

招商局 与重庆

1943-1949年档案史料汇编

主 编 胡 政

副主编 关书敏 唐昌伦

图书在版编目(CIP)数据

招商局与重庆:1943—1949 档案史料汇编 / 胡政主编.
—重庆:重庆出版社,2007.12
ISBN 978-7-5366-9290-9

I.招… II.胡… III.轮船招商局—档案资料—重庆市
IV.F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 189086 号

招商局与重庆 1943—1949 年档案史料汇编

ZHAOSHANGJU YU CHONGQING 1943—1949 NIAN DANGAN SHILIAO HUIBIAN
胡 政 主编

出 版 人:罗小卫
责任编辑:杨亚平
责任校对:何建云
装帧设计:钟丹珂



重庆出版集团 出版
重 庆 出 版 社

重庆长江二路 205 号 邮政编码:400016 <http://www.cqph.com>

重庆出版集团艺术设计有限公司制版

重庆市金雅迪彩色印刷有限公司印刷

重庆出版集团图书发行有限公司发行

E-MAIL: fxchu@cqph.com 邮购电话:023-68809452

全国新华书店经销

开本:787mm×1 092mm 1/16 印张:46 字数:778 千

2007 年 12 月第 1 版 2007 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5366-9290-9

定价:168.00 元

如有印装质量问题,请向本集团图书发行有限公司调换:023-68809955 转 8005

版权所有 侵权必究

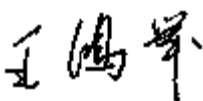
序

熟悉中国近代史的人都知道，成立于 1872 年的招商局是一个在洋务运动、抗日战争、新中国解放、新时期改革开放等关键时刻都为国家民族作出过突出而独特贡献的企业。作为市长，我想强调的是，招商局与重庆有着一段特殊的情缘。抗战开始后，在日寇大举进攻下，国民政府西迁入川，总部设在上海的招商局也随之西迁重庆，演出了长江要塞沉船御敌、六大江轮入川等一幕幕高举义旗、抗敌入侵的壮剧。从 1943 年起直到抗战最后胜利，招商局在重庆恢复设立了总局，并以重庆为中心，开展了许多战时水上运输业务，为当时的重庆及全国的抗战胜利作出了重要贡献。

招商局是一个有历史的老企业，也是一个十分重视自己历史的企业，我曾经饶有兴味地参观过他们的博物馆，看过一些关于这个企业的历史资料。今年恰逢招商局创立 135 周年，在重庆市档案馆和招商局的合作下，把重庆市档案馆收藏的有关招商局在重庆的那段岁月的档案整理出来，编辑成册，公开出版，我以为这对于重庆市、对于招商局，都是一件有意义的事情。同时，这些珍贵的史料，这段不平凡的历史，不仅属于重庆市和招商局，它也应当属于全社会。值此书出版之际，招商局集团胡政副总裁邀我为之作序，我欣然从命，以此祝贺招商局创立 135 周年，并对招商局进入 21 世纪以来顺应国际化、信息化潮流，为中华崛起所作的大谋划、大手笔、大担当表示敬意。

今天的重庆，适逢设立直辖市 10 周年，我们正在已有的基础上加快推进发展，这为包括招商局在内的所有企业提供了更广阔的发展空间。我很高兴地看到，在招商局新的战略部署中，把重庆作为一个重要的投资区域，招商局的金融业、交通科研设计业、地产业、物流业等都已在渝生根成长，并取得了快速发展。我相信，在过去我们曾经患难与共，在今天我们又开始了新的合作，在明天我们肯定能并肩携手共创新的辉煌！

重庆市市长

Handwritten signature of Wang Hongjun in black ink.

