



江南造船厂厂史

www.duxiu.com

江南造船厂厂史

(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: 1.28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
(1865年—1905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
(1905年4月—1927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
	(1927年4月—1937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
	(1945年10月—1949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、	官僚机构重迭，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年的局坞分家开始至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——江南厂制造的反而只占少数。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。

至1937年抗日战争爆发前夕，江南厂代招商局制造的大小船只共只13艘，计9,911吨，仅占招商局当时全部船只53艘的24.52%，总吨位86,000吨的11.52%。招商局其余的多数船只，都是向外国船厂订造，或向外国购买的旧船。其中一部分向上海几家英商船厂订造的数量，还要超过江南厂。在解放战争时期，招商局的全部航轮曾恢复和增加至384艘，总吨位达378,000吨。而其中委托江南厂代造的仅两艘计3,755吨，其余绝大部分是向美国进口的剩余船只①。又例如从川江航运起家的本国民族资本航运业中规模最大的民生实业公司，由于江南厂精于制造川江浅水航轮，故和江南厂的业务往来颇为密切，也是江南厂的主要服务对象之一。但在民生公司解放前夕拥有的全部船只111艘和总吨位63,174吨中，属于江南厂先后代造的共只13艘和9,415吨，仅占该公司船只总艘数的11.71%和总吨位的14.90%。民生公司在抗日战争胜利以后新增加的4万余吨船只中，绝大部分是向国外船厂订购。其中向加拿大船厂订购的便达9艘，共约15,000余吨②。再例如清政府1888年建成的海军主力北洋舰队，共拥有军舰22艘计41,246吨，其中江南制造局的仅2艘，加上福州船政局制造的3艘，两共5,936吨，其余都是向英、德两国船厂订购而来③。

解放战争时期美国剩余船只向中国大量倾销，对江南厂造船业务的限制和影响，更为突出。抗日战争胜利以后，本国航运业曾经一度获得畸形的发展，全国航轮总数从抗日战争中被破坏后余剩的10万吨左右，猛增至1948年10月的3,830艘和1,159,897吨④。

①江南厂代招商局造船数字，根据厂档案《造船年表》计算；招商局船只数字根据该局档案资料。

②民生公司船只数字，根据原“上海市轮船同业公会”的资料。

③牟安世：《洋务运动》第141—142页，上海人民出版社。

④根据原“上海市轮船同业公会”资料，并参考《海军江南造船所月刊》第2卷第10期第2页。

但所增加的船只，绝大部分是向外国订购而来，其中多数是美国的剩余船只。这一时期的国民党海军新增加的400余艘和15万吨舰艇，也是绝大部分由美国供应。在美国剩余船只的廉价倾销下，这时期江南厂的造船业务，几乎陷入半停顿状态，在三年多的时间中，共只造船34艘计9,557吨。其中为本国航运业制造的船只共只17艘计8,894吨，为本国海军制造的舰艇共只16艘计561吨^①。

第三，在旧中国半殖民地半封建的社会条件下，不可能形成独立的近代工业体系，近代造船工业缺乏其它近代工业的密切配合，迫使江南厂在生产技术上处于孤立无援的境地。近代造船工业，是一个综合性很强的工业部门。它所需要的原材料和配件，如钢板、木材、主机、副机、航海仪器、救生设备、通讯装置、卫生设备、舢装用具等等，多达百余种。其中除一小部分可以由造船厂自行制造外，大部分需要仰赖其它各种工业部门的供应。造船厂的主要任务，是按照设计图样制造船壳，并把各种部件装配成船。实际上，一艘船舰的造成，关系到多种近代工业，是多种近代工业的结晶品，代表和反映着一个国家的整个近代工业水平。因此，一个国家近代造船工业的发展，必须建立在近代工业全面发展的基础上，特别需要钢铁工业、木材工业、机器工业、电机工业和仪表工业等主要重工业部门的密切配合。由于旧中国的近代工业体系，根本没有形成，钢铁、木材、机器、电机、仪表等重工业部门，更是十分薄弱，因而江南厂这一旧中国近代造船工业中的主要企业，不能获得本国其它工业部门的必要配合，所需要的主要机器设备和主要原材料，不得不大部分仰赖帝国主义国家的供应，以致处处仰人鼻息，受人牵制，在生产设备、制造范围、制造成本和生产速度等方面，都无法和帝国主义国家相竞争，影响和限制着生产的充分发展和正常发展。

^①根据江南厂存档《造船年表》计算。

以上便是旧中国半殖民地半封建的社会经济条件，给予江南厂生产发展上的直接限制，也是造成江南厂生产发展上的局限性和畸形状态的主要根源之一。

旧中国官僚资本主义所具有的浓厚买办性和封建性，则是造成江南厂生产发展上的局限性和畸形状态的另一主要根源。浓厚的买办性和封建性，是旧中国官僚资本主义的主要特征。江南厂始终是官僚资本主义性质的企业，因此，官僚资本主义这一浓厚买办性和封建性的主要特征，在江南厂解放前的历史发展过程中，从代表早期官僚资本主义的清政府洋务派开始，直至官僚资本主义发展到最高峰的国民党四大家族，一脉相传，变本加厉，充分地表现着，并成为江南厂生产充分发展和正常发展的严重障碍。

正由于中国官僚资本主义存在着浓厚的买办性，因此，在它创办和经营江南造船厂这样一个近代造船工业的整个过程中，始终一贯地表现出甘愿依附于帝国主义，而且愈来愈严重，对企业的生产发展，根本缺乏独立的和全面的打算。

创办江南制造局的清政府洋务派，是旧中国早期具有浓厚买办性的封建大军阀大官僚。他们创办江南制造局的主要动机和目的，是为了维护和巩固其封建统治，而不是为了独立发展近代造船工业。故当1873年以后，制造局船坞已有能力制造吨位较大质量较好的“海安”、“驭远”等兵轮，造船的生产技术，正在逐步成长的时候，洋务派头子李鸿章们，竟明令制造局停造轮船，不惜花费巨额经费，大量向英、德等国订购军舰，以建立北洋海军。甚至连一部分制造小型铁甲船和修理军舰的任务，也宁可委托上海的英商船厂承办，而不交给制造局船坞，坐视制造局初步成长起来的近代造船工业基础，荒废了近三十年之久。1905年晚清政府决定局坞分家，船坞采取商务化的经营方针，曾以“振兴实业”和“挽回利权”为标榜，实质上是由于没有能力恢复船坞经营，甘愿主要为帝国主义修造侵华航轮和军舰服务，以便从中分得一杯残羹剩饭，求得企业的

生存和发展,使企业在生产营业上进一步依附于帝国主义。

忙于军阀混战的北洋军阀政府,买办性有了进一步的发展,根本没有打算、也没有力量独立发展近代造船工业和建设近代海军。它对江南厂的生产发展,虽曾几议“改革”,但结果连批准了江南厂筹设一个艺徒学校的经费,共只需要开办费6,000余银元,年经常费16,000余银元,也因无款可拨而没有实现。江南厂在北洋军阀统治的十五年间,主要为帝国主义修造侵华航轮和军舰服务的商务化经营方针,获得了“全面贯彻”的机会,企业也在贯彻这一商务化经营方针中,获得了畸形的发展,初步奠定了基础。特别是在第一次世界大战期间,北洋军阀政府还甘愿让美国借口“同为协约国”的名义,向江南厂订造军事运输舰,利用了江南厂的生产能力,为帝国主义之间分赃战争效劳。这期间江南厂的经营管理大权,北洋军阀政府也甘愿授人以柄,拱手让给外籍技术人员全权操纵。更严重的是,北洋军阀政府还曾企图把江南厂向帝国主义银行抵押500万银元,作为海军经费。只是由于各方面的反对,这一断送江南厂产权的罪恶企图才未能实现。

国民党反动派篡夺政权以后,它的买办性更逐步发展至顶峰。国民党统治江南厂的初期,虽曾拟订过建造大批海军舰艇和扩充各造船所的计划,但结果是徒托空言。至抗日战争爆发为止,江南厂根本谈不上有什么发展,只是凭着海军部门极为有限的经费,建造了少量的海军舰艇,在生产经营和生产技术上,还是继续主要依靠帝国主义过日子。抗日战争爆发以后,由于国民党的消极抗日和仓促逃跑,对江南厂的生产设备,事先未能有计划的拆迁和破坏,致被日本帝国主义侵占利用,供作造修军事侵略船舶的基地。抗日战争胜利以后,国民党反动派已成为美帝国主义的总买办。江南厂也同美国签订了1,000万美元的“物资贷款合约”,接受了大批美国“技术顾问”,全面地依附于美帝国主义。在国民党政府准予免税进口的“优惠”条件下,美国剩余船只向中国大量倾销,直接排斥着

江南厂的造船业务。这一时期江南厂的新造船只，寥寥无几，造船生产能力被闲置着，不能发挥作用，主要生产营业是靠修配美国进口的剩余船只在维持。

中国官僚资本主义所具有的浓厚封建性，在江南厂的经营过程中，同样反映得较为突出，严重阻碍着江南厂的近代化和企业化。

首先，江南厂在经营管理上的封建落后色彩十分浓厚，如管理机构和管理制度上的封建衙门气息，如大小官僚的严重贪污腐败作风，如在工人中长期采用着包工剥削制度和工头制度，等等。实际上，江南厂解放前的技术管理和行政管理制，始终没有摆脱封建落后色彩，未能实现近代化，因而它的生产效率始终不高，并有每况愈下的趋势。

其次，江南厂始终是一个为封建和半封建政权服务的军事性工厂，经营管理上始终未能实现企业化。制造局时期一直是一个纯粹兵工厂。它的主要生产目的是为封建政府制造军火，而不是为中国的工业化和近代化服务，这就束缚了它的广阔发展的前途。它的经费来源是封建政府的财政拨款，产品去路主要是无代价地供应封建政府的军事需要，当然谈不上企业化。局坞分家船坞独立以后的第二时期，虽然采用了商务经营的方针，开始实行企业化，但仍隶属于海军部门，部分地受到军事任务的牵制。国民党反动统治伸入江南厂以后，供军阀混战和反人民内战用的海军舰艇修造任务，日益加重，军事性又日益加强。由于修造海军舰艇的收费标准，定得较低，规定只准按成本计算，因而军事生产任务加重的结果，便减少了企业的利润收入。加上海军舰艇的修理费用，又规定从企业营业收入中垫支，海军部门不另行拨款，因而在国民党统治时期，海军修理费的大量垫支，直接影响企业的资金周转和扩大再生产，阻碍着企业的独立经营和生产的顺利发展。

再次，江南厂长期以来被军阀官僚们当作私人地盘和派系争

夺的对象,对企业的生产资金和生产设备任意侵占和破坏,严重影响企业的生产发展。江南制造局时期,始终是清政府湘淮两系地方军阀相互争夺的地盘。淮系军阀头子李鸿章,一直把江南制造局看做是自己的“命根子”,控制在手不放。在他调任北洋总督以后,仍继续兼领着制造局的督办。局坞分家以后,隶属海军的船坞同隶属陆军的制造局部分,双方在划分生产设备、原材料和技术员工等方面,迭次发生纠纷,特别在江南厂需要扩充生产场地时,经常受到留难和牵制。北洋军阀混战时期,地方军阀卢永祥、何丰林等,擅自更动厂方负责官员,大量盗卖机器、原材料和客户订造的船只,造成企业亏损和对外纠纷。直鲁联军第八军军长毕庶澄,竟派一师军队霸占江南厂,武力强迫厂方缴出存款和物资,供作军饷。解放战争时期,国民党蒋介石的嫡系势力,同原来把持江南厂的海军福建系,剧烈争夺江南厂的领导权。及至国民党反动派最后崩溃前夕,蒋介石的亲信、海军总司令桂永清,竟把经过几代劳动人民血汗积累起来的江南厂,看做自己把持下的私产,不惜与人民为敌,派兵焚毁和爆炸全厂生产设备,几使企业面临毁灭的命运。

以上叙述的旧中国官僚资本主义的浓厚买办性和封建性,给予江南厂生产发展上的种种限制和影响,是促使江南厂生产不能充分发展和正常发展的另一主要根源,而且是内在的和根本性的。因为旧中国半殖民地半封建社会经济条件给予江南厂生产发展上的限制和影响,毕竟是外在的,如果不是官僚资本主义的浓厚买办性和封建性作怪,这一限制和影响,是可以获得部分避免和防止的。正由于旧中国官僚资本主义不是作为帝国主义和封建主义的对立物而产生,而是帝国主义和封建主义的联结物和附属品,存在着浓厚的买办性和封建性,因而它所创办和经营的江南厂这样一个近代造船工业,便必然自始至终地甘愿为帝国主义和封建势力的利益服务,甘愿依附于帝国主义,根本不可能走上独立发展的道路。这正是中国官僚资本主义的反动本质所决定的,同时也是官僚

资本主义企业同民族资本主义企业的根本区别所在。

总之，上述两方面造成了江南厂生产发展上的局限性和畸形状态的根源，充分说明了在帝国主义、封建主义和官僚资本主义统治下的旧中国，综合性很强的近代造船工业，根本不可能获得充分的发展和正常的发展。这实质上便是旧中国的半殖民地半封建的生产关系，在严重阻碍和束缚着近代造船工业生产力的顺利发展。这一生产关系和生产力之间的矛盾和冲突，几乎象一根中心红线，贯串着江南造船厂解放前八十四年的全部发展史。

三

江南造船厂的生产工人，不仅是旧中国近代造船工业的技术工人精华，也是旧中国近代产业工人中，历史最老，人数较多，并富有革命斗争传统的一部分。

在官僚资本、帝国主义和封建势力的重重压迫与剥削之下，江南厂的工人群众，所处的地位是十分低下的，所过的生活是异常痛苦的。他们没有任何的政治权利和政治地位，尝够了种种军事压迫、政治压迫和人格上的侮辱，连组织工会的权利，也长时期未能享有。直至大革命高潮时期，才开始建立工会，但很快即遭受到反动势力的破坏和控制。他们的工资水平，除了少数工头、领班等外，大多数工人都是很低的。在抗日战争爆发前夕，一般工人的日工资大都在抗日战争前的法币一元以下，每月的实际收入约合米250市斤左右。这一实际工资收入，作为一个技术性很强的重工业部门来说，是很低的，而在当时上海要维持一个五口之家的生活，也是十分勉强的。同时，实际工资的趋势，不是在上升，而是在下降。例如以一个中等技术工人的平均日工资，折合米价计算，第一时期末的1905年，约折合米20.34市斤；第二时期末的1926年，即只折合米12.05市斤；第五时期末的1948年12月，再减至8.61市斤。他们中的

很大一部分，主要是船体部门的冷作工人，长期遭受着包工制度的残酷剥削，劳动强度很大，劳动条件很差，收入极不稳定，职业毫无保障，经常陷于半失业的饥饿状态。他们中的青工和童工，长时期地受着旧式学徒制度的剥削和摧残。他们的劳保福利享受几等于零。全厂没有任何的劳动保护设施，工人因工伤亡和发生疾病，始终没有一个正式的优抚办法。对包工工人的死活，更是采取完全不负责任的态度。工人的膳宿问题，制造局时期还实行供膳，并备有单人宿舍；第二时期以后，便完全不管，大多数工人住在草棚、阁楼和小船上，一部分单身工人便住在厂内的破汽车上或屋檐下；工人大都吃着家里带来的冷饭菜，或在工厂附近的小摊买些零食充饥；直至最后时期，才办了工人食堂和建筑了一小部分集体宿舍。其它福利设施，更少得可怜，偌大一个江南造船厂，直至解放为止，竟连一个工人浴室也没有。他们在日本占领时期，更是过着“亡国奴”式的悲惨生活。江南厂的几代工人群众，解放前八十四年的生活，便是在上述贫困和痛苦的折磨中度过来的。

深受着贫困和痛苦生活折磨的江南厂工人群众，必然向反动统治势力展开不断的斗争。这一斗争的总的特点是：（一）由于江南厂的工人群众，在政治上和生活上都被压得透不过气来，因而和反动统治阶级之间的矛盾，始终是十分尖锐的，尽管平时在封建军事统治的高压下，表面上显得较为沉默，但一遇风暴，便一触即发，群起坚决斗争。在制造局时期的初步斗争中，便显示出这一特点，以后各时期的斗争，这一特点表现得更为明显。（二）从老工人回忆所及的辛亥革命开始，及以后历次大的政治运动，在江南厂工人群众中，都有所响应和参加，江南厂的工人斗争，和旧中国历次大的政治运动紧密地联系着，证明了中国工人阶级，是近代中国政治上的革命主力。（三）日常斗争的主要内容，先是针对着反对包工制度，后来通货膨胀和物价不断上涨，便着重在增加工资待遇，以维持工人最低限度的生活。（四）反对军事压迫的斗争特别显著，工人群众

和维护反动统治的警卫武装之间，经常爆发为大规模的直接冲突，在第二时期内曾连续爆发过两次，第三时期又爆发过一次。解放前夕的护厂斗争，更是直接反对国民党反动派军事破坏和军事压迫的尖锐斗争。(五)反动统治势力，特别是国民党反动派曾经组织御用工会，竭力想拉拢和利用一部分工人，并在工人群众中散布改良主义思想，企图缓和及麻痹工人群众的斗争情绪。但结果由于工人阶级的高度政治觉悟，认清和揭露了御用工会的罪恶，不仅未能实现上述意图，反被工人中的进步势力所利用，便于领导工人展开进一步的斗争。

江南厂整个解放前的工人斗争历史，又大体上可以划分为下列四个阶段，每一阶段又各有其较为显著的特点，反映着中国工人阶级逐步成长的历史过程。

第一阶段，是从制造局创办开始，至1925年“五卅”运动前夕，同中国共产党发生了联系为止。这一阶段的时间很长，江南厂的工人群众，还处于缺乏组织领导的自流状态。斗争的特点，主要表现为自发式的，不经常的，同封建行会及地方帮派势力有直接联系，而同当时政治运动的联系则不够紧密。生产工人中占多数的冷作工人，在包工制度的掩盖下，有一个时期还斗争不起来。

第二阶段，是从“五卅”运动以后，至1927年4月大革命失败为止。这一阶段的时间虽只两年，但在江南厂工人斗争史上，是关键性的转变。中国共产党的领导，虽未来得及在江南厂工人中全面建立和生根，但党已同工人群众建立了初步联系。在党的初步工作和整个大革命风暴的影响下，江南厂的工人群众，阶级觉悟迅速提高，很快进入有组织有领导的新阶段，团结起来，组织起来，坚决勇敢地投入政治斗争和生活斗争。

第三阶段，是从大革命失败，至日本帝国主义占领初期，正式建立了中国共产党的地下组织前为止。这一阶段江南厂的工人斗争，由于国民党反动派的白色恐怖统治，暂时由高潮转入低潮，同

中国共产党的联系暂时中断,但党在工人中的影响仍然存在。国民党组织了御用工会,企图欺骗和麻痹工人。工人中的斗争只零星展开,缺乏统一的强有力的组织领导。同当时抗日救亡等政治运动,联系也不够紧密。

第四阶段,是从1940年正式建立了中国共产党的地下组织开始,直至上海解放为止。这一阶段江南厂工人斗争的基本情况是:(一)中国共产党在工人群众中生下了根,正式建立了巩固的地下党组织,确立了党的领导,成为领导江南厂工人斗争的战斗堡垒。(二)在党中央正确的白区工作方针指导下,在地下党组织的统一领导下,整个斗争显得有计划、有步骤,既和当前政治运动紧密结合,又能不断改善工人群众的日常生活,坚决保卫着工人群众的切身利益。斗争的策略和方式,也比较灵活和机动,正确贯彻了党的统一战线政策,善于利用敌人内部的矛盾,利用公开合法的组织形式,并利用军事工厂的特点,进行各种有利的斗争。(三)解放前夕反对国民党反动派垂死挣扎和疯狂破坏的斗争,进行得特别有声有色,直接配合着人民解放军的军事大反攻,并把江南厂从国民党反动派残酷破坏中,基本上保存了下来,转为人民的财产,充分显示了江南厂工人群众的机智、勇敢和坚决斗争的精神,是江南厂工人力量的一次总检阅。(四)尽管面临着日本帝国主义的野蛮统治和国民党反动派的白色恐怖,斗争又十分频繁和尖锐,但在地下党组织的正确领导下,工人群众中的革命力量,始终隐蔽得很好,未遭受到大的摧残和损失。

毛泽东同志曾指出:“中国无产阶级身受三种压迫(帝国主义的压迫、资产阶级的压迫、封建势力的压迫),而这些压迫的严重性和残酷性,是世界各民族中少见的;因此,他们在革命斗争中,比任何别的阶级来得坚决和彻底。”^①江南厂的工人群众,在解放前八

^①《毛泽东选集》第2卷第615页,人民出版社1952年3月北京第一版。

十四年中所经历的斗争道路，具体地证明了毛泽东同志的上述论断是完全符合历史事实的。

第一章 江南造船厂的前身—— 江南制造局

(1865年—1905年3月)

清政府创设于上海的江南制造局，是江南造船厂的前身，是旧中国近代军事工业中兴办最早的企业之一，也是规模最大的近代工业企业之一，而且是旧中国本国近代工业的开端。我们研究江南造船厂的历史发展过程，必须从江南制造局开始。

第一节 江南制造局的建立及其生产规模

一、创建的时代背景及动机

江南制造局是清政府于1865年开始兴办起来的。当时的中国社会，正处在从原有的封建社会，一步步地走向半殖民地半封建社会的转化过程中。

第一次鸦片战争以后，以英国为首的西方资本主义侵略势力，用大炮、廉价商品加鸦片，三管齐下地轰开了封建中国的大门，中国社会开始走上了半殖民地半封建的新的历史阶段。中国自然经济的基础，开始瓦解；部分农民和手工业者，开始分化和破产；加上清政府巨额战费和战后赔款的摊派勒索，人民的负担日益沉重，生活痛苦不堪。广大农民群众，不断掀起反封建和反侵略的斗争。1851年终于爆发了伟大的太平天国革命运动。席卷大半个中国的太平天国革命，从根本上动摇了清朝的封建统治。1856年，又爆发

了英法联军入侵的第二次鸦片战争，清政府又一次同入侵者订立了丧权辱国的《天津条约》和《北京条约》。在这一内外夹攻的情势下，本来已在走下坡路的清王朝，更是摇摇欲坠，无法照老方式统治下去。于是，清政府统治集团中以恭亲王奕訢和曾国藩、左宗棠、李鸿章等为首的洋务派，于1860年以后，发起了以购买和仿造外洋船炮、加强军事实力为中心的洋务运动。洋务运动最初的主要目的，是力图依附外国侵略势力，仿效西方资本主义生产方式的一些皮毛，加强镇压人民革命运动，借以维护和巩固地主阶级的封建统治。为此，清政府于六七十年代洋务运动的初期，先后兴办了一批近代军事工业，大小共19个单位，雇佣职工9,000人左右，创办费用近400万两规银，范围遍及全国各主要行省。江南制造局便是这批近代军事工业中兴办较早、规模最大的一个企业。

江南制造局等一批近代军事工业企业，是中外反动势力相互结合，为共同镇压中国人民革命的直接产物。经过了第二次鸦片战争，清政府对外国侵略势力，由疑忌恐惧转而表示驯服，并公然向英法等国要求“借师助剿”，以便集中全力镇压太平天国革命。这时候的外国侵略者，通过《天津条约》和《北京条约》所攫取的新的侵略果实，需要通过清政府加以实现，同时感到中国人民革命的力量，未可轻侮，需要支持反动腐朽的清政府，作为维持半殖民地秩序的有力工具。因此，英法等国便撕下了“中立”的假面具，采取了帮助清政府镇压太平天国革命的反动政策。他们一方面直接进行武装干涉，先后参加对太平军作战的有美国华尔组织的“洋枪队”，英国戈登的所谓“常胜军”，法国所组织的“常捷军”等。这些外国侵略者组成的雇佣军队，运用新式武器，向太平军疯狂进攻，起着重要的帮凶作用。另一方面，他们又把枪炮轮船等新式军火武器，大量卖给清政府，装备清军，帮助清军进行训练和运输，并从技术和机器设备等方面帮助清军建立洋炮局，开始小规模制造新式军火，使李鸿章等反动军队镇压太平军的实力大为增强。1864年，

清军攻陷了南京，坚持了十五年的伟大的太平天国革命，终于在中外反动势力的联合进攻下被绞杀。但是，农民起义运动，在全国各地仍然有不小的力量。太平军的余部黄文金、李世贤、汪海洋等，仍继续坚持活动于江西、浙江、福建等省。回族起义军和苗族起义军，在西北和西南地区也有不小的势力。特别是活跃在安徽、山东、河南等地的捻军，在太平军大将赖文光的统一领导下，坚持战斗，屡创清军，声势仍相当浩大。因此，清政府仍迫切需要购办和仿造洋枪洋炮和轮船，加强军事装备，以便继续镇压人民革命，进一步巩固自己的封建统治。于是，便在外国侵略势力的继续扶持下，兴办了江南制造局等近代军事工业企业。

江南制造局等近代军事工业企业，又是清政府的新兴军阀，争相扩大实力，增加封建派系资本的产物。当时依靠残酷屠杀太平军起家的曾国藩、左宗棠、李鸿章等反动军队系统，掌握地方军政实权，已形成新兴的汉族军阀势力，相互之间，明争暗斗，争权夺利，各不相下。清王朝对曾、左、李等汉族军阀势力，既感到尾大不掉，心存疑忌，又不得不依靠他们去镇压人民革命，维持封建统治。于是，便一面竭力加强中央集权，特别是培植满族势力，以削弱和牵制汉族军阀；另一方面，又竭力利用汉族军阀内部矛盾，特别是培植后起的李鸿章淮军力量，以抑制湘军气焰。曾、左、李，又争向清王朝献媚邀宠，企图尽量利用清王朝扩大自己的实力和地盘。在上述情势下，关系到军队实力基础的近代军事工业，便很自然的成为汉族军阀之间，以及汉族军阀与清王朝之间，相互角逐相互竞争的重要目标。淮军头子李鸿章，利用了上海的有利条件，依靠着英国的侵略势力，对兴办近代军事工业，最为卖力，于1865年，在原有小规模洋炮局的基础上，连续兴办了江南制造局和金陵机器局等大型军事工业企业。湘军头子之一的左宗棠，不甘落后，于1866年在法国的扶持下，兴办了福州船政局。1867年，清王朝又命贵族崇厚兴办天津机器局，企图建立满人直接控制的军事工业。

接着各省的督抚，也陆续争相设立起大小军火局。当时兴办的这些军事工业企业，带着很浓厚的封建派系色彩，谁创办的企业，便成为谁的实力地盘。例如江南制造局便在李鸿章的控制之下，尽管李鸿章早已调任北洋大臣，但仍兼任着制造局的督办，有关江南制造局的重大问题，必须由南北洋大臣共同会商后才能上报。又例如创办福州船政局的左宗棠，尽管远离福建，调任陕甘总督，却仍然控制着福州船政局的大权。

总之，曾国藩、李鸿章们创建江南制造局的动机和目的是十分明白的。尽管李鸿章等把自己创设江南制造局等军事工业企业的动机和目的，标榜为“御侮”和“自强”，实际上真正的目的，是为了继续加强对人民革命的军事镇压，是为了增强自己派系的封建实力。只是在人民革命力量已被镇压下去以后，在后来发生的中法战争和中日战争中，江南制造局曾日夜赶工，加紧生产军火，供应前线，起过一定的御侮作用^①。但在清政府和洋务派妥协投降外交路线的影响下，这一作用只不过是不得已的被动应战，或者至多如李鸿章所说：“即欲保和局、守疆土，亦非无具而能保守之也。”^②亦即仅仅为了装潢门面，增加一些同外国侵略势力妥协的本钱而已。

对外妥协，对内镇压，是清朝反动政府和洋务派主要头目曾国藩、李鸿章们的一贯政策。李鸿章对他自己军队的估价是：“以剿内寇尚属可用，以御外患实未敢信”^③。事实上，曾国藩、李鸿章等所拥有的反动军队，装备了洋枪洋炮洋船以后，对镇压中国人民革命，帮助清政府苟延残喘，确实起了重大的作用。这一点正是曾国藩、李鸿章们所津津乐道，并拿来作为向清王朝献媚邀功的资本的。曾国藩便曾经肯定火轮船“可以剿发逆，可以勤远略”^④。李鸿

^①也有些后来创办的企业，如1881年办起的吉林机器局，主要目的和动机是为“防俄”和“实边”，对此当然不能一概而论。

^②中国史学会：《洋务运动》（以下简称《洋务运动》）第5卷，第119页。

^③《洋务运动》第1卷，第43页。

^④《曾文正公全集》奏稿，第17卷，第6页。

章的结论是“购买外洋枪炮，设局制造开花炮弹，以资攻剿，甚为得力^①。”左宗棠在总结他在反革命内战中获胜的原因时说：“虽曰兵精，亦由器利”^②。淮军主将之一的丁宝桢，更是赤裸裸地说：“伏思臣于同治年间在东省会剿捻匪，亲历行间，所用东淮各军，多以洋枪洋炮纵横攻击，其摧坚破敌，虽发捻各股匪，动以数十万计，每遇交锋，我军枪炮所及，莫不披靡，直东两省遂收聚歼之功”^③。这才是曾国藩、李鸿章等积极创建江南制造局等近代军事工业的主要目的。曾国藩在向清王朝献策时曾说过：“目前资夷力以助剿济运，得以纾一时之忧；将来师夷智以造炮制船，尤可期永远之利。”^④这是整个洋务运动的纲领，同样也是清政府创建江南制造局这些近代军事工业的纲领。不过，曾国藩这里所指的“永远之利”，绝不是什么国家民族和人民大众的永远之利，而只是梦想通过洋枪洋炮和洋船等所谓军事实力，使清王朝的统治得以巩固，使自己的势力得以发展罢了。当然，尽管曾国藩、李鸿章们创办江南制造局的主要动机是反动的，但这个局毕竟是旧中国第一家规模最大的近代军事工业，它制造出旧中国本国的第一艘兵轮和第一台车床，它炼制出旧中国第一磅近代火药和第一炉钢水，它造就出旧中国一大批近代技术工人和一部分工程技术人员，因而它在客观上对旧中国近代经济的发展，存在着一定的积极作用。

当时江南制造局的创建，还存在一些客观上的生产技术条件。从1842年至1865年间，外国资本主义势力，已在中国沿海通商口岸，陆续兴办了一批近代工业企业。据统计，在这段时期内，外国资

①《李文忠公全集》奏稿，第9卷，第31页。

②《左文襄公全集》奏稿，第52卷，第87页。

③孙毓棠：《中国近代工业史资料》科学出版社1957年版（以下简称《中国近代工业史资料》）第一辑上册第486页。

④《曾文正公全集》奏稿，第15卷，第14页。

本主要是英国资本,在上海、广州、福州、厦门等口岸,设立的较有规模的近代工业企业,共达32家。其中在1860年第二次鸦片战争以后设立的即达18家;设在上海的居多数,达21家;经营修造船舶业务的即达22家^①。随着这些企业的建立,一批懂得近代生产技术的欧美技术人员和近代机器设备来到了中国。这些企业的外国资本家们,在剥削中国工人的廉价劳动力的过程中,又促成了中国第一批近代技术工人的出现。仅在外国资本所办的船舶修造业中,便雇佣了中国工人约9,000人^②。当时西方国家在自然科学方面的成就,也开始被介绍入中国。如著名数学家浙江海宁人李善兰,便在咸丰同治年间,译著了不少有关几何、代数、微分、积分等数学和物理学等书籍。部分知识分子,如江苏金坛的华蘅芳、华世芳兄弟,江苏无锡的徐寿、徐建寅父子等,在中国原有的致知格物之学的基础上,吸收了西方自然科学的成就,已开始研究近代生产技术,着手试制机器轮船和新式军火,成为中国最早出现的近代科学技术人才。这些因素,也在客观上为清政府兴办江南制造局等近代军事工业企业,准备了一定的生产技术条件。

二、创建经过及生产规模

江南制造局是在上述时代背景及动机下,由曾国藩、李鸿章等经手创办起来的。

曾国藩建立近代军事工业仿造洋炮洋船的打算较早,起初曾国藩由于缺乏近代科学知识,曾把建立近代军事工业问题看得很简单,认为外洋器物“购成之后,访募覃思之士,智巧之匠,始而演习,继而试造,不过一二年,火轮船必为中外官民通行之物”^③。于

^①根据严中平等:《中国近代经济史统计资料选辑》(科学出版社1955年版,下同)第116页表13计算。

^②根据:《中国近代工业史资料》第一辑下册,第1175页。

^③《曾文正公全集》奏稿,第17卷,第6页。

是曾国藩便于1862年，在设在安徽的安庆内军械所，委托徐寿、华蘅芳等，开始用手工仿造洋炮洋船。先试制出中国第一部蒸汽发动机，接着又试制出木壳轮船“黄鹄”号，船长50余尺，每小时能行6浬。但试航结果，曾国藩认为“行驶迟钝，不甚得法”^①，只得改变办法，于1863年，选派最早留学美国熟悉欧美情况的容闳，赴美国购办“制造机器之机器”，准备运用西方资本主义国家的机器设备，正式建立近代军事工业。拨给容闳的采办经费是规银68,000两。

李鸿章率领的淮军，于1862年，借英国轮船的运送，到达了上海，直接勾结外国势力，利用洋枪洋炮，进攻太平军。李鸿章并积极仿造外洋军火，先后派江海关道丁日昌、总兵韩殿甲和英人马格里，在上海、苏州两地分设了三个洋炮局^②，雇佣中外工匠，购办造炮器具，铸造开花炮弹等军火，供应军队使用。其中以英人马格里主办的苏州洋炮局规模较大，所造军火较多。李鸿章在试造洋枪洋炮方面所获得的初步成效，清王朝颇为重视，立即从火器营派拨护军参领等官兵48名，赴李鸿章任所学习制造。李鸿章为了“效忠”清王朝，并扩大自己的军事实力，急于迅速扩大军火制造工业，认为购办机器“若托洋商回国代购，路远价重，既无把握，若请派弁兵，径赴外国机器厂讲求学习，其功效迟速与利弊轻重，尤非一言可决。不若于就近海口，访有洋人出售铁厂机器，确实查验，议价定买，可以立时兴造”^③。于是李鸿章便责成江海关道丁日昌在上海访购洋人已设铁厂的现成机器。不久，丁日昌看中了一家由美国人佛而士(T. J. Falls)设在虹口地区的旗记铁厂。这家厂是当时上海外商铁厂中的一家中型厂，原来的主要业务是修造轮船，并曾替

^① 《曾文正公全集》奏稿，第33卷，第5页。

^② 查丁日昌、韩殿甲两炮局的地址，不少书上均误为和马格里所主持的苏州洋炮局同在苏州。经我们查核结果，该两局的地址应在上海而不在苏州。

^③ 《中国近代工业史资料》第一辑上册，第272页。

中国军队订造过军火。丁日昌拟利用因贪污案革究的海关通事唐国华等集资赎罪的四万两银子,买下这家厂的全部机器设备。厂里所有之钢、铁、木材等原材料,计值银两万两,由丁日昌另行筹借。当丁日昌把收买旗记铁厂的拟议报知李鸿章后,李如获至宝,认为“此项外国铁厂机器,觅购甚难,机会尤不可失”^①,要丁日昌立即成交,并把丁日昌、韩殿甲所主办的原有两洋炮局并入,定名为“江南制造总局”,简称江南制造局^②。责成丁日昌负责督察筹划,并会同总兵韩殿甲,及素习算造的分发补用同知冯焄光,候选知县王德均,熟悉西洋军火的直隶州知州沈保靖等,一同经理该局。正式建局的时间,根据曾国藩的奏折,是同治四年五月,即公元1865年的6月^③。曾国藩派容闳向美国朴得南公司购办的机器100余台,也在这一年运达上海,由李鸿章奏请清政府,全部并入了江南制造局。这个局创立之前,虽然已有安庆内军械所(1861年)和上海、苏州三个洋炮局(1861—1863年)的创建在先,但它们只使用少量机器,尚属手工生产。金陵制造局虽属同年创立,但时间在下半年,规模也较小。因此,江南制造局是中国本国最早使用机器生产的近代军事工业,也是旧中国本国近代工业的开端。

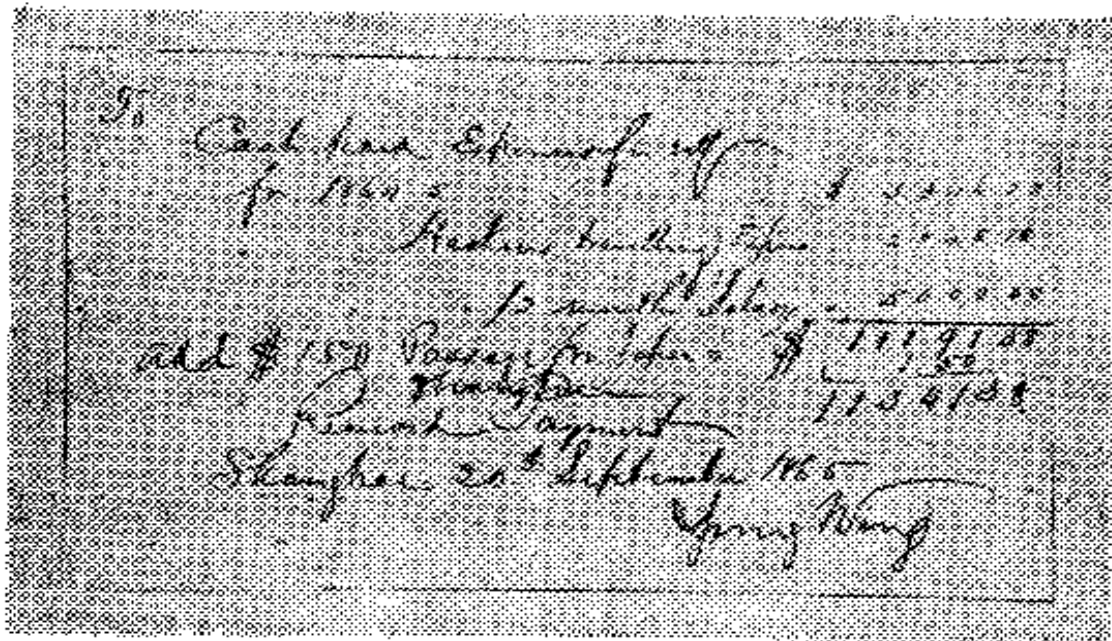
江南制造局初设时,李鸿章等即认为,“查本厂现在虹口每年房租价银六七千两,实为过费,兼之洋泾浜习俗繁华,游艺者易于失志,厂中工匠繁多,时有与洋人口角生事,均不相宜”^④,早有“择地移局”的打算。后来又因机器日增,厂地狭窄,不能安置,故积极

①《中国近代工业史资料》第一辑上册,第272页。

②据于醒民:《上海机器制造局若干史实考略》(未刊稿)的考证,局名应定为上海机器制造局,但考虑到江南制造局已成为沿袭下来的通称,故未改称。

③根据公历旧历日期对照表,同治四年有闰五月,本五月的十五日,是公历1865年6月8日。

④《中国近代工业史资料》第一辑上册,第273—274页。



译文.

1864—5年	杂项开支	\$3,346.20
1864—5年	赫斯金斯(代理人)旅行费用	2,845.18
1864—5年	12个月薪水	5,000.00
		\$ 11,191.38
	外加由日本到上海的旅费 \$150.	150.
		\$ 11,341.38

以上各款收讫

1865年9月20日,上海
容闳(签名)

准备在高昌庙建立新厂^①。另外,当时虹口一部分地区已被美国侵略者强占作租界,居住的外国人较多,制造局在该地区生产军火,外国人担心危及他们的安全,曾加以竭力反对。李鸿章等当然是唯命是听,不敢不迁。于是,该局乃于1867年夏,从虹口迁移至上海城南高昌庙镇。前面提到的海关通事唐国华,在高昌庙置有若干

^①据于醒民:《上海机器制造局若干史实考略》(未刊稿)的考证,江南制造局原虹口厂址,在今天的上海市虹口区九龙路、溧阳路沿江一带。

亩田产，已没收归公，被利用作新厂基地的一部分^①。

新建的高昌庙新厂的规模，比在虹口时期大得多，共占地70余亩，包括锅炉厂、机器厂、熟铁厂、枪厂、木工厂、铸铜铁厂等厂房，以及库房、栈房、煤房、文案房、工务厅、中外工匠宿舍等房屋，在设备和规模上，已初步具备了近代工业的雏型。后来，因清政府迫切需要大量制造军火武器，该局历年的生产规模又不断有所扩充，机器设备陆续添置，产品范围日渐扩大，人员机构逐步增加。兹将该局建立以后到1891年生产建置列成表1。

表1说明，江南制造局从创建至1891年的二十余年间，已从收买下来的一个中型铁厂，发展至拥有13个厂和1个工程处的大规模近代军事企业。高昌庙厂址所占的面积，已从原有的70余亩，扩展至400余亩。另在陈家巷设立了1个火箭分厂^②。1874年，又在龙华镇附近建立了制造分局，设立火药、枪子等厂，面积共267亩余。各厂职工人数达2,913人，房屋达1,974间，加上管理机构，全局人员共达3,592人，房屋2,579间。

该局的机器设备，也是比较齐全的。当时全局各厂有大小车床、刨床、钻床等工作母机达662台。在动力方面，全局各厂有大小蒸汽动力机共361台，总马力达4,521匹；大小汽炉共31座，总马力达6,136匹。

另外，江南制造局还附设有广方言馆、工艺学堂、翻译馆、炮队营和巡警营等各种附属机构。

总之，在清政府积极发展军火生产的要求下，江南制造局的生产规模，发展得相当庞大。当时代表外国侵略势力的《北华捷报》，即曾于1893年6月9日的记载中惊奇地指出：“真没有预料到它（指初期的江南制造局）后来在历任两江总督的培植下，竟会发展成为

^①根据《东方杂志》第11卷第5号（1914年11月1日出版）第46页，甘作霖：《江南制造局之简史》（上）。

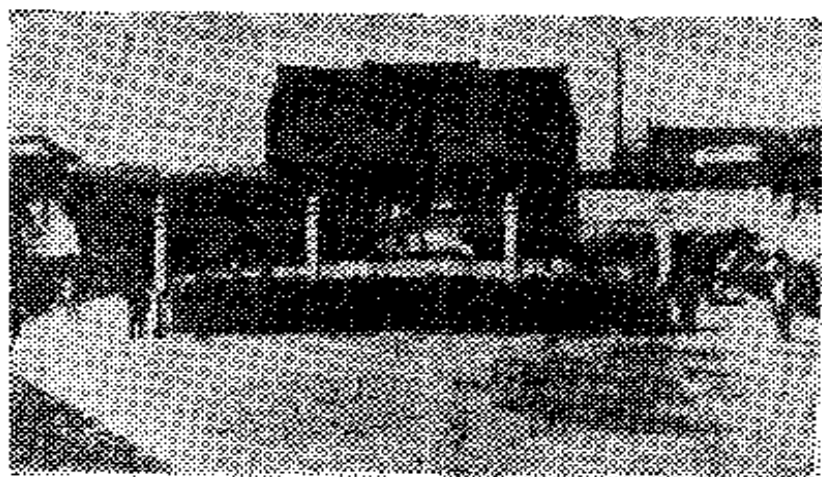
^②火箭是当时的一种长形炮弹，和现代的新式火箭是两回事。

表1

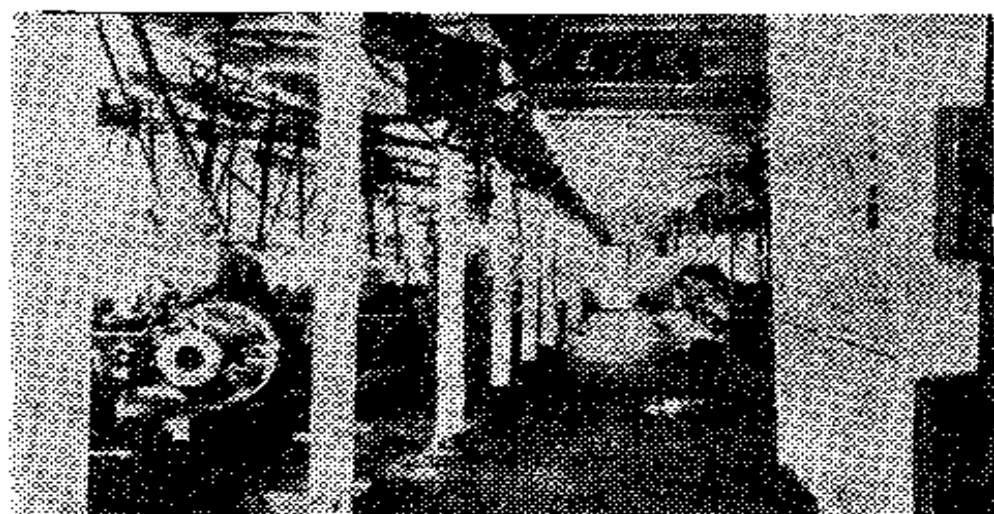
江南制造局历年生产建置表
(1867—1891年)

设 立 年 份	厂名	主要制造	职工 人数	厂房 间数
1867	机器厂	大小兵轮汽机, 本局汽机机器, 船坞、抽水、码头、挖泥、起重机件, 添配南北洋鱼雷兵轮机件等。	327	81
1867	木工厂	各厂机器木模, 轮船机器木模, 各项军火木箱, 各厂应用木件等。	43	25
1867	铸铜 铁厂	翻砂, 造模, 熔铸铜铁。	59	49
1867	熟铁厂	各厂船应用熟铁器具。	84	26
1867	轮船厂	南北洋兵轮, 本省小号官轮, 广艇, 炮船, 驳船, 船坞, 机器木座, 炮架, 水闸, 桥梁, 码头等。	186	98(另船 坞1座)
1867	锅炉厂	南北洋兵轮锅炉, 添配蚊雷船锅炉机件, 添配机器零件, 屋梁铁架等。	110	46
1867	枪厂	前膛来福兵枪, 林明敦边针枪, 林明敦中针枪, 黎意兵枪, 快利新枪等。	415	225
1867	工程处	修建房屋、道路、桥梁、沟渠等。	92	10
1869	炮厂	九磅子前膛炮, 阿姆斯特脱郎 800 磅大炮, 又100磅至380磅大炮, 又20磅至40磅弹快炮等。	310	403
1874	火药厂	黑药, 栗色药(1890年)无烟药(1893年)	156	273
1875	枪子厂	各种枪子。	488	243
1879	炮弹厂	各种炮弹。	294	134
1881	水雷厂	水雷, 铜引, 拉火等。	74	29
1891	炼钢厂	枪枝钢料, 小炮料, 快炮料, 汽炉板, 机件料等。	275	332

资料来源: 魏允恭:《江南制造局记》上海文宝书局石印版(以下简称《江南制造局记》)第2卷, 第3—11页。



总局大门



机器正厂一角

今天这样一座庞大的机器制造局。”另一个外国人也于1898年对江南制造局作了如下的描述：“制造局系在两江总督管辖之下，局中有很多现代的机器以及各种材料。局厂建得很好，制造工作整齐完善。如果管理得好，多增些经费，它足可以供应大清帝国全国海陆军以军用物品。”^①

第二节 生产与技术的发展及其局限性

具有相当庞大生产规模的江南制造局，在中日甲午战争之前，

^①《中国近代工业史资料》第一辑上册第282页。

生产与技术曾获得一定程度的发展，但由于企业是在反动腐朽的清政府控制之下，因而这一发展，又不能不带上很大的局限性。

一、只能用于镇压人民的军火生产

清政府创建江南制造局的主要动机，既然是为了镇压人民群众的革命运动，因此，制造洋枪洋炮等军火，便成为江南制造局的主要生产任务。制造局开办初期，李鸿章就很明确地规定它的任务是：“仍以制造枪炮，借充军用为主”；对修造轮船的任务，则认为“此事体大物博，毫厘千里，未能絮长较短，目前尚未轻议兴办，如有余力，试造一二，以考验工匠之技艺”^①。曾国藩在“新造轮船折”中也说：“开局之初，军事孔亟，李鸿章飭令先造枪炮两项，以应急需。”^②局所属的13个生产工厂，除轮船、锅炉两厂是专门造船外，其余各厂，都是直接间接制造枪炮、水雷等军火。该局从1867年至1894年间，所生产的主要军火数量是：^③

1、各种枪支	51,285支	4、铜引	4,411,023支
2、各种炮	585尊	5、炮弹	1,201,894个
3、各种水雷	563具		

军火供应的范围遍及全国，共达七八十个单位，主要有以下五个方面：（一）供应南洋系统的军队及各军械所，包括南洋大臣直属部队、苏抚标护军营、督标亲兵营、吴淞外海水师、太湖水师、苏州内军械所、苏州军装局、江宁内外军械所、长江水师军火局、吴淞水雷局等20余个单位。（二）供应北洋系统的军队及各军械所，包括北洋大臣直属部队、神机营、武威军、山海关行营、天津军械所、海防军械所等近10个单位。（三）供应各地的炮台，包括江阴、象山、焦山、都天庙、吴淞、下关、湖口、川沙、威海卫等10余处炮台。

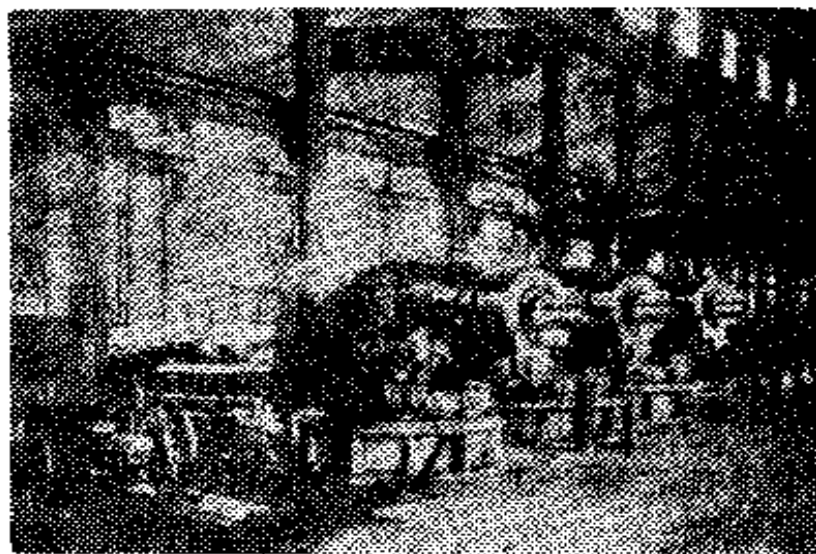
①《中国近代工业史资料》第一辑上册，第273页。

②同上书，第277页。

③根据《江南制造局记》第3卷制造表计算。

(四)供应各军舰,包括湖州、惠吉、操江、测海、威靖、海安、驭远、靖远、飞霆、策电等20艘军舰,还供应一部分军火给铁壳船和磁快船。

(五)向全国其他各行省供应军火,包括湖广总督、两广总督、闽浙总督、云贵总督等所辖地区。当时江南制造局的军火生产和供应,是清政府所办近代军事工业中范围最大的单位。因此,清政府对江南制造局也十分重视。制造局的督办,照例由历任两江总督,后一时期还加上直隶总督兼任。该局的总办,一般由上海道台兼任,大都属于湘淮两军的亲信要员。该局的领导权始终主要由历任两江总督直接掌握,是两江总督直辖下的重要事业。李鸿章也把江南制造局看成是他的淮军的命运所系,不肯轻易放手。当时的外国侵略者,在侵华战争中亦曾把江南制造局当作重要的军事攻击目标。如在中法战争中,法国侵略军即曾以兵船窜扰吴淞口,声言攻击高昌庙的江南制造局。



炮
厂
炮
房

但是,江南制造局的军火生产,如果从洋务派头子所标榜的“御侮”和“自强”的目的来衡量,亦即从当时整个国防需要来衡量,那末,无论就数量和质量来说,都是远不能达到要求的。从数量来说,上列在28年时间内所生产的主要军火总量还是很少的。各种枪支的每年平均产量还不到2,000支;各种炮的每年平均产量也只近

21尊。根据该局总办刘麒祥于1895年5月致张之洞的电报估计,当时生产军火的能力是:“查职局造各项军火,每岁除礼拜与年节放假,只可按三百天工作计,小口快枪每年造成一千五百杆,计每日五杆,每月百五十杆。专造四十磅子快炮,每年可造成十二尊,约每月一尊。专造百磅子快炮,每年可造六尊。若大小各种并造,则难计成数。快枪弹每日可造成五千颗,栗药每日出八百磅,无烟枪炮药每日共可出四百磅。”^①这就是江南制造局在中日甲午战争前后的军火生产能力。在这里我们对清政府生产军火的反动动机,姑置不论,仅就生产能力而言,那末,清政府兴办了30年之久,耗费白银1,000万两以上的人民血汗,号称当时中国最大的兵工厂,生产主要军火的能力,还是十分微小的。当时清政府军队的总数达80余万,江南制造局生产军火的能力这样微小,显然是不相称的。因此连张之洞也表示不满说:“上海局虽较大,惟所造枪弹、炮弹、水雷、火药及修理轮船,门类颇多而不专一,并无专造快枪之机器,故每一月出枪不过百余支,亦无陆路过山快炮之机器。至大炮则一年或出一尊两尊不等。”^②

就产品质量来说,问题更多。江南制造局所造的军火,式样陈旧,效率不高,远远落在当时欧美各国的后面。例如洋枪的式样,在1860年以后,欧美各国早已盛行后膛枪,代替了前膛枪。而江南制造局在1874年以前,还是以制造前膛枪为主。1871年以后,才开始试造林明敦式后膛枪,从1874年至1900年间,便一直以制造林明敦中针兵枪为主,1883年起,才少量试造毛瑟后膛枪、必利洋步枪及黎意枪等较新枪式。这一林明敦枪式,实际上是欧美各国后膛枪的早期式样,人家早已废弃不用,连曾国藩都认为“式样既旧,又有走火之弊”^③,各营都不肯领用,以致堆存了一万数千支,只得勉强添

①《中国近代工业史资料》第一辑,上册,第297页。

②《中国近代工业史资料》第一辑,上册,第297页。

③《江南制造局记》第3卷第66页。

配活盖,加以改造,作为各营平时操练打靶之用。1891年以后,才停造林明敦枪,改造黎意新枪和快利新枪,而这一枪式又早已过时,不得不再改造小口径毛瑟枪,把库存的快利新枪两千余支全部报废了。仿造洋炮的情况也好不了多少。据《东方杂志》译载一位曾服务于江南制造局的外人所述:“方四十年前(约1870年左右),该局所造之炮,殊极简陋,大致以生铜炮为多。当时外国军舰每逢典礼须鸣炮致敬,则用生铜炮。该局乃以此为成绩品,其无裨实用,固不待言。”^①可见江南制造局早期的造炮式样,原来是仿照人家的礼炮,这简直是笑话。1893年以前,该局一直在制造早已过时的阿姆斯脱郎铁箍钢管前膛大炮,1893年6月,才制成两尊后膛快炮试放。这些炮的式样,诚如《薛福成日记》所说,“外洋均已停造”^②。用这些炮所装备起来的炮台及兵船,其效果可想而知。张之洞于1895年的“整顿南洋炮台兵轮片”里,即曾感慨地说:“再臣去冬亲阅海口沿江各炮台,大率皆疏谬无法,实出意料之外。……各台洋炮多系旧式前膛,或间有后膛者,亦甚小甚旧,种类尤什。其大炮皆系上海制造局自造者。在沪局能造大炮,固已甚属难得;然中国工匠不熟。试造之炮,炮身不长,机器不灵,施放过迟,一点钟止能放七八炮。徒贪弹重药多之力,殊少及远放捷之功。若外洋克虜伯二十一生、二十四生等巨炮,并无一尊。不特无十年以内之新式长炮,即旧式后膛大炮亦且无有。”^③

因此,江南制造局所造出来的数量既少质量又差的军火,不可能满足巩固国防的需要,也谈不上什么“御侮”和“自强”。事实上,江南制造局所生产的军火,只能用来吓唬一下赤手空拳、手无寸铁的人民群众,对付一下使用着原始武器的农民起义军。好在这正是清朝官僚们创办江南制造局制造军火的主要目的。李鸿章便很干

①《东方杂志》第11卷,第5号(1914年11月1日出版),第46页。

②《中国近代工业史资料》第一辑上册,第301页。

③《中国近代工业史资料》第一辑上册,第303页。

脆地说：“发、捻、苗、回诸贼，皆内地百姓，虽有勇锐坚忍之气，而器械不及官军之精备，可以剿抚兼施，若外洋本为敌国，专以兵力强弱角胜，彼之军械强于我，技艺精于我，即暂胜终必败。”^①正因为这样，李鸿章们才对江南制造局制造军火的“成绩”，自我陶醉地十分满意，还替该局向清廷吹嘘请奖说：“上海机器局为各省制造最大之厂，该局员等苦思力索，不惮繁难，奋勉图功，竟能于数年之间，创造新式枪炮，与西洋最精之器无异，为中国向来所未有。”^②在这里李鸿章所满意的不是别的，正是满意江南制造局所造的军火，为他屠杀了无数的起义农民，帮助他染红了顶子，增加了封建实力罢了。

二、中途停顿了的轮船制造业务

江南制造局收买下来的美商旗记铁厂，原来的业务是以修造轮船为主。但该局开办的头两年，忙于制造枪炮，顾不到造船。1867年迁移至高吕庙新址后，由曾国藩于1868年奏请在拨留洋税二成中，以一成专为造轮船之用，才算有了专款，着手准备造船，建立了轮船厂，开辟了第一号泥船坞，坞身长325英尺。加上机器厂可以制造船用机器，锅炉厂可以制造船用锅炉，具备了初步造船的设备能力。

1868年8月，江南制造局制造的第一艘轮船，也是旧中国自行机器制造的第一艘轮船正式下水了。这艘船曾国藩先命名为“恬吉”，后来又改名“惠吉”。该船宽27尺2寸，长185尺，吃水8尺有零^③，马力392匹，载重600吨。该船造成之日，曾在黄浦江试航，颇为轰动，当时上海教会所办的《教会新报》，曾有以下一段记载：

“惟我中国设立制造局四处，乃上海、金陵、武昌、福州也。

①《李文忠公全集》奏稿，第24卷，第13页。

②《李文忠公全集》奏稿，第77卷，第3页。

③这里的尺是指的中国尺，下同。

……上海一局最久，而昨日新造轮船，亦为始成。于七月初一、二日，未用铁机，全系木料，先行下水。时于七月二十九日^①，轮船造作完全，即驶入浦。船中有上海应道宪，局中总办，管理轮船委员，经造西国人，俱在上。其管理新轮之西人，系管铁皮轮船船主。管理机器煤火西人名罗勒士。船上插有一面新艳黄色龙旗。由高昌庙十点零三分时开行，至英美两公馆之中，相近陆家嘴角，时十点钟零廿三分。铁皮与天平轮船，各放三炮，以作庆贺之意。顺便驶至吴淞关口抛锚。一路之间适逢逆潮，计由陆家嘴角到吴淞，不过一点钟零二分时候。吴淞岸开炮庆贺。应观察各员登岸，其未登岸者即将轮船开往大洋，计一点钟时，开至大洋一海岛处，约二百一十三里之遥，风逆浪大，船行甚稳。按一点钟可行三十六里。于本月初一日早六点钟零二十分，由海岛开回，途中停泊十五分时候，至吴淞十二点钟零五分，按一点钟已行三十七里。至上海正一点钟，到高昌庙码头二点钟零二十分。……上海军民无不欣喜。……而先有轮船数只皆系买之西人，兹此船乃本国始初自造也。”^②

这艘船的船身还是木质，锅炉和船壳是制造局自造，机器则购买外国的旧机器改用，式样也很老，还是明轮^③，马力和吨位都不大，但由于是中国自制的第一艘机器轮船，很自然地引起了各方面的重视。当时在两江总督任内的曾国藩，也抓住了这一机会大加渲染，亲自命名，亲自在南京登舟试航，还向清王朝递上了“新造轮船”的专折。

^①该年旧历的7月1日为公历的8月18日，7月29日为公历的9月15日。

^②《教会新报》1868年10月10日，第1卷6号，第24页。

^③当时的轮船式样有明轮暗轮之分：明轮式样较老，吃水浅而行速，但容易倾覆；暗轮式样较新，行驶稍缓，但入水较深，船身较稳，外国轮船已多为暗轮。

第一艘兵轮“惠吉”号造成后，接着便陆续造成了“操江”、“测海”、“威靖”、“海安”、“驭远”等8艘兵轮。这些兵轮每一艘下水，都同样引起了上海各界人士的注意。其中较大吨位的第6号“驭远”轮的下水情况，尤为热烈。1873年11月5日的申报，对该轮下水典礼，曾作如下记述：

“昨日制造局六号轮船落水，阖城官绅以及士女往观者不下万人云。局中工匠艺精业熟，较之去岁五号轮入水更为妥贴，真有驾轻就熟、从容不迫、好整以暇之妙，故入水时水不扬波，附近小舟均无碰撞之势。岸上观者如云，工匠似火，亦未伤损一人。闻从前数船入水时，船旁撑木有碰伤工匠者，岸侧小舟因激成波澜互相击动，甚至有掀翻河内，激赴岸上者。日昨均无其事。以舟高数丈、数十丈之轮船落水，比长安拖坝之小舟尚觉平稳暇逸，亦可谓技精入神矣。”^①

这些兵轮的制造年份及长宽度等情况，有如表2：

表2 江南制造局制造轮船表

年份	船名	长度 (尺)	宽度 (尺)	马力 (匹)	受重 (吨)
1868	惠吉	185	27.2	392	600
1869	操江	180	27.8	425	640
1869	测海	175	28.0	431	600
1870	威靖	205	30.6	605	1,000
1873	海安	300	42.0	1,800	2,800
1875	驭远	300	42.0	1,800	2,800
1876	金甌(铁甲船)	105	20.0	200	—
1885	保民(铁甲船)	225.3	36.0	1,900	—

资料来源：《江南制造局记》第3卷，第55页。

^①《中国近代工业史资料》第一辑上册，第290页。

此外，还制造了7艘小型船只，其中5艘是双暗轮小铁壳船，一艘是大夹板船，另一艘是轮机小舢舨船。

这一时期修理的船只很少，根据《江南制造局记》的记载，共只修理了“南琛”、“南瑞”、“寰泰”、“镜清”等11艘。

整个江南制造局时期所造的大小兵轮，一共只有以上15艘，数量很少。由于处在试造初期，技术不精，因而开始造成的几艘兵轮，大都吨位很小，式样陈旧，战斗力很差，只能在沿江沿海巡逻“防盗”，或参加运输，供封建官僚头子们往来摆阔，同样谈不上“巩固海防”和“抵御外侮”。这一点李鸿章们也是心里有数的。李鸿章在给清廷的一个奏折中曾说：“大抵西洋商船，只可运载兵粮辎重，其兵轮则分数等，其小者口根驳，轮面置炮数尊，用以哨探巡防。今闽厂所制万年青、伏波、安澜等船，沪局所造惠吉、操江、测海等船，大小尺寸虽稍异，总之不离乎根驳式样。”^①当时外国侵略者对这些兵轮的作用也十分轻视。《北华捷报》1873年6月7日的评论，便很露骨地说：“为要建立海军，足以在海洋上与别国争强媲美，清政府已修造并装配了一些小型的炮舰，交给中国人管驾……然而，其结果则这些小船只能供沿海岸巡缉之用；太平年月无用，战争起时是废物。”^②

但是，江南制造局稍后制造的“海安”、“驭远”等轮，无论在制造技术、载重吨位及火力配备等方面，比起初造的几艘都有较显著的进步。“海安”、“驭远”两轮，各载重2,800吨，马力达1,800匹，装炮26尊，可容纳水兵500名。式样亦较新，船壳、锅炉及轮机，均系厂内自造。连李鸿章自己也承认两轮“在国外为二等，在内地为巨擘”^③。当时上海的英国领事，在陪同一个英国提督，于1872年参观了“海安”轮以后也说：“这兵轮的各部分，除了螺轮和曲拐之外，都

①《江南制造局记》第3卷，第61页。

②《中国近代工业史资料》第一辑上册，第289页。

③同上书，第290页。

是局中自己所制造。提督发现几个技术上的缺点，但大体上认为它应算是修造得很好的船只。”^①所可惜的，正在制造局的造船技术日渐熟练的时候，制造轮船的业务，却中途停顿下来。1875年“驭远”轮造成后，只造了几艘小船。从1877年至1884年间，一艘船也未造。只在1885年造了一艘“保民”钢板船。从此以后，清政府即干脆下令该局停造轮船，专门修理南北洋各省兵轮船只。后来甚至连一部分制造小型铁甲船和兵舰的修理业务也宁可委托上海耶松、祥生等外商船厂办理而不交给江南制造局。光绪二十五年（1899年）3月11日的《新闻报》曾登载过一条消息，说是当时南洋大臣刘坤一曾飭令制造局仿照“保民”铁甲船式样，再造兵轮一艘，但并未成为事实。直到1905年船坞实行商务化为止，制造局的造船业务迄未恢复。

江南制造局的造船业务为什么会在中途长期停顿下来呢？表面的原因是经费困难；根本的原因是洋务派头子依赖外国的思想在作怪。

江南制造局开办初期的经常费来源，制造军火是由军需项下拨用，制造轮船是由酌留的二成洋税中拨用半数，每年约规银25万两左右，各有专款，经费比较充裕。1869年起，因“军务肃清，军需无款可拨”，制造军火费用，也在洋税项下一并开支。虽经奏准把二成洋税全部留局应用，每年有规银50万两左右的收入，但由于生产规模不断扩充，开支日益增加，连新造兵轮的经常费开支也包括在内，每造一艘小型兵轮，每月的经常费就得增银2,000多两。加上洋税收入又不固定，时多时少。因此，制造局的经费日益不足，制造军火和制造轮船势难兼顾。当时任两江总督的沈葆楨，曾于1879年提到制造局的经济情况说：“……近日关税绌则二成亦从而绌，供应制造，不敷本巨，采办物价，积欠尚多，造船早已议停，而养船

^①《中国近代工业史资料》第一辑上册，第288—289页。

修船，断无可省。”^①1880年前后，清政府的整个财政情况，正越来越困难。维护封建统治的80余万军队，每年消耗的饷银超过5,000万两；社会经济状况，又是百孔千疮，日益衰落；加上当权的慈禧太后为了满足个人的享受，竟将海防巨款移作颐和园的建筑费用。在这样情况下，清政府当然没有余力再增加制造局的经费，只能停造轮船专造军火。1882年，两江总督刘坤一，在“复陈海防事宜折”里，便很干脆地拒绝要江南制造局再制造轮船，说是“查该局现在制造枪炮弹药，业必专而始精，不必再造铁甲船，致糜工费”^②。

但是，经费困难，还只是中途停造轮船的表面原因。洋务派头子李鸿章们对外国侵略者的依赖日益加深，根本放弃自造轮船的打算，决心向外国大量购买军舰，才是中途停造轮船的根本原因。当时清政府的财政虽很困难，但由于情势所迫，总理衙门于1875年即奏请清廷批准，每年从各省厘金项下专拨银200万两，分解南北洋海防大臣李鸿章、沈葆楨，作为海防专款。这笔款数目不小，如果决心自造轮船，是有款可拨的。问题在于李鸿章们已决心放弃自造轮船的打算，故把这笔款子用于向外国购买军舰去了。洋务派头子李鸿章们，开始对自造轮船的计划，还不肯轻易放弃，当1876年清廷把有人主张停造轮船的奏折交付李鸿章等复议时，李鸿章即奏复“制造轮船未可裁撤”。后来，由于洋务派对外国侵略者的依赖愈来愈深；外国侵略者为了兜销生意，又加大回扣佣金，以引诱经办的洋务派官僚，如出使德国的李凤苞，在经办“定远”“镇远”两铁甲舰时，竟从价银300万两中，抽取二成折扣，侵吞60万两之巨^③；加上李鸿章又急于建立所谓“命根子”的北洋海军等等原因；于是，李鸿章一变初衷，放弃自造打算，决心向外国大量购买军舰。首先在总税务使英人赫德的劝诱下，于1879年，向英国阿摩士庄厂先后购

①《中国近代工业史资料》第一辑上册，第318页。

②同上书，第291页。

③根据《清光绪朝中法交涉史料》第18卷第24页。

买了“龙骧”、“虎威”、“飞霆”、“策电”、“镇东”、“镇西”、“镇南”、“镇北”等8艘蚊子船^①。1881年,李鸿章即奏请清廷饬令停造轮船,原有设备作修船使用。1882年以后,又连续向英、德两国定购大中型铁甲舰和巡洋舰多艘,其中向德国吴尔铿厂定购的“定远”“镇远”两大型铁甲舰,原定价300万两,至配备齐全共花银400数十万两的巨大代价。当1888年北洋海军舰队正式宣布建成的时候,所拥有的22艘军舰中,购自德国的包括4艘主力舰和1艘巡洋舰,购自英国的包括12艘巡洋舰和炮舰,两共占17艘之多。本国福州船政局和江南制造局所造的仅占5艘,其中的4艘还是早期所造的小型辅助舰。

李鸿章们曾经借口本国所造的轮船,质量差,式样旧,成本高,时间长等等,因而不得不向外国定购,把停止自造轮船说成完全是技术上的问题。事实究竟怎样呢?的确,近代造船工业,是一门综合性很强的工业,需要多种近代工业部门的配合。当时中国近代造船工业的基础是十分薄弱的,洋务派官僚在经营管理上又十分封建腐败,加上对外国侵略者的严重依赖,因此,开始时期制成的轮船,制造技术上存在种种困难和缺点,是一个必经的过程。如果洋务派能够采取独立自主迎头赶上的方针,这些困难和缺点,并不是不可以逐步克服的。连李鸿章自己也曾说过:“今欲我数年创造之船,遽敌彼百数十年精益求精之船,不待智者而知其不逮。然就已成者而益求精进,未必其终不逮也。”^②事实上,江南制造局稍后造成的几艘船,如上所说已在各方面较前有所进步。另一专业造船的福州船政局,生产技术上也同样在逐步提高。该局于1874年后,即全部辞退外籍技术人员,培养出一批能初步担任设计和制造的本国工程技术人员,先后造出“寰泰”“龙威”等质量较高的轮舰。当时负责全局工程处的魏瀚,于三次赴英、德、法等国考察造船技术,并对李

^①蚊子船是一种防守海港用的浅水炮舰。

^②《江南制造局记》第三卷第62页。

鸿章在国外订购的“经远”“致远”等船只进行实地研究以后，曾于1887年建议清廷由闽厂自行仿造，造价可比外国订购减低百分之二十左右，还可以节省驾驶回国的保险运输各费^①。至于造船时间快慢问题，当时向国外订购一艘大中型的新船，一般需时两年左右，比国内自造也快不了多少。更值得注意的是，外国侵略者根本无诚意帮助中国进行海军建设，加上又要拿出大量的佣金贿赂洋务派经办官僚，因此，外国船厂代洋务派所造的船舰，大都偷工减料，敷衍塞责，不合规格，质量很差。例如向英国买回的一批蚊子船，全部是用破旧机器和旧钢材拼凑起来，经常损坏，年需两修，速度又慢，炮重船轻，放炮迟钝，根本不能参加战斗^②。又例如，向德国订购的大型铁甲舰“定远”号，原限期在1882年7月完工，即因偷工减料被验收人员发现，不得不重加修换，延期至1883年春才交船。再例如向德国订购的“济远”号巡洋舰，英国阿摩士庄厂技师槐特，便曾指出它制造技术上的多种缺点，如说：“锅炉舱长约占船身三分之一，若于其下面薄铁板处打一孔，水即入之，或至全船沉没，近时战船无此造法。”又说：“炮台上所用厚重之直甲片既多，有上重下轻之势；且战船有时须加猛火力，赶紧速行，彼时易遭覆没，即寻常行驶，亦难平稳。”^③上述事实，说明李鸿章们借口技术上的困难，作为停止自造轮船的理由是很不充分的，主要的原因还是他们一贯崇拜外国依赖外国的思想在作怪。

