

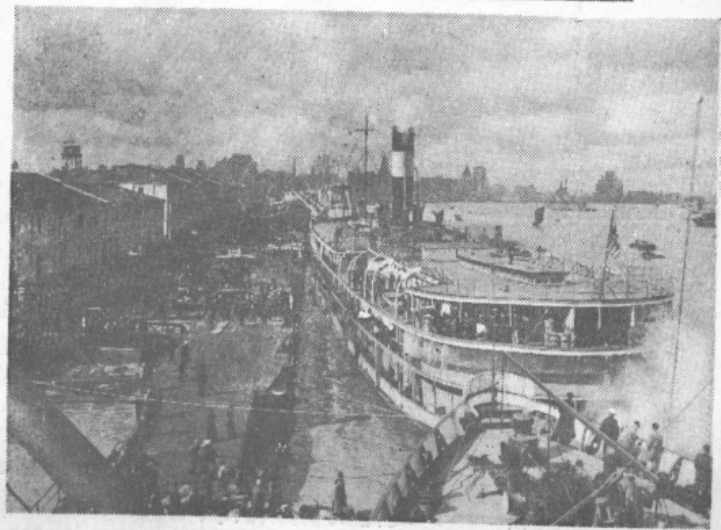
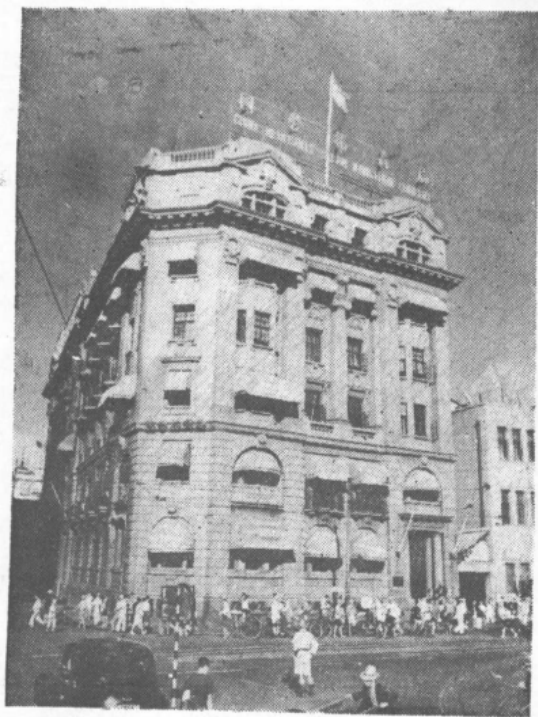
招商局輪船公司

