

常州地方史料选编

第八辑

内部资料

一九八三年九月

前 言

编修《常州市志》，是常州人民的一大盛举。为了推动修志工作的进行，我们决定将编志过程中逐步形成的专题资料 and 长编资料，以及有价值的地方文献资料，能体现地方特点的专业志稿，陆续编发《常州地方史料选编》，以利于史料的征集、考证和交流。欢迎各条战线上的同志和各界人士提供各类史料，撰写各类稿件，以便选编刊印。

本辑内容，大多数系新编资料。其中《建国前常州之轮船运输》为市交通局试写志稿，《振生电灯公司始末》和《常州路灯》两篇为资料长编，其余都是专题资料；《刘国钧讲话》转载于常州纺织史料》第二辑，卫生系统发动医务界人士撰写的材料，本辑再刊印五篇。

本书所刊资料，未经我们同意，不得转载、公开引用或改写文章发表，否则将予追究。

因限于水平，缺乏考证，疏漏、错误之处一定很多，希批评指正。

一九八三年九月

目 录

一、工 交

- 建国前常州之轮船运输……………
……………常州市交通局编志办（ 1 ）
振生电灯公司始末……………常州供电局编志办（ 89 ）
毛房药酒……………王 艺（ 104 ）
常州纺织工业早期的三家工厂……………李琴生（ 110 ）

二、城 建

- 简述常州路灯的起源和发展……………
……………常州供电局编志办（ 116 ）

三、商 业

- 常州第一家菜场筹办前后……………田述先（ 124 ）
常州市历年蔬菜产销及经营情况表……………
……………蔬菜公司编志组（ 130 ）

四、金 融

- 辛亥革命以来的币制变化和兑换比率……………
……………朱康荪（ 132 ）

五、卫 生

- 武进医院琐忆……………丁克曾（ 136 ）
本市神经外科的建立与发展……………刘信基（ 143 ）
接管原武进县卫生院前后……………郑国平（ 147 ）

常州市中医联合诊所管理委员会·····	陈士青 (153)
解放前常州市医学化验概况·····	张 起 (156)
六、民 族	
我市回民概况·····	黄 倩 (160)
七、地 名	
世科坊小考·····	耿建钢 (168)
八、人 物	
刘国钧在大成一厂“开国一周年庆祝大会”上的讲话·····	转载《常州纺织史料》 (174)
屠寄(敬山)年谱·····	(179)
九、人民革命	
火烧戴笠耕，四境闹公堂·····	毛金元等 (203)

建国前常州之轮船运输（试写稿）

常州市交通局编志办

试写说明：本文系《常州市交通志》中之一章。暂分轮船起源、轮业形成、抗日战争中之变化、抗战胜利后之轮业、经营管理、轮业竞争、意外损害、轮业组织等八节，概述常州轮船运输之近代历史。

在试写过程中，深感资料之不足，虽多次补充、修改，但限于编写水平，资料残缺，必有错漏。敬请领导、专家、编志同志及熟悉情况者给予指正。

常州轮船运输，始于清光绪二十八年（1902年）常州内河招商局之成立。民初，邑人吴康、吴章等相继开设新商、新华等民营轮局、经营内河客货运输。民国五年（1916年）航船公所成立，正式形成常州轮船运输业。

中华人民共和国成立前，常州轮业历经国民政府，汪伪政府，抗日战争胜利后三个历史时期，尽管有起有落，几经变化，但轮局本身之构成，却始终未变，即轮驳船均不作固定资产投资，业主按月收取轮驳租金，替代红利，轮局盈亏，与轮驳无关。轮局亏蚀歇业，仍以原轮另组他局。虽然轮局此开彼歇，但其经营未曾中断。各轮局之航线，沟通大江南北，深入山区农村，其作用优于木帆船运输。

第一节：起 源

外轮入侵 清道光十五年（1835年），英商怡和洋行渣甸轮，越公海行驶我国沿海港口。鸦片战争后，清道光二十二年（1842年）与英国缔结“南京条约”（又称江宁条约）开放广州、福州、厦门、宁波、上海为五口通商口岸，並割让香港与英国，听便立法治理。自此，丧权辱国，门户洞开，外轮开始航行于我国长江。

清咸丰八年（1858年），签订天津条约，除开放牛庄、登州、台湾、潮州、琼州为沿海商埠外，同时开放镇江、南京、九江、汉口为通商商埠，由此，外轮更畅行我国长江，任其招揽客货，自由经营。航行权利旁落外人之手。