二〇〇七年十一月十五日

岁月不断山城缘

胡 政*

招商局，一家跨越三个世纪的百年老企业；重庆，一座具有悠久历史的著名山城。在一段民族危难的特殊岁月，招商局与重庆走到了一起，结下了不解之缘，演奏出一曲抗战烽火中的铿锵交响。为了让人们更好地认识、研究招商局与重庆在历史上的那一段艰难与共的岁月，招商局集团与重庆市通力合作编辑出版了这本《招商局与重庆 1943—1949 年档案史料汇编》，这对于招商局与重庆市的文化建设、对于现代史的研究来说，都是一项有意义的工作。

一、百年招商局

招商局是晚清洋务运动创立的第一家民用企业，1872 年 12 月 26 日经清政府批准成立，取名轮船招商公局，1873 年 1 月 17 日在上海洋泾浜南永安街正式开局。1873 年 5 月招商局改组，更名为轮船招商总局。1912 年，招商局实现完全商办，更名为商办招商局。1932 年，国民政府将招商局收归国营，更名为国营招商局。1948 年 10 月 1 日，国营招商局实行股份化改制，更名为招商局轮船股份有限公司。1949 年 5 月 28 日，陈毅、粟裕分别以中国人民解放军上海市军管会主任、副主任名义发布军管令将招商局收归国有。新中国建立后，招商局在内地的总分机构先后在 1950 年和 1951 年分别隶属于国营轮船总公司和中国人民轮船总公司建制。1951 年 7 月，根据全国第二届航务会议的决定，并奉政务院第 86 次政务会议决议，撤销了中国人民轮船总公司，交通部水运管理体制实行专业化分工，海运与河运分开。从此，统管南北航线，统管江、海、洋运输，将港口、栈埠、船舶修造集于一体的古老的招商局，在体制结构上全部解体，一个按专业由全国统一管

* 作者为招商集团副总裁。

理的水运运输体系全面建立。只有香港招商局受权保留原名,并以招商局母体的名义继续开展经营活动。1952 年香港招商局划归交通部华南区海运管理局领导。1979 年招商局由中国远洋运输总公司直接领导改为交通部领导。1985 年 5 月,成立招商局集团,升格为交通部直属一级企业。1999 年,招商局集团与交通部脱钩,改由中央直接管理,成为国有重要骨干企业之一。

招商局与生俱来就承载着民族复兴的历史使命,自诞生之日起就肩负着抗击外国航运势力,打破其垄断,夺回中国江海航权的历史责任。招商局的整个历史,都贯穿着民族复兴、民族振兴的理念。

在晚清时期,招商局不仅开创了近代民族航运业,而且以其先行一步积累起来的资金、人才和经验等,或直接创办、或参与投资、或派员管理,带动了一批近代民族工商企业的兴起,如开平矿务局、上海机器织布局、同茂铁厂、仁和保险公司、汉冶萍厂矿公司、烟台缫丝局、中国通商银行、天津电报局等,成为中国民族工商业的先驱。

在辛亥革命成功后,孙中山先生领导的临时政府财政困难,招商局毅然同意临时政府以局产为抵押向外国财团借款,并派轮船支持北伐战争。

抗日战争时期,招商局深明大义,慷慨应征,为拯救民族危亡,不惜作出重大牺牲,在长江要塞江阴、马当、宜昌、镇海等地共沉大船 24 艘,计 34520 吨,占招商局船舶总吨位的 40%,并有 69 位员工为国捐躯。

解放后,招商局积极配合国家港航政策的实施,为新中国的港航事业奠定了基础。今天,沿海和沿长江的许多港航企业都是与招商局一脉相承的。

改革开放后,招商局又勇立潮头,创办了闻名中外的蛇口工业区、招商银行等,为中国改革开放事业探索提供了许多有益经验。

进入 21 世纪,招商局集团通过重组、调整、发展,大力培育港口、公路、航运、金融、地产、物流等核心产业,奠定了新的快速发展的基础。2004—2006 年,招商局集团再造了一个招商局,资产、收入、利润等主要财务指标三年间翻了一番。2007 年起,招商局集团又启动了新的再造工程,提出要把招商局打造成为具有国际竞争力的和谐企业。到 2007 年 9 月底,招商局集团总资产达 1973 亿元,管理总资产 14156 亿元,全年利润总额将达到 200 亿元。

