河，基於領土主權範圍所及之故，應由本國國民享有獨占的權利，他國不得覬覦時代，雖有變遷而一國獨立的理論，不容發生異議。如一七八三年至一八二〇年的美國航海條例，與一八八八年的德國航海條例，還是維持到現在，沒有改變，這種條例的要點，都是在嚴禁外國船在本國沿岸或內河貿易，返觀我國的航權，行使情形相反，沿岸內河，成為各國與中國共有航權盡失，所以航業日趨於失敗。

(三)對於外國船入境，不加禁止，惟對於本國船與以特別利益，以強大其競爭力，探這種政策的，為排外課稅法，如法國在一八一六年所施行的國旗附加稅，和最近的美國航務委員會的議決案，對於外國船的入口，一律課以一噸八仙零的噸稅。

今日各國所盛行而最有力度的方法，為一般獎勵及特惠制度，考其經過的歷史，可分為三個時期，在最初航達幼稚時代，國家常用各種方法，保持其獨立，并助長其發達，除以國家法令限制外國船外，對於本國航業或給以航路補助金，或給以造船補助金，或免納其造船材料稅，在這個時期內，

國家的保護力特別優厚，航業既經入於獨立發展時代，國家的保護力已不若以前的優厚，惟令其對於各種公共事業得享有運輸的獨占權，藉資保護，即是國家間接為之保護，到了航業競爭時代，本國與外國因為競爭航業，甚至有不取搭客船資者，其結果各航業公司皆招重大的損失，而不能不求助於政府，於是政府為保護本國航業起見，對於各公司遂有一定常年補助金，而以維持本國航業的向外發展，試以我國航業而論，最初為我國招商局與英之怡和，太古，三公司的競爭，其後又加入日本之日清汽船公司，競爭尤形劇烈，當時日本政府欲向我國發展其航業，即行補助其在我國航行的輪船公司，於大正四年由議會通過其向中國發展航業補助案如左。

(航路)	(補助金)	(期間)
上海	二十一萬五千元	民國五年
	二十一萬五千元	民國六年
	十萬七千五百元	民國七年
天津	十一萬七千元	民國五年
	十一萬七千元	民國六年

四萬七千〇九十四元 民國七年
長江 七十萬元 每年

以上所說，就是各國在各個時代上所行航業政策的大要，由此我們可以得數個重要的概念，在最初時代，是絕對不許外國船入境的獨占政策，這已成過去的事實，以後是對於外國船入境不加禁止，但徵收船稅，是不可避免，這種政策，現今各國仍有採行的，最後是在原則上取內外船平等主義之規定等，然在各個政策變遷中，為我們所當注意的，即是不論過去現在與將來，各國對於本國的沿岸內河航行權始終保持其本國獨占，決不許外國船得優越的地步，各國航業政策，就時代的觀察，既已經明白了，我們應進而研究各個國家的航業政策。

二 英國航業政策

英國保護航業法始於一六五一年航海條例，其內容如左：

- 一，限制外國船出入英國沿海岸。
- 二，凡與殖民地的交通禁止僱用外國船。
- 三，與歐洲各國的貿易，除英國船及貨之所從出地之船

外；是禁止僱用的。

四，與亞洲非洲美洲的貿易，除英國船外，不准裝載。

這種條例的作用，當時是藉以抵制荷蘭，後來與德美訂有商船互惠條約，遂將此法廢止，至於航業補助法，則始於一七三〇年，而郵船補助，始於一八三三年，占英政府所支出補助費的大部分，當大西洋上輪船開始航海以來，英國政府常給與巨額的補助費，竭力養成高速率的船舶，其供給郵船補助費的原因有三。

一，為維持外國與英本國及殖民地間的連續且迅速郵政交通。

二，為獎勵建造戰時可供政府利用的船舶。

三，促進英國航業的發達，對於其競爭的船舶，易於應戰，英政府為補助其本國與外國及殖民地的郵船航路，每年支出一千萬元的經費，其全額中的八成，由本國政府負擔，餘二成由殖民地政府支出，又殖民地與外國間的經營郵船航路，純由殖民地政府支出補助的亦不少，例如加拿大政府於一九〇四年與墨西哥政府協力對於兩國間的航路，每年支出二十萬元，又與法國政府協助加拿大法國間的航路，即其最

著的。

英國除郵船補助外，還有一種海軍補助費，即船主得海軍補助費，將其所有船舶的一部根據海軍部之指定認可而設計建造，且須維持其狀態，無論何時，均可變更，此等船舶，編入補助巡洋艦，從一八八八年至一九〇三年英政府所支出的海軍補助費，為七百萬元，船舶達於三十五隻，一九〇三年又與邱那德公司締結特別契約，在十年內每年付一百五十萬元的補助費，得收買或借用該公司所有的船舶，當時英政府所以支出此大額的補助費，為何緣故呢，第一為使英國公司能與強有力的德國公司競爭，第二為預防邱那德公司被摩爾幹等設立的萬國商船公司所收買，而使該公司永久得為純粹的英國公司，以上所述，是英國獎勵航業的設施，仍因襲取用舊有的政策。

歐戰時英國商船損失甚大，造船業又在停頓狀態，故時於航業，極力獎勵，特定以下五種的設施，直至歐戰終了時始行停止。

(一) 國營海上保險 當開戰時，英政府對於海上保險，祇補助保險公司八成，後以德國施行潛艇政策，英船損失愈

多，故一九一七年八月施行國營海上保險法，將船舶分為三類，即被政府徵用的船，不納保險費，損失由政府全部賠償，次為政府監督的船與其他船隻，皆須納保險費。

(二) 禁止商船輸出 於一九一五年三月制定法律，禁止商人以船舶賣與外國。

(三) 國營造船所 於一九一七年將一切造船所移歸國家經營管理。

(四) 國營船舶 於一九一七年訂國營船舶法。內容如左

- 一 船舶局對於船舶有命令權。
- 二 對於租船運費，以及運送條件，及搭客的起落港，船舶局得命令或變更之。
- 三 國家於必要時，得命令船舶為一切行動。
- 四 國家於必要時，得將船舶收為公用。
- 五 對於船舶賠償額由政府定之。
- 六 本法得適用於一切船舶。

(五) 國訂租船費 戰時船隻減少，租船費隨之增加，政府乃規定定期船及不定期船，每噸每月的租金。

戰後英政府以戰爭期中的設施，雖有利於國家，然對於

私人航業，損失極大，又以戰前英船有二千一百餘萬噸，佔全世界商船總額的半數，戰後計損失七百餘萬噸，以上國家對於造船事業，又不能完全放任，對於航業不能不行補助，因而有採用輪船業公會的決定，其內容如左。

一 為促進英國對外貿易起見，應廢止特別的負擔。

(例如燈台稅及對於法船的入港稅)

- 二 恢復歐戰時放棄的航路，政府須與以補助。
- 三 開發新市場，政府須與以補助。
- 四 政府對港灣，須與以補助。
- 五 改良各港的勞工地位。
- 六 改良各港的鐵道運輸事務。
- 七 國家整理造船事務，須縮小範圍。
- 八 設法使運送敏捷運費低廉。(其條件為獎勵航業投資與整理港灣設備)
- 九 國家對於內外船隻待遇，須恢復戰前的狀態。
- 十 養成航海人才，國家須負擔費用。
- 十一 戰後一年內修理船舶，以英國為限。
- 十二 戰後五年禁止英船賣於外國。

三 英港使用的外船，政府須負擔維持費的一部。現在英政府對於航業的實施，除關於加拿大及澳洲外，一切皆讓與私人經營，在政府方面，設立一航海委員會，其組織為委員長一人，委員十三人，委員中政府派出八人，輪船業派代表五人，其任務為

一 從航業者之請願及其主管官廳提出問題而為審查，以其決定報告於政府。

二 關於航業的統一及改良的方法，指導航業各主管官廳。

英政府又規定英國各輪船共同航路，分為五線，令各輪船公司共同經營，不許自相競爭，其所規定航綫如左。

- 一 印度非洲航綫(共十二公司)
 - 二 南美遠東航綫(共十三公司)
 - 三 北美南美航綫(共七公司)
 - 四 北美西印度航綫(共十九公司)
 - 五 印度北美航綫(共七公司)
- 三 美國航業政策

美國船舶在歐戰以前，僅有英國四分之一，其船舶多由

英國建造，船員亦多用外國人，因有這二大缺點，故航業不能發達，歐戰時美航業忽大進步，至於今日，幾將駕英國之上，而執世界航業的牛耳，其保護航業的方法，有以下四種。

- 一 開濬各商港的避難港，及碇泊處，以適合船舶入口及貿易的需要。

- 二 測量各地的海岸，并制海圖。於水路上設置浮標燈台，經營海難救濟事業。

- 三 美國船舶輸送外國的郵件，給以巨額的報酬，其額多過支付與外國的船舶，而美國沿岸及河湖的運輸權，專屬於美國的船舶，且禁止外國船舶的出入。

- 四 對於造船業，採嚴厲監督的主義，非久在美國建造的，不許作美國船舶註冊，至一九一二年雖許可外國船舶輸入，然僅許用於外國貿易，從事沿岸貿易的船舶，仍非美國製造的不可。