中華民國三十七年十一月
行政院新聞局印行

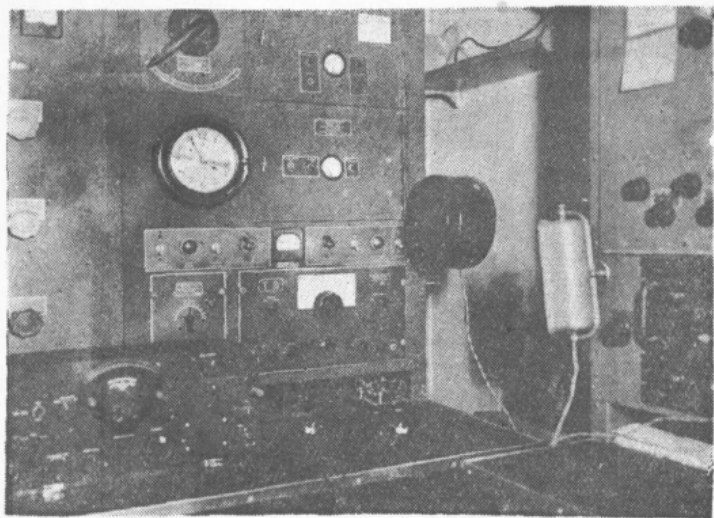
招商局輪船股份有限公司

中華民國十二年三月四日 啟

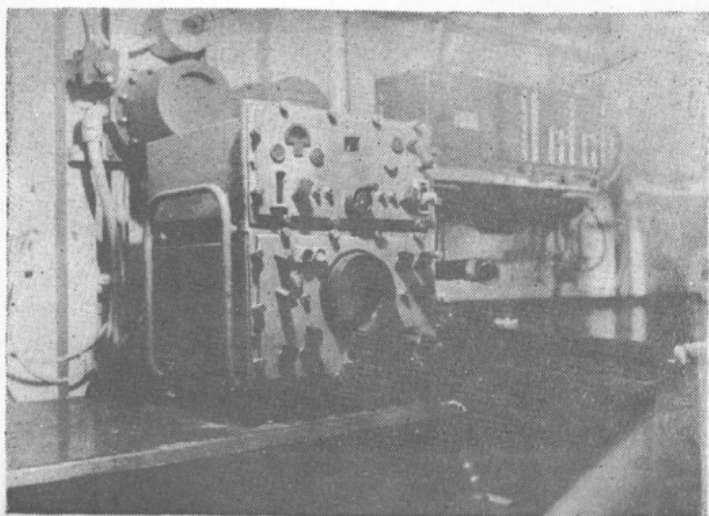
(一)招商局上海總公司大廈



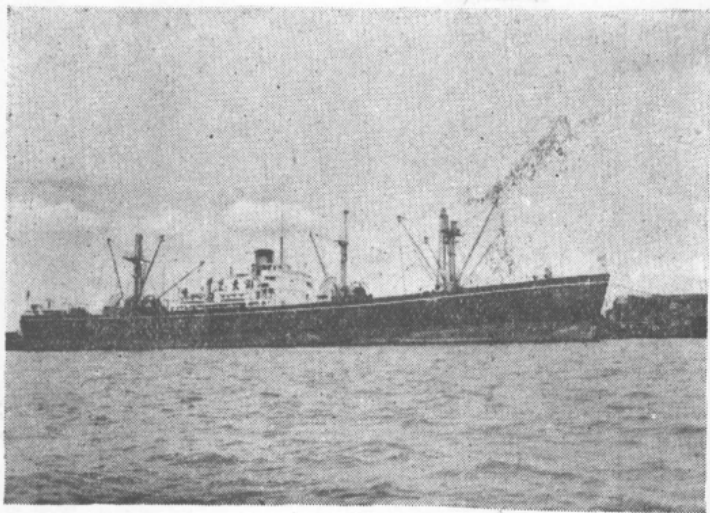
(二)上海第三碼頭



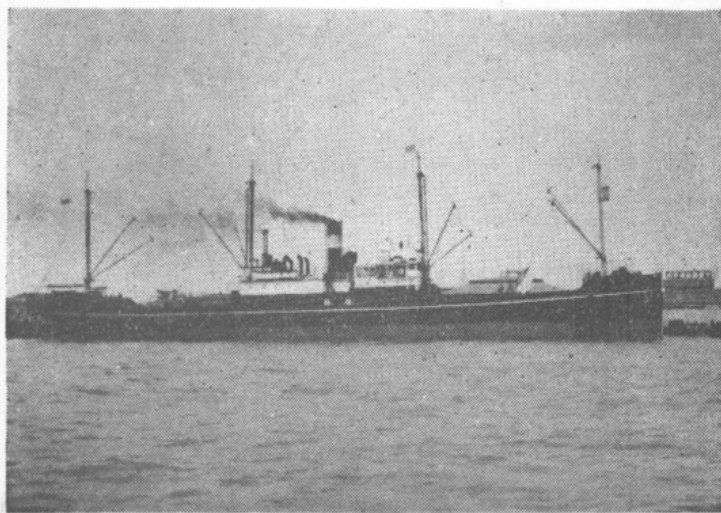
電線無型新——一之備設新最輪海(三)



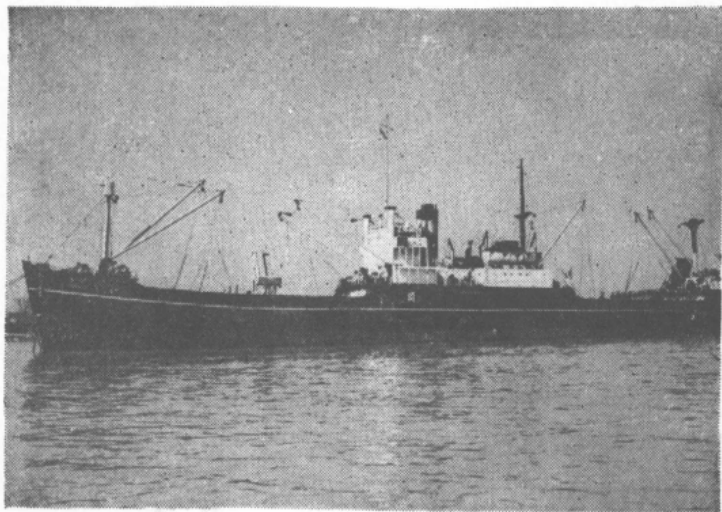
達雷——二之備設新最輪海(四)