二、招商局在重庆的岁月

招商局在其 130 多年的发展历程中,在中国的很多沿海、沿江城市中都留下



了深深的足迹，书写了许多脍炙人口的故事。这些城市以其博大的胸怀哺育了招商局的成长。被誉为“招商局第二故乡”的重庆拥抱了在抗日战争时期颠沛流离的招商局，使其有了安身立命、报效祖国的环境。

1937年7月7日开始，日本军国主义者对中国发动全面的侵略战争，中华民族处于危亡的呐喊抗争之中。日寇的铁蹄也致使招商局财产遭受巨大的损失，其总局、分局先后被占领。武汉失守后，江海轮船集中于宜昌，再度成为日军空袭的重要目标。招商局江轮除撤入川江外，别无他途。川江自古被视为天险，航运全长647公里，海拔高度相差145米，川江流速通常超过6海里/时，最急水流达到13海里/时，滩多流急，航道狭窄，礁石林立，全航程有险滩35个，泄滩、青滩、崆岭自古成为川江三大险滩，是川江航行最艰难的区段。招商局“江顺”、“江安”、“江华”、“江汉”、“江新”、“江建”六大江轮航行三大险滩堪称一场惊心动魄的搏斗。自1938年11月13日清晨“江顺”轮从宜昌起航，直至1939年10月12日除“江建”轮暂泊台子湾外，其余5艘安全抵达重庆。六大江轮的全体船员不畏艰险，以大无畏的革命精神和熟练的航行技术，穿跃川江三峡天险，创造了几千吨级的巨型江轮航行川江的奇迹，也为日后国民政府西迁，建立西南抗战大后方做了重要的准备，拉开了招商局西迁入川的序幕。随着日寇的侵华升级，位于上海的招商局总局不得不被迫撤离诞生地上海。招商局总经理蔡增基自率一部分人员迁香港，设办事处继续办公；另派一部分人员组织设立长江业务管理处，随国民政府西迁，负责内河业务，供应军工运输。1942年12月，香港沦陷，蔡增基避难澳门，所有档案账册、财产契据，均在香港丧失，港方业务完全停顿。交通部以战时军运急需加强，战后复兴尤待规划，局务不容中断为虑，决定招商局在重庆恢复办公，任命徐学禹为总经理。招商局遂在重庆五四路真原堂巷租得新建房屋一院，遵令着手筹备恢复办公事宜，并接收了长江业务管理处。1943年4月26日，徐学禹就职视事，招商局在重庆正式恢复办公。

招商局总局定居重庆后，主要开展了以下工作：

一、在总经理之上恢复理事会制，在重庆聘请关心招商局的人士为理事以收群策群力之效。

二、增设了一批机构，策应后方运输。在川江方面设立宜宾分局、泸县办事处、万县分局、巴东办事处、三斗坪办事处，在湘江方面设立湖南分局、常德办事处、津市办事处、湘潭办事处和衡阳办事处。

三、紧缩编制，节省开支。招商局撤入川江之后，招商局总局及分支机构仍有

1369 人。总局重建后,撤销 532 人,同时新招员工 275 人,实有员工 1112 人。

四、修订各项规章制度。先后制订公布了《国营招商局理事会组织规则》、《国营招商局组织规程》、《国营招商局局务会议办法》、《国营招商局公文处理办法》、《国营招商局员工福利委员会组织章程》、《国营招商局办事细则》、《国营招商局职员规则》、《国营招商局业务稽查服务简则》,以及《国营招商局关于主管人员不得擅自离职守的训令》、《国营招商局关于各级员工工警不得任意辞离请假的训令》等规章制度,使局务管理日趋正常。