美國對於商港的修改及管理，由中央政府與州政府劃分區域管轄，中央政府管轄棧橋綫以外，其範圍限於自大洋入商港的避難港，及其港內，在這棧橋綫以內，則屬於州政府

管轄，棧橋及其他陸上的設備，或爲州政府所有，或賣於個人公司，使其經營，亦由各州決定，故美國的商港制度，各州是不相同的，至於歐洲各國的商港，多採公有公營的制度，較美國以商港的大部分賣於私營公司不易使私人獨占商港陸岸中的良存地位，以妨礙一般公衆利益的設施。

美國對於外國貿易船的入港，皆課以噸稅，其從北美中美西印度巴拿馬及濱加勒彼海的南美等處航來的，每次每噸課美金三仙，全年課十五仙，從其餘各國航來的，倍其課稅，因其所得的收入，每年達美金百萬元以上，美政府特將此項收入以充海員病院的維持費，至於各州，因要促進工商業的發達，對於船舶，皆不課稅，查各國商港對於各國船舶的入口課稅，得以同征收，然修改商港及其管理經營的費用，則往往利用商港的船舶入口課稅，今欲知美國航業政策的要點，須先考究美國獎勵造船的政策，次再舉其保護獎勵本國船舶的運用方法，以下所說的爲美國補助，造船業的重要方法。

一，一九一二年以前，欲作美國船舶註冊的，其船舶須在美國建造，至一九一二年，依巴拿馬運河法從事於外國貿

易船，可得用外國所造，惟經營國內大商業的運輸，仍限於國內製造的船舶；一九二七年美國使用於沿岸及其他國內商業的船舶，總數約一千二百萬噸，即其國內商船噸數，達於外國貿易船的十二倍。

二，爲修理成新造輸出外國的船舶，及外國貿易，或美國大西洋沿岸與太平洋沿岸間的商業，所用的船舶而輸入各種材料時，則免除其關稅。

三，美國從一八八五年以來，急速擴張海軍，而海軍的軍艦，皆使由本國造船所建造，故美國造船所因代政府造艦，得以改良其設備，且適建造新式商船，在過去二十五年間，使美國造船業得收多大的成績，實由於沿岸及國內商業限於美國船舶與爲造艦兩政策所收的效果。

美國保護獎勵本國船舶的運用法，其大要如左。

一，美國政府常減輕課於本國船的噸稅，其採用此保護政策的方法有二，即從事於本國沿岸商業的船舶，皆免除噸稅，實際上美國船舶的九成已免除噸稅，其從事美國與南美中諸港間航業的船舶，每入港一次，課稅三仙，每年稅十五仙，其稅率頗低，而美國對外貿易的大部分，大抵從事這

種鄰近國的貿易，故收很大的利益。

二，美國政府對於船舶既不課以何等的租稅，而反支出經費修改商港及水路設備標識，即其所課的噸稅，亦較英國及歐洲諸國為低廉，僅就美國為維持燈台所支出的費用，已達於其噸稅收入的五倍。

三，美國對於外國郵件運送之支付，常優遇本國船舶，即得與政府訂郵件運送之契約者，限於美國船。

（一八九一年的法律）又不據其契約而運送郵件者，即為美國船，亦給與較高於外國船的運費。

四，以上諸項，皆為減輕美國船主的負擔，而增大其收入，惟關於船員之待遇，美國船主的負責，則較外國船主為重，即船員的飲食居室的大小，雇入及解雇條件等，都較嚴格於外國，而事實上美國船員的薪資居室及飲食，都較優於外國船。

以上所說的，是關於美國獎勵造船與保護航業的政策，至於美國補助商船之事，則始于一八五四年，于一八四七年當時補助歐美航綫的，每年計三十八萬五千元，補助太平洋航綫的，計五十萬元，至歐戰時美國航業突進，在戰前美人

對於航業投資，不過一百餘萬元，至一九一七年，其投資額竟達二億六千四百七十九萬三千元，然以材料價高，工銀額高，建造費貴，兼以國家管理船舶各機關意見不一，各造船時發生罷工問題，以戰事關係，運送造船材料，亦受阻碍，故在歐戰時美國航業雖較前進步，但其成績與美人所預期的相去極遠，考其政策，為我們應注意的，即其在戰後的設施。

一九二〇年六月，訂新商船法共三十九條，分對內保護與對外保護兩部，例如補助船舶造船基金，海上保險，則屬對於內的保護，至於對外保護的內容如左。

一，一九二二年以後，由美國至斐律濱及各美屬殖民地間航路，禁止一切外國船通行。

二，搭載美船的貨客，其搭乘美國火車的得享優待權，其搭載外國船的則無此優待。

三，美國船主，經營對外商業的，減輕其稅。

四，外國船不得駛入美港。

一九二二年更新訂對於航業的補助法，內分直接補助與間接補助，直接補助的方法，由國庫每年支出三千二百萬元

以補助航業，惟船主利益，每年超過其補助一分時，則停止補助金，且以其一分以上的剩餘的一半，償還政府的補助費，其間接補助的方法如左。

- 一，船舶局將所有船舶，速以時價賣與船公司，
- 二，陸海軍運送，概由民營輪船公司管理。
- 三，從外國來美的人民，須勤誘其坐美船。
- 四，美官吏旅行，必坐美船。
- 五，商船船員編入海軍時，須給與薪俸。
- 六，海上保險費須與外國船相同。
- 七，由美船上陸的貨物，對於運費須與以優待。
- 八，以一萬二千五百萬元作為造船基金，以二釐低利貸與造船業者，但貸出數目，不得超過基金總額三分之一以上。

歐戰後美國對外的貿易，因其產業上之進步，已呈加速度的發展，且將駕乎戰前英國地位之上，因美國最近對於造船已占優勢，造船費亦轉視以前為廉，即比英日各國宜較便宜，資本又甚雄厚，政府對於造船投資已達二十萬萬元，人民投資亦在二萬七千萬元以上，再就其地理關係說，美國的

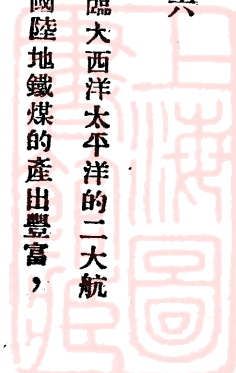
海岸，及大湖沿岸，富於良港，面臨大西洋太平洋的三大航線，巴拿馬運河使兩岸連接，而國陸地鐵煤的產出豐富，足供創建大造船業，在政治上，美國對內維持其門羅主義，對於要東及中國又主門戶開放主義，故其航業的發展，將來實不可限量的。

四 日本航業政策

日本於明治三年始有輪船公司，明治八年始議訂航業補助法，每年政府對於民營航業，補助三十五萬元，明治九年，以二十五萬元補助三菱公司，其指定航路補助如左。

橫濱上海	二十萬元
東京函館	一萬元
東京神戶	二萬元
東京及沿岸各港	一萬元
東京橫濱	五千元
長崎釜山	五千元

當中日戰後，日本得中國賠款，遂注全力於航業，一八九六年新定造船及航業獎勵法，以前的航業補助，純為補助郵件運送，年額僅百萬元，其造船獎勵法，凡建造七百噸的



，每噸補助十二元，千噸以上的大船，每噸補助二十元，日俄戰爭之前，依此法所造的船舶，其金額定為十一元以上，二十二元以下。

日本航業獎勵法，對於排水量一千噸速力十里以上的日本船舶，且為航行日本與外國間的，每噸每千哩給與二角五分的補助費，船型較大，速力較高，補助費亦遞增，至六千噸速力十七哩的則給六角補助費，這種獎勵費，自第五年以後，每年各遞減五分，船齡達十五年的則停止此補助，明治三十一年所支出的金額，約四百萬元，為最高的記錄，其後航業獎勵費漸減，至明治四十三年遂廢止此法。

定期航路的補助，於明治三十二年始大實行，其航行北美，歐洲，澳洲，印度，中國，等地，均有補助，明治四十二年改定北美歐洲澳洲南美四線為遠洋航路，提高船舶資格，船齡若達五年，則以後每年遞減補助費五分，至十五年全停止補助，其後日本的航業補助費，竟增至年額為一千萬元，至歐戰之後，日本對航業的設施如左。