李鸿章停止自造轮船专向外国购买的这一措施，曾遭到当时清政府另一部分封建官僚的反对。例如历任两江总督的刘坤一，便对这一措施反对甚力。刘坤一在1881年致福州船政大臣黎召民的信中说：“至于购买铁甲船，合肥（按即李鸿章）之意甚决；而都门议论，皆谓仅一二号，于时无补，而糜款已至二三百万之多，盍不先以

^① 详见：《洋务运动》第5卷第348页。

^② 参阅牟安世：《洋务运动》第138—139页。

^③ 薛福成：《出使英法比四国日记》1892年版第3卷，第22页。

此项添造木壳兵轮，以资分布云云。”①1896年，刘坤一又在“整顿船政铁政片”中指出：“……各省需用轮船，多向外洋订购，中国船政局每欲承揽一二只而不可得。以中国特设之船政局，不能造中国之船，中国各省需用之船，不由中国船政局制造，实属不成事体。……其实前在外洋定购之‘南琛’、‘南瑞’等船，均不如福州船政局所造之‘开济’‘寰泰’‘镜清’，及上海制造局所造之‘保民’等船，此臣在南洋所目击者，则亦何必舍己求人，舍近图远？”②这一批评，是大体上反映了客观情况的。李鸿章们采取上述措施的恶果是：花了巨大代价，靠向外国购买船炮所建立起来的北洋海军，既在中日甲午战争中遭到全军覆没的命运；而花了大量人民血汗，自己一手建立起来的近代造船事业，又亲自加以摧残，以致中途停顿，坐令初具规模的造船设备和技术力量，白白荒废了二三十年，造成了很大的浪费。

三、自制机器、自炼钢铁和自造火药

江南制造局除了制造军火和轮船外，还制造了一部分机器，并设有炼钢厂和火药厂，自炼钢铁和自造火药，借以自行补充一部分机器设备，自行解决一部分原材料的供应。

一般造船工厂，因为要修造船用机器及锅炉，大都具有制造各种机器的设备和能力。江南制造局收买下的旗记铁厂，原来便兼营修造一般机器。容闳从美国购买回来的机器，便是制造机器的一般工作母机，而不是专造枪炮的机器。因此，江南制造局的机器设备，原来即具备着制造机器的很大潜力，历年来也确实制造了不少机器。兹将该局从1867年至1904年间制造的各种机器列成表3。

从表3中可以看到，江南制造局在三十七年的时间内，自己制

①转引自《洋务运动》第5卷，第491页。

②转引自《中国近代工业史资料》第一辑上册，第424页。

表3 江南制造局自造机器一览表(1867—1904年)

机器名称	数量	机器名称	数量
车床	138台	绞汽门马力机	1台
刨床	47台	造皮带机	4台
钻床	55台	压铅条机	1台
开齿机	8台	汽炉机	32台
卷铁板机	5台	铁枪靶	15具
滚炮弹机	3台	磨刀机	2台
汽锤	4台	磨枪头炮子机	4台
印锤机	4台	压磨机	3台
大锤机	3台	汽炉	15座
砂轮机	10台	碾炭机	2台
磨石机	16台	锯钢机	1台
挖运泥船	2只	炼钢炉	9只
绞螺丝机	3台	装铜帽机	4台
剪刀挖眼机	3台	水力压机	1台
翻砂机	28台	造铜引机	1台
造炮子泥心机	3台	敲铁机	2台
锯床	9台	压枪子铜壳机	5台
舂药引机	4台	光枪子铜壳机	10台
起重机	84台	剪药机	8台
筛砂机	5台	汽缸	1只
试铁刀机	2台	试煤机	1台
造枪准机	5台	发电机	1台
剪铁机	4台	压书机	1台
轧钢机	5台	化铁炉	2只
抽水机	77台	化铁地缸	1只
造枪子机	15台	烘砂炉	1只
拌药机	10台	机器零件及工具	1,105,219件
碾药机	12台		

资料来源：《江南制造局记》第3卷，第2—52页。

造了相当数量的机器,其中主要的有车床、刨床、钻床、锯床等工作母机共249台,起重机84台,抽水机77台,汽炉机器32台,汽炉15座,各种机器零件1,105,219件。机器的品种很杂,范围也颇广。这些机器的制造,是和全局生产规模的扩充有密切关系的。如在1867—1876的开始十年间,配合生产规模的扩充,较多地制造了各种工作母机,其中车、刨、钻、锯各机床共计168台,占机床总数的三分之二。1890年前后,又配合炼钢厂及无烟火药厂的设立,制造了不少炼钢轧钢和制造火药的设备。这些机器及零件,在全局机器设备的增加上,起了重要作用。例如车床、刨床等工作母机的数量,即占全局运用总数的三分之一以上。同时,有一部分机器设备,是为后建的军事工厂制造的。如在制造局建立初期,清廷即饬令李鸿章,“以天津拱卫京畿,宜就厂中机器仿造一分,以备运津,俾京营员弁就近学习,以固根本。”^①后来造成运津的这一部分机器,便为崇厚创造天津机器局时所运用。这说明了江南制造局制造机器的生产潜力是颇大的。但是,由于清朝封建官僚们,把江南制造局的生产,限制在制造军火和轮船范围内,根本没有考虑到推广机器以促进中国工农业生产的近代化,因此,江南制造局所生产的机器,只是局部供应了扩大军火工业的需要,生产潜力远没有发挥,容闳的“机器母厂”的要求也远未达到。

江南制造局于1890年筹设的炼钢厂,是旧中国近代炼钢工业的首创^②。筹设炼钢厂的主要目的,是企图解决军火生产所需的钢料。该局总办刘麒祥在“购机器试炼钢料”的报告中曾说:“窃照职局仿造钢铁大炮并后膛兵枪,其机器等件,虽不能谓之全备,然就所有者权宜办理,已可将就敷用。惟造炮所需之钢料、钢弹,造枪所需之钢管,必须购自外洋,其价值运费已不合算。且平时购运

^①《中国近代工业史资料》第一辑上册,第273页。

^②1886年创办的贵州青谿铁厂,至1890年仅开始开炉炼铁,还没有炼钢设备。汉阳铁厂开始炼钢,也在1893年以后。

往来,虽尚称便,诚恐一旦海上有事,海程梗阻,则轮船不能抵埠,而内地又无法采买,势必停工待料,贻误军需,关系实非浅鲜。职道等再四筹维,似非自行炼造不可。”^①于是,先向英国购办炼钢及卷枪筒的机器、炉座各一副,试办起炼钢厂来。开始每天只能出钢3吨,枪管100枝,后又添购15吨炼钢炉一副,每天能出钢近20吨。炼钢厂历年的钢产量如表4:

表4 江南制造局炼钢厂的钢产量
(1891—1904年)

年 份	产 量(吨)	年 份	产 量(吨)
1891	10	1898	747
1892	63	1899	874
1893	37	1900	564
1894	342	1901	387
1895	321	1902	637
1896	349	1903	1569
1897	2059	1904	316
		共 计	8075

资料来源:根据《江南制造局记》第10卷第18页的资料折算。

表4说明,江南制造局在十四年间,共产钢材8,075吨,平均每年生产量仅576吨,少得可怜,产量最高的1897年,也只有两千余吨,连每天二十吨的产钢能力也远未全部发挥。钢材的品种,有方钢、元钢、扁钢、船用钢板、包角钢、钢皮、枪筒钢、炮筒钢等多种。所产钢的质量,还能符合标准,每炉钢都经过一定的检验手续。1892年曾将所产之钢条等样品送金陵机器局及天津机器局化验试用。金陵机器局曾加以“逐条详细试验,先按洋法用机试其拔力之

^①《江南制造局记》第2卷,第35页。

数,及伸力、凹凸力各数,均与沪局原试之数相符。又用药水化分试其所含铁质、炭质、锰质、矽质各分数,亦与外洋钢质之数相同。次又下炉烧至白热,取出锤打,性能粘合无隙,伸长曲屈,绝无疵病,其质性之坚而且韧,实与外洋造炮之钢相埒,洵称精良适用”。天津机器局化验结果也同样认为“其钢极佳,体细密,纹理匀净,毫无砒硫磷等迹,最为上等之钢。惟长方钢板一种,纹理稍有未匀”。因此,金陵机器局当即表示“拟俟该局炼有成数,嗣后职局所用后膛枪炮各钢坯,即可改托沪局再炼运来应用,免向外洋购买”^①。但初期所产钢材,为数不多,大部分留局自用,小部分供应其他军事工厂。后来产量增加,自用有余,便以一部分供应上海市场。

1904年,该局总办赵滨彦,曾在报告中提到炼钢厂当时的产销情况说:“查钢料为用最广,沪局创办已久,出钢日多,除本局自用外,商厂购办,纷至沓来。盖上海地方,机厂林立,独无炼钢之厂。从前均向外洋购买,自制造局创办炼钢后,沪上商厂,同声称便。制造局亦藉此收回工料,以资周转,此开利源之一大端也。局中各厂礼拜日一律停工,该厂工作较繁,昼则预备本局所需,夜则兼为商厂制造,再赶不及,则于礼拜日照常工作,以便刻期交货,取信洋商。是炼钢一厂,非特不能议减,尚须设法扩充。从前该厂曾议推广,于旧厂后添建新厂,锅炉房屋,均已齐全,尚未开炼。若再能添炼罐钢,与西门马丁,分厂齐举,则官商各厂,消用尤广,本局收回利益尤多。”^②可见当时上海还没有炼钢厂,制造局所产钢材,颇受市场欢迎,有利可图,曾刺激制造局加紧生产,并准备添建新厂,增加新品种,扩大产销。

炼钢原料,除搜集一部分废钢屑用外,所需生铁矿石等,开始全部向国外采购,后来由湖南湘乡等地供应一部分。每年先只需要

^①以上三段引文均见《江南制造局记》第三卷,第71—72页。

^②《江南制造局移设芜湖各奏稿》(清光绪29年10月石印版,下同)第80—81页。

生铁、矿石各800吨，后增加至生铁、矿石各3,000吨。供应方式是，先由局派员赴产地采购，自行运沪，后即由局同产地矿户订立合同，按量定购，由矿户负责运沪供应。这些生铁及矿石，都由产地用手工开采和炼制。原料由湖南至上海长途供应，是很不经济的。该局曾一度想就近利用徐州利国驿的铁矿石，因试验不合用没有成功。

关于炼钢厂生产的详情，《东隅琐记》的作者李浚之，曾于1906年的秋天，亲赴该厂参观，并作了如下记述：

“其原料系购取外洋废钢，参和本国生铁铸之，一炉可熔钢十五吨；所铸钢坯，自五吨至十数吨不等。钢坯既成，另入炉中锻之，次用极大水力之钢机压之。此机浑以钢铸，式如方砧，大约二方尺，厚亦如之，上下各二，夹以钢柱，起落皆以机枪拨转，四隅各有蒸汽管，全借水之度以助压力。据称我国机器压力之大，此为第一，每方寸之力，重三千吨，殊骇听闻。运转钢坯皆有起重车，故能上下左右悉如人意。凡坯之大小厚薄阔狭，各有程式，依类制造，次第锻炼，分入各式钢轴碾轧之，其成条者，或方、或圆、或扁、或工字形，于建筑工程横平用之，或三角形，为装修器具包角用之。其造船之钢板，自二分半至五六分，凡五六种，制法逐次以大平面钢碾碾之，钢板切断之机阔八九尺，而运用之妙如剪刀之裁割然。所炼枪钢，质最细腻，炮钢次之。其试验之法，以机分其两端平拉之，用马力若干匹，乃可断裂，即知钢质之良窳。大抵炼就之钢，每吨约需银百两，所炼者名西门司钢，与鄂局之毕司马，各有所长。开办经费二百余万，已逾二十年矣。每岁开支二十余万两，制出之钢尚能收回银五六万两，厂工现约二百人。”^①

总之，当时江南制造局炼钢厂的规模虽小，但在机器设备、炼

^①《洋务运动》第8卷，第349—350页。

制技术、出产品种、市场需要等方面，已具有一定的基础。所可惜的是，这一由近代军事工业所带起的近代钢铁工业的幼苗，在清政府封建统治的束缚下，始终停留在小规模生产阶段，未能获得进一步的发展。



炼钢厂十五吨钢炉

火药是制造军火的主要原料，江南制造局在制造各种火药方面，也曾花了不小力量。1874年，在龙华设立的火药厂，聘请了外籍人员艾根生为总监工，首先制造黑色火药，年产量从8万多磅增加至30余万磅。后因所购造各炮，都是较新式的后膛钢炮，旧式黑色火药已不适用。乃于1890年，通过德商满德的关系向德国都田厂订购较新出产的栗色火药200吨，并委托该厂添购造药机器及代聘精于制造火药之洋匠1名，来华教授造法。1893年，专用的栗色火药工厂建成开工，翌年便开始生产栗色火药近4万磅，后增产至20余万磅。1893年又根据两江总督刘坤一的指示，开始筹备仿造快枪快炮所需要的无烟火药。全套制火药机器，由德商瑞生洋行经手向德国克虏伯厂订购，聘用专门的外国化学师和工程师各1人，在龙华火药厂附近新建了很坚固的厂房，前后花银10余万两。经过多次试验，直到1896年，无烟火药才正式试制成功，开始生产，每年可造6万余磅，实际产量约在4万磅左右。

江南制造局设在龙华的火药厂，经过以上几次的不断扩建，已

拥有黑色火药、栗色火药和无烟火药等3个厂，可以同时生产3种火药，成为规模相当庞大的近代火药工业。至1904年为止，共生产黑色火药4,978,137.5磅，栗色火药1,154,880磅，无烟火药331,700.5磅。火药制造是近代化学工业的重要组成部分，它不仅是近代军事工业的重要原料，也是近代采矿业和建筑工程等业的重要材料。但是，由于江南制造局的火药工厂，只是局限于制造军火，因而同样未能获得进一步的发展。到了清政府在中日甲午战争中失败以后，军事力量一蹶不振，武备不修，所需武器大都向外国购买，以致制造局所造的火药，大量过剩，设在松江的火药库，各种火药堆积如山，至1903年只得相继减产或停产，连原有的生产规模也无法维持了。

上述江南制造局自制机器、自炼钢铁和自造火药的情况，突出地说明了下列两方面的问题：一方面说明，在中国封建社会的基础上建立起来的近代军事工业，虽然是从外国移植过来的，基础十分薄弱，并具有浓厚的封建性和买办性，但发展至一定时期，由于客观上需要自行补充机器设备和自行解决原材料问题，必然会要求建立自己的机器工业和原材料等工业，从而带动和促进整个重工业体系的发展。这是当时中国社会生产力要求向近代化发展的客观反映。另一方面，又说明了处在中国正向半殖民地半封建社会转化过程中的中国近代军事工业，在封建腐败的清政府统治下，在外国侵略者的种种限制下，本身的发展不得不带有很大的局限性，因而它的带动和促进整个重工业体系发展的作用，只能是十分微弱而无力的。这又是当时中国的反动落后的社会生产关系，严重束缚着社会生产力发展的客观反映。

四、广方言馆、翻译馆和工艺学堂的设立

江南制造局为了培养技术力量和传播科技知识，曾附设有广方言馆、翻译馆、工艺学堂等机构。

广方言馆即李鸿章于1861年奏设的上海同文馆，原设于城内旧学宫的西边，1869年才迁入江南制造局。该馆招收正附课学生各40名，四年毕业，聘有国文教习3人，西文教习4人，教授国文、英文、法文、算学、舆地等课程，主要培养翻译、外交等人员。毕业学生，成绩优良的，即由督抚向清廷保荐，调京察验，授以官职。一般的则留在通商衙门担任翻译，承办洋务。其中曾有一部分学生被选送美国留学。该馆实际上是洋务派造就一般洋务人才的机构，同江南制造局的生产技术关系不大。

翻译馆设于1868年，先后聘有英、美人伟烈亚力、傅兰雅、玛高温、林乐知、金楷理等传教士，从事翻译西方书籍。局中长于数学的华蘅芳、华世芳兄弟，及长于化学物理的徐寿、徐建寅父子等，都参预这一工作，或直接译著，或协助西人。译书内容以介绍近代科学技术知识为主，兼及各国政治历史。先后共译印出各类书籍159种，总数达1,075卷。兹将该馆四十年间所译书籍的类别、种数及卷数开列如表5。

这些书籍，由于是在那些带有侵略意图的西方传教士主持下译著的，因而在内容和选材等方面，难免有不少缺点，甚至还含有一些毒素。但是，其中的大部分书籍，很详尽地介绍了近代科学技术知识，译印的年份也较早。如工艺类中的《汽机发轫》、《汽机新制》、《汽机必以》、《制火药法》等书，内容都是制造轮机和制造火药的具体方法；矿学类中的《开煤要法》、《井矿工程》、《宝藏兴焉》等书，是关于开矿知识的基本书；算学类中的《代数术》、《微积溯源》、《三角数理》等书，化学类中的《化学鉴原》、《化学分原》等书，都是数学化学方面的基本书。这些书都在1870年前后出版，并公开发行，这是当时介绍西方科学技术最早的书的一部分。有些书曾被后来开办的各种新式学堂用作正式课本。因此，它在传播近代生产技术知识方面，是起了有益作用的。

关于广方言馆和翻译馆当时的环境及活动情况，王韬所著的

表 5

江南制造局翻译馆译书种类
(1868—1907年)

类别	种数	卷数	类别	种数	卷数
史志	6	45	算学	7	89
政治	10	73	电学	4	17
兵制	12	73	化学	8	62
兵学	21	109	声学	1	8
船政	6	11	光学	1	2
学务	2	2	天学	2	22
工程	4	38	地学	3	51
农学	9	45	医学	11	74
矿学	10	72	图学	7	55
工艺	18	106	补遗	2	15
商学	3	6	附刻	10	91
格致	3	9			

资料来源：《江南制造局译书提要》，清宣统元年七月石印版。

《云壑什志》中，曾有以下的记述：“同治己巳（按即1869年），应敏斋方伯于南门外制造局大拓地基，自西南迤邐至东北以建书院，门外植竹万竿，绿荫夹道，入则重楼杰阁，丹槛回环。庚午（按即1870年，比“江南制造局记”所载迟一年）春间，广方言馆移附于此，其后为翻译馆，人各一室，日事撰述。旁为刻书处，乃剞劂者所居。口译之西士则有傅兰雅、林乐知、金楷理诸人，笔受者则为徐雪村（按即徐寿）、华若汀（按即华蘅芳）诸人。自象纬、舆图、格致、器艺、兵法、医术，罔不搜罗毕备，诚为集西学之大观。其已殁木者约二十余种，发蕴探微，将来尽长技而操胜券者，当以此为嚆矢。”^①

工艺学堂，1898年始设立。制造局原设有画图房，有生徒10余

^①《洋务运动》第8卷，第348页。

名，授以汉文、外国文、算学、绘图等课，各厂的一般机器图样，都由这些生徒绘制，是培养工艺练习生的机构。工艺学堂即在画图房的基础上扩充而成，学生名额增加至50名，除原有画图学生外，并调取各厂匠童20名，不足之数，招选广方言馆学生及外间聪颖子弟，规定4年毕业。课程内容除保留画图房旧章外，仿照日本大阪工业学校章程，设立化学工艺和机器工艺两科，并以制造局所属各厂为学生实习实验场所。课本选择欧美各国及日本的各种工艺书籍切于实用者首先翻译，还加聘日人藤田丰八协助翻译。全年固定经费约需银6,000余两。学堂教员规定聘用国文教习2人，西文教习6人。西文教习并未请外籍人员，概由局中熟悉化学机器等学者分别担任。教授算学的是华蘅芳，教授化学的是徐华封，另有王世绶、杨渐逵、华备钰等3人，分别教授工艺、绘图、机器等课程。上述人员，都是当时制造局的本国工程技术骨干，他们能够担任教课工作，说明他们的科学技术知识已具有一定水平。工艺学堂学生毕业后，除由总理衙门选调赴京者外，均留充沪宁两地学堂的教师，或担任制造局中的员司。

工艺学堂的设立，说明江南制造局已开始注意生产技术力量的培养。但这一工作进行得太晚，规模也不大，所获成果也微不足道。1903年该局总办赵滨彦在对上级的报告中即承认：“职局虽有工艺学堂一所，因陋就简，诸事草率，师生所讲习者，不过粗浅门径之学。纵有一二可造幼童，将来亦徒以供洋工师之驱使，于大处无补”^①。

整个说来，江南制造局虽然也在实际工作中培养和锻炼出一部分本国的工程技术人员，但这批本国技术人员中，除华蘅芳、徐寿等个别人员的造诣较深外，一般多未能获得深造的机会，技术的全面发展也还不够，人数也有限，力量是很薄弱的。同时，在反动

^①《江南制造局移设芜湖各疏稿》第10—11页。

的官僚统治束缚下，连本国工程技术人员中少数有能力有造就的分子，也未能人尽其才，充分发挥他们的作用。如华蘅芳、徐寿等人便始终未获重用，只是主要做了些编译和教学工作。对培养出来的青年学生，也没有很好地安排和使用。1904年的《中外日报》所载“论制造局”一文中，便对这一情况有如下的揭露：“处置学生及用人与局中之弊。局中设有铁船馆（后改画图房，今闻又改为工艺学堂），以教学生，此等学生无毕业年期，无一定膏伙（广方言馆亦如是），学得后无一定之位置，由此馆出身之华某精算术绘图之技，乃派之到机器厂司工帐。又邵某在馆十年，技艺精通，仍是月给以四千文之膏伙，时衡山君（按系指聂缉楫）为总办，有保荐之求其改膏伙为薪水，派令办事者。衡山君曰，纵给以十金二十金之薪水，恐不敷其马车费也。盖衡山君曾遇见其坐马车，恶其奢靡，故云。后邵遂自行请假以去，就聘于某矿师，月受百金之薪水。某矿师尝语人曰：吾自到中国以来，所见华人之精于算绘者无出邵某右也。费无限之膏伙教成人材，乃为他人所用，失计孰有过于此者？此外，学生就外间洋行公司之聘者倭指难尽，甚至于某茶居之掌柜亦此中人物，书至此不禁为人材一叹！”^①可见制造局的官僚统治，埋没人才和浪费人才的现象是十分严重的。由于以上种种原因，所以，江南制造局在生产技术上，始终未能摆脱对外国技术人员的依赖局面，始终未能培养出能够独立工作的本国工程技术骨干。赵滨彦在同一报告中感慨地说：“江南制造局，军实所系，事至重大，举凡炼钢、制械、造药，在在需用专门良工。而中国向无制造学堂，欲求此项人才而不得。故局中除粗工外，一切精要，惟洋工师是恃。……中国目前只有工匠而无工师。……职局制造军械，即就军械论，欲求一深明此中理法而能与洋工师抗衡者，殆渺不可得，自总办以次，惟洋工师是恃，职道实深耻之。”^②可见江南制造局过去

^①陈真：《中国近代工业史资料》第三辑第79页。

^②《江南制造局移设芜湖各疏稿》第10—11页。

对培养生产技术力量的工作重视得很不够，等到赵滨彦等主办人员自己也感到可耻时，已来不及补救。整个江南制造局时期，很少派送技术人员赴国外考察或学习。后期虽曾拟议选送十名技术人员出国学习，分学炼钢、造炮、造枪、造药弹、造船等五门课程，亦未成为事实。能够担负独立设计和制造任务的本国工程技术骨干，始终未能形成。这一后果，一直影响到局坞分家以后，造成江南船坞的生产技术长期被外籍人员把持的局面。

五、后期的准备迁厂活动

清政府在中日甲午战争中失败，签订了丧权辱国的《马关条约》以后，感到“战舰凋零，海权全失，……海防仍一无可恃，况制造厂局，多在滨海之区，设有疏虞，于军事极有关系”；“亟应未雨绸缪，移设堂奥之区，庶几缓急可恃”^①。于是，便提出了把沿海军事工厂移设内地的计划。江南制造局因规模最大，又地处上海，故成为迁设内地的重要对象。甲午战争以后的江南制造局，便一直处在准备迁移的气氛中，这就助长了生产上动荡不定的局面。

江南制造局迁设内地的建议，首先是清皇族荣禄于1897年10月向清廷提出的。荣禄除一般的提出所有军火工厂应即迁设内地的理由外，还特别强调“上海制造局，购有炼钢机器，因其地不产煤铁，采买炼制，所费不赀，以致开炉日少，似宜设法移赴湖南近矿之区，以便广为制造”^②云云。同年12月25日，清廷即正式下令两江总督刘坤一等根据荣禄这一建议拟议办法。刘坤一等拟议结果，认为“上海制造局及炼钢厂繁重难迁”^③，如在湖南建立炼钢、洋枪、子药等分厂，又因筹款无着，只能暂从缓议。迁设计划便暂时搁置下来。

^①光绪23年荣禄片及上谕，转引自《江南制造局记》第2卷，第38页。

^②《江南制造局记》第2卷第38页。

^③《江南制造局记》第2卷第38页。

1900年八国联军侵华迫使清政府进一步屈服以后，清政府感到江南制造局内迁更有必要，又饬令时任两江总督的张之洞负责筹划此事。于是，张之洞于1903年2月，向清廷提出了一个“整顿旧厂新造分厂”的全面计划。这一计划的主要内容是：（一）选定安徽宣城县属湾沚镇以东之启发山为迁设新厂的地址；（二）新厂的规模很大，计划年造步枪5万支，子弹3,000万颗，陆路七生的半快炮200尊，十五生的和十二生的台炮共10尊；（三）新厂的全部经费需银500万两，不另筹措，即就制造局每年所拨的经常费140万两中，节省出100万两，分五年筹拨，新厂也在五年内建成；（四）制造局旧有各厂的生产制造，必须全面裁并减停，经费开支，必须全面节约，五年后新厂建成，旧厂即行合并，余下的炼钢厂及船坞等改作商厂，枪厂的机器，酌量改制各项机器，迁空的厂屋，出租给商厂使用①。

张之洞以上建议提出后，即调任湖广总督，两江总督由魏光燾接任。清廷即将张之洞的建议批令魏光燾会同张之洞再作详细筹划。魏、张再度筹划结果，于1904年又提出新的补充建议，对上述计划作如下的变更：（一）新厂地址改在江西萍乡县属的湘东，因该地区比宣城更为深远，又便于取用煤铁原料；（二）新厂规模除枪、炮、弹药仍按前计划外，另增炼钢、火药、火砖等厂，经费增加至650万两；（三）新厂经费由江南制造局常年经费中每年提出70万两；不足之数，由两江各省协筹；（四）选派官员20人、学生40人、匠目40人，前往德国、比利时、日本等国学习，以备新厂之用；（五）加紧整顿旧厂，枪炮除小口径毛瑟枪、十五生的口径台炮及七生的半口径陆路炮外，一概停造，黑色、栗色、无烟3种火药亦暂停制造。

新计划拟定经清廷批准后，即着手执行，并委派魏允恭任江南

①根据光绪29年2月19日署两江总督张之洞会同直隶总督袁世凯奏制造局移设内地筹办情形，载于《江南制造局记》第2卷第45—54页。

制造局总办兼管萍乡新局事宜，方硕辅任会办，驻萍乡专管筹建新局工作。魏允恭到任后，对整顿旧局十分卖力，将原有员司工匠严加淘汰，各厂工作切实裁并减停，力求节省开支，把余款如数提存，拨充新局经费。整顿的结果是：把原有13个厂裁并成7个厂，为了开辟经费来源，又将原来的炮弹厂改建为铸钱厂。西木栈归并库房管理，皮带房并归机器厂，另添设考工处以研究厂务，改设巡警处以加强警卫等等，形成全局人心惶惶的局面，生产情况更不正常。

后来由于清政府日暮途穷，对军事工业已无心作长远打算，加上两江总督又屡有更动，闹了几年的迁设新厂计划，雷声大雨点小，终于中途搁置，江南制造局仍然维持着暮气沉沉的旧局面。

第三节 生产经营及管理制度的特点

江南制造局在生产技术上，既有初步发展、又带有很大局限性的上述情况，是和它的生产经营及管理制度的特点分不开的。

一、产品供应、经费收支及成本费用

江南制造局是清政府办的近代军事工业，它所生产的产品，绝大部分都是供应封建统治阶级直接作为军事消费，并未作为商品向市场流通。

制造局的主要产品——军火，大部分由清政府拨给各军事单位应用，概不估价和作价。所制造的轮船也是全部无代价的拨供军用。修船业务，同样是无代价的为海军服务。曾国藩、李鸿章等虽于1872年前后，曾经有过要江南制造局和福州船政局兼造商船的打算^①，但迄未实行。连洋务派自己主办的招商局，修造的轮船业

^①李鸿章于同治11年(1872年)5月15日的奏折中说：“曾国藩前饬沪厂再造兵船四只外，另造商船四五只。闽厂似亦可间造商船，以资华商领雇。”(转引自《洋务运动》第5卷第123页。)

务,也宁可委托外商船厂,而不委托制造局。在沈葆楨的两江总督任内(1875—1880年),还曾与各国领事约定,制造局不准修造商船,各洋厂亦不准修造兵船在案。只有南北洋以外的其他行省和地方,如湖广总督、两广总督所辖地区,委托制造局代造的部分军火和代修建的少数船只,才估计工料价格,酌收成本费用,多少带有商品形式。但“因同系公家之事,仅就实用工料核计,向不多开”^①,实际上是一种代办性质。

制造局所生产的机器、火药和钢材等产品,绝大部分供局自用。其中有一小部分供应其他军火制造单位,也是奉令无代价调拨。只是在1902年以后,才有小部分炼出的钢材供应上海各厂商,价格“始于工料之外,略开盈余”^②,算是正式的商品。但数量有限,在全部产品中所占的比重是微不足道的。

制造局的资金来源,主要由清政府从各种税收中拨付。它的开办费用,包括下列项目:(一)容闳赴美购办机器的经费68,000两,是向上海道和广东藩司各领半数;(二)购买美商旗记铁厂费用6万两,其中4万两由因贪污案革究的海关通事唐国华等报效赎罪,2万两由海关道筹措;(三)第一年房租、薪工、物料等开支约计17万5千两,由军需项下拨用;(四)高昌庙、陈家巷、龙华购地建厂费用,约计24万两,由军需项下拨用。四项开办费合计54万3千两。

关于制造局的资金来源,《江南制造局记》中有以下叙述:

“制造款项;创办之初,暂在军需项下通融筹拨。同治六年(1867年)议兴船工,两江总督曾国藩奏请在江海关解部四成洋税酌留二成案内,以一成为制造轮船之用。八年(1869年),两江总督马新贻附奏,请以酌留洋税二成全数作为制造之用,光绪十八、十九两年(1892—1893年),设无烟、栗色火药两厂,二

①《江南制造局记》第4卷,第27页。

②同上。

十一年(1895年)设炼钢厂^①，两江总督刘坤一奏奉部拨银四十万两为三厂开办经费。二十三年(1897年)，复奏请加拨三厂常费每年银二十万两，在江海关税厘项下拨解。二十五年(1899年)，改由江苏各司关道局分筹协济。……二十七年(1901年)，江海关解局二成洋税改为十二成之二成。二十九年(1903年)，两江总督张之洞奏建新厂，请在局款内每年酌提新厂经费银七十万两……”^②

兹将该局从1867年至1904年的历年经费收入列成表6(见62页)。

上述制造局的资金来源和经常费收入的情况是：(一)作为原始资本的开办费用，大部分是清政府直接用之于镇压人民的军费，小部分是赎罪的贪污赃款。(二)中途增加的扩建费用，也是由清政府从国家税收中拨付，而不是出于企业的积累。(三)经常费来源仍主要依赖清政府拨付的关税等税款，占总收入的比重高达87.72%，最高比重的年份占98.53%，最低比重的年份也占55.69%。其中主要来源是江海关筹拨的二成洋税。(四)企业本身的生产收入，在总收入中所占的比重不大。第二项目只占9.26%，其中洋匠扣存工食和各洋行缴纳的定银等项，还是属于暂收入的性质。第三项目只占2.79%。第四项目更少，只占0.23%。但有个别年份比较突出，如在1884年，第二项目的收入比重高达39.83%，1900年的第三项目收入比重也达到19.1%。

制造局的经费支出，因名目繁多，又系新办的近代工业，无成例可循，故按照天津机器局办法，逐年或几年合并造成简明清单，由历任两江总督向清政府实报实销。兹再将该局从1867年至1904年的历年经费支出列成表7(见64页)。

^①这里的炼钢厂和火药厂的设置年份，同第一节建置表有出入，因前者是建成年，后者是筹建年。

^②《江南制造局记》第4卷，第1页。

表 6

江南制造局历

(1867—

项 目 年 份	(一)江海关筹拨二成洋税 并筹拨专款		(二)各处解存修造轮船军火 及洋匠扣存工食各洋行 缴还定银等项	
	金 额	百分比	金 额	百分比
1867—1873	2,884,498	98.53	42,960	1.47
1874	491,682	91.53	45,472	8.47
1875	520,595	94.75	28,817	5.25
1876	472,595	88.93	68,849	11.07
1877	333,975	94.57	19,160	5.43
1878	434,779	97.78	9,847	2.22
1879	486,742	96.36	18,405	3.64
1880	560,995	94.43	27,774	4.68
1881	657,226	88.08	87,429	11.72
1882	529,038	85.84	85,594	13.89
1883	438,148	76.37	135,568	23.63
1884	505,206	55.69	361,387	39.83
1885	527,132	87.13	77,867	12.87
1886	525,469	94.95	20,135	3.64
1887	530,669	86.97	27,411	4.49
1888	556,933	97.96	11,624	2.04
1889	502,347	79.59	128,796	20.41
1890	793,399	88.57	96,097	10.73
1891	679,905	86.44	96,594	12.28
1892	647,834	96.21	19,108	2.84
1893	564,128	89.67	58,638	9.32
1894	622,307	76.09	126,851	15.51
1895	1,180,134	90.91	50,783	3.91
1896	793,400	70.63	223,139	19.86
1897	872,251	95.86	37,678	4.14
1898	905,209	88.13	95,821	9.33
1899	1,143,162	82.84	163,605	11.86
1900	710,469	70.76	101,661	10.13
1901	1,264,388	86.89	161,315	11.09
1902	1,527,220	91.27	91,955	5.50
1903	1,366,307	90.06	78,144	5.15
1904	1,258,521	91.00	80,716	5.84
总 计	25,286,663	87.72	2,669,200	9.26

资料来源：《江南制造局记》第4卷，第2—5页。

年经费收入
1904年)

单位：规平银两

(三)各省解还奏调 军火价		(四)折变轮船废机 器及厂内机器 用废铜铁件等		共 计	
金 额	百分比	金 额	百分比	金 额	百分比
—	—	—	—	2,927,458	100.00
—	—	—	—	537,154	100.00
—	—	—	—	549,412	100.00
—	—	—	—	531,444	100.00
—	—	—	—	353,135	100.00
—	—	—	—	444,626	100.00
—	—	—	—	505,147	100.00
—	—	5,288	0.89	594,057	100.00
—	—	1,517	0.20	746,172	100.00
—	—	1,693	0.27	616,325	100.00
—	—	—	—	573,716	100.00
40,660	4.73	—	—	907,253	100.00
—	—	—	—	504,999	100.00
7,787	1.41	—	—	553,391	100.00
52,124	8.54	—	—	610,204	100.00
—	—	—	—	568,557	100.00
—	—	—	—	631,143	100.00
6,309	0.70	—	—	895,805	100.00
10,078	1.28	—	—	786,577	100.00
6,369	0.95	—	—	673,311	100.00
6,369	1.01	—	—	629,135	100.00
68,735	8.40	—	—	817,893	100.00
67,224	5.13	—	—	1,298,141	100.00
75,119	6.69	31,709	2.82	1,123,367	100.00
—	—	—	—	909,929	100.00
26,061	2.54	—	—	1,027,091	100.00
73,184	5.30	—	—	1,379,951	100.00
191,844	19.11	—	—	1,003,974	100.00
2,200	0.15	27,268	1.87	1,455,171	100.00
53,963	3.28	—	—	1,673,138	100.00
72,609	4.79	—	—	1,517,060	100.00
42,887	3.10	805	0.06	1,382,929	100.00
803,522	2.79	68,280	0.23	28,827,665	100.00

表7

江南制造局历
(1867—)

年 份	(一)新工膏火口粮 及购地造屋等 一切费用		(二)华洋工匠工食		(三)购置机器	
	金 额	百分比	金 额	百分比	金 额	百分比
1867—1873	431,361	14.77	741,567	25.40	110,576	3.79
1874	50,918	8.97	129,943	22.89	46,615	8.21
1875	37,730	7.15	155,004	29.36	27,109	5.13
1876	47,789	8.69	150,965	27.47	53,835	9.80
1877	39,568	9.61	125,556	30.51	26,123	6.35
1878	84,649	24.26	106,972	30.66	5,846	1.68
1879	73,078	18.38	124,458	31.31	3,912	0.98
1880	63,696	10.82	133,034	22.61	60,832	10.34
1881	105,469	12.36	166,798	19.55	24,227	2.84
1882	132,389	21.57	153,128	24.95	71,304	11.62
1883	84,777	15.51	163,469	29.89	29,432	5.38
1884	76,155	7.75	243,984	24.81	32,794	3.34
1885	68,724	13.60	187,703	37.16	9,623	1.90
1886	73,647	14.96	160,622	32.67	16,244	3.30
1887	82,134	12.42	179,247	27.10	18,939	2.86
1888	72,718	14.92	153,663	31.52	25,463	5.22
1889	73,499	10.67	157,517	22.87	23,992	3.49
1890	86,740	11.48	177,728	23.52	29,035	3.84
1891	84,678	13.14	161,202	25.01	55,037	8.54
1892	94,154	12.34	205,248	26.89	27,936	3.66
1893	91,637	10.87	199,907	23.71	133,337	15.81
1894	93,022	10.57	231,902	26.35	222,933	25.34
1895	109,024	11.16	240,507	24.62	47,584	4.87
1896	92,219	8.39	193,138	17.57	115,630	10.52
1897	101,343	10.66	214,831	22.59	108,193	11.38
1898	99,243	8.57	255,440	22.05	35,197	3.04
1899	92,827	6.35	247,682	16.94	91,132	6.23
1900	131,906	9.12	289,660	20.03	245,894	17.00
1901	140,017	10.57	246,624	18.61	195,583	14.76
1903	137,147	12.11	257,922	22.77	18,223	1.61
1903	144,231	12.44	286,291	24.70	51,286	4.42
1904	157,721	17.61	293,109	32.74	39,779	4.44
总 计	3,254,110	11.77	6,734,821	24.37	2,003,645	7.25

资料来源：《江南制造局记》第4卷，第6—10页。

年经费支出
1904年)

单位：规平银两

(四)定购物料及预付各洋行定银		(五)购买军火		(六)译书及办舆图经费		共 计	
金 额	百分比	金 额	百分比	金 额	百分比	金 额	百分比
1,533,049	52.50	86,899	2.98	16,460	0.56	2,919,912	100.00
303,877	53.52	29,642	5.22	6,800	1.19	567,795	100.00
289,385	54.80	14,057	2.66	4,755	0.90	528,040	100.00
279,371	50.83	14,288	2.60	3,380	0.61	549,628	100.00
190,575	46.30	27,292	6.63	2,458	0.60	411,572	100.00
66,880	19.17	80,817	23.16	3,763	1.07	348,927	100.00
193,015	48.55	345	0.09	2,731	0.69	397,539	100.00
312,161	53.03	16,403	2.79	2,246	0.38	588,372	100.00
534,579	62.67	19,895	2.33	2,113	0.25	853,081	100.00
65,565	10.68	189,658	30.90	1,726	0.28	613,770	100.00
241,635	44.19	23,856	4.36	3,686	0.67	546,855	100.00
494,848	50.33	133,837	13.61	1,579	0.16	983,197	100.00
238,089	47.13	—	—	1,036	0.21	505,175	100.00
240,001	48.81	771	0.16	502	0.10	491,687	100.00
379,513	57.37	557	0.08	1,152	0.17	661,542	100.00
233,320	47.86	1,657	0.34	697	0.14	487,518	100.00
411,637	59.77	21,473	3.12	573	0.08	688,691	100.00
441,962	58.48	18,675	2.47	1,579	0.21	755,719	100.00
333,304	51.71	9,680	1.50	619	0.10	644,520	100.00
426,110	55.84	8,751	1.15	956	0.12	763,155	100.00
417,073	49.47	185	0.02	1,013	0.12	843,152	100.00
308,782	35.09	22,006	2.50	1,292	0.15	879,937	100.00
568,565	58.21	10,241	1.05	903	0.09	976,829	100.00
695,069	63.24	2,189	0.20	813	0.08	1,099,058	100.00
525,039	55.20	346	0.03	1,334	0.14	951,086	100.00
766,950	66.21	—	—	1,556	0.13	1,158,386	100.00
969,506	66.32	59,059	4.04	1,682	0.12	1,461,888	100.00
776,904	53.72	—	—	1,849	0.13	1,446,213	100.00
740,963	55.93	—	—	1,732	0.13	1,324,919	100.00
714,225	63.06	2,749	0.24	2,348	0.21	1,132,614	100.00
673,481	58.09	2,139	0.19	1,864	0.16	1,159,292	100.00
402,207	44.92	—	—	2,559	0.29	895,375	100.00
14,767,640	53.44	797,467	2.89	77,761	0.28	27,635,444	100.00

表7所列的制造局历年经费支出的情况是：(一)第一项目共占总支出的11.77%，比重大的年份如1878年占24.26%，1882年份也达21.57%，是由于这两年购地造屋费用临时增加的缘故。其中的薪工膏火口粮，是指委员、司事薪水并夫役等人工食及一切公费，也就是行政管理费用。这项实际支出，据历任两江总督向清廷报销清单中所开列的数字是：1867—1873年，每年平均16,111两；1874—1875年，平均31,777两；1878—1879年，平均38,592两；1886—1887年，平均75,173两；1888—1889年，平均73,227两。上列数字占全项目的比重，开始几年较小，后来便逐步增大。特别是1895年甲午战争以后，制造局局面日趋紧缩，扩建很少，购地造屋的支出)不多，这一项目大部分已是管理费用。可见由于官僚机构的庞大浪费，制造局管理费用的绝对数和比重，都是在不断增加的。(二)第二项目共占总支出的24.37%，是华洋工匠的工资伙食，历年所占比重，高的年份达37.16%，低的年份也占17.57%，一般年份大约在20—30%之间。它的绝对数字，是随着工匠人数的扩大和物价的上升而不断增加，最后几年超过了最初几年的一倍以上。这一项目中洋匠的工资伙食，根据上述报销清单中所开列的数字是：1867—1873年，每年平均20,170两，占这一项目的19%强；1874—1875年，平均31,526两，占这一项目的24%强。这一时期的洋匠人数是8—13人，华匠人数约1,300人，洋匠人数仅占华匠总人数的近1%，而在工资伙食总数中竟占那样大的比重。每个洋匠每年的平均工资伙食达2,500两左右，而华匠每人每年的平均工资伙食约仅有65两和76两，直至最后的1904年，也只有93两，可见华洋工匠待遇的极端悬殊。(三)第三、第四、第五三个项目共占总支出的63.58%，绝对数达1,756万两以上，绝大部分是向外国购买机器、原材料和军火的，尤以第四项目向外国订购的原材料的比重占总支出的53.44%为最大。这就是说，制造局历年的巨额经费支出，大部分都作成外国人的生意。(四)第六项目所占的比重只0.28%，

说明制造局虽也办了一些推广近代生产技术知识的工作，但毕竟规模不大，是附带进行的。

制造局在生产管理方面仿效资本主义方法和长期摸索的结果，对各种主要工种的定额和各种主要产品的成本，都已作出了初步的计算和规定，详载在《江南制造局记》的考工各卷中，同各种产品的制造方法一起，成为今天研究旧中国早期兵工生产的主要历史资料。如在主要工种定额方面，制枪工程的“各机床工程表”，便把车床工程分成机槽、线牌、板机及机管四类，每类按机床顺序规定每工应完成的工作量，十分详尽。对钳工等工种的制枪工程，也同样作了详细规定。制炮工程的“十五生船台快炮工程表”，对制成全炮各配件，大至炮身，小至铜准头，所需各工种的工数也都有详细规定。如炮身便规定车工126工，打磨工155工，装配工50工，拔来复线工10工，共计341工；铜准头规定车工3.5工，钳工6工，共9.5工。制造枪弹工程，对车、钻、钳、锉各工种的每日定额，也规定得很详尽。

在各种主要产品的成本方面，也有较详细的计算。例如栗药的制造成本如表8（见68页）。

兹再将制造局其它各种主要产品的成本费用列成为表9（见69页）。

制造局所造轮船，在历届报销清单中，也都估有工料价值，每艘轮船连同所配舳舻船及旗帜、家伙、器具等全套的造价如表10（见70页）。

制造局各种主要产品的成本费用，究竟是高还是低，因当时各种军火时价较难查考，故不易作精确估计。根据所掌握到的资料，这些军火成本，比较当时国内市场上的买价是要低一些，而比起向外国军火厂直接定购的价格，便显得高了。如1863年马格里在手书札记中所记，当时上海“买一颗从英国炮船上偷来的很普通的12磅炮弹要费30两银子，买一万粒最坏的钢帽也要19两银子，即

表 8 江南制造局栗药每百磅工料价值表(单位: 规银两)

工 料	用 数	单 价	合 计
净 硝	223.75斤	每担10.8	24.165
净 磺	11.25斤	每担 4.8	0.540
柳 炭	45.50斤	每担 1.1	0.500
烟 煤	2吨	每吨 6.8	13.600
洋松板	3尺6寸	每丈 1.35	0.486
马口铁合	10个	0.4526	4.526
杂 料	—	—	25.500
员司薪水	—	—	0.480
匠 工	10工	每工 0.36333	3.633

以上共合规银73.430

资料来源: 根据《江南制造局记》第9卷, 第55—56页资料计算。

6英镑”^①。1876年山东巡抚丁宝楨在奏折中提及当时的枪价是:“至购买马氏呢枪价值,前经福建抚臣丁日昌开单交臣,每杆实需价银二十四两六钱,不能短少分毫”^②。以此比较,制造局15生的快炮弹每颗的成本6.2两,每支步枪的成本17.4两,算是便宜得多了。但丁宝楨当时委托曾昭吉试造的马氏呢式步枪,每杆仅计价银10两有零,制造局的步枪成本又似乎高了。造炮的成本比较,根据李鸿章在1885年前后,直接向英、德两国订购的船炮价格是,向德国克虜伯厂订购的35寸口径21生的迈当后膛螺纹大炮,连同各种零件和弹药,每尊合银3万两左右;向英国订购的6寸口径后膛螺纹阿摩士庄大炮,连同所有配件及弹药,每尊合银9,882两。这两种炮价,比起制造局15生的和12生的船台快炮的成本,因口径和式样

①《中国近代工业史资料》第一辑上册,第253页。

②《中国近代工业史资料》第一辑上册,第479页。

表9 江南制造局各主要产品工料价值表

产品名称	单位	工料价值合计(规银两)
步枪	每支	17.40
老毛瑟枪弹	每千颗	23.00
新毛瑟枪弹	每千颗	38.00
4生的7过山快炮	每尊	501.72
5生的7船台快炮	每尊	2,125.80
7生的6过山快炮	每尊	1,035.68
12生的船台快炮	每尊	11,960.74
15生的船台快炮	每尊	22,749.29
15生的快炮开花 实心弹	每颗	6.20
15生的快炮用 铜壳	每颗	18.00
黑色火药	每百磅	17.00
无烟火药	每百磅	200.00
钢板坯钢料	每吨	97.50
包角钢钢料	每吨	89.60
圆、方、扁钢条料	每吨	112.00

资料来源：根据《江南制造局记》第7、8、9、10各卷资料编制。

不相同，很难比较，但前者的价格似乎要低一些。

船价的比较更为困难，当时向英国订购的“径远”、“来远”两铁甲舰，连同所配之大炮和鱼雷，每艘合银63万两，向德国订购的“致远”、“靖远”两巡洋舰，连同大炮鱼雷，每艘合银75万两^①。这一船价，比起制造局所造吨位接近的“海安”、“驭远”两轮的成本，虽大一倍左右，但“海安”、“驭远”是仿造外国三枝桅兵船，又不是铁甲船，马力只有英、德两国所造上述各舰的三分之一，行速也慢得

^①根据《洋务运动》第5卷第348页署理船政大臣裴荫森奏折。

表10 江南制造局所造轮船工料价值表

船 名	工料价值(规银两)
惠 吉	81,397.32
操 江	83,305.97
测 海	82,736.58
威 靖	118,031.49
海 安	355,198.16
驭 远	318,717.00
金 甌	62,586.93
第一号双暗轮	5,359.72
第二三号双暗轮共计	13,799.43
第四号双暗轮	8,959.71
第五号双暗轮	10,943.26
夹板船	57,005.62
轮机小舢舨	990.49

资料来源：根据《洋务运动》资料第4卷，江南制造局历届报销清单。

多，故在价格上不好比较。

以钢料价而论，根据1904年6月份《时报》所载上海市场上百磅马口铁的价格是每吨规银104两，白铁每吨是规银130两，钢板价格未详，但马口铁价格一般要比钢板价高30—50%，推算当时每吨钢板价格应在70两以下。直至1925年，半分船钢板的每吨年平均价格，也只合规银84两^①。可见制造局的钢料成本，已高出市价之上。

至于火药造价，后期主管制造局的官僚们，即曾一再认为“造法本未尽善，而每岁人工物料，所费不貲”^②，年耗银达数十万两，

^①根据上海经济研究所：《上海解放前后物价资料汇编》第245页。

^②《江南制造局移设芜湖各疏稿》第23页。

是很大的糜费，积极主张停止制造。

以上所述，便是江南制造局有关产品供应、经费收支和成本费用等方面的基本情况。这些情况说明了制造局在经营管理上有以下一些特点。

第一，制造局的主要生产品，是被封建统治阶级直接调拨作军事消费，而不是供应市场，是产品，而不是商品。也就是说，制造局的生产还是产品生产，而不是商品生产。但在后期已开始代客修造，并以部分生产品供应市场，商品化的趋向日趋显著。这一特点，一方面有利于制造局的生产发展，因为它的消费对象是固定的，可以不必另找市场，不受市场影响，可以完全根据清政府的军事需要进行生产，便于它在当时中国还基本上是封建经济的基础上，很迅速地发展为具有近代生产规模的军事工业；另一方面也给制造局的生产发展带来了局限性，因为它的生产范围只限于军用，而未能向民用扩展，同时因为不可能独立经营，生产的扩大，要受清政府的牵制和束缚。

第二，制造局的资金来源，无论是作为创建资金的开办费用，作为追加资金的扩建费用，以及作为周转资金的经常费用，都大部分是由清政府从税收中拨付，亦即主要从榨取农民群众的血汗而来，既不依靠私人的投资，也不依靠生产营业的收入。这一特点，对制造局的生产发展，同样存在着有利的一面和不利的一面。有利的一面是：清政府利用政权力量，筹集开办资金和扩建资金，一拨几万两和几十万两，比较容易，便于制造局生产规模的迅速扩展。同时，经常费有专款可恃，不管生产成绩好坏，便于维持正常生产。不利的一面是：企业本身没有资金来源，不能自行扩大再生产，企业生产完全受政府拨款的限制，不能独立发展；经常费主要来源的海关二成洋税，数目又不固定，年有上下，一般相差百分之十至二十，有时相差一倍以上，只能多收多生产，少收少生产，影响到生产的稳定性；加上生产经费依赖政府拨款，大大助长了企业管

理上的官僚主义和生产上的腐败落后。

第三，制造局的经费开支，是实报实销的供给制，大部分的产品供应，是既不收价，又不计价，因而根本不需要进行产品的成本计算。但由于它毕竟已是近代工业企业，又处在国际和国内资本主义市场的影响之下，因而在生产管理上已初步建立了资本主义式的成本核算等制度。这一特点，一方面说明了制造局的生产管理制度，已具有近代企业的特色；另一方面又说明了建立在供给制实报实销基础上的这些近代管理制度，对企业生产的实际作用不大，不能不成为徒具形式的官样文章。

二、生产技术上的严重依赖外国

江南制造局这样一个相当庞大规模的近代军事工业企业，它所拥有的机械化的生产技术，不是建立在本国资本主义近代工业逐步发展的基础上，而是在外国侵略势力的直接扶持下，从西方资本主义国家移植过来的，因而在生产技术上，一开始便对外国侵略势力存在着严重的依赖。

制造局在表面上是由中国官僚担任总办、会办、提调和委员，好象完全由中国人当家似的。李鸿章还因而颇为得意地说：“以视闽局（按指福州船政局）专任税务司法人日意格，津局（按指天津机器局）专任领事官英人密妥士，将成尾大不掉之势，似稍胜之。”^①其实，该局在制造技术方面，仍主要依靠外籍人员，实际上还是外籍人员当家。在买下美商旗记铁厂的建局初期，李鸿章即说：“查原厂所用之洋匠，计留八人，匠目科而一名，技艺甚属精到，所有轮船、枪炮机器，具能如法制造”^②。曾国藩在回答慈禧太后的询问时，也承认雇有洋匠六、七个。科而，即佛而士（T. J. Falls），美国

①《李文忠公全集》奏稿，第17卷，第17页。

②《中国近代工业史资料》第一辑上册，第273页。

人,是旗记铁厂的原有厂主,是李鸿章、丁日昌等创办江南制造局在技术上的主要依靠人。他不仅把厂里的机器和材料卖给清政府,获得了6万两银子的一笔巨款,并带领厂里原班人马,一跃而为江南制造局的总管,成为江南制造局的实际当家人。当时除科而总管全局外,其余各外籍人员,都分别在各主要厂教练本国工匠,监督制造,实际上也都是各主要厂的主管。1869年6月初二日的《教会新报》关于“上海高昌庙制造局略”的记载中便说:“总局中之事,乃美国人佛而士,即中国称科而者。……各执事首领外国人十三位,共有作工中国人一千三百名,其指点学习各件,均系外国人教导”。还说到当时局里新造成的第二艘兵船,“船中管船者有五位外国人,有四十八位中国人”^①。可见当时确是科而当家,外籍人员已由8人增至13人,连驾驶轮船,也主要依靠外国人。1893年6月9日的《北华捷报》也记载着:“十多年以前,中国人购买了虹口的旗记铁厂,并且把铁厂的机器运到高昌庙,在科而与史蒂芬生的监督下,把它建成为一个兵工厂的核心。”^②当时科而等外籍技术人员,享受优厚的待遇。除了支给很高的工薪而外,局内还专设有“洋公馆”,作为他们的住所。如在上述《教会新报》的同一记载中便说:“局内外国人有小洋房八座,另有一座系总管科而所住,又有一大公馆,系中国总管并委员所住。”

后来一个时期,又另外聘用了一些英国人负责工程技术。1898年,一个外国人在有关江南制造局的记载中说:“目前局中有两个英国人任中国管理局务的督办的顾问,彭他负责全部工程事务,柯尼施负责制炮装炮。”^③另据《东方杂志》第11卷第5号“江南制造局之简史”的记载:1867年前制造局造炮厂厂长为英国人约翰柯温,另有几名副手也是英国人;1867年以后,改用英国人麦金泉,造

①《教会新报》,第6本,第44期。

②《中国近代工业史资料》第一辑上册,第276页。

③《中国近代工业史资料》第一辑上册,第282页。

成四十五磅子阿姆斯脱朗大炮；后又通过驻英公使曾纪泽，向英国阿姆斯脱朗军械厂选聘上等工程师唐尼虚继任炮厂厂长，才制成后膛大炮。当时轮船厂厂长裴兰，也是英国人。此外，该局在向外国添置新的机器设备时，还委托外国洋行，随同机器聘用外籍技术人员。如1892年12月，该局总办刘麒祥在“购造无烟火药机器”报告中便提到：“兹经职道等与瑞生洋行反复订议，属其向外国定购造无烟火药机器全份，并代雇洋匠一名，来华教习。”^①外籍技术人员当家的情况，直至1903年也仍然照旧，如当时担任总办的赵滨彦在那一年的报告中谈到炼钢厂的情形时说：“所惜者该厂工作惟洋匠是恃，舍洋匠无所措手，……凡与商厂交易论价定货，亦惟洋匠之命是听，厂员不过从旁观听而已。”^②总之，整个江南制造局时期，外籍人员始终未断，而且是生产技术上的实际当家人。

制造局所造枪炮轮船等产品，又大都是依靠拆卸从外国买来的样品，加以仿造而成。该局总办刘麒祥于1890年关于“仿造英厂新式全钢后膛快炮”的报告中说：“此种后膛新炮，其中关键各件，均系紧密凑合，曲折甚多，若凭空摹绘图式，范模试造，诚恐差以毫厘，失之千里，拟先由外洋购买快炮一尊，来局作样，以便逐件拆开，仿照制配，庶有把握。”^③当时新试造的后膛快利新枪，也是仿照英国新出之兵枪制成的。造成之第一艘“惠吉”轮船，是仿造外国的明轮，从第二艘轮船起，才开始仿造暗轮。第五、第六艘的“海安”和“驭远”，是仿造外国三枝桅兵船的式样。后来，李鸿章又要制造局仿造外国铁甲船。可见制造局在制造技术上，还没有独立设计的能力。

制造局的机器设备，如前所述，虽然也自己造了一部分，但主要的机器设备，还是依靠向外国购买。创办初期的机器设备，主要

^①《江南制造局记》第2卷，第37页。

^②《江南制造局移设芜湖各疏稿》第18页。

^③《江南制造局记》第3卷，第63页。

是收买旗记铁厂和容闳从美国买回来的。以后在该局不断扩建的过程中,又陆续向国外添购大量机器设备。如炼钢机器是向英国购买,制火药机器是向德国的克虏伯厂购买的。从1867—1904年的38年内,逐年向外国购置机器的费用,共达规银2,003,645两之巨,平均每年要支出规银5万多两,多的年份达20万两以上。由此可见,江南制造局是当时购买外国机器的阔绰主顾。这些机器的购买,一般都由上海的洋行代办。如当时的德商瑞生洋行,便经常代制造局购买机器,有些英国的机器,也委托该洋行经办。这些洋行的利润经常在%10以上。

制造局的原材料供应,也主要依靠外国。在1890年以前,几乎所有钢铁、铜、铅、煤炭、火药、木料等原材料都是向外国购办。1890年以后,自己创设了炼钢厂和无烟火药厂,本国的煤铁矿等也陆续生产,部分减少了进口,但主要原材料仍依赖国外供应。历年来用在向外国购办原材料的支出,比起向外国购办机器的数字还更大。在以上购办机器的同一时间内,订购原物料及预付各洋行定银共支出规银14,767,640两,每年平均支出规银近40万两。根据当时原材料主要依赖外国供应的情况,其中向本国购办原材料的费用不会太大,可见江南制造局又是当时购买外国原物料的阔绰主顾。

此外,制造局还同时负担着向外国购买军火的任务。在上述同一期间内,向外国购买军火的支出总数共达规银797,467两,最多的年份达18万余两。这些军火小部分是供制造局做样品用的,大部分是补充调拨给各军事单位用的。

制造局在生产技术上严重依赖外国的事实,连李鸿章本人也不得不承认说:“沪局各船虽系自造,而大宗料物,无非购自外洋,制造工作,亦系洋匠主持,与购买外洋船只略同。”^①又说:“炮队所用机械子弹,尽仿洋式,所需钢、铁、木、煤各项工料,均来自外

^①《李文忠公全集》奏稿,第26卷,第16页。

国。”^①因此，江南制造局在生产技术上，几乎成为外国军事工业的附庸和加工厂。

应该承认，生产技术上较为先进的外国资本主义国家，在上述近代制造技术、近代机器设备和主要原材料等方面的供应，是江南制造局在生产技术上赖以获得初步发展的客观条件之一。一般地讲，象江南制造局这样一个属于重工业部门的近代军事工业和近代造船工业，本来是必须建立在本国整个近代工业相当发展的基础上的。正由于存在着外国资本主义国家供应近代生产技术的客观条件，才有可能在当时中国近代工业尚未产生的落后经济基础上，把外国近代生产技术移植过来，打破常规地首先出现具有近代生产规模的江南制造局。因此，曾国藩、李鸿章们在创办江南制造局的初期，收买外商铁厂，购办外国机器，采用外国原材料，聘用外国技术人员等等，都是无可非议的必经过程。问题在于他们一味依赖外国，缺乏独立自主的打算，以致经营了四十年之久的江南制造局，在生产技术上，仍然“惟洋匠自恃”，机器原材料，仍然大部分依赖进口，始终未能摆脱对外国侵略者的依附地位，这就使后人不能不谴责他们并引以为戒了。另一方面，我们还应该看到，当时的外国先进资本主义国家，是以侵略者的身份在中国出现的，他们在生产技术上扶持中国封建势力创办江南制造局等企业的目的，绝不是真心诚意帮助中国建立近代军事工业，而是为了实现他们经济上、政治上乃至军事上的侵略野心。他们力求使江南制造局制造军火的技术水平，只局限在帮助清政府镇压人民革命的范围内；他们力求使江南制造局永远成为他们的机器设备和原材料的阔绰主顾，生产技术上成为他们军事工业的附庸和加工厂；他们力求通过所派遣或被聘用的工程技术人员，直接控制江南制造局这样一个重要的军事工厂，以便从军事上和政治上进一步控制主办这一军

^①《李文忠公全集》奏稿，第9卷，第56页。

事工业的封建军阀和官僚。因此，外国资本主义势力提供给江南制造局的生产技术，决不可能是头等的、精良的和最新式的，而只能是次要的、陈旧的和过了时的；他们所派遣或被聘用的工程技术人员，同时负有侵略的使命，在技术上也不可能是头等的专家，而是二三流的，甚至是冒充专家的外行，即使有本领，也不愿意毫无保留地传授给中国人。这样的事例是颇多的。例如被李鸿章推崇为“技艺精到”的科而，实际上仅仅是一个中型铁厂的老板兼技术人员，是最早来到中国这一“冒险家乐园”的淘金者之一，根本不是精于制造军火的技术专家。科而以下的洋匠，技术水平更可想而知。李鸿章本人，即曾对一个名叫未士科的外籍人员发过脾气。他在制造局创办初期给局的总办沈保靖的批示中说：“该局试办卷筒枪机器，经营数月，糜费巨万，总未得手，冯丞初信洋匠未士科之诳语，以为必可得心应手，今竟何如耶？未士科归咎于火炉烟囱等器，若不拆造，无以折服其心，既经改造，断不得再有推诿。自火炉工竣为始，限一月期，如枪炮不成，委员则罚去薪水，未士科则令将所得薪工缴出，并削行该领事，说伊手艺恶劣，不顾体面，专好骗人，押回本国，看该洋匠尚要颜脸否。”^①这位未士科，是当时科而领导下的外籍技术人员之一，技术竟这样的不高明。直至1903年，该局总办赵滨彦也同样认为：“局所用洋匠，亦并非外洋专家”^②。制造局在制造无烟火药过程中所遇到的技术上困难，是有关这方面更典型的实例。清政府当局早就下令江南制造局仿制无烟火药，因外国发明不久，对中国保守技术秘密，很久未能着手仿制。后经花了巨大代价，托洋行从德国购买了全套机器，聘来了工程人员沙理温，建筑了专用厂房，结果是“开办经年，未著成效”，沙理温居然把责任推在老天爷头上，说什么“中国天气异于外洋，与造此药不相

①《江南制造局记》第3卷，第58页。

②《江南制造局移设芜湖各疏稿》第81页。

宜”^①，只得卷起铺盖辞职回国。后来还是依靠该厂委员王世绶和职工的反复摸索，才试制成功，投入生产，但还是不够纯净。在枪炮和轮船的制造技术方面，同样存在着类似的情况，无论枪炮式样，或轮船式样，制造局花了九牛二虎之力仿制出来的，大都已是“明日黄花”的过时货。这一点其实连李鸿章自己也看得很清楚。他曾说：“中国仿造，皆其初时旧式。良由师资不广，见闻不多，官厂艺徒，虽已放手自制，止能循规蹈矩，不能继长增高。即使访询新式，孜孜效法，数年而后，西人别出新奇，中国又成故步，所谓随人作计终后人也。”^②制造局从外国购办来的机器设备，往往也是新旧杂凑，残缺不全。张之洞于1903年的奏议中，即认为制造局“枪机新旧凑配，出数无多；炮机亦未完备。岁糜巨款，实为可惜”^③。这一情况，又必然导致江南制造局的生产技术始终停留在十分落后的状态，不可能获得进一步的发展。

三、官僚统治的腐败和落后

江南制造局是清政府官办企业，是由清政府委派的官僚统治的，因此，清政府末期封建统治的反动没落气息，严重地影响着江南制造局，它的内部管理十分腐败和落后，直接障碍着近代生产技术的进一步发展。

在清政府的官僚统治下，制造局内部管理的腐败和落后状况，主要表现在以下三方面：

第一，管理机构庞大臃肿，俨然是一个封建衙门。兹将该局管理机构的情况列成表11。

从表11可以看出，制造局的管理机构是完全按照封建衙门的架子设置的，表上的人员虽不过多，但加上附属机构，包括广方言

①《江南制造局记》第9卷，第9页。

②《李文忠公全集》奏稿，第28卷，第20页。

③《江南制造局移设芜湖各疏稿》第2页。

表11

江南制造局管理机构情况表

部 门	职 司	职 称	人 数
公 务 厅	总办公机构	总 办 会 办 提 调	1 1 1
文 案 处	办理公文案件	委 员 司 事 贴 写	4 14 4
报 销 处	分年按照收支银 钱工料造册报部	委 员 司 事	2 10
支 应 处	收发款项发给各 厂匠役工食	委 员 司 事	2 4
议 价 处	估核物料价组	随 时 遣 派	—
考 工 处	稽核全厂工作	委 员 司 事	3 2
储 物 库	采办收发物料器具	委 员 司 事 长 夫	4 8 2
军 火 处	收发本局制造及购 自外洋并寄存各项 军火	委 员 司 事 工 头 及 小 工	22 4 29
松 江 药 库	存储各种子药	委 员 司 事 小 工 护 勇	1 1 4 10
	合 计		133

资料来源：根据《江南制造局记》第2卷，第12—13页的资料编制。

馆,工艺学堂和翻译馆的47个工作人员,炮队营和巡警营的官兵夫381人,及各厂的委员、帮办、司事等管理人员87人,全局非生产人员总数达648人,占全部生产人员总数约近四分之一,便相当庞大。在管理机构中,还安插不少挂名支薪的额外人员,更增加了机构的臃肿。该局总办赵滨彦不得不承认:“查局内委员四十余员,司事一百数十人,实为各省局所所罕见。”^①该局后一个总办魏允恭在“整顿沪局兼筹萍局情形”的报告中也说:“查局中委员数十员,司事一百数十人,除分派各厂所办事外,又有津贴员司数人,差遣委员十余人,此项津贴差遣之员,大率因情面而来,但取薪俸,并无执役,每月薪水多者数十金,少亦十余两,以岁计之,为数甚巨。”^②

第二,办事人员贪污成风。当时清政府的贪污贿赂,公开盛行,制造局每年出入百数十万银两,更被官僚们看成大有油水可捞的“肥缺”。这些总办大员们捞钱的主要方法是:(一)从外省订购枪炮、修理轮船等所收的费用中集体贪污。这笔收入,每年少则数万两,多则一、二十万两,各地方大都和局直接商洽,所开工本高低又漫无标准,大可上下其手,多收少报,或干脆不报。张之洞在“奏请移建制造局新厂疏”里指出这一弊病说:“沪局向来风气,凡外省订购枪炮,修理轮船,缴到价银,往往收支含糊,诸多牵混”^③,要当时新任总办魏允恭彻查。魏允恭却官官相护,竭力代为掩饰,但也不得不透露了一部分贪污内幕。他一方面说:各省拨还之款,“随时收入正款,历经申报有案,……并无分毫遗漏”,接着又不得不承认:“惟报部册内,如有各省咨部有案者,一体开报,若径用文牒函电商请代办,则大部无案可稽,倘亦将收支各数一并列入,恐转干驳诘,是以未便列款开报,原奏所称诸多含糊,或即指此”^④。既然“未便

①《江南制造局移设芜湖各疏稿》,第27页。

②《江南制造局记》第2卷,第71页。

③《江南制造局记》第4卷,第24页。

④《江南制造局记》第4卷,第26页。

开报”，白花花的银子，便大有机会落入私囊了。（二）贪污行庄存款利息。清政府派赴制造局视察工作的钦差大臣铁良，便在札内揭穿了这一弊病说：“查该局正什各款不下七八十万，以六厘匀算，亦应月得息银四千数百两，今乃合汇丰半年存息并计，只得银七千两有奇，殊所不解。”^①照铁良估计，每半年应得存息24,000余两，结果只报了7,000余两，半年便贪污了17,000余两，历年累计下来，贪污数字是惊人的。（三）购办机器物料，是局中最大的贪污来源。如上所述，制造局支出的购办机器及物料费用，每年均达四五十万两之巨，因而成为贪污舞弊的主要目标。1904年6月3日的《中外日报》曾有下列一段记载，揭露这一弊端。

“自刘某（按指刘麒祥）接办上海制造局后，局中所制的枪炮，遂一无进步。其致弊之原因，不一而足，腐败之现象，亦不一而足，而莫不由于款项之支绌，而款项之支绌，又莫不由侵蚀之太甚。盖自总办自握议价之权后，遂酿成大弊二端：一则局中需用最多之物料，率由总办先以廉价购入，而别令他人出面，以重价售诸局中；一则凡欲售物于局中者，必先由其仆隶或员司引进，乃得与总办会晤，皆先议私费，而后及正价，凡仆隶员司工匠，皆有所沾润，而皆取偿于物价之中，如是则虽欲不浮冒而不能，而公款之归于实用者盖亦仅矣。”^②

这简直是总办员司明目张胆地伙同贪污，而总办刘麒祥便是一个典型的大贪污头子。当然，带头贪污的总办，决不止刘麒祥一人，从江南制造局捞去大量油水的官僚们还大有人在的。

第三，生产效率低得惊人。主持江南制造局的封建官僚们，除少数人员能够认真钻研近代生产技术，掌握近代生产管理知识而外，大都缺乏近代科学知识，不善管理近代生产，甚至迷信神怪，闹