五、在极其艰苦的战争条件下,积极开展各项营运活动。国民政府西迁重庆后,川江运输日益繁忙,招商局除留“飞龙”轮在巴东应差外,或投入、或代理、或改装、或租赁、或派遣大批轮船营运江津至白沙,重庆至木洞,重庆至北碚等线,对沟通重庆附近的客货交流发挥了重要作用。当时招商局开辟的川、湘航线主要有重庆、万县、巴东至三斗坪线,重庆、泸州、宜宾线,重庆、江津、白沙线及重庆、北碚线;湖南方面的长沙、湘潭线,长沙、津市线,长沙、常德线及常德、津市线。同时,设法开展多种形式的联运协作,如叙(宜宾)渝(重庆)、泸(泸县)渝(重庆)水空联运,以及与湘桂粤汉两路办理水陆联运及津市至三斗坪驿运线。仅 1942 年川、湘两线即运货 6254 吨,载客 52044 人。

在开展各项运输活动过程中,招商局积极献策,大胆建言,不惜牺牲。1943 年 9 月 10 日,招商局就开辟川江夜航事宜呈报当时的国民政府交通部,提出“川江不宜夜航,唯军运时期,空袭频繁,白昼航行未免冒险过甚”,拟请在万县至三斗坪间采取装置光度明亮的灯樁,择月色皎洁之夜在上水时分段(三斗坪至香溪、香溪至巴东、巴东至巫山、巫山至奉节、奉节至万县)实施夜航,获得了国民政府军政部的同意和赞赏。

招商局一直主持丁(印度的丁江)渝(重庆)水空联运线中宜宾至重庆的水运部分的运输工作,为就近运输特设立宜宾分局。当时,经宜宾分局出口的物资主要有猪鬃、桐油、钨砂、水银、铋砂、羊毛、茶叶、生丝等,经宜宾分局进口的物资主要有汽油、钢条、钢板、紫铜、锌板、铜盂、炸药、马口铁、炭精柱、无烟药、钞票、子弹等。1944 年 12 月,时届枯水时期,有的航运公司受利益驱使不愿意运载军品,招商局函请水空联运委员会严令各船公司在宜宾联运货物未经运清前,不得借故推诿拒装公物,以应军需。1944 年底,抗战由相持进入了反攻阶段,军品运输十分紧迫。参与联运的永昌实业公司的“永昌”轮管理腐化,时生纠纷,甚至无钱支付煤费和搬运费。为争取时间计,招商局宜宾分局为其代垫费用。



当时的渝(重庆)坪(三斗坪)线,货物运输上水以纸、桐油、土铁、花纱、什货为大宗,下水以米、盐、药材、什物等为大宗,每年运出数量甚巨,商旅往来也很频繁,因巴东一带时有空袭,其他民营公司轮船多视下驶为畏途,因此,该线商船颇为稀少。招商局为维持军公运输,抽人分配该线客货航运业务。

招商局的“协庆”轮常年担任军运,曾在下游敌机炸船之际冒险下驶完成任务,备受后方勤务部奖励,后于1943年9月17日在巴东上游西怀口地方应差时,突遭敌机轰炸,机舱及船身损坏甚重。招商局的“招商五号”轮于湘战紧急时刻在湖滨接运军队为敌炸毁。招商局的恒通轮也于1943年9月23日行驶渝碚线客班时在利滩地方触礁搁浅失事。

在重庆期间,招商局的营运活动始终没有停顿,对沟通后方物资交流和军事运输作出了巨大贡献。

六、开展战后复员准备。1944年,招商局制订《国营招商局1944年度普通政务计划》,提出要加强原有航线运输力量,恢复收复失地内之航运和准备航业复员工作。招商局克服大后方既无干船坞又无浮船坞,修船工具不完备,动辄需拼凑数厂之工具,无机器起重设备,仅有极旧式之霸王车的种种困难,自行设计一种砂石混合基地,开展修理江新、江汉、江安、江顺、江华、建国(江建)和江大等七大江轮(该轮因炸坏甚重几经研究无法修复,打捞机件锅炉运渝重配船壳以利营运)。招商局扩充了机器厂,充实组织,增加锯木及翻砂设备,并在唐家沱设置工场以便就近工作。1945年5月25日,招商局沈仲毅、胡时渊、黄慕宗、杨经纶、朱德茂、钱元龙、辛一心等奉总经理徐学禹口谕召开国营招商局复员计划谈话,讨论人事、财产现状、敌人撤退时如何保管财产、房产应如何临时整理,应如何组织临时机构等议题。6月7日,招商局制订《国营招商局配合反攻军事进展收复各地资产筹备复航工作计划大纲》。这些为抗战胜利后恢复各项经营管理活动提供了充分的准备。

