

年

卷

期

1

4

第

第

SHIPPING MONTHLY



VOLUME I.

PUBLISHED BY THE SHIPPING MONTHLY,
UNDER THE CHINESE SHIPPING ASSOCIATION OF SHANGHAI.
7A THE BUND. TEL. 16052.

OCTOBER 1, 1930.

NUMBER 4.

贈閱

王伯羣



航業
月刊

第一卷 第四期

中華民國十九年十一月一日出版
上海航業公會主辦航業月刊社發行

社址上海黃浦灘七號甲 電話一六〇五二

中華郵務特准掛號認爲新聞紙類

China Merchants' S. N. Co., Ltd.

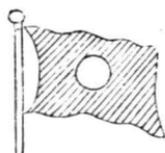
Head Office: Shanghai

No. 9 The Bund.

輪船

長江線 江順 江安 江華 江新 江裕 江靖 建國 江大 江天
 北洋線 新銘 新豐 泰順 同華 公平 華陽 遇順 圖南
 南洋線 廣大 廣利 新昌 海晏 廣濟 新江 天嘉 禾
 長江上游線 快利 峨嵋

總局 上海黃浦灘路九號



輪船招商局

電話

一一五八四至
一一五八九號

電報掛號

八九六九

Merchant

分局 代理處

漢口 九江 蕪湖 安慶 大通 南京 鎮江
 廣州 廈門 汕頭 福州 溫州 寧波 香港
 天津 烟台 營口 宜昌 沙市 重慶
 海州 青島 大連 龍口 安東 長沙

航業月刊

第一卷
第四期

目錄

插圖 孫總理遺像遺囑

招商局總辦李仲公近影

錢塘江潮影二幀

論說

招商局與日郵船會社比較觀

收回滬浦局意見之商榷

收回航權與發展航業之急切

如何救濟不景氣中國航業的病態

特著

航業經營

紀述輪船構造法及英國船廠詳細內容

譯述

燃料漫談

海運同盟論(續)

航業月刊 目錄

王藏生

工商管理協會委員錢承緒

陳柏青

盧玉衡

輪船招商局顧問孫慎欽

關瑞麟

上海航業公會法律顧問黃適程

上海航業公會法律顧問黃適程

一

世界船舶史中英國之一頁..... 關瑞麟

專載

中國海洋研究所之籌備

招商局金利源碼頭案之原委

李雲良之「被侵害之中國航權」演詞

會務

上海航業公會第六期(十九年一月至六月)會務分類報告

中華民國十九年四月份議決案

上海航業公會爲船舶旗幟致同業函

中國商船旗幟式樣及說明

彙聞

內國航訊

外國航訊

雜俎

潮音..... (我)

秦淮花舫之厄運..... (阿)

上海碼頭今昔觀..... (瑞)

半日游艇記..... (蘭)

航業月刊

第一卷
第四期

廣告索引

輪船招商局

封面裏

大中華造船機器廠

論說後

孫德全律師

特著一四

甯紹商輪船股份有限公司

特著三三

丁球泉畫例

特著三四

黃迺程律師

譯述六

上海運輸株式會社

譯述二四

聯安航務公局

專載二

大通仁記航業股份有限公司

專載後

大達輪船股份有限公司

專載後

孫克鎰醫生

會務九

南華輪船股份有限公司

彙聞八

政記輪船公司

彙聞八

錢業月報

雜俎後

本刊篇幅增多
分量因而加重
前訂郵費價目
已不敷寄遞茲
特略為增加重
行訂定(見價目
表)希定購者注
意為荷

航業月刊社
發行部 啓

航業月刊 廣告索引

本月刊徵文啓事

本月刊除聘請專員從事撰編外如蒙海內同文專門學者惠賜鴻文專著實所歡迎茲定投稿簡例如下

(一)本刊所載各門皆可投稿學術與譯述二門尤所歡迎惟投寄各稿無論何門皆以有關航業者爲合

(二)投寄之稿或自撰或翻譯不拘文言語體均請繕寫清楚加以標點符號如係翻譯之稿須於稿尾註明原文書名及該書出版時日能將原文附寄以便檢對尤所歡迎(文內如何署名悉聽自便)

(三)投稿一經揭載按字數多寡酌贈酬金撰文每千字自一元至五元譯文每千字自半元至三元如有精深發明或長篇重要著作更於酬金外特別優待

(四)投寄之稿本刊編輯有刪改及去取之權

(五)投稿中如有疑義或斟酌之處經本刊編輯致函商詢投稿者必須從速明白答復

(六)所投之稿無論登載與否概不退還惟經投稿者預先申明并付足寄還原稿之相當郵費者不在此例

(七)投稿者須書明真實姓名地址並加蓋圖章於稿上不蓋章者以却酬論

(八)酬金自登載文稿後隔一月向本社領取領取時須核對名章

(九)經人揭發抄襲之稿或疵繆不合原譯文義之稿有實證證明者取銷其酬金

(十)稿寄上海黃浦灘七號甲航業月刊社編輯部

總 理 遺 像



輪船招商局總辦



李仲公先生近影

招商局自趙總辦被狙後乏人繼任致局事停頓李仲公因念航業爲國家之大政該局又爲航業之先導不可一日無人主持特於前月十三日毅然就職其辦事之熱心勇往殊令人起敬將來局務經李公整頓後必大有起色可預卜也按李公貴州人現兼交通部長

萬 人 翹 首 看 潮 時



銀 山 雪 浪



江 帆 片 片

錢塘江潮
為世界鉅
潮之一每
屆潮起奔
騰澎湃勢
如千軍萬
馬洶屬壯
觀今秋潮
汛之大為
十餘年來
所未有以
上二照攝
已數年鴻
泥爪印雖
屬明日黃
花然就此
觀之亦可
想見其氣
象之浩瀚
也
瑞麟攝自
海甯塘岸
並誌

論說

招商局與日郵船會社比較觀

王祿生

查日本郵船會社。成立於西歷一千八百八十五年。距今四十五年。後招商局十三年而產生。係由三菱汽船會社。及共同運輸會社。合併而成。當時資本。爲一千一百萬日金。共有大小輪船五十八艘。合六萬八千七百噸。最近昭和五年三月卅一日（一九三〇年）會社報告書。作下列統計。

實收資本

六千四百二十五萬元（日金下同）

公積金及準備金

四千二百十二萬二千六百六十六元四角七分

航洋船九十九艘登簿噸數

四十一萬六千四百五十八噸八合四勺

總噸數

六十八萬八千五百卅三噸九合八勺

價值

九千一百十九萬八千三百四十六元九角八分

（新購遠洋航船五艘代價二千七百七十七萬六千五百三十五元一角七分尙不在內）

銀行存款

一千二百五十九萬六千四百五十一元〇八分

現金(存庫) 五百元

吾人試回顧招商局之現狀。分別資本公積噸數存款。而與之比較。則判若天淵矣。按招商局之資本爲八百四十萬兩。依照現在匯兌率計算之。不過郵船會社資本十分之一。各項公積準備金。(十七年底)爲三百六十八萬八千六百七十六兩一錢一分七厘。計合郵船公積項百分之七。局有輪船計二十五艘。價值約三百七十八萬餘兩。合總噸數約五萬六千餘噸。(見十八年總管理處彙報)登簿噸數。四萬二千六百餘噸。(見前期本刊韋君著「中國航業現狀與收回航權問題」)與郵船會社輪船價值相較。爲三十與一之比。登簿噸數相較。爲一與十之比。銀行存款。可云不名一文。(按商局積欠銀行錢莊商家私人債額。則有一千四百萬兩。恰與前列郵船會社銀行存款之數相埒。)更無比擬可言。前表末行。有庫存現金五百元。此實大足引起吾人之注意。以偌大公司。銀行存款。達一千萬元以上。而庫存僅五百元。此真新式會計精神之表現。大足爲我國實業。作良好模範。如招商局銀行存款。不妨空虛。但偶有收入。庫存儘可漫無限制。彼此相形。又不可同日而語。

招商局之成立。既與郵船會社之前身三菱會社。差相彷彿。兩公司各在本國。又同處全國航業領袖地位。而盛衰懸殊。成敗異數。乃竟如斯。竊嘗攷其原因。蓋有三端。

一、條約束縛。對於此項原因。我國航業所以不發達之點。韋次長作民已於前期本刊詳論之。茲不贅。

二、管理不善 招商局前經唐廷樞徐潤諸公協力經營。局務蒸蒸日上。範圍愈益擴充。斯時商局前途未嘗不可樂觀。厥後管理日趨腐敗。至十七年二月間。國民政府乃成立總管理處。實行代商管理營業。意非不盛。顧自趙鐵橋總辦兩年以來。殫精竭慮。設法整理。其結果乃適得其反。斯皆管理人材。本非航業專家。甚且不諳商情。隔膜橫生。經驗學識。均極幼稚。如此而欲求良善結果。何異緣木求魚。終非正本清源救濟。未有不敗者也。彼郵船會社成立以來。社長初爲日本之大商家森崗伯爵氏。在任二十年。淬礪奮鬥。辛苦經營。不遺餘力。嗣由副社長吉川繼之（一八九四年）願期年即卒。近藤氏復以副社長繼而代之。迨一九二一年近藤氏又卒。由伊藤氏繼之。今之社長。則爲鎌吉氏。中間四十五年。社長凡五易。而其更易之理。皆以老病或死。故舉凡森崗以至鎌吉。莫不於任社長以前。先與會社有數十年之深切關係。對於航業界情形。皆能周知博審。嫻熟有素。此輩出而主持公司。其營業前途。宜乎蒸蒸日上。益趨美備。理有固然。勢所必至耳。

三、政府處置不當 三菱之發達。全賴日本政府無代價給與東京丸等輪船。及每年指定航運補助金。厥後郵船會社成立。政府每年補助金。益復增加。且最初十五年內。更與股東保息週年八厘。基此種種保護培植政策。宜乎日本郵船會社營業。蓬蓬勃勃。日增月盛。而歲有不同。今日繁盛局面。視我憔悴之招商。果何如耶。胥由日本政府管理航業周密得當。一切的一切皆予郵船會社。特別便利。事事從扶助着手。曾不絲毫摧殘壓迫。有以斲喪元氣。迴溯我國政府。於招商局開設之時。端

賴李鴻章氏之能遠矚。選贖洞明利害。極力維護。苦心栽植。此後幾無復爲招商局謀者。然尙不致一落千丈。今國民政府。何嘗不注意及此。努力經營。第對商局究應國營。抑歸商辦。根本性質。迄未決定。而招商局萎靡不振。當亦國人所共見。政府誠能予以補助維持。免除頻繁徵調。則國有水上交通。前途庶幾有多。猶憶李鴻章氏創辦招商之初。奏札有云。天下事謀遠者不計利。創始者難爲功。今於日本郵船會社及招商局比較而觀。益信文忠公之有高見矣。何以言之。日本政府對航業補助金。每年所費至鉅。用人行政。悉秉大公。故於中日之戰暨日俄之戰。以及最近歐戰。日政府胥賴平素竭力培植航業之政策。而有充分輪船。肆應徵調。運輸糧卒。綽有餘裕。正所謂謀之遠也。招商局於政府應付內亂之際。以朽敝之船。疲於奔命。軍事方面。未必收若何臂助之力。而商局疲敗不堪之餘。益感無以爲業之苦。此蓋政府僅圖目前之便利。而無遠大政策及體恤商艱故也。政府既不明商情。遂不能計及商股。殊爲遺憾。是以此次李仲公總辦招商伊始。於官辦商辦兩端。苦心斟酌。實亦鑑於趙鐵橋過去種種。引爲深戒。力求根本救濟。而避免高調空談。吾人不禁拭目俟之。抑尤有言者。招商局絕非商人不憑藉政府之力。所能獨立經營。吾人第一要認清面目。誠能官督商辦。或官商合辦。借鏡歐美日本。厲行新制。根本改良。斟酌國情商情。培植專門人才。一釘一木。到手知其優劣。宜於何處配用。一鋼一鐵。宜於何處修理。鐵索鉛絲。索麻繩索。究宜用於何處。庶幾料不費而工又省。一切員司機匠。不敢營私作弊。朦蔽欺騙。少浮支一分。卽爲商局培一分元氣。鍋爐

機器引擎煤炭銅鐵鋼板鋼條。何者爲價廉物美。何者而配置確當。試問非具若干年之經驗。非積若干年之學識。何以瞭如指掌。日本郵船會社。先後所易社長。皆取材於社中服務精勤。富有經驗者爲繼。不待他求。用能弊絕風清。涓滴歸公。以有今日。吾國主持招商局務者。苟能任用得人。安知疲癯殘疾之商局。一朝元氣充實。不與日郵船會社抗衡東亞。斯又全賴任其事者之精明幹練調度有方矣。

潛艇探險北極之壯舉

威爾金斯 Sir H. Wilkins 爵士英國著名北極探險家也。嘗乘飛機飛過北極。近居美國。日前赴費城海軍船塢。視察正在進行修理之潛水艇 (I-2) 號。該艇乃美政府特撥與爵士作北極探險之用者。視察後。至爲滿意。嘗對人云。渠向信是艇爲探險北極之唯一利器。自經此次視察後。對於該艇之信任。又堅一層云。

該艇造於歐戰以前。戰後以不適用。已廢置多時。近本擬全部拆毀。適爵士有潛艇探險北極之壯舉。且向美政府請求撥給潛艇。遂以此艇撥給之。其噸位較普通潛艇爲小。艇名拿梯魯斯。

爵士預定計劃。擬借艇員十八人。儲藏各項用品食物等。備一年所需。又載足敷航行七千英里之燃料。先由美直赴北極區之斯必次貝根島。再自彼處經過北極而至白林海峽。倘有冰山阻途。則潛水通過云。

氏視察該艇後。又發表談話云。歷年以來。船舶欲破冰而抵北極。失敗者迄今已三百餘。然予殊不信破冰而抵北極。爲不可能之事。故予此次遂有乘潛艇直抵北極之計劃。予擬遇冰山阻途時。擬潛入海底航行。以通過之。速率每小時僅四海里。即遇堅冰。亦無損壞艇身之虞。且艇身復裝有特製堅固之鋼殼。更爲安全也。

是艇於海底每航行一百英里。即須浮出水面。一易新鮮空氣。倘水面爲冰所密蓋。則以特備破冰器鑽破之。此器力至偉。足以鑽破厚約十二尺之冰云。威爾金斯氏又云。此行宗旨。完全爲科學性質。擬一試迴轉羅盤儀。於北極應用。能否奏效。並擬作初步觀察。北極是否有設立氣象所之可能。倘此希望能告實現。於氣象學當有莫大之貢獻也。

收回滬浦局意見之商權

導言

關於收回上海滬浦局一節。不佞已於「上海港務收回之我見」中。略述之。第僅就事實方面立論。此種立論。是否有礙國權。及將來接收以後。是否能得實在收回之效果。茲事體大。須將國權與事實兩項。先與海內賢達作具體之研究。多方之商榷。方能兼籌并顧。決定方案。總之辦事務求切於實際。對外尤主和平。若不察我國現在情形及外交上所處地位。而欲投機以求勝利。萬難取得堅定之基礎。可斷言也。

滬浦局成立之經過及最近十

年來之變遷

「滬浦局係承襲前黃浦河道局之法益。于辛亥革命。(西歷一千九百十二年)經過內閣總理批准而暫行組織成立。」以改良淤滬港口。與其附近水道工程。藉資發展航工兩業。并管理港內航務。及公共便利事宜為宗旨。以黃浦江潮流所及之處

工商管理錢承緒
協會委員

六

為範圍。以海關稅每百加三。免稅貨值千抽一五。貴重貨每千抽四五之附稅。(見章程第四條)及出售漲灘所收之款。為經費。專事供給及修養自揚子江以達上海一深水之航道。并舉辦新工程。以應改良現在航道之需要。與夫補助沿岸業主挖浚各屬碼頭前面之深度為職務。至工程設施。自一九零六年迄於現在。黃浦江吳淞外深沙度。已由十五尺挖至三十餘尺以上。

滬浦局現在內部組織。設局長三人。(一)外交部代表。(二)上海稅務司。(三)上海理船廳。局長之外。有顧問局。其職務為代表上海中西商家監察滬浦一切之進行。遇必要時。得進言于滬浦局。如仍未愜意。可通告領事團。呈由駐京公使核奪。顧問局之外。尚有洋總工程師。名目雖不載在協定。然其職務。係三局長合議聘任。經顧問局(參事會)及外交團協議通過。現在該局職員十二人。每年所入約在一百二十萬兩。所用為工程設施及行政經費者。約在八十萬兩左右。

黃浦河道局之設立。在西歷一九零六年。至西歷一千九百十年。中央政府所捐之款全數用盡。省當局即將該局撤銷。不再納費。然上海乃揚子江六省下遊之尾閘。管轄中外通商。尤爲輪軌所屬集。舉辦緊要工程。所費雖達銀七百萬兩。尙不及全部工程三分之一。繼續舉辦與日後工程設施。除在商業上籌款一途。別無他法。於西歷一千九百十二年。其時民國政府初次成立。唐紹儀任國務總理。旅滬之洋商。卽根據黃浦河道局之法益。草就浚浦章程十二條。請由中國政府核准舉辦。顧問局操全局大權。顧問六人。除中國商務總會派選一人外。餘五人均歸上海進口噸位最大之五國充任。唐露園爲第一任董事。顧唐年老畏事。孤掌難鳴。僑於多數列強代表之權威。遇事惟有遷就。太阿倒持。大權旁落。此實最大之致命傷也。

隱約在西歷一九二〇年間。上海築港問題頗引起一時中外人士之注意及研究。據專家所具之意見。謂將來橫渡太平洋。迅捷之運輸。必以亞洲港口爲終點。此港不屬日本。卽屬中國與日本對峙之一港口。其他位必在揚子江附近無疑。如以日本港口爲終點。則仍須採用商艦轉運大陸。似殊煩瑣。不如直接趨往

航業月刊 收回滄浦局意見之商榷

中國沿海。(一)揚子江口或杭州灣。爲運輸最便利之地。日本及北美之桑港溫哥華爾兩處。皆爲直接之海徑。(二)揚子江口不特與北京鐵路可以通線。且亦得與亞洲南部恆河印度河口相貫串。因揚子江口與杭州灣之銳角。爲亞洲之中心點。又與日本鹿兒島最近。爲自橫濱至中國必經之道。(日本曾一度主張設港神戶。各國則主張設港上海)至採用碼頭地點。英國工程師巴維亞主張設在杭州灣銳角。海得生主張設在吳淞。兩派主張各具理由。爭持不決。旅滬西人。遂即聘請外國水利工程專家。開上海港口六國技術委員會。爲具體之研究。是時海得生爲浚浦局總工程師。以中國政府職員名義。在報紙宣布一荷蘭國籍工程師充中國代表。總商會會長聶雲台力爭不可。始變通辦法。我國仍承認荷籍工程師爲代表。惟須自動聘任。此外另派留學生於河海工程有經驗者兩名。隨往參加與議。此次會議結果。決定港口設立吳淞。所擬用爲萬國郵船碼頭之地點。計占面積八十畝。爲中國航業公司獨家所購入。地價爲一百萬兩。現該項地皮仍在該公司之手。未經售與外人。六國技術委員會之建議。其最重要之點。計有六項。(一)加增港口深度。至少預備三十三英

尺吃水之船舶。於小汛潮漲時。可以入港。(二)舉行河道工程觀察。並保養水道。逐漸發展。以達最深最寬之點。並應於最速之時間。備辦底寬六百英尺之航道。俾小汛潮漲時。吃水三十三尺之輪足以如意行駛。(三)計劃港口。應在上海附近黃浦口左岸。設立一開口商業船港。築一六百尺之公共碼頭。為郵船停泊之處。所有目前之需要。除維持總工程司之浚浦計劃外。應積極改良河內航道。先行挖浚。使最低潮水亦達三十尺之深度。所有舊時高潮線間之地。留存歸浚浦局管轄。以備擴張港口工業及其他之需用。並在河道適宜之地。築一二千五百英尺之大碼頭。足使容巨艦五艘之停泊。另備轉船貨棧。地面可築連河。以供小船運輸之用。藉備與鐵路之連絡。(四)計劃費用。包括機器工程。港口工程。郵船碼頭。轉船貨棧。購買浮樁繫泊。統計所需銀一千〇七十五萬兩。(五)管理及組織各節。設局一處。歸中央政府直轄。主席以中央政府委任之就地海關及鐵路代表充任。上海航業及商業代表並工巡局長。亦有充任代表資格。另由局所委任總理一人。兼任副主席。至轄境權限。自黃浦入長江處起。至湖止。並沿河兩旁尋常高潮所到處。(尋常大潮水線。訂

明高出吳淞水平線十二尺半)在此境內。凡有與航行河道相關之工程。非該局許可。不准興修。其旁岸之大小碼頭。浮碼頭。蘆船等。亦非由該局許可。不得建設。關於附近出入海道。自綠華山起。至泔浦下四英里之離鳩嘴止。(在格林納治天文台東第一百二十一子午線。其權限以水面測量及改良保存附近出入海道為限)又自龍華上游楊思橋浜之上起。至黃浦江心止。一切公共碼頭。浚浦局所得之一切公地。及吳淞口外輪船拋錨處。均歸管理。(六)關於港務經濟。(甲)浚浦稅。依關稅計。不得過關稅總數百分之十。其免稅之貨。照物價值百不得過半厘。

(乙)轉口貨之轉運至他埠。不在上海關繳稅者。應納轉口稅。照物價不得過值百抽一之四分之一。(丙)噸位稅。則依照現在之登錄噸位稅。其往來本港船隻噸位淨數。每噸不得徵收過一錢。(丁)上項稅款。由江海關稅務司代徵。按期於一定日期。劃付於港務局。

發起浚浦局改為上海港務局之議。為六國技術委員會所主張。由上海領事團呈報北京駐在各國公使核奪。使團深表同情。將全卷咨送我國政府審核取決。我政府接受此項提議後。即

暨交外內交三部討論。同年九月間。由我國政府。令知上海長官與領團協商具體辦法。十三年春。在上海開會。訂定淞滬港務章程草案。呈報駐京各國公使轉呈中央政府取決。因時局變遷而中止。該草案規定責任權限等等。最緊要及有關係利權之處絲毫不肯鬆動。於損失主權之處仍多。茲擇最關重要之點。節錄如左。

(一) 宗旨

以辦理改良淞港滬口。與其附近水道工程。藉期發展航商二業。并管理港內航務。及公共利便事宜。為宗旨。

(二) 責任

(甲) 在近海出入道及黃浦口內備一航道。其深度。闊度須合港口所需。

(乙) 隨時設施增加及保養港內之容積。港務之利便。及改良等事宜。以應需要。

(丙) 實行并管理一切便利公共之布置。

(丁) 治理航務。該管海關理船廳署之責任。

(戊) 隨時貢獻計劃。並開具工程之預算。

航業月刊 收回滬浦局意見之商榷

(己) 保存現有及將來舉辦之工程。及改良事業。不使毀壞。

(庚) 私家所辦利便港務事業。酌量扶助。

(辛) 每年核造次年之基金。及收入預算表。

(三) 組織

(甲) 局長額定五人。

滬海道尹。

江蘇特派交涉員。

海關監督。

稅務司。

巡工司。

(乙) 總副工程司額定二人。

總工程司。

副總工程司。

(丙) 參事會額定參事十一人。

上海中國商業各團體推舉六人。

上海領團及外國各商業各團體共推舉五人。

參事會之職務。係代表本埠各商業。考查港務之進行。及各

項工程之經營管理。並得陳述所視為正當之意見，為便於該會執行前項職務起見。應供給關於工程計劃及財政上一切之報告。參事會如對於港務局所執行或規劃之工程財政。或所辦各事之方略。有不滿時。可聲敘理由。請港務局集會考查。倘參事會仍以所陳未得滿意。可呈請國務院核奪。

(四) 轄境範圍

在黃浦自揚子江流相合處起至潮止處止。並沿河兩旁尋常大汛之高潮所到處止。在蘇州河自入口起至羅別根路止。其尋常大汛之高潮水線。訂明高出吳淞水平線十二尺半。在此境內。凡視為與航行河道有關之工程。非經局許可。不准興修。其沿邊駁岸大小碼頭船等。亦非由局許可。不得建設。在附近出入海道。自綠華山至浦下之雌鳩嘴止。(在格林納治天文台東第一百二十一子午線)其權限以水面測量改良及保存附近出入海道為限。港口範圍。自龍華上游楊思橋浜之上。或長橋東港起。作一直線。與江成丁字形。自該線起至黃浦江口止。在此界內及蘇州河。由河口起至羅別根路止。一切公共碼頭。為局所備公用之地點。及吳淞口外揚子江輪船拋錨處。均在本港範圍之內。

(五) 款項

接管滄浦局及海關理船廳署一切款項產業資財。並應盡義務。如遇借債。可發長期債票。惟債金當另備。以便收回債款。如工程債款。其償還期限不得逾三十年。如係購地借款。期限不得過六十年。滄浦稅依關稅計。不得過關稅總數百分之十。其免稅之貨。不得過物價百分之零五。上海港務處及本埠衛生處向來所得。按照現行稅率抽撥之款項。均歸收受。稅款由江海關稅務司代征。按期於一定之日期劃付。隨時定一價目表。列入需用一切便利之貨值。如公共碼頭堆棧等及僱用一切任務之收費。

(六) 職權

辦理及改良航務。並附近出入海道一切便利公共之事業。按照政府土地收用法。購置港務需用地畝。舉辦公共港口工程。並設施其他所需便利之公共港務事業。實行管理所布置之利便。及公共港務工程。編訂及實行關於港務工程與便利港務之一切條例。並在所管業及利用面積之內。担任監察看守之責。編訂港口章程。並接受江海關理船廳署之職務。收支上述各項款

項。并可借款舉辦以上諸事。關於港務工程之設施。地方當局應相助爲理。一切公共商船碼頭。郵船碼頭等。即民國十年技術委員會會計劃書中所獻議者。由港務局建設。其確實地位。亦由港務局審定。在清光緒三十二年高潮線內兩岸漲灘公產。得留爲築港之用。

現在浚浦局之現行章程。仍以西歷一九一二年所核准之暫行章程爲依據。其中最有語病以致妨礙國權之處。即在黃浦潮流所及之地。均屬該行管轄範圍一言。圖圖吞棗。貽誤實大。就地域而論。豈非內河舉凡黃浦潮流所達之地。亦均盡屬諸該局勢力範圍乎。甯不笑談。殊欠斟酌。

浚浦局現在狀況及與海關之關係

海關理船廳隸於稅務司。巡工司歸總稅司管轄。關於燈台。浮標。及港務。等海事行政。均歸巡工司辦理。關於指泊所。供事。管理機房等行政。歸理船廳管理。

海事行政機關。設本部於上海。以巡工司領之。其下分置理船廳。(管港務) 巡燈司。(管燈務) 海事廳。(管警務) 三處。內以理船廳最關重要。因中英通商章程第十款。有凡船泊之

航業月刊 收回浚浦局意見之商榷

指定。口界之判定。浮樁。號船。塔表。望樓之設置等等。均在海關職權範圍。而理船廳長得加入浚浦局爲幹部分子。與交涉員稅務司分庭抗禮。亦即因地位與職務上之關係所在。是以如此。

理船廳長在法律上有兩個地位。一在海關。其地位爲一專員。所司事務。關於各項海事設施及計劃。取得稅務司同意後。即可施行。如有疑難及法律問題。引起雙方爭執者。理船廳有全權解決。故理船廳長一席。非富有海事經驗者絕對不能充任。海關歷年均保持秘密行政。所有理船廳每年用度及一切費用等等。無總數可查。華人因地位關係。更難詳其內部底蘊矣。一在浚浦局。其地位爲一局長。所司事務。除開會列席及有關於浚浦計劃。審查施行外。別無何種重要。因浚浦局之工作。大半關於工程。一切設施。有洋總工程師主其事。關於政策及計劃。有顧問局司之。局長本同贅疣。不過形式而已。矧三局局長之中。已有二席爲外人所占。故遇事沈澁一氣。上下其手。表裏相用。幾無一次不與總工程師及顧問局取同樣之步調。由此以觀。則選云浚浦局完全爲外人機關。有何不可。因顧問局爲上海最有勢力之外商代表

集合而成。有權監察局政。在實際上其主管本為駐京公使。并非中國政府也。

海關專管關稅。各國制度相同。我國因咸豐八年條約。有海關派人指泊船隻。分設浮橋等事。經費在船鈔項下撥付等語。稅務司始有兼管港政之權。後浦局在當時復活之際。有洋商會董事多人。曾在上海密議多次。多數主張。謂滬浦局之設立。固注重在工程。及改良水道。中國政府萬一有不利於列強之政策頒布。則將來浦江水利及運輸。或將完全為中國所自有。其影響外國航業。實鉅。為防止前項危害起見。當在中國政府地位未經完全鞏固以前。一面以借款為號召。一面運動我國政府核准。務期將浦江高潮所到之地。一手網羅無餘。永久基礎當可樹立開在北京囑中撮合者。為英使及辛博森。而上海之陶拉亦預聞其事焉。至當時北京政府對於核准滬浦局章程。亦并非漫不經心。毫無致慮而見不及此。實以當時有二種原因。一為國家基礎初奠。對外缺乏信用。二為對南善後。需用大宗款項。亟待外款挹注。在當時政府之意。彷彿謂外國承認我國政府。應如何表示好感。猶吾人欠人一筆巨債。得債主概允豁免。能不感激涕零。當然予取

予求。無所不用其極。此為我國政府方面當年之錯誤觀念。一失足成千古恨。竟爾輕心一掉。鑄此大錯。目今覺悟。力求解脫束縛。真所謂再回頭已百年身矣。乃西人方面。得隴望蜀。竟有仍覺章程冠以「暫行」兩字為未達要求完全目的者。居然急進派。仍認為交涉失敗。於此可見外人對我。存心積慮。處處皆作進一步想。吾人甯能漠視。此外有關滬浦局之陰謀家。冷眼看破我國政府心理。故當時草立章程之際。特於顧問局之上。平加局長三人以作台柱。除以稅務司理船廳加入團體外。再加交涉員一人以作陪襯。并厚給俸薪以羈縻之。然試一究其實際。不特交涉員為一有名無實之木偶領袖。即稅務司與理船廳二人。亦屬龐然一物。尸位素餐。每月坐領優俸。為局中象養大員之一而已。

滬浦局以歷年來所存積蓄過多。所象養之一般西人。幾無事可為。鑒於章程為暫行性質。遲早終在淘汰之列。五年前遂有六國技術委員會之組織。大上海之新計劃。及設立港口諸問題。一時花樣翻新。巧立名目。風起雲湧。因之而生。以期維持現狀。同顧我國人明瞭港務者。鳳毛麟角。究居少數。徒唱高調。後台仍是洋商。設港以後。所得者無他。僅為多數大噸位船隻之國家。減輕

運輸担負而已。我國出口之貨。究在少數。仍難得平均之利益。現在該局總工程師司海德生。業已請假回籍。所有重要職員。亦均離職他去。至於浚浦工作。從前因有灘地多處。如高橋沙一帶。均可用浦江挖出之泥。墊成高地出售。以得高價。自財政部設立沙田局後。所有灘地。均由部給照升科。發生部局產權上之衝突。浚浦局因產權不能確定。亦即不再從事墊泥。故按諸實際。浚浦局工作。已處於停頓狀態矣。

稅務司與理船廳之地位。究為華人或西人。此層亦為法律問題之一。海關職員。實為中國政府之官吏。而非非入籍中國之人民。然外國政府既任本國人民取得中國官吏之身分。然而是否對於此等本國人民之資格亦連帶因之而消滅。遍查外國國內法。並無何項特別規定。查國際公法慣例。凡經交戰之國。其人民居留或服務交戰國者。均屬敵視。然咸豐九年。（西歷一八五九年）中國與英法兩國。因先一年天津條約批准事。重開戰端。當時兩國公使否認上海廣東兩關英法關員有辭職之必要。又光緒十年。（西歷一八八四年）中法因東京事件開戰。法籍關員依然任事。又民國六年。（西歷一九一七年）中德絕交。德籍

關員亦依舊繼續服務。基於以上種種之成例。是海關稅務司及理船廳在法律上之地位。當其服務時間。完全等於我國普通人民。因其根本上係受我國政府僱用。一切行為。應即聽命我國之監督及指揮實毫無疑義也。

海關收回釐釐已久。最近十年來國民鑒於不平等條約之束縛。而關稅協定。尤為束縛稅權最不平之一端。力求解脫。瘡口嘆音。終以政局變易靡常。因難達到完全收回目的。於此過渡期間。收回海關。果使一時不能即辦。（海事論其性質。並不屬於稅務範圍。且咸豐八年之條約。不過僅有用費在船鈔項下支付之明文。並無行政大權隸屬於稅務司之規定。）班班可考。不難復按。不若先將海事行政機關（理船廳）與海關先行設法分離。另由中國收回自管。青島自收回為自由港後。港內航政。概由港政局主管。歸膠澳商埠督辦直轄。並不隸於海關。待遇商輪。均中外平等。此種辦法。如中央仿照施行。即可將浚浦理船兩處同時收回。回重行組織一適當之港務管理委員會。以資管理。其結果不但可以取消外人所與種種積弊。且歷來洋商航務獨占優勢地位者。將亦由此而逐漸摧毀矣。

港務管轄問題及接收滄浦局之步驟

欲求上海港務管理上事務之統一。莫若將理船廳與滄浦局同時收回。另行組織。已略如上述。既可免海關之掣肘。且可樹海事行政獨立之基礎。是種主張。言之殊易。但收回理船廳與接收滄浦局。根本上性質不同。且並為截然兩事。簡言之。不能謂滄浦局與理船廳長因有職務上之關係。遂認為一手接收滄浦局。一手即可取消理船廳也。理船廳隸屬於稅務司。滄浦局專管海道工程。於事務上原無有何等重大關係。祇因洋商代表。欲利用海關人員以作傀儡。勉強附會以成全局。故即滄浦局可以接收。而於理船廳長地位並無若何之更動。欲從事接收理船廳。仍須從海關方面交涉入手。至接收方法。不外下列四種情形。

(一) 中央組織一港務管理委員會。先接管滄浦局。關於海事行政之設施。暫請理船廳協助辦理。是為局部解決。

(二) 中央組織港務管理委員會。將滄浦局與理船廳同時用斷然處置。分別接收。是為澈底解決。

(三) 於港務管理委員會中。保留一部分洋員法律上地

位。縮小其權利。為將來完全收回目的地步。是為臨時辦法。

(四) 港務管理委員會中。完全將外人之權利取消。務必根株絕盡。僅保留現在洋員個人地位略予羈縻。或聘為顧問。不與實權。是為澈底辦法。

茲將收回滄浦局之理由。簡單分為自動與協商兩說以備參酌。

(一) 自動說

(一) 查黃浦河道局。已於宣統初元收回。改為善後養工局。是我國對於條約上應負之責任已盡。民國元年核准之章程。於法律上缺乏充分根據。

(二) 所核准之章程。明明載為暫行性質。隨時可以作廢。

(三) 辛丑和約業已滿期。

(二) 協商說

(四) 港務屬於內務。所在之工程設施。並不在租界範圍以內。尤不容相提并論。以耳為目。

(一) 黃浦河道局。雖於宣統初元收回。然民元核准之章

程。改組爲浚浦局。於法律上可視爲新契約。不論其性質之久暫。然必須經雙方當事人同意。方能作廢。

(二) 浚浦局現在收入。悉仰給關稅附捐。此指既徵諸洋商進口貨物。且指定爲浚浦經費。假定此章程認爲新契約。則爲國際間之一種協定。即不得不爲一種有條件之磋商廢棄。

(三) 內閣總理所核准浚浦浦章程。雖手續欠妥。是爲對內問題。對外並不因政府之手續欠缺。協定即失其效力。刻下假定此章程仍爲有效。則章程內並無時間久長之規定。欲根本推翻。仍須從協商入手。

(四) 浚浦局隸屬中央政府。改歸市轄必經協商。

(五) 政府任令一法人機關。在其土地上有使用權。歷十餘年之久。並不抗議撤銷。是爲默認。

我全國人民處於列強積威之下。備受不平等條約之束縛。威引領觀望國民政府之雷厲風行。大展新猷。在此時期。而爲消極主張。不但使民衆失望。亦必受大多數民衆之指摘。吾國政府官吏在國民政府成立以後。十六年間朝更幕動使。其不能久

航業月刊 收回浚浦局意見之商榷

於職務。努力效命。故同爲一機關幹部分子。往往不克容其發展。積久我國之利益悉爲外人所吸收與侵佔。前事俱在。不難復按。此乃措置失當。由於自身責任上之放棄。吾人今日假定能將浚浦局自動收回。以慰吾人朝夕不忘之希望。倘若以後國家施政仍然不良。勢必再蹈前轍。何如處過渡之時期。即採用過渡之辦法。祇須國權得無妨礙。利益可以均沾。則不平等條約取消之目的已達。其結果不惟接收浚浦局事務上可以順序而行。且理船廳同時亦有附帶收回之希望。以樹國家收回全部海事行政初步之先聲。此爲不佞所最渴望者也。在目前中央政府所最關重要並急須舉辦者。是在設立一正式港務接收機關。將人員先行派定。第一步手續。將歷年各方面所具之草案及章程。詳細研究。多多參酌。限定日期。決定方案及組織辦法。并須主張決定第二步將浚浦局先行接收。然後即開理船廳收回之辦法。按部就班。有條不紊。

設立中央港務管理委員會之主張

不佞主張設立港務管理委員會者。有下列數種理由。

(一) 港務管理委員會上加一臨時兩字。猶昔時上海公

共租界法院。於法院上加臨時兩字。藉以確切表明此機關屬於臨時性質。所擬定之法制章程及規則。亦均屬於暫行。

- (二) 以委員會名義將滬浦局理船廳收回。一預備於不得已時。可容納特種適合組織。二可於此中間預留週旋餘步。遇有外交發生困難時。得有充分之伸縮。從容之展轉。

- (三) 在海事行政未經收回以前。欲求滬浦局理船廳同時解決。不將稅務司巡工司加入團體為幹部分子。不能達收回目的。既允許將洋員加入團體。尤非採用特種組織。則機械不能運用與旋轉。委員會所占便利之處。第一在可不破壞上海特別市之現行章程。第二可於組織成立時。多增中國委員數目。以作無形抵制。為他日有事時之種種準備。

基於以上三種理由。不佞遂決定下列方案。

- (一) 設立中央臨時港務管理委員會。
(二) 修改滬浦局現行章程。訂定平等條款。

- (三) 設委員九人。

(一) 交通部代表。

(二) 外交部代表。

(三) 建設委員會代表。

(四) 海軍部代表。

(五) 海關稅務司。

(六) 海關巡工司。

(七) 港務專家。

(八) 法律專家。

(九) 上海工商業團體代表。委員之中。以交通部代表為主席。並定規定。

(十) 三席為常務委員。而稅務巡工兩司。并不保留其在海關法律上之地位與資格。則操縱比較裕如且易從容應付。

(四) 顧問局保留。顧問額定十二人。由左列團體推選充任。

上海中國工商兩業各團體共推舉八人。
上海外國商業各團體共推選四人。

(五) 委員會隸屬於國民政府。

(六) 委員會之下設立四處。(一)總務處。(二)浚浦處。(三)港務處。(四)沙田處。(一)(二)(三)兩處之中。僱用現在浚浦局之總工程師及海關理船廳長爲處長。另用華人工程師各一人爲副處長。共同負責。(一)(四)隱相牽掣。二處之處長。悉用華人充任。得以監督一切。

(七) 顧問局爲諮詢及設計機關。如建議未得委員會之採納時。得呈明中央核奪。

以上諸端。係斟酌我國現在外交上之環境狀況及地位。所定之一種適當辦法。如能根據此辦法從事接收。則浚浦局所有價值一千四百餘萬之工程資產。及所有之現款。均可任我支配。不若債務人有負還本之責任也。然不佞有不能已於言者。浚浦局之設立。在修養海道。以從事於擴充上海工商兩業爲主旨。論性質。固爲國家之一種公益機關。且爲外人歷年來所辦理之最有成效者。故不該接收則已。若論接收。則吾人所抱維一之企圖。當視浚浦局之收回。卽爲國權之收回。而以後諸凡行政上之設施。與夫興辦各項計劃之所自出。尤必化除私見。顧全邦交。以樹

航業月刊 收回浚浦局意見之商榷

風聲而立基礎。至若會計獨立。任用專家。以主會務。所有絲毫款項。政府不得藉口移作別用。以保國體。而資信守。尤爲其中先決問題。最關緊要者也。

太平洋的新航運

中美太平洋航綫內。本年英美。日本。那威。均增派新輪。各從速率上。以全副精神競爭。大致新船馬力。每小時至少須行十七海里以上。而各郵船之爭鬥尤烈。有增至十九里者。有增至二十里者。大西洋航界之快船熱。已盛行於太平洋一路矣。英商史密士輪公司。向無中美班輪。今次特派一萬噸級之新式貨船十餘艘。來上海開闢中美新航路。其航綫以上海至美國之海斯登。而經航日本者。蓋海斯登一埠。爲華絲去美之集中地。兼爲美棉輸出之重要口岸。茲已派西雅圖城。溫古華城。維多利城。大西洋城等船開行來滬。在遠東方面。已委託祥泰洋行總理。從此中美航綫內。又多一英輪公司。合原行之日美那威英輪。共有十九家公司行駛。所有船舶。已超過二百艘以上矣。

收回航權與發展航業之急切

陳柏青

一、引論

從前二十世紀的世界，是從陸地移到海洋的世界，因此世界上的一切問題，也就從陸上移到海裏了。自歐戰後，世界的趨勢，遂由大西洋進展至新的太平洋了。而最近的太平洋，又由鬆懈平淡而趨於萬分緊急嚴重的時代。所以世界各國對於國外航務，莫不銳意振作，竭其全力謀所以擴充，試觀現在各國最大商船，每至六七萬噸以上之巨，四五萬噸和兩三萬噸的船，已是極平常稀鬆的了。而且都有其本國政府和人民以爲後援，如日本遞信省，對於其本國各航商，每年的津貼，不啻五十萬以上；其他歐美各國，更可概見。回顧吾國以前的政府，不但加以維護，且視爲無足輕重的一件事，摧殘若惟恐其不及，其愚拙自殺行爲，一至於此。能不慨歎，但此種貽誤後世的罪惡，以前的政府，誠然不能辭其咎，而當今建設發軔之時，國人依舊不肯注意，實在令人百思不得其解，確是無從使人原諒了。

現在太平洋的海權競爭，已在劇烈的開幕，各出全力以相

競，中國當然是他們逐鹿的目標。重心所在，一定要遭他們偌大的蹂躪，是無可避免的了。中國處此風雲緊急鷹鷂視的太平洋要衝，茫茫前途是何等的黯澹，何等的危險，事實昭彰。我們在還能否認嗎？總理曾說：以前大西洋的競爭，我們可以不管，可是現在太平洋的競爭，我們却不能不管了。這是如何大聲疾呼發人警惕的指示！現在我國以如許長遠的海岸綫，無限天然的良好港灣，而貨物的吐納集散，反咸失了自由。年來航政既不修明，不平等條約又層加束縛，國內航業失敗到不堪地步；海洋事業，幾等於零能不痛心。急起直追，甯能再緩。要知捨兵戰而言商戰，非以商力爲主體，如何角逐於競爭之場。我國的航業現狀，要想應付列強的競爭，試問能乎不能耶。

