

年

卷

期

2

5

第

第

# SHIPPING MONTHLY



570



VOLUME 2.

PUBLISHED BY

THE CHINESE SHIPPING ASSOCIATION OF SHANGHAI. SEPT. 1, 1932.

NUMBER 5.

10 CANTON ROAD TEL. 16052.

# 航業 月刊 王伯羣



第五期 第二卷

中華民國二十一年九月一日出版

上海航業同業公會發行

會址上海廣東路十號電話一〇六〇二

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類

CHINA MERCHANTS' S. N. CO., LTD.

HEAD OFFICE: SHANGHAI

NO. 9, THE BUND

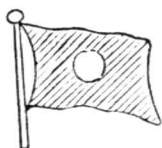
分局  
代理處

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

電話

一一五八四至  
二五八九號

電報掛號八九六九



# 輪船招商局

總局 上海黃浦灘路九號

輪船

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

# 航業月刊 第五卷 目錄

## 插圖

本會捐辦虹口平民夜校全體攝影  
輪船招商局北棧碼頭

## 法規

招商局監督處章程(二十一年三月二十六日公布)

交通部船員檢定委員會章程(二十一年八月十六日公布)

交通部船員檢定章程(二十一年八月十六日公布)

交通部船員證書章程(二十一年八月十六日公布)

## 論說

近年來揚子江上游航業概說(未完)

## 學術

航海學(第三章羅經及羅經差)(續第四期)(未完)

船舶發動機(Marine Engines)(續第四期)(完)

## 專載

青島市港務局處理到港船舶之詳細情形

招商局之當前急務

會員太湖輪船公司呈交通部文(為擬具太湖夜航燈標規則懇請備案並咨江浙兩省政府轉飭沿湖各縣一體船戶遵守以防危險由)(二十一年三月二十九日附批)

太湖船舶夜間懸燈辦法

董海敏

景華  
逸海

李雲良



### 譯述

世界各國之造船業.....

景華

### 調查

全國輪船調查錄（青島）.....  
二十一年六月由本會分函各埠航會  
調查所得以先後為序分期登載本刊

北洋船隻調查表.....

王伯芬  
陳幹青  
查

（輪船）船舶國籍證書簡明表（續第四期）（未完）.....

### 文牘

上國民政府暨財政部並國務署電（十七年八月六日）.....

呈交通部文（為商輪在福州瑤頭口岸裝卸客貨商民稱便帆船幫購呈官廳志在墾新線情懇請分  
咨仍准商輪在該口岸裝卸客貨以利交通事）（十七年八月二十二日）〔附批〕

呈蔣總司令文（為大批官兵自由乘搭商輪船資飯金一無著落損耗甚鉅開送清單據  
情懇請迅賜核給俾以貫徹愛護航商之主旨事）（十七年九月五日）

呈第一集團軍整理委員會文（為奉部轉發取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則不敷分送  
懇請補發下會俾便分給遵行事）（十七年九月二十九日）〔附批〕

呈淞滬警備司令部文（為會員所任担船管理所需資本以月底為止據  
情聲明仰祈察核事）（十七年九月廿九日）〔附批〕

呈淞滬警備司令部文（為遵照指令擬具辦法呈請示遵以資先決而  
便負責事）（十七年十月九日）〔附指令〕

呈軍事委員會文（為招商局快利輪船租供軍用為日甚久租金迄未撥付請接三北公司總  
與輪船例懇請如數補發以彌虧耗而均待遇事）（十七年十月十一日）

呈淞滬警備司令部文（為選令負責並為舉人員仰祈察核委  
任事）（十七年十月十五日）〔附指令〕

呈第一集團軍整理委員會文（為退伍軍人糧搭商輪多次飯金積欠鉅額情呈請仰祈察核接  
例補發中俾符原案而示體恤事）（十七年十二月六日）〔附批〕

# 會務

呈浙省政府文 (爲扣用商輪船盜劫案復多危險懇請通令制止以重功令而恤商艱事) (十七年十二月十二日)

# 航訊

上海航業公會第八期二十年一月起至六月止會務分類報告 (分期接載本刊) .....  
二十一年六月份議決案.....

華商添購新輪訊.....記者  
三北鴻安兩公司設立長江經理處.....記者  
肇興公司總董作故.....記者  
本令飭查商輪救難器械及操演成績.....記者  
部令制定船員考績規則及考績表.....記者



# 華新電焊有限公司

欲求堅固  
工作  
節省寶貴  
船期  
各種電焊  
工程  
請交華新  
修理

事務所

東百老匯路

一四六

電話

五二一〇三

工廠

榆林路

二二一

電話

五二四〇四

# 恆昌祥鍾記機器造船廠

承 造

事務所

東百老匯路一四七號甲

電話五二四四七

大小輪船

各式鍋爐

各種機器

各項工程

一九〇〇年  
創辦

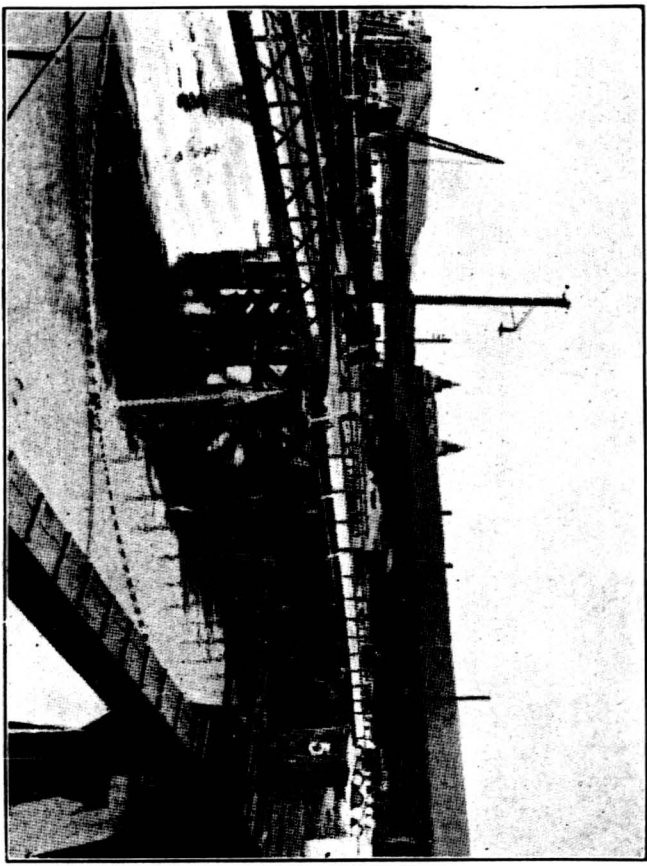
廠址 上海浦東陸家嘴

電話一六〇九六

本會捐辦虹口平民夜校全體攝影



輪船招商局北棧碼頭



# 法 規

## 招商局監督處章程

民國二十一年三月二十六日公布

第一條 交通部爲整理招商局以發展本國航業起見依照

本組織法第一條及第十條第三項之規定特設招

商局監督處專任監督整理之責

第二條 招商局監督處設監督一人由交通部派充

第三條 招商局監督處一切整理計劃交由總經理處負責

執行

第四條 監督處設秘書二人科長二人事務員若干人由監

督派充遇必要時得向總經理處調用

第五條 監督處之職權如左

一 關於業務方針之決定事項

法 規 招商局監督處章程

二 關於契約之訂定及廢除事項

三 關於產業及資本之整理事項

四 關於分局及附屬機關之廢置事項

五 關於總局分局及附屬機關規章之審定事項

六 關於一切興革事宜之規畫事項

七 關於債權債務之清理事項

八 關於總局分局及附屬機關預算之審定事項

九 關於賬目及業務之稽核事項

十 其他重要事項

第六條 招商局分局經理之任免須由總經理商承監督

辦理

第七條 總經理對於交通部有所陳請時應由監督轉呈之

第八條 總經理得列席監督處處務會議報告業務情形陳

述意見

第九條 招商局關於工程及購料事項應由監督處審核辦

理

第十條 監督處關於整理局務改革航務之設計事項得設

委員會

第十一條 監督處因處理法律會計及建設等事件得聘任顧

問

第十二條 監督處關於航務及其他技術人員得聘用國內外

專家

第十三條 監督處辦事細則招商局總經理處及分局並附屬

機關組織規程另定之

第十四條 本章程如有未盡事宜得由監督呈請交通部修正

之

第十五條 本章程自公布日施行

## 招商局總經理處暫行組織章程

公佈之日全上

第一條 本章程依照招商局監督處章程第十三條制定之

第二條 總經理處設總經理一人由交通部派充負責經營

全局及執行監督處一切整理計劃

第三條 總經理處設秘書三人由總經理派充掌理一切關

於機要文件等事項

第四條 總經理處為視察各分局船棧業務之必要得設視

察員二人由總經理派充

第五條 總經理處設左列各科每科設主任一人辦事員若

干人均由總經理派充

各科視事業之繁簡得酌設副主任一人由總經理

派充

一 總務科

第六條

- 二 營業科
  - 三 船務科
  - 四 棧務科
  - 五 會計科
  - 六 產業科
- 總務科之職掌如左
- 一 關於保管一切重要文件及典守關防事項
  - 二 關於收發文書事項
  - 三 關於撰擬各項華洋文件事項
  - 四 關於股票登記過戶及保管事項
  - 五 關於交際宣傳及編譯事項
  - 六 關於統計及調查事項
  - 七 關於黨務學校工會事項
  - 八 關於會議紀錄事項
  - 九 關於物料之採辦收發及保管事項
  - 十 關於人事登記及職員進退保障攷動事項
- 法 規 招商局監督處章程

第七條

- 十一 關於庶務及衛生之管理及設備事項
  - 十二 關於一切法令之公布及通知並業務情形之彙報等事項
  - 十三 關於卷宗檔案之保管及登記事項
  - 十四 關於免費及半價乘船證之審核事項
  - 十五 關於不屬其他各科事項
- 營業科之職掌如左
- 一 關於各航線船隻之分配調遣及計劃事項
  - 二 關於國內外航業之調查及報告事項
  - 三 關於船期之規定事項
  - 四 關於客貨之招徠及清理事項
  - 五 關於貨脚定率之釐訂事項
  - 六 關於客票定率之釐訂事項
  - 七 關於客價定率之釐訂事項
  - 八 關於各種扛力之審核事項
  - 九 關於海關之接洽事項



十 關於航運成本之計算事項

十一 關於各輪業務主任之考績事項

十二 關於各分局辦事處之考績事項

十三 關於同業之接洽事項

十四 關於免費及半價乘船証之填發事項

十五 關於內河航業之管理事項

十六 關於輪船之徵租事項

#### 第八條 船務科之職掌如左

一 關於船舶駕駛機務人員之管轄及其職務之

分配事項

二 關於船員之進退及登記事項

三 關於船身機器之檢驗事項

四 關於船舶之修造及監工驗收事項

五 關於船舶之設備及衛生事項

六 關於船長船員之管理及考績事項

七 關於碼頭壘船之修造監工及驗收事項

#### 第九條

棧務科之職掌如左

一 關於棧貨之招徠及保管存貨事項

二 關於棧貨之清理事項

三 關於棧房碼頭收益之經收事項

四 關於棧房之修造及檢驗事項

五 關於棧房之保險事項

六 關於棧房之消防及其他設備事項

七 關於棧租定率之釐訂事項

八 關於船務各項工程之投標及驗收事項  
九 關於各局各棧各船各碼頭之繪圖事項  
十 關於船舶無線電之管理及其人員之考績事  
項

十一 關於船舶所用煤炭物料之審核事項

十二 關於船舶之消防及救護事項

十三 關於船舶之保險事項

十四 關於機械工廠及船舶之管理事項

八 關於扛力定率之釐訂事項

九 關於棧務員之管理考績及其職務之分配進退事項

十 關於各地棧務之監督及整理事項

十一 關於碼頭稽查巡丁之管理事項

十二 關於煤棧之一切事項

十三 關於貨棧碼頭壘船之改良及修理事項

#### 第十條 會計科之職掌如左

一 關於現金之收入及支出事項

二 關於銀庫及銀行往來簿據支票之保管事項

三 關於預算決算之編製事項

四 關於借對照表損益表及財產目錄之編訂事項

五 關於日計表月計表及其他結算報告書之編造事項

六 關於各種賬簿之登記保管整理及檢查核算

法 規 招商局監督處章程

事項

七 關於日記票及傳票之核對事項

八 關於票股之發息事項

九 關於各分局辦事處及船棧會計之釐訂及檢查事項

十 關於抵借款項以及其他債權債務清理事項

#### 第十一條 產業科之職掌如左

一 關於積餘產業公司之一切事項

二 關於各房產地產之管理事項

三 關於房產地產之清查及整理事項

四 關於房產地產之登記及圖冊事項

五 關於房產地產之經租事項

六 關於房產地產及棧房碼頭等建築物之保險事項

七 關於房產地產之修造及驗收事項

八 關於房產地產之納稅及完糧事項

五

九 關於房產地產之設計及估價事項

十 關於房產地產之繪圖及測量事項

十一 關於房產地產之押款整理事項

十二 關於房產地產糾紛之處理事項

第十二條 本局得酌量業務狀況在各埠設立分局或辦事處其章程另定之

第十三條

本局得酌量業務狀況在各埠設立分局或辦事處其章程另定之

第十四條 總經理處設工程師室置總工程師一員船舶及土木工程師各一員辦事員若干員秉承總經理之命

掌理各項工程之設計估價及檢定等事項

第十五條 總經理處任用秘書主任視察各員應呈請監督處備案

第十六條

總經理處各科室得酌用書記及練習生

第十七條 關於兩科以上之事務應由各該科會同辦理

第十八條 總經理處各科得分股辦事細則另定之

第十九條 本章程如有未盡事宜得由監督呈請交通部修正之

第十九條 本章程自公布之日施行

### 交通部船員檢定委員會章程

二十一年八月十六日，公布

第一條 交通部為檢定全國輪船船員依據組織法第五條

之規定設立船員檢定委員會

第二條 本會補助航政司處理關於檢定船員時審查及考驗事宜

第三條

本會設委員五人至七人由部長遴選具有航政專門學識經驗人員派充之

第四條

本會設委員長一人由部長就委員中指定之

第五條 委員長主持本會一切事務如因事故不能執行職務時得指定委員一人代理之

第六條

航政司遇船員呈請檢定時應將呈請書及其附件交本會審查

第七條

本會收受前條呈請書得由委員長分配各委員審查之

第八條 本會委員應依船員檢定章程就各項憑證書類分

別審核擬具意見書提交委員長

第九條 前條意見書提出後應由委員長定期開會審查之

第十條 本會開會時非有全體委員過半數出席不得開議

第十一條 本會開會時以委員長主席委員長因事缺席時應

指定委員一人為臨時主席

第十二條 本會會議以出席委員過半數之同意決之可否同

數取決於主席

第十三條 本會開會審議完竣後應將議決之審查意見書交

由航政司呈請 部長核定合格者發給證書

第十四條 本會舉行考驗時應由委員長呈請 部長指派委

員辦理

考驗結果應評定成績制成意見書連同試題試卷

送由航政司呈請 部長核定

第十五條 前條考驗得就各港埠會同航政局局長辦理

第十六條 本會遇必要時得臨時呈請 部長聘用技術專門

法 規 交通部船員檢定委員會章程

人員

第十七條 本會設事務員二人至四人由委員長呈請 部長

派充之

第十八條 本會因繕校紀錄得酌用僱員

第十九條 本章程施行日期以部令定之

## 交通部船員檢定章程

二十一年八月十六日，公布

第一條 凡在本國輪船充當駕駛員或輪機員均須經交通

部檢定合格發給證書始得服務但在不滿五十總

噸之輪船服務者其辦法另定之

前項所稱輪船係指專用或兼用輪機運轉之船舶

第二條 船員檢定分原級檢定與升級檢定二種

第三條 原級檢定應依左列各款實歷分級辦理

(一) 在船面繼續服務及充當駕駛員共滿八年

並曾充或現充船長者得受船長原級檢定

(二) 在船面繼續服務及充當駕駛員共滿六年

並曾充或現充大副者得受大副原級檢定

(三) 在艙面繼續服務及充當駕駛員共滿四年

並曾充或現充二副者得受二副原級檢定

(四) 在艙面繼續服務已滿二年並曾充或現充

三副者得受三副原級檢定

(五) 在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿八

年並曾充或現充輪機長者得受輪機長原

級檢定

(六) 在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿六

年並曾充或現充大管輪者得受大管輪原

級檢定

(七) 在輪機室繼續服務及充當輪機員共滿四

年並曾充或現充二管輪者得受二管輪原

級檢定

(八) 在輪機室繼續服務已滿二年並曾充或現

充三管輪者得受三管輪原級檢定

第四條

船長輪機長以下各級船員領有證書曾充證書上

所定職務滿二年執有服務證明書者均得受升級

檢定但大副須服務滿三年方得受升級檢定

受升級檢定者除依前項規定辦理外在服務期間

須執有本管船長所簽具任事勤敏技術增進品行

善良之報告書

第五條

受檢定者須經國內外醫學校畢業並領有開業執

照之醫生檢驗體格證明左列各款

(一) 身體健全

(二) 目力良好無色盲病

(三) 耳聰聽敏

(四) 無神經病

第六條

受檢定者須開具詳細履歷聲明諳習某種航路或

某種機器及服務船隻之船名總噸數或機器馬力

並呈驗各項證明文件及最近半身二寸相片兩張

第七條

受船長輪機長原級檢定或大副大管輪升級檢定

者年齡須滿二十七歲受其他船員檢定者須滿十二歲

### 第八條

受檢定者其服務資歷應以各該員之本管船長或船東或船東代理人所簽具之證明書及服務期間本管船長之報告書為準但受遠洋或沿海輪船船長原級檢定或大副升級檢定依另條之規定

### 第九條

受遠洋或沿海輪船船長原級檢定者應取具船東或船東代理人簽具之報告書受遠洋或沿海輪船大副升級檢定者應取具本管船長或船東或船東代理人簽具之報告書呈繳審核

前項報告書經交通部認為合格後並應考驗學術以筆試口試分別行之

### 第十條

本管船長或船東或船東代理人為船員簽具證明書或報告書時須親自簽名蓋章如證明事件有虛偽捏造情事得送法院論罪

### 第十一條

曾充海軍軍官者得附具履歷及各種證明文件呈

法 規 交通部船員檢定章程

請檢定

依前項聲請檢定者比照第三條之規定辦理之

### 第十二條

船員經檢定合格後由交通部登報公布其無職業者並通知航業同業公會轉知各公司酌予聘用

### 第十三條

檢定不合格者得審核其學術經驗品性的給底一級或低二級之證書

### 第十四條

有左列情形之一者不得受檢定

(一) 現處徒刑或褫奪公權尚未復權者

(二) 受撤銷船員證書之處分者

(三) 受收回船員證書之處分尚未滿期者

### 第十五條

在本章程施行以前領有商船職員證書者除充當中國輪船各級職員之外國人在原證書有效期間內仍得照常服務其期間未滿自願受檢定者聽

現充中國輪船各職員之外國人無論已否領有商

### 第十六條

船職員證書自本章程施行之日起六個月以內均應依本章程第一條及船員證書章程之規定經檢

定合格領有證書者方得服務

第十七條 領有本章程所規定之憑書或商船職員證書者遇

發現其原呈報之資歷有疑義時應重行檢定之

第十八條 本章程施行日期以部令定之

## 交通部船員證書章程

二十一年八月十六日，公布

第一條 本章程所稱船員係指在輪船上服務之駕駛員及

輪機員而言

第二條 駕駛員及輪機員各分左列等級

一 駕駛員

船長 大副 二副 三副

二 輪機員

輪機長 大管輪 二管輪 三管輪

第三條 船員證書於船員檢定合格後由交通部發給或給

換之

第四條 船員證書分左列二種

一 駕駛員證書

二 輪機員證書

第五條 各級駕駛員證書皆分左列三種

一 甲種證書 凡受檢定合格堪充遠洋輪船駕駛員者發給之

二 乙種證書 凡受檢定合格堪充近海輪船駕駛員者發給之

三 丙種證書 凡受檢定合格堪充江湖輪船駕駛員者發給之

凡係商船學校或相當學校畢業富有天文駕駛船藝等學識及航海各種經驗者發給駕駛員甲乙兩種證書如係舵工或係船上練習出身者發給駕駛員丙種證書領有駕駛員甲種證書者得充乙種或丙種同級之職務領有乙種證書者得充丙種同級或甲種低一級之職務領有丙種證書者得充甲種

