

中国现代交通史

二

第三節 各省鐵路概況
第二十三款 察熱綏蒙

第三編
水上交通

第一節 機關 第一款 兼理航務之總稅務司

第一章 航政

第一節 機關

第一款 兼理航務之總稅務司

我國最初對於航政無專管之高級機關，自對外通商以來，於不知不覺之中使外籍之總稅務司兼操我國航政之權。咸豐八年中英天津條約云：「通商口岸分設浮樁號船塔表望樓，由領事官與地方官會同酌視建造。」是無端使外人得干預我國之航務設備也。同年中英通商章程云：「任憑總理大臣邀請英人幫辦稅務，並嚴查漏稅，判定口岸派人指泊船隻及分設浮樁號船塔表等事，毋庸英官指薦干預。其浮樁號船塔表望樓等經費，在船鈔項下撥用。」於是各埠航務事，遂由稅務司設理船廳辦理，而受成於總稅務司。同治四年，總署奏准將船鈔一成交總稅務司辦理各口內理船廳應備之件。七年又奏准撥七成船鈔辦理江面海面燈樓塔表之用。當時不知航權之重要，不知國家對於航政上所應辦之事，亦無航務人才，以航務與通商及稅務事相連帶，其費出於船鈔，故授權於總稅務司，致令

太阿倒持也。

總稅務司兼理航務，於同治十年設稅務營造處，置總營造司一員，駐江海關，掌行船工程及檢驗船舶。關於管理事項則總巡工司任之，其下分置巡工司，巡鑿司，港務司，港務司即理船廳。

海關組織初設徵稅船鈔教育郵政四股。民國二年三月總稅務司以事務業已變遷，教育郵政兩股已廢，乃改為徵稅海務工務三股。船鈔之事分於海務工務兩股，然皆屬於海事行政中之航業行政事務，應歸交通部管轄者也。

第二款 中央主管航政之機關

光緒三十二年九月二十日釐定官制，設郵傳部，航政為所掌管之一。三十三年五月郵傳部設船政司。三十四年六月郵傳部尙書陳璧奏定官制，船政司為各司之首，掌全國船政，舉凡內港外海各江航業所有測量沙綫推廣埠頭建設公司營關廠塢以及審議運貨保險檢查燈台浮標各事，凡有關於船政者胥掌焉。設籌度覈計兩科。時雖設專司，然第有管理之名，而無其實，實權仍在總稅務司。宣統元

年九月憲政編查館奏准由部咨請稅務大臣將航務事移交接管，總稅務司堅執理船廳與稅關有互相關連之處，不能劃分，且藉口條約上關係，海事工程暨船鈔二項不能移交。於是郵傳部對於航政事可得而紀者，惟接管北洋大臣所管之招商局事，農工商部之各省商船公會事，頒佈輪船表式，訂定註冊給照章程，籌設商船學校諸端。

民國成立。交通部設立航政司。四月政府北移，接收郵傳部航政司事。七月航政司設總務航業航務港務四科，總務科暫兼管航務科事，航業科兼管港務科事。二年十二月修改官制，設郵傳局，原有之航政司變為郵傳司之航務科。五年八月恢復元年官制，仍設航政司，分總務管理航業工程四科。至航政措施，則擬收回理船廳，屢經提議，均未能辦到；擬設航政局，擬具章程奉准，亦未能實行；餘為公布及修改或會訂章程，設會聘顧問起草法規，對德奧宣戰時收管敵船等事。十一年九月交通總長高恩洪提出國務會議，議決各海關監督歸交通部兼轄，然亦隔靴搔癢而已。

民國十五年國民政府交通部在廣州成立，十一月公佈組織法，部內設郵電航政處。十六年七月四日修正組織法，航政事由路政司掌理。十七年國民政府奠都南京後，五月交通部設航政司，任沈蕃爲司長，分第一第二第三三科。重頒輪船註冊給照章程，所有全國輪船重行註冊。十八年一月改任殷汝耕爲司長。是年重辦商船學校。十九年一月殷汝耕辭職，任蔡培爲司長。是年籌設航政局。十二月十五日國府公布交通部航政局組織法，航行海洋或二省以上之船舶航政事宜，由航政局處理，但總噸數不及二百噸容量不及二千担之船不在此限。航政局分設第一科第二科，置局長一人，科長二人，技術員四人至八人，科員八人至十二人，二十日交通部部令公布航政局組織通則，擬就上海、漢口、廣州、天津、哈爾濱等處先行設立，呈經行政院核准。二十年二月呈請鑄發局印及局長小章。迄四月底止尙未及設立。

民國初年四川湖北江蘇諸省多有設立船政局以管理全省船舶事務者，均隸屬本省，不歸部轄；後因事權不屬及經費困難，均經裁撤。惟廣東航政局自民國

四年成立後，仍繼續辦理。湖北近年亦復設立，而浙省繼之。浙省並擬具意見，以行海洋及二省以上或容量二百噸以上之船歸中央航政局辦理登記等事，餘歸省立航政局辦理，交通部認為有窒礙，尙無確定辦法。

第二節 規制

第一款 清代之規制

清代與外人通商後，航務事既由總稅務司兼理，於是關於航務之一切規制及辦法，皆由總稅務司或各海關隨時訂定，或以命令行之，亦未嘗一經政府核准公布。同治元年政府與各國訂立長江統共章程，多關於在長江通商行船及收稅等事。六年總稅務司擬定華商購置船隻章程，呈經總署核改通飭遵行。光緒十年總稅務司增訂華商購置小火輪請領牌照並拖帶渡船章程，由總署核准通行。二十四年總署飭由總務稅司擬訂華洋輪船駛赴中國內港章程九條，三月奏准頒行，七月又續增九條。同年因各國之請，總署飭總稅務司將長江統共章程修改為長江通商章程十條。三十二年三月農工商部奏定商船公會簡章。宣統三年三月

郵傳部奏定大小輪船公司註冊給照章程二十條七月農工商部郵傳部重訂商船公會章程五十條其餘歷次總稅務司及各關所定關於航務各規章海關刊有專書郵傳部曾彙集爲航政紀要四冊茲不備述。

第二款 民國成立以來之規制

民國三年五月十二日交通部將郵傳部之註冊給照章程修改爲輪船註冊給照章程二十一條以部令公布四年六月稅務處會同交通部訂定起除沈船章程呈奉大總統核准同月又會訂民船夜間懸燈章程五年四月陸軍部會同內務交通兩部暨稅務處訂定軍警用輪船暫行簡章呈奉大總統批准六年十月復修正會呈奉准九年交通部制定航業獎勵條例十四條呈奉大總統核准於十一月二十一日以部令公布十一年六月二十七日交通部令公布航業公會暫行章程十三年七月七日部令公布商船職員服務證書暫行規則十四年六月十七日公布商船船員撫卹章程至根本之航律及有系統之正式各法規曾設會討論起草迄未制定公布。

國民政府奠都南京以來，交通部公布之規章，爲十六年七月二十七日公布及十八年二月七日及十八日修正之輪船註冊給照章程，十七年十二月二十日之航業公會章程，十八年七月十七日之船員檢定章程及船員證書章程。交通部起草各項法規，呈經國府公布者，爲十九年一月一日之海商法一百七十四條，十一月二十五日之海商法施行法九條，十二月四日之船舶法四十三條，五日之船舶登記法六十八條。二十年三月五日考試院公布引水考試條例，非依本條例之規定領有考試院引水執照者，不得爲引水人。七日考試院公布河海航行員攷試條例，凡未經考試院攷試及格得有證書者，不得爲中國河海航行員。

各輪船在部註冊領照後，向例須向海關領船牌，方能行駛；民國二十年總稅務司以船牌與部照同一性質，嗣後祇須領有部照，即可准其行駛，五月二日交通部乃修正輪船註冊給照章程，海關毋庸再發給船牌或內港專照及江照。

第二節 教育

第一款 福建船政學堂

同治六年船政大臣兼福州船廠總理沈葆楨創辦船政前後兩學堂。前學堂習法文，授以製艦造械各技；後學堂習英文，授以航海司機諸法。學生就地攷選資質聰穎文理清通者。旋因急需人才，由廣東招致已通英文學生十人，作為外學堂學生，授以航海科學。八年船政局購船一艘，名建威，專為學生練船之用。十年派學生嚴宗光（後改名復）等十八人並外學堂各生登船練習，南至新加坡檳榔嶼，北至遼東灣各口岸。光緒元年以揚武兵船作練船，將建威船練習生移入，並添派薩鎮冰等登船練習。

光緒元年派魏瀚等五人隨法員日意格赴英法游歷，魏瀚陳兆翱二人留法廠學習。七年續選李鼎新等十人出洋肄習。十一年李鴻章會國荃沈葆楨會奏，於北洋艦隊及學堂中選派劉冠雄、陳恩濤、伍光建、鄭汝成、李大受、高而謙、柯鴻年等三十四人出洋學習。二十二年船政大臣派施恩字、丁平瀾、盧學孟等六人赴法學製造。

船政學生畢業者，前學堂製造科八班一百七十八人，後學堂航海科十八班

二百二十五人，輪機科十三班一百八十一人。

民國二年前學堂改名福州海軍製造學校，後學堂改名福州海軍學校，歸海軍部直轄。六年附設海軍飛潛學校，教授製造飛機潛艇，已畢業兩班六十人。

第二款 吳淞商船學校

清季江浙漁業公司總理張謇籌辦商船學校，在吳淞有地七十餘畝，領官款六萬元，因經費無着，擱置未辦。

宣統元年郵傳部擬就上海實業學堂改辦商船學校，因窒礙頗多，僅添設駕駛科，而張謇願將其地基及官款歸部為辦商船學校之用。同時浙紳李厚祐願將其自辦之甯波益智學堂一所報効公家，改設海軍學校，海軍部以章制未定，二年正月奏准歸郵傳部為設商船學校之用。於是郵部遂在吳淞設商船學校，派實業學堂監督唐文治兼辦。益智學堂房屋則留為異日設中等商船學校之用。三年三月奏准開辦。乃先就實業學堂餘屋添招商船科學生，並將駕駛科學生合併辦理。九月新校落成。借海軍部登瀛艦及保民練船為練習之用。修業期限普通科一年。

正科三年畢業後派入練艦爲練習生三年。學生共一百六十名。開辦費十萬兩，常年費六萬兩。

民國元年南京臨時政府派薩鎮冰爲商船學校校長，三月就職。年由部撥銀三萬四千兩。三年春鎮冰入都，委孫鵬暫代校長。四年二月部以經費奇絀，航政發展無期，畢業生難籌出路，乃收束停辦，移交海軍部爲改辦海軍學校之用。已派往練艦學生發給畢業文憑，其餘各生分別派艦練習或送部轄工業學校。

民國十八年國民政府交通部籌辦商船學校。部長王伯羣派技正楊英與上海航業公會商定抽收附捐爲經費，呈經行政院核准。時吳淞校舍已駐軍隊，乃商令遷讓。命楊英籌辦，將校舍修葺。九月十一日公布吳淞商船學校章程。設正科分駕駛科、輪機科並預科及補習科。修業年限：預科一年，正科二年，實習二年。是月學校成立，招駕駛正科及預科各一班。伯羣自兼校長，嗣派楊英代理。附捐由銀行代收，設附捐保管委員會，以校長及航業公會三人部委三人爲委員，保管附捐及撥發經費，但收數不多，經費不敷尙鉅，均由部籌撥。十九年添招輪機正科及預科各

一班。設立工廠以資實習，並擬購置練習船。

第三款 東北商船學校

民國十四年東北航務局在冬季休航之暇，設航務傳習所，選各船已有經驗之國籍船員，授以駕駛輪機兩科應用學識。至十七年春已畢業六班。十六年請准東北當局設立商船學校，由航務局海軍江運部及航業公會指撥一定經費。初借航務局圈兒河船廠辦公樓房為校舍。招考駕駛輪機學生各一班，金宿服裝均為官費。嗣又撥款於江北船塢修造正式校舍，冬季完工。該校章制皆依海軍部勒管理學術實驗並重。校長為王時澤。

第四節 製造

我國商船多購自外洋，在同治初政府為興海軍，設局製造軍艦，嗣乃兼及商船。以江南造船所之成績為最著，其次則福州船政局及大沽造船所亦能製造。商辦之船廠，以求新船廠規模為較大，終至不支而歸中法合辦。此外上海廣東尚有多數船廠，惟多屬修船，其規模較大，能造輪船者不多。新起者則有東北造船所。至

外人在我境內設立之造船廠，以耶松及瑞鎔二廠爲最鉅，其次爲太古、黃浦、平安三廠，老公茂鐵廠及中日合辦之東華造鐵股份有限公司。

第一款 江南造船所

我國自行修造輪船，初爲軍用，繼始兼及商船。同治元年政府籌設海軍，有設立廠塢自造船礮之議。四年江督曾國藩蘇撫李鴻章奏請於上海虹口賃洋廠創設機器製造局，並造船礮，將舊有之丁日昌韓殿甲所辦機器兩局歸併，名江南製造總局。嗣因地狹工多，於六年遷高昌廟，購地建廠。光緒三十年江督周馥直督袁世凱奏准將製造局與船塢劃分，船塢另派大員督理，仿商塢辦法，妥籌改良。三十一年委吳應科總辦江南船塢，聘英人毛根爲總工程師，管理工程事，兼招攬修造華洋兵商輪船。於是改造乾船塢，建築塢東碼頭，添置機器廠，打鐵廠，木工廠，擴充造船場，置差用小輪。三十三年鄺國華爲總辦。三年九月上海民軍起義，收復製造局及船塢。十月滬軍都督派朱志堯爲船塢經理。

民國元年五月船塢移交海軍部，改稱造船所，部派陳兆鏘爲所長，鄺國華爲

副所長。四年十月大總統任命王齊辰爲所長。五年一月劉冠南繼之。七年以後逐漸擴充，改蒸汽機爲發動機，全廠能容千人同時作工。

所製造之輪船，在製造局時期，有惠吉，操江，測海，威清，海安，馭遠，金鷗，鐵甲兵船，保民，鐵甲兵船；在江南船塢時期，有禮和，洋行之奉天，萍礦局之萍福，萍壽，海軍部之甘泉，砲艦，聯鯨，坐船，安徽之安豐，砲艦，烟台關道之澄海，砲艦，招商局之江華，及駁船四艘，拖船一艘，亞細亞公司之開煥，川江公司之蜀通，利濟公司之挖泥船二艘；在江南造船所時期，造船二百餘艘；此外尚修船甚多。其最出色者，爲民國七年承造美政府萬噸運艦四艘。派工程師毛根赴美接洽訂造。至十年底先後交船。各艦均身長四百二十九英尺，寬五十五英尺，艙深三十七英尺一寸半，吃水深二十七英尺六寸，速率每小時十海里半，三脫汽立機一副，烟管大鍋爐三座，馬力三千匹，全艦重量四千七百五十噸，載貨重量實容一萬噸。其製造及交船時期如下表：

船名	安龍骨時期	安鐵板時期	船身下水時期	開美交船時期
官府 <i>Mandarin</i>	八年三月九日	八年十月六日	九年六月三日	十年二月十七日
西勒所 <i>Yalostin</i>	八年三月廿四日	八年十二月十日	九年八月三日	十年五月廿九日
奧連討 <i>Oriental</i>	八年三月廿九日	九年八月三日	十年二月廿三日	十年十月一日
容賽 <i>Caliban</i>	九年四月五日	九年八月三日	十年五月廿六日	十年七月廿一日

美國運輸部認此四船爲最優美之輪船。該所自承造美艦後，營業日見暢旺，爲我國唯一最大之造船廠。

第二款 福州船政局

同治五年五月閩浙總督左宗棠奏准購機器募洋匠設局試造輪船，以福建馬江爲建廠之地。九月宗棠移督陝甘，舉沈葆楨爲船政大臣。船政局設馬尾，距省會四十里，距海口六十里，船塢設羅星塔，距廠三里。先建船台，以製船身，購機於外洋，運廠門合。同治八年建廠屋及學堂。歷年擴充，計有工程處，繪事院，模廠，鑄鐵廠，

第四節 製造 第三款 大沽造船所

船廠，舢板廠，皮廠，鐵脅廠，拉鐵廠，輪機廠，鍋爐廠，帆纜廠，儲砲廠，磚灰廠，電汽廠，飛機廠，廣儲所，船槽，船塢，船台。

所造之船，爲同治八年之萬年清兵船，九年湄雲福星兩兵船，十年伏波兵船，十一年安瀾鎮海揚武飛雲靖遠五兵船，十二年振威兵船，永保海鏡兩運船，十三年濟安琛航大雅三運船，光緒元年元凱兵船，六年澄慶兵船，九年開濟快碰船，十年鏡清快碰船，橫海兵船，十三年寰泰快碰船，二十年通濟練船，二十三年福安運船，二十四年吉雲拖船，二十八年建威建安兩魚雷快船，建翼魚雷艇，三十二年甯紹輪船，民國六年海鴻淺水艦。

第三款 大沽造船所

光緒五年直督李鴻章因北洋海防兵輪日增，有損壞時須赴閩滬各廠修理，往返需時，遂飭津海關道鄭藻如會同津關稅務司德琳在大沽口選購民地，建造船塢一所。六年正月開工，十月工竣。造修兵船，均能如法。塢基堅固，屢經海潮震撼無虞。嗣築乙丙丁三塢及戊己二土塢，並建輪機銅鐵鍋爐模樣諸廠。二十六年拳

匪之亂爲俄人佔據，廠塢均被破壞，規復後復將各廠改爲鐵工分廠。宣統二年海軍部興修船塢，鐵工廠獨立，嗣因經費不敷，仍然合併。民國元年八月，船塢復與鐵工廠分立。二年海軍部派吳毓麟爲所長，前往接收，改名大沽造船所。修理廠塢，並蓋廠房。五六年間因製槍砲，添建小砲廠、大砲廠、熟鐵廠，並添購各種機件，其能力可造二十丈以內之輪船，及修各艦艇輪機所屬物品，油修二百英尺長之船，製造起重機、鍋爐、汽機，並鐵路之客車、貨車、轉盤，以及軍用輕便火車頭。民國六年製成海鶴、海燕、淺水砲艦兩艘。

第四款 求新船廠

光緒三十年朱志堯以資本五十萬兩設立求新船廠於上海白藻泰路，面積約五十畝，沿河基地長至四百英尺，有船塢一所，長二百五十英尺，其進口之闊度三十五英尺，開口深度十二英尺二寸。就其沿河地地而論，同時可造船四艘。民國三年志堯以本廠及同昌紗油兩廠向上海匯理銀行押借規銀八十萬兩，由財政部擔保。七年借款期滿，無力償還，乃於四月一日與法國郵船公司代表亨利杜，法

第四節 製造 第五款 東北造船所

國歇乃達鋼鐵廠代表羅達訂立合同，將求新廠售賣。龍華護軍使盧永祥及上海總商會表示反對，財政部乃提出國務會議，主張收歸官辦，經議決照辦。法使以合同已定，與外交部交涉。嗣經各方磋商之結果，改爲中法合辦。資本增至一百二十萬兩。

第五款 東北造船所

哈爾濱官商輪拖各船及海軍江防軍艦約計二百餘艘，向無適宜之船塢，便於冬季停泊修理。戊通公司圈兒河之船塢，僅就原河之深，並未挖治，水大時可停十餘船，水小時仍不能開入。故各船多停大江之內，修理不便，開冰時亦危險。惟中東鐵路航務處之江北船塢，江岔既長，深度亦合，可停船三四十艘，且原設有機器廠材料庫及鐵路岔道。經江運部接管後，即以該船塢與航務局共同使用，以航務局之圈兒河船塢作爲海軍船塢，由航務局撥款挖修。而以江北機器廠加以擴充，於民國十七年請准東北當局，設立東北造船所，獨立營業。由航務局年撥經費十餘萬元，以爲擴充東北造船事業之計，而應松黑諸江航業之需。

第五節 公會

第一款 商船公會

自通商以來，輪舶日多，政府既無管理機關，航業復無團體，致商情渙散，航業日凋，華商復掛洋旗以圖關卡之便利；光緒三十二年鎮江內河招商局委員朱馮壽因稟陳商部，請創設商船公會，以期聯絡商情，保持航業。商部乃咨商南北洋大臣，釐定商船公會簡章十八條。大致以保護整頓中國航業為主，視各埠航業繁簡，酌設總會分會，由航商中公舉熟悉航務衆望素孚之人，稟請商部酌核加委爲總理協理，辦理檢查船隻良窳，編列船號及航商名簿，並計劃發達及擴張等事。三月初二日具奏奉准。於是江蘇之商船總會首先成立於鎮江，各處總分會相繼成立。亦有因轄境衝突，或行查不符，或影射招搖，或有窒礙，經部批駁不准者。三十四年農工商部將船會所轄關於商輪事項劃歸郵傳部，其僅涉民船者仍由農工商部管轄。宣統三年復由農工商部郵傳部會同重訂章程五十條，入奏奉准。取消支會名目，不得干涉航務以外之事。關於船會事，仍由兩部會同辦理。

民國元年交通部以船會係屬航政範圍，提出國務會議議決歸交部主管，將卷接收部以舊章所定職權，頗多侵越行政範圍，九月通令在新章未頒以前尙未設立者，應俟新章公布後再辦，嗣呈請設會，或由各省咨請者，部均以新章未定，或批駁或懸案不辦。

第二款 航業公會

自民國元年交通部停止批准組織商船公會後，輾轉十載，規章猶未頒佈，航商苦無集合之機關，屢陳困苦，十一年六月二十七日交通部乃公布航業公會暫行章程二十條。意在使輪帆各船聯絡一氣，互相輔助，以圖發展。於是各省原有之商船公會或同種之會，紛紛遵章改組，呈請核准。照章公會設會長副會長各一人，會董五人至二十五人，均由會員投票公舉。

民國十六年十二月二十日國民政府交通部公布航業公會章程二十二條。公會設執行委員三人至九人，監察委員二人至五人，均由會員大會投票公舉。章程公布後，陸續呈經核准之公會如下表：

附航業公會表

名稱	發起人	呈轉機關	核准年月	地址	備考
上海	虞洽卿等	該會自行呈部核准後補報地方最高長官備案	十六年七月成立十七年一月遵章補呈核准	上海黃浦路七號4	
鎮江	王守義等	鎮江關監督轉呈	十七年一月	江蘇鎮江江邊碼頭	
武漢	彭夢得等	該會自行呈部核准後補報湖北省政府備案	十七年三月	漢口後城馬路五常里	該會係由原設之湖北航業總公會遵章改組
川江	趙城壁等	重慶關監督轉呈	十七年三月	重慶總商會內	該會係由原設之川江輪船航業公會遵章改組
武進	吳康等	江蘇省政府核轉	十七年四月	江蘇武進縣市區	
溫州	陳烈華等	甌海關監督轉呈	十七年六月	浙江溫州朔門外	
臨川	許承志等	江西建設廳轉呈	十七年七月	江西臨川縣東關外	

第五節 公會 第二款 航業公會

第五節 公會 第二款 航業公會

奉新	無錫	九江	宜昌	南京	袁州	蕪湖	常山	瓊崖
方沈富等	章德鴻等	邱幼甫等	黃光澤等	李應南等	吳琮朝等	陶廷燮等	周和儉等	唐清芳等
江西省政府核轉	蘇州關監督轉呈	九江關監督轉呈	宜昌關監督轉呈	江蘇省政府核轉	江西建設廳轉呈	蕪湖關監督轉呈	浙江省政府核轉	廣東南區善後委員會代轉
十七年七月	十七年七月	十七年九月	十七年十月	十七年十月	十七年十二月	十八年一月	十八年一月	十八年二月
江西奉新縣南門外報德祠內	江蘇無錫市區	九江	宜昌濱江路	南京下關升順里十五號	江西宜春縣大北門外	蕪湖	浙江常山縣小東門外周王廟	廣東瓊崖海口市振東街一號
該會違章收捐經江西建設廳呈部核准勒令解散			由原設之川江輪船航業分會選章改組		該公會係由原設之袁州市航業公會遵章改組	該會因屢生糾葛職員尙未選定	該會係由原設之船業工會內資方分出遵章組織	

長沙	陶勝卿等	湖南省政府核轉	十九年三月	長沙縣	
淮陰	陳富錦等	江蘇省政府核轉	十八年九月	江蘇淮陰縣東門外	
南平	詹火才等	呈 福建省建設廳轉	十八年六月	福建南平縣	
廣州	黎鏡波等	廣東省政府核轉	十八年五月	廣州市河南海天四望街	該會係由原設之廣東內河商船總工會遵章改組
上洋鎮	連長金等	呈 福建省建設廳轉	十八年四月	福建建甌縣上洋鎮	
嵒紹江	張學鑑等	浙江省政府核轉	十八年四月	浙江嵒縣	

二十年四月十七日交通部令修正前頒之航業公會章程為航業公會組織規則十四條。其與前不同之點，為前以人員為會員，新章則以公司行號為會員；置委員七人至十五人，均由會員大會投票選舉。所有各公會均須照章改組。

第六節 國際關係

第六節 國際關係

第六節 國際關係 第一款 國際條規 第二款 國際航業會

第一款 國際條規

光緒十五年（西歷一八八九年）美國在華盛頓召集航海公會，我國派工巡司理船廳美人畢士璧出洋習水師學生陳恩燾生員賈凝禧赴會。與會各國議定航海被碰章程三十一條，定於光緒二十三年六月初二日實行。二十二年總署允先將洋式兵船商船兩類照章遵行。嗣後此章程歷有修改。

民國三年九月比國公使照會外交部謂：『國際航律研究會於一九零五年一九零九年及一九一零年在比京開會三次，與會各國於一九一零年九月十三日公共訂立條約兩項：（一）統一海船撞碰賠償規則（二）統一航行救助規則，中國如欲追認，可補行畫押。』外交部據以咨交通部，交部咨稅務處轉飭總稅務司研究。總稅務司以不必因承認此約章以自束，惟日後遇險施救等案以此視為律例，於是我國遂未追加簽押。

係駐比國際航業社所組織，以研究內港及海口航業事宜爲宗旨。光緒二十八年我國因比使之請入會，年捐一千佛郎，派駐比使館人員爲常川會員。三十四年在俄京開第十一次會議，民國元年在美國開第十二次會議，十二年在倫敦開第十三次會議，十七年五月在比國崗城開第十四次會議，二十年九月在義國琴諾亞開第十五次會議，我國均派員與會。

第二章 航路

第一節 遠洋航路

我國位於太平洋之西岸，東南各省沿海一萬五千餘里，可與太平洋印度洋直接通航。遠洋航路以香港與上海爲中心，香港爲亞歐海運之中心，上海爲東亞及我國海運之中心。航行歐洲美洲澳洲及南洋等外洋輪船，多經過港滬。遠洋航路可分爲三：（一）東行綫自上海東行，經日本之長崎、神戶、大阪、橫濱，寄碇檀香山，直達溫古華或舊金山，或繞巴拿馬運河直達紐約，此綫爲亞美交通要路；（二）南行綫自上海至香港，南經馬尼拉或新加坡，巴達維亞以達悉尼、墨爾布恩，更有經

第一節 遠洋航路

檳榔嶼、加里亞得來特、而至墨爾布恩、悉尼者，此綫為我國至澳洲之要道；(二)西行綫自上海至香港，向西南行經西貢、新加坡、哥倫布、過蘇彝士運河出地中海以達歐洲各埠，又自哥倫布西南至非洲之達班及好望角，此綫為亞歐非交通之要道。以上三綫向為世界重要之航路，各輪船公司因營業關係，有航行全綫者，有航行其間一部份者，有各綫互相銜接者。此外支綫尤多，不及備述。茲將自上海至世界各要港路之距離表列如左：

附上海至世界各要港航路距離表

港名	哩數	港名	哩數
長崎	四五〇	海參崴	一〇〇〇
門司	五五〇	西貢	一七八七
神戶	七五五	新加坡	二二九三
橫濱	一一〇一	檳榔嶼	二六八八
好望角	八三一〇	紐約 <small>過蘇彝士運河</small>	一二四〇五
		倫敦	一〇九六五
		亞丁	六〇五九
		塞得港	七四五四
		巴達維亞	二八二五
		馬尼拉	一四九二

悉尼	五四二九	紐約 <small>過巴拿馬運河</small>	一〇六八四	安德威伯	一〇七二一
墨爾布恩	六〇〇五	巴爾巴來李	一一一四九	鹿特丹	一〇七四六
檀香山	六六九三	哥倫布	三九六六	漢堡	一〇五六八
西雅圖	五〇六五	甲谷陀	四〇六九	哥平哈經	一一二五二
維坡利亞	五二三〇	孟買	四七五三	列甯格勒	一一八二三
舊金山	五五六一	日尼瓦	八七三九		
巴拿馬	九一二〇	馬賽	八九六二		

爲亞歐海運中心之香港，於道光二十二年（西歷一八四二年）因鴉片戰敗與英國訂立南京和約，割讓於英國，經其技術上之改良，及經營之得法，遂取得此地位，孫中山總理實業計劃中有開發廣州爲南方大港之計劃，改良零丁虎門通路及虎門黃埔通路，改良工程分築六堤，改良港面及市區，便成世界港，爲遠洋航路之碼頭，香港碼頭歸於無用，而亞歐海運之中心移於廣州。