我国商人鉴于轮船行驶快速，拖载量大，安全利多，于

是纷纷依附外商，並投资外轮公司。从此，我国固有之木帆船运输逐渐衰落，航运工具进入机器为动力之时代。

招商局 清同治十一年（1872年），北洋大臣李鸿章、两江总督沈葆楨等，决定创建轮船招商局。所谓“招商”即招依附外轮之商自主营业。经奏准创设“招商公局”于上海洋泾浜南永安子。同治十一年（1872年）十二月十六日正式开局，奠基槽运，兼揽客货，是为招商局发轫之始。我国轮运事业，即起沉于此。

同治十二年（1873年），两江总督李鸿章委唐廷枢任招商局总办，朱其昂、盛宣怀等为会办，进行全局改组，重订章程，资本总额一百万两，改名为“轮船招商局”，成为官商合办。为谋发展业务，配合运输，除上海总局外，于天津、牛庄、烟台、福州、厦门、广州、香港、汕头、宁波、镇江、九江、汉口及长崎、横滨、神户、新加坡、檳榔屿、安南、吕宋等十九处设立分局，经营南洋、北洋、内江航线。

光绪十一年（1885年），盛宣怀奉命整顿全局，并条陈用人理财章程，提出“非商办不能谋其利，非官督不能防其弊”之见解，深得李鸿章之宠信，旋晋任盛宣怀为督办，由此招商局改为官督商办。

光绪二十年（1894年）七月，中日甲午战争爆发。翌年（1895年）四月，签订马关条约，割让台湾、澎湖列岛与日本，并开放沙市、重庆、苏州、杭州为通商商埠，日本商人遂于上海设立大东汽船会社及戴生昌轮船局，经营申镇、沪杭等内河航线，招揽客货，自由经营。其时上海至苏州、无锡、常州、丹阳、镇江、以及上海至湖州等内河航运，计有

招商局、日商大东汽船会社、戴生昌轮船局、英商公茂等四家轮商同线航行，日轮参与我国内河航运竞争亦自此始。

光绪二十八年（1902年），盛宣怀任招商局督办期间，接收利用当时经营不佳之轮船公司，另组“内河招商局”。设总局于上海苏州河畔，以上海为中心，设分局于苏州、无锡、常州、镇江、宜兴、溧阳、扬州、清江、湖州、南浔、嘉兴、杭州等地，经营江浙两省内河航运。

宣统元年（1909年），盛宣怀任邮传部大臣，原隶属北洋大臣管辖之招商局改由邮传部管辖，并颁行“招商局股份有限公司商办隶部章程”公举盛宣怀为招商局董事会主席，招商局遂成为商办之局。

民国初期，招商局受第一次世界大战及历年内战影响，营业亏损，业务停顿，几近破产倒闭。民国十六年（1927年），国民政府建都南京，招商局隶属交通部管辖。民国二十一年（1932年）招商局由国民政府交通部正式收归国有，遂完全成为国营。

常州内河招商局 清光绪二十八年（1902年），上海内河招商总局设常州分局于西门表场，并设支局于武进县荫沙口，由盛宣怀委派其妻弟庄茂之任分局经理，由总局调拨泰昌煤轮一艘，首开常州（武进）溧阳班，继有江新、骏龙、骏通、骏丰、追风、新飞马、翔鳧、利达等轮船，职工约六十余人，经营常州至溧阳、上海、镇江、江阴、乌溪、埠头、臧村、扬中、以及天星桥至八字桥等航线。民国十九年（1930年）六月，内河招商总局暨各地分局全部财产出租与浙江省建设厅经营。民国二十四年（1935年），由浙省建设厅委派

庄茂之之子庄泰荪（即庄志钧）承办常州内河招商局业务，并分任常锡两地内河招商局经理。民国二十五年（1939年），国营招商局停办各地内河航运，常州内河招商局宣告结束，经理庄志钧另组民营永余航轮总局。

清末民初，常州内河招商局，系常州轮局之始，常溧线系常州第一条客运航线，泰昌煤轮系航行常州内河之第一艘轮船。

第二节：轮业形成

清末民初，战事迭起，社会动荡不安，人民离乡背井，游动频繁，内河招商局轮班，供不应求，获利颇多。常州地方士绅及工商界人士，鉴于轮船运输系新兴先进事业，有利可图，于是纷纷投资创设民营轮船公司。民国元年（1912年）常州士绅吴康（吴葵秋）首创新商河轮股份有限公司，继有沅兴、新华、利民、永安、志新、新商佩记、永余等八家民营轮船局创立。

