

1932

年

第

卷

第

2

期





# 招商商月刊

Monthly Review.

China Merchants Steam Navigation Company Ltd.

第 2 期







# 第二期目錄

## 插圖

本局江輪江新  
本局江輪江順  
本局海輪海晏  
本局海輪新銘

## 論說

招商局之沿革……………余雨東  
航業與國家之關係……………陳巨來

## 法令

招商局監督處章程  
招商局總經理處暫行組織章程

## 局務

總局局務……………李致平  
分局局務……………林玉聲



# 譯述

列國所有船舶之現況.....	周程福
航海實務.....	孫慎欽
戰後列國海運之設施.....	濮一凡
船舶貨物積載法.....	羅理

## 世界航情

- 英國著名船廠愛爾公司倒閉
- 美國商船百廿隻解體
- 日本客船艙位大減價
- 瑞典一九三一年度海運收入
- 世界最大之船
- 巴拿馬運河公司之收入
- 西班牙商船大臣之態度
- 日本海事審議會決定二千萬圓之補助制度
- 歐洲海運當局者對不定期船不況之原因觀
- 意國解體船獎勵金制效果顯著
- 美國船舶院之命運
- 北太平洋航路美國增派船隻



大西洋客船界似有復興之希望  
弗羅里達運河之開鑿日益具體化

## 中國航情

船員檢查會成立

江海關定颶風警信辦法

航政局謀收回引水權

外輪力爭滬閩線航運

長江船政設施之一班

求新造船廠發生怠工風潮

海河將復航

新升大輪被扣禁航

港滬國輪停輟六年開始復航

國內航運衰落運費改收現金

湘鄂商船之新保障

東北航權斷送

外輪不能航行東北

美輪將裁華員

交通部規定任用船舶登記所主任標準

招商局派定臨江駕駛



招商雙薪解決

通州狼山間長江水道於塞

# 雜俎

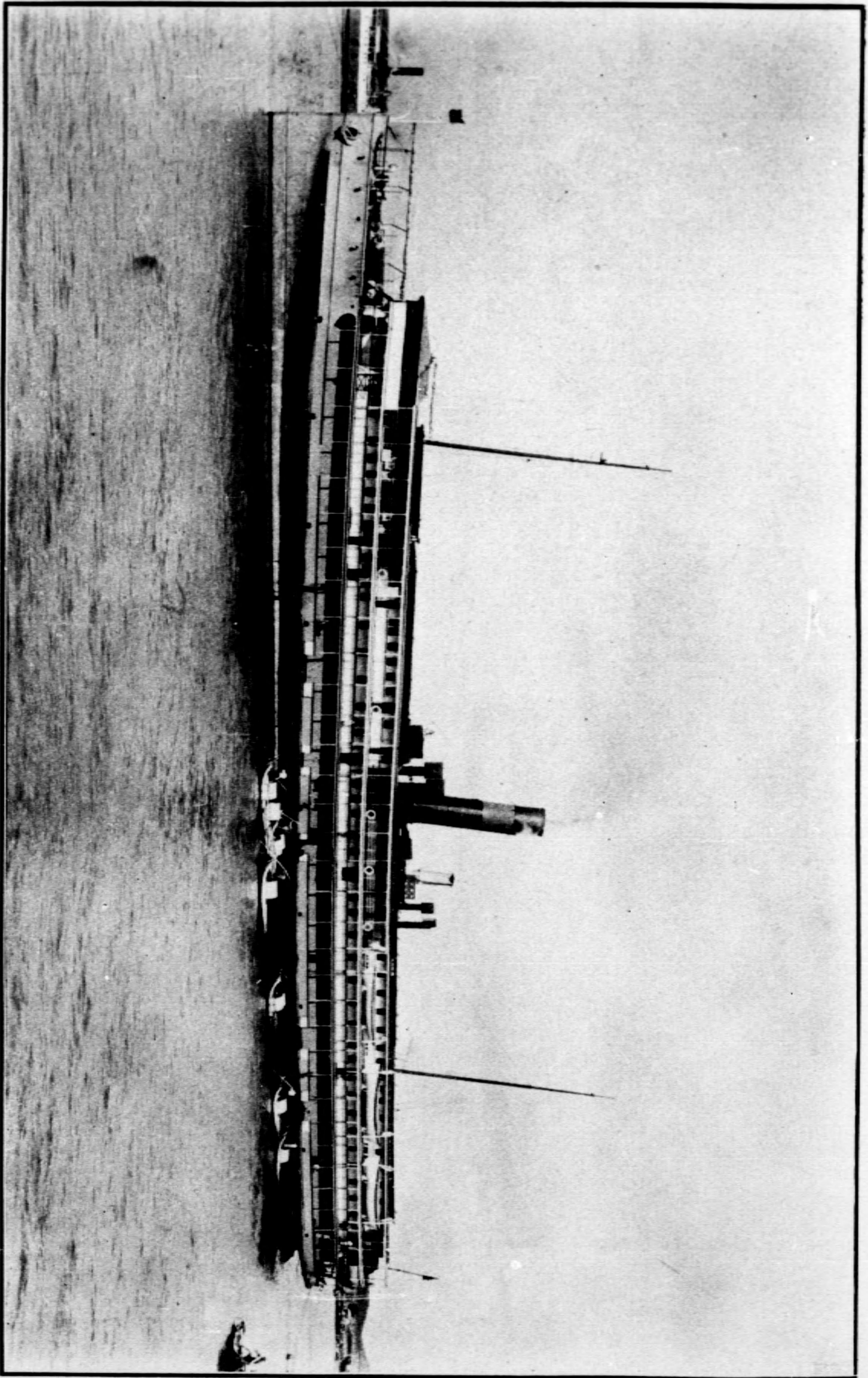
世界周航記

數學與博奕之應用

詩

一凡  
雨東

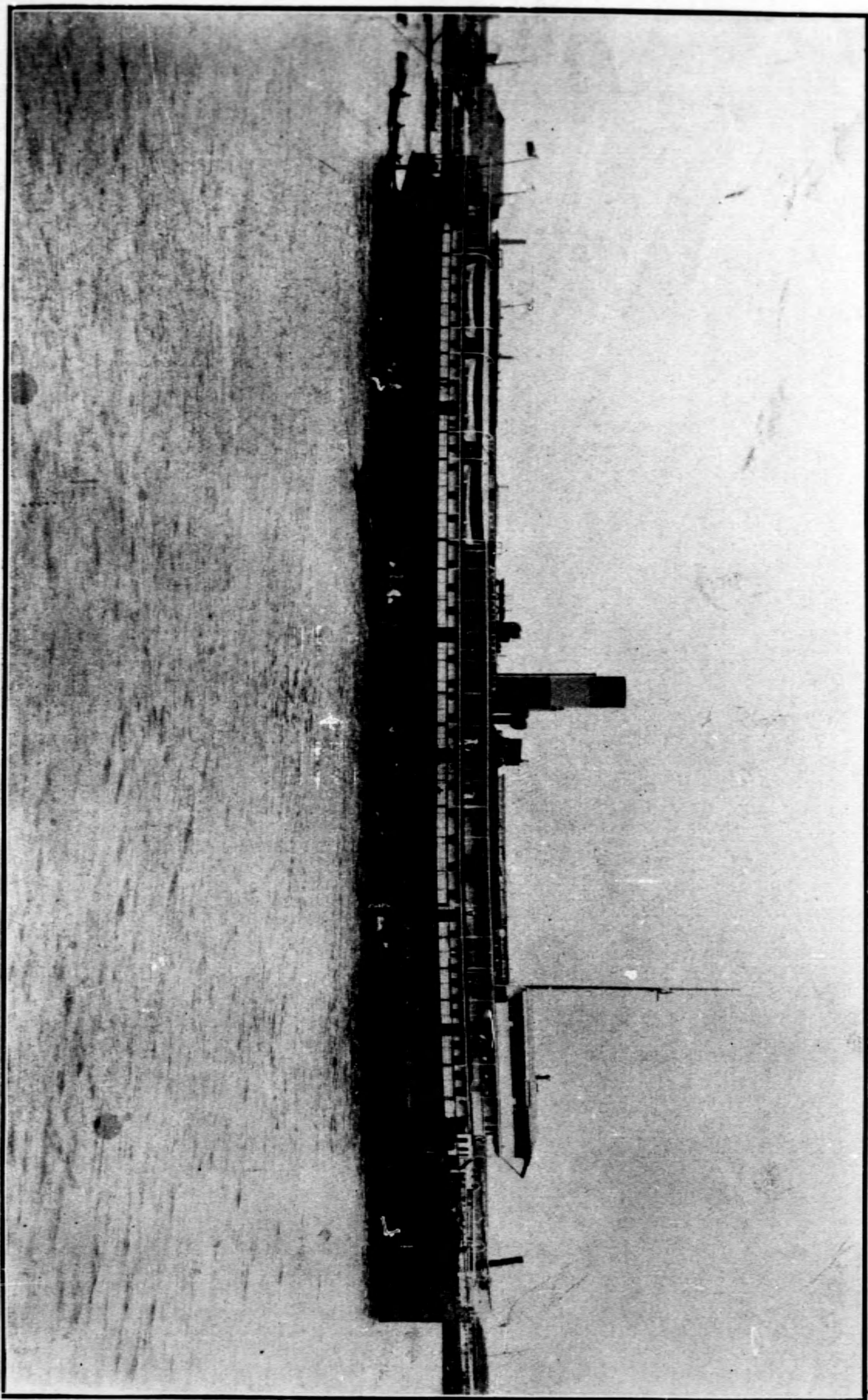




新江輪江局本

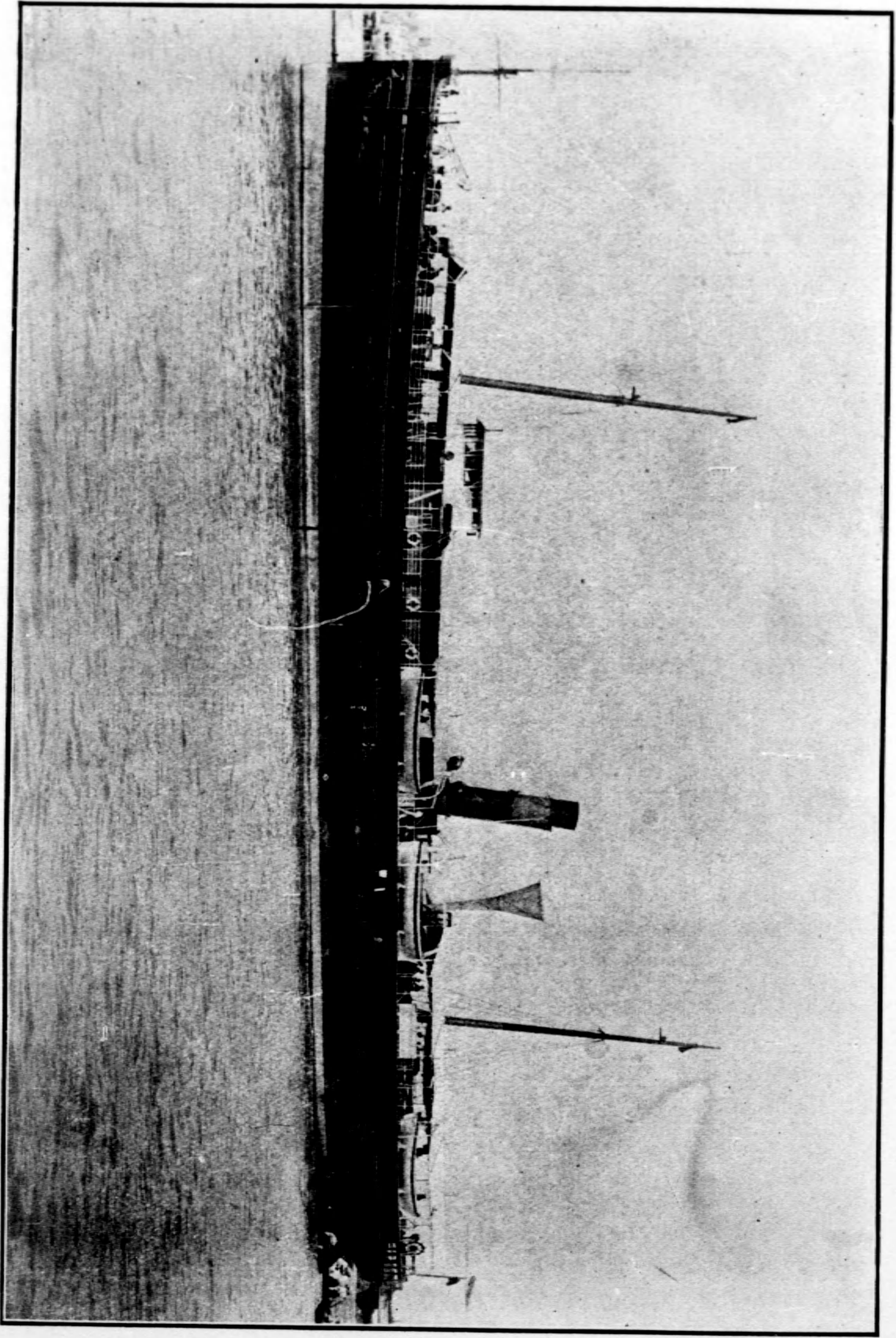


本局江輪江順

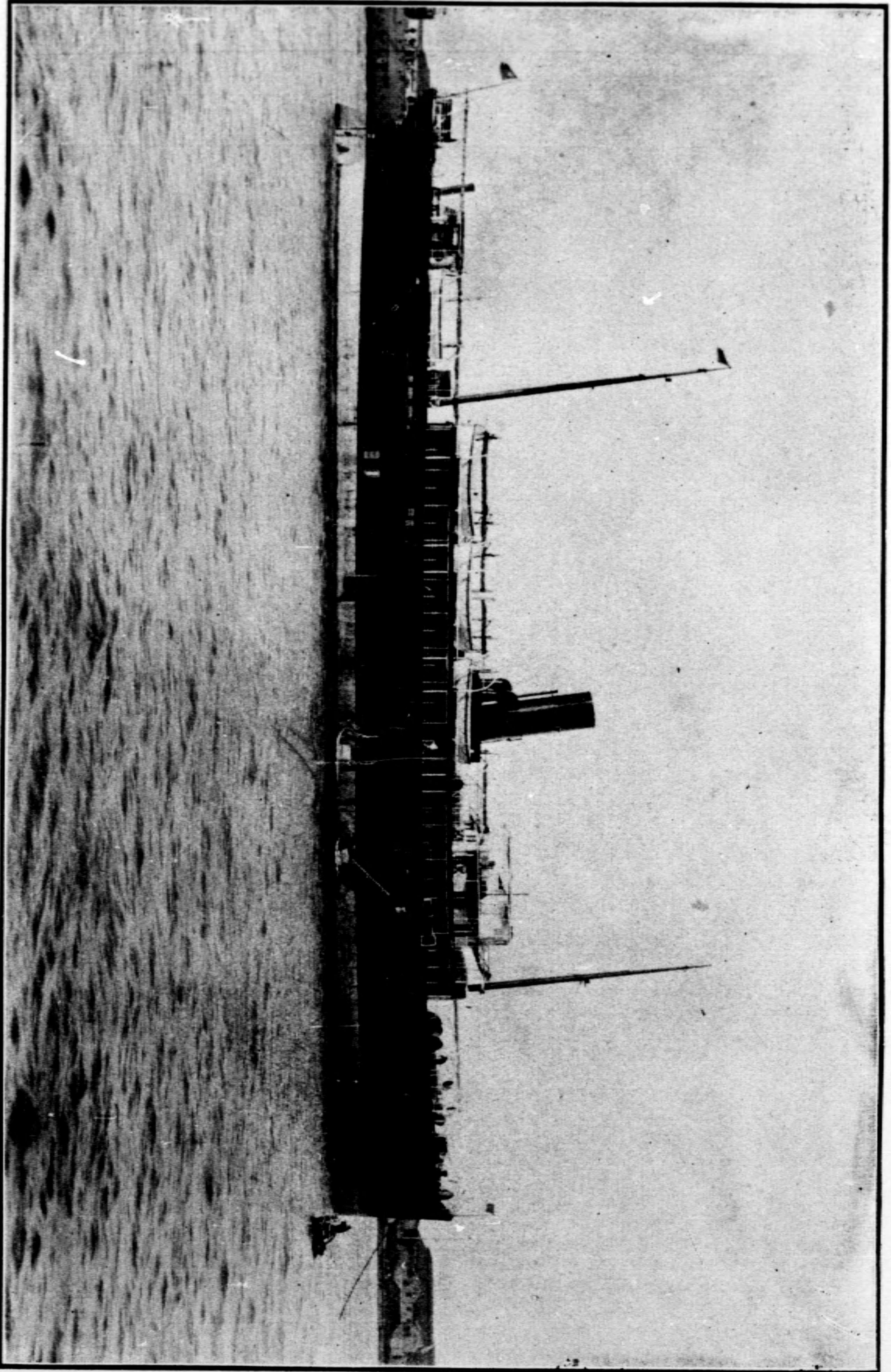




晏海輪海局本







銘新輪海局本



# 論說

## 招商局之沿革(續)

余雨東

### 第二章 官督時期之招商局

自中法戰後(光緒十一年)

迄甲午之役(光緒二十年)

時期共十年

### 總論

官督商辦之呼聲。自國人興辦實業創設公司以來。日暄騰於耳鼓。蓋數十年矣。惟官督名詞。有廣義狹義之分。利商病商之別。何也。人民爲國家之分子。則所組之公司。當然在國家統治之下。應受法令之制裁。故世界各國。莫不有公司條例。以爲政府執行監督之準則。是爲廣義之官督。商民之識見實力有限。故經營事業。爲新發明者。則待官款之提倡。爲至偉大者。則賴官款之補助。如斯狀況。政府對於公司。不獨行治權上之監督。當以資本創辦之關係。享有人行政之特權。是爲狹義之官督。東西列邦。咸以獎勵實業爲政策。故於商營事業。除違反條例之組織。特加干涉外。莫非於監督之中。寓護助之意。是爲官督之利商者。專制國家。軍閥政府。於商民企業。率借督察之名。以實施其暴斂橫徵。攫奪敲吸之暴行。故商辦公司。多有奄奄待斃之



狀。是爲官督之病商者。中法戰後。招商局產。向旗昌收回。整理復業。基礎已固。非若開創時期。惟政府提倡扶植之是賴。惟未還官款：爲數尙鉅。則官督過程。勢必經歷。時值清季。君主政治。專制窳敗。而於招商局。又執行狹義之官督。疑或不免有病商之政。乃自光十一以迄光二十。官督期間。有維護而無朘削。故雖當中法戰後。元氣凋傷。而仍能營業日盛。經濟日裕。資產日增。負債日減。初未聞因官督而侵商辦之權。良以有李文忠公。具世界眼光。獎助航務。維持其間，故雖行狹義官督之權。而知利商不知病商。非後世軍閥。徵調誅求。摧殘航業者。所可同日而語也。本時期內。重要局務。約有三端。(一)關於商權者。爲三商董制。緣光十七。馬眉叔謝家福兩會辦。因故離局。李文忠公。遂改以股東中之嚴滌唐德熙陳猷。爲二商董。負責任事。隱以會辦所負官督之權。授於三商董。實爲完全商辦之趨勢。而卽三科制之濫觴。當時若無沈能虎會辦駐局。則謂已脫離官督也可。(二)關於營業者。爲齊價合同。攷三公司。六年齊價合同。自光十實行以來。頓除洋商競航之大害。營業經濟。交受裨益。雖光十五合同期滿。又起競爭。然不旋踵。而聯運合同。訂於光十八。和解之約。又成於光十九。蓋外商減價傾軋之技。從此窮矣。(三)關於經濟者。爲外債官款。查光十一。以局產抵押外資卅萬鎊。爲向匯豐押款之稿矢。惟係以七厘外債。償分餘重息之莊款。實爲利局之策。且拔還至速。迄光十九。祇欠二十萬餘兩。非若晚近。用借款於消耗之途者可比。至拔清洋債始還官款。政府雖有優待之令。而光十七。卽償清官款。趨於純粹商股之局。由此可見。本期十年。招商局勢。進步頗速。茲分四節。將局務經過。詳載於後。

### 第一節 招商局與國家之關係

國家之於航業。其猶人身之於血脈乎。人身吸取空氣飲食之精華。以補助血脈。而血脈則流通四肢之氣機。灌輸百骸之營養。以培益人身。息息相關。以爲生命之源。招商局之於國家。無



異是也。或謂開創時期。所表現者。莫非國家護助商局。未見商局裨益國家。似其關係。祇屬片面。而非相互。不知創立伊始成效未覩。互助之功。自難立見。迄本時期。則局受國助。國獲局益。其至著者。在本期之初。於營業方面。若漕運回空。免稅二成。湖北帽茶。照例減稅。運漕水脚。毋許減扣。均為特許之優待。於經濟方面。若外債償清。始還官款。復准分期免息。直藩存款。八厘定息。減至五厘。皆為特予之援助。蓋以中法戰後。元氣未復。故國家補助商局也。而本期之末。於光十七。撥公積十萬。以為官款免息之報效。於光二十。以三十七萬餘兩。借於戶部以為中日之戰費蓋以局務日興。盈利歲積。故商局圖報國家也。綜上觀之。其交相為利之關係。果何如耶。光十九。盛宣懷在滬之言曰。商局水脚。歲以二百萬計。成立廿年。當有四千萬兩之收入。此均向洋商爭回之利。而逐年外輪競航跌價。所失水脚。莫非吾國商民。陰受之利。其數尤鉅。不可勝計。觀此。則國家得商局之利。較其助商局之力。謂為超過倍蓰可也。茲將關係國家之事項。區為局務。經濟。營業。維護。徵用。五類分年列表。詳述於左。

招商局官督時期與國家關係之年表（自西歷一八八五年迄一八九四年）

光	關係事項									
	局	務	經	濟	營	業	維	護	徵	用
	<p>上年因中法戰事。將局產售歸旗昌洋行。代為經營。本年四月廿九日。李文忠奉電旨。將招商局迅速收回。當令盛宣懷。會同馬眉叔辦理。與旗昌行東士米德磋商。</p>			<p>招商局甫經收回時。經濟支絀。向匯豐洋行。抵借卅萬鎊。仍不敷周轉。李文忠</p>			<p>盛宣懷理財章程。 （三）公款八十三萬兩。奏請候洋債還清。再行分年於漕米水脚項下扣還。以維持現</p>			



緒

十

商。按原訂密約。照原價賣還招商局。於六月廿一日起。換旗換契。其離滬較遠之船。不及調回者。即在別埠換旗。至七月一日。將碼頭棧房。各項產業。悉照原盤收回。

旗昌洋東。守信踐約。於大局有益。不無微勞。經盛馬二氏與議。由招商局延充稽查董事。每年送薪水五千兩。三年為限。以資酬報

盛宣懷稟陳。用人理財章程廿條。其用人十條。大要如下。(一)派督辦一人。調度用人理財。

(二)會辦三四人。由督辦保薦。均三年一任。(三)幫辦董事分八股。曰攬載。曰運漕。曰銀錢。曰保險。曰修驗。曰煤料。曰繙譯。曰案牘。(四)各分局總辦。皆稱董事。得力無虧空者留用。

(五)各局司事。由各局董選用。

(六)各船司事。應選精明正派者

(七)洋員由旗昌薦者太多。從前總船主白拉。作弊吞款而去。以

奏請。先還洋款後還官欠。以紓商力。

唐廷樞徐潤。經手之貴池存款廿三萬兩。經盛宣懷理財章程內決定。改給招商局股票。作二千三百股。

結帳之期。向在六月底。因向旗昌收回產業延遲。自本年。改為年底結帳。李文忠批飭。自收回局產後。股息改為周年六厘。以舒財力。

狀。(四)直省藩庫存款。由八厘息減為五厘。







光緒三十三年	二十二年
<p>本年運漕局餘利。四萬三千餘兩。又駁力項下。餘一萬六千餘兩。</p>	<p>。後多扣減。現照沙甯船。運漕每石。實支四錢三分一厘零之例。一律支給。不再區分扣減。亦不扣海運局公費。以免虧賠而資津貼。</p>



光緒	光緒十六年	光緒十五年	光緒十四年
<p>八月會辦馬眉叔。奉飭離局謝家福。又因病離差。故李文忠飭盛督辦。將駐局辦事之嚴濠唐德熙陳猷二人。為商董。是為設三科制之濫觴。</p>	<p>招商局股票。本定可以轉售本國人。祇認票摺為憑。因而票摺失落。糾紛甚多。故李文忠批准股票掛失章程。凡有被水火意外之災。票摺銷毀或遺失者。或被盜竊。事後觀察失落者。須先由失主。在失事處。稟報地方官立案。請官移知商局。一面登報。方准來局具報。於三個月後。再覓保重補票摺。</p>		<p>正月批准江海輪船用人防弊章程。分考察稽查。賞罰升調。比較津貼等項。計八條。</p>
<p>官本已拔還清訖。從此純是商本。</p>	<p>繳還官本。仍短欠九萬餘兩。</p>	<p>結欠官款。計六十萬餘兩。由李文忠奏明。於明年正月繳本免息。</p>	<p>結欠各省官款。計七十九萬三千餘兩。</p>
<p>運漕局帳餘五萬八千餘兩。又駁力餘二萬餘兩。</p>	<p>漕運駁力餘一萬餘兩。運漕局帳。結虧一千六百餘兩。</p>	<p>運漕局餘一萬五千餘兩。又駁力餘一萬七千餘兩。</p>	<p>運漕局餘二萬二千餘兩。</p>
			<p>圖南船裝軍器。由英德回國水脚照給。</p>



緒光	年八十緒光	年七十
	<p>嚴濼唐德熙陳猷三商董。辦理裕如。仍繼續任事。惟局務日繁。故盛督辦稟奉李文忠。添委鄭官應會辦。與沈能虎同駐局辦理。</p>	<p>招商局職員。經此更動。已有漸歸商辦之趨勢。惟會辦沈能虎。仍駐滬局。形式上尙未脫官督之勢。前因經濟困難。故奏准官款免息。年來局基鞏固。公積至七十餘萬兩。而官款已還清。故李文忠奏准。在公積內提十萬兩。為官款免息之報効。指定充振濟之用。</p>
	<p>唐廷樞逝世。追念有功商局。稟准李文忠贈卹一萬五千兩。在公積項下支撥。</p>	
<p>漕運棧產等利。廿一萬五千餘兩。是年冬。盛督辦奉飭來滬。與沈鄭兩會辦。嚴唐陳三商董。籌商局務。見局基益固。</p>	<p>漕運棧產等利。廿四萬七千餘兩。</p>	



光緒二十二年	十年
<p>中日戰起。北洋航行危險。將海輪十數艘。分售各國洋商。以防患於未然。蓋師中法戰事售與旗昌成法也。</p>	
<p>萬壽慶典。商局報効五萬五千二百餘兩。中日戰事發生。政府向商局息借規元四十一萬一千兩。商局發達。報酬政府輔助之力。亦當然之理也。</p>	
<p>運漕棧產等利。廿六萬九千六百餘兩。</p>	<p>。營業日盛。屈指開辦廿年來。運輸歲入。約二百萬兩。統計共入四千萬兩。均向洋商爭回之利。而洋商跌價競爭。華商享運價低廉之利。尚不在內。航業關係。詎不大乎。</p>



## 第二節 招商局經濟之狀況

招商局。當開創時期之末。基本鞏固。經濟充裕。光九統計。自成立以來。共盈百零四萬之鉅。股票市價。漲至二倍。局勢發達。概可見矣。惟中法戰爭。元氣驟損。光十一。收回旗昌船產。爲本時期之開始。時股本二百萬兩。再加欠款。成本合計。當五百五十萬兩。而船棧實值。僅四百萬。暗中虧耗。百五十萬之鉅。光九迄光十一。復停發股息二年。故百兩股票。時值祇六十兩。頹敗極矣。幸李文忠公。奏定維持辦法四條。政府爲之後盾。盛督辦稟陳用人理財章程。局務因而整頓。三公司訂六年齊價合同。營業驟除障礙。匯豐七厘借款。抵償莊欠。歲省鉅息。經濟得其裨益。故能轉衰爲興。而有蒸蒸日上之勢。攷本期逐年結帳。收支相抵。無歲不盈。光十一與光十二兩屆。共餘卅一萬六千餘兩。除股息八萬。約盈二十八萬六千。光十三。盈二十萬四千八百（除淨股息獎金一切開支之純益金）光十四盈二十七萬一千。光十五。盈十六萬七千。光十六。齊價合同屆滿。復競航業。收入銳減。然仍盈三萬三千七百。光十七。船棧折舊。多至二十三萬九千。而亦盈一萬九千三百。光十八。盈四萬九千。光十九。三公司重立五年和解之約。營業頓盛。盈至三十萬六千。爲設局以來之新紀錄。光二十。受中日戰事影響。尙結餘三十六萬一千。除股息等項。當實盈二十萬以上。統合十年。盈餘總數。達一百四十七萬有奇。故官款償清。而匯豐押款三十萬鎊分期拔還。祇欠二十三萬餘兩。公積金。則有九十三萬六千餘兩鉅數。經濟狀況。今非昔比矣。至若船棧資產。光十值價。約有四百萬兩。本期十載。歲有添造。計增一百六十餘萬。而共提折舊。多至一百九十三萬九千餘兩。結算局產。僅列三百六十餘萬。但實際價值。當在六百萬兩以上。（商局於光緒二十三年。船產僅列一百零三萬。而英領使署。估計時值。實爲一百九十二萬二千。超過八成以上。以彼例此則三百六十餘萬。實值當有六百餘萬可知）。產價暗增必鉅。此外若自保船險。則存一百一十八萬六千餘兩。躉船保險。復存三萬。副