第二節 近海航路 第一款 南北兩綫及其中心港

我國之船行遠洋航路者，惟招商局輪曾一至倫敦及間行南洋，旅美華僑所設之中國郵船公司曾航行舊金山經檀香山日本至上海香港，及中華航業公司之船行大西洋及澳洲南美，此外皆外國之船。

第二節 近海航路

第一款 南北兩綫及其中心港

我國沿海有遼寧、河北、山東、江蘇、浙江、福建、廣東七省，其海區則有渤海、黃海、東海、南海之分，沿海航路則分爲華北、華南二綫，通稱爲北洋綫及南華綫，而以上海爲中心點。

華北綫由上海北行，可達海州、青島、威海衛、烟台、天津、大連、營口、秦皇島等埠；其航程則上海青島間四百理，上海威海衛間四百八十理，上海烟台間五百二十理，上海天津間七百三十理，上海大連間五百六十理，上海營口間七百理，咸豐八年天津英法和約開牛莊登州爲商埠，准英法船通商，牛莊復改營口，於是外輪

在此兩口出入，無形中取得華北之航行權及沿海貿易權。

華南綫由上海南行，可達寧波、台州、溫州、福州、廈門、汕頭、香港及廣州；其航程則上海寧波間一百三十六哩，上海溫州間三百四十四哩，上海福州間四百四十四哩，上海廈門間六百哩，上海汕頭間七百三十哩，上海香港間八百五十三哩，上海廣州間九百三十哩。道光二十二年南京和約開廣州、廈門、寧波、上海五口爲通商埠，於是外輪在此五口得出入，無形中取得南華綫航行權，及沿海貿易權。

爲華北華南兩綫中心點之上海，係道光二十二年南京和約規定五口通商埠之一，劃地爲租界，此埠遂爲遠洋航路之中心，及華北華南之中心，並長江航路之終點。地位至爲重要，數十年以來，航運日形發達。此港之水道船塢與失種種設備，漸至不足以供需要。外商迭有改良上海港計畫，大致主張堵塞黃浦口及上游，建一泊船塢於黃浦口外，江右岸建一鎖口港，在上海東方鑿一船池，南至杭州灣，浚一運河，孫中山實業計畫則主張在浙江乍浦與澉浦間建設東方大港，以爲南北航路之中心，通遠洋航路之世界港，而留上海爲內地市場與製造之中心。乍浦港地位適宜，港面築成，將來無淤泥浚渫之勞。港門最深，大船有隨時進出之便，在

第二節 近海航路 第二款 華北航路

未開闢之地，一切營造交通計畫均可用最新利之方法。民國十八年建設委員會派水利處處長陳懋解等往乍浦海鹽與澉浦一帶查勘東方大港，二月據呈報查勘情形，乃組織東方大港籌備處，派陳懋解爲主任，組織測量隊，於五月出發。十九年一月將三角網及精確水準測量完竣。全綫長七十餘公里，東起乍浦獨山，西達海甯舊倉。十九年四中全會議決東方北方兩大港移交交通鐵道兩部接管，建委會定於五月一日移交。對於海深測量，仍照常進行。

第二款 華北航路

華北航路自上海出口，入黃海北行，其第一商港爲江蘇省之海州。海州乃光緒三十一年我國自行開放之商埠。民國二年政府與比公司訂立隴海鐵路借款合同，建築隴秦豫海鐵路，以海州爲終點，於是海州又爲橫貫中部大幹綫之尾閘，地位益形重要。隴海路已通至海州之大浦，商埠移至西連島，以築港費甚大，擬先以大浦代之。中山實業計畫定海州爲二等港，須浚深通路，至離河口數英里，俾成吃水二十英尺船之海港。

由海州再北爲青島港，在山東膠州灣內。光緒廿四年爲德國強迫租借，租期九十九年。經其經營改良，爲其在東方商務及軍事之根據地。民國三年十一月歐戰中，日本逐德人而佔領之。十一年二月華府會議結果，由我國收回，開放爲商埠。由青島沿山東半島至威海衛。威海衛在山東登州半島之西北。光緒二十四年爲英國強迫租借，租期二十五年。民國十二年期滿，經中英兩國委員會議交還，至十九年始實行交還，開放爲商埠。

自威海衛沿海西行至烟台。咸豐八年中英法天津和約允開登州爲商埠，復改爲烟台。其港名芝罘港，在山東半島北側，與旅順口相望，爲北部之唯一不凍港。因北有大連，南有青島，貿易遂爲所奪。中山實業計畫以之爲二等港。

由烟台行渤海入大沽口至天津，爲華北綫昔日至首都北京之最終點。天津爲直隸省會。咸豐十年中英中法北京續約允開爲通商埠。

中山實業計畫於大沽口之北渤海灣中最近深水之一點，開闢北方大港。引青澗二水他去，可免結冰；依傍天津，與戶口集中地相接；開鑿運道，與北中部內河

可通；承北方最大商港（天津）之貿易，控北部廣漠之腹地，爲將來歐亞交通鐵路之終點。深水至近，大河至遠，無浚濶淤積之勞費。國民政府奠都南京後，按照此計畫施行。十八年四月建設委員會設北方大港籌備處，五月派李儀祉兼主任，李書田爲副主任，從事測量計畫。嗣四中全會議決，交通鐵道兩部接管。

離北方大港之南約八十英里，黃河口之北，渤海灣之南，中山實業計畫擬設黃河港，爲三等港。

由黃海向遼東半島航行達大連灣。此地並旅順口於光緒二十四年由俄國挾爲我向日索還遼東之惠，強迫租借。三十一年日俄之戰，俄敗，乃並旅順讓於日本。此地及旅順口爲日本南滿鐵路之終點，與海運連接之要區。

過直隸海峽由渤海入遼東灣。至遼東灣頂則達營口。營口爲東三省之唯一海港，在遼河之口。咸豐八年中英法天津和約開牛莊爲商埠，後改營口。光緒二十四年俄租大連灣後，營口海港及商場之地位遂爲大連所奪。中山實業計畫以營口爲二等港之第一。惟由海入口之通路較淺，冬期結冰至數月之久，應改良內河

交通開一運河以聯遼河及松黑兩江；浚深達海通路，以與大連競爭，為東北蒙古內地水路系統之大終點。

由大連航行渤海至秦皇島一百零七哩。秦皇島於光緒二十四年自行開放為商埠，在遼東灣渤海灣之間，為河北省之唯一不凍港。中山實業計畫以之為漁業港。

遼東灣內秦皇島之北有葫蘆島，在遼甯省錦縣之西端。光緒三十四年徐世昌任東三省總督時，鑒於日本經營，大連灣蒸蒸日上，營口日益不振，乃謀於奉天省沿海開一不凍港，以與日本對抗，聘英人秀恩（M. R. Hughes）調查，結果以葫蘆島最為適宜。乃從事計畫興築，任黃開文為總辦，秀恩為工程師。宣統二年十月開辦。先設連山葫蘆島間之鐵路及防波堤。會革命軍起，經費缺乏而止。民國三年將葫蘆島開放為商埠。八年舊事重提，交通部與奉省合辦。九年任周肇祥為葫蘆島商埠督辦。嗣因內亂復停輟。中山實業計畫以葫蘆島居三等港之首位，擬鑿長運道於遼河，如連河能成，當排營口而居二等港首位，十八年鐵道部與遼甯當局商

定，以北甯路餘款經營。十九年一月二十四日北甯路局與荷蘭治港公司代表陶普施簽定建築葫蘆島海港合同，係包工性質，經費美金六百四十萬元。五月十五日實行開工，路局並由連山站起，築一支綫通葫蘆島。此港在經濟上軍事上占重要地位。在冬季略為結冰，然不過旬日內外。此港築成，可為東北各鐵路之尾閭，與大連對抗。

第三款 華南航路

華南綫由上海出口南行，入東海，第一港為甯波。乃道光二十二年南京和約允開之商港。中山實業計劃以之為三等港。由甯波過台州灣至溫州，為光緒二年中英烟台條約允開之商港。中山實業計畫以之為三等港。再南為福州，乃道光二十二年南京和約允開之商港。中山實業計畫以之為二等港。擬建新港於南台下游，建容船舶之鎖口水塘於南台島下端，閉塞閩江左枝以集中水流冲刷南邊港面，治羅星塔至海一段，使得深三十英尺之水道，為東南兩大港間航洋汽船之寄泊地。

由福州西南行至廈門亦道光廿二年允開之商港中山實業計畫以之爲三等港。由廈門西南至汕頭爲咸豐八年中英法天津和約允開之商港中山實業計畫以之爲三等港，在東海南海之交。由汕頭西南行入南海至香港爲英之殖民地。經香港入廣州灣粵江口至廣州亦道光二十二年允開之商港中山實業計畫以之爲南方大港（見前）。

出粵江口西行至與海南島相對之電白爲中山實業計畫之三等港。其西南對岸海南島瓊州之海口爲咸豐八年允開之商港亦爲三等港。過瓊州海峽入東京灣至北海爲光緒二年烟台條約允開之商港。再北入龍門港至欽州爲中山實業計畫之二等港，爲滇黔桂各一部直接輸出入之最近之地。須整治龍門江得深水道直達欽州城。

第三節 內河航路

第一款 長江

長江一名揚子江，爲我國內河最長之航路。自上海至四川之重慶長約一千

三百二十哩。橫貫蘇、皖、贛、鄂、湘、川、滇七省。由重慶上行至宜賓屏山而至蠻夷司，仍有二百六十哩可通航。長江貿易幾占對外貿易之半額，故爲帝國主義者所角逐之焦點。其航路可分爲滬漢綫、漢宜綫、宜昌重慶綫三大幹綫，與鄱陽綫、湘鄂綫、漢水綫三支綫。

滬漢綫由上海至漢口，中經南通、張黃港、江陰、泰興、鎮江、儀徵、南京、蕪湖、荻港、大通、安慶、湖口、九江、武穴、黃石港、黃州十六埠。鎮江、南京、蕪湖、安慶、九江爲下碇之埠，其餘爲暫泊地。合計全綫長約六百哩。上航四日，下航三日。夏季水漲時，吃水二十七英尺之大船可以通航；冬季吃水十二英尺之船仍可直行無阻。咸豐八年天津和約允開鎮江、九江、漢口爲通商口岸，於是外輪得長江之航行權，貿易權直達漢口。光緒二年烟台條約允開蕪湖爲通商口岸，安徽爲停泊港。二十三年我國自行開放南京爲通商埠。二十六年武昌自行開放。二十八年中英商約允開安慶爲通商埠。民國元年浦口自行開放。

漢宜綫由漢口至宜昌，中經新堤、岳州、沙市三埠。岳州、沙市爲下碇之埠，新堤

爲長江全綫三百七十裡。航四日。上航三日。此綫爲長江大輪船之終點。夏季水漲時吃水十四英尺之輪船可航行。平時僅能航行吃水七英尺左右之船。光緒二年烟台條約允開宜昌爲通商埠。二十一年中日馬關和約允開沙市爲通商埠。二十四年岳州自行開放。於是外輪又直泊宜昌矣。

宜昌重慶綫由宜昌至重慶。中經夔州萬縣二埠。全綫三百五十裡。上航四日。下航二日。此綫有三峽之險。設有救助船四五十艘。往來於三峽間。光緒十六年中英北京追加條約及二十一年中日和約允開重慶爲通商埠。二十八年中英續約允開萬縣爲通商埠。於是外輪可深入長江上流矣。

長江自有史以來絕少爲患。無勞濬治。但最近二百年來江病漸著。漢口以下至於海口泥沙澱流隱伏無定。爲舟行障。外輪以水涸時不能如意。於是有治江之議。民國八年上海英僑商會請求我政府設水利局。專治其事。九年各國僑商羣起鼓吹。政府乃命全國水利局總裁李國珍派員調查。八月國珍呈請設會施治。十一月由內務外交財政農商交通五部暨稅務處會呈大總統。設揚子江水道討論會。

以籌議整理計畫。十一年一月大總統特任內務總長高凌爵爲會長，運河局督辦張謇稅務處督辦孫寶琦全國水利局總裁李國珍爲副會長。設揚子江技術委員會，隸於討論會，專辦測量設計；三月派陳時利爲委員長，並在上海設分會。五月聘美國人史篤培 (G. G. Ströbe) 爲測量總工程師。七月由漢口起測。其大概計畫，爲水準測量，三角測量，流量測量，江水漲落記載，雨量測量。技術委員會經費由海關撥款辦理。十七年二月國民政府交通部呈國府裁撤討論委員會，設立揚子江水道整理委員會。四月公布章程。部令派次長李仲公兼任委員長，出差期內由章以勳代理。委員十人，其中內政外交財政農礦工商五部建設委員會各一人。設總務工務兩處及技術委員會。即以海關撥款爲整理會之經費。派史篤培爲總工程師。組織測量隊三隊從事測量。嗣海關撥款解由財政部轉發。十八年擬有整理湖北金水計畫。十九年三月修正會章，裁撤技術委員會。同年擬有漢口吳淞間整理計畫草案，呈經行政院核准。並與鄂省商定辦理金水閘工程。是年九月李仲公出任招商局，部派司長蔡培繼任。二十年改派次長俞飛鵬爲委員長。

第二款 珠江。

珠江縱橫於廣東廣西兩省，航業之利次於長江。其航路爲西江北江東江三綫。

西江縱橫於廣西。可通汽船者七百五十四哩，可通帆船者一千三百四十哩。上航由廣州經肇慶以至梧州約二百二十哩。北與桂江相會，自梧州經桂江可達桂林，共三百三十哩。水漲時上航四日，下航二日。冬季水低時祇能行小帆船。自梧州上行西江三十三哩至藤縣，與繡江相會，再行八十哩至桂平，爲黔鬱二江會合點。自桂平至柳州二百三十六哩，自桂平至南寧三百六十八哩。自梧州至南寧水漲時上航五日，下航三日；水落時上航七日至十日，下航四五日。南寧上航右江而至百色二百五十九哩，當雲南交通之要道。自南寧西航左江一百九十五哩至龍州，可通電船。自龍州乘小帆船可達安南。光緒十三年中法北京條約允開龍州爲通商埠。二十三年中英滇緬續約允開梧州爲通商埠，二十四年南寧自開行放。於是外輪在西江得有航行權。

北江於廣東三水縣城西約一哩處與西江相連。自三水向北上航，經清遠至英德航行頗便。自英德至韶州八十三哩間有十四灘，水勢兇急，航行極難。由滇水上航可至南雄達江西。由武水上航可至坪石達湖南。三水於光緒二十三年中英滇緬續約允開爲通商埠。

東江自廣州東航，經東莞惠陽河源至龍川，小汽船往來不絕，水漲時可達老隆而至和平。又在河源可由新豐以達連平。航行東江之小汽船多往來於短距離間。其他珠江航路，若廣州至香港，及三水東南之江口，三角洲與江門甘竹中山之間，則水道分歧，小輪極多。江門爲光緒二十八年中英續議商約允開爲通商。

粵人屢建議改修西北東各江及防禦三角洲地之水患。民國三年水災尤重，各界舉代表入京請命。十一月政府任命譚學衡爲督辦，設廣東治河事宜處，開始籌辦。暫借溶浦局總工程師海德生來粵贊助，經其履勘，擬具西江防潦條陳而返。學衡採其計畫，選瑞典人柯維廉爲工程師，任測量事。六月開始實測西江，五年一月竣事，詳陳計畫及預算，對於北東兩江於六年至八年屢加攷察，測量完畢，亦擬

具改良計畫及預算。八年七月學衡終於任，曹汝英繼之。九月舉辦東江工程，因款不足，未能按原定程序辦理。十年督辦孫科蒞任，從事建築東江水閘及圍基。十一年湯光廷繼任。十三年林森繼任。前後各任均有工程報告刊行。國民政府奠都南京後，於十八年七月二十四日公布廣東治河委員會組織條例，設委員會，直隸於國府，掌全省河海之疏濬築堤建港開埠及預防水患發展水利及一切籌款施工等事。置委員長副委員長各一人，委員若干人，總務工務財務三處。

第三款 黑龍江

黑龍江為我國東北交通之要道，其支流有石勒喀河額爾古納河結雅河布列雅河松花江烏蘇里江及阿穆根河。豐咸八年清廷與俄國訂立愛璉條約，重行劃界，割黑龍江北岸二百十萬方里之地與俄，於是黑龍江遂成為中俄兩國公共之航路。並訂明黑龍江松花江烏蘇里江祇許中俄兩國航行。十年北京條約劃烏蘇里江東岸地屬俄，而海參崴良港遂為俄所有。至宣統元年俄人恃強曲解條約，二年八月遂議定松花江行船章程，俄人亦在松花江航行。

黑龍江航路在海蘭泡上流自石勒喀河斯特列田斯克至海蘭泡約六百九十哩，河道淺狹，航行困難，僅能行吃水平均三英尺之汽船。海蘭泡伯里間約五百八十六哩，北通結雅，布列雅兩河，南通松花江烏蘇里江，能行吃水六英尺之汽船。此段航權爲中俄共有。伯里廟街江口間爲俄國境，長五百十五哩，得直達鄂霍次克海。以上三航路之航行期，除凍期外，一年僅有五個月可以航行。

松花江爲北滿主要水路，長約八百四十二哩。自吉林上航至兩江口約一百七十哩，下航至陶賴昭約一百零七哩，自陶賴昭至伯都納約八十七哩，自伯都納經濱江至同江間約五百四十八哩。嫩江自伯都納下流四哩之地流入，水量四英尺至八英尺，便於航行汽船。濱江下流爲最便利，可遠達黑龍江。嫩江爲松花江最大支流，自與松花江會流三岔河至嫩江縣約四百八十哩，可航行吃水三四英尺之汽船，水漲時可至龍江。

烏蘇里江航路自伯里至伊瑪約二百十二哩，可行汽船；自伊瑪由支流松阿察河入興凱湖，僅通小汽船。

松黑兩江航路以濱江卽哈爾濱爲中心光緒三十一年中日東三省善後條約允開哈爾濱及瓊瑋爲通商埠。

松黑諸江江道汙淺之處，航行困難，各機關迭次請求疏濬，十七年春東北聯合航務局董事長沈鴻烈召集會議，議定設東北水道局，由貨商航商分擔經費，預計年收哈洋三十萬元之譜，並商得總稅務司同意，由濱江關稅務司代收，由關係機關推舉董事，組織董事會。呈請當局派特區市政局長儲鎮兼任該局局長。由海軍借調水路測量班，於是年春間赴哈爾濱下江實地測量。登報招聘總工程師。各項工程，已經着手。擬將松花江內航行最感困難之三塊石一段，先先挖修，次第推及松黑烏各江淺灘，並擬將從前海關稅務司代辦之理船廳事務接收管理。

第四款 圖們江及鴨綠江

圖們江及鴨綠江爲我國吉林遼寧與朝鮮之界河。圖們江長二百二十哩，其可航行者僅由河口至慶興而止。鴨綠江長約五百哩，自安東上至輯安達臨江，航行極便。但下流安東縣境內因鐵橋架設之結果，港口已經惡化，又因沙洲之故，輪

船停泊祇能在安東下流六里之三道浪頭，故此江應計畫改修。海關及南滿鐵道會社及鴨綠江採木公司對於改修均有所盡力。民國十三年南滿會社用浚濶船在三道浪頭水道之五道溝從事改修沙洲，而海關任水道測量。因淤塞甚激，浚濶不易，有建導水隄之計畫。

第五款 遼河

遼河爲遼寧重要水路，長約一千二百餘哩。沿綫如遼源、三江口、通江子、昌圖、開原、鐵嶺、法庫門、新民、遼陽、營口皆繁盛之都市。通江子、鐵嶺、法庫門、新民、遼陽皆於光緒三十一年中日東三省善後條約允開爲通商埠。營口與遼河尤有密切之關係，因本航路各都市之貨物，多由水運而出營口，輸入貨物由營口而分發各地也。此河爲滿蒙出海交通要道，在南滿航業中占重要之地位。惟上流及下流均須疏濬，外人以商務關係尤爲注意。光緒三十三年政府曾與外交團討論疏濬之法；駐營各國領事亦迭與地方官相商。宣統元年東三省總督派山海關道籌備進行，關道派英人秀思查勘。三年六月初二日由營口關道與駐營各國領事訂立修濬

遼河海口等處工程局章程。關道爲督辦，稅務司爲會辦，領事及華商西洋日本商會各舉代表一人爲局員。自新關加收進出口洋土貨捐及船噸加捐爲經費。此章程未經中央批准。民國二年東三省省政府以外人干預治河，有礙主權，極端反對。三年卒由營口關監督代表東三省與領事團將前項章程訂定，三月經外交團同意送外交部，六月部呈准大總統交奉天省照辦。章程批准後，設立委員會及工程局，辦下游及海口工事，卽鴨島之護岸建設及河口之改修。至上游工事仍由我國政府辦理，依秀思計畫，以冷家口建閘爲主要工事，使分流之水患復歸本流。秀思爲總工程師。

下流工事民國五年五月鴨島護岸工事動工，年內完成。乃從事改修河口，將東西兩水道堵塞，使本流量增高，達河口門洲成直水路，流出河口之土沙。是年年終西水道堵塞堤之工事完竣，從事東水道之堵塞。此爲河口之最大工程。導水堤延長約二萬英尺。七年一月工事中，秀思歿，遂致中止。八年六月復議此事，由英日工程師分途經營。上流用日本工程師荒井氏，下流用英工程師華緩（W.）。

第三節 內河航路 第六款 海河

Fourtill) 嗣東水道之導水堤成功，計長七英里餘。河口南用挖泥機浚深。至民國十五年底吃水十九至二十英尺之船可以通過。

上流工事因八年十二月荒井歿，九年五月岡崎文造繼之。以挖泥機在唐家窩堡及三岔河常川開挖，隨挖隨淤。築壩則人民反對。十年經委員會議決，自二道橋子以下之大邊口至夾信子地方開新河一道，約十三英里，外交部外交團領事團均同意。十二年中著手土工從事開擴，預定十六年秋間完工。

第六款 海河

海河本名白河，為河北航運之中心，北運河永定河大清河子牙河衛河（南運河）皆會流於此，由三岔河經天津至大沽口而達於海，故俗名海河。長約一百八十哩，尤以大沽口至三岔河口二十六哩間為重要航路。上承五河挾淤之水，下受潮汐沈澱之泥沙，河身漸以高墊。光緒十五年直督李鴻章聘丹麥工程師林德（A. De Linde）實測，擬改修，因官紳反對而罷。二十二年航道益塞，小汽船亦不能行，天津英法領事及外商商會長等商承直督王文韶組織海河改修委員會，二十三

年成立，由領事領事津關道稅務司會同工程顧問林德協商辦理。二十四年由關稅項下附徵河工捐百分之一為經費。二十六年因拳匪亂而停頓。二十七年和約規定由諸國派員重修，俟天津交還後由中國派員會辦。乃組織董事會，津海關道領事團代表津關稅務司為董事，設海河工程局，從事裁直河灣兩段及改正河灣等工程。河工捐增至百分之二。二十九年因裁直第三段河灣，復增至百分之三。三十年因浚深大沽淺灘，復增至百分之三。五。宣統元年增至百分之四，並創辦船捐。民國二年置破冰機船，自是除特殊嚴寒輪船偶有數日停航外，津埠航運遂終年不輟。在光緒三十四年水深十英尺，至民國十三年已浚深至十八英尺六英寸。昔大沽口有沙灘，滿潮時雖能行吃水十五六英尺之輪船，然退潮時即吃水三四英尺之小輪船亦不能出入，自疏濬之後，吃水十五英尺之輪船能通行至紫竹林碼頭矣。

民國六年直隸大水災，經外交部與公使團商定三事：（一）聯合委員會籌辦直省河工治本計畫，（二）牛牧屯附近開新河導水入海河，（三）由委員會辦三岔

第三節 內河航路 第六款 海河

口之裁灣取直。七年三月委員會成立，名順直水利委員會，任熊希齡爲會長，其下設華洋會員各三人。嗣以時局關係，舉辦工程不易，計畫均在進行。十七年建設委員會將該會接收，改組爲華北水利委員會，聘委員九人，以李儀祉兼主席，並添聘河北山東河南三省及北平天津兩特別市政府委員各一人爲委員。十月十九日公佈組織條例。

華北水利委員會對於海河永定河治標計畫，仍照前順直水利委員會所規畫；(一)建造官廳(地名)水庫，(二)修理沙漲地及北運隄防，(三)疏浚屈家店至北倉之北運河槽，(四)造場河淀水庫，(五)北倉築閘及開挖引河，需費約四百六十餘萬元。十八年一月由建委會呈行政院轉呈國府請令財部由津海關加徵附稅發行海河債券應用。並撥河北省賑款。嗣河北省及天津特別市政府會咨財政部，以整理海河委員會籌擬之計畫，由北倉至北塘另闢新引河一道，並於北倉建新式機閘二座，一通海河，一通新引河，擬就津海關值百抽五稅收項下加徵百分之八作抵，發行公債四百萬元充用。

整理海河委員會組織測量隊分途測量並在津成立整理海河工程處。五月建委員會派李儀祉陳懋解代表參加省海河整理委員會。

四月十五日國府公布疏濬河北省海河工程短期公債條例。二十二日建委會公布修正華北水利委員會組織條例。聘任九人至十一人爲委員，指定三人爲常務委員，其中以一人爲委員長。

九月外交內政財政三部及建委會商收回海河工程局辦法，以設局治河純屬我國內政，該局久爲外人把持，職權僅及天津，與上游各河不通氣息，故辦理二十年耗款兩千餘萬，而海河之淤塞竟有增無已，決由外交部負責辦理收回之交涉，並由部會組織收回海河工程局討論會。

第七款 黃河。

黃河長約二千七百哩，橫貫甘、綏、陝、晉、豫、冀、魯各省。自古以來，時有水患，歷代皆設治河專官，然皆重在防患，無關航行。自甯夏經綏遠之五原包頭以抵薩拉齊，經比人實測，闢爲小汽船航路。河津以下至陝縣間，由汾水至山西新絳，由渭水至

第三節 內河航路 第八款 淮河

陝西興平及開封附近，略有航路。其他各處泥沙淤積，水流奔波，於航業上無何利用。中山實業計畫擬整理黃河及其支流汾渭，浚河口，築長堤出深海，以暢流而去淤，建堰閘以增進上游航運。民國十八年一月二十六日國民政府公布黃河水利委員會組織條例，設委員會直隸於國府，掌黃河測量疏濬灌溉及一切興利防患籌款施工之事。置委員長副委員長各一人，委員若干人，及總務工務財務三處。

第八款 淮河

淮河橫貫蘇皖豫三省，在津浦鐵路未通以前為重要航路。水漲時可由清江浦經洪澤湖而至河南信陽縣下長台關。自五河至臨淮關約二十哩，蚌埠至正陽關約百哩，有小汽船航行。惟淮河口舊合黃河入海，咸豐五年黃河位置北移，淮口淤塞，假運河以入長江。同治中有倡復淮故道之說，兩江總督曾國藩據以入奏，遂有籌設導淮局之議。光緒初殷自芳主張導淮入海，未獲採納。江督吳元炳劉坤一光復奏設導淮局。光緒三十二年淮又大災，張謇倡標本兼治之說，因款絀未舉。宣統二年審復建議，乃組織江淮水利公司，設局測量。民國成立，皖督柏文蔚主裁兵

導淮先測皖境。二年政府特派張謇爲導淮督辦，文蔚及許鼎霖爲會辦，三年謇長農部，將導淮局擴充爲全國水利局，與美國紅十字會訂借美金三千萬元爲導淮專款。紅十字會派員組織工程團來華攷察，作有報告，主張導淮入江。張謇著計畫書，則主江海分疏。意見不一，因之借款未成，謇辭職而事停頓。八年美國工程師費禮門 (John, R. Freeman) 代表廣益公司來華接洽南運河借款，察勘諸河及淮河，謇就商之，費氏主張入海。十一年華洋義賑會主張以賑餘之款導淮，並函請費禮門來華覆測，未幾江浙戰起，而事擱置。十八年一月八日國民政府公布導淮委員會組織條例，八月二日復經修正。條例內容與黃河水利委員會略同。二十年一月三十一日國府公布導淮委員會組織法。特派委員長副委員長各一人，委員若干人，設工程處及秘書處。

第九款 運河

運河北起河北通縣，經山東江蘇而至浙江杭州，長二千五百餘華里，爲我國歷史上有名之人工開鑿之河。其幹可分爲三綫：(一)南綫自鎮江經常州無錫至

第三節 內河航路 第十款 黃浦江

蘇州爲一段，自蘇州經嘉善嘉興至杭州爲一段，本綫及支流蘇杭杭滬杭湖滬湖各綫因運河得太湖諸水，水量充足，極利小輪航行；蘇州杭州於光緒二十一年中日和約允開爲商埠，外輪得以航行，無錫於民國十一年自行開放爲商埠。(一)中綫自鎮江至清江浦，中經揚州高郵寶應淮安各埠，小輪可以航行。(二)北綫自清江浦以北水之深淺無定，不易航行，惟德縣至天津可通小輪。光緒三十四年江督端方以清江浦以上淤淺與魯撫籌商派員會勘，購挖河機器船撈挖。民國三年蘇省設籌濬江北運河工程局。八年政府特派張謇督辦江蘇運河工程，設局於揚州。齊進治運三策。九年改設督運局，宣布分年施工計劃書。五月派洋工程司衛根履勘。十年十二月張謇主先治王家港，著有商榷書。十一年一月工程司來因作治運施工計畫書，技正陳丕平作中運河閘壩位置及土方計畫書，暨襄河運河斷通計畫書。十三年定測量襄運以東歸海主要河道，並核准淮揚徐平剖面測量分年進行計畫。