^①《江南制造局记》第4卷，第24页。

^②汪敬虞，《中国近代工业史资料》，第二辑上册，第422页。

一些笑话。例如，根据老工人的传说，在修筑第一号泥船坞时，挖土近坝门，因碰到流沙和水眼，土质很松，地下水冲上来，木桩打不下去，阻碍了工程的进行。于是急坏了主持局务的官员，连忙向清政府报告，说是有神怪作祟，请示办法。堂堂清朝天子，居然郑重其事地派来了张天师，修坛作法，说是白鳞精在下面住着。结果便由张天师大事祈祷，并专挖水池一个，建庙一座，请白鳞精“搬家”，闹得乌烟瘴气。在这样一些贪污腐败、迷信落后的封建官僚的管理下，江南制造局的生产效率，必然低得惊人。该局从1867至1904年的38年间，共支出国家经费达规银27,635,444两，平均每年开支约70余万两，而所生产的结果，如第二节所述的，是一些数量既少，质量又差，仅能吓唬一下人民群众的陈旧军火。这是对国家财富的极大浪费。特别是在中途停造轮船专造军火以后，开支并未减少，军火产量亦增加不多，形成更大的浪费。我们试以枪的生产效率为例。枪厂全部员工达415人，而每天只能造枪5枝，每年造枪1,500枝，平均每人每年造枪不到4枝，这是多么可怜的生产效率。张之洞当时对这一点便很不满意地说：“江南制造局费工多而出枪少，近来陆续添机，渐次整顿，每日仍只能出枪七枝，一年只能出枪二千余枝，既不合算，且于武备大局无裨。其炮厂所造车炮，亦不尽适用。”^①可见江南制造局生产上的严重浪费情况，这些大官僚也是知道得很清楚的。上引的《中外日报》，在同一评论中感慨地说：“窃谓上海（江南）制造局之在今日，已为大而无用之废物，以之糜费公帑则有余，欲其制造有用之枪炮则不足。”可谓一针见血之语。

关于江南制造局内部的腐败落后情况，1903年该局新任总办赵滨彦，为了向上级表白自己“嫉恶如仇”的精神，曾在报告中较多较全面地加以揭露，兹摘录一段于下：

“局中积弊，言之者非一人非一次矣。……兹约举数端言

^①《江南制造局记》第2卷，第46页。

之。一曰疆界：局中厂员有正办，有帮办，帮办不能与闻厂务，正办令其与闻，始与闻也。正办遇事商之匠目，有洋匠者以洋匠为护符。司事各司一事，各不相顾，多者十人八人，少亦两三人，大都巧立名目，分别位置。至此厂借用彼厂工匠，不轻应允，或俟借去后托词调回。又此厂有事，商之彼厂，无不托故推诿。此厂之人，偶谈彼厂之事，无不以为多言。若再举彼厂私弊，则更誓不两立矣。一曰牵混：凡制一器，非一厂所成也，凡办一事，非一处可了也。料物办存库房，支领听凭各厂，库房不知某厂需某料若干，与某料应造某物若干，各厂亦不问料物之高下与价值之多寡，购则滥购，领则滥领，仅就一厂以挾其弊，不能水落石出。一曰把持：相沿成法，牢不可破，一议更章，群起争执，不曰向来如是，即曰新法不行。开除一人，必设法挽回，或谓甚为得力，或称万不可少。至于厂内工作一切，飭令考工，必曰已臻完善，飭令省料，必曰所用不敷；各厂皆然，已成惯技。一曰团结：有以同乡为一党者，有以亲友世好为一党者，呼吸相应，声气相通。开除一人，同党必多方申说，辗转求情，甚至始则抗论以争，继则辞差以要挟；不遂所欲，则借事刁难，以公报私，不值识者一笑。一曰侵蚀：库房采办，支应银钱，其所侵蚀，显焉者也。尚有无形之侵蚀，如厂中用料，任意滥领，余者私用，再多则积聚成件，运入私宅，变价以入私囊。……其大者如造存军装，亦能于夜半更深，一叶扁舟，潜移默运。磅收料物，一有规费，便可数目浮报，低货混充。种种弊端，不可究诘。一曰倾轧：在局员司，只可随波逐流，不能矫同立异，间有办事认真，不避嫌怨，即群起而讪笑之。甚至匿名揭帖，指摘交加。遇有新章，必谓此人见好于上也；稍一整顿，必曰此人献策称能也。又有新进无知，但与总会办略有渊源，便可搬弄是非，混淆黑白，稍不随意，百般排挤，妨贤害能，可胜浩叹。一曰欺饰：局厂林立，工作纷繁，工料两端，均易蒙混。即如强水一端，

向与瑞生洋行订立合同，购之外洋。今年因用罄续购，职道访之厂中公正者，始悉此水本地有厂，洋行欺以购自外洋，加入运费，其价遂昂。……一曰征逐：各员司每于放工之后，礼拜之期，一若例应给假，不妨自由，酒食游戏，十有八九。即身膺重要之任，亦无日不飞车快马，出外冶游，甚至终夜不归，毫无顾忌。其紧要公事，不克随到随办，姑无论已，而招摇贿串等弊，未始不出其中，于局务亦大有碍。一曰疲玩：局中工作之迟缓，公事之延搁，习惯已成自然，严予惩戒如故也。遇有整顿之事，力难抗违，非敷衍了事，即设法宕延，虽极易了之事，无不退回瞻顾，积习已深，挽回非易。”^①

这位总办以上所揭露出的江南制造局的腐败落后内幕，足够活画出当时的江南制造局，在清政府官僚的统治下，已是到了腐败透顶、积重难返和不可救药的地步。曾国藩和李鸿章们所夸称的“自强之道基于此矣”的江南制造局，竟是这样一个腐败落后的官僚机构，这就不能不大大限制了这一近代工业企业的发展。

第四节 江南制造局工人概况

一、早期工人来源和技术上的逐步成长

江南制造局的工人，是本国近代工业最早的产业工人的一部分，在中国无产阶级成长的历史过程中，占有相当重要的地位。

制造局工人的最早来源，是美商旗记铁厂的原有中国工人和原来丁日昌、韩殿甲所办两炮局的工人。旗记铁厂创办于1863年，卖给清政府时，已有近三年历史。当时究竟有多少中国工人，缺乏详细记载。根据李鸿章曾吹嘘该厂“实为洋泾浜外国厂中机器之最

^①《江南制造局移设芜湖各疏稿》第89—91页。

大者”，以及留用下来的外籍技术人员即有8名的情况来估计，固定雇佣的本国工人不会太少，至少在百人以上。旧有两炮局的底子上海洋炮局，比旗记铁厂的历史还要早一年，并入制造局时的工人数目，亦无从查考。据苏州洋炮局在1864年即用外国匠人四五名，本国匠人五六十名的情况估计，每个局的本国工人人数亦应大体相仿，两局合起来应在百人以上。因此，在江南制造局初步组成时，原有的本国工人应在两三百人左右。这些工人是江南制造局最早的基本工人，其中的大部分应是具有一定的机器制造技术的。

制造局留在虹口旗记铁厂原址的两年（1865—1867年）时间内，人数已陆续增加，但具体数字亦无记载。根据当时每月开支的工薪约4千两的数字推算，除留用之洋匠8名外，中国工人当在600人左右^①。迁移至高昌庙后，生产规模不断扩大，工人人数当然也不断增加。根据1869年《教会新报》的记载，当时制造局的工人数字是：“外国人十三位，共有中国作工者一千三百名。”^②英国领事1872年份的商务报告中也说：“江南制造局雇佣着不少的外国技师，约有一千三百名中国工人。”^③1876年葛元煦的《沪游什记》中，已说制造局有“工匠二千余人^④”。1890年9月5日的《北华捷报》，亦称“江南制造局一共雇佣了约二千工人”^⑤。1890年以后，由于炼钢厂、无烟火药厂等的建立，工人数字又有新的增加，发展至近3,000人。《江南制造局记》中所记载的人数是1904年的数字，除管理机构及附属机构的人员而外，13个分厂加工程处的全部生产人员共2,913人，为当时中国近代工业中人数最多的工厂。据统计，在1894

①1867—1873年间，制造局的人数约1,300名，每年开支的工薪约10万两，每月约为8,000余两，以此推算，4,000两一月的工薪，工人数当在半数。

②《教会新报》第6本，第44期。

③《中国近代工业史资料》第一辑下册，第1183页。

④同上书，第1184页。

⑤同上书，第1250页。

年的时期,江南制造局的工人数,约占当时上海近代工业工人总数的8%,占全国近代工业工人总数的3.81%^①。

制造局工人的籍贯,多数是广东、福建和宁波。黄式权的《淞南梦影录》说:……〔江南制造局〕局中规模宏敞,器具精良,工匠皆闽、粤、宁波人,以西人之精通机器者督之。”^②这是因为早期的上海产业工人中,特别是早期外国人所办的造船厂工人中,也大部分是以上三个地区的人。如葛元煦的《沪游什记》中即提到:“美(租界)祇沿江,数里皆船厂、货栈、轮舟码头、洋商住宅,粤东、宁波人在此计工度日者甚众。”^③

在制造局早期工人中,高昌庙附近的本地人参加的不多。根据一些本地老工人听到老一辈的传说,制造局开办初期,本地人中谣传:“进局的人要被丢到大烟囱里去”,“要被机器轧死”,因而都不敢进局做工。制造局早期的幼童^④,因招不到本地人,只得到孤儿院选用了一批在太平天国战争中被收容起来的难童。据说他们的父母都是太平天国革命时期死亡的,连自己的家乡在那里,也不知道。直到制造局开办了一二十年后,本地人看到在制造局工作,并没有什么危险,才慢慢地愿意进制造局做工。这里多少反映了旧中国早期的农民,向近代产业工人转变的一个迂回曲折的过程。

制造局在扩建过程中陆续增加的生产工人,除了新吸收的小工和童工外,其中主要技术骨干的工匠,特别是匠目,大都是在早期外国资本家所办的船厂、机器厂等做过工的熟练工人。不少机器方面的技术工人,还是从香港、广州等地招募而来。在目前江南厂的老年工人中,有些广东老工人的父亲或祖父辈,便是早年在香港

①根据《中国近代工业史资料》第一辑下册第1201—1202页的统计数字计算。

②《中国近代工业史资料》第一辑下册第1224页。

③同上书同页。

④幼童是当时江南制造局对艺徒的名称。

等地应募来沪的。例如老年工人梁楚谦的父亲梁星昭，原在香港一个外国人经营的机器厂当翻砂工，于1885年前后应募来制造局，曾参加“保民”轮船的制造工作。又例如老年工人王海林，当他于1898年进制造局机器厂当学徒时，厂里的老师傅大部分是广东人，制造局门口的一条广东街，便因为住的广东人多而得名。王海林所拜的机器老师傅，名叫莫阿泰，也是广东人，原在广东一家外商船厂做工，被制造局招募来的。这一批从外商工厂招募来的工人，是中国无产阶级中最早掌握近代机器制造技术的工人。毛泽东同志曾指出：“中国无产阶级的发生和发展，不但是伴随中国民族资产阶级的发生和发展而来，而且是伴随帝国主义在中国直接地经营企业而来。所以，中国无产阶级的很大一部分较之中国资产阶级的年龄和资格更老些，因而它的社会力量和社会基础也更广大些。”^①江南制造局早期工人的来源，完全证实了这一论断的正确。

江南制造局的工人，在近代工业生产的锻炼过程中，技术上的成长相当迅速，充分显示了中国劳动人民勤劳、勇敢、聪明、能干的优秀传统，同腐败落后的官僚统治阶级相比，恰恰形成鲜明的对照。这一点连外国侵略势力在中国的一些代言人，也是不得不承认的。如1879年7月22日《北华捷报》记江南制造局制造洋炮时，便写到：“全部制造过程都系中国工人动手，技艺不下于任何欧洲工厂的工人。”^②1893年6月9日的该报，对江南制造局的工人作了更详细的描述说：“在早期，当这年轻的兵工厂主要从事制造小型军用品的时候，外国监工们看着那些中国工人工作的迅速和灵巧，十分敬佩和惊叹。……他们显然具有控制和使用机器工具的天赋能力。……在这方面，中国人是一个敏慧的民族，……实际上，从各方面讲，除了体力弱些以外，中国工人比得上世界任何国家的工人。”^③

①《毛泽东选集》第二卷第597页，人民出版社1952年3月北京版。

②③均转引自《中国近代工业史资料》第一辑下册，第1224页。

中国劳动人民是优秀的，中国工人阶级是完全有能力掌握近代生产技术和建设近代化的中国的。在中国近代工业生产的历史发展过程中，中国自制的第一艘轮船、第一台车床和第一炉钢水等等，都是通过江南制造局工人群众一双勤劳而灵巧的手制造出来的。

二、官僚统治和压迫下的工人生活

江南制造局的工人，在清政府官僚的统治和压迫下，一开始就过着很痛苦的生活。

制造局人员中的等级很森严，普通工人被压得喘不过气来。首先是大小封建官员的统治，全局总办、会办、提调、委员等官员多达百余人，每一个生产单位，都有专管工人的提调和委员。其次是洋匠，除了全局有“洋总管”督工外，每一个生产部门，都有洋匠领工，骑在工人头上，作威作福。另外，每一部门还设有中国匠目，统率着工人。

清政府官僚为了从军事上统制和威胁工人，还设有专门的巡警营，巡弁巡丁即达80余人。另外，拥有弁兵275人的炮队营，除担任试炮外，主要任务也是镇压和监视工人。根据老工人中的传说，制造局大门口两旁，排列着大刀、长矛、洋枪等武器，由4个全副武装的士兵守卫着，警卫森严，杀气腾腾。紧对大门，树立着两块大虎头牌，上面各写着“肃静”“回避”两个大字。兵器架子的后面便是责罚工人的班房。工人每天进出厂门，都感到汗毛凛凛，只要被守兵认为有“犯规”行为，便有被拖进班房打屁股的危险。局内总办公厅和各厂办公所门口，也都悬挂着两块虎头牌和军棍，工人稍有“犯规”行为，同样要吃军棍。有些野蛮成性的总办，还亲自用军棍打工人。1904年6月5日的《中外日报》，即有下列一段记载：“上海制造局创办时，总其事者为前苏松太道冯竹如观察。……每日必躬自至各厂巡察，如见工匠辈有躲懒者，或糜物料者，手执军棍自撻之。一时

众工匠私溢之曰‘颡大’，以其排行大也。”^①

全局人员中的工资待遇，高低相差悬殊。兹根据《江南制造局记》至1904年为止的工资纪录，算出该局各种员工的平均工资，列表12于下：

表12 江南制造局各级员工平均日工资表

职 称	平均日工资(银元)	折合中等米(市斤)
洋匠	11.433	357.28
委员、提调、帮办	1.773	55.41
司事	0.886	27.69
匠目	1.746	54.56
工匠	0.652	20.38
幼童	0.207	6.47
小工	0.166	5.19

资料来源：根据《江南制造局记》第2卷资料，并参考《中国近代工业史资料》第一辑下册第1209页。米价根据1904年每石(156市斤)5元，每市斤0.032元计算。

从这一工资水平反映出的问题是：(一)洋匠的工资，每天的收入要达两石多米，为本国匠目的5.6倍，工匠的16.5倍，幼童的54.2倍，小工的67.8倍。可见洋匠的工资高得惊人。(二)本国匠目每天的工资也有3斗半米，每月要10石多米，为工匠的1.7倍，幼童的7.4倍，小工的9.5倍，同委员等官员的薪水差不多，在当时算是比较高的。洋务派官僚为了招揽技术较高的工人，一开始便采取高工资的收买政策。李鸿章在“置办外国铁厂机器折”里便说：“现拟于华匠中留心物色，督令操习，如有技艺与洋匠等者，即给以洋人工食，再能精通，则拔为匠目，以示鼓励。”^②可见这是李鸿章们的既定政

①《中国近代工业史资料》第二辑下册第1219页。

②《江南制造局记》第2卷第27页。

策。(三)工匠工资比幼童和小工高一些,因为大部分是熟练技工,又是生产上的主力。而且当时上海一般技工比制造局相同工种的工资水平还略高些,如一般船渠工、西式木工和铁工等的日工资,都在0.60—0.85元之间^①,工匠工资太低了便留不住。但工匠工资比起洋匠和匠日来,还是低的。(四)幼童和小工的工资最低。幼童是制造局所用的艺徒,估计全局有300人,名为艺徒,实际上是童工,所得工资也仅是个人生活费。但幼童工资略高于小工,因为这批幼童并无规定学艺期限,一般都学了好几年,已是初级技工,仍被当作幼童看待。这实际上是对童工的一种剥削,为后来的上海整个机器制造业大量使用学徒以剥削童工,开了一个先例。全局的小工近400人,工资水平在幼童以下,每月不到1石米的收入,按当时的生活水平,只能勉强维持个人生活,赡养家庭是比较困难的。

计算工资分月工资和周工资两种。官员、洋匠和匠日都是月工资,工匠、幼童和小工都是每周按6工计算,并很严格,照李鸿章的说法是:“华匠学徒按日点工给价,无稍冒混”^②。工资计算单位也不一律,洋匠用英镑和银两,官员用银两,匠日、工匠及幼童用银元,小工则大部分用铜钱计算。当时的铜钱,经常贬值,办事人员发放铜钱时,又经常短缺克扣,小工很微小的工资,还要因此而打折扣。

劳动时间,在1890年以前,只规定每日8小时。1890年以后,延长至每日9小时。每周工作6天,星期日休息。平时只开一班,一有军事任务或紧急生产,便加班加点,昼夜突击赶工。

工人大部分是固定工人,但在经费困难生产任务缩小时,便随时裁撤工人。如1899年,该局总办林志道在“裁减工匠及节省员司薪水”的报告中便说:“必不得已而再议核减,惟有将各厂工匠中之工食较多与手艺稍次者,酌量核减核裁,约计每年节省银五千四百

^①根据《中国近代工业史资料》第二辑下册第1225页。

^②《中国近代工业史资料》第一辑下册第1208页

余两。”^①一年省银5,400余两,每月省银近500两,除核减的工资外,估计被裁工人当在50人左右。这说明了制造局工人的职业,并不是很有保障的。

官僚统治者担心工人住宿在外,不好管理,所以在局中备有简陋的工人宿舍,在1869年即可容纳1,500人,规定工人一律住在局内。后因工人不断增加,宿舍已容纳不下,才取消了这一限制,允许工人在局附近自由居住。据老工人传说,在1900年左右,局中附近的职工家属,已有2,000余户,在江边空地上,逐渐形成了两条狭窄的街道,一条是高昌庙街,又称老街,一条是广东街,因广东人多而得名,原来农村面貌的高昌庙,已成为早期江南工人集中居住的“棚户区”了。

工人的劳动保护根本谈不上,因而常有工伤事故发生。1871年8月23日的《教会新报》,便有下列一段记载:“八月初二日,上海高昌庙制造局内,正在开工制造时,机器上皮条落下,有作工者取皮条搭上机器,不料机器绊着衣服连人卷上,如秋千之旋转也。旁立者俱为被卷之人撞伤身体,其机器之危险可知。按此机器一分钟旋转之速九十九转,被绕者安得不受重伤。局众即停机器,将被绕之人送医局医治,行至半途而死。呜呼哀哉!噫,自古皆有死,而死于机器者鲜,今绊于机器而死,其死殊奇。”^②稍后出版的其他报纸,对江南制造局发生的工人因工伤亡事故,也续有报道。如《新闻报》便有下列几次的记载:(一)光绪二十二年(1896年)3月24日,炼钢厂开车工匠胡启象被机器碾伤一足。(二)光绪二十三年(1897年)9月8日,炼钢厂工匠李阿荣被机器轧去手指四段。(三)光绪二十六年(1900年)3月8日,制造局工匠崇明人某甲被钢板压死。(四)光绪二十九年(1903年)6月15日,炮厂工匠李阿四被机器轧死,炼钢厂

①《江南制造局记》第4卷第20页。

②《教会新报》第156期。

工匠陈鹤亭被机器轧伤甚重。可见制造局工人因工伤亡的事故是不少的。这些因工伤亡的工人,更说不上有什么劳动保险。一般受了伤的送回家休养了事,伤势实在重的要禀明总办才能送医院医治。死亡了的工人,要凭总办的“大发慈悲”,才“赏”给少数抚恤费。

三、工人群众对官僚统治的初步斗争

江南制造局的工人群众,处在清朝封建政权的残酷统治下,谈不到享受任何的民主权利,加上当时的中国工人阶级尚处于幼年 and 自在的阶段,还缺乏组织和斗争经验,工人阶级自己的政党还没有诞生,缺乏领导。因此,他们还不可能同官僚统治者进行有组织有计划的斗争。但根据老工人的传说和仅有的记载,该局工人群众同反动官僚之间的斗争还是很尖锐的。消极怠工,是当时江南工人的经常斗争方式。据老木工黄日坤所听到的传说,1885年在制造“保民”号铁甲船时,工人们由于工资太低,不够生活,因而在工作中抱消极反抗态度,故意用各种方式拖延时间,不愿认真做工。匠目和司事们看到了,也眼开眼闭,不敢多管。在重大问题上,工人群众已经能够初步团结起来,向官僚统治作斗争。《北华捷报》曾记载1883年和1890年江南制造局工人所进行的两次斗争的消息,斗争起因都是为了该局总办擅自延长劳动时间。1883年是总办潘露妄图延长劳动时间,引起广大工人不满,群集办公处所,向潘露当面对说理。潘露一面调动军警驱散工人,一面被迫未敢增加工时。1890年的斗争规模较大,兹特转录于下:

“听说一两星期以前江南制造局发生了罢工事件,……〔系因〕雇主对工人进行进攻。江南制造局一共雇佣了约二千工人,局中自从二十余年前成立以来,定章每日工作八小时。新任总办刘大人〔麒祥〕认为对所付工资而言,八小时工作太少,决定延长至九小时。工人们坚持不肯同意。大部分工人当然反对这种新办法,小部分虽愿〔屈服〕,也不敢明言。于是,到

了新章实行的那天，锅炉里烧起了蒸气，气笛发出了鸣声，机器开动了，没有一个工人敢走进大门去工作。起初看来，这情况怕要坚持些时，因为双方不肯让步。但到了下午，工人们看着他们的行动不能影响局中的总办，总办很可能下令长期停工，便决定慎重从事，勉强同意了。……现在局中工作已经常为每日九小时。……”^①

这次斗争虽未达到目的，但总办刘麒祥还是不得不答应，秋冬两季仍工作八小时，春夏两季延长一小时，照加给工食银。

《新闻报》亦曾于光绪三十年(1904年)7月7日载有下列水雷厂工人罢工斗争的消息：“沪南制造局水雷厂工匠龚某本幼童学习成艺，前日因午膳进厂略迟，被委员李君批颊二下，致触该厂数十名工匠之怒，一律罢工霸停。提调李平书明府得悉而禀总办魏蕃实观察，立传水雷厂工头许炳、谢文森、查巧生等入内，诘以不应霸众罢工，且谓此厂督宪本拟裁停，今既停工，惟有详请宪示再定行止也”。过了三天，该报又发表下列消息：“沪南制造局水雷厂委员李君不洽众情，致各工匠同时停工，……兹闻观察(按即总办)昨将李君调往龙华火药厂当差”。可见因水雷厂工人众怒难犯，只得把打工人的工厂委员调走，企图缓和工人斗争情绪。

从以上斗争情况中可以看出，江南制造局的工人群众，还处在工人阶级的幼年时期，便能团结起来向反动的官僚统治展开初步的斗争。这说明早期的江南制造局工人，在政治上的成长，也是颇为迅速的。

^①《中国近代工业史资料》第一辑下册，第1250页。

第二章 局坞分家和商务化经营方针

（1905年4月—1927年3月）

江南制造局后期，清政府拟将该局迁设内地的计划，迟迟未能实现。至1905年，清政府决定局坞分家，把船坞部分从制造局划分出来，另行成立江南船坞，并采用商务化的经营方针。清政府的这一决定，使江南制造局的船坞部分，从过去专门为封建王朝造修海军船舰服务，一变而为着重对外营业，主要为造修中外兵商轮船服务。从此，改变了江南制造局时期造修轮船业务长期停顿的局面，营业逐渐发展，规模逐渐扩大，江南造船厂的初步基础，赖以奠定。因此，从1905年4月局坞分家，经过辛亥革命和北洋军阀政府的统治，一直到1927年国民党蒋介石集团叛变革命前夕，这一段时期，是江南造船厂在采取商务化经营方针中奠定了初步基础的时期。

第一节 局坞分家和船坞采取商务化经营方针

一、分家和商务化的时代背景

江南制造局1905年的局坞分家和船坞采取商务化的经营方针，是在特定时代背景下进行的。

当时入侵中国的资本主义列强，已从资本主义的自由竞争时代，进入了资本垄断的帝国主义时代。由于中日甲午战争和《马关条约》的签订，由于列强对中国势力范围的争夺，由于八国联军和

签订《辛丑条约》等侵略行动，国际帝国主义对中国的经济侵略愈来愈深入。它们向中国大量倾销商品，输出资本，设立银行，修建铁路，经营航运，开采矿山，创办工商企业以及控制国内外贸易等，通过这一系列的经济侵略，逐步操纵了中国国民经济的命脉。中国经济进一步走上半殖民地半封建的道路，日益加深对帝国主义的依赖。这一趋势反映在对外贸易上的结果，是进出口货物数量的急剧增长。据统计：1891—1893年对外贸易的年平均数，进口是21,900万元，出口是16,700万元^①；1901—1903年间的年平均数，进口增至47,300万元，即增加了115.98%；出口增至31,100万元，即增加了86.22%。各通商口岸进出的中外轮船只数和吨位数，也随着急剧地增加。从1892—1902年间，船只数从28,974只增至58,086只，即增加了约1倍；吨位数从28,410,156吨增至52,806,393吨，即增加了85.87%^②。

上海是中国的主要通商口岸，进出口贸易和中外轮船的往来，均占当时全国的半数左右。中外轮船的航运事业，很大一部分集中在上海，这就大大刺激了上海船舶造修工业的发展。这时期在上海造船工业中占有垄断地位的英商祥生、耶松等船厂，造修船舶业务有了很大发展，企业规模日益扩充，获得了高额的利润。据统计：祥生船厂1895—1900年间的年平均利润率达22.30%，每年的净利达规银20万两左右。如1896年的净利润即达24万余两，等于资本总额的30.06%。耶松船厂的利润也很大，仅在1892—1899年的八年间，支付的股息总额即达规银877,500两，超过资本总额10%以上。英商祥生、耶松、和丰三家船厂，为了进一步垄断上海修造船舶的业务，曾于1900年合并成立耶松船厂公司，资本额增至规银557万两，职工达4,000余人，拥有新老船坞6个之多。合并后的第二年

①单位银元，下同。

②以上数字均根据“中国近代经济史统计资料选辑”第64页和221页。

(1901年),即获净利规银1,848,550两之巨^①。1904年,英国船厂老板们,还拟在耶松船厂的基础上,组织一个庞大的新公司,从事更大规模的船舶造修业务。此外,德商瑞记洋行,于1900年还新设了瑞熔船厂^②,营业颇为发达,利润亦很丰厚。另一德商又于1905年设立了以修造船舶为主的万隆铁工厂。总之,这一时期的上海外商船厂,面对着日益发展的造修船舶业务,雄心勃勃,野心很大。在这一时期,上海还陆续出现了民族资本所创办的小型造船工业,如甘章、发昌、广德昌等船厂,开始造修一些小型轮船。

这时候的国内政治局势,在清政府签订了空前丧权辱国的《辛丑条约》以后,农民群众的起义斗争和资产阶级民主革命运动,正进入新的高潮。新兴的民族资产阶级,在人民群众救亡运动的推动下,先后展开了设厂运动和赎回路权矿权的运动,企图挽回权利,振兴实业,发展民族工业。以那拉氏为首的清朝反动统治集团,已陷入朝不保夕苟延残喘的绝境。洋务运动也已宣告破产,官办民用工业,纷纷宣告失败,一部分则陆续向官商合办和商办转化;对所有近代军事工业,也只是勉强维持,根本无心发展;有关陆海军的建设,早已置之脑后。

在上述背景下,江南制造局面临着两方面的情况。一方面,如果单纯依靠清政府力量,不仅荒废了近三十年的船坞等生产设备,根本没有恢复和发展的希望,连原有制造军火的生产局面,也很难维持下去。当时南洋大臣张之洞,正在计划把江南制造局的军火生

^①以上数字均根据《中国近代工业史资料》第二辑上册,第359—365页。

^②据《东方杂志》16卷12号“中国船业之现在及将来”一文所载,瑞熔船厂乃英人白勒黎登所创办。但据我们访问1906年便进瑞熔厂做工的退休老师傅李福生所称,该厂系德商瑞记洋行一个德国籍的犹太人苏德那所创办,苏德那的妻子是英国人,第一次世界大战结束后,苏即入了英国籍,因而厂籍也转入了英国籍。这位老工人说得确实而具体,故从后说。

产部分,内迁另设新厂,并责成该局每年从原有经费中提存规银70万两(约占该局全年经费的半数以上),作为内迁经费,以致该局的经费更形短绌,不得不多方缩减生产,所属各厂,正在纷纷议减议停。另一方面,上海当时已成为国际帝国主义对华经济侵略的主要港口,工商各业畸形繁荣,船舶造修业务,也随着日益发展,有利可图。以江南制造局所拥有的生产设备和技术力量,如果面向市场,实行商务经营,不仅可以避免船坞设备继续荒废下去,而且可以节省国库开支,并大有发展的余地,这是摆在江南制造局面前的现实问题。对这一问题,主持其事的封建官僚们,也早已有所感觉,并试图解决。例如,张之洞即曾于1903年初,在筹迁江南制造局的奏折中,提出“新厂既成,旧厂可改作商厂”的建议。他说:“查沪局(按指江南制造局)炼钢厂所出钢料,除供本局之用外,兼可销售洋行,为制造器物船料之用。原有船坞,亦可代修华洋官商各轮。其枪厂机器,酌量改配,可以制造各项机器,以供销售。此外,迁空之厂屋,兼可赁与华商,另作生理,量取租资。上海局厂如林,旧厂用处甚广,生发无穷,断不可使一机一屋,听其闲废,实可筹巨款,以添补厂用。”^①事实上,当时江南制造局的某些产品早已趋向商务化,例如炼钢厂所生产钢材的一部分已向上海市场供应。因此,当该局移设内地的计划,一再延搁,难于实现,清政府又根本没有力量恢复船坞生产的时候,首先把最具备商务经营条件的船坞部分,从江南制造局划分出来,采取商务化的经营方针,以求得生存和发展,便成为必然的趋势。清政府某些官员对局坞分家和船坞经营方针商务化的拟议,正是在以上一系列的客观情况促使下提出的。

二、分家经过和北洋军阀政府的措施

局坞分家的具体步骤,是由两江总督周馥亲自策划的。1904年

^①《江南制造局移设芜湖各疏稿》第6页。

冬，周馥奉清政府之命到江南制造局考察，对于荒废了近三十年的船坞，认为已是到了“穷极当变之时”，要根本解决困难，就只有把船坞从制造局划分出来，采取商务化的经营方针。这一方针经与驻沪总理南北洋海军提督叶祖珪筹商后，又与北洋大臣往复协商，始于1905年4月，议定了“船坞另派大员督理，仿照商坞办法，扫除官场旧习，妥筹改良”^①的办法，并经奏准清政府照办。从此开始，造船业务便从江南制造局正式划分出来。江南制造局便成为专门制造军火的兵工厂，辛亥革命后改称“上海制造局”，民国六年（1917年）五月又改名为“上海兵工厂”，一直维持到1932年“一·二八”淞沪抗日战争，暂时停工，大部机器搬迁至杭州。后来淞沪战争结束，国民党反动派为了和日寇妥协，签订停战协定，便于同年9月下令停办上海兵工厂，把大部分机器（包括搬迁至杭州的）并入南京金陵兵工厂，小部分机器并入武汉汉阳兵工厂。

局坞分家之后，船坞部分归海军部领导，改名江南船坞。派海军提督叶祖珪为船坞督办（不久叶祖珪病故由萨镇冰继任）；总兵衔候补副将吴应科为总办，管理全厂一切事宜；任命原在北洋海军总管轮机的德国人巴斯为船坞总稽查；另延聘英人毛根（R. B. Maughan）为总工程师，管理工程事宜兼招揽修造中外兵商轮船。经费方面，划分之初，议定暂借江安粮道库银20万两为开办费，随后将修造余利分期归还。船坞的常年经费规定由修船及修造机器等项收费自行周转，不另拨款。船坞每年还得认缴江南制造局船坞租银一万两（此项租金到1912年船坞归北洋军阀政府海军部接收后才免缴）。人员方面，对原有工徒按其技艺情况决定去留；辞退原有各厂委员，改用工头督率工人、学徒进行操作；另由江南制造局派守门巡警百余人分三班日夜站岗巡逻。造修船收费方面，规定对国家工程，船坞只宜就本料价酌加一成工费，其余外间工程，应

①《江南造船所纪要》第9页。

收取盈利,但也不宜过高。该坞并经呈清政府立案,所有招商局及海关的轮船造修,均归江南船坞专利承接。

1905年夏季,船坞及与有关的轮船机器、锅炉、木工、铸铁等厂,并应用房屋、码头等,均划拨江南船坞,由该坞总办吴应科正式接管。接管的主要资产项目如下:

- 1、全坞地基约60亩。
- 2、泥船坞1座,长325呎。
- 3、轮机厂1所,连样板楼、锯木房、木工房、抽水房、物料房以及员司住房,大小厂屋共98间(相距两柱为1间)。
- 4、岸坞2座(即修理小轮舳舻之船槽)。
- 5、挖泥机船2艘,一名“通壑”,一名“导泽”;运泥驳船3艘;万和小轮1艘。
- 6、锅炉厂1所,连同办公房、木料栈,大小房屋共48间,内有60匹马力总汽炉2座,40匹、30匹马力汽机各1部,又剪、钻、刨、春等机床18部。
- 7、炮弹厂1所(划分后改为机器厂),连同打铜厂、翻砂厂等新旧厂屋及大小披屋,约共100余间。厂内附属机器有30匹马力、25匹马力汽机各1部,又大小车床64部。
- 8、水雷厂1所,连住屋共19间,在锅炉厂的西首,废置已久,厂内并无机器,后经改作储料栈房。
- 9、栈房5所。
- 10、中西式住房14所。

江南船坞从制造局划拨过来的所有资产,按当时价格估计,共值规银773,000余两。这就是清政府遗留给江南造船厂的全部资产^①。

在局坞分家过程中,局坞双方的主持官僚,曾在很多问题上发

^①接管资产项目和估价,均根据《江南造船所纪要》第13—14页。

生争论，特别对积存原材料的如何划分问题，双方争执不下。后经两江总督专派候补道唐郁华来沪会同验估，并聘请商董周舜卿、朱葆三、樊时勋三人，帮同盘查库存和估价，共估价值规银85万两，按原价打七折，分列清册，作为公积，由双方各派一员共同管理，听凭双方随时取用，待年终汇齐核算。

划归船坞各厂的原有工人，当时仅留下20余名，余均一律遣散，计共遣散工人400余名，以致大批工人遭受失业痛苦。这批被遣散的工人，仅由江南制造局每人发给四个星期的工资了事。

江南船坞从制造局划分出来的手续办理完毕后，即在新的商务化经营方针下，开始生产营业。

1911年辛亥革命胜利，推翻了清朝的专制政权，结束了中国几千年来封建专制统治，成立了中华民国。由于辛亥革命的不彻底性，革命果实被北洋军阀头子袁世凯所篡夺，换汤不换药的北洋军阀政府，代替了清王朝的反动统治。这一历史事变，对江南船坞曾经发生若干的影响。

当革命军攻克上海后，即由沪军都督陈其美委派当时求新造船厂经理朱志尧为江南船坞经理，企图以私人资本的经营方式来经营江南船坞，并传说朱曾拟投资30万两。但是朱志尧接办不久，至1912年4月，北洋军阀政府根据海军总长刘冠雄的咨请，仍将江南船坞划归海军部直接管辖，改称江南造船所，并派陈兆鏞等办理接管事宜。朱志尧经营江南船坞的计划，未能实现。

北洋军阀政府海军部接收江南造船所后，曾经有过整顿江南造船所的打算。他们考虑到各帝国主义国家的国有船厂，都只专营军舰造修业务，一般不兼对外营业。现在江南造船所以官办军事工业而兼对外营业，“殊非慎重军备之道”。因此曾要所长陈兆鏞将江南造船所的营业损益状况进行详细调查，研究改良方针和办法。研究的结果，还是“困于经济，限于人材”，不能轻易改良，仍然只好按照商务化方针经营。1915年，海军总长刘冠雄又令陈兆鏞将“养厂

经费需款若干,罗致人材如何办法,艺徒学校需款若干等分别详拟办法”,企图逐步执行其改良方针。陈兆鏞当即拟了四条办法,其主要内容是:(1)专修军舰,养厂费年需23万余元,海军舰艇寻常修理皆可不再另筹费,惟遇大修工程或定造新船,扩充厂坞等属额外用款,不在预算范围以内。(2)附设实地练习处,罗致留学生,毕业回国后派所实地练习,预计开办费1,200元,经常费年约5,000元。(3)筹设船机专门学校,预计开办费10,000余元,经常费年需20,000余元。(4)附设艺徒学校,预计开办费6,000余元,经常费年约16,000余元。这项计划和预算经刘冠雄考虑后,所获得的答复是:“现在中央财政异常支绌,所开各项经费均属过巨,殊非一时所能措办,应统俟财力稍舒再行筹议,惟艺徒一项不厌其多,且经费亦属有限,尚可准行云云^①。于是筹设艺徒学校预算案于1916年列入国家预算。但结果连区区一笔筹设艺徒学校的经费,也因财政部无款可拨,最后仍然没有兑现。到了1921年5月,正当江南造船所生产营业十分繁忙之际,北洋政府海军部,竟因“库款匮乏,积欠各舰队餉款及各船坞修费等项,被催不堪,无款弥补”,拟将江南造船所的全部财产,向某外国抵押银元500万应急。后来由于所内职工的坚决通电反对和海军部内部意见的不一致,才没有成为事实^②。至于实行封建割据的地方军阀势力,对江南造船所更是横加摧残和勒索。例如1924年10月间,地方军阀卢永祥、何丰林,即擅自委派所长副所长,接收江南造船所,赶走所内原有主持人,勒令停止生产,盗卖了价值24,000银两的钢铁器材,并企图强迫挪用银行存款和标卖所内新建成的两艘川江浅水轮船,使江南造船所遭受很大损失。又如1926年3月16日,奉系军阀毕庶澄,竟武力占领江南造船所,准备洗劫全部财产以充军饷。由此可见,从清政府转移到北洋军阀政府领

^①《江南造船所纪要》,第30—32页。

^②见《新闻报》1921年5月8日、15日、17日及《申报》同年同月20日消息。

导下的江南造船所,仅仅改变了一下名称,在经营方针上,北洋政府不仅同样没有力量进行海军建设,只能让江南造船所继续从商务化经营中自谋生存和自求发展,甚至连江南造船所的安全也没有保障,主权也几乎被断送。

第二节 商务经营带来的生产繁荣

局坞分家,船坞采取商务化的经营方针以后,江南造船所的生产业务,渐有起色,过去江南制造局时期船坞长期荒废的局面,逐步改观。特别是第一次世界大战爆发以后,营业日益兴盛,利润不断增加,因而生产上出现了一时繁荣的景象。兹分别从造船修船业务、营业利润、企业规模和生产技术等四个方面,加以叙述。

一、繁忙的造船修船业务

江南造船所这一时期生产上的繁荣,首先表现在造船修船业务的日益繁忙。

兹将这一时期江南造船所历年新造船舰的只数及排水量吨位数列成表13(见下页)。

表13说明,从1905年局坞分家至1926年的二十二年间,江南造船所定造船舰的总艘数达505艘,总排水量达165,133吨,每年平均造船23艘,排水量近8,000吨。定造船舰吨位数最多的1918年,曾达6万吨以上;1920和1924年,亦均超过万吨。整个江南制造局时期,在近四十年内,仅造船15艘,排水量共10,490吨。两相比较,已不可同日而语。

这一时期江南造船所的造船业务,不仅在数量上远远超过江南制造局时期,即在所造船舰的排水量和型式等方面,亦非江南制造局时期所可比拟。兹再将这一时期定造船舰中500吨以上的船舰概况列成表14(见104页)。

表13

江南造船所历年造船数量 (1905—1926年)

年份	艘数	排水量(吨)	年份	艘数	排水量(吨)
1905	2	27	1917	18	4,471
1906	19	728	1918	19	60,373
1907	20	5,399	1919	22	5,398
1908	39	4,633	1920	29	10,643
1909	5	353	1921	18	8,737
1910	11	975	1922	26	3,236
1911	40	9,515	1923	38	6,281
1912	16	3,181	1924	36	12,634
1913	24	3,474	1925	13	2,724
1914	25	5,241	1926	20	5,810
1915	24	5,178			
1916	50	6,712	合计	505	165,133

资料来源：根据江南造船所存档“造船年表”计算。

表14所列的制造500吨以上船舰数共计62艘，占上列造船总数的11.48%，排水量共计112,436吨，占上列排水量总吨数的67.26%。每艘船平均排水量达1,813吨，可见这一部分船舰的吨位是相当大的。

修船业务也有很大发展。根据管理船坞部门老技工的不完全统计，从1907—1926年的二十年间，进坞修理的大小船舰总数达2,722艘。平均年修量达136艘。兹将该统计中逐年进坞修理的船只数目列成表15(见107页)。

表15所列的数字，仅限于进坞修理的船只，如果加上修理而不进坞的船只，便远超过此数。根据当时所方1922—1926年五年的正式统计，全部修船艘数约比上述同一时期进坞修理数增加60%左

表14 江南造船所制造五百吨以上船舰概况
(1905—1926年)

船名	制造年份	订造单位	型式	排水量(吨)
—	1907	招商局	钢质货驳船	896
—	1907	招商局	" "	896
—	1907	招商局	" "	611
—	1907	SHANGHAI T.&S.Co.	" "	509
—	1908	津浦铁路局	钢质方船	764
—	1908	津浦铁路局	" "	1,120
联 鯨	1910	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	500
开 煥	1911	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机钢质驳船	509
永 绩	1911	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	860
水 健	1911	中国海军	" "	860
江 华	1911	招商局	双螺旋蒸汽机钢质长江船	4,130
—	1911	PEKIN SYNDICATE	钢质方船	794
—	1912	亚细亚火油公司	" "	764
—	1912	津浦铁路局	" "	611
—	1913	日清汽船公司	" "	1,018
—	1913	太古洋行	" "	509
锡 亨	1914	川江公司	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	600
—	1914	亚细亚火油公司	钢质方船	682
—	1914	亚细亚火油公司	" "	682
—	1914	亚细亚火油公司	" "	682
样 泰	1915	英商祥泰木行	双螺旋蒸汽机钢质汽船	1,460
—	1915	海河疏浚公司	钢质方船	702
—	1915	通 州	" "	1,120
—	1916	亚细亚火油公司	" "	682
美 南	1916	美孚公司	单螺旋蒸汽机钢质油驳船	530
VIGAN	1917	CHINA COAST TRANSPORTATION Co.	双螺旋柴油机汽轮	938
样 泰	1917	" "	单螺旋蒸汽机汽轮	680
上海3号	1918	" "	单螺旋蒸汽机汽轮	1,200
MAN DARIN	1918	美国政府	单螺旋蒸汽机钢质运输舰	14,750

表14 江南造船所制造五百吨以上船舰概况
(1905—1926年)

船名	制造年份	订造单位	型式	排水量(吨)
CELESTIAL	1918	美国政府	单螺旋蒸汽机钢质运输船	14,750
ORIENTAL	1918	美国政府	" "	14,750
CATHAY	1918	美国政府	" "	14,750
隆茂	1919	隆茂洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	840
—	1919	津浦铁路局	钢质方船	784
江庆	1919	招商局	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	840
—	1920	INTERNATIONAL EXPORT Co.	钢质方船	713
—	1920	" "	" "	814
大庆	1920	大达轮船公司	双螺旋蒸汽机钢质客轮	900
SCANTANDER	1920	OCEAN S.N.Co.	钢质驳船	590
—	1920	SHANGHAI ICE Co.	钢质方船	1,018
新蜀通	1920	川江公司	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	1,300
万通	1920	太古洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	1,500
福源	1920	聚福公司	" "	1,500
—	1920	亚细亚火油公司	钢质方船	509
听天	1921	海洋社	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	932
行地	1921	海洋社	" "	932
云阳丸	1921	日清汽船公司	" "	840
—	1921	黄浦疏浚公司	钢质驳船	550
—	1921	黄浦疏浚公司	" "	550
江明	1921	招商局	钢质方船	2,240
威胜	1922	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	525
德胜	1922	中国海军	" "	535
—	1923	日清汽船公司	钢质方船	611

表14 江南造船所制造五百吨以上船舰概况
(1905—1926年)

船名	制造年份	订造单位	型式	排水量(吨)
庆和	1923	怡和洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	510
—	1924	亚细亚火油公司	钢质方船	1,018
宜兴	1924	I-CHANG S.S.Co. INC.HANKOW C.R. COX.PRESIDENT	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	528
彝波	1924	YANGTSE RAPID S.S.Co. I-CHANG	" "	528
—	1924	" "	钢质方船	529
真安	1924	日清汽船公司	钢质驳船	3,340
嘉禾	1924	怡和洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	1,095
LUZON	1926	美国政府	双螺旋蒸汽机钢质长江上游炮舰	608
MIN DANA O	1926	美国政府	" "	603
合 计			艘数: 62艘 排水量: 112,436吨	

资料来源: 根据江南造船厂存档“造船年表”编制。

右①,那么,估算整个这一时期的修船总艘数当在4,000艘以上。这是江南制造局时期共只修理11艘船的情况无法比拟的。

这一时期江南造船所造船修船的种类很多: 有10余吨的小汽油船,也有1万多吨的大运输舰;有航行长江内河的浅水船,也有行驶远洋的大型客货轮;有民用商轮,也有军用舰艇;形形色色,颇为复杂。服务对象也非常广泛,既包括本国的航运事业,还包括外国在华的航运事业及进出于上海的外国商船;既包括本国海军的舰

①根据民国20年《海军江南造船所工作报告书》修船表计算。

表15

江南造船所进坞修理船只数

(1907—1926年)

年 份	艘 数	年 份	艘 数
1907	43	1918	130
1908	126	1919	174
1909	138	1920	132
1910	95	1921	140
1911	122	1922	172
1912	117	1923	186
1913	135	1924	168
1914	96	1925	158
1915	115	1926	207
1916	99		
1917	169	总 计	2,722

资料来源：这是管理船坞的老技工黄容个人保存下来的逐年进坞修理的船名录，不包括修理而不进坞的船只，有些船只也不止进坞一次，故不完全。

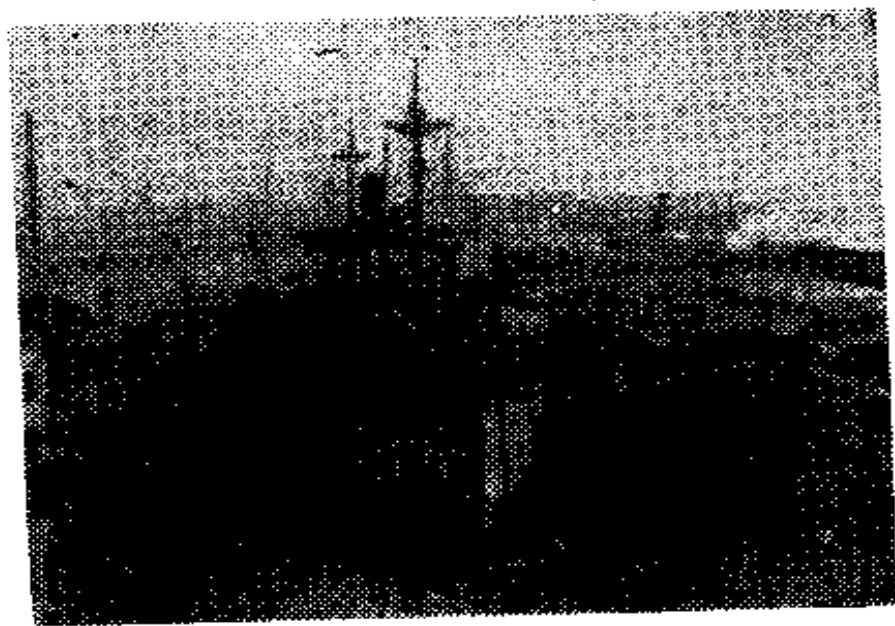
艇，还包括外国政府的军用船只；多方招揽，业务甚广。

江南造船所从1918年承造美国4艘万吨运输舰开始的以后几年，全所造船修船业务，十分繁忙，形成生产高潮。当时由于第一次世界大战所引起的对运输船只的需要，欧美各国曾较大量地向上海造船工厂定造船舰。据1918年11月30日《北华捷报》的记载，当时上海各船厂，从欧美各国获得的订货合同，共有轮船25艘，其中以美国的订货占主要地位。美国政府在参加这次帝国主义分赃战争期间，为了应付大量供应协约国军事物资的需要，大发其战争横财，并趁机扩充海军，因而设立了专门的船舶局和造船公司，大量建造船舰。1917年夏季，曾拟订了建造1,000万吨远程运输商船的庞大计划，国内来不及制造，除委托日本各造船厂代造一部分船舰

外，又要驻上海美国领事商请江南造船所代为赶造运输舰若干艘。北洋政府和所方负责官员，对美国政府这一委托，认为“我国亦为协约国之一，自应出力代为赶造，以尽协同助战之义务”；加上是一笔大生意，有利可图，可以趁机扩充生产业务，便答应代造。当于1918年5月派总工程师毛根作全权代表，赴美具体商谈。毛根商谈结果，于同年7月10日，由美国运轮部总办韩丽和我国北洋政府驻美公使顾维钧，代表双方签订合同，约定代美国制造载重量1万吨、排水量14,750吨的运输舰4艘。每艘船身长429呎，宽55呎，高37呎又11.5吋，吃水27呎又6吋，速率每小时10.5海里。交船日期自美国材料到厂之日起算，第一艘6个月，其余三艘，均依次后5个星期完工。造价按每吨载重量195美元计算，4艘共计4万吨，合共美金780万元，分7批交付。所有收款、购料、扩充机器及转运等事项，均委托纽约大来洋行经手办理。美国政府并派船舶局远东代表白黎和造船监督魏亚，驻所监督，中途还继续派专人到所查验。

合同订立后，江南造船所积极筹备扩充各厂坞一切事宜，于1919年1月，全面动工兴造。三月间，第一、二两舰的龙骨即已安装就绪，第三、四两舰亦紧接着兴工。初订合同时，美国政府曾扬言待4艘运舰造好后，当再续订4艘或8艘。后因第一次世界大战已于1918年8月间结束，美国政府即停止续造打算，并放宽4艘运输舰的交船日期，要求着重质量，同时，由美购运的钢材也一再愆期，造舰工程因而延缓下来。至1920年6月3日，第一艘“官府”号才正式下水。第二艘“西勒所”号，于同年8月3日下水。第三艘“奥连讨”号和第四艘“客赛”号，分别于1921年2月和5月间下水。由于这4艘万吨美舰，确为当时中国造船业从来未有的大工程，又是外国政府首次向中国船厂订造的船舰，故曾引起当时社会各界人士的重视，中外报刊，竞相报道，评价很高。例如《东方杂志》便发表了“江南造船厂承造美国一万吨船四艘记”，指出：“今江南造船厂所承造之美国一万吨汽船，除日本不计外，乃为远东从来所造最大之船……”“从前

中国所需军舰及商船,多在美、英、日三国订造,今则情形一变,向之需求于人者,今能供人之需求,中国工业史,乃开一新纪元”^①。这几艘美舰的下水典礼都十分热闹,据记载所述:“每次美舰下水,来所参观者,异常拥挤,道途几为之塞”^②云云。尤以第一艘“官府”号的下水典礼最为隆重。北洋政府海军总长刘冠雄和美国驻华公使等都参加了典礼,大肆渲染,轰动一时。至1921年12月间,4艘美舰先后全部完工交船。在赶造美舰期间,全所场地面积,一再扩展;厂房及机器设备,大量添置;生产工人,从原来3,000余人,猛增至7,000—8,000人,有些技术工人,是从天津等地远道招募而来。当时的江南造船所,还同时承造着多艘川江浅水轮、钢质驳船和钢质码头船,修船业务也很发达,因而全所景象十分繁荣,是生产上的全盛年代。



第一艘美舰「官府」号初次进坞油底

江南造船所这一时期的造船修船业务,不仅远远超过了江南制造局时期,同时,还赶上和超过了在当时上海造船工业中处于壑

^①《东方杂志》第16卷第2号。

^②《江南造船所纪要》第76页。

断地位的英商耶松船厂。耶松船厂这一时期的年造船量，约在四五千吨左右，如该厂1912年的造船量为4,023吨，1913年为4,025吨^①，1910—1917年间，共造船82艘，总吨数42,700吨^②。江南造船所同一期间共造船208艘，总吨数38,846吨，已接近耶松厂。1918年，江南造船所的造船总吨数即猛增至60,373吨，大大超过了耶松船厂，居上海整个造船工业的首位。在造船的吨位上，江南造船所也逐步领先，如于1912年8月竣工的招商局“江华”轮船，排水量达4,130吨，为当时上海所造船只中吨位最大的一艘。1919年，耶松船厂下水的英国“模范”船第3号，排水量虽增加至7,200吨，超过了江南所造的“江华”轮，但至第二年，即1920年，江南造船所代美国制造的4艘运输舰，每艘排水量已增达14,750吨，又远远超过了耶松厂所造大船一倍以上。

二、不断增加的营业额和利润

随着生产业务的迅速扩展，江南造船所每年的营业额和利润收入也大大增加，经济状况大有好转，根本改变了江南制造局时期船坞荒废，经费依靠政府供给的窘况。1905年局坞分家时，借用江安粮道库银20万两的开办费，原定10年内分期归还，由于营业状况好转，提前4年于1911年即全部还清。

这一时期江南造船所的历年营业额及盈余额见表16。

根据表16所列历年营业额的总数，共达57,166,456元。每年平均的营业额达2,598,475元。从这一营业额的增长情况中，可以看出，在第一次世界大战以前的各年，即1905—1913年间，除个别年份超过百万元外，全年的营业额一般都在七八十万元之间，上升幅度并不显著。第一次世界大战爆发以后的各年，即从1914年开

^①根据萃农：“上海之造船业”（1912—1913年），载《中国实业界》1914年第7号。

^②根据君实：“中国船业之现在及将来”，载《东方杂志》第16卷12号。

表16

江南造船所历年营业额及盈余额

(1905—1926年)

单位：银元

年 份	营 业 额	盈 余 额
1905.4—1907.4.9	1,691,582.37	130,280.70
1907.4.10—1907.12	715,379.21	107,711.92
1908.1—1908.12	880,694.57	116,840.86
1909.1—1909.12	887,600.05	85,165.47
1910.1—1910.12	729,709.34	45,712.54
1911.1—1911.10.20	931,546.46	262,204.06
1911.10.21—1912.4	571,158.62	46,014.38
1912.5—1912.12	984,708.42	213,026.21
1913.1—1913.12	958,314.77	93,226.83
1914.1—1914.12	1,197,571.81	143,277.08
1915.1—1915.10	1,168,420.10	241,983.99
1915.11—1916.12	1,887,998.30	205,186.46
1917.1—1917.12	2,208,893.37	604,171.13
1918.1—1918.12	2,592,984.94	490,650.90
1919.1—1919.12	1,580,540.47	325,526.25
1920.1—1920.12	3,634,931.56	1,152,409.84
1921.1—1921.12	18,060,742.22	2,167,003.69
1922.1—1922.12	3,910,440.16	1,465,561.59
1923.1—1923.12	2,348,580.01	781,156.76
1924.1—1924.12	4,131,274.33	2,130,511.43
1925.1—1925.12	3,670,192.48	629,736.65
1926.1—1926.12	2,423,193.16	-174,000.58
合 计	57,166,456.72	11,263,358.16
每年平均数	2,598,475.31	511,970.82

资料来源：(一)《江南造船所纪要》第29页、87页；(二)民国二十年《海军江南造船所工作报告书》。

始,便突破百万元大关,直线上升,经常在200万元以上。1921年由
于承造美国4艘万吨巨舰的关系,更猛增至1,800万元以上。在第一
次世界大战期间,中国的民族资本,曾由于帝国主义放松压力,获
得了暂时的发展;而江南造船所这一官僚资本企业,由于它的生产
经营直接为帝国主义的战争需要服务,因而第一次世界大战对它的
营业发展,便具有更大的刺激力,带给它一个畸形繁荣的局面。

在这一时期的营业收入中,造船收入始终占较大比重。兹列
1922—1926年五年的各项营业收入的百分比如表17:

表17 江南造船所各项营业收入比重
(1922—1926年)

年份	造船	修船	造修机件	杂收	总数
1922	65.0	26.0	3.0	6.0	100
1923	52.7	37.8	1.2	8.3	100
1924	65.0	20.0	1.0	14.0	100
1925	58.2	36.0	0.8	5.0	100
1926	40.0	49.0	3.0	8.0	100

资料来源:民国二十年“海军江南造船所工作报告书”。

历年的盈余额也是相当大的。在二十二年中,除1926年因军阀
混战,所内部分机器和材料被军阀部队抢走,致亏损17万余元外,
其余各年都有盈余,盈余总数共达1,126万余元。如按局坞分家时
核定的资本额规银773,000余两约合1,073,611银元计算^①,这一
盈余总数,约为资本总额的10倍左右,平均年利润率达47.68%。
历年的利润率,最低的1910年是4.26%,最高的1921年则达
201.84%,一般的年份都在20%左右。江南造船所这一时期的利
润率和利润数都是相当高的。

^①规银折算银元,系以0.72银两折合二元的比率计算。以下同。

历年盈余额的增长趋势，同营业额的增长趋势是基本一致的。如以第一次世界大战开始的1914年划作前后两时期来看，则前一时期从1905年4月到1913年底的九年中，平均每年实际盈余额是122,242元。而后一时期从1914年到1926年的十三年中，平均每年实际盈余额则提高到781,783元。后一个数字比前者要增长五倍以上。后一段时期的盈余额，可说是江南造船所在旧中国整个历史上的最高峰。在后一个时期中，又以1921—1922年间的盈余额冠于其它任何一年。两年的平均实际盈余额达到1,659,706元。1924年的盈余额也很突出，这年的营业额不到1921年的四分之一，而盈余额几乎相等。这里除了营业发达的因素外，另一重要因素是由于当时美汇价格的变动。因美国订造的4艘万吨运输舰的造价是以美金计算，订立合同时的美汇价格较高，至美舰造成陆续结算的几年，美汇价格逐步下缩。这几年间，上海市场每百元银元折合美金的比价是：1918年5月为80美元左右，1919年6月升为87美元左右，1920年6月即缩至70美元左右，1921年6月更缩为46美元左右，1922年6月为56美元左右，以后几年，仍继续下缩^①。美汇升缩的这一差额，便增加了江南造船所这几年的盈余额数量。

总之，这一时期的江南造船所，由于商务化经营方针的实施和贯彻，又正逢着第一次世界大战的时机，因而企业的营业收入和利润不断增加，经济状况空前好转，不仅有力量扩充基本建设，并购存了较为大量的原料物资，为生产规模的进一步发展打下了较为雄厚的经济基础。据老职工回忆，这时候的库存原材料价值总额，经常达一二百万银元，家底雄厚，资金充裕，确实是江南造船厂在旧中国历史上的“黄金时代”。

三、日益扩充的企业规模

在生产业务日益兴盛和经济状况日益充裕的同时，江南造船

^①根据《新闻报》当时所载市价计算。

所的企业规模和生产设备,也随着日益扩充。

原来从江南制造局接收下来的船坞和厂房等生产设备,大部分已是陈旧破烂,残缺不全,不能适应商务化的需要,亟待补充改善。但因开办初期限于经费,只能有重点地进行。船坞的大小和设备好坏,是造船厂生产营业上的重要关键,故局坞分家以后,首先着手把原有泥船坞改建为木质干船坞,并拓长加宽,加深坞底木桩,添置了水泵等必要设备。改建后,坞身长达375呎,面宽75呎,底宽60呎,储水最深度18呎,能够适应4,000至5,000吨左右的船只进坞修造之用。在轮机厂内增添了急需的冲眼、法眼、剪铁、轧铁、弯铁、折角铁等各种机床20多台。又新建打铁厂和木工厂各一所,修建了坞东码头,并用木桩筑成岸线,填宽沿江土地,改造原来沙滩,便利修造船舰的停泊。这样便初步补充了必要的生产设备,便于开始对外营业。清政府从江安粮道借拨的20万两开办费,也大部分用在这方面。

1911年,承接海军部定造的“永绩”、“永健”两炮舰,长各215呎,招商局订造的“江华”轮,长达330呎,为适应生产的需要,将原有船台场地又进行了扩充,使能同时制造几艘350呎长的新船。又因船坞短窄,不能容纳较大船只进坞修理,如中国海军中6,000余吨的“海圻”号巡洋舰,即因江南船坞容纳不下,每届岁修,只得入洋商船坞。乃于1916年3月,继续将坞身拓长181呎,共长达556呎,阔60呎,深20呎,全部工程于5月底完毕。这时船坞的设备已能容纳万吨以上的船只,是当时上海最大的船坞之一。当年9月间,舰身长达400呎的“海圻”号,即由海军部核准,第一次进入江南船坞修理。

1918—1921年承造4艘万吨美舰期间,是江南造船所进行大规模扩建的高峰,无论场地面积、机器设备、船坞码头、厂用房屋等方面,都进行了较大量的基本建设。

首先为了同时处置4艘万吨美舰,把造船场地扩大了三分之

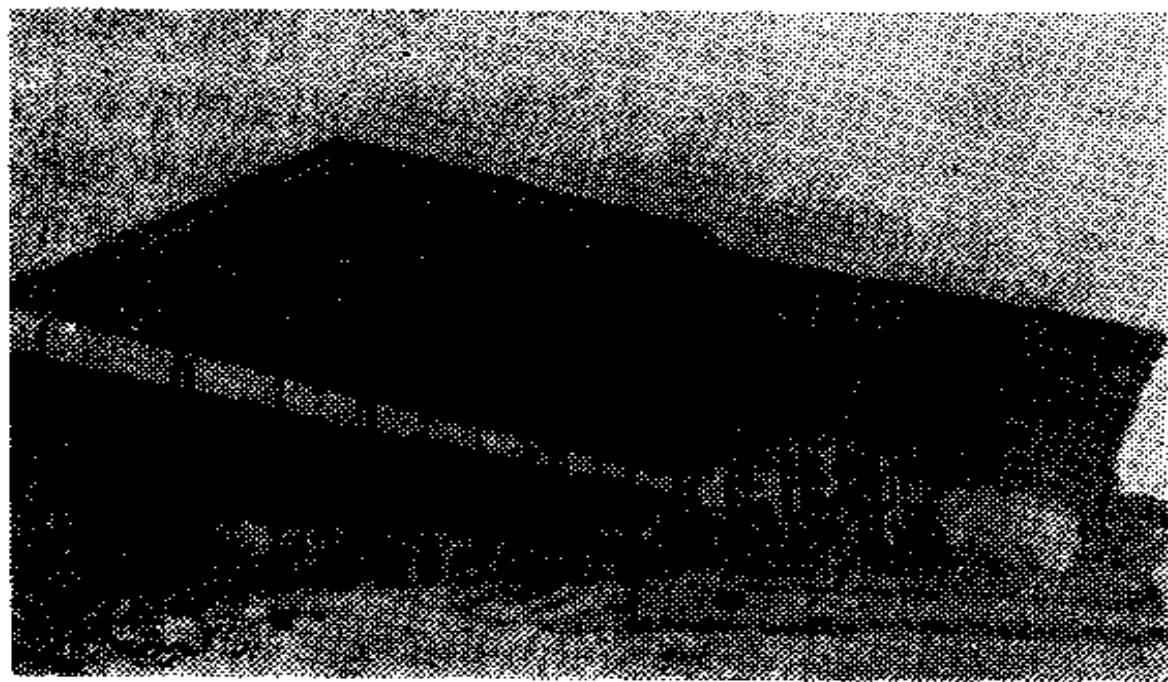
一,在原有船台之外,新建了大船台4座,每座打桩基地长396呎,宽36呎,桩深20呎,可处置500呎长的万吨船舰。船台两旁,分置起重架10座,每座吊重4吨。为了扩大造船场地,曾几次向兵工厂商让地基。除了1915年为了扩充轮机厂已商请兵工厂拆让静字号仓库外,1918年冬再次商请兵工厂拆让处、征、往三个字号的栈房及沿江空地,1919年秋又第三次请拆让无字号栈房及其前面沿江空地。当时兵工厂方面对江南造船所扩大场地的要求,很不愿意,每次拆让,都要经过三番五次的交涉。第二次的拆让,还是由所长刘冠南携带地图赴北京,面请海军总长刘冠雄,向北洋政府的国务会议提出,作了正式决议,才达到目的。每次拆让的条件也很苛刻,除了要江南造船所将所拆库栈限期如式新建外,对地基还要付出很大的代价。此外,还花费22,000余元,陆续购买了周围的民地共61亩余。因此,所址的面积,已比局坞分家初期扩大了一倍以上。

其次是大规模地扩充机器设备和厂房。原有轮机厂虽经初步补充,但范围仍很狭窄,机器制造能力亦仍薄弱。乃于1918年添建新厂1所,与旧厂相衔接,陆续添置各种新式车床、刨床、钻床、铣床、马达风力机等76台,并将原有的蒸汽动力机全部改用电动机,添置马达4部,总马力达425匹,电力由华商电气公司供应。全厂能容1,000工人同时工作,凡船厂所需的较大机件,皆能制造。新造合拢厂1所,系按照最新式样建筑,能容纳五、六千匹马力的机器合拢试验,比旧厂制造能力增加二倍,并装有桥式吊重机3架,吊重量自20吨至40吨。对原有的铸铁厂、打铁厂和打铜厂等,也大加扩充,扩建了原有厂房,大小机器设备共添置39台,提高了各厂的生产能力。如扩建后的铸铁厂即能铸造15吨重之铁件。还新建木模厂、造船铁工厂、压气机厂各1所,各新建厂共添置机器设备15台及各种机器工具200多件。

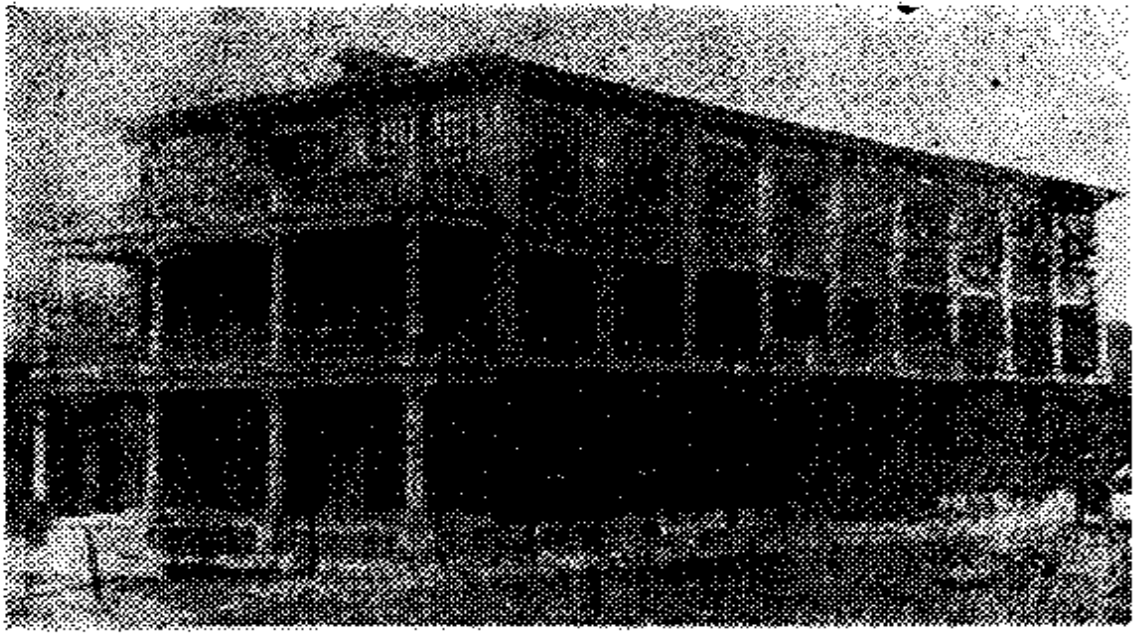
对船坞和码头等设备也大加改善。为了容纳万吨美舰进坞油漆船底,1920年又将业已扩充的船坞改宽。将原有起重架从坞西移

设坞东,以便利新合拢厂的使用。起重杆的起重力,也从50吨增至75吨,并筑水泥码头及添置起重机架专用的120匹马力锅炉1座。1921年,又把原有坞口码头大加拓宽,拆除旧码头,改用钢骨水泥桩,筑成坚固岸线,填出江岸两丈余,新建接近深水线的新码头,便于大型船舰拢泊。1919年,还商请上海浚浦局代为疏浚坞前浦江水道,在船坞南岸浦东地方,用碎石筑坝三道,使该处水势改向北流,以冲刷江底沙泥,不致淤积,费用达规银10万两,由浚浦局和江南造船所各负担半数。

此外,还新建了大库栈、办公楼、西餐楼各1所。总之,江南造船所在这几年间,为了适应承造4艘万吨美舰的工程,以及整个生产业务日益繁忙的需要,对原有生产规模及机器设备,进行了较大规模的扩充。这笔扩建费用,据当时价值估计,总数达一百数十万银元,已超过了局坞分家时的全部资产。北洋政府海军部,当时曾经答应过对这笔扩建费随时拨款补助,后因财政困难,无款可拨,还是全部由江南造船所在历年获得的盈余项下拨用。这里又一次说明北洋军阀政府是没有力量顾及发展近代造船工业的。



新造船铁工厂



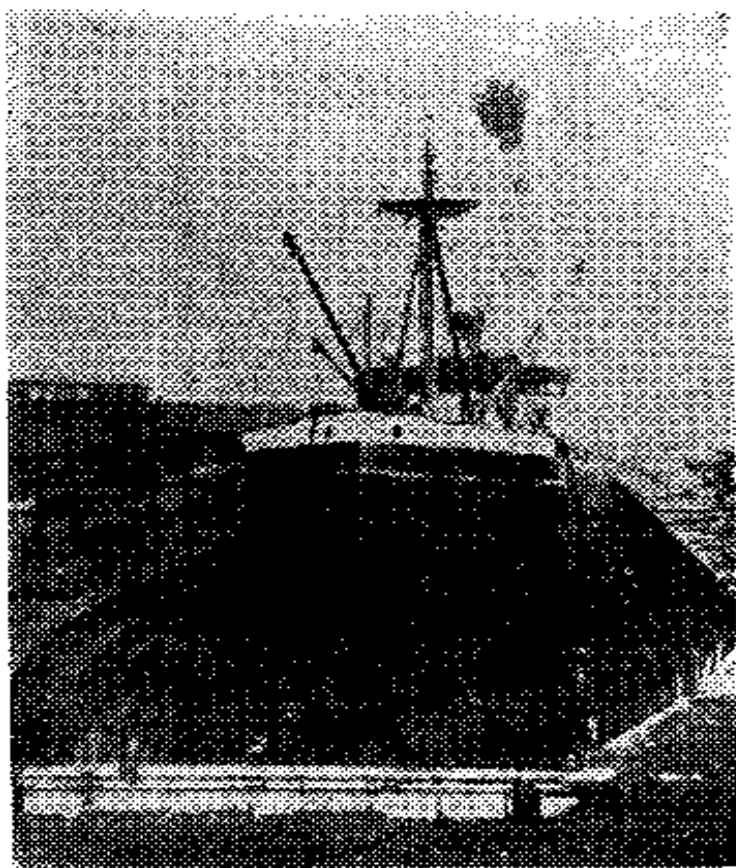
新建办公楼

随着生产营业的逐步开展,江南所仅有的一座船坞,早感不够应用,所方于1915年即拟添建新坞,因经费困难未能实现。至4艘万吨美舰造成以后,所的信誉日著,营业继续兴盛,前来定造定修的船舰仍络绎不绝,新建船坞更形需要。乃于1924年开工兴造第二号船坞,只经过一年多的时间,至1925年便全部完工。船坞长502呎,宽61呎,深23呎,装备了最新式的电动抽水机5部,大大提高了船坞的使用效率。如船坞建成后,即有美国的一艘7,700吨商轮进坞修理,因系使用电力机抽水,仅耗去时间45分钟。而该轮前次进老坞修理时,是用蒸汽机抽水,计需9小时,竟超过电动机抽水时间达十一倍。新船坞的建成更有利于生产营业的进一步发展。不久,第一号船坞的蒸汽抽水机,也改装为电动抽水机。