一，制訂船舶法

禁止日船輸出

限制航線除協約國及中國各港外禁止航行
官訂運貨及租船費

對於船舶及造船所等徵用

保護船員（生命保險及遺族恤金）

二，繼續遠洋航運的補助

三，交換船鐵以日本的船交換美國的鐵

四，設立船舶金融機關

五，援助國際汽船會社

六，補助海上保險

七，保護製鐵業

八，制限輸出入品——禁止造船原料輸入的免稅

日本航業，因歐戰得很大的利益，故戰後對於航業更特別努力以求發展，將其重要的設施，分別如左。

一，間接補助造船——海關對於船舶材料，免收進口稅

，對於製鐵銅業亦加以補助。

二，航業補加

遠洋補助——北美南美兩線

定期郵船補助——北美歐洲澳洲三線



特定近海補助——朝鮮台灣南洋及中國各處其於中國各航路的補助如左

中國北部

神戶大連 航船四隻每週往來二次

神戶天津 航船三隻每三週往來二次

神戶青島 航船三隻每月往來六次

神戶牛莊 航船二隻每三週往來二次

橫濱牛莊 航船二隻每二週往來一次

中國南部

上海長崎 航船二隻每週往來二次

上海神戶 航船四隻每週往來二次

上海橫濱 航船三隻每月往來五次

上海廣東 航船二隻每月往來三次

上海漢口 航船八隻每月往來十八次

漢口宜昌 航船八隻每月往來五次

漢口湘潭 航船三隻每月往來八次

漢口常德 航船一隻每月往來二次

宜昌重慶 航船二隻每月往來四次

以上上海船舶航路，每年補助三十五萬元，其他航路共補助三十八萬四千元。

三，海員保護 除薪俸外船主對於船員，須供給飲食，若船員在遠地回國，不出費用，醫藥費，看護費，葬費，亦概由船主負擔。

日本最初做法國航業政策，獎勵造船及航海，且制定定期航路補助法，其後漸次注重定期航路，全廢航海獎勵，隨復改變方針，專選少數有力公司，而加以援助，故航業愈見發達，明治二十八年日本鋼鐵船不過三十三萬噸，明治三十六年達於六十萬噸，至明治末年，輪船已有一百四十萬噸，至民國十四年，增至三百餘噸，現在更努力不已，於世界航業國中，已占有力的地位。

五 德國航業政策

德國在普法戰爭以前，所用的船舶，多由英國購來，至普法戰爭之後，始注意航海事業，但德國當初的航業政策，對於造船，并無獎勵，不過對於船舶能照政府指定航路航行的，則與以補助，其航業的補助方法有二，一為補助非洲澳洲及東亞方面的郵便航路，一為鐵路實金的折扣，北德魯意

航業公司航行德國及東亞間的定期船，得一百五十萬元的補助，對於東非洲輪船公司，航行漢堡及非洲各港間的航路，補助六十萬元，此外還有二小公司，亦得相當的補助費，總計每年補助達於三百五十萬元，其對於大西洋航路的郵便，雖沒有給定額的補助費，其年額亦達至六十餘萬元，這樣看來，德國補助航業的目的，在於發展非洲及東亞各國的貿易，因此而大增加。

德國鐵路運費折扣，對於船舶向東非洲及地中海東岸輸出的貨物，從國內裝載地至目的地，發行一種通用貨物證券，只課直達運費，即可減輕其鐵道的運費。

德國對於造船業，亦加以獎勵，雖無禁止外國船的輸入，但對於本國的船舶，則予以種種的優待，凡從外國輸入的材料。而在德國造船的，對其輸入材料，皆免除關稅，且減輕其鐵路運費，即與郵政的補助費，亦只限于本國建造的，船，故德國後來造船業的發達，擁有商船五百五十萬噸，佔世界造船國的第三位，此由其獎勵造船的結果。

德國船舶，在歐戰時被協約國捕獲，約有百餘萬噸，戰後損失更大，凡一千六百噸以上的全部船舶，漁船四分之一

移交協約國，德國因圖恢復，定了對內整理與對外經營的兩種辦法。

(一)德國對內的整理，由政府與國民兩方面進行，在政府方面的，撥一百二十億馬克作為賠償各船舶的損失之用，限各船廠於五年內恢復戰前船舶的三分之一，另撥十億馬克存中央銀行，以備各太古船廠借用，又設立一船舶抵當銀行，資本一千萬，其在國民方面的，將戰前各小公司，合併為大公司，以求資本集中，規模更大，如漢堡三公司戰前資本僅一，三三零，〇〇〇馬克，戰後增至二，九〇〇，〇〇〇馬克，總計各公司資本總額，比戰前增加十四成之多，近又計畫建造大船，至小以九千噸為限。

(二)德國對外的經營，分對美，對俄，對荷蘭，三方面，對美國的，于一九二一年德船公司H.A.L.與美船公司N.A.L.訂二十年共同經營的契約，又德船公司N.L.L.與美船公司M.L.訂五年共同經營的契約，其契約的要點，為德人担任沿岸陸上的設備，由美人供給船舶，至於內部的詳情，外人不得而知的。

對於俄國方面，于一九一一年漢堡公司與蘇俄政府訂立

一種契約，組織一德俄轉運公司，其內容由俄國出貨，德國出船。

德國對於荷蘭造船原料的輸出，加以限制，荷造船業因而大為恐慌，德國遂提出要求。

- 一，荷蘭造船廠須通知建造或修理外國船的國籍。
- 二，荷蘭造船廠有爭訟事件，應在德國法院照德國的法律解決。

以後德國復提出要求

一，戰後五年以內，非經德國同意，荷人不得賣船與外國。

二，戰後五年以內，荷蘭的船舶不得供德國敵人的利用，荷人對於德國前後兩次的要求，均予承認，其所得的結果。只得德國許可造船原料的輸入，德國因此得了很多的利益。



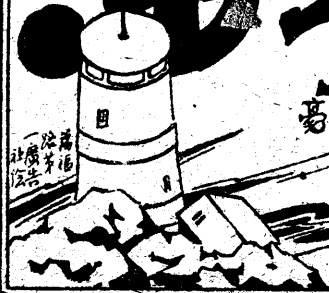
牘 公



揚襄府政 泰 永 許 贊 眾 群



紅十字油



每樽銀壹 重半錢三磚每 病萬醫能

品出選首司公油字十紅泰永

南五美 廠藥製 中路港一州廣 行總



公牘

十九年上半年重要公牘

抽驗行走南各路輪船之訓令

廣東建設廳訓令

令省河航政局局長何治偉

爲令遵事，案查廣東航政暫行章程第二章第六條內載，凡勘驗華商之汽船，除按年舉行一次外，如本處認爲必要時，得隨時檢驗，以防不測而重生命等語，歷經施行在案，并查抽驗全省輪船，爲本廳預定計劃之一，自應執行，以資整飭，茲擬由四月十六日起，先將行走南路各輪着手抽驗，再次第一推行各處輪船，爲此令仰該局長即便轉飭行走該處各輪船主知照，務於該輪抵省時，赴廳報明停泊何處，以憑派員前往勘驗，毋違，此令。

附廣州航業公會請核免隨時抽驗輪船呈文

呈爲呈請事，竊准省河航政局公函，轉奉

鈞廳第二七二一號訓令，查抽驗全省輪船，爲本廳預定計劃之一，自應執行，以資整飭，茲擬由四月十六日起，先將南

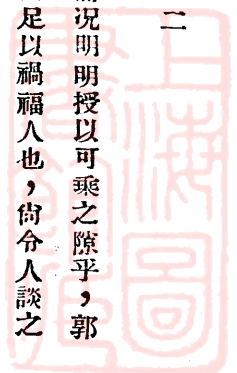
路行走各輪着手抽驗，再次第一推行各處輪船，令行轉飭行走該處各輪船主知照，務於該輪抵省時，赴廳報明停泊何處，以憑派員前往勘驗，等因，轉函過會准此，當即轉飭行走南路各輪船東遵照辦理在案，茲據各輪船代表到會，認爲此種抽驗之法，窒礙甚多，損失甚大，且恐弊端將由此而生，僉請轉呈

建設廳收回成命，查其所持理由，約有數端，茲逐一列舉如下，一曰不信任航政局也，各江輪船，每年例由航政局勘驗一次，認爲須修理者，飭令修理，認爲可航行者，准予航行，是各輪之良窳，業經航政局之檢查，驗船員已負其責，今忽施行抽驗，是疑航政局之勘驗爲未當，而復從而復查也，一曰停輪候驗之窒礙也，各輪渡不皆由省城開往四鄉者也，由江門以往他埠而不經由省城者有之，由石岐或其他各處以往他埠而不經由省城者又有之，此等輪船而不調省檢驗，則不普遍，若必調省檢驗則損失甚多，且勿論外埠者，有一日而開行一次者，又有數日而開行一次者，其開行之時期不同