我國航業界，對於上面的利害關係，無不惘然憂之，亦知此後欲本挽回中國利權，航業所繫，實爲鉅要；顧無國家實力補助，和國人的一致努力贊襄，縱百般經營，亦不易希望有興盛之效。徒見其衰落而已。夫人以一國之財力與他國相角逐，我則以低

徵航商之財力與人一國相競爭，前途可想。維持此有限航商希圖僥倖勝利，決對不會振衰起弱的。去歲中日通商條約改訂，至今還未確切成功，而國人對於此點主張，也似乎未有真實的覺悟；作者於此，實覺百感交集；要知我國航權問題，決不是今日航界區區數人所能隨便解決的，必須全國奮起圖強，一面督促政府從速收回航權，一面還得大家能有根本的認識。互相爲助，而資策應，庶幾各航商外可以除去外船之壓迫，內復得政府資助，有恃無恐，奮勇轉戰，以期最後勝利。茲篇僅就我國航權喪失與航業不振的原因和影響，以及世界各國航業之猛進，與收回急切需要而言。是以諄諄告誡，提醒國人，庶幾於航權問題，能引起大家特別的注意與猛省。

二、我國航權喪失與航業不振之原因

我國航權喪失，已近八十餘年，當時固由於列強壓迫，要亦政府當軸昏聩。不明國際間直接貿易與本國內河航運之利害關係。至於國際貿易，當然不能拒絕；但內河航運決不能輕予斷送他人，其理至明，乃當時政府初尙拒絕，及經屢次慘敗之後，竟不得不屈服。長江首被侵入，政府以爲既允外輪入江，就顛預的

任憑他在沿江各口岸間運輸貨物縱橫馳騁，如入無人之境。而外輪得寸進尺野心日熾，於是內河航運權，也就逐漸的一併喪失。如咸豐十一年自訂章程，允許外船在沿江口岸間運輸土貨是也，由此可見內河航權喪失之初，並非由於外人的巧取豪奪，實是在政府的衰衰諸公自甘棄業拱手讓人，無怪外人以爲國人之可欺，日肆其鯨吞蠶食技倆，實行其狡詐手段矣。特再舉下述數種原因：

(一) 清室注重暫時稅課而不計永久航權——光緒二年烟台條約，英人要求增開長江口岸以備輪駛，當時商約大臣米鴻章奏摺有云：「……該使既必欲議准，似不在停泊處所之多寡，要在口岸內地之分明……如此辦理，該總航務司敢保洋稅毫無偷漏，釐課並無耗損……」他的意思是在長江各口岸論，則外輪運到貨物納正稅外，可無須另稅，但若在內地論，即須加納子口半稅。又光緒二十二年全權大臣張蔭桓奏遵議日本商約摺云：「臣惟有恪稟宸謨……力與磋磨，庶爲海關增一分稅項，即爲國家保一分利權。」像這樣的話語，（見前清外交公牘）是非常之多。當時外人要求長江通商，政府所以拒絕的原

因，僅怕釐稅的偷漏，並不計及航權喪失，故前後所訂章程，悉斤斤於稅項，防弊各節。從未着重航權二字；於是航權遂輕輕斷送於不知不覺中矣。

(二) 中國自認外輪，亦可發展商務——光緒二十四年總理衙門奏議內港行輪章程摺云：「中國自與各國通商以來，江海口岸，輪船暢行，商務因之日盛。」又云「近年以來，蘇州、杭州兩府，開設商埠，民船往來，多用輪船拖帶，搭客運貨，悉皆便捷，仍與民船貿易，並無窒礙。」又云「擬將通商各省所有內河，無論華商洋商，均准行駛小輪，藉以擴充商務，增收稅釐。」可見當時清廷惟恐稅項損漏外，其餘對於外輪行駛內河，不但不加防範，而且非常歡迎，甯計及喪失國家主權呢？

(三) 外人先從事事實上試行侵佔，積久成習，遇機即要求訂入約章，遂成合法權利——外人既看透國人惟小利是圖，故於條約之外，常以誘惑手段，先從事事實上試行侵略，我國不察，他就順勢要求列入約章，如長江初次開埠，僅漢口九江鎮江三處，新時英船即充滿江漢，光緒二年煙台議約時，李鴻章奏摺云「長江自開碼頭後，輪船隨處停泊，載人運貨，因未明定章，礙難

禁阻。」又如日本輪船先在煙台東三省間往來行駛，到一九〇三年（光緒廿九年）中日議訂通商續約，日本起初要求明文准許，並稱事實上行駛已久。但中國政府並未知悉，到扎飭總稅務司查復，就「日本小輪在該處行駛已久，礙難駁拒。」（見商約大臣呂海寰奏摺）像這種例子，實不勝枚舉，都是當時政府的顧預，給列強不少的機會，以致遺害迄今。雖其原因尚不止此，但可總歸結到由於當時國人根本不認識航權為何物的一句話。

至於我國航業失敗原因，其主要有下述的幾種：

- 一、因不平等條約和默認的慣例的拘束的壓迫，在使外輪處於優越地位，而操競爭中的必勝權。
- 二、政府從未予航業保護與補助的開發。
- 三、內亂的影響。
- 四、關稅的掣肘。
- 五、經濟現象的不利。
- 六、公司內部組織設施的失當。
- 七、國人不認識及不注重於航權。

基於上列種種更略述之於下：

(一) 我國的航業史，簡直由帝國主義的侵略起點，彼既受不平等條約的堅實保護，又有雄厚的資本爲之後台，他們的目的既在侵略，所以各國在華的航業總是銳意的擴充，而力量薄弱單獨無靠的中國航業，悉處於威脅壓迫地位，設再競爭，甯有不失敗的道理，總之外船既受不平等條約的保護而愈加發達，則華船當然愈趨衰落。

(二) 航業既爲國家流通經濟命脈，則此項事業，在未能完全爲國家經營以前，自應力求促進人民的發展。所以列強無不以全力保護和補助其發展，尤必有國家的鉅款補助，方足以謀充分的發達，但中國對於航業，從未開政府的保護和補助，一任其自生自滅，有時反加摧殘！

(三) 中國的政局，既變亂百出，軍事當局，卽任意扣留，作運輸之用，因此華商輪業，既不能按期開駛，又時有被軍事毀壞或事後竟不賠償，所受痛苦，實難盡言，證以去年（一九二九年）一月至六月的六個月中，招商局因應差與零星裝兵的損失，據該局的報告，一月份約二五四三兩，二月份約三八三三兩，三月份一六〇六三三兩，四月份一八〇三二〇兩，五月份一六〇八

一七兩，六月份一二三四二五兩。以上所列之數，乃就實際營業日最低限度之可能範圍內計算的數額，其應差各輪所應收入之租金二十一萬餘元，已經除去，合計損失六十三萬一千三百七十三兩，此外因裝兵而發生的其他損失，如因裝兵致船身損燬之修理，該局半年間的修理費，又共三十一萬八千餘兩，裝兵損失中，至少須負擔三分之一，約十萬六千餘兩，此外如客貨阻滯，其損失，又何啻倍蓰其數當在四十萬兩以上。因此該局半年來所受內亂的影響，其損失總數當在一百萬兩以上的巨額了。此不過單就招商一局直接間接損失而言，其他華輪之受害亦莫不如是。徒爲外輪造機會無不利市三倍云。

(四) 關稅問題在一國的財政上經濟上都有絕大的關係，足以扶助本國企業的繁榮，防止別國企業的侵略，已成爲近代國家經濟的重心政策。而我國海關主權，爲不平等條約所束縛，偏操諸外人之手。遂使中國外不能防止企業之侵略，內又無從使本國企業的繁榮。

(五) 中國種種混亂，已達極點，經濟紊亂，尤不待言。兵匪遍地，民生困苦，百業凋敝。一切經濟權衡，悉爲帝國主義和軍閥

五〇、〇六三 四、七〇、九五五 六、三三三、五五五 一八、三三三
 四〇〇、〇七一 三、〇四〇、四五五 三、三九二、二五二 九八五
 八五、〇六五 七、七〇、八四四 一、二四六、二二三 三、三三三
 七九、七八四 一、〇三三、五八五 一、〇九二、八四三 三、三三三
 九三、四四五 一、〇三七、五八四 一、三三四、〇〇元 三、三三七
 三、九三三、〇六六 一、元、六六六、〇九九 四、元、六六六、〇六六 一、〇〇〇

在上表中，一九二八年和一九二三年相較，中國船的噸數
 (包括民間帆船)僅增加了九六五、八七六噸，而外國輪船的
 總噸數，却增加了四、〇八六、六五八噸。即以一九二八年的統
 計來說，總計是三四、五八三、三六六噸，中國船是六、三三三、
 三六五噸，而中國僅百分比一八、二五%，外船占八一、七
 五%，且六、三三三、三六五噸的中國輪船，大部是鏽損破舊不
 堪以言競爭果何特耶。再試看去年(一九二九年)上半年的六
 個月中，上海中外輪船進口噸數，華輪的減少與外輪的增加如
 下：

國名 一九二九年七月 一九二九年一月 二月 三月
 英國 五〇五、八三五 五九、九三三 三、六、八、六 四、五、〇、六六

航業月刊 收回航權與發展航業之急切

日本	四、五、〇、〇〇〇	三、八、〇、〇〇〇	三、五、〇、〇〇〇	三、七、〇、〇〇〇
中國	二、九、〇、〇〇〇	三、五、〇、〇〇〇	二、〇、〇、〇〇〇	二、〇、〇、〇〇〇
美國	四、三、八、〇〇	一、六、〇、〇〇〇	一、四、〇、〇〇〇	一、二、〇、〇〇〇
荷蘭	三、三、八、〇〇	二、五、〇、〇〇〇	三、〇、〇、〇〇〇	二、五、〇、〇〇〇
挪威	四、〇、七、五〇	三、七、〇、〇〇〇	六、二、六、〇〇	五、〇、〇、〇〇〇
丹麥	一、六、三、三〇	二、五、五、〇〇	二、五、九、〇〇	二、七、七、〇〇
意大利	一、二、三、七〇	一、〇、八、五、〇	一、五、〇、〇〇〇	一、三、〇、〇〇〇
法國	五、一、七、〇〇	四、九、七、〇〇	一、九、〇、〇〇〇	三、七、〇、〇〇〇
德國	六、九、七、〇〇	四、九、三、〇〇	四、七、四、三三	六、九、九、〇〇
瑞典	三、〇、〇、〇〇	三、〇、七、〇〇	二、三、〇、〇〇〇	七、五、〇、〇〇〇
芬蘭		五、〇〇〇		五、〇〇〇
比利時				
希臘				

(接上)

四月	五月	總計	百分比
四、九、五、五元	四、九、二、〇〇	二、八、四、三、七六	三三
四、〇、四、九元	一、六、一、一四	二、〇、四、一、〇九二	一四
三、四、六、〇三	四、一、五、五	一、二、八、〇、五元	一四

一四·九三	一六·二五	八六·一〇一	一〇
一〇·三三	四·〇五	一〇一·〇六五	二
八·二五	三·九七	一〇六·四七二	四
七·九七	三·四三	一八·三三	
三·九〇	三·四〇七	二七·四七	
五·四五	四·八五	二五·九五	二
七·二三	六·〇九	三六·八九	四
一〇·九五	四·〇一	四·一〇三	
九四	九四	二·九六	
		三·〇七	
	三·四七	三·四七	

在上面的統計中，可以看出中國輪船進口在前幾個月還居第三位，到了五月，竟降至第七位，不僅遠遜英日美，並法德威挪亦不如。詳查五月份銳減的原因，則長江戰事所賜。五月後，華船依然每况愈下。

再以一九二七年十二月到一九二八年五月和一九二八年十二月到一九二九年五月，上海中外船進口噸數作一個比

較，更可知最近半年來中國航業的不景氣，與帝國主義在華航業的急進適成反比例了。

國別	一九二七年十二月 至一九二八年五月	一九二八年十二月 至一九二九年五月	增或減
英國	二·六三·四七	二·八四·七六	增三·三零九
日本	二·三三·四六	二·四·〇三	減七·八七
中國	一·五三·五五	一·三六·五九	減一·一六九
美國	八〇·六一	八三·〇三	增二·四二
荷蘭	一·六·九七	二〇一·〇五	增一九四·〇八
挪威	二五·九六	四四·四三	增一八·四七
丹麥	九·五四	一八·三三	增八·七九
意大利	一四·〇六	二七·四七	增一三·四一
法國	三〇·四四	二五·五五	增四·八九
德國	二四·七三	三六·九八	增一二·二五
瑞典	三〇·三一	四·〇三	增二六·二八
總計	八·七·七四	八·五〇·六三	增二二·一一

(包括其他)

觀上表，半年來各國在華航業減少的是日本，中國，意大利，

此外各國均有增加，而中國銳減數日，尤覺可驚，上海為中外航業所集中，以其進出口情形統計之。自可推想及於中國航業整個的情形。

以上幾個統計，外輪方面還包括一部分遠洋航業，至於外輪完全在中國營業的，英商定期航船有太古，怡和，大英郵船公司，不定期的則有藍煙燭，美滿，英印等等公司。日本定期有日清，大阪，大連，三片等公司，不定期的有山下，日郵社近海汽船會社等等，美國有大來，提督等公司，其他各國均有不定期船在中國沿岸航行。返視中國航業最大為招商局僅有二十餘艘，他如，三北，政記，甯紹，大達，大通，肇興等公司，則規模較小。至於船的噸數更遠不如人，而船齡又多在數十年以上。外船則大半在十五年以內，且將長江及沿海中外航船情形，調查如左，至中國南部珠江流域，北部松花江，黑龍江等流域的情形，還沒有正確的調查，不過我們曉得北部內河的航業，差不多是被日本包辦；南部

航業月刊 收回航權與發展航業之急切

時間	中國輪船 的數目	外國輪船 的數目	總數
一九二三年	四八〇	五〇四	一〇一四
一九二四年	四八〇	四九四	九七四

內河航業，差不多是被英國包辦。

據日人最近對於長江沿海方面中外船隻的調查，如下：

長江方面 沿岸 總計

日本	三隻	一七噸	六隻	四〇七噸	八隻	一八〇六噸
中國	三	四七五	三	一五六九	一五	一六五〇噸
英國	四	七六三	空	一五三三	一〇五	一〇九〇噸
美國	一〇	七六四			一〇	七六四
德國	四	四九六			四	四九六
意國	七	二五七			七	二五七
其他	九	四九六			九	四九六
合計	三三	一八六六	一九	五三三	三三	五三三

現在我們再將一九二七年的海關報告中，來看幾年來外國在中國航行船舶的隻數，及噸數的趨勢，和中國航業的每年下降。

外船噸數	中國噸數	總數
一〇〇三〇六	三〇三六	三〇四三六
一〇〇四八七	三〇三六	三〇四八七

一九二五	四〇七四	四〇一〇	六八八四
一九二六	元六四	元九四九	六二四
一九二七	四九七	四六〇一	六三六

在一九二三年中國輪船的數目是四五·八三〇。總噸數為三·四一二·七六一。中外噸的總數是三·四三三·八二七相差幾乎十倍，而在一九二七年，我們只有三四·九三七隻輪船總噸數僅為二·四一八·一七六。外船的隻數雖亦減少至四三·六〇一。但考其總數，仍有二九·二二八·二一五。幾年中竟增加九六·一二九噸，而中國却減少九九三·五八五噸，這是如何可驚的數目呢！由此可知發展的惟有外輪，外輪愈發展，中輪遂愈衰落，上面便是鐵證。

依一九二九年五月二十九日之申報揭載。略如下表：

A. 中國輪船的約數

一〇〇〇至	五〇〇噸	三〇一輪船	七〇〇〇〇噸
五〇〇〇——	一〇〇〇噸	七〇	五一〇〇〇
一〇〇〇〇——	五〇〇〇噸	一五五	二九〇〇〇
五〇〇〇〇以上		二	一一〇〇〇

一九二六	元九六·七六	三〇四·三〇	三〇〇〇·九六
一九二七	元四二·六六	一九二·四二	二六五三·六三
一九二八	元三八·三五	二四八·二六	三六五·元一

合計 五二八 四二三〇〇〇

B. 英日兩國專在中國沿海內河營業船統計

公司名	國別	隻數	總噸數
太古	英國	七〇	一五六·〇〇〇
怡和	英國	七七	一九五·〇〇〇
日清	日本	二九	四八·一四一
大阪	日本	一一	一九·六三三
大連	日本	五	一一·〇五七

說明：英國的不定期航船已約算在內，日本的噸數，不定期航行船約有十五萬噸，尚未列入（日本在中國航行不定期船要比定期航行輪船還要多，這是的確事實）

我國航業在國內已如此頹敗，且不必再夢想遠洋航業之發展了。茲再引英國商會雜誌第一一六期所載之表以明之：

各國往來美洲及太平洋之航業

國名	一九二六年	百分比	一九二八年	百分比
美國	二·三三〇元噸	四九·九七%	二·九一九二噸	五三·八〇%
英國	一·二九〇·〇八噸	二五·〇六%	八三三·四〇噸	三三·五五%
日本	一·〇〇四·〇六噸	三三·〇九%	九六一·〇九噸	三三·一五%
挪威	五·二五八噸	一·二二%	六·九八噸	一·〇五%
中國	八·七四噸	〇·一九%	三·五三噸	〇·〇九%

從上面統計中我們可以看出中國輪船在美洲及太平洋航業中占如何微小的位置了。

中國在世界航業中，本無地位可言，其所以還有此些微位置者，仍是靠着南洋，非列瀆，仰光等地的華僑創辦的航業。提起我們本國，可說完全沒有一隻船到遠洋去的。

四、我國航權喪失之隱痛

航業問題，關係國民經濟和產業發展至鉅。航權則更關係國防，政治，經濟，政策等等大問題，所以世界各國對於自國國內航行權，莫不為本國國民所獨占。以中國產業落後國家，航權偏受人蹂躪無餘。所受影響，尤足痛心。

(一) 國防影響

航業 月刊 收回航權與發展航業之急切

(1) 外船任意駐紮之可虞帝國主義藉不平等條約的護符，船舶既暢行國內，復藉口保護僑民，生命財產，遂有一八五八年中英天津條約第五十二條之規定「英國軍艦，如無仇敵態度 (No Hostile Purpose)，而從事于海賊的追擊，英國軍艦可自由行駛至中國內地各埠 (All Ports) 至於食料之購入，放水及其他因必要而修理時，並得享有各種便宜，司令官得以平等的禮節與中國官吏折衝樽俎。」又在「一八五八年中美天津條約第九條有「美國國有船(軍艦)巡航至中國沿岸及各通商口岸時，如係為保護該國商業及學術研究者，無論抵中國任何港或其附近，均應表示兩國的友誼關係，而該船舶司令官與所在地之最高長官，應以平等及禮讓為條件互相交接」之規定。關於此事在一九〇三年美國軍艦「Villalobos」號被派遣至揚子江上流之某地地點時，曾受當地道台的抗議，該司令官即向美政府報告，並徵詢本國政府意見，據美政府之意，即認中國早在條約上承認其航行權。不成問題。同時又在「一八九〇年發生了外國軍艦未經中國政府

之同意，而私在未開商埠地方測量及從事水深調查等問題，對方則以為根據上述的一八五八年中美條約第九款所云「美國政府為防美國船舶在中國沿岸海上之觸礁，破損覆及其他意外計，且在逮捕掠奪的海賊場合之下，美國的國有船（按即軍艦）得追踪，或逮捕該海賊，但約定在受審判或處罰時，准予引渡。」一八九〇年八月四日美國公使曾致譚中國外交部，以為中國沿岸的航海，非常危險，不時恆有意外事件發生，且在天時不良，或海賊追踪時，在中國商埠內應有「避難地」之設，至商埠之未有測量之標識及燈塔之設置者，則認為無用，而對中國政府之抗議，認為係無理由之答辯，時至今日，循行如故。而各國咸以最惠國條約而均沾，近年更屢藉事故而任意開砲轟擊，慘案之發生，為空前所未見，尤足寒心。

(2) 航政權連帶喪失，因而洩漏國防秘密 航政權，是管理航路，港灣，水路圖誌，及深淺測量，船舶，碼頭，倉庫等一切水上交通行政之權。乃因航政對於國防有密切關係，當然屬於國家，但歷來政府，一因條約之束縛而放棄，二，太

無管理航政之知識，故委諸海關洋員兼管，於是不但事實上對外船種種優待，對華船種種壓迫，形成不平等之現象，而在條約上觀之，一八五八年中英續約第三十二款「通商口岸分設浮橋，號船，搭表，望樓，由與領事地方官會同酌視建造」同年，中英通商章程第十款，通商各口，（中略）任憑總理大臣，邀請英人幫辦稅務，並嚴查漏稅，指定口岸，派人指泊船隻，及分設浮橋，號船，搭表，望樓等經費，並於船鈔項下撥用，（下略）但現在航政權完全握在外人手中，又如一八五八年中法條約第十五款，「大法國船隻駛進通商各口地方之處，就可自雇引水，即帶入口。」於是引水人外人又得自由充任，故於中國港灣河道之深淺，以及國防上之險要形勢，均能洞悉無遺。一旦有事，何異全國門戶洞開，任人出入毫無阻止耶？

(3) 國防缺乏 一國欲建設精良的海軍，必先自發達航業始，所以航業發達之國，其海軍力定必強大，英美日等即其明證。且遠洋航行之商輪，在平時運載客貨，戰時略加裝置，即可為運輸艦，巡邏艦等之充用，一舉兩得，利便非常。

即內河航行小輪，在戰時運輸尤為急需。我國航業，已被各國佔去百分之七十以上，船更鏽朽不堪，瞻念海防，彌覺太不充分矣。

(二)政治上的影響 我國航行權的喪失，即一切主權喪失的源泉，因外船既得暢行內地，於是僑民入境，使利日多；要求租賃居留地之舉，亦因之而生，因居留地的取得，平時，就有領事裁判權的偏護，有事，則更藉口保護而駐兵。傷害領土的完全，自然不必說得，而有領事裁判權關係，所以外國商船任意在中國領水內犯罪，橫行無忌，糾紛時起，且不守人道，屢次肇禍，如新大明，新康等事件，財產損失，人命慘死，幾乎時常發生，而事後外人又特領裁判權，從未有公正結果。此外如國人之不良份子，包運鴉片，希圖厚利，私販軍火，助長內亂，尤不一而足。最怪者，我國政治犯一逃外輪，即不能直接至該船逮捕。必須履行請求引渡手續，結果往往展轉漏網。我國政治的不能入正軌，又可說一半由于一班軍閥政客到窮蹙無歸時候，就靠着外船的穩固，一走了事，不負些微責任。到有機會的時候，就靠着外船的穩固，到處活動，這是造成我國內亂有力之原因，尤當引為奇恥鉅辱者也。

航業月刊 收回航權與發展航業之急切

(三)經濟貿易及航業直接影響：

(1)經濟貿易的影響 航業對外貿易的偉大效果，歐美實例，非常顯著，中國航業衰敗，國人貿易運輸出入口品，出口貨固全恃外船運送，即國內貨物流通，有時亦非賴外船不可，外貨更係悉為外船轉運，遍及各地，無遠弗屆，外輪所至之地，即外貨暢銷之處，現在洋商貿易地位，日進無疆，全國市場陳設萬有。可見外船輸送力量，推銷本領，着實可驚可慨。再不自救，尚待何日。試將最近外船在中國境內對于航行收入和中國的比較列表於下：

國別 金元數

英國	一·二六二·九二六·一八一
日本	七〇七·二一〇·五三四
中國	七七六·二五九·九四四
美國	一四五·七〇四·一二九
法國	四五·六三〇·八九四
俄國	四一·九〇五·九四五
荷蘭	一六·九九七·三六二

二九

	噸數	貿易額	總貿易額百分比
挪威	一〇·八三六·四九二		
丹麥	九·四五五·三二八		
瑞典	三·八三〇·七三四		
意國	三·四九七·五五九		
葡萄牙	一·五八八·九七二		
其他	三一六·九五四		
合計	二·九二六·一六〇·九二七		
中國所得全年的運費	只七七六·二五九·九四四兩		
而全中國全年各國所得的運費總計	二·九二六·一六〇·九二七兩		
各帝國主義要賺去	二·一四九·九〇〇·九八三兩之多		
這是一個何等鉅大漏卮	茲更從海關報告中		
又得中國沿岸內河輪運貿易比較表如下：			
	噸數	貿易額	總貿易額百分比
一九二六年	各國總數 二四·六九·六〇六	四·五九·七五·七一	七·七一
	中國總數 六·五三·六三三	一·〇〇·八六·九七〇	三三·元
	各國總數 二六·三〇·六五	四·四四·四六·八六七	七·〇〇
	中國總數 三·六六·〇三九	〇·六六·五〇·四八〇	二〇·九〇
一九二七年			

一九二八年 各國總數 一五三·六〇〇·〇〇一 四·七三·五九〇·〇五 六七·八二
 中國總數 五·五三·三三三 一·九三·四四〇·五〇 三三·三
 即於一九二八年各國總噸數計一五二·六三〇·〇〇一噸，其貿易總額合計有四·七二·七九四·〇六五海關兩。其貿易額是年有增加。中國海運隨內外貿易發達而增進，不過此等貿易，中國船全賴本國商人光顧，願華商貨物運送，仍有大部分借重英日及其他外輪，貿易額的百分比在一九二六年度，外國船得七六·七一%，而中國船僅得三·二九%。在一九二八年外國船則得七六·八七%，中國船只有二·三三·一三%。可見每年漏卮亦隨外船的增加而遞增矣。

(2) 航業保護權之連帶喪失 凡一國對於航業保護所採取的手段有三種：(一)關稅(二)噸稅(三)內地貿易稅。這三種手段使用，即可對於外國在本國航輪，或由外船所裝貨物，課以重稅，對於本國船則特別優待。以上保護手段能充分使用，雖一國航權與外人共享，仍可於此操縱中隨時使外船衰落，本國船發達。第我國這三種權利，早經一併喪失。在五港進出口應完稅則協定及通商章程，有採

用所謂值百抽五的片面協定稅率，於是中國受禍八十餘年的進出口貨物一律受值百抽五的束縛，其結果，非但航業受極大影響，即外貨的充塞，以致一切工商業，都因而不振。噸稅及內地貿易稅自定權的喪失，首見於咸豐八年之中英續約，其第一十九款有『英國商船，應納鈔課，一百五十噸以上，每噸納鈔銀四錢；一百五十噸及一百五十噸以下，每噸納鈔銀一錢……稟明海關監督，發給專照，自是日起，以四個月為限。』同年同約第二十八款有『凡洋貨由通商口岸運入內地，或洋商往中國內地購運貨物出洋，僅納進口稅率或出口稅率之半之子口稅，即可免納沿途一切釐金。』又同治二年中丹條約之第四十四款有『丹國商民，沿海議定通商各口，載運土貨，約準出口，先納正稅，復進他口再納半稅』云云。自此以後，各國商約，都有同樣規定。光緒廿九年，又有中日續議內港行輪章程，此項章程，與本問題相關約有三端：

(一) 該章程第四款：『中國不準日本輪行駛之內河，則華輪亦應一律禁止。』

航業月刊 收回航權與發展航業之急切

(二) 日本船在華須比照華船享受同等待遇，故無論華洋輪船，其關牌須由稅務司發給。(依該章程第一款解釋，是為適用光緒二十四年續補內港行輪章程第二款之結果。)

(三) 中國課日本輪船之貨稅，不得較課華船之貨稅加重。(依該章程第十款之解釋為適用光緒二十四年之續補內港行輪章程第二款之結果。)

外船在中國航行，優待如此，而我國航業保護權，反處處受人束縛，我國航業，動輒得咎。如何發展，非但不能保護，還加上重重壓迫，所以有今日最顯著的本土航業頹敗，皆實身契階之厲耳。自新稅率實施後，噸稅子口稅，沿岸貿易稅，似有自定自主之權，惟舊制度尚未廢除。依然照舊稅率繳納，並未增加，為今之計，實有急不待緩從速提高之必要！

綜觀我國航權喪失，航業受累，國防，政治，經濟貿易，種種吃虧，痛苦實深。所以航權應該急切收回，在原則上任何人也不能否認了。

五、最近世界各國航業之猛晉和趨勢

我國航業，處現在經濟競爭的世界，當然決不能任其含糊下去。其理至明，環顧世界各國航業猛晉和趨勢，尤發人深省。覺得中國非鼓其餘勇，努力圖存不可。

歐戰前，世界列強航行競爭場合。在大西洋沿岸，卒因若輩侵略的野心，互相鬥爭的結果，遂引起世界大戰，大戰告終，世界列強帝國主義如英美，日本等等，都移其目光積極一致向太平洋沿岸進攻；於是世界各種問題，和爭逐地方，亦一併從大西洋而轉太平洋。據美國商務部調查，在歐戰前航行大西洋船隻，比較太平洋為多，近年太平洋忽又超過於大西洋了。貿易總額，比大西洋亦遂加增，可見今日太平洋，確比歐戰前大西洋，更要值得注目。茲將歐戰前後兩期，各國船隻噸位——比較之，以明現在世界各國航業趨勢。

據新刊勞合德世界船舶簿載，歐戰後世界各國造船速率，雖各爭勝鬥強，迄未恢復歐戰前的急進，自一八九九年至一九一四年的十五年内，船隻共增加二四·五二六·〇〇〇噸，較一八九九年已有船隻的總數，還增加百分之一百十七。一九一四年至一九二九年的十五年内，又添出新造船，共數二一·〇〇

四·〇〇〇噸，而與一九一四年已有船隻之總數比較，則只百分之四十六又二五·美因加入戰爭，較其他列強遲四年，所以自一九一四年以後，美國造船速率比較列強更快得多；至船隻減少祇德國一國，其原因乃由戰後損失過多及和約條款束縛。計美國近來所有艦隊增加，以前佔全球百分之四十五，今則進至百分之十六又六，德國則由一一三三跌至六一，在一九一四年英國與愛爾蘭的船隻噸數，佔全球百分之四十六；迨一九二九年，則退至三十二，德國年來又呈活躍。已有恢復從前海洋勢力之象，自一九二三年起，其添船一〇七七·〇〇〇噸強。右表可以明瞭一九一四年起，至一九二九年世界各國列強造船噸位的現勢。

據英國倫敦造船所發表列強造船量增加列表如右，以備國人參考。

國名	一九一四年	一九二〇年	一九二九年	較增
英國及愛爾蘭	一八·九三·〇〇〇	一八·八三·〇〇〇	二〇·五五·〇〇〇	一·六二·〇〇〇
法國	一·六三·〇〇〇	二·三三·〇〇〇	二·九五·〇〇〇	一·三二·〇〇〇
屬地	七〇·〇〇〇	七〇·〇〇〇	一〇三·〇〇〇	三三·〇〇〇
丹麥	七〇·〇〇〇	七〇·〇〇〇	一〇三·〇〇〇	三三·〇〇〇

國名	噸數	佔世界之百分數
法國	一,九三〇,〇〇〇	三,四四〇,〇〇〇
德國	五,三三〇,〇〇〇	六,七三〇,〇〇〇
希臘	八三〇,〇〇〇	五三〇,〇〇〇
荷蘭	一,四三〇,〇〇〇	一,七九〇,〇〇〇
意大利	一,四〇〇,〇〇〇	二,四〇〇,〇〇〇
日本	一,七〇〇,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇
挪威	一,九七〇,〇〇〇	二,三九〇,〇〇〇
西班牙	八四〇,〇〇〇	九七〇,〇〇〇
瑞典	一,〇一五,〇〇〇	一,〇七五,〇〇〇
美國 (海面)	二,〇七〇,〇〇〇	二,〇七〇,〇〇〇
美國 (內河)	三,三〇〇,〇〇〇	三,三〇〇,〇〇〇
其他	三,四九〇,〇〇〇	四,五二〇,〇〇〇
總數	四,四〇〇,〇〇〇	五,三三〇,〇〇〇

以上各國的噸數，係將木船、內河船，以及較小之船不能航行海面的，通通包括在內，以下的表，則僅列入能在海面上航行的噸位。

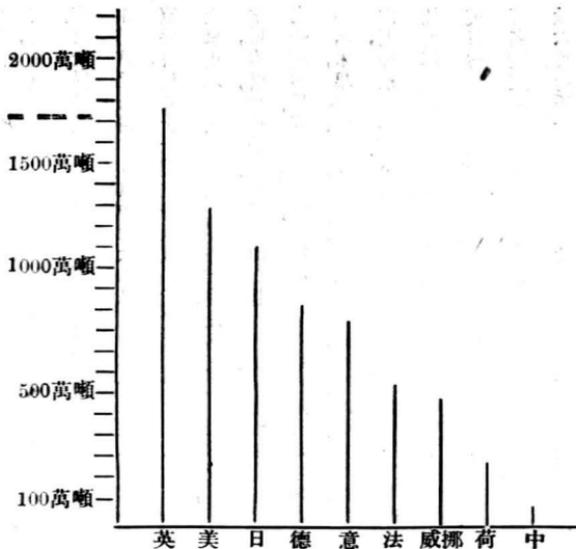
航業月刊 收回航權與發展航業之急切

英國及愛爾蘭	一〇,一三〇,〇〇〇	三,八四二
美國	五,四八九,〇九五	二〇,八〇〇
德國	二,〇八三,七三九	七,八九〇
荷蘭	一,六一八,三七三	六,〇一三
日本	一,五九六,六五三	六,〇〇五
意大利	一,四九七,五七九	五,六六七
法國	一,四七二,三七九	五,五八〇
挪威	四七九,二四三	一,八八〇
其他各國	一,九九九,〇四八	七,五八〇
總數	二六,三九五,二八二	一〇〇,〇〇〇

如上表看來，列強在最近十五年內的造船量，突飛猛晉，真是令人驚羨萬分。僅就德國言，歐戰前，德國商輪，共有五百二十萬噸以上，居世界第二位（英國第一位，兩千餘萬噸）及歐戰後，德國輪船，凡避難在其他國口岸的，就被各國俘擄與沒收喪失足有一半。迨凡爾賽和議後，即所剩在本國口岸輪船，規定一千六百噸以上及一千六百噸至一千噸的半數輪船，都給協約國作賠償之用，此時德國輪船的喪失，竟在九成以上，只剩下五十

近年列強海運，集中太平洋爭逐。其劇烈之程度，為從來所未見。今特將列強對於遠東航運的競爭，積極擴充太平洋航業的情形，單就來往中國方面的英、美、日、三國輪船約略誌之：

向來遠東方面的外洋航路，祇有中歐班和中美班。屬於中



歐線內的分德、英、法、意、荷各路；屬於中美線內的分太平洋、舊金山、西雅圖、溫古華和紐約等。自歐戰結束後，一九二二年美國航務部，將對德作戰時所用之大運輸艦一律改造商船，移作生產事業，國家特設專部管理，並租與美商經營，為發展對外貿易計畫。在遠東方面，即有美人愛佛立時氏，向航務部承領經營中美航線。當時航務部即授予愛氏以遠東美輪總管理之權，撥一萬噸以下七千噸之商船一百二十隻，專供其行駛太平洋內。愛氏自得特權保障，遂來滬設立福來洋行，為大規模之經營航業，並設分行於天津、大連、青島、烟台、汕頭、廣州、廈門等處，總行即在上海，當時計劃的航線，分為六路，計舊金山線、西雅圖線、波特蘭線、紐約線、斐拉代費線、紐亞連線及寶提滿線，每航線均以二十隻船任之。如此大刀闊斧，怎得不驚起日商的駭懼。於是起而謀抵抗之策。一時日本所有東洋、日郵、大阪、川崎、三井等輪船會社，據以上各公司在歐戰四年中，輪運銳減。日商意外機會，各獲巨款，多者恆至三億萬元，最少亦有六七千萬四五千萬元的巨利，而日輪乃趁此時機利用過剩的巨量資本，添造大批輪船，以爭奪太平洋航權，一面來滬收買碼頭地皮，一面更提出巨款，專備和

美國競爭太平洋航業之用特將水脚狂跌，求打倒美船，不惜犧牲血本以營之。當時美商福來洋行平空受此勁敵，大受挫折，祇得暫時縮減航線；一九二四年美國航務部重新設法補助航商，獎勵太平洋航運，又將所有之政府船六百餘艘，陸續出租與美商，重整旗鼓。再來爭太平洋海運。政府中的最好郵船二十三艘，及世界最巨郵船六萬七千噸海怪號（本係德國船為美國作賠償品所得）和其中較大的八輪，均為合衆國家輪船公司買去外，尚餘十七艘史丹脫號船，後改總統，都併入大來公司，大來更以八大船開闢世界班航線，此路東航自紐約開出，經巴拿馬，古巴，到舊金山，灣碌磯山而赴檀香山，取道太平洋抵日本之橫濱神戶，直放至上海，此為東行單程。留滬三天，再赴香港，小呂宋，星加坡，錫蘭，哥倫布，入蘇彝士河，波賽，過亞力山大，到日內瓦，經法國馬賽，下大西洋，而返美國紐約，此為西行單程。來往均以紐約為目的地。此一路之航運，自大來開航定期船以後，英日輪船皆受莫大的影響，因是互投巨資，英商天祥洋行（即著名遠東的砲台號船）乃於前年特投資三千萬美金，建造新輪六艘，均係一萬噸以上最新式船；此外復將原行上海十二隻

老砲台船，一律改造新式機器的強速率貨船，加入競爭，以維繫其砲台船之老牌子。餘如英商老太古公司（即俗所謂藍烟公司），上年亦添造八千噸的快船多艘，刻下行駛中美班航線者，已有十六艘了。而日本不甘退後，躍躍欲試。謀霸太平洋航權的野心，朝夕不忘。故日本郵船會社遂於去年有至少限度添加十六萬噸最新客船建造之舉，去年十月間曾新造華美壯麗莊嚴盛大有海上宮殿之稱的淺間丸，業已下水。航駛未久。今又有姊妹船秩父丸，龍田丸，以及航行南美西岸的平洋丸，相繼處女航海。日本政府並特為宣佈于該三船加入太平洋和英美兩國爭中美航運後。每年特許由政府補助一百萬元的津貼，期以十年為度。此外日政府並積極提倡太平洋航業，不遺餘力。以便在太平洋上爭一日之雄長。現在日郵社於舊金山上海線內，已擴充至七輪計淺見丸龍田丸秩父丸大洋丸春洋丸高麗丸天津丸西雅圖上海線內擴充至六輪計富山丸三島丸伊豫丸西比利亞丸橫濱丸靜岡丸，非但日本如此，即最近德國挪威荷蘭等國對於太平洋航業，亦莫不積極加入戰團。可見太平洋航運正在猛烈競爭方興未艾了。

茲據今年的調查，世界三大航運國英、美、日在太平洋上的商船勢力如下：

太平洋北美路航線

艘數 噸 數

英 八〇 九八九〇〇〇

美 五九 四·七一六〇〇〇

日 七二 四〇〇二二〇〇〇

大西太平洋及北美航線

英 三一 二〇·六九〇〇〇〇

美 三七 三·四二二〇〇〇

日 二四 一·五七四〇〇〇

世界一週航線

英 五〇 三·一八五〇〇〇

美 二〇 一·六〇二〇〇〇

日 現正籌備，不久即可實現。

上述三國商船，都以上海為中心港，然後連絡太平洋各要港，更以太平洋為中心，而後再連絡世界航線。然則吾所謂目下

航業月刊 收回航權與發展航業之急切

太平洋航運競爭，比較歐戰前大西洋航運競爭，還要劇烈。確有所見而云然。總之太平洋之航權問題，在現在已成爲各帝國主義者競爭的重心，誰也不肯示弱誰也不肯退讓，這是我們國人所應當知道應當明瞭的，然而回顧我們中國因受不平等條約的束縛，簡直是自家手足尙在桎梏之中，動彈不得。惟有明明讓人家競爭。看人家奪取，天下傷心之事，莫過於此。各帝國主義以發展太平洋航業，作國際活動的基礎，都已聚精會神。鏗而勿舍。而我們中國依舊醉生夢死。麻木不仁的看他們一步緊一步的侵入，儼若秦人視越人的肥瘠。漠不關心。這是多麼的危殆！要知道切膚之痛瓜分之漸。我們無論如何也應該速起圖存。當仁不讓。猛省猛省。其各勉旃。

六、結論

威爾遜說：「航權的要點，第一是領江，第二是寄江，第三是運輸；如三者被人操縱，那末國內水道便等於死路。」康脫吉爾又說：「航行權是一國的命脈，如被人侵奪，那末只有甘作魚肉，任人宰割。」至理名言。顛撲不破。這是何等警惕何等沉痛的話呢？以我國航權喪失所受的影響。如是創鉅痛深。須知航權的喪

失，就是延遲性的亡國；因為牠能直接間接的監督財政。封鎖交通，操縱金融，壓迫生計，破壞國民經濟，斷絕社會組織。而我全國人民猶是不知不覺。睡獅未醒。甯計及航權的被侵奪，是不曾被
人扼住咽喉緊握手足性命攸關啊！他且不論即以我國內地交通而言，長江流域的一切農產品，都恃航運為命脈。就地理上說，中部有橫貫七省的長江，雲南有瀾滄江，金沙江，盤江等；北部有黑龍江，松花江，烏蘇里江，東西遼河，鴨綠江等的流通；其航線何啻幾萬里以上。當此我國鐵路事業尙未發達以前，內地交通，完全靠着航運維持，徒以航權喪失的原因，國內舉凡輪船所可通航地方，都有外國輪船踪跡，處此風雨飄搖局勢，不獨我國航業行將全部破產，即國家的經濟命脈，亦將等於春冰虎尾萬分危險，欲圖挽救，除絕對的整理國有航業，獎勵保護，和收回國內航行權其道未由。航權不收回，則國人自辦的國內航運事業，沒有充分發展的可能；遠洋航業，更無可插足而確立基礎；即就加造新式輪船而論，英日航業公司基礎，日益鞏固，而我國航業公司擁有破舊不堪的輪船斷斷續續。若游絲式的存在。終不免於淘汰。而今後對於國防，政治，經濟民生等等大問題，勢必因障礙繁

多而觸處荆棘。國家前途，殊屬危險。因噎廢食，尤足寒心。且夫航業不發展，則國外貿易，固談不到。即於國家產業發展前途，亦影響不小；以我國幼稚之工商業，更何從有興起希望。又況世界各國航業，悉已一致突飛猛晉，獨中國航業日趨衰落，他日世界商戰競爭更進一步達於急劇的時候，我國經濟，當然根本動搖；不觀列強鷹瞵鷂視。其目光幾無一不思想奪中國的天富，欲求避免亡國和免除世界的衝突，中國航業實有急切發展之必要。航權尤有急切收回之切需。類如英，美，日諸國之強大海軍，又何一不由根本之航業作基礎，昭昭明證；詎可忽諸。緣戰時商船為轉輸之運輸與軍事之補助，尤不可須臾離也。方今太平洋形勢日趨風雲險惡之境。願與關心國事者一詳論之。



如何救濟不景氣中國航業的病態

盧玉衡

在今日國弱民困之際。而言收回航權。雖曰應有之事。不容稍緩。然而一面不從根本論治。即使航權如意收回。以此疲癯殘疾之航業人材承乏。醉生夢死。亦必愈增糾紛。絕難起色。重以當軸諸公。對於航業整理。並無決心。僅事甘言悅耳。亦屬荏然。矧積弱之餘。而欲收回航權。肅清外輪。此等高調。余以為時機尙早。不得不反求諸已。各局部之力為整頓。政府多予護衛培植。或者可耳。回顧國有航業之頹廢墮落。庸惡陋劣。幾成不約而同之腐化。宜乎國人視行旅為畏途。不禁感慨系之。頃近且不必作去題萬里高不可攀之夢囈論調。僅就耳聞目擊之經過。所得國有航業之病態。約略言之。或有聞吾言而努力剷除積弊。嚴格刷新者乎。是又主持航政衮衮諸公。無可推諉之責任。莫妙於負有交通使命者。明查暗訪。乃能有濟。請言長江航行。據我所知。除外論縱橫江漢。任意販賣鴉片。海落商槍彈等等之違禁品。以為發財捷徑外。我國航界同胞。更無一不僥倖之視輪船為傳舍。恬不知恥。而對於航政之研究。竟如秦越人之視肥瘠。在吳佩孚控制上游