業盈利。爲數亦多。經濟狀況。較上時期。實爲豐富。爰分五項。逐年列表詳述如下。

招商局官督時期經濟狀況之年表（自西歷一八八五年迄一八九四年）

經濟時期	光緒	
資本	<p>本年六月廿一日。向旗昌洋行買回局產。計旗昌代辦一年。收支略可相抵。惟股本官息。及存款利息無着。督辦盛宣懷。稟陳理財章程十條。其關係資本各條如下。</p> <p>(一)商局股本二百萬兩。連欠款共五百五十萬兩。爲接管之資本。(五)船棧至多值四百萬兩。則股本虧折一百五十萬兩。暗中蝕去過半。外間股票。百兩票面市價祇值五六十兩。光緒九年七月。至十年六月底。已無利可分。十年七月。至十一年六月底。旗昌代辦。亦無利可分。擬自十一年七月起。仍</p>	
船隻	<p>盛督辦理財章程。關係船產之條。爲</p> <p>(二)船產斷不值五百五十萬兩。應俟洋人公估後。以估價作爲實價。不足者作爲浮存。如有盈餘。逐漸彌補。利運船。售與北洋。美富售與閩省。作爲兵駁。現存商輪。祇廿四隻。</p>	
碼頭棧房		
附業股本及非航業產		
撥借官項及抵押債款	<p>盛督辦理章程之(三)洋債三十萬鎊。限十年還清。所有官款八十三萬兩。奏請候洋債還清。再分年在水脚項下扣還各省。</p> <p>(四)朝鮮押借廿萬兩。除利運售價七萬兩外。尙欠十三萬兩。俟朝鮮還局後。即轉繳北洋歸款。又直藩庫存款十萬兩。原息八厘。減爲五六厘息。(六)仁濟和存款七十萬兩。自光十七月。至光十一六月。存旗昌無息。本局力難</p>	



緒光	年 一 十
<p>各船棧折輕成本。十五萬七千九百餘兩。            本年除支結餘二十萬一千餘兩。上屆餘利合並。共三十一萬六千餘兩。提五厘獎金</p>	<p>歸六月底結帳。按年暫給六厘官息。(七)貴池存款。廿三萬餘兩。改作股份。給與股票二千三百股。            股本二百萬兩。股票之價。在光九值一百八十餘兩。(票面一百兩)。現中法戰後。祇值六十兩上下。股息自本年。起。改爲六厘。結帳改在年底。於次年三月初一發息。            本屆除支。結餘十一萬五千餘兩。</p>
<p>售與閩省之美富船退還。共有輪船廿五隻。            江天普濟鎮東日新大修。其修價。例</p>	
<p>各省官款仍欠七十七萬餘兩。候詳債還清。再於漕運水脚分年扣還。            原欠匯豐天祥寶順各</p>	<p>代賠。以後年給五六厘息。(八)唐徐二道經手欠款。曾批准由伊清理前帳。以應收之款抵還。如收抵有餘。准作外結。以彌前虧。            局欠天祥怡和等洋行款。到期待結。盛督辦稟明李文忠。以局產向匯豐銀行抵押三十萬鎊。周息七厘。十年期還。此爲向匯豐借債之始。            從前借莊款。百餘萬兩。年付息金。近二十萬。現洋債祇付周息七厘。以之還清莊款。較爲便益。</p>



光緒	光緒三十三年	十二年
<p>各船棧折輕成本。二十九萬八千餘兩。計結存成本。祇三百八十七萬兩。比光十一年折輕四十八萬兩之鉅。本年餘開支實餘六十四萬九</p>	<p>各船棧折輕成本。二十萬五千餘兩。本年除支結餘四十三萬餘兩。除提股份紅利二萬。折舊二十萬五千餘兩外。淨餘二十萬四千八百餘兩。提五厘充獎。計一萬零二百餘兩。支配各員。股息官利六厘。餘利一厘。共七厘。</p>	<p>。分給各執事人員。其餘為公積。股息官利六厘。紅利一厘。共七厘。計支八萬兩。</p>
<p>各船餘利。計八十七萬七千餘兩。添造新盛船。造本九萬餘兩。添造新裕。本年尙</p>	<p>各船餘利。計六十三萬一千餘兩。添造廣濟淺水輪船。造本五萬八千兩。永清換鍋爐。永寧重新修政。更名海昌。保大船。於五月廿九日。在山東境。青山頭洋面。觸礁沈沒。</p>	<p>應加入船本。此次列入支銷。以期漸輕成本。歸於實際。</p>
<p>棧租餘五萬二千餘兩。北棧餘二萬八千餘兩。上海東棧北棧。</p>	<p>棧租項下。餘五萬二千餘兩。北洋餘二萬八千餘兩。</p>	<p>。</p>
<p>各口產業租金。餘四萬六千餘兩。從本年。起。自保躉船險。每年提保費五千兩。</p>	<p>各口產租項下。餘四萬六千餘兩。</p>	<p>。</p>
<p>寶順地價還清。並拔還匯豐兩期借款。又分存匯豐怡和各行。備還洋債之款相抵外。計短五十一萬餘兩</p>	<p>本年歸還洋債甚鉅。除天祥全還清外。拔還匯豐兩期借款。又將餘款存匯豐怡和等行。備還洋債。沖抵計短四十三萬餘兩。</p>	<p>洋商。一百五十六萬餘兩。本屆拔還天祥二萬五千鎊。並以分存匯豐怡和旗昌各行。備還洋借款沖抵。尙欠五十七萬八千餘兩。</p>



年 四 十	年 五 十 緒 光
<p>千餘兩。除提折舊及股份紅利外。淨餘二十七萬一千餘兩。提五厘分獎各執事人員。股息六厘。紅利四厘。共發一分。</p>	<p>船棧折輕成本。三十萬二千餘兩。統計折輕後。成本共三百七十七萬兩。本年除支結餘。五十六萬九千餘兩。除折舊。及股份紅息外。實餘十八萬六千餘兩。提一成獎各執事。結至本年止。逐年餘利公債金。共七十二萬二千九百餘兩。股息六厘。紅利四厘共計一分。</p>
<p>未到申。豐順江天江通俱換鍋爐。</p>	<p>各船餘款。計七十二萬六千餘兩。各船折舊後成本。一百九十九萬四千兩。添造新裕已到。船本十五萬九千兩。江天新換機器。共計有船廿七隻。</p>
<p>及天津寧波温州。添造棧房。南京添鐵船船棧二項。合計共支添置費。二十三萬八千餘兩。又福州局棧。收回保險銀一萬八千餘兩。</p>	<p>棧租餘五萬四千餘兩。北棧餘四萬零九百餘兩。北棧東棧中棧。及天津香港。五處棧房。略添房屋。每處加成本數千兩。</p>
<p>各省官款。結欠七十九萬三千餘兩。貴池本息已清結。開平款亦漸清。朝鮮借款。及越南產業。尙待清理歸結。</p>	<p>各口產租。餘四萬六千餘兩。</p>
<p>洋債除拔還及存抵外。計短五十萬餘兩。各省官本。欠六十萬餘兩。</p>	<p>洋債除拔還及存抵外。計短五十萬餘兩。各省官本。欠六十萬餘兩。</p>



光緒十年	光緒十六年
<p>船棧成本。折輕二十三萬九千九百餘兩。            本年折舊後。統計局產成本。四百萬兩。            公積結存七十餘萬兩。官款已還清。故李文忠奏准。在公積內提官款免息報効銀。十萬兩。</p>	<p>船棧成本。折輕奇零數。四千四百餘兩。統計局產全部成本。折為三百九十二萬五千兩。            本年除支結餘。十萬八千餘兩。除折舊及股份紅利八萬兩外。淨餘二萬三千七百兩。提一成分獎各執事人員。股息六厘。紅利四厘。共一分。            結至本年。歷屆公積。共存七十四萬四千餘兩。</p>
<p>各船餘利四十萬九千餘兩。            添造新豐新濟兩船。付定銀二十二萬六千餘兩。</p>	<p>各船餘利。二十八萬二千三百餘兩。            各船成本。減三萬兩。惟小輪成本。加三千兩。            富有船。於六月初八日。在山東成山洋面。觸礁下沈。僅撈起壞船。至滬託壳件洋行。拍賣船壳機器零星各件。江表售出。得價八千餘兩。            買進固陵船。價四萬兩。共有船廿六隻。</p>
<p>棧租餘六萬四千餘兩。            北棧餘五萬七千餘兩。            南棧添造。加成本二萬兩。中棧加成本五千兩。油頭棧房造添。</p>	<p>棧租餘四萬二千餘兩。            北棧餘三萬一千餘兩。            上海南棧。地產添置。用十七萬兩。油頭棧房擴充。用六千兩添置廣州碼頭。用六千餘兩。            局產成本。增十八萬二千兩。</p>
<p>各口產租。餘五萬二千餘兩。            保險公司。存廿萬兩。            李文忠飭。在備記項下。提十萬兩。入織布機器局股份。股票分給各股商收執。</p>	<p>各口產租五萬六千餘兩。            欠保險公司款。三十萬兩。</p>
<p>官本全數還清。            匯豐結欠五十三萬五千兩。往來各帳。共欠四十八萬五千餘兩。</p>	<p>匯豐款。結欠六十二萬五千餘兩。            官款定本年歸還。結帳仍短九萬餘兩。</p>



七年	光緒十八年	光
<p>本年除支結餘。三十三萬九千餘兩。提去折舊及股本紅利外。淨餘一萬九千三百餘兩。提一成分獎事執。股息六厘。紅利四厘。共一分。</p>	<p>船棧成本。折輕二十六萬八千餘兩。統計局產成本。三百八十三萬兩。本年除支結餘。三十九萬七千餘兩。除折舊及股份紅利外。淨餘四萬九千餘兩。提一成給獎。外贈卹唐廷樞一萬五千兩。股息六厘。紅利四厘。共一分。結存公積共六十九萬一千餘兩。</p>	<p>船棧成本。折輕三十一萬三千餘兩。折淨局產。統計成本。三百八十萬五千兩。</p>
<p>加成本七千兩。</p>	<p>各船餘利四十九萬三千餘兩。新盛船。六月初三日在烟台成山洋面觸礁沈沒。新濟新豐兩船到局共有船廿七隻。船產成本。舊折後。結為一百八十二萬兩。</p>	<p>各船餘利。八十萬三千餘兩。為五年以來。最高之數。添造快利船。加成本</p>
<p>旗昌洋行倒閉。房產售歸商局。</p>	<p>棧租等利。共二十四萬七千餘兩。添香港碼頭加成本五萬四千兩。汕頭碼頭。六千兩。寧波碼頭。二千兩。本年統計棧房等產成本一百九十二萬兩。又躉船小輪六萬兩。生財米袋三萬兩。</p>	<p>棧租各項。共餘二十一萬五千兩。添置上海華棧。加成本五萬五</p>
<p>保險公司。存款二十萬兩。自保船險項下。除賠款外。歷年結存。共一百零三萬八千餘兩。</p>	<p>保險公司存款二十萬已還清。自保船險項下結存公積。計一百一十八萬</p>	<p>保險公司存款二十萬已還清。自保船險項下結存公積。計一百一十八萬</p>
<p>匯豐押款。結欠三十萬一千餘兩。往來各帳。欠四十六萬四千餘兩。</p>	<p>匯豐押款。結欠二十三萬七千餘兩。往來結欠。三十四萬五千七百餘兩。</p>	<p>匯豐押款。結欠二十三萬七千餘兩。往來結欠。三十四萬五千七百餘兩。</p>



緒 光	年 九 十 緒
<p>船棧成本。折輕十五萬二千四百餘兩。            本年除支結餘三十六萬一千餘兩。除折舊及還匯豐鎊虧。九萬三千二百餘兩。及萬壽典報効。五萬五千二百兩</p>	<p>本年除支結餘。六十九萬九千餘兩。為開局以來最多之餘利。除去折舊及股份紅利外。淨餘三十萬零六千餘兩。提一成獎各執事。餘入公積。            統計公積。八十七萬六千餘兩。            股息六厘。紅利四厘。共一分。</p>
<p>各船餘利。五十三萬八千餘兩。            因中日戰起。將外海十數船。分與各國洋商代管。師中法戰事售與旗昌之</p>	<p>本十三萬兩。            日新江平二船。拆改蘆船。實存輪船廿六隻。            折舊後。船產成本一百六十四萬兩。</p>
<p>棧租各項收入。餘二十六萬九千六百餘兩。</p>	<p>千兩。            又添置上海華產。加成本十萬兩。            上海南棧及漢口香港三處。添造棧房。每處加成本一萬兩。汕頭加成本四千兩。海防及順安二埠。停航已久。故將其棧房一切。變價。注銷成本三萬四千兩。            各埠碼頭棧房蘆駁船等產。統計成本二百一十三萬五千兩。</p>
<p>中日戰事。軍費浩大。故各部向商局息借。庫平三十七萬五千兩。合規元四十一萬一千兩。商局無現款。轉行吸收天津存款。</p>	<p>六千餘兩。            自保蘆船險結至本年。共積三萬兩未賠絲毫。</p>
<p>歷年歸還匯豐借款。鎊虧貼價。結至本年止。共餘二十萬兩。除將撥存匯豐。自保船險信押之款。歷年息銀十一萬餘兩作抵外。仍短九萬餘兩。在公積項下之支銷。</p>	<p>歷年歸還匯豐借款。鎊虧貼價。結至本年止。共餘二十萬兩。除將撥存匯豐。自保船險信押之款。歷年息銀十一萬餘兩作抵外。仍短九萬餘兩。在公積項下之支銷。</p>



二 十 年

外。淨餘五萬九千五百餘兩。法也。

。加入公積項下。

結存公積計規銀九十三萬六

千一百餘兩。

股息紅利。及執事提獎。均

停發蓋受中日戰事影響也。

規銀三十一萬四千兩  
。湊數籌付。

### 第三節 招商局營業之情形

歐美互市以前。數千年來。吾國水上運輸。在海洋為沙寧船舶。於江河為櫓權帆舟。乃一般船戶民衆。普通之職業。無所謂航業之組織也。有清同光之際。輪船驟興。帆船淘汰。招商局成於是時。以吾國人。在吾江海。創興航業。似宜利自我專。無阻力可言矣。乃洋商已先我經營。攫奪航利。卅年之久。反客為主。轉視吾國航業。為彼囊中之物。不容國人染指。忌招商局分其獨佔之利也。遂結合外商。從事擠排。不惜跌價傾軋。以將吾商民經營航業。銷滅盡淨。為其目的。故商局當開創期內。無日不在防禦洋商攻擊之中。幸抵制得宜。而國家又力為後盾。始克競爭優勝。延長壽命十三年之久。而得達於本期。獲觀營業興盛之成效。經營慘淡。良非易矣。本期之始。即實行三公司六年齊價合同。競爭航業之大患。於以解除。雖光十六。齊價合同屆滿。又起競爭。然賴政府之補助。商民之愛國。未受若何影響。光十八。旋立聯運合同。光十九。重訂五年和解之約。蓋彼外商。悉吾商局。根深蒂固。莫可動搖。無復再施減價排擠之故技。故本時期內。獲免競航痛苦。得專心致力。以謀營業之發展。局務勃興。較開創時期。有突飛之進步。歲無不盈。其逐年客貨水脚。及漕運棧租之餘款。可以下表明之。



營業事項	光緒年數	
	十二年	十三年
客貨水脚餘款	四九八〇〇〇	六三二〇〇〇
漕運及棧租餘款	一一一〇〇〇	一〇二〇〇〇
	七二六〇〇〇	八〇七〇〇〇
	二八三三〇〇	二八三三〇〇
	四〇九〇〇〇	四〇九〇〇〇
	四九三〇〇〇	四九三〇〇〇
	八三三〇〇〇	八三三〇〇〇
	五三八〇〇〇	五三八〇〇〇
	二六九六〇〇	二六九六〇〇
	三〇八四五〇〇	三〇八四五〇〇
	五二七三〇〇	五二七三〇〇
	合	計

觀此可知。本期十年之間。各船客貨水脚餘款。鉅至五百二十一萬七千三百兩。而漕運及各碼頭棧房租金。等項餘款。又有二百〇八萬四千五百兩之多。即除繳費地租。修理等項。以及股息獎金。各種開支。所餘純利益金。為數仍鉅。營業成績。可謂優矣。茲即局務設施。漕運航運。碼頭棧房。航業競爭。盈虧狀況。分年列表。詳記大事如次。

招商局官督時期營業情形之年表（自西歷一八八五年迄一八九四年）

營業時期	營業事項
光	局務設施
	漕運及運航
	碼頭棧房
	航業競爭
	盈虧狀況

上年中法之戰。局產交旗昌代管。一年以來。除股息及存款息未付外。收支差尼相抵。本年六月廿一日收回。仍歸商局員董自辦。李文忠委盛宣懷為督辦。馬眉叔謝家福為會辦。整頓營

前因洋商互爭航業。攬載水脚。漫無限期。有延至三節結帳者。既暗虧銀利。復有倒帳之損失。自三公司重訂合同後。水脚均依

自六月十日接收起。至年底止。為第十二屆結帳。此半年營業尚佳。除支結餘十一萬五千餘兩。



緒

十

一

年

光

緒

業。  
 盛督辦稟陳用人理財章程。各十條。其理財(九)收付均彙總於銀錢股。用四聯票。第一聯。憑與銀號結帳。第二聯。於收款。給付銀人。作收條。如支款。給與修驗股存檔。第三聯。報督辦。第四聯。存根。(十)自督辦以下各董事司事人等。不准絲毫掛欠。本局於輪船之外。不准分做別事。

自本年始。造春夏秋冬四季總。自正月起。每三個月為一季。按季造呈。

李文忠奏陳維持招商局條。其(一)運漕回空。所載之貨。免北洋出口稅二成。(二)湖北帽茶

限收清。營業之利一。前者棧存客貨。往往免租。自訂合同後。載明起租限期。不至租金無着。營業之利二。未訂合同時。為攬載客貨。招來生意。故多開行棧。而司行司棧之人。往往暗中讓價。如上海之長源泰長發棧萬安棧。天津之春元棧等。莫不虧本。貽累本局。今則無庸爭攬生意。所開行棧均停歇。漏卮已塞。營業之利三。

自正月至年底。為第十三屆結帳。營業尚順。除支結餘二十萬一千餘兩。



光緒二十年

。照茶磚稅例。每百斤祇收銀六錢。並免進口半稅。使局船得專有此項水脚之收入。故於航運營業。有特殊之利益。

各船營業餘款。四十九萬八千餘兩。

漕運盈餘四萬三千餘兩。各船營業。餘利六十三萬一千餘兩。

運漕駁力項下。餘一萬六千餘兩。

稟粵省核議。肇慶三水。試行淺水輪船。

添造廣濟淺水輪船。

。擬航遼海。春間協運漕米。冬季調

航宜昌之用。

十二月派普濟船。

往來烟台萊州。

客貨棧租項下餘五

萬二千餘兩。

碼頭棧房擴張。以便發展營業。計上

海北棧。添設關棧。及起重機器碼頭船隻。中棧東棧各添棧房。

自正月至年終。為第十四屆結帳。營業頗利。除支結餘四十三萬餘兩。



光緒十五年	光緒十四年	三
	<p>任錫汾條陳。煤料以三分煤塊。二分煤屑搭用。以求節省燃料。</p> <p>稟陳江海輪船。用人防弊章程。分攷察稽查賞罰升調比較津貼八條。</p>	
<p>漕運盈餘。一萬五千兩。各船客貨營業。餘七十二萬六千餘兩。漕運駁力餘一萬七千餘兩。</p>	<p>漕運。餘二萬二千餘兩。各船客貨營業。餘八十萬七千餘兩。</p>	<p>保大船失事。所載銅錢一千包。洋布約一千包。外雜貨多件。出事後。派豐順海定海琛三船往救。將貨件運出幸無大失。惟船身已碎耳。</p>
<p>客貨棧租餘。五萬四千餘兩。</p> <p>北棧餘四萬零九百餘兩底。</p>	<p>客貨棧租項下。餘五萬二千餘兩。又北棧餘二萬八千餘兩。</p> <p>為發展營業計。將上海東北兩棧。及天津寧波温州。均添造棧房。南京添置鐵船船棧。</p>	
<p>與太古怡和所定齊價合同。至本年期滿。未能續訂。妥協之局告終。劇烈之爭又起矣。</p>		
<p>第十六屆結帳。營業較上年略遜。除支結餘五十六萬九千餘兩。</p>	<p>第十五屆結帳。營業極佳。除支結餘六十四萬九千餘兩。</p>	



光 緒 十 年	光 緒 十 六 年
<p>因馬眉叔謝家福兩會辦卸職。李文忠飭委向來駐局辦事之嚴濠唐德熙陳猷三人。為商董。以專責成。是為設三科制之濫觴。經此調動後。已有漸趨於商辦之勢。奉李文忠命。提備記項下銀十萬兩。入織布機器局股份。</p>	<p>稟陳本局與怡和太古。議定長江行船新章。凡上下兩船在長江各灣處。勢將相過時。則上水船視江流水性。行靠左岸。或右岸。開慢輪。或停輪守在灣下。必俟下水船過灣。或正過灣。於勢無礙。方能鼓輪直上而下水船。應在中流行駛。不得橫截他船航路。至於長江灣處。如焦山門攔江磯黃天蕩四和山白馬嘴藕山三江口馬蕩猴子磯道十汛趙家磯武昌龍頭山等處。皆是有搭客上下之處。上水船須遠離行駛。待下水船過遠後。方可攏近。</p>
<p>漕運盈餘。五萬八千餘兩。各船營業。餘四十萬九千兩。撥補漕駁力。餘二萬餘兩。</p>	<p>漕運結帳。虧一千六百餘兩。撥補漕運駁力項下。餘一萬餘兩。各船客貨。因競爭損失。祇餘二十八萬二千三百餘兩。本年三月。派江寬航行廣州香港。三月稟李文忠。添外洋航綫。攬載客貨。以分洋商之利。</p>
<p>客貨棧租。餘六萬四千餘兩。北棧。餘五萬七千餘兩。</p>	<p>客貨棧租。餘四萬二千餘兩。北棧餘三萬一千餘兩。擴充碼頭棧房。計添置上海南棧地產。十七萬兩。添廣州碼頭。汕頭棧房。各用銀六千餘兩。</p>
<p>齊價合同。仍未續訂。競爭甚烈。怡和爭甬岸。太古爭閩岸。水脚競跌。長江亦跌價互爭。江寬因爭駛廣港。頗有賠累。幸北洋水脚。尚不甚爭跌。</p>	<p>太古怡和。未能續訂齊價合同。故競跌水脚。互爭生意。全年運閩月。共十三月。祇收水脚。一百八十五萬九千餘兩。比上年減色。然如此競爭。而仍收此鉅數。已屬難得。蓋商民具愛國熱忱。雖外商跌價爭攬。仍不肯舍棄本國之船。故能有此結果。</p>
<p>第十八屆結帳除支結餘三十三萬九千餘兩。</p>	<p>第十七屆結帳。除支結餘十萬八千餘兩。</p>



光緒九年	光緒十年	七年
<p>盛辦督到滬。與沈鄭兩會辦。嚴唐陳三商董。籌商局務。見營業發達。局本日固。感歡日。招商局開辦。已二十年。計爭回運輸利益。在四千萬兩以上。而跌價競爭時。華商所受之利。尚不在內。可見航業權利。關係之大。不可爭也。</p>	<p>嚴唐陳三商董。成績頗佳。繼續任事。惟局務日繁。添委鄭官應。會同沈能序。駐局督飭局務。</p>	<p>李文忠飭購備德國漢尊廠所出霧角。因其用於海面。響聲遠大。</p>
<p>漕運棧產等項收入。共餘二十一萬五千兩。各船客貨水脚。因立和解除合同。故結餘八十三萬三千餘兩。為五年以來。最發達之成績。</p>	<p>漕運棧產等項營業。共餘二十四萬七千餘兩。各船客貨水脚。餘四十九萬三千餘兩。本年新盛船失事。減少一號。幸上年添造之新豐新濟兩船到局。不致船隻缺乏影響營業。</p>	
<p>為發展營業計。將碼頭棧房。又加擴張。上海添置華棧。而南棧以及漢口。香港汕頭等處。均添造棧房。海防順安二埠。決計停航。故將其棧房變價售去。</p>	<p>碼頭棧房。均有擴張。計在香港汕頭。均添置碼頭。寧波添造棧房。以供發展營業之用。</p>	
<p>與太古怡和。重訂和解除合同。期限五年。惟天津長江兩航路。不在合同內。水脚收入。較上年為優。</p>	<p>正月與太古怡和訂立聯運合同。惟不久又解約。幸商民愛國。附局輪者多。營業不受重大影響。本年共收水脚二百餘萬兩。並未租船。且無須分貼怡和太古。淨得餘利。</p>	<p>北洋春間營業極盛。當道復多撥漕米交運。以資補助。故尚能有盈無虧。</p>
<p>第廿屆結帳。除支結餘六十九萬九千餘兩。</p>	<p>第十九屆結帳除支結餘三十九萬七千餘兩。</p>	



光緒二十二年

本年萬壽慶典。報効五萬五千二百餘兩。  
中日戰事。軍費浩大。向局息借三十七萬五千兩。  
中日戰起。北洋航行危險。仿中法戰時辦法。將海船十數艘。分售各國洋商。代為管理。

漕運棧產等項收入。共餘二十六萬九千六百餘兩。  
各船水脚。結餘五十三萬八千餘兩。

第廿一屆結帳。因中日戰事。影響營業。故結餘祇三十六萬一千餘兩。但因戰事。未及刊布帳略。後與第廿二屆。彙併合刊。

第四節 招商局副業之經營

招商局之副業。以自保船險。關係最重。而收效亦最著。當開創時期。自光元設局。迄於光十。計其公積。已達四十五萬餘兩。本時期內。進行尤利。光十二仁和與濟和合組。成立仁濟和保險公司。光十四。自保躉船險。歲提保費五千兩。迄光十九。第廿屆結帳。躉船險費。未賠絲毫。積餘三萬。而自保船險。則共積一百十八萬兩之鉅。時匯豐借款。以金鎊計。金貴鎊虧。鉅至二十萬兩；彌補維艱。賴有保險信押存款。息金抵償。故保險事業。獲利至豐。而裨益商局。實非淺鮮。若夫船塢機廠。則同茂鐵廠。停於光五。浦東船塢。售於光九。本時期內。未有設施煤礦與燃料。關係雖大。但貴池礦局。未克觀成。灤州荊門各礦。雖各投資。而尚在進行之中。未達供給局煤目的。故各項副業。除保險外。在本時期。率無足記。惟在商局副業。佔重要者。不得不虛存是項。留待他日之記載。而免體例之紛歧。故仍即保險塢廠。煤礦銀行。積餘公司四項。逐年列表。以備徵攷如左。

招商局官督時期副業經營之年表（自西歷一八八五年迄一八九四年）



光緒四十年	光緒三十年	光緒二十年	光緒十一年	時期 經營
<p>從本年 起。自保 躉船險。 每年提 保險費 五千兩。</p>		<p>仁和濟和 兩水險公 司。合併 為仁濟和 保險公司。</p>		<p>保險公司</p>
			<p>自光九將 浦東船塢 。售與耶 松後。對 於塢廠。即 停止進行。 迄光二十 六。方入 和豐船塢 股份。民 國三年。始 設陸家嘴 船廠。本 時期內。無 可記載。特 虛設是欄 耳。</p>	<p>船塢機廠</p>
			<p>煤礦銀行 事業。本 時期無設 施可記。虛 設是欄。以 備他目之 記載。</p>	<p>煤礦銀行</p>
			<p>積餘公司。 本時期內 尚未成立。 但為關係 最大。不得 虛留此欄。</p>	<p>積餘公司</p>



光緒十九年皆	光緒十八年	光緒十七年	光緒十六年	光緒十五年
<p>保險公司。所存股款二十萬兩。還清。            自保船險結至本年底餘一百一十八萬六千餘兩。            自保躉船險項下。積餘三萬兩。蓋六年以來。未賠絲毫也。</p>	<p>保險公司。結存二十萬兩。自保船險項下。結至本年底。除賠償外。餘一百零三萬八千兩。</p>	<p>保險公司。結存款二十萬兩。</p>	<p>保險公司。結存款三十萬兩。</p>	



光緒二十二年

自保船險。存匯豐作為信押  
之款。歷年息銀。計有十一  
萬餘兩。以之彌補匯豐借款  
。鏽虧之數。



# 航業與國家之關係

陳巨來

## 概說

自十九世紀中葉。以至二十世紀之今日。世界各國對於交通事務之航業。已漸由一種普通企業而進及爲國家的事業。且視其重要在任何事業之上。予嘗推而考之。深知一國航業之興廢。實有左右國民經濟發展之力量。而國力國運之進退。更與其有密切之關係存焉。試觀英法德日諸國在歐戰之前。其輸出入貿易之總額。由航業運輸者。約爲百分之六十。泊夫歐戰之後。航業經一度之改革。其佔對外貿易之運輸率。已至百分之七十。或竟有百分之八十。兩者相較。則當可明瞭其所以重視之故矣。夫在航業經營之立場而觀。雖爲與鐵道業相等之一種運送事業。而就地球有四分之三爲海洋所占。及現今世界貿易總額，賴船舶輸送者，約百分之八十，兩點觀之。則航業之偉大。又不待論已。然則西歐東瀛諸國。何以能就其機能而日益加以發揮廣大。漸積而成今日龐大之局勢。則航業之本能與特務。胥有極明瞭之認識故也。何謂本能與特務。簡言之。前者就其本身企業而言。後者進一步而至於國際間發展而言也。爰特廣而伸之。縷述其義：冀與國內航業專家共相提論焉。

### 一本能

關於航業本能之發揮。若英國汽船公司總理魯易士氏 (Frederick Lewis, President of the Furness, Withy & Co.) 曾著『海運經濟論』(The Economics of shipping) 一書。將航業與國家及國際之關係。傍及國防上，國民生活上之效果。暨與各種職業產業互相需要各點。均有深切之闡明。茲略述其要者數則如下。



英國海軍與航業共相提攜之結果。曾予國家以至大之貢獻。何則。蓋國民食料賴航業之運送。而得外來之供給維持。航業之通商。賴海軍之保護藉以沿途防禦。因得任意通行。而無阻滯。

英國有恃於龐大之航業。遂克使製造者儘量出品。由本國船舶迅速運送於世界。同時吸收外來金錢以再事製造。反之。儻船舶不足。出品必藉外船以運送。則其結果。必致稅金增高。生活騰貴。出產遲緩。而競爭上。亦必多感一層困難矣。

英政府在當時發表本國海員人數為三十萬人。內三分之二為英人。其餘者則屬印度人。此蓋以英國航業發展，故有海員若是之衆。賴以生活。此外如造船業，機械工業，及多數有關係各業。莫不賴航業之繁榮。得以繁榮。則其人數之浩大。要為不可諱之事實也。

英國國家最視為重要者。厥為原料品之輸入。製造品之輸出。其輸出者。則大半有待於輸入。例如造船業者需鐵礦。毛布業者需羊毛。紗布業者需棉花。罐頭業者需果實。在在取給於海外。更加以製造。然後輸出。其出入之際。莫不賴及航業。嗚乎。航業之本能。顧不大哉。

