

ZHEJIANG WENSHI JICUI

浙江文史集粹

浙江省政协文史资料委员会编



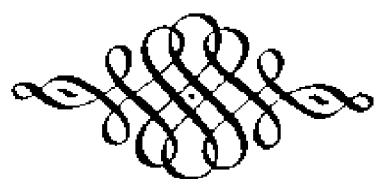
浙江文史集粹

浙江省政协文史资料委员会编

浙江人民出版社

经 济 卷

下册



目 录

解放前宁波航政纪实	许祖衡 (1)
英商宁波太古公司始末	包俊文 (10)
玉环近代航运简况	林兆佩 (23)
岱山“永嘉轮”始末	徐 彬 沈伯勤 (31)
平湖大利轮船公司	孙意诚 (35)
抗战时期的甌江交通船	章达庵 (40)
甬曹段铁路沿革	史理斋 (50)
长兴第一条铁路	陈厚培 周 荃 (55)
旧时代的杭州商会	程心锦 (58)
抗战时期的温州工商业	吴 杰 (86)
义乌的“敲糖帮”	胡 琦 (95)
常山旧商界中的“跳螺蛳客”	周光耀 (109)
西湖博览会纪事	张任天 (113)
碇石米市	程元霖 (122)
杭州木材业的内幕	陈瑞芝 (133)
开化木商在杭州	何永德 (162)
衢县樟潭木行	江子阳 (165)

EA71/30
安吉竹业的购销 叶诚业 (170)

杭州高义泰棉布商店 董涤尘 (175)

金华祝裕隆布店的经营管理 洪仰昆 (184)

宁波方聚元银楼 桂心仪 (190)

杭州亨达利钟表店 娄继心 (204)

鄞县人经营的钟表业 虚 怀 (212)

杭州方裕和南北货商店 陈惠民 娄继心 (220)

温州百年老店五味和 张叔霞 (226)

杭州奎元馆面店 宋宪章 (230)

湖州诸老大粽子 诸 真 (234)

抗战胜利后洞头与台湾的贸易 陈 正 (238)

我推销“洋油”十年 陆柳亭 口述 (241)

外商企业在兰溪的经理机构 韩立钧 (243)

杭州钱庄业的回忆 吴彝生 (253)

宁波的钱庄 茅普亭 (263)

绍兴钱庄业概况 裘振康 (273)

湖州城区钱庄的发展和衰退 谢仲芳 邱寿铭 (279)

温州钱庄业见闻 曾慧中 (286)

抗战前的杭州典当业 陈瑞芝 (296)

浙江地方银行始末 洪品成 (304)

李铭与浙江实业银行 秦天孙 (329)

章乃器与浙江实业银行 郑叔屏 (338)

张忍甫与中央银行杭州分行 潘益民 (345)

金润泉与杭州中国银行 吴瑞章 谈建军 (353)

杭州中国银行与浙赣铁路的兴建	谈建军 (368)
解放前中国银行绍兴支行记略	寿积明 (373)
抗战时期在丽水沙溪村印刷货币的情况	夏应铎 (380)
浙江省银行银元兑换券在定海发行始末	盛观熙 陈金生 (384)
抗战前的杭州会计师事业	韩祖德 (388)
“宁波帮”开山鼻祖严信厚	陆志瀛 (393)
“五金大王”叶澄衷	朱文炜 (397)
朱葆三的一生	陆志瀛 (403)
“海上闻人”虞洽卿	黄振世 (413)
著名银行家宋汉章	胡 原 (429)
抗日殉身的爱国企业家项松茂	汪仁泽 (434)
工商界的优秀代表人物盛丕华	屠良章 (448)
中国机器印染之首创者王启宇	王福元 (456)
我的父亲包达三	包启环 (469)
著名的“宁波帮”企业家方椒伯和方液仙	汪仁泽 (474)
“企业大王”刘鸿生	陆志瀛 (489)
我的旧时工商业生涯	俞佐宸 (510)
中国灯泡工业的先驱胡西园	任根德 (519)
爱国工商企业家王宽诚 (节录)	屠一泉 (522)
跻身世界船王之列的董浩云	朱福珍 陆志瀛 (530)
我所知道的安子介	杨志刚 (535)
开发实业捐资兴学的陈春澜	王克昌 姜虎臣 陈志康 (541)
近代台州工商巨子陶寿农与黄楚卿	周炳贤 (553)

