



www.duxiu.com



江南造船厂史

(1865—1949.5)

上海社会科学院经济研究所

江苏人民出版社出版

江苏省新华书店发行 盐城市印刷厂印刷

开本 850×1108 毫米 1/32 印张 13 字数 320,000

1983年7月第1版 1983年7月第1次印刷

印数1—2,700册

书号: 11100·109 定价: 1.25元

责任编辑 刘勇坚



编写说明

一、本书由上海社会科学院经济研究所和江南造船厂党委共同组织厂史编写组负责编写。编写目的主要是为中国近代经济史研究领域提供一个典型企业的材料和对广大员工进行历史教育。

二、由于国民党反动派在其崩溃前夕的破坏，江南造船厂解放前的档案资料保存下来的很少，形成本书编写工作上的客观困难。为此，我们向老工人和老技职人员进行了约五百人次的较广泛的调查访问，记录材料近二十万字，还从书报杂志上摘录了十余万字的资料。这样，才使编写工作得以顺利完成。

三、本书编写工作，始于一九六〇年初。同年底即写成第一稿，由经济研究所和江南造船厂党委分别组织讨论，征求各方面意见。在此基础上又进行补充调查和修改工作，一九六三年初完成第二稿，送有关出版部门审阅。同年九月，根据各方面的意见，我们又着手作较大的补充和修改。一九六四年九月间完成了第三稿，分送有关出版社、江南厂党委和经济所领导审查，拟在一九六五年江南造船厂成立一百周年出版。不料，书未出而十年内乱开始，书稿因此搁置下来。粉碎“四人帮”后，我们又对第三稿重新加以修改订正，交付出版。今天，这部书稿终于和广大读者见面了，这是令人欣慰的。



四、在本书编写过程中，江南造船厂党委始终给予有力的领导和支持，厂里很多老工人和老技职人员，曾热情提供资料，上海图书馆等有关单位也曾多方给予帮助，特此表示感谢和敬意。

五、本书的编写和出版，是在黄逸峰同志直接领导和关怀下进行的。编写组由姜铎同志担任主编，先后参加编写工作的有：汝仁、黄逸平、许维雍、张传洪、陆金生、张方良等同志。

书稿虽经数次修改，但限于我们的水平，又苦于档案资料的不足，缺点甚至错误仍将不免，竭诚希望得到各方面的批评指正。

编 写 者

一九八二年三月



目 录

绪 论	1
第一章 江南造船厂的前身——江南制造局	21
(1 8 6 5 年—1 9 0 5 年 3 月)	
第一节 江南制造局的建立及其生产规模	21
一、创建的时代背景及动机	21
二、创建经过及生产规模	26
第二节 生产与技术的发展及其局限性	32
一、只能用于镇压人民的军火生产	33
二、中途停顿了的轮船制造业务	37
三、自制机器、自炼钢铁和自造火药	45
四、广方言馆、翻译馆和工艺学堂的设立	52
五、后期的准备迁厂活动	57
第三节 生产经营及管理制度的特点	59
一、产品供应、经费收支及成本费用	59
二、生产技术上的严重依赖外国	72
三、官僚统治的腐败和落后	78
第四节 江南制造局工人概况	84
一、早期工人来源和技术上的逐步成长	84
二、官僚统治和压迫下的工人生活	88
三、工人群众对官僚统治的初步斗争	92
第二章 局坞分家和商务化经营方针	94
(1 9 0 5 年 4 月—1 9 2 7 年 3 月)	



第一节 局坞分家和船坞采取商务化经营方针.....	94
一、分家和商务化的时代背景.....	94
二、分家经过和北洋军阀政府的措施.....	97
第二节 商务经营带来的生产繁荣.....	102
一、繁忙的造船修船业务.....	102
二、不断增加的营业额和利润.....	110
三、日益扩充的企业规模.....	113
四、生产技术上的成就.....	118
第三节 企业经营管理的进一步买办化.....	126
一、商务化经营方针主要是为帝国主义服务.....	126
二、生产技术上的进一步依赖外国.....	134
三、英人毛根独揽经营管理大权.....	137
第四节 残酷剥削工人的包工制度.....	145
一、包工制度的一般情况.....	145
二、包工制度对工人的残酷剥削、压迫与统治.....	151
三、包工工人的痛苦生活.....	157
第五节 “江南”工人的日益觉醒.....	165
一、工人斗争愈来愈激化.....	165
二、第一次接受党的直接领导.....	170
三、勇敢地投入第三次武装起义.....	175
 第三章 国民党反动统治下的江南造船所.....	179
(1 9 2 7 年 4 月—1 9 3 7 年 7 月)	
第一节 江南造船所成为国民党海军的主要造修基地.....	179
一、随着北洋海军投靠国民党反动派.....	179
二、海军舰艇的造修显著增加.....	182
三、带军事性的局部扩建.....	192
第二节 商务经营状况及财务拮据局面.....	195