又德國學者克羅特瓦特博士 (Dr. Christian Grotewold) 著有『德國航業之經濟與法律觀』(Deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht) 一書。於航業之本能。更有至詳細之發揮。其主要點可分為三。曰經濟。曰文化。曰政治。區分類聚。闡發無遺。復彙述其大要如左。

一經濟的理由 航業之發達與否。其關係一國之經濟。至深且鉅。大凡貨品輸出或輸入之際。苟能恃本國船舶以作運送。則其容額，速度均可隨心所欲。無絲毫受人掣肘之虞。設本國船舶不足。而欲有所運輸。則數量之受人限制。時間之不能隨意。處處必感困難。而支付運費時。有反較贏餘為鉅者。如南美阿根廷等國。每年輸出貿易。亦達鉅量數額。然以



實用英美船舶。每年運費達一億馬克以上。兩者相抵。仍未能有多量之贏餘。反之。如航業發達國家若德美英日諸國。不但有本國船舶爲之輸送。且可以餘額之船舶。從事他國間貿易之實用。其收入安得不豐富。又安得不爲出超之國家耶。

又航業有能比較取費低廉者。則國內之農礦各大業。皆樂於運輸。以加對外之競爭力。並可予與航業有直接關係者。如造船業，海員，損夫，等多數人員以職業。即間接者。若航海具之製造業，船用品業，販賣業，以及旅館營業者。亦可同時予以利益。而回顧航業之本身。既增重其機能。而國家之經濟。更賴其充實矣。

二文化的理由 航業發展之國家。其國民文化之進步。必甚於未發展之國家。此何以故。蓋航業發展國。其國民既時時遠征他國。則其識見必因以日廣月異。目光既進步。則促進文化。爲必然之勢矣。證以德國人民於古世紀時。猶爲一空想之國民。迨二十世紀航業發展後。以接觸他國之頻繁。遂日趨於實際一途。降及今日。文化科學。已爲世界之冠矣。

三政治的理由 在今日一國之組織。欲問其國威之發揚與否。國力之健實若何。則海事之強弱。實不啻爲一國政治之試金石。彼和蘭及北歐半島國。小國也。然國際間及同等國家均未敢漠然視之者。蓋基於其爲海事充實之國家耳。

次之。在軍事作戰時代。其需要商船之幫助。當不減平日商買需要以作貿易運輸之時。蓋戰時高速力之商船。固可臨時改裝巡洋艦。而爲海軍之羽翼。即其他船舶。用充軍隊及軍用品或糧食之輸送船。亦爲軍事時所需要者也。

## 二特務

關於航業自身應有之本能。既如上述。今更進一步而作特務之研究。夫航業之特務。其範圍



之廣。要非他項企業所可比儔。今特就其最有關於航海之特徵且為要務者。析而為七。列舉其大要如左。

一、為運輸機關可幫助海外貿易之發達。在今日世界各國間。其航業之發達者，厥為英、美、德、法，與日本。英美德法之發展。由來已久。且為世界所共知。日本之發展。為時不過三十餘年。其進步之速。至堪驚人。苟究其發展之故。實足為吾國之借鏡。用特述其過去。以告吾中國國民。當日本明治二十六年前：航業事務。猶甚幼稚。海外貿易之額固鮮。縱有之。亦大半依賴他國國旗下之船舶而作運輸。洎乎清日之戰後。遂着意開創歐美澳洲之遠洋航路。繼復擴張東南洋之海道。積極從事於海外貿易之增加。二十餘年之間。業務既日增月盈。而載貨價額。亦漸漸增高至二十四倍強。觀於明治二十六年至大正十一年間之兩統計表。則日本之航業若何達發。當可瞭然明悉矣。

日本貿易額及載貨船籍表

年次	輸出入貿易總額	增加率	載貨船籍別	
			日本船載貨	外國船載貨
明治二六年(中日戰前)	一七九·九七〇 千圓	100	二一〇·三四九 千圓	一四五·三九九 千圓
明治二九年(中日戰後)	二八九·五二七	一六〇	八〇·七七七	二〇三·七二二
明治四一年(日俄戰後)	八一四·五〇三	四五八	三八·〇八一	四八〇·八一五
大正二年(對德戰役前)	一·三六一·八九二	七六六	六六五·三四五	六九〇·九八〇
大正五年(對德戰役中)	一·八八三·八九六	一·〇五九	一·三五〇·八三七	五〇五·八九一



年次	出入貿易汽船 隻數	登簿噸數 千噸	增加率	內外船籍別		
				日本船百分比	外國船百分比	
大正七年 (同)	三・六三〇・二四五	一一・〇八一	三・一一四・二四五	八八	四三七・七六一	一一
大正八年(和平克復)	四・二七二・三三一	二・四〇二	三・四四四・三五九	八二	七六二・五三三	一八
大正九年	四・二八四・五七〇	二・四〇八	三・〇八〇・三三七	七三	一・一四一・五二五	二七
大正十年	二・八六六・九九三	一・六三一	二・一二三・八九二	七六	六八五・九五二	二四
大正十一年	三・五三七・七六〇	一・九八三	二・四一六・八六四	七〇	一・〇四八・八九六	三〇

日本出入貿易汽船之國別

年次	出入貿易汽船 隻數	登簿噸數 千噸	增加率	內外船籍別	
				日本船百分比	外國船百分比
明治二六年	五・八二二	八・四五六	100	二	七九
明治二九年	七・七五六	一一・八二二	一五二	一八	八二
明治四一年	二〇・六六四	四〇・一二六	四七五	四三	五七
大正二年	一九・八二四	四九・四九二	五八五	五一	四九
大正五年	一九・二二四	四〇・九一七	四八四	六六	三三
大正七年	一九・九七二	三五・九八二	四三六	八一	一九
大正八年	二四・九〇四	四五・七八一	五四一	七四	二六
大正九年	二四・四六〇	五三・六一五	六三二	六五	三五
大正十年	二三・六八八	五五・七五五	六五九	六七	三三



二，爲交通機關促進旅客及移民之渡航。航業之促進旅客及移民往來輸送。蓋亦爲助長交通事務之一大因也。如歐戰之前。歐美各國及北美諸港間。往來旅客移民年約二百萬人。又在一九一三年中。歐美加拿大諸國間。往復船客有三百五十八萬四千七百人以上。內中移民屬於三等客者。約一百八十八萬六千五百人左右。意國在戰前。以移民關係。曾創造大輪數艘。往來於南歐南美之間。且年提數億金。以充移民補助費。然以運費之收入。意國入超遂賴以填補。而以前之損失。亦因以補足。由是觀之。各國間之定期航路。交通事務固賴之可以發展。而旅客移民之促進。亦爲多數輪船公司至佳之財源也。即依習慣上而言。旅客移民之乘自國船舶。其言語，飲食，起居，遊戲，等事。較之乘他國船舶者。其便利爲何如耶。此雖小道。要亦未容忽視者也。

三，爲通信機關遞送郵件且利用新式通信裝置。郵件之遞送。遠及海外者。須在本國國旗下船舶爲之裝送。幾爲各國政府一致之信條。且各國政府對於國內主要航業公司。每指定其備具優良資格之船舶若干艘。與訂專遞郵件之契約。年助一定之金額。且爲之維持航路間之一切法益。又其他如無線電信，電話，水中信號機，等有關於新式通信之裝置。船舶中無不採用。既作本國之利用。又可使陸地間新聞。或他船上消息。甚至如氣候，海難，等重要報告。可以迅速布達於船客。俾可先事豫防也。

四，爲生產機關增進國富調節金融。自十八世紀末葉。世界產業革命以後。航業與海外貿易遂之漸次分離。而各成獨立之企業。海上交通因而從之發達。英德挪威間同時作海上之競爭。彼英國與挪威之民族。本富於剛健開拓性。自開闢海上航路後。英挪二國遂益努力於自國貿易自國



運輸之一途。且更進一步而染指及外國諸港間之貿易。其結果英國在歐戰前。貿易年額達一億磅以上。加之吸收海上運賃，及海外投資之利益。海上保險之收入。三者相合。乃成所謂『無形輸出』(Invisible Export)之鉅額。既以補原料品之入超。而尚有剩餘以作海外投資。及增加國富之事業。同時那威海上運賃所得。年額亦在一億六七千萬克羅內之譜。德國在大戰前。進行航路網擴充之結果。年額竟達十億馬克以上。法國與美國在此時。(大戰前)以航路之不振。對於輸出入貨物。年須支付外國運賃。其年額法國為五億法郎。美國為三億美金。前者三國以航業進展。年額為鉅量之收入。後者以海路不振。反為鉅額之輸出。吾人對此。當作若何之感想耶。

五，為練習機關海員實地訓練之所。海員之養成。其初期學習。固在於學校。而實地訓練之機會，則仍歸乎實習。何則。蓋學校所予者理論。實習所得者經驗。在今日歐美各大國航業所以益形重大者。生員一卒業。即可入船舶先事見習。經驗既得。然後正式任事。或為高等海員。如船長大副等。或為次級海員。如司機駕駛等。即低級如水手伙夫等。均能各本所學。分盡其職。且能應付裕如也。二者之能融合。而造成多數幹練人才。則多量之船舶。實有締造之大功。

六，為軍事機關海陸軍之後援。商船在對外戰爭時。可為海陸運之補助。前文就其本能已為論及。今更詳述其特務之關係。當歐洲大戰時。船舶於軍事上任務之廣大。蓋為世界各國所共知。英國前首相勞特喬治氏在議會演說中。曾將航業於軍事上之特務。發為最痛切之宏論。勞特喬治氏之言曰。『勝利之道路。勝利之保證。勝利之絕對保證。祇有一字而已。曰船舶。第一章為船舶。第二章亦為船舶。第三章仍為船舶』。(The road to victory, the guarantee of victory, the absolute assurance of victory, is to be found in one word—"Ships," in a second word—"Ships," in a third word—"Ships".)

又英國船舶院總裁 (Sir J. P. Maclay) 於和平克復後。在英國航業會議所對船舶及船主船員於



軍事之功績。更大加以稱揚云。『苟無爾等之船舶。苟無爾等之技能與知識。苟無爾等艱難困苦之工作。則國家安能得享食糧之供給。同時亦安能恰合時期派遣美國軍隊而達到按照之地點。是故大戰中。英國商船隊對於戰爭之勝利。確已盡其應有之責任矣』。 (“Without your ships, without your skill and knowledge, and without your hard and anxious work, the nation could never have fed, and the armies of the United States could never have been placed in the field at the right time and the right place. The British Mercantile Marine has indeed played its part in winning the War”) 觀上述二氏所論者。則航業於軍事之關係。蓋可思過半矣。

七，其他多數關係事業之鼓勵獎掖。航業既發達之國家。舉凡如上述之各項直接事業。因之猛進。則觸類引伸。間接於此有關之事業。莫不可予以奮發自勵。而各趨於改善之一途。用舉數例爲左。

(一) 航業既能爲貿易之先驅。則新貨物之發現。製造品之改良。皆可藉以獎掖。而新販路之開拓。亦必因之猛進。

(二) 商港運河及海道。均將修改達於完善。同時噸稅，關稅，通過稅，並其他之收入增加。亦當然之事實也。

(三) 船舶所經過之處。如小蒸汽船，渡船，人足，車馬，等類。當必日漸充實。以應旅客需要矣。

## 結論

綜上觀之。今日各國間能藉航業之本能與特務。而得往來國際間自由貿易及海外投資。並臻如此發達之局面。其原因既如上述。吾人試一考其貿易與投資之所在。則吾中國海口各地。實爲彼



等之大好商場也。何以言之。蓋吾國自通商以後。外人利用船舶之貿易。每以過剩之物品。盡量輸送於吾國。以掙取我金錢。因利就便。即以我之金錢。復投資於鐵道，銀行，航業，煤礦，及其他工商業等。藉以獲得更大之利益。其野心之勃發。基於航業之便利。要為不可掩飾之事實也。且更有痛心者。吾國國貨之出口。不僅外人增高其稅金。以圖抵制。且自國亦無關稅之保障以為鼓勵。而外貨之入口。則安然而過。如入無人之境。此蓋關稅未能自主與江海航權猶落外人之手所致。吾人欲藉此而思有以抵制。則非力圖發展本國之航業不為功。顧反觀吾國之航業。則徒令吾人生無限之感慨也。考吾國之有輪船公司。猶遠在五口通商以後。當時北洋大臣直督李文忠公慨江海航權悉為外人所占。非中國自辦航政。不足與之對抗。於是毅然創設輪船招商局。並予以運漕專利等。極力助之發展。用心之深。目光之遠。吾人不能不表示敬佩也。惜乎近十年來以積弊已深。而主持者猶不事整理改善。徒重空言之宣傳。遂致造成今日左支右絀撐持為難之局面。此固為當日李氏始料所不及。抑為吾國航業之不幸也。雖然。招商局已有六十餘年攸久之歷史。與夫尚存五千萬之產業。就此二點觀之。則其尚有合於復興之條件。蓋可斷言之也。

招商局復興之根本問題須先解決者。其一應就其已有之基礎。加以整頓。然後航路之改善擴張。船舶之淘汰整理。海員之保護獎勵。次第行之。俾可實現。其二船舶章程之改良。乘客旅行之安全。亦須加以顧及。同時希望政府為作有力之後援。以作競爭之張本。此兩件基本工作如能做到。則外船之不抵制自被抵制。任何事業均可藉之向外發展。而吾國航業之能利用本能與特務。與東西各國並駕齊驅。當在指顧間矣。



# 讀書雜誌

雜誌界的權威者!!

王禮錫 陸晶清 主編

特約撰述者(以姓氏筆畫多寡為序)

王亞南	王獨清	方天白	田漢	朱雲影	汪洪法	李季
郁達夫	施伏量	胡秋原	高一涵	孫倬章	陳望道	陳彬龢
陶希聖	梅斐彬	梅思平	許楚生	張栗原	張鏡生	彭芳艸
彭信威	彭學沛	楊東蓀	趙景深	熊得山	漆琪生	劉鏡園
	鄧初民	錢君匋	顧頡剛	嚴靈峯	歐陽予倩	

內容	1 讀書與思想方法	5 中國社會史論戰	9 問題討論	13 戲劇
	2 文藝講座	6 哲學論戰	10 書報批評	14 小說
	3 經濟講座	7 文藝論戰	11 讀書筆記	15 小品
	4 國際講座	8 文學家傳記	12 詩歌	16 文壇消息

## 定價表

零售	每月一冊三角	預定	全年十二冊三元
	特大號每冊四角		半年六冊一元六角
	普通號每冊郵費六分 特大號每冊郵費八分		國內郵費全年六角半年三角 國外郵費全年六元半年三元

上海河南路 神州國光社刊行 第六十號

分店：北平宣內大街；廣州財廳前；南京花牌樓



# 法令

## 招商局監督處章程

民國廿一年三月廿六日公佈（九月十七日修正）

第一條 交通部爲整理招商局以發展航業起見特設招商局監督處專任監督之責

第二條 招商局監督處設監督一人由交通部派充

第三條 招商局監督處一切整理計畫交由總經理處負責執行

第四條 監督處設祕書二人科長二人事務員三十二人由監督派充遇必要時得向總經理處調用

第五條 監督處之職權如左

- 一 關於業務方針之決定事項
- 二 關於契約之訂定及廢除事項
- 三 關於產業及資本之整理事項
- 四 關於分局及附屬機關之廢置事項
- 五 關於總局分局及附屬機關規章之審定事項
- 六 關於一切興革事宜之規畫事項
- 七 關於債權債務之清理事項
- 八 關於總局分局及附屬機關預算之審定事項
- 九 關於帳目及業務之稽核事項
- 十 其他重要事項



第六條 招商局分局經理之任免須由總經理商承監督辦理

第七條 總經理對於交通部有所陳請時應由監督呈之

第八條 總經理得列席監督處處務會議報告業務情形陳述意見

第九條 招商局關於工程及購料事項應由監督處審核辦理

第十條 監督處關於整理局務改革航務之設計事項得設委員會

第十一條 監督處因處理法律會計及建設等事件得聘任顧問

第十二條 監督處關於航務及其他技術人員得聘用國內外專家

第十三條 監督處辦事細則招商局總經理處及分局並附屬機關組織規程另定之

第十四條 本章程如有未盡事宜得由監督呈請交通部修正之

第十五條 本章程自公布日施行

招商局總經理處暫行組織章程 民國二十一年三月廿六日公布（九月十七日修正）

第一條 本章程依照招商局監督處章程第十三條規定之

第二條 總經理處設總經理一人由交通部派充負責經營全局及執行監督處一切整理計畫

第三條 總經理處設秘書二人由總經理派充掌理一切關於機要文件等事項

第四條 總經理處為視察各分局船棧業務之必要得設視察員二人由總經理派充

第五條 總經理處設左列各科每科各設主任一人辦事員共一百七十二人均由總經理派充

各科視事業之繁簡得酌設副主任一人由總經理派充

一 總務科

二 營業科



第六條

- 三 船務科
- 四 棧務科
- 五 會計科
- 六 產業科

總務科之職掌如左

- 一 關於保管一切重要文件及典守關防事項
- 二 關於收發文書事項
- 三 關於撰擬各項華洋文件事項
- 四 關於股票登記過戶及保管事項
- 五 關於交際宣傳及編譯事項
- 六 關於統計及調查事項
- 七 關於黨務學校工會事項
- 八 關於會議紀錄事項
- 九 關於物料之採辦收發及保管事項
- 十 關於人事登記及職員進退保障考勤事項
- 十一 關於庶務及衛生之管理及設備事項
- 十二 關於一切法令之公布及通知並業務情形之彙報等事項
- 十三 關於卷宗檔案之保管及登記事項
- 十四 關於免費及半價乘船證之審核事項
- 十五 關於不屬其他各科事項



第七條

營業科之職掌如左

- 一 關於各航線船隻之分配調遣及計畫事項
  - 二 關於國內外航業之調查及報告事項
  - 三 關於船期之規定事項
  - 四 關於客貨之招徠及清理事項
  - 五 關於貨脚定率之釐訂事項
  - 六 關於客票定率之釐訂事項
  - 七 關於客佣定率之釐訂事項
  - 八 關於各種扛力審核事項
  - 九 關於海關之接洽事項
  - 十 關於航運成本之計算事項
  - 十一 關於各輪業務主任之考績事項
  - 十二 關於各分局辦事處之考績事項
  - 十三 關於同業之接洽事項
  - 十四 關於免費及半價乘船證之填發事項
  - 十五 關於內河航業之管理事項
  - 十六 關於輪船之徵租事項
- 船務科之職掌如左
- 一 關於船舶駕駛機務人員之管轄及其職務之分配事項
  - 二 關於船員之進退及登記事項

第八條



第九條

- 三 關於船身機器之檢驗事項
  - 四 關於船舶之修造監工及驗收事項
  - 五 關於船舶之設備及衛生事項
  - 六 關於船長船員之管理及考績事項
  - 七 關於碼頭躉船之修造監工及驗收事項
  - 八 關於船務各項工程之投標及驗收事項
  - 九 關於各局各棧各船各碼頭之繪圖事項
  - 十 關於船舶無線電之管理及其人員之考績事項
  - 十一 關於船舶所用煤炭物料之審核事項
  - 十二 關於船舶之消防及救護事項
  - 十三 關於船舶之保險事項
  - 十四 關於機械工廠及船廠之管理事項
- 棧務科之職掌如左
- 一 關於棧貨之招徠及保管存貨事項
  - 二 關於棧貨之清理事項
  - 三 關於棧房碼頭收益之經收事項
  - 四 關於棧房之修造及檢驗事項
  - 五 關於棧房之保險事項
  - 六 關於棧房之消防及其他設備事項
  - 七 關於棧租定率之釐訂事項



第十條

- 八 關於扛力定率之釐訂事項
  - 九 關於棧務員之管理考績及其職務之分配進退事項
  - 十 關於各地棧務之監督及整理事項
  - 十一 關於碼頭稽查巡丁之管理事項
  - 十二 關於煤棧之一切事項
  - 十三 關於貨棧碼頭躉船之事項
- 會計科之職掌如左

- 一 關於現金之收入及支出事項
- 二 關於銀庫及銀行往來簿據支票之保管事項
- 三 關於預算決算之編製事項
- 四 關於貸借對照表損益表及財產目錄之編訂事項
- 五 關於日計表月計表及其他結算報告書之編造事項
- 六 關於各種賬簿之登記保管整理及檢查核算事項
- 七 關於日記票及傳票之核對事項
- 八 關於股票發息事項
- 九 關於各分局辦事處及各船棧會計之釐訂及檢查事項
- 十 關於抵借款項以及其他債權債務清理事項

第十一條 產業科之職掌如左

- 一 關於積餘產業公司之一切事項
- 二 關於各房地產地產之管理事項



- 三 關於房地產地產之清查及整理事項
- 四 關於房地產地產之登記及圖冊事項
- 五 關於房地產地產之經租事項
- 六 關於房地產地產及棧房碼頭等建築物之保險事項
- 七 關於房地產地產之修造及驗收事項
- 八 關於房地產地產之納稅及完糧事項
- 九 關於房地產地產之設計及估價事項
- 十 關於房地產地產之繪圖及測量事項
- 十一 關於房地產地產押款之整理事項
- 十二 關於房地產地產糾紛之處理事項
- 第十二條 本局得酌量業務狀況在各埠設立分局或辦事處其章程另定之
- 第十三條 總經理處設工程師室置總工程師一員船舶及土木工程師各一員辦事員共十二人秉承總經理之命掌理各項工程之設計估價及檢定等事項
- 第十四條 總經理處任用祕書主任視察各員應呈請監督處備案
- 第十五條 總經理處各科室得酌用書記及練習生
- 第十六條 關於兩科以上之事務應由各該科會同辦理
- 第十七條 總經理處各科得分股辦事其辦事細則另定之
- 第十八條 本章程如有未盡事宜得由監督呈請交通部修正之
- 第十九條 本章程自公布之日施行



# 蘇俄評論

研究蘇俄的唯一刊物

第三卷 第一號要目

蘇俄評論社主編

述評三則.....	苑明等
中俄訂立不侵犯條約之研究.....	漢文
蘇俄本年度第一季國民經濟概觀.....	肇天
俄國農民問題之史的觀察.....	民權
蘇俄土地政策之真諦.....	張克林
蘇俄經濟組織及其政策概論.....	壽
一個赤色外交官的自述.....	李文顯譯
一百個俄羅斯作家的小傳.....	西門譯
蘇俄印象記(續).....	鄧季雨譯
最近蘇俄與蒙古貿易概況.....	茹胆
俄事輿論十五則.....	各報轉載

神州國光社發行

上海河南路十六號



# 局務

## 總局局務

李致平

自滬戰以還。上海經濟。極端恐慌。本局自不能不受莫大之影響。李總經理承乏於疲弊之餘。就任以來。即抱定成敗利鈍。在所不計之決心。銳意整頓局務。根據用人必使盡其材。用款必使盡其當之原則。一面開源。一面節流。故局務雖因環境關係。不能有若何驚人之發展。然脚跟立定。向前進展。當有可期也。關於局務興革大端。已見李總經理呈報監督處文。（刊登第一期）。不再贅述。茲將四月份至八月份之各科工作情況。彙報如下。

### 一 總務科

本局各輪。多半陳舊。向用日煤。自上年東北事件發生以後。拒用日貨。改用國煤。以中興井陘博山。及中英合辦之開平爲大宗。但各輪因慣用日煤。驟改國煤。耗量劇增。例如江順江安江華。每次滬漢往返。用至二百五六十噸。七月以降。每次平均減至二百二十噸。海輪方面。用量亦見減少。足見各輪數月來。對於國煤之性質。及燃用各方法。已得有相當之經驗及技術。至所購國煤。係原船躉購。由煤號依照合同分期供給。其煤之種類成分。有化驗單爲憑。但爲防止攙用次劣起見。於每次煤船到埠時。仍祕密考查。並檢取貨品。委託化學化驗室。分別化驗。以期周密。



五金物料。由科購置。交各船棧領用。但或以質量不符。或以數量不合。各輪時起責難。其主要原因。在儲藏室之收發保管方面。尙欠周密。茲為整理起見。已訂立儲藏室管理規則。呈奉總經理核准試行。凡各商號送貨到局。須經核對。各船棧領用時。每次當場驗明。以便分清責任。其數量質量。及商標等。若有不符。即可隨時清查糾正。再局輪領用五金物料。尙有一種通病。即按月照例領用。並非視需要狀況。酌定領物種類數量是也。如某月份領物單。或以別種關係。當時未曾照發。往往數月以後。仍復補發以前某月份領物單之品物者。現正與船務科會商。擬訂領物細則。以需要狀況。定領物標準。則用量當不難撙節矣。

各棧碼頭。多半破漏待修。除零星小修。隨時交各廠估價承修外。其工程較大者。為中棧一二號棧。翻改屋面。修換門窗。已於上月完工。費銀八千六百十七兩。華棧修理四圍牆竹籬。亦已完工。費銀壹千兩。以外北中華新四棧之棧屋岸橋梅花樁等。亦待修理。估計修費。須在一萬五千兩左右。業已登報招標。並奉監督處派員監視。開標結果。由陳財記林福泰天益等廠。分別得標。業經呈准訂約。即日開工。其工程種類。交修廠家標價等如左。

修理工程種類

決定交修廠家

標價

中棧六號棧

天益營造工廠

二，五六八，〇兩

北棧二十五號棧

陳財記營造工廠

二，四一〇，〇

華棧四號棧

全上

三，三八五，〇

新棧五號棧

林福泰營造廠

四，九九〇，〇

新棧岸橋梅花樁

陳財記營造廠

一，六二五，五

他如改良煤棧管理。及購備駁船事宜。均有詳細計劃。正在進行中。



## 二 營業科

今年本局營業。未見十分發達。一因上年沿江受水災影響。產量減退。二因滬戰以後。元氣未復。民生依然凋敝。三因局輪時被徵調。未能儘量攬餉。以致收入方面。未免較往年爲少。現在差幸滬地市面漸見安定。沿江區域。年成當能豐稔。應差各輪。陸續放還。長江一帶營業。當可漸有起色。北洋航線。如大連營口。因時局關係。貨運重受打擊。祇煙津兩埠。輪運尙能照常。他如南華航線。口岸既多。貨備亦旺。故粵汕廈閩等埠。實均有添船行駛之必要。溫州本爲我局獨家航線。今則野旂充斥。競爭愈烈。如欲維持原有地位。又非添船加班不可。凡此種種。關係於本局業務之發展。無不在積極計劃中。茲就過去數月中。所辦各項事務。分述如左。

(一) 湘江航業。近來頗有進展機會。業已派定江大及快利兩艘。暫時改航湘漢。惟快利抵漢。又被軍用徵調停頓耳。

(二) 金利源碼頭。情形複雜。現在逐步整理。從浮橋方船。及碼頭一帶。增設木柵。並於馬路上。添裝電燈。使貨客出入。獲有秩序。并得便利與安全。大部計劃。已在進行。至新江天碼頭。業已先裝置矣。

(三) 設查貨員十四人。常駐金利源馬頭。專查私貨稍包。及斤量尺碼偷漏事宜。添雇俄警四名。並整頓原有巡丁。協同維持棧埠秩序。

(四) 自本局與福新立約後。其他報關行。即不來局裝運。今已得各行諒解。照舊裝運。米麵爲去津貨物之大宗。前因津局辦理不善。以致客方停裝本局輪船。現經與津滬兩埠糧米公會接洽。又經報關行從中幫助。現已恢復感情。照舊裝載。



(五)長江北洋貴重貨物。現已漸得各方諒解。多量裝運。

(六)寧波水脚。因前昨兩年。本局裝者太少。故將應分之水脚。賠補寧紹半成。迭經整理後。現在運載頗旺。已超過三北等家所裝貨量。故與四公司交涉。擬將賠補寧紹之半成取消。

(七)青島正擬開闢航線。設立辦事處。派定期班船行駛。以挽利權。

(八)福州重設分局。指定泰順為滬閩班輪。藉以挽回已失營業。

(九)本局與漢口豆油客商。挽運空桶運載。並與訂約。以資推廣大連油載專裝局輪。

### 三 船務科

船務科。為本局管理船務。考勤船員。實施工程之總樞紐。自李總經理接任以來。力圖整頓。對於航行方面。船員之任免遣調。無不論才授職。關於工程方面。則力求價值低廉。工程迅速。茲將工作之犖犖大者。述之如次。

(甲)航行方面。(A)關於高級船員之考核。係視其學識經歷資格。參照考勤結果。以憑升調。(B)登記下級船員履歷。以為將來論功提升時之參考。(P)檢查值班船員之勤惰。以為考勤之標準。或明查暗訪。或抽提口試。以期實事求是。(E)整理請領燃煤物料手續。詳核其請領原因。會同總務科覈實辦理。

(乙)工程方面 凡各輪低滬。請求修理者。必先遴員往勘。以憑接辦。其工程之重要者。必先呈准總經理。先行勘估。擬具估工單。由各廠投標承辦。期得價格低廉。工料堅實之效。他如繪製各輪圖樣。考查各輪電氣設備。丈量各輪貨艙容積量。及測量各輪鍋爐受熱面積。以憑稽核燃煤數量。均為經常之工作。至於船員服務章程。修理船舶章程等。



正在計擬中。於短期中實現。

#### 四 棧務科

棧務科係由前總管理處。四棧經理處改組。其所管轄之範圍。暫仍限於本埠北中華新四棧。自四月份改組以來。所費心力。十分之六為招攬營業。十分之四為應付客戶。招攬營業。計自四月份起。至八月底止。五個月平均，按月營業。約九萬兩以上。核與前四年同期間。平均按月最高為八萬兩。最低五萬六千兩。不無顯着之進步。尤以五月份營業。達十三萬兩以上。實開本局自有四棧以來，未有之記錄。應付客戶。自改組以來。深知欲增進營業。必使設備完備。矯正以前疏漏之弊。已由棧務科秉承

總經理。商同總務科設法逐步改善。關於客貨方面。則第一注意上貨下貨手續之分清。以明責任。以上貨責任。由碼頭管理員督同太理負之。存貨出貨責任。由棧長督同理貨主任負之。而於太理上貨時。更囑認真抄報過秤。並着隨時與船上司太理核對。以分清船棧責任。其次存棧貨物。務使分清種類。妥為堆裝。以免錯亂。並隨時責成稽查。分班巡視。而防走漏。故數閱月來。理貨方面。頗能使客戶得到相當之滿意。至於以後改善計劃。棧務科正擬議中。至相當時期。當另文發表云。