道光二十二年開上海爲商埠，此港在黃浦江口之吳淞十五英里，於是黃浦江之地位頓形重要。江有兩壩，一在近口處爲外壩，一在 upstream 約三英里爲內壩。其後漸覺航行困難，光緒二年以還，時有修濬之議。二十七年與各國和約內訂定中國國家允襄辦改善黃浦水路，並訂有修治黃浦之附件三十七條。嗣因附件所定範圍太廣，洋員居多，恐事權集於外人，延至三年後，經各國催促，我國自認全費，收回自辦。於三十一年八月二十九日由外務部會同公使團改定修濬黃浦河道辦法十二條。聘和蘭人奈格 (J. de Rijke) 爲河道工程師。三十二年六月設局開辦濬浦工程。每年應支關平銀四十六萬兩，分配各省按年解款。工程期限和約原定二十年，經縮爲四年。將二十年之經費向大清銀行提前借用，以各省解款作抵。宣統二年九月工程告竣。協定之款亦幾告罄，將局撤消。英使以和約所載不僅一時之改善，應爲永久之保全，請續立河道局，並開送辦法。彼此磋商多時，民國元年四月總理唐紹儀允照英使原擬辦法辦理。卽以上海交涉使稅務司理船廳三人爲開濬黃浦河道局局員，三員權相等，商辦事件以多數認可爲斷。各國商會尤加稅

第三節 內河航路 第十一款 閩江

爲修濬之用，卽海關稅每百兩加三兩，並河岸灘地升科各收入補助。民國十一年間議員李鍾珪等以濬浦局章程有與光緒三十一年八月改訂條款歧異，有害主權，呈交通外交兩部請交涉廢止，經各部院往後討論，迄無結果。

第十一款 閩江

閩江爲福建之大河，係福州出海之要道。上流多灘，水性急湍，入閩清縣境始漸平。福州城外南台萬壽橋下，汐時可容吃水七英尺以下之船，潮時可容吃水十一英尺之船。至馬尾下流之處，大潮時可載吃水二十六英尺之船。較大之海船以馬尾卽羅星塔錨地爲終點，客貨悉用吃水四英尺至八英尺之小輪或民船往返福州。羅星塔錨地上流至福州約九哩，分南北兩道，船行北水道。水之深度在低水時常在二英尺半以至六英尺，小輪航行頗感困難。民國七年外交團建議修改，遂有改修局之組織。委員以中國代表一人領事團代表一人及海關稅務司任之。韋士特 J. R. West 爲總工程師。濬浦局總工程師海甸斯坦 (Hugorson Heidensstam) 爲顧問工程師。韋氏據海氏之計畫，於九年實行導水工事，其法用竹桿栽入

河底成長簾。經費由政府每年補助一萬八千元，餘悉由海關附加稅充之。施工既久，福州馬尾間之水深度比前並無若何增加，因之外商頗有非議。十三年購浚濬船專供馬尾福州間浚濬之用。

第三章 航業

第一節 收歸國營之招商局

第一款 國民政府成立以前之招商局

我國最早之航業爲輪船招商局，其歷史亦最複雜，最初由官設立，旋即歸商辦，繼之以官督商辦及商辦隸部，浸假而全由商辦，國民政府奠都南京以來，對於該局始而清查，繼而監督，繼而代管，繼而設會整理，終至收歸國營。

同治十一年北洋大臣直隸總督李鴻章令浙局總辦海運委員朱其昂酌擬輪船章程，據稟以官造輪船內並無商船可領，各省在滬殷商之輪船向依附洋商名下，若由官設立商局招徠，則各商輪船及股本可漸歸併官局。漸章乃飭朱其昂朱其詔回滬設局招商興辦航業，名其局爲輪船招商公局，是爲招商局發軔之始。

第一節 收歸國營之招商局 第一款 國民政府成立以前之招商局

亦即我國自辦航業之濫觴。准商局借直隸練餉局存款制錢二十萬串作為官本，公家祇取官利，不負盈虧責任。十一月鴻章將設局招商試辦輪船事入奏奉准。

商局初辦，向英國公司購伊敦輪船一艘，旋即陸續購置，承運漕米，兼載客貨。陸續招入商股。十二年六月委唐廷樞為總辦，收歸商辦，設總局於上海，名輪船招商局，各處設分局，選舉商董。七月改定局旗為紅地黃色圓日（如下圖）直督復先後委朱其昂盛宣懷徐潤朱其詔充總辦。光緒元年有股本六十餘萬兩，並設立仁和保險公司，自保船險。二年收買旗昌洋行產業，價銀二百二十一萬兩，撥官款一百萬兩，餘續招股及浮借應付。是年增設濟和保險公司，自保船險。三年接收旗昌產業。商局原有輪船十二艘，於是增十八艘。商局初為外商所排擠，至是與太古怡和訂立齊價合同。七年股本招足一百萬兩。八年股票市價每百兩售至二百兩，乃再招股一百萬兩，九年收足。十年因中法之戰，船恐被劫奪，遂將輪船及碼頭押與旗昌洋行。

十一年中法事定，六月向旗昌贖回局產。盛宣懷奉直督命釐定章程，力加整

轉乃改爲官督商辦，委宣懷爲督辦，馬建忠謝家福爲會辦，唐廷樞與商局脫離關係。是年因經濟支絀，以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬鎊。十二年將仁和及濟和兩公司合併，組織仁濟利保險公司，股本八十萬兩。二十年中日之戰，復將輪船分售與外商，二十一年事定買回。二十三年在公積項下提一百萬兩，自保船險公積項下提一百萬兩，轉入股本，連原招股本共成四百萬兩。二十六年拳匪之亂將一部份輪船售與外商，二十七年買回。是年浙省令接收利用小輪，於是設內河招商局，行駛各內河。

招商局自創辦以來，均受北洋大臣節制，宣統元年三月奉旨改歸郵傳部管轄。五月部派鍾文耀沈能虎爲正副坐辦。六月北洋將案卷移交。同月第一次股東大會選舉盛宣懷等爲董事，董事會公推宣懷爲主席。七月董事及查帳人稟部，擬定輪船招商局股份有限公司章程，九月部改爲招商局商辦隸部章程，於是商局以商辦而隸部。是時官本業已還清。三年滬上報紙有招商局收歸國有之說，羣情惶惑，董事電部詢問，部不承認。七月郵傳部大臣盛宣懷奏定商辦輪船招商局股

份有限公司章程。

第一節 收購國營之招商局 第二款 國民政府成立以來之招商局

民國元年以全部局產向滙豐銀行抵借長期款規銀一百五十萬兩。二年重定資本總額，凡局股一股換發航業股二股，每股一百兩；另以四十萬兩紅股分發同人。又將無關航業之市房及各種股份劃出，另立積餘產業公司，填給股票四百萬元，另以四十萬紅股分發同人。於是資本一變為規銀八百四十萬兩，又銀元四百四十萬元。十年因股東選舉之糾紛，股東設會修改章程，十三年十一月一日由股東常會通過。十二年將前押借滙豐之一百五十萬兩改為五百萬兩。十三年以總局地基房產押借花旗銀行一百萬兩。

第二款 國民政府成立以來之招商局

十五年七月武漢軍興，商局各江船全被孫傳芳軍扣留，長江航運全停。九月江水在九江被炸，海員死難八十八人，因引起各輪船海員之反對，一致罷工抗爭。十月南北洋各船相繼停駛。十六年二月罷工事始行解決，二月以後各綫次第復航。國民政府注意招商局航業。是年正月總司令蔣中正任命楊杏佛辦理招商局

事未就職。嗣方辭三月政治會議上海臨時分會議決派蔣尊簋錢永銘與招商局負責人員商議改善辦法。二十日中央執行委員會政治會議議決派張人傑蔣尊簋虞利德郭泰祺陳輝德宋漢章錢永銘楊杏佛潘宜之楊端六李孤帆爲清查整理招商局委員，咨由國民政府任命。十一月國民政府據清查委員會報告該局積弊情形，特派交通部長王伯羣爲監督，實施整理。嗣因雖有監督之名，於商局內容仍未能過問，股東登記事受反抗阻撓，以八萬四千股之數，經兩月餘祇登記五千餘股；伯羣以非取緊急措置，該局無復興之望，乃於十七年二月設總管理處，派趙鐵橋充總辦，實行管理。董事停職查辦，並宣言俟整理完竣，仍交回股東。十八年六月十七日第三屆中央執行委員會第二次全體會議（即二中全會）決議招商局由國民政府特派專員負責整理，並組委員會負責指導。嗣委員會未組織成立，十二月特派交通部長王伯羣爲專員並代行委員會職權，趙鐵橋代行專員職權。

十九年七月二十四日鐵橋被刺身死，交通部派航政司司長蔡培兼代總辦，並向國府建議改委員制，主張官商合辦。八月蔡培辭職，國府依二中全會決議案

派陳希曾暫代，希曾力辭，交通部長乃薦交通次長李仲公繼任，由國府任命，九月十三日就職。十六日國府公布整理招商局暫行條例，為整理招商局以發展航業，遵照二中全會決議，特設委員會專任監督指導，設總管理處，派專員一人負責整理經營之責，設委員九人，特派一人為委員長。二十四日派張羣、李仲公、陳希曾、郭樂、黃漢樑、李國杰、王延松為委員，指定張羣為委員長，派李仲公為專員，嗣由總管理處設立股款清理委員會及債務整理委員會。

十月二十八日國府令開：查招商局為我國設立最久之航業機關，乃經理無方，腐敗太甚，瀕於破產，前經整理，仍少成效，自非根本改革，無以挽航權而慰衆望，茲將該局收歸國營，切實整頓，藉謀航政之統一，並促航業之發展，所有股權債務之清理等事，仰由該整理委員會迅即妥擬辦法，呈候施行。云云。張羣力辭委員長，至二十年四月整理委員會尚未成立。四月三十日李仲公辭職，國府派郭外峯為專員。

招商局所航行綫，為北洋綫，南華綫，長江綫，上海甯波綫，上海溫州綫，蘇浙內

河繞，粵省內河繞，至遠洋航綫同治光緒年間曾往來上海、長崎、神戶及安南、呂宋、暹羅、新加坡，光緒五年和衆往美國金山一次，七年美富運茶至英國一次，後爲外輪抵抗，未能前往。

招商局所有輪船，除已沉毀者外，其名稱及噸數如下：

江天	一四三五	江裕	一四九〇	江新	二一〇一	江華	二二二一
江安	三一四一	江順	三一四〇	江大	一一五一	江靖	一一五一
快利	八七九	廣大	一五三六	廣利	一五六八	新江天	二六一三
廣濟	三一六	海晏	八三七	同華	七四六	公平	一七四二
圖南	九四二	遇順	一〇七九	泰順	一二一六	新豐	一三八五
新銘	一四二八	嘉禾	九七七	峨嵋	一一一一	建國	二八八八
新昌	一二五六						

第二節 官商合營航業

第一款 川江輪船公司

第二節 官商合營航業 第一款 川江輪船公司

第二節 官商合營航業 第二款 政記輪船公司

光緒季年四川總督趙爾巽組織官商合辦之川江輪船公司，航行川江，以抵制外輪。總公司設於重慶。其主要航綫自上海至四川嘉定。嗣改爲股份有限公司。民國三年建造蜀亨一輪（一〇三九噸）。十年又於上海江南造船所增造新蜀通一輪（一二三四噸）。開辦以來，成績頗著。民國五年後變亂相尋，時被軍隊徵發扣留，營業不振。十九年二月因外輪之競爭及時局之不靖，負累日甚，無法維持，乃依法解散。

第二款 政記輪船公司

光緒三十一年正月奉籍商人張本政張本才合資四萬元，在烟台創設政記輪船合資無限公司。宣統三年四月增資本八萬元。歐戰中獲利頗厚，添置多輪，經營南北洋日本朝鮮航綫，以貨運爲主。民國六年推廣航綫，行駛於海口海防曼谷新加坡西貢爪哇等處。民國九年四月改組爲烟台政記輪船股份有限公司。四月將烟台總公司大連安東分公司龍口分行全盤財產及輪船十五艘完全售與新公司，共計大洋五百萬元，舊公司停業。新公司舉定董事七人，張本政兼總理，許家

泰蘇培信兼協理。民國十三年奉直之戰，直軍扣政記輪船運兵，全部營業受軍事停頓。直軍敗後，奉軍入關，政記無法維持，擬將輪業全部售與日本大連郵船會社。奉方予以維持，加入官股二百萬元，公司重行組織。一綫航權，幸未落外人之手，政記仍保持其在北方之勢力。高等船員用日人。十四年以後連年內戰，而政記之虧蝕至微。在上海亦設立分局，航路擴展至天津上海營口，又在廈門汕頭香港廣東等埠分立公司，開航綫。但所營之輪，均為無定期之貨船，無正式之搭客船。十九年源利輪船被日輪泰安丸撞沉，損失三十餘萬元，向日本郵船會社索賠，祇得到五萬元。政記所有之輪船名稱噸數如下：

乾利	二八八八	純利	一〇二三	廣利	一〇三三	英利	一三八三
順利	一五二九	豐利	一六三二	新利	一一九八	成利	一二〇〇
福利	一三七六	勝利	九二四	興利	一六四三	增利	九六六
同利	一四〇八	有利	四九三	茂利	一九六二	公利	五四八
泰利	一八二九	宏利	七七一	永利	六二八		

第二節 官商合營航業 第三款 戊通航業公司

第三款 戊通航業公司

我國在黑龍江及烏蘇里江按照愛璿條約與俄國同有航行之權，俄人藉口行船章程未定，阻止航行。民國七年俄國多數黨起，廣布均產主義，俄人有船者恐被沒收，乃願售與華人。因按約松黑及烏蘇里江祇准中俄兩國行船，故除華人外無從售船也。我國商人孟昭常購俄輪一艘，改名金山，試航黑龍江直達黑河無阻，半年獲利達船價五倍；乃聯合哈爾濱紳商組織戊通航業股份有限公司，八年三月成立。資本二百萬元，先收四分之一，並向交通銀行借款。所有船舶悉向俄商收買。航綫爲松黑兩江烏蘇里江暨額爾古納河。總公司設於哈爾濱，分公司設於富錦黑河伯力廟街。俄國禁例不許船舶售與外人，將船扣留，政府及公司幾費周章，向俄領交涉多次，始獲放行。時江水已退，船須修理，不能航行，以致經濟支絀。至九年公司董事及總經理謝霖先後呈請政府及省當局補助維持，交通總長葉恭綽派張心澂張鑄前往攷查報告後，以事關航權，政府未便膜視，乃會同農商部提出國務會議，由交通部加入官股一百五十萬元，並由部保證公司之交通銀行

借款對於商股每年保息六厘。重行改選董事及監察人，仍由謝霖任總經理。十一年二月謝霖辭職，部派王秉權接充。七月交通總長高恩洪提出國務會議，議決取銷保證交行借款之案。公司航路地近寒帶，每年航行之期不過五六月，辦理復未盡善，致虧累甚鉅，無法維持，十四年卒歸破產。其財產為最大債權之交通銀行所收，轉售與東三省政府。

公司之輪船原買二十九艘，除三艘破壞不堪行駛外，有鋼鐵者十一艘，鐵質者五艘，木質者十艘。九年江甯江津同昌三艘售與海軍，吉黑江防司令部改造軍艦。池州一艘十年被焚。各船之名稱噸數如下：

鋼船	海城	一三〇七	名山	一三一	江甯	四二七	杭州	四〇二
	遼陽	三六二	陽湖	三五七	同昌	三一三	常州	二三一
	江津	二一三	三水	一九九	申江	後改為拖船		
鐵船	吳興	五五〇	南翔	五二八	銅山	四四六	武進	三二五
	萊州	二八一						

木船 紹興 一〇八〇 宜興 九四四 暨陽 六〇五 池州 五一六

上海 一〇三六 富錦 五〇五 大興 四〇五 廣州 三六四

瀋陽 三五二 愛琿 二四二

又有鋼拖船十八艘，木拖船二艘，船身重量共三八五六·二九噸，合二二〇六三二·五甫特（每六十一甫特八折合一噸）載貨重量一二八一〇·六三噸，合七五九、〇〇〇甫特。

第四款 東北聯合航務局

民國十四年東北航務局成立後，董事長沈鴻烈屢向哈埠各航商集議，主張聯合以禦外侮，營業可免競爭，運輸可以統一，且減少開支，增加收入。十六年春鴻烈召集各航商會議，各公司之規模較大者，皆願加入聯合營業。乃由東北航務局常務董事王理堂總經理王錫昌東北海軍江運部經理王錫昌奉天航業公司經理張廷閣東亞輪船帳房經理王魏卿瀋濱航業處經理于喜亭濱江儲蓄會經理劉鏡涵於二月二十三日訂立合同八條，各以所有輪船拖船及附屬財產組織一

公共機關，定名東北聯合航務局，聯合營業。但江運部之碼頭係公家不動產，不在合併之列。一家或數家欲脫離聯合時，須於封江期間決算後十日內提出董事會，經董事二人以上之同意，即可退出。入股辦法以十五年度各家盈餘為標準。四月聯合航務局成立。組織董事會，除東北航務局原有董事外，加入商董二人。所有加入聯合各機關及其聯合資本數目列如下：

機關	聯合營業資本數目	輪船數	拖船數
東北航務局	七十五萬元	二十二艘	二十一艘
東北海軍江運部	六十五萬元	八艘	二十八艘
奉天航業公司	二十五萬元	四艘	十二艘
雙盛合永安拖船	二萬元		一艘 <small>附於奉天航業公司</small>
東亞輪船帳房	二十五萬元	九艘	
滬濱航業處	七萬元	三艘	
濱江儲蓄會	四萬元	三艘	

第三節 省辦航業 第一款 吉林官輪局

共計

四十九艘

六十九艘

十六年開始聯合營業以後，得純益一百八十餘萬元，十七年約二百三十餘萬元。從前六家公司需六份開支者，聯合後祇需一份開支，此減支之成效也。聯合後營業勢力雄厚，信用鞏固，大宗貨物必須由聯合局裝運，此增收之成效也。

十七年滬濱營業處退出聯合，江防艦隊部輪船加入。

第三節 省辦航業

第一款 吉林官輪局

光緒三十四年吉林巡撫陳昭常命設吉林官輪局以抵制俄船。設總局於哈爾濱，分局於吉林省城。置有吉源吉瀛吉清三輪，吉森吉榮吉杭吉榮拖船四艘。吉源吉森行駛哈爾濱呼蘭間，吉瀛吉榮吉榮行駛哈爾濱、巴彥、蘇蘇新甸、三姓、呼蘭各處，吉清吉杭吉桴行駛省垣烏拉街、溪浪河、五顆樹、小城子一帶。九月倡議會辦吉黑兩江郵船局，以吉垣至陶賴昭（即小城子）一帶為上游之航路，仍歸吉林籌辦，改為上游官輪局。哈爾濱原設之局暨吉源吉瀛吉榮吉桴各船歸併兩江郵

船局，餘仍留吉垣爲上游載運之用。因松花江水淺，一年之中航行之期甚短，損失甚大，俄船因亦退出，吉林官輪局因經營困難，於民國九年改爲官督商辦之松江輪船局。

第二款 松黑兩江郵船局

光緒三十四年九月黑龍江交涉局總辦於駟輿向奉吉黑三省當局呈請由吉黑兩省會辦吉黑兩江航路，分任經費，以松花江上自三江口新城府起下至臨江州出口止，黑龍江上自額爾古納河起下至烏蘇里河口之伯力止爲現行航路，其嫩江及新城府以上之松花江額爾古納河烏蘇里江爲將來之航路。乃設立松黑兩江郵船局，將吉省之兩輪船三拖船（見前）撥歸郵船局，作爲吉省官股。其哈埠一局改爲郵船總局。十月派王崇文爲總辦。其後又添購輪船行駛松花兩江，以抵制俄人挽回權利。計有輪船八艘：吉瀛三〇〇噸，慶瀾六二八噸，公濟七〇噸，吉匯五〇噸，合濟四五噸，吉瀾三二二噸，吉源及江鷹共二五噸。

第三款 東北航務局

第三節 官辦航業 第二款 松黑兩江郵船局 第三款 東北航務局

民國十四年戊通公司因債務積累宣告破產，由最大債權人交通銀行沒收其全部財產，請求奉省政府收買，省政府因不欲此素稱東北航業巨擘之公司一旦解散，致使已得之航權復墜，乃允其請。派航警處長沈鴻烈為東三省代表，與交通總銀行代表謝蔭昌議定，將該公司全部財產作價一百六十萬元售與東三省政府，於八月十四日由鴻烈蔭昌及戊通代代上秉權訂立合同四條。八月底以前欠人人欠概歸交行清理。東省應付交行之產價，不以現金支付，由東三省允交通哈行增發國幣券二百萬元，定期十年，以該券所得之利益代替東省應給之產價。東省接收後，改組為東北航務局。九月一日正式成立。組織董事會，主持一切。由東三省政府派特區長官于冲漢為董事長，東邊道尹王順存為常務董事，另董事三人。嗣冲漢辭職，改派沈鴻烈繼任。將內部整頓，剔除積弊，節省開支，劃一運費及票價，於是將墜之航權，得以興廢繼絕，而年獲厚利。十六年開官商聯合營業之局（見上東北聯合航務局）

中東鐵路之輪船以鐵路收入為後盾，舊黨俄船以新黨津貼為補助，任意低減運費，與我國船舶競爭。民國十三年一月東三省政府以松花江為我內江，無論何國均無航行之權，又中東路合同上並未給予航權，未便於路政之外侵及我國航權，乃下令禁止俄輪及中東路輪船在松花江內航行。十五年秋當局以松花江載運拖船不敷應用，而中東之輪船拖船禁航以後，廢棄可惜，乃援蘇俄在海參崴沒收中東鐵路金角灣碼頭及拖船十一艘辦法，將中東路在哈之輪船十一艘拖船三十艘及中東鐵路局航務處所有全部財產，先行接收營業，由東北海軍艦隊接收管理。即將此財產改組為海軍江運部，直隸海軍司令部。所有輪拖各船一律加入東北航務局航行營業。並於冬將各船全行修理完好。各船之名稱及載重如左：

法庫	十萬甫特	商城	十二萬甫特	義州	十二萬甫特
雙城	十二萬甫特	長沙	十二萬甫特	歷城	十二萬甫特
天門	十二萬甫特	福州	二萬一千甫特	餘三艘	未詳

第三節 官辦航業 第五款 浙江省航政局內河輪船營業處

其拖船三十艘爲一號以至三十號，其載重一號七萬五千甫特，十號三萬五千甫特，二十三號四萬五千甫特，三十號二萬甫特，餘均三萬甫特。

第五款 浙江省航政局內河輪船營業處

民國十九年浙江省航政局以本省內河小輪日益發達，惟私人經營，祇知以營利爲目的，而不能於全浙交通爲通盤之規劃，故擬設立省辦輪船局，因省庫支絀，若購船籌設局所碼頭，爲數極鉅，財力不勝，乃有租賃之舉。五月航政局長孫雲霄奉省政府主席張人傑命，赴滬與招商局總辦趙鐵橋接洽租賃招商內河輪船局。雙方簽訂合同，該局之船舶房產物件之全部由浙省接收應用。租金每年國幣二萬元。期限五年，期滿得續訂五年。簽訂合同之時，交保證金二萬元，年息八厘，按年照付，合同期滿後退租時付還。於是設立航政局內河輪船營業處，由建設廳派陳義爲處長。六月十六日營業處成立，開始營業。

所租之船爲利源、恆昇、公隆、恆仁、利亨、恆吉、河平、河寬、瑞順、建元、翔堯、泰昌、飛龍、恆豐、恆通、飛馬、新安、河安、駿發、利航、利川輪船二十一艘，又公司船十七艘，貨船

四艘，駁煤船一艘，局所及代辦所一百零五處，其歸招商局之自產不過十餘處。

招商局之航綫，如申甬、蘇蕩、蘇琴、常青、常溧、錫澄、鎮清、小河鎮、楊常、常埠、申蘇、蘇盛、錫溧、緒綫，均在蘇境，申杭、申湖、申菱、蘇杭各綫跨蘇浙兩省，其完全駛行浙省者惟硤甯、溇嘉、嘉湖諸綫。在蘇境因營業競爭，獲利不易，與本省租賃之目的不合，故擬俟前包出各綫收回後，將蘇境各綫之船移駛本省境內，擴充本省航綫。復擬製柴油船，以行駛河水較淺之處。公路局之永勝輪船奉令移轉本處，擬以之爲錢塘江與閘口聯運之駁輪。

第四節 商辦航業

第一款 大達內河輪船公司

光緒二十九年南通張謇張謇聯絡通揚資本家組織大達輪埠公司，收買上海南市港岸，建築輪埠，並造堆棧，留一二碼頭自用，餘出租與甯紹大達平安等各輪局。自以達海小輪一艘試行金沙呂四。次年又以達泰行駛如皋海安，推展至姜壇、泰州、仙女鎮、揚州一帶。嗣改爲內河輪船公司，添招股本達六十萬元，實收五十

第四節 商辦航業 第一款 大達內河輪船公司

二萬七千五百元總公司設於上海。公司之航業專行通揚班，名曰小長江。此路貨客與上海往來者至夥。初以兩船行駛，繼增三輪，即大德、大吉、大慶、廣祥。通揚分兩綫，故尙有大甯、大和二船。揚州營業較通州爲巨，公司年有餘溢，以碼頭租金收入至大也。在通揚內河更經營小火輪，以達字名者十餘艘，分行四鄉。十九年上海市政府港務局將南市港岸收歸自辦，大達之經營權由市當局接收，付給建造費三十七萬兩。於是大達營業祇留輪船一部份。十二月因碼頭事解決，公司改組，選金魯甫爲總理。是年營業以大通之崛起競爭，不如往年遠甚，然尙獲利十餘萬元。其所有輪船及噸數如左：

大德	八〇一	大慶	一四〇五	大蘇	六二二	廣祥	三八五
大甯	二五一	儲元	一八九	儲亨	一三〇	達河	四・〇〇
達滬	四・九〇	達泰	三・〇〇	達津	一・六一	達郵	二・二四
達甯	一・五四	達海	二・七五	達泗	三・〇〇	達浦	五・三五
達淞	五・一二五	達淮	四・六三	達江	四・二六	達湖	三・三二

達揚 七·九七 達沂 五·三七 達濟 五·七五 達川 五·七五
 達湘 五·七五

第二款 寧紹商輪公司

光緒季年招商局與英商太古洋行法商立興洋行聯合行駛上海甯波間，每客票價初由五角漲至一元，復漲至一元五角。甯波商人向上海往來者甚多，受此壟斷，甚為不平，由虞和德等向三公司要求減價不允，和德等憤而自行組織甯紹商輪股份有限公司，光緒三十四年六月成立。資本一百萬元，八月底收足四分之三。九月開股東會，公舉和德為總理，嚴義彬方舜年為協理。總公司設於上海，分公司設甯波漢口。股本收足四分之三。收買甯紹（一九二〇噸）一輪，於宣統元年五月開始航行甬滬間，營業甚為發達。繼置甬興（九九九噸）一輪，八月開駛。民國三年置新甯紹（二二五噸）一輪，調甯紹一輪行駛長江。七年資本改為一百五十萬元。同年在滬甬綫與招商三北太古聯合營業，而甯紹仍占第一位。嗣置大德（八〇一噸）大蘇（六二二噸）大甯（二五一·五三噸）三輪，航行長江。十八年添購甯靜（

第四節 商辦航業 第三款 肇興輪船公司

一六六〇噸）一輪，時軍用正亟，乃租與他家至香港運貨，十九年收回，擬加入長江綫。

第三款 肇興輪船公司

清季以還，魯省人民多赴東三省經商作工，春去秋返，每年百餘萬人，因此英商太古洋行特派專輪行駛龍口營口綫，壟斷居奇，商民苦之。魯商李序園李子初等遂於宣統二年集資創辦肇興輪船公司。資本為營口通用銀元二十五萬元。總公司設於營口，分公司設於龍口大連。以肇興（一三七五噸）一輪行龍口至營口一綫，與太古競爭數年，始克維持。然公司虧折頗鉅，迨歐戰發生，始獲勝利，而太古放棄此綫。九年設分公司於上海天津，增購榮興（八三一噸）一輪行天津、上海、興化、泉州、福州等處。營滬一綫與太古怡和競爭亦烈。興泉一綫係自營口大連專運東三省之豆類直達其地，以免廈門之轉運，為各輪船公司經航此綫之濫觴。十一年增購利興（二四七五噸）一輪，開關營口汕頭廈門等處航綫。嗣先後購置聯興裕興（均二〇〇〇噸）同安（一一五〇噸）瑞興（九·八八噸）四輪，行長江及北洋南華。