時。齊裝元擁金陵。而何豐林尙駐上海。此際長江一輪船之帳房。每歲可攫三萬兩意外之金。至孫傳芳盤據五省之際。年僅萬數千金。及至國府奠都南京。帳房茶房。則每况愈下。歲不過千餘金之飛來意外收入而已。准是。則航業前途。日趨光明。應有弊絕風清。日臻美備完善之境。而乃大謬不然。移花接木。別有人焉。操縱其間。荷花蓮蓬。藕如身之使臂臂之使指。遂在彼而不在此。至若明目張膽。無所不為。好話說盡。惡事做完。幾於所在皆是。而公司之衰敗。航政之不修。航學之不講。猶吾大夫崔子也。况當戰禍疊作之秋。益不妨諉為微調頻繁。無從下手整理。惟有聽其自然。不可救藥。庸知微調為一事。屬於暫時的。整理又為一事。屬於永久的。各自為政。豈能混為一談。即為輪船茶房之應。當如何訓練。買辦之應當如何視察考查。必使客家登舟。有賓至如歸之樂。無觸處荆棘之苦。方足以戢交通政策之休明。主持航業者。真有其遠大之眼光。乃於上下輪埠之時。茶房酒資。百端需索。搬運物件。非理敲詐。不啻視乘客為俎上肉。任情宰割。誅求無厭。其窮兇極惡不

揮手腕之瑣碎情形。轉不若江洋大盜之尙能擇肥而噬。儉富濟貧。尙有人心。則亦言之不勝言。言之無從言矣。果有相當培植訓練。固不致如此。爲急救計。首宜交通當局。釐訂嚴格章程。則違卽重懲不貸。如能分飭清廉公正大員。微服隨輪密訪。尤爲澈底澄清救濟之法。則此輩亦將爲法律所懾伏。作飯碗之打算。不敢視旅行者爲牛馬。稍知斂迹矣。又其甚者。串通各埠小偷扒手。忍心害理。專竊乘客銀錢。及細軟物品。試問遠征之客。能經若輩之明搶奪乎。疲勞之餘。能經若輩之暗算計乎。是以初次旅行者。輒囊捆載出游。及歸恆身無長物。或性命不保。往往有之。長江一線。以蕪湖往安慶一路。最爲危險。大通一帶。更爲大小偷竊神出鬼沒之淵藪。其居於房艙或官艙與大奉間者。猶有攔攔。稍免意外損失之危險。一致統船散舖。及外當裏弄之地。卽無殊入於虎口。一輩小賊。縱橫如意。宛入無人之境。茶房熟視無覩。任其偷竊扒拿。略不過問。嚴刻論之。不啻綁票之把風也。憶在民十七之秋。於役皖垣。未至大通。卽不敢高臥。每見發生種種鉅細不一之悽慘偷竊情事。率以貧苦無力爲多。其法至精且毒。令人防不勝防。時正南京遣散隊伍。被遣兵士。及一切官佐。身畔恆有數百元及千元不

等之儲藏。皆置之貼身衣袴袋中。外面罩以軍裝。并有被毯之裏。護。蒙頭擁被。宜若可以高枕無憂。現身爲百戰餘生之健兒。甯有敢在武裝同志前班門弄斧者。詎知一入黑甜鄉後。偷兒大肆其好身手。竟以鋒利無比之霍霍短刀。按照逼近藏金一處。割其被宰其毯。分其軍衣。悉數盜去無遺。一覺醒來。忽失所藏。知已被竊。立即鳴知帳房。嚴詢茶房。則瞠目不知所對。於大規模搜查之餘。僅獲二三衣不蔽體之童子。豎頭鼠目。端具賊相。嚴拷酷打。堅不吐實。最後由被竊之若干兵士。用皮鞭勞責其背。至皮破血流。始略供曾任傳遞大疊鈔票之事。經若干參差錯落。輾轉授受之餘。而大批鈔票。早在大通上下時。攬金者混入人叢中飛逃無踪云云。噫嘻。以遣散之武裝同志。數千里北伐西征。出死入生。博一官佐。談何容易。爲一家溫飽。力求省減計。乘國有商輪。最低限度。可望半費。如人衆勢強。儘可免費。偏有此意外損失。兵士之貪小橫行不足深責。却亦可憐。而船政之惡化。輪船之管理不嚴。茶房之畏賊如虎。其弱點又不難概見。再進一步言之。赫赫威嚴其勢洶洶之武裝同志。尙且不免躬逢此難。虎口猶能拔牙。真嬰兒不畏虎矣。然則鶉衣百結之貧苦老百姓。望之不似武裝。就之又不見

所畏。更何堪設想。吾書至此。直欲無言。此外內河航運類如最近蘇滬宜錫以及通揚清鎮錢塘鹽泰各班。盜劫時聞。洋洋盈耳。吾終以爲此等現象。不過暫時。性質等於封差勒索。要非永久剝削。百奪不厭可比。民十有事清江浦。彼時淮河流域。總算七豎不驚。荏苒倏逝。行旅尙安。而買房船票僅獲坐烟蓬。不買房船票而以買烟蓬票之錢。選給茶房。轉可高踞房艙。詢之清鎮老友。則謂素來慣例如此。有何稀罕。反覺自己少見多怪。見駱駝曰馬蹄背矣。嗣乘通揚內河輪船。益羨張南通辦理大達有方。秩序井然。毫無凌亂。第不能無遺憾者。彼時南通勢力。足以整頓全江北而有餘。何論一清江長班。惜交通當局不遑及此。遂有淮河歸六公司把持。專河串場河則由大達管領。訂有條約。彼此不相侵犯。致使清淮高賈人民。受盡中外合資經營。六公司無情無理之敲詐。彼時南通鼎盛。果有整頓淮河交通決心。則振臂一呼。江北航業。由其一手整理。未嘗不能辦到。顧以醉心掣牧。馳情實業。遂覺彼重於此。視爲緩圖。有一大達。亦云足矣。頗聞近今雜牌輪船。亦縱橫於塞下河。獨大達則始終未能越淮河而直溯清江浦。僅目前展至鎮江。獨不知費若干交涉。方打通鎮通一線。於此彌覺整頓航

權入後之踟躕。萬狀益難措手矣。雖然。物質競爭。優勝劣敗。天演公例。亦既彰彰。苟能自身有相當準備。政府更提挈有加。獎勵維勤。則外輪不打自倒。國人對於航業之投資。既踴躍以輸將。鑒於管理之嚴肅。即旅行者亦將日增月盛。而歲有不嗣。是吾國航業前途。將方興未艾。豈能遽作悲觀。尤所希冀於航界者。在資本式微並不充足份子。最好謹小慎微。萬勿便求獨立。自樹一幟。必當附庸於較大公司。通力合作。則收入多而支出少。互有利益。登登之實惠。守望相助。災害相扶持。團體堅固。聲氣宏旺。足收事半功倍之效。如持同行是冤家之成見。你爭我奪。縱使雙方資本雄厚。只知妒業爲先。其他百種耗費。不憚犧牲。但求打倒對方。不擇手腕。充類至盡。何異自殺。有不兩敗俱傷者乎。即云勝利一方。經此苦戰結果。亦必元氣大傷。余曾目睹淮河小輪。蕪湖小輪。南京小輪。合肥小輪。宜興小輪。鹽泰小輪等等。爭競矣。然不久即演成資本多者遭損失。資本少者即停航之慘狀。於航政之研究。航界之智識。航商之道德。初無疑毫補益。擲金錢於搗亂之地。果何爲哉。蓋皆目光如鼠。所見不遠。無國家收回航權從整理互助入手思想。只求一時之快。目前勝利。以冀僥倖成功。不衡輕重利害而爲

之試問遠大規模而能略具頭腦者，百年來能有幾人。市僧所爲，其何以免。又其甚者企業家對於航事，且不屑爲之視。航業爲卑鄙不足道，則更傷心病狂矣。他若津滬線輪船茶房之販私鹽銅元於烟台，藏匿客人不買票，營私舞弊，不一而足。與查票管理買辦火夫等人上下其手，表裏爲奸，則又各公司如出一轍之病態。海洋與長江內河等，殆無一不有類似之怪現象。隨在發現。走遍南北東西，幾於萬方一概不勝枚舉。惟其然不得不歎日本人對於航政辦理之整齊嚴肅。規模畢具，組織完密，實有足爲我國模楷者。余非故作此揚外人抑自己之妄談事實具在，不容粉飾。請觀來往大連上海，及來往日本上海之輪，其精潔視我何如。其整飭視我又何如。一切管理服務規則，視我真不可以道里計矣。就中茶房，有餐夜聚賭，使乘客都感不安者乎。又曾有茶房鈎結弄手，專竊乘客銀錢毫不負責者乎。雜貨什物，有亂堆要道阻止行動者乎。房艙統艙，有鮮鹹海味堆積如山，薰蒸雜氣中人欲嘔者乎。斯皆外輪所無有，而爲國家航輪所獨具。即以堆置客貨而論，外輪必有定所，即遇狂風巨浪，而堆積各貨如法，勿使其或輕或重。因之旅客亦少受顛簸之苦。事事均有研究，某物堆何處，設非

素有訓練。曷克臻此。回視吾國，則上重下輕，前輕後重，左右輕招風惹浪者有之。清記民十七之七月，乘新銘輪南下，即遭頓重腳輕之厄。自塘沽出發後，及至余山，亘三日夜之久，惟聞滿船吐噀之聲，不絕於耳。究其主因，則以塘沽貨多，適值大雨，下船貨太少，一切笨重之貨，悉堆兩舷，及最高前後散船，以致舟身遇風即搖動不已。其幸而不遭滅頂者，猶天之護衛有加也。智識缺乏，遂有此弱點暴露。試問航業人材，如此幼稚，其何以駕歐軼美。即欲竊比東鄰，實已瞠乎獨後。況今日之日本，突飛孟晉，已駭駭乎與航業巨擘之英國抗衡耶。方今而欲言整理，首在創設航政研究會，所專事分期訓練現有服務航界人員。上至買辦，下至茶房，悉須施以相當訓練。庶幾經驗學識，日臻豐富。另須設立航業聯歡社，作正當之消遣，可發刊航報旬刊日刊，以灌輸一切航界應具智識。查萃航業新聞，專攻航業學問，集思廣益。庶幾引起航界之興趣，而自己可逐漸提高身份。對於國家航業之現在未來，均有相當之認識。以航業爲終身受用不盡。國家賴以維持命脈之事，自不至萎靡不振。專徵逐於酒色烟花，徒耗精神於無益之鄉。籌金錢於虛耗之地，豈非盛事。目今試執國有航輪職員茶役而詢

之曰。每至輪船抵埠。不作奸犯科者幾人。及抵最終之地。幾於滿船都空。如逢大赦。其中抽烟挾妓聚賭者殆占百分之八九十。而違法兜銷私貨者又比比也。苟有正當娛樂場所而消納之。或設法使其入於高尚陶冶性情處所。至少減除相當社會擾亂之程序。卽航業不良份子。對於非法之販賣包運。當然不敢嘗試。其中維持社會安甯秩序。甯可勝言。遇有外輪販運違禁品者。除沒收外。尤當科以重罰。俾清積弊。是必當局對於航政立有專條。嚴訂綱目。庶乎航政有軌道之希望。而民衆對於航業亦可認清面目。咸知救國急務航政爲先。上行下效。富者亦甘踴躍投資。政府復予保障提挈。經過十年生聚。十年教訓。中國航事前途。庶乎有爲。航政當局。於應興應革諸大端。應當速起籌備。無徇情面。而貽誤大局。無自私利。視航業爲財窟。關於茶房管理。則必嚴必明。務使乘客多一分安全。卽國家增一分元氣。貨物多一分保障。卽國家增一分福利。查有茶房欺侮乘客情事屢戒不悛者。立予斥革。幸無貪圖茶房之優厚保證金。遂任所欲爲。不加制止。飲鴆止渴。因噎廢食。此等頭痛醫頭脚痛醫脚。不從根本整理救濟。何異自掘墳墓。又如對於貨物存棧進出。則辦理提單者。尤宜事必躬親。

不憚煩勞。若稍涉含糊。必貽有單無貨可提之弊。坐此通病者。國有航業中。殆數見不一見矣。長此以往。輪局之信用何存。豈非自尋絕境。要知輪船命脈。全恃裝貨。貨未來而提單已發。貨既發而提單未繳。嗣至有貨無人領者。予不得一。有提單而無貨可領者。竟常常有之。收人之費。而不忠人之事。踐蹋損耗。充耳不聞。偷取移易。茫然不知。管理該項提單者。稍不經心。貨卽散失。如非航業智識簡陋。航界人材缺乏。決不致此。當今中央政府求治之切。建設方殷。似於固有航政設施。應放遠大眼光。從根本求整理。作大規模之救濟。肅清從來惡政蠹策。一掃積弊。使乘客及運貨者。鑿軒鼓舞。一切暮氣沉沉。營私舞弊之輪中局內人員。自能凜法知遵。將嗜好屏絕。如再積資興辦航業研究所俱樂部以及專門學校暨聯歡社等等。提高航業地位。研究待遇改善。人材分期訓練之百年長策。庶乎振衰起廢。將我國文化經濟交通等等。同時發揚光大。樹一異彩。無再故步自封。則數十年不景氣之航業病態。可以一舉而廓清。其亦當代有心人所欲聞乎。

TA CHUNG HWA SHIPBUILDING AND
ENGINEERING WORKS.

OFFICE No. 9 Ningpo Road, Shanghai.

Tel. 18967

WORKS No. 66^A Yangtzepoo Road, Shanghai.

Tel. 50685

TELEGRAPHIC ADDRESS: "5306"

大中華造船機器廠

事務所

電話一八九六七
宵波路九號
電報掛號五三〇六

船廠

電話五〇六八五
楊樹浦路六十六號甲

廠長 楊俊生

營業科目

新造及修理江海船舶
川河淺水輪各種新式
遠洋漁輪鍋爐機器橋
樑油槽鐵骨構造等類

特 著

航業經營

輪船招商局顧問孫慎欽

航業要點，惟客與貨，經費大宗，在煤及料，遠考成規，近察現狀，經營要綱，宜分招徠顧客，攬載商貨，籌畫金融，設立商館，節省燃料，限制用品，施行規程，研究科學八端，試陳其略。

(甲)招待顧客

欲求業務之進步，須得顧客之好感，故設備宜周，招待宜詳，現在乘船，最感痛苦者，艙爲茶役所踞，路爲艙包所阻，食則粗惡，廁則污穢，加以票無定額，鋪須加價，並且勒索酒資，視爲慣例，初登輪時，漫不經心，呼應不靈，將下船時，苛索瑣費，疾言厲色，蹂躪行旅，不擇手腕，欲期改良，宜就各艙關一役房，凡飯碗水壺竹篾木桶等物，應有盡有，悉儲此室，茶役既有指定房間，即不許任意再佔鋪位，並禁止茶役房間騰出暗賣，查出作違章論，立予斥革，所有待客，賣票行李伙食各項，應注意如下：

一 待客

1 船員對於乘客，宜誠懇照料，視若家人，應謀旅行中各種便利，切戒出言不遜，尤宜嚴禁強索酒資。

- 2 各埠待船所，及各船內顯明之處，宜揭示船期表，水脚表，及懸時計，以明鐘點。
- 3 船內設投信箱，備申告簿，以徵求意見，使下級船夫，凜法知遵。不敢越軌。
- 4 各埠主任，及各船長，應令待船所脚伕，及船內侍役，協助旅客，搬運行李，編定價目，不准額外需索。

5 各船長，應指揮事務員，隨時巡察各艙，以期待遇船客，一視同仁。毫無遺憾。

- 6 各船開到遲早，或運轉中止，認爲於乘客有利害關係之各埠，或各船，應將其事，急報關係各處，以安行旅驚疑，免多惶惑。

二 賣票

1 船票由各埠主任，蓋章發賣。

- 2 各埠於各船開行前，將船客名簿，及船客通知書，(Passenger List) 送交各船，沿岸近航，得以免送。

3 各船按照通知書，製船客姓名表，(Birth List) 揭示於船內易見之處，以便周知。

- 4 對於須要扶助之病人，宜竭力安慰。不得以海葬危言相嚇。無人陪伴之老幼，或疑有傳染病及病勢沉重者，得婉拒買票。忠告善道。如已賣票後，發見前項事實，立即退還船價，謝絕乘船。

5 買票後，不乘此船，限於開船後，廿四小時以內，九折退票，尤宜揭載買票處所，以示乘客。

- 6 各船於顧客乘船之際，須檢查船票，如發見無票乘船，按定率加一成，在船補票。
- 7 航行中，發見無票乘客，按照起身地點，徵收運費。
- 8 各船進港，立將乘客報告，提交分店。
- 9 各埠收票員，於船到時，應即登船收票，交明保存。
- 10 各埠收票員，發見無票上岸乘客，即按運費加一成，令再補票。

三 行李

- 1 各埠及各船管理乘客行李，須編號掛牌，格外鄭重，以謀便利，而期穩妥。
- 2 手提行李，設有限制，逾限水腳，另表規定。
- 3 金銀紙幣，及其他貴重商品，簾包簾裝以及粗大或不潔或發惡臭貨物，或危險品——不得作為行李。
- 4 隨帶手提行李，以長三尺，寬二尺，厚一尺為度。

- 5 各店發賣船票時，應給行李符號，*Passage Ticket* 以便實貼，分「要」或「不要」兩種。
- 6 堆裝行李之艙，須擇便當之處，不可與普通貨物相混，以保清潔，而免污損。
- 7 船內發見乘客遺失物件，立即呈明船長，應即送交就近店中，並報告營業科長。

四 伙食

1 船員伙食之程度種類及時間，由船務科長定之。

2 船員伙食等級如下：

船長及機關長 一等食

一等運轉士及船醫 一等食

其他上級船員 二等食

普通船員 三等食

3 每餐烹調前，事務主任應令餐長作菜表，送船長檢定。

4 船長機關長一等運轉士及船醫事務主任等，各按其等級，陪船客會食，以便招待。

各員欲在己室食物，須得船長許可，以重定章。

5 船員與船客會食時，須正服裝，守禮儀，以正觀瞻。

6 船長及事務員對於各等客食，在未烹調前，應飭值日員加以詳細檢查，注意清潔，務求適合衛生。

(乙) 攬載商貨

物有貴重與危險之分，貨有高高與特重之別，各公司列有等級，定有賃率，所宜講求者，為裝卸之敏捷，運送之迅速，保管之妥慎，進出之鄭重，故取締須嚴密，視察須周到，污損須報告，遺失須賠償，以期

商賈安心，實爲營業善策，改良攬載，其要有十：

- 1 與各鐵路局，商訂水陸聯運特約。
- 2 派員前赴內地各埠，宣傳主義，攬攬客貨，尤注重與各民船通力合作。
- 3 與各銀行商訂押匯墊款合同。
- 4 擴充堆棧，裝置起貨機，附設打包廠，以求敏捷。
- 5 客貨進棧，按折墊款，發行支票，接濟資本。
- 6 貨物上船，發給提單，銀行付款，從事押匯。
- 7 貨到埠頭，立刻保險，轉口之貨，應即過船。
- 8 貨物起卸，嚴杜偷漏，如有遺失，職員賠償。
- 9 支配噸位，先儘棧貨，如有餘艙，再攬他載。
- 10 裝貨水腳，按照等級，對於各報關行，設定比例，分別優待。

(丙) 籌畫金融

金融爲航業之血脈，客幫藉放款以營業，上海錢莊百餘家，投資於各省商賈，皆憑信用，無須抵品，一票周轉，百貨流通，此上海所以成爲重要商埠，欲謀業務興盛，必使金融活潑流通，故英國輪船公司，有大英銀行之組織，存項九百餘萬金磅，美國轉運公司，有運通銀行之設立，放款一千餘萬金圓，頒發

旅行支票，經營商運押匯，以大享其利，浙江興業（著者一手）上海儲蓄陳君光甫設計，初創資本不過十萬圓，現收存項均逾二千萬，法商萬國儲蓄會，更以五萬資本，吸收一千餘萬存款，足見滬地儲蓄之力，非常優厚，永安先施各公司亦均設銀業部，以號召儲金，接濟貨本，以我航業圍籠之廣，海員團結之衆，若仿英國八大公司，噶喇十四銀行，提倡信託，發行債券，其發達正未可限量，前招商局有開辦通商銀行之舉，今航業公會籌設航運銀行之議，應仿英國信託，募集資本，規畫航線，介紹船舶，招攬客貨，宜照噶喇銀行，押匯貨物，抵質船舶，匯兌款項，買賣證券，當此經濟困難，迅宜流通款項，以作添置船舶之需，而供建築倉棧之用，急起與辦，不可再緩，血脈流通，病態自能康復。

（丁）設立商館

航業推廣生意，首重招徠商幫，南北洋及長江各客，因無專館，皆分居於各報關行，極應取法南滿鐵路，於通商各埠，附設客寓如積餘房屋甚多，交通極便，大可組織商館，安置客幫，一面攬載，一面寓商，乃自然之利，應預爲之計，並宜仿照通濟隆辦法，代定艙位，代運行李，沿途嚮導，到處招待，以期賓至如歸，其商館內部，條列於左：

- 1 擇定房屋，改組商館。
- 2 各館牌號，冠以行名。

例如：招商信

冀幫

招商廣

粵幫

招商義

魯幫

招商明

閩幫

招商興

鄂幫

招商裕

豫幫

招商隆

蜀幫

招商盛

秦幫

3 選派熟悉客幫情形之報關行經理，兼館務主任，或與著名之報關行合股興辦。

4 各館設會計一人，司簿記，出納一人，掌水腳稅款，關務正副各一人，管報關，庶務一人，管茶房廚房及衛生，書記若干，寫號信，謄抄關單派司等，跑街數人，走碼頭，上車站，照料裝卸。

5 號客長住，每間租金若干圓，每位伙食若干圓，按月清付，明定優厚條例。

6 各館廚房，務宜清潔，尤以調和口味，或米飯，或麵食，合於客意爲要。

7 各館司務，解送款項，起卸貨物，須選老成熟手，取具殷實舖保，以昭慎重。

8 各館茶房，伺候商幫，部署客室，宜擇性情和平，諳習各幫方言者充之。

9 招寓客幫，以各該省重要之商號爲限，甯缺毋濫，以杜流弊。

10 住館商號，不得將貨，交他處裝運。

(戊)節省燃料

煤於運航費中，居最高之數，質地之優劣，攸關於速力之增減，故炭分宜輕，揮發分及炭素宜包含適度，以二吋斜篩爲大塊，吋半斜篩爲中塊，一寸斜篩爲小塊，再下爲屑，遠洋用塊，近海用屑，塊煤以四

十五立方尺爲噸，屑煤以四十二立方尺爲噸，按船級之大小定燃煤之多寡，其數如下：

一萬噸級	每時應燒	五十噸
五千噸級	每時應燒	三十噸
二千噸級	每時應燒	十五噸

火夫宜慎選老手燒法宜詳細研究指示。尤宜預計應用之額，直接向礦山訂購，或派舊船自運，以期節省經費。

(己) 限制用品

船費之中，其主目爲煤，其次爲料，故置備必須投標，修繕必先估價，購買必填傳票，消費必具報告，分備品爲靜的性質，消耗品爲動的性質，由船務科定品種數量，交事務科開標選購，其補給地點，或在上海，或在香港，於適當之港行之，至於消費細帳，分爲艙面部，機器部，事務部，醫務部，二千噸型之船，所用油類塗料，繩布五金，每月以三百五十元爲度，設有限制，不許逾越，以重物料，而杜虛糜，所有應用船具及用品，尤宜集合團體，向製廠直接定貨。

(庚) 施行規程

航業浩繁，用人衆多，非有相當規程，不足以資管理，應仿先進各國，擬訂分科各職，權限既明，責任自專，其要點列後：

- 1 航業所屬，收入支出，及其增減運用等項，一律編製豫算表，以備考核。
- 2 凡船舶之新造舊售，或購置，或租備，均須經局務會議決定。
- 3 每月船期表須於上月廿五日以前調製分送各支店及各報關行。
- 4 按客貨情形，定船舶噸位，或須雇入，或可租出，經總處決定，再訂契約。
- 5 攬載貨物，或與貨主特約，或託報關行代辦，均須經總處裁決。
- 6 乘客及裝貨運貨水腳，經總處核准，即通知各支店，及各報關行。
- 7 本公司船，或定期雇船，須將各船員海技證書，其船型之種類，吃水之程度，艙口之尺寸，起貨機之力量，裝運危險品場所之有無，以及其他航海裝貨，必要事項，詳細調查。
- 8 本公司船，及定期雇船，開往地點，出發時日，須於裝貨完結之前，通知船長。
- 9 載客裝貨，船期定後，經總處決定，即登報廣告，所有出口貨物，豫定截止期日，即通知貨主，及攬載報關行，如有貨進口，應立即卸貨。
- 10 各支店直接所裝之貨所運之客，調查詳明，編製清單，送交本船。
- 11 船貨裝卸，由營業科派員監查，或隨時至海關及報關行，檢閱帳簿，及書類，以防虛偽。
- 12 船舶之聲請檢查登記，須經總處議決。
- 13 船舶保險，須經總處議決。

14 船長請求修理時，須調查工料費用，及修繕日數，一經議決，即付執行。

15 船長請領船上用品，經專司職員，詳細調查明確，方准照發，以杜濫竽。

16 本公司船，酌留備款若干，歸船長航行中因公支用。

17 根據貨客清單，及合同調製收入書，請發裝客運貨各費用，經總處核准，即行撥付。

18 本公司船，或定期雇船，所具燒煤用料報告，應隨時調查。

19 本公司船，或定期雇船，於每次航海終了，即概算損益，製表報告。

20 本公司船，或定期雇船，每次航海終了，應提出航海雜誌，並備置航海撮要，記其大旨。

21 備船舶清簿，將所有船名廠名，及購置之年月日，種類，噸數，價值，以及大修繕年月費用，並其他

重要事項分別記入。

22 每月調查各船成績，製航業報告，以示公開。

23 整理船舶，置帳簿如左：

一 船舶進款清簿

二 船舶費用清簿

三 各船計算簿

24 根據帳簿調製表冊，每月末日，具報總處。

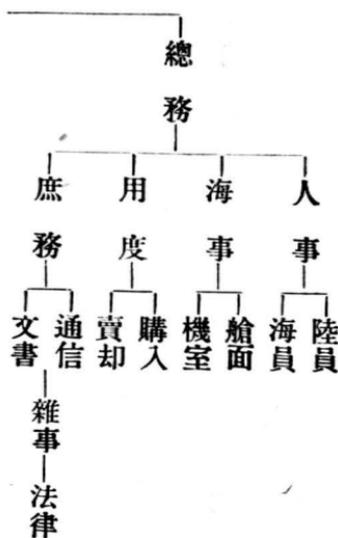
一 船舶進款表

二 船舶費用表

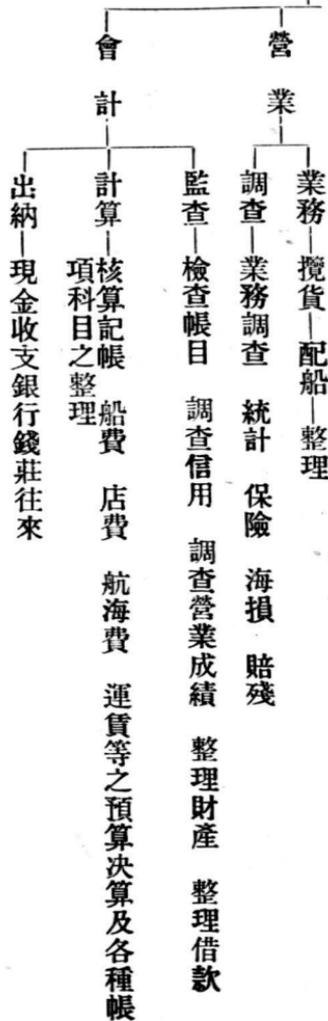
三 各船計算表

(辛) 研究科學

科學管理，發明於美洲，盛行於德國，為合理化之一部，隨時隨事，加以研究，得其結果，施於事實，分時間研究，動作研究，以最少之力，獲極大之效，各國實業，因以發達，我航業界尤應採用合理化，以求其效率增進，現觀時勢，兼察近狀，發見最新最善之法，應用於各科各船之間，實為目前切要之圖，查航業組織之合理化，當分總務、營業、會計，為三。



船東



大規模的公司，有多數船舶，應設專科，掌理船務，否則延用專家，隸屬總科設海事股，以監理艙面機室，若船數無多，則祇聘一顧問，(Consulting Engineer) 以備諮詢，英國各船公司於設計修理，更以顧問之意見為根據，因專家學識經驗，固較船員為優，其監工檢船，亦比船員為良也，航業進步，皆從研究中經驗閱歷得來，日本航業標準化，定遠洋航費，為每噸日金一圓二角半，其分配標準如次：

辛工	%・三〇四	伙食	%・一〇〇
營業費	%・〇〇九	保險費	%・二一七
修理費	%・二一六	消耗品	%・二一〇
雜費	%・〇二四		

船員薪金，英例於歸航之後，方始給付，其利有四：

1 防現金之外漏。2 免存息之暗耗。3 杜船員之濫用。4 省匯款之煩費，科學研究，不厭精詳，應用則用，應省則省，故於薪金則歸航給付，於保險則互保節費，於物料則由組合置備，以求價廉，於食品則定商店供應，以期物美，皆所以除無理之消耗，加有益之生產，日本郵船，大谷副社長，本其經驗，擬航業增進效率之法如下：

一 維護信用

招徠貨客，以本店信用爲基，考究設備，以本船安穩爲礎，故選任優良船員，配置堅固船具，裝設最新之無線電方向探知機，與自働火災報知器，及速度計，支水隔壁等，以求旅客之安益，撲滅船鼠之侵害，監查船工之裝卸，以免載貨之損壞，信用既立，業務方興。

二 採用新式機爐

改油換電，除舊布新，分二衝程單働式，與四衝程複働式，噸位既寬，速力又增，裝貨既多，運賃自輕。

三 改良模型

現在歐美新船模型，既可節省燃料，又能增加推進力，如不仿造，難與競爭。

四 改善燒法

焚煤之巧拙，關於燃料之增減，各船應驗查成績，設定標準，挑選火夫，混合煤質，以期加增速度，減

少船費。

本國航權，其大部分為英日所佔，每年損失，約逾一萬萬圓，如思恢復航權，更用科學管理，則經費節省，於市面蕭疏之際，不難支持於海運興旺之時，即易發展，現在虛心研究，將來實地施行，確為航業經營最要之點，詎能輕忽視之。

綜而言之，經營航業，招徠顧客，則生意興，攬載商貨，則運費增，籌畫金融，則挹彼注茲，設立商館，則近悅遠來，節省燃料，則用度減，限制用品，則耗費除，施行規程，則舊弊絕，研究科學，則新利生，實為整理海運必要之策，至於設計海運，規畫航線，詳查船利，精算海損，則有專家在，足備航業界之顧問也。

孫德全律師會計師執行業務

- 法 律 部
- 1 代理法律行為
 - 2 證明契約合同
 - 3 民事案件 撰狀 出庭
 - 4 海事案件 調查 討論

區域 南蘇 京州 海上 各法院

本務所卡德路八十九號

- 會 計 部
- 1 規畫 工銀 廠行
 - 2 編訂 簿會 記計
 - 3 查核 帳目
 - 4 精算 海損

區域 浙江 蘇江 河南 湖北 山東

紀述輪船構造法及英國船廠詳細內容

關瑞麟

一 船之濫觴

我國國民事事不求甚解者。實繁有徒。見之而不明所以。習矣而不察究竟。終身由之。而不知其構造者。伊何物。其維輪船乎。請申言之。

上古造船。其始或以巨樹截斷。去其枝皮。然後鑿空其中。大約至多僅容數人。其簡單者聚木數根。以草皮樹莖之有韌性者。連束爲筏。亦可坐人。浮行水面。古時白列敦人 (Briton) 所製之船 (Coracle) 乃以柳條編成。其式長圓。外蒙以皮。極輕便。一人可負以走。此等船度係用於江河之中。至美洲土人所製之船 (Bark Canoe) 則先以輕木爲架。而外覆樹皮。亦古法也。

古法造船。全恃木料。以鐵釘連之。法至簡單。迨十七世紀。英國海軍艦與放洋大船。猶係木料所製。即彼赫赫莊嚴之海軍大將納爾孫 (Nelson) 所率艦隊。亦純係木質製就。當時汽機并未發明。故行船全藉風帆之力與長槳。每槳以數人划之。時至今日。日本歐美諸國巨舟。悉賴汽機之力。即木製之舟。亦均以鋼鐵

代之矣。夫鋼鐵之質重而沉。木則性輕而浮。性質完全相背。然以合理化之法。將鋼板聯成之。亦能如木之載浮於水面。其如何製造配合。以成一極堅固之船。吾人詎可不加以研究乎。

造船與造屋不同。屋係建於固定地位。船則流動江海。遊行各處。一靜一動。根本懸殊。在內地一小船造就後。可以人力及火車。設法載運至河岸及江邊或海灘。下於水面。若艦艇巨艦。豈能如是如意運送。其重量之大。無與倫比。譬如歐洲至美洲之鉅量商船。其於下水之際。却不易易。論其重量多在數萬噸。決不能如上所云。隨便搬運。非有大規模之造船廠設備齊全者。何以勝任愉快。

緣製造此等巨船之先。必有堅固之地位。方可安置其船底之大樑 (俗名獨龍骨) 即船之根基。夫然後由此根基將各項材料。配搭緊密。以成船身。乃適航駛水上之用。

查英國製造兵艦商船運貨船之諸廠。太平在英革蘭東北與西北之海濱。及蘇革蘭之克萊特江 (River Clyde) 兩岸。與愛

爾蘭之培爾法斯脫 (Beltra) 城之海口。其在培爾法斯脫之造船廠。乃天下最大造船廠之一。特將此廠一瞥之經過。爲國人告。

英國培爾法斯脫城海口之岸。一巨物矗立。甚觸目者。卽鋼條編成巨架之造船廠也。其長約八百五十尺。高殆一百五十尺。兩端門面闊度。計二百五十尺。一端則近水邊。於兩端正中。循其長將此巨架分爲二份。其隔牆自上至下。亦係鋼條所編成。於每一份中。有大船壳一具安置其間。是卽廠中造船巨架也。

造船廠。與煤礦鐵廠觀察不同。何則。參觀煤礦。一日工夫足了之。卽如何於煤層上挖煤。如何運煤至一處。如何將煤自穴內提出。以及如何權量。如何分等次。如何裝運。歷歷可數。一目了然。參觀鐵廠亦復如斯。卽礦苗如何鑄化成鐵。鐵之如何成鋼。而鋼又如何製成鐵路軌道。其法亦至便捷。到眼卽明矣。

若夫視察造船廠。欲知底細。自安置船底骨(俗稱龍骨)以至其下水。及其下水後修整配齊。乃至可以乘人運貨之期。少則數月。多且年餘。於此時期中。惟數百工人。專心致志於一船之製造。并未或懈。工程偉大。從可知矣。果無此曠日持久之暇。俟其由

安龍骨而以底於造成。亦有法可知其底蘊。譬如到彼製造船架之處。則可觀其種種布置。卽可明瞭其如何構造。與造成後如何下水等情。試至裝釘船壳處。便可知道各種鋼板如何配搭連合。如何彌縫不漏。更可至船身內部。詳察其種種鋼條鐵柱組織之法。竟能使數萬噸重之物料。合成一極堅固船舶。能於駭浪狂風萬里重洋中穩渡無虞。依此分類觀之。舉一反三。固不必伺候一船自始至終之構造。但以此法參觀其各部份而詳細研究之。自知梗概矣。

二 造船巨架

吾輩縱不能監視全船自始至終之製造。以曠時日。顧由工程師之引導。每至一部。詳細說明原委製法。免除自己多方索擾。何異目覩。於是先至造船架。架中大船二艘。正在製造中。卽登岸時所見之龐然大物也。迨抵船塢。但覺機器軋軋聲。鋼板搬運聲。與造船匠槌擊聲。叮噠噠噠一齊震耳欲聾。

造船架由無數鋼條鋼板相織而成。架分二間。每間安置一巨船船壳。我等於未看船壳之先。且將此巨大造船架細爲檢閱。

蓋此架工程極大。頗資研究。按該造船架對我等所立之一邊。共有十一個高塔。排作一行。每塔相離約八十尺。皆係鋼條結構而成。其架之另一邊。與其正中皆有同式之高塔各十一座。如是有塔三行。而每行之塔巔。各以鋼板連貫之。乃成此架之長。再以同式鋼板。將兩旁之諸塔各與其正中之塔相連。因成此架之闊。此等連貫鋼板。離地約高一百數十尺。面積頗寬。載置許多起重機器。於軌道上往來。將諸般材料自地提起。而後徐徐降於船身中作工之需要一部份。呼應極靈。指揮如意。其架頂正中。則另設一更大之起重機。以資應用。

詳查此種大規模造船架之支搭。所費殊巨。惟世界資本極雄厚之船廠乃有之。架之根基。異常堅固。蓋能支持若般巨大之重量。非十分穩固之根基不足恃也。造船廠之地位。雖必鄰近河邊。而河邊之泥土。往往潮溼柔軟。不甚合用。故建築根基。必於每塔之下。先將四十尺長之木樁數十根。排密打入地下。再將數百噸之土與水門汀。膠於木樁上端之隙縫處。約深四尺。然後方可起造此項船架之一塔。

該造船架中。共二船。已如上述。其近我等之一船。係頭號之

大商船。長共八百八十二尺六寸強。最闊處則有九十二尺六寸強。而其高度。則自船面之頂上一層起。至底止。有九十七尺四寸弱。

從來未曾參觀造大船之法者。如今初見。必生詫異。何以故。蓋其安置船底。並不平置於地。乃安於一小木塊之上面。離地至少約五六尺之高。此等小木塊。不妨假定名之曰船底枕木。或墊木。

其船底枕木。有一定之安配法。其法即先以數塊堅質方木。合成一環。每環相去少許。其方木之大小。自十二寸至十四寸不等。故每環之長。約自六尺至八尺。此為最低一層之墊木。即安於地者也。於是再以稍短之方木橫攔於第一層墊木之上。是為第二層。再以更短之方木攔於第二層之上。是為第三層。如是而上。以至其適宜之尺寸為度。

該項墊木最高之一層。與船底相接處。則以斜毗木塊代之。所此置此斜毗木塊之故。因為可以任意移動。而配準船底所需之高底。不使有分寸之參差。故此斜毗木塊。實關重要而為必不可少之物也。

此船船身雖大。底骨則甚窄。看此墊底木之尺寸即可知之。全船製造。即基於此等墊底木上開始做去。但造就船底骨後。又須造船腹與船邊。故其所需之支撐物不止此區區墊底木而已。尚有許多堅韌木柱。縱橫支撐。其一端則支於地。一端則支於船腹。至於船底骨與船腹相接之處。其形略彎如弧。可名之曰船底弧(Bulk)。此船底弧之製造。又須一排支撐之木柱以維持之。

吾輩復沿此巨架。行至逼近江邊一端。惟見此巨船之尾。正對水邊。良以尾端之形較寬。不如船首之銳。因能斷定此為尾也。尾下便為置舵之處。至於船尾所以對水之故。乃專為預備造成後下水之地步耳。若問此船下水。何以先之以尾。則以此等巨艦。重量甚大。於下水時。速率必急。且其壓於水面之力。尤必強大。而下水時之勢必自斜毗衝入水中。其勢較緩。倘以船首先下水。則首端尖銳。不可當。必易分開水之浮力。勢且深入水中而處於危險地位。今先之以尾者。正以尾端寬平。輕而易舉。易受水之浮力。不致猛壓分水。自可免意外之虞。煞費苦心。於茲可見。

復自水邊離此船架繞行至此船首端。則見首端船底。昂然離地甚高。不如船尾之僅離地數尺。因此船之形勢。乃宛如置

於斜坡之上。亦以如此大船。必須據斜毗之勢而漸漸微向水邊低下。方可於造成之日。易於下水。不然。則無法使其下水矣。是故製造此等巨艦。必先使其船底安於斜面之上。其法即以造船架下之地基。略築欹斜之勢。又將墊船底之斜木塊按次排勻。使其愈近船首者愈高。愈近船尾者愈低。如是。則其船底無異安放於斜坡之上。下水自易。匠心獨運。想見經驗學識。俱臻上乘矣。

至其墊木所排成斜勢。亦有一定合度之尺寸。大概每一尺長向下之趨勢為八分之三。是故船底斜勢。亦必按每尺斜下八分之三也。如學者欲知一船其長為八百八十二尺六寸。其首尾之斜勢相差幾尺。可以數學中比例之法。演之於下。

$$1尺:882\frac{1}{2}尺 = \frac{3}{8}寸 : (330\frac{1}{2}寸) \quad \text{每英尺有板帶} 37尺6寸$$

即知此船之首高於其尾二十七尺半矣。關於配整此斜度。儘可將墊船底之斜木塊排勻配整之。尺寸間不可絲毫參差也。

二 船底骨

上文已言明造船之法。先將船底之墊木排勻。成為欹斜之勢。然後可將船底放上。今再將製船底之法言之。夫船底乃全船

中最先最要之工作。蓋船底猶如房屋之根基。若不堅固準確。則全船之工。皆不足恃。該船船底之製法。既擱於墊木之上。離地五六尺。容我等置身其下從容詳察。祇見船腹之正中。有一條凸出之物。自船首直通至船尾者。即船底骨 (Keel) 也。

此等造法。惟快艇仿之。他種船隻。鮮用此法。今見此船底骨。乃以一條十八寸闊三寸厚之鋼板爲之。其底骨兩旁之船腹。則形似平面。但其底骨與船腹相接之處。則略成彎形。有如弧焉。

間有船底骨。以一條厚鋼側置於船腹之外。而入於水中。名之曰鋼條底骨。於是有鋼條底骨。與鋼板底骨之分。不過船底骨之鋼條鋼板。不能一直到底。蓋船身之長。有八百八十餘尺。而鋼條鋼板。豈有如此之長且直乎。故船底骨乃將多條四五十尺長之鋼條或鋼板堅固聯合而製成者也。

製船底骨之諸鋼板。其厚約三寸。皆以堅釘互相連絡。甚爲堅固。其連絡之法。乃於每鋼板之兩端。製成斜毗式。其斜勢漸漸而下。大約至其厚八分之三爲止。於是先將其一條。與其他兩條之斜毗處。配合整齊。而以堅釘釘固之。再將每條之斜端。一一合齊釘固。成一平面之長鋼條。此長鋼條既經配置堅固。卽成船

底骨。

其連合鋼條所用之堅釘。其式猶中國之馬頭釘。兩端均有圓頭。皆爲鋼製成者。此船底之下面。卽可見諸長鋼條皆以甚固之馬頭釘連合爲一。且又可見船底骨與船腹之鋼板連合處。亦皆以此種馬頭釘相連磨合。自船尾至船首。只見無數馬頭釘。編列成行。凸出於船底之下。至於其船底裏面之釘法。已詳於後。

