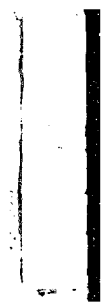


王 澐先生著

中國航業論

交通雜誌社叢書之一

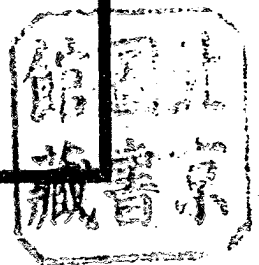


557.3
117-3
2.

道之王
沈著

中
國
航
業
論

交通雜誌社印行



471704

著者 其他航政著作

航業政策

民國二十三年十二月出版
南京交通雜誌社發行
定價一元

航業與航權

民國十九年十一月出版
上海啓智書局發行
定價五角

中國航業

民國十八年出版
上海商務印書館發行
定價四角五分



者 著

中國航業論序

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

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

王洗序於民國二十三年十一月一日

55746
110

中國航業論目次

王 洸著

第一章 總論.....一

第一節 中國航業發展之沿革.....一

第二節 外國航業侵入之沿革.....三

第三節 中國船舶之數量.....六

第四節 民國以來歷年進出口船數及噸數.....九

第五節 民國以來歷年航運概況.....一九

第二章 國人自營航業.....二九

第一節 中國船舶分布之數量.....二九

一 以船籍港區別

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

二 以省區區別

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

第二節 國營招商局三五

一 沿革

二 資產

三 負債

四 組織

五 船舶及航線

第三節 民營航業公司五六

一 三北輪埠公司

二 鴻安商輪公司

三 政記輪船公司

四 甯紹商輪公司

五 肇興輪船公司

六 大達輪船公司

七 達興輪船公司

八 大通仁記航業公司

九 大通興輪船公司

一〇 北方航業公司

一一 直東輪船公司

一二 民生實業公司

一三 合衆航業公司

一四 其他公司

第三章 外人在華航業

七五

第一節 英國

七六

一 太古洋行

二 怡和洋行

三 德忌利輪船公司

四 省港澳輪船公司

五 亞細亞洋行

六 其他公司

第二節 日本

一 日清汽船會社

二 大連汽船會社

三 山下汽船會社

四 其他公司

第三節 美國

一 捷江公司

二 美孚洋行

三 祥泰洋行

第四節 挪威

第五節 荷蘭

第六節 丹麥

第七節 葡國

一〇一

一一〇

一一四

一一五

一一五

一一六

第八節 法國 一一七

第九節 義國 一一七

第四章 航路之概況及船舶之配置 一一九

第一節 北洋航路 一一九

第二節 南洋航路 一二五

第三節 長江航路 一三一

第四節 其他航路 一四〇

一 珠江航路

二 韓江航路

三 漳江航路

四 閩江航路

五 甌江航路

六 椒江航路

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

中國航業論

王 洸著

第一章 總論

第一節 中國航業發展之沿革

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

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

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

第二節 外國航業侵入之沿革

我國與歐洲諸國之海路貿易，由阿刺伯及波斯之船爲其媒介，由來已久。至唐以後，宣教師及商人頗有乘桴浮海而來者，然正式航業交通之發軔，當在十五世紀之末。新大陸及喜望峯發現之後，歐洲各國競開殖民地，竭力擴張海外貿易，漸次注意於我國。最初渡重洋而來者，爲葡萄牙人，西歷一五一六年（明武宗正德十一年）辣菲爾氏 *Raphael Perestrell*。由馬刺加，探險航海而至廣東。翌年葡國之印度總督佛南度氏 *Fernando Perez de Andrade* 率商船一隊，入廣東水道，我國許其於上川島通商，是爲東西接觸之始。

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

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

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

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

而至梧州。一八九八年（光緒二十四年）修改長江通商章程，凡有約各國之商船，准在通商各埠往來貿易，又定內港行輪章程，中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船往來，專作內港貿易。一九〇二年（光緒二十八年）又制定追加章程，時內外之航運稱便，復有英國麥邊公司 *Macbrain & Co.* 及鴻安公司從事我國沿海及長江航業。一八九八年，日本大阪商船會社受日本政府之命，開始長江航路。一九〇〇年末（光緒二十六年）德國之亨寶公司 *Humburg American Line* 及北德意志公司 *Nord Deutscher Lloyd* 航行長江，德國之勢力侵入。一九〇三年（光緒二十九年）日本郵船會社，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，並一切權利，開始長江航路。翌年日商又創設湖南汽船會社，航行漢口湖南間，於是麥邊為日商所吞併，而旭日之旗，伸張其勢力於長江焉。

日俄戰後，一九〇六年（光緒三十二年）法國東方輪船公司，亦加入長江航路。一九〇七年日本郵船大阪兩家，乃舉其所有長江航路之一切權利，與湖南汽船會社上海蘇州間之小輪航業，及大東汽船會社合組為日清汽船會社，並新開長沙至常德，及九江至南昌之航路。至一九〇八年（光緒三十四年）世界經濟不振，各輪船公司皆大受影響，德國之亨寶公司，由長江撤退，專事沿海航路。法之東方，英之鴻安皆休業。一九一一年（宣統三年）招商太古怡和三家，將東方之航業收買，鴻安則為招商太古怡和三家之買辦等收買，繼續營業。嗣北德意志公司因營業不振，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，維繫其餘命。時大東為三家所瓜分，鴻安等為三家之附庸，亨寶退出長江，北德祇餘殘喘，日清統一日本之長江航業，以新式內河輪船與他家對抗，於是長江航業之勢力，集中於中英日之四家

公司，惟英國海外及內河航路，皆占優勝之地位。

歐戰起後，北德意志公司在華之航業停止。德奧商船多被沒收，各國在華之事業，亦不遑顧及，英船亦漸減少，日本郵船大阪商船，南滿鐵道會社各航業皆勃興。在民國七年時，日本之船最占優勢，其在華對外洋往來之噸數，已超過英國，但往來沿海各口，仍以英國占第一位，日本次之，我國又次之。迨停戰後，歐美各國恢復航路，英船進出口之噸數，年有增加，美國尤為注意遠東之航業，義國亦謀發展，於是復起激烈競爭。日清會社於民國九年，開始華北航路，日船進出口之噸數，亦年有增加。十四年五卅慘案，英船受抵制之影響，進出口噸數，由五千五百餘萬噸，降至四千二百九十萬噸，退與民四及民十三數相等。及至十五年，因軍事關係，華船被徵停航，進出口輪船大減，而外輪噸數始激增，大獲其利，英船亦恢復至十一年地位。十七十八十九三年英日船舶進出噸位，頗見增進。二十年因九一八事變，中日關係惡劣，國人拒乘日輪，日本在華航業，大受打擊，日清汽船會社長江線輪船，營業衰落，先後減行班次，並停航宜漢，宜渝航線，以待時機。現滬漢綫僅行四輪，沿海線則仍維持。英輪雖受是年長江大水，及天津海河淤淺影響，長江北洋航線，業務不振，惟因國人抵制日輪，其後營業轉趨順利，仍足維持其在華航業之首位焉。

第二節 中國船舶之數量

我國船舶，向乏精確統計，各機關所編者，往往限於管轄區域及行使職權範圍，未易得一整個之數

字，茲經依據交通部船舶登記簿及各省建設廳各海關造報表，益以實地調查所得，詳加鈎稽，編成比較精確之如下統計，至帆船統計，係截止二十二年十二月止經海關登記者編成，惟僅限於載重二百担以上之航海帆船，如二百担以下者及內河帆船則為數甚夥，關係較小，茲從略。

(甲) 輪船

港	別	數	艘	噸	數
上	海	五六二艘		三二八、九九六噸	
甯	波	七五		五、〇七五	
溫	州	四五		五、七六八	
福	州	九四		一〇、三八一	
廈	門	八七		一三、九四三	
汕	頭	八〇		四、〇八〇	
廣	州	六二七		四五、七五八	
青	島	五三		九、九三九	
煙	台	七〇		四九、二三七	
天	津	五一		九、二八三	
鎮	江	九九		三、一九五	
蘇	湖	四三		二、一九一	
九	江	四五		一、二三五	

(乙) 帆船

港 別	艘 數	載 重 担 數
漢 口	三八三	二六、二一三
長 沙	一二〇	三、一八一
重 慶	四〇	七、五七〇
江蘇各縣 (上海鎮江除外)	四八六	四、五三九
浙江各縣 (甯波溫州除外)	二〇七	三、一五四
安徽各縣 (蕪湖除外)	二七	二七〇
江西各縣 (九江除外)	三二	九八二
福建各縣 (福州廈門除外)	一一	一二八
廣東各縣 (廣州汕頭除外)	三一	一、二八〇
廣 西 各 縣	四四	四、〇八七
共 計	三、三一三艘	五四〇、四六六

港 別	艘 數	載 重 担 數
上 海	三、〇七四艘	二三六、一八八担
甯 波	六二一	二〇五、五九五
溫 州	三二二	二五七、九二五
福 州	二、五〇五	六一五、八三〇
廈 門	七七九	三一九、九一四

第四節 民國以來歷年進出口船數及噸數

視我國及各國在華航運之實力，其進出口船數之多寡，關係尙小，而噸位之多寡，實最重要。以船

汕頭	六三六	一八五、二六六
廣州	六六	一五八、七九九
青島	九六二	三三七、〇二〇
煙台	一、八五三	八二一、一六三
威海衛	九一	二五、一九二
天津	一、六七三	二二九、二三四
秦皇島	八五	二三、七〇三
鎮江	九五九	二四八、四一六
九龍	五五八	四〇〇、五一九
龍口	六一〇	二〇三、九二九
瓊州	三三六	一〇三、一六五
江門	三三六	一三二、三〇六
拱北	三三三	三四五、五〇五
北海	一〇二	五三、七五六
共計	一五、九〇一艘	四、九〇三、四二五担

葡 牙	義 國	法 國	荷 蘭	挪 威	德 國	美 國	日 本	英 國	中 國	國 別		共 計	奧 國	俄 國	瑞 典	丹 麥
										年 別	別					
大 四		五 七	三 六	七 六	九 九	三 一 九	三 〇 一 四	三 三 九	一 四 一 九 五	船 數	民 國	一 六 一 九 五	七 四	三 〇 三	三 〇	七
一 五 一 〇 二		五 一 九 五	四 六 六 四	七 四 八 七	五 三 三	八 〇 四 四	三 三 八 七 〇 六	五 六 七 五 六 七	三 四 三 五 〇 九	噸	四 年	八 六 三 〇 六 九 七	二 五 五 七 三	四 五 六 一	五 一 五 四	九 一 六 六
四 〇	七	四 九	三 三	四 三	一 一 五	三 八 三	三 〇 五 九	四 一 三	一 五 一 五 一	船 數	民 國	一 九 〇 七 六	八 四	三 三 五	七	六
三 三 九 六	九 九	五 六 三 七	四 三 九 五	六 六 三 七	六 六 三	九 九 九 三	二 四 三 三 八 五	五 八 四 五 三	三 三 五 七 〇 九	噸	五 年	九 三 三 四 八 〇	二 五 一 〇 三	一 六 七 九 六	七 一 〇 五	一 三 三 七 三
四 五	四 六	三 六	三 四	七 〇	三 三	三 六 九	三 一 四 四	三 四 九 三	一 四 九 〇	船 數	民 國	三 九 六 四 九	五 一	三 九 九	一 五	二 〇
一 九 九 四 六	一 四 九 三	五 四 八 九	七 三 四 九	四 七 四 九	一 七 〇 五	一 一 二 五 一 五	二 四 五 一 六 七	三 三 五 六 三 七	二 四 〇 三 八 七	噸	六 年	六 六 三 六 三 七	一 七 四 三 三	一 八 五 六 三	四 〇 九 五	一 五 五 六

國 別	國 別	年 別					
		七 年	八 年	九 年	十 年		
共 計	民 國	三六,八八七	九〇,六三〇.〇五	三〇,〇一六	八八,〇一〇.〇一	三三,四七三	六六,九〇七.〇九
丹 麥		二					
瑞 典		三六	九,四五〇	三	二〇,一九八	一〇	三六,六九二
俄 國		四,八七三	一,九三〇.五五	三,九〇〇	一,四四〇.八五	三,三六六	一,四九五.〇〇
奧 國							
他 國				二	一,四六六		
中 國		一〇,八〇二	三,六二.七四	一,七,五五五	三,七,〇九.七二	一,五,五七七	三,七,六五二.〇九
英 國		三,〇三三	二九,九二.三六	三,〇七四	三,二八四.三三	三,九,五四三	四,〇,三五.七七
日 本		三,四九二	三,五,六三.三三	二,七,八二	三,七,五三.四九	二,五,一五二	二,八,一九.五三
美 國		三,二一九	一,三,四,九二	四,四三三	三,三,九九.八七	三,五,五七七	四,七,八.三五
德 國							
挪 威		一,九二	二,五,六九	三,一一	三,〇三.九五	四,七	四,八,三二
荷 蘭		四六	五,五.七七	三,三	四,一,六二	四,九	五,八.八〇
法 國		三,五三	三,三〇.三三	一,七	四,四,六二	六,三	八,五,九九
義 國		四六四	二,六,六六	二,六	三,五,一四	三,六	一,五,九〇〇

國 別	年 別		年 別			
	物 別	船 數	十 年	十 一 年	十 二 年	噸
葡 萄 牙	船 數	一七三	六〇三五〇	二八	五〇二五二	九八六四
丹 麥	船 數	八六	八六八四七	九三	一八五六九七	一八四一六四
瑞 典	船 數	八	三〇一六八	一八	五三六五〇	七〇四八
俄 國	船 數	一八九九	七九五五九	二八〇三	七〇八四七四	三〇四六
奧 國	船 數					
他 國	船 數			二六	一九八八	六九
共 計	船 數	一五、五七	八〇、四七、七六	三九、七四	九五、七五、九五	三〇、六〇九
中 國	船 數	一五、五三〇	三、七九、四九	一一、二九	三、八七、七五	一〇三、二四
英 國	船 數	四、八五	四、三六、四五	四〇、〇五	四七、二九、一〇	四、〇五
日 本	船 數	二五、六五	三、七六、六三	二五、六一	三、九六、三三	二五、〇三
美 國	船 數	五、五六	四、五〇、九〇	四、六七〇	四、八四、四七	四、九四
德 國	船 數	四	二、二六	一、一	四、七、〇〇	四、九四
挪 威	船 數	六五	五〇八、四七	六九	九五九、四三	五八八
荷 蘭	船 數	四九	一、一四、三五	五〇三	一、四八、七三	五五
法 國	船 數	一、三四〇	一、三三、七八	一、七〇七	一、六六、六六	一、九四
法 國	噸					一、八九、七三

國 別	年 別			
	民 國 十 三 年	民 國 十 四 年	民 國 十 五 年	共 計
義 國	美六	美三	109,000	200,175
葡 萄 牙	四七〇	四九	三五,二五〇	五八一,五〇七
丹 麥	八四	一六	四五四,四七三	四五四,〇五五
瑞 典	二四	三	一四,七六	一四,〇四
俄 國	一,九五	一,二四	三五九,八二九	三五五,一八
四 班 牙				二四,〇四
智 利				一〇四,六七
波 蘭				六五,七〇
他 國	七四	四三	六〇,一六	一四三,七四
共 計	三四,五六	一八六,四八	一四四,一三,一六一	一三三,〇四,五六一
中 國	九四,七五	八八,八四	三三,〇三,九六	六二,二五
英 國	四八,八八	三九,九七	四三,九四,四四	四七,四七
日 本	三六,二九	三三,三一	三五,〇八一,二六	二九,六五
美 國	六四,五	五,〇八	五,八九,八五一	五,三六
德 國	五九	六〇	二,四六,〇七	八三
				三,九五,二七

國 別	年 別	船 數	船 噸	船 數	船 噸	船 數	船 噸
挪 威		一·五四四	二·〇七九·五三三	一·九七七	二·四三三·五五六	二·四〇七	三·三〇一·八七四
荷 蘭		五五七	一·七九八·八三八	五五七	一·八四四·三三六	五五六	一·八九一·七五三
法 國		三·三六〇	三·二八五·八〇六	六·九五五	三·〇〇八·八三四	三·二六三	三·三三二·六三三
義 國		一·〇三三	五九八·五三三	一·四二八	六九九·八七七	一·〇四五	七三二·四九一
葡 萄 牙		二·九二二	一·〇四六·〇四六	一·八三五	六三九·四三六	一·四四四	四四七·〇九四
丹 麥		三·四一	六六·〇三六	一·九二	五五六·五九二	二·八三	七〇七·三二一
瑞 典		一·三三	三三六·一七二	一·七三	一八九·〇七二	二·八	三三三·一五八
俄 國		一〇三	一七六·一九七	三三三	二七九·三二七	五七六	四四四·五〇
巴 西				二一	二二〇·四九九	三	三·七二三
西 班 牙		三三	三三·六六四	二八	二八·九六四	八	一八·八八四
比 利 時						二	六·一四三
智 利		五〇	一四一·〇五〇	一〇一	一三六·九四四		
波 蘭		四四	八七·六〇四	九	一七·九二九		
他 國		九五	二二七·六五九	三	九六六	二	一五·九八〇
共 計		一八六·八三二	一四一·四三三·八二七	一六七·七四六	二二八·〇三三·六三五	一五八·九九六	一四四·六五九·六〇六

波蘭	智利	比利時	西班牙	巴西	俄國	瑞典	丹麥	葡萄牙	義國	法國	荷蘭	挪威	德國	美國	日本	英國	中國
					一九五	三六	三三	一九五	一·三三七	一·五四四	六九〇	一·九五九	九五五	四·八四四	二七·一〇五	三三·九九一	七九·五五八
					三六·六六三	二九六·九六四	五三九·九三七	五八九·五三七	九九二·六九七	一·八九四·六四四	二·二七三·五五六	二·九三三·七七八	三·二六〇·七七七	五·五七七·一五	三三·七四五·五五五	四〇·二五八·〇四九	三·六六六·五七一
					六	一九一	二四〇	三·三五八	三三	一·三七二	七六	二·一六六	一·四九九	六·三七七	二九·八九九	八八·五三三	九三·二〇〇
					三三·一九	三三一·八二五	六五三·四三三	九三五·三三三	五六九·四二	一·九六七·三三六	二·六四七·〇〇	三·七六六·五三三	三·七〇三·三三八	六·三六四·一〇三	三九·〇六五·七三四	五六·〇三六·五六七	三·六五三·三三一
		一八				九三	三〇一	四·一五〇	三三六	一·三三〇	八八六	二·四八七	一·三五〇	六·九三三	三·七〇五	八五·九七七	
		六五·三四四				二八六·九二二	八三七·五三三	一·一八〇·〇九七	九七·八〇九	三三·一三五·八七八	三·二六六·八一九	四·六八·九〇一	四·三三四·九〇三	六·六五三·四九五	四·三四九·六四七	二九·八八四·三三六	

國 別	年 別		船 數	船 噸	船 數	船 噸	船 數	船 噸
	民 國 十 九 年	民 國 二 十 年						
中 國	八·九五六	二九·一九一七〇	八三·六七六	三·六八·六三三	八·〇三三	三三·八八·一六八		
英 國	四·四〇三	五七·三四·九二七	五〇·五五四	六〇·五六〇·七九四	四九·五二七	五九·四三〇·六〇三		
日 本	三·七五五	四三·六〇〇·七〇五	三·五八九	四三·〇四三·四二一	一三·四四一	一九·七五·九二七		
美 國	六·六六六	六·四九〇·三五二	六·二三〇	六·二七·六九九	五·九六六	五·三六·四三三		
德 國	一·〇四五	四·三四五·八四三	八二四	三·四四三·八七四	七五六	二·五三·九〇六		
挪 威	二·〇四三	四·二八·二七七	二·四九三	五·四七·七七〇	五·〇八五	六·一五·四〇六		
荷 蘭	八八三	三·三四七·〇八二	九六八	三·四七〇·八七三	六二	三·〇三八·八四三		
法 國	一·二二三	一·八四·二六八	八八二	一·五三·一八三	九三三	一·四八·一六六		
義 國	三·二一	七四·四五五	三·六	七四·四三三	四九六	七三·八七七		
葡 萄 牙	三·三五九	一·二二·四五九	三·七三三	一·二八·一七〇	四·九三三	一·一九·二二五		
丹 麥	一·八九	九七·三三九	三·九	一·〇七·九九九	四一	一·〇六·〇九三		
瑞 典	七	三九·〇七七	一·七	四二·一五二	一五四	六四·四三三		
共 計	一四·二七五	二六·三〇·六五	一八·八五一	一五·六三〇·〇〇一	一八·五五四	一四·六六·七九〇		
他 國	三	四·〇六八	九二	四三·三三	三三	一八五·六九〇		
墨 西 哥	二	二·五六六						