一、商务经营仍占主要地位	195
二、财务收支的拮据局面	198
第三节 经营管理状况	203
一、管理制度上的某些新措施	203
二、十分严重的贪污现象	208
三、生产技术上仍未摆脱对外国的依赖	211
第四节 国民党官僚统治下的“江南”工人	212
一、新官僚统治对工人的笼络、欺骗和剥削	212
二、工人群众继续坚持斗争	216
第四章 日本帝国主义侵占下的江南造船厂	219
(1937年8月—1945年9月)	
第一节 上海沦陷前后的仓促应战和部分内迁	219
一、沦陷前所方的被迫应战和职工的积极抗日	219
二、托庇租界的种种活动	221
三、部分机器和员工内迁	224
第二节 日本帝国主义侵占江南造船所	226
一、直接为侵华战争服务的生产活动	226
二、殖民地式的生产管理	230
三、军事掠夺性的规模扩充	234
第三节 工人在日本侵略者蹂躏下的悲惨生活	236
一、部分工人宁愿失业不愿替日本侵略者做工	236
二、日本占领者对工人的野蛮统治和压迫	238
三、日本占领者对工人进行奴隶式的剥削和掠夺	240
第四节 党组织的建立和工人群众的对日斗争	242
一、在工人抗日斗争的基础上建立党组织	242
二、党团结工人展开日常斗争	245
三、抗战胜利前后的公开斗争	250



第五章 官僚资本统治在江南造船厂的最后崩溃	253
(1 9 4 5 年 1 0 月—1 9 4 9 年 5 月)	
第一节 投靠美国和“劫收”概况	253
一、组织赴美服务团，为投靠美国开辟途径	253
二、“劫收”经过及其黑幕	256
第二节 以修配美国剩余船只和本国军用舰艇为主的生产 业务	258
一、在美船倾销下造船业务显著下降	258
二、生产上全面依靠修配美国剩余船只维持	265
三、日益繁重的海军舰艇修理任务	271
第三节 财务收支和局部扩建状况	274
一、财务状况的分析	274
二、虎头蛇尾的局部扩建	283
第四节 企业管理的腐朽和官僚内部矛盾	286
一、官僚机构重叠，生产效率锐减	286
二、贪污盛行，挥霍成风	289
三、官僚内部矛盾尖锐化	292
第五节 对工人的残酷压迫和剥削	294
一、加强对工人的统治和压迫	294
二、笼络工人的某些改良措施	296
三、工人过着饥寒交迫的生活	298
第六节 “江南”工人在党的领导下展开英勇斗争	302
一、组织和团结起来，展开初步斗争	302
二、反裁员斗争的重大胜利	306
三、为维护工人的生存而斗争	309
四、解放前夕的护厂斗争	314
附 录 江南造船厂造船一览表(1905年—1949年)	325



绪 论

一

解放前的江南造船厂，是旧中国创办最早的官僚资本主义性质的企业，也是我国历史最久、规模最大的近代工业企业之一，是我国本国近代工业的开端。它是近代造船工业企业，也是近代军事工业和机器工业企业。

江南造船厂解放前的历史，从1865年6月清政府开始筹建江南制造局起，至1949年5月上海宣告解放为止，经过了整整八十四年。这段历史，正是旧中国从封建社会逐步走向半殖民地半封建社会的历史。在这一总的社会条件下，江南造船厂解放前的八十四年历史，大体上经历了下列五个历史发展时期：第一个时期，从1865年至1904年，是江南造船厂的前身——江南制造局的发生和发展时期；第二个时期，从1905年的局均分家开始至1927年第一次国内战争失败为止，是江南造船厂在生产规模上奠定基础的时期；第三个时期，从蒋介石集团1927年“四·一二”叛变革命至1937年抗日战争全面爆发为止，是国民党反动统治伸入江南厂的时期；第四个时期，从1937年下半年抗日战争全面爆发接着上海沦陷至1945年抗日战争胜利，是江南造船厂被日本帝国主义占领的时期；第五个时期，从1945年9月国民党反动派重新统治江南厂至1949年5月上海解放，是官僚资本统治在江南厂最后崩溃的时期。江南造船厂的上述五个历史发展时期，既相互区别，又相互联系，形成一个总的历史发展顺序。我们在这部厂史的本文中，即按照这一历史发展顺序，对它的经济发展过程、工人生活和工人斗争状况，加以较为详