抗日战争胜利后,招商局奉命回迁上海,另行于10月5日成立重庆分局负责办理川江航运业务,并代办总局在重庆期间未了事项。招商局重庆分局除积极为战后重庆经济的复兴开展粮运、盐运、公运、邮运等各项轮运活动外,还在1946年末至1947年夏之间受交通部委托抽调航行速度平稳的登陆艇将故宫博物院存放在四川的文物分批运回南京妥善保存。

重庆是招商局在抗战时期得以劫后重生的地方,也是战后招商局业务走向全面复兴的策源地。珍藏在重庆市档案馆的多个全宗档案为此提供了佐证。

招商局非常珍惜在战争的特殊历史条件下与重庆结下的缘分,并且今天继续延续着这份情缘。1996年10月18日,招商局作为第一大股东的招商银行在重庆成立支行,开始投入资金支持重庆的经济发展。2000年9月,原交通部重庆公路科学研究所转制进入招商局集团,并更名为重庆交通科研设计院,招商局集团以此为基地,进一步加快了在重庆的发展。重庆交通科研设计院为重庆市实施二环八射高速公路网的设计、建设作出了积极贡献。2004年,招商局的地产业、物流业又先后进入重庆,开始在重庆的发展。近来,招商局集团又与重庆市进行了更深入的交流,准备在重庆开展更多领域的投资拓展。相信招商局与重庆的联系将更加紧密。

三、关于《招商局与重庆》的出版

今年是招商局创立135周年,同时又是重庆直辖市成立10周年。在重庆市政府的大力支持下,招商局委托旗下的重庆交通科研设计院与重庆市档案馆联手合作,对招商局在重庆的档案进行了整理,在大量原始资料的基础上选出了重要的相关历史资料,编辑了此书。此书由重庆档案馆10余个历史档案全宗中直接反映招商局历史活动的600余份档案文件组成,按照专题编排,真实地展示了招商局在重庆的风雨岁月,反映了招商局在抗战大后方所展开的各项工作,展示了招商局在抗战中的历史贡献。招商局的历史是一部十分独特又十分珍贵的企业发展史,研究招商局的历史,可以使我们从一个新的视角去解读中国近现代发生的一系列重大历史事件,并从中得以启发。招商局的历史,特别是真实记载和反映其历史的档案资料应当属于全社会。此书的出版,填补了招商局在重庆抗战时期的这段历史资料整理的空白,提供了1943—1949年招商局在重庆开展一系列社会、经济活动的史料依据,具有重要的学术研究价值,必将引起专家学者的高度重视。相信它将为招商局的历史研究提供重要的素材,也将推动中国抗战史的研究。

希望这本书的出版,也能引起更多人对招商局、对重庆的关注,在招商局与重庆今后的发展中,得到社会各方面更多的支持。

编 辑 说 明

一、本书由招商局集团和重庆市档案馆合编，绝大部分史料为重庆市档案馆馆藏，第一次公诸于世。

二、本书以“招商局与重庆”为题，汇集了招商局 1943—1949 年的部分档案史料。全书分为上、下两编。上编为国营招商总局在渝史料，下编为国营招商局重庆分局史料。

