

局商招營國

五十五週年紀念刊

俞大維題



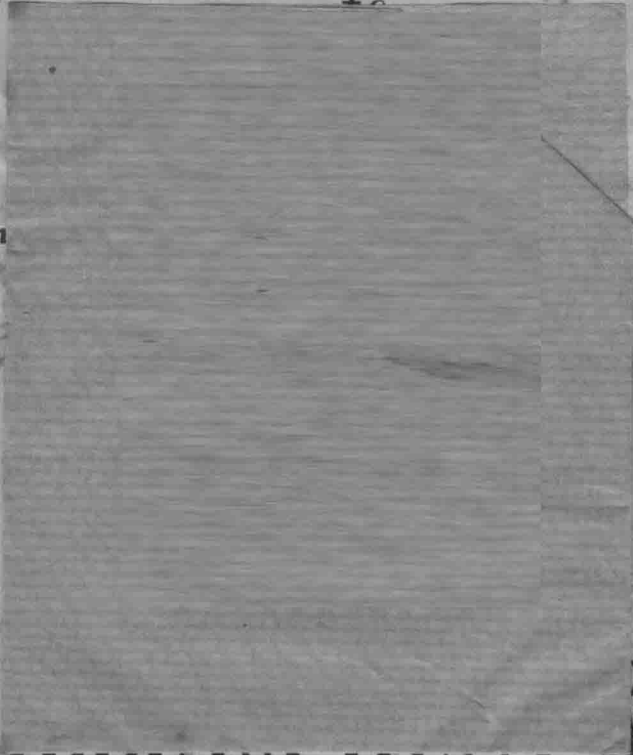
中華民國三十六年十二月十六日



Congratulations

China

ation Co.



W & CO.

FED. INC. U.S.A.

53 FOOCHOW ROAD, SHANGHAI.

美靈登有限公司承印

香港路一一七號
電話：一一六五五

序

禹爲本刊述本局七十五年來之史實訖，不禁感觸萬端，請約而言之。

七十五年來之本局，曾幾經興衰。其興也，則全賴政府扶植，社會協助，時局安定，經濟繁榮；以及主持得人而員工用命。其衰也，則由於當局忽視，甚或摧殘剝削；外商競爭，乃至合力傾軋；時局不靖，災荒頻仍；與夫負責非人，侵蝕自肥。探討本局之所以爲今日之本局者，殆不難於上陳諸端中，求得因果之軌跡也。

八年抗戰，本局遭暴敵摧毀，已陷殘破不堪之境；然而苦力支撐，卒隨國運重昌，本局亦再步復興大道。航權收回，外輪引退，復蒙賢明政府，特賜維護，在戰後兩年之內，船舶噸位由戰時殘存之兩萬餘噸，一躍而至三十餘萬噸，幾達二十倍；以視戰前本局之八萬噸，亦逾四倍。各埠之碼頭倉庫，亦多所增置。除恢復戰前已有之長江及沿海各航綫外，復增闢南洋及西太平洋各綫，遠達印度、菲列濱、日本、琉球、及太平洋各島嶼。不定期之遠洋航綫，亦正採租船辦法，陸續添闢中。本局於戰時衰歇之後，經戰後兩年之培養，不僅業已復元，亦且發榮滋長，更形茁壯矣。

七十五載，在個人固已年逾古稀，但在永存之事業，則尙屬肇端之始基也。謹藉本刊，爲本局前途作無量頌。

中華民國三十六年十二月十六日徐學禹謹識

本刊編輯委員會

主任委員

沈仲毅

委員

曹省之 陳 萱 唐心一 古兆鵬

總編輯

張恩駿

統計

美術

張長春

朱倚天 朱海濤 吳志新

廣告

朱倚天 汪紹曾 汪憲文 施治賢

徐 逸 陳良一 張壽官 戚光儀

趙仁榮 劉俊明 蹇入鵬 譚 懿

總 局

上海廣東路二十號
電報掛號 0001 號

電話 19600 轉接各部份
郵政信箱 1722 號

分 局

重慶	宜昌	漢口	九江	蕪湖	鎮江	南京
廣州	香港	汕頭	廈門	甯波	海州	青島
天津	大連	營口	葫蘆島	台北	湛江	

辦 事 處

萬縣	沙市	安慶	長沙	鎮海	溫州	福州
基隆	高雄	塘沽	秦皇島	煙台	威海衛	

國 外 代 理

星加坡	盤谷	仰光	孟買	加爾各答	海防
馬尼刺	紐約				



國父遺像

「當中國既經按吾計畫發展無缺之際，其急要者，當有一航行海外之商船隊，亦要多數沿岸及內地之淺水運船，並須有無數之漁船。當此次世界大戰未開之際，全世界海船噸數，為四千五百萬噸；使中國在實業上，按其人口比例，有相等之發達，則至少須有航行海外及沿岸商船一千萬噸，然後可敷運輸之用。建造此項商船，必須在吾發展實業計畫中，占一位置，以中國有廉價之勞工與材料，固當比外國為吾人所建所費較廉。且除航海船隊以外，吾人尚須建造大隊內河淺水船及漁船，以船載此等小船遠涉重洋，實際不易，故外國船廠，不能為吾建造此等船隻，則中國於此際必須自設備其船廠，自建其淺水船漁船船隊矣。然則建立造船廠者，必要之企業，又自始為有利之企業也。此造船廠應建於內河及海岸商埠，便於得材料人工之慮，所有船廠，應歸一處管理，而投大資本於此計畫，至年可造各種船隻二百萬噸之限為止。一切船舶當以其設計及其設備，定有基準，所有舊式內河淺水船及漁船，當以新式效力大之設計代之。內河淺水船，當以一定之吃水基準為基礎設計之，如二英尺級、五英尺級、十英尺級之類。魚拖船（船傍拖網者）應以行一日、行五日、行十日分級為基準。沿海船可分為二千噸級、四千噸級、六千噸級。而駛赴海外之船，則當設定一萬二千噸級、二萬四千噸級、三萬六千噸級為基準。於是今日以萬計之內河船及漁艇，來往中國各江各湖各海岸者，將為基準畫一，可使費少、功多、較新、較廉之船隻所代矣。」

節錄 國父遺教建國方略物質建設實業計畫書。

歷 任 主 管

在 任 時 期	姓 名	職 名	備 註
清同治十一年至十二年	宋其昂 宋其詔	籌備開辦事宜	籌 辦 時 期
清同治十二年至光緒十一年	唐 廷 樞	總 辦	官 商 合 辦 時 期
清光緒十一年至二十九年	威 宣 懷	督 辦	官 督 商 辦 時 期
清光緒二十九年至三十二年	楊 士 琦	總 理	
清光緒三十二年至三十三年	徐 潤	代 理 總 理	
清光緒三十三年至宣統元年	王 存 善	總 理	
清宣統元年至三年	鍾 文 耀	正 坐 辦	
清宣統三年至民國元年	楊學沂 譚國忠 嚴廷植 伍廷芳 顧潤章 施則敬 唐國泰 陶 湘 梁慶榴	董事會議事董事	商 辦 時 期
民國元年至二年	伍 廷 芳	董 事 會 主 席	
民國二年至七年	楊 士 琦	董 事 會 會 長	
民國七年至八年	威 重 頤	代 理 董 事 會 會 長	
民國八年至十三年	孫 寶 琦	董 事 會 會 長	
民國十三年至十七年	李 國 杰	董 事 會 會 長	
民國十七年至十九年	趙 鐵 橋	總 辦	官 督 整 理 時 期
民國十九年至二十年	李 仲 公	整 理 專 員	
民國二十年至二十一年	郭 外 峯	整 理 專 員	
民國二十一年	李 國 杰	總 經 理	
民國二十一年至二十五年	劉 鴻 生	總 經 理	國 營 時 期
民國二十五年至三十二年	蔡 增 基	總 經 理	
民國三十二年至現在	徐 學 禹	總 經 理	



劉理事長鴻生



杜理事鏞



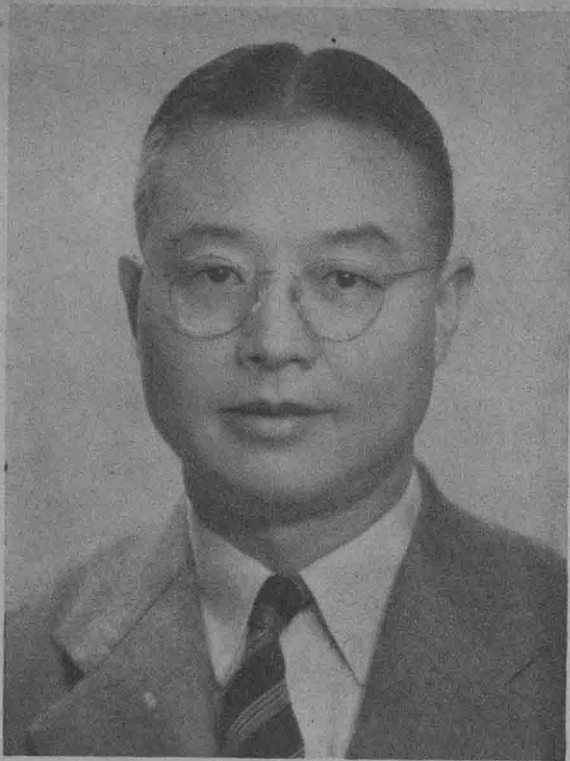
李理事景澂



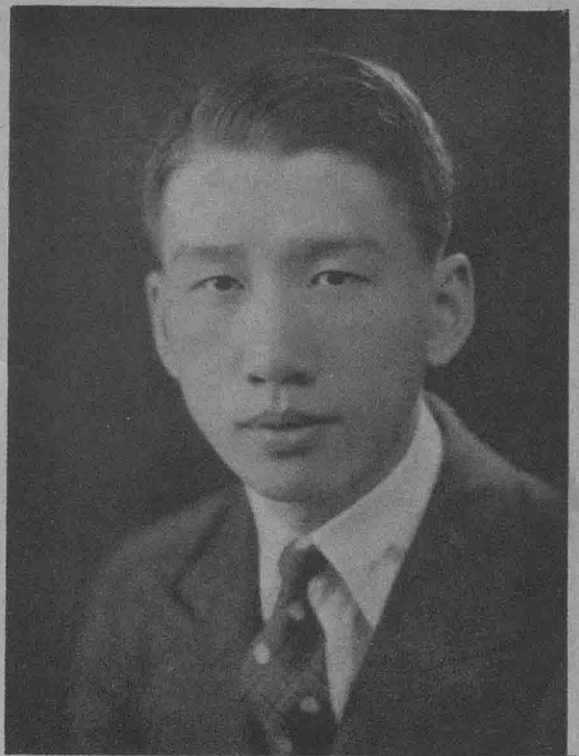
盧理事作孚



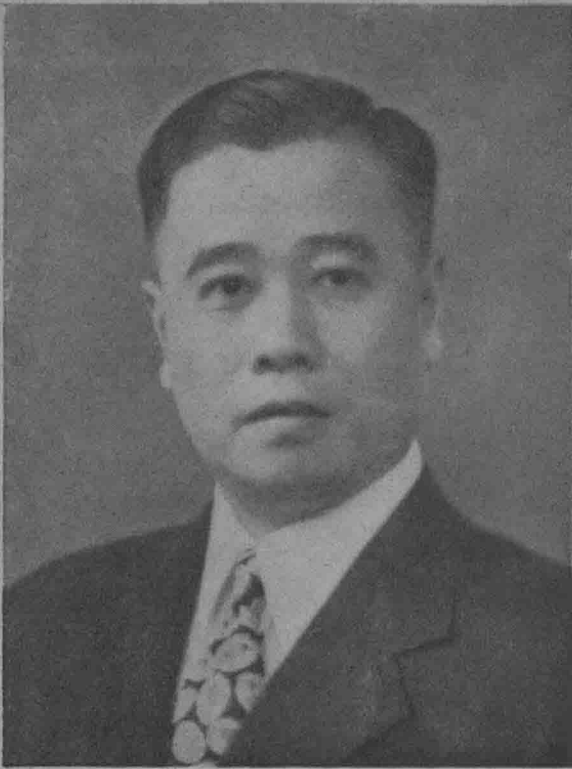
余理事仕榮



林理事旭如



包理事可永



徐理事兼總經理學禹



章理事兼副總經理煥章



沈副總經理仲毅



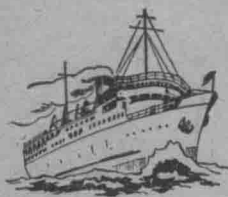
胡副總經理時淵



總局各部份暨各分局處主管人員合照

國營招商局創立七十五週年紀念

輝光日新



航程遠拓

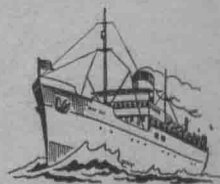
國營招商局創立七

十五週年紀念專刊

孫科題



背景：本局上海第九碼頭



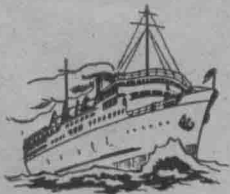
偉哉航運 屹立亞東 惠施商旅
江海鱗鱗 七十五載 民念厥功
增強國力 進展無窮

國營招商局創立七十五周年紀念專刊

張羣題



背景：海天輪泊上海黃浦江浮筒



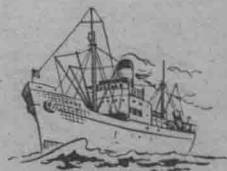
國營招商局七十五周年紀念

利便行旅萬里江流
無遠勿屆航業千秋

居正



背景：三千噸鐵殼船“利105”泊上海第九碼頭



實業發展文化進步皆以交通為
首要各種交通事業中尤以水上交通
利益為最大現代航空事業雖云交
通利器而水上交通之重要性蓋
不啻之而減也

招商局創立七十五週年
紀念



背景：上海黃浦灘



本局七十五週年紀念

建國必成

于右任



背景：本局上海第三碼頭



國營招商局七十五週年紀念

任重道遠

黃昭竑



背景：本局上海第八碼頭



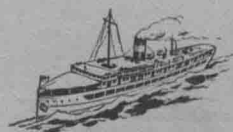
利涉大川

國營招商局
創立七十五周年
紀念特刊

朱家驊題



背景：本局上海第七碼頭



西江吸水東海朝宗梯航四達
通商惠至七十五載聲施隆隆
承前啓後考績課功行看我中
國之航運獨立雄峙於亞東

國營招商局七十五週年紀念

俞飛鵬敬題



背景：本局上海第二碼頭



國營招商局七十五週年紀念專刊

利濟興邦

張嘉璈題



背景..停泊本局上海第七碼頭之起重機船



國營招商局七十五周年紀念

恢宏航業
福國利民

曾養甫敬題



背景：海玄輪泊盤谷港口

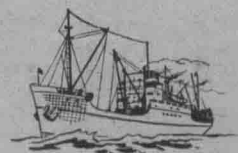


作楫濟川

俞大維題



背景：其美輪泊上海第三碼頭浮筒



同舟共濟

譚伯羽題



背景：本局上海第三碼頭

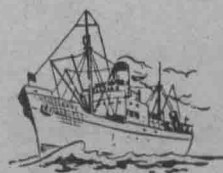


國營招商局七十五週年紀念

鑑往勵來

凌鴻勛題

背景：海辰輪停泊仰光港口



國有交通興衰所仗豈惟陸空亦
在水工勝利之後責任愈艱先河
後海輪舶循環不勵今茲安承桂
皆式邁前修名揚重譯

國營招商局七十五週年紀念

李景濬敬題



背景：海德輪開離上海第三碼頭



國營招商局創立七十五周年紀念

領導航業 萬船雲從

任重道遠 海運前鋒

吳國楨題



背景：江靜輪停泊上海第三碼頭



國營招商局七十五週年

紀念專刊

航運先鋒
工商利賴

潘之辰



背景：停泊本局第八碼頭之起重機船



招商局七十五週年紀念

日新
月恒

宣鐵吾



背景：本局上海第四碼頭



本局創立已達七十五週年
百年歲月瞬去其三十後二
十五年吾人應加倍努力以
期我國航輪無遠弗屆用
題數語藉資勸勵

杜鏞
一九三六年九月



背景：本局上海第二碼頭辦公室及招待所



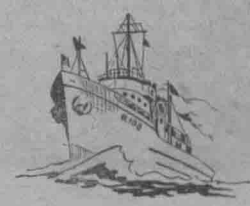
國營招商局七十五週年紀念特刊

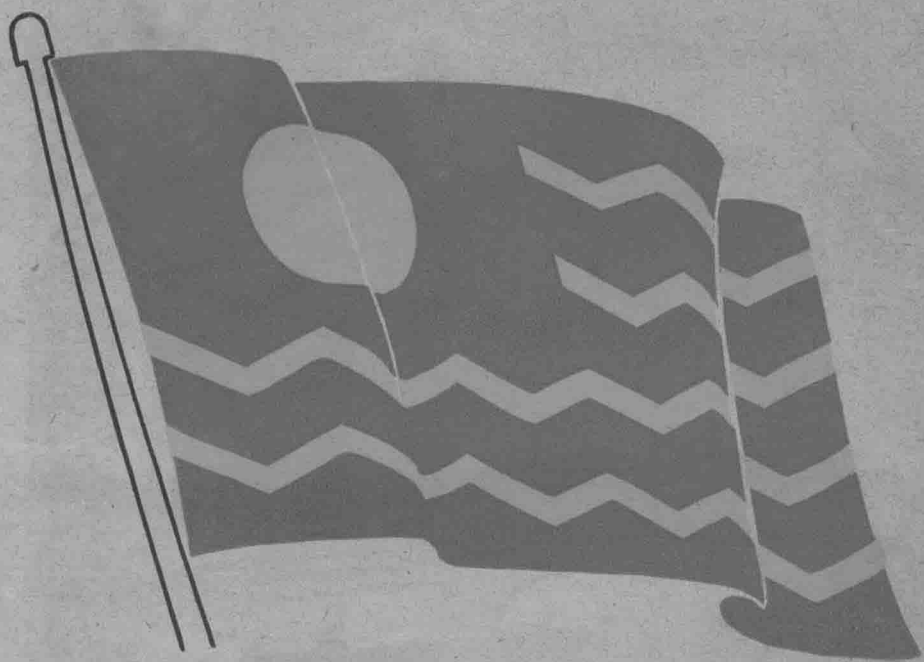
大海浩瀚 利濟有功
推陳出新 如日在東
無遠弗届 海上稱雄
懸的以赴 瞻望無窮

劉鴻生敬題

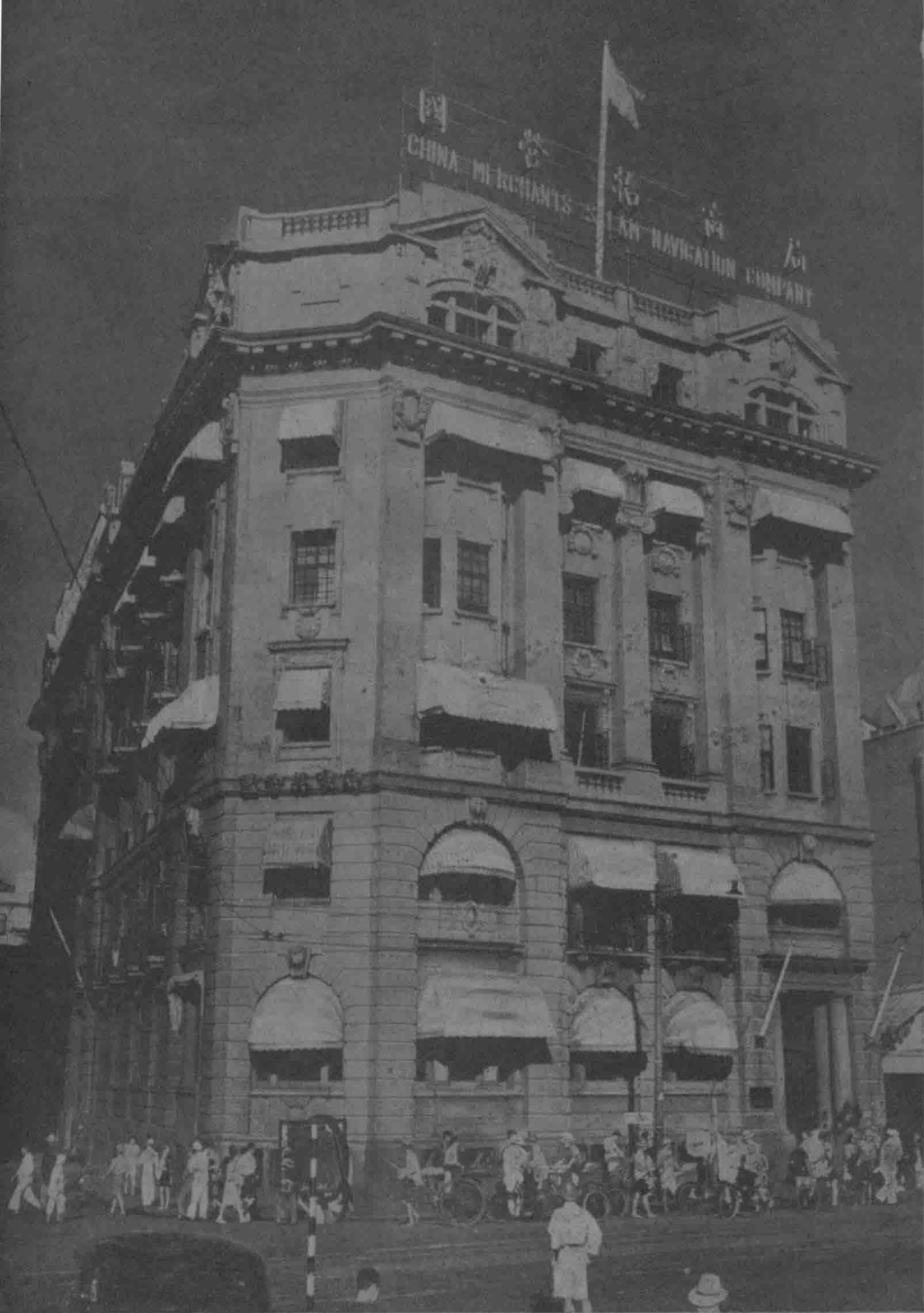


背景：停泊上海黃浦江中之建甲油輪

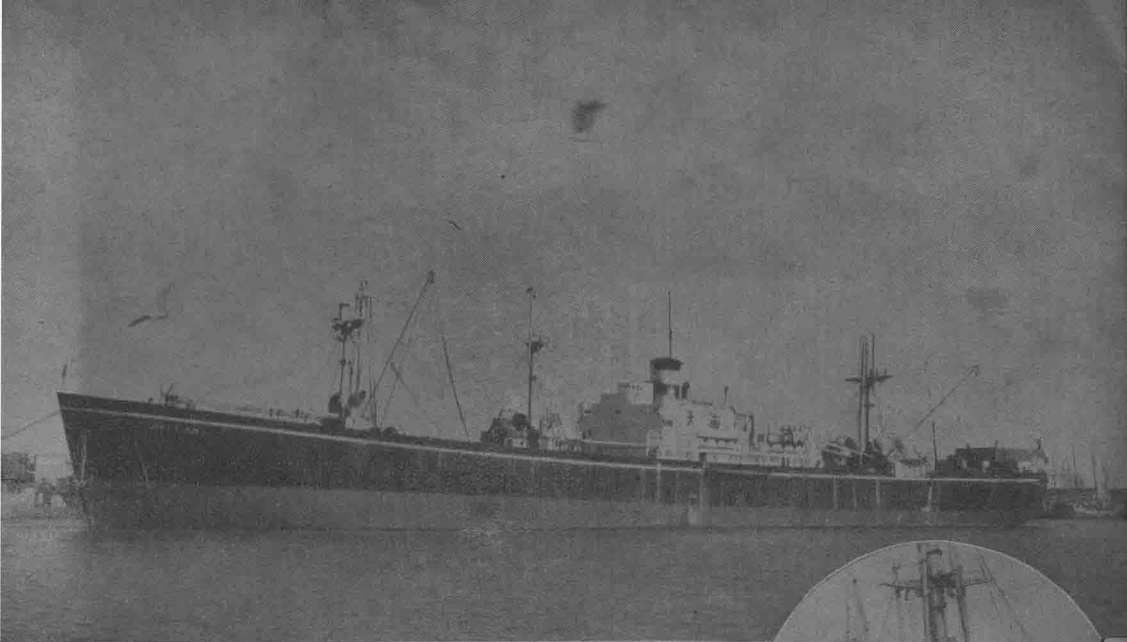




局 旗

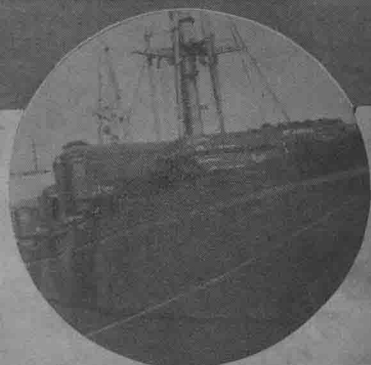


總 局



海天

自由輪 LIBERTIES

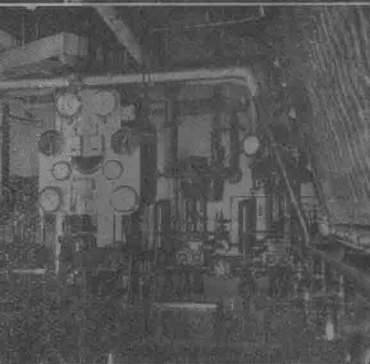


↑ 艙面裝載車廂

↓ 駕駛台

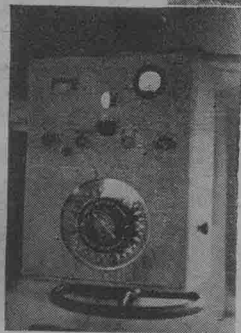
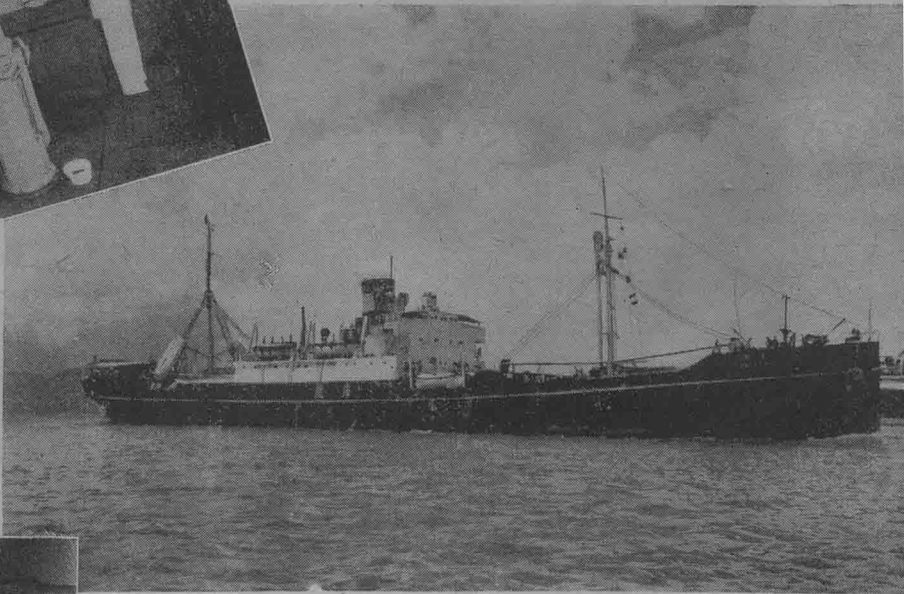


船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
海天 Hai Tien	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海地 Hai Ti	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海支 Hai Hsuan	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海黃 Hai Huang	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海宇 Hai Yu	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海宙 Hai Chiao	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海辰 Hai Chen	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海宿 Hai Siu	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海列 Hai Lieh	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.
海張 Hai Chang	7223.13	441'6"	27'9"	2500	11 Kts.



↑ 機艙





↑ 無線電測向器

海 輪

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
海蘇 Hai Su	2499.59	261'0"	24'2"	1650	8.0 Kts.
海浙 Hai Cheh	2606.40	261'6"	24'5"	1500	9.0 Kts.
海皖 Hai Wan	2646.00	261'0"	24'5"	1650	9.0 Kts.
海贛 Hai Kan	2687.64	261'0"	24'6"	1500	8.5 Kts.
海鄂 Hai Er	2336.11	261'0"	21'3"	1200	9.0 Kts.
海湘 Hai Hsiang	2672.76	261'0"	24'4"	1500	8.0 Kts.
海川 Hai Chuan	2686.00	262'0"	24'6"	1500	9.½ Kts.
海康 Hai Kang	2656.01	261'6"	24'6"	1500	8.0 Kts.
海滇 Hai Dean	2727.48	261'0"	24'6"	1500	9.½ Kts.
海黔 Hai Chien	3718.95	335'6"	23'1"	1500	10.0 Kts.
海桂 Hai Kwei	2705.36	261'0"	24'4"	1600	9.0 Kts.
海粵 Hai Yuch	2677.00	261'6"	24'4"	1500	9.0 Kts.
海遼 Hai Liao	2667.00	261'0"	24'6"	1500	8.0 Kts.
海冀 Hai Chi	2671.89	261'0"	24'4"	1650	8.0 Kts.
海魯 Hai Lu	2676.00	261'6"	24'6"	1350	10.0 Kts.
海龍 Hai Lung	3349.00	361'9"	20'7"	1726	8.0 Kts.

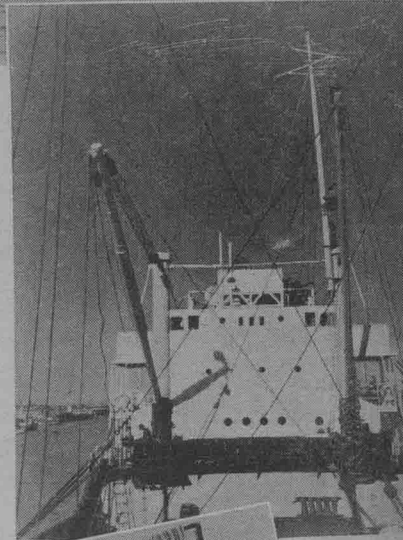
↓ 無線電室



← 三等艙

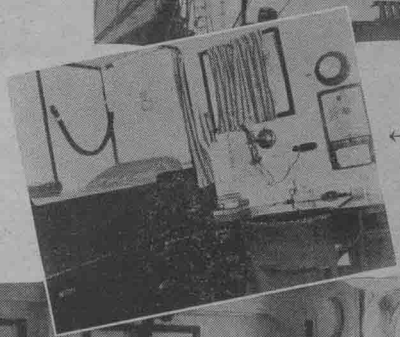


麟 閣



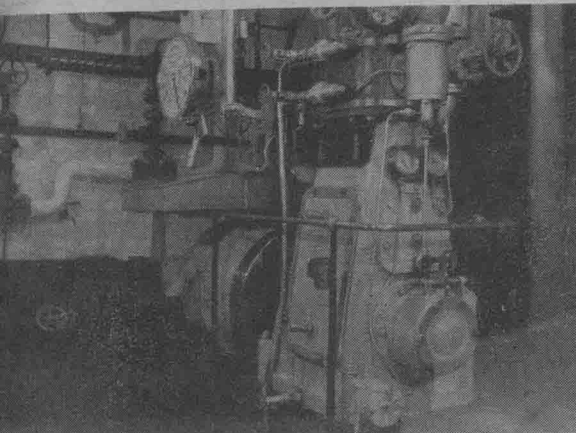
格萊型輪 GREY TYPES

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
自忠 Chi Chung	2904.54	327'11 $\frac{5}{8}$ "	20'11"	1176	10 Kts.
登禹 Dun Yu	2895.00	328'0"	20'11"	1176	10 Kts.
麟閣 Ling Kuo	2905.40	328'0"	20'11"	1176	10 Kts.

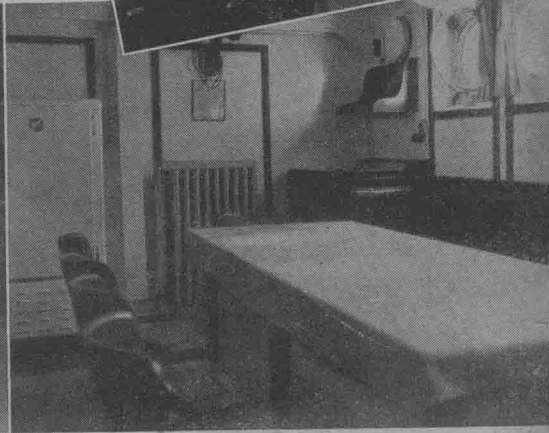


↑ 駕駛台

← 船長室



機 艙



船員餐室

B 型輪 B-TYPES



無線電室



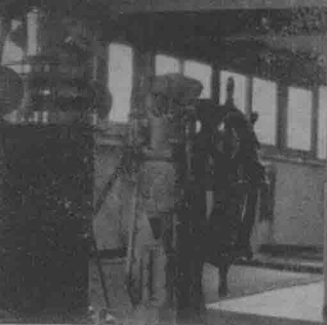
海 漢

船 名	總 噸	長 度	吃 水	馬 力	速 率
海隲 Hai Shui	1351.48	224'2½"	16'6"	1017	10 Kts.
海甬 Hai Yun	1351.48	224'2½"	16'6"	900	10 Kts.
海漢 Hai Han	1351.48	224'2½"	16'6"	1000	10 Kts.
海杭 Hai Hang	1351.48	224'2½"	16'6"	900	10 Kts.
海滬 Hai Hu	1351.48	224'2½"	16'6"	860	10 Kts.
海津 Hai Tsin	1351.48	224'2½"	16'6"	900	10 Kts.
海平 Hai Ping	1351.48	224'2½"	16'6"	1250	10 Kts.

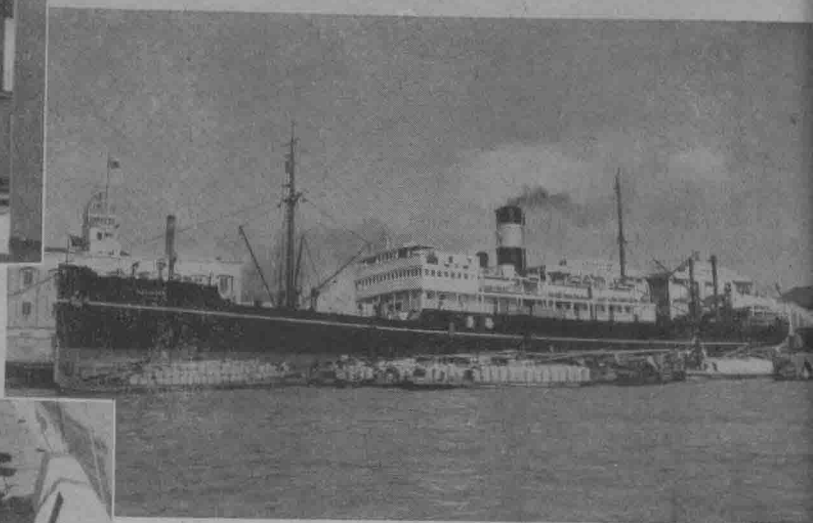
二 等 艙

船 員 餐 室

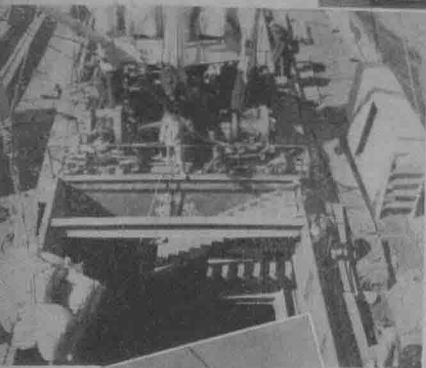




↑ 駕駛室



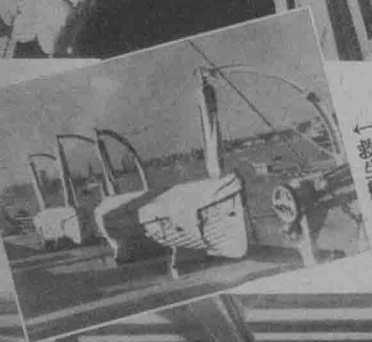
海廈輪 ↑



← 貨艙

沿海船 COASTERS

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
海廈 Hai Hsia	3179.41	322'6"	24'4"	2000	11 Kts.
海有 Hai Yiu	494.04	144'5"	13'0"	390	7.5 Kts.



← 救生艇



↑ 特等餐廳



← 船長臥室



← 特等房



二等客房 ↑



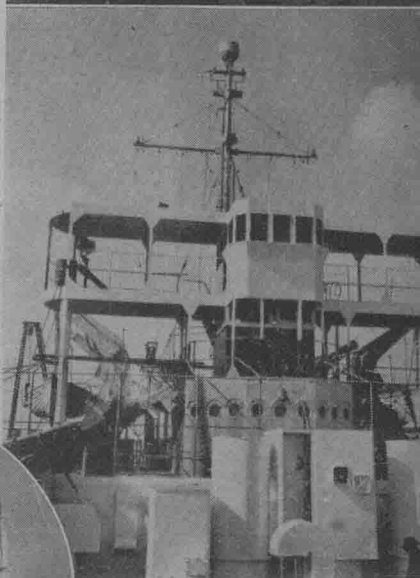
中 105

坦克登陸船 L.S.T.'S

→ 台甲

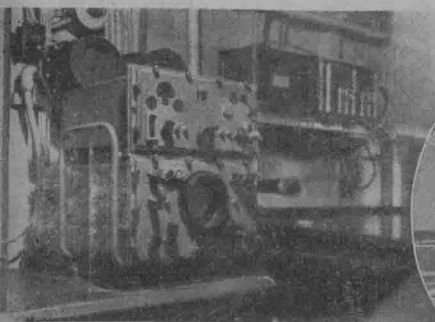


→ 駕駛台

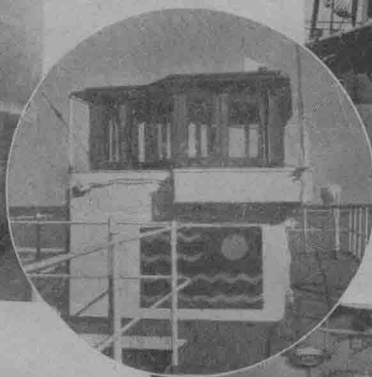


← 上層駕駛台

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
中 "Chung" 101	3326.64	328'0"	14'2"	1800	10 Kts.
中 "Chung" 102	3326.64	328'0"	14'2"	1800	10 Kts.
中 "Chung" 103	3326.64	328'0"	14'2"	1800	10 Kts.
中 "Chung" 104	3326.64	328'0"	14'2"	1800	10 Kts.
中 "Chung" 105	3326.64	328'0"	14'2"	1800	10 Kts.



↑ 雷達



← 船員餐室 →

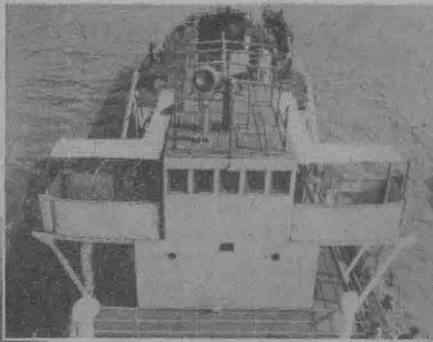




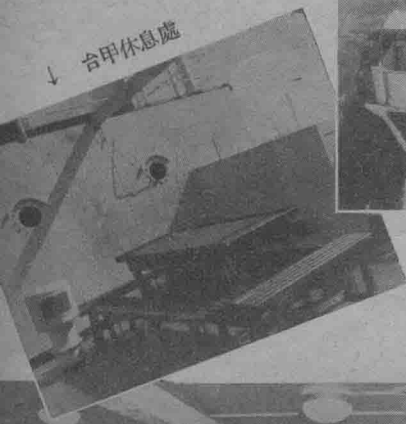
錫 麟

特快客輪 CORVETTES

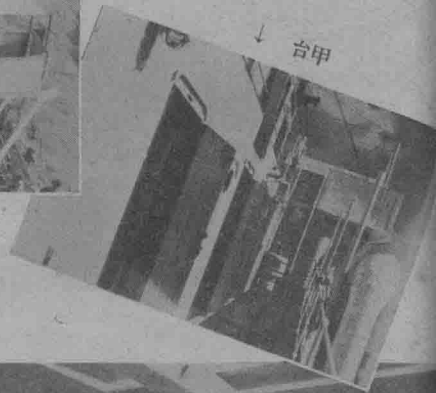
船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
錫麟 Shih Lin	1476.18	252'5"	13'3"	2750	16 Kts.
秋瑾 Chiu Chin	1476.18	252'5"	13'3"	2750	16 Kts.
元培 Yuan Pei	1476.18	252'5"	13'3"	2750	16 Kts.



↑ 駕駛台



↓ 台甲休息處



↓ 台甲



← 特B餐室



特A餐室→

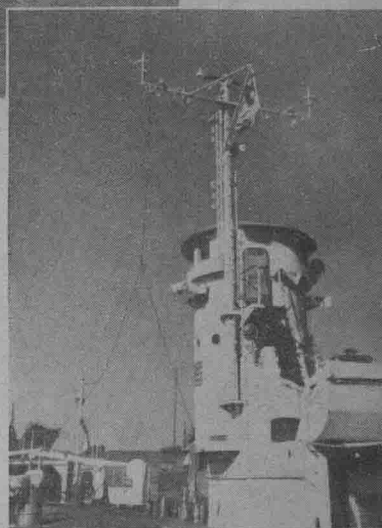


獨 融 台 ↓

華 203

中型登陸船 L.S.M.'S

船 名	總 噸	長 度	吃 水	馬 力	速 率
華 Hwa 201	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 202	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 203	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 204	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 205	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 206	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 207	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 208	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 209	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 210	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 211	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.
華 Hwa 212	865.67	203'6"	7'2 $\frac{3}{4}$ "	3600	14 Kts.



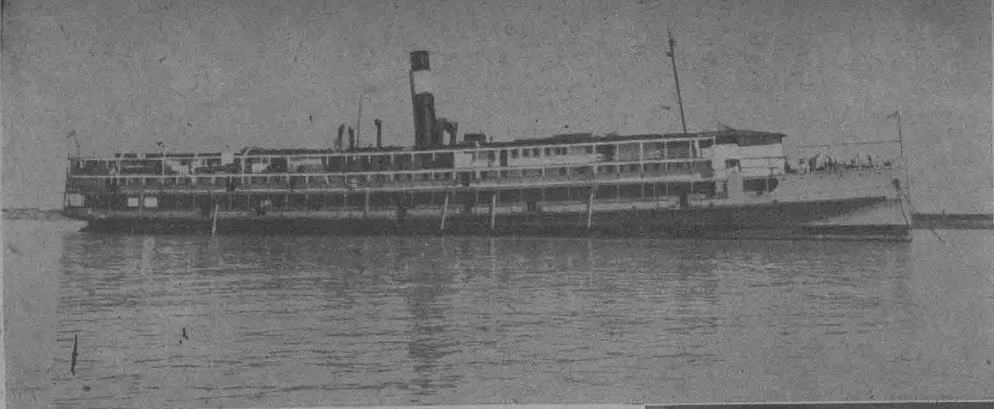
船員起居室 →



水手餐室 ↑

救 生 筏 ↓



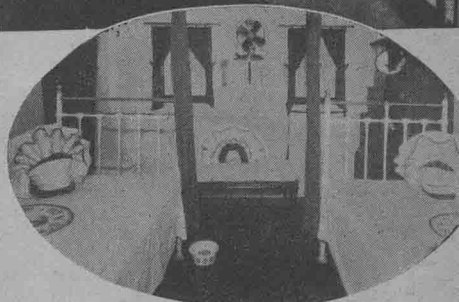
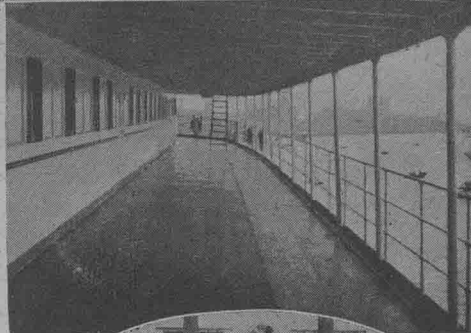


走廊
↓

江 新

江輪 RIVER BOATS

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
江安 Kiang An	4327.11	339'0"	12'6"	1800	12.5 Kts.
江順 Kiang Shun	4324.72	339'0"	12'6"	1800	12.5 Kts.
江華 Kiang Hwa	3692.66	340'0"	12'6"	1560	12.5 Kts.
江新 Kiang Hsin	3372.91	334'2"	12'6"	2200	12.5 Kts.
江漢 Kiang Han	3322.15	310'0"	12'5"	2400	13'0 Kts.
江建 Kiang Kien	2239.82	288'0"	12'6"	1000	10.0 Kts.
江慶 Kiang King	538.75	143'0"	8'0"	1200	14.0 Kts.
江濟 Kiang Ch	380.00	145'0"	6'2"	440	8.5 Kts.
江和 Kiang Ho	1361.61	222'6"	11'0"	2650	13.5 Kts.
江陵 Kiang Ling	1361.92	220'0"	8'4"	1340	9.0 Kts.



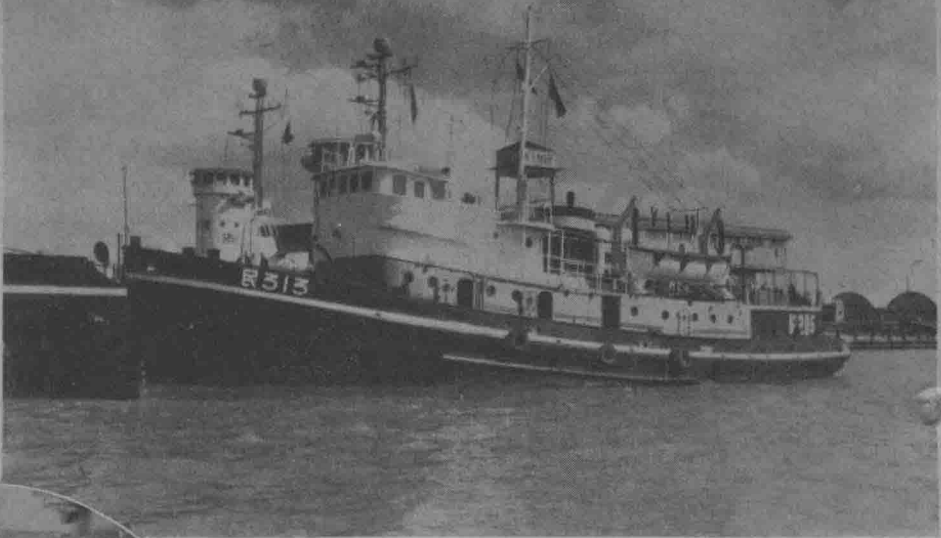
特等艙

頭等餐室

特等餐室



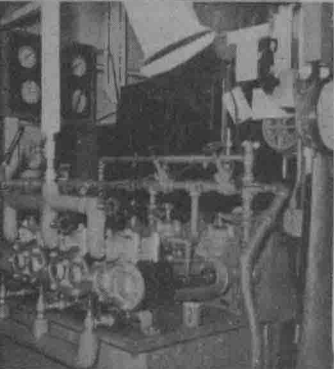
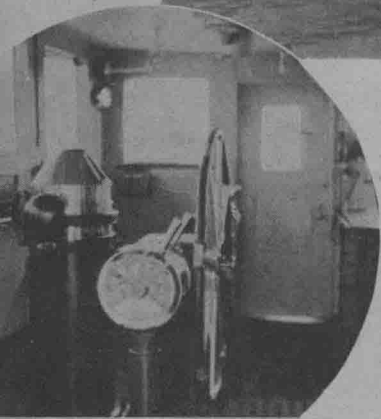
駕駛台 ↓



民 313

遠洋拖輪 SEA-GOING TUGS

船名	總噸	長度	吃水	馬力	速率
民 "Ming" 301	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 302	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 305	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 306	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 308	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 309	596.80	143'0"	14'6"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 310	596.80	143'0"	13'3"	1900	12.5 Kts.
民 "Ming" 311	433.56	123'0"	14'3"	1225	12.0 Kts.
民 "Ming" 312	497.45	149'0"	13'6"	1200	12.0 Kts.
民 "Ming" 313	433.56	123'0"	15'0"	1225	10.0 Kts.
民 "Ming" 314	433.56	123'0"	14'3"	1225	12.0 Kts.
民 "Ming" 315	433.56	123'0"	14'3"	1225	12.0 Kts.
民 "Ming" 316	596.88	143'0"	13'3"	1900	12.0 Kts.
民 "Ming" 317	597.45	149'0"	13'6"	1200	12.0 Kts.
濟安 "Chi An"	597.45	149'0"	13'6"	1200	12.0 Kts.

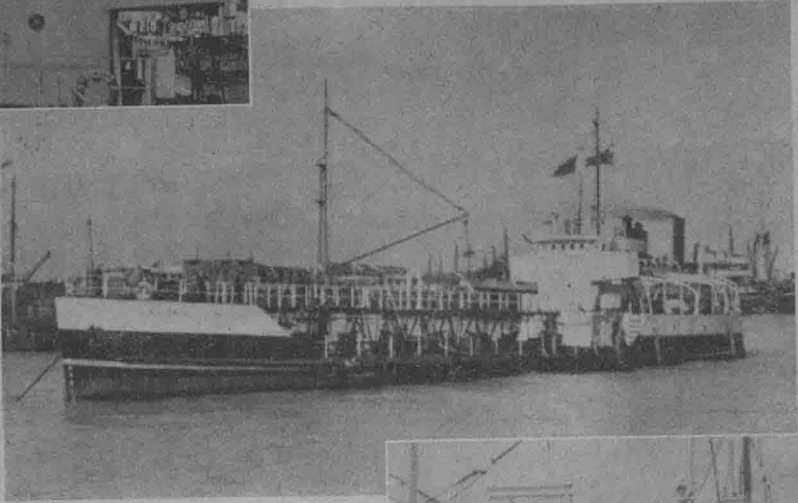


← 船員餐室

油輪 OIL TANKER

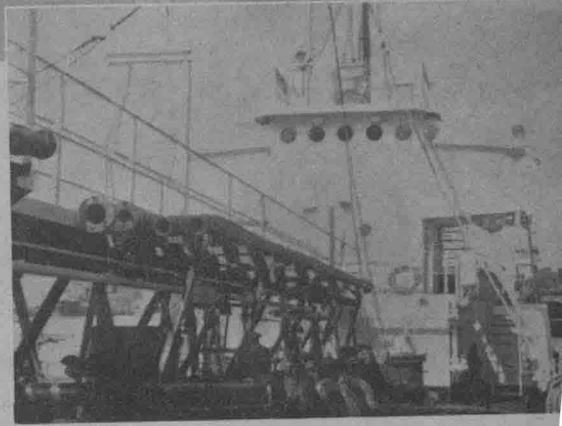


↑ 馬 駛 台



建 甲

船 名	總 噸	長 度	吃 水	馬 力	速 率
建甲 Kien Chia	601.50	173'0"	11'95"	600	8 Kts.



台 甲



↑ 國 盛 (渡 江 小 輪)

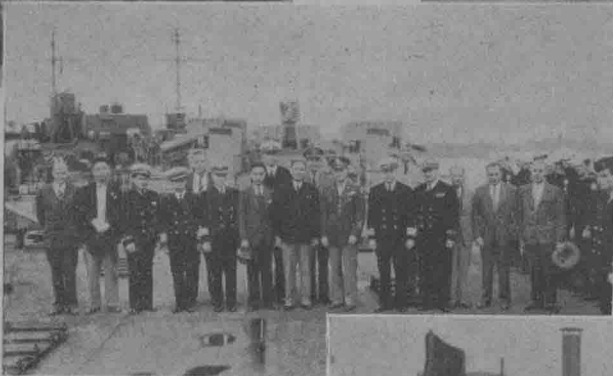
↓ 汽 車 輪 渡



↓ 接收“華字 203”登陸船升旗禮



↑ 接收“中字 101”登陸船後副總經理與美剩餘物資 (F. L. C.) 主管人 General B. Johnson 握手



↑ 接收“中字 101”登陸船後留影



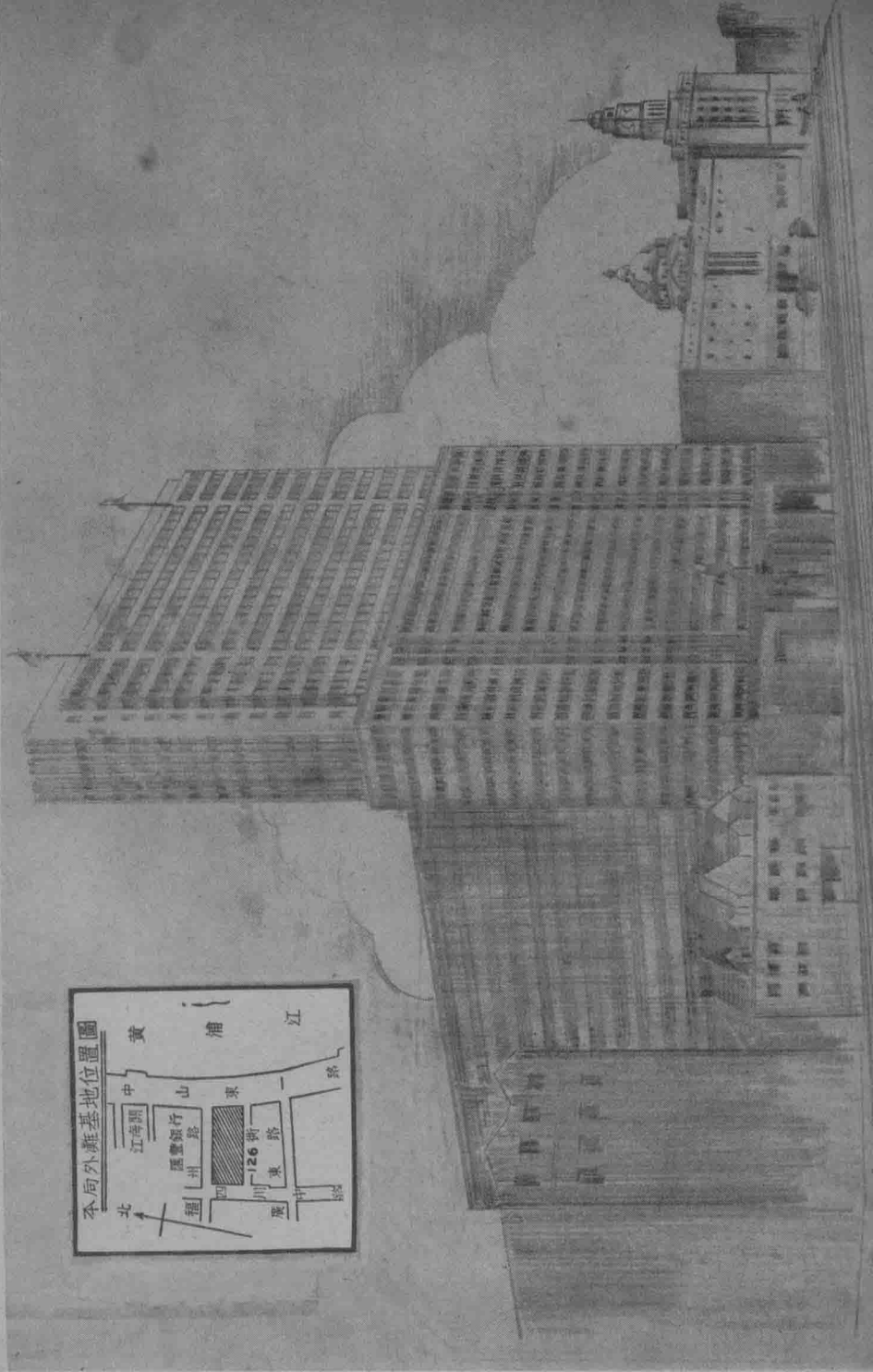
↑ 接收“華字 209”登陸船升旗禮

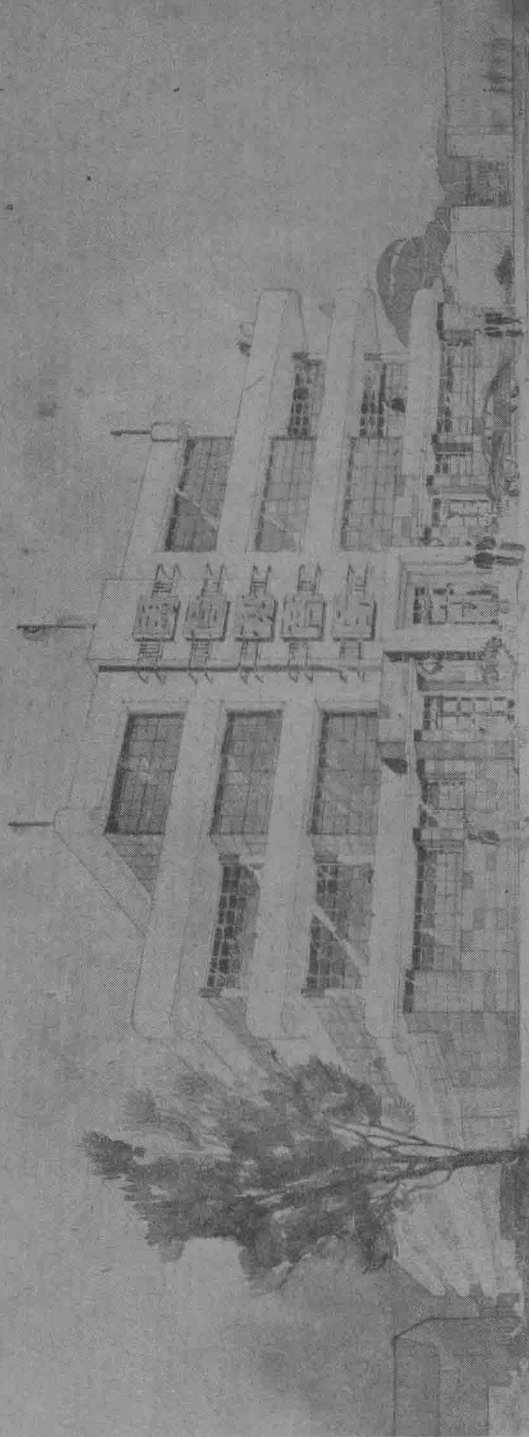


← 江亞輪開航馮雨棧徐總經理招待來賓

添置新船
之儀式

樓商招中之計劃



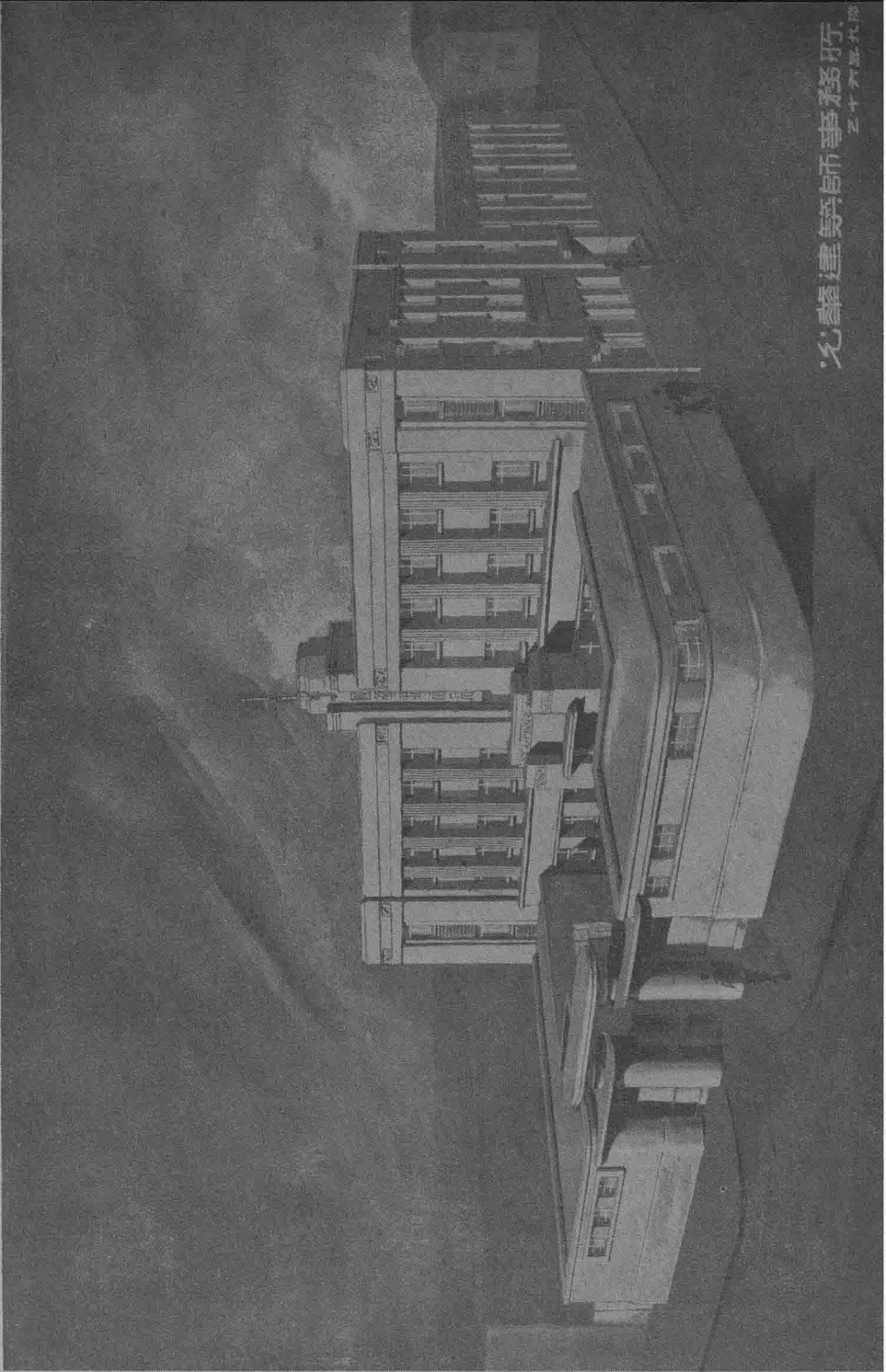


行將落成之南京分局

基本工程設計繪圖

五十六號

全部翻修後之漢口分局

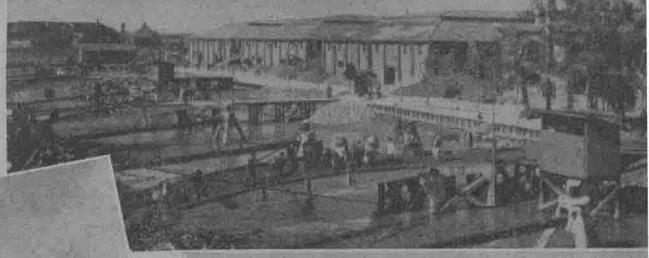


修理後之
本局上海各碼頭



第五碼頭

↑ 第三碼頭之棧橋及常通

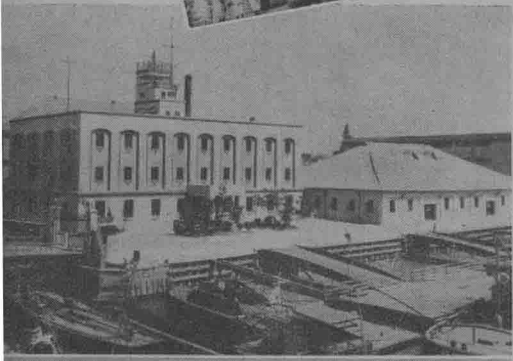
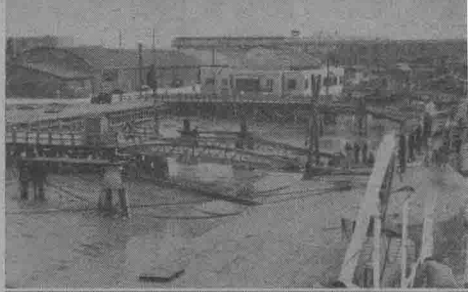


↓ 第二碼頭第一二號貨棧



二碼頭辦公室 ↓

第一碼頭 →

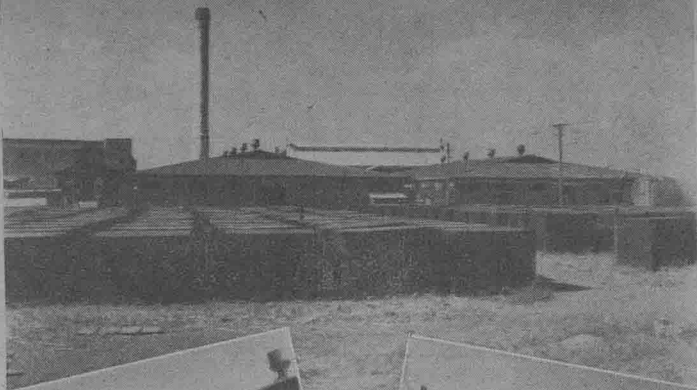


第四碼頭 ↑



← 第九碼頭

修船廠



← 裝配中之活動臺船



↑ 浦東修船廠



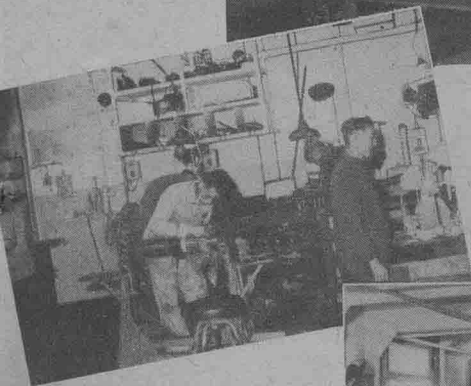
↑ 修船廠前廣場



↑ 工作船外貌

工作船

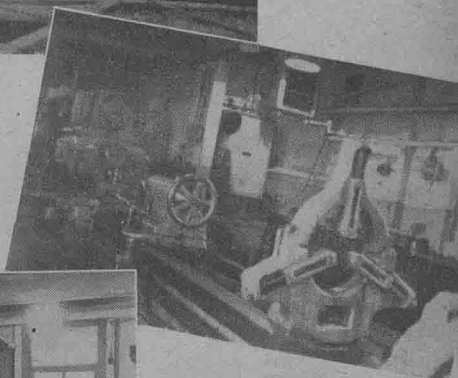
↓ 餐室



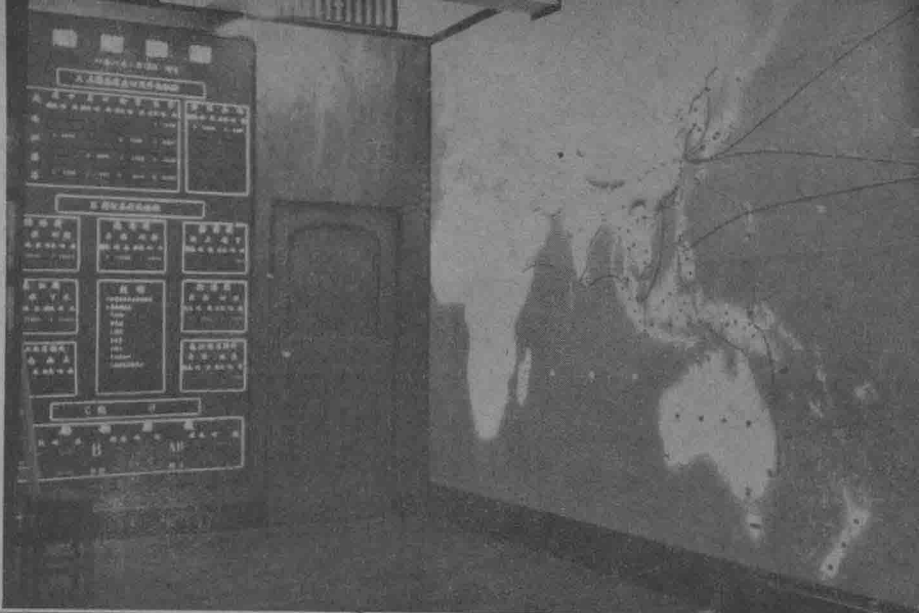
↑ 電工部份



↑ 車床部份

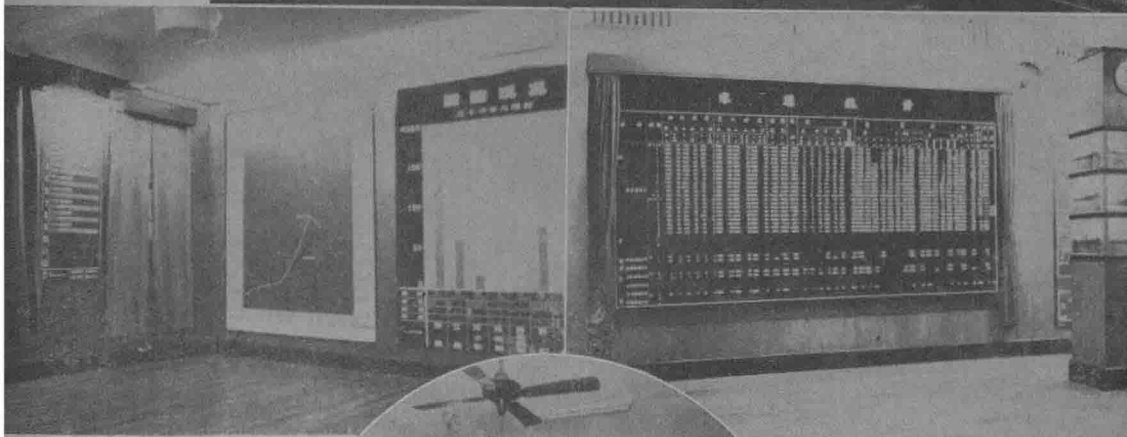


科學管理 之新設施



總局會議室圖表 →

統計圖表之一角 ↓



統計圖表之一角 ↑

← 本局電台總台佈置

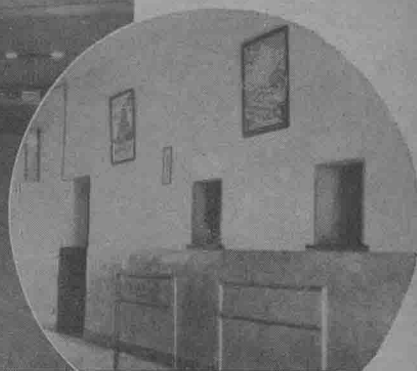
會計處電動登帳機 ↓

電台之一角 ↓

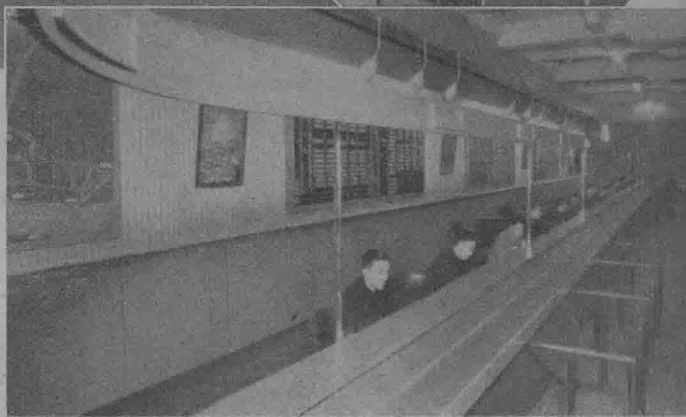




↓ 第三碼頭售票處

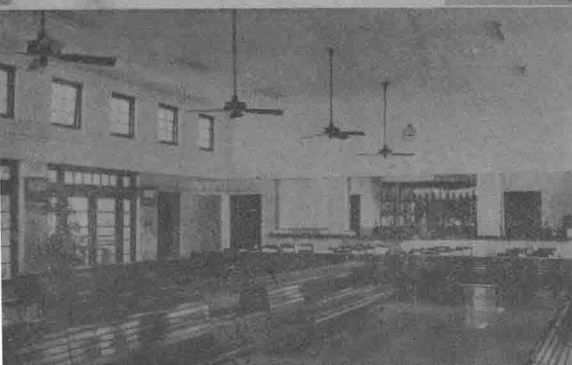
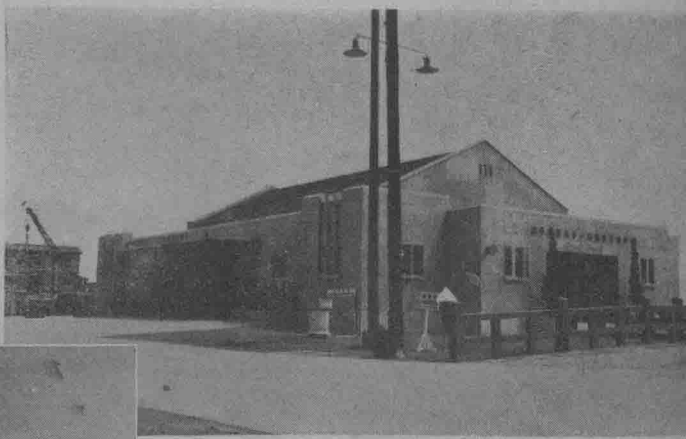


↑ 四川路售票處 →



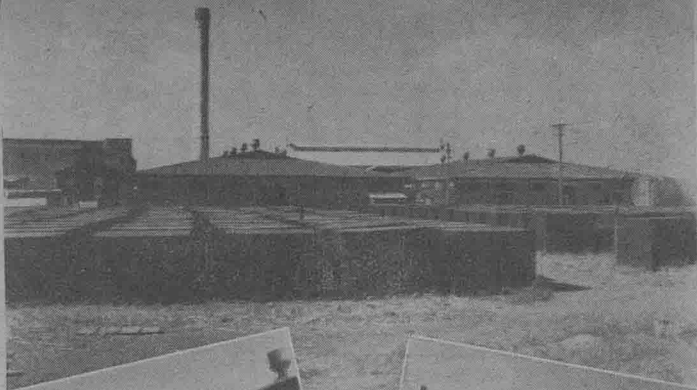
社會服務之新設施

上海第一碼頭旅客招待所外景 →



← 上海第一碼頭招待所內部佈置

修船廠



← 裝配中之活動臺船



↑ 浦東修船廠



↑ 修船廠前廣場



↑ 工作船外貌

工作船

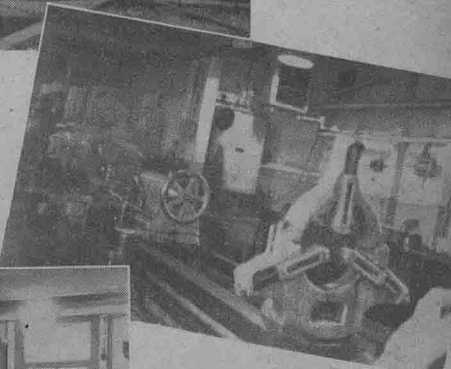
↓ 餐室



↑ 電工部份



↑ 車床部份





↑ 招商新郵路濟同



↑ 招商新郵內景



↑ 宿舍路波黃



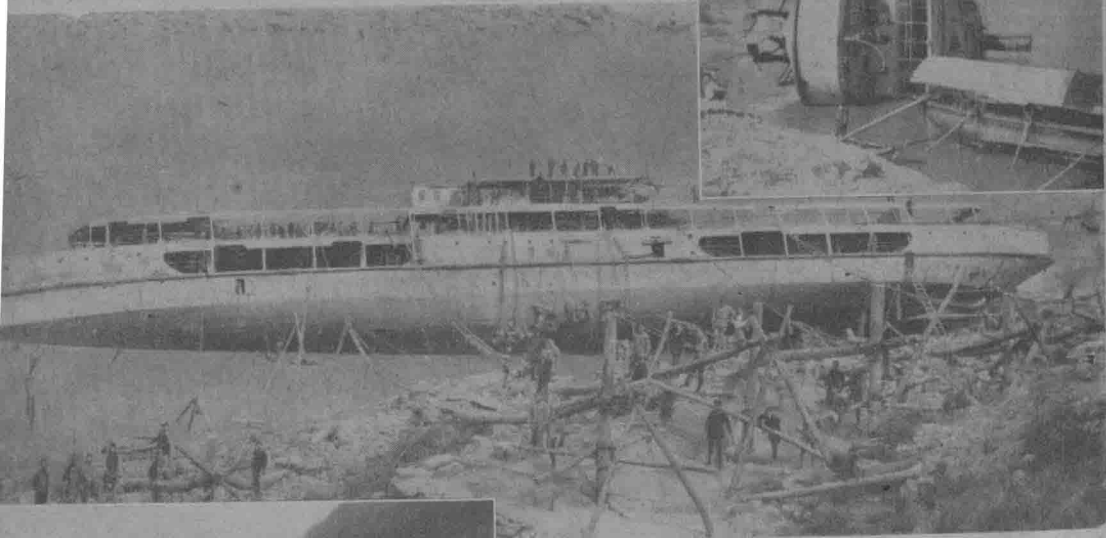
↓ 宿舍路波黃之一部

↓ 圖書室



↓ 理髮室





↑ 江建輪打撈工程利用舊式起重工具‘霸王車’施工情形



← 江建輪甲板施工情形

復員前奏搶修被炸六大



← 修理六大江輪之重慶唐家沱工場

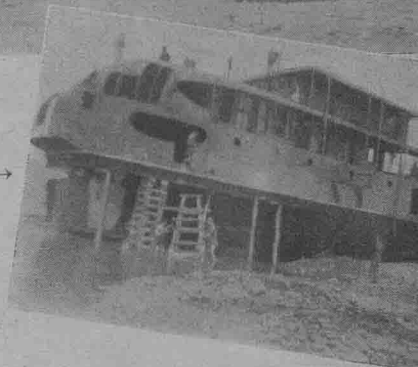


↓ 江濟輪上墩大修並吊裝鍋爐



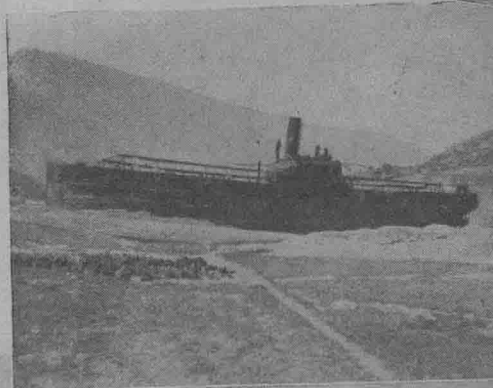
↑ 打撈江慶輪一斑

江慶輪上墩墊墩木情形 →

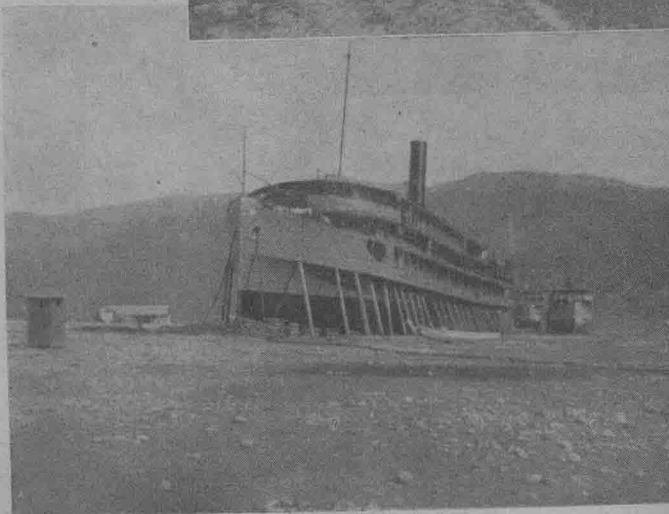


江輪艱鉅工作之一斑

江華輪上墩待修 →



重慶唐家沱工堰江岸沙灘上
各大江輪上墩後一瞥 →



保護局產有功之美商衛利韓君



Mr. William Peter Hunt

民國二十六年八月十三日，滬戰爆發，旋上海陷敵。蔡前總經理增基爲保全本局財產免陷敵手起見，與美商衛利韓公司立約，將本局全部產業在名義上移轉該公司經管。直至太平洋戰事發生爲止，衛利韓君主持公司事務，盡力保護本局財產。三十四年四月，本局與該公司解約；抗戰勝利，復由本局呈請交通部頒發衛利韓君一等三級獎章一座。



專員陳達卿君

陳君廣東省新會縣人，現年六十八歲。自民國前十二年入局服務，迄今四十八年。

服務本局最久之員工



江順輪領江徐乃桐君

徐君廣東省中山縣人，現年六十一歲。自民國前七年入局服務，迄今四十三年。



江安輪水手頭目顧孝根君

顧君浙江省鎮海縣人，現年六十歲。自民國前九年入局服務，迄今四十五年。

公餘生活



招商體育會會長暨全體委員 ↑

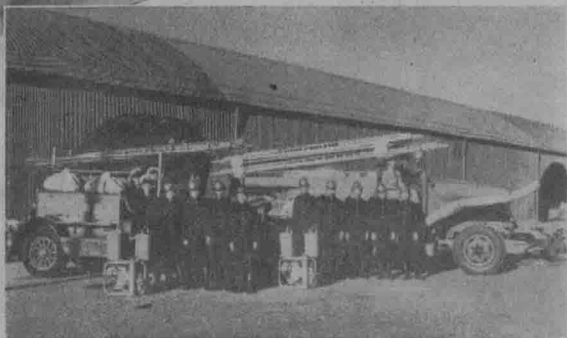
招商網球隊 ↓



招商足球隊 ↓



招商消防隊 ↓



招商平劇組 (長風社)

孫啟侯君之周瑜 ↓

李元龍君之趙雲 ↓

徐逸君之寶爾敦 ↓

古達程君之楊波 ↓



李頌陶君之魯肅
侯洪清君之孔明



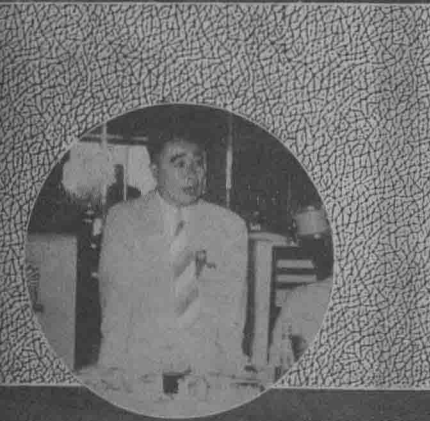
↑ 航政會議全體出席人員



← 俞部長致開幕詞

全國航政會議

民國三十六年七月七日



↑ 交通部李司長景濤致詞

← 本局徐總經理致詞

全國輪船同業聯合會

民國三十六年七月三日

← 本局招待聯合會代表於上海國際飯店



本局之過去與現在



With the Compliments

of

MILLINGTON, LIMITED

117 HONGKONG ROAD, SHANGHAI

TELEPHONE 11655

國營招商局
七十五週年紀念

美靈登有限公司
敬賀

目 錄

序 徐學禹

國父遺像及遺教

肖像 蔣主席肖像 本局創辦人李鴻章氏遺像 劉理事長
杜理事 李理事 盧理事 余理事 林理事 包理事
徐理事兼總經理 韋理事兼副總經理 沈副總經理
胡副總經理 總局各部份暨各分局處主管人員合照

題詞 蔣主席 孫副主席 張院長 居院長 戴院長 于院長
交通部黃前代理部長 朱前部長 俞前部長 張前部長
會前部長 俞部長 譚次長 凌次長 李司長 上海市吳市長
潘議長 宣司令 全國輪船商業同業公會聯合會杜理事長
本局劉理事長

插圖 本局航綫圖 總支機構分佈圖 歷任主管表 局旗 總局
各型船舶 添置新船之儀式 各分局處 計劃中之招商大樓
行將落成之南京分局 全部翻修後之漢口分局 修理後之
本局上海各碼頭 修船廠 工作船 科學管理之新設施
社會服務之新設施 員工福利 復員前奏搶修被炸六大江輪
艱鉅工作之一斑 保護局產有功之美商衛利韓君 服務本局
最久之員工 公餘生活 全國航政會議 全國輪船同業聯合會

本局之過去與現在

國營招商局之成長與發展 徐學禹(1)

本局主要船舶簡述 黃慕宗(14)

本局各地產業簡述 陳 萱(28)

本局債務清償記.....	殷灝若(39)
本局編年紀事.....	張恩駿(42)

論 文

世界航業鳥瞰.....	董浩雲(103)
百年滄桑話航權.....	李雲良(112)
抗戰期中本局對於國家之貢獻.....	沈仲毅(120)
國營招商局對於促進國內外貿易之使命.....	胡時淵(133)
美國航海教育及其新精神.....	韋煥章(136)
中國各主要港埠概況.....	劉鎮謨(156)
無線電對於航行安全之新貢獻.....	王世騏(200)

國外實習報告

倫敦 P. & O. 公司概況及挪威與瑞典之行.....	施迺徵(209)
英國碼頭工作安全問題之研究.....	許旺善(235)
GYRO COMPASS.....	胡匡靖(242)
加拿大太平洋輪船公司之組織 及貨運制度與手續之研究.....	俞大綱(256)
N-3 海和輪自美駛返祖國記.....	王 鶴(282)

統計圖表

本局七十五年來資本數額	七十五年來江海輪數量	
七十五年來盈虧狀況	船舶現況	員工人數
勝利復員以來客貨運量	倉庫概況	碼頭概況

編後語

廣 告

國營招商局之成長與發展

徐 學 禹

(一) 起源

遠在本局創立前，海禁猶未開放，外輪之首先出現於我國海面者，以清道光十五年英商怡和洋行之渣甸號 (Jardine) 爲嚆矢。二十二年，鴉片戰役，我國失敗，與英訂立南京條約，割香港，闢廣州、廈門、福州、寧波、上海爲通商口岸，由是外輪以香港爲根據地，自由出入於各港口。是年英船美達薩號 (Medusa) 首抵上海；怡和洋行復於二十四年派哥薩爾號 (Corsair) 作香港廣州間之定期航行。三十年，大英火輪船公司又派瑪麗烏德號 (Lady Marrywood) 闢香港上海間航綫。咸豐三年，美輪孔曉修號 (Confucine) 亦開抵上海。迨咸豐八年，英法聯軍之役，訂天津條約，加開牛莊、登州、台灣、潮州、瓊州五處爲商埠，鎮江、九江、漢口、天津亦隨之開放，於是外輪更得以直入長江及大沽口。海禁既弛，各國航商聞風而至，英商藍烟鹵及法國郵船公司亦先後派輪來華。同治元年，美商設旗昌輪船公司於上海，兼收華股，從事長江及沿海之營運。四年，英商復創省港澳輪船公司。六年，太古洋行經理之中國航業公司組成。至是外輪之出入我國沿海內江者，舳艫相接。

當日我國江海運輸，仍多採用舊式沙寧帆船，自不能與迅速安全取價低廉之外輪爭衡。我國沿海內河航權，遂漸次淪於外商之手。全國朝野，莫不引爲隱憂，乃有創辦華商輪船局以爭回權利之議。

初，同治四年，清廷效法西洋，先後命曾國藩設造船廠於上海，左宗棠設造船廠於福州。七年，道員許道身、同知容闈建等，建議當局，由商人置造輪船，分運漕糧兼攬客貨辦法，奉准試辦；祇以日久因循，迄未有成。十一年，內閣學士宋晉上奏，以官造輪船糜費太重，請暫行停止，爲直隸總督李鴻章兩江總督沈葆楨所反對；奏以製造輪船爲富國便商之要務，未可裁撤；且提議官造商船准華商領僱，並准其兼運漕糧，俾有專門生意而不致爲洋商所排擠。當即奉准隨時察看情形，妥籌辦理。是年七

月，李鴻章遂令浙江漕運局總辦海運委員朱其昂擬章試辦；一面請照戶部撥借直隸練餉局存款制錢二十萬串，以作官借資本。九月，朱其昂朱其詔昆季奉派來滬設局，招商興辦，定名為輪船招商公局。十月，向英國購進伊頓輪一艘。十二月十六日，正式開辦，是為本局發軔之始。自後本局遇事必秉承李鴻章意旨辦理；而李氏對於本局之維護監督，亦無不悉心以赴，數十年如一日，其對於本局之功績，誠不可沒。

(二) 官商合辦時期

同治十二年，李鴻章委唐廷樞充本局總辦，並派朱其昂、徐潤、盛宣懷、朱其詔會辦一切。將全局改組，名歸商辦，實為官商共營。於是重訂章程，規定資本額為一百萬兩，改名為輪船招商局；並經眾商集議，推選商總、商董，分管局內各有關事務。嗣為發展業務及配合運輸起見，除上海設總局外；並在天津、牛莊、烟台、福州、廈門、廣州、香港、汕頭、甯波、鎮江、九江、漢口及長崎、橫濱、神戶、新加坡、檳榔嶼、安南、呂宋等處共設十九個分局。

本局營業，開辦之始，即以漕運為主，因兼攬客貨，致引起洋商之嫉忌，相率減低運價，藉以排擠。光緒元年，日本郵船會社亦派輪來華參與逐鹿。當日情勢，對於基礎未固之本局，至形不利。翌年，我國與英訂立烟台條約，外輪由是得以深入沙市。是年夏間，南荒北旱，客貨減少，本局益感入不敷支，挪借莊款積至六十餘萬兩。李鴻章慮其勢將不支，急籌官款五十萬兩，撥局存用，危難之局，賴以挽回。

光緒二年，旗昌輪船公司以航業競爭日劇，不堪損失，乃有合併於招商局之議。唐廷樞、徐潤等以時機難得，竭力籌劃，於是年十一月與旗昌訂約，將該公司所有在上海及各地全部輪船資產，作價二百二十二萬兩，由本局收購，翌年正月接收。

自本局收併旗昌後，洋商嫉忌益深，極力跌價，以謀傾軋。怡和洋行經理之印度中國航業公司，又已來華開航。本局處此四面楚歌之中，幾無法維持。李鴻章乃於光緒三年十一月，條陳整頓招商局辦法；並奏請將各省官物統歸本局承運，以維營業。長江及閩津方面，又分別與太古、怡和兩洋行訂立齊價合同，由翌年正月正月起實行。本局經濟，乃得轉危為

安。

光緒七年，本局股本已招足一百萬兩。八年，添招一百萬兩。九年，總辦唐廷樞出國考察，約同怡和太古兩行主來滬，將攬載事務重訂合同，以六年為期，俾免暗中競爭，而維共同利益。是年秋，中法啓釁，法艦駛抵吳淞，人心恐慌，錢莊閉歇，存戶紛紛提款，局方無法應付，除由李鴻章撥銀三十六萬兩外，並以滬地棧產向天祥、怡和等洋行押款七十四萬三千餘兩，清還各方欠款，以維信譽。十年六月，因法艦四出騷擾，海疆不靖，局輪行駛洋面咸有戒心，稟承李鴻章意，與旗昌洋行密訂合同，將船棧暫交旗昌洋行代為經營；各輪則換用美國旗照常航行。

(三) 官督商辦時期

光緒十一年四月，中法議和。六月間，本局依約將上年所交旗昌洋行代管之全部局產悉數收回。盛宣懷奉命重訂本局章程，力加整頓；並條陳用人理財章程，謂非商辦不能謀其利，非官督不能防其弊。李鴻章旋委盛宣懷為本局督辦，馬建忠、謝家福為會辦，於是本局遂成為官督商辦之局。

時以經濟困難，需款孔亟，原借洋商之款，及旗昌經營期間代墊各項，均已陸續到期，官商無可籌挪，乃以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬鎊，俾應急需。李鴻章復奏准維持招商局辦法四條：如先歸洋債，後還官本；漕運水脚，不再扣減；輪船運漕，回空減稅；裝運鄂茶，出口減稅等；獎勵維護，無微不至。自與太古怡和重訂攬載合同後，水脚棧租雖均無讓價爭攬之必要，一時營業上亦稍覺順利；惟各國航商咸挾不平等條約作護符，使我新生之芽，未能順利發展，至可歎惜。

溯自本局成立之初，以局輪向外商保險公司投保，均遭拒絕，祇得餌以重利，並縮短保險期，始允勉強承保。惟以局輪日多，保費負擔日鉅；且洋商所定保額，遠比船價為低。當局有見及此，遂將船險收歸自保，曾先後成立濟和、仁和兩保險公司，向外招股，由局經營。創辦以來，頗獲厚利。光緒十二年，將兩公司合併，改名為仁濟和保險公司，擴充資本為一百萬兩，仍歸本局代為經理。

光緒二十年七月，中日戰事爆發，北洋航行危險，本局爲防患於未然，援用中法戰役出售旗昌保管之故事，將全部海輪暫行分售於各國洋商。翌年三月，馬關條約成立，仍全數買回。時日商開始派輪作上海蘇州間之內河航行，續復闢滬杭綫，成立大東汽船會社，日輪之參與我國內河航運競爭，亦自此始。

二十三年，本局在歷年公積項下，及自保船險公積項下，各提出一百萬兩，共二百萬兩，轉入局中股本，填發股票，連原招股本共成四百萬兩。

其時我國與英訂立滇緬續約，開梧州、三水、騰越爲商埠，於是外輪又可溯西江而直達梧州。二十四年，修改長江通商章程，規定凡有約各國之商船，均准在通商各埠往來貿易。又定內港行輪章程，外輪可自由往來中國內港。是年大阪商船會社首派輪船來華，航駛滬漢綫，嗣續增派多艘，將航路延至宜昌，並在沿江設置碼頭躉船及倉庫。

二十六年，德國之亨寶公司及北德意志公司派輪開航長江，德國之勢力遂亦開始侵入。是年五月，我國義和團事起，各國聯軍入侵，本局復將一部份輪船援照前例暫行出售與洋商。翌年七月事平，仍照原價買回。九月二十六日，維護本局不遺餘力之創辦人李鴻章溘逝於北京，本局業務乃如江河之日下。

二十八年，本局接收利用輪船公司，另組內河招商局，從事江浙兩省內河經營。二十九年，威宜懷去職，楊士琦繼任爲本局總理。時復有英商麥邊及鴻安兩公司，加入我國沿海及長江一帶航業。日商又創設湖南汽船會社，航行湘鄂之間。

三十一年，遼甯航商張本政、張本才等，創立政記輪船公司於烟台，是爲華商輪船公司之第二家。翌年，法國東方輪船公司亦加入長江航綫。三十三年日本郵船、大阪兩公司爲加強長江航業競爭起見，舉其所有長江航綫之一切權利與湖南汽船會社及大東汽船會社，合組爲日清汽船會社，並增開長沙常德及九江南昌兩綫。從此資本愈厚，基礎愈固，一躍而爲長江航業之巨擘。

(四) 商辦時期

本局自創辦以來，均直接隸屬於北洋大臣。宣統元年，奉旨歸郵傳部管轄。六月三十日，開第一次股東大會，選出董事，公推威宣懷、施肇會分任董事會正副主席。九月，郵傳部頒行招商局股份有限公司商辦隸部章程，於是本局遂成爲商辦之局。

時國人之興辦航業者，續有張謇、張謇及虞和德、嚴義彬等，先後分別設立大達、甯紹兩輪船公司於上海；李序園、李子初等，設立紹興輪船公司於營口；威崑山等設立直東輪船公司於天津，我國航業，始露一線曙光。

宣統三年秋，武漢起義，上海光復，其時金融阻滯，本局營業虧折，支款不繼，各戶存款，復以時局關係，紛紛提取，不得已將所有各埠棧房市房，向匯豐銀行抵押一百五十萬兩，以資備用。

民國二年六月，股東常會議決仿照日本郵船會社辦法，先推選董事九人，由董事互推二人爲董事會正副會長，主持一切；以三人分掌主船、營業、會計三科，其餘四人祇參預會議；審定大計，仍從九人多數取決；查帳員二人，則隨時到局監查營業計算事宜。經公推楊士琦、威宣懷分任董事會正副會長。

民國三年，經股東常會議決，所有局產悉照公估時值核算，將無關航業之市房及各種股份劃出，另立積餘產業公司，分別辦理。全部財產估值一千七百餘萬兩，因將航業資本改爲銀八百四十萬兩，產業資本洋四百四十萬元，加填股票，分派與各股東，並酌派與局中職員，作爲花紅公積。

民國四年，日商大連汽船會社成立，派輪往來於上海大連間，與南滿鐵路及西伯利亞鐵路聯絡，我國亦於此時先後成立有三北、北方兩輪船公司。由民國三年至七年，值第一次歐戰，北德意志公司在華之航業停止，外商輪船亦多被徵調回國，本予我國航業界發展之莫大機會；惜各公司規模有限，政府又乏有力之支持；以本局爲全國唯一大規模之航業機構，亦未能善用時機，作有機劃之發展。歐戰安閉，輪機土重來，即不能與之角逐爭雄，我國航業，復爲外商所把持。歐戰日本大

阪輪船公司，利用歐戰機會，擴充營業，獲利達三億金元，廣添新船，重闢世界航綫，已奠立永久基礎，實不可同日而語。

第一次歐戰結束後，本局漸為少數股東所把持，營業一落千丈，種種腐敗，已達極點。民國十年，股東常會發生選舉糾紛，董事傅宗耀等利用上海租界勢力，推翻股東議案。十一年，傅等被控草菅人命，敗壞航政，舞弊營私，侵佔公產，交通部派員來滬查辦，本局一部份股東，受傅利用，且發起組織股東維持會，予以拒絕。

民國十二年，以頻年內戰，地方不靖，營業虧損，積欠莊款達三百餘萬兩，期短利高，頗感週轉不靈，因謀改借長期輕利債款，以清夙累，經董事會議決，以原抵押品向匯豐銀行增借至五百萬兩。十三年，續向美商花旗銀行借款一百萬兩。十四年，五卅慘案發生，國人抵制英輪，太古怡和營業銳減，本局以海輪不多，未能承接全部貨客運輸，坐失時機。十五年間，本局復一面受歷年內爭影響；一面又因少數股東把持舞弊，虧損益甚，甚至發薪無款，債息無着。局中竟欲以局產中價值六千萬元之上海三大碼頭，作價三千萬元，售與日商，嗣因懼於輿論，其議始寢。惟負債纍纍，損失之鉅，為歷來所未有。船舶停航，業務停頓，實已瀕於破產倒閉之局面。

當時我國續有大通、民生、達興、海昌等航業公司興起，為謀同業團結起見，會由本局及三北、政記、寧紹等十家輪船公司發起，組設上海航業公會，經一年餘之籌備，於十六年七月正式成立。此後我國航業界之經營步驟，始稍有漸趨一致之象。

(五) 官督整理時期

民國十六年春，北伐成功，國府奠都南京，以本局為全國之最大航業機構，決加整頓。三月間，政府派張人傑、蔣尊簋、錢永銘、虞和德、郭泰祺、陳輝德、宋漢章、楊銓、潘宜之、楊端六、李孤帆等為清查整理招商局委員，五月二十日到局辦公。經數月之調查，製成報告書，將本局數十年來之積弊，揭發無遺；並製定整理方案，於九月底辦理結束。十一月，國府公佈監督招商局章程，設立招商局監督辦公處，直隸於交通部，由交通部長

王伯羣兼任監督，參事趙鐵橋兼任總辦。

趙氏就任總辦後，以本局股東會久未開成，實際無人負責，即與董事長李國杰商洽，逕予接管，由監督發佈解散董事會命令；並於局內設總管理處，趙氏以監督處總辦兼總管理處總辦。於是重訂本局章程，設立業務改進委員會，改良會計委員會，燃料研究委員會，及工程委員會等。並創辦航海專科學校，釐訂各項章程及辦事細則，整頓頗為積極。

民國十八年六月，二中全会議決，將本局改隸國府，特派專員負責整理；並令總辦趙鐵橋代行專員職權。其間曾將積餘產業公司收歸總管理處管轄，及將內河招商局全部財產出租與浙江省建設廳。十九年七月二十四日，趙氏因整頓局務遭忌，被刺身故。此後政府歷派蔡培、陳希曾、李仲公、郭外峯等先後充任專員，均為時甚暫。二十一年春，中央政治會議議決，將招商局撥回交通部管轄，派次長陳孚木為本局監督，李國杰為總經理，接收總管理處，繼續經營。無如局債過鉅，整理又乏進展，營業仍未有起色。

(六) 國營時期

民國二十一年十月，政府以本局內部情形過於複雜，整理方案，又未能付諸實施；為挽救我國唯一具有規模之航業組織起見，乃毅然出資將本局收歸國營。取銷監督處，另設理事會、監事會及總經理。簡派葉琢堂、劉鴻生、史量才、張壽鏞、張嘉璈、杜鏞、楊英、胡筆江、李銘、王曉籟、錢永銘、余日章、張寅、胡筠莊、威昇頤等十五人為理事；盧學溥、陳輝德、虞和德、胡祖同、秦祖澤、榮宗敬、黃金榮、金庭蓀、郭順等九人為監事；劉鴻生為總經理。均於是年十一月十四日就職，接收商辦招商局，改名為國營招商局。

本局接收後，發現前監督陳孚木、前總經理李國杰等，與美商中國營業公司訂立三千萬元借款合同，以本局四大碼頭作抵，密未報部；且由李先向該公司索取七十萬兩，並未入賬。案發後李氏下獄，陳氏逃亡。李與中國營業公司所訂之借款合同，亦即取銷；惟李所收之七十萬兩則不得不予承認，另由局方分期償還。

劉氏就任總經理後，最重要之工作，為收回股票，確定產權。此次所定股票作價，係依照最近三年平均市價，以航業股二股產業股一股合成一套，每套從優定為現銀五十兩；並於事前徵得多方同意，公開決定。故自二十一年十二月一日開始委托中央銀行代收以來，進行頗為順利。截至二十三年九月底止，全部股票，均已陸續收回。

時以局輪殘舊，速率緩慢，北洋航線已盡為日輪所包辦，南洋航線又為英商所壟斷，本局業務，岌岌可危。政府有見及此，特撥借中英庚款三十六萬磅，以充本局改進航業之用。二十二年八月，本局與中英庚款董事會簽訂借款合同，向英國訂購海輪四艘。二十三年底，各輪陸續到滬，定名為海元、海亨、海利、海貞。

劉氏在任期間，先後與隴海、膠濟、平漢、江南四鐵路開辦水陸聯運；復將本局上海金利源棧、楊家渡棧、北棧、中棧、東溝等處沿浦灘地辦理升科；並確定收支預算，實行審核制度，裁汰冗員，緊縮開支，添租輪船，修葺棧埠，廢除舊輪，重訂各棧扛力棧租，改革各輪買辦制；他如艙位之清潔，茶役之綱紀，亦均銳意整頓，力求改善，營業漸有起色。祇以在商辦時期，因經營不善，負債至巨，收歸國營後，雖有請政府撥款整理舊債之提議，迄無切實辦法，經濟情形，困難萬分。全體理監事及劉總經理均以窮於應付，遂於二十五年二月提出辭職。

民國二十五年二月，本局改組，交通部公佈修正國營招商局組織章程，廢除理監事會制，派蔡增基為總經理，增設副經理二人，派譚伯英、勞勉充任。翌年一月，副經理譚伯英辭職，由沈仲毅繼任。

本局改組後，依照組織章程所定職員名額，分別舉行甄別考試，取消棧長包辦扛力制，另行公開招標承辦，成立整理房地產業委員會，縮短局輪停泊及航行時間，開闢廈菲近海線，訓練航警等，力謀業務之改進。迨抗戰前夕，本局共有輪船八萬六千餘噸，全國共有五十七萬六千餘噸。至航行我國之中外輪船合計，長江有三十餘萬噸，沿海近海六十餘萬噸，遠洋五十餘萬噸，共有一百五十餘萬噸。

(七) 抗戰時期

民國二十六年七月七日，抗戰軍興，政府以海軍力薄，不克保護沿

海運輸，對於各種船舶，惟有力謀保存，以免資敵，而維後方交通。乃於滬戰前夕，密電各航商將所有海輪儘速駛入長江，或趨避其他口岸。八月十三日，滬戰爆發，上海陷敵，本局總經理蔡增基率一部份人員遷香港辦公，離滬前與美商衛利韓公司立約，將全局產業在名義上暫時移轉該公司經營，免陷敵手。至長江方面業務，則另派一部份人員，組設長江業務管理處，由副經理沈仲毅兼任處長，隨國府西遷。

滬戰發生後，前線隊伍軍品需用浩繁，供應迫切；且當日奉命搶運上海民營廠商機器物資，航業界任務，空前繁重。本局在政府指導下，領導同業三北、民生、大達、大通等公司，在南京成立內河航業聯合辦事處，各地設置分處，統一調度，以供應軍民運輸。復以戰事緊張，為防止敵艦侵入計，政府不得不徵用輪船，沉塞要港。全國航商，深明大義，不顧損失，慷慨應徵。計徵用輪船及躉船數達八十七艘，共十一萬餘噸。此外各輪，則自開戰以來，或被擄劫，或遭炸燬，或棲遲於海外，又達三十餘萬噸。其能及時駛入長江，隨政府西撤者，僅及十萬餘噸，犧牲實至慘重。

民國二十七年春，政府由京撤退漢口後，本局即竭力設法開闢漢口長沙、漢口常德、常德津市、常德桃源，及九江南昌各綫，以利疏散，而維後方運輸。並與粵漢鐵路實行三段聯運辦法，藉以調劑華中華南之貨運及糧食，及促進對外貿易。二十八年，武漢撤退後，復將各輪調航渝萬宜、渝瀘、渝津沙北碚等綫，以維陪都及川鄂交通。二十九年，宜昌淪陷後，本局乃與民生公司合辦川湘水陸聯運綫。三十年，另闢辰水綫；又添購協慶輪與協福躉船，接管津浦路澄平、安甯兩輪，建造煤氣淺水船，修理炸燬各輪，及派員前往加爾各答登記返國船員等。尤以六大江輪，隨政府西撤入川，以四千餘噸之巨輪，冒險直入川江，實開航業界一新紀錄。此後各商輪船亦步本局後塵，陸續駛渝，以待反攻復員之用。

至香港方面，以本局撤港之元、亨、利、貞四海輪，無法運用，經於民國二十七年由蔡總經理奉准出售與英商怡和洋行。三十年十二月八日，香港淪陷，蔡氏避難澳門，遂致無法行使職權。

三十二年一月，中美中英重訂新約，不平等條約宣告廢除，喪失近百年之航權一旦收回。戰時繼續航行於川江之英籍商輪，均於新約生效之日起全部停航。交通部以本局今後任務重大，除加強軍運，配合反

攻，準備復員外；將來對於戰後復興，航業建設，尤待規劃，局務不容中斷。爰於是年四月在重慶恢復總局，派學禹為總經理，潘光迥、沈仲毅為副總經理。同時再設理事會，以蔡增基為理事長，劉鴻生、杜鏞、威昇、頤、何墨林、趙季言為常務理事，徐學禹、潘光迥、劉攻芸、王選之、韋以勳、壽景偉、趙棟華、魏文翰、駱清華為理事；並將本局原有長江業務管理處撤銷。四月二十六日，總局在渝正式恢復辦公。

其時本局所存船舶，大小合計，僅十八艘，凡二萬三千餘噸。其中六大江輪佔所有船隻總噸數百分之九十以上，因船身大，吃水深，無法在川江行駛；但為準備隨時反攻，及復員需用起見，所有船上技術員工，仍全部留用，照付薪津，以資維繫。以不足總噸數十分之一之船隻營業收入，供應全部船隻之開支，其中困難，可以想見。

本局自恢復辦公後，即緊縮人員，調查財產，整理債務。以湘江方面工具窳陋，業務不振，奉准移交川湘聯運處接辦，湘分局及辦事處概予撤銷，以節公帑。川江方面，以業務繁忙，特添租輪船，加強後方運輸。又為協助軍運起見，派定差輪隨時供應；其間屢冒艱險，均能達成任務。

時本局奉命承辦敘渝、瀘渝水空聯運水運段接轉工作，此為盟邦接濟軍火物資及出口貿易品之唯一國際路線。本局以任務繁重，即分別先後成立宜賓及瀘縣兩分局，就近主持；並建築機場倉庫，碼頭木駁，改善路面，購買卡車，調派接運船隻，一切設施，均照計劃進行。國外軍用物資得以源源抵達前線；對於反攻軍事之進展，蓋亦不無微勞焉。

本局停泊川江之六大江輪，為我國碩果僅存之下游船舶，將來復員之使命至大。惟以迭遭轟炸，停航失修，為應反攻之急需起見，特呈准指撥修船專款，俾資修葺。以抗戰期間工具之缺乏，材料之難購，技工之不敷，各種困難，努力克服，日夜趕工，各輪始得如期竣工，負起復員初期長江中下游運輸之重任。

在川期間，本局對於業務，銳意整頓，如實行對號售票，免費保管旅客行李，改善旅客伙食，嚴禁船員挾私及接受旅客小費等。此外對於裝卸與貨運辦事手續之改進，及代客報關保險，招訓輪船服務生等，亦均已切實做到。

本局副總經理潘光迥，於三十二年九月辭職，部派魏文翰繼任，旋魏奉派赴美接洽戰後船舶之訂購事宜。三十四年一月，理事長蔡增基辭職，學禹奉命暫代。三月，交通部增派胡時淵為副總經理。四月，與美商衛利韓解除抗戰初年代局保管財產合同。

(八) 復員時期

民國三十四年八月十五日，抗戰勝利，敵人無條件投降。學禹及沈副總經理仲毅先率一部份員工東下，接收上海廣東路二十號日本郵船會社房屋，於十月一日成立國營招商局上海臨時辦公處，辦理復員工作。並派員馳赴長江及沿海各地，籌備恢復各分支機構，與辦理接收事宜。嗣胡副總經理時淵率領之留滬全部工作人員抵滬，總局遂於十月二十三日正式遷滬辦公。

時六大江輪已先後安全出川，負擔軍公復員運輸任務。本局為便利復員運輸起見，特派輪先恢復滬漢、滬甬、滬青、青連、津青、滬台各綫。又以復員運輸，長江沿綫最為繁重，特組織長江視察團出發沿綫視察。是年十一月，魏副總經理文翰辭職，由韋煥章繼任。理事會改組，部聘劉鴻生、杜鏞、盧作孚、高廷梓、徐學禹、余任榮、林旭如、韋以勳等為理事；並指定劉鴻生為理事長。翌年九月，韋以勳病故，高廷梓離職，部聘李景潞、韋煥章繼任。三十六年六月，復增聘包可永為理事。

本局於勝利之日，僅殘存大小船舶二十八艘，凡二萬五千五百餘噸。復員開始，奉令接收各地敵偽船舶，經再三整理後，截至本年底止，計留局運用者，共三百三十二艘，凡七萬四千噸。至政府預向美加兩國訂購之輪船，撥交本局運用，連同本局向外購買者，大小共計一百零六艘，凡二十二萬七千二百餘噸。合計以上三者，本局現在船舶四百六十六艘，凡三十二萬六千八百餘噸，較諸戰前噸位已增至四倍。查此項增加之船舶，其機器種類不一，噸位大小不齊，配備船員，至感棘手；且大都殘破陳舊，修理工作，特別繁重。以我國船員之缺乏，國內修船設備之不全，各項問題，至費周章。但本局卒能克服種種困難，使各類船舶，均得充份運用。且航行以來，兩載於茲，尚無重大意外發生。

復員初期，本局仍以軍公運輸為主，所有航行船隻，幾於十之八九

調充軍運。此外則敵俘日僑之遣送，川糧贛糧之接運，秦皇島基隆越南之煤，台灣之糖米，青島連雲港之鹽，及救濟接收物資等，亦均大部交由本局承運。至於公教人員之復員，流亡義民之還鄉，本局亦會盡量利用指定任務以外之船隻，完成一部份之使命。自民國三十五年起，本局行駛之航綫，隨船隻之增加而擴展。長江及南北洋各綫，漸已恢復戰前狀態。三十六年起，陸續派出自由輪，開航印度加爾各答及關島、狄寧島、曼納斯島；並派海廈輪開航香港新加坡綫，海隴輪開航廈門馬尼拉綫。又派海黔輪赴日，運送歸僑及中信局物資等。最近且租賃美輪，駛中美之古巴，南美之阿根廷各埠。近海遠洋，均已開闢新航綫，創我國之新紀錄。此外如實行駐港理貨制，代客報關保險，增闢滬津間特快班輪，及縮短滬漢綫班期等，業務開展，一日千里。

戰前本局各項房地產業，因債務關係，幾全部抵押於各中外銀行錢莊。抗戰勝利，本局復員來滬之初，即首先進行還債贖產，以保業權。惟局方實有產業幾何，債務若干，均苦無冊可稽，幾經調查，始克設法將戰前全部局產贖還，原有作抵在外之地契文據，亦均已一一收回。

本局在上海方面原有碼頭倉庫，淪陷期間，損毀甚多，復員以後，收回修理。並向蘇浙皖區敵僑產業處理局租到前日本東亞海運社所屬之碼頭多座。嗣將所租之第六、七、八碼頭及本局自有之第一、四碼頭分租與善後救濟總署使用，合組聯合棧埠管理處，專司救濟物資之存轉事宜。此外各地接收之敵僑產業，已擇其適合營業之用者，分別洽購。

復員以後，所有本局及各分支機構之棧埠建築及設備，已非復戰前舊觀，規復興革，經緯萬端。年來工作，如廢除碼頭包工，收回局中自辦，取消貼力，掃除恶習，均得各界人士之稱道。他如製發碼頭職員號碼證章扛力磁牌，管制行李伙役，取締碼頭小販，設立販賣部，加強棧埠消防設備，組織巡夜隊，舉行棧埠清潔比賽，擬訂碼頭貨棧營業通則，舉辦工人福利事業等，均已積極進行。

年來本局內部改革至多，如成立產業部，以辦理接收上海及各地敵僑航產，償還原有債務，及整頓舊有產業；成立供應處，以辦理採購、存儲、保管，及配發本局大小各輪日常需要之船用消耗物料，以及維持航運必備之船上用具；成立警務組，担任本局各碼頭之警衛，以維持碼頭

上之安寧秩序，與確保倉庫之安全；又在秘書室下成立統計組，編製各種統計資料，俾各項改進，得有根據。此外對於社會服務之推行，亦不遺餘力；除前述之代客報關，代客保險早已實施外，邇來對於客輪設備之改善，貨輪上客位之增闢，各地碼頭候船室或招待所之添設，及辦理浦江汽車輪渡，添置接送旅客行李汽車，增設問詢處與碼頭售票處，徵求旅客批評等，凡力之所能逮者，無不悉心盡力以赴之。

本局自復員以來，營業至為發達，就民國三十五年度營業決算，除支付巨額必需之修建費外，純益達三百三十一億餘元。故復利用餘力，與台灣省行政長官公署合資組設台灣航業公司，與中國石油公司合資組設中國油輪有限公司。

回顧我國航業界，戰後承疲憊之餘，共負中興之重責，亦莫不奮發蹈勵，內謀水上交通之便利，外求江海航權之恢闕。其間雖幾歷艱辛，屢為維護航權而奮鬥；結果不僅恢復戰前原有之噸位，且已有相當之發展。統計自復員以來，僅及兩年，已使我國輪船由殘餘之十萬噸，激增至八十萬噸。近復為團結同業起見，並於三十六年七月三日，成立全國輪船商業同業公會聯合會於上海。