一〇

第六條 低二級或乙種低一級之職務  
各級輪機員證書皆分左列二種

- 一 甲種證書 凡在學校卒業領有卒業證書並在機械工廠及輪船輪機室實習期滿領有證明書經檢定合格堪充輪機員者發給之
- 二 乙種證書 凡在機械工廠或輪船輪機室實習期滿領有證明書經檢定合格堪充輪機員者發給之

領有輪機員乙種證書者不得充當輪機長之職務

第七條 船員證書自發給之日起以五年為有效期間

船員證書發給外國人時以一年為有效期間

第八條 請領船員證書者應繳證書費五元及印花費二元

船員證書遺失時應即登報聲明作廢並須取具本管船長或船東或船東代理人之證明書將遺失實情呈報交通部審核補發新證書

船員證書遇破損時應將原證書繳銷呈請換發新證書補發或換發新證書時應繳本章程第八條所定各費

第十條 船員犯左列各款行為之一者經交通部查核屬實

法 規 交通部船員證書章程

得撤銷或收回其證書

一 船員因職務上應為而不為或不應為而為以致破壞船舶或損失他人生命財產者撤銷其證書

二 船員私自夾帶或賄縱他人私帶違禁物品者撤銷其證書

三 船員因酗酒或其他失當行為致發生碰撞或擱淺等情事得按其情節輕重撤銷或收回其證書

四 船員現處徒刑或褫奪公權尚未復權者撤銷或收回其證書

前項收回證書由交通部按其情形酌定收回之期間期滿後得由本人呈請發還

第十一條 前條船員證書撤銷或收回後交通部得酌量情形改發低一級或低二級之船員證書

第十二條 船員如有偽造變造或冒用他人證書情事除撤銷其證書外並得送法院論罪

第十三條 交通部商船職員證書章程自本章程施行之日廢止之

第十四條 本章程施行日期以部令定之



# 輪船出賣

「太湖」雙引擎煤輪

構造材料 船殼汽機鍋爐

均爲勞合氏試驗鋼板

馬力 二百六十匹

長 一百二十五英尺

寬 二十英尺

上海瑞鎔造船廠承造

載客裝貨均宜

房艙寬大 行駛穩快

船泊上海 歡迎領看

上海北京路慶順里五十一號

太湖輪船公司接洽

# 上海申沙輪船聯合公司

本局之新仁和廣祥寶豐

福興快輪四艘每日以兩

艘開往崇明縣之廟港海

洪港海門縣之宋季港牛

洪港長橋港老洪港暨積

港青龍港新港靈甸港啓

東縣之川洪港三和港永

隆港東一號岸頭港等各

港口客房寬大行駛穩快

倘蒙賜顧不勝歡迎之至

局址南市大碼頭街二〇

號電話南一一二六

# 論說

## 近年來揚子江上游航業概說

宜昌三北輪埠公司

董溶敏

### 引言

吾人展覽中華民國之輿圖。有橫貫東西之黃河。揚子及珠江三大江流。其中珠江江流較爲短狹。黃河。揚子則均蜿蜒萬里。流域各達七八行省。然黃河又因水多泥沙。常有汙塞潰決之患。故未經科學方法疏濬改造之前。尙不能作交通上之需用。惟揚子江爲三江之冠。位居吾國中心。自青海發源以迄東海出口。浩浩蕩蕩。計長九千九百餘里。其間可通輪行者。達五千里以上。大川巨湖。相率灌注。沿岸通商大埠。比比皆是。物產富饒。貿易繁盛。故全國航業。以揚子江爲佔最重要地位。關於揚子江之分段。時有變易。吾國古時。由宜昌之上稱爲上游。宜昌之下至鎮江爲中游。由鎮江入海爲下游。迨後汽輪通行。上下運輸貨物。均在漢口宜昌一埠轉口。於是則改稱宜昌之上爲上游。宜昌漢口間爲中游。漢口之下爲下游。本文所述上游航業。卽以後者爲依據。

按本國航業界中人。所重視者。多屬於下游。至上游則頗少注意者。此外非航業界之大多數國人。則更模糊不知。誠屬一大憾事。蓋四川省爲吾國唯一天府之區。終年出產富饒。其大宗出口貨。有桐油。藥材。烟葉。絲。麻。棕。糖。鹽。紙。榨菜。等。至於運輸入口各貨。爲數亦甚鉅。計其大宗有棉花。棉紗。顏料。五金。糖。正頭。及各種雜貨等。行駛上游各輪。因是所裝運進出口各貨。每年四季。大批啣接。至行旅客商。常年往返。亦絡繹不絕。其航業情形之重要及複雜。有如此者。且近年來航業情形。時多變遷。中外航商。競爭激烈。作者服務於上中游各埠華商航業界有年。洞知內容。熟察底蘊。謹將此中詳情。作一概說。當此收回航權呼聲激昂之際。使關心提倡航業國人。多一參考之資料焉。

### 川江峽灘及風景

宜渝間揚子江道。既稱上游。又名川江。其峽灘之險。風景之奇。不僅爲揚子下游所未夢見。亦極天下山水之大觀。茲略分述於后：

一峽。川江計長三百五十海里。兩山夾水。江流極狹。中間凡有大小十三峽。其名稱均甚奇異。由宜昌之上三遊洞起。卽入燈影峽。羣山迴繞。峽壁罅裂直立。江流其間。猶如溪水。誠極世間之奇觀。過此爲黃牛峽。北壁爲天柱山。南岸爲黃牛岩。如黃牛臥伏。昂首西望。過此則山勢展開。遠行猶見黃牛。故土諺有云。「朝發黃牛。暮發黃牛。三朝三暮。黃牛如故。」又上則爲牛肝馬肺峽。懸岩削壁。飛猿難渡。其所以

呼名者。因山壁間凸懸黃褐色大鐘乳石二。狀如牛肝馬肺然。過此西上。則爲兵書寶劍峽。一名鐵棺靈蹟。蓋山峯石壁間空中。置有方形一箱。相傳爲諸葛武侯藏兵書寶劍之處。過此則入巫峽。巫山十二峯。卽在於此。惟輪行過此。所能見者。僅神女一峯而已。巫峽風景。秀麗奇偉。晨間雲霧迷濛。古人有「雲雨巫山」之句。蓋寫實也。上文所述。僅及大者。其餘從略。再萬縣之上。山勢較平。峽亦不多見。凡輪行自宜昌之上三十里起。至萬縣止。終日迴曲兩山間。每抵轉灣之處。必放汽笛。山谷震響。猶如霹靂。讀唐人詩。有「兩岸猿聲啼不住。輕舟已過萬重山」句。可想當時兩岸多猿。但自輪行以來。已被汽笛嚇退。遠遁於深山中矣。

〔灘〕川江江中。石礁巒疊。皆是爲航行大障礙。又因水爲石阻。遂成激流。怒吼奔濤。能使見者色變。及今輪行過灘。必藉「絞灘」(註一)計宜渝間。凡九灘。其著者有黃牛灘、新灘、洩灘、興隆灘、崆嶺灘等。(均在萬縣之下。其上則少大者。)此數灘中。尤以崆嶺灘爲最危險。自古迄今。木船汽船。在此遇險者。不知凡幾。故土諺有言。「新灘洩灘不算灘。崆嶺纔是鬼門關。」去年川江航務管理處。有鑒於此。灘之爲航行一大危險。因有發起炸毀該灘石礁之舉。向貨客徵捐鉅萬。於民國二十年冬。實行此項工程。但工作數月。旋逢水漲。中途停止。遂無良好成績。尙須於今冬繼續工作也。

## 輪船之概況

川江水流之湍急與峽灘之險惡既如上述。故吾國古時有「蜀道之難。難於上青天」之嘆。想見

入川之非易也。然此亦不過曩日之實情時。至今日汽輪往返如鯽。交通大便。此二語殆成廢話。蓋昔年搭客載貨。均賴柏木船用人力拉縴。逆流而上。由宜昌至重慶。爲時需二月有餘。其間中途觸石沉沒。或被漩渦捲入水底。爲常有之事。自改汽輪後。宜渝間上駛行程。只需四日。而下駛則二日足矣。其交通之便利。相去爲何如耶。然而川江兩岸重巒疊嶂。峽道險巇。淺灘橫阻。石礁起伏。輪行大非易事。故亦往往肇禍。人貨頻遭危害。試觀後表。卽知近年遇險之輪船。已不在少數。遑論昔年矣。

近年川江輪船遇險調查表

年 份	觸 石 沉 沒 者	國 籍	觸石後撈救出險者	國 籍
民國十七年	Fook-lai 福來	洋	Wu-hsing 吳興	華
	Ping-huo 平和	華	—	
民國十八年	Ping-Fu 平福	華	Wu-hsing 吳興	華
	Kiang-Ling 江陵	華	—	
	Shu-Nan 蜀南	華	—	
民國十九年	—		1-Ping 宜寶	洋
	—		King-wo 慶和	洋
民國二十年	Ming-An 民安	華	Fu-fung 涪豐	華
	Fooywn 富遠	華	King-wo 慶和	洋
	—		1-Ping 宜寶	洋
民國廿一年	1-Ling 彝陵	洋	Pitochun 皮托謙	洋
	Wan-Liu 萬流	洋	Fook-Tung 福同	洋
	—		Yung-Fung 永豐	華
	—		Wuhsing 吳興	華

現行川江輪船調查表

除前表所列已遇險沉沒者外。現今行駛川江各輪爲之詳細列表如左：

國籍	公司名稱	船名	國籍	公司名稱	船名	
華商	三北公司	Fuyang 富陽	英商	太古洋行	Wan hsien 萬縣	
		Wubsing 吳興			Wan tung 萬通	
華商	民生公司	Shu Heng 蜀亨	英商	怡和洋行	Kia ting 嘉定	
		Ming Chu 民主			Shu shan 秀山	
		Ming Kong 民康			King tang 金堂	
		Ming Foo 民福			Sun ting 綏定	
		Ming Ju 民治			Kia wo 嘉和	
		Ming Sung 民生	Foo wo 福和			
		Ming Heng 民亨	King wo 慶和			
		Ming An 民安	美商	捷江公司	1-Ping 宜賓	
		Yung Ning 永寧			1-an 宜安	
		Pitochum 皮托謙 (船名未定)			Chi-chun 其春	
華商	渝江公司	Yu Kiang 渝江	日商	日清公司	Yung yang 雲陽	
		Yung Fung 永豐 (掛意旗)			g-yang 宜陽	
華商	中興公司	Wan An 萬安			Fou yuen 福源	Chiay yang 長陽
		Ngo Mei 峨嵋				Hu ling 涪陵
華商	招商局	Ngo Mei 峨嵋			法商	聚福洋行
			Foo-Tang 福同			

論說

近年來揚子江上游航業概說

揚子上游其江流既如是危險。行駛該段輪隻。其船身機器設備均特別堅固靈活。又因適合行駛起見。船身均殊小。大者可裝貨二三百噸。小者僅裝數十噸以上。但航商均欲謀增多噸量。而又受江流狹窄限制關係。故在可能範圍內。竭力設法改良輪船之構造。查近年來已有顯著之進步。如美商捷江公司之宜安。英商太古公司之萬縣。日商日清公司之涪陵等新輪。均改用柴油引擎。蓋如此不僅可使噸位加大。而燃料費用亦甚節省也。

### 領江問題

上游江流既與中下游迥異。輪行又有上述之艱難。以是川輪領江之出身亦不同。蓋行駛揚子中下游之輪船。其雇用之領江。均從學習或先從「舵工」出身而來。而川輪領江。則均由昔日柏木船舵工出身。若輩多目不識丁。惟因彼等有認識石礁水勢之充分經驗。故海關巡江司擇尤選任。與以大二三等領江執照。以其人才之缺乏。故待遇甚優。大領江月薪由三百元起至四百五十元止。二三等領江亦可得月薪二三百元。伙食亦由公司供給。查中下游領江頭等者。亦僅有月薪百餘元。且自食伙食。故與上游領江較。相去甚遠。川輪領江既多不識字。至英語則更瞠目不懂。故若輩於服務時。不若中下游領江之用英語示行船之方。針彼等只伸其食指以示左右方向而已。

川江開闢航輪以來。已屆二十餘年。在此期間。凡由柏木船出身之頭等領江。已多數相繼亡故。及

今充任者。半由輪船「舵工」出身。因若輩未曾視察川江石礁。并不熟諳水勢。故常肇禍。近年來川輪之遇險頻聞者。卽此故也。最近關心航務者。有鑒於領江人才之急須培植。擬將川江領江航線。裁分二段。卽宜萬間與萬渝間是也。將來每一領江只限專習一段。使易於記憶該段之水勢石礁。如此則可免一人因限於心力不能通盤記憶之弊。但每人雖僅學習一段。然該段之水勢石礁。必須身坐小木船或汽船。往來探測。務使充分記憶清晰後。方可登輪充任學習領江。待純熟後。再遞升三二頭等領江。並設立一領江實習所。專責辦理此事。將來實行後。川輪肇禍之事。當可減少不少矣。 (未完)

### 營業要旨

- ▲承攬▼ 白河 各線駁運
- ▲代理▼ 塘沽 天津 船舶 進出口
- ▲介紹▼ 天津 塘沽 大宗 貨

- ▲自備新式輪駁，
  - ▲特約津，沽，貨機，碼頭。
  - ▲特約申，津，船貨保險。
  - ▲特辦津，沽，報關。
- 忠實服務，務使客商安全，便利。

謹本互助合作精神，開展申津貨運聯銷事業，

### 通訊地址

**天 津 航 業 公 司**

●天津總公司 天津英租界十二號路十五號

●上海分理處 上海江西路金城銀行通成公司內

●塘沽分理處 塘沽新市街恆豐堂內



# 三星船務公司

營業要旨：

承攬……貨物

代理……各口輪船

.....

地址

油頭商平街十八號

上海法租界新開河

卅六號

電報掛號……油頭四八七三

上海電話……八五九九四

# 甯紹商輪股份有限公司

附保部保險  
設承水各

船壳保險  
尤為專門  
同行賜顧  
毋任歡迎

新甯紹  
甯紹  
裝貨搭客

等輪行駛滬甯各線

甯與  
穩捷無比

總公司  
上海江西路二二八號

電話一八七二一三

地址  
分公司  
甯波漢口等埠

# 學 術

## 航海學 (續第四期)

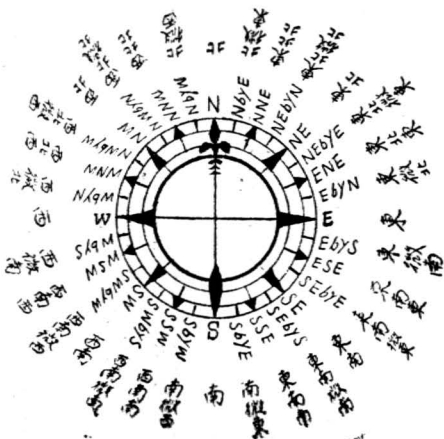
### 第三章 羅經及羅經差

#### 8. 羅經 (Compass)

羅經為指示方向之儀器，其最要之部為羅經針，羅經面與羅經盤。

(I) 羅經針 (Compass Needle) 為一磁針，橫立羅經面之中心，旋轉無阻。

(II) 羅經面 (Compass Card) 為一圓紙板，以代地平，其圓周分為三百六十度，全周先分四部，每部再分八方，計共三十二方。其第一部由北 N 至東微北 EBN，第



景華

一部由東E.至南微東SEBE. 第二部由南S.至西微南WBS. 第四部由西W.至北微西NBYW. 其有一特別記號，其南北直線與羅經針平行。

(III) 羅經盤 (Compass Bowl) 爲盛羅經面之半圖銅盤，上面蓋以玻璃，中心豎一軸針，以支羅經面。盤鑲於常平架之上，船卽有欹側俯仰，皆得常平。盤首中央，有一直線，是爲基線 (Lubber's Line) 用以指示船首之方向也。

(注意) 學者須依鐘錶指針所走之方向，順序背誦羅經之三十二方，次由反向熟念之，至不忘爲止，并須記以下所列各方之度數。

$$8方 = 90^\circ$$

$$4方 = 45^\circ$$

$$2方 = 22\frac{1}{2}^\circ$$

$$1方 = 11^\circ 15'$$

$$\frac{1}{2}方 = 5^\circ 37\frac{1}{2}'$$

$$\frac{1}{4}方 = 2^\circ 48\frac{3}{4}'$$

6. 羅經差 (Errors of Compass)

磁針不能與地面常平，指北一端漆以紅色，南端漆以藍色。在北緯者，北端下垂；在南緯者，南端下垂。因磁極與地極微有不同，故磁針方向與真方向亦異。凡鐵皆能吸引磁針；船之構造，以及裝卸貨物，皆可觸動磁針，故船上羅經之方向與磁針之方向又有異也。

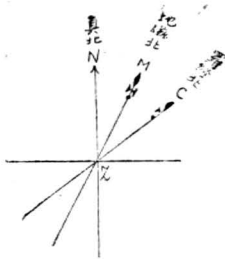
定義17、垂角 (Dip) 爲磁針之軸與地平互交之角，其垂度隨地而異，如在赤道爲零，愈近兩極愈大。

定義18、偏差 (Variation) 爲地磁經線 Magnetic meridian 與真經線 True meridian 互交之角；其偏

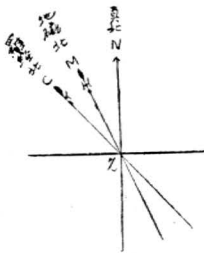
度各地不同，均載各海圖中，惟隨時微異耳。

如第一圖，磁針之北端，偏在真北之右者，曰東偏。

如第二圖，磁針之北端，偏在真北之左者，曰西偏。



圖一第



圖二第

定義19. 自差 (Deviation) 爲羅經針之南北線與地磁之南北線互交之角，其差度隨船首之方向而異。

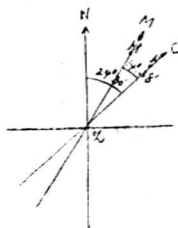
故羅經差爲偏差與自差之和，即羅經南北線與真南北線互交之角也。

(法則 I) 自差與偏差同名者相加，仍照原名；異名者相減，依大者之名，即得所求之羅經差。

(法則 II) 羅經差與偏差同名者相減，異名者相加。欲知自差之爲東或西，須視羅經南北線在地磁南北線之右或左而定之。

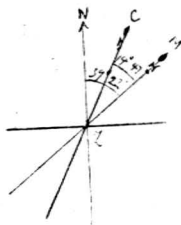
例題1. 設羅經自差爲  $14^{\circ}38'E$ ，海圖所載之偏差爲  $24^{\circ}30'E$ ，求羅經差？

自差	$14^{\circ}$	$38'$	E
偏差	$24$	$30$	E
羅經差	$39$	$8$	E



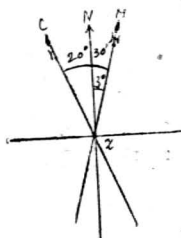
例題2. 設自差爲  $14^{\circ}47'W$ ，偏差爲  $39^{\circ}22'E$ ，求羅經差？

自差	$14^{\circ}47'W$
偏差	$39^{\circ}22'E$
羅經差	<u><math>24^{\circ}35'E</math></u>



例題3. 設羅經差為  $17^{\circ}30'W$ , 偏差為  $3^{\circ}E$ , 求自差?