，其抵省之時期不同，其灣泊之地點亦不同，往往有深夜而始抵步者，亦往往夜深而始啓行者，到省之時，經已深夜，則機關之職員，皆公畢而散值，停輪候驗，無論其未必即來，翌日始來，而船期已悞，須多候一日或兩日，始能適合其預定之期矣，每日船租費用，所費不貲，其數日乃開行一次者，損失益復可知，又同時而到多輪，驗船員既無分身之術，勢必有所先後，候驗者不知其何時到驗，不能不停泊以待，停泊者不止一輪，損失者不止一輪，合而計之，數可想見，而況交通不免由是而梗阻，矧年驗則可豫知其期，覓輪以待，猝然抽驗，則替換亦難，其窒礙爲何如乎，一曰抽驗先後之有弊也，假如有輪十艘，均認爲有檢驗之必要，甲輪或因營業之關係之故，如現當廢曆清明，生理較旺，恐有託人事求賄賂以求稍緩者矣，又或同一航綫而有兩輪或數輪同行，恐亦有託人事行賄賂以求稍緩者矣，此雖出於懸揣之詞，政府方以廉潔提倡，未必有徇情受賄之員役，同業亦多潔身自愛，或亦無託情賄囑之行爲，然鑒於柯布庇郭蘇娣之往事，人心不同，各如其面，爲長官者安能必屬員之皆賢，卽本會又安敢保同業之必無不肖者乎，夫無機會以予之，尙欲

巧立名目，以爲訛索之地步，而況明明授以可乘之隙乎，郭蘇娣者，不過一隨得而已，而其足以禍福人也，尙令人談之而切齒，而況地位較高者乎，一日懸掛洋旗之恐復興也，驗船始於柯布庇，初亦試辦六個月耳，後遂永以爲例，而人民不勝其苦，至同盟罷業，由大吏上達清廷，然後斥革其人，收回其權，以還諸我國官吏，亦皆驗船階之厲也，蓋年驗一次，舞弊者尙可因以爲奸，而謂隨時任意以爲之，斷無流弊，其誰敢信，昔日商人苦柯布庇郭蘇娣之勒索，紛紛改掛洋旗，託庇外人，靦然而不以爲耻，豈無故哉，兩利相權取其重，兩害相權取其輕，固已計之熟矣，雖今昔之國勢不同，人民之程度亦異，以求避免抽驗之故，而至借他國爲護符，或者絕無其事，然又安可不先爲慮及也，以上各條，經提出常會會議，詳加討論，咸謂具有充分理由，除遇有事故發生及被人控告該輪船身機爐有壞仍可派員抽驗外，如無被人控告及該輪遭風與夫碰撞等事而隨時抽驗者，未免跡近騷擾，會議結果，一致請爲轉呈邀免，表決通過，理合將隨時抽驗輪船窒礙多端會議情形具文呈請

鈞座察核，伏乞俯如所請，免予抽驗，以示輿情而示體恤，



並請
指令知照，謹呈
廣東建設廳廳長鄧

廣州航業公會主席團黎鏡波

何喬汝

羅華堂

廣東建設廳批

廣州航業公會

呈一件呈轉抽驗輪船公議室得諸多懇予核免以順輿情由呈悉，查抽驗輪船一事，本廳係根據航政章程第二章第六條辦理，因從前掌管航政者，每多敷衍塞責，並未切實執行，殊於人民生命財產有莫大關係，本廳是以將抽驗輪船列入行政計劃之一，公佈施行在案，查抽驗之法，並非各處同時一律舉行，祇係於某時分區擇要抽驗若干艘，應抽之輪，無論何時報到，隨報隨驗，無片刻留滯，自無妨碍營業之可言，如確因有故障情形，亦可呈明准予寬輪替水，總之對於航業，以有維護無騷擾為宗旨，本廳飭屬素嚴，如有不肖員司胆敢藉端舞弊，該航商等得以隨時來廳密告，查明屬實，定即盡法究辦，決不瞻徇，仰即轉飭各航商一體知照，此批。

各航商繳納船費及報驗輪船等除照章納費

外不容再有額外需索之佈告並訓令

廣東建設廳佈告

為佈告事，照得本廳現將全省航政收歸直轄，所有關於各航政局征收船稅，亟應分別整飭，以期刷新，凡各航商赴局納費領牌及輪船報驗機爐等事，除由局遵照定章辦理外，不容有額外需索，如查驗船艇之私受油號掛號查驗等費，勘驗輪船之勒收茶禮手數料，甚或強銷公債借端勸捐等弊端，均應根本革除，澈底蕩滌，嗣後如有甘冒不韙，輕於嘗試者，准予隨時來廳指名控告，以憑嚴懲，本廳長言出法隨，決不瞻徇，爾航商等亦不得私行賄賂，致干未便，除分令各航政局飭屬遵照外，合行佈告航商人等一體知照，此佈。

廣東建設廳訓令

令各航政局局長

為通令事，照得本廳現將全省航政收歸直轄，照佈告叙至輕於嘗試者，一經察覺，定予從嚴懲處，本廳長言出法隨，決不瞻徇，除佈告及分令外，為此令仰該局長遵照，并飭屬一體遵照，此令。

輪船司舵司機註冊給照改由本廳直接辦理

之訓令

令廣州航業公會
省河航政局長何治偉

為令遵事，照得輪船司舵司機，為全船安危所寄，關係至為重要，業經本廳第十四次廳務會議議決，所有註冊給照事宜，由本廳直接辦理通過在案，除分行外，合將辦法條例令發該公會，即便轉飭各航商并轉飭各船員一體遵照，毋違，此令

計發辦法條例一件

輪船司舵司機註冊請領臨時執照辦法

一，輪船司舵司機，未經註冊請領本廳執照者，不准各輪船僱用，違則予以相當之處罰，倘遇有事故發生，併應由該輪東完全負責。

一，輪船司舵司機請領執照，以曾在廣州航業公會具有切結影相存轉者，方准來廳註冊請領執照。

一，司舵司機前經領有廣東航政局發給執照者，應即呈繳本廳驗明改發新照。

一，凡請領司舵司機執照者，須開具姓名年歲籍貫住址詳細履歷並繳四寸軟片相二張呈候示期考驗。

一，司舵司機來廳註冊時，由本廳施以口試，合格者，發給執照，准予執業。

一，再請領執照，概不征收照費。

一，此項執照，係臨時發給，仍俟奉中央交通部頒到新章，再行佈告遵照。

催促輪船司舵司機等尅日來廳註冊領照之

訓令

廣東建設廳訓令

令省河航政局長何治偉
廣州航業公會

為令飭事，照得輪船司舵司機，應來本廳註冊，領得執照，方准充當，業經令行轉飭遵照在案，現查來者尙屬寥寥，案關要政，未便任令玩視，除分行外，合行仰該公會局長即便轉飭各該輪船司舵司機等尅日來廳註冊領照，毋再延玩，致干究詰，切切，此令。

限省河航政局巡船司舵司機人等一律赴廳試驗領照令

廣東建設廳訓令

令省河航政局局長何治偉

為令飭事，照得本廳試驗輪船司舵司機請領臨時執照，業經佈告各船員一體遵照在案，查有該局交通巡船額設司舵司機等職，該船員既在機務服，尤須首遵法令以為各商船之倡，自應一律赴廳聽候試驗，領照執業，以符通案，為此令仰該局長轉飭巡船司舵司機人等即便遵照，毋違，此令。

令各輪渡置備火箭角號等報警物以便有警

耗時燃吹請援文

廣東建設廳訓令

令廣州航業公會

為令遵事，查保護航業，係本廳航政建設計劃之一，除製發船舶遇匪速報表，及調查各處沿河匪情，并咨請軍事機關遣派隊艦分防，業經先後辦理在案外，其各輪渡應設備報警物一項，亦應從速實行，以符原案，為此令仰該公會即便轉飭各輪電船一體遵照，凡行走各江輪船，應一律置備火箭角號等報警物，以便遇匪及有其他危險時，即行燃放，或發號請

航政特刊 公牘

援為要，此令。

取締各輪渡競快行駛之通令

廣東建設廳通令

令各航政局

為通令事，查船舶競爭往來，向已懸為厲禁，乃近聞各輪渡商祇圖私利，罔顧公安，常有鬥快爭先，及各種不規則動作，以致撞沉船隻，傷害他人生命財產之案，層見迭出，並且釀成糾紛，來廳控告，此種惡習，與其事後懲處，曷若事前誥誡，以杜危虞，而維航業，自後應由各該局卡隨時嚴密取締，如有上述情弊，立予制止，倘仍屢戒弗悛，即將該船東及司舵司機人等傳案照章處罰，以為玩視功令者戒，除分令外，為此令仰該局長即便遵照，並佈告各航商一體知照毋違，切切，此令。