#### 五 會計科

本局上年度決算。因滬戰影響。延至本年五月間。方始辦竣總結。計虧元一百二十四萬六千六百零九兩六錢一分。但查上年本局付出各項債息。達一百一十一萬五千一百八十四兩九錢八分。幾占總虧額十分之九。倘除上項債息。淨虧十三萬一千四百二十四兩六錢三分。而船舶及器具折



舊元二十六萬四千五百七十一兩八錢六分二釐。亦包括在內。此去年本局盈虧概況也。本局所負債務。如不設法籌還。則營業上雖略有盈餘。劃付債息仍恐不足。現正由李總經理。覓取妥善途徑。以爲整箇計劃。

本年四月初間。李總經理到局視事。前任移交到期未付支票。規元四十二萬兩。五月底總結賬期。及廢歷端節。舊債新欠。均須分別處理。當時財政上困難情形。匪言可喻。勉力籌劃。始得渡過難關。

六七八月營業收入。因值淡月。水脚收入銳減。一切開支再三樽節。亦難出入相抵。且相差甚鉅。困難情形。較之四五月尤甚。多方籌備。始將中秋節敷衍過去。今後開源節流。當然仍爲整理財政上唯一之辦法也。

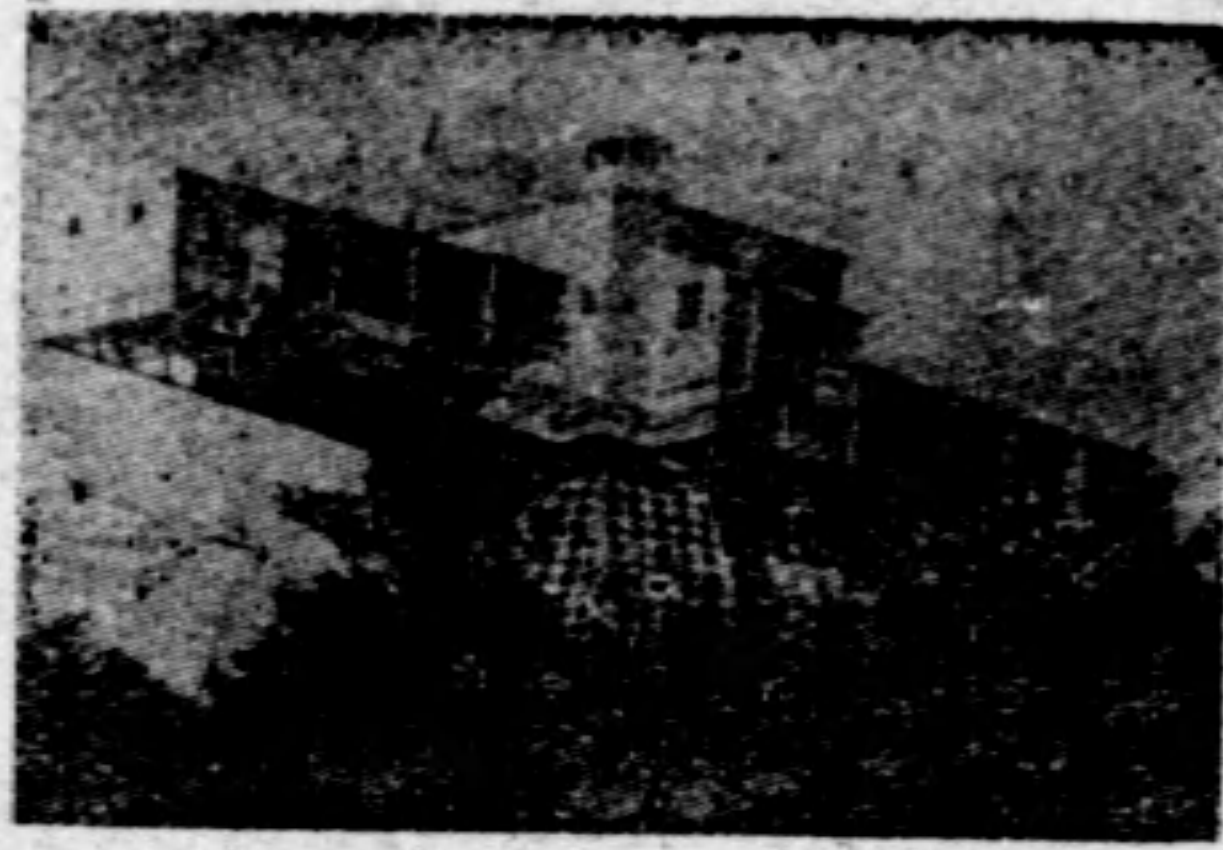
## 六 產業科

該科擬將各地局產。及積餘產。逐步整理。並因本局關於房地產業。存檔表冊。不甚完備。急須設法編造。現已製定地產調查表。租務登記表。並已將調查表租務表。務傳知各局造報。惟本局地產契據。悉已抵押在外。關於置產經過情形。及當時購置價格等項。必須根據原契。方得正確。是非與受抵人商洽不可。又產租收入。非盡由本局自往徵收。有歸通商銀行通易久昌等公司經收者。是此項租務之調查。非與各該經收機關商洽不可。因是進行不免困難。賬務登記表。與會計科所辦。大致相同。較易着手。至房產保險事宜。年納保險費甚鉅。現擬調查性質。改定投報種類。關於積餘產業之整頓計劃。亦已擬就。以便施行。

近來該科有兩件重要工作。一爲汕頭局產案。汕頭局產。爲汕市政府佔用。交涉經年。迄未收回。總經理已派員赴汕交涉。但無甚結果。現又責成汕局經理。就近續行交涉。一爲鎮江荷



花塘地產案。鎮江舊有新城一座。現在荷花塘。原名新城脚。本局所置地產。北至江邊。南至新城脚。自新城坍入江中。沙田局強指本局占及城脚官產。呈報放領。為務本堂領去。以致發生糾葛。事經十年。莫能解決。現本局派員赴鎮交涉。得當地財政局之協助。由本局出洋一千二百元。付給務本堂。藉償以前請領執照等損失。該案遂告結束。



### 轉動房屋

此圖形似荷蘭之風車，實則法國最新建築之轉動房屋也。此屋最宜作日光浴之用，可容病人甚多。全部由鋼鐵與玻璃製成。自晨至晚，向日轉動，故人呼之為樂土家庭。



## 分局局務

### 九江分局近年來之營業狀況

林玉聲

九江爲長江通商要埠。又爲贛省門戶。水陸交通。商貨雲集。輪船碼頭。除本分局外。如太古，怡和，日清，三北，甯紹，各公司。均經設立。預計每年出口貨載水脚。約在二百萬兩以上。爲數大有可觀。

本分局營業。溯自民國五年起。至十五年止。此十年中。極爲發達。核計歲收水脚。常在四十萬兩左右。迥非他公司所及。迨十五年後。遂逐漸退減。究其原因。一面由於局輪應差。一面由於江西內地匪患頻仍。並且各公司。競爭劇烈。暗放扣佣。結果非但不能恢復舊觀。且落人後。今以近三年來各公司歲收水脚。列表如下。

### (表另附)

就此表觀之。則本分局漸由落後。年趨進展。查十八年水脚收入。僅及怡太兩公司之半。此楊前局長墨齋所經營者。迨十九年六月。由本經理接辦後。卽向棧商極力攬載。舉凡前此客家不裝本局之茶葉，磁器，烟葉，紙頭等貨。至是均裝局輪矣。故是歲水脚。雖較怡太爲差。實有起色。惟日清收入激增者。由於濫放暗佣所致。此不過暫時攏客手段。故二十年收入。仍然銳減。去歲本分局水脚收入。雖自五月至十月間。局輪受應差影響。而結果竟佔第一位。初非料及。此最近三年來之營業狀況也。

今歲自一二八滬變以來。局輪停航月餘。嗣雖復班。惟滬市蕭條。致出口貨稀。兼之各地銀



根奇緊。影響貨運甚大。幸五六月間。攬載紅綠毛茶。較怡太優越。目下雜糧。雖略有出口。而被三北放價攬去。客商惟利是趨。理所當然。雜糧既已失望。此後攬載。祇有烟葉。磁器。倘可招致。則本年收入猶有可觀。不致落後也。

(六公司近三年水脚比較表) 日清貨件因故無從查悉故闕

公司名稱	十 八 年		十 九 年		二 十 年	
	貨 件	貨 脚	貨 件	貨 脚	貨 件	貨 脚
招 商	二八七、三九三	一八二、九八六	二七四、一八六	一九四、一四四	二六一、一四七	二二七、七〇九
太 古	六三四、九四五	三八七、三一七	四四一、四八四	二四四、五八〇	三一五、四七九	二〇九、六七四
怡 和	五一七、四五二	三七五、九四九	二六四、六八六	二二八、六九五	一八二、八〇三	一九三、二八五
日 清		一四七、三一九		三四六、八〇〇		一四二、六九〇
三 北	四八九、五六四	二六三、二九六	二一五、三六四	〇一九、二四八	五九、九八四	三三三、七二四
甯 紹	五八、〇六〇	三六、三二三	八四、一五三	五二、一二四	一一、一〇〇	七、〇八二



佐野學著 陳公培譯 實價六角五分

# 物觀日本史

這是了解日本的最好的工具，著者用馬克思主義的方法，研究整個日本歷史發展的過程，牠不但可使讀者明瞭各階段的狀況，尤其在使讀者了解封建的日本如何形成，如何崩潰；明治維新後如何得為帝國主義的國家。其第一章，討論理解日本歷史的方法，為其他歷史所無，是本書之獨有的特色。

上海河南路 神州國光社刊行 第六十號

分店 北平宣內大街 廣州財廳前 南京花牌樓



# 譯述

## 列國所有船舶之現況

(據倫敦勞氏調查)

程福

——一九三二年六月末止——

在過去十二個月當中，世界各國所有船舶之總噸數，示出最顯著的增加者，便是諾威之一〇一、三三三噸，但澤之八二、三五五噸，蘇俄之八一、三〇八噸，希臘之七二、二八二噸，意大利之五四、八九九噸；而示出最顯著的減少數者，則為英國(包含愛爾蘭)之六三一、二三〇噸，荷蘭之一五四、三三〇噸，美國之九五、五六三噸，德國之八九、七五九噸。近來二三年間繼續擴張其船隊的諾威，今回正逢德國商船隊減少之機會，而一躍進達世界第四位的海運國。日本這回雖則減少了二一、〇〇〇噸左右，但其實數略與前回德國之四、二五五〇〇噸相等，故仍處在第三位。第四位之諾威，與第三位之日本，其間相差為九〇、〇〇〇噸，而德國則較諾威少了二〇、〇〇〇噸。茲將一九一四年度，一九二三年度，一九三一年度三者之比較，列為一表如下：

世界各國所有船形勢表(各年度以六月末為止)

		一九一四年	一九二三年	一九三一年	一九三二年	一九一四至一九二三年之增減	一九二三至一九三二年之增減
英	吉	一八、八九三、〇〇〇	一九、一五〇、〇〇〇	二〇、三〇三、〇〇〇	一九、五五二、〇〇〇	增 二二、〇〇〇	增 四四七、〇〇〇
英	利	一、六三三、〇〇〇	三、五八〇、〇〇〇	三、〇七七、〇〇〇	三、九七〇、〇〇〇	增 九四八、〇〇〇	增 三九〇、〇〇〇
總噸			全上	全上	全上	全上	全上



美海湖船	日 本	諾 威	德 意 志	法 蘭 西	意 大 利	荷 蘭	瑞 典	希 臘	西 班 牙	丹 麥	其 他	合 計
二,037,000	一,708,000	一,957,000	五,135,000	一,923,000	一,430,000	一,473,000	1,015,000	八二一,000	八八四,000	七七〇,000	三,四七九,000	四五,四〇四,000
一三,四二六,000	三,六〇四,000	二,三七六,000	二,五二〇,000	三,四五三,000	二,八八一,000	二,六〇七,000	一,一三六,000	七四七,000	一,一九九,000	九三八,000	三,五六六,000	六二,三三五,000
二,〇九九,000	四,二七六,000	四,〇六五,000	四,二五五,000	三,五六六,000	三,三三六,000	三,一一八,000	一,七〇五,000	一,三九八,000	一,二二七,000	一,一四五,000	五,〇一六,000	七〇,一三一,000
10,270,000	四,二五五,000	四,一六四,000	四,一四三,000	三,五〇八,000	三,三三一,000	二,九五七,000	一,六九一,000	一,四七〇,000	一,二五〇,000	一,一七一,000	五,一八一,000	六八,三六八,000
增 二,三九九,000	增 一,八九六,000	增 四一九,000	減 二,六二五,000	增 一,五三二,000	增 二,四五二,000	增 一,一三五,000	增 一一一,000	減 七四,000	增 三三五,000	增 一,六八一,000	增 八七,〇〇〇	增 一六,九三一,000
減 三,一五六,000	增 六五一,000	增 一,七八八,000	增 一,六三三,000	增 五五,000	增 四五〇,000	增 三五〇,000	增 五五五,000	增 七三三,000	增 五二,000	增 二二二,000	增 一,六一五,000	增 六,〇三三,000
二,二八〇,000												

據此表看來，我們可以知道大戰前後十年間與以後最近十年間各國商船隊增加之一班，而其中最顯著者，則為美日諾德四國。美國在最近的十年間，雖然減少了二百餘萬噸之船腹，但仍不失其為第二位之海運國。茲更將其中主要八國之一八九六年度（三十六年前），一九一四年度（十八年度）并今日商船隊消長的趨勢對於彼此時代世界船舶總噸數之比率，列表以示之如左：



英	美	日	諸	德	法	意	荷
吉	國（海洋船）	本	威	意	蘭	大	蘭
利				志	沒	利	
一八九六年	四・〇	一・九	三・〇	八・一	五・二	二・〇	一・八
一九一四年	四・五	三・八	四・三	一一・三	四・二	三・一	・三・二
一九三二年	一五・〇	六・二	六・一	六・一	五・一	四・九	四・三
	五六・〇%						
	四一・六%						
	二八・六%						

(一) 帆船及躉船

帆船及躉船，較一九一四年大戰前約減少了二、五九七、〇〇〇噸總，其對於全世界船舶之比率，僅屬二分五厘左右，其中五成三分二釐即七二六、〇〇〇噸，乃為美國之所有，英國及愛爾蘭則為一一〇、〇〇〇噸，加拿大為八九、〇〇〇噸，芬蘭為七〇、〇〇〇噸，意大利為五九、〇〇〇噸，法國為四九、〇〇〇噸。（日本之帆船及躉船從來未嘗登載于勞氏紀錄中）如因為躉船及類似之舟艇不能用自力航行而不算入帆船之部類，那末全世界純粹帆船的總噸數，祇不過六三一、〇〇〇噸而已，而其中之二〇〇〇、〇〇〇噸（全世界三成一分七釐）係屬於美國所有，七〇、〇〇〇噸為芬蘭所有，一五、〇〇〇噸為美國及愛爾蘭所有。



## (一) 汽船并 Motor 船之船型及船齡

近年航海汽船及 Motor 船在四千噸以上者其數頗增，一九一四年雖只三、六〇八隻，然現在已增爲六、五六五隻。其中四八九隻爲一萬噸以上者，七五隻爲二萬噸以上者。而此四八九隻之中，以二三四隻爲美國船。查世界汽船及 Motor 船之半數，係屬一千噸以下者。在世界 Motor 船之增加率中，四千噸以上者有一、一二六隻，較一九二七年六月之統計增加了六五六隻，八千噸至一萬噸者有二二〇隻，一萬噸以上者有一一三隻。

如依船型及船齡而分類汽船及 Motor 船，則其五年未滿者爲三、五六一隻，總噸數等于汽船及 Motor 船全體之一成六分二釐。而船齡二十五歲以上者爲九、〇四八隻，平均一隻之噸數爲一、三五五噸。故五年未滿者之噸數則爲三、一一〇噸。至于八千噸以上之船一、一六五隻中，三三八隻係過去五年間所建造者。

屬于英本國及愛爾蘭之船舶，五年未滿者占二成零一釐。占着五年未滿船舶之比率最大者之諾威，乃三成二分四釐，荷蘭爲二成三分二釐，丹麥爲二成一分一釐，日本僅爲一成三分四厘，意大利一成一分九釐，美國六分六釐，希臘二分弱。

英本國及愛爾蘭曾經登記的船舶中，船齡二十年未滿者占八成一分七釐，此數字對於英國以外各國者則占着六成九分四釐。

由船型方面說，四千噸至六千噸者占最高位，合計有一九、一六八、一〇九噸之多，占全世界汽船及 Motor 船之二成八分。屬于大型定期船之部類的一萬五千噸以上者，僅占全世界船舶總數五分二釐七。茲應注意者，此種大型定期船之約五成，乃屬于英本國及愛爾蘭國籍之船。



就堆進機之 Tyhe 而言，最近使用蒸氣特賓機 (Steam Turbine) 并內燃機極多。今日併用特賓機或蒸氣特賓和互動機 (Reciprocating Engine) 者有一、五〇〇隻、一、〇〇一、〇〇〇噸及四、四二〇隻補助帆船，而一〇、〇二八、〇〇〇噸則係設備內燃機關者。

在過去十二個月中，增加了六〇六、九四四噸之 Motor 船，其中裝置蒸氣特賓機者為三六六、〇〇〇噸。惟設備互動機之汽船則減少了一、三二六、三〇〇噸。

一九三一年度與一九二五年度 Motor 船之比較，則增加了七、三二四、〇〇〇噸。

一千噸以上的油艙船雖為八、八〇八、八二一噸，然其中之三、三四六、六九〇噸則為燃油裝置船。其在一九二六年中之比率，占五、五九八、〇〇〇噸中之六〇〇、〇〇〇噸。

這裏最有趣味的，便是國有 Motor 船之比率比較上極多。全世界之 Motor 船對全部商船之比率為一成四分四釐（英國占一成二分三釐），而北歐諸國如諾威為四成一分九釐，丹麥三成七分六釐，瑞典三成二分一厘，主要海運國中美法兩國 Motor 船之比率最少，彼此不過五分四厘至七厘而已。

據勞氏調查之記錄，併用蒸氣特賓機和互動機之船為二二八隻、七七〇、〇〇〇噸，由蒸氣特賓或燃油裝置所發生之電力而迴轉之電動 Motor 船為九〇隻、五〇六、〇〇〇噸，此九〇隻中六三隻三一〇、〇〇〇噸係美國船，其中二萬噸以上之船有五隻。

勞氏調查書中所記錄之百噸以上之汽船并 Motor 船有二九、九隻、二三，其中雙暗車中之船為三、八一四隻，三暗車四暗車者僅一三〇隻。

#### (四) 燃料種別

燃油裝置的汽船，則有三、九〇八隻、二〇、一三五、〇〇〇噸。其中八五二隻、四四八、



〇〇〇噸為英國籍，一、五九〇隻八、一三四、〇〇〇噸為美國籍。

一九一四年使用煤與油之船對一九三二年者之比較如次：

	總噸數比例	
	一九一四年	一九三二年
帆船及躉船	八〇六	一・九六
內燃機關船（油）	〇・四五	一四・四〇
燃油汽罐船	二・六五	二八・八七
煤炭使用船	八八・八四	五四・七七
合計	一〇〇・〇〇	一〇〇・〇〇

由此看來，現在世界商船中使用煤炭者雖居五成五分弱，但在過去一九一四年度，以煤炭為燃料者則占八成九分之多數。一九一四年使用煤炭汽船之噸數為四三、八六〇、〇〇〇噸，一九三二年已減少了五百五十萬噸即所有實數僅為三八、一九五、〇〇〇噸。然而燃油裝置之船舶，未必就常使用油料，倘如煤比油價廉，則必須注意到利用煤炭之心得。

(五) 船舶種類

在勞氏調查書中，對於一般貨物及旅客之船舶數，尚揭出確實的統計。即一千噸以上之油艙船為一、四五八隻八八〇八、八二一噸，其中英國國籍者為三九三隻二、三一六、四二五噸，美國登記者為三九三隻一、五一八、五四四噸，諾威籍者為二一七隻一、五三九、三四八噸。而一



千噸以下之油輪船僅有一〇二、四三七噸。至于脫羅船及其他漁船捕鯨船則爲一、〇三一、一五二噸，曳船及救助船爲三九七、〇八七噸，海底電線敷設船爲八一、六四六噸，蒸氣躉船，河船，公共團體及港務機關所有之船等等合計爲八五六、三九九噸。

(六)運輸貨客之航海汽船及Motor船之噸數

除開上述特殊之船舶并(A)北美大湖船(B)木船及木鐵交造船(C)四千總噸以下之船，(D)船齡二十五歲以上之船及能率惡劣之船外，世界各國現實之數字如次：

國別	一百總噸以上之汽船 Motor 船		前記定義之航海船	
	總噸	世界比率	總噸	世界比率
英國	一九、五六二、一四三	二八·六一	一二、四二八、八四九	三八·四九
美國	一二、八二〇、一五〇	一八·七五	五、七五九、八六八	一七·七六
德國	四、一四二、九二〇	六·〇六	二、三四二、二五四	六·二二
日本	四、二五五、〇一四	六·二二	二、〇五三、四四六	六·三三
法蘭西	三、五〇七、五二五	五·一三	一、九四一、三八八	五·九九
荷蘭	二、九五七、一九五	四·三三	一、七七四、七七五	五·四七
意大利	三、三三一、三〇四	四·八七	一、七六七、二九九	五·四五
挪威	四、一六三、八三六	六·〇九	一、〇二四、五七九	三·一六
其他	一三、六二八、〇五四	一九·九四	三、二八八、七一九	一〇·一三
世界總計	六八·三六八、一四一	一〇〇·〇〇	三二、四三五、一七七	一〇〇·〇〇



據上表看來，美國之商船中，比較上能率高大者，占世界商船總噸數二成八分六厘，一般貨客航海船占世界三成八分四厘九。荷蘭前者為四分三厘三，後者為五分四厘七，德國前者為六分零六，後者為七分二厘二，諾威前者為六分零九，後者為三分一厘六。

(七)一八九八年以來各國所有船統計

一八九八年世界汽船的總噸數為一九、五一一、〇〇〇總噸，帆船七、五〇〇、〇〇〇總噸。爾來汽船及Motor船雖則增加了四千九百萬總噸左右，然而帆船則減了少六百萬總噸左右。一九一六年以來，美國航海船則頗見增加，反之一九一四年至二一年間，德國因大戰的結果，此種船舶則齊來極顯著的減少。茲舉出過去三十年間最大變化如下。

一八九八年英國及諾威嘗望登記之帆船噸數，前者為二、二〇四、〇〇〇總噸，後者為一、一〇七、〇〇〇噸，但今日前者則僅存一一〇、〇〇〇總噸（大部分為躉船），後者則僅存三、〇〇〇總噸，而此中間美國汽船及Motor船之增加噸數則達九、〇一五、〇〇〇總噸。世界各國中最近比較一八九八年當時之汽船及Motor船增加者有五：即希臘增加了九倍七五，日本增加了九三倍七，荷蘭增加了八三倍一，意大利增加了七倍五四，諾威增加了六倍七三。由此看來，我們可以窺見一八九八年至一九三二年中間各國海運消長之一班。

(八)喪失并解體之船

最後我們再根據勞氏之調查，將一九一八年以後各國汽船及Motor船解體并喪失之統計，揭了出來，以便參閱。

喪失船方面，最值得我們注意的，便是最近的五年較大戰前五年激滅之數字。一九二七年至



一九三一年中間，每年汽船喪失之平均率爲六厘八，而一九〇九年至一九一三年平均則爲一分一厘七。據此看來，我們大體可以知道最近世界多數繫船之所以了。

至于解體汽船之數字，則因年日之不同而異。在一九〇五年至一九一四年之十年間，最少時爲八七、七三七噸，最多時爲二五一、九〇〇噸。一九一五年至一九二〇年之間，差不多沒有解體船，一年中平均僅有一〇、〇〇〇噸而已。一九二一年中則有七七、五〇〇噸，一九二二年有三一五、〇〇〇噸，一九二三年有九六三、〇〇〇噸，爾後除開一九二七年外，每年都有多數的解體船。最大的記錄爲一九二四年之一、一七四、二五八噸，其次爲一九三一三年之一、〇一八、一七四噸。

一九二三年至一九三一年之九年中間，解體船之總計爲七、五三七、〇〇〇噸，平均每年爲一分三厘。此九年中因海難而喪失之汽船并 Motor 船，計有三、八三九、〇〇〇噸之多。這就是航海商船(帆船不算)平均每年因海難喪失之數尙不達世界船舶之二分。

英國國籍之船舶，在過去九年中之解體噸數爲一、九二五、〇〇〇噸，美國爲二、五二二、〇〇〇噸，意大利爲八三九、〇〇〇噸，法國爲七一九、〇〇〇噸。英國解體噸數所以較美國少的緣因，係英國賣給外國之舊船相當多數。其結果，目下英國國籍汽船之噸數中，船齡二十年以上者僅占一成八分三厘，而其他諸國則在各自比率中占着三成零五厘強(完)



# 航海實務 (續二)

周程福  
孫慎欽

## 第二項 風力之符號 Wind Scale

通常船員決定風力，多不用風力表等機械力，唯依各自感覺之力，故其日誌及海上氣象報告之紀載，甚不正確。蓋當船舶航行中，倘不特別注意，極易招來意外危險，故測定風力，必須依據風力表。而測定風力之機械，則有種種不同之階級法，普通一般之運用，多數依據『Glaisher's Scale 與 Beaufort's Scale』二種。

1. Glaisher's scale 多用於陸地，區別風力為七階級。

風力	名稱	每 秒 風 速
○	無 風	四呎八以下
一	軟 風	四呎八
二	微 風	拾壹呎五
三	疾 風	十九呎七
四	強 風	三十二呎八
五	烈 風	四十九呎二
六	颶 風	九十五呎一

A 無風以煙烟直上升騰為標準。

B 軟風以感覺有風為標準。



- C 微風以樹葉或小枝動搖為標準。
- D 疾風以樹枝搖動為標準。
- E 強風以大樹枝搖動為標準。
- F 烈風以樹幹搖動為標準。
- G 颶風以拔樹倒屋為標準。

2 Beaufort's scale 為歐美諸國一般船員所採用，區別風力為十二階級。此階級為美國海軍大將 Beaufort 氏任某船長時代，由實地之經驗而發明者，其所區別之階級如下。

風力	英文名稱	中文名稱	每秒風速(呎)
0	Calm	無風	·九八以上
一	Light air	極輕風	·九八——四·九〇
二	Slight Breeze	輕風	四·九——一〇·八
三	Gentle breeze	軟風	一〇·八——一七·七
四	Moderate breeze	微風	一七·七——二六·二
五	Fresh breeze	疾風	二六·二——三五·〇
六	Strong breeze	雄風	三五·〇——四五·二
七	High wind	強風	四五·二——五五·七
八	Gale	大強風	五五·七——六七·八
九	Strong gale	疾強風	六七·八——八〇·〇



十	Whole gale	全強風	八〇〇——九三・一
十一	Storm	暴風	九三・一——一〇九・八
十二	Hurricane	颶風	一〇九・八——以上

從前一般誤記 Slight breeze 爲 Light breeze、High Wind 爲 Moderate gale、gale 爲 Fresh gale、但近來航海家已公定風力在八呎以下者不得稱爲 Gale。近代一般皆認上表所列者爲準則。

決定風力以帆船爲便宜，因其帆面所當之壓力及進行之快力，可以決定風力之強弱。至於輪船，其決定風力則甚不易，故多用此比氏階級而決定之，其方法概念如下：

Calm 係指帆船(Fullrigged ship)展開其所有之帆而尙無進行力時之謂。至于陸上，則以煙烟直上升騰無左右吹動時爲標準。

Light 係指帆船展開其所有之帆而僅得到些少之航力時之謂。至于陸上，則以升騰之煙微有吹動時爲標準。

Slight breeze 係指帆船展開其所有之帆而揚揚然航走於平波上時之謂。至于陸上，則以樹葉微動而表示出風之方向時爲標準。

Gentle breeze 係指帆船滿帆航走時，舵面受海水壓迫，而發出微聲時之謂。至于陸上，則以樹之小枝及懸旗之吹搖爲標準。

Moderate breeze 係指滿帆之走航船，覺得風力已充分時之謂。至于陸上，則以塵埃飛揚樹枝亂擺時爲標準。

Fresh breeze 係指沖灣近所之小舟必須半帆始得安全航走時之謂。至于陸上，則以小樹異常搖動，池水起波時爲標準。



*Strong breeze* 係指遠海之漁船，必須全縮其帆，始得安全歸航時之謂。至于陸上，則以樹木大枝之亂搖亂擺，電線被吹發音，在街道掌傘困難時爲標準。

*High Wind or moderate gale* 係指遠海漁船不能歸港，陷入漂泊危境，陸上樹幹搖動，路上當風場所步行困難時之謂。

*Gale or fresh gale* 係指巨大帆船已完全不能揚帆，僅恃帆檣當風航走，一般近岸漁船，已逃進避難港灣，陸上吹折小枝，路上步行困難時之謂。

*Strong gale* 係指巨大之帆船，已不得不使帆離開檣桅，而安置于船舷面甲板上，僅得隨風順航，陸上吹破屋頂，吹倒煙囪時之謂。

*Whole gale* 係指巨大之帆船，雖不使帆，亦不勝于順航，幾至傾覆，陸上間有拔樹倒屋時之謂。

*Storm* 係指巨大帆船，祇得任風浪之翻弄，漂躪于狂風怒波之裏，陸上則一般皆感覺猛烈巨風之襲來時之謂。

*Hurricane* 係指船舶已不勝于狂風怒波之翻弄，陸上家屋倒塌頗衆時之謂。

### [參照]

一，我國船舶觀測風向與風力多不甚正確，欲求真確之風向與風力，須依力之平行四邊形原理。在一般航海表中，均附有 *True direction and force of the Wind on board a moving ship* 之表，故須依該表而求得真風力與真風向。

二，現在一般雖依羅針儀三十二點之方位而計算風向，但我國帆船時代以來，普通多分爲八種稱呼：即東風，南風，西風，北風，東南風，東北風，西南風，西北風是也。至于世界各國，亦有因其地方固有之名稱而爲風之名稱者，亦有因該地方之季節而稱呼者，茲列表以略示之：