羅經差	$17^{\circ}30'W$
偏差	$3^{\circ}E$
自差	<u><math>20^{\circ}30'W</math></u>



10. 自差表 (Deviation Table)

各船上羅經各有一自差表, 載明船向某方位, 其自差若干。惟自差隨時隨地而變, 須時常測求; 常用旋轉船首 (Swinging Ship) 之法求之。

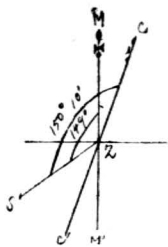
(1) 相反測向 (Reciprocal bearings)

先置一基羅經於岸上，次將船首向各方旋轉，以信號傳達，同時互測對方之方向。除地磁吸力之外，若無他力之影響，則船岸兩羅經對測之方向適正相反，否則必有差誤。故在船之測向與反在岸之測向之差，即為求船羅經之自差也。

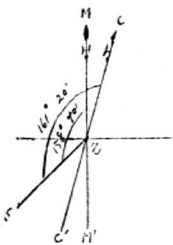
例題 由下表，求船首向各方之自差？

船首指向	船羅經對岸之測向	岸羅經對船之測向
N	S 18° 40' W	N 21° 20' E
NE	S 29° 50' W	N 31° 0' E
W	S 47° 10' W	N 44° 50' E
SW	S 75° 0' W	N 72° 30' E

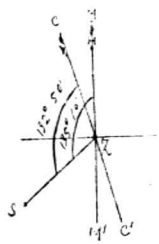
第一圖



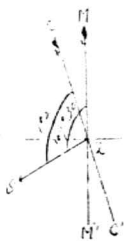
第二圖



第三圖



第四圖



(圖解) 如第一圖, 設  $MZM'$  爲地磁南北線,

則  $MZS = 180^\circ - 21^\circ 20' = N158^\circ 40' W$  爲準地磁測向 (Correct magnetic bearing),  $CZS$  爲羅經

測向 (Compass bearing) 大於  $MZS$

今  $ZC$  爲羅經南北線, 在  $ZM$  之右, 故船首向北, 自差在東。

故第一圖船首向  $N$ , 自差 =  $21^\circ 20' - 18^\circ 40' = 2^\circ 40' E$

第二圖船首向  $NE$ , 自差 =  $31^\circ 0' - 29^\circ 50' = 1^\circ 10' E$

第三圖船首向  $W$ , 自差 =  $47^\circ 10' - 44^\circ 50' = 2^\circ 20' W$

第四圖船首向  $SW$ , 自差 =  $75^\circ 0' - 72^\circ 30' = 2^\circ 30' W$

(II) 取遠隔物之測向 (By taking the bearing of a distant object)

取一岸上之物, 與船之距離約七八哩, 次將船首向各方旋轉, 隨測此物之方向, 平均各測向, 即得準地磁測向。若取八主要方位之測向平均之, 已甚準確也。

(法則) 準地磁測向與羅經測向之差, 即得自差。如羅經之測向大於地磁之測向者, 則自差在東, 小者在西。

例題 求一遠隔物之準地磁測向, 及船首指向八方位之自差?



遠隔物之測向

S	14° 30' W
S	11 30 W
S	9 30 W
S	12 0 W
S	17 0 W
S	19 30 W
S	20 30 W
S	16 50 W

船首指向

N
NE
E
SE
S
SW
W
NW

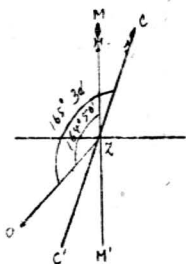
設  $MZM'$  爲地磁南北線

則  $MZO = 180^\circ - 15^\circ 10' = 164^\circ 50'$ ,  $\angle CZO = 180^\circ - 14^\circ 30' = 165^\circ 30'$

故  $CZM = MZO \div CZO = 164^\circ 50' \div 165^\circ 30' = 40^\circ E$

即船首向北時, 其自差爲  $40^\circ E$

今將所得之自差列表如下。



14° 30'
11 30
9 30
12 0
17 0
19 30
20 30
06 50

8) 121 20  
準地磁測向 = S 15 10W

船首指向	遠隔物之方向	白 差
N	S 14° 30' W	0° 40' E
NE	S 11 30 W	S 40 E
E	S 9 30 W	5 40 E
SE	S 12 0 W	3 10 E
S	S 17 0 W	1 50 W
SW	S 19 30 W	4 20 W
W	S 20 30 W	5 20 W
NW	S 16 50 W	1 40 W

習題二

1. 求下列諸數之羅經差？

(1) 設自差  $15^{\circ}35'E$ , 偏差  $8^{\circ}30'E$ 。

(2) 設自差  $4^{\circ}55'W$ , 偏差  $28^{\circ}7'E$ 。

(3) 設自差  $17^{\circ}55'W$ , 偏差  $36^{\circ}34'W$ 。

2. 設偏差為  $15^{\circ}E$ , 求下列諸數之自差？

(1) 羅經差  $3^{\circ}E$ 。

(2) 羅經差  $12^{\circ}E$

(3) 羅經差  $21^{\circ}E$

3. 由下表, 求各方位之自差?

船首指向	船羅經之測向	岸羅經之測向
N	S $27^{\circ} 15' E$	N $28^{\circ} 30' W$
NBYE	S $31^{\circ} 40' E$	N $30^{\circ} 10' W$
NNE	S $36^{\circ} 10' E$	N $31^{\circ} 20' W$
NBYN	S $40^{\circ} 50' E$	N $31^{\circ} 30' W$
NE	S $46^{\circ} 0' E$	N $33^{\circ} 10' W$

4. 求遠隔物之準地磁測向及各方位之自差?

船首指向	船羅經對遠隔物之測向	船首指向	船羅經對遠隔物之測向
N	S $36^{\circ} 40' W$	S	S $41^{\circ} 20' W$
NE	S $55^{\circ} 0' W$	SW	S $20^{\circ} 30' W$
E	S $60^{\circ} 20' W$	W	S $14^{\circ} 10' W$
SE	S $56^{\circ} 30' W$	NW	S $18^{\circ} 50' W$

5. 求遠隔物之準地磁測向及各方位之自差?

船首指向	船羅經對遠隔物之測向	船首指向	船羅經對遠隔物之測向
N	S 32° 0' E	S	S 6° 50' W
NE	S 4 45 E	SW	S 26 0 E
E	S 16 0 W	W	S 43 0 E
SE	S 21 30 W	NW	S 44 35 E

政記輪船公司

航駛中國各口岸

地址 上海法租界天主堂街五號

電話 八五九九二號  
八五七五三號

上海經理 王伯芬  
海分司 王伯芬

孫德全

律師會計師 執行事務

- (一) 代理法律行為
  - (二) 證明契約合同
  - (三) 民事案件出狀
  - (四) 海事案件調查
  - (一) 規畫銀行航業
  - (二) 編訂會計章程
  - (三) 查核賬目礦務
  - (四) 精算海損組織
- 區域 南京 蘇州 上海 各法院  
區域 江蘇 浙江 河南 河北 山東 湖北  
事務所 卡德路八十九號

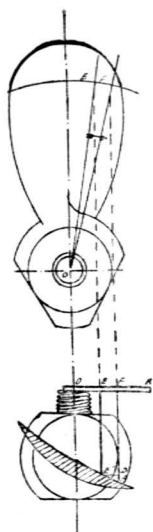
# 船舶發動機

(Marine Engines) (續第四期)

逸海

直徑 (Diameter) 螺旋推進器之直徑，爲以葉片盡端繞成圓周之直徑也。推進器直徑與螺距之比，由一至一·一與一至一·五。故直徑十四英尺之推進器，其螺距當爲  $14 \times 1.1 = 15$  英尺至  $14 \times 1.5 = 21$  英尺。

螺旋推進器之推進作用 螺旋推進器以某方向（假設爲向前進）而旋轉，葉片壓予水上，一如螺旋之螺絲在螺旋套中旋轉，葉片在水上之壓迫使水流向後驅逐，將水質推動向後，結果其反動之力，迫促船向前進，推進器之有用工作即爲強迫水流向後之工作，其他一切方向之水流運動，結果均爲耗損動力者。



第十圖 推進器片之形式

如螺旋在固定之物體中旋轉，則其進行之距離相等於螺距之一轉，故每秒鐘螺旋之速度，爲螺距與每秒迴轉數之積。

舉例以明示之 設螺旋之螺距 (pitch) 爲十八英尺，每秒鐘之迴轉數爲七十二轉，螺旋每

秒鐘（每點鐘里數）之速度若干。

乘

$$18 \times 72 = 1,296 \text{ 英尺 (每秒)}$$

$$1,296 \times 60 = 77,760 \text{ 英尺 (每時)}$$

$$\frac{77,760}{6,080}$$

$$= 12.78 \text{ 哩 (每時)}$$

滑逸 (slip) 水流爲不定之媒體，因其特殊性質，故葉片壓迫水流，向後驅逐而流動，船舶之實在速度（就靜水而船舶行駛短距言之）較螺旋之速度爲小，其相較之值，謂之滑逸 (slip)。滑逸爲螺旋速度與船舶速度間在靜水中之差值，以每秒若干英尺，及螺旋速度之百分值表示之。

舉例以明之 某船以每時十六里之速率行駛，螺旋之螺距爲十九英尺，每秒迴轉九十七轉，問滑逸 (slip) 爲如何？

解

$$19 \times 97 = 1,843 \text{ 英尺 (每秒) = 螺旋之速度}$$

$$\frac{16 \times 6,080}{60} = 1,621 \text{ 英尺 (每秒) = 船舶之速度}$$

$$\text{滑逸 (slip)} = 1,843 - 1,621 = 222 \text{ 英尺 (每秒)}$$

$$= \frac{222}{1,843} = .1204 = 12.04 \text{ 百分值}$$

此式可以代數式表示之：令  $S$  爲螺旋之速度， $s$  爲船舶之速度， $S - s$  爲螺旋之滑逸 (slip) 用

表，即每秒之尺數  $\frac{S_1 - S_2}{2}$  為螺旋之滑逸表示螺旋速度之磨擦。

$$\frac{S_1 - S_2}{2} \times 100 = \text{滑逸 (slip) 用百分值表之。}$$

故由此得之，滑逸非實在之滑逸乃近似之滑逸蓋螺旋非在靜水中作用，而螺旋之本身或船殼在水流中運動也。

船殼之在水流中行動，水流隨之而流動，其流動之方向與船舶相同。水流與船舶密接，其前進之速率較相距時為大，因水流有較船舶為小之速率，瞬息間即流于船殼之後，可由船尾見之，因此推進器在水流中作用，而有前進速率，亦以船之行路中波浪與旋流之影響，而有速率，由上述之各種情形，速率之激起變化，此甚難計算之也。

就推進器而考慮之，則工作之水流中各種情形，須一一考慮，因速率甚難獲得，故實在之滑逸亦不易得之。

如假設  $u$  為寬闊之水流速率，水作用于上之最初速率，與螺旋之相對關係，為  $u_1$ ，其最後之速率為  $s$ ，故其實在滑脫則為  $\frac{S_1 - (s - u)}{2}$  或  $\frac{S_1 + u - s}{2}$  = 實在滑脫。

實際上所云滑脫，一般即指近似滑脫，非為實在滑脫，近似滑脫之變異，由百分之五至二十五——百分之十五至二十為較正確之平均值，實在之滑脫為百分之五至十五，較近似滑脫為大。

### 船舶發動機之管理

船舶上之機械，凡爲輪機長暨其助理技術人員，均應一一熟悉，此乃最要之事也。主要與輔助之汽管 (Steam pipes) 與洩汽管 (Exhaust pipes)，各種罨之處所，通汽鍋之給水管 (Feed pipes) 以及連接機汽器之通管，均宜探索得之，而作略圖，船上駕駛人員等，必須明悉各唧筒 (Pump) 與連通艙底 (Bilge) 接管之作用，輪機師于值班時，雖熟悉各種機械，如遇意外事變則不宜僥促施救，必須與輪機長或下級技術人員探討，咨詢關於此問題之詳情，一徑提醒，便可格外信任，而後參加機械各部分之學識，以全力從事工作，始克有濟。

起動之前，發動機起動之前，須檢視機械之裝置，情形是否良好，一般應注意者，有如下述：

各門之鍵鏈，或爲修理之用者，須卸去，或將各蓋移置，周流唧筒 (Circulating pump) 之入水罨與出水罨以及通艙底管之罨，須經檢驗而安置于適當地位。唧筒 (Pump) 上通于船殼外之洩放罨，須特別加以注意，通圍套 (Tacklers) 及艙壁 (Bulk head) 之罨，與調整罨等，須開放而檢視之。主汽管之罨不能緊閉，當蒸汽入內須鬆緊之。

油杯 (Oil Cups) 及灌油斗 (Turbine) 應檢視而整理之，並加以手絲頭 (Worsteads) 調整。各接合處與緊持 (Glands packed) 須檢視之。



汽壓表與真空表須連接之，關閉活嘴 (Shut-off cocks) 須試之。

機器之光亮部分，如濺有水漬，須以油擦塗之。

輔助機 (Auxiliary engines) 能以汽力試驗者儘用蒸汽試之，否則以手轉動之。輔助機如操舵機

(Steering engine)、周流機 (Circulating engines) 及電燈 (Electric-lighting engines) 運用時，須特別注意，運轉

主機前先將逆動機 (Reversing engine) 試動之，船舶進口前再將試動之，以期獲得正確而適合之運用也。

主機之磨擦及迴轉部分，均須以油潤之。

最要條件，須驗曲柄穴 (Crank pits) 及運動之部分，如此等處不加檢驗，則發動機始運時，將有阻礙之發生，主機須用手迴轉，向前進與向後退運動至少各一轉。

如閉爐口 (Closed stokeholds) 用壓迫通風 (Forced draft) 通風表 (Draft gauges) 須清潔後而灌以水，緊風門 (Air-tight doors) 須檢驗而緊裝之，風扇須加潤油而較整之。

發動機之起動 起動發動機時，輪機師之當值者，須應用其由經驗所得之知識，蓋各種發動機初無一定之規則，可以運轉之也，例如小型單筒機 (Single-cylinder engines) 其起動之情形，與大型三脹式汽機 (Triple-expansion engines) 互異，下列所述為一般常應用各形式之機——三脹式汽機與表面

## 凝汽器。

通常起動發動機時，首須煖熱汽笛 (Cylinder) 及使凝汽器中成真空體，然後可輸入蒸汽于汽笛，而起動發動機矣。

使成真空 (To Form vacuum) 使成真空之手續，恆裝置獨立周流唧筒 (Independent circulating pump) 則京斯敦菴 (Kingston valve) 或海水菴可以開放，而洩水菴 (Discharge valve) 可驗其洩水是否迅速，周流唧筒 (Circulating pump) 然後起動之凝汽器，不因排汽 (Drains) 與洩汽 (Exhaust) 而增熱，乃將輔助空氣唧筒 (Auxiliary air-pumps) 起動，保持主凝汽器與輔助凝汽器脫除水流，便成部分的真空，如主凝汽器之空氣唧筒為獨立者，則起動後即可促成真空矣。

增熱機體 (To warm the Engines) 增熱機體乃將凝汽器與汽笛 (Cylinder) 圍汽 (Receiver) 汽匣排水 (Steam Chest drains) 等連通，為便檢查排水 (Drains) 是否失調，故常設過道 (Bye-pass) 裝置。此過道與排水相接通于艙底 (Bilges) 圍套 (Jackets) 恆緊裝于熱壁 (Hot wall) 或供水櫃 (Feed tank)，然能直接排水于艙底，苟排水均排列有序，將主汽管之節汽菴 (Throttle valve) 及各菴，漸漸開放，輸入少許蒸汽于高壓汽匣 (High-pressure steam chest)，同時蒸汽亦輸入圍套以資助熱汽笛。

漸開過道菴 (Bye-pass valves) 將少許蒸汽輸入圍汽 (Receiver)，在圍汽中之蒸汽自行趨入汽

笛，而爲助煖之用，漸漸移轉納放器 (Valve gear 卽卷鍵)，全鍵向前進轉而向後退之前後運動，節汽卷 (Throttle) 微微開放，適足發動機連轉之用，用倒退鍵 (Reversing gear) 可使曲柄 (Crank) 前後運動一週轉。

開節汽卷 (Opening the Throttle)

如發動機完全煖熱而脫除水流 (當排水 drains 全開後，)

蒸汽已入圍套 (Jackets) 中，同時起動發動機與起動卷，亦已準備。離心唧筒 (Centrifugal pump) 動作後將水流周流凝汽器，輔助空氣唧筒或獨立空氣唧筒亦即開始工作矣。

行動連環 (Link) 至全鍵向前進或向後退，開放節汽卷，而後發動機起動，如發動機無起動之傾向，則應用過道卷或輔助起動卷 (Auxiliary starting valve)，發動機須漸漸起動，輸入較多蒸汽後，再漸增其速度，發動機有二百週轉後，放汽筒 (Drain cocks) 可以關閉之。

起動失敗之原因 (Causes of Failure to Start) 船舶發動機，因種種原因而起動失敗，惟起動前加以相當之注意，當非難以解決之事，在此種種原因中，有非表面能覺察者，有如下列：

節汽卷心軸 (The throttle valve spindle) 有時拆斷。

高壓卷 (High-pressure valve) 如爲滑移擊有時越出本位，蒸汽由兩端輸入。

發動機有時動作生阻礙，因節汽卷輸入高壓汽笛之一端，而過道卷輸入中壓或低壓汽笛。

之反向，在此情形之下，因壓力相等，故發動機不復運動。用過道閥其閥在動軸上必有轉幾 (Turning moment) 之發生，吾人可設想如高低壓閥同時蓋于口 (Ports) 上，中壓滑移閥之位置，能導蒸汽于高低壓汽箱中，如將節汽閥開放，因兩口 (Ports) 關閉，故發動機不能起動矣。如將通汽閥 (Receiver) 之過道閥開啓，則蒸汽輸入中壓活塞固有之地位，同時低壓汽箱之蒸汽自行趨經低壓滑移閥之洩窩 (Exhaust cavity) 至中壓汽箱另一面，其結果將使發動機不起動，因高低壓無起動之效，而中壓活塞之壓力平衡，在此情形時，僅輸入蒸汽于中壓汽箱 (Intermediate-pressure receiver) 已足，如蒸汽僅輸入低壓汽箱 (Low-pressure receiver)，則中壓閥將有被迫而趨出定位之趨向矣。