國 別	年 別		船 數	噸
	民 國	十 二 年		
俄 國			四	五·四三
巴 西				
比 利 時	災	一六四·九八	三	五·四四
智 利				三
波 蘭				一三〇·四六
墨 西 哥				
他 國	盟	七五·九四		三〇
共 計	一八〇·九二	一五五·六五·九四	一八·六七	一三三·五三
中 國		九三·八七八		一五五·四九·四六
英 國		四七·五七四		三七·二五四·八四三
日 本		一一·八六三		五八·二一五·二一三
美 國		五·二九八		二〇·一六八·一四〇
德 國		五三五		五·三五〇·五二六
挪 威		二·八七九		二·三五四·四二五
荷 蘭		七〇二		五·七五〇·二九一
				二·六七八·六二一

第五節 民國以來歷年航運概況

民國元年，各國在華進出口噸數，與上年比較，英日均增，法俄減少。是年新開輪船航線，計有安東至上海，安東至天津，台灣至大連，大連至天津五線。

民國二年，進出口噸數增加。以日本為最，日本船在沿江沿海各大埠，甚為發達。大連占三分之一，北方各口以及青島占五分之三。是年值我國二次革命，華船屢經停駛，而加增之數，竟在日本之次。英船噸數進步，一如上年。美德亦增，法噸減少，因西江之法船，有三艘改歸華商之故。挪威噸數減少，因其航行沿海各口之船，不能與日本之定期船舶競爭也。

民國三年。歐戰勃興。德奧船舶在我國行駛者，不過半年，英法俄等國船舶，亦經各該政府徵用，多數中立國船，有往來他地圖利者。然是年進出口噸數，仍較上年為增。我國及英美丹日本挪威葡俄各有所增。奧法德瑞典則較減。荷蘭仍舊。往來歐華貨物兌船甚難，運費增高，又兼兵險。

法 國	九四五	一・二〇八・〇四九
義 國	八七九	八九九・六九二
葡 牙	五・二八五	一・二二二・六六三
丹 麥	五一八	一・三二七・八三二
瑞 典	一二八	五一二・八一七
俄 國	四六	七九・〇九六

民國四年，進出口噸數減少，全年應運貨物之數，過於船噸之數。我國及日本挪威向在各口往來之船，亦改爲出洋，仍屬不敷。怡和洋行亦將往來各口之船，改行外洋。招商太古則仍往來各口，太古並增船數艘，仍屬不敷。船價甚漲，開往歐美澳洲之船，減少噸位，求過於供，出口貨因之減色。英美日本丹葡在華進出口之噸數均減。奧國全無。德自四百零二萬六千噸減至五萬八千噸，僅小船數艘，往來內港而已。荷蘭及瑞典反增。華船及挪威船則無甚增減。

民國五年，進出口噸數，更形減少。因各國以商船爲軍用，德船又被封鎖，致各處船費昂貴，往歐洲最少之費，亦須加至百分之二十五。又有公司故昂其價，艙位以出費最多者得之。在我國港內往來各船，亦因之增價。我國及英俄美荷葡挪威噸數均減。惟日本略增，法丹瑞典亦略增。

民國六年，進出口噸數，又較上年爲少，噸位仍供不應求。貨物較上年約少二百萬噸，船少而運費昂，保險費亦貴。英法俄丹挪威瑞典噸數均減少，我國及日本美荷葡則增。

民國七年，進出口噸數，亦較上年低減。其中以英國爲最。我國次之。俄法挪威荷丹均減。日本美義則增。輪船之感缺乏，較上年益甚。日本船裝運雜貨至馬賽，每噸運費需一千二百先令，五穀類每噸亦需一千先令。歐戰停後，運輸依舊困難，因英政府仍需船孔般，日本船來往亦少。年初赴美運費，每噸美金五十五元，因美政府有取締貨物進口章程，領進口執照不易，故往來太平洋之運輸寥寥。嗣以三月十五日進口執照截止，各貨急於運美，擁擠異常，運費復漲。雜貨每噸漲至美金六十元，七月間匯價又漲，更增障礙。然仍有貨物運美，至九月間另有新嘉坡船，加入太平洋航路，運費始減至每噸美

金五十元。十月間美國重頒進口新章，使上海出口貨幾為絕跡。停戰簽約後，運費始跌至每噸美金四十元。

民國八年，進出口噸數大增。因受戰事影響，業已復原。美噸數較上年加倍，我國及英日均增加甚多。是年歲首三閱月，英國及歐洲船舶，供過於求，因市面未定，載貨無多，運費從而減縮，每噸由一百五十先令減至一百二十先令。至四月，噸位之需要頗增，運費則一般通常貨物，每噸須佔面積四十立方尺者，繳納一百先令。運歐貨載又有起色。惟匯兌增漲，歐電遲延，工潮震動，為出口噸位之障礙不少。美國對於進口貨之限制，仍未完全撤銷，由太平洋運美之貨，實居少數。

民國九年，進出口噸數仍增。較民國三年之最優年份亦佳。英船不獨恢復戰前狀態，且較民國三年為佳。其次為日本及我國，船噸亦增。美國所增尤佳，較上年幾增一倍。法噸亦倍增。歲首市面艱澀，往英國與歐洲之噸位，幾等虛設，而匯率漲勢堅定，三月間匯價暫落，始有貨運歐，惟市面仍平淡，噸位多而貨物少。夏秋之間，銀價忽落，其時英國市面不定，大宗交易，仍未能暢。太平洋一路及經由巴拿馬與蘇彝士往紐約之兩路，亦有噸位多而貨物少之憾。美國船舶院之船舶多艘，駛至東方，與定期船競爭以來，並有噸位過多之患。我國內沿江沿海，則貿易穩健，貨運頗多。北方及長江兩路尤佳，但運費仍落。

民國十年，噸位供過於求，而貿易又復缺乏，於世界之航務暨造船業，有不良之影響。中國亦市況停滯，但進出口之船噸，結果反佳，較上年增進。英國之增進已超出歐戰前之數目。日本及我國並法荷

葡丹均有增加。荷噸增至一倍以上，美義俄則減少。德船則自民國六年後，此爲初次發現。本年貨載仍缺，歲首時，往英國及歐洲各處之噸位，幾無人過問，船價一再跌減，半年故態依然，迨至六月，始有起色，八月杪則有求過於供之勢，船價增加。九十兩月市面通暢，十一月則又停頓，減收運費，亦無起色。至經由太平洋巴拿馬蘇彝士往美之貨運，是年亦無進益。四月間有多數船舶停航，八月間微有轉機，九月則情形極劣，直至年終仍然沉寂。至國內沿江沿海之貨運，則北方各口獨多，惟沿海運費頗受貿易凋零之影響。

民國十一年，世界之貿易，仍無起色，噸位仍多，超出歐戰以前甚鉅，而貿易則遠不及戰前。至歲暮，航務情形始較順利。是年在華進出口船舶數目，較上年減少，而噸位則反加多。蓋本年來華之大船較多也。我國及英日美荷丹葡挪威瑞典噸數均增，德國則異常進步，俄義則減。至是年貨運，因噸位超過需要，故仍疲滯。運費屢減，而獲利殊不足觀。一月十二日至三月五日，海員罷工，我國南部航務，全行停歇。工潮既息，需要噸位甚廣，故運費亦尙覺堅強。

民國十二年，世界貿易仍一復稽遲。是年航務暨造船業，復大受影響。在華進出口之船舶，較上年艘數減少。而噸數加增，係航行遠東之船舶皆加大之故。英日美法荷葡義噸數均增，我國及挪威則減，德噸恢復甚多。是年有西班牙智利波蘭船來華。是年航運營業不佳，沿海及長江船公司，皆屢遭失敗，因貨運固形缺乏，而競爭劇烈，運費減跌，影響尤大。

民國十三年，在華進出口噸數，均較上年增加。我國及各國噸數均增。惟俄國減少。航業情形與前

二年不相上下，營業忽緩忽急，競爭甚烈，而公定運價，尙得維持。是年特異之點，則爲不定期之船，多到滬攪載，與定期船相競。國內沿江沿海之貿易，因競爭影響，運費極廉，載貨雖多，尙難獲利。

民國十四年，進出口船數噸數，均較上年減少。其中日德挪威荷義俄各有增加，我國及其餘各國均減，而英噸爲尤甚。是年國內甯五卅慘案發生，國人抵制英日貨物及船舶，繼以海員罷工，廣州禁止英船，並與香港斷絕往來，沿海沿江及外洋船舶，均受影響。凡外洋船駛來上海者，均轉往日本而去，由大連天津運赴美國之貨，向由上海轉運者，均改道神戶運往。在華之英日船，大都停駛。七月份及八月內若干時日，所有沿海沿江貿易，幾盡爲華船裝運。來自外洋之船，難於卸貨，仍多轉往日本或新嘉坡起卸。九月間形勢稍覺和緩，英日公司船，復能逐漸開班，旋海員罷工事解決，而貿易漸興，十月內情形，尙未復原，內戰又起，交通困難，航業仍無樂觀。是年英船噸數受影響最大，由數年遞漲至上年最高之噸數，大爲降落，致減少一千二百七十餘萬噸之多，幾退與民十年之數相等。但日本噸數，則並未減少，反增加三十二萬噸。我國噸數雖亦減少，但其中帆船減爲七十七萬五千餘噸，而輪船則增三十九萬餘噸。

民國十五年，進出口之船數，較上年爲少，而噸數則增。英船仍占最鉅之數，上年所失之噸數，稍已回復。惟仍未達前年地步。其次日本船，艘數噸數亦增。我國船頗受時局紛紜之影響，屢被徵軍用，甚有停駛以保安全者，故艘數噸數均甚減，美船則艘數減而噸數增，因其環行地球之巨艦來滬之故。挪威船亦有進步。德法荷義丹俄均見增加。是年廣州汕頭抵制香港英船英貨，仍繼續進行，廈門上海亦尙

抵制，漢口反英聲浪尤高，英船固繼續受有影響，惟結果較上年爲佳。

民國十六年，進出口之船數噸數均較上年減少。船數爲民七以來最低之數，噸數爲民十以來最低之數。我國及英日美挪威法丹俄均減少，德荷義葡瑞典則增多。長江方面，因軍事及抵制影響，英日船一時間或全停或減班，而英船尤多阻滯。太古洋行船員罷工，致七月至九月太古之船停航二月之久。是年英噸數減少七百三十八萬餘噸，雖仍維持其在華之第一位，但超過日本之數，大見減少，日本噸數亦較上年爲少，兼受抵制影響也。

民國十七年，我國各地商業大致復原，航業當然隨之興旺。是年船隻進出口之數共有十八萬六千八百五十一艘，合一萬五千二百六十三萬噸。自民十以來，以是年爲最多，噸數之鉅，亦爲前所未有的。帆船之確數共有四萬五千七百四十五艘，合四百三十六萬八千六百五十九噸，噸位較上年亦增。船隻恢復最著者爲中英兩國，英國進出船隻，由上年三萬三千七百九十一隻，合四千〇二十五萬八千噸，增至四萬八千五百二十三隻，合五千六百〇三萬六千噸。我國船隻由上年三萬五千九百三十七隻，增至五萬一千二百五十九隻，又由一千八百二十一萬八千噸增至三千三百〇四萬四千噸。英之進步，半因海員恢復工作，半因中英邦交大見增進之故。我國航業，則因大局漸定，被徵之事，已不多見，故能照常活動。至於是年船隻統計，各國所處之位次，英國有所增益，仍居首座，與次位日本相差之數較多。日亦略有進步，再次爲我國，其數與日相差不遠。再次爲美國，此外各國除義俄外，噸位均有增加，義之減少，係因長江上游多船，移歸我國，德船仍進步不已。

民國十八年，船舶進出口隻數，雖略見減少，而載運貨物往來外國及國內通商口岸之船隻，噸數不但可以維持其固有之地位，且有所擴張。總計進出口之數共十八萬六千五百十四隻，一萬五千四百六十六萬七千九百十噸，上年為十八萬六千八百五十一隻，合一萬五千二百六十三萬〇一噸。英國船隻，是年增至五千七百九十二萬六千五百〇七噸，佔全數百分之三十七·四五，仍稱巨擘。英輪噸數較民十三年最高之數，亦超過二百萬噸，實打破以前之紀錄。其次為日本船隻，佔全數百分之二十七·三八。再次為我國船隻，佔全數百分之十九·三二。祇因國內軍事頻仍，常為當道徵用，致噸數有趨下之勢。否則或可猛着先鞭，亦屬意中之事。美國船隻僅得全數百分之四·三〇。希臘船隻係於是年初次駛華。比國船隻自民十五年起即未駛來，至是年始行復航。德國出入隻數大為減少，惟噸位則反見增加。

民國十九年出入中國各口之船隻，計十八萬零九百八十一隻，共一萬五千五百六十萬五千九百五十四噸。按隻數而論，雖顯有減少之傾向，但噸數則頗見發展，足徵遠東各埠之貿易及旅客，日見繁盛，而各輪船公司能供其需求也。專為行駛歐亞及太平洋各埠間之大海輪，各國近已造成多艘，無不富麗堂皇，儼若華廈，行旅往來，頗見舒適。英國船隻進出口共五千七百二十四萬六千九百二十七噸，占是年總噸數百分之三十六·七九。在航業中，仍執牛耳。雖比較上年所占百分數為少，但與第二位之日本船隻噸數相比，尚超越甚多。日本船隻噸數是年增至百分之二十九·三三，計增出三百萬噸有奇。華輪因常被徵用，故進出口隻數，繼續減少。美國船隻未見增多，荷丹比三國則各增十萬噸，此外各國輪船，均較前減少。巴拿馬輪船於是年復駛抵中國一次。至俄國船隻仍在停頓狀態中。

民國二十年進出口船隻，共有十八萬一千六百〇七艘，計一萬六千萬〇五千一百〇一噸。至各國在華航業之比較，英國仍維持其首席地位，船隻噸數續有進展。日本雖以抵制激烈，打擊甚重，仍位於第二，與往年無異。但噸數則已稍減。中國仍居第三，而較上年為強。其餘各國雖有優美之船隻多艘來華貿易，然其噸數不能與英日及我國並駕齊驅。長江一帶，航線因大水之故，多生阻梗。海河由塘沽至天津一段，於是年七月間又復淤淺。凡航行沿岸船隻及吃水較深之遠洋輪船，均不能駛入津埠。其結果所有運津之貨物，須在塘沽上下，費用增加，貨物且有損壞之虞。是年華北航業，全體衰落，所有天津青島及大連重要三埠，進出口船隻，均見減少。歲杪日船且因抵制之劇，損失尤重。惟遠洋輪船，由青島開出之數，尚可與往年頡頏。大連運輸市場，是年因種種關係，其時需要噸位甚殷，至為多年所未有，如蘇俄沿海各省木材出口踴躍，及磋商租用多數船隻，以供組織蘇俄漁輪隊，皆為需要之原因也。

二十一年，進出口船隻噸位，突形減少，實為近五年來僅見之現象，共為一萬三千五百四十萬九千四百九十六噸，內中往來外洋之船隻，計有四千四百五十萬噸，往來通商口岸者九千九十九萬噸。查上年噸位尚達一萬六千萬五千一百零一噸，究其減退之故，下半年貿易愈形萎縮，及船隻供過於求，自有相當影響。然其主要原因，並非僅由貨載之減少，實因國人抵制日貨日輪之劇烈，及下半年往來東北各埠及大連之船隻（多為日輪）統計缺如之故耳。計是年噸位減縮之數，共為二千四百六十萬噸，內中日輪竟占二千三百三十萬噸之多，可見抵制之實效。至各國在華之航業地位，仍以英輪為第一，共計五千九百四十萬噸。華輪躍居第二，共計三千三百九十萬噸。日輪則退居第三，共計一千九百八十萬噸。餘為

挪威輪六百二十萬噸。美輪五百四十萬噸。

年初淞滬戰役，進出貨物，固蒙重大打擊，而航業方面，自受影響，長江航業，損失尤鉅。

溯自世界經濟恐慌勃發以來，各國皆以自給自足爲上策，對於國外商品，無不盡力擯除，因而凡百事業，均受不良影響，航運一項，自難例外。是年六月杪，世界停航船隻竟達一千五百萬噸，幾占世界現有船隻噸位五分之一，至行駛之船隻，亦皆無利可圖。據英商務部公報所載，是年航經蘇彝士運河船隻噸位淨數，較諸上年減少二百萬噸，以視民國十八年，則跌落五百萬噸；航經巴拿馬運河者，較諸上年則減三百萬噸，若與十八年相比，約少八百萬噸，此項數字，固爲世界航業衰頹之明證，然亦與我國航業有連帶之影響。良以我國適居該兩運河之間，又與歐洲及太平洋航路，均有密切之關係，故是年航業之不振，乃屬當然之理也。

民國二十二年進出中國商輪噸位，共爲一萬三千七百四十萬噸，（內中往來外洋之船隻，計佔四千萬噸；往來通商口岸者，則有九千六百四十萬噸。）而上年僅有一萬三千五百四十萬噸。是則本年航業，較有進境，惟所增之數，殊屬微末，尙不及百分之四；然亦足以證明我國航業，乃係有進無退也。至於商船國別情形則與上年無異，仍以英輪高居首位，計達五千八百二十萬噸，約佔本年噸位總額百分之四十二·三八；華輪屬第二，共計三千七百三十萬噸，約佔百分之二十七·一二；日輪第三，共計二千二十萬噸，約佔百分之十四·六八，較之上年微有進展；其次則爲挪威輪及美輪，一係五百八十萬噸，一係五百四十萬噸。

第二章 國人自營航業

第一節 中國船舶分布之數量

一 以船籍港區別

(一) 上海 上海位於揚子江口，居我國海岸之中心，沿海如青島，天津，秦皇島，營口，安東，大連，甯波，溫州，福州，廈門，海州，海口，香港，及日本各口，沿江如南通，揚州，鎮江，南京，浦口，蕪湖，大通，安慶，九江，漢口，岳州，長沙，沙市，宜昌，重慶各埠，均與上海直接相通，自上海溯江至漢口計水程六百英里，二千噸輪船無論冬夏，均可航行，夏季水漲，二十八英尺吃水之海輪亦可直達漢口，再溯至宜昌水程計九百五十英里，中級輪船尚可直達，再上至重慶水程計一千三百英里，宜昌重慶間一段，大量馬力之淺水輪船亦可往來。又長江支流頗多，平均每支流中，帆船小輪航線，約有一百英里，故內地各處與上海水道聯絡者，幅幘極廣。世界航洋巨船往來，亦均須寄碇，匪特為我國航業唯一中心，即在世界交通上，亦占重要之地位也。我國較大之航業公司，均設於此。輪船之數連同航行內河者共有五百六十二艘，帆船經海關登記者有三千零七十四艘，

(二) 甯波 甯波為五口通商之一，開港甚早，扼浙海中權，地濱甬江江口，又有滬杭甬鐵路聯絡浙東富庶之區，故帆檣櫓比，商務頗為繁盛。滬甬之間，太古招商甯紹各公司，均有大輪定期航行，台

州温州福州亦有中級海輪，常川往來。浙海島嶼林立，甬江貫通內地，故小輪船均以此爲出發集中之點。分行鎮海，定海，奉化，餘姚，象山，黃巖，及岱山，穿山，沈家門，普陀，海門各地。總計輪船有七十五艘。帆船經海關登記者有六百二十一艘。

(三) 温州 温州濱甌江南岸，上溯達青田麗水，南有塘河，以通瑞安，出海則直達上海，寧波，福州，廈門，爲浙南重要海港，商貨吐納之地。甌甌福甌間，均有定期船舶航行，內河及沿海各口，亦通小輪。總計有輪船四十五艘，帆船經海關登記者有三百二十二艘。

(四) 福州 福州爲五口通商之一，開港甚早，據閩江下游入海之口，至上海四百三十三哩，温州一百六十八哩，廈門一百九十四哩，基隆一百四十六哩，淡水一百二十八哩，均有輪船常川往來。惟航海巨輪，因水深關係，多停泊於福州下游四十里之馬尾。如較小輪船，則可直達城南台江。自福州至連江，長樂，三都，福清，莆田，晉江（泉州）各地，均通小輪，故航業頗盛。總計輪船有九十四艘，帆船經海關登記者連同三都澳共有二千五百〇五艘。

(五) 廈門 廈門係一海島，當九龍江入海之口，台灣海峽之中心。水深風靜，利於旋泊。由此至福州一百九十四哩，上海五百六十一哩，汕頭一百二十五哩，基隆二百二十二哩，淡水一百九十五哩。廈門亦爲五口通商之一，貿易自昔稱盛。與南洋羣島及台灣之關係尤爲密切。閩省華僑以此爲彙集往返之地，故航行南洋羣島之輪船，多以此爲起點或寄旋地。小輪船遍通浙閩粵東沿海各口，形成我國東南部航業之中心。總計輪船有八十七艘，帆船經海關登記者有七百七十九艘。