廳長鄧彥華

重申誥誡各輪船務須依法行駛如有發生

危險除撤銷執照外並按律治罪之通令

廣東建設廳訓令

令廣州航業公會

爲令飭事。據本廳第五科簽呈，據函詢公安局海珠分局覆稱二月十八早六時，有南樓前橫水渡載客七人，由南過北，渡至中流，被來往省城官山之中原單行電船，並未鳴號，硬頭劃來，致將該橫水渡劃沉，搭客艇戶，均跌落水，隨由鄰艇救起搭客四名，艇戶夫婦二名，其三客及艇戶之幼女一口均失蹤，事後經將電船帶水馬勝辦事人林星池二名帶案，轉解公安局訊辦，翌日復先後撈獲本案屍身二具，傳由屍親認明，一名劉南，一名何伯康，經電法院派員相驗，交給屍親棺殮，艇戶之幼女，屍身則未撈獲，及一搭客之踪跡未明，此本案經過之大概情形也，准函前由，相應函復查照，等由理合簽呈察核，等情，據此。查此案沉船斃命，該帶水等自有應得之咎，應俟官廳按律懲治。省河界內航行各輪，照章祇准開半車行駛，現在各輪每違定章，祇圖快捷，不顧人命，致常有慘案發生，殊堪痛恨，亟應重申誥誡，以資警惕，爲此令仰該公會即便轉飭各輪司舵人等一體知照，嗣後務須遵章行船，慎重駕駛，毋得任意妄爲，罔恤公安，倘因而發生危險情事，除吊銷執照永遠停止執業外，並按律從重治

罪，其各凜遵毋違，切切，此令。

取締各屬橫水渡逾額濫載及船身破壞以免發生危險令

廣東建設廳訓令

令各縣(市)長
航政局長

爲令遵事，查各屬橫水渡原爲利便人民附搭而設，以前各該主管航政機關，並不考察船身是否堅固，及限定搭客額數，已非慎重人命之道，而趁搭者又每貪一時快捷，明知載量逾額，亦必爭先恐後，以致時有船遭覆沒溺斃多命慘案發生，殊屬可恨，茲爲懲前毖後起見，合行令仰該長即便轉飭所屬隨時查察，分別取締，及張貼佈告，使嗣後不得再有前項情弊，如違立予究辦，以保公安而重生命，毋稍違延，切切，此令。

令各縣市注意協助航政進行之四大端

案查全省航政，自歸本廳設科專辦後，關於建設進行，靡不積極籌劃，次第舉辦，但本省流域廣闊，海岸綫綿遠，



照應時感不週，各處雖有航政局之設，然事繁人少，非由各縣市長協助辦理，無以收指臂之效，茲特舉其應注意者爲各縣市長言之，一曰清除盜匪以利航行，查吾粵航業，年來本已凋敝，加以軍事影響，盜匪披猖，行旅咸有戒心，航商愈受損失，補救之方，自不容緩，除由廳另案調查各江及沿海盜匪出沒之區，分請派艦梭巡及派隊分扼外，各該縣市長對于江海淺窄之處，匪徒截船之所，事前須加意防範，事後須設法協緝，以衛航行而安商旅，此應注意者一，二曰發展航業以利交通，各江船舶，或因軍事受僱，或被盜匪騎劫，停駛極多，現大局較平，自應早謀恢復，各處商務稍旺之市鎮，如未有船舶開擺者，或雖有開擺尙未足用者，須速籌發展，至沿海各埠，與廣州口岸交通，船舶極少，亟宜振興，除由廳定獎勵章程，呈請頒行外，該處縣市長宜倡辦航運以利商民，此應注意者二，三曰保全河量以防淤塞，吾粵東西北各江，及陳村濠潯新會等處，或流沙堆積，或河床淺窄，以致航行遲滯，溯駛爲難，且航經該處之船舶，及後臨河道之商戶，恒將煤渣炭屑及廢物瓦礫傾瀉河中，不啻積極填河，益以竹木業商，每將竹排木排泊于欄尾，幾全佔河幅，阻礙

航行，莫此爲甚，除由廳籌劃疏浚，及令行取締外，各該縣市長宜曉諭沿岸民居，使咸知保全河道之旨，毋使淤澱，致塞河流，此應注意者三，四曰協助征收以維稅款，查船稅爲收入正供，自應清除積弊，杜絕漏稅，除飭各航政局認真整頓外，各該縣市長如查得轄內有船未繳餉，卽私行開擺，或恃頑抗餉任意航行者，亟宜呈報來廳，并協助各局征收，以維稅課而裕餉源，此應注意者四，以上整頓四大端，在本廳爲航政進行之一事，在縣市爲地方應辦之要務，宜各就所轄地域，體察情形，努力奉行，有厚望焉，除分令外，合行令仰該長遵照仍希將辦理情形具報，此令。

本廳查詢青島上海兩港務局收回海關理船

廳權責辦法之公函

逕啓者，查我國輪船，向由海關管理，以致主權操自外人，國體因而喪失，影響經濟，束縛交通，種種不利，寧可勝言，在此取消不平等條約進行中，敬悉貴局已將海關理船廳所有權責收回主管，開辦港務，碩劃蓋籌，至深欽佩，敝省亟應做照辦理，以期整頓航務，但收回

辦法及進行步驟，自應先事詳查，以便籌備，爲此函請

貴局煩將交涉手續，及經過情形，詳查全案見復，並檢送所有章則各一份寄廳，俾資模楷，至緝公誼，此致

青島港務局

上海港務局

廣東建設廳廳長鄧彥華

上海港務局覆函

上海特別市港務局公函

第二〇三號

逕啓者，准

貴廳六二一號公函垂詢敝局收回海關理船廳所有權責經過情形，囑查見復等由，准此，查收回海關，代管港務行政權責，敝局迭經建議呈請

中央政府辦理，迄今尙未能實行，奉函前因，合行函覆，請爲

查照爲荷此致

廣東省建設廳

本廳收回海關理船廳提議書

爲提議事，竊查華洋輪船，在我國海岸或內地行駛，向歸海關理船廳管理，各口岸所設浮標燈塔望台等，亦須由領事官會同地方官建築，以致主權操自外人，國體因而喪失，工商航業，概受束縛，國防經濟，亦受影響，種種不利，通人類能言之，況事關內政，外人豈能越俎，故青島上海兩處，業已籌備收回，吾粵爲革命策源，豈容安之若素，敢抒管見，再詳述之。

收回之理由 查海關理船廳之設，發端於前清光緒十年，實現於光緒二十四年，當時各省尙無航政機關，總稅務司赫德謂華洋小輪行駛日繁，亟應頒行內港專章，以資管理，以此進言於清庭，清帝昏弱，遽可其請，遂相沿以迄於今，今者情勢殊，已非昔比，航政局卡分設始遍，若不將理船廳撤銷，則航政事權，不能統一，此宜收回管理者一也，夫以我國物業，我港船舶，或洋船而在我國地方行駛，我國不能管理，而職權被奪於人，爲世界各國所無，不平孰甚，現當取銷不平等條約積極進行，苟放棄理船廳而不顧，將何以保主權，崇國體。此宜收回管理者二也，又查港灣水道，關係國

局長奚定謨

防，凡獨立國家，對於所屬各地，均嚴禁外人測繪攝影，以杜窺伺，今航權及海上建築物，均由外人掌握，沿海及內港各處，繪圖攝影，聽其自由，費國防於何地，此宜收回管理者三也，理船廳乃洋員執政，意懷畛域，對於華輪則多方留難，對於洋輪則瞻徇情面，華商感業華輪之困難，樂業洋輪之平易，於是每將華輪變作洋輪，歲納鈔於外國，不知凡幾，而經濟已受侵畧，況洋輪日多，華輪日少，航業衰落，工商業均勿由振興，此宜收回管理者四也，夫海關之被外人管理，因與賠款債務有關，而理船廳管理船舶，則無關於賠款，實與海關有別，撤銷甚易，此宜收回者五也，查通商各口岸，應設浮樁塔望樓等，雖見於咸豐八年中英條約，即為理船廳管理航海標識之始，而此外被侵職權，無論何種條約，均未有明文規定，實由於總稅務司逐漸侵越把持所致，至華洋輪船，行走內港專章，雖經清庭批准，事屬內政，詎不能由中央命令取銷之，此應收回管理者六也，總觀上述六項理由，足見收回航權自行管理之刻不容緩，現查上海青島兩處，均經將原日理船廳撤銷，改設港務局辦理，粵省為南中國海通商總匯要區，尤援應例照辦，擬由

鈞府轉呈

國民政府將現有之理船廳根本撤銷，一面由職廳酌量情形設置港務局或理船局暫行管理，或將航政局歸併以一事權，以上提議，是否有當，統祈公決。

廣東省政府指令

建字四三號
令建設廳長鄧彥華

提議書一件為華洋輪船在我國口岸或內地行駛內歸海關理船廳管理各口岸所設浮標燈塔望台等亦須由領事官會同地方官建築以致主權喪失航業受縛擬請轉呈 國府將現有之理船廳根本撤銷一面由職廳酌量情形設置港務局或理船局或將航政局歸併以一事權是否有當請公決由