三、本书所辑档案史料，一般以一件为一题；同述一事，且彼此间联系紧密者，以一事为一题。书中标题和史料题名为编者重新拟定。

四、本书所辑档案史料，不论原档案文本是否标点，均由编者重新标识。

五、本书所辑档案史料中的时间表示，若该句前原贯有“民国×××年”，或虽未标明“民国”字样，但却是民国年份的表示方式，如“三十五年”，则时间为中文数字；余则改为表示公元纪年的阿拉伯数字。凡记录档案史料成文时间的民国年份和史料中的数字，均改为公元纪年和阿拉伯数字。

六、本书所辑档案史料，纠正原文本中的错字用“○”；增补漏字用“[]”；残缺、脱落、污损的字用“□”代替；整段删节者，以“（略）”标明。

七、本书所辑档案史料原文中的“如左”、“左列”、“仝右”，一律改为“如下”、“下列”、“同上”或“同下”。

八、档案中一些电文的末尾，原文中有“韵目代日”的，如“卯有察二卓”、“辰微未察二卓 2404”，由于该题前编者已注明了公元纪年时间，故不再作注释和说明。

九、所辑档案史料涉及大量的统计数字。编者忠实于原档案记载，虽然存在不准确之处，也没有做任何修正，特此说明。

编 者

2007 年 11 月 8 日

A black and white aerial photograph of a dense urban skyline, likely New York City. The Empire State Building is prominent in the center-left. To the right, a wide street with vintage cars and pedestrians is visible. A vertical black bar with white text is positioned on the right side of the image.

上 编



机 构

国营招商局概况

(

3. 汉口长沙线；
4. 宜昌万县重庆线；
5. 上海嘉兴吴兴杭州线；
6. 上海苏州无锡线。

(二) 沿海近海

1. 上海宁波线；
2. 上海温州线；
3. 上海福州线；
4. 上海广州汕头香港线；
5. 香港马尼拉线；
6. 上海海州线；
7. 上海天津线；
8. 上海青岛线；
9. 南北洋联合线。

八一三战事后，沿海近海航线因无法营运，而招商局船舶损失尤为惨重。为政府征用者占 35%，被炸焚毁者占 15%，无法驶入内河不得已出售外商者占 20%，现在川江保养及营建者占 30%，共计尚存 28582 总吨，分别在川湘两省各航线担任前后方运输。

三、业务现状

招商局业务可分三点言之：

(一) 川江部分 经营航线计有重庆万县巴东至三斗坪线，重庆泸州宜宾线派有协庆、澄平、利济等轮经常担任军公运输开航客货班，其余重庆江津白沙线及重庆北碚线亦派有小轮开航客班，以利陪都附近交通。

(二) 招商局湖南方面 经营有长沙湘潭线，长沙津市线，长沙常德线，及常德津市线等客货班。并与湘桂粤汉两路办理水陆联运及津市至三斗坪驿运线。除津三线自当地战事以来未能恢复外，其余各线业务尚称发达。唯湖南与重庆相距颇遥管理上有鞭长莫及之感，且该局策划战后复员工作繁重，业经呈准交通部将湖南业务暂移交通部川湘联运处接办，则该局可专责筹备复员以收事功。

(三) 招商局附设机器厂于民国三年在上海成立，战前经汉口上运，逐步来至重庆。该厂机器及熟练工人在后方尚称完备，除担任建修轮船外并能建造车床机器，对后方工业之发展航轮之修建不无裨补。



四、三十三年展望

在报告招商局之以往与现在之后,更愿将该局明年度工作就笔者所知略述一二。该局以抗战迫近胜利,现在后方停泊之船只即应设法修复以应需用,曾迭次呈请政府无论国营民营均予贷款兴修。该局方面业已开始办理,现正查勘设计储备材料中。其次该局机器厂不但为该局重要附属事业,且亦为后方机器工业之基石亟应设法充实,以应社会需要。闻明年度将添设锯木翻砂等设备俾能尽量发挥生产效率。最后该局拟开办航业人员训练班,航业人员在抗战中因船舶损失减少老迈闲散质量双方俱未免减低,将来复员时期人员之急需恐有超过往昔者,势须事先准备以免临时脱节。其训练科别闻分驾驶轮机业务管理及技工等,新的事业必须新的人才来作原动力,所以对人员训练实为发展事业必须注意之一环。