1923年,又将冷作间机器全部改用电动,装有各种大小马达,并于1926年新装50匹马力的电动剪铁机1架。铸铁厂也于1923年建造小型电力炼钢炉1座,炉成后曾炼出钢41炉,后因浦东和兴钢铁厂成立,出钢较好,遂中途停炼。随着全所电力的运用,所的电力设备也逐渐大加扩充。原有电灯间扩建为电机工程处,厂房及人员已十倍于前,并先后扩建方棚间和电力房,装有500瓩交流发电

机和40瓩直流发电机各1部,以备在华商电气公司停电时能自行供电。

江南造船所经过这一时期的大事扩建,初步具备了一个大型造船工厂的生产规模,能够初步适应当时生产营业上的需要。从江南制造局兴建船坞开始,已经历了六十余年的江南造船所,这时候才算有了初步的基础^①。



四、生产技术上的成就

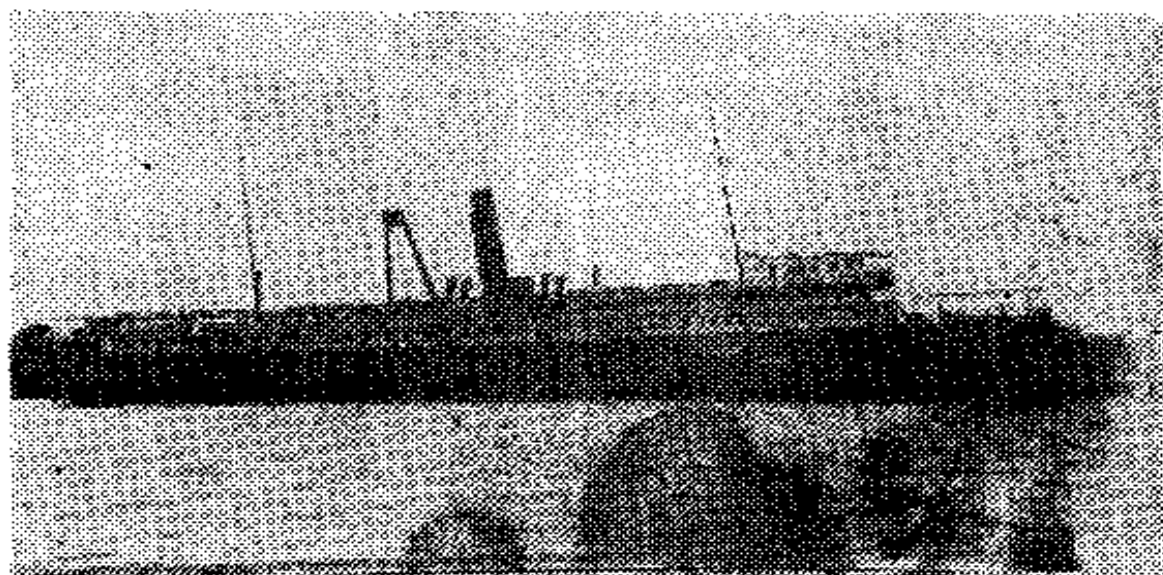
随着造船修船业务的发展,这一时期的江南造船所,在生产技术方面的成就也较显著,造船修船的技术水平和设计能力,也在逐步的提高。

1911年为清政府海军部制造的钢质双轮座船——“联鲸”军舰,船长173呎,排水量500吨,全用柔钢造成,装三汽鼓回汽机两架,马力1,000匹,每小时行速14海里,配有快炮、重机关枪等新式武器,其余如探海灯、电灯、暖气管、电风扇等新式装备,一应俱全,曾博得当时海军大臣“船式美观、工程坚实”的赞誉^②。1912年为招

^①本目的资料来源,主要根据《江南造船所纪要》,并参考江南造船厂的存档和访问资料。

^②《江南造船所纪要》第26页。

商局制造长江客货轮“江华”号，船长330呎，宽47呎，深14.9呎，吃水12呎，排水量4,130吨，机器马力3,000匹，行速14海里，船体、主机、锅炉，都由江南所自行制造，船身坚致，行驶稳捷，当时造船界认为是长江各轮之冠。它的特点是：船身轻而灵活，吃水浅，载重量大，煤耗省，适合我国长江航行的条件。该轮的主机和锅炉部分，制造的技术水平也较高，曾引起当时上海工程学会的重视。在该轮举行下水典礼的一天，中外来宾很多，仪式颇为隆重，一致赞誉是当时中国所造的最大和最好的一艘轮船^①。据原招商局工程技术人员的评价，“江华”轮比起该局同时期在英商祥生船厂制造的“江新”、“江顺”等轮要坚固和实用得多^②。



“江华”轮

江南造船所在为天津等海港制造破冰船的技术方面，也有一些新的创造。例如天津港的海河，每年十二月至翌年二月封冻，为了解决天津港的终年通航问题，海河疏浚公司即向江南造船所订造破冰船。江南造船所于1913年首先为该公司造成破冰船“通凌”

^①根据1912年5月4日《北华捷报》关于“江华轮下水”的报道。

^②根据对上海海运局总工程师张世英的访问记录。

号,船长128.5呎,宽27.5呎,深14呎,吃水9呎,排水量470吨,机器马力700匹。后来造成了吃水更浅更适合海河条件的“没凌”、“飞凌”等双螺旋桨破冰船。这些破冰船构造的基本原理,虽和其他国家的破冰船大体相同,但其他国家的破冰船,吃水一般较深,而天津海河需要的浅水破冰船,船体不能过重,而且要采用高转速的机器,这就影响到船的重量,同船的破冰性能有矛盾。江南造船所设计和制造的这些破冰船,适当地解决了上述矛盾,既能适应海河的条件,又能顺利执行破冰任务,在海河上一直工作了几十年,除“通凌”号于抗日战争期间在渤海沉没外,其余几艘解放后仍在使用的^①。江南造船所制造天津破冰船的成功,曾引起有关方面的重视。当时我国北方的其它海港,曾连续向江南造船所订造数艘相同式样的破冰船,连帝俄的海参威港也向江南造船所订造了两艘^②。

第一次世界大战期间,各国禁止锅炉用的管子和钢板出口,船用蒸汽动力机器的制造发生了困难。当时美国工程人员高伦,发明一种汽油机,马力既强,燃料又省,可以代替水管锅炉,以供造船之用。江南造船所便于1917年冬,花了1万美元的代价,买下了高伦这一汽油机的专利权,定名为高伦汽油机,呈请北洋政府农商部注册,成批制造,马力自5匹至500匹,燃料可以用煤油或煤气。这种汽油机,后虽因竞争不过外国机器而停造,但在当时代替蒸汽动力机方面,曾经起过一定的作用,各单位订造的轮船,改用汽油机作动力的为数颇多^③。

在为美国制造4艘万吨运输舰的过程中,江南造船所在生产技术方面所获得的成就,更为显著。制造这样巨型的海洋船舶,不仅江南造船所是初次,连上海和香港等地的外商船厂,也从未建造

^①根据上海交通大学船舶制造教研组保存的资料。

^②根据1914年1月17日《北华捷报》的报道。

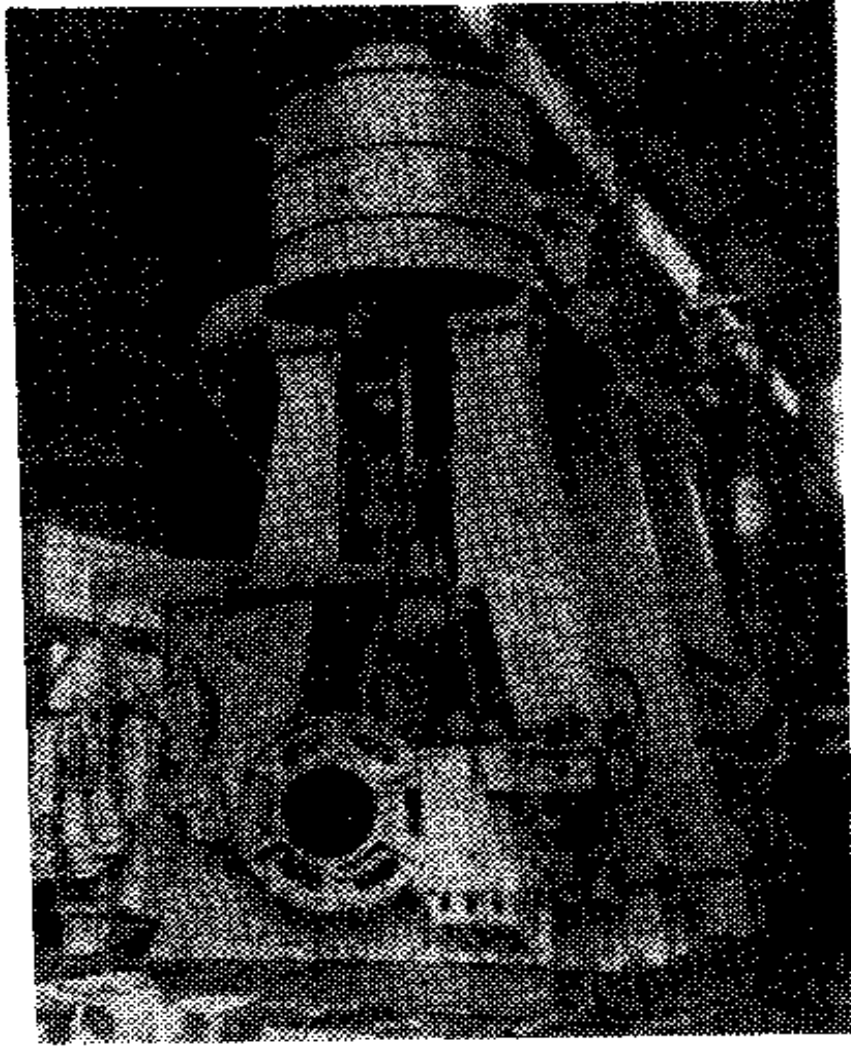
^③根据《江南造船所纪要》第63页。

过,因此,无论在生产设备和技术经验方面,都存在着不少困难。根据亲自参加这次工程的王平轩老工程师回忆,造这几艘美舰的图纸,主要部分虽由美国供应,但当时江南造船所的工程技术人员还是作了不少补充设计。美舰所配3,000匹马力的巨型主机,也完全由江南造船所自行制造。钢板等主要原材料虽来自美国,但那样庞大的船体,在当时起重设备不全和缺乏机器的条件下,主要依靠工人拼体力和用手工铆接起来,工程是十分艰巨的。美国方面对质量的要求很高,对江南造船所的制造技术开始并不放心,还派了监造人员驻所严格监督。在这样种种困难的条件下,巨大的工程终于在全所工人群众和技术人员的艰苦劳动中,完成了合同所规定的指标。试航结果,航行速率高达12.09海里,比合同规定的速率10.5海里还超过了1.59海里。各舰造成交付美国接管以后,美国方面认为工程材料都很坚固,质量驾乎美国旧有各舰之上,表示“十分满意”。这几艘运输舰,当即加入欧洲航线的大新舰队行驶,直至第二次世界大战以前,仍航行在海洋上^①。在生产设备简陋的我国造船工业中,能够制造出质量较好的远洋巨轮,这充分显示了我国造船工人和技术人员的杰出智慧。当时英国人主办的上海《字林西报》和《北华捷报》,对江南造船所承造美国这4艘运输舰十分重视,曾连续报道消息和发表评论。尽管他们故意夸大外国技术人员在其中所起的作用,但对中国工人在制造技术上的成绩,也不能不一再表示惊异和赞叹^②。

对川江浅水轮的不断改进,是江南造船所生产技术上的突出表现。川江是指长江上游从宜昌至重庆间的一段航道。这段航道共长647公里,拔海相差达145公尺,平均坡度每公里0.224公尺,全程有险滩35处,通常水流常超过每小时6湍,而在险滩处的最激水流

^①《江南造船所纪要》第72页。

^②根据1919年2月15日、1920年8月3日的《北华捷报》,1921年5月27日的《字林西报》。



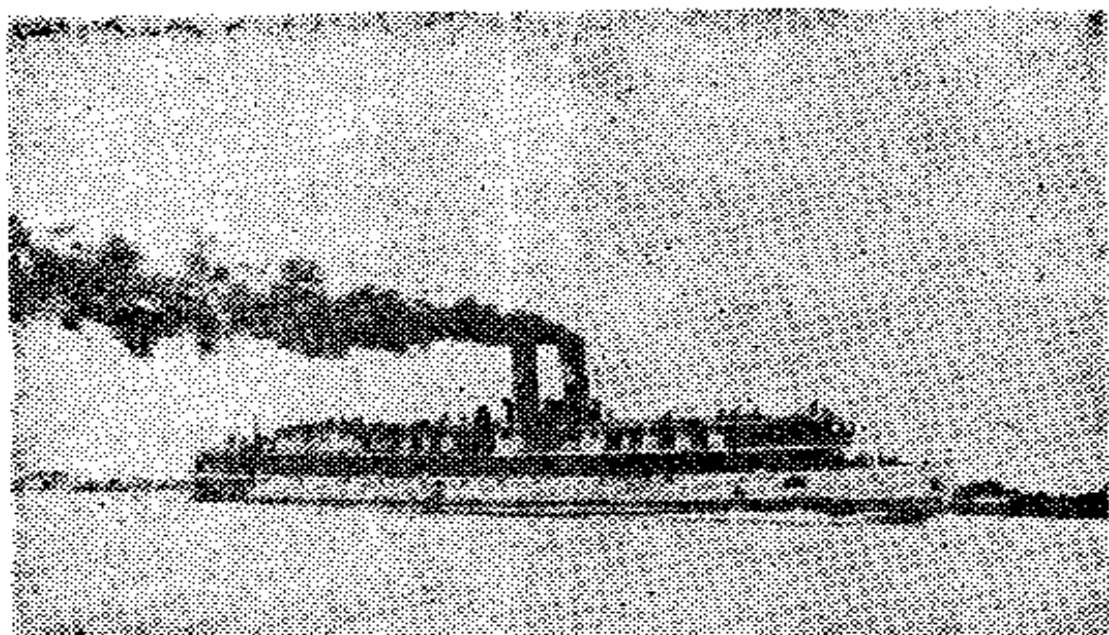
制造美舰轮机全图

达每小时13浬。因此,自古以来,一直视为天险。过去木船行驶,上水需3个月,下水则仅需6至12天。外国航运公司用轮船在川江试航初期,困难很大,也很危险,经常翻沉,曾把川江称做是“轮船的坟墓”。它们起先只敢用拖轮行驶,后来才逐步摸索出使用浅水轮,但性能和式样仍存在很多缺点。在江南造船所着手改进之前,行驶川江的浅水轮,在滩流最急的地方,还不能逆流而上,需要用人工拖绞。一年也只能航行8个月,每年十月至翌年二月的枯水季节,轮船便不能行驶。川江浅水轮设计和制造的技术要求很高,必须根据川江航道的自然条件,要求具有吃水浅、船体轻、载量大、航

速快、操纵灵便、抗沉性能良好等特点。江南造船所是从1914年为川江公司制造“蜀亨”号浅水轮开始研究川江船舶的。“蜀亨”轮长190呎，宽30呎，深8呎，排水量900吨，机器马力2,200匹，基本性能适合川江航行。它是英国设计和加工主要部件，由江南造船所负责合拢和安装的，但从中获得了制造川江轮船的初步经验。此后，江南造船所工程技术人员，赴川江航道反复进行了实地考察，并把过去中外船厂所造浅水轮的式样，全部搜集起来，进行比较研究，初步改进了川江轮的设计，于1920年造成“隆茂”号客货轮。该轮长202.5呎，宽31呎，深17呎，吃水8呎，排水量840吨，机器马力3,300匹，航速每小时13.79浬。这艘轮船的特点是结构特别轻，船壳钢板只有5公厘厚，而同样大小海轮的船壳钢板要厚达10公厘。由于采用了小口径管子的人字式水管锅炉和每分钟300转的高速蒸汽机，动力机器的重量减轻了，因而能够做到吃水浅和载重量大，枯水季节亦能航行。“隆茂”轮造成后，立即受到航运界的重视。该轮后在航行中触礁，碰坏了船首部分。江南造船所又设计了一个新的船首，加长了船身，换了一个螺旋桨，各方面都作了新的改进。1921年按照改进后的新设计，制成了“大来喜”号浅水轮，试航结果，航速每小时达14.5浬，航行至险滩处，可以直驶而过，不必再用人工拖绞帮助。这是川江航运上的一大革新，更为当时航运界所欢迎，纷纷向该所照式订造，先后达10艘之多。稍后造成的各浅水轮，在航速等方面仍续有改进，越造越精。于是，江南造船所在制造川江浅水轮方面的技术水平和声誉，超过了当时的所有中外船厂，对改善川江航运起了一定的作用^①。

此外，江南造船所在船舶修理的技术方面，也积累了不少经验。由于这一时期的修船服务对象范围很广，来所修理的船只数

^①本段资料根据：(一)上海交通大学船舶制造教研组保存的资料；(二)上海海运局总工程师张世英访问记录；(三)《江南造船所纪要》第78页。



“大喜”号川江浅水轮

量多,种类复杂,接触世界各国各种类型的船舰,在这样条件下锻炼出来的江南技术工人和工程人员,便具有见多识广的特点,修理技术经验相当丰富。

这一时期江南造船所的技术力量,随着生产业务的日益发展和技术水平的不断提高,也在逐步成长。船坞开办初期,工程技术人员全部是外国人,达14名之多,而本国职员共只有20余人,其中除个别工程技术人员外,只有两三个绘图员,主要是帮助外籍工程师搞些描图工作。固定工人约60至70人,其中熟练的工人也仅是少数。随着生产的发展,本国造船工人和技术人员的队伍不断壮大。全所熟练或半熟练技术工人有2,000多人,一般工人则达6,000多人。1920年的《新青年》杂志,对当时江南造船所工人中各种技术工种的分布情况曾有下列记述:“所内工人随工程繁简而多少,无一定数额。现在总共在四千人以上,有时竟达七千人左右。计机器匠近四百人,木模匠近百人,翻砂匠二百余人,铁匠三百余人,铜匠约一百人,木匠三百人,锅炉匠三百人,舢舨匠一百多人,

电镀电灯漆工等匠约五十人,其余造船场、修船坞、煤栈、材料栈近二千余人。”^①技职人员亦增加到100多人,其中具有一定设计能力的技术人员计20余人。

通过这一时期的生产实践,在江南造船所各个生产部门的技术工人中,还逐步形成了一批技术骨干——老师傅。这批老师傅,是当时江南造船所生产技术上直接依靠的力量。如在船坞船台工作的黄容和陈伯两位老师傅,都是普通工人出身,凭着多年的生产经验,已完全能掌握船只进出坞和下水等比较复杂的技术,担负着独立管理船坞船台的责任。又如车床间的丁小维、张昌兴等车工老师傅,能够把车床最困难的工作,如车曲轴和汽缸套等完全担当下来。这些工作的精密度要求很高,当时又缺乏分厘卡等精密仪器,全凭这些老师傅精巧的手艺,来很好地完成任务。

在一部分青年工人中,生产技术的成长也很迅速。如冷作放样工中的葛金林,钳工中的江阿富,铜工中的李富荣等,都是江南造船所学徒出身,依靠自己的刻苦钻研和生产实践,在不太长的时间内,便迅速掌握了本工种的生产技术,能够独当一面地完成生产任务,成为当时技术工人中的新生力量。以葛金林来说,他是1919年十六岁时进江南造船所当学徒的,二十岁时便初步掌握了放样、下料、抹眼等比较复杂的技术。二十二至二十三岁时,已能全面掌握冷作工技术,并能对图纸上不正确的地方提出修改意见。他在参加一艘日本轮船公司订造的航轮工程时,便发现吊救生舢舨的弓形吊杆,弯度不够,舢舨放下水时要同船舷相碰,就向管冷作的外籍技术人员建议把弯度加大,外籍技术人员不相信图纸会错,报告了总工程师毛根,毛根开始不大相信,后来实地试验结果,才发现图纸确实错了,只好同意加以修改。

本国工程技术人员的队伍也逐步成长。1905年进厂的王平轩,

^①《新青年》第7卷第6号,第37页。

是江南造船所最早的本国造船工程技术人员。1916年以后，留学英美学习造船技术的郭锡汾、叶在馥、伍大名等，陆续回国，由海军部派到江南造船所工作，充实了所中本国工程技术人员的队伍。1924—1925年，又调派福州海军飞潜学校毕业生王荣琨、杨元墀、陈薰等20余人，进所实习，成为本国工程技术力量的新生力量。

第三节 企业经营管理的进一步买办化

如上所述，这一时期的江南造船所，通过商务化经营方针的采用，加上第一次世界大战的客观有利条件，因而带来了生产繁荣景象，使企业获得了较大的发展，完全改变了江南制造局时代船坞长期荒废的衰落局面，初步奠定了一个大型近代造船工厂的基础。但是，在旧中国当时整个社会经济半殖民地半封建性质日益深化的大环境中，江南造船所这一发展，并没有导致企业摆脱对外国的依附地位，走上独立发展的道路；相反的，这一发展是在比江南制造局时期进一步依赖外国帝国主义，经营管理上进一步买办化的条件下获得的。江南造船所企业经营管理的进一步买办化，表现在生产经营上的主要为帝国主义服务，生产技术上的进一步依赖外国，以及外籍技术人员的独揽大权等方面，本节就着重这几方面加以分析和叙述。

一、商务化经营方针主要是为帝国主义服务

江南造船所实施商务化方针以后，生产经营所服务的主要对象，是国际帝国主义的商用轮船和军用舰艇，本国的商用轮船和海军舰艇仅占次要地位。也就是说，商务化经营方针的实质，是从过去江南制造局船坞时期的专门为封建政府海军服务，转变成主要为帝国主义侵略中国的航运事业及其军事需要服务。在这一时期江南造船所的生产业务中，外国兵舰商船的造修，占居首要的地

位。在新造船舰总数中,外国船舰数达318艘,占总艘数的63%,排水量达122,950吨,占总吨位数的74.4%。在新造500吨以上船舰中,外国船舰共38艘,约占500吨以上船舰总艘数的61%,排水量87,798吨,占500吨以上船舰总吨位的78%^①。修船业务方面,因缺乏完整的资料,仅以1922—1926年的修船统计为例,在这五年中,共计修理中外船舰1,455艘(不包括本国海军舰艇),其中外国船舰达925艘,亦占总数的63.6%^②。

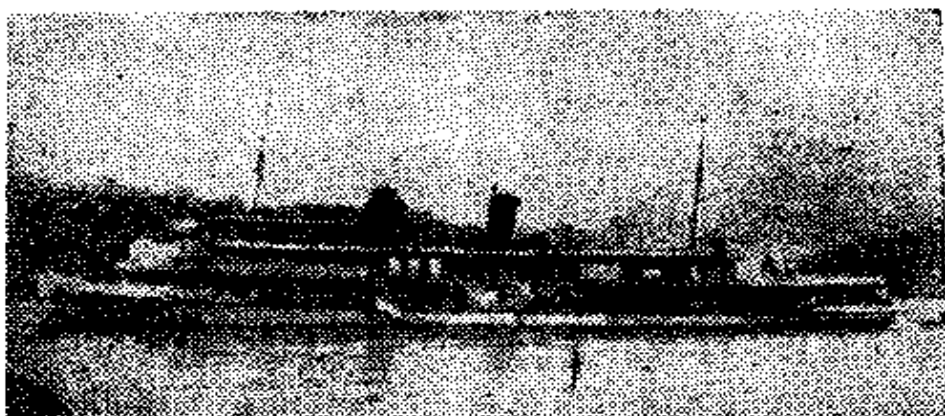
各帝国主义国家的商轮造修,是江南造船所的主要营业对象,这些商轮的国别,包括英、美、日、法、意等国,其中主要是英、美、日三国。具体对象,包括英商的太古洋行、怡和洋行、亚细亚火油公司,美商的大来洋行、美孚洋行、德士古火油公司,日商日清轮船公司等数十个单位。各帝国主义国家在华的轮船公司和火油公司,以及往来上海的商船,便是江南造船所的经常主顾。毫无疑问,江南造船所承接这些业务,是给各帝国主义国家侵略中国的航运事业,提供了极为便利的条件,也是各帝国主义国家所需要和欢迎的。

外国军用舰艇来江南造船所造修,是各帝国主义国家企图利用江南造船所的生产力量,直接为自己的战争需要和对华军事侵略的需要服务。在国际帝国主义争夺殖民地的第一次世界大战中,日本和美国利用自己未全部卷入战争的有利地位,力图扩充其在华侵略势力,特别是日本,更为疯狂。日美两国又都积极扩充海军和航运事业,企图争夺海上霸权,因而便共同垂涎于业务经营和造船技术已有了初步基础的江南造船所。日本帝国主义曾借口所谓“共同军事计划”,力图用租借方式,霸占江南造船所。美帝国主义当然不甘心,一面伪装亲善,劝北洋军阀政府不要中了日本的

^①根据江南造船厂存档“造船年表”计算。

^②根据民国20年《海军江南造船所工作报告书》修船表计算。

“诡计”，另一方面同样提出租借江南造船所的要求，暴露了自己的野心。正由于日美帝国主义之间在吞并江南造船所的问题上存在着矛盾，未能获得妥协，因此北洋军阀政府才有可能设词拒绝了双方的无理要求，勉强维持了江南造船所的半独立局面①。



美国浅水军舰

·美帝国主义租借江南造船所的野心虽未能实现，但不久，还是在中美同为协约国名义下，向江南造船所订造了4艘万吨运输舰，利用了该所造船能力，为自己的战争需要服务，并借此对北洋军阀政府大肆卖好和拉拢。美国这一措施曾引起日本方面的十分嫉视。1918年7月19日的日本大阪《每日新闻纪事》即曾刊载下列消息：“美国愿供给钢铁于中国，以便与之合办造船事业，现正亟亟进行。据华盛顿之电报对于此事出辞颇见夸大，要之美国知有中日合办之事，故出面妨害之。此项用意固不难推测而得也”②。后来，正当中国处在大革命高潮的1926年3月，美帝国主义为进一步支持北洋军阀镇压中国人民革命，巩固它在长江中上游的侵略势力，便由美国海军部向江南造船所订造浅水炮舰6艘，每艘排水量500吨左

①根据《江南造船所纪要》第34页。

②转引自1918年7月26日《新闻报》。

右。其中2艘各长150呎，为长江上游所用，2艘长180呎，为长江中下游所用，1艘长198呎为司令官的旗舰。订造价格除钢料从美国运来外，每艘约折合美金27万5千元。这6艘炮舰至1928年陆续造成后，便作为美国巡游长江的军事侵略工具。同时，各帝国主义国家，还利用江南造船所代它们在华航运单位制造的长江浅水轮船，作为配合军事侵略的运输工具，甚至改装为军用舰艇，直接参加向中国人民行凶。例如1926年9月震动一时的英帝国主义炮轰四川万县的惨案，便是以江南造船所于1925年代英商怡和洋行制造的“嘉禾”号浅水商轮，改装军用，带头轰击的。在这次惨案中，中国人民的生命财产，遭受了惨重的损失，军民死亡达150多人，轻重伤者达300人以上，房屋被击毁多幢，财产损失约共达270万银元。这是江南造船所制造的船只，被帝国主义直接利用作军事侵略的具体恶果之一，曾引起当时江南造船所工人群众的愤怒抗议。此外，江南造船所还帮助各帝国主义国家修理了大批兵舰。据不完全统计，在这一时期，仅是进坞修理的外国兵舰即达61艘。计美国31艘，法国11艘，英国10艘，日本6艘，意大利3艘^①。修理而未进坞的还不在于内。这些兵舰，都是各帝国主义国家用作侵犯我国领海领水，对我国人民耀武扬威，进行直接军事侵略的。江南造船所的代为修理，客观上便直接帮助了帝国主义的军事侵略行动。

这一时期江南造船所在生产技术上的一些成果，也是主要为帝国主义服务，适应着帝国主义侵华航运事业的需要的。在承造美国4艘万吨运输舰中所表现的技术成果，固然是直接有利于美帝国主义所参加的分赃战争，即以“负有盛名”的改进川江浅水轮的技术成果而论，同样是为帝国主义侵略川江航运事业服务的。当1920年前后，积极染指川江航运的帝国主义国家，首先是英国，稍后一些是美国。美国侵略川江航运的野心很大，当时在川江航运事业

^①根据船坞老技工的进坞修理船名录。

中占主要地位的捷江公司,便是由美国人开设,拥有浅水轮船9艘之多。美国在华的大来轮船公司也有3艘浅水轮,航行川江。大来轮船公司的总经理,还曾亲自到过川江进行“考察”。1926年美国政府向江南造船所订造6艘浅水炮舰的另一企图,便是为了“保护”川江航运的侵略利益。因此,这一时期对江南造船所改进川江轮制造技术最感兴趣,并向江南造船所大批订造浅水轮的主要对象,便是英美帝国主义的轮船公司和火油公司。如在前面所提到的“蜀亨”号浅水轮,是英国川江公司所订造;“隆茂”号浅水轮,是英国隆茂洋行所订造;“大来喜”浅水轮,是美国大来轮船公司所订造;等等。再以制造天津破冰船的技术成果而论,也还是主要有利于帝国主义的商轮可以在华北港口终年通航。当时英国控制的开滦煤矿公司便向江南造船所订造了破冰船和疏浚船各1艘,供该公司在秦皇岛使用。难怪代表英帝国主义利益的《北华捷报》,认为“江南造船所制造天津破冰船的成功是值得庆祝的”^①了。

本国航运轮船的造修业务,在这一时期江南造船所的生产经营中,仅占次要地位。在江南造船所这一时期新造船舰的总数中,本国商用轮船共150艘,占总艘数505艘的29.7%,排水量共36,577吨,占总吨位165,133吨的22.2%。其中制造500吨以上的轮船共只19艘,计21,358吨,分别占500吨以上船舰总艘数62艘的30.6%和总吨位112,436吨的19%^②。

本国的营业对象主要是招商局、海关、铁路局、疏浚公司等官办事业单位,其中招商局又占主要地位。民族资本企业的单位很少,仅大达轮船公司、三北轮船公司等托造的少数船只。因为这一时期的中国民族资本航运事业,虽有较大的发展,但大都是中小型的,在强大的帝国主义航运公司的压力下,实力有限,建造新船的

①《北华捷报》1914年1月17日。

②根据江南造船厂存档“造船年表”计算。

能力很小，修船业务也不多。加上江南造船所也没有诚意为它们服务，往往摆起大厂架子，引起民族资本航运业的反感，更减少了它们同江南造船所业务上的来往。

江南造船所对招商局船舶的造修，是争得了专利权的。但是这一时期的招商局，在清政府和北洋军阀政府的腐败统治下，大部分船只被军队强迫征用，加上帝国主义航运公司的竞争排挤，因而营业清淡，连年亏损，仅在第一次世界大战以后数年略有盈余，故只能勉强维持，谈不上大的发展。该局在江南造船所新造的大小轮船，共只有“江华”、“江庆”、“江明”等13艘，总排水量10,000余吨，其中以排水量4,130吨的“江华”轮为最大。“江华”轮的承造，还遭到了各洋商船厂的抑价竞争，当时江南船坞的估价，超过英商香港船厂2,000余两，照例不能得标。还是由坞方“电恳邮传部尚书盛宣怀，主持公道，转饬招商局不可舍近就远，以免利源外溢”^①，才算争到了手。可见对招商局的专利权，也并不那么巩固。事实上，招商局在这一时期，还是向英商船厂订造了好几艘江轮，如“江新”、“江安”、“江顺”等都是委托英商船厂代造的。招商局的修船业务，在江南造船所占的比重也很小。根据不完全的统计，1907—1936年间，招商局进江南船坞修理的船只仅有48艘，只占总数1,194艘的4%^②。很明显，仅仅依靠招商局造修船舶的生意，是根本无法维持江南造船所的。

至于这一时期的海军舰艇的造修业务，更是少得可怜。新造舰艇共只37艘，占总艘数505艘的7.3%；排水量共5,606吨，只占总排水吨位165,133吨的3.4%。500吨以上的军舰，一共只造了“联鲸”、“永绩”、“永健”、“威胜”、“德胜”等5艘，共只3,280吨，排水量

^①《江南造船所纪要》第27页。

^②根据船坞老技工的进坞修理船名录，因系一直统计至1936年，船名无法分年，故时间已超出这一时期范围。

860吨的“永绩”、“永健”，已算是最大的^①。海军舰艇的修理较多，在上引进坞修理的船名录统计中，海军舰艇共有142艘，约占总艘数的12%。本国海军舰艇的造修业务，在江南造船所对外营业比较清淡时，曾有利于维持生产。但是，海军舰艇在江南造船所进行修理，规定只能“按照实用工料，收回工价”，其实连工价也往往是记帐了事，收不到钱。新造舰艇，也只能算本料价再酌加一成工费，付款也是经常拖欠。因此，随着江南造船所对外营业的日益发展，对为数不多又无利可得的造修本国海军舰艇业务，日益不感兴趣，往往尽量拖延应付，如承造“永绩”、“永健”两炮舰的工程，竟拖延了近七年之久，海军部曾一再催促。第一次世界大战以后，特别是承造美帝国主义的4艘万吨运输舰时，业务更形繁忙，曾经要求海军部干脆停止本国兵舰的造修业务。1919年2月6日的《申报》，关于这一问题曾有下列一段记载：“江南造船所现因承造美国运输舰多至十二艘（签订合同时曾有先造四艘再造八艘之说——编者），以致工作甚忙，且招商局之各商轮，凡需修理者亦均由该所承修，故嗣后修葺海军各舰，实无暇晷，深恐或有延误，爰由刘所长呈明海军部，以后如有海军军舰应行修理者，暂请令飭驶往福建马尾江，改归闽省船坞代修，免致延误云。”可见这一时期江南造船所的本国海军舰艇造修任务，已受到商务化经营方针的排挤。

以上的叙述，说明江南造船所商务化的经营方针，主要是在为帝国主义服务。这是当时中国社会经济的条件所决定的。因为腐败反动的清政府和换汤不换药的北洋军阀政府，既然没有能力从建设现代海军中来维持和发展中国近代造船工业，不得不采用商务化的经营方针以寻求出路，那末，船坞商务化所要服务的对象，当然主要是全国和上海的轮船航运事业，而当时中国和上海的轮船航运事业，又主要操纵在帝国主义手里。本国的轮船航运事

^①根据江南造船厂存档“造船年表”计算。

业,这一时期虽有微弱的发展,但无论轮船艘数和吨位数,都远远赶不上帝国主义的势力。例如从1902年各通商口岸进出口中外轮船吨位数对比来看,中国仅占16.9%,外国则占83.1%^①。在外国轮船航运事业中又以英国占居首位。再以1903年,太古(英)、怡和(英)、日清(日)、招商局(中)四大公司在长江航线配备的轮船吨位数看,外国三个公司的吨位约占四分之三^②。若再以1907年到1930年的一段时间计算,中国领水里帝国主义的航运势力始终占据绝对优势的地位,本国的轮船吨位数所占的比重连四分之一都不到^③。加上各帝国主义更以“保护侨民和财产”为借口,随着大批商船的出入,一批批的军舰也就尾随而至,黄浦江上挤满了帝国主义的军舰和商船。面对着这种情况,江南造船所要想贯彻商务化的经营方针,从发展商业经营中求得生产的繁荣和企业的发展,便只有去大量招揽帝国主义军舰商船的造修生意,把帝国主义的军舰商船列做自己的主要服务对象。这样做的结果,便使江南造船所这一官办造船工业,成为主要为帝国主义直接造修船舰的服务基地。这是江南造船所这一时期在企业经营管理上进一步买办化的主要表现。如果说,江南制造局时期经营管理上的买办化,还只是主要表现在生产技术上依赖外国侵略势力的话,那末,船坞分立以后的江南造船所,买办化的特点,已从生产技术上的依赖帝国主义,进一步发展到在生产经营方针上也主要依靠帝国主义了。因此,江南造船所商务化的经营方针,实质上是官僚资本主义企业的进一步买办化和进一步投靠帝国主义。当局坞分家采用这一新的经营方针时,清政府的官僚们,曾以“振兴实业、抵制洋坞、挽回利权”等漂亮口号相标榜,其实不过是同外国船厂争夺帝国主义军舰商船的造修生意,从主要为帝国主义侵略势力服务的过程中,分得

①②③根据《中国近代经济史统计资料选辑》第221页、第248页和第218页。

一点残羹剩饭而已。因此，江南造船所这一时期能够获得生存和发展，实质上，是以牺牲民族利益为代价，是在不惜为帝国主义侵略中国的航运事业服务，不惜为帝国主义的战争需要服务，甚至不惜直接和间接为帝国主义对华军事侵略服务的可耻经营方针下获得的。这是旧中国官僚资本主义企业的可怜相，也是旧中国官僚资本主义企业的必然命运。这里还需要说明，江南造船所这一时期生产营业的发展，既然不是建立在本国近代航运业蓬勃发展的基础上，也不是建立在本国现代海军强大建设的基础上，而是建立在主要为帝国主义服务的基础上，因而这一发展，一方面不得不到很大的限制，具有半殖民地的畸形状状态；另一方面又随时受着帝国主义的牵制和影响，带有很大的不稳定性，基础是很不牢固的。

二、生产技术上的进一步依赖外国

在生产技术上，对外国的进一步依赖，是江南造船所这一时期买办化加深的另一表现。

这一时期所有造船修船所需要的一切钢材、木料、机件，甚至螺丝钉等原材料，几乎全部仰赖外国供应。这一供应一般分两种情况。一种是外国委托代造代修性质的，全部原材料及主要机件，都由外国委托单位购办齐全并负责供应。如美国托造的4艘万吨运输舰，所需的全部原材料连同承造该舰所需扩充之机器设备，在合同中，即规定由美国纽约大来洋行负责购办供应，美国政府支付的第一批造价美金170万元，即交由该洋行存储美国银行备用。美国托造的6艘浅水炮舰，原材料供应情况亦大体类似，舰上装配的主机，有两部便是从美国完全造好运来的。1914年代川江公司建造的第一艘川江浅水轮“蜀亨”号，是经过英国船厂设计，全部原材料和配件，都是由英国供应的。有些外商航运公司和火油公司向江南造船所订造的较大船只，对原材料供应，有时亦采用上述办法。在这一

情况下所造的船只,江南造船所实际上只负担装配和合拢的任务。在船只修理方面,外国较大的商轮,往往也自带油漆及配件等原材料,仅由江南造船所提供一部分人工。

另一种情况,是由江南造船所自行购办原材料。特别是本国航运单位和海军委托造修的船舰,原材料一般都由所方负责供应。但这一部分原材料,同样也是主要依赖外国,不过是由所方负责向外国购办而已。这一时期江南造船所向外国购办原材料的工作,完全由总工程师英人毛根所把持,毛根要他一个兄弟常驻英国伦敦,专门代所里采办原材料。所需原材料,经常由毛根通过电报直接通知。这笔向外国购买原材料的费用是相当庞大的,估计每年平均当在60万银元左右,这一时期二十余年中,这笔费用的总数当在千万元以上。这些原材料,大部分购自英国,因而这一时期的江南造船所,仍然是英国原材料工业品的阔绰主顾。

这一时期新增加的机器设备,大部分也依赖外国供应,没有采用国产品,本所自制的也很少。1919年前后扩建的轮机厂,是机器设备增加最多的一个厂。这个厂新增加的机器情况见表18。

轮机厂新增加的机器大小共76台,其中由江南造船所自行制造的仅7台,购自外国的达69台,占绝大部分。其他各厂添设的机器设备,情况大体类似。这些机器设备,大部分从英国购来,一部分是在制造万吨美舰时向美国购买的。

技术力量方面,始终掌握在以英人毛根为首的外籍工程人员手里。全所聘用的外籍工程技术人员,最多时达16名,最少在10名左右。外国托造的较大船舰,主要设计图纸,都由外国供应,江南造船所只作一些补充设计。所内自行设计的图纸,也大部分根据外国图纸,结合中国具体情况,加以部分修改。除了对川江浅水轮等的设计技术较有经验和成绩而外,整个设计能力还是很薄弱,还不具备独立设计的条件。同时,所内的技术设计工作,也主要由外籍工程技术人员把持,本国技术人员受到种种限制,只有少数人有

表18 江南造船所轮机厂新增机器概况
(1919年)

机器名称	式样	台数	来源
大车床	英国式	2	自己仿制
中车床	美国式	12	购自外国
小车床	美国式	14	" "
新式向天车床	美国式	1	" "
锯齿轮车床	英国式	4	" "
绞螺丝车床	英国式	3	" "
大平面刨床	美国式	1	自己仿制
牛头式刨床	美国式	2	" "
直式锯销路刨床	美国式	1	购自外国
横式钻床	英国式	3	" "
直式钻床	英国式	12	" "
磨钻头火石机	—	1	" "
锯料机	—	1	" "
磨家俱火石机	—	4	" "
三寸半钳床	美国式	1	" "
五寸钳床	美国式	1	" "
五寸半钳床	美国式	3	" "
六寸钳床	美国式	7	" "
蒸汽风力机		2	自制
五十马力马达风力机		1	购自外国

资料来源：《江南造船所纪要》第36—37页。

机会参预，因而本国技术设计力量的形成和壮大，还是很缓慢的。

江南造船所这一时期自制机器设备的数量，要比江南制造局时期少得多，而在自制机器的技术能力和设备条件方面，反要超过江南制造局时期，如连万吨美舰所配的3,000马力主机，都有能力制造，问题在于未加充分利用。在生产规模的扩建方面，主要为

了应付日益兴盛的造船修船业务,对自行解决原材料问题,很少作打算。如留在江南制造局的原有炼钢厂,即经常停炉,迄未很好利用。1924年以后,北洋政府曾拟将该厂划出官商合办,添招商股,扩建设备,制造民用钢材,并曾成立了上海炼钢厂筹备处。结果由于招股无着,经费支绌,未能实现。所内铸铁厂添建的小型电力炼钢炉,出钢不多便停止生产。这个时期内,对造船技术力量的培训和技术知识的传播,几乎没有作任何工作,连一个艺徒学校也未办成。造成这一情况的原因,一方面由于北洋政府忙于军阀混战,根本没有独立发展近代造船工业的力量和打算,只好甘心让它进一步依附帝国主义。另一方面由于把持着江南造船所的英人毛根等,他们的目的便是把江南造船所发展成为依附于帝国主义的企业,根本谈不到帮助中国建设什么独立的造船工业。江南造船所在生产技术上对外国的进一步依赖,再加上当时中国整个工业的基础仍然十分薄弱,使它仍然处在缺乏本国工业配合的孤立境地。因此,尽管它的生产规模获得了一定的发展,生产技术也获得了一定的成就,但是,它的基础同样是不牢固的,离开一个独立造船工业的要求还很远,事实上,还只是一个依靠着帝国主义的船舶装配厂和修理厂。

三、英人毛根独揽经营管理大权

英人毛根独揽全所经营管理大权,是江南造船所这一时期买办化加深的又一表现。主要为帝国主义服务的生产经营方针和生产技术上对外国的进一步依赖,也正是在毛根的一手把持下实现的。

毛根原来是英国的机械工程人员,1887年即来到中国,担任招商局轮船上的机器工程师,1894年担任英商祥生船厂的机器工程师,后又担任英国和丰船厂的经理,既熟悉造船修船的一般技术,又熟悉上海造船修船的业务。他的被江南船坞聘用,据老职工回

忆,是由船坞总稽查德人巴斯的介绍。据说原任北洋海军轮机总管的巴斯,被清政府聘任船坞总稽查后,因自己只懂轮机使用,不懂造船技术,便通过招商局洋总管(英国人,是毛根的丈人)的关系,介绍毛根进坞担任总工程师。实际上,毛根进江南船坞,还夹杂着复杂的国际背景。江南制造局后期一直是在英人柯尼斯等的操纵下,是英国人的势力范围。局坞分家初期,清政府委任了德国工程师巴斯管理船坞,英帝国主义大为吃醋,当时代表英国利益的《字林西报》,便曾大声疾呼“德国势力进入江南船坞”,“克虏伯(德国军火厂)代替了阿姆士脱朗(英国军火厂)”^①。后来由巴斯介绍毛根进坞,可能是英、德矛盾暂时获得妥协的结果。

毛根进坞时的职位是总工程师,职权是“管理工程事宜兼招揽中外兵商轮船修造生意”,也就是说,他的实权已超出了总工程师的范围。毛根进所的同时,便带来过去与他在英商船厂同事的一批英籍技术人员,分别安插在工厂、船坞、船台、洋帐房等主要部门负责。还带来中国工头和包工老板10余人,分别管理固定工人和包工工人。这样,毛根初进所时的实权,便超过了总稽查德国人巴斯,实际上等于全所的总管。1907年5月,德人巴斯被调回北洋海军另有任用,总稽查一职,即委任毛根接充。以毛根为首的英人集团,对全所一切事宜,包括业务经营、生产技术和行政管理,更是一手把持,大权独揽,成为江南造船所这一时期的“太上皇”。当时的报纸在报道江南造船所的新闻中,一般均称毛根为江南造船所的“洋经理”。

全所的业务经营,几乎由毛根一手把持,所有造船修船业务的承接,都要由毛根决定。毛根对主要为帝国主义服务的经营方针,更是不遗余力地执行。为了招揽洋商生意,毛根对来所造修的外国

^①《字林西报周刊》1905年上册第55页,转引自中国人民大学:《中国近代国民经济史参考资料》(一)第84页。

船舰,不惜采取低价政策,即外国船舰的造修价格,一般的要低于本国船舰。1906年10月15日的《商务官报》,曾对此提出过批评说:“颇闻估修中国商船,较估修外国商船价值不同,往往中昂而外低;……致有谓以中船修费之盈余,弥补洋船修价之不足者。”^①可见毛根为了招揽洋商生意的不惜工本和不择手段。毛根对承接下来的洋商工程,抓得很紧,每天都要亲自下工场进行实地指导和监督,务求做工坚实,修造周期迅速,做到价廉物美,以取悦洋商顾客。毛根手下任用的各厂外籍人员,同样也兼管招揽洋商生意。厂里备有专用小火轮三四艘,由这些外籍人员分乘,专门出外打听洋船入港消息,以便等候船只停泊,立刻上船承揽生意。有时为了抢生意,捷足先登,不惜远道到蕴藻浜一带去等候。对外国轮船来所修造的介绍人和经办人,还给予优厚的回佣,以资拉拢。据老技工回忆,当时外商来接洽生意的人员,往往先讲好回佣条件,才能成交。毛根尽量利用他和洋商方面的人事关系,招揽洋商业务,如美商大米洋行的经理同毛根即很熟悉,通过这一关系,大米洋行的航运部门,便成为江南造船所的经常主顾。对承造4艘万吨美舰,毛根也十分积极。所方派他赴美商订合同时,在委托书中规定“只能承造五千吨以外一万吨以内轮船二艘”,结果他为了满足美国政府的要求,签订了承造4艘万吨舰的合同。要不是第一次世界大战宣告结束,还打算代美国续造4至8艘。在制造美舰过程中,毛根更是十分卖力。为了加速工程进度,不惜采取各种手段,强迫工人拼命赶工。例如有一次毛根听到美国公使将于3日后回国,便下了一道施工命令,要船坞工人三天三夜连续赶工,完成第四艘美舰的龙骨安装工程,便于美国公使回国之前来所视察。对工人的诱迫办法是,一昼夜发给4工工资,不肯赶工的便要开除。在承造6艘美国浅水军舰时,美国海军部的条件十分苛刻,不但不肯付给定金,反而要厂

^①《中国近代工业史资料》第二辑上册第423页。

方付出5万美元,作为订货不符标准的赔偿保证金,并派有美国海军军官数名驻所监造。这一苛刻条件,英商各船厂都不愿接受,而毛根还是竭力迁就美国,居然接受下来。相反的,毛根对中国海军舰艇的造修业务,除了在制造“联鲸”军舰时,因是初来不久,不得不较为卖力而外,以后便一贯采取消极应付的态度。如海军交修的舰艇,应该油漆三道的,毛根往往下令油漆两道就出坞了事。海军舰艇的造修工程,也往往一再拖延。例如上面提及的“永绩”、“永健”两炮舰工程,因拖延时间太久,船壳都烂掉了,后经海军部门一再催促,才勉强完工。所有船舰造修工程的估价工作和原材料的采购工作,也是由毛根作最后决定。

全所生产技术方面,事无大小,完全由毛根们把持。图纸设计工作,主要由外籍工程技术人员包办。各厂、坞的日常生产和技术管理工作,也是由分布各厂、坞的外籍工程技术人员,直接听命于毛根,负责指挥一切。毛根在技术上,傲慢自信,垄断保密,对中国工程技术人员,多方歧视和抑制。参预设计的个别中国技术人员所设计出来的图纸,即使很完善,毛根还是要挑剔一番,以显示自己的技术高人一等。对中国员工在生产技术上的合理建议,毛根往往置之不理,甚至采取打击态度。对新生技术力量的培养工作,毛根不但不重视,反而加以种种限制和排挤。如1924年前后来所实习的一批海军飞潜学校毕业生,毛根便限制他们参加实际工作,不给予他们生产锻炼的机会,使他们在相当长的一段时间中,只是成天坐办公室,无事可做,阻碍他们技术上的提高。所有包工老板和固定工工头,都由毛根直接掌握和分配任务。

全所行政管理工作,名义上由中国总办和所长直接负责,但实际上有些较大的问题,也得听命于毛根。如在人事调动方面,所有职员及工头、领班等的任免、调动、提升和加薪等,都要获得毛根的许可才能执行。有些由海军部门直接委派的人员,毛根虽不能正面加以拒绝,但在具体分配工作时,便会加以种种留难。又如财务

收支方面,较大款项的支出,也都要毛根签字之后方能生效。毛根自己虽说:“银钱出入归中国人自己管,其余都归我管”,但事实上,银钱出入大权,也同样操在毛根手里,由中国人负主要责任的会计课,只是根据毛根的签字,执行银钱的出纳任务。例如当时驻在上海的北洋海军总司令部,为了发放军饷,拟向江南造船所借洋10万元,所长答应了,毛根不同意,不肯签字,结果便没有借出,可见毛根权力之大。事实上,江南造船所这一时期的管理机构,从上到下,都是以毛根独揽大权为中心而设置的。所一级的管理机构,名义上设有秘书课、会计课、材料课和考工课等科室,由总办或所长直接领导,行使行政职权;而实际上毛根另设有洋帐房,由毛根直接负责。它的管理范围,外而工程估价,营业开帐,银行往来,内而人事调动升降,一切费用支出,等等,都由毛根通过洋帐房发号施令,指挥着各课室,洋帐房成为操纵全所的管理中心。管理制度更趋向洋化。如在对内对外的业务往来、公文通知、单据帐册等等,都是用英文书写为主。会操英语会写英文的职工,才有被提拔的机会。

总之,这时期江南造船所经营管理制度上的最大特征,是一切以毛根的权力为中心。而毛根曾经较长期任职于上海英商船厂,因此,便很自然地把英商船厂的一套,尽可能地硬搬到江南造船所来,使这一时期的江南造船所,几乎成为英商船厂的翻版。难怪上海民族资本船厂的一位造船专家,当他谈到对解放前江南造船厂的看法时,曾颇有感慨地说:“我们那时认为它和外国人办的厂一样,因为它始终是被外国人所控制的”。

事实上,毛根等人在江南造船所的作用是很受英国重视的。1921年1月间,英国《泰晤士报》在一篇有关江南造船所的详细报道中,除了竭力夸大毛根经营江南造船所的成绩而外,便曾公开号召:“英国之制造家从事于钢铁及造船者,应与江南船厂联络,赞助中国发展造船业,此即足以扩张英国在华之商业。该船厂中现任之当局与毛根氏皆极愿得英国之赞助,以扩大中国之利益。英国制造

家其急起以图之哉！”^①。因此，当后来毛根被迫离开江南造船所时，作为英帝国代言人的上海《字林西报》，即于1926年11月1日，发表了长篇的评论，夸耀了毛根丰富的经验及其在江南造船所的“重大贡献”，对毛根的离职表示十分的惋惜。

毛根们的独揽大权，还造成他们在所里的特殊地位和优厚的待遇。按照船坞商务化时的规定，洋机器工程师月薪是规银750两，以后根据逐年的工作成效，可加薪至950两（折合1,319元）为止。洋锅炉匠月薪最高不超过450两。实际执行结果，毛根在这时期中所领得的工资最高时月达1,900余元，大大超过了原来规定的数目，这个数字与所中同时期本国最高官员工资比较^②，要超过两倍左右。整个外籍人员薪水的开支，始终在全所的总开支中占相当的比重。例如1922年，16名外籍人员的薪水开支达89,731元，每人平均月薪达467元，占总开支的3.67%。而同年65名本国职员的薪水则仅85,180元，每人平均月薪74.7元，占总开支的3.48%。两相比较，可见外籍人员薪水之丰厚。除了固定薪水之外，还有名目繁多的额外津贴、年终花红及佣金等收入。按照局坞分家后的规定，为了奖励在职员工，在每年结算盈余中提出十二分之一作为花红，根据每人的工薪等级及工作成绩，分给职工。但是在毛根的把持下，对这一花红作了很不合理的分配。即以红利总数的50%归外籍人员，其余50%归本国职员（只包括所长及少数高级职员和工头、领班等）。在外籍人员的分配额中，毛根又分到其中的半数。也就是说，每年花红的四分之一，落入了毛根的腰包。根据老职工的回忆，在盈余比较多的年份，毛根分得的花红，经常在1万元左右。按盈余最多的1921年计算，毛根应得的花红高达46,700余元之巨。这一时期全所的总盈余额为1,100余万元。花红总额近百万元。毛

^①转引自1921年2月1日《新闻报》。

^②当时的总办或所长月薪约600元左右。

根所得如按四分之一计算,分红总数当在20万银元以上。按这一时期的米价大约每石8元左右计算,可买大米近2万5千石(约合390万市斤)。这是对江南造船所工人很大的一笔剥削。另外,在毛根当权的二十多年中,所内修造船只所用的大量材料、机器设备等,绝大部分都是通过他在英国的兄弟直接向英国各厂商采购转运而来。这些材料采购的佣金收入,主要由毛根独占。估计这一时期历年向外洋采购的材料费总数当在1,000万银元以上,如以回佣率5—10%计算,毛根这笔收入当在50万至100万银元之间。这是对江南造船所工人更大的一笔剥削。毛根等外籍人员,平时的生活起居,当然十分优裕和阔绰。例如在1907年间,所里即花了3万银两,为他们盖了专用宿舍,后来还为他们盖了专用的洋餐楼。

毛根们在江南造船所敢于如此独断专横,目空一切,贪得无厌,是同清政府及北洋政府的腐败统治分不开的。晚清政府和北洋政府,对内继续镇压人民革命、排除异己、发动内战、力图维持反动统治;对外进一步投靠帝国主义,根本无心经营近代工业,把江南造船所这样一个官办企业,干脆交由外人管理,从主要为帝国主义服务中维持其生存和发展。随着生产业务的发展,毛根们便日益居功自傲,感到非他不行,逐渐形成了大权独揽,喧宾夺主的局面。这是军阀官僚们依赖帝国主义不惜授人以柄的必然结果。其实,毛根们不但对待工人们残酷无情,对待技职人员傲慢蛮横,就是对待当权的中国总办、所长们,也是不在眼下的。

在毛根操纵大权的二十多年中,历任江南船坞总办和江南造船所正副所长职务者共有五六人。这些买办化的官僚,大都对毛根百般依顺。如担任总办和正副所长职位较长时间的邝国华、刘冠南,便一向对毛根唯命是听,安于当毛根的傀儡。当时工人群众曾干脆把他们叫做“木头人”。他们大都是海军出身,对造船技术不大熟悉,也缺乏对近代工业的经营管理经验,眼看着毛根各方面都有一套,企业的生产业务又很发达,用不着多加过问,便终日坐办

公室、看报纸、喝茶、抽烟，无所事事。有些官员还闹一些封建迷信的笑话。如在清朝末年，厂里装设六、七十吨的起重吊杆，清朝官员们不懂得科学计算，反在一旁焚香祷告，求上天保佑。直到1921年，所长刘冠南还带头认捐200元，要各工头工匠联合捐洋600元，延请僧道，火做三天水陆道场，恳求菩萨保佑全所太平^①。这些官僚们的迷信、昏庸和无聊，可以想见。当时一个总办或所长，每月的薪水达六七百元，每年的分红同毛根一样可以分得四分之一的数额，同样是一笔很大的收入。因此，这些官员们，一心只想做官拿钱，希望依靠毛根的力量，使企业获得更多的盈余，便于自己从中分得更多的花红，把自己的利益同毛根的利益结合在一起，甘愿将经营管理大权，一股脑儿委诸毛根，自己乐得做个坐享现成的“安乐公”。对毛根们的独断专横，作威作福，当然也就睁一眼闭一眼地“安之若素”了。

当时负责江南造船所的稍有民族意识的个别官员，如两度担任过所长的陈兆鏞，曾经对毛根一手遮天的大权，感到很不顺眼。他曾想对该所的经营方针、管理制度加以改良，并拟通过改良来缩小毛根权力，以至排除毛根出所。特别是当陈兆鏞于1925年第二次再任所长时，更坚决地打算排斥毛根，想利用毛根与其弟A·C·毛根之间的矛盾（A·C·毛根原来在江南造船所担任船体设计，因与毛根意见不合而离所），拉拢A·C·毛根来代替毛根。但是阴险诡诈的毛根，反利用当时北洋政府海军总司令杜锡珪的势力，保护自己的职位，逼得陈兆鏞一气之下，只得辞职回乡而去。

直到1926年初，全中国面临着大革命的风暴。北伐大军逐步向上海逼近，全国各地掀起了打倒军阀、反对帝国主义侵略的革命高潮。这时候的毛根，一方面畏惧声势浩大的革命力量，另一方面，

^①《申报》1921年8月1日消息：“江南造船所定期建醮——江南造船所定旧历七月十七、十八、十九三日延请僧道建设醮坛三天，昨已由刘总办捐洋200元，各工头工匠合捐洋600元，并函请附近军警届时妥为照料云”。

经过二十多年对江南造船所工人的剥削和搜括,已是肠满脑肥,囊橐丰盈,积累了一笔不小的财产,成为面团团富家翁,足供晚年享受。在此情况下,毛根方于1926年10月间被迫辞职^①,结束了他对江南造船所二十余年来一手把持的局面。

当然,事物往往总是一分为二的。毛根把持了这一时期的江南造船所,固然给该所带来了进一步买办化的恶果,但另一方面,也对该所的生产繁荣,奠定生产基础,使生产技术和经营管理,逐步走上了近代化和资本主义化的正轨起了重要作用。因此,我们在揭露和指责毛根的同时,对他在这一方面所起的客观作用,也应实事求是地给予适当的估价,不应一笔抹杀。

第四节 残酷剥削工人的包工制度

江南造船所这一时期新建立起来的包工制度,是毛根从英商船厂带来的恶果之一,它成为江南造船所这一时期剥削工人的主要形式,也是江南造船所这一时期获得庞大利润的主要源泉。因此,我们特在这一节中着重加以叙述。

一、包工制度的一般情况

按照马克思在《资本论》中的分析,资本主义的包工制度是以计件工资为基础,并具有两种基本形态:一种是由寄生在资本家和工人之间的包工头来承包生产,克扣工人一部分应得的工资,从事中间剥削,在英国,这种制度叫做“汗血制度”;另一种是资本家与包工头订立按件计酬契约,由包工头直接招募工人,支付工资。前者的工人,仍由资本家雇佣,不过多了一道中间剥削。后者的工人,

^①在本章第五节第二目工会成立宣言中曾提到毛根是革职的,但据我们多方核对结果,是辞职而不是革职。

已由包工头直接雇佣,资本家则退居幕后,“在这里,资本家对工人的剥削是通过工人对工人的剥削来实现的。”^①上海造船工业和江南造船所的包工制度,主要属于马克思分析的第二种形态。

上海造船工业中的包工制度,是十九世纪末期首先在外商船厂中流行起来的。这一包工制度,是造船厂厂方,把造修船舶的某几项工程,通过投标或议价的方式,承包给包工老板,由包工老板根据工程量的大小和技术要求,自行招聘工人或再转包出去进行生产。凡与工人有关的招雇、解雇、日常管理、工资支付等一切责任,都由承包的包工老板负责,厂方只同包工老板发生承包关系,同生产工人不直接发生雇佣关系。

在江南制造局时期,生产工人大都固定,供给工人膳宿,包工制度尚未采用。但在该局后期,已开始采用带有集体计件性质的包工制度。1904年6月9日的《中外日报》,即曾有过下列记载:“包工之事亦为该局[江南制造局]之一流弊。从前本无包工之例,炮厂委员某因赶造炮管之故,试一为之,有小效验(所谓小效验者,如一物估须十工可成,即以十工之工价包出,承包者乃以八工告竣,虽以十工工价购得之,而已省去两工之煤力,多腾出两工之机器以造他物也),自是之后,屡屡为之,遂成为定例。久之各厂均效尤,而各工匠遂有以贿求包工者。于是造工之粗糙,均所不计矣。”^②当然,这时候的所谓包工制度,只是固定工人中计算工资的另一种形式,还不是正式的包工制度。江南造船所正式采用包工制度,是从局坞分家和毛根来了以后才开始的。毛根不仅从英商船厂带来了包工制度,而且还从英商船厂带来了包工制的班底——包工老板,如冷作工大包工头甘焮初,铸工大包工头唐友良等,都是英商祥生船厂及和丰船厂的包工老板和匠目,是毛根的“老部下”。

①《马克思恩格斯全集》第23卷,第606页。

②《中国近代工业史资料》第二辑上册,第422—423页。

江南造船所采用了包工制度以后，全所的劳动组织，按不同工种分为两个系统。一是点工的形式，主要有车工、钳工、铜工、木模工等，各工种的负责人有工头和领班；一是包工形式，主要有冷作工（即船体工）、木工、油漆工、锻工、铸工等。这两种工人的比例，在一般情况下，点工占十分之三左右，包工占十分之七左右，在突击赶工的情况下，临时增加的大都是包工，所占的比重就更大。

江南造船所包工制度的组织形式和活动范围，根据各工种的特点，存在着下列三类不同的情况。

第一类是木工和油漆工。这一类包工的包工老板，不仅包工，还同时包料。小工具由工人自带，大工具由包工老板供给，包工老板不只包江南造船所的工程，还同时兼做其他船厂和别的生意。一个较大的包工老板，往往同时在几个船厂设有办事机构，下面雇佣帐房、领班、学徒及几十个工人，承包下来的经常工作，便由这些工人来完成。遇有大宗工程或突击性工程，再添雇一批临时工。这类包工都由包工老板单独承包下来，不再分包出去。当时承包江南造船所工程的木工包工老板，共有海记、广福昌、阿德记等六家，五家是广东帮，一家是宁波帮。包工范围较大的是海记和广福昌。例如当时的广福昌，便同时承包江南造船所、瑞熔船厂和外面的临时工程，设有专门的帐房间，营业范围不小。设在江南造船所机构，便经常雇佣五六个领班和二三十个工人，工程忙时雇佣的临时工多至200余人。在木工包工老板之间，有一个名为“集益会”的共同组织，以减少相互之间的抑价竞争为主要目的，规定每项包工工程，要按承包价目提出十分之一交给“集益会”，年终共同分配。所里有木工任务时，承包价格，表面上采取开标形式，暗地里已由包工老板通过“集益会”大家议定，不使标价开得过低。木工包工的人数，经常有工人一二百人，最多的时候达五六百人。油漆包工老板，当时只有楼友记一家，经常的工人约二三十人，至多五十人左右，有突击工程时，雇佣的临时工多达一二百人；承包价格无所谓开标，

由包工老板和外籍工程人员商定,开列工程帐单,经由毛根签字同意后,即可开工。这一类包工老板,实际上已是包工作的资本家。木工、油漆等包工作,当时也已发展成为一种独立的承包商行业。

第二类是铸工和锻工。这类包工,局坞分家以后一个长时期内,本来都是固定工,在承造4艘万吨美舰时,才被毛根强迫改为包工制度。这类包工只包工不包料,全部原材料由所里供应,大小工具也全部是所里的。包工老板只包江南造船所工作。包工工程,同样由包工老板直接负责,不再分包,工人人数也不多,铸工经常只有二三十人,造大船时最多达到一百二三十人,包工老板仅唐友良一人。锻工方面共有张连福、丁连生、张桂福等三个包工老板。每个包工老板手下带有二三十个学徒,这些学徒是包工老板的主要剥削对象。另外还雇佣两三个领班和一个帐房。雇佣老师傅的人数则伸缩性很大,生活忙时雇佣数十名,闲时便全部辞退,由领班带着学徒做,根本不用固定工人。铸、锻工的承包价格,是论件和按成品的重量计算,包工老板同所方当面议定,每周向所方结帐一次。这类包工老板是由工头转化,实际情况和工头制很接近,还没有发展至独立承包商的地位。

第三类是冷作工。冷作工的包工老板只包工不包料,大工具也由所方供给。冷作包工量最大,工人人数最多,工种也很复杂,包括抹眼、放样、冷工、火工、铆钉工等。一个包工老板承包这一工种的全部工程有困难,于是,包工老板往往把承包下来的任务,按工种和工作量,另行分包出去,自己成了大包。分包的包工头成了二包。有的工种如铆钉工,人数仍很多,工作量很大,一个二包仍旧包不下来,再由二包分包出去,这就形成了三包。大包、二包、三包,构成了冷作工中的三级制,层层压制,重重剥削,是江南造船所包工制度残酷剥削工人的典型形式。当时该所的冷作工大包工头,有甘焯初、李庆祥、阮致祥、梁坤、顾梦雄等人,以甘焯初的包工范围最大。这些大包工头一般都要具备以下四个条件:第一,熟悉

生产技术,能看设计图纸和计算各项工程;第二,经济上有一定的垫款能力;第三,在生产工人中有一定的封建地位和势力;第四,还要获得毛根们的信任。这些大包工头大都雇有一部分经常工人,少则二三十人,多则百余人,直接进行一部分零星工程或修补工程。其中一部分领班和技工,又作为监工,对二包、三包的工程进行情况,随时检查督促。如甘焯初手下的经常工人便有一百多,大小领班就有一二十个,包工的人数,少则数百,多达数千,要看工程大小而定。承包的工程量一般很大,一艘船的冷作包工价,动辄数万或数十万元。个别包工范围小的大包工头,只雇佣帐房和少数监工,不雇经常工人,把承包下来的工程全部转包出去,自己不直接从事生产。这些大包工头专包江南造船所工程,不兼包其他船厂工程。他们向所方承包工程时,一般经过开标的形式,由标价最低者得标承包。包工头之间存在着一定的竞争,但在事前又相互有联系和商量,尽量避免开价过低而吃亏。遇有较大的工程时,便由几个大包工头联合起来承包。如订造4艘万吨美舰工程,便由甘焯初出面,把五个大包工老板组成一个公司,共同承包。包工人数达3,000多人,全部承包工程价格达六七十万银元,俨然是一个规模巨大的工程公司。包工范围较大的大包工头,内部往往是一个合伙组织,分成若干股,由出面人占主要股权,其余的总管事、大领班等,也分有一小部分股权。对所内需要特别拉拢的有关人员,还要送给干股。年终结帐或某项工程结帐时,赚得的钱便按股分红。这些大包工头都不参加生产劳动。这类包工同上面两类包工的基本区别是进行转包。

冷作工中的二包比较复杂,按各工种的技术条件及工程量的大小,一般存在两种情况。一种是不再分包的二包,主要是抹眼、放样、冷工、火工等工种。因为这些工种的工程量不多,生产过程也比较均衡,突击性不大,不需要集中大量工人;同时,技术要求较高,熟悉这些生产技术的工人,还受着封建行会的限制,技术保

密，不肯轻易外传，因而人数不多，也比较固定。所以承包这些工种工程的二包，既不需要分包，也缺乏分包的对象，大都由二包工头纠集一批技术工人，合股进行生产。只是在工程来不及，才添雇一部分临时工帮忙。股权分配由二包工头提出商定，二包工头占的股权较多。包下的工程费用，按商定的工资标准支付后，如有盈余，即按股分配，这种二包的生产工人，经常只有二三十人左右。二包工头，除负责对外联系及指挥生产外，也参加一部分生产劳动。这些工种的技术工人，一般都带有几名学徒，在他们参加二包组织时，也同时带着这些学徒参加生产。另一种是分有三包的二包，主要是铆钉工。因铆钉工的工程量大，这时候还没有电焊，船体拼拢，完全用铆钉，又缺乏机器，主要靠工人用手工，拼体力，因此需要的工人数量很大，约占全部包工工人的半数以上。铆钉工中又有拆、铆、批镙、打撑等工种。所以，承包铆钉工程的二包工头，一般不直接雇佣工人生产，而把所包工程，按工种和工程量，再分包给若干三包，自己雇佣少数领班，或用分送干股方式，拉拢少数技术工人参加二包，帮助自己监督三包进行生产。这种二包，承包工程量大的，下面分包的三包工人，往往多达数百，二包工头一般也不参加生产劳动，地位已接近大包工头。担任以上两种二包的二包工头，除了熟悉承包工程的技术及具有一定的垫款力量而外，还要同大包有师徒、亲属、好友等密切关系，为大包工头所信任的人。因为二包工头是大包工头剥削工人的得力助手，承包的工程量也较大，工价往往从数千至数万银元，对大包工头来说，关系是颇为重大的。

冷作工中的三包，是由一部分互相熟悉的生产工人，少则三五人，多则十余人，合伙组成的。这些生产工人组成三包的目的是，主要是为了便于向二包争取到包工工作，并对包下来的工作，共同加快速度，力求如期和提前完成，以便再承接新的工作，从中增加工资收入以维持生活。因为冷作工人经常过剩，这些生产工人，如

果不组成三包，多方寻找工作，那末他们的工作将更无保证，工资收入也将更低。也就是说，三包的主要目的，是为了保证工作和维持生活，这和大包二包的情况是不相同的。三包也有负责人，或叫召集人，但和大、二包的包工头有根本的区别。三包负责人一般不固定，谁从熟悉的二包工头处包到了工作，便由谁担任。三包负责人，除对外联系而外，同样参加生产劳动，所得工资和分红，比别人也相差不大。少数三包负责人，也存在着对工人工资抽取回扣等中间剥削行为，但并不普遍。参加三包的工人，按各人平时的技术水平共同商定工资标准，支付工资。至一项工作结束时，如在工资及其他共同开支以外，尚有盈余，则按原来商定的股权分配，如有亏损，则在各人应得的工资中扣除。包下来的工作，由参加三包的工人共同完成，很少另请别的工人。工作实在赶不及时，才商请少数熟悉工人，临时帮忙。三包中也带有个别童工和小工，做些生产上或生活上的辅助劳动，这些童工和小工，大都是参加三包工人的家属。这些生产工人，由于工作不稳定和生活很痛苦，一般都带不起正式的学徒。