時至今日，本局已從七十五年中滋長，舊債清償，局產收回，船舶增至三十二萬餘噸，設備日趨完善，人才漸次集中，近海遠洋，均已開闢新航綫，實開七十五年來之新紀元。前途發展，自屬無可限量。惟以本局僅為我國航業界之一員，回憶數十年來，與我各同業，同患難，共榮辱。當此航權收復，無論國營民營，正宜趁機合作，如何維持內港交通，加強南北洋運輸，發展近海朝鮮日本南洋等地航運，開闢遠洋國際航綫；如何改良港埠設備，擴建造船廠塢，訓練航海人才；以至如何振刷航業條規，發揮服務精神，表揚民族美德，猶有待於今後之策劃與施行。本局以國營立場，自當與全國航業界，謀取合作與團結，俾在同一目標之下，共負復興中國航業之重任。

卅六年九月。

本局主要船舶簡述

黃 慕 宗

(一) 本局船舶史話

本局創立於西曆一八七二年即同治十一年，時上海江南製造局（即後之江南造船所）成立未久，猶無法造船，乃先向外商購進伊敦、永清、利運、及福星四輪。同治十三年，原有四輪已感不敷分配，復陸續添購和衆、富有、利航三輪。而伊敦一輪，又以速率快而用煤多，不宜載貨，因而停航。光緒元年二月，福星在黑水洋迤南僚木洋面，被怡和洋行之澳順輪撞沉；復購置日新、厚生、保大、豐順四輪，並由江南製造局移送成大夾板船一艘。二年正月，厚生輪在滬失慎；五月，因伊敦輪已於前年停航，遂拆卸改作躉船，復向鄂省承領兵商並用之漢廣輪一艘。九月，購置江永、江寬兩輪。三年正月，合併旗昌洋行，接收江匯、懷遠、江表、江天、江靖、江源、江孚、江通、海珊、海晏、鎮西、鎮東、江定、海琛、江長、美利等江海輪船十六艘，及七里、熙春兩小輪。十二月，厚生輪在距廈門約七八十里之答嶼山附近海面，觸礁沉沒。四年正月，江長輪由漢回滬，在離漢約九十里之猴子磯江面觸礁遇險。五年，伊敦躉船在大沽界外翻沉。六年，添置美富一輪，將大有輪輪機各部更換後改名興威，並將鎮西售與英人。七年三月，和衆輪由汕回滬，在福建海壇洋面被英國兵艦撞沉。四月，漢廣輪在山東之鎮鄒島觸礁被燬。因復添造利達拖輪一艘，致遠、普濟大輪兩艘。歸併與太古公司合購之保康輪，改爲帆船。利航輪改爲大駁船。將美利輪船身拆改加長，以增進運載能力。八年，船晏、海琛、江通、富有四輪輪機更換，江海、海珊、洞庭三輪分別改爲躉船駁船、碼頭船。添置拱北、圖南兩海輪，江裕一江輪。此外並定造鋼壳輪船兩艘。九年正月，美利輪由香港開赴安南之海防，至河口遇風擱淺。四月，興威輪在山東成山頭附近，被英輪撞沉。十二月，懷遠在寧波口外迂沙洲觸礁失事，因添造廣利輪一艘。十年，將利航改爲躉船，添置開泰拖駁輪一艘。十一年，利運、美富兩輪售出。十三年，添造廣濟淺水輪一艘。永寧經重修後更名海昌。五月，保大輪

由滬往津駛至山東青山頭洋面遇霧，觸礁被燬。十四年，添造新威輪一艘。十五年，添購新裕輪。十六年，富有輪在成山頭海面遇險。十九年，添造快利輪，並將日新、江平兩輪改作躉船。二十年，中日戰起，所有海輪均分售外商，次年和議成，全數買回。二十一年，以海昌輪破壞不堪，改作躉船。拱北輪因裝運軍火失慎，彈藥爆炸沉沒。二十二年，售出鎮東一艘。二十三年，購造公平、安平、泰順三艘。二十四年，添置飛鯨一艘，接長江永輪。二十五年接長江寬輪，添置福州小輪，定造北洋江西兩輪，及津沽駁船。二十六年，添置遇順、協和兩輪。拳亂發生，一部份輪船復售與外商，翌年買回。二十八年，將永清改爲躉船，富順輪因上年失慎，部份被燬，重裝後改名廣大。三十年定造江新輪及海輪二艘，利運駁船拆改躉船。同年五月，海琛輪在馬尾二百里外之五星礁擱淺沉沒。三十一年，江新輪出廠，新昌輪到滬，而協和在山東成山角，誤觸日俄戰爭時敷設之浮游水雷，轟炸沉沒。三十二年，購進新康一艘。三十三年，購進新銘一艘，添造津通拖輪及大駁船三艘，鋼殼駁一艘，躉船一艘。三十四年，以海定輪不堪行駛，改作躉船。宣統三年三月，美富輪在愛爾加島爲廣利輪撞沉。夏間，買進同華輪一艘，又將與怡和太古兩洋行合買之立茂立豐兩輪改名聯益、聯和。秋間，革命起義，民軍與清軍激戰於漢口，躉船兩號被砲擊沉。溯本局自開辦以來，輪船購置雖年有添增，惟毀壞亦甚，迄至清代最後一年，計尚存豐順、江寬、江永、海晏、江天、江孚、江通、致遠、圖南、普濟、江裕、廣大、廣利、廣濟、新裕、固陵、新豐、新濟、快利、公平、泰順、安平、飛鯨、遇順、江新、新昌、新康、新銘、同華等火輪二十九艘。民國元年，購造江華輪一艘，將豐順輪改作躉船。五年，向耶松船廠訂造鋼殼雙暗輪一艘。五年三月，新裕輪爲海軍部裝載軍隊，在浙閩交界洋面被海容軍艦撞沉。六年，添置拖輪一艘，駁船二艘。五月，安平輪在威海衛附近之褚島觸礁失事。十一月，普濟輪復在吳淞口外與新豐輪相撥沉沒。七年，訂造海輪新大一艘。三月，江寬在漢口丹水被楚材兵艦撞沉。十二月，致遠在仰光失火被燬。九年，添置嘉禾海輪一艘，福州新置駁船十二號，廣州購舊小輪兩艘。九月，新大輪在成山石島觸礁沉沒。十年，添置江安、江順、江慶、新江天、新華五輪，漢口增造拖輪鐵駁。十一年四月，江通在漢陽附近被焚，九江置躉船，南京造駁船各一艘。十三年，添置江大、江靖兩輪。十四年十一月，飛鯨在廈汕交界沽雷灣擱淺，逾年未能救出，成爲廢船。十五年九月，江永輪復被徵運

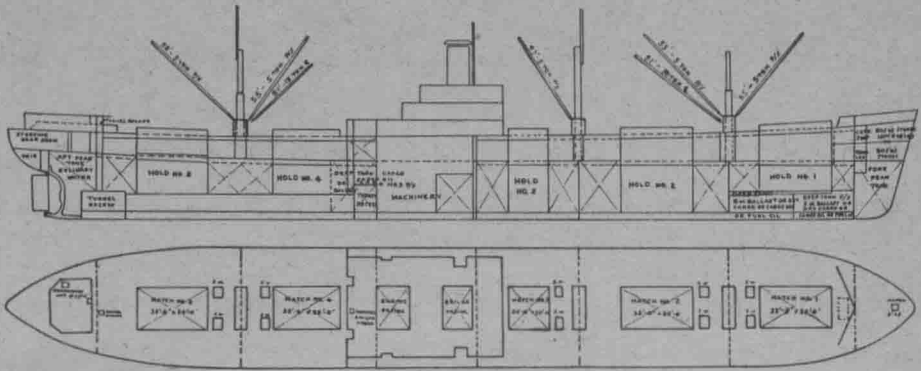
軍火在九江江面失慎，軍火炸裂，全船被毀。固陵輪又以朽壞不堪航行而經拆售。十七年十一月，新濟輪在福建沙埕附近之太島觸礁擱淺，被盜劫焚。十八年，新華輪在香港口外遇風觸礁沉沒。又新康輪在成山角遇霧被日輪龍野丸撞沉，江慶輪改名峨嵋，歸併聯益輪，改名建國。十九年，新昌沉沒，廣大停駛。二十一年，向挪威商購進海祥、海瑞兩輪。二十二年七月，圖南輪遇險沉沒。二十三年，借中英庚款在英訂造海元、海亭、海利、海貞等四輪，性能均甚良好。迨二十六年，抗戰軍興，海岸線多被敵方封鎖，海運至此宣告窒息，而沿江要塞，又多緊急封鎖，因之大部海輪，或則轉讓外人，或則捐獻國防，或則毀於戰事。至是所餘輪船，能隨政府西遷入川者，僅大小十八艘，其中較大江輪，僅江安、江順、江新、江華、江建（建國輪易名），與俘獲之敵船岳陽丸後更名江漢六艘。抗戰數年中，厄於環境，不易發展。除以僅有之船隻供應軍運民輸外，無復餘力添造新船。及至抗戰勝利以後，海運大開，復員運輸至為迫切，乃向友邦購買大批船隻，以應國內船舶奇缺之急。因之本局船隻數目激增。大小合計已逾四百餘艘，合計總噸位約有三十二萬餘噸。其餘新購船隻，尚在源源而來，遂使本局航運能力稱雄東亞，創於七十五年之新紀錄。

(二) 船舶性能之簡述

本局船舶既如上述之多，而其種型之別亦復不少。茲為便於明瞭起見，擇各主要船舶分別述其性能於后：

(一) 自由輪 (原名 Liberty Ship)

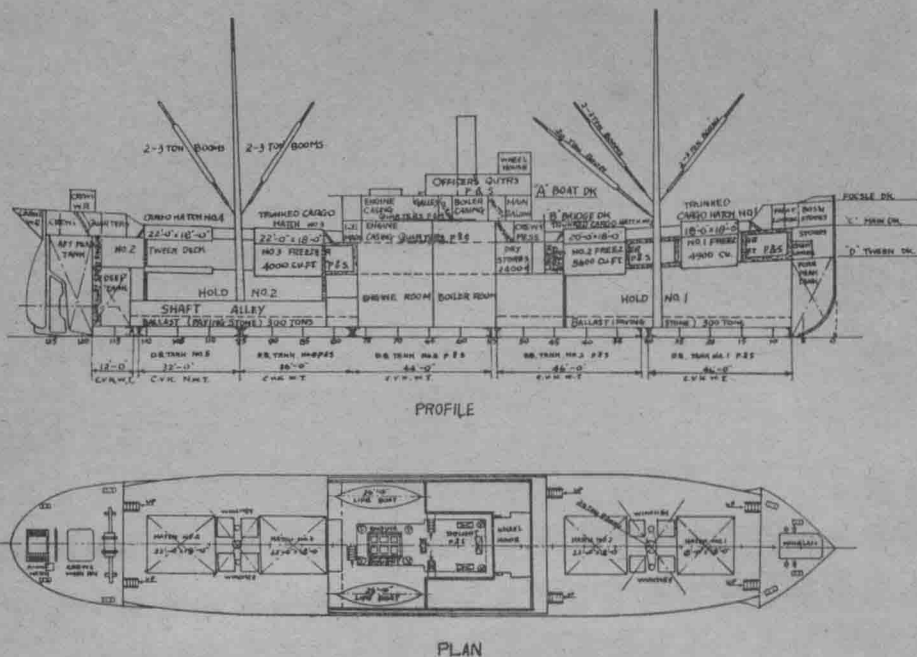
總長：	441'—6"	深：	37'—4"
實長：	416'—0"	空船吃水：	8'—4"
寬：	57'—0"	滿載吃水：	27'—9"
總噸位：	7223.13 噸	淨噸位：	4460.59 噸
載重噸位：	10970 噸	速率：	11 哩
機器：	往復蒸氣機	馬力：	2500 匹
鍋爐：	Babcock & Wilcox 式二部	耗油量：	每日約25 噸



該輪建造於一九四二至一九四四年間，時當第二次世界大戰軍運緊急之際，美國深感船隻不敷應用，乃有設計定型船舶大量建造之舉，此輪即其中之一種，係鐵質船殼，有甲板二層，貨艙五個，吊貨桿計有五噸十個，十五噸一個，五十噸一個。經本局接收以後，船上原有戰時設備多已拆除，並加以改裝，使於載貨外兼營少許客運。惟該輪吃水甚大，沿海深水港不多，除香港、虎門、秦皇島、葫蘆島、青島與上海外，其他港口均不易停泊。且各港口貨運不豐，即以上海而論，欲滿載萬噸貨物，勢須停泊等待，則無形中蒙受損失不少，故於我國沿海，並不相宜。近則航行南洋各地，對該區華僑與祖國之溝通，貢獻不少；惟仍不易與外輪相競爭。現該輪共有十艘，定名為海大、海地、海玄、海黃、海宇、海宙、海辰、海宿、海列、海張。

(二) 大湖輪 (原名 Laker)

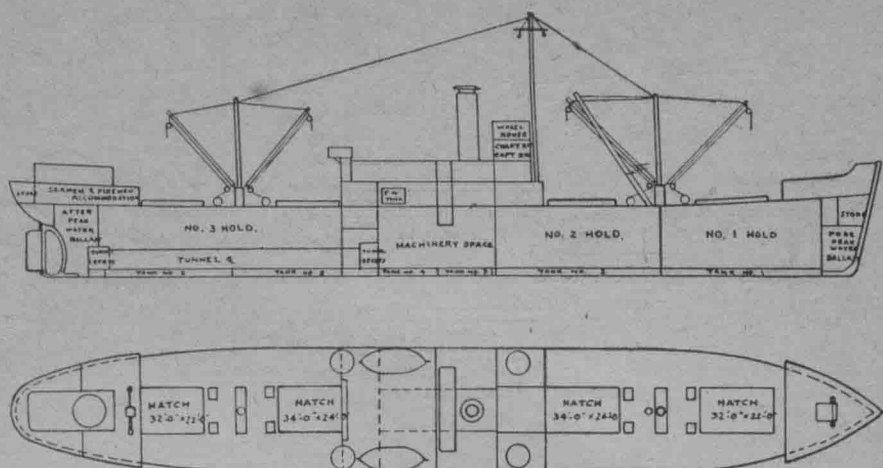
總長:	261'—0"	深:	28'—2"
實長:	251'—0"	空船吃水:	13'—9"
寬:	43'—6"	滿載吃水:	24'—2"
總噸位:	2500 噸	淨噸位:	1420 噸
載重噸位:	4000 噸左右	速率:	8 浬
機器:	往復蒸氣機	馬力:	1500 匹
鍋爐:	Scotch 式兩部	耗油量:	每日約 20 噸



該輪有甲板二層，僅海鄂輪一層。船上起重吊桿計五噸八個，十五噸一個，或二十噸一個。船舶年齡均已逾二十，多數船殼腐蝕甚重，修理改裝耗費極大。機器亦過陳舊，故速率慢而耗油大，且吃水亦深，沿海港口多數不能駛入。現該輪共有海蘇、海浙、海皖、海贛、海鄂、海湘、海川、海康、海滇、海黔、海粵、海遼、海冀、海魯、海隴等十五艘。其中海隴、海黔兩輪將經常航行於滬廈港與馬尼拉之間，餘却航行於沿海。上列該輪內容係以海蘇為準，其餘各輪並不全同，詳見本局出版之船舶內容表。

(三) Grey Type

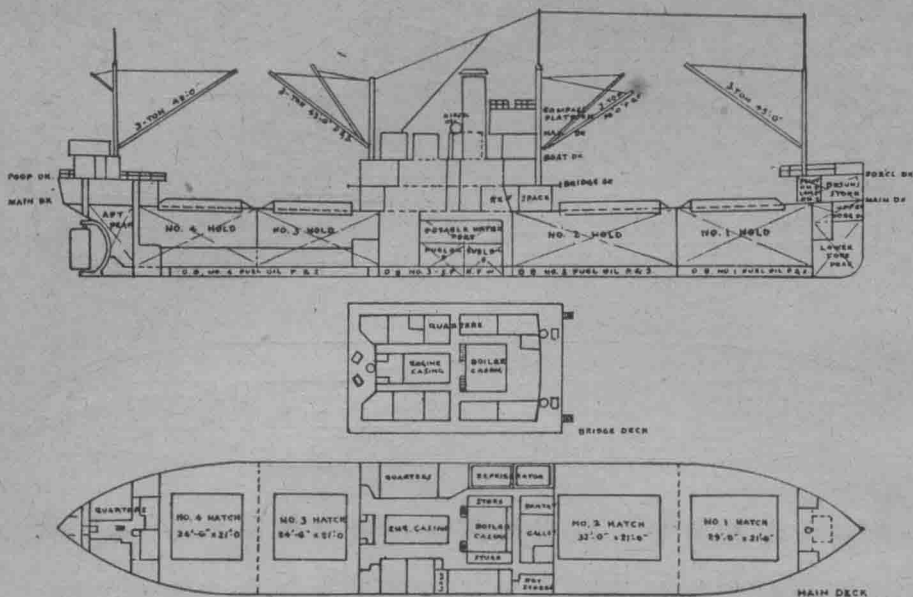
總長:	328'-0"	深:	25'-2"
實長:	310'-0"	空船吃水:	7'-0"
寬:	46'-4"	滿載吃水:	20'-11"
總噸位:	2900噸	淨噸位:	1657噸
載重噸位:	4600噸	速率:	10 浬
機器:	往復蒸氣機	馬力:	1176 匹
鍋爐:	Scotch 式兩部	耗煤量:	每日約 ²⁴ 噸



該輪有前後貨艙三個,甲板僅有一層,無中間甲板(Tween deck)設備,適於裝載散艙貨物。然詢諸經驗者,我國沿海多包裝貨物,碼頭上缺乏散裝裝卸之設備;且船上煤艙須用 Coal Conveyor 直接將煤裝入,目前我國碼頭鮮有該項設備者。船旁又未開 Portdoor,故裝煤頗覺費事。船上有起重吊桿五噸四個,三十噸一個。一切設備,大多新造,為一九四五年加拿大完成之運貨船。以其吃水較淺,且燃料用煤在我國沿海運貨較自由輪及大湖輪為佳。現該輪共有三艘,定名為麟閣,自忠,登禹,以示紀念抗敵殉國之名將。

(四) N₃ Type

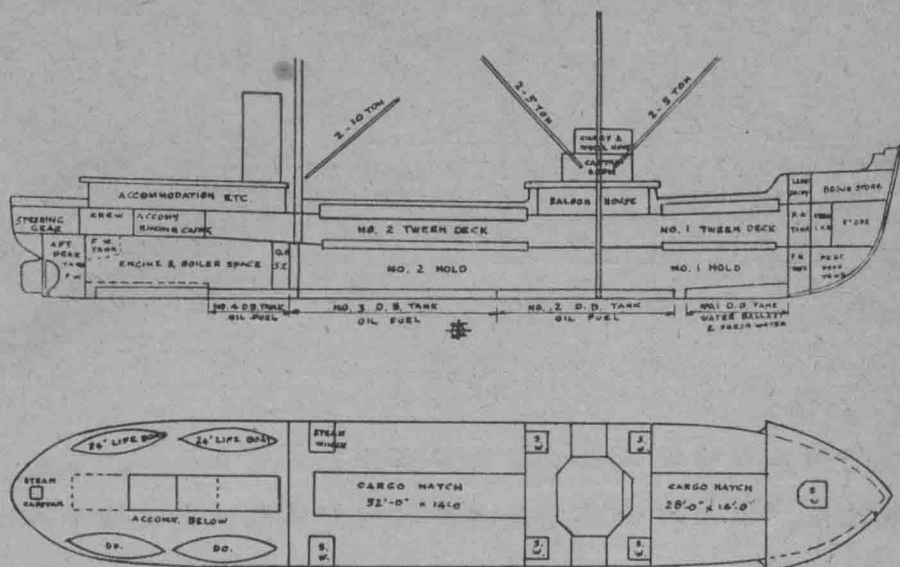
總長:	258'—9"	深:	18'—2"
實長:	250'—0"	空船吃水:	6'—5"
寬:	41'—8"	滿載吃水:	17'—11"
總噸位:	1872.8噸	淨噸位:	998.7 噸
載重噸位:	2750噸	速率:	11 浬
機器:	Ajax uniflow Compound steamengine	馬力:	1300 匹
鍋爐:	A Type 式兩部	耗油量:	每日約15噸



該輪有甲板一個，貨艙四個，起重吊桿三噸六個。所用機器較普通往復蒸氣機之 Initial Condensation 為優，效力較高，亦少弊病；惟重量較大，航行於沿海各港口頗為適宜，即天津、福州諸港口，均可深入無阻。因載重二千餘噸，起貨裝貨費時不多，故往來次數可以增加，航行價值亦較他船為優。其建造時期多在一九四四年間，堪稱新船，為目前航行沿海諸貨船中性能最佳者。現該輪共有十艘，定名為其美、黃興、蔡鍔、鄧鏗、執信、仲愷、延闡、培德、漢民、林森，以示紀念革命先烈。

(五) B—Type

總長:	224'—2"	深:	19'—3"
實長:	210'—0"	空船吃水:	6'—11"
寬:	35'—6"	滿載吃水:	16'—6"
總噸位:	1351.48噸	淨噸位:	759.91噸
載重噸位:	1684噸	速率:	10里
機器:	往復蒸氣機	馬力:	900匹
鍋爐:	Scotch式兩部	耗油量:	每日約11噸

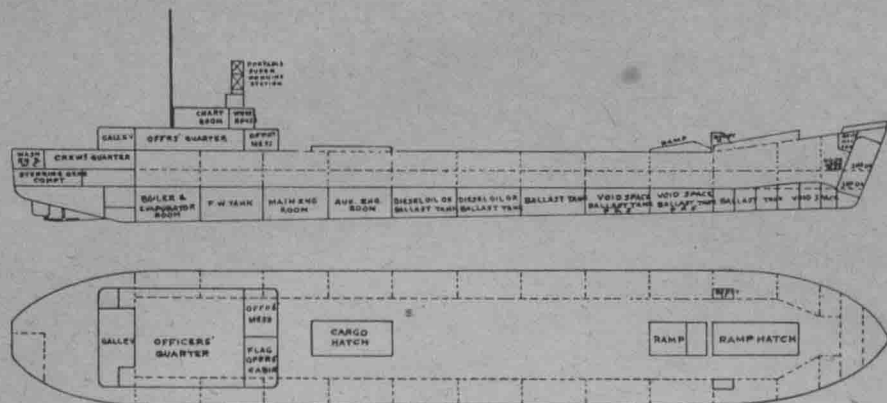


該輪有甲板二層，貨艙二個，分設於船之前中兩部。鍋爐艙機器艙均設後部，有起重吊貨桿五噸四個，十噸二個為加拿大船廠所承造，原為怡和公司設計訂造之我國沿海船隻，茲以航權收回，外輪不能在沿海航行，故轉售與本局。全部共七艘，多完成於一九四六年，一切均呈新穎，除載貨外，並可容數十客位，於今客船奇缺之際實大有裨益於南北水運交通。其吃水較淺，故沿海小港與內河均可航行，為現階段最具航行價值之船隻，與 N 3 式貨輪同為性能優良之海輪。現各輪定名為海穗、海甬、海杭、海漢、海滬、海津、海平等。

(六) 坦克登陸船 (原名 Landing Ship Tank)

通常縮稱 L.S.T.

總長:	328'—0"	深:	17'—4"
實長:	316'—0"	空船吃水:	4'—10"
寬:	50'—1"	滿載吃水:	11'—2"
總噸位:	3326.64噸	淨噸位:	2474.41噸
載重噸位:	2286噸	速率:	10浬
機器:	柴油機:	馬力:	1800匹
鍋爐:	Donkey B 一部	耗油量:	每日約七噸

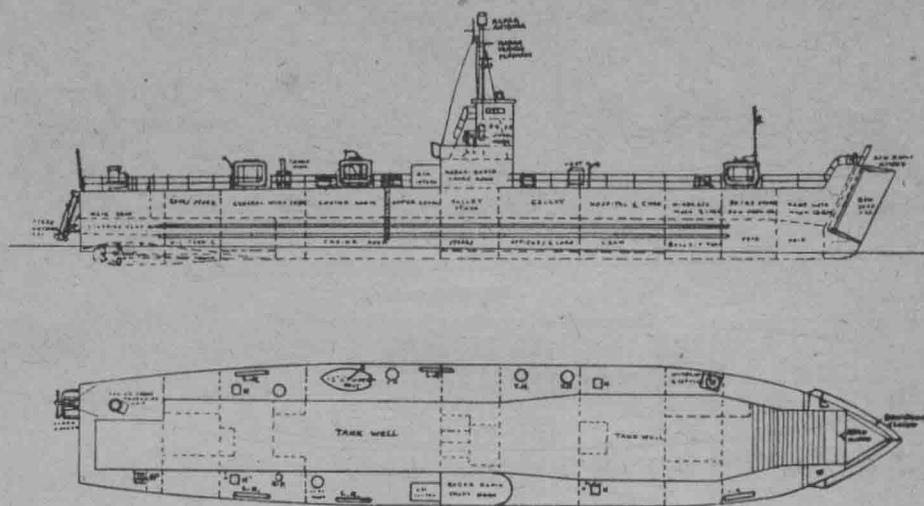


該船原為戰時設計，專供輸送坦克等戰爭工具登陸之用。於船首部份，裝設兩門，能左右張開；另有活動跳板位於兩門之後，航行中兩門緊閉，有水密設備，於登陸前兩門張開，跳板放平，坦克汽車等即可進出自如。其吃水較淺，前後相差有 $6' - 3\frac{3}{8}''$ ，船底平直，於敵前之海灘登陸戰中，功用甚大。惟該船構造不堅，航行海中，遇有風浪，振動頗劇，且船身易變形，故 American Bureau of Shipping 認為不能登入等級 (Classify)，並無法獲得國際載重綫證書。船上有甲板三層，接收以後，因陋就簡加以改裝，現已可載貨，並能容三等旅客約二百餘人。大規模之改造，迄在擬議中，尚未付諸實施。現該船共有五艘，依次定名為中字 101、102、103、104、105。

(七) 中型登陸船 (原名 Landing Ship Medium)

通常簡稱 L. S. M.

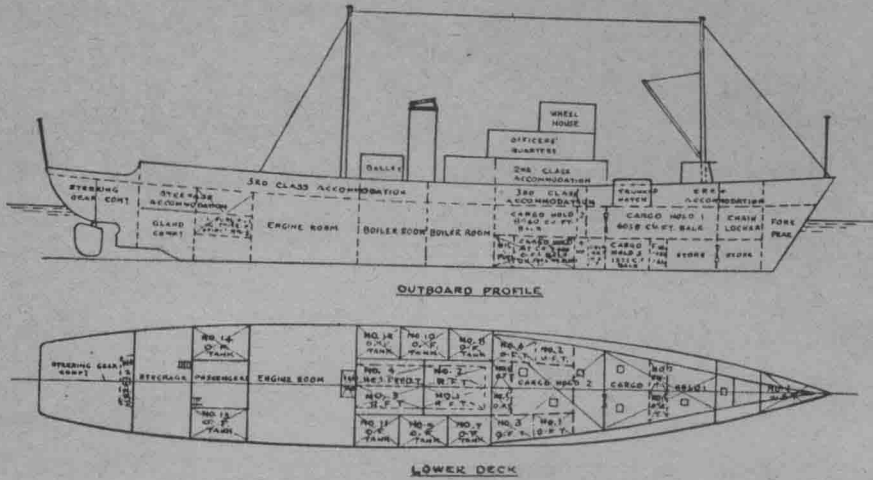
總長:	203'—6"	深:	11'—11"
實長:	196'—0"	空船吃水:	4'—8"
寬:	33'—6"	滿載吃水:	5'—9"
總噸位:	865.67 噸	淨噸位:	298.03 噸
載重噸位:	491 噸	速率:	14 浬
機器:	柴油機二部	馬力:	3600 匹
鍋爐:	Donkey B.	耗油量:	每日約 13 噸



該船亦為戰時建造者，能駛入較淺海灘，供登陸作戰之用。以其馬力大，吃水淺，航行於我國長江上游之川江，較諸其他船舶尚稱相宜。緣該段江面窄狹，曲折多灘，險石橫生，水流湍激，普通船隻因轉彎不靈，常易滋事，惟該船尾舵兩隻，雖經改裝加大面積約0.5%，但轉彎靈性，仍不如理想，故航行川江並非完全適宜；且容量有限，燃料消耗甚大，僅用以維持川江交通運輸糧食桐油等，固不可以言經濟。此等原為戰爭特殊用途而設計之船隻，於承平之世，必將日漸淘汰。如能利用其內燃機另造新船，雖造費用較大，但其功用則不可同日而語。現該船共有12艘，依次定名自華字201至212止。

(八) 快速客輪 (原名 Canadian Castle Close Corvettes)

總長:	252'—5"	深:	17'—6"
實長:	225'—0"	空船吃水:	9'—6"
寬:	36'—6"	滿載吃水:	13'—3"
總噸位:	1476, 18噸	淨噸位:	854.58噸
載重噸位:	約200噸	速率:	16 哩
機器:	往復蒸氣機	馬力:	2750 匹
鍋爐:	Yarrow式兩部	耗油量:	每日約28噸



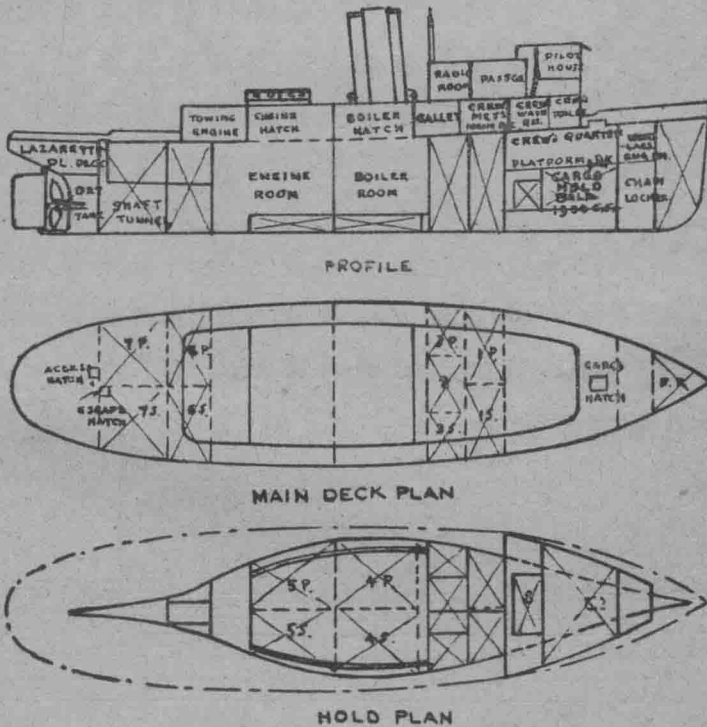
該輪原為軍用船隻，作護航商船之用，故其構造設備完全著眼於便利作戰。船身瘦小，速率較普通商船快捷，以便追擊之用。船上原多軍事設備，現仍可見其本來面目，與停泊龍華江面之大綸輪為同型船隻，後經在船廠加工改裝，可成為沿海或內河之客船。現客艙共分特等 A、B 兩級與三、四等四種，可載旅客三百餘人。船上貨艙極小，裝客以後除供裝旅客行李之用外，所餘載貨能力至為有限。裝設起重吊貨桿二噸二個，其設備不適宜於載貨。現該輪專航上海天津間，僅五十餘小時即可到達，遠較他種船隻為快。現有同型輪三艘，定名錫麟、秋瑾、元培。

(九) 民字拖輪 (原名 Ming Tug)

註：該輪依其機器而分現有三種：依次為 Steam Tug, Diesel Tug, Diesel Electric Tug。茲分別說明如下：

總	長：	149'—0"	深：	19'—5 $\frac{3}{4}$ "
		123'—0"		16'—2 $\frac{1}{2}$ "
		143'—0"		17'—0"
實	長：	140'—0"	空船吃水：	11'—0"
		116'—9"		12'—9"
		134'—6"		11'—10"
寬：		33'—0"	滿載吃水：	13'—6"
		30'—0"		14'—3"
		33'—0"		13'—3"

總噸位:	700噸	淨噸位:	200噸
	433.56噸		147.01噸
	596.88噸		190.88噸
載重噸位:		速 率:	12 浬
	約220噸		12 浬
			12 浬
機 器:	Uniflow steam engine	馬 力:	1200 匹
	Diesel engine		1225 匹
	Diesel electric engine二部		1900 匹
鍋 爐:	Babcock & Wilcox 式二部	耗 油 量:	每日約15噸
	Heating B.		每日約3½噸
	Heating B.		每日約5½噸

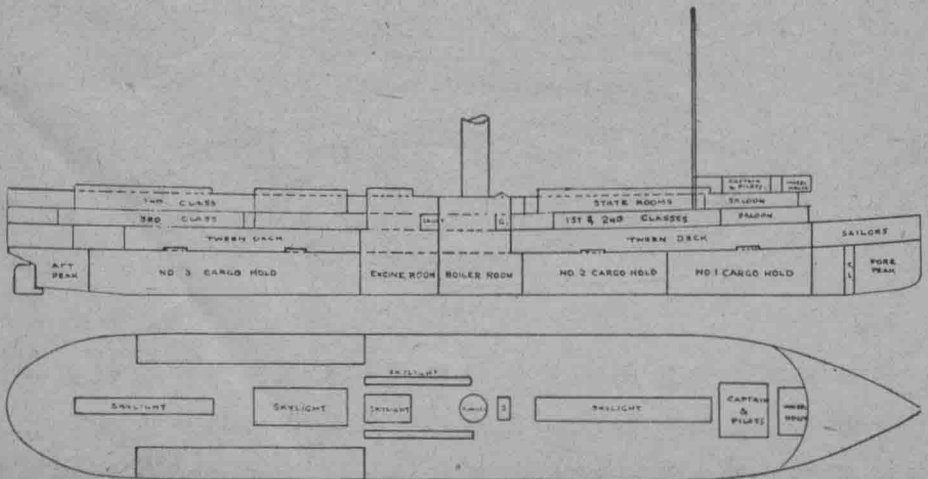


該輪原為拖拉駁船或其他船隻之用，本身並不預備載貨搭客。船上除一極小之貨艙稍儲少許貨物外，餘無載貨或搭客之地位，故其本身之載重量至為有限。一部份船隻裝設 Hand Derrick，並無起重吊貨桿

設備。所用機器共有三種：-Uniflow engine, 性能尚佳；一為 Diesel engine 即普通之內燃機；一為 Diesel electric engine。用該項機器之船隻，有一特別裝置，可於駕駛台上直接管理機器之快慢，與順車或倒車，至為便利。現 Steam Tug 有三艘，Diesel Tug 有四艘，Diesel electric Tug 有八艘，均稱民字拖輪。

(十) 江 輪

本局所有江輪，可分兩類：一為原有者，計江安、江順、江華、江新、江建、江慶、江濟、及安華，八艘。另有江漢輪，係抗戰初期，自敵方俘獲者，隨原有諸輪，直航重慶，利用川江洪水期間，以應軍運之急需。此類江輪，可謂川江中素所未見之艤艫巨舶。勝利以後，對復員工作，厥功甚偉。江安、江順、江新、江華諸輪，其主甲板 (Main deck) 均向旁延伸如增設涼甲板 (Spenson deck)，可不影響船身之寬度，而增加甲板之寬度，使走廊放寬，旅客活動之範圍亦增大。在中間甲板 (Tween deck) 船旁，另多開波門 (port door)，則碼頭進貨或出貨更形便利。各輪平均吃水多較海輪為淺。船上客運設備週全，共分特、頭、二、三、四等五級，載客總數，可有千餘人，經常航行滬漢間，洪水時期，且可直達宜昌。較小江輪如江慶、江濟、安華，亦可載客二百餘人，航行於重慶、宜昌、漢口間，與大江輪聯絡運輸。二為接收者：如江靜、江亞、江寧、江泰、江平、江隆、江和及江陵八艘，均於抗戰勝利以後，分別於沿江濱海諸大埠，自敵方接收者。其中除江和、江陵，兩輪噸位僅千餘噸外，其他六艘多有三千餘噸，可兼航江海。船舶年齡甚幼，客運設



備甚佳。如江靜、江亞兩輪，已為滬甬線經常航行之主要船隻。其他諸輪多參加長江航行。所有江輪內容多不相同，可參閱本局出版之船舶內容表即知其詳。茲附江安簡圖，以助明瞭。

(三) 結 論

總上所述，本局興衰之史實與現有船舶之概況，已能窺知梗概。竊本局創立迄今已七十五載，歷史不可謂短暫，然因內在之困難，外來之阻撓，使此唯一之國營航業機構，仍未能得如意之發展。而船舶窳舊，性能不佳，難與外商競爭，亦是最大原因之一。茲就現有船舶而論，其主要者已有十餘種；但如非逾齡舊船，亦屬戰時剩餘船舶。或年久失修，損蝕甚大，或吃水過深，燃油量大。除數種船型尚能稱用外，頗多不相宜者。然值此船舶缺乏之際，珍惜應用，原為不得已之舉。但若力求經濟，並與外商競爭，於海洋之上，則船舶性能之優劣，影響甚大。現抗戰勝利，新約締立，沿海及內河航權相繼收回，水運事業在此積極開展之局面，誠本局成立以來未有之良機。則為建國之久遠計，為東亞水運之地位計，為發展遠洋航運之事業計，實有把握時機，積極努力之必要。而確立建造優秀商船政策，及與國內造船工業界之積極配合，使航業振興，與符時代之需要者，尤有賴於政治之安定，及政府與社會賢達之提倡焉。

(完)

三十六年九月。

本局各地產業簡述

陳 萱

本局創業以來，在全國通航各埠，均置有倉庫碼頭等不動產業，為數甚鉅。嗣以營業不振，曾將全部局產業抵押殆盡。勝利以還，經積極整頓，舊債全清，原充作抵在外之一切產業憑證亦已收回，乃成立產業部積極整理，並將整理結果，編成三百餘頁之『產業總錄』一冊，尚稱詳盡。本刊以限于篇幅，僅將全局新舊產業作一簡明之紀載，以供各界人士之參考，並求指教。

上 海

自本局創業迄民初之四十餘年中，先後在滬購進地產為數甚鉅。各項產業雖因戰前向中外各銀行錢莊借充款作抵押，勝利以後已全部清償，並收回一切管業憑權。現在上海區原有地產均經一一整頓。二年來並新添房地產甚多，為簡明起見，編列表格以資紀錄：

產業名稱	坐 落	地產面積 (畝)	房屋略況
外 灘	中山東一路、四川路及福州路一帶	15.5525	四、五層大廈各一棟，三層大樓七棟，二層辦公室三棟，市房七間。
北 棧	東大名路 880 號本局『第一碼頭』	96.8700	倉庫廿七座，可容物品 115,061 噸。碼頭長達 835 呎，可停萬噸輪二艘。
中 棧	狄司威路 1 號本局『第二碼頭』	31.4390	倉庫五座，可容貨物 25,520 噸。碼頭線長達 510 呎，可停萬噸輪一艘。
南 棧	中山東二路沿江本局『第三碼頭』	76.1620	倉庫廿二座，可容貨物 131,400 噸。碼頭線長達 1760 呎，可停三千噸輪六艘。
華 棧	浦東馬家宅本局『第四碼頭』	189.7550	倉庫十一座，可容貨物 56,867 噸。碼頭線長達 2189 呎，可停萬噸輪四艘。
新 棧	浦東楊家渡本局『第五碼頭』	139.2630	倉庫十一座，可容貨物 100,475 噸。碼頭線長達 1010 呎，可停萬噸輪一艘。

南 市	南市東門路及中華路	5.4330	該處房屋十二宅，係他人租地所建。
華 德 路	長治路 183 號	12.5220	磚瓦樓房五棟，現為美藉猶太難民占用，歷請遷讓尚無結果。
東 溝	浦東東溝	60.6550	空地，以離市區稍遠，故未建屋。
陸 家 嘴	浦東陸家嘴	70.5130	現為海軍工廠佔用，歷請遷讓未果。
吳 淞	吳淞廠崗卅二圖	54.0030	空地，擬放租與當地人耕植。
殷 行	殷行廠十四圖	121.5490	空地，擬放租與當地人耕植。
湖 南 路	湖南路 280 號	0.5400	五層公寓建築一棟（戰後購置）
同 濟 路	同濟路「招商新村」	14.1000	衙堂式宿舍六十四棟（戰後購置）
復興東路	復興東路 1 號	基地係租用	三層磚瓦樓房五棟，連同衙堂。
青 雲 路	閘北青雲路	21.895	最近購入基地，擬建宿舍。

鎮 江

光緒二年，本局收購美商旗昌洋行產業中，有鎮江基地五畝，連同地上房屋。是本局在該地置產之始。次年復購有碼頭棧房等。光緒廿三年翻建市房，廿五年加造棧房。民國三年收購市房。民十二年購入龍窩地五十畝，次年復購入荷花塘灘地卅五畝有餘。惟鎮江局地瀕臨江灘，

地 名	地 號	地產面積 (畝)	建 築 物
濱江鎮大埂街	廿三、四六、五六	7.048	樓房廿三間。
濱江鎮大埂街	(未列號)	4.158	平房十四間。另有租地建屋數處。
濱江鎮虹橋門	廿二	1.385	尚未建屋。
春江鎮江邊馬路	五一二	0.932	敵偽曾建有碼頭及售票房等
春江鎮江邊馬路	七	8.708	三層樓房，鉄棧各一棟，共有五十間。
春江鎮江邊馬路	八	5.370	原有建築甚多，現已被燬。
春江鎮江邊馬路	九	4.212	棧房一棟計十間，平房二間。
春江鎮江邊馬路	四〇	2.894	棧房三棟，共廿四間。
春江鎮江邊馬路	六	8.078	尚未建屋。
長安鎮利商行	二四、二六	7.064	棧房四棟，另有租地建屋數處。
鎮屏鎮老新街	二三六	0.104	現存有租地建屋數處。

漲落無常。據民廿二年冬怡和洋行測量會達一百餘畝，而根據勝利後鎮江縣政府實際丈量所發之土地所有權狀十一紙，共得實地四十六畝一分五厘五毫，與怡和所丈之數相去甚遠，須俟土地全部出水後複丈方可明真相也。

南 京

本局在南京置產甚遲，在光緒廿五年方向莊潤生等收購下關江邊基地一塊，計六畝六分，設立碼頭，建築房屋。此地遺留至今猶存，正在興工之南京分局四層巨廈，即築於此處地上。

坐落一南京下關江邊馬路

面積一五畝六分四厘

地號一南京市第七圖

建築物一(A)平棧三間卅五年冬修竣。

(B)新建三層鋼骨水泥辦公室大樓，底層為石庫，上面為辦公室，由基泰工程師設計，元記營造廠承包建造，即可竣工。

蕪 湖

光緒三年起，本局即在蕪湖購入張順興等坐落驛前舖基地七塊。次年復添置鷄窩行基地等，後經陸續添建房屋等。至民國十四年開始大事興修碼頭、棧房等，翌年完工。由此蕪湖局產已甚可觀。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物狀況
吉 田 街	2.284	青瓦樓房二幢，平房五十一間。
利 濟 巷	9.119	平棧房一座，平屋十八間，樓房一間。
新 橫 街	1.384	二層樓房一所，平房四間。
唐 街 巷	0.388	青瓦樓房三幢，平房二間。
利濟巷南段	0.069	青瓦樓房三間。
吉和街西段	3.600	平屋廿五間，樓屋六間。
臨 江 路	15.588	二層水泥倉庫一幢。
共 計	32.472	樓房十五處，平房一〇一間，倉庫一座。

安 慶

安慶置產爲時甚遲，民國六年方向徐學梅等購入基地共僅一畝餘。地上原由安慶電廠租地建有二層鋼骨水泥電廠一座，刻因租地期滿，由本局無償收回產權，仍租與該廠應用。

勝利後本局安慶辦事處就接收之敵僑中華輪船公司，東亞海運株式會社屋宇辦公，是項建築之基地均係民有，已於最近收購，而房屋等亦奉政院指令准由本局優先承購，現已在辦理付款手續。

九 江

九江地產分爲(1)西門外正左街(2)張官巷義和里(3)龍開河(4)官牌夾四大處，其中小部份係置於同治十三年，大部份係光緒三年接收旗昌洋行產業。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物狀況
西門外正左街	17.2296	石庫二座，市房卅四幢。
張官巷義和里	3.2195	平房租地建有棚屋。
龍 開 河	85.7000	全 上。
官 牌 夾	24.4333	全 上。
共 計	127.5824	

原有辦公房屋一棟已燬於戰火，現擬在原地重建二層半磚瓦辦公大樓一座，已在設計並估價中。

漢 口

本局創業之次年(1873)，即在漢口購置大量碼頭，棧房，嗣後陸續添造房屋，並在光緒三年接收旗昌洋行產業，均佔該埠優越地位。抗戰期間，地上建築多爲炮火損燬，現雖因陋就簡就原辦公地址辦公，刻正着手重行修繕，俾恢復舊日規模。

產業名稱	坐落	面積(畝)	建築物
第一號地	沿江大道民生路口	24.9323	辦公大樓,樓棧,平棧,平房各一所。
第二號地	沿江大道民生路口	13.2682	辦公樓,樓棧,宿舍,平棧多一所,平棧三所。
第三號地	沿江大道	3.4163	二層半棧房一所。
第四、七號地	沿江大道	8.0497	原有建築均燬於戰火。
第五號地	沿江大道	1.4115	全上。
第六號地	洪益巷正街	0.6275	全上。
第八號地	沿江大道	1.7088	全上。

沙市

沙市局地購於光緒廿一、二年之間,整塊地皮計十三畝零三厘,作一梯形。當時除自建有機房辦公室等外,民廿六年復將局地四小方出租與徐伍紓等,建有辦公室及平棧各二座。該項房屋因其建造甫竣,抗戰烽火即經爆發,故戰爭期間本局自建屋宇雖被燬甚多,而徐建房屋,雖略有所損仍頗完好,此項租地建屋亦於最近備款向徐君收購歸還局有。

此地局產坐落臨江路,屬沙市第一區,現有辦公室二棟,棧房四座,碼頭一座,尚敷業務上之需用。

宜昌

光緒十二年夏,本局在宜昌購置基地數處,坐落招商局街,復經加建棧房,辦公室等,經歷年裝修,至抗戰前夕,已甚齊整。惟自該地於民廿八年淪陷後,各舊建築被燬慘重,是以勝利後之一年,在大公路局地上計劃重建有辦公室一大棟,宿舍一大棟,均漸完工。各未被燬之棧房亦經修繕備用。

產業名稱	面積(畝)	建築物
招商局街	6.944	舊式辦公室一棟,已損堆棧五棟。
大公路	14.845	新建辦公室,宿舍電機室,宿舍各一幢。
致祥路	0.486	二層樓房五棟。

重慶

抗戰發生後，本局派員隨國府西上，組成長江業務管理處。民國卅一年九月在重慶購入彈子石河街下石質碼頭一座，以利停泊。另於卅二年九月，在近郊歌樂山環山路購入西式平房一座。自抗戰勝利後，該歌樂山已冷落異常，此屋因無人居住亦日漸頹陋矣。

長沙

光緒廿九年及卅年，本局在長沙購地基數處。民國開始建造辦公房屋及棧房，次年建碼頭、堆棧及辦公室，此項房地產均坐落長沙大西門外灘陽碼頭之南，共計四畝四分五厘。

在民廿六年時，該地已有倉庫六大間，辦公室一棟，因抗戰烽火蔓延，長沙被三次大會戰所影響，各原有房屋被燬殆盡，僅江邊麻石碼頭尚存。

民卅五年夏因事實需要，在河邊局地上築有平房辦公室七間，頗多草率，將來業務情形稍有發展，擬另行計劃重建。

湘潭

民國二三年間，本局開始在湘潭購入河街地皮數處，坐落平政街。嗣後建有倉庫一大間，簡陋麻石碼頭一座，另在平政路廿六號基地上建有房屋一大棟，頃由信一醫院承租應用。

因本局船隻均甚巨大，湘江水淺，戰後輪隻殊少往該地，俟來日購有淺水輪時，仍可派其擔任長潭間水運責任也。

甯波

同治十三年，本局在甯購置廣源祥洋行洋樓一所，鐵棧二所，後又添造碼頭。光緒二年，合併旗昌洋行產業。民國十一年甯波因風災各房產雖均受波及，後均修復。是項局產皆坐落於江北岸外馬路，基地可分為二塊，在第一基地上，有本局甯波分局局址，為二層磚築樓房一座，另有二層棧房一所，平棧三所，樓屋五間，平房十三間。第二號基地上係出租與海關應用，無有建築。

鎮 海

鎮海局產分二處，一在南薰鎮小道頭，原契僅有面積三畝八分〇七毫，但據卅六年三月頒發之土地所有權狀，則為八畝一分七厘五毫，多出之原因，乃係出水之灘地一併計算在內，此處有棧房八間，平房十間，行廊十間，小屋二間。

另有一處產業則在壓賽堰，復分為二處，在沙堰鄉有基地九畝八分六厘一毫，乃係農田，放與徐姓農人耕種。尚有一處在壓賽村，基地僅三分餘，所有地上建造之樓屋一間，平房二間，均租與陳姓住用。

杭 州

本局在杭州置地之時，運河仍暢通無阻，為維持當時內河航運，本局在該地六都三圖購有產業數處，茲列表如下：

圖 號	面 號 (畝)	地 上 物
六都三圖 4729 號	2.209	破舊房屋廿四間，毛姓租地所造。
六都三圖 4678 號	2.301	中式二層樓屋五間，何姓租地所造。
六都三圖 4728 號	0.258	空地。
六都三圖 5011 號	2.630	} 俞保友租用種菜。
六都三圖 3253 號	1.239	
六都三圖 5252 號	0.234	

海 州

本局因與隴海鐵路局辦理水陸聯運，理貨人員無屋辦公，於民國廿六年向該路局商租得基地一小塊，興建辦公房屋一棟，內部分隔為三間，此屋即為本局在海州之僅有產業。

溫 州

本局於光緒八年向温州林乾培等購得基地二大塊，共佔地四畝三分餘。至光緒廿一年，加建辦公房屋及棧房。民國十年該地遭遇風災受損頗重，次年本局斥巨資將損壞之棧房等全部修竣，抗戰期間一部棧屋被敵機炸燬，近經設計修理已復舊觀。

產業名稱	座落	地產面積(畝)	建築物
第 320 號地	永嘉縣海坦鎮 鹽倉街	1.800	樓棧六間,平房八間。
第 330 號地	全上	2.588	辦公樓一幢,平棧十一間,平房二間。

福州

光緒十年,本局向英商隆順洋行購得大嶺頂辦公室一座,倉庫四座,暨基地六畝八分餘。歷年斥資改建並增添,至民國初年建築已頗具規範。

民國八年復向鄭少康等購入三鄉州地卅二畝,現除一部份出租與當地木行堆置木材外,仍空置未用,此處地產原契所載為卅二畝,實丈僅得三一,六二八畝。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
大嶺頂	6.984	二層辦公室一座,二層樓房三棟,二層倉庫二棟,一層倉庫一棟。
三鄉州	31.628	空地無建築物。

汕頭

光緒四年,本局買受英商甘布爾坐落汕頭市基地一塊,十四年受領官有海坦地,後經建造碼頭棧房及住屋。民國六年購置官產海坪地,並興築碼頭。九年翻建局房,十三年運造碼頭。

汕地局產依地域可分為海關左旁地及懷安街地二處,茲列簡表如下:

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
海關左旁地	57.6123	灰沙椿牆倉庫廿一座。
懷安街	2.7600	三層洋房一座,舖屋五座,灰沙椿牆倉庫二座。

廣州

本局在創辦初期,即在廣州籌設分局。起初該地業務清淡,故至光緒十六年始在該地置產。嗣後陸續添建碼頭棧房。民國六年購置官產

地。民國十年於芳村大涌口地建築倉庫四座，辦公室一間，住宅二間，小屋一間，是項房屋於此次戰爭期略受損失，均應修復備用。

香 港

本局於光緒八年在香港維多亞區千諾道興建局屋一座，佔地五分餘，是為在港置產之始。光緒十五年至廿二年間，陸續添置碼頭棧房。卅二年將千諾道局屋翻造為一磚石四層樓房，建築頗為堅固，香港分局現即於此屋辦公。棧房亦曾於民國十年翻造，十四年添建碼頭一座。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
千諾道西	2.6750	磚石倉庫八間。
新街市街	0.5702	磚石樓房四所。
新街市街及千諾道中	0.5080	華式四層樓房一座。

梧 州

本局於光緒廿三年，在梧州購入大東橋地基連同魚塘，但迄未在地上建屋，現有棚戶搭建草房居住，向托郵局管理員代收租金，收入極微且時有糾紛發生，擬待機出售。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
大東橋	35.963	租戶搭蓋之草房。
撫河口	闊82.3丈	水筏碼頭一座。

煙 台

本局在烟台泰豐巷置有二層洋式樓房一座，佔地1.725畝。原為早年本局天津分局總辦宋達泉之產業，因該氏欠本局銀貳仟兩，即以此房地產抵還。光緒十五年請求福山縣覆丈，並領得執業執照壹紙。此項產業於此次戰爭期間淪陷敵手，勝利後復為共軍進駐，據聞房屋已被拆毀，今僅餘有空架焉。

北 通 州

本局於北通州有基地8.572畝及灰瓦房卅八間，均係在光緒八年

間購入，因年久廢置，房屋坍塌湮沒，已由前天津分局派人前往拆卸，將舊料出賣，原地租與當地農民耕種。

營 口

光緒廿八年本局於營口購地並建造棧房。民國二年，歸併陳玉坡房屋。民國廿一年一二八事變後，該地即淪陷敵手，此次抗戰勝利後，該地先為共軍佔駐。卅五年十月國軍收復該地，本局即派員前往設局，並令清理該地局產。茲將該地局產列表於下：

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
二道街	2.584 畝	戰前原有平棧房一座。
永世街	12.428 畝	戰前原有二層樓房一所，平房十數間。

大 沽

本局於大沽置有地產三三五·五三畝，購於光緒廿四年間，惟其地低濕不毛，不適於建屋，故購置多年，迄未利用。

塘 沽

本局在塘沽地產，包括東廠西廠二處，區域遼闊，且臨海河，均於光緒年間購入。後陸續添建碼頭棧房。光緒卅年自築鐵路一條。民國九年收購漕運局房屋。抗戰爆發，該地淪陷敵手，倉庫房屋及鐵軌等均被日敵拆移。

產業名稱	地產面積(畝)	建築物
塘沽海河之濱	158.58	樓房一所倉庫一所，平房廿四間，土房四間。
塘沽海河之濱	185.13	原有倉庫平房均被日敵拆移，戰時日敵新建倉庫七所，樓平房各一所。
塘沽千家堡	93.88	空地。

天 津

天津之局產依其地段之分佈可分為：(1)北棧(2)老局(3)南棧(4)中棧(5)朱家胡同(6)東棧(7)東棧碼頭(8)西棧等八處，前四處均地濱海河，地位優越，大部為本局歸併旗昌洋行之產業，後四處離碼頭稍遠，建有

棧房及住屋。津地局產購入時期均極早，歷年建築碼頭棧屋不少。

產業名稱		座落	地產面積 (畝)	建築物
北	棧	天津市第十區	6.5456	單層棧房五所，棧房辦公室等四所。
老	局	天津市第十區	9.3586	平棧五所，樓房一所，南樓北樓各一所。
南	棧	天津市第十區	9.4144	二層棧房三所，單層棧房一所，辦公房二所，宿舍二所。
中	棧	天津市第十區	3.6980	單層棧房三所，管棧員小樓一所。
朱家胡同		天津市第十區	15.8120	西式樓房一座，華式二層樓房九幢。
東	棧	天津市第十區	23.0400	舊平房十五間。
東	棧碼頭	天津市第十區	5.0600	鉄筋碼頭壹座。
西	棧	天津市第十區	8.6864	舊平房七間。

北戴河

本局在北戴河置有地產壹百餘畝，於光緒廿四年間購入，為沿海之沙灘。

台灣

台灣陷於東瀛日本達五十年，戰前該地航業全操諸日人手中。卅四年抗戰勝利後，台灣乃歸我國管轄，政府初在該省設立行政長官公署，本局因輪隻須前往運送公物及官員，由當時長官公署撥有台北、高雄、基隆三地之敵僞房屋及基地備用，茲列簡表如下：

產業名稱	座落	建築物	原來機關
台北分局辦公房屋	北門街	鋼骨水泥西式樓屋	大阪商船株式會社
基隆辦事處房屋	火車站對面	自建鋼骨水泥三層樓屋	基地，原屬日本郵船會社。
基隆辦事處職員宿舍	全上	日式平房	大阪商船株式會社
高雄辦事處房屋	新濱町	自建三層磚瓦西式樓屋	基地，購自高雄港務局。
高雄倉庫	新濱町	自建一層及二層鋼骨水泥石庫各一棟	全上

(完)

本局債務清償記

殷 灝 若

本局自前清同治十一年（一八七二）創立，平安維持十有三年。光緒十年夏（一八八四），中法戰起，海氛不靖，波及市面，存款紛紛提現，無法應付，開始以上海北、中兩棧向英商天祥洋行押借七十四萬三千餘兩。是年秋，戰爭益烈，國勢日非，行駛海洋華輪時遭攻擊，本局營業大受影響，所有船隻十九停航，而員工均未遣散，乃商得美商旗昌洋行同意過戶局產，代管業務，代墊開支。次年，中法戰爭結束，奏議收回管理。以一切借墊之款先後到期，而局庫一空如洗，復經奏准向英商匯豐銀行抵押借款英金三十萬磅，周息七厘，分十年還清。光緒十二、十三兩年營業情形轉佳，曾還清前借天祥洋行之款，並拔還匯豐銀行借本兩期。光緒十四年至宣統二年（一八八八——一九一〇）之二十六年間，營業狀況起落不定，不足時短期挪借，有餘時隨即歸還。原欠匯豐之款，並經還清。此期雖未大量舉債，亦能安然渡過。宣統三年（一九一一），正值添購華同等輪，籌付價款之際，辛亥革命爆發，上海都督府飭局交出鉅款，不得已再全部局產作担保品，向匯豐銀行抵押借款一百五十萬兩。民國三年至七年（一九一四——一九一八），因歐戰關係，我國運出物資甚多，本局營業大佳，除將欠匯豐款攤還達一半外，添置基地碼頭棧房頗多，可謂初展抱負，差強人意。民國十二年（一九二三），南北戰爭起釁，營業自然不振，遂再向匯豐銀行舉債，增至五百萬兩，利率百分之八（後改百分之四），期限卅年，以上海南北、中華新等棧埠，津、甌、甬、鎮、蕪、潯、漢沙、宜局產、鎮、京、蕪、潯、漢、廈、蘆船，及滬、漢、榕小輪五艘，海輪十七艘，江輪十二艘為担保品。民國十三年，江浙戰爭發生，長江停航；繼而北洋又起戰爭，航運亦停。加之民八以來，連年虧損，現款早罄，乃以美冊道契一一三八、一一三九、一一四五號向花旗銀行押借一百萬兩，利率百分之八，借期一年。又當歐戰時，各銀行錢莊之相與往來者達四十八家，此際鑒於兵連禍接，本局營業一落千丈，借債頻仍，復組織銀行債務團，清算積欠，計達一百九十六萬三千兩，相約半年歸還，利率百分之

九·五；並以上海、吳淞、天津、北戴河、通州、烟台、營口、岳州、長沙、湘潭、九江、安慶、蕪湖、南京、鎮海、福州、汕頭、香港、廣州、梧州、杭州等處局產爲担保品。民國十六年（一九二七），國民政府清理本局後，營業情形仍未好轉，逐年借款強渡危局，計是年向東萊銀行信用借款規元五千兩，月息一分半，借期六個月。民國十八年，以丙種統一公債面價二十一萬八千五百元，向永亨銀行抵借國幣卅萬元，月息八厘。又以江輪八艘，海輪三艘，及其客脚收入，中、北、華三棧除開支外之收入，積餘公司房地產收入，（除花旗銀行劃息部份）向四明銀行抵借七十萬兩，月息八厘半，借期十個月。又以泰順、遇順、廣大、廣利四輪及其客脚收入，定約後十個月長江各輪之全部收入，北、中、華三棧除開支外之收入，向恆隆錢莊押借二十萬兩，月息九厘，爲期一年。民國廿一年，向中國實業銀行以同華、圖南、海宴、嘉禾、廣濟、峨嵋六輪，江南、江順、兩輪特艙客脚，金利源棧租，漢口分局棧租，抵借國幣二十五萬元，月息九厘半，期限十八個月，隨本每月拔還。後至廿四年，又加押四萬二千一百六十七元一角一分，條約相同。復向四明銀行以北、中、華、新四棧收入，抵借國幣九十萬零九千零九十元九角一分，月息一分，借期十一個月。又透支國幣六萬元，月息一分，規元五萬兩，照市息加六厘。信用借款規元六萬兩，借期半年，月息一分。向同餘錢莊以上海南頭地產六·〇四三畝，押借規元十八萬兩，月息九厘，一年爲期。又透支借款，以不超過抵借期票面值爲原則，照市加息五厘。向上海市銀行以水脚券念四萬兩，透借國幣十三萬元，月息一分。向中孚銀行以通惠實業股票六萬元，本局水脚券十六萬兩，押借規元八萬兩，月息一分。向通商銀行以財政部滬關清理處押給本局之上海陸家嘴地產，轉押國幣二十九萬一千六百六十七元一角三分，將租抵息。又透支卅四萬五千兩，利率百分之八·五。民國廿三年向郵政儲金匯業局以抵押於花旗銀行之地產作爲第三抵押，抵押於中國營業公司之英冊道契三〇六號，九九九六號，法冊道契五〇B號，美冊道契六七四號及押於中國銀行之英冊道契一二九四九號作第二抵押，借款國幣卅三萬元，利率百分之八·五。以金利源棧新科地三一·二六一畝透支國幣一百萬元，利率百分之九，爲期十個月。以法冊六九A號道契計地一·一六七七畝，及其新科地約五畝，海祥、海瑞兩輪及其收入，郵局全部郵件運費，抵借國幣一百萬元，利率百分之七，期限一年。向中國銀行

以英冊道契一二九四九號計地二·一九八畝，及其建築物，抵押國幣六十七萬五千元，期一年，息百分之八。向中國實業公司，以英冊道契三〇六四號計地四一·一六六畝，法冊道契五〇B號地〇·二六五畝，英冊三七八三號九九九六號，及美冊六七四號地一一·八五七畝，抵押國幣卅九萬五千元，利率百分之八，借期一年。民國卅五年，向中央銀行透支二百一十六萬五千元，月息五厘。又透支二百二十六萬五千元，月息八厘。以南北、中、新、東溝等棧處新科地九八一—畝中之六六·八四九畝為第二抵押。民國卅六年，本局應付金城銀行票據到期未能兌現，計以錦江輪為抵者一百九十七萬二千元，以巴江、岷山兩輪為抵者六十四萬三千八百元。另又透支該行二千一百七十六元三角。此十九年中，遇有戰亂，局輪即先受阻而遭損失，外輪可藉內河航行權利而大獲其利。設值和平，彼又運用豐富財力，購置新型船隻與我競爭。無論戰和，均感困頓。是以年年舉債，不惟所有資產一再押至罄盡；且其將來收入亦用反復作抵，直到抗戰前夕，本局不啻徒存空名，祇未宣佈破產而已。八一三抗戰軍興，本局隨同政府撤退，一度委託衛利韓公司代管局產，未幾全部局產淪陷敵手，遂與解約。在民國卅八年底，本局曾將上列各項欠債結算，本息共為國幣二千六百零三萬五千零七十五元六角一分。抗戰勝利後，本局以還債為第一要務，積極交涉。所有向匯豐、花旗、中央、匯業局等借款為數較鉅者，均按原訂利率償清。其餘各人以戰前債務因法院迭有增加，付給之判決，均持異議。幾經折衝，最後衡以市情酌予提高利率，多數採用卅一年百分之十，卅二年百分之卅，卅三年百分之卅，卅四年上半年百分之四十，下半年百分之六十，卅五年百分之八十之條件，複利計算，或照滬渝市拆以清償。其中上海市銀行以復業後定有清理戰前債權債務辦法，本局以債額較低，即照該行規定償付，是以比較稍高。總計前列債務在民國卅四、五年間，以國幣壹億零壹百貳拾伍萬零玖百七十六元三角八分之本利代價，一律償還清楚，贖回所有押品，何啻億兆。惟本局並不以解除積年束縛而稍敢安枕，復積極從事整理所收復之舊有產業，並力圖擴充，務使我久經憂患之航運根基能以轟然樹立也。

本局編年紀事

張恩駿編

第一年清同治十一年（西曆1872—1873年）是年夏間，北洋大臣直隸總督李鴻章奉清廷諭，遴員妥議招商承租官造商船兼運漕糧章程，李氏商令浙江漕運局總辦海運委員朱其昂（字雲甫）酌擬。嗣據稟稱，以現在官造輪船內，並無商船可領；但稔知各省在滬殷商，或置輪船，或挾資本，向各口裝貨，惟俱依附洋商名下，若由官方設立商局招徠，則各商所有輪船資本，必漸歸併官局。擬請先行試辦招商，俟官造商船落成，即可隨時添入，推廣通行等語。復交天津海關道陳欽，天津道丁壽昌等覆核，皆以所議為然。遂請照戶部核准，撥借直隸練餉局存款制錢二十萬串，以作官借資本，訂明存期三年，年利七厘，公家祇取官利，不負盈虧責任。九月，李鴻章乃飭朱其昂朱其詔（字翼甫）昆季回滬設局，招商興辦，名為輪船招商公局，賃局址於南市永安街，並報刻關防，文曰「總辦輪船招商公局」。復繕呈條規，經李鴻章批准後，於十二月十六日正式開局。

本局開辦之初，先向英國購進伊頓輪一艘，載重一萬担，價銀五萬兩，於十月抵滬，曾試航汕頭，所懸局旗定為黃底藍色雙魚旗。續向英國訂購代勃來開輪一艘，價銀十萬兩，利運輸一艘，八萬三千兩，其潑利克有收輪一艘，七萬四千兩，各均載重一萬七千担。時直督蘇撫奏撥漕米三十萬石，交由本局明春承運，故復購備上海浦東爛泥渡北碼頭一座，陸家嘴南棧房一所，可儲米六萬餘石，天津紫竹林碼頭一座，另租定棧房五處，可儲米四萬八千石。

查本局開辦資本，除官本制錢二十萬串外，另在津向李鴻章領到股銀五萬兩，上海熙繩先股銀一萬兩，各商認股共十餘萬兩。

第二年清同治十二年（西曆1873—1874年）是年春間，訂購各輪陸續抵滬，代勃來開改名永清，其潑利克有收改名福星，均派運漕米赴津。

時有僑滬粵商唐廷樞（字景星），綜理洋務幾及二十年，專

辦船務亦經十載，李鴻章慕其能，於五月間召唐氏至津，飭接續籌辦局務，將全局改組，改歸商辦；並於六月間，首委唐氏爲總辦，規劃一切。繼委徐潤（字雨之），協助唐氏，專管輪船攬載航運事宜；至所有運漕公事，仍歸朱其昂主持，朱其詔副之。七月，又委威宣懷（字杏蓀）襄辦兩方公事。

本局改組後，將以前所有購置輪船棧房碼頭等項支銷，從新核算，計多用銀四萬二千兩，朱其昂自願認作虧款，不歸入商辦資本之內。至所借領練餉制錢二十萬串，即歸唐廷樞等公領，仍照原議交息，餘利按股均分。並重訂局規十四條，內容要點：（一）規定資本銀一百萬兩，先收五十萬兩，分作一千股，每股五百兩。（二）總局設在上海，名曰「輪船招商局」。（三）規定選舉董事，每百股舉一商董，於衆董中推一商總，遇緊要事件，須邀在股衆人集議。（四）局中各帳，以每年六月底漕米運竣後截止總結，餘溢之項，公同會議酌量提留。復重訂辦事章程，並推舉唐廷樞爲商總，主持一切。又推朱其蓀、徐潤爲上海局內商董，宋縉爲天津分棧商董，劉紹宗、陳樹棠、范世堯等爲漢口、香港、汕頭商董，分管各該處事務。

自本年漕米運竣後，局輪四艘，開始分配航綫，計福星走上海、煙台、天津、牛莊、永清走上海、汕頭、香港、廣州，利運走上海、廈門、汕頭及煙台、天津、伊頓走上海、長崎、神戶及呂宋，所懸局旗改爲紅底黃日。此外尚有由局代理之輪船洞庭、永寧兩號，均派走長江，代局轉運川漢駁粵各貨。以業務日漸開展，故另在上海三馬路買屋開設總局。除天津原有局棧外，又在牛莊、煙台、寧波、福州、廈門、汕頭、香港、廣州、鎮江、漢口以及外洋之長崎、橫濱、神戶、新加坡、檳榔嶼、安南、呂宋等地，共設立十九個分局。復在漢口購置碼頭棧房，在上海向英商租用虹口耶松碼頭棧房，以供運漕之用。

初，本局在未改組前，本年正月間，李鴻章曾照會各紳董分送本局條規，勸人入股。直至六月底，入股者核數已達十七萬兩，惟以距離目標尙遠，各方仍在積極徵求中。

第三年清同治十三年（西歷1874—1875年）是年正月，承領福州船廠海鏡輪，抵滬後即運漕赴津。三月，新置和衆輪由英到滬，復派往運漕。九月間，海鏡輪交還船政局管理。十月，添購富有、利航兩輪。以

伊頓本係郵船，速率高，用煤多，裝貨少，虧累萬餘兩，因而停航。並將利航改作駁船，以備明春在大沽駁米之用。十一月，富有輪開往汕頭，新嘉坡。

自本年夏間，漕米甫經運竣，適日人藉口琉球漁民被害，出兵台灣，局輪即奉令裝兵前往佈防，是為局輪應軍差之始。計先後派出伊頓、海鏡、永清、利運各輪。

時因漕米增加，本局有擴張棧房設備之必要，故本年復將所租之上海虹口耶松碼頭棧房，備價購入，又租定與該處相連之碼頭二座，並添造棧房七所，連原日浦東棧，共可儲米四十餘萬石。又添造天津棧房三所，連原日紫竹林棧，共可儲米三十萬石。添造漢口棧房一所，可容貨三千噸。九江棧房一所，可容二千噸。鎮江躉船一號，寧波碼頭一所，洋房一座，鉄棧房二所，共可容貨一千餘噸。

本局開辦之初，即招洋商嫉忌，初欲以伊頓輪向上海某洋商保險公司投保，竟遭拒絕。其後商請怡和保安兩洋行，各保一萬五千兩，亦祇肯以十五天為期，保費甚巨。嗣逕電英國某公司保險，保費雖較前略省，然仍屬昂貴。自是本局即行初步自辦保險，由本年起，每艘局輪除向洋商保險公司依照限額祇保六成外，超過之額，由局中自行承保。至運價方面，本局開辦時，悉依照洋商之規章訂定；惟自去年改組後，洋商開始競爭，本年益甚，竟紛減半價，以期廣招客貨，打擊本局。

是年六月底，第一屆結賬，收支結餘項下，除發股息官利一分外，淨餘二千一百餘兩。時已招得股份九百五十二股，計四十七萬六千兩，連朱雲記所留六十股，已足一千股之額。嗣因奉李鴻章面諭，明春漕米增加，必需添造棧房輪船，故眾議由十月起，另招新股，每股一百兩。

第四年清光緒元年（西曆 1875—1876 年） 是年二月二十八日，福星輪由滬駛津，在僚木洋地方被怡和公司之澳順輪撞沉，溺斃旅客六十三名，所載漕米七千二百餘石並木料等，全部沉失。後在英刑事衙門涉訟，本局勝訴，斷賠銀四萬二千兩，遇難家屬撫卹賠償銀一萬一千兩。

本局新添日新、厚生兩輪，於三四兩月先後抵滬。六月，江南製

造局移送成大夾板船一艘到局，協運漕糧赴津。又向英國訂造之保大及豐順兩輪，於八月及十月先後抵滬，造價均為十四萬八千兩。至由局代理之輪船，本年三月復加入大有及漢陽兩艘。

時以轉口貨日多，所有棧房躉船，均不敷用，故於本年秋間，添造九江躉船一號。冬間，復在上海虹口棧房旁購得相近地一塊，蓋造煤棧三所，住房十八幢。

本局自試辦自保船險後，以各洋行對於每船之價不能全保，若將餘額，盡歸局中自保，責任太重。故本年十一月，另招股份二十五萬兩，成立濟和保險公司，資本全部存入本局，並委托本局為代理人。

至運價方面，本年各洋商仍係競爭排擠，不遺餘力，運價一再減跌，本局應付固感不易，然洋商所受損失亦至鉅大。以號稱上海洋商航業領袖之旗昌輪船公司，曾稱雄於長江、天津，及獨霸寧波一口凡十餘年，亦因本局調派洞庭、永寧、漢陽三輪，川走長江，大有輪川走寧波，參與競爭，予以致命之打擊。是以未及兩年旗昌竟萌退讓之念。

是年六月底，第二屆結賬，收支結餘項下，股息除發官利一分，餘利五厘，及辦事入花紅外，盈餘二萬四千餘兩。至招股方面，是時總計前後共招得股本銀六十萬二千四百兩，擬再續招新股三千九百七十六股，湊合一百萬兩之數。惟入股者，未見踴躍。

第五年清光緒二年（西曆1876—1877年）是年正月，厚生輪在上海碼頭失慎。五月，拆卸伊頓輪，改作躉船。漢廣輪原係鄂省籌備江防，兵商並用，惟於五月間由英到滬後，即奉命撥交本局承領，派走長江寧波。九月，向英國訂購之江永、江寬兩輪先後抵滬，復開長江，兩輪造價共銀三十六萬五千兩。

本局於去年招股成立濟和保險公司後，一年以來，獲利頗厚。本年六月，復加招股份二十五萬兩，計共成五十萬兩。

時本局為採辦煤斤問題，除向外間購入者外，曾在台灣之淡水，湖北之武穴，皖南之貴池，招商採煤。本年李鴻章復批准唐廷樞在直隸灤州開辦煤礦，以期澈底解決用煤問題，是為開灤礦務局之始。

是年六月，第三屆結賬，股份共收到六十八萬五千一百兩，以營業不振，收支結餘項下，除派股息官利一分外，計虧銀三萬五千二百餘兩。考其原因，以去年雲南英人被戕案未了，人心浮動，春夏之間，又復南荒北旱，貨運不暢，洋船復減價競爭，更值上海金融吃緊，週轉益難。秋間，局中挪借錢莊款積至六十餘萬兩，李鴻章慮其勢將不支，乃督同各司道台局趕籌官款五十萬兩，本局賴以維持。

時值旗昌公司經理更調，股票低落，每股面額一百兩，時僅值五十六兩，且生意疲滯，故決全盤出讓。唐廷樞、徐潤等，僉以當日洋商輪船，除由香港、上海、漢口直達外洋不計外，其專在各口來往者，旗昌有十七艘，太古八艘，怡和六艘，禪臣五艘，得忌利時四艘，其他洋行數家有數艘，合約五十艘。本局輪船，連代理在內，共祇十六艘。以與洋商競爭，勢難持久，非再行添購擴充不可。此次旗昌出讓，其成本不下三百萬兩，今以二百萬兩受之，自非失算，實為千載一時之機。曾請示李鴻章，以款鉅緩議。嗣因江、浙兩省加撥漕糧，歸局承運，兩江總督又有將江安漕糧改歸海運之議，勢必添置船棧，方不誤公。故將合併旗昌之議，另請示兩江總督沈葆楨，蒙准照辦，並與李鴻章會奏撥支公款一百萬兩。唐廷樞遂於十一月十八日，與旗昌訂立契約，將該公司在上海及各地所有輪船資產，一併售與本局，價銀二百二十二萬兩，分期繳付。除公款一百萬兩外，尚須籌一百二十二萬兩，連未經滿額之股份三十萬兩，共計一百五十萬兩，擬再招足一萬五千股，每股仍為一百兩。

第六年清光緒三年（西歷1877—1878年）是年正月，本局實行接收旗昌產業，計上海有金永威碼頭，虹橋碼頭，金益威碼頭，南碼頭，金利源碼頭，金方東碼頭，惟各地基多屬租用。此外尚有船塢一處，佔地三十餘畝，亦係租地建築。至外埠產業，則有漢口、九江、鎮江、天津四處碼頭棧房，均佔居各埠優越地位。船舶方面，計接收十六艘，經改名為江匯、懷遠、江表、江天、江靖、江源、江孚、江通、海珊、海晏、鎮西、鎮東、海定、海琛、江長、美利，另有七里及熙春二小輪，並各埠躉船駁船等。

本局保險章程，向以六成歸洋商代保。自歸併旗昌後，船隻倍多，故決定續創仁和水火險公司，集股五十萬兩，所有局輪，統歸自

保，以關利源。本年二月十八日，爲洋商結賬之期，唐廷樞、徐潤等遂與洋商議定，嗣後各輪一律收歸自保。

是年六月，第四屆結賬，收支結餘項下，除發股息官利一分，並抵銷上屆結虧外，淨餘一萬一千三百餘兩。時所招股份，共收到七十三萬零二百兩。連官本一百九十二萬一千六百兩，以先後購船置產達四百十二餘萬兩，不敷尙鉅，均以浮存挪借抵用，計息不貲。

本局自合併旗昌後，洋商忌之益深，極力跌價傾軋，本局運價，亦不得不隨之俱減，專以北洋運漕之盈餘，稍補長江減價之短絀，支持甚困。是年十一月，李鴻章奏陳整頓招商局辦法，規定將旗昌輪船年久朽敝者，或拆料存儲，以備修配他船；或量爲變價，歸還局本，藉省開銷。至代理之輪船，除永寧、洞庭兩艘，報由局方收買歸入商股外，餘均解約。官股一百九十餘萬兩，則規定自光緒三年起，緩息三年，以後本利分五年繳還，以紓商力。商股年給息銀一分，一半給商，一半存局，作爲續招股本。復宣佈自光緒三年七月起，結賬後盈餘銀兩，暫緩派分，全數留局，作爲公股。此外各種收支及回佣等，亦一律從新規定辦法。又李氏爲維持招商局營業起見，另奏請嗣後沿江沿海各省，遇有海運官物，應需輪船裝運者，統歸局輪照章承運。並加撥蘇浙海運漕糧四五成，以裕局方收入。

冬間，與太古訂立長江寧波等綫齊價和約，與怡和訂立天津、烟台、福州等綫齊價和約，均定於明年一月起實行。十二月二十九日，厚生輪由汕返滬，於距廈門七十餘里之答嶼山附近觸礁沉沒，大副一名失蹤，貨物盡失。

第七年清光緒四年（西曆1878—1879年）是年正月初三，江長輪由漢回滬，在離漢口九十里之猴子磯附近觸礁沉沒，火伙一名失蹤，貨物全失。五天之內，連沉兩輪，影響局方，至爲巨大。

本局規定自本年正月起，每月提出自保船險公積銀十五萬兩，以備歸還官款之用。並與太古怡和開始實踐齊價和約，避免競爭。嗣後本局經濟上得以轉危爲安，端賴此舉，實營業上一重大關鍵。

時局輪航綫分配，長江方面江寬、江永、江孚、江表四輪川走上海漢口，江平走宜昌漢口，江天走上海寧波，江靖、江通停泊黃浦江

備用，江輪共計八艘。北洋方面，保大、豐順、漢廣、鎮東、海定、海琛六輪川走上海、烟台、天津、牛莊。南洋方面，永寧走上海、溫州，海晏走上海、福州，和衆走上海、汕頭、廈門。富有、懷遠走上海、廣州。洞庭走廣州、澳門。美利走香港、海口，利航留津沽駁貨。此外利運、永清、日新三輪，規定春夏運漕，秋冬幫運閩粵南洋貨物。海珊、大有停泊黃浦江備用，共計海輪十九艘。尚有江匯、江源二輪，除將機器水鍋留存備裝新船外，其木壳標價出售。鎮西一輪，則留木壳作躉船用。又將上海中棧碼頭加長，及在汕頭購買海關左旁坪地一塊。

是年五月，朱其昂病故，李鴻章派葉廷眷（字顧之）專辦漕務。六月底，第五屆結賬，本屆股息以五厘給商，五厘存作續招新股之款，營業上收支，淨餘二萬一千餘兩。股份共收到七十五萬一千兩。

第八年清光緒五年（西曆 1876—1880 年） 是年正月，整頓局務，更定新章，各口用款，由局董承辦，以節糜費，並停辦上海船塢及鉄廠，將機器材料拆售，廠屋出租。

二月十七日，伊頓躉船在大沽口翻沉，淹斃小工五十二名，貨物損失四千餘件。七月間，派和衆輪試航檀香山。美利走廣州、海防。

本局自去年與太古怡和訂立齊價和約後，經濟情況好轉，本年復有內部局務之整理，成效大著。六月底，第六屆結賬，收支結餘項下，除發股息官利一分外，以本年實行船棧成本折舊辦法，撥付折舊銀四十二萬八千餘兩後，尚淨餘二萬一千餘兩。至股份則共收到八十萬零六百兩。夏秋間，以太古怡和兩相爭衡，將前訂運價減削，本局亦不得不隨之而減。

局中人事，以五月間李鴻章委朱其詔署永定河篆，十月又委盛宣懷署天津河間道印務，致二人不暇到局襄辦各事，葉廷眷又因母病乞假侍養，故局事均由唐廷樞、徐潤二人負責辦理。

第九年清光緒六年（西曆 1880—1881 年） 是年正月，上諭有人奏招商局辦理不善，用人不當，開銷浮糜，營私肥己等情，着李鴻章、吳元炳派員澈查。三月間，李鴻章等覆陳招商局務，力爲剖白，並請免調簿冊清查，以免招惑，影響業務。且謂洋商嫉忌方深，更必乘機傾擠，冀遂其把持專利之謀，殊與中國商務大局有礙等語，遂免置議。

唐廷恒徐潤因外間瀾言過多，除將本局情形報告股東外；並手訂招商局辦事細則一百三十二條，內分列局董、船長、副手、管輪、賬房、裝卸貨物、搭客、公文書信、輪船用物、修理、管棧、管躉船、賬目、航海箴規等項目；並規定裝載轉口貨辦法四條，印發各分局遵照，極力整頓。

自去秋和衆輪試航檀香山成功後，本年六月，復派赴舊金山，又添購美富輪一艘，價十萬八千兩，派航海口、海防、新加坡。並改造大有輪，易名興盛。以鎮西輪過舊，售與英人。秋間，奉令裝運皖楚諸軍赴山海關洋河口防俄。

是年六月底，第七屆結賬，收支結餘項下，除發股息官利一分，及撥付船棧成本折舊銀四十萬餘兩外，淨餘一萬七千餘兩。至股本則共收到銀八十三萬零三百兩。又以官股本利，本年已屆開始歸還之期，由李鴻章奏明將輪船承運漕糧應領運費，自本年始，五年之內，全數抵還官帑；預算每年運漕六十六萬石，應領運費共約銀三十五萬餘兩。

第十年清光緒七年（西曆 1881—1882 年） 是年三月十九日，和衆輪由汕回滬途中，在福建海面烏邱嶼附近被英艦撞沉。四月十九日，漢廣輪開津途中，在山東海面鎮鄒島觸礁沉沒，人貨俱安。

春間，新建利達輪一艘，以爲大沽拖帶駁船之用。與太古合購之保康輪，是時亦讓歸本局，改作帆船，留津駁運漕米。又以和衆、漢廣兩輪相繼失事，所有兩輪保險額二十二萬兩，已在保險公積項下如數撥出，即向英國添購致遠、普濟兩輪，共價二十九萬六千兩，以作補充。復將美利輪改拆加長，將利航輪拆卸，改作大駁船，及將新置之孟買輪改作蕪湖躉船。

是年六月底，第八屆結帳，營業狀況，雖以長江貨運，洋商爭攬，運價跌減八折，然以國人顧全大局，裝貨擠擁。本屆收支結餘項下，除發股息官利一分，及撥付船棧成本折舊銀四十五萬兩外，餘留爲添船之用。至股份則已照規定收足一百萬兩。

本局自去年派輪駛美後，以洋船竭力抗拒，乃於本年停航。八月，改派美富輪裝運茶箱赴英。時以朝鮮內亂，奉調四輪裝兵，僅一旬間，將登州防軍六營全行東渡。

局中人事，以唐廷樞因公留津，徐潤復丁艱回籍，乃由二人會函，稟請李鴻章委張鴻祿（字叔和）幫辦局務。

第十一年清光緒八年（西歷1882—1883年）是年春，美利輪改造完成，即開越南裝糧。海琛載送北洋水師員弁前往英國，順換全新機件。至海晏，江通，富有三輪，亦先後改換新式機器。海珊，江靖，洞庭三輪，分別改作躉船駁船及碼頭船。又添置拱北，圖南，江裕三輪，並於上海南北兩棧添地造棧，香港新置局房。

近年本局事務日繁，故李鴻章於春間加派鄭官應（字陶齋）到局幫辦。時滬商葉應忠稟請置造輪船，另立廣運局，李鴻章批不准另樹一幟。

是年六月底，第九屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利一分，餘利一分，及撥付船棧成本折舊銀二十五萬六千餘兩外，淨餘十三萬餘兩。時股票價值已由一百兩票面售至二百兩以上，且局中有增股之必要，遂決定再招新股一百萬兩。凡舊股一股，得再入新股一股。又局方為輪船用煤便宜起見，是年會投資於安徽荆門礦務局股銀六萬零九百餘兩，開平煤局二十一萬兩。

第十二年清光緒九年（西歷1883—1884年）是年正月二十四日，美利輪由香港赴海防途中，在安南河口遇風淺擱。四月十七日，興威輪由上海赴煙台途中，在山東洋面離成山頭約一百里地方被英船撞沉，七人遇難。十二月初一日，懷遠輪自滬開出後，即在寧波外迂沙洲觸礁沉沒，遇難者近二百人。

總辦唐廷樞為立志擴張招商局起見，特於本年三月親自出洋考察，先至美，後至歐，順在英國定造內河淺水輪一艘；又邀約怡和太古兩洋行主人來華，再將攬載事宜在滬重訂齊價合同，由明年起實行，以六年為期，俾免暗中相爭。十二月二十日，唐氏返抵上海。

自南美巴西國與我國訂立通商條約以來，屢邀本局派輪前往，藉招華工。後唐氏經美時，特親踵該國，目睹當地黑奴問題尚未解決，款待華工不甚週妥，遂不敢承攬。

時以法越多事，本局所訂代越南承運米糧，祇得暫告中止。至其他各國口岸，因以往營業不佳，故未敢續派輪船行駛。惟致遠，圖

南兩輪，則仍走南洋新加坡檳榔嶼一帶，但虧折甚鉅。秋間，奉派日新等輪裝淮軍赴粵防法。冬間，訂購之富順、廣利兩輪抵滬。又以海珊輪廢舊，改作蕪湖躉船。

自歸併旗昌後，上海方面所屬棧房碼頭租用之地基，多已滿期，本局即備價承購翻造。惟以北棧左首老甯波碼頭棧房不適於用，特轉售與怡和。浦東船塢自出租後，既屬無用，亦併售與耶松。復在天津購進朱氏碼頭棧房。

是年六月底，第十屆結帳，營業上因浙省歉收，鄂漕又值撥賑，故漕運減少。時以法越多事，商情大受影響，且南北又有偏災之慮，市況寂寥，運費收入較少。本屆收支結餘項下，除發股息官利一分，及撥船棧成本折舊銀十五萬六千餘兩外，淨餘七萬七千餘兩。至所招新股一百萬兩已齊，連舊股共有股本二百萬兩。

法越糾紛，延未解決。秋間，中法開戰，法艦駛抵吳淞檢查商船，謠言四起，滬市震動，存局各戶，紛紛提款。幸賴李鴻章撥銀三十六萬兩，稍得支持危局。至冬間，滬市錢莊歇業者十居六七，本局欠人之款，一時無從歸結，故暫將滬地棧產向天祥怡和等洋行押款七十四萬三千餘兩，以清還各莊欠款。

中法戰事發生後，唐廷樞出洋未返，徐潤又因私人產業受時局所牽累，不能兼顧局務，李鴻章復派戚宣懷到局主持。戚氏抵局後，曾具稟直隸總督李鴻章兩江總督沈葆楨，以本局根本不固，弊竇叢生，幾難收拾等語，徐潤遂慘遭參革。

第十三年清光緒十年（西曆 1884—1885 年）唐廷樞返國後，徐潤已離局。是年二月，鄭官應奉彭宮保調赴粵東，戚宣懷又因公回津，李鴻章遂添派馬建忠（字眉叔）到局。四月初，唐廷樞北上，五月，張鴻祿丁艱離局，故局務統由馬建忠一力支持。時法艦陸續來華，恫喝肆擾，海疆不靖，局勢日非，局輪行駛洋面，咸有戒心。唐廷樞乃密商李鴻章，請將龍旗設法更換，正遲疑間，戰事更緊，本局遂命法律顧問英國律師担文細查各國律例成案，以便決定換旗辦法。担文謂英律煩苛難罄，美律簡易易從。適美國旗昌行主願將招商局產照價五百二十五萬兩統歸該行認售，事定收回。馬建忠遂稟承李鴻章，逕與衆商定議，密訂合同，將船棧暫交旗昌代為經營，於六月

初十日過戶，各輪換用美國旗，照常行駛。

本局在轉售旗昌經營前，棧房碼頭修理者，計有上海金利源棧新造樓棧碼頭，漢口添造房屋，蕪湖置買灘地，加築碼頭棧房。至寧波、溫州、福州、海防、順安各埠棧房碼頭，均有添造。此外利航拖輪因機器過舊，已改作駁船，另裝開泰新輪，以補其缺。

是年六月底，第十一屆結賬，收支結餘項下，除發股息官利一分，及撥付船棧成本折舊銀四十二萬餘兩外，淨餘八千四百餘兩。

唐廷樞於本局歸併旗昌後，趕緊回滬，清理舊賬，催收各欠，不遺餘力，惟無法收回者，仍達十八餘萬兩。

第十四年清光緒十一年（西曆1885—1886年）是年四月，中法議和。四月二十九日，李鴻章奉電旨，着將招商局輪船收回。旋據威宣懷稟稱，經傳知旗昌行主士米德來津，允遵原議辦理，定由六月二十一日起換旗。至七月一日，將所有輪船、棧房、碼頭、各項產業，悉照原價，由本局買回。旗昌代本局墊付款項賬目，亦即分別核算清給；並由局方延聘該行主士米德為稽核董事，年送薪俸五千兩，以三年為期。

自本局買回全部局產後，威宣懷等奉直督飭令重訂章程，力加整頓。威氏條陳用人理財章程，謂非商辦不能謀其利，非官督不能防其弊。李鴻章旋委威宣懷為本局督辦，馬建忠、謝家福（字綏之）為會辦，調唐廷樞北上，專辦開平礦局，於是本局遂成官督商辦之局。

時以經濟困難，需款孔急，原借洋商之款，又陸續到期，官商無可籌挪，乃由威督辦稟明李鴻章，以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬磅，週息七釐，分訂十年清還；但仍苦不敷分配，故復稟准先還洋款後還官商各款；並以利運輸售與北洋，美富輪售與閩省，作為兵駁，現存輪船共有二十四艘。

自去年起，本局與怡和太古重訂齊價合同後，運費一律依限清收，棧租亦一律規定起租期限，故無拖欠之弊；復以訂立劃一運價，毋庸委托行棧暗中讓價，漏卮已塞；且本局自將局產抵押匯豐後，重息之莊款已清還，現洋債祇付週息七釐，故以後營業，較為順利。

是年六月底，原爲第十二屆結賬之期，以向旗昌收回局產影響，延至年底始行結賬。並奉李鴻章批飭，在旗昌代管期內，股息停發。收回以後，股息改定週年六釐，故本屆結算由本年七月至十二月底爲時六個月，發股息官利三釐，淨餘十一萬五千餘兩。

第十五年清光緒十二年（西曆1886—1887年）是年正月，李鴻章奏准維持招商局辦法四條：（一）運漕回空，准免北洋三江出口稅二成；（二）湖北帽合茶附搭局輪出口，照例減稅；（三）漕米運費不再扣減；（四）洋債歸結後再行分年籌繳官本。

本局代理之仁和濟和兩保險公司，於本年正月合併，改名仁濟和保險公司，資本共一百萬兩，照舊章仍由招商局代理一切。五月間，李鴻章另派朱極仁駐局，專理仁濟和事務。

美富輪前係售與閩省，本年退還。又派永清輪裝兵赴台灣。

是年十二月底，第十三屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利一厘，及撥付船棧成本折舊銀十五萬七千九百餘兩外，淨餘二十萬一千兩。

第十六年清光緒十三年（西曆1887—1888年）是年添造廣濟淺水輪，擬走遼海，春間運漕，秋冬調走宜昌漢口。又永寧輪重修，改名海昌。五月二十九日，保大輪由滬駛津途中，在山東榮城縣屬青山頭遇霧觸礁，人貨俱安。

上海北棧內本年復添置關棧，增造起重機；並於中棧東棧各添造棧房。

是年十二月底，第十四屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利一厘，撥付船棧成本折舊銀二十萬五千兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘十九萬三千一百兩。

第十七年清光緒十四年（西曆1888—1889年）是年添造新威輪，計銀九萬兩。圖南輪由英德兩國裝載軍械回滬。天津、寧波、溫州，添造棧房，南京添置鉄船船棧。

十二月底，第十五屆結帳，收支結餘項下，除發股息六厘餘利四厘，撥付船棧成本折舊銀二十九萬八千餘兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘二十萬零九千五百兩。

第十八年清光緒十五年（西曆1889—1890年）是年添造新裕輪，價十

五萬九千兩。本局與太古怡和所訂之齊價合同期限已滿，未能續訂，妥協之局告終，競爭又復開始。

十二月底，第十六屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利四厘，撥付船棧成本折舊銀三十萬二千餘兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘十六萬二千三百兩。

第十九年清光緒十六年（西曆 1890—1891 年） 是年三月，派江寬走廣州香港。六月初八日，富有輪由滬開烟台途中，至山東成山洋面觸礁擱淺沉沒。江表輪出售。添置固陵輪，價四萬兩。又購進上海南棧地產，擴充汕頭棧房，加建廣州碼頭；並釐定股票掛失章程。時復與太古怡和重訂齊價合同，後太古以所屬輪船較多，要求多佔運費份數，合同卒告失效。

十二月底，第十七屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利四厘，及酌提辦事人花紅外，因與各洋商公司競跌運價，本屆營業盈餘微薄，船棧成本折舊未撥，僅減去成本尾數四千四百餘兩，尚淨餘二萬零八百餘兩。

第二十年清光緒十七年（西曆 1891—1892 年） 是年添造新豐、新濟兩輪，用銀二十二萬六千餘兩；並於上海南棧、中棧、汕頭等地添造棧房。八月會辦馬建忠奉飭離局，謝家福亦因病離差，李鴻章飭以向來駐局辦事之嚴潔（字芝楣）、唐德熙（字鳳墀）、陳猷（字輝庭）三人為商董，以資熟手，是為設立三科長制度之濫觴。旋再派沈能虎（字子梅）為會辦。

十二月底，第十八屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘厘四厘，撥付船棧成本折舊銀二十三萬九千餘兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘一萬七千三百兩。

本局雖連年與外商競爭，然業務尚不後人，公積已增至七十餘萬兩。至本年底止，官款亦悉已清還。奉李鴻章飭提銀十萬兩，附入織布機器局股份；並提報効銀十萬兩，指定為預備賑濟之用。

第二十一年清光緒十八年（西曆 1892—1893 年） 是年六月初三日，新威輪由滬赴津，途至烟台成山頭海面遇險，死一人，貨物全失。又在香港汕頭添置碼頭，寧波添造棧房。時以局務日繁，威督辦稟奉李鴻章添委鄭官應為會辦，會同沈能虎駐局主持。

十二月底，第十九屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利四厘，撥付船棧成本折舊銀二十六萬八千兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘四萬七千一百兩。又以唐廷樞病卒，為追念唐氏舊功，特在公積項下撥贈恤金一萬五千兩。

第二十二年清光緒十九年（西曆1893—1894年）是年正月，本局與太古怡和重訂和解合約，以五年為期，惟天津長江兩綫不在內。並添造快利輪一艘，價十三萬六千兩。將日新、江平兩輪拆卸改作躉船。又添置上海南棧、漢口、香港、汕頭四處棧房，以海防及順安兩埠停航已久，難期復航，故將兩埠棧房工料變賣。

十二月底，第二十屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利六厘餘利四厘，撥付船棧成本折舊銀三十一萬三千餘兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘二十七萬六千四百兩，創開局以來之新記錄。時威督辦發表統計，略謂招商局開辦實際二十年，以每年收入客貨運費二百萬兩計，共已收回權利四千萬兩，其因彼此跌價華商便宜之數，尚未計算在內云。

第二十二年清光緒二十年（西曆1894—1895年）是年七月，中日戰事爆發，北洋航行危險，本局為防患於未然起見，暫時將海輪十餘艘分售與各洋商，重師中法戰役出售旗昌保管之故智。

十二月底，第二十一屆結帳，因受中日戰事影響，股息及辦事人花紅均未發給。收支結餘項下，除餘付船棧成本折舊銀十五萬二千餘兩外，淨餘七萬四千九百兩；以本年茲禧太后萬壽慶典，本局報効五萬五千餘兩；又因中日戰事政府軍費浩繁，由戶部向本局息借庫平銀三十七萬五千兩，合規銀四十一萬一千兩。

第二十四年清光緒二十一年（西曆1895—1896年）是年三月，中日和議成立，本局將去年售與各國洋商之輪船全部買回。八月二十六日，拱北輪因裝劉欽差所部福壽軍由錦州赴津，泊西海口時，以士兵失慎，全船被炸沉，計死五十七人。又海昌輪破舊，經改作躉船。時本局僅剩有永清、豐順、江寬、江永、鎮東、海晏、海琛、海定、江天、江孚、江通、美富、致遠、圖南、普濟、江裕、富順、廣利、新裕、固陵、新豐、新濟、快利等輪共二十四艘。

近年本局碼頭棧房，頗多擴充。本年計添置上海楊家渡棧斜

橋房屋，北棧，華棧，十六鋪棧及香港温州等局產。

十二月底，第二十二屆結帳，以上屆未發股息，故本年每股增發官利餘利共二分，每股計銀二十兩。收支結餘項下，除發股息，撥付船棧成本折舊銀五十萬一千兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘二十二萬七千四百兩。至匯豐銀行押款，本年已清還，歷年磅價虧耗，均已在公積項下支銷清楚。

第二十五年清光緒二十二年（西曆 1896—1897 年）是年本局添造上海北棧工房，及上海楊家渡，天津，鎮江，九江等棧房。又加築汕頭，香港碼頭，改造廈門，沙市躉船。並出售鎮東輪。

十月間，威督辦奏准招集商股興辦中國通商銀行，並先集商股二百五十萬兩，內招商局認集股銀八十萬兩，由本年餘利項下提銀二十萬兩，及歷年自保船險公積項下提銀六十萬兩，餘股亦由本局股東儘先認購。其目的在樹立一強有力之金融機關，以爲本局之後盾。

十二月底，第二十三屆結帳，股息發官利六厘餘利一分四厘，每股計得息銀二十兩，另每股提派歷年公積三十兩，故共得五十兩。惟其中四十兩須俟通商銀行開設六個月後，照數以銀行股票發給。本屆除發股息，撥付船棧成本折舊二十餘萬兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘十一萬八千四百兩。此外由本年起，復規定每年捐助北洋大學二萬兩，南洋公學及達成館六萬兩。

第二十六年清光緒二十三年（西曆 1897—1898 年）是年新造安平，泰順兩輪，價共四十一萬八千餘兩。續購公平輪，及在上海北棧，華棧，楊家渡棧添置棧房，上海十六鋪及吳淞，塘沽，宜昌，杭州添置地產。時沈能虎離局，顧肇熙（字緝庭）繼任爲會辦。

查本局歷年結帳所得結餘，必以大半折輕船棧成本，然後作爲淨餘，歸入公積。是以輪船成本，愈折愈低；自保船險，亦隨之而減。爲求真值起見，爰自本年起，每逢結帳時，請英領事署驗船官派人將各船秉公估值，而自保船險，即以估值承保。照當日本局輪船折舊後，總計成本爲一百三十萬兩。而英領事署驗船官派嘉滋羅拔士估價，則爲二百四十五萬兩。

十二月底，第二十四屆結帳，發股息二分，並議派給公積四分，

連上屆所搭銀行股本四分，統合改給本局股票一股，票面一百兩。至本屆收支結餘項下，除發股息，撥付船棧成本折舊三十餘萬兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘十九萬一千元六百兩。

本局本年在營業淨餘公積項下，及自保船險公積項下，各提一百萬兩，共計二百萬兩，轉入股本項下，填發股票，自次年起計，連原招股本，共成四百萬兩。

第二十七年清光緒二十四年（西歷 1898—1899 年）是年添置飛鯨輪，價銀八萬兩。改裝江永輪，添置漢口躉船，購買上海總局房產，南棧新置楊泰記基地碼頭市房，添造南棧、北棧、浦東、東棧及九江、漢口、宜昌、汕頭各地棧房，又新置天津塘沽基地，續造棧房碼頭。

查本局開銷，以煤為大宗。但當日我國僅有開平煤礦一處，以距離遙遠，採用殊為不便。前總辦唐廷樞徐潤等，曾籌款開採唐山煤礦。本年督辦威宣懷，會辦鄭官應，以萍鄉煤礦品質極佳，擬即由本局投資採辦。又湖北鐵廠本局本年先行加入股份十萬兩。

十二月底，第二十五屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利餘利各六厘，撥付船棧成本折舊十七萬餘兩，及酌提辦事人花紅外，淨餘十九萬零六百兩。

第二十八年清光緒二十五年（西曆 1899—1900 年）是年改裝江寬輪，置漢口躉船及福州小輪。又定造北洋、江西兩輪，及津沽駁船。此外上海北棧、南棧、華棧、鎮江、蕪湖、九江、漢口、沙市、宜昌、汕頭等地，均添造棧房，塘沽、吳淞、溫州、南京新置基地，南京並購買局房。

四月，在南京與太古、怡和公議上下水裝貨運價。時萍鄉煤礦招股開辦，本局首入股份十萬兩。

是年夏間，欽差大臣大學士剛毅奉旨澈查本局帳目，除股商官利外，所有盈餘之款，均着酌定成數，提充公用。嗣經查明局中前獲之盈餘，皆陸續作為擴充之資本，並無現銀可提。經衆商公議請嗣後按年酌提盈餘二成，以盡報効之愆。自本年起，除捐南北洋兩公學經費共八萬兩外，每年再報効北洋兵輪經費六萬兩，仍按二成核計，如局船餘利過七十萬兩，照數加捐；如虧折不敷商股官利，此項報効，展至下年分攤補繳。至運漕回空免稅二成，自本年起，已奏明註銷成案，以伸報効。自是運漕遂不及裝貨之有利。

十二月底，第二十六屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利一分餘利三厘七毫五外，照公議將盈餘分作十成科派。船棧成本折舊佔四成，股商餘利佔三成，辦事人花紅佔一成，報効佔二成。惟本年所提報効二成之數，僅得十萬三千餘兩，不敷繳解，乃在船棧折舊項下撥墊。

第二十九年清光緒二十六年（西曆1900—1901年）是年添置遇順、協和兩輪，共價四十八萬八千兩。又翻造上海北棧、華棧、楊家渡棧、宜昌、漢口、南京、甯波、溫州、香港、梧州、營口等地棧房住屋，並加入和豐船塢公司股份十萬兩。

五月間，義和團事起，曾派輪來往清江天津援救避難官商。其後以牽動外交，聯軍北犯，本局為防患於未然計，復將一部份輪船出售於洋商，仍效中法中日兩役將局產售與洋商之故事。計出售海輪十九艘，作價二百二十四萬兩。

十二月底，第二十七屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利一分餘利三厘外，所餘之數，仍照上屆辦法，分作十成科派。至所提報効二成之數，僅得七萬九千餘兩，不敷繳解，仍在船棧成本折舊項下撥墊。

第三十年清光緒二十七年（西曆1901—1902年）是年七月，義和團事平，本局去年出售之輪船，全部照原價買回。此外又新置津沽拖輪、駁船、挖泥船，並翻造上海總局辦公房屋。在漢口與怡和太古合造新碼頭，上海楊家渡棧、華棧、南棧、中棧、北棧等處，添造棧房、碼頭船、鐵橋等。復於上海華棧、天津塘沽購買地基，塘沽新河碼頭加造鐵路支綫，香港修築碼頭，九江、鎮江、南京、宜昌、甯波、溫州、汕頭等處添造棧房。

九月二十六日，維護本局不遺餘力之創辦人李鴻章，在北京溘逝。十月十一日，富順輪泊廣州失火，死二人。

十二月底，第二十八屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利一分餘利一厘二毫五外，所餘之數，仍照上屆分作十成科派，所提二成報効之數，僅得三萬四千六百餘兩，不敷繳解，仍在船棧成本折舊項下撥墊。

第三十一年清光緒二十八年（西曆1902—1903年）是年以永清輪

破舊，改作躉船。富順輪重裝，改名廣大。此外新置天津挖泥船，添造上海總局、南棧、中棧、華棧、楊家渡棧、洋房棧房，及天津塘沽、汕頭、香港、營口、沙市，添造棧房住房及碼頭船等。

時會辦鄭官應離局，徐傑繼任，北洋大臣袁世凱又加委沈能虎為會辦。當日全局業務，係由督辦威宣懷、會辦顧肇熙、沈能虎、徐傑、商董嚴灤、唐德熙、陳猷等七人主持。以奉浙江巡撫函令本局接收利用輪船公司，當即估價盤頂，改組成立內河招商局，資本總額定為六萬八千五百兩，由局撥股五萬兩，派鎮江局董朱馮壽主持；並舉陳猷、嚴灤、唐德熙為董事。該局置有小輪多艘，經營江浙兩省內河航運，置總局及碼頭棧房於上海蘇州河岸，各重要區域並分設分局。本年以添造船棧，現金略感不敷，另借仁濟和保險公司四十萬兩。

十二月底，第二十九屆結帳，以近年金鎊日高，洋入薪工增大；且各項開銷浩繁，是屆發股息一分後，結虧一萬三千餘兩。船棧成本折舊以無款可撥，特在自保船險項下墊付十萬兩。至報効之款，遂無從提繳。

第三十二年清光緒二十九年（西歷1903—1904年）是年定造江新輪，價三十八萬七千兩。舊挖泥船出售。又上海華棧、楊家渡棧均添置棧房，天津歸併黃姓房屋，塘沽新河建造碼頭船及鐵路支綫，長沙開埠新置地基房屋，南京温州添造棧房，汕頭填築灘地。並增加萍鄉煤礦股份七萬兩，內河招商局股份五萬兩，大德榨油公司股份五千兩。

督辦威宣懷於本年去職，袁世凱派楊士琦（字杏城）為總理，會辦仍舊，惟添派徐潤一人。商董改稱為總董，唐德熙、陳猷、嚴灤病故，遺缺以施亦爵（字祿生）遞補。

十二月底，第三十屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利一分餘利一厘七毫五外，餘款仍照定章分十成科派。二成報効僅得四萬六千餘兩，不敷提繳；且上屆應解之十四萬兩尚無法籌提，袁世凱洞悉本局經濟竭蹶，故諭飭自本年起，暫解北洋兵輪經費六萬兩，出洋肄業經費二萬兩。至本年不敷提繳之數，即在船棧折舊項下撥墊。又以船棧折舊項下歷年墊支報効款項為數甚鉅，所餘無

幾，故本屆在自保船險項下撥銀二十萬兩，歸入船棧折舊項下，以供開支。

第三十三年清光緒三十年（西曆1904—1905年）是年將利運輸拆改鎮江躉船，五月，海深輪在福州外擱沉。上海中棧，楊家渡棧加造碼頭船，宜昌歸併金姓房屋，長沙添購地產，沙市加築駁岸，汕頭填築灘地，香港、澳門修建碼頭，塘沽新造鐵碼頭船及鐵路支綫等。又上海浦東東棧，以岸邊游沙，不便靠駁，廢置已久，因以出售。

十二月底，第三十一屆結帳，收支結餘項下，發股息一分餘利四厘，所餘仍按十成科派，計報効二成，派銀十萬五千餘兩，除呈解外，應餘二萬五千餘兩；惟並未歸還歷屆船棧折舊墊支之款，所餘仍掃數呈解。此外復奉令每年捐助商部經費五千兩，不在二成報効內扣除。

第三十四年清光緒三十一年（西曆1905—1906年）是年新添江新輪，價銀三十八萬七千餘兩。購進新昌輪，價二十四萬四千餘兩。定造新康輪一艘。又買進美孚棧房，添造碼頭船。塘沽添造軍米棧房，並將拖輪駁船各一艘價讓與萍鄉煤礦局，及出售上海華產宙宇號洋房一所。

九月初二日，協和輪由滬駛津，在山東成山角附近觸浮雷沉沒，失蹤者十五人。

十二月底，第三十二屆結帳，收支結餘項下，發股息官利一分餘利三厘五毫，所餘仍按十成科派，計報効二成，派銀九萬二千六百餘兩，除呈解外，淨餘一萬二千六百餘兩，暫存聽候官廳撥用。

第三十五年清光緒三十二年（西曆1906—1907年）是年新康輪造成，價二十四萬三千餘兩。添置上海、煙台、福州小輪三艘，向英國定造新捷輪一艘。又添置上海華棧基地、棧房、住房及碼頭船，長沙買進碼頭基地，汕頭填築灘地；並投資萍鄉煤礦股份二十一萬七千兩。時會辦徐傑去職，以鍾文耀（字紫垣）繼任。十二月，楊總理北上供職，派會辦徐潤代理。

十二月底，第三十三屆結帳，以淮、徐、皖北等地荒歉，米糧禁止出口，及東三省日俄構兵，道途梗塞，業務大受影響。本屆收支結餘項下，發官利一分餘利二厘，所餘仍按十成科派，計報効二成，派銀

五萬三千二百餘兩，不敷呈解之數，仍在船棧折舊項下撥墊。

第三十六年清光緒三十三年（西曆1907—1908年）是年新添新捷輪，改名新銘，造價三十四萬八千兩。另在上海製造局定造津沽拖輪津通號，及大鉄駁船三艘。九江添置鉄壳駁船一艘躉船一艘。海定輪改作躉船。又上海北棧添造棧房，中棧添造碼頭船鉄棧房，並投資湖北鉄廠股份十八萬六千兩。時代理總理徐潤去職，袁世凱派王存善繼任。

十二月底，第三十四屆結帳，以日俄戰後，東三省瘡痍未復，業務頗受影響。本屆收支結餘項下，發官利一分餘利二毫五，所餘仍照章按十成科派，計報効二成派銀九千二百餘兩，不敷呈解之數，仍在船棧折舊項下撥墊。

第三十七年清光緒三十四年（西曆1908—1909年）是年將海定輪改作躉船。上海中棧，南棧添造棧房，中棧買回耶松廠棧房市房。

時內河招商局主持人朱馮壽病故，董事會會議停辦，咸督辦以部中正欲擴充航路，故另招華商接替，由施肇會（字省之）承辦，規定另招新股六萬兩，舊股分二十年停刊還本；二十年內各內河局仍用招商局旗號，舊股未清以前，每年營業收入，得派員查帳，其辦事員由新股東公舉。

十二月底，第三十五屆結帳，因各埠市況不佳，各輪船公司倍增於前，彼此競爭，運價日貶，業務仍無起色。本屆收支結餘項下，發股息官利一分餘利二毫五，餘款仍分十成科派，計報効二成僅得銀四千零六十餘兩，不敷七萬五千餘兩，仍在船棧折舊項下撥墊。

第三十八年清宣統元年（西曆1909—1910年）本局自創辦以來，均直接隸屬於北洋大臣，受其節制。是年三月間，奉旨歸郵傳部管轄。六月，部派鍾文耀爲正坐辦，陳通聲（字蓉曙）爲副坐辦，王存善爲會辦兼總稽核。六月三十日，本局在上海張園舉行第一次股東大會，選出第一任董事咸宣懷、施肇會、譚國忠（字幹臣）、嚴義彬（字子均）、鄭官應、唐國奉（字翹卿）、張允言（字伯訥）、楊學沂（字綬卿）、何聲灝（字伯梁）、查帳員顧潤章（字詠詮）、嚴廷楨（字漁三）。公推咸宣懷爲董事會正主席，施肇會副之，並擬定組織章程共四十六節。七月間，郵傳部實行接管。九月，郵傳部頒

行招商局股份有限公司商辦隸部章程，於是本局遂成商辦之局。

是年蕪湖安慶會各造鉄碼頭船一艘，鎮江拍賣躉船，吳淞添置地基，蕪湖添造市房，鎮江添造棧房，杭州填築駁岸。又以湖北鉄廠與萍鄉煤礦合爲漢冶萍礦廠公司，本局所投股份亦一概歸併，前後計達一百零一萬九千餘兩。

十二月底，第三十六屆結帳，由董事會議決在收支結餘項下，撥發股息官利一分，尙未足數；船棧成本折舊，更無從撥付，故均在自保船險項下撥數補湊。報効二成之數，另由船棧折舊項下撥墊，辦事人花紅不發。

第三十九年清宣統二年（西曆1910—1911年）本局數年以來，營業不振，經濟方面，捉襟見肘，遠不如昔。當局深思熟慮，終以開源無策，祇有節流。春間，會議定整頓購煤用煤，修船用物以及運漕攬載，裁汰冗員，不誤船期，坐艙杜絕侵蝕，局棧慎選人才諸條，以期實施。

二月間，郵傳部以輪船鐵路兩項，利在交通，自宜設法以籌收入，招徠運輸。部屬之鐵路半屬專利營業，惟航業分利者多，亟宜擇與江海相通之鐵路，聯合運輸。計各鐵路與本局議訂之聯運合同路線如下：（一）由上海至營口，轉運奉天；（二）由廣州至營口，轉運奉天；（三）由上海至天津，轉運張家口；（四）由上海付鐵路至鎮江南京，轉運漢口。以上各綫，一律發售客貨直達票，本局業務裨益不淺。

五月初六日，本局股東年會，假上海張園舉行，通過援照公司章程，公舉總理協理主持局務；舉定威宣懷爲總理，楊士琦、李經羲爲協理。惟威宣懷、楊士琦、李經羲等，均辭不就職。