民营新商河轮股份有限公司 民国元年（1912年）创建，初创时牌号为新商仁轮船公司，由吴康与丁山窑业主鲍挺君，镇江陈雨山等合资创办，公司设于西门表场四号。设分公司于无锡，初有新飞霞煤轮一艘，开航常州至丁蜀山乌溪班，嗣后轮驳增多，增开常州至无锡，无锡至溧阳班，与无锡招商局同线竞航。

新商仁轮船公司成立前，常州除内河招商局外，尚有镇江人陈雨山开设中华裕商轮船局。吴康为插足轮业，采取多种手段，逼使陈雨山与吴康协商合作，遂合资创设新商仁轮

船公司，中华裕商轮船局同时歇业。

民国六年（1917年），新商仁轮船公司遵照农工部新章进行改组，资本总额二万元，添置轮船，增开航线，定名为“新商河轮股份有限公司”。设董事会，吴康任董事长，兼任经理。聘任吴晋成，张兰亭、曹竹亭等为职员，由吴晋成任会计，后升任副经理。共有职工六十余人，增设宜兴，溧阳等分公司，经营常州至无锡，无锡至溧阳，常州至丁蜀山、乌溪、湖汶、埠头（湍里），扬中（姚家桥）等客货运航线。并短期开航雪塍桥穿航太湖直达浙江湖州客班。其中常州至扬中（姚家桥）客班于民国十年（1921年）四月，每日午后六时左右与招商、扬子、日商戴生昌三轮局之镇江荫沙长江航班衔接，常水期于小河、枯水期荫沙互过旅客，内河段票价大洋三角，每日上下旅客数百人。民国二十六年（1937年），抗日战争爆发，该公司新江顺等轮船被国民党军队征用，部分轮驳遭日军破坏。常州沦陷，新商河轮公司停业。民国二十七年（1938年）被征用轮驳部份返常，经整修后复业。建国前，开航常州至无锡，常州至沙家港客货班。

沅兴轮船局 民国三年（1914年）创设，地址西门表场。业主洪楠、系溧阳达官洪道台之子，资本总额一万元。置有通海，同顺等轮船，职工二十余人。呈报北京政府交通部注册登记，报请武进县署批核常州溧阳线。遭招商局抵制，未能开张营业。民国四年（1915年），经江苏省巡按使署批准开航常溧线，并擅自增开常州乌溪线，无锡乌溪线，复遭新商轮局控告，又被勒令停航。民国六年（1917年），

轮局迁往无锡，另行集资一万元，开航锡溧线，再与无锡中华轮局发生竞航纠纷。前后经营三年，竞争缠讼，资金耗尽，被迫歇业。业主洪楠，虽系溧城富家，几近破产。

新华电船局：民国十四年（1925年）创设，业主吴章（字俊民），系新商轮局业主吴康之弟，轮局设于西门西河沿大赉米厂，后迁至表场四号新商轮局内，门前悬挂新商、新华两块招牌。民国十七年五月四日，新华电船局领有全国注册局第二号执照。

该局有新飞霞，新阳羨等轮船拾艘，新广大、新广平等客驳，职工六十余人。新商，新华两轮局轮驳通调，合二为一，开航常州至沙家港、埠头、溧阳等客班，与国营招商局分庭抗礼。

民国二十六年（1937年），抗日战争开始，轮驳船被征用，该局歇业。民国二十七年（1938年）征用轮驳新江苏轮等返常，复业，开航常州至无锡，常州至溧阳客班。建国前，经营航线基本无变动。

永安轮船局 民国十七年（1928）八月，武进卜弋桥人施泽民、何仁之等租用新华局新洞天轮船，于卜弋桥镇开设新华协记轮局，开航常州卜弋桥客班。民国十八年（1929年）九月，自置云飞汽轮一艘，呈奉交通部核准，发给轮字第1897号轮船执照，继续开航常州卜弋桥客班。民国十九年（1930年）初，增加股东集资壹万元，改组为永安轮船局。呈准国民政府工商部批准，取得商业注册第763号执照，正式开张营业。该局设于西门表场八号 施泽民任经理，职工二十余