我的父亲蒋抑卮	蒋世承 (565)
丝绸实业家钮介臣	钮守章 (574)
七五回忆录 (节录)	金汤侯 (588)
孙越崎传略	沈嘉元 (607)
浙南机械工业先驱李毓蒙	黄省初 (614)
民族资本家章荣初	章增培 (620)
企业家和“南洋通”高事恒	高忠明 (625)

解放前宁波航政纪实

许 祖 衡

我国航政设局，始于 1932 年。航政局主要业务是对船舶的丈量、检查、登记以及其他有关船舶航行业事宜。这些业务，是从海关方面分割出来的。当时的海关控制在外国人手里，经过中国人民一再要求收回国家主权的斗争，才划分了航政与海关的权限，沿海重要港口如天津、上海、广州和长江中游的汉口等地建立航政局。与其相毗连的次等商港，都设办事处。隶属于上海航政局的有海州、宁波、温州、南京、镇江等办事处。

交通部上海航政局宁波办事处，开始建立时的办公地点在镇海。主任周鉴殷，技术员刘曼思。技术员在办事处是个重要职务，负责对船舶的丈量、检查事宜，当时船主（长）、船员都称他为验船员。1935 年，办事处搬到宁波，借英国领事馆余屋办公。1936 年，主任周鉴殷去职，毛绍遂为主任，刘运中为技术员。后又调屠宗声接替刘运中为技术员。那时，木帆船多在镇海停泊，为了工作方便，办事处又搬到镇海，1937 年又搬回宁波桃渡路办公。由于办事处在镇海和宁波两地搬来搬去，当时的人们又把交通部上海航政局宁波办事处称为交通部航政局镇海办事处。1938 年，主任毛绍遂免职，李永庆接替为主任。李永庆毕业于美国麻省理工学院，学造船。那时的技术员，名义

上是李永庆的哥哥，实则由李永庆自兼验船之事。1941年4月，日寇侵占宁波，李永庆避难到姜山。在这以前，他早已派代理技术员陈惠良去海门，派庄福幸去石浦以安排出路。宁波沦陷后，海门也接着被日寇侵占，陈惠良只得直奔上饶找门路、拉关系，通过军事委员会第三战区长官司令部，与交通部取得联系，把上海航政局宁波办事处改为交通部直辖的宁波航政办事处，同时，还另设交通部直辖的海门航政办事处，主任与办事人员不过五六人，都是兼任两处职务，名义上宁波、海门是两个办事处，实则是一。办公地点最初在距离海门六七里的葭沚。日寇侵占海门半个多月后就退出，但风声鹤唳，惊耗频闻，办事处多次受惊而搬迁，由海门到黄岩，再由黄岩到温岭的泽国。1942年，主任李永庆调至江西造船处，由马子良接任。1944年，马子良去职，李锐继任。那一段时期的技术员都由陈惠良担任。

宁波沦陷期间，日本帝国主义和汪伪政府，设宁波航政办事处于宁波天妃宫内。

1945年抗日战争胜利。当时我患病在重庆，接到交通部部长俞飞鹏的通知，要我立即和陈戍鼎跟李孤帆到上海，接收上海航政局。李孤帆为局长，陈戍鼎为业务科长，我被任命为“额外秘书”。后因添设秘书的报告未获交通部批准，只好派我来宁波接收宁波办事处。

李孤帆等人到了上海后，立即动手接收上海航政局。可是该局原无家底，其房屋早已被其他机构占去，只好借用招商局房屋和家具进行办公。

我于1945年10月到宁波，接收宁波航政办事处。可是，交通部直辖海门航政办事处主任兼交通部直辖宁波航政办事处主任李锐，早已派技术员陈惠良到宁波筹备恢复航政事宜，他们拒绝移交，致使交通部不得不于1945年11月下令撤销前直辖

的宁波和海门航政办事处，并将李锐撤职查办。1945年12月1日，我借宁波江北岸平安轮船公司房屋，恢复上海航政局宁波办事处工作。1946年元旦，迁到宁绍公司楼上办公。办事处组织简单，除主任外，有技术员陈惠良、屠宗声，科员朱锦瑞、邬在晋、孙连堂（后去香港经商），会计金南浩，事务员王谟明、施仁尧、翁经铨、魏祯祗，共计11人。