(六) 汕頭 汕頭位粵省之東部，臨韓江下流入海之口。距廈門一百二十五哩，香港一百八十八哩。潮韓江達揭陽，循潮汕鐵路通潮安，水陸交通極稱便利。潮梅區為粵省富庶之區，物產豐饒，均以汕頭為出口，故商務頗盛。粵省人士前往南洋羣島經營商業者，多於此往返，故航行南洋航線之船舶，亦必寄碇於此。小輪船極為發達，可通梅縣，大埔，揭陽，澄海，潮安，潮陽，達濠，貴嶼，汕尾，及閩南各地。總計輪船有八十艘，帆船經海關登記者有六百三十六艘。

(七) 廣州 我國與外人交通，以廣州為最早，唐時即與阿刺伯人通商，明時葡人英人，亦相繼前來貿易。迨鴉片之役，訂立南京條約，始開為通商口岸，商務益盛，為我國南部第一大都會。惜自香港割讓與英，國際貿易為其所奪。惟廣州地濱珠江下游，西江北江東江均於此交會入海，內河航運，極為發達。其下流三十里地名黃埔，港內水深，可泊巨艦。如關為商港，足與香港競爭，恢復昔日國際貿易之地位。粵省內河輪船航線，以廣州為中心，循西江可上達梧州南甯，循北江可上達清遠，循東江可上達惠陽河源。珠江口附近河渠縱橫，小輪船四通八達，故廣州內河航業最稱發達。總計輪船有六百二十七艘，帆船經海關登記者有六十六艘，連同江門（三三六艘），拱北（三三三艘），北海（一〇二艘），瓊州（三三六艘），九龍（五五八艘）五關，合計為一千七百三十一艘。

(八) 青島 青島港形勢天成，設備完善，港內水深，可泊巨艦。又與膠濟鐵路聯絡，故為水陸交通中心。距上海三百九十七哩，烟台二百三十五哩，仁川三百二十五哩，長崎五百一十一哩，大連二百七十五哩，均有船舶常川往來。并有小輪船以此為中心，分達羊角溝，虎頭崖，威海衛，俱島，石島，石

白所，海州，甯水口各地，總計輪船有五十三艘，帆船經海關登記者有九百六十二艘。

(九) 烟台 烟台爲山東半島北岸之第一海港，距天津二百三十四哩，龍口八十哩，羊角溝一百五十哩，營口二百十五哩，青島二百三十五哩，上海五百十哩，仁川二百七十哩，均有船舶往返航行。北方最大之政記輪船公司，其總公司即設於此。烟台沿岸水產豐富，亦爲漁輪集中之地，總計輪船有七十艘，帆船經海關登記者有一千八百五十三艘，連同威海衛分關(九一艘)合計爲一千九百四十四艘。

(一〇) 天津 天津位於海河下游，地濱渤海，與沿海各口直接相通。尤與上海，烟台，大連，營口各埠，商務最盛。有定期船舶常川航行。外洋大輪可泊大沽及塘沽，中級海輪可上渤海河，直達天津商埠。內河小輪，循南運河通連鎮及德州，循大清河通新安鎮，爲我國華北航業中心。總計輪船有五十艘，帆船經海關登記者一千六百七十三艘，連同秦皇島八十五艘，共計一千七百五十艘。

(一一) 鎮江 鎮江位於長江下游，距上海一百二十哩，航海輪船可以直達。滬漢間之定期江輪，必經此樞泊。運河自此與長江交會，內河航運，益臻發達。小輪船可上湖淮陰及江北各縣。江北航運實以此爲中心。至沿江各口如南京，蕪湖等，均遍通小輪船。總計輪船有九十九艘，帆船經海關登記者有九百五十九艘。

(一二) 蕪湖 蕪湖濱長江南岸，臨青弋江入江之口。爲皖南皖中商業中心。航行滬漢間之長江大輪，必樞泊於此。小輪船航線計有四條：一至南京鎮江，一至大通安慶，一循青弋江通宣城南陵，一循運漕河及巢湖，通合肥，故蕪湖亦爲皖省內河航業之中心。總計輪船約有四十三艘。

(一三)九江 九江位於長江之南岸，地濱鄱陽湖口，為贛省出入之樞紐。陸路有南萍鐵路通南昌，水路則通沿江各口岸。小汽船并通鄱陽湖，及其支流贛江，信江，鄱江，以達南昌，贛縣（在大水期間）鄱陽各縣，輪船共有四十五艘。

(一四)漢口 漢口位於長江之中心，又當漢水入江之會。平漢粵漢鐵路由此發軔，故地位衝要，交通極為便利。循江下行可達九江，安慶，蕪湖，南京，鎮江，上海各埠，大型江輪及海輪均可往返暢行。溯江可分達長沙，宜昌，重慶，亦通中級江輪。鄂湘小輪船頗為發達，亦均以漢口為中心，大約分為四線：一至黃岡武穴，一至沙洋老河口，一至長沙常德，一至沙市宜昌，總計此項輪船約有三百八十艘。

(一五)長沙 長沙位於洞庭湖之南，濱湘江之下游。水路與資江，沅江，澧江相通，自長沙至益陽，常德，津市，湘陰，湘潭，衡陽各縣，均通小輪船，夏間水漲，漢口江輪可以直達長沙。故航業繁盛，冠於湘省。總計輪船共有一百二十艘。

(一六)重慶 重慶位於長江上游，嘉陵江入江之口，為四川商業中心。近年小輪船頗為發達，溯嘉陵江可至合川遂寧，溯長江可至瀘縣宜賓，溯岷江可至嘉定（樂山）。循江下行可通涪陵，萬縣。渝宜之間，并有定期船舶常川航行。滬漢大馬力之江輪，於夏季水漲時，亦能直達重慶。總計輪船共有四十艘。

二 以省區區別

(一) 江蘇 蘇省位於揚子江之下流，運河貫通南北，各地溝渠縱橫，尤富湖沼，故水運便利，航業繁盛，輪船艘數，則以鎮江，泰縣，吳縣，常熟，無錫，武進，松江各縣為最夥，航運亦最發達，蘇省輪船連同鎮江上海兩埠共計一千一百四十七艘。

(二) 浙江 浙省面臨東海，良港頗多，運河發端於杭州，錢塘江流貫中部，又有曹娥江，甬江，靈江，甌江，水運之利，故航業亦稱發達，尤以杭州，嘉興，吳興，紹興，甯波，溫州為盛。全省輪船計有二百〇八艘，合甯波溫州二埠，共計有三百二十七艘。

(三) 安徽 安徽北有淮水，中貫長江，客貨運輸尙多利用水路，全省輪船約有七十艘。

(四) 江西 北襟長江，中瀕鄱陽湖。贛江修水信江復流注於湖而入長江，故全省河道，脈絡貫通，水運稱盛。全省輪船共有七十七艘。

(五) 湖北 湖北扼長江之中權，下達安徽江蘇，上通湖南四川。輪船航行，往來如織。漢水導源於陝，流貫其北部，至漢口而入江，為通豫陝之水道。小輪船航行亦密，水運之利，冠於我國中部各省。全省共有輪船三百八十五艘。

(六) 湖南 湖南北帶大江，中有洞庭湖，匯湘，資，沅，澧各水，以入長江。水運便利，水漲期間，長江大輪可直達長沙，至小輪船則四通八達，營業頗盛。全省輪船共有一百二十艘。

(七) 福建 福建地濱東海，沿岸富於良港，閩江及其支流又流貫全境，故閩省交通，以水運為主。總計輪船有一百九十三艘，帆船經海關登記者有四千八百十七艘。

(八) 廣東 廣東位於珠江流域之東端，東南瀕海，交通貿易，皆占重要之位置。西江北江流域則有廣大沖積層之平野，土地肥沃，物產豐饒，溝渠縱橫，內河航運，甚為發達。沿海之地，港灣島嶼極多，航海尤稱便利。全省共有輪船七百三十八艘，帆船經海關登記者有三千九百七十七艘。

(九) 廣西 廣西據珠江上游，全境雖多山地，惟因西江之水運，與廣東交通，頗稱便利。小輪船以梧州為中心，循西江可通廣州，溯桂江可通平樂。溯柳江可通馬平（柳州），溯鬱江上通南甯龍州百色，全省小輪船共有四十四艘。

第二節 國營招商局

一 沿革

招商局成立於前清同治十一年（一八七二年），北洋大臣李鴻章奏准撥借直隸練餉局存款二十萬串作本，并委朱其昂其詔兄弟籌備，定名為輪船招商局。當時購置輪船四艘，及上海天津兩埠碼頭棧房，以供漕運。次年復由直督札委唐廷樞盛宣懷等五人為總辦，并規定資本為一百萬兩，先收足五十萬兩，作為一千股，又經開闢航線南迄香港，北達牛莊。至同治十三年改易股本為每股一百兩，復招五千股，湊足百萬兩之數。光緒二年，因洋商排擠，李氏慮勢不支，續籌撥官款五十萬兩，作為局中存項，并與蘇督沈葆楨會商收買旗昌產業，以資擴充，經與洋商協議，決定以價銀二百二十二萬兩成交，此款由官

方担任一百萬兩，其餘一百二十二萬兩，由新招之股本一百五十萬兩補足之。所購產業除江海輪十六艘外，尚有重要房地產，如上海金利源碼頭，及漢津潯鎮等處房屋貨棧，同時因船隻增加，開始自營保險業，設立仁濟和保險公司。其間六七年中，營業頗盛，迨光緒十年，中法事起，為避免法人摧殘計，乃將全部局產，售與旗昌經營，至十一年夏季，始重行購回。至光緒十七年官款全數還清。二十四年商局人員因營業日盛，將公積及自保船險項下提出二百萬兩，轉入股本，填發股票，分配各股東，連原有股份二百萬兩，共計四百萬兩。自創辦以迄宣統元年，四十年中，局務日盛，年有盈餘。局中主持人員，歷年均為北洋大臣委派，股東方面除按年領息外，對於局內行政，無權過問，惟主持人員，尙能公忠從事，故成績日佳。及宣統元年，招商局始以民有國營之局，易為完全商辦之制度。是年六月股東會正式成立，公舉盛宣懷等九人為董事，並成立董事會，同時改隸郵傳部直轄，由部頒章程定為商辦有限公司。民國三年經董事會決議，將與航業無關之房地產約值三百二十四萬六千餘兩，另行劃出即以之作為資本，創設積餘產業公司。股本額定四萬四千股。合洋四百四十萬元。以四萬股分給股東，四千股作為歷屆辦事人員公積花紅。同時因局產價值日增，又議定增發營業股票四萬四千股，其分配方法與積餘公司同。惟因種種困難，不易分配，故此項公積股票仍由董事會保管。民國十二年由董事會李國杰等四人決議，向匯豐銀行加借五百萬兩，次年又向上海花旗銀行借銀一百萬兩。至十五年局中經濟漸瀕破產，所借款項已逾千萬，利息亦年逾百萬，復因戰事關係，於七月停航至次年三月始行復航。十六年春國民政府奠都南京，以商局積弊叢生，特組清查整理委員會從事清查，歷時五月，作成報告呈報中央核奪。是

年十月政府採用監督制度，委交通部長王伯羣爲監督，成立監督處。十七年夏由部頒總管理處章程，委趙鐵橋爲總辦，處理一切行政設施，完全按國營制度辦理。十七年八月交通會議以收回國有爲原則，官商合辦爲過渡。十九年秋將總辦取消，改爲專員，先後由國府委李仲公郭外峯充任專員。二十一年四月郭氏去職，政府委交次陳孚木爲監督，董事會會長李國杰爲總經理，同時并頒布監督及總經理兩處條例。二十一年十一月交通部長朱家驊財政部長宋子文，會同提議於行政院，將招商局收歸國營，商股由政府備價收回，監督處撤銷，改設理事會及監事會，由國府簡派葉琢堂等爲理事，盧學溥等爲監事，兩會均於同月十日成立，實行改組。并由理事會選任劉鴻生爲總經理，此招商局六十年來之沿革也。

二 資產

招商局最近之資產，其情形如左：

(一) 船舶 招商局現共有江海大輪二十八艘，按照民國十八年估價，值銀三百餘萬兩。海瑞海祥及最近建造之海元海亨海利海貞四輪不在其內。此外并有躉船及浮船三十餘隻。估計值五萬餘兩。

(二) 房地產業 招商局房地產業極多，其中主要部份如金利源碼頭等，則多在上海，其他散佈全國二十二處。惟該局對於此項產業之記載，至爲簡陋不全，價值亦屬不詳。估計上海地價約值一千一百六十萬兩，上海房產約值二百十四萬兩，連同外埠地價約值二千零九十三萬兩，若按現在價值，最低亦可售三千五百萬至四千萬兩。

(三) 積餘公司產業 積餘公司地產分布全國九埠，共計值銀七百四十六萬兩，按照現價出售，可值一千萬兩以上。

三 負債

招商局所負債款結至二十年底止，總數達一千七百九十六萬七千五百七十兩零一分七釐，其中借款一千三百二十七萬八千五百八十四兩六錢一分六釐，舊欠一百三十四萬五千一百四十五兩四錢，往來欠款三百三十四萬三千八百四十兩零零一釐。各項借款以匯豐銀行數目為最大。民國元年借款，係以上海及各埠房地產及船舶等作抵，借款一百五十萬兩，定期十五年，週息六釐半，民國十二年又向該行加借五百萬兩，二十年為期，週息八釐。民國十五年又向花旗銀行借款一百萬兩，定期一年，週息八釐五毫。此後因逐年營業虧耗，利息拖欠，故匯豐借款至民國二十年底，已增至七百零三萬三千三百五十四兩九錢八分。其每年虧累之數亦多向銀行錢莊挪借，故積累共有一千七百餘萬兩。

四 組織

招商局內分設監事會，理事會，及總經理處三部。監事會掌監察，及預決算之審核，帳目營業之檢查事項。以監事九人至十三人組織之。理事會掌業務方針之決定，產業資本之整理，預決算之編製，及總經理以下重要人員之任免等事項；以理事十一人至十七人組織之。監事理事兩會均直隸交通部。總經

理處掌營業會計船舶等事務，設總經理一人，由交通部遴請簡派，督率所屬處理局務。

五 船舶及航線

近年招商局經整理後，業務較前增進，現有船舶不敷分配，常臨時租賃他公司船舶承接。今年復借英庚款向英訂購新輪海元號等四艘，將來加入沿海遠洋航行，業務必愈形發達。茲將招商局現有船舶及航線列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
江安	四、三二七	三、一四一	一九二一	十二海里半	上海—漢口
江順	四、三二七	三、一四一	一九二一	十二海里半	上海—漢口
江華	三、六九三	二、三二一	一九二二	十二海里半	上海—漢口
江新	三、三三三	二、一〇一	一九〇五	十二海里半	上海—漢口
建國	二、七七〇	一、五八八	一九〇五	十海里八	上海—漢口
江裕	二、一〇一	一、四九〇	一八七三	十一海里又一二	上海—漢口
江大	一、六八二	一、一五一	一九〇〇	九海里	上海—漢口
江靖	一、六八二	一、一五一	一九〇〇	九海里	上海—漢口
江天	二、〇一二	一、四三五	一八七〇	九海里又四分之三	上海—漢口
快利	一、二九三	八七九	一八九三	八海里半	漢口—宜昌

海貞	海利	海亨	海元	海瑞	遇順	新豐	新銘	同華	廣利	海祥	公平	嘉禾	泰順	廣濟	海晏	新江天	蛾剛
三、三六三	三、三六三	三、三六三	三、三六三	一、八五二	一、六九六	一、七〇七	二、一三三	一、一七六	二、三〇〇	二、八五〇	二、七〇五	一、七三三	一、九六二	五〇五	一、三七八	三、六四五	一、〇七七
二、〇七八	二、〇七八	二、〇七八	二、〇七八	一、〇八六	一、〇七九	一、〇六二	一、四二八	七四六	一、五〇四	一、〇九四	一、七四二	一、〇七六	一、二一六	三一三	八六九	二、六一三	五六五
一九三四	一九三四	一九三四	一九三四	一九一八	一九〇〇	一八九一	一九〇七	一九〇六	一八八三	一九一八	一八九四	一八九二	一八九六	一八八七	一八七三	一九二一	一九二〇
十三海里	十三海里	十三海里	十三海里	九海里	九海里半	十海里	十二海里	九海里	十一海里	九海里半	九海里	九海里	九海里半	九海里	十一海里又二	十一海里半	十三海里
南洋航線	南洋航線	南洋航線	南洋航線	上海—海州	滬烟津線	滬威烟津線	滬威烟津線	上海—汕頭	上海—汕頭	上海—海州	滬青汕港粵線	滬烟津線	上海—福州	上海—汕頭	上海—溫州	上海—甯波	宜昌—重慶

利源	五二	二四	一九二二		漢口、長沙宜昌
濟	三五五	一七九	一九二二	九海里	上海——漢口
津利	一五九	五七	一九〇〇	九海里	天津——大沽
通	一八八	六五	一九〇七	十海里	天津——大沽

附招商局略史

(一)招商局之創始——前清同治四年，曾國藩設江南造船廠於上海，是為國人自辦新式造船廠之嚆矢，同治五年，左宗棠設福州船政局於福州是為國局開創之始。未幾內閣學士宋晉以製造輪船，糜費太重，奏請暫行停止，復經李鴻章覆奏力爭，事遂中寢。同治十一年夏間，李鴻章於驗收海運之暇，遵照總理衙門函示，商令浙局總辦海運委員會候補知府朱其昂酌擬輪船章程，嗣據稟稱，現在官造輪船內並無商船可領，該員等籍隸淞滬，稔知各省在滬設商，或置輪船或挾資本，向各口裝貨貿易，夙依附津商名下，若由官設立商局招徠，則各商所有輪船股本，必漸歸併官局，似足以順商情而強國體，擬請先行試辦招商局，俟機器局商船造成，即可隨時添入推廣通行等語。復交津海關道陳欽天津道丁壽昌等覆核，皆以所議為然。並請照戶部核准練餉制錢借給蘇浙粵商章程准商局借領二十萬串以作設局商本，而示信於衆商。李氏得覆，即飭派朱其昂朱其詔回滬設局，招商興辦航業，即名其局曰輪船招商局，是為輪船招商局發軔之始，亦即華商輪船局之濫觴。

(二)商辦時期——同治十二年六月，直隸總督委唐廷樞充招商局總辦，將全局改組，改歸商辦。局中所有購買輪船，建立棧房碼頭，重行彙公核算，約計多用銀四萬二千兩，由朱其昂自願認作虧款，由衆商公同酌議，湊集資本，設立商總商董經理一應事件，俾昭劃一。其在滬兌滙，在津交滙事宜，仍由朱其昂，照前辦理，所有借領練餉制錢二十萬串即歸唐廷樞等公領，仍照原議交與，餘利撥股均分，官家如須提用所借之款，應即照章解繳。招商局改歸商辦後，推舉唐廷樞駐局作為商總，專管輪船攬載

行運事宜，推知府宋緒充上海天津漢口香港汕頭等處商董，後復舉爲天津分棧商董每年兌交漕米，仍實成朱其昂承辦。惟其時洋商見我國創辦招商局，遂大施排擠，而美商旗昌洋行即其中之一，查旗昌洋行當時在我內江內海皆有航線，甯波海口，被其獨佔。至光緒二年，旗昌洋行經理更調，股票低落，外國搭客乃運動歸併於商局，最先與總辦徐潤接洽，亦爲權不可失，乃商之唐廷樞盛宣懷，均贊成是舉，光緒三年正月實行接收旗昌產業其重要之碼頭棧房，爲上海之金永盛碼頭，虹橋碼頭，金益盛碼頭，金利源碼頭地基，非盡係自行購置頗多租用者，如金方東碼頭，係全部向法國輪船公司租用；金益盛碼頭。除自置地外。其左右河邊。係向泰昌等行租定，金利源南首沿江地一段。係向寶順洋行租用；另一段，向郭萬順租用，又北首一段楊泰記租定，此外尚有船澳一處，佔地三十七畝七分，亦係租地建造。至外埠產業則有漢口九江鎮江天津四處棧房碼頭，亦均佔各埠優越之地位，其時共有輪船十六艘。

招商局自合併旗昌後，太古洋行忌之甚深，極力跌價傾軋，招商局幾難支持，李鴻章憂之，是年十二月李氏奏請清廷，嗣後沿江沿海各省，遇有海運官物，應需輪船裝運者，統歸局船照章承運，並請旨敕江蘇浙江督撫轉飭糧道，嗣後蘇浙海運漕米，須分四五成，撥給招商局輪船承運，不得短少。