是年秋間，威宣懷任郵傳部尙書。又本局上海南棧歸併洋行街市房，並加購吳淞地產。鎮江歸併市房，天津添造工房。

十二月底，第三十七屆結帳，董事會議決股息發官利一分五厘，計每股派十五兩，內規定現銀五兩，通商銀行股票十兩。惟以收支結餘之數，不敷撥付股息，仍在自保船險項下墊支，至報効之款，無從呈解。

第四十年清宣統三年（西曆1911—1912年）是年二月二十六日，股東常會投票公留舊董楊學沂、譚國忠、嚴廷楨三人，並舉伍廷芳（

字秩庸)、顧潤章、施則敬(字子英)、唐國泰、陶湘(字蘭泉)、何聲瀨六人爲新董。旋以何聲瀨辭職,以次多數梁慶榴(字伯翰)遞補。新舊董事九人,稱議事董事。舊有職員唐德熙、陳猷、施亦爵稱辦事董事。查帳員二人,當選者爲金菊蕃、謝綸輝。謝綸輝辭職,以次多數周國源(字清泉)遞補。並重訂整頓棧房存貨短少賠償章程五條。

三月二十五日,美富輪由廈返滬,途次愛爾加島附近,遇霧下錨,爲本局之廣利輪撞沉,四十餘人失蹤。夏間,向江南船廠定造江華輪一艘,價三十七萬九千兩。續買進同華輪,價十二萬五千餘兩。又與怡和太古合購東方公司之立茂、立豐兩輪,改名聯益、聯和,本局出資三分之一,計銀六萬八千兩。復在上海北棧建築接出碼頭,鎮江駁築灘岸。

溯本局自開辦以來,輪船購置雖年有增添,惟毀壞亦甚。迄至清代最後一年,計尙存豐順、江寬、江永、海晏、江天、江孚、江通、致遠、圖南、善濟、江裕、廣大、廣利、廣濟、新裕、固陵、新豐、新濟、快利、公平、泰順、安平、飛鯨、遇順、江新、新昌、新康、新銘、同華等大輪,共二十九艘。

本局開辦時賴有運漕之維持,得與諸洋商奮鬥。惟至光緒二十五年起,津河駁力大增,而運漕水脚仍舊,且漕米偷漏漸多,局輪運漕回空免出口稅二成,業已奏明註銷成案,以伸報効。自是運漕不及裝貨之利益,歷年均屬虧折。積至本年底止,十三年中總計虧累共達九十八萬四千餘兩。共和成立以後,漕運始告免除。

時以革命醞釀,局輪應差頻繁,廣利、新昌兩輪承運龍軍,江寬專差赴漢,民軍借用局輪裝兵運械,共計應收差費十餘萬兩,均無法領得。秋間,漢口躉船兩艘,又被砲火擊沉,損失二萬餘兩。

是年秋,武漢起義,旋上海光復,政府有迫借局產抵押鉅債之議,全體董事會一度實行辭職。復以獲得政府諒解,允爲和平解決;且以局事無人主持,始相偕返局辦公;惟仍借與滬軍都督四十萬二千兩。時以添置同華等輪,需款浩繁,而金融阻滯,營業虧折,支款不濟,各戶存款,以時局關係,紛紛提取,不得已將所有各埠棧房市房等,向匯豐銀行抵押一百五十萬兩,以資週轉。

十二月十四日,復假上海張家花園召開股東臨時大會,討論

政府指借局產抵押一案。席間報告因接陸軍全體將校公函，及奉滬軍都督轉行中央政府急令，以民國新立，軍需孔繁，暫假招商局抵押一千萬兩備用。孫大總統且有來電，謂此事已覓有押主，該局爲國盡力，當有相當報酬。又陸軍部黃總長來電有云：該局抵押外債，原屬虛抵，於該局權利略無變更，凡有可以謀該局之發達者，政府無不盡力。上海陳都督復謂抵押軍餉，於招商局無損，此時招商局能急公好義，將來必得中央政府特別保護，幫助發達，可以代表中央誓詞等語，衆遂通過。惟抵押之事，其後並未實行。

十二月底，第三十八屆結帳。本年夏秋，以各處水災歉收，市情冷淡，錢莊倒閉。武昌起義，江輪停航，徵發尤繁，營業銳減。故本屆收支結虧達二十八萬四千餘兩，股息官利無法維持。經董事會與股東會共同商議，將局中購存之通商銀行股票四十萬兩，儘數分派，每一招商局股票，派通商銀行股本十兩，作爲官利一分。

第四十一年中華民國元年（西曆 1912 年）是年三月卅一日，本局假上海張園舉行股東常會，選舉伍廷芳、楊士琦、溫宗堯（字欽甫）、王存善、周晉鑣（字金箴）、施則敬、張志潛（字仲炤）、李經漢（字叔雲）、陳維楨（字可揚）等九人爲董事，傅宗耀（字筱庵）、周國源爲查帳員，辦事董事唐德熙、陳猷、施亦爵改稱爲經理。

前在江南船廠定造之江華輪，本年已完成。又豐順輪改作蘆船，以漕米停運，將運漕之麻袋以二萬兩售去。

十二月底，第三十九屆結帳，董事會議決發股息官七厘五毫，另漢冶萍礦局股本洋十元。本屆營業收支結餘三十萬五千餘兩，派股息後，淨餘五千餘兩。

第四十二年民國二年（西曆 1913 年）是年六月二十二日，本局假上海張園舉行股東常會，議決仿照日本郵船會社辦法：先由股東推選董事九人，即由董事會互推二人爲正副會長，担負全局責任；以三人分掌主船、營業、會計三科；其餘四人，祇參與會議，審定大事，仍須九人多數取決；查帳員則隨時到局監查營業計算事宜。並推舉楊士琦、王存善、周晉鑣、戚宣懷、唐德熙、鄭官應、傅宗耀、陳猷、施亦爵爲董事，顧潤章、張武鏞（字知笙）爲查帳員。互推楊士琦爲正會長，戚宣懷副之；唐德熙兼主船科長，陳猷兼營業科長，施亦爵兼

會計科長。

溯自辛亥革命以來，本局所受影響至鉅。本年夏間，二次革命，航運受阻。七月間，江永輪被截於湖口，固陵輪被扣於九江，以致七八兩月，局輪除供差遣往來北洋之外，餘皆停航。

十一月，本局董事會派顧張兩查帳員澈查內河招商局帳目，計虧三萬五千餘兩，且數目糊塗，即委張恩銘接辦。又本年曾在漢口造碼頭船兩艘，溫州造鋼板碼頭船一艘，營口購置陳姓房屋，南京建築局房，澳門建築碼頭。

十二月底，第四十屆結帳，股息仍發七厘五毫，另搭發漢冶萍礦局股本洋十元。本屆收支結餘僅九萬餘兩，發股息後，結虧二十萬九千餘兩，不敷之數，仍在自保船險項下墊支。

第四十三年民國三年（西曆1914年）是年一月二十二日，本局假上海張園舉行股東特別會議，討論重定資本額問題，部令上海觀察使兼交涉員楊晟出席監督。董事王存善報告本局資本初由二百萬兩增至四百萬兩，現在資產經估價值一千七百餘萬兩，內航業項下值一千三百七十六萬餘兩，產業項下值三百八十三萬餘兩，擬照股東來函，分填兩種股票，此種辦法實為保存資產，杜絕私賣私借起見，與部電宗旨正屬相符等語。當經全體通過，並議決在航業項下加填股份四百四十萬兩，以四百萬兩分派股東，四十萬兩分派各辦事員司，作為花紅公積；並將無關航業之市房及各種股份劃出，共估值三百二十四萬六千餘兩，約合洋五百二十四萬六千餘元，另立積餘產業公司，除酌留公司預備籌措興築之需外，另填給股份洋四百四十萬元，以四百萬元分給股東，四十萬元分給各辦事員司，作為花紅公積。規定凡有局股一股者，得換發新式之航業股份兩股，每股銀一百兩，及積餘產業股份一股，每股洋一百元。關於此次將航產劃分一案，曾被袁世凱駁斥，故股票雖經分別發給，但仍須二航一產連帶一起，方得過戶買賣。至此後本局資本總額，已變為規銀八百四十萬兩，又洋四百四十萬元。

四月，政府派楊士琦為本局督理，王存善為稽核，均為股本所反對，未予承認。十月，董事會召開特別會議，重將局內職權劃分，規定主船營業兩科，專辦總局提綱契領之事，另設滬局，分負上海攬

截轉運聯絡商情招徠生意責任；並升調關子明、許楚卿爲滬局局長。是時除董事楊士琦、戚宣懷分任正副會長主持局務外，並由王存善擔任督率科員，監察銀錢；鄭官應擔任調查各貨棧各分局；周晉鏞擔任招徠客貨，比較客脚；傅宗耀擔任經理各埠產租，詳核修驗物料。旋董事兼會計科長施亦爵辭職，以邵義瑩（字子愉）代之。

是年夏間，有滬商謝衡臆、高子白等，發起組織普益江輪公票局，集資十萬元，與招商局、寧紹、鴻安、太古、怡和、日清等六公司，及行駛長江各輪船之買辦接洽，規定除做照各公司每輪每次由滬漢來回一次之比額，再津貼各輪伙食開銷若干外，所有各輪客票，均歸普益釐定價格出售，及上船稽查，盈虧皆歸普益承擔。並設總局於上海，設副局於漢口，設支局於沿綫各埠。七月一日，開始營業。經過三個月，以辦理未善，虧損不貲，再行改組，改名公票局，繼續營業，三個月後，所有資本，又全數虧盡。

內河招商局於本年撥款三萬七千六百餘兩，於上海浦東陸家嘴地方租地七畝，建造船廠一所，專修大小輪船及碼頭棧房等工程。又本局在上海北棧建造洋房，蕪湖購置地基，鎮江購買房屋，廣州、澳門建築碼頭，漢口建築棧房。

溯自辛亥年間，漢口以受兵燹，棧貨均蒙損失，各商因組漢口追賠會，向政府交涉賠償；在未有結果前，本局恂商人之請求，已先後代墊銀二十萬兩，復填運費期票十六萬五千兩，分五年攤用，由漢口商會分別轉交各商具領，抵用運費；並經局方與各商妥議，一俟領到政府賠償費後，即首先歸還本局墊款。

十二月底，第四十一屆結帳，收支結餘項下，除發股息官利四厘外，尚結虧一千六百餘兩。至積餘產業公司第一屆結帳，發股息二厘五毫外，淨餘一千六百餘兩。

第四十四年民國四年（西曆 1915 年）是年漢口購置鉄碼頭船一艘，小幫通四號。上海北棧建造洋房，漢口與太古洋行換地，湖潭購買地基。

自去冬普益江輪公票局解散後，各江輪又起競爭，票價大跌，各輪買辦均虧欠公司包價。爲補救起見，乃由各買辦自行集資，成

立長江公票局，公推本局江華輪坐艙孫鉄舟爲會長，尤森庭爲經理，定明年一月一日成立。

十二月底，第四十二屆結帳，收支結餘項下，發股息官利四厘七毫五，撥付船棧成本折舊及辦事人花紅後無餘。至積餘產業公司，本屆發股息二厘五毫，淨餘一萬零八百餘兩。

第四十五年民國五年（西曆1916年）是年三月二十一日，海軍部將新裕，新銘，新康，愛仁四輪扣留，由津裝兵至閩，抵達浙閩交界洋面，新裕輪被監護之海容艦撞沉，遇難官兵及船員共千餘人。時值各省倒袁運動，紛紛宣告獨立，局輪南阻北截，津、烟、港、粵班停駛。旋經董事會議決，將公平，遇順，同華三輪，訂租與粵商行駛南洋羣島，以六個月爲期。

三月，董事會副會長盛宣懷卒，十月，董事王存善病故，遺缺以盛重頤（字泮臣），李國杰（字偉侯）推補；並應股東之請，以盛重頤兼任經理，常川駐局辦事，以專責成。

自新裕失事後，本年另向耶松船廠訂造鉄壳輪一艘，價六十一萬兩。又寧波添造碼頭船，購進上海美租界棧房，英租界洋房及地基三方。

十二月底，第四十三屆結帳，以歐戰發生後，洋船減少，營業較佳。本屆收支結餘項下，除發股息官利六厘五毫，及酌提辦事人花紅外，淨餘四十四萬一千餘兩。至積餘產業公司除發息三厘及辦事人花紅外，淨餘一萬零四百餘兩。

第四十六年民國六年（西曆1917年）三月三十日，本局假北市總商會舉行股東常會，議決董事及查帳員均予連任。

五月十四日，安平輪由津返滬，途至山東威海衛附近褚島，因遇霧觸礁沉沒，失縱者三四十人。十一月二十四日，滬甌班之普濟輪，在吳淞口外被局輪新豐號撞沉，死二十餘人。

是年本局漢口添置拖船一艘，駁艇二艘，漢口填築碼頭，蕪湖灘地填泥，安慶置地建築碼頭，汕頭購置官產海坪地及建築碼頭，廣州購置官產地地基棧房。

查本局曾於光緒二十六年間，將上海浦東華棧餘地，租與德商禮和洋行，自建駁岸棧房，取名楊子碼頭，訂明欠租時本局有權

將地上建築物作抵地租。本年八月，我國對德奧宣戰，該碼頭即被政府沒收，並以廉價轉租日商。經本局多方交涉，請政府付給租金，迄無結果。部令俟戰事結束後向德商索取，此事遂成懸案。

十二月底，第四十四屆結帳，因歐戰正酣，各洋船多被徵回國，船舶減少，運價議增；且局輪借駛外洋，收入大增。本屆收支結餘項下，除發股息官利一分及酌提辦事人花紅外，淨餘一百一十二萬三千七百餘兩。至積餘產業公司本屆發股息三厘及辦事人花紅後，淨餘二萬三百餘兩。

第四十七年民國七年（西曆1918年）是年三月二十五日，江寬輪在漢口丹水地方被楚材兵艦撞沉。十一月十六日，本局出租之致遠輪在仰光失火，全船被毀。又上年向耶松船廠訂造之海輪，本年竣工，題名新大。

自民國三年股東大會議決，將航業股四十萬兩，產業股四十萬元，發給股票，作為開局以來歷屆辦事人全體應派之公積花紅。惟以支配方法，事實上發生絕大困難，故各辦事人曾於去年九月間，聯名上書董事會，請將公積紅股全部股息改辦同人公益之學堂，經議決照辦。即購定房屋先行試辦高等小學，於本年八月初七日開課，名為招商局公學，第一任校長為丁慶堯。凡本局同人之子孫，均可照章入校肄業，不收學費宿費，以示優待。

時董事兼營業科長唐德熙，兼查帳員顧潤章，先後去世，以大多數之唐國泰（字翹楚）、周國源推補。十月，正會長楊士琦去世，遺缺公推威重頤暫兼。

自去年滬甌班普濟輪撞沉後，接替之廣濟輪，亦為舊船。遇難中入浙江通志局長徐班候遺族，曾屢請温州招商局改派新輪行駛，以免再生危險，迄無效果。至本年十一月十六日，徐班候之子翰清，遂糾同普濟輪遇難家屬等數百人，手執利斧火把洋油引火等物，馳至碼頭廣濟輪側，意圖焚燬船棧，為船長開鎗格斃，眾乃引去，轉至温州招商局，將公物搗燬一空，並掠去局長施子香之子女暨乳母一人，經治安當局排解，始行領回。旋總局亦允改派同華輪代替廣濟輪，明年另換新輪往來滬甌，一場風潮，始告平息。

十二月底，第四十五屆結帳，收支結餘項下，除發股息一分四

厘二毫五及辦事人花紅外，淨餘一百七十九萬三千餘兩。蓋歐洲戰事本年冬季方告停止，洋船缺乏，本局先後將海輪七艘租與閩粵商人航駛南洋等埠，租價增漲，故營業收入，更有起色。至積餘產業公司本屆發給股息三厘五毫及酌提辦事人花紅後，淨餘三千五百餘兩。

第四十八年民國八年（西曆 1919 年）是年五月四日，本局假上海市總商會舉行股東常會，改選董事，結果孫寶琦（字慕韓）、李國杰、威重頤、傅宗耀、周晉鏞、陳兆燾（字翊周）、鄭官應、陳猷、邵義瑩等九人當選為董事，張武鏞、周國源為查帳員；並推孫寶琦兼董事會正會長，李國杰副之，威重頤兼經理，鄭官應、陳猷、邵義瑩均兼科長。

春間，本局訂購江輪兩艘，渝宜淺水輪一艘，海輪兩艘，共計五艘，價約二百五十萬兩。另福州購買地基。八月，部令撥船行駛門司、朝鮮、海參威。

十二月底，第四十六屆結帳，時以歐戰已告終，洋船紛紛駛回，航業競爭轉劇，本屆收支結餘項下，除發股息六厘五毫及酌提辦事人花紅外，淨餘五十一萬六千八百餘兩。至積餘產業公司，本屆除發股息四厘及酌提辦事人花紅外，淨餘一萬一千五百餘兩。

第四十九年民國九年（西曆 1920 年）是年添置嘉禾輪，價十萬兩。福州新置駁船十號，廣州購置舊小輪兩艘，及建築碼頭棧房，上海北棧、中棧、華棧新置大幫通，塘沽收回漕運房屋，漢口建築局房，九江添置龍開河基地及漲灘。

九月二十七日，新大輪駛至成山石島觸礁沉沒。本局董事會推傅宗耀兼積餘產業公司經理。

十二月底，第四十七屆結帳，以各洋輪運價爭跌，影響頗大，且洋員薪金日增，故本屆收支結餘項下，除發股息三厘七毫半外，僅餘七百七十餘兩，辦事人花紅停發。至積餘產業公司，本屆除發股息四厘及酌提辦事人花紅外，淨餘六千四百餘兩。

第五十年民國十年（西曆 1911 年）是年四月二十日，本局假上海市總商會舉行股東大會。席間大股東威氏愚齋義莊代表孫鉄舟，謂本局近年種種腐敗，已達極點，去年股息每套合計僅得十一

兩五錢，而開支之大，爲各大公司所未有，對於局務，應謀整頓等語。旋有股東提出五點：（一）董事不宜兼充辦事人；（二）積餘產業公司經理應由總經理兼任；（三）總理由股東投票公舉；（四）贊成公留舊董；（五）修正局章；均經通過。嗣投票選舉時有人強搶票區，一度引起紛亂，其後投票結果，李國杰、周晉鏞、鄭官應三人當選爲留任董事，威恩頤（字澤承）、陳兆燾、陳安金、麥堅信（字佐之）、張武鏞、邵義瑩六人爲新任董事，周國源、金菊蕃爲查帳員，並另舉威重頤爲總經理。時傅宗耀卽向上海法租界公堂起訴愚齋義莊代表孫鉄舟毀壞名譽，要求賠償損失。又有股東陳永霖延律師向公共公廨起訴，認此次係非法選舉，請求給諭制止新董事會成立，並不准履行此次股東通過各案；當經判准。此案發生後，本局在京股東又赴交通部具控，部派航政司長胡初泰到滬查辦，因案在租界，無從着手。旋由股東施肇會、陶湘、陶瑗等出而調解，爭端始息。至本案調解之主要條件，爲舊董事傅宗耀等仍任舊職，英法兩租界公堂訟案取銷；一面另組織招商局股東修訂章程會，推張一鵬起草。此次傅宗耀利用租界勢力，推翻股東會選舉案，各股東多不值其所爲，總經理威重頤且憤不到局。

本局於是年添置江安輪，價五十八萬五千兩，江順輪五十六萬兩，江慶輪三十萬五千八百兩，新江天輪五十九萬兩，新華輪六十一萬八千三百兩。又漢口定造拖輪鉄駁船，上海華棧碼頭及楊家渡碼頭均置鋼壳幫通，購置南棧一號棧碼頭北首相連公地，漢口定造新幫通及建造棧房局房，重慶造木躉船，湘潭買地基，廣州建造碼頭棧房。

十二月底，第四十八屆結帳，收支結餘項下，除發股息三厘二毫五外，結虧三十三萬三千餘兩，由歷年積餘項下撥支。至積餘產業公司發股息三厘五毫及酌提辦事人花紅後，淨餘七百餘兩。

第五十一年民國十一年（西曆1922年）是年四月四日，本局江通輪由宜昌駛至漢陽上游蝦蟆磯大軍山間失火，全船被焚，貨物損失迨盡，搭客淹斃無算。又本局九江添置躉船，鎮海新建碼頭地基，石駁，幫通，漢口新造幫通，鉄橋，油棧，長沙建造棧房，廣州添造局房，建築碼頭棧房。

秋間，有股東張士記等，呈控局董傅宗耀邵義鑿等草菅人命，敗壞航政，舞弊營私，侵佔公產等七大罪狀，北京政府於九月廿八日令派邵恆濬、張福運、殷泰初澈查。時本局有一部份股東發起組織股東維持會，函囑董事會拒絕部派人員到局查辦。股東維持會於九月三十日正式成立，即電呈政府，以交通部此舉，實係侵害商辦實業。又發表宣言，說明交通部查辦之非法，並謂所控各節，股東為自身血本計，當公開澈查，分別依法處分，毋庸政府過問等語。十月二十七日，該會復推舉朱保三、蘇劍泉、陳炳謙、方椒伯等十一人，組織檢查委員會，聘童亢聆為會計師，其目的在以本局股東之資格，自行澈底清查本局帳目。時北京政潮突起，王寵惠內閣辭職，吳毓麟任交通部長，於是將查辦招商局案根本取銷。當日股東維持會本可因此而告終，惟該會受人利用，仍儼然以股東大會自居，遇事必致函局中發表意見，局中遇事亦必諮詢該會，此種無法理根據之組織，直延至民國十六年始告解散。至檢查委員會當日仍繼續行使職權，照例審查帳目，結果發表報告書，內容均一一為傅宗耀邵義鑿洗刷，事亦寢息。

十二月底，第四十九屆結帳，除發股息一厘外，結虧六十五萬一千餘兩，仍在歷年積餘項下撥付。至積餘產業公司，除發股息三厘及酌提辦事人花紅外，淨餘七千零七十餘兩。

第五十二年民國十二年（西曆1923年）查揚子碼頭自民國六年被政府接收後，即由交通部轉租與日商海洋會社，本局與交通部交涉多次，迄無效果。交通部以積欠本局租金漸鉅，本年六月遂令准本局將揚子碼頭地面上之建築物作價二十四萬兩收回，除抵禮和洋行應付歷年地租九萬兩外，所餘十五萬兩撥付交通部。惟日商抗不遷讓，次年因江浙有齊盧之戰發生，該項交涉，亦行擱置。

時以內戰頻仍，地方不靖，本局營業虧耗，現銀竭蹶，曾向各莊戶挪借三百餘萬兩，期短利高，頗感週轉不靈，因謀改借長期輕利債款，以清夙累。五月二十一日，董事會議決委托陳猷邵義鑿兩科長向匯豐銀行磋商，根據原合同加借至五百萬兩，仍用原抵押品，利息八厘。十二月廿七日，並推李國杰、邵義鑿、傅宗耀，代表簽定借款合同。

是年廣州新造小輪一艘，上海北棧定造鉄壳方船三艘，鎮海汕頭建造碼頭，鎮江填築龍窩駁岸及造市房，安慶建築碼頭棧房，購置基地民房，漢口新造幫通鉄橋。

十二月底，第五十屆結帳，計結虧一百零一萬餘兩，股息停發。至積餘產業公司，亦僅撥辦事人花紅，淨餘十四萬八千六百餘兩。
第五十三年民國十三年（西曆 1942 年） 是年添置華大、華利兩輪，改名江大、江靖，共價十五萬四千餘兩。上海中棧建築四層樓棧房，漢口購進三北及鴻安公司地產，沙市新造出口棧房，甯波新造棧房，鎮海新造碼頭二處，添置鋼板浮橋。

時以現款竭蹶，特以總局房地產，向上海美商花旗銀行抵押借款一百萬兩。

十一月一日，本局假上海甯波旅滬同鄉會舉行股東常會，將民國十年所組織之招商局股東修訂章程會所提章程四十條一一通過，依照章程選舉李國杰、傅宗耀、邵義鑿三人為留任董事，感恩頤、陳兆燾、威昇頤（字蘋臣）、張志潛、周國源、莊華清（字仲咸）六人為新任董事，龐鍾璘（字仲雅）、唐虞年（字叔璠）為監察人。以李國杰、感恩頤分兼董事會正副會長，威昇頤兼稽核處長，張志潛兼秘書長，積餘產業公司仍由傅宗耀任經理。仁濟和保險公司推李國杰兼董事長，感恩頤、陳兆燾、邵義鑿、傅宗耀兼董事，邵傅兩人並兼辦事董事，另選張志潛、嚴秋庚為查帳員。

十二月底，第五十一屆結帳，結虧九十三萬五千餘兩，股息停發。至積餘產業公司應發股息三厘，以局中經濟拮据，現金缺乏，上項股息祇列入該公司股份存息項下收帳，並未實行分發各股東。惟辦事人花紅仍照派，淨餘六千八百餘兩。

第五十四年民國十四年（西曆 1925 年） 自本局稽核處成立後，發見北棧煤斤月結不符，南棧亦有同樣情弊，會報告董事會分別將主事人處分。又稽核各輪運費，發見偷漏數目甚多，經飭滬局長向各報關行追補。其後復擬稽核會計科及滬局帳冊，均被拒絕，始終未能澈底執行稽核職權，故稽核處不久即行取銷。十二月，董事會特別會議，准股東維持會函，恢復三科制，推威昇頤兼營業科長，傅宗耀兼主船科長，邵義鑿兼會計科長。

秋間，本局江慶輪在石門擱淺。十一月十七日，飛鯨輪擱淺於廈汕交界之古雷灣，無法拖救，遂成廢船。

是年蕪湖添購躉船一艘，上海中棧定購運貨吊車四座，新棧建築棧房三所，漢口建造棧房及涼棚堆棧。

十二月底，第五十二屆結帳，時五卅慘案發生，國人抵制英船，太古怡和營業銳減。惟本局以海輪不多，未能承接全部貨客運輸，致坐失時機。本屆收支結虧四萬七千三百餘兩，股息仍停發。又積餘產業公司發股息三厘，仍照上年辦法列入該公司股份存息項下，未實行發給與各股東。另發各辦事人花紅，淨餘二萬二千二百餘兩。

第五十五年民國十五年（西曆 1926 年）是年孫傳芳反抗國民革命軍，曾徵用本局江輪九艘，專供軍運。九月九日，江永輪由南京駛至九江停泊，翌晨因兵士失慎，全船彈藥爆炸，焚燒無餘。除士兵傷亡不計外，船員死難計八十八人。於是全體董事暨股東代表前往南京籲懇放還各船，並要求賠償撫卹。再三交涉，僅放回江順、江新兩輪，賠償撫卹，迄未如數領到。十月間，本局粵汕工會議決一致罷工，以示反對。南北洋各輪相繼停駛。董事會不得已報告股東維持會，決暫行停航，一面登報公告全國。

是時以固陵輪朽壞不堪航駛，經拆料出售。又購買九江龍開河碼頭基地及南京下關房產，蕪湖建造碼頭棧房駁岸，上海北棧新造鋼壳挖泥船一艘，天津建造正廣和棧房。

十二月底，第五十三屆結帳，收支結虧一百七十三萬四千六百餘兩，股息無從發給。至積餘產業公司，發股息二厘五毫，仍援前例，未實行發給。收支結餘項下，除酌提辦事人花紅外，淨餘二萬一千九百餘兩。至本年底止，積餘產業公司各股東歷屆積存股息共達五十一萬餘兩。

查本局因歷年受戰事影響，及少數股東把持之故，虧損益甚，甚至發薪無款，債息無着，當局竟欲以局產價值六千萬元之上海碼頭，作價三千萬元售與日商，嗣因懾於輿論，其議始寢。惟已負債纍纍，入不敷支，本年竟達一百七十餘萬兩，損失之鉅，為歷來所未有。船舶停航，營業毫無，實已瀕於破產倒閉之局。

第五十六年民國十六年（西曆1927年）自去年十月，本局各輪海員反對局輪被軍閥徵用，及江永輪被炸事件引起罷工後，經四閱月之磋商，始漸就緒。於本年二月三日，由海員工會及本局雙方代表與公證人等會商，即規定江永輪死難船員家屬與生還船員撫卹及罷工期間工資付給辦法，並保證招商局輪永不供軍閥調用，同時正式承認海員工會等，由雙方代表簽字，罷工問題，遂得解決。至軍方所扣留之輪船，因各股東之奔走呼籲，亦俱有放還之表示。三月初，除江華輪留皖外，餘均已放回上海，入塢修理，三月六日開始復航。本年愛仁輪在香港大鵬灣附近遇盜，被英艦擊沉。

時國民革命軍北伐已克復武漢，以本局為全國最大之航業機構，即擬加以整頓。本年正月下旬，上海尚未克復，蔣總司令已任命楊銓（字杏佛）辦理招商局事宜。時楊氏在上海，以內容不明，權限未定，未允就職。不久上海既下，國府奠都南京，楊氏力辭，請另組委員會負責進行。三月十五日，中央執行委員會政治會議第四次談話會，議決派蔣尊簋（字伯器）、錢永銘（字新之）與本局負責人會商改善辦法。三月三十日，中央政治會議第八十五次會議決，派張人傑（字靜江）、蔣尊簋、虞和德（字洽卿）、郭泰祺（字復初）、陳輝德（字光甫）、宋漢章、錢永銘、楊銓、潘宜之、楊端六、李孤帆為清查整理招商局委員。七月，中央政治會議第一百一十次會議決，加派何煥三為委員。

本局董事會會於正月二十日開特別會議，議決定於二月二十日召開股東臨時會，屆時股東掛號者不足法定人數。延至三月二十六日，董事傅宗耀復以上海總商會職員係非法產生一案，被政府通緝，通令內有國民革命軍北伐時，傅逆會以多數金錢，供給敵餉，復將衆商血本組織之招商局輪船，為孫逆傳芳運輸之用，阻撓義師，確鑿有據等語。傅宗耀不得已離滬遠竄，辭去本局董事、主船科長、積餘公司經理等職，股東大會終未開成。四月初，一部份股東以本局局勢日非，特發起股東保持會，於四月八日開會，議決五項：（一）選舉職員進行會務；（二）發表宣言；（三）聲明商股歷史講當局保護；（四）聯名要求本局速開股東大會；（五）督促局中改善辦法。

國民政府清查招商局整理委員自經任命，即由張人傑召集全體會議兩次，舉定張人傑為委員會主席，並由主席指定楊銓、楊端六、李孤帆為常務委員，通過組織大綱辦事細則及預算。復委任潘序倫、徐廣德兩會計師擔任清查帳目，魏道明、秦聯奎兩律師為法律顧問，陳蔚青為祕書。五月二十日，全體委員到局開始施行清查，設委員會辦公處於上海招商總局及法租界陶爾斐司路，正式辦公。調集簿冊，詳加勾稽，邀約員司，面詢一切。經數月之工作，清查部份辦理完竣，即製成各種清查報告書表，暨說明書十六種，統計表二十六種，將本局數十年來之積弊，揭發無遺。其整理部份，以頭緒紛繁，範圍廣闊；且各委員均各有其他職務，勢難長此兼顧，因將整理範圍，縮至最小限度，製成整理方案，計分整理辦法大綱、股務整理法、董監專累積票選辦法、召集股東會方案等四種，於九月底辦理結束，宣告解職。以招商局事關交通，遂將整理之責屬之於交通部。

十一月，國民政府據清查整理招商局委員會報告，公佈監督招商局章程七條，設立招商局監督辦公處，直隸於交通部。置監督一人，總辦一人，監督由國民政府特派交通部長王伯羣兼任，總辦則由部派參事趙鈇橋充任，設處於上海四馬路五號，監督及總辦於十一月二十六日同時宣誓就職。

十二月底，第五十四屆結帳，收支結虧一百二十五萬七千餘兩。

第五十七年民國十七年（西曆 1928 年）招商局監督辦公處成立後，當時監督整理步驟，本祇在督促原任董事會自動改組，刷新整理，除弊固本，以盡扶持之責。不料監督處所有命令，董事會皆置之不理，董事會開會時，監督處派員前往旁聽，亦遭拒絕，及命辦理股東登記，確定股權，又一再展緩。迄本年一月，據董事會委員李國杰報告，登記者仍僅六千餘股，不及十分之一；所有董事監~~事~~諸人之股票，除李國杰外，竟無一人實行登記，意在使股東會永久不能開成，以遂其盤據把持之私。於是監督王伯羣乃採~~取~~措施，見令趙鈇橋與李會商改組事宜。籌議既定，即由監督~~派~~趙鈇橋~~與~~李國杰~~商~~董事會及將各董事停職查辦之令；同時又令招商局改設總管理處，派

監督辦公處總辦爲總管理處總辦。令李國杰代行董事會職權，與總辦共同負責處理局務。李忽臨時稱病，遂由趙鉄橋單獨接收。二月廿二日，總管理處成立，正式開始辦公。

改組以後，重訂組織章程，設立總務、營業、會計、出納、船務、棧務六科。以內河招商局歷年組織不嚴密，虧累至三十五萬九千餘元之鉅，故另派汪挹頃、楊夷甫分任該局正副經理，銳意改革。復派李國杰、王子騫分任積餘產業公司正副經理。又以仁濟和保險公司原係另有股東，另立帳冊，與招商局截然兩事，經由董事長李國杰呈准改組，委歐陽榮之爲經理。其間會一度裁撤滬局，後復分設，派沈仲毅、陳順通爲正副局長。並設立業務改進委員會，改良會計委員會，燃料研究委員會。又成立工程委員會，專司船棧修理建造工程；將招商公學改爲航海專科學校，及訂定各種章程暨辦事細則等，積極整頓，艱危之局，賴以維持。

是年四月，本局爲整頓各輪業務計，會將江新輪業務主任陳某更換。時上海方面海員工會爲少數反動份子所把持，乘機煽動。四月三十日，江新輪首先宣告罷工，局方雖懇切勸告，而結果事件仍日趨擴大。五月二日，江順、新華、新昌三輪續加入罷工。翌日，本局及工會兩方代表談判，以清發舊欠工薪，不再更換船上業務主任，及勿根究風潮主動人等爲條件，問題即告解決，當晚全體復工。

八月十日，交通部召開全國交通會議，本局總辦趙鉄橋，董事長李國杰出席參加。此次會議會議決招商局以收回國有爲原則，而以官商合辦爲過渡。

十一月八日，新濟輪在福建富陽山外觸礁遇盜被焚，船員搭客均獲救。是年本局增闢航綫，計有大連、青島、海州、長沙、湘潭等處。長沙、湘潭設立分局，大連、青島、海州均設代理處。

十二月，第五十五屆結帳，是屆由於：（一）兵差頻繁；（二）各輪修理期過久；（三）免職舊員鼓動風潮，使客幫疑懼；（四）時局影響，各地市面蕭條；（五）賠貨陳案未清，雖經竭力整理，短期信用未著；（六）同業競爭，暗放折扣，等於低跌運價。故業務不振，收入結虧仍達八十五萬四千三百餘兩。

由汕頭赴香港，在離香港十餘哩之緯綸燈塔觸礁沉沒。七月廿一日，新康輪在山東成山角遇霧，被日輪龍野丸撞沉。又江慶輪改名峨嵋，並將與太古怡和合購之聯益輪價領歸局，改名建國。

二月，有人密告總辦趙鈇橋整理無方，違法失職，當由交通部、工商部、監察院會組澈查招商局委員會，派員來滬，經一月餘之清查，結果並無所獲，澈查委員會即告結束。

本局內河機器廠，係於民國三年由內河招商局撥款開辦，歷年營業頗有可觀。惜以去秋受時局影響，營業不振，收入銳減，曾於十月間宣佈停辦。惟內河招商局自汪、楊二經理接辦以來，力謀整頓，並以該機器廠長久停辦，對於本局船隻之修理，甚不方便，因呈請本局管理處准予復工。

六月十七日，中央黨部二中全會議決，將招商局脫離交通部管轄，改隸國民政府，由國府特派專員負責整理招商局事務；並組織委員會，監督指導。旋國民政府訓令，以現在該局整理委員會尚未成立，專員亦未派定，着由該局監督王伯羣代行委員會職權，該局總辦趙鈇橋代行專員職權。趙氏即擬具特派整理招商局專員暫行辦事規則六條，呈奉國府令准備案。是時本局名雖商辦，實際已由政府代為經營矣。

十二月底，以局中財政支絀，將江靖等十一輪向四明銀行抵押借款七十萬兩。

第五十九年民國十九年（西曆1930年）是年二月，總辦趙鈇橋以積餘產業公司為本局之附屬事業，不宜另立門戶，應歸總管理處管轄，以致涉訟至法庭，結果勝訴，積餘產業公司名義取銷，總管理處另設產業科辦理之。四月間，派員正式接收。又本局為節省開銷起見，復於六月間，將內河招商局全部財產租與浙江建設廳，訂立合同，以五年為限，每年租金二萬元。

七月二十四日，總辦趙鈇橋因整頓局務遭忌被刺身故，由交通部航政司長蔡培暫兼代總辦職務。旋國府令派陳希曾繼任，陳辭未就。九月，由國府改派交通部次長李仲公暫行代理本局總管理處總辦，代行整理招商局專員職權。隨即成立整理招商局委員會，簡派張羣、李仲公、陳希曾、郭樂、黃漢樑、李國杰、王廷松為委員，並

指定張羣爲委員長，李仲公爲整理專員。以張氏未允就任，故委員會終未成立。

是年新昌輪沉沒，廣大輪停航。十二月底結帳，本年營業結虧一百六十二萬餘兩。

第六十年民國二十年（西曆 1931 年） 是年五月，整理專員李仲公辭職，改派郭外峯繼任。以經費支絀，曾將航海專科學校停辦。

十二月底結帳，營業結虧一百二十四萬六千餘兩。

第六十一年民國二十一年（西曆 1932 年） 是年春，向挪威商購進海祥、海瑞兩輪。並以航路治安不靖，開始成立護航隊。

時中央政治會議議決，仍將招商局歸還交通部管轄。三月間，郭外峯辭職，部令設招商局監督處，以次長陳孚木任監督。又派李國杰爲招商局總經理，接收總管理處，繼續經營。無如局債過鉅，且歷年主持者除趙鉄橋外，又均爲時甚暫，以致整理既乏進展，營業仍無起色。

十月間，本局以局產担保，向通商銀行透支三十四萬五千兩。時經中央政治會議第三三一次議決，將本局收歸國營，所有本局股票均照近三年平均市價，每套（即航業股二股產業股一股）計銀三十兩零六錢六分之數，從優定爲每套現銀五十兩，由政府收買，繼承本局原有一切權利，及合法債務。取銷監督處，另設理事會、監事會及總經理，俾得澈底改革。並公佈招商局暫行組織章程，理事會及監事會暫行章程。簡派葉琢堂、劉鴻生、史量才、張壽鏞、張嘉璈、杜鏞、楊英等爲招商局理事會常務理事；胡筆江、李銘、王曉籟、錢永銘、余日章、張寅、胡筠莊、威昇頤等爲招商局理事會理事；盧學溥、陳光甫、虞和德、胡祖同、秦祖澤、榮宗敬、黃金榮、金庭蓀、郭順等爲招商局監事會監事；劉鴻生爲招商局總經理。均於是年十一月十一日就職，接收商辦招商局，改名爲國營招商局。

本局自收歸國營後，總局仍設在上海，其組織除理監事會外，復設總經理處，下設總務、業務、會計、船舶四科；附屬機關則有內河機器廠，及漢口、九江、宜昌、沙市、安慶、蕪湖、南京、鎮江、甯波、溫州、福州、汕頭、香港、廣州、海州、青島、烟台、天津等十八分局，另鎮海支局及重慶、長沙二辦事處；並於局內附設債務整理委員會，以整理商辦時

期所借之內外各債，設購料委員會，公開標買各種物料；又將產業科裁撤，所有本局產業，統歸併債務科，另設產業股承辦。

接收以後，本局最重要工作為收回股票，確定產權，由政府撥付規銀二百萬兩，專供收回股票之用。十二月一日開始委托中央銀行代收股票，一時股東方面對於收股雖有異議，然以此次所定股票作價，本較市價為高，並於事前徵得多方同意，公開決定，故辦理頗為順利。

時以經費支絀，特向中央銀行簽訂二百萬元透支合約。復以接收之江海輪共計二十六艘，其中僅八艘投買保險，今後並將全數投保，以防損失。嗣發見前監督陳孚木前總經理李國杰等，與美商中國營業公司訂立三千萬元借款合同，以本局四大碼頭產業作抵，密未報部；且由李先向營業公司索取七十萬兩，案發後李氏下獄，陳氏逃亡。本局迫得一面與中國營業公司，交涉取消合約；一面將李所收之七十萬兩由局方分期償還。統計至年底止，本局歷年不動產之借款，職員保證金，延付之支票，預繳之水脚券，零星所欠貨款，分局墊款等，不下一千七百餘萬兩。

十二月底結帳，本年營業結虧一百六十二萬餘兩。

第六十二年民國二十二年（西曆 1933 年）本局自收歸國營後，積極整頓。二月，監事會提出改進局務辦法五條：（一）勵行會計規程；（二）整理積壓帳目；（三）實行預算決算；（四）清理資產負債；（五）取締掛名曠職。三月，擬定整理分局七項原則：（一）分局應按照收入多寡及業務繁簡劃分等級；（二）依照營業比額將分局分為最低及優等二級，分別獎懲；（三）參照營業比額事務繁簡，而定開支多寡及員額數目；（四）分局用人集權於總局，分局各課主任，均須在總局服務半年以上，然後派出；（五）分局積弊厲行清除，一經察覺，主事人員應即撤職法辦；（六）現行分局章程，參照上項原則另訂；（七）必要時總局派員前往各分局督率整理，或視察利弊。總經理劉鴻生並擬具本局整理計劃，送由理事會審核施行。又擬定安置本局航海專科第一屆畢業生及吳淞商船學校學生實習等辦法。

五月間，中央政治會議議決，將中英庚款之水利工程應得部

份，除導淮外，所有現在倫敦存儲不能動用之款，計英金三十六萬磅，暫時借充改進航業之用，由交通部飭招商局理事會與管理中英庚款董事會訂約，分期償還。本局即擬具添購船舶計劃，與管理中英庚款董事會接洽。八月，簽定借款草約，規定所借三十六萬磅，完全用於在英訂造輪船及購買材料運華造船之用。並以所購或所造之輪船各宗收入為還本付息之担保，年利五厘，由簽約日期，兩年後開始償還，半年為一期，共分二十期，限十年償清。其時計劃購置海輪四艘，行駛滬、港、粵線；江輪三艘，行駛滬、漢、宜綫。海輪委託英廠建造，共約需國幣四百四十八萬元；江輪則購買英廠材料，自行建造，其料價約需國幣一百七十三萬元。又準備費約需十九萬元。製造費及在本國補充之材料，尚約需百餘萬元。其有關技術上各種問題，經本局與管理中英庚款董事會暨倫敦中英款購料委員會之往返電商後，由購料會在倫敦招標，結果海輪四艘分由Swan Hunter及Barclay Curle兩公司承造，四艘造價共三十四萬一千七百磅，定名為海元、海亨、海利、海貞。本局派總工程師伍大名等前往監工，預計翌年秋冬可陸續交貨。至江輪三艘材料，以海輪招標結果超過預算，借款不敷，遂作罷論。

六月間，理事定額由十五人改為十六人，加派黃江泉為理事。八月，交通部公佈國營招商局組織章程，所有初改國營時部頒之暫行章程三種同時廢止。查本局組織章程第五條之規定，監事會監事任期兩年，期滿得連任；第一屆監事四人至六人，任期一年，以抽籤決定之。又第二十條之規定，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，六人任期二年，其餘任期三年，均以抽籤定之。時以第一任理監事任期一年將屆，特呈由交通部派航政司長高廷梓來局主持抽籤，結果任期一年之理事為史量才、張壽鏞、杜鏞、楊英、李銓、威昇頤；監事為黃金榮、胡祖同、榮宗敬、盧學溥。十一月，交通部呈奉行政院令，第一屆任期一年之理監事，仍着連任。監事會各監事並公推盧學溥為主席。

本局會先後於民國十七年及二十年參加第十四、十五次國內聯運會議，惜以時局影響，聯運辦法，迄未實行。本年根據歷屆聯運會議成案，先與隴海鐵路管理局訂立水陸聯運細則，於十一月

開始試辦，以連雲港爲接運地點，以沿綫各站爲聯運站，上海、廣州、天津、青島爲聯運口岸。又九月間，第十六次國內聯運會議開幕，本局復派員參加，議訂國營招商局與國有鐵路之聯運辦法二十一條，本局卽於翌年四月根據大綱及辦法，與鐵道部聯運處訂立水陸負責貨物聯運合同。

時應湖北蘄春縣地方人士要求，以該處進出口貨物甚多，概由外輪裝運，現經該縣劉家渡普益公司購辦蘆船，建築碼頭，擬請局輪中途停靠，以利貨運，而挽權利等語。當經本局與該普益公司商定，自本年二月二十三日起，長江綫之江順、江安、江華、江新四輪，開始在劉家渡停泊；惟每次以一小時爲限。是年七月，圖南輪在山東成山頭被日本大連汽船會社長春丸撞沉。又江天、江裕、廣利三輪以殘舊停航，專備軍方徵用。廣濟輪日久失修，峨嵋輪觸礁損壞，亦一併停航，另租原安、安興、普安、無恙、海上、龍山等輪，以資補充。十月間，以長江航運衰落，將江靖輪出租於大達輪船公司。

本局揚子碼頭前出租與德商禮和洋行，自經政府沒收轉租與日商海洋社後，經多年之交涉收回，迄無結果。本年春間，本局因已收歸國營，再向交通部呈請查照原案，清算欠租，補繳估價，逕予發還，當經核准照辦。惟以該碼頭按租約提早十年收回，部令照原估價二十四萬兩，除扣除存部餘款一萬三千六百四十兩外，應由局解部二十二萬六千三百六十兩，並撥商船學校修復校舍費一萬七千元。又令由二十二年起，每年撥該校經常設備費二萬八千元，以十年爲期，揚子碼頭始由本局正式收回。時以經濟困難，局地紛紛出租，計有漢口豫、鄂、皖、贛、四省農民銀行商租本局漢口地基，井勁礦局與津局訂立租用塘沽東棧空地合同，華光公司又與本局簽約租賃上海福州路口空地，又將非航產部份之經租事宜，委由金融機關代爲經理，在經收租金項下，給予百份之五手續費。此外，復與中興煤礦公司簽訂購煤合同，添建廣州分局第二新棧，及新造柴油小火輪兩艘。

由本年起，本局會計結算年度，改爲每年六月三十日。計由本年一月起，至六月止，營業結虧四十二萬一千餘元。以局庫拮据，特與郵政儲金匯業局簽訂抵押貸款五十萬元，透支五十萬元合約。

另呈請交通部轉請國府撥付一千五百萬元，以作整頓業務之資，惟此案迄無結果。

第六十二年民國二十三年（西曆 1934 年）是年一月十三日，本局普安輪由滬駛青，抵達蛇尾山北，為喬裝搭客之海盜騎劫，擄去搭客九人，曾分電各有關當局協緝營救，結果破案，緝獲匪首九名，被擄搭客全數起回。又十一月四日，嘉禾輪由汕開廈，在汕頭海外又為喬裝搭客之海盜騎劫，擄去船員三名，該輪回滬後即停航。

三月二十日，交通部召開促進航業討論會，本局派員參加，並付提案三條：（一）擬請政府實力扶植國營民營航運事業，設立中國航業統制委員會；（二）請求政府特許造船材料入口免稅；（三）實行航業統制，以利航業建設。四月，復派員出席上海航業合作會籌備會。

本局上海金利源棧，楊家渡棧，北棧，中棧，東棧等處沿浦灘地，歷年均未升科，為一勞永逸起見，本年特向上海市府辦理升科，手續費商減至六百三十五萬餘元，約定於本局應行解部之盈餘淨額內，提出百分之十，陸續繳納，至足額為止。時局產出租，續有上海顧道生，利利公司及浙海關稅務司與本局簽訂租地合同，金利源第八十號甲地租與豐餘號，鎮江第二號棧房租與阜豐米廠，漢口民生路空地租與特貨公棧，天津棧房租與交通銀行，塘沽東棧空地租與大同礦業公司，福州地產租與祥康等號，汕頭海關旁空地租與汕頭市政府。又以漢口市政府修築沿江馬路，擬將本局民生路碼頭無代價收歸市有，經力爭作罷。

六月底，二十二年度結帳，本屆營業結虧一百九十四萬六千餘兩。又本局自歸國營後，定期收回股票，一再展限，截至本年九月底止，共計收回已達二百零七萬四千七百七十九兩五分，以所餘無幾，遂宣告結束。

查本局在商辦時期，與太古怡和訂立公攤長江下游運費達四十年。蓋當時營業，實以長江航運為生命綫。自民國十四年廢止齊價合同後，漢滬綫貨運無日不在競爭中。本年奉准與三北，甯紹，怡和，太古，日清各公司重訂長江公攤貨物運費合同。至於南北洋兩綫，以外輪速率已增至每小時十六至十七浬，致北洋航綫，盡為

日輪所包辦南洋航綫，又爲英商所壟斷，本局業務，岌岌可危。當局堅苦支持，力謀整頓，以期打開局面；於是修葺船隻棧房，添租泳平、泳安、泳吉三輪，收買劉家渡蘆船，淘汰舊輪。峨嵋輪以殘舊出租，廣濟輪以朽廢標賣；又設置局輪勤務訓練班，擬定各輪業務人員辦事細則，派員前往各分局視察。祇以歷年積欠過鉅，年息負擔不貲，經濟有捉襟見肘之感。故復續向中國銀行借款三十萬元，向郵政儲金匯業局第二次借款一百萬元。又以上海金利源棧、中棧、北棧、楊家渡棧等處升科地，向中央銀行押借一百六十萬元。計至年底止，負債總額達三千萬元，每歲子息已達二百六七十萬元，到期之款，無法清償，祇得拖欠。十月間，匯豐銀行且來函限期催索本息，以將處分抵押品爲詞，亦無結果。

本局自去年與隴海鐵路試辦水陸聯運後，成績美滿，路船雙方力圖精進，舉凡對於客商之便利，運輸之敏捷，費用之低廉，無不竭力求之。本局特指定專輪四艘定期航行於上海連雲港間，如遇貨擁時，更添派空輪前往，以資接運；是以客商咸加信仰，極表歡迎。本年九月一日，本局復與膠濟鐵路實行聯運，以青島爲接運地點，沿綫各站爲聯運車站，上海、汕頭、香港、廣州爲聯運口岸。

本月三十日，在英新建之海元輪抵滬，十一月十一日接收。未幾，海亨、海利、海貞亦陸續抵滬，均派駛南洋綫，並間駛青島。

第六十四年民國二十四年（西曆 1935 年）是年一月一日及二月五日，本局先後與平漢及江南兩鐵路實行聯運。平漢鐵路以漢口爲接運地點，沿路幹支綫各站爲聯運站，上海、九江、安慶、蕪湖、南京、廣州、廈門爲聯運口岸。至江南鐵路則以蕪湖爲接運地點，沿綫各站爲轉運站，漢口、九江、大通、安慶、鎮江、烟台、威海衛、天津、甯波、汕頭、廣州爲轉運口岸。

六月底，二十三年度結帳，本屆營業結虧二百三十二萬一千七百餘兩。又內河招商局全部財產租與江浙建設廳合同已告期滿，即派員收回。

八月，以廣利輪朽爛無可修理，特予標賣。九月間，因與隴海路連雲港辦理水陸聯運，各輪不敷支配，遂購進法輪達飛號，改名海雲，買價連修理共達二十四萬餘元，即向郵政儲金匯業局抵借十

五萬元。旋復購買鴻源輪，一併向該局押款。十月間，代理華商輪船公司海翊輪，專走滬青及南洋各綫。又增建廣州棧房，疏濬上海金利源碼頭，添置鉄棚堆棧浮橋。此外香港、澳門碼頭及汕頭棧房，均一一修建。

時以本局航綫，遠達安南，特委源泰琳號代理本局海防業務。又十一月間，各理監事仍一律連任，惟各理監事一再向部呈請辭職，均予慰留。

第六十五年民國二十五年（西曆 1936 年） 本局自添造元亨、利貞四海輪後，航駛青島廣州各綫，營業漸有起色。惟以在商辦期間，因營業不善，負債至鉅。改組後，雖有請政府撥款整理舊債之提議，迄無切實辦法。全體理監事及劉總經理均以窮於應付，呈請辭職。本年二月四日，行政院會議通過照准，並委蔡增基為總經理，譚伯英、勞勉為副經理。二月八日，交通部公佈修正國營招商局組織章程，廢除理監事會制，除仍舊設置總經理外，並增設副經理二人。

本局改組後，即依照組織章程所規定之職員最高名額，分別舉行甄別考試，以定汰留。至各地分局辦事處甄別事宜，或由總局派員前往主持，或轉請航政局就近代為辦理。又以所屬各江輪業務概由業務主任（即買辦）一手經營，採用包繳比額制，所售客票既無限制，秩序大感凌亂，流弊至多，遂於四月一日毅然廢除買辦制，革除一切陋習。一面由新生活運動促進總會派遣團員駐輪指導衛生等事項；一面由本局另組視察團隨船糾察，施行以來，行旅稱便。

查本局上海各碼頭分為南、北、中、新、華五棧，所有貨運扛力，向採包辦制度，每年漏卮損失，為數甚巨。改組後，奉交通部令，廢除舊制，一律公開招標承辦，取銷已往棧長包辦扛力制度，另派理貨員，監督裝卸貨物事宜。

此外，如輪船之修理，各輪領用之物料，煤斤之購領，碼頭棧房之警衛等，均從新擬定改善辦法。

第六十六年民國二十六年（西曆 1937 年） 是年一月，副經理譚伯英辭職，部派沈仲毅繼任。其時成立整理房地產業委員會，負責調查房地產實況，清理租金，解決懸案。又以定期班輪在淡月期間貨

運稀疏，特予抽調作野旗船，以資調劑。又將貨運頻繁之滬粵綫極力縮短停泊及航行時間，每月可增航半次。復以長江轉口費用龐大，為減輕客商負擔起見，另調專輪兩艘，由滬逕放長江，或間航宜昌，營業頗有進步。

時菲暹各地華僑商會請求增設南洋一帶航綫。本局以所屬船舶無多，爰將海外之較近航綫，如廈菲綫者，先行試辦，以圖逐漸擴展。三月二十七日，海亨輪在廈首次開航菲島，備受僑胞愛護讚助，客運成績蔚然可觀，益感新輪添置之需要。遂先將峨嵋輪加以改造，續與江南船廠訂造江輪巴江、岷江二艘，採用分期付款辦法，連同利息折合總額一百三十三萬二千元，分五年清付。又訂建長江貨船大運、大載、大業三艘，連同分期付款利息，折合總額為一百八十三萬三千七百二十元，分七年清付。

本局航警成立多年，祇以經費所限，實力未強，內部組織，仍欠健全。本年二月，為澈底整理起見，派員甄別航警，並於四月間組織考試委員會主持招考事宜。五月六日開課訓練，六月底受訓期滿，即分派駐各輪服務。

截至抗戰前夕，本局擁有之大小船舶，共計五十三艘，凡八萬六千三百八十餘噸。

七月七日，抗戰事起。八月十三日，滬戰爆發，旋上海陷敵。總經理蔡增基自率一部份人員遷香港，設處辦公。離滬前為保全本局財產免陷敵手起見，並與美商衛利韓公司立約，將本局全部產業在名義上移轉該公司經營，按月總收入提百分之三為酬，以兩年為期。至長江方面業務，則另派一部份人員組設長江業務管理處，於九月十二日在南京成立，由副經理沈仲毅兼任處長，代表總局指揮沿江各分局處及撤入長江之江海各輪，負責內河業務，担任軍公運輸。查當日撤退長江供應後方運輸者，計有江順、江安、江華、江大、江靖、江天、江裕、建國、快利、海祥、海瑞、新豐、江新等大輪十三艘，及恆吉、恆通、利濟、津通、駿發、河寬、利源、利航等小輪八艘。

滬戰發生後，敵輪岳陽、大夏兩號為南京軍事當局所扣留，交本局管理。時前綫隊伍軍品需用浩繁，供應迫切。且當時奉命搶運上海民營廠商機器物資，航業界任務，空前繁重。本局在政府指導

下，聯合三北、民生、大達、大通等同業在南京成立內河航業聯合辦事處，並在上海、鎮江、蕪湖、九江、漢口、長沙、福州、廈門設置分處，同一目標，統籌支配，儘量供應。並規定日停夜航辦法，以避敵機。上海方面，復辦理滬鎮聯運，前方軍隊補充，軍品接濟，得以源源無缺。

十一月十二日，我軍退出上海，南京情勢益形緊張，最高當局決定長期抗戰之國策，首都西遷。本局各輪，對政府撤退人員之運送，公物之搶救，莫不盡最大努力。江新、江順兩輪，且均最後退出，沿途敵機追襲，幾頻於危，而江天輪以奉令擔任緊急時渡江任務，卒與首都同遭陷落。

第六十七年民國二十七年（西曆1938年）當本局長江業務管理處隨政府自京撤退後，漢口入滿爲患，物資擁積，而各路交通，供不應求，本局乃竭力設法開闢各綫水運，以利疏散。如漢口長沙綫，漢口常德綫，常德津市綫，常德桃源綫等，均先後開航。而尤以九江南昌綫，任務更爲重大。蓋九江至南昌間交通，原由南潯鐵路擔任，嗣以戰事演變，該路奉令於六月十五日起將路軌拆卸，並由交通部命令本局於是日起派輪接替該綫交通。本局在奉令三日內，即於南昌吳城兩地成立辦事處，租設碼頭，調集輪船拖駁，準期開航，處置敏捷，頗受贊許。時加入營運之其他公司船隻，計有鎮昌、三星、江魁、陞大、新陞隆等五艘，另加客駁拖船隨輪行駛，每晨南潯兩埠對開，當日到達，行旅稱便。

查漢口長沙一段，以河道淺窄彎曲，水漲時期，亦僅能通航五六百噸之船舶。本年七月間，本局爲搶運南潯鐵路鋼軌器材，將海輪海祥號，裝足二千二百噸，滿載直航長沙，在航行史上開一特殊紀錄。時以江海輪船集中武漢，下游航路既短，中上游則需船甚殷；且停泊武漢空襲危險，故本局決將四千噸之江安、江順兩輪試駛宜昌，並將漢口招商一、二、三號碼頭拖宜利用。自江安、江順兩輪試航成功後，各公司遂紛將大輪加入運輸。武漢淪陷前，由本局領銜訂運，與其他航商合裝之八萬公噸兵工器材，得以如期搶出，亦有賴於此舉。

本局機器廠於抗戰軍興，即輾轉遷至漢口，本年復西遷重慶，就南岸龍門浩租賃亞細亞火油公司貨棧繼續開工，除修理本局

輪船外，並承修美艦土土韋刺號，成績美滿。

溯自抗戰發生，我北洋及揚子江通海各口岸，或淪陷於敵，或自行封鎖，致國外貨物吐納，僅恃廣州一處。粵漢廣九兩路，以軍運頻繁，無法兼顧貨運，致出口貿易，及兩粵糧食，與華中各省日用必需品，亦以運輸困難，無法調劑。交通當局遂積極倡導利用回空車輛。惟以武昌至長沙一段，軍運緊急，回空車輛不多，於是本局與該路實行三段聯運辦法，貨物由漢口裝船水運至淥口衡陽，車運至曲江或英德，再由水運至廣州。所有水運，均由本局負責辦理，自是出口及進口貿易漸以暢達。

是年十二月，本局長江業務管理處奉命遷渝辦公，時撤退香港之元、亨、利、貞四海輪僅用以存蘆入口物資，無法運用，經由蔡總經理奉准出售與英商怡和洋行，索價三十四萬英磅。海雲輪亦在香港售去。自本局將全部資產委託美商威利韓公司代管後，通商銀行以債權關係，一度引起交涉。本年十一月，花旗銀行滬行經理奉總行董事會命令，擬將前欠款項一百萬兩尅日清理。蔡總經理以應付為艱，電部數度磋商，方由郵政儲金匯業局撥款緩衝，惟仍未獲澈底解決。

第六十八年民國二十八年（西曆1938年）自武漢撤退，江海輪船集中宜昌，運輸司令部會令航商組織試航長江上游委員會，由沈仲毅兼主任委員，設法將能上駛輪船尅日起程，否則必要時予以沉沒，免資敵用。本局經調查川江航路及各輪性能，覺有上駛可能性，乃呈准交通部，積極進行。時上駛之最大問題，厥為領江之招請，後得民生公司允借領江一組，並自雇二組，問題始得解決。至其駛達地點，本局意欲儘可能上駛，而當時頗有反對者，故上行目的地祇能以廟河為止。又當時各機關積存宜昌公物均候轉運，本局為使舵機轉運行駛安全起見，規定裝載應以適當水尺為度，各機關搶運心切，不明困難，頗滋糾紛，經多方商洽，各輪始能依次上駛。

查本局自峨嵋輪觸礁後，川江運輸幾告中斷。戰事發生，政府西遷，川江運輸日益繁重，本局遂代理協慶輪業務，以作復航川江之序幕。漢口撤退，復將澄平、利濟兩輪駛渝改裝，航行渝萬宜綫。並租用江興、鎮昌兩輪，及本局原有恆吉、恆通、河寬、駿發、利源等輪，分

別開航重慶瀘縣，重慶江津白沙，重慶木洞，重慶北碚等綫客貨班，對陪都附近之交通運輸不無裨益。

查煙台政記輪船公司，成立於清光緒三十一年，原有輪船多艘，行駛沿海各岸。抗戰發生，業務停頓。本年二月，該公司竟欲以停泊香港之勝利，安利，茂利，新利，豐利，美利六輪交付敵人使用，本局遂以股東資格，訴請香港法院施行緊急處分，另狀請重慶地方法院將該公司解散，扣押輪船。

本年十月間，總經理蔡增基因公由港赴渝，對於長江部份行政業務，頗多指示；並提議組織設計委員會，辦理關於原有工作之調整，業務之改進，增加生產工作之獎勵，副業之籌辦，本局員工之救濟及其他有關設計事項。由長江業務管理處處長沈仲毅兼主任委員，於十月六日正式成立。時江順輪駛抵重慶，以船身長大，開航營業事實困難，故暫租與重慶商船學校作為校舍。

統計自八一三戰事發生後，至本年底止，本局江海大輪，奉令擊沉者，計上海一艘，鎮海一艘，龍潭二艘，江陰七艘，馬當三艘，合共十四艘，凡二萬八千餘噸。先後共運軍隊五十三萬人，軍用品十九萬八千噸，公物八萬八千噸，商貨十九萬二千噸，旅客三十六萬人。至因担任軍運，或搶運公私物資而遭敵機炸燬或損失之船舶，則共有二十艘，凡二萬四千三百餘噸。此外，本局在長江方面已撤退之機構，計有鎮江，南京，蕪湖，安慶，九江，漢口等六個分局。隨戰事發展而成立者，有重慶萬縣兩分局，衡陽，淶口，瀘縣，安鄉等辦公處，及益陽，茶陵兩代理處。至英德，曲江，南昌，吳城等地，曾一度成立辦事處，旋即取銷。

第六十九年民國二十九年（西曆1940年）自江新，江華等輪先後到達重慶後，經派航萬渝，宜渝等綫，成績圓滿。查川江航綫，四十年前由英人李德樂氏以汽輪試航成功，年來雖航行技術改進，船隻噸位逐有增加，惟最大輪船，尙未超過一千五百噸，現江新，江漢等輪，皆在三千噸以上，不但能到達重慶，且能駛宜營運，實為我國航行史上一奇蹟。

宜昌淪陷後，原有川，鄂，湘水運，已無法繼續，而東南與西北交通之維繫倍感困難。本局乃與民生公司合辦川湘水陸聯運新綫。

該綫由重慶至涪陵，入烏江上航，至彭水即分兩途：一為直航龔灘轉陸運到龍潭，一循公路經黔江轉龍潭，然後沿酉水下航至沅陵常德。經積極佈置，於是年夏間全綫貫通。

九月間，建國輪在巴東抬子灣被敵機炸沉。

第七十年民國三十年（西曆 1941 年） 本局自去年與民生公司合辦川湘水陸聯運新綫後，經運部料郵包兵工器材茶葉米鹽等物，月達千噸。惟以路綫遙遠，管理不易。本年六月，交通部另設川湘川陝水陸聯運總管理處，該綫營運遂全部移交總管理處負責。

本局以川湘兩地物資，仍多須起運，故復開闢辰水綫，由沅陵經辰水至辰谿，經銅仁麻陽而抵閔家場，陸運至黔省之思南，轉烏江下航達涪陵重慶。佈置就緒後，每月運量約五百噸。

八月，江華輪在商縣附近被敵機炸沉。十二月八日，香港淪陷，蔡總經理避難澳門，遂致無法行使職權。所有存港檔案帳冊財產契據全部散失。

十二月底本年營業決算，虧損二十二萬四千四百餘元。

第七十一年民國三十一年（西曆 1942 年） 查本局原有局旗為紅底黃日，與日敵旗幟相似，易滋誤會，故自本年起，將局旗多加黃色水波紋四條，以資識別，此式沿用至今。

是年本局辰水綫奉令合併交川湘川陝聯運處辦理，故另加強津市至三斗坪一綫運輸，業已佈置就緒，開始貨運，適逢湘戰發生，以致功虧一簣。

時以川江水涸，入川之江海諸輪無法使用，均予停航。且各輪迭遭轟炸，修理費用，支出浩繁。為維持營業計，經一面請款購進協慶輪（後改名江慶）及協福躉船；一面計劃建造煤汽淺水輪船二十艘，由出售舊料價款墊支，並接管津浦路局之澄平、安寧兩輪。至被炸沉之建國等輪，已趕速打撈，並將江安輪出租。又以返國船員日多，特派員會同海員工會代表前往印度加爾各答辦理登記，以備復員時召集派用。

查本局營運綫，時共分川、湘兩部份：川江部份，計有重慶萬縣巴東綫，重慶瀘縣宜賓綫，重慶江津白沙綫，重慶北碚綫；湘江部份，計有長沙湘潭衡陽綫，長沙津市綫，長沙常德綫。統計本年川湘兩

地共運貨六千二百五十四噸，搭客五萬二千零四十四人。川江貨運佔百分之六十五，客運佔百分之三十。

十二月底，本年度營業決算，純益二十三萬七千餘元。

第七十二年民國三十二年（西曆1943年）是年一月，中英中美重訂新約，不平等條約業已廢除，喪失近百年之航權，一旦收回。交通部以本局今後任務重大，目前除加強軍運，配合反攻，準備復員外；將來對於戰後復興，航業設設，亟待規劃，局務不容長久中斷。爰於本年四月在重慶恢復總局，派徐學禹為總經理，潘光迥、沈仲毅為副總經理；同時恢復理事會，以蔡增基為理事長，劉鴻生、杜鏞、戚昇頤、何墨林、趙季言等為常務理事，徐學禹、潘光迥、劉攻芸、王選之、章以勳、壽星偉、趙棟華、魏文翰、駱清華等為理事，並將本局原有長江業務管理處撤銷。四月二十六日，本局在渝正式恢復辦公。

其時本局所有之沿江沿海棧埠設備及房地產業，固已全部隨國土淪陷，所有航行船隻，亦因應徵塞港，敵機轟炸，不及撤退，與被迫出讓，而損失至三分之二以上。故本局恢復後，其所有船隻，統括原有撤退入川者，沒收之敵船岳陽丸（改名江漢），暫時接管津浦鐵路之澄平、安寧兩輪，自購之江慶輪，及租賃之安華輪，一併共計大小船隻十八艘，凡二萬三千八百餘噸。其中六大江輪佔所有船隻總噸數百分之九十以上，因船身大，吃水深，無法在川江行駛，但為準備反攻，及復員隨時需用起見，所有船上技術員工，仍全部留用，照付薪津，以資維繫。尙有小輪七艘，則僅可供作港內之輔助工具，不能賴以營業生利。因此在川期間，本局僅賴五艘中型江輪，上駛蘆縣敘府，下駛萬縣三斗坪，照總噸數計，以不足十分之一之船隻營業收入，供應全部船隻之開支，其中困難，可以想見。惟以本局乃唯一國營航業機構，除航運本身業務外，尙負有配合戰時軍事反攻，及準備戰後復員建設之重責。故本局在渝恢復辦公後，當局一本此旨，艱苦支持，努力規劃，固有助於戰時軍事運輸；而勝利以後，協助復員，迅謀建設，亦未始非二年來之奮鬥有以致之。

總局自恢復組織後，按照規定，員額共為二百零七人，但為謀提高工作效率計，實僅用一百一十四人，即以之分配於五處三室。至湖南方面，以工具窳陋，業務不振，經商奉交通部准由川湘聯運

處接辦，本局在湖南分局及辦事處，概予撤銷，以節公帑。福州辦事處業務久停，巴東辦事處最近亦無船開航，統予結束，僅各派保管員一人。其餘各輪技術人員，互調服務，以免日久閒散。業務人員如理貨、看艙、服務生等，甄別裁撤職員八十六名，工人一百八十四名。

又以本局財產債務，亟待調查整理；惟以重要檔案契據，均在香港散失，一無稽考。現財產方面，經向有關機關抄錄案卷，本局前與美商衛利韓公司所訂代管產業重要合同，經已抄得，將來交涉收回，可無問題。同時，派員在福州、溫州、湖南等地，實地調查，續步整理。至債務方面，查得本局元、亨利、貞海輪四艘，於二十七年出售與怡和公司，作價英金三十四萬鎊，經交通部挪用一部份，尚結餘十五萬五千七百餘磅；以本局收入有限，而營運週轉及各項建設，在在需款，對於上項四海輪售價三十四萬英鎊，擬請由交通部查明，如數撥還，以應需用。

本局營運航綫，原分川湘兩部分：湘江方面，已於本年十月結束，移交川湘聯運處接辦；至川江方面，以業務繁忙，特添租宜興、永昌、順昌、捷興、永寧、安華等六輪，以加強後方運輸。又為協助軍運起見，經將江慶、澄平二輪，先後租與軍政部船舶管理所，作為差輪，行駛渝萬巴綫，江慶輪且曾在下游敵機濫炸之際，冒險下駛，達成任務，備受後方勤務部獎勵；惟以往返頻繁，卒於九月間在巴東炸燬。

時本局奉命承辦丁綏渝間水空聯運水運段接轉工作，此為盟邦接濟軍火物資及出口貿易品之唯一國際路綫，任務重要。本局即於六月間成立宜賓分局，就近主持。並建築機場倉庫及城區碼頭，雇用裝卸長工，調派接運船隻，一切設施，均依照原定計劃進行，國外軍用物資，得以源源抵達前綫。

查本局停泊川江之各大江輪，為我國碩果僅存之下游船舶，將來復員所負之使命至大；惟在抗戰初期，因軍運關係，迭遭襲擊，多所損壞；入川而後，又因停航失修，致損壞程度益深，若不即時趕修，勢將影響航行安全，而無以應反攻之急需。本局有見及此，經呈准三十三年度核定修理江新、江漢、江安、江順、江華、建國、江大等七輪專款一萬萬元。但為爭取時間計，特於本年九月間，以三十三年度建設專款作抵，向中央銀行借款五千萬元，以便積極開始修理。

又以本局機器廠經兩度播遷，已欠完備，近年亦未加補充，內部情形，至為簡陋，無法營業，不得已於本年七月間暫行停工，以便澈底整理。

是年九月一日，副總經理潘光迥辭職，部派魏文翰繼任。九月六日，魏副總經理因公奉部派赴美。

十二月底，本年度營業決算，虧損六百二十三萬餘元。

第七十三年民國三十三年（西曆 1944 年）是年派捷興、永昌、澄平、江新、江濟等輪駛渝萬綫；寶興、宜興等輪駛渝津綫；捷興、安華等輪駛渝敘綫；江慶、澄平等輪駛渝坪綫；並試辦長航統艙對號售票，實行免費保管旅客隨帶行李辦法，及改善旅客伙食。至軍運方面，則隨時調派澄平、江濟、江慶三輪應差。

本局自去年奉命負責辦理丁敘渝間水空聯運以後，積極進行，不遺餘力。本年復增建倉庫木駁，修建木橋，添購卡車，設置沙灘木軌，改善卡車道路面，以加強接運力量，俾達每月運量增至五千噸之議。並自十二月份起，每週召開聯運小組會議，以謀改進。

本年度計劃修理之各大江輪，以江大一輪損壞過深，無法修理，而江慶、江濟、澄平三中型輪，又為本局行駛川江之主要工具，待修甚急，經先後呈奉交通部核准，將江大輪船壳拆卸，以備改造拖輪，而將江慶、澄平、江濟三輪併入修理。本年春夏間，江慶、江濟、澄平三輪修理工程已先後完成，惟江慶輪復航後，於九月十四日應軍差，因船舶管理所人員峻拒船長裝載壓艙，致船身漂浮，舵機失效，不幸在青灘麻姑石觸礁沉沒，經予以緊急施救，趕工撈修。此外，各大江輪則已在積極修理中。

機器廠自去年七月暫行停工後，機件材料業經盤查清楚，廠房亦已趕工修復，增加鋸木及翻砂設備，並在唐家沱設置工場，開始復工。惟以該廠機件既欠完備，目前又限於經費，祇得暫時縮小範圍，專以修理本局各開航小輪為目標。

本局為謀戰後國際航業合作，經派副總經理魏文翰常川駐美，與美航業界及造船業各方接洽，並設計戰後船舶之訂購事宜。另訓練交通大學及商船專科學校畢業生，以備充實駕駛輪機人才。又選派高級船員多人，參加接收美國租借船舶，協助盟國軍運。

十二月底，本年度營業決算，虧損三千八百二十九萬餘元。

第七十四年民國三十四年（西歷1945年）是年一月，理事長蔡增基辭職，由總經理徐學禹暫代。三月，交通部增派胡時淵為本局副經理。四月，與美商衛利韓解除抗戰初年代本局保管財產合約。又選派職員多人，前往英美實習，培育人才以為復員建設之準備。

本局川江各綫，本年照舊維持，經常派輪航駛。丁敘渝段水空聯運，以美軍物資運量日增，為加強運輸力量起見，本局特向太古公司租用鉄駁四艘，由輪拖帶，俾供應無缺。時以抗戰接近勝利，反攻在即，當局又建築瀘縣機場，開辦丁瀘綫空運。本局為配合接運起見，特在瀘縣設立分局，並建置躉船、木駁、拖輪、辦公室、宿舍、電台等各項接運設備，及加派江新、江漢兩大輪航行瀘萬段，運輸水空聯運物資。此外，江慶、江濟、安華各輪，則隨時調派供應軍差。

時本局對於業務整頓，以革除陋習，樹立新規，便利客商，服務社會為目標。一則藉以奠定戰後擴充營業之管理基礎；二則冀能於戰時對民營公司示範。如：（一）川江枯水時期，本局始終恪遵政府定價收費；（二）由局另給航行獎金，嚴禁船上員工挾帶私貨黃魚，並不准接受旅客小費；（三）改良旅客伙食，廢止包廚制度，收回自辦，藉免包商剝削。此外對於裝卸貨運辦事手續之改善，及代客報關保險，招訓輪船服務生等，均已切實做到，深得社會好評。

六大江輪，本年繼續修理，又以反攻期迫，蒙政府特准追加修船專款六億二千零六十餘萬元，限自款項領到之日起，六個月內將六輪全部修竣，隨時開航。查在抗戰時期間，輪船修建，本屬困難重重，良以：（一）缺乏修理大輪之船塢；（二）缺乏修船熟練技工；（三）修船材料不能應手；（四）工料價格隨時增漲；（五）修船專款分期具領，無法預先躉購物料。本局修理六大江輪，自受上述各種情形限制，惟當局以任務雖艱，然責無旁貸，日夕趕工，結果卒能克服各種困難。抗戰勝利之日，各輪已先後竣工，安全離川東下，負起復員初期長江中下游運輸之重任。

八月十五日，抗戰勝利，敵人無條件投降，本局即計劃復員遷滬，決定辦法約有數點：（一）先在上海成立國營招商局上海辦

公處，儘速抽調本局一部份人員前往工作，辦理復航及籌備本局全部遷移上海事宜；（二）成立重慶分局，俾將來本局全部遷滬時，除辦理重慶方面業務外，並代辦總局未了事宜；（三）宜昌、漢口、南京各分局，先行加強，以便沿途供應；（四）為整理各地資產，籌備復航起見，沿江沿海各埠，儘速恢復各分局或辦事處。

九月初，總經理徐學禹，副總經理沈仲毅，先率一部份人員東下，在滬辦理復員事宜，暫假三北公司原址辦公。旋接收上海廣東路二十號日本郵船會社房屋，即在該處成立國營招商局上海臨時辦公處，由沈仲毅兼主任，十月一日開始辦公，並派員馳赴長江及沿海各地，籌備恢復各分支機構，及辦理接收事宜。

十月二十三日，以接收及整理工作，已漸具端倪，原在重慶工作人員，由副總經理胡時淵率領，亦已全部離渝來滬，總局遂正式遷滬辦公。時長江及沿海各埠分局及辦事處，已次第恢復，並成立台灣基隆分局，除辦理接收及整理工作外，並積極規劃今後業務。此外為解決當日煤荒起見，先行設法調派船隻，開闢青島、天津、秦皇島間航綫，以疏煤運。至六大江輪業已全部安全出川，為便利復員運輸起見，復先後派出江安、江順、江新、江漢各輪駛滬漢綫，江鳳、舟山等輪駛滬甬綫，海青輪駛滬青綫，得春、迎春等輪駛青連綫，北銘、有利等輪駛津青綫，新瑞安、江寧等輪駛台灣，運載台省職員及公物。又以復員運輸，長江沿綫最為繁重，特於十一月中旬，組織長江視察團，由滬出發沿綫視察。

截至本年底止，各地陸續接收敵偽船舶共一千三百三十五艘，計十二萬九千五百餘噸。

是年十一月，副總經理魏文翰辭職，由韋煥章繼任。又理事會改組，部聘劉鴻生、杜鏞、盧作孚、高廷梓、徐學禹、余仕榮、林旭如、韋以勳等為理事，並指定劉鴻生為理事長。

十二月底，本年度營業決算，純益國幣六億六千九百六十七萬餘元。

第七十五年民國三十五年（西曆1946年）自去年復員後，各地敵偽船舶及其他航業資產，最初係由交通部各地航業接收委員會接收後，再交由本局接管。嗣各地敵偽產業處理機關成立，規定水

上交通工具，統由本局經手接收，故又隨時准照敵僞產業處理機關通知，陸續接收各項船隻。截至本年底止，本局共經手接收大小船隻二千三百五十八艘，計二十四萬四千一百二十五噸。其中由本局自行運用者二百八十二艘，共六萬五千七百九十五噸；尚待修理留備自用者，計七十三艘，共九千二百一十一噸；尚待處理，無法利用，暫歸本局代為保管者，計二百一十七艘，共一萬四千八百零四噸。其餘船隻，或經敵產處理機關決定發還原主；或經商准敵產處理機關予以標賣或價讓；或奉令撥交其他機關使用；或由各軍政機關商借暫用；或則租與其他航產公司修復運用。

至政府預向美加兩國訂購之輪船，最初到滬由本局接收者，為澳菲舊輪。以本年一月十九日接收之 Wichita Falls (改名為海蘇) 為第一艘，繼後來者有 N3 型貨輪及大小油船。當時海運需要迫切，又商得美軍同意撥租自由輪十艘，嗣又洽妥全部價購，運用調度益感便利。近向加拿大訂購之 B-type 貨輪，及 Grey-type 貨輪，亦已開始陸續到滬交船。同時又向美軍國外物資清算委員會洽購剩餘船隻，其中有 L. S. T. 五艘，L. S. M. 十艘。本局復鑒於沿海客船仍感缺乏，亦自行購得怡和洋行之源生輪，改稱海廈；並將澳菲舊輪中之海滇、海粵、海閩等，加裝客位，以應沿海客運之需要。此時本局接收之新購船隻，共計有自由輪十艘，澳菲舊輪十六艘，N3 貨輪十艘，B-type 貨輪七艘，Corvettes 二艘，Grey-type 貨輪三艘，L. S. T. 五艘，L. S. M. 十艘，海廈一艘，大油輪四艘，小油輪十六艘，綜合：(一) 本局保存之舊有船隻，(二) 接收敵僞船隻中本局留供自用及待修備用之船隻；(三) 已接收之新購船隻，計四百七十七艘，共三十五萬二千八百噸。

一年以來，本局船隻增至三十餘萬噸，而此項增加之船隻，又大都殘破陳舊，故修理工作，特別繁重。最感困難者，國內修船設備不足應付，即以上海一地而論，具備大船塢可供三四千噸以上之船隻入塢興修之船廠，不過三數家，而待修之船隻，為數至夥，故往往一船待修，等候入塢至數月之久。加以材料不齊，工潮迭起，以致修船工程進行遲緩。此外因軍公運輸，限期迫急，無法預計需用時間，故每有亟待修理，甚至正在修理之船隻，因有軍公緊急任務，不

得不暫行停修，勉強航駛。惟本局在此種種困難情形之下，仍勉力以赴，以期盡力保護航運工具，並增進其效能。計本年度本局支出之船舶修理費，共為國幣二百零四億二千二百餘萬元。

本局各地碼頭倉庫，在抗戰期間，均經淪陷，其直接受戰事影響而遭摧毀者，固屬不少；而淪陷之後，因年久失修，日就損壞傾圮者，更屬普遍之現象。欲圖於一年之內，全部修復，自非本局財力所能及。故復員以來，先擇各地修復較易且為業務上必不可少者，趕工興修。計本年度支出之棧埠修理費用共為國幣八億三千七百餘萬元。

復員迄今，本局業務，仍以軍公運輸為主。所有航行船隻，幾於十之八九調充軍運。此外則敵俘日僑之遣送，川糧贛糧之接運，秦皇島、基隆、越南之煤，台灣之糖米，青島、連雲港之鹽，及救濟物資接收物資等，亦均大部交由本局承運。至於公教人員之復員，流亡義民之還鄉，本局亦會儘量利用指定任務以外之船隻，完成一部份之使命。良以本局係唯一之國營航業機構，且戰後在我國航業界擁有最多之船隻，對於攸關國運民生之水運任務，理當盡力負擔，無可規避。本年本局行駛之航綫，隨船隻之加多而增闢，北洋綫則連雲港、青島、天津、秦皇島、葫蘆島、營口；南洋綫則寧波、溫州、福州、廈門、汕頭、香港、廣州、海口、基隆、高雄；長江綫則鎮江、南京、蕪湖、安慶、九江、漢口、長沙、沙市、宜昌、萬縣、重慶，各埠均設有分局或辦事處。至國外方面，亦已在海防、盤谷、仰光、馬尼刺四地，設置代理處，以為拓展國際航綫之準備。

本年本局業務之開展，雖有上述長足之進步；惟因軍運頻繁，徵調無定，致雖擁有三十餘萬噸之船隻，除滬甬一綫，勉強可持固定班期外；其餘各綫，從未能排定一最低限度之班輪，以維持普通客貨運輸，本局亦曾多次勉力試為排定，但終因軍運關係，無法實施。即復員等重要運輸，本局雖事先週密計劃預期於某一時期可以達成任務，終因軍運關係，不免一部份或全部份為之停頓，而本局在營業收入上，亦蒙受甚大之影響。

本局在上海方面，原有碼頭六座，倉庫一〇二所，淪陷期間，因被敵軍佔用，年久失修，損毀甚多。勝利後先後加以收回，視財及需

要緩急，逐一修整。現自有之碼頭計爲北棧（現改稱第一碼頭）、中棧（現改稱第二碼頭）、金利源棧（現改稱第三碼頭）、華棧、楊子棧（現合併改稱第四碼頭）、楊家渡新棧（現改稱第五碼頭）。因救濟總署需要殷切，經將本局第一碼頭第四碼頭租與該署使用，於本年五月與聯總行總簽訂租期兩年之合約，並組織聯合營業委員會，及聯合棧埠管理處，專司救濟物資之存轉事宜。此外，於本年三月間，又向蘇浙皖區敵僞產業處理局租到前日本東亞海運社之虹口碼頭（現改稱第六碼頭），及浦東第一碼頭（現改稱第七碼頭），浦東張家浜碼頭（現改稱第八碼頭），浦東老白渡碼頭（現改稱第九碼頭）。除第九碼頭留爲自運外，餘均專充存轉善後救濟總署救濟物資之用。總計本局在上海方面，連自用及租用之碼頭九座，總長度一〇、四三〇呎，倉庫一一〇座，總容量六七一、三五八噸，總容積二六、八五四、五八九立方呎。至各埠原有及接收之碼頭共六十三座，總長度一〇、四三〇呎，倉庫一二〇座，總容量三八九、二九八噸，總容積一五、五七一、九四六立方呎。

戰前本局之房地產，遍佈沿江沿海各埠，共佔面積四千七百餘畝，附有碼頭、倉庫、辦公處、市房、住宅等建築物多所，其實際總值，尙待精確估計，姑據二十六年美商衛利韓公司之估價一千倍計算，則全部地產總值爲國幣四三、〇八九、〇三九、三〇〇元，全部房產爲國幣三、八九三、五一二、三五〇元，總共爲四六、九八二、五五一、六五〇元。戰前各項房地產，因債務關係，幾全部抵押與各中外銀行。自去年復員以來，本局爲確保產權，收回整理，以利經營而裕局收起見，乃着手積極清理債務。截至本年底止，所有抵押款，已大部償還，抵押品亦經陸續收回；同時，即將房地產之經租權收回自辦，租金收入，因以增加。此外復員後，本局奉令接收敵僞航業資產，房地產方面，除已處理者外，現尙有本局經營或使用者，計有上海、南京、漢口、宜昌、沙市、揚州、鎮江、安慶、海州及青島十處，計共大小房屋一百一十所。若按二十六年估計，再加一千倍算，則其總值約合國幣九、八四六、一九八、七〇〇元。此項接收之敵產，將來仍俟各地敵僞產業處理機關決定處理辦法後，或由本局承購或租，或卽予標售。

至戰前本局積欠之債務，計共三十六戶，本金二千五百餘萬。其中一戶，爲上海四十八家銀行錢莊所組成，現已清償者計共二十五戶，本金一千九百餘萬元。連同本息，共償還八千八百餘萬元，尙待清償者計共十一戶，六百餘萬元。此項未清償戶，或因債權入業以停業改組，或宣告破產，或因利息結算，尙有爭執，致未能早日清結。但本局迭經登報公告，並分別接洽，不久當可全部清理完畢。

本局自復員一年以來，內部工作，頗多興革。如成立產業部，以辦理接收上海及各地敵僞航產，償還原有債務及整頓舊有產業；成立供應處，以辦理採購存儲保管及配發本局大小各輪日常需要之船用消耗物料，以及維持航運必備之船上用具；成立警務組，担任上海本局各碼頭之警衛，以維持碼頭上之安寧秩序，與確保倉庫之安全。此外如復員帳務之清理，會計手續之簡化，電氣帳務計算機之應用，碼頭包工之廢除，貼力之取銷，及代客報關保險等，積極改進，不遺餘力。

台灣省行政長官公署，前爲應復員急需，先後出資撈修沉燬敵船，較大者有台北、台南、台中等號，曾建議與本局合資，組設一台灣航業公司。一再電部請求，業於本年十月奉准，乃即洽商籌組，議定資本爲國幣一百億元，台省佔百分之六十。本局佔百分之四十。先將台省之敵僞航產估價按照比例分配，作爲雙方投資，不足之數，再由雙方按比例籌撥資金補足。並推本局總經理徐學禹爲董事長，定明年一月一日正式成立。

是年九月，本局理事章以黻病故，高廷梓離職，部聘李景潞、韋煥章繼任。十二月，副總經理韋煥章奉派赴美，向加拿大政府接洽借款造船事。本年度營業決算，純益國幣三百三十一億九千八百三十六萬餘元。

第七十六年民國三十六年（西曆1947年） 本局自去年以來，接收美國大油輪四艘，小油輪增至十八艘。嗣奉行政院宋院長諭，該項油輪，應分配與中國石油公司及本局應用。經即與石油公司會商，爲謀運輸與供應配合起見，特倣效外國成規，合組中國油輪有限

公司；並照油輪購價，按石油公司百分之六十，本局百分之四十，比例分配撥作雙方股本。其營業所需資金，再由雙方按比例添撥股款，以應需要。當即積極籌備，資本定為國幣三百億元，於本年二月一日，正式成立。

溯自抗戰勝利以來，本局協助辦理復員工作，經一年餘之努力，現已暫告一段落，為謀今後業務發展起見，總經理徐學禹特於本年二月中旬，乘坐海粵輪，首赴南洋綫，視察廈、汕、港、粵各分局業務，對於興革各點，分別予以提示。六月十八日，復召集各分局經理辦事處主任來滬，舉行擴大業務會議，席間對於本局整個業務，作全盤詳盡之檢討，並通過重要議案多起。

本年本局長江及南北洋綫，早已恢復戰前狀態，除撥一部份輪船供差運外，由正月起，復陸續派自由輪開航曼谷、加爾各答、及關島、狄寧島、曼納斯島；並派海廈開航香港新加坡定期班；海隴開航馬尼拉廈門定期班。此外，復奉令派海黔輪前往日本接運僑胞返國，於本年六月十九日離滬首途，計載運日本船員七十五人，日僑日俘三百四十二人，我國駐日軍事代表團官員眷屬十六人，及中央信託局桐油一千餘噸。抵佐世保卸日僑日俘後，即赴神戶卸貨，復駛回佐世保裝中信局物資二千噸，台灣及上海歸僑共四百二十四人，七月十二日經基隆返抵上海，全部工作，順利完成。最近復租賃美輪 *Loammi Baldwin* 號駛馬尼拉，及中美之夏灣拿、美亞、美南美、阿根廷之布宜諾斯艾利斯等地。近海遠洋，均已開闢新航綫。

本局又鑒於滬津航綫，客商衆多，在鐵路未暢通以前，旅客多取海道，往來津滬之間，特將新接收之 *Corvette* 輪三艘，加以改裝，改名錫麟、秋瑾、元培。自本年四月下旬起，開航滬津綫特快班輪，每旬對開三次，航程僅需五十小時，客旅稱便。長江方面，以自復員後，沿江沉船障礙未盡掃除，航行標誌未盡恢復，江輪祇能晝航，故最初江輪由滬開漢，每一來回，需時十五日以上，茲經恢復夜航，規定班期，每一來回，縮為十二天。

查輪船理貨，向係派理貨員隨船辦理，因此所需理貨人員，為

數甚衆；且佔居輪船艙位，至不經濟。本局特自本年，實行駐港理貨制度，先就北洋各埠開辦。實行以來，貨物裝卸，較前迅速，貨物損失，亦較前減少；同時，並騰出多數舖位，以供搭客，現擬逐漸推行於南洋各綫。至長江線方面，因碼頭較多，區間較短，實行此制，比較困難，但亦在設法改進中。

本局自去年廢除碼頭包工後，改派監工，選擇優秀廉正人員充任扛運，工資公開分配，以百分之六十歸工人所得，百分之十五歸監工所得，另提百分之十五爲賠償醫藥獎金等費，其餘百分之十作爲天雨夜工之津貼，及工人福利之公積。本年一月起，本局上海各碼頭復進一步取消監工，將扛運工作收回自辦，在棧埠主任下，另設裝卸股負責主持，扛運工人，均經登記錄用，扛力之收客價目及實發工人，均予公告。推行以來，工人所得增加，均表滿意，並得各界人士之稱道；現正計劃逐步向各分局處推行。又自去年取消貼力以來，得港務整理委員會之協助，進行順利，已於短期內澈底做到。目前上海各華商碼頭貼力，亦均取銷，洋商碼頭，不久亦可照辦，而創議取消貼力惡習，實爲本局。此外復製發碼頭職員號碼證章，扛力磁牌，以資識別；管制行李伙役，以利客旅；取締碼頭小販，設立販賣部，以維秩序；加強棧埠消防設備，組織巡夜隊，以保安全；舉行棧埠清潔比慶，以肅觀瞻；擬訂碼頭貨棧營業通則，以樹風氣；舉辦工人福利事業，以維勞工。至如協助救濟物資之存轉工作；參加上海港務整理；發起組織上海市碼頭商業同業公會，對於棧埠各方興革事宜，均已盡最大之努力。

本局接收之敵產，除照行政院規定向中央信託局租用一部份外，本局曾經接收而無實際需要，或接收後仍有部隊駐紮未肯遷讓者，均已交由中信局處理。天津、青島、漢口、安慶四地敵產，則已擇其必要者，照章標購。其餘廣州、蕪湖各地敵產，則尚在籌劃標購中。至上海方面局產，包括倉庫、碼頭、浮橋、辦公處及宿舍工程，先後修建完成者，已有一百八十九個單位，外埠修繕工程，亦已完成一百七十個單位，總支出達三百二十一億餘元。此外，殊堪告慰者，即

清償債務一事。查本局自去年開始，澈底辦理清償戰前各項債務以來，至本年止，大體已告解決，債款全部償還，原有作抵在外之地契文據，亦均已一一收回，實為本局七十五年史上最光榮之一頁。

供應處自去年成立以來，工作積極開展，除配合船務業務棧埠等處，以及各分局處之需要，購辦供應一切航行修理、通訊、救護、消防，暨其他種種器材用品、配件、燃料、淡水等外，並兼理船上員工制服、文具、印刷，以及各輪餐務。至各客輪餐室臥室之陳設佈置，亦由該處會同船務業務等處商洽辦理，均能達成任務。尤以供應各輪燃料、淡水、五金材料，以及船用物品，雖在物價波動甚烈，國家經濟困難情形之下，尚能應付裕如，從未因燃料物料供應匱乏而延誤船期，或發生停航情事。

自復員以來，船務工作至形繁重。計保養原有舊輪；處理敵偽船舶；接收訂購國外輪船。尤以其中噸位大小不齊，機器之種類不一，配備船員殊感棘手；況我國駕駛及輪機人材一向缺之，更費周章。查本局自復員以來，航行兩載，尚無重大意外事件發生，此固由於當局羅致人材之審慎，然亦足見我國船員之技術，已與外人並駕齊驅，勝任愉快。計至本年八月底止，本局大小船舶共有四百六十六艘，凡三十二萬六千八百餘噸。

本局自於去年與行總共組棧埠管理處以來，積極進行修建碼頭倉庫，對於救濟物資之存儲轉運，益形便利。統計自去年五月中旬成立時起，至本年九月底止，所屬碼頭計先後停靠大小船舶六二八艘，收貨二六〇、〇一九噸，過駁及過碼頭貨一〇七、二二一噸，出貨一八七、一五四噸，均能達成任務。

本局副總經理韋煥章，去年年底奉派出國借款造船事，原係得加拿大政府之同意；乃抵美後，加政府忽變更態度，謂因鋼料缺乏，且各船廠工廠又因趕辦本國生產工作，對於我國借款造船各節，暫難應命等語。韋氏遂中止赴加之行；並利用留美時間，考察各船廠、工廠、碼頭設備，以資借鏡。旋奉交通部令，派為出席第二屆國

際無線電輔助水航會議中國代表團首席代表，會畢返國，七月六日抵滬。

七月七日，交通部召開全國航政會議，本局由總經理徐學禹，副總經理胡時淵，供應處處長曹省之，秘書唐心一等代表出席。

邇來本局爲劃一審訂各種物料，傢具，碼頭倉庫建築等標準，以期達到經濟目的起見，特成立標準委員會。又爲計劃及推行各項對於旅客之服務起見，特成立服務委員會。並改善客輪設備，貨輪上增闢客位，各地碼頭添設候船室或招待所，辦理浦江汽車輪渡，添置接送旅客行李汽車，及設立問詢處，以解答旅客疑問。設立碼頭售票處，以利行旅。又爲謀同仁之安居樂業起見，復於本市同濟路興建新村宿舍六十四棟。此外在本局六樓局增設理髮室，招待所，及擴充診療所，圖書館等設備；並組織足球隊，網球隊，平劇社，以提倡公餘娛樂。對於社會服務，員工福利，此後當更圖改進。

檢討本局以往七十五年之歷史，不難窺見本局如何飽經磨鍊，始克於艱難困苦中滋長，乃有肩負全國航運重責之今日。瞻前顧後，本局同仁，自當一本以往奮鬥之精神，無分上下，一心一德，各盡力之所能，秉承當局意旨，埋頭苦幹，以謀本局業務上之改進與發展，並加強服務精神，藉副政府爲民衆謀福利之至意。

三十六年九月。

— 附記 —

本局歷史，散見以往各種刊物，惟多片斷簡略。本篇所述，係參照各方資料，並查閱本局所存案卷，互相比對，務求事實真確。惟以抗戰初年，本局一度遷港，重要案檔，均隨香港淪陷散失，無可稽攷之事至多，掛漏在所不免。至希各界賢達，本局同仁，惠予匡正。

本篇搜集資料時，多蒙本局各同仁或供給資料，或指導尋求，或將事實見告，竭誠協助，方底於成，謹附此誌謝。

世界航業鳥瞰

董浩雲

前言

「一民族而能成爲海洋之主人者，必能獲得財富，亦可享受繁榮。一民族而喪失對於海洋之控制者，同時亦喪失財富及自由。」此爲歐洲民族對於海洋之認識，亦即彼邦航業所以發展之主因。反觀吾國史乘所載，秦始皇遣徐福訪海上三山，其目的爲求長生不老之藥。南晉宗愨願乘長風破萬里浪，其志甚壯，而爲尋個人一時之快意。即元明兩朝之東征南下，亦祇在誇耀武功，對於海洋與人類之關係，究嫌認識不足。此殆爲吾國航業不發達之根本原因。至於工業落後，技術幼稚等等，猶爲次要因素。自海禁大開，方憬然覺悟航業之重要。近數十年來對於海洋之認識漸見真切，於是保護航權，充實噸位，以及培植人材，設計造船，政府與人民莫不埋頭苦幹，向前邁進；有志者並謀開闢遠洋航線，與世界各國相競爭。凡此種種，皆由對於海洋之新認識而產生。筆者不敏，從事航業垂二十年，歷觀世界各國航業之興衰，莫不與其國運之隆替息息相關。爰摘要分述於后，以應本刊主編之囑，亦用以促起國人之注意焉。

英國

英國爲島國，其國防在海洋，其生存亦在海洋（Look to the Sea and take to the Sea），向爲世界航業之盟主。大戰以後，各自治領紛紛宣告獨立，如澳洲等，不僅外交獨立，自派駐外使節，國防獨立，自籌軍事防禦；且將沿海航行權收回己有，祇限澳洲籍船舶可以航行，雖英籍船亦不能例外。益以對印度之統治權已告喪失，舊日桎梏加諸印度航商者亦將失去效用。至於吾國內河沿海航行權，雖英國仍念念不忘，屢次藉詞重提，企圖再享，終因吾人反對甚力，計未得逞。於是英國之航業範圍大爲削減；同時遠洋航運因海外投資逐漸減少，又因美元不足，國際貿易亦見萎

縮。馬歇爾援歐計劃即使實現，亦將貫徹其用美國輪船運輸美國物資之所謂「自貨自船」主義。蓋名為援助歐洲，而實際仍為自助。因此大西洋之航運大部份仍將在美國掌握之中，使英國航業無法恢復戰前力量而謀自由發展。論其現在所受各方威脅，較之受諸第一次世界大戰前之德國及戰後之日本者確屬尤為嚴重。故以表面現狀言，其前途似頗悲觀。然英國航業在過去能稱霸世界，自有其內在之優點，如管理之嚴密，海員工資之低廉，工作效率之高超，造船能力之優越，凡此種種特長，現均存在。由此可預料其航業必非一蹶不振者，一旦環境許可，海外投資復活，經濟復興，則其航業隨之復振，殆亦可以斷言。據世界船舶建築協會發表之統計，今年六月底止，世界各國建造中之新船共為三百八十餘萬噸，其中英國佔二百餘萬噸，其新船之素質，皆為最經濟最優秀者。足證英國現正埋頭苦幹，對於其平衡國際收支之無形貿易，決不甘落入後，亦決不肯絲毫放鬆。他日世界總噸位如見過剩，則優勝劣敗，以良驅惡，殆為必然之結果。世界航業之牛耳，或將終為英國所執也。

美 國

當第一次世界大戰時，美國商船噸位由二〇〇萬噸而增至一二〇〇萬噸，由第三位而晉升至第二位。迨第二次世界大戰發生，美國盡力擴展其造船工業，遂一躍而居世界首席。北非、諾曼第之登陸，太平洋之跳島作戰，以及最後同盟國之勝利，美國船舶之功誠不可泯滅。

觀察美國經濟政策，似在一方面以金元及物資援助盟國；一方面則擬以馬歇爾計劃刺激世界經濟復興。蓋全世界如遭不景氣之侵襲，美國又何能獨善其身。目前美國航運運費，已較美國戰時船務局（War Shipping Administration）公定價跌落百分之三十至四十。例如自美運法煤斤水脚每噸已自十一元二角五分跌至六元七角五分，此即表示國際貿易之數字在自然降低之中。航業為經濟之一環，其所反映者至為明顯；故美國之亟亟講求援助，豈純為急公好義哉。其對於船舶處理之方針，則除保留一千餘萬噸以備應付未來之戰爭外，既不願以其所有之船擱置不用，亦不願全部放出以防船價及運價之遽跌。故以調節性之處分，將其所餘之船，以分期付款之優惠條件，擇其品質較次者分售各國。

在第一次世界大戰以後，美國造船工業會有長時期之停頓；因快速度之建造易達飽和點。第二次世界大戰，其擴展速率之高，尤甚於前。鑒於以往覆轍，且深知目前所需者為素質優秀速率高而費用省之客貨船，至純粹戰時式貨船已不需大量製造。同時其他各國添造新船，大部份係向英國及斯干第那維亞半島各國訂造，因而美國造船工業一部分則不得不轉入他途。

目下美國以握有四千餘萬噸鉅量之船舶，居世界之皇座。在遠東方面而言，無復德義日之競爭；此外蘇聯既不能立即插足太平洋，吾中國則遠難與之抗衡，更兼佔領日韓及各托管島嶼，又復挾其經濟優勢，故遠東海運盟主有舍吾其誰之慨。此固實至名歸，無可否認。然亦非毫無隱憂者，請試言之。

竊以為美國航業之勁敵，可能有二：

一為英國，其潛蓄力之強，已如上述，美國海員工資較英國幾高一倍以上。按照美國法令，美國船隻必須用美國船員，國會如不予修改，則經長時期之競爭，鹿死誰手，未可知也。

一為日本，麥帥對日本之姑息優容，世人共見。其用意無非用以防蘇，此為第一次大戰後英國對德國之政策，歷史業已昭示其錯誤，何必一誤再誤。如歷史必須重演，則日本之再起自為必然之事，遠東海運盟主之席，美國固難永保；而五年十年以後，尚能否領導世界航運，亦成疑問矣。

挪 威 瑞 典 丹 麥

挪威——以三百餘萬之人口，而戰前已有四百七十餘萬噸之商船，世界七大海洋，俱有其蹤跡。故就人口比例而言，挪威實為全世界航業最發達之國家。其特點係為航業而航業，與其他各國不同。大戰期內損失亦頗重大，當戰爭結束之際，其總噸位為二百三十五萬噸。但至一九四六年七月，已恢復至三百萬噸；其中一部份新船尚未完成。自此以後，在國內訂造者一三八艘，計二十萬餘噸；向國外訂造者二三二艘，計一百二十萬噸，分四年或五年完工。故至一九五一年七月，預計可達四百十萬噸。且因新船較舊者為優，故屆時其運輸能力足可與戰前相等。其油輪裝配之完備，尤為特色。挪威船員之優秀及耐勞，亦為世界之冠；

而工資低廉，則為他國所不及。以自由輪為標準，挪威船員全部工資為四千二百美元，英國為四千八百美元，希臘為六千美元，其航業之突飛猛晉，良有以也。

瑞典——為此次大戰期內始終保持中立者，故船舶損失最少。且其國家財政在世界戰爭時期反得充裕，故戰後大量訂造新船，迄本年三月份止，共為二十四萬四千噸，以連同舊有者計算，其總噸位現居世界第四位。

丹麥——亦為航業發達之國家。一九三九年九月初之商船統計為五五八艘，合一百六十五萬噸。至一九四〇年四月九日，其所受戰時損失約為百分之五。當時丹麥商船被分為兩部份：其一總數為五十萬噸，當德國佔領之初，被困於波爾的海及斯干第那維亞海。其一為一百零六萬噸，則均在海外。其中一四六艘，計六十四萬四千噸，為盟軍服務。自一九四〇年四月至一九四五年末，損失船隻計二百二十一艘，共七十九萬噸。至一九四六年初，復有商船三百九十艘，共一百零六萬一千噸，隨後尚續有新船增加。除本國自造多艘以外，大部份係向英國訂造。

荷 蘭 比 利 時

荷蘭——此最早有殖民地之帝國主義國家，為深能控制海洋者。在大戰前夕，有商船二百八十五萬噸行駛於世界七大海洋。戰爭期中，損失約一百五十萬噸。當戰事結束之初，其整個經濟遭遇空前未有之困難。各大商港因航運上之阻礙，或停止開放，或限制活動。電報電話交通，均告斷絕。鐵路公路及水路運輸，因橋樑內河均遭高度破壞，以致陷於停頓。然經上下努力埋頭苦幹，自一九四六年以後，各種困難漸漸克服。關於航業方面之重建，則經向美國訂造 C 3 型輪船十艘，再加獲得德國之舊船，至上年十月份止，其新添之總噸位已達三十八萬噸。至其國內造船工業，在一九四五年間，僅限制於修理及改造，由於人工及材料之缺乏，其建造新船之能力，祇能逐漸推進之。

荷屬東印度問題，為荷蘭當前最大之困難。處今日民族解放之自然潮流之中，東印度之獨立自治，殆不過為時間問題。則荷蘭將失却石油、椰子、橡膠、錫等重要資源，而發展遠東航運之基地，亦將告動搖矣。

比利時——蕞爾小國而工業極度發達，大戰時被德國佔領，深感亡國痛苦。但其復興能力至為驚人，一九四六年初，其商船總噸位已達二十萬零三千餘噸，其戰前總噸位原為四十四萬噸。其最重要之造船廠，為盎埠附近之Hoboken船廠，在一九四六年度造成Stavelot及Houffalize號兩艘，為三螺旋式，速率達十八哩半。該廠除為本國自造之外，並接受法國及葡萄牙之定單。

希臘

近東各國政局動盪未定，其一部份國家在蘇聯歐洲鐵幕屏障之下，各項建設情形，局外人殊難明瞭，茲姑將所知關於希臘之航業，述之於下，聊備一格而已。

希臘為世界航業活躍之一員，大戰以後在英美協助之下，其商船漸告恢復，而所受惠於美國者尤多。在去年一年之中，美國售給希臘之自由輪即達一百艘。據聞有一華僑，留希臘二三十年，已改入希臘國籍，個人擁有遠洋輪船多艘。據吾國新任駐希大使溫源寧語入，此華僑曾競選雅典市長，結果與當選者相差僅數票，亦可謂航業界中一軼聞也。

法國

一九三九年原有商船六七〇艘，計二、七三四、〇〇〇噸，戰時損失達一、六八七、〇〇〇噸。惟至本年五月，其噸位恢復至一、七二〇、〇〇〇噸。此外另建新船二八八、〇〇〇噸，復向英美購置六五六、〇〇〇噸，故已與戰前水準相近，且預計至一九五〇年可達三百萬噸。

德國賠償之「歐羅巴」號，現已更名為「自由」號恢復行駛。法國郵航公司M.M.亦經復員完成。

當解放之初，造船工業之生產量僅及一九三八年之20%。但至一九四六年七月，已恢復至75%。預計至一九四七年末，可達戰前水準。且盡力從事於改進機械設備，俾在三年之間，提高商船總噸位至三百萬噸。

港口整理工作，亦進行不遺餘力。鄧扣克之封鎖業已解除，遠洋巨

輪已可恢復進出。在一九四五年末季，每月之貨運總噸量為一百七十萬噸，現已達二、五〇〇、〇〇〇噸。一年前內河及碼頭封鎖之沉船一〇八六艘，已撈起五〇〇艘。其餘工作，預計在本年內完成。同時復加緊疏濬工事，寶多港 (Bordeaux) 可容吃水三十一呎餘之船，南鐵港 (Nantes) 可容二十五呎三寸之船，魯盎港 (Rouen) 可容二十四呎七寸半之船。

法國所期待最切者，為魯爾區 (Rhur) 問題之合理解決。其主要目的在爭取煤源，使工業復興不受阻礙。倘能如願以償，則其航運界之地位，或將超過戰前亦未可知也。

蘇 聯

蘇聯之商船，向不為人重視。大戰期間，對於海洋上之供獻亦無所聞，且賴英美船隻繞道北極運送軍火及救濟物資。美國根據租借法案以商船九十餘艘供蘇聯使用，戰後竟斬而不還。南庫頁島及北海為蘇聯航運之勢力圈，現且擴展至波羅的海及黑海。但就整個世界而言，在航運界尚無顯著之地位；惟以其沉毅苦幹之精神，五年計劃連綿不絕，預料必有驚人發展，至低限度太平洋上之角逐，殆為不可輕視者也。

戰 敗 國 德 義 日

德國——在第一次大戰以後，僅有商船四十萬噸；但十年之間，一躍而達四百萬噸。此次戰時既受毀損，戰後又被瓜分，所餘留者僅一六五、五二六噸，且均係小型船，僅能在多腦河航行。經盟軍協定限制其新船噸重不得超過四萬噸，速率不得超過十二海哩，其航業界之地位，可謂一落千丈。甘為戎首，固亦自取之咎。惟在英、美、法、蘇外交政策矛盾之下，德國未必無復興之望。最近美佔領軍首領克萊將軍竟向其政府建議，撥自由輪六十艘供給德人管理使用，其理由云為減輕美國佔領之負擔，豈不憶北德意志郵船「香羅斯脫」「波茨坦」「基紐斯」號原為凡爾賽條約限制下所建造之商船，乃戰事爆發即改充戰艦，其為禍為何如耶。

義大利——戰前商船總噸位為三百六十餘萬噸，戰後幾損失殆盡，所剩部分亦被同盟國瓜分，最後所餘者不過三十萬噸，但美國竟願

放棄，且又售船與之。於一九四六年十一月簽訂售船合同，計售與自由輪五十艘，總值二千七百五十萬美元，先交三十艘，簽約時第一次付款一百九十一萬七千美元，約等總值十分之一。其造船工業亦漸漸恢復，甚至可代外國建造，如挪威即其主顧之一。現在義之商船總噸位已達一百五十萬噸，其著名之歐亞航綫郵船，殆不無復活之望也。

日本——戰前居世界航業之第三位，雖為大戰禍首，而其命運殊優，比諸其同盟之德國，其經濟系統未受澈底破壞，商船亦然，迄今尚剩一百八十餘萬噸，且不乏一萬餘噸之巨輪。

查日本航業之盛興，係受第一次世界大戰之賜；然其本身之努力，亦有足多者。日本人工低廉，已為世界聞名；而重工業之發展，自上次大戰以來，突飛猛晉，寢假而與歐美先進國家並駕齊驅。其商船無論質量均屬優秀，惟不以航業為航業，而以之作侵略工具。此次大戰甘為戎首，本應與德國同其命運，乃因列強遠東政策之矛盾，美蘇對立尤日益尖銳化，於是在麥帥管領下之日本，得以從容休養其創傷，此誠為不可思議之事實。根據鮑萊計劃，僅以五千噸以下及不准航行遠洋為條件，建議日本得保持商船一百五十萬噸，而傳說麥帥且有准許增至200萬噸之議。王外長訪美歸國，亦證實此項傳聞；且已形成中美兩國對日和約初步商談中，除否決權問題外之最大爭執焦點。吾人即使放棄航商之立場，亦堅決反對此議之實現。往事不遠，創痛猶深。且鑒於第一次大戰後，德國亦曾受列強之種種限制，然而商船一經改造並添裝配備，即成艦隊。此種慘痛之教訓，豈可輕易忘懷。為此就吾國立場而言，必須限制日本商船總噸位不得超過80萬噸，每艘噸位在3000噸以下，速率九千海浬，應以足敷三島內航商業之用為其最高限度。其海運教育與造船及修船能力，均須受盟國監視限制。蓋非如此不足以消滅其海運之潛在力，以防其再作侵略工具。吾人之要求，有其充份理由，亦有其充份權利，務望全國一心，擁護政府，發揮鐵腕外交，以求實現。

戰後新興之國家 印度 澳洲自治領 加拿大

印度——為農業國，在英帝國統治之下，無重工業之可言，其航運事業亦默默無聞。惟近年以來，為爭取獨立自主，亦頗努力於工業建設。

以其海岸綫之綿長，航業有其自然之需要。故倘獨立完成，其航業之發展或有希望。聞最近印度辛遜航業公司與招商局訂立代理契約，委託招商局代理其來華商船，均足以說明印度航業現正逐漸抬頭。

澳洲自治領——自宣告獨立完成，已不准英國商輪航行沿海。查澳洲為遠東糧食倉庫，其所產小麥有大量出口，羊毛之輸出量亦甚重要。觀其保護航業之積極，可知其將有驚人發展。

加拿大——戰爭開始時，有商船二十五萬噸，迨結束之際，增至六七倍。著名之昌興輪船公司，亦早已完成復員，恢復原有噸位。追溯戰爭進行之際，盟國船舶受德國潛艇破壞，急需補充，其時加拿大會盡力趕造，計完成約四百艘，運輸軍需及兵員至各戰場。此400艘中，二十艘係油船，40艘為貨船，載重四七〇〇噸。又340艘亦為貨船，載重一萬噸。其造船工業之發展，可於造船工人數之增加而知之。一九四〇年初季，僅有四千男工直接受雇於船塢。至一九四三年，即有男女工人七萬五千人工作。故其航業在戰前已有基礎，乘戰時益加擴充。而時至今日，因與美國經濟聯繫密切，其前途更方興未艾。吾國民生公司曾向該國訂造大批江船云。

中 國

戰前我國商船總噸位約五十餘萬噸，戰時一部份因戰略上之關係自行擊沉，一部份被毀或被擄，所倖存者實屬渺小之極。勝利復員以後，總噸位約為七八十萬噸。內河航權既經收回，而遠東海洋復有日本商船所遺之空隙，實為我航業發展之大好機會，而竟未充份利用，深為有識者所惜。

竊以為欲發展吾國航業，應注意下列各項：

- 一、應以己貨己船為原則。如與日本交換物資，及日本向我之賠償物資，以及我向國外購料，均應以國輪承運。聞英美等國在日本之航業機構已先後復業，吾國亦應迅即前往佈置。
- 二、國外航運業務應努力爭取。查日本戰前航業原不限於本國，我國欲取而代之，不應放棄國際市場。此事政府應予以獎勵指導，而海員之精誠合作，尤為重要。