以上便是江南造船所这一时期新建立起来的包工制度的一般情况。

二、包工制度对工人的残酷剥削、压迫与统治

毛根从英商船厂带到江南造船所来的一套包工制度，对工人群众的剥削、压迫与统治是十分残酷的。

骑在工人群众头上作威作福的大包工老板们，是反动官僚和毛根们一手培植起来的忠实助手，是甘心充当反动官僚和毛根们吸吮工人血汗的工具。他们一般要从承包费用中剥削20—40%左右的高额利润，因而收入丰厚，家私巨万。例如锻工包工老板张连福、丁连生等，据锻工老工人的回忆，在营业最好的时候，每周向所方领得的工价，在发放工资以后，每人要净赚几千银元。他们家里

的生活都很阔气，有自己的私人住宅，雇有娘姨，饭司务等人侍候，进出有自备包车。这些包工老板都拥有不少家产，有的开设了浴室，新建近百间弄堂房子出租；有的在家乡买下良田百余亩。他们都不参加生产劳动，连指挥生产的责任也交给领班，一个星期中只到厂两三次，在工场兜一圈，看看帐目，领领工资，其余时间，便在外逍遥自在，过着寄生虫式的生活。

至于包工范围更大的冷作工的大包工老板们，剥削收入就更可观。承包一艘较大的新船工程，一下便赚得几万甚至几十万银元。据参预当时大包活动的老职员回忆，在承造4艘美舰的过程中，大包工老板甘焯初等合组的公司，结帐下来，共赚银元30余万元，只占次要股权的李庆祥，便分得五六万元，一般干股也分得万元以上，占主要股权的甘焯初，至少要分得10万元以上。估计甘焯初的总财产积有数十万元，俨然是一个大老板，举止行动，颇为阔绰。美舰完工后，甘即去香港投资轮船公司，大做投机生意，对包工老板这一营生，已不屑再干了。在冷作大包工老板中，仅占次要地位的阮致祥，每年赚得的利润，亦不在少数，多达六七万元，少亦两三万元。连当时生意最小的大包工老板顾梦雄，也拥有出租市房百余间，盖着很宽敞的私人住宅，过着富裕的生活。

冷作工的二包工头，在大包工老板的控制下，所获利润，便远不如大包工老板。例如在承造美舰中，承包抹眼放样工的二包，由二包工头拉拢23个老师傅合伙组成，从大包工老板甘焯初处承包下来的总工价是44,000余元，雇佣工人七八十人，经过两年多的时间完成全部工程后，除每人应得的工资外，共盈余16,000余元。每股分得700元左右，比起大包工老板的巨额利润，便要小得多。但是，在拥有工人人数较多和下面分包较多三包情况下的二包工头，中间剥削的数额便较多，利润收入也比较大。有些二包工头在大旅馆包了长房间，花天酒地，生活也很阔绰。少数人还可以逐步爬上大包工头的地位。二包工头，特别是拥有三包的二包工头，他们从

大包工老板那里，还是分得了不小的利润，有的高达承包费的25%左右，直接参预着大包工老板对工人群众的剥削，基本上已成为剥削者。至于那些被拉拢参加二包的技术工人，虽然有时也分得一部分盈余，加上他们的技术稍高，人数又少，工作较有保障，收入也比较高，因而生活也比一般工人好些，曾被称为冷作工人中的“贵族工人”，但由于他们直接参加生产劳动，主要靠劳动收入维持生活，因而基本上仍然处于被剥削者的地位。

冷作工中占人数最多的三包，在大包、二包的层层克扣下，工资以外的盈余便少得可怜。据参加过三包的老工人回忆，当时逢年过节算帐后，多下来的钱，往往仅够大家打次“牙祭”，即使能分得少数分红，也是起早摸黑的辛苦钱，大家称之为“死人面前一碗饭”，形容它的得来不易。一遇亏损，甚至连工资也发不出。事实上，三包是一些生产工人向包工老板进行集体包件的一种组织，他们的地位，很明显是被剥削者，而不是剥削者。从形式上看，他们也雇佣着少数辅助工人和童工，有时也请些工人临时帮助工作，但前者的主要成员是家属和亲友，后者主要是一种互助性质，剥削关系均不占主要地位。整个冷作工的二包，以及一部分被拉拢参加二包的技术工人，同大包工老板和所方的关系，实际上根本不是什么承包关系，而是道地的雇佣被雇佣，剥削被剥削的关系。由于采用了二包三包的分层承包的形式，大包工老板和所方同工人之间的这一雇佣关系和剥削关系，便被完全掩盖起来了。于是，工人们被分化、被麻痹、被欺骗了。冷作工人中的主要生产工人，在承包关系的掩盖下，为了博取大包工老板吃剩下来的所谓“盈余”，便只好不分昼夜地拼命赶工。当时冷作工人中的三包工人，在劳动中互相督促得很紧，实际劳动时间每天达12小时以上，从起早到天黑，整天没有休息，有时候还要赶夜工。工人中曾流传着这样的顺口溜：“早晚六点钟，吃饭望天中，小便没有空，大便停半工”，可见劳动的紧张程度。他们表面上似乎是为了自己的“盈余”而劳动，实

实际上是在受着最严重最残酷的剥削。在包工制度下的木工、锻工、油漆工等生产工人，虽然掩盖了同厂方的剥削与被剥削的关系，但同包工老板之间的剥削关系，还是明显地存在着。也就是说，还只掩盖了一半，工人群众至少还可以找到斗争对象。而冷作工中的三级包工制，便把全部剥削关系掩盖起来了，广大冷作工人，身受着最严重、最残酷的剥削而不易察觉，连斗争的对象也不易发现。这就是江南造船所，也是整个上海造船工业包工制度中的主要秘密所在。在这一时期里占江南造船所工人最大多数的冷作工人，工资最低下，生活最痛苦，劳动最紧张，而他们同大包工老板之间的斗争，比起木工、锻工等包工来，反而比较少，主要原因之一，便出于冷作工中实行了掩盖着剥削关系的三级包工制。

大包工老板们，为了达到残酷剥削的目的，对工人群众还实施着各种各样的封建统治与压迫。他们首先利用和控制封建行会组织及地方帮口，借此来统治工人。如铸工工人中的封建行会“翻砂同业公所”，便为铸工包工老板所控制。参加该所的条件，限制较严，入会费一次要缴10元，第一年的每个月要缴会费1元，并要严格遵守规定的章程。会员大部分是宁波人，称为“红帮”，非会员便被称为“白帮”。包工老板雇佣工人时，便优先雇佣“红帮”，以资拉拢。油漆工人中的“茶会”组织，也是在油漆包工老板们控制下的。工人只有参加了“茶会”，才能找到工作做，入会后每人每天要缴会费1分，由包工老板在工资中代为扣除。木工工人中的地方帮口，分成广东帮、宁波帮、浦东帮等。广东帮也称“红帮”，在造船木工中占主要地位。江南造船所木工的包工老板，大部分是广东人，他们利用这一同乡帮口关系，大量雇佣广东帮木工。当时木工中的封建行会组织叫“鲁班庙”，是木工工人等候雇佣和议定工价的集会场所。锻工大部分是无锡人，锻工的包工老板张连福、丁连生等，便利用着无锡同乡的关系，统治着锻工工人。“老君会”是冷作工人中的封建行会组织，也被冷作工的大包工老板们所把持。工人中的地方帮

口分得很清楚。抹眼放样工和批锸工大都是浦东帮，捻缝工是无锡帮，铆钉工大都是苏北帮，几乎是一个工种一个地方帮口，同时又是一个封建行会。有些技术性较强的工种，地方帮口和行会的封建垄断色彩，更为浓厚。如锅炉工人中的学徒，只许用无锡人，而且还限于技术工人的亲生儿子，每人只能介绍一名。又如技术较高的工种，对苏北帮排斥得很厉害，不让苏北人有学习的机会。这一时期江南造船所的工人群众，便是处在上述行会组织和地方帮口的严重封建势力影响之下。大包工老板以及一部分二包工头，大都是这些行会组织和地方帮口的把持人。这便是他们成为封建把头的社会基础，也是反动官僚和毛根们对他们加以“赏识”和“提拔”的重要根据。

其次，大包工老板还利用师徒、师兄弟、亲戚、同乡等关系，在工人中拉拢和收买一部分技术较高的老师傅，担任领班、监工以及二包工头等等，充作自己的爪牙。对这些人施以小恩小惠，给以较高的工资待遇，保证比较固定的工作岗位，分润一部分利润，甚至送给一部分干股，以便通过这些人来辅助自己剥削和统治工人群众。每一个大包工老板手下，几乎都有这样的一副剥削班底。更恶毒的是，大包工老板们还利用工人害怕失业的心理，拉拢一部分工人作为自己的基本工人，以监视和防止工人群众的反抗，引起工人群众内部的分化和对立。这在木工工人中特别突出。木工的包工老板们，为了对付木工工人的反抗，利用上述手段，在木工工人中拉拢了100多工人，作为自己的基本工人，同每一个工人订有合约，以保证不失业为条件，要他们监视其他工人，并不得参加怠工和罢工。结果引起了木工工人对这部分工人的严重反感，称这一部分工人为“保皇党”，双方经常发生殴打，工人的团结被破坏了，工人斗争的目标被转移了。

此外，包工老板们还利用流氓帮会的势力控制工人。如铸工大包工老板便是三十六股党的头子之一，凡铸工中参加该党的弟兄，

不管工作忙闲，都要加以安插，以资拉拢。当然，江南造船所的反动官僚和毛根们始终是大包工老板们的最后靠山。当他们利用以上各种各样的封建方式还统治不住工人时，便乞求反动官僚和毛根们加以援助，对工人群众实施野蛮的军事压迫。例如在赶造4艘美舰时，有些冷作工的三包工人，因大包工老板和二包工头对工价克扣太紧，不够开支工资，无法继续工作下去，向大包工老板要求增加工价。大包工老板们不但不肯加价，反而报告毛根，下令陆战队把这些三包的负责人扣押起来，强迫他们完成承包工程。

包工老板们对江南工人群众的残酷剥削、压迫与统治，是在反动官僚和毛根们的直接操纵下进行的。对这些包工老板的利用、操纵和控制，是毛根统治江南造船所的“得意杰作”之一。在毛根眼中，这些包工老板，都是他奴役工人的头目。毛根对待这些大包工老板的办法，一面诱之以重利，允许他们分享一部分利润，放手让他们去残酷剥削工人；另一方面驭之以淫威，稍不如意，便动辄打骂，以停止承包关系相威胁，有时一打一抚，打抚兼施。打骂以后，只要包工老板们表示“服贴”，立即给予一笔利润较厚的工程，包工老板们发财或破产的命运，完全操在毛根之手。毛根曾经无耻地对包工老板们说：“我打了谁，谁就会发财！”毛根便是采用这些手腕，驱使着包工老板们代为出面，去直接剥削和压迫工人，为所方攫取更大利润，而自己则躲藏在包工老板的后面，避免同广大工人群众直接发生雇佣关系。这确实是最巧妙不过的剥削形式。毛根之所以积极推广包工制度，甚至在不宜实行包工制的部门，也企图勉强改为包工，其秘密便在于此。毛根对包工老板们的剥削收入，也并不轻易放过，每逢一年的圣诞节，便强迫他们以送礼的方式，孝敬自己一部分。送礼的数目，少则数百元，多达数千元。据说，一到圣诞节的前几天，毛根的太太，便将住宅的大门敞开着，等候包工老板们上门送礼。毛根常以各包工老板送礼的厚薄，作为给予包工工程好坏的根据。毛根以下有关系的其他外籍工程技术人员

和一部分有关系的中国职员，包工老板们同样需要分送一分节礼，孝敬一番，才能获得工作上的便利。诚如一位老工程人员的回忆所说：“毛根当权时代，江南造船所是上下交征利，洋人抓大利，中国人抓小利。”在层层剥削工人群众的包工制度中，真正的最大的包工头脑，便是反动官僚和毛根，上述的包工老板们，不过是反动官僚和毛根的忠实工具而已。

三、包工工人的痛苦生活

在包工制度的层层剥削下，占江南造船所工人大多数的包工工人，过着十分痛苦的生活，同少数反动官僚、外籍人员和大包工老板们的骄奢淫佚的剥削生活，形成了鲜明的对比。

首先，包工工人的工资水平被压得很低，加上工作不固定，职业无保障，因而他们的日常生活，大都陷入半失业半饥饿的痛苦境地。

这一时期包工工人的工资水平极低，一般被招雇的小工，每日只给银元2角至3角。具有一定生产技术的工人，每日工资也只有银元6角至8角。至于日工资可拿到1元以上的，除了少数技术较高的老师傅外，主要是包工老板和点工工头手下的领班。根据老工人的回忆，1926年前后，各工种包工工人的工资概况，约如表19：

表19 江南造船所包工工人平均日工资数

(1926年)

单位：元

工资水平 \ 工种		木工	油漆工	冷作工	翻砂工	锻工
		最高	1.20	0.90	1.00	1.20
普通技工	一般	0.80	0.60	0.60	0.65	0.60
小工		0.20	0.20	0.20	0.30	0.25

上表所列的工资水平与江南制造局时期比较，看起来是高了些，但是这时期的物价，却比上一时期上涨很多。如以米价为例，1924—1926年的三年间，上海中等米价每石的平均市价已达12.32元^①，比江南制造局末期1905年每石5元的米价上涨了1.46倍。如拿平均日工资2.5角的小工收入来计算，仅折合中等米3.17市斤，只有江南制造局时期小工平均日工资所得米数的62%。再拿平均日工资1元的技工收入来计算，也仅折合中等米12.65市斤，同样只约当江南制造局时期技工所得米的62%。这就是说，这一时期江南造船所包工工人的实际工资水平，比起江南制造局时期竟降低了38%。可见包工工资水平的低下程度。

更严重的是，包工工人大部分是临时工，做了今天，不知道明天，这批工程做完了，不知道下一批，有的包工老板甚至只要工人做半天，上半天有工做，下半天便停工，职业毫无保障，生活很不安定，连上述低微的实际工资，也没有把握拿到手。这是包工制度带给江南造船所工人的最大痛苦。这时期江南造船所的生产业务，尽管比较繁忙，但由于帝国主义的加紧侵略和军阀的连年混战，广大农村日益破产，大量农民涌向上海，劳动力市场发生过剩，全市造船工业中的包工工人队伍，也随着盲目扩大。因此，当时江南造船所的包工工人，除了少数技术较高的工种，或和包工老板有特殊关系的工人可以获得经常工作而外，大多数包工，一个月只能做到半个月的工，能做到20天的便算很不错，遇上业务清淡季节，停工时间往往长达一两个月，甚至一年半载都找不到工作机会。

冷作工人的停工威胁尤为严重。据熟悉冷作工情况的老职员回忆，当时冷作工人中经常要有一半人无工可做，也就是说，包工工人中人数最多的冷作工人，经常处于半失业状态。停工久了的冷

^①根据上海经济研究所：《上海解放前后物价资料汇编》第120页资料计算。

作工人,只得去做码头苦力,拉黄包车,或做小商贩等,临时糊口;甚至靠捡破烂和拾煤渣等混生活。再不得已时,便只好去借高利贷,借1块银元,一天要10个铜元利息,一个月便合1块多,还要利上加利,越拖越重,实在是饮鸩止渴。当时冷作工人所过的日常生活是十分贫困的。根据我们对陆德明、李德胜、柏庭富、陈大云、王金根等10位冷作老工人的调查,他们那时候的基本生活情况是:在吃的方面,10家中能经常吃大米的只有2家,其余8家经常吃碎米、粗面粉和豆渣;每天能经常吃一干二稀的4家,经常吃稀饭的有6家;每天吃的小菜,有5家经常只能买些最便宜的老韭菜、烂咸菜等,只有5家能经常买些青菜、豆腐等较新鲜的素菜,能经常吃荤菜的一家也没有;食油用量很少,有8家每月只用半斤左右,每人平均不到1两,有2家经常吃不起油。他们在穿的方面,10个人都只有1套较好的蓝布短衫裤,1套破工作服,有过冬棉衣的只有6人,其余4人没有;能经常添置鞋袜的10人中只有2人;家属中的穿着更是破烂,小孩子们很少着鞋袜,一年四季一般都打赤脚;10家中只有2家有2条被子,其余8家都只有1条被子。他们住的房子,住矮平房的3家,阁楼1家,草棚4家,船舱船的2家,全部没有电灯和自来水。他们在用具方面,更是十分简陋,衣橱、大床等大家具一家也没有,只有3家人家有1张破桌子,有一家连烧饭的锅灶也置不起,还是向邻居借用的。他们的小孩子,很少有机会上学读书;家里人生了病,也无钱医治,小病便挨过去,大病只好听其死亡;死了人往往连棺材也买不起。当时大家都称冷作工人为“讨饭冷作”,这样的生活,确实比乞丐好不了多少。

其他工种如木工、锻工等包工工人,虽比冷作工人减少了一道二包工头的中间剥削,但在大包工老板的残酷剥削下,他们的日常生活同样是贫困的,至多也不过比冷作工略胜一筹罢了。

包工工人的劳动条件极端恶劣,根本谈不上劳动保护和安全设备,更没有任何福利设施。大部分工人都是在露天操作,冬天寒

风刺骨，夏天烈日暴晒。室内工作则阳光不足，空气污浊。赶夜工没有照明设备，有的在大面积的工场上点几盏小汽灯，有的就靠炉火微光，如果是在船底和船舱工作的，就燃上一支小洋烛。由于机器设备差，不少生产操作都靠拼体力来完成。如船体的铆装，就是靠工人体力将一块块笨重的钢板搬上船台，再用铆钉衔接起来。船要进坞，没有拖船设备，就靠工人用人力来拖。厂里更没有任何防暑降温设备，特别是打铁厂和翻砂厂里，经常温度很高，工人因受不了高温而晕倒的事情常有发生。工人在辛苦的劳动中不幸生了疾病，轻的只好硬撑硬熬，不敢休息；重的便被包工老板一脚踢出门外，根本不管你的死活。由于劳动条件恶劣和生产设备简陋因而造成的工伤，如跌伤、压伤、烫伤等事故是经常发生的，因工伤而致残废的亦屡见不鲜。工人因工死亡的也不在少数。据老工人回忆，单是制造4艘美舰而死亡的工人就有数十人之多。当时的《新闻报》，对该所不断发生的工人伤亡事故，曾迭有报道。如1920年6月15日即刊登了这样消息：“江南造船所承办代造美国轮船两只”开工以来，因该轮异常高大，工人工作时，偶一不慎，失足跌下，除受伤不计外，毙命者陆续有十三名之多，上星期六，又跌毙小工头目一名。”其他工作场所，因工伤亡事故也同样不断发生。例如1918年11月9日的《北华捷报》，便以“江南造船所的一件祸事”为题，登载了一条消息：“星期二上午近七时半，一块磨石在发动机车间内出了事故，爆炸的石头打伤了几个工人，……广东人陈江、宁波人赵阿泉和朱明德，以及上海人胡根福，横倒在地上，尚有其他工人略有受伤。伤情最严重的立刻送到山东路医院医治。但赵阿泉和陈江要害几处受伤，没有希望了。这个祸事原因不明，各种传说纷纷。”隔了一天的《新闻报》也同样刊登了这一消息，并报道陈江已因伤重而死。因工伤残和死亡的工人，所方和包工老板根本没有规定任何抚恤办法，仅临时付出少数丧葬费了事。据1917年即进所的老工人吴金林回忆，在赶造美国万吨船时，有一根吊车的柱子断

下来,当场压死了两三名工人,包工老板只拿出很少一点钱了事。另外一个工人在造新车床间架线梁时,从高空跌下来死了,包工头脑只拿出20多块钱。工人因工伤残的不仅不能获得所方应有的照顾,反而要被所方和包工老板一脚踢开,遭受失业的痛苦。例如冷作老工人柏庭富回忆,他的父亲柏为俊,那时候在所里烧铆钉,一块铁屑飞入眼中,把一只眼睛打坏了,不能做工,包工老板根本不管,连工资也拿不到,生活十分困难,没有钱进医院,只得请一个土医生把眼中铁屑取出,结果把那只眼睛也弄瞎了,长期失业在家里。因工死亡工人的家属生活,往往都是靠工人们的集资募捐,才获得暂时的解决。

工人们日夜不停地劳动着,所里的利润总额达千余万银元,而对工人的生活福利,所方竟没有任何的设施。偌大一个江南造船所,工人多时近万,居然没有一个浴室,连工人洗手洗脸的设备也没有。工人劳动之后,汗水、油腻、灰尘沾满了全身,特别是翻砂、打铁、油漆等工人,一天工作下来,更是满身污垢,无处清洗,也只好脏着身子回去。所里有很阔气的西餐楼,专为洋大人和总办所长们服务,却没有工人食堂。中午,三三两两的工人,只得在江边或路旁用三根竹竿搭个架子生火烧饭。有的偷用烧铆钉的炉灶来热饭,若被包工老板发现了,饭菜都要被扔掉,还得饿肚子干活。所以许多工人就只好吃冷饭。工人宿舍,更不在考虑之列。全所除船坞和机器厂各有一间小屋,可容纳四五人睡眠,作为值班之用外,再没有任何的工人宿舍。工人们住的条件坏到极点,不少工人,全家挤在一条小小的破船上,或草棚子里,或狭小的阁楼上。单身工人,便几十个人合租间把小屋挤在一起住,出不起租金的人,只得找所里墙壁角落或屋檐下,临时搭个小篷篷勉强安身。

这种情况下江南造船所的工人,更谈不上有什么劳保福利。在包工制度的掩盖下,反动官僚和毛根们,对工人群众的死活,完全采取丝毫不负责任的冷酷态度。

包工制度对青年学徒进行着严重的封建剥削和摧残。学徒是包工老板们的一个重要剥削对象,在这一时期的每个包工老板,都带有数名至数十名学徒。学徒的学习年限一般是三至四年,另加补工半年左右,才算满师,满师后再要帮师一至二年(用较低工资雇佣,实际上是一种变相剥削)。所以学徒的实际学习年限总要长达五至六年之久。学徒学习的“第一课”,就是在包工老板家里搞家务劳动。天没亮起来淘米、生炉子、扫地、倒马桶等,然后到厂干活。白天放工了,晚上还要继续搞夜工,星期天也没有休息。一天里除了几个钟头的睡觉外,全部时间都无偿地给了包工老板。年幼的学徒,个个被折磨得精疲力竭,瘦骨嶙峋,严重影响着健康。学徒这样拼命给包工老板干活,每月只能领到4角至1元零用钱。学徒的吃和住,名义上由包工老板供给,实际上学徒所付出的劳动力代价,远远超过了包工老板所负担的费用。包工老板和领班们的毒打学徒,那更是“家常便饭”。稍不如意,就是随手一记耳光或一个镢头柄,甚至用烧红的钳子朝身上烫。至于辱骂,那更不算一回事。

综上所述,这一时期占江南造船所工人大多数的包工工人,物质条件极端恶劣,比起江南制造局时期来,反每况愈下,过着十分痛苦的生活。这正是反动官僚和毛根们采用包工制度残酷剥削工人的严重恶果。事实上,江南造船所这一时期的千万银元以上的巨额利润,也正是主要通过包工制度这一残酷剥削形式而获得的。

应该承认,江南造船所的包工制度,还是适应生产营业的不稳定性而采用的一种经营管理方式。如上所述,该所的生产营业,不是建立在为本国近代航运业和近代海军服务的可靠基础上,而是主要依靠修理往来中国通商口岸的外国商轮起家,缺乏成批的大量的造船业务,修船业务始终占生产营业的主要地位。这一修造业务,时多时少,有淡有旺,旺季一般集中在每年的十月至次年的三

月之间,又大都是过往商轮的临时性修理,客户要求尽量缩短修理时间。这就造成江南造船所的生产营业很不稳定,带有很大的季节性、突击性和忙闲不一的特点,从而生产工人的需要数量,也是时多时少,难于固定下来。于是,毛根便从外商船厂搬来了包工制度这一巧妙剥削形式,便于对工人招之便来,挥之即去,以适应生产营业不稳定的特点,把生产营业不稳定所带来的损失,全部转嫁在工人群众头上,大大加强了对工人的剥削。因此,我们今天除了揭露包工制度残酷剥削工人而外,对它作为一种企业经营管理方式,还可以从中吸取某些有用的东西,不应加以全盘否定。

至于这一时期人数较少的点工工人生活情况又是怎样呢?从表面上看,他们的生活似乎要比包工工人安定些,实际上也并不安定,业务清淡时,同样要停工,停工期间,同样没有工资,收入同样不固定,不过换个名称叫“调班”而已。点工工人因大都是车、钳工等机器工人,平均技术水平较高,但他们的工资水平并不高,平均日工资也只8角左右,劳动收入比包工工人也高不了多少,同样地过着贫困的生活。在劳动条件和劳保福利等方面,固定工人也并未获得任何的“优待”,同包工工人是痛苦相共的。当时的点工工人,还要遭受点工头脑的压迫和剥削。如机器间李国元就是剥削工人的典型头脑之一。李国元强迫手下工人要送礼,而且只准送现款。工人被介绍进厂要送钱,这是第一道“见面礼”,此后逢年过节及工头家中婚丧喜庆等,工人都要送钱孝敬,否则便有被停工的威胁。据前引之《新青年》杂志的记载,李国元当了十年工头,家产竟达10余万元之巨。可见工头们对点工工人的剥削也是十分厉害的。同时,所方对点工工人还规定了很苛刻的罚工办法。如规定:“每次上工自汽笛知照后,一刻钟内迟到者,罚工半工”;“工作时间有私自外出者,查出罚工三日”等等。事实上,在包工制度的严重影响下,点工工人的命运,并不比包工工人好多少。

这一时期江南造船所工人中的少数领班和高级技术工人,生

活待遇是比较优裕的。他们的日工资在2元左右,加上加班费,每个月的经常收入达80至100银元,足够维持当时上海一个中等标准的家庭生活。他们的工作较有保障,生活也较安定,一般的可以租住几间弄堂房子,吃四菜一汤七、八元一月的包饭,衣着也较为讲究,还可以有所积蓄。有些人遇着机会,便爬上去当上了点工工头或包工老板,或者投资开设中小型机器厂,当起资本家来。这一部分人是当时江南造船所工人中的贵族,但人数并不多,在工人总数中仅占很小比重。

在上述对工人群众严重剥削的基础上,这一时期江南造船所的剩余价值剥削率必然很高。兹根据不完全的帐册数字,将该所1922—1926年间的年平均剥削率,作最低的估算,列表20如下:

表20 江南造船所平均剥削率
(1922—1926年)

项 目		年平均金额(千银元)
剩 余 价 值 (m)	企业盈余	966.60
	垫付海军船舰修理费	129.93
	包工老板利润	193.74
	洋匠和官员薪津	87.28
	购买原材料回扣	87.88
	什项支出掩蔽下的剩余价值部分	313.17
	警询支出	3.00
小 计		1,781.60
可 变 资 本 (v)	基本工人工资(包括一部分与生产 直接有关的职员薪津)	450.84
	包工工人工资	332.06
	小 计	782.90

$$\text{年平均剩余价值率(剥削率)} = \frac{m}{v} \times 100 = 227.6\%$$

第五节 “江南”工人的日益觉醒

在这一时期里，整个中国，经历着旧民主主义的辛亥革命运动，经历着从旧民主主义革命转向新民主主义革命的“五四”运动，直到轰轰烈烈的大革命运动；中国工人阶级自己的政党——中国共产党诞生了；中国工人阶级的统一组织——中华全国总工会建立了；迅速地 from 自在的阶级成长为自为的阶级，显示了中国工人阶级的优秀斗争传统。江南造船所的工人群众，正是在这一总的斗争形势下，走上日益觉醒的道路。江南工人接受党的直接领导和建立工会组织虽然比较迟，但在全国革命形势影响下，和全国工人一样，不断地展开了反帝反封建的政治斗争，以及反对残酷剥削要求改善生活待遇的经济斗争。这一政治斗争和经济斗争，愈来愈趋向激化，显示了江南工人正朝着成熟的道路迅跑。

一、工人斗争愈来愈激化

1911年10月，辛亥革命在武昌爆发之后，立即得到全国人民的响应，各地革命党人都纷纷发动起义。11月3日，同盟会在上海发动起义。4日，革命军包围了制造局和江南船坞。由于清军死守着制造局大门，革命军一时攻打不下，便组织部分兵力从黄浦江边冲破木栅进厂。当时靠木栅的是江南船坞的木工厂，木工工人莫宽、何沛、叶辛等七八个人，首先见到革命军破栅进来，立刻配合革命军拆除木栅门，并给革命军带路，冲到天、地、元、黄等军械库和火药库。这时其他各厂的工人们听到革命军已经进厂，都放下工具，跟着队伍一起冲进军械库，拿了枪枝、刺刀等武器武装自己。他们和进厂的革命军一起与外面的革命军里应外合，夹攻顽抗的清兵。清兵见到革命军和工人的力量结合起来，才被迫举手投降。在革命军的领导下，工人们一方面守卫工厂，维持秩序，一方面立即

恢复生产，使船坞没有遭到破坏。革命力量在全国各地不断获得胜利，清王朝的封建统治终于垮台了，中华民国代替了数千年来的封建帝制。但是，由于辛亥革命是资产阶级领导的旧民主主义革命，革命的不彻底性，使刚取得的政权很快地又落到北洋军阀头子袁世凯手中。工人的政治经济地位并未因这次革命的胜利而有任何改善，相反地，在北洋军阀政府的腐败统治和媚外的政策下，遭到了更为残酷的压迫和剥削。

军阀官僚和帝国主义勾结起来进行反动统治的结果，更激发了工人的觉悟和革命斗志。1919年的“五四”运动在全国各地发动起来以后，接着发生了北洋军阀政府大批逮捕爱国学生的“六三”事件。上海工商学各界都轰轰烈烈地投入声讨卖国政府、要求惩罚卖国贼、拒绝签订巴黎和约的三罢（罢工、罢课、罢市）政治斗争。江南工人在全国和全市群众斗争不断高涨的情况下，冲破所内反动警卫武装的压制，丢下了正在船坞修理的两艘日本轮船，于6月19日参加了罢工斗争。这次罢工斗争，首先是在装配工人中发起，继而带动木工等部门的工人，一起投入了轰轰烈烈的全市性的斗争。

随着全国反帝爱国运动的不断高涨，1920年4月22日下午4时许，南市区又发生了军警殴打学生引起工人、学生罢工罢课事件。江南工人当即积极参加游行示威，除少数点工工人上工外，包工工人还坚持罢工一天。

1925年“五卅”惨案发生后，上海各业工人都在准备着罢工。6月1日上海总工会成立后，即发表总同盟罢工宣言。1日午后起，各业工人就纷纷举行罢工斗争。从这一天起，帝国主义及其军阀走狗们更使出大屠杀的残酷手段，镇压罢工罢市罢课的群众。江南工人在所内反动警卫武装的重重监视下，仍有锻工、铸工、冷作工等百余名工人，英勇地参加了全市的大罢工游行。江南工人与全市工人一起，在南京路、新世界一带地区，坚决迎击着巡捕房的轻骑队，同巡捕们搏斗。在这场搏斗中，江南工人表现得十分勇敢，很

多工人奋不顾身地冲上前去抢夺巡捕手里的水龙头，有的还拼命地堵住轻骑队的进路，以掩护游行队伍的前进。参加过这一斗争的老工人，现在回忆起来，仍然是充满了革命激情。

除了参加所外历次政治斗争，江南工人在所内还曾发动过两次规模较大的反对警卫武装迫害的斗争，表现了对帝国主义、官僚资本主义统治的反抗精神。第一次是1916年11月，第二次是1920年7月。在第二次斗争中，三名工人死亡，受伤者达五六十人，全所总罢工四天。对于江南造船所这一军事工业企业来说，这种反抗反动军事压迫的斗争具有特殊意义，也是江南工人斗争的特点之一。

向包工老板展开要求提高工资和反对克扣工资的罢工斗争，是这一时期江南工人的经常斗争。这一斗争从自发的、经济的斗争，逐步走上自觉的、与政治密切结合的斗争。在反包工斗争中，开始以木工工人最为活跃，因为当时木工工人的行会性组织较能代表木工群众的利益。1911年以前，木工工人为反对降低工资，要求增加工资改善生活，曾向包工老板展开了多次的罢工斗争。但当时这些斗争都是自发的经济性质的，并和当时生产任务的忙闲联系着。如在建造“江华”轮和“联鲸”军舰时，工程任务急，工人们便趁机提出了增加工资的要求。当时包工老板为了赶任务，被迫答应了增加日工资0.05元至0.1元。但是当任务清淡时，包工老板又降低了工资水平。如果这时候工人进行反抗，他们就要以停工来威胁。1911年由于物价逐步上涨，九月间，江南造船所木工和全上海各造船厂的木工一起，展开了要求增加日工资1.5角的罢工斗争。包工老板只答应增加日工资5分，工人们不同意。这时罢工斗争已达3天。经过双方开会讨论，包工老板答应增加日工资7分半，待工作几个星期之后，再加2分半。工人们听到之后，即时高呼拒不接受，并全体离开会场。罢工斗争一直坚持到第13天，最后包工老板不得不答应增加日工资1角，即平均日工资增加到8.5角。工人罢工斗争取得了胜利。

1913年间,全市木工工人曾发动过要求增加工资的罢工斗争。这年1月9日的《新闻报》,即有如下的报道:“本埠水木工匠,前因要求加增工资,以致‘聚众罢工’。本月四日已在公所议定,每工加钱四十或五十文不等,双方允洽,次日全体开工。查沪上水木作头共有六七百处,此次加增工资一事,该作头等未能一律承认,因此各工匠仍有‘听唆罢工’之象,昨日午后又相约聚集于鲁班殿公所再行会议云”。

1916年左右,全上海的广东帮木工曾倡议搞集体福利,成立了公事议堂。它是以办集体宿舍为主(当时单身工人占多数),帮助工人办理伙食,改善生活条件。参加的工人每月交2角会费。这是木工工人一个自发性的组织。1920年物价又上涨,工人的实际工资收入下降。木工工人在公事议堂的组织下,展开了增加日工资为9.5角的斗争。包工老板迫于工人的力量,同时又是赶造万吨美舰任务繁忙的时候,只好答应了工人的要求。

这时期江南造船所的木工工人,始终配合着全市的木工,向包工老板不断展开增加工资的斗争。木工工人的斗争和斗争中所取得的胜利,对全所其他包工工人和点工工人,都起了很大启发作用。包工中人数最多的冷作工人,虽受着大包、二包的层层压制,因没有统一的组织和领导,反抗包工老板的斗争就不如木工那样频繁和尖锐。但在木工工人斗争的影响下,当承造4艘美舰时,也发起了几次规模较小的反对大包工老板残酷剥削的斗争。

1919年5月间,全所机器工人曾爆发过一次反对所方改点工为包工的斗争。当时所内正在赶造美舰,把持所务的毛根,为了进一步剥削工人,企图把一向实行点工制的机器工人,也改为包工制度,并拟任用新工头任金弟进所当机器工的包工老板。全所机器工人闻讯后,十分愤恨,即于5月14日下午,一律交出工具离厂,第二天即全体停止进所工作,并发出紧要通告,历数包工制度对工人的危害。兹将该通告内容转录于下:

“窃维吾国自有机器以来，吾机器工人之工资较别业工人之工资略高，故在衣食住三者不致十分困难，因无包工也。试观冷作打铁昔无包工时，生活程度与吾等略同，或较吾业稍优。自经全所包工以来，此等工人之生计，困难至于极点，除少数尚能维持生计外，今大半如乞丐无异。不料忽有恶息传来，闻得吾业中人向江南船坞工程师处承包新造美船上引擎及各种机器装配等工作。今查得实有其事，若是则吾业全体生计将有极大影响。今将包工后吾做手必须受之种种利害略述数事：（一）工作钟点增加；（一）工资减少；（一）工匠可省用，皆以学徒补充；（一）工作当论钟点计算；（一）装配等工作可雇小工任之；（一）视吾做手是牛马，即片刻亦不准停留。种种弊害，笔难尽述。……诸君乎，统观上述各事，大难将临吾各个人之身，夫彼某者何人，敢犯众怒，当急起设法抵制之。”^①

据参加这一斗争的老工人回忆，当时全所200多个机器技术工人都不再进所，新包工头招来的是一批不熟悉造船技术的小工，甚至连鞋匠、黄包车夫、肩挑小贩等都拉进厂来凑数，修造船业务碰到了重重困难。过了一段时间，毛根们在缺少技术工人的情况下，生产上实在难以应付，只好向离厂的工人表示妥协，停止改点工为包工的办法，重新请他们回所工作。机器工人们这才陆续进所复工，斗争基本取得了胜利。

在反对实行包工制的斗争中，工人争到了增加夜工工资的津贴，从原来夜工一小时算一小时又四分之一工资，提高到按一小时半工资发给。

1926年9月全国已处于大革命风暴中，江南工人在革命形势推动下，反帝情绪十分高涨。特别当听到了英帝国主义利用江南造船所制造的“嘉禾”轮，炮轰中国人民，造成震动全国的“万县惨案”以后，工人们更是怒气冲天，纷纷表示不愿再替帝国主义造船，

^①转引自1919年5月15日《新闻报》。

全所充满着反帝斗争的气氛。工人们正在动工的一艘美国浅水兵舰,即曾酝酿过罢工。正在这时候,打铜厂的英国工程师名叫劳克贝的,对工人替他制造的私人用具还在挑剔不满,竟因此又打了一个工人的耳光。周围的工人群众,几如火上浇油,怒不可遏,立即聚集了好几十个工人包围劳克贝,提出严重抗议。同时有部分工人冲进劳克贝宿舍,把工人们给他制造的所有家具用品,连同铺盖床架等一起抛出窗外。工人群众并同声高呼“洋鬼子滚回老家去”、“打倒帝国主义”等口号。第二天劳克贝便卷起铺盖狼狈地逃走了。

二、第一次接受党的直接领导

1921年7月,中国工人阶级自己的政党——伟大的中国共产党,在上海诞生了。在党的领导下组织了领导工人运动的公开机关——中国劳动组合书记部。江南工人在愈来愈激化的反抗军阀官僚、帝国主义势力和包工老板的斗争中,特别是通过全国规模反帝斗争的“五卅”运动,深刻地感到需要有自己的统一组织和正确的领导,才能更好地团结起来,发挥工人阶级的战斗力量,争取斗争的更大胜利。江南工人这一迫切的政治要求,得到当时党组织的关怀。在1925年“五卅”运动后,江南工人和自己阶级的政党——中国共产党取得了联系,第一次接受了党的直接领导。

“五卅”惨案发生后,江南工人斗争情绪不断高涨,并提出了“打倒帝国主义、打倒军阀,取消包工制”的斗争口号。这时江南造船所正在修理一艘日本商船,锻工车间(当时是打铁厂)担任锻制锚链任务,锻工中的积极分子就趁机发动工人罢工,向包工老板提出增加日工资5分的要求。翻砂厂工人在积极分子带头下也积极酝酿罢工斗争。关心江南工人斗争的党组织,立即抓住了江南工人展开斗争的这一有利时机,通过在合兴厂当车工的杨师傅(大家都不知道他的名字)在江南工人中展开党的活动。当时曾参加过党的一个老工人回忆说:“在五卅运动中,我发动锻工工人起来向

包工老板要求增加工资的罢工斗争后，杨师傅就经常到锻工车间来和我谈话。他说，现在工人被资本家和资本家走狗工头压迫剥削，愈来愈残酷，工人们只有组织起来才有力量。譬如一根稻草，一拉就断，许多根稻草，拧成了一股绳子，就拉不断。包工制度一定要取消，这就要依靠许多工人团结起来进行斗争。几次谈话后，杨师傅要我首先在青年学徒中展开活动，找要好的和可靠的师兄弟，分别教育他们。按照杨师傅当时的说法，就是大家思想一致了，就可以参加一种组织，在同一组织内，彼此都是同志，同志多了，工作就好做了，包工便好反掉。当时上海反动统治十分嚣张，军阀组织的大刀队，活动非常猖獗，四出巡逻，见到行人可疑，便捉去杀头。厂外风声很紧，厂内的包工老板们也再三威胁工人不得参加任何活动，闹出了事，杀头、坐牢，概不负责。我在这种形势下曾经产生了一些顾虑，不敢放手在工人中开展工作。但在杨师傅的鼓励和帮助下，我才壮了胆。后来杨师傅又拿来了几张入党登记表，要我找可靠的工人填表，我自己就先填了表，交给杨师傅。这时已是面临1926年武装革命的前夜。从这时起，由杨师傅的通知，一共邀我参加三次秘密会议。第一次是杨师傅领我到广东街路口时，临时得到会议停开的通知。第二次到机厂街××号去开会，参加者约十余人。会议时间很短，只有两位同志发言，主要内容是号召同志们组织起来为打倒帝国主义，打倒军阀，取消包工制度而斗争。约一星期后，第三次通知开会，这次会议没有开成。”根据现有材料，党同江南工人的最早联系，便是这时候建立起来的。

1926年大革命风暴的前夕，党的领导力量还曾深入到江南造船所的海军人员中，展开反对帝国主义、反对军阀的宣传组织工作。当时曾成立“新海军社”，出版了刊物——《灯塔》，并在青年技术人员中发展党员，建立党的组织。1927年2月22日下午6时许，“新海军社”在党的领导下，为了配合全上海工人的第二次武装起义，曾发动停泊在高昌庙江面的“建康”、“建威”两军舰的水兵起

义,向兵工厂猛烈开炮,打算占领兵工厂和江南造船所。后来由于同岸上的起义行动没有配合好,两军舰的起义失败了。参加领导这一起义的江南造船所青年技术人员中的党员和积极分子,被北洋军阀政府海军总司令杨树庄下令逮捕,并加以长期监禁。党在江南造船所海军人员中新建起来的力量,遭受了破坏。

党在组织全上海工人武装起义中,十分重视江南工人这一支重大力量。约在1926年底至1927年初,派遣党的重要干部杨培生深入江南造船所,加强领导工人斗争^①。杨培生同志是英商祥生船厂的打铁老工人,即利用这一社会关系,在江南造船所的锻工工人中,展开了党的活动。在杨培生同志的领导下,锻工工人中一部分积极分子,在江南造船所工会未组成前,即积极参加了南市区的地下工会活动。据一些老工人回忆当时地下工会的活动情况说:“我们的工会是南市几个工厂的工人暗地里联合组织的。哪些人参加,一共有多少人,谁也不知道。我们经常在深夜秘密开会,会议的内容是号召大家组织工会,提高工资,打倒军阀,打倒帝国主义。工会开会的通知只有人暗地里通知你,你也不知道他叫什么名字。开会时,没有灯火,只看到密密麻麻的一大堆人,谁也不知道谁是张三李四。领导我们开会的就是杨培生同志。”这一地下工会活动,直接组织和准备了工人的武装起义。

此外,当时党的南市组织,还通过其他社会关系,在江南工人中展开了一部分活动。根据冷作工老工人的回忆,离厂不远的制造局路附近,有一个以开鞋店为掩护的秘密工作人员,即曾在冷作工人中进行了不少工作,传播革命影响,物色积极分子,鼓励废除包工剥削,等等。

^①杨培生同志当时是上海总工会的委员,兼南市区总工会的主任,又是上海金属业总工会的主任;三次武装起义胜利后被选为总工会的副委员长,不久任委员长;在党的第五次代表大会上,被选为中央监察委员,后又担任过党的江苏省执行委员。前面提到的杨师傅很可能就是杨培生同志。

在上海工人三次武装起义的前夕，即1927年3月间，江南工人的统一组织——江南造船所职工会，终于在革命高潮中，在上海总工会的领导下，正式宣告成立。杨培生同志亲自主持了江南造船所职工会成立大会，发出了下列江南造船所职工会成立宣言：

“今日是我们职工会成立的第一日，我们对于此日，实在是痛定思痛。回想起十余年来，被军阀所嗾使的官僚式底所长威胁逼迫，剥夺我们的自由，阻遏我们的运动，把江南造船所，当作他的私产一般。亲戚党羽，分居要位。对外人竭力恭维，以求营业的发展，以遂其卑鄙牟利的野心。每年红利，所长独得万余元，亲戚党羽都满载而去，我们终日营营辛苦的职工人员，倒一文不获。八小时工作，是国际协定，万国一例的，上海各工厂，也都采行普遍，彼竟悍然不顾，强迫工作九小时。尤其令人切齿痛恨的，是订造美舰工程，不惜丧权辱国，替帝国主义者，声张爪牙，造舰侵略我们长江流域各省。这一层我们是一致根本反对的。至于以海军伟大公有产业，供给孙传芳、杜锡珪，充作延长内乱的军费，种种腐败专制的手段，实在是不胜枚举。我们为改造现局起见，为谋自身问题彻底解决起见，早有组织奋斗的决心，无奈受对方的压迫，始终不能成立，但我们所采取的态度，是永久不变的。最近直鲁联军第八军来沪，派人接收造船所，借作筹饷地步。邝所长因其弟被拘，听说是已经赞成移交了，并且勾结该所法律顾问牛耳及毛根（已革职工程师英人），包办交代，不惜把海军伟大的产业，舰队命脉精神所寄，多数人惨淡经营通力合作的事业，卖与军阀，以作乃弟的赎金。我们到现在，实在是忍无可忍，特联合组织群起反对移交，保留造船所一线的命脉，以作将来国家统一时，振兴新海军根本的大计，特此宣言。”^①

^①1927年3月22日《申报》。

上述宣言，是江南工人群众数十年来第一次对反动官僚统治的公开声讨；同时，又是针对着当时奉系军阀毕庶澄企图霸占江南造船所加以洗劫而发出的战斗号召。当时盘踞东南各省的军阀势力仍很猖獗，江南造船所一向为军阀们所眼红，因此，当直鲁联军第八军军长毕庶澄（属奉系张宗昌）到达上海时，即于3月16日，派武装强迫接收江南造船所，准备洗劫所内财产，藉充反革命军饷。海军司令部驻上海官员及所长邝国华等，对该军阀上述行动，不但敢抵抗，反而将部分存款6万余元及小火轮3艘先行交出，并拟将材料、帐目等陆续全部移交，情况十分紧急。江南造船所的工人群众，在党的直接领导下，组织起来和军阀势力作斗争，保护全所财产，坚决反对移交，并在工会成立宣言中，发出了紧急号召。由于工人群众这一坚决的护厂行动，也由于上海工人武装起义的迅速胜利，江南造船所的宝贵财产，幸而未遭受到大的损失，反动军阀加以洗劫的阴谋，终于未能实现。

杨培生同志还在江南造船所的青年工人中，展开了建设共产主义青年团的活动。根据已经发现的材料，仅在锻工车间就有六七十名青年学徒参加了共青团组织，并领导青年学徒，向锻工包工老板展开斗争。一位当时曾参加过共青团的锻工老工人回忆说：“在上海工人三次武装起义和北伐军刚获得胜利时，厂里的工会也组织起来了，我们锻工车间的一批青年学徒也很活跃。包工老板便拿停生意来吓唬我们。我们被激怒了，便去找杨培生同志申诉。他便动员我们参加共产主义青年团，以便团结起来同包工老板斗争，并专派一个姓王的同志来帮助我们建团。这位王同志带来了许多外面买不到的进步书籍，叫我们抽时间阅读。还带来了一些传单标语，叫我们到马路上张贴。在王同志的帮助下，我们六七十名学徒，大部分参加了共青团。共青团组织起来后，就向包工头提出两条要求：（一）学徒白天工资二八开分（学徒拿二成，工头拿八成，因学徒生活费由工头开支），夜工工资对半平分；（二）不准随

便辞退学徒。包工头见我们力量强大，马上满口答允。经过这样一次斗争，大家懂得团结起来的重要。”

在党的直接领导和教育下，江南工人中出现了一部分积极分子，团结在党的周围，成为领导江南工人参加第三次武装起义和开展工人运动的骨干。

党派来领导江南工人斗争的几位同志，在江南工人群众中的威信是非常高的，凡是同他们有过接触的江南老工人，都对他们印象很深。江南工人群众，通过这些同志的模范行动，对自己的政党——中国共产党，留下了不可磨灭的印象。

三、勇敢地投入第三次武装起义

为了响应北伐军向上海进军，党于1926年10月和1927年2月，组织和发动了上海工人举行第一次和第二次武装起义。由于缺少武装斗争经验，由于准备叛变革命的蒋介石故意迟缓向上海进军等原因，这两次武装起义，未能获得胜利。1927年的3月间，北伐军逼近上海市区，党在前两次起义的基础上，又准备于3月21日发动上海工人举行规模更大的第三次武装起义。江南造船所的工人群众，在党的直接领导下，勇敢地投入了这一武装起义斗争。

南市地区的武装起义准备工作，是通过地下工会布置进行的。江南造船所参加地下工会活动的工人同志，积极参加了这一准备。一个曾参加地下工会活动的老工人回忆说：“3月20日，接到今晚十二点开会的紧急通知，我准时到了约定的地点。会场同样没有火光，约莫二十多个人围在一堆，大家就象上阵前的战士听取首长布置战斗任务一样的紧张、严肃而镇静。会议开始了，我们听到了杨培生同志的熟悉而又激昂的声音。他一开头便兴奋地说：‘同志们，我们受苦、受难、受压迫的日子快要过去了，天快亮了！’他把北伐胜利的消息和反动军阀慌张失措的有利形势，一一告诉了我们。接着便宣布：‘按总工会的命令，明天中午，全市举行第二次总

同盟罢工和第三次武装起义，打倒军阀和洋鬼子。大家应做好准备，按计划行动。”会议很快就结束，大家带着紧张而兴奋的心情，回去做准备工作。”另一老工人回忆说：“3月20日晚上，地下工会有一人到宿舍来找我，拿了许多千响小鞭炮和高升炮仗，叫我做南市区的向导，来一个虚张声势，吓唬一下已经惊慌的军阀部队。那时候高昌庙和制造局路这一带，都是很荒凉的坟山。有几个人找来了很多空火油箱，我们便在每隔几个坟山的凹处，准备一挂千响或百响小鞭炮，待点燃后罩上空火油箱。到了深夜，总工会下令把小鞭炮火线全部点燃，霎时之间，只听得这里‘劈劈拍拍’，那里‘乒乒乓乓’，好象许多挺轻重机枪一起发射，震动了整个南市区，高昌庙和老肯盘驻扎的军阀部队，当是北伐军真的攻来了，吓的躲的躲，逃的逃。”杨师傅对所领导的几个党员工人，也在事先作了个别布置，要他们作充分准备，带动工人群众，积极投入起义斗争。

3月21日下午一时半，规定的起义时间到了。南市区的工人武装起义队伍立即行动，前面是工人武装纠察队，后面紧跟着望不到尾巴的群众，他们有的拿木棍，有的拿斧头，有的拿旗子。江南造船所一部分工人在党员和积极分子带头下，蜂涌出厂，参加起义行列。浩浩荡荡的工人队伍高呼口号，冲进广东街派出所。反动军警见到声势浩大的工人队伍，早就吓得放下武器，不战而降。工人们用缴获的枪支武装自己，乘胜追击，冲进警察厅，占领电话局和警察厅各分署，缴获了所有的枪械。约三时许大队继续向兵工厂进攻，事先有组织的江南造船所工人和兵工厂工人立即起而响应。当大队从兵工厂东大门冲进来时，江南造船所与兵工厂工人英勇带头，打开军械库和洋枪房，搬出了许多步枪、手提机关枪和刺刀等。江南造船所与兵工厂的警卫部队和张宗昌的驻军，一见到冲进厂的工人队伍，迅速地缴了枪，有的连制服也脱了下来，纷纷往浦东方向逃跑。起义队伍接着攻下了炮台营。广大的南市区，仅历4小时，即取得武装起义的全部胜利。所有缴获的枪枝武器，在陈家桥

三山会馆和华商电车公司集中后，再分配给各纠察队。全上海的工人武装斗争于22日下午6时获得了全胜。

武装斗争胜利后，江南造船所职工会在党的领导下，于三月底先召开了一次工人代表大会，根据职工会宣言的精神，讨论了如何革新工厂和改善工人群众的生活待遇问题，草拟了向所方提出的二十条要求。这一要求报经金属业总工会批准后，再召开全所2,000余工人参加的工人大会正式通过，推派代表向所方交涉。二十条要求的内容如下：^①

(一)承认工会有代表工人之权。(二)工会会所或租金，由厂方给予，并给予工会教育金二百元。(三)不得无故开除工人，开除工人须得工会同意。(四)所长负责淘汰无用洋人，并以后不得再补。(五)统一簿记，取消洋帐房。(六)反对外人专权，并不准打骂或侮辱职员工人。(七)废除包工制。(八)每日工作八小时。(九)学徒期限以二年半为限，待遇须与成年工人同。(十)罢工欢迎北伐军工资照给。(十一)最低工薪以十五元为限，全体职员工人每月一律增加六元。(十二)造工人寄宿舍。(十三)改良医药养病房，职员工人在疾病期内厂方应负责医治，并给工资之半(因工致伤工资照给)。(十四)因工残废，厂方应给抚恤金，按原有工资计发，设死亡最低抚恤金五百元。(十五)星期日节日休息，工资照给，作工工资加倍。(十六)作晚工每小时加半小时。(十七)零头工资须发大洋，不得照小洋计算。(十八)工人得有红利权，全体工人职员红利须照工资多少计算，不得私意操纵分配，所有红利须于十月以内发给。(十九)修改厂规。(二十)改良工厂设备和工人卫生，打铁炉上须添用烟筒。

上述条件，完全反映了江南工人群众多少年来要求，也是在

^①1927年4月5日《新闻报》。

当时情况下切实可行的要求。这一要求经工人代表向所方正式提出后，所方在当时革命高潮的压力下，允于一星期内作出圆满答复。有些条件如增加工资等，已争取提前实现，全所职工每人每月增加了工资2角。在工人大会上还决议成立工人纠察队，当场选出纠察队员200人，维持全所秩序，保护工人利益。全所到处张贴着“反对帝国主义”“打倒军阀统治”“拥护国共合作”等革命标语。江南工人群众的革命斗争情绪日益高涨。

可恨的是，这一对工人阶级斗争有利形势的时间很短，没有多久，蒋介石便发动了“四·一二”反革命大屠杀，革命形势迅速恶化。杨培生同志等党的领导干部，先后惨遭杀害。刚刚有了党的直接领导的江南工人，又中断了同党的联系。刚成立不到一个月的江南造船所职工会，也被国民党反动势力所摧残。从此，江南造船所的工人群众，在摆脱了北洋军阀的统治之后，又落入国民党反动派的血腥统治，继续进行着更为剧烈而艰巨的斗争。

第三章 国民党反动统治下的江南造船所

(1927年4月—1937年7月)

1927年4月12日,国民党蒋介石集团叛变了革命,发动了血腥的反革命政变,篡夺了第一次国内革命战争的果实,在国际帝国主义支持下,建立了代表大地主大资产阶级利益的国民党反动政权。江南造船所亦于此时落入国民党反动派之手,从此结束了旧的官僚统治,而进入了以蒋介石为首的新的官僚统治时期。

第一节 江南造船所成为国民党 海军的主要造修基地

一、随着北洋海军投靠国民党反动派

这一时期江南造船所的隶属于国民党反动政府,是随着一部分北洋政府海军的加入国民党而开始的。

1926年初驻在上海的北洋政府海军总司令杨树庄,统率着第一、第二两个海军舰队和一个练习舰队,辖有“海容”、“海筹”、“应瑞”、“楚有”、“楚谦”、“楚同”、“联鲸”等近20艘海军舰艇及部分海军陆战队,并控制着上海江南造船所和福州马尾船政局等海军所属单位。这一部分北洋海军,在当时全国革命高潮的影响和革命力量的策动下,即秘密和大举北伐的国民革命军取得联络,准备协同夹攻淞沪。当准备工作就绪和时机成熟时,这部分海军便于是年3月14日,在上海正式宣告脱离北洋政府,加入国民革命军,并

直接配合国民革命军，进攻盘踞上海、南京等地的北洋军阀部队。国民党蒋介石在南京建立反动政权以后，这部分海军，便被蒋介石所利用，作为军阀混战和反共内战的工具之一，并在这一基础上，建立起国民党反动政府的海军。1928年12月，先成立海军署。1929年4月，即正式成立海军部。江南造船所便随着这部分海军的投靠国民党反动派而改变了隶属关系，成为国民党反动政府海军部管辖下的一个单位，仍保持“海军江南造船所”的原来名称。

由于国民党蒋介石集团这一时期建立反动军事力量的重点，是在陆军而不在海军，又由于当时中国的海军，从清末创办开始，已历数十年，在各方面自成派系，新的势力不易中途插手；因此，这一时期的国民党海军部门，包括江南造船所，始终继续由原有的海军人员所控制，即主要是由原有海军人员中的福建系所控制，蒋介石集团的嫡系势力，还没有直接渗入。但是，国民党蒋介石集团，通过对海军上层人员的拉拢和收买，还是充分利用了这一部分海军力量，为他们的反动政策服务。这一时期的海军，已成为国民党反动派军事力量的一个组成部分。这一时期为国民党海军服务的江南造船所，也成为国民党反动派隶属下的一个机构。



这一时期的江南造船所大门

开始一时期，在大革命高潮影响下宣布加入国民革命军的北洋海军，其中一部分上层人员，曾经对国民党蒋介石集团抱有很大的幻想。他们曾经幻想国民党蒋介石集团真能完成国民革命，复兴民族，统一中国。他们还幻想国民党蒋介石集团真能建设一支强大的现代海军，从而巩固祖国的海防。他们被孙中山先生在《建国方略》中所提出的中国造船远景所吸引，幻想着国民党蒋介石集团真能加以逐步实现^①。他们拟就了海军部“训政”时期的六年建设计划。计划中提出海军舰队建设分两部分：一部分为巡洋舰、驱逐舰、潜水艇、飞机母舰、浅水炮舰等，共应造71艘；另一部分为潜艇母舰，扫雷艇、小雷艇、运输舰、医院舰等，共应造34艘。对各地造船所，也提出了扩充和整理办法，为了增加造舰能力，并拟添建1,000尺长、750尺长和400尺长的船坞各1座。这是一个相当庞大的计划，如果真能实现，江南造船所势将获得大规模的发展。蒋介石集团利用他们这些幻想，对他们多方笼络和欺骗。1928年，蒋介石在参加江南造船所一艘军舰的下水典礼时，便曾开过一张空头支票，说是要把海军舰艇扩充到60万吨^②。

当然，部分海军上层人员的上述幻想，结果不能不在残酷的现实面前，全部遭到破灭。事实是：叛变革命以后的蒋介石，本身便成为一个新军阀，根本谈不上什么复兴民族和统一中国，以蒋介石为首的新军阀混战局面，代替了北洋旧军阀的混战，加上残酷的反共反人民战争，使国家民族更陷于分崩离析和灾难深重的境地，结果引起了一个日本帝国主义全面入侵的民族大危机。事实是：热衷于新军阀混战和反共反人民战争的国民党蒋介石集团，根本不重视建设巩固国防的现代海军，海军方面所拟的上述六年建设计划，便根本没有获得蒋介石的批准。蒋介石仅仅为了利用海军这一力

^①孙中山在《建国方略》中提出，中国至少须有一千万吨的商船和年造二百万吨能力的造船厂。

^②当时的海军舰艇共只有三万余吨。

量,为新军阀混战和反共反人民战争服务,也为了装点门面和敷衍海军人员,才在这一期间,勉强添造了1万多吨的海军舰艇。至抗日战争爆发为止,全部国民党海军所辖舰艇共只有5万余吨,仅达蒋介石所开空头支票的十二分之一。事实是:国民党反动政权早已把孙中山先生的《建国方略》束之高阁;在国难日益深重和经济日益破产的大环境下,中国的航运事业和造船工业,不仅根本无法实现孙先生的造船计划,连维持生存的局面也是十分困难的。

在这种情况下,江南造船所,只能在国民党蒋介石集团的利用和应付下,凭借着前一时期打下的一点基础,在动荡不定的困难环境中,勉强维持着和挣扎着,根本谈不上什么发展。当时,一位身兼江南造船所所长的国民党海军官员,便曾在该所1933年工作报告书的弁言中,不胜感慨系之地说:“兹所(按指江南造船所)乃吾国造船唯一机关,不独与本军舰政有关,且亦为全国实业航业命脉所系,任其自挣自扎,孤立无助。总理计年造船之伟画,既未能遵行,而实业救国之主旨,更不免有背。……卒无人焉,为之大声疾呼,力图扶植,可异孰甚!”^①这一段话,正是部分海军上层人员,对国民党蒋介石集团所抱幻想逐渐破灭以后,所发出的浩叹,也是当时江南造船所实际处境的写照。

二、海军舰艇的造修显著增加

国民党反动派虽然同样不可能建设强大的海军,但为了充分利用海军,帮助他们进行新的军阀混战和反共内战,在这一时期中还是拼凑了一部分经费,新造了1万余吨海军舰艇,并整修了为数不少的破旧舰艇。由于江南造船所当时的生产基础较好,上海的生产条件又很便利,又接近国民党反动派政治中心,是国民党海军的主要造修基地,故上述海军舰艇的造修任务,绝大部分是由江南造

^①民国廿二年“海军江南造船所工作报告书”第12—13页。

船所承担。因此,在江南造船所这一时期的生产业务中,造修海军舰艇的比重,有了显著的增加。在说明这一问题以前,首先叙述一下这一时期的整个生产业务概况。

这一时期江南造船所共造新船230艘,排水量吨位共60,842吨。每年平均造船约21艘,排水量吨位5,531吨。历年的统计数字如表21。

表21 江南造船所历年新造船舰数
(1927—1937年)

年 份	艘 数	排水量吨位
1927	8	749
1928	39	10,646
1929	25	4,303
1930	25	8,854
1931	17	4,474
1932	12	4,937
1933	23	5,800
1934	15	2,562
1935	25	5,153
1936	21	5,049
1937	20	8,315
合 计	230	60,842

资料来源:根据厂档“造船年表”计算。

上表所列新造船舰中,排水量500吨以上的共39艘,排水量吨位数38,560吨,概况如表22。

这一时期的修船业务,根据前引管理船坞部门老技工的不完全统计,1927—1936年间,进坞修理的大小船只共达2,448艘次,每年平均245艘次。另据所方的正式统计,1927—1933年的历年修船艘次(包括全部修理船只在内)的数字,与之颇有出入。兹一并列出

表22(1) 江南造船所制造500吨以上船舰概况
(1927—1937年)

船名	制造年份	订造单位	型式	排水量(吨)
N.K.K. No.38 REG No.536	1928	日清汽船公司	钢质油货驳船	611
永绥	1928	本国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	617
洛阳丸	1928	日清汽船公司	双螺旋蒸汽机长江下游钢质客轮	4,275
	1928	亚细亚火油公司	钢质方船	590
	1928	光华火油公司	钢质方船	764
逸仙	1929	本国海军	双螺旋蒸汽机钢质巡洋舰	1,545
	1929	美孚洋行	船面带屋的钢质方船	560
海龙	1929	黄浦疏浚公司	无推动机之梯斗式挖泥船	814
甘露	1930	厦门自来水公司	单螺旋推动机钢质水船	528
KH EDIVE	1930	太古洋行	钢质方船	1,323
O.B.B.	1930	亚细亚火油公司	钢质油驳船	500
	1930	亚细亚火油公司	钢质方船	560
民生	1930	本国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	505
AYAME MARU	1930	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳	1,631
	1930	亚细亚火油公司	钢质方船	702
	1930	德士古火油公司	钢质方船	685
	1930	德士古火油公司	钢质方船	685
平海	1931	本国海军	双螺旋蒸汽机钢质护航舰	2,383
华星	1931	江海关	双螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	592
飞星	1931	江海关	双螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	592
民族	1932	民生实业公司	双螺旋柴油机钢质客轮	826
德星	1932	江海关	双螺旋蒸汽机钢质缉私艇	1,032
联星	1932	江海关	双螺旋蒸汽机钢质缉私艇	1,032

表22(2) 江南造船所制造500吨以上船舰概况
(1927--1937年)

船名	制造年份	订造单位	型 式	排水量 (吨)
和 星	1932	江海关	双螺旋蒸汽机钢质缉私艇	1,032
	1934	本国海军	双螺旋柴油机护航舰	1,731
同 心	1935	CHINESE BONDIT SUPPRESS IONHEAD- QUARTER	双螺旋蒸汽机钢质长江上 游炮舰	509
同 德	1935	"	"	509
锦 江	1935	招商局	客轮	1,232
民 政	1936	民生实业公司	"	596
民 彝	1936	"	"	800
民 本	1936	"	"	1,240
民 元	1936	"	"	1,240
民 宪	1936	"	双螺旋柴油机钢质长江上 游客轮	573
	1937	太古洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上 游客轮	660
	1937	粤汉铁路	钢质方船	916
	1937	"	"	916
	1937	招商局	双螺旋蒸汽机钢质长江上 游客轮	660
	1937	"	"	660
	1937	民生实业公司	浅水汽轮	1,934
共 计			艘 数	39
			吨位数	38,560

资料来源：根据江南造船厂存档“造船年表”编制。

如表23:

表23 江南造船所历年修理船只表
(1927—1936年) 单位: 艘次

年 份	某老技工统计(进坞数)	所方统计(全部数)
1927	142	228
1928	252	323
1929	249	428
1930	229	438
1931	247	421
1932	216	274
1933	266	292
1934	303	
1935	267	
1936	277	
合 计	2,448	2,407

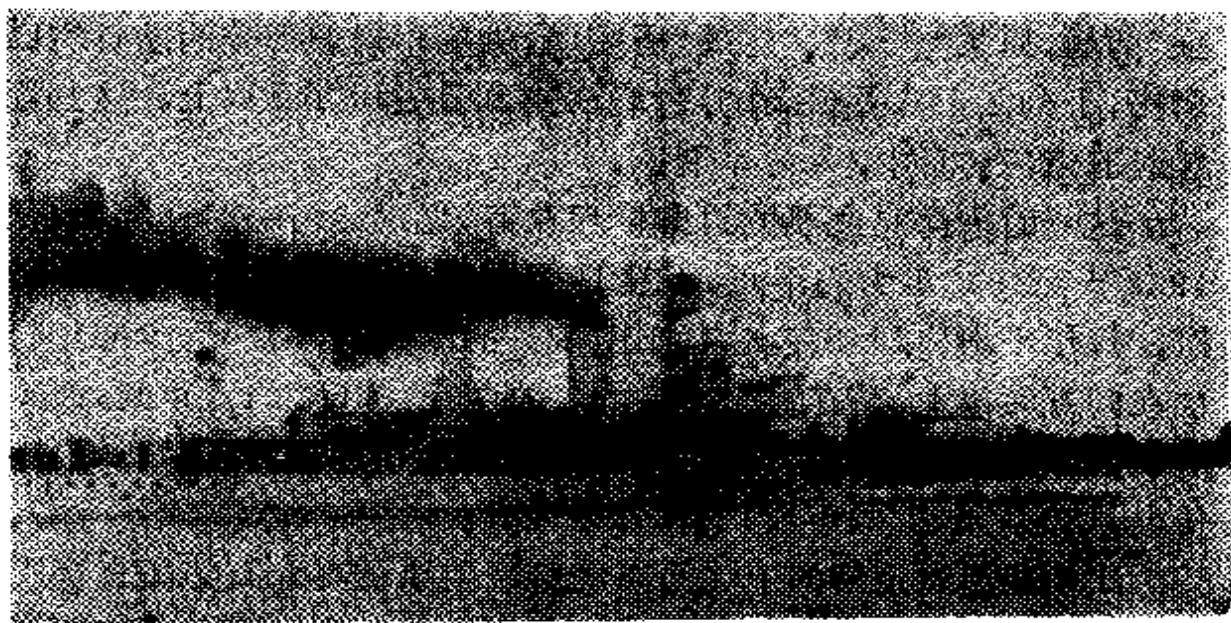
资料来源: 所方统计数字, 见民国20年《海军江南造船所报告书》修船表第30—64页。

根据所方的统计, 在1927—1933年的七年间, 修船总数是2,407艘次, 每年平均约344艘次, 比进坞修理的艘次数约增加40%。上列两项修船的统计数字, 均不包括本国海军舰艇的修理数字。

根据上述造船与修船的统计数字, 可知江南造船所这一时期按年平均的造船艘数和前一时期的23艘相差不多, 而在年平均排水量吨位数方面则比前一时期减少了约30%。因为这一时期造的大船很少, 为日清轮船公司造的排水量4,275吨的“洛阳丸”, 已是最大的一艘。在全部230艘新造船舰中, 500吨以上的只有39艘, 其

余便都是小型船只^①。历年的造船吨位数,仅1928年稍超过万吨,其余各年均均在万吨以下。1927年因受国内战争的影响,造船吨位还不满千吨。这一时期的造船业务,大体上维持在前一时期的中等年景水平,远不及全盛年景,总的趋势不是在发展,而是在衰退。但这一时期的修船业务,比前一时期有较大的增加。以上两种修船统计数字,说明历年平均的修船艘次,约比前一时期分别增加80%和55%。

在上述江南造船所整个生产业务中,造修海军舰艇的任务,增加颇为显著。江南造船所前一时期的二十二年间,造修海军舰艇的任务很少,在整个生产业务中所占的比重也很小,新造的海军舰艇只有37艘,排水吨位5,606吨,仅分别占前一时期造船总艘数的7.3%和总排水量的3.4%。而这一时期的十年间,江南造船所为国民党制造的大小军用舰艇共达85艘,排水量共14,568吨,分别占本期造船总艘数的37%和总排水量的24%,无论绝对数和比重,都



“民生”号军舰

^①舰艇的大、中、小型,并无一定标准,根据江南造船所的情况,我们暂定500吨以下的为小型,500—1,000吨的为中型,1000吨以上的为大型。

比前一时期大为增加了①。

1927年冬季，江南造船所即开始为国民党海军制造第一艘“咸宁”炮舰。接着便陆续制造了“永绥”、“民权”、“逸仙”、“民生”、“平海”等较大的军舰。1931至1933年间，又先后制造了“江宁”、“海宁”等同型的巡逻炮艇10艘。这一时期国民党海军新添造的万余吨舰艇，除和“平海”军舰同型的“宁海”军舰是由日本承造而外，其余全部都由江南造船所承造。江南造船所还同时为国民党的江西、湖北、浙江等省政府制造小型的浅水炮艇。兹将江南造船所这一时期为国民党制造的40吨以上军用舰艇列成表24。

此外，在1929至1931年间，江南造船所还为国民党海军改造了“大同”、“自强”、“威胜”、“公胜”等废旧舰艇10余艘，改造的概况如表25。

上列各废旧舰艇原已破旧不堪，有的早已废置不用，故改造工程很大，机件和装备的损坏部分均经过修理或更新。如“大同”、“自强”两舰，原系“建安”、“建成”两废舰，机器和锅炉部分的肋骨均已腐朽，十分之七八要换新的，每艘改造工费达40万元以上。这些舰艇经改造后，重新编入海军舰队。