Name	Locality	Season
Elphanta	印度馬拉班沿岸	自九月至十月間在西南風前後所起之南方或東南之疾風
Belat	亞拉亞南岸	十二月至三月間由北方至西北間吹出海岸之強風
Fort Dauphin	馬達加士加耳島之東南部	隨時吹出之東北及東方之風
Shamal	波斯灣	隨時吹出之西北風
Kaus	全上	十二月至四月間之東南風吹返波斯灣
Southerly Bore	澳洲	
N. N. W.	紅海南部	七月至九月間
S. S. E.	全上	十月至五月間
Scirocco	馬爾達島及意大利	夏季之東南風含有溫氣
Gregale	馬爾達島	冬季之東北風
Mistral	法國利阿因灣	冬季西北風屢成強風
Borr	阿特利亞直克海	冬季東北風
Etesian	希臘多島海	夏季北風
Tornado	由阿非利加摩洛哥至康古河間之海岸	三月至七月及十月十一月間伴着濛雨之巨風
Harmattan	阿非利加巴德岬至羅比士岬	十二月至二月之東北風由沙巴拉拉砂漠吹來砂塵風味乾燥
Sant—Easter	喜望岬附近	十月至四月



North-Wester	全上	五月至九月
North	墨西哥灣巴那馬灣	九月至三月
Williwaws	馬日蘭海峽	隨時吹出之烈風

### 第三項 天候之符號 Weather Notation

以比氏階級記載天候之符號時，其記號如次：

- b. blue sky. 所謂晴天，乃指空氣乾燥，全天空無雲，或雲量占全天空四分之一以下（不論濕潤與否）而言。
- bc. Fine Cloudy. 所謂晴曇，乃指雲量占全天空四分之一至二分之一而言。
- c. Cloudy. 所謂曇天，乃指雲量占全天空二分之一至四分之三而言。
- o. Overcast. 所謂陰天，乃指全天空日光為浮雲所蔽，其雲量占全天空四分之三以上而言。
- d. Drizzlingrain. 濛雨。
- e. Wet air. 濕天者，不降雨，天候濕潤之謂也。
- f. fog 霧天
- g. gloomy 滿天鬱黑
- h. hail 霰
- L. Lightning. 電光
- M. Misty 密霧



- |     |                            |                      |
|-----|----------------------------|----------------------|
| P.  | Passing showers,           | 驟雨                   |
| Q   | squall                     | 颶天                   |
| R.  | rain.                      | 雨天，                  |
| S.  | snow.                      | 雪，                   |
| t.  | thunder                    | 雷，                   |
| ti. | thunder storm              | 雷颶，                  |
| th. | thunder storm, accompanied | 雷雨，                  |
| U.  | Ugly threatening sky.      | 天候險惡之模樣。             |
| V.  | Visibility.                | 不論晴雨，凡能望見遠物時，即可如此稱之。 |
| W.  | Unusually heavy dew,       | 露沾。                  |
| X.  | hoar froat.                | 霜                    |
| Z.  | dust haze or smoke         | 靄氣                   |
- 凡在文字之下有 Asterisk 或 Under Line 時，係表示非常之時。例如 \*，乃指 Indicate greater intensity fog。又如日本神戶海洋氣象台所發行之刊物，關於霧之規定有如下幾種：
- f1. 望達相當之距離 (Light fog)
  - f2. 一哩間之距離難于識別 (Moderate fog)
  - f3. 較前項更甚者 (同上)
  - f4. 四分之一海哩間難于識別 (Thick fog)
  - f5. 較前項更甚者 (同上)

[參照]



一，中國沿海，自一月至四月之期間中，時時降霧。一月間以華南沿海最多，以後漸次北進，至四月頃，則以華北為最甚。日本之降霧一般多在初夏，但北方屢在夏秋二季發生。

美國近海每年中隨時發生，一月與六月之兩月，猶以英國海峽為最多，風力雖在比氏階級六七點，亦依然不消散。北美西岸由夏季至十月末，南美西岸由四月至八月間，降霧頗常。

二，霧之成因有下四種：

A 濕潤之溫風吹過寒冷之海面時，極使溫風之溫度下降，凝結溫風所含之濕而氣生霧。

B 寒冷之風吹過溫暖之海面時，亦由同一之結果而生霧。

C 海底流動之冷潮，與淺地衝突而噴出海面，其時海流之溫度如在霧點以下，即發生霧。

D 每逢冷溫二流混合時，亦易生霧。

此外尚有隨冰山而發生之霧，亦有因風而發生之霧，但此種霧常常暫時立即消散。

三，關係單語：

Hail

霰雹之代名，但通常稱霰為 *Soft hail*，稱雹為 *hail*。

Squall

颶天伴雨者為 *Black Squall*，不伴雨而單伴一陣疾風者為 *White Squall*。

Doldrum

為葡萄牙語辛苦之意義。

Coronac.

光環。

Halo.

暈。

Mirage.

蜃氣樓。

Rainbow.

虹。

Tornado.

暴風。

Water—Spout

龍卷。

Aurora.

極光。

St. Elmo's fire

愛爾莫聖火

四，浮現海中之冰塊

Drift ice.

流冰

Ice field

冰野



- Ice floe. 浮冰
- Ice Pack. 叢冰(北冰洋)
- Ice barrier. 冰堤(南冰洋)
- Ice berg. 冰山

第四項 波浪之符號 Scale for sea disturbance

波浪之符號有由零至九之十階級如次：

- O. Calm 平隱
- 1 Very smooth sea 小漣
- 2 Smooth sea 大漣
- 3 Slight sea 輕波
- 4 Moderate sea 和浪
- 5 Rather rough sea 強浪
- 6 Rother sea 荒浪
- 7 High sea 高浪
- 8 Very higt sea 怒浪
- 9. Phenomenal sea or tremendous sea 巨浪

Calm者，乃指海面如鏡而言。Very smooth sea者，係一種細小之漣，海面起皺紋時之謂。Smooth sea乃較Very smooth sea稍大者。slight sea為一種小波，小艇及浮標，受其搖動，波頂稍破，噴出微小之白珠。Moderate sea為和浪，波頂與波底，略顯出一個小谷。Ratherrough sea較Moderate sea為稍大而顯著者。Rough sea則為荒浪。其谷甚大。High sea則為高浪，波頂破碎，噴放水花。Very High sea之谷更高，波頂碎時，所噴放之水花，狀如瀑布，飛達遠之



前方。Phenomenal sea 則如高山峻嶺之大波浪也。

〔參照〕

一，以上所述，主要在表示由風所生之海面情況者而言，此外尚有所謂暴風浪(Storm Wave)津浪(Earthquake Wave)及潮浪(Tidal Wave)三者。

二，海洋所起之波浪，經吾人目擊者，最大波長為二千七百五十呎，但普通多在五百呎至六百呎之中間。凡二百呎至三百呎者皆稱為長波，至于高者則為四十八呎，普通皆在三十呎左右。而高與長之比較，波愈長則高度愈減，通常長與高之比為一與二十五。

世界各海洋普通最高波浪如下：

北大西洋

三十二呎一

西大西洋

二十一呎九

賀恩岬

三十一呎一

地中海

十四呎四

北太平洋

三十呎四

三，波之名稱

Wave Crest

波頂為波之最高部

Wave hollow

波底為波之最低部

Wave length

波長為波浪之水平距離

Wave height

波高為波頂與底間之距離

Wave Period

波之周期為連續之波頂進達其次之波頂所要之時間

Wave speed

波速為波形進行之速度

四，關於波浪之單語

Head sea

逆浪

Bearn sea

橫波

Follaving sea

波



Quarter sea	潰阿達波
Ground swell	颯前濤
Long swell	長濤
Big swell	巨濤
Acker	渦紋
Broadside sea	橫浪
Dhopping sea or Cross sed	相鬧而起伏擾亂之波。
Considerable sea	高波
Irregular sea or Broken sea	波浪
Lull	大波與大波間之小波
Spin draft	潮煙
Tidal rips	激湍

第五項 雲形之符號 Description of cloud forms

近時各國所公用之雲形符號，皆國際氣象會議所定者，惟日本稍有不同。該種符號乃依雲形之高低而為五部分類，較高者為上雲，次之中雲，下雲，昇雲，而最下者為高霧。此五部中又依其形狀而分為甲乙二種。甲種為線狀或塊狀 (Lines or masses forms)，乙種為幕狀或帶狀 (Belts or screen forms) 茲將分類符號及英美日所使用者併記如次。



種類	符號		名	稱	平均高
	日	英			
上雲	甲	C.	Cirrus.	Cirrus.	四哩半至八哩
	乙	C. &			
中雲	甲	C.K.	Cirro-Cumulus.	Cirro-Cumulus.	一哩半至三哩半
	乙	K.C.			
下雲	甲	S.K.	strato-Cumulus.	strato-Cumulus.	一哩
	乙	M.			
早雲		K.	Cumulus	Cumulus	四分之三哩至一哩
		K.M.			
高雲		S.	Stratus	Stratus	半哩

一千米突為零哩五四，一米突為三呎二八一。

印度希馬拉雅山脈與埃比列斯山頂為二九〇〇呎即四哩七七，智利安德士山脈與阿克康克阿克加山為三〇八〇呎即三哩八，阿爾布士山脈與蒙特布安山為一五七八〇呎即二哩六，日本富士山為一二三六五呎即二哩〇四。

1, Cirrus 為卷雲，別名 Mare's tail，此雲恰如白毛飛散于天空，又如綿花之狀，本來乃孤立雲，但有時蒙卷層雲或卷積雲之影響，而晒出如長白布于天空，由一方亘繞于他方成爲一條路線，有時亦成爲數條者，結果必定聚合一處。因其高浮天空，故多成爲微小之冰片。



卷雲與低氣壓有密接關係時，必占天之一角爲基點，由此發射于四方，以表示低氣壓之中心方向，故吾人亦可因而認識之。

二，*Cirro-stratus* 爲卷層雲，係一種白而薄之雲，如不齊整之蛛網，蔽于天空之大部分，故亦稱爲霧狀卷雲 (*Cirronebula*)，不生陰影，往往包圍于太陽與月亮之四周。

三，*Cirro-cumulus* 爲卷積雲，係一種白而小之雲塊，有時團合一處，有時散列各方，不生黑陰之影，恰如一羣白羊，蠢動于綠野之上。

四，*Cumulo-cirrus* 爲積卷雲，係由卷積雲之小塊而成大塊者，由太陽位置之關係，其色則白，由陰影蒙蔽之關係，其色則黑。因其屢屢密接而滿蔽天際，故吾人不易識別境界。其孤立而成最大之雲塊時，則其中央必暫變爲層積雲，其周圍必變爲卷積雲。

五，*Strato-Cirrus* 爲層卷雲，稍帶青灰色，爲濃厚之幕狀雲，不甚包圍太陽與月亮之四周，但對照太陽與月亮之近處，則發出一種 *Coronae* 之現象。其與卷層雲之性質頗類似，依瑞典阿布拉市氣台之觀測，其高度不過多卷層雲約半分左右。

六，*Strato-Cumulus* 爲層積雲，其色暗黑，由巨大之雲塊圍結而成者，蒙蔽全天空，屢現波狀，其出現在冬季空氣乾燥寒風凜烈時爲多，有時亦可由雲塊薄塊望見蒼天。此種雲級與亂雲，觀之似同一形狀，但層積雲則不變雨。

七，*Nimbus* 爲亂雲，一名雨雲，係一種黑暗雲塊，無明瞭之形狀及邊緣，屢屢變爲雨或雪，由此雲塊之崩缺處可望見卷層雲或層卷雲。在巨大之亂雲下方，有時分裂爲極小之亂雲，散布于低空，即稱之爲分別亂雲 (*fracto-nimbus or Fr-M*)

八，*Cumulus* 爲積雲，係一種濃厚之團結雲，成爲湧出之形狀，其上部呈出無數圓塔之狀或不可名狀之奇形，恰爲羣巒奇峯之削立無異，但下部則成爲一水平線，甚形整齊。蓋此雲不絕昇騰，故常千變萬化，普通無一定之形狀。如此雲處在太陽及測者之反對側，因由外邊之光輝作



用，太陽與雲如處在一側；如測者處在反對測，則彷彿由內部透出光輝無異。積雲屢屢為強風所吹散而分離成無數小塊，繼續其變化作用，此分離之小塊，即稱之為分別種雲 (Fracto-cumulus or Fr-co)

九，Cumulub-sNunus 為積亂雲，一名Thunder cloud or shower cloud，有發生雷電，濛雨，雪，雹霰之特性，但其下降之時間極短。此雲為濃厚之團結雲，其形狀無異于山嶽巨塔，其上部成幕狀與帶狀，下部有類似亂雲之灰色雲塊，常成雪雨下降。發電時，如與地上有二百呎之距離，則其爆發之地位，必在半哩至一哩之上空。至于測者與雷雲之距離，大概可用電光與雷音之間隔距離而測定。其音波之進行，大概每秒鐘為一千一百三十呎，故將其間隔之秒數乘進行之速度，可預知距離之遠近。

十，Stratus 為層雲，一種浮于高霧水平線下面之低雲，但不接近地面或海面。此雲被風吹散時，或穿過高山之頂而分散時，則此種雲塊，可稱為分別層雲 (Fracto-stratus or Fr-S.)

〔參照〕

一，美國哈吧大學天文台年報所載佛利希爾觀測所觀測之各階級雲塊平均高度及每秒鐘之風如次。(表中數字以米突為單位)

名	稱	平均高		每 秒 鐘 速	
		夏 半 季	冬 半 季	夏 半 季	冬 半 季
Cirrus		九九二三	八〇五一	二八·五	五一·〇
Cirro-Stratus		八七五四	七八四六	二四·九	三八·〇
Cirro-Cumulus		七六〇六	六九九二	二二·九	五〇·三
Alto-stratus		六四八一	二九三〇	一一三·三	一〇·三



Strato-Cumulus	三一九五	二九二一	九·四	二一·三
strato-Cumulus	一九五七	一八三〇	八·四	一〇·五
Cumulus	一四七三	一三八一	八·七	一四·三
Cumulus-Nimbus	一二〇二	一五五二	一六·八	一二·九
Nimbus	七二二			
Stratus	五八三	五〇三	六·二	
一米突等三呎二八一				

第六項 氣象觀測器械 Meteorological instruments

普通與船舶日誌記載有關係之氣象觀測器械如下：

Marine barometers

Barographs

Ancroid barometers

Thermometer, dry, bulb

Thermometer, Wet bulb or damp bulb or Hygrometer and Psychrometer

1. Marine barometer 卽水銀晴雨表，使用時改正其示度如下：

A. 溫度 示度必須改正爲華氏三十二度時之示度，至其詳細，須求于航海表，茲簡單示之如

次：



附帶寒暑表華氏(度)	改正數示度二八吋至三〇吋
10	+0.5
20	0.5
28	+0.002
29	-0.002
30	0.003
40	0.03
50	0.06
60	0.08
70	0.11
80	0.14
90	0.17
100	-0.19

凡改正表必須以華氏三十二度為標準，但因有刻上晴雨表及附帶寒暑表示度之銅版膨漲收縮之加減關係，故普通以二十八度為基點而編成之

- B. 高度 海面上每呎低降〇・〇〇一吋，故改正時須加上此數。
- C. 重力 晴計表有選緯度四十五度之地位為基本，故如在緯度四十五度以南之地位，則應加改正數，如在以南之地位，應減少改正數。其簡單之表如下：



華 度	改 正 數 (吋)
0	-0.08
10	0.08
20	0.06
30	0.04
40	-0.01
50	+0.01
60	0.04
75	+0.07

三， Aneroid barometer 此係拉丁語，其意為缺乏液體，現稱之為無液體晴雨表。此表甚輕便，各種船舶，殆專用之，但其器質不一，故時應與準確之晴雨表比較，猶其是碇泊于便宜之港灣時，此種比較工作，切不可怠。

三， Barograph. 使用自記雨表時，應合併與此器械示度相等之時辰而劃其示度。船中鐘表，因遠航關係，往往不能準確，故須每日正午劃定其示度，為統一之記載，并與船中其他鐘表比較，而推定其準確之示度。

四，寒暑表之示度 寒暑表有三種如次：

華氏 Fahrenheit

荷蘭人

攝氏 Celsius

瑞典人

列氏 Reaumur

法國人

華氏換算攝氏時

$$(F-32) \times \frac{5}{9} = C$$



攝氏換算華氏時

$$(C \times \frac{9}{5}) + 32 = F$$

並且在寒冷地方航行時使用球寒暑表，不論該表之濕球及小壺之水分結冰與否，其用法均同，別無差異。此外尚有最高寒暑表與最低寒暑表……等等數種（第一編第一章完）

### 不列顛皇后號造成新記錄

四日八小時二十七分渡過大西洋

（紐約七月一日電）加拿大太平洋汽船公司之旗船不列顛皇后號，六月二十九日，駛入開伯克，該船自雪爾本至發湊因體，造成費時四日八小時二十七分之新記錄，將本船西航之最速紀錄打破，計縮短二十五分。此次航行若無六月二十七日在Point Amour附近，接受皇家加拿大飛行公司之郵件，則尚可縮短二十七分云。



# 戰後列國海運之設施

一凡

## 一 英國

戰時英國政府，曾實行船舶管理政策，一部分船主，往往有非難之聲，但政府爲制勝計，毅然行之，於商務院(Board of Trade)之外，另設船舶部(Ministry of Shipping)，將戰時海運，統一於其管理之下，其成績之良，實堪驚嘆。但戰爭停止，政府即撤廢管理政策，船舶部亦於一九一二年三月撤廢；於是各船主俱自由運用其手腕，力圖振興，今者已將戰前橫跨世界之航路網，完全恢復矣。戰後英國爲完成海運政策之目的，曾數次設立特別委員會，使其努力調查與研究之工作，在政策上則踏襲戰前之方針以前進，對各特定航路，以補助郵政爲主，對實際勞務，採取報償主義，至限制運賃，則以『不實行』爲原則，(參看下註)今將其官民設施之重要者，列舉二三，籍知其努力之一斑。

(註)戰後英國海運政策及造船政策之調查委員會報告

一九一六年三月，英國商務院考慮戰後海運政策及造船政策，認爲在國際競爭上，須確保英國海運之傳統的地位。爲求得必要之手段與方法，故設立一特別委員會，使其任調查報告之責，以扣納德汽船公司總理 Sir Alfred A. Booth 氏爲委員長，並任命知名之學者，船主及造船家爲委員，委員會將海運與造船之復興案與對外通商政策，區分調查，最後得如下之結論：

(一)英國海運之優越地位，即使任何犧牲亦須維持。

(二)戰爭中喪之多量船腹，須毫無遲滯力圖恢復。

以上二項，爲基礎之前提，在此前提之下，與以斷案，於一九一八年三月提出最後報告書，該報告書中，對郵政補助問題，開陳如左之意見：

(一)政府之於船主，以管理運賃爲條件，實行郵政補助政策，此非基於促進通商及航運之謂。

(二)郵件遞送之補助，只限於勞務報酬之程度爲止，若爲國家之福利經營郵政及其他航路，其收支不能相償之部分應



由政府填補。

(三)郵件之遞送，應力避與特別船主訂立契約，在任何航線上，須以勞務報酬之相當貨率，託付具有一定速率及其他條件之船舶，為最上策。

### (甲)帝國海事委員會之設立

英國政府為實行戰時於倫敦所開帝國會議之決議，於一九二〇年六月，更設立一帝國海事委員會 (Imperial Shipping Committee)，任命本國商務院，印度及其他殖民地與船舶業者之代表為委員，使其調查全英國船舶交通之現狀，並令其關於將來母國與屬領間之航路，船舶尺度，速力，港灣及水路之設備等問題，作精細之研究，而得一統一與改良之方案，邇來依其調查報告而實行之事項，已頗不少矣。

(註)帝國海事委員會之任務與委員

### (一)任務

(A)審查英帝國間之通商運貨，並海陸機關關係者之申請，及指定官廳所提出之問題；將審查之結果，報告關係政府  
(B)調查帝國必要航路中之海上運輸機關，并研究其船舶之型式，噸數，速力，船渠，及水路之深度，港灣之設備等，而得一統一與改良之方法，由該當官廳獎勵實行之。

### (二)委員

委員長 Sir Halford John Mackinder (代議士倫敦大學地理學講師)

委員 殖民地部，印度部，商務院，加拿大政務廳，澳洲政務廳，新西蘭政務廳，南非政務廳，紐芬蘭政務廳，右八廳各指定一名，外船舶業者五名。

### (乙)制定海外貿易條令與新建各種貿易銀行

戰後之英國，於海外貿易之發展及促進輸出上，力採積極之方針，此乃周知之事今略言其詳。

(A)戰後英國，首先以中歐諸國為目的，獎勵輸出，一九二〇年八月，國會通過海外貿易條令 (Oversea Trade Act.)，據該條令，國庫須支出二千六百萬鎊，保證輸出匯兌金，以百分之八



十五爲限，其保證之範圍，則以英國領土，波蘭，羅馬尼亞及其他中歐諸國之輸出品爲限，其後更擴大範圍，保證百分之百，且對東洋方面之輸出品，亦予以保證。

(B)一九一七年創立海外興業團，(Foreign Trade Corporation)其資本金爲一千萬鎊，於世界各重要地點，俱設有代理店，爲英國貿易業者之有力金融機關，同時爲生產業者之後盾，其在近東之活動，尤爲顯著。

(C)一九一九年三月，英國各主要銀行，共同經營一海外企業銀行，此銀行中，設有大規模之貿易調查局，專從事於各種調查與投資，幫助海外企業之經營。

(D)一九二〇年五月P.O.汽船公司與倫敦二三有力銀行，共同出資設立一貿易機關銀行，設立支店於印度遠東及澳洲各地，專從事東洋南洋之貿易並力助其發展。

要之此等擴張信用政策，俱屬發展貿易與復興海運之援助手段固不待論也。

(丙)特惠關稅制度之採用與產業保護法之制定

英國自治殖民地(印度在懸案中)，在戰前即已採用特惠關稅制度，由英本國輸入之商品，較由其他國家輸入之商品，特賦低率之關稅；但自一九一九年七月財政條例(Finance Act)頒布以來，即在英本國，對於殖民地輸入之下列(另表)物品，亦較其他國家之輸入品，賦更低率之關稅矣。至此英帝國領土內相互間之廣汎的特惠制度於茲實施。

品名

特惠率

第一類 電影軟片，掛鐘，表，汽車，樂器，

定率之三分之一

第二類 茶，珈琲，可可，糖，密，煙草，馬達，汽缸等

定率六分之五

第三類 葡萄酒

定率六成內外

酒精之稅率，雖未列入，但對外國輸入品言之，當須會率。



由上文觀之，可知其目的，在使戰後英國各部間之通商，更加密切，且使食品，原料品及重要工業品相當立於獨立之地步，即此亦可證英國工商政策之革新矣。

其次，英國產業保護法，亦於一九二一年八月通過對於兩院，同年十月起實施，此法有左列二項要點：其目的在保護戰時勃興基礎未固之工業，且防止對外匯兌之低落，與不當廉價之拋賣，此法令之制定，乃以德國及其他大陸諸國為對象者也。

第一對下列指定之輸入貨物，不論其輸出國如何，五年之中，均徵原價百分之三三二又三分之一之關稅：

光學用玻璃，顯微鏡，望遠鏡，經緯儀，六分儀，分光器，其他光學器械；玻璃器，細頸瓶，標尺玻璃管，寒暑表，其他化學用玻璃器，蒸發皿等。

第二對於商務院指定之國家所製造貨物，若在生產費以下，或在英國製造品無利可圖之價格以下發賣，因之使英國產業上受重大影響者，則在一般關稅以上，更附加百分之三三二又三分之一之關稅。

產業保護法之制定，與上述特惠制度之採用，均為英國關稅史上特殊之事實。英國為冀戰後帝國之統一與經濟之獨立，故特施保護政策，是亦間接抑制外國船之活動也。

#### (丁)汽船公司之合同經營

英國主要船主之間，自戰時起即實行同業者合同經營。其目的在集中勢力，鞏固地盤，同時避免無用之競爭，節省經費，力圖業務之整理與統一，用以準備戰後之對外海運戰。其卓卓者，有下列數系統：即 P. O 系二百餘萬噸，(Royal Mail) 系百九十萬噸，Cunard 系八十六萬噸，Furness Withy 系八十六萬噸，Ellerman 系六十四萬噸是也。今將其內容概要列表如左：



合營系統	合營公司數	合營公司所屬汽船		建造中		經營航路
		隻數	總噸數	隻數	總噸數	
P. & O. Group	一二	四〇五	二・〇三二・〇〇〇	四〇	三六一・〇〇〇	印度 遠東 澳洲 地中海 非洲
Royal Mail Group	一三	四三三	一・九〇一・〇〇〇	四一	三二五・〇〇〇	北美 力拿大 西印度 遠東 北美 力拿大
Cunard Group	七	一一二	八六〇・〇〇〇	三三	四一〇・〇〇〇	澳洲 力拿大 地中海 南美洲
Furness Withy Group	一九	一五七	八〇九・〇〇〇	二三	一一三・〇〇〇	北美 加拿大 南美 澳洲 南非 西印度
Ellerman Group	七	一五三	六三九・〇〇〇	四七	二四六・〇〇〇	印度 地中海 非洲 澳洲 遠東 北美

將上表五個系統合算之，計達六百二十三萬噸以上，若再加上名義上屬於美國之國際商船公司系(I. M. M. Group 通稱 Morgan Compline)實際上依然在英國船籍下之白星線外四公司，七十六萬噸，則達七百萬噸，英國定期船百分之八十，已盡網羅其中。

(註) 據一九二三年五月日本郵船會社之調查各系統所屬公司及船舶有左列之增減

合營系統	合營公司數	所屬船舶	總噸數
P. & O. Group	一一	五〇九	一一・五五四・〇〇〇
Royal Mail group	一一	四〇三	一一・〇〇三・〇〇〇



Cunard group	七	1119	1,069,000
Furness Withy group	一九	1521	764,670
Ellerman Group	七	1104	889,550
國際商船系	八	1000	1,064,000

(E) 澳洲及加拿大之船舶官營

澳洲及加拿大兩殖民地政府，於戰時即採用船舶官營主義，而後仍繼續實施，其方針乃在圖謀殖民地海運之獨立。

澳洲聯邦政府當歐戰中船舶缺乏之際，於一九一六年，首先即購入半舊貨物船十五隻，用以輸送小麥及其他特產物，至其母國。戰後更確立五十萬噸之造船計劃，步武前進，但不幸遭逢海運界之不況，故其抱負，尙未實現。一九二二年其所有船舶，共六十四隻又二十三萬六千萬噸，經營航路，以英本國線，瓜哇，新嘉坡，漢堡等爲主。

加拿大政府亦採同樣之路徑，一九一八年春，以七千三百萬元豫算着手建設一大商船隊，其目的，不外獎勵加拿大之輸出，與補助橫亘二萬二千哩國有鐵道之效能。今該政府之造船計劃，已經完成，有鋼製貨物船六十五隻二十八萬餘噸。以從事英本國，印度，南美，南非澳洲等地之航行爲主。近年來受海運界不況之影響，其蒙受損失，頗爲不少云。

二 法國

(甲) 船舶官營與官有船舶轉歸民營

戰後法國爲應付國際間之商戰，故努力建設大商船隊，以振興外國貿易爲急務，確立倍加船



隻至五百萬噸之方案。政府於既定之購買船舶與建造船舶獎勵法之外，更力求新方案之實現。於一九二一年以前，決定新造定期船三十二萬噸，貨物船五十九萬噸，故當時向內外造船所，訂購船隻，為數極夥。但其後因海運界之衰落，使法國當局之期待，受甚大之挫折，是時船舶國有，不僅增加國庫之負擔，且政府對官有船之運用，亦失其當，故輿論頗不以政府與民間船主作無益之競爭為然。因此政府斷然改變國營方針，於一九二一年，經過議會之協贊，決定以國有貨物船，全部轉與民間經營。至其方法與順序，則徵求中央船主協會(Le Comité Central des Armateurs)之意見實行之。即政府須將所有船四十五萬三千噸，及前德國船十五萬噸，於一九二三年七月一日以前，悉數轉賣與民間經營。又法國海員組合(Le Federation des Marins du Commerce)亦於政府所有船中，接受十七隻十二萬噸，自行開航。

(註)國有貨物船轉歸民營與當時建造中之政府勘定船舶

據議會中法國當局之說明，國有貨物船，已用相當之代價，於一九二二年中，全部賣與民間經營矣。而一九二一年，政府於國內造船廠，共造客船七隻約四萬噸，貨物船十五隻八萬四千六百重量噸云。

### (乙)商港之擴張

法國為求戰後之發展，對商港之修築與擴張，均行之不遺餘力，此與前述之商船建設計劃，同為法國海運史上之大事。現馬賽已擴張為世界最大商港之一，同時馬賽對岸阿非利加洲之阿吉爾(Algiers)港，亦已擴大三倍，而在大西洋方面之三要港，哈弗爾(Le Havre)波爾多(Bordeaux)及登吉爾克(Dunkirk)，亦與大規模之工事，年來着着進步，擴張計劃，已早告完成。

### (丙)海員八小時勞動法之改訂

海員勞動時間，應與陸上勞動者同樣，一日八小時一星期四十八小時，此種原則，乃世界海員方面一般之希望。一九二〇年六七月之交，第二次勞動會議，曾舉行於意大利之熱內亞(Genova)



各國代表對八小時勞動問題，俱有熱烈之討論，結果未能成功。英國船主對此問題，最初即有反對之意見，申言若強制實行八小時制，則客貨之運賃，定極度高漲，以至不能維持。其後海員方面，乃構成國際的團結，企圖貫徹宿志，前後數次，與國際船主開聯席會議，試求調協，但終未發見妥協之點。其後海運界益趨不況，海員之氣勢因之受挫，此問題亦暫置之高閣。惟法國對此問題獨與他國不同，一九一九年八月二日，經法律之通過，首先制定海員八小時勞動制，繼於一九二〇年二月二十四日，以大總統之命令，頒佈施行規則，並對時間外之勤務亦有規定。實行之後，不久即遭逢海運衰落之狂潮，因之法國船主，較諸外國同業者，已立於不利之地位；一九二一年，法國各地商業會議代表，集議於巴黎，即以負擔過重為理由，決議陳請政府，停止海員八小時勞動制之實施，據法國船主方面云，因八小時制實施之結果，每年船主須負一億七千七百萬法郎之重擔，故對該法律之修改與廢止，不惜用全力運動政府實行之。同時對海員工會，亦作多次之交涉，但海員方面，亦堅決不允；無已法國政府，於一九二二年九月五日，以大總統命令，暫時停止海員八小時勞動法之實施，規定在法國與其他國家間，關於船員勞動時間，尙未締結國際的協約以前，該法律暫停效力，而依據改正規律實行。同月十日，大總統向海員代表申言，法國雖首先採用八小時制，但他國俱未追隨實行，故暫時除停止實施外，實無他法，此言發表後，於同月十七日，即斷然實施。當時法國海員，曾舉行同盟罷工，至一個月之久，馬賽港中，一時不能開行之船舶，達四十四隻，而船客之滯留者逾萬人云。

(註一)法國一九一九年八月二日實施之海員八小時勞動法

### 第一條

在航海業中，不問其性質屬於公的或私的，其目的屬於職業的或公益的，船員勞動之時間，不分男女老幼，一日不得超過八小時，一星期不得超四十八小時。對一星期以外之期間，亦規定同樣之限制。

"La loi du 2 Aout 1919"



Art. 1.