三、造船工業亦屬亟應提倡。吾國因重工業不發達，以致造船工業亦難建立。雖有若干公司在國內建造新船數百噸，然與各國比較，實等於零，不可謂非發展航業之一阻礙，故亟應提倡造船。

四、培植航海人材。以技術而論，吾國亦不乏駕駛及輪機之專材，但以量論尚嫌過少，以之支配於現有商船噸位猶患不足。致同業中尚有雇用外籍船員者，晉用楚材，事非得已。但若以日本戰前噸位為吾國擴充航業之目標，則尚需增加十倍，其所需海員，自有儘速培植之必要。

以上一二兩項，為擴充航運範圍之措施，蓋不能僅限於保護內河及沿海航權為已足。至第三、四項則為航業基礎，樹木根深則枝繁，枝繁則葉茂，任何事業自以務本為先也。

至言海員，吾國人忍勞耐苦之精神，實較歐美人有過之無不及。戰前幣制穩定，工資亦稱低廉，長此維持勤儉美德，亦振興航業之一助也。

吾國航業史中尚有一事足資附述者，即目前世界最古老之輪船，現為吾國所有，此為一千餘噸之鐵壳船，造於一八四〇年，初名 Tungus，現名 Hsin Tai，型式甚為美觀，如游艇式，為俄國沙皇時代建於聖彼德堡。當其建造時代船用材料或鐵或木，尚在聚訟紛紜，未獲結論。蓋猶以為鐵壳之船何能浮出水面，此船曾由祥泰木行租訂航行閩滬之間，迄今尚完好，可供載運，聞在華北等處航行云。

結 論

商船噸位之多少，即代表其國力之強弱。而航運之盛衰，與其國運之隆替實互為因果。就整個世界而論，商船噸位已達飽和點；惟戰時造船務求迅速，不無粗製濫造之嫌，且使用極不經濟。此後努力方向，應求質之改進。至就吾中國而言，則質量兩項，應同時並進，積極爭取遠東海運領導權，其目的非僅在求得吾國應有之地位，實亦安定太平洋之重要因素也。

人類創造船隻征服海洋，由帆檣漸進而至於蒸汽機，再進而至於內燃機。人類之智慧無窮，原子能之應用於航輪，或亦為吾人所能及見者，不禁馨香以禱之。

百年滄桑話航權

李雲良

航權是國家的命脈，航業是立國的根本。一個國家如果失去了航權，就好像一個人失去了靈魂；如果阻礙了航業的發展，就好像阻礙了血脈的流行。復員以來，中國航業界為配合廢除不平等條約以後的情勢，在積極方面，努力建設我們的商船；在消極方面，堅決維護我們的航權，總算不會辜負光榮的歷史。這裏為加深大家對於航權問題的認識，我以平素研究的心得，作一詳盡的檢討。

(一) 喜迎航權歸來

抗戰期間，我們在後方感到最喜悅的一個消息，莫過於三十一年雙十節，英美兩國聲明放棄在華所享的不平等特權。那時號外的叫賣聲與熱烈的爆炸聲，響成一片，大家都歡喜鼓舞。到次年一月十二日，同英美兩國簽訂了平等新約，全國又鑼鼓喧天的慶祝了三天，至今這種盛況，還歷歷在目。在廢除之不平等的特權之中，主要的共有三項，除租界和領事裁判權以外，而實際關係最大的，却是沿海和內河航行權。為珍重這一段光榮的歷史，特將新約有關航權的條文回憶一番：

- 甲、中美新約有關航權之條文：美國放棄關於內河航行與沿海貿易之特權，以及美國軍艦迄今在中國領水所享有之特權。
- 乙、中英新約有關航權之條文：(1)英王陛下放棄關於在中國通商口岸制度下之一切現行條約權利；(2)放棄關於中國領土內各口岸雇用外籍引水人之一切現行權利；(3)放棄關於其軍艦駛入中國領水之一切現行條約權利；(4)放棄給予其船舶在中國領水內，關於沿海貿易及內河航行之特權。英王陛下之人民或公司用以經營此項事業之產業，如業主願意出賣時，中國政府準備以公平價格收購之。

其後的中法、中荷等國的新約，也有同樣的規定，百年的恥辱一旦鉤銷，喪失多年的航權，才回到祖國的懷抱。可是直到三十四年九月抗

戰勝利，江海重光，才能從敵僞手裏將航權實際的接收回來。

敵僞盤踞我國江海的時期，有四個機構把持航業：一是敵人的東亞海運會社，操縱沿海航運；二是中華輪船公司，掌握長江和上海附近各航線；三是中支航運公司，把持大批的輪駁，專辦貨物的運輸；還有一個上海內河輪船公司，統轄所有行駛內河的小輪。中華、中支、內河三公司都是敵僞合組的，四家共有船舶三十萬噸左右。這些船舶都歸國營招商局接收，一部份已發還原主或已轉售。從此日本在我國的航運勢力，自取滅亡；可是過去日清、大連、大坂等汽船會社侵略我國航權的創痕，還應該留作歷史的教訓；而這次抗戰，我國犧牲最大，我們應該有權利要求將日本本土剩餘的船隻賠償給我們。

（二） 回溯百年痛史

我國近百年史，是不平等條約的總登記；航權也跟着步步喪失。講到航權，就要連想到「商埠」制度。商埠本非特別名辭，但是我國的商埠，對列強却有特殊的義務。從前訂約的結果，往往開放商埠，一經開放的地方，就是外輪行駛的地方，也就是外國經濟侵略所到的地方。回想到許多喪失航權的條約，最早的是道光二十二年（一八四二）的南京條約。這是鴉片戰爭失敗的結果，開放了上海、寧波、廈門、福州、廣州「五口通商」。從此上海到廣東的沿岸外輪就可以自由行駛。這是沿海航權喪失之始。過了十六年，英法聯軍侵入我國；戰敗的結果，又訂了天津條約，那時在咸豐八年（一八五八）。除了開放牛莊、登州等五個海口以外，尤其重要的是開放了長江的鎮江、南京、九江、漢口，「四口通商」。這是長江航權喪失之始。後二年，北京條約成立，割九龍，開放天津為商埠。到光緒二年（一八七七）同英國訂立烟台條約，又開放宜昌、蕪湖、溫州、北海四個商埠；同時規定大通、安慶、武穴、陸溪口、沙市為暫停口岸。什麼是暫停口岸呢？就是允許外輪停在江心，用划船上下旅客和貨物。侵害中國航權最厲害的是光緒二十一年（一八九五）的馬關條約。我國除放棄朝鮮、台灣、澎湖等處以外，還開放了沙市、重慶、蘇州、杭州各商埠。從此長江一路，從上海到重慶四千五百里間，都為外人勢力所及了。

到光緒二十四年（一八九八），中國海關總稅務司赫德頒佈了兩種法令：第一是長江通商章程，除彙列先後開放的商埠和暫停口岸

准許外國輪船自由航行以外，還規定了長江內地八處，（蘆涇港、江陰、泰興、天星橋、宜興、蕪州、黃石港、黃州等）為外輪上下旅客的處所，俗稱「洋棚」；第二種是內港行輪章程，自行開放內地河港，使外輪可以隨便領照航行。光緒廿八年（一九〇二）中英又訂立了馬凱條約，開放珠江的江門、三水等四處為商埠，白土口等四處為暫停口岸，馬寧等八處為洋棚，這是珠江航權喪失的關鍵。

從一八四二到一九〇二年的六十年之間，中國沿海沿江和內港的航行權，一步一步的喪失完了，甚至引水權、海事行政權、航業保護權都不能自主，世界上從來沒有一國像我們這樣倒楣的。

戰前我國沿海沿江的航權，操縱在英國人和日本人手裏。英商輪船：太古輪船有十五萬四千噸，怡和洋行有九萬八千噸，其他的洋行約十萬噸，共約三十五萬噸。日商輪船：日清汽船會社有五萬噸，大連汽船會社有九萬八千噸，其他會社約五萬噸，共約二十萬噸。英日兩國在華的船隻，合計五十多萬噸，而中國的船，總計也不過五十萬噸，喧賓奪主，到處只看見外國旗幟的飛揚，凡有血氣的，誰不氣憤呢！

（三） 成長中的中國航業

抗戰軍興，全國動員，我國商輪應差運兵，無不赴義恐後。許多輪船，沉在江陰、馬當、寧波等處，用來封鎖要塞。還有許多船運兵被炸，或被敵擄劫。總計因戰事而犧牲的船舶，有三十多萬噸，只剩餘了十多萬噸，撤退到四川，大家把他們叫做避難船。僅有三萬噸左右小型船，在川江繼續航行。我國商船在此次戰役中，犧牲的慘重，以及停頓的苦惱，非任何一業所能比擬。

卅四年八月十五日，敵人投降，我國航業才開始復員，起初交通部派了幾位接收委員，到上海來接收敵偽的船舶，不久便改組為整理委員會；後來將接收的船舶，統統交給國營招商局，這個會便結束了。另行組織全國船舶調配委員會，統籌軍公運輸，經過半年，又結束了。關於軍運的事情，由後勤部水路軍運指揮部管理。卅六年春天，改組為港口司令部運輸處。

估計各輪船公司現有的噸位，大約國營招商局有三十二萬餘噸，

以其壓倒的優勢，擔任着各路航線的運輸，對於軍運貢獻尤大。民生實業公司有六萬餘噸，執川江航業界的牛耳。三北輪船公司只剩了三萬餘噸，行駛長江下游一帶。大通大達聯營處還有一萬多噸，維持江北各縣和長江下游的交通。其他各公司大多是每家只有兩艘船。綜合我國現有的輪船，包括接收敵偽的船舶，和自英美等國買來的許多船在內，已到達八十五萬噸的數字。美國剩餘的大批船隻也洽購了十餘萬噸；看來，很快就要達到一百萬噸以上了。

卅四年九月至復員以後起頭一年中，我國的輪船是大部份在應軍差，遺日俘，承運救濟物資，擔任復員運輸。這四種任務要佔了四分之三的噸位，只有一小部份來擔任普通客貨的運輸，所以常常感覺運輸的困難。然而主要交通線始終是由國營和民營航業機構來協力維持，比剛復員的時候，便利得多了。到三十五年夏季，遺俘已竟，軍運漸稀；大多數的船舶，恢復到正常的運輸，而各地的貨運，因為經濟還沒有恢復常態，貨物的數量，不夠戰前的二三成。寧溫閩和長江一帶貨物和乘客，都難以足餒，南北洋航線，雖然客位的需要，還感覺不夠，貨運的噸位，已漸漸過剩起來。真正供不應求的，只有復員期間的川江一路，這完全因為戰時首都設在重慶，有大批人員復員的緣故，又受了緊急糧運的影響。其實戰前川江連外輪在內，也不過七十艘左右，戰後有一百二十多艘。現在，復員完畢，川江航線，反漸漸不景氣起來了。卅六年七月政府頒佈了動員戡亂的命令以後，各線軍差很多，差費不夠成本，而燃油燃煤和生活費指數繼續增高不已，以致航業營運，日見困難。可是，航業本是任重致遠的事業，要用堅毅的精神來克服一切困難的。

(四) 維護航權 (以美國為例)

中國海岸線北自鴨綠江起，南到廣州灣止，共有三萬八千多里，這是國防的第一線，我們首應加以維護；而內河的心臟，尤其不容他人覬覦！世界各國對於沿海和內河航行權，無不加以保留，其航行限於本國輪船。第一因為政治上的重要性，國家的三個要素是領土、人民和統治權，領水是領土的主要部份，而航行權也是統治權的重大項目，在獨立完整的國家，當然應該保全，不容侵佔的。第二是因為軍事上的重要性，

商船是海軍的後備，航運有水道上的祕密，外國的軍艦和重要的商港，都不許我們照相，我們那能自暴自棄呢！第二是因為經濟上的重要性，戰前每年單就運費一項估計，就有三萬萬元，假如這種利權，仍舊讓其外溢，對於國民經濟的禍害，是不言而喻的！試以美國為例：美國的航業，本很幼稚，因為政府的積極維護，才發展到戰前一千一百萬噸。一九三六年六月二十九日公佈的商船條例，開宗明義就宣佈了美國航業的保護政策。美國為鞏固國防，發展國內外貿易起見，決定竭盡全力來建立這樣的商船隊：一、足夠擔任美國全部國內貿易和大部份進出口貿易的水道運輸，並經常維持主要航線的交通；二、遇着戰爭或緊急的時候，可以用作海陸軍的補助隊；三、它們不但要掛美國旗，其所有權和管理權，都必須屬於美國人民；四、它們必須是在美國建造之設備完善，安全而合式的船隻，全部用受過訓練的美國人來擔任船員。美國實際的措施，是用造價差額補助金來協助商船的建設，除由政府按照造船價格可以補助到百分之五十以外，其餘額亦全由政府貸款，分二十年還本，利息只有三厘。另有一種營運差額補助金，也可以按照航行成本補助到百分之五十。這兩種補助金，是因為美國生活程度較高，成本較大，所以用差額的補助，來應付英國和其他國家的競爭。扶植鼓勵，無微不至。這種高度自主自立的航業政策，自然值得我們借鏡。現在美國全部噸位已達五千萬噸之多，他們自己的需要，包含國外航業在內，也不過兩千萬噸，剩餘了三千多萬噸，現在正以成本百分之十五到百分之三十的價格，賣給美國人民，再有多餘，便賣給外國。他們雖已掌握了海上霸權，依然在戰戰兢兢的維護着本國的航業，不減於從前幼稚的時代。

談到英國，表面上雖然說是開放航行權的唯一國家，實則英國的航業自十六世紀伊利沙白女王積極扶植以來，早已突飛猛進，強感無比，誰敢到英國內河行船呢？

（五）兩年來的試鍊

前面說過，英國在華享受航行特權，有悠久的歷史。他們現今雖在條約上已經放棄了這種特權，然而以航業立國的英國人，那肯忘懷中國錦繡的江海？所以英商的萬流、康定等輪船，在戰時寧願停在重慶八

年多，我國雖以較高的價格商購總不答應。依照新約，英國的航業資產，應該賣給我們，可是他們仍堅持不放。在復員之初，不知怎樣疏忽的，竟有顧維鈞大使在倫敦代行總同英國簽訂了租賃怡和太古三十五艘海船的租約，假借承運救濟物資的名義，來掩護私運貨客的詭計。從三十五年一月十六日開始，訂期六個月，經中國航業界的反對，來了八艘，就沒有能夠再來。可是這八艘輪船，對於我國的商船，已是一件很大的打擊。此項租約，於同年七月十五日到期，因為輿論的反對，才告結束。

行總取得美國剩餘的船舶三百餘艘，共計十萬噸。三十五年七月組織水運大隊（C. W. T.），除自運救濟物資以外，還代運商貨，這無疑的也是中國商船的一大勁敵。我們要問：行總是來救濟中國的，還是來打擊中國航業的？如果是救濟的話，那末為什麼不將戰時答應救濟二十萬噸以上船舶的話兌現呢？又為什麼不將接管一大批的船交給中國航商呢？

（六）長江「四口通商」問題

最令人驚異的，是三十五年六月六日國防最高委員會通過行政院提案，開放長江京蕪、滬漢四口內河航行權，准許外船停靠，幾將收回不久的內河航行權又輕易的斷送，雖有種種的說法，總掩蓋不了喪權的事實。關於那時長江四口航運供過於求的情形，已為眾所週知。至於政府斷送航權的主要理由，是要吸收大量進口貨，然而即使要吸收進口貨，也不一定要斷送內河航行權。單就吸收大量進口貨一事本身而論，究竟對於國民經濟是否有利，還是一個很大的疑問。因為一個國家的健全的經濟政策，必然建築在自力更生上面；貪圖外人的便宜，貪圖外輪運費的低廉，全是飲鴆止渴的自殺政策，其結果不但使本國的航業崩潰，更要使內地的農工商業破產。所以航業界展開了維護航權的運動，大聲疾呼，國民的輿論如響斯應。我炎黃子孫，受了八年抗戰的洗禮，在每一個國民的心頭上，已經凝成了強烈的主權觀念，對於沿海及內河航行權的珍愛，確已掀起了澎湃的護權浪潮。這種輿情，終於獲得了政府的採納，毅然撤銷開放內河航行的原議，同時也贏得友邦的尊敬。可是英國朋友還未能拋棄他們的企圖。三十五年十月，英國商務考

察團來華，團長鮑埃斯爵士 (Sir Boyce)，曾作開放內河航行權的試探，我國斷然加以拒絕。其後英國又藉口貿易上的需要，要求英國的冷藏船開往漢口運蛋。其實招商局曾於三十五年九月間申請結購外匯購置冷藏船，中央銀行負責人函復說：每年只有很少的蛋裝，何必買冷藏船呢。同時民生公司已有了兩艘冷藏鐵駁，共可裝蛋六百噸，可是連幾十噸的蛋都裝不到，這些事實都說明了英國船要求來華航行內河的用意。

(七) 中國醒了——重申護權決心

三十六年十月英國議會訪華團團長亞蒙勛爵 (Lord Ammon) 在京、滬、平、津、漢各地，迭次表示重享內河航行權的願望，又於十月二日在京主張開放長江京、漢二埠，我國政府和人民都有堅決反對的答覆，我也曾經代表航業界於十月四日發表下列談話，懇切說明我們的立場：

「此次亞蒙勛爵一行，代表我人素所崇敬之英國議會，以增進中英邦交之抱負，來華講信修睦，我人殷切盼望彼等體認中國航業自主之國策及輿情，對於今日中國人民之處境及心理，能有正確之瞭解與同情之共鳴。

中英南京條約及天津條約，為兩國邦交上之創痕，英國開明之士亦必引以為憾。自三十二年一月十一日兩國締訂新約以後，一切因不平等條約而發生之不愉快的情調，業已一掃而空。若有人仍以鴉片戰爭時代或五卅慘案時代之態度與中國相處，必有礙於兩國之邦交。歷次不平等條約所規定之「通商口岸制度」即片面的強迫通商，自締訂新約後，已成為歷史上之名詞，深望英國朋友勿再戀念。

亞氏聲稱：京、漢兩埠之開放，與廣州、廈門、汕頭、上海、天津等港口性質相同云云。查港口之開放與否，為我國政府之主權，根據軍事、政治、經濟各方面之需要而定。例如營口雖為海港，而有大宗大豆出口，現以軍事上之需要並不開放，其他任何海港之開放或中止開放，乃我內政上之措施。至於長江內河，雖在咸豐八年中英及中法天津條約規定「四口通商」而開放；但我國利權上之損失已難以數字計算，而對於國防上之影響尤非淺鮮。自天津條約以後英國即以長江流域為其勢力範

圍。光緒二十一年，中日馬關條約以後，日本亦來爭取此項勢力範圍。今情勢完全變遷，上項勢力範圍之觀念，必須根本消除；我人珍愛錦繡長江，不但以其為經濟上之利權，尤重視其為國防上之心臟。

我人反對任何懸掛外國國旗之輪船，長驅直入我錦繡河川之另一重要理由，為香港對於中國航運及貿易上所加之威脅。香港在形勢上為中國沿海之一地，百年之前，仍為中國之領土，鴉片戰爭以後被迫割讓與英國。今中英並肩作戰，打敗共同敵人以後，首應歸還從中國割去之領土，以糾正歷史上之錯誤，而敦厚兩國之邦交。如果英國尚無考慮歸還香港之誠意，而反欲利用香港為英國對華貿易及航業之據點，所有英商太古、怡和等洋行之英籍輪船，經常來往香港與中國沿海各口岸之間，在事實上不啻享受「沿海貿易」之權利；甚至進而以各種壓力，要求開放我所不願開放之內河港埠，如上年六月之所謂「四口通商」，最近亞蒙勛爵所主張之京、漢「兩口通商」，此種特殊性質之「外洋輪船」，必使中國甫現一線曙光之幼稚航業，永無抬頭之日。英國泰晤士河航程甚短，在航運上之重要性與世界第二大河之長江，自不可同日而語。英國航業強盛無比，雖以美國今日航運上之突飛猛進，亦不敢派船至泰晤士河與英國競航。中國航權收回伊始，方在自力更生，更不敢領英國朋友之厚意。如果我人不自量而援英國之例，以開放內河航權，則將貽「噬臍莫及」之後悔！

關於航權問題，自去年以迄現在，我航業界已作多次之聲明：「我內河及沿海航行權決不容許外商再度之侵犯」。而政府對於船聯之籲請注意，在最近之指令內，亦堅決表示為維護航權並保護我國幼稚之航業，對於開放一節，決不加以考慮。珍愛航權，為我國朝野一致之抱負，茲敬告各友邦，幸勿重彈舊調，討論我國所決不接受且決不考慮之開放航權問題。

中國航業界已經過無數的試煉，靠着國營和民營各輪船公司的精誠合作，政府對於輿情的注意，已走上開展的大道。三十六年七月輪船業聯合會的成立，更加強了全國航業界的團結。從此中國航業上的維新運動，更在積極的推進，對於增加船舶，建設碼頭，儲備人材，革新管理等等，必能有所成就——一個有航海頭腦的民族，一個以航業興國的國家，正在加速度的成長中。

(完)

抗戰期中本局對於國家之貢獻

沈 仲 毅

民國二十六年七月七日，敵人侵入蘆溝橋；其侵略中國之野心，至是完全暴露。全國人民，均抱敵愾同仇之決心以相周旋。仲毅奉前交通部俞部長電召，赴京密授機宜。回滬後，陳明蔡總經理增基，從事應變佈置，先將停泊不堪遠航之海輪廣利，海晏兩輪，略將機件修理，以便必要時行駛短程至江陰，作為阻塞長江水道之用。其時本人擔任同業公會執行委員會主席，因此得號召輪船同業開秘密會議，商討應變辦法。規定凡船身較次者用為阻塞江陰之長江水道，以免敵艦侵犯首都。其他各輪，除行駛長江線之輪船全部開入長江外，如行駛北洋者，在緊急時立即駛入長江，在南洋者急往香港。至各輪所需燃料五金等必要用品，儘量多發，以免匱乏。並由同業公會派定要員值夜，如有緊急消息，立即分別通知各輪船公司；並分別電令開出各輪依照密定計劃行動。因各同業均深明大義，共抱同仇決心，故關於阻塞長江集中船隻，均得按預定計劃完成，有助於初期抗戰者不鮮。迨至八月十一日下午七時，俞部長密電到達，令各輪照預定辦法集中開入長江；本人則搭夜快車晉京候命。其時本人尚未退值，得電後一面急通知公會照預定辦理；一面即登夜快車晉京。及至無錫，火車改作軍用，乘客均下車，本人因晉京任務重大，乃以重價雇得汽車於次日下午一時抵達南京，赴部報告。奉諭即行列席軍政部海軍司令部等聯合緊急會議，當將佈置各船開動情形報告，預計在上海及附近各輪之航程在十二日下午可以通過江陰。於是會議決定即刻下令，將預定阻塞長江之船隻由海軍司令部開始下沉，並奉諭次日設法回上海佈置補充船用物品運京，速回首都辦理運輸。遵即向軍政部領取通行證，於十三日晨雇車返上海，下午抵真如車站，已聞前綫鎗炮聲，沿途逃難民衆均云不可前進，本人以責任所在，仍冒險抵達閘北，其時通租界之橋樑均已封閉，乃要求保安隊代雇一船渡過蘇州河，回局與蔡總經理密商應變辦法。因本局產業遍布長江

沿海各埠，必須設法保護，經由蔡總經理與美商衛利韓公司商訂以售產爲掩護之合同：本人則往南京管理開入長江之江海各輪，負責軍公運輸。並鑑於後方河道需要小輪，乃將各小輪集中，間道經由蘇州無錫開至南京，其後各小輪在後方協助運輸，頗收鉅效。以上所述，爲招商局在抗戰時對於國家貢獻之開始。嗣後在悠長之八年抗戰中，事實太多，限於篇幅，不及逐一記載。爰就特殊重要者略記於後，以誌在七十五週年過程中之一段事實云爾。

(一) 增闢航綫以利後方交通加強抗戰力量

首都西遷後，內地交通轉趨重要；而軍事接濟，物資補充，尤屬殷切。爰由招商局增闢：(1) 九江南昌綫，(2) 漢口常德綫，(3) 漢口衡陽綫，(4) 英德廣州綫，(5) 長沙沅陵綫，(6) 長沙宜昌綫，(7) 重慶宜賓綫，(8) 重慶廣元綫等航綫，總長三千餘里，以爲運輸軍品物資之需。各綫創辦艱難得未曾有，對於當時軍事運輸及後方交通則頗有裨益。茲將當時辦理情形列述如次：

(1) 調派大輪行駛漢口宜昌綫小輪行駛漢口衡陽綫

自首都棄守，軍政工商界雲集漢口，下游民衆與物資絡繹集中，各謀退路。惟其時下游大小船隻，因不諳長江上段航行路綫，致密集於漢口附近江中，幾至啣接不斷；且敵機時來轟炸，人心惶亂。本局鑑此現狀，竊慮如九江失陷，則大部份船隻物資不免慘遭不幸。明知向來習慣，二千噸以上船隻不能上駛宜昌，此三七二海浬航程，江流湍急，且多淤沙；而長沙至衡陽六百餘里，江狹水洩，除小輪勉可至湘潭外，即未有上行者。惟以際此非常時期，不得不有非常進展，乃派要員四出探詢二旬之久，分別回報，與理想尙稱符合，遂決意進行。先將最大之江輪江安、江順（各四三〇〇餘總噸）在縝密計劃之後，以大拖輪利濟隨行，如中途淤淺膠舟，隨時協拖出淺，以免阻礙江道。首次試航於二十六年十二月廿二日，由漢出發，同月廿七日平安抵宜。其時外商怡和、太古均在漢口，均來相詢，謂安能冒險上行，經告以考慮週詳，探查明確而後行，故可無礙，彼亦認爲不得已之舉，但外商船長均不願仿行，故本局船員當時之忠誠勇敢，實可嘉尙。此次試航成功，實爲以後運輸大量物資入川之肇端，

今猶足以引爲自慰者也。至衡陽綫則需用淺水小輪，適下游流亡在漢之小輪甚多，乃大量租用。先租柴油淺水小輪二十餘隻，益以本局有原小輪編成十隊，每隊派小輪三四艘，均拖木駁，裝載出口易貨物資，駛入湘江。經時半月，此航綫達成理想，從此漢口江中輪船漸見疏散，物資亦漸疏通，乃於衡陽漢口加設辦事處（衡陽後改分局）。在抗戰期間，卽利用此點爲根據，形成接連東南各省物資之樞紐達六年之久。故以後川湘、川陝聯運，均賴此而發展，直至衡陽失陷爲止，此亦本局苦心經營於抗戰中之貢獻也。

（2）開航南潯客貨班輪

南昌至九江間交通，原有南潯鐵路貫通，嗣以戰事演變，該路奉令於二十七年六月十五日起將路軌折運；同時交通部命令本局派輪開航南潯間水道，藉以代替該路。本局奉命後，於三日內分別在南昌吳城兩地設立辦事處，租借碼頭；並於六月十三日調集輪船拖駁，先期開航。當時加入營運之船隻，計有鎮昌、三星、江魁、陞大、新陞隆等五艘，另有客駁拖船，隨輪行駛，每日早晨潯南二埠對開，當天到達。實行之後，行旅稱便。當時南潯間地近前綫，傷兵雜民，得循水路退入安全地帶，而贛、浙、蘇、皖四省之物資，亦藉以大量運入後方。

（3）開闢常津常桃綫

常德津市一綫，爲湘省通宜昌要道。常德桃源綫則位在沅江中游，關係江西運輸亦甚重要。本局曾一度派員測量沅江水道，擬開闢常德沅陵航綫；嗣以江水過淺，淺灘尤多，無法進行實現，故先通航常桃一綫，以作試航常沅全綫之張本。該兩綫開航之日期爲二十七年十月十日，由本局分派裕亨、祥裕兩綫水油輪附拖客駁擔任運輸，爲發展川湘聯運之始基。

（4）搶運南潯鐵路鋼軌材料

交通部爲保存物資利用材料計，經於二十七年六月十五日開始拆卸南潯鐵路，擬將軌料運往湘省交湘點鐵路接收建造；並命本局擔任此項搶運工作。惟其時本局各輪均在裝運遷廠器材，而鋼軌既長且重，又非江輪能裝，故一面派海祥輪往潯接運，一面又租外輪華強、華興兩艘協運。嗣華強於下水中途擱淺，華興則於六月二十七日前往。當時

九江情勢，日趨緊張，日間空襲頻仍，扛夫小工，不願工作，幸賴隨輪員工，督促有方，晝夜進行，至六月卅日，海祥裝足二千二百噸離潯上駛。惟到漢後，木駁拖輪，兩皆缺乏；且在漢待運時間延遲，又懼空襲犧牲，續經規劃，決將海祥輪直駛長沙安全起卸。湘省航綫行駛海輪，有史以來以此次海祥滿載駛長開一特殊紀錄。長興輪噸位龐大，儘量在五千人以上，因駛潯時間較海祥為遲，九江情形，益為險惡，雖經本局派員迭次催運，而路方拆卸不及，迄至六月六日午止，計裝軌料一千另五十噸。當時接路方通知奉命停裝，該輪乃隨軍撤退，將軌料安全運入湘省交湘黔鐵路接收。

(5) 開闢長宜常宜航綫

武漢撤退，長江中下游無法通航，而足以暫代中下游任務者，厥為長沙宜昌及常德宜昌兩航綫。蓋長宜水道全程六〇五公里，常宜水道全程三六九公里，在湖南南段水深江寬，航行暢通，惟由洞庭湖入揚子江中間二段，有三綫可通：第一經南縣出藕池口入江，第二經安鄉津市出太平口入江，第三經安鄉津市往西北出松滋入江。三綫之中藕池口最下，臨近淪陷之岳州，早已無船可通，太平口次之，松滋在最上段，航行最近，惟水道最淺，若航輪勉行該綫，則西北通川鄂，東南通湘贛粵桂，且橫出前綫，對於前後方交通連繫功能尤巨。招商局自二十七年十一月試航成功後，即擬開班通航，嗣以冬季水淺，未能實現。迨二十八年二月即着手開航，加入輪船，計有平江、新利、泰恆、餘、江利、豐泰、仁和、慶泰、揚子、利安、祁陽、民泰、新楚、大順祥等十三艘，公私運輸得以暢通。

二十八年十一月下旬，日寇南侵邕寧，造成華南二次擾亂。衡桂各地積有器材，由該綫運宜轉渝者日益擁擠。而湘境需要川鹽以濟民食，尤為殷切。故該綫之重要性，實不下於揚子江上游。本局自知責任重大，一面充實組織，指派人員，如衡陽、淶口、長沙、茶陵、益陽、湘潭、常德、安鄉、宜昌各地皆有辦事處，辦公處之設置：一面添租大批淺水輪駁，以供需應。復以該綫每年冬季淺水之處僅在二尺左右，最淺時且不滿一尺，本局為維持運輸，竭力設法補救，於二十八年十一月間實行關輪接駁辦法，其大致情形如次：

宜昌至松滋航程二百七十里，該段為長江水道，較大輪船皆可行

駛。滋灌至鹽卡三十里，水道至淺，且航程較短，故過駁後即用民船平放。鹽卡至新場八里，辦法與前段同。新場至迴流渦九十里，關派淺水拖輪兩艘，過駁後來回接拖。迴流渦至七星台十五里，水位更淺，有木船提卸平放。七星台至安鄉二百一十里，關派淺水輪三艘，提駁拖運。安鄉至甘溪港二百四十里，關派淺水輪三艘，來回拖接。（以上以華里計算）甘溪港以南水道較深，輪駁航行可無問題。綜上辦法，關於該線之維持艱苦，可想見矣。

（6）湘宜航線大宗運輸

自漢口廣州相繼淪陷後，本局所主辦之水陸聯運，滯存長衡一帶貨物尚有四千餘噸。出口部份，雖經竭力搶運設法轉出，而南下北上貨物積存衡淥長三地者仍屬不少。當時本局曾在各埠登報催客提取，以免損失。此後除陸續由託運人提取，及長沙部份在危急時全城大火被毀外，衡淥兩處尚存棉紗及五金物料茶葉等貨數千噸，且距登報之日已逾六個月，久存堆棧，霉腐虫蝕，殊屬可惜。況棉紗五金皆為後方急需之物，故由本局呈准交通部，連同湘省東南各地物資均由湘鄂水道轉運至渝，以資利用。計先後由此線運渝之貨物有一萬八千餘噸，直至宜昌失陷此線乃告中止。

（7）承運兵工署遷廠器材及民營工廠機件

自政府西遷後，長期抗戰國策確定，所有在戰區附近兵工廠均須遷建後方，以免淪陷資為敵用。二十七年間由漢口運宜昌轉往重慶器材共約八萬公噸。漢宜段由本局領銜訂運，與其他華商航業公司合裝。在漢口成立長江航業聯合辦事處，本人負責招商局，擔任主任委員；並在宜昌成立分處，以資策應。五月間合同簽定，自五月二十日起，親自主持，每日在該處根據各公司到船之性能，物件之大小分配裝運，各兵工廠均服從支配，不再搶奪船隻。且幸當時江安、江順兩輪航宜成功，各公司大輪遂紛紛加入，運輸放率，大為增加。本局即在宜昌下鐵路壩等處拖建設備完善之碼頭三座，使大件器材，起卸便利。當時華商各航業公司，在供應軍差之外，無不在本局領導之下，集中全力，轉運器材。故至十月二十二日武漢撤退之際，上項器材，已全部運清。至宜渝段則由民生公司領銜簽訂運輸合同，而由本局及三北公司參加協運。惟川江船隻

噸位較少，運輸能力，自不及漢宜段之迅速。幸有大量木船，及本局上駛大輪參加運輸，而川江各段絞灘設備，依次成立，使向不航行川江之下江大輪，得先後載貨行駛。故上項器材，亦得從容運抵後方。

(二) 辦理水陸及水空聯運

(1) 利用回空車輛辦理粵漢水陸聯運

溯自抗戰發生，我南北洋及長江通海各口岸，先後淪陷，或自行封鎖，致國外貨物吐納，僅在廣州一處，有粵漢廣九兩路可大量運輸。惟以軍運頻繁，無法兼顧貨運，致出口貿易及兩粵公糧等，因運輸困難，無法調劑，影響抗戰前途，關係至鉅。我最高領袖暨交通首長卓見所及，積極倡導利用回空車輛；無如軍運緊急，到達武昌車輛既少，且一到即須開返，以防停留裝貨被炸，以致在武昌方面無法辦到。經本局查明長沙、衡陽兩地，回空車甚多，堪以利用。但車輛亦須隨到隨開，不能久待。本人乃倡導以貨待車之議，蒙盧次長嘉許，即日由本局負責，以聯運方式，將出口貿易桐油、茶葉等裝船運往湖南，如長沙有車輛則在長沙裝車，否則至淶口或衡陽裝入回空車運粵出口，並於粵省利用北江水運避免轟炸，三段聯運，於焉開始，即水運自長沙淶口至衡陽，車運至曲江或英德，再由水運至廣州，所有水運部份均由本局負責辦理。至是而出口貿易及進口軍品物資漸得通暢，有裨抗戰及戰時內地民生至大。綜計自開辦至廣州淪陷時，四閱月間，自漢至粵計運貨十四批，共五千一百四十四噸。自粵至漢長各埠，計運貨二十一批，三千零八十七噸，出口聯運貨計運出二十二批，二千三百二十九噸，總共運輸貨物一萬零五百餘噸。上述數字雖不為鉅，但在軍運倥傯及運輸極度困難中有此收穫，實屬匪易也。

(2) 辦理水空聯運

自緬甸被敵佔據，我國對外之接濟路線完全隔斷，盟國援華物資至是祇可藉空運運入中國。但自印度加爾各答或丁江飛抵中國，中有高山之險阻，飛行至為不易，故空運祇運至距離較近之昆明，再由昆明用汽車運至重慶。但因車輛缺乏，且極費事耗時，難濟急用。乃由交通部會前部長之果決，及徐總經理之負責執行，決定自印度運華之物資軍

品改在四川南部宜賓縣屬之機場降落交卸，並利田回空運輸機裝載鎊砂、生絲等大宗對外貿易貨物運往印度。惟此計劃之實行，固可減少汽車長途運輸之不經濟及耗費時間；惟飛機自丁江至宜賓須越過駝峯，自屬不易。而水運方面自宜賓機場至江邊須另建路置備板車等運輸工具，以資銜接，在短時期內趕辦完成亦屬匪易；但終由徐總經理縝密規劃，努力督促，於極短期中完成宜賓機場聯運接運一切設備。一面聯合各同業成立丁敘渝水空聯運會議，調派船隻，分配噸位，從事聯運。嗣又將空運終點發展至瀘縣，運量益大，總計水空聯運自三十二年十一月開運至勝利前夕為止，所運進出口軍品物資不下一萬餘噸，對於促成勝利實極具貢獻也。

(三) 本局大輪倡導上駛川江創航行技術之奇蹟

本局大輪上駛川江一事，中外為之驚奇，實創航行技術上之奇蹟；而國家元氣得以多保存一分，以及復員初期能即恢復長江中下游交通，其功實不可沒。蓋自武漢撤退以後，江海輪船，被迫上撤集中宜昌，目標甚大，空襲堪虞。且當時宜沙各地，謠言繁興，運輸司令部會令各航商將能上駛輪船剋日上航，否則必要時予以沉沒，免資敵用。本人於九江危急時即早經籌備咨詢及調查川江航道以謀各輪退路，已有成算。當時本人正在湘搶運出口貨物，聞訊之餘，乃電呈交通部請准大輪入川，並於規劃長沙通行宜昌交通線途中，在常德接奉部電准慎選領江，設法入川。乃於親勘長宜間航道事畢，馳抵宜昌，積極辦理各大輪上駛事宜。

本局大輪上駛川江第一重難關，即為川江從未有三、四千噸之大輪行駛，頗有主張阻止上駛者，蓋恐萬一失事阻礙水道，有妨他船航行。有謂船隻構造性能恐不能衝過急流漩渦，本局處此環境，幾至動搖信念，幸籌備已久，廣諮博訪，自有其上行把握，遂毅然進行。且本局各輪如不上駛，則其他民營公司之長江下游輪船，必均更不敢上駛。不僅船隻損失嚴重，而川省船隻缺乏，更難應抗戰需要。故本局在領導地位，決先使各大輪上駛，初步目的以廟河為止，以期穩紮穩打。其次為裝貨問題，當初各機關因積存宜昌公物均候轉運，本局方面自當儘力搶運，惟為

顧全航行安全起見，裝載貨物自應以適當水尺爲度，而各機關搶運心切，堅欲多裝，頗滋糾紛，幸經多方接洽，委曲求全，始能逐一妥貼依次上駛。當時上駛之第一艘大輪爲江順輪，於二十七年十一月十三日上午十時五十分安抵廟河，計航行時間爲四小時，途中經過並無特殊危險。於是江安、江新、江華三輪分三日繼續進行，四輪陸續到達廟河之後，江漢亦接踵而至。其他如三北公司、大達公司各輪亦跟蹤上行，此外本局尙有海祥、海瑞兩輪尙裝有滿船公物，則駛至平善壩，以避當時宜埠空襲。

惟其時多數大輪停泊廟河，目標既大，且江水漲落，錨位殊生問題，故復與民生公司商借有經驗之船長領江協助設法上移。嗣江新、江華、江漢三輪皆於二十八年一月間駛抵巴東，惟江順、江安兩輪，民生來員認爲水尺不宜，且須另赴任務，以時間不及，祇得暫爲作罷。當時本局自雇領江談光福認爲各大江輪皆有續上可能，並且巴東縣政府亦以各輪停泊目標甚大，屢催移泊，迫不得已，祇得着各輪繼續試上，於是第一艘江新輪於二月五日晨離巴上駛，下午安抵夔府。次日又將江漢駛上，隔天並將江華移泊巫山，各輪至此，已離三峽險境，水勢較佳，可資暫泊矣。以後江靖輪駛泊青灘，尙有江國、江大、快利三輪，爲軍事當局留泊宜昌，幾經呈部轉爲交涉，始獲放行，於二十八年四月間先後上駛到達青灘。江順、江安兩輪並同時駛上最著名危險之洩灘，嗣以水尺相宜，江新輪於六月二十九日駛抵重慶，江漢輪於八月四日，江順輪於十月十二日相繼到達。三輪之中，除江順船身最長，未便冒險營運經租與重慶商船學校作爲校舍外，江新輪、江漢輪等均會利用航運川江，裝運軍公物資，開大輪航行川江未有之例。查川江在四十餘年前由德人立德和氏以汽輪試航成功，當時所航之船不滿百噸。其後航行技術改進，船隻噸位逐有增加，惟最大噸位，未曾超過一千二百噸，且須特別構造，馬力大，船底平，具有雙舵雙推進器。當時本屬各大輪噸位均在三、四千噸，而又屬下江船隻不合川江性能，竟能到達重慶，且能往返宜昌重慶間從事營運，故一致認爲航行技術上之奇蹟，而中西報章均爭相登載焉。茲附錄二十八年七月二十五日重慶英文自由西報記載，及二十八年八月二十一日重慶時事新報（艱鉅的航程）一文，以資紀念。

附錄一： 重慶自由西報記載

S. S. KIANG HSIN FIGHT HER WAY UP TO CHUNGKING

Thrilling Tale Of Bringing Ship Through Upper Yangtze Told By Plucky Skipper

BY FRANCIS YAO

Central News Staff Writer

(Central), July 19. The China Merchants Kiang Hsin arrived here the other day, a navigation feat doubtless to be recorded in the history of Upper Yangtze shipping.

Ever since the fall of Hankow, Chinese ship owners and captains held conferences at Ichang, 357 nautical miles above the Central China port to discuss the feasibility of sending their Lower Yangtze vessels further upriver. Impossible was the general verdict.

The Kiang Hsin captain, Loshua Lee, differed, contending that the value of these steamships and their cargoes should warrant a risk up the notoriously treacherous Yangtze rapids and gorges above Patung on the Hupeh border.

Captain Warned

Captain Lee was warned that no watercraft of over 2,000-ton displacement 220 feet in length and eight or nine feet draught has ever gone beyond Patung. The Kiang Hsin, of which he has been the shipper for the past five years, and which displace 3,373 tons, measures 340 feet and draws 11 feet was obviously too big for such an attempt.

But the young captain from Canton refused to allow his ship idle indefinitely. He persuaded and wheeled his employers and comrades to give him a chance to make a trial.

Off the Kiang Hsin sailed from Ichang last Nov. 25 with the expert assistance of Pilot Pei. The distance of 400 nautical miles to Chungking full of color an adventure, was negotiated whole on her own steam in seven full months. After spending a day on Chungking, she left for deep waters a few miles downstream. She has some 800 tons of machinery and other valuable freight on board.

Undiscouraged By Difficulty

Insurmountable difficulties barred the Kiang Hsin at the very start at Itan, the first of the rapids on the Hupeh border where she had to back-up several miles downstream. The backing-up, hazardous to the extreme, instead of discouraging Captain Lee and his crew, taught them lessons useful for subsequent trials. However, they had to wait for the high-water season.

The captain said that the narrow and winding gorges are not so dangerous as the reefs

at the rapids. In this connection, the Kiang Hsin tow her bigger sister Kiang Wah, through the Kungling Gorge below Itan.

Quite contrary to export nautical conception that twin-rudders of triperudders have to navigate over whirlpools, the Kiang Hsin gained equipped with a single rudder because her hull is long enough to throw her weight even over two or more whirlpools simultaneously. He related how his ship had to be constantly urged to ten speed of 10 nautical miles per hour to crawl along these churning waters.

The sheer rocks rising hundreds of feet on both banks of the river along the gorges are not so dangerous as they appear. According to the captain. During the said backing up, many nerveracking experiences were encountered when the stern of the ship would seem to collide at any moment with the rocky walls. But the torrential currents invariably turned the boat back to the main channel.

An Amazing Fact

The rapids run from Ichang up to Patung, a distance of about 60 nautical miles, and the gorges take up to Kweifu said Captain Lee. From Wanhsien onward the Yangtze becomes considerably wider. The Upper-Yangtze waters down—from Suifu to Chungking, a distance of 200 nautical miles, the river bed drops one and a half feet to the mile, and continues thus moderately all the way down to Ichang. He also mentioned that the Yangtze headwaters are 16,000 feet above sea level.

Detours and stops were caused by low water. Upper-Yangtze vessel usually make the journey in four and half days, and only half the time is required to go down from Chungking to Ichang. At Chungking there is a difference of fully 100 feet between the average maximum level and the Wind Bos Gorge the highest recorded level was 275 feet above zero point.

Other Ships To Follow

Profiting by the success of the Kiang Hsin, the captain disclosed other Lower Yangtze steamships of the China Merchants S.N. Co. will be brought up here. San Pei and other Chinese steamships are also expected. He said that part of the goods on board these boats might have to be relieved before they can proceed up here.

He revealed that the Tientsin Pukow Railway train ferry is mooring safe and sound way above Ichang. The ferry, the first of her size in China, was built in England in 1935.

Asked what duty would be assigned to his ship during the war, Captain Lee replied that it has to be decided by his employers.

When asked what reward he received for his success, he said humbly that he was only doing his duty. He spoke enthusiastically of the excellent spirit of his crew, and fondly of the seaworthiness of the ship-built in Shanghai in 1935.

附錄二： 重慶時事新報特寫

艱巨的航程

江新輪駛渝經過

繡 封

在這兩年的艱苦抗戰過程中，軍事政治經濟交通各部門，都有不斷的進步，和有驚人的奇蹟的演出。最近招商局三千四百總噸的江新輪駛到重慶，就可代表戰時航業的特殊供獻。這種興奮的現實，不但克服了川江著名的三峽險境，並且充分的顯示著招商局是怎樣為國家命脈的後方交通，配備著戰時情勢的需要，在努力，在奮鬥！

記者為希望明瞭江新輪的上駛情形，抱著十二分的興奮去訪問沈仲毅先生，招商局長江部份的主管人。

高大的身材，五十多歲的年齡，和那和藹而親切的態度，一望而知沈先生是一位沈毅練達的企業家。尤其是他那兩鬢稀朗朗的白髮，和一雙沉著的目光，更現出他是怎樣的苦心策劃，在濯灑國營航業的萌芽。

經記者道了來意，沈先生開頭就說：「江新輪試航川江是敵人逼脅我們成功的，本來這船通常的航線是由上海到漢口。當國府移設，我們放棄南京的時候，因前方的物資，和搶運上來的器材公物擁塞得武漢三鎮滿坑滿谷，當局要想把牠疏運，鐵路方面在供應軍運之外，實在沒法兼顧，而僅有漢湘漢宜兩航線，又因船隻缺乏，供不應求，本局在這種現象之下，覺得這個責任，應當我們來擔負的，所以一面充實長江航業聯合辦事處的組織，統籌調整，一面在學術和經驗雙方研究的結果下，決派江安、江順兩輪試航漢宜線。航行經過，除這一段水道沒有夜航燈台不能晚間行駛外，其他並沒有多大困難。這樣一來，本當江海各輪船就很大胆的全部加入航行，其他各公司大船也繼續參加。武漢龐大數字的公私物資，和數十萬人口，才能各期疏運，實不能抹煞這段歷史」。

沈先生續談到上駛問題說：「這次各大江輪上駛，首先當然要感激交通部方面准許和鼓勵；其次航政局和同業的協助互惠也應當感謝的。至於困難問題，像領江的招聘和選擇，各機關爭裝公物的應付與支配，停泊地點的研究，甚至其他不必要的阻碍，為了保全交通工具，為了國營航業的維繫，為了促進勝利的來臨，不得不委曲求全層層設法克服」。

這裏他告訴我江新遇洩灘的故事：「時間在去年的十二月，先是江安、江順預備絞遇洩灘，不料一連絞斷了三寸徑的鋼絲纜三根，船還是上不去，反被急流沖下來，幾乎發生碰撞。在這次經驗中，我們體會出原有的帶纜機裝設太近，不能合乎較大船的需要；船上的絞機滑車，也有改裝的必要。所以又派工程師到那裏計劃設施在，讓開原來絞樁三百托（每托六尺）的也方，重新建起了週圍一丈多粗的鋼骨水泥樁，並且加上了三部滑車，拿它——滑車；來減少重心，用四根二百四十托長的鋼絲纜連接起來，作拉船的工具。

這種工程的困難，單以連接鋼絲纜從山上放下來一事來講，一百五十個人，做了兩三天，其他更不必說了。今年一月十一日的早晨，二次上駛開始，第一艘就是江新輪船，過灘成績實於意料之外，不但沒有危險，並且沒有施用絞灘工具，當天就直達巴東了。雖然這絞灘工具在江華江漢各輪上駛時還是利用的。

以後因為江新、江華、江漢三輪都泊巴東，目標很大，經個縝密的考慮，遂決定於二月五日先將江新續駛奉節。到六月二十一日又從奉節駛萬縣。至於萬縣到重慶一段水程，最險要的要算觀音灘和豐背樑兩處。當江新上來時，觀音灘水勢並不十分凶險，困難的還是豐背樑。這地方江中突起一條石梗，大船輕個實在太不易了。所以江新輪不便冒然上航，曾經派技術人員先到那裏察勘，研究結果，認為須待重慶水尺超過××尺纔能經過。到六月廿九日，這打破川江紀錄的江新輪，果然成功到達戰時新都——重慶了。」

附表一：

國營招商局長江部份

民國二十六年八月十四日至二十七年十月底止武漢淪陷前在前線運輸數量表

船名	航次		軍部	軍隊	運量		傷兵	馬匹	航次		營業			運輸		考備
	上水	下水			軍費	軍實			上水	下水	商貨	公物	旅客	難民		
江安	9	16	55,000		13,460下	3,650			24	17	32,995下	3,002下	45,875	12,639	本表所列皆江海大型輪船承運客貨均未列入	
江順	9	16	26,100		30,080下 軍米1,150 汽車15	1,876			18	11	28,249下	1,915下	37,351	8,680		
江華	20	29	67,800		22,340下	2,000	200		43	30	33,066下	1,552下	65,340	7,380		
江新	12	19	41,702		2,293下	7,500	228		49	44	21,502下	6,977下	89,589	7,033		
江大	40	40	61,480		12,780下	3,500			15	8	7,467下	2,368下	8,942	1,317		
江靖	22	22	32,450		6,520下	2,400			25	21	8,056下	2,498下	10,580	1,700		
江漢	32	31	49,670		35,890下	14,670			10	7	6,761下	3,997下	2,265	1,760		
莒國	34	35	51,460		3,034下 139,400箱	1,540			17	11	13,648下	3,191下	21,197	8,523		
快利	24	25	37,500		11,350下	980	300		25	17	27,317下	1,530下	18,997	2,325		
海祥	3	3			7,220下				8	9		34,632下				
海瑞	3	3			6,480下				6	6		25,486下				
江天	14	15	16,540		8,490下	2,450	500									
江裕	40	40	38,420		16,890下	4,380	1,300									
江襄	25	26	13,960		8,970下	10,890			1	1			944			
新豐			25,630		12,430下				7	5	844下		386下			
合計	305	337	525,712		198,277下	55,830	2,528		248	187	191,895下	88,020下	308,225	51,357		

附表二：

國營招商局為抗戰服務而損失之江海輪船

	船名及船型	噸量	犧牲情形
1	新銘航海客貨輪	2133.06	沉於江陰阻塞長江以防敵艦進攻首都
2	遇順航海客貨輪	1696.00	同上
3	公平航海貨輪	2705.00	同上
4	同華航海貨輪	1176.12	同上
5	泰順航海客貨輪	1962.03	同上
6	廣利航海客貨輪	2300.00	同上
7	嘉禾航海客貨輪	1733.39	同上
8	南京躉貨船	2000	沉於烏龍山江中阻敵艦進攻南京
9	新豐航海客貨輪	1707.00	沉於九江下游馬當江中阻敵進攻武漢
10	江裕長江客貨輪	3084.01	同上
11	安廣躉貨船	2000	同上
12	聯益躉貨船	2000	同上
13	江天長江客貨輪	2677.66	在南京接應撤退軍民被炸後失陷
14	鎮江躉貨船	2000	失陷
15	蕪湖躉貨船	2000	失陷
16	新江天江海客貨輪	3644.68	沉於甬江口阻敵進攻寧波
17	九江躉貨船	2000	在九江淪陷時拖至武穴仍失陷
18	江襄長江客貨輪	2700	運兵赴前敵於黃石港上游蘭溪口被敵機炸沉
19	津通拖輪	188	在沙市遇敵機空襲被炸沉
20	江大長江客貨輪	1682.00	駛入川江被敵機偵悉炸沉於秭歸以上江中
21	快利長江客貨輪	1293.13	同上
22	江靖長江客貨輪	1682.00	同上
23	建國長江客貨輪	2770.26	同上
24	江華長江客貨輪	3692.66	駛至四川萬縣江中停泊被敵機炸起火上部焚燬
25	協慶川江型	570.86	服務公差運兵在巴東被炸上部焚燬僅存船底
26	海瑞客貨輪	2048.57	在宜昌失陷時開越宜昌峽遇暴風雨被急流冲至平善壩被敵軍炮擊沉燬
27	海祥航海貨輪	2048.57	已開至青灘候水西上被敵機偵見炸沉

國營招商局對於促進國內外貿易之使命

胡 時 澗

運輸與貿易向具不可分割之性質。自社會發生商業交易行為以來，運輸即早已佔有貿易上極重要之位置。其中尤以航運對於商業關係，最為密切。一部航運史所描述航業之發展事實，亦即說明商業演進之事實。溯自十七世紀西、葡等國積極提倡航運從事殖民政政策以後，航運事業，即被列強視為獲致富強之重要工具。循至現代，各國亦無不以發展航運促進貿易以為改善國內經濟之重要措施。我國為欲獲致富強，自亦應以發展航運，促進貿易，以為根本之圖。招商局具有七十五年之歷史，且有返老還童之精神，站在國營航業立場，對於促進國內外貿易以期有益國計民生，此項責任自無旁貸。顧如何而可達成此項使命，管見以為后列各點殊有討論之必要。

(一) 關於航業政策之確立與執行

我國過去因受不平等條約之束縛，所辦航業，在外輪競爭壓迫之下，自顧生存不暇，根本無若何政策可言；對於國計民生貢獻，至為有限。今後如欲辦到以航業補助商業，以運輸促進貿易之目標，則所辦航業必須以遠大之目光，以整個國力之擴充，國富之增加為前提，不能斤斤計較於片面之盈餘及虧折。政府對於斥資建造合式之新船，或津貼人民建造合格之新船，祇要有利於國計民生及航運與商業者，即應毫不吝惜積極辦理。試以日本為例，彼邦在日本郵船會社創立之初，其航業情形實與我國相伯仲；然日本當時即已認清輪船業為促進商業之利器。故為欲達到發展商業不受外力牽制起見，不惜年費巨帑，獎勵建造各種合式新船；並以本國輸出之成品輸入本國需要之原料，悉數交裝其本國輪船；同時本國輪船亦以優惠互助精神裝運本國貨物以助商

業之發展。對於船期之正確迅速，服務之週到認真，尤在在與商業相配合。日本在明治維新以後，國富能迅速增加，輕重工業能迅速建立，以及彼邦航運事業能突飛猛晉，均與該國決定遠大目光之航業政策有密切關係。目前我國航業政策急應迅速決定，已屆不可再事因循之階段。至於執行政府航業政策之機構，自以招商局最為合宜。蓋我國航業基礎尚在孩提時代，如以促進貿易為目標，不計航運盈虧得失，就目前情形而論，當僅招商局勉能負此重任也。

(二) 運用運價政策促進國民經濟

運輸費用，佔生產成本及商品價格之重要因素。輪船運費之高低除影響消費者之負擔外，並足影響產銷業務之消長。例如高運價有時足以窒息生產及商業，固屬不妥；但低運價有時足以獎勵不適當之生產及貿易，亦屬不宜。如桐油及豬鬃，為川省外銷物資，有利吸收外匯，增加國富，則其運價宜低，而不宜高。又如甲省為缺糧省份，須常年由乙丙兩省輸入米糧，設甲省距乙省五百里，距丙省七百里，而乙省米價適為丙省米價加上二百里路程之運費之和，則在此種情形之下，吾人宜運用運價政策鼓勵乙省之米輸入甲省，而不宜任令丙省之米輸入甲省，以資節省運輸力量。易言之，亦即節省整個國力，不作無謂之消耗，而生產方面亦可作合理之生產。此種措施在促進國外貿易上，尤宜作如此打算。總之，輪船運價之訂定，其目的要在整個國富一點上着眼，始足以云盡促進貿易之功。而運價政策，如能運用得法，實為達到此項目的最佳之方法。尤其對於利用回空裝載物資，不使輸力糜費，更為重要。

(三) 辦理運輸要注重配合商業及服務精神

辦理輪船運輸，如以促進貿易為前提，則千萬不可以售出運輸收入運費即已了事。必須處處注意如何配合商業便利商業為應盡之責任。如船隻之安全迅速，倉棧碼頭設備之完善具備，裝卸中轉之迅速妥

善，貨物之照料週到穩妥，辦理交裝提貨手續之簡單便利，固不待論矣；即貨商在運輸上所生之困難或所遇之難題，亦應代為設想及設法克復解決。直言之，即輪船商要與產銷商打成一片，以配合商業。注重服務為辦理運輸條件，否則即使所辦運輸如何符合輪船規章，亦不能謂之已竟運輸之功。此就促進貿易上言之，性質尤其重要。

(四) 盡量開航班輪廣泛辦理聯運

一地商業之發展，常視運輸工具之暢通及有無定期而定其難易。運輸通暢，船隻往來有定期，則商人從事貿易，可預作種種準確之估計及籌劃，對於交易信用，金融週轉，業務佈置關係甚大。故定期班輪常能刺激商業，產生新的交易。但如運輸無定期，則商業即缺乏把握，不僅新的交易無從產生，即經常業務，亦無法維持正常。故就航商立場而言，固以視商業需要而決定開航班期船與否；但就國家開發商業立場而言，則當以開航班期船以促進商業之發展為前提。準此原則，吾人為促進貿易着想，不論國內外航綫，凡具經濟之價值者，均以盡量開航班輪為宜。縱令最初或要賠本，亦應放遠目光，獲致最後成果。又為促進貿易，宜鼓勵貨物遠銷。例如各地特產，在當地係屬司空見慣，所值無幾，但運至異地，即視為珍奇可貴，身價十倍。為欲達到此一目的，一面對遠運貨物應採取遞遠遞減或其他折扣優惠辦法，以資鼓勵。一面為免商人自行照料中轉之煩，應廣泛辦理水陸空聯運，以資便利。如此既不致有貨棄於地之嘆，復可增加貨物交換價值。就經濟觀點而言，實為運輸界應有之措施。

以上各點，不過就觀感所及，略述一二。在此二十世紀時代，一國之國民經濟與世界經濟息息相關，欲求改善國計民生，必須同時發展國內外商業貿易行為，始克有濟。航業對於商業有舉足輕重之關係，鑒於各海運國家發展商業之前例，我國必須循此軌道急起直追。故促進國內外貿易之使命，實為我航商人同仁所共負之重任也。

美國航海教育及其新精神

章 煥 章

一、弁 言

溯自我國與泰西各國發生航海關係，遠在有明中葉（正德十一年即西曆一五一六年），而海上通商，則在前清道光二十二年（一八四二年）中英江甯條約締結之後，始具規模。我國雖擁有七千里海岸綫；但以文化發源，集中於中原地帶，數千年來，一向保持閉關自守之傳統政策。自五口通商後，此政策雖被打破。然當時執政者目光短小，對於航業，鮮加注意，致遭外人覬覦，航權旁落，甚至內河航線，亦任人操縱，終成門戶洞開之局。百年來受盡帝國主義者經濟侵略之苦，曷勝浩歎。抗戰軍興，我國商船一再壯烈犧牲，所有噸位，損失殆盡，元氣大傷，其能一息僅存者，端賴本局及一二民營單位之努力。茲值不平等條約取消，航權收回，百年桎梏，一旦解放，正我國復興航業之大好機會。瞻望前途，令人興奮不已。惟航業進展固有賴於物質條件之優渥；而掌握航業之最後成功，則船員之培植，尤為切要。筆者客歲奉派赴美，考察航業，對於該國商船船員之訓練，特加注意。曾先後在紐約參觀其國立商船專科學院二次，無線電及航海雷達設備實用學校一次，印象殊深。本年公畢歸來，欣逢本局創立七十五週年紀念，即發特刊，徵文於余，爰以美國航海教育及其新精神為題；并介紹美國政府所設立之商船學院於同仁。如海內航業與教育諸先進，因此文而注意到我國航業教育之相形見絀，從而急起直追，亡羊補牢，實未為晚；而於我國航業前途之發展，殊多利賴也。

二、美國航業小史之迴顧

美國立國以來，其航業規模與英國比較，實屬望塵莫及。國際運輸，

始終屈居次要地位。在一八五七年間，僅有船舶八萬噸，其時英國已擁有五十萬噸；而船質及船員技術與經驗，俱在英國之下，不克在國際航線上與英爭雄。於是美國資本遂轉移目光，向國內鐵道及其他工業方面發展。加以南北戰爭期間，國際貿易不得不仰仗外藉船舶維持。遠洋航運，再度挫折，不絕如縷。幸賴有識之士，目光遠大，注其全力於西岸之開發；船舶需要與日俱增，埋頭苦幹，慘淡經營。迨一九一〇年，已擴增至七百萬總噸。船舶固多矣；然對於船員之訓練，尙未加以應有之注意。僅於一八九一年，因其他提案，由國會附帶通過一議案，即凡受聯邦政府津貼之船舶，其載重每一千總噸，須招僱廿一歲美籍青年一名，留船學習航海技術，此爲船員訓練成爲美國國會法案之始。後因遴選與管理方面未臻完善，練習生大都對於航海事業初無濃厚興趣，而僅出於一時冒險好奇之心理所衝動；甚有藉此以達其旅行之目的者。其中雖不乏一二自愛員生，肯專心研習；然積重難返，僅供高級船員之驅使，及担任低微洗刷工作，即此常遭船上低級職業船員之歧視，在屢次失望之中，航海興趣逐漸消失，往往半途而廢，轉向岸上尋求出路矣。當時美國航業界之具遠大目光者，認爲隱憂，倡議補救，冀挽狂瀾。但終以不得人民普遍諒解而不獲付諸實施，殊爲可惜。直至一九三六年，美國國會經有關方面之努力，通過一綜合性之商船法案。復經宣傳與鼓吹，人民對於航業與國家經濟命脈之息息相關，與乎國際威望之維繫，始如夢初覺，一致擁護。二十世紀中葉，將爲美國航業復興時期，發揚光大，執世界航業之牛耳，殆無疑義。雖然，以美國地大物博，天賦條件之優厚；加之工業發達至於極點，建造大量船舶，絕非難事。惟既有大量船舶，亦必有優秀熟練之船員，與經驗豐富之高級幹部經之營之，方能有濟。美國主管航海教育當局，認爲新時代中之理想船員，非但應具熟練之技術，優秀之品行，康健之體格；並須兼有船舶爲家，海天爲侶之志趣。不僅此也，一旦環境需要，其活動範圍，不獨限于駕駛台與機艙；即在岸上之會客室，會議室，以至俱樂部內，亦能應付裕如，始能稱職。至逢國家多事之秋，更當號角一聲，挺身衛國。是則商船船員，無異爲海軍承平時之備隊，戰時之輔佐軍矣。

三、美國商船隊船員訓練團之誕生

美國政府關於商船國策，概括於一九三六年商船法案條例內，茲特摘譯如左：

爲鞏固國防及發展聯邦國際貿易起見，美利堅聯邦必須有一商船隊：

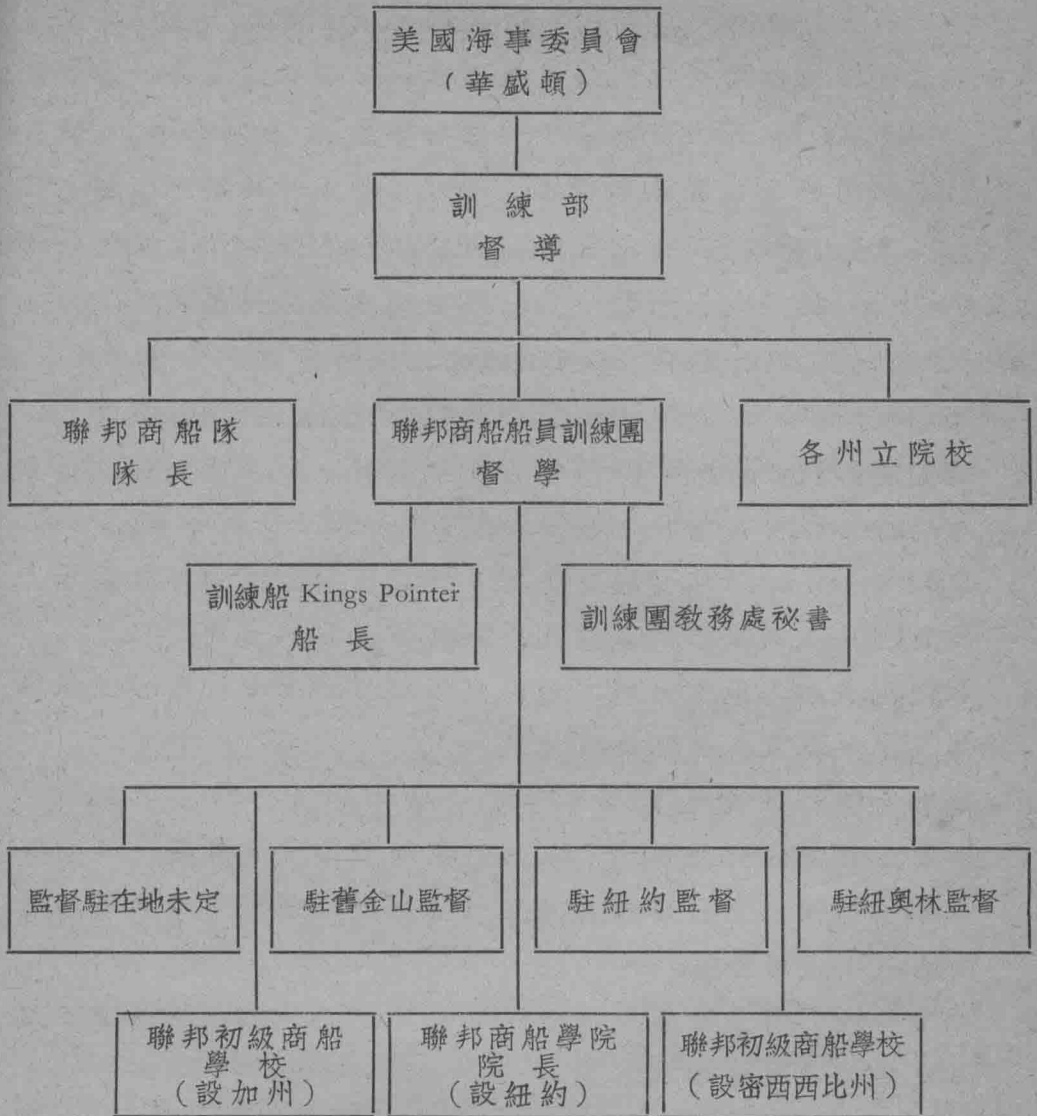
- 甲、商船隊足以載運所有沿海兩岸水上貿易，及本國進出口國際貿易總量之大部份；並永久維持此項海內外貿易之暢通。
- 乙、担任戰時軍事輔佐任務。
- 丙、在可能範圍內，是項商船隊務須懸掛聯邦花旗，由美籍公民經營之。
- 丁、此商船隊須有最完善、最安全、及最適當之配備，而由受過訓練之美籍幹練船員駕駛之。

根據右列法案，美國海事委員會 (United States Maritime Commission) 於一九三六年六月廿九日產生。該會任務廣泛，一如上述。茲僅就有關船員訓練項下申述之，其他部份不涉本文範圍者則從略。

美國海事委員會成立後，即指定海軍上將懷來 (Adml. Henry A. Wiley)，商船隊准將乃愛脫 (Commodore Telfair Knight)，及希爾 (Mr. S. C. Schell) 三氏負責擘劃有關船員訓練事項；而於一九三八年三月十五日成立聯邦商船隊船員訓練團 (U. S. Merchant Marine Cadet Corps)。並委派麥克腦而地准將 (現已榮升少將 Rear-Adml. Richard R. McNulty, Usms) 爲該團督學主其事，寇克 (Francis S. Kirk) 上校副之。

一九三九年一月，海事委員會呈交美國國會關於調查船員訓練情形報告一份，引起議員之驚異；蓋其結論有云：

「美國在航海教育上較諸其他航業先進國家瞠乎其後，既不予以應有之重視，又缺乏適當訓練制度。據精密之統計而言，美國商船船員中有百分之八十至九十未會受過有系統之訓練。」



四、麥克腦而地少將

麥少將係美國當代航海教育 (Nautical Education) 權威,現任商船隊訓練團督學,兼紐約國立商船學院院長 (Superintendent)。二十年來專心研究航海教育,聲譽卓著。現在美國聯邦性船員訓練制度,以及實施條例,大多出諸麥氏之手。故談航海教育者,莫不以麥氏為典型。

麥氏出身麻省航海學堂及喬治城大學,畢業後(一九二二年)任職馬拉里航業公司 (Mallory Transport Lines) 及馬拉里商行,現尚未屆知

命之年，中等身材，精神充沛，其精明、強幹、沉思、遠慮，流露于眉宇之間。早年曾環遊日、荷、德、英、意、法、挪威、瑞典諸國，實地考察各國航海教育制度，饒有心得。遠在一九三〇年，麥氏于美國海事雜誌 (Nautical Gazette) 發表「聯邦商船隊船員訓練計劃芻議」一文，具體詳述其實際組織宗旨與方式；此文主體，形成日後創立聯邦商船學院之張本。至其關於航海教育之抱負，可於一九二九至一九三四年間麥氏先後發表於美國各著名海事刊物論文中探索得之。茲摘錄如左：

- 甲、 確認航海為一終身專門職業，故教育主旨亦必以此為根據。
- 乙、 美國商船隊如欲吸引美籍優秀青年參加，則聯邦政府與航業界應通力合作，提高船員之職業地位 (Professional Character of Merchant Marine Officers)，授予相當教育，俾其日後離開船上工作，亦能在岸上航業公司、或政府部門、以及國外業務方面自然發展。
- 丙、 本國現有航海教育制度之優點概須保留，並參考世界各國訓練船員辦法，取其所長，配合實施。
- 丁、 聯邦商船海軍後備隊 (U. S. Merchant Marine Naval Reserve)，其組織必須嚴格，其方式大致取法于英國皇家海軍後備隊，庶幾一旦國家有事，後備隊能充分發揮其潛在力量，為聯邦効忠；同時間接亦能提高各個人聲望 (Personal Prestige)。
- 戊、 一聯邦性之國立商船專科學院，宜及時成立。其教育制度，應相當歷史悠久之西點陸軍大學 (U. S. Military Academy, West Point; Founded 1802)，及安那伯力司海軍大學 (U. S. Naval Academy, Annapolis; Founded 1845)。

美國當局對於以上各點，頗予重視。旋即成立一小組委員會，探討美國航業與海軍方面意見，一致認為商船學院之創立，刻不容緩；並主張美國商船船員教育制度確有提高必要。不幸其時經濟不景氣襲擊全世界，創立船院實際工作不得不暫告擱淺。然麥氏之真知卓見，已深入人心，其實祇係時間問題，已毫無疑義。觀乎今日矗立於紐約長島之巍巍大廈，即為鐵證。

五、聯邦性商船院校之創立

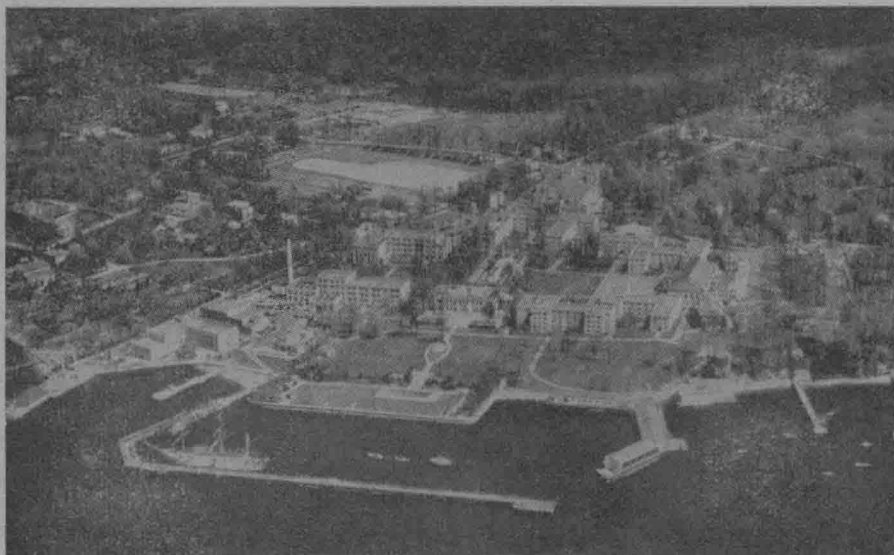
甲、初級學校

當商船訓練團成立之初，實際工作祇及於監督各商船依法招僱之練習船員，其一切教育上應用設備，多屬向各州立商船學校及海軍直屬下訓練機構借用。其後戰雲彌漫，威脅世界和平，終至大戰爆發。美國海軍部不得不慎重考慮大量訓練員生步驟，以配合在兩洋同時大量擴展中之海軍。而海軍訓練機構之設備，均須留為自用，停止借出，商船隊訓練團因而愈感困難。加之學員日增，校務擴展。華盛頓海事委員會當局認為事態嚴重，乃決心打破難關，自行籌建校舍。經幾許努力，終在加州之聖曼陀 (San Mateo) 興建一初級商船學校 (U. S. Merchant Marine Cadet School)，校基地廣念九英畝，其中十畝係由地方當局捐贈。於是美國第一所聯邦性 (Federal) 商船學校，在一九四二年八月十五日宣告成立。聖曼陀一校設備，足供初級學員二百名受訓之需。嗣復在海灣區之基督孔道 (Pass Christian, Miss.) 購地四十英畝，興建第二初級商船學校，以供訓練三百名學員之用。該校落成於一九四三年九月十六日。

在另一方面而言，聯邦商船學院校務進展有足多者。觀乎一九四二年七月初，有初級學員七三九名，修業期滿升入紐約船院一年之後，此數已激增至二四七一名。其進展速度，殊足驚人。但在課程方面，因奉戰時航務管理處 (War Shipping Administration) 命令，為適應當時緊急需要，學員肄業期限由四年縮為十八個月。故修業時間改為在初級船校十二星期，在船上實習六個月，在紐約商船學院受高級訓練卅六星期。其令人驚嘆者，厥為學年雖經縮減過半而學員成績仍能保持優良標準。故美國海軍及航業界莫不異口同聲，深致讚許。推其原因，一因員生為愛國心所驅使，甘願在戰時各種非常措施之限制下刻苦耐勞，兼程邁進；一方面由于院校當局就時間許可，僅授以實用技術方面之科學，而將廣泛性學術課程，如航業經濟、國際貿易、西班牙語以及文學、世界史地等課，暫予停授。蓋此等課目在承平時加入專科技術課程內，確實一極有見地之哲學，蓋能使學員思想與觀點益臻曠達，其成就與貢獻將超出船壳四圍，而及于岸上業務機構。第在戰爭期間，究應以急切致用為目的，緩急有別，自不妨暫予停授也。

乙、聯邦商船學院

一九四三年九月卅日，可稱為聯邦船員訓練團史中最光榮愉快之一日。是日也，其直屬下之聯邦商船學院 (U. S. Merchant Marine Academy) 舉行隆重開幕儀式，綜合創辦人半生理想，累年擘劃，在無窮艱難奮鬥中，終以矗立長島 (紐約) 之巍巍羣廈，表現其成就。主其事者興奮情緒，自可想見。船院佔地五十英畝強，上有現代化校舍卅六座，舉凡講堂、實驗室、宿舍、膳堂、(兼充禮堂) 醫院、健身房、運動場及自來水、發電諸設備，應有盡有。其建築有一特點，即各校舍均以走廊連貫，即遇風雨，員生往來咸獲遮蔽，便利殊多。全部建築耗資六百九十萬美元，足供高級學員七百名受訓之需而有餘。戰時連練習船艙位在內，曾經容納學員至二六七〇名之衆，漪歎感哉！



聯邦商船學院全景

聯邦商船學院宗旨：

- (一) 為航運事業吸引美國優秀青年之有志於商船上服務者。
- (二) 授以基本航海教育。
- (三) 養成自尊正直，忠誠等高尚品格。
- (四) 使學員確切認識其自身職業之光榮，及保持美國優秀海員傳統精神。並以有效之教授法予以訓練指導，務使其始終尊敬及愛護其職業與母校。

校訓曰：「實是求是毋托空言。」(Acta, Non Verba)



WILLY HALL AND PALMER HALL

六、聯邦航海教育之哲學觀及其課程之配合

聯邦船員訓練團於一九四五年九月恢復平時四年制；即第一年在初級學校，第二年上船實習航海，並自備指定課程，第三第四兩年連續在紐約船院研習高級航海及其有關課程。至各級課程之制定與配合，則係根據訓練團七年實際教育經驗與改善而成。此項課程中心觀念之形成，遠在十七年前（參閱本文第四節）。故亦可代表聯邦船院督學麥少將之教育哲學觀。麥氏一貫主張，大略如下：

- 甲、社會應普遍認識航海為一自由職業，應與其他自由職業如醫師、律師、牧師、工程師等等，同為社會所重視。欲達此目標，必須設立一聯邦性商船學院，與附屬初級學校。至其教育制度與範圍，並須與海軍員生訓練相仿。
- 乙、對於初級入學學員之遴選，必求嚴格，確立標準。如發現有對於航海工作不感興趣者，當及時淘汰之。
- 丙、專科訓練程度，亦須相當於普通大學程度。

以上各點，在訓練團屬下聯邦完校，可稱完滿做到。蓋其入學標準，由世界聞名卡乃奇基金委員會之畢業生考績處 (Graduate Record Office of Carnegie Foundation) 所釐定。該考績處則由美國改進工程教育學會、卡乃奇師範教育協進會 (Carnegie Foundation For The Advancement of Teaching)、工程師協會 (Engineer's Council For Professional Development) 三機構聯合組成。故課程及標準之檢定，確費相當斟酌。諸如船藝 (Seamanship)、駕駛、輪機、海軍學、航業經濟各課，俱有完善恰當之配合。而技術性與學術性課程，亦復有平衡之講授。不偏重，亦不偏廢。再如船校一年級課程，與普通大學一年級略有不同。蓋船校略為側重於實習，俾在第二年航海實習時，能充分致用；而其二年級學員訓練法，尚係一新穎之教育試驗。無論駕駛或輪機科學員，例須於上船時隨帶各項指定自備課本，於操作餘暇，自行研習。俟商船停泊各主要港口，如東岸之紐約，西岸之三藩市，海灣區之紐奧林時，由駐各該港地方督學 (District Supervisors) 負責個別考核各學員自修成績，並協助彼等解決各項困難。同時鼓勵學員對於國內外停靠各海港印象，及各民族性特徵，以及貿易商品概況等，作觀察所得之描寫。



FULTON HALL.

一年航海期滿，二年級學員須經過嚴格考試，及格方得升入紐約聯邦商船學院，繼續攻讀高級航海輪機，以及學術性課程，如經濟學、歷

史,英文,西班牙語,國際貿易,演講等等。

聯邦船院內設六主要部門:

- 甲、航海駕駛部。
- 乙、輪機部。
- 丙、練習船見習班。
- 丁、國際及國內貿易部(包括船舶管理,航業經濟,外國文等)。
- 戊、海軍學部。
- 己、體育部。

茲將各科課程,不厭求詳,依級列分表十,全部課程分類表一,以備方家參考。參閱各分表時,請特別注意技術性與學術性課目之配合與適度平衡。

一年級學程時間分配表
暑期班計八星期

課目	每週鐘點			
	航海科		輪機科	
	講授	實驗	講授	實驗
數學(三角)	3		3	
物理一(力學)	3	2	3	2
遠洋航運史	3		3	
體育訓練		2		2
端艇練習		2		2
步兵體操		2		2
船藝	2	2		
航海學大意(輪機學員)			4	2
機工實習				4
輪機工程大意(航海學員)	4	2		
造船學名詞淺解	3		3	
計共	18	12	16	14
每週共計	30		30	

第一學期計十八星期

課目	每週鐘點			
	航海科		輪機科	
	講授	實驗	講授	實驗
數學(解析幾何及微分學)	5		5	
物理二(力學及熱學)	3	2	3	2
英文一(作文)	3		3	
體育訓練		2		2
交通大意		1		
海軍學(海軍史及損害管制)	3		3	
船藝與貨物	3	3		
駕駛學	3	2		
蒸汽工程			2	1
重油機工程			2	1
電機工程			2	1
機工實習				3
共計	20	10	20	10
每週共計	30		30	

第二學期計十八星期

課目	每週鐘點			
	航海科		輪機科	
	講授	實驗	講授	實驗
數學(微分積分)	5		5	
工程製圖		4		4
英文一(作文)	3		3	
體育訓練		2		2
端艇練習		2		
交通(示意及無線電信號)		2		
防範醫學及急救法		1		1
海軍學(軍需防火及航空)	3		3	
船藝與貨物	2	2		
駕駛學	2	2		
蒸汽工程			1	2
重油機工程			1	2
電機工程			1	2
機工實習				3
共計	15	15	14	16
每週共計	30		30	

二年級航海實習及規定操作

航海科課目	估計鐘點	輪機科課目	估計鐘點
數學(微積分習題)	一〇〇	全左	一〇〇
物理(熱學)	五〇	全左	五〇
物理(力學)	五〇	全左	五〇
世界經濟地理	三八	全左	三八
歷史一(世界史中美國部分)	一六二	全左	一六二
論文(海港及運輸終點概況)	五〇	論文(船舶修理及其設備)	五〇
拉丁美洲文化	一〇八	全左	一〇八
交通	五〇	航海學大意	五〇
船藝與貨物	二〇〇	蒸汽工程	二〇〇
駕駛學	二〇〇	重油機工程	七五
輪機工程大意	八六	電機工程	八七
船舶構造及造船學	一〇六	機工實習	七五
		冷藏機	七〇
		船舶構造及造船學	八五
鐘點共計	一,二〇〇	鐘點共計	一,二〇〇

三年級學程時間分配表

暑期班計八星期

課目	每週鐘點			
	航海科		輪機科	
	講授	實驗	講授	實驗
工程製圖及射影幾何		4		4
物理三(磁電學)	3	3	3	3
解析力學	3		3	
世界經濟地理	2		2	
商法	3		3	
英文二(文學及演講術)	3		3	
拉丁美洲文化	2		2	
體育訓練		2		2
造船學及船舶構造	4	1	4	1
共計	20	10	20	10
每週共計	30		30	

第一學期計十八星期

課目	每週鐘點			
	航海科		輪機科	
	講授	實驗	講授	實驗
工程製圖及射影幾何		3		3
物理四(光學及聲學)	2		2	
解析力學	4		4	
化學	1	3	1	3
經濟原理	3		3	
英文二(文學及演講術)	2		2	
歷史一(世界史美國部份)	3		3	
外國文	3		3	
體育訓練		2		2
海軍學(交通及戰略)	2	2	2	2
共計	20	10	20	10
每週共計	30		30	

第二學期計十八星期

課 目	每 週 鐘 點			
	航 海 科		輪 機 科	
	講 授	實 驗	講 授	實 驗
熱力學			4	2
電子學	2	3		
化學	1	3	1	3
海事保險	3		3	
歷史二(美國稱強海上)	2		2	
海商法	2		2	
外國文	3		3	
體育訓練		2		2
海軍學(交通及戰略)	1	2	1	2
天文學	3			
航海學(輪機學員)			2	
防火管制	2	1	2	1
共 計	19	11	20	10
每週共計	30		30	

四年級課程時間分配表暑期班計八星期

課 目	每 週 鐘 點			
	航 海 科		輪 機 科	
	講 授	實 驗	講 授	實 驗
商法	2		2	
人事關係(按即勞工問題)	2		2	
船舶營運	4		4	
體育訓練		2		2
端艇練習		2		2
船藝與貨物	4	2		
貨物冷藏及通風設備	3			
駕駛學	3	2		
航海學(輪機學員)			2	
重油機工程			2	2
電機工程			2	1
機工實習				4
冷藏機			3	
輪機工程(航海學員)		2		
船舶設計	2		2	
共 計	20	10	19	11
每週共計	30		30	

第一學期計十八星期

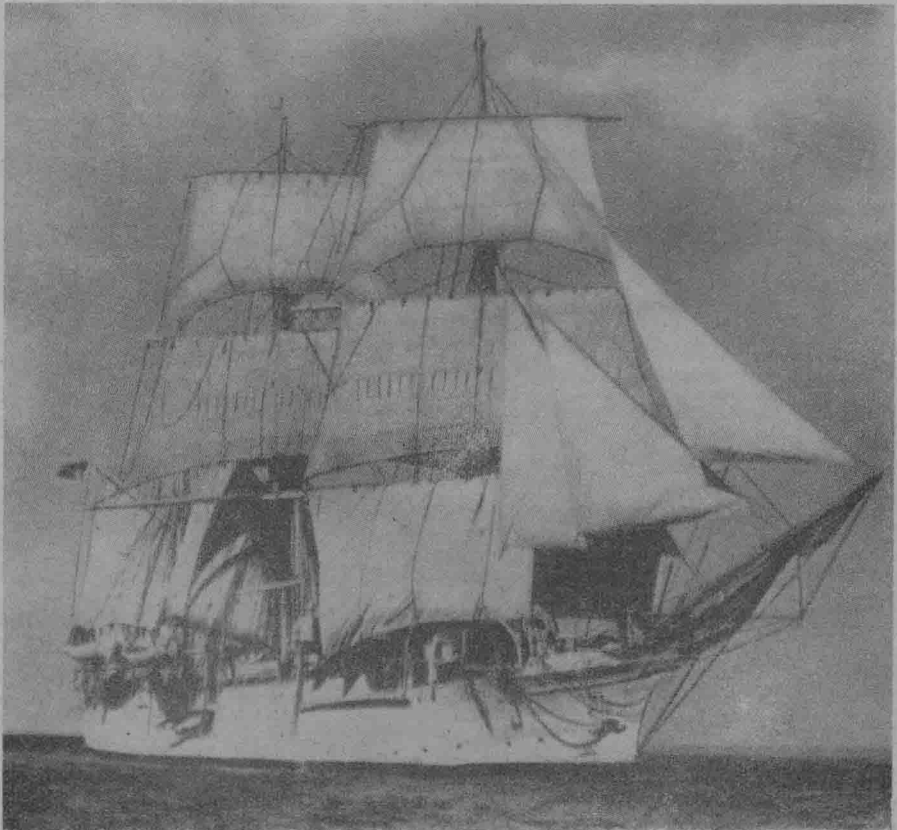
課 目	每 週 鐘 點			
	航 海 科		輪 機 科	
	講 授	實 驗	講 授	實 驗
國際法	3			
船舶營運	2		2	
海商法	2		2	
外國文	3		3	
體育訓練		2		2
海軍學(管理法檢討)	3		3	
船藝與貨物	2	3		
氣象學及海圖學	3	1		
駕駛學	2	2		
蒸汽工程			2	1
重油機工程			2	1
電機工程			2	1
工業製造程序及大意			2	1
工程實驗及修理估計				4
防範醫學(急救)及船舶衛生		2		2
共 計	20	10	18	12
每週共計	30		30	

第二學期計十七星期(第十八星期舉行畢業試驗)

課 目	每 週 鐘 點			
	航 海 科		輪 機 科	
	講 授	實 驗	講 授	實 驗
航運會計	3			
人事關係(按即勞工問題)	2		2	
外國文	3		3	
體育訓練		2		2
防範醫學(急救)及船舶衛生	2	1	2	1
海軍學(管理法檢討)	3		3	
船藝與貨物	2	3		
船舶檢查條例(航海學員)	3			
駕駛學	2	2		
交通		2		
蒸汽工程			2	2
電機工程			2	2
機工實習				4
應用力學				2
船舶檢查條例(輪機學員)			3	
共 計	20	10	17	13
每週共計	30		30	

四年課程分類計數表

門 類	四年鐘點總計	
	航海科	輪機科
自然科學	一一〇六	一一二四
社會科學	五七一	四六六
文學課目	七五七	七五七
體育訓練	二六二	二六二
端艇練習	六八	三二
交通	一三八	〇
防範醫學及船舶衛生	一〇五	一〇五
步兵練習	十六	十六
海軍學及戰略	三三九	三三九
航海科學	一三七八	一五〇
輪機工程	一五〇	一六六〇
造船學	二四〇	二一九
總 計	五—三〇	五—三〇



練習船 “EMERY RICE”

表格說明：

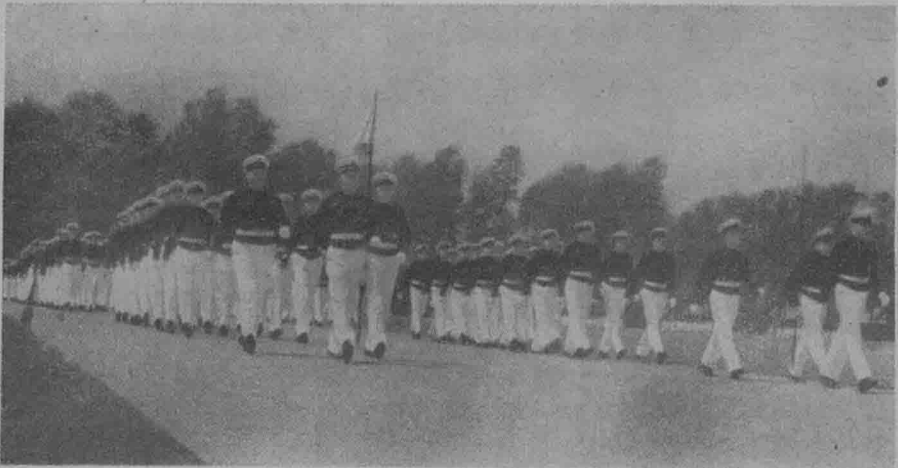
- (一) 四年級課目內有人事關係一課，按即勞工問題。所以如是者，據船院系主任步爾中校 (Commander W. L. Bull) 面告，為避免美國海員各工會之注意。
- (二) 三四年級講授與實驗鐘點，有顯著之差別。蓋剛由航海實習歸來之二年級修業期滿之學員，已具相當實際經驗。實驗室時間一部份可移作講授之用，藉以補償一年級時短少之講授鐘點。
- (三) 綜觀四年課程之制定與配合，極為廣泛而完備，足資我國航海教育界借鏡。其於各課份量輕重，程序先後，暨學術性與技術性課目兩者間所維繫之適度平衡，以及體育、集體操練各班之編排，有如初寫黃庭，恰到好處。受過此種完備之四年訓練，方可稱為德、智、體三育並優之幹練船員而無愧色矣。
- (四) 課程中對於軍事訓練，亦有顯著之着重。而學員四年生活，又絕對軍隊化。故離校後其生活規律及方式，有不可磨滅之影響。
- (五) 據督學麥少將闡述制定上列四年課程之另一動機，厥為欲使學員畢業後乘風破浪至外國口岸時，在潛意識中務以國民大使自居 (U. S. Ambassador Without Portfolio)。其舉止動靜，在在足以代表美國公民之儀表與人格。
- (六) 由前課程分類計數表，而觀航海科之技術課目(自然科學、航海科學、輪機工程及造船學)計二八七四小時，合四年鐘點總數 56%。輪機科之技術課目，共三一五三小時，合總數 61.4%，值得注意。又航海科之社會科學與文學課目，共計一三二八小時，計合總數 25.9%。輪機科之社會及文學二門，共有一二二一小時，竟合總數 23.8%，想見其重視程度。而航海較輪機比差多 2.1%；如表示艙面船員與外界關係較多，似近乎情理。輪機科主要課目輪機工程共一六六〇小時，航海科主課航海科學一三七八小時，兩相差二八二小時，合總數 5.5%，似表示輪機工程範圍較廣，須較多時間攻讀。其相差之一部份，想係移供航海科學員研習社會及文學等課目之時間。



BARRY AND JONES HALLS

七、圓滿的成就和光榮

聯邦商船隊訓練團，於一九三八年三月接辦船員訓練時，僅有練習船員九十九名，分駐聯邦政府輪隻，或受政府津貼之各商輪實習。及至一九四五年底，畢業學員總數竟達八千名，其中不乏短期間升任船長及輪機長者（“Kings Point”勝利輪船長，係船院畢業生中之傑出者）



學生檢閱

升任船長，時年僅廿六歲）。此外另有學員二千名，從容應募，加入海軍服務，而獲擢升為校官以上者，凡百餘員。全團講師職員總共四百二十員，其中官階晉升至少將者一員，上中校者約三十員，可稱人才濟濟。

綜觀聯邦船員訓練團，對其所負任命，確有偉大之成就。而於合衆國國防與繁榮，亦有值得稱頌之貢獻。凡與訓練團學員有職務上接觸之軍航各界，讚不絕口。美國國會曾於一九四四年九月，一九四五年六月，及一九四六年五月，先後組織參觀團，視察紐約聯邦商船學院三次，咸予好評。並認為聯邦訓練團，定能在合衆國國策暨企劃上，佔一永久地位。

美國國會，更於一九四六年八月九日通過公共法律第七〇五案，批准聯邦船院。經美國大學協會審查後，其畢業學員得享受工學士學位之權利與光榮，一如西點陸軍大學及安城海軍大學之教育地位。

八、結 論

綜觀上述，可以窺見美國航海教育發展經過，及其實踐之精神，乃有今日偉大之成就；誠足供吾人深切之反省與急起倣尤。回憶本局，亦曾於民國十七年自辦航海專修科；且已略具規模。惜因經費支絀，不旋踵而停辦。惟本局對於航海人才之培植羅致，仍不斷作最大之努力。如民國二十二年間，擬定本局航海專修科畢業生安置辦法，商船學校畢業生實習辦法。由是年起，復按年補助吳淞商船學校經常設備費。迨抗戰期間，在渝出租江順輪，以作重慶商船學校校舍。又訓練重慶商船學校畢業生，及交通大學輪機駕駛等系畢業生，以為充實駕駛輪機人才之準備。復派員前往加爾各答登記返國船員；選派高級船員出國實習。復員以後，本局船舶激增，需才更切，各航校之畢業生來局實習者日多，本局且撥出專輪，以供各生實習之用。現在本局所有船員，全數均已由國人充任。歷觀史實，亦足見本局對於培植航海人才之貢獻。良以本局為唯一國營航業機構，亟當配合國策，廣為提倡，自無疑義。雖然，航海技

術之程度，固關係航業之成敗；而服務道德之養成，與服務精神之訓練，關係整個民族之紀律，尤為不可缺少之條件。茲謹節錄中國航業學會草擬復興航業大綱意見，關於我國航業界所希望於國籍船員之一節，作為本文之結束：

「船員在海上服務，須具明敏之頭腦，堅強之體力，以及忠事盡責之精神，始克勝任愉快。故訓練船員，須以勞心勞力並重為宗旨。近來航商對於國籍船員，已有相當好評。苟無特殊關係，皆不願雇用外人。但對體格及紀律方面，尚有一部份未能認為滿意。尤其是船員對於船東之困苦環境不能諒解，視為憾事。故訓練之方法，不但應注意智育，並應注意德育體育之均衡發展。所謂三育並重之訓練，其要點如下：

- 一、德育 注重紀律與品格兩端。即養成服從命令，盡忠職務，重公德，尚廉潔，而具舍己為羣，見義忘利之人格。如遇勞資糾紛，尤宜以兼顧雙方發展事業為前提。
- 二、智育 力求學術與經驗並重。即一方注重知識之灌輸；而同時亦須顧到技能之鍛鍊，以應用其知識。故課堂之講授，與海上之實習，皆不能偏廢。
- 三、體育 注重強身與耐勞兩端。即一方培養堅強之體力，能與烈風巨濤酷暑嚴寒相抵抗；而一方須養成沉毅忍耐之態度與習慣，務使之具有與海天為伴侶，視船舶為家庭之觀念。」

(完)

中國各主要港埠概況

劉 鎮 謨

民國二十六年八月十三日，我國海岸綫被日本封鎖後，本國海運船隻除作封鎖江面，或即退避安全地帶者外，餘皆犧牲於炮火之下，所剩餘者亦屬寥寥。迨至前年勝利後，獲美國之協助，得以恢復水運工作，至今總噸位已達八十萬噸，勉以重振中國沿海各港埠之運輸事業。惟江河間小輪缺乏，各省河道尚未通暢，則殊以為憾。

港埠一詞，為港口及碼頭之縮稱。港口為船舶可停泊之地，用以修理機件，或補充物品。碼頭為船舶可依靠之具，用以迅速起卸貨物。故航務愈發達，則港務愈繁雜，設備亦愈增多。換言之，港政愈完善之國家，則表明其進出口貿易之愈繁茂，而國家亦愈興盛。我國現代港務之發軔，實源於外國向我國經濟侵略開其端。前因有通商條約關係，強迫我國開闢港口，為便利輪船往返航行，碼頭因是建築而港務以興。如大連、旅順、威海衛、青島、香港、九龍、澳門、東海島等港，皆係在外人勢力範圍下所發展者也。

現在我設乘一船，將我國海岸各主要港埠巡視一次，北自遼甯之安東，向西南航行約一百五十五哩至大連，又三十一哩到旅順，乃繞老鐵山，沿遼東半島西岸，向北稍東行一百五十六哩至牛莊，向西轉行六十三哩至葫蘆島，再東南行九十一哩達秦皇島，乃沿岸西南行，過沙壘田南面，西行共一百三十二哩至塘沽，又三十一哩到天津。

從天津出大沽，東南行共一百八十三哩至龍口，乃沿山東半島北岸東行，經登州水道八十哩過烟台，再四十七哩到威海衛，繼續山東半島，折向西南行共二百哩至青島。再九十七哩達連雲港。從連雲港到上海，須繞出江蘇省東岸之五條沙及大沙等淺灘，乃折向南行，過佘山島，西進長江，轉入黃浦江，共三百八十五哩至上海。

自上海出黃浦江，溯長江而駛一百六十三哩至鎮江，又四十六哩至南京，又五十一哩至蕪湖，又一百零七哩至安慶，又九十一哩至九江，又一百三十九哩至漢口，又一百二十五哩至岳州，（自岳州至長沙八

十九哩)又一百六十八哩至沙市,又八十四哩至宜昌,又三百五十哩至重慶。

從上海出黃浦江東下長江口,折南駛行過杭州灣,進甬江,共一百三十四哩至甯波,再出甬江沿岸南行二百零八哩入甌江至溫州,再一百七十四哩入閩江,過馬尾至福州,又二百零一哩至廈門,又一百四十三哩至汕頭,又一百八十七哩至香港。

從香港向西北進粵江至廣州共八十九哩,轉入內河各埠後,復繼續東南行至海南海峽,共二百五十哩到海口,又西行至東京灣,向北共一百二十四哩至北海,向西南行二百六十五哩至榆林,又北行六百六十五哩至高雄,再北行二百二十九哩至基隆,復東行九十五哩至花蓮港。

茲將上列各主要港埠概況分述如下:

(一) 安東

安東位於北緯四十度八分,東經一百廿四度廿三分,拔鴨綠江下游,與朝鮮之新義州隔江對峙,形勢險要,舟車四達,夙為中韓要衝,遼甯省南第一門戶也。民國廿一年時,人口有九萬三千二百九十二人,商業尚稱發達,半由水路出入;其錨地於安東方面較為深凹,在安奉鐵路橋下二哩半有一淺灘,在低潮時水僅二尺,以致各輪船均不得上駛,二岸小輪駁均可靠傍。

(二) 大連

大連位於大連灣之西部,港為石堤欄成,面闊水深,可泊巨大輪船,形勢優良,遂迅速發展成為東三省貿易之中心。出口貨以煤、大豆、豆餅、豆油、柞蠶絲為大宗,進口貨以棉、毛、絲織品、木、鐵鋼及麵粉為大宗。凡船在一千噸以上者進出口靠離碼頭時,均應僱用引水。在冬季冰凍期內,自一月至三月初旬,常以撞冰船破冰暢流,船始得以進出無礙。

大連港碼頭一號至四號碼頭共計廿五區。

第一碼頭一區至九區低潮七·二公尺至八·六公尺。

第二碼頭十區至廿四區低潮七·三公尺至十公尺。

第三碼頭廿五區至卅三區低潮八·四公尺至十一公尺。

第四碼頭卅四區至四十九區低潮八·三公尺至九公尺五十區至五十二區低潮四·四公尺至五·三公尺。

寺兒溝油罐碼頭第一棧橋一二區低潮八·二公尺至十·四公尺。

第二棧橋三四區低潮七·六公尺至八·七公尺。

甘井子煤棧碼頭第一碼頭一至四區低潮八·三公尺至九·一公尺。

第二化學品碼頭五六區低潮八·二公尺至九·一公尺。

馬家套爲西港第二碼頭十區至十六區低潮七·二公尺。

大連船塢二個：南塢八千噸，北塢一萬噸。

造船廠一千噸至三千噸，能造三隻船位。

里咀船塢一千八百噸。

(三) 旅 順

旅順位於大連西南遼東半島之尖端，高出四圍，深灣中敞，港口爲黃金山與老虎尾半島夾峙，成闊僅一千尺之口門，實爲天然之優良軍港。出口貨以煤、石灰石、青石、及鹽爲大宗。

(四) 營 口

營口位於遼河尾閘之右岸，東北有牛莊。昔日賴遼河水運之利，關東土產，海外貨物，萃集於此，爲東三省貿易之總樞。惟時屆冬季十二月至三月，遼河冰凍自九吋至廿四吋厚，航運斷絕。且港口泥沙充積，商輪出入不便，未免爲交通上之大缺點。每年在七八月時爲雨季，遼河中水度甚高，三四月時稍低，至秋季間爲最低。六月至十一月間高潮汎時，水吹有十六至十八呎，在淺灘上水吹遇南風時較深，北風時較淺。凡輪船已過淺灘後，則至營口無難矣。引水在天氣正常時於遼河口外燈船附近等候，僱用者可隨時懸信號呼之。

(五) 葫 蘆 島

葫蘆島位於北緯四十度四十三分，東經一百廿一度一分，即營口之西，錦州之南，以形如葫蘆，故以此名。全島約有二哩長，斜伸於海中，西

以低窄之土頸與陸地接連成一半島，在東南端有一四百尺高阜，迤東半哩，有石礁障礙物，南岸由獅子頭與高粱梁環抱，成爲連山灣，冬不凍冰，稱勃海灣第一良港。現有碼頭十區，一區至八區低潮四·四公尺。

(六) 秦皇島

秦皇島爲一半島，三面環海，爲勃海沿岸之不凍港。築有長堤以禦風浪，敷設鐵軌以接北甯，遂爲河北之第二商港，及開灤煤礦之主要集散地。在冬季間，偶有冰塊飄浮於附近水面，航海者應注意。港中碼頭可靠六百尺長之輪船，水尺深至廿七尺，引水員可於長堤外用信號呼喚。界綫 尙未劃定。

航務 據民國二十六年統計，全年共有船隻一、三一三艘進出本港，合計二、八一七、〇六三噸。民船則有一、三五一艘。

水位 本港因潮汛不定，開灤礦務局保證吃水不逾廿六尺之船可以入港。本港每日有潮汛一次，漲落潮因受風之影響不能預期，大都在春夏二季，潮漲在夜間，秋冬則在清晨。又東風或東北風可使潮漲，西風或西北風可使潮低。

船隻長度 船隻吃水若不超过廿六尺，(港口水深)則不論何種長度可以入泊第五第六第七碼頭。

本港無浮筒，惟有碼頭如下：

碼頭名稱	長度	小潮時水深	附註
第一	400 尺	19 尺	上項碼頭設有吊車三座，計十噸者一座，五噸者二座。
第二	400 尺	20 尺	
第三	300 尺	21 尺	
第四	350 尺	25 尺	
第五	400 尺	29 尺	
第六	400 尺	29 尺	
第七	420 尺	29 尺	

貨棧佔有面積三、九九五方碼。

本港碇泊場地甚佳，全年可在水深六尋處拋錨。

飲料 可無限制供給。

醫院 本港有醫院三所，病床七十四只。

檢疫 本港設有檢疫所。

危險品 船隻裝有危險品須離他船二百尺處下錨，起卸後由鐵路運至開灤煤棧貯存。

(七) 大沽

大沽瀕沽河入海口南岸，隔河與塘沽遙對，共扼海陸咽喉，為平津門戶。大沽壩低潮時水僅十二尺，河內畢莊及泥沽二處水最淺。塘沽高潮時，約比大沽壩遲一小時半。設有碼頭長一千尺。引水員可在大沽燈船與沽河口浮筒間用信號呼喚。

(八) 天津

天津位於北緯三十九度九分，東經一百十七度十一分，離北平約八十五哩。港中沿岸設有碼頭三十八處，可泊三百長度之輪船。平常在半潮時各船大多攔住，河床幸為軟泥，故與船身無大妨礙。

界綫 自前奧國橋起，至大沽口十二尺航道東三哩處止。

航務 民國二十六年度共有船隻連同內河輪船三、五二〇艘進出本港，合計四、四四七、六九四噸。在塘沽分關進出口民船共有四〇九五艘。

本港有裝運汽油柴油貨物等船甚多，為各船服務。查民國二十六年最大之船入口者為美國 *Patroclus* 號，計長四九九尺，寬六二尺，六、九一〇總噸，吃水二五尺五寸。至吃水最深之船入港者為德國 *Saate* 號，入口時為廿八尺十寸，出口時為廿九尺。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻 類別	進 口		出 口		進 出 口 總 數	
	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
海輪	1,681	2,206,300	1,640	2,183,149	3,321	4,389,449
內河	75	17,945	124	40,300	199	58,245
總計	1,756	2,224,245	1,764	2,223,449	3,520	4,447,694

船長限度 天津港內船隻旋轉可容處三五〇尺長之船，下段旋轉處則容三二〇尺長之船，入港船之長度隨時由港務長布告之。向例船之長度在三〇〇尺以上者，在塘沽下碇。

碇泊規程 除非船隻在江中轉向，禁止在江心停泊，故船只在江口停泊，以待越過沙洲。

碇泊設備 在塘沽有C式浮筒五只，可供長三五〇尺，吃水十三尺之船四艘停泊。此項浮筒，在三月冰開凍後始行敷設，至十一月封江時再行撤去。

引水 引水區域，自大沽燈船起至前奧國橋止。

茲將塘沽所有碼頭貨棧列表如下：

碼頭名稱	長度	低潮時水深	貨棧面積	棧數	吊車數	附註
美孚油公司	333尺	3尺8寸	25,000方尺	2		油船用
大華油公司	84	15尺6寸	30,585	5		同右
新河鐵路局	669	10尺	64,000	3	1	各船用
Teh Ta	2,510	11尺7寸至 12尺9寸				
招商局上棧	252	15尺	35,733	4		
Tung Shing	740	16尺				
法國	225	14尺5寸至 17尺4寸	11,285	1		各船用
鹽務	600	12尺9寸 14尺5寸	5,329	1		各船用
日本	730	10尺				現已由我國接收
塘沽鐵路局	1,020	10尺				
鐵路煤碼頭	1,450	6尺至10寸				
塘沽海關		6尺				海關船用
開灤礦務局	1,315	3尺7寸	7,383	2		各船用
招商局下棧	377	3尺	17,600	3		各船用
亞細亞	1,100	7尺	34,106	5		油船用

怡和	266	6尺	8,008	1		各船用
水泥碼頭	170	16尺	20,000	1		
太古	1,000	14尺	10,000	1		太古船用
塘沽鐵工廠	643	8尺至12尺				各船用
海軍船廠	647	1尺			1	軍艦及船用

天津市內無碼頭，各船俱向岸邊停靠。

茲將各岸長度列表如下：

前英國租界	3,937 尺
前法國租界	4,921 尺
第一特區	2,296 尺
第三特區	8,942 尺
第四特區	3,280 尺
前日本租界	3,280 尺

船廠 茲將塘沽主要船廠列表如下：

船廠名稱	長度	入口處寬度	入口處水深 <small>(依塘沽據點 高八尺起算)</small>
大沽拖駁公司	440尺	40尺	9尺
大沽拖駁公司	440	40	9尺
天津駁船公司	530	50	10尺半
中國海軍船廠	305	40	17尺
中國海軍船廠	305	40	17尺
中國海軍船廠	320	36	20尺
中國海軍船廠	400	115	13尺

飲料 淡水頗充足。

燃料 本港因與礦山相近，故煤餉頗稱富足，油料亦多。

醫院 在天津市有各等醫院十七所。

檢疫 在塘沽設有檢疫所，并附有隔離醫院，可容廿六人。

危險品 訂有專章。

水信信號 日間在 Bar Light Boat 上懸號，夜間則在塘沽水尺站用電燈信號指示各船 Bar Channel 水之深度，信號係依據美國海事會議所決定之方法施行。

冰凍時期之信號 在封江時期，每日上午十時半至下午五時半，由大沽破冰船播送冰凍與上次漲潮情形。自上午十時至十一時，下午四時至五時，各船應勿拍發無線電，以免擾亂電波。

破冰船在每日上午九時，中午，及下午六時以波長六〇〇米突處收聽各船詢問冰凍情形，若破冰船出海，則每小時收聽一次。

各船在途若遇見冰塊，到大沽時應即報告港務長。

火警 海關有救火船一艘，可供使用。

(九) 龍 口

龍口位于山東半島北岸黃縣之西十四哩，內港高潮信時水尺可達十四、五尺，但泥沙淤積，恐不正確。

港中一至三黑浮筒間水最淺，二三浮筒間低潮二·七公尺。一號碼頭低潮二·七公尺，因冬天有冰時須靠碼頭上下客貨。

界綫 自 Chimatao 燈台向南擴展四海里為終點。另一線則由該點向東至離 Lungkow Bar Leading Light 一·三哩標杆處止。自 Chimatao 燈台以南五一度東方向劃一直線即成為內港，餘為外港。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻國別	進 口		出 口		進 出 口 總 數	
	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
中 國	420	152,487	419	152,254	839	304,741
日 本	95	42,010	95	42,010	190	84,020
英 國	10	8,911	10	8,911	20	17,822
挪 威	1	1,277	1	1,277	2	2,554

水位 船隻吃水二〇尺者可停泊外港，船隻吃水在一四·五尺以上者極少進入內港。

碇泊設備 無浮筒設備，船隻多在內外港拋錨。

本港在數年前，雖造有水泥碼頭，惟并未使用，已成廢物。

本埠外港約有廿五方里，可供吃水十四尺至廿尺之船隻碇泊。且北有三千尺高之山峽可資屏蔽。惟若遇西風或西北風時，港內發生波浪，駁船靠近，異常危險。依據該港章程所載，船隻停泊內港須用錨二口。

燃料 煤尚有備，油則少量可以供給。

醫院 有醫院一所，病床三十五只。

檢疫 船上遇有傳染病，須經檢疫醫師檢疫後方准入港。

危險品 依照港口章程辦理之。

(十) 烟 台

烟台或稱芝罘，三面負山，一面臨海，芝罘半島環抱於西北，煙台山兀峙於東南，崆峒島緊鎖其港口，形勢良好。其貿易輸出以柞蠶絲、繭、綢、草帽、瓣、落花生、豆類、油類、酒類等為主，輸入以布疋、棉紗、煤油、麵粉等為主。

港中浪壩碼頭低潮五公尺，浮筒一至十四最淺一二、七公尺。

界綫 自Chefoo Cape直指Kunglungtao Island東北端，另一直綫則自該島東端向南至岸在分水堤與石堤之內為內港，餘則外港。

航務 民國二十六年船隻進出本港為三、二一二艘，合計二、七七八、八一五噸。民船與漁輪進出本港則為一五、二〇四艘。

本港共有登記拖駁一八四艘行駛，民國二十六年最大吃水最深之船引進本港為美國Gleniffer號，引長五〇〇二尺，寬六二·三尺，六、〇二一總噸。吃水二六尺二寸。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		進出口總數	
	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
來自外國	509	359,589	482	404,642	991	764,231
來自中國口岸	1,135	1,057,833	1,086	956,751	2,221	2,014,584
總 計	1,644	1,417,422	1,568	1,361,393	3,212	2,778,815

水位 船隻吃水廿五者可停靠碼頭或繫浮筒，廿尺吃水者可泊二、

三、七、十四處錨地。如第一錨地未經使用，則可在深地停泊。上列錨地須用標準鐵錨。

碇泊設備 本港設有浮筒，能繫六六〇尺長之船，並有碼頭可供停靠。本港有貨棧二所，每所面積為二四、〇〇〇方尺。

引水 本港引水區域為外港分水堤相距二哩處及內港。本港引水并非強制，惟大部船隻均雇用引水人，因該引水人同時兼為錨泊指導員。

飲料 每日均可供給二〇〇噸淡水，由水船運送。

燃料 因此間煤價較高，故船隻多在塘沽上煤。油料則由美孚、亞細亞、德士古三公司供給。

醫院 本港有醫院三所，病床二六二隻。

危險品 船隻裝有危險品，應在外港離分水堤半哩處碇泊。

颶風警號 用警號十種，指示颶風之中心點，懸掛于 Tower Hill 燈台之桅頂上。

報時 每逢星期六由 Tower Hill 燈台發出午炮一響，指示中午十二時正。

附註 在民國二十五年與二十六年之交，該港氣象甚佳，港內外未發生為冰封江，惟有英國輪船一艘 Gleniffer 號，因水過淺未得入港。是時碼頭多為軍隊毀滅，故未能停靠，燃料亦感缺乏。

(十一) 威海衛

威海衛與遼甯之旅順口南北遙對，共扼勃海之鎖鑰，前面擁有寬深之海港，劉公島橫蔽其外，分水道為東西二口門，其內風平波靜，成為極佳之海軍碇泊地。在低潮時三·九公尺至六·七公尺。

界綫 自 Flagstaff Point Light House 至 Stas，再由該處至劉公島東端沿島南行，另一綫則由該島北至 Grafton Point 止。

航務 民國二十六年共有船隻一、七三六艘進出本港，合計二、〇八四、三三七噸。民船南漁輪則有二、一九六艘進口一、七一七艘出口。

本港共有登記駁船六四艘行駛。

是年最大之船進口者為 Scheer 號，計長四七八尺，寬六二尺，八、一三九總噸，吃水二五尺四寸。吃水最深之船進口者為 Flintsair 號，吃水二

六尺六寸。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		進出口總數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
來自外國	178	164,915	178	139,283	356	304,198
來自中國口岸	692	878,078	688	902,061	1,380	1,780,139
總 計	870	1,042,993	866	1,041,344	1,736	2,084,337

水位 外港無吃水限制，因該處有四十尺之水。內港則限制船隻，以吃水十八尺為合格。

碇泊 入港各船俱用錨停泊。

船廠 無設備。

飲料 可盡量供給，淡水係取自井中，而用船裝載運送。

燃料 有少量之煤可購，惟無燃油。

醫院 有醫院二所，病床四三只。

危險品 船隻裝有危險物品，須在內港之外綫外半湮處停泊。

(十二) 青 島

青島位於山東半島南岸市區，西抱膠州灣，東至勞山灣，商品輸出以落花生油、落花生、豆油、牛皮、雞蛋、煤等為大宗，輸入以棉織品、棉紗、木材、紙、糖、機械為大宗。凡山東全省進出之商貨，大抵經其吞吐，蓋不啻山東工商之中心也。碼頭設備有棧橋，專為泊錨船之小艇上下。惟裏港建有船塢式之碼頭，計劃精密，堪稱中國唯一之停泊港。小港南北碼頭可靠輪船七百噸二隻，南碼頭低潮三·四公尺，北碼頭低潮三·六公尺。大港一號至六號碼頭，低潮五公尺至十公尺。

界綫 分為三綫，即：（一）太平角至象嘴，（二）孤山角至黃山嘴，（三）黃山嘴至顯浪嘴。又分為內外港，以團島鼻至脚子石嘴一綫分界。

航務 民國二十六年連同內河輪船共有五、二四七艘，進出合計六、三四七、九六八噸。民船則有三五、六三七艘進出。

茲將是年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		進出口總數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
海 輪	1,631	2,968,165	1,633	2,970,560	3,264	5,938,675
內 河 輪	986	204,868	997	204,425	1,983	409,293
總 計	2,617	2,173,033	2,630	3,174,985	5,247	6,347,968

水位 在低潮時大港水深為卅尺，小港為十六尺。

碇泊設備 船隻進口可向石堤停靠。

茲將石堤情形與貨棧列表如下：

石 堤	碼頭長度	小潮時水深	碼頭數	貨棧面積	貨棧數	附 註
第 一	2,513 尺	16.1 至 6.9 尺	7	16,087.33 方碼	8	海輪用
第 二	3,645	23.9 至 29.5	8	16,336.30	3	各種船用
第 三	3,740	31.2 至 37.7	8			貨船用
第 四	5,577	23.9	1			油船用
第 五	3,856	22.9	10			各種船用

船廠 青島市政府設有船塢一所，計長四八〇尺，寬六一尺。小潮時入口水深二四尺八寸，有吊車兩部，可舉七噸與五噸重之物。

青島港務局則有滑道三處，可作修理小型船隻之用，詳情如下：

第一所可容一四〇尺長之船，舉重力四〇〇噸。

第二所可容八〇尺長之船，舉重力一〇〇噸。

第三所可容六〇尺長之船，舉重力五〇噸。

飲料 因自來水設備損壞，飲水供給大減。

燃料 尚稱富足。

醫院 約有七所，病床七十九只。

檢疫 本港設有檢疫所，有隔離病床一百只。

危險品 應在第四石堤起卸。

颶風警號 由市政府在瞭望台，及由港務局在大港入口處，懸掛警號。

報時 在中午十二時正，由瞭望台用汽笛報告之。

(十三) 海州

海州濱薔薇河南岸，密邇黃海，為魚鹽出產之鄉。附近臨洪口以水量過淺，輪船出入不便，故闢埠於連雲港，地在海州東北之老窰，前依東西二連島合稱鷹游山，後峙雲台山，沿岸水量頗深，以防波堤築成埠頭二座，隴海鐵路已由東海展長及此，故隴海路綫之貨物，皆可由此吞吐，將來如能擴大建築，可駕而上之也。連雲港第一碼頭現不使用，祇靠小汽船。第二碼頭可靠輪船四艘，低潮時水有三·八公尺。

(十四) 上海

上海港是黃浦江之一部，上至江南造船所，下至東溝水，距約有九哩，後擴長至龍華張家塘河，下至吳淞防浪堤。在海關港務長支配下，分為十五段：如「上段甲」，江南造船所浮有筒七個，有大船掉頭區處。「上段乙」，有浮筒七個。「上段丙」，為帆船停泊區，設有浮筒十二個，外有漁船浮筒及鹽務局浮筒。自陸家浜至陸家嘴分成四段，近楊家渡處有一掉頭區，中有招商局浮筒五個，太古浮筒二個，英美海軍浮筒五個。下為「第五段」，在蘇州河口，是大船掉頭區。「第六至第八段」設有浮筒十個。「第九段」專備大船掉頭，「第十、十一、十二段」設有浮筒廿一個，下段十四個。江之兩旁都建有碼頭，估計全港可泊大號船隻二百餘隻，輪船進口吃水最深者有卅二尺二寸，最大者長有六四四尺。

界綫 自吳淞分水堤至龍華張家塘河止，共長廿二哩。

茲將民國廿六年之記錄略告如下：

船務情形 是年共有輪船（包括內河）三〇、五〇四艘，進出總計為二六、四九五、八七〇噸。民船在南市分關結關者為四四、四二〇艘。

與民國廿五年相較，是年進口船數與噸數少遜，相差為一一、一五五、三三八噸。

本港內有下列登記船隻行駛：

駁船 二八一艘。
 散倉汽油運輸船 一一艘。
 柴油運輸船 四五艘。
 中國運貨船 二八、〇〇〇艘。

是年最大之船進口者，為英輪日本皇后號，計長六四四尺，寬八三·六尺，吃水廿九尺九寸，總噸為二六、〇三二噸。至最大之船進泊吳淞者為英國皇后號，計長七三三·三尺，寬九七·八尺，吃水三〇·六尺，總噸四二、三四八噸。該船在三月廿八日到滬。

民國二十六年船隻進出港表：

船隻類別	進 口		出 口		進出口噸總數	
	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
遠洋與沿海輪	3,505	9,133,865	3,350	8,952,224	6,855	18,086,089
長江	1,536	1,940,659	1,542	2,001,466	3,078	3,942,125
無動力駁船	542	106,462	524	104,111	1,066	210,573
小拖輪駁	475	31,733	532	39,923	1,007	71,636
內河	9,215	2,011,718	9,283	2,143,709	18,498	4,185,427
總計	15,273	13,254,437	15,231	13,241,433	30,504	26,495,870

水位 低潮時之水位如下：

- Outer Bar (Woosung Fort) 31'6"
- Astrae Channel (Gough Island) 30'0"
- Bloch Point Crossing (Chin Creek) 25'6"
- Wayside Bar Crossing (Shanghai Side) 28'0"
- Bund Crossing 27'0"
- Kiangnan Arsenal Crossing 26'6"
- Powder Magazing Crossing 26'0"
- Crossing Above Cement Works 26'0"

港內碇泊佈置 是年有八三五艘輪船使用海關所置浮筒，共計四、三二一日，其情形如下：

△ 級浮筒廿八只，有四零一艘船使用，計一、九七六日。

C 級浮筒廿三只，四三四艘船使用，計二、二五五日。

自一九三八年起，不復有 B 級碇地名稱。

查上海共有浮筒一五七只，屬於海關者一一一只，內有七三只為商船浮筒，專供遠洋與近海輪船之用。（見表）

虬江碼頭於是年開始啓用，六月十二日中國公平號初次停靠，繼之者為日本皇后號。

主要船塢如下：

江南造船所有船塢三座，船場四處，可供建造一萬噸輪船之用。并有建造小型船隻用之船場甚多。所內置有可舉七十五噸重之固定吊車，與可舉四十噸重之流動吊車。

船塢面積如下：

塢 別	長 度	入口處寬度	漲潮時入口處水之深度
第 一	545 尺	62 尺	20 尺
第 二	502 尺	61 尺	23 尺
第 三	640 尺	80 尺	23.5 尺

上海船廠 係上海最老之英商瑞鎔與耶松二船廠合併而成，該廠計有船塢如下：

塢 別	長 度	入口處寬度	漲潮時入口處水之深度
第 一	584 尺	62 尺	20 尺
第 二	346 尺	61 尺	16 尺
萬國船塢	528 尺	65 尺	23 尺
老 船 塢	399 尺	53 尺	16 尺
董 家 渡	355 尺	67 尺	16 尺

該廠有船塢二處，可建八千噸之輪船，三處可建五千噸之輪船，并有小型船用之滑道。

碼頭中置有可舉一百噸重之吊車，并有流動吊車，可舉四十噸與六十噸之重物。

求新船廠 有船塢一座，計長二四二尺，入口處寬卅五尺，漲潮時入

口處水深十二尺，吊車可舉重卅噸。

公茂船廠 平安船塢計長二六八尺，入口處寬卅八尺，漲潮時水深十三尺。

除上述大型船廠外，尙有小型船廠若干處，專行建造小型船隻與修理工作。

引水區域 自 Yangtze Entrance 至 Lunghwa Point 止，引水職司引領遠洋輪船入港，以及更換港內錨地，Fairway Buoy 常川駐有引水船一艘，以爲各船服務。

燃料 由美孚、亞細亞、德士古等公司供給。

飲料 由上海自來水公司供給，該公司備有運水船。

海港檢疫所 屬衛生署設在江海關內，專司發給防疫證明書及各船檢疫與消毒事宜。

危險品 除軍火與爆炸品外，須在港內下段特設之三碇泊處起卸。

颶風警號 凡有大風發現，即由氣象台懸掛信號警告船隻，該台設立中正東路近浦江處，凡遇迫近時，海關鐘樓蘭路分關桅頂以及平安船塢水塔上，亦均懸掛黑球一個。

火警 江海關備有救火船二艘，以備港中各船服務。

上海浮筒表

船隻類別	浮筒類別	浮筒號數	碇地長度	地段	浮筒數		租費	出租碇地		
					出租	不出租		浮筒號碼	租賃者	租費
遠洋船隻	A	1至10	500至 650尺	6.7.8.	28					
		11至17	700至 830尺	9. 10.						
		31至34	600尺	下段			2至3	怡和		
		34至39	710至 740尺	下段						
		39至42	600尺	下段						
		42至43	740尺	下段						
遠洋與 近海輪	C	11至12	600尺	上段B						
		17A至18	500尺	10	23					
		18至30	420尺	10.11.						