这一时期海军舰艇的日常修理业务，也远比前一时期频繁。从1928年至1933年的六年间，江南造船所修理海军舰艇共达271艘次，每年平均修理45艘次，修理费最高的年份达60万元，少的年份也在20万元以上。而在前一时期的1921年至1926年的六年间，海军舰艇的修理共只74艘次，每年平均约只修理12艘次，修理费最高年份也只20万元，少的年份只有2万余元②。

江南造船所造修的上述海军舰艇，主要被蒋介石集团直接用来进行新军阀混战和反共反人民战争。这些舰艇大部分是中小型

①数字均根据“造船年表”计算。

②根据民国22年《海军江南造船所工作报告书》资料计算。

表24 江南造船所制造的40吨以上本国军用舰艇一览表
(1927--1937年) (1)

船名	制造年份	订造单位	型 式	排水量 (吨)
咸宁	1928	海 军 部	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	411
永绥	1928	海 军 部	" "	617
伯先	1928	警 察 部 门	单螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	220
民权	1928	海 军 部	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	462
致果	1929	浙江省政府	单螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	79
翔摩	1929	浙江省政府	" "	79
逸仙	1929	海 军 部	双螺旋蒸汽机钢质航舰	1,545
民生	1930	海 军 部	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	505
平海	1931	海 军 部	双螺旋蒸汽机钢质护航舰	2,383
江宁	1931	海 军 部	单螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	260
海宁	1931	海 军 部	" "	260
黎明	1932	江西保安处	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮艇	43
复兴	1932	江西保安处	" "	43
抚宁	1932	海 军 部	单螺旋蒸汽机钢质巡逻舰	260
绥宁	1932	海 军 部	" "	260
咸宁	1933	海 军 部	单螺旋蒸汽机巡逻炮舰	281
肃宁	1933	海 军 部	" "	281
崇宁	1933	海 军 部	" "	280
义宁	1933	海 军 部	" "	280
正宁	1933	海 军 部	" "	280
长宁	1933	海 军 部	" "	280
安华	1934	湖北省政府	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	142
安民	1934	湖北省政府	双螺旋柴油机钢质炮舰	55
安宁	1934	湖北省政府	" "	55
忠孝	1934	湖北省政府	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	65

表24 江南造船所制造的40吨以上本国军用舰艇一览表

(1927—1937年)

(2)

船名	制造年份	订造单位	型 式	排水量 (吨)
仁爱	1934	湖北省政府	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	65
	1934	海 军 部	双螺旋柴油机护航舰	1,731
都宁	1937	首都警察厅	双螺旋蒸汽机巡逻舰	150
泰宁	1937	海 军 部	双螺旋柴油机钢质布雷舰	61
合 计			艘 数 29 吨位数 11,433	

资料来源：江南造船厂存档“造船年表”。

表25 江南造船所为国民党海军改造各舰艇概况表

(1929—1931年)

舰艇名称	种 类	长 (呎)	阔 (呎)	深 (呎)	排水量 (吨)	马 力 (匹)	改造费 (元)
大同		260	26.5		1,050		467,219
自强		260	26.5		1,050		407,345
威胜	浅水炮舰	205.6	31	10	932	2,500	81,908
德胜	"	205	31	10	932	3,000	87,460
公胜	测量舰	145	21		280	200	
顺胜	江防炮舰	146	24.6	6.5	380	500	69,534
义胜	炮艇	126	20.7	14.4	350	450	19,714
勇胜	"	125	21	7	200	500	26,579
诚胜	"	120	20	8.2	276	450	23,727
仁胜	"	125	22	7	230	500	67,870
青天	"	120	21	10	279	100	55,677

资料来源：根据民国20年《海军江南造船所报告书》资料编制。

的浅水舰，只能在长江内河中行驶，谈不上抵御帝国主义的侵略。事实上，在后来抗日战争开始时，国民党海军作战只短短几天，就几乎全军覆没。而这一海军力量，在蒋介石集团排除异己的新军阀混战中，确曾起过不小的作用。蒋介石集团叛变革命以后，当时盘踞在苏北山东一带的北洋军阀部队，仍控制着渤海海军舰队，拥有“海圻”、“海琛”、“永翔”、“肇和”、“定海”、“威海”等军舰，经常骚扰江浙海面 and 长江口，威胁着蒋介石集团的后方。国民党的海军力量，便被用来直接对付北方的海军，双方海军曾进行过好几次混战。1927年8月间，盘踞苏北一带的北洋军阀孙传芳部队，曾大举渡江向国民党军队反攻，双方激战于沪宁线上的龙潭，国民党海军便曾配合陆军作战。1927年冬至1928年春，海军舰艇又在蒋介石直接指挥下，参加“讨伐”武汉方面桂系新军阀的战争。后来海军舰艇又多次参加蒋介石“讨伐”两广军队和在福建宣布独立的十九路军。当时中国共产党领导的工农红军，在人民群众武装起义的基础上逐步壮大，并先后建立了中央苏区和鄂豫皖、湘鄂西等革命根据地，国民党蒋介石集团为了保持其反动统治，曾连续对工农红军和革命根据地发动武装进攻，展开了残酷的大规模反共反人民战争。在历次反共反人民战争中，海军舰艇又被蒋介石用作配合陆空军的力量，直接镇压和屠杀工农红军和革命群众。例如1930年7月间，当工农红军乘蒋介石和阎锡山、冯玉祥进行混战的时机，攻克了长沙时，蒋介石即速调海军在江南造船所新造的“咸宁”等军舰，驶往湘江镇压，因湘江水浅无法进驶，再以由江南造船所改造过的“勇胜”号炮艇，驶入长沙城下，炮击守城红军，掩护国民党陆军，夺去了长沙城。又例如1933年7月间，江西红军向闽西北一带发展，延平和福州等城受到威胁时，蒋介石曾立即调海军的“楚谦”、“楚泰”、“江宁”、“海宁”、“抚宁”、“绥宁”各舰艇，驰往福建参加防守。当时江南造船所为国民党海军新造和改造的“宁”字号、“胜”字号等20余艘中小型浅水炮艇（包括为湖北省政府等所造的在内），直

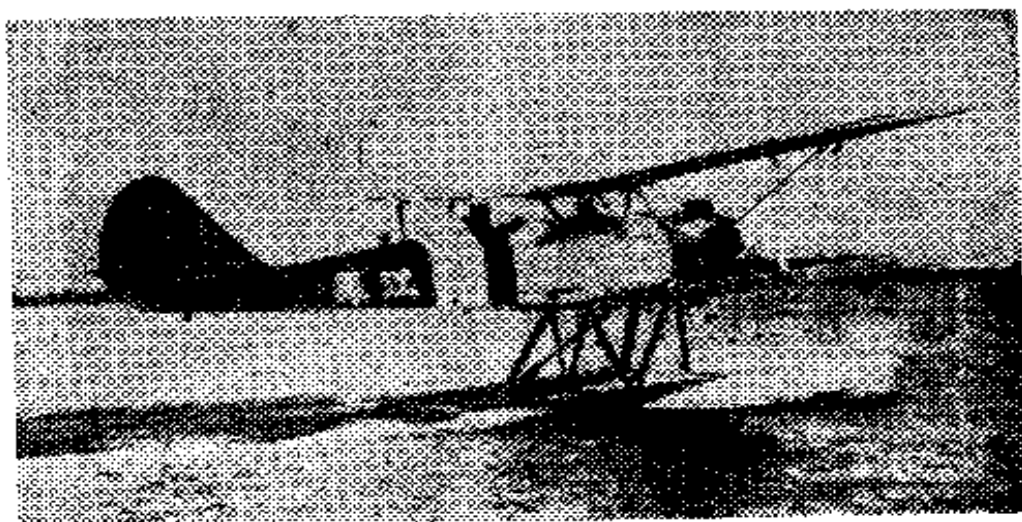
接的目的，便是为国民党蒋介石集团进行反共反人民战争服务。

三、带军事性的局部扩建

国民党政府海军部为了适应造修海军舰艇的需要，并加强江南造船所的力量，在这一时期中，曾对江南造船所进行了局部的带军事性的扩建。

1930年冬，海军部首先将海军轮电工作所归并入江南造船所，以加强军舰电讯设备等的装配工程。江南造船所的电气间，最初设置于1912年，设备简陋，规模极小，职员、电匠及艺徒总共不满10人。经过10余年的发展，设备规模扩大，员工达百人以上，技术上也获得很大进展，特别自承装6艘美舰的电气工程后，在电气技术上获得了迅速发展。在电气设备方面，已能自行仿制全舰电灯的线路总石版、总铃机、灯具开关等各种机件。在无线电工程方面，也能自行装制长短波无线电收发报机10余架（真空管及若干主要零件仍是向国外买来的），安装于“顺胜”、“德胜”、“威胜”、“自强”、“大同”、“楚有”、“楚谦”等舰艇，性能良好。但是江南造船所的电气间，只是修造军舰电气设备的一部分，即主要负责修造军舰上的电灯照明以及无线电收发报机等电气工程。而军舰电气工程的另一部分，即开炮电讯设备等修造工程，则由海军轮电工作所专门负责修造。海军轮电工作所，系海军部为修造军舰开炮等电讯设备而专门设置的。该所当时即设置于江南造船所内，有电匠等员工10余人，直属海军部领导，工作效率迟缓。由于电讯设备等装置在海军军事指挥和联络等工作中的作用日益显著，军舰上对于无线电交通作战等电讯设备工程亦愈来愈重视，因而，为了提高江南造船所造修军舰电讯设备等工程的工作效率和能力，海军部便决定将海军轮电工作所归并入江南造船所，合原有电气间成立电机课工程处。在设备方面，除轮电工作所并入一部车床外，又添置了一部车床，还新设了一个电镀工作室，厂房亦有相应的扩充。

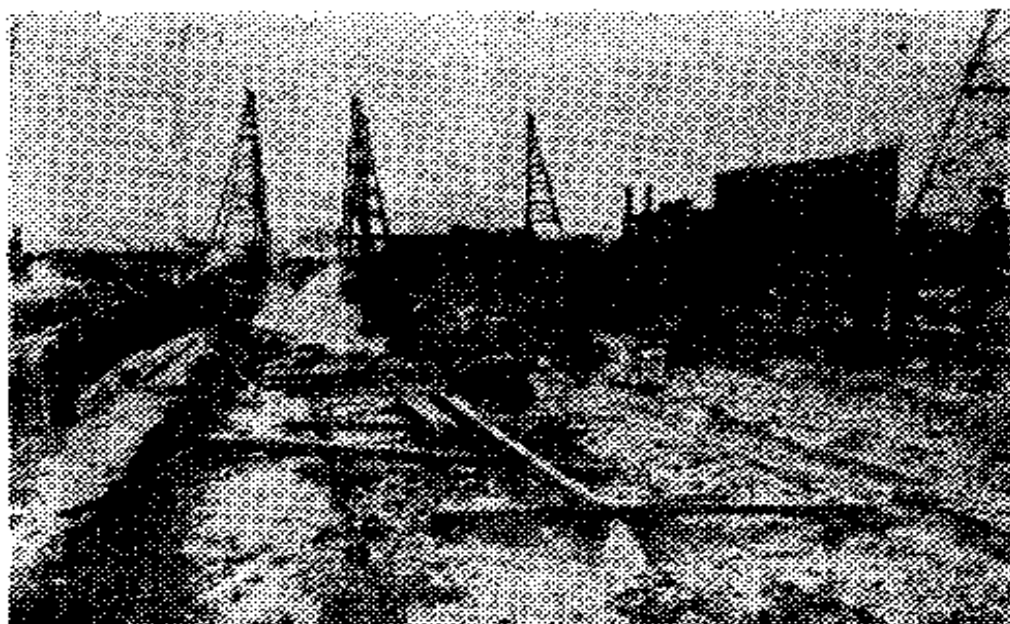
1931年1月,海军部又将马尾船政局的制造飞机处归并于江南造船所。制造飞机处系创办于1918年,附设于海军马尾船政局,开始试造水上教练机,规模较小,设备很差,多半依靠手工制造。自从“甲”式教练机试制完成后,证实它的飞行效能较好,即拟计划扩充厂场;结果因马尾船政局业务不发达,经费支绌,不仅无法实现扩充计划,连经常费也无法维持。江南造船所此时已成为国民党海军的一个主要造修基地,经济条件和技术条件均比马尾船政局有利,因而海军部决定将飞机处归并入江南造船所,其所有员工以及机器材料等,统由“靖安”运输舰由闽运沪,并于所西着手建筑厂房,添购机器,专门研究制造飞机。至此,江南造船所作为国民党海军造修基地的地位更是显著,它不仅为海军造修舰艇,并且还作为海军制造水上教练机和侦察机。飞机处并入江南造船所后,1931年曾制成“江鹤”、“江凤”两架侦察机,1932年制成摩斯式“江鹞”、“江鸢”两架教练机,并于1933年为“宁海”军舰制造军用侦察机一架。后来抗战发生,就由上海迁至内地,改属航空委员会,为国民党修理飞机,同江南造船所脱离了关系。



「江凤」侦察机

添辟第三号船坞,是这一时期局部扩建的一个主要工程。由于几年来海军舰艇的修建续有增加,如遇国内外航轮造修业务繁忙

时,旧有两坞就不敷应用;海军方面有几艘大型军舰,需要进坞修理时,原有第一、二号船坞,因坞前水浅,进出颇感不便;当时离所很近的美商大来公司码头,经常有万吨以上大轮来所修理,两坞亦难容纳,营业往往为外商船厂抢去,影响企业收入;加上海军部曾早有添建船坞的计划;因此,在1930年以后陈绍宽兼所长任内,便决定新辟第三号船坞。添辟第三号船坞的地点,原为兵工厂“为”字库房及兵房旧址。这一地区过去十余年历任所长,均曾以巨款向兵工厂商请拨让未成,此次通过军政部关系接洽迁让,始告成功。乃于1932年初,着手拆卸库房,规划动工,后为“一·二八”战事所阻,延至1933年才开始继续动工,分两期举行。第一期先辟长375呎,阔89呎6吋,深26呎,至1934年10月完成。1935年4月1日第二期再度兴工,将该坞加长300呎,至1936年4月全部落成。其长度达647呎,阔100呎,深26呎,为江南造船所最大的船坞,也是当时上海和全国最大的船坞,可容纳1—2万吨的巨大船舰进坞修理。第三号船坞的造价,原定120万元,结果全部造价达260余万元,大部分



第三号船坞

由海军部筹拨,江南造船所从企业收入中也支付了一部分。

此外,还扩充了打铜厂,添建厂屋两大间;填出锅炉厂以西之江岸,添建海军码头一座;等等。这些带军事性的扩建工程,具有明显的局部性,比起前一时期的扩建规模已小得多了。

第二节 商务经营状况及财务拮据局面

一、商务经营仍占主要地位

江南造船所这一时期的海军舰艇修造任务,虽有显著增加,但在整个生产业务中,商务经营的比重,仍占主要地位。营业性质的新造船只,仍占造船总艘数的63%,占排水量总吨位的76%。修船业务,更是主要依靠商务经营。

为本国航运单位及有关机关服务的比重,在本期内有较大的增加。新造的本国民用航轮共84艘,排水量共25,756吨,占造船总艘数的36.5%,排水量总吨位的42.3%,而前一时期所造的本国民用航轮,只占造船总艘数的29.7%,排水量总吨位的22.2%。在制造500吨以上的新船中,本国民用航轮所占的比重也比前期有显著的增长,本期共18艘,排水量16,401吨,占500吨以上新船39艘的46%和总排水量的42.5%,而前期只占全期500吨以上新船总艘数的28%和总排水量的18%。本国航轮的修理业务,同样有一定的增加。

本国航运事业在这时期有一定的发展,是江南造船所本国航轮造修业务有所增加的客观条件。据统计,中国拥有的轮船,1928年的总艘数是1,352艘,总吨位是290,791吨,1935年增加至3,895艘和675,173吨,即总艘数增加了188%,总吨位增加了132%^①。

^①根据严中平等:《中国近代经济史统计资料选辑》第229页。

例如这一时期新发展起来的经营川江航运的民生轮船公司，迄至抗日战争前夕，即拥有大小航轮48艘，吨位达18,553吨，长短途航线共9条，1937年的营业收入近1,000万元，总资本额350万元，历年纯盈余达2,300,822元，它是这一时期发展最为突出的民族资本航运单位^①。由于江南造船所在制造川江浅水轮的技术方面著有声望和基础，民生轮船公司便成为江南造船所的经常主顾。1932年为民生公司制造了排水量826吨的“民族”轮，1935年以后又连续制造了“民元”、“民本”、“民宪”等大小型川江轮多艘。在当时民生公司的全部航轮中，江南造船所制造的共11艘，吨位共6,300余吨，几占总吨数的三分之一。其他规模较大的民族资本航运公司，如三北公司、宁绍公司等，和江南造船所亦有一部分业务往来。

当时国民党反动政府的海关，也先后向江南造船所订造缉私用的巡船15艘。1931年订造了排水量各600吨的“华星”和“飞星”号。1932年又订造了排水量各1,032吨的“德星”、“联星”、“和星”3艘。1933年春，一次继续订造了“海平”、“海辉”等10艘，共分四种式样。第一种式样4艘，各长136呎，阔25呎，深11呎，吃水8呎，速率12浬。第二种式样2艘，各长143呎，阔23呎，深13呎，吃水6.6呎，速率15浬。第三种式样2艘，和第二种大小相似，惟吃水较浅。第四种式样亦2艘，各长136呎，阔24呎，深15呎，吃水9呎，速率12浬。海关订造的这批巡船，排水量共达万吨左右，在全所为本国制造的航轮中，占有相当大的比重。

江南造船所这期间制造本国航轮的业务，比重虽有所增加，但绝对数比前期增加并不大。前期年平均制造吨位是1,866吨，本期是2,341吨，仅约增加四分之一；年平均造船艘数，前期是7.3艘，本期是7.6艘，相差无几。这是因为当时中国国难日益深重，经济日趋破产，本国航运事业的局部发展，遭受着资金不充裕、营业不稳

^①根据《民生实业公司十一周年纪念刊》。

定等条件的限制,增加的航轮,大都是向帝国主义国家收买的破旧船只,新造的很少。即使经营得较好的民生轮船公司,在其全部48艘航轮中,新造的也只有23艘,半数以上是向美商捷江公司等买下的旧船。加上民族资本的中小型造船厂,这期间也有一定的发展,承揽了一部分本国航轮的造修业务。如在民生轮船公司新造的23艘航轮中,由江南造船所代造的只占8艘,其余都由民族资本的上海合兴船厂、上海大中华船厂以及该公司设在重庆的民生船厂等所承造。民生公司和当时规模较大的大中华船厂,还发生了投资关系,该公司在上海的造修船业务,便逐步转向大中华船厂。同时,这期间本国航运业的局部发展又是很不平衡的。如规模最大的招商局,在国民党官僚资本的控制下,便连年亏损,1926年至1935年间,每年的净亏损额都在200万元左右^①,根本无力添置新船,仅在1931年前后,利用退还的庚子赔款,在英国订造了“元、亨、利、贞”等4艘新轮。因此,这一时期招商局仅向江南造船所订造了几艘中小型轮船,象前一时期的“江华”轮那样的大型航轮没有订造。

这一时期的中国航运业,仍然主要控制在帝国主义手里。各通商口岸往来国内外的外国航轮,1930年的载货吨位又比1926年增加了18.5%。1936年太古、怡和、日清三家外国航运公司,在长江航线的载货吨位仍占57%^②。因此,帝国主义的在华航运业,仍然是江南造船所商务化经营的主要服务对象。但是,在这一时期江南造船所的生产营业中,为帝国主义在华航运业服务的比重已有所降低。江南造船所这一时期为外国制造的军民用舰轮共61艘,占总艘数的26.5%,排水量20,518吨,占总吨位的33.7%;在制造500吨以上的舰轮中,亦只占总艘数的36%和总吨位的36.5%。前一

^①根据严中平等:《中国近代经济史统计资料选辑》第252页第20表。

^②根据同注^①第244页第15表和第250页第19表计算。

时期内，为外国制造的军民用舰轮达318艘，占全期造船总艘数的63%，排水量达122,950吨，占总吨位的74.4%；在制造500吨以上舰轮中，占总艘数的61%和总吨位的78%。两相比较，比重显著下降，但仍占一定的地位。在1927年至1930年间，为外国造修舰轮的业务尚未下降，在这四年新造的97艘船只中，外国还占47艘，将近半数；排水量也在总数24,552吨中占17,676吨，仍占72%。而修船方面，在这四年的1,417艘次的修船总数中，外国船只共达842艘次，占59.4%。1931年以后，由于世界经济恐慌和日本侵略中国的影响，以及外商船厂的竞争，江南造船所为外国造船的业务几乎全部停顿。1931年只有3艘和排水量152吨，1933年只有1艘和排水量142吨，1937年也只8艘和排水量2,146吨，其余四年一艘也没有。同时，这时期制造的外国舰轮，如为日商日清公司造的“杉丸”、“宜安”、“洛阳丸”和“涪陵丸”，为亚细亚火油公司和德士古火油公司造的钢质油驳，为英美两国海军合拢和制造的几艘浅水军舰等，大都是航行长江内河的中小型浅水船，再没有如前期美国订造的万吨以上那样的大型海洋船舰。这说明帝国主义国家要江南造船所代为造修舰轮，主要是利用该所在制造浅水船方面较为优越的技术条件，为它们侵略中国的内河航行权服务。而成批的较大规模的造船工程，除了因战争的紧迫需要偶尔委托江南所承造外，根本不是经常的。

二、财务收支的拮据局面

如前所述，江南造船所这时期生产营业状况不是在发展，而是在衰退；加上海军舰艇造修费用的大量垫支和拖欠，因而反映在财务状况上，也显得日益拮据，经常在困难中挣扎着。

这时期从1927年至1933年的历年收支及盈亏情况如表26。

1934年后，缺乏正式纪录。根据间接估计的资料，1934年的营业收入降至345万元，亏损10余万元；1935年的营业收入约为400万

表26

江南造船所历年收支盈亏表

(1927—1933年)

单位：银元

年份	收 入	支 出	盈(+) 亏(-)
1927	2,350,883	2,226,012	+ 124,871
1928	5,538,525	4,442,319	+ 1,096,206
1929	4,111,137	4,623,775	- 512,638
1930	4,232,013	4,270,811	- 38,798
1931	4,287,362	4,452,412	- 165,050
1932	3,742,534	2,506,334	+ 1,236,200
1933	5,597,094	5,667,139	- 70,045

资料来源：根据民国20—22年各年《海军江南造船所报告书》收支表编制。

元①，盈余40万元，1936年的营业收入约为500万元②。

上述数字说明，1927至1936年的十年间，江南造船所的营业收入共约42,309,548元，年平均约423万余元，比前期的年平均营业收入(2,598,475元)约增长了63%。即使从中扣除了物价上升的因素③，仍比前期有所增长，一般维持在前后期十年的较高营业水平，但没有出现1921年的1,800余万元那样的高峰。但企业的盈余，则远不如前期。前期二十二年间，除1926年有所亏损外，其余各年均有余盈；本期十年间，则盈亏年份各居一半。前期盈余最多的两个年份，突破200万元以上；本期盈余最多的年份只突破100万元。本期盈余总数约3,357,277元，除去亏损886,531元，计净盈余2,470,746元④，年平均盈余24万余元，还不及前期年平均盈余51

①1935年11月国民党政府宣布改革币制，实行以不兑现的法币为本位。

②根据《中国征信所报告书》中有关江南造船所的资料。

③根据上海批发物价指数计算，1921至1937年间上海物价约上升40%左右。

④1936年估计约盈余50万元。

万余元的半数。这时期江南所的营业额有所增长,盈余反而减少的主要原因,是同商务经营业务衰退和造修海军舰艇任务加重的趋势分不开的。根据局坞分家时的规定,江南所代海军造修的舰艇,只能“按照实用工料收回工价”,亦即按成本计算,不加利润。因此,这时期营业收入中海军造修费用的显著增加,便相应地减少了盈余数额。同时,在本期商务经营中,也再没有出现如前期承造4艘美舰那样获利丰厚的生意。在营业清淡和同业竞争的影响下,商务经营所获得的利润,也是大为减少的。

但是,上述收支盈亏情况,还只是帐面的数字。从帐面上看,毕竟是盈余的,整个财务状况还不致于有所恶化。这时期严重影响江南造船所财务状况的主要原因,是大量海军舰艇造修费用的垫支和拖欠。

从前一时期开始,海军舰艇在江南造船所进行日常修理的费用,向由该所从企业收入中垫支,海军部门不再另行拨还。由于前期的企业盈余数额较巨,历年海军舰艇的修理费用数目也不太大,如从1912年至1926年的十五年间,共垫支海军修理费用168万余元,每年平均不到12万元,约占去全期盈余总数的15%,对企业财务开支影响还不大。而这一时期,随着海军舰艇修理任务的频繁,逐年的修理费用数额激增。从1927年至1933年,各年垫支的海军修理费用如表27。

表27说明,仅在七年时间内,垫支总数已超过前期十五年总数约近一倍。1934年以后各年,垫支数字虽无正式纪录,但据熟悉这方面情况的几位老职员估计,至1937年,此项垫支费用已积欠至700余万元之巨。国民党政府海军部,除了改造破旧舰艇的大修理,拨给一部分款项外,一般仍沿用前例,由所的企业收入中垫支。而该所这一时期的企业净盈余总额只有247万余元,根本没有力量垫支这一大笔海军修理费用,勉强垫支的结果,便促使财务状况不得不日趋恶化。同时,由于国民党蒋介石集团对海军的不够重视,

表27 江南造船所垫支海军修理费用
(1927—1933年)

单位：元

年 份	修 理 费
1 9 2 7	427,726
1 9 2 8	585,289
1 9 2 9	611,387
1 9 3 0	475,159
1 9 3 1	611,279
1 9 3 2	208,081
1 9 3 3	384,655
合 计	3,303,576

资料来源：民国二十二年《海军江南造船所工作报告书》各舰艇修费一览表。

这一时期海军新造的舰艇，除了两艘较大的“宁海”和“平海”，是由国民党政府财政部另行拨款而外，其余新造的中小型舰艇和改造的旧舰艇，全部费用都是海军部从经常费中筹拨的。而当时海军部的全部经费据说还不及陆军的一个师，经费来源十分困难，对江南造船所应拨的造舰费用经常发生拖欠，因而加重了该所财务的恶化局面。

在上述情况下，江南造船所这一时期的财务状况，便显得日益拮据。1930年11月，所长马德骥，即因财务拮据，压力太重，而称病辞职。自马德骥于1927年9月担任所长至辞职后的几年内，正是新成立的国民党海军，忙于参加新军阀混战时期，造修舰艇的任务，十分繁重。海军部还在所中专门设置了监修科，以督促舰艇的造修。因此，海军垫支和拖欠的费用，便日益增加。如新造的“咸宁”、“逸仙”等5艘较大军舰的全部造价，即共达4,437,888元，相当于一年的全部营业收入。海军部的经费有限，对这笔巨额造价

的拨付，经常发生拖欠现象。垫支的修理舰艇费用，更急剧上升，1927年至1930年间，总数达2,099,561元。这四年的头两年虽有盈余，但后两年的对外营业，比较清淡，便出现亏损。四年的盈亏相抵，仅净盈余669,641元，远不够垫支海军的修理费。开始两年，尚有企业盈余和前期积存下来的120万元公积金等，可供挹注，还能勉强维持。后两年，垫支和拖欠的数目日益加大，又加上企业亏损，对外营业清淡，财务上便越来越困难，几乎支持不下去。于是，马德骥感到担子太重，坚决称病辞职，只得由海军部长陈绍宽自兼所长。

在陈绍宽兼任所长的三年(1931—1933年)间，日本帝国主义发动了侵略中国东北的“九·一八”事变和“一·二八”淞沪事变，民族危机已日益严重；加上世界经济恐慌的波及中国，国民党反动派的搜括和连年内战的破坏，中国社会经济日益趋向破产，因而江南造船所的对外营业，更形清淡，开工经常不足，局面不易维持。淞沪抗日战争中江南造船所曾被迫停工，战争结束以后，还拖延了几个月才勉强重新开工。海军部曾要求财政部拨款维持，又未能获准。以致所内财务状况十分困难，有时连工资也发不出，往往依靠陈绍宽每星期六从南京筹带一些款项来所应付。后经海军部多方设法，一方面向海关等政府所属单位，招揽来一批兴修巡船等业务，增加了生产营业的收入；另一方面，又从海军经常费范围内，竭力拼凑出一部分经费，增加新造和改造舰艇的任务，如一批“宁”字号炮艇的兴造和一批“胜”字号旧舰的改造等，以资维持生产。结果才勉强度过了困难。

马德骥辞职后，仍担任江南造船所的顾问，眼看该所还能勉强维持，加上陈绍宽忙不过来，希望他能回任，故于1933年冬，又重新担任所长。马回任后，亟谋发展对外营业，加强对原有客户的联系，经常请客送礼，暗送回佣，多方拉拢营业。1934年仍很困难，企业仍有亏损。1935年至1937年间，由于中国经济状况出现了暂时

的好转，江南造船所对外营业渐有起色。加上新建的第三号船坞落成，有利于扩大商务经营。特别是承接了民生轮船公司的一大批航轮造修业务，造修费用共达300万元左右，增加了企业的收入。据老职工回忆，那几年船台上经常有新船在兴建，最多时有20—30艘，营业颇为兴隆。因而企业转亏为盈，财务状况有所好转。但海军造修费用的垫支和拖欠，仍然是江南造船所财务上的沉重负担，连年盈余，不够弥补，障碍着企业的进展。马德骥们为了摆脱海军这一束缚局面，谋求独立的发展，曾于1935年下半年，商请银行家投资合作，建议把江南造船所改组为完全商务化的独立企业，取消对海军部门的隶属关系，几经酝酿交涉，终未成为事实。这一时期江南造船所的财务状况，便是在上述拮据局面中勉强维持着。

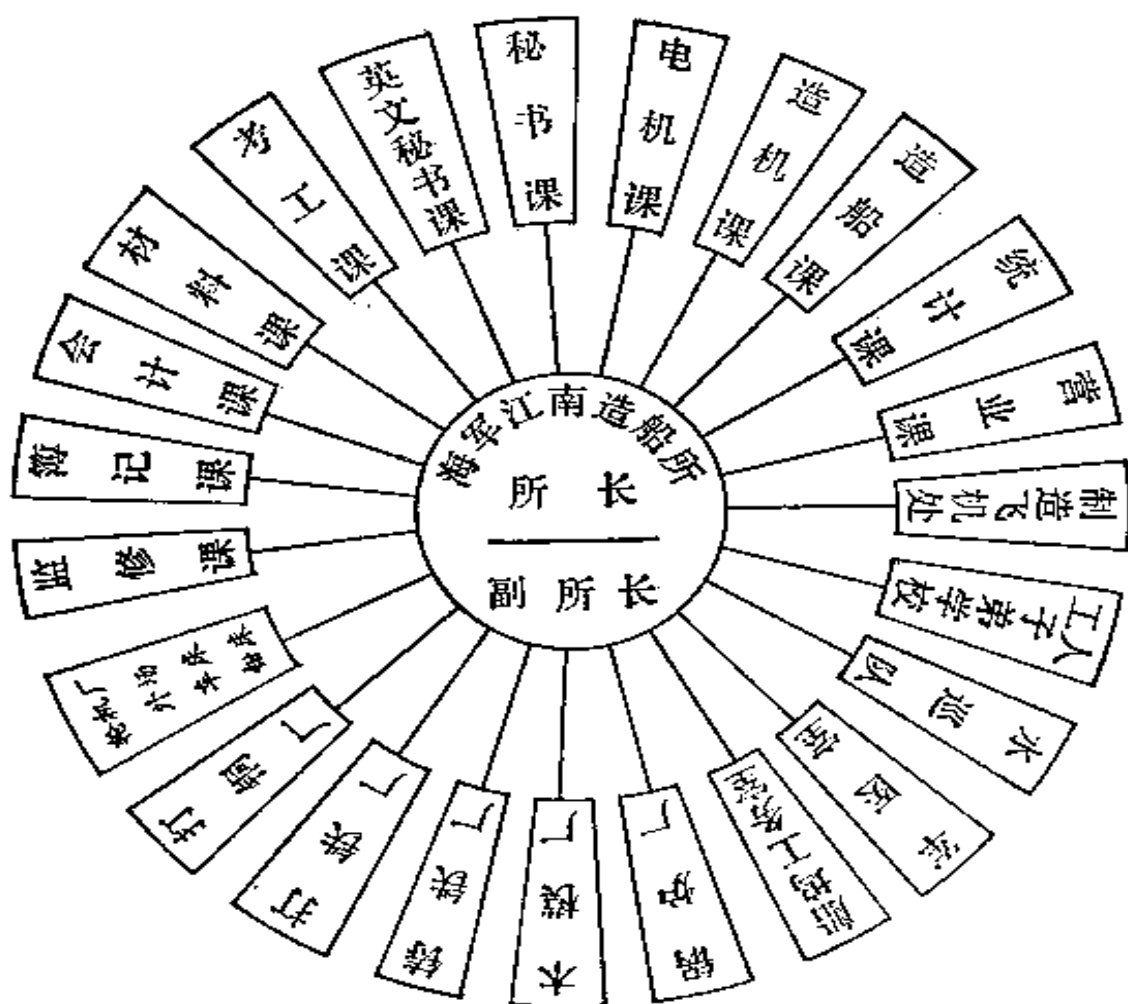
第三节 经营管理状况

一、管理制度上的某些新措施

这一时期掌握江南造船所实际统治权的，是以所长马德骥为中心的海军技术人员。马德骥毕业于美国麻省理工大学，专学造船技术，回国后一直在马尾船政局和海军飞潜学校任职，来江南造船所以前，担任马尾船政局局长。马德骥以下，包括副所长陈藻藩，造船课主任叶在馥，造机课主任郭锡汾，飞机制造处处长曾谄经等等，全部是清末宣统元年（1909年）由海军选送英美等国学习制造船炮技术的学生，于1917年前后，学成回国，分配在海军系统的马尾船政局、江南造船所、海军飞潜学校等单位，担任技术、教育及行政等工作。如叶在馥和郭锡汾等人，早已分配在江南造船所担任了十余年的技术工作。这批海军技术人员在马德骥的率领下，自成系统，充当着国民党反动派统治江南造船所的工具。马德骥虽于中途辞职，离开过三年，但基本班底并无变动。由于这批海

军技术人员，大都在英美等国学到了一套资本主义的管理方式，因而在他们统治江南造船所的这一时期里，搬用资本主义的一套办法，在管理制度上，采取了某些新的措施。

首先，建立了一套新的组织机构和办事制度。过去毛根当权时候，所中的组织机构比较简单，名义上也设有几个科室，由所长领导，实际上是以毛根直接控制的洋帐房和绘图室为中心，发号施令，把持一切。所以下的生产单位，也是由毛根直接领导。办事也不按照什么制度，唯毛根之命是听。马德骥到所以以后，便力加整顿，建立新的组织系统(见下图)。



这一组织系统，是以所长的权力为中心的，不仅所有课室机构

直属所长领导，连全所生产单位及附属单位，也全部直属所长领导。同时，各课室的课长和主任，各生产单位的领导人员，全部由本国人担任。外籍技术人员的权力，已限制在工程技术范围。全所行政管理和技术管理的大权，已基本集中在以马德骥为首的本国海军技术人员手里，改变了过去毛根等人独揽大权的局面。

这一组织系统，也建立了较为健全的课室机构，便于帮助所长加强全所的行政管理和技术管理工作。随着课室机构的加强，又相应地制订了一套较为详细的办事制度。例如：建立了职员任免、调动、升迁等一套人事制度，由秘书课兼管。生产工人的雇佣、开革和奖惩，规定由考工课直接掌握，限制了工头的权力。全所职工的工资待遇，也初步有了规定，职员参照海军军官待遇，生产工人的工资划分为38个等级。会计方面也建立了成本核算制度。

马德骥的建立这一套组织机构和办事制度是以力求正规化为标榜的，但其实际结果，却带来了机构庞大、人事倍增，管理费用上升、衙门气息浓厚等弊病。课室机构即从原有的四五个扩大至十二个，职能人员也从原有的一百余人，增加至二百四十余人。于是，职能人员的薪津开支，比起前一时期也有显著的增加。1922—1933年间，历年的职员薪津支出数和在总支出中所占的百分比如表28所列。

表28说明，1928年以后各年，本国职员的薪津支出，在总支出中所占的比重虽增加不大，但绝对数的上升甚为显著，除1932年因淞沪抗日战争停工而支出数目减少外，其余各年，职员薪津支出数目，均比前期各年增加了一至二倍。而这一时期生产工人的人数，最多时也只有3,000余人，不及前期工人最多年份的半数，一般年份的工人人数，也和前期相仿。同时，其它管理费用，也有相应的增加。如文具费一项，1922—1927年的六年间，每年平均仅开支3,526元，而1928—1933年的六年间，每年平均开支增至18,220元，即增加三至四倍多，这一时期行政管理费用的显著增加，也是加重企业

表28 江南造船所历年本国职员薪津支出情况
(1922—1933年)

年份	支出数目(元)	在全年总支出中所占百分比
1922	85,130	3.48
1923	83,731	5.34
1924	74,970	3.74
1925	85,005	2.79
1926	107,813	4.15
1927	85,105	3.82
1928	222,069	4.99
1929	215,839	4.66
1930	198,991	4.65
1931	203,722	4.57
1932	139,345	5.56
1933	213,124	3.75

资料来源：根据民国二十、二十一及二十二年《海军江南造船所工作报告书》资料计算。

负担、减少企业盈余的重要因素之一。此外，由于这套办事制度完全按照海军部官衙格式处理，因而手续繁冗，效率低下。例如来所修船的客户，便需要经过船长提书面申请，船公司经理盖章，所内几个部门的多道审核的手续等，往往拖延施工时间，为客户所不满。加上课室机构重迭，因人设事，职责不明，互相推诿牵制，中上级职员，又大多沾染上官场习气，因而一般客户，都觉得这一时期江南造船所的官气太重，俨然是一个海军衙门。

其次，在工人群众的压力下，把锻工和铸工部门的包工制度，改为点工制度。取消包工制度，是江南工人群众的一致呼声，在大革命高潮时成立的工会宣言及向所方提出的二十条要求中，即一再强调这一要求。但在“四·一二”反革命政变后，这一要求被压下

来,并未实行。约在1927年冬,锻工车间的工人群众,因饱受包工老板的压迫和剥削,忍无可忍,便团结起来,重新展开废除包工制度的斗争。先向所方提出书面要求,被包工老板们从中阻碍,未获结果。接着工人们便举行了罢工。所方害怕工潮扩大,影响生产任务,同时感到锻工人数不多,生产任务也比较正常,改包工为点工,既不会增加所方负担,还可以减少一部分包工老板的中间剥削,对所方存在有利的一面,便接受了工人的要求,把锻工的包工制度正式改为点工制度。不久,铸工车间的工人,同样要求废除包工制度,也获得了所方同意。后来,包工人数最多的冷作工人,也相继向所方提出了改包工为点工的要求,所方认为冷作工人的人数太多,生产不够正常,改包工为点工,会增加企业负担,便不肯答允,采取了欺骗和镇压手段,把冷作工人的要求搁了下来。因此,冷作工以及木工、油漆工一直维持着包工剥削制度。

另外,这一时期还创办了艺徒训练班,废除了旧有的学徒制度。在北洋政府时期,即曾拟办艺徒学校,因经费无着,未成事实。所内青年学徒,一直由包工老板、点工工头和领班们私人招收带领,传授技术的方式十分落后,显然不能适应当时生产业务日益发展的要求。同时,旧式学徒制度对青年工人的封建剥削与压迫也很严重,损害着青年工人的身心健康,在大革命高潮中,青年工人群众即曾坚决要求改革。加上这些旧式学徒,在学艺期间,是由工头和领班们向所方领取相当于一个成年工人的工资,对所方来说也很不利。由于以上种种原因,马德骥等人才决心创办艺徒训练班。该班先称艺徒传习处,又改称过艺徒学校。第一期创办于1928年冬,1929年冬续办第二期,每期招收艺徒100人。1930年至1931年未招新生,1932年后又续办了四期,共训练艺徒500—600人。招收艺徒的条件规定,凡年在十五至二十岁、体格健康、没有嗜好、略识文字(后改为高小毕业)的青年,都可应考。考试及格录取后,隔三个月,还要经过一次甄别试验,合条件的才正式留用,给日薪3角,

学习普通课程一年,再派入各厂随班学习手艺。学艺时间是,车床、钳床、打铜、电机各四年,木模、翻砂、打铁各三年半。每学年以350个工作日计算,不足时应补足。训练方式,白天分散在各工段随老师傅实习,晚上集中上课两小时。课程内容分一般课和专业课。一般课程包括英文、数学、物理等,专业课结合实际操作分别教授。教员由所内技术人员兼任。每一学年夏季要举行季考,十二月份举行年考。成绩优良者,日薪陆续加至5角。学年满后举行毕业考试,及格者作为正式工匠,日薪8角。不及格者需补习半年至一年。艺徒毕业后,规定需留所服务三年,一般不得中途离厂。这些规定说明艺徒训练班的条件仍然相当苛刻,还因袭着不少旧式学徒制度的剥削办法。这批艺徒毕业时,一般都具有中等专业学校的程度,成为江南造船所技术工人的重要补充来源。

二、十分严重的贪污现象

贪污本来是官僚制度的属性之一。在江南造船所的历史上,贪污之风始终存在,这一时期在国民党新官僚统治下,更有所滋长,上下贪污、贿赂公行。不论做那件事,如设计、投标、施工、监修、检验、采购材料等等,都要讲究送礼、行贿,并且是为上司所默许的。根据老职员回忆,当时船体厂有个负责人为要显示自己的“清廉”,曾向所长报告有个包工老板向他行贿的情况,所长却表示“只要对工作没有妨碍,私人送礼是可以收的,又不是你硬要”。

侵吞公款,是江南造船所官僚们进行贪污的一种重要手段。1935年下半年暴露的一件大舞弊案,曾轰动一时。当时统计课职员冯子范,专理报关事务,月薪仅35元,平日利用职务上的便利,在报关单上增加数字,陆续舞弊竟达14万银元之巨。他的举止十分阔绰,上下班以小汽车代步。由于他过分招摇,引起了所方的怀疑,进行查帐,才发现有侵占巨款之事,即将冯送法院讯办。在审讯中,冯供称此事除其本人外,尚有统计课主任及同课两职员,均有重大

关系。该课主任曾先后向他借款两次，每次约四五千元，显见是上下通同舞弊。讯办的结果，判处了冯子范徒刑四年，而参与舞弊的课主任，则仅给予行政上撤职处分了事。冯子范仅仅是一个普通职员，竟能侵吞如此巨款，大权在握的高级人员，贪污舞弊的更大有人在。只是由于这些高级人员同所方的关系十分密切，不是同学便是学生，一般人不敢揭发，即使被揭发了，所方也会官官相护，不了了之。例如1936年，有一位高级技术人员，在为华一工程企业公司造两艘方船时，便利用职权与客户串通，盗用所中部分材料，由客户另行给他巨款。贪污事实暴露后，由于他是副所长的学生，又出洋留学过，所方根本不加处理，仅暗中要他自行辞职，并专门介绍他到招商局工作。抗战时期，他又以造船服务团团员身份，回所担任重要职务。

包工老板向所方承包工程，也是黑幕重重到处行贿。大包向所方承包工程时，名义上是通过投标方式决定，但事实上还要凭路子和用贿赂。在前期包工老板，主要是逢时逢节向毛根以及一些有关人员送礼，这一时期则发展成为向各有关人员公开行贿。如生产科是负责工程投标工作，因此包工老板首先必须向生产部门的工程师们行贿。他们在承包每一项工程时，都要事先商定好投标额，并按照投标总额加十分之一，作为工程师们的“帽子钱”^①，因此，包工老板的投标额虽标得不高，但施工开始后，仍可以用各种名义加帐。此外，会计部门分期付款时，可多可少，可早可迟，支票期限也可短可长，因而也需要送礼行贿。材料部门也要三节送礼，才能给予方便。最后，连门警也要老酒钱。

此外，各部门负责的工程人员，还可以串通点工工头和领班，经常在点工中吃空额。至于负责采购原材料和物料的人员，向承购

^①所谓“帽子钱”，即包工老板同所内经办工程人员预约好的包工贿赂费。

商号索贿和提取佣金等，更是公开的秘密。例如有一个中级工程人员，他在1929年8月充当采购员时，计九个月中共收受四家小五金商号2%的回佣约达1,200银元，另收受几家电料商店的礼物约值百余银元。从1930年6月至1937年8月，在他调充船坞副工务员时期内，同正工务员共同向包工老板收取贿赂和吃点工空额，每年约可分得包工老板贿赂费300至400元，送礼100元；点工空额方面是固定的，计木工每周分得5元，起重工分得2元，挖泥工分得3元，每年共可分得500元左右，合计全年贪污所得达1,000元以上。应该说，这一贪污数字，还是大大缩小了的。这一贪污方式，也是当时最一般的方式。但是，积累起来的贪污总数，已经相当可观了。

“平海”舰的建造，更是典型地反映了官僚们的贪污腐败。“平海”舰完全是根据“宁海”舰的式样制造的。“宁海”系在日本制造，造价很高，因经手人员从中大肆贪污，故质量却很差。承办人员虽在验收时已发现制造质量不符规定，可是由于自己从中贪污，只好马虎了事。“平海”舰原定也在日本制造，由于中日关系日趋紧张，各界对继续在日本造舰纷纷提出质问，在国内舆论的压力下，国民党不得不将“平海”舰改由江南造船所承造。在造舰过程中，承办人员又大肆贪污。“平海”造价估计只及“宁海”一半左右，但如果“平海”造价太低，“宁海”舰的造价就难以交代。于是承办人员乃有意抬高“平海”造价，使它接近“宁海”。在承造过程中借故大事修改，一再返工。如将已完工的舰尾，故意割下来改造一下再装上去，整个舰身装装拆拆，反复多次。又如向国外订购许多设备材料（如铸件、铜件、合金钢等），却推说不适用，搁在一旁，再向外国购买。包工工程费的贪污浪费也特别严重，如承包冷作工程的包工老板，即事先串通了经办工程人员，用9万元的最低标价承包下来后，不断修改图纸，不断加帐，最后竟加达20万元。经办人员从中大分其赃，分得多的达万余元。包工老板当然大发其财。承包工程的有关人员（工头、领班、职员等），每周六还要到杏花楼酒家大吃大喝，尽量挥霍。

就这样七拾八拾,把造价拾得和“宁海”差不多。由此可见,当时江南造船所贪污现象的严重程度。

三、生产技术上仍未摆脱对外国的依赖

江南造船所这时期的经营管理权,由本国海军技术人员直接掌握以后,本国技术力量,也比前一时期成长得较为迅速。在这一时期的生产技术上,除了外国航轮的造修工程仍由外籍技术人员担任外,所有海军舰艇和本国航轮的造修工程,都已由本国技术人员负责设计和制造,并能达到一定的质量标准。例如,本国技术人员负责设计和制造的“逸仙”、“民生”、“民权”等几艘较大的军舰,结构好,船身稳,质量较高,超过了日本制造的“宁海”舰和依靠日本技术人员制造的“平海”舰。而本国技术人员负责设计和制造的川江浅水轮船,质量上更有显著的提高,曾博得航运界的一致好评。当时依靠川江航运起家的民生轮船公司,对江南造船所本国技术人员在制造浅水船方面的技术经验颇为信赖。该公司除了向江南造船所订造多艘浅水轮船外,一遇到川江航运上难于解决的技术问题,还经常来所求教,把江南造船所的本国技术人员,看做是该公司的技术顾问。该公司还聘请一部分江南造船所的技术人员,担任公司和轮船上的技术管理工作。为了进一步培养本国技术力量,江南造船所还于1929年8月选派了杨元墀、王荣瑛、陈薰等5名技术人员,赴英国固敏工厂,实习锅炉、透平机、柴油机等制造技术,于1932年陆续学成回国,留所任职,更加强了本国的技术骨干力量。

但是,在国民党反动统治下,中国社会经济半殖民地化日益加深并趋向殖民地化,这时期的江南造船所,并未摆脱在生产技术上对外依赖的局面。由于不敢得罪英帝国主义势力以及在生产业务上仍然要招揽外商生意,因此,尽管本国技术人员已逐步有独立工作的能力,而以A·C·毛根(R·B·毛根的兄弟)为首的英国技术人员,仍继续占据着技术要职。A·C·毛根一直担任着这一时期的

总工程师，毛根以下的外籍技术人员，人数经常在10名至15名左右，仍然分布在各厂担任着主管工程师，掌握着一部分生产技术上的管理权。加上国民党官僚当局，迷信外国技术，较大的军舰，还不放心交给江南造船所制造。例如在决定制造“宁海”舰时，便认为江南造船所的制造技术没有把握，而委托了日本播摩造船所承造。“平海”舰虽改由江南造船所自造，但该舰的设计图纸、轮机设备及主要原材料，均仍由日本播摩造船所提供。同时，播摩造船所还派来了一位总工程师，带领技术员工二三十人，其中包括轮机、木工、冷作等各方面的工长，以及事务人员等，直接操纵着“平海”舰的制造技术。

至于这一时期生产上所用的主要原材料，当然继续依赖着外国的供应。中国当时同造船工业密切有关的钢铁、机电等工业部门，同样没有什么新的发展，江南造船所生产上所需要的船用钢板、内燃机件、发电机件，以及柚木等主要原材料，仍然只得向外国购买。加上国民党官僚们在独立解决原材料方面根本没有任何的打算，也不积极采用国货代替，甚至认为国产原材料不如外国货，因而连螺丝钉等国内可以生产的零件，也是由外国进口。江南造船所仍然是消费外国原材料的阔绰主顾。当时上海德商礼和洋行，便通过马德骥的关系，干脆在所里设立了材料仓库，源源不绝地供应着所需要的钢板等原材料。江南造船所的所谓造船，实际上仍然依赖着外国的原材料，继续带有很大的装配合拢的性质。

第四节 国民党官僚统治下的“江南”工人

一、新官僚统治对工人的笼络、欺骗和剥削

国民党蒋介石集团发动“四·一二”反革命政变后，对上海工人进行了血腥的屠杀和镇压，上海总工会遭到封闭和解散，工人纠察

队被缴械，工人群众在大革命高潮中争得的一切权利，全部被剥夺和取消，陷入了国民党反动派白色恐怖的高压下。在中国共产党领导下建立不久的江南造船所工会和工人纠察队，亦被国民党反动派封闭和缴械，党的领导关系被迫中断，工人中的先进分子，纷纷被捕和离厂，江南工人运动暂时转入了低潮。

前一时期直接统治江南工人群众的势力，是毛根等帝国主义分子，而毛根等对工人的统治，又主要利用和假手包工老板及点工工头，带上了很浓厚的封建落后色彩。这一时期代表国民党新官僚直接统治江南工人群众的势力，是以马德骥为中心的海军技术人员。他们看到经过大革命影响和教育的江南工人，日益觉醒，完全依靠一套封建落后办法，已难于统治工人。因此，他们统治江南工人的方式，一方面不得不继续利用和假手旧有的包工老板及点工工头，仍然维持一部分封建剥削方式；另一方面又企图搬用一套资本主义的剥削方式，直接控制和管理工人，加强对工人的笼络、欺骗和剥削。

为了达到上述目的，他们首先企图在工人中建立御用工会。江南的红色工会被封闭后，所方即嗾使工头和上层职员，出面发起组织职工会，但遭到工人们的坚决反对，纷纷要求启封原来的工会。于是，由国民党海军政治部出面，派员召集职员和工人双方的代表，商讨组织工会方案。结果同意组织工会委员会，规定每10名职工产生代表1名，再由代表中选出工委会执行委员和常务理事，并于1927年5月1日正式成立。经过选举，共选出15名执行委员和3名常务理事。由于工人们对于原有红色工会的印象很深，选举态度也很慎重，因而选出的工会执行委员和常务理事中，大部分是原来红色工会的代表，进步工人的力量仍占优势。国民党官僚对工会这一人选虽不满意，但由于是根据他们规定的合法手续所选出，不便马上推翻。于是他们一方面嗾使工头和上层职员们，宣布不参加工会委员会，另行组织了职员会，以示对抗。另一方面，又派专人加强监视

和控制工会。工会委员会正式成立后，国民党海军政治部，开始是派专人担任指导工作，随后又指派所内的警卫营营长、国民党海军特别党部委员叶宝琦，兼任工会委员会的指导员，掌握工会的领导权和监视该会的一切活动。从此以后，叶宝琦便成为所方直接对付工人群众的代表，他既直接掌握着警卫武装，对工人实行军事压迫，又直接掌握着工会组织，对工人实行政治欺骗。在叶宝琦的操纵下，这一时期江南造船所的工会委员会，基本上成为所方的御用组织，但其中一部分具有进步倾向的委员和理事，在工人群众的影响与推动下，往往违反所方和叶宝琦的“意旨”，代表工人向所方争取某些经济和政治权利。

为了笼络和欺骗工人，以缓和工人的斗争情绪，江南所方对工人的经济要求，曾被迫作了一些小的让步，并采取了某些点缀性的措施。原来的红色工会，曾向所方提出过下列要求：改每日9小时工作为8小时，星期日休息付给全日工资。工会委员会初成立时，工人们又将上述要求重新提出，所方决定部分采纳，每日工作时间改为8小时半，星期日休息付给半日工资。1927年秋，又同意工会要求，设立工人子弟学校，所方酌贴书籍费等，由工会管理。后又由所方直接办理，派叶宝琦兼任校长，拨给专用校舍，增加设备，招收学生达300余人。1935年底，又在职工中实行储蓄补助金办法，规定每个职工每月储存1工工资，所方另行津贴2工工资，一并存入银行，存满5年以上，由职工随时领用，作为对职工安心工作的一种“奖励”，从而控制和笼络工人。

为了监督工人的劳动和加重对工人的剥削，江南所方大大加强了考工课的工作，并设置记时钟，工人上下班时，实行打钟卡制度。考工课是于1920年由牌子间改设，专门负责收发工人上下班工牌，记录施工程序和工时日报表，以及发放工资等工作。马德骥们来所后，认为工人上下班在大门口领取号牌的办法，工人容易顶替“作弊”，对工人工作时间监督不严，便仿照资本主义国家的办法，

在大门口设置了记时钟，工人上下班一律用打钟卡来记录，并据此严格计算每一工人的劳动时间，从而便于克扣工人的工资。同时，又加强了考工课的检查制度，在各车间普遍设有检查员，经常监督巡视。如遇工人稍事休息，或离开工作岗位等情，便认为“偷懒”犯规，当场抄了工号，轻则罚去一工至数工工资，重则开除。罚下的工资，竟作为奖励检查员的“奖金”，更助长了这些检查员的凶焰，经常蛮不讲理地随便处罚工人，甚至不许这一车间的工人跑到另一车间去，引起工人群众的普遍愤恨。一些老工人回忆打钟卡和检查员等苛刻制度时说：“那是国民党官僚统治加在江南工人身上的一副手铐脚镣。”

由于江南所方力求直接控制和管理生产工人，在工人中，实行了部分工种的改包工制为点工制，创办艺徒训练班以代替旧式学徒制，缩小了点工工头的权力等等措施，因而这一时期江南的包工老板和点工工头们，对工人群众的直接压迫和剥削的权限，表面上有所削弱。但是，代表国民党官僚统治的江南所方，在这方面的所谓“改革”是有名无实的，他们还是要继续依靠包工老板和点工工头的传统势力，作为统治工人群众的得力助手。大部分的包工工人，仍然处在包工老板们的层层剥削之下。锻工和铸工等部门，改包工制为点工制后，原有的包工老板们，摇身一变而为工务员，继续骑在工人头上，作威作福。原有的点工工头，权力虽受到某些限制，但仍掌握着调派工人的大权，工人能否派到加班工作，以及在调班过程中会不会停工，仍由工头决定。工人们为了争取加班，增加工资收入，为了减少停工的威胁，还是要在微薄的工资收入中，拿出一部分向工头们“送礼”。有些经济困难的工人，仍逼得借高利贷钱去送给工头。这时期的点工工头，对点工工人的压迫和剥削，仍然是相当严重的。

在国民党官僚的反动统治下，这一时期江南工人的生活，仍然是很痛苦的。半数以上的包工工人，继续过着职业毫无保障的半饥

半饱的痛苦生活。点工工人的工资，还是在大革命高潮中普遍增加了日工资两角，后来一直维持着原来的水平。而这一时期的生活水平大约上升10%左右^①，也就是说，工人的实际工资已经打了一个九折。更严重的是这时期的生产业务，清淡时多，繁忙时少，点工工人，经常受着轮流调班停工的威胁，一遇调班停工，仅有的工资，便要大打折扣。加上所方的苛刻罚扣，以及工头们的勒索等等，收入更形减少。因而大多数点工工人的生活，也是很贫困的。

二、工人群众继续坚持斗争

这一时期的江南工人群众，尽管处在国民党反动派的白色恐怖统治下，暂时中断了党的直接领导，尽管所方多方进行着笼络和欺骗，但由于新官僚统治日益加重的剥削与压迫，加上大革命的教育和影响，江南工人还是不断爆发着各种各样的斗争。

新工会成立后，工人群众乘着大革命的余威，纷纷要求新工会督促所方履行全体工人大会所通过的二十条要求。新工会即提出了改良待遇，增加工资等十条要求，向副所长陈藻藩交涉，并分向有关机关通电呼吁。陈藻藩置之不理，拖了一两个月，始终未获圆满答复。全所工人乃于7月5日晨，开始罢工斗争。后经海军总司令部政治训练处主任等出面干涉并答允了工人的部分要求，至7月7日才暂时复工。

紧接着工人的斗争锋芒又集中在包工老板身上，坚决要求取消痛恨已久的包工制度。锻工工人首先同包工老板展开了罢工斗争，迫使所方同意改包工为点工。后来包工老板仍不死心，中途又企图死灰复燃，怂恿所方重新恢复包工制度。经过锻工工人群起声讨，阴谋才未得逞。广大冷作工人在反对包工制度的斗争中，曾和

^①根据上海市工人生活指数的统计，以1926年为一百，1930年曾上升为一百一十六点七九，1936年为一百零五点零四，参见上海社会科学院经济研究所：《上海解放前后物价资料汇编》第325页，上海人民出版社。

所方警卫武装发生正面冲突。当冷作工人举行反对包工制度的群众大会时，所方竟下令警卫武装前去捉拿工人代表，工人们便手挽手地保护着工人代表，不许警卫武装行凶。后来所方要工人派5名代表去谈判，竟乘机将工人代表扣押。工人群众愤怒异常，立即展开了罢工，并集合起来包围办公室，要求所方释放代表和取消包工制度。所方态度十分蛮横，当即调令警卫武装前来镇压，企图驱散工人。工人们坚持不屈，同警卫武装发生了激烈的冲突。所方才被迫释放了工人代表，而对工人取消包工制度的要求，便采取拖延办法，迄未解决。这次斗争虽未能达到目的，但充分反映了广大冷作工人们要求摆脱深重剥削的愿望和决心。

1928年4月22日，江南工人同驻所警卫营又发生了一次冲突，引起了全所规模的大罢工斗争。当时在白色恐怖气氛下，所内警卫队员经常欺压工人，对工人动辄打骂，工人群众早已愤愤不平。这一天下午，钳工周长庆携带修船用的小铁条一根，赴所外修理船只。门岗警卫葛鸿奎，借故不肯放行，双方言语冲突起来。葛鸿奎又蛮不讲理地动手打了周长庆一个耳光，在场的十几名工友，都很气愤，拥上前去责问葛鸿奎。葛即鸣枪示威，工人们便将葛手中枪夺下，要他向周长庆赔礼。这时候警卫营长叶宝琦，听到枪声率领大批警卫队员赶来弹压。工人群众越加愤怒，立即拉起汽笛，号召全体工人罢工，全所千余工人都放下工作投入斗争，把警卫营团团包围起来。所长马德骥、副所长陈藻藩闻讯，颇为慌张，怕事态闹大不利，立即到场请双方暂停冲突，并表面申斥警卫营长，将全部枪弹收存办公室，企图欺骗工人复工。工人们因警卫营平时欺侮工人太甚，情绪激昂，坚决不肯罢休。经由工会委员会推出执行委员3人为代表向所方提出3项要求：(1)立即撤换警卫营长叶宝琦；(2)警卫白日巡逻，一律不得携带武器威胁工人；(3)取消车间检查员制度。并表示，不达目的，决不复工。在此情况下，所方一面同意今后所内警卫人员不得携带武器，一面由海军司令部出面，威胁工人

复工，声称“国民革命军正在前方积极北伐，后方亟应巩固，造船所系军事机关，不得有类似暴动行为，影响治安，若不速行复工，定以军法从事”云云。更利用工会委员会名义，一再通告工人，“先行复工，静候解决，万勿过分躁急，各走极端”。工人们的斗争，在上述多方威胁和欺骗之下，于坚持全所罢工两天后，只得勉强同意复工。这次斗争虽未能获全胜，但显示了江南工人的团结力量，教训了新官僚统治及其爪牙们，表明工人群众不是可以任意欺侮的。

江南工人对日本帝国主义大举侵略我国的暴行，表示了极大的愤慨，工人群众们一有机会，便积极参加抗日救亡的活动。如在“一·二八”淞沪抗日战争中，江南工人曾踊跃捐献，慰劳坚决抗日的十九路军。部分工人还参加了群众团体组织的支前民伕队，冒着日军飞机轰炸和枪林弹雨的危险，从上海至浏河、望亭等地，帮助十九路军运送弹药、粮食等后勤工作，直至战事结束才回所。淞沪战争爆发后，生产停工。战争结束后，国民党官僚看到当时的营业很清淡，迟迟不肯复工，大部分工人，遭受着失业的痛苦，迫切要求迅速复工。在工人群众的不断督促下，工会委员会的委员理事们，便瞒着工会指导员叶宝琦，推派代表于那年5月27日赴南京国民党海军部请愿，迫使国民党不得不复工。这次停工时间近半年之久，职工的工资收入减少很多。当年（1932年）全所点工工人的工资支出，从上年（1931年）的613,954元减为395,241元，即减少了三分之一以上。职员薪津和包工工人的工资支出，也有同样的减少。后来日本的侵略逐步深入，民族危机愈益深重，江南工人的抗日救亡情绪，也和全国人民一样日益高涨。特别是一部分具有一定文化水平的青年技工和艺徒们，更为活跃。他们中的积极分子，经常参加所外的救亡活动，赴青年会等处，听取进步人士的时事报告和讲演，阅读救亡书报，并在工人群众中进行时事和救亡宣传，提高了工人群众对抗日救亡的认识。

第四章 日本帝国主义侵占下的江南造船厂

（1937年8月—1945年9月）

1937年，日本帝国主义发动了“七·七”芦沟桥事变，向我华北大举进攻。接着又发动了“八·一三”事变，向我上海大举进攻。我国军民，奋起抵抗，神圣的抗日战争爆发。在抗日战争时期，江南造船所的一小部分机器设备和职工，随着国民党政府迁移内地，从事水雷、机器等小规模生产。留在上海的主要部分沦陷敌手，被日本帝国主义用作海军船舰的造修基地，直接为侵略战争服务。被迫参加生产的工人，和整个沦陷区同胞一样，过着“亡国奴”的悲惨生活。

第一节 上海沦陷前后的仓促应战和部分内迁

一、沦陷前所方的被迫应战和职工的积极抗日

由于国民党政府对日本帝国主义进攻先是不抵抗后是消极应战，因而江南造船所这样一个重要海军船舰修造基地和庞大的生产企业，事先对抗战的准备工作，竟丝毫没有计划。在抗战爆发前夕，由于该所的生产业务，曾一度出现局部好转，马德骥们正在兴致勃勃地做着发展生产的美梦，对抗战毫无思想准备。抗战爆发后，江南造船所成为日本帝国主义飞机轰炸的军事目标，正常生产完全陷于停顿，江南所方才不得不仓促地采取一些应战措施。这时候全所职工群众，抗日情绪十分高涨，积极参加各种抗日活动。

“七·七”事变以后，国民党政府对日本帝国主义的进犯上海，

仍未作备战部署，故长江口及吴淞口等要塞，事先均未采取预防措施，日本海军舰艇，早已控制了黄浦江。“八·一三”战事发生的次日，国民党海军当局为了防止日本帝国主义沿黄浦江上犯，抄袭后路，才临时抱佛脚，匆忙地进行布置，把一部分军舰和商船，凿沉于十六铺宁绍码头附近水道，并敷设水雷，布置封锁线，阻塞敌舰进路。沉船任务，即由江南造船所职工担任。计先后凿沉海军“普安”号军舰1艘，招商局及其他轮船公司的商船12艘。

江南造船所一部分技术员工，在王荣琇工程师等的主持下，主动试制成功水雷，临时在吕班路（即现在的重庆南路）和国货路两处设立工场，用本所材料，赶造了大批水雷和地雷筒，运往枫林桥海军海道测量局内，装置炸药后，再输送给前线抗战军队使用。并曾派出技术员工，直接至真如、蕴藻浜、张华浜等火线阵地，帮助抗战军队布雷。9月8日晨，曾配合海军，使用水雷，炸毁浦东日军新三井的第三、第四号码头及趸船，并汽油艇2艘。还专门制造了3颗大水雷，于9月29日晨，配合海军轰炸日军停泊在黄浦江中的“出云”旗舰，虽未能命中要害，但该舰附近的防御物均被炸毁，尾部亦被炸坏，舰身受震损伤。

为了帮助抗战军队构筑防守战壕，江南造船所职工还把所内储存的2分至1吋4分厚度的钢板，割成长条或段片，共计1,500余吨，分送至大场、大西路、虹桥路及中山路等处，供前线守军应用。一面又协助陆军工兵割断虹桥路至大西路一段铁路钢轨，用来构筑防空壕。

当时前线军队急需架桥用的浮船，也由江南造船所调派数百名职工，选择无锡惠港口，作为临时工场赶造。所用材料，全部由上海所内星夜运往，连工场需用的电线电杆，都从所内拆卸运去。第一批浮船50余艘，迅速赶造完成，交给兵工署拨给前方应用。正在续造第二批时，日军已进犯至无锡附近，始停工随军西撤。

战况日趋紧急，但国民党政府对江南造船所的设备 and 人力，如

何搬迁至内地安全地区,为长期抗战继续生产,以及对无法搬走的厂房和设备,如何防止被敌侵占利用的问题,仍然不作部署。当时的江南所方,由于全国抗日高潮和职工抗日热情的推动,虽然也采取了上述应战措施,但在国民党消极抗战的思想指导下,他们还在幻想着战争不会拖得太久,还可以利用国际帝国主义的复杂关系以图立足和生存甚至发展。因此,他们对内迁和防止被敌侵占利用的工作,同样没有下决心认真地去,而是把主要的力量和希望,寄托在今后如何利用租界的掩护,继续展开活动,求得立足点,暂时维持自己和少数高中级职员的生活,等待战争告一段落,即回所重振旗鼓,恢复生产。在这一总的打算下,他们只是无计划地内迁了一小部分设备和人员;主要的资财和人员,则搬迁入租界,作为今后活动的资本。所内的大型机器、船坞及厂房等生产设备,除了把三只船坞的闸门沉没在黄浦江,把一部分笨重的原材料,如大型钢板之类,沉入船坞水底,此外便未作大的破坏。江南所方在上海沦陷前夕的这一布置,使拥有巨大生产潜力的江南造船所,不但没有能够对长期抗战发挥作用,反而被日本帝国主义利用,作为军事侵略的生产基地,其后果是十分严重的。

二、托庇租界的种种活动

我国军民在上海战场英勇抗击日本侵略者达两个多月,由于国民党蒋介石政府实行消极抗战政策,因此,在日军于11月5日绕道杭州湾的金山卫登陆,进犯沪杭线上的军事要点松江,抄袭上海后路的威胁下,我抗战军队不得不从上海战场全面西撤。1937年11月12日,上海即沦陷敌手。但是,由于上海原来是一个半殖民地性质的国际市场,存在着租界制度,存在着美、英、法、德等各主要帝国主义国家的势力。上海的租界制度和各主要帝国主义国家的势力,从上海沦陷开始,直至1941年12月8日,日本发动太平洋战争,占领上海租界为止,始终继续保持着。当时上海的租界,在以英、美

帝国主义势力为主要的控制下，成为中国人逃避日本帝国主义野蛮统治的特殊地区，人口迅速增加，资金大量集中，国际贸易仍继续畅通，工商各业曾经一度出现过畸形发展，被人们称为“繁荣的孤岛”。依靠英、美帝国主义势力的国民党政府，更积极利用上海租界作为掩护，从事经济的和政治的活动。如国民党政府的中央银行等经济机构便在租界中继续开业。江南造船所也是在上述情况下利用上海租界，展开种种活动的。

上海沦陷前夕，江南造船所内大批贵重五金器材，搬至租界内永嘉路的中国中学存放。这批器材的具体数量，已无帐可查，但据参预其事的老职员们回忆，这批器材的数量很大，当时曾委托华孚运输公司的专用卡车，来来往往地搬运了好几个夜晚（因白天有敌机轰炸）。这批器材也很值钱，其中仅6呎—12呎的精密车床就有40多台，还有如发电机、冷风车和许多马达等贵重机器；原材料有各种钢板、白铁管、钢管、洋元等重要五金器材。另外，还把所内平时作交通用的“江定”、“江南”和“新江南”等3艘较大的拖轮，寄存在中法合营的求新船厂备用。

上海沦陷后，所长马德骥、副所长陈藻藩等主要负责人员，均继续留在上海租界，还设立了江南造船所办事处，在马德骥指挥下，开展各种活动。办事处的职员有40多人，都是所里留在上海的高中级职员和马德骥的亲信。办事处地址，先设在吕班路的海军联欢社，继搬至永嘉路的中国中学，后因该校要开学，又搬至亚尔培路（即今陕西南路）亚尔培坊24号。

马德骥们首先利用寄存在求新船厂的三艘拖轮，组织了一个福华轮船公司，行驶上海至崇明等航线，载运客货，并兼办租船业务。公司的办事机构，设在九江路大陆大楼。公司的船只和资金，都是江南造船所的财产，管理人员也大都是所里的职工，实际负责人是马德骥。但为了避免日方的注意，公司由德国礼和洋行出面经营，经理由该洋行五金部经理德国人杜洛赛担任，船只也挂着德国

旗,以分润一部分公司盈余作为对该洋行的报酬。有一个时期,公司营业颇为发达,盈余收入颇为可观。

马德骥又利用原在所内担任总工程师的英人A·C·毛根的关系,在陆家嘴开设一家小型船厂,名“普永”,规模很小,只能修理一些驳船和小火轮,由英国人克兰士顿出面。后来这一小船厂又和美商恒丰洋行合作,于1939年夏季,在江南造船所对江的浦东地方,扩充为黄浦造船厂,由恒丰洋行的美国人沃特森出面,挂美国旗。资金由恒丰洋行、经营普永船厂的克兰士顿、江南造船所和一个姓黄的中国人,各负担四分之一。江南造船所的投资主要是以机器作抵,当时从租界堆存的机器中,拨给黄浦船厂的机器,计有大小车床、铣床、钻床等共20多台。管理人员和生产工人,大部分是江南造船所原来的职工。经常雇佣的固定工人有四五十人,业务忙时便雇佣临时工。生产业务除修理船只外,还制造过几艘小火轮。