十九年同安一艘沉沒

第四款 廣信公司

民國初年黑龍江廣信公司創設輪船經理處，先後置廣濟（四二噸）廣順（二五七噸）廣興（二〇七噸）廣昌（七〇噸）廣新輪船五艘，拖船九艘。其所航行綫四：（一）吉林省城同江間，（二）韋街室廟間，（三）嫩江縣三岔河間，（四）興凱湖伯力間。運輸糧豆雜貨，間載旅客，營業興盛。

廣信公司所屬之通原林業公司，為運木起見，於民國十三年二月置立原輪船一艘，計二百八十五噸。碼頭在哈爾濱道外十八道街，置有躉船二艘，一約裝八十噸，一約裝六十噸。有拖船八艘，每艘平均十五噸。航綫與廣信輪船經理處各船同。

第五款 三北輪船公司

民國三年虞和德等購鎮北小輪一艘，行駛龍山、鎮海、甯波等處。三年創辦三北輪船股份有限公司，設總公司於上海，分公司於龍山鎮及鎮海甯波。股本二十

萬元。初航行甯波、鎮海、穿山、瀝江、龍山等處，六年航行上海至鎮江，經崇明、海門、通州、泰興、揚州等處。七年資本增爲一百萬元。航行上海、天津及長江。八年增資本爲二百萬元。兼行南華。五卅慘案後，獲利頗鉅。十五年續增醒獅、鳴鶴二輪。後之江失慎，另改建富陽輪，專行宜漢。復在四川購吳興輪，添行重慶班。十六年又購入英輪二艘，加備艙位。十九年呈請政府准發三北航業公債三百萬元，財政部以交易所稅爲保息。公司乃添置鴻利、鴻貞三北三輪。其飛虎輪被海軍艦撞沉，領得賠款。現所經營之航綫，爲長江、滬甬、福州、北洋、南華、海州、重慶、湘鄂諸路。有時兼行上海至海參崴、上海至仰光、南洋羣島及上海至日本諸綫。其船舶及噸數如左：

鎮北 九〇・八〇 姚北 九七・一三 慈北 一二〇 升孚 一三三二二

升有 一五〇〇 敏順 九〇九 惠順 一六九一 利泰 三九

升平 一八九四 福利 七 升安 一七五三 升利 九五〇

鳳浦 一八一九 伏龍 一八一五 泰山 二一八七 鳴鶴 一七三五

醒獅 一二四二 萬象 一七五三 華山 一九八一 龍山 一九五〇

新寧興一六八一 富陽 四七五 吳興 三〇〇 衡山 一八〇九
 鴻利 鴻貞 三北

第六款 中國郵船公司

民國四年日本以二十一條要挾我國，於是旅美華僑力抵日貨，日人恨之，適美洲太平洋郵船公司因事停航，日人遂故昂其船價，以圖報復，華僑益憤，乃籌抵制之法，遂組織中國郵船公司，於十月一日成立。原定資金二百五十萬元，成立之日，僅得五六十萬。乃以美金三十萬元向美洲太平洋郵船公司購船一艘，名曰中國，重一萬零二百噸，長四百八十英尺，即於成立之日由舊金山開始航行，經檀香山日本上海以至香港，此實為我國汽船通行太平洋之始。時雖僅一船，而營業極旺，第一次即獲利數十萬元。於是先後添購二輪，一名南京，一名尼羅。時中美間往來之船甚少，公司三輪均得各國商人之信用，每次客貨盈艙。交通部為獎勵遠洋航業起見，以該公司每年所納噸鈔由部發還，移作獎金。民國五年經核准自該公司船到關納鈔之日起，扣足一年，提給補助金五萬元，每船即一萬二千五百元，以

第四節 商辦航業 第七款 中華航業公司 第八款 鴻安商輪公司

三年爲限。航業前途頗有發展之望。詎不數年，歐戰停止後，不堪日本之破壞與各國之競爭，結果失敗，於十一年將船隻與美國。

第七款 中華航業公司

民國六年我國僑商在祕魯京城利馬成立中華航業公司，向政府租借沒收德奧輪船中之華丙一船，西渡太平洋，進行順利。民國十年自置嶺南一艘，十二年由香港開航，經婆羅洲直向澳洲之悉尼以抵墨爾布恩，復折向新西蘭之威靈頓，乃轉向東北抵巴拿馬港，更東南行至祕魯智利等國，回航仍向舊道以返香港，實已繞太平洋一週矣。

第八款 鴻安商輪公司

鴻安公司本係英商創設，附有華股，有輪船二艘航行長江。民國八年一月由虞利德等集資將英商股本悉數購回，組成完全華股之鴻安商輪有限公司。資本四十五萬元。原公司所有之長安德興（均一六六一噸）兩輪及長江各埠之平安大安寧安泰安鎮安各艘船及上海鎮江南京蕪湖九江之棧屋基地等項完全歸新

公司所有。設總公司於上海，分公司於長江各埠。航綫起上海行長江上至重慶及長沙。嗣資本增至一百萬元。置長興（二二二噸）鴻元（二七五·九六噸）武株（七九四噸）揚安（二八·六六噸）武康（一四七·八七噸）各輪及永安拖輪（四一·五二噸）。

第九款 奉天航業公司

民國十三年東三省禁止俄船航行松花江後，俄商索斯金之輪船四艘拖船十二艘屢請售與華人。十四年航警處長沈鴻烈召集哈埠殷實商人赴奉，曉以利害，勸令購買。當由哈爾濱總商會會長張廷閣出資買入，成立奉天航業公司。輪船各船載重共三十七萬甫特。各船之名稱及載重數如下：

輪船 濟南十二萬五千甫特 青島二十萬甫特 威海六萬甫特

烟台七萬甫特

拖船 子鼠三萬甫特 丑牛五萬甫特 寅虎五萬甫特

卯兔二萬七千甫特 辰龍六萬甫特 巳蛇二萬五千甫特

午馬五萬甫特 未羊三萬甫特 申猴二萬五千甫特

第四節 商辦航業 第十款 東亞輪船帳房

酉鷄三萬甫特 戌狗二萬五千甫特 亥猪三萬甫特

第十款 東亞輪船帳房

日人屢覬覦松黑兩江航權，以中俄條約之限制，未能如願。俄帝制消滅，日本出兵沿海洲時，值舊俄商人船舶恐被新黨沒收，日人乃與勾結，將輪拖各船十餘艘自伯力開入松花江內，組織西比利亞輪船公司，由日人出資主政，表面仍以舊俄商人烏拉索夫出名，懸舊俄旗行駛，獲利頗厚。旋由東三省政府勒令停駛，將船扣留數年。有華商向之收買，組織東亞輪船帳房，共買有輪船九艘拖船七艘，其船名及載重如下：

輪船 福麟 拖帶二十萬甫特 北京 本船三千甫特 拖帶六千甫特 西京 本船二萬甫特 拖帶一萬五千甫特

南京 本船二萬甫特 拖帶二萬甫特 順天 本船一萬四千甫特 拖帶一萬二千甫特 中央 拖帶十五萬甫特

東京 本船四千甫特 拖帶五千甫特 辛酉 本船一萬五千甫特 拖帶四萬五千甫特 牟平 拖帶三萬甫特

拖船 泰東七萬五千甫特 山東四萬甫特 安東二萬甫特

遼東二萬七千甫特 廣東二萬五千甫特 興東二萬三千甫特

齊東一萬四千甫特

第十一款 其他各航業家

直東輪船公司係宣統二年盛岷山等創辦。資本實收五十萬元。總公司設天津。其航綫由天津至海參崴、上海、廣州、長江各埠。有輪船四艘：北京（四四〇噸）、北銘

（三六七噸）、北昌（一五〇〇噸）、北晉（二五〇〇噸）。

北方航業公司係民國六年鄭效三等創辦。資本三十萬元。總公司設天津，分公司設上海。航綫由上海至廣州、海參崴、長沙、宜昌、日本、南洋羣島。有輪船四艘：北孚（二五〇〇噸）、北泰（二八〇〇噸）、北華（二〇〇〇噸）、北京（九九六噸）。

南華輪船公司係民國十二年劉石蓀等創辦。資本二十四萬元。總公司設上海。航綫由上海至廣州、海參崴、漢口、日本、南洋羣島。有輪船四艘：華成（二六一五噸）、華戊（四二四九噸）、華陽（一七〇〇噸）、華平（一二四三噸）。

大通仁記航業公司係民國十三年陸伯鴻等創辦。資本四十萬元。總公司設

第四節 商辦航業 第十一款 其他各航業家

上海。有隆大、志大、鴻大輪船三艘（均八二二噸），行長江。

泰昌輪局有興泰、隆福、陞大、陞隆、蕪寧、陞發、陞泰、新南陵、陞安、元康、新陞隆、新高元、竝元昌、新陞利等輪，航行長江、蘇皖兩省及蘇皖內河綫。協和輪局有恆孚、江利、恆貴、恆華、楚南、恆餘、恆德、恆齡等輪，航行長江及江蘇蘇浙內河綫。平安輪船局有新寶華（一〇五四噸）、匯利平陽，航行外海、長江及浙滬、江蘇內河綫。華通輪船公司有中和（一二三四噸）、通和（八七三噸）二艘，行長江及外海。達興公司自造之三江、新三江、光濟、達興、新達興共五艘，皆七八百噸以至於千噸，航行浙東沿海。達興出售，復續造新達興一艘。合衆公司之鄭州、海州、徐州，航行海州。

航行江蘇省內河綫之輪船有福連輪船公司十艘，兼行長江，新商內河輪船股份有限公司六艘，永和輪船公司三艘，通商輪船公司二艘，上海建新船廠二艘，此外尚有多家。

航行浙江內河綫者，有杭諸汽船無限公司四艘，臨紹越濟公司兩艘，錢江公司十一艘，紹蕭大通公司三艘，振興公司四艘，此外尚有多家。

東三省之航業家，有滬濱航業處芝罘、滬江、松江三輪及拖船五艘，永利盛三姓、吉林兩輪及拖船五艘，先登公司太平、光裕、松天三輪，秀記號營口、漢口、浦口三輪及拖船三艘，信泰號永泰永利兩輪及拖船五艘，王省三天津天安兩輪及風船三艘，王亞儒慶林松林兩輪，崔景珊景星景聲兩輪，馬子元哈爾濱大黑河兩輪及拖船兩艘，其餘獨有一輪者尚有鏡波、三江、同泰、順泰、德元、福建、依蘭、福源、興林、公益、裕生、威通三省，綏遠、朝陽、安慶、永業、福山、華泰、東平、同昌、泰安、洪泰等輪，爲個人或一號所有，並拖船若干艘。

湖南航商爲收回權利計，聯合各小輪營業，組織商輪公會，訂立簡章。其所屬各船及航路如下：長沙湘潭間新鴻運、玉泰、華順、鴻發、快利、保慶、長沙衡州間新安、平、新慶、湘、漢口福保、定新、快利、長沙漢口間廣生、長沙常德間大豐、長沙九都間新、洪江、新華、慶、鴻通、吉慶、鴻達、鴻運、長沙益陽間長沙、永豐、志遠、長江、新鴻鈞、新江源、長沙湘陰間普濟、普益、大有、長沙津市間永大、通和、新安慶、裕順、新華裕、新鴻慶、新鴻安、湘濠潭水間昭潭、恆安、常德桃源間花源、仙源、桃源，此外航路不定及湖南船

改局所屬各船尚有五十艘內外

四川省行駛宜昌重慶叙府間之輪船，有福遠、福順、渝江、吳興、峨嵋五艘，行駛重慶者有江津、覽江、蜀通、民望、嘉甯、新利、益州、嘉福、九江、乘風、利通、江泰十二輪。行駛重慶涪陵間者，有民生、民福、民望、乘風、裕通五艘。行駛重慶鄆都間者，有鄆都一艘。行駛重慶江津間者，有江津一艘。行駛重慶合川間者，有涪江、長甯、民用、江宜四艘。涪陵有時可直駛遂寧。行駛重慶木洞間者，有天福、平福、安慶三艘。行駛重慶資器口間者，有慶資一艘。

行駛皖省內河綫兼蘇皖綫者，有利濟輪局七艘，福淮汽輪局裕淮輪局，泰豐輪局各四艘，泰昌輪局，通達輪局各三艘，三民小輪公司，源興公司，大昌輪局，興淮輪局，大通煤廠，保記公司，大安輪局各二艘，其餘有船一艘者十餘家。

行駛廣西內河者，有興記、啓泰、合益、合發、鴻德、泰記、遂成、大同、永成、德泰、昌裕、恆安、籐梧、福泰興、良安、康甯、固德、廣安、敬德、昌興、昌盛、常德，各公司及個人之輪船若干艘。

行駛廣東沿海及內河之輪船尤多，在潮汕間者，有光緒間設立之潮汕輪船公司。及民國八年年間，潮汕揭電船公司成立，潮汕遂失敗。至近年潮汕揭亦破產。尚有練江榕江兩公司，因日船來航，大受影響。此外省港及各處之航業者甚多。其中多以使用者個人名義註冊，不勝記載。

第五節 外人航業

第一款 太古洋行

外人在華之航業，以英人為首屈一指，而英商之中以太古為巨擘。國人常稱其航業公司為太古，殊不知太古洋行 *Butterfield and Swire* 乃經理倫敦中國航業公司 (*China Navigation Co*) 之航業，為該公司之大股東。太古所經營者，不祇航業，所代理之航業，亦不祇中國航業公司一家。其所經營者，有太古製糖公司，香港造船所，兼為海洋輪船公司中國互助輪船公司之代理。其自行運載之貨物不少。支店亦甚多。在東亞頗占勢力，各港之水陸設備亦佔優勝地位。

太古所經理之中國航業公司為同治八年（西歷一八六七年）英人所設，資本一

第五節 外人航業 第一款 太古洋行

百萬鎊。從事東亞各港及中國河流之航業。光緒三年（西歷一八七五年）開始長江航路，有江海輪船八十艘，總噸數十五萬八千餘噸。航路遍我國，營業廣大，招商局非其敵。民國十四年五卅慘案，大受打擊，長江南北洋各路之輪船均因水手及碼頭幫罷工並客商停止搭載，至停班三月之久，開行亦放空船，損失不下六七百萬元。但冬初江西戰事發生，復為該行振興之機會，收回五卅之損失而有餘。今則各路激增，生意更巨。

太古所代理之藍烟筒綫船，為海洋輪船公司及中國互助輪船公司所共同經營。藍烟筒碼頭 *Holl Wharf* 即該公司之產，亦由太古經理。

太古洋行所經理之航綫為：（一）利物浦東洋綫，海洋及互助兩家之船；（二）中美綫，藍烟筒代理他家及自有之船；（三）香港新加坡綫；（四）香港盤谷綫；（五）上海新金山綫；（六）香港海防綫；（七）上海天津綫；（八）上海安東綫；（九）上海青島綫；（十）上海大連綫；（十一）上海寧波綫；（十二）上海廣東綫；（十三）廣東青島綫；（十四）廣東牛莊綫；（十五）廣東天津綫；（十六）上海漢口綫；（十七）漢口宜昌

綫(十八)漢口湘潭綫(十九)漢口常德綫(二十)宜昌重慶綫(廿一)其他臨時航綫。

太古所經理中國航業公司在華之輪船及其噸數如左:

安徽	三四九四	安慶	三四七二	安東	三五〇八	漳州	一九四八
長樂	二四八	長甯	二五一	長沙	二四九三	常德	二四四
浙江	二二七二	濟南	二二〇九	金陵	一四一	成都	二二一九
金華	二二〇七	鎮江	一九八五	清江	二五〇	重慶	二二七一
舟山	二二一八	綏定	二〇七	福山	二六一六	奉天	一七六五
福州	一九九四	漢陽	一九五六	新北京	二八六六	梧州	二〇〇一
湖北	一九五一	宜昌	一九八四	張家口	二六五五	甘州	二〇〇一
嘉定	四三五	嘉應	二六二六	吉安	一一九五	江蘇	二六六一
街定	四三二	京原	二六五三	金壇	四三五	九江	一九八五
瓊州	二六五三	Koh Kium	一四四	夔州	二〇〇一	廣州	二六二六

第五節 外人航業 第二款 怡和洋行

廣西	一九八五	廣東	二六二六	貴陽	二六四四	涼州	一九九九
嶺南	二二二一	廬州	二〇〇〇	南昌	二四八八	南甯	二四八五
南京	二七三二	牛莊	二四八〇	甯海	二四八四	寧波	一九八五
鄱陽	二五五一	山東	二五四九	山西	一九八四	沙市	一三二七
盛京	一六五〇	順天	一七五八	湘潭	一一九五	新疆	二六四六
蘇州	二六〇四	秀山	二九六	蜀定	二九六	綏陽	二五九〇
新寧	二五五五	四川	二六〇四	大名	二二〇九	大通	二五四八
德安	二二〇二	通州	二一〇四	萬縣	八六八	萬流	一一一二
萬通	一〇六一	溫州	三一一三	黃浦	三二〇四	吳淞	三四二六
武昌	三二〇四	穎州	一九〇五	雲南	一九五三		

共計七十九船 一五六·七九二噸

第二款 怡和洋行

吾人所習知之航業界之怡和洋行 *Jardine Matheson & Co.* 亦如太古,非其

自有之船。乃經理印度中國航業公司之航業。在香港有製糖業。在上海有紡績織物工場。並代理上海虹口棧橋公司。日本內外海運公司。在外洋之航路。則代理愛拉曼 *Filermann and Birchall S. S. Co.* 及美滿綫 (*American and Manchurian Line*)。

印度中國航業公司創於光緒三年。資本一百二十萬鎊。總公司在倫敦。而事業偏重於印度。並從事東洋各港及中國河流之航運。在華之輪船九萬餘噸。民國八年歐戰告終。復與其合資聯辦之美滿輪船公司派專員來滬開發遠東航業。以該公司之船行中英。美滿之船行中美。遠東方面之營業委怡和經理。

怡和所經理之航綫：(一)甲谷陀經香港汕頭上海至神戶綫。(二)上海倫敦綫。(三)歐美綫。由紐約溫古華日本經上海至歐洲。以美滿之船航行。(四)紐約遠東綫。愛拉曼之船航行。(五)香港海防綫。(六)香港盤谷綫。(七)婆羅洲綫。(八)上海天津綫。(九)上海廣東綫。(十)廣東天津綫。(十一)廣東青島綫。(十二)上河營口綫。(十三)上海漢口綫。(十四)漢口宜昌綫。(十五)宜昌重慶綫。(十六)漢口湘

潭綫。

第五節 外人航業 第二款 怡和洋行

怡和經理之印度中國航業公司在華之輪船其噸數如左：

澤生	二三五八	昌和	一〇六五	捷生	一九八九	捷陞	一九八四
阜生	二二五六	富陞	二二八四	福生	三一〇〇	福和	九五三
恆和	二八四	恆生	二二四三	顯生	二九二九	合生	二一四九
浩生	五六九八	嘉和	一三一	江和	二二〇九	慶和	六一七
金生	五四四〇	公和	四六三六	吉生	五八四七	吉和	二六六五
貴生	二二二〇	廣生	二二八三	利生	一六五五	隆和	三九二三
茂生	三三七二	明和	二八七	明生	一六五〇	南生	四〇三五
平和	二六七一	順和	二二〇	湘和	二五九五	瑞生	三三二九
瑞和	二六七二	定生	二二五六	德和	三七七〇	同和	一三三七
威陞	一八六五	日陞	二二八四	裕生	二八四四	源生	三三二九

大英輪船公司 *Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* 又名鐵行

火輪船公司，在東亞方面為開始歐亞聯絡航路之最早者，基本亦最固，為英國皇家貼費之唯一正式郵船。係西歷一八三七年設立。一八四四年經英政府准許開中英之航路。其組織頗偉大，廣開航路於世界各處，為世界各輪船公司中之最著名者。共有船五十七艘，五十八萬三千餘噸，現為歐洲航運業公會主席。其總公司在倫敦，上海以隆茂洋行為代理店。其倫敦上海橫濱綫之船以乘客為主，兼載進出口貨。中英郵件歸其遞寄。船期有定，運貨者亦多樂就之。民國十六年受中國內戰與抵制之影響，進口運輸大壞，幸出口貨未跌，及搭客營業起色，未受大損。其航行倫敦上海橫濱綫之船及其數噸如左：

開許茂	<i>Kashmir</i>	九一三五	開許門	<i>Kashgar</i>	九〇〇五
開來	<i>Kalyan</i>	九一四四	卡摩拉	<i>Karmala</i>	九一二八
孟多愛	<i>Moldavia</i>	一六四三六	蒙古	<i>Mongolia</i>	一六五〇四
馬爾華	<i>Malwa</i>	一〇九四一	特爾塔	<i>Delta</i>	八〇九七

第五節 外人航業 第四款 昌興輪船公司

倫泡來	Kampural	一六五八五	加茂林	Comorin	一五二二二
來華品地	Rawalpindi	一六六一九	開代	Curhay	一五二〇四

第四款 昌興輪船公司

昌興輪船公司即加拿大太平洋輪船公司 Canadian Pacific Ocean Service

Co. Ltd. 總公司在倫敦，為連絡加拿大太平洋鐵路之唯一航業。在溫哥華與

鐵路接而至哥海克，由此與本公司之連絡船及其代理營業之愛蘭綫 (Allan

Line S. S. Co. Ltd. 連接而至里巴波羅。日本東洋汽船未開始北美航路時，本

公司與美國太平洋郵船公司皆非常之盛，及競爭之船增加，則不如昔矣。昌興航

行溫哥華經日本上海香港至馬尼拉綫之定期船為：亞細亞皇后 (二五四〇〇噸)

加拿大皇后 (三三三〇〇噸)，法蘭西皇后 (二七五〇〇噸)，俄羅斯皇后 (二五二〇〇噸)

四船。此外尚有不定期之貨物船，在中國南洋及日本方面有輸入貨物之時，由溫

哥華發船，十九年添置日本皇后輪，排水量三萬七千噸，每小時行二十三海里以

上，若由上海至溫哥華，沿途不耽擱，則十日可到。

第五款 太子輪船公司

英商太子輪船公司 (Prince Line Furness Co. Ltd.) 在遠東航行較久，初由天祥洋行代理，航行之船皆六七千噸。嗣在滬自立分行。民國十九年建一萬一千噸之大船開中美航路，由紐約經巴拿馬太平洋到滬，三十八天。其後他公司之中美快輪接踵而起，二十年太子公司乃變更計劃將新造最後落成之船如辛格爾司太子 (Ingalls Prince) 爪哇太子 (James Prince) 帝國太子日本太子四艘繞行世界，由紐約經巴拿馬取道古巴碌山磯太平洋日本到滬，由滬赴小呂宋香港新加坡印度暹羅取道蘇彝士至義法渡大西洋返美。經行之碼頭既多，出口貨亦可滿載。另留印度太子英國太子馬來太子等四艘仍行上海紐約綫。

第六款 日本郵船會社

日本郵船會社 (Nippon Yusen Kaisha) 係同治十三年 (西歷一八七四年) 與我國招商同年先後設立，為日本最大之輪船公司。初辦時祇東京丸西京丸二艘。光緒元年收買美國太平洋輪船公司之上海橫濱航路，開始航行上海橫濱間。十二年

開長崎天津航路，受日政府補助。二十一年日本依馬關條約，得宜昌重慶間及上海蘇州杭州間之航行權，二十九年該社以日金二百五十萬元收買麥邊公司長江航路之輪船及碼頭（今上海離山碼頭）開始航行長江。三十二年因法船行長江，招商太古怡和三家聯合抵制，日船亦感受困難。三十三年該社乃將其長江航業與大阪商船會社之長江航業及湖南汽船會社大東汽船會社共組織日清汽船會社，而日本郵船會社則從事於外洋及中國近海航路，開歐洲定期之郵船，並航行中美。民國九年歐洲綫有船八艘，最大者五千噸以至七千噸。十一年因英法改用巨輪，該社亦急造一萬二千噸船三艘，並將中美綫之大船三艘調赴歐洲綫內。十五年將東洋汽船會社之南北美航業歸併。該社資本金一萬萬元，中日班船得政府年助日金二百五十萬元。外洋近海及長江航路二十餘綫，輪船一百十六艘，淨運量七十七萬四千噸，海程二十餘萬里。在華支店有上海漢口廣東香港青島天津六處。

該社經營之航路爲橫濱上海倫敦綫，紐約綫，香港上海舊金山綫，上海西雅

圖綫，大連西雅圖綫，中日南美綫，北歐綫，南歐綫，利物浦綫，漢堡綫，澳洲綫，橫濱上海檳榔嶼綫，神戶上海孟買綫，阪神上海綫，山城丸，摩耶丸，笠置丸，近江丸，生駒丸，五船，神戶上海綫，長崎丸，上海丸等四艘，橫濱上海綫，波丸，六甲丸，伏見丸等四艘，門司上海綫，天城丸，名古屋上海綫，泰安丸，阿蘇丸，北海道上海綫，新瀉丸，大連丸，大阪青島綫，春日丸，神戶天津綫，南嶺丸，北嶺丸，景山丸，營口丸，橫濱牛莊綫，竹島丸，相模丸，波路丸，勝浦丸，上海大連綫，玄武丸，日本漢口綫，若扣丸，松浦丸，大榮丸，盡蒲丸，廣樂丸，一陽丸，神威丸，高砂丸，大冶丸，富浦丸，天山丸，萬達丸，神戶沙市綫三島丸。

十九年添造九新輪，謀在太平洋擴張航權。

第七款 大阪商船會社

日本之大阪商船會社 (Osaka Shosen Kaisha) 創立於光緒十年 (西歷一八八四年) 初僅航行本國，光緒廿四年至我國開長江航路，嗣開滬蘇航路。時招商太古怡和麥邊鴻安五家聯合以抵制之，於大阪頗為不利。幸招商麥邊鴻安皆經營困

難，大阪乃乘機延長其航路於漢口宜昌間。三十二年因受招商太古怡和三家聯合抵制之影響復感受不利。二十三年乃將長江及滬蘇航路讓渡於日清汽船會社，而改行我國沿海。在歐戰前已開太平洋航綫，次開歐洲綫及南美綫。民國三年歐洲大戰後大獲其利，乃大造新船，全世界航綫次第設立。南美綫得政府補助金日金一百萬元。該社資本一萬萬元，輪船共一百四十六艘，淨噸五十三萬四千噸，外洋航路三十綫，內地航路十八綫。其航行我國近海者，有高雄滬青津大連綫之湖北丸，福建丸，盛京丸，長沙丸，基隆，福州綫之溫州丸，高雄，廣東綫之蘇州丸，基隆，廈漢，汕港綫之開城丸，天草丸，青島，大阪綫之泰山丸，大連，天津綫之長城丸，長安丸，長江丸，大阪大連綫之美利堅丸，貝于爾丸，香港丸，哈爾濱丸，廣連丸。

第八款 日清汽船會社

光緒二十一年因馬關條約開放蘇州杭州內河航綫後，有日本之大東及新利洋行航行滬蘇。二十三年兩行合資改爲大東汽船會社，並開滬杭航路，承運日本郵件，受補助金。二十六年開蘇杭航路。二十八年有湖南汽船會社之創立，得政

府補助從事湘江航業，三十年開始航行漢口湖南間。三十三年日方爲招商太古怡和聯合之抵制，日本郵船會社及大東汽船會社之長江滬蘇航業並大東湖南兩會社合併，組成日清汽船會社。總公司設於東京，資本金八百十萬元，政府補助金年額八十萬元。資本後增至一千六百二十萬元。其航路爲上海廣東綫，上海大連綫，大阪漢口綫，上海漢口綫，漢口宜昌綫，宜昌重慶綫，漢口湘潭綫，漢口常德綫，九江南昌綫。輪船二十九艘，共四萬八千餘噸，其船名及噸數如左：

鳳陽丸	三九七七	岳陽丸	三二九八	南陽丸	三三一〇	襄陽丸	三三〇二
瑞陽丸	三〇七八	大福丸	二五五五	大貞丸	二四二一	大利丸	二〇〇五
大吉丸	一八九一	武陵丸	一二九八	大亨丸	一六四三	湘江丸	八八三
沅江丸	八七五	長陽丸	一〇三三	雲陽丸	一〇三八	當陽丸	一五七三
宜陽丸	九四三	嘉陵丸	三六六	姬島丸	一〇四	檜丸	一九四
拍丸	二二二二	松丸	二二七	竹丸	一一八	梅丸	一八八
唐山丸	二〇八九	華山丸	二〇八九	嵩山丸	二五三〇	廬山丸	二五五〇

巴陵丸二四二二

第九款 大來洋行

航行中美最早而最久者，爲花旗郵船公司 *Pacific Mail Steamship Co.* 其次爲太平洋輪船公司 *Pacific N. V. Co.* 其所行之航綫名提督綫 (*Admiral Line*) 故又稱爲提督輪船公司。至後起者爲大來洋行 *Robert Dollar Co.* 而勢力最大，壓倒前者。大來爲美國所謂木材大王勞勃大來氏所設，以木材致富，於光緒二十七年（西歷一九〇一年）兼營航業，多財善賈，遂兼爲航業大王。民國十三年美國船舶部標賣最大之五三五級船（每船長五三三英尺故名）七艘，爲大來所得。美政府予以大西洋太平洋巴拿馬及蘇彝士河之航行特權，同時不許第二家美船復行該綫。花旗非其敵，乃於十四年收閉，其上海舊金山綫之航業由大來承繼，向租船舶部之船五艘，亦改由大來承租。