開啓起動閥 (Starting valves) 發生錯誤時，其結果常獲與上述同一之位置。

如發動機之運轉阻礙，蒸汽即須停閉，可關閉節汽閥及移動連環 (Link) 至反端位置，發動機可在此方向中起動，迅速將其反向，或仍以原方向起動，而錯誤之方向，不再反復，如發動機不起動，以下之情形，或爲其原因。

(A) 閥 (Valve) 蓋在汽匣中拆斷或閥蓋與閥脫離。

(B) 偏心器 (Eccentrics) 之一拆斷或由軸上滑脫。

(C) 軸承 (Bearings) 裝置太緊，或緊塞 (Tucking) 在軟墊函 (Stuffing boxes) 太緊，均足阻止起

動。

(D) 推進器 (Propeller) 爲繩索纏結或因其他之阻撓。

(E) 轉鍵 (Turning gear) 有時相連接，即蝸輪 (Worm) 仍與蝸輪杆 (Worm wheel) 連鍵。

起動後之矯準，發動機經短時間轉動後，應有下述之矯準：

供水唧筒 (Feed pumps) 之速度，須保持鍋爐中適當之水平面。

供給周流水流 (Strouking water) 于凝汽設備中。

主軸承 (Main bearings) 四圍之周流水量愈少，愈可減少艙底唧筒 (Bilge pumps) 之工作。

排水 (Drains) 中蒸汽圍套 (steam jackets) 與蒸汽閥 (steam valves) 之壓力，須調整之。

潤滑 (Lubrication) 軸承上之油杯須特別注意之，灌油斗 (Lubricators) 之杯須裝置于油杯之上，

可防止傾油時混入之污穢與水分等，灌油斗應時加檢查，因油管與漏槽甚易阻塞。

汽笛灌油斗之潤油愈少愈妙，可免去汽鍋中染有油脂之麻煩。

軸承生熱 (Hot Bearings) 軸承生熱之原因甚多，塵灰雜屑，爲生熱最普通之成因，清除軸承之

積污，將原動機室，油杯以及接管等入持清潔之狀態。

施油不足或油道不敷，亦易致熱，如油由頂部注入，其壓力甚大，將其適宜之油道阻斷，可引油由

低壓之處滴入。

其他或以調整不合度，或因裝置不瞄直而不平滑，凡此種種，有部分乃引起壓力，遂生熱矣。

現時大型新式之發動機，其主軸承有鑄鐵心圈在外部。水經軸承而周流不息，不與磨擦面互相接觸，覆蓋上有孔隙，可容手指探試軸承，及空氣入內周流之用。周流水流之溫度與手指探試，可決定軸承之情形如何。

如軸承有甚熱之趨勢，則增加其周流量，至熱度甚高時，將水滿溢之，洗滌污穢以減低溫度，然後沃入多量潔淨之油，軸承則須特別注意之。

將覆蓋上之螺帽鬆弛片刻，並擊動之，有時動力之分配，須時時變更之，即一汽笛所傳出之動力減少，他一汽笛所傳出之動力增加，此則可轉動鏈環 (Link) 或進或出及調整脹鍵 (Expansion gear)，然必要時亦可減低速度，此不甚妥善之事，因費時太久故也。

軸承過熱，不可用水凝冷，蓋遽用涼水，軸承之伸縮不均，或將有拆裂之虞，在此情形中，發動機之速度可漸減或停止之，軸承以油硫，或軟胰皂，水，及油，三者所混合之液，沃冷之。

軸承之襯以白金 (White-metal) 者，須特加注意，因白金在華氏四百度時，即可軟鎔之也。

以水噴洗僅限于不得已時爲之，惟須慎加注意，因常易損耗軸承，如經水洗滌部分，則于發動機

停止後，即宜擦油潤潔之。

桿生熱 (Hot rods) 活塞桿 (Piston rods) 與閥桿 (Valve rods) 以巨刷保持潤滑之用，此刷又名拖拂 (Scrub)，起動後以手持此拖拂使桿常在不發熱狀態中，各桿之發熱，大率由緊持 (Gland) 太緊而成，可將緊持後退，用拖拂或灌射器 (Sprayer) 灌以水或油于其內，桿發熱以水洗刷，一端因冷凝而致收縮，故桿有屈曲之狀，欲除此弱點，可將發動機之運動弛緩，而不以水洗刷，桿之發熱，如不顯覺，則注以少許之水或油滴，已發熱後，則滴入之水有絲絲聲而油則燃燒發煙矣。

軸承活塞桿等，恆用合金緊持之，因緊持而切旋其中，故運用時須注意之，桿發熱之原因，大半因緊持太緊而不適當。活塞桿不在瞄直狀中，以及潤滑之油不足等等。

彎曲 (Knooks) 發動機起動後，軸承須加以調整，如軸承鬆弛，則衝程 (Stroke) 之兩端，有彎曲 (Knooks) 之現象，彎曲可由轉動時聲音或觸覺上探得之，汽笛中之彎曲由于活塞圈鬆弛或拆斷，活塞與桿，或螺套，螺削之鬆弛，如遇彎曲可將汽與笛圍套排水 (Drains) 開視驗其是，否因積水之故，其聲響在變速時仍繼續者，大率由于活塞圈 (Piston rings) 之鬆弛，可將圈 (Rings) 重復連結而安置之。

圍套 (Packers) 圍套中之壓力，須保持所欲之常態，圍套排水 (Drains) 可通凝汽器或供水櫃，如

通連供水櫃 (Feed tank) 則供水之溫度增高，圍套之排水須盡，蓋每衝程常因水激起爆裂聲浪，補救之法，可將排水全開，水放盡後，漸漸開排水閥 (Drain valves) 以調整之。

艙底 (Bilges) 船舶生汽時，艙底唧筒 (Bilges pumps) 須時時工作，則艙底或曲柄窩 (Crank pits) 之積水可免除之，曲柄窩不能與艙底連通，因曲柄窩之油將散佈于艙底也。如將爐室艙底水唧入機寒艙底，則艙底水須經瀘過，因爐室遺下甚多之屑煤。瀘過時須注意之，苟將屑煤棉紗屑等物遺入艙底，常因窒焚而致失慎，故由艙底唧水時，須上覆瀘器，以資格除雜物。

連接鏈環 (Linking Up) 起動後鏈環 (Links) 移置于全鏈 (Full gear) 位置中。發動機轉動至相當速度時，以鏈環連接之，然後可獲巨量蒸汽之工作，速度最適之當鏈環位置，由經驗上決定，逐一試驗其在何位置，發動機之運轉，可得平穩，經濟而無聲響，節汽閥 (Throttle valve) 須全開放，則蒸汽之輸入高壓匣之壓力，方與鍋爐中近似，如發動機之運轉速度降減，最妥善之法，將槓軸 (Wright shaft) 上臂槽 (Slot) 中之滑車 (Block) 與壓高機 (High-pressure engine) 相連接，可增其全脹之比率，而不影響于中壓汽筒及低壓汽筒口 (Ports) 之開放，速度之改變，為常有之事，故輪機師之當值者，須視察已起動之機，苟為發熱，則時時排放之，以資備用，滑移器 (Slide valves) 生豬叫聲響則移動至全鏈 (Full gear) 而停止片刻，乃再行稍稍移動其位置。



螺帽之表記 (Marking Off Nuts) 爲較準表記與援助軸承調準起見，常作下述之表記。將六角螺帽之各角接近螺圈 (Washer) 表面處，刻劃以數字，襯圈固定不動，螺圈圍周半英寸之距，刻分爲十分，再以各等分之二，由螺帽各角相接之螺圈表上，卽知螺帽之位置，例如 1 在  $\frac{1}{2}$  吋地位等等。

軸承之修理 如發顯軸承須修理者，可將鉛條放入，先移去軸承杯，乃以鉛線置與軸頸 (Journal) 平行，輪機師或以二鉛線圍于軸頸之二端，或將二鉛線置于直角之位置，然後將軸承杯重復蓋之，用螺絲緊壓襯墊，再將軸承杯移去，乃取出鉛線，蓋已成勻平之狀，其厚度卽爲隙餘，如取出鉛線時，作表記于螺帽，則再經多次之比較試驗，可得軸承磨去之精確隙餘。

如經鉛之檢試，必需修理者，則軸承杯先行移去。軸頸、杯及油槽等須清潔，軸頸用彎脚規測之，如發現不圓正，切磨或粗糙則用銼磨之，務求其光滑正確而後已，此項磨成新面之工作，須慎重而熟練，成整圓之體，銼磨之面以油石或金鋼砂石平滑之，如用金鋼砂石光整，須將平面整潔，以免軸迴轉時，軸與軸承面損傷。

如用黃銅爲墊補，則于軸頸置原狀後，用銼、刮以整理，用紅鉛屑塗塞于軸頸，邊端之黃銅刮削之，藉以減少阻磨作用。

如軸承襯用白合金 (White Metal)，則于白合金全發熱後，宜重行襯墊之，將軸頸之心型 (Mandrel)

安置于軸承中，倒入溶化之金屬或將白金條鑄入凹處，其地位則須高出黃銅四分之一英寸。

船舶之停止，未進港前 (Before Entering Port) 將近港口，爐火須減少，則汽壓之減低將無甚困難，如汽壓甚高，而發動機之轉動降落，蒸汽則由安全閥 (Safety valve) 吹出，雖無甚可貴，然燃料之損失，所費不貲矣。

進港前將灰燼盡棄去，艙底水在可能範圍內唧出之，逆動機 (Reversing engine) 與絞盤機 (Capstan or winch) 須通以蒸汽，以便運用，發動機漸次停轉時，則各種供水之裝置須關閉，油潤之供給須增加，藉以免除停泊後軸承之生銹，汽圍 (Receivers) 與圍套 (Jackets) 之壓力須加注視，因發動機漸漸停轉時，其汽壓有上昇之傾向。

停止後之調整 (Adjustments After Stopping) 發動機已停止後，主汽管之各閥與圍套閥須關閉，惟不宜驟閉，因蒸汽任其由管中洩，或用作逆動機 (Reversing engine) 或其輔助機 (Auxiliary engines) 轉動之處要。

機室主汽管中無蒸汽時，則手迴轉鈴鍵 (Hand turning gear) 連接入鍵，此時發動機尙熱，各部即加以清潔，用棉紗頭揩拭各桿 (Rods) 與軸 (Shafts)，塗油于光亮處，以防生銹。

如發動機驟遽停止，則爐室 (Fire room) 之通風可停閉之，而鍋爐之蒸發力隨之減少，如鍋爐中

水平面太低，則將水唧入之，阻止供過量之蒸汽，然阻汽壓上昇此甚難之事，可用過量蒸汽爲蒸發，過瀘以及唧抽艙底水與曲柄窩之需，發動機須保持暖熱及排盡積水，以便起動，如空氣唧筒用獨立機工作，則須轉動之，則凝汽器不致爲水所溢，而有損空氣唧筒也，如空氣唧筒爲主機 (Main engine) 所轉動，則隨發動機而立即停止，在此情形中，將供水唧筒抽去凝汽器之積水，周流機于發動機停止後，亦應立即停止也。

進港時須注視汽圍 (Booster) 與圍套 (Jacket) 之汽壓，以及停止供水于軸承等事，如仍有起動之必要，則逆動機須保持其暖熱，而排放其積水。

久泊于港之注意 (Precautions for Long Stay in Port) 如停泊于港中，爲時甚久，主凝汽器與空氣唧筒須完全排去積水，鍋爐之須整潔或將修理，視其如何情形而定之，將鍋爐用火漸漸焚燒如停泊爲時甚暫，即可以之生汽。

變故之處置 (Emergencies) 變故之如何補救，全視機器之構制，各種發動機之構制，各凝汽器之容量以及輔助機等，苟任何部分有所損壞，須取決何術以處理之。

汽筒端損裂 如汽筒端 (Cylinder head) 損壞，而其損毀之情形不巨，則甚易修理之，如不能修理時，則以軟松木杜塞汽口之輸入，而發動機之轉動，改爲單擊式 (Single-acting) 如罷之設計者爲滑稽

(Slide) 較爲簡單，否則活塞罅有多汽口，則困難矣，如三脹機之汽筒頭損裂，一機須改單擊式 (Single-acting) 將膨脹鍵 (Expansion gear) 調整後，均分其工作量。

曲柄軸損毀 在此情形時，有多法足以處理，如發動機爲多汽筒 (Multi-cylinder) 式曲柄軸之長度，可以伸縮，將預製之相連備軸更替，如無預製之長度相連，而低壓機之曲柄軸僅稍損毀，則以低壓軸換于高壓機上，調高壓軸于低壓機上，于是低壓軸可傳達較多之動力，損毀甚大時，有如曲柄梢 (Crank-pin) 拆斷，餘長之軸不能再用，高壓機須拆卸其接連，唧筒在高壓丁頭 (Crosshead) 內工作時，將損毀之軸，換置于高壓機，而阻塞輪通高壓汽筒之汽口 (Steam ports)，如此則動力在中壓低壓兩汽筒內脹展，其傳達于高壓曲柄軸之動力，適足爲運轉唧筒之需，然發動機須緩緩開動之，蓋軸之能力甚柔弱也。

活塞拆斷 如活塞 (Piston) 活塞桿 (Piston rod) 卷莖 (Valve Stem) 損壞，則不能修理之，將已損壞之發動機卸去，另易他機。

空氣唧筒損毀 如空氣唧筒 (Air-pump) 損毀，則不能修理，洩出之水將滿流于甲板，而發動機運轉時無凝汽之設備，苟船舶離港甚遠，又無多量淡水之預儲，則于航行上甚不利，如無須隔離排洩，將輔助空氣唧筒連接而權代之，船舶仍可前進，然無論如何輔助空氣唧筒，決不能以全部擬冷洩汽

與凝冷空氣抽去，故無真空之促成，而凝冷器中又可回復于鍋爐中。

活塞桿彎曲 如小而長之活塞桿有屈狀，則移置于鏟車 (Lathes) 上擊直之，大活塞桿驟遇而屈者，須先以木材火文熾之，再用水力起機 (Hydraulic press) 鉗于大型鏟車 (Lathes) 上擊直之，注意用火熾時，不可太熱，置于鏟車擊直時，鉗制處須以銅片襯護，以防損傷桿體。

偏心器損毀 如拆斷者為前進之偏心器 (Eccentric) 或偏心桿，則不能修理，後退偏心器之損壞，可變移其位置，此時發動機祇能前進，不能逆動向矣，後退偏心器端之連接處，用柔韌物維繫，以防其下墜。

他法將連接桿 (Connecting rod) 由損毀發動機之曲柄梢 (Crank pin) 與丁頭 (Cross head) 處卸下，並杜塞各汽口 (Steam ports)，使蒸汽之流向其他汽筒者，可由近道流通而入，活塞須塞置于汽筒之底，罷須移去，移去損毀之罷鍵後，發動機再行起動之。此法可應用於低壓丁頭轉動唧筒，而其低壓機仍完好者，然高壓偏心器損毀，其唧筒由丁頭而轉動，亦可應用此法，以補救曲柄軸之破碎，須將罷鍵移去，杜塞各汽口，以及活塞，活塞桿，丁頭與連接桿等卸去之，高壓機之運動部分將動力傳達于高壓曲柄，使各唧筒工作，發動機之行動須為慢速，然可為逆動之迴轉。

(完)

# 專 載

## 青島市港務局處理到港船舶之

### 詳細情形

竊維碼頭之性質有二一爲公有碼頭一爲私有碼頭私有者主權在私其如何分配使用純屬私人之自由公有者主權雖操自公家而其分配使用之方法則以統籌全體航商之便利爲目的本港所有各碼頭完全屬諸公有與其他各港之碼頭均係商人私設者性質迥不相同故本港在全國中實爲唯一之主權完整情形特殊之港其過去之歷史最近之情況及將來之期望有足爲諸公奉告者謹爲分述于下查本港在德管時代航權操於德人之手利益獨專他人莫能染指及日人取而代之航業利

專 載 青島市港務局處理到港船舶之詳細情形

權又爲日人所把持彼國各汽船會社恃其資本之雄厚與政府之扶持突飛孟晉遂執本港航業之牛耳迨至我國接收以來鑒於國有航權之墮落國營航業之幼稚大有非官商合作努力奮鬥不足以挽利權而期發展之勢故對於本港之一切規章舍短從長大加損益雖因種種關係未能如德日之有所偏倚但爲適合國有碼頭之需要期收近悅遠來之效果起見於嘉惠各國航商之中實寓提倡國營航業之意故自接收迄今閱時僅十有餘年而梯航之萃萃商務之殷繁則有蒸蒸日上之勢即以民國十一年與十九年比較繫離船舶隻數增百分之五十六噸數增一倍有奇出口貨物噸數增百分之十二進口貨物噸數增百分之五十二至本局之總收入在十一年不過百萬十九年則增加一倍有半去年之收入雖受時局之影響亦尚有二百四十餘萬之

多惟以本港之各種設備仍沿德日成規而現擬深築之新碼頭又尚在開始動工故舊有之第一第二第三第四各碼頭因進出口船舶之增多時感不敷分配之苦此本港過去之歷史也再查本港進出口之船舶原分定期與非定期二種貨物則分煤炭鹽艸雜貨及危險品四種本港各碼頭既有供不應求之困難故本局對於配置船位之工作須依事實上之需要而為適當之措置即如定期船舶因其往來均有確定之時日故所配船位恆有一定之處所其他非定期船則因來去無定時常有已為預留船位而屆時不能到埠致被他船佔去者故所配船位間有未能盡洽各船主之意此乃事實使然非本局敢有厚薄於其間也至煤炭船舶向以第一碼頭西端兩個船位及第四碼頭南端四個船位為裝卸區域鹽艸船舶以第四碼頭北端三個船位為裝卸區域雜貨船舶以第一碼頭之東端及第二碼頭全部為裝卸區域危險品船舶因危險品倉庫設在第三碼頭故以第三碼頭為裝卸區域上述分配辦法業經辦理有年各航商頗稱便利至於各船舶之到港繫埠裝卸貨物繳納費款等一切手續本局均按碼頭規則及各項章程辦理(另附船舶進出港程序及納費程序表二紙)督率稽查素極認真各主管人員亦尚能奉公守法向無違章需索或故意延誤情事總之本局既專司港務在本港新建設尚未完成以前當盡現有設備之能力以謀各航商公共之利益職責所關無可諉卸此本港最近之情況也又查近年以來我