		30至30A	400尺	11.				
		43至44	420尺	下段				
		1至2	420尺	2				
		2至4	420尺	上段C				
		6至11	400至 420尺	上段B				
帆 船 特種	J1至J12	250至 300尺	上段C		10		1至2	太古
濬 浦 局 C	P2至C1	200尺		10	1			
	特種 C2至C3	200尺		4.10	3			
	C4至C5	200尺						
	C6至C7	200尺						
	C C5至C6	400尺	吳淞		2			
	C6至C7	500尺						
引 水 船 C	P1至P2	300尺		10	1			
漁 輪 C	F1至F6	200尺	下段		5		F1至F6	漁市場
	特種 4至TB1	200尺	上段C		3			
	TB1至 TB2	200尺						
	TB2至 TB3	200尺						
鹽 務 特種	TB3至 SG4	230尺	上段C		1			
海 運 關 船 特種	LT1至 LT2	250尺		3	2		30至30A	中國海軍
	LT2至 LT3	300尺						
海 緝 私 關 船 C	P1至P2	250尺		10	3		18至19	大電報北局
	P2至P3	250尺						
	P3至P4	250尺						
小 輪 特種	各種計 11只	各 種	上段B. 4.5.10. 與吳淞		11			

(十五) 鎮江

- 界綫 東自 Consular Bluff 起，西迄 Golden Island Pagoda 止。
- 航務 民國二十六年最大之船進口為英國 Fermid 號，吃水 25.2 尺。
- 水深限度 夏季為卅尺，冬季為廿尺。
- 碇泊場所 本港內無浮筒設置，惟輪船公司多自設有碼頭。
- 船廠 港內僅有小型船廠，船隻大都均在上海修理。
- 飲料 本港無供給飲品設備。
- 燃料 美孚與亞細亞油公司設有油棧。
- 醫院 本港有醫院三所，共有病床 130 只。
- 檢疫 凡船中發生疫症，須在港外停泊，經醫生檢驗後方准入港。
- 危險品 每船限制至多裝運五千加侖之汽油，方准進入港內。

(十六) 南京

- 界綫 自 Cut-Off at Theodolite Point 起至大勝關 Cut-Off 止，共長三哩半。
- 水深度 常年水位正，高外洋海船均可靠近碼頭。
- 禁止停泊區域 下段自南京津浦鐵路輪渡碼頭至浦口小河止，上段自南京鐵路浮橋至浦口九號浮橋止，因江底置有各項電綫，禁止船隻停泊。
- 碇泊場所 本港無浮筒設備，惟有碼頭可以租用。
- 船廠 船隻多向上海修理。
- 飲料 由南京自來水公司供給，備有清潔民船以為運送。
- 燃料 少量油料可向油公司購買，大量油料則須預定。
- 醫院 本港醫院甚多，著名者計有十六所，病床 729 只。
- 檢疫 江船來自受疫口岸，須行檢疫手續。
- 危險品 每船隻裝有危險物品，須在港之下段起卸，并依港口章程辦理之。
- 標準時間 每日中午十二時由鼓樓用汽笛通告，或隨時可撥三一六六六電話詢問之。
- 航行布告 實貼於海關內佈告牌上，重要布告隨時分送各船備考。
- 火警 如遇火警，南京方面可撥下開電話：(三二八三〇)，(三二

六三二)、(三二七五二),浦口方面則可撥(三二八六四)。

(十七) 蕪湖

界綫 自寶塔上段十分之六哩處起,至亞細亞油池止。

水深度 本港水位甚高,各種船隻俱可入港。

碇泊佈置 無浮筒設備,惟輪船公司多自置有碼頭。本港內因時有重載輪船進出,情形擁擠,故各船需用錨二只,依港口章程所載,至少用錨鍊六十碼與四十五碼二根,前後拋擲。

船廠 大輪均向上海修理,小船則由本埠船廠修理之。

燃料 由亞細亞與美孚二油公司供給之。

打撈 無新式設備,惟可託海關巡江事務長辦事處代雇本地潛水員施行水底工作。

醫院 本港有較為著名之醫院二所,病床八四只。

檢疫 由 General Hospital 醫師處理之。

危險品 船隻裝有危險物品,須在港外起卸,訂有專章。

(十八) 九江

界綫 自鐵路西端起,至九華門止。

航務 民國二十六年共有輪船(包括內河)七、三四二艘進出本港,合計七、三二七、六三〇噸。列表如下:

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
海 輪	5	23,232	1	4,752	6	27,984
江 輪	2,7497	3,575,050	2,501	3,593,530	4,998	7,168,580
內河小輪	1,169	65,533	1,169	65,533	2,338	131,066
總 計	3,671	3,663,815	3,671	3,663,815	7,342	7,327,630

是年最大之輪船駛入本港者為英國 Acavls 號,該船計長四八三尺,寬五九尺,吃水廿尺,總噸數為八、〇一〇、四五噸。係於四月二十

日到港。是年吃水最深之輪船入港者爲挪威 Sorensen 號，該船吃水二五尺六寸，長四八一尺，寬五九尺六寸，總噸數七、九一八、六四噸。係於八月六日到港。

水深度 較高於上下游之淺水處，故凡輪船能越過長江之淺水處，即可駛抵該港。

危險品 凡船隻裝有危險物品，如石油炸藥等，須依九江港口章程 (b) 與 (c) 節辦理之。

碇泊佈置 港內除輪船公司自置躉船外，無浮筒設備。海船來港大都泊在江心，惟港內水深流急，若遇東北風時即起巨浪，故船隻須開放錨鍊眼，同時每隔四日檢查鉄錨二次。

碼頭設備 本港係以躉船替代碼頭，凡輪船吃水廿尺可以靠近。油公司所有之躉船，則供吃水卅尺深油船之用。

飲料 本港無自來水設備。

燃料 如油公司設有經理以供燃料。

醫院 本港有醫院五所，病床二百五十一只。

檢疫 本港無檢疫設備。

危險品 凡屬石油應在九華門下段油池前起卸，爆炸品則在下段港外北岸起卸。

(十九) 漢 口

航務 民國二十六年吃水最深之船進入本港者爲挪威 Hallanger 號，該船吃水爲二八·三尺，長四七四·四尺，寬六四·五尺，淨噸數爲五、七一四噸，係入六月十九日入口。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		總 數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
海 輪	185	293,813	180	60,563	365	574,370
江 輪	1,889	2,361,460	1,878	2,345,095	3,767	4,705,555
小輪拖駁等	4,951	485,326	4,900	482,069	9,851	967,395

碇泊 本港無浮筒設備，惟下列別壘船可供遠洋輪船停靠：

壘船	長度	經理人	棧房面積	棧房數
Hulk Laestrygon	348尺	B. & S.	34,800方尺	1
Pontoon Hogege	200	International Export Co.	5,100	1
Hulk H. A. L.	420	Hamburg-Amerika Line	50,554	6
Hulk N. D. L.	480	Norddeutscher Lloyd	24,000	2

船塢 本港有船塢一所，為太古公司所有，該塢可容五百噸之船，船寬應不超過三十三尺，吃水不超過十尺，作為檢查與修理船之推進器與舵之用，除此之外，尚有無數小型滑道。

飲料 由漢口自來水公司用駁船運送供給。

醫院 本港有較大醫院五所。

檢疫 本港設有檢疫所，設江漢關內。

危險品 石油須在下段港外油池起卸，其餘危險物品入港應依上海辦法辦理之。

航海佈告等 各種佈告除在江漢關佈告牌上曉示外，由專差分送各輪船公司備考。

火警 凡遇火警，由海關會同在港設有強力抽水機之拖船施救。

(二十) 岳州(城陵磯)

界綫 自 Chengling Bluff 起，至七里山止。岳州城下與蓮花蕩兩處，雖均為碇泊場所，惟不在港綫之內，而岳州關則別有管理之權。

航務 民國二十六年最大之船入港者，為挪威油船 Hallanger 號，該船為五七一四總噸，時在六月十四日。

水位 該港水位較港外各淺水處各位為高。

碇泊設備 除美孚油池自備碼頭計長二四五尺寬卅尺一座外，無特種碇泊設備。船隻入港在海關前面中流拋錨。

飲料 取自江水。

燃料 甚少。

醫院 一所，有病床五十只。

水災標誌 設於海關外面，尚有一個置於城陵磯上，以備長江內上下水船經過時引水所欲知悉。

(二十一) 長 沙

界綫 自 Hsihuchiao 起至 Wangchiahsiang 止，各種危險品須在水陸洲下起卸。

航務 茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
由漢口與鄰 近來港與港 雙隻	684	165,267	615	155,986	1,299	321,253
由湘潭與內 河來港與船 隻	5,523	191,854	512	187,893	10,634	379,693

水位 船隻行駛本港，係受各水道淺水節制，平均長沙水尺在七至十尺時為開放時期，水尺降至六尺時即行停止行駛，因水位下降甚速，須預為計及。

碇泊設備 本港無浮筒設備，惟有躉船可供停靠。

在九月至四月淺水時期，船隻停泊港內，應至少用十五尋鐵錨繫錨於江之上游，另一錨則用鍊十尋向江之下游拋擲。

在五月至八月洪水時期，船隻停泊港內，應用錨二口，每口用鍊廿尋，向江之上游拋擲。

本港淤積甚速，每隔三四日應起錨一次。江流速度在夏季約每小時三至四哩。淺冰時期則為一至二哩。

飲料 取自港水。

燃料 燃油僅有少數可以購買。

醫院 有較大之醫院三所，病床四百五十只。

水災標誌 記於海關前面，每日上午八時十二時及下午四時報告水之漲落深度。

(二十二) 沙 市

界綫 自 Hsialinlin 至 Tatzuan 止。

航務 茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻類別	進 口		出 口		總 數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
海 輪	10	10,707	10	10,707	20	21,414
江 輪	600	492,632	600	492,632	1,200	985,264
拖 輪	234	37,788	234	37,788	468	75,576

碇泊設備 無浮筒設備，各公司設有躉船以供碇泊。

在洪水期間因水流過急，輪船大都在南岸碇泊。

燃料 甚少。

檢設 無設備。

醫院 最大者為康生醫院及復和醫院。

水災標誌 設於海關前面，每日上午八時報告水之漲落深度。

(二十三) 宜 昌

界綫 自小南門至鐵路綫岸邊。

航務 民國二十六年進出口船隻共計三、〇〇三艘，合計一、二六〇、六六六噸。

碇泊設備 除亞細亞、美孚、民生三公司以及郵政局各自設有碼頭外，無他種設備，惟各輪為免除擁擠與碰撞起見，在江中分段停泊。

在十月至四月淺水期間，船隻停泊至少應用鍊卅尋繫錨於上游，另一錨則用鍊十五尋拋擲於下游。

在五日至九日洪水期間，應用錨二口，每口用鍊卅尋拋擲於上游。

該港因淤積甚速，時有失錨危險，故在洪水時間應每隔二日起錨一次，淺水時期則每隔四日起錨一次。

該港水流速度在春季發洪時間約每小時四至八哩，在淺水時間約一至二哩。

在發洪時間，該港最佳之碇泊處所，為港之下段鐵路綫旁，並應靠其右岸。

飲料 該港無自來水設備，飲料取自江水。

燃料 亞細亞與美孚兩煤油公司設有油池。

水呎標誌 設於海關對面,每日上午八時報告水之漲落深度。

(二十四) 重慶

界綫 自黃角渡至鮮安溪止,並在嘉陵江擴展至觀音磔。

航務 自重慶至嘉定,由二四至三六八總噸之輪船行駛。民國二十六年共有三、六五〇總噸輪船行駛重慶敘府嘉定間。是年共有江輪一一二艘進出,合計一一二、四九五噸。該港水尺零點時最淺之處為八尺,在 Chuerhshih 右邊。

碇泊設備 無碼頭與浮筒設備,各種船隻大都停靠躉船。

船廠 無大型船廠,惟民生公司有修船廠一所,內附吊桿,可舉廿噸重之器材。

飲料 本港雖有自來水設備,惟不供給船隻。

燃料 各油公司設有油管,直達躉船,以供船隻需要。

檢疫 每年五月六月與十一月十二月,由漢口派遣檢疫官至港,為各船消毒,故內河與江船每年消毒二次。

水呎標誌 設於南岸海關前面及重慶關門旁。

(二十五) 甯波

甯波在甬江上流,挑江與鄞江之會口。市場築於北岸,每日有船與上海來往貿易,以茶、棉、木材、海產為大宗,所製木器及草蓆亦為人所樂用。輪船進口最長者有三百五十四尺,吃水十六尺四寸。碼頭有招商、三北等,所有水尺不大,低潮時祇有八至十尺而已。引水職務不是強迫,但可隨時通知引水管理處先為洽定,在鎮海口外等候。吃水最深者有廿尺五寸。

界限 自外國墳地 (Foreign Cemetery) 至鹽門渡 (Salt Gate Ferry)。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下:

船隻種別	進 口		出 口		總 數	
	隻數	噸 數	隻數	噸 數	隻數	噸 數
外洋及近船輪	756	1,104,390	746	1,091,867	1,502	2,196,257
內河船	982	130,155	981	139,316	1,963	269,471
總 數	1,738	1,234,545	1,727	1,231,183	3,465	2,465,782

附加進口沙船一四、一四四艘，出口一三、八三九艘。

吃水量 外沙灘深處一一·五尺，L. W. S. 內沙灘一〇·五尺，春潮汛二十尺，低潮汛一八·五尺。

船隻長度 掉向處寬僅六百尺，故全長三百五十尺以上之船隻不宜進口。三百尺或以上之船隻掉向時，務須繼續使用引擎。

停泊設備 港內無浮標設備。

停泊處 停泊處有四：第一第二可供長三百尺之船停泊，第三第四可供長三百五十尺之船停泊。

浮碼頭及碼頭 有七碼頭，皆係私人所有。

引水 引水業務現由全國引水管理委員會設處主持。

船塢 僅有一旱船塢，零星修理尙能担任。舊式泥船塢有二，規模甚小。

淡水 主要供給商有七爐子，用水或飲水均有，數量自三十立方噸到五十立方噸。水源有自山上取得，或有自小河中取得。

燃料 煤商有五，存煤自一百五十立方噸至四千立方噸不等，裝煤時速每小時三十立方噸。

燃料油 由亞細亞、美孚、德士古及光華諸油公司供給，本地存量不多，如需大量燃料油時，可預先通知待由上海運來。

給養 船商有五，能供給大量給養機房用品等。

打撈 本地有一潛水人可能雇用，收費不定。

拖駁 無出海大型拖駁。

醫院 醫院有七，床數自廿二至一百不等，除華美醫院為美國教會所設，其餘皆為私人設立。

檢疫 無隔離醫院，檢疫停泊處在 Railway Depot 之東北外二溼，或由港務長指定。

外國領事館 無。

危險品 裝備礦物油，或易燃性貨物之船隻，須停泊於 Railway Depot 東北外一溼。

颶風信號 信號如下：

1. 天氣惡劣（預測）

日間黑球一。

夜間紅燈一懸掛於桅頂。

2. 颶風 (預測)

日間黑球二一上一下。

夜間紅燈二平行懸掛於桅頂。

消防設備 無救火船,本港有十八輛消防車,當地政府有一消防車,餘為商人自置,所有皆為摩托幫浦。

港河污穢 有垃圾船裝運城內垃圾,每星期出清一次。

(二十六) 溫州

溫州瀕甌江南岸,出產物以竹木為盛,茶、皮箱、草蓆,傘次之。惟甌江水道甚淺,中等輪船即難上溯,吃水最深者十八尺三寸,碼頭現已安放躉船一隻,對於裝卸貨物較前便利矣。

引水員可在碼頭上附近雇用。

港口界限 自 Chupopu 村至距溫州城四連地之小河,全長約四英里。

航行船隻 民國二十六年進出口之內河船共二、六四〇艘,噸位共三九九、八四一噸。沙船共一四、六〇四艘,港內有鉄駁一一〇艘。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下:

船隻種類	進 口		出 口		總 數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
海 船	229	100,472	223	95,417	452	195,889
內 河	1,094	101,741	1,094	102,221	2,188	203,952
總 計	1,323	202,213	1,317	197,628	2,640	399,841

吃水量 低潮時吃水量十五尺,春潮汛時十八尺。

船隻長度 三百五十尺。

停泊設備 港內無浮標設備,海關設有一浮標,在廈門關前三百尺,專為海關緝私船隻用,深度為十尺(低潮)。碼頭有五,均為各輪船公司自置。

引水 引水業務由全國引水管理委員會設處主持。

船塢 本地泥塢。

淡水 泉水極佳，需水時先通知駐於 North River 之水匠。低潮時河水可汲取供爐子用水。

燃料 煤從上海運來，燃料油由亞細亞及美孚火油公司供給。

給養 祇有供給本地船隻之供養。

醫院 有醫院十三所，病床共一百八十只。

檢疫 無檢疫醫院，由港口醫師負責。

外國領事館 無。

危險品 裝備礦物油船隻，停泊於港口界限外極遠綫。

颶風信號 下列信號為本港應用者：

△温州四百哩之內之颶風。

□温州二百哩之內之颶風。

○颶風威脅温州港。

▽颶風已過。

消防設備 本市無消防車。

港河穢物 城中垃圾傾入於河被急流帶走，當局亦無嚴格規定。

(二十七) 福州

福州地當閩江下游北岸，貿易品以茶為大宗，木材、紙等次之，工業有造紙廠，出產品有漆器、皮箱、紙傘，為最著名。商船大者多泊於馬尾，小者直溯南台。進口吃水最深者有十六尺六寸，過淺灘時當小潮汛有十五尺，大潮汛有十八尺。最大者長有二百六十五尺。在福州下游十二哩處，有馬尾港，港內水深波靜，停泊便利，凡開往福州之海輪均寄碇於此，再用小輪輸送達福州。在馬尾錨地，輪船吃水最深者有廿四尺，過淺灘時當小潮汛有廿四尺，大潮信有廿六尺，最大者長有四百七十六尺。

港口限界 Pagoda 停泊段自 Mamoi Beacon 至第七停泊處，於亞細亞火油公司之下。

Nantai: 自 Siemssen Island 至 Nantai 石橋。

茲將民國二十六年進出口船隻列表如下：

船隻種類	進 口		出 口		進出口總數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
外洋及沿海輪	749	776,994	720	761,112	1,469	1,538,106
本地船隻 (沙船在內)	5,564		5,490		11,054	
內河船(帆船 及貨駁在內)	737	80,333	743	85,545	1,480	165,878
總 計	7,050	857,327	6,953	846,657	14,003	1,703,984

吃水量 最高安全吃水量廿六尺，於春季漲汛時低潮時為廿三尺。

停泊設備 (1)浮標停泊 於 Pagoda Anchorage, 船隻均由港務長指揮帶繫 Swinging Berth。於南台港祇能停於第一浮標。

(2)碼頭有二：其長一為一八二·五尺，一為二六〇尺。深度一為十四尺，一為廿三尺。碼頭面積，為七九·九二零立方尺，一為三九六·八六四立方尺。

引水 分三段：第一段自 White Dogs 至 Sharp Peak Anchorage, 第二段自 Sharp Peak Anchorage 至 Pagoda Anchorage 之上段，第三段自 Pagoda Anchorage 至 Nantai 石橋，收費辦法依照船隻吃水深度計算。

船塢 船塢有二：一在 Losing 島，一在 Mamoi Arsenal, 均為政府所有，一切引擎上之修理均能勝任。

淡水 有一 Ascee 水船公司供給，爐子用水可汲用河水，然須沉澱後方能應用。

燃料 煤向各煤公司購買，燃料油可於各火油公司購買。

給養 無船商，然有代辦商，能供給船上給養。

打撈設備 政府船塢中有潛水人及潛水設備可用。

拖駁 政府船塢有一可出海口之拖駁，馬力三百匹。

醫院 醫院有五，病床數自三十至一二六。其中 Pagoda Hospital 有隔離病室 Tak Ding 及 Magaw, 醫院能動大手術及有 X 光設備。

檢疫 當船隻懸檢疫旂號時，由海關關員通知港口醫員，該項船隻須停泊於 Spiteful Island, Quarantine Anchorage。

外國領事館 有英、法、荷三國。

危險性質物 船隻停泊於港口界限外一哩。

颶風信號 因有無綫電設備，故旂號不甚佔重要地位。

消防設備 於南台有一新式消防車，無救火船。

濬浦 民國二十六年自 Pagoda Anchorage 至 Nantai 一段河道，曾被疏濬。

(二十八) 廈門

廈門市在廈門港內之廈門島上，與對岸之鼓浪嶼小島成一港，為廈門內港。貿易輸出以茶為大宗，紙、糖、菸草、樟腦等次之。輸入以棉紗、布疋、煤油、食糧為大宗。

港口界限 此港上部界限，是一直綫，自新填地向廈門城西北經白嶼而達陸地對岸。下部界限亦為一直綫，自白石頭廈門島南端向東南，再依高塔 (High Pagoda) 方向而到南泰武陸地。

航行船隻 民國二十六年船隻進出總計一八〇、四六三艘，總噸位計四、四二九、六八六噸。中國船隻進出此港者計六、三七〇艘。是年最大船隻進出此港者，計為英國亞洲輪船公司所有之 Talwa 號，船長計四五一尺，寬五九三尺，吃水二八尺，噸數六、一五四噸。最長船隻為 Java-China-Japan Lija 公司所有之 Tjisondari，長五一〇尺，寬五八尺四寸，吃水二四尺，噸位五、〇一九噸。

民國二十六年船隻進出口數：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
洋式海洋船隻	894	1,919,294	913	1,915,333	1,807	3,834,627
內河航船	8,285	295,359	8,335	297,584	16,620	592,943
中國海船	2	124	34	1,992	36	2,116
總 計	9,181	2,214,777	9,282	2,214,909	18,463	4,429,686

吃水量 吃水量三十尺，任何汽船皆可停泊內港。除三個“P”停泊處外，該三處吃水僅二六尺，在高水處任何船隻可達鼓浪嶼。

停泊設備 (1) 拋錨處 浮筒皆有三錨，二錨在退漸時用，一錨在漲漸時用。退潮錨每只與二七〇尺鐵鏈相繫，漲潮錨與三六〇尺鐵鏈相

繫。

(2) 碼頭 主要碼頭可供航船使用者列表如下:

碼頭	長度	深	倉庫面積	倉庫數量	起重機數	停泊處 長 度
中國航行局	700	22	51,000 方尺	15	NIL	二浮碼頭 長 210 尺
美孚汽油公司	40	19	30,000 方尺	3	NIL	280
亞細亞石油公司	600	25	24,000 方尺	3	一手搖起 機重二噸	可容 350 尺長三船

引水 廈門引水事務現由全國引水管理委員會設處主持。

主要船塢 廈門有一「廈門海軍船塢」,此塢可容三四〇尺長,高潮僅時吃水十五尺深,低潮吃水十二尺,深及寬四〇尺長之船隻。此塢有 Slipway, 可供六〇噸船隻之用。有一碼頭,可供三百噸以下之汽船使用。有一固定手搖起重機,可起十八噸以下之貨物。有一移動手搖起重機,可起十噸以下之貨物。

淡水 廈門自來水公司,可源源供給鍋爐用水及飲料用水。該公司有運水船往來外港與內港,專供給船隻使用。

煤與燃料油 煤與油儲量正豐,可大量供給。

醫院 主要醫院有:Amoy Lying-In Hospital, Hope & Wilhelmina Hospital 及檢疫醫院。

檢疫 檢疫醫院位于 Amoykang, 新檢疫辦公處屋舍于民國二十六年二月間開幕。

危險貨物 船隻裝卸危險貨物時,須停泊在港界外邊,特別准許證亦有頒發。

颶風信號 颶風訊息從徐家匯及香港氣象台獲得,或從海關信號站獲得,在獲得訊信後,每船必須懸掛尖角小旗,于是颶風信號下落。

救火設備 有二消防隊,一在廈門,一在鼓浪嶼,有一救火船隻。

新建設 二浮碼頭各長五十尺及十八尺,為廈門市政當局建築,此碼頭供渡輪之用。

(二十九) 汕頭

汕頭當韓江三角洲上,後負懸崖,前面滄海,港灣廣闊,可容輪船。港

外有淺灘，非常危險，吃水過深者常有擱淺之虞。

港口界限 自 Tatau Point 至 Round Fort 長約廿鐘。

航行船隻 民國二十六年進出口船隻總數為八、一三三艘，包括內河船隻，噸位共五、〇六一、六九三噸。沙船共一五、九三三艘，港內有民船三三一艘。

民國二十六年船隻進出口數：

船隻種類	進 口		出 口		總 數	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
外洋及沿海船	1,528	2,462,385	1,527	2,461,799	3,055	4,924,184
內 河 船	2,570	69,797	2,508	67,712	5,708	137,509
總 計	4,098	2,532,182	4,035	2,529,511	8,133	5,061,693

吃水量 夏季吃水量二·四五尺，冬季二·一五尺，港內深為十三尺。

停泊設備 (1)浮標停泊 浮標設置深度為一〇·九七公尺至一二·八〇公尺，第十三及十五浮標除外置放深度為三·九六公尺，L. W. E. S. T. 第一號浮標可供長四〇〇尺長之船停泊，其餘可供三五〇尺長之船停泊。

(2)碼頭 港有碼頭二。

引水 引水範圍自 Bill Island 至 Kakchih Point，港內戰前有外籍引水人二，戰後由全國引水管理委員會設處主持。

船塢 華人所辦造船修理場，能修理長至36米之船隻，起重機無。

淡水供給 爐水及飲水均由二公司供給，該水公司有水船四艘，每艘容量35立方噸。

燃料 港內有三煤公司，供給量至多三千立方噸。亞細亞美孚火油公司，能供給大量燃料油。

給養 港內有七船商，供量甚少。

打撈設備 港內有二駁貨船，裝有起重設備，無潛水設備。

拖駁 汽船進口時，并不需要拖船，港內僅有摩托汽艇拖駁貨船。

醫院 港內有醫院七，僅有一家收容傳染病患者。

檢疫 檢疫停泊處，在港口之北邊，檢疫事務由衛生局辦理。

各國領事館 有法、英、荷、挪、丹麥、及美諸國之領事。

颶風信號 颶風信號依照 China Coast Code Storm Signals 颶風警告，均從上海香港及南京氣象台發出。

時間信號 每星期六正午發佈信號。

消防設備 本市有三消防車，均係新式設備。

(三十) 廣州

廣州地當東、西、北三江之總匯，市在珠江北岸，藉其水陸交通之便，滇、黔、粵、桂及浙、贛、鄂南部之貨物，無不畢集于此，遂為南方第一大埠。若更將東南之黃浦築港工程實現，廣州則更臻繁盛，可直接吞吐世界之商品矣。

港口界限 南至 Macao Fort，西至 Lochun Creek 及 Puntong，鉄橋，東至 Shekchung Creek 及 Chunlung Creek，長約 12.96 公里（七英里）。

黃浦河停泊處長約 10.17 公里（5.5 英里），于 Gully Point 及 First Bar Island 之東南角之間。

船隻航行 民國二十六年進出口船隻，包括內河船隻共為一〇五、九四二艘，噸位為八、九八五、七五六噸。沙船四、七五七艘港內鉄駁共有二、八二〇艘，民船約一、五五〇艘。

進口船最大者為英商之 Daisy Moller，長 357 尺，寬度 48.2 尺，總噸位 4,087 噸，進口時吃水 12.5 尺，為上海 Messrs Moller & Co. 所有。吃水最深之進口船，為英商之 Suiyang，長 320 尺，寬 41.2 尺，總噸位 2,590 噸，吃水深 12 尺。至進入黃浦河吃水最深之船隻，為英商之 Kwaisang，長 305 尺，寬 421 尺，重 2,320 噸，吃水深 21.82 尺。

上列三船進港時，均雇用有執照之引水人。

民國二十六年船隻進出口數：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
外洋及沿海船	834	1,291,243	837	1,287,507	1,671	2,578,750
小 汽 船	1,749	1,631,748	1,736	1,650,550	3,485	3,242,298

帆船(駁貨 船在內)	727	89,338	697	86,109	1,424	175,447
汽艇(被拖船隻 之噸位在內)	542	29,866	549	30,076	1,091	59,942
內河船隻	49,143	1,464,400	49,128	1,464,919	98,271	2,929,319
總計	52,995	4,506,595	52,947	4,479,161	105,942	8,985,756

是年進出口之沙船 4,757 艘,并不包括在內。

吃水量 港口有灘吃水甚淺,入口後吃水量加深,于 Back Reach 吃水量從 12 尺至 20 尺,船隻可自由帶纜,或掉向于 West Reach,吃水量從 16 尺至 26 尺,平均吃水量于夏季漲汛時為 16 尺。港內于 Honam Point 外有一淺灘,吃水 14 尺以上之船隻,祇能于標誌牌(Tide Gauge)指于二尺之時經過,此灘目前 Front Reach 除小型船隻可航行外,其餘概不放行。

船隻之長度 全長 850 尺之船隻,可取道 Back Reach 而直達廣州。如航行情形有利時,全長 375 尺之船隻亦可航行,惟須審慎。

停泊設備 港內有五「首尾繫泊浮標」及一單浮標停泊處,專為商船而設。八「首尾繫泊浮標」專為外國兵船用,五「首尾繫泊浮標」及一單浮標,為海關汽艇用,三單浮標為駁船用,及十五單浮標,為私人汽艇及船房(House—Boat)用。

停泊處 經常應用之停泊所,廣州港 20,黃浦 10,均由 Harbour Officer 導入。

引水 引水地要自 Belcher Island Upper Limits 起至 Lantao Island 西南向西一綫,長約八十英里。

主要船塢 廣州有二旱船塢,位于港口界限內近 Macao Fort,第三停泊段為市政府管理,商船均可進塢,除去推動機工作外(Turbine Work)普通修理,均可能自行製造二千 H. P. 之蒸氣機起重機一,能舉重約 20 噸。

船塢之詳細情形如下:

第一號:長 330 尺,闊(入口處) 40 尺,深 15 尺。

第二號:長 212 尺,闊(入口處) 36 尺,深 12 尺。

有一長 80 尺之滑道。

淡水給養 因船隻停留日期大多甚短,飲水多購自香港,河水可

爲爐子用水。

燃料 本地貯煤祇供內河汽船應用，外洋及沿海船隻大多于香港裝煤。燃料油由亞細亞及美孚火油公司供給，但因船隻均往香港裝油，本地貯油甚少。

給養 實際上船隻多自香港購買給養，因香港物價低賤。廣州市上出售大量土產，價格甚爲公道。

打撈設備 本地無此設備，需要時可往香港帶來，當地可雇用潛水人，技術甚爲精良，市政府所有之救火船 Cainghua，裝有幫浦，能抽去小船之水。

拖駁 拖駁純由純重 10—20 噸之汽艇担任。

醫院 大多沒有門診部，受國人管理者有 24 座，其中七座爲公家管理，餘者均爲私人所有，收費低廉，床數甚多。受外人管理者有六座，五爲私人所有，餘一爲英人管理，收費亦甚低廉。

檢疫 由全國衛生署主持。

外國領事館 有捷克、丹麥、芬蘭、法、英、意、荷、挪、葡、瑞典、瑞士、及美諸國領事館。

危險性貨物 廣州：裝礦物油船隻停泊于第二停泊段之下段，裝爆炸物易燃品或酸類等停泊于第三停泊段。

黃浦：船隻暨須停泊于第二停泊段。

卸除貨物前，須由港務長簽發准單。船隻未來前，須先行申請准單。

颶風信號 有關於香港或其附近之颶風之各種情報，俱由 Royal Observatory 以電報通知，該電報等均可公開閱讀。

颶風信號悉照 Hongkong Local Storm Signal Code，日間位號公佈于廣州之 Customs Signal Tower，及黃浦之 Customs Signal Mast，夜間位號公佈于海關驗關房上之 Signal Mast。

深度信號 標誌牌設于下列三段（廣州港）：

British Jetty 第一停泊段廣州港。

Harbour Dept Buoy Yard 第二停泊段廣州港。

Foreign Cemetery Jetty 相對 Macao Forts 第三停泊段廣州港。

第三標誌牌用途最廣，目前將牌上顯示加上六尺即可得 Taishek Bar 上之深度。

黃浦河上，于海關碼頭及 Cambridge Barrier Red Beacon 亦置有同樣標誌牌 (Tide Guage)。

廣州河上下列四處亦設有標誌牌：

(a) Taishek Barrier on Upper Beacon.

(b) Taisan 約在 Taishek 東一哩 (有二其中一有自動鐘面)。

(c) Tide Pole Light 外 (有二其中一有自動鐘面)。

時間信號 欲知時間而備有無線電者，可收聽 Royal Observatory 轉播。

消防設備 消防車皆為最新式，卅秒內即可出發，有一消防艦隊，效率極高，為市政府所有。海關汽艇 Yuethoi 設有幫浦，連有皮帶。

港河污穢 城內垃圾由民船傾入於東西兩界限以外，河中垃圾有時應用填塞小河。

黃浦港 在 Cambridge Barrier 對面北岸，建一新碼頭，長 1,312 尺。在其地以上，計劃填成一長約 4,921.26 尺闊 1,312.34 尺之地在水平以上 13.12 尺。民國二十六年終工作完成百分之卅，為黃浦發展計劃之一部份。

濬浦 二十六年七月，開始挖掘 Second Bar 之新河床，該河床長 14,763.79 尺，闊 229.66 尺，深 26.90 尺，年終完成五成。同時 First Bar 之河床亦開始挖掘，該河床長 11,482.95 尺，闊 229.66 尺，深 27.89 尺，年終完成四成，皆為黃浦發展計劃之一部份。

(三十三) 三 水

三水當北江入西江之會口，鐵路直達廣州，汽船西通蒼梧，北抵英德，(北江洪水期可上溯曲江) 東南達粵江三角洲各地，輸出品以麻袋、團扇、紙、蓆、爆竹等為大宗。

港口界限 西自入口處，經 Samshui Beach 至 Mandarin Point，東由浮石經三水岬，其間計 3.22 公里。

航行船隻 在民國二十六年，洋式船隻包括汽船駁貨船，及依照 Inland Water Regulation 之貿易船舶進出三水港口者，計四、七九六艘，總噸數共計一、四〇七、六五八噸，同年本地及其他船隻依照船隻行駛手冊，在海關進出者，計一三、六八六艘總噸位共計九〇三、七五二噸。

是年最大船隻進出此港，係英國 S. S. Taihing 號，船長一八五尺，吃水九尺一寸，錨艙 32.1 尺，總噸位一、〇六八噸。

民國二十六年船隻進出口表：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
洋式河內 小汽艇	1,131	449,066	1,131	449,066	2,262	898,132
內河小汽艇	69	26,053	69	26,053	138	52,106
汽艇(包括 駁貨船)	1,198	228,710	198	228,710	2,396	457,420
汽船及摩托船	6,843	451,876	6,843	451,876	13,686	903,752
總 數	9,241	1,155,705	9,241	1,155,705	18,482	2,311,752

吃水量 吃水 7.6 尺者在淺水季可停泊內港，吃水最大者當潮水測量計讀數為零時，須停泊 Rattler Island (冬季停泊段)

船舶容量 船舶長度 200 尺可平安進入三水港，唯必須依據淺灘之水深。

停泊設備 (1) 拋錨處：港內有足夠地方停泊，但無浮標，蓋港內無潮，船隻灣定，絕少搖曳。

(2) 碼頭 無碼頭或浮橋可供船隻傍靠，小汽船自行雇用引水者按月計薪。

主要船塢 暫無船塢可供使用。

淡水給養 鍋用水飲料用水不取費用。

煤倉設備 (a) 煤：暫無設備可供給煤塊，然木柴甚豐。

(b) 燃料油：經售亞細亞石油公司之興亞公司可供給小量原油。

給養 興亞公司 (Main Street, Hokow) 可供給引擎間需用物件，亞記公司 (Main Street) 可供給糧食，該二公司僅能供給小型船隻之需要。

救護設備 無潛水設備可從廣州獲得。

拖駁 來港拖駁，定期往返，拖木筏駁貨船及運客船，往來廣州江門、梧州及香港間，船隻雇用拖駁，鄰近即可獲得，費用自行相互商榷，噸

位數六噸到一百噸不等。

醫院 Lupao有博愛醫院,病床一百只。

檢疫 此港暫無衛生局。

外國領事館 無。

危險物資 不准進口,船隻暫停北江 Kokmi 村下游。

颶風信號 如有颶風或暴風來襲,先有香港皇家氣象台報告消息,此項消息公布于港務辦事處。

現用信號 1. 預測氣候轉劣:

日間 一黑球。

夜間 一紅燈掛于海關街端上。

2. 預測颶風或暴風:

日間 上下二黑球。

夜間 平行二紅燈,懸于海關街端上。

水深標誌 在 Tweed panet 神廟附近有一河,深度量計由零下三尺到零上十三尺。

有關布告 航行布告及颶風信號傳播至西江汽艇,且在海關港務辦事處揭示。

火警設備 僅有手搖抽水唧筒一只。

最近建築 會建築鋼骨碼頭一座,以供香港廣州汽船停泊之用,碼頭長375尺。

(三十二) 梧州

梧州位於粵桂之交點,扼由粵入桂之總口,汽船下航港粵,電船民船上通本省及湘滇黔三省,為兩江上流轉輸之樞紐。城市位于西江北岸,桂江東岸,形勢甚雄。

港口界限 從禹帝廟(下界)到沈家莊(上界)共計1200公尺。

航行船隻 民國二十六年進出船隻共計7406艘,總噸數計一、一四一、〇一四噸。大船無法進口。西江貿易船隻,其噸位數不超過700噸,最深吃水量不大于十一尺(在深水季節)。

民國二十六年進出口船隻數：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
洋式小汽船	990	308,922	990	308,922	1,980	617,844
帆船(包括駁貨船)	337	85,938	337	85,938	674	171,876
摩托船	589	44,656	589	44,656	1,178	86,312
內河汽艇及摩托船	1,787	130,991	1,787	130,991	3,574	261,982

吃水量 在淺水季吃水九尺之船隻不可進口,但需拋錨于10號碼頭港內,吃水量隨水綫而有變更。

停泊設備 九航行公司,三稅務局,一海關,皆沿西江北岸,其他各浮筒皆沿富江梧州邊在江南岸,每油公司皆有碼頭,從儲油處通至河岸。

引水 僱用長期引水員。

主要船塢 三座小型浮塢,可供不超過一百尺長之汽艇或摩托船使用,其他設備付諸缺如。

淡水給養 梧州自來水公司為省政府所有,經常供給淡水,水源來自富江,注入儲水池,經過濾後再供市民使用,此水不能供船隻鍋爐之用。

煤及燃料油 此處無法獲得煤斤,航行西江船隻先在香港裝煤。亞細亞石油公司及標準石油公司儲有大量燃料油,可供航行梧州上游之船隻。

給養 下列諸處可供小量給養：

- | | | |
|---------------|-----|------------|
| 1. Wing Fat, | 3, | Chukon Rd. |
| 2. Ying Fat, | 41, | Tainam Rd. |
| 3. Yet Fat, | 8, | Tainam Rd. |
| 4. Heng Fung, | 58, | Kujen Rd. |
| 5. Fu Hing, | 72, | Kujen Rd. |

救護設備 梧州 Leung Yun Kee 公司有一副潛水用具。

醫院 梧州醫院計有：

Stout Memorial Hospital 廣西省立醫院, Wesleyan 廣仁醫院, Dr. Shin Ka Chai's 醫院, Dr. Ko Kin Hing's 醫院, 及紅十字會醫院。

檢疫 無檢疫管理。

危險貨物 船隻須停泊于下港界口卸除危險物品,裝有石油揮發油等三船隻,須停泊于油站處。

有關布告 本埠航行布告除在海關發表外,且傳至各船隻。

火警設備 梧州有一新式消防隊,歸本地當局管理商務議事會,有一新式柴油引擎救火船,該船有三枝救火皮帶管。

(三十三) 江 門

江門為新會縣治所在地,在西江南支之右岸,新甯鐵路自其北之北街經此達斗山,為水陸交通之要點,市肆甚盛。附近一帶所產雞蛋,蔬菜,名果,鮮皮等類,多運往香港上市,又縣境以產新會橙及葵扇著名,運銷甚廣。

港口界限 港北為在西河之 Pakkai 一段,界限如下:在西河中江門溪之西北,于橫穿 Chishan 村西南一綫之中,江門溪之西南于橫穿 Lyu 山東北一綫之中,在江門溪中江門城之西南于 Wenwu 廟之中。

民國二十六年進出口船隻數:

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
洋式小汽船 駁貨船	1,093	471,515	1,093	471,515	2,186	943,030
內河汽艇 及船艇	9,301	145,109	9,301	145,109	18,602	290,218
總 數	10,394	616,624	10,394	616,624	20,788	1,233,248

吃水量 于 Wangmoon 及 Mahning 灘上吃水量至多十一尺。

停泊設備 港內有碼頭四座,應用者三座:

碼 頭	長 度	深 度 L.W.O.S.	堆棧面積	堆 棧	起重機	應用者
鐵 路 碼 頭	122.2米	10尺	無	無	無	香港汽船
Tong-Himshin-Tong	15.0米	10尺	無	無	無	香港汽船
Shun - on	24.5米	10尺	無	無	無	現不應用
Lee - on	11.0米	6尺	無	無	無	澳門汽船

引水 小汽船上自行雇用引水人,按月計薪。

淡水給養 可用河水。

煤及燃料油 無裝煤設備,美孚亞細亞及德士古火油公司經常供給燃料油,專為摩托船及公共汽車用。

給養 無船商,有一永利代辦商。

拖駁 有定期自廣州至 Suncheong 拖運駁貨船,及旅客船之拖駁。

醫院 江門醫院專收男病人, Marion Barclay 醫院專收女病人,上列兩醫院各有病床六十只。

檢疫 無特殊規定,海關醫員如需要時作檢疫事宜。

外國領事館 無。

危險性物品 一切船隻概須停泊于港口界限外卸除此類貨物,裝運揮發油火油等之貨駁,停泊于洪門溪內。

颶風信號 信號依照香港所發懸掛于海關碼頭上之桅杆,警告信號有時從港內兵船,或小汽船上發出。

有關布告 出有港口公告及本地航行布告,送達各船主傳閱。

消防設備 水上無消防設備,當地消防隊置有二效率極高之新式摩托救火機。

港河污穢處置 城內垃圾傾入於河後,被河流帶走。

(三十四) 海 口

海口當南波河入海之口,臨海南海峽,港內沙灘四佈,水淺而路窄,

大輪不能入口，須泊于港外之海中，以民船轉駁至港內。而當強烈北風來時，船舶又難以起卸貨物，實一極不適宜之海港。惟以扼海南海峽之咽喉，當東京灣東出之衝，遂為全島之商業中心。

港口界限 Paksha Point 81 度之南，及 Obelisk 135 度之東。

船隻航行 民國二十六年進出口船隻數：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
摩托船隻	82	135,072	82	135,072	164	270,144
汽 船	326	421,080	326	421,080	652	842,160

是年進口最大之船隻為挪威之海利輪，長³³⁴尺 3 寸，闊 48 尺 10 寸，純重二、一六〇噸，吃水量進口時為 16 尺 6 寸，為 Brunsgaard Kiosternd & Co. 所有。

吃水量 28 尺。

停泊設備 船隻均停泊于海口港口內，并無碼頭及舉重設備。

引水 引水事務由全國引水管理委員會設處主持。

船塢 無

淡水給養 海關能供給十二噸以內之飲水，鍋爐用水可從河中汲取。

燃料 十噸以內之燃料油可由亞洲火油公司及美孚公司供給。

給養 在海口無船商，少量物品可從代辦商處購得，當地市場則出售各種家禽，豬，蔬菜，野味，魚鮮等。

醫院 計有：美國長老會醫院，海南醫院，Oichi 醫院，及中法醫院等。

港口檢查 設有港口檢疫所。

外國領事館 有一法國領事館。

危險性貨物 所有危險貨物須立即在停泊處卸除。

有關布告 出有一本地航行布告，海關海務科所出之航行布告懸掛于港口事務所外，并通知各航。

消防設備 無救火船，本地消防處置有二摩托幫浦，附有皮帶。

港河污穢處置 河中不准傾倒垃圾，但各小溪帶有大量惡臭之廢物流入河中。

(三十五) 北 海

北海位東京灣之北，廉江三叉港內，以海中突出之半島抱成良港，港內水深浪靜，無需浮筒。凡船舶停泊，皆用雙錨泊定位置。

港口界限 自 Tikok 村廟向正北一綫，至北海關北向正北一綫。

航行船隻 民國二十六年該港之總噸數如下：

船隻種類	進 口		出 口		總 計	
	艘數	噸 數	艘數	噸 數	艘數	噸 數
沿海船隻	131	179,774	123	181,096	263	360,870
內河船隻	99	19,701	100	19,900	199	39,601

是年入口之帆船共三、五〇二艘，共口共三、一七九艘，進口最大之船為英商濟南輪，重二、一〇〇噸。

吃水量 春季低潮時為二十一尺。

淡水供給 由當地船夫供給，量極有限，每次至少十噸，無水船設備，故需于良好天氣下輸送飲水。

燃料設備 無煤棧，僅有十噸以下之桶裝燃料油。

給養 無船上用品，本地土產亦極少量。

打撈設備 無，可雇用華籍潛水人能入水五至六呎。

醫院 醫院有：法國醫院，C. M. S. 醫院（英），及 Dr. Sing's 醫院（中）。

危險性質物 自 Tikok 村正北一綫向東之三·五 Cables 外向海面之處劃為危險貨物之停泊處，本港仍實行軍火及礦物油之特別管理規則。

有關布告 海務科航行布告出版時公布于北海關關址，并通知各船，本地亦出有兩種航行公告。

消防設備 本地警署有一小型之救火車，無救火船。

(三十六) 榆 林

榆林港位于海南島之南岸，港口羣山簇抱，水道狹窄，其內港寬水深，可泊巨輪。

(三十七) 基 隆

基隆港位于台灣島之東北端，適在富貴角與鼻頭角之中間，港之東西南三面層巒環抱，港口向西北開敞，而向西南灣入內港，成一長約二千公尺寬約四百公尺之狹長水道。本港可劃分為內港，（包括牛稠港）漁港，及外港三部。

界線 內港自仙洞燈塔，由正北順轉九十五度以南之水面均屬之。

漁港自八尺門燈塔，由正北順轉 180 度以東之水面均屬之。

外港除內港及漁港以外之水面均屬之。

水位 本部寬度最狹部分為一八一·八公尺，港內水深如下：

第一碼頭長度二一八·七公尺水深八至九公尺。

第二碼頭長度一九五·六公尺水深約九公尺。

第三碼頭長度一六三·六公尺水深約九公尺。

第四碼頭長度一九五·四公尺水深約九公尺。

第五碼頭長度五四·五公尺水深約九公尺。

第六碼頭長度一四〇·〇公尺水深約九公尺。

第七碼頭長度一三六·三公尺水深約九公尺。

第八碼頭長度一三六·三公尺水深約九公尺。

第九碼頭長度一三六·三公尺水深約九公尺。

第十碼頭長度一三六·三公尺水深約九公尺。

十一碼頭長度一〇九·一公尺水深約五公尺。

十二碼頭長度七〇·九公尺水深五至八公尺。

十三碼頭長度一六三·六公尺水深約九公尺。

十四碼頭長度一七二·七公尺水深約十公尺。

十五碼頭長度一五四·五公尺水深約十公尺。

十六碼頭長度一五四·五公尺水深約十公尺。

十七碼頭長度二一九·〇公尺水深約十一公尺。

十八碼頭長度二一九·〇公尺水深約十一公尺。

火車站前棧橋碼頭 一四·五公尺水深約四公尺。

(三十八) 高雄

高雄港位於台灣島之西南端，可容船舶十六隻，大者達萬噸。出口貨以糖、水果及水泥等為大宗。

本港分內外二港，外港狹小，祇備船隻檢疫之用，但遇大船，又逢漲潮時，宜特別注意，須在港外等候。內港設有碼頭，大者可靠九所，水深有廿七尺以上。

(三十九) 蓮花港

花蓮港位於台灣島之中部東岸，在花蓮市區東北方面約三公里，本港係人工開鑿，東西築二防波堤，左右圍抱而成。

內港成矩形，為船舶停泊之處，面積約達七萬平方公尺，內外港間以航道連絡之。

港灣現狀 航道寬五十公尺，水深七·五公尺，因數年來未經挖掘，逐漸淤積，現在水深約在六公尺左右。輪船碼頭在港之右岸，其停泊輪船處水深原為七·五公尺，現僅六公尺左右。漁船碼頭在港之左岸，其停泊漁船處各深原為三·〇公尺現僅二·〇公尺。

水尺 自輪船碼頭至對岸一七〇公尺以內，水深約為七·五公尺，現僅有六公尺左右。碼頭長四一〇公尺，三〇〇〇噸輪船三艘可以同時靠岸。

(完)

本篇因於極短時期內倉猝編集，簡陋自所不免，尚祈 閱者見諒。加以戰事方止，各港埠正在恢復途中，日新月異，情況時有變動，為求精確計，切盼航界同事隨時賜教，俾本篇得成為一完善之參攷資料是幸。

作者附誌。

無線電對於航行安全之新貢獻

王 世 駢

近年來電子學 (Electronic) 發展甚速，應用範圍日廣，新型無線電設備，層出不窮。如此次世界大戰時，盟國海軍運用雷達 (Radar) 搜索德國潛水艇，使其無從隱藏，日就殲滅。無線電操縱飛機炸彈施放器轟炸敵軍陣地，彈無虛發。海空軍出征時，應用羅輪 (Loran) 及紹輪 (Shoran) 測定其航線等，功效卓著。此類設備中，如雷達羅輪等，對於航行安全頗多輔助。英美二國有鑒於此，先後舉行國際無線電輔助水航會議，倡導戰時軍用輔航設備移用於商用船舶。現英美商船逐漸採用各項新型輔航設備。此類設備約可分為：(一) 通訊設備，(二) 雷達，(三) 船舶定位設備。謹將管見所及，分述如下：

(I) 無線電通訊設備

安全通訊 國際海上生命安全會議，早已規定航海船舶必需裝設無線電通訊設備，以便船舶遇險時呼叫救援；並訂定中波五百千週波 (K. C.) 為遇險呼援之用。惟中波無線電傳遞距離不及短波廣遠，故美國近又規定八千二百八十千週波為船舶呼救週率。船舶電台類多增設短波無線電設備，海岸電台亦多增加短波機件，晝夜守聽。海上航行安全，得以多一保障。

氣象電訊 船舶航行海洋中，氣象情況，至為重要。氣象台測得各項記錄，用無線電播發各船收聽，最為迅速。各國海岸電台類多播發氣象報告及標準時間，供給船舶參考。於氣象有特殊變化時，又播發氣象警報，及氣象預測，以便各船早作準備。對於航行安全，頗多輔助。

港內通訊 船舶進港後，其電台應即停止通報，以免干擾安全通訊。惟自極短波 (V. H. F.) 無線電發明後，其波長範圍較為廣闊，週率調幅術 (Frequency Modulation) 亦日臻完備。採用極短波週率調幅無線電話設備，作為短距離港內通訊，干擾甚少，為近年來無線電通訊設備之一大

進步。船舶在擁擠之港內航行時，此項設備頗為重要。英美船舶類多增設此項設備，互通電訊。

(II) 雷 達

雷達之原理 雷達 (Radar) 一字，係組合 Radio Detection and Ranging 各字之冠首字母而成，意為無線電偵測距離。其原理為無線電波放射時，遇固體物質，則反射而生回波，頗似音波遇障礙物時，產生之回聲。因發射及回返電波為等速度，且數量相同，故若

S = 產生回波物與無線電源之距離；

T = 無線電波往返之時間；

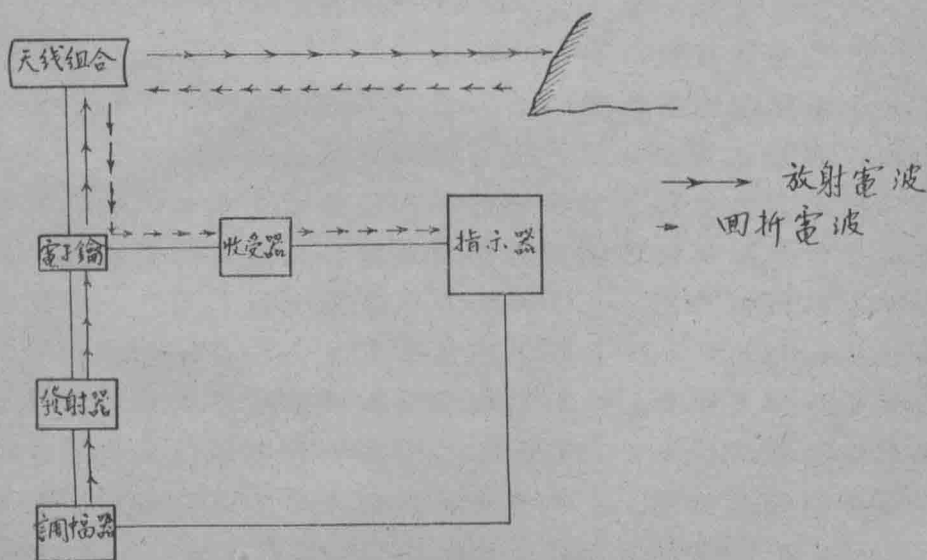
V = 無線電波之速度；

則 $2S = VT$,

因 V 係常數，故 $S = KT$ 。

由上列公式，可見產生回波物之距離，與無線電往返時間成正比例。雷達即係由測定電波往返之時間，推算目標物之距離。利用定向天綫收受回波，以決定其方向。故雷達所用之電波須有等速度直綫進行，及集中傳遞之特性，無線電波中超短波段最為合用。雷達設備多採用十公分，五公分及三公分之脈振 (Pulse) 電波。

雷達工作程序 脈振電波由天綫放射後，向某一方向直綫進行，



遇到固體物質即反射而生回波，以同一速度折返。此時發射器已中止放射，故天綫收到此回波，即導至收受器，經檢波放大等階級後，引至指示器，在其屏幕 (Screen) 上產生一光點。如此輪流收發電波，屏幕上各光點組合而成一平面圖，指示四週地形船舶等之方向距離。其工作程序已綜合如上圖。

雷達機件概況 雷達設備除電源部份外，計有：(1) 發射器 (Transmitter)，(2) 調幅器 (Modulator)，(3) 收受器 (Receiver)，(4) 天綫組合 (Antenna Assembly)，(5) 指示器 (Indicator)，及 (6) 電子鑰 (Electronic Switch)。

(1) 發射器 發射器產生無線電波，其主要部份為振盪器。超短波之週率甚高，普通真空管不克產生此高振盪，今多採用磁場控制式真空管 (Magnetron)，管內有燈絲及屏極，外圍電磁圈，利用電磁場控制電子進行途徑，產生高振盪，其週率由諧振綫路決定之。最新式之磁場控制管，在管內屏極間，即有諧振間隙 (Resonant Cavity) 以決定振盪率，尤為簡便。

(2) 調幅器 發射器所產生之高週率無線電波，經調幅器之控制而成脈振，其控制法為：

A. 將荷電人造傳輸綫路 (通稱脈振組合) 短路或斷路。

B. 增加磁場強度至飽和點，產生一電壓激變 (Voltage Surge)。

施用上述方法所用之實際器械為：

A. 高壓真空電子管 (High-voltage vacuum tube)；

B. 火花間隙枚電 (Spark-gap Discharge)；

C. 含氫熱陰極三極管 (Hydrogen filled thyratron)。

由反復短路或斷路工作，使高週率電波成脈振。

(3) 收受器 收受器使微弱回波經檢波放大等作用後，化成信號輸入至指示器。其構造程式多採用超外差式，包括波差振盪級 (Beating Oscillator)，初次檢波級 (First Detector)，中週放大級 (I. F. Amplifier)，二次檢波級 (Second Detector)，及末級光電信號放大級 (Video Amplifier)。其中波差振盪檢波，及中週放大等級，與普通設計稍有不同。波差振盪器多用速度調幅管 (Velocity-modulating Tube)，由管中振盪空隙決定週率。檢波多用觸針矽體結晶檢波，中週波率約為三十至六十兆週波，用五極管 6AK5 式作用中週放大。

4. 天綫組合 雷達設備收發電波係輪流工作，故一套天綫組合即敷應用，惟需有高度定向性，及能轉動者。現多採用反射器 (Reflector) 及天綫組成，用馬達拖動，以便其所放射之電波，能集中依次向四週掃射，似船舶探海燈之燈光，向各方放射。其所收受之電波，在某一時間內，祇收某一固定方向。反射器多係拋物綫體 (Paraboloid)，天綫在其焦點，故其幅射能集中一方向。

5. 指示器 指示器多採用平面示位器式，即所謂 P. P. I. (Plan Position Indicator)，主要器械為一陰極綫放射管 (Cathode Ray Tube)，收受器之輸出引至此管中一控制屏極，其另一控制屏極則接至掃拂綫路 (Sweep Circuit)。此綫路於天綫開始放射電波時，由屏幕中心點掃拂至邊緣，沿半徑直綫進行。收受器收到回波，輸入控制屏極時，屏幕因電子之撞擊而生光點，此半徑掃拂與天綫同步轉動。若天綫向北時掃拂向上，則朝南時向下，於是天綫所收到各方回波，分別產生光點於屏幕，因屏幕係熐光質，持光性較久，故其所生之光點能支持至第二週掃拂。各光點接連合成一平面圖，由屏幕中心點至各光點之距離地位即係各目標物之距離地位，用比例尺即可測得數量。

6. 電子鑰 電子鑰將天綫輪流接至發射器及收受器，以免互相影響。雷達收發電波率甚速，普通電鑰不堪任用，多用氣體管，所謂 TR 盒，每秒鐘將天綫組合，輪流接至發射收受部份一千餘次。

以上所述之雷達設備為簡式雷達 (Primary Radar)，其放射回受皆由設備單獨工作。今又有複式雷達 (Secondary Radar)，其組織稍異，計有探詢設備 (Interrogator) 及射向設備 (Radar Beacon)。探詢設備裝於船舶，與簡式雷達相似；射向設備裝於沿海各處。射向設備收到探詢設備所放之電波後，即回射一電波。各射向設備之電波皆有特殊標記，其週率及放射時間亦相異。故探詢設備收到此回射電波，即能分別，其地位早已知悉。於是指示器上其他目標之地位亦可從而推測，由二處射向設備所示之船舶位置，且能決定船舶本身地位。

此外尚有雷達攝影機 (Radar Camera)，將指示器屏幕之平面圖攝成照片，以供事後查考。雷達反射器 (Radar Reflector) 分佈於重要水道，及使雷達應用時能增強其回波強度。雷達電視 (Teloran) 溶雷達及電視 (Television) 於一體，使平面指示圖由無線電傳真術播送，各處皆能在同

時收受，作為參考。

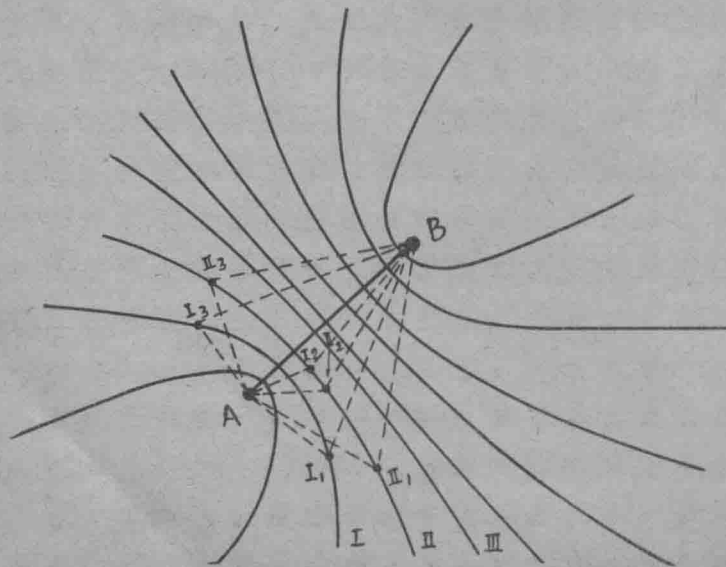
雷達之效用 雷達所用之超短波無線電不受霧雨等影響。船舶航行時若遇重霧陣雨，視線大為減低，雷達仍能探測四週情形，故其最大之效用為防免船隻互撞。無論黑夜雨霧，指示器繼續顯示四週狀態，駕駛人員即能選擇最安全航道行駛，不致耽誤航期，且可利用雷達測定船位。

III 無線電船舶定位設備

無線電船舶定位設備戰前多用測向器 (Direction Findet)，應用沿海射向電台 (Radio Beacon) 之電波，測定船舶位置。關於此類設備，近年來頗多發明，其最著者為下列數種：

1. 羅輪 (Loran)；
2. 基 (Gee)；
3. 得克 (Decca)；
4. 堪索 (Consol)；
5. 紹輪 (Shoran)。

以上各項設備中，裝於船舶之機件甚為輕便，應用手續亦甚簡單，普通船員經短時期之訓練，即能運用。其正確度甚高，費數分鐘之時間，即能測定船舶位置。其中羅輪、基、得克三種設備皆係應用雙曲綫 (Hyperbola) 特性，稱為雙曲綫系。茲先略述雙曲綫特性。



雙曲線上任何一點，與綫外二個定點距離之差度，與任何另一點與此二點距離之差度恆等。反言之，由二個定點及一距離差度，可以此二固定點為焦點 (Focus)，引伸成一雙曲綫，如上圖。

A、B，為二固定點，I、II、III，為一羣雙曲綫， $I_1 I_2 I_3 \dots \dots$ 、 $II_1 II_2 II_3 \dots \dots$ ，及 $III_1 III_2 III_3 \dots \dots$ 為雙曲綫上各點，依雙曲綫特性：

$$B I_1 - A I_1 = K_1 \quad B I_2 - A I_2 = K_1 \quad B I_3 - A I_3 = K_1$$

$$B II_1 - A II_1 = K_2 \quad B II_2 - A II_2 = K_2 \quad B II_3 - A II_3 = K_2$$

$$B III_1 - A III_1 = K_3 \quad B III_2 - A III_2 = K_3 \quad B III_3 - A III_3 = K_3$$

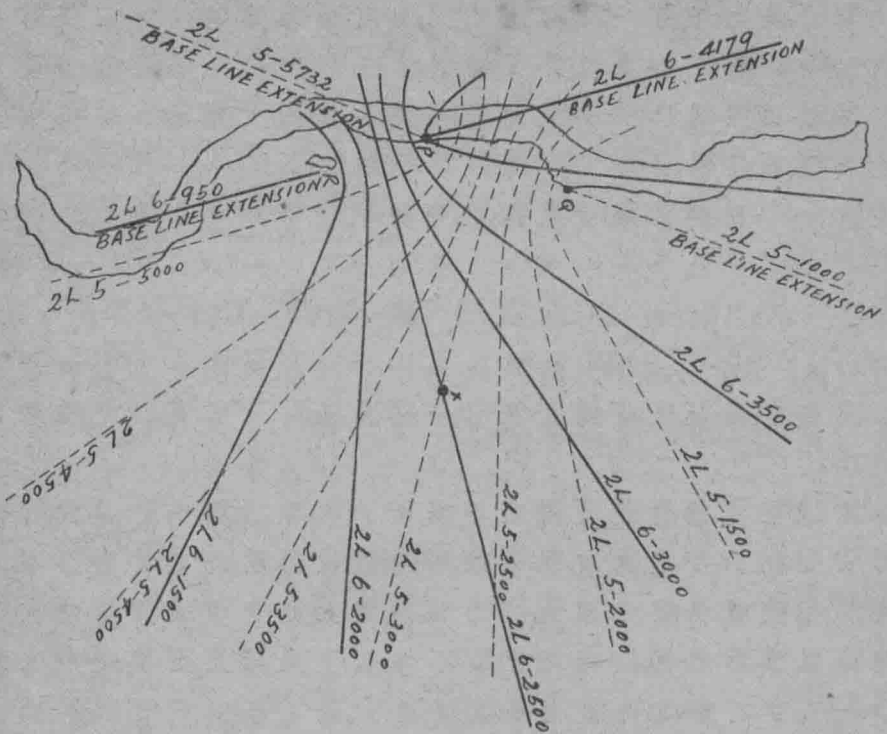
換言之，在一雙曲綫上，任何一點至綫外二固定點之距離為一常數。

無線電之放射速度固定不變，若 AB 為二無線電台，放射電波，收受器收受此二台之電波，因距離不等，故收得電波之時間亦不同。其收受時間相差度，視收受器地位而異。根據上述雙曲綫特性，此收受器若依雙曲綫移動，則其收受相差度不變。如收受器在雙曲綫 I 上移動，收受 AB 二台之電波，時間相差度恆為 K_1 。若相差度變更，則其地位必在另一雙曲綫上矣。由收受 AB 二台電波之時間差度，確定一雙曲綫，若再收受另外 CD 二台之電波，則由其時間相差度確定另一雙曲綫。A B C D 四台地理位置既確定，則由其引伸而成之雙曲綫羣之地理位置亦確定。故此二既定雙曲綫相交點，即係此收受器之位置。

羅輪及基即係根據上述原理，由收得電波時間差度，測定船舶位置。得克則由收得電波之相位差度 (Phase Difference)，測定船舶位置。

羅輪 羅輪設備計三部份：一為放射電台，設立於沿海各處；一為收受器，裝設於船舶；一為羅輪海圖 (Loran Chart)。每二座放射電台成一組，一名主台 (Master Station)，一名輔台 (Slave Station)。以主輔二台之地理地位為焦點，及各假定收受時間相差度引伸而成雙曲綫羣，印於海圖上，成羅輪海圖。

羅輪工作程序為主台先放射一脈振電波，輔台收得此電波後，亦即放射一脈振電波，船舶收受器先收到主台電波，經過相當時間後，又收到輔台電波，此二電波收受時間差度測定後，由羅輪海圖上確定一所屬之雙曲綫，再收受另一組電台之電波，確定海圖上另一所屬之雙曲綫，此二雙曲綫相交點即係船舶之地位。下圖即表示羅輪定位法：



圖中×為船舶，先收受 P R 一組電台之電波，測得時間差度為二千五百兆分秒 (U sec.)，由圖上知船在 2L62500 雙曲線上，再收受 P Q 一組電台之電波，測得時間相差度為三千兆分秒，由圖上知在 2L53000 雙曲線上，此二雙曲線相交點，即為船舶之位置。

羅輪 (Loran) 一字為 Long Rang Navigation Aid 所組成，即長程航行輔助器之意。其發射週率約二兆週波 (M. C.)，利用 E 層反射，增長射程，其有效使用距離於海上白日約七百哩，晚間約一千五百哩。

羅輪發射台包括收受器時間，計組合一發射器，及二座天線。發射時間為五十兆分秒，每秒鐘發射脈振式電波二十五次。收受器係用陰極綫放射管，顯示電波，由其測定時間差度。

上述羅輪設備通稱標準羅輪，有時一主台控制二輔台，即能有二組功用。另有低週羅輪應用一百八十千週波，射程可增加一倍，現正在試驗中。

基設備與羅輪設備相同，為英國所發明，惟其所用無線電波為脈振式超短波約二十至八十五兆週波，有效使用距離較短約一百哩，其

運用程序與羅輪相仿，由收受二海岸放射台電波之時間差度，從基海圖 (Gee Chart) 上二雙曲線測定船位。

基與羅輪基本原理相同，將來可能製造一種共用收受器，應用於此二項設備。

得克 得克亦屬雙曲線系，惟係應用無線電波相位差度確定雙曲線，其主要部份為放射電台。收受器，及得克海圖 (Decca Chart)，放射電台設於海岸各處。每二放射台成一組，一為主名 (Master Station)，一為輔台 (Slave Station)。以主輔二台之地理地位為焦點及各假定相位差度引伸成雙曲線羣，印於海圖上，成得克海圖 (Decca Charts)。收受器則裝於船舶中。

得克工作程序為主輔二台放射連續電波 (C. W.)，其週率有一恆定比例，以備收受器能鑒別相位差度。收受器因所處地點距離主輔二台不同，故其收得之電波相位亦異。收受器顯示此相位相差度，由得克海圖上定一雙曲線，再收受另一組主輔台之電波，定另一雙曲線，此二雙曲線交點，即係船舶位置。

得克主發射台用結晶體控制發射機，其週率甚為穩定。輔台收到此電波後，即將其化成另一週率，作為輔台發射機之勵振 (drive)。故輔台為主台所控制。收受器係多波道式 (Multi-channel)，每一放射台有一波道，收受器收得電波後，經波率增位及相位分別綫路，導至相位表，通稱得克儀 (Decometer) 指示相位差度。

得克放射週率為八十至一百五十千週波，其有效應用距離，日間約三百哩，夜間約七十五哩。

一得克主台恆能控制多只輔台，以資節省。如 A 為主台，B C D E 為輔台，則 AB、AC、AD、AE 各成一組，五座電台即能成四組，省去三座電台。

堪速 堪速係改進德式生納 (Sonne) 設備而成。發射台設於海岸，定向放射一組點劃連續波信號，船舶電台用普通通訊收報機收受此信號，計算其數量；並用定向天綫測得正確方向，乃於堪速海圖 (Consol Chart) 上定一位置綫 (Position Line)，再由另一放射台定另一位置綫，此二綫相交點即係船舶之位置。堪速放射週率為二百至五百千週波，有效應用距離約一千五百哩。

紹輪 紹輪設備中主要部份為探詢設備 (Interrogator) 及二射向設備 (Beacon)。探詢設備裝於船舶，放射一電波，二射向設備收到此電波後，各即放射不同週率之電波，探詢設備收到此二電波後，即能確定其地位。其放射週率在二百二十至二百六十兆週波之間，為超短波段，戰時空軍多用作測定轟炸地位工具，現船舶亦有採用作為定位設備。

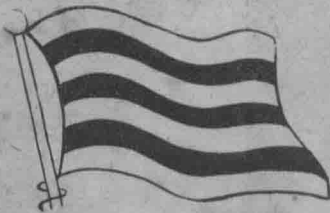
以上各項設備外，尚有測水深器 (Depth Finder) 一種，於航行安全頗多輔助，其原理為音波在水中進行至海底層，則反射而生回音；因音波進行速度係一恆定已知數，故由其往返時間即能測知水深度。新型測水深器應用電氣機械變換聲音器 (Transducer)，使電磁 (Electromagnetic) 力化成超成音 (Ultrasonic) 波，放射至海海底，其回波經變換器後應用電子管放大，再用指示器直接指示水深度。此項設備，於船舶航行淺水道中時，頗有效用，得以防免觸礁擱淺等危險。

無線電輔航設備，種類繁多，上述各項，較為完備，各國航輪漸多採用。我國航業日益發達，航綫日漸擴張，船舶輔航設備，頗為重要。綜合各項設備特性，及目前情況，我國內河及沿海航行似以雷達設備最為相宜；遠洋航行則太平洋航綫以羅輪設備相宜；歐洲航綫以堪索得克相宜，以便利用各國沿海岸已設立之射向設備，收事半功倍之效。各式船舶並宜增設短波無線電通訊設備，以資增加通訊效率，而利航行安全。

(完)

恭 祝

國營招商局七十五週紀念



三興輪船局謹賀

上海 南京 天津 漢口

地址：金陵東路五十七號

電話：87012 82058

倫敦 P. & O. 公司概況及挪威與瑞典之行

施 迺 徵

I. 倫敦 P. & O. 公司概況

(一) 公司簡史

本人於實習期間，曾見關於記載公司歷史之若干記錄。茲分三個時期，簡單敘述如下：

(一) 開創時期

1. 由 Willcox, 及 Anderson 兩位極貧寒之小商人，合組一小火輪商店 (1815—35)，慘淡經營進而成立：
2. Peninsular Steam Navigation Co. (1837) 已自置有數十噸之小火輪二艘，行駛倫敦與西班牙葡萄牙半島之間，此即公司命名“Peninsular”之由來；再進而擴大組織成立：
3. Peninsular & Oriental S. N. Co. (1840)，因公司業務，逐漸擴展至東方各地，如埃及與南非洲 (1840)，印度 (1842)，新加坡及上海 (1845)，澳洲 (1852) 等。

以上期間，公司曾得兩種幫助：

1. 當葡萄牙與西班牙女皇作戰時，公司創辦人出全力營救女皇，戰事結束，女皇得勝，該公司極受西班牙之支援，業務賴以進展。
2. 公司拓展東方航綫，係取得政府郵運合同之結果，彼時公司營業以郵運及客運為主。

(二) 蘇彝士運河通航之前後

公司航綫既在東方，蘇彝士運河與公司自然保有密切關係。蘇彝士運河於 1869 年通航。

1. 在運河通航之前，東方航綫，公司分三段接運：
 - A. 英國至埃及段 (船運)
 - B. 埃及至蘇彝士段 (大部份為駝運)

C. 蘇彝士至印度(船運)

以上三段接運,已達到互相銜接之程度。

2. 運河通航之後,不但累年經營之聯運設備失却效用;且各國船舶,紛紛經由運河開駛東方,公司向來獨佔之營業,一度而為競爭之局面。而且英國政府因不願影響其好望角之重要性,在運河通航之前,立於不贊助地位;因此運河之初期管理權,落於法國之手;當時經極困難之交涉,再由英國政府設法購得運河股權,取得運河管理地位;此一交涉,由公司當時董事長 Sir Thos Sutherland 一手辦理。

(三) 穩固時期

1. 當蘇彝士管理權經交涉後取得世界,及公司大量添造新船後未久,即遭遇第一次世界大戰(1914—18)。
2. 第一次世界大戰中,公司損失不多,且當戰時進行前後,除公司本部陸續添置船隻外,並先後收購下列各船公司:

British India S. N. Co. (1914)

Anchor Line (1910)

New Zealand Shipping Line (1916)

Union Steamship Co. of New Zealand (1917)

Hain Steamship Co. (1917)

Nourse Line (1917)

Oriental Line (1919)

Khedival Mail Line (1919)

General Steam Navigation (1920)

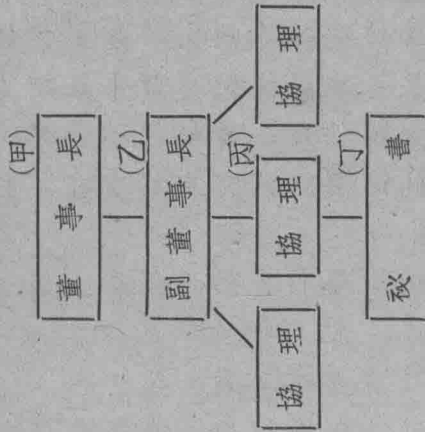
Moss-Hatchinson Line (1935)

以上收購之各船公司,迄至目前,均各保持其獨立性;但實際管理之權,操於 P. & O. 公司本部。

3. 至 1939 年第二次世界大戰發生之時,若自公司正式註冊成立之年(1840)算起,適相距一百年。1939 年公司本部及其管制之下各公司,船隻總噸位為一百九十五萬噸;運用之資金總額,共二千二百七十五萬鎊。
4. 此次大戰,公司損失甚重。本部船隻,約去半數,但據 1945,9,30,

(二) 公司組織

- (1) Outward Freight Dept.
- (2) Inward Freight Dept.
- (3) Passage Dept.
- (4) Marine Superintendent
- (5) Engineers Superintendent
- (6) Naval Architect
- (7) Officers Dept.
- (8) Superintendent Pursers
- (9) Repairs & Outfit Dept.
- (10) Oil & Fuel Dept.
- (11) Pursers Cash Dept.
- (12) Correspondence & Staff Dept.
- (13) Publicity Dept.
- (14) Stationery Dept.
- (15) Stocks & Shares Dept.
- (16) Cashiers Dept.
- (17) Accountants Dept.



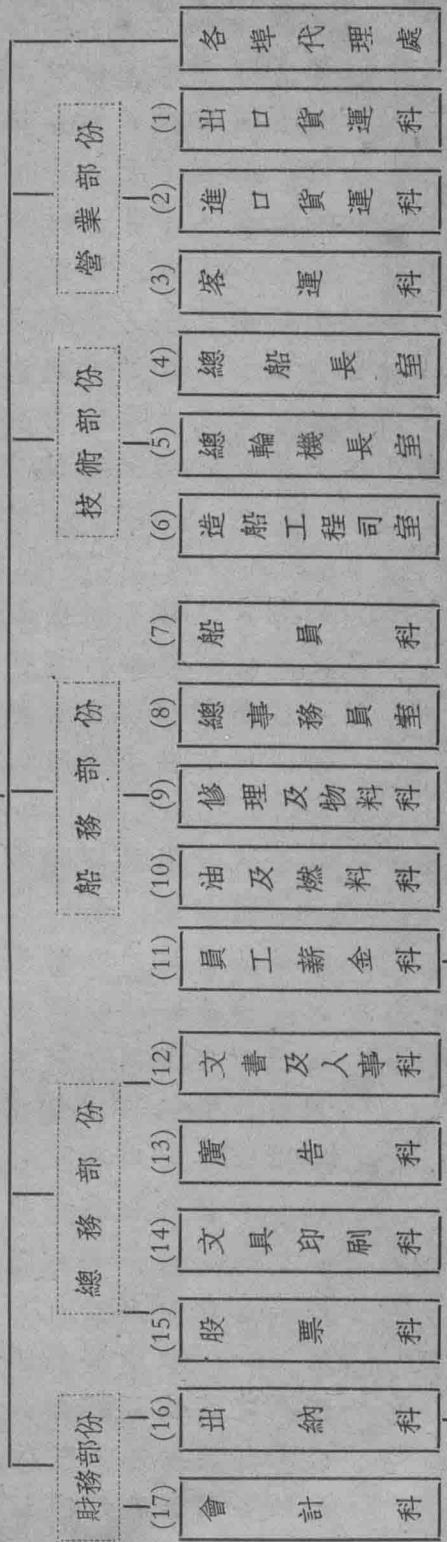
Management (總經理處)

(甲) Chairman } Managing Directors

(乙) Deputy Chairman }

(丙) Assistant Managers

(丁) Secretary



公司決算：

公司固定資產(除折舊外)及流動資產,共£32,537,922. 各種提存準備金,如備造新船準備等,£15,897,390. 1945年公司股票紅利為5%,在英國已為相當高之紅利。

至此,吾人可作一結語如下:

『P. & O. 為一慘淡經營,已獲相當成功之事業』。

關於公司各部份工作之支配,辦事之手續,信其必有詳密之規定。本人曾數次向公司詢問有無章則或手冊等類,均答以無。因此,惟有用平時參加工作之機會,留心觀察,與同事談話中,隨時參證。以下各節,即係平時觀察所得,尚欠完備,且難完全正確。

(三) 文書手續

- (一) 一般言之,該公司並無起稿核稿等手續,由打字員根據主辦人之口述成草稿,打好後送簽,正本發出,副本留存。簽字人如認為不妥,需要修改,甯可將打好信件撕去重打,但不多見。
- (二) 該公司文書手續所以如此簡便,除英文有打字之便利外,實由於:
 1. 辦事人員,對於事務之處理,均屬相當熟悉,無需上級主管指示,即可辦理。
 2. 辦事人員均有相當教育程度,文字通順。
 3. 人少事多,辦事必須簡便迅速,因此辦事人員不得不養成敏捷負責之習慣,上級主管人員對於來文僅加簽閱指示辦法,似與訓練辦事人員養成上述習慣有關。
- (三) 若謂該公司處理文書,並不如我國輪船公司認真,全屬錯誤:
 1. 該公司每次發信,均須分類編號,在信紙上打明。
 2. 每次發信,除簽字人外,先在信之上角打明撰稿人及打字員姓名,全信打好之後,再由原經辦人在信之下角用鋼筆縮簽姓名,此即我國公司繕校之手續,但該公司並不專設校對員,校對之責,由原經辦人負之。
 3. 公司規定,所有收文,均集中於文書科啓封,登記,呈閱後,再行分發各部份辦理。其逕送各部份之信件,除極尋常者外,亦必

於送簽發文時一併呈閱。

4. 每次發信，均以鋼筆簽字，本人迄今未見橡皮圖章，公司圖記，僅在簽訂契約時用之，但仍必加簽負責人姓名。

(四) 文書種類僅有書信及通知兩種，內部文書部份與部份之間，下行之手諭，上行之簽呈或報告，均用通知。通知與書信之分別，僅通知而不需客套。

(五) 文件之歸檔，由各部份各自負責辦理，並不集中於文書科。各部份歸檔工作，均由打字員兼任，各部份製有檔案目錄表，各人需要查卷時，依照目錄，各自去取，用畢仍回放原處。故無須管卷員，或調卷還卷等手續。

(六) 發文之簽字人，分為兩種：

1. 代表公司文件，由董事長簽；
2. 各部出面之文件，由各該部主管簽。

公司董事長兼任政府職務，不能常到公司，所以代表公司文件多由副董事長簽，有時由協理簽，亦有由祕書簽，但簽字下面，均須標明身份。

各部份出面之文件，如貨運及客運等較大部份，為數甚多；各主管均須見客，開會，及應酬，不能整日留在辦公室；所以各部份的文件，有時由其助理簽，簽字下面，亦各標明身份。

但何種文件係屬代表公司，必須由董事長或其助理人員簽。何種文件，得由部份主管或其助理人員簽？本人曾以此詢諸若干同事，均未能得一具體答復，公司或有規定，但無法得知。依照平時觀察所得者如下：

1. 凡係原始發生之案，則該信必須由董事長簽。例如本人上次前往利物浦，公司出信介紹與利物浦代理人見面，彼時本人在客運部，該介紹信即由客運部辦妥送由副董事長簽。
2. 凡已由董事長決定之案，此後有關本案解釋之信件，則不論收信人為政府，部份主管亦可簽字對外。

例如關於政府租船，帶運商貨，其辦法已由董事長與戰時運輸部換文決定；事後關於該項辦法實行時所發行之問題，即與戰時運輸部往還函件，部份主管亦可簽字對外。

3. 由部份對外之文件，似僅以營業部份(貨運、客運)為限；其他部份之對外文件，均須送董事長簽。
4. 公司與各埠代理處信件，據云凡蘇衣士以東之各代理處(即離公司本部較遠之代理處)，均須由董事長簽。
5. 凡對公司辦事或人員不滿意之外來文件，雖標明由部份啓封者，部份主管不准簽復，必須將來文及復信，併送由董事長簽。

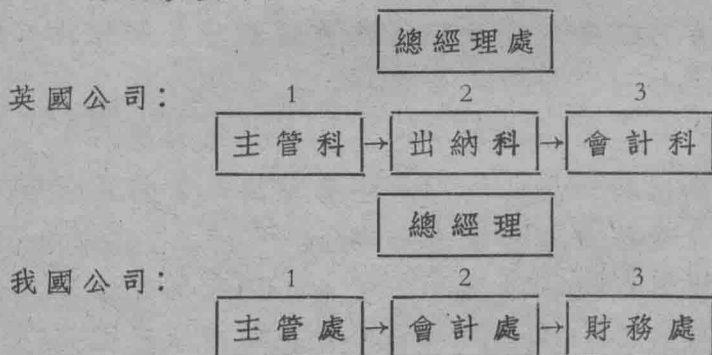
以上僅係舉例而已。總之該公司處理文書辦法，需要迅速，簡明，於相當考究之中，寓分層負責，及力求集中之意。

(四) 收付款手續

- (一) 該公司對於收付款項，亦採用會計與出納劃分辦法。惟會計部份，係事後核對，事前不問。
- (二) 商店向公司收物料帳：(a)商號將發票送物料科；(b)物料科核對後製付款單(僅發票之總清單說明用途等，但必須載明一號碼 Coding Number，說明詳後)，由物料科主管簽字；(c)物料科將付款單連同商號發票送出納科；(d)出納科如認為係經常款項，則開妥支票與付款單一併呈簽；如認為係特種款項，則先將付款單呈簽後，再開支票；(e)商店備收據向出納科領款，大多由出納科將支票寄交商店；(f)出納科登載活頁拷貝之現金簿與銀行簿，並將拷貝送會計科。
- (三) 任何付款，均須呈經總經理處(即董事長或其助理人員之一)簽准後，方得照付。
- (四) 支票印鑑為兩人：
 1. 固定一人，——秘書。
 2. 總經理處之一員。
 出納科祇關支票，並不簽署。
- (五) 任何付款，均集中由出納科辦理，收入之部份，祇負收解之責，不得扣付(如客票退票還款，亦須由出納科辦理)。僅員工薪金科(Pursers Cash Dept.)，為出納科之補助部份，專辦員工薪水之發放、借支、及代扣所得稅、保險費等等。各部份有小額備用金，每

月向出納科報銷一次。

- (六) 各項收據,僅收款員一人簽字。因收款中百分之九十九為支票,且為公司抬頭支票,收款員無權背書,故不虞有弊。其實關係更大之提單,亦僅一人簽字;吾人不應再認為收據必須二人以至三四人簽字。
- (七) 會計科目,以數字代表。即上述 Coding Number 每筆收付款項,必須載明應入之會計號碼,此項號碼例由會計科編製,分送各部份密存。關於船帳方面,每船每次有一總號,每帳有一分號。本人認為以號碼代表,確能劃分細密,查考或較便利,且可保持機密。此乃公司會計上認為成功之作,但不便探詳細內容。
- (八) 總括言之,該公司付款制度,與我國輪船公司略有不同之處:
1. 會計科注重公司整個財務之總彙;例如我國輪船公司會計處所設稽核現金收支之審核課,在彼等則屬於出納科範圍。
 2. 每筆付款,事前概需總經理處簽准,此與我國輪船公司相同。但付款責任,仍注重於主管科。——主管科為核准付款 (Approved payment by) 總經理處為通過付款 (Passed payment by)。我國輪船公司手續,有時主管處簽付後,總經理再批交會計處核付,此與英國公司會計科事前不與聞付款辦法之不同處。
 3. 除各埠代理處帳目亦逕送會計科外,所有現金收支,各主管科祇向出納科直接發生關係;會計科祇問出納科,不問主管科。茲以圖示如下:



- (九) 船上帳目,由各船事務員負責。事務員之職務,由總事務員室 (Superintendent Pursers) 管理;其帳目向員工薪金科 (Pursers Cash Department) 報銷。

(十) 該公司發薪辦法較我國公司繁重，如船員撥存款項，公司必須於每月之五日，將該員撥付之款，匯寄其家屬，或代為存放其儲蓄之銀行。其他則代扣款項甚多，如保險費、養老金、所得稅等等。較我國公司簡省者，所有內部職員薪水，均於每月之廿六日，公司開整數支票，撥交特約之銀行；由銀行依照公司預交之薪冊（僅於更動時每月通知），分別撥存各員往來戶。各職員均持有該銀行支票簿，以便陸續支取。

本人認為此種辦法之產生，與英國一般金融政策有關。英國金融政策，似極注重以儲蓄方法，減少市面巨額現鈔之流通。各機關因發放薪水而向銀行一次提取成千成萬鎊之現鈔，非但極少，且恐係不可能；目前市面通用之英鎊鈔票，均為一鎊券及十先令券，亦有五鎊者；但五鎊券，據在法律上，不算鈔票，而是匯票，應用時收款人有權向付款人要求背書，五鎊以上者，未嘗或見。

(五) 技術與行政分工

依照公司組織，技術部份頗與我國公司相似，亦分設三首長：

1. 總船長。
2. 總輪機長。
3. 造船工程司。

但彼等除造船工程司室，有十數位繪圖人員外，總船長及總輪機長室，均祇有一二助理人員，因彼將有關船務各種行政工作，另設下列各部份，分別由行政人員主持：

1. 船員科 (Officers Department)，管理船員之任免、考核。
2. 總事務員室 (Superintendent Pursers)，管理事務、管侍、及其所屬人員之任免、考核、與輪船伙食等事。
3. 修理及物料科 (Repairs & Outfit Department)，管理船舶修理及司哆。
4. 油及燃料科 (Oil & Fuel Department)，管理船用油及煤等。
5. 員工薪金科 (Pursers Cash Department)，一半管公司內部職員之薪金，一半管船員薪金及各船事務員帳目。

關於技術部份與行政部份之聯繫，例如：

1. 關於船長、大二副等之任免、遣調及考核等事，由船員科徵求總船長意見後辦理。
2. 關於輪機長、二三車等之任免、遣調及考核等事，由船員科徵求總輪機長意見後辦理。
3. 輪船修理單，艙面者先送總船長核定，機器部份先送總輪機長核定，總船長、總輪機長核定後，所有招標、付款各種手續，均由修理及物料科辦理。
4. 輪船領料，其領料單亦依艙面機器分別送總船長及總輪機長核定，所有物料之採購、收發等各種手續，由主管科辦理。

以上關於船務行政各部份，依藍烟囪公司組織，則集中由一部份辦理，稱 (Steamship Department)；但亦同樣實行技術與行政分工之原則。

本人認為該公司實行分工之理由，大致技術人員應使其集中才力於技術部門，勿使分心於繁瑣行政。

(六) 人 事

關於公司人事情形，茲分下列三項報告：

1. 人事之配備；
2. 職員待遇之分晰；
3. 因戰時引起之當前問題。

(1) 人事之配備：

公司全部人事（指內部辦事職員，公司外埠均採代理處包繳制度，故並無分機構人事問題），除秘書及各科主管共十八人外，其配備情形如下：

		佔總數百分率
高級辦事員 (Senior Clerks)	50人	17%
一般辦事員 (Junior Clerks)	150人	50%
試用辦事員 (Junior Clerks on Probation)	50人	16%
打字員 (全部女性)	50人	17%
	共約300人	

以上數字，係依據戰前足額，戰後因政府徵調，迄至現在尚未足二

百人之數。

以上各級職員之待遇約如下：

秘書,各部份主管年薪	£1,000 — £1,500
高級辦事員年薪	£ 500 — £1,000
一般辦事員年薪	£ 250 — £ 450
試用辦事員每星期	£ 1 — £ 4
打字員每星期	£ 3 — £ 5

上述數字,係依其現在薪冊,而並非依其薪級表。據云,公司並無成文之薪級表,各職員薪水及其晉升,由總經理處決定之。各部份主管薪水,亦不一律。

關於職員之任用：

試用辦事員,大部為中等學校畢業生。一個大學畢業生,其開始參加,亦必經試用階段,但待遇稍優,試用期間較短,試用期間,六個月至三年。

正式辦事員,都以由試用辦事員遞升為原則。亦有少數辦事員,因在其他公司擔任同樣職務,並不由試用階級遞升,而一進公司就算正式辦事員;但僅以一般辦事員為限;所有高級辦事員,則必須由一般辦事員中選升。

秘書及各部份主管依公司現在人事(除下列兩個例外),總船長,總輪機長均由輪船船長及輪機長調升。

秘書及各部份主管,均由辦事員升充。

其例外人員：

1. 會計科現任主管,於十餘年前,由公司向會計師公會聘用,一進公司,即充主管。
2. 一位造船工程師,由船廠介紹,亦已服務公司十餘年。

(2) 職員待遇之分晰：

一位高級辦事員,年薪 £ 800,有妻一,及在求學年齡之子女二人,其每週用途之支配約如下：

年薪	£800
應扣所得稅	170
每年淨得	£630

每星期可得 £ 12

其每星期用途之支配,約如下:

項 目	£ s. d.	佔其總 收入之 百分率
(1) 房子(或租或自置之利息,修理等)	2. 0. 0.	} 25%
煤,煤氣,電燈等。	0. 10. 0.	
傢具(或租,或自置之利息,拆舊等。)	0. 10. 0.	
(2) 伙食	3. 0. 0.	25%
(3) 衣服	1. 10. 0.	12½%
(4) 個人用費(如中膳,車資,茶,烟等。)	2. 0. 0.	16½%
(5) 交際或娛樂(如參加集會等)	1. 0. 0.	8½%
(6) 儲蓄:		
a. 國家保險(健康及失業)	0. 5. 0.	} 12½%
b. 公司養老金存款	0. 12. 0.	
c. 人壽險保費(約三千鎊)	0. 13. 0.	
	£ 12. 00. 0.	100%

該員年滿六十五歲,國家規定不必工作,每星期可得下列收入:

	£ s. d.
1. 國家保險制度下之養老金	2. 2. 0.
2. 公司養老金,除扣所得稅外	7. 8. 0.
	£ 9. 10. 0.

此時房子傢具早已自購,國家保險費及公司養老金,無需續繳,故以上收入,已足維持其年輕時生活程度而有餘。

當該員死亡時,則可得:

1. 國家制度下之喪葬費 £ 20.
2. 國家制度下其寡妻養老金每星期 £ 1. 6
3. 公司養老金制度下其寡妻每年養老金 £ 200
4. 個人人壽險 £ 3,000

以上為英國公司辦法。如與同等地位之我國輪船公司職員比較,以戰前上海生活為標準,假定該員之月薪為 \$ 450,則所得稅不必計算,其每星期所得約為 \$ 115。茲製一比較表於后,或可獲得若干有趣之對照:

(依戰前匯率,每鎊十八元計算,則每星期所得,約為 £ 6, 5s.)

我們的	(每星期)	他們的	備註	
(1) 房租	\$ 25	37%	25%	住的標準,認為相似。
煤,水,電燈	8			
傢具	10			
(2) 伙食	6	5%	25%	我們比他們吃得好。
(3) 女傭至少一人	1	1%	—	他們無此享受。
(4) 醫藥	5	4%	—	他們有國家保險,無需準備。
(5) 子女二人教育費	30	26%	—	他們公家辦的學校,都是免費。
(6) 衣服	5	4%	12½%	穿的標準,認為相似。
(7) 個人用費	5	4%	16½%	大家都很簡省的標準。
(8) 交際或娛樂	5	5%	8½%	當然均以正當娛樂為限。
(9) 儲蓄(靠自己儲蓄)	15	14%	12½%	
	\$115	100%	100%	

依照上述對照,余有幾點感想:

- (1) 以上舉例,是我們標準的,安分守己的,絕對靠薪水收入以維持生活的工作人員;要國家,要一個事業有辦法,則此二類工作人員,必須越多越好。但是社會環境,培養此類人員的局部的與整個的環境,實有許多改進之必要。
- (2) 就是社會保險制度,他們由國家辦理,強制辦理,大規模辦理,保險費便宜,而得到的利益多,我們尚無此制度。
- (3) 根據上項預算,我們此一類的職員,每星期可以儲蓄十五元,每年可以儲蓄約八百元,以廿五年計算,大概其積蓄之總數,不會超過五萬元。即令國家金融物價永遠穩定,此不到五萬元之積蓄,養老喪葬一切,都尚感覺勉強,何況在現在的人事環境之下,能有多少人,能保證其在二三十年內不致失業?!
- (4) 余自到英國以來,印像最深者,即從未聽到貪污兩字,英國國會辯論,反對派攻擊政府,在吾人噤若寒蟬,彼等則暢所欲言;且還能一字不漏而在報紙發表。但從未有任何人,罵政府貪污。余在 P. & O. 公司,已六有閱月,所接觸者,亦不為寡,亦嘗聞許多不滿意之論調;

至某部份或某人作弊未之前聞。以吾人之聰敏，相信彼等任何極好之制度與辦法，都想得出，辦得到；但是要使實施制度辦法的每個人，絕對不貪污，不徇私，安分守己，靠薪水收入以維持其一生，我希望我在上面所作的對照表，能得到我國各方面的注意。

3. 他們戰後，即當前的人事問題：

- (1) 戰時物價的上漲，無論英國政府管制物價辦法，及定量分配制度，辦得如何嚴密；更無論他們人民守法的精神，如何習慣；但戰時物價的上漲，仍無法避免。

食物：家庭用生料，約漲 50%，菜館熟食，平均漲 100%。

(依政府限價，每餐不得超過五先令，但大餐(旅館)於餐帳以外，加收設備費、服役費、音樂費等等，故每餐一二鎊，不算貴，吃酒者，更遠不止此)。

房子：除戰前租到，無須修理，或自置者外，倫敦房子問題，已嚴重至朝野一致之焦慮。政府兩個部，(Ministry of Health, Ministry of Works) 天天受批評，但迄今公家大量造屋之計劃，尚在計劃期間。政府對於房租，似亦有相當管制，但房主以：(a) 高價出賣傢具，好像我們的頂費；(b) 只賣屋，不出租。

衣服：政府以降低質料的方法，定量配售，實際約漲 100—150%。

公司對於職員戰時待遇，只照原薪增加百分之五。一般言之，雖尚不致如我們要賣東西度日，但生活水準，已降低不少。房子問題，最為嚴重，公司定有貸款購屋辦法：凡職員購屋，得向公司免息借款，可借至屋價之九成，分十至卅年按月在薪水中扣還。

- (2) 因戰時投機之活動，亦相當引起社會之不安定。英國戰時利得稅，加重至每鎊利得抽稅十九先令六便士，但我們頗有聽到，有時在報紙見到投機商人如何設法逃避徵稅，而大發其財。
- (3) 勞力者工資，約增一倍。碼頭工人，工廠工人，現時所得，平均每天一鎊或以上。
- (4) 由於上述各原因，重以國家徵兵，尚未能全部復員；而政府近復提高軍隊待遇；因此公司似已感到人事補充之困難；而一般辦事效率，在我們看來，似並不如我們想像之高。

II. 挪威與瑞典之行

此行於六月十九日由倫敦動身，廿三抵挪威首都 Oslo，七月十四日至瑞典首都 Stockholm，十七日抵瑞典航業中心 Gothenberg，廿四日回倫敦，共五個星期。備承各地航業有關人士協助，收穫不少。本報告係在旅次陸續草成，未盡各節，回國續陳。

(一) 一般見聞

挪威與瑞典為文相同，地相接之兄弟國家。在 1905 年以前，兩個國家合一個皇帝，合一個外交機構，自 1905 年起方始分開。此次大戰，挪威為參戰國家，且被德國佔領五年，艱苦備嘗。瑞典為中立國家，在戰事前期，不得不遷就德國，至戰事後期再竭盡拉攏英國，雖比參戰國家苦樂懸殊，但外交運用，極費苦心，挪威人有句話：

“Norway lost everything honour ; Sweden lost honour, except everything.”