光緒七年，招商局股本已招齊一百萬兩，八年添招一百萬兩，九年三月，唐廷樞親自出洋考察，先至美洲，後至歐洲，其計劃在遍訪歐美商情，擇其確有把握者，相與商定，然後回華妥議，再定行止。回國時路經英國，乃約同怡和太古二行主來華，再將北洋長江浙閩港粵輪船事宜，在滬重訂合同，六年爲限，俾中國各口航運，可以永固根基。不圖約訂未久，中法開戰，法海軍提督古拔統率兵艦來華，恫嚇肆擾，海疆不靖，局勢危急，我國輪船二十餘艘，行駛洋面，日有戒心，唐廷樞遂稟承北洋大臣李鴻章，與衆商議訂合同，將船棧暫交美商旗昌代爲經營，懸美國旗幟，照常行駛。

(三)官督商辦時期——光緒十一年，中法媾和，當局依照前議，向旗昌洋行收回全部局產。盛宣懷奉直督飭釐訂章程，力加整頓。其時盛宣懷陳用人理財章程，謂非商辦不能謀其利，非官督不能助其弊。旋由直督札委盛宣懷爲招商局督辦，馬建忠謝

家福爲會辦，調唐廷樞北上，專辦開平礦局與招商局脫離關係，於是招商局遂爲官督商辦。光緒二十年，中日戰爭，招商局爲助患未幾，盛宣懷乃將全局輪船，分售各國洋商，二十一年中日和議成立，復將全數船隻買回，二十六年，拳匪亂事發生，奉勅外交，招商局又將一部分輪船出售於洋商，計出售之輪船爲永清豐順海晏海琛海定致遠圖南普濟廣利美富廣濟順新裕新豐新濟公平安平泰順飛鯨等海輪十九艘，作價二百二十四萬兩，二十七年復將售出之輪船仍照原價全部買回。

(四)商辦鐵路時期——招商局在宣統以前，均直接隸屬於北洋大臣，受其節制，至宣統元年三月，奉旨改歸郵傳部管轄，而其時郵傳部尙書適爲盛宣懷，故盛氏遂得操縱招商局務。是年六月三十日，開第一次股東大會，七月招商局董事及查賬人稟部，經盛氏之授意，擬呈招商局股份有限公司章程，計八章五十二節，同年九月經部改爲招商局商辦鐵路章程。斯時招商局全部股權，盛氏一家，即佔三分之一，而積弊亦於此日深矣。

宣統三年八月，武漢起義，各地響應，上海光復後，招商局奉滬軍都督府轉行中央政府急令，以民國新立，軍需孔繁，暫以招商局抵押一千萬兩備用。因開股東大會解決，僉以政府既允將來予以維持，則目前自有補助政府之義務，乃決議通過，民國元年三月改選，伍廷芳楊士琦馮宗堯王存善周晉錕施則敬張志潛李經瀛陳作楨九人當選爲董事，傅宗耀周國源二人當選爲查賬員，二年二月，前會辦徐潤，東渡日本，調查航業，條陳辦法，是年六月，開股東常會，主席王存善，提議仿照日本郵船會社辦法，先由股東選舉董事九人，即由董事會互選二人爲正副會長，負全責主持一切，又以熟悉船舶營業庶務者三人，爲專務部長，其餘四人僅參會議，審定大事，仍從九人多數取決。三年春，開特別股東會，重定資本總額爲八百四十萬兩。八年五月，開股東會，公留舊董鄭宜應傅宗耀周晉錕，選舉新董孫寶琦盛重頤邵義益李國杰陳獻等五人，盛氏股權，占於優勝。傅宗耀本盛氏引薦，以董事而兼積餘產業公司內河輪船局通商銀行漢冶萍公司等職務，動傾一局，孫寶琦以大權旁落，函會辭職，十年五月，開股東大會，愚齊代表孫國舟陳述意見，以爲局務日形腐敗，今歲股息，僅發十一兩五錢。而開支較五年前增至四十萬，爲各大公司所未有，因提出辦法四種以資整頓，並照章選舉新董，結果，李國杰周金箴鄭陶齋當選爲任董事，盛澤承陳明周陳安全李佐之張知奎

鄧子倫當選爲新董事，盛津澄當選爲總理，傅宗耀當即向上海法租界公堂起訴，控憑齊義莊股東代表毀壞名譽並推翻案，盛重頤總經理，爲之憤不到局，此後糾紛愈多。

(五)政府監督整理招商局時期——民國十六年，國軍抵滬，中央以招商局關係全國國民經濟，至爲重大，比即派張仁傑蔣尊簋陳和德郭泰祺陳輝德余漢章錢永銘楊銓潘宜之楊端六李孤帆爲清查整理招商局委員，翌年，政府以清查招商局事告一段落，乃委派趙繼構爲招商局總經理處總辦，隸屬交通部，而實行監督整理之職權，趙氏對於改革招商局務，曾擬有澈底整理計劃，提出全國交通會議，趙氏對於改革辦法，分甲乙二部，(甲)部係說明公司性質之先決問題。而主張商有國辦，以爲如是，有三利點；(一)無壟斷之弊，與國民黨政策第十五條相合，(二)政府可省鉅款，(三)有商董督察流弊自較少，惟須(一)依照日本郵船會社之例，政府爲商股保年息八厘，(二)商股照章選舉董事監察，(三)政府委派專員與商董同其任期，(四)軍用或國有之徵調，明定條例，不使意受外蹂躪。(乙)部係說明發展業務之進行程序，所擬進行程序，分爲三期，第一期着重整理，第二期着重補充，第三期則着重擴張，民國十九年趙氏被狙擊逝世，所志未伸。其後中央復將招商局總管理處，改移國民政府直轄，並易總辦爲專員，先後派李仲公郭外峯充其任，李郭兩氏，俱因商局積弊過深，雖有整理之心，難收實際之效。及至二十一年二月，招商局總管理處，依據中央政治會議之決議復歸交通部管轄，而以交次陳孚木兼監督，李國杰任總經理，營私舞弊，未久即發生非法押款案，嗣經交財二部會呈行政院收歸國有，澈底整理，以迄於今焉。

(六)招商局改組國營經過——民國二十一年十一月初，交通部長朱家驊財政部長宋子文，以招商局由政府派員整理，數易其人，近以監督整理無方，外界曠有煩言，而該局經濟困難，復達極點，往昔商辦時期內部腐敗情形，迄未稍改，業務日形衰落，影響國計民生，至深且鉅。經兩氏會商結果，建議中央，將輪船招商局收回國營，所有股票，照最近三年平均市價，每套計三十兩零六錢六分爲標準，擬定爲每套現銀五十兩，由國家現款收回。茲錄財交兩長之會銜提案如左：

「爲提呈事，竊查航業爲國家根本所繫，商賈運輸，樞紐於此。我國招商局成立於前清同治十一年，迄今六十餘載，營業狀

况，年不如年，規劃整理，苦難着手，所有資產，出售則無以營業，整頓則無法措法。蓋船舶之最新者，亦已三十年以上，舊者已近五十年，棧房碼頭均破壞不堪，散在內地產業又零星四散，所恃者沿浦江一帶基地，然悉經抵押在外。比年以來，非特股息無着，即抵借之款，亦欠不付息。計其欠付子金，有及母金之半者，信用日墜，雖少數借款，亦莫或敢應。股票市價，日見低落，若再事因循，股本固將化為烏有，航權損失，為害更鉅。子文家聯會商，以為國家航業，亟宜振興，股東血本，尤應保全。茲與滬上各界領袖協商，會謂非藉衆力不足以恢復信用，非收回國營不足以根本規劃，再三籌議，擬請將監督處改組為理事會，監事會，並設總經理，庶可以政府之政策與工商業之協助，集思廣益，或有成效可觀。按照十七年八月交通會議決議，以收回國有為原則，茲擬將招商局作為國營事業，所有股東，照最近三年平均市價，每套計三十兩零六錢六分，茲擬定為每套五十兩，由國家現款收回，（每套即航業股二股產業股一股）以示優惠股東之意。並由政府繼承該局原有一切權利及一切合法債務。一面遴選各界聲望素著人士，充任理事監事及總經理，俾便澈底規劃，造成近代企業，以維航政，而利國家及人民，至此次收回股款現金，由財政部另行籌措，其詳細辦法並由交通部隨時擬定呈核，是否有當敬候公決。

十一月八日交財兩部部長會銜提案，當經行政院會議決議通過，轉呈中央政治會議，翌晨中央政治會議舉行第三三一次會議，決議行政院將招商局收歸國營，所有股票由國家照最近平均市價，現款收回，繼承該局原有權利及合法債務。收組理監事會，並設總經理，遴選各界聲望素著人士充任，准照辦，著行政院令交通部擬定招商局組織法，及整理計劃，呈候核定。

中政會通過招商局收歸國營以後，國民政府即據行政院呈，明令收回輪船招商局。同時派劉鴻生為招商局總經理，葉琢堂劉鴻生史量才張壽輔張嘉璈杜錫揚英為招商局理事會常務理事；派胡筆江王曉籟錢永銘余日章張寅胡筠莊盛昇願為招商局理事會理事；復派盧學溥陳光甫虞和德胡祖同秦祖澤榮宗敬黃金榮金庭孫郭順為招商局監事會監事。理監事會即於十一月十日在滬正式成立。於是招商局乃走入另一新階段矣。

附國營招商局組織章程（民國二十二年八月八日交通部公布）

第一章 通則

第一條 國營招商局直隸於交通部，繼承商辦招商局合法之權利義務，辦理國內外航運事業。

第二條 本局設監事會，理事會，及總經理處。

第三條 本局設在上海市，並得斟酌業務狀況，在各埠設立分局或辦事處。

第二章 監事會

第四條 監事會以監事九人至十三人組織之，直隸於交通部。

第五條 監事由交通部長邀請簡派，任期兩年，期滿得連任。第一屆監事四人至六人，任期一年，以抽籤定之。

第六條 監事會設主席一人，由各監事互選，呈報交通部備案。

第七條 監事會之職掌如左：

一 全局服務人員違法失職之檢舉事項。

二 訂立重要契約及募集新債之審核事項。

三 預算決算之審核事項。

四 賬目及營業之檢查事項。

五 其他關於重要業務應行監察事項。

第八條 監事會關於局務，得提出意見於理事會，供其採擇。

第九條 監事會遇必要時，得請理事會及總經理處報告處理事務情形，或檢查其文件。

第十條 監事會對於局務如認為有危害或不利益於本局時，得請理事會撤銷或糾正之。

第十一條 監事會關於行使職權，如與理事會或總經理處發生爭議時，應呈請交通部核辦。

第十二條 監事各得單獨行使其監察權，但關於第七條第一款至第三款，及第八條第九條第十條或其他重大事項，須經監事會議決。關於第七條第四款須每季舉行一次。

第十三條 監事會會議，每月舉行一次，由主席於會期五日前，以書面召集之。但遇緊急重大事故時，得由主席或經全體監事四分之一之提議，召集臨時會議。

第十四條 監事會會議以監事會主席為主席。主席因事故不能出席時，由監事互推一人代理之。

第十五條 監事會會議之議決，以全體監事過半數之出席，出席過半數之同意行之，可否同數時，取決於主席。

第十六條 監事會會議議決案，應呈交通部核準備案。

第十七條 監事會設秘書一人，事務員二人，由主席遴選提交監事會議決任用之。

第十八條 監事不得兼任本局理事，或總經理及職員。

第三章 理事會

第十九條 理事會以理事十一人至十七人組織之，其五人至七人為常務理事，均由交通部長遴選簡派，直隸於交通部。

第二十條 理事會理事任期三年，期滿得連任，第一屆理事以六人任期一年，以六人任期二年，其餘任期三年，均以抽籤定之。

第二十一條 常務理事常川駐會，處理日常會務。

第二十二條 理事會之職掌如左：

- 一 關於業務方針之決定事項。
- 二 關於契約之訂定廢除及改訂事項。
- 三 關於盈餘及資本（均包括前積餘產業及內河輪船在內）之整理事項。
- 四 關於總局及附屬各機關辦事規章之審核頒佈事項。

五 關於總經理以下重要人員之任免核准事項。

六 關於債權債務之清理償還事項。

七 關於預算之編製事項。

八 關於決算賬目之審訂事項。

九 關於業務之督察事項。

十 關於附屬機關之設立或廢止事項。

十一 關於其他重要業務之規畫事項。

第二十三條 前條各款事項，除第九款外，須經理事會之議決。

第二十四條 理事會之文件，由常務理事署名行之。

第二十五條 理事會常會，每星期舉行一次，如遇重要事務，得開臨時會，均由常務理事召集之。

第二十六條 理事會會議主席，由常務理事輪流充任。

第二十七條 理事會會議之決議，以全體理事過半數之出席，出席過半數之同意行之，可否同數時，取決於主席。

第二十八條 理事會處理重要事務，應呈請交通部核准。

第二十九條 理事會應隨時將資產損益債務各種表冊，置備會內，以供監事查閱，並每月編製報告，呈報交通部備案。

第三十條 理事會設秘書一人或二人，事務員二人至四人，由常務理事遴選，提交理事會議決任用之。

第三十一條 理事會因繕寫公牘，得酌用僱員。

第四章 總經理處

第三十二條 總經理處設總經理一人，由交通部長遴請簡用，督率所屬，處理局務。

第三十三條 總經理任期五年，期滿得連任。

第三十四條 總經理為進行日常業務起見，得訂立左列各合同：

- 一 關於輪船油漆修理及所需之煤炭物料等合同。
- 二 關於起卸貨物之合同。
- 三 關於使用碼頭蓋船及存貨交貨之合同。
- 四 關於僱用船長船員業務主任及其他輪船上服務人員之合同。
- 五 關於雇用碼頭員工之合同。
- 六 關於雇用引水人之合同。
- 七 關於租賃輪船拖船及駁船之合同。
- 八 關於代理商代售客票攬運貨物佣金及其墊支款項並匯款辦法之合同。

第三十五條 總經理處置總務會計業務船舶四科。

第三十六條 總務科掌左列事項：

- 一 關於收發文書及典守關防事項。
- 二 關於規章命令之公布及通知事項。
- 三 關於文卷之登記彙編事項。
- 四 關於文卷之管理保管事項。
- 五 關於文卷之撰擬及編譯事項。
- 六 關於圖書之管理事項。

- 七 關於各項典禮開會之設備佈置事項。
- 八 關於會議紀錄事項。
- 九 關於公用物品之購置保管事項。
- 十 關於船舶房地產棧房及其他財產之保險事項。
- 十一 關於醫衛衛生事項。
- 十二 關於工會之接洽事項。
- 十三 關於其他庶務事項。
- 十四 關於統計調查表格之編製事項。
- 十五 關於統計材料之蒐集事項。
- 十六 關於統計材料之整理及審核事項。
- 十七 關於統計圖表之繪製事項。
- 十八 關於統計年報月報及單行本之編製事項。
- 十九 關於航業情形之調查事項。
- 二十 關於前積餘公司一切產業之管理事項。
- 廿一 關於房地產之管理事項。
- 廿二 關於房地產之經租事項。
- 廿三 關於房產之修造事項。
- 廿四 關於房產地產之納稅及完繳事項。

廿五 關於房地產糾紛之處理事項。

第三十七條 會計科學左列事項：

- 一 關於預算決算之編製事項。
- 二 關於貸借對照表損益表及財產目錄之編訂事項。
- 三 關於日記表月記表及其他結算報告書之編訂事項。
- 四 關於各種賬簿之登記保管整理事項。
- 五 關於日記票及傳票之核對事項。
- 六 關於抵借款項及其他債權債務之清理事項。
- 七 關於分局辦事處及各船棧會計規章之釐訂及檢查事項。
- 八 關於分局辦事處及各船棧會計賬目之檢查事項。
- 九 關於現金之出納事項。
- 十 關於現金及銀行往來簿據支票之保管事項。
- 十一 關於本局房地產文契重要借款合同及營業合同之保管事項。
- 十二 關於總分局辦事處預算決算之審核事項。
- 十三 關於營業收支之稽核事項。
- 十四 關於各種賬簿之稽核事項。
- 十五 關於分局辦事處賬簿及各項營業表冊之審核事項。
- 十六 關於現金支付之核准事項。

十七 關於抵借款項及清理債權債務之審核事項。

十八 關於會計簿記之改善盡一事項。

第三十八條 業務科掌左列事項：

一 關於各航線船隻之分配調遣及計畫事項。

二 關於航運行情之調查事項。

三 關於船期之規定及貨物起卸之通知事項。

四 關於客貨之招徠及處理事項。

五 關於便利旅客之應辦事項。

六 關於客貨之聯運事項。

七 關於貨脚定率之釐訂事項。

八 關於客票定率之釐訂事項。

九 關於客佣定率之釐訂事項。

十 關於海關之接洽事項。

十一 關於攬登廣告事項。

十二 關於各輪業務之考核事項。

十三 關於分局辦事處業務之考核事項。

十四 關於同業之接洽事項。

十五 關於內河航業之管理事項。

- 十六 關於輪船之徵租事項。
 - 十七 關於運輸上損害賠償事項。
 - 十八 關於碼頭棧房營業之招徠及存貨之保管事項。
 - 十九 關於棧貨之清理事項。
 - 二十 關於碼頭棧房租金定率之釐訂事項。
 - 廿一 關於打力定率之釐訂事項。
 - 廿二 關於碼頭棧房人員之管理考績進退事項。
 - 廿三 關於碼頭稽查巡丁之管理事項。
 - 廿四 關於碼頭棧房舊船之修造監工及驗收事項。
 - 廿五 關於碼頭棧房之清潔消防及其他設備事項。
 - 廿六 關於煤棧之管理事項。
- 第三十九條 船舶科學左列事項：
- 一 關於船舶駕駛機務人員之管轄及其職務之分配事項。
 - 二 關於海員之管理進退及登記事項。
 - 三 關於船身機器之檢驗事項。
 - 四 關於船舶之修理監工及驗收事項。
 - 五 關於船舶之設備及衛生事項。
 - 六 關於船舶各項工程之投標及驗收事項。

七 關於招商機器廠之管理及其人員之考績事項。

八 關於船舶無線電之設置管理及其人員之考績事項。

九 關於船舶所用煤炭物料之驗收事項。

十 關於船舶之消防及救護事項。

十一 關於其他船舶事項。

第四十條 總經理處各科各股主任一人，承總經理之命主持各該科事務，其較繁之科得設副主任一人至二人，助理主任職務。

第四十一條 總經理處設科員書記，分配各科辦事。

第四十二條 總經理處各科得分股辦事。

第四十三條 總經理處設秘書一人至三人，掌理機要事務。

第四十四條 總經理處得設視察員一人至三人，承總經理之命視察各埠業務。

第四十五條 總經理處得設稽查員四人至八人，承總經理之命，稽查總分局辦事處及碼頭棧房船舶各項人員服務情形。

第四十六條 副主任之設置及前五條各項人員之名額，均由總經理提出理事會議決後，呈請交通部核定之。

第四十七條 總經理處秘書及各科主任，副主任，視察員，由總經理提出理事會議決，呈請交通部核准後任用之。

第四十八條 總經理處稽查員，科員，書記由總經理任用之。

第四十九條 總經理處因事務之必要，得設置工程委員會及購料委員會，其章程另定之。

第五十條 總經理處購辦物料或修理建造工程，價值在三千元以上者，應依購料委員會章程辦理。

第五章 各埠分局及辦事處

第五十一條 各埠分局及辦事處由理事會議決，呈請交通部核准後設立之。

第五十三條 分局或辦事處承總經理之命，掌左列事項。

一 關於定貨及碼頭棧房業務之經營及招徠事項。

二 關於碼頭臺船之管理改良修造及監工事項。

三 關於房產地產之管理事項。

四 關於棧租扣力定率之釐訂事項。

五 關於現金之出納及銀行往來簿據支票之保管事項。

六 關於預算決算之編製及一切賬簿表冊之登記整理保管事項。

七 關於員工之管理考績進退及其職務之分配事項。

八 關於業務情形之彙報事項。

九 關於重要文件及鈐記之保管事項。

十 關於文件之撰擬收發稽核保管事項。

十一 關於物料之採辦收發及保管事項。

十二 關於對外接洽事項。

十三 關於交際及宣傳事項。

十四 關於總經理處交辦之事項。

第五十四條 各埠分局設經理一人，辦事處設主任一人，秉承總經理主持各該局處事務，其人選均由總經理提出理事會議決，呈

請交通部核准後任用之。

第五十五條 分局經理事會之核定，得酌設秘書一人，掌理機要事務，由分局經理商承總經理任用之。

第五十六條 業務較繁之分局及辦事處，經理事會之核定，得分股辦事。每股股員一人，由分局經理或辦事處主任商承總經理任用之。

第五十七條 分局及辦事處依理事會核定之名額，股事務員及書記，由經理或主任選充，呈報總經理處備案。

第五十八條 分局及辦事處購辦物料價值在二千元以上者，須先呈請總經理處核定之。

第五十九條 分局及辦事處修理或建築工程估價在三千元以上者，須先行呈請總經理處核定，竣工後並須呈請總經理處驗收。

第六十條 分局及辦事處重要事務，應隨時呈報總經理核奪，并於每月作成報告，呈報總經理查核備案。

第六章 附則

第六十一條 本局全部預算，由理事會議決，經監事會同意，呈請交通部核定之。

第六十二條 監事會理事會辦事細則，由各該會自行擬定，呈報交通部核定之。

第六十三條 總經理處分局及辦事處辦事細則，由總經理處擬定，提出理事會議決，呈報交通部核定之。購料章程，會計章程，

職員保證金章程，獎勵章程亦同。

第六十四條 本局年終盈餘之分配，應由總經理提出理事會議決後，呈請交通部核定之。

第六十五條 本章程自公布之日施行。

第三節 民營航業公司

一 三北輪埠公司

三北輪埠公司係虞和德等創辦，成立於民國三年。時資本僅二十萬元，輪船一艘，行駛於甬滬間。

七年資本增爲一百萬元，八年又增爲二百萬元。現總公司設上海，分公司設長江沿海各埠。長江航線與鴻安甯興兩公司聯合營業。北洋南洋亦均配有船隻，有時亦兼行上海至海參威，上海至仰光，南洋羣島，及上海至日本諸線，爲我國民營航業之巨擘。茲將其現有船舶列表如左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
升安	一·七六三	一·〇五〇	一八九三	十海里	長江及海參威南洋羣島
麗獅	二·〇一八	一·二四〇	一八九八	全上	全上
伏龍	一·九一一	一·一七二	一九〇七	全上	全上
萬象	一·八八三	一·一六二	一九〇三	十海里半	上海至福州
松浦	一·九七五	一·二〇六	一九〇一	十海里	長江及南北洋航線
鳳浦	一·九一一	一·一七二	一九〇七	全上	全上
清浦	二·〇五四	一·二四六	一九〇三	全上	全上
龍山	二·二七八	一·三一九	一九〇七	全上	全上
泰山	二·二六三	一·四二四	一九〇六	全上	遼洋航線
華山	五·九九〇		一九〇九	全上	全上
衡山	一·九二二	一·一四六	一九一八	全上	全上
明山	二·〇四九	一·一七〇	一九一九	全上	全上
甯興	三·四三九	二·〇九九	一九一三	十三海里	上濟甯波線
新甯興	二·一七五	一·三四五	一九〇六	十海里	長江航線