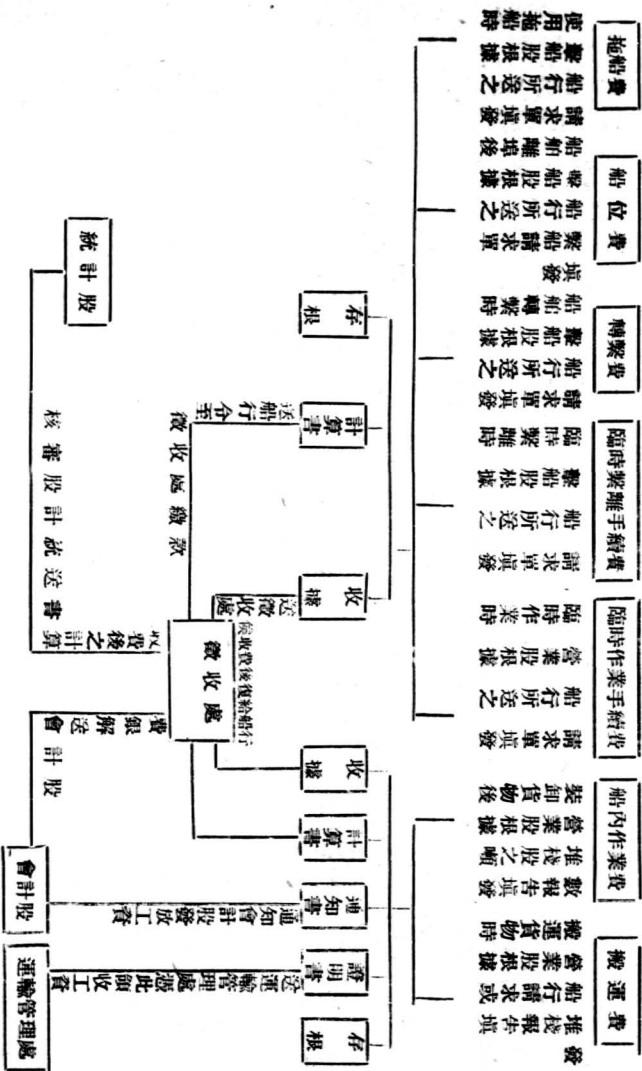
國商輪之來本港者為數甚少考其原因一因我國自營航業尚在幼稚時代即少數最大之輪船公司亦不足與東西洋各大航商相抗衡故其來本港之船舶自較東西洋船舶為少一因各港商輪或有不明本港之情形而以爲我國接收以後之本港猶是德日時代之故態均視為畏途相率裹足關於第一緣由因非最短期間所能解決故置論不關於第二緣由則本局以責任所在有不能不切實聲明者蓋本港期望國營航業之發展及商輪來港者之日增至為殷切故其優遇本國航商之心理若與德日兩國相較實無二致不過有形式與精神之區別而已自是厥後惟望各港航商急起直追與本港為精神上之合作若是則國營航業之發展指日可待不獨各航商之利本港前途實利賴之此本港將來之期望也以上三端乃係本局據實陳述毫無諱飾素仰諸公均係黨國賢達工商泰斗對於籌謀航商之利益促進本港之繁榮尤具熱忱用敢將本港處理到港船舶之情形連同船舶進出港及船行繳納各費程序表各一紙詳為報告將來本局不勝感禱之至倘承諸公及滬上各航商鑒於同舟共濟不吝取閱而歌本局更當竭誠受教也此致

上海工商考察團諸公台鑒

青島市港務局 局長尹扶一謹述

副局長尹扶一謹述

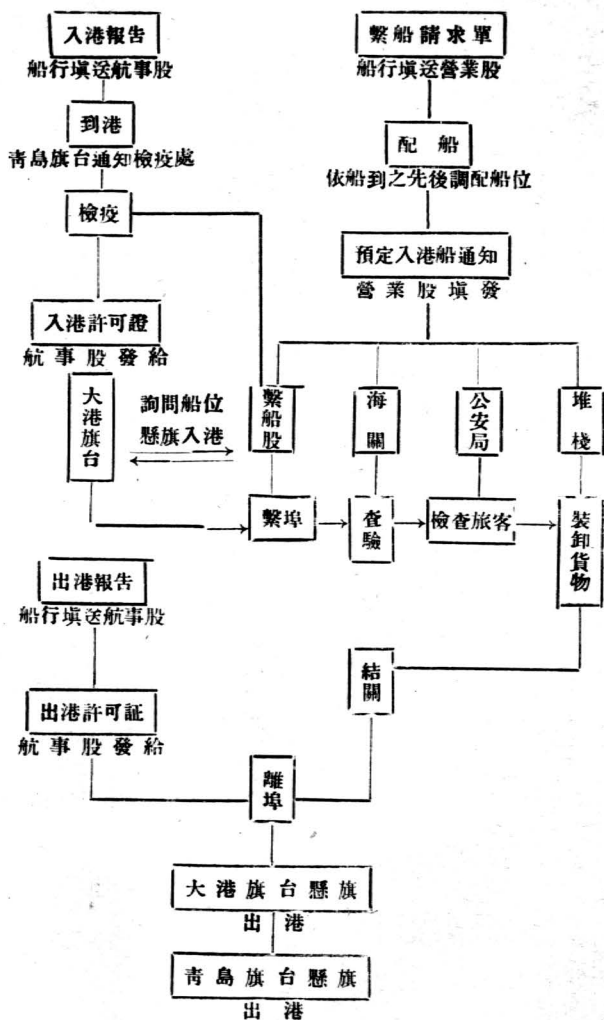
## 船行應繳各費納費程序表



專 載 青島市港務局處理到港船舶之詳細情形



## 輪 船 進 港 出 港 程 序 表



## 招商局之當前急務

李雲良

中國之有招商局。蓋已六十年。而船隻寥寥。局勢日蹙。至今猶是不解之謎。遂使番舶連雲。遍我江海。嗚呼。此豈僅一局之恥耶。

湖局之成。得力於李鴻章氏先後撥借官款二百萬兩。并予以運漕專利。督率維護。無微不至。而統辦唐景星。會辦徐雨之等。精勤規畫。招股定制。購船置產。厥功尤偉。其後繼起無人。未能發揚光大。民三以後。行三科制。由董事兼科長。事權不一。然猶憑藉優越之地位。年有盈餘。歐戰時獲利尤豐。五十屆（民國十二年）以前。祇有兩次未發股息。股本則因地產漲價。由二百萬兩。疊升至航業股八百四十萬兩。產業股四百四十萬元。民九以後。時會艱難。應付乖方。遂至一蹶不振。民十二乃向滙豐銀行借銀五百萬兩。越年又向花旗銀行借銀一百萬兩。而內債先後亦積至三四百萬兩。本息各款竟達一千五百萬兩之譜。年支子息百餘萬。勢成致命之傷。雖擁有財產三千餘萬兩。而活資缺乏。轉不能

專 載 招商局之當前急務

盡其用。所有船隻廿七艘。不過三萬五千噸。除江安江順江華新江天峨船。新銘海祥海瑞八艘。未滿二十五齡者外。其餘十九艘。均超過合用年限。內有七艘已在四十五歲以上。以此朽舊之船隻。當劇烈之競爭。能使收支相抵。已屬不易。賠累債息。勢所難免。是以十年以還。竟積虧一千一百萬兩。除以公債抵銷外。帳面尚滾結虧欠九百萬兩。最近四年虧折之數。計十七年八十五萬兩。十八年一百六十二萬。十九年一百四十九萬。二十年一百廿四萬。股息已九屆不發。股票跌至票面八分之一。（每套股票有航業股二股。計銀二百兩。產業股一股。計洋一百元。約共值銀三四十兩。）而用人管理。營業。財政。護理。購置。保險。諸端。止於補苴罅漏。莫展一籌。招商局在前清係官督商辦性質。自宣元至民十。六為完全商辦時期。十五十六兩年停航。國府派員清查。十六年秋。乃頒監督章程。翌年二月。頒布暫行規則。由部派總辦。各董事停職。由董事長李偉侯氏代行董事會職權。仍存商辦之名。二中全会決定特派專員整理。組織委員會監督指導。副專員呈准辦事規則六條。形成代管之局。而迨十九年十月。國府頒布整理條

五

例直隸國府。本年一月中央政治會議。議決仍歸交通部管轄。三月部頒監督處及總理處章程。此近四年來制度上變更之大略也。凡事不進則退。招商局不進則亡。然招商局固非不治之症也。以三千萬之股實財產。抵一千五百萬之各項債務。誠能辦理得當。甯甯大有作爲之事業。竊以爲整理局務之當前問題有二。

第一。如何使招商局不再年虧百餘萬。而能漸有盈餘。成爲常有進步之事業。第二。如何使招商局在各路航線有密接之航輪。對於貨客運輸爲最穩捷最利便之服務。欲解決此兩大難題。必須「小做」與「大做」并進何謂「小做」就現有之工具。切實開源節流。興利除弊。甄用人才。嚴密管理。儘力推廣船棧之營業。減低水陸之開支。擴充最低限度之設備。商減各項借款之利息。由減少虧損以進於有利。是爲「小做」。現在源未開而流又不之節。實犯商業上之大忌。內外辦事不能應手。營業人員。格外吃力。然苟能切實聯絡客商。日虛不給。未始不可操勝算。試就往事而論。例如紗疋水脚較高。而局儀獨缺。實業家榮宗敬氏所營二十餘廠進出貨物。向歸太古承運。其後一經局方商洽。乃專

裝局輪。有船無貨時。則提前裝運。有貨無船時。亦常不惜候班。又如漢口烟葉。爲貨儀之大宗。因局方接近商人。謀其利便。遂得全市出口之半。凡此皆爲開源之例。至於節流一層。尤爲重要。每聞招商局裁員減政。而實則冗員日多。事反偏廢。勞苦之下級職員。反不獲年功加俸。此整理局務之「第一課」。不此之圖。任何整理計劃。皆談不到。何謂「大做」。增加資本。籌治借款。添造船棧。訓練人才。確定擴充程序。發展國內及外洋航線是也。蓋招商局之大病。在船舊而債多。非得生力資金。不能添船還債。而欲增加資本。又必求事業生利。始易着手。故不可不同時努力於「小做」。誠以苟無辦法。年年虧損。固不易招集資金。即有資金。亦必至坐吃山空。如果確有辦法。確能生利。祇須將款項用在建設之途。無論國內國外。均有錢可借。即借船棧料。亦何不可。惟尙有一層。招商局性質不定。亦難得人信任。近數年來。招商局性質。竟成爲懸案。長此遷延。局且不救。故確定性質。昭示國人。要亦爲整理招商局之先決問題。此項大規模公用事業。自以國辦爲宜。惟招商局並無官股。如由政府出資收爲國有。自屬直截了當之事。否則

不能不理股東最低限度。須予股東參與局務之機會。所有加股籌款等事。亦非得其同意不能舉辦。故為鞏固根本計。應以政府力量完成股票登記。召集股東會。選舉董事。組織幹部。政府居於監督扶助地位。性質定後。信用易立。即變費一部份產業。似債債務。或造船棧。亦可辦到矣。默察招商局現狀。危機四伏。苟不『小做』一則一二年必亡。不『大做』一則五年必亡。所有當前急務。前既略言之矣。茲更舉例如左。

(一) 必須切實推廣營業。節省消費。使漸成為有利之事業。

(二) 必須甄用人才。集中人事管理。務使事事得人。人人做事。對於職工地位必須保障。並行年功加薪晉級制度。

(三) 必須澈底改革輪船局棧包辦制度。厲行精密管理及稽核辦法。養成服務社會之局風。

(四) 必須清查資產負債詳情。核實估計整理。編製精確之財產目錄及資產負債表。以徵信於社會。藉利經濟之活動。

(五) 如政府不出錢收買。必須完成股票登記。召集股東

專 載 招商局之當前急務

會。選舉董事。以鞏固投資之基礎。

(六) 必須盡力購買合用船隻。能添一噸。且添一噸。

(七) 必須確定整理債務辦法。減輕利息。

(八) 必須精定整理擴充計劃。進行增加資本。籌借款項。

添造船棧。設立船塢。辦理保險等事。

(九) 必須由政府予以實力之補助。使能維持不失利之航

線。

(十) 必須有精密之調查及統計。并與有關係之商業組織為精誠之合作。

上述數端。雖甚平凡。本篇亦祇能略舉綱要。不及為極精詳之討論。然當事者苟能旦夕以此為念。實事求是。能舉一事。即舉一事。一方面對於理財添船各項大計。銳意進行。吾信不出數年。必有成效。日前李倬侯氏痛陳該局病狀。洞見癥結。今後果能努力整頓擴充。當不難挽救危亡。而使招商局進諸復興與光大之境。吾人對此。蓋實抱有絕大之希望。尤冀社會各界。懷念我國航權旁落。漏卮巨大。對於裝貨乘船。先儘招商及其他華輪。遇有不便。

之處。並以善意促其改革。營業既盛。進展自易。挽我航權。胥賴於此。今國人方致力提倡國貨。則提倡國輪。進航業於自主。實亦國民之天職也。

### 會員太湖輪船公司呈交通部文

(十八年三月廿九日)

為擬具太湖夜航燈號規則懇請備案並咨行江浙兩省政府轉飭沿湖各縣一應船戶遵守以防危險由

呈為船船夜航太湖擬具燈號規則懇請 鑒賜備案并咨行江浙兩省政府轉飭沿湖各縣一應船戶遵守以防危險而策安全事竊公司所備輪船遵照大部註冊航綫行駛無錫洞庭西山湖州等處逐日往返惟下午三時自無錫開回湖州時須在下午十時左右中間經過西山一帶已在黑夜所有湖中大小魚船及來往民船不論行駛停泊或張網捕魚從來不懸燈火非但輪船經過無從識別即船船往來亦難趨避倘因避趨不及發生互撞等情危害何堪設想為防患未然計自非規定燈號不足以策

安全用敢擬具太湖夜航燈號規則呈請 鑒賜備案准予咨行江浙兩省政府通飭沿湖各縣管理船舶機關傳飭各該漁小甲通知船戶一體遵守以防危險而策安全實為公便謹呈  
國民政府行政院交通部

附呈太湖夜航燈號規則

交通部批 字第七二三號

具呈人太湖輪船公司主席理事沈澤春

呈一件為擬具太湖夜航燈號規則懇請備案並

咨行江浙兩省政府轉飭沿湖各縣航商船戶

一律遵守以防危險由

呈件均悉查船船夜間懸燈係為避免航行危險起見該理事所稱各節不為無見業將原擬規則酌加修正改為太湖船船夜間懸燈辦法九條並咨詢江蘇浙江省政府復稱同意除再分咨轉飭沿湖各縣通告航商漁戶一體遵守外合行抄錄該項辦法仰即知照此批

中華民國十八年五月七日

部長王伯羣

## 太湖船舶夜間懸燈辦法

- 一 輪船夜間行駛應在船頭桅桿之上懸一白色明燈並在船之右邊置一綠燈左邊置一紅燈如拖有船只則小船桅桿上應懸白色燈兩盞
- 二 輪船夜行之時如有別船在後追航應於船尾懸白色燈一盞
- 三 輪船停泊之時應於船頭桅桿之上或最明顯之處懸白色燈一盞俾四面均可望見
- 四 輪船如在船舶往來之水道或其附近之處擱淺時除照平

常停泊懸一白色燈外並應於最明顯之處將二紅燈燈差懸挂

- 五 漁船夜間在湖捕魚如兩船並拖一網者每船應於船頭或船尾高懸白色燈一盞
- 六 漁船或民船夜間停泊湖中應於船頭桅上懸白色燈一盞
- 七 漁船或民船在夜間行駛應於桅杆及船尾各懸白色燈一盞
- 八 輪船行駛和遇有霧雪或大雨之時除懸明燈並緩行外每二分鐘應鳴汽笛一次當停泊時每二分鐘擊警鐘一次
- 九 以上應懸各燈無論天氣如何均須自日入至日出分別懸挂

# 上海大通仁記航業股份有限公司

TA TUNG ZUNG KEE S. N. CO., LTD.  
SHANGHAI

租界電話一三三三七

南市電話五九七號

五九八號

電報掛號

一一六四



本公司創辦有年，自置大輪，專事江海，輪大如泰，駛通各埠。陰州口岸，揚州漢口，宜昌等處，客貨無阻，日行千里。快房寬大，開行極穩。雨無阻礙，各船局備有堅固，極稱便利。待客極誠，歡迎之至。勝利蒙賜顧，不勝歡迎之至。

總經理 陸伯鴻  
經理 茅友仁  
協理 沈竹賢

總公司  
上海南市外馬路大通碼頭

## 本刊啓事

本部現以相當之酬謝，徵求本刊第一卷第一期，七，九，十，各期，如有上列各期，願意割愛者，即請賜下，無任歡迎。

編輯部啓

## 譯 述

### 世界各國之造船業

景 華

航業的發達，與造船業有密切的關係。我國航業不振，各輪船公司所置船隻，多由外國定造，或買外國船改裝的；所以我國的造船業亦隨着航業不能進步。查世界大航業國，其造船業必甚發達；所以我們要發展中國的航業，首先要注重造船業，今將世界各國造船的實況，詳述於下，以供參考。

世界大戰後數年間，各國對於新船的建造，一時呈狂熱的現象。如一九一九年比於一九一三年的造船數目，增加百分之二十五。一九二二年至一九二六年，進水數激減，這一年的平均數目比於一九一三年，祇有其百分之六十一。在一九二六年各國的造船數中，以英國為最多，其次為美國德國。照噸數計算，與十年前的比例，法意兩國均見增加，美國荷蘭日本則見減少。



國別	雙	數	噸	數
英國	三六六	二二九	六三九·八〇六	六七三·二四六
美國	二二一	七八	五〇四·二四七	一五〇·六一三
意國	一〇	二七	五六·六五四	二二〇·〇二一
德國	九	六〇	四二·七五二	一八〇·五四八
法國	二〇一	三四	一〇八·一九七	一一一·三四二
荷蘭	五五	四七	一四五·六二四	九三·六七一
日本	二八	二六	三四·二七七	五二·四〇五
丹麥	三四	二五	三五·二七七	七二·一〇八
瑞典	三二	一四	二六·七六九	五三·五一八
挪威	五二	二五	四二·四五六	九·二二七
比利時	一八	八	一四·二九六	三·六二七
其他	九六四	一七	一·六八八·〇八〇	四四·六四一
總數		六〇〇		一,六七四·九七七

一九二六年，查英德二大造船國訂造總噸數中，英國所占的成數，在外國的為百分之一六·三，在本國的為百分之七七·九，在各屬地的為百分之五·八。德國所占的成數，在外國的為百分之二

七·九，在本國的爲百分之七二·一。當時英國造船雖占全世界造船數約二分之一，尙不能維持其戰前造船業的地位。德國以各國造船激減的結果，反增高其百分比率，在世界造船國中再居第二位。意國因國內航業發展，故極注意造船業。美日的造船所則失其戰前地位的一半。

最近前幾年，世界造船界的生產力與需要額，漸失平衡。美國的造船設備，有一部很難承認其完全的價值。因於大量生產的消息，而全世界的造船力，當不下六百萬噸，比於一九二七年七月的訂造總數二百八十四萬五百四十五萬噸，已超過一倍。因一九一九年至一九二〇年度造船的急進，致有過剩的船舶，至今國際的造船業尙不免受其打擊。最近世界造船界又現起色，即航業競爭日益激烈，各大汽船公司不得不放棄其船舶的舊式材料，而代以巨大的新型船，注意於技術方面的改良。至於燃料及機器亦有變化。查一九二七年七月，全世界造船所在建造的汽船，計一·三八六·六〇九噸，占總噸數百分之四八·一，內燃機船計一·四五九·五九五噸，占總噸數百分之五一·四。一九二八年的造船業，因受工潮影響，略有損失，但於是年下水的商船噸數，比一九二七年增百分之十六。其所增商船，在英建造的居百分之五十以上，德荷在其次，丹麥又在其次。摩托船日見發達，在一九二七年下水的船舶，摩托船居百分之三十七，至一九二八年則增至百分之四十四。據一九二九年九月，英勞合造船統計，全世界在建造中的船舶，共二·八一七·三三九噸，其中英國占一·四四八·三三