提督公司創西雅圖至我國之航綫，租用美國船舶部五三五級五船，開搭客之郵船班，故又稱爲美國郵船公司。十七日上海可至西雅圖，連轉火車二十一日

可達紐約十三年提督之股票十之七爲大來收買，未幾五郵船又爲大來投標買得，西雅圖之航行權遂亦歸大來所占有。

大來既得航行特權，收併花旗，囊括提督，乃創空前之世界航綫，自紐約開出，經巴拿馬至祿山磯，取道舊金山入太平洋，至橫濱上海，再取道香港小呂宋新加坡哥倫布蘇彝士，經義法渡太平洋返美，環遊世界一周，航行二萬海里。由紐約至上海四十七日，自上海至紐約五十五日。十四天中往來恆有一船，較普通紐約貨船速而運費廉，於是營業大佳。共用亞丹士、門羅、范白倫、哈立遜、茄菲爾、拍開、海士、惠爾遜八大總統船。又上海舊金山綫爲批埃司、克利扶倫、林肯、塔虎脫四總統船。上海西雅圖綫爲麥金蘭、傑弗遜、麥遜遜、格蘭脫、傑克五總統船。並經理丹波公司上海紐約綫之船十七艘。十七年大來爲與日本競爭中美航綫，添造巨輪兩艘，已下水，一名胡佛總統，一名柯立治總統，各船排水量三萬三千八百噸，速率二十三海里，船上有汽車道飛行場，定於二十年八月間來華。

第十款 亨寶公司。

第五節 外人航業 第十一款 北德意志公司

德國之亨寶公司(Humburg American Line)即漢堡亞美利加輪船公司。西歷一八四七年僅以帆船三艘開業，一八五六年始用輪船。至一九零五年（光緒三十一年）有船舶三百二十四艘，約七十三萬六千噸，其中一百四十艘六十九萬五千噸，為航行大洋之輪。於中國日本加拿大西印度南美西岸澳洲非洲等經營航業。西歷一九〇〇年（光緒二十六年）至我國長江航行。宣統二年因不敵招商太古怡和三家聯合之競爭，乃退出長江，專行南北洋及外洋。歐戰起後，其遠東航業根本剷除。停戰後民國十年復至上海設立公司，以輪船四艘重開上海漢堡航綫。十三年增至六艘。十六年在美收買十三船，同時將上海天利洋行十二船合併為一家。至今有五十二船往來中國。營業注重貨運，在中德運輸業中占第一位。歐戰前資本一百三十二萬馬克，戰後增至二百九十萬馬克。十九年與北德意志公司合併營業，收入均分，以五十年為期，惟各保其獨立性質，各掛各旗。

第十一款 北德意志公司

德國北德意志公司(Nord Deutscher Lloyd Bremen)在西歷一八五七年僅以

輪船二艘開始營業。至一九〇三年（光緒二十九年）已有三百十五艘。五十八萬七千噸，其中七十四艘四十六萬七千噸為航行大洋之船。光緒二十六年與亨寶同時至我國開長江航路。其後營業不振，宣統三年將其美有號輪船售與湖南中華輪船公司，僅以殘餘老朽之船繼續航行。歐戰起後，在華之航船停止。停戰後民國十年復至上海重開航綫，航行中德。有乘客正班郵船五艘。名狄非林加（*Deffing*）、卡萊琴（*Saurbrichen*）、可白倫（*Coblenz*）、福爾大（*Wulfa*）、太力爾（*Trier*）不定期貨船九艘。十六年開長江航路，賃挪威三船航行。在華之航業由美最時洋行（*Melchers and Co.*）代理。

第十二款 法國郵船公司

法國郵船公司（*Compagnie des Messageries Maritimes*）總公司在巴黎，其實務上之大本營則在馬賽。咸豐十年（西歷一八六〇年）英法聯軍與我國戰後，通航我國。其船為往來中法間之唯一郵船。初為商辦，近年已歸國營。歐戰時獲大利。往來中法之船初七艘，休戰後將沒收德船五艘加入。政府予以津貼。五卅慘案起後，全國抵制英

船，而該公司營業乃大發達。復將巨船加入此綫。現用頭級船（二萬四千噸與二萬噸）八艘，二級船（一萬六千噸）六艘，行馬賽、新加坡、仰光、海防、香港、上海橫濱綫。另有中比綫貨船六艘。

第十三款 義國郵船公司

義大利初無輪船直接航行中國。在歐戰前有奧國輪船公司（*Trieste S. S. Co.*）航綫由奧國之曲里雅西脫（*Trieste*）經義國至上海。歐戰時奧船八艘爲我國扣留。歐戰後其未被扣之船歸義國公司接管，由大祥洋行代理，仍照以前之綫航行。民國九年取銷天祥之代理，改組義國郵船公司（*Lloyd Triestino*）設支店於上海。十六年改造一萬五千噸摩托機最新式船四艘，燃戈士林油，航行此綫。其船名愛司葵乃、洛摩路、維尼亞、里摩。均一萬五千噸。另有七千噸船二艘。十九年康沙希公司（*Cosulich Line*）加入義郵公司遠東之航業，增二萬四千噸之巨船二艘，一名沙得尼亞，一名伏太尼亞。上海至義行期由四十五日宿短至二十四日。

第十四款 其他各航業家

英國之航業公司有英印輪船公司航行甲谷陀、新加坡、香港、上海、神戶綫及上海新加坡孟買綫，在華由隆茂洋行代理。隆茂則於民國九年造隆茂輪船航行宜昌重慶。怡泰洋行則經理愛得公司格林綫一萬二千噸之船十七艘，航行倫敦上海神戶綫；英國皇家郵船公司之船六艘，行太平洋綫。仁記洋行經理內司公司之船十四艘，行上海桑斯波登小呂宋綫。二十年德忌利輪船公司行香港南洋綫香港福州綫，香港汕頭綫。其在華航行甚早。東方輪船公司行倫敦東洋綫之船六艘。省港澳輪船公司為同治四年（西歷一八六五年）創立，乃粵港航路中最大者。行香港廣州綫，香港澳門綫，廣州梧州綫。天和洋行航行梧州柳州綫，梧州南寧綫，南寧百色綫，梧州香港綫。西江航業公司航行梧州南通綫，梧州香港綫。亞細亞煤油公司航行長江及宜昌重慶綫，運其煤油。英和公司航行福州三都澳綫，福州興和綫，福州泉州綫。十九年澳東輪船公司以船三艘開中澳直達郵船。

日本之航業，有天華洋行航行阪神大連綫，阪神上海綫，上海漢口綫，漢口宜昌綫，宜昌重慶綫。大連汽船會社航行上海大連綫十二船，兼代理南滿鐵道會社

二船。南滿會社爲其大股東有股份十分之八。昭和海運公司代理川崎汽船會社上海橫濱舊金山綫六船，中日綫二船。山下汽船會社航行上海橫濱綫，上海大阪綫，上海三池綫，上海青島綫各一船。阿波公同汽船會社航行大連仁川綫，鎮南浦大連天津綫，烟台大連威海青島綫。松浦汽船會社航行大連廣東綫。此外尙有三井物產會社，申亨洋行，福島洋行代理之中村組，島屋輪船公司，日華協信公司，三菱公司，朝鮮汽船公社，古河公司，上海運輸會社，原田汽船會社，佐藤商會，鈴木商會，宮崎商會，亦時有船航行我國。

美國有福來洋行航行西雅圖上海香港澳洲新金山綫船十七艘。祥泰洋行航行哥倫比亞橫濱上海，分赴小呂宋與天津大沽，以運木爲主。美孚煤油公司航行長江及重慶暨上海溫州，以運煤油爲主。美華輪船公司及大義輪船公司均航行宜昌重慶間。中國郵船公司航行舊金山上海香港馬尼拉。太平洋航業公司航行中日南洋間。茂生洋行航行中美間運貨。中國太平洋公司代理他家之船，航行中美日。十九年羅斯福公司丹波大洋公司海峽航業美東輪船公司四家航行中。

美。

挪威之船，有非澳挪威輪船公司，於民國十五年始航行中國，委託順亨洋行代理，由挪威經北非洲及澳大利亞而至上海，回航時兼至君士坦丁及亞斯洛。與丹麥瑞典爭遠東航業。十六年增至二十艘，八千八百噸之船，每月三船到滬。運入挪威各大口岸之貨物，均為其所獨裝矣。

和蘭之航業，有好時洋行經理之渣華郵船公司，和蘭東亞公司及納澤蘭航業公司，航行爪哇、香港、廈門、上海、門司、大連、秦皇島之綫十八艘。航行漢堡、不魯塞爾、香港、上海、日本諸港者若干艘。

法國有亨通公司、華法輪船公司、麥司洋行、航行宜昌、重慶綫。

義國有聯華公司、航行宜昌、重慶綫。

丹麥有寶隆洋行經理之丹麥東亞公司，航行瑞典、丹麥、挪威及中國、日本，回航兼至漢堡，有船十三艘，每月到滬一艘。

瑞典有維昌洋行經理之瑞典東亞公司輪船十一艘。航行瑞典、丹麥、新加坡。

第五節 外人航業 第十四款 其他各航業案

香港中日諸港，每月到滬一艘。進口貨以紙張占十之九。

俄國有黑龍江貿易輪船公司，係西歷一八九二年設立，總公司在海蘭泡。年受政府補金。過激派勃興後。遭一頓挫，售船甚多，尚有輪船十三艘及拖船八十五艘，航行黑龍江及俄境。又有義勇艦隊郵船公司航行上海長崎海參崴。此外黑龍江松花江上尚有數家。松花江上業經東三省禁止航行。

第四編
空中交通

第一節 機關 第一款 北京政府之主管航空機關

第一章 航空管理

第一節 機關

第一款 北京政府之主管航空機關

在清末及民國初元，軍事上有用航空器者，民國二年北京政府購飛機設學校，目的亦在軍用，尚無專任統轄空中交通之機關。八年二月交通部以航空事業應屬交通行政範圍，且空中運輸尤為當今要務，乃設立籌辦航空事宜處，購機為商用之飛行。時交通部官制中並無涉及航空之條文，乃將部中關於航空之事，歸航政司承辦。

同年十月國務院以歐戰已終，和議告成，航空條約發生，我國亦係協約國之一，對於航空事不能不有所籌備，以資競爭而保主權；遂於十月一日向英商費克斯公司訂立航空借款合同，借英金一百八十萬三千二百鎊，以一百三十萬鎊購維梅式商用飛機一百五十架，餘款作航空處辦公經費。十一月十一日由國務總理靳雲鵬呈請設立航空事務處，直隸於國務總理，掌管全國航空事務。派丁錦為

處長屈汝燕爲機械科科長，陳虹爲軍事科科長，吳承禧爲訓育科科長。

國務院與交通部之航空事務同時並進，權限不清。九年六月航空事務處擬具全國航空綫路計畫綱領，國務院交參謀、陸軍、海軍、交通等部會同核復。七月由陸軍部召集會議，交通部所派之員未到。交通部致函陸軍部，以航空本爲交通行政之一端，本部早經籌辦，除軍用外，凡營業運輸應仍隸本部辦理，以清限界。同時交通總長曾毓雋向國務會議提議，以航空事務處所定計畫，皆本部應辦之事，應由本部詳加研究，次第設施。航空綫路與鐵路郵政有相輔而行之作用，關係至爲密切，是航空事業當然屬諸交通行政範圍，未便再設獨立機關。本部所辦之航空事業，在平時固從事於商業運輸，臨時亦可改爲軍用，無另設機關之必要云云。時交通部亦計議全國航空綫，旋直皖戰事起，八月直奉軍入北京，政府改組，航空事務處乃將交通部之籌辦航空事宜處歸併，大加擴充，改隸邊防督辦，綜理航空一切事務，管轄所屬軍隊機關。頒布航空事務處條例十六條，設總務、軍事、訓育、機械、經理、輔業六科，共分十五股。設立修機公廠、儲蓄飛機棚廠、繙譯委員會、建築委員

會規定航綫，釐定法規，審議航空條約。因 模狹小，難資發展，十年二月九日由國務院呈准大總統，將航空事務處改爲航空署。

二月九日大總統教令公布航空條例九條，設督辦一員，特任；署長一員，參事二員，廳長四員，均簡任；祕書二員，會事十員，技正四員，均薦任；主事二十四員，技士十二員，均委任。十七日任命丁錦爲署長。三月航空署擬定職掌通則，呈奉大總統指令照准。置總務處及四廳，總務處設文書、攷績、醫務、庶務四科，李丙巖爲處長；軍事廳設謀略、教育、編查三科，陳虹爲廳長；機械廳設製造、檢儲、建築三科，厲汝燕爲廳長；航運廳設管理、營業、氣象三科，姚錫九爲廳長；經濟廳設綜核、出納、採辦三科，王鶚爲廳長；秦國鏞、徐祖善爲參事；潘世忠爲清河工廠廠長。同月以署令規定辦事通則三十二條。五月航空署及教練所同人因丁錦用人行政不洽輿情，全體辭職。七月十五日丁錦免職，潘矩楹爲署長，秦國鏞、吳誘文爲參事，李丙巖爲總務處處長，任鼎臣爲軍事廳廳長，張紹程爲航運廳廳長，邢契莘爲機械廳廳長。十一年

特任李根源爲督辦，爲人反對未到差。十二年二月特任許世英爲督辦，未就職。十

月二日北京航空同人以潘矩楹任用私人，侵蝕公款，請願罷免。十一月十日矩楹免職，趙玉珂爲督辦兼署長，處長廳長亦易人。十三年十一月二十日何遂爲署長，處長廳長亦更易。十四年八月一日曲同豐爲署長，處長廳長均更人。九月十九日北京航空同人以曲同豐倒行逆施，公舉秦國鏞等爲代表，向國務院請願，並揭布同豐六大罪狀。十月二十日同豐免職，馬福祥爲督辦兼署長。十五年五月劉光先爲署長，八月張厚琬爲督辦。十六年八月趙延緒爲署長。十七年四月航空署裁撤，軍事部軍政署航空司成立，伊贊周爲司長，設管理機械兩科。五月革命軍統一，航空司令派員將北京航空司與航空附屬機關接收。

第二款 國民政府交通部

民國十七年六月國民政府交通部因籌辦民用航空事，於航政司內添設第四科，以聶開一爲科長。十二月國民政府公布修正交通部組織法，第十條航政司職掌內爲第二項爲關於籌辦管理國營航空及監督民辦航空並空中運輸事項，第四項爲關於船舶飛機發照註冊事項。

第一節 機關 第二款 國民政府交通部

十八年一月組織航空籌備委員會，派定委員九人，從事籌備。並向編遣會議提出劃分空軍與空中交通事業主管事務案，其辦法：（一）關於軍事國防治安之職權範圍，應劃歸軍政部主管；（二）關於空中交通，商運民用國際通航之職權範圍，應劃歸交通部主管；（三）兩部會同辦理者，為限制飛行區域條例，航空徵發條例，國際航空條約之商訂，飛機過境之處理，技術人才之保障辦法，探險之獎勵。此案移歸二中全會討論。嗣航空署亦從事航空事業，復另有國立中國航空公司之異軍突起，交通部以事權不一，乃於五月二十二日將籌辦航空情形，並航空運輸事業施設步驟，呈報行政院轉呈國府。並稱主管行政之權似宜專一，一切航空機關公司團體之組織固應以相輔並行為原則，而民用航空航政及管理之職權，則應由本部專司，懇按本部組織法令規定，再予明令劃清界限云云。

六月十七日第三屆中央執行委員會第二次全體會議（即二中全會）決議：航空事業統歸軍政部主管，郵運航空及其經費歸交通部主管。八月十二日交通部擬具郵運航空處章程，呈請行政院轉呈國府公布。嗣經國務會議決議，交院由

交通軍政兩部會商再行呈請經會商後，將原條文內製造廠廢去，由內部於十九年二月呈復。

十九年二月三日修正交通部組織法，第九條郵政司職掌內第三項為關於管理經營國營郵政航空事項，第四項為關於監督民用航空承運郵件事項，遂將航政司第四科取消，於郵政司添設第三科，承辦航空事，派李景樞為科長。

三月十八日國府明令公布郵運航空處組織條例九條。郵運航空處承交通部之命，掌理全國郵運航空事務，設處長一人，總務業務工務三科，科主任三人，科員九人至十八人，技術員若干人，必要時得設各航空綫管理局及航空站航空器修理廠。旋簡派交通部次長韋以勳兼處長，但該處迄未組織成立。

第三款 國民政府軍政部航空署

國民政府在軍事時期，有軍事委員會航空處之設立，及航空隊之組織。及統一後，於民國十七年十一月設立航空署，直隸於軍政部，掌管全國航空事宜。公布航空署條例十七條及系統表。任命熊斌為署長，張靜愚為副署長，盧邦儉為文書

科科長，石光崇爲管理科科長，金臣堂爲軍務科科長，蔣達爲航務科科長，曹寶德爲教育科科長，李靖源爲機械科科長。所轄者有航空大隊，航空學校，航空工廠，航空醫院，航空掩護隊。必要時得設立航空無線電信隊，航空測候所，航空高射砲隊，及航空編輯委員會。

十八年一月軍政部向編遣會議提案，以交通部所擬軍用與商用航空職權劃分辦法實非今日急務，所有全國航空事務，無論軍商兩用，以及民間航空，暫時應由航空署管轄辦理，以節國帑，而一事權。俟航空發展，事務紛繁時，再行詳密規劃，分別職權。六月二中全會決議航空事業統歸軍政部主管，航空郵運及其經費歸交通部主管；於是關於軍用民用航空事均歸航空署辦理。

五月一日張靜愚代理航空署署長，趙雲鵬爲管理科科長。六月十五日姚錫九爲副署長。九月九日張惠長爲署長。呈請國府明令所有各省航空機關暨各部隊應厲行二中全會議決案，統歸該署編遣，以期統一而利發展。國府訓令軍政部

分行各軍事機關各省市市政府遵辦。

第二節 規制

第一款 北京政府之規制

關於航空之根本法律，迄今尙未制定。民國八年交通部籌辦航空事宜處擬有航空條例草案七十五條，未及提出討論制定，九年八月該處取消。十月航空事務處擬就草案十三章一百八十六條，分送國務院，外交，內務，財政，陸軍，海軍，司法，教育，農商，交通等部及稅務處，中央觀象台研究。十年召集以上各機關會議，改爲十二章六十六條，將各項實施手續歸入施行細則。但迄北京政府取消時止，仍未制定公布。

其他各種規制除已散見本書各節外，航空署所制定關於機關者，有技術委員會簡章，繙譯委員會簡章，國有航空綫管理局編制通則，京滬航空綫管理局編制專章，京漢航空綫管理局編制專章，鄭西航空綫管理局編制專章，航空管理講習所簡章，航空材料廠條例，航空工廠條例。關於人員者，有自用飛機飛航員考試暫行規則，發給飛航人員駕駛執照及勝任證書暫行規則，國有航空綫飛航員服

第二節 規制 第二款 國民政府之規制

務規則，國有航空綫管理局司月薪暫行規則，航空人員俸給等級條例，獎章條例，（航空事務處規定）航空人員特俸給獎細則，航空署獎勵飛行教官暫行規則，航空人員撫卹簡章，航空署測候員任用章程，監工簡章，技工工資等級規則，航空職員服制規則，航空制服著用規則。關於警務者，有航站警察教練隊暫行編制，航空警察編制章程。關於航站者，有國有航空站收用土地規則及施行細則，航空署航站測候所簡章。關於飛機及倉庫者，有支配飛機及飛航員暫行規則，京滬航空綫管理局航空站飛機保管規則，倉庫機件保管規則。關於飛行者，有飛行場手作信號規則。

第二款 國民政府之規制

國民政府軍事委員會制定者，有十七年八月臨時特許外國飛機飛行國境暫行辦法。交通部所制定者，有十八年十二月六日部令公布之飛行師飛航獎勵金章程，副飛機師進級章程，航空機械人員進級章程。軍政部航空署所制定者，有航空署飛行規則，航空綫站管理處組織章程，飛機駕駛員取允許狀須知，持狀者

須知，飛機駕駛允許狀請求書程式，勝任證書允許狀程式，飛機註冊證書程式，飛機註冊請求書程式，請求飛機註冊須知。此外關於航空各項法規，尙未制定，在起草中。

民國十二年航空局長揚仙逸奉大元帥孫中山命，出發惠州，轟炸惠城，師次梅湖，炸彈失慎以身殉難。十九年經國務會議議決八月十日爲揚先烈殉難日，定爲中國航空紀念日，通令遵照。嗣復經國務會議議決更正爲九月二十日。旋由軍政部呈請國民政府，屆時航空休息一日，舉行紀念儀式，下半旗，各地高級黨部，民衆團體及各機關派員參加，以誌景仰，而表忠烈。經國務會議議決改爲舉行紀念飛行及發展航業事業運動，是日不休假。

第三節 教育

第一款 南苑航空學校

民國二年九月北京政府向法國購來高得隆式四十馬力，五十馬力，八十馬力飛機共十二架，以及工廠應用各種器具，建成南苑航空學校，隸於參謀本部，委

秦國鏞爲校長，厲汝燕與法人博樂，康士坦丁，歐伯爾等爲飛行教官。招海陸軍軍官入校練習。三年十二月第一期學員畢業者四十一名。四年第二期開學，以秦國鏞爲校長，厲汝燕，鮑丙辰，姚錫九等爲飛行教官，潘世忠爲工廠廠長。五年十月公布航空學校條例六十條。六年一月公布學員技工待遇條例二十二條。三月第二期學員畢業者四十二名。七年十月秦國鏞辭職，參謀本部派厲汝燕爲校長。

九年二月航空事務處接收南苑航空學校，改爲航空教練所，以王鵬爲所長，姚錫九爲教育長，金世中，章斌，金賢，張納墀，錢迺斌，胡文斌，何士龍，傅錦陸等及外籍人若特生，路易斯二人爲飛行教官。八月直奉聯軍進佔北京後，教練所飛機十餘架及工廠機器用具全部均爲奉軍運往奉天。十月厲汝燕爲所長。十年二月鮑丙辰爲所長。九月公布獎勵飛行規則。十一年三月沈觀宸爲所長，蔣達爲教育長。四月周家澍爲所長。十二年四月第三期學員畢業者四十名。

十二年三月教練所改爲國立北京南苑航空學校，公布條例三十一條及校務規則，以趙雲鵬爲校長，蔣達爲教育長。四月公布教育綱領八條。七月招攷第四

期學員十三年九月航空署派金世中代理校長十一月派充校長金巨堂爲教育長十四年十月巨堂兼代校長十一月第四期學員畢業者三十五名十五年一月曹寶清爲校長五月金世中爲校長嗣後因款絀停辦十七年五月國民革命軍統一成功學校隨同軍政部航空司由航空司令張靜愚派員接收。

第二款 廣東航空學校

民國四年七月廣東航空學校籌備處成立以李實爲督辦王廣齡爲會辦譚根爲飛行主任十三年航空學校成立十五年三月黃秉衡爲校長十七年二月航空處處長張惠長兼校長三月周寶衡爲校長十八年四月第三期學員畢業三十八名十一月招攷第四期學員一百名此校歸第八路總指揮管轄十九年張惠長爲航空署署長後改爲中央航空學校廣州分校仍自兼校長十一月招攷第五期學員六十名廈門民用航空學校學員十三名轉學來校。

第三款 海軍航空教練所

民國五年海軍部以歐戰航空奏效遂注意於水面飛行於福州造船廠附近

第三節 教育 第四款 保定航空學校 第五款 東三省陸軍航空學校 第六款 雲南航空學校

設立飛潛學校。任陳兆鏘爲校長。聘請留美學生之學習航空者七人爲教員。因該校與船廠接近之便利，由教員製造飛機數架，以供實習。及試驗第一架時，因發動機之障礙致未能上昇。嗣後學校移設廈門，改爲航空教練所。

第四款 保定航空學校

民國十年十一月保定航空隊成立，嗣設教練所。十三年十二月航空署令改爲國立保定航空學校，以沈德燮爲校長，蔣達爲教育長。十四年六月學員畢業二十七名。不久停辦。

第五款 東三省陸軍航空學校

民國十一年九月一日東三省陸軍航空學校成立。以喬慶高爲校長，趙延緒爲教育長。以章斌，馬振昌，李士怡，劉保泰，皮思良，白明印，鈕玉庭等爲教官。十三年八月第一期學員畢業四十一名。十四年一月萬成章爲教育長。八月第二期招學員二十名，由東北陸軍軍士教導隊挑選。十五年八月畢業十五名。

第六款 雲南航空學校

民國十二年四月雲南航空學校成立，以航空處處長劉沛泉兼校長，王季子爲教育長，黃社旺，張子璇，陳友勝，林安，吳汝夔，司徒鵬，莊以臨等爲教官。十四年二月第一期學員畢業三十七名。十六年五月第二期學員畢業三十名。

第七款 山東航空教練所

民國十四年八月山東航空教練所成立。以趙天豪爲所長，張納墀爲教育長。十六年十一月全體學員畢業十八名，嗣卽停辦。

第八款 洛陽航空學校

民國十七年四月洛陽航空學校成立。以鄧建中爲校長，劉中亶爲教育長，苗福田，張國寶爲隊長，晏長祐，李錫珪，陳國昌，焦成義等爲教官。八月支應遴爲校長。曾購庫斯教練機四架，容克商用機一架，嗣卽停辦。

第九款 山西航空學校

民國十七年八月山西航空學校成立。以閻效文爲校長，孫昭明爲教育長。十八年九月航空處航空隊航空工廠一律裁併於學校。以仲躋翰爲校長，張納墀爲

教育長孫昭明、馮保崙、劉俊傑等爲教官。十二月第一期學員畢業三十四名。劉俊傑爲校長。十九年王福恆繼任。

第十款 廈門民用航空學校

民國十七年八月菲律賓賓國國民黨總支部中華總商會國民協會派陳國樑回廈門，在禾山五通地方設立民用航空學校，招生四十名，並由外國購來飛機七架，以資教練。十八年六月航空署派沈德燮、劉芳秀等前往調查，以缺乏棚廠、技工、守衛，種種設備不完善，無甚成績。該校籌備委員會極歡迎航空署收回自辦。至十九年七月該校取消，學員十三名及飛機均轉入廣州航空學校。

第十一款 軍政部航空學校

民國十七年首都中央陸軍軍官學校設立航空班，並組織航空隊，以張靜愚爲隊長，厲汝燕爲副隊長，李珉爲飛行主任。嗣因各機參加討逆，担延時日太多，致學員不能如期畢業。十九年五月航空署署長張惠長呈軍政部，於首部通濟門外大校場飛行場設航空學校，在新校舍未建築以前，就中央陸軍軍官學校航空班

基礎成立航空學校。先後將該校條例教育綱領編制預算等項呈總司令及軍政部，總司令部指令准改爲航空學校，但爲中央軍校之分校。六月二日國民政府命令公佈軍政部航空學校條例二十五條。學校直屬於航空署，分飛行、觀察、機械三科。並公佈教育綱領十條。

是年大局平定後，各學員重行練習，十二月二十四日先後攷試畢業兩班，共畢業七十餘名。

第十二款 留學

清宣統元年軍諮府准留英學生厲汝燕以官費在英國學習飛行，三年返國。民國九年三月北京航空事務處派蔣達、沈德燮、江光瀛、呂德英等赴英國學習製造飛機。十年六月航空署派蔣達、沈德燮由英赴美學習軍事飛行。十二年十二月東三省航空處派徐世英、陳鴻陸、邱掄元、王紹棠、范省三、崔成讓、王化博、潘大同、崔煥文赴法國學習航空。十四年三月徐世英等均畢業返國，惟崔煥文仍留法練習，因飛機失事殞命。十月東三省又挑選學員派往法國留學，所派張文煥、唐英麟、白

振林，張英明，袁國維，欒敬字，葛世昌，張丙庚，張維漢，陳慶榮入高德隆航空學校；葛世民，揚逢春，朱長凱，孫繼光，孫忠華，姜廣仁，王中人，揚向林，齊驥良，高子良，張念勺，王常立，蕭王璽，白景豐，王玉山，尙景新，王溥澤，王興元，程文斗入謀拉諾航空學校；張少傑，潘玉明，杜采林，于天民，宋連珍入里昂約航空學校。十五年三月又派航空學校第二期學員孫淡，張在善，李祥麟，姚東煥往日本航空學校學習偵察飛行。十六年一月東三省留學法國人員畢業返國，在飛鷹隊內服務。同月廣東航空處派黃光銳，揚官宇，周寶衡，毛邦初，張廷孟，龍文光，黃毓沛，丁紀徐，梅龍安，黃毓全，劉植炎等赴俄國學習軍事航空，十一月底畢業返國。十七年七月東三省派赴日本留學學員四名畢業回國，派在演武堂航空班任教官。