Dans les entreprises de navigation maritime, de quelque Nature qu'elles soient, publiques ou privées, même si elles ont un caractère d'enseignement professionnel ou de bienfaisance, la durée du travail effectif des navigateurs de l'un et de l'autre sexe et de tout âge, employé à bord d'un navire, ne peut excéder soit huit heures par jour, soit quarante huit heures par semaine, soit une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.

(註二)一九二二年九月五日大總統令

關於一九一九年八月二日法律之實施，大總統於一九二〇年二月二十四日有明令規定。現法國與各大海運國之間，關於船員勤務規則，未得締結國際的協約以前，着照如下之修正（以下省略）實行。

“Décret du 5 Septembre 1922.”

Article Premier.

Atitre temporaire et jusqu'à ce que soit intervenue une convention internationale entre la France et les grandes nations maritimes relativement à la réglementation du service à la mer dans la marine Marchands, les dispositions du décret 24 du février 1920 rendu pour l'application de la Loi du 2 Août 1919 comporteront les modifications ci-après.

(註三)主要海運國海員勤務時間表(一九二二年二月國際勞動局調查)

	航海 中(一週)				停泊 中(一週)				出入港之際(一日)			
	甲板部	輪機部	司廚部	時間	甲板部	輪機部	司廚部	時間	甲板部	輪機部	司廚部	時間
法	五六	五六	五六	五六	四八	四八	四八	四八	八	八		八
英	八四	五六	七〇	八四	四五	四五	四六	一二	九			一二
意	八四	五六	七〇	八四	四八	四八	四八	無限制	無限制			無限制
德	八四	五六	七〇	八四	四八	四八	六〇	一〇	一〇	一〇	一一	一二



美	八四	五六	七〇	五四	五四	五四	一一	一一	一〇
挪	八四	五六七〇——八四	四八	四八	四八	六〇——七二	一一	八	一〇——一二
荷	八四	五六	八四	四五	四五	四五	一一	八	一二

(丁) M. M. 汽船公司之改造

M. M. (Messageries Maritimes) 汽船公司，乃法國經營遠東定期航路之唯一公司，向來專經營指定航路之航業，如遠東，澳洲及新加萊多利亞間，東非洲，東地中海四大幹線是。戰後乃一變其政策，辭卸指定航路，專營自由航路之業務。一九二〇年十二月廿九日，與法政府新訂契約，規定由 M. M. 另設一資本六千萬法郎之公司，繼續經營上述指定航路。此新公司之股本，M. M. 悉數承受之。M. M. 對於新公司，供給船舶十六隻約十二萬噸，並讓于寄港地與營業機關等。船舶之運用，由 M. M. 專負其責，至手續費則取每年純利（總收入減去營業費之剩餘）之一成。而法國政府對於 M. M. 公司，則保證新公司之償還金，與購買或建造船舶之支付金。故新公司宛如政府與 M. M. 共同經營之機關；在指定航路上營業之純利，則按政府八成新公司二成分配，而損失亦以同一比率分擔。

(註一)

繼承 M. M. 指定航路之新公司 (Société des Services Contractuels des M. M.)，在法國政府保證之下，對 M. M. 應支付左列之金額：

- (1) M. M. 五分利借款之全額。
- (2) M. M. 三分五厘利公司借款之一部。
- (3) M. M. 總經費之一部。
- (4) 與指定航路設備費相當之資金利息。(年利六分)。



為監督新公司之業務，設評議員十名，內五名由政府任命之。至購買船舶，可由評議員之決議，隨時發行公債，其數額以一億五千萬法郎為限。

(註二)

法國政府，於一九二〇年，改訂南美航路郵件契約之際，與船公司之間，同樣採取損益分配主義。

一關於 Charge Is Kéunis 公司所經營之南美東岸航路，規定在該航路上航行之公司郵船，(兩星期一次)其所得利益，按照政府九成公司一成分配之，而損失亦以同樣比率分擔。政府對於公司不僅支給郵船利益之一成，以為手數費，且保證郵船投下資本年利五分之利益。在同航路上貨客船(每月一回)之利益，則按照政府七成公司三成分配之，損失亦以同一比率分擔。

一關於南大西洋(Sud-Atlantique)之南美航路，規定郵船之利益與損失，按政府九成公司一成分擔之，至貨客船則按政府七成公司三成分配，此外對於郵船更支給利益一成之手續費。(未完)

### 招商局之上海四碼頭

棧別	棧房	容	積	碼頭長	碼頭吃水	漲潮	落潮	地點	電話
北棧	二六	三·五五四·四四〇 立方呎	八三六呎	三〇呎二二呎	東百老匯路 三〇二號	五二七〇五	五一七六二		
中棧	九	二·五七二·四九三 立方呎	四七〇呎	三〇呎一五呎	狄斯威路一號	五一五七六	五二一六六		
華棧	二三	三·八七·六〇三 立方呎	一六〇五呎	三一呎一八呎	浦東十八間	一五六八五	一五六八二		
新棧	一三	九三〇·〇〇〇米包	一〇一三呎	二八呎一六呎	浦東楊家渡	一五六四九			



# 船舶貨物積載法 (續)

沖津金一郎著  
羅理譯

## 第四章 點驗員 (Tally-man)

貨物裝卸時，船主與貨主各派點驗證人到場，互相點查件數，並驗明貨物有無損傷，以免日後之爭執。此等點數證人須有充分之經驗與信用之人爲之，即所謂點驗員者是也。點驗員點驗。錯誤或疎忽，易致所裝之貨物。件數不符，或其中有損傷之貨物亦未驗出；使船主因此不能不負擔巨額之賠償金。故點驗員必須用特別之養成方法養成一種技術者以充之。

現今日本船中有點驗員隨船來去者，唯日本郵船會社與大阪商船會社之船舶及其他一部分定期船舶中有所謂船貨管理員 (Freight Clerk) 一人或數人而已；至一般社外 (郵商二社以外) 之貨物船則無常設之管理員，僅臨時令練習生或水夫代行點驗員之事耳。然在海外各港，欲使不通語言不識符記之水夫完成此項任務，殊屬至難，故不能不賴各士官之援助與監督。

而在日本內地，則雖屬社外船亦多由會社差遣點驗員赴碼頭爲裝卸之中證。要之，會社能設置專屬之點驗員，常使彼等負點驗之責任，實於船舶爲最便利而且安全之上策。

在北美諸港，則往往有以點驗員而兼木材檢驗吏之事，即北美木材之點驗，一一由 Pacific Lumber Inspecting Bureau Man (太平洋木材檢驗局員) 點數驗材之後，發行所謂 P. L. I. B. Certificate (太平洋木材檢驗局驗單) 分送與受貨主及船方，雙方即依此驗單決定裝載之量。然在船方如有堪信用之隨船點驗員亦有時可主張異議，又在裝載北美麥及麵粉時，檢驗吏亦皆檢量點數，故遇點驗錯誤時有從其總計重量發見正否之便。

各港現行之點數法大體分左列數種：



(甲) Sling Tally (鈎索點數法)

此乃先定 Sling (鈎索) 之數目，而後點數之方法。木材，袋裝物，煤油箱等皆用此法點數。但小工貪圖迅速裝卸完畢，往往有捲昇過量之貨物，釀成點驗錯誤及損傷貨物與船具之原因，不可不注意者也。

(乙) Bamboo Tally (竹籌點數法)

此多行於中國及南洋方面，為衆所共知之方法，於舢傍見貨交籌，憑籌決算是也。但在卸貨時小工中往往有惜勞力，不接籌而行偷漏者，致結算時短貨，故不可不加以嚴重之監視與制裁也。

(丙) Hire Tally

此乃豫用 Lot Hire 點數之法。如麵粉之類雖數萬袋亦以此法計之，不生差誤。青島港裝載落花生袋時，例用此法。有不知此港之習慣而強用 Bamboo Tally 者，其失敗之例，數見不鮮。

(丁) 雜貨及貴重品之點驗

雜貨中比較價貴之物如生絲之類，須逐一審視其貨名，符記及號碼。起卸生絲時，其號碼中之數字 9 與 6 往往有倒印之錯誤，雖明知其錯，亦以電詢貨主，待覆電至，再告收清為上。

貨物之損傷起因於 Tally-man 之良否者甚多，而在原則上貨物之授受，以點驗員點驗完竣為限，故其責任最重；為此者，必須細心注意檢查各貨之數量及損傷；而對於有損傷貨物之摘要，雖些小之點亦應記載無遺，並立即報告負責之運轉士或主任點驗員，請示辦法。而為一等運轉士者，為免日後對該貨物負損傷責任計，應切實記明責任所歸，而後署名蓋印；不可漫不留心，致日後發生問題時，後悔莫及。然關於裝貨發行提單 (Bill of Lading 簡寫 B. L.) 時，貨主常希望批明 (Clean Receipt) (如數收清)；則又當考慮其立場，不可過於嚴格，必須作適宜之判斷與處置，



以免有傷顧客之感情。又交貨時與受貨人交涉方法之巧拙，影響甚巨，其巧者對貨物損傷之賠償責任，常可免除，而拙者不能也。故一等運轉士之外交手腕至為重要。所謂柔能制剛，誠非虛語，要當切記者也。然有時船方與貨主代理人之間發生貨數不符之事，雖經一等運轉士竭盡柔以制剛之最善手段亦不獲效，終不得不將本船或駁船之全部貨物重行裝卸，以定是非；事已至此，則一等運轉士又非舍柔用剛，純取威壓的態度，將無濟也。何則，本船因此所受裝貨工作之能率，搬運工錢及時間上之損失甚大，而此項損失當歸敗者負擔故也。倘自以為對本船之點驗無深切之自信時，則宜避免此最後手段，努力採取溫和主義，反足以維持體面。普通於此，常以附帶異議之方法救濟之，例如於提單上批明『調查少貨』或『調查多貨』等字樣是也。欲防止此種煩擾事件之發生，須豫令點驗員厲行與對方逐一將鈎索或個數對點清楚，務使終了後不至發生爭端，斯為最善。

## 第五章 貨記 (Cargo Mark 貨物符記)

貨記者，明記 Shipper or Consignee and Port Mark 之重要記號，為使日後不至因被抹消而起爭執計，須由貨主明晰記入者也。蓋因貨記不明，致各貨主間爭執叢生，船方重受其累者，數見不鮮。

### (甲) 貨記之種類

貨記種類繁多，難以盡述，其中以附記該公司之 Initial Mark (頭文字) 為記者為多。例如

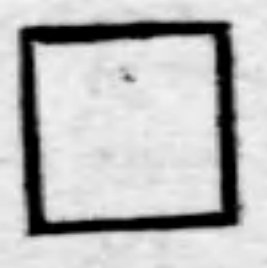
針

等為表示頭文字最熟知之貨記，其他最普通之貨記為人所熟知者，如





Diamond (金鑽石印)



Square (方印)



Six Ranged Star (六角星印) 等，其例

也。

(N) Port Mark & Quality Mark.

此種符記為豫物貨物運過碼頭 (Overcarriage) 及錯卸碼頭 (Mislanding) 而設，使一見便知卸貨地點者也；常記於貨記之下，同時並記出產地名者亦多。例如由青島裝出之落花生袋上，記有如左之符記及字樣：



右圖記中之數字為 Quality Mark 蓋欲令受貨主一見便知其品質，表示落花生之數量為一安士 (Ounce) 三八乃至四〇粒之意者也。又此種數字亦有為逐個記入之號碼，所以表示其為若干箇中之等幾號，以供上陸後參照貨單計算個數之便者也。

(O) Care Mark (注意符號)

此為欲喚起管理人及小工之注意，依貨物之種類而附記於包裝外面者也。例如

(1) 不可倒放 (This Side up 此面向上)

(11) 不可用鈎 (Use no hook)



- (三)處理注意 (Handle with care)
- (四)須放乾冷處 (Keep in dry or Cool place)
- (五)Stow away from Billocks
- (六) Porcelain glass with Care.
- (七)Fragil Cargo with Care,
- (八)Piano

等爲通常所見之符記，此外對於危險物品或如生絲類之高價貨，特用赤色線，赤色布繩或朱字，以表示處理及裝載須注意者，亦常例也。

## 第六章 包裝 (Packing)

凡屬固體液體等易於散亂，破損或漏洩之物品必須打包或裝箱，概稱之曰包裝。包裝之良否，於積載有最密切之關係：

- (甲)包裝不固易啓竊盜，難謀貨物之安全；
- (乙)運搬上之難易，立即影響於裝卸之遲速；
- (丙)由於某一件貨之漏洩破損而生之損害，延及其他貨物亦同受損害；
- (丁)貨物之性質易於腐敗或濕潤者，苟包裝不完善，該貨自身固必大受損害，即他貨亦必受其影響而遭莫大之損害。

最有關係者，莫如包裝方法之巧拙，雖爲同一貨物，而因包裝形狀方式之差異，有可省出船艙數倍之容積者；如美國產棉絮之包裝，其好例也：若爲 America Standard Bale 則平均 Stowage Factor 爲 111.5 立方呎，重量爲五百磅，故一包之容積佔 27，九立方呎；若將其壓緊時，平均



Stowage Factor 五〇立方呎，一包之容積僅佔一立方呎而矣，其相差之巨如此。

美國 Manual for Packing Army Supplies 對此問題曾載過如左之記事：

此乃在歐美戰爭時，從同一物品之袋裝與箱裝比較研究而得之結果。例如將某種材料壓緊，以袋裝之，有七六二個之包容力者，若換用箱裝，則僅有四四一個，是可多裝約四成也。同樣袋 (Bale) 之容積為三，二四立方呎，而箱 (Case) 則為一三，三二立方呎，是可省出七成六分之容積也。

故包裝為一種優秀的技術，貨主主等有研究修練之必要者也。

對一般包裝之考察

包裝箱之強度，視其取材之種類，形狀及大小，構造法，帶板帶金及繞繩之方法，釘之種類及其打入法，而大有差異。

(甲) 釘之緊編力，在釘向箱之中心取約六十度之角度打入時，最大，釘橫入木紋時，為沿木紋而入時之二倍。箱對壓偏之強度，視各邊所有釘數，約可二倍。

(乙) 箱之強度，若二倍其幅，長，高及板厚時，其對壓縮之強度比二倍稍大。箱之立積，在其平面積一定時，以立方形為最大；立積與平面形及幅，長等之比一定時，其最大高度亦一定。較二邊之比一增加時，最大之立積必低減；比三時，立方形較比之大者尤弱。

(丙) 箱用繩帶捆縛時，其對壓縮之力雖無效能，而防破壞力之效能則頗大；若外加釘簡單之木條於箱之四周，約可增二倍之強力。

(丁) 箱中貨物所受之振動，似以箱之上部及下部為小，而中央部為最大。

(戊) 貨物破損之程度，以在箱之上部者為較少，愈下者愈增。其理由要為既受振動之影響，又受貨物本身重量之影影也。又破損程度依貨物及填塞物之種類而大異，如能將物品之



間隔配置適宜。亦可減少破損非小也。

包裝之種類及形式

(甲)無包裝(散裝)

無須包裝而可以船運者，例如穀類，煤炭，鑽石，豆粕，鐵材，木材，銅，鐵之類是也

(乙)袋裝物

粉末或微粒之物爲多，例如麥粉，米，糖，花生，食鹽等，通常皆用袋裝者也。

(丙)叭(稻草包)

包此乃日本特有之物，用藁蓆編成之，最普通者爲四斗俵(用稻草編成之圓柱形草包，可容四斗。)通常裝雜穀，此外由九州地方運來之煤炭，硫黃或礦石等亦多用此裝之。

(丁)蕤包及 Ambela 包

蕤亦日本之特產品，用海草編成；蓋利用其柔產之特性，以防物品之衝撞與破損者也。Ambela 者，乃一種用印度產莎之草科之草莖編成之蕤蓆，可防雨水，其性常乾燥，宜於包生絲或盛砂糖，最好之包裝材料也。例如包裝生絲，僅用兩張 Ambela 包於外，以兩張軟油紙附於裏而已；然從未聞有因包裝不完全而受損傷之事。

(戊)捆

鐵材，鋸板，木材等有灣曲裂開之虞者，多束之成捆；又如羊毛，棉花亦可結捆。

(己)籠，籃及篋

用籐條，竹枝或木枝編成籠，籃及篋，以供各種貨物包裝之需。例如硫酸，硝酸，醋酸及酒類等液體貨物，裝入瓶或罇後，置入籃篋中，再用箱裝。他如爪哇糖用籐籠裝，日本陶磁器用木枝編製之篋裝，用填塞乾草於其中之類，是也。



(庚)夾板

洋紙類以粗麻布包裹後，兩面以板夾之，再以鐵皮釘緊者是也。

(辛)木框

容積大，且易於破損之物，適宜包裝後，再用木框固其外，以保護全部。例如黃包車，腳踏車，鏡臺及貴重傢具多用此裝法。

(壬)箱

此乃普通用於一般貨物之方法，爲防內裝物品之動搖破損起見，多用穀皮，紙屑，鋸屑及絲頭等填塞內部之空隙，並有將內部釘緊，使之固定者。又爲防濕氣起見，有用亞鉛板，鐵皮板及鉛板等包裝後，附以切柄，再裝入箱內者。例如樟腦，雞卵，珈琲等用此裝法。

(癸)桶及鼓形桶

日本桶概爲木質，普通用以裝盛液體貨物，如酒，醬油，泡菜，蔗糖，醬等；因其底部狹小，裝載時僅宜豎放。又於其上縱橫加繩，或用草蓆包裹，俾便搬運，如醬油，泡菜醬類多用此法裝運往北美各地。

西洋桶(Barrel)之木質者，用以裝水門汀，釘類，油類及顏料等；其每個裝重自二百磅至千磅不等。

又有鐵製之鼓形桶(Drum)用以裝油類等液體貨物如煤油之類。而西洋桶則裝載時概橫放。

第七章 貨物損傷之原因及注意

貨物損傷之原因，大體可分類如左：



- (1) Wear & tear in loading and unloading.
- (一) Chafing(磨損)
- (二) Crushing(壓碎)
- (三) Moisture(濕氣)
- (四) Heat(發熱)
- (五) Frost(凍結)
- (六) Evaporation(蒸發)
- (七) Pilfering(扒竊)
- (八) Lack of Ventilation(通風不足)
- (九) Vermin(蟲傷)
- (十) Dangerous goods. (危險貨物)

(1) Wear & tear in Loading and Unloading(基於裝卸之耗損及裂傷)

(甲)使用手鈎

裝卸貨物時，往往使用手鈎；其所與貨物之損傷為吾人所習見者也。一般小工多缺乏道德心，無論如何以理喻或以力制之，彼等亦只貪便利而濫用手鈎；雖貴重品如生絲之類亦常發見彼等瞞過監視人之目光，而偷用手鈎。即其他包裝品，袋裝品及桶類亦多見彼等用手鈎，因此，致內裝貨物之一部或全部脫落或漏洩，乃日常習見之事，欲期絕滅，殆不可能。

(乙)重量貨物與輕脆品同時捲升之場合

定期船及急於開船時，因急於裝卸，將種種雜貨堆於一條鈎索(Sling)之上，急行捲升之



事，叠見不鮮。輕脆品堆墊於下，笨重貨如機械之類積放於上，捲而升之，試自貨物之重量及強力之關係思之。貨物之被損傷，不言而喻矣。

(丙) 轆轤，索具 (Tackle) 運用上之不注意

使用鈎或鈎索 (Hook or Shing) 時，不充分求堅穩，即行裝卸，最爲危險；至如裝卸動物及笨重之機械，尤不可不細心注意。又當自船內或船外旋轉時，運用稍不注意，即易衝撞棧橋或船體，其所受損傷尤非輕小。

(丁) 索具 (Tackle) 之中斷。

因船貨索具之中斷與破損而惹起之不幸事故，最爲可懼，甚且喪失人命。故索具常宜點檢周到，修理完備；如遇裝卸特別沉重之貨物時，且富先行綿密的數學的計算，然後從事工作，方爲妥善。

(戊) 微小貨物之紛失

貴重品之容積雖小，而價額頗鉅，最易遭偷竊之厄，故不可不嚴重看守。又如從穀類包裝不斷漏出之穀品，積少可以成多；故用法積聚，亦爲吾人在德義上，對貨主應盡之義務也。

(己) 貨物之堆積與亂堆

貨物因不注意的堆積或亂堆於倉庫內及船艙中，所生之損傷甚大。箱件互相壓損，桶類發漏，袋裝物爲種種突出物件所衝破輕脆品壓於笨重貨之下而受損傷，諸如此類，不遑枚舉。凡因此種原因而起之損傷，基因於不注意之工頭者爲多；爲士官者不可不加意焉。

(庚) 天候

天候不良，尤其在兩天之裝卸工作，如不能施用適當之防護手段，則應中止。如係 FLOUR



Sheet Iron, Fiber 等貨物，非絕對中止不可。又若提早開船或遇雨季等場合，雖不得已須於雨中張篷裝卸，然終於貨物之損傷甚巨。如在烈風中上爆發性物品時，務必使駁船靠在上風，以防火災。

其他工頭之隨意吐痰，或滴落油水等於貴重貨物之上；又裝卸中，從甲板上不意而來之排水，與貨物以損傷等事，皆為尋常易起之事件，切宜留意，務使絕滅為善。

#### (一) 磨損 (Chafing)

船體不斷的橫動，常使貨物動搖；而貨物之不斷的動搖，所以招致貨物之磨損者甚巨。其中尤以絹絲，果實，玻璃品，機械類受損傷之程度為最烈。散裝貨物亦有受磨損之害者，如煤炭，瓦，石等之被撞碎；火柴及有油氣之纖維質貨物常因磨擦生熱而起火，成為自然發火之原因，關係船舶之安危，其例甚多，不可不慎。

然欲磨損之完全消滅，殊非可能；但尚可藉改良包裝，注意積載，以謀消滅至某經程度。例如中國茶之包裝法及積載法，最近理想。又如積載棉花時，利用螺旋壓緊法以實其空隙，藉減磨擦而防災害，乃眾所熟知之方法也。

吾人為防止磨損，對積載上常用之手段，不外左述數端；

(甲) Chafing Pieces (使用防擦片) 普通使用木片填塞貨物間之空隙者是也。例如防止鐵皮之袋裝物之磨擦，常用木片塞於兩袋之鐵皮之間；又其他袋裝物亦常用木片充填其中之空隙。

#### (乙) Bedding (使用墊板或墊床)

Bedding 多用於特種貨物，其底部有空隙之重量貨物常使用之。例如 Barrel Oil (桶裝油類) 及富於彈性 Bale Hay (袋裝馬料) 等貨物是也。

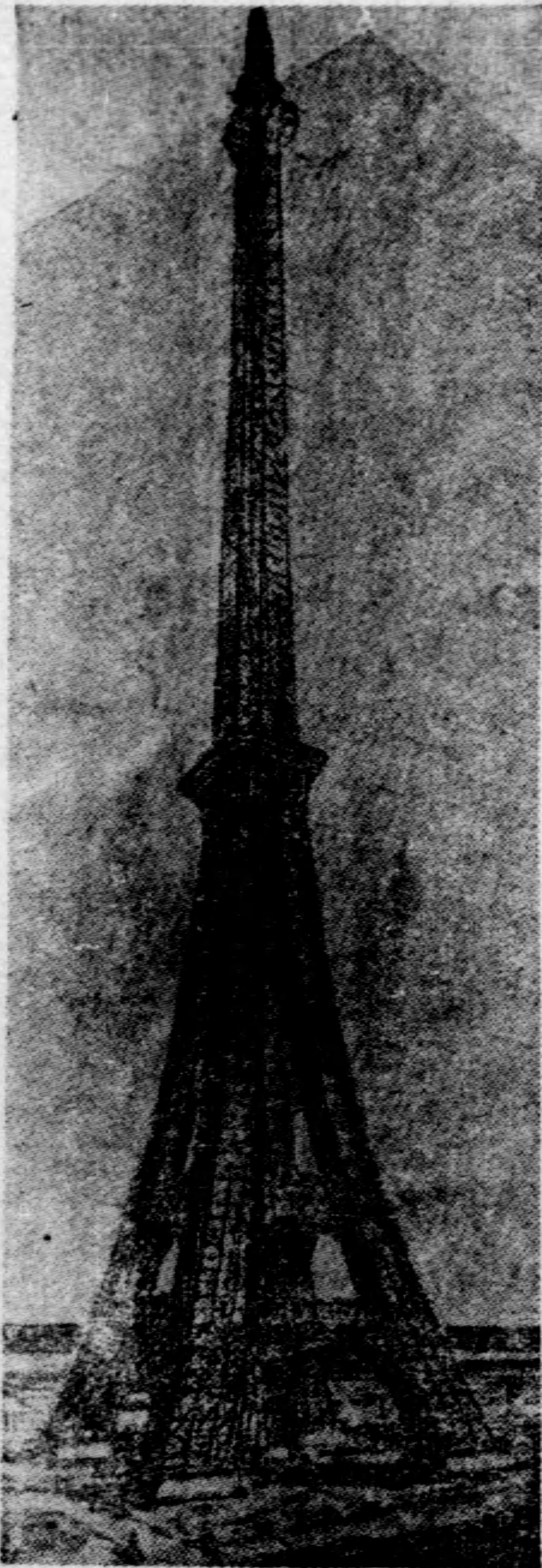


(丙) Quoining, Chocking and Wedging (使用各種之尖)

桶裝油 (Barrel Oil) 之積載，用加尖法最多。例如釘 Quoin (楔狀尖片) 於桶 (Barrel) 之底部及墊床；填塞 Wedge (楔狀尖塊) 於桶與桶之間；又施用 Chock (尖填材) 於貨物與貨物或貨物與船艙之間，皆所以減少動搖，防止摩擦之法也。(本節完)

### 世界第一高塔

此塔為美國芝加哥市蘭德爾技師所設計，較現在世界最高建築之紐約 Empire State building 尚高八百十三英尺，比巴黎愛費爾鐵塔高一千七十九尺，自地上迄塔頂計二千六十三英尺，建築費三百萬美金。本年十一月動工，預計明年六月芝加哥世界博覽會開會之時可竣工。





# 世界航情

## 英國著名船廠愛爾公司倒閉了

——八十年間製造六百餘號艦船——

著名的英國哈爾地方之愛爾造船公司 (Earle's shipbuilding & Engineering co. Ltd.)，最近因業務不振，難于維持，遂不得不跑上倒閉的悲境了。該公司自創辦以來，曾經手建造之船艦，達六百餘號，其中猶以建造軍艦馳名，誠為歷史上一等船廠。

一八五三年，該公司成立于哈爾之威特利亞船塢，創辦者以直爾士愛爾公司為中心，最初之出產為哈母巴號與來往于歐洲大陸間之 Minister Thorbeck 號二隻。自此兩船出航後，得到社會的歡迎，營業驟然擴大，一八六三年，乃由舊址搬到現在之場所。

其後該公司之發展，實令人驚異，在一八七一年，已有了三千總噸之建造能力。但在這一年間，自創業以來的幹部直爾士愛爾不幸逝世，而其弟威廉愛爾也不健康，海軍部遂把它改組，派曾任造艦部長的利特氏當總經理，鐵業巨星布拉因氏當副經理。

這幾位新銳的幹部，對於造船方面，非常努力，不消說其祖國英吉利，就是中國和日本的海軍，也曾多次購買它所建造的軍艦，猶其是以驅逐艦為先驅。

在一九〇一年，更發生其主腦者之變動，當時利特氏因故去職，繼任者為威爾遜氏（與該公司有長久歷史上關係的威爾遜萊因公司之經理），未幾又換以 Lord Nunburnholme 氏任經理，而



現在則爲 Dowager Lady, Nunburnholme 威爾遜氏并二名副經理主持一切。

經過這幾次幹部的變化後，該公司之營業方針，當然有若干變化，自未亡人威爾遜氏任總經理以來，其建造方針，以客船貨船漁船爲主，可惜今日這種新方針雖尙未成功，而因最近世界海運界之不市况，招來該公司經營之困難，最後終于不得不倒閉了。

### 美國商船百廿隻解體

——美國船舶院之命令——

八月卅一日美國船舶院命令，將船舶登記簿中之商船一百二十四隻削除其船籍，查此等商船，係在歐洲大戰當時建造者。蓋船籍之削除，原爲將來解體之前提。據言此次之大行解體，乃基于大戰時建造船舶處分法之法律行爲云。

### 日本客船艙位大減價

——銀價低落之對策——

有遠洋定期航路之日本各輪船公司，近因歐美提倡「祖國船舶主義」之打擊，遂致對於外國客貨之水脚，收入非常減少，且目下日銀市價又甚低落，放洋乘客激減，營業頗感困難，于是各當事者協議之結果，共同減收往航歐美客位之水脚。

### 瑞典一九三二年度海收入

據瑞典商務部最近之發表，一九三二年度瑞典商船隊貨客運輸總收入爲二六〇，五〇〇，〇〇〇。



○克羅納，較一九三〇年度之二九六，二〇〇，〇〇〇克羅納約減少了一二一%，然此項減少數中，貨物運賃收入減少三〇〇，〇〇〇，〇〇〇克羅納，占全數一一%，由傭船收入減少了五%（自一七，三〇〇，〇〇〇克羅納降為一六，五〇〇，〇〇〇克羅納）。

### 世界最大之船

——法國建造中——

目下法國聖那薩爾造船所建造之世界最大商船 *President Dumér* 號，其長一·一〇七呎，闊一一五呎，馬力為一六〇，〇〇〇，預定本年十月廿九日竣工，一九三四年夏季開航于紐約阿爾爾間之航路云。