瑞典人也有一種說法，挪威海港天險，遠勝瑞典，當時英國並無佔領挪威之意，而德國佔領挪威，實冒極大危險，如果挪威不出 Quisling，挪威亦可能保持中立。

(二) 兩國商船

挪威戰前商船(1939)共 4,833,813 總噸。全國人口僅兩百九十餘萬，以人口比率計算，佔世界第一位。其商船內容如下：

走本國沿海者	2½%
漁船 (Whaling fleet)	5½%
班期貨船 (Cargo liner)	25% (載少數客人)
不定期貨船 (Tramps)	65%
船齡不足十年者 (1938)	50%
船齡不足五年者 (1938)	20%
船齡超過廿五年者 (1938)	14%
MOTOR SHIPS 佔總數	57%
JANKERS 佔總數	40%

挪威現有商船與戰前比較如下：

	MOTOR SHIPS		STEAM SHIPS		TOTAL	
	艘數	總噸	艘數	總噸	艘數	總噸
1939 年底	689	2,987,586	1,266	1,748,760	1,955	4,736,346
1945 年底	629	2,067,501	832	911,402	1,461	2,978,903
損失百分率	9%	31%	34%	48%	25%	37%

瑞典在地理上雖為半島，但對外貿易，百分之九十九靠海運。瑞典戰前商船，共有一百六十萬噸。戰時亦有相當損失，但陸續補充新船，故戰後噸位仍如戰前，並未減少。其內容如下：

MOTOR SHIPS	佔 60 %
STEAMERS	佔 35 %
SAILING SHIPS	佔 5 %
遠洋船	佔 70 %
近海船	佔 30 %

兩國商船業，均靠自力經營，不受國家補助。兩國造船力量，瑞典每年約廿萬噸，挪威不到十萬噸，瑞典海員約共兩萬五千入，挪威五萬人。兩國現在均是工黨政府，但對私營航業，干預尚少。

挪威被德佔領五年，德人濫發偽幣，掠奪物資，困苦重重，但戰後整理，收效甚速，現時挪威生活狀況，大概如下：

一般必需品較戰前上漲百分率	50 %
勞力工資較戰前上漲百分率	40 %
辦事人員薪水較戰前上漲百分率	30 %

(三) 三位大老闆

(1) Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Norway :

此是挪威最大船東，獨資經營。戰前共有船舶五十四艘，戰時損失廿九艘，現在建造期中新船十六艘，代理別家輪船十艘，航綫遍全世界。

所有船舶，全部為 MOTOR SHIPS。大別兩種噸位，一種七千噸 d. w. 左右，一種 10,000 噸 d. w. 左右。全部為班期貨船每船，至多載客十二人。

於 1868 年開辦。創辦人 Wilh. Wilhemsen，為船長出身。現在主持人，為其子及其長孫，其長孫亦是船長。

(2) Johnson Line, Stockholm, Sweden :

這是瑞典的三井三菱，由 Johnson family 獨資經營。除有七千噸 d. w. 左右，極講究之班期貨船卅艘，走南美洲外，並經營造船廠、鐵礦、紙廠、鍊鋼廠、鍊油廠、公共汽車業，全部辦事職員一百六十人，工程人員三千人，工人一萬五千人。

於 1869 年時，老 Johnson 尚在販賣煤鐵，自 1870 年起先自購鐵礦，1903 年起開始經營輪船，陸續擴充，距今僅七十餘年。

現在主持人 Consul General Axel Axelson Johnson，為老 Johnson 之子，今年七十歲，仍雄心勃勃，有兩子，一子為鍊鋼工程師，一子隨父主持一切。

(3) Broström Concern, Gothenberg, Sweden :

此是瑞典最大船東，獨資經營。八十年前 Old Broström 為一農人，借債購 90 噸之舊帆船開始。現在主持人，為第三代，年僅卅歲。

現在共有船舶 76 艘，455,000 d. w. 噸。有極講究之客船走美國，有載客不多之 7,000 d. w. 與 10,000 d. w. 班期貨船走遠東等綫。Broström Concern 本身，為一控制機構，而將所有船舶，分別航綫，另設以下各子公司經營之：

Swedish-America Line

Swedish-East-Asiatic Line

Swedish-America-Mexico

Swedish-Orient Line (走近東)

Swedish-Holland Line (走歐州)

各公司均獨立經營；但另設以下各單位集中辦理各公司共同事項：

Broströms Lines Agency Co. (辦理所屬各公司材料、修理、訂船、裝卸、雇用船員等事項)。

Broströms Bunker Oil Co. (專辦各公司油料事項)。

The Gothenberg Towage & Salvage Co. (辦理拖船及營救等業務)。

Abbatross Co. (此船為訓練本公司船員之用)。

Broströms Jurisdiction Co. (辦理各公司法律事項)。

以上各單位均在一所房屋內 (Brostromia) 集合辦公。全部職員二百餘人，船上員工二千八百餘人。

上述三位大老闆，均會見面。會探聽他們對於用人行政辦法，據告：

1. 決不延用親友；
2. 待同事極厚；
3. 老闆本人，自奉極儉；
4. 有多少力量，擴充多少事業；不招外股，不舉外債。

(四) Wilh. Wilhelmsen 組織

Wilh. Wilhelmsen 總機構，在 Oslo, Norway. 自總經理以次均為雇員。全部職員九十人，電話接綫二人，門房二人，汽車夫一人，如是而已。共分下列十四部份：

(技術部份)

1. 船長辦公處，由船長一人主管。
2. 輪機長辦公處，由輪機長一人主管。

以上兩處，合設辦事員十三人。所有各船人事，修理，材料，等船務，均由該兩處分別辦理。

(營業部份)

3. 菲洲、澳洲出口經理，設辦事員四人。
4. 印度、遠東出口經理，設辦事員三人。
5. 墨西哥灣出口經理，設辦事員七人。
6. 各埠進口經理，設辦事員七人。
7. 紐約業務經理，設辦事員四人。
8. 各綫出口手續處，兼司代理別家船舶 (Agency & Clearance Department)，除主管一人外，共設辦事員十六人。所有各出口手續，如提單，艙單，裝卸，報關，算收運費一切事宜，均集中由該處辦理。各出口經理，則專司調度，契約，運價會議，及該綫政策事項。亦設計與行政分開之意。
9. 客運，因並不注重，除主管外僅辦事員三人。

(其他部份)

10. 現金二人。
11. 簿記十七人。

12. 審計四人。
13. 保險, 管理船舶投保等事四人。
14. 文書六人。

以上人數, 為現有職員。據告戰前最高編制, 全部員工共一百五十人。外埠均採代理處制度, 僅紐約、澳洲兩處, 加派船務人員三數人, 駐在代理處, 管理各船工人調動, 及一部份材料或修理事項。

現任總經理 Mr. Chr. Strand 兼墨西哥出口經理。

總經理, 進口經理, 印度遠東出口經理, 及各綫出口手續經理四人, 有代表總機構簽字之權。

(五) 挪威船, 瑞典船, 與相同噸位之英國船, 其船上員工人數比較。

關於船上人數配備, 在挪威訂明於國家法律。(最少數)

(艙 面 部)

1. MATES: 總噸 75 噸以上至 350 噸 一人(指走外國者)
 總噸 350 噸以上至 2,500 噸 二人(指走外國者)
 總噸 2,500 噸以上者 三人(指走外國者)
2. BOATSWAIN: 總噸 2,000 噸以上之走外國船隻, 必須雇用。
3. CARPENTER: 總噸 300 噸以上之走外國船隻, 必須雇用。
4. DECK HANDS:

	Sailors	Light Hands	Boys	Deck Hands
總噸 350 — 500	2	1	1	
總噸 501 — 700	2	2		
總噸 701 — 1,200	2	2	1	
總噸 1,201 — 2,000	2	2	1	1
總噸 2,001 — 3,000	3	2	1	1
總噸 3,001 — 4,500	4	3	1	1
總噸 4,501 — 6,000	4	3	1	2
總噸 6,001 — 7,500	4	4	1	2

總噸 7,500 以上者, 每 1,500 總噸加 Sailor 一人。

總噸 3,500 以上之 Tanker, 依上述標準減一人。

(機 艙 部)

1. ENGINEERS: (a) 75 I.H.P. 以上者,二人爲原則。
 (b) 但在 300 I. H. P. 以下,繼續航行,不滿 12 小時者,一人。
 (c) 但在 150 I. H. P. 以下,繼續航行,超過 12 小時者,一人。
 (d) 1,000 I.H.P. 以上三人。
 (e) 500 I. P. H. 以上,繼續航行八天以上者,三人。
 (f) 經常行駛熱帶者,不論馬力大小,至少需足敷三班輪流之數。
2. STOKERS: (a) 每日耗煤 $3\frac{1}{2}$ 噸,一人。(熱帶 3 噸)
 (b) 如有七個以上爐子,每班每四個爐子一人。
 (c) 每日繼續行駛滿 16 小時,日耗煤 6 噸以上者,三人。
 (d) 日耗煤超過 9 噸,不足 18 噸,加雇煤夫一人。
 (e) 日耗煤超過 18 噸,每多耗 10 噸,加煤夫一人。
3. DONKEYMAN: 馬力逾 900 匹者,設一人。
 如雇有 Stokers 三人以上者,得以一人兼充之。

(廚 房)

1. 凡船上員工,在五人以上者,須有可充廚司者一人。
 2. 凡船上員工,十人以上至十五人者,須有 Steward 一人, Boy Asst. 一人。
 3. 凡船上員工,十五人以上至廿四人者,須有 Steward 一人, Cook 一人。
 4. 凡船上員工廿四人以上者, Steward, Cook, Boy, Asst. 各一人。
 5. 凡船上員工十五人以上者,須加雇 Mess Boy 一人。

茲再將挪威瑞典船,與英國船人數比較如下:

P. & O.	W. W. (norw.)	Swedish	Johnon's (Swedish)
s/s "Somali"	m/s "T" class	m/s "Travancore"	m/s "Braeil"
G. T. 6,819	D. W. 7,500	D. W. 7,350	D. W. 7,550
Oil-burning	12 Passengers	8 Passengers	25 Passengers
No Passenger		15 Knots	Knots
Captain	1	1	1
Officers	3	3	3 (1 as Radio- Man as Well)

Wireless	1	1	—	1
Boatswain	—	1	1	1
Carpenter	1 (Native)	1	1	1
Q'master	4 (Native)	—	—	—
Deckhands	20 (Native)	9	9	11
Engineers	6	3	5	5
Enginchands	11 (Native)	12	10	10
Steward	—	1	1	1
Cook	2 (Native)	1	2	3
Bops	8 (Native)	4	5	8
Electrician	—	—	—	1
Doctor	—	—	—	1
	<hr/> 67人	<hr/> 37	<hr/> 38	<hr/> 47

European 11

Native 56

(六) 航行成本之檢討

本表先在英國製成,再與挪威船東商討。以一艘 d. w. 7,500 噸左右之貨船,行駛距離 6,000 浬,每年走四個來回,每年共裝貨 40,000 噸,每噸淨收運價 £3,全年運費收入 £120,000 則該船各項成本,佔其收入之百分率,約如下表:

成本項目	每年支出	佔收入之百分率	備註
(1) 船上薪工	£ 7,200	6%	一艘美國自由船,英國船員每月 £ 680; 挪威 £ 616; 美國 £ 2,556。
(2) 員工伙食	4,800	4%	
(3) 燒油	20,000	16.70%	4,000 噸 @ £ 5
(4) 司咭	600	0.50%	
(5) 修理	1,500	1.25%	
(6) 裝卸工程	12,000	10.00%	40,000 噸,裝與卸各 @ 3sh.
(7) 港口	1,200	1.00%	領港、碼頭租、燈塔、運河、捐、拖船等。

(8) 各埠經理處	6,000	5.00%	
(9) 業務什費	500	0.42%	
(10) 船舶保險	2,200	1.83%	船價 £200,000, @ 22s/£100
(11) 船舶折舊	10,000	8.33%	船價 £200, @ 5%
(12) 總公司開支	4,000	3.33%	作 £ 80,000, 由 20 船公攤之。
(13) 國家捐稅	25,000	20.83%	以上至 12 項止全年開支共計 £ 17,000, 則餘利 £ 50,000, @ 50%
(14) 投資利息	10,000	8.33%	船本 £ 200,000 @ 5%
(15) 換新準備	10,000	8.33%	船本 £ 200,000 @ 5%
(16) 紅利	5,000	4.15%	船本 £ 200,000 @ 2½%
	<u>£ 120,000</u>	<u>100.00%</u>	

關於船東提存準備,折舊,瑞典法律比較從寬,提存準備,可提至資本 20%,折舊則可無限制提存。

以上航行成本之檢討,僅就一般情況而言。各船性能不同,各綫運量不同,運價不同,各地物價生活不同,故其數字自難確定。但每種成本,所佔收入之百分率,似可供相當參考。如按本局情形則:

第(13)項國家捐稅,佔收入 20.83%,本局不須負擔。

第(14),(16) 兩項,投資利息及紅利,共佔收入 12.48%,本局似尚不必有此負擔。

第(10),(11),(15) 三項,保險,折舊,及換新準備,共佔收入 18.49%,或有此名目,並無實款提存。

以上六項,共佔收入 51.8%。除外則:

船務直接成本,(1—5,7,) 似應不超過該船收入 29.45%;

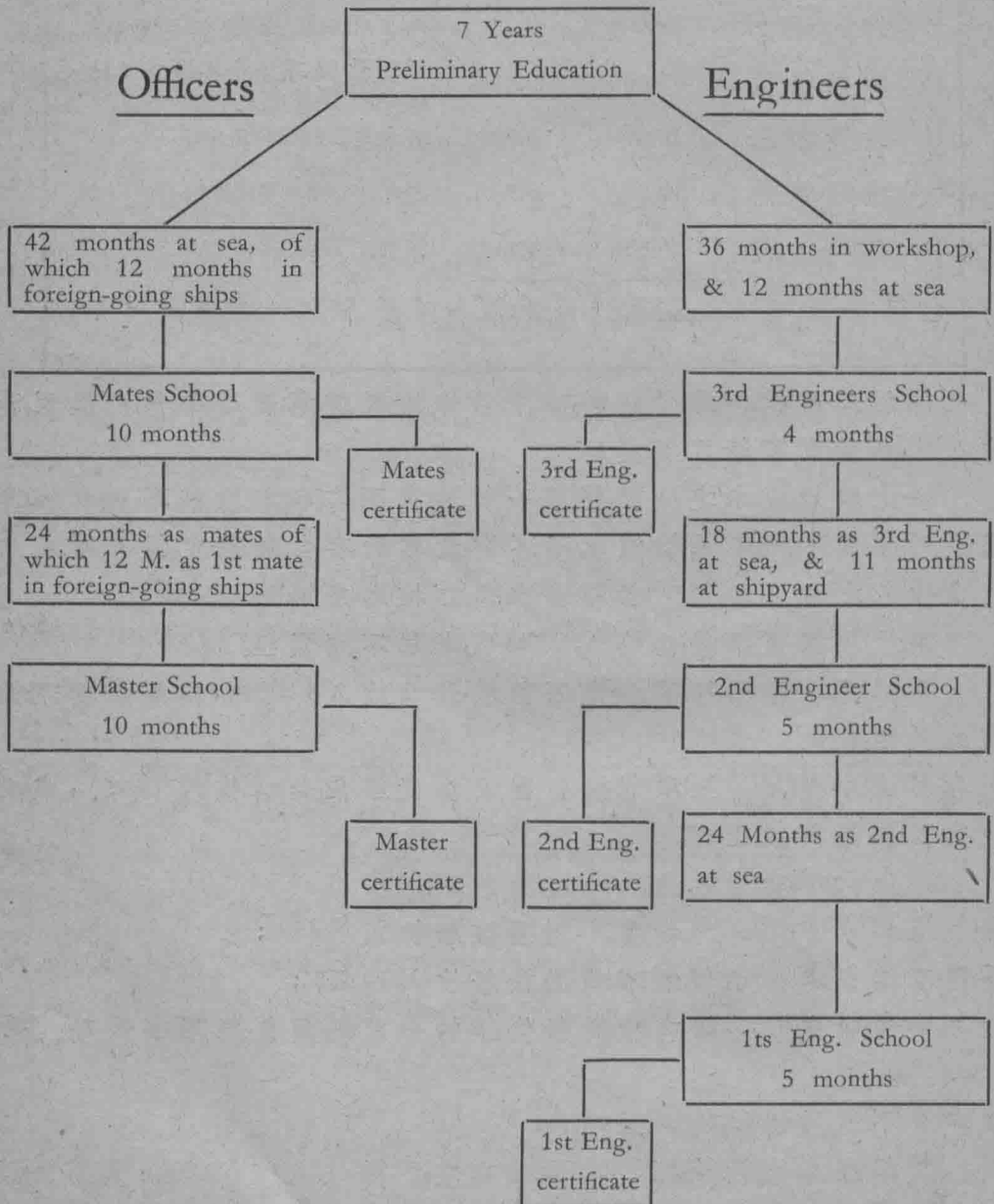
業務直接成本,(6,9,) 似應不超過該船收入 10.42%;

總分機構開支(8,12,) 如有相同噸位廿船分別攤負,似應不超過每船收入 8.33%。

因本局不須負擔 13,14,16, 三項,故:

局船成本,比較減輕 33.31%;換言之,同樣收入(£ 120,000),本局可以多賺三分之一,即 £40,000;或,如果運價由 £3 跌至 £2,私營船東,利息將無着落,不免恐慌,而本局本不須有此負擔也。

(七) 挪威商船教育制度



1. 挪威商船教育制度,第一特點,必須先上船,再進學校。艙面船員,其開始在海上之四十二個月:—

As deck boy 12 months

As young boy 6 months

As light hands 12 months

As sailor 12 months

2. 英國商船教育,亦猶我國,只分艙面、輪機兩種。但挪威則:

艙面 分 Mates, 及 Masters Schools 兩級。

輪機 分 3rd, 2nd, 1st Engineer Schools 三級。

其辦法,使教育與證書配合,每一種證書,配以每一級專門教育,而時間均不長。

3. 英國船員證書,艙面分 2nd Mate, 1st Mate, Master 三級;輪機分 2nd-class Engineer, 1st-class Engineer 二級。挪威則艙面只分二級,輪機分三級。輪機學校,在 3rd Engineer School, 不分 Motor 與 Steam;自 2nd Eng. School 起則分開,但可同時兼讀,於規定鐘點外,每日加讀 Motor 課程二小時。

4. 挪威商船學校,均是公家辦理,經費由中央政府担任六成,地方担任四成,但校舍由地方供給。學員繳費,約每月卅先令,常有定額 Scholarship, 由船東捐助。

現挪威共有航海學校十四所,每校均分設 Mater School 及 Master School。亦有數校加設 Radio School, 及 Extra-Mater School. Extra-Master School 以訓練師資為主。

輪機學校九所,內二所只有 3rd Engineer School, 其餘七所,則 3rd, 2nd, 1st 三級均辦。另有夜校七所,只辦 3rd Engineer 一級,每夜課程二小時,十六個月畢業。

(八) 瑞典海員養老金制度

瑞典 Gothenberg 有一機構,專司海員養老金 (S. P. K.) 事宜。該機構由船東二人, Officers Union 一人, Engineers Union 一人, 保險公會一人, 聯合組

成，由船東一人任主席。參加海員，以 Masters, Mates, Engineers, Radiomen, 及 Stewards 爲限。凡在瑞典商船服務，担任上述職務之一，不論國籍，均強制參加。現參加人數，共約六千五百人。此一機構，於 1938 年成立。其辦法如下：

1. 船員依薪水繳付 6%，船東亦繳付 6%，合爲 12%，由船東負責，按時繳會。
2. 養老金分三種：
 - a. 本身養老金，年滿 65 歲給領之。
 - b. 殘病養老金，未到 65 歲，因病不能工作時給領之。

以上兩種養老金給領數目，詳下表。（列后）

 - c. 遺屬養老金，本人死亡後，其寡妻及子女，得依下列標準給領之：
 - 寡妻給領數，按本身養老金給付三分之一。(100%)
 - 有子或女一人者，130% (100+30%)
 - 有子或女二人者，150% (100+50%)
 - 有子或女二人以上者，每多一人，再加 10%
3. 殘病養老金之給付，如參加不足兩年，只給付養老金一年。參加滿二年或以上者，得終身給領。
4. 患花柳病者，不給殘病養老金。
5. 寡妻養老金，至改嫁時停給。
6. 會員於年滿 60 歲後結婚，或於結婚後 6 個月內死亡均不給寡妻養老金。
7. 子女至 18 歲時停給。會員於年滿 60 歲後結婚，則死亡時，其子女不得給領。
8. 會員參加時，須經醫生檢查。如檢查身體，不甚健全，亦准參加，但只能享本身養老金一種。
9. 如會員在兩個發生戰爭之外國間，參加工作，不給任何養老金。
10. 會員改業，其繳費須待其年屆 60 歲時方准退還。如改業之機構，設有養老金制度者，則得應該機構之請，將繳費移送與該機構。

海員養老全給與標準表

年 齡	繳費一元 每年給與數	年 齡	繳費一元 每年給與數	年 齡	繳費一元 每年給與數
20	0.4438	36	0.2626	52	0.1503
21	0.4296	37	0.2540	53	0.1447
22	0.4158	38	0.2456	54	0.1392
23	0.4026	39	0.2374	55	0.1338
24	0.3896	40	0.2296	56	0.1286
25	0.3772	41	0.2219	57	0.1236
26	0.3650	42	0.2144	58	0.1185
27	0.3532	43	0.2072	59	0.1136
28	0.3419	44	0.2002	60	0.1086
29	0.3308	45	0.1934	61	0.1038
30	0.3202	46	0.1868	62	0.0992
31	0.3098	47	0.1803	63	0.0944
32	0.2998	48	0.1740	64	0.0898
33	0.2900	49	0.1678	65	0.0853
34	0.2806	50	0.1618		
35	0.2714	51	0.1560		

(九) Broström's Concern 職員養老金

瑞典最大船公司,由 Broström Family 獨資開設,已如上述。於 1930 年起,辦有職員養老金制度(POSTERITAS),似較任何養老金為優厚。凡公司職員,船員(以船長 Masters, Engineers 及 Stewards 為限),年滿廿歲,經公司准許者,均得為會員。但船員須服務公司相當年限後(最高者十年),方准參加。現在參加會員,職員約二百人,船員五百人。其辦法如下:

1. 開辦時,由公司一次撥付基金二百萬瑞幣(約合英金十四萬鎊)。
2. 會員(即職員)繳費,依另表規定之。
3. 公司依會員繳納數,按一倍半($1\frac{1}{2}$ times)繳納之,即在全部繳費中,會

員繳四成，公司繳六成。

但會繳納納數，以不超過其薪水 10% 為度，如依規定（詳表），其應繳數，超過 10% 者，則超過數，由公司繳付之。

4. 養老金分三種：

a. 本人養老金，年滿 65 歲，按其最後薪水之六成給付之，直至其死亡日止。

b. 殘病養老金，未到 65 歲，因病不能工作，按其本人養老金 75% 之給付之，直至死亡日止。

c. 遺族養老金，不論在 65 歲以後，或未到 65 歲，或在給領殘疾養老金後死亡，其遺族均得照下列規定給付之：

(甲) 寡妻按其夫本人養老金之半數給付之至改嫁時停給。（女職員之寡夫，不得給領）。

(乙) 如遺有子女一人，則依寡妻養老金之 30% 加給之。

如遺有子女二人，則依寡妻養老金之 50% 加給之。

如遺有子女三人，則依寡妻養老金之 60% 加給之。

如遺有子女三人以上，則每多一人，再加給 10%。

(丙) 如係無母孤兒，則一人得領寡妻養老金之 75%。

二人得加領寡妻養老金之 35%。

三人得加領寡妻養老金之 60%。

四人得加領寡妻養老金之 75%。

四人以上，每一人加領 10%。

(丁) 子女至年滿 21 歲時停給。

5. 養老金自其停止職務（本身），或死亡（遺族）後之第一個月開始給付。或按月給，或按三個月給，或按年給，視情形酌定之。

6. 如未滿 65 歲離開公司，則：

服務不足十年者，退還其本人繳費，加息二厘。

服務滿十年或以上者，除退還本人繳費外，公司繳納之數，亦統與之，但不給養老金。

7. 養老基金投資生息，由公司保息四厘，不足四厘，由公司補足之。

8. 養老金不敷支出時，由公司補足之。

9. 養老基金之管理，由公司推三人，職員推二人，合組委員會主持之。以公司所推中之一人為主席。委員任期三年，連推得連任。（完）

英國碼頭工作安全問題之研究

許 旺 善

一 關於工作員工安全問題

1. 船塢及碼頭附近，為工作員工經常往來之通路或工作地點。如岸邊上之工作地點未有安全設備之前，絕對不許開工。下列各項均應備有堅牢之護欄，護欄高度不得低於二呎六吋，此護欄應時刻檢查保持良好應用狀態，如有不妥之處，應即停工修理。
 - A. 為工作員工必經之橋邊兩旁之行人道，浮閘兩邊之行人道及船塢閘門等。
 - B. 轉灣地點，破斷處及其他有危險發生部份。
2. 必須有工作員工之救生設備，一般言之，有下列二種：
 - A. 碼頭下必須設備有充足之救生衣，置放於容易取用之處；並應有專人時常檢查。
 - B. 在接近水面處，相當間隔內必需備有脫險工具，（即救生繩上附小浮筒，筒上裝有自動燈光，及水木排）以供落入水中之人攀拉之用，此項設備應考慮到各種情況下均能適用。
3. 所有員工工作地區及通往各處之通路，均備有足亮之燈光；危險部份應示以紅燈光，白天示以紅旗。
4. 合於規定之救護箱數目應行規定，此種藥箱應設置於工作地區內；如藥箱數目超過一個，即分開置放於工作地區內，不可集中於一地。救護藥箱均採用紅十字標幟。
5. 救護藥箱之內任何藥品及器具，除救護時取用外，應時刻保持良好狀態。
6. 救護藥箱必需有人負責妥為保管，當開工時，應巡查一次。
7. 工作人數如超過 50 人時，有一人專管救護事宜；同時應備有合適之救護車，經常保持良好應用狀態，停放於無阻礙之處，以備有重傷或

急病之人搬送之用。如無救護車設備，須預向附近之醫院商洽妥善，如有急病或重傷時，醫院可派車來接。但醫院與碼頭間之距離，普通以二哩為限，且有電話設備者。

8. 下列三項通告，必需張貼於碼頭上容易見到之處：

甲. 救護藥箱置放地點，及保管人辦公地點。

乙. 担架及附屬用品置放地點。

丙. 救護車停放地點；如無救護車設備，其特約醫院名稱與電話號碼。

9. 船靠在碼頭裝卸貨物時，必需備有安全之進出口，以供工作人員上下之用，任何人不得由他處上下。

A. 交通梯，出入路口，或其他交通工具，用前均應詳細巡查一次，兩邊應設有堅固之護欄，其高度不得低於二呎九吋。護欄之上應有兩道橫繩，交通梯如由船上供備時，不在此限。因為船舷梯僅有一邊設護欄，另一邊有船舷保護。

B. 梯之質料應良好，其長度應合適，一般習慣坡度不許超過 60° 度，兩端接頭處應常加巡視，以免脫落之虞。

駛風船之登記噸位不超過 250 噸，汽船之總噸位不超過 150 噸時，對於進出口之設備可以隨便，不受任何限制。

10. 如甲船靠在乙船之旁，必須備有安全之進出口後，始可開工。但無特別進出口之設備，兩船間之往返可以安全者，不在此限。如甲乙兩船中有一船之船舷甚低，甲船（因她是後來的）應備適合規定之交通跳板。

11. 如甲板與艙底間之高度超過 5 呎時，必需有一安全進出口。此種進出口，如梯及附着在艙口邊沿上之踏脚几桿，與踏脚口孔，除合於下列各項標準外，不得視為安全進出口。

A. 如一梯從艙底經過二層艙到艙面時，艙底及二層艙均有人在作。此梯應視為艙底工作人員之進出口，二層艙工作人員應另設進出口，以防萬一。

B. 梯上之踏脚板寬度（包括後面空位）不得小於四吋半，梯層間之高度得高過十吋，並需附有堅固之把手。

- C. 釘刻在艙口邊沿上之踏脚几桿及踏脚口孔，桿孔之後空位，至少要四吋半深，十吋長，並附有堅固之把手。踏脚桿孔要釘刻在同一垂直線上，與用作進出口用之梯子裝置相同，以防上下時滑跌之虞。
- D. 貨物不得太靠近梯邊，至少要使梯層之深度不少過四吋半。
- E. 梯之出口，應設在無阻礙物之處，否則要另設進出口後，始可開工。
下列兩種設置，不得視為安全進出口：
甲. 踏脚几桿及踏脚口孔設在隔艙板上，或艙之支柱上。
乙. 梯層不整齊及高度不同之梯。
- F. 地軸蓋兩邊，必需附有踏脚桿及把手。
12. 當工作時，如光線不足，應由船上備供充足之安全燈光。
13. 所有艙口上之縱橫樑，必需備有合適之鉤鏈，以供取裝之用；此類工具不許有臨時用人工改正情事發生。
14. 所有艙蓋，必須極清楚之註明，係屬於某一層某一艙口某一位置，以免交換互不合適而生危險。
至於縱橫樑更應特加註明其地位，某一端屬左，某一端屬右，否則最易弄錯。
15. 所有艙蓋及縱橫樑均應保持良好，如有不妥之處應立即報告派人修配，未經修配完好前，絕對不許開駛出海。（但近來艙蓋板多改用鐵製。）
16. 裝艙蓋板用之手鉤應妥為預備，不得用徒手去裝取。
17. 艙口四圍之工作地位，其寬度不及二呎時，即以縱橫樑及蓋板架設於艙口上，但應架設十分堅固後，始可開工。

二 關於裝卸貨物用具安全問題

1. 起重機，必須經過合格之檢驗師檢驗後始可使用。
2. 船上起重機及其附屬品，如起重桿上之約束鏈條，一年至少有一度之檢查，四年之內至少要一次完全之檢查。所謂完全之檢查，係將全部拆下詳細之檢驗。

3. 用作裝卸貨物用之鏈條 (Chain), 鏈環 (Ring), 鉤子 (Hook), 鏈扣 (Shackle), 旋轉環 (Swivel), 轆轤 (Pully) 等, 如未經合格之檢驗師檢驗簽證者, 不得使用。
4. 上述各種工具除非有特別之說明外, 應依照下列各項規定檢驗:
 - A. 半吋及半吋以下之鏈條, 鏈環, 鉤子, 鏈扣, 及旋轉環等, 在普通應用狀況下, 至少十個月要作燒鈍檢驗一次。
 - B. 半吋以上者, 在普通應用狀況下, 至少每年要作燒鈍檢驗一次。假如上述各種工具, 僅用於起重機或手搖起重部分, 半吋及半吋以下者, 每年燒鈍檢驗一次, 已足安全。如有起重工具, 經過檢驗師書面證明, 無需作燒鈍檢驗者, 不在此限。
5. 所有鏈條, (桅桿上及起重機上用之約束鏈條除外) 及所有鏈環, 鉤子, 鏈扣, 旋轉環, 與轆轤, 經久不用, 臨時使用之前, 必需經過有檢驗能力之檢驗師檢查, 認為無危險時, 始可動用。如其前次檢驗之日期, 距今尚未超過三個月者, 不在此限。
6. 上項所述工具, 用作起重用時, 其長度有改變, 或經電焊過, 使用之前必需有妥當之試驗。
7. 用作起重用之繩子, 必須合下列規定:
 - A. 鋼絲繩, 必需依照規定檢驗過者, 始可應用。
 - B. 質料必需良好而無瑕疵者。
 - C. 鋼絲用作起重用, 至少每三月檢查一次, 如繩上有些鋼絲已斷, 則至少每月要檢查一次。
8. 如在鋼絲徑之八倍長度內, 發現有破斷鋼絲之根數達總根數百分之十時, 此鋼絲即不許用作起重用。普通麻繩應時常檢查, 因裝卸貨物時, 極容易與艙口摩擦以致損耗。
9. 鋼絲接成丹環時, 不問其內附有環圈 (Thimble) 與否, 至少有整股之穿塞三轉, 半股之二轉, 其穿塞方向更應注意。
10. 檢驗上述各工具之檢驗師, 如經通告, 此人無能力檢驗者, 則經其檢驗之工具, 請他人複檢後, 始可應用。
11. 各種檢驗證明書, 必需為妥保存。工具種類及應用經過情形, 必需詳

記於登記單上,以便查考。

12. 有些工具不發證明書,經檢驗過後,在工具上刻字,註明安全載重及檢驗年月。
13. 滑車之上如有未刻有安全負重數目字者,不許用作起重用。
14. 鏈條及鋼絲吊索之安全載重,必須備有便於工作人員考查方法,其方法普通不外下列兩種:
 - A. 將其安全負重刻書於鏈條上,或刻在質料不變的牌上,將此牌牢結於鏈條上。
 - B. 將繩鏈之大小及其安全載重,一一列表張貼於容易看到之處。
15. 鏈條及鋼繩用作起重時,如有打結事情發生,工人應受處罰。貨箱必須有合理之裝置,以免繩鏈與其箱角磨損而生危險。
16. 所有機器,輪軸,鏈條,電導體及汽管等,(除對工作人員無危險者不在此限,)必須設立護欄。此護欄須安全而合規定,否則工人可以拒絕開工。
17. 通達起重機之進出口,係指岸上高架起重機,必需設有堅牢之護欄與把手,並應時常保持清潔。起重機半徑所及範圍之內及進出口處,不許置放有阻礙物。如通至司機檯之梯子高度超過三十呎時,必需在中間設一休息月檯。
18. 起重機上若不刻出有安全載重者不許工作,其安全載重隨起重桿上下角度大小而差異,故必須配裝有載重自動指針表。
19. 任何進出汽管經過工作員工必經之處,均應妥為包護,以免工作員工受傷之虞。
20. 對於起重機之座點,應時常巡視,並應預先備有改正工具及處理方法。
21. 裝散裝貨時,應備有特別良好之進出口。
22. 起重機不工作時,不許有重量懸掛在機上。
23. 起重機駕駛員及信號員必需年在十六歲以上,而有此種經驗者。
24. 在裝載之前,貨物不得預先集中於碼頭上,除非此碼頭之水位是極淺的。

三 一般安全規定

1. 碼頭上之路如設在邊沿上，其寬度至少要三呎；除非是固定之建築物外，如 Bollards 等，不許有貨物置放在通路上。
2. 各種檯架結構必須堅固，銜接必須可靠。
 - A. 汽車不許駛過船岸間過於峻險不安全之板檯。
 - B. 任何板檯上，如係滑溜者，必須鋪以沙，或其他等物，使其阻力增加，減少危險。
3. 任何艙之高度超過五呎，（從開艙口之用板到艙底間之高度）非供裝貨裝煤或壓艙貨之用時，其艙邊口高度不及二呎六吋時，此種艙口必需護以三呎高之欄杆，或蓋以艙蓋板，惟下列二種情形不受此種限制：
 - A. 船之總噸位不及二百噸，且僅有一個艙口者。
 - B. 在工作時間內短時間之休息，或開飯時間者。
4. 艙蓋板絕對不許作裝貨板及跳板等用。
5. 艙蓋板應依照其次序蓋好，不許有所調換。
6. 用吊索裝卸貨物於中層甲板上，除非中甲板上之艙口已蓋好艙蓋板，至少亦須架設一平檯，其寬度不得短過一艙蓋板之長度，否則絕對不許開工。但也有例外，即其裝貨物時間在一小時半之內可以完成者，可以隨便，不必設置平檯。
7. 艙內貨物已裝至將滿艙時，即工作地點僅限於艙口之範圍內者，任何貨物均得強迫用模板或吊索，不得用鈎子鈎在包箱的紐帶上，以防紐帶破斷，致貨物散倒傷及工作人員。
8. 裝卸貨物時，如此種貨物裝卸必需配備有特種工具始無危險者，應俟裝配完妥後始可開工。
9. 艙口樑應妥為裝放以防其移動。
10. 以吊索裝卸貨物，上下艙口時，除下列二種情形外，必需有一個信號員。
 - A. 當裝卸貨物時，起重機駕駛員對吊索各部分均看得很清楚者。

B. 經過負責人書面證明無需信號員者。

11. 員工在船上工作時,其往還需經過水路者,雇主應備有安全之交通工具。如交通工具為船,駕駛員必須領有執照者,船上載重及名額均不得超過規定。
12. 任何護欄,進出口,梯子,艙蓋板,救生工具,燈光,信號,檯架,以及規定需要設置之工具等,除工作員工於工作時必需移動者可予移動外,不得有人任意移動,當工作完成時應即由該工作員工恢復原狀。
13. 凡有員工工作之處,必需依照規定設置良好之進出口,所有工作員工皆得由此特設之進出口出入,不得由他路進出。
14. 不許有任何人攀過艙口上之縱橫樑去調整起樑用之鉤繩,更不許有人出此號令。
15. 工具不合規定,或檢驗已過期者,不得應用。如有應設未設,或已設未合規定者,應即設法修改。
16. 關於工具規定各種證書於視察員視察時必須呈驗。

四 起重工具檢驗方法

起重工具檢驗不外兩種,一為燒鈍檢驗,二為拉力檢驗。檢驗後由檢驗師簽發證書,或直接刻書於工具上。此兩種檢驗均非常簡單。

- A. 燒鈍檢驗:以磚蓋成一個檢驗室,門以鐵製,置被檢驗工具於鉄架上,如工具極多,每層間夾以木屑,四週圍以木料,從點火到冷約需二十四小時。
- B. 拉力檢驗:將被檢驗工具置於檢驗平床上,一端用連接環固定於床上,另一端則掛在水力試驗機上,然後加磅至水壓表上所示之磅數等於安全載重兩倍時為止。如係起重機用之工具,檢驗後應放在油中,一天後取用。

至於鋼絲檢驗方法已如上述,即觀察其破斷根數。

(完)

GYRO COMPASS

K. G. Hu (胡匡靖)

I. DESCRIPTION AND FUNCTION OF PARTS.

The equipment consists of the master compass, the control and amplifier panels, the motor-generator, the alarm unit and the repeater compasses.

The master compass consists of five major mechanical parts as follows:—

1. The sensitive element.
2. The phantom element.
3. The control element.
4. The spider element.
5. The binnacle.

1. The sensitive element comprises the rotor in its case and the vertical ring with compensator weights.

The rotor is a wheel of 53 lb. weight driven at 6,000 r.p.m. by alternating current at 50 volts. It has the necessary gyroscopic inertia to maintain the direction of the rotor axle in space and by suitable means this direction is made to indicate the geographic North.

The case carries the rotor on ball-bearings. A level on its south side indicates the angle of tilt of the rotor axle. Oil well windows on its North and South sides have a centre dot, or circle, to indicate the proper height of oil in the oil wells. This oil lubricates the rotor bearings by means of wicks. A spiral line on the rotor is visible through a small window on the south side of the case and is used to indicate direction, also in conjunction with a stroboscope to estimate the speed of the rotor. The three-phase terminals are located on the North side of the case.

The case is mounted in the vertical ring on East-West pivots and bearings and is thus free to tilt about a horizontal axis. A clamp is provided to prevent this tilting when the compass is not operating.

The vertical ring hangs by a group of 18 fine steel wires called the suspension. Natural movement is prevented by the upper guide bearing around the suspension and the lower guide bearing below the vertical ring. These two bearings enable the sensitive element to turn about a vertical axis in an outer ring, which is part of the phantom element. The compensator weights are attached to frames, the arms of which are rigidly attached to the top of the vertical ring. These weights lie on an axis parallel with the rotor axis and their function is to make the sensitive element as symmetrical as possible. The armature of the follow-up transformer is located on the East side of the vertical ring. It replaces the trolley of the Mark XIV Modo.

2. The phantom element acts as a follow-up support for the sensitive element. It consists of a ring attached to a tubular stem. The stem is held centrally in the hub of the spider element by means of two bearings, the ring being suspended vertically below. The upper thrust bearing rests on the hub of the spider element and supports the weight of the phantom and sensitive elements.

The phantom element carries:—

The control on pivot bearings.

The follow-up transformer, located just above the control element pivot bearing on the East side of the phantom ring.

It replaces the contactors of the Mark XIV Modo and provides an A.C. signal proportional to the displacement of the phantom from the vertical ring. It consists of E-shaped soft iron laminations, on the centre leg of which is wound the primary coil fed from one phase of the rotor supply. Secondary coils, joined in opposition, are wound on the outer legs. The

follow-up armature on the vertical ring is mounted in line with the transformers, which, when displaced from alignment, cause a flux from the primary coil to divide unequally in the secondary coils proportional to the misalignment and reversing in phase with reversal of misalignment. The resulting signal is fed to an amplifier and thence to the azimuth motor.

The card and the five slip rings carrying current to the rotor and the follow-up transformer.

The azimuth gear, located above the slip rings. It is attached concentrically to the stem of the phantom element and is driven by the azimuth motor through a train of gears. In turn, it drives the step-by-step transmitter which controls the operation of the repeater motors. A groove, cut in the lower surface of the rim of the azimuth gear, operates, through a roller connection, the speed and latitude corrector and introduces the necessary corrections for alteration of course of the ship.

3. The control element, or mercury ballistic, consists of four pots situated at the intercardinal points connected N.E., S.E. and N.W., S.W. by steel pipes and mounted on a frame supported by horizontal East-West studs, fitting into ball bearings housed in the phantom ring. The frame can thus swing about an East-West axis. An arm, secured to the frame, encircles a ball bearing held in place on a stud at the bottom of the rotor case. Each pair of pots with their pipe contains 8 oz. of mercury. The stud at the bottom of the case is offset through approximately 0.125 in. to the East of a line through the centre of the upper and lower guide bearings in order to damp out the compass oscillation and allow it to settle.

The control element is designed to be non-pendulous with respect to the horizontal axis, by placing balance weights on studs on the top of the pots. These weights are adjusted in the factory and should never be altered or interchanged on board.

4. The spider element supports the phantom and sensitive elements and is itself supported in a gimbal system within a closed binnacle. It carries, in addition, the lubber ring, the slip ring brushes, the azimuth motor, the speed and latitude corrector, the auxiliary latitude corrector, the transmitter and the spider electrical terminal block.

The lubber ring carries an adjustable plate which is engraved with a lubber's line, against which the compass card is read. The position of the lubber's line can be adjusted 50 high or low in azimuth, with respect to its normal alignment with the fore and aft line of the ship.

The azimuth motor, mounted on the spider element, meshes with the azimuth gear. Its function is to keep the phantom element in line with the sensitive element.

The speed and latitude and the auxiliary correctors are supported by the spider but are attached to the lubber ring, causing it to move as required. The corrections they apply are introduced into the compass by shifting the position of the lubber's line.

The transmitter is mounted on the lubber ring and meshes with the azimuth gear. Any relative movement of the phantom element causes the roller carriage of the transmitter to rotate and to transmit electrically to the repeater compasses. Also any compass correction is introduced automatically into the repeater compasses.

5. The binnacle supports and provides a protection for the compass. It has a gimbal system consisting of a stabiliser ring, cardan ring and inner binnacle ring, within which the compass is suspended so that it hangs vertically regardless of the ship's movement, within 60° of roll and 20° of pitch.

The spider element is mounted on bearings in the cardan ring about the athwartship axis and the cardan ring is mounted in the binnacle ring about the fore and aft axis.

To prevent violent swinging of the compass in heavy seas, dampers are provided on the gimbal system. The roll damper is located aft and is of the oil dashpot type. The pitch damper is of the friction brush type and is located on the starboard side.

The centre compass is shock mounted in the binnacle to absorb any vibration of the ship. The top cover can be removed and the sides of the binnacle open on hinges. Binnacle lighting is provided from ship's lighting supply; two lamps in parallel are controlled from a tumbler switch located on the under outside of the binnacle.

The control panel provides the electrical control for the gyro-compass equipment and is supplied for either 220 volt or 110 volt ship's D.C. Supply.

1. The 220 volt control panel carries :—

A voltmeter for indicating the 220 volt ship's supply.

A voltmeter for indicating the 50 volt A.C. supply to the gyro-compass stator and the primary coil of the follow-up transformer.

A voltmeter for indicating the 70 volt D.C. service supply to the follow-up motor and the transmission system.

Fuses to protect the installation from excessive current ; two of 30 amp. rating in the ship's supply lines and one of 5 amp. rating in each repeater circuit.

A two-pole supply switch on the right hand side of the panel.

A three-pole, two-way switch to control the motor-generator circuit in the start and run positions.

A two-pole switch on the left hand side of the panel for controlling the gyro-compass stator circuit.

A circuit breaker at the bottom of the panel.

Two rotary switches for controlling the bearing and steering repeater circuits.

2. The 110 volt control panel carries :—

A voltmeter for indicating the 70 volt D.C. service supply to the transmission system, alarm unit the motor end of the motor generator, and field coils of the azimuth motor.

A circuit breaker, located in the left hand top corner of the panel. Its plunger is pulled out to connect the ship's supply to the above circuits.

A push button, located on the right hand top corner of the panel ; its function is to short circuit the circuit breaker coil, thereby opening the contacts and isolating the ship's supply.

Plug type fuses to protect the installation from excessive current ; two of 20 amp. rating in the ship's supply lines and one of 5 amp. rating in the repeater switch circuit.

A rotary switch, located below the voltmeter, in the middle of the panel, to connect the repeaters to the transmitter on the master compass.

Note :— The ship's D.C. Supply is usually stepped down from 110 volts to 70 volts for the service supply by means of a carbon pile regulator. This is used instead of a series resistance in the supply line.

The amplifier panel is hinged on its left hand side, so that its rear can be inspected with ease.

In front it carries :—

An A. C. ammeter of range 0—1 amp. at the upper left hand corner.

The screw head of a sliding potentiometer in the upper right hand corner marked D.C. bias.

Two tumbler switches, that on the left being the azimuth motor switch and that on the right, the follow-up switch.

A metal shield, guarding the two gas-filled, type C.I.A., triodes and the amplifier valve, type 2A5. Holes are provided in the shield so that the purple strike of the gas-filled triodes can be seen.

At the back of the panel are the various transformers, condensers and resistances required in the operation of the amplifier.

The type of motor generator used depends on the ship's D.C. supply. In 220 volt equipment, the motor drives an A.C. generator providing the 50 volt, three-phase, 210 cycle per second A.C. for the master compass. A D. C. generator on the same shaft provides the 70 volt D.C. service supply for driving the transmission system.

In 110 volt equipment an A.C. generator only is provided to supply the three-phase A.C. for the master compass.

The 110 volt D.C. supply is cut down, by means of either a carbon pile regulator or a series resistance to drive the transmission system.

The alarm unit consists of a cabinet in which is mounted :

A buzzer.

A voltage relay, whose coil is connected across the 70 volt service supply, generally to terminals 14 and 15 of the repeater circuit ; this relay has two-way contacts which make contact in the on and off positions.

A two-way tumbler switch, which changes over the buzzer from one contact to the other, marked on and off.

A set of three $1\frac{1}{2}$ volt dry cells.

When the equipment is operating normally, the contact arm of the relay is held towards the relay coil. The two-way alarm switch is in that position where the buzzer is not in circuit with the upper relay contact but is in circuit with the lower contact. Should the supply fail, the relay drops to the lower contact and puts the buzzer in the circuit. The buzzer should be silenced, by changing over the switch, before eliminating the fault. As soon as the fault is corrected, the buzzer will operate and can be silenced by changing over the switch.

The repeater compasses operate electrically from the master compass and serve at various places on board ship to indicate the actual direction of the ship's head with respect to the true meridian.

Each repeater is self-contained and may be used in any position permitting convenient reading of its card. It consists of a water-tight case containing a thin aluminium disc, showing the cardinal and intercardinal points, with its circumference graduated in degrees, every ten degrees being numbered, a step-by-step motor with a train of gears for driving the card and a lamp which illuminates the lubber's line and translucent edge of the card knob, projecting through the side of the repeater, is provided for setting the card by hand. A connection box with dimmer are also provided.

The steering repeater may be equipped with a reading glass which magnifies a portion of the compass card and also with a shield or cover which conceals all the compass card with the exception of that portion which the helmsman wishes to observe.

The pelorus or bearing repeater mounting supports a repeater compass, the lubber's line of which is exactly parallel with the fore-and-aft line of the ship. An azimuth circle is used on this repeater compass for bearings. The mounting is designed to carry a one-meter range finder in addition.

II. STARTING AND STOPPING ROUTINE

It is desirable that the compass should be started at least five hours before it is required for service, in order that the normal operating temperature be reached. If less time is available in an emergency, great care should be taken in turning the card to ship's head, that is, putting the rotor axis in the meridian, and in levelling the rotor and case as described below. Too great reliance should not be placed in the compass until it has had time to settle, which it will not do until it has reached its normal operating temperature. Whenever possible, the binnacle doors should be closed and the cover placed in position and locked.

Before starting the compass, check the following points :—

1. All switches open on the control, amplifier and repeater panels.
2. Locking latches engaged.
3. Oil level of the rotor bearings up to the centre of both north and south oil well windows. (Change oil completely every three months.)
4. Flexible leads, between phantom element and vertical ring and between vertical ring and rotor case, loosely coiled and not touching each other.
5. Auxiliary latitude corrector set to the local latitude.
6. Speed and latitude corrector set to zero.

7. Card set approximately to ship's head. To effect this, take hold of both sides of the phantom and vertical rings and turn them slowly until the compass card indicates the approximate heading against the lubber's line. The compass should never be turned in azimuth, with the power off, by pressure on the compensator weights, mercury ballistic, or transformer armature bracket.

It is convenient but not essential at this point, to line up all repeater cards with the master compass card reading.

The following routine should then be carried out for the appropriate equipment :—

A. Equipment with 220 volt ship's supply.

1. Close the supply switch on the right-hand side of the control panel.
2. Close the motor-generator switch in the downward, starting position.
3. Push in the circuit breaker at the bottom of the panel, *keeping it pushed in for at least five seconds* until the motor-generator has run up to speed.
4. Close the rotor switch on the left-hand side of the control panel. The rotor should commence to spin, the white line viewed through the window on the south side moving outwards.
5. When the A. C. voltmeter indicates 65 volts, reverse the motor-generator switch to the upward running position.
6. After the A. C. voltage reaches 65, turn the follow-up switch on the amplifier panel from off to on.
7. Wait one minute for the valve to heat up.
8. Release the clamps.
9. Turn the azimuth motor switch on the amplifier panel from off to on. The compass should hunt.
10. Precess the compass, until the card indicates the true heading of the ship against the lubber's line, by light downward pressure on the appropriate rotor bearing housing and centralise the bubble of the case level by slight *sideways* pressure on a compensator weight.
11. Close the binnacle doors and replace the cover.
12. Line up the repeater cards and turn the repeater switches on the control panel from off to on.
13. Silence the buzzer by reversing the tumbler switch of the alarm unit.
14. Check that the repeaters are lined up exactly.
15. When the ship gets under way, lift the binnacle cover to set the speed and latitude corrector, lowering and locking the cover on completion.

B. Equipment with 110 volt ship's supply :

1. Pull out the plunger of the circuit breaker at the top left-hand side of the control panel and hold it out, for at least five seconds, until the motor-generator speeds up.
 2. Carry out operations 6 to 11 outlined above in A.
 3. Turn the repeater switch on the control panel from off to on.
 4. Silence the buzzer by reversing the tumbler switch on the alarm unit.
 5. Line up the repeater cards, turn the repeater switches from off to on and check that the cards are lined up exactly.
 6. When the ship gets under way, lift the binnacle cover to set the speed and latitude corrector, lowering and locking the cover on completion.
- Normal operation of the compass.

Under normal operation, the rotor case is uncomfortably hot to the bare hand. This should occasion no alarm, as the normal operating temperature is approximately 45°C higher than the surrounding temperature.

The binnacle doors should be closed and the cover in place and locked whenever the compass is left unattended. Allow no unauthorised person to tamper with the compass at any time.

Proper running conditions are indicated largely by the electrical instruments on the panels. As the meter readings will vary slightly on different equipments, the average readings for normal operating conditions with normal speed and ship's supply voltage should be recovered and used in place of the appropriate values given below:—

1. 220 volt control panel.
 - D. C. supply voltmeter — between 210 and 230 volts.
 - A. C. voltmeter — between 45 and 50 volts.
 - D. C. service voltmeter — between 68 and 72 volts.
2. 110 volt control panel.
 - D. C. voltmeter — between 68 and 72 volts.
3. Amplifier panel.

The current through the azimuth motor armature from the amplifier is indicated by the ammeter on the amplifier panel and should be approximately 0.4 amp. This valve will probably flutter up and down a few hundredths of an ampere as the compass hunts. At half-yearly intervals it may be necessary to adjust the sliding contact of the potentiometer by turning its screw head, marked D.C. bias, by means of a small screwdriver, in order to get the best possible operation. This adjustment should be made only by an experienced person.

Stopping routine.

If the ship is yawing more than 10°, the case should be steadied by hand until the rotor stops and then locked to the vertical ring.

- A. Equipments with 220 volt supply.
 1. Turn repeater switches from on to off.
 2. Silence the buzzer by reversing the tumbler switch on the alarm unit.
 3. Open all other switches in the reverse order of starting.
 4. Engage the locking latches.
- B. Equipments with 110 volt supply.
 1. Turn the repeater switches, including that on the control panel, from on to off.
 2. Silence the buzzer by reversing the tumbler switch on the alarm unit.
 3. Turn the azimuth motor and follow-up switches, in that order to the off position.
 4. Engage the locking latches.
 5. Press the button at the top right-hand side of the control panel until the circuit breaker opens and the voltmeter registers zero.

Note:— Whilst the compass is hot, carry out any necessary care and maintenance routine.

III. SPEED AND LATITUDE SETTINGS

The settings which have to be put on the gyro-compass are:—

1. Speed and latitude settings on the corrector mechanism.
2. Latitude setting on the auxiliary latitude corrector.
 1. The speed and latitude corrector mechanism is fitted to correct an error in settling position due to steaming; on northerly courses the north end of the rotor axis settles to the West and on southerly courses to the East, of true North by an amount which depends on the latitude and on the speed and course of the ship. The correction for change of course is inserted automatically by means of a cosine cam, cut into the bottom of the azimuth gear on the phantom element, which engages with an arm secured to the corrector mechanism.

Changes of speed and latitude are set in manually. On turning a knurled knob at the top of the mechanism, a bar engraved in latitude is moved across the face of a plate engraved with curves, each representing a change of five knots of speed. This movement is imparted to an adjustable block and pivot attached to the lubber ring which is caused to move.

If the corrector is not properly set, the compass card will read high on northerly courses and low on southerly courses if the ship is steaming faster than the setting and the reverse if the ship is steaming slower. The magnitude of the error also depends on the latitude. In the Mediterranean, an error of setting of seven knots will be needed to produce a card error of $\frac{1}{2}^\circ$, whilst the same card error will be produced by a setting error of five knots in the English Channel or three knots in the Arctic Circle.

The corrector mechanism setting should be altered for changes of speed of five knots and for changes of latitude of 5° . After the alteration it is not necessary to re-align the repeater cards. The design of the gear is such, that the corrector setting is applied to the repeater compasses as well as to the master compasses.

2. Owing to the system of damping employed, the master compass does not settle in the true meridian, except at the Equator. It settles to the East of North in northern latitudes and to the West of North in southern latitudes by an amount which varies with the latitude. In the English Channel, for example, this amount is approximately 2° . An auxiliary latitude corrector is located in line with the speed and latitude corrector mechanism and its setting turns the lubber ring through the necessary angle to correct for this error. The repeater compass cards are corrected by the same movement.

VI. CARE AND MAINTENANCE

Maintenance routine.

Cleanliness and freedom from dust are essential conditions for the efficient operation of a gyro-compass. The binnacle doors should always be closed and the cover in position, except when work on the compass is actually being carried out. Air inlets to the gyro-compartment should always be covered with dust filters.

The officer of the watch must be informed before any adjustments are made on the compass and all repairs, including changes of rotor oil, should be entered in the log book supplied with the equipment.

Clean white linen should always be used and not rag which may be woolly. Painted parts must never be scraped and no abrasive or polishing material whatsoever should ever be used on any part of the compass.

Oil should be used very sparingly, since any surplus will spread over adjacent surfaces and may cause trouble. Small quantity added at frequent intervals is better than too much at longer periods.

The maintenance routine which is given below is not intended to lay down hard and fast rules but to indicate a routine which normally would give satisfactory results.

A. Each watch-with the compass operating.

1. See that the compass card is hunting and that a purple glow is visible in the gas-filled triodes.
2. Inspect the compass to guard against any abnormal condition such as sparking or unusual noises.
3. Read the meters on the panel to check that the voltages and currents are normal.
4. Check the compass heading, by observation if possible.
5. Compare the readings of the repeater cards with that of the master and make sure that the transmission system to the repeater compasses is functioning properly.
6. Set the speed and latitude and auxiliary latitude correctors as necessary.

B. Daily-with the compass operating :

Inspect machines and clean if necessary.

- C. Weekly-with the compass operating and on closing down :
1. Check all electrical connections and make sure that they are tight, clean and free from oil.
 2. Check the operation of the alarm unit.
 3. Inspect the motor-generator commutator and clean if necessary. Inspect the brushes, making sure that they are free in the holders and held with sufficient tension to prevent chattering and that they are not worn down more than $3/16$ in. Brush and clean the screened plates at each end of the motor-generator, using a stiff brush and petrol, to ensure proper ventilation.
 4. Inspect the level of the rotor bearing oil wells, topping up if necessary.
 5. Wipe the commutator of the transmitter. Take great care during this operation not to touch the sensitive element. Observe that this action would (a) interrupt transmission, (b) expose the transmitter arm to the risk of damage on alteration of course.
- D. Monthly-or as opportunity offers, with the compass closed down :
1. All contacts should be cleaned at least once per month.
 2. Wipe the azimuth motor commutator and remove any dust from the brushes by means of the rubber blower supplied.
 3. Clean the slip rings and brushes, particularly the two lower ones.
 4. Oil the upper guide bearing (3 drops), stem bearings (3 drops), the east-west horizontal case bearings (4 to 5 drops), the mercury ballistic pivot bearings (4 to 5 drops), and the ballistic link bearing (3 drops).
 5. Check the oil levels in the dashpot dampers. It should be one inch from the top.
 6. Give the grease cups on the motor-generator one turn.
 7. Clean the binnacle with a soft cloth moistened with alcohol.
- E. Quarterly-with the compass closed down.
1. Empty the rotor bearing oil wells and refill with clean oil.
 2. Inspect the mercury ballistic and, if necessary, remove and clean the mercury and clean the boxes.
 3. Remove, clean and oil the azimuth motor ; giving each bearing 3 drops of oil. Grease the gear teeth.
 4. Remove, clean and oil the speed corrector and the cosine cam roller. Clean and grease the cosine groove.
 5. Remove, clean and oil the transmitter, giving each bearing 3 drops of oil.
 6. Test the insulation and inspect all electrical connections on the compass.
 7. Inspect all contacts and switches on the control and amplifier panels, making sure that all screws are tight and that switches are the clips in which small resistances or fuses are fitted, make good contact.
 8. Check the fore and aft line of bearing repeaters.
 9. Inspect all spare parts.
- F. Half-Yearly-with the compass closed down :
Oil the gimbal bearings (4 to 5 drops).

V. DETAILS OF MAINTENANCE

Whenever any cleaning operations are undertaken when the ship is at sea or at short notice for sea, it is essential that permission be first obtained from the Officer of the Watch.

Unless otherwise mentioned, pattern 165 oil and H. M. P. grease are to be used. The speed and latitude corrector.

Keep the moving parts and sliding surfaces of the corrector covered with a film of oil. If a felt pad is fitted at the base of the corrector, it should be saturated each time the corrector

is oiled. Wipe off any excess of oil from the bottom of the corrector after each application. Add one or two drops of oil to the cosine cam roller and make certain that it turns freely on its stud.

The cosine groove on the under side of the azimuth gear should be thoroughly cleaned with white linen moistened with alcohol or aviation spirit, making sure to remove any hard deposit of grease or dirt. The walls should then be coated with a thin film of grease. The phantom element should then be turned, very slowly, two or three times and any surplus grease that is forced out of the groove should be wiped off. The azimuth gear surfaces should then be coated with a thin film of oil, applied with the camel's hair brush provided. The transmitter.

The roller carriage of the transmitter should be renewed if the rollers are worn or if it is defective in any way.

If the segment contact surfaces are dirty or there is excessive sparking, the contact arm of the transmitter should be snapped back, or the knurled nut removed, and the roller carriage carefully withdrawn. The segment contact surfaces should be cleaned with a small piece of crocus paper. Insert the edge of the crocus paper between adjacent segments to remove carbon dust. Any dust remaining should be removed by the rubber blower provided. The segments and the roller carriage should then be wiped with a clean piece of white linen moistened in spirit. After replacing the roller carriage and the contact arm or knurled nut, apply a light film of oil to the gear surfaces, using the camel's hair brush. Wipe off any excess oil with a piece of clean linen.

Every three months, the transmitter should be removed for thorough cleaning. Before doing so, mark its position with respect to the lubber ring, so as to replace it exactly in the same position. This is important for two reasons:—

1. To maintain the outer member balance of the master compass.
2. To line up the repeater compasses with the master compass.

Unscrew the two securing studs and rest the transmitter sideways on the gimbal ring. Remove the roller carriage and inspect the rollers for flats and for freedom on their pins. In the centre contact type of transmitter, which may be either a single or double deck type, the centre contact arm can be swung on to one side and the carriage removed. In the ring type, where the supply is taken by a pair of brushes from a continuous ring above the segments, the carriage should be held carefully with one hand while removing the knurled nut with the other. The carriage can then be carefully withdrawn.

If the rollers are sticking, no attempt should be made to dismantle them. The carriage should be cleaned in a bath of aviation spirit, spinning the rollers round in the spirit; this not only removed the grease and dirt from between the rollers and their pins, but also cleans the surface of the rollers. Any film of oil left behind on the rollers should be removed by wiping them with linen moistened with alcohol.

To replace the carriage, compress the rollers between the thumb and forefinger and gently work the carriage into position, making sure that the driving pin on the carriage is seated into the hole in the flange on the driving shaft. In the correct position the bottom edges of the rollers ride just above the lower edges of the contact segment surfaces. The secure the knurled nut or centre contact arm.

Three drops of oil should then be put on each bearing, through the oil pipes which are brought up to the top of the transmitter from the bearings. Avoid an excess of oil, as this might creep on to the contact surfaces and cause sparking.

The transmitter should then be replaced on the lubber ring in its original position. The azimuth gear.

It should be borne in mind that of all the units on the master compass, it is the azimuth motor which is most highly taxed, whilst at the same time having to perform a function of the highest importance. Unless very careful attention is devoted in maintaining this motor in efficient condition follow-up failures are bound to occur, involving complete failure of the master compass.

The commutator should be wiped monthly with a piece of clean linen and all copper or other dust removed by using the rubber blower provided. After the azimuth motor has been in operation for some little time, a dark patina forms on the commutator. This provides an excellent surface and must on no account be removed with abrasive.

Every three months, the azimuth motor should be taken off the compass, by first removing the guard of the large gear wheel and then the vertical screws securing it to the spider element. The bearings should be given three drops of oil each and the gears should be treated with a slight film of grease.

It is most important that the brushes are properly bedded. They are clamped in holders mounted on the motor frame and should be adjusted so that when they are correctly bedded on the commutator, the brushes are parallel to each other. To obtain this condition, loosen the brush clamping screws, slide the brush in or out until the distance from holder to commutator is about 0.25 in. and reclamp. Wrap a piece of the finest glass paper around the commutator, abrasive side outward, and rotate the commutator under the brushes until the latter are shaped to bed on it. Carefully remove any particles of glass which have become embedded in the carbon.

A screw is provided to adjust the tension of the brush spring, which should be about 3 ozs. If the tension is too great, the excessive brush pressure will make the motor run slow. If it is too slight, the brushes will spark and any hunt will be increased.

The adjustment of the azimuth motor on the spider should be checked occasionally and re-made if necessary. The test should be carried out, with the compass hot, as follows:—

Hold the large gear wheel of the azimuth motor firmly in one hand and, taking the phantom element in the other hand, see that the card may be moved through one-tenth of a degree. It is as well to test on four different headings at right angles to each other, in case the azimuth gear is not truly circular. If the meshing is too tight, too much load will be put on the azimuth motor and a sluggish hunt will result, which may end in absolute failure. Since the backlash alters with heat, it is advisable to re-adjust the meshing of the azimuth motor gearing should the ship proceed to warmer climates. This adjustment must not be used to adjust the hunt of the compass.

To carry out the above adjustment of the meshing, if the azimuth motor is in position on the compass, remove the azimuth motor gear guard, loosen the azimuth securing screws and adjust the azimuth motor bracket adjusting screw located beneath the right hand securing screw.

The follow-up transformer.

The connections should be inspected occasionally to see that they are tight. The gap between the core and the armature must be kept free from any foreign matter. It is important that the outer pairs of faces be as nearly parallel as possible and the gaps between them equal to each other. Great care should be taken not to strain the bracket carrying the armature.

The slip rings.

These should be cleaned monthly when the compass is in continuous use. Each slip ring should normally be wiped with a $\frac{1}{2}$ in. strip of clean linen, which should be drawn back and forth over about half of each ring surface. The other half of each ring should then be cleaned in the same manner. If any difficulty is experienced in removing dirt, the linen should be moistened with aviation spirit, then the dirt is removed, the slip rings must be cleaned with another strip of clean linen, moistened in alcohol to remove any oil film left by the aviation spirit. On no account should abrasive be used.

If it is suspected that the slip ring brushes are dirty, these should be removed, when the compass is shut down, and cleaned, using a strip of crocus paper. In replacing the brushes care must be taken to replace them on their own slip rings and to see that they are centrally placed on the rings and not riding on the insulating rings and that they are properly bedded on the slip rings. If they are not properly bedded, there is a danger of the brushes scoring the slip rings, which would lead to increased fouling and eventual failure of the compass.

The rotor bearing oil wells.

These oil wells can be topped up whilst the compass is running, under penalty of disturbing the compass. If the oil has to be changed, the rotor must first be stopped.

Normally, the rotor bearing oil should be renewed every three months if the compass is in continuous use. Draw off the old oil with the special metal syringe provided. Fill the oil reservoirs to the centre of the windows. It is most important that the oil be maintained at the same level in both reservoirs.

The flexible leads

Make sure that these leads, between the vertical and phantom rings, hang clear. Should they foul, they give the equivalent of a twist in the suspension, resulting in a change of settling position.

The mercury ballistic.

The four mercury pots are ventilated through small holes in the pot covers so that the mercury will not become air bound as it flows from one pot to the other. The air entering the pots is strained through white wool yarn wicks, to keep the mercury as clean as possible. Due to the presence of air, a certain amount of oxidation of the mercury takes place, which causes a film to be formed on the mercury surfaces. In order that this film will not check the flow of mercury, inspection should be made quarterly.

Since the mercury ballistic is the controlling element of the compass, great care must be taken in handling and adjusting and the instructions given below must be followed exactly.

To observe the flow of mercury in the pipes, the rotor must be stopped. Then remove the covers of the pots, unlatch the case and tilt the ballistic from side to side. The mercury should flow freely from one pot to the other. The appearance of film on the mercury is not harmful as long as the mercury flows freely. If the flow is free, replace the pot covers, taking care not to interchange them.

If the mercury does not flow freely, the following procedure should be carried out:—

1. Remove the two screws which attach the link arm to the ballistic frame.
2. Lower the link arm carefully, so that it slides away easily from the link bearing on the bottom of the case.
3. Take the weight of the ballistic frame and slack back the mercury ballistic pivots until they are clear of the bearings.
4. Lower the ballistic frame clear of the compass, raise the binnacle ring slightly and remove the ballistic from the binnacle. Then unscrew the pot covers.
5. Remove the mercury by tilting the ballistic and emptying the mercury into two clean glass receptacles in order to maintain the correct amount for each pair of pots. It will be necessary when tilting the ballistic to cover the two upper pots with the palm of the hand. (Difficult to do and suggest thumbs making four tilts—removing a small amount of mercury at each tilt.) Do not allow mercury to come into contact with uniform braid, gold rings, etc., as they will be damaged.
6. The mercury should be filtered through a clean paper funnel, a pin hole having been pierced at the bottom of the funnel.
7. The pots, if dirty, should now be cleaned with a piece of linen damped with alcohol. Aviation spirit must on no account be used, since it leaves a film of oil which would foul the mercury surface. The pipes can be cleaned with a pipe cleaner and must not be disconnected from the pots.
8. Replace the mercury into the pairs of pots, taking care not to lose any and to prevent any air bubbles from being trapped in the pipes. Tap the connecting pipes gently, give the ballistic a slight tilt to overcome the possibility of an air lock.
9. The covers should next be cleaned with linen and then replaced on their proper pots, i. e. the engraved number on pot and cover being the same. In tightening them up, take care that the pots are not turned so that the retaining pins are forced out of the grooves. The holes in the covers are intended to ventilate the pots and to prevent air locks. The wicks in the holes must never be oiled.

10. Erect the mercury ballistic in the reverse order to which it was dismantled. Make sure to replace the ballistic with the north side of the frame on the north side of the vertical ring. A letter 'N' is stencilled on the north side of the frame. Care should be taken that the studs are inserted properly into the bearings so that the latter are seated against the shoulders of the studs, so preventing distortion of the ballistic during assembly.

When replacing the studs, tighten them progressively until that on the west side is screwed up tight. The east stud should be adjusted until the ballistic frame has a very slight end play when the compass is cold. Engraved marks on the stud and nut show the relative positions when the compass was first erected. When replacing the link arm, make sure that it engages the link bearing properly before attacking the arm to the ballistic frame. The north side has a locating pin hole.

Special care should be taken at all times not to disturb the adjustment between the plate carrying the ballistic connection bearing and the ballistic connection arm. This adjustment is made at the factory, to ensure that the ballistic is level when the rotor case is level. Care should also be taken to avoid bending the ballistic pipes, as this may cause leaks or disturb the balance of the ballistic. Make sure that the bearing, on the bottom of the rotor case, slides freely in the slot in the ballistic connection link and that the surfaces of the slot are not pitted or damaged.

The adjustment for permanent error.

The lubber's line plate is provided on the compass to compensate the card reading for small errors up to 5° each way. Such errors should never, on any account, be removed by twisting the suspension. Loosen the thumb nuts which clamp the plate to the lubber ring and slide it until the master card reading is as required. Then tighten the nuts. If the plate is not moved through an exact number of degrees, the transmitter must be adjusted to line up the repeaters. Divisions on the lubber ring indicate how much the plate has been moved from centre.

The roll and pitch dampers.

1. The friction type damper has an adjustable friction brush riding on a cam. To adjust the brush to get proper damping action, proceed as follows:—

Loosen the clamp nuts and raise the brush off the cam far enough to insert a small piece of fairly thick paper between the two. Position the adjustment nuts, keeping the friction brush holder horizontal, so that when the clamp nuts are tightened, it is just possible to withdraw the paper without tearing it.

In very rough weather it may be necessary to take up on the dampers to prevent the compass from hitting the binnacle. As soon as the weather moderates, the dampers must be re-adjusted or an error in the compass may result.

2. The action of the oil dash pot dampers is entirely automatic and no adjustment should be attempted.

The dashpots should be kept filled with oil to a point one inch below the top of the pots. The level can be determined by pushing a small piece of wire through the holes in the cap. If the dashpots are too full, the oil will run out when the ship is rolling or pitching heavily. If the oil drops below the piston, the dashpots will be useless. The level should be checked each month and oil added if necessary. To add oil, use an oil can with a long spout and apply oil in the oil hole at the bottom of the recess around each piston stem. Rotor being oil, Pattern 165, should be used.

Spare parts.

Care should be taken that spare parts are always maintained in an efficient condition and ready for immediate use. In view of the number of Sperry models, it is most important to quote the correct pattern when ordering spares; pattern lists for most parts are given in the handbook supplied with the equipment. The fullest description of the part required should be given and the serial number of the equipment, together with the other numbers and all particulars stamped on the maker's plates, should be quoted.

The motor-generator.

If the commutators are dirty, they should be cleaned with linen moistened in alcohol. Every month, the brushes should be inspected with the machine stopped. If they slide freely in their holders, they will bear on the commutator with the proper tension. Brushes which are worn down more than $\frac{3}{16}$ in. should be replaced, the new ones being bedded to the commutator in the conventional manner with sand paper of the proper grade. To ensure proper ventilation, brush the screened plates at each end of the motor-generator with a stiff brush, being sure to remove all grease.

The bearings of the machine are packed with grease and care must be taken that they never run dry. The grease cups should be given one turn every month. Do not overpack the bearings as this causes over-heating.

Sparking may be entirely removed as follows:—

1. Properly bed the brushes.
2. Never allow oil or carbon dust to collect near the brush holders.
3. Keep the ship's supply voltage within 10 volts of normal for 220 volt supply or within 5 volts for 110 volt supply.
4. Keep the commutator surface free from oil, grease or moisture.
5. Keep the slots between the commutator bars free from dust and grease.
6. Adjust the brush rigging to the proper neutral position.

If double-unit machines run noisily, inspect the coupling and check the machine alignment vertically and horizontally on the bed plate. Inspect leg bolts to ensure tightness.

The carbon pile regulator.

The regulator is a simple and rugged piece of apparatus and is carefully tested and adjusted at the factory. It should, therefore, require little attention.

The carbon discs may be cleaned by first releasing the pressure by drawing the armature down to the stop and then blowing out the dirt or by moving the discs up and down, by hand, on their support rods. Broken or damaged carbon discs may be replaced by removing one of the porcelain support rods of the piles. Make sure not to add or omit any discs and see that the flat head machine screws, holding the discs in contact with the metal end plates are tight but not tight enough to crack the discs.

Remove any dirt or foreign matter which may have become lodged in the air gap between the magnet and the armature.

Check all connections.

Check that the air vent of the dashpot is set to prevent any tendency to hunt.

Inspect the bearings of the regulator yearly and supply a small amount of grease if they are dry. Under no circumstances should the bearings be packed with any lubricant. Do not oil the pivot pin, since dirt may accumulate in the oil and eventually cause sluggish operation.

The control panel.

This panel must be kept free from oil and grease. It should be thoroughly inspected every three months, to make sure that switches make good contact, that relays, cut-outs and so forth operate properly and that contacts are clean and bright. Contacts should be cleaned with crocus paper and all loose particles and other foreign matter removed with a clean piece of linen.

Fuses of the proper rating must be kept in the fuse holders. These fuses should be removed from their mountings about every three months and the contact surfaces polished.

The resistance at the back of the panel should not be adjusted unless the supply voltage is normal and the compass has been in operation sufficiently long for it to have reached its normal temperature. The adjustments should be made in the following order:—

Adjustment	220 volt	110 volt
D. C. Volts 65-70	—	G. F. R.
Generator speed 2.120 rpm.	Adjust M.F.R.	Adjust carbon pile regulator or S.R.
D. C. volts 65-70	„ G.F.R.	—
A. C. volts 45-50	„ E.F.R.	Adjust carbon pile regulator or E.F.R.

Some of the control panel resistances have several tappings so that the resistance valve can be adjusted by means of short-circuiting links, which are usually supplied as spares tied on to the back of the panel.

The uses of the resistances are as follows:—

S.R., 110 volt equipments only, may be supplied instead of a carbon pile regulator. It is in the main negative line and is used to adjust the D.C. service supply to between 65 and 70 volts and there by control the speed of the motor-generator.

M.F.R., 220 volt equipment, only, is in series with the motor field. Adjusting it brings the generator speed to 2100 r.p.m. when the supply is normal.

E.F.R. is in series with the exciter field of the A.C. generator and is used to adjust the A.C. voltage to between 45 and 50 volts under normal running conditions.

G.F.R. is in series with the D.C. generator field and is used to adjust the D.C. voltage to between 65 and 70 volts under normal running conditions.

The above resistances are to a certain extent inter-dependent so that adjustment of one entails adjustment of the others.

The amplifier panel.

It is most important that the heater filaments of the gasfilled triodes should be supplied at the correct voltage of 2.5 volts. If either triode starts to show a whitish arc around the top of the cylinder enclosing the filament, it is a sign that the filaments are beginning to foil or else the filament supply voltage is low. The connections to the filament should be examined, including the sockets. Otherwise the triode should be replaced.

As a triode ages, its striking voltage gradually increases until a point is reached where the voltage supplied is insufficient to make the triode strike. When this point is reached, the triode must be replaced by a new one.

The current through the azimuth motor armature from the triodes is indicated by the ammeter on the left-hand top side of the panel and should be approximately 0.4 amp. It will not be exactly constant but will flutter slightly as the compass hunts. As the triodes age and the anode striking voltage increases considerably, the current will be considerably less than 0.4 amps. and to bring it back to normal, some of the azimuth motor armature series resistance, at the back of the panel, should be sorted out.

The pentode amplifier valve is being operated at less than half its rated load and should, therefore, function for a very long time.

If both gas-filled triodes cease to strike, it is an indication that the signal from the compass has probably failed. The fault may be due to:—

1. A broken or loose lead to the follow-up transformer on the compass.
2. A break in the follow-up transformer resistance on the compass.
3. A break in the azimuth motor armature circuit, particularly in the azimuth motor series resistance at the back of the amplifier panel.
4. A defective amplifier valve.

The normal colour of a gas-filled triode, when it strikes, is violet. If this colour should change to blue, or if the triode fails to strike, the triode is inoperative and should be changed. If the other triode is fairly old, it is advisable to replace both triodes, to ensure smooth operation.

If, on holding the follow-up transformer approximately central and then moving it first to one side and then the other, the triodes strike in turn but there is no torque on the azimuth motor, there is probably a break in the field circuit of the motor. In particular, the motor field series resistance at the back of the amplifier panel, may have burned out.

加拿大太平洋輪船公司之組織 及其貨運制度與手續之研究

俞大綱

第一章

組織概要

簡史 加拿大太平洋輪船公司 Canadian Pacific Steamships Ltd. (以下簡稱 C. P. S. S.) 在我國分公司稱昌興公司,係加拿大太平洋鐵路公司 Canadian Pacific Railway Company (以下簡稱 C. P. R.) 之附屬公司。C. P. R. 兼營航業,始於 1884 年當時僅汽輪一艘,行駛內湖。1886 年, C. P. R. 鐵路線完成貫穿國境計劃,西達太平洋海岸,其總經理 Sin William Van Horne 即銳意開闢大西洋及太平洋航線,連繫歐亞二州,而以橫貫北美之該公司鐵路線為大陸脈絡。是年七月,該公司租輪一艘,由日本橫濱開抵 Moddy B. C. 其地為當時該公司西岸鐵路終點,此為該公司兼營航業之始。

自 1886 年起,該公司逐年租賃船隻,定期航行太平洋。1889 年該公司自建之白色皇后輪 White Empresses: 中國皇后號,印度皇后號及日本皇后號,開始航行太平洋。1903 年夏收購 Elder Dempster 公司客輪三隻,貨輪十一隻,開始經營大西洋航線。嗣後年有續增,除定期營運兩洋航線外,並辦理環航世界線。迄第二次世界大戰時止,該公司共有客貨輪十八隻,總噸位 324,738 總噸。

1916 年以前,該公司航業管理直隸鐵路部門,自是年起,始將航務劃出,創立 Canadian Pacific Ocean Service, 成為附屬公司,1922 年,改稱今名。

C. P. S. S. 組織概狀 C. P. S. S. 組織,上有董事會,董事長由鐵路公司(指 C. P. R.) 之總經理 President 兼任。董事會推選 C. P. S. S. 總裁 Managing Director 為該公司最高行政首長。總裁下設有總經理 General Manager. 為總執行首長;並負責大西洋方面航務,綜理建造船隻及供應等事宜。其下設有工程師 Naval Architect. 供應主管 Catering Superintendent. 機務主管 Superintendent Engineers 及醫務主管 Medical Sup't, 等職。C. P. S. S. 航行大西洋

船隻，皆在英政府註冊，故其總經理在倫敦辦公。總公司設在加拿大蒙特利奧 Montreal（以下簡稱蒙城），行政中心亦在該處。

第二次世界大戰前，該公司原無總裁一職。1945年始設總裁。其原因不外 C. P. R. 整個業務重心，設於蒙城。戰前航務最高管理人員，遠駐英國，主附機關，啓承指示，有所不便。且英國自大戰後，國家元氣未復，航行所需燃料，修理所需器材，及舟中供應之品，無往不取給於加拿大。故該公司航運業務處理，漸亦移重於本土。但組織上駐英總經理仍屬執行部門之首長，加拿大各主管，除辦理太平洋航務外，仍將工作轉報倫敦也。

加拿大部份負責人員，分爲大西洋區及太平洋區，每區設有總管一人 General Sup't. 其下各設有航務主管 Marine Sup't., 副主管或貨物主管 Cargo Sup't., 機務主管 Engineer Sup't., 供應主管 Catering Sup't., 大西洋區主管駐蒙城總公司辦公，所屬各部門以冬季（十二月至次年三月）蒙城港口凍結，該公司船隻僅駛至東部海口聖約翰 St. John 時移地辦公，夏季（四月至十一月），仍回蒙城。

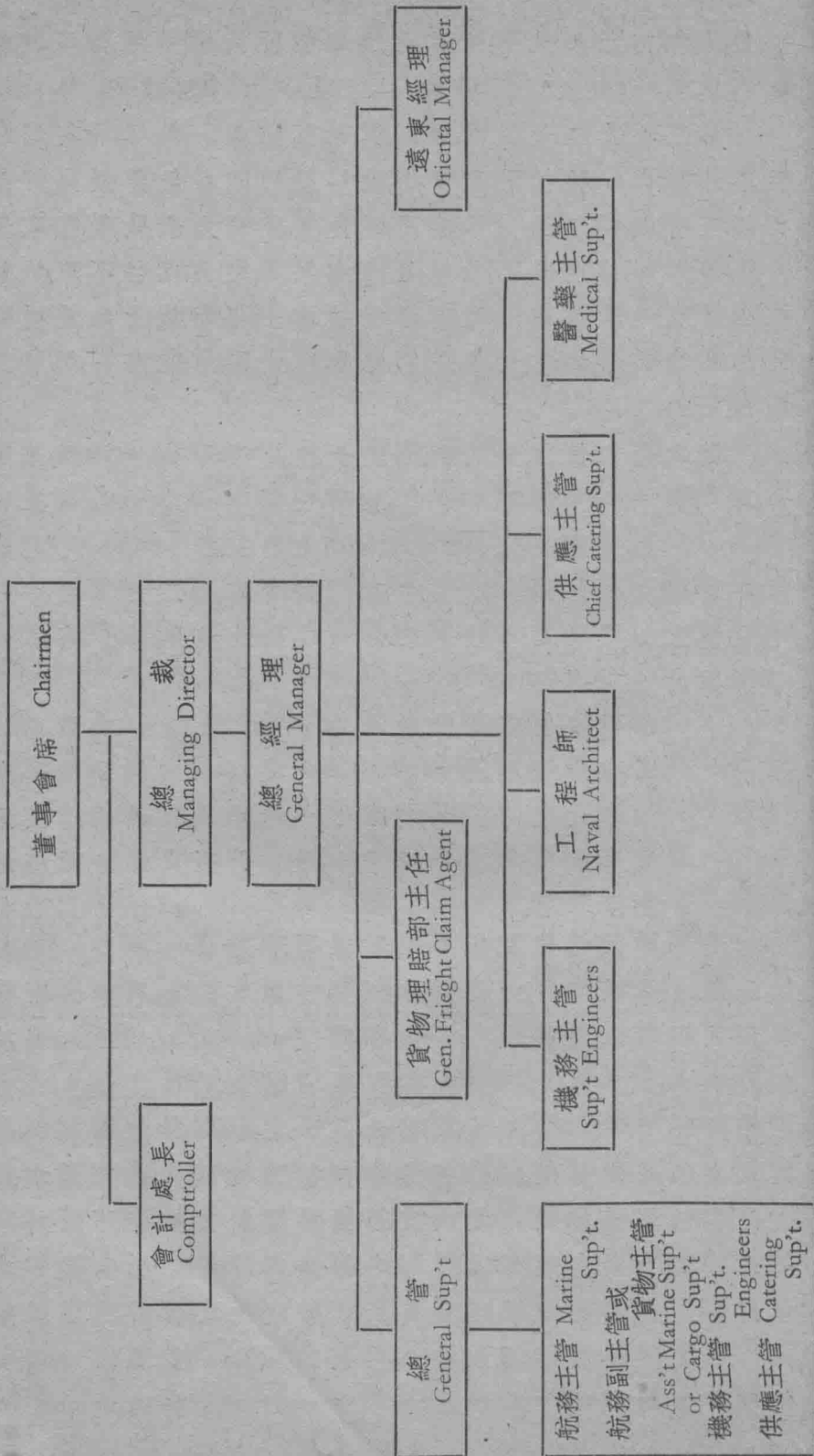
按蒙城位在聖羅倫河 St. Lawrence River 之西岸，距海一千里，適當拉沁運河 Lachine Canal 之口，爲內河及海運啣接點，亦爲加拿大全國鐵道之重心。全港碼頭設備約十英里，泊船水位深度最高爲三十二尺半，最低廿五尺。該地距海遙遠，故不受潮汐影響。

太平洋區總管及所屬則駐溫哥華辦公。

該公司設有會計長 Comptroller，在蒙城總公司辦公。直接對 C. P. R. 負責，人事事宜，隸於 C. P. R. 人事處 Personnel Department，另有理賠部主任 General Freight Claim Agent 亦在蒙城辦公。

組織特點 C. P. S. S. 組織，有一特殊之點，與其他輪船公司異趣者，即其本身無營業管理部門。營業事項，如貨物國內外市場之調查，運價之研究與計算，營業政策之決定，甚至於攬載貨物，皆不屬於 C. P. S. S. 之管理範圍，而屬於鐵路 (C. P. R.) 之營業處 Traffic Dept. 換言之，C. P. S. S. 僅對 C. P. R. 負航務管理之責任，此種組織之原因，非僅以 C. P. S. S. 爲 C. P. R. 之附屬機構，而以該公司營業重心在鐵道運輸，海洋航運實係鐵路事業之延續及擴張也。

C.P.S.S. 人事組織系統表



按 C. P. R. 共有鐵路線 20,902 英里，橫貫全國東西，南入美境，內地貨物輸至外洋，該公司在沿線站埠，咸可攬載。攬貨業務，自以屬之鐵路部門為宜。至於內地貨物運至出口地點，要在趕赴船期，尤宜火車調度得時，避免車船延滯，致受時間上之損失，尤屬鐵路部門之重要工作。

綜合言之，C. P. R. 對鐵道及航務之營業業務，視為整體，不可加以離析者，故集中其業務於鐵路總公司之營業處，此點當詳闡述於下章。至於航務管理，如船舶之設計與保養，船期調配，海員管理，裝卸貨物，船隻供應，要皆屬於航業技術範圍，鐵路部門，不得庖代者，凡此皆 C. P. S. S. 之職司也。

C. P. S. S. 職員人數及薪給約數 據 1947 年 C. P. S. S. 人事紀錄，全體員工，共計 2,877 人。計為：

岸上員工 (Office)		海上員工 (Sea going)	
加拿大籍人員	181	在職員工	1,940
英國籍人員	435	保留職位及養老金	
華籍人員	21	暫不支薪員工 (unattached)	300
共計	637	此種人員大多為舊 有太平洋航線海員	共計 2,240
<u>總計 2,877 人</u>			

岸上人員薪給數目，公司方面嚴守秘密，即職員亦不知互知薪額。高級職員，由會計部份直接支付，個人簽收，謂之 Office payroll。其餘職員，由各部門主管分別發給，謂之 Department payroll。著者曾由各方面探悉其約數如次：

	職 別	月支 (加幣單位)
高級職員	總 裁 Managing Director	1,200 以上
	總 經 理 General Manager	700 — 1,200
	會計處長 Comptroller	700 — 1,200
	總 管 General Sup't	700 — 1,200
中級職員	各部主管 Sup't.	500 — 700
	祕 書 Clerk	300 — 500
普通職員	司 書 Stenographer	150 — 300
	練 習 生 Office Boy	60 — 150

津貼 加拿大政府於戰時曾公佈全國從業人員津貼辦法二次，計爲1942年每員每月增發加幣12.48元。1944年每月增發生活津貼19.80元。戰事結束，C. P. R. 即將上項津貼數加入員工固定薪額內發給，並於1946年，每員增發生作津貼每月20.40元，亦計入正式薪額內，故上表所列薪給數字外，應加計上述津貼總數，計52.68元。

海上員工薪給 (甲) 高級船員薪給額。係按照船員資歷而定，由船員與公司簽訂合約，茲取該公司 S. S. Bearerford 輪一九四七年五月份高級船員薪給表爲例，以示一斑：

	職 別	薪 額 (加幣)	所得稅 (年計)	岸上留支 Allotment
船 面 部 Deck Department	船 主 Captain	450	1,500	200
	大 副 First Mate	290	1,500	150
	二 副 Second Mate	280	1,500	—
	三 副 Third Mate	260	1,500	50
	四 副 Fourth Mate	220	700	100
	舟中會計 Purser	240	1,500	125
機 輪 部 Engine Dept.	機 輪 長 First Engineer	370	1,500	150
	二 管 輪 Second Engineer	290	1,100	180
	三 管 輪 Third Engineer	200	750	—
	四 管 輪 Fourth Engineer	185	1,000	100

上表所列所得稅，按加拿大政府規定，每人每年收入在750元以上者，除去此基數，按照其家庭狀況及子女人數徵收所得稅。岸上留支 Allotment 係政府規定，海員得請求酌留一部份薪給存入國家指定之儲蓄銀行，或逕由其親屬領取，此爲便利海員於航海時期，家庭得贍濟，並鼓勵海員儲蓄。

乙 普通海員薪額。由各輪船公司與海員公會 Canadian Seamen's Union 訂定，茲將1946年七月十五日海員公會與各輪公司簽定之普通海員待遇錄於次

職 別	薪 額 (加幣月計)	職 別	薪 額 (加幣月計)
Bosen	160	Trimmer	145
Carpenter	165	Wiper	145
A. B.	150	Donkeyman	100
O. S.	130	Mess Men	140
First Cooker	180	Mess Boy	120
Second Cooker	150	Oiler	155
Gallery Boy	120	Fireman	150
Deck Boy (Utility Boy)	120		

C. P. S. S. 戰時損失及現有船隻數 第二次世界大戰, C. P. S. S. 全部船隻十八艘, 總噸位 324,738 噸, 皆為英海軍所徵用, 戰時服務成績, 共航行 2,612,944 海里。戰事完畢, 全部輪隻中喪失十三隻, 包括負名之英國皇后號 Empress of Britain (該輪總噸 42,500), 及航行太平洋之加拿大皇后號, 亞洲皇后號及俄羅斯皇后號。該公司復以僅餘之五隻內之 Montcalm 輪售於英政府。所餘四隻, 大半仍由政府徵用中。

該公司雖經此重創, 戰事甫停, 即力圖恢復, 首在英建造 Turbo-Electrico 貨輪四隻, 1945-1946 年中, 先後完成三隻, 並自英購買貨輪 (可載客三十六人) 二隻, 此即該公司所稱之海獺式輪隊 Beaver Fleet 也。茲將該公司現有船隻及其噸位表列於下:

C. P. S. S. 現有輪隻表 (1947 年 7 月)

戰 前 建 造	原 名	現 名	類別	噸 位 (總噸)	備 註
	Duchess of Bedford	Empress of India	客	20,123	仍由英政府徵用。
Empress of Australia	Empress of Australia	客	21,833	仍由英政府徵用。	
Empress of Japan	Empress of Scotland	客	26,032	仍由英政府徵用, 該公司 擬以後用以行駛太平洋。	
Duchess of Richmond	Empress of Canada	客	20,022	七月中改修完竣 航行大 西洋。	

噸位 小計				98,010	
戰後購置		Beaverford	客, 貨	9,881	該公司擬將此二輪恢復太平洋航務, 現仍駛大西洋。
		Beaverburn	客, 貨	9,875	
戰後建造		Beaverdell	貨	9,901	現航行大西洋。
		Beaverglen	貨	9,824	現航行大西洋。
		Beaverlake	貨	9,824	現航行大西洋。
噸位 小計				49,305	
即 完成		Beavercove	貨	9,824	擬航行大西洋。
噸位 總計				157,137 (Gross Ton)	

第二章

C. P. S. S. 之貨運制度

C. P. S. S. 之營業業務, 屬於 C. P. R. 之營業處, 已詳第一章。貨運手續, 自客商托運至交貨為止, 鐵路部門(指 C. P. R.) 與航務部門(指 C. P. S. S.) 兼司其事, 其間交接關係頗為複雜, 但其合作程度, 極為密切。其銜接辦法, 不外各種表格 Forms 之移遞, 自接收托運至交貨為止, 無慮數十種。因其制度為分工合作, 每部門人員, 僅司一種或兩種表報格式填造工作或紀錄工作, 以故人員咸熟練迅速, 確切無訛。其制度純以五十年之經驗得來, 並無辦事規章一類手冊文字, 足資說明。著者曾以數月時間, 加入各部門與辦事人員共同工作, 茲分三段撮述之。

(甲) C. P. R. 及 C. P. S. S. 辦理航運貨運之有關各部門之組織及其互關係。

(乙) 貨運手續。

(丙) 貨運所用各種表格及其說明。

甲A——C. P. R. 部門

A1 外洋貨運經理處 Steamship Foreign Freight Traffic Manager

C. P. R. 營業處之任務，簡言之，在攬載水陸貨運，以擴充其營業。進言之，約可分為三點：（一）國境內該公司自有鐵路線上貨運之調度。Local traffic moving between points on its own lines （二）與美國或加拿大其他鐵路或航業同業交換貨運。Traffic interchanged with its connections—rail (Canadian and U.S.) Ocean carrier and water lines （三）起點終點皆在美國而經過加拿大之貨運。Overhead traffic having its origin and destination in U. S. passing through Canada. 三點之中除第三點外，第一點一部份工作，包括如何使該公司本身水陸貨運卸接緊湊。第二點為如何與鐵路及航運同業溝通貨運，此項工作，C. P. R. 營業處特設外洋貨運經理 Steamship Foreign Freight Traffic Manager 管理之。

該部門任務，除上述兩點外，並須隨時注意國內外進出口貨物市場消長，運輸工具之動向，對公司當局貢獻航務營業政策意見，航運運價之研究，出席同業公會，磋商訂運價，此屬其工作疇範。（加拿大航運運價，由航業公會決定。1938年，政府頒布之“Transport Act,”規定某數區域內須受政府約束，此種約束但指公會須公布運價與規章。）該公司與同業簽訂有關航運之合約，皆由 C. P. R. 外洋貨運經理與 C. P. S. S. 總裁聯署，其地位適等普通航業公司之營業處長也。

A2 外洋貨運營業區主任 General Foreign Freight Agent

外洋貨運經理處下，設有大西洋及太平洋區營業主任各一人，其職務可分為二部份：

（一）與客商隨時密切連繫，延攬貨運 Export Booking 並辦理對客商之門市手續。例如製發船位預定單 Ocean Space Reservation，提貨單 Bill of Lading，裝船費用艙單 Charge Manifest 等，並負責航運貨運收入賬務。

（二）聯運貨物水陸交接點之鐵路裝卸手續。

大西洋區營業主任駐蒙城辦公，太平洋區營業主任駐溫哥華辦公。該公司現尚未恢復太平洋航務，該區營業主任，僅接收自有鐵路運到之出口聯到物資，轉交其他輪船公司接運，或接收其他輪船公司轉交之進口聯運物資，其組織較小。

茲將大西洋區營業主任辦公處組織敘錄如下：—

(a) 內勤部份

出口攬貨股 Export Booking Section

提貨單股 Bill of Lading Section

鐵路運貨允許證股 Railway Permit Section

進出口貨運鐵路及運運航價核算股	Ocean Rate Export	} Section
	" " Import	
	Rail Rate Export	
	" " Import	

統計股（進口及出口） Statistics Section (Export and Import)

(B) 外勤部份

外勤部份設在碼頭，其主管稱碼頭主管 Dock Sup't., (編制以外之稱) 專司進出口聯運貨物之鐵路裝卸及與航運部門之貨物接收手續，實為該公司鐵路及航務兩部門之居間樞紐。此部門於冬季蒙城港口凍結時，與 C. P. S. S. 之航務處 Marine Dept. 同時移聖約翰 St. John 辦公，其組織分進口與出口二部份。

(1) 進口部份職司：

核對進口物之提貨單與艙單。

運費折核（英鎊折合加幣）。

核收卸船後聯運貨物。

辦理聯運貨物鐵路裝載。

核製水運轉運通知單 Steamship Waybill 及鐵路運貨單 Railway Freight Waybill。

(2) 出口部份

通知航運部門鐵路裝載聯運貨物之車號。

出口聯運貨物水陸交接手續。

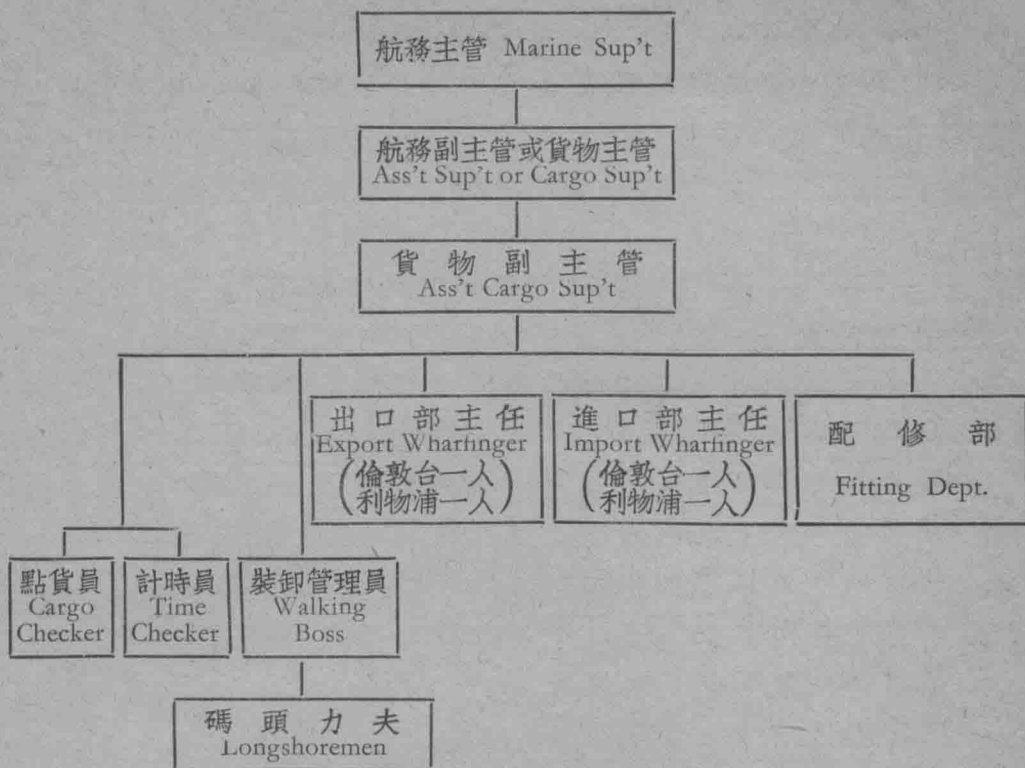
製隨船運費艙單 Charge Manifest。

核裝運費收入報告 Earnings Report。

綜括上述 C. P. R. 營業處關於航運業務所負之職責為：(一) 營業政策及營業門市手續。(二) 運價及貨運收入之核算。(三) 進出口聯運貨物水陸交接手續。其人員皆屬 C. P. R. 僱用人員，但其中工作者，類皆熟悉航運業務，此其不容忽視之點也。

甲 B——C. P. S. S. 部門

C. P. S. S. 管理實際貨運工作，屬於其航務處 Marine Dept.，其組織如下：



航務處主管駐碼頭辦公，冬令在聖約翰，夏令在蒙城。其副主管專司貨物裝卸工作，故亦稱貨物主管，另設副主管一人佐之。

其下分進出口二部份，大西洋區進出口部份，各設倫敦及利物浦台，每台設主任一人，副手二人，分管兩埠貨物。

出口台負責接收當地及鐵路部門運交貨物，製輪隻積載草圖 Proposed Stowage Plan，向公會接洽碼頭工人，監視裝船工作。

進口台負責卸船工作，當地貨物點交收貨人及聯運物資與鐵路交接手續。

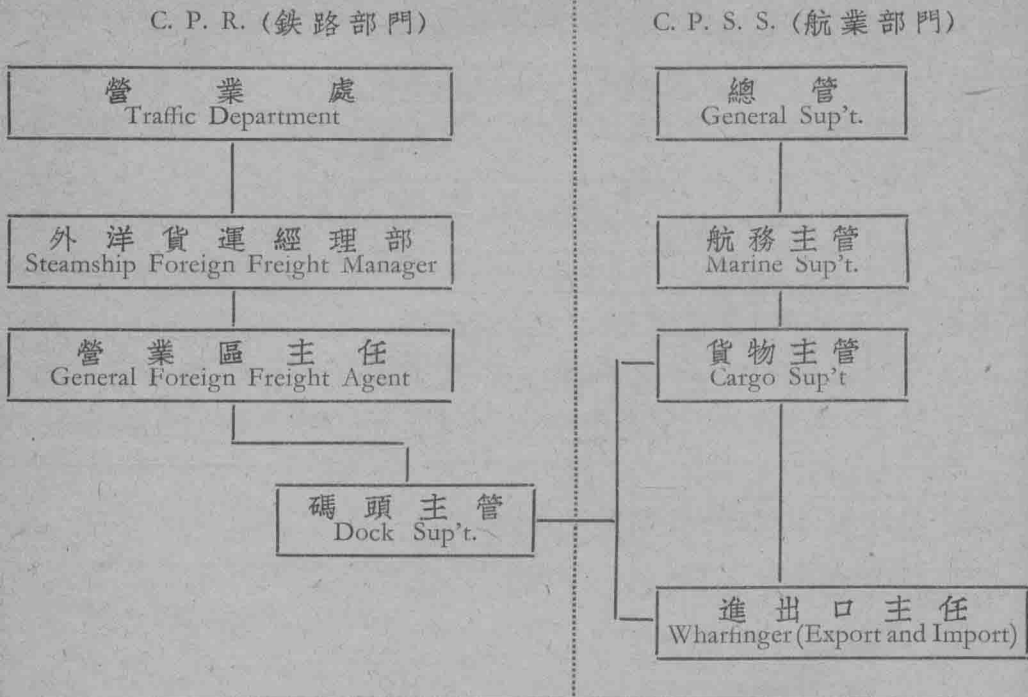
裝卸管理員 Walking Boss 傳達貨物主管命令，直接指揮力夫工頭，該公司現有裝卸管理二人。

計時員專司碼頭力夫工作時間紀錄。

點貨員點收由輪船卸下之進口貨物，其屬聯運貨物者，轉授鐵路部份，當地貨物點交收貨人，移授貨證，皆由點貨員簽字。出口當地貨物，點貨員點數丈量，簽貨據，聯運貨物，與鐵路部門之點貨員交接簽據。

各部門對於貨運詳細手續，詳下段。

C. P. R. 及 C. P. S. S. 辦理水航貨運部門相互關係圖解



乙 貨運手續

出口聯運貨物 出口聯運貨物,可分為二類:(一)該公司負整個陸水運輸責任。即內地貨物由 C. P. R. 鐵路運至出口地點,撥交 C. P. S. S. 船隻接運。(二)其他鐵路公司或內河航業公司由內地運至出口地點,轉交 C. P. S. S. 船隻接運出口。

出聯手續—
裝輪合約及搬
貨紀錄

茲先述該公司自辦之水陸聯運出口貨物手續:
客商洽定貨物船位及裝輪合約 Reservation of Ocean Space—Shipping Contract. 客商託運出口聯運貨物,應先向 C. P. R. 之營業區主任預定貨物船位 Ocean Space. 營業區主任根據 C. P. S. S. 所定船期表,按照客商對於啓運時間之條件,決定貨物應裝何輪。填製裝輪合約 Shipping Contract 其內容詳載貨名,重量,容積量及航期與起訖地點等項目,並將所需運費核列。此為承認客商已獲有裝貨允許,其性質與一般輪船公司之 Shipping Permit 略同。

上項手續，由營業區之出口貨攬貨股 Export Booking Section 辦理，如客商在內地，可委託當地之營業員用電報或電話向營業區主任洽定船位。該公司駐美國及加拿大之大城市中之營業員有權製發裝輪合約，但須向營業區主任處取得許可。

出口貨攬貨股製就裝輪合約，依先後秩序，編定號目 Shipping Contract No. 貨物未經裝輪，提貨單尙未製就前，查訊每批貨物之行蹤，皆依據此編號。

裝輪合約製就後，出口貨攬貨股一方面登記於紀錄簿中，一方面通知鐵路運貨允許證股 Railway Permit Section 編排裝車日期，製發允許證。

出口貨攬載登記簿格式

				S. S. 船名		Voyage No 航行次數			
				Sailing 開往何地					
S. S. 船名	Booked by 定船位人	Shipping Point 何處運出	Shipper 托運人	Unit 單位	Commo- dity 貨名	Rate 運價	Wei- ght 重量	Meas't 容積量	Re- mark 備註

鐵路運貨允許證 Railway Permit

鐵路運貨允許證股接得裝輪合約後，如託運貨物係整車貨物 Carload Freight，或重量在五千磅以上者，即行計算輪船裝貨日期及出口地點與起運點之距離，決定貨物應於何時裝車，同時填製鐵路運貨允許證，連同裝輪合約寄交託運人及起運地營業員辦理裝車手續。

按加拿大鐵路公會 Association of Railway in Canada 為設法疏暢鐵路線，並避免海岸終點積壓車輛，曾規定出口貨物由內地起運之掛車期限。依據起運地點與出口地點之距

出聯手續二
鐵路運貨允許
證 Railway
Permit 及裝貨

離為標準，確定貨物應於船舶開行前若干日裝運。鐵路運貨允許證即係遵照此項法規通知鐵路人員掛車日期，並予客商以何時可洽由鐵路裝貨之證明也。

鐵路運貨允許證所列項目與裝輪合約相同。

貨物配運 Cargo Allotment

承運船隻噸位支配完畢後，營業區主任即按照每批貨物之合約號碼製成貨物配運通知單 Cargo Allotment，繕列合約號碼，託運人，貨名，重量，容積量等項目。抄致航務處主管及碼頭主管，以作鐵路卸貨與輪船裝貨之根據。

碼頭主管製車號通知單

碼頭主任接獲貨物配運後，其所屬出口部份立即查對各批貨物已裝入何車根據起運站之報告，編製車號通知單，詳載車號，貨名，合約號碼及重量。其車已達到出口地點者，車號前標識 H (Here)。此單逕交航務處出口台。

航務處製裝輪積載草圖 Proposed Stowage Plan

航務主管接獲配運通知單後，立即由出口台按照貨物性質加以歸類。通常習慣，先分重貨與一般貨物 General Cargo。再加歸納，另製艙位圖，將各貨裝輪位置填入，即所謂積載草圖 Proposed Stowage Plan。由輪船管理裝貨之大副 First Mate 核閱同意後，即按照此圖裝貨。

航務處根據車號通知單調車

航務處製就積載草圖後，依據車號通知單，按照貨物裝船先後秩序，向港務局請求調車至碼頭，同時將所調各車車號通知碼頭主管。

按加拿大交通部 Ministry of Transport 設有港務管理委員會 National Harbour Board，全國大港，皆由政府管理，各港設有港務管理局長 Harbour Manager。各港碼頭倉庫，鄰接港務管理區之鐵路終點，皆係港務局之產業。各鐵路公司之車頭駛入管理區及碼頭，由港務局車頭代為調車。

C. P. S. S. 租用蒙城港愛德華碼頭 King Edward Pier 第七、九兩倉庫。愛德華碼頭共長 1.250 尺，闊 330 尺，共泊船長

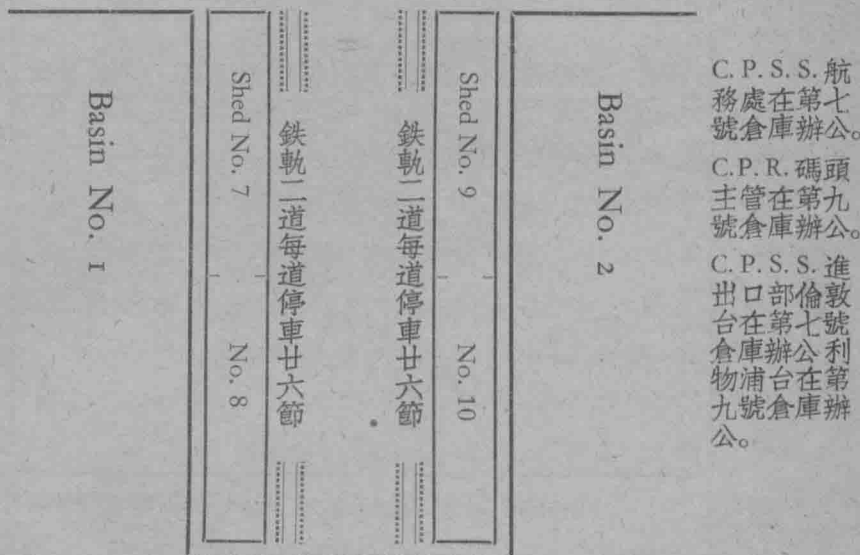
出聯手續三
貨物配運

出聯手續四
載貨火車車號
通知

出聯手續五
裝輪積載圖
Stowage Plan

出聯手續六
調車

約 2,850 尺,共有倉庫四座。第七、八兩號相毗連。九、十兩號相毗連,倉庫皆係二層,共約 413,000 方尺。鐵軌四道,鋪設於七號,及九、十號倉庫之間,每道鐵軌可停車廿六節。碼頭泊船水尺深度為 32.5 尺,茲作簡圖於下:



St. Lawrence River

鐵路部門與航務部門貨物交接手續

每節車輛抵達後,按照鐵路慣例,隨車有運貨單 Rail Freight Waybill 詳載貨物裝輪合約號碼,貨名,重量,託運人等項目。此單於車到後即交碼頭主管,其出口部即依據此單填製出口鐵路到貨通知書,此單第一二聯交鐵路部門收貨員及航運部門收貨員共同下貨,雙方簽字後,第一聯送至出口台,第二聯交還碼頭主管,至此碼頭主管對出口貨運責任終止。

航務處出口台根據業由雙方簽字之第一聯錄入出口貨物登記簿,隨即將第一聯送交貨物主管,準備製碼頭倉單 Dock Manifest。

出聯手續七
鐵路航務部門
交接手續

出口貨物登記簿樣式

C. P. S. 2041

C. P. S. LTD.

Name of Ship For 19
 船 名 開 往 一 九

Car No. 車號	Marks & Nos. 唛頭箱號	Quantity 數量	Cargo 貨名	Pro No. 鐵路編號	Stowage 裝入何艙	Weight 重量	Remark 備註	Checker 點貨員

此登記簿根據航鐵二部門點貨員核簽之鐵路到貨通知書第一聯所載項目填入，其第六欄“裝入何艙”，俟貨已下艙，並獲收貨員報告後，始行補入。

裝船 貨物由火車下至倉庫後，即由出口台按照積載草圖貨物先後秩序下貨，每下貨一批，即由點貨員加以紀錄，送交出口台核閱後填入口裝貨物登記簿中“裝入何艙”欄。

點貨員貨物裝船報告樣式

Time Date
 時間 日期

Car No. 原載貨來車號	Quantity 數 量	Commodity 貨 名	Stowage 下入何艙

出口台除將上項報告各欄核對，並將裝入何艙欄逕

出聯手續八
 裝船

錄貨物登記簿中外，並將已下船之各貨填入另製之空白積載圖內，隨時可明瞭裝貨情形，使所有貨物裝就，即依據之填造正式積載圖 Stowage Plan，正本隨船，副本先寄到達埠主持人，作卸貨參攷。另附貨物清單 Tonnage Statement。

出口台每日並根據裝船報告，製成裝船之工作紀錄 Working Record，縷列船號，力夫頭目姓名，力夫班數等，全船裝竣，送貨物主管查核。

提貨單 Bill of Lading

聯運貨物提貨單 Through Bill of Lading 由營業區主任或指定之某地營業員製發。客商亦可於起運地點先掣取鐵路提貨單 Rail Bill of Lading，俟物貨達到出口地點，將裝船合約及鐵路提貨單送交營業區主任處交換聯運提貨單。

後者手續，似稍繁複，惟客商往往樂取此項辦法，良以貨物達到出口地點時，客商尚可變更其交運航線或輪隻，甚或將貨物分批轉售，設若在內地即取得聯運貨物提貨單，即將受若干條件之約束也。

提貨單除正文交客商外，副本於開船後即航空郵寄到達埠主管人員。

隨船艙單 Charge Manifest

隨船艙單係由碼頭主管出口部編製，其所根據之材料為：（一）鐵路到貨通知書第二聯由航鐵二部份點貨員簽證者。（二）航務處裝船通知單。（三）營業區主任處交下之提貨單副本。

碼頭主任同時並製貨物清單 Cargo Statement 及貨運收入報告 Earnings Report，除寄到達埠主管外，並分送航務及鐵路主管部份。

碼頭艙單 Dock Manifest

航務處核據出口台收貨報告，製碼頭艙單。凡貨物於裝船前發見包裝不固或有損壞者，另製清單 Memorandum of Cargo Recieved in Bad Condition 附於碼頭艙單，俾作客商要求賠償時之交涉根據。碼頭艙單送致海關作出口物資之統

出聯手續九
提貨單

出聯手續十
隨船艙單

出聯手續十一
碼頭艙單

計。

其他鐵路公司或航運公司撥交之聯運貨物

內地貨物取鐵路運至出口地點，交由 C. P. S. S. 船隻輪運出口者，其內地運程不限於 C. P. R. 鐵路承運，但其性質仍屬聯運物者，往往有之。例如起運地點非 C. P. R. 鐵道所經，或託運人與其他鐵路及航運公司素有交易往還，內地運程，自願交其他公司經辦。反言之，C. P. R. 鐵路亦時裝載內地聯運貨物至出口地轉授其他輪船公司承運出口也。此種聯運辦法，各國施行已久，無待贅述。

C. P. S. S. 承運之貨物，其由鐵路運來者，大半屬於加拿大國營鐵路公司 Canadian National Railway Co.。由水路運來者，大半屬於加拿大內河航運公司 Canadian Steamship Co.。

此種貨運託運人第一步手續，自亦為先向 C. P. R. 營業區主任取得艙位及裝輪合約，此項手續，託運人可託承辦內地運程之機構代向 C. P. R. 辦理。如願自行辦理，則可於掣取裝輪合約後，再向承辦內地運程機構磋商起運辦法。C. P. R. 一經給予裝輪合約後，即編入配運單，通知碼頭主管與航務處。

貨物由鐵路運來者，鐵路公司及託運人應將載運車號通知碼頭主管，碼頭主管編入車號通知逕交航務處出口台調車，其手續與該公司自辦之水陸聯運手續相同。車輛達到碼頭後，由 C. P. S. S. 之點貨員在隨車之鐵路運貨單核署，作為收貨憑證。

其由水路載運而來者，除係大批貨物，即由原裝載輪轉載下船外，普通貨物，皆係由卡車運至碼頭接轉倉庫，由 C. P. S. S. 點貨員點收，出口台掣發碼頭收據 Wharf Receipt。

出口當地貨物貨運辦理手續

客商先洽營業區主任預定艙位，掣取裝輪合約，與出口聯運手續相同。營業區主任將貨物名稱，重量，容積量，託運人等項目，編入貨物配運單，注明係當地貨物 (Locally)，交

航務處主管編入積載圖，與出聯手續三、五同。

客商根據裝輪合約所載承運船隻裝貨日期，製就送貨單，於期限內連同貨物逕交碼頭航務處出口台，同時應附海關發給之出口證（附樣）。此項送貨單除應將貨名、重量容積量載明外，並應將裝輪合約號碼注明。

出口台查對該單內所載合約號碼及貨物件重是否與配運表所列相符，即由點貨員核量尺寸重量，註明於送貨單上，簽字後送交口台存查，另由出口台掣發碼頭收據。

客商憑碼頭收據至營業區主任處換取海運提貨單。

進口聯運貨物辦理手續

進口聯運貨物，指外洋運來貨物，其終點不在船舶停泊之口岸，仍須轉運始能達到者而言。茲分述鐵路及航運部門辦理手續。

鐵路手續一

船隻未抵埠前，提貨單例由起運處先用航空郵件寄到，由碼頭主管加以清理。按照加拿大政府條例，每輪船公司派有農林部 Ministry of Agriculture 人員一人，審核提單有無應抽查之件，如不須抽查，則加蓋通過 Passed 章印。原始用意，在抽驗牲畜及農產品有無病害，現則每提貨單皆須經農林部人員審核，其審核之權，引申至稽查包裝是否妥善，其作用與海關查驗不同。

附加拿大海關進口貨物通關手續。

船舶抵埠，由船主繳呈進口報告 Report Inwards (Canadian Customs Form A6)。客商應填注海關之進口申請 Entry for Home Consumption Form，附繳貨物發票，照章納稅，海關稽查員決定抽查件數，查訖後由海關發給提貨證 Customs Delivery Warrant，始可向承運機關提貨。

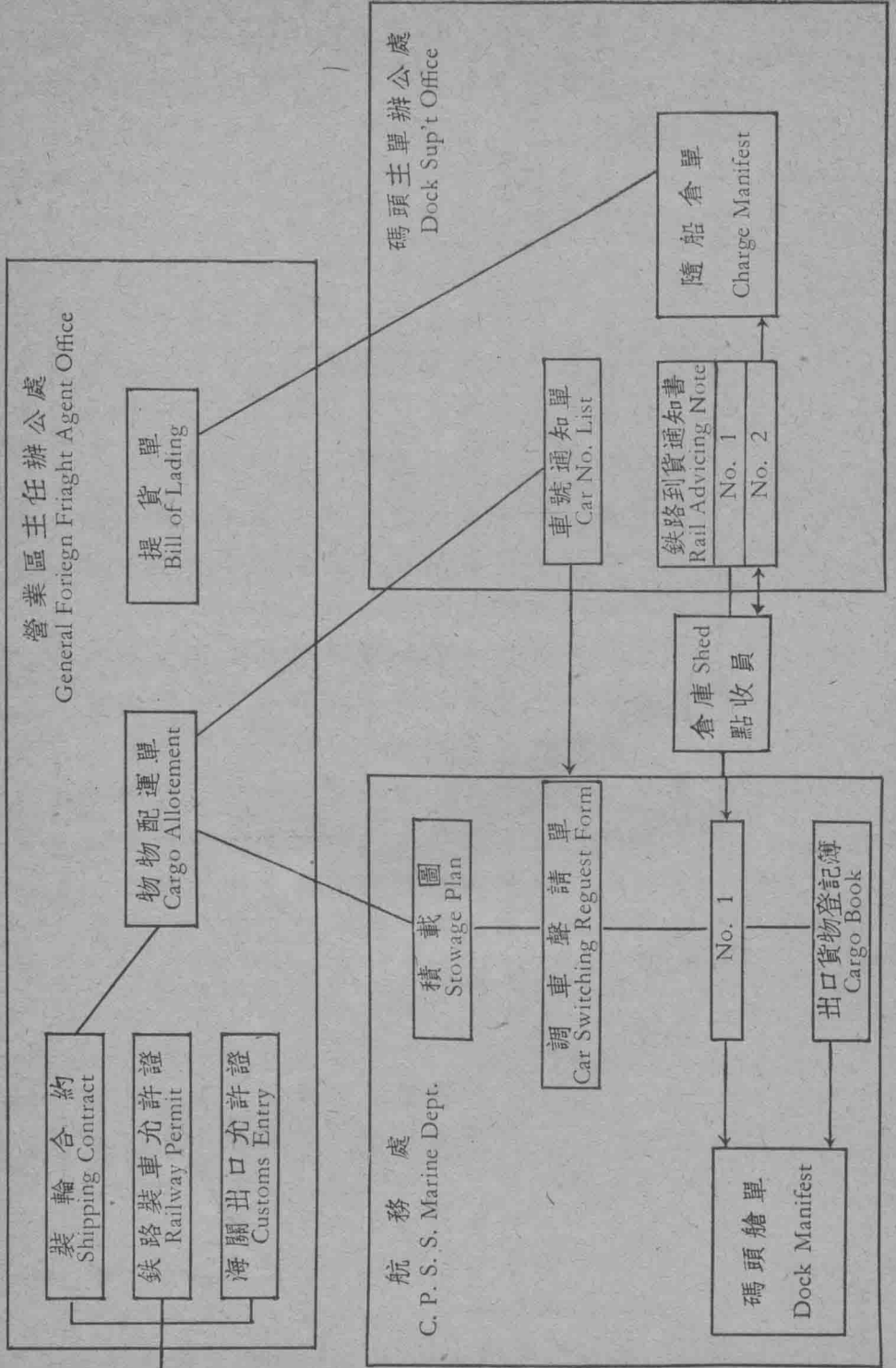
鐵路手續二

船舶抵埠，船主送致隨船艙單，碼頭主任進口部即將艙單與提貨單互核，同時在每批貨物上編定接貨單 Shipping or Lifting Bill 號碼，注錄於艙單。

鐵路手續三

英國來貨，艙單上運費皆用英鎊計算，進口部計費台

C. P. S. S. 辦理出口聯運貨物手續簡圖



托運人 Shipper

營業區主任辦公處
General Foreign Freight Agent Office

提貨單
Bill of Lading

物物配運單
Cargo Allotment

裝輪合約
Shipping Contract

鐵路裝車允許證
Railway Permit

海關出口允許證
Customs Entry

航務處
C. P. S. S. Marine Dept.