人。民国二十年（1931年），股东薛嘉翔（字辰生），继任该局经理，添置永宁，永隆轮船两艘，永鑫、永利客驳两艘，增开常州至臧村、溧阳客班。民国二十六年（1937年）抗日战争爆发，轮驳船悉被国民党军队征用，该局停业八年，抗战胜利后复业。建国前，开航常州至臧村、溧阳客班。

利民轮船公司 民国十八年（1929年），武进薛嘉树、蒋士华等自置利赢轮船，利均、利顺拖船等数艘，于常州西门表场开设利民航轮公司，薛嘉树任经理。报请武进县政府转呈国民政府交通部注册登记，并请领常州至埠头（湟里）航线。并拟添置航轮增开常溧线，但遭新商，招商两轮局联合抵制，具文报请县府，以“常埠线航班愈多，竞争愈烈，利益未见，徒生纠纷”，要求制止利民轮局开航。为此，利民轮局虽经注册登记，但未能开张营业。

民国十九年（1930年）批准开航常州至臧村、寨桥、成章等客班。十月，又增开常州至金坛日班。

民国十九年（1930年）至二十五年（1936年），该轮局计有新利沅，新利丰等轮船七艘，开航常州至臧村、夏溪、栏干桥、无锡、吕城、金坛等客班，并设分局于奔牛、无锡、沿途均设售票站点，职工达五十余人。

民国二十六年（1937年），抗战开始，轮驳被征用停业八年。民国三十四年（1945年），抗战胜利后复业。建国前，开航常州至扬中，臧村客班。

志新商运局 民国二十二年（1933年）开业，业主吴剑忍（字晋成），世居常州西门，原系新商轮局会计，系吴康

之契友。志新商运局设于西门表场，，职工四十余人，置有一鸣、新延陵、新晋陵等六艘轮船，经营常州至寨桥雪埝桥等航线。

民国二十六年（1937年），抗战军兴，轮驳被征用、停业。民国二十七年（1938年），新延陵轮被征用归来，复业。开航武进南宅客班。抗战胜利后，局设西门怀德桥堍，经营常州湖汶线。建国前夕，该局歇业。

新商佩记轮船局 民国二十五年（1936年）创建，局设常州西门外怀德桥堍，业主袁子佩，无锡人，原系新商河轮公司和安客驳老大（水手长），颇得新商业主吴康、吴晋成之赏识扶助，积累资金，独资开设新商佩记轮局，并先后自置佩记一号，佩记二号，佩记三号轮船三艘、和安、和平、和风客驳三艘，职工五十余人，基本航线为常州湖汶线，后增开常州至金坛、扬中等客班。民国二十六年（1937年），轮驳悉被征用，歇业。

常州沦陷后，新航商兴起，袁子佩任职于五和、江苏等轮局。民国三十四年（1945年），新商佩记轮局复业。建国前，开航常州至湖汶张渚等客班。

永馥航轮总局 民国二十五年（1936年），国营常州内河招商局奉令结束后，该局经理庄志钧租用原招商局骏丰、骏通、骏龙等轮船，创设民营永馥航轮总局，地址西门表场，庄志钧任经理，开航常州至溧阳、圩塘等客班，嗣后陆续添置永馥一号，永馥二号等轮船，增开丰仪至无锡客班。

民国二十六年，抗战爆发，轮驳悉被征用，骏龙，骏丰等轮船在支援沪战中，航经苏州、洛社，遭日军炸毁，常州

沦陷，永餘轮局歇业。民国三十四年（1945年），抗战胜利后复业。建国前，经营常州溧阳线客货运输。

除上述各轮局外，外地航商在常经营者计有苏州三合转运公司常州分公司，无锡合记轮运总局常州分局等十三家，经营客货运输，惟均以货运为主，间有客运。

附：外地轮船公司（局）驻常州 分支机构表

轮 局 名 称	地 址	负责人	开办日期	经营范围
日商戴生昌 轮船分局	武 进 小河镇	曹 定生	光绪二十 二年	申镇内河线、 镇荫长江线
扬子分公司	武 进 小河镇	王 炳海	民国初年	镇江荫沙 长江线
中华裕商轮船局	西 门 表 场	陈 雨山	清 末	镇江常州 内河线
利澄内河 轮船公司	西 门 表 场	章 剑白	民国四年	无锡郑六桥线 武进沙家港线
新济轮船局	西 门 表 场		民国二 十一年	无锡焦溪线 无锡常州线
苏州三合转运公司 常州分公司	南大子 有美堂	姜 益成		转运申苏货物
利群公记轮船局	大 北 门 外			常州魏村客运
协和分公司	武 进 小河镇			苏锡镇申货运
慎记分公司	武 进 小河镇			苏锡镇申货运
江泰分公司	武 进 小河镇			小河至口 岸客货运