尽的叙述。江南造船厂解放前的历史，是旧中国官僚资本主义性质的近代工业，经历着曲折复杂的生存和发展道路的一个缩影和典型。

在这八十四年中，江南造船厂先后制造了各种式样的大小船舰共784艘，排水量总吨位约共246,022吨。如果加上日本占领时期的造船估计数字，大小船舰约共100艘，排水量约共7万吨^①，那末制造船舰共达884艘，总排水量共达316,022吨。所造船舰中，包括第一次世界大战时期为美国制造的排水量14,750吨的远洋海轮，包括为招商局制造的排水量4,130吨的“江华”号长江航轮，包括为国民党海军制造的排水量2,400吨的“平海”号护航舰，包括适合于川江航行的各种浅水轮，包括日本占领时期制造的5,000吨左右的“江亚”号式的近海客货轮，包括最后时期全部用电焊焊接排水量3,255吨的“伯先”号近海航轮，还包括各种破冰船、挖泥船、火车轮渡、趸船等特种船只。历年修理船舰的总艘次估计约在10,000以上。此外，还制造了一部分武器、弹药、钢材和火药，试造成了5架飞机，并为本企业增添了各种机器设备500余台。

在这八十四年中，江南造船厂已具有一定的生产规模。它拥有机器、内燃机、修械、电气、电机、船体、打铜、翻砂、打铁、木模等10余个大小分厂；拥有能容纳一万五千吨级、二万吨级和三万吨级的船坞各1座；拥有各种大型机床200余台和一定数量的起重、运输设备；拥有559亩地的厂房面积和长达3,650公尺的江岸线，以及大小船台9座和码头7座；拥有经常生产工人5,000名左右，其中近半数是相当于解放后五级技术标准的技术工人，生产繁忙时，生产工人曾增加至万人以上；拥有工程技术人员200余名，其中助理工程师以上约占半数。解放前江南造船厂的年生产能力，估计可造新船三万吨左右，即每年可造远洋轮船一万吨级3艘，或沿海轮船二千

①日军失败前夕造作袭击对方军舰的“自杀艇”300只未列入内。



至五千吨级的15艘,或内河轮船一千吨级的30艘;年修船能力约在500艘次左右。

在这八十四年中,江南造船厂积累的总资产,解放前的估计,约值2,000万美元,解放初期的估计,固定资产约值5,269万人民币^①,原料约值5,113万人民币,合计约值10,382万人民币。

解放前的江南造船厂,在旧中国整个近代造船工业中,占有着十分显著的地位。在旧中国近代造船工业中,即使是外商船厂中规模较大造船较多的上海英联船厂,仍比江南造船厂略有逊色。其余所有本国的造船工厂,更远不如江南造船厂。例如同样由清政府举办的福州船政局、塘沽船坞和大连船坞等单位,有的是奄奄一息,勉强维持;有的干脆长期停办。其中的福州船政局,创办时间只比江南造船厂迟一年,又是专门制造近代船舰的机构,当时的生产规模和生产能力都不算小,但仅在1895年前制造了39艘船舰,1895年以后的生产业务,便长期陷入停顿状态,迄无任何的发展,比起江南造船厂的局面,几不可同日而语。至于民族资本所办的数十家船舶修造工厂,由于处在外国侵略资本在华船厂和官僚资本船厂的双重压力下,更大都规模狭小,设备简陋,资力薄弱,生产营业不发达。例如以全国民族资本造船工业集中地的上海民族资本造船工业的状况而言,1937年时期,全业39家船厂中,没有动力设备和职工在30人以下的小厂即占26家;全业仅有1家有1座不满250呎长的小船坞;1932年时期,全业21家的全部资本额,共只30万银元,其中资本万元以上的仅4家,资本小的仅二三千元;大部分船厂都无独立造船能力,主要经营一些零星业务;1930年左右的全业年营业额,以大中华船厂的100万元为最多,其余各家,多的也只20万左右,小厂大都在万元左右;全业职工总人数,1937年最多时亦只3,299人,解放战争时期的1949年便只有1,874人。实际上,全国民