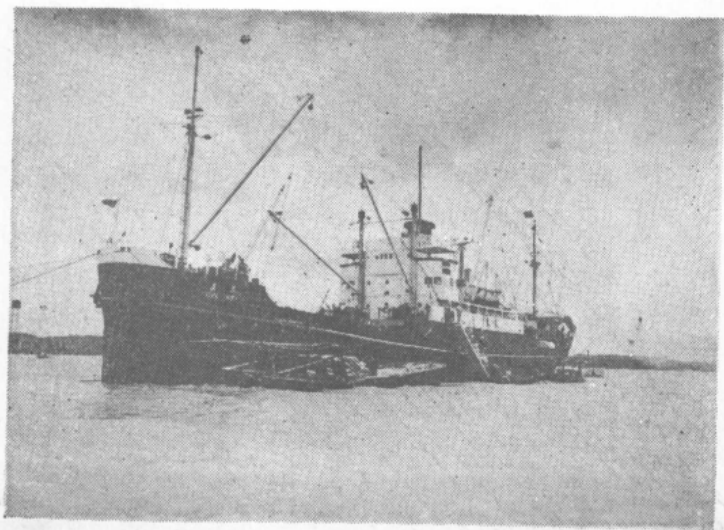
輪 由 自 (五)



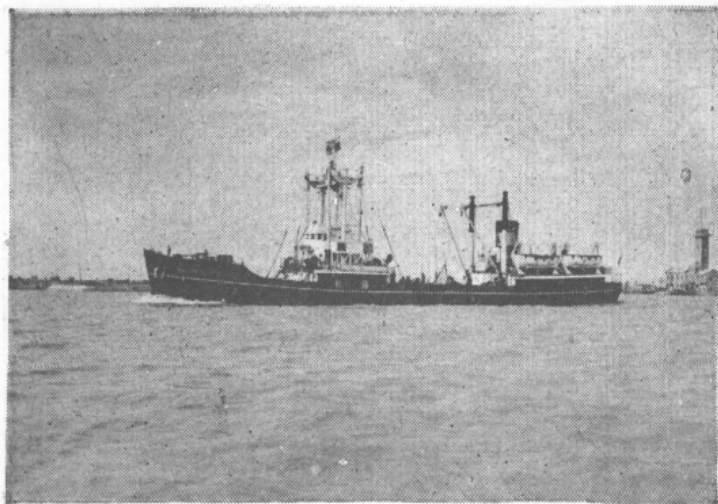
輪 湖 大 (六)



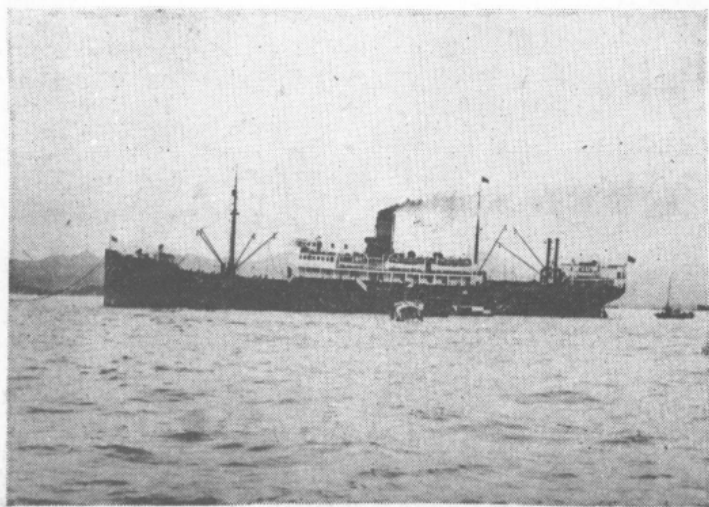
輪 型 雷 克 (七)