国营招商局事业概况

(

船名	总吨	丧失原因及地点
新铭	2133.06	阻塞江阴要塞
海瑞	2045.57	沦陷于宜昌
公平	2705.00	同上
同华	1276.12	同上

续表

船名	总吨	丧失原因及地点
泰顺	1962.03	沦陷于宜昌
广利	2300.00	同上
嘉禾	1733.00	同上
遇顺	1696.00	同上
新丰	1707.00	阻塞马当要塞
江裕	3084.01	同上
江天	2677.67	沦陷于南京
海宴	1378.25	阻塞上海港
新江天	3644.68	阻塞镇海口
江襄	2717.00	被炸沉没于兰口
海祥	2045.57	被炸沉没于秭归
津通	188.15	被炸沉没于沙市
江靖	1682.00	被炸沉没于秭归
江大	1682.00	同上
快利	1293.33	被炸于秭归
津利	189.00	沦陷于天津
锦江	1300.00	沦陷于上海
飞舸	100.00	同上
飞渡	60.00	同上
飞艇	21.00	同上
海云	3077.09	为免沦陷于敌手在香港出售
海元	3393.53	同上
海亨	3415.38	为免沦陷于敌手在香港出售
海利	3395.29	同上
海贞	3406.71	同上
一号铁驳	300.00	沦陷于上海
五号铁驳	500.00	同上
六号铁驳	500.00	沦陷于天津
镇海囤船	1500.00	沦陷于镇海



续表

船名	总吨	丧失原因及地点
镇江国船	1500.00	沦陷于镇江
南京国船	1500.00	阻塞龙潭要塞
芜湖国船	2000.00	沦陷于芜湖
安庆国船	1500.00	阻塞龙潭要塞
九江国船	2000.00	沦陷于武穴
刘家庙国船	1500.00	阻塞马当要塞
总计	69008.44	

至于原有船舶上驶入川,连同在川新置者,现共有大小船只 17 艘,凡 23000 余吨。其中三四千吨左右之大江轮计共 6 艘,此实大后方仅存之瑰宝,目前虽不能经常在川江发挥运输效能,但将来反攻军事进至长江中下流以及战后复员期间军运民运势必赖此以为运输之主力,自非中小型之川江船只所能望其项背也。兹将本局现有轮船一并列表如下页表。

战前本局业务以南北洋及长江中下游航运为重心,所有财产如栈埠趸驳设备亦多分布于沿江沿海各通商大埠。抗战发生后,所有栈埠趸驳设备固已全部损失,而船只方面亦丧失 3/4 强。现存之 23000 余吨中,其能经常在川江航行者,尚不足总数 1/10。但为保养船只随时配合反攻及复员急需,对于停航之六大江轮,所有驾驶轮机方面之技术员工仍须全部维持,以免临时不及招致。以不及 1/10 之开航船只,负担维持 90% 以上之停航船只之开支,此于业务经营上所加之困难自不难想象而得。此外则本局乃唯一国营航业机构,除普通航运业务外,尚负有准备战后复员及复兴建设之重责,是则本局在性质方面有以特异于一般民营航业者也。

至于战时航运业务之本身亦有其特殊困难。请分述之:

一、船只调度不能自主。每有开行有期之轮船,货已揽载,客票亦已售出,忽因军运紧急,临时应差,结果不仅货不能装,客不能载,并须赔偿货主种种损失,亦且丧失信用。因此而业务上所受之有形无形损失极巨,但此又系无法避免者。

二、差船吨位不按比例。应差船只均由船舶管理所按船舶性能临时指派,而非按各公司所有船只之多寡比例分配。因此每有船只较少之公司,其应差吨位所占航行吨位之百分数,反视船只较多之公司为多情事,其实即使应差吨位按航行吨