存放在租界里的一批五金器材,除将一部分机器作为黄浦船厂的投资外,便由办事处陆续在市场出售。售得的款项,和福华轮船公司等所分得的盈余,便作为每月发放留沪职员半数薪金的经费。当时江南造船所留在上海的职员,人数相当多,一部分职员已分别安插在福华轮船公司和黄浦船厂等处工作,没有安插的职员尚有百余人,每月向办事处报到一下,领取半薪,维持生活。后来因经费困难,发放范围缩小,限制在有海军军衔的职员,一般职员即停止发放。而对人数众多的留沪生产工人,则采取完全不负责任的态度,听凭工人过着流离失所的痛苦生活,丝毫未加补助。1935年开始储存的一笔职工储蓄补助金(每月由职工扣存1工工资,所方补助2工工资),竟被所方挪用,当工人要求拿出维持生活时,所方还推诿拖延,经过留沪工人们的一再要求和工会理事的交涉,才答应分批发还。

1940年以后,日伪对上海租界的压力日益加重,马德骥们在租界的活动,又被一个当了汉奸的职员告了密,日伪扬言要捉拿马德

驥，马只得离沪转道香港前赴重庆。副所长陈藻藩仍继续留沪，主持租界办事处的工作。太平洋战争爆发后，日本侵略军占领了上海租界。因汉奸告密，江南造船所办事处被日本宪兵队查封，全部剩余器材和帐册文件，都落入敌手，几个职员被抓去关了一个时期才释放出来。黄浦造船厂也被日军占领，出面的英、美人，被关进集中营，职工被迫解散。福华轮船公司方面，在马德驥离开上海后，营业盈余即被杜洛赛吞没。后来连几艘轮船，除“新江南”遇险沉没外，也被杜洛赛乘机盗卖，公司宣告停业。这样，马德驥们几年托庇租界，依靠西方帝国主义势力所展开的种种活动，便最后宣告破产。实际上，这些活动，不仅对抗战没有任何贡献，即对保存江南造船所的财产来说，也未起什么作用。存放在租界的一批主要资财，最后还是被马德驥和少数高级职员们，耗费殆尽，而且从中混水摸鱼，乘机中饱，任意挥霍，成为一笔交代不清的糊涂帐。

三、部分机器和员工内迁

如前所说，国民党政府对江南造船所的迁赴内地、继续生产的问题，根本未加重视。整个内迁工作，既缺少计划，也没有决心，仅仅内迁了很少一部分机器和员工。

抗战爆发前夕，湖北省政府曾拟在武汉设立一造船厂，并要求江南造船所加以协助。当抗战爆发，上海战争日趋紧张之际，马德驥们便打算就湖北省政府设立船厂的机会，保存江南造船所一部分实力，作为将来的退步。于是，便匆促决定内迁一部分机器设备和技术员工，去武汉和湖北省政府合办船厂。内迁的机器数量很少，约计车床、锯床、刨床、钻床等20余台，都是小型易搬的和旧式的。还带有一小部分工具和原材料。另外，考虑到在内地继续制造水雷，曾专门购买了一台柴油引擎的电焊机带去，还带了一部分制造水雷的其他材料。当时吴淞口已被日军封锁，这批机器设备是由民船装载，从浦江上游绕至长江去武汉。内迁的技术员工，是以原

有设计部门的人员为主，加上一部分机器工场的领班和制造水雷的员工，共约20余人，由叶在馥、郭锡汾率领乘火车前去武汉。当时国民党政府，曾把在苏州至嘉兴一线构筑的国防工事，吹嘘为“马奇诺防线”，满以为依靠这一防线可以较长时间的抵抗日军，武汉地位比较巩固，可以成为内迁生产的中心。结果等到江南造船所一部分机器和员工于11月间到达武汉时，上海战争迅速溃败，所谓苏嘉国防线，根本未起作用，武汉人心业已浮动，湖北省政府无心再办什么船厂，江南造船所的原来打算，完全落空。国民党海军部虽亦迁至武汉，但因所属舰艇已在上海战争中损失殆尽，对江南造船所在武汉设厂，既不感需要，也无暇顾及，以致叶在馥等江南造船所员工，在武汉难于立足，连生活都成问题。以后叶在馥便带了近10名设计人员去重庆民生公司工作，郭锡汾因病回上海租界，一部分员工和机器设备，由海军部指定搬到湖南辰溪，设厂制造水雷。

水雷制造厂先设在辰溪，后因交通不便，又搬至常德。这个厂的技术骨干，便是江南造船所在上海试造水雷时的班底，机器设备也是该所内迁武汉的一部分。为了解决钢板、火药等原材料问题，还派了专人驻香港采购供应。全厂员工有百余人，其中安插了不少海军部门的人员。一部分工程，还采取包工方式，包给本地工人。国民党海军在长江、内河一带所敷设的水雷，便主要靠这个厂供应。所造水雷，在技术上也续有改进，杀伤力较大，对阻碍日寇舰艇活动，曾起过一定作用。

内迁至辰溪的机器设备和技术员工，水雷厂只使用了一部分，仍有一部分机器闲搁在辰溪，还有近10名机工领班，随着机器一道，无事可做。1939年下半年，海军部决定把这一部分机器和员工，迁至重庆野毛溪地方，成立海军第一工厂，从事生产营业，以维持一部分员工生活。运往这个厂的机器设备，仅有6呎、12呎、14呎车床各1台，8呎龙门刨床1台，镗床、钻床各1台等。厂房也很简陋，是临时搭盖的木棚。全厂固定职工约有百人左右。生产上的技术骨

干,大都是江南造船所的老工人,一般工人是在重庆本地招收。工厂的主要负责人,如厂长、科长、工务员等,也大都是江南造船所原有的管理人员和技术人员。厂里的生产业务,原拟仍以修造船为主。后因海军部本身,当时已无船可修;其他单位的修造船业务,亦很有限,并大部分为民生公司的船厂所承揽,不易插手;加上工厂地址又不在江边,修造船的设备也很缺乏;所以修造船只的业务,难于开展。开始一时期的营业,十分清淡。后来把生产业务改为制造车床等一般机器为主,才逐渐站下脚来。从1940年上半年开始生产,至1945年抗日战争胜利为止,这个厂先后制造了4呎—8呎车床60多台,24呎牛头刨床30多台等机器。在当时设备简陋的内地机器厂中,这个厂的生产能力还算是较高的。另外,它还承造了一批提炼汽油的设备,是军政部交通司交下的任务。这批炼油设备的工程较大,并要负责安装,厂里人力不够,于是由几个管理人员出面承包一部分工程,在工厂附近另辟工场进行生产,才如期完成了任务。工厂的经费开支,完全依靠营业收入维持,海军总部不但没有补助,连海军来往人员的膳宿,也由厂里供应,几乎成为海军总部的一个临时招待所。抗日战争胜利后,这个工厂便宣告结束。原有江南造船所的老职工,仍回上海工作;本地工人,遣散了事;一部分机器设备,搬运至武汉由海军部处理。

第二节 日本帝国主义侵占江南造船所

一、直接为侵华战争服务的生产活动

上海沦陷后,上海的造船工业,除了几家外商船厂或和外商有关系的船厂而外,所有中国船厂,包括官僚资本和民族资本所办的厂,即全部陷入敌手。这些中国船厂中除江南造船所外,还有10家专营造修轮船的工厂,它们也具有相当规模,分布在黄浦江两岸。

在浦东的有老公茂、财利、龙昌、恒昌祥、鸿祥兴、招商局内河厂等6家，在杨树浦的有大中华1家，在南市的有三北（三北轮船公司所办）、鸿昌、合兴等3家。

日军侵占这些造船厂后，即分别由陆、海军统辖管理，如老公茂船厂便由日海军管理，专门修理汽艇和小火轮等；大中华造船厂是由日陆军管理，专门修理毁损的枪、炮、铁甲车等武器。另外，日本侵略者又掠夺了财利、龙昌、恒昌祥、鸿祥兴、招商局内河厂等5家船厂的机器设备，集中在浦东陆家嘴的一块空地上，组成日清造船所，规模相当庞大，仅次于当时的江南造船所。

江南造船所开始是由日本陆军侵占，1938年1月初，移交给日本海军管理，改名“朝日工作部江南工场”。同年3月24日又由海军委托日商三菱重工业株式会社（以下简称三菱公司）负责经营，改名为“三菱重工业株式会社江南造船所”。但日本海军始终对江南造船所保持着监督和控制，所内设有海军第一工作部驻所监督室，派了一名海军大佐担任监督官，下面还设有一批监督员。

日本帝国主义于1937年底侵占江南造船所后，即着手进行修复工程，准备恢复生产。由于国民党官僚们在撤退时的破坏很不彻底，修复工程并未遇到大的困难。例如，三座船坞的闸门虽被沉入黄浦江，但其余部分仍很完整，仅把闸门捞获装上以后，再把坞底积泥加以清除，便可使用。当时日本帝国主义占领者感到困难的问题是招收不到熟练的生产工人。因为江南造船所原有职工，大部分离开了上海，一部分留在上海的职工，也不愿为他们工作。开始一时期，日本侵略者只得从难民所里，勉强招了百余名小工，每天进所做一些清理工作。拖延至1938年的下半年才招到一批技术工人，正式恢复了生产。

日本帝国主义侵占江南造船所时期，所有造船修船业务，都是为他们的侵略战争直接服务的。不仅造修的军用舰艇是直接用于军事侵略，就是造修的客货轮和运输舰，也绝大部分是供军事侵略

作交通运输工具的。这一时期的生产活动，可分为太平洋战争前后两个不同阶段。

从1938年下半年恢复生产开始，至1941年12月8日太平洋战争爆发为止的前一阶段，生产活动的重点，是修理日本海军在中国战场上被毁损的船舰，直接为侵略中国的战争服务。1938年前后，日本海军在长江及沿海的历次战争中，被我飞机、水雷及大炮轰击受伤的船舰，即达100余艘，大部集中在上海，急待修理。当时江南造船所的修船工程，十分繁忙；日夜开工还是来不及，不得不分一部分任务给老公茂等船厂。根据日方一份《工事月报》所载，当时一个月中江南造船所所修的船只达40艘之多。修船的种类，大多是浅水兵舰和运输船只，以及参加战争的武装渔船，还有少数巡洋舰和码头方船之类。1939年以后，日本占领者又在吴淞口和江阴等地，打捞了一部分国民党沉没堵口的军舰和商船，也主要由江南造船所负责修理，以补充其军事侵略力量。

这一阶段也新造了少数船舰。如在1938年间，即利用国民党遗留下来的船壳，造成了四五艘炮艇，每艘的排水量在一千吨左右。同时还制造了几艘码头方船。1939至1940年间，又造了4艘趸船，供所占沿江口岸补充卸货之用。

从太平洋战争爆发至日本帝国主义投降为止（1941年12月—1945年8月）的后一阶段内，生产活动便以赶造新船为主，进一步直接为日本帝国主义扩大侵略的太平洋战争服务。日本帝国主义发动了太平洋战争以后，连续攻占了美属菲律宾、关岛和威克岛，英属马来亚、新加坡和缅甸，荷属东印度以及法属印度支那等广大地区，战区迅速扩大，需要大量舰船，以供作战和军事运输之用。加上在太平洋战争中，海军舰船的损失很大。据当时的统计，从1941年12月至1944年12月，日本帝国主义沉伤的各类舰船共达3,465艘，仅1944年1月1日至12月12日为止，即沉伤1,908艘^①。这样大量

^①根据1944年12月8日和19日《新华日报》记载。

舰船的损失,也急需补充。因此,这一时期,日本帝国主义迫切需要大量造船。日本国内的造船吨位数量,也急剧上升。据统计,日本在1941年新造船的总吨位还只26万吨,1944年即激增至158万4千吨,增加达五倍以上^①。可见日本造船任务的紧迫。当时日本的海军舰政部,即下令江南造船所担任赶造各类运输舰船的任务。于是,江南造船所这一阶段除了继续担负日军在战争中受损伤舰船的修理任务外,生产活动的重心,便转到造船方面,集中力量,赶造各类船只。江南造船所这一阶段新造船只的数字,虽无从查考,但据老职工的回忆,约计有:

沿海客货轮(排水量4,000吨)	10艘
长江浅水轮(排水量2,000吨)	4艘
火车渡轮(船长300余呎)	3艘
趸船	10多艘
码头方船	20多艘
吸扬式挖泥船	1艘
“自杀”艇	300多艘

另外还造了不少木壳船。这是极不完全的数字,事实上不只此数。据比较熟悉情况的职员估计,当时江南造船所的造船能力,年平均可造中型船只20至30艘左右。这批新造船只中,东亚海运局订造的10艘沿海客货轮是重点。解放战争时期招商局发生沉船惨案的江亚轮,便是这批船只之一。造这批船的任务,也最为紧急和繁重。日本统治者除了强迫中国工人日夜赶工外,还实行标准化的设计办法。设计图纸,由日本国内统一制发。船只设计的形式,也尽量简化,如船尾即由原来的圆形改为方形。不少部件,也由日本国内统一供应。因此,造这批船的速度逐步加快,第一艘半年下水,第二艘三个月便下了水,第三、四艘以后,便缩短到只要一个月。

^①根据日本井上清等著《日本近代史》中译本第331页。

当时日本统治者为了加快造船速度，便根本不顾质量。日本的领班们便曾私下对中国工人讲：“只要做得快，马虎点不要紧，反正早晚要炸沉的。”中国工人本来不愿意替侵略者造船，当然更乐得马虎。如机炉上用的管子短了，就随便接上一段。不够尺寸的铆钉，也照样铆上算数。这样赶出来的船，质量当然很差，往往船刚试航，便到处漏气漏水。日本验船师检验时，陪同的人员便设法掩饰了事。

300多艘的“自杀”艇，是1945年初开始制造的。这批“自杀”艇，先用钢板制造，后来钢板用完了，便用木料代替。这种艇长10呎左右，宽3呎，构造很简单，引擎装在艇身中部，速度很快，艇上装置了大量炸药，打算专门用来爆炸太平洋上的美国军舰。艇上只能容纳一个驾驶员，驶出后有死无生，连人带艇一起炸掉。因此，中国人便把它称做“自杀”艇。这是日本法西斯临崩溃前夕的野蛮措施。后来因日军很快投降而没有使用。

此外，江南造船所还同时为日军制造一批机关枪、迫击炮和水雷筒等武器，供作屠杀中国人民之用。总之，这一时期，在日本帝国主义侵占下的江南造船所，它的全部生产活动，都是直接为日本的军事侵略服务的。

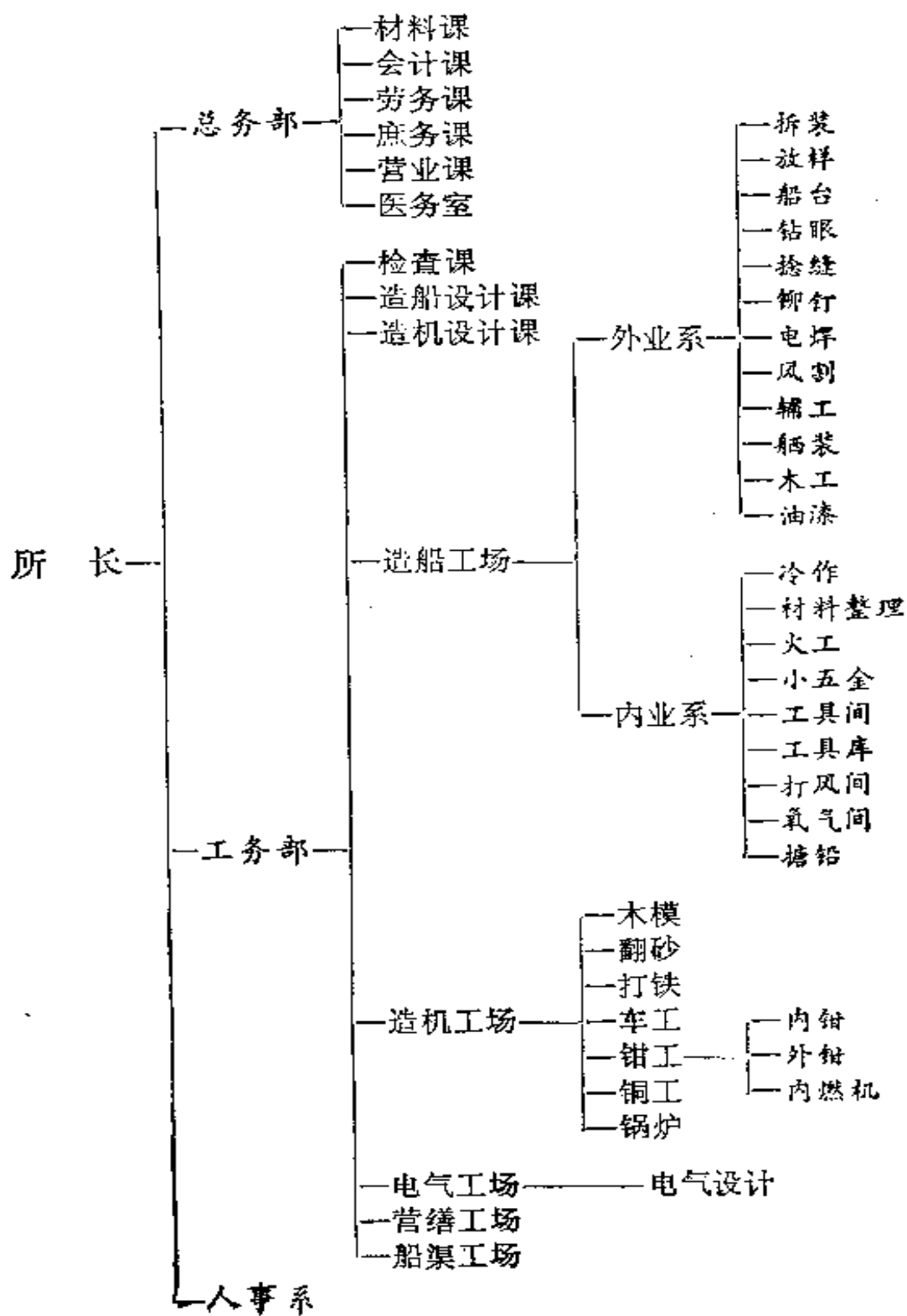
二、殖民地式的生产管理

日本侵占江南造船所后，为了强迫中国工人为他们的侵略战争服务，建立了一套殖民地式的管理体系和管理制度。

他们在管理体系上，完全搬用日本三菱公司长崎造船所的一套办法。当时全所的组织机构，便是从长崎造船所移植过来的，情况有如下表（见下一页）。

在日本人的组织机构中，所长下面，设有总务和工务两个系统。人事系因是管理所内日本人的机构，所以也直属所长领导。总务部系统是专管经营和事务性工作的；下面的营业课又分为海

日本占领时期江南造船所的组织机构表



军和商船两个系；管理中国工人的劳务课，也分为赁料（记录工帐）、警务、作业和教育四个系。工务部系统是直接管理生产部门和设计部门的；生产部门中以造船工场和造机工场为最大，工种也最复杂，人数也最多；船渠工场除管理船坞的船只进出外，还兼管帆缆工作；电气工场范围比较小，故把制造和设计并在一起。

由于江南造船所是一个重要的军事生产单位，始终由日方直接统治和管理，汪精卫汉奸政府的势力，未被允许插手，因此，所内的行政管理和技术管理人员，从所长、部长、工场场长直至生产组长，全部都由日本人担任，根本不用中国人。重要部门的普通职员，也全部是日本人。只有一部分纯粹事务性的工作，如抄写、记录及翻译等，才用少数中国职员。生产工人也由日本技术工人直接控制，一般是在一个生产大组40至50个生产工人中，安插3至4个日本技工，分别担任工长、伍长以及大组下面所属小组的组长。全所日本员工，最多时曾超过600人。这些日本员工，大部分是从三菱公司系统的长崎、神户等造船所调派来的，一小部分是原在上海的日本人。这些占全所总人数约15%的日本人，便是当时江南造船所的殖民统治者，他们代表日本帝国主义，压迫和剥削着占全所总人数约85%的中国工人。

太平洋战争爆发后，日本侵略战争的范围扩大了，需要抽调大量人力，投入前线作战。故从1943年起，便把江南造船所日本人陆续调走了一批，每个生产大组只剩下1个日本人。这时才不得不选用一批中国工人担任生产小组长，但生产指挥大权仍完全操纵在日本人手里。如每星期五由工场召开的生产汇报会议，便不许中国小组长参加。在日方眼中，中国人只是他们军事奴役的对象，是没有任何地位的。

在日本技职人员中，大都分为参事、工师、工师补、技师、技手等技术级衔。中国职员便一律称作“试用员”，三年后改称“用员”，算是升作正式职员。日本人和中国人的工资待遇，也完全不同，日

本人的工资按日圆计算,部长以上每月工资约1,000多日圆,系长、工场长等每月约500多日圆,技术工人每月约200多日圆。中国职员和工人的工资,先按法币后按伪储备券计算,职员每月工资约50元左右,工人每日工资从7角至1元2角,每月约30元左右。两相比较,中国人的工资比日本人要低得多^①。

生产技术上的管理制度,主要根据日本“长崎造船所管理法”所规定的一套办法。在该所管理法中,对造船修船的技术操作、工程顺序和用料规格及数量等,都有较详细的规定,日本技职人员,便以此为根据。但为了防止中国工人进行破坏,在修船技术管理上实行包干办法,一条船上的机器零件,由谁拆卸的即归谁负责安装,如果有了缺少,便要受到严重处罚。

因为日本造船厂中不采用包工制度,加上日本人企图直接控制工人,故在侵占江南造船所的初期,雇佣中国工人一律采用点工制,并未沿用原有的包工制度。后来由于生产任务日益加重,一时招收不到大量工人,便开始采用包工制度,把一部分工程包给包工老板招工生产。特别是在太平洋战争爆发以后,大量赶造新船,生产任务紧急,不得不大量推行包工制度。当时的造船工场,冷作工人即猛增至5,000人左右,大部分是包工。所里的包工作已有10余家。包工老板承包工程的办法,基本上和过去差不多。承包手续,表面上同样通过投标,实际上包工老板之间已互相约定,由得标人在包价中提出20%,供大家分润。对日本经手人员以及翻译,同样要送礼行贿。这些包工老板们,同样从剥削包工中发了不小的财。日本人在采用包工制度的过程中,感到很方便,既可以应付紧急的生产任务,又可以通过中国包工老板去管理中国工人,是防止中国工人消极反抗拖延生产的好办法。于是,还把原有造船工场的点工

^①当时上海日圆和法币的折合率,根据《新闻报》的记载:1938年10月4日,法币100元合日圆58.75元,亦即法币1元合日圆0.5875元;1939年6月4日,法币0.928元合日圆1元。

工人,改为包点工制度。所谓包点工,便是要中国生产组长改做包点工工头,原来工场里的点工工人,改做包点工工头的基本工人,人手不够时,各小组间可以互相借调,或由工头另招临时工。一项工程由包点工工头估算所需人工,经日本人核定后,即按核定人工工价结算费用,付给包点工工头,盈亏由包点工工头负责,工人工资也由包点工工头发给。日本人为了限制包点工工头滥报工数,规定超额工价,不得超过所估的50%,超过部分要折扣支付。包点工工头便利用这一权力,从中剥削工人,赚取利润,成为日方剥削中国工人的帮凶。这是日本占领者利用中国人统治和剥削中国工人的又一种方式。

三、军事掠夺性的规模扩充

日军的侵占江南造船所,主要是利用它来为自己的侵略战争服务,并未作长远打算。日本三菱公司的插手经营,也是接受了日本海军的委托,当作配合对外侵略的军事任务,不同于直接攫取利润的一般企业。据说三菱公司对江南造船所的经营,不但无钱可赚,还要亏本,靠海军方面贴补维持。因此,日方在经营江南造船所的过程中,并没有大量投资,也没有进行大的基本建设,生产规模并无大的扩充。但是,这一时期的江南造船所,事实上已成为日本海军在华中方面修造舰船的主要基地,生产业务相当繁重,为了适应这一需要,日方便主要采用军事掠夺的手段,对江南造船所的生产规模进行了部分扩充。

从局坞分家以后,江南造船所厂地面积的扩充,始终受着毗邻的上海兵工厂的限制,中间虽经过几次商洽,向兵工厂让得了部分场地,但由于分属陆海军,系统不同,门户之见很深,交涉颇为困难。上海沦陷前夕,上海兵工厂的机器设备,早已先后全部搬迁,厂房亦在战争中大部被毁,只剩下一片空的场地。日本帝国主义者占领江南造船所初期,便把上海兵工厂的全部场地,划入该所的范

围。至此，原有江南制造局时代的全部面积，在日本的军事占领下，又复合并在一起。另外，还侵占了附近一部分民用房屋及空地。结果江南造船所的厂地面积扩大至559亩，比原有面积增加近一倍。在这些新扩充的厂地上，日本人修复和搭盖了一些棚屋，主要供作堆放原材料和包工施工的场所。

在生产设备方面，除占领初期，将南市的三北、鸿昌、合兴等3家民族资本船厂的机器设备，全部并入江南造船所外，后来又陆续增添了一些。特别是在太平洋战争爆发以后，由于大量赶造新船的需要，增添的生产设备较多。先后增添的主要生产设备是：（一）添置了一部分电焊设备，新建大小氧气厂各1座，共有氧气机6台，空气压缩机2台，把原来的铆钉造船改为半电焊造船（即钢板与钢板之间用电焊，钢板与龙骨之间用铆钉），并使用了风割技术。当时电焊和风割，是造船生产技术上的新成就。这些新技术，很快便被一部分江南工人所掌握，为以后的逐步推广打下了一定的基础。（二）增添了1台150吨的水压机，1台可剪10毫米的长剪刀车，各种机床数十台，还有一部分内燃机及锅炉等设备。（三）增添了几艘吊杆船，使水陆可以同时吊运，还将原来的冲天吊杆加高加粗，增加了起重量。（四）新建了高水塔1座。以上增添的机器设备，大部分是从上海其他工厂掠夺而来，一部分是从日本国内运来的。

房屋修建方面，除了增添生产设备的同时，相应地修建了一部分厂房外，并新建办公楼和小礼堂各1座。

侵占初期，只雇佣中国工人200—300名，后来便陆续增加，至太平洋战争爆发前夕，已达2,000人左右。太平洋战争以后，更大量招工，特别是大量扩大包工范围，因而中国职工人数猛增至万名以上。其中大部分是包工，固定工人约3,000多名，职员仅40—50名，因大部分职员是由日本人充任。为了奴化和剥削青年工人，还在太平洋战争发生后，连续办了四期养成工训练班，半年一期，每期50至60人，共训练了200余人。招收的学员都是十三至十四五岁左右的

青少年。学员大部分时间劳动，小部分时间上课。课程内容包括日语和数学等基础课。规定三年毕业，毕业后分配至各工场工作，一部分学员还被派做翻译。

这一时期的江南造船所，还同时带管日军掠夺下来的其他造船厂。如太平洋战争发生前，日军便侵占了浦东陆家嘴地方中国民族资本所办的鸿祥兴船厂，把它划作江南造船所的浦东工场，由该所的工务部直接管理。这一工场没有船坞设备，主要做一些修理业务，共有二三百名工人，下设庶务和工作两个系，系下面的分工，同江南造船所的总务、工务两个部相仿，仅仅是范围较小，带有半独立的性质。太平洋战争爆发后，上海所有外商船厂，也都落入日本手里。日本海军便将新侵占的英商英联船厂，划归江南造船所领导。把该厂原来的和丰船厂，改名为“和丰船坞”，该厂原来的瑞熔船厂，则改名为“杨树浦工场”。江南造船所本身的组织机构，也作了相应的变动，把原有工务部扩大为第一和第二两个部。第一工务部继续管理江南本所的各个工场，第二工务部则负责管理和丰船坞、杨树浦工场和浦东工场。还从江南造船所抽调了一批日本管理人员，去加强和丰船坞和杨树浦工场。

上述情况，说明了在日本侵占下的江南造船所，它的生产规模的扩充，主要是建立在军事掠夺的基础上，并直接为日本帝国主义的军事侵略需要而服务的。

第三节 工人在日本侵略者蹂躏下的悲惨生活

一、部分工人宁愿失业不愿替日本侵略者做工

上海沦陷前后，江南造船所的职工群众，除了一小部分高中级职员和领班技工们，迁至内地或在租界企业活动中获得安置以外，大部分职工，流离失所，无工可做，生活无着。住在高昌庙一带和战

区附近的职工，房屋大部被毁，财产损失殆尽，妻离子散，无家可归。有些职工，只得回农村家乡避难；有些职工便逃入租界过流浪生活；有的进了难民收容所当难民。当时设在九亩地等的难民收容所，秩序混乱，生活痛苦。他们吃的是募捐来的发了霉的大饼油条，或一天发几两米，熬些稀饭勉强度命。许多人拥挤在一起，开水也喝不上，有时连自来水也没有，只得喝臭河浜里的脏水。一部分逃难回乡的职工，生活也很困难。有的寄居在兄弟亲戚家里，勉强度日；有的缺吃少穿，连住的地方也没有，甚至不得不流为乞丐。总之，江南职工尝够了侵略战争所带来的苦难，因而对日本帝国主义十分痛恨。一部分抗日情绪高涨的职工，便积极参加各种抗战活动。例如老锻工张×，对日本帝国主义侵略中国的暴行，十分气愤，坚决不留在上海替日本入侵者做工，便回到家乡苏北阜宁地方，参加了八路军，投入抗日游击战争，1943年还光荣地参加了中国共产党，直到解放以后的1950年，才转业重新回到江南造船所工作。

日军初占江南造船所时，企图招收技术工人，恢复生产，但江南造船所老职工，大都宁愿忍受失业流浪的痛苦，从事各种小本经营、拉黄包车、拣煤屑等零星劳动，或者留在农村种田，勉强维持生活。冷作工人唐学水、倪志茂等，在上海沦陷后一个相当长的时期中，一直在外面拉黄包车，尽管收入不稳定，生活没保障，一天只能吃两顿，还要受车主的剥削和巡捕的压迫，也不愿回所做工。又例如锻工工人许寿生，全家财产房屋被毁，逃难回苏州故乡，对日军十分仇恨，虽然苦守了一年多，吃尽当光，听说所里正在开工招人，也不肯进所做工。后来因生活逼得没办法，只好来上海想另找工做，结果一下火车便吃了日军哨兵的一记耳光，发誓宁愿饿死也不再来上海，仍旧回乡，找到一家米厂，当了六年多的小工，过着极为困苦的生活，一直坚持到抗战胜利，才重回江南造船所。有些留在上海的技工领班和技术人员，尽管日本人通过各种关系，对他们进行拉拢和威胁，要他们回所工作，他们还是坚决拒绝，不肯进所。

如船坞领班黄容，日方所长曾几次派人到他家里找他进所，他便在亲戚家躲避起来，始终未肯回所工作。江南造船所职工这些具有民族气节的表现，迫使日本占领者一时招收不到大量技术工人，只得强拉些难民凑数，因而一定程度地打击了日本侵略者迅速恢复江南造船所生产的企图。


二、日本占领者对工人的野蛮统治和压迫

这一时期被迫在日本占领者铁蹄下做工的江南工人，受尽了野蛮统治和压迫的痛苦。中国工人被当作奴隶，当作牛马，任意打骂，没有任何权利和自由，连生命也没有保障，过着悲惨的“亡国奴”生活。

当时，江南造船所及其附近地区，被日本人划作军事警戒区，实行野蛮的军事管理。所内经常驻有几个中队的日军，警卫森严，几乎是一个奴隶集中营。工人进厂出厂的时间，规定很严，一昼夜只有四个时间可以出入，即早晨上班，下午下班，晚上两个夜班放工时间。其余时间，一概不准随便出入。工人进厂上班固然要凭工牌，下班时同样要凭工牌才能出厂。工人在所内的活动范围，也限制得很严，这一部门的工人，不许到另一部门去。为了识别工人的工作部门，便强迫工人佩戴不同颜色的臂章。如造船工场工人佩戴的是白底红“铁锚”^①，造机工场工人佩戴白底黑“铁锚”。三菱公司经营时，造船工场改为绿色呢制红“三菱”^②，造机工场改为白色布制红“三菱”。

工人们每天进出大门，都要遭受种种野蛮的侮辱。当时，所的大门口站着几个全副武装的日本兵，两旁还站立着日本稽查和几名汉奸。工人进出大门时，除了要向站在门口的日本兵脱帽鞠躬

①“铁锚”是日本海军军事工厂的标记。

②臂章上印着三个菱形，即，工人们称之为“三菱”。

外,还要受日本稽查的人身搜查,甚至连工人的衣服和鞋袜都要脱掉进行搜查,以防止工人夹带武器和偷窃物料。抄身时,工人要排队等候,如果队排得不整齐,就要挨打。如果想抢先出所,被日本人发现,挨打不算,还要罚在一边等工人全部走完后,绕船坞跑步一圈,才许出所。工人如果不对日本人脱帽鞠躬或被日本人认为有“偷窃”嫌疑时,就马上会遭受一顿毒打,有的还被日本人摔上十几个觔斗;甚至还被罚举起铁棒,直挺挺地跪在大门两旁,一跪就是几十分钟。当时,工人们进出大门,个个提心吊胆,很少没有挨打受罚过的。

在生产中,工人也经常遭受日本人的任意侮辱和打骂。所里日本人几乎全部打过中国工人,甚至连十几岁的日本小记录工,也经常借故打骂中国工人。据许多老工人回忆,几乎每个中国工人都被日本人打过,有些工人还被打伤和打死。例如造船工场起运工种的一个生产小组,共有17个工人,全部都挨日本人打过。其中被打次数最少的十几次,而被打最多的则达五六十次,因而受了重伤。

打工人打得最凶的是警务室的日本稽查们。警务室是为了监视和镇压工人而设的,它是压迫中国工人的专门机构。室内放着各种刑具,如电椅、老虎凳、皮鞭、野球棒等,还有吊人用的铁链和绳索。警务室共有20余个日本稽查,都是残暴成性专门压迫工人的打手。工人受他们的欺压简直无法计算。他们除了对工人进出大门进行人身搜查以外,还整天地拿着棍子到各工场、船舱去监督工人,防止工人进行任何反抗行动。他们不许工人相互交谈,遇有三四个工人在一起谈话,就要作为有意怠工,拖去拷打。工人即使抽香烟被他们碰上了,也会受一顿痛打,硬说工人要进行放火破坏。

为了进一步地压迫中国工人,所里设有一个小监牢,如果发现中国工人有反抗嫌疑,那就毒打以后关进小监牢里,饿上几天,受更大的折磨。据当时被关过的老工人回忆,那个小监牢周围的墙有一尺多厚,只有篮球那么大一个小铁窗,里面黑洞洞的,尿粪满

地，臭气冲天，活象一个地狱。老工人们提起日本人的小监牢，没有一个不是切齿痛恨的。

三、日本占领者对工人进行奴隶式的剥削和掠夺

江南造船所工人不仅受到野蛮的统治和压迫，而且更遭受到奴隶式的剥削和掠夺，连肚子也吃不饱，加重了生活的悲惨。

日本帝国主义者为了无限制地榨取中国工人的血汗，为它的侵略战争服务，便采取军事的法西斯手段，强迫中国工人象奴隶一样地劳动，任意地延长工作时间。当时的工作时间，名义上为8小时，可是，实际上工人大都要作夜工，每天至少要做3小时的夜工，因此，工人工作时间每天大都要在10小时以上。到1941年太平洋战争爆发后，日本人更采用强制办法，收去工人的工牌，把工人关在所中，强迫工人不分昼夜地连续做几天甚至一星期以上的工。工人如果不服从，就会遭受到凶恶的拷打。这完全是一种强迫的奴隶劳动。据一个老锯木工人回忆，他有一次被关在所里连续做了一星期的工，到了第八天放回家时，家里一个心爱的三岁儿子，已得病身死埋葬掉了。他的妻子曾在事前几次去所门口要求送个信，都被日本兵凶恶地拒绝了。经过这一刺激，他患了严重的精神病，直到解放后才医治好。在这种成日成夜连续的强迫劳动下，即使身体很结实的工人也要累得精疲力尽，无法支持。有些工人实在支持不住了，就只有趁日本人走开的时候，找个暗地方偷睡一下。可是一睡下去就往往会进入昏迷状态，疲倦到人事不知的程度。有一个年轻的冷作工，当时只有十八岁，身体十分结实，可是拖到后来也无法支持，就趁日本监工回去睡觉的时候钻到火工平台的铁凳下去睡觉，一倒下去就人事不知。当火工在工作时，烧红的铁屑落下，把他盖着的麻袋和油渍的衣服都烧坏，身上皮也烫破的时候，他还不知道，还是火工们发现下面冒烟才把他拉出来。

强迫工人劳动的时间长得漫无限制，可是支付给工人的工资

却非常低微，连工人的肚子也无法吃饱。最初工人的工资规定每天是法币7角，不分技术的高低，一律如此。至1938年四五月间，才改变办法，按工人技术及体力条件，分成几个等级，最低日工资仍是7角，最高增加至1元2角。这一工资标准，一直维持到1941年，迄未提高过。而这期间的上海物价，已在不断上升，工人工资所能买到的实物，已愈来愈少。在1939年上半年前，物价上升幅度还不小，上海中等米价，每石（156市斤）还只15元左右，当时工人工资每月约有30元，可以买到两石米，还能勉强维持一家人生活。1939年下半年至1941年间，上海物价便大幅度上升，1939年12月的平均米价，每石已达42元5角，1940年12月更达108元，1941年12月又涨至238元，即比1939年上半年前约上涨了15倍。工人每月30元左右的工资收入，1939年12月便只能买到7斗多米，1940年12月再降低到2斗7升多米，1941年12月下降至1斗2升多米，连个人生活都已无法维持。即使在天天加夜班，拿双工工资，仍然无济于事。1941年12月，太平洋战争爆发以后，上海物价更猛烈上涨，加上日军的清乡封锁，上海粮食缺乏，粮价上涨尤为迅速。经过工人的不断斗争，才不得不逐步提高工资标准，至1943年工人最高日工资是伪储币4元6角。但1943年6月的平均米价，已达伪储币1,054元，工人的每月工资收入，仍然只能买到1斗多米。1943年冬季，经过全所工人的怠工斗争，才争取到每个工人每月发津贴米3斗，工人生活稍获改善^①。

以上还是固定工人的工资待遇标准。至于在后一阶段大量增加的包工工人和包点工工人，他们的工资待遇，还要经过包工老板和包点工工头们的一道中间剥削，实际到手的就更为微薄。例如日方因不发包工工人米贴，便规定根据所估人工，每工另行发给3合米和少量煤球，作为包工工人的补贴。结果此项米煤补贴，便被

^①米价根据上海社会科学院经济研究所：《上海解放前后物价资料汇编》第121页。上海人民出版社1958年版。

包工工头们扣留了下来。

江南工人靠微薄工资收入，根本无法维持一家人的生活。物价不断上升以后，工人长时期地过着半饥半饱的痛苦生活，买不起米，只好买些六谷粉，熬成糊糊，全家老小，勉强度日。工人自己带到所里吃的午饭，也是六谷粉糊糊，带几块六谷粉饼，便算上品。有些工人因为肚子吃不饱，做工时没有气力，甚至连腰也伸不直。工人为了吃饱肚子，只得白天在所做工，晚上在外面找些零活干，如拉黄包车、做小商贩等，赚些钱贴补开支。不少工人和家属，还冒着生命危险，通过日军严密的封锁线，到郊区去背米。

中国工人的劳保福利，当然更谈不上。除了因要强迫工人做夜工，不得不供应两碗粗饭和几块萝卜干当夜点心外，便没有任何福利设施。连工人带来当午饭的六谷粉糊糊或饼，放在炉子边热一下，被日本人看到了，也要一脚踢翻，甚至还要挨打。由于工人们疲劳过度，日本占领者又把工人的性命视同草芥，任意地强迫工人去做非常危险的工作，却没有一些安全设施，因而伤亡事故常常发生，惨不忍睹。

在这种奴隶般的压迫和剥削下，工人们痛苦万分，尝够了“亡国奴”的滋味。但是中国工人阶级是绝不甘心当“亡国奴”的，江南工人群众终于找到了自己的政党——中国共产党的正确领导，在党的领导下，同日本帝国主义进行了英勇斗争。

第四节 党组织的建立和工人群众的对日斗争

一、在工人抗日斗争的基础上建立党组织

日本帝国主义对江南工人的野蛮统治和残酷剥削，激起广大工人的民族仇恨和反抗情绪。部分工人的自发斗争不断发生。

有些工人忍受不了日寇的毒打，就当场予以还击。例如电气工

人蔡有裕，有一次在三号船坞一艘兵舰的船舱里，和几个工人在一起商量工作，忽然进来一个日本领班，硬说他们在“偷懒”，挥手就打，蔡有裕十分气愤，当场就把那个日本领班揪住，狠狠回敬了他一顿以后，在其他工人帮助下，立即设法逃出了所，从此不再进所做工。不少工人遭受日本帝国主义的压迫和侮辱，仇恨在心，便在生产中普遍磨洋工，拖延生产任务，以示反抗。

在工人们的反抗斗争中，最为突出的是1939年发生的放沉“民生”号军舰的事件。那一年日本侵略者将国民党仓惶逃跑时沉没在长江中的两艘兵舰“永绩”和“民生”号，拖进江南造船所强迫工人日夜修理。工人们都知道，这两艘兵舰修好以后，是拿去屠杀自己同胞的，都不愿修理。有些工人就在暗中设法加以破坏。当时参加修理的一位造机工场技工，便是这样的一个有心人。他独自筹划，下定决心，想找机会把这两艘兵舰沉下黄浦江。在修理“永绩”号时，没有机会下手，待“民生”号将修好时，他便决定下手，事先计划一套办法，还动员了一个青年工人协助他。

9月间，正逢日本人一个节日的晚上，所里的日本人放假，大都到市中心玩去了，留在所里的只有少数守卫兵，是下手的好机会。白天，那位技工便到“民生”号舰上做了些准备工作。晚上下班以后，他和那位青工便躲在厕所间。等到天黑夜深，二人便悄悄地来到江边，爬上了“民生”舰。青工伏在暗处，注意日本兵巡逻方向，监视敌人动静。技工自己熟练地先摸到锅炉间破坏机件，然后又到引擎间，将连接在海底凡尔上的管子拆下，把八只海底凡尔全部弄开，江水大量地涌进船舱。他们得手以后就离开兵舰，躲在野草丛生的废料场，等待着“民生”号的下沉。约莫是深夜两点多钟，忽然江边传来了轰隆一声巨响，岗楼上手电筒闪了几闪，接着就是一阵急促的脚步声跑过去了。此时，那位技工和青工知道放沉“民生”号的原定计划已胜利地完成了，立刻翻过围墙，窜过小路，安全地离开了工厂。几个钟头以后，他们两人又来工厂上班了，一进厂门就

看见一片紧张局面，日本人东一个西一个，个个瞪着狼一般的眼睛。工人们都在轻声地谈论着：“昨晚‘民生’号兵舰沉下去了”；“真痛快，是什么人干的事情？”似乎都在暗暗地支持和赞许。

1939年9月25日，上海《申报》对“民生”号沉没事件，曾记载过下列消息：“二十一日夜，江南造船厂突发生凿沉轮船奇案，日方极为重视，大批工人曾被拘询。缘日方在某处捞起巨轮一艘，拖进江南厂修理，为时四月，已完全完工，二十一日停泊江心，正待开火，船底突几处冒水，无法堵塞，船身旋即下沉。”可见这一事件震动是很大的。

江南工人的上述种种斗争，是十分英勇的。但是，这些斗争，由于缺乏统一的组织和坚强的领导，还显得不够有力和缺乏明确方向，斗争策略也不够灵活，容易遭受不必要的牺牲。因此，一部分思想进步的工人，特别是在1927年大革命和抗日救亡运动中受过党影响的工人，迫切地希望获得党的领导，好把工人群众紧紧地团结起来，组织起来，向日本侵略者展开坚决的持久的斗争。这时候，中国共产党上海地下组织，在党中央和毛主席的正确方针指导下，已获得迅速的发展，对江南工人群众的抗日斗争，十分关切，即于1939年，陆续选派了几名共产党员进入江南造船所，开辟党的工作，建立党的组织，领导工人群众开展更为有力的斗争。

当时工人们最关心抗战消息，党员同志们即从宣传抗日道理和提高群众觉悟着手进行建党工作。他们利用中午吃饭时间同工人漫谈以及在农坛小学（现外马路小学）办夜校上课的方式，把抗战形势和共产党领导下的八路军、新四军的振奋人心的战斗消息，讲给工人们听，进而揭发日本帝国主义的侵略罪行和国民党消极抗战的真相，使工人们受到很大的教育。另外，还秘密组织群众中的积极分子，前往抗日根据地参观学习，帮助他们了解党的政策，提高他们对党的认识，以扩大党在群众中的影响。通过一系列的工作，便逐步把工人中的先进分子，紧密地团结在党的周围。经过一

个时期的个别培养和慎重审查,先后吸收了一批工人同志入党。

经过一个时期的发展工作,党员人数不断增加,党的力量迅速扩大。造机工场于1941年初首先建立了党的支部。同年年底造船工场也成立了支部。以后,随着党的队伍不断扩大和对敌斗争的需要,经上级党组织决定,于1943年,把造机、造船两支部合并成立党总支,统一领导全所工人的斗争。中国共产党江南造船所的基层组织,在工人群众抗日斗争的基础上,正式建立起来了。从此,江南工人又重新获得了党的直接领导,摆脱了过去的自发状态,进入了有组织有计划的新的斗争阶段。

二、党团结工人展开日常斗争

江南造船所地下党组织建立后,立即着手团结和组织工人。

当时江南工人中的情形非常紊乱,帮派势力很大,打架风气很严重,流氓势力还要趁机从中敲诈。这影响了工人之间的团结,不能齐心协力向敌人展开斗争。日本占领者也正希望工人们经常殴打,可以分化工人力量,模糊斗争方向,减少工人的反抗。在这种情况下,要组织工人展开对敌斗争,首先必须消除这一打架的风气,加强工人之间的团结,共同反抗民族压迫。党组织研究后,决定利用当时群众中比较普遍的结拜弟兄的组织形式,团结工人消除打架现象。于是每个党员同志尽量同工人结拜弟兄,“老大”都让给当时在群众中较有威信的人做。并提出“厂里有事厂里了”的口号,不让工人内部纠纷扩大到所外和受流氓势力敲诈。逢到工人发生打架时,党即通过结拜弟兄关系向双方进行调解。同时,党更通过其它各种组织形式,如球队、剧团、国术团等形式,把工人组织起来,并向工人进行宣传教育,反复说明打架事件的危害性,启发工人们明辨是非,认清敌友,加强团结。在党的教育和帮助下,工人们觉悟很快提高,打架事件迅速减少,为共同对敌斗争创造了有利条件。

工人们初步团结起来了,党即领导工人逐步展开日常斗争。

斗争首先以“磨洋工”的形式开始。这一斗争形式，工人群众早已采用，既能阻碍敌人军事生产计划的完成，又带有广泛的群众性，不易暴露自己的力量和斗争目标，完全符合上级党所指示的斗争方针。

在党的领导和发动下，“磨洋工”斗争逐步发展为一种慢性怠工。在做工时，故意慢吞吞地拖延时间，日本监工们一进工场，大家才动手做工，一待日本人走开，大家就歇手不干。为了防备日本人突然进工场来巡查，还派了专人在工场门口装着做活，实际上是在望风。最厉害时，工人们甚至能在工作时间睡觉。如造船工场铆钉工，在做夜班时，便把铆钉枪的另一端扭在铁板上，把铆钉枪的开关开着，让它在那儿挞挞地开空枪，留个把人望风，其余的工人便睡大觉。巡查的日本人，听到了里面有铆钉枪声音，以为工人都在认真做工，就不进去检查。如遇到重要的军事生产任务，更采用各种方式拖延时间，破坏敌人预定的计划。例如1943年新造的“浦口”号渡轮，原定某日下水，一切工作都准备好，只等水线以上旁板周围的铆钉铆好，就能立刻下水。可是工人们知道这条渡轮造好后，有利于日军侵略战争的交通运输，因而工人们故意推说天冷、口渴，一回儿下来烘铆钉枪，一会儿下来喝水，拖延了十几天还没有铆好。日方的工场长着了急，不得不亲自到船台来监督，并指派下属日本人劈柴生火，强迫工人们去完成任务。

工人们不仅在生产上竭力“磨洋工”，对工程质量也是尽量草率马虎，不按规定规格来操作，该修理的不去修理，该安装的不去安装，船只的造修质量极差，表面上是完成了任务，实际上大大降低了船只的使用寿命。

为了拖延敌人的生产任务，工人们还故意把机器弄坏，甚至把价格高昂的缺货原料和舰艇上的主要机件偷运出厂或暗藏起来，阻碍生产的正常进行。例如1944年船坞中一只浅水炮艇，经过检修完毕，准备次日一早正式试航。不料浅水炮艇上的发电机，当夜

忽然不翼而飞，该艇的试航不得不因此延搁下来。

在展开“磨洋工”斗争的同时，党更领导工人展开要求改善生活的斗争。从1942年起，党即有计划地暗中动员一些有技术的工人，到外面去背米或拉黄包车，使生产无形停顿。日本人发现工人经常不来上班，就只得到工人家里去寻找。当日本人在马路上发现拉黄包车的工人时，就问工人为什么不进所做工，工人们就直截了当说明做工吃不饱肚子。日本大班无法，只得答允工人增加些工资，叫工人们回所做工。就这样，约莫每半年一次，连续进行了三四次斗争，都获得了胜利。这样的斗争方式，实际上是有组织的怠工斗争，但又丝毫不露痕迹，使敌人无从捉摸。

1943年秋要求发配给米的斗争，是改善生活斗争中规模较大的一次。工人们虽经几次怠工斗争，增加到一些工资，可是米价上涨更快，工人拿到的工资，买到的米越来越少。此时，全市很多工厂都在党的领导下，展开要求发配给米的斗争。江南党组织估计，江南工人如果提出发配给米的要求，日本人也有可能被迫接受，于是，决定在工人领到工资后的第二天，组织工人展开这一斗争。

斗争是从秘密发动工人和团结中国领班开始的。几个党员和积极分子利用喝开水和上厕所的时机，相互取得联系，分头向工人群众进行了宣传，同时，向各部分中国领班做了工作。当时的中国领班虽和工人之间存在有一定矛盾，但他们本身也经常受到日本占领者欺压，同样恨日本人；他们的收入虽比工人高一些，但在物价高涨下生活同样也没有保障，在对日斗争中是可以团结的一种力量。当工人们普遍发动起来的时候，党即通过当时领班中较有威信的人，把所有的中国领班集中起来，共同向日本大班提出要求发配给米。可是日本大班很狡猾，托辞要请示上级决定，而拒绝了工人的要求。于是，工人们一天中午快要吃饭的时候，把马达关掉，机器停了，一个个走出了工场，手里拿着饭盒子，三三两两地向江边码头走去。一会儿，四周工人都集合在一起，大家打开了带去

的饭盒子，吃着盒子里的六谷粉粥。这时，日本大班十分着急，派出几个日本人出来查问，工人们个个都说：“肚子吃不饱，日子难过。”“吃不饱肚子，哪有力气做生活。”吵吵嚷嚷地没有一个肯回去做工。日本人只得问工人有没有代表，工人们都同声地说：“没有。要代表你们指定好了。”于是日本人就指定站在前排的几个工人。这批工人都是技术较好和较有群众威信的人，是党预先布置好的，因为在当时敌人残暴的高压下，如果公开推出代表，很可能暴露自己的力量。代表们向日本大班提出每人每月发3斗米津贴，以维持工人最低生活的条件。

在与日本大班展开谈判的同时，党还争取了一部分日本工人的同情。当时担任生产大组长等职务的日本人，大都是原来的技术工人，被日本法西斯驱使来中国充当奴役中国工人的工具。对其中一些受法西斯影响较少，平时态度较好的人，地下党组织在日常斗争中，根据无产阶级国际主义的精神，也经常注意争取和团结他们，派党员和积极分子利用各种机会和他们联络感情，在他们中间进行了一定的工作。加上这一部分日本人的生活也越来越苦，发下的工资扣去各种税捐以后，能买到的实物也越来越少，同样希望改善一下生活。因此，当中国工人一提出配给米的要求，就取得了一部分日本人的同情。几天以后，由于代表们的谈判交涉，广大工人的坚持斗争，加上部分日本工人的同情和支持，以及当时上海日本控制的工厂大都发了配给米等原因，日方才答应每人每月发配给米3斗，斗争取得了胜利。

1945年初，党又领导工人群众进行了一次逃飞机警报的斗争。当时美国飞机经常来上海轰炸，每次少则三四架，多则十余架，轮番往来，在南市一带上空飞行侦察和轰炸。江南造船所，是军事生产基地，更成为美机轰炸的主要目标。当美机轰炸时，工人们为了生命安全不得不跑出所外暂避，直到警报解除后，工人们才慢慢地陆续回所，有些工人干脆趁机一去不回。后来美机经常前来轰炸，

上午一次，下午一次，甚至一个上午几次，严重影响到日本帝国主义的军事生产任务。于是日本占领者就采取野蛮措施，当美机来轰炸时，关上了大门，不准工人离所，强迫工人冒着生命危险做工。这一野蛮措施，引起工人的极大愤怒。党组织为了保障工人的生命安全，利于破坏敌人的生产，决定发动群众展开反抗斗争，只要一听到警报，大家就向所外跑。党员们分头将这个打算与工人商量，在工人中进行酝酿，工人们都很赞成。一天上午，美机又来轰炸，警报响了，共产党员和一些积极分子，立刻行动起来，带领工人群众冲出工场，并且一路上齐声高喊：“逃警报啦，厂里危险，大家向厂外奔啊！”一边跑一边叫，就把沿路经过的造船工场、造机工场的所有工人都喊了出来，跟在他们的后面一齐跑出了工场。可是凶恶的日本兵却不顾工人死活，蛮横地用上着刺刀的枪胁迫工人回去。工人们平时忍受着的气愤到此一齐发作了，就齐心协力地冲向围墙，冲开一个大缺口，日本兵惊呆了。工人们即乘机推倒围墙，象潮水一样地蜂拥而出。这次美国飞机对江南造船所轰炸得很厉害，日本人被炸死好几十个，连临时雇佣的意大利人，也有被炸死的。此后再有警报，日本人便只好开了大门，让工人跑出去，生产任务不得不再受严重影响。日本大班着急了，便下令强迫工人在警报解除后，立刻回所生产，但是毫无效果。接着就只得规定工人在警报解除以后仍回所生产的，每人发给相当于日工资四分之一的警报费，想从经济上诱骗工人。可是工人们仍不为所动，即使警报解除很久，回所生产的工人仍寥寥无几。这次斗争，显示了中国工人团结的力量。

在党的领导下，江南工人的这些斗争和胜利，都是以往自发斗争所不能达到的，特别是在这些斗争中，党组织和工人没有受到破坏和损失。这主要是由于党的领导，坚决贯彻了毛主席关于“隐蔽精干、长期埋伏、积蓄力量、以待时机”的白区工作总方针的指示，在斗争中紧紧依靠了工人群众，团结了一切可以团结的力量，并采

取了有利的斗争方式而取得的。

三、抗战胜利前后的公开斗争

中国人民在中国共产党领导下,进行了八年的艰苦抗战,终于取得了胜利。1945年8月14日,日本帝国主义宣布无条件投降,江南工人以极度兴奋的心情来迎接抗日战争胜利的到来。共产党员和积极分子根据上级党的指示,积极发动工人群众准备庆祝抗日战争胜利,配合新四军收复上海和保护工厂,转入公开的大规模的斗争。

配合新四军解放上海和保护工厂问题,早在日本帝国主义宣布无条件投降前,上级党就作了指示。1945年上半年,苏联红军击溃德国法西斯后,日本帝国主义败局已定,八路军和新四军在广大沦陷区已发动局部反攻。根据这一形势,党估计大反攻即将开始。当时长江以南上海周围新四军的力量,正在迅速壮大,上海已成为新四军反攻日军的预定目标之一。为了配合大反攻的到来和新四军的收复上海,上海地下党早已着手组织地下军准备武装响应。在日军投降前后,形势急转直下,长江以南江浙地区的新四军,迅速地向上海周围进军,准备收复上海。以后形势又有了新的变化,新四军决定暂时不进驻上海。日军虽已宣布投降,但上海仍暂时处在日伪的控制之下。根据新的情况,上海地下党决定以发动群众展开护厂斗争,防止日伪乘机破坏工厂和盗卖物资,保护抗战胜利果实,作为当时的主要斗争任务;并在斗争中不断揭露国民党反动派的真面目,提高群众觉悟,发展革命力量,以迎接新的斗争。

日本宣布投降以后,江南造船所即停止生产,全体工人暂时陷入失业状态。根据上级党的指示,江南造船所党组织,决定动员所有工人进行登记,在1945年8月20日成立了江南造船所工会筹备委员会。一方面争取合法地位,组织工人纠察队,展开护厂工作;另一方面以工会的名义,与日方交涉,要求发给工人生活维持费。当时

工人参加纠察队的有1,000余人,纠察队指挥部设在所的北面莲花庵里,负责指挥护厂工作。

果然不出所料,日本帝国主义者临失败前,对所内的机械、物资和材料,准备进行疯狂的破坏和盗卖,护厂纠察队就与敌人展开了尖锐的斗争。他们日夜轮流值班,监视着敌人。在日本帝国主义宣布无条件投降后的第二天,1,000多工人都集合在所的北门口,向所的大门冲击,准备冲进所去自己来保护工厂。守卫的日本兵吓慌了,急忙朝天开枪,想吓唬工人。工人们更为愤怒,越发勇猛向前。正在这时候,从后面开过来两辆大卡车,准备进所装运盗卖给商人的一批机器。工人们不顾押车前来的汉奸、警务员的威胁,便一拥上前,将卡车上的重要机件拆掉,车胎里的气也放掉,把大卡车推倒在马路旁边。一会儿,日本海军陆战队乘车开了过来,跳下车就气势汹汹地向工人扑来,准备用武装来威胁工人。工人们看到已经投降了的敌人还敢继续张牙舞爪,更为气愤,立刻抬起了地上的砖头、石子向日本兵头上打去,很多日本兵的头都开了花,只得象丧家狗一样地逃进了工厂,赶紧关上铁门。工人们继续向前冲击,尽管日本兵不时朝天开枪,可是工人们进攻越来越猛,铁门被冲得摇摇欲倒。日本大班被迫派出了翻译来向工人们道歉,并请工人派代表谈判。当时工人们即派了十多个代表进所谈判,提出三个条件:(1)工厂交给工人自己保护;(2)不许破坏机器和搬走各项物资;(3)发给维持费,维持工人生活。日本大班还想拖延搪塞,可是一听到工人要冲进所来,只得满口答应,并发给维持费伪储备券14亿元。工人们斗争情绪十分高涨,护厂纠察队日夜严密地守护着工厂,使全所的机器设备和物资全部保存了下来,胜利地完成了护厂斗争的重大任务。

当时工人们已毫无收入,每人分得的维持费伪储备券65万元,只能维持短期的生活。为了不让工人群众饿肚子,党决定领导工人继续向日本人争取生活维持费的斗争。自上次斗争以后,日

本大班就再不敢进所，躲在虹口狄思威路（即现在的溧阳路）的寓所里不出来。工人们为了再次要求发生活维持费，便联合了日本三菱公司系统下的4个造船厂（江南造船所、求新造船厂、瑞熔造船厂、浦东工厂），以4个厂5,400余工人名义，派代表去与日本大班交涉。代表们提出两个条件：（1）发给生活维持费三个月，每人每月1石白米，合计白米3石；（2）补发六、七两个月份的配给米。日本大班虽未直接拒绝工人提出的要求，却用一种狡猾和推卸责任的手腕对代表说：“米没有了，资金被冻结了，这事无法解决。”可是工人们知道仓库内仍存有食米，并暗中分发给日本人，因此坚持斗争。

约在九月中旬的一天上午，工会组织了三四千工人前往狄思威路，把日本大班住的洋房包围起来，并派代表进内交涉。当时伪警察曾几次前来干涉，都被工人们赶跑了，有些日本人想从窗口逃走，也被工人们堵住了。工人们坚持着斗争，自上午十时起，在斜风细雨中一直坚持到半夜。洋房里的日本大班们被工人们包围住，进不能进，出不能出，没有办法，才答应了工人们提出的全部条件，将仓库中所存布匹分给工人，规定每人发3匹布，用布来代替食米。但是由于刚进入上海的国民党反动派，在办理搬运物资许可证时的故意刁难，拖延和耽搁了十多天时间，待手续办理完毕后，仓库已经被国民党海军查封了。国民党反动派竟企图推翻日本人已经答应了的的要求，说什么“日本人答应的条件不算数”。国民党刚回上海，便暴露了压迫工人的反动面目。后经工人们多次交涉，最后才发了5亿伪币的生活维持费和每人1包半面粉。每个工人从斗争中所分得的生活费用，前后约共合当时3石米左右，暂时解决一部分生活困难。

江南造船所工人群众，通过这次保护工厂争取维持生活的斗争，检阅了自己的力量，显示了党的领导的正确，胜利地结束了在日本帝国主义残暴统治下的艰苦岁月，进一步地团结在党的周围，迎着新的未来的斗争。

第五章 官僚资本统治在江南 造船厂的最后崩溃

（1945年10月—1949年5月）

1945年8月14日，日本帝国主义宣布无条件投降后，被它侵占了近八年的江南造船所，又重新落入国民党反动派手里，从此开始了这个造船所官僚资本统治的最后一个时期。在此时期中，这一官僚资本企业，也同整个国民党反动派一样，全面依附于美帝国主义，生产营业，主要为美国修配向中国倾销的剩余船只，造船业务陷入半停顿状态。随着国民党政权的日益反动和没落，它的内部矛盾也十分尖锐，生产日益萎缩，企业陷于瘫痪。加上国民党反动派崩溃前夕的蓄意破坏，以致整个企业面临着全面毁灭的危险。幸而江南厂的工人群众，在中国共产党地下组织的正确领导下，向国民党反动派进行了坚决勇敢的斗争，才把这一经过几代工人群众的血汗积累起来的企业，基本上保存了下来。

第一节 投靠美国和“劫收”概况

一、组织赴美服务团，为投靠美国开辟途径

组织以马德骥为首的“中国海军人员赴美造船服务团”，是江南造船所投靠美帝国主义的开始。这一服务团是在抗日战争胜利的前一年组成的，因此，在叙述这一问题时，必须追溯到前一时期。

如前所述，抗日战争前的江南造船所，主要是在英帝国主义势

力的影响和控制下,在业务经营、原材料供应以及技术方面,都严重地依赖着英帝国主义。抗日战争爆发以后,特别是当第二次世界大战全面爆发以后,各帝国主义在华势力出现了新的形势。英帝国主义因忙于应付法西斯德国,它在中国的势力大为削弱,而美帝国主义在中国的势力却大大地增强了。美帝国主义通过它对国民党的经济援助以至派遣军事、财政、交通等方面的顾问,对国民党政府进行直接和间接的控制。1942年3月21日,由美帝国主义和国民党政府签订的“财政贷款”一项,即达5亿美元。同年6月2日又签订了“中美租借协定”,规定给予国民党政府8亿7千万美元租借物资。这时候的美帝国主义,事实上已成为国民党政府唯一依靠的后台老板。在这样形势下,从上海租界经香港逃往重庆的江南造船所负责人马德骥,便同样想替抗战胜利后的江南造船所换一个新的后台,寻找投靠美国的机会。

马德骥原来在美国留过学,同美国海军和造船界始终保持着一定的联系。他既然有投靠美国的打算,便利用了这一有利条件,于1943年初,向国民党当局提议,组织一个“中国海军人员赴美造船服务团”,以帮助美国建造军用船舶,从中学习制造潜水艇的技术为名,而实际目的是为江南造船所在抗日战争胜利后投靠美帝寻找途径。这个造船服务团于1944年下半年组成,共有团员23人,以抗日战争前曾在江南造船所工作的技术人员为主。1944年11月,该团转道印度赴美国。

“中国海军人员赴美造船服务团”抵美后,美国政府为保守军事技术上的秘密,根本不允許中国造船服务团团员参加军用船只的制造工作,更不允許学习潜水艇的制造技术。于是,造船服务团的任务,只得改变为一般的学习和参观,全团分为造船、造机、船壳、轮机电机、枪炮5个组进行活动。第一阶段五个半月为参观访问,先后曾去纽约、费城、波士顿、诺福克等地造船厂参观。第二阶段6个月,是到美国海军造船机构去听讲和实习。

在此期间，马德骥利用了自己的地位及其同美国方面的私人关系，代表江南造船所，向美国海军部和美国一些公司，进行了一系列活动，其主要结果有以下两项。

(一)同美国海军部接洽签订“造船物资借款合同”。该项合约的商订开始在1945年初。那时太平洋战事还很紧张，美国海军亟图先在我国东南沿海港口找到一个立足点，然后再向日本本土登陆。在这种打算下，地处上海港口的江南造船所，就成为美国计划中的海军修理基地。因此，美国方面曾打算把太平洋梅纳斯岛上的一个海军修船厂的全部设备，交予江南造船所。这个修船厂的规模相当大，设备也比较齐全。后来日本很快投降，军事上已无此需要，美国便放弃了上述打算，改用借贷物资的圈套，企图把江南造船所变为它的远东修船厂，并推销它的海军剩余物资。经过讨价还价，美国海军部和江南造船所之间达成了“造船物资借款合同”的协议。合约主要内容包括两点：(1)规定在订立合约时起的以后若干年内，美国将价值1千万美元的剩余物资贷给江南造船所。该所则须在三十年内以修理美国军舰形式偿还贷款。贷款利息二厘半。(2)由美国海军部派遣“技术顾问”若干人以“指导”江南造船所的技术工作。

这项“造船物资借款合同”，是由国民党政府军政部海军署副署长周宪章代表江南造船所，美国海军少将摩勒代表美国海军部于1946年5月15日在上海签字的。

(二)同“美国机器公司”等几家美国公司接洽并签订了有关技术、业务合约，规定美国公司派遣若干技术人员去江南造船所服务，但江南造船所必须优先采用各该公司的机器、材料。

这些合约的签订，标志着美帝国主义势力的伸入江南造船所，从此以后，江南造船所正式投靠了美帝国主义，在经营业务、材料供应以及制造技术等方面，对美帝国主义存在着严重的依附关系。美帝国主义在第一次世界大战时期，即垂涎江南造船所，曾

经企图通过租借方式控制江南造船所的未遂野心，终于在这一时期实现了。

二、“劫收”经过及其黑幕

日本帝国主义投降以后，江南造船所的工人群众，在中国共产党地下组织的领导下，英勇地保护了工厂，使所的全部财产，完整地保存下来，未遭受大的破坏。

1945年8月23日，国民党海军总司令部指派海军上海办事处处长林献炘，会同江南造船所副所长陈藻藩，办理江南造船所的接收事宜，设临时办事处于海军联欢社，开始登记员工，准备接收，但初报到的职员和工人共只130余人。当时，国民党的军事力量尚未到达上海，陈藻藩等看到所中工人正在向日方展开有组织的大规模的斗争，十分害怕，因而迟迟不敢进所和工人群众见面。直至9月13日，才在日本武装保护下，大摇大摆地到所接收。日方负责办理移交手续的是海军工作部长汤泽锐之助，林献炘负责接收日海军工作部所属的军械处，陈藻藩负责接收日海军工作部所属的造船所。

当时接收下来的江南造船所，由于日本帝国侵略战争需要造成的军事扩建，厂址面积、厂房及机器设备等，均比抗日战争前有所扩大和增加。特别由于当时的江南造船所，是日本海军在中国方面修造船舰的重要中心，从各方面掠夺来的修造船舰的原材料，都大量堆存在这里，当时移交下来的大小仓库共达40座。这些仓库中堆满了钢板、钢管、角铁和大小五金等原材料。据经管仓库的老职员回忆，这些原材料足供全所用两年以上，其中的钢管和角铁就堆存了两个大仓库。由此可见，日本所移交下来的江南造船所的财产是不小的。

林献炘、陈藻藩等除接收江南造船所外，凡属日本海军系统和三菱公司系统在上海的船厂及原材料仓库，如当时的英联船厂、黄浦船厂及散在各方面的日本海军仓库等，都由他们负责接收、移交

的物资数量很庞大。这些“接收大员”们，面对着这样一大批物资，同整个国民党其他接收机构一样，是决不会轻易放过的。他们在接收过程中，上下其手，混水摸鱼，大发其横财。堆满仓库的大量物资，当然成为“劫收”的主要对象。有些仓库堆存的贵重物资，竟被“劫收”一空。据所内老职工回忆说：“先头来的几个官员洋里洋气地架子很足，一来就忙着开仓库，点物资。每个仓库的物资在我们工人保护下，原封未动。但是两天以后我跑到几个仓库一看，那知道快要被他们搬空了……白天里死气沉沉，晚上却是灯火辉煌，汽车成群，明目张胆地大量偷盗。”管仓库的老工人回忆说：“国民党官员来所接管的初期，把仓库里的大小马达，用汽车向外装，把长大的钢板割成几块夹在旧料里盗卖，我们仓库管理员根本无法管他们这些大强盗。”另一老职工也回忆说：“日本人刚投降时，我还看见几间仓库里满满地堆着紫铜管和汽车轮胎，接收后几天，仓库都被搬空了。”据一个普通接收人员的事后承认，他当时盗卖帆缆作场的物资，一次便值二三十石米的代价。一部分物资是从复兴岛的日本海军仓库搬运来的，搬运中途便被经手人员大量盗卖，据说当时一个庶务课长，便从中贪污了万余元美金。

在这些“大员”们进江南造船所不久，所内的一艘小火轮即不知去向。过了几天，有人报告所方，失踪的那条小火轮已在董家渡发现，已另有业主，对方是“花钱买来的”，坚持不肯归还。交涉无结果，最后还是由所方派警卫连，使用武力把小火轮夺回，才结束这幕丑剧。

江南造船所在接收前夕，虽未遭受日方的破坏，但经历了抗战初期日机的轰炸，以及抗战后期美国飞机的数次轰炸，全所房屋及设备，还是受到了较大损失。如所的原有总务厅、材料库、储模栈及展图楼等，在抗战初期即被日机炸毁；储模栈多年积存下来的各种木模，也被损毁一空。在美机轰炸中，受损较大者，为三号船坞的中段，二号船坞右旁，打铜厂门前，打铁厂中部，造船厂附近，及中

西餐厅等处。这些战争创伤,都亟待修复。加上日本在溃败前夕,对生产经营已不作长期打算,全所各个方面,都出现了零乱和荒废现象,也亟待清理和整顿。可是,国民党的接收人员,由于忙着发“劫收”财,对上述刻不容缓的恢复和清理工作,不是说“囿于经费”,便是说“限于人力”,反而慢吞吞地进行。直到半年以后,从美国回所不久的马德骥,还叹息:“从日人接收过来的房屋,几无处没有破漏,厂内地上垃圾堆积,废料散处各地,弄得一点秩序都没有,真是触目荒凉!”^①

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

一、在美船倾销下造船业务显著下降

江南造船所这一时期的生产营业,修船业务占主要地位,造船业务则显著下降。

这时期江南造船所的历年造船统计数字有如下表29:

表29 江南造船所造船数量
(1946—1949年5月)