三	慈	鎮	姚
北	北	北	北
七〇〇	一二七	一七三	二四一
五〇〇		一〇一	一四八
一九三〇	一八九四	一九一四	一九二二
十海里半	十二英里	全上	十海里
長江中游航線	寧波至海門	寧波至寧山	甯波至岱山

一 鴻安商輪公司

鴻安公司成立於民國四年，原係英商創辦，惟其中附有華股。民國八年一月，由虞和德等將英商股本，悉數購回，改組為完全華股之航業公司。資本一百萬元。總公司設上海。專行長江航線，現與三北公司聯合營業，其船舶列表於左：

鴻	鴻	鴻	富	富	德	長	長	船
利	亨	元	華	陽	興	安	興	名
五五五	五〇四	四七九	六八〇	九八七	一·六二五	一·六六〇	三·四一二	總噸數
二九八	二七二	二七六	三七一	五五二	一·二七〇	一·三〇六	二·一二一	登記噸數
一九三〇	一九二九	一九二九	一九二九	一九二二	一八八九	一八九〇	一八九〇	製造年度
全上	九海里半	九海里	十三海里	十四海里	全上	十海里	十三海里	速率
全上	全上	漢口至宜昌	重慶至宜昌	重慶至宜昌漢口	全上	全上	上海至漢口	航線

鴻	武	永	餘	揚	宜
貞	康	康	杭	安	安
五五五	一四八	一四二	九七	三七	三七
二九八	四五	三一	二七	一〇	一二
一九三〇	一九二九	一九二六	一九二二		一九二六
全	九	九	十一	十二	十
上	海	海	海	海	海
全	里	里	里	里	里
全	長江中下游航線	全	全	全	全
上		上	上	上	上

三 政記輪船公司

政記輪船公司原係張本政張本才兩人集資創辦，成立於清光緒三十一年正月。資本初僅四萬元，旋增添資本八萬元。嗣後營業發達，船舶增加。至民國九年四月，改組為有限公司。資本定為二百五十萬元。總公司仍設烟台，而天津，大連，上海，汕頭，廈門，香港，廣州各埠，亦均次第設立分公司。北洋南洋及長江三線，該公司均有船舶航行，惟多係臨時班貨船耳。現有船舶列表於左：

船名	噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
茂利	一·九四六	一·二二二	一九一一	十海	天津至大連，烟台，威海，青島，廈門，汕頭，香港，廣州
泰利	一·八三二	一·〇四六	一九一九	全	全
安利	一·六六九	九七八	一九〇六	九海	全
豐利	二·〇六一	一·二五七	一九〇二	九海	天津至青島，大連，烟台，龍口，上海，香港，廣州
順利	一·五三二	九七一	一九〇二	全	全

寶	加	乾	昌	有	公	得	永	宏	廣	新	成	增	純	福	同	英	勝
利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利
三三二	三〇九一	二九一四	二〇八〇	四九四	五五一	六三三	六三二	七七三	一〇三三	一〇七四	一二〇〇	九六一	一〇一七六	一〇三九九	一〇四七〇	一〇三九四	三〇八七
	一八一二	一八四〇	一二四九	二七二	三四五	三四五	四二二	六〇三	六四六	七〇四	八四二	五四九	六六六	八五八	八八七	八六三	一七四六
一九一〇		一九〇七	一九〇一	一九一三	一九一四	一九一六	一九〇五	一九〇一	一八九七	一九一六	一九一八	一九二〇	一九〇〇	一九〇二	一九〇二	一九〇二	一九〇七
八		九	十	全	九	八	十	八	十	九	十	八	全	全	全	全	全
海		海	海	上	海	海	海	海	海	海	海	海	上	上	上	上	上
里		里	里	上	里	里	里	里	里	里	里	里	上	上	上	上	上
安東港內	全	全	南北洋及環洋航線	烟台至天津	烟台至威海，安東，青島	烟台至龍口，營口，大連	烟台至大連	烟台至渤海各口	烟台至安東，青島，威海	全	烟台至大連，天津，營口，汕頭，廈門	全	烟台至北洋航線	全	全	上海至北洋航線	全
	上	上								上		上					上

天龍	六九	二二	一九一四	九	海	里	天津港內
天雲	五三	一八	一九〇二	十	海	里	全
							上

四 甯紹商輪公司

甯紹商輪公司係虞和德嚴義彬方舜年袁履登等創辦，成立於清宣統元年。總公司設上海，資本一百五十萬元。專航行上海甯波，及上海漢口兩線。尤以滬甯最為發達，占各公司之第一位，現有船舶列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
新寧紹	三·四〇七	二·一五一	一九一四	十四	海
甯紹	三·〇七四	一·九二〇	一九〇六	十二	海
甯靜	一·六九三	九八四	一九一五	九	海
					里
					北洋南洋航線

五 肇興輪船公司

肇興輪船公司係李序園李子初創辦，成立於清宣統二年。總公司原設營口，現移至上海。分公司設龍口，大連，初時資本二十五萬元，創辦人認四分之一，民國八年增加資本為百五十萬元。其經營之主要航線為北洋及長江兩線。現有船舶，列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
和興	二·〇三〇	一·三〇三	一九〇〇	十海里	上海至烟台天津
鵬興	二·四五五	一·五二五	一九一〇	九海里半	上海至香港廣州
聯興	一·五九九	九六八	一八九一	十海里	上海至營口
裕興	一·六五七	九一七	一八九一	全上	全上
榮興	八三三	五〇二	一九一五	九海里	上海至大連天津及長江航線
來興	五七三	二八一	一九〇一	十海里	上海至天津營口
萬泰	八〇〇	三五〇			海州至青島龍口
瑞興	一〇		一九二〇	十海里	

六 大達輪船公司

大達輪船公司係張晉張睿等創辦，成立於清光緒三十一年一月。總公司設上海，資本六十萬元，實收五十二萬七千五百元。其經營之主要航線為上海至通州揚州一路，茲將現有船舶，列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
大度	一·四〇五	八六一	一九二二	十二海里	上海至揚州
大豫	一·四四五	八六四	一九三一	全上	全上
大蘇	一·〇〇一	六〇四	一九〇二	十一海里	全上
廣祥	六五三	三八七	一九二二	三十海里	全上

七 達興輪船公司

達興輪船公司係徐忠信創辦，成立於民國十五年五月。總公司設上海，分公司設通州，台州，温州，揚州各地。資本三十萬元。其經營之主要航線爲上海至通州揚州，及上海至温州台州兩線。現有船舶，列表於左：

船名	噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
達興	一〇四〇	六三八	一九二七	十一海里	上海至定海，石浦，海門
鴻興	八三〇	五五四	一九二九	全上	上海至寧波
福興	六一九	三七二	一九三一	十海里	上海至崇沙
三江	四六〇	二六六	一九二五	九海里	上海至瑞安平陽
大興一號	一〇八五	七四五	一九三一	八海里半	上海至崇沙

儲元	儲亨	大元	元	利
一九〇	一三〇	一四五六	一二八	一二八
四一	五三	一二四	一二一	一二一
一九二一	一九一九	一九二一	一九一九	一九二一
十海里	全上	十二海里	全上	全上
全上	全上	全上	全上	全上

八 大通仁記航業公司

大通仁記航業公司係陸伯鴻朱志堯楊在田等創辦，成立於民國十三年六月。總公司設上海，資本四十萬元。現有船舶列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
正 大	一·五二一	一·〇八九	一九二九	十海里	上海至揚州
志 大	一·三六六	八〇〇	一九二六	八海里	全 上
隆 大	一·三七二	八三二	一九二四	全 上	全 上
鴻 大	一·三七二	八三二	一九二四	全 上	全 上

九 大通興輪船公司

大通興輪船公司係由盧汲三莊樹庭創辦，成立於民國十二年。總公司原設營口，現遷上海。分公司設龍口。資本五十萬元，創辦人認三分之一，現有船舶列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
通 順	二·三四六	一·四三四	一八九六	九海里半	北洋南洋航線
源 順	一·六三一	一·〇一六	一九〇三		全 上
隆 順	九二一	五三六	一八九〇	十一海里	全 上

和	順	八八六	四八四	一九〇一	九	海	里	全	上
永	順	一・二四四	七二七					全	上
平	順	一・五八四	八八六					全	上

十 北方航業公司

北方航業公司係鄭效三李鏡軒姜潤生等創辦，成立於民國六年。總公司設天津，分公司設上海。資本三十萬元，創辦人認四分之一。現有船舶列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
北 華	一・三七九	八四九	一九〇五	十海 里半	北洋南洋航線
北 康	一・〇一五	六二九	一九一九	九海 里	北洋南洋航線
北 泰	二・〇四三	一・二九一	一八七九	十海 里	北洋南洋航線
北 孚	一・九七五	一・二二一	一九〇二	九海 里	北洋南洋航線
北 平	七一一	四一九	一九〇五	九海 里	北洋南洋航線
北 安	三・五八六	二・六〇〇	一九〇二	九海 里半	北洋南洋航線

一一 直東輪船公司

直東輪船公司係盛崑山創辦。成立於清宣統三年。總公司設天津，分公司設龍口。資本三十萬元，由創辦人認四分之一。現有船舶列表如左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
北 晉	一·六二四	一·〇〇二	一九〇三	十一海里	長江南北洋航線
北 銘	六六七	三八四	一九二二	十海里	天津至渤海各口
北 京	四四〇	二七三	一九一一	九海里	天津至渤海各口
平 濟	一·八三二	一·〇七四	一九〇二	九海里	北洋南洋航線

一一 民生實業公司

民生實業公司係由盧作孚彭瑞成鄭璧城等創辦，民國十四年在合川成立。資本二萬元，僅有民生小輪一艘，航行合川重慶間。其後營業發達，增開重慶涪陵線。十七年資本增為十五萬元。十八年以後歸併川江各公司，船舶增多，先後開關重慶宜賓間，重慶宜昌間，及上海直達航綫。業已成爲川江航業之巨擘。現有資產三，四四七，二九三元。資本一，〇六二，五〇〇元。共有大小輪船二十四艘。行駛航線上至嘉定宜賓，下至漢口上海，川省內河如合川，涪陵，并備有專船，定期航行。總公司設重慶，分公司設上海，宜昌，宜賓，漢口各處。茲將所有各船舶，列表於左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速率	航線
永 年	七五六	四六〇	一九二一	十四海里	洪水渝申，枯水宜申。
民 貴	七八二	三六一	一九一四	十三海里半	同上
民 族	九三九	六七六	一九三三	十一海里半	宜申

民	信	三〇	一三	渝合
民	法			同
民	意	三〇	一〇	枯水渝綫，洪水渝宜

一三 合衆航業公司

合衆航業公司係由朱志堯等創辦。成立於民國十七年五月。總公司設立上海。資本三十萬元，創辦入認股八萬元，現有船舶如左：

船名	總噸數	登記噸數	製造年度	速 率	航 線
鄭州	一·三三三	八〇三	一九〇六	九 海 里	上海至海州
海州	一·四七一	八八八	一九〇六	九 海 里	同
徐州	一·六五八	九二六	一九一七	七 海 里	同

一四 其他公司

其他國人經營之航業公司，爲數尙夥。惟均資本薄弱，船舶無多，實力甚微。茲將具有船舶一千總噸以上者，連同前述之十三家，一併列表於左：

公 司 名 稱	總 公 司 地 址	成 立 年 份	資 本	船 數	船 噸
國營招商局	上海福州路一號	清同治十一年	一一·七四八·二五一元	三二艘	六七·一八五噸

三北輪埠股份有限公司	上海廣東路九三號	民國三年	二〇〇〇〇〇〇	一八	三四・八七二
鴻安商輪股份有限公司	上海廣東路九三號	民國四年	一〇〇〇〇〇〇	一四	一〇・九一八
甯紹商輪股份有限公司	上海江西路六三號	清宣統元年	一・五〇〇〇〇〇	三	八・一七四
肇興輪船股份有限公司	上海廣東路一二三號	清宣統二年	一・五〇〇〇〇〇	八	九・九五七
大達輪船股份有限公司	上海南市外灘一二號	清光緒三十一年	六〇〇〇〇〇	一〇	六・六六八
達興商輪股份有限公司	上海大碼頭二〇號	民國十五年	三〇〇〇〇〇	五	四・〇三四
大通仁記航業股份有限公司	上海南市王家碼頭	民國十三年	四〇〇〇〇〇	四	五・六三一
中國合衆航業股份有限公司	上海南市王家碼頭	民國十七年	三〇〇〇〇〇	三	四・四六二
鎮大輪船公司	上海永安街一四號	民國十二年	—	三	四・五〇八
中成輪船公司	上海四川路一一〇號	民國十九年	—	四	一四・七二八
海昌輪船股份有限公司	上海公館馬路七九號	民國十五年	二五〇〇〇〇	三	四・七三五
大通興輪船股份有限公司	上海天主堂街興業里九號	民國十二年	五〇〇〇〇〇	六	八・六一二
和豐新能輪船公司	上海圓明園路一一號	民國十四年	一〇〇〇〇〇	二	二・九九八
安通輪船公司	上海四川路二二〇號	—	—	二	六・一三九
大振航業股份有限公司	上海福州路一號	民國十八年	五〇〇〇〇〇	三	四・六九一
滬興商輪公司	上海南市外馬路四一八號	民國十四年	—	二	一・二四六
南華輪船股份有限公司	上海四川路六六八號	民國十二年	二四〇〇〇〇	一	四・二四九
濟平輪船股份有限公司	上海四川路騰鳳里一五號	民國十七年	八〇〇〇〇	一	三・〇四七

華通輪船股份有限公司	上海新開路九一五弄一〇號	民國十五年	二〇〇・〇〇〇	一	二・〇三二
福星商輪船股份有限公司	上海	—	—	一	一・三五七
公茂輪船局	上海北京路五〇六號	民國十五年	—	一	一・〇七一
公濟輪船公司	上海漢口路九號甲	民國二十年	一〇〇・〇〇〇	一	一・五一一
民新輪船股份有限公司	上海新永安街一六號	民國二十年	—	二	五・六九一
永安輪船行	上海江西路一四弄六號	民國二十年	—	一	一・六八九
華勝輪船股份有限公司	上海漢口路九號	—	—	二	五・一五五
穿山輪船公司	上海南市外馬路三一〇號	民國十七年	—	一	一・〇四〇
舟山輪船股份有限公司	上海南市外馬路三一〇號	民國十一年	三二〇・〇〇〇	一	一・二五三
中大輪船局	上海四川路二一三號	民國十九年	—	二	一〇・〇九五
餘隆輪船股份有限公司	上海	民國十八年	五〇・〇〇〇	一	一・九九〇
福寧輪船公司	上海新開河久興里三號	民國十九年	—	四	三・八二二
泰豐輪船行	上海	—	—	一	一・八九五
源安輪船公司	上海四川路五七二弄一五號	民國十七年	—	一	一・七八八
安泰商輪船股份有限公司	上海公館馬路六九號	民國十四年	一〇〇・〇〇〇	一	一・七九四
通裕航業公司	上海北京路五〇六號	—	—	一	一・五二四
同德輪船局	上海江西路一三一號	民國十六年	—	一	二・六六一
平安輪船局	上海南市外馬路二一四號	民國元年	—	六	五・九七一

交誼輪船公司	上海四川路四八號五樓	—	—	—	—	一·六五五
台州信託航業公司	上海南市外馬路三一〇號	民國十六年	—	—	—	一·五二四
三興輪船公司	上海永安街一四號	—	—	—	—	三·四七〇
大陸實業公司	上海泗涇路二七號	—	—	—	—	二·三二六
同安輪船公司	上海福州路九號	—	—	—	—	一·七八三
合泰輪船公司	上海	—	—	—	—	一·四二二
利記輪船公司	上海	—	—	—	—	一·四九二
新民輪船公司	上海	—	—	—	—	一·三七五
華商輪船公司	上海泗涇路二七號	民國二十一年	—	—	—	五·四〇五
益孫輪船公司	上海天津路三三號	—	—	—	—	一·八三四
恆安承記輪船公司	上海東北老匯路一四七號甲	民國十一年	—	—	—	一·七七七
順安輪船公司	上海中華路敦厚里八號	民國二十年	—	—	—	一·四五五
裕興輪船公司	上海南市楊家渡街口	民國十一年	—	—	—	一·一三五
恆康輪船公司	上海黃浦灘路七號中	民國二十二年	—	—	—	一·一五九
崇明輪船公司	上海南市外馬路四一四號	清宣統元年	—	—	—	—
益利輪船公司	上海南市外馬路三一〇號	民國十六年	—	—	—	一·〇五六
振安經理輪船公司	上海南市咸瓜街二五號	民國十六年	—	—	—	二·〇四六
明利輪船公司	上海漢口路B字九號	民國二十二年	—	—	—	一·五五六

華寧輪船局	上海泗涇路二八號	民國二十年	—	—	—	一·九五—
永安輪船行	上海江西路一四弄六號	民國二十年	—	—	—	一·六八九
永亨輪船行	上海	—	—	—	—	一·一九五
永慶輪船局	上海	—	—	—	—	一·一〇三
義成輪船局	上海四川路三三號	—	—	—	—	二·六五五
王政勝	上海	—	—	—	—	一·五五六
福龍吳雲	馬尼拉	—	—	—	—	—
王靖	上海	—	—	—	—	一·七七七
北方航業股份有限公司	天津法租界	民國六年	三〇〇·〇〇〇	六	—	一〇·七〇九
直東輪船股份有限公司	天津	清宣統三年	三〇〇·〇〇〇	四	—	四·五六三
天津航業公司	天津	民國十九年	—	三	—	四·三五〇
大中輪船公司	天津	—	—	—	—	二·五九四
永祥船務公司	天津	—	—	—	—	一·八〇六
華洋航運公司	天津	—	—	—	—	一·三九八
日昌輪船公司	天津	—	—	—	—	一·三四二
利順行	天津	—	—	—	—	三·一八七
孫德蕙	天津	—	—	—	—	一·四九一
政記輪船股份有限公司	煙台	民國九年	二·五〇〇·〇〇〇	二五	—	三三·二五六