续表

济商电船局	武进运村		常州至运 村客运
公茂、协兴、泰 昌惠记 轮运联 合局	西门表场	朱全 福 (协 兴经 理)	专营：锡、澄、 常、宜、溧、虞 等地货运
无锡合记轮运总局 常州分局	西门表场	杨祥 宝	专营各地货运

常州国营、民营轮船

轮局名	业 主	地 址	开业日期	资 本 总 额	职 工 人 数	轮 船
国营常河州招商局	庄茂之 (后任) 庄志钧	常州西门表场	光绪二十八年 (1902年)	上海内河招商局总办项内	约60余人	泰昌、江新、骏龙、骏通、追风、新飞马、翔鳧、骏丰、利达、小飞马
新商河股份有限公	吴 康 (即 吴 葵秋)	常州西门表场四号	民国元年 (1912年)	贰万元 (银元)	约70余人	新飞云、新裕通、新晋安、新江苏、新江顺、新平、新新、洪安、新飞鲸、新安、新永和
沅兴轮船局	洪 楠	常州西门表场	民国三年 (1914年)	一万元 (银元)	约20余人	通海、同顺
新华电船局	吴 章 (即 吴 俊民)	常州西门表场四号	民国十四年 (1925年)		约60余人	新飞霞、新元、新亨、新利、新员、新阳美、新江南、和平大陆、新云飞、新飞电、新洞天
永安轮船局	施泽民 薛嘉翔	武进下弋桥 常州西门表场	民国十七年 (1928年)	壹万元 (法币)	约20余人	永宁、永隆、永飞
利民航轮局	薛嘉树 (后任) 蒋夕昌	常州西瀛门	民国十八年 (1929年)		约50人	利云、相宜、同和、永平、新利沅、新利丰、永和
志新轮船局	吴剑忍 (吴晋成)	常州西门表场	民国二十二年 (1933年)		约40人	新延陵、新晋陵、新成安、行远新中华、一鸣
新商佩记轮局	袁子佩 (袁阿大)	常州西门怀德桥堍	民国二十二年 (1936年)		约50人	佩记一号、佩记二号、佩记三号
永餘航轮总局	庄志钧	常州西门表场	民国二十五年 (1936年)		约40余人	骏龙、骏通、骏丰、新通安、新元兴、永余一号、永余二号

公司（局）一览表

(1902年~1937年)

先后经营航线	行业日期及原因	复业日期
常州至沙家港、埠头、金坛、宜兴、苏、常、镇、溧阳、江阴、湖涇、臧村小河—镇江、天星桥—八字桥，上海、圩塘	民国二十四年(1935年)奉内河招商局令停业	该局部份轮船，由庄志钧租用，另组永馥航轮总局
常州至沙家港、埠头、张渚、焦溪、无锡、郑六桥至无锡、张渚、雪埕桥、寨桥、南夏市湖汊至张渚、金坛、宜兴奔牛至无锡、江阴、乌溪、湖汊。前黄至无锡、无锡至溧阳	民国二十六年(1937年)被征军用停业	民国三十七年(1948年)复业
常州——宜兴——溧阳，常州——乌溪、无夕——溧阳	因长年缠讼，资金亏蚀，民国七年停业	
常州——沙家港、埠头、焦溪、官林、漕桥、夏溪、寨桥、魏村、溧阳、江阴、常州至宜兴夜班。	民国二十六年被征军用停业	民国三十七年(1948年)复业
常州——卜弋桥 臧村、金坛、溧阳	同 上	民国三十四年(1945年)复业
常州——无夕 乌溪、臧村、栏干乔、吕城、薛埠、寨桥、成章、金坛日班、埠头、荫沙至溧阳	同 上	同 上
常州——雪埕桥、寨桥、南宅、郑六桥、湖汊	同 上	民国二十七年(1938年)复业
常州——湖汊、金坛	同 上	民国三十四年(1945年)复业
常州——溧阳、圩塘、湍里、丰仪——无夕	同 上	民国三十四年(1945年)复业