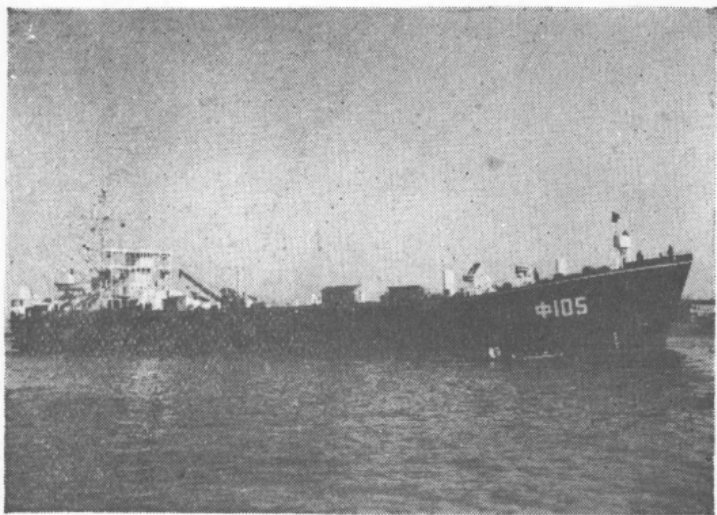
輪 型 N₃ (八)



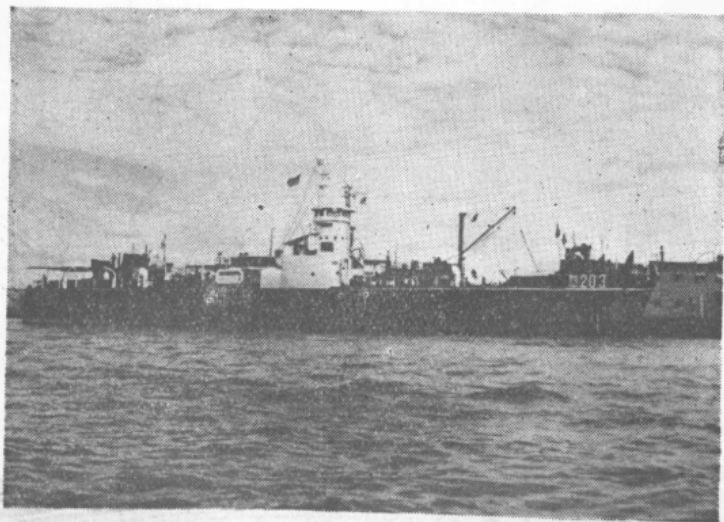
(九) 輪 型 B (九)



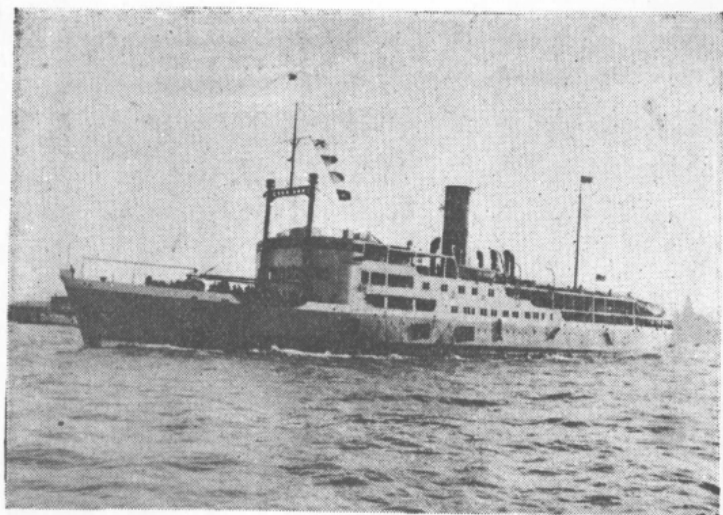
(十) 輪 海 (十)