### 巴拿馬運河公司之收入

——一九三二年度——

據美國財政部之報告，一九三二年度巴拿馬運河公司之收入，除一切費用及債務利息外，尚有九，〇〇〇，〇〇〇元之盈餘。

### 西班牙商船大臣之態度

西班牙現任商船大臣，不但使航行北美線的四輪船公司仍舊繼續運航，而且發表了關於極東航路與東部地中海航路繼續運航的提案。並且目下正在編製一種法律，將對於航行該國諸港口的商船，給與特權。因為該商務大臣極反對美國方面及東洋方面西班牙船之絕跡，故始努力于此法律之實現。



## 日本海事審議決定二千萬圓之補助制度

（其目的在改良船舶之質素。對遠洋航路，更支給五百萬元）

日本海事審議會，最近舉行會議於郵政部大廳，對補助解體船與新造船，及改良船舶質素，與補助遠洋航路等問題，曾經多數專家與船主及造船業者詳慎之討論，結果得如下之決議：

- 一 船齡在二十五年以上，噸數在一千噸以上之不經濟船，宣佈解體，總噸定為六六〇，〇〇〇噸（重量約一・〇〇〇・〇〇〇噸）。其中三分之一至二分之一，實行新造，對新造船，每噸支給六十圓之補助金。
- 二 為圓滿進行工作，設置一委員會，加入船主協會之船主及加入造船聯合會之造船主，得選理事三名，監事二名（十名之中三名為郵政部官吏），代行一切手續。期間則以五年為限（解體三年，新造二年）。
- 三 總噸在五〇〇〇噸以上，速力在十哩以上之船舶，若決心從事遠洋航路一年以上者，對其航行一千哩，支給三角之補助金。
- 四 為避免非會員船主，作無益之競爭，特設一適當機關，以司調節與統制之職。
- 五 為促進現行遠航船舶之活躍，決改正低利資金通融案，與新造船低利通融案，且實行增高船舶輸入稅。本案已經郵政部呈請，且已得財政部之承認而通過於閣議，且在上月臨時議會中，已成爲提案之一，今後船主，造業者及其他各關係業者，定盡全力以求其實現也。



## 歐洲海運當局者對不定期船不況之原因觀

其對策爲：

解體船須有國際的調協

運貨須有國際的統制機關

不定期船不況之原因：不定期船之經營，爲何至是之不況？對此問題，歐洲海運界當局者，近有盛大之討論，要皆以國際的調協，爲救濟之前提，今且述之於下。

一 主要的原因，言及主要原因，不外「船舶過剩」一語而已。

此不僅單純的從船舶數量大大增加而言，即大戰後所造成船舶，比之戰前，其速力之增進，亦頗爲驚人。馬達船固無論矣，汽船之有燃油裝置者，亦日益增加，因之船中貯藏燃料之空間銳減，而載貨容積劇增，是即船腹之擴大也，此外船舶與港灣輸送設備之改善，雖無具體數字之表示，但實質上亦船腹過剩之要因。

二 其他原因：

(1) 一時的原因 世界貿易，乍然減退，亦航業不振之要因，但世界貿易，若能恢復，則此種原因，即行消失。

(2) 永久的原因 將來不定期船上，減去大宗良好貨物之裝載。

a 石炭 從來英國石炭，爲其輸出品之一，而此等石炭，皆由不定期船運載。現各國俱極力使用石油，開發水電，因之不定期船之貨品減少，如意大利本爲英國石炭之好市場，但近來對水力發電之開拓，努力邁進，且對鐵道與工場之電化，亦行之不遺餘力。法國亦然，且力圖自國石炭之增產。德國亦提高自國石炭之產額，



防止英國炭之輸入。而北歐斯堪底那維亞之地盤，又漸漸為波蘭石炭所侵略。南美及伯刺爾地方又到處俱是油產且石炭日趨粉霧炭化。故對輸入炭之進出，予以莫大阻碍。南非及印度等國石炭向來即能自給，而蘇聯向近隣國家輸出石炭近年來大為增加。因此不定船之活動，自日趨衰危，將來以英國為中心之不定期船運載，實堪悲觀。

b 穀物 英德法意西班牙希臘等國，原俱為穀物之主要輸入國，現此等國家自國穀物之產量，大為增加，且繼續發展，例如意大利，從來自國之穀物，只足全國需要額之百分之四十至五十而已，現則百分之七十已能自給，聞將來尚有增加之可能性。法國於一九二九年度，穀物除自給以外，尚有剩餘。德國對穀物百分之二十五之關稅，決定六月三十日以後不能更改，此在一九三二年，可謂德國之市場已經鎖閉。

c 玻璃與砂糖 此二種貨品，亦因主要輸入國，增加甜菜糖與硝酸鉀之故，而減少輸出。

此外定期貨物船與不定期船競爭之增大，亦其原因之一也。

以上所述，乃不定期船不況之原因，今更言其對策：現在解體船市價，日趨暴落，若將現有過剩之船復，用普通方法解體，則須長久歲月。若任現狀自由發展，則船主必然破產，否則必仰政府之補助，再不然，不定期船，定歸消滅。

然則究應取何種方法以為對策？此點之前提，為國際的調協。若只圖一國之救濟，必毫無效果。關於此問題，英國海運會議及波羅地海國際海運同盟等有力機關，首先即發起開一調協會議，召集不定期船主之代表，協議如左之事項，使世界不定期船界，得一復興之機會。



(一)各國政府須廢止補助金。

(二)促進國際解體之船實現……其實行方法英國可依照 National Ship Builders Security 公司之制度，以解除剩餘造船能力，希臘則可採用在沿岸貿易上已逐漸成功之制度。

(三)為準備將來之一時復興或衰落，須設立如左之合理制度，以保安定。

即須於倫敦設立一中心備船委員會，與備船者方面共同設立一決定運賃之機關，而該委員會得海運會議及各國船主團體之協助，使各國船主服從協定，若有違反，則令其受一定之處罰，至備船契約，則可經過平常中間人，與該委員會訂立。

### 意國解體船獎勵金制效果顯著

據駐熱內亞美國領事之報告，意國政府，自設立解體獎勵金制 (Scrapping Bounty) 以來，賣船生意，頗有增加。解體獎勵金五〇〇〇〇〇〇里拉，為去年所定，去年七月十五日當時，政府對意國船藉之解體船主，每一登簿噸，給予二五里拉。上述之勵獎金，若得全數消費，則解體船可達二〇〇〇〇〇〇登簿噸即一〇〇〇〇〇〇〇米突噸云。

### 美國船舶院之命運

減少委員，變為商務部一部門。

數月以來美國船舶院之命運，為美國航業界注意之問題。胡佛總統曾有廢除船舶院，改為商務部一局之意見。故自船舶院副總裁普魯馬逝世之後，即拒絕選任後任者。爾來聯邦議會經濟委員會，決減少船舶院人員，並有提案各種。胡佛總統，對船舶院問題，在下列三案中，當選擇其一現行也。(一)現船舶院委員以七名為限。(二)創一新代議制以三人組成之。(三)改變現船舶院



之全部或一部之組織，編入商務部或其他部。議會於休會前，當可議了其財政問題，胡佛總統雖尚未作最後之決定，但其旨趣，已頗為明顯。一俟財政問題決定，則大總統即可決定船舶院之組織與人選。聞委員以三名為限，上置總裁，而使其隸屬於商務部，此說頗為可靠。新船舶院決削去船舶運用之能機能，而只從事法規之適用方面云。

### 北太平洋航路美國增派船隻

潑特蘭德之國家汽船公司，從來向遠東方面航行者，每月只有二次貨物船。今則隔月一次，開航定期快船矣。八月十三日，由潑特蘭德發航之 *Maunawili* 號（七·四〇〇總噸，九六二五重量噸，一九一二年建造，馬特遜汽船公司所有船），即充此責任。同船八月二十六到橫濱，二十八日到大阪神戶，九月一日到上海，五日到香港，八日到馬尼刺，航海速度為十四海哩，故比較從來之斯特特船，大增速度。同船之復航，聞香港至舊金山只需一九日，而馬尼刺（經過香港）至舊金山只需二十二日云。

### 大西洋客船界似有復興之希望

扣納德公司之客船，本年六月較去年同月增加百分之五十

據最近消息，大西洋方面，旅客之輸送，頓呈活躍之氣象。然此種活躍究屬細微，各國教徒之因參加達布林聖餐會往來於海上，乃其原因之一。現大多教徒乘大西洋客船，往愛爾蘭與會者，如雪片紛飛。此外最近運貨之減低，亦活躍之一大原因。六月中扣納德汽船公司之客船。加上月底出帆之阿克塔里亞號，總計共載一五〇〇〇人。與去年六月所載九六七七人較之，恰增五〇〇〇人云。



一九三一年度。大西洋客船航路，十分惡劣，觀德國統計局所發表之材料，可知德國出入船人客數，亦以一九三一年為最低，故一九三二年，可謂活躍矣。表列后：

	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
出國 船客與移民	一七三，六〇三人	一六三，八二人	九七，三六〇人
（經過漢堡）	九一，二三五	八九，三四三	五一，九九三
（經過布萊門）	八二，三六八	七四，四六八	四五，三六七
入國 船客與移民	一〇九，六七二	一二七，一一二	一一〇，二二二
（經過漢堡）	五七，八三八	六七，九五五	五九，八五六
（經過布萊門）	五一，八三四	六一，一五七	五〇，三六六
合計	二八三，二七五	二九二，九二三	二〇七，五八二
（經過漢堡）	一四九，〇七三	一五七，二九八	一一一，八四九
（經過布萊門）	一三四，二〇二	一三五，六二五	九五，七三三
（備考）移民	四七，四三四	三六，三八二	一三，一三〇
（經過漢堡）	二〇，四八二	一四，四八四	三，三三一
（經過布萊門）	二六，九五二	二一，八九八	九，七九九
經過外國港之移民	一，三〇〇	一，〇一七	四四〇

### 蘇聯訂造疏浚船進水

破冰輪，亦有向日本造船所訂造之勢

勞農政府，為疏浚海參崴港起見，以與三菱公司之商務為保證，向日本浦賀造船所，訂造九



○噸疏浚船一隻，「排機」二隻，五月廿五日舉行開工式，爾來加工趕造，已於七月二十五日午前，平安下水矣。本船於十一月二十五日交付完了，此後則從事疏浚海參崴之工作。勞農政府，現尚欲與世界各造船所接洽，訂造一二○○噸之破冰輪二隻及五○○噸破冰輪一隻，聞日本造船所最有希望，現浦賀造船所，正傾全力兜攬，或有承造之可能也。

### 弗羅里達運河之開鑿日益具體化

七月十八日，格兒埠大西洋運河協會(The Gulf-Atlantic Ship Canal Association)，曾舉行會議於賈克遜維爾。大會決議派該協會會長却萊斯·皮·桑麥拉爾氏為代表，至美京華盛頓向復興財政會接洽，冀得一七五·○○○·○○○金元以為開鑿運河之用。

此項資金，若能照付，則弗羅里達運河之開鑿，將成事實。上項計劃一旦實現，是進出格兒埠各港之船舶與大西洋之交通，無需迴繞弗羅里達半島矣。因此每年所節省之利益，計可達二○○○○·○○○金元云。



# 中國航情

## 船員檢查會成立

交通部爲檢查船員起見，特在本埠上海航政局設立船員查檢員委員會，委員規定七人，除航政司長許齡筠及航政局長何瀚瀾員當然委員外，其餘五委員，就航業專家及技術人材另聘任之，委員長由許司長兼，該會已于前日成立矣。

## 江海關定颶風警信辦法

——九月一日起實行——

江海關警告颶風，在民國十八年，曾擬定懸球懸燈之信號辦法，向在陸家嘴旗台；今港務局代理局長谷星恩氏爲便利各商輪之視察警信旗號起見，特改用新辦法，自九月一日起，將報告風警之信號原在陸家嘴者取消，改設在海關屋頂上，及蘭路旗台上，與平安船塢之水塔旗上三處。規定（一）預測天氣有激變時，日懸黑色球二個，一上一下，夜掛紅燈一盞，（二）預測將有大風及颶風時，日懸黑球二個，一上一下，夜掛紅燈二盞，成一直線，同時在浦東陸家嘴及蘭路旗台各鳴警炮一次。此項信號，係補徐家匯天文台信號塔報告颶風及風信旗之不足，藉以警戒港內各商船云云。昨由代理港務局長頒發第八號通告，通知各輪公司查照。

## 航政局謀收回引水權



我國海港引水人員，不幸操諸外人之手，現交部航政局，爲收回航權，促進本國引水人員事業之發展起見，對於引水人，擬謀整理辦法，已由航政局長何瀚濶氏，呈請交通部，現尙未蒙批准，據何氏云，按之各國現況，在本國境內之引水人員，當然由該國人士擔任，此不特爲營業方面之問題，亦且爲國防上之問題，試問國內海港之險要塞隘，何能使外人得悉，我國以前，不注意此點，故各方受影響甚大，航政局有鑒於此，對此不得不謀補救，惟因國內海員甚少，且多恃經驗而無學識，故不能與外人競爭，幸其待遇方面，外人甚昂，普通每星期需銀八百兩，而華人每月祇需一百元左右，每星期祇有二十三元，故一般輪船，多願僱用中國之引水人員，現長江線上華員甚多，惟海港線則仍盡爲洋員。將來如對於此輩華籍引水人員，如以學識上之訓練，一方則積極造就人才，則尙可奪回此既喪之地位也云云。

### 外輪力爭滬閩線航運

自九一八及一二八兩案相繼發生後，我全國上下對於抵制日貨，甚爲激烈，以致航行於長江華南等處沿江口岸之日輪，亦同受我國人搭客之抵制，營業一落千丈，而尤以長江班爲尤甚，自滬戰告終，十九路軍奉調入閩剿匪後，該處各碼頭工人，因受十九路之反日宣傳，亦紛起拒絕代日輪裝卸貨物，按日輪之行駛於上海福州間者，在昔本有大阪公司輪船三艘，營業素稱發達，今因受該地碼頭小工之抵制，營業驟見慘敗，乃於上月內將行駛於滬閩線之三輪，調撥一輪於滬漢航線，一輪則專來回於上海台灣間，尙有一輪，爲支持危局起見，仍照舊開駛，但營業迄未能稍見起色，據大阪公司方面消息，謂滬閩線日輪每開班一次，須虧本至千餘元之鉅云。

自滬閩線日輪遭我抵制之消息，爲英商怡和公司得悉後，爲謀奪取日輪在該航線原有地位及與我招商局作營業上之競爭起見，即決定開闢由上海至福州間之新航線，業經定於八月廿二日開



航處女班，一面並電調漢口分公司副主任潘志瑩爲福州業赴主任，着令迅即赴閩，籌備成立分公司事宜至於開航滬閩線處女班之輪船，業已決定爲捷升輪，現該輪正在大加修理中，並設法廣裝客位。油漆船身，大部份工程，均已告竣，故廿二日開航處女班之計劃，決不致於失敗也。

### 長江船政設施之一班

輪船交通，最要者莫如航行之標識，蓋交通首重安全，而標識卽爲避免危險之要着，各國精研海事，無不悉心籌措，計出萬全，我國沿海沿江，亦早經陸續設置，而長江水道，猶時有變遷，故不能不益加慎重，我國關於航行標誌，向由海關辦理，至光緒三十二年，海關又設巡江司，專任長江標識之事，其經過概況，有足述者，特調查略誌於右，備世之致意航務者，知所考焉。

海關之兼理航行標識，其職掌蓋由於五口通商條約內有沿海設置燈塔，指示航路，由領事官與通商大臣商洽等語，維時我國則以海關本爲中國政府所設之機關，且科學技術，國人一時尙少精研致用者，故卽委任海關辦理，初辦之際，用人甚少，蓋標識多寡，悉以水道之情形及航務之狀況爲標準，航務日繁，自加添設，三十年來，海關於此所用之人員，約略計之。長江上段，民國二年，洋員二人，華人燈塔信號人員三十四人，至民國二十年，洋員三人，華人內班辦事員三人，燈塔信號人員五十八人，長江下段，則光緒二十六年，小輪船員役十五人，燈塔管理員八十人，宣統二年，洋員專門技術者一人，普通船員一人，華人製圖一人，小輪員役三十一人，燈塔管理員五十七人，民國九年，專門洋員五人，普通洋員三人，華人江務辦事員二人，製圖二人，管理水道舢板水手二十八人，小輪員役四十七人，燈塔管理二百零四人，民國十九年，專門洋員十五人，華人江務幫辦三人，辦事員六人，製圖六人，水道監查七人，修理雜務人員十五人，小輪員



一百二十五人，燈塔管理二百四十一人，水誌表登記五人，迄於民國二十年，專員洋十六人，（內四人告假）華人江務幫辦三人，辦事員六人，製圖六人，監查八人，修理十五人，小輪員役，百二十七人，燈塔管理二百八十八人，燈塔管理之水手五十二人，登記員五人，其猛進之程度，可以見矣，

至其所置之標識，三十年來增設如下，

（長江上游）

宣統二年

民九

民十九

信號臺

四

二〇

三七

舢板

一

無

四

標識船

無

無

一二

椿

二

一〇

四

水誌

二

一〇

七七

岸標識旗

無

無

三二

水標識旗

一三

一三

四

（長江中游）

宣統二年

民九

民二十

椿

三

一〇

三二

燈船

無

三

二

標識船

無

無

一〇

浮

二六

二九

三六

竹浮

隨時因需要設立

信號臺

無

無

二



測量舢板

(長江下游)

光緒二十六年

宣統二年

民九

民二十

椿

二九

三九

四八

九七

燈船

一一

二六

四四

四三

標識船

無

無

二

三

浮

五

三

二

七

竹浮

隨時因需要設立

因標識而增進航務，自在意中，蓋長江中游，吃水限度，民十二前，最低五英尺，最高九英尺，現則最低六英尺半，最高二十二英尺，因之吃水十八英尺之船，已可逕低沙市，即下游輪船之吃水限度，亦以增高，即如載貨重量，淺水時及平常時，已由一百八十噸增至一千五百噸，航輪次數，長江上游，民國三年祇有十艘，全年駛行一百次，民十九輪船六十五艘，全年航至一千一百四十九次，則以設置標識之力，俾淺水時期，亦能航行之故也。

夫以航運之增次，運貨之增載，國家稅收，自隨以增進，長江各口，在光緒二十六年，輪船總噸數為三，五八二，三七〇噸，民十九則為五一，七三八，六七一噸，凡增二〇，五六。三〇一噸，貨價光緒二十六年，值關平一九〇，六〇二，一三八兩，民十九為五六一，〇〇〇，八〇四一兩，凡增三七〇，三九九，六六六兩，稅收光緒二十六年關平五，九一三，二四七兩，民十九五，六二一，七一〇兩，凡增九，七〇八，四六三兩，於數不可謂不鉅，亦可知標識關係之重要矣。

航行要務，不僅限於標識也，測繪亦其要者，海關巡江司，自前清光緒三十二年至宣統二年，實測二七，五英里，民國元年至九年，實測二四八，〇英里，民國十年至十九年，實測五，三



八六，九英里，民二十實測五六九，三英里，且測圖手續繁重，民二十年凡重測者一百四十一，直線達五百三十八英里，且全球有國際燈塔浮標統一會議，民十九舉行於里斯本，關務署亦派員出席參加，俾圖改良焉。

標識以外，航輪本身之引水，亦為言航政者所應注意，長江引水，凡分三段，自滬至漢為第一段，自漢口至宜昌，為第二段，自宜昌至重慶，為第三段，第一段有引水公會，三一華人，一西人，一日人，華人僅有引水十名，第二段無引水機關，航行船隻自由雇用，第三段華人引水一百五十人，純由海關管轄，按照引水章程辦理之。

因航政上有標識等種種需要之設備，自不能不有負擔，負擔此項支出者，因便於輪船之交通，即自輪船貨稅上帶徵之，謂之船鈔，船鈔取之於商，指定專用，其不足者，由海關撥款補助之；亦在海關經費預算之列，蓋此為一分利之機關，所以圖便商業，免除危險，增加稅源，而非僅一收稅之機關，特船鈔為收入者也。

中國之舉辦長江航政，已有數十年之歷史，向由海關巡江司負責辦理，成效所及，略如上述，竊意長江為中國中部交通之惟一關鍵，在川漢甯湘甯漢等路未通以前，一切客貨運輸：厥賴於此，所願政府官商，特加注意，俾海關賡續辦理，於駕輕就熟之中，收擴大更新之效，近而言之，航政之安全，遠而言之，國家之稅課，胥有莫大之關係，為不可忽視者也。

### 求新造船廠發生怠工風潮

南市滬軍營求新造船廠，近因開除鐵窗部大批工人，引起反響，前日鐵窗部下午一時起，全部工人實行怠工援助開除工人，茲將各情，分誌如下，

工潮起因 該廠創辦已久在前任大班勒斯古任職時勞資雙方，相安無事，自換任新大班麥啞



羅利以後，糾紛時起，最近因鐵窗部工友十一人，往徐家匯司勒脫路工作，照該廠過去定例，派出廠外工作工人，車資以路途遠近匯算，此次派出之工人，在前曾領得每人每日四角之車資，而近日突然扣除，工人所每日所得工資微薄，而派出廠外工作，又須賠貼車資，影響生計，故全體派出之工人，向該部工程師彭浦要求，如不發車資，改由廠供給車輛接送，西人不允，並將該工人十一人全體開除，另派一工人前往工作，該工人詢以有否給付車資。否則不願前往，彭聆言，大為震怒，復立將該工人開除，因此鐵窗部全體工人殊形憤憤，故於當日下午一時起，實行怠工云。

全體大會 鐵廠部發生怠工後當由第一區造船業工會呈報社會局，請求從速交涉，以免糾紛擴大，並於下午五時召集全體會員，舉行緊急大會，討論應付辦法，議決，(一)呈請上級，請求從速派員交涉，(二)要求被開除之工人，全體復工，(三)嗣後派出廠外工作，照例津貼車資，(車資標準以路途遠近計算)如不津貼車資，須由該廠方以車子接送，(四)如無結果，全廠工人起而予以援助，議畢散會。

## 海河將復航

因上游水冲及加緊挖泥河身日深  
海關將布告吃水十二尺輪可入津

海河因上游水漲溜急，冲刷力大，故日來河深日增，水量亦大，據昨日測量萬國橋下，橋距水面，祇餘二尺左右，昨晨九時，有滿載食鹽之民船一艘，自東往西，勉強過橋，以浪巨溜急，致船尾撞於橋柱，立時破碎，載貨全覆，人員無恙，該萬國橋兩側積淤，經西河新河兩挖河船之挖取，距北岸十五尺內，因有木椿在下，不能挖濬，此外淤灘，均已挖深至海平線下八尺深度，



即潮退時，亦有八尺水量，迄金湯橋下一帶，南岸因有石岸，並無積淤，北岸淤灘一二丈不等，此次經新河船挖三月之久，亦完全船深至十九年秋之深度，挖二挖河船業於前早已駛往海關河沿工作，海關港務廳接工程局函，以目下吃水在十二尺以上之輪船，已可徐行入港，該關定日內通告各船戶遵照，但不准並行云。

### 新升大輪被扣禁航

因不付撞船賠款事

封扣南市三號碼頭

本埠新隆輪局之新升大輪，原新崇明沙頭班，本年七月內，因營業不佳，停止開班，而將該輪出租於茂利公司，行駛溫州，該輪在去年九月，曾於三北公司甯興相撞，三北因新隆輪局不理此項賠款，訟請法院，將新升大輪扣留，今已引起三方面之交涉，茲分誌如下。

撞船狀況 上年九月十四日下午六時二十五分，新隆輪局之新升大輪，由崇沙來滬，行至南市三北公司碼頭前，適三北滬甯班輪甯興號，因是日風大未開，擬從碼頭開到浦東停拋，船首方解纜，新升大輪開來，乃拉汽笛二聲，甯興亦回報之，新升大乃前進，詎甯興尾纜亦已解除，遂致雙方不及避讓，發生互撞之禍，新升大被撞處在腰部，甯興輪損壞在頭部，當時兩船各自修理，新升大輪損失約六千餘兩，蓋曾停班八天也，甯興之修理等費，亦在六千餘兩。

航會調解 此事發生後，對於責任問題，各有辯論，新升大輪主，以先拉回聲而又撞傷在腰際，且在綠燈之處，表示責不在己，甯興輪雖損在航頭，但以從碼頭啓碇，而非航行之際，則相撞之責。應歸新升大負責，雙方爭論甚久，直至今年三月內，始由航會出任調解，勸新隆輪局主張稚卿，償回三北銀六千兩，以作結果，新隆認爲數目過巨，雖接受調解，而未會付款。



船舶出租 新升大在本年七月內，乃租給茂利，行駛定海坎門樂清溫州一帶，每逢星期二由滬出口，船身四百零五噸，可乘旅客五百餘人，每月租金三千四百元，行駛以來，已將兩月，三北公司對於新隆之賠款問題，以其未受調人之勸解，乃由三北公司向法院提出控訴，追索賠款。

封扣輪船 上本二十七日，法院提訊此案，三北委律師江一平代表出庭，被告張稚卿，則自行到庭，當勸法院面同原被告，願全交誼，以彼此本一係國航商，又同會為航會員。着令出外和解，乃僅隔四天，法院於新升大在九月一日進滬到之時，即照原告之聲請實行假扣押，將新升大輪扣留封禁，不准開班，現該輪扣停，在南市三號碼頭上。

三方交涉 此次三北追控之款，總計達一萬三千數百元，而新隆主張稚卿，以照此數額，公司必致破產，現擬向三北虞洽老磋商減少賠款，同時茂利公司，以在租期之內，新升大無端被扣，使船舶不能開航，損失甚鉅，因亦向新隆輪局請求賠償損失，現此事已釀成三方糾紛，結果如何正未可知也。

## 港滬國輪

### 停輟六年開始復航

香港海關，驗船最嚴，稍有不合，便禁止進出，華輪之往來滬港者，僅招商局之新華新昌兩船，近年該二輪失事後，招商之香港航路即放棄不開，我國之國航不見於香港者輪在已五六年矣，以全國之大，竟無一合于行港之船，不特航權之失落，更覺表示華輪之衰朽，言之甚覺羞恥也，今招商局為恢復港滬航權計，乃一面向港關交涉，一面將公平大修，經兩月之久，方得港關同意，給發進出口傳牌。現已指定公平輪為港滬正班船，二十號以後便可開行，斷絕五六年之港滬國輪，至今日始告復航，上海青天旗輪之復現于香港，此為第一船也。



## 國內航運衰落運費改收現金

九月十五日起實行

戰事結束以後，滬上各業衰落，而尤以輪船公司爲甚，各地客幫，均以銀錢不流通，而中止辦貨，滬上各輪局昨因維持沿海航業，公議改收現水脚，亟將此事情形查記如下。

東北營業被奪 近海線內，東北之安東牛莊大連等處，每年國輪裝運之貨物甚多，占北洋航運十分之六七，上年九一八事起，牛莊安東亦被日兵佔去，華輪不用日員，不掛日旗與僞國旗，卽不能開往，拋棄重要航路，損失營業至巨，今年自三月開凍以後，該兩埠之華商輪爲日輪排斥停班者，至少有五十至六十班，損失運費已在百萬之上，而悉爲日船斷去。

南北營業不振 因東北不能行國輪，此項華輪不得不支配在南北洋近海各路內行駛，因之釀成船過多而貨過少。蓋戰後銀錢業不放款，客貨多止辦，遂使汕廈閩粵煙津青威各地之去貨均大減，甚至開行之船，收入水脚，不夠燒煤之用，本年航輪之清衰，誠爲罕有之狀況。

各輪均收現金 昨日航業工會召集全體會員四十餘家輪公司，商議沿海口岸之南北洋輪，因船用五金等等統需現金，各輪局決自九月十五日起對於裝運進出口貨，概收現水脚，不再記賬，議定後將通告各報關行及各客幫矣。

## 湘鄂商船之新保障

何鍵訂定護送商船辦法

湘鄂水陸交通 歷爲赤匪企圖遮斷之目標，尤其大江北岸，因有監利洪湖之匪巢，以致湘鄂水道之城陵磯，白螺磯，螺山，新堤上下二三百里，匪船不時出沒，擄劫商船客貨之案，層出不



窮，甚至中外拖輪，鹽運海帆，亦先後被劫多次，並時圖渡過南岸，剽掠湘境，雖以地方義勇團隊努力自衛，與駐軍隨時協助，匪鋒未及湘境，而大江上下究感不靖，商旅相戒裹足，其影響於湘鄂兩省商業金融，國家稅至爲重大，近如湘米開關，米販商人不敢由民商船裝運出口，車運則耗損過多，無錢可賺，故開關逾月，僅由湘鄂火車運出米三四千石。（每石收捐八角）湘政府滿望可收二三百萬之米捐。恃以救濟庫幣匱乏者，竟成畫餅，非趕籌救濟，勢必水運停滯，農村社會交受其害，何鍵籌劃之下，遂決定派兵護送湘鄂水面商船辦法，所有一切費用，均由政府發給，不准需索分文，並予商人以種種便利，以期恢復湘鄂水面商運，流通農產物品，繁興市場，除布告商人周知外，同時派定第十九師李覺部第五十五旅旅長段珩所屬部隊負責護送商船上下責任，關於派兵收稅事務等事宜，則責任城陵磯穀米稽查處專員彭湘負責辦理，尅日實行，從此湘鄂水面商旅多一保障矣，用錄護送商船辦法如次，（一）由城陵磯出口之商船，歸當地駐軍負責護送，以送至新堤爲止，（二）護送官兵應給伙食津貼，官長每日八角，士兵每日四角，按日計算，一律歸政府發給，即由城陵磯穀米稽查處撥付，不得向商民征取，（三）城埠拖船營業異常複雜，時起糾紛，嗣後商船，概歸軍隊護送，所有拖船應一律停止，（四）護送商船官兵及他項公務人員，不得向商民需索分毫，如有巧立名目，任意敲詐者，准由受害商民隨時呈訴五予從嚴懲辦，（五）護送商船日期，及派兵多寡，均由城陵磯穀米稽查處商同當地駐軍，按照隻船貨物數目，並考察沿途匪情隨時協定，不得留難，（六）當地駐軍，非有特別緊急軍事，不得拒絕派兵，（七）船戶客商。如有不願派兵護送者，得自由開行。