提議書悉，此案經提出本府第五屆委員會第六十六次會議議決，照陳請在案，除俟奉復，再行飭遵外，仰即知照，此令。

製發牛欄圖式嚴限往來香港汕尾各輪船依
式裝置令

廣東建設廳訓令

航政特刊 公牘

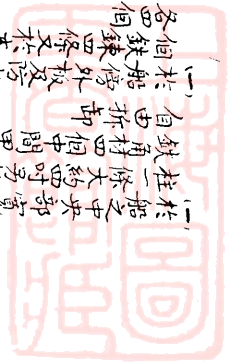
令東江航政局長蕭豪

爲令遵事，查往來香港汕尾各輪船，往往違章濫載，人畜同艙，以致豕牛奔突，發生危險，如去年利昌輪之慘遭覆沒，迭經海陸豐縣民呈控，足爲前車之鑒，現爲懲前毖後起見，特繪就牛欄圖式，令發該局，仰卽嚴限各輪嗣後載運豕牛，

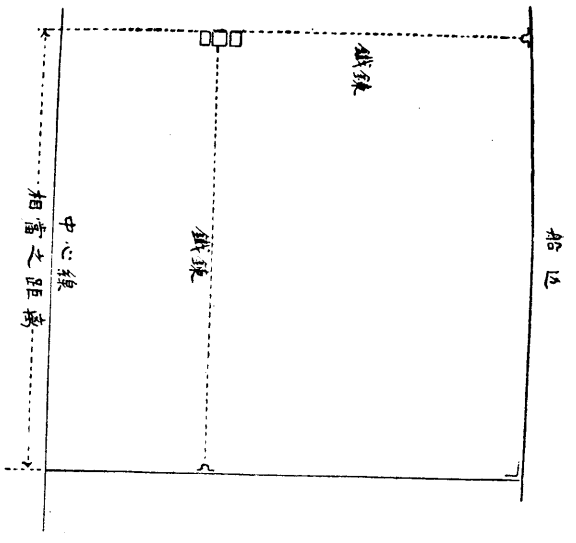
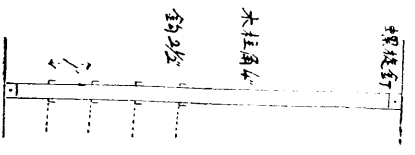
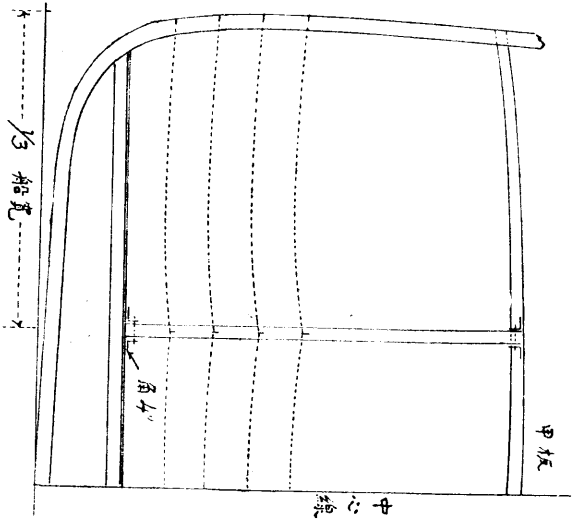
須劃別人畜，并依式裝置牛欄，以防意外而策安全，除由廳派員隨時查察外，合行令仰遵照，仍將辦理情形具報，此令。

計發牛欄圖式二紙





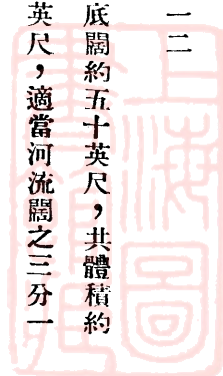
一 於船之中央部寬度三分之一之間建立木方柱二條大約吋半在艙板上甲板底下其設鐵角得四個中間以木柱貫以螺旋釘以便自由拆卸
 一 於船傍外板及防冰隔板等處鑲以鐵圓四個鐵鍊四條不木柱中鑲以鐵鉤八個前後各四個
 一 如裝備牛時先行設木柱後掛鐵鍊以範圍受其傾向二方有礙安全如裝備牛則於下部另加鐵鍊二條或圍以木板



呈請撥款建築獅子洋等處燈塔水表并拆各處障礙文

竊職應前擬分期建築內河燈塔水表，以利航行，業經派員馳赴獅子洋之獨州，及濠滘容奇蛇涌口外海觀音沙等處實地測勘，以便計劃第一期工作，據該員等報告，勘得獨州之河面甚闊，當入海心沙之處，河牀係沙底，可以通航者極窄，故船隻于夜航時，每易擱在沙灘中，又濠滘之西，河流轉灣處河面約闊一百五十尺，該處有石龍一處，由岸邊伸出河中，約七十英尺，橫闊約九十英尺，此處適當河流轉灣，來往輪船，每易瀕於危險，上列兩處，各宜建築燈塔一座，以爲夜航標識，獨州應築一座燈塔，及地脚工料，約共需毫銀一萬三千元，濠滘口一座，約共需毫銀一萬二千元，容奇河面，水深約四十英尺，爲西江出入孔道，船隻過往頗多，宜于出入口處建築水表兩座，以便船員易于認識，計每座需工料銀八百元，兩座共需工料銀一千六百元，合計建築燈塔兩座，水表兩座，共需毫銀二萬六千七百元，此外尚有淤積河道障礙航行者，則有蛇涌口之石壩，外海之沉船，觀音沙之石閘等，均宜分別拆卸，查蛇涌口河面，約闊一千四百英尺，有石築壩頭一處，深約二十五英尺，長約五十英尺，而闊

約三十英尺，底長約七十英尺，底闊約五十英尺，共體積約六百二十英尺，該壩離岸約四百英尺，適當河流闊之三分之一，一處冬令水涸時，尙可見該壩突出，夏令水漲時，則沒入水中，船隻每于此處失事，計拆卸工銀，每井約需三元，全部約需毫銀一千八百六十元，外海河面，濶約九百英尺，民十五年海軍局長斯米諾夫因防敵艦隊來犯，故在該處河之中沉沒一滿載巖石之帆船，以爲障礙物，船長約一百五十尺，容量約載三四十萬斤，現尙有桅突出，可爲標識，若遇風力水力緊急之時，每易將船隻壓至該處，致遭沉沒，且水中泥漿，被阻于此，卽成淤積，將來愈積愈淺，施工必更難爲力，計起卸工銀，約需一千一百二十元，又觀音沙河面，濶約七百英尺，深約十六英尺，有石閘一度，聞係鴉片戰役築此以防英艦者，該閘深約十英尺，面長約五百英尺，面濶約四十英尺，底長約五百四十英尺，底濶約五十英尺，共體積約二千三百四十英尺，約佔河面十分之八，拆卸工銀，每井約需三元，共需銀約七千零二十元，合計拆卸三處障碍物，共需毫銀一萬元，應建築者與應拆卸者各處合計，總共需毫銀三萬六千七百元，爲便利航行起見，亟宜分別籌建及拆卸，



以爲航政建設之始基，卽或因公款支絀，拆卸未能同時併行，亦應先行建築上列各處之燈塔及水表，以期逐步設施，理合備文呈請察核，伏乞准予撥款下廳以便辦理，實爲公便，謹呈。

取締各埠不良之私有碼頭并規定取締原則

令各縣(市)長執行之訓令

廣東建設廳訓令

令各縣
市長

爲令遵事，照得碼頭既爲船隻灣泊之所，卽爲旅客麇聚及貨物堆積之區，構築如有不良，必致發生危險，故文明都市，官廳對於管理碼頭，必甚注意，茲查本省各埠碼頭，大都私人產業，祇知收租，罔顧公益，或建造簡陋，材料窳壞，而不整理，或廢物堆積，阻碍交通而不清除，亟應認真取締，以期逐漸改善。除分令外，爲此令仰該縣市長遵照，仰卽查明轄內各處碼頭，如有前項情弊發生，應卽飭令改革，并此後有從新構築者，該碼頭須具有地點易於上落，水深可泊大船，物料堅固耐久，同時能灣泊多量船泊四項原則，乃准建築

，以期日臻妥善爲要，此令。

呈請省政府令行教育廳轉飭所屬教育機關

注意蛋民教育并推廣水上學校六月 日呈

查粵省河汊紛岐，商埠羅列，船舶之營業日增，故蛋民之生殖日衆，其資質之下焉者，習知水性，善于操舟，其中焉者，略識航線，專充引水，大抵皆粗鄙成性，浮海爲生，管理爲難，施教不易，故官廳往往聽其自然，以致水濱幾同化外，不知粵省既爲通商要區，又爲海軍駐地，商船之司機，艦隊之水兵，出身于蛋戶者甚多，假使基礎不良，結果必大受影響，海員對外不能爭衡于海上，水兵對內不能効力于國家，故欲得良好之海員水兵，必先注意蛋民之教育，但航政雖歸職廳主管，而學務則由教育廳主持，理合呈請尊府令行教育廳轉飭所屬教育機關注意蛋民教育，毋使向隅，并體察情形，推廣水上學校，以期普及而宏造就，實爲公便，謹呈。