憶在海邊。見海中之狂風巨浪。何等猛烈。又或見有小舟。駕於此等海浪之中。忽而高舉。忽而低落。何等危險。此時最重要者。惟此船底骨之十分堅固。乃能載沉載浮。無他虞耳。在大西洋中之巨浪。較之沿海之浪。其高大何止倍蓰。常見巨船之行於海面。遇有大風浪。其船首方爲一浪掀起。而船尾又被一浪舉高。當此現象之時。其船底骨幾全架於浪槽之中。浪勢愈高。則浪槽亦必因之而愈深。而際此巨艦首尾爲前後二浪掀起時。則其船之中部。已懸空於浪槽之間。此時船底骨上所受之壓力。試思何等偉大。如其船底骨稍不堅固。則船底骨首尾將變成彎曲。甚且折爲兩截。船底骨之重要可知。况且船底最吃重之處。亦在中部。即機器間與所裝之貨所載之客均集中於中央。但貨物與搭客之重

量。皆安置平勻。尚不至於最吃重。惟其機器間中之引擎。與水鍋之重量則甚大。且又壓於一甚小之部位。故其吃重尤巨。由此可知。船底骨之最宜堅固。實為全船命脈所繫也。

船底骨之兩旁。即船之腹部。亦以鋼板釘成。此船之腹部。已經製好。故我等於此船下。不能見其內面之構結。惟見其腹部外面有無數馬頭釘之圓端。凸出在外。於船底之兩旁。又見有二條凸出之物甚長。乃鋼板製成。名曰船底翅。其地位乃在船底骨兩旁與船腹相接之間。此船底翅之長量。約佔全船之長三分之一。安置於船底寬闊之處。至其用處。乃使船於海洋風浪之中。可免過大之傾側與擺搖也。如無此翅。則易遭傾覆之患。此大船一瞥之餘。乃往彼船參觀。至於彼船形式大小。與第一船彷彿。但工程初起。方在製就船底骨。腹部兩旁。正在構造。因此窺見其內容造法。補第一船未見之缺憾。

此等船之製造。乃以重底法。即係底上又製一底也。其製第二層底之法。乃於船底骨內面製成許多小間。其高可及船腹。而其長則盡船底與船腹兩旁相接之處。於此諸小間之上面。即置第二層船底。製此第二層船底。其利有二。請詳言之。

(一) 使此船之命運更加穩固。蓋有時偶然觸礁。船底之外層。或破裂成洞。則內面尚有一層底。可阻水之流入。其船仍可浮於水面不致立即下沉也。

(二) 船底所製之諸小間。可以作為蓄水之池。既可供人之飲料。又可作為壓船石之用。而免去上重下輕之弊。使此船得以平穩涉水也。

在此船內。見其船底骨裏面分隔如許之小間者。亦所以使其底骨十分堅固。因諸小間之鐵壁。皆與之相連故也。循船底骨之上面。又側放鋼板一條。其高與諸小間相等。故與第二層底亦相啣接。其長則與船身同。可名之曰船底橫板。此板之關係極大。蓋船底之堅固與否。全視此板之製造若何而定。

吾等再自此之船尾端復繞而至其首端。視察一周。見其製作堅固。規模宏大。并不遜於第一船也。又視其船底之製造甚為堅固。而且其船身與尾首之配合。尤因應得當。無稍差池焉。

船首之製造。最宜堅固。因駕駛於海洋之間。難免不有兩船碰撞之事。偶一碰撞。則其船首必撞入他船之中。如此等巨艦。忽遇碰撞。則他船之損傷。必較此船為更重。因其船首之製甚固。預

備遇此危險。至於其尾之製造。亦必異常堅固。其故容更說明。

四 釘工

造船場中。釘匠鎚擊之聲甚大。以致對面相語。亦難清晰。釘工最爲緊要。凡鋼鐵所製之船。所以能聯合各部。成爲一船。以合航海之用者。悉惟此釘工是賴。

至該船之頂。距地極高。即有梯。亦難攀登。特在造船架旁。另備升降梯。以便工人上下。因緣梯而至船頂。即見一隊工人。正在工作。航中有三名釘匠。一幼童。將一片鋼板頂在船頂之邊上。其鋼板附着之處。有船骨數莖。每莖早有眼子做就。以便裝釘鋼板之用。夫鋼鐵遇熱必漲。遇冷則縮。

果見三名釘船匠中。二名在鋼板外面。各執一鎚。一名則在鋼板裏面。亦執較大鎚。該釘船匠。互相扶着鋼板。欲釘於船邊。咫尺間另一幼童。立於炭火熊熊小爐旁。爐邊接風箱一。爐之中央。許多大釘。燒至發白光。該項所用之釘。式圓。徑約半寸。長約二三寸。在其一端。有一圓頭凸出。如當用之釘狀。在爐旁之童。恆以鐵錘將爐中一釘取出。以小端自裏面插入船骨之孔。再推進鋼板孔中。而在鋼板裏面之匠。即以巨鎚堅抵釘端。此時在外二匠。即

用全力將伸出之釘頭鎚擊。響聲極大。

釘方自爐取出時。熱極而軟。置於鋼板與船骨之孔間。復因裏面抵拒。與外面擊打。竟將其孔填滿。堅固不搖。即其伸出無釘頭之一端。亦因鎚擊之力。而成一釘頭。緊貼於鋼板外面。鎚擊時裏面之一匠。並不多鎚。惟以巨鎚用力將釘端抵住。不使其搖動。即得。

鋼板之外。既經鎚成一釘頭。彼匠人仍將外面釘頭擊去。使與外面之鋼板取平齊度。至用何法不使此釘自孔中拔出。其故乃鋼板中所鑽之孔。爲漏斗式。即其外面之孔口。大於裏面之孔口也。是故雖將鋼板外面所結釘頭削去。此釘仍然堅固不動。因於鎚擊之時。其釘尙軟。故將此孔填滿。已成同化。而其愈在外者則愈闊。故此釘不能拔出矣。

每於船之最顯著處。必以此等釘法求美觀。在裏面釘頭。因不顯出。故不削去。不過釘入鋼板之釘。如能保留兩端之頭。必更加堅固。是以緊要處。皆留釘頭。且以壓水機力。代人手工。所有壓水機釘船之法。甚爲簡淨而堅固。然一船工作。種類甚多。不能盡以壓水機釘之。蓋有多處非用手工不可。船底所凸出之大釘頭。

悉壓水機所釘成。因此處最緊要。須用大力機器釘之。方可無虞。且船一經造成下水。此等釘頭無從再見。顯著處削去其釘頭。能使船身油漆後光潔無凸凹。其優點即在此。餘則皆可以壓水機釘之。其後所釘之釘。漸冷則漸縮短。而鋼板與船骨更加牽合堅固。惟其用此法。接合兩片鋼鐵。不獨牢固。且幾不能滲水。但尚有他妙法。加於此法之上。可使其全不滲水。

夫鋼板與鋼板。或鋼板與鋼條。及鋼條與鋼條。皆如是連合。即最緊要之船底長骨。亦如是釘固。有時釘頭成半圓式者。則以壓水機上置有鋼製之半圓模。當此類釘頭自爐取出時。尙熱而軟。被壓水機上之半圓模一擠。便成此形。

統約製造此船所需大小釘株。計三百萬枚而強。其重量約有一千二百噸。其釘之釘積少成多。而各有所負責任。頗關緊要。因全船結構。皆賴其力。全船之釘。其釘頭形式。各不相同。長短大小。隨處而異。皆就勢取材。且每釘相距尺寸。遠近各異。當以在船身之外面與吃力最重之處。釘頭最密。往往於每一接縫處。竟有二三行釘攢聚一處。其有關全船可見。

釘頭疏密。散布船身。純按規模制度。此等規模。係經歷數等

社會斟酌制度而定。況出洋大船。風浪堪虞。船主固必將船保險。然保險公司。必加以審查研究。方履行保此船之險。是故船主欲造一船。必遵依一定規模制度而行。某處用某釘。相離若干尺寸。與若干行數。無不一一遵照先事斟酌安定之規模。不但釘工一端如是慎重。即船身之圖樣與製造之材料。亦無不一一詳加研究斟酌盡善而行。

一切船隻製造。有時匠心獨運。新輪老手。見所定規模。不甚合理。亦可略事更改。終不失乎製造堅固。以合航海之本旨。而使客貨乘此船者。盡獲安穩之保障。此皆指商船而言。若政府所造兵艦。則不在此例。

五 船身骨

船身裏面。計十一層。每層之樑皆鋼所製成。嗣在上面蓋木板一層。以便行走。可見全船之骨架。及骨架外面之整壳。皆鋼板所釘成。

船身結構。係橫構之法。即將一切緊要鋼條橫構船身中。自此邊達彼邊。間亦有船用縱構法。即以諸緊要鋼條直結於船中。也。然考近來商船製造。皆從橫構法爲多。

船身中雖亦有少數鋼條鋼板。自首至尾縱構船中。船底縱板 (Vertical Plate)。亦其一也。又此縱板兩旁。有相似之鋼板數條。自首至尾縱排於船底之上。此諸長條鋼板。皆係合數十條鋼板鑿訂而成。無論橫縱諸條。皆有名稱。

其縱構諸鋼條。排在船底縱板之兩旁。以至船底弧 (即船底與船腹相遇之處) 為止者。名船底縱骨 (Ortural Keelsons) 其在船底弧以上至船口。循兩邊縱構之諸條。名船旁縱骨 (Side Keelsons)。

其橫構之諸鋼條。則自船口之此邊直達彼邊。諸條相去甚近。距離則各部不同。隨船身緊要與否而異。有數次之距離。不過二尺至二尺半。此等橫條起端。皆自船底正中。向上而彎過底弧。再上而至兩邊船口。其自船底心起至船底弧止者。名船底橫骨 (Flooring Plate) 其自船底弧以上至船口者。名船旁橫骨 (Side Stringers)。

其橫骨與縱骨相遇之處。則一一釘固之。如是則互相牽連。而每骨各守其位置與其方向矣。夫排勻諸骨。手續甚為複雜。其中所最要之物。即一種變角形之鋼條。可名之曰角條。用以排勻

諸骨者也。每一橫條骨兩旁。必置此等角條。全船骨架甚多。均有名稱。如將此等名稱一一道之。則亦不勝言矣。然其緊要數事。及製造大意。了然於目。了然於心可也。

船身骨架。猶人身骨架。前度所言船底骨。與其上所置一縱板。即其背脊骨。其兩旁之諸橫條。即其脅骨。其外面所釘之鋼板。猶其皮。惟此等皮甚厚而堅。不但可阻水之滲入。且可助其內面之骨架十分堅固也。

船凡十一層。每層之樑 (Beams) 皆鋼製。而兩端與船邊之橫骨相接。相接處所成之角。則以撐角板支持之。所以使其堅固也。諸層鋼樑之功用。不但可以支起多層船樓。且使船之兩旁橫骨。分外有力焉。如在洋海遇巨浪。擊打船邊。則此諸樑在內面。支住船之橫骨。不使之向裏彎也。或如裝載貨物。其重量甚大。易使船兩旁之橫骨向外斜出。則有此諸層之鋼樑鑿訂在其兩邊。可免其向外之患矣。

每層鋼樑下面。又有許多直柱支牢。此等直柱。為造船匠不得已而用之。為限於各等會社所擬定之規模。不可不設此等柱也。夫既有持固之鋼樑。足以支持每層之重量。再設此等直柱。徒

使佔去許多位置。雖云可分外堅固。然可省此一舉。

自船身之此邊以達彼邊。有許多鋼製之牆。(Bulkhead)橫介其間。鋼牆之內。安置門框。以通往來。其門與門框相接之處。則配以橡皮。使於關門之時。十分膠縫。而不使通水。夫此等橫牆在於船身之安穩。大有關係也。有時於深夜或重霧中。不幸而與他船相撞。則他船尖銳之首端。必撞入我船之身內。裂成大洞。外面雖有鋼板之固。至此已不啻如紙矣。

船主望臺旁。常站一船員。專司危險時應變。當二船相撞時。此船員立刻將船室旁之機關扭轉。蓋此機關通連壓水機。而由壓水機之力。將橫壁間之諸門盡數閉上。

其閉門之故。因船旁既破為一洞。則外面之水必急流入。今將此等不通水之諸門閉上。則水之流入。僅在一間。而不能流往船中他部。此即壁間門之妙用也。

或者有人適在撞破一間。而其時門又皆閉。將以何法逃避乎。則可於瞬息之時。以槓杆將門撬開。竄逸於他間中。迨其逸過。其門自閉。離船首尖端不遠處。亦有此等橫壁做就。蓋兩船相撞。船首撞入他船之中。亦必受損傷。是故船首之危險處。較船身之

他部份尤多。蓋船身被撞之處。無一定之地位。而船首則每次相

撞。必與分焉。是故於船首所置之橫壁。當更堅固。有時相撞過烈。則船首竟完全斷去。而裂為一可怕之巨孔。幸船首之後。尚有橫壁做就。故可免沉沒之禍。又有一種船之鋼壁。自首至尾。皆以縱隔之法。但不安當。一遇碰撞。危險立見。故今日船中。無一置縱壁者。設兩船相撞。此船而為縱壁隔成。則水流侵入必蓄一邊。不得流通彼邊。其重量愈增加破裂一邊。使船身傾側。易蹈覆沒之禍。如用橫壁法。則水流入。必通兩旁。船身重量平均。船仍可浮於水面也。

六 鼓水輪

間有汽船。置兩輪於兩旁。以機器鼓動。行於水面。是為明輪 (Paddle Wheel)。但有二弊。蓋置明輪於船兩旁。則船邊不能平滑。而駛行力必被阻若干。一也。如遇狂風大浪。船必上下顛簸。左右擺搖。而兩旁之輪。不能十分著水。其駛行力。必失去若干。或竟全然失去。二也。

近來船隻。皆以螺旋暗輪 (Screw Propeller)。置船尾之後。自機器間通出一根鋼製圓軸。其圍甚大。名曰長軸 (Shaft)。

直至船尾。與螺旋暗輪相接甚固。其機器轉動長軸。而長軸轉動旋水輪 (Propeller)。旋水輪即逼水向後。亦可謂其自轉向前。如是將船身推行往前矣。又有汽船。僅有一旋水輪。但亦有裝二個或三個以至四個旋水輪者。其裝一個旋水輪者。於船之尾部中央。製一孔。其位置適於舵則。以通長軸。是為單旋水輪。若二個旋水輪。則於船尾兩旁。各置一個。是為雙旋水輪。至三個則於船尾正中置一個。再於兩旁各一個。是為三旋水輪。四個則與裝二個者相同。

此船外面至尾端。係三個旋水輪。一居正中。二在旁。三旋水輪較單旋水輪。為利更大。因為偶於三輪中損壞其一。仍可藉其他兩輪使船前行。雖速率稍減。然無停頓之患。此外即係假定舵受損傷。轉動不靈。則兩旁旋輪。足代舵用。其法即將此旁水輪旋轉稍遲。船身即轉向此旁。若將彼旁之輪旋轉稍遲。即轉向彼旁。機器房另製暗槽。為安置長軸地位。如僅有一旋水輪。則長軸自船底中部。直通船尾。如一個旋水輪者。則其安置之法略異。蓋船尾兩旁形勢。乃漸漸向裏彎進。而相遇於尾之正中。故如於尾之兩旁置旋水輪。則其輪軸必挺出於船尾之外。方可轉

動旋水輪。於是護軸之槽。亦必隨之挺出。是故船尾兩旁。另製堅固之鋼架。於架中製一孔。以為安輪軸之槽。

工場中。另一處製旋水輪。其輪體中。有一三角形輪心。為鋼質製就。甚堅厚。輪心之中。有一圓孔。以備安配長軸之用。於孔之一邊先開一槽。配以方形之鋼條。露出其半高。名曰鑰 (Key)。而長軸之一端。亦製一方槽。其深及方鋼條之半。於是將長軸配入輪心圓孔中。槽則合於方條之上。如是將輪心與長軸連合一處。倘長軸轉動。則輪心亦隨之轉動。無滑溜之弊。

輪心每面製旋水輪一葉。葉乃黃銅與他種金屬合質所製。每葉約九噸或十噸重。合三葉計之。重量約有三十噸。此三葉旋水輪。僅為此船旁輪之一耳。其居中一旋水輪。則四葉焉。

船在風浪海中。左右擺搖。前後起落。船首低陷。船尾高起。船尾低陷。船首高起。有時前後左右同時擺搖起落。此旋水輪功用。不稍損減。有時遇見極大風浪。船身起落擺搖過大。則旋水輪或稍露水面。至此乃略失其功用。

旋水輪在水中轉動發生駛行力之際。於船尾一部。大受震撼之力。蓋由機器跳躍。與長軸旋水輪擊搏鼓盪所致。如遇巨浪

將船尾掀起。旋水輪出於水外時。則其震撼船尾之力較水中愈大。此際宜急施制動器。以遏震撼之勢。上文論船首宜十分堅固。以防碰撞。今則愈知船尾之制。尤宜堅固。庶受機器與水輪之震撼力。不致有損也。

於船尾大樑後。製有甚固舵鈕 (Cantion) 數枚。以便裝插舵銷 (Pin) 之用。舵銷下。製有螺旋紋。插入後。復以陰紋螺頭配置其下。於是可使其堅固不墜矣。

此船舵 (Cantion) 重約一百噸。然有如此重量。而不如上述之法堅固鉸住。亦必為巨浪掀出其所。而失其用焉。

七 裝釘船甲及彌縫法

船壳兩旁鋼板。長度自二十尺至三十尺。闊則自四尺至五尺。此等鋼板。緊附船身如甲。因稱船甲 (Strake)。裝法則用平疊。每一外甲上端。覆蓋於其上一塊裏甲下端。而其下端。則又釘合於其下一塊裏甲上端。片片銜接。如洋房鋪瓦。

裏甲則緊貼船橫骨上。而外甲。則不附船骨。祇釘裏甲上面。但船骨與裏甲外甲三者。宜連合甚固。使其間無一隙之餘地。今外甲既不附着船骨。則每塊外甲與船骨間。必然空虛。於是有一

種鋼條製就。名曰襯甲 (Lime)。釘在船骨與外甲空隙之間。如是。則彌縫無闕。

每一鋼板橫端。與他鋼板橫端相接。其法則以鋼板之兩端。削為斜坡式。互合平而釘固。否則於兩板接縫處下面。視鋼板一條釘固。如是。則船甲平直。而緊貼船骨。於船身數處。甲板。不能以覆蓋法釘合者。另一法釘之。即將二板之邊。平合一處。再將鋼板一片。釘於此二鋼板接縫處。以連合之。是為接縫釘法。有釘一面。亦有釘二面者。但接縫法。終不堅固。不如覆蓋法為愈耳。

此船邊頂端。尚有數塊鋼甲未曾釘好。但見工匠以一輕質大木板。配於釘鋼甲處船骨外面。此木板大小。一如鋼甲。乃用以量試尺寸者。一匠在船內。面手執一根。端配粉筆一段。將此器插入船骨孔中。遇木板即作一圓式白粉號。事畢將板取下。此白粉號。即釘鋼甲諸孔尺寸也。

木板取下後。交鑽孔匠。匠即按尺寸於鋼甲上鑽成諸孔。以備釘於船身。孔既打成。即將鋼甲置於提重機。提至船邊上端釘甲處。釘匠先以諸插銷穿鋼板與船骨孔中。暫時銷住。使不墜。於是動手再釘。每釘一釘。即取下一銷子。追釘完。銷子取盡。此鋼板

即圓釘於船骨。如是釘船。雖甚堅固。然不能使之完全不滲水。必另加彌縫之法。方可使船底船邊。完全不滲水。

木製之船。彌縫之法。乃以粗麻塞板縫間。法甚善。麻着水即漲。能將板間隙縫盡塞滿。木板着水亦漲。故木舟在水。完全不漏。若曳之上岸曬曬。再下水則水汨汨入。須至木再漲。方不漏也。

釘鋼板於船身法。較釘木舟法。緊固倍蓰。若駛行海中。則鋼板接縫處。仍欲滲水。必須再設法彌隙。方可合用。其彌縫之法。則與木舟又不同矣。

鋼甲釘船之法。其槌鑿乃以最硬鋼質。(較船身之鋼尤硬者)製成鑿子。於鋼板邊端槌擊。可使鋼甲之邊轉而深入其下。甲中。必如是。方可完全不滲水。此乃鋼甲船彌縫之法。

此等彌縫法。多由手工作成。但亦有用空氣壓力機作者。機式。如一大手鎗。於柄端則連以送空氣壓力之機器。於管口則配一鋼鑿。當空氣壓入時。此鑿即向鋼板猛擊。每一擊即躍回管中。如是。方能連擊不已。

彌縫法。不必施於全船。惟外面鋼板上必施之。船底內部鋼板亦必施之。凡着水處皆宜施之。船身或遭碰撞後。水欲流入之

數處。皆宜如是先為彌縫。以備不測。

水亦能補助彌縫。因鋼鐵遇水。不久即鏽。夫鏽乃銹氣與鐵化合而成。水中銹氣。與船甲鋼鐵和合。即成鐵鏽。是為鏽。此等鏽生於鋼板接合處隙縫間。自使隙縫填滿而不滲水矣。

有特造巨艦。載運煤油。其法。係於船艙中。製巨箱為池。以貯煤油。此池以鋼板釘成。與釘船法同。雖釘法甚緊固。日久恆不免有油漏出。乃因油遇鋼鐵不生鏽。以彌鋼板間隙縫。是故欲製油池。不使油滲出。較製一船壳。不使有水滲入為難。

八 鋼板打孔法與壓水機釘鋼板法

船身近處。有一專司打孔之工。先以鋼板鋼條畫出打孔之地。以打孔機打之。其鑽頭乃堅鋼製成。配於機器一端。藉其力以打。乃以電氣之力運動者。鋼板之重量甚大。非數十人之力難搬。至打孔機上。故有提重機。將鋼板鋼條提至打孔機前。至高低相宜。然後用人力推移鋼板。對準其打孔之處。

鋼板面。畫有數行粉圈。其行數多少。與每孔遠近。每板不同。打孔機上。有鐵砧。砧中有一通心圓孔。孔上面懸一鋼鑽。當提重機將鋼板提至與鐵砧相平時。工人即將鋼板扶上。使粉圈正對

上面鑽頭。將機柄一振。其鑽即下著鋼板直鑽。只見砧下圓孔內墜出一塊小鋼。即鋼板鑽通之處。鑽頭較釘船之釘略大。故其所鑽之孔。亦略大於釘。蓋釘於爐內取出時。因熱而漲。若其孔不略大。則不能容入。

鑽頭為極堅之鋼製成。端甚平。不鋒利。其鑽過鋼板。乃直推而下。鋼板甚厚。鑽能直透者。其機器必具絕大能力可知。

鑽頭之形。向下端微斜。察此鋼板之孔。與墜下鋼塊。乃上面略小而下面略大。適與鑽頭之形相反。此理蓋由鑽頭經過鋼板時。其壓力逼使孔之四週略為放大。故鋼板之孔。下面稍大。

吾人試將一小木條。於厚紙通一孔。將見反面孔口四週。現有碎裂狀。鋼板鑽孔。下面因亦略為擠開。而有碎裂之狀。

是故鋼板連合。或鋼板釘於船骨上。必將光潔一面（即鑽頭鑽進一面）接合。方可膾縫。且能釘合堅固。蓋孔之大口向外。小口向內。可使釘入之釘。不易脫出（詳見釘工章）。打孔機相去不遠處。有壓水機。作釘合之工。響聲絕無。既好且快。其法先將二鋼板直立於地。上端懸著如大馬蹄狀之物。每邊一具。一人將白熱之大釘。自爐取出。置於二鋼板孔間。於是兩邊懸著馬蹄。向

前將此釘二端一擠即移開。只見此釘兩端。已擠成半圓式釘頭。此壓水機釘鋼板之法。既快又靜。惟擠軋釘頭時。略有聲音。且此機所作。甚整齊固貼。雖巧匠不及。所以不用此機釘全船鋼板者。因船中有許多地位。為此機力所不能達到。如狹窄處。彎曲角。非人工不可。另見一種釘工機器。與壓水機彷彿。但所用之力。乃由迫壓空氣所致。

製船所用之鋼板鋼條等料。自鋼鐵廠買來時。其尺寸須較所需者略大。如欲裁小鋼板。則另有一機器為之。其法先量尺寸。以粉筆畫出。以此鋼板由提重機提至裁鋼機器前。由工人將鋼板扶正。使粉線適合裁鋼機器之邊。此邊上面。有一平口無鋒鋼刀。上下往來於此機之邊。猶如鋸刀之式。數工人將此鋼板漸漸推前。而將粉線外之一條鋼切去。就中又有刨鋼機器。將鋼板邊刨光滑平直。刨下鋼皮。與刨木之花無異。上見機器。欲詳知其理。另有專書可考。

九 各部工作

煙囪桅杆。有時機器損壞。或長軸折斷。無法可施之際。則桅杆懸風帆。亦可使船前行。雖駛行之力甚緩。然亦補救萬一。

近來巨舟。皆易木桅以鋼桅。夫鋼桅製法。乃分數節。每節之長。自七尺至十一尺不等。

（每節鋼桅製法。乃以兩塊或三塊彎形鋼板釘成。狀如圓筒。下端較上端微寬。故筒勢向上微斜。即由於每節大端罩於下節小端。而小端又爲再上一節下端所罩。於接罩處。釘合甚固。如是直至桅頂。其釘圓筒之前。將鋼板量就。打好孔子。壓成一定彎勢。而以鐵銷子暫於孔中插住。然後再釘合。漸釘漸將銷子取出。直至釘完。再於釘成筒中。加以鋼條縱橫支撐。以求堅固。

製煙囪亦如桅杆。其法與釘船甲尤無異。有二人任在外面槌擊。一人則蜷身煙囪裏面。以巨鏈抵住釘端。其蜷伏一人。頗爲辛苦。該項木料必須乾燥。方合用。如用不乾木料造屋。造船。造器具。日後必縮小而不平。蓋木性着水則漲。乾燥則縮。是故造船之良工。不願將此等木料配置於船中。必先買許多木料堆架於自己工場。以待十分乾燥。架起之大木堆。每板之下。填以小木塊。使空氣可往來吹過。木料易於乾燥。

此船每層船樓之鋼樑上面。用木爲地板。於下面釘木爲天花板。臥室膳廳客堂等處。亦須木板襯裏面。並以木爲門。此船可

容二千餘客。可知臥室之多。所用木料之廣也。

臥房客室膳廳外。尚有許多器用。亦需木料。是故造船廠中有木店裝修店。以供船上檣椅榻几鏡臺面架種種器具之需要。

船中檣椅几榻等。皆有一定之處。釘於地板。無論在臥室客室膳廳。皆如是佈置。惟有一二處牀榻。猶如寬大架子。釘之於牆壁。諸般器具。若不固釘地板。如遇大浪狂風。則乘客與諸般器具將滾作一堆。於膳桌四圍。有木邊製就。凡遇風浪顛簸時。將此等桌邊架起。可以免杯碟之卸落。

一巨舟。必攜帶若干木製之小舟。即救生艇。尤以遠涉重洋之巨船所攜更多。專備不測。如觸礁起火等事。發於倉卒間。即可乘以避免。甚爲靈便。若以鋼鐵製之。則重而不靈。然亦有以鋼皮爲之者。但須極輕。方可合用。廠中又有一店。專裝風帆與船頂之帳篷。

船中所用銅器甚多。如梯旁欄杆。水管上龍頭。與船兩旁圓窗框子。皆以銅製。此外尚有多處用銅製者。是故廠中另有一店。專製銅器。此店有一機器。甚新奇。即磁氣分金機也。

分金機之用處。即將店中各處到下之銅屑芥聚。重爲熔化製物。但亦有鐵屑鋼屑混雜其間。若以人工分之。則費時日而勢亦不能。於是用此分金機以代人工。

機中安置磁石數行。磁石之性。善吸鋼鐵。倘以混雜之銅鐵屑。置於機上。則機中磁石將鐵屑或鋼屑吸住。銅屑安然剩下。因鋼與磁石無相吸之力。

十 圖樣室

製一船必先有圖樣。故此室甚爲緊要。其在室內諸人俯首於圖畫紙上。近觀其紙。則縱橫線道甚多。合而爲精細圖樣。又有手執規尺。較量各圖之長短分寸。兼爲別種籌畫。甚爲忙碌者。夫圖樣室之工夫。雖不如釘船等工夫之好看。然無此等人之畫圖。則釘船之工。亦無從下手也。

夫以一船各部畫成圖樣。且計算其材料如何配置。實煞費心力之事。蓋一船之物件甚多。務須一一顧及。不使稍有差誤。則此船製成後。方能堅固。而載客運貨往來海面。可安穩無虞矣。

譬如欲造一鐵橋。橫過大江或鐵路之上。則必先思及此橋造成後所受之重量。如每日有若干二三噸重之煤車或米車等

重物牽過橋面。或有重大機器不時經過。重量甚大。務須一一計及。然後再思以何等橋樑橋柱製作適合堅固。足勝此等重量。毫不損動。此橋乃可歷久而不壞。

造一船之計算。較此尤難。雖非用爲戰艦。然無論大小船舶。皆不免與風浪搏擊。此二敵之能力絕大。攻擊之時無定。不可不先爲之備。一船往來海面。有時不遇此等大敵。有時中途忽然當頭遇之。或自旁邊衝擊。或於船後追蹤打擊。其勢皆甚兇猛。於圖畫船樣時。此等危險。皆須計及。船旁宜如何堅固。船骨宜如何有力。方可於風浪斜偏打來時。不致彎曲。船身各部重量。宜如何配置。不但可使船身正直浮於水面。且於遇風浪鼓盪之時。雖稍欹側。仍能復原直立。

今日圖樣工程師。較前尤爲進步。蓋得之種種閱歷而來。從許多已經造成之船隻。與其所行之路程。密察其有如何關係。其中如有缺點。不難補於今日。使今日之船樣有進步。第一個造鋼甲船所計畫之圖樣。必不如今日精明。蓋其無閱歷耳。迨將其船長闊深與船兩旁彎勢。一一思量妥當後。則先製一模型。以觀情勢。其製模型。則另有一室。名製模室。先是圖畫間中人。將此船之各

種尺寸。與其彎弧之角度。一一詳細寫明畫出。即送往製模室內。其製模室。乃二百尺長之一大空間。當時製模室中幹事。接得所送來之圖樣尺寸。先以粉筆於地板上將此圖樣完全畫出。然後即按圖樣所決定何式之鋼板鋼條。自鋼鐵廠中取來。又自模型室之地板上。將船骨之如何佈置法。膠於一甚大之板上。此板乃由許多板合成。可以拆卸。名曰模型板。先以粉筆將圖式插在板上。後再以刀依粉線刻之。

其鋼條自鋼鐵廠取至時。皆係直條。故必將此等鋼條重入爐中熱之。而按圖彎成各種形狀。廠中亦有一處。專作此工。

彼處地上。鋪滿鐵塊。每塊有五尺見方。厚約二寸。於鐵塊中有小孔甚多。每孔相去約四寸。近邊有爐數隻。為重熱鋼條之用。其時模型板亦取至。即置於此處。

於是先將半寸厚之一長鐵條。按模型板上之式。彎成曲勢。放於平地鐵塊上。再以粉筆畫其彎勢。以許多鐵釘。將此彎鐵。就鐵塊孔中。順勢插住。然後自爐中將紅熱鋼條取出。按於此彎鐵外面。折成同樣之彎勢。如是則其角度尺寸與模型板上所畫者無異矣。

彼將鋼條彎成船骨之匠。早知鋼條熱漲冷縮之理。故亦預先算好尺寸。而使其冷後長短適與圖樣相合。其職司尤為重要也。

十一 船之下水

船身製就。即先下水中。然後再將其巨重機器。與水鍋桅杆煙囪。以及諸般裝修。臥房客廳等。一一按次配齊。故船身下水之日。以至能駛行。為時尚須許久。夫船身之重量巨大。故下水時。宜十分小心。如有疏忽。則每使船身受甚大損傷。故其船身內部之物。必待下水後裝置者。減其重也。巨船下水。其預先布置法。甚為周密。前已言明船初製時。其底乃擱於一行填底木塊之上。而兩旁支有許多撐木。使之直立堅固。無偏側墜地之虞。在船底兩旁。則預先造好下水槽。其法先循船底兩邊。以堅木塊排列成行。復將鐵條鐵門將兩邊木塊互相牽連使固。以備船身行動時。不為其重量逼開而致歪斜。此等木塊之高低。隨船底之勢列就。名為定槽。於每一定槽之頂。置一滑板。於滑板之上面。置一斜面之大木劈。於船之首尾近處。亦按法另製木數行以托之。因兩旁之船邊。近首尾處皆向內彎進而窄。故不能着於兩邊之下水槽上。

也。

其滑板之底。與定樁之頂間。塗以濃厚之油料。此等油料。爲牛油與軟肥皂與鯨油合成。每一巨船下水。必用此等油料數噸。

將下水前之數小時。即將船底兩旁滑板上之斜木劈一齊向船底與滑板間之縫隙。迫入。甚緊。其時船底填木與兩旁之支木上所受船身之重量。大爲減輕。即可以大木錘將填底木與兩旁之支木敲去。使全船之重量。盡壓於兩旁及首尾之下水樁上。於是專待此船漸漸卸入水中矣。

但此時船身尚不即卸動。因在每一滑板之旁。有一制動機製就。阻止滑板之向下卸也。其制動機之關鍵。皆連於一大力之壓水機器上。以便轉動。

其時船廠之內。必邀齊許多賓客來觀下水禮。廠中全體人員。無論工程師匠畫圖員。亦皆聚於場中。一切齊備。工程師即將壓水機器之門扭開。放出器中之水。關鍵即鬆。彼抵住滑板之制動機。即同時墜下。

制動機既墜。彼塗油滑板。始於定樁之頂漸漸下卸。毫不費力。其滑板上之巨船。亦隨滑板一同下卸。宛如此船造於滑板

上。船尾着水時。其在尾端滑板。亦墜於水中。自是隨下墜。瞬息間。船身之半部份。已在水中矣。其墜於水中之諸木條木板。再用小船拖至岸上。

當工匠安置下水樁木之時。須十分謹慎。若有差誤。則當時船之半身入於水中。爲水上浮力。將此半身托起。尙有半身。不得卸下。則此船將一半在水面。一半在樁上。停頓不動矣。或者不遇此患而一路卸下。直至船首近水脫去兩旁之下水樁時。忽爲碰於硬物。則亦必受損。此等事必須預先防到。即使如上所言之二患。皆已防到。此船能一卸而下於水面。甚爲平順。毫無阻滯與損壞。然其中危險。尙未盡過。蓋船身既重。卸下之時。又無阻礙。則其速率必增。而衝入水中。必急。故又須設法阻止其衝力。以免其遠竄至對岸。故造船架方向。近水一端。並非正對江邊。與江邊成一角度者。以偏向之水路。較正向爲長。設有一船下水。自架中卸下。其力甚急。則於此船之前面。有甚長之水路。可供其衝行之用。較有迴旋餘地。尙有數法。可以阻止下水船衝之力。即預先以巨索連於船身。將其一端繫於廠中之重物上。或者以巨鐵索預置船內。見船既下水。即可放下。其時船身既止。因尙未安置

機器。故不得行動。於是另遣小汽船數艘拖帶至江邊船塢。裝配種種物件。製船之各工師圖畫師以及船匠等。見此船平順下水。不遇危險。方各安心。此外工匠等人更須關心者。即此船於配裝完全之後。必先試行一次。以觀速率如何。與所規定者合否。又舵之掉轉如何。與船身呼應靈否。又船身堅固否。合航海之用否。皆須一一考察也。

綜觀以上。可知一船之構造。需時既久。手續尤繁。誠非易易。吾人旅行經商。運輸貨物。莫不惟舟車是賴。然試問對於船舶之構造法。知者能有幾人。即日在水上討生活之人。恐亦百中無一。此篇之作。聊備一格。作常識讀可。作參考觀亦可。



寧紹商輪股份有限公司

附保部火險
設承各水

船壳保險
尤為專門
同行賜顧
毋任歡迎

新寧紹
裝貨搭客

寧靜
等輪行駛滬甯各綫

甯興
穩捷無比

總公司
上海江西路三七號
電話一八七八二
三

分公司
甯波漢口等埠

代訂畫例

丁君瑾泉肥西世家也其先人曾開藩河北與吳憲齋中丞交最契擅長書畫兼富收藏君所得於沾溉者多其詣遂入古人之室比年移寓滬上暇輒揮毫同人乃以義取之說進爲定潤例如左

山水

摺扇 執扇 每柄二元 冊頁 每張二元

堂幅 三尺四元 每加一尺加洋一元 五尺爲限

條幅 三尺三元 加尺同上 五尺爲限 窄長者加倍

坑屏 二尺三元 加尺同上 橫幅 二尺四元

斗方 一尺二元 二尺三元 不及二尺者以二尺計 卷軸另議

右件淺絳加半青綠加倍 潤資先惠 劣紙不應

收件處招商局總管理處祕書室

王 一 亭
于 右 任
吳 待 秋
沈 淇 泉
全 訂

譯述

燃料漫談

日本三井物產煤炭部長渡邊四郎原著
上海航業公會法律顧問律師黃迺霖譯

現代文章體裁有所謂漫談者。是盛極一時的流行物。其實顧名思義。不過是一無秩序無格式的文章而已。也可以說是胸中想着一點寫一點。隨意的筆談罷了。現在我也來做一篇漫談。是東拉西扯的文章。不過對於燃料事情。或者有多少貢獻。

現代所謂文明。其解釋可有數十種。但是我可以簡單的下一種定義說。「現代之文明是動力之活用」。這大概可以表白文明之意義。因為如果停止動力活動。則現代文明立即完全停止。復入於古代的狀態了。

現代動力上所使用之本源。不過有三種。(1)煤炭(2)火油(3)水力(別名白煤)現代文明即從這三個動力本源構成。造成今日世界之大勢。就是他們在舞台上活動的結果。

我現在先說水力。查全世界之趨勢。自從一九一三年以後。十五年間利用水力。比較以前增加百分之六十六。實有長足之進步。在一九二八年全世界上用水力上。所生之動力。有三千八百萬馬力。若用煤燃燒。要費一萬萬六千萬噸之多。故水力之利用。其偉大至足驚人。

但此水力與其他二種原動力相比較。有一點不便的特性。就是不能自由的運搬。原來水力變成電力之後。在一定距離之間。亦可送電。不過這是有了一定限度。過了限度的距離就不行了。再者這個水力的位置一經移動之後。不能貯藏。水力既有這樣的缺點。故不能與煤和油相提併論。至船舶上之動力。水力更完全不能適用。

現在航業界所用之動力。大概多要改用火油。而進步之優秀新船更有用油之必要。但全世界統計。覺得前途有一種危險。就是今日世界上所產之火油量。大約二萬萬噸。據一九二八年調查為十三億二千三百萬排耳。(量名)拿這些火油換算成熱量。可抵當煤炭四萬萬噸。這個出產之大。大堪驚嘆。比較歐戰前之一九一三年。產油量不過三萬萬八千五百萬排耳。其產出進步之速。於此可見。但是據學者的研究。全世界火油之埋藏量。在西半球者有二十九億五千七百萬噸。東半球有三十億二千七百萬噸。北美合衆之埋藏油。如照今日之產量而論。不出二十年將要產盡了。故學者與實業家近來宣傳要保存油源。總之火油生命之前途將要短命了。

日本去年火油出產。連台灣在內。共出一百七十五萬排耳。北樺太島出五十二萬排耳。共計起來。一年不過三十萬噸。我中國竟無出產。但我國之油礦甚為有望。據美孚火油行歷次出發之調查隊調查結果。共同一致說中國油礦是很豐富的。

火油做動力。頗為貴重的原料。今日世界各國。競相研究其利用之途。尤以應用於船舶之上。為最

近之新趨勢。

其次便說煤炭。今日全世界之煤炭產額。爲十四億五千萬噸。在一九二三年之產額。不過十三億四千萬噸。比前增加產額。約一億一千萬噸之多。查其增加的原因。全賴德國白煤增加之故。本來煤炭之產額。在十五年間之內。毫無增減。其原因即爲水力電氣及火油產出增加之故。更因近年燒煤方法格外經濟。大規模工廠之煤炭消費量。約比昔減少半額。例如日本之八幡製鐵所所用之煤炭。因燒煤方法進步。較之十年前正好省了一半。而全世界煤炭之埋藏量。大非火油可比。其豐富之量。不可名狀。即普通煤有三九九·八〇〇·〇〇〇·〇〇〇噸。褐煤有二·九九七·八〇〇·〇〇〇·〇〇〇噸。合計有七·三九七·六〇〇·〇〇〇·〇〇〇噸之多。照現在消費計。共可用五千年之久。日本之埋藏煤量。不過八十億噸。我中國有九千九百六十億噸。約比日本多一百二十餘倍。但可惜我國煤礦雖富。而不知開採。還是要用日本煤。如船舶大多數購用東洋煤。這真是笑話之極了。

現在航業界最新式之用煤方法。如船舶機關之裝置。可應用粉霧煤（注意粉霧煤爲本文之重要目的）其利用效率之研究。今日成爲一大問題。倘我國對於此點不加注意。恐又要落伍了!!! 何謂粉霧煤。即以煤塊搗成粉末。然後爲燃燒。非常經濟。現在水泥工業及製銅冶金業。已經多數改用粉霧煤。結果極佳。但粉霧煤非各種煤均可做成。須要研究煤之適否。然後可行。最近日本有一個發電所。改用粉霧煤。結果大爲失敗。此卽未細加研究之故。此點亦應同時注意的。

粉霧煤應用於船舶之方法。在一九二一年以來。經種種之研究。前年在美國之船舶院試驗。用於馬賽輪船。(九千五百噸) 得到相當之好成績。此後遂促世界航業之注意。及研究其採用之方法。查美國船舶院以粉霧煤試驗於馬賽輪船。乃始于一九二四年。後至一九二六—二七年。加以特別改良。乃大告成功。用煤固然減少。即較之用火油。亦更為經濟。而尚有一種利益。即火夫之減少。如以前為九人者。今即用三人可也。

至本年美國之船舶院。更命試驗於 "West Aleek" 輪船。(總噸數五·五七三噸。建於一九一八年) 該輪自美至英橫斷大西洋。其實驗成績更佳。原來此船本係九哩之速度。一日用煤四十二噸。自改粉霧煤裝置後。成為十二哩七分之速度。其成績之佳。可想而知。

此船實驗之結果。用普通煤於鍋爐之効力為六二%。用粉霧煤為七六%。即增加効率一四%。用重油(柴油)之効力七五%。用粉霧煤之効力八〇%。

以煤炭做粉霧煤。愈碎愈妙。能碎為微塵。其効力更大。故稱為粉霧。但這個原煤。一定要用最上等的煤。馬賽輪船試驗所用之煤。完全是最好者。彼所謂劣等煤。我們的最優等煤。尚且不及。其優美可知矣。

馬賽輪船試驗用八種煤之分析表

煤種	塊粉比例	揮發分	固定棄煤分	硫黃	B.T.U(華氏)	灰分
----	------	-----	-------	----	-----------	----

A	全部粉	一六·六	七三·二	二·一四	一四·〇〇一	一〇·二
B	全部粉	一八·八	七〇·八	一·〇〇	一三·二〇〇	一〇·四
C	七五%粉二五%塊	二〇·〇	七三·七	一·四	一四·五七〇	六·三
D	同上	二〇·四	七二·八	一·五	一四·六一〇	六·八
E	切塊煤	二二·八	六九·八	一·二	一四·四四〇	七·七
F	同上	二九·五	五七·五	二·四	一二·八〇〇	一三·〇
G	全部粉	二九·五	六二·二	一·九五	一四·二五〇	八·三
H	切塊煤	三〇·四	六一·三	一·六	一四·四二五	七·一

中國煤及日本煤。是否可能為粉霧煤。現在未經專門技術家之試驗。當然不能表示任何意見。但吾人以普通理想推之。亦決無不可能之理。能用最優等煤固佳。即使產品原質不及美國之煤。亦可加以種種工業上之設法。再不然。如認定粉霧煤的確於航業界大有利益。即採用美國試驗成功所用之煤。亦無不可。總之粉霧煤乃最新式之科學產物。其應用於航輪。為最新之途徑。吾人深望我國航業界加以注意。勿甘心落伍也。

上海航業公會法律顧問律師黃迺穆啓事
本律師研究法律注重海法故對於海事法律
及經濟問題倘蒙諮詢者樂爲奉答再有航業
公會各會員如有訴訟或非訟事件委託者當
特別竭誠優待維希
公鑒

事務所設法租界金神父路南頭新新里（第二百〇七號）
下午在招商局二樓辦公如蒙賜教請臨該處接洽亦可

海運同盟論(續)

(日本經濟學博士小島昌次郎原著
上海航業公會法律顧問黃適程摘譯)

第四章 海運同盟之排他的手段

於同一航路上經營定期船事業者。組織康夫倫司。調節制限相互競爭。以期獲得獨佔之地位與多大之利益。其理想固甚美也。但海洋爲萬人之公路。無論何人。均得自由使用之。萬一於一個康夫倫司之外。更有其他海運業者。亦組織康夫倫司。與之對抗。以傾覆其獨佔之地位。則又如何。於是海運同盟者不得不有排斥其他營業者之手段。以期防遏競爭之發生。其排斥手段大概有三種。一曰運費延折扣。二曰契約制。三曰競爭。緊退船是也。今更分節以說明之。

第一節 運費延折扣

運費延折扣者。倘有貨主。在一定期間內所有委託裝載貨物。完全在康夫倫司所屬公司之內。絕無委託其他公司者。則在一定期間內之運費。總額。有一定折扣。其期間經過之日。先付還折扣一半。迨後更繼續一定期間。仍無委託他公司裝運情事者。

更付還折扣一半。其第一之一定期間。謂之計算期間。第二之一定期間。謂之保留期間。貨主爲貪折扣計。不得不經過二個期間。完全委託康夫倫司所屬公司運送。至折扣之內容。其詳細條件。由康夫倫司各公司先行通告各貨主。

第二節 契約制

康夫倫司所屬之海運公司。關於運費。得與貨主。訂立三種契約。以期自己之貨主。不爲他海運公司所奪去。其作用爲前述運費折扣制之代用。或補充。其契約之種類爲一星期間契約。二曰大量貨物契約。三曰運費不變更契約。更分別以說明之。

(一) 期間契約制。

期間契約制者。貨主若於一定期間。通常一個年亦有定數年者。所有在某港至某港之貨物。一手委託康夫倫司所屬各公司運送者。則對於此貨主與以特別廉價運送是也。此種期間契約不外排他手段實爲運費折扣制之補充作用。

(四) 大量貨物契約制

大量貨物契約制者。對於特別重要之大量貨物。康夫倫司以特別廉價。引受運送所締結之契約也。如殖民地之需要品。或於海外建設鐵道。或其他大土木工程之所要物品。運送之貨主不運者已。運者必要裝全船。如斯之場合。康夫倫司以排斥不定期船之競爭爲目的而締結者。又或遇可以誘致新輪船公司之出現時。康夫倫司以防止此等新公司之出現爲目的而締結者。又有大量貨物爲與外國競爭。若不以特別廉價運送。則此項物品將在外國競爭上衰落。爲防止其輸出衰落爲目的而締結者。故此契約與上述之期間契約相異。以特別之貨主。特別之運費。特別之條件而待遇者。非對於任何人所能開放之契約也。此運費。此條件與個個貨主協議而定之。故契約之內容。因人而異亦可稱爲特異契約也。

(五) 運費不變更契約制

運費不變更契約者。在一定期間。例如三個月半年之內。雖公司之運費表有變更。而對於締結此契約之貨主。則仍照前率運送。不爲變更之契約也。蓋恐運費突然變更。如非常漲價。則此

貨主不因此受影響。仍得安然運貨。並無損失之慮。原來運率者。因時代與情形之變更。或須時時變動者有之。但變爲廉。因與貨主無傷。變爲昂。則貨主立受損失。此契約自然指不變爲昂而言者。俾貨主得安心做生意。

第三節 打倒競爭船

康夫倫司以維持獨占營業爲手段。故採用運費延扣制。採用契約制等。無非爲完成其目的而已。但海道。究爲萬人自由之公路。若有航路。非常發達。輪船公司非常利益之時。難保無有競爭之新船出現。於是不得不有打倒競爭船之方法。其方法如何。卽由康夫倫司決定。選定一船。與競爭者之船。同日同時。同一開行地。同一到着地。而以特別減價。引受貨物及搭載旅客。倘競爭者亦減價。則康夫倫司必再減價。或竟至一文不取。於是資力薄弱之競爭者。必被資力雄厚之康夫倫司船所打倒。迨打倒之後。又成爲康夫倫司所屬各公司之獨占舞台矣。

打倒競爭船。通常必俟競爭者發生時。方始從各加盟公司之所有船中。選擇適當的船舶使用之。此固爲普通之辦法。但有康夫倫司。於平時早經預備戰鬥船數艘。於無事之日。應各方之

僱傭。以得通常之利益。一但有競爭者出現時。則立即應戰。作為打倒他船之用。至所預備之船隻。大概由各公司聯合而成。故亦謂之戰鬥聯合。英語所謂 Fighting corporation。在德國有六大輪船公司。在未有競爭者發生之前。常備好打倒競爭船。此即戰鬥聯合。德語所謂 Syndikats. Rhetorik.