## 各國輪船進口

八月份共一千四百萬噸



佔世界輪船總噸數二成

今年八月各國進口輪船噸數，合計為一千四百萬噸，較以前漸增，約佔全世界輪船總噸數之二成，歐美方面，因波羅的海，蒙特利奧等地，出貨甚多，輸運輪船較增，比上月約增加一百萬噸，各國繫留輪船比率，以德國最高，佔百分之三十三，其次為法，意，美，最少者為日本，僅佔百分之五、五。茲將各國進口輪船噸數及其所佔各國輪船總噸數之百分比列表如下：（單位一千噸）

國名	進口輪船噸數	佔其船隻總噸數之百分比
英國	三、四七〇	一八
美國	三、二一一	二四
德國	一、三七五	二三
法國	九八三	一八
日本	二三五	五、五
瑞典	八四三	二〇
意國	八六三	二五
荷蘭	五九五	二〇
瑞典	一六七	一〇
希臘	一八〇	一二
西班牙	一三八	一一
丹麥	二四〇	二〇
其他	一、七〇〇	二〇



## 東北航權斷送

## 偽國通令徵稅

## 華輪行駛困難

九月十五日，日本承認偽國後，東北之大連，安東，營口，三處海關，即實行徵稅，而於華輪行駛發生阻礙，東北航權，完全斷送，且影響國內之民生，亟將詳情查記如下。

**徵稅** 偽國已於日本承認後，公布大連，安東，營口，三處海關，在九月二十五日以後，凡商輪進口，統須徵收噸鈔，如不付納，即拒發船牌，禁止輪行，而商貨之進出安東，營口，大連者，亦於是日起，須按照所訂之偽稅率徵收關稅，向來中國貨往來該三埠，無須納稅，今亦一律徵收，如果拒絕，即扣貨料罰，

**改航** 華商輪行駛東北各埠者，滬上有海昌，政記，肇興、毓大，等輪公司，自去年九一八以後，各該輪局乃聘用日人船員懸掛偽國旗號，得以苟延殘喘，今則日本承認組織而互訂密約，苟延殘喘之華商輪，亦發生問題，蓋未與立約，即不能通商，故華輪在禁航中也，現在各該輪公司，尚無一定辦法，在本月二十五日以後，如果偽國禁止華輪航行，各公司擬將現行之船，調至北各洋海口暫行，以維營業。

**雜糧** 東北出產最大為大豆，豆油，雜糧，苞米，而運至本國內地者，以上海廣州，汕頭廈門之去路最大，每年以三四五月至十月，分運載最多約十餘萬噸，今一旦阻斷，殊足影響民食，滬上雜糧幫與廣幫糧食商，已經討論此事，擬此後之需要雜糧，改由國內之海州，長江，及隴海等三處之貨，以為抵補，惟統計雜糧方面尚可所得一部，油類則不敷甚巨，猶無補救之策。



日船 大連方面，日船日增，上年更添大批新輪，今已與偽國訂定密約，將東北各埠沿海航權，完全讓與日輪經營，大連汽社在營安兩路，已派新船崑山丸，山東丸，河北丸，等十二輪行駛專班，而大阪商社近海汽社以及其他之各輪社六家，亦各調大批海輪到東北，藉所得專航之利，且聞九月廿五日起，日輪之航行東北者，不論運費客脚，概以六成實收，藉以賈惠於東北人民，稍緩時日，便將增加水脚。

影響 滬上外籍輪船，現雖照常行走東北，但生意已一落萬丈，本月二十五日以後，恐亦發生無約阻航的問題矣，又本埠各華輪公司，此後亦將受聯帶損失，蓋東北之國輪停航後，勢必移至南北洋開駛，照現在情形，尙感貨少輪多，一旦加班，尤使粥少僧多，同受損失也。

### 外輪不能航行東北

各國令航商自向偽當局交涉

并聲明本政府與偽組織無關

叛公然宣言東北海關獨立，並謂我政府發給各輪航行許可證無效，茲聞各國商輪公司，紛請其政府力爭北洋航權，各該政府回訓謂各國既不承認偽組織，當然不能直接與偽國交涉航權，並囑各商逕向偽當局交涉，暫作補救，并聲明各商人向彼交涉，其本國政府當與偽組織無關。二十日禁止英人波特以下三十餘人之華英海關職員出入海關，因特命『滿洲國』職員嚴重監同。

### 美輪將裁華員

海員工會呈請抗議



中華海員工業聯合總會整理委員會，昨電南京中央黨部，國民政府外交部，實業部云，現閱申報苛日載有太平洋，各美輪華員被裁失業一則，內述美政府分令各輪船公司，將華籍海員一律換用美人，儘于三個月內，全數換清，此後太平洋內美輪華工，絕無立足餘地，而我國航海界又增失業者數千人也云云，查美政府此次排斥華工，係以美人失業爲口實，但華員工資低廉，正足以調濟美輪之不景氣，美員工資極高，卽足以增加美輪之不景氣，今美政府犧牲航業，而排斥華工，難保其無別項用意，理合電請鑒核，迅飭我國駐美公使領事，查明抗議以維華工云云，中華海員工業聯合總會整理委員會叩馬。

### 交通部規定任用 船登記所主任標準

交通部規定船舶登記所主任任用標準兩項(一)曾在海軍或商船學校並具行政經驗者，(二)曾在各省航政機關服務三年以上者，二十一日已通令全國航政局遵照辦理。

### 招商局派定領江駕駛

招商局招考領江練習生及駕駛練習生，派赴公平輪實習海面航行，已經期滿，考驗各生成績後，分配各輪，充任練習生職務，今將各人名單及派定船名記錄如下，

(甲)領江練習生，張遠圖，李紹端，派在建國輪，鄭希哲，江華，郭炳祺，江安，周鑄，江靖，郭名世，梁冠元，派在江安，蔡志成，江新，李國俊，江華，黃永良，峨嵋，吳曉峯，快利，王定國，盧熹，江順，蔣家修，江裕，楊剛，江天，潘益漠，江華，張履陽，峨嵋，陳澤生，快利，王偉，江裕，王照林，江大，

(乙)駕駛練習生，童致任，海晏，張餘慶，泰順，朱維點，圖南，以上均水產學生，劉傳森



，陳勳增，新豐，俞文農，林石民，陳家祥，唐相蓀，新銘，以上均商船學生，俞穎生，廣利，蕭勁安，公平，張煜，同華，陳成鼎，泰順，何國源，新豐，游俊淵，海晏，黎明，徐光世，遇順，滕久藩，同華，薛邦祐，公平，俞傑，海晏，高發康，周鴻印，嘉禾，鄭楷，海晏，羅嘉猷，圖南，以上均招商學生，李孟昭，新豐，徐寬溥，圖南，以上商船學生，楊建業，改練輪機，公平，鄧瑞功，新豐，招商學生，

### 通州狼山一帶長江水道於塞

通州狼山一帶之長江，因地處下游，江面寬闊，故水流較緩，沙土易於停滯，因之水道時有變遷，屢予航行上種種之困難，日來因淤塞更甚，江身增高，兩岸堤防受波浪沖刷，時有危險之虞，海軍部海道測量局有鑒於斯，深恐一旦堤岸潰決，通州狼山一帶人民，生命財產，將不堪設想，故特於日前呈請海軍部，擬請會同有關係機關，籌商辦法，昨日已得海軍部第五七八九號指令，准予所擬辦理。



# 雜俎

## 世界周航記

桶谷村花著  
一凡譯

### (五)航海中之愉快與辛酸

本船船員，甲板部與輪機部總算起來，將近四十名，其中過半數都是開始過這遠航生活的人，所以朝朝暮暮彼此相談者，盡是那些異國港埠的空形幻影，但實際上那些空幻的描畫，很少與現實合致的。這種閒談，對於我們那單調無味的船內生活，實在給予無限的興趣，並且對於我們這勤苦的工作，也給了不少的安慰。

習於遠航生活的人們，則晝夜所談者，都是世界有名的風光：甲若談到意大利納破里地方盤貝的廢墟，或威斯維亞斯火山的噴口；乙則就會接著談到爪哇絲拉維亞地方，那土人少女，在月色暗淡的椰子樹下，向人求戀的情形；而丙這時就會把德國女人教會的舞蹈大跳起來；凡此種種，對於一向不會與外國港埠接觸的我們，時常誘起了無限的好奇心。

我對於無論怎樣細微的事情，時時刻刻都很用心的聽了。因為從這些談論當中，可以得到將來在外國着港時種種應備的知識。

我每天到甲板上眺望水平線，對於自己的前程，常作渺茫的幻想。  
我的心境一天擴大一天，對於故國的情事，已漸漸如朝露一般的忘却了。



本船的行程，因為過於偏北了一些，故寒氣一天天的襲來，在猛烈的風雪之中，有時竟連前方也辨不清楚了。

出帆還未到十天，但大家對於這種過勞的工作，都有「不堪其苦」之概，有些火夫，甚至把鏟子拋到一邊，無精打彩的在嘆息了。大家都相互嘲笑着說：「喂！夥計！你怎樣這樣不中用，把停泊時的精神拿出來呀！」但相互的回答是：「好吧，我工資也不要了，什麼都不要了，趕快停止我的作業吧」。有的人竟說：「到了美國以後，我願意換乘別的船順便回國」。就是體格在普通人以上的人，對於這樣勞苦的作業，也難以勝任？可是，這並不是因為他的意志不堅強。

其後兩三天，我看見了兩個人施行手術，一個是出帆不久因患魚口而停止作業的裝油夫；一個是對局部工作已經熟練的兼任船內醫藥部的二管輪，他因為長了一隻奇怪的指頭，也須開刀。這時我心想在這種設有良好醫師的貨物船上，自己的體質，並不是十分能自信的人，萬一身染重病，要他人照應之時，豈不痛苦已極，想到這裏，心裏感到無限的不安。

我對於此次航海，總希望不落人後的使我的勤務完成，所以對於我自己身體的健康，非常重視，當餘暇的時候，除適當的讀一點書以外，決定盡量的睡覺，藉使身體從疲勞中恢復過來。生活如機械一般，吃了以後工作，作工以後睡覺。不過時常把未曾見過的港埠，在心中描畫，有時更獨自把一天天接近的入港日期，屈指算着，所以我心中也常發生一種莫可名言的快感。

### (六)意外？脫船者

使我們朝夕懸念的塔可瑪港，完全將我們的空想打破了。四千三百哩的長程航海於此完結，二十一日清晨，船悠然駛進港灣，接着就停靠在倉庫棧橋旁邊。有幾名關稅檢查員，很威風的跳



進船來，開始亂暴的搜索；同時有幾名好像是警察似的，開始調查船員的人相；在船舷昇降口邊，還站了幾個長大的守警，將手鎗放在袋裏，兩隻眼就像鷹一般的注視着本船。我有生二十幾年以來，對於這種美國人的傲慢態度，這還是第一次看見呢。

能夠給我們一些安慰的仲間商人，一個也不來。塔可瑪港，對於我們這些疲勞得要死的船員，可說是一點安慰也沒有賜予！

有人說「我們到塔可瑪來，受這種白眼，但是我們到南洋去，他們都呼我們爲 Japanese Japs. 大家欣羨的歡迎着，把這兩地相較起來，簡直是雲泥之差！」大家聽了這種話，不禁感慨異常，故都希望明天就能開船。因爲早一分鐘出帆，便早一分鐘離開這無情的塔可瑪，換句話講，也就可以早一分鐘到達那「曲線美」的歐洲。

第二天早晨，發生了一件驚人的事件。一個日本水手脫船逃跑了。這個消息，從船艙口的守警那裏得來的。他追蹤沒有追到，氣喘喘跑了回來，說逃跑的事件是當我們還在睡覺的時候發生的，原因未明。

我這時心想，事情是在美國人手上發生的，那當追蹤的時候，一定很快的將手鎗連發多少響了。這水手是鹿兒島地方的人，身材極短小，但膽魄很大，所以我心裏很覺得安然，同時我想到他的兩腿，一定是「飛毛腿」無疑。

這時有的人在那裏贊揚說，「這傢伙本事不差」，祈禱着他的成功；另外有些人則說，「這傢伙真的有些傻氣」，對於他這種輕舉妄動，覺得頗爲可憐。

我的腦海中，却無意識的在那裏幻想到他不幸被警察逮捕的情形，頓時又不覺一陣悲酸。說起脫船，我到想起一樁事來了。當航海中某一天，有一個同輩問我說：「你到了美國，打



算脫船嗎？我本來絲毫也沒有想到脫船的，當時聽了這句話，心中雖然沒有什麼大不了的難過，但總覺有些不自在，便反問他一句，「誰告訴你，我想脫船？」他回答說，「並沒有什麼人告訴我，不過在我過去的經驗當中，我看見過五六個紀州人，都是到了美國脫船逃跑的，你也是紀州人，所以我以為你也是他們的同志。」原來如此啊！我笑着回答了。

本船從今天早晨起，就開始裝載運往荷蘭去的小麥。這裏是使用迴轉式的電氣裝載機搬運，故祇用很少的人手，便可靜悄悄的進行工作，可是裝載的速度，反非常迅速。這種美國的進步的裝載情形，我真想拿去，給那當裝載時如同打架一般喧鬧的橫濱搬夫看看。

他們的娛樂，似乎就是賭博。當日中休息的時候，一定是在棧橋上，三五成羣的在那裏聚賭。警察來了，他們還是一樣處之泰然，有時警察竟也加入賭博羣中。看起來，美國對於賭博並不像日本那樣認為犯罪的行爲。

因為發生了脫船事件，故對於本船船員的監視，格外嚴重起來，在普通船員室中，添置夜班，而甲板上於守警之外，更派了警官值班了。

### (七) 監獄生活

翌日平靜無事的過去。但是二十四日，有一個廚子，二十五日，一個火夫，都很巧妙的脫逃跑了，他們跑進塔可瑪的街市中消跡隱聲了。他們是當夜警打盹的時候，偷出船室的，並且由甲板上溜出去的時候，幸而也沒有被守警看見。

他們脫逃的巧妙與冒險，不能不使人驚異。那火夫是從船尾舵房裏逃出的，他把睡衣與木鞋還棄在那裏。不知道什麼時候，他已先將上陸用的衣服，藏到此地來，臨逃的時候，就在這房中換了衣服，從船尾與陸上相聯的繩索上，如猿猴一般的吊了下去的。我想萬一被守警發現了，那



非吃手槍不可，那麼性命完結了。卽或逃跑成功，藏到熱鬧市中去，若一旦被捕，則除逐送回國之外，還要加上重罰，而且最近已與從前不同，日美感情，頗爲不好，甚至把職業弄掉也很難說的；我真不懂得爲什麼他們這樣拼命去脫逃，我對於他們的心裏狀態，確實覺得不可解到了極點，但是同事中有一個人告訴我說：「他們當中，十分之八九，都不是因爲一時的衝動，或某種誘惑才這樣幹的；都是各有相當投靠的地點，或者在日本的時候，已經與對方由信簡中祕密約定，而後才來的。他們覺得由正當手續，很難得到船票，故他們都是些以脫船爲目的而來的僞船員」。我聽了以後，覺得他們發展心之強與手段之巧妙，真要使我戰慄了。

「所以人家要來調查人相呀，這樣看來，禁止上陸，也並不是無理」。從這一天起，這一類的談話，在我們當中喧嚷起來。

自一再發生脫逃事件後，船內的監視，愈形嚴重了。到午後四點鐘，普通船員室的入口，就實行下鎖了。我們晝間爲了作業，要跑到機器房的底下去，一到夜來，又如監禁一般，困在房中，從直徑一呎多的船窗望去，可以看到全港的夜燈，這時我的心中漾起一陣如同被投到監獄中似的悲涼。

無意的朝棧橋方面一望，有人也許正在與醇酒女色爲朋，他們影子射映過來，我疑手又乎生脫船者了。

塔可瑪港呀！如果走偏世界，盡是你這樣的港灣，恐怕沒有人願意作船員了啊！

### (八) 釣 鷗

四月三十日，晴，波平如鏡

海鷗啊！你是我們唯一的好友啊！



你在那光天化日之下，逍遙自在的翱翔，  
你那雪一般的白翼，耀着美麗的光輝，  
你確實給予我們無限安慰啊！

夜晚來了，何處是你們的家呢？

桅頂與無線電柱，  
任你們選擇一個地方去安息吧。

可是明天早晨，要趕快起來，

將你們那可愛的姿態，  
重現於我們的眼簾。

你們要記着，再不要像昨天那樣頑皮，

在我們晒的衣服上面，  
留下那白色糞污，

好友，你們要體貼我們的辛勞啊！

我嘗聽說，大西洋方西的海鷗，祇要把肉片擺在手上，站到艙面上去，她們就會成羣的飛來爭食，這或許是事實也講不定。此處的海鷗，假使從船中投出物品，也很有趣的像雪片似的飛去追逐，就是投下一隻破靴，他們也要把牠當作食品爭搶起來。

午後不值班的人們，大家都說要釣鷗，於是跑到欄杆旁邊，把裝上肉片的釣絲，垂到波上，



那些白鷗，看到肉片都親近似的飛來，這種情景，使我們瘋狂似的歡躍了。

海鷗對於我們這種危險的陰謀，絲毫也不知道，她們反把我們當作是唯一的良友，唯一的食料供給者，牠們都將眼兒睜得圓圓的環舞一般的飛來了。

自塔可瑪出帆後第三天，海空俱現怪異的暗黑色，大家嘆為奇觀，本船以每小時十哩的速度，朝南方前進，從左舷遙遙望去，還杳杳的看到阿勒觀地方的陸影。



## 數學於博弈之應用(續)

雨東

## 第二章 博之數學應用

博之種類多矣。而皆爲社會之大害。方禁止之不暇。安用以數學明其應用爲。不知博徒心理。約有兩種。(一)欣羨賠注之鉅。以爲吾之孤注僅一。而勝則賠數倍或數十倍。以至數百倍之鉅。利莫大焉。(二)恃得賭術之訣。自詡吾之下注輕重間續。咸得其宜。而測億屢中。又有獨得之祕。可期長勝。以此二因。故行險僥倖。而破產負債者不可勝計矣。故吾將各類賭博。以數學之理。推其勝負之分數若何。應賠之倍數若何。使瞭然於賠注之數。較勝者應得之權利。所差必多。暗中吃虧極大。且下注方法。無論如何變化。其獲勝之分數。平均皆同。決無法術。使勝利分數增大。卽斷無長勝之祕訣。縱或一時大勝。必屬偶然倖得。旋必敗負。得不償失。蓋博久統計。則偶然之勝負。互相抵銷。其勝負定率。無有能逃乎數學公式外者。故數學家之沈溺於賭博者。較常人爲尠。蓋明乎原理。知博久必負。不言戒賭而自戒矣。吾於樗蒲一道。性不相近。素無研究。惟知通行博類。約有骰子骨牌麻雀撲克。四大部分。藉調查探詢。而悉其勝負賠注之例。爰卽此四類。用決疑數學。(日本譯爲適遇法)詳算勝負分數。述於以下四節。惟推算理法。頗爲艱深。故僅列其結果。述其應用。俾非數學家。均易明瞭。至於博術。僕既乏經驗。則漏掛錯誤。自所不免。惟望閱者。有以教正之。

## 第一節 骰子

骰類博法至多。茲卽通常博例。約區爲二粒三粒四粒六粒四類。(五粒博法罕見。故未列)。  
於以下四款分述之。



### 等一款 二粒骰子

爲村俗婦孺。極簡單之賭法。其大要有二。

(一)倒鍋(俗作端鍋。惟端字義不可解。疑爲倒字轉音。)數人合博。各出公注銅元若干枚。置於鍋中。(卽盛錢之具。)各人依次輪擲。惟得七點者。罰添一枚入鍋。八點者拿回鍋中一枚。九點者倒鍋。(盡取全部公注)。其餘各點。不算輸贏。俗曰七添八拿九倒鍋。茲將擲得七八九三點之分數。列下。

七點…………… $\frac{1}{6}$

八點…………… $\frac{5}{36}$

九點…………… $\frac{1}{9}$

故得七點之分數。爲六分之一。卽平均每擲六次。應得七點一次也。又得八點之分數爲卅六分之五。卽平均每擲卅六次。應得八點五次也。而得九點之分數。爲九分之一。卽平均每擲九次。應得九點一次也。(所謂擲六次得七點一次者。係指當然之理如斯。事實上或多或少。往往不能適合。然平均統計。必當與此定律相符。所擲次數愈多愈相符合。如擲億兆次。以至恆河沙次。試驗其結果。必適爲六次得一。所差極微。餘仿此。以後所云勝負分數之意義。莫不如此。故特詳釋。以明閱者之觀念。)故七添最易遇。而九點倒鍋。比較稍難。

### (二)攤寶(俗作搖攤或押寶)

寶缸內。置骰兩粒。(普通均四粒。兩粒寶罕見。然亦非絕無。故列之以備一格)。搖三下。揭寶視點數若干。除四點之倍數。計其餘數。分爲①②③④四門。(如九點。除二個四餘一。爲①。而七點除一個四。餘三。爲③。餘仿此)押中者三倍原注賠之。茲將四門分數列下。

①…………… $\frac{2}{9}$ (卽每九次。應開①二次也。餘類推。)



● .....  $\frac{1}{4}$   
 ● .....  $\frac{5}{18}$   
 ○ .....  $\frac{1}{4}$

照理。每門獲中分數。俱當為四分之一。但●為 $\frac{2}{9}$ 。小於 $\frac{1}{4}$ 。而○為 $\frac{5}{18}$ 。大於 $\frac{1}{4}$ 。故○門較難中。而●門較易中。於此種寶。四門權利。太不平均。(即押○者吃虧。押●者便宜)。故尋常四粒寶居多。鮮有如此用二粒者。

第二款 三粒骰子

三粒骰之博法種類極多。分列於下。

(一)擲三顆(或名跳三顆。)

擲三顆為最古之簡單博法。其勝負之例。得全色(日報子即三粒同點)或四五六點者勝。而得么二三點者負。普通遇二粒同點時。則數其餘一粒。比其點數大小。以定勝負。茲將擲得全色及四五六或么二三之分數。列後。

同 色 .....  $\frac{1}{216}$   
 四五六 .....  $\frac{1}{36}$   
 么二三 .....  $\frac{1}{36}$

故得同色極難。平均每擲二百十六次。祇應得一次。而四五六與么二三同。皆卅六次。應得一次也。

(二)三粒寶(此為新式賭法。與四門寶異。姑名之曰三粒寶)

此種博法。為古所無。乃上海等處各大賭場。新創之格局。術置骰三粒。入寶缸內。搖三次。候者將博注押定。然後揭缸。視其點數形式。分為全色。(即報子。自么報子二報子。以至



六報子六種。長牌。(蓋以骨牌形式名之。於三粒中。例如有兩粒。同為三點者。即成長牌三。俗曰「長三」。同為五點者。即成長牌五五。俗曰「梅花」。餘類推。此類長牌。自地牌起。迄天牌止計六種)短牌(又曰雜牌例如三粒中。有兩粒為五與六者。即成五六短牌。俗曰「虎頭」。此類短牌。計有不同形式十五種之多)。及三粒共計點數。為四點或十七點者。五點或十六點者。以至十點或十一點者。計七類。又三粒共計點數。其為自四點以迄十點者曰小。而自十一點以迄十七點者曰大。其點數為奇者曰單。而偶者曰雙。如此多類。押中者。所賠倍數。每類各有定例。不相同也。茲將以上各類。其賭場所賠數。(各場略有不同。茲即普通者為準)。與押中希望之分數。及數學上應賠倍數。分欄列表如次。

骰色類別		賭場所賠倍數		能中此色分數		數學上之應賠倍數		比較頭家所得利益	
全	色	自一百廿倍至一百六十倍不等		$\frac{1}{216}$		二百一十五倍		即以賠一百六十倍計亦少賠五十五倍	
長	牌	十	倍	$\frac{5}{72}$ 即 $\frac{1}{14.4}$	14.4	十三倍四		少賠三倍四	
短	牌	五	倍	$\frac{5}{36}$ 即 $\frac{1}{7.2}$	7.2	六倍二		少賠一倍二	
四點或十七點		三	倍	$\frac{1}{72}$		七十一倍		少賠四十一倍	
五點或十六點		十	倍	$\frac{1}{36}$		卅五倍		少賠十七倍	
六點或十五點		十	倍	$\frac{1}{24}$		廿三倍		少賠九倍	
七點或十四點		十	倍	$\frac{5}{72}$ 即 $\frac{1}{14.4}$	14.4	十三倍四		少賠三倍四	
八點或十三點		八	倍	$\frac{7}{72}$ 即 $\frac{1}{10.3}$	10.3	九倍三		少賠一倍三	



單或雙	全	右	全	右	全	右	全	右
九點或十二點	六	倍	$\frac{1}{9}$	八倍	少賠二倍			
十點或十一點	六	倍	$\frac{1}{8}$	七倍	少賠一倍			
大或小	一	倍	$\frac{7}{16}$ 即 $\frac{1}{2 \cdot 3}$	一倍三	少賠者為押注十分之三			

觀上表。如全色。押中一元。賭場有賠至一百六十元者。必以為所得權利頗厚。而不知一元應賠二百一十五元之多。(所謂賠者。即原本之外。又添賠之數也。故連本實得二百一十六元。以下準此。)頭家無形得五十五元之利。而四點或十七點。押一元祇賠三十元。則頭家享四十一元之利於不覺。又如長牌。押中一元。賠十元。實則應賠十三元四角。無形中頭家享三元四角之利。至於大小或單雙。押一元賠一元。似未吃虧。而不知遇全色吃注。故除全色一門。實則應賠一元三角。無形中頭家享三角之利。似此種種。博者暗中吃虧。尚不自知。惟以數學解釋。方能明瞭頭家之利若干。下家之虧幾何。以及各門吃虧。有多少之別。兼可知賭博無不吃虧之理也。(第二款完第一節未完)

### 大西洋船舶運用會議閉幕

(倫敦七月二十七日發電)於倫敦開會之大西洋船舶運用會議，本日閉會，其主要之決議，有下列二項：  
 一，意大利可斯里克汽船公司，請求入會通過。  
 一，現行減價之運債，決繼續實施至相當之時期。



# 詩

## 題陳巨來安持精舍圖

陳生妙摹印。海光發其胸。一法照大千。物物得其通。茲將遠行邁。所持固何宗。曰伺其未兆。老氏易爲工。先物固不可。逐物惡其同。奏刀如委土。疾徐乃得中。爲舉三十五。竹房不難窮。往試摩天刃。聲實兩必充。

金蓉鏡句丞遺作

馮 卅君木遺作

巨來有印癖。百石填諸胸。與汝安心境。手眼飛橫通。網羅盤孟書。收攝南北宗。尋詩入藕孔。雕棘慚其工。小心期大受。操刀理或同。持志氣勿暴。此才可治中。舉世尙刻核。物論須擊窮。印外有事在。努力追符充。

葉恭綽遐庵

何物得總持。安心固爲要。砢砢五千言。沈冥賴雙照。陳君杜德機。齒弱才則劬。火宅閱傳舍。立關洞深突。忽擬逍遙游。望空一長嘯。邊氛今正惡。旅食愁奔慄。毛錐竟安用。磨礪宜同調。白山黑水閒。稍足窮登眺。解紛君儻能。玉貌如黃鶴。篆刻難一技。壯夫且難工。子雲昧其難。乃妄嗤雕蟲。勁腕斲山骨。妙與書法通。執筆與操刀。事異理則同。作者去千百。境盡術亦窮。君其穿天根。別施疏鑿功。鑿岩師造化。一舉超鴻濛。關門鬱紫氣。斯道吾其東。甯須慕功名。棄繻如終童。



金兆蕃箋孫

萍生溪沼閒。微波盪新綠。靜依曲澗樓。動徇寒潮逐。宛宛垂楊枝。落日斷牆曲。遠游豈得已。子事吾知熱。慷慨飭琴劍。徘徊念齋粥。文章慰行役。贈策薪我續。子通道家指。物論齊飛伏。江南春兩深。圖中杏花屋。

程頌萬子大

安雅企良朋。安持希定位。一榻息萬囂。遽然憬初地。嬌紅牕罅補。衆綠餘陔比。山硯九華持。溪枕三橋替。元氣出彫鑄。天根濯靈界。舉甯三十五。撲隘二八四。舊學訟沈冥。新居蘊殊契。翻然得所持。壯夫不厭細。

右五古六首。在十八年冬日。中俄之事正烈。予於斯時。忽作遼行。金甸丞馮君木諸丈乃繪圖賦詩。以慰行役。今者金馮二丈先後物化。東北淪亡。亦正一年。迴思往事。不禁黯然。廿一年九月十八日。巨來識。

和衆異妙高台韻

周梅泉

崇台依僧巖。壯麗疑化城。不知高處危。廓塢勞經營。飛丹聳絕壁。環佩搖天聲。何如衣錦鄉。陌上花含情。美人與霸業。氣概一世橫。時來沐猴貴。運去山鬼輕。天龍護禪定。坐待塵劫清。惜哉棄願人。未締香火盟。

新秋雨霽

雨東

爽氣滌塵慮。憑欄秋思長。十年觀治亂。一雨變炎涼。海沸龍潛影。星輝月失光。滔滔不可挽。豈與世相忘。



秋感二首

前人

獨倚江樓露濕衣。西風惆悵意多違。遠砧帶月聲尤急。愁鬢經霜影更稀。秋燕自知原是客。寒蟬應恨不如歸。台城柳樹更搖落。張緒當年今已非。

其二

燈花挑盡漏三更。展轉時驚落葉聲。久客未歸思更苦。多情入夢病將生。寒侵枕簟應先覺。腹飽文章祇自鳴。高詠西江無謝尙。少微星久失光明。

秋夜遊園

前人

園林幽僻露生涼。獨倚欄干萬慮忘。夜月溶溶花徑影。晚風淡淡藕池香。蒼苔露濕無人跡。疏柳絲垂有鳥藏。隔斷塵喧天籟靜。兩三螢火現秋光。



實價大洋一元

這本書的名字，凡是研究社會科學的讀者，都很熟悉的。著名的資本論之一部係演繹本書而成，換言之，這就是資本論的一部基礎。資本論博大艱深，尙無全譯本問世，求知慾甚旺的讀者，應先讀此書。本書的譯文，忠實流暢，郭先生譯此書時，尤特別審慎。排列格式，一依原樣，並經郭先生親身校改，絕無錯文錯句，讀者一讀便知。初版無多，購買從速。

神州國光社出版

總發行所：上海河南路六十號  
分發行所：北平宣內大街；廣州財廳前；  
南京花牌樓

# 政治經濟學批判

Karl Marx 著

郭沫若譯