製發沿河盜匪狀況及各江河道淤塞狀況調

查表令各縣(市)長各航政局長依式填報

之訓令

爲令發事，照得保衛航行，及疏浚河道各種計劃，本廳業經擬妥，茲爲調查沿河匪患及各江河道淤塞狀況以便分別辦理起見，特製定沿河盜匪狀況調查表，及各江河道淤塞狀況調查表各一種，隨令頒發，仰卽按照表內開列各項，詳細查明，依式製填，具報來廳以憑核辦，除分令外，各行令仰該長卽便遵照，此令。

計發 沿河盜匪狀況調查表 各一份
各江河道淤塞狀況調查表 各一份

催未填報之各縣(市)長各航政局長迅速填

報之訓令

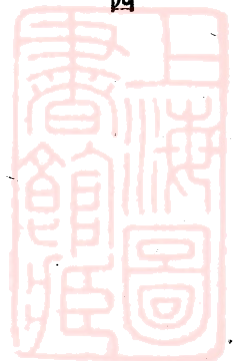
爲通令事，查本廳前爲調查各處沿河匪患，及各江河道淤塞狀況起見，曾製定沿河盜匪狀況調查表，及各江河道淤塞狀況調查表計兩種，今發各縣市長各航政局長詳查具覆以憑核辦在案，現查各縣市航局長等遵令填報者固多，而僅填報一種表或竟概置不覆者亦復不少，殊屬玩忽公務，爲此再行通令，仰未填報前項調查表及填報未完之各該縣市長航政局長，迅卽遵照前令，依表填報，限於文到十日內呈廳核辦，

毋再延悞干誥，切切，此令。

將沿河盜匪狀況調查表彙報省政府請規復
段艦并飭團警認真防勦呈文

呈爲呈請事，竊吾粵域屬珠江 地瀕南海，內則支流紛出，外則海岸綿遠，客貨往來，多賴航運，盜賊巢穴，每在沿河，以致慘案頻仍，商旅危懼，船戶爲數行目前起見 恒以重金餌盜，謂之交行水，但匪帮衆多，勢難普徧，慾望難填，要求無已，偶一不遂，則以水雷炸彈對待，船沉命斃，不可勝數，卽使行水無缺，晏登彼岸，而此種漏卮，仍間接取償于商旅，於是水脚重征，物價騰沸，既影響於治安，復影響於民生，若不速謀補救，將何以消匪患而靖地方，職廳有維持航業之責，目視情形，未便緘默，謹將管見爲

鈞府陳之，吾粵向者本有防軍及段艦分佈各江，擇要分駐，故萑苻斂跡，安靖一時，自去年軍興以後，防軍段艦，相繼奉調出發，於是搶劫之案，幾於無日無之，打單之函，幾於無船無之，最近如紹福電船在惠屬鯉魚洲被炸，兩益電船在老鼠石遇匪，肇慶公安渡在順屬火燒頭觸匪水雷，高明聯興



渡在省河遇匪炸毀，與夫四母渡七艘之被匪打單，省容同安
 絲渡之被匪截劫，凡此種種，不勝枚舉，其猖獗情形，可以
 概見，節經轉呈

飭緝在案，似此匪風日熾，若不規復原日辦法，派隊分駐，

派艦分巡，以資治標，商民將何以爲生，職廳勞心焦思，苦

無善法，惟有開列盜匪嘯聚地點表隨文呈繳

鈞府審核，伏乞

俯念治安交通，事關重要，轉行

第八路總指揮部暨第四艦隊司令部尅日酌量規復隊艦，并令
 行各該縣長轉飭該處團警認真防勤，務獲肅清，并諭各鄉紳
 耆毋得庇匪，實爲公便，謹呈

廣東省政府

計呈沿河盜匪調查表廿份

廣東建設廳廳長鄧彥華謹上

附省政府指令

廣東省政府指令

民字第二一七九號

令建設廳

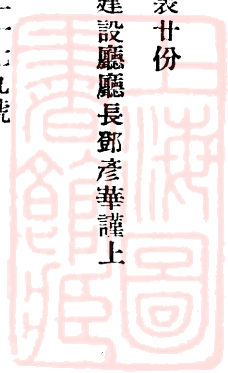
呈一件 呈繳沿河盜匪調查表請核轉行分派隊駐防勤辦

由

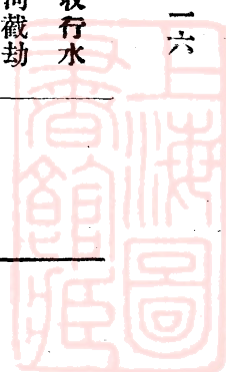
呈表均悉，業經分別函令查照辦理矣，仰即知照，此令，表

存

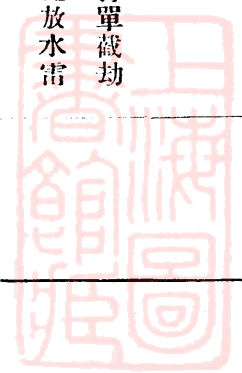
縣 屬	匪 巢	出 沒 區 域	匪 首 姓 名 及 其 黨 羽 堂 號	槍 械 種 類 及 其 數 量 之 約 數	騷 擾 情 狀	備 考
順 德	三 山 及 深 涌	三 山 深 涌 石 壁 一 帶	雞 洪 烈 記 合 作 社 羅 東 陳 師 堯 等	手 機 關 風 機 關 步 槍 手 槍 等 約 數 十 桿 水 雷	勒 收 行 水 截 劫 輪 渡 施 放 水 雷	



莞 東	海 南 德 順	德 順	德 順	德 順
陽 華	西 金 牛 三 菊 墾 江 石 山 花 灣 一 帶	濠 濠	灣 花 菊	竹 甘
華 陽 一 帶	陳村至濠濠菊花 灣一帶	由濠濠至甘竹灘 一帶	菊花灣沙涌裏海 鄧濠沙甘竹灘下 等處	甘竹一帶
	廣東宜民黨 唐朱紹 陳 端文等	龍威堂 龍義堂 張儒等	轟烈黨 鄧翰 雷公全等	鎮粵堂 潘錫 張定基等
六十桿 長短槍械約五	各種機關槍步 槍手槍約百餘 桿 水雷	各種槍械約百 餘桿	各種機關槍步 槍手槍等約二 百餘桿 水雷 手榴彈	機關槍步槍手 槍等
	截劫輪渡 勒收行水 施放水雷	打劫輪渡 勒收行水	勒收行水 截劫輪渡 施放水雷	勒收行水 攔河截劫



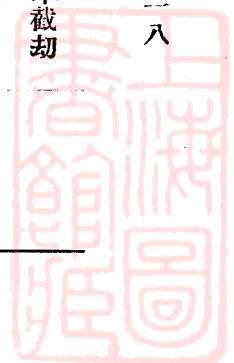
海 南	莞 東	禺 番	禺 番	德 順	山 中
洞 紫		鄉 盛 大	下 園 鄉 大 纜 尾	潭 州 大 黃 埔	大 南 橫 瀝
獨 樹 等 處 紫 洞 爛 炮 台 羅 格	一 帶 中 塘 墟 茶 滘 仙 村	大 盛 鄉 一 帶	大 纜 尾 一 帶	火 燒 頭 鴛 哥 咀 板 尾 沙 浪 網 沙	東 海 十 六 沙 港 口 橫 逕 客 步 蛇 頭 橫 瀝 百 公 沙 白 沙 南 沙
羅 布 羅 飛 等	袁 豆 皮 袁 大 憎 等	哨 牙 仔 陳 迪 仔 等	徐 富 頂 徐 振 湖 等	朱 屎 貴 何 炳 等 李 濟 麥 滿 陳 杞 陳 義 陳 兆 李 新 黎 旋 李 周	五 龍 堂 鷄 洪 黨 細 佬 哥 祥 梁 騷 梁 義 潘 惠 廖 福 梁 發 黃 栢 麥 東 張 倫 吳 榻 頭 義 吳 東 陳 福
約 數 十 桿 機 關 槍 步 手 槍	約 數 十 桿 機 關 槍 步 手 槍	約 數 十 桿 機 關 槍 步 手 槍	槍 約 百 餘 桿 機 關 槍 步 槍 手	水 雷 七 生 五 炮	各 種 機 關 槍 步 槍 手 槍 共 約 千 餘 桿
擄 掠 打 單 截 劫	擄 掠 打 單 截 劫	擄 掠 打 單 截 劫	擄 掠 打 單 截 劫		打 單 截 劫 施 放 水 雷