^①新人民币,下同。



族资本造船工业的全部力量加在一起,还比不上一个江南造船厂。因此,解放前夕的江南造船厂,无论就它的生产成品、生产规模、生产能力和资本积累等方面,在旧中国本国近代造船工业中,都处于主要的地位。这说明作为中国本国资本主义一部分的官僚资本企业,在旧中国近代化过程中,既具有一定的生命力,也具有一定的积极作用。

二

解放前的江南造船厂,虽然在生产上,获得了上述发展,但是,这一生产发展,又表现着很大的局限性和严重的畸形状态。

江南厂解放前的生产发展,远远不能适应整个中国的客观需要。整个中国对近代造船工业的客观需要是十分庞大的。中国的海岸线长达12,000余公里,沿海港湾众多,便于通航,需要建造大量的海运航轮,从事沿海运输业务;还需要建立强大的海军舰队,以巩固国家海防。中国是个人口众多物产丰富的大国,需要大量的远洋海轮,和世界各国互通贸易。中国的内陆河流有黄河、长江、珠江、松花江等四大干流,全国天然航道达41万公里,可通航道达144,000公里,已开辟的水运干道也达18,400公里,需要建造大量的内河航轮,以开展内河航运业务。中国有43万平方公里的“大陆架”浅海,为鱼群集中繁殖和回游之所,内陆江湖河流可供养殖鱼类的淡水面积共达一亿亩以上,水产资源十分丰富,需要建造大量的渔轮、捕鲸轮、冷藏轮和渔业加工轮等,以发展近代渔业^①。总之,中国的自然环境十分优良,客观上为中国的近代造船工业,提供了一个无限美好的发展前途。而在旧中国近代造船工业中处于主要地位的江南造船厂,它的造船总量,除去日本占领时期所造的,还不

^①上列数字,根据第一机械工业部第九设计院编著:《船舶设计》第4页,上海科学技术出版社出版。



到800艘和不满25万吨排水量，每年平均造船仅有9.3艘和排水量2,929吨，如果从上述客观需要来衡量，那就显得微不足道和十分不相称了。再就江南厂所拥有的年造船三万吨的生产能力而论，即使充分发挥了作用，从一个主要造船厂的角度来要求，也同样远远不能满足上述客观需要的。

江南厂解放前的生产潜力，远未能获得发挥。解放前的江南厂，它所蕴藏着的生产潜力还是不小的。江南厂的近代造船技术，尽管开始是从外国传播过来，但一经同中国原有的优秀生产传统相结合，一经为勤劳勇敢而聪明的中国劳动人民所掌握，便成长得颇为迅速。1868年，在江南制造局船坞建立还不到半年的时间，即建成中国自造的第一艘近代轮船“惠吉”号。仅隔五年的1872年，即有能力制造载重2,800吨马力达1,800匹的大型兵轮“海安”号和“驭远”号。1920年前后为美国政府制造的4艘万吨远洋运输舰，工料既称坚固，航速并超出原定标准，3,000匹马力的巨型轮机，亦由厂中自造，曾博得各方面的好评，显示了江南厂造船能力的迅速成长。在制造长江航轮和川江浅水航轮方面，江南厂曾作出了不小的贡献。1931年造成的中型军舰“平海”号，质量超过委托日本制造的同一式样的“宁海”号。最后一时期造成的“民铎”、“伯先”等航轮，成功地采用了世界先进的电焊造船技术。这些实例，充分说明了解放前的江南厂，蕴藏着很大的生产潜力，完全有可能造出更多更好的船只。所可惜的是，这一生产潜力，远未能获得充分发挥的机会。例如，江南厂的历年造船量，发展便极不平衡。制造局时期的近四十年，共只造15艘，排水量10,490吨。1876年至1905年的近三十年间，造船业务几乎全部停顿。年造船排水量超过万吨以上的年份，共只有1918、1920、1924和1928等4年，其中以1918年的60,373吨的数量为最高，其余各年均停留在5,000吨左右。造船的种类和吨位，绝大部分属于千吨以下的内河船舰以及各种辅助船只；千吨以上的大型江轮和近海船舰，数量便不多；万吨以上的远洋海