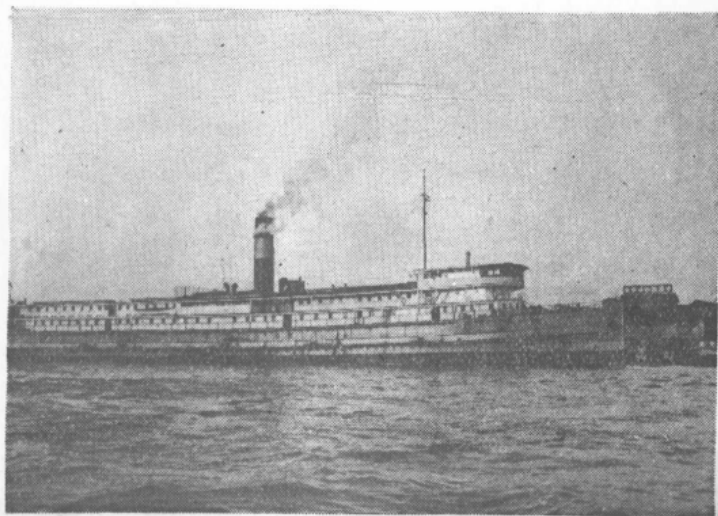
船 陸 登 克 坦 (一十)



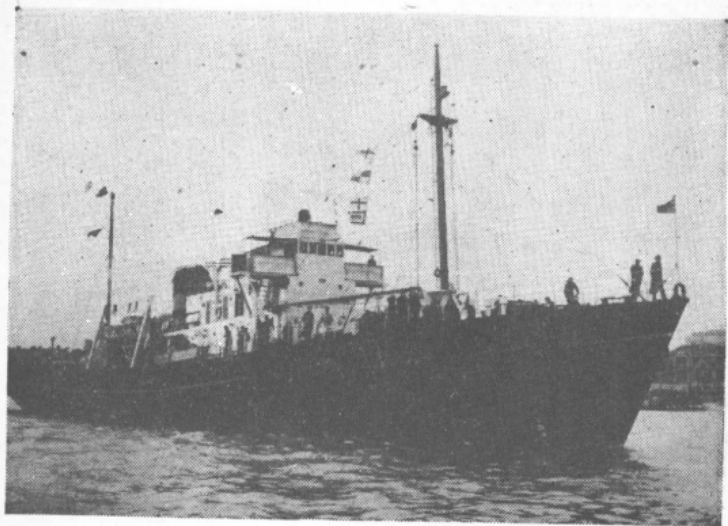
船 陸 登 型 中 (二十)



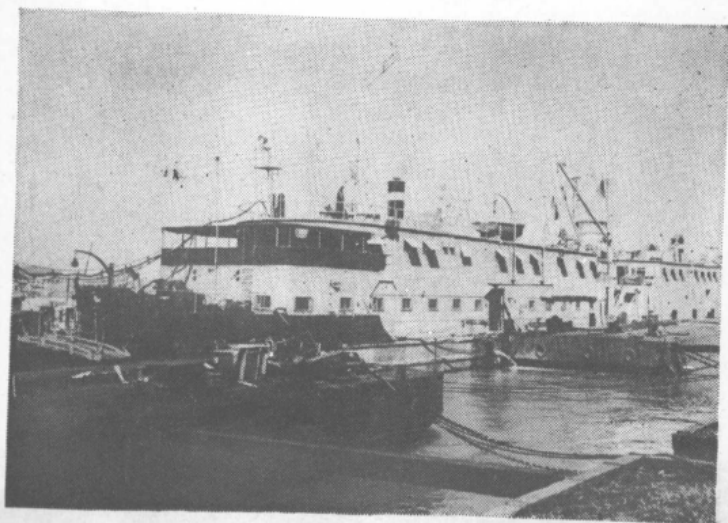
輪 江 型 新 (三十)



輪 江 (四十)



輪客速快（五十）



船理修（六十）

目 錄

- 一、七十五年奮鬥史
- 二、船舶簡述
- 三、產業概況
- 四、營業狀況

招商局輪船股份有限公司

民國三十七年八月十九日，總統頒布財政經濟緊急處分令，根據此令，政府決定改組招商局爲股份有限公司，資本總額定爲金圓六億圓，分爲六百萬股，每股金圓一百圓，除以半數移充金圓券發行準備外，其餘半數三百萬股，合金圓三億元，委託政府指定之國家行局按照票面金額十足發行。一俟股票出售至十分之一時，即行召開股東會，按照股份比例，推選民營股份董事及監察人。