第四節 製造

中央及各處航空機關及航空學校多設有工廠，其目的與能力在隨時修理換配機件者居多，從事製造者甚少，其規模較大之工廠從事製造而有成績者，如下三款，但所製之飛機其發動機仍係購自外國。

第一款 馬江海軍製造飛機處

民國七年二月福建馬江海軍飛機工程處成立，主其事者爲留英美製造飛機歸國之巴玉藻、王孝豐、王助、曾貽經四人。八年八月製造之第一架水上飛機甲一號成功。九年二月由華僑飛行家楊仙逸駕駛試飛，成績極佳。五月甲二號水上飛機製造完工。十年二月甲三號水上飛機造成，十二月運往江西湖口助戰。十一年一月乙一號水上飛機造成。八月十日飛機浮站造成。十二年八月上海海軍總司令部聘俄人薩夫諾夫往馬江工程處担任航空教官。十三年三月七日閩督孫傳芳攻擊王永泉，薩夫諾夫奉命架乙一號飛機前往偵察轟炸。四月工程處造成丙一號飛船。五月二十七日薩夫諾夫駕此飛船，失事溺亡。十四年四月工程處造成丙二號軍用飛船。八月二十七日棚廠二座爲飛風吹倒，丙二號船及乙二號飛機均被壓壞。十五年四月江鶴號飛機造成。十六年一月江鳧號飛機造成。四月江鷺號飛機造成。九月戊三號飛機造成。是月主任王助奉海軍總司令部命令，帶江鶴、江鷺二飛機至上海西砲台黃浦江岸任戒備。十七年一月戊三號飛機由馬江

運至上海，交駐滬辦公處應用。七月造成海鷹號魚雷轟炸機。八月主任巴玉藻奉海軍總司令部命令，赴柏林參與國際航空展覽會，并攷察德法英比各國航空事宜。

九月十九日工程處改為海軍製造飛機處，以巴玉藻為處長，曾貽經為副處長。十八年三月造成海鵬號魚雷轟炸機，容量可供十二人坐，內設機關槍二架，及二十五生的大砲一尊，發動機馬力四百五十四匹，每小時速率三百里，耐航性亦較普通飛機強。大海軍總司令部電令裝運至滬。六月三十日巴玉藻在馬江病故。九月海軍部派王助為處長。是年購美國路斯兄爾之三百六十四馬力發動機一架，自製機架，定名（馬尾）號水上飛機，速率每小時一百英里，耐航性可達六百五十英里，歷六小時以外。

十九年六月造成江鴻號偵察兼教練水上飛機。發動機係由美國若特公司採辦，其餘材料多採取國貨。此機經連日試驗結果，最高速率每小時一百二十英里，航行速率每小時九十英里，高度達一萬餘英尺，可與歐美所製者並駕齊驅。

第二款 上海航空工廠

民國十七年七月沈德變爲上海航空工廠廠長。十一月軍政部航空署成立後，歸航空署管轄。德燮仍爲廠長，王承勳爲總工程師。該廠採集國貨，自製飛機。於十八年成功一號，卽命名爲「成功」係二人座，略仿高德隆式而改良者。長七千六百五十米厘，翼長九千九百六十米厘，機高二千七百五十米厘，發動機爲二百二十四馬力。外飾淡藍色油漆，兩旁繪青天白日黨徽，並書「成功第一號」五字。除發動機外，其餘機身上各種材料，悉係國產。計發動機價四千元，其他材料費三千元，工價約一千元，共合八千元。其效能預計載重一千磅，速度每小時七十英里，高度最高一萬五千英尺，耐航四小時。此機造成後，於二月二十三日在西虹橋飛機場行飛航典禮，軍政部次長航空署署長均蒞會，來賓與會者甚衆。沈氏並擬再製五架，形式與載重較第一號略大，每架約需萬元。又從事創製新式保險傘及空中速度表。

第三款 廣東航空修機廠

第四節 製造 第二款 上海航空工廠 第三款 廣東航空修機廠

第五節 國際關係 第一款 國際航空條約

廣東航空修機廠廠長梅龍安於十七年奉命製造飛機，先製成羊城號第一，於十二月二十九日在廣州舉行試航典禮。該機重量一千二百磅，全身長二十四英尺，兩翼潤二十二英尺。機頭內裝有美國A形九十匹馬力發動機。全身用堅韌之布質捫成，塗以精良之膠水。機內之首架支柱均用空心鋼綫拉緊，易於修理。該廠並續造第二號至第四號。十八年第二號造成。十九年第三號造成。並擬籌設製造發動機廠，俾完全不恃外貨。

第五節 國際關係

第一款 國際航空條約

民國八年國際聯盟巴黎會議舉行國際航空會議，訂有國際航空條約九章四十三條及附約八種。簽字者均係和會各國代表，我國由公使顧維鈞於十月十三日在法外交部簽字。條約及附約全文由航空署譯成華文，交由有關係各機關研究，開會討論。但此約之第五條因限定締約國不准非締約國飛機入境一事，遭瑞士及其他歐戰時中立國之反感，故關於該條之保留及除外之聲請，另於民國

九年五月一日有專約附件之簽字，我國亦由顧維鈞簽字。但該約載明須俟各國政府批准後，通知法國，轉告各締約國，始發生効力。我國外交及航空各界以該約附約內關於氣象報告及航空地圖之交換等事，吾國暫難履行，又因國勢衰弱，恐空禁一開，殊多危險；且歷年政局靡定，故久置不理。

民國十一年十月二十七日在倫敦舉行之國際航空會議，有修改該條約第五條之專約附件；十二年六月三十日復在倫敦會議，又將條約第三十四條關於代表及費用之分配等事加以修改；其附約所載各項專門條款，亦屢經專門委員會修改。各國除美國有保留案之聲明未經批准，德俄二國未曾加入外，其他締約各國多已批准。十九年外交部擬批准此約，函詢航空署意見；航空署贊同，並請軍政部主張批准。

第二款 國際航空安全大會

民國十九年法國航空宣傳委員會發起召集國際航空安全會議，謀科學上及實施上之航空安全。定於是年十二月十日至二十三日在巴黎舉行。致函我國

第一節 國營航空 第一款 北京交通部籌辦航空事宜處

駐法公使請轉懇慨允護助，公使高魯呈國府交軍政交通外交三部會同核議，議定由外交部令知法使館，屆時就近擇派館員出席會議。

第二章 航空事業

第一節 國營航空

第一款 北京交通部籌辦航空事宜處

民國八年二月交通總長曹汝霖向北京福公司定購英國七百二十四馬力亨利佩治式商用大飛機六架，每架可坐二十四人，又維梅式教練飛機二架。派京綏兼代京漢鐵路局局長丁士源及本部秘書衛國垣籌辦航空事宜，在京綏鐵路管理局內設籌辦航空事宜處。三月六日呈明大總統，十二日奉指令照准。四月派士源爲處長，國垣爲會辦，航空學校前校長秦國鏞爲提調。調航空學校畢業生爲學員，另聘洋教員授以高等飛行術。十二月十六日在南苑驗收試演第一架飛機，九年一月至三月先後驗收試演其餘五架。機體兩側各附以交通部飛輪章，章之次標名號並英文縮寫字母，均用白地黑字，於主翼上層上面及下翼之下面左右

各繪五色圓形國徽，尾部亦繪五色國徽，並定名爲「京漢」、「京奉」、「京綏」、「津浦」、「隴海」、「道清」，又練習機兩架名「包頭」、「哈密」。

四月二十四日英國技師偕衛國垣乘坐亨利佩治飛機由北京於上午八時試航至天津，下午二時飛回北京，此爲我國隔地飛航之始。五月八日馬肯西上尉帶北京郵件及法文報駕飛機至津，午後持天津郵件及日報飛回，往返各三小時。快信郵費由郵局照普通快信仍爲一角三分，此爲我國空中郵件運輸之始。

八月正籌畫全國航綫，因直皖戰事，皖派失敗，直奉聯軍入北京，南口工廠所存大飛機三架爲直軍運往保定。丁士源因政治關係被通緝澈查。八月交通總長葉恭綽乃提出國務會議，以航空事務處對於全國航綫已有規畫，部設之航空處事等駢枝，將該處歸併航空事務處，一切文卷機件及向外國訂購尙未運到之機件及未結之款項，均由航空事務處接收清理。

第二款 北京政府航空事務處及航空署

民國九年十一月航空事務處組織籌備京滬航空綫委員會，呈准國務院公

第一節 國營航空 第二款 北京政府航空事務處及航空署

布簡章十五條，派何爾德爲經畫主任，陳虹爲執行主任。以北京天津濟南徐州南京上海六處爲航站，廊坊、桑園、滕縣、大汶口、宿縣、明光、丹陽、蘇州八處爲飛行場。擬先辦京滬綫之京濟段飛行，並與郵政總局商訂郵運合同。

十年三月航空署指定大維梅飛機二架供遊覽飛行之用。以署令公布京師空中遊覽搭客規則十五條，以開通風氣練成空中習慣爲宗旨，暫以一個月爲限。以南苑航空教練所飛行場爲起落地點，每星期二四六日自下午二時起舉行三次。客票甲種飛行三十分鐘價銀二十元，乙種飛行十分鐘價銀十元，與飛航員並坐者均加半。四月二日開始實行，搭客滿座，是爲吾國空中交通營業之始。

同年四月二十六日航空署與郵政總局訂定郵運合同十一條。五月二十三日航空署因京濟段飛行已籌備就緒，以署令裁撤委員會，改設京滬航空綫管理局籌備處，派陳虹爲處長。並先行試辦京濟間郵便飛行。六月十四日署令公布京濟運輸暫行規則四十二條。七月一日在南苑舉行京濟通航典禮，下午四時四十五分由技術員何爾德飛航員曹明志駕正鵠號飛機，載有中外報界代表郵務員

及郵件包裹，向濟南直航，七時四十分安抵張莊航空站。發行特別航空郵票，寄郵件除照郵局定章貼普通郵票外，須加貼特別航空郵票，其資例信件每重二十公斤或其以下之畸零一角五分；明信片單片一角五分，雙片三角；他項郵件每重十公斤或其以下之畸零一角五分；包裹重至一公斤六角，過此每一公斤加收三角，至十公斤爲止。

航行之飛機爲舒雁大鵬兩架。駕駛員爲瓊司陳嘉源馬克林伊里布。每逢星期一三五三日由京至濟。下午三時開，五時三十分到；星期二四六三日由濟至京，上午十時三十分開，下午一時到，自七月十八日起實行。

京濟段擬兼載旅客，七月三日公布京滬航空綫京濟間載客暫行章程二十條，並布告旅客票價每人五十元，於二十五日實行。九月三日公布飛機乘客應守規則九條。十一月七日公布招商代收及接送客貨暫行辦法六條。

同月航空署採技術員何爾德之條陳，於夏令舉辦北京北戴河間臨時航空綫，以便避暑人士之來往。北戴河以赤土山爲飛行場，北京仍以南苑爲飛行場。每

第一節 國營航空 第二款 北京政府航空事務處及航空署

星期五下午三時由京至北戴河，星期日上午八時由北戴河飛回北京。票價每人每次單程六十元，往返一百元，兼運郵件。是月三日航空署通告京戴間臨時航空綫廣告十二條。八月十二日開航，用大維梅飛機一架。九月三日改爲北戴河空中遊覽飛行，公布北戴河空中遊覽搭客規則十五條，卽於是日開航，以供中外人士臨眺海濱風景。每星期六下午三時舉行，每次飛行二十分鐘，票價每張十五元。

同月航空署又訂定京師及長城空中遊覽規則八條，於二十七日實行。京師遊覽飛行每星期二四日自上午九時三十分舉行，每次十五分鐘，每人收價十五元；長城遊覽每星期三自上午十時三十分舉行，每次約一小時半，每人收費三十元。由飛航員馬克林駕駛維梅式商用飛機。搭客地點在南苑飛行場。

十一年七月航空署規定京戴飛行則例十五條，復舉辦夏令飛行。自八月四日開始，以三個月爲限。每星期日下午三時由北京開行，每星期一上午八時由北戴河開行。每次單程收費七十元。用英國維梅式商用飛機，可容坐客十人，兼載郵件。

十二年二月航空署辦理北京天津航綫。北京航站仍在南苑；天津航站在第一特別區迤南東樓。於五月二十三日開始飛行。每星期一至星期五每日上午九時半由北京開行，下午三時由天津飛回。

十三年六月航空署舉辦京津戴臨時飛航。自二十七日開始，每星期五下午一時由北京飛往天津，二時由天津飛往北戴河；每星期一上午七時由北戴河飛回天津，九時三十分由天津飛回北京。

同年十二月航空署設立西北航空綫籌備委員會，公布簡章七條，以葛世平為坐辦委員。十四年四月京滬航空綫管理局籌辦處裁撤。五月改西北航空綫籌備委員會為西北航空綫管理局籌備處，以葛世平為處長，設總務航務工務三主任及鄭州洛陽二站，以大維梅飛機二架為鄭洛往返之飛行。

第三款 滬蓉航空綫管理處

民國十八年一月國民政府交通部設立航空籌備委員會，籌辦航空事，擬先辦上海至成都之綫，名滬蓉綫。此綫中又先航上海至南京一段。五月公布滬蓉航

空綫管理處暫行章程十六條，設主任一人，事務員稽察員各二人，各場設站長一人，管理員庶務員測候員各一人，飛行器之駕駛及修理保存，由主任呈請交通部聘任或委任飛行師，及機械師機械員分別管理。各站得設修理廠。航空綫業務以載運郵件為主，得兼載貨物及旅客。部派聶開一為主任。十八日管理處成立。六月十二日訂定辦事細則及各站辦事細則，機場規則，經部核准。

七月八日京滬段正式開航，實行搭載郵件。京滬空中距離約四百八十華里。沿京滬鐵路綫而行。除星期日停駛外，每日往返一次。上午十一時由滬飛京，下午二時由京飛滬。郵件除貼普通郵票外，另貼航空郵票一角五分，由郵政局在京滬兩處各派職員一人逐日在站收取。自八日至十日三天之內，郵局另備特種日戳，蓋銷此項郵票，俾購者作紀念之用。航站有首都上海兩站。飛機六架，名滬蓉第一號以至第六號，俱為司汀遜底恰替式 (Stinson Detroiter) 之單葉飛機。機器馬力三百匹，連機師座共六座位，機長三十二英尺四寸，高一百零八英寸，闊四十七英尺一寸，全機空重二千六百十六磅，載重一千六百八十四磅，最高速度每小時一

百三十五英里，平走速度每小時一百零五英里，著地速度每小時五十六英里，最高能飛至一萬七千英尺，耐航時間在普通速度之下為六小時。駕駛員有外籍二人，每員月支美金六百元，本國飛機師三人，每員月支三百元，機師九人。訂定運貨暫行章程十七條，載客章程十六條。八月二十六日起搭載乘客，一次價目三十六元，試辦期間一個月內，祇收半價。期滿，各界要求繼續減收，乃改為每位收費二十六元。

十月九日主任聶開一乘滬蓉第二號飛機由滬赴漢視察沿途狀況，以備滬漢通航。十一月訂定散放廣告傳單章程十一條。

十九年籌備滬漢開航，於京滬漢三地裝置短波無線電台各一座，以便互報氣候以安航行。二月設立九江及漢口航站，但未及實行通航漢口，五月即已奉令準備併入中國航空公司。帳目截至五月底為止，六月之收支歸公司帳內計算。七月管理處取銷，派保管員保管資產。三十日部令將上海部份一切資產先行移交。八月所有資產均行移交清楚。

第一節 國勢航空 第四款 中國航空公司

第四款 中國航空公司

民國十八年國民政府爲經營發展全國商務郵務航空事業，特設中國航空公司。四月十五日公布中國航空公司條例十二條。公司設於南京。資本一千萬元。由國庫撥付。設理事長一人，由政府特派；副理事長二人，由政府簡派。設理事會以理事長副理事長及政府所派之各部理事五人組織之，代表政府監督及稽核公司事務。理事長處理內部一切事務，有任命公司職員之權，對外代表公司。旋派孫科爲理事長，李仲公熊斌爲副理事長。

同月十七日中國航空公司（以下稱中國公司）與美國航空發展公司（以下稱公司）訂立航空郵務合同二十一款，其要項如左：

（一）六個月內公司將必須設備準備完竣，以爲立即開辦下列三路航空郵務之用，

（一）由上海經南京至漢口，

（二）由南京經徐州濟南天津至北平，

(二)由漢口經長沙至廣州。

(一)中國公司於六個月內，在上列各都市供給設備保衛維持及準備妥善充分之空港及中途飛降場所，為航空郵務之用，每個中途飛降場所之距離最長不得過一百英里，六個月期限已滿，而訂立合同人有一方面不能履行準備完竣之條件時，須於每日賠償第二方面損失費美金二千五百元，在公司方面以此數為愆期中每日經費開銷實在之損失。

(二)如雙方或一方因不可抗力不能於六個月內開始飛行工作時，不負賠償損失之責任。

(四)如開辦之前或開辦之後，兩方互相同意，可將前開列之空道改變或重新勘定，惟須依照原擬三路規定之辦法執行，並須保存每日最少航行空綫三千英里之原則。

(五)原定三路開辦後，如中國公司欲願，公司應照原定各綫條件延長路綫，從北平或天津經瀋陽至哈爾濱，從上海經甯波（或溫州）福州廈門汕頭至廣

州；惟該項新綫從開辦日起，最少須繼續舉辦兩年。

(六) 在規定飛行時間表內，每日至少有飛機一架從每方起飛行，星期日及例假均在內；中國公司根據每日飛行最少三千英里之原則，擔保公司酬金之給予，每日飛行里數除受第十五條規定外，公司願每日飛行最少三千英里。

(七) 以距離推算撥付公司款項時，其距離應以空綫中規定各停站間此城市之中點達彼城市之中點計算。

(八) 所用之海陸飛機，均用中國文字，書明中國公司字樣，及其他由中國公司規定採用之標誌。

(九) 公司因設備及舉辦航空郵務，為規定飛行或特別飛行中止及重新飛行時，如用小飛機載重量在八百磅以內者，每英里應得酬金美金一元五角；其載重量在八百磅以上二千磅以下者，每英里美金二元二角五分；在二千磅以上二千八百磅以下者，每英里美金三元七角五分；二千八百磅以上四千磅以下者，每英里美金四元五角；其載重量在四千磅以上者，付給公司之酬金，應

按照上列數額遞增。

(十)公司應得酬金，全按所做工作計算，即以每日之規定及特別飛行中止或重新飛行里數而言，其飛行在一日內完成與否，均可照里數推算。如因素故致令公司每日飛行不能達三千英里限度時，公司所得之酬金，亦只按飛行里數計算，或照所做工作為準。

(十一)中國公司願允於每月之十五日或十五日以前，將本合同規定一月所得酬金，及至本月一日止所欠酬金賬目，付給公司。

(十二)在航空郵務收入未能抵償，或超過本合同規定應付公司酬金之全數以前，中國公司願於每月十五日，將上月航空郵務收入現款全數撥付公司；每月積欠公司之酬金，由中國公司製定欠單付給公司，該項欠單以美金元為本位，定期八年，年息百分之八，利息每半年清付一次，並須以航空郵務收入為抵押，由財政部長或其他部長代表國民政府無條件担保之，欠單全數不得超過美金二百萬元，如航空郵務收入超過酬金全數時，則所有盈餘應即為償

還欠單之用，中國公司得於欠單未到期前，將本金及到期息金付清後，先行收還欠單之一部或全部。

(十三) 爲本合同履行起見，航空郵務收入之計算，應以四十（即每磅郵件之平均數目）乘所載郵件磅數，再以此數乘航空郵務每件之郵票價率。

(十四) 凡中國人有合職員資格者，即行錄用，在可能範圍內，並於開辦時，即用合格之中國職員。

(十五) 在航空郵務開辦前或開辦時，公司當建築及設備必需之工廠，爲配合料理修整保存飛機及發動機件之用。

(十六) 在合同規定由中國公司供給之各空港及中途飛降場所內，中國公司當於合約期限內指定公司使用相當面積，爲建築有效能營業必需之工廠，飛機棚及辦事所，公司當繳納相當地租。

(十七) 本合同所擬定之飛行專在日間，如將來夜間飛行設備妥善後，欲創辦夜間飛行時，其條件酬金等項，由雙方另訂合同辦理。

(十八) 公司之財產營業及本合同規定所得酬金均免于徵稅；如公司用品進口須繳納關稅，則中國公司於付給公司酬金時，應將所繳關稅如數附加償還於公司。

(十九) 中國公司予公司以本合同規定之各路綫及各延長路綫於中國公司許可時以郵件運輸之專利權；如中國公司予公司以其他航空郵務路綫時，亦予以同樣專利權；其他公司或個人概不得在本合同規定各綫內經營平行之或與公司直接競爭之航空郵務路綫。

(二十) 公司有權裝置小力發收無綫電報機及無綫電話機，專供公司各站與飛機間消息交通之用，凡商報及與公司無關係之電報一律不得傳遞。

(廿一) 公司應嚴密檢查各飛機及機廠房屋，無使任何違禁品如軍械鴉片或食鹽等物得以偷運或窩藏；如公司已經相當嚴密檢查，並非由失察犯法時，公司不負法律上之責任。

(廿二) 本合同從簽訂日起有效十年，除在期滿前二年有一方以書面通

知對方願意中止外，於期滿後當繼續有效五年。

(廿三) 公司得將本合同規定之權利名義及關係，轉移於一專為執行本合同條文而創立之美國公司；惟除有中國公司書面認可外，不得將合同轉移於其他公司或個人。

(廿四) 本合同用中英兩國文字，如條文解釋發生異議時，以英文條文為準。

同日又訂定創辦經營航空學校，工廠，航空運輸合同，及空港金幣借款合同。各合同均經國府批准。

合同簽訂後，航空界迭起反對。五月航空署召集各省航空界同人開一度會議，議決呈請國府收回成命，以保空權而固國防。中華航空協進會通電反對。以美公司承包航綫，為喪失空權。前方航空隊亦通電反對，以事關國防，美公司代辦航空，駕駛者倘用外人，則國內險要悉被察知；且中央既有航空統一機關，不應又由其他機關辦理。上海郵務工會亦發表反對宣言，謂：美國航空公司包辦滬漢粵漢

京平三航綫長一千九百七十英里，每日運費美金五千九百元，年需美金二百十餘萬元，合國幣四百二十五萬餘元。最近郵務統計，每日交寄南京漢口之信件不過一萬件，其中寄漢口者不足三千件，假定十分之一作為航空郵件，不過一千件，依照民國十年天津濟南開辦之航空郵資每信收費一角五分，每日不過一百五十元左右，一年不過五萬四千元，而該公司每年損失最底限度，必在四百萬餘元，郵政何堪受此淨蝕。

合同經批准後，美國航空發展公司飛機六架先後到滬，取名「南京」「上海」「漢口」「九江」「武昌」「重慶」，飛機係羅甯式（*Loening Amphibian*）雙翼水陸兩用，連機師座八座，機長三十四英尺八寸，高十三英尺二寸，闊四十六英尺八寸，全機空重三千九百五十磅，連汽油載重一千九百五十磅，機器馬力五百二十五匹，最高速度每小時一百三十英里，平走速度一百零五英里，最高能飛至一萬五千尺。先航行上海，經南京，九江，至漢口之路綫，於十月二十一日起飛航，開始搭客載運郵件，計程五百十六英里。每日上行：上午八時由上海開行，十時十分到南京。

下午一時零五分到九江，三時十五分到漢口；下行：上午八時四十五分自漢口開，十時二十五分到九江，下午一時三十分到南京，四時到上海。載客票價：單程票上海至南京四十元，至九江一百四十元，至漢口二百元，南京至九江一百元，至漢口一百六十元，九江至漢口六十元；來回票：照單程票加倍減去四分之一。星期日不開行，後美方照合同力爭，星期日亦照常飛行。

十一月理事長孫科辭職，國府派交通部長王伯羣繼任。上海郵務工會仍繼續反對中美合同，成立反對中美航空合同運動委員會，電呈中央黨部國府行政院及交通部，請迅將合同取消，並發表宣言，謂「中國航空公司飛行以來，各地來滬郵件日僅四百至六百，由滬發往各地者日僅二百至三百，以每件一角五分計，日收不足一百五十元，加以乘客，總計日收二千一百五十元；按照中美合同路線，每日須給美方美金四千五百元，合華幣九千餘元。此項損失，係指郵務抵押，在中國郵政，年維現狀，尙屬不逮，何堪復肩此重負」云云。

交通部方面，以合同中載明每信以十公分爲單位，但按照我國郵政章程，每

信以二十公分爲單位，此係國際郵會所訂，我國爲會員之一，如遵照合同則違反國際郵章；且合同中所規定，均依美人習慣，如信件與包裹同一價格，倘遵照合同，則郵局收受包裹，須虧賠十倍價格，故中國航空公司迭與郵政總局商訂代運郵件合同，均無滿意結果。國府復令催速訂，十二月交通部乃將難履行之點呈明：（一）改訂信件重量難於遷就；（二）航空郵務收入全數撥付美公司，則其他飛航路線之利益全被侵奪，何能維持；即欲按綫分別撥付，而郵票售出之後，寄信人黏用於何綫之郵件，亦無從分別計算；國際航空郵件由我國郵局收寄者，我國付運費係照公約以淨重計算，聯郵各國付我者亦如是，故爲兼籌并顧計，信件重量仍應以二十公分爲單位，計算運費方法，不能以售票數目爲定，仍應以所運郵件淨量爲標準，則一切窒難，或可消除。該公司與美方所訂合同，既牽涉國際聯郵公約，增加人民担負，以致礙難履行，則從事改訂，亦事實之所當然。」云云。

理事長王伯羣繼任之後，感於應付美國公司之困難，復覩各界反對之激烈，特於十九年一月十六日召集理事會，並請有關係之財政外交軍政交通四部各

派代表參加會議，共同討論善後辦法。僉以合同履行後，政府賠累既鉅，而辦理尤多窒礙，一致主張根本撤銷，另圖辦法，以節公帑而保利權。乃由理事長呈報國府，並縷陳合同弊端，其較大者：（一）關於酬金：在此三個月，僅依實飛里數計算，每日酬金已達美金一千五百四十八元，合國幣約三千九百元，竟超過收入五倍以上，按年積算，虧累何堪？（二）關於國防：美公司承包之滬漢綫，適在沿江四大要塞之區，其水上飛機往往因天時關係飛行甚低，要塞形勢，盡被窺悉。（三）關於專利：美公司僅在美註冊，不受我國法律制裁，復予以專利權，而其路綫適為最繁盛區域，則其他普通或偏僻之區，必將無人過問。（四）關於免稅：按照合同，美方運入用品，已得無限制免稅；中國公司代請護照，不悉其機件數量用途，而代負資成。

國府據呈指令將合同根本取銷，由外交部照會美使協商辦法，決由雙方代表在京開正式會議，重行簽訂。時美方合同權利已由航空發展公司轉讓予美國飛連公司，由飛連公司派代表波林（*Max. A. Pollin*）來華，經雙方長時間多次之商議，改為中美合資經營。於七月八日簽訂新合同，將十八年四月十七日與美方

所訂各合同均行取消，歷次欠付美公司之款給予之期票共美金二十二萬一千二百七十二元二角四分，一併取消。

第二節 中外合辦航空

第一款 中美合辦國內航空

民國十九年六月交通部長王伯羣與美國飛運公司商妥中美合辦航空，將滬蓉航空綫管理處及中國航空公司並飛運公司之資產及費用作為合組之新公司之資本一部份。部派科長張心澂、李景樞會同飛運公司會計師稽核滬蓉航空綫管理處中國航空公司及飛運公司帳目，經稽核呈報後，得中美兩方資產及營業虧損之數，即以之作爲兩方股份之一部份。七月八日由交通部長王伯羣與飛運公司代表波林在南京簽定合組股份有限公司合同九條，其要項如左：

(一) 組織遵照中國法律，共同組織一股份有限公司，名中國航空公司，以經營在中國之航空載運。

(二) 資本。公司資本一千萬元，分一萬股，每股一千元，甲方（指交通部下同）

第二節 中外合辦航空 第一款 中美合辦國內航空

五千五百股，乙方（指飛運公司下同）四千五百股。

甲方在滬蓉航空管理處及原中國航空公司之資產，按照附件甲表所開，移交於公司，由公司發給股份七百十二股；

乙方之資產按照附件乙表所開，移交於公司，由公司發給股份一千七百二十三股；

公司除照上規定外，再派給甲方股份壹千五百零二股，照額面繳付股款；
甲方於本合同發生效力之日繳該股款四分之一，本年十二月一日再繳四分之一，民國二十年六月一日再繳四分之一，至同年十二月一日將其餘四分之一如數繳清；

本合同批准有效之日，甲方對於後三期應繳之股款，應將交通銀行所出之不能止付之付款憑信交給公司，該憑信係用公司之抬頭，以便該股款屆期照付，上開股份第一期繳款時，公司即將一千五百零二股之股票全數發給於甲方；