利通輪船股份有限公司	煙台	—	—	—	—	一	一·八五四
惠通輪船行	煙台	—	—	—	—	四	三·三〇六
惠海輪船有限公司	煙台海關街	民國十五年	二八〇·〇〇〇	—	—	一	一·三七七
王雲祥	煙台	—	—	—	—	一	一·四二七
賀仁庵	青島	—	—	—	—	五	一·七五四
同福昌輪船行	青島	—	—	—	—	二	一·〇二三
永源行	青島	—	—	—	—	二	三·三四二
永興兄弟商輪公司	漢口	—	—	—	—	六	一·二六八
民生實業公司	重慶第一模範市場	民國十四年	一·〇六二·五〇〇	—	—	二四	六·五四二
東寧輪船公司	營口	—	—	—	—	一	一·〇六〇
永川輪船公司	甯波	—	—	—	—	三	一·〇〇〇
華盛汽輪局	溫州	民國十六年	一一三·〇〇〇	—	—	二	一·一五九
常安輪船公司	福州	—	—	—	—	一	一·七七七
吳安祿	福州	—	—	—	—	—	—
劉正記輪船公司	廈門	民國二十年	—	—	—	一	一·〇七三

第三章 外人在華航業

我國因受不平等條約之束縛，內河沿海航運，准許外輪經營。航權喪失，由來已久。外人挾其雄厚之資本及政府之助力，長驅直入，駁成喧賓奪主之象，而我國國防經濟，胥受其重大影響焉。

各國在華航業之消長及運輸能力，可於歷年進出口商船之艘數及噸數視之。惟其數係表示往返進出口綜合之和，至各國在我沿海內河航行之船舶，其實數則如左表：

國別	艘數	噸數
英國	三二四	四六八、一二二
日本	九八	一五〇、五八七
美國	四八	一五、三五九
挪威	二〇	五〇、六三五
葡萄牙	八	一、二八八
丹麥	四	一〇、二八〇
法國	三	四、三八三
義大利	四	二、七〇七
荷蘭	二	九、二〇〇
智利	一	二八四

第一節 英國

英國在華航業，夙占第一位。據二十二年統計，進出口輪船，總計為五八，二一五，二一三噸，占全數百分之四二·三八。茲將英籍太古洋行，怡和洋行，德忌利公司，省港澳公司及亞細亞洋行概況，分述於次：

一 太古洋行

太古洋行 (Butterfield and Swire) 為倫敦中國航業公司之大股東，中國航業公司 (China Navigation Co.) 設立於一八六七年，係英人所創。資本為一百萬鎊。總公司設於倫敦，以從事倫敦及我國之航業。一八七五年 (光緒三年) 開始長江航路，在我國之一切航業悉由太古洋行經理。該行除經理其本公司業務外，兼為海洋輪船公司 (Ocean Steam Ship Co.) 中國互助輪船公司 (China Mutual S. N. Co.) 太古中國輪船公司 (Tai-Koo Chinese Navigation Co.) 太古製糖公司 (Tai Koo Sugar Refining Co.) 香港遺船所，(Hongkong Tai-Koo Dock Yard and Engineering Co.) 藍煙肉輪船公司，(The Blue Funnel Line) 及澳洲東方輪船公司 (Australian Oriental Line) 等之代理店。自行運載之貨物甚多，且遍設支店，益以其各埠水陸設備之優良，故在遠東一帶，頗占勢力，在我國信用尤著。經營之航線，密佈全國，其代管中

國航業公司之航線，則有海洋及長江內河之分，海洋航線有七：為上海香港廣東線，上海天津綫，上海安東線，上海甯波綫，上海大連營口香港廣州線，香港海防綫，香港曼谷綫。長江內河綫有四：上海漢口綫，漢口宜昌綫，漢口長沙綫，宜昌重慶綫。代營藍烟肉公司之航線，則僅屬遠洋綫，東行者有二：香港西雅圖綫，香港橫濱綫。西行者有二：上海新嘉坡綫，倫敦新嘉坡綫。代營澳洲東方輪船公司之航線，亦僅屬遠洋，為香港墨爾鉢恩綫。以上航線大都視氣候或營業情形酌配船隻，班期分定期與不定期兩種。此外該公司並有拖船及小汽船三十餘艘，均係拖帶鐵駁，運載貨物，往來行駛長江及湖南各口岸。茲將該行代營各公司航線，所有船隻及噸數，分述於次：

(一) 中國航業公司 茲分海洋輪船及長江內河輪船兩項，述之於左：

船名	總噸數	登記噸數
1 海洋輪船	係專指航行我國沿海各口而言。其船名及噸數列左：	
安 徽	三、四九四	二、〇八〇
安 慶	三、四二七	二、〇四七
安 順	三、一八八	一、八六九
漳 州	一、九四八	一、二〇三
浙 江	二、一七二	一、三一三
成 都	二、二一九	一、三三八
金 華	二、三〇七	一、三五三

重慶 蕪州 湖北 湖南 綽口 張家口 甘肅 嘉應 江蘇 慶元 瓊州 慶州 廣東 貴陽 涼州 臨安 廣州

二、二七一
二、〇〇二
二、八五〇
二、八二六
二、七九八
二、六五五
二、〇〇一
二、六二六
二、六二一
二、六五三
二、六五三
二、六五三
二、〇〇一
二、六二六
二、六二六
二、六四四
一、九九九
二、二二一
二、〇〇〇

一、三二二
一、二二二
一、六二二
一、六二九
一、五五六
一、二二二
一、二二二
一、五七二
一、五五五
一、五四六
一、五四五
一、二二〇
一、五七二
一、五八〇
一、二二〇
一、三五六
一、二二一

濟南	德安	大名	太原	四川	浙甯	綏陽	蘇州	新驪	順天	順天一號	盛京	山東	甯波	甯海	牛莊	南甯	南昌
二、九九四	二、二〇二	二、二〇九	二、九九四	二、六〇四	二、五五五	二、五九〇	二、六〇四	二、六四六	一、七五八	三、〇五九	二、九九九	二、五四九	一、九八五	二、四八四	二、四八〇	二、四八五	二、四八八
二、一〇〇	一、三五二	一、三五六	二、一〇〇	一、五九四	一、五七〇	一、五九四	一、五九四	一、六一六	一、〇八一	一、四九一	一、五六八	一、二二八	一、四八二	一、五〇一	一、五〇五	一、五〇六	一、五〇六

通 州	二、一〇四	一、二六三
穎 州	一、九九二	一、二一六
岳 州	二、八〇〇	
新北京	二、八六六	一、七二四

前表所列，悉分配航行於我國沿海岸，計有六線：

A 上海香港廣東線 此線航行之輪船為山東蘇州新甯新疆綏陽四川太原濟南慶元瓊州廣東穎州十二艘。其經行之地點，為廈門及汕頭，並延長南至海防，北至青島四處。

B 上海天津線 此線航行之輪船為盛京順天通州三輪，其經過地點為威海衛及烟台二處。

C 上海安東線 此線航行之輪船，為成都一艘，係直達安東者。惟航行期間，每年以三月至十一月為限。

D 上海甯波線 此線航行之輪船為新北京一艘，係直達甯波。

E 上海大連營口香港廣州線 此線航行之輪船，為臨安大名德安金華四艘。其經行地點為青島威海衛烟台天津營口大連安東甯波廈門汕頭等埠。係每星期之定期班，冬季停航營口。

F 華南及南洋羣島線 此線專航行我國南部及南洋羣島各埠，又細分五線：

a 香港新嘉坡線——此線配有安徽安順二艘，每星期一班。由香港起航，經過廈門及汕頭，回航時經過海口汕頭及廈門。

仍經汕頭。
 b 香港曼谷線——此線配有嘉應廣州江蘇張家口四艘，每星期由香港起航，經過汕頭及曼谷，回航時

c 廣東天津線——此線配有湖南海口二艘，為直達定期航線，經過香港福州威海衛烟台四處。

d 香港海口曼谷線——此線配有貴陽一艘，每三星期航行一次。

e 廈門馬尼刺線——此線配有安慶一艘，每月三班。在廈門並與上海公司船舶聯運。

2 長江及內河輪船 係專指航行我國長江內河各口而言，其船名噸數列左：

船名	總噸數	登記噸數
黃浦	三、二〇四	一、九七五
武昌	三、二〇四	一、九七五
吳淞	三、四二六	二、一一九
武穴	二、九三八	一、七三一
蕪湖	二、九三八	一、七一一
長沙	二、四九三	一、四八〇
鄱陽	二、五五一	一、八九二
大通	二、五四八	一、八八二
南京	二、七三二	二、一〇一
沙市	一、三二七	七九〇

湘潭	二、一九五	七二九
吉安	一、一九五	七二九
金堂	四二二	二二一
嘉定	四二三	二二六
温州	三、一一八	一、八八七
秀山	二九六	一六四
綏定	二九六	一六四
萬通	一、一一四	五五八
萬縣	八六八	四七三
安慶	四、三七一	二、〇四七

艘。

前表各船，均分配於左列四線：

- A 上海漢口線 此線行經鎮江蕪湖九江各埠，配有安慶鄱陽大通温州武昌蕪湖黃浦武穴吳淞等九艘。
 - B 漢口宜昌線 此線配有長沙湘潭沙市三艘。
 - C 漢口長沙線 此線行經岳州，配有吉安一艘。惟冬季停開，代以小汽船及拖駁。
 - D 宜昌重慶線 此綫行經萬縣，配有萬通萬縣金堂嘉定綏定秀山六艘。
- (二) 藍烟肉輪船公司 該公司輪船均係航行遠洋，計有一萬一千噸級輪船五艘，(Sarpedan)。

(Patroclus), (Hector), (Antenor), (Aeneas) 一萬零三百噸輪船四艘、(Calchas), (Diomed), (Menelaus), (Perseus)

此外尚有貨船多艘，略備頭等艙位。其所營航線分東西行兩線：

東行線：a 香港橫濱線——此綫直達橫濱；

b 香港西雅圖線——此綫直達美國西雅圖。

西行線：a 上海新嘉坡線——此綫經過香港而達新嘉坡；

b 倫敦新嘉坡線——此綫經過直布羅陀，波賽，哥倫布，而達新嘉坡。

(三) 澳洲東方輪船公司 該公司計有遠洋輪船兩艘：一名大北，一名漳德。專行香港至墨爾鉢恩一線。過悉尼，馬尼刺，斯爾史登島，卡冷斯，湯時温同勃利斯等五地。

附太古洋行小輪船及拖輪表

航 線	船 名	總噸數	登記噸數	備 考
上海漢口綫	朱 亭	二〇七		
	鎮 陽	一四四		
	長 樂	二四八	五三	
漢口長沙常德綫	城 陵	一四一	五六	
	靖 港	二五〇	四六	兼行宜昌

漢口常德線		航線不定	
君山	一五八	太古一號	一九九
常甯	二五一	二號	一九九
常德	二四四	四號	一五〇
		五號	一五〇
		六號	一五〇
		七號	一六一
		八號	一六一
		十號	二三五
		十一號	二三五
		十二號	一六一
		十三號	二三五
		十四號	二三五
		十五號	二三五
		十六號	一八七
		十七號	一八七

二八
四七
八九

以下各船均係拖輪，每次均可
拖帶駁船數艘航行。

十八號	一八七
十九號	一八七
二十五號	二八三
二十六號	二八三
二十七號	二八三
二十八號	二九三
二十九號	二九三
三十號	二九三
三十一號	二九三
三十五號	二二七
三十六號	二二七
三十七號	二二七

二 怡和洋行

怡和洋行即渣甸洋行(Jardine Matheson and Co.)爲印度中國航業公司(Indo China Steam Navigation Co.)之經理人。印度中國航業公司創設於一八七五年。資本金爲一百二十萬鎊。總公司設於倫敦。其事業偏重於印度，故孟買，甲谷陀，馬德里斯等處。爲其勢力根據地。並從事我國內河沿海及遠東各航業。在華航線甚多，勢力不亞於太古，其最要之航線則分海洋線及長江內河線，海洋航線有甲谷陀日本線

，香港婆羅洲線，廣州香港青島線，廣州香港上海線，廣州香港天津線，上海天津線，上海福州線等七線。長江內河航線有上海漢口線，漢口長沙湘潭線，漢口宜昌線，宜昌重慶線等三線。共有輪船三十七艘，十萬零二千一百四十五噸，此外並有拖船二十餘艘，往來長江及湘省各口岸。茲將怡和洋行代理印度中國航業公司之航線，船隻之配置及噸數分述於次：

(1) 海洋輪船 專指航行我國沿海口岸及印度洋沿岸之輪船而言，其船名及噸數列表於左：

船名	總噸數	登記噸數
吉生	五八四七	三六四三
廣生	三三七二	
浩生	五六九八	三二九三
瑞生	三二二九	
源生	三二二九	一九八三
顯生	二九二九	
澤生	三三五八	一四七〇
貴生	二二二〇	一四三五
富生	二二八四	一四二三
日隆	二二八四	一四二四
阜生	二二五六	一二三二

合生	二二四九	一三九五
恆生	二二四三	一三五六
定生	二二五六	一二三二
裕生	一八四四	一一二二
利生	一六五五	九七二
德隆	一九八四	一一九九
Cheongshing	一九八九	
Kumsang	五四一五	

前表各船，均分配於下列七線：

- (A) 甲谷陀日本線 此線由香港至甲谷陀者，經新嘉坡檳榔嶼每十日一次。由甲谷陀至日本神戶者，經行香港上海，每三星期一次，配有吉生 Kumsang 泔生源生及瑞生等五艘。
- (B) 香港婆羅洲線 每兩星期一班，自香港至 Sandakan 配有茂生顯生二艘。
- (C) 廣州香港青島線 每星期兩班，經過汕頭上海。
- (D) 廣州香港上海線 每星期兩班，經過汕頭廈門福州。
- (E) 廣州香港天津線 此線為定期班，經過汕頭福州威海衛烟台。
- (F) 上海天津線 每星期兩班，經過威海衛烟台，配有定生阜生利生三艘。
- (G) 上海福州線 每星期一班，由捷隆輪船往返航行。

(2) 長江內河輪船 係專指航行我國長江各口而言，其船名及噸數列左：

船名	總噸數	登即噸數
公和	四六三六	二八二五
隆和	三九二三	二三八五
德和	三七七〇	二三五五
聯和	二八六八	一七三五
瑞和	二六七二	一九三一
平和	二六七一	一六〇一
吉和	二六六五	一九二四
寶和	二五一六	一四九四
湘和	二五九五	一五一五
江和	二二〇九	二三八八
同和	一三三七	九六一
嘉和	一三一	七九四
福和	九五三	五〇〇
慶和	六一七	
新昌和	五〇〇	三四二

前表各船，均分配於下列三線：

(A) 上海漢口線 此線經過鎮江南京蕪湖九江，配有公和隆和德和瑞和吉和聯和湘和等七艘。
 (B) 漢口宜昌線 此線經過岳州沙市，配有江和平和同和寶和等四艘。
 (C) 漢口長沙湘潭線 此線經過岳州，輪船由漢宜線，隨時分配調用。
 (D) 宜昌重慶線 此線經過萬縣，配有嘉和福和慶和新昌和四艘，除前述江海各輪外，尚有左列四輪，其航線無定，隨時視業務情形分配航行。

船名	總噸數
Daviken	二九二四
Novviken	二九二四
Sandriken	二九二四
Solviken	二三九八

怡和洋行除代理印度中國航業公司之業務外，並代理上海虹口棧橋公司 (Shanghai and Hongkong Wharf Godown Co.) 日本內外海運公司 (Naigai Kaifu Kabushiki Kaisha) 美滿輪船公司 (American and Manchurian Line) 及愛拉曼公司 (Illerman and Bucknall S.S. Co.) 之營業，此外尚兼營種種貿易，在香港有製糖業，上海有紡績織物工場，從事棉布及其他之輸出入，業務頗為發達焉。

附怡和洋行小輪船及拖輪表

航 線 船 名 總噸數 登記噸數 備 考

漢口長沙常德線	漢和	二四八	五〇
廣東內河線	順和	二二〇	六三
航線不定	印度中國	六三	四四
	怡和六號		
	八號	一八七	
	九號	一八七	
	十號	二三四	
	十一號	二三四	
	十三號	二二六	
	十四號	二二六	
	十五號	二八六	
	十六號	二八六	
	十七號	三〇七	
	十八號	三〇七	
	十九號	三〇七	
	二十號	三〇七	
	二十一號	二九四	

以下各船均係拖輪，每次均可
拖帶駁船數艘航行。

二十二號	二九四
二十三號	二九四
二十四號	二九四
二十五號	一七〇
二十六號	一七〇
三十一號	二九四

三 德忌利輪船公司 Douglas Steamship Co.

德忌利輪船公司在香港各公司中，有悠久之歷史。專從事我國南部航線，在我未失台灣之前，有淡水香港間航路，獨占台灣與我國南部間之運輸，一時頗為興盛。後因受日本大阪商船會社之競爭，營業漸不如昔。其船舶在近海中，最稱優秀，遠勝大阪。雖運價較高，貨運為大阪所奪，但乘客便利，故自南洋歸來之華僑，多乘該公司船舶，故其勢力尚不可侮。香港福州線為該公司主要航線，經過汕頭廈門二埠，常川行駛者有海陽（總噸數二二八九噸登記噸數一三六三噸），海澄（總噸數二〇八〇噸登記噸數一二八四噸），海甯（總噸數二〇八六噸登記噸數八三三噸）三艘。其他不定期班，尚有嘉模（七二五噸），海順（一三五四噸），華利（九〇二噸），加通拿（一二〇八噸），啓天吉（一二〇二噸）諸艘。

四 省港澳輪船公司 Hongkong, Canton & Maccoa Steam

Boat Co.

省港澳輪船公司創立於一八六五年，係由僑居香港之英人及葡萄牙人合辦，為外人在華經營航業最早之公司。現業務之一部，委託太古洋行代理，其航線如左：

(一) 香港廣州線	四 艘	每月二次
泰山	三一七三	一九〇四
龍山	三〇六八	一八九八
金山	二七七三	一六七八
佛山	二六一六	一九三九
(二) 香港澳門線	二 艘	每月二次
(三) 廣州澳門線	一週三次	
(四) 廣州梧州線	一週三次	

五 亞細亞洋行 Asiatic Petroleum Co.

亞細亞煤油公司為運送蘇門答臘遠東及美國間，煤油及其自用品起見，於民國初元在宜昌設立支店，專運煤油。約在民國四五年間，自以安瀾號一船運油赴宜昌上游至重慶，回航則受雇於他公司。運載四川輸出品，以其運費償其運油之費。嗣後歷年增置船舶甚多，茲將現有船舶之船名及航線，列表如左：

宜昌重慶線		漢口新堤岳口黃石港線		漢口宜昌線		上海漢口線											
航線	船名	總噸數	發配噸數	航線	船名	總噸數	發配噸數	航線	船名	總噸數	發配噸數	航線	船名	總噸數	發配噸數	備 考	
	蜀光	七三一	二八五		沙江	六九	九		富光	一四〇二	六四三		海光	八九九	五〇一	兼行長江 全 上	
	湘光	二九			揚北	三一	六八		亞光	六一二	四四四		寧光	三五	一三六		
	蜀光	七三一	二八五		蕪江	九五	五〇		湖光	三五〇	七九		亞細亞	三一八	二二七	兼行漢口宜昌	
	蜀光	七三一	二八五		宜江	二四五			岳江	二五九			漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		楚江	二五九			亞細亞	三一八			漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		宜江	二四五			湖光	三五〇			漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		蕪江	九五	五〇		寧光	三五	一三六		漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		揚北	三一	六八		湖光	三五〇	七九		漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		揚北	三一	六八		湖光	三五〇	七九		漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		揚北	三一	六八		湖光	三五〇	七九		漢江	二四五			
	蜀光	七三一	二八五		揚北	三一	六八		湖光	三五〇	七九		漢江	二四五			

九江南昌線
 九江南昌上饒線
 九江南昌樟樹線
 蕪湖安慶線
 蕪湖巢縣線
 上海通州線
 上海鎮江南京線
 上海蘇州杭州線
 上海蘇州線
 廈門石碼線
 江門石岐新昌線

珠	陽	贛	淮	湘	蘇	甯	嘉	元	蛤	吳	通	大	蕪	柏	江	浦	溧
江	台	西	蘇	湖	杭	帽	蘇	寶	殼	江	江	江	明	林	西	西	西
三四	三二	三〇	二六	四三	五二	五〇	五七	六三	九〇	九五	四九	八七					
		九	一一		三〇	三〇	三八	四三	三〇	五〇	三四	四五	一五	五七	九	九	一七

銀行安慶蕪湖

梧州南寧線

廣東內河線

鯉魚	屈力藥	日曠	四山	廣西	東光	連江	錦江	南江	北江三號	北江	西江	白雲山	太平山	湘江	花地	九江	北江一號
	二七	五〇	七七	一一〇	一四七	七	一五	八	一四	三五		一二〇	一八五		一六	一三	二〇
八	一三		二三	五九	五八	四	四		一〇	二七	四〇	五〇	五六	八	九	一一	一三

廣州香港線

青龍	粵東	兩廣	寶蓋	卑拔掩83	卑拔掩87	卑拔掩88	金魚
八〇	九四	一三三	一五三	一六〇	二二二	二三四	八
				一四六		二〇六	

六 其他公司

英國公司，除前述之太古怡和亞細亞等數家外，其他在華經營內河沿海航業者，為數甚夥，茲以航線為別，列表如左：

航線	船名	總噸數	登記噸數	船舶所有人
中國沿海線	開平	二五六三	一六〇五	開源礦務局
	可平	四〇〇七	一九五三	全 上
	和平	二四九五	一四二六	全 上
	保平	二四七五	一四二〇	全 上
	Lyder Sagen	三九四四	二三九一	全 上

Ingeren	六二一八	三二六六	全	上
Ivanho	四六六八	二七三九	全	上
Dalblair		二八一〇	全	上
Woolgar	三〇六〇	一八一	全	上
Wilfred	四〇五二	三〇四四	全	上
Rowena	三七七九	二三四七	全	上
Syena	三八八一	二四六四	全	上
Suzan		一四四四	全	上
Elizabeth Moller		二八一六	全	上
Erica	三六八三	三〇八二	全	上
Therese	三九三〇	二四七六	全	上
Hannah	二九三一	一八三五	全	上
Hilda	四六二二	二九四七	全	上
Jenney		一九二七	全	上
Kamona		九〇三	全	上
Rosalie	三九六三	二四五七	全	上
Katie	三一〇〇		全	上
金 麗	四七六九		全	上

寶賜洋行 (Eric Moller & Co.)