該局之資產據估：船舶值美金五千七百三十萬元，碼頭臺船值美金八百三十萬元，各地房屋地產基地（包括倉庫）值美金八千一百萬元，車輛機器器具等值美金五十二萬元，電信設備值美金九萬元，各項事業之投資值美金二百四十萬元，其他設備及材料等值美金三十九萬元，總計共值美金一億五千萬元，合金圓六億圓，上項估價，爲鞏固金圓發行準備起見，概從低估，實際所值絕對不止此數。茲將該局沿革及船舶產業營業狀況，分篇敘述如次。

（一）七十五年奮鬥史

一、自開辦至改爲國營

我國之有輪船事業，係自清代同治十一年始，時當五口開放之後，英美輪船出入我國內河及沿海口岸，而我國江海運輸，仍多採舊式沙甯帆船，兩者相較，優劣立見，有識之士，莫不引以爲憂，因有創辦輪船局以爭回權利之議。是年九月，李鴻章令朱其昂籌組輪船招商公司，十月，向英國購進「伊頓」輪一艘，十二月，正式開辦。

招商局自成立之日起，以迄目前爲止，可分爲五個時期：

甲、官商合辦時期（同治十二年至光緒十一年） 同治十二年，李鴻章派唐廷樞爲該局總辦，并派朱其昂、徐潤、盛宣懷、朱其詔會辦一切業務，增資改組，改名爲輪船招商局，除在上海設總局外，並在天津、牛莊、烟台、福州、廈門、廣州、香港、汕頭、寧波、鎮江、九江、漢口、及長崎、橫濱、神戶、新加坡、檳榔嶼、安南、呂宋等地設十九個分局。

招商局成立之初，即受洋商不斷之排擠與傾軋。光緒元年以後，日本郵船會社亦來我國逐鹿。光緒二年，美商旗昌公司以競爭日劇，不堪損失。將其在華海輪七艘，江輪九艘，小輪四艘，臺船六艘，上海碼頭五處，船塢一所，機廠一所，及漢口、九江、鎮江、天津四處碼頭機房辦公室等全部輪船資產，價售於招商局，翌年正月接收。招商局乘此難得之良機，竭力整劃，力謀發

展，唯競爭日烈，處境日艱，光緒三年下半年，與太古怡和兩洋行分別訂立齊價合同後，招商局之營業，方趨穩定。

光緒七年，招商局股本已招足一百萬兩，八年，添招一百萬兩，業務漸見起色。適中法戰起，爲避免財產損失計，與美商旗昌密訂合同，將全部資產交其代爲經營，各輪換用美國國旗照常航行。中法議和以後，該項資產即悉數收回。

乙、官督商辦時期（光緒十一年至宣統三年） 光緒十一年四月，依約收回旗昌代管之資產後，盛宣懷奉令重訂該局章程，改該局爲官督商辦，盛氏並被委爲該局督辦。

當時經濟支絀，債務又多到期，乃以局產向匯豐銀行抵借三十萬兩，以資周轉。是爲招商局借用外債之始。光緒二十年中日戰起，復將全部海輪分售於各洋商，翌年和議告成後，仍全數買回。二十六年義和團事變時，又將海輪十九艘按照前例作價二百二十四萬兩出售與洋商。次年事平，仍原價贖回。

在此時期中，招商局之發展，深受不平等條約保護下外商輪船之阻挫，同時，我國內河各埠次第開放，日本德國及法國之輪船接踵而至，英國亦有數公司來華營業。其後日本郵船、大阪、湖南及大東諸會社爲加強長江航業競爭，合組日清汽船會社，資本至爲雄厚，更予招商局以嚴重之威脅。

丙、商辦隸部時期（宣統三年至民國十七年）招商局自創辦初期，用人行政，均隸屬於北洋大臣，宣統元年，改歸郵傳部管轄，並於同年六月開第一次股東大會，九月，由郵傳部頒行招商局股份有限公司商辦隸部章程。該局遂改爲商辦隸部。

民國成立以後，局勢未定，金融阻滯，招商局營業，年有虧損，乃將各埠棧房市房，向匯豐銀行抵借一百五十萬兩。迨後歐戰發生，此一大好之發展機會，終因規模有限，未能及時善爲利用，俟歐戰終了，外輪捲土重來之後，即無法把握。復因局內股東發生糾紛，主持不得其人，營業了無起色，民國十二年，以全部產業向匯豐銀行增借至五百萬兩，十三年，續向美商花旗銀行借款一百萬兩。至是負債纍纍，益陷困境，實已瀕破產倒閉之局面矣。