積載圖
Stowage Plan

調車聲請單
Car Switching Request Form

碼頭主單辦公處
Dock Sup't Office

車號通知單
Car No. List

隨船倉單
Charge Manifest

鐵路到貨通知書
Rail Advicing Note
No. 1
No. 2

倉庫收員
Shed Point Staff

碼頭倉單
Dock Manifest

出口貨物登記簿
Cargo Book

即就艙單上折合為加幣，批注於運費欄側。

鐵路手續四

艙單上運費折成加幣後，由負責製水運轉運通知單 Steamship Waybill 人員，摘抄艙單所載每批貨物之收貨人，託運人，貨名，重量，運費（加幣），提單號碼等項，寄往貨物終點站營業員，俾其通知貨主提貨。

鐵路手續五

另一部份人員將每批貨物貨名數量重量抄於空白接貨單 Shipping or Lifting Bill，交點貨員於輪船下貨時逐箱點收，俟貨物裝入火車，點收員注明裝載日期及車號，送回碼頭主管，另附裝車收據一張。

鐵路手續六

接貨單送回碼頭主管處後，立即將水運轉運通知單所列之運費核計數轉錄於上，由計費部門人員依據之填發鐵路運貨單 Railway Freight Waybill 隨車運出。

以上六項手續，由鐵路部份辦理，以下為航務部門手續。

航務手續一

航務處進口台於接得提貨單後，立即分貨物終點所取路線紀錄於進口聯運貨物登記簿中，貨物未抵埠以前，即已製就，其格式於次：—

進口聯運貨物登記簿

S/S 船名	Voy. No. 航行次數	From 何處開來	Line 轉運路線	Date 到達日期			
B/L No. 提單號碼	Consignee 收貨人	Destination 到達地	Marks 唛頭	No. of Pkg. 件數	Commodity 貨名	No. 箱號	No. 箱號

轉運路線分五項

- (一) C. P. R. 西北線區 (Winnipeg 以西)。
- (二) C. P. R. 東區線。
- (三) 加拿大國營鐵路公司線。
- (四) 加拿大內河航運公司線。
- (五) 美國線。

(一) (二) 兩項為該公司負責整個聯運之貨物紀錄，
(三) (四) (五) 為該公司轉交其他承運機關之聯運貨物，

航務手續二

登記簿分冊紀錄之。

鐵路部門將貨物核收並轉載火車後，隨即將鐵路運貨單 Railway Freight Way Bill 副本送交航務處進口台，進口台依據之將貨物登記簿中所列該貨，用藍筆逐件劃銷，如遇短少，立即由其主任報告貨物主管稽查。

上述手續僅指鐵路航務辦理貨運之製發單證及紀錄等工作。自輪船卸貨，皆屬航務處分內之事。船舶未抵埠前，貨物主管早經研究積載圖，並計劃先卸何船貨物，需用力夫若干，準備起重設備，抵埠後監督卸船，皆其工作範圍之事務也。

貨物卸船時遇有損壞盜竊，由進口台調查報告主管提交理賠部 Freight Claim Agent 辦理。

進口聯運內地運程由其他運輸機構承辦者，其手續較為簡單，先由碼頭主管自船單摘錄各要項製成接運通知單通知接貨，航務處辦交接，另出授受單由雙方簽字。

進口當地交貨貨物貨運辦理手續

進口貨當地交貨貨物紀錄，於船舶來抵埠前，提貨單寄到時，即由航務處進口台紀錄於進口貨物登記簿，其登記方式與進口聯運貨物同（參看聯運貨物航務手續一）。

碼頭主任依據艙單改折加幣運費，（參看進口聯運鐵路手續）即將當地交貨部份各貨根據艙單抄送營業區主任。營業區主任內勤部門人員根據以製提貨通知單，此單共計為四聯：—

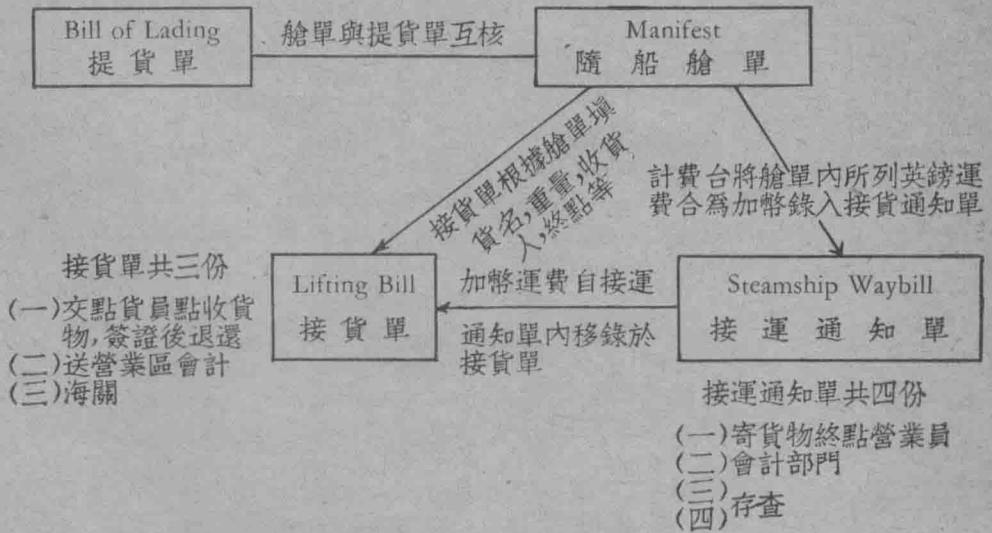
- (1) 運繳單 Expanse Bill, 此聯作為收貨人付款收據。
- (2) 提貨單 Delivery Order, 此聯為運繳付清後，收貨人提貨憑單貨物提清，此聯由航務處進口台存查。
- (3) 通知貨主單 Advice Note.
- (4) 存根。

此單第一二聯送會計部門，收貨人付清款項，取第一聯作收據；第二聯可憑以向倉庫提貨。

收貨人應將海關進口允許證 Customs Warrant 連同第

進口聯運物資貨運辦理手續簡圖

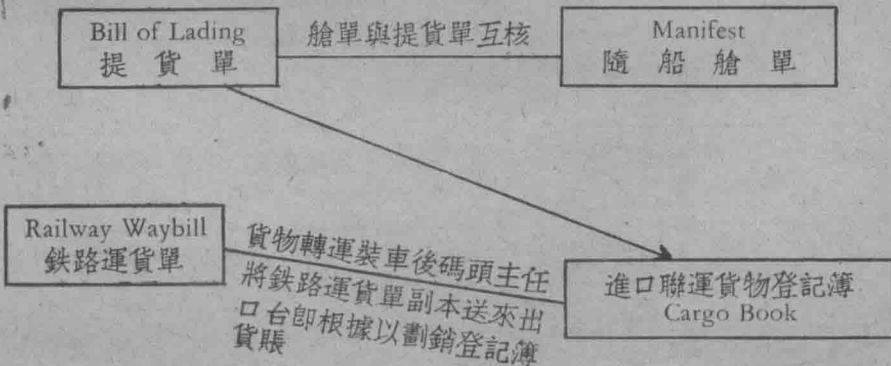
I. 碼頭主管部門



Railway Freight Waybill 鐵路運貨單

鐵路運貨單根據接貨單，由點收員簽證，並注明已裝何車運出各項製成之

II. 航務處部門



二聯送至航務處出口台提貨。交貨後出口台留存第二聯，並根據之劃銷登記簿貨賬。

丙 貨運所用表格及其說明

(I) 出口聯運貨物所用表格：—

例：托運人	Brompron Pulp & Paper Co.
經手托運人	Guy Tombs Ltd, Montreal, Que.
貨物	Woodpulp Board
數量	32 Rolls
重量	53,464 lbs
容積量	1,833'
起運點	East Angus, Que.
終點	Liverpool, England.
聯運運費	1.401100 lbs=748.50

表格名稱	附樣	說 明	備 註
Steamship Contract	1	六月十九日由 Guy Tombs Ltd. 代 Brompron Pulp & Paper Co. 向 C. P. R. 蒙城營業區主任處托運 Woodpulp 53,464 磅合長噸 25 噸，取得 S. S. Contract 裝貨合約第 8663 號 Beaverford 輪噸位。	參看出聯手續一
Railway Permit	2	同時由營業區主任，發給鐵路允許證 Railway Permit W J F 6186 號。	出聯手續二
Cargo Allotment	3	本批貨物裝 Beaverford 輪運利物浦，C. P. R. 營業區主任於該輪噸位定配完畢後，裝就配運單 Cargo Allotment 交 C. P. S. S. 航務處。	出聯手續三
Proposed Stowage Plan	4	航務處出口台根據配運單繪製積載草圖。	出聯手續五
Railway Bill of Lading	5	本批貨物於六月卅號由 East Angus 裝火車，托運人先取得鐵路提貨單 Railway B/L。	出聯手續六

Car Nolist	6	本批貨物係裝 C. P. R. 之 NP 5573 號車，由碼頭主任開列於車號通知單內通知出口台。	出聯手續四
Car Switching Request Form	7	七月二日由出口填製調車聲請單請求調至第九號倉庫。	出聯手續六
Advice Note	8	碼頭主任於貨物到埠，隨即填製通知單交各有關部份，此單共六聯，第一二聯由鐵路及航務二部門點貨員於火車卸貨時簽收，第一聯由出口台用作貨物登記簿之記錄根據，第二聯送還碼頭主任，第三聯交托運人，第四聯送管業區主任室，第五聯留作存底，第六聯送海關。	出聯手續七
Working Record	9	本批貨物於七月五號輪輪，除由點收員報告出口台外，另將全日裝船工作報告出口台，係七月二日之裝船報告。	出聯手續八
Through Bill of Lading	10	托運人於貨物運抵碼頭後，即可將鐵路提貨單送營業區主任室交換貨運提貨單。公司方面另將副本航空郵寄終點。	出聯手續九
Tonnage Statement (Marine Dep't.)	11	Beaverford 輪於七月八日全輪裝貨完畢，共計 10679 噸，七月八日上午十時五十分啓艇，航務處製就貨物清單，隨輪帶交終點。	出聯手續八
Stowage Plan	12	正式積載圖亦由航務處製就交船同行，副本由航空郵寄終點。	出聯手續八
Dock Manifest	13	航務處製碼頭艙單送致海關。	出聯手續十一
Memorandum of Cargo Received in Bad Condition	14	貨物於裝船前發見有損壞者，列於清單，航務處填製。	出聯手續十一
Charge Manifest	15	運費艙單由碼頭主任繕製，隨船同行。	出聯手續十
Cargo Statement	16	此為全船貨物簡明清單，由碼頭主任核製，用航郵寄交終點，並遠致有關各部門，例於開輪翌日，即行製就。	出聯手續十
Earnings Report	17	貨運收入報告，亦由碼頭主任繕製，除寄終點外，送致各有關部門。	

(II) 出口當地貨物所用表格

例:EKCO Products Co 托運 機器一架
 重量 700 lbs
 容積量 270'0"
 起訖點 蒙城至利物浦
 運費 75/Cu.ft. = \$204.75
 起重費用 Heavy Lift 3T 8C.=21.84

凡出口貨物當地與聯運所用表格相同者

托運入下貨單	18	本批貨物取得裝輪合約 8724, 七月廿三日由 Blai Klock Bro. 報關行代為送交 C. P. S. S. 航務處出口台, 隨貨附有下貨單。	出口當地貨物手續二
Wharf Receipt	19	出口台派員點驗重量及容積量無訛後, 掣發碼頭收據, 托運入憑之權取提貨單	同上手續三
Customs Export Entry	20	出口海關允許證, 由托運入向海關辦妥隨貨交輪船公司	同上手續二
Local Bill of Lading	21	本批貨物取得 9929 號當地出口貨物提貨單	同上手續四

(III) 進口聯運貨物所用表格

例:利物浦 Convoys Ltd. 經手托運毛織品三包, 由 C. P. S. S. 之 Beaverford 輪運至蒙城轉 C. R. P. 火車聯運至 Toronto 交 Perfection Children Clock Co.

West bound Freight Manifest	22	西行(由英至加)運費船單, 由利物浦出口台裝就隨貨帶交終點, 船單上運費皆英鎊計算由營業區碼頭主管核折為加幣, 本附樣書有○符號者, 即為核計後填入之數。 左側 5055, 為碼頭主管編給本批貨物之接貨單號碼。	進口聯運貨鐵路手續二, 三。
Westbound Through B/L	23	本批貨物取得聯運提貨單第三號	進口聯運貨鐵路手續一
Steamship Waybill	24	碼頭主任將船單內重要項目摘抄水運接運單 Steamship Waybill 寄交貨物終點 Toronto	同上手續四

Shipping or Lifting Bill	25	碼頭主任另由船單內摘錄接貨單 Shipping or Lifting Bill, 交由點貨員點收貨物。貨物轉載火車後, 點收員將裝貨車號, 日期填入, 繳還碼頭主任。本批貨物係於七月一號裝 C. P. 24306 號車	同上手續五
Railway Receipt	26	貨物裝就, 由鐵路點收員另出手據一紙, 連同接貨單送還碼頭主任	同上手續五
Railway Freight Waybill	27	碼頭主任根據接貨單填製鐵路運貨單交貨同行	同上手續六
其他運輸機關接運收據。	28	(一) 水運運程由 Canadian Steamship Co. 接運所用收據格式 (二) 鐵路運程由 Canadian National Railway Co. 接運所用收據格式	

(IV) 進口當地貨物所用表格

例: Cuningham Co. Ltd. 托運磁器一箱, 由利物浦運蒙城交貨。

進口當地貨物所用表格與進聯運貨物相同, 不重錄。

Advice Note	29	英國來貨船單, Advice Note 及由船單內錄出, 共四聯: 第三聯 Advice Note 通知貨物已到埠寄托運入 第一聯 托運人繳款後因為收據。 第二聯 交托運人提貨 Delivery Order 第四聯 存根	進口當地貨手續一、二。
Customs Delivery Warrant	30	收貨人事先應辦妥海關進口手續, 並掣取進口允許證連同提貨單向航務處進口台提貨	同上手續三

(完)

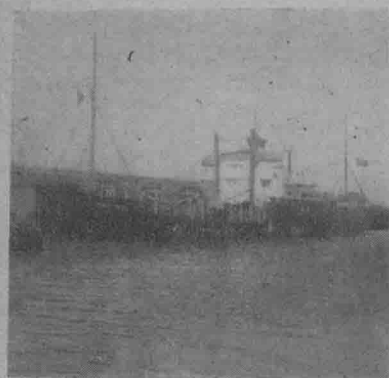
編者按: 本文附件共三十份, 因篇幅關係從略。

N-3 海和輪自美駛返祖國記

王 鶴

一、引 言

民三十三年冬，政府爲配合反攻大計，由交、經、農三部考選各種技術人員一千二百名赴美實習。本局同寅六名考取航政，計：(港工)徐善祥、姚宏曹，(航管)郁永常、朱曾濂，(航海)江樹德、王鶴。首批出國者計六十九人，余亦僥幸參與行列。于十二月八日自山城出發，經宜賓，越駝峯，至印度丁江，換車到加爾各答，轉孟買，搭美巨型運輸艦南下印



海和輪

度洋，至澳洲南部大港墨而鉢，再橫越太平洋至美西岸洛山磯登陸，跨過美洲大陸而抵華府。沿途均由吾國駐外各機關領事館與盟幫機關妥爲照料，安達目的地。時爲卅四年二月十六日晚。

華府有一國際訓練局 (International Training Administration)，主辦戰時盟國派往美國實習事宜，中國實習員亦由其主持，實習課目以與作戰有關者爲原則。余所學者爲(一)港務管理，(二)電子航儀，(三)航路標誌。除每半月作實習報告寄交該局考核外，另行彙集綱要寄返總局，以資參

考。至三十五年一月間，各同寅奉召搭 N-3 各輪歸國，即于二月初分途集中洛山磯候船，除末批抵美同寅以實習僅及三月，電准繼續留美實習，臨時中止啓程，及郁、徐二位，以身體所關，改搭客輪返國外。余以身爲海員，決搭 N-3 輪啓行，以便充實遠洋航行技術。在各輪接收



作者與航誌科主任攝影於航誌工廠

完畢後，即被僱任海和輪駕駛員，于三月五日晚離洛山磯，經溫哥華、火奴魯魯，至四月廿八日抵申。援將航行經過，猶述于后，以爲他日開闢美加航綫之參考。

二、N-3 型輪小史

美國爲適應戰時海上運輸，由海事委員會籌建大批海輪。其大型者計有 C-1、C-2、C-3、C-4、CP-3、EC-2 等，均在萬噸以上，時速亦超過十五哩，多爲橫渡遠洋之用。其小型者若 AV-1、N-3 等型，大半係一九四二至一九四四年間造于墨西哥灣如紐阿連 (New Orleans)、毛比路 (Mobile) 等港；大都分配于西南太平洋戰區，担任逐島進攻時各島間運輸；少數分配于歐洲及地中海各港，統由美陸軍運輸隊管理。日本投降後，此種船隻相繼駛歸美國西岸舊金山、洛山磯、聖第亞哥等港。美入目之已成廢鐵，僅派警士一人駐守而已。嗣經中國物資委員會向美國海委會洽購，允售予十艘。其在歐洲者則售予英法荷等國，售價約美金四十萬元許。此爲 N-3 輪之史略。

三、接收經過

抗建期間，中國公私機關欲向美政府購置物資者，統由華府中國物資委員會主辦。船舶方面，則由該會交通科主持。因 N-3 輪十艘在美西岸交船，該科即派譚伯英、王世銓兩先生赴舊金山及洛山磯辦理接收。事前余曾晤譚、王二先生于華府及紐約，承邀約往協助接收事宜，當日因實習未滿，故未隨行。

譚君經常駐舊金山，王氏則駐洛山磯，蓋 N-3 輪其中兩艘在舊金山移交，另八艘則在洛山磯移交故也。並委托美總統輪船公司爲代理辦理一切船務，更換船舶證書事宜。至註冊等手續，則由舊金山中國總領事館主辦。各船船名，于接收後改爲海忠、海孝、海仁、海信、海義、海和、海平、海禮、海義、海廉。二月初旬，即自美海委會及原代理處分別接收完畢。時國內忙于復員，需船孔亟，急電各輪空駛返國。因當時僱用船員甚難，遂有拖返中國之議。惟結果仍決定自行航歸。乃由總統公司在東西岸各港出高價僱用船員。時余適在紐約實習，曾往該公司登記；同時數度接譚、王二氏函催主持駕駛員職，故余對該批輪隻動態，得知其梗概。重賞

之下，必有勇夫，往投效者，大有人在，船員問題，遂告解決。各輪先後自兩地駛往加拿大溫哥華裝載枕木，經火奴魯魯駛返中國。

四、重遊落山磯

一九四六年一月底，一年之實習將屆期滿，突奉物委會通知，凡招商局在美實習員六人，限二月十日前到洛山磯，向美總統公司報到，搭 N-3 輪離美。並即由國際訓練局寄來出境搭車文件，于二月六日匆匆離開紐約。至芝加哥，即晤姚、江二位，他鄉遇故知，倍增旅途樂趣，乃同車至洛山磯，住于指定旅館青年會。時徐善祥兄已由紐阿連港先至，次日朱會傑兄亦自紐港來，郁君最後亦自舊金山趕到，共商歸國之計。先到總統公司與經理威爾遜君接洽，彼稱每二人一船，每人每日膳費一元二角，預計至中國登陸之日為止，每人僅給旅費五十元，倘不能如期到達，每人還得倒貼。加以船小，又不直接駛申，茫茫海程，非一般旅客所能忍受，即請求物委會准予改搭客輪返國。而姚、朱、江三位，則以實習未滿三月，即行召返，於公於私，損失太大，乃電請徐總經理准予留美繼續實習，幸均如願。至是郁、徐二位乃往舊金山乘船，姚、朱、江三位分赴實習處所，余則應王世銓先生約，留洛山磯辦理船務；並允派在最後一艘離洛船隻任職。相聚旬日，各同寅乃分道揚鑣，臨別不勝依依。

洛山磯位於加里福尼亞州南部，為美國城市面積最大，人口最少，氣候最佳之都市。背山面海，四季常綠，每年總有二百七十餘日良好之天氣，美人俗稱為 Sunshine California，信不誣也。客冬雖曾在此登陸，惟各均以入地生疏，言語未純熟，行動不自由。此次重臨，



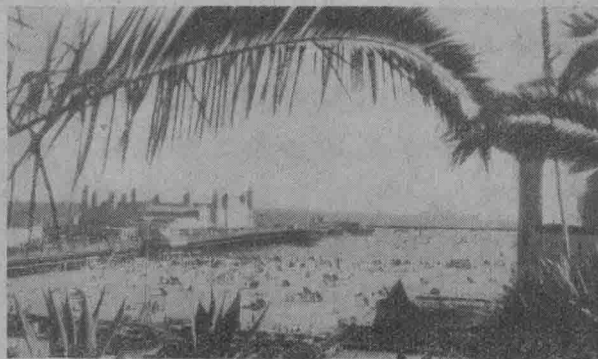
同寅們遊玩於好萊塢影星住宅區

同行六人不敢云美國通，但已不如初次之拘束，乃租車同遊該城名勝，茲介紹于后：



好萊塢明星住宅區比塢嶺大道

好萊塢為出產電影片之地，而比塢嶺又為電影明星之住宅區。凡到好萊塢者，不可不至該區一遊。此間有平坦潔淨之大道，夾道雙層棕樹，樹縫間顯露皎小玲瓏之住宅。余等曾拜訪偵探演員愛德華 Edward Robison 現代歌王賓克勞司非，以及最紅女明星英格柏曼等。



孟尼加海灘

三塔孟尼加位于西郊，太平洋之濱，一連串游泳場中，規模最完善者為三塔孟尼加海灘 Santa Monica Beach。千頃之碧波，漫柔之細沙，輕舟白帆蕩漾其間，紅男綠女身臨此享樂天國中，大有留連望返之慨。但注視水平綫之另一方，豈非故鄉海岸乎。苟能開發成熟，當能與斯地媲美也。



長濱市

長濱市(Long Beach)。自洛城中心電車站，搭車南行約卅哩，即至長濱市，有伸出海上圓形棧橋，工餘之暇，散步其上，一日疲勞，

即隨風而去。附近信號山上之油田，汲油機密若叢林，油價每桶四十五加侖，售價為四角五分，比任何美國都市油價為廉。一般駛往美國西岸各港商輪，均繞道來此裝油。

長濱市之右隣，相去凡五哩，即為洛山磯港，其實應稱為三皮溝港（Sanpecho），為一現代化之港口。港雖不大，而水甚深，航洋巨輪，隨時可進出，八艘 N-3 輪，即泊于此。

五、踏上海和輪的甲板

談到上船任職，使人悲憤遺憾者凡二：按例中國駕駛員，執有國際安全公約會員國所頒發之合法船長證書上中國船任職，當然不成問題。但事實不然，其原因為凡美國商船船員之僱用，應由船東通知該地工會，由工會派人下船，船東無選擇之自由，非會員亦不得享受此種權利，船東概不得任意僱用非工會會員，此乃經常之章則。N-3 各輪船員，均由總統公司代僱，向無一中國籍船員夾什其中。今余忽登海和輪任職，工會堅持不准。幸由各方奔走疏通，始獲通過，但以只限任二三副，不得充船長或大副職務為附帶條件。余以志在充實遠洋航行技能，職位高低，不之計也。此為遺憾者一。

首批赴美實習航業者，內有三人習航海科，即陸廷泰、傅玉魁及余，均執有交通部船員證書，及歷年服務證件，曾呈請物委會交通科派往 N-3 輪任職返國。一則可為政府節省五百餘元旅費；再則可以經歷遠洋航行技術，可謂一舉兩得，照理亦不成問題。但出乎意外，交通科負責人置若罔聞。最後仍命余等作客返國，另僱外人送船來華，然後發給其回美薪金旅費，此種不近人情之事，惟我中華大國有之。不特此也，當時美洲香港中國流亡海員甚夥，均急欲返國，而該批海員，亦無被僱希望。十輪之下級船員，合計約二百五十人，其遣回旅薪等費不為少數，當省者不省，是誰之咎歟？此為遺憾者二。余幸托國營招商局之庇，以及譚、王二先生栽培厚誼，卒達個人之理想，可謂幸運之至。

二月十八日，八輪航務俱奏完成，相繼離港駛往加拿大溫哥華。余亦由總統公司派往最後留港之海和輪任職，即日向船長華爾富報到。船泊于康薩利船廠，進行修繕。此時余始正式任職，闊步走上「海和」甲板。

康廠廠址在洛山磯港東首南岸，隔馬路即為軍用大機廠，此船廠建于戰時，計有滑動船塢十五座，即同時可有十五艘萬噸巨輪下水，規模宏大。戰後該廠大部結束，所餘者僅修理部門而已。所謂在美修船，乃非修理而為拆換。原因為換新較修理為廉。工人之工作太隨便，例如海和進塢檢查船底並鏟銹，再塗船底，漆銹未除盡，即行噴漆。出塢時船身稍經震動，即有大片新漆隨舊銹脫落。如此隨便之處，比比皆是。以余觀察，同一船隻，美國人用廿年，英國人用卅年，中國人可用四十年，絕非言過其實。

當美國商船進塢時，船上不供給膳宿，每日除薪給外，另發膳宿費六元。下午五時至次晨八時，台格輪機各留一船員當值，則另給加班費，(Overtime) 每小時一元二角，星期及國定假期亦然，此為與國內情形不同之處。

二月廿七日，修繕完成，移泊 153 號碼頭，該處原為日本郵船會社租用，倉庫上之日文標誌尚在，現改租于美總統公司應用，今為飄揚青白旗船隻泊此，實有莫大意義也。在此辦理一切出口手續，如領事館簽證，船員簽契約，眷屬留用費證件，加裝油料給養等。煙囪改塗黑白條標誌，當船舷中部髹有「海和」大字時，引動附近美人到此圍觀者不少，爭詢其意義，即以 Sea Peace 解之。

三月四日，一切準備完成，為留港最後一日。是日也，多數眷屬前來送行，午後六時于汽笛聲中徐徐啓碇，相互搖巾惜別，彼此間不免兒女情長，英雄氣短。余則以走向祖國懷抱，與眾所感迥異也。于萬家燈火中，告別洛港，開始萬里長征，再會矣，新大陸！

六、航程概述

自美返國航程可分為四段：

- (一) 洛山磯至溫哥華 一千一百卅哩
- (二) 溫哥華至阿爾波尼 二〇四哩
- (三) 阿爾波尼至火奴魯魯 二千三百五十哩
- (四) 火奴魯魯至上海 四千四百五十五哩

全程八千一百三十九哩

茲將各段航程經過概述如下：

(一) 洛山磯至溫哥華

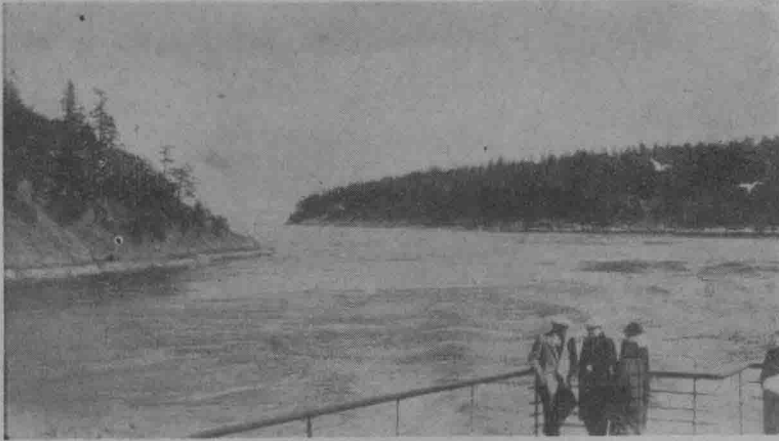
洛山磯至溫哥華，海程凡一千一百卅哩，于三月四日下午六時自洛港啓碇，至三月十日下午四時安抵溫港，泊于五號碼頭。航行時間計五天十五小時，速率爲八又十分之四哩。因全程三分之二均逆強烈西北風之故。

沿途經加利福尼亞 (California)、奧利根 (Oregon) 及華盛頓 (Washington) 三州海岸北行，沿海除洛山磯與舊金山港口有少數島嶼外，餘均爲平直海岸，其航標設備甚爲週密，殊少漁船散佈海上。各海圖之針路均用紫色綫繕就，可照此針路前進。總之，航行西岸甚易，航綫離岸約三五哩至十哩，岸上山林田隴盡入眼簾，山谷均爲叢林，絕少童山。觀乎祖國海岸，島嶼棋佈，航標稀少，風帆如過江之鱗，狂風濃霧終年爲患，航行中國海岸，較任何國家海岸爲難。事實所在，絕非言過其實。三月六日夜十時卅三分，過舊金山外，燈船隱約中，祇見山間燈火，以未能獲覩金門大橋真面目爲憾。按舊金山港港口南岸，有山高 2604 呎，港外三哩外有燈船，如自西方來此，極易尋覓。三月九日下午一時，過哥倫比亞河口燈船，河口兩岸山嶺，均爲顯明目標，由此進口，溯江而上，凡九十六哩，即抵波特蘭港 (Portland)。至此已風平浪靜，船行穩速，遠眺大江西岸風景，心曠神怡，數日鑿波之苦，漸行消除。至三月十日午夜，繞過華盛頓州西北岸端福利特角 (Cape Flattery) 燈塔，轉入專地福加海峽 (Strait of Juan De Fuca)，星光閃爍下，航行此美加天然交界海峽上，未能切實領略兩岸風景，誠美中不足。翌晨五時，抵加境維多利亞港口南壘石 (Rad Rock) 海面下錨等待領港。

晨六時，領港將船引至維港外威廉燈塔海港檢疫錨地，辦理一切進口手續，於八時半離此，經西尼 (Sidney) 及愛特 (Activepars) 水道長凡三十五哩，茂林小島羅列兩側，航綫曲折，舟行其間大有山窮水盡疑無路，柳暗花明又一村之概。其風景頗似日本內海，或安南鴻基。出愛特水道，即遙見漁港外景，於下午四時泊五號碼頭，完成第一段航行，全程爲一一三〇哩，須時五天十五小時。平均速率爲八·四哩。

查專地福加海峽爲美加天然界綫，南岸爲華盛頓州，北岸爲溫哥華大島，峽長五十哩，寬十二哩，水深十尋至一百尋，進口處主要航標爲牛馬蹄礁燈船 (Umatilla Reef Lt. Ship)。該處潮水夏季南流，冬季北流，速率

約三分之二哩。風向冬季東南風，夏季多西北風，且常有濃霧爲患。船隻於夏季抵此時，以特別謹慎爲宜。入口後即順中流航行。去溫港者，在壘石 (Race Rock) 燈塔附近接引水。去西雅圖者，則在南岸安格拉港外 (Port Angele) 等引水。該處離峽口凡五十六哩。



愛特水道風景

由維多利港往溫哥華航綫有二：(1)沿哈陸水道 (Haro Strait) 向東北行，經茂斯拜水道 (Morseby Strait) 入喬治海峽 (George Strait) 至溫港。此段航綫寬

闊，易於航行，夜航較佳。(2)自哈陸水道，經西尼水道出愛特水道入喬治峽至溫港。此段航綫迂迴曲折，水流較緩，風景秀麗，日間航行較宜。

溫哥華巡禮 溫哥華爲加拿大三大城市之一，亦爲哥倫比亞省唯一商港。居民凡三十萬許，爲加屬西岸之航業中心，有橫貫大陸之太平洋鐵路與之

聯絡。出口貨物以谷類、木材爲大宗。其西部農產品亦均集中此港出口。戰前吾人常見之皇后號巨輪，卽以此爲註冊港。此等船隻，均犧牲



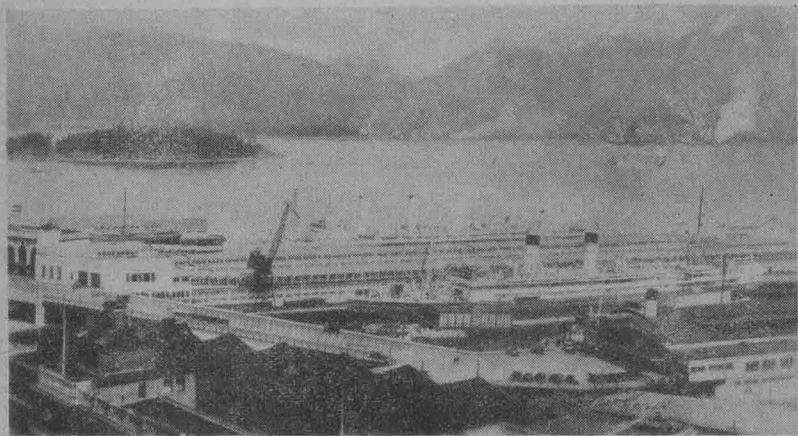
溫哥華港口鳥瞰

於此次大戰中，聞該公司正在極力恢復。吾國在此設有總領事館，華僑約兩萬餘人。

港灣形勢港之南及西兩面，有溫哥華大島爲屏障，北側爲突起六

千呎之獅峯，其東則為斯坦利半島所拱衛；復有四季如春之優良氣候，加以人工之建設，遂成為加屬唯一港口。

主要碼頭及繁華市區均位於港灣南岸。最完備碼頭為太平洋鐵



昌興輪船公司碼頭

路碼頭，亦即昌興輪船公司碼頭。北岸為北溫哥華市，造船廠及鋸木廠在焉。郊外即上出雲霄之獅峯，終年積雪，為滑雪勝地。兩岸聯絡為輪渡，通過獅門

大橋之公路，各碼頭水深均在五十呎許，港寬凡二哩，水路南通西雅圖、多維利及近海各港口，均由優美輪船担任之。

華僑蒞船參觀 戰前出入海港之船隻，以英日居多，從未見國輪來此。自十艘 N-3 輪先後來此裝貨返國後，中加各報均為宣傳，遂引起溫市華僑之注意。待海和輪抵港後，華僑扶老攜幼，蒞船參觀，爭相詢問，可否搭之返國，經告以無乘客證，不能搭客。彼等聞之，立呈失望之色。復詢以何時可有客船來此，即答以政府自美購有自由及勝利型巨輪，不久即可開闢中加航綫，屆時大家乘之返中國，可免受洋人之氣。彼等聞之，鼓舞歡慰不已。每組參觀完畢，均在青白旗下或船舷「海和」大字處攝影留念。停泊期間，由中華商會派人驅車導遊全市，並設宴款待，赴宴者成雙結隊，時飲時舞，惟有我是形單影隻，雖有時參與興鬧，仍不免有異地流浪之感。夜深道別時，彼輩猶高呼下次開隻客船來，我們好回唐山去。憶回國迄今已逾年餘，自由輪担



華僑參觀海和輪



華僑們立於國旗下攝影留念

遊覽者，首為斯坦利公園(Stanley Park)，次為獅峯(Lion Peak)。

斯坦利公園位於市南郊半島尖端，三面臨海，其尖端為懸崖，輪船出入均經其下，南望溫哥華島，及喬治海峽；北眺獅山雪峯崢嶸；面對高懸空際之獅門吊橋。園內奇花異草，綠茵鋪地，濃蔭古柏，曲徑灣轉其中，誠為遊息佳境。



溫哥華獅門大橋

獅門吊橋橫貫南北兩岸，工程浩大，長凡一五五〇呎，高

出高潮水面二一〇呎，屬加拿大最大之吊索橋，進出口船隻均經其下，可與舊金山之金門橋齊美。

獅峯在北溫哥華市後方，有公路通至山腰，該處有旅舍食堂，以及滑雪用具。山峯間終年積雪，為加拿大有名滑雪勝地。

(二) 溫哥華至阿爾波尼 (Port Alberni)

在溫港時，由 Sea Board Shipping Agent 代理一切船務，一方面裝貨；同時修理未完工程。因有一二職工品行欠佳，由海員工會代為更換。在此僱用者，為加澳英籍水手及服務生。另有幾位華僑欲來參加，因未得海員工會允許，致未成功。於三月廿一日午啓旋，駛往溫哥華島中部小鎮阿

任之工作如何，吾人期望之勝利輪將成畫餅。至於開闢遠洋航綫，希望不是紙上談兵，華僑之希望終會有一日實現。

斯坦利公園大獅門吊橋 凡會遊美國都市者，再經加拿大，不免感覺一切似得較渺小。余以為溫城可資

爾波尼，加裝木材。次晨七時即已抵達，泊於維琪木廠碼頭。

阿爾波尼港位於維多利亞島中部，在專地福加海峽口，燈船西北廿哩，由巴克利水道 (Barkley Sound) 進口。北行廿二哩，即達阿爾波尼港。沿途為高山懸崖，叢林滿佈山谷，水面漂流木材甚多，水道頗多曲折，寬約一哩，可容萬噸船隻進口。有鐵路通維多利亞港，再換船可至溫城。出口貨以木材為大宗，居民萬餘人，有華人經營小商店，由溫城至此約二〇四哩。

(三) 阿爾波尼至火奴魯魯

三月廿五日在阿爾波尼港加油完畢，全體員工總動員，用鐵鍊鋼絲等將台格木材緊緊捆扎，以免海上鬆動，有礙重心移動，此為裝載木材貨物上最重要之點。待一切準備完成後，於三月廿六晨七時啓旋，出巴克利水道，已午前十時。即以比利角起點，用大圈航法，以真針路二三七度向夏威夷歐湖島東南角馬卜浦頭航進，時風雨交加，浪湧俱來，船身漸形搖動，溫島羣山漸漸消逝，期待已久的遠洋航行，自此開始矣。

橫渡太平洋航線概述 自專地福加海峽口起，橫渡太平洋至遠東各港，航綫分為高速度船航綫，及低速度船航綫，摘述於下：

(一) 高速度船航綫：

甲、自專地福加海峽口牛馬蹄礁燈船為起點，駛向北緯五十二度，西經一百六十度，改用平面航法 (Rhumb line)，至北緯五十度卅分，西經一百八十度；由此再採用大圈航法，至北緯四十度五十分，東經一百四十三度卅分，經日本津輕海峽，至日本海，達中國各港口。

上列航綫較其他航綫約近一千海哩，惟離阿留申羣島海岸最近處約四十哩，夏季多霧，尤以七月份為最甚，通常有百分之五六十為濃霧，春季則多浮冰，厚度恆在十五呎至卅呎，故在航行上頗多威脅。

乙、第二航綫為自專地福加峽口，經橫濱 (Yokohama) 外野島崎 (Nojuna Saki) 燈塔，至中國沿海各港。首以牛馬蹄礁燈船為起點，用大圈航法，至北緯五十二度，西經一百六十度；再用平面航法，到北緯五十度卅分，西經一百八十度，再用大圈航法，到北緯三十四度四十九分，東經一百四十度，沿日本海岸到中國各港。

(二) 低速度船隻航綫：

沿北太平洋西行，用大圈航法，較用平面航法雖能節省時間；但夏

季多霧，冬季多風，春季浮冰為患，絕非一般十哩許速度船隻所能勝任。為航行安全及減少無謂犧牲計，宜採取下列航綫：

甲、四、五、十各月份航行時，自牛馬蹄礁燈船起，用平面航法，至北緯卅五度，西經一百六十度，轉向到橫濱外野島崎燈塔，或九州南端大隅海峽 (Osumi Kaikyo)，至中國各港，全程為五七五〇哩。

乙、十一月至三月份航行時，自牛馬蹄礁燈船起，用平面航法，至北緯卅二度，西經一百四十五度，如去橫濱，即沿北緯卅二度直趨東經一百四十六度，然後駛向目的地。如經大隅海峽至中國各港者，可駛至北緯卅二度，西經一百四十五度處，再行西駛即可，航程為五七五〇哩。

如自牛馬蹄礁燈船起，用平面航法，駛至北緯二度卅時，天氣惡劣，則繼續前進，至北緯卅度，西經一百四十七度卅分，即沿北緯卅度西行，到東經一百五十度後，分途至各目的地。至橫濱航程為五四一六哩，至上海為六一五〇哩。

查甲、乙、二種航綫，均為續航力萬哩以上巨輪所採取；但 N-3 各輪，船身既小，所裝油、水給養等，均不適合上列航綫之要求，乃決定經火奴魯魯及日本口岸至滬，以便中途加裝油、水之需。僅將由阿爾波尼至火奴魯魯大圈航法之針路，抄錄如下：

March, 26, 1946, S. S. "HAI HO" departed from a point off Barkley Sound, Vancouver Island B. C. to a point off Oahu Island, T. H. Lat. 48°50'N Long. 125°30'w to Lat. 21°20'N Long. 157°30'w Find the distance the initial and the final courses, and the position of the vertex. Then compute the Lat. where the great circle track crosses the following meridians: 103w, 135w, 140w, 145w, 150w, 155w.

Lat. dep.	48°50'N	Long. dep.	125°30'w
Lat. dest.	21°20'N	Long. dest.	157°30'w
D. Lat.	27°30'N	D. Long.	32°00'w
		or	02h 08m

D. Long.	32°00'	hav 8.88068	sin 9.72421	sin 9.72421
Lat. dep.	48°50'	cos 9.81839	cos 9.81839
Lat. dest.	21°20'	cos 9.96917	cos 9.96917
		hav 8.66824		
		N hav 0.04659		
D. Lat.	27°30'	N hav 0.05649		
Z. dist.	37°27'	N hav 0.10308	csc 0.21605	csc 0.21605
	60		sin 9.90943	sin 9.75865
Dist.	2247 miles		I. C. S54°17'w	F. C. S35°00'w

Answered: Total distance 2247 miles
 Initial course 234 degrees
 Final course 215 degrees

POSITION OF VERTEX

Lat. dep.	48°50'	cos 9.81859	sin 9.87668
I. Co.	54°17'	sin 9.90943	tan 0.14326
V.	57°42'	cos 9.72782	cot 0.01994 V'. 43° 41'
Long. dep.		125°30'W	
V. away from destination		43°41'E	
Long. of vertex		81°49'W	

Answered: Lat. of vertex 57°42'N.

Long. of vertex 81°49'W out of the great circle treak triangle

Long. of V.	81°49'	81°49'	81°49'	81°49'	81°49'	81°49'
Meridians	130°00'	135°00'	140°00'	145°00'	150°00'	155°00'
	48°11'	53°11'	58°11'	63°11'	68°11'	73°11'
Tan Lat. V	0.19916	0.19916	0.19916	0.19916	0.19916	0.19916
Cos D'Long.	9.82396	9.77761	9.72198	9.65431	9.57012	9.46136
Tan Lat.	0.02312	9.97677	9.92114	9.85347	9.76928	9.66052
Lat.	46°-31'-28"	43°-28'-06"	39°-49'-35"	35°-30'-45"	30°-27'-00"	24°-35'-02"

The following position are plotted on the mercator chart:

Latitude	Longitude	Distance
48°-50'N	125°-30'W	000 miles
46°-31'N	130°-00'W	225 "
43°-28'N	135°-00'W	280 "
39°-49'N	140°-00'W	315 "
35°-30'N	145°-00'W	355 "
30°-27'N	150°-00'W	395 "
24°-35'N	155°-00'W	435 "
21°-20'N	157°-30'W	240 "

Note: checking the initial and the final courses from the dep. and the destination positions on the chart that must correspond to the compute.

Find the initial and the final courses by the Azimuth table

a. Initial course	b. Final course
Dep. Lat. 48°-50'	Dep. Lat. 21°-20'
Decl. 21°-20'(dest. lat)	Decl. 48°-50'(dep. lat.)
H. A. 2h 08m	H. A. 2h 08m
Azi. 125°-54'	Azi. 34°-30'
I. Co. S54°-06'W	F. Co. S34°-30'w
or 234°-06'	or 214°-30'

海和輪自三月廿六日離溫島海岸以既定大圈針路，向火奴魯魯前進。每日均由舊金山取得氣象報告及校對航鐘。自三月廿七日至三月卅日間，均陷於狂風巨浪湧中。加以台格貨物裝置過高，致重心上升，船身搖動，加倍劇烈，飲食睡眠均成問題。迨至三月廿八日午夜西北風風力增至十或十一級，浪湧愈形凶猛，船身傾斜時至卅度許。其風濤聲響，耳膜爲之震痛。船長爲安全計，將針路改爲一百卅二度，用低速度向東南航進，以待天氣轉佳。待三月廿九日晨，風向轉爲正北，或北北東，但風濤依舊，遂改向原針路行進。至三月卅一日，天氣漸趨正常，此五日中午，時時檢驗台格繩索等情況，以防有變。晨昏以星座校正船位，所經苦難，非筆墨所能形容也。途中曾自廣播中，知美西岸至夏威夷間爲風濤侵襲，釀成海嘯 (Tidewave) 夏島海洛港 (Hilo) 首蒙其患，市區碼頭淹沒，傷亡數百。聞悉之下，相顧失色，雖連日飽經風濤之苦，幸免於海嘯大難，可謂不幸中之大幸也。殆至三月卅一日夜，慶得順風，逐浪前進。四月三日午，遙見夏威夷及歐湖島上高山，下午二時半橫過歐湖島東南角馬可浦燈塔 (Makapuu)，(日本偷襲珍珠港時飛機自此起飛) 沿該島海岸西行，乘機瀏覽島上風光，至下午四時抵火港外待檢疫完畢，卽由引水引領進口，泊於近市中心之第八號碼頭，完成第三段航行。計程凡二四〇八哩，需時爲十天十一時又半，平均時速爲九哩。

火奴魯魯見聞 夏威夷羣島位於熱帶極北邊緣，其範圍自北緯十八度五十五分至廿二度十五分，西經一百五十四度五十分至一百六十度卅分，東距美洲西岸約二千哩，大小島嶼凡六，夏威夷島乃最大者，居羣島之東南，歐湖島居其中。火奴魯魯爲六島首府，各島政治文化之中心，築有現代港埠，凡橫渡太平洋巨輪，均多經此，其西北七哩處卽爲珍珠港。

島之東北部爲古老山脈，最高峯爲茫特加拉 (Mount Cala)，高凡四〇三〇呎，西南部較爲平坦，火奴魯魯及珍珠港卽築於此處。島上氣候最低爲七一度，最高爲七八度，經年多東北清風，冬季有較輕之南風。雨量最多亦在冬季，環島無霧光臨，故航行抵此無喪失目標之慮。

夏威夷羣島於一七七八年一月十八日爲英籍船長顧克氏所發現，命名爲散得維琪 (Sandwich) 島。至一八九八年八月十二日，始變爲美國領土。各島居之民計有土人、葡萄牙、西班牙、中國、日本、朝鮮、菲律賓、菲

洲黑人及歐美人等，語言各異，最流行者當為英語。舉世聞名之胡拉舞 (Hula dance) 即發源於此，其舞姿別具風味，抵此者實有鑒賞之價值。



胡拉舞 Hula Dance

火奴魯魯港，建於歐湖島南岸，東去馬克浦角凡十五里，西距巴波角 (Barber Head) 為十三里，該二處均為自東、西進港之據點。全港長約一哩，寬約五百碼，水深卅五呎，港內外均有顯明航標，極易進出。港之東岸九、十號碼頭 (Pier) 間，築有瞭望鐘樓，稱為阿樓哈 (Aloha Tower)，上設有進出口及氣象等信號，為進港引導目標。由八、九號碼頭出，即為市中心區，主要大街，為比夏街 (Bishop street)，市容當不及美本土各大都市，然其整齊清潔則一。在中國流行之夏威夷襯衫，即產於此，五顏六色，式式俱全，每件價格均在三、五元左右。

市區所見有三多：(一) 水兵多；(二) 女理髮師多；(三) 照相館多。

(一) 水兵多之原因，乃為珍珠港近在咫尺，經常海上地面勤務之服役軍人，為數甚多。每當休息假期，唯一之消遣處所，即為火奴魯魯。故市內大至百貨店，小至地攤，營業顧客，均以水兵為對象。

(二) 女理髮師多為日本少女，據悉當日本偷襲珍珠港後，日本男性均關入集中營，惟有女性尚有活動自由，但仍受島政之限制。當時唯一之出路，即為理髮業，此為日本少女所以習理髮業之主因。當遊覽市區時，此花枝招展女理髮師輩之顧客，即為水兵們。

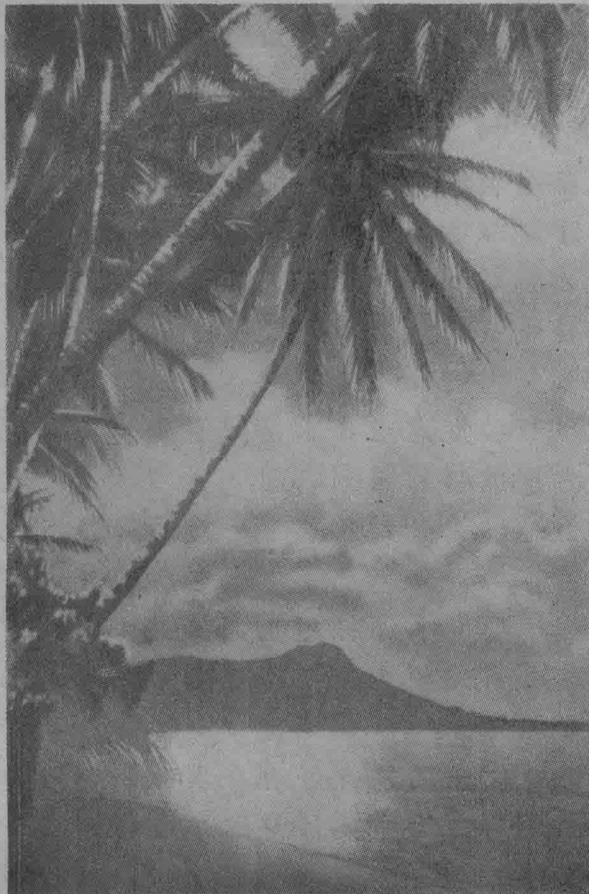
(三) 照相館多之原因，為本地以胡拉舞(Hula)聞名，照相館老板們為營業計，乃異想天開，僱用本地少女，身着胡拉舞裝，免費供顧主們伴同攝影，藉留紀念。遊子們經其門前時，少女輩竟大胆拖拉，以為招徠。想其營業，當尚不惡，否則不至隨處照相館林立也。

初到火市時，適逢海路港海嘯災救濟捐款運動，無論報章標語，以及銀行商店均在熱烈動員救災中。憶及天災人禍之祖國，只聞大肆宣傳，而真能被救者又有幾人？

戰後之火市，均在復員中，但昔日的抗敵標語，如“Remember! Pearl Harbor”“Onway to Tokyo”等，舉目皆是。據悉一九四四年十二月七日，日本偷襲珠港時，其艦艇係由歐湖島東岸駛來，飛機起飛地點，即在馬克浦角附近海面，其襲擊目標，均集中珠港海空軍基地，近在咫尺的火市，則秋毫未犯。目下該地市民，仍未明為何日本未投一彈到火市之故也。

有人謂，此乃露光日僑歟！事後政府深恐日僑內應，為防範敵人重臨，乃下令將日本僑民悉數禁閉集中營，所有日僑担任之工作，如工人捕魚等，多由華僑取而代之。即于重建珠港工程，十分之九由華僑承擔。當太平洋戰爭期間，在火市之華僑，當曾獲利也。

珍珠港(Pearl Harbor)與火奴魯魯相毗連，在火市西郊約七哩，港後側有珍珠城(Pearl city)，平時可進城遊覽，現時僅能在汽車站遠眺其輪廓而已。西側有小山高約千呎，海灣原為淺灘，經人工建築，遂成為美國太平洋唯一海軍基地。其通火市大道



火奴魯魯海灘

兩旁之軍用物資，堆積如山，美人作戰物資之雄厚，由此可窺知一般矣。

威凱凱(Waikiki)爲一避暑勝地，位于火市東郊，有寶石半島(Diamond Head)繞于左，細沙海灘。據于右岸上，有蒼翠棕林，另有一皇家旅館，依濱而築，內中設計富麗堂皇，專供遊人休憩。每當月明風清，良辰美景之秋，遨遊此間，大有入于仙境之慨！

歐島尚有奇特風景，以時間所限，未克盡遊爲憾。火市有中國總領事館，主持夏屬羣島僑務。另有中華總商會，主持華僑商會，均曾往訪問。統觀美加各地華僑，均具一貫熱情，每每不厭其詳，詢問國內來人有關中國一切大事。四月九日，海和輪重整了旗鼓，于春光明媚中告別火奴魯魯，再會矣，檀島！

(四) 火奴魯魯至上海

火奴魯魯至上海全程爲四四五哩，所裝油量可維持廿三日，如能日行二〇〇哩，亦可安達目的地；否則中途須加油。離航線最近之港口爲長崎，次爲橫濱或納哈，此三處爲預計加油站。幸沿途風平浪靜，十九天即達吳淞，實屬萬幸。

由火奴魯魯至滬，均用平面航法(Rhumb line)，其航線經略如下：

(一) 出港後沿岸先至巴波爾燈塔，轉進至高崖(Kauai Id.)燈塔，航程爲一五二哩。

(二) 高崖至北緯卅度，有經一四〇度，真針路二七九度，航程三三〇哩。

(三) 由北緯三十度東徑一四〇度處至日本九州南端大隅海峽(OSumi Kaikyo)，真針路爲二七六度，航程爲四九〇哩。

(四) 由大隅海峽至花鳥山燈塔，真針路爲二七一度，航程四三〇哩。

根據四月份太平洋航行圖(Pilot Chart)，如採用上列針路，可得到東南季候風及西北流潮水之利；同時可遠離北太平洋浮雷區之危脅，沿途所遇天氣，大體與該圖所載者相符合。

查航行圖(Pilot Chart)由美海道測量局發行，每月一次，分載各大洋之航路、天氣、潮流等甚詳，每張售價一角，可在美任何港口之測量局、海防局船標科或航海書店處購得，凡吾海員不可不讀。

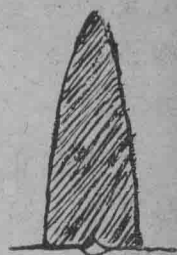
海和輪于四月九日上午十一時半由火奴魯魯啓旋，至四月廿七

日下午十時抵長江口，共行十七天十六小時。沿途除四月廿五日在日本海有清勁西北風外，餘皆天氣晴朗，風平浪靜，一帆風順鼓輪前進。如此漫漫洋海，得若是之收穫，實出乎意外。

途中無線電聯絡，中為火奴魯魯，次為關島及馬尼拉，舉凡氣象報告，航鐘較對，均由上列電台聽取。

四月十四日上午十時一刻，天氣晴朗，風和日麗，海不揚波，于北緯廿四度十分處跨過國際線(Internation Date line)。于航行誌中，載入 Monday, April 15, 1946 was Climinated as the Meridian day。高懸國旗，攝影留念，並將是日改為四月十五日。

四月廿四日星期三夜，已駛近小笠原羣島北部，至四時十分晨光，微明中在船之左側遙見妻島(Lost wife Id)，四時三刻，即平直距約九哩。該島高出海面三二八呎，若錐形突立海面，北距日本本州海岸為二九三哩，為十四日來海上所見唯一目簡，其形狀簡繪于左



Lost Wife Id.

是日晨七時正抵北緯卅度，東經一四〇度，航程三三〇四哩，航行時間為三三五小時，平均速度為九·九二哩。由此改真針路為二七六度，向日本九州南端大隅海峽(OSumi Kaikyo)前進。四月廿五日，逆西北風及中浪，船稍有顛簸，至夜即平靜。預計四月廿六午夜可見大隅海峽海岸，不幸天際迷濛，視線惡劣，海面又出現閃爍燐火，頗似淺灘，加以測深儀突然失靈，倍增航行困難。依據航行指南所載，大隅海峽北岸為懸崖，水深愈南愈淺，航行至此，宜近北岸行駛為宜，待是夜三時，天際稍現清晰，懸崖黑影出現，待近黑影前進，至四時半，佐多岬燈塔(Sata-Misaki Lt.)現出，至此整夜緊張情緒，始漸趨平靜。五時六分，燈塔平直，將真針路改為二七一度向長江口花鳥山燈塔前進。十一時至草垣島(Kusakaki shima)，海面航路左側約三百碼，發現大型浮雷一個，即電告日本海岸電台，及追蹤而來之美巨型運輸艦“USS 176”，以為該艦可將其擊沉，以除此患，不意彼亦聽其自然而過，實不解之至。

四月廿七日，已駛近東海海岸，遙見海上風帆飄泊，充分表現東方色彩之美麗。去國已久之我，驟覩此景，大有哥倫布發現大陸之慨，然預計傍晚可見綠華山羣島，不幸為霧氣所阻，依無線電尋向儀之助，測定船位，于夜十時抵引水船附近拋錨，待次日領港登輪進口，全部航行，至

此已告完成。全船員工，莫不雀躍鼓舞，余個人則更加倍興奮，以至于失眠。

次晨余以為領港必為國人，豈料出乎意外，仍為洋人。由其引至吳淞寄泊，待命進口，時為四月廿八日午後二時。遙見淞鎮依然如故，惟母校——吳淞商船學校——蕩然無存，即砲台舊址亦淪為田野，不禁黯然！

回憶民廿六年八一三前夕時，余服務本局新豐輪，奉命撤退入江，舟過吳淞口時，敵艦縱橫，逢為之塞。沿途至通州江面，均有敵艇佈哨，時遭其探照燈危脅，戰戰兢兢中逃出虎口，今日駕舟歸來，重覩完整河山，一掃昔日霾塵，好戰黷武之輩，而今安在哉！

七、船上拾零

商船上人事組織制度各國大體相同，惟因國情稍異，故小有差別。美國客船人事組織，與中英相同。貨輪無水手二頭目，木匠及舵工。水手分二種：一為 A. B. (Able Seaman)，次為 O. D. (Ordinary Seaman)，在港內停泊時，全體參加水手工作共八小時，午前十時，午後三時，有休息時間，統稱為點心時間 (Cafe Time)。每日晚五時起，至次晨八時止，星期六正午到星期一晨八時，由大、二、三副輪流值班，凡升落旗，測水柜及污水槽，關閉各處



海和輪上中韓美西加籍職工

燈火，鬆緊船纜，甚至晨七時呼水手輩起床進早餐，均為當值人員之職務。輪機部有加油、火夫各一名當夜班，輪機員則不當夜班，由公司另派一夜班輪機員到船值更。服務生每日除規定之工作開飯整理船員臥室外，概不服侍。即下午三時咖啡時間，亦須船員自助。凡當值人員，每小時另支一元二角，稱為加班費 (Overtime)。此種辦法，均由海員工會輪船公司共同議決者。船上各部職工

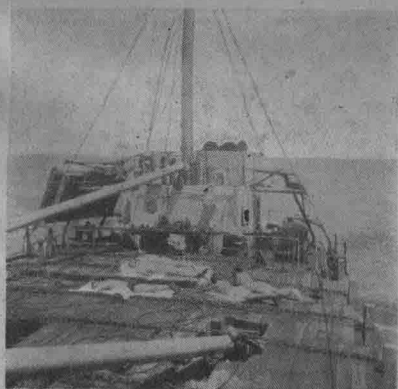
由工會指派一人為代表，負責辦理交涉福利事宜。

航行期間，水手則分三班，隨大、二、三副當班，即兩名 A. B. 一名 O. D.，一人掌舵，餘二人隨頭目作工。其餘兩班，則分別休息，每日僅有四人施行水手工作。開航後無工作效率可言。經余兩月餘之觀察，美國船上水手工作效能太低，非但不適合于中國，即美國船東以及高級船員，亦以

此感覺頭痛。惟因工會組織健全，船東及船員，只有聽其自然而已。

船上員工，原在洛山磯僱用，繼在溫哥華與火奴魯魯更調，以國籍論，計有中、美、英、加、澳、朝鮮、阿拉斯加、菲律賓；以色別論，則有白、黃、黑三種。

如此卅四人之小團體，竟集世界人種之大全，雖來自天各一方，然均能安于崗位，忠于職守，充分表現同舟共濟海員無國界之精神。漫漫海程中，有此收穫，難能可貴。



員工們日浴於風和日麗的太平洋上

每多爭執，其主因即無規定標準所致。至于員工臥室、布彩及用具，無論高下級船員，均由公家供給。吾國船隻職工臥室，往往零亂不堪，即職工隨帶布彩臥具，亦不能劃一。故美國膳宿制度，值得吾國效法。

航行美加各港應注意事項

美、加各港則實施甚為嚴厲，凡輪船在進口前應將船上煤屑、油漬、污水、廢物全行拋棄，入港後台格邊緣流水溝應用木塞填堵，以免污水流入港中。如有疏忽，即遭罰款。到埠後須持有代理行所發船員派司（Crew Pass）始能登陸。在碼頭倉庫範圍內嚴禁吸煙。在船梯口經常有海關守衛值更，船員上岸時，雖持有紙包，亦須經其檢查後始准放行。凡到美加各港時，宜特別慎重，免惹是非！

（完）

（編者按：海和輪現即本局之漢民輪。）

王開照相

快修 材照 放沖 攝藝
 鏡理 料相 大晒 影術



文 派 團 合 免 結
 件 司 體 家 童 婚
 照 照 照 照 照 照

租出樣式新全 服禮婚結備特

四四四七九 五四二一九 話電 號八七三路東京南

統計圖表

滬甬線 每日開航一次

DAILY SAILINGS

Travel in Style and Comfort
SHANGHAI-NINGPO LINE



國營招商局

CHINA MERCHANTS
STEAM NAVIGATION CO.



牌 光 國

主 要 產 品

天	然	氣	汽	油
煤		油	柴	油
重		油	燃	料
潤	滑	油	潤	滑
溶	劑	油	劑	車
凝		青	炭	烟
丙		酮	丁	醇
石		蜡	蜡	燭

資 源 委 員 會

中 國 石 油 有 限 公 司

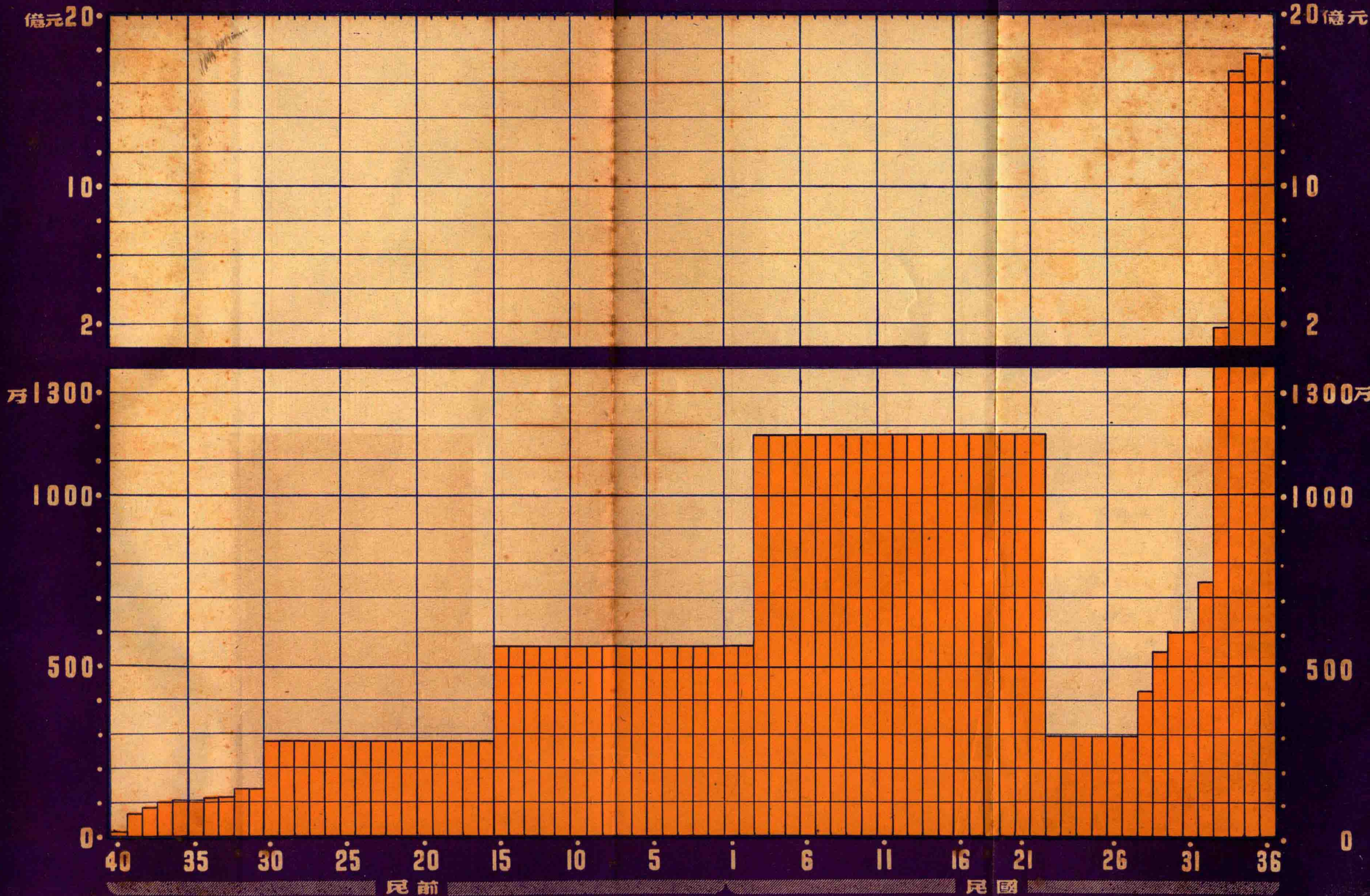
• 營 業 單 位 普 遍 全 國 •

上 海 杭 州 南 京 漢 口 重 慶 蘭 州 西 安 酒 泉 天 津 北 平 青 島 廣 州 瀋 陽 錦 西 台 北 高 雄

國營招商局

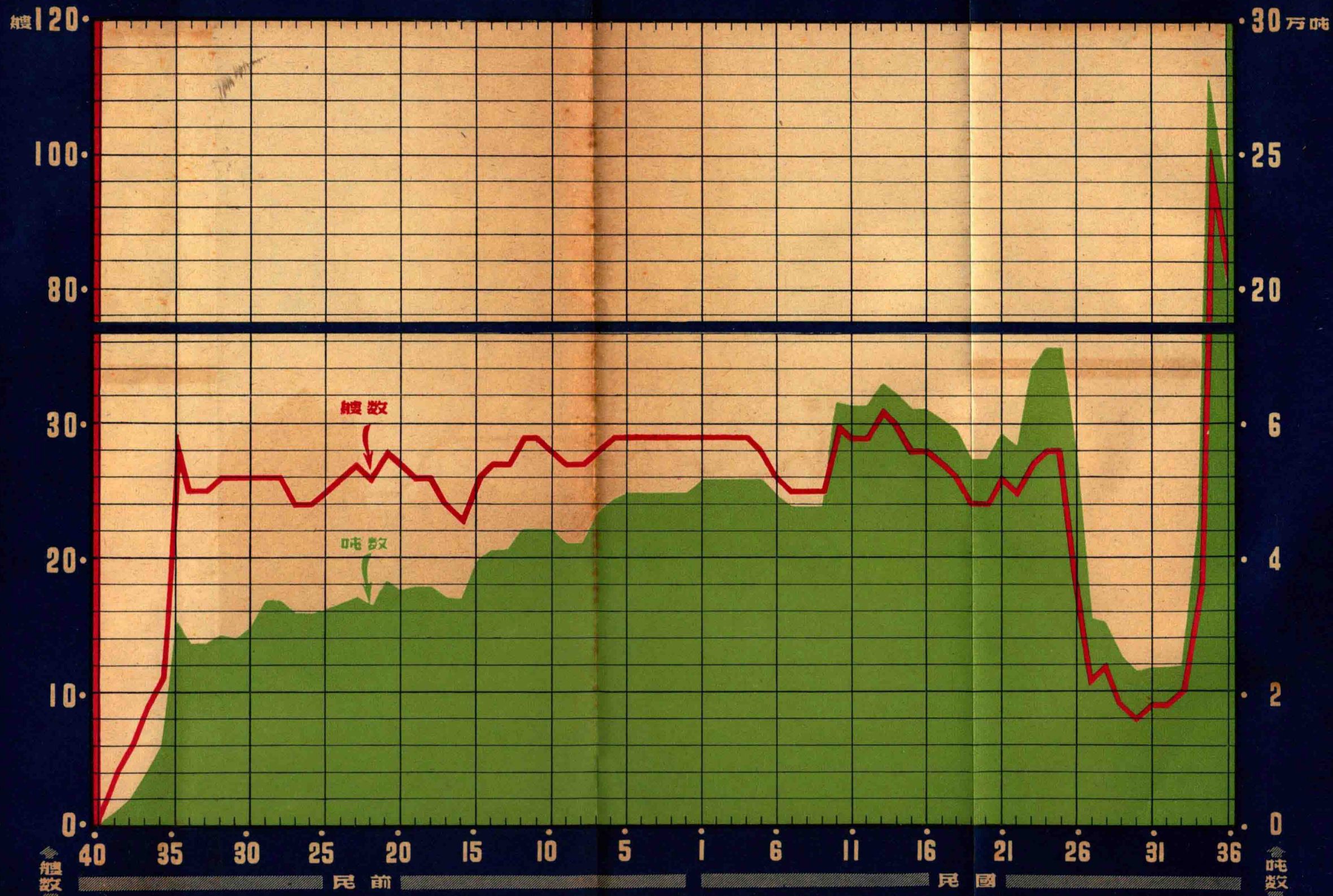
七十五年来資本數額

民國前四十年至民國三十六年八月



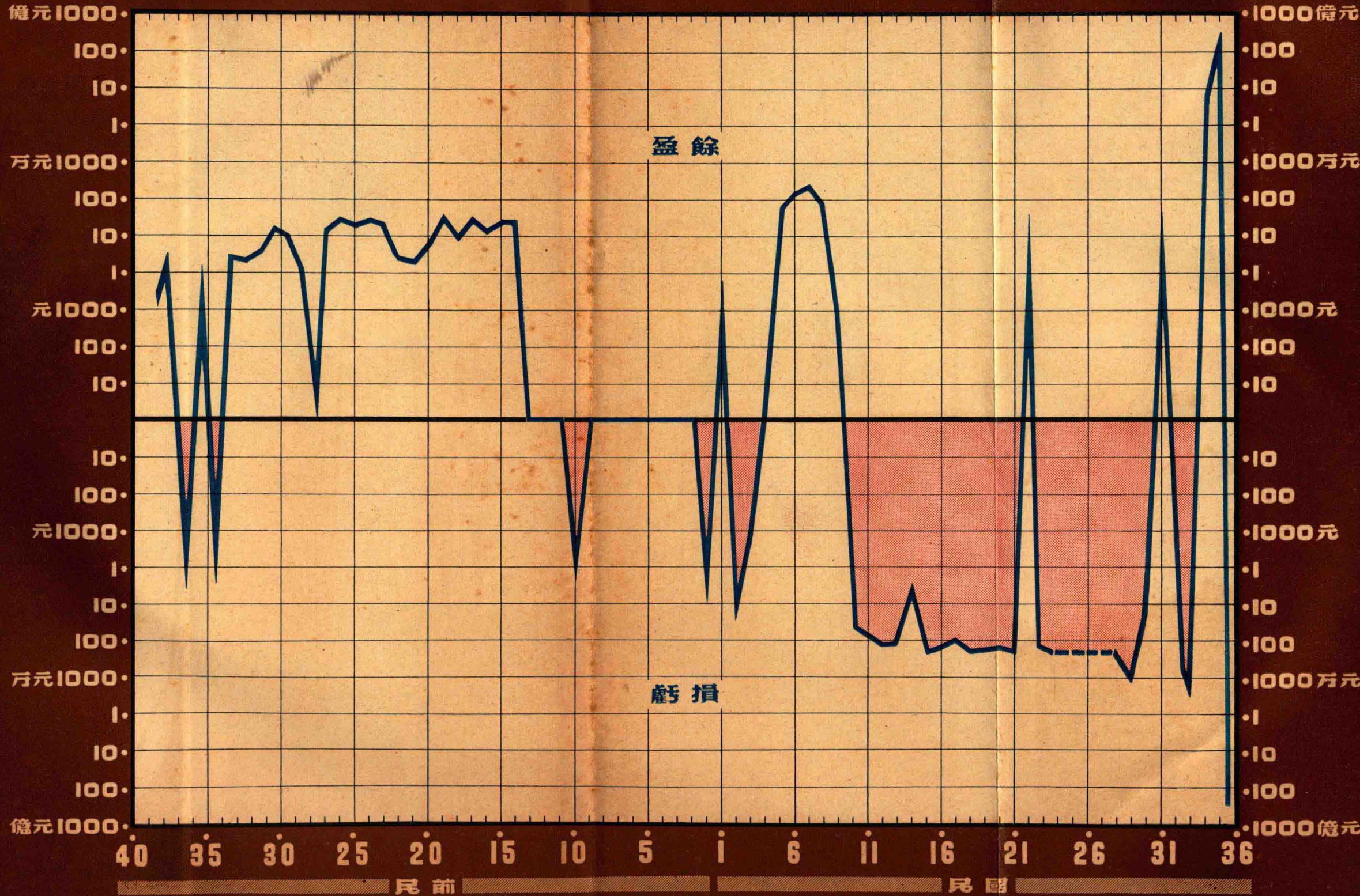
七十五年来江海輪數量

民國前四十年至民國三十六年八月



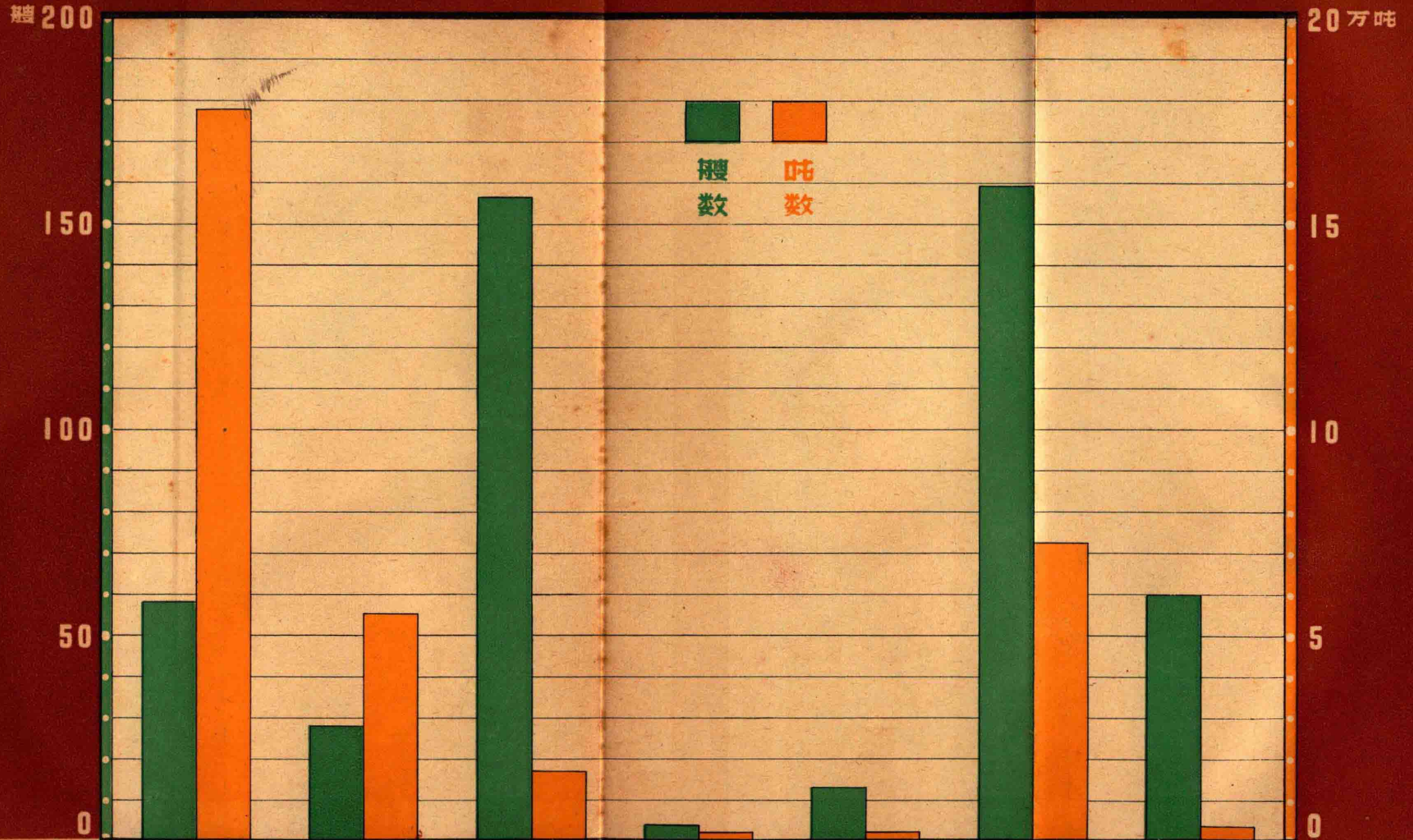
七十五年来盈虧狀況

民國前四十年至民國三十六年六月



船 舶 現 況

三十六年八月份

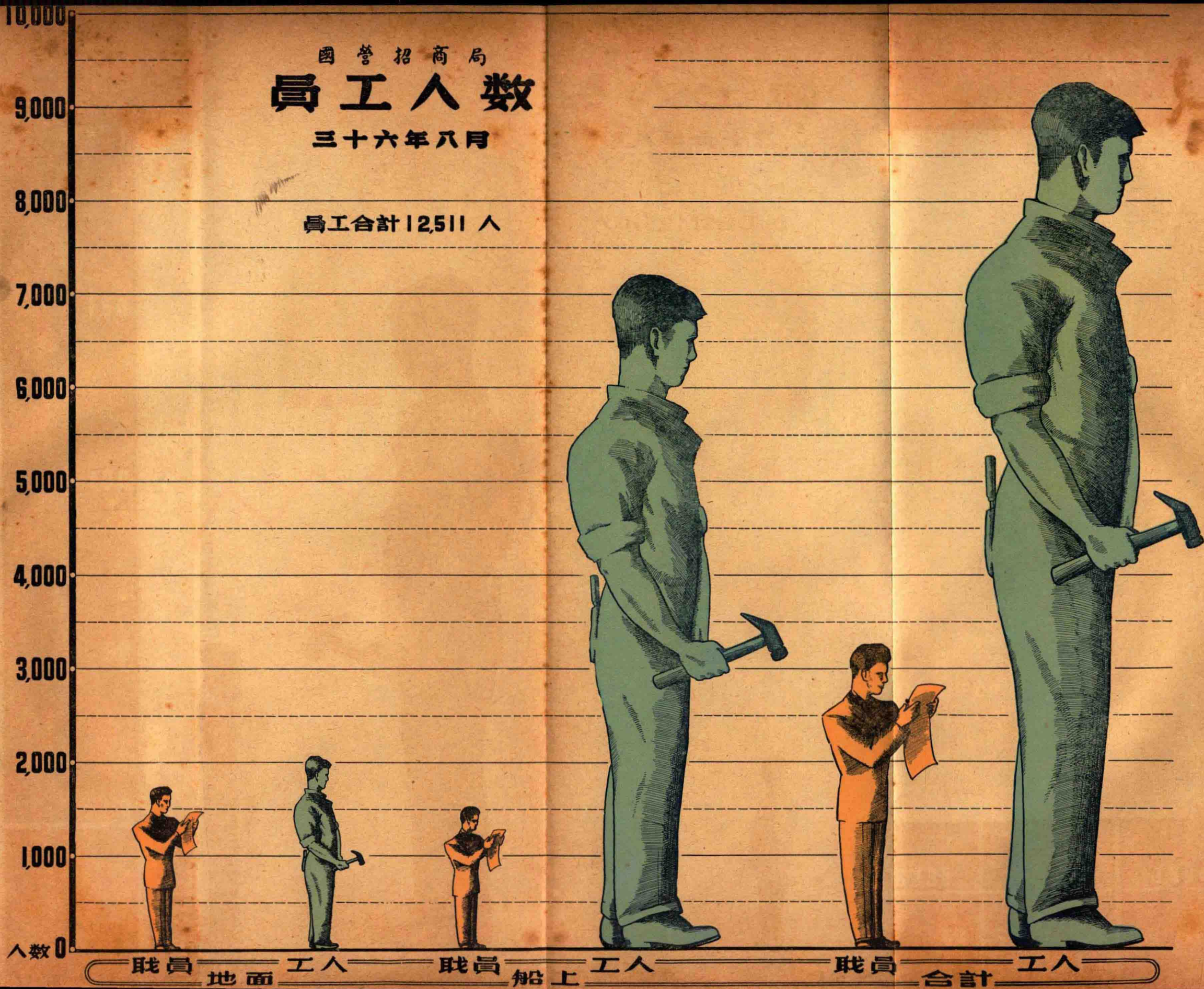


57	28	146	3	13	159	60
178738	56218	16243	396	680	71788	2793
海 輪	江 輪	拖 小 輪	机 帆 船	特 种 机 船	鉄 駁	木 駁

國營招商局
員工人數

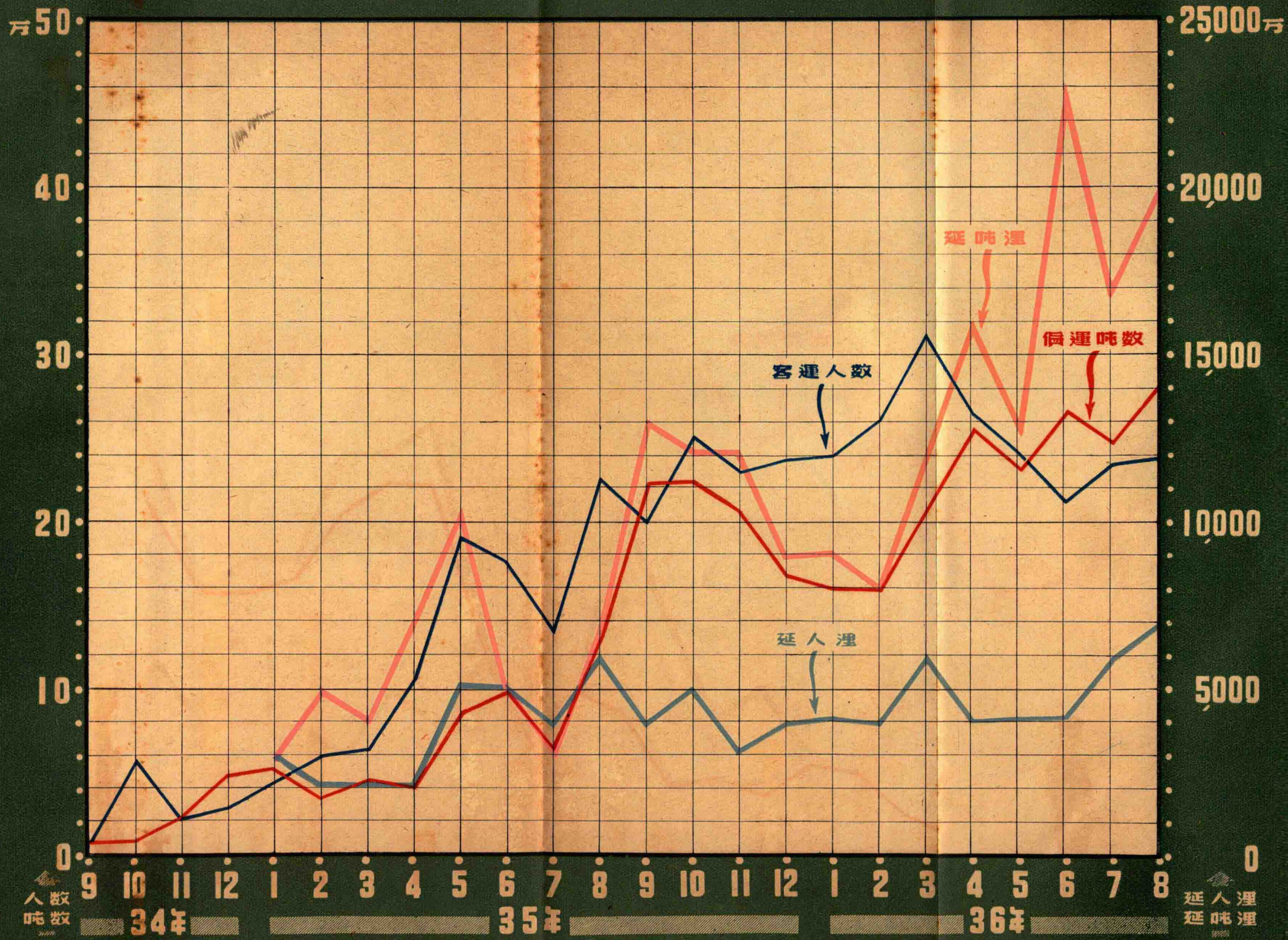
三十六年八月

員工合計 12,511 人



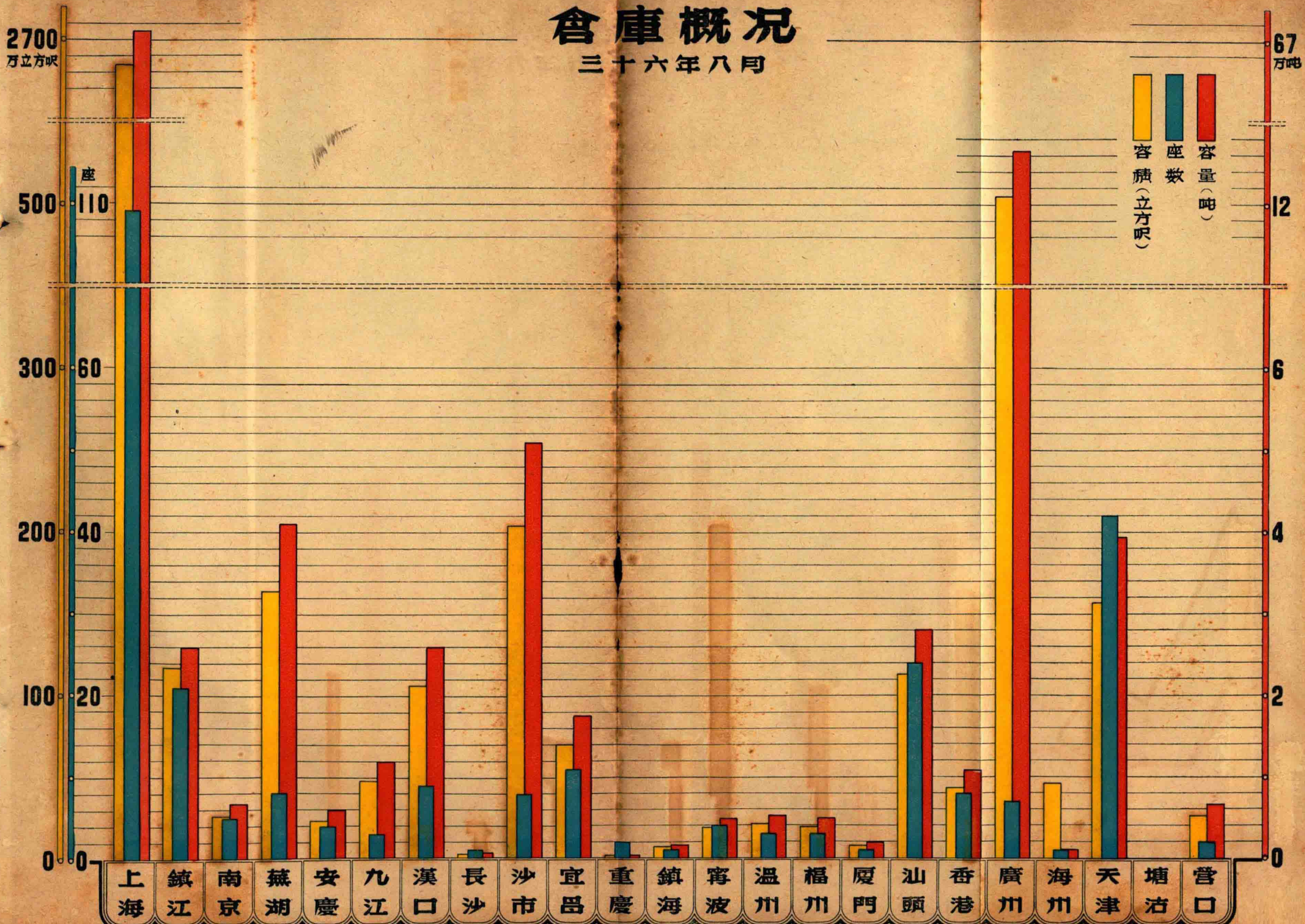
國營招商局 客貨運量

三十四年九月至三十六年八月
——勝利復員以來——



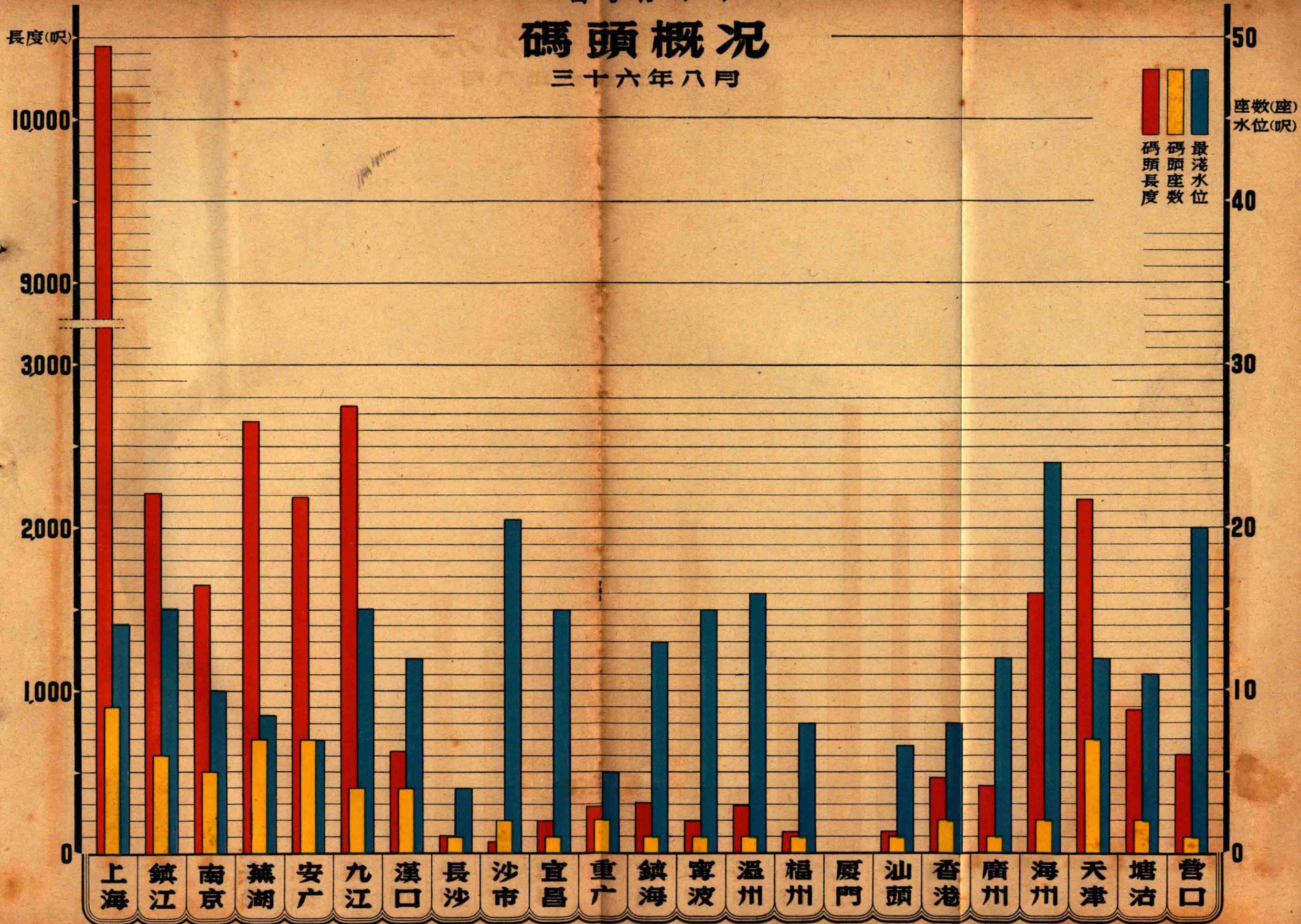
倉庫概況

三十六年八月



碼頭概況

三十六年八月



國營招商局七十五年來盈虧狀況表

(1)

民國前四十年至民國三十六年六月

時 起	期 迄	盈		虧		備 註
		規元(兩)	折合國幣(元)	規元(兩)	折合國幣(元)	
民前四十年(清同治十一年)		—	—			
民前三十九年(清同治十二年)七月	民前三十八年六月	2,100	2,937			
民前三十八年(清同治十三年)七月	民前三十七年六月	24,000	33,566			付官息後盈餘數。
民前三十七年(清光緒元年)七月	民前三十六年六月	—	—	35,200	49,231	發息後淨虧數。
民前三十六年(清光緒二年)七月	民前三十五年六月	11,300	15,804			付息後並抵消上屆結虧尚存數。
民前三十五年(清光緒三年)七月	民前三十四年六月	—	—	19,988	27,955	付息後淨虧數。
民前三十四年(清光緒四年)七月	民前三十三年六月	21,000	29,371			同業履行和價,本屆發息後盈餘。
民前三十二年(清光緒五年)七月	民前三十二年六月	17,990	25,161			本屆淨餘數,本年起開始折舊。
民前三十二年(清光緒六年)七月	民前三十一年六月	30,000	41,958			付官息一分後尚盈 480,000,除撥付折舊 450,000,餘留漆船之用,凡 30,000。
民前三十一年(清光緒七年)七月	民前三十年六月	130,527	182,555			付官息一分後撥付折舊 256,849,淨餘 130,527。
民前三十年(清光緒八年)七月	民前二十九年六月	77,636	108,582			九年六月股本增為 2,000,000,付官息一分折舊 156,278,淨餘左數。
民前二十九年(清光緒九年)七月	民前二十八年六月	8,440	11,804			付官息一分,折舊 803,027兩,淨餘左數。
民前二十八年(清光緒十年)七月	民前二十七年十二月	115,000	160,839			重訂同業齊價合同。
民前二十六年(清光緒十二年)一月	民前二十六年十二月	201,000	281,119			自光緒十年六月至十一年六月止,因中法戰事本局業務暫歸旗昌洋行代理。
民前二十五年(清光緒十三年)一月	民前二十五年十二月	193,100	270,070			自光緒十二年起,結賬之期改從一月一日起至十二月卅一日止。
民前二十四年(清光緒十四年)一月	民前二十四年十二月	209,500	293,007			
民前二十三年(清光緒十五年)一月	民前二十三年十二月	162,300	226,993			齊價合同期滿。
民前二十二年(清光緒十六年)一月	民前二十二年十二月	20,830	29,133			
民前二十一年(清光緒十七年)一月	民前二十一年十二月	17,300	24,196			
民前二十年(清光緒十八年)一月	民前二十年十二月	47,100	65,874			包括其他餘款在內。
民前十九年(清光緒十九年)一月	民前十九年十二月	276,400	386,573			同十八年,重訂同業齊價合同。
民前十八年(清光緒二十年)一月	民前十八年十二月	74,900	104,755			同十八年,中日甲午之役發生,業務因船隻出售銳減。
民前十七年(清光緒二十一年)一月	民前十七年十二月	227,400	318,042			同十八年。
民前十六年(清光緒二十二年)一月	民前十六年十二月	118,400	165,594			同十八年。

國營招商局七十五年來資本數額表

(1)

民國前四十年至民國三十六年

年 份	資 本 額	
	規 元(兩)	折合國幣(元)
民國前四十年(清同治十一年)	60,000	83,916
民國前三十九年(清同治十二年)	476,000	665,734
民國前三十八年(清同治十三年)	602,000	842,518
民國前三十七年(清光緒一年)	685,000	958,182
民國前三十六年(清光緒二年)	730,200	1,021,259
民國前三十五年(清光緒三年)	751,000	1,050,350
民國前三十四年(清光緒四年)	800,600	1,119,720
民國前三十二年(清光緒五年)	830,300	1,161,259
民國前三十二年(清光緒六年)	1,000,000	1,398,601
民國前三十一年(清光緒七年)	1,000,000	1,398,601
民國前三十年(清光緒八年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十九年(清光緒九年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十八年(清光緒十年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十七年(清光緒十一年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十六年(清光緒十二年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十五年(清光緒十三年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十四年(清光緒十四年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十三年(清光緒十五年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十二年(清光緒十六年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十一年(清光緒十七年)	2,000,000	2,797,203
民國前二十年(清光緒十八年)	2,000,000	2,797,203
民國前十九年(清光緒十九年)	2,000,000	2,797,203
民國前十八年(清光緒二十年)	2,000,000	2,797,203
民國前十七年(清光緒二十一年)	2,000,000	2,797,203

年 份	資 本 額	
	規 元(兩)	折合國幣(元)
民國前十六年(清光緒二十二年)	2,000,000	2,797,203
民國前十五年(清光緒二十三年)	4,000,000	5,594,406
民國前十四年(清光緒二十四年)	4,000,000	5,594,406
民國前十三年(清光緒二十五年)	4,000,000	5,594,406
民國前十二年(清光緒二十六年)	4,000,000	5,594,406
民國前十一年(清光緒二十七年)	4,000,000	5,594,406
民國前十年(清光緒二十八年)	4,000,000	5,594,406
民國前九年(清光緒二十九年)	4,000,000	5,594,406
民國前八年(清光緒三十年)	4,000,000	5,594,406
民國前七年(清光緒三十一年)	4,000,000	5,594,406
民國前六年(清光緒三十二年)	4,000,000	5,594,406
民國前五年(清光緒三十三年)	4,000,000	5,594,406
民國前四年(清光緒三十四年)	4,000,000	5,594,406
民國前三年(清宣統一年)	4,000,000	5,594,406
民國前二年(清宣統二年)	4,000,000	5,594,406
民國前一年(清宣統三年)	4,000,000	5,594,406
民國元年	4,000,000	5,594,406
民國二年	4,000,000	5,594,406
民國三年	8,400,000	11,748,251
民國四年	8,400,000	11,748,251
民國五年	8,400,000	11,748,251
民國六年	8,400,000	11,748,251
民國七年	8,400,000	11,748,251
民國八年	8,400,000	11,748,251
民國九年	8,400,000	11,748,251
民國十年	8,400,000	11,748,251

年 份	資 本 額	
	規 元(兩)	折合國幣(元)
民國十一年	8,400,000	11,748,251
民國十二年	8,400,000	11,748,251
民國十三年	8,400,000	11,748,251
民國十四年	8,400,000	11,748,251
民國十五年	8,400,000	11,748,251
民國十六年	8,400,000	11,748,251
民國十七年	8,400,000	11,748,251
民國十八年	8,400,000	11,748,251
民國十九年	8,400,000	11,748,251
民國二十年	8,400,000	11,748,251
民國二十一年	8,400,000	11,748,251
民國二十二年		11,748,251
民國二十三年		2,973,902
民國二十四年		2,973,902
民國二十五年		2,973,902
民國二十六年		2,973,902
民國二十七年		2,973,902
民國二十八年		4,223,902
民國二十九年		5,433,902
民國三十年		6,023,902
民國三十一年		6,023,902
民國三十二年		7,431,102
民國三十三年		174,118,107
民國三十四年		1,669,514,933
民國三十五年		1,769,514,933
民國三十六年(八月底)		1,743,023,559

(1)

國營招商局七十五年來江海輪數量表

民前四十年至民國三十六年

年 份	江 海 大 輪	
	艘 數	噸 數
民國前四十年(清同治十一年)	1	619.00
民國前三十九年(清同治十二年)	4	2,319.00
民國前三十八年(清同治十三年)	6	4,088.99
民國前三十七年(清光緒一年)	9	7,834.44
民國前三十六年(清光緒二年)	11	11,854.88
民國前三十五年(清光緒三年)	29	30,526.18
民國前三十四年(清光緒四年)	25	26,916.13
民國前三十三年(清光緒五年)	25	26,916.23
民國前三十二年(清光緒六年)	26	28,255.23
民國前三十一年(清光緒七年)	26	27,827.00
民國前三十年(清光緒八年)	26	29,474.00
民國前二十九年(清光緒九年)	26	33,378.80
民國前二十八年(清光緒十年)	26	33,378.80
民國前二十七年(清光緒十一年)	24	31,420.80
民國前二十六年(清光緒十二年)	24	31,420.80
民國前二十五年(清光緒十三年)	25	31,900.80
民國前二十四年(清光緒十四年)	26	33,063.80
民國前二十三年(清光緒十五年)	27	34,090.80
民國前二十二年(清光緒十六年)	26	32,789.60
民國前二十一年(清光緒十七年)	28	36,481.60
民國前二十年(清光緒十八年)	27	35,318.60
民國前十九年(清光緒十九年)	26	35,457.60
民國前十八年(清光緒二十年)	26	35,457.60
民國前十七年(清光緒二十一年)	24	34,531.00

年 份	江 海 大 輪	
	艘 數	噸 數
民國前十六年(清光緒二十二年)	23	33,807.00
民國前十五年(清光緒二十三年)	26	39,632.00
民國前十四年(清光緒二十四年)	27	41,171.00
民國前十三年(清光緒二十五年)	27	41,171.00
民國前十二年(清光緒二十六年)	29	43,949.20
民國前十一年(清光緒二十七年)	29	43,949.20
民國前十年(清光緒二十八年)	28	43,288.20
民國前九年(清光緒二十九年)	27	42,143.20
民國前八年(清光緒三十年)	27	42,143.20
民國前七年(清光緒三十一年)	28	46,357.00
民國前六年(清光緒三十二年)	29	48,503.00
民國前五年(清光緒三十三年)	29	49,536.00
民國前四年(清光緒三十四年)	29	49,536.00
民國前三年(清宣統一年)	29	49,536.00
民國前二年(清宣統二年)	29	49,536.00
民國前一年(清宣統三年)	29	49,373.00
民國一年	29	51,702.00
民國二年	29	51,702.00
民國三年	29	51,702.00
民國四年	29	51,702.00
民國五年	28	50,675.00
民國六年	26	48,973.00
民國七年	25	47,455.00
民國八年	25	47,455.00
民國九年	25	47,703.00
民國十年	30	63,015.00

年 份	江 海 大 輪	
	艘 數	噸 數
民國十一年	29	62,432.00
民國十二年	29	62,432.00
民國十三年	31	65,796.00
民國十四年	30	64,257.00
民國十五年	28	62,112.00
民國十六年	28	62,112.00
民國十七年	27	60,266.00
民國十八年	26	58,932.00
民國十九年	24	54,535.00
民國二十年	24	54,535.00
民國二十一年	26	58,237.00
民國二十二年	25	56,700.00
民國二十三年	27	68,100.00
民國二十四年	28	71,177.00
民國二十五年	28	71,177.00
民國二十六年	19	54,689.00
民國二十七年	11	30,523.00
民國二十八年	12	29,786.00
民國二十九年	9	24,762.00
民國三十年	8	22,713.00
民國三十一年	9	23,284.00
民國三十二年	9	23,284.00
民國三十三年	10	23,569.00
民國三十四年	18	45,987.92
民國三十五年	101	278,484.54
民國三十六年(八月底)	85	234,956.00

時 期		盈 餘		虧 損		備 註
起	迄	規 元 (兩)	折 合 國 幣 (元)	規 元 (兩)	折 合 國 幣 (元)	
民前十五年(清光緒二十三年)一月	民前十五年十二月	₤ 191,600	\$ 267,972			同十八年。
民前十四年(清光緒二十四年)一月	民前十四年十二月	190,600	266,573			同十八年。
民前十三年(清光緒二十五年)一月	民前十三年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前十二年(清光緒二十六年)一月	民前十二年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。八國聯軍北犯。北洋營業受阻。
民前十一年(清光緒二十七年)一月	民前十一年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前十年(清光緒二十八年)一月	民前十年十二月			₤ 13,100	\$ 18,322	
民前九年(清光緒二十九年)一月	民前九年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前八年(清光緒三十年)一月	民前八年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前七年(清光緒三十一年)一月	民前七年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前六年(清光緒三十二年)一月	民前六年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前五年(清光緒三十三年)一月	民前五年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前四年(清光緒三十四年)一月	民前四年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前三年(清宣統元年)一月	民前三年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前二年(清宣統二年)一月	民前二年十二月	*				*收支相抵無盈虧(包括其他餘款虧項在內)。
民前一年(清宣統三年)一月	民前一年十二月			64,300	89,930	
民國元年一月	民國元年十二月	5,251	7,344			自民元起,不足一兩之數一概四捨五入。
民國二年一月	民國二年十二月			209,997	293,702	
民國三年一月	民國三年十二月			1,627	2,276	
民國四年一月	民國四年十二月	*				*歐戰開始。
民國五年一月	民國五年十二月	441,069	616,880			
民國六年一月	民國六年十二月	1,122,378	1,569,759			外商輪船撤回本國,業務頗有進展。
民國七年一月	民國七年十二月	1,793,483	2,508,368			
民國八年一月	民國八年十二月	516,893	722,927			歐戰告終。
民國九年一月	民國九年十二月	770	1,077			
民國十年一月	民國十年十二月			333,381	466,267	
民國十一年一月	民國十一年十二月			651,017	910,513	

時 起	期 迄	盈		虧		備 註
		規元(兩)	折合國幣(元)	規元(兩)	折合國幣(元)	
民國十二年一月	民國十二年十二月			₹ 1,010,039	\$ 1,412,642	
民國十三年一月	民國十三年十二月			935,140	1,307,888	
民國十四年一月	民國十四年十二月			47,311	66,169	五卅慘案發生。
民國十五年一月	民國十五年十二月			1,734,664	2,426,103	
民國十六年一月	民國十六年十二月			1,257,000	1,758,042	
民國十七年一月	民國十七年十二月			854,368	1,194,920	
民國十八年一月	民國十八年十二月			1,626,658	2,275,046	
民國十九年一月	民國十九年十二月			1,497,664	2,094,635	
民國二十年一月	民國二十年十二月			1,246,761	1,743,722	
民國二十一年一月	民國二十一年十二月			1,628,906	2,278,190	
民國二十二年一月	民國二十二年十二月		\$ 433,708			
民國二十三年七月	民國二十三年六月				1,467,795	
民國二十四年七月	民國二十四年六月				2,321,700	
民國二五十年七月	民國二十五年六月					二四年七月至二七年十二月,各年度數字因抗戰期中,案卷在港損失無從查考。
民國二十六年七月	民國二十六年六月					七七事爆發。
民國二十七年七月	民國二十七年十二月				2,945,057	
民國二十八年一月	民國二十八年十二月				14,428,943	抗戰期間,船隻損失奇重,本局成立長江業務管理處,供應水上運輸。
民國二十九年一月	民國二十九年十二月				224,404	
民國三十年一月	民國三十年十二月					
民國三十一年一月	民國三十一年十二月		237,342			
民國三十二年一月	民國三十二年十二月				6,232,869	
民國三十三年一月	民國三十三年十二月				38,291,446	
民國三十四年一月	民國三十四年十二月		669,671,605			復員期間,本局接收敵偽船隻,業務大為擴充。
民國三十五年一月	民國三十五年十二月		33,198,362,681			向國外購置船隻陸續抵達,業務更為擴大。
民國三十六年一月	民國三十六年六月				31,464,302,902	物價激漲,而運價未能調整,支出增漲不已。

國營招商局
現有船舶分類表

36.8.31.

類別		海輪	江輪	拖小輪	機帆船	特種機帆	鐵駁	木駁	總計
航	艘	53	23	118	2	11	147	48	402
行	噸	170,506	46,197	10,489	362	473	68,163	1,854	298,044
修	艘	4	5	25	—	2	9	9	54
理	噸	8,232	10,021	4,683	—	207	2,661	840	26,644
租	艘	—	—	3	1	—	3	3	10
出	噸	—	—	1,071	34	—	964	99	2,168
總	艘	57	28	146	3	13	159	60	466
計	噸	178,738	56,218	16,243	396	680	71,788	2,793	326,856

國營招商局
員工人數表
36年8月份

項目	部份	人 數		
		職 員	工 人	合 計
地 面	總 局	515	318	832
	分局及辦事處	615	615	1,413
	碼頭及修船廠	429	1,129	1,558
	合 計	1,742	2,061	3,803
船 舶	大小輪駁	1,510	7,198	8,708
總 計		3,252	9,259	12,511

國營招商局客貨運量表

三十四年九月至三十六年八月止（勝利復員以來）

月 份	客 運		貨 運	
	人 數	延 人 哩	噸 數	延 噸 哩
總計	4,031,471	1,083,594,315	3,272,116	1,995,507,565
三十四年九月份	5,858		6,703	
十月份	57,140		8,558	
十一月份	20,702		22,275	
十二月份	27,730		47,865	
三十五年一月份	44,508	30,799,516	52,300	33,174,390
二月份	59,852	51,075,004	33,768	27,462,174
三月份	64,488	47,112,295	44,455	27,111,948
四月份	105,005	74,505,619	39,905	26,584,275
五月份	191,025	128,073,339	84,795	58,602,661
六月份	176,171	55,285,328	97,443	55,525,721
七月份	135,184	42,203,263	64,745	37,256,324
八月份	225,700	61,381,829	128,141	70,374,228
九月份	198,966	40,240,541	222,764	129,599,206
十月份	251,596	52,005,691	223,828	124,088,230
十一月份	229,623	37,217,474	206,026	123,833,758
十二月份	236,723	40,486,039	168,496	89,652,387
三十六年一月份	240,182	48,326,950	161,257	94,897,472
二月份	259,152	42,160,984	159,611	85,975,572
三月份	311,882	61,655,852	209,955	118,401,111
四月份	264,197	45,945,692	256,407	158,886,184
五月份	240,966	47,104,007	232,682	130,766,984
六月份	211,879	48,550,959	268,940	231,188,798
七月份	234,417	59,854,383	247,466	172,505,753
八月份	238,525	69,609,550	283,731	199,609,389

國營招商局
碼頭倉庫概況表

36年8月31日

所在地	別類	碼頭			倉庫		
		座數	長度	最淺水位	座數	容積 (立方呎)	容量 (噸)
上海	鎮	9	10,447'	14'	109	26,854,589	671,361
南京	鎮	6	2,213'	15'	21	1,171,485	26,787
蕪湖	鎮	5	1,653'	10'	5	266,000	6,700
安慶	鎮	7	2,649'	8'5"	8	1,640,333	41,006
九江	鎮	7	2,186'	7'	4	236,000	5,900
漢口	鎮	4	2,744'	15'	3	485,105	12,128
長沙	鎮	4	634'	12'	9	1,060,000	26,500
沙市	鎮	1	103'	4'	1	28,000	700
宜昌	鎮	2	71'	20'5"	8	2,043,507	51,087
重慶	鎮	1	200'	15'	11	705,847	17,647
鎮海	鎮	2	287'	4'9"	2	15,200	380
寧波	鎮	1	317'	13'	1	71,280	1,782
溫州	鎮	1	197'	15'	4	188,073	4,700
福州	鎮	1	296'	17'	3	211,580	5,289
廈門	鎮	1	129'	8'	3	192,652	4,816
汕頭	鎮	**	**	**	1	76,160	1,904
香港	鎮	1	225'	6'6"	24	1,133,094	28,327
廣州	鎮	2	461'	8'	8	430,080	10,752
海州	鎮	1	410'	12'	7	5,064,000	126,600
天津	鎮	2	1,600'	24'	1	46,657	1,166
塘沽	鎮	7	2,170'	12'	24	1,574,000	39,350
營口	鎮	2	880'	11'	**	**	**
		1	600'	20'	2	262,960	6,574

編 後 語

本刊蒙各級長官及社會賢達頒賜題詞，本局同人，同深感奮，謹冠卷首，以當座銘。

本刊承中國航運股份有限公司總經理董浩雲先生惠賜“世界航業鳥瞰”一文，詳述世界各國航業之現況；及全國輪船商業同業公會聯合會秘書長李雲良先生惠賜“百年滄桑話航權”一文，歷述我國航權喪失及收回之經過，並重申我國航業界維護航權之決心；為本刊增光，謹此誌謝。

此外各文，均係本局同人所撰。除徐總經理之“國營招商局之成長與發展”，沈副總經理之“抗戰期中本局對於國家之貢獻”，胡副總經理之“國營招商局對於促進國內外貿易之使命”，韋副總經理之“美國航海教育及其新精神”外；茲將其餘各文作者現任職務，依序介紹如下：黃慕宗，船務處處長，陳萱，產業部經理，殷灝若，會計處處長，張恩駿，總局專員，劉鎮謨，駐埠船長，王世騏，電訊組組長，施迺微，業務處副處長，許旺善，留局二副，胡匡靖，留局二副，俞大綱，總局專員，王鶴，黃興輪船長。

本刊以編印時間匆促，編校方面，疏漏實多，至希各界人士惠予指正，幸甚。

編者

國營招商局七十五週年紀念刊勘誤表

頁數	行數	字數	誤	正	頁數	行數	字數	誤	正
5	28	15	機	計	121	6	3	編	篇
12	17	7	浙	浙	122	16	13	雜	難
14	3	3-4	船舶	船舶	164	28	7-9	廿五者	廿五尺者
16	16	15-16	創於	創	168	14	14-16	浮有筒	有浮筒
17	10	13	大	天	173	14	8-9	正,高	甚高
28	11	17-20	借充款作	借款充作	175	14	3	如	各
35	10	5-6	一,六	一·六	176	1	13	別	各
35	17	15	運	建	177	10	4	港	船
40	1	3	桓	樞	184	27	19	漸	潮
60	7	10	游	淤	184	28	1	漸	潮
61	16	18	刊	利	188	11	8	8	3
83	27	17-18	江浙	浙江	196	27	14	航	船
86	8	7	頻	瀕	202	31	6-7	作用	作
91	8	24	續	逐	204	插圖圖內 I_2 點應在 I_1 曲線上			
96	24	23-24	可持	可維持	208	11	9	真	直
96	31	22-23	視財	視財力	210	11	13-16	取得世界	取得
100	19	17	廢	賽	210	13	19	時	事
102	23	14	擋	檔	243	30	20	行	生
115	9	3	遺	遣	264	2	9-12	運運航價	航運運價
119	25	6	題。	題。」	283	2	12	援	爰

慶祝

國營招商局創立七十週紀念

海軍江南造船所敬賀

局商招營國 祝慶

司公限有份股業營昌久
目要業營

介 紹 及 代 管 各 種 投 資	管 理 及 投 資 實 業 工 廠	經 租 及 介 紹 房 地 產
---	---	--------------------------------------

號〇七八路東正中海上：址地

八八一〇九：話電

念紀週五十七

國營招商局七十五週紀念



航業先進

亞細亞火油有限公司敬賀

美孚公司

STANDARD-VACUUM OIL CO.