打倒競爭船之費用。由康夫倫司各公司共同負擔。與彼對抗之競爭者。其競爭費用。由單獨的一公司負擔。故已立於難支持之地位。况康夫倫司之各公司。經驗富而顧客多。其競爭者必被打倒毫無疑義。

第五章 海運同盟之獨占所生效果

果

第一節 獨占之利益

因海運同盟組織之健全。於某地至某地之航路。可能得到獨占之結果。然其獨占之利益。究竟安在。若僅利於同盟範圍內之海運公司。此不過壟斷而已。未可謂有真價值也。但其利益決不如此。直於國家全體有許多利益。請分論之。

(一)曰頻繁的規律的定期航海之促進

自康夫倫司成立之後。競爭者不能發生。於是各加盟公司得安其營業基礎。定其經營規模。舉凡頻繁的規律的定期之計劃。無不從此出現。故定期航海之促進。實原因於海運同盟也。

(二)曰優秀船特殊船之供給

有優秀設備之快船。有冷藏製冰裝置之特殊船。或適應航路港灣特別的狀態之船舶供給。非俟海運同盟確立之後。可能保險無他家競爭發生。凡資本公司經營家決不肯輕易投資於如此高貴船舶也。因其營利既不可靠。故大率抱觀望態度。自康夫倫司成立之後。競爭者不能發生。於是同盟範圍內之各公司。可以安心提供此等特別高貴之船舶。

(三)曰生產費之低減

海運事業獨占之場合。海運公司與貨客之關係。成為確定的。常能預知有一定之貨物輸送量。故得應平均輸送量。使用積備最大之船。於是航海運輸費用。得以減少。其他如無謂之週旋交際費用。亦一概得以減省。此謂之生產費之低減。

(四)曰船主自做交易之廢止

在競爭制度之下。海運船舶往往有空艙之時。水脚收入不足。於是船主有自做交易。利用空艙載貨。此種水脚極微。且往往有不付者。自同盟之後。船無虛行。艙無空備。因早已計算正確故也。於是船主無自做生意之可能。得以專心一志於駕駛矣。

(五)曰運費之安定。

在未同盟之前競爭甚烈。有突然將運費低減者。亦有突然將運費飛漲者。凡此情形皆於商業易生不安之景象。非正軌也。自同盟之後。運費可能永久不變。有安定之功能。各商家亦得安定營商也。

(六)曰運費之均等。

在未同盟之前。運費視貨客之備貨多寡。時期長短。而生差別待遇。此吸收顧客起見。不得不然。自同盟之後。對於貨主均一律待遇。不以貨之多寡期之長短而異其費。於是凡各貨主亦得有利益均等矣。

以上所說。為海運同盟利益之所在。然世無有利無弊之制度。利之所在。弊亦隨之。不過利弊相較。權其輕重而已。今試述同盟後之弊害。亦有數端。分列如下。

(一)對於不定期船事業之壓迫

(二)定期船事業新聞之困難

(三)對於貨主自由選擇船舶之拘束

(四)運費表之任意的決定

(五)對於貨主易生橫暴辦理

如能將上述諸弊掃除淨盡。則海運同盟實可謂世間無上之善法矣。

第六章 對於海運同盟之主要海運國的態度

主要海運國。對於海運同盟之態度。有好意的是認之者。亦有排斥的制限之者。亦有介乎其中。取調停之態度者。亦有何等態度。尚未決定者。如德取第一態度。美取第二態度。英取第三態度。我國則取第四態度。今試將德美英之態度略述之。

第一節 德意志

德在歐洲大戰前後。政府對於海運同盟。均取好意的態度。准許之。故德之能與英國海運事業。併駕齊驅。全賴有海運同盟之組織。以其集合之力量。擴張其營業領域。至世界各處。是以康

夫、倫、司、之、貢、獻、發、達、於、德、之、航、業、者、其、功、至、偉、大、也、德、之、學、界、德、之、輿、論、界、德、之、政、府、當、局、對、於、海、運、同、盟、無、不、取、積、極、之、援、助、其、政、府、之、措、置、有、二、大、事、件、可、以、證、明、其、贊、同、海、運、同、盟、之、至、其、(一)曰、最、高、法、院、之、判、決、例、係、對、於、海、運、同、盟、所、定、運、費、延、扣、制、以、及、其、他、各、種、凡、籠、絡、貨、主、防、止、競、爭、之、契、約、無、不、認、爲、有、效、所、以、擁、護、海、運、同、盟、之、獨、占、之、計、劃、與、地、位、也、其、(二)曰、愛、丁、頓、題、即、有、某、處、航、路、已、經、爲、前、之、海、運、同、盟、勢、力、範、圍、所、占、有、其、後、於、同、一、航、路、有、新、公、司、出、現、已、經、準、備、充、分、之、資、本、行、將、開、始、航、業、與、前、之、同、盟、公、司、競、爭、乃、該、新、設、之、公、司、欲、請、求、政、府、立、案、許、可、而、政、府、爲、維、持、前、之、海、運、同、盟、防、止、兩、敗、俱、傷、起、見、終、不、許、可、後、之、公、司、立、案、此、事、件、謂、之、愛、丁、頓、題、德、自、大、戰、之、後、各、定、期、船、公、司、雖、不、及、從、前、之、勢、力、但、着、着、進、步、恢、復、其、噸、數、且、於、世、界、各、地、開、始、活、動、德、政、府、更、以、鉅、額、資、金、貸、放、於、各、大、公、司、請、各、種、手、段、以、保、護、之、其、對、於、海、運、同、盟、之、態、度、可、以、思、過、半、矣、

第二節 北美合衆國

美與德之政策。全然立於正反對之地位。對於海運同盟之謀獨占的各種行爲。取排斥的制限的態度。此何以故。蓋美之實

業的立法政策。對於一般的託壟同盟獨占等所不取禁止的手段與態度。故海運同盟不能除外。以受政府之特別保護。但近時所制定之船舶法及海運法。對於從前之禁止政策。已有多少緩和之景象。蓋此等法律已認許海運同盟之存在。但必須置於政府監督之下。而已其監督機關。爲屬於新設立之船舶院。

第三節 英吉利

英之對於海運同盟。既不如德之積極保護。亦不如美之有所排斥。蓋介乎中立的調和態度。例如關於此等事件利害關係者。有發生爭議時。國家爲調停機關。以調停之。或使當事者相互協商以解決之。是也。英爲航業最發達之國家。其全部統計。不定期船之航業公司數。超過於定期船之公司數。海運同盟。大概爲定期船事業。政府若積極援助定期船之公司。則對於不定期船之公司。當然要有壓抑之處。於是同是國民。發生不公平之待遇。在政府立場。殊有不便。故英之政府。不得不取上述之態度。實因航業公司過多。本不待政府之援助。政府亦殊有顧此失彼之慮。是以其政策與德美異其趣。其調停的態度。於何處可以證明之。曰從其所設立之二調查委員會之處置。足以證明之。今試述英

之對於海運同盟調查委員會概要如左。

(一)海運同盟勸定調查委員會。

自一八七五年加耳格搭康夫倫司成立之後。英之定期船事業經營者。於國際的主要航路。大都組織康夫倫司。以確立其獨占之地位。於是各殖民地之貿易商人。對於康夫倫司之獨占的橫暴。頗為不平。運費之急激漲價。尤為反對。如濠州及海峽殖民地南非聯邦各地將反對之理由書上於本國。又將反對之議決案。發表於社會。於是英政府為研究此項問題計。以一九〇六年十一月三十日之勅令。及一九〇七年六月二十四日之勅令。關於海運同盟之事業詳為調查。將其利害所在。報告政府。政府對於有害之處。講求救濟手段。

(二)帝國海運委員會。

自前項調查委員會調查完了報告政府之後。此機關遂即解散。但自歐戰終了之後。英國為完成其海外貿易發展。及海外屬地與海運聯絡起見。在一九一八年之帝國軍事會議。議決設置「帝國海運委員會」。其職務為就海上運費。海運設施。及海運上各種事情。利害關係者陳情等相當研究之後。報告於主管官

應。其性質雖似研究機關。然其實務係取調停態度。

二四

(未完)

上海海運株式會社

Lighterage & Shipping

經理

上海四川路四十八號

青島協信公司

大阪海上火災公司

帝國生命公司

電話一一四六

九八〇

世界船舶史中英國之一頁

關瑞麟

英國之軍艦化商輪 (Mercantile Marine) 在世界上所占之地位，已遠非歐戰前可比，其時彼之競敵，已有超越之趨勢，及至今日，彼等聯合之噸數，較之英國所有者，已超出三倍而有餘，誠足以自豪矣，但英國軍艦化商輪之比率，雖降落，而於世界商船之地位，仍居首領，遠勝其最近之競敵，仍足自雄，世界之噸數，因人口繁殖，及海上貿易之需要，亦有增加無已之趨勢，截至六月底止，以前之十二個月中，其淨加之數，為一百五十八萬三千噸，其中一百四十六萬八千噸，為摩托船之數，亦可見柴油機之猛進突展矣，目今世界之總噸數，為六千八百零二萬四千噸，各種式樣之船隻均在其內，較之一九一四年之數目，增加二百六十二萬噸之多，或約百分之五十，於此巨量增加中，英帝國祇占二百五十九萬六千噸，不過百分之十稍強而已，同此一時期中，美國增加之數，為八百六十一萬九千噸，擴充幾達四倍，而日本亦且增加二百六十萬零九千噸云。

近年來，最顯著之發展，乃四千噸或四千以上之蒸汽船，以及摩托船數之大增加，在一九一四年，此等船舶祇有三千六百艘，而今則有六千六百艘，就中有六十三艘，乃二萬噸或二萬噸以上者，於四百四十五艘一萬噸，或以上之船舶中，有二百四十艘，或一半以上，皆係懸掛英國旗幟者，由此可見，英國對於巨大，及最新式之船舶，尚能保持其雄霸地位而不衰，此實堪以自慰者也，更有一點足為英國

誇炫者，即其所有之噸數，船齡未足五年者居百分之二十二·五，其他各國所有之新船比率，較之更高者，亦祇那威及荷蘭兩國而已，法國日本及西班牙，祇得百分之十一至十三，美國則祇得百分之四，至船齡二十年以下者，英國占百分之八十四·二強，他國祇占百分之七十一耳，英國之軍艦化商輪，比之他國均能較為新式，未嘗不於其國，有莫大之裨益也。

上篇事實，乃得之於雷氏理船會社 (Lloyd's Register) 最新出版之年記，該書內容豐富，美不勝收，關於世界各國船舶之詳細情形，廣備搜羅，巨細靡遺，綜計蒸汽船摩托船以及帆船，共有三萬三千餘艘之記載，即其他饒有奇趣之學識彙聞，舉凡關乎航業者，亦無不搜羅殆遍，其中之統計表冊，尤屬綱舉目張，包羅萬象，允推名貴之傑構，凡欲研究深造世界航業智識情形者，誠不可不人手一編也。



專 載

中國海洋研究所之籌備

海洋研究爲近代科學界中最有趣味之問題，而其影響於國計民生也至大，世界先進各國，英倫三島無論矣，美國自一九〇一年起，即從事於太平洋之探討，日本於近十年來亦急起直追，沿海各岸設立海洋氣象台及海洋博物院水族館，我國則以時局多故，無暇顧及，雖在太平洋中佔重要之位置，而至今研究海洋之學術機關，除青島觀象台海洋科外，竟闕焉無聞，詎不可恥，十八年五月爪哇太平洋學術會議時，該會海洋學委員會美國代表 V. M. Smith 氏曾提出議案，交中國總代表翁文灝氏，希望中國從速設立研究海洋之機關，從事於太平洋之探討，以期對於海洋學術有所開發，共策進行，此實爲中國籌備海洋研究所之動機，於是科學界巨子如蔡元培李石曾楊杏佛蔣夢麟易培基孔祥熙陳紹寬沈鴻烈胡若愚竺可楨秉志翁文灝任鴻雋

航 業 月 刊 中國海洋研究所之籌備

蔣丙然宋春舫等，聯名發起籌備海洋研究所，爰錄其原計劃如左，僊亦吾國科學界之所樂聞歟。

海洋研究所應研究之科目，包含至廣，所需設備至爲繁重，同人等因環境關係，欲以最經濟方法而達到研究海洋學爲目的，擬具下列各項設備爲最低限度，並將籌備時間分爲三個時期，次第切實舉辦，以便易於籌款而收實效。

第一期（設水族館海洋博物院及圖書館）查青島地點適中，最宜於水族館，此不僅於青島市政上有相當之點綴，實爲我國海洋學發軔之舉，故應重視，該館地址業經青島觀象台海洋科勘定萊陽路第三十四號地，建築方式已擬有具體計劃，此項經費預估約需洋二萬元，查海洋動植物標本及模型等項，皆足啓迪民衆海洋知識，故應辦海洋博物院，經費預估約需洋二

萬五千元，查海洋學各國，均認為獨立科學，故對於此項學術之出版物，已屢見迭出，為研究便利計，自宜亟設海洋學圖書館，以便盡量蒐集，并可與各國海洋學界聯絡交換，此項經費預估約需洋五千元，以上三項設備，擬在同一地點辦理，以期管理方面，可收事半功倍之效。

第二期（置小汽船一隻及海洋儀器）查海洋研究所，研究工作，顧名思義，實在海洋，實地測驗，此非汽船不為功，故此項設備，實係根本之需要，本期計劃，即在置辦小汽船一艘，以及測驗海洋之重要儀器，專供研究員赴海研究之用，此項經費預估約需洋十二萬元。

第三期（開辦海洋理化研究室及海洋生物研究室，查海洋研究事項屬於理化及生物者甚多，故理化研究室及海洋生物研究室之設備，亦係重要，故擬於本期內着手籌辦，以完成海洋研究所之設備，此項經費預約需洋三萬元，以上各種設備統共需經費洋二十萬元，亦分作三期籌畫，以期次第實現焉。

聯安航空務局

上海南市外馬路信太碼頭街口

電話南市一六九號

●每日下午四時開行●

日期	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六	星期日
船名	舟山	大華	穿山	益利	達興	台州	舟山
開往地點	定海 石浦 海門	定海 穿山 石浦 海門	穿山 定海 石浦 海門	定海 坎門 温州	定海 石浦 海門	定海 石浦 海門	定海 穿山

●船泊南市大達碼頭●

招商局金利源碼頭案之原委

招商局金利源碼頭，爲中國有數之著名碼頭，亦即招商局之命脈所繫，舉國人民，莫不知爲招商局之產業。然據調查所得，則知此航業根據地，竟有一部份，在中法戰後，因外交失敗，將主權斷送於法教會三德堂，當時交涉幾及十年，僅換得租地之權。最近法教會三德堂，藉口招商局付租後期，遲了四天，遽將訂期五十年之租約取銷，雙方因此涉訟，法公麻竟徇私判決，取消租約，招商局以此項產業，關係航業至鉅，斷不能拱手讓人，業已呈請政府援助，查此案關係國家社會，異常重大，非僅招商局局部問題，特向招商局抄得呈交通部文原稿，附錄於後。

呈爲上海法租界會審公廨，曲解租約，徇私偏斷，乘危廢約，侵害航業，請轉咨外交部，迅予勸告法領，實踐前任法使領信言，制止公廨執行，顧全國際交誼事，竊職局於一八九〇年，與法教會三德堂立約，租用該堂坐落上海法租界工部局册第六十九

號第六十九號(B)，北至大沽路，南至福建路，西至洋行街之基地一塊，連同出河權，訂明租期二十五年，自一八九二年一月九日，三德堂將約內各項房屋，完全交與職局使用之日起算，扣至一九一七年一月九日滿期，復於一九一六年十二月，續立接租之約，租期仍爲二十五年，自一九一七年一月九日起算，並訂明期滿後得再展二十五年，蓋此項租地，有外交上特殊之歷史，自前清光緒七年，起至光緒十六年止，由職局自填灘灘，而取得升科印照，(抄件第一第二號)嗣後繳銷印照，而議立租約，五十年間，南北洋大臣蘇松太道與法公使上海法總領事之文書往還，始而駁詰，繼而磋商，(抄件第二號至第十七號)卒乃牽就外交歷史上最可恥之息爭敦睦四字，以犧牲職局六十餘萬兩填築漲灘之鉅費，吊銷職局清光緒九年四月間已取得之灘地升科印照爲條件，僅換得法總領事一再聲明，并無阻礙招商局金利

源碼頭之意之租用權，抄件第十八號至二十號）初約每年地租七千兩，分四季照付，續約租價，改爲按工部局或其他有權估定地價機關所估定之地價，以八厘計算，並設定最高最低標準，仍分四季照付，關於欠租之救濟，於合同第十條，載有在無論何時，如承租人不得將租金按照本合同規定之辦法按季預先繳納，經出租人催告無效，出租人得將房屋重行估有，並得使用其他出租人認爲適當之方法，收取本合同所規定全部租金等語，

（抄件第二十一號）不料上年職局因船供軍用，收入銳減，政府津貼，又未能如數領到，致應付冬季租金，不能按期照付，但自十八年十月二十四日，三德堂最後通知到局後，即多方籌借，於其所定十月三十一日限期，先交一部分欠租，而該三德堂，竟於收取一部分欠租之日，遽爾聲明租約業已失效，令將租地交還職局，念碼頭關係航業頗爲重要，不以此項租權之換來，有外交上特殊之歷史，復有法總領事並無阻礙招商局金利源碼頭之意之鄭重聲明在前，三德堂雖違作抹殺外交歷史之聲明，或仍有顧念舊誼之餘地，因於十一月四日，羅掘所有，將全部欠租并附延期貼息，交該三德堂收清，以爲可以安然無事矣，距該三德堂

已立意抹殺外交歷史，乘危推翻租約，違委巴和律師，向租界會審公廨起訴，根據合同第十條，請求緊急裁決，勒令遷讓，職局亦即委託遜百克律師答辯，先後請求駁訴原告之緊急聲請，并令依合同第十一條提付公斷，（抄件第二十二、二十三號）不謂法會審公廨，竟曲解合同所謂重行估有，爲解除合同之表示，並認給付租金爲履行合同之規定，毋須再經公斷，於本年一月七日判決，（抄件第二十四號）職局無端敗訴，當即聲明不服，請求覆審，抄件第二十五號）而該會審公廨本年五月二十三日之覆審判決，又稱原判理由極爲確當應予維持，（抄件第二十六號）遂令前此卅十年間中央地方外交官，幾經磋議，職局不惜犧牲鉅額費用，及既得權利，供積弱外交上所謂息爭敦睦，而僅僅換得之租用權，竟爲不平等條約下殘骸猶燼之法會審公廨一審再審，斷送無遺，經此再審判決，曾由雙方律師，屢次試行調解，而該三德堂抱定廢約主張，必欲一快其積年阻礙招商局金利源碼頭未成之意，調解亦竟不成，現在經職局所委律師遜百克聲明，展至八月十五日止，爲執行之日，設在執行以前，竟無最後對付之策，處此不平等條約產物殘骸猶燼之下，不獨職局僅

僅保有之租用權，歸諸烏有，即國家碩果僅存之航業權，亦將從此剝蝕殆盡（附圖）迴溯從前中央地方外交官吏，五十年之折衝，而不敢憚煩者，甯爲此一輪船碼頭之細，現在法國官民上下，相繼乘危奪取，而我僅以一輪船局獨當其衝，不啻以卵敵石，當無勝理，職局再四思維，最後補救之策，一面擬再委託原辦律師，依民事訴訟條例第五六八條規定，提出新證據，向法會審公廨，請求再審，查本年五月間，實施之民法第八三六條規定，地上權人積欠地租達二年之總額者，除另有習慣外，土地所有人，得撤銷其地上權，本案欠租未達法定限度，依法不應撤銷地上權，雖法會審公廨尚未收還，然按屬地主義之法，則被告爲中國人，係爭地又在中國，當然不能拒絕中國法律之適用，且租約第十條所稱，承租人按季預繳租金，出租人催告無效，出租人得將房屋重行佔有，並得使用出租人認爲適當之方法，收取本合同規定之全部租金等語，明明是保障租金之規定，故條文中祇云將房屋重行佔有，不云將租約取消，而其佔有之目的，依本條收取本合同規定全部租金一語，亦以收得本合同規定全部租金而止，迨全部租金，既已收得之後，當然回復佔有以前狀態，故佔有

之時期，亦當然至取得全部租金而止，否則本條內所稱佔有房屋，及收取本合同規定全部租金等語，爲無意義矣，惟司法上之救濟，權不我屬，是否可操勝算，尙在不可知之數，將在此項租權之換得，本由外交方式而來，現在補苴之術，仍當訴諸外交，擬請鈞部轉請外交部，將本案從前經過情形，及現在判決失當之處，務於執行期前，以友誼的立場，急速勸告法領制止公廨執行，並促法領實踐法國使領一再聲明，並無阻礙招商局金利源碼頭之意一語，恢復原訂租約，顧全國際交誼，時機迫切，謹披願末，並陳管見，檢同本案有關抄件及地圖，呈請鑒核，迅賜施行，謹呈交通部部長王。

蔡代總辦之談話

招商局金利源碼頭地主法教會三德聖藉口招商局付租愆期，遽將訂期五十年租約取消，雙方因此涉訟法公廨，於本年一月一日判決取消租約，此項判決，以八月十五日爲執行之日，招商局方面，以此事於營業前途，所關甚鉅，日前呈請外交部轉咨外交部急速勸告法國使領制止執行，嗣由外報記者訪招商局代理總辦蔡培君，詢以此案經過，據蔡君云，法公廨對此案之判

決，殊屬失當，蓋法教會廢約理由，極不充分，本局租金向係按約照付，此次付款，僅延期四天，教會方面，即以此藉口，遽將訂期五十年之租約取消，所根據者，無非租約第十條所稱，承租人按季預繳租金，出租人催告無效，出租人得將房屋重行佔有，並得使用出租人認為適當之方法收取本合同規定之全部租金等語，並未含有取消租約之意在出租人，祇以本合同規定全部租金爲止，法公廨此次判斷，實屬曲解，且招商局填築金利源碼頭漲灘，曾費銀六十萬兩，在清季因外交關係，始讓與三德堂教會，由該會轉租本局，每年地租七千兩，照租約十一條所載，雙方如有糾葛之處，得提付公斷，此次三德堂遽爾起訴，顯屬破壞合同，本局現已據理呈請政府向法院提出交涉。

職工會之主張 招商局職工會告全國同胞書云，法帝國主義會審公廨，竟毫不客氣的袒護他的工具法教會三德堂，來破壞我碩果僅存的招商輪船局的金利源碼頭了，招商局金利源碼頭，靠溫州班輪船的那個碼頭，不是人人都道是招商局的嗎，那裏知道，在前清同治末年，光緒初年，剛漲成沙灘的時候，招商局因爲要靠船的緣故，化了六十多萬兩銀子，將他填成了好

好的一塊地，那時候的確是招商局的，到了光緒七年，上海道和上海縣丈量新漲沙灘，招商局遵照道縣衙門的公事，到縣裏報請升科，縣裏勘丈清楚，給了招商局升科執照，那時候更的確是招商局的了，後來因爲這碼頭裏面，法國的天主教會有個什麼三德堂，在那裏買了一塊地，硬說這塊地招商局自己填好已經報升的地，要照子母相生的例，歸三德堂報請升科，他的領事和公使，就幫了他硬出頭，向當時辦外交的總理衙門，和南北洋大臣囉囉，一定要吊銷招商局的升科執照，起初，招商局自然理直氣壯的，向本國官廳力爭，那時辦理此案的官廳，也曉得法公使等袒護他的教民，是全不合國法人情，也和他辯駁了好幾次，不料中法開戰，我國打敗，法帝國主義勢焰薰天，那裏還同你講國法人情，幸而那時招商局當局的手段總算不錯，已經取得多年之升科執照，雖徇了可恥外交上什麼息爭敦睦四字吊銷了，可是還換來了法國公使，並無阻礙招商局金利源碼頭之意，「一句話，在前清光緒十六年的冬裏，就在這失敗的外交形勢之下，和法教會三德堂訂了二十五年期滿還可展期的租約，來做了個交換條件，到民國五年冬裏，租約正要展期的時候，他們

歐洲大戰，正在吃緊，我們並沒有乘人之危，加一點苛刻的條件，還是很友誼的，和他訂了續租二十五年期滿仍可展期的合同，去年政府用兵，招商局各輪船徵發運兵去了，營業上收入自然大減而特減，合同上訂明的付租日期，在平常照上海的慣習，租房子還有三個月的通融，何況租地造屋，照民法有二年呢，何況在這種特別又特別的時候呢，這個合同上訂明付租的期限，是按季預付的照合同講，冬季的租金，應該是十月一日照付，照上海的慣習講，就是挨到十二月三十一日去付，也是很平常而很通行的，那知十月二十四日，竟接到三德堂的最後通知，限月底為最後付租之期，我們招商局曉得他來意不善，就馬上到處張羅，到十月底那天，只湊得一部份，也急忙的交去，以為他總要講些多年主客的交情了，不料他收了一部份租金後，竟板着臉說，「合同即日取消」，可憐我們招商局聽了這句話，好比晴天霹靂，因為這跟合同的來路，有外交上一段可恥可痛的歷史，況且這合同上租來的碼頭地位，雖只有半隻輪船好靠，這合同如果真被他取消整個的金利源碼頭，被他中間抽去一塊，就不成一個碼頭，招商局的航業差不多就要全部被他破壞，只得忍了這

口氣，再儘力張羅，到了十一月四日，全部租金勉強湊齊，並且加上運付的利息，趕緊交付，以為三德堂總要回心轉意的了，不料三德堂竟橫了心，拿出他帝國主義工具的真面目來，到他帝國主義的會審公廨去請求緊急處分，勒令遷讓，我們招商局，在這不平等條約還沒有取消他的產物法租界會審公廨，暫時還聽他存在的時候，也只得遷就着，請了律師提出答辯，請他駁斥原告，並要照合同先行提付公斷，那裏曉得他們帝國主義者上下通同一氣，公廨的判決，竟不採我們的主張，准予三德堂取消租約的請求，後來我們招商局請求覆審，他又是維持原判，咳，不是他們帝國主義者上下通同一氣，乘人之危，安心推翻他們從前使領「並無阻礙招商局金利源碼頭之意」的成何，言至不講慣習，不管合同，不顧成案，來這樣蠻幹呢，現在既然曉得他們包藏禍心，借着這個機會來破壞我們國家唯一的航業，我們要請招商局的當局，不要照那呈交通部的文上說，再委託外籍律師辱身降志去，向那舉國不承認的法會公廨進行什麼司法上的救濟，自討沒趣，簡直可以根據這碼頭租來歷史，請求政府發還當年吊銷的升科印照，仍回復我們地主的地位，因為

他們既然把他自己從前使領的成言來推翻了，那沒那個吊銷升科印照，改爲租用碼頭的交流條件，當然一併推翻，況且本黨的外交政策，取消不平等條件，早晚就要實現，取消租界，取消會審公廨，更不成問題，看他們帝國主義回光返照還有幾時，謹此宣言，全國同胞，一致起來，響應我們，我們的口號，開在下面，

(一) 取消不平等條約，(二) 收回租界，(三) 立刻取消法會審公廨，(四) 請求政府發還當年吊銷的升科印照，回復我們招商局金利源碼頭的地主地位，(五) 擁護國家唯一的航業權。

蔡總辦表示，金利源碼頭一案，招商局必盡力交涉，決不聽其失敗，關於法公廨偏斷，際此收回法權，此種畸形組織法公廨之判決，當可置諸不理，現於電請政府交涉之外，由馬湘伯、陸伯鴻等諸君，出爲調停，勸告教會，維持中法交誼，勿至鬧成惡感，關於法律方面，或將再請法公廨復審，或由公斷，務以達租約繼續有效，而維招商局命脈之目的云。

該局自呈交部請即轉咨外部迅予勸告法領，實踐前任法使領信言，制止公廨執行，願全國國際交誼後，蔡總辦旋即得外部某司長電，謂外部已令外部駐滬辦事處，向法領盡力交涉云。

外部駐滬辦事處副處長劉雲舫，往訪法總領事甘格林，據甘表示，謂此僅一小問題，不難解決，即法公廨所判決者，亦無問題，雖屆執行取銷租約之期，而三德堂方面，迄未前往執行收回。

蔡培培劉高晤法領

交部以法公廨竟判決招商局與法教會三德堂所訂金利源碼頭五十年之租約取消，昨咨外部據理力爭，並將本案經過及判決不當情形勸告法領制止公廨執行，以顧全國國際交誼。

一面招商局總辦蔡培培，約同外部駐滬辦事處副處長劉雲舫，暨該局法律顧問高翔律師，同赴法領署，會晤法總領事甘格林，磋商解決金利源碼頭糾紛問題，雙方談判約一小時，結果尙稱圓滿，法領對解決此案，似有明切表示，茲將雙方所談，摘要各點，分別紀錄於後。

△蔡總辦之表示 本案承貴總領事以邦交關係，誠懇調解此事，極爲感謝，惟本案約略要點，應表明者，(一) 地由局填設，(光緒九年二月六日移上海縣公文，請升科給照文)，(二) 滬道尹龔照璣與法總領德照會，交涉該地必須租與招商局之聲明，(光緒十三年八月廿九日，滬道致法領照會)，(三) 法總

領德致滬道復函，聲明原地租與招商局用，（光緒十四年正月十九日法領致滬道函），（四）發給三德堂道契時，附帶條件，由法領仿照現議租與招商局應用，（光緒十五年十二月二十日滬道移招商局文），（五）一九一六年十二月四日，雙方所訂合同第十一款，兩造對於本合同之解釋及履行，如有爭議，應提付公斷，此次三德堂貿然出訴，實違反合同之規定，（六）地價之限制，原合同第二款，本租約前廿五年期內之估價，不得超過三十萬兩，後廿五年期內，不得超過卅五萬兩，但無論如何，不得更低於二十四萬兩，敵局酌理準情，決不使之吃虧，可由公斷人公斷數目，惟須受原合同之拘束，敵局並已派定高律師辯，爲此方公斷員，請即轉知三德堂，即日進行公斷，並請貴領發表意見。

△法領事之表示 劉處長既將蔡氏提出各點，反復向法領申述，並加詳明當，改釋據法領答稱，按照該合同第十條，租金倘有拖欠，租約本可作廢，但並未聲明租約作廢之後，招商局即不得享用金利源碼頭，此爲截然兩事，因三德堂純粹爲一教會機關，其神父租地唯一目的，即是按期取得租金，既有拖欠，自可廢約，至於貴局方面，所稱按照租約條例，載明雙方如有糾紛，儘

可付諸公斷一節，三德堂方面，現已預備公斷員，因招商局迄今並未指定公斷員，與三德堂相互洽商，以致引起法律訴訟，現在招商局總辦既允指派公斷員，與三德堂代表，互商一切解決辦法，則法律方面，自然不成問題，法總領事又稱，關於法公堂執行廢除租約一節，原定星期二（即今日）繼續審判是否執行，但本總領事自當負責使該判決展緩執行，藉謀和平之解決，並當負責通知三德堂，準備與招商局自開談判，解決糾紛，至於貴總辦表示，現在唯一目的，即須繼續維持雙方租約，酌量增加年租一節，本總領事可以必其能與依照辦理，但有一點，亟須聲明，即關於貴總辦所稱酌加年租則可，逾期遞加則不可一節，本總領事可以代表神父答復，總可商量，惟担保年租，按期支付，實爲最要之關鍵，應由招商局公斷員與三德堂公斷員，以切實之保障，應請注意，法總領事最後表示，經此一番談判，大有進步，可爲欣慰，蔡總辦等，亦表示談判結果圓滿，遂相與握手道別。

十八日下午五時半，法工董局董事會開會，華董張嘯林、杜月笙、黃金榮，均列席參加，席間，各董事均要求法總領柯格林報告與招商局總辦蔡培會晤結果，法領當詳爲報告，各董事對法

領制止法公廨執行，及進行公斷辦法，均極表滿意，議至七時許，始行散會。

蔡總辦又云，渠二次由京來滬任代理局務之責者，蓋深知三德堂租約糾紛案，招商局訴訟已失敗，距其來滬續代之時，祇有六天，便須執行廢約，果爾招商局金利源碼頭，將成割裂，而於租價上將受重大之損失，且不能使埠棧聯絡，更關係於主權甚大，故毅然復來，蓋事機急迫，間不容髮矣，予辦理此事，于高湖甚資得力，今已與法領聲明，照原合同，仍歸招商局繼續租用，但照目前地價而論，則租價亦應酌增，今次與法領談判結果，將兩次訴訟判決，根本撤消，（因第三次上訴，須到巴黎）祇得舍法而言事實，於照約限制下，雙方各委公斷人員，酌加租金，此事不日實行，此次碼頭租約糾紛案，本局總算仍佔優勢也。

公斷前之迴旋

十九日下午二時，招商局代表律師迷百克，忽以電話報告蔡總辦，謂頃接法公廨通知，本日下午三時開庭再審此案，並請迷百克代表出庭，蔡總辦答以前日業經法領切實表示，制止公廨執行，何以仍須再審，當一面請迷百克律師代表出庭，聲明法

領前日談話表示，一面以電話邀請外交部劉雲舫處長再訪法總領事探詢究竟，劉氏當於下午三時三十分赴法領署面晤甘德總領事，聲明本案既經昨日互商結果，進行公斷手段，則法律方面，應即停止進行，何以本日下午三時法廨仍復開庭再審，况貴總領事已切實聲明担保制止執行，本日再審，有何用意，法總領答稱，本日開審係因前次規定是日為復審日期，在手續上必須經過，貴方代表律師照例儘可出庭，本總領事雖非法官，但可負責担保，本日再審結果，仍不出於制止執行一節等語，劉氏認為答復滿意，旋復互談進行公斷事宜之步驟，劉氏謂招商局方面公斷員，既經蔡總辦昨日當場指定，貴總領事應即通知神父早日進行公斷員相互間之談判，當據法領表示，希望招商局即早擬具担保將來按期付租之計畫書，類如付租應由銀行出面，並將此書先交法總領事研究，再由法總領向三德堂神父說項，勸其容納該計畫書所列辦法，然後再由三德堂方面公斷員正式與招商局方面公斷員互商租約問題，繼續維持舊約固可，雙方另訂新約亦無不可，即訂新約，其內容亦自與舊約無甚異同，法總領事最後向劉處長表示，此次法界水電風潮暨此次金利

源碼頭案，均爲地方事件，而非政治案件，既承兩國當局與人民，以相互諒解之精神，和平解決，至可欣慰，劉處長亦認法總領事談話滿意，當即握手而散，並將法總領事談話內容，轉達蔡總辦，當據蔡總辦表示滿意，並於即日下午二時，特邀我方公斷委員律師高朔到局，磋商進行公斷事項，決定先行正式通知法教會三德堂，說明蔡總辦與柯總領前日會商結果，決定停止法律進行，進行公斷，我方則派出公斷委員高朔，請迅派公斷員，訂定時期地點，開始進行一切，並函法總領柯葛林，法公廨查照。

招商決定公斷範圍

招商局金利源與三德堂租約問題，由法律手續改而爲公斷之進行，招商局已致全權證書於高朔律師，載明加租及年限之範圍，請其就該範圍內全權辦理，現高君正俟三德堂方面之通知，一俟該堂委定公斷員時，雙方即可正式會商進行，昨日高君並分訪教會中人如馬湘伯陸伯鴻等諸君，請其從中襄助，聞招商局與三德堂於光緒九年初訂合證時，即係馬湘伯君之弟馬眉叔君（時馬眉叔任招商局總辦）所經手者，故馬湘伯尤極願從中斡旋云。

開始進行公斷

前法公廨對於金利源碼頭案，曾一度開審，招商方面由遜伯克律師出庭，庭訊結果，廢約執行展期一月，招商局公斷員高朔律師，昨日已與三德堂關係方面接洽進行公斷，聞法方表示，一、另訂新合同，二、金利源碼頭地租，須遵照工部局之估價五十餘萬計算，三、並須有確實担保，按期付租，我方意見，一、維持舊約，遵照舊合同，第二條二十五年内租金不得逾三十五萬之規定，三、由銀行付款可以照辦，雙方意見似尙接近。

蔡總辦以重視金利源碼頭案，於二十日下午四時許，特在局邀集董事長李國杰，積餘公司副經理符距存，監督處秘書長許修直，秘書長汪子涵開一臨時會議，迄兩小時，至六時許始散，係討論授權與公斷員之範圍問題。

招商局致法總領事函云，逕啓者，本局與三德堂碼頭租地糾葛一案，已承貴總領事面允負責，知照法公廨停止執行並議定由雙方當事人依照原合同，第十一條指派公斷員切實和平解決各在案，茲本局方面已派定高朔律師爲全權公斷員現住公共租界福煦路多福里三二六號，即希查照，並請三德堂方面

速將派定人員姓名住址即日通知，以便約定日期進行公斷，此致大法國駐滬領事甘，招商局總辦蔡培另致法會審公廨及三德堂函措辭相同，從略。

據高律師表示，金利源碼頭案已有法教會公證人從中斡旋，大約不難解決，現一俟三德堂方面通知派出公斷員姓名，即可進行正式公斷，惟查照原合同第十一條雙方公斷人如有異議時，可由雙方公斷員推出第三公斷人以解決之，規定此項問題，將來再定。

三德堂已派定公斷人

法方三德堂，二十三日已正式致函高胡律師，派出公斷員，進行公斷，二十三日下午雙方公斷員，業已開始接洽，各項情形分誌於左，三德堂代表巴和律師，已致函高胡律師，通知業已派定雅米納君為公斷員，原函云：「三德堂接准貴局通知，業已派定高胡律師為金利源碼頭案公斷員，敝處亦已派定雅米納君為公斷人，雅君寓公館馬路二十五號，業已發出委任狀請煩查照，希與接洽，巴和律師，雅米納君現任吉利洋行大班，高胡律師接函後，當於二十三日下午三時許，赴訪雅米納君，交換意見，