上海航政局宁波办事处建立以来，并无建树。历届办事处主任除李永庆外，其余都是门外汉，业务上得过且过，热衷于争权夺利，与招商局等单位互相磨擦生事。技术员出去工作，认真地验船的不多，乘机敲诈的不少。

引水权是港口主权的体现。宁波引水界限，是从江北岸到镇海口外七里屿的11海里港道上。但清政府丧权辱国，把宁波海关连同引水权一并出让给外国人。咸丰十一年（1861年），宁波开始任命洋人为税务司，立“新关”、“置理船厅”（后改为港务长），第一任宁波海关税务司是英国人华为士。华为士控制海关后，即制订浙海关关章宁波引水分章，规定“凡商人欲派轮船往来宁沪须先报明税务司”，“引水宜听制于理船厅”。还规定船身长150英尺以上的船只，中国人不能当船长。引水员也都要外国人担任。中国人只能在船上当泰利（英文译名，即理货之意）、茶房、水手、船工等低等职务。1868年，浙海新关即宁波海关又订立《宁波口引水专章》15款，其中规定：“凡考试合格派充引水员的人应赴税务司，由税务司代地方官发给引水字据”。显然，殖民主义者把持了引水员的选任权，等于牢牢地掌握了宁波港的引水权。

第一次世界大战后，宁波港引水员有3人。除华生外，斐尔倍和爱克林都是英国人。这两个英国人常酗酒滋事，在执行业务中常常发生撞船、搁浅等事故。1921年，英国籍引水员酗

酒后，把应该引向游山里面的一艘满载中国货物进口船，糊里糊涂地引到游山外面，结果搁浅，船底漏水，船舱里的白糖全部溶化。在宁波专章上明确规定：“凡引水人不安本分，酗酒闹事，以致所引之船损坏，或因此而履险之事，……将其执据撤销。”而政府竟不敢作声，引起了广大航业职工和社会爱国人士的强烈抗议和反对，迫使当局不得不向税务司提出撤换这两个英国籍的引水员，选拔熟悉航道的中国人当引水员的要求。那时，税务司和港务长与英国籍的引水员之间也有矛盾，见群情如此激愤，就顺水推舟地同意了。为了取回引水权，当时航业界中颇有声望的周裕昌和顾夏生前来参加引水员的选拔考试，但海关关章规定“引水应试人员不得超过 45 岁”，而周裕昌和顾夏生都是年近 60 的人，他们为了应试，剃去胡须，显露出体健力壮的身材，的确不减壮年风度。经考核合格，成为宁波港第一代中国引水员。后来，港务长也改为中国人担任。第一个担任宁波港务长的中国人是柯秉璋。

周裕昌和顾夏生为要把引水技术传授下去，精心培养忻春泉、徐志良、王兴发 3 人作为接班人。6 年后，周裕昌与顾夏生相继去世，忻春泉、徐志良、王兴发 3 人也先后学徒期满成为引水员。王兴发当引水员不到一年就病死。忻春泉和徐志良又把引水技术传授给江良孚和李高迭。抗日战争胜利后，忻春泉患神经病，不能执行引水业务，宁波港引水员只有徐志良、江良孚、李高迭 3 人。

1937 年八一三事变爆发，11 月 5 日日舰炮击镇海城，宁波防守司令王皋南即奉令封锁镇海口，先后将 21 艘共两万余吨大小船只沉入甬江航道，筑起了一道所谓“海底篱笆”的防线，把主航道阻塞，中间留一道口子，进港船只只能在镇海口外停泊待驳。这样做，封锁了中国的船只，却封不住外国商轮，英国、

美国的美孚、亚细亚油轮，通过外交手段，照常可以从留出的口子里运进柴油、汽油、煤油，把囤积在宁波的货物装出口，让外国人发了财，给引水员的工作带来万分困难。

抗日战争胜利后，上海招商局于 1945 年冬季租用总吨位 1050 吨的江风轮，派甬港引水员江良孚试航沪甬线。此后，民营的舟山、大华、穿山、江苏等轮船也参加沪甬线航行。1946 年夏季，旅客日增，招商局改派 3000 吨以上大轮船行驶沪甬线，穿山和舟山两船改航他线，大华轮船改为由上海开温州转宁波，江苏轮船改为由上海开海门转宁波。那时，江良孚为江亚轮船船主，李高迭为江亚轮船领港，徐志良为江静轮船领港。因 3 位甬港引水员都在船上工作，宁波航政办事处只好与江良孚等 3 人约定，如有大轮船进港，得到办事处通知后立即抽派 1 人前去引领。这样处理引水问题，很不恰当，但事先没有培养出较多引水员，临渴不及掘井，只能如此。好在那时候进甬港的大船在 10 英尺以上的，一个月里只不过几艘而已，所以还能得过且过。