由此可知英與愛爾蘭進水的船隻較其他各國爲多，而新造的祇有各國的半數。但英與愛爾蘭的噸數雖見減少，仍執世界各國的牛耳，美則仍居第二。兩國之差，在上季爲一·一四五·〇〇〇噸，本季爲九〇三·〇〇〇噸，因美有加，能減少其差。法美之差祇三千噸，故自第五升至第三。德在上期列于第三，今則降爲第四。意由第七升至第五。荷由第四降至第六，其次則爲瑞典，日本丹麥。俄於上季居第六，本季無統計未列入。

以上所述爲勞合船舶登記處所發表，今再將各國所造的商船分述於下：在一九三〇年間，英與愛爾蘭進水的商船計四百八十一艘，一·四七八·五六三噸。即汽船三一七艘，七二二·二八三噸。摩托船一四一艘，七五九·二八二噸。駁船二二艘，六·八九四噸。木鐵游船一艘，一〇四噸。除此游船及一小木游船之外，其餘均係鋼製。比一九二九年所造的噸數實少四四·〇六〇噸，居世界總噸數之百分之五一·二。茲再將一九三〇年各國進水商船的艘數及其噸數列表如左：

國別	汽船		摩托船		帆船與駁船		總數
	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數	
英加拿大沿岸	四	四·四三	—	—	九	三·六六	四·七〇
屬他	二	—	—	—	—	—	—
比時	四	—	—	—	—	—	—
巴西	五	三·二六五	—	—	—	—	—
巴西	一	—	—	—	—	—	—
中時	一	—	—	—	—	—	—
但澤	一	—	—	—	—	—	—
丹麥	一	—	—	—	—	—	—
愛沙尼亞	二	六·六六	—	—	—	—	—
法國	九	六·六六	—	—	—	—	—
德國	六	二·六三	—	—	—	—	—
荷蘭	三	三·六六	—	—	—	—	—
意大利	三	三·六六	—	—	—	—	—
日本	二	一·五三	—	—	—	—	—
日威	九	七·三六	—	—	—	—	—
挪威	四	—	—	—	—	—	—
蘇俄	—	—	—	—	—	—	—
總數	五	—	—	—	—	—	—
噸數	—	—	—	—	—	—	—



汽船胡佛總統號 (President Hoover) 尙有蒸汽旋輪機船二十九艘，計二四三・〇七四噸。其中有五艘五〇・一八九噸，係用旋輪機與電汽摩托的，有七艘一八・五〇四噸，係用往復汽機與低壓力旋輪機的。

除千噸以下的不計外，有二二艘約二〇二・〇〇〇噸，係用縱肋材料製造。有四二艘，約三三九・〇〇〇噸，均係運油船。其中三三艘，約二六八・〇〇〇噸，係用油機。

在各國進水船隻中，有二八〇艘，八二三・七二二噸，係用內燃機。每艘在六千噸以上的有六十五艘，在萬噸及萬噸以上的有十艘。在六千噸以上的船舶，計荷蘭十二艘，日本與瑞典各十一艘，德十艘，美六艘，丹麥五艘。最大的兩船，一爲法造之一六・九九〇噸，一爲荷造之一六・〇〇〇噸。於摩托船的總數內，有幾艘游船及帆船係用輔助機。在汽船噸數中，有二七二・〇〇〇噸，係用柴油。木船噸數爲六・六四〇噸，帆船五艘爲六五九噸，游船四艘爲五〇八噸，在此總噸數內，又含有駁船，濬河船，火車渡船等。

統計在此年度內，世界各國造船的總噸數，爲二・八八九・四七二噸。除英國外，各國之造船最多的，當推美國，其次則爲德，荷，日，丹麥，瑞典等國。



青島市航業同業公會所屬輪船詳細一覽表

船名	元泰	亨泰	昭祥	同興	泰昇	裕盛	安順	益華	亨通	海通	福興	華安	新順	福興(小)	永春	慶興	長春	迎春	源通	同濟	附記	
船籍港	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	青島	
所有者	同福昌輪船行	同前	劉梅村	林榮來	泰昇船行代表 八泰善齋	裕盛船行春輝	秦鴻澤	王守文	潘道生	海通船行	福興公司	永源盛	永記號	房守大	賀仁菴	江立南	賀仁菴	賀仁菴	源順泰船行	同濟公司		
所有者住址	冠縣路七二號	同前	北平路二二號	保定路二五號	李村路三三號	同前	同前	同前	冠縣路二九號	同前	泰安路十九號	冠縣路十五號	廣東路三號	同前	吳淞路十二號	同前	同前	同前	同前	同前	同前	
船體質料	鋼	木	鐵	鐵	木	木	木	木	木	木	木	木	木	木	鋼	木	木	鋼	木	木		
製造日期	1911	1917	1903	1908	清光緒二十四年	清光緒三十二年	民國十四年四月	民國七年四月	1903	民國十七年	1903	1905	民國十七年	1899	1899	1903	1906	1894	日本明治三十六年	光緒二十三年		
製造地	東京	日本	大阪	上海	日本長崎	日本	日本	日本廣島縣	同前	同前	大阪	大阪	青島	日本神戶	同前	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪		
製造者	石川島株式會社	水野	大阪鐵工所	永昌造船廠	池田鶴三郎	橫須賀造船所	島崎造船所	豐田郡須波村	安部造	同前	鐵工所	小野田造船所	竹內	佐野造船所	川崎造船所	小野造船所	同前	大阪鐵工所	藤永田造船所	森川造船所		
總噸數	560.13噸	485.19	145.87	127.45	339.80	125.38	64.06	244.38	156.50	164.38	93.00	420.25	62.03	49.20	603.51	220.94	192.09	398.82	68.44	245.74		
登記噸數	335.85噸	293.25	91.23	69.17	224.63	43.82	34.60	165.97	57.37	72.05	82.00	239.44	31.22	18.76	297.79	133.12	106.95	188.19	33.91	164.54		
共重量噸	460.00噸	650.00		142.45	441.00	207.00	93.52	322.79			150.00				435.00			425.00				
載貨容量噸	400.00噸	400.00	120.00	100.00	300.00	70.00	50.00	230.00	80.00	100.00	100.00	350.00	50.00	25.00	590.87			235.30		37.00	170.00	
燃料噸	80.00噸	60.00	15.00	15.00	60.00	6.00	2.00	5.00	12.00	2.00	7.00	40.00	5.00	6.00	45.00	30.00	25 1/2	45.00	2.00	25.00		
滿載吃水	前9尺後9 1/2	平均15'5"	8' 10"	8' 9"	10'6"	9'7"	6'	11'	9'	8'	8'	11'6"	12'6"	5' 7/2"	4'6"	13'6"	10'5"	11'5"	11' 13'	10' 11'	6' 7'5"	11' 12'
空船吃水	前5尺後5'2"	平均8'	6'2" 8'1"	6'5" 7'	平均6'11"	9' 5"	4'	8'	7'	6'	6'	9'6"	10'	3'3" 5'	3'6" 5'	8'	7'3" 8'5"	8'2" 9'3"	7' 10"	5' 6"	8'5" 9'	
一晝夜燃料消耗	10.00噸	6.00	7.00	7.00	8.00	3.00	1/4	1/2	4.00	1/2	1/2	7.00		2.00	12.00	6 1/2	7.00	10.00			10.00	
滿載速力	8 浬	7	8	8	8 1/2	6 1/2	6 1/2	6 1/2	7	6 1/2	6 1/2	9	7	8	9	8 1/2	7	10 1/2	6 1/2	8 1/2		
空船速力	9 3/4	8	8 1/2	9	9	7	7	7	7 1/2	7	7	9 1/2	8 1/2	8 1/2	10	9 1/2	10	9 1/2	7	9		
船體長	204'5"	161'5"	104'	97'	152'	108'	72'	115' 3/10	105'6"	77'7"	85'2"	152'8"	80'	65'8"	160'	110'1"	103'9"	160'29"	84'	127'55"		
船體寬	22'6"	26'	15 1/2'	13'3"	20'5"	19'	16'1"	25' 2/10	15'	16'	18'	22'6"	17'	14'1"	23'	18'4"	17'8"	12'03"	14'	18'10"		
船體深	15' 尺	14'4"	9'	11'	16'	10'	8'	14'	11'67"	6'2"	7'5"	16'8"	7'1"	6'3"	20'	12'8"	13'6"	15'92"	7'	14'0"		
有無二層甲板	有		有	有	有				有			有			有	有	有	有	有	有		
一二等載客數	70名	100	8		50	8	11	23	8			28			28	54	35	39		38		
統船載客數	318名	258	183	205	357	127	88	308	97	172	120	419	70	112	395	157	207	346	105	198		
船數	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
船口數	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	1		
救命艇	3	3	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2		
輪機種類	三聯成二台	二聯成一台	同前	二聯成二台	二聯成一台	同前	柴油發動機	同前	二聯成一台	柴油發動機	二聯成一台	三聯成一台		二聯成一台	二聯成二氣筒	二聯成一台	同前	同前	柴油發動機	二聯成一台		
裝設位置	船之中央	船中部	同前	同前	同前	船之後部	同前	同前	船中部	船之後部	船中部	同前	船之後部	船中部	同前	同前	同前	同前	同前	同前		
製造日期	1911	1917	1906	1908	1898	光緒三十二年	民國十四年四月	民國七年四月	1903	民國十七年	1903	1905	民國十七年	1899	1890	1903	1906	1894	日本明治三十六年	光緒二十三年		
製造地	東京	日本	大阪	上海	大阪	日本	日本	日本	日本	日本	大阪	大阪	青島	日本神戶	日本神戶	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪		
製造者	石川島株式會社	水野	大阪鐵工所	永昌造船廠	範多龍太郎	大阪鐵工所	島崎鐵工所	東京鐵工所	安部造	同前	鐵工所	小野田造船所	福記	佐野造船所	川崎造船所	小野造船所	同前	大阪鐵工所	藤永田造船廠	森川造船所		
公稱馬力	28匹	45	40	60	41	20	35	100	100	80	80	61	80	19	79	30	28	45		48		
實馬力	500匹	225	150	120	242	100									500	200	205	400	100	250		
推進器直徑	5尺6 1/2'			4' 5'											1	1	1	1	4' 4.5"			
鍋爐種類及數	圓筒式一個	同前	同前	同前	同前	同前			圓筒式一個		圓筒式一個	同前		圓筒式一個	同前	同前	同前	同前	圓筒式二個	圓筒式一個		
鍋爐尺寸		10'7"×9'2"	9'×9'	9'×9'	16'115"×13'1/4"				11'1/2"×14'		11'1/2"×14'							12'×10'3"				
製造日期	1911	1917	1006	1908	1898	民國十四年			1903		1903	1905		1899	1890	1903	1906	1894	日本明治三十六年	光緒二十三年		
製造者	吉原造船所	水野	大阪鐵工所	永昌造船廠	範多龍太郎	濱畑鐵工所			安部造		鐵工所	小野田造船所	福記	佐野造船所	川崎造船所	小野造船所	同前	大阪鐵工所	藤永田造船廠	森川造船所		
製造地	大阪	日本	大阪	上海	大阪	青島			大阪		大阪	大阪	青島	日本神戶	同前	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪		
爐口面積																						
汽壓力限制	170	125	125	120	80	140			125						90	100	120	150		120		
副鍋爐																						
起重機	2	2			1														2			
起錨機	1	1	1	1	1	1	1	1	1			1		1	1	1	1	1		1		
汽駕駛機	1																					
發電機	有											有			有			有		有		
無線電																						
備要																						

一、會員政記公司肇興公司二家所有之輪船已有其總公司所在地之公會列報因青島係屬分行似勿庸再為列入以免重複  
 一、此表所列各輪船係航行青島海州之線及其間石臼所青口濰縣陳家嶺風山頭等處



# 調查

## 北洋船隻調查表

太 公  
司 名  
古 稱  
船

大 城 新 四 綏 新 山 浙 通 奉 順 盛

名	都	寧	川	陽	疆	東	江	州	天	天	京	名
航	全	全	全	全	全	轉	蘇	全	全	全	全	滬
	連					汕	申					烟
	營					港	青					
						廣	回					
綫	上	上	上	上	上	申	上	上	上	上	上	津
備	口											

調 查  
北洋船隻調查表

王伯芬  
陳幹青  
調查

考

大 日

怡

連 濟

和

上列各輪外其餘尚有野雞外輪約計十艘再加北洋內地外輪十餘艘共外輪約有五十艘華輪共有四十艘

天	長	長	奉	大	華	唐	澤	日	威	明	合	怡	和	捷	埠	利	定	舟		
津	平	春	天	連	山	山														
九	九	九	九	九	九	九	生	升	生	生	生	生	生	生	生	生	生	山		
全	全	全	全	全	滬	全	滬	全	全	全	全	全	汕	申	全	全	滬	安		
				青	青								港	青			烟			
													廣	同	申					
上	上	上	上	上	津	上	津	上	上	上	上	上	上	上	轉	上	上	上	津	東

# 船舶國籍證書簡明表

(續第四期)

船名	船舶所有人	船舶種類	總噸數	登記噸數	船籍港	本船號數	附註
江通	永和輪船局	輪船	一七二·二一	九九·八三	漢口	二六八	
泰運	三義輪船局	同上	一七二·一六	一〇二·七三	同上	二六九	
順大	順大輪船局	同上	五九·四七	二九·八九	同上	二七〇	
海晏	輪船招商局	同上	一三七八·二五	八六九·〇四	上海	二七一	
新銘	同上	同上	二一三三·〇六	一四二八·二四	同上	二七二	
新豐	同上	同上	一七〇七·〇〇	一〇六二·〇〇	同上	二七三	
新江天	同上	同上	三六四四·六八	二六一六·七七	同上	二七四	
江新	同上	同上	三三七二·九一	二一〇一·四九	同上	二七五	
江華	同上	同上	三六九二·六六	二三二一·三四	同上	二七六	
江大	同上	同上	一六八二·〇〇	一一五一·〇〇	同上	二七七	
江順	同上	同上	四三二七·一一	三三四〇·八一	同上	二七八	
江安	同上	同上	四三二七·一一	三一四〇·八一	同上	二七九	
江靖	同上	同上	一六八二·〇〇	一一五一·〇〇	同上	二八〇	

調查 船舶國籍證書簡明表

航業月刊 第二卷 第五期

廣利	輪船招商局	輪船	二三〇〇・〇〇	一五〇四・〇〇	上海	二八一
廣濟	同上	同上	五〇五・二五	三一・二七九	同上	二八二
遇順	同上	同上	一六九六・三七	一〇七九・〇〇	同上	二八三
建國	同上	同上	二七七〇・二〇	一五八八・一四	同上	二八四
閩南	同上	同上	一四八二・一三	九三七・八七	同上	二八五
同華	同上	同上	一一七六・一二	七四六・〇四	同上	二八六
公平	同上	同上	二七〇四・七七	一四七一・六七	同上	二八七
泰順	同上	同上	一九六二・〇三	一一一六・〇一	同上	二八八
嘉禾	同上	同上	一七三三・三九	一〇七六・〇四	同上	二八九
快利	同上	同上	一二九三・一三	八七九・三三	同上	二九〇
第一利源	永興福商行	同上	二七・六七	九・四〇	同上	二九一
大東	大東輪船局	同上	一六六・二四	九四・〇〇	漢口	二九二
德康	嵩記輪船局	同上	四六・九五	一六・二七	同上	二九三
協新	協新輪船局	同上	五〇・四〇	二八・五六	同上	二九四
翼馴	得記輪船局	同上	六五・七四	二六・七八	同上	二九五
諸江	楊鄉如	同上	三〇・〇〇	九・五〇	重慶	二九六
華泰	利達記輪船局	同上	三七・六六	四二・六四	漢口	二九七
衡山	孟伯村	同上	三〇・〇〇	一三・〇〇	重慶	二九八
利成	孫德薰	同上	一四九〇・六七	九〇一・三四	天津	二九九
海平	海昌輪船公司	同上	二〇三五・七三	一一七八・六〇	上海	三〇〇

# 文牘

## 上國民政府暨財政部並關務署電

十七年八月六日

南京分呈國民政府暨財政部並關務署鈞鑒易執士代理安格聯總稅務司職業已期滿自必遴員接替華員供給海關才識經驗堪勝此任者甚多若能在於此籌備關稅自主時期乘機改用華員最爲上策否則亦應慎選委員以慰國民之望易執士行爲悖謬不治輿情諒荷洞悉無俟贅陳竊查江海關稅務司梅樂和任職以來辦事公正尊重主權對於航商措施尤洽尤多悅服倘荷俯順輿情昇以總稅務司一職定卜勝任愉快稅務關係國家行政商民事業均極重要用敢不揣冒昧謹獻芻蕘萬懇曲賜採擇以增福利隨電惶恐伏祈垂鑒上海航業公會叩魚

文牘

## 呈交通部文

十七年八月二十二日

爲商輪在福州瑯頭口岸裝卸客貨商民稱便帆船幫  
據呈官廳志在壟斷據情懇請分咨仍准商輪在該口岸裝卸客貨  
岸裝卸客貨以利交通事

呈爲商輪在福州瑯頭口岸裝卸客貨商民稱便帆船幫  
呈官廳志在壟斷據情懇請分咨仍准商輪在該口岸裝卸客貨  
以利交通事案據職會會員常安輪船公司函稱查福州之瑯頭  
乃一便商之良好口岸前者閩海常關特准各商輪得於該處裝  
呈准貨歷辦多時商民稱便今春有帆船幫以營業上權利衝突  
希圖福建省政府通令各商輪不得於該處裝卸似此朦混官廳  
卸客壟斷直接則交通爲之中梗間接則航業受其牽掣其對現

今推廣交通添開口岸不無轉使阻滯限於進行敝公司爲利便交通與發展航業前途起見用特具函懇請交通部飭查核准各商輪於福州口之瑯頭仍可裝卸實利交通等情前來職會查該公司所稱福州瑯頭口岸前經閩海關常關特准各商輪在該處裝卸客貨歷辦以來商民稱便乃帆船礙爲壟斷起見屢呈福建省政府通令各商輪不得在該處裝卸實於發展航業便利運輸均受阻礙據稱前情理合備文呈請仰祈俯賜察核迅予分咨福建省政府暨海關仍准商輪在瑯頭口岸裝卸客貨以杜壟斷而利交通實爲公便謹呈