上海廣東路九十四號

電報掛號 "STANDVAC" 電話一二四八七

專門開產提煉及運銷各種石油產品

潤滑油

凡屬機械均能得相當之滑潤

工廠：發電廠，紡織廠，煉鋼廠，鐵工廠，木工廠，造紙廠，水泥廠，印刷廠以及其他工廠所用之機械。

鐵道：機車各部以及輪軸等等

輪船：各種原動機，甲板機件以及各項輔助機件

汽車：汽油及地塞爾推進之各種車輛

航空：各式飛機之引擎以及其他機件

燃料

地塞爾油，燃料油，汽油，煤油

其他出品

化粧品及殺蟲劑之基本油料，石油酒精，揮發性溶解油，加濕及使乾劑，細結晶及礦質白蠟等等

中 國 銀 行

政府特許之國際匯兌銀行
分支行遍設於國內外各地

收受定期活期存款及各種儲蓄存款

辦理國內外匯兌及其他一切銀行業務

代收卅六年美金公債及美金短期庫券款項

發行節約建國儲蓄券 辦理信託存款

竭誠為社會服務

盡力謀顧客便利



PETROLEUM PRODUCTS

OF

UNSURPASSED QUALITY



THE TEXAS CO., (CHINA) LTD.

110 CHUNG CHENG ROAD (Eastern), SHANGHAI

209 A, NORTH CHUNG SHAN LU - NANKING 8.

16 THE BUND - - - - HANKOW 6.

114 CHUNG CHENG ROAD - TIENTSIN

18 KUFOW ROAD - - - TSINGTAO

14 QUEENS ROAD C. - - - HONGKONG

50 CHU KONG ROAD, SHAMEEN C A N T O N

Also:

PEIPING, CHANGSHA, CHUNGKING.

交通銀行

竭誠為全國工礦交通公用事業服務

分支行處遍設國內外各埠共二百餘處

國民政府特許為發展全國實業銀行

業務綱要

實業	倉庫	信託	儲蓄	放款	存款
投資	運輸	保險	儲券	貼現	匯款

總管理處

上海中 山東一路十四號
 電報掛號 九一三五〇四 一五五三六

上海分行

上海中 山東一路十四號
 電報掛號 六一五〇四 轉接各部

信託部

上海九江路六十九號
 電報掛號 一〇八二八 一四六四九

新 聞 報

全 國 輿 論 權 威

	廣 告	銷 數
最 效	第 一	全 國
宏 力		

★★

訂 閱	各 界	歡 迎	分 銷	均 有	各 地	讀 者	傳 達	飛 速	出 版	六 時	每 晨
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

★★

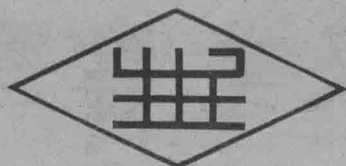
行 發 館 報 聞 新 海 上

六 六 一 四 九 : 話 電 號 四 七 二 路 口 漢 : 址 館

六 〇 六 六 號 掛 報 電

民生實業

業務公司



宗旨

輔助社會

便利人羣

開發產業

乘本公司輪船

業務

航業

機器

電水

物產

投資

總公司重慶中正路一八〇號

上海分公司上海中山東一路九號

各地分公司漢口 宜昌 萬縣 涪陵 南京 天津 基隆

辦事處

沙市 忠縣 涪陵 長壽 樂山 北碚 合川

江津 瀘縣 宜賓 廣州 汕頭 紐約

成都 香港

電話 四一三〇六
電報掛號 〇六七四

電話 一三五五五
電報掛號 二五八〇

清潔 舒適 迅速 安全

現有輪船九十餘艘分別行駛下列航線：

沿海：申台 申津 申穗 申港

長江：渝申 渝宜 渝漢 渝申

渝瀘 渝敘 敘嘉 渝長

渝涪 渝沙 渝合 渝唐

並代理

太平洋輪



船務公司

中國實業銀行

電話：
三八〇一五
三〇八〇〇
三〇六四一
一八七二九

總行儲蓄部

地址：
南京西路
八九三號
即靜安寺路
張家花園口

利便續手 ★ 款存種各受收 ★ 厚優率利

款存蓄儲

款存蓄儲期活
款存蓄儲期定
款存蓄儲利兩定活

款存託信

款存知通
款存期定
款存約特

★ 業務託信 ★

險保

司公險保寧永理代
險水 險火 保承

庫倉

物貨種各堆承
爽高位地 固堅築建
號六一〇一路州蘇北

券證

券證種各賣買客代
利套團集客代
所易交券證
人紀經號七四一第

產地

產地房賣買理代
產地房租經

他其

資投託信 債司公行發理代 管保客代 金基收代 資工發代 費學收代 款股收代

廉低費匯 ★ 款匯地各匯承 ★ 速迅間時

匯通可均地各國全 匯票 匯信 匯電

處行支分埠外

埠本

平東 北河 波州 寧溫 州慶 廣重 熟州 常揚 京闡 南下
津天 州州 州福 慶長 州湖 揚蕪 闡州 下蘇
州徐 州島 州青 沙長 湖埠 蕪燕 州錫 蘇無
井府 州王 州杭 港廈 口漢 埠漢 州州 常

號〇三一 路京北
號八二四 路陵金
號〇一四 路定康
號七七七 路門東

行分海 總上
行支路 行上
行支陵 行金
行支渡 行家
行支市 行南

THE ORIENT PAINT, COLOUR & VARNISH CO., LTD.
 WILKINSON, HEYWOOD & CLARK.
 THE RED HAND COMPOSITIONS CO.

永光油漆有限公司

吉星洋行

紅手洋行

*"The best in Paint and Varnish
 at the lowest ultimate cost"*

品
質
最
高



代
價
最
低

*"The Standard of excellence
 throughout the Far East"*

遠東最精良之出品

General Agents

BUTTERFIELD & SWIRE

英商太古股份有限公司

總經理

電話：八二〇二〇

上海：中山東二路二十二號

THE AKRON SYNDICATE, LTD.

MANAGERS FOR
AKRON MERCANTILE & TRANSPORTATION CO.
FEDERAL INC. U. S. A.

安慎興業股份有限公司

經理

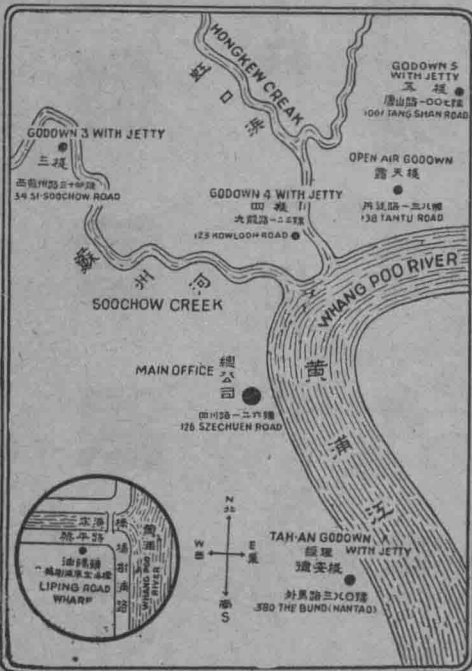
美商安慎洋行

CONGRATULATIONS
ON YOUR 75th ANNIVERSARY

AND

WITH MANY THANKS FOR YOUR KIND CO-OPERATION

本公司上海棧所分佈圖



如蒙賜顧！竭誠服務！

- 一、卡車拖車載重車起重車二十餘輛承包裝運起重裝置機器等工程
- 二、堆棧五所室內露天共十五萬餘平方尺頭等建築管理週密——招堆家貨
- 三、鐵木駁船油駁油車千餘噸專營裝駁雜貨及油料等業務
- 四、海關輪航鐵路代理人專營裝運提貨等一切手續

126 SZECHUEN ROAD (C.), SHANGHAI, PHONE 11125
上海四川路一二六號 · 電話一五一二

同孚商業儲蓄銀行

經營商業銀行一切業務

兼辦各種儲蓄存款

手續簡捷 信用卓著

地址：金陵東路三八號

電話：八八六五二—四號

電報掛號：三〇七三號

公司
工業



永利
化學

◀◀ 品出要主 ▶▶

廠 驗

純 碱

廠 銻 酸 硫

省 北 河

碱 燒

省 蘇 江

粉 田 肥

沽 塘

酸 硫

甸 甲 卸 縣 合 六

亞 尼 母 阿

處理經區東華

處理管總

樓 四 號 零 一 四 路 川 四 海 上

七 一 六 五 一 · 六 一 六 五 一 話 電

處 理 經 各 他 其

地 等 口 漢 頭 汕 州 廣 慶 重 津 天

ESTABLISHED 1930

DAH LAI COMMERCIAL & SAVINGS BANK, LTD.

員會會公行銀市海上 ● 立創年九十國民華中

行銀蓄儲業商來大

班一務業

各種	買賣	國內	代理	票據	各種
儲蓄	有價	各地	收付	承兌	存款
業務	證券	匯兌	款項	貼現	放款

總

行

上海中正東路七號
 電話八二六三
 電報掛號五七九三

南京分行

滬西分行

南京中山東路大行宮
 電話二四八九

上海南京西路一六九四號
 電話三〇三八一

**卓信
著譽**

**週服
到務**

HEAD OFFICE

7 CHUNG-CHENG ROAD (E.) SHANGHAI

TEL. 86353
82189

CABLE: "5794"

上海信託公司

民國十九年創設

經濟部登記

財政部註冊

分公司

昆明

蘭州



總公司

上海

北京路四川路角

電話二一九三

業務概要

信託部

信託投資信託存款
 代客買賣房地產及經租管理
 代客買賣交易所上市股票
 代理水火汽車等保險
 倉庫

銀行部

各種活期及定期存款
 押匯押款及票據貼現
 國內匯兌

儲蓄部

各種儲蓄存款
 質押放款

本廠承
辦國營
招商局
南京分
局大廈



元記營造廠

YUEN KEE CONSTRUCTION CO.

GENERAL BUILDING CONTRACTOR.

Room 717, Lane 353 Nanking Road, Shanghai, Tel : 92839

上海南京東路慈淑大樓七一七室 電話：九二八三九

本廠專建鋼筋水泥土木工程

大 樓	碼 頭	公 路	住 宅	倉 庫	橋 樑
--------	--------	--------	--------	--------	--------

如蒙估價·無任歡迎

上海水泥股份有限公司

出品

商
標



註
冊

品
質
精
良

象牌水泥

歷
史
悠
久

號三十三路中川四(○) 海 上
 三五二五一 七六三九一 話 電
 六 三 一 三 號 掛 報

所 務 事
 廠 造 製

華 龍 海 上



台灣航業有限公司



主要航線

基隆、	上海、	福州、	廣州、	天津、	秦皇島、
高雄、	廈門、	汕頭、	香港、	青島、	漢口、

地址

總公司：	台灣台北火車站對面台航大樓
上海分公司：	上海中山東一路三十一號 電話18219
基隆分公司：	台灣基隆港務局大樓
高雄分公司：	台灣高雄港務局附近
福州分公司：	福州南台泛船浦前街一號
廈門分公司：	廈門海後路三十八號三樓
廣州代表辦事處：	廣州戲院六樓

轉運客貨——服務忠誠



(製精飾裝司公本由室待招局商招營國係圖上)

遠東獨一

木器領袖

毛全泰木器股份有限公司

始創於公元一八八八年

藝術裝飾

時代木器

歷史悠久 信用卓著
規模宏大 出品精良

發行所

四川中路六〇〇號
電話：一二一〇〇

製造廠

虹口體育會東
路靶子山後面

上海

華盛輪船局

HUA SHENG STEAMSHIP COMPANY.

849 Szechuen Road, (North)

SHANGHAI.

發 展 中 國 航 運
竭 誠 服 務 社 會
承 運 各 埠 客 貨
迅 速 安 全 可 靠

總局 上海四川北路八四九號

電 話

四一五三九
四二一〇七

電報掛號

〇一八三

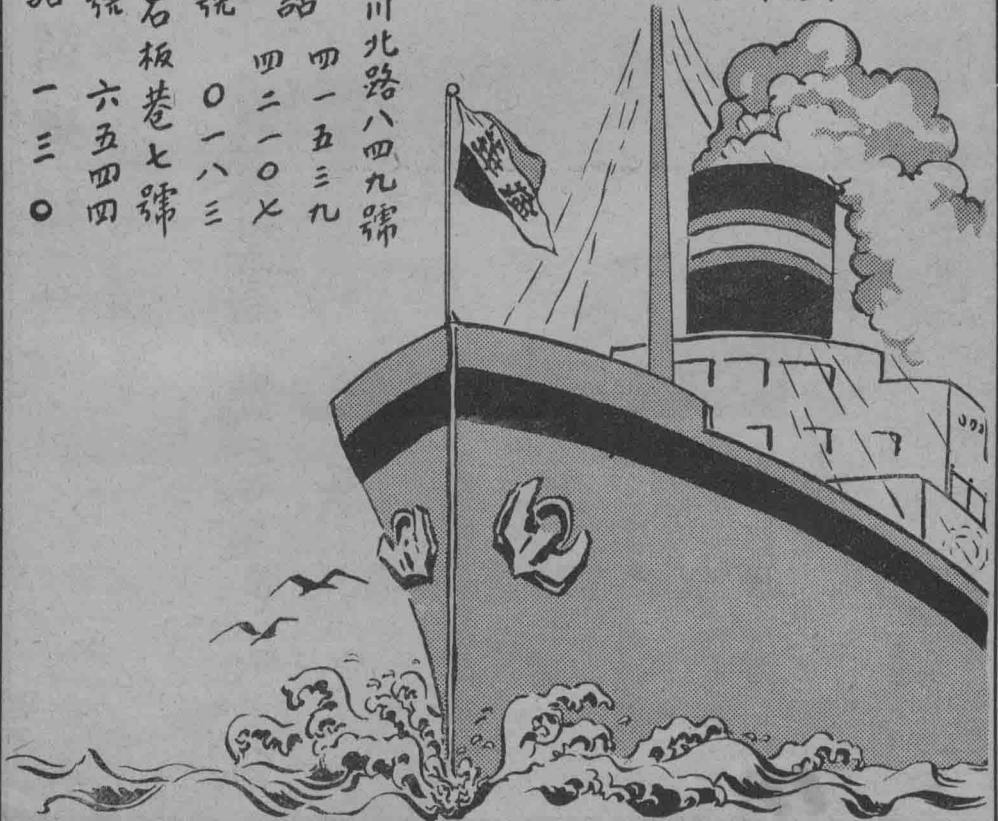
分局 永嘉石板巷七號

電報掛號

六五四四

電 話

一三〇

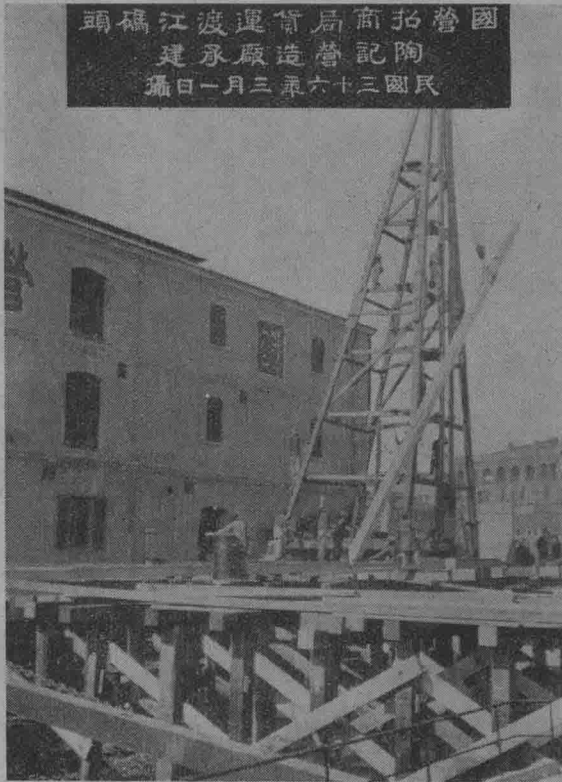


陶記營造廠

承 建 一 切 工 程

分 廠

首都：遊府西街四十五號
 香港：九龍太子道一五六號
 台灣：台北市幸町九條通一八〇號



國營招商局貨運江碼頭
 陶記營造廠承建
 民國三十六年三月一日攝

總 廠

上海
 南京路慈叔大樓六二六室
 電話：九四二一四號

承 包 工 程

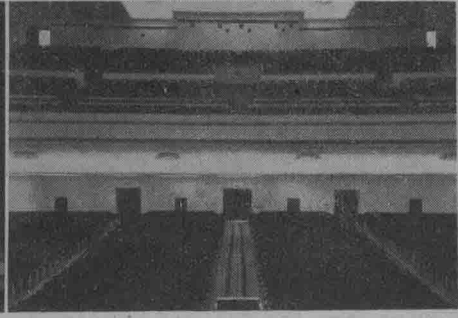
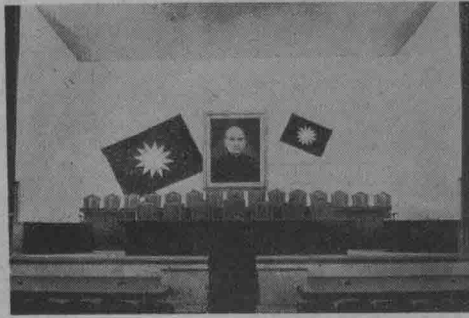
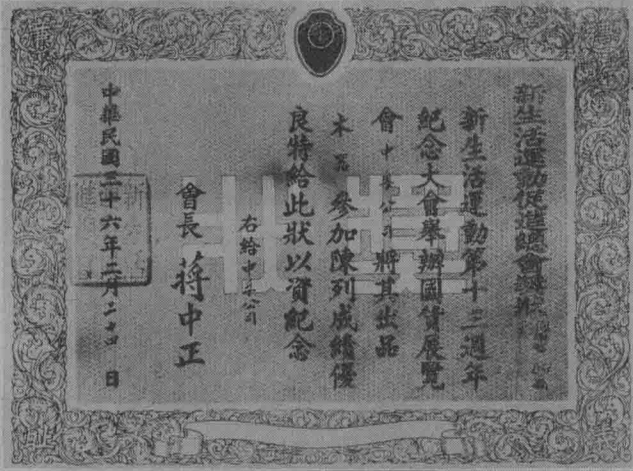
國營招商局金源碼頭

首都下關車站大通銀行

巨福公寓等

中孚股份有限公司

經濟部註冊



本公司承辦國民大會堂內部裝修工程三十五年五月

營 業 要 目

免 費 搬 運	自 備 卡 車	設 計 繪 圖	專 門 技 師	建 築 材 料	洋 貨 五 金	各 式 窗 帘	藝 術 裝 璜	精 美 沙 法	新 穎 木 器
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

南京延齡巷十四號 電話二四八〇七號

上海實業股份有限公司

THE SHANGHAI DEVELOPMENT CO., LTD.

經營航業及國內外貿易

總公司

上海虎丘路八十八號

電話

一〇四六二
一四九一七

電報掛號

中文「二九九六」
英文「DEVELOCO」

分公司

電報掛號

漢口 漢口七區勝利街一九三號 「四七四七」

天津 天津十區中正路一七七號A 「九五五九」

青島 青島聊城路一四二號 「六六六六」

連雲港 連雲港雲台路卅二號 「一七一四」

蚌埠 蚌埠二馬路交通別墅卅七號 「七七六七」

蕪湖 蕪湖中山路四十三號 「二九九六」

湖南 長沙中山西路七十二號 「二九九六」

瀋陽 瀋陽市民生街愛國路四號 「四七四七」

HONG FONG SYNDICATE
IMPORTERS
AND
EXPORTERS
MANUFACTURERS

Representatives of Manufacturers

General Managers

for

Tien Loong Dyeing & Weaving Co., Ltd.

and

Chang An Steam Navigation Company, Ltd.

HEAD OFFICE:

51 Canton Road, Shanghai.

BRANCH OFFICES:

Hankow, Wanhsien and Chungking

New York City, U. S. A.

TELEGRAPHIC ADDRESS (Chinese)

9019 Shanghai 9010 Chungking

(English) HFSYNDICATE (Abroad)

Telephone Numbers 11455-3

亞細亞電線電氣有限公司

專銷本年度電器新出品
五花八門 包羅萬象



形形色色 應有盡有
陳列全世界名廠無線電

宗旨為：國家建設 • 社會福利 • 顧客謀實

營業範圍

- 一、建造裝置船舶無線電台。
- 二、自造收發報機，製造廣播電台。
- 三、經理名牌亞爾西愛，飛歌，增你智收音機。
- 四、陳列最新式電器用品，玻璃檯燈，日光燈及本牌燈泡，花線，皮綫。
- 五、零售無線電零件，真空管，材料及一切器材用品。
- 六、設計裝置大小電氣工程。
- 七、發售電氣冰箱及冷氣機等。
- 八、經銷電氣馬達發電機及引擎。
- 九、承辦有線電話，電影放映機，蓄電池，乾電等。
- 十、自設修理廠，精修電器及無線電工程。

地址：上海南京路一八〇號
 江西北路口電話一〇五九號
 廣東省城西門外電話三三七四號

員會會公業同業行銀市海上

中國國貨銀行

行銀滙外營經定指

務業切一行銀業商營經

託信●蓄儲●辦兼

總行
上海分行

天津路河南路口

電話 一一一六五轉接各部

電報掛號 六一六八

西區辦事處 中正北二路七號

電話 三六六四 五

南京分行 新街口

辦事處 中華路

蘇州分行 觀前大街

漢口分行 中山大道（保華街）

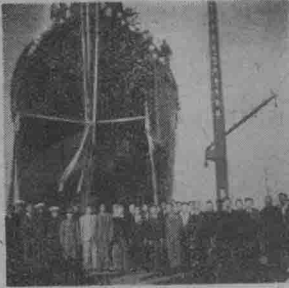
重慶分行 陝西路二〇九號

廣州分行 西濠二馬路

香港分行 德輔道中

其他各處 均可通匯

修造船隻及各種機械



本所新造之天運號輪

設備完善
工作迅速
技術精良
取費低廉

設備概況：

- 旱船塢一座——容納萬噸船舶一艘
- 浮船塢一艘——容納四千噸船舶一艘
- 船台四座——容納五百噸船舶一艘
- 工具機——二百餘部精密儀器俱全
- 起重設備——40噸吊桿船二艘，陸上起重機多輛

船舶在塢修理情形



營業科目：

- 1 設計製造及修理各種軍艦及商船
- 2 設計製造各種鍋爐蒸汽機內燃機電機等
- 3 承造貯油池橋樑水管及一切鋼鐵建築等
- 4 承造鐵路礦山土木用各種機械器具
- 5 承造各種工具機起重機及搬運工具等
- 6 承造各種鑄造品
- 7 包修各種汽車
- 8 承修各式收發報機及收音機等
- 9 承作一切焊接工程
- 10 船舶打撈專業

機器廠工作中之一部



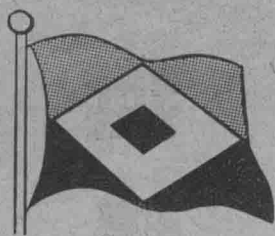
華北唯一規模宏大之造船廠

海軍青島造船所



青島荷澤四路十四號 電報掛號二一一一

司公船

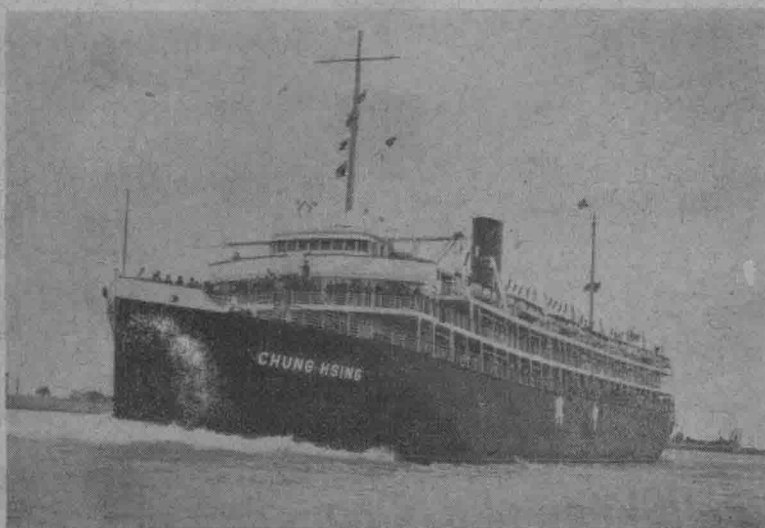


輪興中

線各江長及洋北南行航

搭客裝貨

安全迅速



歷史悠久

信譽卓著

樓四號一六二路中川四海上：司公總

〇〇三五：號掛報電 〇七八二一・七八三六一：話 電

港雲連 京南 津天 隆基 島青：司公分

無錫航業聯合營業所

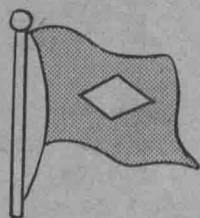
駁運本市外埠
 散艙柴油
 承運內江外海
 往來貨物

辦事處：上海北京路中一大樓六三號

電話：一四四七〇

電報掛號：九九九〇七

上海肇興輪船股份有限公司
 SHAWHSING STEAMSHIP COMPANY, LIMITED
 SHANGHAI



創立於民國紀元前二年

經理沿海各口航運
 代理中外客貨輪船

服務週到 辦事敏捷
 船期準確 艙位舒適

上海總公司廣東路一二二號
 營口分公司中山路四二三號
 龍口分公司寶善街一四號
 天津分公司一區長春道二七號
 青島分公司膠州路八十一號

各處公司電報掛號五一一二八號
 電話
 二二三二二
 二二三三一
 二二三二一

漢口同興航業公司

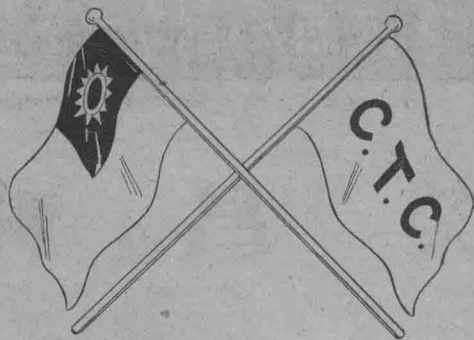
業務：

貨運——客運——保險——報關

航線：

上海——漢口——長沙——汕頭——廣州
營口——青島——天津——台灣

地址 漢口民生路十一號
電報掛號：四六五八
電話：二二六二



華新輪船貿易有限公司

簡稱 (華新公司)

CHINA TRADING CORPORATION

ADDRESS 17 CHUNG SHAN ROAD (EASTERN I) SHANGHAI

CABLE ADDRESS "NIHCARTING"

業務範圍

1. 航業及船舶租賃
2. 進出口貿易
3. 投資或自辦實業
4. 土產運銷
5. 倉庫

中文電報掛號
"2918"

地址
上海中山東一路十七號

電話
12627 10903

國營招商局成立七十五週紀念

華新輪船貿易有限公司敬賀

慶
祝

慶祝國營招商局創立七十五週紀念

榮昌祥

廣告股份有限公司敬賀

總公司

上海鳳陽路六一六號 電話三五二六六號

電報掛號 YUNGADV

南京辦事處

天津辦事處

南京中華路二六〇號

天津羅斯福路壽德大樓

◇ 專 營 ◇

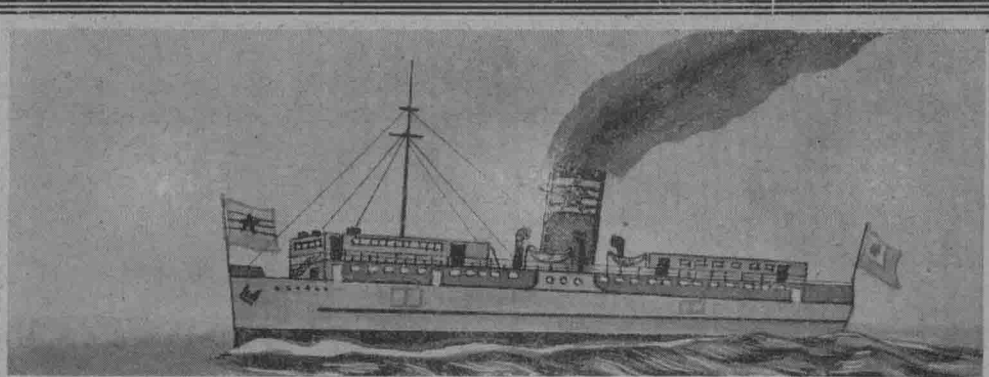
全
國

都 鐵 碼
市 路 頭

各種戶外油漆路牌牆壁美術廣告

經驗最富

歷史最久



司公限有份股業實華強

CHIANG HWA INDUSTRIAL CO., LTD.

Room No. 311-2, 246 Kiangse Road, Shanghai, China.

CABLE: 'CHIANGHWA' TEL.: 14685 & 18492.

RIVER PASSENGER STEAMERS, TUGS & STEEL LIGHTERS.

SAILING: SHANGHAI-NANKING-HANKOW-ICHANG-WANSHIEN-CHUNGKING-LUCHOW-SIUFU.

本公司自置鋼壳快輪

行駛滬渝綫沿江各埠

載貨

搭客

手續簡便
迅速穩妥
舒適安全
招待週到

搭客裝貨請向下列處接洽

總公司

重慶白象街第十三號

分公司

電話 四二二一〇九

上海分公司

江西路二四六號三樓三一室
電話 一四六八五 一八四九二

漢口分公司

勝利街十一號

宜昌分公司

宜昌濱江路廿九號

萬縣分公司

萬縣涼水井五號

南京辦事處

南京下關大馬路天壽里四號



開 灤 礦 務 總 局

總 局 天 津 市 第 十 區 泰 安 道 五 號

電 報 掛 號 三 四 九 七

一 〇 九 三 四 二 〇 〇

二 〇 九 三 八 二 六 一 局 三 話 電

〇 〇 九 四 一 〇 五 二

礦 廠 唐 山 古 冶

經 理 處 上 海 北 平 泰 皇 島 塘 沽

煙 煤 焦 炭

產 品 火 磚 及 土 火 磚 用 建 築 磚



THE KAILAN MINING ADMINISTRATION

Head Office: No. 5, Tai An Road, 10th Area, Tientsin.

Telegraph Address: 3497

Telephones: 3-0024 3-3901
3-1628 3-3902
3-2501 3-4900

Mines: Tongshan, Kuyeh.

Agencies: Shanghai, Peiping, Tongku and
Chinwangtao.

Products: Bituminous Coal and Coke, Fire
Bricks & Fire Clay, Building
Bricks.

年七六八一于設創

華 泰 行

司 公 限 有

WALTER DUNN & Co., Ltd.

經 理

代客精修儀器	歐美繪圖紙張	繪圖測量儀器	專家校正羅盤	船上五金司多	航海用品書籍	中英美航海圖
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

號九六五路中川四海上
五 ○ 八 ○ 一 話 電

Cable Address "WALTERDUNN" Shanghai

大 工 企 業 公 司

COSMOS DEVELOPMENT COMPANY

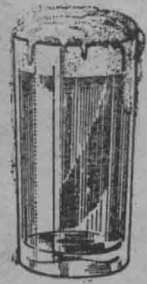
總公司：上海福州路五十三號四樓 電話 15260 郵箱2396 電掛 Cosdelco 0478
 分公司：香港 台灣 廣州 廈門

藥材菸草	染料紙張	化工原料	大小五金	各種手工製品	進 口	綜繩鋼索	礦產加工品	業 務	麻織製品	畜產加工品	原棉原麻	農產加工品	紡織機器	交通器材	工礦器材
------	------	------	------	--------	-----	------	-------	-----	------	-------	------	-------	------	------	------

英國 SCOTTISH WIRE ROPE COMPANY 之中國及香港獨家總經理



青島啤酒

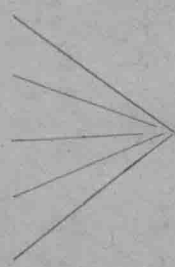


牌子最老
品質最好
銷行最廣
標準最高

青島啤酒廠出品 齊魯企業股份有限公司

齊魯企業股
份有限公司

附屬工廠



青 青 青 青
島 島 島 島
橡 啤 麵 玻
膠 酒 粉 璃
廠 廠 部 廠 廠
酒 口 美 島

萬國汽車行 業務部

代客 買賣 寄售 貼換

修理部

精修各種 機動車輛 噴漆裁縫 零件拆配 完善迅速 取費低廉

中正路八六三號
電話二七三一 二一八八 三八

上海

協盛印刷所

電話四二一六九號

四川北路仁智里
一、二、三、四號

電話通知 立刻派員 赴前接洽

要目

專印中西文件各式
帳冊單據五彩印刷
商業零件文具紙張
精製橡章定價克己
交貨迅速訂期不誤

耀華玻璃股份有限公司

製造各種平面窗用玻璃

品質精良
行銷全國

採用尤多
輪船火車

總公司：天津第十區大同道十九號
上海經理處：漢口路五十號

悅昌

記

營造廠

本廠專門承造一切大小鋼骨水
 泥房屋堆棧廠房碼頭以及橋樑
 駁岸橋埠頭梅花樁等工程

地 址

上海林森中路五八四弄二六號
 南京林森路碑亭巷八十號

電話：八五六一
 電話：二二一五一
 分機四四

三北輪埠股份有限公司

SAN PEH STEAM NAVIGATION CO., LTD.

Head Office:
93 Canton Road,
Shanghai.

Tel. 12950
Cable: "SANPEH"

航線：中國沿海口岸南北洋及

長江上中下游

上海廣東路九三號

電話 一二九五〇 號 電報掛號 〇〇〇五
一三一三一

茂生棉業股份有限公司

經營國內外棉花棉紗棉布運銷業務

總公司 上海河南南路十六號
中匯銀行大樓一〇四一—一七

電話 八〇〇二三 八八四二九
八一四六一 八五四三一

分公司 漢口 天津 西安 沙市 廣州 南通
及各商埠均有設立

電報掛號 二七六三

全國唯一金融專門性日報

金融日報

消息正確 材料豐富

行銷廣遍 寄遞迅捷

社址：上海九江路一五〇號五〇一室
電話：一四六五三 一四三五五
電報掛號：八九一九 FINANDAILY

上海市甲等第貳壹陸號營造廠
上海市營造工業同業公會會員

裕信建築公司

承包大小一切土木建築工程

事務所 上海寧波路廿號三一五室
電話 一八九九二號

上海

浙江內河輪船聯營股份有限公司

經濟部登記 交通部註冊

航線

上海至
鎮江 無錫
杭州 蘇州
湖州 平湖

鎮江至
淮陰 揚州
高郵 口岸

九江至
安慶

總經理 忻禮庠

經理 胡漢武

副經理 汪劍平

總公司地址 上海北蘇州路六十號

電話 四六二四一—四

四五二九三

四四七七二

一八四三

電報掛號

中國旅行社

輔助交通 服務社會
闡揚名勝 提倡旅行

總社上海四川路四百二十號

分社 支社 招待所

- | | | | | | |
|--------|--------|--------|------|------|----|
| 上海 | 蘇州 | 無錫 | 鎮江 | 南京 | 杭州 |
| 香港 | 廣州 | 衡陽 | 長沙 | 漢口 | 九江 |
| 南昌 | 徐州 | 鄭州 | 西安 | 寶雞 | 蘭州 |
| 哈爾濱 | 濟南 | 青島 | 天津 | 瀋陽 | 北平 |
| 重慶 | 貴陽 | 昆明 | 成都 | 台北 | |
| 下關 | 中山路 | 車站 | 飛機場 | (以上南 | |
| 京(東城) | 西城 | (以上北平) | 梨棧 | 黃 | |
| 家花園 | (以上天津) | 中山路 | 中正路 | (| |
| 以上徐州) | 北站 | 愚園路 | 南京東路 | | |
| 八仙橋 | 徐家匯 | 龍華機場 | 交通大學 | | |
| (以上上海) | 華西壩 | (以上成都) | | | |
| 連雲港 | 基隆 | 武昌 | 金華 | 上饒 | 蚌埠 |
| 南京 | 北平 | 青島 | 瀋陽 | 長春 | 鄭州 |
| 九江 | 南昌 | 貴陽 | 昆明 | 晃縣 | 衡陽 |
| 晴隆 | 成都 | 西安 | 華清池 | | 寶雞 |
| 蘭州 | 台北 | 基隆 | 哈爾濱 | | |

平津區鐵路管理局天津南站營業廣告

營業項目：鐵路貨運各項業務、碼頭業務、倉

庫業務、水陸聯運業務、保險業務

、押匯業務、

備：標準碼頭二座(可同時靠船七艘)

巨型倉庫十一座(每座容量八千噸)

鐵軌三條、完備之裝卸及搬運工

具。

優點：輪軌相聯、密爾公路、運輸便利、

保管安全、裝卸工人、路局自僱、

管理嚴格、訓練有素。



慶祝國營招商局創立七十五週紀念

榮昌祥

呢絨西服
式樣美觀
定價低廉

南京路七八二號

電話九二〇五六

中國

呢絨西服
歐美套頭

南京路六合路口

電話九五三八〇

泰康西服軍裝號

高尚制服西服
及一切百貨附品

北四川路八二八—三〇號

電話四五—〇四號

源興軍服廠

海陸空軍制服

中正東路一〇九六弄

福興坊五號

電話三二八五九號

長城承運公司

：專營：

- 一、運輸起重業務 滬公司 中正東路三號
- 二、駁船及拖船業務 電報掛號 {四四六七「種」} "GREWALEXP."
- 三、輪船及倉庫業務 電 話 {八八〇四七} {八七五五三}
- 四、代營報關及納稅 分公司及辦事處 {重慶 宜昌 漢口 香港 廣州 長沙}
- 五、代理保險及押匯

同利油漆工程社

▲承辦業務

- 輪船油漆裝璜 拷刷防銹工程
- 清艙刷塘水坭 木器拭漆工務

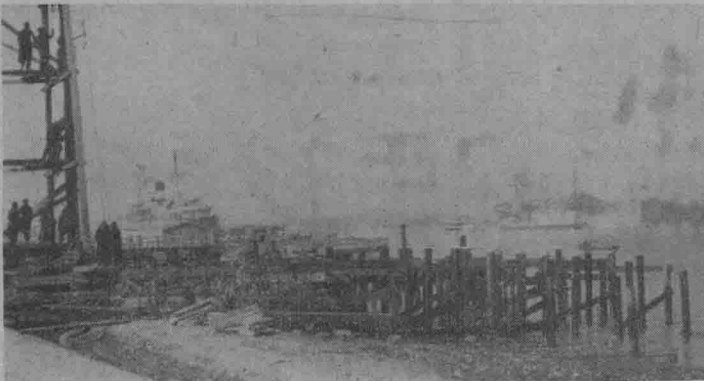
選料上乘 工作考究
 如蒙光顧 竭誠歡迎

地址：南潯路一五二街九號電話四〇八三〇號

建 中 營 造 廠

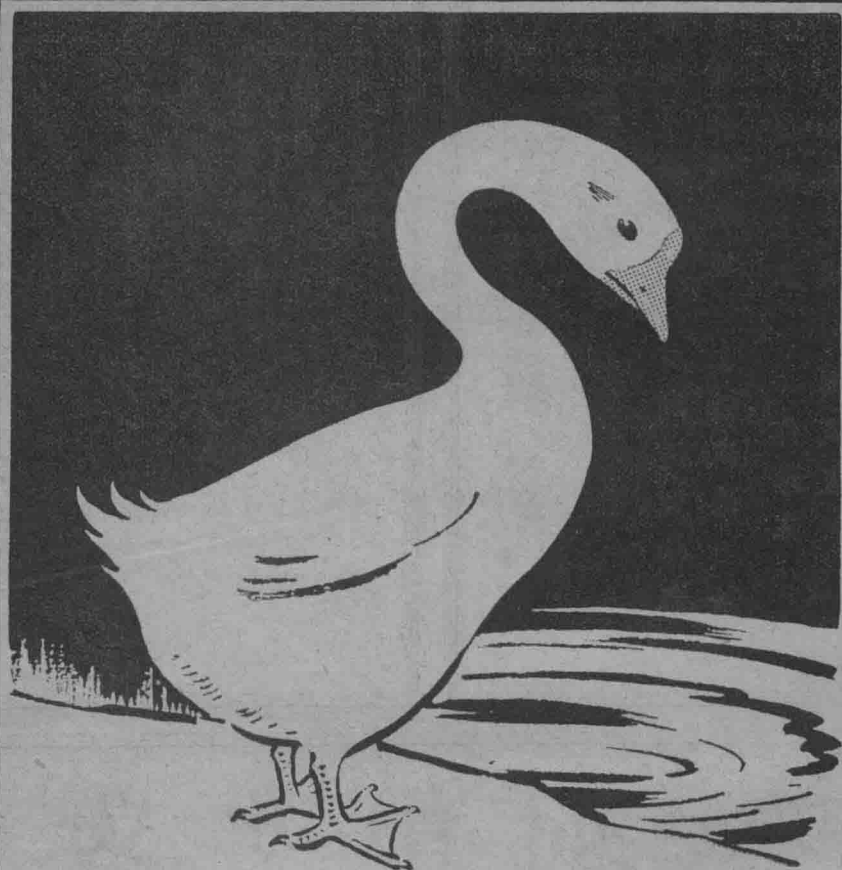
廠址：上海番馬路二二一號
 電話：二一五號

上海市工務局登記甲等第二四號
 創立於民國二十五年



圖示為本廠建造行總署國營招商局棧埠管理處第四碼頭橋埠六座每座闊念二呎長一百呎及梅花帶纜柱二十四座工程進行時之一角

專門承造各式房屋橋樑
 道路碼頭倉庫等工程



鵝牌 衛生衫 絨厚暖熱
 棉毛衫 柔軟舒適
 麻紗汗衫 涼爽細潔

·五和織造廠出品·

上海復興中路一二〇號電話八四二一四電報掛號六六四四

合衆產物保險股份有限公司

▲辦理各項產物保險▼

水險 運輸險 火險 汽車險

董事長 徐寄廩
總經理 潘光迴
副總經理 毛嘯岑

總公司 上海北京東路二十七號
電話 一五二九〇
電報掛號 九八三八
分公司 南京 重慶
代理處 全國各大城市

中國糧食工業公司

糧食加工 糧食運銷 營養研究

總公司 南京中山東路一〇六號

電話 二三六二三

電掛 七三三八〇

各埠辦事處

上海 青島 天津
瀋陽 廣州 漢口
長沙 九江 蕪湖
無錫 鎮江

昌文印刷所

The Chong Wen Press

專門承印輪船業用品

船單 提單 下貨單 海關報單 老克簿 客票 水脚船單 落貨簿 電報簿 氣象報告 簿據帳冊 其他
單單單單單單單單
並備現貨 歡迎電購

事務所 廣東路九十三號
電話 一六六七四號

廠址 泰興路三六三弄四號
電話 三三〇七四號

信孚工程行

SING FOO ENGINEERING CO.



HEATING, SANITARY PLUMBING,
 COOLING & VENTILATION INSTALLATIONS,
 36 HERLING TERRACE, N. SZECHUEN ROAD
 SHANGHAI

空	消	衛	暖
氣	防	生	氣
調	龍	設	工
節	頭	備	程

竭誠服務

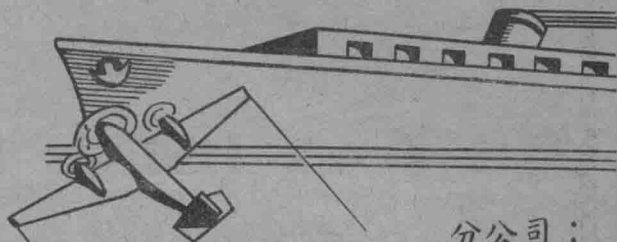
上海四川路北赫林里三十六號

總公司：上海

江西中路三一六號

電話：一二六四四

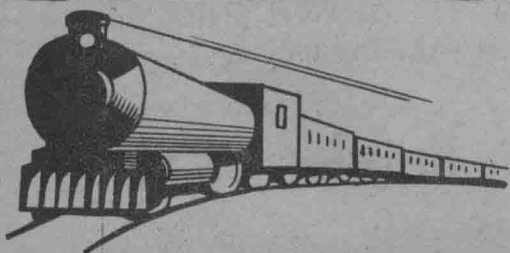
電報：七五七九



分公司：

天津，漢口，
重慶，西安，
宜昌

民益股份有限公司



運輸報關
迅速簡便
堆棧卡車
服務週到

義興印刷所

專聘出交張價誠
印據請品貨數格實
中西帳優精約實十代
等文冊良緻期足分客
件類師觀美不無合服
務理缺誤觀美不無合服

上海盆湯弄卅六號
電話九六七二

晚報中資格最老。銷數最多。

大晚報

THE CHINA EVENING NEWS

言論公正·報道詳實
消息迅速·編排新穎
特約電訊·佈滿全國
三大副刊·精采有味
社會服務·面面俱到

刊登廣告效力最大

中正路一六〇號 電話一六一六〇

南 興 行

NAN HSING HONG

專營國內外進出口貿易
IMPORTERS & EXPORTERS

青 島
 濰縣路八十一號
 電話(二)三四七二
 電報掛號六九〇〇號

Tel.: (2) 3472.
 Cable Address "6900"
 81 Wei Hsien Road
 TSINGTAO

營 業 種 類

出 口 部

花生油 花生仁 菸 葉
 大豆 芝麻 杏仁 豆油
 粉絲 紅棗 烏棗 瓜子
 豆餅 花生餅 其他土產

進 口 部

橡膠 蔴袋 糖 熟皮
 胡椒 馬口鐵 汽車胎
 自行車胎 膠皮鞋 生粉
 化學品 各種工業原料

營 業 區 域

加拿大 芝加哥 澳洲 菲律賓 新嘉坡 仰光 西貢 暹羅
 香港 上海 漢口 廣州 天津 汕頭 濟南 營口 烟台
 Canada, Chicago, Australia, Singapore, Manila, India,
 Rangoon, Saigon, Siam, Hongkong, Shanghai, Hankow,
 Canton, Swatow, Tientsin, Tsinan, Yingkow, Chefoo.

SPECIALIZING IN

Export:

Peanuts, Peanut Oil, Tobacco
 Leaves, Beans, Sesame, Apricot,
 Bean Oil, Vermicelli, Red and
 Black Dried Dates, Melon
 Seeds, Bean cake, Groundnut
 Cake, etc.

Import:

Rubber, Gunny Bags, Sugar,
 Leather, Rubber Tires, Rubber
 Shoes, Flour, Pepper, Industrial
 Chemicals.

臺灣銀行

本行承辦臺灣匯兌手續簡便交款迅速

如蒙 賜顧曷勝歡迎

總行：臺北博愛路

上海分行：大名路六十五號

電報掛號：五〇七一
電話：四六二九一—三號轉接各部

南京分行：建康路二五三號

臺灣分支行：基隆，嘉義，臺南，臺中，屏東，新竹

高雄，宜蘭，臺東，彰化，澎湖，花蓮港

臺灣辦事處：板橋，桃園，員林，新營，鳳山

請看：

全國著名
歷久彌新
獨一無二的大日報

申報

服務最久
貢獻最大
銷行最廣
聲譽最名
以 讀者最多

我們的通訊網遍佈各地：消息完備

社論由權威作家們執筆：態度正大

我們採精編精印的制度：醒目省力



馳譽全國

五礦 鐵路 橋樑 碼頭 建築

請用



普遍採用

附屬產品
花磚 方磚

鐵桶裝 170 袋
麻袋裝 100 袋
紙袋裝 85 袋
50 袋

新啟洋灰股份有限公司

上海辦事處
浙江路江西興業大廠

天津總辦事處

瀋陽辦事處
南區市一十路二八四號

第一區大路路一〇二號

北平辦事處
八槽槽林胡同甲廿六號

電話二一四七
三三〇六

馬牌洋灰



中國旅行社
 CHINA TRAVEL SERVICE
 &
 招待所
 GUEST HOUSE

代售車船飛機客票
 運輸貨物代客報關
 代理輪船一切事務
 客房清雅安靜宜人

Tourist Forwarding & Shipping Agents.
 68 Chung Shan Road, Tsingtao.

TA "TRAVELBANK"

Tel. 24911
 27084

上海商業儲蓄銀行

青島分行

電話
 ~~~~~  
 二二  
 八八  
 一一  
 四四  
 八七

經營  
 一切  
 銀行  
 業務

素以  
 社會  
 服務  
 之旨

地址  
 ~~~~~  
 中山路六十八號



大達輪船公司聯營處

DAH TUNG SHIPPING SERVICE

總處：上海「〇」中山東一路九號
電話一三五五五電報掛號〇〇一〇

業務
裝貨搭客 報關運輸 堆棧保險 代理船舶
航線

上海 { 長沙 漢口 九江 南京 } 上海 { 霍家橋 口岸 常陰沙 } 上海 { 天生港 任家港 } 上海——青龍港

長沙分處：長沙城南路九八號
漢口分處：漢口中山大道一三七號
九江分處：九江濱江路五九號
南京分處：南京下關公共路七八號
霍家橋分處：揚州霍家橋
口岸分處：泰興口岸龍窩口
常陰沙分處：常熟常陰沙十一圩港
天生港分處：南通天生港
任家港分處：南通任家港
青龍港分處：海門青龍港

改良管理 革除陋規 竭誠服務 歡迎指教

志大篷帆五金號

號三至一廿百七路名大東

號五二〇一五話電

本號專做輪船帳篷
各種帆布裝卸網絡
太平衣圍防水蓋布
繩纜葫蘆各種碰頭
萬國旗幟五金材料

臺灣糖業公司

◁ 出品 ▷

白糖 粗糖 酒精 酵母

總公司 臺灣台北延平南路一二二號
總公司辦事處 上海福州路三十七號 電話一六八三四一五
第壹區分公司 台灣 虎尾
第貳區分公司 台灣 屏東
第參區分公司 台灣 麻豆
第肆區分公司 台灣 新營



用名煙牌
即美麗牌
火柴取火
最為可靠
萬無一失

造製司公柴火華中大

國全達通 報電話電



局信電海上部通交

建興汽車行

業務部

代客買賣

兼辦貼換

修理部

聘有高等技師

專修各種汽車

地址：中正東路九二一號

電話：六〇六二七

如蒙賜顧 竭誠服務

上海

中央日報

政治消息——靈通正確
各界人士——不可不讀

行銷遍及全國
廣告效力宏大

社址：上海河南路三〇八號
電話：一五一四三轉接各部

元大機器造船廠

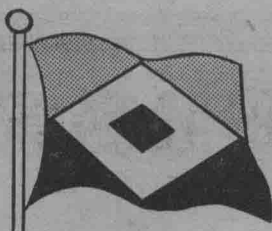
Yuen Dah Engineering Ship Building Works.

專修大小船舶工程

承製各種機器鍋爐

如蒙賜顧 曷誠歡迎

廠址：上海榆林路四七九弄二〇號 電話五一八六三



THE CHUNG HSING STEAMSHIP CO., LTD.

TSINGTAO BRANCH OFFICE

中興輪船股份有限公司

青島分公司

定期客貨輪			不定期貨輪	
中興輪	滬—台	5.916 噸	魯興輪	6.500 噸
景興輪	滬—青	3.850 噸	啓興輪	4.675 噸
平興輪	滬—津	2.059 噸	昌興輪	7.600 噸
銘興輪	滬—煙	1.804 噸	永興輪	4.675 噸
			孚興輪	7.400 噸
			棗興輪	8.000 噸

青島分公司冠縣路一五一號
 經理室 電話(二)四八五四號
 業務室 電話(二)七五五〇號
 貨運部 電話(二)三二八二號
 客票部 電話(二)七五五〇號
 電報掛號 一五四二號

總公司上海四川路二六一號四樓
 分公司天津中正路一四七號二樓
 分公司台灣基隆港務大樓506號
 辦事處南京下關商埠街三三號
 辦事處連雲港中山路一號
 通訊處煙台



慶祝國營招商局創立七十五週紀念

慎記五金號

小	各	礦	專
五	廠	局	備
金	用	造	輪
器	品	船	船
具	及	鐵	鐵
等	大	工	路

上海大馬路(舊百老匯路)二九三號

電話四四七九號

新昌五金號

專營

- ：船舶公司多
- ：大小五金
- ：紡織用品
- ：路礦材料
- ：機器另件

承蒙賜顧 無任歡迎

上海

閔行路二四七至九號

電話四三九〇號

本號專營

- 船舶公司多
- 紡織用品
- 路礦材料
- 汽車另件
- 汽車配件
- 大小五金

順昌泰五金號

ZUNG CHONG TAI
HARDWARE CO.

上海北京東路六七七號

電話 九六七五五
九六七六八

電報掛號 七九五七

兼營

- 船舶用品
- 路礦材料
- 機械零件
- 大小五金

電話 九二〇七七

正和五金號

上海北京東路六三四號

購辦水龍皮帶請至

· 到週務服 · 大宏模規 ·

裕 中 輪 船 公 司

· 運貨海江營經 ·

· 務業船船理代 ·

號三三二路京南海上 址地

五四七二一 · 二八四五—：話電

一 一 ○ ○：號掛報電

· 著卓譽信 · 速迅作工 ·

利 民 機 器 造 船 廠

· 程工造修種各列下接承 ·

電
氣
木
工

電
焊
油
漆

鐵
樑
棧
房

碼
頭
浮
橋

鍋
爐
零
件

輪
船
機
器

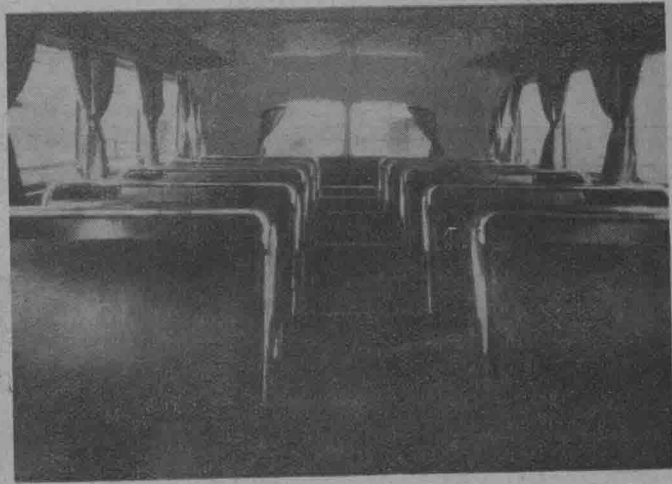
迎 歡 誠 竭 顧 賜 蒙 如

號八九八八一 話電 室三一—號〇—二路江九 所務事
號五七九〇六 話電 號九六五路定武 址廠



國營招商局
接送旅客車

↑外部



内部

承造者

友福公司

車身製造成廠

地址：上海三番四路五號
電話：二六六八七

新華汽車有限公司

NEW CHINA MOTORS

經售英國名廠出品丹達牌汽車

Sole Agents for

THE STANDARD MOTOR
CO., LTD.

COVENTRY, ENGLAND.

NEW CHINA MOTORS

336 Shensi Road (S) Tels. 71751, 79021

SHANGHAI, CHINA

資源委員會
天津紙漿造紙有限公司
鷹牌商標



產品種類

道林紙	新聞紙
各種捲筒紙	各種紙板
毛邊紙	有光紙
包裝紙	牛皮紙
鈔票紙	證券紙
各色粉連紙	其他加工花紙

地址：天津第二區華安街十四號

電話：四局 0896 1163

電報掛號：三三六四

振明印書館



{美}

{廉}

{快}

代客打樣設計
出品精美價廉
外埠專員運送
交件定期不誤

營業要目
股票 證券 美術 畫片 商標 行冊
銀帳 商標 行冊

廠址上海虹口霍山路九九廿五號電話二四四



牌魚神

襪紗麻

滑光最

着經最



司公限有份股織針餘仁

號八十路門金海上：所行發
 四七八一八：話電
 號七五五路姚餘海上：址廠
 九七〇二二 〇一五三二：話電
 附（〇七三四）：號掛報電

請用：

雙獅牌煤球



燃料之寶

煤球之王

火力特旺

經久耐燒

出品二十餘年
品質始終如一

上海大同協記煤球廠榮譽出品

廠址：浦東陸家渡路一三十一號 電話：(二〇) 四七〇八九
事務所：跑馬廳路一七三號 電話：九四三六

翰記木器號

專製

西式木器

地址

四川路五七二弄四號

電話

一八九二

中華科學工程公司

CHINA SCIENTIFIC ENG. CO.

經售 製造 設計 修理

無線電料 收發報機 電氣工程 科學儀器

上海：峨眉山路三十三號
電話：四四三二一號



大華五金號

GRAND CHINA HARDWARE CO.

124 NANZING ROAD, SHANGHAI.

TELEPHONE 42345

專營歐美各國五金供路局船應材
營美各國金應礦廠船用材料

上海南潯路一四二號
電話二四三五

偉達五金號

WADA & COMPANY

專營



俱	一	呂	歐
應	切	宋	美
有	船	白	鋼
盡	船	棕	絲
有	用	繩	繩
	址	地	

上海虹口峨眉路五十三號
電話一四三二〇號

大興昌五金號

船舶油漆繩索
汽車紡織
機械工具

歐美各國
鋼路礦局廠
鐵材料

上海江陰路127-135號
電話32821電報掛號LEDING

志記

順豐五金號

ZUNG PHONG HARDWARE & CO.

專營

白	錨	鐵	鋼
棕			絲
繩	鏈	錨	繩
等	品	用	船
			及
			地
			址

上海虹口峨眉路三十一號
電話

四二八三號

中國通商銀行

我國首創第一家銀行 服務社會達十五週年



經營一切銀行業務

促進國民經濟
扶助工商實業

總行：上海中河南路三九號 分行：中山東路一七號（外灘） 儲蓄信託部：上海中河南路三九號

本埠分支行處

中山東路一號 中山東路二號 中正東路 森林中路 南京西路 江浦路

外埠分支行處

南京 無錫 杭州 寧波 西安 天津 蘭州 天水 寧夏 重慶 成都

總經理 全省 台灣 汽車 福特

台灣汽車股份有限公司

經售

專銷福特正牌另件

林肯轎車

謀克利轎車

福特卡車

福特轎車

代客裝配修理服務

總管理處：上海南京路二三三號四樓

公司地址：台灣台北市重慶南路一五四號

廠址：台灣台北市中正路三段

定穩駛行 輪貨型巨

司公限有份股輪陸大新

船輪國中

綫航外國及海沿內國 : 綫航駛行
運客 · 運貨 : 目要業營

室一一樓大匯中路東正中 : 址地
○五○九號掛報電 七三○五八 : 話電



著卓用信久悠史歷

司公限有份股輪商安瑞

· 船輪安瑞新 ·

海沿江長及洋北南 : 綫航駛行
運貨 · 運客 : 目要業營

室一一樓大匯中路東正中 : 址地
○五○九號掛報電 七三○五八 : 話電

華 振

記 成

行 程 工 電 水

接 承

備 設 生 衛 程 工 電 水

六 五 八 四 七 : 話 電

號 二 至 〇 九 二 路 嘉 永 : 址 地

海 上

行 幟 旗 帆 蓬 泰 德

TE TAI & COMPANY

Sail Maker, Rigger, Flag Maker,
Hardware & Canvas Merchants.

理 經

布 帆 牌 星 金

富 最 量 產 久 最 史 歷

廣 最 銷 行 優 最 品 出

鋼 絲	白 棕	萬 國	救 命	各 色	粗 細	艦 船	火 車	本 號
囉	繩	旗	衣	臘	帆	帳	蓋	專
		幟	嗶	布	布	蓬	布	營

廠 造 製

所 務 事

號 九 弄 二 〇 五 一 路 定 康

號 〇 二 二 路 行 閔

號 一 五 七 二 二 話 電

號 七 二 六 二 四 話 電

號 金 五 帆 篷 昌 合

HOP CHONG COMPANY

SAIL-MAKERS SHIPS' CHANDLERS
CANVAS MANUFACTURERS
HARDWARE MERCHANTS

HEAD OFFICE

SHANGHAI

23-27 NINGPO ROAD.

TEL: 17667-12338-10840

Cable Address: "CANVAS"

or 0635 Shanghai

大 小	鋼 絲	萬 國	行 旅	太 平	行 軍	艦 船	火 車	本 號
五	白	旗	包	衣	床	帳	蓋	專
金	棕	幟	囊	圍	帳	篷	布	營

號 七 廿 至 號 三 廿 路 波 甯 海 上 所 行 發

七	六	六	七	一	} 話 電
〇	四	八	〇	一	
八	三	三	二	一	

號 五 三 六 〇 號 掛 報 電

● 著卓譽信 ● 到周務服 ●

東 南 航 業 公 司

經 營 江 海 客 貨 運 輸 業 務

地 址：福 州 路 三 五 號 二 樓

電 報 掛 號：二 六 八 七 號 電 話：一 二 七 六 三 號

上 海

大 綸 綢 緞 局

新 裝 布 疋 呢 絨 綢 緞

定 價 低 廉 · 服 務 週 到

九 五 一 二 九 (話 電)

口 路 南 河 路 京 南 (址 地)

招商局七十五週年紀念

遠東民航先驅

中國航空公司 敬賀

總管理處：

上海天津路二號

電話：一七二九四

茂德企業股份有限公司

Mutual Development Corporation Ltd.

經營業務

進出口 運輸 貿易 建築 投資 進出口

上海南京路二二三號四樓
電話一四八二一〇五八

CABLE ADDRESS "MUDECO" 一一〇〇號掛報電

BABCOCK & WILCOX LTD.

LONDON

SHANGHAI

英商拔柏葛鍋爐股份有限公司

EVERYTHING FOR THE BOILER HOUSE

鍋爐室全部設備

Water-tube Steam Boilers, Superheaters, Mechanical Stoker Equipment, Pulverized Fuel Equipment, Economizers, Air Heaters, Feed pumps, Pipework Valves, Meters, Gauges, Cranes, Conveyors, Soot Blowing Equipment, Tube Cleaning Equipment, Etc., Etc.

地址：上海中山東一路一號(黃浦灘一號) • 電話一五七五〇及一五七五九

Address: 1 Chungshan Lu Eastern 1 (1 The Bund) Shanghai

Telephone: 15750-15759.

Cable address BABCOCK SHANGHAI

會員委源資

司公限有泥水北華

品 出

比美長城



堅固耐久

泥水牌城長

總公司：北平西交民巷八十四號
電話三局：〇八九〇 〇八五〇
天津辦事處：第一區林森路四十五號
電話二局：二五五三 四六二三

上海辦事處：中山東一路(外灘)六號
電話：一三五五八
瀋陽辦事處：和平區中華大路四十號
廠：平漢鐵路琉璃河站
錦州鐵路錦西站

興 中 航 業 局

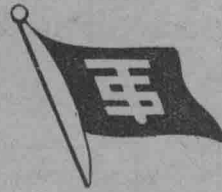
SHIN TSOONG S. N. CORP.

總 局

地址 上海四川中路三四六號三〇六一三〇八室

電話 一〇七五三

掛電報號 華文六三三八五 SHINTSOONG



分 局

地址 漢口蔡鍔二路八號

電話 三一二二

掛電報號 六三八五

航 線

長南北 江洋洋 綫綫綫 湘南 漢潭 綫綫

廠 船 造 器 機 記 泰

JOHNTAR ENGINEERING WORKS.

本廠特在日暉港沿黃浦江邊設有船塢一處
專備大小輪船進塢及上墩工程

工具完備工作穩妥定價低廉限期準確

OUR DOCK AT SHIA-KWEI-KONG
ALONG HWANG POO RIVER.

Pleased to accept dock work for
any kind of ships.

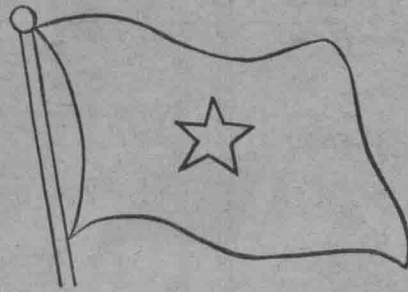
Ship - Builders, Boiler - Makers, Wharf - Builders,
Electric Welders, Electric Engines, Refrigerating
Machineries, Wooden Works, Paintings and general
Contractors.

OFFICE: ROAD (EASTERN) ROAD (EASTERN)
POO TUNG BUILDING, ROOM 41 TEL. 18963
WORKSHOP: 809 TANG SHAN ROAD, HOUSE NO. 43
TEL. 52441

專 門 修 造 輪 船 :
各種機器，鍋爐，電機，冷氣機
等。
承 攬 各 項 工 程 :
輪船碼頭，橋樑，榨鹽油渣，撈
救船隻等。
供 應 技 術 員 工 :
對工，車工，電氣，木工，冷作
，翻砂，電焊銀鋁，持鑿，油漆
，冷氣運搬潛水，及起重工等。
事 務 所 : 中正東路二七四號浦東銀行大
樓四一室電話一八九六三號
總 廠 : 滬南區日暉港泉洋會館江邊
廠 : 唐山路八〇九昇四三號
電 話 五 二 四 四 一 號

海鷹輪船有限公司

電話 一〇二五六 一〇一三八
電報(中)七二五八(英)WEIANDCO



總公司
分公司

上海九江路一〇三號
基隆孝三路四四號

HAI YING S. S. CO., LTD.

專營貨物運輸
並代辦船隻買賣

華聯巽記營造廠

承辦一切
建築工程
及土石方
暨有關建
築之事業

地址：天津路二四八號 電話：一七〇一八二

市海上

員會會公業同業商程工料木船輪

廠工木生大

包承

程工工鐵漆油工木頭碼船輪

立創年十二國民
 忠限工經
 實期作驗
 服不準豐
 務誤確富

號五十弄三四一路淞吳海上
 轉號八七五六四話電

記慶王

剷拷船輪
 程工漆油

油船舶切一理辦
 程工修裝剷拷漆

處程工

號八九路安西

話電

號一二四二五

廠器機安永

鑪鍋器機種各船輪造修營專
 程工等工木漆油及以件零

意滿證保 速迅作工

迎歡勝不 顧惠蒙如

八〇六二一話電 • 號十九路東京南海上 • 所務事
 四八七二五話電 • 號四十八路州岳海上 • 址廠

裕記成 營 造 廠

及其他建築工程

房屋 橋樑 道路

承 包

事務所 上海北京路顧家弄八八號三樓八室

電 話 9 4 2 7 8

總 廠 上 海 延 平 路 四 十 六 號

電 話 3 1 4 0 8

棧 作 上 海 江 寧 路 八 百 七 十 三 號

電 話 3 4 6 9 1

國營招商局七十五週年紀念

無遠弗屆

大業鹽號敬題

△大眾要買▽

大眾夜報

△大眾要看▽

地址：山東路二九〇號 電話五五二一

· 竭誠服務 · 信譽卓著 ·

永和輪船行

· 經營江海貨運 ·

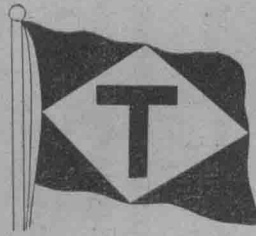
· 代理船舶攬載 ·

地址：上海廣東路一二二號

電話：一五九〇

電報掛號：七三六九

譽信
著卓



史歷
久悠

通安輪船股份有限公司

TUNG AN SHIPPING CO., LTD.

航線

長江沿
海遠洋
駛各線
經常航

代理船
船堆棧
船貨運
經營輪

業務

總公司：上海四川路二二〇號 電話：一〇六八
電報掛號：四二〇四 一六五二三一

天津分公司：天津中正路七號 電話：一〇六八
電報掛號：一五一一三

香港分公司：香港諾道中二十七號 電話：四六四一
電報掛號：一六四〇二

辦事處：台北 福州 漢口 廣州 汕頭 營口 等處

惠元機器廠有限公司

專門設計
修造船舶
工廠各種
機械及鍋
爐工程迅
速價廉如
蒙賜顧無
任歡迎

廠址上海四川路三七四號 電話一八九七九

洽昌祥

✕精製✕

✕售發✕

呢絨襪 高尙西服

✕營兼✕

海員服 全綉品

地址：廣西北路三四六號南路口

電話：九二五二一號

聯興營造廠

承造各種
建築工程

◀地址▶

上海九江路一五〇號一室

◀電話▶

一〇八七

森 記 木 廠

SUN KEE CARPENTER WORKS

SHANGHAI

Lane 142 No. 5 Chang Chih Road Telephone 44947

無	承	程	浮	輪	專
任	蒙	約	橋	船	門
歡	賜	期	打	碼	修
迎	顧	不	掙	頭	造
		誤	等	木	大
			工	把	小

上海長治路一四二弄三至五號 電話四四九四七

社 地 輿 亞 振

世界各國精圖	東北九省詳圖	最新中國大地圖	世界新地圖	中國新地圖
--------	--------	---------	-------	-------

.....地界世新最(種乙)圖地大界世新最
 最(種丙)圖地國中最新(種丙)圖
 極積在已圖詳縣分省蘇江圖地海上新
 版出可即久不中製編

晰清刷印 確詳繪編

號三六一路寧海 (五) 海上：址地
七六一七四話電 九七二九號掛報電

報 言 正

送 附 報 隨

新 兒	大	新 經
聞 童	衆	聞 濟

補最各	雋 風	首 詳
充適小	永 趣	屈 盡
讀用公	潑 生	一 準
物之認	刺 動	指 確

號六三四路州福：部業營

五二二四九·〇四〇七九：話電

開林營造廠

本廠承辦各種大小建築工程積卅餘年之經驗如承造之各式中西房屋以及銀行堆棧廠房橋樑道路水坭壩岸碼頭等工程不下百數十餘處經驗豐富工作精良荷蒙各界贊許今擴充業務井有設計部估價部及地產部之設立聘有專門人員負責辦理上開業務如蒙委託定能使主顧十分滿意也

廠 蕪	廠 漢	廠 渝	廠 滬	廠 總
樂 蕪	第 漢	正 重	經 電 上 海 江 西 路 二 四 六 號 三 〇 八 室	經 電 南 京 城 內 四 牌 樓 十 一 號
善 湖	一 口	街 慶	理 話 一 七 八 七 七 號	理 報 掛 號 一 一 八 九 二 號
堂 吉	三 保	特 化	邵 錦	沈 士
三 和	七 成	十 七	文 號	明 號
號 街	號 路	號 橋		

江蘇省建設廳甲種登記
 國防部設計委員會甲種登記
 軍政部軍需處甲種登記

南京上海重慶市工務局正甲種登記
 上海市工務局正甲種登記
 重慶市工務局正甲種登記

部份尙有其他各地工程甚多不及備載



本廠業已承做國營招商局現址平屋面上添造一層鋼骨水坭辦公室工程之一

漆油牌圖金

商
標



註
冊

需用 物 一 以 建 橋 工 輪 鐵 專
 品 切 及 築 樑 礦 船 路 供

海 上

廠 漆 油 明 大

四六八四九 話電 號百八路東京北 所行發

五六四二二 話電 號二七路西正中 址 廠

長命牌

金剛牙刷

華義毛刷廠出品
江寧路八六一號

恆興祥鐘表行

四十年老店
信譽卓著
修理船用鐘
尤具特長

總號：上海金陵路八十八號

分號：上海南京路二五二號

合豐機器造船廠

承辦一切輪船修造工程

事務所：南京路中央大廈7A室 電話一八九五八

廠工鐵記成招

Chao Cheng Kee Iron Works

Ship Builders, Boiler Makers

And

General Contractors

專造大小輪
船鍋爐管子
浮筒碼頭鐵
屋橋樑以及
其他一切工
程取價低廉
約期不誤承
蒙賜顧無任
歡迎

號〇一三路陽漢東 址廠

廠造營 號器木 興永陳

ZUNG YUN SHING CO.

GENERAL BUILDING CONTRACTORS
DECORATORS AND COMPLETE
HOUSE FURNISHERS

木美裝設工建 器藝璜計程築

址地

號〇九三路波寧
號九八四路京北

話電

四五〇五九

司公限有份股廠船造器機泰華

WHA TAI IRON WORKS LTD.

修 理 船 舶
並 修 造 各
種 新 式 機
器 鍋 鑪 等
件 以 及 翻
砂 冷 作 木
漆 匠 等 包
工

海 上
霍 山 路 三 〇 九 號
地 址

五 〇 四 二 二
電 話

間 年 玖 國 民 於 設 開 廠 本

青 島

長 記 輪 船 公 司

冠 縣 路 一 〇 七 號

電 話

經 理 室 2 6 2 2 0

總 務 課 2 7 5 0 6

業 務 課 2 7 4 6 9

會 計 課 2 4 2 4 0

電 報 掛 號 : 5 3 0 7

分 公 司 及 辦 事 處

天 津 上 海 營 口 福 州

烟 台 連 雲 港

光華營業股份有限公司

總公司

分公司

電 電 上
報 海
掛 話
號 九 津
YPCHE 八 路
N 三 二
一
六 四
六 號

附設光華建築師事務所

電 臺 南
報 灣 京
掛 臺 中
號 北 山
09330 市 路
一 四
四 四
〇 號
號

建 房 買 經 代
築 產 賣 租 理
設 代 估 管 保
計 管 價 理 險
經 理

茂昌有限公司經理部
愉園房產管理處
新豐產物保險公司

NATIONAL REALTY CO., LTD.

ARCHITECTS & ENGINEERS
RENTING & INSURANCE AGENTS
REAL ESTATE & VALUATIONS

Agents:

China Egg Produce Co., Ltd. Renting Department

Happy Garden Estate

China Prudential Insurance Co., Ltd.

Head Office: 214 Tientsin Road, Shanghai - - Tel. 98366

Cable Address: YPCHE N

Branch Office: 144 Chung Shan Road, Nanking.

“ ” No. 420, 141st. Street, City Center (Eastern)

Taipei, Taiwan - - - Cable Address: 0930.



售 經

機電發擊引油汽機報發收國各美歐
器儀氣電切一及以機話電機電發動電

造 製

機電充 機流整 機報發 機報收
具用械機訊通 等器壓變 器大擴

Palo Electric Company
LIMITED

司公業電樂百

830 Chung Cheng Road(Central)Shanghai

號〇三八路中正中 海上
六三七二六：話電

美新機織廠

本專各上絲物
廠織種等棉品

自置最新電力鐵機

粗窗各提被
細帘種花單
花花檯檯牀
綢布毯布毯

並可定織新穎布疋

發行所：鳳陽路三七六弄四一號
電 話：三七二六三
廠 址：海 防 路 一 九 五 號
電 話：六一六八二

錦生記營造廠

中正中路五〇四街二三號 電話三六五四七號

本 廠 專 營 各 項 建 築 工 程

以 前 承 包 之 工 程

- 哈沙德洋行設計.....南京路永安公司新屋底脚工程
- 建興洋行設計.....青島東海大飯店工程
- 英工部局設計.....老拉坡橋市房工程
- 費博洋行設計.....西華德路三層市房工程
- 哈沙德洋行設計.....海格路四百號十層公寓
- 黃日銀技師設計.....南市十六舖大堆棧
- 哈沙德洋行設計.....愚園路九層樓上海大樓公寓
- 新瑞和洋行設計.....四川路老沙遜洋行寫字間及倉庫
- 新瑞和洋行設計.....自來水公司職員宿舍等工程

勝 利 後 承 包 之 工 程

- 中國紡織建設公司上海第一、三、四印染廠廠房工程
- 中國營業公司西摩路倉庫工程
- 國營招商局上海第三碼頭及第二碼頭等工程

上海市工務局登記

甲等第二二七號

三 洽 興 建 築 公 司

YAH SING CONSTRUCTION CO.

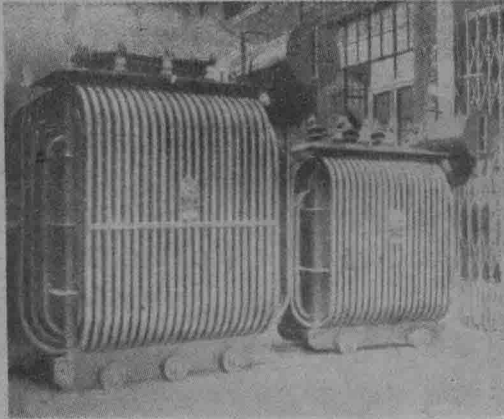
GENERAL BUILDING CONTRACTORS

TELEPHONE No. 19277 or 14817

209 YUEN MING YUEN ROAD

SHANGHAI

華通電業機器廠



1000 KVA, 25 週波變壓器

出品

交直流發電機
 文直流電動機
 變壓器，各種電表
 高壓及低壓油開關
 高壓及低壓令克
 電風扇，電爐，電灶
 電氣漂粉機，電聲
 電冰箱，電回聲器
 鐵路號誌，熱風器

廠址 西康路 596 號
 事務所 福州路 53 號
 南京分公司 中山路 53 號

電話 60311 60748
 電話 18695

協興昌 合記 造船廠

YAH SHING CHONG HOP KEE FACTORY

MACHINE WORKS & WOOD WORKS
 GENERAL CONTRACTORS
 SHANGHAI

事務所
 上海九龍路二〇一號
 電話四三二八七
 船廠南市龍華路外日暉橋口

OFFICE:
 No. 201 Kow Loon Road
 TeL No. 43287
 SHIP YARD
 Nantao Loon Wha Road

到週務服 · 速迅作工

中國勝利機器造船廠

船輪切一辦承
 駁頭碼浮標橋
 程工造修等岸

號三弄〇四六路東京北：所務事
 號二一六三九：話電

上海市輪渡股份有限公司

新型輪渡 現代設備 安全舒適 迅速便利

(淞吳 橋高 溝東 寺寧慶 渡西 海上) 綫淞滬：渡長
(路島皇泰 棧昌其) 綫泰其 (路昌東 路門東) 綫東東：渡江對
(橋海定 寺寧慶) 綫定慶 (渡家董 橋塘) 綫董塘
來往車動機渡專 (路浜家陸 路頭碼南) 綫陸南

部各接轉 ○一三六四·一一二六四：話電
九一三六四·二一二六四：話電
八三八九一：話電
七 七 七 一 五：話電綫泰其
九四〇四七(二〇)：話電綫定慶
八 〇 二 一 五
〇 八 四 八 一：話電店飯上水

車通交橋高 店飯上水：業 副
號四三四路州蘇北海上：司公總
壁隔園公浦黃灘外路京北：科業務
五八三〇七(二〇)：話電綫東東
〇一〇四七(二〇)
二二七〇七(二〇)：話電綫董塘
一三六一七(二〇)：話電綫陸南

著卓譽信·速迅作工

鑫昌機器造船廠

程工造修種各列下接承

裝	電	鐵	碼	鍋	輪
飾	焊	樑	頭	爐	船
木	油	棧	浮	零	機
工	漆	房	橋	件	器

迎歡誠竭★願賜蒙如

址 廠

號八二一弄七一一路南都成海上

號八五三二二三話電

春和祥 玻璃號

營 專

竭如新信應建中花車厚
誠蒙舊譽有築西素邊薄
歡賜皆卓盡工畫金硯玻
迎顧知馳有程片木光璃

號八三一一路中南河海上

號四三六四一話電

〇三一九號掛報電

中國產物保險股份有限公司

本忠誠服務之精神

總管處理上海

予社會穩固之保障

營業項目

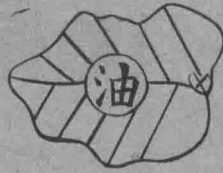
飛機險	車運險	郵包險	水險	火險
-----	-----	-----	----	----

經理處

各埠中國銀行

青島經理處中國銀行內 電話(二)四四八三

中國植物油料廠



◀ 運 營 ▶ ◀ 煉 產 外 及 銷 ▶ ◀ 榨 增 之 料 ▶ ◀ 料 廠 油 ▶ ◀ 油 料 物 ▶ ◀ 植 物 產 ▶ ◀ 營 植 國 ▶ ◀ 經 內 進 ▶ ◀ 國 推 ▶ ◀ 倡 提 ▶

油餅	菜油	豆油	生油	青油	柏油	桐油	棉子油	草麻油	芝蔴油
油餅粉	薄荷腦	樟腦粉	樟腦油	桂皮油	茴香油	松節油	棉子油	草麻油	芝蔴油

總辦事處：上海江西路一七〇漢彌登大樓 320 號
青島辦事處：館陶路四號

電報掛號：二七八四
電話：經理室 四六二三
業務組 (2) 二八五〇
總務組 (2) 二四八〇

青島廠：滄口樓山後
電話 (3) 八四二七

山東區分支機構：濟南、煙台、濰縣、海州
兗州

國內外工廠及辦事處

上海、南京、杭州、溫州、嘉興、漢口、常德
長沙、衡陽、沙市、宜昌、萬縣、重慶、柳州
桂林、香港、廣州、梧州、蚌埠、蕪湖、徐州
天津、北平、張家口、秦皇島、營口、瀋陽
唐山、錦州、開封、商邱、雲陽、成都、遂寧
寧波、南寧、曲江、老河口、郝穴、南昌
蘭谿、衢州、奉節、涪陵、長安、包頭、開原
倫敦、菲律賓、瑞士、暹羅、加爾加登、新加坡

大 公 報

名滿全球

大眾喉舌

慶重·海上·津天
版出時同

廠造營新企

驗經之年餘廿積

大 切 一 建 承

程 工 木 土 小

址 廠

號 十 二 路 波 寧 海 上

行 程 工 大 久

號 八 十 弄 十 九 百 六 路 寧 海 址 地

九 三 七 〇 四 話 電

營 業 項 目

衛 生 工 程

暖 氣 工 程

消 防 工 程

電 氣 工 程

空 氣 調 節

司麥脫襯衫



品質高貴 產量大強

新標內染整廠股份有限公司
 光準衣織理 重慶南路七十二號
 總管處理 電話二八四四二五〇七
 廠址 唐山路一六號
 電話 五〇七六七三〇八
 南京路京子間 南京路一七三號
 電話 九三六三三四

友昌鐵工廠

本輪鍋油等如無
 廠船爐漆項蒙任
 修機鐵木工諮歡
 造器屋工程詢迎

廠址：上海庫倫路五十七號至七十一號
 辦事處：上海六合路一十八號
 四〇七號室
 電話：九四三八七

張順記駁運行

自備駁船 代客駁運 服務週到 保證滿意

地址：上海泗涇路三六二號樓五號
 電話：一九九九四三

同盛上海船務行

委託報運 水運 陸運 空運 手續簡捷

地址：四川中路四〇一八號
 電話：一六一〇八
 電報掛號：九三九〇

陶瑞記營造廠

專 門 承 造

堪 使 業 主 滿 意	迅 捷 經 驗 豐 富	造 價 公 道 工 作	各 種 大 小 工 程	住 宅 學 校 以 及	倉 庫 碼 頭 公 寓
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

事 務 所 廠
 安 慶 路 二 三 街 一 九 號 電 話 四 三 一 七 九 號
 廠 址 安 慶 路 四 八 八 街 四 三 號

國營招商局七十五週紀念

前程無量

鵬程工程司敬祝

上海四川中路四九號一樓

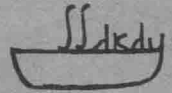
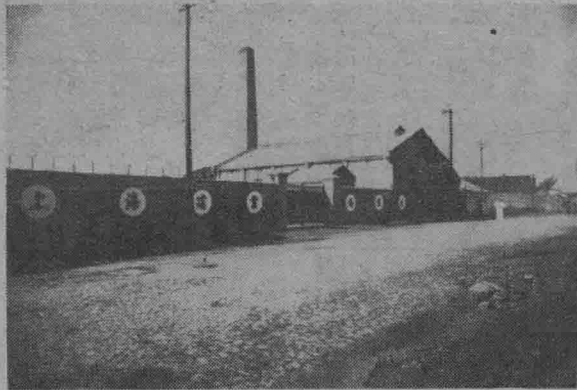
上海工業有限公司

SHANGHAI INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORP. LTD.

總管理處：漢彌登大廈六四四至六四五號 電話：一六一六二



鍋製 爐造



船修 舶理

一廠 上海建業鍋爐廠
地址 青雲路三五八號
電話 (〇二)八三一六五

二廠 上海機器修船廠
地址 東餘杭路五九八弄六三號
電話 五二九五九

者請大廣有擁 南西北華行風

報世益

言論公正 效力宏著 刊登廣告 歡迎定閱



版海上海

新言 小品 通訊 翻譯
喉舌 報章 必大 透觀
為民 實事 諸君 察激
流譯 楊筆

號〇九二路東山海巨：址地
二一五五九 九六五一九：話電

報商

務服業各為 考參政施供

舌喉商工是 任責導宣盡



號九八二路江九海上：址地開訂
二九八三九 九九二一九：話電



慶祝國營招商局創立七十五週紀念

怡順協記印刷所

北河南路七浦路桃源坊八五—九一號

四三八三九號
四六〇〇四號

昌明印刷所

北蘇州路五二〇弄一二六號

四〇五五二號

廣雅書局

河南路二〇〇號

一七六四一號

上海儀器文具社

河南路一四五號

九四二二八號

金坤記

修理配件
英文打字機

江西中路一〇二號華發商行內

一八二〇三號

久記紙行

紫金路四十三號

八二三四二號

商號

地址

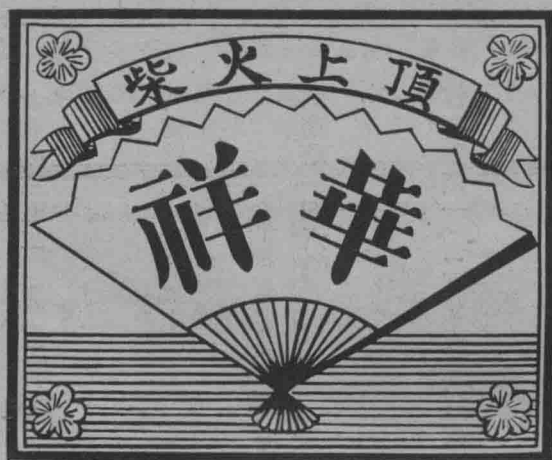
電話

全賀

新華火柴廠

股份有限公司

價
實



貨
真

廠 址

青島諸城路二十號

(電話：3-0025)



興 中 機 器 造 船 廠

Hsing Chung Shipbuilding & Engineering Works

二八二〇一 話電 室五七號六六二路東京北 所務事
 一〇五〇六 話電 號二六三弄九七六路康西 廠 工

利 達 商 行

營 業 科 目

土 產 雜 貨
 海 產 雜 糧
 工 業 原 料
 紗 布 航 業
 行 棧 保 險
 報 關 運 輸

地 址

青 島 冠 縣 路 一 四 九 號

二 二 〇 六

電 話 (二) 七 六 五 〇

二 四 一 八

電 報 掛 號 : 三 二 五 八

義 新 五 金 篷 帆 行

專 營

輪 船 切 工 帆 篷
 火 車 小 油 通 窗 帳 旗
 大 布 葉 軍 國
 臘 百 童 各
 布 程 布 帆 工 篷 油 通 窗 帳 旗
 布 程 布 帆 工 篷 油 通 窗 帳 旗

地 址 : 四 川 北 路 一 三 九 七 號

電 話 : 九 一 六 五 一 轉

上海實業股份有限公司

青島分公司

地 址：青島聊城路一四二號

電 話：(二)五九〇七·三三七三



總公司：上海虎丘路八十八號三樓

分公司：蕪湖·漢口·長沙·蚌埠·天

津·瀋陽·連雲港

業 務：自置輪隻多艘航行沿海及長江

各大口岸承運貨物穩快異常服

務週到

交通部國際電台暨上海海岸電台

國際電報
通達全球



船舶通訊
晝夜服務

· 迅速 · 準確 · 可靠 ·

國際電報營業處：

上海滇池路沙遜大廈 電話11130-29.

上海福州路七十號 電話11490-16.

上海思南路七號 電話86899

南京中山路三號 電話21638

南京中山北路205號 電話32154

全國各地電信局均可收拍

呼號 XSG

週率 500 KC/S (600m)

6250 KC/S (48m)

8333.3 KC/S (36m)

12500 KC/S (24m)

海岸電台營業處：

上海長治路(熙華德路)25號

電話 44882

機器乾洗 整潔滿意
如蒙惠顧 價格從廉

嚴復順機器洗衣廠

地址：常德路六四八弄三號
電話：三三一六〇號轉

敝公司等專責承辦進出口貨物衡量事宜立
場公正手續簡捷信用夙著倘荷各輪船公司暨
公私機關委託服務請隨時通知毋任歡迎

四川中路一二五弄二〇號

中國衡量公司

電話一三五六一五

廣東路一六二號

中國準量公司

電話一六七九五

全啟

利興木工廠

LEE SHING

Ship Carpenter & Caulker Painter

General Contractor

88-90 Woochang Road (Eastern)

承包船上木作打掙油漆工程

虹口東武昌路八至九號

中國航運股份有限公司

CHINESE MARITIME

TRUST, LTD.

12 Chung Shan Road, (Eastern 1)

Shanghai

Tel. 11255-7 18749

Cable "Fides"

遠洋近海及長江各埠

上海中山路一十二號

電話一一二五七(三線)
九四七八一

電報掛號四九一一

俞全記

專門油漆拷撻工程行

YUI CHUEN KEE

SHIP AND HOUSE CONTRACTOR

本行承包各式
華洋大小船舶
各種油池橋樑
工廠輪船爐子
包括一切鐵器
精工拷撻油漆
撰擇高貴漆料
藝術粉飾洋房
誠實服務社會
無論包工包料
定期決不延誤
歡迎各家惠顧
價格特別從廉

電話：(二〇) 六二四二九號
西寶興路四百三十二號
西寶興路三里三號
工務所：西寶興路
工場：西寶興路

中央信託局青島分局

業務種類

存款 放款 儲蓄 匯款 貿易 運輸
 倉庫 購料 建築 保險 房產 地產
 各種代理業務 其他信託業務

局址 館陶路一號

電報掛號 五六六五

電話 二·八一九六一八

經理室

二·三一五一

炳記工程行

◀專家設計裝置▶

承裝全國水電工程

營業科目

電氣·引擎·馬達工程

衛生·消防·暖氣設備

總 行

上海中正中路五九六號 電話 三四七四一

分 行

南京湖南路獅子橋四九號 台灣台北市懷甯街十號

上海市銀行業同業公會會員銀行

四明商業儲蓄銀行

辦理一切銀行儲蓄業務

手續簡便 利息優厚

行址：上海北京路二四〇號
電話：一五五〇〇五

太平洋保險股份有限公司

▲辦理各項保險▼
運輸險 火車險 水險 火險 航空險 船壳險
董事 協理 王正廷 總經理 錢新之

總公司 上海四川路二六一號 電話掛號 七九〇〇號
電話 一六八八七 一六三八八 轉接各部

分公司：重慶 杭州 長沙 漢口 廣州 福州 西安
天津 青島 瀋陽 香港 長春
支公司：溫州 紹興 湖州 揚州 鎮江 蘇州 無錫
沙頭 昆明 貴陽 鄭州 蘭州 成都 內江 沙市 梧州 南
秦皇島 濟南 萬縣 瀘縣 樂山 北平 石家莊 唐山 井州 通

代理處：各地交通銀行

LUNG CHANG IRON WORKS SHIP-BUILDERS BOILER-MAKERS AND GENERAL CONTRACTORS

Office: Lane 59 No. 11 Kashing Road, Tel. 45784
Works: Ling Kai Lane, Yang Chen River, Pootung

龍章鐵工廠

本廠修造 各式輪船 鍋爐橋樑 鐵屋水渠 碼頭等項 以及一切 鐵工冷作 電焊工程 如蒙委託 謁誠歡迎

辦事所：上海嘉興路五十一號 電話四七五八
廠址：浦東洋涇港凌家弄

良精術技

久悠史歷

廠船造器機北三 上海

○五九二一話電洽接務業

速迅作工

善完備設

益祥輪船股份有限公司

業 務

經營輪船運輸及有關業務

航 線

長江，南北洋，沿海及遠洋各埠

船 舶

利 民 福 民 惠 民

福 南 福 祥 建 新

總 公 司

上海廣東路四十三號

電 話： 14452 18852

電報掛號： 1634 E-HSIANG

友聯建築公司

承辦各項建築及土木工程

設計： 測繪 設計 查勘

工程： 承包 代辦 監督

顧問： 諮詢 鑑定 勘估及技術事件

總公司 上海 圓明圓路二〇九號四樓
電話一一二六五—六號

分公司 星加坡絲絲街

宏興印刷所

承印五種印簿單支股雜刊大印
印彩皮件冊據票單誌物小件

江西北路二七四—六號 電話四〇七八三

廉
定價非常低廉

快
約期交貨無誤

美
精美絕倫無比

中國紡織建設公司青島分公司

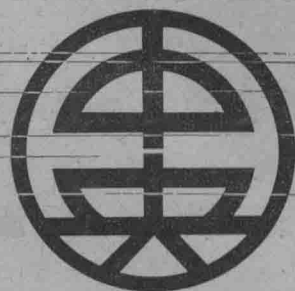
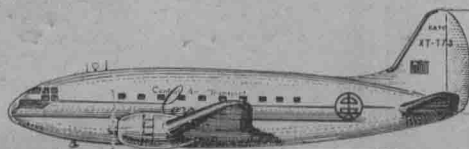
努力增產——
——大量外銷

廠別	布標		紗標	
	花	鳥	女	宮
第一廠	花	鳥	女	宮
第二廠	銀	月	月	寶
第三廠	三	桃	船	豐
第四廠	燕	喜	鳥	龍
第五廠	龍	門	門	花
第六廠	雙	飛	蝶	五
第七廠	五	龍	星	喜
第八廠	喜	星	鶴	
第九廠		鶴		
				Lower-Bird
				Silver-Moon
				Three-Seach
				Happy-Swallow
				Dragon-Gate
				Double-Dragon
				Hive-Star
				Happy-Crane
				Court-Lady
				Silver-Moon
				Treasure-Ship
				Good-Year Bird
				Dragon-Gate
				Flower-Butterfly
				Hive-Star
				Happy-Crane

分公司

地址：青島館陶路三號 電話：二八二八六
電報掛號 四九三〇

Central Air Transport
Corporation

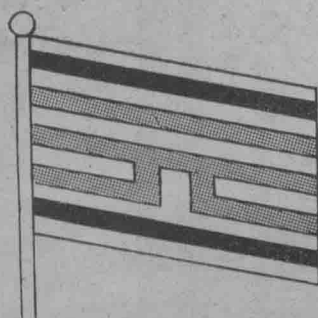


★ 港香外海及地各內國及遍線航 ★

司公空航央中

2 TA MING ROAD, ASTOR HOUSE. TEL 40499 43426 44116 號二路名大

豐元公



輪船行

專運油類、代客報關、

經營：輪船客貨運輸。

代理：船舶堆棧碼頭。

地址：上海中正東路一一七號

電話：八〇一〇六

電報掛號：七三〇七

上海內河輪船

商業同業公會會員

浦江拖駁組

輪	水	業	港	承	駁	最	等	本
業	上	務	拖	接	輪	新	專	公
務	運	及	駁	本	船	拖	備	司

勝	太	聯	元	申	興	鴻	秦	大	合	元	申	復	德	行
泰	平	資	達	興	泰	利	山	衆	大	江	興	泰	號	號
拖	源	福	興	興	記	拖	拖	拖	大	合	合	記	拖	名
輪	輪	輪	輪	商	運	運	運	運	商	商	商	商	駁	駁
運	運	運	駁	駁	輪	輪	輪	輪	輪	輪	輪	輪	駁	駁
輪	輪	輪	駁	駁	輪	輪	輪	輪	輪	輪	輪	輪	駁	駁
行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行
行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行	行

陳	李	沈	嚴	沈	倪	王	趙	陸	楊	趙	馬	俞	沈	康	程	負
志	賢	順	阿	上	尙	鳳	逸	光	山	驥	忠	關	金	景	永	責
成	恩	寶	章	達	德	翔	塵	耀	富	翔	良	金	富	福	年	人

中	中	福	寧	四	金	北	江	四	中	福	金	金	中	廣	開	
正	山	州	波	川	陵	蘇	西	川	山	州	陵	陵	山	東	東	
路	東	路	中	東	州	路	路	路	東	東	東	東	東	路	設	
中	一	八	三	三	路	四	一	三	路	大	九	一	一	路	二	
匯	九	號	三	一	號	五	七	四	號	二	樓	一	五	五	路	
大	樓	三	號	五	六	號	二	一	二	弄	弄	弄	弄	三	弄	
六	一	樓	四	一	弄	弄	樓	四	弄	弄	弄	弄	弄	三	弄	
一	樓	四	一	弄	弄	樓	四	弄	弄	弄	弄	弄	弄	三	弄	
五	二	三	五	六	四	七	九	六	二	三	二	四	四	六	十	
室	號	室	室	室	號	號	室	號	號	號	號	號	號	號	號	址

八	八	一	一	一	八	四	一	一	八	一	八	八	八	一	一	電
一	七	六	二	六	二	二	八	六	七	六	一	二	二	六	七	一
六	四	八	六	六	五	七	八	六	四	八	五	五	四	一	一	
九	七	四	四	五	七	二	一	五	七	四	二	七	七	四	九	
九	三	六	五	六	七	一	七	六	三	六	五	七	七	五	七	

祝 恭

國營招商局

七十五週年創立紀念

新華棉行敬賀

A號七路一東山中 : 址地

號八四九一一 : 話電

公記機器廠有限公司

KUNG KEE & CO.

ENGINEERING & IRON WORKS LTD.

No. 11, Sung Lee Street.

HANKOW.

ENGINEER, IRON-FOUNDER
 BOILER-MAKER, BLACKSMITH,
 COPPERSMITH AND GENERAL
 CONTRACTOR.

木	承	機	修
作	接	器	理
工	翻	鍋	各
程	砂	爐	種

號一十街利勝址地

上海
申錫輪運
聯合營業處

江浙內河輪船聯營公司
協興內河輪船公司
合記輪運局
同仁輪運局
大江輪運局
恆明輪運局
興記輪運公司

七大大公司合作經營

理事長 毛聖棟
理事 汪劍平 陸子和
汪根源 虞克敏
陸根源 吳文玉 陸鴻泰
總經理 汪劍平
副總經理 錢伯彥 吳文玉

行駛航綫：上海至蘇州無錫
常熟常州

並聯運江陰宜興等處
備有最新柴油蒸汽拖輪二十
餘艘拖駁船壹百餘艘專運客
貨負責運輸穩快迅速

總地址 上海蘇州路七三一號
電話 九一〇九
分處地址 無錫：梁溪路
蘇州：萬人碼頭
常州：東門外

中興棉業公司

漢口分公司

地址 漢口匯通路八號
電話 三五三八號

漢口代理

承運各綫客貨迅速安全

永隆運輸貿易公司

航綫：長江綫

南洋綫

北洋綫

掛號 0093
電報 2358

地址 漢口勝利街
咸安坊三號

慶 祝

國營招商局七十五週紀念

航 業 領 袖

日
新
又
新

七
十
五
載

締
造
艱
辛

江
海
航
運

蓬 萊 印 刷 公 司

威海威路六二〇號

電話三七二八〇

中國運輸有限公司

專營 關號鐵駁拖輪散艙油駁
 承運 進出口及長江各埠客貨
 代理 輪船水脚報關卡車倉庫

上海廣東路四二號
 電話一九七三九
 電報掛號六八三八

漢口

振興貿易報關行

營業種類

專營 辦理

代客買賣
 烟葉雜貨
 信託押匯
 水陸空運輸
 報關保險

王子英敬賀

地址

後電報
 花樓掛號
 董小樓
 家董小樓
 巷五十六號
 七三
 二四
 七六

粵漢渝運輸報關行

代客報關

兼辦運輸

倘承賜顧

亟誠歡迎

地址

漢口河街下段二十八號

電報掛號
八四三八

中國地毯業之權威



中國地毯股份有限公司

CHINA RUG CO., LTD.

MANUFACTURERS AND EXPORTERS OF PEKING
AND TIENTSIN CHEMICALLY WASHED RUGS

447-9 Nanking Western (Bubbling Well) Road

SHANGHAI

TEL. 60603

廠 設

上海 北平 天津

吳興昌

西服專家

自運各國名廠
上等呢絨花式
新穎，精工裁
製高尚西裝永
不走樣歡迎參
觀比較

南京西路六七九號
電話六二二二二



抵羊牌

線毛

十五年來紅遍全國著名老牌...

一百號毛線：堅固耐穿經濟合算
二百號毛線：拉力富強暖力絕大
三百號毛線：輕柔美豔毛質絕佳
(各大都市到處有售)

天津東亞企業股份有限公司
• 出品廠毛 •

漢口 聯商運輸報關行

業務

無任歡迎

迅速便利

信託保險

水陸運輸

代客報關

倘蒙惠顧

• 址地 •

漢口江漢路上海郵三十三號 電報掛號七七七五

慶祝國營招商局創立七十五週紀念

公慎昌信記五金號

KUNG SHUN CHONG & CO.

專營

歐	船	建	路	工
美	舶	築	礦	廠
五	用	材	工	機
金	品	料	具	件

◀地址▶

上海：大名路口閔行路一三九號
電話：四一八三六號

裕昌五金號謹賀

國營招商局
七十五週紀念

上海南京路一四二號
電話四四七六二號

號金五興昌久

KIU CHONG SHING HARDWARE CO.

營專

建	紡	輪	路	大	歐
築	織	舶	礦	小	美
材	用	司	局	五	各
料	品	多	廠	金	國

◀地址▶

號〇二一至八一一路濟南：海上
號七四六六四：話電

號金五祥泰源

YUEN TAI CHONG & CO.

◀務業營經▶

船	路	紡	建	機	鋼
舶	礦	織	築	器	鐵
司	材	附	材	用	原
多	料	品	料	件	料

號四八五路州蘇北海上

一二四三四
〇九六五四
話電

惠利西服號

麥強司

呢絨西服

南京西路一七號
電話三六六五七

紅棉酒家

● 喜 ● 粵
禮 慶 茶 菜
堂 點

地址 中正路八七號
電話 九〇一八〇

漢 口

申新第四紡織公司

寶鷄分廠
精製 四平蓮
各支棉紗各種布疋
廠址十里鋪
營業部五福巷2號

漢口分廠
復廠期內
廠址礄口

成都分廠
精製 蓉 華
各支棉紗各種布疋
廠址東門外三瓦窰
營業部桂王橋西街54

重慶分廠
精製 忠孝圖
各支棉紗各種布疋
廠址南岸貓背沱
營業部民族特5號

漢 口

福新第五麵粉公司

寶鷄分廠
精製
牡丹牌
潔白麵粉
廠址十里鋪
營業部五福巷2號

漢口分廠
精製
牡丹牌
潔白麵粉
廠址礄口
營業部沿江大道10號

天水分廠
精製
牡丹牌
潔白麵粉
廠址五里鋪棗園莊
營業部青年南路23號

重慶分廠
精製
順風牌
潔白麵粉
廠址南岸貓背沱
營業部民族路特5號

總管理處：漢口沿江大道一〇一號

建國工業社總社

——主 辦 工 鑛 單 位——

唯有加緊生產建國！

纔是國強民富致享康樂的坦途！

重慶機器廠	漢口機器廠	漢口糧食加工廠	漢口麵粉廠	漢口煤球廠	建國煤礦公司	建昌煤礦公司	遠昌煤礦公司
-------	-------	---------	-------	-------	--------	--------	--------

主 要 出 品 與 業 務

農具機械	糧食加工機械	紡織機械	維他命米	麵粉	製麵粉	製煤球	供應工業燃料	煤焦運銷
------	--------	------	------	----	-----	-----	--------	------

我們決不因當前工鑛前途滿佈荆棘而氣餒！

熱心工鑛的同志：為危運破碎的國家前途努力我們的

艱苦崗位吧！

總社：漢口中山大道一六八八號

電話：三〇三一

報掛號：二四七五

萬利五金號

專營

價廉物美
各式家具備
沙發椅套
門窗櫥櫃
裝璜五金

上海四川路五十一號
電話：四〇一一八號

三北機器造船廠

THE SAN PEH ENGINEERING AND SHIPBUILDING WORKS

修造船駁
機器鍋爐
承接翻砂
木作工程

廠址：漢口黎黃路三號
辦事處：沿江大道三北公司二樓
電話：二九八二

中聯企業股份有限公司

宗旨 服務社會 福利人羣 開發產業

業務

物產——經營國內外進出口貿易
投資——各種有關交通文化經濟生產建設事業
航業——航綫——客輪（華聯）貨輪（國聯安聯）經
常行駛上海南北洋長江及台灣各線
分公司 天津 杭州 台灣
辦事處 青島 營口 大連 温州 福州

總公司

上海四川路五四九號

電話：一五五〇〇一五五一九〇一九一五三

電報掛號：八八七八

天津分公司

烟台道三五號

杭州分公司

學士路勤業坊

電話：二三一〇二

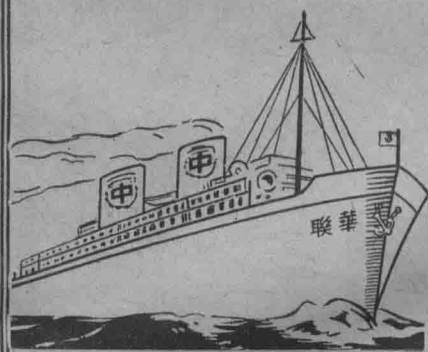
電報掛號：七〇〇七

台灣分公司

台灣重慶南路四〇六—四〇八

基隆辦事處

基隆招商局二樓



慶祝國營招商局創立七十五週紀念

WAH TAI & CO.

號金五^{順記}泰華

號八三三路名大東

Telephone 53162

JIUN TAI & CO.

號金五泰均

號六二一路濟南路匯老百

Telephone 41107

ZA CHONG LOONG & CO.

號金五隆昌瑞

號一十弄四十七路波寧

Telephone 14848

ZA CHONG TA & CO.

號金五泰昌瑞

號七五二市中路匯老百

Telephone 40979

SHIP CHANDLERS, IRON MERCHANTS & GENERAL DEALERS.

營 專

建築用品

油漆原料

輪船司多

機械工具

紡織專品

路鑛材料

中國糧食工業公司

五豐麵粉廠

~~~~~出品~~~~~

譽載全國  
如承惠顧  
毋任歡迎

▲紅綠長春▲  
▲綠長春▲  
▲紅長春▲  
▲黃長春▲

品質優良  
價格低廉  
暢銷各市

辦事處：漢口沿江大道一一九號

電話：三一三二

廠址：漢陽楊家河

電話：三八三一

漢口

# 徐榮記報關行

★ 營業要目 ★

代客報關  
兼辦運輸  
倘承賜顧  
竭誠歡迎

地址：漢口民生路方正里四十二號  
電話：二八〇六

# 華南唯一

歷史悠久 信譽卓著

出入口貿易 商

廣州

香港

## 新元行

## 忠記行

一德中路紫薇街口六號  
海珠南路三府新街13號

德輔道西六十六號

電話：三一〇六三

## 汕頭 忠記行

永和街一三七號

電話：一一二四

專營出入口業務兼代客採辦糖麵雜糧海味藥材枝圓葵扇各種土產  
及沙藤樹皮工業原料並代理廠商產銷已歷三十六載忠誠辦理聲譽  
遐邇如荷聯絡委託極表歡述

總經理 馬忠愷

副經理 田榮賚



電話：

13642 16176

電報

6260

電報掛號

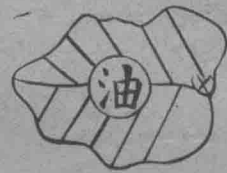
1813

電報掛號

3941

# 中國植物油料廠

## 漢口辦事處



|    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 桐油 | 柏油 | 青油 | 菜油 | 豆油 | 棉油 |
| 蔴油 | 生油 | 醬油 | 菜餅 | 豆餅 | 棉餅 |

經營植物油料之榨製  
 提倡國內植物油料之增產及營運  
 推廣進產植物油料之國外銷

漢口廠：漢口沿江大道一二七號  
 漢陽廠：漢陽楊家河  
 宜昌分處：宜昌民權路七四號  
 沙市分處：沙市臨江路十號  
 老河口分處：老河口路家巷四三號

處址：漢口勝利街交通銀行二樓  
 電報掛號：二七八四號  
 電話號碼：二二三二號  
 郵政信箱：第一三五號

### 津滬粵港漢台

## 錦泰棧

經營業務：雜糧、麵粉、糖、乾鮮果、水、果、南、北、雜貨、運輸

|             |             |              |              |            |                |
|-------------|-------------|--------------|--------------|------------|----------------|
| 天津總號        | 上海分號        | 廣州分號         | 香港辦事處        | 漢口辦事處      | 台北辦事處          |
| 地址：第二區三緯路二號 | 地址：十六鋪華成里三號 | 地址：天成路二十一號之一 | 地址：機利文新街三十七號 | 地址：漢正街七二一號 | 地址：迪化街永樂社二一〇號  |
| 電話掛號：八〇六六號  | 電話掛號：六三二一八號 | 電話掛號：六六五九號   | 電話掛號：五四二一號   | 電話掛號：五四四八號 | 電話掛號：二八六七轉二一〇號 |

有經驗的——負責採辦員——機械工程師——購用——

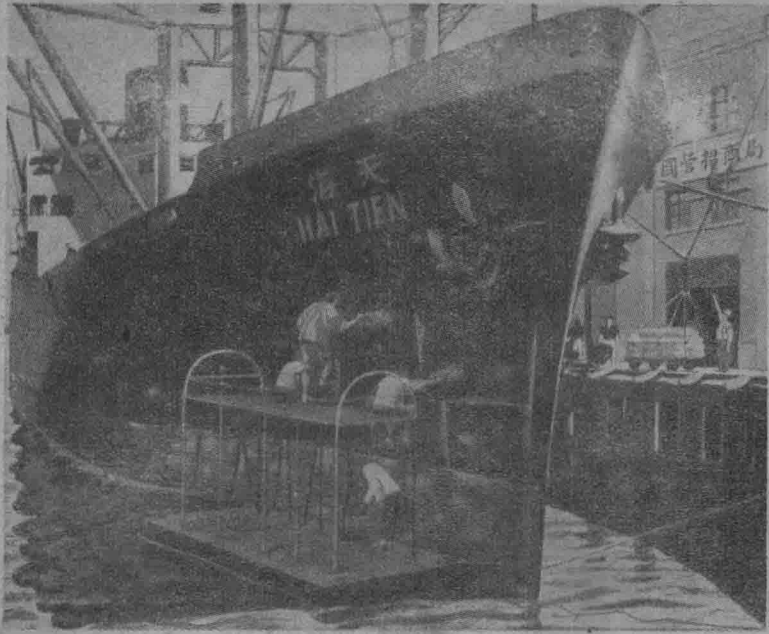
## 蓄電池——必須選擇

質料堅固  
容量準確  
電力強大  
壽命久長

### 聯美蓄電池

始終可靠  
負責保用

專門製造陸海空用各種蓄電池  
 發行所上海威海衛路三二三號電話三五五九五



# 沈 鴻 記

輪 船 拷 剷 油 漆 工 程 處

|                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 裝<br>修<br>工<br>程 | 油<br>漆<br>拷<br>剷 | 一<br>切<br>船<br>舶 | 油<br>毛<br>毡<br>及 | 專<br>門<br>屋<br>頂 | 油<br>艙<br>水<br>艙 | 清<br>洗<br>油<br>池 | 拷<br>剷<br>鍋<br>爐 | 鐵<br>樑<br>油<br>漆 | 碼<br>頭<br>浮<br>橋 | 經<br>辦<br>洋<br>房 |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|

工 程 處：東 漢 陽 路 三 四 七 號

辦 事 處：雲 南 中 路 一 二 七 號 電 話 一 九 二 七 號

# 羅坤記運輸公司

報保裝堆卡駁打買  
關險卸棧車船包易

如蒙賜顧無任歡迎

地址重慶南路三〇二二號  
電話八〇三九八號

## 益朗牌燈泡



各大公司及本埠  
電器行均有出售

上海嘉興路十六號

益朗電光廠出品

電話45976號

## 上海紙商業同業公會會員

自運歐美各種紙張  
定造國產名廠紙貨

專門客戶批發

# 福豐紙號

上海 廣東路二八六弄四號  
電話：九五四四六號

直接供應客戶

售價比眾公道

報價準確 歡迎客戶函詢





# 匯達水電工程行

經售：歐美名廠電器

各種衛生用具

承包：暖氣 衛生

電氣 工程

陝西北路二十九號中正中路北首

電話 三八五六一 六一一五二

Bank of Communications  
Canton Branch

## 交通銀行廣州分行

地址：長堤大馬路太平南路三十一號

電報掛號：6527

經營一切銀行業務  
國內外均可通匯

經理室 10224 營業股 11694  
電話：副理室 10225 文書股 17696  
襄理室 10228

18031  
長堤總機 18037  
18019

漢民路辦事處 電話：11634  
西關路辦事處 電話：17353  
河南路辦事處 電話：50368, 50300

石牌中山大學辦事處  
嶺南大學辦事處

All Banking & Exchange  
Business Transacted

Cable Address:—"Commubank"

廣州  
長堤一路八十七號四樓  
電報掛號 一六三二

上海  
陽朔街 八〇號  
報電掛號 〇〇九四

天津  
針市街 七二四號  
報電掛號 二二一七

汕頭  
永安街 七六八號  
報電掛號 一四七〇

漢口  
後花樓街 二九三號  
報電掛號 一一二五

專營糖類 北貨 雜糧 海味 廠品 罐頭 土產  
出入口商兼代客採銷

# 中孚粵行

海 寧 烟 濟 鎮 均  
口 波 台 南 江 設  
香 杭 青 長 定 通  
港 州 島 沙 海 訊  
處

進 口 業 務  
出 口 業 務  
信 託 業 務

承 詢 市 價  
答 覆 詳 速  
裝 卸 採 銷  
辦 理 敏 捷

歡迎本外埠行廠通訊作業務上之聯絡

# 新利記營造廠

地址上海大倉路八十八號 • 電話八四九八七

圖示係五原路正在建築中獨立式花園洋房  
分 宅 出 售



本廠承造一切大小土木工程及設計打樣

經驗宏富工作精良

兼代客買賣房屋地產事宜

· 漢 · 滬 · 港 · 粵 ·

# 新 邦 行

專 營

報 關 運 輸 · 信 託 保 險 · 船 務 代 理

廣 州

十三行同文路九十七號  
電話：一二五三四  
電報掛號：八五六九

香 港

大道中七十四號  
電話：二〇五一七

上 海

北京東路一五九號三樓  
電話：一五五五一  
電報掛號：六七八八

漢 口

勝利街第十號  
電報掛號：〇二〇二

*Compliments*

*of*

**MORRISON-KNUDSEN**  
**INTERNATIONAL COMPANY, INC.**

17 Chung Shan Road (E.I.)  
P. O. Box 2482  
SHANGHAI, CHINA