公司除照上規定發給乙方股份外，再派給乙方股份九十股，乙方於本合同發生效力之日，按照額面如數繳付股款於公司，公司亦同時發給股票於乙方；

其餘股份依股東會之議決，定其繳股之時期及方法；

股票爲記名式，除經已發總股份十分之八以上之同意外，不得轉讓股份。

(二)管理及監察。公司之管理權屬於董事會，由董事五人組織之，三人由甲方選任，二人由乙方選任；如經股東之委託，董事得爲股東之代表；董事會有董事四人出席方足法定人數；董事會之決議，除本合同有特別規定外，以出席董事過半數表決之；凡關於公司債之發行，其他方法之借款或負擔債務，不動產或飛機之購置而價值超過國幣二萬元以上者，公司與郵政總局同日所訂之郵運合同或與中華民國政府或與政府內任何機關將來所訂之任何合同之解除或締結，或各該合同內權利之變更放棄，以上各件之議決，至少須有公司已發總股份十分之八之同意通過之；

第二節 中外合辦航空 第一款 中美合辦國內航空

董事會應就董事中選舉董事長一人，副董事長二人，董事長及一副董事長歸甲方提出，其另一副董事長歸乙方提出，董事會應依所提出者選舉之；董事長依其職權，當然為公司總經理，並為董事會之主席，董事長不願主持董事會事務或不願執行董事長或總經理職務時，得委託副董事長一人代理之；

董事會之下設營業財務機航三組，各組之主任及副主任均由董事會任命，但營業組主任財務組主任機航組副主任歸甲方提出，機航組主任營業組副主任財務組副主任歸乙方提出，依所提出者任命之，各組之職員由各該組主任薦請董事長委派之，職員之薪俸額須以同樣職務人員通常所受之相當薪俸為標準；

公司設監察二人，由甲方指命一人，乙方指命一人。

(四) 財務。股款及載運郵件客貨及其他所收入之款應存雙方同意之中國國籍之銀行；

付清營業開支後所餘之款，須另行存儲，以備增加設備及改良所必需之

費用並派給股東股利，但股利須俟公司一切營業開支付清債務本息算結並提出相當公積金後，始得派給；

公司一切支出均用支票，支票須由受委派之二人簽名，由代表甲方之董事及代表乙方之董事中各派一人；

公司簿記會計均須用最新式之制度，簿記應用中文，并以中文記載為憑，但遇乙方要求時，亦須兼用英文記載，每月須會計師審核。

(五) 航空路線：第一綫：上海、南京、九江、漢口、宜昌、萬縣、重慶、成都；第二綫：南京、徐州、濟南、天津、北平；第三綫：上海、甯波、溫州、福州、廈門、汕頭、廣州；

公司先辦第一綫，有成績後即開辦第二綫及或第三綫，如公司在本合同發生效力後三年內迄未開辦第二綫及或第三綫，則公司當然喪失第二綫及或第三綫營業之權利，但確因不可抗力致公司在三年內不能開辦此兩綫者，不在此限；

各種航空郵件在上列路線者，公司按照其與中國郵政總局同日所訂合

同上之條款有航空載運之專利權；

公司亦得在上列三綫航運客貨，但非專利，並不得因而防礙航空郵運之安全及效能；

遇有軍事必要時，軍政部得命令公司之飛機離開堡壘及或軍事重要地帶，在安全之處繞道飛行。

(六)經營。乙方於合同有效後，即將技術上經驗供甲方之用，受其指揮並與合作；

公司固定政策，雇用中國人員充當公司職員駕駛員機械師，乙方在中國及美國應使中國人有充分機會得受機械師無線電管理員之技術上訓練，並使得受關於航空載運一切事項之實地經驗；

凡飛機及機件以最優等並最新式者為限，方得購買，並應儘先採用中國製造之物，如不能得中國製造之物，始得儘先採用美國克特司武萊得飛機廠

之製造品，但國幣一千元價值以上之航空物品，應一律用投標方法購買之。

(七) 空港及升降場所。甲方在可能之範圍內，准公司使用在上開各路綫所有之各空港及沿途之升降場所，公司繳納租金；

上開各路綫之必要地點而無空港及沿途升降場所時，應由公司擔任設備。

(八) 無綫電。甲方允公司裝置維持並使用適宜之收發無綫電報機及無綫電話機，并允將相當長度之電波供給公司使用；此種無綫電專供公司與各站及各飛機間傳遞消息之用，但一切商用之通信及其他與公司無直接關係之通信概不得傳遞。

(九) 合同。甲方允對於公司所有之物件及其他財產給與合情理之保護；本合同簽定後，須經國民政府核準備案，並正式用書面通知乙方，始生效力；

本合同自發生效力之日起，以十年為有效期間，期滿前一年若任何一方

第二節 中外合辦航空 第一款 中美合辦國內航空

未以書面通知對方本合同終止，則本合同除十年有效期間外，繼續有效五年；

本合同期滿時，甲方有權平允估價買收公司所有之一切財產；

雙方對於本合同如有爭執時，應將該爭點提交公斷，每方各推舉公斷員二人，該四公斷員合推公正員一人，如原舉之四公斷員不能得多數同意時，由合推之公正員決定之；

甲方受原中國航空公司之委託，與乙方同意，俟本合同經批准有效時，下列各合同即行失效；凡各該合同所規定或所發生之權利均行銷滅；

(一) 民國十八年四月十七日原中國航空公司與美國航空發展公司所訂之航空郵務合同（該合同係後經美國航空發展公司移轉於乙方者）；

(二) 民國十八年四月十七日原中國航空公司與美國航空發展公司所訂之創辦經營航空學校工廠航空運輸合同（該合同後經美國航空發展公司依法委託乙方代為取消者）；

(三) 民國十八年七月十六日原中國航空公司與美國航空發展公司

所訂之空港金幣借款合同（該合同後經美國航空發展公司依法移轉於美國航空公司，更由美國航空公司依法委託乙方代為消取者）

原中國航空公司所給與乙方之期票共美金二十二萬一千二百七十四元二角四分，即同時銷滅，

本合同兼用中英文文字，解釋發生疑義時，以中文為準，

本合同對於任何一方之合法承繼人均有拘束力，但該承繼人須以中國或美國國籍人民為限。

甲表

立合同之甲方所投之資產

中華民國國幣

設備

元

飛機

一三二九·二〇〇·〇〇

飛機及發動機零件

一一四·八一七·二九

無線電機

一〇·〇五八·九〇

第二節 中外合辦航空 第一款 中美合辦國內航空

汽車

一〇・九五九・五三

傢具

七・五三六・〇〇

其他雜件

一二・三三四・八一

設備總計

三八四・九〇六・五三

銀行存款及手存現金(應轉讓與新公司)

五一・七四五・二八

交通部辦理航空用費

四四・三三五・九二

營業虧損截至中華民國十九年五月底止

二三一・二一五・五四

資產總計

七一二・二〇三・二七

乙表

立合同之乙方所投之資產

中華民國國幣

設備

元

飛機

五四九・〇五二・九二

發動機

飛機及發動機零件

三〇四、七八八・三〇

無線電機

七五、二三三・一〇

汽車

二四、八三〇・六七

傢具

八、八〇七・七〇

其他設備

二〇、二六六・九二

設備總計

一、〇五三、六〇八・八八

籌備費

一一五、七八〇・八三

飛行開辦費

一二一、四七九・一七

營業虧損截至中華民國十九年五月底止

三三二、五六八・二四

資產總計

一、七二三、四三七・一二

同日用新組織之中國航空公司名義，與郵政總局訂立載運郵件合同。十日中美雙方開籌備會議，推定王伯羣為董事長兼總經理，韋以勳、韓密頓（美人）為副董事長，劉書蕃、波林（美人）為董事，聶開一、史密斯（美人）為監察，營業組主任

第二節 中外合辦航空 第一款 中美合辦國內航空

爲王錫昌，副主任爲韓密頓，財務組主任爲杜惕生，副主任韓密頓兼，機航組主任爲史密斯，副主任爲聶開一。十一月交通部將合同呈行政院轉呈國府，並請將原中國航空公司條例廢止。合同經國府批准，原中國航空公司條例亦經明令撤消。滬蓉航空綫管理處及飛運公司之資產由中國航空公司接收，自六月一日起，其收支歸新公司計算。八月一日中國航空公司正式改組成立，並經原訂合同之雙方公同議定章程十九條。公司由部咨工商部註冊，十一月經工商部發給執照。

滬蓉移交之飛機一號至六號，經更名爲「宜昌」「北平」「天津」「濟南」「徐州」「蚌埠」。

公司改組後擬先將滬漢綫展至重慶。九月間史密斯聶開一暨機師等駕九江號自滬先作試航，擬到重慶籌備就緒後，卽行回滬，俟兩月後再擴展至成都。詎知到宜昌後，接重慶私人電訊，因劉湘並未正式允許飛機入境爲詞，勸勿入川，故九江號卽折回。一面由交通部長王伯羣電詢劉湘，得覆電謂國內軍事未終，恐川人少見多怪，易至誤會，請先派員到川解釋。公司乃派聶開一赴渝，與劉湘商洽，未

有結果

十二月八日上午八時上海號飛機由上海龍華飛機場出發，飛往漢口，循江面上昇，約飛至高四五丈浦東爛泥渡江岸，機翼誤觸停泊江邊帆船之桅桿頂上，突然損落，機身頓失平衡，倒入水灘中，因發動機無法停止，故受震極烈，著灘之處均成齋粉。乘客有淞滬警備司令熊式輝國府參事楊永泰及熊氏衛隊曾春帆均受重傷，安利洋行職員殷文龍俄婦安居法夫人暨飛機師美人貝爾副機師邊福耕均因傷重斃命。此爲我國民用航空開航以來初次失事。

同月增加董事二人爲錢春祺及綏內特（美人）。副董事長章以勳辭職，改推何輯五補充。總經理改由何氏兼任。財務組主任改派保君健。

至漢渝航綫決定先飛至宜昌。籌備就緒，於二十年三月二十三日試航。三十日起，每逢星期二四六，滬漢西上飛機當日自滬直達宜昌；每逢星期日及星期三五，東下飛機自宜昌起飛直達上海。經過南京蕪湖安慶九江漢口沙市，均設站停落。

第二節 中外合辦航空 第二款 中德合辦國際航空

董事會議決開辦京平航空綫，劃全綫爲五站，卽南京、徐州、濟南、天津、北平。沿途借用軍政部之飛機場。沿途無綫電機在滬訂購；北平電機爲一千華脫已運往裝畢；徐州及天津電機爲二百華脫，正在裝設；濟南電機尙在滬，不日起運。二十年三月一日由主任聶開一偕飛機師張畫一、機械員于永泉乘天津號飛機先行試航。四月十五日正式開航。除星期一外，每日北上機：南京上午九時半開，十一時半到徐，四十分開，下午一時半到濟，四十分開，三時三十五分到津，四十五分開，四時半抵平；南下機：北平上午六時半開，七時十五分到津，二十五分開，九時二十分到濟，三十分開，十一時二十分到徐，三十分開，下午一時半到京。全綫以「北平—天津—濟南—徐州—蚌埠」飛機五架飛航。初開辦時暫運郵件，不售客票。此綫營業並不受歐亞航空之影響，除載客外，所有由京至平郵件，統由本綫載遞。

第二款 中德合辦國際航空

民國十八年交通部長王伯羣以現代航空郵運日臻發達，其傳遞訊息效力幾與電信相同，而歐亞兩洲間通訊，則因未能利用此新方法，致函件動須經旬匝

月始能達到，乃特派科長李景樞與德國漢沙航空公司代表石密德商訂合辦歐亞航空郵件合同，組織歐亞航空公司（*Eurasia Aviation Corporation*）經往復磋商之結果，於十九年二月二十一日由部長王伯羣與公司代表石密德簽訂合同十款，其要項如下：

- （一）照中國法律組織歐亞航空郵運股份有限公司。
- （二）資本國幣三百萬元，華方占三分之二，德方三分之一。
- （三）德方為華方墊款九十萬元，為設備及購機件之用，年息七厘，五年內分期或一次清償，華方以所得股票為抵品，但股票所有權及一切權利仍歸華方。

（四）管理權屬於董事會，董事九人，監察三人，按認股數目比例選派，董事長一人，副董事長二人，其一人由德方提出，董事長兼總經理，董事會下設營運財務機航三組，營運組正副主任財務組主任及機航組副主任由華方提出，餘由德方提出。

第二節 中外合辦航空 第二款 中德合辦國際航空

(五)股本及收入存於雙方同意之中國國籍銀行，一切款項須用票據支付，由二人署名，每方各派一人，簿記以中文爲準，得兼用德文。

(六)公司得在下列三綫辦理航空郵運事項：

(甲)從上海經南京、天津、北平及滿洲里，經亞洲俄國至歐洲；

(乙)從上海經南京、天津、北平及庫倫以外之中國邊境，經亞洲俄國至歐洲；

(丙)從上海經南京、甘肅及新疆之中國邊境，經亞洲俄國至歐洲；

上列各綫如遇禁航時，應繞道飛行，或照禁航法令辦理；

公司得載運客貨，惟不得妨礙郵運，並無在中國領土內享有國內航空郵運貨運客運之權利，但得受政府委託辦理，公司有權與國內國外航空綫訂聯運合同。

(七)三年內德方得管理及監督本公司各綫之技術事務，負責使各綫爲有效之經營，德方允在德國及中國訓練駕駛及機械人員。

(八) 公司使用華方之空港及升降場，應納租金。

(九) 公司得裝無線電，但不得傳遞商報及與公司無直接關係之訊息。

(十) 合同有效十年，期滿前一年如雙方同意得延展，合同發生異議時，以中文為準。

三月十八日交通部將合同呈行政院，經院議決先轉呈國民政府備案，俟漢沙公司認可通知後再行核議。交通部派參事雙清赴德攷察交通，並與德國公司接洽。嗣該公司復派全權代表石密德氏來華，於七月七日呈送請求書一件，內稱：「為避免因必須經過俄國，致受俄國之過分要挾，無理壓迫，使敝公司確實無法接受，及使新公司之發展前途發生障礙起見，擬請貴部對於合同第六條第一節丙項之規定略加增改如左：即（丙）從上海經南京、甘肅及新疆之中國邊境，經亞洲俄國，或遇必要時，經中部亞洲至歐洲。」如俄國所提之條件，經雙方認為確無過分要挾無理壓迫，及足以影響新公司之發展前途之事實時，則本項所增改之點，應作為無效。貴部如認為尚屬合理之請求，務請賜以書面證明，並請於呈請

第二節 中德合辦航空 第二款 中德合辦國際航空

國民政府核准時，對於此點一併呈請核准備案。交通部認爲事實變通辦法尙屬可行，函復照准。該代表於八月十六日將正式認可通知書送部。九月三日部將前情呈行政院轉呈國民政府，並謂：「此項合同，我方利益實佔優勢，而此次德方所提換文之請求，在必要時航綫得不經俄境一節，尤屬我方所樂從。我國際此時機，對於國際空中交通事業，若不急起直追，再事因循，勢必又蹈輪船電政主權旁落之覆轍。現德方對於合同既肯牽就認可，我方似亦未便猶豫不前，請轉呈國民政府對該合同及換文增改之點一併俯賜核准備案。」云云，旋經國民政府將合同批准。

八月中德雙方開會，華方董事六人，推定交通部次長韋以勳，參事雙清，司長劉書蕃，科長李景樞，祕書林天蘭，餘一人俟後再定；德方三人，推定石密德，馮錫克，波普，韋以勳充董事長，雙清石密德充副董事長，雙清兼總經理。

飛機在德購妥容克斯金屬飛機七架，三架爲水陸兩用式，四架爲陸地所用，形式與普通飛機同，僅兩旁油箱略大。此四架已到滬，名歐亞第一號以至第四號，

每機除機師二座外可坐四人。

航綫先由上海經南京徐州濟南天津至滿洲里經過俄境時則由郵政局與俄郵局按照國際聯運辦法約每重二十公分之郵件納資一角五分之規定訂立合同自滬飛至滿州里須在北平換飛機。

三月十五日飛機二架試航滬平，八時離滬，三時十分到平。五月三十一日正式開航滬平哈綫，載運郵件，暫不搭客。

第三節 省辦航空

第一款 雲南民用航空

雲南省航空計劃，當局擬分四期：第一期參加討逆，第二期就已成機場完成省內商航，第三期實現粵桂滇三省聯航，第四期與全國聯航。

十七年冬航空司令劉沛泉倡設滇粵商用航空籌備委員會。購置飛機，招攷學工，設站通航。已成之飛機場有十五處。全省航綫分爲四道：

(一)滇中道 此路再分兩綫：一自昆明至尋甸，經會澤至昭通；一自昆明至

第三節 省辦航空 第一款 雲南民用航空

揚林，經曲靖至平彝。

(二) 蒙自道 此道亦分兩道：一自昆明至西至富州；一自昆明至蒙自。

(三) 普洱道 由昆明至寧洱。

(四) 騰越道 由昆明至楚雄，經大理永昌至騰越。

飛機係託香港富滇銀行行長蕭某在港訂購。十八年有兩架運抵香港，劉沛泉偕隊長陳棲霞張汝漢抵香港試航，在九龍飛行場試航數次。四月二十四日沛泉等遂駕昆明號，由港飛行回滇，九時抵廣州，約四小時抵北海，再由北海飛行六小時達雲南省城，為西南航空界開一新紀元。

劉沛泉在粵時，與粵桂兩省商定航行路綫及聯航草約，俟桂省同意，即可開航，草約經三省核定即可實行。草約之要項如下：

(一) 粵桂滇三省各置民用飛機若干架，以備互航粵桂滇，為運貨載客之用。

(二) 粵桂滇間規定飛機降落站，無綫電站，及貯機棚場各若干所，由各省

自行修築，彼此互相借用，互任保護。

(二) 飛機所運郵件貨物之運費，由雙方商定劃一徵收，其進口稅厘等項應查照普通定章辦理徵收，如有增減之必要者，得隨時協商訂定之。

(四) 任何一方如遇必要時，需用飛機運輸公私物品及其他任務時，得互相借用，以盡互相義務。

(五) 飛機於任何地點起航及着陸時，須受當地海關稅關及正式軍警依法檢查。

(六) 在中央未頒佈商業航空條例以前，得參酌現況與郵局海關及航路所經之地方主管長官暫訂臨時航運條例，呈報各該省政府核准施行，俟中央航行條例正式頒佈後撤銷。

(七) 本約自簽定之日發生效力，如須增刪時，得隨時互相修正之。
 副商用飛機共有三架，即「昆明」、「金馬」、「碧鷄」。未幾復改爲軍用。

第二款 兩廣民用航空

第三節 省辦航空 第二款 兩廣民用航空

兩廣民用航空由廣東第八路總指揮部航空處處長黃光銳擬定組織大綱及細則簡章預算表時間表，呈奉第八路總指揮陳濟棠核准，並函廣東及廣西省政府備案。其計劃本分東西南三航綫：東綫由廣東至惠州汕頭；西綫由廣西至梧州南寧；南綫由廣州至瓊州海口。試辦期間先航廣州至梧州，於十九年十二月一日開始搭客載貨。是日在大沙頭兩廣民用航空管理總站舉行開航典禮，謝莽駕駛曲江號，譚壽駕駛南雄號，有各團體代表乘坐，安抵梧州。

每日航空開行時間：廣州往梧州，上午八時開，九時四十分到，計一百十二英里，合二百七十三華里；梧州往廣州，下午一時開，二時四十分到，廣州往汕頭，上午八時開，十一時到，計二百二十三英里，合七百四十四華里；汕頭往廣州，下午一時開，四時到；廣州往海口，上午七時開，十一時到，計三百英里，合一千華里；海口往廣州，下午十二時三十分開，四時三十分到。

總指揮部將試辦民用航空情形及組織大綱各件，呈國民政府查核，並函交通部備案。部令郵政總局轉飭廣東郵務管理局與該航空處商訂郵運合同，復以

汕頭至廣州一綫航空郵件業經國府核准劃交中國航空公司辦理，將來應歸該公司承運，呈復國府並函復總指揮部。總指揮部咨復請在中國航空公司未開廣汕綫以前，准該航空處暫行兼運郵件，俟公司實行開辦時，仍交回接收部復照辦。嗣管理局經呈准先暫予收寄郵件。二十年一月總指揮部咨復交通部謂航郵一節未准費部定有專章，尙未舉辦，請將航空郵章訂定頒行，並令各郵局暫訂航郵簡章，卽予開辦，以利郵運。交通部乃復令郵政總局速與航空處商訂合同。嗣經訂定郵運合同。凡信函明信片印刷物以及新聞紙等均可寄遞，於平常郵費外，按重量二十公分或零數另納航空郵費一角五分，包裹亦可同樣寄遞，但以在廣東或廣西省內交寄者爲限。

第三款 東三省民用航空

民國十三年三月一日奉天營口郵運飛行開始。

遼寧航空界航郵搭客之計劃，以連年軍興，迄來舉辦，自十七年十一月張惠長飛行全國成功，故又舊事重提，擬先在瀋陽、吉林、長春、哈爾濱、安東、營口、各大埠

第三節 省辦航空 第四款 豫陝甘民用航空

舉行航郵與載客，俟有相當成績，再與南省聯絡，十九年創設京瀋航空運輸，擬在秦皇島、天津、濟南、徐州、蚌埠、南京設站及飛行場，派楊逢春、趙鴻起等至航空署接洽，到濟徐蚌等地間勘察，濟站已定張莊。

東北航空處因數年前法國及日本飛機先後來奉，為答訪起見，特準備奉法奉日國際間飛行。

第四款 豫陝甘民用航空

民國十八年馮玉祥以甘省交通梗阻，特電甘省府主席先於平涼、蘭州兩處各闢一大規模之飛機場，為民用航空事業第一步之建設。又電河南省府主席鄧哲熙撥款三十萬元，舉辦豫陝甘民用航空事業。任命鄧哲熙為豫陝甘三省民用航空籌備處監督，支應遴為主任，籌設民用航空，哲熙等於三月九日就職。擬於開封演武廳後購地建築飛機場。

第四節 軍用航空

第一款 北京政府

軍用航空在清季光緒三十四年二月湖北陸軍第八鎮氣球隊成立以工兵營營長王永泉兼隊長，五月江蘇陸軍第九鎮氣球隊成立以工兵營營長鄧質儀兼隊長，六月直隸陸軍第四鎮氣球隊成立以工兵營營長高凝宸兼隊長，三隊各有日本山田式氣球一具，是爲我國有軍用航空之始，亦卽我國有航空之始。

宣統二年八月駐日公使胡維德咨送學生劉佐成李寶燧回國，由軍諮府撥款在南苑廣甸毅軍操場建築廠棚，製造飛機，歸第一廳廳長陳其采節制。三年永平秋操，營長王永泉率氣球隊全隊人員，並帶氣球二具，赴戰地演放。

十一月武昌都督府組織航空隊，有法國桑麻式飛機二架，派劉佐成爲隊長。十二月厲汝燕由英畢業返滬，充滬都督府航空隊隊長。有奧國式單翼飛機二架，在江灣跑馬場演放。

民國元年六月南京陸軍第三師交通團成立，以鄧質儀爲團長，厲汝燕劉佐成爲團附，李寶燧爲飛行營營長，有單翼飛機二架。二年三月袁世凱將此飛機二架調往北京，歸南苑陸軍第三師節制，附設隨營飛行教練班，以厲汝燕爲飛行主

任兼廠長。

四年十一月袁世凱派飛機一隊討伐四川，委王鶚爲隊長，十二月派飛機一隊討伐江西，委秦國鏞爲隊長。六年六月北京政府派飛機一隊討伐湖南，委鮑丙辰爲隊長。

九年六月河南督軍趙倜向英商福中公司購 S.V.S 式二百馬力之驅逐機二架，到天津時被北京政府查覺沒收。

十二年六月山東土匪孫美瑤在臨城劫車，虜去外國男女十餘人，航空署派蔣達爲臨城勦匪航空隊隊長，帶愛弗樓飛機二架，赴臨城棗莊，由棗莊飛往抱犢崗上空，施行偵察轟炸。

十三年四月北京中央航空司令部成立，以敖景文爲司令，趙雲鵬爲副司令，李珉爲第三隊隊長。八月蔣達爲臨時航空隊隊長，帶大小維梅飛機，參加江浙戰爭。

十四年二月沈德燮爲航空署航空司令，蔣達爲副司令。七月豫陝甘勦匪總

司令孫岳以吳新田盤踞長安派航空署署長何遂航空司令沈德燮駕駛大維梅飛機入陝助友軍攻克長安。十五年二月航空司令沈德燮以王季子爲參謀長，楊鶴符爲第一隊隊長，崔滄石爲第二隊隊長。

第二款 國民政府

民國十五年八月廣東航空局取消，國民革命軍總司令部組織航空處，張靜愚爲黨代表。十月高在田爲第一隊隊長。十六年一月高在田爲國民革命軍總司令部航空隊隊長，張靜愚代理武漢航空處處長，三月曹寶清爲國民革命軍總司令部航空處飛機隊總隊長，歐陽璋爲附隊長。三月國民革命軍東路航空司令部在上海成立，劉沛泉爲司令，陳棲霞爲參謀長，張維爲副司令，兼第一隊隊長，高勤爲第二隊隊長。張慕超爲國民革命軍中央江右軍航空隊隊長。四月甯漢分立，武昌軍事委員會設航空處，以孫科爲處長，喻毓西爲副處長。五月黃秉衡爲國民革命軍總司令部航空處處長，金巨堂爲軍事科科長，韓孝先爲經理科科長，張維爲第一隊隊長，歐陽璋爲第二隊隊長。七月金巨堂代理處長。八月孫傳芳軍密渡

龍潭，張維與石曼牛附隊長駕駛飛機偵察，為敵彈所擊，機墜，張維受傷。九月張靜愚為處長，曹寶清為副處長。設軍事科，訓練科，作戰主任，政治主任。高在田為第一隊隊長，歐陽璋為第二隊隊長。

十七年二月國民政府軍事委員會航空司令部成立，張靜愚為司令，蔣逵為參謀長，第一第二兩隊隊長仍舊，劉國楨為水面飛機隊長。

五月國民革命軍統一成功，航空司令張靜愚派吳鴻祺接收北平航空司及航空附屬機關。

十八年三月討伐武漢桂軍，中央第一編遣區辦事處咨請軍政部臨時編成航空大隊，委航空署副署長張靜愚為司令，歸編遣辦事處調遣。航空署之一二兩隊撥歸指揮，並另成立飛機一隊。高在田歐陽璋兩隊長遂隨同出發，赴前方偵察轟炸，並散放傳單。嗣飛至長沙衡州。五月一日南京航空司令部成立，張靜愚為司令，蔣逵為參謀長。第一二隊隊長仍舊，李岷為第三隊隊長，耿煜曾為水機隊隊長。六月黃秉衡為國民革命軍航空大隊司令，張有谷為水機隊隊長。七月劉芳秀為

第三隊隊長十月航空大隊司令部取消，黃秉衡轉任航空署副署長。

十一月航空署署長張惠長請准軍政部，因調廣東飛機隊長楊官宇等出發津浦平漢兩路助勦叛軍得力，中央空軍無多，即增編為第四隊，派官宇為隊長。十二月將粵省航空暫時接收，改編為第五第六兩隊。同月歐陽璋辭職，派張廷孟為第二隊隊長，田曦為第五隊隊長，周寶衡為第六隊隊長。

十九年五月航空署呈准軍政部，修改航空隊編制，每隊隊長上校一，副隊長中校一，分隊長中校三，參謀中校一，少校一，機務長中校一，飛航員中校六，少校九，候補飛航員上尉九，見習員准尉九，軍醫中少校一，副官上尉一中尉一，軍需上尉一中尉一，書記上尉一，機械員上尉三，軍機員上中尉三，無線電信員上尉二，攝影員上中尉一，製圖員上中尉一，材料彈械管理員中少尉一，特務員中少尉一，譯電員准尉一，司藥中少尉一，司書准尉一，餘為各種士兵。每隊飛機九架。此項編制七月一日開始實行。

是年航空各隊參加對閻馮之戰，第一隊隊長為張有谷，其餘各隊隊長均仍

舊。

第四節 軍用航空 第三款 廣東

航空署所有各航站，截至十九年年底止，水機站爲南京及上海龍華二處，陸機站爲南京、大校場、安慶、漢口、襄陽、洛陽、鄭州、九江、信陽、保定、南苑、徐州、蚌埠、南昌、德縣、濟南、濟寧十七處。

第三款 廣東

民國五年護國軍都司令岑春煊委譚根爲討袁航空隊隊長，由菲律賓購來卡基斯飛機二架，運往肇慶助戰。七年六月廣東護法軍興，督辦莫榮新委譚根爲航空隊隊長，林福元爲副隊長，率同飛航員張惠長等，帶卡基斯飛機二架，赴涼州討伐龍濟光。八年二月張惠長爲航空隊隊長。九年八月林福元爲討莫聯軍總司令部航空主任，十月朱卓文爲航空局局長，張惠長爲第一隊隊長，陳應權爲第二隊隊長。十一年二月惠長爲副局長兼航空隊隊長。六月應權爲局長，林安爲副局長。十二年五月惠長爲局長。九月黃秉衡爲局長。十四年六月張靜愚爲航空局營業處處長。十五年三月靜愚爲局長。八月航空局取消，靜愚爲國民革命軍總司令。