轮,除了1918年美国政府订造的4艘而外,便一艘也没有。事实上,江南造船厂的生产规模,在1920年左右,即具有制造万吨以上巨轮和年造船三万吨左右的生产能力,也就是说,后来的二十余年间,江南造船厂连仅有的年造船能力,都未能获得充分发挥,生产任务经常不足,生产能力长期被闲搁着和浪费着,生产发展便不得不受到很大的限制。

江南厂解放前的生产营业,不是建立在为本国近代航运业、近代海军和近代渔业服务的基础上,而是主要建立在为帝国主义修造船舶服务的基础上。在江南厂的造船总量中,直接为各帝国主义国家制造的军民用船只,共达380艘,计排水量143,570吨,占造船总艘数的48.5%,总吨位的58.4%,还不包括沦陷时期直接为日本侵略战争服务所制造的船只。在江南厂的修船业务中,外国船舶的修理,也占有很大的比重。实际上,江南厂在第二时期实行商务化经营方针以后,便是主要在为帝国主义造修船舶的服务过程中,发展了生产营业,奠定了企业生产规模的基础。这些为帝国主义修造船舶的服务对象,包括各帝国主义国家侵华的航轮及其侵华的海军舰艇,还包括进行帝国主义战争所需要的船只及其来华倾销的剩余船只。江南厂为各帝国主义国家修造这些船舶,不仅严重损害了国家民族的利益,近于为虎作伥和饮鸩止渴,政治上的损失很大;而且,从帝国主义手里,分得来的一份残羹剩饭,数量既有限,业务又不经常,基础是很不巩固的。例如各帝国主义国家委托江南厂承造的船舰,大都直接供作他们侵犯中国的内河航行权、行驶于中国内河的浅水型式。这种型式的船舰,由于不能远涉重洋,在他们本国造成后不便运输,才不得不利用江南厂的有利条件和廉价劳动力,代为就地制造。至于吨位较大的海洋航轮,除了因战争的紧迫需要,或外国船厂实在来不及生产,偶尔光顾一下江南厂,如美国政府在第一次世界大战中托造的4艘万吨运输舰而外,一般是很少有的。同时各帝国主义国家委托江南厂的业务,大



都是修船多于造船，而修船业务又是小修多于大修，并且是十分零碎和不经常的。这就形成了江南厂的生产营业，修船收入所占的比例始终很大，即使在造船业务最为繁盛的第二时期，修船营业收入亦占总营业额的40%左右，至最后一个时期，造船业务几乎陷入停顿，修船和造船的营业收入，竟出现了71与1的比例。

解放前的江南厂，在生产技术上，始终严重地依赖着外国帝国主义，始终没有能够走上独立发展的道路。江南厂历年所需要的主要机器设备和主要原材料，自始至终地主要依赖着帝国主义国家的供应。江南厂从制造局开始至1937年抗日战争爆发为止的时期内，向外国订购的机器设备及主要原材料费用，估计共达4,000万银元以上。同时，江南厂的生产技术，长期被帝国主义分子所把持，聘用的外籍技术人员，一直没有断过。整个第二时期，连企业的经营管理大权，也完全操纵在外籍技术人员之手。较大船舰的设计图纸，也大都来自外国，或者主要由外籍技术人员设计。本国技术人员的队伍，在官僚反动统治和外籍技术人员的压制下，形成的时间很迟，力量也不够强大，还没有完全具备独立制造的条件。江南厂在生产技术上严重依赖外国的结果，迫使它不得不沦为帝国主义国家的船舶装配厂，处于对帝国主义国家从属和依附的地位。

此外，解放前的江南厂，在经营管理上，又始终带有极为浓厚的封建落后色彩和兵工厂性质，没有完全走上近代化和企业化的道路。

以上几方面的叙述，便是解放前的江南厂，在生产发展上带有很大局限性和严重畸形状态的主要表现。由于这些表现的存在，以致江南厂这一近代造船工业未能获得充分的和正常的发展。造成这些表现的根源主要来自两个方面：一方面，是整个旧中国半殖民地半封建社会经济条件的限制；另一方面，是中国官僚资本主义所具有的浓厚买办性和封建性在作怪。