據雅君表示，渠對於公斷事，已擬具一意見書送法公廨，亦請高律師擬具一意見書，交法公廨採納，高胡律師當即表示，本案業已離法律解決，而進行公斷，無擬具意見書交法公廨必要，雅君稱，此事完全為顧全體面，務請照辦，高律師稱，此事容鄭重考慮，並請雅君先將意見書交閱，雅君定今日晨送達高律師，雙方討論，逾一小時之久，嗣高胡律師二十三日下午曾赴訪法總領，以未遇，定二十四日再赴拜會，徵求意見。

進行公斷判決問題

金利源案，自用外交方式，將法律手續改為公斷之進行後，現招商局公斷員高胡律師，與三德堂公斷員雅米納君，業經一度之接洽，聞須招商局覓有担保如期付租之銀行後，雙方公斷員，即可正式開始公斷之進行，昨日，招商局會計科長沈仲毅，特往上海四明銀行，與孫恆甫君接洽，該行對於担保招商局如期付租事，業已承認，出為保證，聞此後公斷事宜，將完全拋棄法律手續，必要時，仍用外交方式，請由法總領事，從中調劑一切，並聞法總領事，對於此事異常協助云。

雙方公斷員將談判

自居外交方式由外交部駐滬辦事處劉處長雲舫與法領事甘格林二次談判，將法律手續改爲公斷之進行後，招商局與三德堂方面均各派公斷員，準備接洽，但劉甘第二次談判中法領事向劉處長表示，希望在雙方公斷員未正式接洽以前，先由招商局計劃銀行担保如期付租一層，俾利公斷之進行，招商局業與四明銀行正式接洽就緒，對於四明銀行保證付租，決以該局在九江房產租金爲担保品，當由招商局依照法領請求，由蔡總辦正式備具公函通知法總領事，該局爲慎重並爲希望法領從中調劑起見，昨日下午仍請劉處長出面，面告法領，並請其將蔡總辦公函代爲轉交，當由劉氏與法領會晤，並將中文公函內容略加解釋，法領表示欣慰，並謂當負責勸令三德堂速命公斷員與招商局公斷員即日開始談判，法領並謂三德堂神父意旨，雖不能完全代表答復，但信結果不出於維持舊約精神，劉氏更向法領表示，銀行担保如期付租一點既已解決，則增加年租一點，自無置議之理由與必要，當據法領答稱，此點自易解決，縱有增加爲數亦極低微，與原定租價無甚出入等語，又蔡總辦致法領公函內容如下，逕啓者，敝局與三德堂租地糾葛一案，承貴總

領事從中調停租稅後，敝局方面派定公斷員業將姓名住址函知在案，關於銀行担保等問題，刻已商定上海四明銀行願爲担保，每年應付租金，到期如數支付，相應函知貴總領事，請煩查照，並通知三德堂方面即日進行公斷可也，此致大法總領事甘，招商局總辦蔡培，中華民國十九年八月廿六日。

金利源案又生波折

金利源碼頭案，經幾度交涉結果。總領甘格林態度，雖曾表示極佳，然三德堂公斷人雅米納態度，則極強硬，忽堅持執行廢約，完全違反公斷之本意，當三德堂決定公斷人後，我方公斷人高湖律師，即往訪雅米納，據其表示，仍不能脫離法律解決，要求高律師擬一意見書送法公解，高律師允考慮，當即要求雅米納先行將渠之意見書交閱，現聞於二十五日晚，已送至高律師公館，據其意見，分三點：（一）提存三德堂春夏兩季收得招商局之租金一萬二千兩，（二）限招商局於本年八月底交還碼頭及地產建築物，（三）津貼招商局棧房舊料費用六千兩，完全以廢約執行辦法之公斷人自居，高湖律師，接到雅米納意見書後，以其完全違反法總領之意志，定二十八日午後再訪甘總領，積極

交涉，以備進行公斷，查原約規定，一九一六年，招商局與三德堂續約合同第十一條，一兩造對於本合同之解釋及履行，如有爭議，應提付公斷人二人，由兩造各選一人，公斷人間有爭議，應由兩公斷人選定第三者公斷人一人，有完全裁定之權，並拘束兩造當事人，不得再向法院訴請更為裁斷，公斷費由敗訴之一造負擔，又聞蔡培代總辦廿七日晚晉京除敦促新總辦陳希曾迅即履新外並於金利源案，亦有所敷陳當局，瀕行復委任宜昌前關監督九江交涉員毛昌嗣在秘書處辦，事幫同高潮律師，辦理金利源碼頭案。

法領允作金利源案調人

金案，自用外交方式，將法律手續，轉移為公斷之進行，詎三德堂方面公斷員之意見，仍屬執行法公斷判決之進行，招商局公斷員高潮律師，因於二十八日下午四時半，往訪法總領事甘格林，仍請從中幫忙，完全放棄法公斷之判決，改而為修約續租之公斷，法領允為竭力向三德堂婉勸，惟甘格林氏，因法公董局，將於五時一刻開董事會，必須前往出席，因而不及暢談，相約於二十九日下午四時，再行會晤，對於公斷之範圍，及開始公斷之

日期等，俾作一度較有進步之磋商，不致持久無具體解決耳。

高潮法神父會見

金案，因法方公斷員雅米納，以廢約執行公斷人自居，致迄未開始維持原約續租公斷，二十八日高潮律師特往訪法總領事甘葛林，開誠接洽該案。以甘氏因事未得暢談而散，高律師遂於二十九日下午四時，再偕外交部駐滬辦事處副處長劉雲舫赴法領署，與甘氏會見，協商公斷範圍及定期開始公斷等問題，法領均有切實表示，並商定由甘氏出面，介紹高律師與三德堂神父先行直接交換意見，冀圖早日解決，聞高律師准於三十日，前往三德堂，與神父面商一切，至如何進行維持原約，開始公斷，須視法神父態度如何，想仍不出於外交方法解決之一途云。

金利源案枝節橫生

金利源碼頭糾葛，法領態度雖表示極佳，而法神父態度異常強硬，疊經多方調解，及高律師向法神父交涉，已稍有結果，自招商局三德堂委定公斷人後，公斷人高潮雅米納曾有一度接洽雅米納完全以廢約執行公斷人自居致無從開始維持原約續租之公斷，經法總領介紹高律師與法神父會見直接交涉後，

雙方公斷人迄未會見，勢將停止公斷，與法神父直接交涉，高朔律師連日與神父會見，據其表示，態度極爲強硬，僅願以碼頭續租，將收回一部份棧房，此不管破壞舊約，經一再協商結果，神父堅執須收回碼頭之二十二號棧房。

蔡總辦自接高律師報告，特於九月一日下午四時許，召集該局董事長李國杰，積餘公司副經理符距存，秘書長許修直汪子涵，討論一切，以便應付，據蔡代總辦談，在招商局方面，堅持在維持舊約續租云。

又是日上午高朔律師由陸伯鴻君陪同至三德堂與雷樓神父談判，彼因解釋誤會，尤將碼頭一部份續租或出賣與招商局使用，以符昔日外交上不妨招商局碼頭條件之意，惟後部地皮現非招商局自用者，議欲收回，高朔律師以放棄後面部分非其權限所及，尤回局報告當局商議答復，並詢其地皮出售價格，據神父允即日電詢巴黎總堂再行答復高律師，而是日下午招商局蔡總辦，召集局務聯席會議，由李偉侯會長主席，高朔泰聯奎兩律師均列席，協議結果，由高朔律師相機交涉，總以達到完全租用全部爲目的云。

關於金利源案之外報紀載

上海泰晤士報云，招商局與三德堂爲金利源碼頭發生爭執一事，據局中某職員稱，該局代表已提議向三德堂購買租用之地產，三德堂亦不反對出售，惟價格一層，須向巴黎請示，按金利源碼頭之大部份，本屬招商局，惟中間有地皮兩方，約六畝，係向三德堂租用一爲租界道契六十九號，一爲六十九號A，尙有地基二十五方均屬招商局產，不知者多混爲一談，實屬誤會，惟租約若竟取消，於招商局殊多不利，因全部碼頭，將被隔分爲南北兩段，而同時本可停泊六船者，至此僅能停泊五船，營業方面不免大受影響，關於收買三德堂地產之事，俟代理總辦李仲公就職後，當續有發表云。

三德堂函招商局允訂繼租新約或購買碼頭

金案自雙方委定公斷人後，法方公斷員雅米納完全以廢約公斷人自居，事事以法公斷爲牽制，違反約章公斷規定，幸法總領甘葛林推誠居間調解，尙未致決裂地步，三德堂代表日前已致函招商局代表迷百克律師，允訂續租新約或購買碼頭，惟

口頭釋法主教離巴黎赴鄉間，尚未得估定價，開始進行談判，招商局蘇總辦函知法公廨及三德堂有所聲明，法總領事十一晨電約高翔律師至署談話，關於三德堂案辦法，面允靜待巴黎回電後，勸神父從速和平了結，接洽甚為圓滿。

「三德堂代表巴和律師致招商局代表迷百克律師函」
(譯文) 逕啓者，三德堂與招商局租約涉訟一案，八月十九日奉法租界會審公廨裁決，給予招商局最後限期，至本年九月十五日爲止，務將本年一月七日第一審堂諭暨五月念三日復審堂諭規定之公斷人選出，同時敝當事人接到招商局總辦來函，聲明已選定高翔律師爲全權代表，但函內有法領事已設法制止執行判決一語，深足駭怪，高翔律師旋訪三德堂公斷人羅米納，但據高律師表示公斷範圍並不依兩次判決所規定者爲限，並主張將全案重行公斷，羅米納表示不可，並告以彼此之公斷報告書業已遞呈公堂，高律師或從其報告或另具意見，如與彼不同意，由兩公斷人公舉一第三公斷人，或由公堂指定之雅米納，並將自己之報告書面交高律師考核，乃查今日各報所載上項情形，固根據南京半官式來電，完全與事實不符，且繼續爲恐嚇

之宣傳，雖兩造在爭議中，法領事會居間設法調停，勸兩造繼續和解之判談，但如果談判判決，法公堂之判決仍當執行，法領事固無干涉司法之意思，亦無此項權力也，查法領事勸導和解之結果，現有兩端，一、本月念六日招商局會函法領事聲明，已得四明銀行同意担保將來租金之給付，同時並請法領事諭知三德堂，於最短期間內開始公斷，二、三德堂已電巴黎主管處徵求同意，預備將六十九號A字基地及碼頭出售招商局，此項辦法最爲適當，庶幾將來可永免爭執，三德堂茲特將其所守之地位分四點說明如左，一、租約之取銷，已爲確定之事實，如於極短期間內雙方不能和解，即應按照堂諭執行，至公斷人之任務，祇在核定執行之細則，斷不能超越堂諭所定範圍，議訂新約或其他辦法，但招商局仍可全權委任高律師或其他代表直接與三德堂神父磋商和解辦法，或議訂新約，或收買碼頭，以永遠解決現在之糾紛，及免去將來再生爭執，二、在和解未成以前，公斷一事仍須照常進行，最遲應於九月十五日以前公斷完畢，招商局之公斷人高律師應於最短期間內將公斷報告呈案，以便兩公斷人意見紛歧時，另選第三公斷人解決之，三、本屆之租金，招商局尚

未付敵當事人，自本月份起所收者及判決後招商局尚未遷讓以前，應繳之租金均屬應得，但招商局不能藉口於此，希冀回復業已取銷之租約，此應切實聲明者，四，招商局方面所供之銀行担保，應由担保人出立保證書，規定保證人應負之義務，招商局雖以可恥之手段相對付，但兩方仍有和解之可能，應請轉告貴當事人，以切實談判為務，勿徒以報紙宣傳為工具，則和解或較有望也，此致邀百克律師，巴和律師啓。

「招商局蔡總辦培直接致法公廨三德堂駁復巴和律師代表來函」內容略謂此次遲延責任，係屬三德堂方面，據本局公斷人高朔律師報告，一，彼方公斷人雅米納發表意見致函高律師至四日之久，二，禮接神父電詢巴黎總堂出賣價格已有旬日向未答復，將來各項問題之討論若果一一請示，非數月不能解決，在招商局方面，極願誠意接受法總領事好意調解，於最短期間內解決一切，九月十五日公堂限期勢非雙方請求轉緩不可，末謂三德堂為教會公益之慈善機關與本局每年租地實主雙方均富有相當感情，務望彼此開誠相與，早斷葛藤，以收睦誼，而副法甘總領事一片苦心調停之意云。

航業月刊 招商局金利源碼頭案之原委

金案之外部弔取公文

外部以招商局與三德堂涉訟一案，雖由雙方進行公斷，可望早日解決，惟事關交涉，特咨請交通部，將一九一六年十二月四日所訂合同之洋文本，及本年一月七日法公廨第一審判決主文洋文原文五月二十三日該廨第二審判決文之洋文原文，抄送參考，現交通部已分別飭取轉送。

金案交涉暫停頓

金案經高朔律師與法神父禮接交涉結果，三德堂願將碼頭之一部份續租或出賣於招商局，至價格須電巴黎總教堂請示，現尚未接復電，故交涉暫行停頓。



李雲良之「被侵害之中國航權」演詞

九月二十三日上午九時中，國經濟學社年會在，無錫縣商會大禮堂，舉行公開學術演講，本埠社員李雲良碩士，講「被侵害之中國航權」，李氏服務航業界多年，此次對於中國航業及收回航權問題，發揮甚詳，由立法院許師慎君速記演詞如下：

主席 諸位先生，兄弟是經濟學生，近幾年來在航界辦事，對於航業問題，比較的留心，此次追隨經濟學社同人到貴地來觀光，受益很多，乘便同諸位談談關係國家存亡的航權問題，學術演講，是不敢當的，今天所說的題目是「被侵害之中國航權」，分四節來講，第一，列強侵害下之中國航況，第二，航權喪失經過，第三，被侵害之影響，第四，挽回航權方法，交通是國家的命脈，鐵路和輪船，是交通的兩大工具，可是我國到現在鐵路還不過八千英里，平均每百方哩佔六分之一哩，四十萬人才有一哩鐵路，當然是不夠應用的，所以現在大部份的運輸，還是靠航輪，航輪的基礎在沿海同河流，我國的海岸綫，北方從中韓交界鴨綠江口的大東溝，經過遼甯，河北，山東，江蘇，浙江，福建，廣東，七省到粵

南同西貢交界處，潮東京灣的北海，共一萬三千里，同面積三千四百九十萬方里比較，每二千六百里，才有一里的海岸綫，誠然是很短的，可是因為海岸綫太短，而港灣比較的少，我們更應特別愛護至於中國的河流，可以通大輪的有一萬二千里，通小輪的三萬四千里，兩共四萬六千里，還有八萬一千里可以行民船，其中以長江珠江黑龍江為最大，在北面的黑龍江，有四百一千里可以通航，在南面的珠江，有一千八百里可以通航，而在中區的長江，却是世界上數一數二的河流，為中國的至寶，有九百九十里通航，還有許多支流，數萬里可以通小輪民船，所以中國航業的孔道，實在是不少，不過歷年以來，因為不平等條約的束縛，航權旁落，喧賓奪主，到現在外國輪船反比中國輪船來得發達，中國在今日所有的輪船，不過五百二十九只，四十萬總噸，照人口計算，每人祇有兩磅二人才有一噸，就幾個最重要的公司來說，招商有船二十五艘，計五萬六千噸，行駛長江甬溫閩北洋各線，有五十六年之歷史，各地碼頭都占衝要之區，但是因

爲船隻太少，歷年無其進步，反在洋商之下，第二個大公司是三北，有船二十二艘，凡二萬五千噸，行駛長江甬閩等線，第三是政記公司，有船二十二艘，約二萬七千噸，是沿海航業的主幹，大多數的船。走安東，大連，青島，上海，廣東，各地，其餘比較大的，有東北航務局，爲東北唯一航業機關，行駛松花鴨綠二江，同俄日爭航權，但是黑河還爲俄人所把持，肇興公司發源於營口，船凡九艘，行駛營口，大連，青島，上海，等地，近亦派有二三船分駛長江并代理北方各小公司航務，甯紹公司船四艘，駛行甯波長江，爲後起之秀，還有許多公司，大都不滿三四千噸，綜看中國航業的情形，船隻雖不在少數，但是多數船身太小（平均三四百噸）又太舊，所以燒煤費，速率慢，處處都不經濟，當然不容易競爭，近年以來，更因軍事關係，政府常常徵調應差，不能常川營業，損失更大，不但不能進展，反有不能維持原狀之勢，所以中國航業千瘡百孔，已經瀕於破產了，外國輪船，在中國沿岸行駛的，即就太古怡和日清大連四公司而論，已有一百六十一艘，約三十六萬總噸，其中英國兩公司，太古占十五萬四千噸，怡和占九萬八千噸，在南北洋長江各線均占優勢，日本的兩個公司，日清有五萬噸，對

長江最爲注意，并有船行駛到廣東，大連爲滿鐵附設，有九萬八千噸，行大連，青島，天津，上海，等線，爲北洋之健將，近更進展至南洋港粵等處，美國人經營的捷江公司，專派千噸以內淺水船直駛宜渝，本輕利重，爲長江新起之勁敵，其餘各公司，我雖沒有詳細統計，大約總有二十萬噸之譜，這樣看來，外商的勢力，實在比中國航業來得利害了，今年世界輪船，大約有七千萬噸，英國占三分之一，美國占五分之一，日本占二十分之一，中國登記的船舶，不過三十二萬噸，約爲千分之四，通俗罵人無用爲二百五，我國航業還不及二百五，祇有二百五分之一啊，中國的航業爲英日所操縱，是很明顯的，試更引海關統計爲證，在同治五年（一八六四）全年進出航輪，共有六百六十萬噸，英國竟占了一半，其後三十年，到了光緒十九年（一八九三）航輪的噸數，增至四倍半，有了三千九百萬噸，外國輪船有二萬二千五百噸，英國占全額百分之六十五，日本百分之五，華輪不過七百萬噸，約爲百分之二十三，再經三十多年到上年，全國共有一萬五千噸的船進出，英旗占了百分之三十七，日旗占了百分之二十七，華旗不過百分之二十三，平均每天有八百三十噸的船五百一十只

開駛，總共是四十二萬噸，其中外國船平均一千二百噸的有二百七十五艘，共三十四萬噸，中國平均三百五十噸的船，有二百二十六艘行駛，共八萬噸，這是中外航輪大概的形勢，蘇州在商業上本不十分發達，上年海關進出三千六百只船當中，也有九百只是英美的船，占總噸數十分之四，再就內港航輪而論，註冊的共三千艘，倒有五百五十艘是掛的洋旗，外洋航線，完全操在洋商手裏，除西貢香港等處外，我國航輪一噸也沒有，從這許多數目字裏，可以看出中國的航業全爲外國人攫了去了，所以我國歷年航輪雖逐漸增加，表面上似有進步，實在不過是列強在中國水面經濟侵略的發展痛史罷了，英國侵害的歷史較久，勢力最大，日本次之，其餘如美國，挪威，德國，法國，都有相當的勢力，他們不但是操縱我國外洋的航業，國內沿岸沿江內港的輪運，也被侵害得體無完膚了，到處祇看見外國旗幟的飛揚，加上外國兵艦的侵入我國領土，深入腹地，來耀武揚威，凡有血氣的，誰不氣憤，此而可忍孰不可忍，怎樣會造成這樣現象呢，我們還當進而研究航權喪失的經過，不平等條約，是航權喪失的總登記，我國對外條約不平等之點很多，如領事裁判權，租界讓地，外兵

入駐勢力範圍，敷設鐵路權，協定關稅等等，都是我國政治經濟致命之傷，社會已在努力挽救，惟航權問題，則剛剛開始注意，我卻以爲這比什麼都重要，講到航權，就要聯想到商埠制度，商埠本非特別名詞，但是我國的商埠，對於列強却有特殊的義務，更受特殊的束縛，從前訂約的結果，往往開放商埠，一經開放的地方，就是外輪行到的地方，我國歷年開放的商埠，沿海有廿二處，沿江有三十一處，回想到許多喪失航權的賣身條約，最早的是道光廿二年（一八四二）的南京條約，這是鴉片戰敗的結果，除了賠款等項外，最重要的是開了上海，甯波，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了，這是沿海航權喪失之始，過了十六年，英法聯軍入侵我國，戰敗之結果，又訂了天津條約，那是在咸豐八年（一八五八）開牛莊，登州，等五個海口，鎮江，北京，九江，漢口，四個長江口子做商埠，同時協定了中國噸鈔進出口稅同子口稅的制度，直到現在，沒有能夠自由改變，這是航權喪失的第二步，也就是長江航權喪失之始，後二年北京條約成立，割九龍，開放天津爲商埠，到了光緒二年（一八七七）同英國訂的煙台條約，又開宜昌，蕪湖，溫州，北

海、四個商埠，同時定大通、安慶、湖武、漢口、沙市，爲暫停口岸，什麼是暫停口岸呢，就是允許外國輪船停在江心，用划駁上下旅客貨物，這是沿海同長江航權喪失的第三步，侵害中國航權最烈的，是光緒廿一年的馬關條約，我國除放棄朝鮮，割讓遼東半島、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，從上海到重慶四五百里間，都爲外人勢力所及了，到光緒二十四年（一八九八）中國雇用的英國人海關總稅務司赫德（上海漢口路外灘，還有他的銅像，頒定了兩種自殺的法令，第一是長江通商章程，除彙列先後開放的商埠同暫停口岸列國輪船可以自由航行外，更規定長江內地八處（蘆涇港、江陰、泰興、阜橋、宜興、蕪州、黃石港、黃州等）爲外輪上下旅客處所，就是通俗所稱的洋棚，第二種是內港行輪章程，自行開放內地河港，使外輪可以領照航行，這是英人稅務司忠於祖國，害我國的二十大文件，一直遺毒到現在，光緒二十八年中英又訂了馬凱條約，開放珠江的江門、三水，等四處爲商埠，白土口等四處爲暫停口岸，馬甯等八處爲洋棚，這是珠江航權喪失的關鍵，這個條約，同第二年所訂的中日商約，都將內港行輪章程，作爲附

帶契約，并且規定外人可以在內地租地造棧，從此又發生國際義務，各國條約，都有最惠條款的規定，於是一國所獲得之特權，同時擴張至各國，從一八四二到一九零二的四十年之間，中國沿岸沿江內港的航行專利權，一步一步的喪失完了，甚至領江權，海事行政權，航業保護權，都不能自主，世界上除戰敗被壓迫的匈牙利以外，要算唯我獨尊了，第三點講被侵害的影響，分三方面來說，先言政治的關係，國家的三個要素是領土、人民、自治權，領土就是領土的一部份，領水權也是統治權之一重要項目，在獨立完整的國家，當然是應該保全，不容別人侵佔的，我國沿岸同河流，却完全爲外人蹂躪，江海主權，已非我所全有，實是國家的大恥辱，那要能担保他們不進而蠶食我們，致我們於亡國的地步呢，這種禍毒，事實上已表現得太多了，次言軍事的危險，外國的軍港同緊要的商港，都不許我們照相，我國現在却全部開放，聽外國輪船長驅直入，探清楚了我國詳情，畫成了精密地圖，一旦發生了軍事，我們還有秘密嗎，這是何等危險的事情，來述經濟的損失，就國民經濟言，每年損失運費總有三萬萬元，（大約國內一萬萬元，國外二萬萬元）幾及我國貿易入超的數

目，(歷年約三萬萬元，上年四萬六千萬元)漏卮之巨，思之寒心，航業工商運輸及民行而言，外輪對於外國旅客貨物處處予以便利，對於中國客貨在需要踴旺的時候，往往艱斷居奇，如最近報載某外國公司，當長沙事變的時候，從長沙到漢口，每一乘客，要收七八百元，比票價貴了二三十倍，我們身受同樣痛苦的不知多少，其他吃虧的地方，可以想見了，其實外商本為謀利而來，其目的并不在便利交通，也不足怪，就航業言，因為洋商的侵略，本國幼稚航業，就不易發展，假如不用保護的政策，恐怕永沒有希望，現在談到帝國主義以地域分，一是陸地的，一是水面的，水面的侵略，關於政治，經濟，交通，文化，處處可致我於死命，在整個的經濟侵略勢力之中，這要算是最利害最殘毒的，所以結論，兄弟要講挽回航權的途徑，各國的航業政策，無不竭力保護本國航業，一面禁止或限制外輪在本國沿岸行駛，一面對於本國航業，發給巨額的津貼補助，還予以種種便利，如鐵路特惠，免繳輪船進口稅，通融資金，貸給軍用船舶等等，已成為世界普通政策，至於補助金，大概可分為造船獎勵金，航行補助金，郵政補助金等，種種名目，各國補助航業，所付年額最高之數，英國為二千

六百萬磅，(包括海外貿易獎金)日本有五六百萬日金，(內補助長江線十三萬中日線四十萬)，美國有三千二百萬美金，意大利有二萬四千萬里耳，德國有五千萬馬克，法國有一億五千萬法郎，(法郵)歷年的補助，雖然是酌情變更，但無年不以實力幫助我國航業，被侵害得這樣利害，自然不得不格外的維持獎勵，將來根本必須完全禁止外輪在沿岸沿河行駛，把航權整個的收回，對外改訂條約，萬不可再蹈覆轍，為今之計，我以為當由四方面着手進行，第一限制外輪，這裏又可分為三步，第一停發內港照，第二增加外輪的噸鈔，予國輪以較優的待遇，不致為其傾倒，第三對於外輪要限制納費，至少年繳一二千兩登記，才許航行，逐年減少，乃可限制洋商勢力，促進本國航業，第二點是獎勵國航，民國九年，政府曾頒布獎勵條例，但始終未曾實行，現在國民政府努力建設，注重民行，自當切實鼓勵扶持，我以為噸鈔所加同登記所收的，(全國噸鈔，歲收三百萬兩左右，提高外輪稅率，可增一倍，登記費可收數十萬至一百萬兩，支出港務費，不過百餘萬，所餘不在少數)，有五件事可辦，第一造船獎勵金，可於十年之內，每年照船價給予百分之五，獎勵建造新船，第

二保息，對於政府負責整理發展的公司，如招商局等，應照日本郵船會社成例，保證股本官利，多則七八厘，少則三四厘，以獎勵投資，第三航行補助金，對於無利可得的航綫，政府應給補助金，使能定期航行，通郵搭客，日本對於日清公司，在中國的航業，從前每年補助百萬元左右，英國對於英輪，航行威海衛湘西等綫，也有補助金，上年國府對於三北公司，已以交易稅保證其債票利息，足徵已有維持航業之決心，誠能推而廣之，當大有利於國計民生，第四，將郵件統交中國航輪專運，藉以增其收入，并貫徹交通自立政策，第五，要設航業銀行，流通資金，我國雖有種種專業銀行，實際則仍為普通商業銀行性質，中國航商之窮困，居世界第一，所以必須有特殊銀行，使航商有低利押款往來之處，以上是政府應該而能夠舉辦的，第三點，就是航業公司的自圖振作，語有之，物腐而蟲生，中國航業，辦得不甚完善，同業未能充分合作，未始不是航業衰落原因之一，所以應該自己來積極整理，力謀進展，詳察商情航況，與同業協力合作，同舟共濟，雖有種種困難，總可逐漸解決，招商三北甯紹等公司，已在銳意革新，這是一個可喜的現象，深望全國航商共起改進，要使航業科學化，

合理化，才能日就月將，計日成功，最後一點，是要國人提倡國輪，運輸是無形貨物，比普通貨物更屬重要，提倡國貨，已是國人公認的救國方法，對於提倡國輪，更當注意，現在中國航權的旁落，航業的衰敗，交通的不便，我們同受其苦，我們都有責任，自然要舉力羣策，共圖挽救，我們的貨物，一定要裝中國船，出外乘船，一定要坐中國船，對於華商航業公司不良之處，儘可督促改良，使被侵害的航權，於最短期內挽回，利權不致長此外溢，德國當歐戰和約的時候，以全部輪船抵償賠款，海運全滅，因為政府補給三百億馬克，另貼五千萬金馬克，人民努力復興，堅忍刻苦，實行實業合理化，乃得於數年之間，完全恢復，現在又有四百六十萬噸的新船，占世界航業第四位了，我們的本領毅力雖不及德人，但也未可過自菲薄，總當師法德國致力航業建設，孫中山先生建國方略，擬立每年能造二百萬噸的船塢，這是一個偉大的計畫，固非一時可成，可是我們現在不即着手預備，至少先要每年建造新船二萬噸，這是我們的責任，大家應當提倡，應當督同政府舉辦的。

會 務

上海航業公會第六期會務分類報告 (分期接載本刊)

計開

甲 會員加入與退出及代辦事項

本期各輪船公司加入本會爲會員者計十家

天泰輪船局 甯紹內河輪船公司 聯興漁輪公司

大安漁業公司 同濟和商輪局 衡平輪船行

交誼輪船行 安通輪船局 大振航業公司

天津航業公司

一 本期因輪船售出或退租而退出本會者計七家

天泰輪船局 永利協記輪船局 隆茂輪船局

濟通輪船公司 華南行 衡平輪船行

濟平輪船公司

航 業 月 刊 上海航業公會第六期會務分類報告

一 義務代辦會員大安公司之安利漁輪安平漁輪福星公司

之福慶輪船濟平公司之無恙輪船大通仁記公司之正大

輪船大振公司之冰平輪船泳安輪船海昌公司之海順輪

船海平輪船及其代理之永昌輪船東甯輪船衡平行陶聽

軒之大貞輪船交誼行陳載峯之大寶輪船政記公司之江

城鐵駁船秦仲華之大昌輪船毓大行之毓大輪船毓濟輪

船恆安公司之大中輪船安通局之大興輪船宏生公司之

升利輪船北方公司之北孚輪船天津公司之天久拖輪天

通拖輪天勝駁船天永駁船天利駁船之註冊請照及推廣

航棧之換照文件

乙 紀念慶祝及參加事項

一 總理逝世五週紀念本會通告全體會員懸掛半旗派職員楊猶龍沈望雲參與市黨部執委會之紀念會并停止辦公一天以誌哀思

一 上海租界納稅華人會選舉會定期開票本會派職員岑契遙前往參與

一 上海特別市藥業公會以市訓會強制安插失業工人邀請各業公會赴宴討論本會派職員楊猶龍參與

一 上海租界納稅華人會開檢商業同鄉團體選舉票囑派員監視當派職員余守邦前往參與

一 國民政府建都南京三週紀念懸旗誌慶停止辦公

一 上海特別市商人團體整理委員會來函以准黨部上海市執委會函告知遇規定紀念日浦江中商輪應一律懸旗等由當即通告各會員遵照辦理

一 總理就任非常總統紀念日懸旗誌慶

一 本市五卅紀念日懸半旗誌哀

一 上海特別市商人團體整理委員會舉行同業公會代表大會本會執委會推定趙鐵橋李偉侯袁履登虞順懋王伯芬

陳幹青朱志堯陸伯鴻鄭錫棠徐忠信忻成義呂蔭南劉屏孫十三人為本會加入市商會之會員代表

丙 軍用租船及募捐事項

一 兵站總監部電知定期清結上年十二月份船租各款囑轉告各公司派員往領當即轉知招商三北南華慶興甯紹通

一 華大達大通濟通恆安各公司查照辦理

一 會員安泰公司函附上年五月長泰輪船租供軍運之租數

一 欸清單請為轉催核發等情當經據情函請總司令部經理處准予照發

一 蔣總司令電知船租欸已飭經理各機關查照辦理

一 等因當即通告招商三北等廿五家知照

一 上年十二月份及本年一月上旬租供軍用各船之租金欸迄未照發各公司需用孔亟懇由會轉請速發當經電懇

一 兵站總監部盧主任高處長迅賜照發旋得復電十二月份已經照發一月上旬亦在清算即行轉知應租各公司查照

一 會員餘隆公司面稱餘隆輪船前供軍用裝載軍隊及炮彈赴粵因起卸耽誤三日始經釋回當局結算租金僅算至駛

抵廣州日爲止受虧頗大懇會轉請算至卸清釋放日爲止等情當經函請總司令部交通處俯准照算

奉總司令部交通處電知兵站總監部辦理結束所有船舶事宜移交該處辦理囑即轉知應租各公司前往改訂合同同時並接兵站部交通處電同前由當經轉知招商三北肇興北方直東甯紹源安濟通通華等各公司查照

會員南華公司函稱華平輪船租供軍用所有船租墊款急待應用請即轉懇兵站總監部交通處迅賜核發等情當經據情函請速發

招商局代兵站總監部交通處向三北南華和豐海昌肇興直東隆茂源安濟平恆安甯紹北方通華怡大等公司租用各船其租金墊款迄未結清各派代表到會討論當即開具清單商請招商局趙總辦設法催請迅予核發

兵站總監部交通處來電定期結算船租囑轉知各公司派員帶具印領依期赴京結領當即轉知三北公司等查照兵站總監部交通處電知奉令結束囑轉知各公司派員前往結算船租當經分告招商三北等十九家查照辦理

一 同華新豐裕興三輪裝貨已滿益利北康成利鄭州新甯紹達興鴻興端平等輪不合軍用由會函請江海關監督公署准予結關開行出口以維營業

一 租供軍用各船之租金煤款聞有搭付公債之命經會電達兵站總監部俞總監除租金項下搭付少數公債尙可勉強外其煤款則均以現金墊付請勿搭付公債旋接覆函煤款准發現金當即轉知招商三北南華源安大達大通等各公司查照

一 會員三北公司等以本年一月十六日以後之軍用船租迄未核發待款甚急請會電懇總司令迅飭撥發當經據情電呈總司令蔣俯賜令飭速發俾資周轉

一 軍用船租墊款向均分次給發應租各公司對於領取時往往以多寡相爭執經本會執委會議決嗣後軍用船租墊款無論可收數目多寡須由同時應租各船按照租墊款額均勻攤派以昭平允而示團結當即分函各會員依照辦理

一 兵站總監部交通處高處長來電徵租能容三四百人之輪船兩艘當經本會電復此項輪船航行漢潭蕪京各埠者甚

多請飭就近選租較可省時節費

- 一 會員濟平海昌肇興直東北方陸茂通華和豐恆安南華怡大等輪船公司合稱上年十一月間招商局代兵站總監部先後徵租公司等輪船運兵赴粵所有船租墊款除領過外尚欠十一萬餘元迄未撥付懇會轉呈總司令迅飭撥發以濟眉急等情當經本會據情呈請 總司令蔣迅賜令飭核發

- 一 總司令部交通處謝委員幼支來會商租海輪當邀集南華怡大直東政記等公司到會面商旋因謝委員來告奉電租輪事暫從緩議即行轉知南華公司等查照

- 一 奉、總司令蔣支電以各輪租金已飭交通處從速清理當即轉知招商三北甯紹肇興和豐南華源安各公司查照

- 一 會員招商局來函以奉總部交通處命徵租輪船十四艘除已派定閩南唐山江天江大江裕快利等六艘外餘請由會邀集輪船較多各公司支配應租等由當經函邀三北甯紹政記肇興北方直東和豐海昌號大南華大通大達文記等公司到會面商結果由三北公司派定伏龍富陽長安甯紹

公司派定甯興等輪應租

- 一 陸海空軍總司令部交通處函附帳單式樣囑分送各公司填報並定期發款希轉知各公司依期派員赴京具領等由當即轉知三北甯紹政記北方肇興直東緘大海昌和豐怡大隆茂陸隆常安海通大華通華安泰大興舟山穿山等公司查照

- 一 會員南華公司函稱華平輪船被徵軍用所有船租未蒙撥發囑會電請撥付俾應急需並請將華平輪船早日釋回以便營業等情當經據情電懇陸海空軍總司令蔣迅飭撥發並分電總部交通處准予速發旋接總部交通處復電華平輪暫為留用船租先發二千元等由即行轉知南華公司派員赴京具領

- 一 總部交通處邱處長來電商租能容八千人之江輪四艘當經轉知招商局三北公司磋商派船應租
- 一 會員南華公司函稱華平輪船急待修理囑會電懇總部交通處迅予釋回當經據情電請、陸海空軍總司令蔣暨總部交通處迅准釋回俾便修理先後奉總司令及交通處復

電華平輪任務完畢即予釋回等因即行轉知南華公司查

照

一 會員北方陸茂肇與濟平昌榮海昌恆安和豐直東怡大通華南華等公司聯請虞主席代向兵站總監部清發積欠船租墊款當經轉交虞主席委員核辦

一 會員甯紹公司函稱甯興輪船租供軍用所有船租墊款向未發清囑會轉請迅即撥發給領等情當經據情函請總司令部交通處迅賜撥發

一 會員招商局三北公司租供軍用各船悉照前三年所定價格現因各物昂貴船員又須加給米貼以致支出驟增難以維持當由本會同電懇總司令蔣及總部交通處俯賜體恤准予每月每船各加租金一千元旋奉總司令蔣復電囑電令主管機關核算呈候核奪等因即行轉知招商局三北公司查照

一 會員政記公司函稱同利輪船在粵拋停候差囑會電請釋放或請撥發半月租金等情當經據情電請總部交通處察照俯允照辦旋奉復電已請示辦理矣等語即行轉知政記

公司查照

一 會員甯紹公司以甯紹輪船應差裝運軍隊由京赴蕪機器損壞駛回上海修理兵站部交通處以損壞日爲退租殊欠公允請會轉函兵站部查照前例算至駛回上海日爲止等情當經據情函請兵站總監部交通處俯准照辦以示體恤

一 先後函請江海關監督公署轉咨稅務司扣除怡大號元大船除隆公司餘隆船隆茂局第一泰利船恆安公司大中船和豐公司時和中和船源安公司源安船大達公司大蘇備亨亨達船濟平公司濟平船北方公司北孚北泰船甯紹公司甯紹船通華公司赤坎船肇興公司和興裕興榮興船三北公司伏龍鳳浦醒師萬象飛虎鳴鶴升安長興長安德興富陽新甯興船南華公司華茂華平船之軍用期內噸鈔據會員大達公司函稱大蘇輪船租供軍運在漢汽缸炸裂請會電懇釋回修理等情當經電請漢口兵站總監部俞總監俯准遣回旋奉復電照准當即轉知大達公司查照

一 淞滬警備司令部副官處派員來會商履北沙綫輪船裝運兵士一營前往啓東縣換防當向平安公司租定寶華輪船

承運

一 淞滬警備司令部副官處派員來會委雇滬崇綫輪船裝運第五師兵士一連由吳淞至崇明縣換防當向永裕公司租定大運輸船承運

一 會員平安聚豐新隆公司等聯稱寶華新升大海門三輪疊次承裝第五師兵士調防往來所有船資未經核發請即轉懇發給等情當經函請淞滬警備司令副官處查照速發旋接復函已轉函第五師司令部昨日撥發嗣由警備司令部副官處電告該款業已核發囑轉知該公司等前往具領當經領到二百三十五元該公司等以短付尚多仍請本會轉函懇請補撥

一 淞滬警備司令部副官處派員來會委雇北沙綫輪船裝運第五師兵士一連由啓東縣調回上海當向達興公司租定鴻興輪船承運

一 淞滬警備司令部派員來會委雇崇沙綫輪船由崇明裝載兵士回滬當向永裕公司租定大運輸船承運

一 淞滬警備司令部副官處派員來會委雇北沙綫輪船裝運

第五師兵士前往海門當向大達公司租定廣祥輪船承運

一 淞滬警備司令部副官處派員來會委雇北沙綫輪船裝運第五師二十七團服務員馬龍光送新兵八十五名前往海門當向聚豐公司租定海門輪船承運

一 會員達興公司函稱鴻興輪船奉公駛往啓東裝載第五師兵隊回滬因該船開抵啓東後待裝兵士就誤船期一天開具清單請即轉懇撥款給領以免賠累等情當由本會據情函請淞滬警備司令部副官處准予核發以示體恤旋接復函已函第五師副官處請為撥發

一 上海國術比賽大會函請代銷參觀券當即分勸會員代銷計先後由會員招商三北益利大達和豐協興滬興誠大恆安當安合衆平安南華永利捷運直東聚豐陸茂安泰達興肇興泰昌北方怡大餘隆大興海昌台州振安大通宏生舟山崇明振記穿山裕興甯紹濟通公茂福星政記新隆通華永裕海通等四十五家共代銷券資洋五百十五元當經如數並連同退券備函彙送該會核收

一 台災急振會先後來函囑募捐款並附冊二十本到會當

經提交本會第一次執行委員會議決除滬台綫同業已合捐洋一萬元三北公司已捐洋五百元外將送來捐冊二十本再行分送船隻較多之招商局甯紹公司等代為勸募嗣據甯紹公司大達公司復稱欸册業經逕送該會其餘招商局和豐海昌大通四家捐助洋壹百七十元當將捐款連同捐冊一併送請該會核收

一 溫屬旅滬籌賑會來函勸募捐款當經本會執監委員聯席會議議決各會員合捐洋五千元由會分別派定計會員招商局一千二百元三北甯紹益利三公司各五百元政記肇興大達大通平安五公司各二百五十元合衆達興滬興北方南華和豐常安七公司各一百五十元合成五千元開單函復該會派員往收

一 上海各界建築總理銅像籌備處函囑擴募捐款當交本會執監委員會議議決擴募洋一千元由會派定分別函知旋由三北政記聚豐滬興源安穿山台州通華大達福星宏生常安海通達興益利隆茂濟通泰豐北方合衆安泰平安甯紹振安舟山大華同德永裕新隆大通聯興恆安南華統

大怡大餘隆崇明海昌文記捷運和豐直東肇興等四十三家各職員先後分別繳到捐款合成國幣一千元正經分兩次送交籌備處所指定之上海銀行取回總收據並籌備處所送來之分戶收據分別填寫各捐款人姓名銀數後函送收執

一 旅滬全浙救災會來函以本屆浙省災情甚重擬籌振魯災成例發行善果券囑廣為勸募並附來善果券五百張當經提交本會執監委員會議決分函各公司勸購旋由招商三北政記肇興大達大通北方直東統大和豐海昌合衆平安安泰恆安通華怡大餘隆泰豐捷運福星源安大興海通大華振安宏生達興舟山穿山台州聚豐永裕崇明滬興衡平交誼等三十七家共計銷券一百九十五張計券價洋九百七十五元經本會分次連同退券併送該會核收

一 上海特別市商人團體整理委員會函准社會局函請討論平糶辦法定期召集各業會議囑派代表出席與議當派職員楊猶龍出席會議副接該會函以籌補平糶虧蝕囑增募五百元等語復提交本會執行委員會議決事關民生准

予擴募即由本會分向各會員派募旋由會員招商三北政記肇興甯紹大達大通北方直東隴大平安合衆南華怡大餘隆源安恆安常安福星泰豐捷運通華海通舟山穿山達興台灣益利滬興聚豐新隆永裕崇明振安宏生等三十五家攬捐洋四百五十五元經會彙繳上海市銀行取回收據並函復商整會查照

一 會員達興公司函稱啓東海門兩縣政府爲浚港修監事向航商募捐囑邀集同棧同業共同討論當經邀集該同業大達平安聚豐新隆永裕崇明達興等公司到會討論議決由各公司酌量捐借公推聚豐公司劉屏孫君接洽辦理

丁 調解及證明事項

一 申台棧同業競爭案調解妥協由本會檢附合同一份呈送交通部備案奉批准予備案

一 上海通商各口轉運公所來函以聯興輪船客貨受損肇興公司所稱各節詞多揣測實屬錯誤等語當即轉知肇興公司旋據復稱該船因遭大風巨浪致貨受溼當經報明山海關取有驗單此係天災船東向不負責早有通例等語即據