國民政府交通部批第八三五號

具呈人上海航業公會

呈一件請咨福建省政府仍准商輪在瑯頭埠裝卸客貨以利交通由

呈悉查福州之瑯頭一埠歷經通輪有案前經福建省政府通令各商輪不得在該處裝卸係何情形該公會請仍准各商輪裝卸有無窒礙業經咨行福建省政府查復除俟復到再行核辦

外合亟批仰知照此批

中華民國十七年八月卅日

交通部長王

### 呈蔣總司令文

十七年九月五日

爲大批官兵自由乘搭商輪船資飯金一無着落損耗甚鉅開送清單據情懇請迅賜核給俾以貫徹愛護航商之主旨事

呈爲大批官兵自由乘搭商輪船資飯金一無着落損耗甚鉅開送清單據情懇請迅賜核給以俾貫徹愛護航商之主旨事案據職會會員商辦輪船招商局函稱據敵局廣大輪船業務主任呈稱本輪於本月八日第五次出口正在裝貨搭客間乃有大批退伍官兵自由上船分據各艙既無長官隨同約束又無官廳文函咨照喧雜無序不可理喻實屬無法處分祇得已購票之各級艙位搭客一律還票價分別勸令改乘外商輪船開往閩粵迨至啓旋因該官兵等紛來索食爰設法檢點人數勉爲供給檢

點結果計往廈門者七十七名往廣州者七百廿六名除廣肇公所送來廿一名每名由該公所貼來飯金二元又另有官兵六名自出半價船資外其餘六百九十九名船資飯金一無著落本輪因退回客票及供給飯金食兩項損失為數甚鉅謹開奉官兵人數及所隸師團清單請向軍事當軸算取船資飯金以資彌補等情查該搭廣大輪船退伍官兵之人數曾經廈粵兩分局復點證明與該業務主任所報完全相符爰開具船資飯金清單一份請公會轉呈國民革命軍總司令部具領轉交以免虧累而示體恤實級公誼等情並附清單到會查職會於七月廿六日奉國民政府交通部訓令第七四三號以准 鈞部函第一集團軍議決分期裁編所有編解官兵回里需用乘車船執照釐定格式送請轉飭華商各輪船局查照辦理等因照錄乘船執照式樣今仰轉飭照辦等因下會遵即轉知各會員當經集議舉以航商自軍興以來各輪租供軍用損失之鉅痛苦之深實難言喻公決電陳苦况兼詳辦法即由職會於本月四日支電呈復交通部並以編餘官兵回里免費乘船如係少數至少給發半價

文 牘

尚可勉遵若係大批輸送半價固難遵命即給全價亦屬不敷開支等情懇請 交通部轉為陳明在案旋奉 鈞座佳電報載同日致錢司令張市長電分例五項其第二項內開已電商海軍楊總司令撥派運輸艦兩艘專司運送第五項內開如海軍運輸艦不能撥派可託商會代租輪船運送價銀由警備司令部籌墊電呈撥還等因仰見 鈞座對於職會支電所陳各項業蒙採擇施行維護航商曲賜體恤之至意莫不同深感戴嗣以海軍運輸艦噸位過大吃水太深不能駛入廣州爰由海軍司令部派委副官長陳景蕓會同乘車船指導所主任李銑到會另租商輪以代運輸艦往返磋商租定招商局之廣利輪船一艘租費訂由海軍司令部照給飯資訂由乘車船指導所照給具徵海軍司令部及各官長對於

鈞座體恤航商之本旨確已實力奉行凡屬航商正深慶慰乃招商局廣大輪船竟有退伍官兵自由乘船不名一錢之事實此等舉動固早為職會支電所否認而與 鈞座佳電辦法尤屬完全抵觸不但不懂商艱不遵功令而使 鈞座從諫如流曲賜體恤

之苦心未能完全見諸事實殊深遺憾職會爲航商團體上承德意下念商艱陳情呼籲義不容辭據函前情理合檢取清單備文呈請仰祈俯賜核迅賜核給以俾貫徹愛護航商之主旨隨呈不勝惶悚待命之至謹呈

## 呈第一集團軍整理委員會文

十七年九月廿九日

爲奉部轉發取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則不敷分送懇請補發下會俾便分給遵行事

呈爲奉部轉發取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則不敷分送懇請補發下會俾便分給遵行事案奉 國民政府交通部訓令第一一〇七號內開准國民革命軍第一集團軍整理委員會函開據報各軍退伍官兵有持乘車船特種執照在各處路航綫上任意往來不受檢查並有私將該執照轉借親友使用等情自應嚴予取締以杜流弊茲訂定取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則六條立即施行除分令布告外相應檢同取

四

補規則二百份函請查照轉飭路船各局遵照辦理等因並附取締規則到部除函復並分令外合將該項規則隨令附發仰即遵照接洽辦理此令附發取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則十份下會奉此查退伍軍人持照乘船每有流弊發生鈞會洞知弊病特訂取締規則仰見體恤商艱微不至凡屬航商莫不同聲感戴惟職會會員輪船有固定航綫者計五十餘艘無固定航綫者計八十艘退伍軍人遇使乘搭所在皆有是項規則似應按船頒發數紙以資遵辦茲奉交通部轉發給職會者僅有十份其選給招商局三北公司者亦各僅一紙實屬不敷分給應懇鈞會是項印就規則已無餘存難以補發可否即由職會照錄油印分送並乞審核示遵所有懇請補發規則緣由理合備文呈請仰祈俯賜照准實爲公便謹呈

國民革命軍第一集團整理委員會批

原具呈人上海航業公會

呈一件及事由爲奉部轉發取締退伍軍人持用乘車船特種執照規則



則不敷分送懇請補發俾便分給  
遵行由

呈悉所補發規則之處准給規則百份外加布告百張一并  
隨批附發仰即遵照此批

中華民國十七年十月三日

委員長蔣中正

## 呈淞滬警備司令部文

十七年九月廿九日

為會員所任担船舶管理所經費本以十月底為止據實  
情聲明仰祈察治事

呈為會員所任担船舶管理所經費本以十月底為止據實  
聲明仰祈察治事竊自軍興以來運輸時需商輪為統一權限便  
利軍用起見前衛戍司令部爰於交通處處下設立船舶管理處  
(嗣改稱為所)迨錢司令接任之初軍事尙未全了為預備各  
軍需船運輸便於接洽計一時未便遽將該所裁撤惟因公家經

費不多經交通處長錢商令職會轉勸各航商按月担認該所  
之經費航商以平津雖已克復而各軍調回需船之時或有隔閡  
及滋擾之慮當由各會員議決勉力權認每月國幣二千元以  
兩月為限限滿又經商展一個月半(以本年八月底為止)將  
數目減為一千八百元繼因展限又滿而交通處亦經裁撤該所  
遂改隸於副官處復由副官處長茅適功與各航商面商繼續担  
認各航商以退伍官兵正在遣散紛擾之時或尙難免仍不得不  
忍痛續認惟以減少數目縮短期限為條件當蒙允數目月定  
為一千三百元期限以本年十月底為止此職會各會員勉認船  
舶管理所經費之經過情形也查現在遣回退伍官兵已將終了  
况上月間所遣回之官兵其大批者均由 總司令部直接電令  
職會向各輪船公司租船轉送其零星者亦均由軍事委員會發  
給免費乘船證自由乘搭並由整理委員會派令上海乘車船指  
導所李主任銑駐紮上海專事照料故就目下而言不但遣送退  
伍官兵之事完全料結而以前所遣送者又始終未經該所辦理  
即使以後尙有未盡之退伍官兵自不勞該所之覓船及照料尤

爲明甚竊思航商近來受軍事影響營業衰歿支撐爲難歷來租供軍用損失尤爲巨大今幸軍事收平成思解除痛苦減輕負擔藉圖補救此種心理人人皆同查職會各會員所續担鈞部副官處之船舶管理所經費本以十月底爲止按照時局之現狀採取會員之心理根據從前之協定實無再事展期續認之必要與可能 鈞座蒞任伊始對於担任經費之經過以及原議截止之期限或未深悉用敢縷浙陳明伏希鑒核所有會員依照原議截止担任船舶管理所經費情形及緣由理合備文呈報仰祈察治實爲公便謹呈

淞滬警備司令部指令

副字第一二號

令上海航業公會

呈一件爲會員担任船舶管理所經費本以十月底爲止據實聲明請鑒核由

呈悉(一)船舶管理所准予取銷

(二)以後僱用船隻須由該會負責辦理備具甘結到部備案但結內須聲明如僱

用船隻時當負完全責任辦理不得違誤等字樣

(三)以後無論何項人等僱用船隻時不得藉故向各航商家詐如有上項情事查明定予嚴辦

(四)甘結送部查收後須船舶管理所即行取銷該會前担任船舶管理所之經費即行停止

右四項仰即知照此令

中華民國十七年十月五日

兼司令熊式輝

呈淞滬警備司令部熊文 十七年十月九日

爲遵照指令擬具辦法呈請示遵以資先決而便負責

呈爲遵照指令擬具辦法呈請示遵以資先決而便負責事竊職會呈爲各會員担任船舶管理所經費本定十月底爲止據

實聲明仰祈鑒核由 奉指令副字第二十一號內開呈悉（一）船舶管理所准予取銷（二）以後僱用船隻須由該會負責辦理備具甘結到部備案但結內須聲明如僱用船隻時當負責全責任辦理不得違誤等字樣（三）以後無論何項人等僱用船隻時不得藉故向各航商家詐如有上項情事查明定予嚴辦（四）甘結送部查收後船舶管理所即行取銷該會前担負船舶管理所之經費即行停止右四項仰即知照此令等因奉此仰見實事求是之至意欽感莫名對於該所取銷之後凡遇軍事僱用船隻須由職會負責辦理一節自應按照舊章慎重將事惟軍事需船往往限期緊迫 鈞部與職會既距離較遠而各會員又分居南北兩市若無專責之員奔走接洽恐誤事機且商人心理尊重官廳輪船供租軍用雖官方給予租金然必未能如該船營業所入之數量以致損失甚多均思規避故必藉官廳之力庶易收事半功倍之效今既飭令職會担負責任以後辦法亟應預計統籌實行合作方可肩茲重任茲擬懇請 鈞部於副官兩員專司租雇軍用商船事宜其薪給由職會担任按月解繳副官處轉

文 續

給其人員由職會遴選呈請委任如此辦理則遇有雇用商輪之時有職會總成負責有該兩副官專供奔走接洽官商合力事必易舉故職會視此項辦法為本案先決問題如蒙俞允對於命自當負責履行又有陳者十六年春國民革命軍規復上海以後北伐西征軍事日殷需用商輪之事紛至沓來頭緒紛繁應付為難八月廿五日職會曾派代表七人由主席委員虞主席和德領謁白總指揮當承面諭以後軍事需船均交職會遣派以免意外紛擾飭由職會書面承諾以明責任遵於是日繕呈聲明呈內列有以後有需用商船之時准請飭職會或虞洽卿君負責辦妥供用一俟用竣立即遣回後遇軍用再行飭派之語當奉核准選辦迄今幸無貽誤此後事同一律所擬先決辦法一經批准仍當由職會備文聲明負責辦理至于出具甘結一節職會以從無前例未便恪遵應請鑒原伏念船舶管理所本係 鈞部所屬之機關取銷與否 鈞座自有權衡職會份屬商人何敢置喙前呈之所聲明者僅聲明職會各會員所攤供之該所經費在前司令錢任內言明以十月底為止以期鑒核而已此又應請逾格諒察實

七

不以取銷該所之舉遽視爲出自職會所主動也所有遵照指令擬具辦法各緣由理合備文呈請批示以資先決而便負責實爲公便謹呈

淞滬警備司令部指令 副字第二七號

令上海航業公會

呈一件爲遵令擬具辦法呈請核示以資先決而便負責由

呈悉查該所擬辦法尙屬可行船舶管理所候即明令撤銷仰即遵照可也此令

中華民國十七年十月十三日

兼司令熊式輝

### 呈軍事委員會文

十七年十月十一日

爲招商局快利輪船租供軍用爲日甚久租金迄未撥付謹援三北公司德興輪船例懇請如數補發以彌虧耗而均待遇事

呈爲招商局快利輪船租供軍用爲日甚久租金迄未撥付謹援三北公司德興輪船例懇請如數補發以彌虧耗而均待遇事竊據職會會員輪船招商局函稱案查敵局之快利輪船於十五年九月十六日與三北輪埠公司之德興輪船同時在漢口經國民革命軍第八軍租用訂明租費每日各以國幣二百元計算蓋因兩船之長闊相同故訂給同等之租費也十六年十二月間因船隻尙未解雇租費又均未撥付公會爰依據敵局與三北公司之請求於廿七日據情呈請國民政府軍事委員會給付快利德興兩船之積欠租費在案嗣因快利輪船迄未放回租費總數固無從結算復以敵局方在改組全局事務之接收整理日不暇給對於僱給欠租之舉因而暫擱本年六月四日該船駛回上海因軍用日久修理失時見其船身鍋爐機件實具均極破壞不能行駛不得不加大修理且聞三北公司有請求官方撥償修費之舉敵局既處同等地位當然一致行動以免偏枯奈放回較遲工程較大修理時間因而較久在修理未竣以前修費數目尙未明確不敢以估約之數冒昧報陳此快利輪船之租費修費

遲未續請撥付之各原因也。迨船既修竣而商三北公司合函公會轉呈軍事當軸撥給快利德興兩船之租費修費以資彌補。始悉三北公司之德興名下租費國幣九萬六千元，修費國幣四萬八千七百三十六元一角一分。財政部已按照總司令之電咨及軍事委員會之咨請業於本年五月二十四日如數撥付。積發二五庫券交由公會轉給三北公司收領。在案。具見軍事會與財政部體恤航商格外矜全之至意。此固航商所同深感激者。而敵局聞悉之餘，以第八軍所長期租用輪船之租費修費已蒙開始撥給，以彼例此，則快利輪船應收各費之即可領取，自無疑義矣。利害切己，忻慰尤深。誠以敵局與三北公司既同為中國航商資格，固屬平等。快利與德興又同時同地同價而同為第八軍所租用，實際既同，其待遇之無或不同，又可斷言者。竊不禁為金融窘迫之敵局慶幸也。夫快利德興兩船之租費既於上年十二月廿七日由公會代呈有案，而修費又有德興伏龍等船之前例可援。故各費之應付而未付者，固望始終請命而德興之租費本年六月間又由公會代領在案。故局之應收未領者，尤盼繼續代領查

文 續

快利輪船十五年九月十六日在漢為 國民革命軍第八軍租用，嗣轉供別軍之用。直至十七年六月四日方行釋回，計六百十九天。其租金原訂每天為國幣二百元，共計國幣十二萬三千八百元。又修理規銀一萬七千五百八十八兩五錢。合國幣二萬四千四百二十九元。○九分。敬希根據前呈原案引撥德興成例轉呈 軍委會查照電咨財政部撥給德興船租修各費原卷咨請 財政部撥給國幣十四萬八千二百二十九元另九分。正以示大公而照平等。無任感盼等情。到會查輪船招商局之快利輪船與三北輪埠公司之德興輪船均於十五年九月間同時在漢口經 國民革命軍第八軍租用。十六年十二月廿七日由職會呈請

鈞會撥還兩船各費。十七年四月間德興船修理完竣後蒙 鈞會援照上年輪船運輸司令溫司令建剛任內經租各商輪二十五艘及淞滬衛戍司令白總指揮任內經租各商輪十六艘租墊款之例咨請

財政部撥給爰復由職會於五月九日電請 財政部查案撥付

九

二十四日奉財政部函知職會具領德興輪船修租各費全額轉交三北公司等因經職會將德興輪船租費國幣九萬六千元續發修費國幣四萬八千七百三十六元一角一分(前已向兵站總監部領過一萬八千元)兩共國幣十四萬四千七百三十六元一角一分於五月廿八日如數向財政部領到續發二五庫券當即轉給三北公司收領各在案招商局快利輪船修租各費之迄未撥給者實因船隻解雇既較遲修理時日又較多該局之遲於請領職此之故目下時局大定就中央財政言較前自必寬裕及此俯准撥給德興輪船修各費之時相比較自屬較易就鈞會志願言自去歲軍興以來凡國民革命軍所屬軍隊之需用商輪均出資租雇職會歷經承命派租之各商輪前後不下百艘其租金煤費一律俱蒙鈞會撥付惟僅快利一船之租金尙未撥給實係招商局請領較遲之所致鈞會爲貫徹革命軍救民之主義完全革民軍恤商之聲譽亮必不願置快利一船之租金于不顧致留功虧一篑爲德不卒之遺憾也且就政府方面言因招商與三北公司同屬我國內有數航商自必一視同仁就職

會方面言因招商局與三北公司均爲會員中重要份子待遇尤應一律就德興前例言快利與德興兩船既同地同時同價而同爲第八軍所租用且此外租用時間之久遠船機破損之情形大加修理之事實金融窘迫之內容又無一不同今德興輪船修租各費既蒙財政部依照鈞會之意旨如數撥付快利輪船與德興輪船事同一律酌理衡情自應一體撥付以昭公允據函前因理合據情呈請仰祈俯加察核准照撥付德興輪船修租各費之原案迅賜仍咨財政部將快利輪船修租各費國幣十四萬八千二百二十九元〇九分如數撥付到會以便轉給而清積欠以符成案而示大公凡屬航商同深感激固不獨職會與招商局之戴德已也迫切陳詞惶悚待命伏乞訓示遵行謹呈

### 呈淞滬警備司令熊文

十七年十月十五日

爲遵令負責並薦舉人員仰祈督核委任事

呈爲遵令負責並薦舉人員核祈督核委任事竊職會日前

遵令擬具辦法呈請示遵以資先決而便負責由奉 鈞部指令

副字第二七號內開呈悉查核所擬辦法尙屬可行船舶管理所候即明令撤消仰即遵照可也此令等因奉此所請既荷允准自當分別實行嗣後凡遇軍用租雇商輪雖有此次添委之兩副官專任接洽但仍由職會担负全責承命辦理決不延誤至應添派兩副官查有陸超洪增普兩人熟悉情形堪勝此任理合根據前呈附具履歷呈請 督照委任俾於十一月一日就職任事以專責成而清界限所有聲明負責及薦舉人員各緣由謹備文續呈仰祈督核施行實爲公便謹呈

淞滬警備司令部指令 副字第三四號

令上海航業公會

呈一件爲薦舉陸超洪增普兩員担任船舶事務祈准予委任由

呈悉陸超洪增普等准委爲本部副官處服務員仰即轉知該員等到部服務可也此令履歷二紙均存

中華民國十七年十月十八日

文 牘

兼司令熊式輝

## 呈第一集團軍整理委員會

十七年十二月六日

爲退伍軍人續搭商輪多次船資飯金積數較巨據情呈請仰祈 察核援例補發半價俾符原案而示體恤  
呈請仰祈 察核援例補發半價俾符原案而示體恤

呈爲退伍軍人續搭商輪多次船資飯金積數較巨據情呈請仰祈 察核援例補發半價俾符原案而示體恤事案據職會會員招商局函稱敵局廣大輪第七第八兩次廣利輪第四第五兩次先後陸續裝運退伍軍人前往廈粵共計船資飯金洋一萬一千三百六十元前曾函懇公會續呈請發半價因求手續便利起見即由公會函稱上海乘車船指導所李主任銓轉爲呈請援例照給在案茲悉指導所李主任奉到第一集團軍整理委員會第四五二號及四五三號指令兩件內有是項船資應由該輪自行要求等語自應仍懇公會據情續請援例撥給俾符原案又指