航政特刊

公牘

海南	海南
賀豐 吉利	東羅 村格 園
吉利鄧崗沙一帶	東村黃瓜角一帶
廖芬等 雄義堂 廖流 關洪	何染 何宇 英傑堂 建結堂 何忠 何印等
機關槍步手槍 等	機關槍步手槍 約數十桿
打單截劫 擄掠	打單截劫 擄掠



隨 錄



膠南強廠

廣州濠畔街

自電話一零二六



美庄鞋

(少廠)

(28)



製造膠粘
運動靴鞋
工精料美
保證耐用

請用國貨

各埠商店均有代售

愛國運動鞋



婦女衛生鞋



愛國便利鞋



藍球鞋



安息拖

隨錄

完全之司機

劉照

考驗司機，原以航海上安全爲主旨，爲慎重起見，司機有行駛內河及海洋之分，司機則更有甚焉者，蓋輪船有蒸汽機船，油渣機船，電機船之分，本廳自開考驗以來，經及格者，已數百之衆，然間有祇知一機之工作而已，蓋識蒸汽機者而不識油渣機，識油渣機者而不識電機，未克稱爲完全之司機，但既承爲司機，應認真考察蒸汽機油渣機電機等之構造，並各部分之作用，則可稱爲完全之司機也。

英國海軍將校之薪俸

(海)

上尉日薪十先令，(一先令約我國一元五角)少校日薪十七先令，四年後一磅，(一磅約我國三十元)六年後一磅四先令，中少校(中少校職)日薪一磅十先令，三年後一磅十二先令，六年後一磅十四先令，中校日薪二磅，每三年日加四先令，上校日薪三磅，每三年日加五先令，少將日薪五磅，另鉅額之津貼，中將日薪六磅，津貼另外，上將日薪七磅，另津貼。

喜馬拉也山及海深

(軍)

喜馬拉也山之挨佛勒司爲世界有名之高峯海拔，凡二萬九千一百餘呎，而非律濱之波拉奈脫海之深處，凡三萬三千三百尺，假令將該高峰移置海底，則其山頂尙在海底下四千一百餘呎。

日本之摩打船

(飛)

日本摩打船中靖國丸及安國丸，每艘一萬一千八百噸外，現最近航行者，則有秩父丸，比前二艘還巨，總噸數爲一萬七千五百噸云。

國耻紀念品日本之潛水艦展覽

(行)

東京有終會會長有馬大將發起，現於銀座松屋舉行潛水艦展覽會，會期以月底爲止，會場陳列潛水艦之橫斷面，潛水艦內之無綫電裝置炊事，海軍大佐廣濶彥太氏之中日戰爭實記等百餘點，及關於日俄戰爭之起源沿革等，通俗物獻等，

其屋上司令塔中，更陳列潛望鏡，入口正面之中央，飾有航空母艦之發到潛水艦之潛行式樣等模型，工費裝置，需一萬五千元云。

英國之造船業

(至)

據英造船業公會之報告，今年春季以前為數年來英國造船業之惡劣時期，英國造船廠在此季中，未接有交易成單者，佔百分之五十，無論貨船油船，皆無人定造，在私人船廠中之軍艦工程，較一年前僅得其半，而三月底在建造中之船員，已大半工作將完云。

意大利之大郵船

(太)

意大利國郵船大公司，現已定製郵船一艘，名為李師 Rex 號航行於紐約地中海間備重量為四萬七千噸，身長九百呎，速率二十七海里，可裝搭客二千人，預定於一九三二年竣工後，即可開始航行云。

天氣之預測

(平)

天氣之變化，原無常經，頗難窺測，盡人知之，然有日常所見，或諺語所傳，深足為預報之一助，茲特按日常經驗

者畧及一二如下：

- (一) 太陽落時，天色紅黃帶有煙霧，而太陽下落特見其大者，明日主晴，若灰色或綠色黃綠色則主雨。
- (二) 早晨天空之色紅，當有雨，晚間天色紅，當有雨。
- (三) 晚虹見於東方則霧，朝虹見於西方則雨。
- (四) 天色純碧而清新者主晴，若天空青白或白色者，主有風雨。
- (五) 日月傍有光環或暈，為風或雨之兆。
- (六) 暈而風生氣壓表下降者，主風雨，暈而無風，氣壓表靜止者。僅有雨。
- (七) 早晨曇天，日間必不雨而反晴。
- (八) 卷雲為波狀而擴散於天空者，將有風雨。
- (九) 卷雲多時常有風。
- (十) 卷積雲滿佈，其微多雨。
- (十一) 卷積雲至日落時消散，明日快晴，至夜中不散者，則天氣將變。
- (十二) 霧主天氣不變。
- (十三) 霧大降，飛散而不成雲，則天氣必佳，若數日有霧

成雲，當有雨。

(十四)夜間衆星光明，明日主晴，疾閃不定者，明日將雨。

(十五)山上或海濱遠望，一物特明者，當有雨。

(十六)鳶高飛則快晴，鴉爭棲則雨。

蛭游水面則雨，蜘蛛對網於屋外則晴。

蛙援木而鳴則雨，鷄登高報曉則晴。

國際航運新約

(洋)

前在倫敦舉行之國際航運載重綫會議所通過之原案，已得二十九國代表之簽字，如得各該國之政府之批准後，則定於一九三二年七月一日開始發生効力，九日倫敦當局已發表該協約之原案全文，大都規定凡加盟國之商船如超過一百五十噸者，均受此協約之範圍，據英帝國代表云，該協約之根本原則，在增加世界各地航運之安全，如英國之煤油船及木船將來均須遵守特別規定之載重綫，此外又規定一統一的載重綫，為各加盟各種之汽船須一律遵守者。

鴨綠江設航政分局

(上)

鴨綠江流域之航務，向歸省政府直接辦理，即由交通部部為劃一航務起見，擬在鴨綠江下游大東溝設立交通部航政分局，施行船舶規律，管理航政，鞏固鴨綠江之航權，但該局實現之期，尚未確定云。

空前絕後之巨輪

(九)

現美國計劃建造大商輪一艘，定名為可南綫，(Cunard) 以航駛美國及大西洋間，該輪長一千尺，速率三十海里，排水量七萬噸，馬力六十萬匹，所用木材，要五十餘種，船上電燈二萬至三萬盞，全部費用，預算六百萬金磅，工程則三年云。

法國新運河之計劃

(天)

法蘭西北部，係五金商業之中心點，惟缺乏河道，以致各出口品物須假道比利時，不克直達海口，而與海外爭衡，當局有見及此，擬開鑿一大運河，將列爾盧班及士古音各城市聯絡，以利交通，專門家預算款項，須十二萬五千萬元云。

編後語

(慕)

編完這特刊^刊之後，有點話兒，得向閱者聲明的。就是——本處業經改組，這本稿件，多數是前八移交而編輯大致就緒的。基於不敢掠美的觀念，除畧事修正外，祇得『蕭規曹隨』罷！

本處刊物，原有：廣東建設，（月刊）新建設，（半月刊）定期刊兩種，的公報一種，因省府公報出版，隨即停刊，這種材料，擇尤送

東建設一書後，也因事暫行停頓了！

現在我們負責以後，當然本着積極奮鬥的精神

之，是幸！

交通部 華中鐵路管理委員會 總務處圖書館

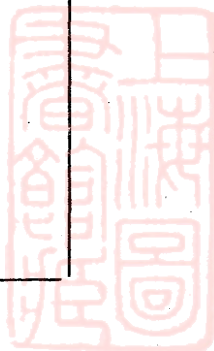
借閱者注意

- A. 加意愛護勿失原有形狀
- B. 損壞或遺失應照原價加倍賠償
- C. 借閱以一星期為限
- D. 滿期之書欲續借者須持書至本館聲明但本館於必要收回時即須交還

上海圖書館藏書



A541 212 0010 4905B



航 政 特 刊

中華民國二十年八月三十一日出版

編輯者 廣東建設廳編輯處

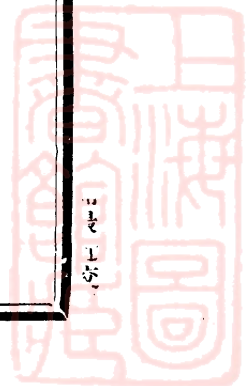
發行者 廣東建設廳編輯處

印刷者 新啟明印務有限公司

△大新東路六十八號▽

每册定價 大洋壹圓

發售處 本市各大書店



六藥房鷓鴣菜

乃兒科第一靈驗藥品能治小兒百病能使嬰兒
 一見討厭及最孱弱最憔悴令人一見可憐若連服兩
 晚鷓鴣菜後至第三日必變為歡天喜地精神活潑人
 見人愛至第四日試留意其面部兩頰之肌肉定必變
 為豐實以手捏之富有彈力此其明証也茲由民國廿
 年起鷓鴣菜之紙盒及紙色改用五彩裝璜以杜假冒現
 有假冒及影射買者注意

每色壹毫每盒拾毫

廣州市一德路

宏興藥房啟

電話三六七八
白牌式八六号