解放前，宁波江北岸外马路轮埠栉比，规模较大的有官营的招商局、民营的宁绍、三北和外国人经营的太古等轮船码头。这些码头都被封建把头所霸占，成为地痞流氓作恶之场所，旅客安全没有保障。把持招商、太古码头的是屠阿根，把持三北码头的是贝春伦、林世富与朱久生，把持直放码头的是竺礼达，独霸美孚油栈码头则为黄岩人蔡四梅。这些家伙各据一方，横行霸道。他们一面充当帝国主义和地方反动头子的走狗，一面压迫码头工人，还巧立名目，如把码头装卸费分割为起舱费与装卸费等等，增加额外收费，剥削商旅。

抗日战争初期，宁波码头把头朱桂棠，投靠鄞县县长兼宁波警察局局长俞济民等，当上了情报队队长、江北壮丁训练队

队长、宁波码头工会会长，在码头上烜赫一时，为当时的“三十六股党”（由几个把头按股分利的股数而得名）首领。他把原来按照规定由轮船公司代付的装卸费，改为由旅客直接付，以便随意向旅客商家敲诈勒索。尤其是在镇海口封锁后，朱桂棠等人勾结王皋南、俞济民，组织宁波驳运公司，强行规定凡在镇海口外停泊的商轮和“野鸡船”的货物，必须由宁波驳运公司承办进出口，他人不得染指，以便垄断专利。但停泊在镇海口外待驳的货多，而该公司所备的驳船少，船的吨位又不大，船的速度也很慢，以致停泊待驳的船常有10只左右，有时超过20只，有时待至半个月方得起驳。客商损失不堪言状。不仅如此，他们还借建设抗日工事为名，在进出口货物和往来上海旅客的水脚、驳运等费中加上10%的应变费。事后，仅仅在宁波江北岸沿江一带做了几个碉堡，其余的钱都被他们侵吞、私分。

1941年4月19日宁波沦陷，朱桂棠等人跟俞济民部队在宁海一带“游击”，暗中与日寇、伪军相勾结，他们的爪牙仍然在宁波码头上为非作歹。

抗日战争胜利后，把头屠阿根之子屠文元继承父业，在朱桂棠幕后操纵下，一跃而为宁波码头工会会长，两人狼狈为奸。那时虽把起舱和装卸两费并而为一，但暗中向客商刁难勒索更甚于前。屠文元副手王瑞卿把持生意最好的招商局码头，借轮船到码头至开船前装卸工作必须完成作业的时间差，以不能当班装出和不能当班起舱的借口要挟和恫吓客商，进行敲诈勒索，直接向客商委托的货运中间人的报关行，收取高于应收装卸正费10倍至30倍的补贴费。如他们不满意，就把出口货物经旬累月堆积在码头上，进口货留在船舱里不予当班卸货，使其重运两三个班次。招商局因装卸设备不好、技术差，对这种恶劣

现象，只好置若罔闻。宁波航政处，因这帮把头有黑后台，也不敢过问。报关行为取得中间利润亦偏向把头，客商们无处告状，只好任其敲诈。

这批把头对一般旅客、小商小贩也要乘机勒索。那时，来往沪甬航线，做小本贩卖生意的“单帮”众多，沪甬船票供不应求，而招商局又要保留部分船票，专以应付各机构及其亲友的需要，因此造成一般旅客购买船票困难。与把头勾搭一起的“黄牛”，乘机活跃起来，挤在售票处抢购船票，使旅客无法购得船票，只好用高出船票价两三倍的价格向“黄牛”购买。旅客的行李也强行搬运，乘机勒索，收费之高令人吃惊。

这批把头，依仗黑后台的支持，对一般官吏也要敲诈。例如宁波货物税局局长徐行初，在1948年春季初到任时，江东地区把头之一孔祥辉硬向他介绍职员，未遂其愿，便派人在深夜用人粪狙击他，过几天再提出要他任用所介绍的人，他仍不理睬，孔祥辉即用手枪子弹附在信内向他警告，使徐行初恐惧万分，求救于周大烈、金廷荪等人，才得平安无事。