南洋航線

汕頭香港西貢線

廈門汕頭香港新嘉坡仰光線

龍 華	二八三四	一六六四	全	上
Daisy Moller	四七六九	二九六六	全	上
Marion	二八三三	二四四〇	全	上
Minnie	三八二七	一八三〇	全	上
Mary	二六九八	二四四〇	全	上
Isabel		一六六四	全	上
Sheaf Lance		一八六六	全	上
Hopegray				
奧迪克		四五三〇	裕昌洋行	
荷 蘭		四八七一	全	上
明 生	二九二二		華輪公司所有由怡和洋行經理	
怡 生	二九二四			
和 生	二九一五			
豐 華		一九二四	和通輪船公司	
陳 平	一八一九	一一四四	和發成公司	
陸 賈	一九四一	一二一七	全	上
豐 慶	二六一八	三九七五	和通輪船公司	
豐 平	四〇三四	二五二五	全	上

大興	一〇六八	六三三	人和洋行經理
大明	六五〇	四〇三	全 上
祥和	二六二	二五四	信孚洋行經理
安平	二六二	二五四	全 上
江寧	一〇九六	六五八	四江商業航運公司
江蘇	七八九	四八二	全 上
天生	三九八		G. L. Fenton
天定			全 上
大英美	七八	六二	英美烟公司
英美	二〇	一五	全 上
新當尼亞	一九		卜內門公司
哈德安		一〇五四	
東光		五八	
大勝山		二〇	
雙和	二六	一三	豐源公司
瀟川	二六	一四	永福公司
上海漢口線	匯豐 372 號	二四六	
廈門石碼線	匯豐 371 號	二四六	
廈門滬口線			

漢口常德線	株州	一三	
長沙常德線	翠鳥	一七	
長沙靖港線	江西	一一	
九江南昌線	城步	九	
蕪湖繁縣線	福和	一三	
蕪湖合肥線	雞牌	二三	
北洋航線	沙開大	一五	英美烟公司
烟台龍口線	神佑	一一	
	神福	一六二五	大康公司
		一五四一	怡隆洋行

第二節 日本

日本在華航業，據二十二年統計，進出口輪船總計為二，一六八、一四〇噸，占全數百分之一四、六八，居第三位。茲將日籍日清，大連，山下等會社概況，分述於次：

一 日清汽船會社 Nishin Kisen Kaisha

日清汽船會社創立於一九〇七年，係由大阪商船會社及日本郵船會社之長江航線，與大東汽船會社

及湖南汽船會社等四公司，合併組織。緣大阪商船會社於一八九八年開始經營長江航業，當時長江一路，久為中英兩國所獨占。自大阪加入航行後，招商局與太古怡和三家中止競爭，結為團體，在共同計算之下，設立規約，以與大阪競爭。大阪大感困難，其後德法之船，亦加入航行，競爭愈烈，遂於一九〇七年與日本郵船會社，湖南汽船會社，大東汽船會社三家合併為日清汽船會社，此日清創立之經過也。茲將該四公司未合併前經營長江航業之沿革，略述如左：

(1) 大阪商船會社 該公司係於一八九八年，派天龍川大井川二船來華，是為日本船舶定期航行我國長江之嚆矢。嗣因經營順利，即於次年添置大元號。一九〇〇年及一九〇一年復繼續增置大亨大利大貞大吉等四輪。同時陸上設備如碼頭躉船倉庫等建築，均努力完成，其基礎日臻鞏固。

(2) 日本郵船會社 一九〇三年，該公司收買英商麥邊公司所有碼頭（即今匯山碼頭）及倉庫等之陸上諸設備，並汽船二隻，乃開始經營長江航業。

(3) 大東汽船會社 一八九五年馬關條約之結果，蘇州杭州開港，且內河航路亦同時開放，准許外輪自由航駛，因有大東汽船會社之組織。其初係由大東及新利洋行共同經營，航行上海蘇州間。一八九七年間上海杭州航路改為合資組織，始稱大東汽船會社。翌年承運日本政府郵件，受補助金。一八九〇年改為資本金十萬元之股份公司，開杭州蘇州間之航路。一九〇五年復增設浦江線，一九〇七年合併於日清。

(4) 湖南汽船會社 該公司成立於一九〇三年，資本金一百五十萬元，有汽船三艘，航行漢口湖南間。一九〇七年合併於日清。

四公司於一九〇七年三月協議合併，改名為日清汽船會社。設總公司於東京，分公司於上海漢口。初時資本為日金八百十萬元。政府補助金年額日金八十萬元。事業逐漸擴充。嗣後資本金增至日金一千六百二十萬元，營業發達，為長江航業之巨擘。經營之航線為上海漢口線，漢口宜昌線，宜昌重慶線，重慶敘州線，漢口湘潭線，漢口常德線，上海廣東線，上海天津線，大阪漢口線。輪船總噸數達五萬二千七百噸。茲將該公司最近在華經營之航線，其船舶分配情形，列表如左：（二十三年六月底調查）

航線	經過地方	船名	總噸數	登船噸數
上海漢口線	鎮江南京	洛陽丸	四三七八	二六九二
	蕪湖九江	鳳陽丸	三九七七	二八〇三
漢口宜昌線		南陽丸	三三一〇	一九六八
		襄陽丸	三三〇二	一九八四
		潯陽丸	三〇七八	二四一七
		岳陽丸	三二九八	一九五七
		大貞丸		一三六九
漢口宜昌線	岳州沙市	信陽丸	一六七四	一三一三
		富陽丸	一五七三	一〇八三

宜昌重慶線		萬縣	
長陽丸	五六八	雲陽丸	一〇三七
宜陽丸	五九六	宜陽丸	九四三
涪陵丸	五二六	涪陵丸	六二一
嘉陵丸	三九九	嘉陵丸	一二九八
武陵丸	一九八	武陵丸	八八三
湘江丸	七一五	湘江丸	八七五
沅江丸	五〇六	沅江丸	四九六
松丸	八四	松丸	五五
楊丸	一六	楊丸	四一
梅丸	四一	梅丸	二五三〇
嵩山丸	一五〇三	嵩山丸	二〇八九
唐山丸	一二八五	唐山丸	二九八九
華山丸	一二八五	華山丸	二五三一
廬山丸	一二八五	廬山丸	
上海天津廣州線		青島大連	
		九龍香港	

九一八事變後，國人激於愛國義憤，相率拒用日輪，該公司營業一落千丈。除滬漢線酌留數船開駛外，其餘各輪，均繫留滬漢兩埠，以俟時局轉變，再圖復航。現日本政府以該公司為侵略我國經濟利器

，決計全力維持，聞上年度補助金已由三十萬元增至一百萬元，亦可見日政府用心之所在焉。

附日清汽船會社拖輪表

航 線	船 名	總噸數	登龍噸數	備 考
	日清二十四號	二二九		以下各船，均係拖輪。
	二十六號	二二九		每次均可拖帶駁船數艘
	二十七號	二二五		航行。
	二十八號	二二五		
	二十九號	二二五		
	三十三號	二〇〇		
	三十五號	二〇〇		
	三十七號	三八六		
	四十四號	二二一		
	四十五號	二二一		

二 大連汽船會社

大連汽船會社之營業，向由南滿鐵道株式會社爲之經營。自民國十七年七月以後，改爲自營。而南滿之上海航路，一切營業，轉託大連會社代理。總公司設大連，分公司設上海青島天津神戶。此外香港

營口安東東京，亦設有辦事處。現資本金爲日金二千五百七十萬元。船舶總噸三十萬噸。茲將該公司經營之中國航線，列表如次（二十三年六月底調查）歐美澳洲南洋亦有不定期航路，表從略。

航線	班期	船名	總噸數	登記噸數
大連青島上海線	二日或三日一次	長春丸	四〇二六	
		奉天丸	三九七五	
		大連丸	三七四八	
		青島丸	四〇二六	
安東大連天津線	隔日一次	天津丸	二三一七	二二五〇
		長平丸	一七一八	一七五〇
		天潮丸	二六〇八	一三〇〇
		濟通丸	二〇三七	一〇三五
大連長崎基隆高雄線	十日一次	山東丸		三二三四
		山西丸		三二三四
		河北丸		三二七八
大連敦賀伏木新潟線	每月二次	遼河丸	一二六六	一二六八
大連烟台清津雄基線	每月二次	博遠丸	一四八二	
中國沿海線	由大連起點航行	益遠丸	九九三	
	營口龍口旅順各埠班期不定	松浦丸	一二六〇	

大連龍口線

一遼丸	一四四一
古城丸	一六八三
鞍山丸	二一三三七
撫順丸	二七三一
萬達丸	二二三四
老虎丸	二〇一二
崂山丸	一五五六
龍平丸	七二四
	四二七

三 山下汽船會社

山下汽船會社在上海設有分公司，經營中日及澳洲航線。茲將航行我國沿海航線之船名噸數列後：

航線	船名	噸數
上海青島營口線	御影丸	一六七九
上海大連秦皇島線	隆東丸	二〇一六
上海大連線	神農丸	三五八二
上海大連營口線	泰久丸	一三〇五

四 其他公司

日本在華經營內河沿海航業者，尙有大阪商船會社，阿波共同汽船會社，近海郵船會社，昭和汽船會社，松浦汽船會社，朝鮮郵船會社，三井洋行，及戴生昌等。茲彙列於左：

航線	船名	總噸數	登記噸數	船舶所有人
北洋航線	第十六號共同丸	一四七七	九一二	阿波共同汽船會社
	第十八號共同丸	七九四	五三四	全上
	第二十六號共同丸	二〇一〇	一二〇〇	全上
	第三十六號共同丸	一四九九	九一一	全上
	會寧丸	一〇一〇	五六一	朝鮮郵船會社
	福壽丸	七三七	四三〇	松浦汽船會社
	潮海丸	一〇九二		全上
	系崎丸	一二三六	八五三	川崎汽船會社
	東祥丸		八二二	昭和汽船會社
	長沙丸	二五三八	一五五六	大阪商船會社
	福建丸	二六六八	一五七〇	全上
	甲子丸	二一九三		全上
	中華丸	二二八六		全上
白山丸	二一九七		全上	
江龍丸	一二六六		全上	

天津大連線

漢口常德線	漢口蕪湖線	廈門石碼線	廈門安海線	南洋航線	天津北戴河線	上海青島線											
彩雲丸	景星丸	芥航丸	紅葉丸	明豐丸	逐電	江甯	飛英	地風丸	日東丸	三仁丸	日祥丸	長山丸	勝浦丸	漢路丸	第一東洋丸	盛京丸	大華丸
二八	二九	三八	一六〇	一四二	四九	一四〇	一六五	二二七四	五七三			一一六二	一七二五	一九四八	二二〇二	二五六五	二二〇六
一七	二〇	二一	四四	四一	二七	七七	七五			一五〇八	一七三九					一五七八	
全上	全上	職生昌輪船局	全上	近海郵船會社	李啓瑞 郭漢川	黃授癩	吳蘊甫	大阪商船會社	東興公司	全上	三井洋行	國際運輸會社	全上	近海郵船會社	全上	全上	全上

蕪湖荻港線

太平丸

九

三

長沙

君山丸

六

普渡丸

九

源新丸

二七

第三節 美國

美國在華航業，據二十二年統計，進出口輪船總計為五，三五〇，五二六噸。占全數百分之三·八。在日本挪威之次，荷德之上。茲將美籍捷江，美孚，祥泰等三公司概況，分述於次：

1 捷江公司 Yangtze Rapid S.S. Co.

捷江公司於民國十三年成立，繼承其來洋行之事業，以其川其平其南其泰四艘，航行於宜昌重慶間。民國十四年將其川等四艘及同年新造之宜賓彝陵兩艘，變更爲柯克司洋行名義。至民國十六年一月仍改爲捷江輪船公司。除將新造船宜豐號航行於上海宜昌線外，新造宜昌宜都二艘，業務益見擴張。茲將該公司經營之航線及配船列左：

航 線	船 名	總噸數	噸 數	備 考
上海宜昌線	宜 豐	一六〇五	一〇九五	
	宜 興	四一〇	三二六	
	宜 江	四〇五	三二〇	

宜昌重慶線

其泰	三二九	二六一
宜昌	八九四	五八八
宜平	六五四	三五八
宜安	六七一	三三八
其春	六二四	二九一
其平	五二二	二八五

II 美孚洋行 Standard Oil Co.

美孚煤油公司為運送煤油及其自用品，購置輪船多艘，以備應用。民國六年首置美灘號（一八八噸），航行宜昌重慶間，並兼運商貨，嗣後復造美南美安兩輪，航行上海與溫州間及長江線。茲將該行現有之輪船，船名噸數，列表如左：

航線	船名	總噸數	登記噸數	備
長江線	美安	九三五	四六六	
	美孚	九一三	四〇六	
	美南	三六四	一五三	兼行滬甌甬青
	美雲	二七四	一四〇	兼行常德津市
漢口長沙線	美孚十八號		一五	
	美洪		一三九	

江門石岐線	美	林	二〇九	二〇二
上海蘇杭嘉興線	美	蘇	四七	三一
鎮江蕪湖清江浦線	美	意	四七	三一
	美	樂	四七	三〇
	美	通	五七	三五
	美	康	三九	一〇
蕪湖南京線	美孚一五七號		一六	
蕪湖巢縣線	美孚一五〇號		一六	
九江南昌線	美孚十一號		一三	五
	美孚十五號			一五
漢口重慶線	美	滬	三〇五	一六五
漢口宜昌線	美	平	一〇四八	三五九
漢口新堤線	美	鷹	四四	三一
	美	英	四四	
	美孚九號			九
漢口常德線	美	山	二七四	一四〇
	美	亨		八
	美	漢		五

銀行長沙

廣州梧州南甯線

廣州香港線

柯利顏	敦華	加連地	利海	德金馬	勝鵝	布祿連	萬泥	聯門	勞羅力	克東乃	唉得豪	勿
二〇九	一六七	九六	八七	八七	六四〇	三七二	三七二	一九六	一五九	一四〇	五四	二六
六	六五	四八	四一	三八				六四	三七			

三 祥泰洋行

祥泰木行以木材爲本業，營業至鉅，兼營航務。蓋北美哥倫比亞爲木材產物之集中地，每年輸出甚鉅。至遠東者恆在百萬噸以上。祥泰因運木料關係，特向美政府租用八九千噸級船舶十艘，經營哥倫比亞遠東航線，由哥倫比亞礫山磯起點至橫濱上海分赴馬尼刺及天津，在我國長江線航行者，有祥泰（總

噸數八〇〇噸登記噸數四七五噸)及新祥泰(總噸數九七七噸登記噸數五四六噸)兩艘。

第四節 挪威

挪威在華航業，據二十二年統計進出口輪船總數為五，七五〇，二九一噸，占全數百分之四·一九，居第四位。僅次於日本。茲將挪威船舶在我國沿海航行者，列表如左：

航 線	船 名	總 噸 數	登 記 噸 數	船 船 所 有 人
北 洋 航 線	隆 興		六九六	
	Kronviken		一、五一九	
	Hirundo	一、九四四	一、一二五	中運輪船公司 Messrs, Brunnsgaard Kjoesterud & Co.
	Hellas	一、九二〇	一、一一四	同
	Hiram	一、九三〇	一、一一八	同
	Hermod	一、五一五	八四〇	同
南 洋 航 線	海 興	二、五六一	一、四四四	同
	Sandviken		一、七七五	上
	Hankjfell	二、四九五	一、四二六	Olsen & Ugelstad
廈門汕頭仰光線				
樂皇島上海香港線				

荷蘭在華航業，據二十二年統計，進出口輪船總數為二，六七八，六二一噸占全數百分之一。九五在挪威美國之次，德法之上，其在我國經營之沿海航線船舶如左：

第五節 荷蘭

Ingeren	六、一二八	三、二六六	Jacob Kfode A/S Bergen
Ivanhoe	四、六六八	二、七三九	Norasiatic Coal Transp orts Co.
Lyder Sægen	三、九四四	二、三九一	Olofs Ornie
Ravnfjell		一、四二〇	
Rowena	三、七七九	二、三四七	
Syena		二、四六四	
Wilfred	四、〇五二	三、〇四四	
Woolgar	三、〇六〇	一、八一—	
Daviken		一、七七八	

航線	船名	總噸數	登記噸數	船舶所有人
廈門汕頭香港新嘉坡線	金馬	四、六〇〇	二、七八五	荷蘭郵船公司
	萬福士	四、六〇〇	二、七四九	荷蘭郵船公司

第六節 丹麥

丹麥在華航業，據二十二年統計進出口輪船總數為一，三二七，八三二噸，占全數百分之〇·九七。在荷德之次，法葡之上。茲將其航行我國沿海之船舶，列表於左：

航線	船名	總噸數	登船噸數	船舶所有人
汕頭香港暹羅線	美中美		一、三四三	東亞輪船公司 The East Asiatic Co.
	美西美		一、三五三	
	美南	三、一一三	一、七三九	丹英輪船公司
	Johanne Justesen	四、四七一	二、六一五	

第七節 葡國

葡萄牙在華航業，據二十二年統計進出口輪船總數為一，二一二，六六三噸。占全數百分之〇·八。在荷丹之次，義大利瑞典之上，澳門現為葡萄牙之東方根據地，與廣東之交通甚繁，葡籍船舶往來航行其間者，有左列各船：

航線	船名	總噸數	登船噸數	船舶所有人
廣州澳門線	昇昌	八四七	五二四	義興航業公司
江門澳門線	廣榮	二三八	一七〇	
馬蘭洲崖度線	中華		二〇	
馬蘭洲新昌線	馬校石		一七	

前山斗門線	巴 黎	一二	
廣州梧州線	卡路通		榮景明
	納爾遜	七三	榮景明
	廣泰祥	八一	梁金祥

第八節 法國

法國在華航業，據二十二年統計，進出口輪船總數爲一，二〇八，〇四九噸，占全數百分之〇·八。在丹葡之次，義大利瑞典之上。茲將其航行我國內河沿海之船舶，列表於左：

航 線	船 名	總噸數	登記噸數	船舶所有人
上海重慶線	福 源	一、一一四	五六三	聚福洋行
宜昌重慶線	福 同	六五四	三五八	聚福洋行
廣州北海海口線	瓊 山	二、六一五	一、三五五	Louis Dubost

第九節 義國

義大利在華航業，據二十二年統計，進出口輪船總數爲八九九，六九二噸。占全數百分之〇·六五。在法葡之次，瑞典之上，茲將其航行我國內河沿海之船舶，列表於左：

航 線	船 名	總噸數	登記噸數	船舶所有人
長江線	永 豐	一、〇〇三	五三四	義華洋行

上海宜昌線
沿海線

永安
光復
安甯

五六七

三二八
二八四
八五四

義華洋行
揚子公司
中寧公司

第四章 航路之概況及船舶之配置

第一節 北洋航路

自上海出海北行，經東海黃海渤海，而訖天津大連營口安東之航路，總稱北洋航路。自上海至各埠之海程如下：至青島四〇〇哩，至威海衛四八〇哩，至烟台四九四哩，至天津七三〇哩，至秦皇島七五六哩，至大連五五〇哩，至營口八〇六哩，茲將此路各線常川航行之船舶，列表於次：