以轉復通商各口轉運公所查照

一 會員南華公司來函以濟通公司欠款不理請求評議等情經提交執監委員會議決雙方均係會員本會自有調解之義務應先函詢濟通公司對於本會出而調解是否同意再行定期邀集雙方由執行委員會調解等語即由會錄案函徵濟通公司同意去後旋據復稱南華公司代理濟通各帳刻在清查中不日事畢即當直接向該公司清算此事在雙方直接談判以前尙無調解之必要等語函復前來當即轉達南華公司知照

一 申台棧同業合組之聯安航務政局前訂合同業經由會呈部茲因其份子中之組織與名稱有變更者故已由該同業另訂合同復由會檢取合同一份呈送交通部奉批准予備案

一 會員三北公司函稱飛虎輪船在漢沉沒疊與保險公司接洽一再推諉附來往來函底囑集議公評等語當經提交臨時執監委員會討論僉以該船雖由公家租用但長江並非戰事區域且此次碰撞完全係駕駛上普通之不測尤

與軍事毫無干涉至軍用船舶須加繳保費一案保險公會與本會磋商條件至三月八日始告段落該船出事係在二月二十七日更不能援後例以追既往議決承保該船船險之保險公司應負賠償之責即由會錄案函復三北公司在照圖據三北公司函稱聯保公司不允照賠復經提交臨時執監委員會議決由會錄案函請保險公會轉知聯保保險公司查照辦理

會員恆安輪船公司以大中輪船地軸斷壞甯紹公司保險部不允照賠擬推公正人評判函囑轉徵甯紹公司同意當經轉函去後嗣經復函表示同意並推本會執行委員劉石蓀為公正人恆安公司公正人則推請本會虞主席委員擔任復經本會函徵虞劉二君同意後再行定期評判

因衡平公司安通輪船押款手續未清據情電請交通部止發新照一面函請江海關監督公署止發船牌嗣以債務糾葛業經議妥協仍由本會分別呈兩證明換給執照船牌

衛生部登記醫師

輪船招商局醫師

肇興輪船公司醫師

回力球場 醫生

德 醫
孫克錦
精 治 內外科花柳症
神經衰弱症戒煙

住宅

金神父路廣慈醫院底對面第一弄十
四號洋房時間上午十時至十二時止

診所

四馬路中西大藥房內時間下午一時
至三時半 電話 一一二四〇號

中華民國十九年四月份議決案

四月十一日第四次執行委員會

出席委員 袁履登 沈仲毅（曹仁澤代）趙鐵橋 虞洽卿

陳幹青 李子初（陳幹青代）鄭錫棠（盛善卿代）

劉石蓀 王伯芬

主席 虞主席委員

（甲）議題

（一）研究船舶法案

議決 內河航行章程依照陳委員幹青之簽註及內河局同業公會之意見呈請採擇修改至船舶法船舶登記法兩草案或則取締太嚴或則擔負太重倘果頒行於提倡航業之旨實屬背馳由會呈請行政院立法院交通部從緩訂頒

（二）航業保險公司案

議決 交下屆執委會再行詳細討論

（三）商整會函囑遵照同業公會法辦理案

議決 仍候交通部批示遵行

（四）三北公司提出保險公司所批船舶軍用加保條文不甚妥

合案

議決 以後各會員輪船被租軍用均一律加保兵險惟是項保費率高數巨航商不勝擔負應由會呈請蔣總司令核准歸公家承認與船租同時發付

（五）全浙振災會囑推銷善果券案

議決 此案本會業於三月十日以第一二八號通函勸請各會員盡量認購惟嗣據陸續報告各會員均曾購有該券故難再行推銷由會婉復並將原券送還該會

（六）台災急振會函催捐募振款案

議決 由會分函各公司將已募得之款及捐冊送會如未捐得款項亦請將捐冊送還本會

（七）上海特別市政府及港務局催繳募市公債案

議決 請袁委員依照上年十一月二十六日大會議決案向市銀行詢商抵押之折扣息率及期限俟復到再由下屆

執監委員會議定攤派數目

(乙) 臨時提議

(八) 航業獎勵法案

議決 將部擬草案印送研究海商法委員研究核復俟復齊後再提出執委會討論

(九) 瓶辦航業雜誌以增智識而謀進步案

主席團趙委員鐵橋提議

議決 贊成推趙委員鐵橋劉委員石孫王委員伯芬為計

劃委員並推趙委員主幹即日草擬詳細計劃書送會提交

本月份執監委員會討論表決

四月二十五日第五次執監委員會

到會執委七人

陳幹青 劉石孫 王伯芬 袁履登

趙鐵橋(洪雁賓代) 沈仲毅 虞洽卿

監委 兩人

徐忠信 陳福臣 主席袁主席委員

(甲) 議題

(一) 市公債案

袁主席報告 本案向市銀行接洽結果認購五萬元可向

航業月刊 中華民國十九年四月份議決案

該行以六折做押款如能認購十萬元可做八折應如何辦理之處請公決

議決 准依照上年十一月二十六日臨時會員大會議決案認購是項公債五萬元按照本會會員關顧額攤派由會

分函各會員查照分兩項辦法辦理

甲願繳付現金者即將攤定數目之現金送交本會由會先給

臨時收條俟彙集繳送市政府領得債券後再由本會分給

各會員即將臨時收條取回

乙不願照繳現款者即以本會名義代向上海市銀行抵押之

但須將攤購公債額六成押款外之不足數四成現金繳送

本會以便湊足墊款之數彙交抵押之銀行訂立押據惟是

項公債既以本會名義代立押據日後如願單獨贖回者應

向本會接洽辦理

(二) 航業雜誌案

袁主席報告

本案上次執委會議決准辦並推趙劉王三

委員計劃現在前項計劃書經趙委員起草送會轉請劉王

兩委員覆核又經先後來函贊成惟對經費主從節省應請

公決

議決 是項雜誌定為月刊經費規定每月六百元先行籌費一千元由執監委員十四人均勻分担並推定洪雁賓劉石蓀陳幹青三君為籌備員着手籌備

(三) 全浙振災會續函推銷善果券案

議決 准由會備函分等派與各會員請為推銷如不能悉

數銷完則儘于一星期內退還

(四) 顧繼律師函詢航業習慣案

議決 准照會所擬復函稿復之

函稿錄下

逕復者頃接大函承詢航業慣例茲條答如下

(一) 大風雨雪即為裝卸不可能之日參照海商法第八

十四條「裝卸期間僅遇裝卸不可能之日始不算

入」云云自不能計算船期

(二) 透用船期依照習慣船東得根據合同內所訂明逾

期每日由租方賠償損失若干元之規定向租方索

價來函所指間接損失未經提及事實性質實難懸

揣

(三) 查輪船開行之前如遇部照關照發生問題各貨關單未曾領出船用燒煤未曾裝完船上人員未曾配全或機器供具突然損壞有一于此均足為開船之障礙且大半又均可認為手續者來函未敘事實實屬無從懸揣

上列各項即希察治是荷此復

(五) 航業保險公司案

議決 本案准併入航業銀行案辦理當推定虞洽卿趙鐵

橋袁履登李子初劉石蓀王伯芬六君為航業銀行籌備員

呈請財工交三部備案

臨時提議

(六) 研究船舶法船舶登記法案

議決 准照趙陳兩委員所簽註之意見由會彙集呈部採

擇施行

(七) 海關煙船案

議決 海關既徇上海衛生公司之意見對於本會上次辦

法不能容納現准對於煙船之機關由本會聘請專門人員

一面即行籌備

自行經辦俾免損失而輕担負即由會函咨總稅務司查照

上海航業公會爲船舶旗幟致同業函

逕啓者前奉

交通部訓令以各項船舶旗幟圖說經于上年十二月奉

國民政府明令公布施行現經海軍部以是項旗幟圖說通令業已多日並已咨請外交部照會各國知照而各處迄今尚未遵行實屬有違功令事關章制未便任其遷延請令各機關即日一律遵行呈奉

行政院令仰轉飭所屬一體知照等因轉令到會當經由會以二百七十七號通函奉達並請逕購第一百零四期交通公報俾得按照製掛在案查是項旗幟就推想所及自必懸于船尾以替代國旗但因原說明書中未曾指定或恐有誤爰由會呈請

交通部指示茲奉批開呈悉據呈各節即經錄呈函請海軍部解釋見復茲准函復以該項船旗係掛於船尾即現時各船所掛國旗之處等由到部合行批仰知照此批等因奉此是前項旗幟其式樣既經公布而懸處復經指定亟應按照製懸以重功令惟其尺寸顏色雖曾載于第一百零四期交通公報不難按圖製備但恐各會員多未購定交通公報轉轉借閱實多未便特由本會依照式樣顏色另紙繪印並附說明各一份備函奉達仰祈

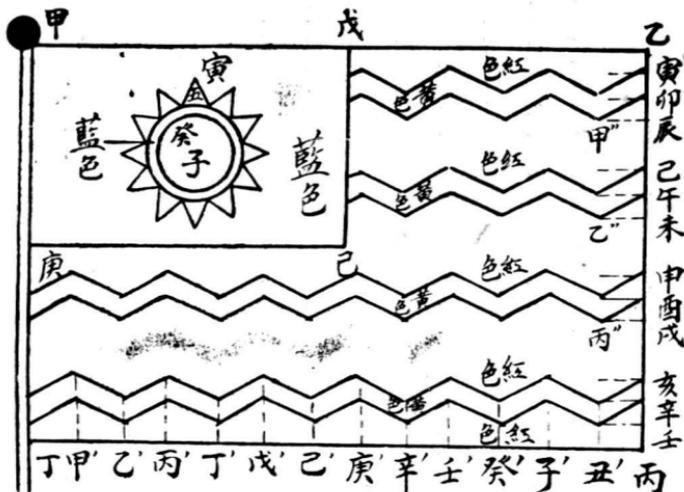
查照迅即依式製備懸掛于各船船尾即現在懸掛國旗之處以替代國旗俾遵功令而期一致事關章制幸勿忽視是所至盼此致
台鑒

附旗幟式樣說明各一紙

上海航業公會啓 一九·八·一·

中國商船旗幟式樣

懸掛於商船船尾以替代國旗



航業月刊 中國商船旗幟式樣及說明

中國商船旗幟式樣之說明

- 甲乙丙丁爲全旗
- 甲乙與乙丙之比爲三與二
- 甲戊己庚爲全旗四分之一
- 子爲甲戊己庚之中心點
- 子癸(日之半徑)爲戊己五分之一
- 丑癸爲子癸五分之一
- 寅丑(光線之長)爲子丑二分之一
- 丁, 甲, 乙, 丙, ... 等各爲丁丙十三分之一
- 乙寅, 寅卯, 卯辰, 己午, 午未, 申酉, 酉戌, 亥辛, 辛壬, 壬丙, 各爲乙丙十六分之一
- 甲, 乙, 丙, 各爲乙丙十六分之二

彙聞

內國航訊

人禍天災的海難

利濟公司兩輪被劫

蕪湖航會通信，近年皖南水陸盜匪，到處橫行，居民不安，商旅視為畏途，外江內河小輪被劫，亦有多次，蕪湖航業公會，為保全行旅維持營業起見，曾呈請軍事當局派隊隨輪保護，繼又變更辦法，凡上輪搭客，形跡可疑者，立予檢查，此後，劫案漸少，乃利濟公司蕪通小輪，九月八日由蕪開大通，中途又被劫，損失八千餘元，案尚未獲，而該公司行駛合肥班之宣城小輪，九日又有在巢湖被匪截劫之訊，聞其損失，遠出蕪通輪三倍以上云。

錫盜攔劫商輪

無錫工運橋下，利澄輪船公司錫澄班，於九月十四晚十時

航業月刊 內國航訊

互撞
匪劫

溺斃
狂風

驅拐
竄逃
等等

許，由澄開錫，駛至舉橋附近鐵路橋下時，橋上有盜匪七八人，各執手鎗，喝令停駛，並開鎗示威，司機人見狀大駭，遂停駛靠岸，盜等正擬上船行劫，其時忽有武裝兵士十餘人，飛奔而來，蓋舉橋下，駐有憲兵一班，聞得鎗聲，追蹤而來，該兵士等馳抵鐵路橋後，見係盜劫輪船，當場擒獲盜匪石金才，楊守中，夏培福，陳阿二，張亞正等五名，並在身畔搜出假手鎗五枝，小鞭砲一串，當即一併呈解團部，經羊團附審訊，各犯供詞狡展，均不認有行劫情事，訊畢，諭令暫押，聽候訊辦云。

溫州洋面商輪遇劫

吳淞炮台灣全國海岸巡防處，於九月十二日接得溫州方

面電訊，中國駕駛協會有一商輪，由滬裝載搭客貨物等出口，駛抵温州附近洋面，迎面突來大帆船兩艘載匪百餘名，攔阻去路，各匪攜械圍擊該輪，大肆劫掠，將搭客財物搜刮一空，因該輪載客甚少，且無鉅款，故各匪意未滿足，隨行綁架肉票十餘人，載上匪船而去，吳處長據報後，立即抽調景星炮艦馳往兜剿營救被擄肉票云。

行駛甬溫永甯輪在石頭洋面被劫

永甯輪局之永甯輪船，航行甬波至温州，合資創辦者太半為台籍鉅商，該輪買辦段月新，船主潘觀美，共有船員茶房水手等約七八十人，每逢星期六上午由甬出口，每週往返一次，經過鎮海，海門，石浦，坎門，而至温州終點，六日上午九時半，該輪乘有旅客二三百人，裝貨五六百件，由甬起碇出口，至翌晨駛抵海門，起卸貨物，上下旅客，是晚八時許由海門駛出，至八日晨一時許，船抵距離海門百餘里之台屬石頭洋面，照例拋錨停航，俾旅客上下，惟石頭洋面，三面環山，地處險要，素稱為海盜出沒之處，平日有水警巡船時在該處一帶巡緝，然非長駐，是日有海盜多人，分乘小船，渡至永甯輪，旁躍登輪上，持械恫嚇，大施搜劫，該輪員

役旅客，畏其凶焰，各自蟄伏，不敢聲張，搜劫數小時，所有乘客貴重行李及帳房間銀錢，悉數劫去，隨行綁去乘客二十人，仍過小船掉槳而去，現在被綁客人不知下落，惟永甯輪船已於八日下午駛抵温州，當即分別報請温州海門軍警當局迅速追緝，並設法營救被綁旅客，八日晚甬波永甯分局已接到海門總局長途電話，報告被盜情形，並已電請四屬剿匪指揮部通飭水警局派兵兜剿云。

滬湖班輪又被劫

蘇州航會信，八日上午一時，有上海開湖州之立興班輪，駛經浙江嘉善屬俞家匯糾護塘地方，突遇湖匪二百餘人圍劫，除搭客所攜財物無一倖免外，並將該輪所帶客貨布疋九十包，及水菓等，一併擄劫無遺，匪衆遺留盒子炮子彈七排，計六十一顆，該處距吳江縣蘆墟十餘里，西塘鎮四五里，此間水公安三區，已接報告，派隊兜剿。

嘉善訊，天凝莊油車港兩鎮同時遭劫後，被軍警在青龍港及蔣村小港兜剿，匪敗退夏墓蕩汾湖，七日夜間，滬湖班輪駛至蘆墟附近，突被匪包圍，洗劫一空，擄去旅客某甲一名，傷朱某一

夕八日晨。縣屬會匯村近蓮花潭地方。有匪船三四十艘。泊古槐下。四出騷擾。附近鄉民逃避一空。洗劫裝米船一艘。損失至鉅。連劫商船數艘。行旅咸視為畏途。

大安港匪臨行擄劫民船數十艘

吳淞口外通海交界之大安港。早被大股海匪佔據。該港附近來往商船。悉遭擄劫。屢經吳淞水警四區派隊艦兜剿。乃以該處港又甚多。流沙漲沒無定。且水警力薄。迄未敢平。不料十日海匪於一日之間。派匪船四出。向各洋面擄劫民船五十餘艘。當晚十時許。匪等全部共七百餘人。集合該港北港口。將所有電械以及糧食贖物等悉數運入匪船。及劫來民船中。匪衆遂於十一日晨五時分。組下船揚帆。離大安港向東海開行而去。最可注意者。匪衆於臨行時。竟致函地方當局。大致謂請迅予派員將佔據之民房前往接收云云。現該港十餘里地之內。已無海匪蹤跡。歷次被架去之男女大小肉票二十餘名。亦不知下落。想均已被匪帶走。吳淞水警四區張區長於十一日據報後。以大安港地勢險要。深恐嗣後海匪去而復來。或再被他股海匪據為匪巢。遺害地方。故業已急令所屬十七十八兩隊長派巡船多艘前往該港各要

口駐防巡緝矣。

惠利電船被劫

廣州訊。惠州至河源輪渡之惠利電船。於八月廿九日下午六時。由惠開行。前往河源。至三十一日上午八時許。行至離河源三十餘里羅塘地方。兩岸伏有匪衆轟擊。該輪帳房司事。以為勒收行水。遂照例停輪。着船伴徐亞富及林某二人。攜行水四百元。乘小艇上岸。交與該處土匪接收。徐林二人。正欲下艇返船時。該土匪又謂尚欠銀五十元。着即繳足。徐等遂再攜銀上岸。如數交妥。土匪着徐等聽候看銀後始下艇。乃有土匪六人。暗懷駭亮。偽稱乘艇往對岸。及上輪後。即分立於船頭。該輪正啓行時。岸上土匪紛紛立出江邊。船上土匪六人。遂乘機持鎗指嚇護船兵士。並監視櫃房。後用小艇載各匪上船。除岸上站立外。有匪徒百餘。手持鎗枝。馳駛上船。帳房及搭客始悉遇劫。紛紛躲避藏匿。匪上輪後。船上原存自衛駭亮十四枝。七九步鎗四枝。及和平縣長率帶赴任之衛弁駭亮四枝。被匪盡行劫去。所有輪上及駭艇各貨物。與搭客行李。概被搜劫。搬運一空。至帳房代惠州各商店所匯寄之現款三千餘元。亦悉數被掠。並將船上搭客。擄去六十餘人。

經數小時之久。始行上岸。當匪衆搜索時。詢問和平縣長在何處。該縣長事前已經脫去衣衫。扮作船伴。在船頭洗衫。後知不妙。乘隙落水。雙手攀持船頭底下鐵枝。僅露頭部。匪上岸時。在小船瞥見。仍將之捕獲。並將船工徐林二人擄去向雞籠山而遁。

鄧厚財中途失財慘錄

九江人鄧厚財。年三十三歲。其妻趙氏年三十四歲。夫婦同在原籍耕耘度日。素來勤儉持家。尚堪溫飽。惟該處邇來匪氛甚熾。特挈眷避往安徽。暫行棲止。奈無相當職業。進益無望。所帶川資。漸次告罄。生活上大感困苦。聞滬地可謀事。手中拮据。不能起程。遂將所生僅及八個月之幼子賣去。得價洋三十六元。即偕妻趙氏乘招商局江靖輪船來申。不料抵南適時。適值午夜。鄧與妻趙氏正熟睡之際。忽來竊賊數人。乘機下手。將其網籃內所藏之洋二十四元。及衣服草帽等物。一併竊取而去。迨翌晨鄧覺察後。因所帶財物失竊殆盡。抵滬後。無計謀生。夫婦二人。相與抱頭痛哭。正欲同投大海。被同船人瞥見。急即拉住。用言勸阻。有搭客鹽城人郝雨林者。在該輪散步。蹊蹙艙畔。偶見有旅客戴金林。曹長華。劉狗子。魏長江。等四人。正在圍聚賭博牌九。意興頗豪。內有

一人頭上所戴草帽。即係鄧所失竊之原贓。乃告之於鄧。立向交涉。斯時戴等亦已發覺。事為郝所露風。若輩即舉起喧鬧。與郝為難。當為該輪船頭目徐仁貴等聞聲趕來。察詢前情。殊為不忍。立將戴等四人拘住。於該輪到滬後。一併交由招商局南棧視察處。轉送警區報請澈究。以儆刁惡云。

輪上破獲拐匪

日清公司廈門班嵩山丸輪船。日前停泊該公司浦東碼頭。上午十時許。有救濟婦孺會陳調查員等登輪查察。搭客中有男婦兩人。及二少女。形跡可疑。續向若輩逐一盤詰。破綻畢露。遂一併扣留。電知水巡捕房。捕飭派華探黃松生往將四人帶至捕房。經捕頭隔別預審。據男者供稱。名唐阿四。年四十四歲。蘇州人。前在泰安棧做事。現在會樂里四弄妓女雪妃處充下脚（俗呼燒湯）。家住八仙橋殺牛公司附近同康里六十五號。該婦是吾妻。因欲赴廈故吾送之登輪云云。又據婦供姓唐桑氏。年三十八歲。蘇州人。阿四是吾丈夫。彼於十年前與吾發生口角。我憤極。帶同親生女阿順（即兩少女中之一）不別赴廈門幫傭度日。時經十載。近接吾丈夫由滬來信。故於本年六月間母女到滬。現仍

帶女回廈。另一少女菊英隨吾赴廈遊玩等語。捕頭聞言不信。再加嚴詰。該婦詞窮始吐露真相。續稱吾在廈門股采河地方雙蘭么二堂子內相幫。擄頭名潘老大。嗣有業縫衣匠之雨人鮑華林者。與吾研識。日久情深。彼向吾談起有一外甥女名董菊英（即所獲之另一少女）。年方十五歲。姿色不惡。我乃乘機擬將菊英介紹於該堂子內賣淫。鮑首肯。遂赴雨與菊英之母接洽。亦表同意。言定身價一百二十元。押期一年。先付洋五十元。尚有七十元。約於本年十一月付清。本月初十頭。由其母將菊英送至上海。本定乘廈門班廬山丸輪船往廈。嗣因天雨。鮑華林一人先去。我等於今日動身是實。又據少女董菊英供年十五歲。甯波人。父親名財發。做撐船生意。數月歸家一次。家中祇有一母。我在原籍江東頭和豐紗廠做工。最近母親偕我到申。今日不知何故。由該男婦（指唐阿四與桑氏）帶我出口等語。又據一少女供。名唐阿順。年十七歲。蘇州人。唐阿四及桑氏是吾親生父母。因十年前父母互相不睦。我母將吾帶至廈門。嗣我年歲長大。由人教我學習唱戲。迄已三年。已學得平戲小調等數十曲。每當華燈初上。我即偕一拉胡琴者（俗名烏師）。兜跑各館子唱戲賺錢。兼亦操皮肉

生涯等語。捕頭核供。以案情大白。幸董菊英尚未墮落火坑。而唐阿順亦正可乘機拯救使之脫度下等生活。當於午後命華探程永年將唐阿四夫婦解送地方法院訊究。兩少女亦帶院設法救濟。

濟南輪上查獲可疑男女

太古公司香港班濟南輪船。十日上午十一時。行將起棧出口之際。救濟婦孺總會調查員陳少廷林詠芳二人。登輪調查。嗣見統艙內有一身穿西裝之年老男子及一老婦。帶有一年輕少女。與男女兩小孩。形似拐匪。遂向若輩盤詰。詎彼此言語不符。情極可疑。當即一併扣留。用電話通知水巡捕房。立派華探黃松生。往將大小五名帶至捕房。隔別研訊。據男供稱。名楊壽來。年五十三歲。廣東中山縣人。前在德律風公司充管事業。業已退職。妻亦逝世。現與孀婦王氏（指老婦）研識。同居於開北虬江路五七二號。家有兄弟三人。住於香港。均無子女。故吾出資購買男女兩孩帶港。送與兄弟為子女。少女楊阿妹。亦係於八歲時由吾資買為女。今日送我登輪。並不赴港等語。繼據老婦供。姓王氏。年四十八歲。北平人。夫早故。遺下二子一女。長子阿名同。年十八歲。在

電話局學習接線生。次子阿松。(即所獲之男孩)年七歲。女名阿囡。(即所獲之女孩)年十歲。均吾所出云云。又據少女供。名楊阿妹。十六歲。廣東人。所問均答不知。又據男孩供。名阿松。年七歲。天津人。父母均住法租界。地址已忘。家中兄弟四人列三。我於兩星期前到該婦(指王氏)家。該婦並非吾母。今日不知將吾帶往何處。又據女孩供。名阿囡。年十歲。甯波人。嘗聞我母(指王氏)談及。我於嬰孩時。由母寄住於人家。至四歲時方始抱回。不知我是否王氏所生等語。捕頭核察案情。以五人所供。大不相同。且大人與小孩之方言。有粵語。有北方語。有甬語。尤奇者。王氏所稱兩孩係親生子女。而男孩竟否認伊為親母。女孩對王氏亦有懷疑之處。並不直認作親母。顯見不盡不實。遂於午後二時。命探吳榮生。將大小五人。併解地方法院訊究。

碼頭賊

黃包車夫鄭世懷。因在碼頭招接旅客。乘間竊盜財物。為事主報告水陸巡警。當由水上公安隊一區三隊偵探符正才將鄭拘獲。而鄭在公安隊所控。為其持有市公安局偵緝隊領班單斌及法捕房包探卜正龍包庇。曾用洋四百元等語。一區三隊當將

鄭世懷解送市公安局查辦。經公安局司法科研訊。鄭世懷供。遭符正才私刑吊打。逼令扳咬單斌及卜正龍等語。此案遂移解地方法院訊處。但單斌卜正龍情實不甘。乃延律師具呈地方法院。告訴符正才為教唆誣告。二十七日經地方法院王檢察官傳原被之水陸偵探預審良久。認水警偵探符正才。實有陷害陸警偵探單斌等事。故命將符收押。聽候查明核辦。

大吉碰損江靖輪案解決

本埠大達公司大吉輪船。前將江靖輪船首碰毀。茲悉大吉船身亦受微傷。因此雙方互執理由。懸案竟逾多時。後經航業公會虞洽卿等出為調解。江靖輪修理銀二千一百八十兩。由大吉輪方面貼子三成之二。即規銀一千四百五十兩。慶事云。

帆船遇險

九月十一日上午十一時許。吳淞口獅子林炮臺附近。有一大帆船遇風失事。遂漸下沉。船貨飄流四散。且有呼救之聲音甚慘。被炮臺守望兵聞聲瞥見。即以電話報公安第七區。由楊區長通知吳淞口救生局。立派救生小輪前往援救。旋與炮臺兵士幫同施救。當將已沉之帆船拖近灘邊擱淺。全船裝載之番麥子數

百包。已漂失大半。船夥四人均被救。惟其中有老大名郭利狗。因驟水過多。早已身死船中。尚餘番麥子百餘包。另雇駁船運滬卸。

關於國內航業之設施

浙航政局擴張內河航輪

浙省建設廳航政局承租招商局內河輪全部營業。進行發展其浙省航業。已誌本報。近日由總理陳順通。協理盛蓮年。滬經理張樹聲等。協議爲進一步的擴充辦法。茲將近訊。分誌如下。

(一) 開闢上游航綫

浙江之錢江上游。如餘杭。富陽。金華。蘭谿等處。爲浙省商運繁盛之區。而無通行准班之輪。殊與交通商務之發展上諸多窒礙。該局承建設廳之主旨。籌擬添闢此路上海航輪。由總理陳順通。張樹聲等議定。將錢塘上游劃分六條航路。茲擬先開二線或三線。以便餘杭等處貨客可直接到上海。陳順通昨已親往杭州。與總商會商實行辦法矣。

(二) 派定現行各路

該局接辦以後。現時已將全部航綫。支配開行者。茲特分別

貨。一面由船夥通知郭之家屬到港收尸云。

如下。(一) 滬杭班。派恆仁輪。利亨輪。(二) 申湖班。派恆吉。利源。(三) 申蘇班。派河安。公隆。(四) 蘇杭班。派利航。利川。恆升。(五) 鎮江班。派駿發。恆通。河寬。(六) 錫澄班。派泰昌。裕仁。(七) 錫溧班。派建元。(八) 嘉湖班。派德和。(九) 常溧班。派新永平。(十) 常青班。派瑞順。(十一) 蘇蕩班。派翔島。(十二) 滬嘉班。派飛龍。(十三) 滬長班。派飛馬。此外尚有永固派行楊巷。新安派行平硤。駿豐開駛埠頭。學利行走之硤石。而洪安輪則租出。恆豐則在修理中也。

(三) 革除各埠陋習

該局辦事取廉潔主義。對於各埠運貨水脚。以便利客商爲主。打破一切回扣等陋規。又復嚴令各埠分局。於出售船票。一律按定價實收。取消歷來洋水剝削之惡例。如有違犯。查出須重懲。按售票貼水。爲內河輪最劣之積習。牢不可破。今該局嚴革此弊。從此行旅可免受意外損失之痛苦矣。滬局長張樹聲治事。尤嚴

正不苟。凡各處往來文函。無論如何繁忙。不許壓延片刻。須當日辦清。故該局充滿朝氣。而前途甚覺樂觀。查該局全部營業。年有四十萬元。今浙中新路開行。聯運辦通之後。可望增加收入云。

三四兩號市渡輪落成下水

市公用局為發展水上交通便利。浦江東西市民之往返起見。曾於上年訂造高速度大號渡輪兩只。行駛浦西南京路外灘與浦東西渡慶甯市東溝間。成本較其他小火輪高出十倍。而票價仍沿十年前舊價。故各方面無不認為價格低廉。穩快舒適。惟高橋市民以其地與東溝相距不遠。而新渡輪未能達到。引以為憾。故市政府責成公用局積極籌辦。展長高橋航綫。該局奉令後。即於本年六月十日與合興廠訂約建造第三第四渡輪兩艘。備駛高橋之用。每只造價連發動機約七萬兩。其構造長一百零八尺。寬二十尺。高八尺六寸。吃水五尺。馬力二百匹。載客六百。人。速率十一海哩。較原有一二兩渡輪設備置更加改良完備。並參合最新美術思想。即如電燈門開關等均係向德國名廠訂造。精美堅固。該輪訂約後。即由合興廠積極興建。已於九月八日下午二時半下水。是日市政府代表市銀行經理及該局秘書科長

技正等均前往參觀。對船身構造及下水情形莫不認為滿意。該局為免除虛文起見。並無擲瓶及其他禮節。該廠對於公用局說明書及圖樣上所規定用料尺寸根據其數十年之經驗。自動代為放大加寬。從未因此要求增加造價。在造船業中殊為難得之事。其熱心贊助市政建設事業尤為可嘉。又上海海務所日工程師亦曾於前日前往觀察。認為東方渡輪中最優美者也。

內銅沙燈船暫行移去

中華民國海關海務科巡工司奚佈告云。本巡工司查江海關稅務司所屬界內長江南水道口九段（俗名內銅沙）燈船。暫行移去。另以燈船代之。合將其情形度勢。開列於左。長江南水道口九段燈船。約於本年十月七日暫行移去。另以燈船代之。屆時不再通告。所有另代燈船。飾以紅色船旁。并無名字。上置四等透鏡白光燈。每十秒鐘。明五秒。滅五秒。晴時照見英海哩十一哩。若遇天氣晦暗。或大霧時。每十五秒鐘。敲警霧鐘一次。自日落至日出時。在船首高有十二英尺之處。懸掛白光燈一盞。以示船首方向。一俟九段燈船修理工竣。仍行設置原處。即將代用之燈船撤消。屆時亦不再行通告。至海政局印行第一號海道圖。應即更正。

爲此合即運行通告各處船隻。務宜留心詳記。以免疏虞。勿忘勿忽。切切此佈。民國十九年九月四日。

麵粉運津價格減低

麵粉運往北方平津之禁令，已由海關佈告解禁，即日自由裝運，各輪船公司聞訊後，紛紛競爭營業，外商各輪船公司已將運費減低，日清大連各輪船公司亦已照減價之新章實行，日前福建九出口赴津，裝有麵粉八百噸運往天津，此爲解禁後出口麵粉之第一批，現因外國舶來麵粉進口日衆，故財政部有將麵粉出洋禁令解除之意，現尚在考慮之中，不久或可見諸明令云。

蘇州擬建築輪船碼頭

建設局長魏祖摩，前以盤門外輪埠年久失修，損壞太甚，爰特計劃重行建築公共碼頭，俾旅客上下及貨物裝卸，得以免除危險，茲悉魏局長復以盤門外亦輪局林立，各小輪及拖船，多停泊南濠河埠，既易損壞官塘駁岸，而旅客上下，亦危險堪虞，故擬在吊橋附近，亦建一公共輪船碼頭，擬定面積闊二十英尺，長四十英尺，昨已派取縹股王芝祥沈宗基前往查勘相當地點，俟地點確定，即呈請建設廳核示辦理。

准鹽輪運暫行辦法

財部頃公佈准鹽輪運暫行辦法，茲錄原文如下：(一)兩淮區域內鹽斤如由輪船裝運，須依照左列事項，報由該管鹽運使或運副，呈明財政部鹽務稽核辦，甲、請運商名或公司牌號，乙、輪運理由，丙、鹽包斤數，丁、承運船名，戊、一次運竣或分批起運，己、起運或卸運地點，庚、經過海關若干處及其名稱，(二)前項輪運鹽斤經核准後，除由部電令各海關遵照外，該管鹽運使或運副應將本部頒發之護照填給護運，其由運副轉請核准者，並須知會運使查照，(三)各海關遇有前項輪運鹽斤報驗到關時，查明輪載鹽斤與護照所填數目，暨本部電令，均屬相符，即予放行，(四)前項輪運鹽斤如未先經該管鹽運使或運副呈奉核准，及未領有本部護照者，一經查出，即行扣留罰辦，領有他項運照或由該管鹽運使運副補行呈明，均作無效。

東北擴張航路

松花江上游，由哈爾濱至吉林間及由哈爾濱至嫩江間，近年向係風船航行，江輪早已完全不通，東北聯合航務局，爲擴充營業起見，決計航行以上兩線，現已派出測量師及江道調查隊，

查勘以上兩線江道水量之深淺，以便行駛江輪，按近數年，松花江上游之貿易，日漸旺盛，哈吉哈嫩兩線航行之後，不但商業得以此繁盛，即航務局之營業，亦必有極大之發展也。

松花江航商大團結

本處松黑烏三江航業，春初極不振作，近班航輪，大部賠本，連班航輪，先時尙有利可圖，最近因競爭者多，同業互相減低運費票價，并開出輪隻過多，遂致亦無利可獲，現在松黑烏三江航輪，計東北航務局官輪六十餘隻，廣信官銀號官輪十餘隻，東西輪船棧房十餘隻，奉天儲蓄會十餘隻，此外私人經營者不下百餘隻，帆船小輪猶不在內，故綜計在四百隻以上，船隻既多，爭利愈烈，將來航業前途，頗可危慮，近日航業公會改組成立，正謀救營之法，庶免同歸於盡，故前昨兩日召開大會，凡各輪主均皆到會，商討結果，咸皆贊同救濟，當決定所有松花江內華商輪船，一致聯合組織一大託辣斯，即以各輪船為股份，共同營業，并定三大綱：(一)運費絕不增漲，惟價目劃一；(二)同業加入者，其人員不裁，酌量委用；(三)由船東大會主持一切，不受任何方面支配，辦事地址則在航業公會，不設首領，以船東大會為最高執行機

關，所有加入航行之船隻，聽命於該會，會中取會議制，遇事開會決定，而由主席評斷之，加入之家數，除私人不計外，有東亞，廣信，奉天儲蓄會，東北航務局等，尙有三數家在徵求意見中，諒亦可加入，其通用條例及大綱，一俟東北聯會航務局董事長沈鴻烈到哈，即行開會審定，沈已有來電謂日內即啓程來哈矣。

赴崇明輪船兩港不停

本埠行駛北沙之各輪船公司，九月二十七日奉崇明縣訓令云，為令遵事，案照本月二日日本政府召集全縣各機關團體會議，開治安緊急會議，據出席會員各區區長，提議取締各輪船行駛夜班，以防宵小混跡，而維治安，經議決由縣政府佈告禁止，輪船行駛夜班，並分令各輪船公司，各區公所知照等因，查邇來時局不靖，鄰封匪盜猖獗，本縣為防範嚴密起見，自應查照議決案，嚴厲執行，除分行外，合行令仰該公司遵照，所有行駛本縣輪船，不論經過何埠，一概不准於夜間入境，如有違抗，准由該管區公所查明扣留，毋得玩違，切切此令云云。各公司奉令後，即在上海航業公會集議辦法，議決結果，以崇明所屬之廟港、鴉港等，由滬出口至該處，勢必在夜間，倘改為日間，必致顧此失彼，本難

更改，既關地方治安，責任甚大，準將經過畧明縣屬之兩港間暫時一律不停，以遵命令云。

農鑛部將設魚業行政局

我國漁業，向以洋海出品爲大宗，足供全國食用而有餘，其生產力較陸地有過之而無不及，近年來漁民益衆，漁業益形發達，據漁業中人云，江蘇全省有大小漁船八十餘萬艘，浙江則有百萬以上，其他如閩粵等省更較江浙爲尤夥，是項船隻，大號有帆七八道，其次五六道，最次三四道不等，無如漁民向來僅恃少數保衛團爲之保護，保衛團則設局於山島，專爲漁民間排解爭囑，無異陸地之公安局，凡輪船在洋海間捕魚時，保衛團即失其效力，故漁民不惟時遭海盜之侵凌，而外人越界捕魚之事，亦時常發生，無可如何，農鑛部有鑒於斯，故特委前七省漁業保衛團督辦白樂福爲漁業，行政視察專員，并問白氏對於漁業行政頗多研究，本年曾建議該部整頓漁業辦法，深得部長嘉許，現在漁業登記規則及各項施行細則等，業經上次國務會議准予備案，目下農鑛部正在積極籌備，一俟手續完畢，即行發表，又聞此次整頓漁業辦法，先由江浙兩省先行着手開辦，并在滬設立漁業

行政管理局，各重要職位人選，業經訂定財部亦派茅道靖司長協助進行云。

水巡隊請舉辦船戶登記

上海市公安局水巡隊自新隊長徐查接任以來，鑒於邇來綁票匪徒，時將綁得肉票藏匿船中，以致破獲非易，船戶良莠不齊，亟應舉辦船戶戶口登記，以資稽查，業已詳敘理由，呈請袁局長鑒核施行，現已發科妥議，復候下次局務會議時提付討論云。

淞口外旗台暫停懸旗

吳淞口外江海關本設有旗台一座，派有專員常駐該台，如遇新水道之水勢深淺，懸旗表示，以示航行，茲因該台年久失修，現由港務長谷利恩，呈准雇匠修理，昨已佈告各航商，自十月十日起，所有水勢深度符號，暫停懸掛七天，至漲水球號，則仍照常懸掛云。

縣建設局取締內河小輪

上海縣建設局吳局長，以現在本縣境內行駛之內河小輪，爲數不少，其中難免有不遵航章情事，茲爲整頓航政維護旅客安甯起見，爰特擬訂內河小輪取締暫行規則及登記暫行條例，

業已擬就，呈報縣政府，俟核准通過後，即通令各小輪公司一體遵照云。

俄艦檢查我商輪

哈爾濱通信，九月七日，蘇聯軍艦五艘，自烏蘇里江順流下駛，抵三江口時，拋錨泊於口外，歷四日夜，始溯江駛往黑河，當停泊四日中，我商輪經過時，其海員則向空鳴鎗，觀我船員旅客之倉皇而笑樂，幸不久駛去，否則烏黑江航又將中斷矣，詎十七日，復有俄艦夏爾海克，沃洛列甯兩艘，由謝米諾夫斯喀牙軍港駛出，與砲艦拉比羅號互相聯絡，行駛於同江外方，往來於莫力洪，徐爾固中間，逼近我拉哈蘇蘇海關，一遇我國商輪經過，則揚旗制止，派海員乘坐小艇，登船檢查，見有白俄人或未帶護照之俄人，即行扣留，檢查時間，往往延宕至數小時之久，我商輪以處其勢力範圍，不敢與較，遂致烏黑江航近數日中大受影響。東北航務局前日得有電報，已電請黑河市政籌備處長張增壽與俄交涉，又烏黑兩江沿岸航行標照，去歲俄軍犯境時，多被俄軍過江砍毀，近日烏蘇里江水瘦小，航行困難，我商輪如一經傍近俄岸航行，為俄軍瞥見，輕則開鎗，重則扣船，俄輪則可橫行江道，

雖貼近我岸，亦無敢阻止者，故黑龍江當局已飭張壽增與俄水道局長交涉，籌議修復標照辦法，按黑烏國際河流，在民國十六年組有委員會，專辦修理江道標照，及勘劃航棧事宜，去歲因東路問題發生，委員會未能開成，今歲國交尚未正式恢復，修理江道事，尚不悉俄方持何態度也。

市政府力爭灘地

市政府以上海黃浦江兩岸新漲灘地，為滄浦局攬收升科地價者，歷年已久，以致市之土地行政暨財政部管轄漲灘，均有絕大妨礙，查滄浦局之設立，係根據於辛丑和約附件及光緒卅一年改訂之修浚黃浦河道條款，本末賦予該局以辦理灘地升科之權，惟該局暫行章程，續加條款第十二條中，有滄浦局得發給升科收銀單據之規定，但據該局所印行之辦理滄浦局章程載明，係上海商總會條陳，各國駐京公使認可，一九一二年四月初四日，經中國內閣總理略為刪改，尤准照辦，是則此項章程，並未經政府正式核准，其事明甚，市政府前在滄浦局擬將所積升科餘款移購沙田案內，曾疊咨外交部及江海關監督公署，設法制止，旋據江海關監督公署復稱，准梅稅務司函復，以為滄浦局

程內容，實有令人不能滿意之處，前項升科費，本不應包入滄浦局收款項下，並稱曾向中國官廳，提議修改章程，將升科費用餘之款，交還中國政府等語，是則此項章程之不合，該局固自知之，且自行建議修改，現在關於港務整個計劃，已由院令飭交通、財政、海軍、鐵道、工商、外交各部，並建設委員會會同擬訂，對於滄浦局，自必同時計及，用特臚叙理由，呈請一併交議，將該局暫行章程迅予修改，所有沿江濱海之漲灘，一律改由財政部處理，依法放領，再由市府照章徵費，准予承租管業，其該局以前所攬收升科地價積成之款，亦令其推數解歸該市，以供市政建設之用云。

浦東外商碼頭之應設法收回

外商在浦東沿岸所建築之碼頭，市執委會曾經提議，應設法收回，以便恢復國權一案，曾經市港務局，會同有關各局，派員調查，並設法先行整理岸線，茲聞港務局對於浦東外商建築碼頭，將現行市民租用岸線規則，頒發浦東沿岸設用碼頭棧房使用沿線之中外商人，令其來局訂立合同，繳納岸線押租等費，以着手整頓，但以本市商民，對於岸線規則之租用兩字滋生疑慮，每多觀望不前，况浦東各碼頭八九均為外商違章建築，委係

侵略行為，查其私建碼頭，共有百座之多，岸上所用地畝，自數十畝至百畝以上，泰半係屬道契，並且各自築有圍牆，僱警守衛，並無道路足以通行，一旦而欲收回，不特如許碼頭在短期內無此鉅款可資給價，即岸上土地既為外商佔有，道契不易取消，則碼頭通路問題，亦屬無從解決，况浦江東西兩岸，關於建築工程，核准之權，尚在海關理船廳，及滄浦局三數客卿之手，港務行政劃歸市辦，又未得中央核准，致浦東地方雖非租界範圍約章，亦無准許建築明文，而外商自由建築，日增月盛，殊無取締之方，處此情勢之下，該處外商碼頭，其原有者固鮮即行收回之希望，而未築者更無預先防止之可能，現在該局從事着手整理，一俟辦有頭緒，再定相當時期，召集有關各局，共籌進一步實行收回之計劃云。