丁、官督整理時期（民國十七年至二十一年）國民政府成立以後，決心整理招商局，十六年三月，派員調查該局業務，經製成「清查整理招商局委員會報告書」，並製成整理方案，十一月，國府公佈監督招商局章程，設立招商局監督辦公處，直隸於交通部。十八年，改隸國民政府，特派專員負責整理，二十一年又撥回交通部管轄。無如負債過鉅，整理困難，營業仍乏起色。

戊、國營時期（民國二十一年至現在）民國二十一年，政府爲澈底整頓招商局，決定將該局收歸國營，取銷監督處，另設理事會、監事會及總經理。改名爲國營招商局。前此所發股票，決定以航業股二股產業股一股合成一套，每套作價五十兩現銀全部收回。

該局改歸國營以後，興利除弊，頗多表現，如添購新輪，舉辦水陸聯運，整理產業，確定預算審核等等。他如輪船捐包之革除，九五局佣之取消，江輪客票包額之提高，新輪事務長制之實行，輪船茶役之招訓，船位秩序之糾正，莫不全力以赴，至二十五年，取消理監事會，事權漸趨統一，營業亦趨發達。不幸「八一三」戰爭爆發，總局遷港，資產交衡利韓公司保管。長江則設長江業務管理處，輪船損失，至爲巨大。香港淪陷後，總局又告停頓，至三十二年在重慶恢復。迨抗戰勝利以後，業務則轉形發達。

二、抗戰期中之貢獻

招商局自開辦以迄抗戰前夕，其處境雖時在風雨飄搖之中，但猶不及抗戰期中艱苦慘淡之什一。當七七事變發生之初，政府以我海防空虛，沿海運輸，無力保持，爲保全船舶，維護交通，免資敵用計，密令上海各航商儘速將輪船駛入長江或其他口岸。八一三滬戰爆發後，招商局總局在總經理蔡增基率領下先遷香港，並將全部產業移轉於美商衡利韓公司。長江航務，則組長江業務管理處，由副經理沈仲毅兼任處長，並將各種小輪集中，經蘇州無錫開至南京，此項小輪，適宜於後方小河運輸，其協助戰時運輸，貢獻至多。

抗戰前夕招商局共有輪船八萬六千餘噸，抗戰發生後，政府徵用船舶，沉塞要港，嗣後或被

擄劫，或遭炸燬，帝隨政府西遷者，僅有十八艘，凡二萬三千餘噸，其中較大江輪有江安、江順、江新、江華、江建及江漢六艘，佔所有船隻總噸數百分之九十以上，因其船身龐大，吃水甚深，無法在長江上游行駛，局方除將其餘噸位不及十分之一之船隻，繼續行駛，以維開支外，並設法增闢航線及擴充業務。茲就其成果分誌如后：

甲、增辟航線加強後方交通

1. 試航漢宜、漢衡線 南京淪陷以後，撤退物資及輪船大半集中於漢口，招商局乃派員溯江探測水位，繼以最大之江輪江順、江安，在縝密之計劃下，以大拖輪隨行，於二十六年十二月首次試航宜昌，結果圓滿，此為嗣後大量運輸物資之肇端。至淺水小輪，則拖曳木駁，行駛於漢衡線，為抗戰初期東南交通之動脈，此後之川湘川陝聯運，均賴此而發展。

2. 開辦南潯班輪搶運南潯鐵路物資 南潯鐵路拆毀以後，九江南昌間之運輸，全賴水路，招商局輪船在此移行駛者共有五艘，傷兵難民，均循此線退入後方。九江吃緊以後，南潯鐵路拆卸軌料，經招商局派輪搶運者達數千噸之多，且以海輪直駛長沙，開輪運之特殊記錄。

3. 開闢常津、常桃、長宜、常宜錢 二十七年，招商局開闢湖南常德至津市、常德至桃源兩線，為發展川湘聯運之始基。至武漢撤退以後，招商局又開長沙至宜昌，常德至宜昌兩線，二十