航線	公司名稱	船名	總噸數
上海海州線	招商局	海瑞	一、八五二
		華新	一、四一八
	招商局租賃	海州	一、四七一
		鄆州	一、三三三
		徐州	一、六五八
大嶼輪船公司	沐平	一、四三二	
	沐吉		
	沐安	一、四三二	
	魯安		
上海青島線	招商局租賃	日祥	一、七三九
		丸	
	三井洋行		

上海天津線

招商局

三仁丸

一、五〇八

新豐

一、七〇七

新銘

二、一三三

北方航業公司

北泰

二、〇四三

北學

一、九七五

北華

一、三七九

直東輪船公司

北晉

一、六二四

北京

四四〇

平濟

一、八三二

盛安

一、三九八

惠海輪船公司

道安

一、三七七

惠通行

惠康

一、五九九

惠昌

惠平

七四九

政記輪船公司

成利

一、二〇〇

太古洋行

盛京

二、九九九

新順天

一、七五八

上海營口線

怡和洋行

日清汽船會社

榮興輪船公司

誠大輪船公司

海昌輪船公司

大通興輪船公司

永	通	源	海	海	誠	誠	誠	聯	裕	和	華	唐	嵩	利	阜	定	通
順	順	順	平	順	通	濟	大	興	興	興	山	山	山	生	生	生	州
一、二四四	二、三四六	一、六三一	二、〇三六	一、七四四	一、五〇五	一、二八〇	一、七二三	一、五九九	一、六五七	三、〇三〇	二、九八九	二、〇八九	二、五三〇	一、六五五	二、二五六	二、二五六	二、一〇四

上海青島大連線

政記輪船公司

山下汽船會社

大連汽船會社

平 願 一、五八四

同 利 一、四七〇

御 影 丸 一、六七九

長 春 丸 四、〇二六

奉 天 丸 三、九七五

大 連 丸 三、七四八

青 島 丸 四、〇二六

隆 東 丸 二、〇一六

神 農 丸 三、五八二

泰 久 丸 一、三〇五

成 都 二、二一九

天 津 丸 二、三一七

長 平 丸 一、七一八

天 潮 丸 二、六〇八

濟 通 丸 一、〇三七

遠 河 丸 一、二六六

博 進 丸 一、四八二

益 進 丸 九九三

上海安東線
安東大連天津線

太古洋行

大連汽船會社

大連旅順營口龍口烟台線

大連汽船會社

不定航線

政記輪船公司

聯興輪船公司

北方航業公司

北	北	來	榮	得	永	宏	有	廣	龍	崙	老	萬	橫	鞍	古	松	一
安	康	興	興	利	利	利	利	利	平	山	虎	達	順	山	城	浦	道
三、五八六	一、〇一五	五七三	八三三	六三三	六三二	七七三	四九四	一、〇三三	七二四	一、五五六	二、〇一二	二、二三四	二、七三一	二、三三七	一、六八三	一、二六〇	一、四四一

直東輪船公司

北平 七一一

北銘 六六七

大通興輪船公司

和順 八八六

隆順 九二一

永源行

利順 三、一八七

利成 一、四九一

永源 一、七三二

順源 一、一六〇

大阪商船會社

長沙丸 二、五三八

福建丸 二、六六八

甲子丸 二、一九三

系崎丸 一、二三六

東祥丸 八二二

阿波共同汽船會社

第十六號共同丸 一、四七七

第十八號共同丸 七九四

第二十六號共同丸 二、〇一〇

第三十六號共同丸 一、四九九

朝鮮郵船會社

會寧丸 一、〇一〇

天津大連線

大阪商船會社

松浦汽船會社

國際運輸會社

近海郵船會社

福壽丸	七三七
潮海丸	一、〇九二
中華丸	二、一八六
白山丸	二、一九七
江龍丸	一、二六六
大華丸	二、二〇六
盛京丸	二、五六五
第一東洋丸	二、二〇二
淡路丸	一、九四八
勝浦丸	一、七三五
長山丸	一、一六二

第二節 南洋航路

自上海出東海南海，而訖香港廣州之航路，總稱南洋航路，經過之重要海港，有甯波，台州，温州，福州，泉州，興化，廈門，汕頭。自上海至各埠之海程如下：甯波一三六浬，温州三四四浬，福州四五四浬，廈門六一六浬，汕頭七六六浬，香港九四一浬，廣州一〇一七浬，茲將各線常川航行之船舶，列表於次：

航	經	公	司	名	稱	船	名	總	噸	數
上海寧波線	經	公	司	名	稱	新江天	新	三、六四五		
						新甯紹	新	三、四〇七		
						寧興	寧	三、四三九		
						鴻興	鴻	八三〇		
						新北京	新	二、八六六		
上海台州線	經	公	司	名	稱	舟山	舟	一、二五三		
						穿山	穿	一、〇四〇		
						達興	達	一、〇四〇		
						台州	台	一、五二四		
						茂利	茂	八〇六		
上海溫州線	經	公	司	名	稱	海晏	海	一、三七八		
						廣濟	廣	五〇五		
						大華	大	一、〇七一		
						泰順	泰	一、九六二		
						嘉禾	嘉	一、七三三		
上海福州線	經	公	司	名	稱	萬象	萬	一、八八三		
						衡山	衡	一、九二二		
						聯安航務公司	聯			
						招商局	招			
						三北公司	三			

上海泉州線		上海興化線		滬甯汕港粵線	
聯安航務公司	益利	招商局	同華	招商局租賃	太古洋行
常安輪船公司	華安	振安輪船公司	福安		
怡和洋行	捷陞	安泰輪船公司	長泰		
福甯輪船公司	福東	順安輪船公司	順安		
	福南		福四		
	福東		福南		
	捷陞		福東		
	華安		捷陞		
	益利		華安		
	七八九		益利		
	五、一七四		華安		
	一、九八四		捷陞		
	一、四一二		福東		
	一、五四〇		福南		
	一、四五五		福四		
	一、七九四		長泰		
	八四三		福安		
	一、六九六		福順		
	一、一七六		同華		
	二、七〇五		公平		
	一、八五〇		海祥		
	一、七八八		源安		
	三、〇四七		無恙		
	二、九三一		安興		
	二、五四九		山東		

怡和洋行

怡和洋行經理

日清汽船會社

大阪商船會社

蘇州	二、六〇四
新寧	二、五五五
新驪	二、六四六
綏陽	二、五九〇
四川	二、六〇四
太原	二、九九四
濟南	二、九九四
度元	二、六五三
瓊州	二、六五三
廣東	二、六二六
鎮州	一、九九二
合生	二、一四九
富隆	二、二八四
明生	二、九二二
怡生	二、九二四
和生	二、九一五
嵐山丸	二、五三一
地屋丸	二、一七四

航線	船務公司	船名	噸位
香港廣州線	香港漢輪船公司	泰山	三、一七三
		龍山	三、〇六八
		金山	二、七七三
		佛山	二、六一六
	同安輪船公司	西安	一、九五〇
		東安	一、九五〇
	光安輪船公司	廣東	一、二一八
		廣西	一、三〇九
香港汕頭線	復安輪船公司	天一	九四二
	威康遜公司	新海門	二、四五五
廣州海口線	Fon Hong Steamship Co.	潮州	一、一三一
	裕源合記輪船公司	啓瑞拿	二、〇四二
	Yick Tai Steamship Co.	永利	一、二四八
廣州澳門線	同安輪船公司	新勿爹路打	一、四一〇
		恆昌	一、〇八六
江門香港線	四邑輪船公司	大和	一、四二三
		安和	一、〇二六
	廣安船務公司	永安	一、二二三

香港福州線

松軒輪船公司

平安輪船公司

德忌利輪船公司

南北洋聯合線(上海,青島

政記輪船公司

,烟台,大連,營口,安東

,寧波,廈門,汕頭,香港

,廣州)

廣	平	海	海	海	乾	茂	安	順	英	福	豐	純	新	增	廣	勝	昌
興	樂	陽	澄	甯	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利	利
八八一	五九九	二,二八九	二,〇八〇	二,〇八六	二,九一四	一,九四六	一,六六九	一,五三二	一,三九四	一,三九九	二,〇六一	一,一七六	一,一七四	九六一	一,〇三三	三,〇八七	二,〇八〇

海外貿易公司
太古洋行

中	臨	大	德	金	湖	海	嘉	廣	江	張	貴	安
華	安	名	安	華	南	口	應	州	蘇	家	陽	慶
六、〇六六	二、二一一	二、二〇九	二、二〇二	二、二〇七	二、八二六	二、七九八	二、六二六	二、六二六	二、六二一	二、六五五	二、六四四	三、四七二

第三節 長江航路

長江爲我國第一大川，流經青海，四川，雲南，貴州，湖北，湖南，江西，安徽，江蘇各省。支河湖泊，交相匯注，航運之利，甲於全國。本流可分滬漢，漢宜，宜渝，渝敘四線。支流可分鄱陽，湘鄂，漢水，嘉陵江，岷江，沱江，黔江七線。茲分述於左：

(甲) 長江正流

(一) 滬漢線 此線自上海至漢口，長五九六哩。經南通，江陰，鎮江，南京，蕪湖，荻港，大通，安慶，湖口，九江，武穴，黃石港，黃州等埠，夏季水漲時，吃水二十七尺之船，可直達漢口，冬季水淺時，吃水十二尺之船可通。

(二) 漢宜線 此線自漢口至宜昌，長三七〇哩。經新堤，岳州，沙市，三埠，夏季水漲時，吃水十四尺之船可通，冬季僅能航行七尺以下輪船。

(三) 宜渝線 此線自宜昌至重慶，長三五〇哩。經夔州萬縣二埠。灘險甚多，行船極感困難，為四川交通之要道。

(四) 渝敘線 此線自重慶溯江而上，經江津，合江，瀘縣而至敘州，江幅頗寬，灘險亦多，小輪航行，日漸發達。

(乙) 長江支流

(一) 鄱陽線 鄱陽湖為江西全省水運之中樞，航路四通八達，現有九江南昌線，九江瑞洪線，九江饒州線，南昌饒州線，南昌吉安線，均通輪船。其支流修水，袁水，錦江，陽江可通民船。

(二) 湘鄂線 此線自漢口經岳州，湘陰，長沙，湘潭，直達衡州。大水期內一千噸以下之輪船，可達

湘潭。淺水期內則至長沙爲止。湘潭以上，僅通民船。其支流沅江航路，輪船可至常德。資江航路可至益陽。澧江航路可至津市。

(三) 漢水線 漢水爲自漢口通陝之重要水路，經濟江，鍾祥，襄陽，而至鄖陽，計七百餘里。襄陽以下。輪船可通，其上可通民船。

(四) 嘉陵江線 此線自重慶經合川，南充，至閬中，長五百餘里，夏季水漲，可行小輪，冬季可通民船。

(五) 岷江線 此線自鈺州，犍爲，嘉定，以達成都，嘉定以下，可通淺水小輪，其上可通民船。

(六) 沱江線 沱江自瀘縣上行，江幅狹而水淺，僅二百餘里，可通民船。

(七) 黔江線 黔江自涪陵彭水而至貴州思南，爲川黔重要之交通線。長七百五十餘里，上游峽灘甚險，僅通民船，下游則小輪可通。

茲將長江各線，船舶配置情形，列表於左：

航線	公司名稱	船名	總噸數
上海漢口線	招商局	江安	四、三二七
		江順	四、三二七
		江華	三、六九三
		江新	三、三三三

三北公司

鴻安公司

甯紹公司
太古洋行

溫州	大通	鄞關	安慶	寧紹	德興	長安	長興	靖安	麗獅	清浦	松浦	新寧興	江天	江靖	江大	江裕	建國
三、一一八	二、五四八	二、五五一	三、四七二	三、〇七四	一、六二五	一、六六〇	三、四一二		二、〇一八	二、〇五四	一、九七五	二、一七五	二、〇一二	一、六八二	一、六八二	二、一〇一	二、七七〇

怡和洋行

日清汽船會社

岳陽丸	瑞陽丸	襄陽丸	南陽丸	鳳陽丸	洛陽丸	湘和	聯和	吉和	瑞和	德和	隆和	公和	吳淞	武穴	黃浦	蕪湖	武昌
三、二九八	三、〇七八	三、三〇二	三、三一〇	三、九七七	四、三七八	二、五九五	二、八六八	二、六五六	二、六七二	三、七七〇	三、九二三	四、六三六	三、四二六	二、九三八	三、二〇四	二、九三八	三、二〇四

漢口宜昌線

群泰洋行

招商局

三北公司

太古洋行

怡和洋行

日清汽船會社

大員丸

二、三六九

群泰

八〇〇

新群泰

九七七

快利

一、二九三

三北

七〇〇

鴻元

四七九

鴻亨

五〇四

鴻利

五五五

鴻貞

五五五

真沙

二、四九三

湘潭

一、一九五

沙市

一、三二七

江和

二、二〇九

平和

二、六七一

同和

一、三三七

寶和

二、五一六

信陽丸

一、六七四

當陽丸

一、五七三

上海宜昌線

民生公司

捷江公司

宜昌重慶線

聚源洋行

招商局

鴻安公司

民生公司

民	民	民	民	民	民	民	富	富	峨	福	其	宜	宜	宜	民	民	永
福	安	治	強	主	豐	康	華	陽	峨	源	泰	江	興	豐	族	貴	年
二七三	二四四	二一六	二三九	六三五	六六三	六二八	六八〇	九八七	一、〇七七	五六三	三二九	四〇五	四一〇	一、六〇五	九三九	七八二	七五六

太古洋行

怡和洋行

日清汽船會社

滄江公司

民	民	萬	萬	金	嘉	綏	秀	嘉	福	慶	長	雲	宜	涪	宜	宜	宜
享	選	通	縣	堂	定	定	山	和	和	和	陽	陽	陽	陵	昌	平	安
二八八	一五三	一、〇六一	八六八	四三五	四二三	二九六	二九六	一、三一	九五三	六一七	五六八	一、〇三七	九四三	六二一	八九四	六五四	六七一

上海啓東線		上海揚州線		重慶敘州線	
大連公司		大連公司		聚福洋行	
裕興輪船公司		大通仁記航業公司		民生公司	
其春	六二四	大慶	一、四〇五	民生	一六八
其平	五二二	大蘇	一、〇〇一	民生	一一五
福同	六五四	大豫	一、四四五	民生	六七
民生	一六八	鴻大	一、三七二	民生	一二五
民生	一一五	隆大	一、三七二	民生	六七
民生	六七	忠大	一、三六六	民生	七一
民生	七一	正大	一、五二一	民生	三四
民生	三四	廣祥	六五三	民生	七一
民生	七一	新仁和	一、一三五	民生	七一

第四節 其他航路

(一) 珠江航路 珠江爲西江北江東江之合流，其航路自廣州至梧州，爲西江線，廣州至韶州爲北江線

航線	公司	船名	噸數
上海崇明線	寶豐航業公司	寶豐	九八〇
	平安輪船局	大通	
	達興輪船公司	福興	六一九
	利崇輪船公司	大興一號	一、〇八五
	崇明輪船公司	海門	二〇一
	永裕商輪公司	天賜	七八三
		大連	二二二
		甬舟	一六五
		景德	二九〇
		利濟	三三五
漢口長沙線	招商局	吉安	一、一九五
	太古洋行	嘉陵丸	一九八
	日清汽船會社	武陵丸	一、二九八
		湘江丸	八八三
		沅江丸	八七五

，廣州至和平爲東江線。茲分述如左：

(1) 西江線 西江爲中國南部最大之河流，長一千一百餘里，西入桂境爲潯江，其上流桂江，可達桂林。柳江通黔省北部，鬱江通滇省東部。大輪可至梧州，小汽船可西經南甯，達龍州及百色。帆船可至貴州三合。

(2) 北江線 北江內小輪，可自三水通英德，帆船可達曲江。自粵漢鐵路南段完成，此線航運，已非昔比。其支流綏江，濱江，翁江，連州江，均可通帆船。

(3) 東江線 東江河床甚淺，小輪可經石龍，惠陽，達龍川，帆船往來尤便。

(二) 韓江航路 韓江亦名汀江，自福建長汀起至峯市，凡三百六十里，可通帆船。峯市至石下壩二十里，河身稍狹，灘瀨亦多，舟行不便，自石下壩至潮安三百三十里間，小輪往來頗便，潮安至汕頭一百三十里，河床甚淺，沙灘尤多，僅有七英尺之水深。帆船尙可通行，小輪時遭攔淺，惟以汕頭爲中心，航行於達濠，揭陽，黃岡，潮安，汕尾等處者，航業頗盛。

(三) 漳江航路 漳江位於廈門灣之南，小輪可通石碼，帆船可通龍溪。其上流分南溪（卽九龍江）北溪，僅帆船可行。

(四) 閩江航路 閩江自閩侯下流計三十四里，航運極便，海洋輪船，可直達馬尾或南台。閩侯上流，因有淺灘，汽油船可至水口，帆船上至洋口。其支流甚多，帆船可至浦城，光澤，甯化，尤溪等處。

(五) 甌江航路 甌江亦名永嘉江，自江口至青田一百二十里，可通小汽船。其上流經麗水至縉雲，松

陽，及龍泉，可通帆船。

(六) 椒江航路 椒江原名澄江，亦名靈江，江口入台州灣之處曰海門，自海門至台州（今名臨海）及黃巖均一百二十里，台州至黃巖亦一百二十里，小輪皆可往來。台州上流至天台一百二十里，可通帆船。

(七) 甬江航路 甬江由姚江奉化江二水會於寧波，而入於海。自甬波至鎮海三十餘里，可通大輪。其上流有甯波奉化線，甬波餘姚線，其沿海有温州，台州，瑞安，泉州等線，航業極為繁盛。

(八) 浙江航路 浙江亦名錢塘江，自杭江至桐廬一百九十里間，可通輪船。其上流蘭谿，衢州，金華間，帆船可通。其支流可由婺江達永康，由衢江至常山，由徽江至屯溪，由浦陽江至諸暨。

(九) 運河航路 運河北起河北通縣，中經山東江蘇，南至浙江杭縣，長二千五百餘里。其航路分南中北三線，南線自鎮江經武進無錫至吳縣，為一段；又自吳縣經嘉善嘉興至杭縣為一段。此線可通三十噸以下之小輪，航業最為繁盛，中線自鎮江經揚州，寶應，北至清江浦，（淮陰）小輪亦多。北線自清江浦以北，河流淤淺，不易航行，惟自德縣至天津一段，可通小輪。

(一〇) 淮河航路 淮河橫貫江蘇，安徽，河南各省，現自五河至臨淮關，及蚌埠至正陽關，可通小輪。水漲時，自清江浦經洪澤湖至信陽縣，帆船可通。

(一一) 小清河航路 此河經高苑，齊東，係山東東北沿海與濟南交通之要路。惟河流淺狹，僅通帆船。河口至虎頭崖，龍口，烟台間，有不定期之輪船航行。

(一二) 黃河航路 黃河源流甚長，但淤沙沖積，不利航運。惟由潼關至陝州一路，可通帆船。甯夏至五原一段，可通汽油船。

(一三) 海河航路 海河亦名白河，長一百八十里。大清河，子牙河，永定河，皆會流於此而入海。北由北運河以達通縣，南由南運河以達山東，其由大沽口以達天津一段。可通鉅輪。餘則可通小輪及帆船。

(一四) 遼河航路 遼河為遼甯省重要水路，流經營口，新民，鐵嶺等處。下游河面寬闊，河身淤淺，不便大輪行駛，航行以帆船為多。

(一五) 鴨綠江圖們江航路 鴨綠江圖們江，經遼甯吉林邊境與朝鮮為鄰。為國際河流。航權與日本共有，吾國航業日就衰落。

(一六) 烏蘇里江黑龍江航路 此二江界吉林黑龍江東北邊境，與俄國為鄰。亦為國際河流。航權與俄國共有，吾國船隻甚少。

(一七) 松花江航路 松花江為東北主要之航路，長約八百四十餘里。以哈爾濱為中心。其主要線路為哈爾濱至同江間，及濱江至東鎮間，可通大輪。其支流有二：一為嫩江，一為牡丹江，可通帆船。

中國航業論

定價大洋一元

著者 王 洸

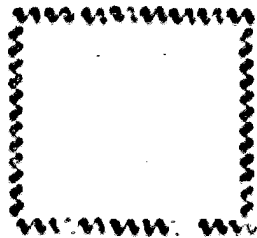
發行者 交通雜誌社

印刷者 京華印書館

總發行所 交通雜誌社

代售處 全國各大書局

交通雜誌叢書



版權所有

民國二十三年十一月一日印刷
民國二十三年十二月一日發行

南京大石橋新民坊五號
電話 三一八七八

(交通雜誌代售處均代售)

贈

謝

中華民國廿五年五月四日

收

3
3