令內有票根未經蓋章又未填明月日號數與前往何省各項以及該輪業務主任優待每人僅算二元之譜查敵局廣大廣利兩輪均係固定行駛滬粵航綫所有上例搭載退伍軍人之數次又均直放廣州該綫輪船上之前項船票僅作在船中計數之用向不註明月日號碼及蓋章各船均係如此辦理至乘客船資應收若干概由敵局規定業務主任並無增減之權現經傳詢據答並無每人二元之說恐係傳誤上述兩事應請公會於轉呈時附帶聲明不勝感荷再敵局廣大輪於本月三日第十次由滬開粵又續載退伍軍人九百三十五名係由指導所李主任銑督率上船並發電報告有案是項船資僅金洋七千四百八十元折半洋三千七百四十元並懇公會併案請發俾免虧耗至緝公館等情前來職會查該局兩稱各節均屬實情其前函請發之款計分四次

(一) 廣大輪於十月五日開粵裝退伍軍人一百四十名船資飯金洋一千一百二十元 (二) 廣大輪第八次於十月廿五日開粵裝退伍軍人二百八十一名船資飯金洋二千二百四十八元 (三) 廣大輪第四次於九月廿四日開粵裝退伍軍人五百

七十六名船資飯金洋四千六百零九元 (四) 廣利輪第五次開粵裝退伍軍人四百二十三名船資飯金洋三千三百八十四元以上四次共計船資飯金洋壹萬壹千三百六十元折半洋五千六百八十元又廣大輪於十二月三日開粵裝退伍軍人九百三十五名經指導所電呈有案船資飯金洋七千四百八十元折半洋三千七百四十元合計船資飯金折半洋九千四百二十元伏查職會前以退伍軍人乘搭該局廣大輪船前往廈粵各埠先後於本年九月五日十月十三日備文呈請核給船資飯金蒙批需字第一號及整字四一三號准予折半發給大洋五千零二十元業經如數領到在案仰見 鈞會維護航商曲賜體恤之德意莫不同深感戴該局廣大廣利兩輪第七第八第十三次廣利輪船第四第五兩次裝搭退伍軍人事同一律應懇 鈞會迅賜撥給具領俾符原案而示體恤據函前情理合據情呈請仰祈 察核准予照發實為公便謹呈

國民革命軍第一集團軍整理委員會批 整字第五一八號



呈一件及事由爲退伍軍人搭乘商輪請援

例發給半價船資飯金

呈悉查退伍軍人搭乘車船均經給有憑證即在車船上伙食亦於資遣之時預先發給斯在公家辦事不能謂爲不周前據該會一二兩次呈以退伍軍人搭乘商輪船資飯金均無着落請求發給前來當爲體恤商艱均經給領半價在案據稱續有退伍軍人搭乘商輪船資飯金仍請照給半價查十二月三日廣大輪由滬開粵搭載退伍軍人九百三十五名有案可稽准仍照給半價計洋三千七百四十元餘均無從查攷礙難照辦并此後不得援以爲例查照此批

中華民國十七年十二月十四日

委員長蔣中正

副委員長何應欽

呈浙江省政府文

十七年十二月十二日

爲扣用商輪緝盜妨礙營業復多危險懇請通令制止

文 牘

以重功令而恤商艱事

呈爲扣用商輪緝盜妨礙營業復多危險懇請通令制止以重功令而恤商艱事竊查職會會員商輪由滬埠或他埠裝運貨客往來每因當地水警緝捕盜賊擅扣應用不獨有礙營業損失船期且遇盜匪抗拒危險尤多即使幸不抵抗而遷怒懷恨牢記船名乘間報復亦所難免况前奉 國民政府軍事委員會頒布軍用租船條例凡遇軍事需用商輪必須訂立合同議定租價方可駛用無論何項機關均應遵守何得因緝盜之故擅扣商輪伏思我國航業尙在幼稚時代在在均賴政府盡力維護方可漸圖發展期保航權乃因近年受軍事影響營業異常凋敝今幸軍事收平全國統一各航商正思恢復營業藉補闕救若仍任意摧殘擅扣緝盜實屬違背功令有失政府殷殷維護之意職會爲航商團體凡有疾苦應以上聞爲此縷述下情備文呈請仰祈俯賜察核准予通令全省水警機關嗣後勿再擅扣商輪緝盜以重功令而恤商艱實爲公便謹呈

# 聯安航務公局

上海南馬路三百一十號

電話七九七〇 南市 號七九七〇 報掛號五七八五

▲下午四時開行▼

六期星	五期星	四期星	三期星	二期星	一期星	期日
台州	達興	益利	穿山	大華	舟山	船名
定海 石浦 海門	定海 石浦 海門	定海 樂坎 清門 溫洲	穿山 石浦 定海 海門	定海 石浦 穿山 海門	定海 石浦 穿山 海門	開往地點

▲船泊滬南碼頭▼

◀ 陀普海兼間期會香 ▶

## 大達輪船股份有限公司

本公司自開辦迄今已二十餘年對於  
 於運貨搭客之便  
 利素所共見現為  
 擴充營業便利顧  
 客起見添置船隻  
 自建貨棧着船進  
 行將來對於運貨  
 更將迅捷對於貨  
 客招待週到以副  
 惠顧諸君之雅意  
 特此奉佈幸垂鑒察

# 會 務

## 上海航業公會第八期(二十年一月)會務分類報告

### 己 請求及承轉事項

- 一 奉交通部核准中央執行委員會秘書處函以交通工人于  
作定紀念日或其他特定休假日期主官人員指定照常工  
國者應按照薪資計算加給工資呈奉常務委員批示准如  
所擬辦理轉令到會遵即分函各會員查照辦理
- 一 奉交通部禁烟委員會函送檢查舟車飛機私運鴉片辦  
法請飭屬認真辦理并發抄原件下會當頭錄即辦法轉函  
各會員分飭所屬各輪船員一體遵照
- 一 上海市商會函知奉上海市社會局令據度量衡檢定所呈  
請一律遵行新制囑為轉飭一體遵辦等由到會當即分轉

會 務 分類報告

### 會務分類報告

- 一 各會員查照嗣又奉上海市社會局令飭度量衡新制業奉  
實業部核准定于本年七月一日為宣布完成劃一期限囑  
會轉飭各會員一律遵行並迭奉交通部暨上海市商會催  
行在案當經一再通告各會員以事關劃一制度如延不置  
理將來貨物斤量上或發生糾紛勢必無所依據幸祈加以  
註意遵照辦理
- 一 會員大達達興等公司聯函合稱常關通知各輪局報洋貨  
出口必須將原貨派司呈驗方准免稅通行囑會呈請變通  
辦理當即據情轉函稅務司察奪嗣准函復以所請變通呈  
驗派司一節實無照准之可能希將海關原則礙難變通情  
形向各公司詳為解釋當即函達各公司查照

一

一 奉江蘇省建設廳函奉省政府令准交通部咨據中國航空公司函送飛機經停飛航時間表通令飛機經停沿江各處及各海關飭知附近船隻于可能範圍內力求遠避以免危險並抄發飛機經停飛機時間表一紙到會當即錄印附表通函各會員查照辦理

一 交通部無線電管理局鑾函囑轉各輪船公司船舶載重在五百噸以上者均須裝置無線電台一案經一再通告各會員查照辦理

一 上海公用局令知碼頭倉庫管理處巡查隊呈奉市政府核准解散由公安局特令一區在碼頭設立分駐所負責維持囑會轉知當經分函有關係之各公司知照

一 會員大連公司函稱准海關縣政府來函勸募靖海兵艦經費囑邀集同絛各同業討論公議議決航業凋敝金融艱窘難以担負請由會函復當經錄案函復海門縣政府查照會員協興公司函稱協茂輪船行經虞姬墩地方與江北船船身擦過忽有江北人卞德興跳至協茂船上聲稱手被撞

傷水巡隊不分皂白即以代理老大王阿增解交公安局收押查協茂船並非故意碰撞未有犯罪行為囑會轉懇公安局將該輪代理老大王阿增先行釋放聽候傳訊當即據情轉請

一 上海市公用局來函(一)航商對於碼頭倉庫因營業之專來文本局時用函(二)航商對於不涉碼頭倉庫營業之事件來文本局有所陳述時用呈(三)航商對於來文本局所用之印鑑先各印三紙送局存查以防有人假冒並附空白印鑑多紙到會當即分發租用南市碼頭各公司遵照上述分別辦理

一 奉交通部令奉陸海空軍總司令部令查十九年戰事航業損失飭即查明列表具復等由當經分函各會員遵照填表以便彙送嗣奉交通部電催復又轉催又會員尅日填送去後旋據甯紹公司等十八家先後填表送會當即分次呈送交通部核轉

一 啓東縣政府教育局長張士明呈請各輪船行經啓邑者應

各繳納輪港租金專充地方教育之用囑轉知各該公司遵照辦理當即分函申紗綫各公司並請將此案于一月三十日同綫同業另案會議議決輪港租金不能承認至教育補助事關公益必須由認捐者自行樂助等語即由會函復啓東縣政府請派員來滬與各公司面爲磋商嗣經該縣政府來函已派教育局長張士明第四區區長張俊元來滬商洽此案復經錄案轉知申紗綫各公司于六月廿九日與啓東縣政府兩委員聯席會議面商辦法結果由聚豐寶記公司認捐國幣二百元平安公司壹百六十元大達公司一百四十元新隆達興兩公司各一百卅元專充二十年度啓東縣地方公益教益費自二十年七月至二十一年六月底止分兩次繳費其聚豐裕興兩公司因無代表出席除由張局長張區長前往接洽外由本會函詢捐助數目旋得聚豐公司復函允捐洋八十元裕興公司則以新船並未開班侯開駛後再行酌定經即據情函轉張局長接洽

一 上海市公用局來函碼頭區域整理後小販失業囑會轉徵

會 務 分 類 報 告

各航業公司意見可否准其于不礙交通處暫行營業等因當即轉函指租碼頭各公司去後旋據大達公司等函稱碼頭無小販設攤地位等語爰即據情函復市公用局碼頭倉庫管理處察核

一 童詩開會計師函詢海商法優先債權第二十七條第二項疑義當查該會計師函詢兩點實有解釋之必要因特呈乞交通部逐加解釋嗣奉交通部批解釋下會當即錄批函復童詩開會計師查照

一 上海市商會函准江蘇上寶印花稅局函知定于四月十五日開始檢查印花囑會轉知各會員一體知照當即照轉查照

一 奉交通部令奉行政院令公布海員工會組織規則民船船員工會組織規則當即錄印分送全體會員查閱

# 中華民國二十一年六月份議決案

## 六月十日第五次執行委員會

到會委員八人 袁履登 丁錫鈞 王伯芬 鄭錫棠

陳幹青 曾廣頌 劉石孫（陳幹青代）

陸伯鴻（茅友仁代）

主席 王常務委員

### 甲 議題

(一) 交通部令飭詳擬收回航權準備通盤計劃之具體辦法

#### 密陳審核進行案

議決 推虞主席及招商局代表一人担任調查上中下長江

各航綫王常務委員陳執行委員担任調查華北各航

綫劉丁兩執行委員担任調查華南各航綫所需要船

隻之統計報會後再由執行委員會公議計劃擬具條

陳呈復交通部

(二) 交通部令歲修已屆各船一概不准延期末屆各船一律

#### 施行臨時檢查案

議決 臚列事實上種種困難各點呈請仍照向例酌許展期

(三) 請求市政府核減滬戰時期碼頭棧基租金案

議決 呈請市政府核減

(四) 航政司函囑條陳改良港務疏濬河道意見案

議決 本案已分函各會員詳詢意見容俟各會員復到再行

#### 彙集函復辦理

(五) 航政司函囑推薦具有海事學識經驗之技術人員以備

存記供航政局登記所任用案

議決 函請各會員各就所知報告本會彙集轉薦

(六) 衛國陣亡將士遺族撫育會函送捐冊勸募捐款案

議決 本會認捐國幣一千元由會分派函請各會員攤捐

(七) 組織航業俱樂部案

議決 交常務委員會辦理即推常務委員三人為籌備員

## 六月二十八日第六次執行委員會

出席委員七人

鄭錫棠（陳已生代）王伯芬 劉石蓀

陳幹青 袁履登 虞洽卿 李子初（陳幹青代）

主席 虞主席

甲 議題

（一）市社會局令飭實行度量衡新制案

議決 商船所運送貨物之度量衡均以海關所採用者為準

故在海關未曾改行新制以前在事實上礙難單獨先

行改革由會函復市商會

（二）會員招商局函告輪機員要求加薪事關全體航業囑先

核議見復案

議決 輪機員聯合會所述招商局各輪船之艙面火艙高級

職員薪給比較差額過鉅尙係實情惟現在航商艱困

已達極點為各輪機員所目擊而深悉尙望互相諒解

會 務 分類報告

勉度難關由會函復招商局請其酌量容納並請輪機

會誠意退讓以期接近而免糾紛

（三）交通部令詢海關試辦結關呈請書及行程簿與航業方

面有無弊害案

議決 推王常務委員伯芬研究後再行呈復

（四）市商會函囑籌議舉辦國難儲金及妥善儲存辦法案

（五）廢止內戰大同盟應否加入案

議決 四五兩案暫從緩議

附議

（六）會員招商局派員面述海關因查出未列艙單貨物扣船

罰款請予援助案

議決 俟招商局將詳細情形函告後由會酌量代為籲請

期 每 面 半

\$12.00

告

廣

登

招



# 航訊

## 華商添購新輪訊

本會會員中威輪船公司。本置有太平、新太平、輪船兩艘。航行各沿海口岸。營業頗為順利。茲悉該公司已購定六千噸級英籍商輪一艘。船名 (Chalons) 定下月中在倫敦交船。該公司已任派遺領船人員。即日出發。前往倫敦矣。又會員福甯輪船公司。本置有福甯、福南兩船。行駛閩浙沿海各處。茲為需要應用起見。續購法籍一千六百噸級 (Sourbe) 輪船一艘。訂定九月上旬在香港交船。亦在預備各項領船手續矣。又前充招商局營業科副科長葉傳芳君。合資組織華商輪船公司一家。向法國 (Dunkirk) 定購四千五百噸級 (Nord) 輪船一艘。業由葉君帶同全體船員前往該處領船回國矣。

航訊

## 三北鴻安兩公司設立長江經理處

長江航線經過之處。達六省三甲種市區。分為上中下三段。行駛以上海至漢口為第一段。稱為下長江。漢口至長沙宜昌等處為第二段。稱為中長江。宜昌至萬縣重慶敘府瀘州等處為第三段。稱為上長江。實為中國內河航行中之第一主要航線。因不平等條約之關係。為外商輪船侵佔殆盡。反客為主。由來已久。華商輪船公司對於長江航綫上中下三段。均備有船隻及埠壘貨棧者。僅招商三北兩家。茲悉三北公司為整頓長江航路營業起見。設立三北鴻安公司。長江輪船經理處。所有行駛長江航線。長安、德興、新甯、醒獅、松浦、青浦、吳興、富陽、三北、鴻元、鴻利、鴻亨、鴻貞、以及各拖輪鐵駁。均隸屬該經理處調遣。業聘前任招

商局營業科長及漢口分局局長沈仲毅君。担任經理。于八月一日起就職視事矣。

### 肇興公司總董作故

本會會員肇興輪船公司總董山東李序園先生。在營口經商多年。歷充營口總商會會長及主席。與介弟現充該公司總理。李子初先生。粗辦肇興輪船公司。以一船擴充至八船。挽回華商航業。頗爲努力。現悉李序園先生業于八月二日在營逝世。享壽六十有五歲。該公司及各輪船均下半旗三日。以誌哀悼云。

### 派員調查各航線輪船狀況

本會奉交通部訓令第一八四一號開。本部現爲明瞭各地航線分佈情形及往來輪船數量起見。特製定輪船航綫調查表。式一種。分發全國航業同業公會。分別查填。彙部彙辦。除分令外。合將此項表式令發該會。仰即逐項詳細查明。妥填呈部。以憑彙辦。勿延爲要。此令等因。節經提交第八次執行委員會討論議決。由會選派專員。即日實行調查。調查完竣。再行呈報等因。現經由

會派定職員岑契遙君。分別親往各會員處詳細調查妥填矣。

### 奉令飭查商輪救難器械及操演成績

#### 績

本會奉交通部令開。查商輪置設救難器械。應參照海上人命安全國際公約籌備完整。船上全部海員對於海上救難工作。必須演操嫻熟。俾遇難克盡救護之責。仰即轉知各輪船公司分別遵辦。切實奉行等因。即經分函各會員切實舉行。並囑將辦理情形一併函復。以便轉報矣。

### 部令制定船員考績規則及考績表

本會准上海航政局公函以奉部令第一四四七號開。查航海人才之消長。關係航業之興衰。前清末葉。雖設商船學校。培育航材。徒以畢業學員。既無遠洋歷練。又少考核之方。船員學術。遂無進步。或爲外國港口拒絕承認。或被水險公司。妄加譏評。致用無由。等於廢棄。本部成立以後。雖經制定商船職員證書章程。頗

布施行。唯此種辦法。係以歷資年限為標準。究屬一時權宜之計。至於船員學術之有無進步。成績之是否優良。仍無根據。可資稽核。本部現為維持航海安全保護航商利益起見。對於全國船員。正擬嚴格檢定。且當此海運事業競爭之秋。不有良好船員。何足與人抗衡。各輪船船長。依海商法第四十二條之規定。負指揮全船之專責。對於所屬駕駛輪機各員。朝夕相親。工作與其。平日才學能否勝任。必能燭見隱微。前由本部制定船員考績規則。及船員考績表。發交各輪船公司轉發各船長負責考核。隨時登記。密送本部航政司審查。其船員服務未及一年卸職者。應于每次卸職時遵照辦理。至此項考績表。統由本部航政司秘密保存。俾各船員於呈請升級時。藉為鑑衡之準繩。各輪船公司當知船員良否與營業成敗直接間接均有重大關係。務宜責成船長精白乃心。切實遵辦。勿稍玩視敷衍。是為至要。除分令外。合行令即該局遵照。即通飭各輪船公司一體遵辦等因。并附船員考績規則兩份。船員考績表四張。轉函到會。本會當即錄印附件轉函各會員。切實遵辦。並將辦理情形見復。以憑彙轉矣。

航訊

諸君要

檢閱重要史料。考查近來各種雜誌內容。研究專門學術。搜求作文著書寶貴材料。麼？

請讀

## 人文月刊

如得開發智識寶藏之銷鑰

本刊特點  
 本刊登載有系統之著作外。並有最近二百餘種重要雜誌。要目索引。包含各科學術。為圖書館學校及公共機關必備之刊物。

第三卷四期要目

江蘇全省出賦之研究 (續)

日本海軍實力的概略

傳記學的科學的研究

古紅梅閣筆記

古代中國與世界之關係

讀書提要

大事類考 (四種)

新出圖書電表

最近雜誌要目索引

(共一千三百二十三目)

另售每册三角郵費二分半

全年十册國內三元國外四元八角郵費

總發行所 上海辣斐德路亞爾培路西首南錢家塘

問李青嵐  
 扶侯譯  
 江東阿斗著  
 堅廖世功  
 冰

人文編輯所

三

招 登 廣 告

此 處 全 頁 地 位

每 期

**\$20.00**