港務局收回南市碼頭近訊

南市自十六舖起至董家渡止，向由大達輪埠公司，大通地產公司，民興輪埠公司等承租岸線，建置碼頭，經市港務局疊次與各該公司商洽，估價將各碼頭收回，除民興大通均次第移交外，惟大達公司因補貼損失款項，必須現金一次收足，未能解決，

致未實行移交，現已由市府將貼補大達大通損失費，以六成付現金，四成給市公債，當經大達大通兩家同意，故港務局業於九月十九日將大達各碼頭繼續收回，是收回碼頭案，已告結束矣。

定海水產學校實習漁輪舉行開幕禮

浙江省立水產科職業學校，由上海大中華造船廠承造實習漁輪一艘，已於本年三月十六日下水，嗣因配備機器辦理駛車驗收各手續，始於八月十五日，將各項工程完竣，現該兩漁輪已駛抵定海，即舉行開幕禮，招致各界人士參觀，應招者絡繹不絕，咸謂形式新穎，機器結實，外觀壯美設備齊整云。

華茶大批運歐

日前大英公司郵船出口，本埠有巨額新茶裝運英國與西班牙，共計八千餘箱，又有老太古輪出口，亦運去四千餘箱，價值百萬元，惟湖絲運歐去路週日忽然減退，每月正班船六艘開出，僅運去一千四百百件云。

華工由廈門赴南洋英屬大減

南洋英屬新加坡殖民地政府，以錫礦停工，樹膠跌價，工廠多停閉，又金價飛漲，物價低落，生產阻滯，失業者衆，華工本已失

業不少，且工資低廉，恐馬來工人受排擠，更增失業，乃頒布限制華工在海峽殖民地各處進口三個月，限制期自八月一日起至十月三十日止，此三個月內，廈門汕頭香港三埠航行馬來英屬輪船，每月限制人數，南洋華僑大都閩粵人，尤以閩南人為衆，故廈門限制較寬，航行廈門馬來間之六輪公司每月共限載華工四千三百三十八人，十四歲以下童子在外，茲查自八月一日起，迄二十七日止，由本埠開往新嘉坡輪船，為金生·安慶·豐平·金馬·安東·地刺華·廣東·大廉巴·萬福士·安徽十艘，金生八月三日開，載客五十名，安慶六日開，載客一百二十五名，豐平八日開，載客四百零二名，金馬十日開，載客三百七十一名半（小孩半名），安東十三日開，載客二百七十五名，地刺華十三日開，載客一百二十名，廣東十九日開，載客一百二十名，大廉巴二十日開，載客二百五十四名，萬福士二十二日開，載客二百八十五名，安徽二十七日開，載客二百二十五名，綜計載客二千三百二十七名半，僅及英政府月限載四千四百三十名之半數，初金生輪啓行時，普通船票每名為二十元，至安慶則加至每名三十二元，安東以後，又續加五元，為三十七元，此為船公司批發之價，如照

客棧及船票號售出，非四十元不辦，聞各輪船公司向擬每名加至六十元，似此情形，不必英政府限制，一般渡洋者，亦必興望洋之歎矣。按和通公司，原有豐慶·豐平·豐華三輪，每月限載客八百一十名，自限制華工入口後，公司之豐華輪，只航仰光新嘉坡兩埠，豐慶輪則在香港入塢修理，故八月份僅豐平輪駛行廈門新嘉坡一次，載客四百零二名，比英政府所限制之額，且少四百零六名，和盛公司之雙美輪，在仰光已停泊一月未來，永茂生代理之怡和公司，原有活生，吉生，南生，金生，瑞生，源生六艘，每月限載客四百六十名，八月份亦只金生一艘開廈，僅載客五十名，其中輪數客數較多者，為太古洋行，其輪四艘，載客七百四十名，然比較英政府限載一千六百十名，已減少八百餘名矣。據船票途中人云，七八月份渡洋者歷來甚少，此去秋涼，或可較增，然船票昂貴，南洋各埠生產跌價，工廠多停，失業者衆，逆料本年度出洋者，初不必英政府限制，已有自然減少之可能云。

整理川江航路

川江航業，近年漸被日英美洋商侵奪，華輪幾排斥殆盡，交通部特商准川省政府，設立航務管理處，責成整理川江航道，擴

充華輪，籌辦以來，航務處已在渝設一段，及泯江到涪州嘉定，沱江瀘州之內江段，嘉陵江之重慶合川段，涪江之遂甯合川段，為最險要處，已各設立標杆，派駐水手，懸掛信號指示航行，而於大灘則置小船壓淺，於灘險滑口，則設靶球，以示趨避，在重慶宜昌中段之空嶺灘，為川江最險之處，二十年中，僅此一處失事船達三十餘艘，現決定將此險灘怪石暗礁，一段疎鑿，一段炸轟，茲已商定海關巡工司，准十一月淺水期往炸矣，刻已准備將工作材料，運往該處云。

修造民船業四明運駁業簽訂四條件

本市修造民船業工友，前因要求改良待遇，向廠方修造民船同業公會提出條件三項，正在商洽之際，工友等於八月二十三日突然宣告罷工，後經市黨部及第五區黨部調解，結果增加工資八分，遂告復工，惟修造民船同業，以所造船隻全係四明煤石運駁會同業託造，遂轉向該會要求增加工資一成二，增加飯資數分，而四明煤石運駁同業，以事前並未徵求同意，不允照加，並向修造民船同業要求罷工期間所受之損失，遂致發生糾紛，昨由市商會召集雙方到會調解，簽訂條件四項，(一)工資每

工增加大洋八分，(二)修造民船同業公會應向四明煤石運駁同業公會具函表示謝忱，(三)以後修造同業公會與工會方面發生交涉情事，須得四明煤石運駁公會之同意，(四)本調解結果自九月十三日起實行。

海岸求向台限十月月底完成

海軍部令飭吳淞海岸巡防處，籌設無線電求向台，並擇定地址於吳淞口附近之九段南匯嘴普陀山三處，使海岸紆迴之海口，遇濤霧中，艦船行駛，不致有錯誤方向之事發生，所有英國馬可尼廠出品 M.C.H.T. 式之求向器，亦早經運滬，茲聞該三台，海部限令十月底完成，全部經費，俟落成通電後，共需七萬餘元。

招商局將代辦威海運郵

招商局接交通部令，對於威海衛收回後，太古公司運郵合同，業將期滿，囑由該局派輪替代，供運郵件，聞該局北洋正班，有新銘新豐二艘，添繞威海衛，則每星期可往返一次，昨特函商郵政總局，可否按照英政府與太古合同成例，每年津貼四千元云。

市公用局不准商辦長渡

泥泥渡渡夫因公安局有將該處渡口收回官辦之計劃，生

計方面，不免發生影響，因於日前呈文市公用局，籲請收回成命，茲據市公用局秘書處某君，謂渡夫呈文，業已收到，惟此項計劃，完全係市政會議所決議者，此次該局積極進行，亦係市府敦促之故，惟市府之所以亟亟欲收回官辦，亦純為整頓各長渡渡口起見，蓋目下浦江八長渡，腐敗已達極點，此項事業，有關每日數萬行旅之生命，設不加以整頓，殊失市府改造之職責，况公用局原定計劃，對於官辦以後之渡夫生計，亦已兼籌並顧，渡口事業，原屬市有，渡夫等誤以為世襲事業，未免錯誤，故此請求，公用局方面業已批駁不准，又謂市公用局對於收回爛泥渡一事，所有建築等項，刻亦招商投標，業已竣事，適方在開始進行中，預計完成，當在明年二三月間，至於所造渡輪，亦極完備，較之現有各渡口之行駛狀況，相差何啻天壤，而對於渡客之安全，猶可絕對担保者也云。

總稅務司籌設葫蘆島威海衛海關

稅總務司梅樂和，於九月一日，乘海關海新巡洋艦離滬，外傳赴香港赴安東大連，傳說不一，據總稅務司署職員某君談，梅氏係赴葫蘆島，視察海港，籌備設立海關，便道赴大連調查關務，

因大連係一特別區域，各貨運赴該地，海關待遇與其他運赴天津等各地為異，一物一稅，驗貨方法亦不同，此次赴彼調查，將謀有所改善，梅氏歸途，並將赴威海衛視察，俟十一月一日收回後，亦將在該地籌備設立海關，至赴港晤港督協商在九龍設關事，年前曾有此議，梅氏返滬後，恐一時無暇前往云。

長江華輪復業

在共匪二次侵犯長沙之時，中央為派員入湘，協助何健剿匪，曾令本埠各華商江輪，開京待命，業有一週，近日犯湘之共匪已被湘軍聚殲，長沙已安，現在已無調派大兵入湘必要，在京各江輪，經招商局三北等之請求，已得交通處之允許，將江華、江新、江大、江安、新甯興、江靖、公平、華陽、廣大等輪全行放回上海，以便恢復長江航業，招商局接得放回全部江輪消息，即議決，於十日起，將該局之長江輪，全部復業，以江靖開第一船，仍行一四三六正班，三北公司近因長江去貨漸擁，特約海輪衡山、龍山二船，加入長江內行駛，以應客商需求，又以新甯興輪放歸，准定十日起，將該船派開正班，上游方面，則派鴻元鴻亨行駛云。

航商繼續反對買關准單增費

航業月刊 內國航訊

上海為通商大埠，每日商輪往來甚多，各船有因班期所限，貨物又多，或進口延遲，而必須如限出口者，不得不開夜工裝貨，照例須向海關請領「買關准單」後，方能開作夜工，此項買關准單，原定每月每次納稅十兩，今江海關忽公告增費，須照原額加百分之八十，滬航商聞而大駭，聯名呈請免加，已經海關駁復，昨日滬航商又二次公呈反對，大有不達取消目的不止之勢，茲將此事詳情，分誌如下。

(一) 海關堅欲加費

江海關此次增加買關准單費，原定每次稅銀十兩，今欲漲至十八兩，經滬航商全體會議，以航運衰頹之際，甯堪再增負擔，即由航業公會名義，函總稅司請予免加，總稅務司復函謂，買關費定在六十年前，今因物價騰貴，不得不增加，並有買否悉聽航商自便，表示勢在必行，各輪公司再無干涉加費與反對餘地。

(二) 航商二次反對

滬航商接得總稅務司來函，即召集全體會議，對於來函所述，決再陳述，仍以全體航商具名，函致航會，請轉致稅務司，力請將加費取消，其原函略謂，接來函知各航商請求稅司，收回增加

買關准單加費一節，竟不蒙容納，殊深悼感，而細譯總稅務司復函中，其解釋不能免加之理由，無非買關費定在六十年前，今則物價騰貴，費用浩大，以比例推算，不得不增，又稱，買否聽航商自便云云，竊念國家設立海關之原則，在便利商運，商人盡納稅之義務。國家盡保護之責任，而海關之經常費，初不以稅收為比例，豈能以增加瑣屑開支，而便加收稅款，若以海關費用為收稅標準，則各項稅則，勢將隨時增變向日之定率矣，我航商費巨大之資本，為國家發展交通，為商貨運輸樞紐，而平日於船期往返，即不啻為他商貨物之血本，一有延擱，即血本坐損，而力求迅速，趕做夜工，請領買關准單，無非為免受巨損，便利商運耳，况航輪對於海關，負稅已極重，如噸鈔有稅，驗船有費，循至餉單准單有稅，薰船等亦無不有稅，年來大局不靖，一遇戰事，華輪帶徵軍運，停航較業，習以為常，航業瀕於破產，國家不加維護，竟驟欲加收買關單費至百分之八十，海關對我航商，跡近苛刻，(下略)應請貴會再函總務司力爭，務將增加買關准單費，免予實行，以維垂斃之航業云。

南華輪船股份有限公司

上海 宵波路 九號
 電話 一七五二一六
 電報掛號 Southsteam
 總理 劉石蓀
 船務總管 趙甫臣

政記輪船公司

航駛中國各口埠

地址 上海法界天主
 堂街四十八號

電話 一六七九二號
 一九七五三號

經理 王伯芬

外國航訊

中澳直接通航

中國至澳洲，向無直接通航之船，凡華僑之往新金山雪梨木曜島等埠者，多須到香港或日本轉船，即我國運澳貨，亦不能直運，手續周折，駁運艱難，近頃上海方面，對澳出口貨漸多，而華僑往新金山各處者，亦日衆，英商澳東輪公司，爲謀擴展對華航業，特將中澳航路，打通上海，開闢中澳直行郵船，爲南太平洋航輪通行中國之新紀錄，茲將詳情，分誌如下。

(一) 派定三郵船

澳東輪公司之開行上海班，已派定九千噸級之郵船三艘行駛，一名丹達，一名諾佛，一名聖亞平，規定每月派一船至上海，而且爲有定期之正式郵船，其營業以運遞郵件，塔載旅客，兼裝貨物，上海方面，已委定大英輪公司爲總代理，一切貨運塔客，均由該公司簽發提單船票，頭班輪已派定諾佛號，茲接得新金山來電，准定十月十一日進口，十二日開始赴澳，從此滬上赴澳貨客，可免至港日轉船之煩苦矣。

(二) 規訂航程線

中澳直航郵船，其路線已經訂定，自上海出發，經香港，新加坡，至白立斯朋，到木曜島，再往雪梨，而後抵新金山，對於南澳洲之烏克蘭，惠林登，各埠去貨，亦均轉載聯運。

(三) 中澳水脚價

中澳已開直行船，該公司於上海去貨，平日以礦砂，荳子，茶葉，皮革，等貨爲多，已擬定運價，茲查紀如下。

貨別	往雪梨	新金山	福里孟太	惠林登	烏克蘭
礦砂	吾兩	吾兩	叁兩	叁兩	二五兩
荳子	古兩	古兩	二五兩	三三兩	二〇兩
猪鬃	古兩	古兩	二五兩	二六兩	二五兩
生仁帶壳	二九兩	二九兩	一〇〇兩	三〇兩	二〇九兩
生仁	古兩	古兩	二〇兩	二六兩	二五兩
皮革	二〇兩	二〇兩	二五兩	二六兩	二五兩
茶葉	古兩	古兩	二五兩	二六兩	二五兩

(四) 日輪亦爭航

本埠日商大阪公司鑒於外洋船中有空拋停航者，爲調劑

航業計，決定添行中澳班輪，此事已在協議中，開將先派三輪開航此路，一俟議妥，擬年內即派班云。

水綫廢約問題

關於大北大東太平洋三水綫公司廢約問題，日前在京會議結果，公司代表允將我方提出辦法，各電其本公司請示，但未定答復時期，我方負責交涉之委員，恐其再事延宕，決於日內去函催促，據參與此會議之負責者談，會議重要關鍵，在收回登陸權，若此點不決，則我國法律與主權，即依船喪失，根本上不能承認，其次為收發權，此點與政治上至有關係，從前對於國際間重要政情，其由該公司傳達之電報，拍發時得故為左右，先使與有利害關係之外方聞知，我方則比較落後，影響亦殊不小，故對於此權，亦決不能放棄，關於攤分報價一層，則政府昧於國際情勢，率爾遷就，致我國攤得分，為數極微，其實線路既在我國領土，則我國有自定價格之權，攤分名詞，即是受人支配之謂，至增加報價一層，迭經磋商，彼以現在無線電日漸發達，恐於營業方面，致受影響，故亦未決定，該三公司在此營業方面利害上比較最大者，為大北，因大北營業完全以上海為根據地，故爭持甚力，大

東與太平洋交涉本易解決，但亦受大北之牽制，惟我方無論如何，對於維護法律主權上應有之利益，決不放棄，誓必堅持到底，前政府所負該公司債務，已於攤分報價中每年扣還百餘萬，截至現在，僅欠數百萬，即使籌還，亦無甚困難也。

交部前與大東、大北、太平洋三公司會議，已將該公司水線在華登陸專利權取消，該部昨又咨請外部，會呈政府，照會歐美日本各國，嗣後無論何國政府及私人，均不許在中國境內再有水線登陸專利權，以保主權。

東印度出口水脚跌價

本埠渣華輪公司，現於東印度方面航業，逐漸擴充，航線共有三條，而每月有往爪哇之正班客輪兩艘，而非正式定期貨輪，每十四日又有一船出口，刻下使用之輪，業有芝加冷、芝巴達、芝生大、芝金朋、芝摩洛克、芝煞拉克、芝力巴脫、並芝塞里亞等十餘艘，而最大者有一萬六千噸載量，茲為發展中國運往東印度，與南洋羣島之出口貨營業計，已經議定，將上海下船之出口貨水脚，實行跌減，按照原訂運費價，一律減收百分之六十五，實際上跌去三成半之巨，新水脚價，已在改訂中，該公司已將此事通告

各家矣，凡屬上海裝赴八打威，三寶壟，泗水，孟卡棧等埠之貨，均在減價之列云。

外商輪船公司一致反對堆運增價

江海關通告，定於九月十六日起，堆運費加價，另頒新章徵收在案，嗣因外商各輪船公司，以增加費用過巨，難以負擔，曾聯名呈請萬國商會開會討論辦法，開會結果，仍徵求各輪船公司意見，昨日各公司，已提出書面意見，太古怡和日清大阪等九公司，一致表示反對，對於上項新章，不允承認，態度強硬，故已由萬國商會，呈請公司團，代向國府，提出抗議。

加拿大增加進口關稅

昨據航運界消息，加拿大政府為應付最近經濟政策起見，已決意將向來免稅或輕稅之進口貨品，特訂新章，加重進口稅，其中如織物鋼鐵製品等，加徵尤巨，中國近來對於加拿大出口貿易，正在發展之中，受此影響，將發生巨大打擊，又聞加政府對於上項新稅則，已交議會議決，不久即須實行云。

國際運輸大會

國際運輸大會之港工組，九月廿三日通過荷蘭運輸工會

提案，囑秘書處，調查各國主要岸船港勞工之條例，當場舉定英德荷三國代表草擬關於此事之條例。

歐美航業不振

滬上歐美各路航運，自軍事發動以後，即漸見清衰，迨至金漲潮起，更見衰頹不振，今且有船多貨少，噸位過剩之勢，茲將最近歐美各路航業銳落現狀，分別查誌如下。

(一) 歐洲航路

茶絲出口不振 運歐洲絲，以英法各國最多，滬上競運華茶湖絲之出口業者，有大英，法郵，藍烟崗，及日郵社四家，每月每公司，均各派正船班兩艘往歐洲，今年湖絲運歐，在新絲上市後，出口額大減，而運費又漲，每船每次，至多不過三四百件裝出，比較去年，約少裝二千七八百件，近日各郵船出口，去絲更少，至於茶葉出口，在最近一個月中，始有兩大批運歐，其中約有一萬餘箱，裝往西班牙，其他雜貨營業，與豆子礦砂等貨，因上江運輸時阻，以致異常銳退。

華貨運法奇缺 近日運往法國華貨之衰落，為向所僅見，

上週由滬赴馬賽之正班法郵船出口，本埠報裝該輪至法國各

屬貨件，祇有五十餘噸，以二萬噸之巨船，而裝數十噸貨，實屬劇聞，又有純貨輪一艘，前日開往馬賽哈佛等處，祇裝六十噸去貨，惟往德輪略有大批荳子等辦去，餘均噸位過剩。

日郵停減航輪 日本郵船會社歐洲航輪，自本年添加照國丸、靜國丸兩船後，本為競爭營業所加添，今因來去貨件，均皆缺乏，為維持成本計，乃將北野丸、賀茂丸等停止行駛歐洲班，較原派各輪，減少班次，而於中德班及利物浦班內，亦將租輪退去。

(二)美國航路

日船成立同盟 太平洋一路，本年日本船對英美輪，已下總攻令，川崎公司已退出太平洋水脚公會，而聯絡在中美線內之三井、辰馬、大洋、勝田、日神及國際、山下等八家輪公司，另組一日輪水脚公會，將中美間主要貨品，如麥子、麵粉、鹹魚、木材，等各貨運費，特別減漲，以與英美輪競爭，致雙方激戰，益形猛烈。

中美水脚跌減 本埠中美水脚公會，為爭出口營業計，又將各貨運費跌減，茲特查誌如下：(一)豬鬃每噸自十六元跌至十元，(二)核桃自十一元五角跌至七元半，(三)又裝包者，自十四元跌至十二元，(四)頭髮自十五元跌至十元，(五)皮油自九

元跌至七元半，(六)牛皮自十元跌至七元半，(七)草帽自八元半減至八元，又絲織麻草帽，自十七元跌至十五元，(八)估價貨每噸五百元者，自十元跌至八元，(九)蛋自十五元跌至十二元，(十)豬腸減收十二元，(十一)芝麻減收七元半，五倍子同，(十二)草蓆子減收十二元，大黃同價，(十三)羊毛減收十元，(十四)白荳減收七元半。

日本停船日多 在太平洋一路內，自日郵社將天津丸、橫濱丸、伊預丸等停現休航後，茲又將紐約線內前喬丸、豐喬丸、加古丸等停航，而其他各日輪公司之因營業不振而停班者，合日郵社共有二十八輪，佔三十餘萬噸，此項停班輪中之中國海員，送還廣東者頗多，其中日本海員，現經該國議定，將此輩日本水手，送至大連灣，交各日輪安插，並議定大連灣日船中之華海員，滿期辭退，以後一律改用日人充任，此事與中國海員生活上已發生重大問題矣。

長江航運警戒

本公司長江輪盛京號，九月六日由漢返滬，行至蕪州下游，將到武穴地方，時正深夜，船內旅客甚多，方在睡臥中，忽兩岸

排鎗如聯珠而發，搭客多從夢中驚醒，幸該船在漢口開出，已經調英海軍六名，並架機槍兩枝，至是各英兵對兩岸之匪，開放機關槍，歷時約二十分鐘，匪始退逃，盛京輪雖受匪擊，幸未傷人。

英輪海軍護航

太古怡和之長江船，近因在長江上游之武穴一帶，時有匪徒，為求行旅安全計，自九月一日起，已請漢口英軍艦派兵一小排，駐輪隨護，而司機室外亦已裝置鐵板矣。

三輪遇匪襲擊

日清之大吉丸由漢來滬，與太古之長江輪，招商之建國號等三船，行至武穴上游，均被匪徒開槍射擊，幸未傷人，剩下各輪公司議定，若夜間船過該處，則息燈快車，以免危險，日間且擬請海軍隨護。

外商江輪競爭

當長沙失陷，武漢震驚前後，外輪若英商太古怡和，日輪若日清等公司，均客貨滿載，斷是圖，現悉上江方面，又以軍事調度等特別關係，華輪又不克准期開駛，外輪太古日清怡和，除原有重慶大吉平和等輪趕期出口外，聞太古對於修理之蕪湖號，

亦正趕工，落水日清久已繫泊之涪陵丸（此丸係屬淺水船，應在上江開駛）現亦整備待班，怡和則加開宜滬之平和班輪，各相競業，各相兜攬客貨，據聞公訂水腳標準，無形中均減讓一二折不等，如湘米一層，定例每石規銀四錢五分，而現祇收四錢不到云。

日海運界不振

據遞信省調查，八月中旬停船共三百七十八艘，總噸數為十七萬七千噸，比上月中旬增加五萬噸，比去年同期增加十四萬噸，循此以往，到年末停船必達三四十萬噸，可知海運界之不振，較前益甚。

日本郵船公司為應付海運界不況時代起見，更行澈底的停船，紐約航路船十三隻之內，除前橋丸加古丸已停而未開外，富山丸常盤丸及玖摩丸亦決定停開。

日郵社大批停輪減班

日郵社今年增造九新船後，已有九十六輪，達六十一萬三千噸，茲因歐洲及美國之航運業，均發生貨少船多，遂於上月起，陸續將各路減少班次，現在已經休停者，計有（一）高麗丸一

、八一〇噸、(二)天津九一二、四二〇噸、(三)西比利亞九一二、七九〇噸、(四)神奈川九五、八五一噸、(五)安藝丸六〇二噸、(六)伊預丸九五、九二六噸、(七)佐渡丸五、八九八噸、(八)阿波丸六〇二噸、(九)加古丸六五七二噸、(十)錫蘭丸四九五〇噸、(十一)長野丸三二八二噸、(十二)丹波丸五、八四四噸、共計已停業者達十四萬噸、此項代班船尙無支配辦法也。

至上海至紐約一路，今年英美艦威新輪大增，速力均極快，以競爭過烈，致營業日淡，該社從本月起，決計減少四船，祇留十三輪，計五萬五千五百噸，儘量往來行駛云。

日關稅收入銳減

日本關稅收入之減少傾向，近更顯著，七月分之總收入為八百八十三萬元，作成大正十四年八月以來之最低記錄，比去年同期減少二百三十四萬元，循此以往，今年度之合計，比實行預算之一億四千四百萬元，尙少四五千萬元云。

今年日郵營業概況

日本郵船會社，今年自一月至九月之各路航業，因各埠海

運不振，本年九個月之營業，比較去年，少收六百萬元，而九個月之開支，依照上年須三千三百萬元，(去年九個月收入三千六百餘萬元) 故本年該社並無餘利分派與各股東云。

新輪開航滬連

大連汽社新添造之長春丸輪，計四千淨噸，加入上海大連青島一路中，業已出廠來滬，其客位速力，均較奉天丸大連丸為巨，九月四日到滬，留泊四天，供各界參觀，業於八日開處女班赴大連，專行滬港粵連各埠，而以礮丸輪改行中國南華新航線云。

日漁船毀損水線交涉

交部九月廿七日咨外部。吳淞至烟台及寶山至烟台兩水線，屢為日本漁船所毀，該兩水線關係重要，屢次被毀，影響營業，增加修理開支，經濟報務，均受損失，除俟查明損失實數再行核辦外，請向日方提出警告。



雜俎

潮音

(我)

何處潮偏盛，錢塘無與儔，范仲淹詩也。浙江潮汛，傾動中外，八月十八，萬人爭賞，入秋以來，風雨肆威，海宵潮汛，奔騰澎湃，較之往歲，又有過之，當茲潮令，往觀者，已絡繹於途，預料屆時，更有一番盛況也。

觀潮之地，一在海宵，一在錢江，杭垣士女，樓臺近水，多趨江干南星橋，在灑江店肆間，或二涼亭三郎廟等處，但據該地人士云，民十以後，竟無巨潮，以慰衆望，不料今以海宵潮大關係，遂恢復疇昔舊觀，日間潮起時，銀山雪浪，浩蕩洶湧，入夜更風急怒吼，聲勢雷霆，偷於千夕月明，小集海月橋一帶倡家，買醉樓頭，憑欄遠眺，此情此景，飄飄欲仙矣。

夜潮既勝於日間，然海宵小鎮，地僻人稀，東塘一帶，又無宿館，觀者泰半，遂巡歸去，聞浙江省公路局有鑒於斯，除在杭海路特開觀潮專車，並在該處中山公園側，建築一大看臺，積極籌備，佈置就緒，更擬創設一觀潮旅館，以利喜觀夜潮者，一般游客，大可以繼夜，一飽眼福耳，附錄潮來大小晝夜時刻表，藉作標準，潮汛最大為初一十六日午未，夜子正，初二十七日未初，夜子未，初三十八日未正，夜丑初，初

四十九日未末，夜丑末，初五二十日申正，夜寅初，潮汛略小爲初六二十一日寅末，夜申末，初七二十二日卯初，夜酉初，初八二十三日卯末，夜酉正，潮汛漸大爲初九二十四日辰初，夜酉末，初二十五日辰末，夜戌正，十一二十六日巳初，夜戌末，至二十二二十七日日巳正，夜亥初，十三二十八日巳末，夜亥正，十四二十九日午初，夜亥末則略小，以後潮汛又漸大，爲十五三十日午正，夜子初。

中國旅行社例有觀潮團之籌備，今歲已勘定場址，在海濱公園，至鎮海塘，座位可容五百餘人，聞以潮大，故日期亦已延長，前後凡九日，刻已刊發潮汛表，抄錄於下，以供海上觀潮者之參考，十月四日起，潮汛上午九時四十分，五日，十時半，六日，十一時一刻，七日，十二時，八日下午十二時四十分，九日，一時二十分，十日，二時，十一日，二時三刻，十二日，三時半云。

國歷十月八·九·十·三日滬杭甬路局照例開駛觀潮專車三日，(第一日)上午五時由上海北站開，斜橋上午八時一刻到，回程下午四時十分由斜橋開七時三十一分抵上海北站，(第二日)上午五時三十分由上海北站開，八時四十五分抵斜橋，回程下午四時四十分由斜橋開，下午八時〇一分抵上海北站，(第三日)上午六時由上海北站開，九時一刻到斜橋，回程下午七時一刻由斜橋開，八時四十一分抵上海北站，其水行時刻，斜橋至海甯約二小時，此項專車不分等級，每人來往共計票價洋八元五角，飲食連同早茶午餐及下午點心共三元五角，滬杭路車務處正副處長劉承暢鄭寶照等，以今年之潮，確較往年爲大，遊客擁擠，因特令商務課課長謝文龍編製觀潮特刊，其中印有各種圖片，及觀

潮時各種常識等，內容精美，於專車分發旅客云。

路局既備有專車運客，於時間果較經濟，惟常因車少人多，無立足之地，故不如改乘普通早車出發，車票可買至長安，因甯長間有長途汽車，祇四十分鐘即可達目的地，寧長路自浙省公路局接收後，一切均加修飾，汽車一項，足可與法界公共汽車媲美。

自七時動身，十二時即可到海甯，距潮來時刻，尚有數小時，可乘此機會，一遊地方名勝，先解決吃飯問題，喜麵食者，可吃燒賣，海甯燒賣舖，以大街富家橋畔為最著名，取價極廉，別有風味，否則可至飯館進膳，海甯小菜中，當以清蝦仁及炒魚片為最可口，各菜館烹飪法，均有獨到之處。

飯後尚可一遊以下兩處，(一)廟宮，即潮神廟，該廟建自清初，宏偉異常，內部佈置，據云悉仿故都清宮，惟規模較小而已，(二)北寺，即安國寺，為宋代建築物，占地甚廣，惜前殿已毀於洪楊一役，現僅佛殿羅漢堂觀音殿數處，建築古偉，脫盡塵囂意味，且風涼異常，可以避暑，寺側有鐘樓一座，中懸古鐘一口，若以磚石試之，其聲甚洪，(三)鎮海塔，即在江畔，至最高處，可俯視全城，硤石之山，均在眼前，數處遊畢，則潮聲入耳矣。

海甯觀潮，中外驚奇，已如上述，際此秋色平分，清涼風月，世之約友挈親，預備於秋汛旅甯觀潮之賓客，實繁有徒，足使蕞爾海甯城，車水馬龍，盛極一時，惟潮流幻變，瞬息奔馳，掠眼即杳，遠道旅客，娛目之時光至暫，倉卒來，匆匆去，對於潮之策源，及風景古蹟，均不暇深考，非遺憾歟，爰本所知，並輯觀潮舊作，

聊供遠來者心識之一助。

大江而東，凡水之入於海者，無不通潮，而海宵潮爲天下奇觀，地勢使然，海宵地形奇高，當於浙江之口，有兩山南北對峙，夾爲海門，其南曰龔山，北曰赫山，爲海水入江之口，下有沙潭，跨江而東三百餘里，若伏檻然，東有石墩，大山尖山，屹立海隅，則爲海入甯之口也，潮自東而起，發於浩渺之區，先扼於近洋諸山之內，一度壓迫，勢已激昂，西瀉至錢江，而出巖壘再扼於龔赫海門，其進其狹，斂來迫阻，洶湧海水，拗怒激射，奮突波折，沛然上躋，突發如千軍萬馬之狂潮，望西直衝，聲如雷動，奔騰澎湃，雪濤萬丈，江水泛溢，以成天下奇觀。

海濤朝曰潮，夕曰汐，潮汐大小，隨太陰之月，滿盈虧昃爲轉移變遷，所以朔望盛衰之道，天下同之，每月朔，例以初一至初四爲大潮，汐，初五下岸，初六至初八漸小，初九小，初十交澤，十一起水，十二至十四漸大，十五至十九極大，二十下岸，二十一二十二二十三又漸小，二十四小，二十五交澤，二十六起水，二十七二十八二十九漸大，三十極大，每月依定則類推，時日勿爽，每潮每日晝夜循環升降，小汛水漲不過數尺，大汛濤湧高出數丈。

八月十八日爲潮神誕日，故老傳言，是日潮至海甯鎮海塔前，匹練橫江，潮頭一字兒排齊，毫勿參差，前清有司宰牲祭潮，以示虔敬，民國照例廢除，是故八月十八觀潮，非必謂能觀得巨潮，但其整齊嚴肅雄勢，大可娛目，吳越春秋，以子胥文種爲潮神，昔子胥死於吳，而浮尸於江，吳人憐之，立祠江上，名曰胥

山，吳錄云，胥山在太湖邊，去江不百里，故曰江山，文種忠於越而伏劍於山陰，越人憐之，葬於重山，文種既葬一年，子胥從海上負種俱去，游夫江海，故潮水之前揚波者伍子胥，從重水者大夫文種，古集可稽，與父老相傳者如此，子胥文種均奉祀于潮神廟，伍員于廟宮更塑偉像，從前逢潮神誕日，數百里士女共觀舟人漁子，沂濤觸浪，謂之弄潮，今則弄潮風漸衰，觀潮以塘畔中山亭，觀潮亭，天風海濤亭，小普陀等處，爲最優美之地位，觀潮亭爲清高宗御覽之所，民國來，沿塘始架臨時觀潮台，今則每至秋汛，賣棹櫓比鱗次，聞今年每座定價一元，則較去歲又漲價四分之一已，其實海甯鎮海塔畔觀潮，徒以熱鬧取勝，欲求奇觀勝地，當推八堡九堡，距海甯沿塘而東爲程約十里，汽車可達，該處激衝磅礴，潮勢最巨，愈西則爲勢愈弱，過海甯後而趨杭州，則水漲瀾洄而已，無足奇觀，在八堡新築之溪伊斜坡塘觀潮，最爲適當地點，孤魂潮汛中，已有不少乘汽車遠客，蒞臨眺覽矣，海濱公園全部，位置於汽車站前後及中山亭畔，臨江點綴，佈景宜人，鎮海鐵牛一具，去年已自南門遷入公園部分，馴伏於中山亭前，角缺背鑄銘四行，都五十六字，鐵質摩挲光澤透明，鎮海塔計凡七級，高十五丈，明萬歷年建，同治間重葺，去歲復加修葺，可以登臨憑眺，海神廟俗稱廟宮，在春熙門內，建築宏麗，氣象巍峨，儼似宮闕，中供海神神像，安國寺俗名北寺，在縣治西北里許，唐開元元年建，幾經兵燹，僅存後進大殿，唐石經幢三座，巍然屹立於荒草殘闕間，此蹟足供博探者攷古，山門及鐘樓未傾廢，延恩寺俗名西寺，貼鄰北寺，舊爲安國寺藏院，宋建炎四年建，洪楊時毀頽，僅存破殿，柱均楠木，大可合抱，安瀾園即陳園，本爲海甯世宰陳氏別業，在縣

治北地廣六十畝，滄桑疊變，遺蹟僅存荷沼半泓，及硃欄九曲橋而已。

觀潮莫不欲一瞻廟宮之偉績，又莫不知與清高宗乾隆帝有關係之陳閣老家，惟陳氏邸第均已破落，廟宮則巍然長存其雄峨氣象，址廣四十畝，富麗堂皇，儼然王者之居，廊柱臺階，均爲白玉石琢砌，晶瑩光潔異常，宮院樓閣，位置井然，一如帝闕，門前蹲列白玉石獅一雙，東西對峙，牌坊兩座，美煥似粉塑玉琢，昔年曾有日人擬出重價收買，礙于衆議未果，陳氏爲海甯望族，有清一代，三朝元老，滿門顯貴，相傳乾隆實係陳氏子，清世宗某日得一奇夢，夢見赤日墜于陳宰相家，詰朝召而詢其有無異徵，陳以昨夜舉一男對，聞於后，召陳抱子覲見，比出，則已易爲女嬰，陳不敢聲，嗣後女溺於河，敕封爲神，時出作祟，今吳興一帶奉祀甚虔，所謂陳三姑娘作祟者，卽是也，此雖神話，要亦不無可稽，世宗崩，乾隆承帝位，實卽陳子，後帝於出處問題，微有所知，故對待海甯陳氏，特加恩典，藉名南巡，二下江南，駐驛海甯多時，專爲省親探本，初擬於海甯建離宮，爲避不睦，改海神廟，而廟內仍有寢宮天后宮等設置，至關於海甯塘工建設功績，尤賴乾隆主持之力，撥國帑以興修也。

秦淮花舫之厄運

(阿)

秦淮畫舫，素噪遐邇，詠之詩歌，載之簡籍，更僕難數，旖旎風光，勿難想像得之，自革命告成，定南京爲首都，百業咸臻興盛，頓易舊觀，而茲綺羅薈萃，簫管嗽嘈之秦淮河，獨一落千丈，十分淒慘，以國府維新

革舊，實現三民，對此花花葉葉，悉在禁止之例，秦淮河中依水爲家之各種花舫，既受禁娼影響，不得不相率廉價召租，權作水上住宅，其間面積寬大，裝置華麗者，月金亦不過十元左右，以是一輩中等商人及小官僚，爲經濟起見，咸往問津，當此天氣燥熱之際，姑作短期之河上寓公，稅居其間，日則停泊柳陰深處，夜則高臥蘆葦灘邊，水上生涯，亦頗不惡，目下所有花舫，泰半爲此等人賃住，顧舫主於修理方面，絕不注意，每有任其朽腐者，說者謂不出三年，秦淮畫舫，當至絕迹，而成過去名詞矣。

上海馬頭今昔觀

(瑞)

衷考水陸總匯泊舟之地曰馬頭，所以馬頭又稱碼頭，如輪船馬頭，火車馬頭等是，其實無論何地，必有馬頭，行旅凡履其地，必先登馬頭，故遂稱其地曰某處馬頭，如曰上海馬頭，漢口馬頭等是，引申之，則江湖中人，挾一術一藝，四方餬口，走遍天涯，乃謂之走馬頭，謂其人曰馬頭上人，江湖以走馬頭爲本能，恃各處馬頭爲衣食，江湖之與馬頭，關係至深，如影與形，而此文所稱馬頭，意又略轉，蓋頭者，首領之謂，凡一黨一團體之首領，多有名頭者，如曰工頭牛頭，及乞丐之首領曰丐頭團頭等是，而馬頭者，則江湖中人之首領，其意若曰馬頭上人之頭也。

下流社會中，各種團體，如竊賊乞丐之曹，皆有首領，而江湖一流亦然，即所稱馬頭也，江湖中如星相術士，賣解鬻技之流，種類至繁，然與他黨界限其清，各分涇渭，上海之馬頭姓奚氏，其名不詳，爲蘇州香

山間人，去年春間已過世，方其生時，遍走南北各大埠，所至籠絡其魁渠，好周人急，而性強悍，其黨皆推尊之，至暮年勢益張，蘇浙兩省江湖中人，無不震其名，遂執蘇滬各地馬頭之牛耳，計太湖四周，七十二馬頭，無不歸其掌握，皆推爲老閩，而自居夥計之列，可謂雄矣，今死後未及一年，家猶居法租界某里三十號，遺有一寡妻，一孤兒，兒祇十四五齡，雖各馬頭夥計，猶依舊例按時呈送所得，然未免有欺凌孤寡，收入大非昔比矣，蓋每當春秋二八月間，江湖例開馬頭，鬻技斂錢，而每至一處，必先拜馬頭，馬頭允之開生意，方敢鬻技，然什九皆不許開，所以免擾亂地方治安，有妨人民生業，馬頭則依其人資格之老否，技術之高下，而留之餐宿，給之資用，大抵普通皆一宿二餐，錢各千餘文，最高者則銀數元，饋饌較豐耳，馬頭向店鋪居家，按時徵收月費，半以開支而半以自肥，故各馬頭流品雖卑，鮮不擁有巨資，奚某掌七十二馬頭，生時歲入萬計，尤服用奢靡，幾埒豪商，即其寡妻，今猶日食黑飯二兩，奴婢十餘，亦可想見。

半日游艇記

(蘭)

余來滬上，垂十年，足所履，身所臨，宜可以歷大觀，然孤陋不如鄉里人，余性好靜，凡劇場紛華綺麗之區，人所樂趨者，皆甚厭之，且少時負笈讀書，不能游，長習商賈，困於錙銖，不獲游，及今公務之繁，倍甚於前，雖有星期一日之暇，而公私縶於一身，益不遑游已，九月某日，預定以船南向至董家渡，北上楊樹浦一帶，往來濱浦徐行，乃攜攝影機一，琴二，花數瓶，水電池一，小電燈泡無數，命庖人具果品食物，治酒肴，

隨往游，與右君一行十餘人，至舢板廠艙船處，見是船大可容數十人，首尾長約三丈許，廣幾盈丈，艙前圍短欄，鋪錦氈，可恣游眺，中艙設几椅，椽梯而下，有小門可通，門旁置槍架，可司守衛，內設庖廚浴室廁所，寢具之屬皆備，上貫電線，以小電泡綴之，通以電流，一船皆明，旁舷闢小窗，以瓶花懸之，船動時掩映生姿，下午二時解維，穿白渡橋，其上方經電車，軌聲隆隆，於橋下聽之，如萬雷齊發，至外灘公園旁稍停，即出浦行，於時秋風甚厲，江流洶湧，巨浪衝擊船身，震盪大作，出前艙，觀浦中風帆出沒，或調絲竹，或奏鳴琴，憑舷而眺，引吭而歌，與船外濤聲如相應和，於艙中窺外灘房屋，鱗次櫛比，如岡嶺起伏，屏立環抱，其海關，匯豐，沙遜諸廈，高齊入雲，又如奇峯拔起，壁立千尋，自疑此身，固在山水間，余謂滬上地值日貴，重樓疊屋，縑塵若霧，苟得與二三人常居此船，嘯歌海上，我將願終此老矣，相與拊掌，時船已在和平神像下，江中浪濤益巨，逆流益急，船身徘徊，幾不能進，乃於旁岸稍泊，聞海關大鐘已報四下，此去董家渡尚遠，恐時已晏，不欲復往，遂命船夫返棹，庖人已出杯盤，陳酒肴，以其半分前艙，三人置酒相對，且談且飲，不覺又止公園旁，一輪玉盤，隱上浦右，隔船炊烟，繚繞四起，旁岸燈火齊明，倒映水中，若貫珠然，蓋已日夕，右君乃出前艙攝晚景數幅，並爲諸人留影畢，命船駛泊原處，計是日船之所經，不及預定征程之半，然余等得江上半日之游，雖未能歷五湖，浮滄海，脫身市廛之外，蓋亦悠然遠矣，余又安得泛浮生之舟，常游天地之蒼茫耶。

研究經濟之唯一刊物

錢業月報

民國十年創刊 每月十五日出版

本刊專門研究財政金融商業會計及各種經濟問題資料豐富評論公正記載詳實內容分

內 容

- 述評 論著 討論上列各項重大問題
- 叢載 譯述各種經濟偉著
- 調查 報告國內外關於經濟之狀況
- 本埠金融 詳載逐日本埠金融行市
- 本埠商情 揭示每月本埠主要商情
- 經濟統計 刊登各種統計表類
- 雜纂 彙錄有關經濟之法令及各種記載

(定價)

另售每册大洋二角
全年大洋二元

半年大洋壹元壹角
郵費國內不計 國外全年加洋壹元

(地址) 上海甯波路九十號上海錢業公會內

(歡迎) 各界訂閱 國內外出版界交換
薄海同人惠賜譯述撰著