江南厂这一近代造船工业，它的生存和发展，不可能是孤立



的,必然同旧中国半殖民地半封建的社会经济条件紧密地联系着,各方面受着整个社会经济条件的制约和影响。旧中国半殖民地半封建的社会经济条件,对江南厂生产发展的直接限制和影响,主要表现为下列三点:

第一,在旧中国半殖民地半封建的社会条件下,尽管自然环境十分优良,对近代造船工业的客观需要十分迫切,但作为近代造船工业主要服务对象的本国的近代航运业、近代海军和近代渔业,或者没有能够获得充分的发展,或者根本没有发展,因而使作为旧中国主要近代造船厂的江南厂,缺乏生产营业上的可靠发展基础。

旧中国的近代航运事业,始终操纵在各帝国主义国家的手里。直至抗日战争爆发的1937年,行驶于我国沿海和内河的近代航轮,总吨数共约150万吨左右。其中属于本国航运单位所有的约50万吨左右,仅占三分之一;属于各帝国主义国家所有的达100万吨左右,即占三分之二^①。各帝国主义的在华航运业,享受着内河航行权等种种特权,占有着优越的地位。在外国帝国主义航运业的压迫和排斥之下,本国的近代航运业,始终未能获得充分的发展,由于缺乏雄厚的资金,所有航轮中的较大部分,是向帝国主义国家收购较为廉价的破旧船只,根本没有能力大批订造新船。因此,从江南厂创办至1937年抗日战争爆发为止的时期中,为本国航运事业制造的全部船只,共只234艘和排水量62,333吨,仅占这段时期的造船总艘数750艘的31.2%,总排水量236,465吨的26.4%。同时,本国航运单位向江南厂订造的航轮,又绝大部分是吨位较小的内河船只。如招商局订造的排水量4,130吨的“江华”长江航轮,已算是吨位最大的了。中型的近海航轮很少,巨型的远洋航轮,一艘也没有。

旧中国的近代海军,同样没有也不可能获得充分的发展。清政府建立起来的海军舰队,在中日甲午战争前的全盛时期,约共有舰

^①《海军江南造船所月刊》第2卷第10期,1948年10月31日,第3页。



艇近30艘,总吨位5万吨左右,甲午海战失败以后,清政府的海军一蹶不振。北洋军阀政府统治时期,海军建设更谈不上,至1927年北洋军阀政府崩溃前夕,全部海军舰艇的总吨位仅3万吨左右。国民党统治时期,同样没有力量建设近代海军,至1937年抗日战争爆发为止,国民党海军部所拥有的大小舰艇也仅57艘,总吨位56,239吨^①。因此,作为旧中国近代海军主要修造基地的江南造船厂,从创办至1937年的七十余年中,为本国海军新建的大小舰艇,共只137艘和排水量30,664吨,占这段时期造船总艘数的18.3%和总吨位的13%。

至于旧中国的渔业,在帝国主义和封建势力的双重束缚下,基本上仍停留在分散落后的手工作业状态,绝大部分仍在使用着依靠人力的木帆船,现代化的渔轮还很少使用,近代渔业根本未获发展。因此,江南厂在承造渔轮的生产业务方面,完全是个空白。

第二,各帝国主义国家的近代造船工业及其在华的造船厂,不仅直接压迫着旧中国的民族资本造船厂,即使是官僚资本性质的江南造船厂,在生产营业上,也同样遭受着它们的竞争和限制。

英、美、德、日等国的造船厂,挟其雄厚的资金和较高的生产技术水平,享受着关税特惠和债权人身分等种种特权,又采取提高经手人回佣等手法,向中国航运部门和海军部门大量推销船舰。以英帝国主义为主的在华造船厂,长期垄断着旧中国的造船工业。上海几家英商船厂,始终是江南厂的主要竞争者。因此,旧中国为数很少的本国航轮和海军舰艇,大部分是向外国船厂或外国在华船厂订购而来,委托本国主要造船厂——江南厂制造的反面只占少数。例如在本国近代航运业中占主要地位的轮船招商局,和江南厂同为旧中国历届政府所控制,江南厂还曾一度经清政府批准,获得了造修招商局轮船的专利权,是江南厂生产业务上的主要对象。但直

①《海军江南造船所月刊》第2卷第10期,1948年10月31日,第3页。