那时我是航政局办事处主任，也吃了把头的亏。1948年冬季，我由奉化家乡买一船柴爿，船到桃渡路埠头，我派人去搬，这个埠头的头脑（屠文元的爪牙）不允许，一定要由他们代为从船上搬到船埠头后，再让我自行搬运，并索取相等于由奉化运到宁波80里水程运费的所谓卸货费。我当然不愿意，他就不许你搬运。相持半天，只好向屠文元说理，结果还是先由他们搬一搬后，再由我们自己去搬，卸货费打个对折，算是给我这个航政办事处主任一个大面子。

宁波航线事故较多，其中骇人听闻的是“景升轮惨案”和“江亚轮惨案”，旅客遇难3000余人。导致事故发生的原因种种，其中之一是航政机构的腐败无能。

景升轮惨案发生于抗日战争爆发之时，遇难旅客 387 人。宁波航政办事处既没有防患于事前，又不作相当措施于事后，竟使这一骇人惨案不了了之。

江亚轮惨案发生于 1948 年。抗日战争胜利后的上海航政局局长是李孤帆，他世居宁波江北岸杨善弄，北京大学商科肄业，信奉天主教，与法学界关系密切，曾任上海华中建筑公司经理、上海物品交易所总务科长。1927 年在上海担任过清查整顿招商局委员会委员兼秘书长。抗日战争后期，在重庆任中国、中央、交通、农业四大银行总管理处专员。抗日战争胜利时，由于胡适的关系，调为上海航政局局长。他自鸣不凡，认为招商局部分业务受航政局节制，藐视招商局总经理徐学禹。就当时制度而言，招商局是业务机构，航政局是行政机构，在事务上招商局应受航政局指导，可是在国民党统治的年代，往往以主其事者的势力而转移机构的权力。航政局在交通机关中是后起的，根底浅，设备差，组织也不健全，与招商局有天渊之别。招商局总经理徐学禹（绍兴人）在抗战前曾任国民政府交通部上海电话局局长，抗战时期一度任福建省建设厅厅长，抗战后期任招商局总经理。抗战胜利后，他到上海与流氓头子杜月笙沆瀣一气，声势吓人。因此，航政局在事实上反仰鼻息于招商局，遇事掣肘，不能行使职权，两局之间为争权夺利而互相摩擦。那时，招商局在全国各航线中，收入最高的是沪甬航线。航行该线的江静和江亚两轮，排水量均在 3000 吨以上。乘客的定额都是 2000 多名，但沪甬之间旅客多，不能满足需要，出售的船票供不应求。招商局超额载运旅客，航政局以章程规定不允，双方只为载客数量的多少而争吵摩擦，却从不考虑和采取妥善解决办法。后来李孤帆去职，徐学禹推荐他的船务处处长黄慕宗兼任上海航政局局长，从此权力集中，任所欲为。1948 年 12 月，

江亚轮超额运载旅客，在中沙岛沉没，造成 2000 余人死亡。航政、招商两局事先争权夺利，继则官官相护，对此惨案难辞其咎。

（原载《宁波文史资料》第九辑）

英商宁波太古公司始末

包 俊 文

我原是上海人，1919年毕业于圣约翰大学后，进入英商太古上海总公司保险部任事。两年后到宁波太古公司任华人买办方保廉的助手。1929年担任宁波太古公司买办，1932年太古公司变更组织，调我到安徽芜湖任华人大班，1940年回宁波任大班，直到宁波解放后太古公司结束。

一

太古，按照英文译称系用“白氏和施氏”两个姓氏命名。后来白氏的股份退出，太古除仍沿用“白氏和施氏”名称外，下面另加一项“约翰·施氏父子有限企业”字样。太古系一代理行性质，专为别家企业经营业务，推销产品，从其所经手的各种营业额中计取佣金，为其收入的主要来源。太古所代理的主要业务为一轮船公司。该公司的名称有人译为中国船业有限公司，是照英文名称的正式译法，但通常称为太古轮船公司。其实轮船公司和太古公司系两个不同的机构，不过轮船公司的最大股东，即是太古公司的施氏父子，故其相互关系十分密切。且太古公司有不少房产码头均由轮船公司置办，不属太古公司所有，此间区别，局外人不能分明，只有在其内部帐目中有明确