部航空處黨代表。十七年一月林偉成爲廣東航空處處長。二月張惠長繼任。十一月張惠長黃毓沛楊官宇駕萊因廣州號飛機，作國內長途飛行，經湘鄂贛皖蘇魯冀遼諸省而返粵。是爲我國長途航空之始。同月周寶衡陳慶雲黃光銳駕萊因珠江號，作沿海長途飛行，經閩浙蘇皖贛諸省而返粵。十八年九月張惠長內任航空署署長，黃光銳繼任廣東航空處處長，屬於第八路總指揮部。十九年四月參加援桂諸役，收復桂林北流等城。其第一隊及第二隊除在廣西梧州作戰外，並參加中央討逆之役，在津浦隴海平漢各線作戰。

第四款 東北方面

東三省自民國九年張作霖始創立航空籌備處。十年四月擴充爲東三省航空處，以喬慶雲爲處長。十一年九月陸軍航空學校成立，喬慶雲爲校長。十二年九月以張學良爲航空處總辦，姚錫九爲總務處處長，周培炳爲航空學校教育長，章斌爲飛龍隊附代理隊長，趙延緒爲飛虎隊隊長，伊里布爲飛鷹隊隊長。

十三年九月二十日直奉戰事發生，飛龍飛虎飛鷹隊駐錦州或中前所，水機

第四節 軍用航空 第四款 東北方面

隊駐葫蘆島，每日飛進山海關秦皇島遼陽熱河一帶，偵察轟炸。十月十九日伊里布駕亨特佩治式大飛機一架，帶五百磅大炸彈一枚，拋於山海關內石門寨附近，十一月郭松齡軍在灤州叛變，飛龍與飛鷹隊飛機大半由昌黎飛回奉天，惟在軍糧城之飛虎隊飛機半歸郭軍，由趙延緒指揮，半歸直軍，由萬咸章馬振昌指揮。十四年一月馬振昌爲總務處處長，萬咸章爲航空學校教育長。六月東三省航空處擴充，改爲東北航空處，增飛鷹飛豹二隊，並於總務處內分置五科，機械處分置三科，工廠分置二科。七月二十二日飛機炸彈庫失慎爆炸。

十四年十月一日東北航空司令部成立，張學良爲司令，馮庸爲參謀長，周德鴻爲野戰修理廠廠長，趙延緒爲飛虎隊隊長，章斌爲飛龍隊隊長，陳海華爲飛鷹隊隊長，伊里布爲飛鷹隊隊長，趙翔陸爲飛豹隊隊長。十五年二月水面飛機隊在秦皇島成立，以黃社旺爲隊長。四月在清河接收國民第三軍大維梅飛機二架小維梅飛機三架，改編爲轟炸隊，以江紹榮爲隊長。

十五年五月二十三日航空處飛機廠棚失慎，焚去大小飛機十五架。

同月直魯聯軍航空司令部成立趙翔陸爲司令袁振銘爲副司令崔鈺爲參謀長，盛建謀爲飛豹隊長，王榮光爲飛雁隊長，袁兆紳爲飛鵬隊長。九月接收保定討賊聯軍航空司令部。

同月直隸航空處成立，以袁振銘爲監督兼處長，蔣達爲總司令部高等顧問，劉保泰爲參事，王鳳翔爲總務處處長，韋庭鯤爲航空隊長。

十六年二月尹升日爲山東航空司令兼飛虎隊長，田曦爲飛龍隊長。

四月周培炳爲東北航空司令，皮思良爲副司令。

十二月山東航空司令部飛航員聞禎祥駕容克斯飛機，從兗州往徐州擲炸彈，回航遇濃霧，撞泰山失事。

十七年一月東北航空處從新整理，張學良爲總辦，以萬咸章代理，王立序爲總務處處長，曾學澤爲機械處處長，徐世英爲飛鷹隊長，陳鴻陸爲飛鵬隊長，姜興成爲飛虎隊長，黃社旺爲水面飛機隊長，俄人顧德連爲飛龍隊長，周德鴻爲廠長，陳海華爲航空學校教育長。

同月直隸航空處改爲航空司令部，以袁振銘爲司令，吳承植爲參謀長，王貫一爲隊長。

三月山東航空司令尹升日被控告，張宗昌免其職，以聶恆裕繼任。四月直隸聯軍退至天津，恆裕爲直隸聯軍航空司令，馬振昌爲參謀。五月直隸航空司令袁振銘及飛航員趙秀崙駕波特斯飛機，由德州往濟南轟炸，炸彈擲完，飛機發火，墮落殞命。

是月三日東三省編成東北航空混成大隊，徐世英爲大隊長，王維祥爲附隊長，王惟一爲第一中隊長，王聚有爲第二中隊長，葛世民爲第三中隊長，沈永祥爲第四中隊長，金恩心爲第五中隊長。

七月聶裕恆與第一隊隊長王惟一第二隊隊長金恩心，將二七方面飛機十餘架由昌黎飛往奉天。

八月東北航空處取消，混成大隊改編，另成立東北航空隊。以徐世英爲大隊長，周德鴻爲大隊附。飛鵬隊改爲第一隊，陳鴻陸爲隊長，飛虎隊改爲第二隊，姜興

成爲隊長，飛鷹隊改爲第三隊，王聚有爲隊長，以上三隊之下，各分三中隊。飛龍隊改爲第四隊，雷良爲隊長，直魯軍飛機改爲第五隊，陳海華爲隊長，下分兩中隊。

十二月奉天軍事廳航空處取消，僅設航空一科，所有機械科與工廠均歸併於航空大隊。同月東北水機隊移駐青島，黃社旺爲隊長。

十八年十月二十六日第三隊隊長王聚有帶波特斯戰鬥機五架高射砲一尊駐昂昂溪，防俄軍之侵入。十一月三日第二隊隊長姜興成帶波特斯戰鬥機五架駐依蘭待命。

十八年奉俄開戰，俄軍飛屢機次整隊來襲，而奉軍飛機不敢應戰，張學良疑航空人員之不努力，於十九年四月將航空隊取消，另組東北航空軍司令部。所有隊員一律降級爲生，重行入隊練習，其中技術荒疏或年齡太大者，改爲他職或被裁。張學良自任總司令，以張煥相代理，以徐世英爲副司令。分設參謀處，軍需處，軍醫處，軍械處，副官處，衛隊連，工廠，教育班，教導隊。

綜計東三省數年之間，購法英德各國所製飛機至二百餘架，聘中外著名飛

行家，教授飛行人才，用費至七千餘萬元。最初主其事者爲楊宇霆。至今在軍事上猶有不可侮之勢焉。

第五款 雲南

民國十一年冬唐繼堯由粵返雲南復主滇政，鑒於交通之不便，乃創辦航空。五月設雲南航空處，派劉沛泉爲處長。廣聘國內外專門人才。向法國訂購布列格飛機六架。於省城外東南八里之巫專壩陸軍營房設立飛機工廠及機場。工廠中購置各種工作機械。機場長七百公尺，寬五百公尺，成方形。又設航空學校，招收第一期學生。十二年春開始授課。而飛機及機械亦先後運到，乃編成飛機第一第二兩隊，陳應權爲第一隊隊長，張子璇爲第二隊隊長，直隸於航空處。別向法國訂購高德隆教練機六架，以爲學生實習初步飛行之用。時飛行人才有法人阿爾比德及佛蘭士，國人張子璇、黃社旺、吳賡虞、王季子、司徒鵬。機械人才有法人馬恆丹、國人柳法唐。工匠多來自廣州安南，素有經驗。開創一年，規模大具。

十三年八月滇省經費支絀，以航空處組織過大，爲減縮政費之計，改航空處

爲航空隊學生二十八人專由隊教練，以隊長柳法唐與法人阿爾比德弗蘭士馬恆丹等主持之。十四年春第一期學生畢業，留隊見習，期以六月。同時招攷第二期學生三十人，每月除伙食外，津貼國幣六元。以畢業期促，學飛行者不及兼機械，學機械者不及兼飛行。

十四年七月粵滇之役，范石生師入境，畢業各生擔任偵察通信之事。十五年春從事迤南剿匪之役。十六七年間迭用以爲軍事轟炸襲擊之利器，戰功甚著，而參加北伐，厥功尤偉。

北伐時由第十路總指揮部設航空司令部主其事，司令部設司令副司令各一人，下設軍事營業總務三科。

工廠中車床鑽床刨床及應用機械頗齊備，分金工木工兩部。發動用電機，約有十四匹馬力。飛機機械中除發動機外，均能製造。工人三十名，月資由六元至七十元。每月經常費及購置費約四萬元。

十八年以昆明金馬碧鷄三飛機從事商業航空，旋復改爲軍用。是年七月雲

第四節 軍用航空 第六款 海軍

南討逆軍第十路航空司令部成立，劉沛泉為司令，張文養為副司令，陳棲霞為第一隊隊長，張汝漢為第二隊隊長。

是年秋法人先後合同期滿辭退，遂完全為國人自辦，積極訓練，成績良好。前後購有飛機二十餘架，初多購自法國，近則多由美來。每機價格最高者國幣四萬元，最低者四千元。飛行速率每小時由八十至一百八十公里。總計支費二百餘萬元。現飛機之存者儘八架。

第六款 海軍

海軍部對於飛機一項，亦積極設置，其所轄機關有：上海海軍航空處，廈門海軍航空教練所，馬江海軍製造飛機處，青島東北海軍航空隊。有飛機十九架，在滬者十一，在廈者四，在青島者四，在滬之飛機實力如下表：

機名	種類	構造年月及地點	馬力	航空時間	價值
江鶴	偵察教練	民國十四年馬江飛機製造廠所造	一〇〇	三小時	二〇、〇〇〇元
江鷺	同上	民國十五年馬江飛機製造廠所造	一二〇	二小時半	二五、〇〇〇

江島	同上	同上	一〇〇	同上	二五、〇〇〇
江鷗	戰鬥	民國十七年德國容克斯廠訂造	二八〇	五小時半	五〇、〇〇〇
海鷗	轟炸氣散	民國十七年馬江飛機製造廠所造	三六〇	同上	四五、〇〇〇
摩斯 (Moth)	水陸所用偵察教練	民國十八年英國D.M.飛機廠所造	一〇〇	八小時	一六、〇〇〇
摩斯	同上	同上	同上	同上	一七、〇〇〇
摩斯	同上	同上	同上	同上	一六、〇〇〇
福特摩斯	偵察轟炸	民國十八年美國某航空公司訂造	四〇五	四小時	五〇、〇〇〇
裴利克	同上	同上	一〇〇	同上	五〇、〇〇〇
氏娃羅	同上	同上	一〇〇	同上	五〇、〇〇〇

第五節 民業航空

第一款 張庫航空運輸公司

民國十七年秦國鏞方蜀李雲生等組織張庫航空運輸有限公司，由張家口經烏得而至庫倫，專為運輸貨品郵件及搭客，若辦行有效，再展至恰克圖，以與德

第五節 民業航空 第一款 張庫航空運輸公司

第五節 民業航空 第二款 武漢民用航空公司

俄合辦之歐亞國際航空綫相連接。資本一百五十萬元，收足半數即行開辦。航綫期限二十年，如政府認為必要時，得備價收回國有。已募足股本七十餘萬元，籌備進行。擬具簡章及營業計劃書等向航空署交通部呈請註冊備案。十二月三日部批允予備案，著即先行籌備。當推定國鏞為籌備處經理。十八年三月公司呈航政署，以張庫間地半沙漠，人跡稀少，且氣候變換無常，非先行購機試驗，無由根據詳劃一切，擬先購德國容克斯式金質三百馬力飛機二架，作為技術上之試驗，以便預為詳定預算及應否設置事項。嗣又以庫倫經恰克圖至上烏金斯克之綫已為俄人商得庫倫政府建設完備，不必另費資金，故該公司核減資本為三十萬元，分別呈報航空署及交通部。

第二款 武漢民用航空公司

民國十八年一月漢口中華航空協進會組織武漢民用航空股份有限公司，人民認股已達十五萬元，購到英美商用飛機九架。三月公司成立，以張淮為事務處處長。飛機場設於公共體育場。是月四日開放遊覽飛行，乘者甚眾，不收票價。至

六日始行售票。定每星期日三六爲遊覽日期。票價甲三十元，飛行三十分鐘；乙十元，飛行十五分鐘。八日張淮劉義曾崔滄石關雙銓等駕萊因漢口號飛機，作鄂豫晉三省長途飛行，二十二日上午飛繞晉省垣兩次，各界開會歡迎，二十三日晨七時回漢。

第三款 其他民用航空公司。

民國十七年中華航空協進會發起創辦滬漢民用航空股份有限公司，訂定章程招股細則營業計劃書等。資本一百萬元，完全招收華股，分三期收足。每股五十元，第一期收三十萬元。股息按月七厘。指定各銀行收款，收足後即開航滬漢綫及蘇州杭州支綫。將來幹綫延長至重慶成都。嗣滬漢綫由政府興辦，此公司遂亦歸停頓。

京蘭民用航空公司向外國訂購摩斯飛機五架，由滬起運，十八年一月航空署請軍政部發給護照。

民國十八年閩省各界擬籌備福建民業航空公司，辦理福建全省載客運輸

第五節 民業航空 第三款 其他民業航空公司

事宜。資本四十萬元，分二期招募，創辦人擔任股本四分之一，籌足半數即行營業。同年天津中華航空協進會第五特別區分會組織民用航空公司，規定經費三十萬元，先辦京滬航空。

第五編
通信事業

第一章 電政

第一節 機關

第一款 清代之機關

光緒六年北洋通商大臣直隸總督李鴻章奏准創設津滬電報，於是電報事皆秉承北洋。七年設津滬電報總局於天津，派盛宣懷爲總辦，聘丹國人爲總管。八年三月電報改爲官督商辦，仍由宣懷任總辦，設商董數名。十年滬粵電綫竣工，將電局移設於上海，改稱電報總局，添派鄭官應爲會辦。各電局分爲分局子局子店報房四等。

光緒十年北洋用官款建設直隸及東三省電報，設北洋官報局，以爲管理機關。兩廣及各省用官款設綫者，均另設官電局。

光緒二十一年派盛宣懷充電報總局督辦，仍受北洋大臣節制。二十五年十一月宣懷奏准電話歸電報局兼辦。二十八年十二月派袁世凱爲督辦電政大臣，吳重憲爲駐滬會辦大臣，將電局收歸官辦。二十九年三月初一日由宣懷移交，仍

留商股督辦大臣扎派揚士琦充參贊，朱寶奎揚廷杲充總辦兼總董，設提調及材料收支兩所，繙譯文案總管稽核洋帳五處，並於漢口設材料分所。

光緒三十一年七月督辦大臣奏准將全國電話定為電政應辦範圍，禁止外人擅設電話。

光緒三十二年三月吳重憲移駐京師，督辦奏准派揚士琦為駐滬幫辦電政大臣，並派周晉鑣周萬鵬為總辦兼總董。

是年九月設立郵傳部，十月袁世凱奏准辭去督辦電政大臣，以結帳關係，定於翌年三月正式移交郵傳部。未移前交部派楊士琦為督理，改上海行轅為電政公所。三十三年三月正式接收，部奏派楊文駿為電政督辦，改上海電報總局為電政局。十一月部奏派汪嘉棠為會辦，十二月奏派嘉棠為督辦，周萬鵬為襄辦。三十四年正月頒發分科辦事章程，分設文牘工務交涉電話會計五科。

至部中辦理電政者為電政司，光緒三十四年四月派龍建章為司長，分設營業監理交涉三科，嗣改任蔣尊禕為司長。宣統元年二月奏裁上海電政局督辦襄

第一節 機關 第二款 民國時之機關

辦檢查員三缺，留周萬鵬試署總辦。三年正月各省官電收歸部管。四月奏准將電政局移京，由部就近督理，派周萬鵬充局長，未及移京而革命事起。

第二款 民國時之機關

民國元年五月交通部令將電政局歸併電政司，由司長兼領局長職權，派榮永青爲司長。對外之電政督辦名義及職權，卽由司長兼之。電政司分設總務營業稽核籌度考工會計六科，九月籌度科改爲編制科。十二月改任龍建章爲司長。二年十二月改設郵傳局，管理電郵航事，龍建章爲局長，分總務電業郵政航務外務考工編查會計六科。三年七月改爲郵傳司及郵傳會計司，周萬鵬爲郵傳司司長，蔣尊禕爲郵傳會計司司長。五年八月恢復元年之電政司，蔣尊禕爲司長。嗣後周家義祝書元吳佩潢張宣相繼爲司長。

民國十六年六月國民政府交通部派吳承齋（卽佩潢）爲電政司司長。設立電政總局於上海，置督辦一員，派承齋兼任。七月四日公布電政總局暫行章程。十七年九月裁撤電政總局，其職掌歸併於電政司，任莊智煥爲司長。電政司分設六科。

二十二年三月改任鍾鏗爲司長。

至各區之統轄之機關，則民國二年一月交通總長朱啓鈴設立各區電政管理局，訂定職掌暫行章程，分全國電政區域爲十三處，各設管理局一所，每局置監督一員，管轄其區域內之電報電話各局，以電政司司長爲總監督，計分直魯，奉吉，黑，江蘇，鄂湘，粵桂，晉豫，贛皖，雲貴，川藏，新青，陝甘，閩浙，蒙疆十三區，所轄各局分爲一二三等。同年於繁要之報局話局設出納員，與局長共同負責。三年始有無線電局之設立。五年八月總長許世英將管理局撤消，以一等電報局局長爲兼理電政監督，分直蒙，奉吉黑，江蘇，山東，湖北，湖南，廣東，廣西，川藏，雲南，貴州，山陝，河南，江西，安徽，甘肅，新疆，福建，浙江十九區，訂立職務章程，各監督祇轄電報局而不及電話局。八年八月奉吉黑電政監督一職另派專員充任。十一年十一月總長高恩洪裁撤兼理電政監督，將各省區省會或商埠之一等電報局局長改稱總辦，以總其成。於是各省有改稱總辦者，有仍稱監督者。十四年一月總長葉恭綽恢復電政監督名稱，由就近局長兼任或另派專員，由部隨時酌辦。至出納員則於十一年高恩洪

長部時裁撤。

民國十六年五月二十六日國民政府交通部公布各省電政管理局職務規則四條，每省設一電政管理局於省城，局長以省城電報局局長兼充，各省設工務處，各置工務長一人，北京天津上海漢口各設特等電報局，各處設電話局，均歸電政總局管轄。各處設一二三等電報局，歸管理局管轄。又設無綫電管理處，以統轄各電台，亦歸電政總局管轄。電政總局裁撤後，其管轄者均改歸部直轄。

民國十七年十一月一日公布電政管理局章程。十二月於管理局及電報電話各局設會計監理，直隸於部。二十八日公布會計監理之任用及薪給章程。三十一日公布電務技術員章程。十八年一月一日公布報務員章程（五月三十一日修正）。十二日公布話務員章程。十九日公布技工章程。此四項章程為電政基本人員之章程。同月於滬漢津設電料儲轉處，八日公布章程。改就各省一二等幹綫及長途電話綫設工務處，各置工務長一人，十七日公布章程（六月十三日修正）。同月規定管理局區域，四川及西藏，甘肅及寧夏，新疆及青海，熱察綏蒙，奉吉黑，均合設一管理

局其餘每省一管理局。三月九日公布電政管理局及電報局分等並局長任用薪級章程，各電報局分爲特等一二三四等局及支局，特等局歸部直轄。四月七日公布電話局章程，分一二三四等及支局。二十九日公布電務技術員及報務員繁要職務津貼暫行規則。

民國十七年七月建設委員會設立無綫電管理處及各地無綫電報局。十八年一月交通部將無綫電報管理處改組爲無綫電報話管理處，十七日公布章程。八月一日接收建委會之無綫電，九月改設無綫電管理局，四日公布無綫電管理局章程及無綫電台組織通則。

民國十八年六月十五日公布電報電話局長職員徵繳保證金規則。九月設各長途電話話務管理處，二十五日公布章程。十月設國際電信交涉委員會，謀解決國際電信交涉懸案及各種合同契約。十九年一月九日核准電政同人公益會章程。二月十三日公布電務技術員及服務員註冊規則。十二月國際大電台成立，設國際電信局，十八日公布組織章程，分總務會計無綫電水綫電四課，辦理無綫

電及水綫之國際通信事務，各無綫電台均隸屬之。無綫電管理局裁撤

第二節 規制

第一款 電信條例

電政在清代自創辦以來，隨時隨事定立規條，尙無根本法律。至民國四年四月十八日始由大總統令公布電信條例二十二條，其要項如左：

- (一) 電報電話不論有綫無綫，均稱電信，由國家經營。
- (二) 左列電信經政府許可，得由個人或團體私設：(一) 鐵路礦山及其他特別營業之專用，(二) 個人團體或官署於其所居之處與電報局相接，(三) 供一宅地範圍內之用，(四) 船舶航海時所用，(五) 學術試驗上用，(六) 電話之通信範圍限於一定區域，而該區域尙未有電話爲聯絡者；除(四)(五)兩款外，於無綫電報不適用之。

(三) 政府因必要情事，依法令之所定，得以私設電信供公用或軍用，派員處理之。

(四) 政府因維持公安，得停止或制限一區域電話電報之傳達。

(五) 電報之內容認為妨害公安時，得拒絕或停止其傳達。

(六) 密碼或隱語得使發信人說明意義，若拒絕時，或說明不真確時，得停止其傳達。

(七) 報話之職員工人信差執行職務，經過道路關津，不得阻其進行，因特別障害或登山涉水，請求他人助力時，非有正當理由，不得拒絕。

(八) 報話綫路不論經過何地，得擇便建設。

(九) 報話所用材料，除海關稅外，免課稅。

十六年四月九日修正前項條例第三條及第二十條。第三條即(一)個人或團體得許可而私設之電信內，增入供廣播之用者一項。

十八年八月五日國民政府命令公布電信條例二十二條，其要項除大致與前條例相同外，更有左列數項：

(一) 國家經營之電信除軍用外，由交通部管理之。

(二)個人或團體得私設之電信，增「航空機航行時通信用」一項，及「專供廣播有益於公眾之用」一項。

(三)未登記領照者，不得裝用無線電收音機接受廣播無線電信。

(四)國營電信機關及其職員工役對於往來電信之有無及其內容，應嚴守祕密，但對於法庭或維持公安之機關，認為有查閱電信之必要時，不受此限制。

第二款 各項規章

電政方面之各項規章，除已於本編各章節內叙及者外，北京交通部所頒布者，其關於業務者，有民國三年十一月十三日之無線電收發規則，十年四月之電話收發電報規程，十一年一月三十日修訂之電報收發規則，其關於綫路者，有二年八月十六日之查勘電報綫路規則，九年十一月修正之架空電綫建築規則，十二年五月五日修正之一等報電綫路修養規則，關於電料者，有九年二月十六日之電料出納規則。

國民政府交通部所頒布者，其關於業務者，有十五年十月三十日遲緩電報章程，十六年七月六日之賑務電報免費章程，七月八日訂定十九年二月八日修正之新聞電報章程，十八年一月九日之有綫無綫電報聯絡辦法，六月十七日之無綫電收發規則，十一月十六日之無綫電夜信規則，十二月十三日之國際夜信電報規則；其關於會計者，有十九年七月十一日之電政會計規則及施行細則並會計科目則例；關於材料者，有十八年十二月一日之無綫電材料進口護照臨時辦法。至北京交通部所頒布各規章，與現行無牴觸，而未經重行制定者，仍暫適用之。

第三款 電報價目

國內電報價目，自開辦之初，定為每字華文明碼同府銀元五分，同省一角，每隔一省加二分，華文密碼及洋文加倍，官電及新聞電減半。光緒二十三年正月改華文明碼每隔一省加三分，密碼及洋文倍之。光緒三十四年郵傳部擬略予低減，適是年國際電報會議開會，各國代表以我國報價過昂，遂自宣統元年起，照原價

八折實收，官電及新聞電仍舊。

民國元年交通部重訂報價，廢隔省加收制；定爲每字華文明碼同城三分，本省六分，出省一角二分，華文密碼及洋文加半，新聞電無論本省出省，華文三分，洋文六分，政務電報尋常電減半，加急電照尋常電價三倍。十一年九月交通總長高恩洪改訂價目，華文明碼本省加二分，出省加三分，密碼及洋文照明碼加倍，自十一月一日起實行，遭商家之反對，十二月二十六日經國務會議議決取銷，仍按舊價收費。

民國十六年八月國民政府交通部規定電報價目：每字華文明碼商報本省八分，出省一角六分，密碼及洋文加倍，新聞電華文三分，洋文六分，加急電三倍，一等華文官電不論明密加急，照商電減半，一等洋文官電照商電價目。軍事期間特等電報不論明密加急，照官電減半。

民國十七年八月一日建設委員會所定無線電報價目：每字華文明語同城三分，同省五分，隔省一角；華文密語及洋文明語同城五分，同省一角，隔省二角；洋

文密語同城七分，同省一角五分，隔省三角；新聞電無論本省隔省，華文二分，洋文四分。嗣洋文密語亦改爲與明語同價。並設京平津滬漢五處夜信無綫電，每十五字華文收費五角，洋文一元。於是通都大埠交通部之電報營業，大受影響。

同年十月十日交通部修訂電報價目：不論本省隔省華文明碼一角，密碼及洋文加倍，新聞電減收四分之一，加急電三倍，華文官電減半，洋文官電全費。

至國際電報係以壹法郎爲本位，徵收時按規定之法郎價折收銀元。最初我國與歐洲往來電報，每字八法郎五十生丁，光緒二十三年減爲七法郎，三十年減爲五法郎五十生丁，民國二年九月減爲四法郎四十生丁，五年九月減爲三法郎七十五生丁。

第四款 國音電報

世界各國之電報，皆以符號組成本國之文字拍發，其用亞拉伯數目字綴成者，名爲綴字（Code Language）亦名暗語。我國用每四個亞拉伯數目代替一華字以發電，名爲四碼，行之已久。此法乃西人威基謁（Vignier）所發明，同治九年駐法

使館隨員德明見其稿，爲之修正，名曰電信新法，駐法欽使崇厚命付梓而爲之序，十年出版於北京。時大北公司海綫初通至上海，發華文電即以此本。及光緒五六年我國創辦電報，諸事師之大北，乃亦用此四碼之法，又將其重編一過，名曰電報新編，遂沿用以至於今。此法費翻譯之煩，於時間上不經濟，且易輾轉錯誤，在國際間屬於暗語電報，不能享受明語遲緩電報半價之利益。民國十四年國際電報會議我國全權總代表王景春提案，請將中國四碼電報作爲例外，可發遲緩電報，經大會通過；然終屬例外，與國際間通行之原則不合，而在國內電報與文字不一致，種種不便如故也。

民國五年曾彞進發明傳音新式電碼，在部試驗可行，惟其法繁雜易誤，未獲採用。十一年陳彝煜發明國音字母電信符號，汪某亦有國音字母電報說明書，均呈部請採用。是年四洮鐵路局在交通部運輸會議建議鐵路改用國音字母電報，議決先由該路試辦。十四年設講習所，自是年七月七日起，該路一切電報除日文外，均改用國音字母，成績尙佳。是年交通部召集國音電報會議，以謀推行。嗣吉長

路亦仿照辦理。惟此皆行於一種特定之事業範圍以內，未能使國人通用，其辦法尙有待深求。十七年王景春條陳於交通部，部中遂設拼音電報研究會，代部次長常蔭槐爲會長，王景春爲副會長。派專任人員從事討論，開會多次，定成國音電報法式十二條，及國音電報彙編三種，於五月二十一日由部令公布施行，因印刷未竣，而北京政府取銷，未及實行。國民政府交通部亦採用此法，十九年於電信學校各班課程加授國音電報，並設國音電報班令畢業生補習，復擬將所定之法再行改善。鐵道部別設國音電報講習班，命各路局派員來部學習，回路實行。

國音電報法式係每字均用國音字母及羅馬字母拚切國音，於字尾加寫一定之字母一個以傳五聲，其後再加寫兩個一定之字母以傳字之部首，以便同音同聲之字可以區別。用此拍發電報，由字母拚成通行文字，一覽即可知所言之事，毋須再事翻譯。在國際間用此，卽與各國所用之羅馬字母相同，讀之卽爲中國國文。能拚音者卽可運用，彙編則備有疑義時翻查焉。

第五款 電旗

第三節 財政 第一款 收支

北京交通部對於電旗，屢經討論，擬定式樣，但迄未訂定公布。民國十八年十二月十七日國民政府交通部制定電旗，以部令公布之。旗用藍色布爲之，正中繪一篆文白色電字，全旗尺寸以橫六縱四爲比例，旗式如后：

第三節 財政

第一款 收支

電政自開辦以至於今，共計資本金若干，其資產價值若干，因無連續的精確記載，故主管者亦不知其數。至其收支之數，茲根據統計表，摘錄宣統三年民國元年十年及最近十七年，以見一斑。至十八十九兩年數目，在本書編著時，尙未結有確數。

宣統三年電政收支表

收		支	
	入		出
電報	五、一六二、一二四、九〇二	電報	五、五〇二、八八七、三三二
電話	三三三、九〇四、四一一	電話營業	二五六、〇六二、二五三