年 份	艘 数	排水量吨位
1946	7	2,885
1947	8	5,214
1948	18	1,433
1949(1—5月)	1	25
合 计	34	9,557

资料来源:根据江南造船厂存档《造船年表》统计。

①《海军江南造船所月刊》1947年2月15日第1版。

这时期江南造船所新造的500吨以上的船舰列表30如下：

表30 江南造船所制造500吨以上新船一览表
(1945—1949年5月)

船名	制造年份	订造单位	型 式	排水量 (吨)
民锋	1946	民生实业公司	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	634
民泰	1946	"	" "	572
江淦	1946	招商局	双螺旋蒸汽机钢质客货轮	530
伯先	1947	"	单螺旋蒸汽机钢质客货轮	3,255
—	1947	塘沽新港工程局	单螺旋蒸汽机钢质两用破冰拖船	916
—	1948	江南造船所	泥 驳	519
—	1948	"	"	519
合 计			艘 数：7艘	
			吨位数：6,945吨	

资料来源：根据江南造船厂存档“造船年表”统计。

另外，根据江南造船所所方当时的统计，全所1947年和1948年1—7月为止的逐月修造船舰状况，有如下列31、32两表。

表29说明了在这三年半的时间内，江南造船所共只造新船34艘，排水量总吨位9,557吨，每年平均造船约10艘和排水量2,734吨。最高年分的1947年，也只造了8艘和排水量5,214吨。1949年的五个月，只造了1艘25吨的小炮艇，造船已完全停顿。该所1905—1926年的第二时期内，每年平均造船约25艘和排水量7,600吨，造船吨位最高的1918年达60,373吨；1927—1937年的第三时期内，每年平均造船约21艘和排水量5,531吨，造船吨位最高的1928年也达10,646吨。这一时期的造船年平均排水量，仅及第二时期的36%，第三时期的49%；最高年分的造船排水量，仅及第二时期的8.6%，第三时期的半数。造船的年平均艘数也相差很大。表30说明这时期的新造船只中，500吨以上的仅屈指可数的7艘，其余都

表31

江南造船所修造船舰数量 (1947年1—12月)

月份	本国海军舰艇修理部分		美国舰艇修理部分		本国商船				外国商船		救济署船只			
					修理部分		新造部分		修理部分		修理部分		装配部分	
	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数
一月	5	4,464	4	10,040	9	35,925	1	255	1	14,000	13	25,900	34	3,140
二月	12	6,115	2	1,400	9	41,895	—	185	2	26,000	6	4,360	17	1,535
三月	8	6,494	—	—	6	18,413	—	200	1	10,000	1	100	6	565
四月	16	29,699	1	800	17	39,410	—	120	1	14,000	3	550	14	1,190
五月	7	8,608	2	650	15	37,800	1	140	2	18,000	6	2,600	17	2,475
六月	28	34,781	—	—	13	25,897	9	1,295	—	—	—	—	11	1,460
七月	19	22,272	—	—	21	41,366	—	130	—	—	—	—	5	600
八月	9	13,239	—	—	10	20,675	3	90	—	—	—	—	3	300
九月	15	10,741	—	—	16	38,552	—	50	—	—	—	—	—	—
十月	17	10,150	—	—	11	19,930	—	380	—	—	—	—	—	—
十一月	8	12,317	3	2,685	19	38,262	1	329	6	48,000	—	—	—	—
十二月	16	22,722	—	—	23	51,688	1	30	7	56,330	—	—	—	—
总计	160	181,602	12	15,575	169	409,813	16	3,204	20	186,330	29	33,510	107	11,325

资料来源：江南造船厂存档，下表同。

注：上表新造部分的艘数，是根据完工船只统计，吨位数的统计口径，也不同于上列历年造船统计，故两者的数字有出入，一般应以历年造船统计的数字为准，下表同。

是500吨以下的小型驳船、拖船、方船之类的辅助船只。31、32两表除同样说明造船数量很少而外，突出地说明了修配船舰的业务是相当繁忙的。1947年共修配船舰497艘次，吨位达838,155吨^①；1948年的七个月中，修配的船舰也达224艘次和673,320吨。1946年的修配业务，虽无详细统计数字可查，但据所方在档案中提及的一项总数字推算，该年修配的船舰共有372艘次，吨位达561,242吨。

^①该年救济署所装配的船只，材料全部从美国运来，实际上是修配业务，故列入修配项目。

表32

江南造船所修造船舰数量
(1948年1—7月)

月份	修 理 部 分								新造部分	
	本国海军舰艇		美军舰艇		本国商船		外国商船		艘数	吨数
	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数	艘数	吨数		
一月	10	22,282	1	2,020	10	20,350	5	43,000	—	290
二月	21	30,507	—	—	10	29,052	4	32,000	—	370
三月	19	16,340	1	600	9	30,588	9	77,000	—	430
四月	13	9,727	1	2,020	21	44,032	5	42,000	—	430
五月	15	25,723	1	4,080	7	15,532	4	34,000	3	420.4
六月	11	23,891	1	912	10	28,313	6	51,000	—	335
七月	15	19,058	—	—	9	19,293	6	50,000	—	590
总计	104	147,528	5	9,632	76	187,160	39	329,000	3	2,865.4

注：新造部分1948年5月完工3艘系本国海军“永顺”小汽艇1艘及本所自用挖泥船2艘。

1947年的修船艘次，超过第二第三时期的最高年份；其它两年一般也超过前两个时期的普通年份。总之，上列统计数字，充分反映了这一时期江南造船所的造船业务在显著下降，修船业务则较为繁忙。这一趋势，在营业收入中也有突出的表现。在抗日战争前的第二第三时期中，江南造船所各年的营业收入，造船和修船的比例约各占半数。而在这一时期中，修船收入在营业总收入中的比重愈来愈大，1948年的制造收入为伪金圆券324,026元，修理收入则高达23,007,906元，竟形成了1与71的比例。

应该看到，当时江南造船所的造船能力是不小的。由于工人群众的英勇护厂，从日本帝国主义手里接收下来的船坞、机器等设备是基本完整的；加上抗日战争前成长起来的本国技术人员和技术工人，又已陆续回所，技术力量也比较充实；因此，当时的江南造船

所,曾经拥有着每年造船3万吨左右的生产能力,即每年可造远洋轮船1万吨级3艘,或沿海轮船2千至5千吨级的10艘左右,或内河轮船1千吨级的30艘。上述各年的造船量,即以最多的1947年5,214吨排水量计算,也只达到全所造船能力的17%。由此可见,这时期江南造船所的绝大部分的造船生产能力,是被搁置着白白浪费了。据老工程人员回忆,当时所内拥有十多个工程师的工程师室,几乎无事可做,工程师们闲得无聊,便整天去“官员俱乐部”^①大玩纸牌。

还应该看到,在这一时期,中国本国的商船和海军舰艇,曾经有过较大数量的增加。抗日战争胜利以后,由于国民党统治的西南地区的大批人员和物资,需要向沿海城市输送,加上原有的本国航轮已在抗日战争中大部损毁,亟待恢复,因而曾经出现航轮十分缺乏、运费十分昂贵的局面。当时航运业的利润十分丰厚,购置一艘新船,只要运输客货二三次,便可以收回成本。这就刺激着以上海为中心的本国航运业,一度出现过畸形的发展,商船吨位迅速增加。抗日战争前夕,我国本国商船约共有56万余吨,大部分在战争中被毁,抗战胜利初期连接收的商船在内还不足10万吨,而至1947年7月,本国商船总吨位即猛增至80余万吨,1948年10月,全国属于本国人所有的大小轮船共有3,830艘,总吨位更增至116万吨。参加“上海市轮船商业同业公会”的大小轮船公司,共达117家。其中拥有万吨以上轮船的公司便有13家,半数以上是新成立起来的^②。另外,这一时期国民党反动派的海军舰艇,由于大规模反人民内战的需要,增加也很迅速。抗日战争前国民党海军共只有舰艇57艘,排水量56,000吨,在抗战中几乎全部损失。至1948年下半年,国民党海军即拥有大小舰艇450余艘,排水量达15万吨^③。

^①“官员俱乐部”是当时江南造船所内供美国技术人员和高级职员玩乐的地方。

^②以上统计数字及资料均由前“上海市轮船商业同业公会”提供。

^③数字根据江南造船厂存档。

一方面本国的航轮和海军舰艇有较大量的增加，而另一方面，作为本国最大的近代造船厂又是直属海军管辖的江南造船所，造船业务反显著下降，拥有的相当规模的造船能力，反不能获得充分利用的机会，这究竟是什么原因呢？这里，除了1948年下半年以后，由于解放战争迅速胜利，国民党反动派败局已定，生产情况已不正常的因素而外，在此以前的主要原因，则在于美国剩余船只的向中国大量倾销。

美国在第二次世界大战期间，为了供应海上军事运输的需要，曾经建造了大量的战时运输船只。战争结束后，这批船只，便成为美国剩余物资的一个重要部分，力图向国外廉价倾销。抗战胜利后，中国航运业亟待恢复和补充船只。国民党反动政府给予美国剩余船只的进口以“免税特惠”，因此，中国便成为美国在远东方面推销剩余船只的绝好对象，大量美国剩余船只涌进中国。据1946年8月美国航务委员会宣布：大战结束以来，美国共标卖剩余船只1,389艘，其中由中国购买者计159艘，达80余万吨之多，占各国承购数中的第一位。又如作为美国剩余物资推销机构的“联合国救济总署”，曾于1948年3月间向中国市场一次出售船只达60艘，每艘售价从美金3万元至12万元不等①。

根据当时内行人士的估算，1946年8月间，一艘载重600吨的船只，在国内订造需要法币3亿元的造价和六个月的时间；而向美国购买只需要法币6,000万元，仅及国内造价的五分之一，还可以分期付款，并在短期内可以到手应用。在这一情况下，本国航运业所需要的船只，当然不会向国内造船厂订购，而大量向美国购买了。以这一时期占我国商船总吨位三分之一左右的官僚资本企业招商局为例，它在抗战胜利初期仅有轮船15艘，共22,000吨，但至1946年8月的一年左右时间内，即向美国购买船只75艘，共

①资料根据江南造船厂存档。

213,000余吨。至1948年10月,该局船只已增加至264艘,总吨位达334,786吨,绝大部分是向美国购进的剩余船只^①。民族资本所属的航运公司,新增加的船只,也同样主要是向美国购进。1946年底,民族资本各航运公司订购的外国船只,已有52艘共15万吨驶抵国内,其中绝大部分是美国船只^②。有些航运公司还向加拿大、澳大利亚等国订购了一批船只,例如民生公司便因向加拿大借款的关系,向该国订造了“门”字号轮船9艘,总吨位近2万吨。

这时期国民党反动派增加的海军舰艇,绝大部分也是由美国政府以“贷款”和“赠予”的方式提供的,实际上是另一种形式的倾销。如在1946年7月16日,美国总统所签署的“海军援华法案”,即规定将美国剩余舰艇271艘,供给国民党海军使用^③。因此,国民党海军便根本不需要自造舰艇,在江南造船所这一时期的新造船只中,直到1949年初,才为国民党海军造成1艘25吨的小炮艇,除此而外,一艘海军舰艇也未造。

美国剩余船只向中国大量倾销,江南造船所的造船业务日益萎缩。这对一心投靠美帝国主义、幻想美国会帮助江南造船所发展造船事业的马德骥们,无疑是当头一棒。1946年7月16日《新闻报》的“读者之声”栏内,即曾刊载了由当时江南造船所副所长陈藻藩领衔的十六个江南造船所职员署名的叫苦文章,标题是:“造船业危机——只见外国船笑,那管造船人哭!”要求国民党政府振兴国内造船工业,应“以自制为上策,必不得已,才为他山之助”。并列举理由,要求国民党政府对美国船只进口,课取百分之百的重税,以保障国内造船工业。1946年12月16日在上海出版的《文汇报》,曾发表一篇题为“在挣扎中的江南造船厂”的通讯,更全面地暴露了国民党反动派投靠美帝国主义带来的严重后果。兹将该文转录

^①资料根据招商局档案。

^②数字由前“上海市轮船商业同业公会”提供。

^③江南造船厂存档。

于下：

“江南造船所共有三个干船坞，第一个长500尺，可造一万吨大船；第二个长545尺，可造一万五千吨至二万吨的船；第三个更大了，长652尺，可造三万吨的大船。每个船坞，都是那么深，从地面上看下去，有些象从山顶看入山谷似的。但是停泊在第一个船坞中的，是在修理的招商局的陇海号，在第二和第三个船坞中各停泊着二条在修的小船，是些行总^①登陆艇类的小船。江南造船所在造的，只是民生公司订造的二艘内河航行轮。每轮只二三百吨。象一座可以年产三万辆汽车的大工厂，现在却只是在做些零星的修理工作。

“为什么不造几艘军舰呢？江南造船所不是属于海军司令部的吗？一位陪我们参观的工程师说：‘根据租借法案美国已拨兵船给我们了。’有现成的兵舰从美国来，也就何必再花钱自己造呢？造二艘民生公司三百吨的船只，便需四亿元了，罗括几尽从事内战的中国，还会有钱来造舰队保卫我们的领海么？”

“为什么不造商船呢？马德骥所长感慨的说：‘造船要比买船贵’，现在中国的航商都向加拿大、美国、澳洲买船了，造船要好几个月方能完成，在高利贷无比的压力下，航商是希望今天付钱买了船，明天便能装货搭客营业的。就在这样的情况下，有着良好设备不少人才的江南造船所，便只是忙着做些零星的修造工作，而几万万、几十万万元的法币流入美、澳、加船商的口袋中去了。”

二、生产上全面依靠修配美国剩余船只维持

美国大量剩余船只向中国推销的结果，一方面迫使江南造船

^① “行总”是“国民政府行政院善后救济总署”的简称。

所的造船业务日益萎缩,但另一方面,又给江南造船所带来了颇为繁忙的修配业务。因为美国向中国推销的剩余船只,一般都是质量粗糙专供军用的速成品,需要经过改造和修理,才能使用。当时承受美国剩余船只的最大主顾,是国民党官僚资本所属的航运单位和国民党海军,它们承受下来的美国剩余船只的修配业务,当然主要交付同属官僚资本系统又是海军直接管辖的江南造船所承担。再加上当时江南造船所,积存的修船原材料较为充裕,尤以其中的一批美贷造船物资,适合做修理美船的配件;所里的主要技术人员,大都参加过“赴美造船服务团”,新从美国参观学习回国,较为熟悉美国船只的技术构造,还聘用了一批美国“技术顾问”;故在修配美国船只方面,比其它船厂拥有较为优越的生产技术条件。因此,修配美国向中国推销的剩余船只,便成为江南造船所的主要业务。兹根据该所1947年修造船价收入列成表33,来分析说明这一问题。

根据表33所列,1947年江南造船所修造船价的总收入亦即全年营业额共达法币131,651,276千元。我们按修造单位的性质,划分为本国民用、本国军用、外国民用、外国军用四个大类进行分析的结果,本国民用和本国军用两项,占这一年江南造船所修造船价总收入的93.37%,本国民用即占71.83%,外国民用和外国军用共只占6.63%,比重很小,似乎江南造船所生产营业的对象,已从第二时期(1905—1926年)以来的主要为帝国主义侵华航运事业服务,转变成主要为本国的航运事业而服务,也就是说,江南造船所的经营方针,似乎不再是主要依靠帝国主义过日子了。其实不然,在这一年本国民用和本国军用单位交付江南造船所的生产业务中,不仅绝大部分是船舰的修配工程,新造的船舰很少,而且所修配的船舰,大半是来自美国的剩余船只。例如本国民用类中的中兴公司、招商局、大陆公司、民生公司、华商轮船公司、中国油轮公司、台湾航业公司、三北公司等八个单位,都是当时上海新恢复和

表33

江南造船所修造船价明细收入

(1947年度)

单位：法币千元

修造单位名称		金额	百分比	
本 国	民	中兴公司	11,071,019	—
		招商局	37,618,906	—
		大陆公司	7,850	—
		行总	6,770,960	—
		联总	215,013	—
		江海关	16,708	—
		塘沽工程局	143,497	—
		浚浦局	1,611,052	—
		强华公司	471,790	—
		民生公司	3,567,097	—
		沈国梁	20,000	—
		华商轮船公司	848,244	—
		扬子服务团	41,647	—
		中国油轮公司	10,442,596	—
		行总渔管处	371,678	—
		中元造纸厂	204,617	—
		晋兴棉业公司	3,648	—
		上海市轮渡公司	686,400	—
		泰兴造船工程事务所	90,451	—
		物资供应局	150,714	—
	台湾航业公司	959,254	—	
	交通部	1,799,877	—	
	上海码头仓库公司	28,250	—	
	台湾航业公司	1,280,052	—	
	李道南	114,800	—	
	用	上海水泥公司	35,500	—
		中元轮船公司	100,321	—
		中国植物油厂	113,943	—
		港务委员会	16,000	—
		三北公司	2,050,000	—
		塘沽新港工程局	10,568,775	—

表33(续) 江南造船所修造船价明细收入

(1947年度)

单位: 法币千元

修造单位名称		金额	百分比
本 国	民用	南华航运公司 津浦铁路局 奉化公司 小 计	664,437 118,064 2,362,456 94,565,616 71.83
	军用	海军总司令部 后勤总司令部 小 计	28,159,932 194,199 28,354,131 21.54
外 国	民 用	华伦洋行 Mr. Oilerdesson American President Lines Butterfield & Swire Holland Trading Co. 大美轮船公司 大来码头 Ah Fok & Co. 马生国际公司 Overseas Tankship Corporation 小 计	2,170 3,883 533,417 126 8,585 39,585 5,250 20,900 4,987,461 3,066,398 8,672,775 6.59
	军 用	美 海 军 美 陆 军 U.S. Naval Port Faailities 小 计	2,588 35,609 20,557 58,754 0.04
合 计		131,651,276	100.00

资料来源: 根据江南造船厂档案资料整理。

新建立起来的拥有万吨以上航轮的本国大型航运企业。它们的修造船价共达法币66,564,967千元,占这一年总收入的50.56%,其中招商局一家的修造船价,便达法币37,618,906千元,占总收入的28.57%。它们委托江南造船所的生产业务,除了招商局新造1艘约值法币20亿元的“伯先”号客货轮外,全部是船只的修理、装配和改造工程,而它们的船只则绝大部分是向美国购买的剩余船只。又如这一年修造船价总收入中占有5.5%的救济总署系统,是美国变相推销包括剩余船只在内的剩余物资的在华代理机构。该署除委托江南造船所修配在中国使用或出售的美国剩余船只外,还从美国先后运来300余艘百吨左右的铁驳和木驳,全部部件都来自美国,连螺丝钉都配全了的,仅由江南造船所代为装配。这批船只的总吨位共达3万吨以上,是一笔不小的营业。再如几占本国军用类中全部修造船价的海军总司令部,全部是海军舰艇的修配业务,新造舰艇一艘也没有,而这些修配的舰艇也大都来自美国。因此,江南造船所1947年的主要生产业务,是为本国航运业和本国海军修配来自美国的剩余船舰,客观上起到为美国向中国推销剩余船只服务的作用。

1946年和1948年的修造船价收入状况,虽无明细帐目可查,可能和1947年有所出入,但根据上面列举的修造船舰的统计数字推断,是大体类似的。

这一时期,江南造船所还利用了自己的生产技术条件,直接从美国进口一批登陆艇,加以修理和改装后,向上海市场出售。这批登陆艇的修配工程相当庞大,如在1947年的决算帐目中,即列有在修工程登陆艇13艘,工程成本共计达法币55亿余元,约占该年全年修造船价总收入的4%。有一部分新造船只,也是利用从美国进口的登陆艇,加以改装而成。如1947年为塘沽新港工程局制造的916吨破冰船1艘,便是由美国进口的LT652号船只改造成的。1948年为本所制造的两艘519吨的挖泥驳船,同样是美国登陆艇的改制

品。

总之，江南造船所这一时期的经营方针，不仅没有能够摆脱过去主要依赖帝国主义过日子的状况，反而变本加厉，在生产业务上，不得不全面依靠修配美国剩余船只来维持，直接间接地为美国向中国推销剩余船只而服务。

此外，这一时期的江南造船所，在技术上和原材料供应上的严重依赖美国，比起过去各个时期对外国的依赖程度，也是有过之而无不及。

马德骥们对美国造船技术一味盲目崇拜。所内高薪聘用了七八名美国“技术顾问”，负责电焊、内燃机、机械加工等方面的技术指导。制造技术方面，竭力模仿美国的一套。以这个时期内所建造的最大的轮船“伯先”号为例，它就是如官僚们所吹嘘：“按照‘美国造船会社’的规则而建造，所有船壳、机器及其附属品等的人工技能与材料质地，都曾经该会社严密试验，一切都符合它的标准。”^①至于电焊及内燃机修配等，当时是被看作新技术的，自然更加依赖美国“技术顾问”了。

修造船用的重要原材料，几乎全部由美国输入。这些美国原材料一部分由美贷物资中供应。另一部分由马德骥向建立过业务关系的美国公司直接购买。这批直接向美国购买的原材料数量也很大，仅1946年下半年的5个月中，在这方面耗用的美汇便达80万美元。美国商人为了招徕江南造船所的生意，还专门组织了一家“美国工程贸易公司”，为江南造船所采办原材料。从1948年1月至1949年3月15日止，该公司便代为采办了近40万美元的原材料。有些材料虽然在国内可以找到代用品，例如用本国木材代替美国洋松，但在马德骥“保证质量”的借口下，仍然非用美国洋松不可。有些技术人员提议设法试制某些进口零件，马德骥也认为“向美国购

^①《海军江南造船所月刊》1948年12月31日第2版。

买比自制方便”，不加考虑。因此，在这一整个时期中，江南造船所连一个最简单的机器用橡皮圈也依赖美国进口，没有设法自制。

总之，这一时期的江南造船所，在制造技术和原材料供应方面，从过去的盲目崇拜和依赖英国转而为盲目崇拜和依赖美国，一切都拿美国为标准，一切都是美国的好，因而在技职人员中，散播了很浓厚的崇美思想。

三、日益繁重的海军舰艇修理任务

江南造船所在抗日战争以前国民党统治的时期内，已成为国民党海军的重要修造基地，海军的绝大多数军舰都是由它修造。但由于那时候国民党的海军力量很小，船舰不多，因而军事任务的比重还不太大。

抗日战争胜利以后，国民党反动派在进行全面反人民内战过程中，需要海军的多方面配合。他们曾经使用过海军舰艇封锁解放区辽鲁之间的海上交通，直接支持过陆军进攻沿海解放区，向东北、华北等战场输送过军队、军火及给养。淮海战役以后，国民党陆军主力被消灭，人民解放军兵临长江，他们更把海军作为其阻挠解放军渡江的主要力量，同时又使用大批船舰把物资、人员赶运台湾，以为苟延残喘之计。总之，在国民党整个反人民内战中，海军始终起着不小的配合作用。美帝国主义也不惜工本地帮助国民党蒋介石扩建海军，陆续供给国民党大批旧舰艇，充实国民党海军。国民党又从前后四批日本赔偿军舰中，补充了34艘军舰，共35,000吨。海军舰艇迅速增加至450余艘，排水量达15万吨。这些舰艇大都是美国和日本的破旧货，都需要经过修理和改装后才能使用，而在使用过程中，又需要不断进行修理。因此，这一时期江南造船所修理国民党海军舰艇的军事任务，便愈来愈频繁。兹将江南造船所这一时期中各年修理国民党军舰的情况列如表34。

从表34我们可以看到，这个时期的江南造船所，共替国民党海

表34 江南造船所修理国民党海军军舰情况表
(1945年10月—1949年4月)

年 月	修船数量 (艘)	吨 位 (万吨)	平均每月修理	
			艘 数	吨数(万)
1945年10月—1946年7月	70	4.8	7	0.84
1946年8月—1946年12月	66	7.9	13.2	1.58
1947年1月—1947年12月	160	18.1	13.3	1.50
1948年1月—1948年7月	104	14.7	15	2.10
1948年8月—1949年4月	216	25.9	24	2.88
合 计	616	75.0	14.3	1.74

资料来源：根据江南造船所存档资料。

军修理了616艘舰艇，总排水量达75万吨之多，数量庞大，趋势也是逐年增加。1946年7月以前是国民党发动内战的准备阶段，海军舰艇还不多，所以修舰数量较少。以后随着国民党反人民内战规模的扩大，国民党海军舰艇的数量不断增加，江南造船所的修舰数量也由此激增，至1948年下半年以后达到最高峰。这种趋势和当时战争的实际发展过程是一致的。

同时，这时期的江南造船所，还直接代美国海军修理舰艇。美国同江南造船所订立的物资贷款合约中，即曾规定该所应以修理美国军舰的方式偿还贷款。因此，从1945年10月至1946年7月不足一年的时间内，江南造船所承修的美国军舰即达50艘之多。1947年至1948年7月，该所修理的美国军舰仍有17艘，共25,207吨。众所周知，当时的这批美国军舰，曾经帮助国民党反动派向华北和东北等战场运送军队及军火，并威胁着人民解放军的沿海根据地，是直接支持国民党反动派的反人民内战的。

此外，我们还应该看到，当时国内许多航运商船，经常被反动派拉去当“军差”。以招商局为例，它在1947年曾为反动派运输兵

员96万人和军需品44万吨^①。由此可见，江南造船所修理商船的业务，其中有一部分实际上也是直接为反人民内战的军事服务的。

在海军舰艇修理任务日益繁重的情况下，国民党反动当局对江南造船所的军事控制也愈来愈严，并采取了一系列的军事化措施。早在1946年初，国民党海军总部为加紧准备内战，即改变原来的舰艇修理办法，规定“修船缓急先后之程序，以与作战直接有关者为第一，所有长期待修之舰艇非经核定列入修船优先紧急令有案者，造船所可以从缓”。

1946年7月，国民党反动派在美帝国主义支持下发动了全国规模内战后，国民党海军总部，立即向江南造船所发出第一号所谓“待修舰艇紧急优先令”，勒令江南造船所必须赶修军舰，以配合反动派整个军事部署，而“一旦有军事行动不能应命”时，就“不得辞其咎”，从此以后，江南造船所即进入了紧张状态，修舰数量不断增加，任务往往来不及完成。1947年9月，国民党海军总司令桂永清，就为此事亲自到所，责骂所的负责人及工程人员“办事马虎了事，特别显得不起劲”。在桂永清的直接指责下，又采取了“修舰紧急措施”，规定“凡经海军总部交修的舰艇，其工程时间及概估修费，须于交修后即行报核，并应在两天以内将所需工料和工时估计上报，如果完成规定工程进度有困难之处，须由海军监修部门提出书面意见转海军总部审核。否则修船工程脱期，唯经办人员是问”。军令森严，压力很大。

当人民解放军转入了全国规模的反攻阶段时，国民党反动当局更是慌了手脚，勒令江南造船所以全部力量修舰，每艘在修舰艇都缩短了工程期，日夜赶工，限期完成。除了国民党海军总部不断以长途电话催促和海军上海基地司令部每天派员到所的生产处坐

^①根据《新闻报》1948年2月8日《招商局工作概况》。

催外，美帝国主义驻沪海军顾问团也非常卖力，不时派人到所直接督催。

除了修舰任务外，1948年初，国民党海军总司令部还向江南造船所订造小炮艇10艘，作为阻挠人民解放军渡江之用。这些小炮艇排水量仅25吨，长52呎，宽12呎，载有22联13耗机枪两座，适合于长江中使用。

由于人民解放军逼近长江，国民党败局已定，海军官兵厌战情绪严重，往往借修舰为名以逃避战斗，因而开到江南造船所修理的舰艇数量，更有增加。

解放前夕，反动派为了垂死挣扎，进一步利用江南造船所为其海军舰艇直接修理枪炮。以其中的一批计算，即有各种炮140门和机关枪50挺之多。

总之，在江南造船所这一时期的整个业务中，以修理海军舰艇为主的军事任务愈来愈占有显著的地位。江南造船所实际上已成为直接支持国民党反动派进行反人民内战的主要海军兵工厂，因而它的军事性的特点，在这一时期中，也发展到了从局坞分家以来的最高峰。

第三节 财务收支和局部扩建状况

一、财务状况的分析

这一时期江南造船所保存下来的帐册，虽不完全，加上通货膨胀，币值变动太大，难于计算，但还可以说明一些问题。兹将该所1947年和1948年两年的“资产负债表”与“损益计算书”列成35、36两表（见下页）。

根据两年的“资产负债表”和“损益计算书”，我们可以对江南造船所这一时期的整个财务状况，作以下几方面的初步分析。

表35

江南造船所资产负债表(1947—1948年)

项 目	1947年底		1948年底	
	金 额 (法币千元)	%	金 额 (金圆券千元)	%
资 产				
土 地	24,000,000	1.51	85,939	3.41
建 筑	374,338,239	23.51	523,360	20.75
机器设备	309,604,945	19.44	377,488	14.96
船坞设备	364,087,574	22.87	439,676	19.41
交通设备	132,238,098	8.30	249,173	9.88
其它设备和装置	110,201,003	6.92	118,767	4.71
现金及存款	11,769,479	0.74	23,143	0.92
应收帐款及票据	27,072,870	1.70	12,472	0.49
材 料	118,887,989	7.47	594,080	23.55
在 制 品	—	—	40,289	1.60
在运物资	35,256,137	2.21	—	—
在造工程	29,537,283	1.85	—	—
预付、暂付及代付款项	49,662,684	3.12	8,010	0.31
其 它	5,652,026	0.36	188	0.01
合 计	1,592,308,327	100.00	2,522,585	100.00
负 债				
应付款项	278,063,702	17.57	151	0.01
暂收和预收款项	57,417,180	3.63	43,308	1.72
接受款项	47,846,246	3.02	—	—
建筑准备	—	—	41,990	1.67
固定资产增值准备	1,194,584,910	75.50	1,796,857	71.40
其它各项准备	—	—	634,179	25.20
其 它	265,000	0.02	15	—
盈余滚存	4,112,371	0.26	4	—
合 计	1,582,289,409	100.00	2,516,504	100.00
本届盈余	10,018,918	—	6,081	—

资料来源：根据江南造船所档案资料整理。

①资产类“其它”项目包括：员工福利基金、维持费、存出保证金及员工年终奖金存款等。

②负债类“其它”项目包括：接收物资估值、承造工程等。

表36

江南造船所损益计算书

(1947—1948年)

项 目	1947年(1—12月)		1948年(1—12月)	
	金 额 (法币千元)	%	金 额 (金圆券千元)	%
收 入				
修造收入	131,651,275	85.06	23,472	95.93
其它收入	23,123,703	14.94	997	4.07
合 计	154,774,978	100.00	24,469	100.00
支 出				
修造成本	99,321,068	68.61	9,157	49.80
管理费用	38,234,524	26.41	5,370	29.20
特别费	5,037,595	3.48	—	—
其它支出	2,162,873	1.60	3,861	21.00
合 计	144,756,060	100.00	18,388	100.00
本届盈余	10,018,918	—	6,081	—

资料来源：根据江南造船所档案资料整理。

- ① “其它收入”包括：折让收入、财务收入、出让资产盈余以及其它杂项收入等。
- ② “其它支出”包括：折让支出、财务支出及其它营业、杂项支出等。

第一,关于营业额和盈余额的比较。1947年的营业总收入(即表36中的“修造收入”)是法币131,651,275千元,盈余额法币10,018,918千元;如按该年上海物价比抗日战争前(以1937年上半年为基数,下同)平均上涨4万倍折算,则前者相当于抗日战争前的法币329万余元,后者相当于25万余元。1948年的营业总收入是金圆券23,472千元,盈余额金圆券6,081千元;如按该年上海物价比抗日战争前平均上涨6.45倍折算,则前者约相当于抗日战争前的法币364万元,后者约相当于94万余元。1946年虽无明细帐,但

有总数,全年营业总收入是法币170亿元,盈余额法币30亿元;如按该年上海物价比抗日战争前平均上涨4千倍折算,则前者相当于抗日战争前的法币425万元,后者相当于75万元^①。三年的年平均营业额为抗战前法币345万余元,年平均盈余额为57万余元。这两项折算数字,如与该所第二时期(1905—1926年)年平均营业额259万余元和年平均盈余额51万余元比较,均略有超过,各年的数字,虽比不上该时期的最高年份,但均在中等年份以上。如与该所第三时期(1927—1937年)比较,营业额接近该时期的中等年景,盈余额则比较稳定。这一情况,说明江南造船所这几年的营业状况和利润收入还是不错的。仅就三年的盈余总额来说,即相当于抗日战争前的法币194万元,如按1937年上半年的中等粳米平均价每石(156市斤)11.5元计算^②,可以买到中等粳米16万8千余石,这是相当可观的一笔财富。

这一时期的江南造船所能够获得较多的企业盈余,除了加紧榨取工人群众的剩余价值的因素而外,和它的甘心投靠美帝国主义,并直接参加美国剩余船只的市场投机活动,从中攫取高额利润,是分不开的。例如1947年底,江南造船所曾伙同物资供应局和亚洲实业公司,从美国直接进口40余艘大型登陆艇,经过加工改装和修理后,向市场高价出售。江南造船所从这笔投机交易中,净得大型登陆艇8艘和大量拆卸下来的旧料。其中提给海军总司令部应用的1艘,作价即达25万美元。另外6艘,被所方划作建造职员宿舍的准备基金,于1948年的“资产负债表”中,列做“建筑准备”项目,估算的金额即达金圆券41,990千元(见表35),超过该年营业总额的78.89%,相当于该年盈余额的近6倍。又如1947年的六七月间,承造塘沽新港工程局的一艘破冰船,是利用美贷物资中进口的

^①物价上涨倍数,均根据上海经济研究所:《上海解放前后物价资料汇编》第173页各年的平均数计算。

^②上海经济研究所:《上海解放前后物价资料汇编》第121页。

一艘船只改建的，改建成本共只花了法币 3 亿 8 千 4 百余万元，而所得造价共达 90 余亿元，可供全所两个多月的开支。于此可见，江南造船所从美国剩余船只的投机活动中，攫取的利润是十分丰厚的。同时，该所还利用了官僚垄断资本的特权，取得了较大量的官价外汇等便利条件，也是获有较多盈余的另一因素。如在 1947 年“损益计算书”的“其它收入”项目内，由官价外汇所获得的兑换利益即达法币 13,461,130,899 元，占这一项目的 58.21%，相当于“修造毛益”项目的 41.63%，比全年盈余额还超过 34.35%。因为当时凭官价外汇向美国进口的原材料，要比国内市场的价格低得很多。以造船材料中需用量很大的钢板和角铁为例，直接从美国进口的官价外汇价格，在 1947 年 7 月间，每吨还合不到法币 200 万元，而国内市价每吨为法币 1,200 万元，高出五倍之多。江南造船所便从大量官价外汇和市价的这一差额中，获得了一笔不小的额外收入。

第二，关于固定资产总额的估算。1947 年的固定资产总额是法币 1,314,469,860 千元，如按该年 12 月份美汇市价每一美元合法币 149,600 元折算，约合美金 878 万余元，如再按 1937 年上半年每一美元合法币 3.4 元的汇价折算，则约计值抗日战争前的法币 3,035 万余元。1948 年的固定资产总额是金圆券 1,844,404 千元，如按该年 12 月份美汇市价每一美元合金圆券 75.7 元折算，约合美金 2,436 万元，约可值抗日战争前的法币 8,282 万余元^①。这两年固定资产的实际内容，变动不多，1948 年虽有所扩建，但增加的实值，绝没有美元折算那样大的差额。差额的来源是由于 1947 年的估价偏低。该年的决算表说明中便这样指出：“资产负债表内所列各项资产……系参照该年度内物价变动情形，以最低标准估价编列，实际本所财产数目当不只此数。”1948 年的估价比较接近实值，该所所长马德骥在一次公开讲话中，亦曾提及全所的财产总值约值美金 2 千万

^①美汇市价根据《上海解放前后物价资料汇编》第 115—117 页。

元,故以这一年的折算数为标准,较为适合。按1948年的折算数看来,江南造船所的固定资产总额已是很庞大的一笔财产。如同1905年局坞分家时所估资产总值1,073,611银元相比,即按1937年上半年米价比1905年约上涨1倍为根据,把币值打一对折计算,1948年的资产总额仍约值4千余万银元,比1905年增加了近40倍。可见由于几代工人群众的血汗,江南造船所的资本积累和生产规模,是在不断地扩大着的。在固定资产总额中,建筑、机器设备、船坞设备、交通设备等四项占主要比重。以1947年为例,建筑项占总额的28.47%,机器设备项占23.56%,船坞设备项占27.69%,交通设备占10.06%,四项共占资产总额的89.75%。这就是一个近代造船厂的固定资产的主要构成状况。

第三,关于原材料积存情况。1947年的“资产负债表”中,材料估值达法币118,887,989千元,加上在运物资35,256,137千元,在造工程29,537,283千元,共计法币183,681,408千元。这一原材料和在制品总值占该年资产总额的11.53%,相当于该年固定资产总值的13.95%。如同样以该年12月份美汇市价折算再折成抗日战争前的法币数时,则约合当时美金123万元,合抗日战争前的法币418万元。1948年的“资产负债表”中,材料估值达金圆券594,080千元,加上在制品40,289千元,共计金圆券634,369千元。这年的原材料和在制品总值占该年资产总额的25.15%,相当于该年固定资产总值的34.39%,约折合当时美金838万元,抗日战争前的法币2,849万余元。这两年江南造船所积存的原材料(包括在制品)价值,无论就它所占资产总额和固定资产总值的比重来看,或就它折成当时美元和抗日战争前法币的数字来看,都是相当庞大的,尤以1948年更为突出。1947年的原材料估价同样是偏低的,例如“在运物资”项目的细帐中,购自美国的10艘剩余船只和1辆汽车,原价共值美金394,833元,是按每一美元等于法币89,000元折算,而该年12月份的美元平均市价已达法币149,600元,等于低估了40%。该

所1905年至1926年的所谓全盛时期，积存的原材料据估计最多时也只值200万银元，即使按银元比抗日战争前法币升值10%计算^①，这两年折成的抗日战争前法币数，也大大超过该时期的原材料总值，1947年约超过近1倍，1948年竟超过近12倍。据当时管理材料仓库的老职工回忆，1947—1948年间，仓库积存的原材料数量，确实相当充裕，仅各种尺寸的钢管，便堆存了3个仓库，电焊条等贵重材料也积存不少，从美国破旧船只上拆卸下来的各种钢板数量更大。可见这一时期的江南造船所，凭着从日本手里接收下来的物资，加上一笔美贷剩余物资，以及从事美国剩余船只投机活动中赚得的物资，积存的原材料家底是相当雄厚的。

第四，关于管理费用的比重。根据这两年“损益计算表”中所列的管理费用总数，1947年要占修造收入总额的29.04%，相当于修造成本总数的38.38%；1948年要占修造收入总额的22.87%，相当于修造成本的58.64%。可见这一时期江南造船所的管理费用，在整个开支中所占的比重是很大的。为了进一步分析管理费用的内容，兹将1947年“决算表”中的管理费用明细项目列表37。

根据表37，可以把这一年的管理费用分作下列四类：第一类包括薪给、工饷、津贴、膳食、医药、服装、福利、候补员津贴、汽油、煤炭、服装费等十一项，共支出24,176,094千元（法币，下同），占总支出的63.23%。这一类是管理费中的主要支出，大部分是供养庞大非生产人员的费用，其中仅耗费的汽油、煤炭、服装及服装费四项，便达9,464,745,063元，占总支出的24.75%。可见浪费是相当大的。第二类包括文具、修缮、印刷、消耗、书报、什项、其它等七项，共支出5,814,215千元，占总支出的15.21%。这一类基本属于管理机构的办公费。第三类包括交际、邮电、电话、广告、旅费、舟车、佣金等七项，共支出1,192,078千元，占总支出的3.12%。这一类是带业

^①1937年上半年的物价指数约比1926年上升10%。

表37 江南造船所管理费用明细表
(1947年)

项 目	金额(法币千元)	项 目	金额(法币千元)
薪 给	4,689,690	文 具	397,367
工 饷	2,618,267	修 缮	4,033,506
津 贴	6,861,346	服 装	90,579
膳 食	254,467	福 利	90,386
交 际	271,790	印 刷	641,592
邮 电	135,181	消 耗	38,780
电 话	86,030	候补员薪津	38,493
广 告	34,225	汽 油	971,207
搬 运	898,147	煤 炭	1,016,323
旅 费	616,837	书 报	44,118
租 金	3,167,119	佣 金	44,500
舟 车	3,515	服 装 费	7,386,637
税 捐	611,532	什 项	229,917
保 险	2,375,349	其 他	428,926
医 药	158,698	合 计	38,234,524

资料来源：江南造船厂存档。

务费性质的支出,所占比重并不大。第四类包括搬运、租金、税捐、保险等四项,共支出7,052,148千元,占总支出的18.44%。这一类也与业务费用有关,占的比重相当大。但其中的税捐项只占总支出的1.6%,数字较小,这说明江南造船所是官僚资本企业,又属于海军部门,故捐税负担很轻。

第五,关于美国物资贷款的运用。根据前述江南造船所和美国海军部所订的物资贷款合约,美国贷予江南造船所的剩余造船物资预定为1,000万美元。但到1948年初,美帝国主义眼看人民解放军反攻顺利,恐怕物资落入人民手中,因而停止继续借贷。据帐册

上的记载,从1946年至1947年底这个时期中,美国海军部贷给江南造船所的物资,共约值320万美元左右,这是正式作价转帐的数字,实际还不止此数。这笔美国贷款除一小部分已由修理美舰工程费用抵销外,绝大部分仍宕在“资产负债表”负债科目的应付帐款项下。

这笔美贷物资中的各种破旧船舰约值90余万美元,各种其他物资约值200余万美元。它的具体内容,包括美国从太平洋梅纳斯岛上的一个海军修船厂拆卸下来的机器设备,如吊车、平车、十轮卡车、柴油小火轮、发电机、各种机器零件等等;一部分登陆艇和各种船舰;一部份剩余修船原材料,如大量的油漆(主要是黄丹),几百匹灰色帆布,五六百立方米木材,以及电石、电缆等等;还包括大量的军用剩余日用品,如纸烟、糖果、罐头、手纸等等。在美国来说,这批剩余物资完全是废物利用,所费不多。这批物资陆续到达江南造船所后,便成为这一时期原材料和流动资金的主要来源之一。

这笔美国物资贷款,在1947年“资产负债表”的应付帐款项下,共折成法币267,643,378千元,占该年资产总额的16.8%,比该年原材料总值还超过45.74%,在财务收支中占有相当大的比重。这一数字还是折算低了的,如按该年12月份每1美元的平均市价合法币149,600元折算,320万美元应折成法币4,787亿余元,该年12月份江南造船所的总开支是法币120亿元,以此推算,当时美贷的实值,约相当于江南造船所近40个月的开支经费。

这笔美国贷款,在1948年的“资产负债表”中,被按照法币300万元作金圆券1元的算法,折成金圆券89,214元,仅占该年资产总额的万分之零点三五,原材料总值的万分之一点四,已微不足道了。如按该年12月份每1美元的平均市价合金圆券75.7元折算,320万美元贷款应折成金圆券2,422万余元,超过了该年全年的营业收入总额。实际上,这笔美国物资贷款,已成为江南造船所这一时期财务收支上的重大挹注。也就是说,这一时期的江南造船所,

不仅在生产营业和生产技术上严重地依赖着美帝国主义，而在财务收支上也同样依靠美国的贷款在过日子。这是这一官僚资本企业的买办性发展至最高峰的突出表现，是和整个国民党反动派的全面投靠美帝国主义完全相一致的。

以上分析，是江南造船所1947年和1948年的基本财务状况。至于1949年1月至5月上海解放的一段时期内，该所的财务状况，已是另一个局面。从1948年冬季以后，随着人民解放军在各个战场上的捷报频传，不断给予国民党军队以致命的打击，国民党反动派的败局已定，军事、政治和经济，已面临总崩溃的前夕。主持江南造船所的官僚们，眼看大势已去，早已无心从事生产经营。加上国内航运事业，普遍衰落，纷纷停业，勉强维持的也无力修理船只。当时江南造船所的所务会议记录中便记载着：“今者商船几无人再修”。这时候的江南造船所，除了担负国民党海军的军舰修理任务而外，全所生产营业，已陷入了瘫痪状态，营业收入的米源已断，日常开支，一面由海军总部拨付少量经费，一面主要靠向市场抛售钢板等积存物资，或将这些物资向银行押款度日，勉强维持着这一官僚资本企业的残局。

二、虎头蛇尾的局部扩建

新从美国回来重任江南造船所所长的马德骥，凭着美国的“物资贷款”，凭着从事美国剩余船只投机活动所获得的利润，曾经对该所拟订过一个局部扩建的计划，以便改善原有陈旧设备，增强为美帝国主义和国民党海军服务的效能。

这一局部扩建计划，曾在1946年至1947年期间，积极着手进行，实现了一部分。至1947年底止，所内机器设备的扩建方面，除对原有各厂分别作了部分的补充外，并新设立了电焊厂、内燃机厂、外钳厂、第二发电厂及汽车修理厂等5座。在厂房修建方面，除先后修理原有厂房69座外，并新建木模厂1座、工场7座、棚屋堆栈10座，

北门检查所2座，考工课办公室1座等。计从1946年1月至1947年9月，共支出扩建费用约达法币50亿元。此外，还改善了所内各项配合设备。如添购了各种车辆107辆和小火轮7艘等水陆交通工具，替换了一部分码头的木桩，添购了挖泥船1艘，对沿江污泥逐段进行了清除，增加了新式流动起重机9台，等等。此项费用在1946年支出约法币15亿元，1947年1—9月支出约50亿元，共支出约65亿元。连同前项扩建费用共支出了115亿元。其中1946年度共支出33亿元，占当年全部营业额的19.4%和超过全部盈余金额10%，这一扩建投资的比例是相当高的。

这些扩建工程和各项配合设备的增修，对适应当时江南造船所生产营业的需要来说，都是必不可少的，也就是说，是迫不得已的。它的目的，仅仅是为了更好地为修理美国的剩余船只和支持反人民内战而服务，谈不上对江南造船所进行根本的全面的改造和改建。如过去旧式船舰一般都使用蒸汽机，而当时主要修理对象的美制船舰，已大都使用内燃机，如不建立专门的内燃机厂，势必无法应付这一修理业务。电焊技术的推广，是江南造船所这一时期造船技术上的一大进步，新造的几艘较大商轮，大都改用了电焊。专业电焊工人，也从数十人增加至300多人。在逐步推广电焊技术过程中，电焊厂的设立，便同样成为必要。至于具有1,200瓩发电能力的第二发电厂的设立，更属十分必要。因当时江南造船所修船业务繁忙，特别是广泛使用电焊技术后，用电量激增，原有电力已不敷应用；加上主要供电来源的华商电气公司，电力不足，经常遭到停电和限制用电的困难，严重影响生产。第二发电厂设立后，该所的供电才获初步解决。1948年1月以后，新设发电厂的供电量，经常在20万度左右，超过华商电气公司供给该所的电量1倍以上。各项配合设备的增修，如起重机的增加等，都是配合当时生产所需要的。有些厂房的修建工程，则由于战争的破坏和日本占领期间的长期失修，已是到了四处破漏非修不可的程度。这些工程，实

实际上是战后恢复工作的一部分。

这些扩建工程的器材，小部分从日本手里接收来的，大部分是从美贷剩余物资中拼凑而来。如发电厂的4部300瓩的柴油发电机，便是从太平洋各岛屿的美军剩余物资中搜罗来的。9座新式流动起重机，也是美国的剩余物资。连交通用的卡车、吉普卡、小火轮等，都属于美贷物资的一部分。有些所谓新建的厂房，如木模厂、内钳厂、棚屋堆栈等，也都是利用美国运来的活动铅皮房屋搭盖而成，这是马德骥进行局部扩建的主要本钱。至于扩建的经费，主要来自生产营业的利润，也就是说，是从压榨工人群众的血汗中，一点一滴地积累下来，国民党反动政府，照例是一毛不拔的。马德骥对发电厂建筑经费的筹措，曾经感慨地说：“我们发电机设备，虽然由美国物资借助而来，但是筹备一笔安装费及建筑厂房，则又够使我们困难了。这样严重的经济问题，叫谁来帮助我们解决呢？我们也只有自己来想办法了。”^①在这样条件下所进行的扩建工程，必然是七拼八凑，因陋就简，残缺不全，进度缓慢，远没有达到马德骥预定的计划。如发电厂原计划安装5,000瓩的发电机，结果只安装了1,200瓩，还是从美国破船上拆卸下来的破旧货。据老职工回忆，发电时经常发生故障，有时甚至失火，要开救火车灌救。发电机于1947年初即已到达，而发电厂房的建筑，因限于经费，拖延至该年10月底才勉强建成。如各厂新添的机器设备，也是大部分从美国剩余物资中拼凑而来，规格和式样，往往不符合生产的要求。

这一扩建工程，还带有很大的暂时性。到了1948年以后，由于人民解放军的强大反攻，国民党反动派的形势日益不利，美国对江南造船所的“物资贷款”也中途停止，马德骥们已无心再作长期打算，原拟扩建计划的很大一部分，如继续增加发电厂的发电能力，修建钢筋水泥码头，添建江面浮筒，新建打铜厂、精密工场及物资

^①《海军江南造船所月刊》1947年2月15日第1卷第2期，第1页。

仓库等等，即全部中途停顿下来。因此，江南造船所这一时期所进行的扩建，实际上只是虎头蛇尾昙花一现的局部扩建。

第四节 企业管理的腐朽和官僚内部矛盾

一、官僚机构重迭，生产效率锐减

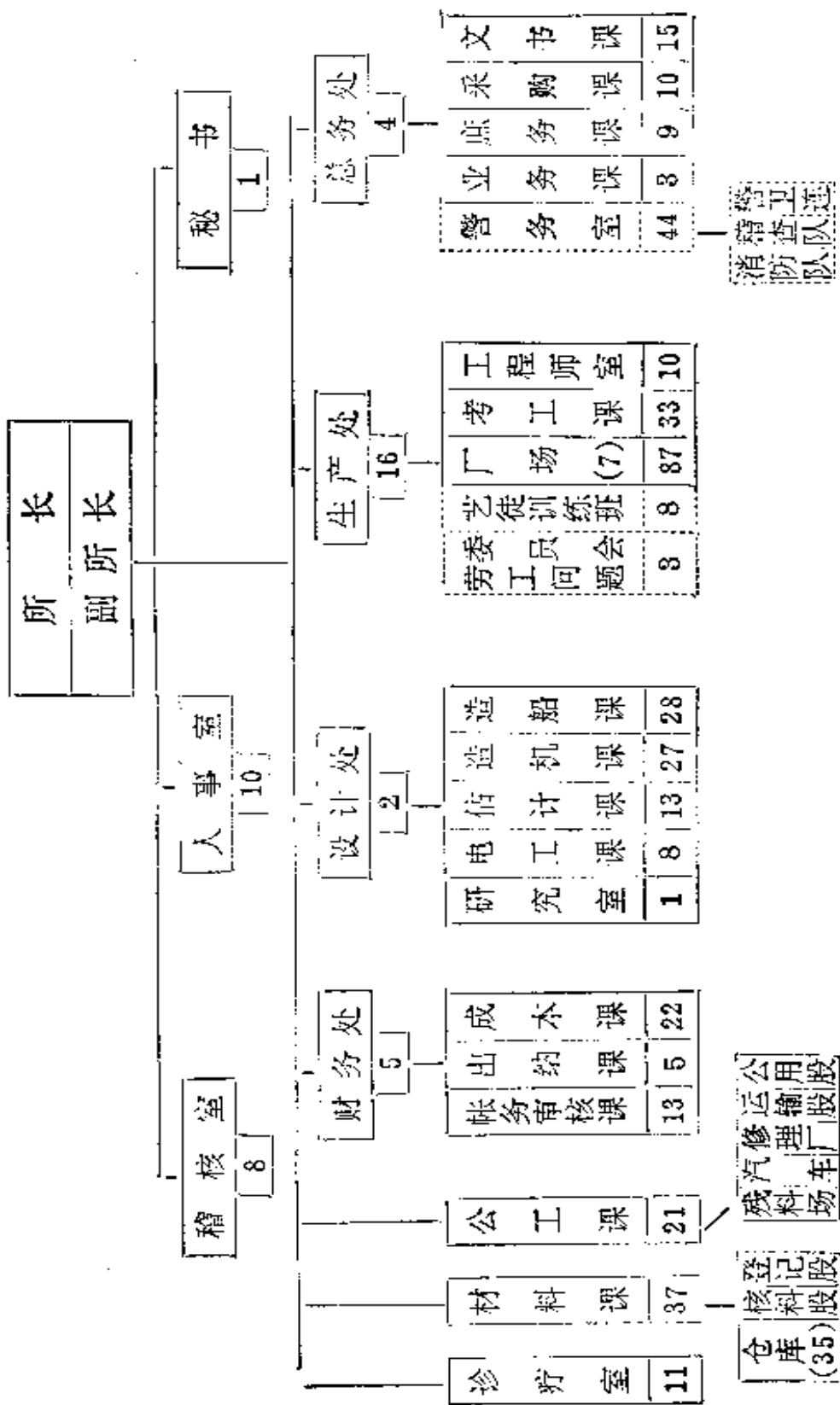
这一时期的江南造船所，建立了庞大的管理机构，而生产效率反日益下降。

抗日战争胜利后，日本占领时期那一套组织机构和制度，当然不再沿用。江南造船所当局乃参照抗日战争前的组织机构，建立了一套比战前要庞大得多的新行政机构。江南造船所抗日战争前的行政机构，共有12个科室，职员200多人，所长直辖科室，即所谓“两级制”。而在抗战胜利后建立的新机构，却拥有27个处课室，职员456人，不仅科室和职员数目都增加1倍以上，并在所长以下新增设了处一级机构，各处再辖各课室，因此成为三级制。而这一时期生产工人的经常人数约在4,000人左右，比战前3,000人左右仅增加四分之一，管理人员则增加达1倍以上。管理机构的庞大和管理人员的倍增，就必然要大大增加管理费用。上一节财务分析中所提到的管理费用比重增大的情况，便是充分的证明。兹将当时的组织机构列表如下（见下页）。

如此机构显然是一个迭床架屋、庞大臃肿的官僚机构。尽管马德骥们标榜着什么“体系完整”和“分工严密”，实际上却是冗员充斥，机构因人而设。例如当时拥有大批技术人员的生产处工程师室和设计处造船课，由于这一时期新造船只的寥寥可数，根本无事可做，几乎成为官僚机构的装饰品。又例如为了安置一批有特殊关系的人员，并加强对工人的监视和镇压，警务室和考工课的人员竟特别多，前者拥有44人，后者也达33人。

海军江南造船所组织系统及各单位实际工作职员人数分配表

1948年7月



说明：1、虚线框格表示单行组织之单位。2、小方格内数字表示各单位职员人数。

3、括弧内数字表示单位数目。4、职员人数共计456人。

既然官僚机构如此庞大臃肿，各种制度自然也相应繁复起来。以官僚制中心的人事制度而论，职员中便分军官、军佐、军属三类，每类中又分许多级。军官只能由国民党海军军官学校毕业生充任，军佐必须经过国民党海军举办的各种专业训练班（财务、供应等）训练，军属则不属于以上两类对象的一般文职人员。前两类有正式军衔，可以按照海军军官待遇，而军属则只有比照军衔。技术人员也给予军衔，例如：工程师是少校——上校，副工程师是上尉——少校，等等。另外，为了以低廉的工资待遇增加一批职员，从工人和勤杂人员中选一部分人担任职员工作，而又不给予职员的正式名义，异想天开地称做什么“工代职”和“役代职”。在工人中除了分五十六级工资等级以外，又分常备工、临时工、基本工、常临工、临临工等多种区别。总之，当时江南造船所的人事制度是十分复杂的。

尽管行政机构庞大，行政人员众多，行政制度繁复，而实际生产效率反十分低落。1947年2月7日的所务会议上，生产处长不得不承认，“修造船只无一可以如期完成”。进坞船只的修理工程，原定一星期可以完工的，有时竟拖到五六个星期之久。1948年间，在修的3艘登陆艇，原定八月底完工，即因工作效率关系，延期至九月底才完工。一部分扩建工程的效率也很低。如1946年度全所主要扩建工程之一的房屋修建工程，便进行得很慢，不少列入计划，规定必须完成的项目，也未能如期完成。到该年年底，马德骥要各厂把房屋修建工程的进度和工程量上报，结果搞了很久还是拿不出来。当时的生产处长，在1948年4月15日的该处处务会议上，便曾很感慨地说：“从前本所信誉非常卓著，目前则信誉日落。外间对于本所诸多批判，说本所所造四至五天工程，外面只须一天便可完工。所长对此极为痛心，各人应深自检讨。对于此种批判，实无法加以否认”。

马德骥在1947年2月28日第四次所务会议上提出：“近来发觉各部门对交办事项，奉行不力，致事务上、业务上、行政上各种效率

收效甚差”，今后应“清理积压，限期完成”。同年3月6日的第五次所务会议上，马德骥又指出：“外面物议，本所修造船价高而工作慢，各部门应注意工作效率”。至1948年9月底，所方为了企图改变这一情况，不得不在所的机关刊物“海军江南造船所月刊”上，发出了“努力增产，应恢复战前生产水平”的叫喊，并不得不承认：“记在抗战前，本所员工无如此之多，开支也无今日之大，然而工作效率实比今日为佳、业务也比今日为盛。”根据当时所方的估计，这时期的工作效率，要比战前约下降30—40%左右^①。

二、贪污盛行，挥霍成风

贪污一直是江南造船所的老毛病，而抗日胜利后贪污情况的发展，又大大地超过了抗战以前的任何时期。

“劫收”是官僚们对江南造船所第一次赤裸裸的明目张胆的掠夺，详情已如前述。在后来的日常生产经营中，贪污贿赂，更是公开秘密，司空见惯，而且是上下包庇，互相分赃。这样的贪污事例，实在是举不胜举。

例如，当所里标卖废铁等旧料时，凡是经手的人员，便和投标商人串通起来，集体接受商人的贿赂，三文不值二文，好货当作坏货，半卖半送地出售，经手人员和商人大发其财。这样的贪污方式，在全所几乎成为公开的秘密。1945年底，有一次标卖日本人遗留下来的大量废铁，标价定得实在太低，经办人员的贪污实在太明显，曾引起全所群众性的反对，逼得所方只好出来宣布重新标卖。根据一个中级工程人员的事后承认，他在1945年11月间，1946年2—3月和7—8月间，便连续参加了三次标卖废铁的集体受贿，每次分得的贿款都在20石米左右。其中以1946年7—8月间的一次规模最大。这次的废铁数量很大，由五福泰铁号事先串通经办人员廉价得标，参

^①本段引文均根据江南造船厂存档。

与这一贪污案件的共有6个中级工程人员，其中除所方指定的经手人员外，经常共同贪污的人员亦分得一份，实际上已形成了一个贪污小集团。该商号得标后，曾先后4次行贿，6个人各得贿赂共值20至30石米。因为事情闹得过大，1947年1月底，此案败露，商号负责人被扣。受贿人员先向商号负责人疏通，竭力设法掩饰未成。海军方面正式派军法官来所彻查，马德骥指派主任秘书协助处理，事态扩大，大有非严办不可之势。可是受贿人员大都是马德骥的羽翼，竟在马的默许下，通过主任秘书的关系，先后向来所彻查的军法官疏通行贿两次，贿款近200石米之多。结果案情便缓和下来，不了了之。当然，贪污受贿，绝不限于标卖废料一项，凡是牵涉到经济出入的项目，经办人员照例是“贼无空过”，总要多少捞些油水。例如，1945年12月间，有几个中级工程人员，负责搬运复兴岛从日本人手里接收下来的物资，仅从运费中贪污的款项即达20至30石米。

各部门的工程负责人员，向包工头索取回佣或年节送礼，点工方面吃空额等现象，更是继承战前陋规，变本加厉。例如一个负责船坞方面的工程人员，在1945年9月至1946年3月间，即分得从包工头方面送来的贿赂共约值90石米左右。吃点工的空额数，每周是固定的，计船坞木工每周3至4工，起重工5工，漆木工5工，一周共吃15工左右的空额。每工代价按1斗米计算，每周可吃空额1.5石米，每月即可吃空额6至7石米。另外，对承包各项临时工程的大小工头，都要索贿。如1945年10月间，承包清理船坞积泥工程的包头，便向这位工程人员行贿6万元法币，约值大米10石。这些贪污情况，所方负责官僚是一清二楚的。如在1947年1月间，所方即查获工资支出和实际施工数的相差数额，每周竟达2,000余小时之多，即每周被吃空额达250余工，“一再饬考工课查核，未能确报症结所在”。实际上不是查不出而是上下串通作弊，当然只好睁一只眼，闭一只眼了。

材料采购部门，更是官僚们集中贪污的重点。当时的采购部门

分为国内采购科和外洋采购科。前者由总务处管辖；后者由马德骥亲自指挥，直接向美国订购原材料，其中油水，由马德骥直接控制，是马德骥弄钱的主要来源，并极端保守秘密。即以国内采购科而论，也是黑幕重重，油水颇多，采购科长一职，成为全所垂涎的“肥缺”。拿使用量较多的五金材料来说，全上海五金商号中只有和所的采购科有着“暗扣”关系的八家商号才能进行交易。其他商号尽管货价便宜也做不到生意。贪得无厌的官僚们还使用更穷凶极恶的舞弊手段，有时根本没有材料送进库房，而经管人员就伪造了购货发票，勾结仓库人员向会计科领取货款。负责采购的人员，不仅一般的向商号索取“暗扣”和回佣，还进一步勾结商人，大量贪污原材料，或参加原材料的囤积投机。

美国运来剩余物资的处理，更是一笔糊涂帐。在太平洋岛屿上起运这批剩余物资时，是一堆一堆地估价的，什么货品和多少数量都没有确实数字。在运沪途中已被经管人员中饱不少，俟运抵上海后，经管人员又从中上下其手，弊病很大。例如从美国剩余物资中作价运沪的登陆艇，当时的市价每艘约值美金5至6万元，而所方主持人，竟和亚洲实业公司的经理勾结起来，表面上以每艘1万元美金的低价，大量售予亚洲实业公司，暗中将所得差价，共同分肥。估计江南造船所所受损失当在美金100万元以上，成为该所当时的重大贪污案件。这一贪污案件完全由所方少数负责官僚所把持，但职员中知道的还是不少，于是只得把这笔交易中公开赚得的几艘登陆艇，划作修建职员家属宿舍的基金，企图掩饰过去。

江南造船所的浪费现象也很严重。以官僚们使用的汽车一项而言，浪费即很可观。当时所内总计有一般官员乘用的吉普车42辆，以及供高级人员使用的华贵轿车10余辆，其中马德骥一个人占用的轿车就有好几辆。这些轿车都是花用外汇由国外进口的。曾经发生这样一件轰动全所的事：清理仓库时竟发现有一辆崭新的轿车压在废料下面长期无人过问。原来这些官僚花几千美元买了

车子已经置之脑后了。车用汽油的大量消耗自然更不算什么，以至连从办公室到膳厅这一点路也要坐汽车。在膳食方面，官僚们也有特别优待，设有专用的西餐厅，日夜服务，吃了以后，不用付现款，采取记帐的办法。在当时物价飞涨的情况下，所谓记帐实际就等于揩油。官僚们便趁机贪婪地大吃大喝，这同工人群众的饥寒交迫生活相比，是鲜明的对照。

所的高级官僚们的铺张浪费更为惊人。马德骥在这个时期内经常要设宴请客，每周至少有两三次，每宴动辄两三桌菜，每桌以4至5石米价计算，每次便要耗费15石米左右。马德骥的60寿辰，糜费也很巨大，设酒席达两三百桌之多，即使在当时奢糜风气下也是很突出的。上述种种挥霍，都是耗费着工人们的血汗。

三、官僚内部矛盾尖锐化

这一时期江南造船所的官僚统治，相互争权夺利，内部矛盾日趋尖锐，特别集中地表现在马德骥和桂永清之间的矛盾。

马德骥是国民党官僚中统治江南造船所时间最久的一个。是他在1927年以后把国民党海军那套官僚制度带进江南造船所，并把它逐步系统化；是他向国民党当局提议组织“中国海军人员赴美造船服务团”去美国活动，并订立了借贷物资、派遣顾问的合约，为江南造船所进一步投靠美帝国主义开辟了途径。同时，马在统治江南造船所的一段较长时间里，形成了以他为首的一个福建系集团，这一集团的成员，大都是高级技术人员，既是马德骥经营管理全所的“班底”，又是他的“技术资本”。由于上述几个因素，尽管国民党官僚中不少人对江南造船所这块“肥肉”，颇为垂涎，而马德骥的地位还是比较稳固的。

1947年以后，情况有了变化。由于国民党海军在反人民内战中的地位，日益重要，蒋介石便不再放心非嫡系的福建系势力继续控制着海军，因而于1946年秋，挤走了原任海军总司令陈绍宽，任命

他的亲信桂永清担任代理海军总司令（1948年8月升为海军总司令），以逐步排挤海军中的福建系势力。桂永清就职后，即策划插手江南造船所。但因马德骥势力已经种根较深，一下子连根拔掉是做不到的。同时桂永清对技术、业务、经济等方面都缺少办法，也有暂时利用马德骥来维持江南造船所的必要。

1947年6月以后，桂永清便采取了下列一系列措施，以图逐步排挤马德骥，直接控制江南造船所：（一）任命小舅子何润荪担任海军总部驻江南造船所总稽核，掌握财政大权，规定“一切经济支付及材料出入等均须经由何总稽核查核签盖后始为有效”。（二）任命亲信柳鹤图担任江南造船所总工程师以掌握技术，原来马德骥系的总工程师则调任生产处长。（三）调派一批特务来掌握江南造船所的警卫系统，并在所内发展特务组织。如派特务储文思担任该所警务室主任，徐兆魁任考工科副科长，侄子桂清庭任警卫连长。（四）以国民党海军总部名义派20多个大学毕业生赴所实习，企图培植桂永清系统的技术人员。

桂永清又利用他的行政地位对马德骥进行排挤。在海军会议上，他往往对马德骥的工作进行多方挑剔。马德骥为了欺骗工人装潢门面而建造的工人集体宿舍，桂永清也不肯批准报销，使马很尴尬。对于海军舰艇修理费拨付方面，桂永清也多方留难。

但是，马德骥对桂永清的排挤也不是完全退让。马德骥依靠同美国海军人员的密切关系，作为他的政治资本；依靠有美贷物资可吃，经济上能够自给自足作为他的经济资本；依靠以福建系为中心的一批高中级技术人员作为他的技术资本。因此，尽管桂永清蓄意排挤马德骥，但仍奈何他不得。桂永清没有真正能够把江南造船所的技术和业务掌握起来，是他未能排挤掉马德骥的重要原因。桂派去的总工程师柳鹤图在技术上一直未能插手，连房屋修理工程也抓不起来。派去做总稽核的何润荪，由于马德骥防范甚严，也找不到大漏洞，后来马更在经济上给何一点“好处”以资拉拢，双方也就

妥协了。因此，桂永清的原来打算未能实现。尤其到后来，整个国民党的败局已定，江南造船所要负担国民党海军的大量修舰工程，任务很重，这时候的桂永清，不但不敢贸然撤换马德骥，反而不得不转而拢络马德骥来维持企业和负担军事任务。故在解放前夕反把马提升为中将，甚至要马代理海军总司令，做自己的“替死鬼”。

第五节 对工人的残酷压迫和剥削

一、加强对工人的统治和压迫

国民党接收人员一来到江南造船所，首先便阴谋解散工会筹备委员会，阻止沦陷时期的工人群众顺利进所复工。江南工人工会筹备委员会（以下简称工筹会），是工人群众在日本投降后选举成立的合法组织，它领导了工人展开护厂斗争和维持生活的斗争，在工人群众中树立了较高的威信。国民党官僚感到在工筹会领导下的工人群众，团结力量很强，不易控制，于是，便捏造所谓“伪工人”的名义，在进行工人复工登记时，不许沦陷时期的工人登记复工。工筹会屡次向所方提出复工要求，所方却托词一再搪塞和拖延，复工问题迟迟不能解决，工人群众的生活，发生了极大困难。工筹会只得领导工人向国民党的市总工会、市党部和社会局等机关，进行游行请愿，要求复工和维持工人生活。这些机关，相互推诿，不负责任，只答允向江南造船所转达意见，拖延了很久仍未解决。及至1945年12月29日，所方借口工筹会是非法组织，派警卫营长叶宝琦，带领武装加以封闭和解散，重新恢复抗战前由所方控制的御用工会组织，并声言今后有关工人复工登记问题，均由御用工会办理。江南工人在同日帝坚决斗争的基础上建立起来的自己的工会组织，既遭无理摧残，工人群众迫切要求复工的希望，也随着成为泡影，成批工人都处于饥寒交迫的失业苦境。后来经过相当长的时

间,工人们才通过各种关系,如替包工老板做临时工等方式,重新陆续进所做工。

江南所方复采取种种阴险手段,有意识地破坏职工的团结。他们组织的御用工会和后来的工人福利委员会,既不让职员参加,也不许船体工人参加,只许造机工人单独参加。经中共地下党组织领导船体工人进行斗争后,还是只允许船体工人另行组织工人福利筹备委员会。他们利用工人中的地方帮派势力,制造工人内部矛盾。例如木工在包工时,原分广东、宁波、苏北等帮,改为点工后,木工中的工务员、匠首和领班,所方故意都录用广东帮,使宁波帮和苏北帮木工,无形中受到广东帮的排挤。又如油漆工原有宁波、苏北两帮,所方故意重用宁波帮,全部细活分配给宁波帮,粗活分配给苏北帮,造成两帮工人之间的隔阂。他们还在工人中建立特务组织,展开特务活动。先在各车间收买落后工人作为情报员,专门搜集和回报工人活动情况。后来更在工人中建立谍报小组,造谣惑众,混淆是非,监视工人,搜集情报,抄写黑名单,企图借此来瓦解和破坏工人运动。

在这一时期,江南所方还特别加强了考勤制度,企图严格监督工人的劳动。考工课的考勤人员便增加至30余名之多。这一大批考勤人员,成天在各车间巡视,甚至故意躲在阴暗的角落里,秘密监视着工人,只要一发现工人们工作稍停一下,便钻出来抄去工人的工号,轻则罚去工资,重则开除出厂。工人们真是有苦无处诉。有些工人,因为害怕被考勤员找着岔子,即使在劳动条件十分恶劣的情况下,也不敢稍有喘息,以致损害了健康,甚至造成了死亡。例如油漆工陆金文,便因为怕碰上考勤人员,闷在红丹油漆气味很重的船舱里工作,不敢钻出来透透风,结果红丹中毒经常吐血,不到半年便死去了。因此,工人们对这些考勤人员,无不恨之入骨,经常戒备,如果发现他们在暗中算计工人时,便想出办法给予应有的惩罚。后来,所方为了便利考勤人员监视工人,竟异想天开强迫工

人在工作中穿上号衣马甲，第一批制成600多件，前后缝有白色各工种号码，在船坞工人中首先试行，利用那些工务员、领班们带头穿着，要工人们也跟着穿。结果工人们一致反对，谁也不愿意穿这种囚衣似的马甲，几乎酿成罢工风潮，因此，所方才未敢强迫推行。

二、笼络工人的某些改良措施

江南所方除对工人加强统治与压迫而外，为了笼络工人，还在管理制度和工人福利等方面，采取了某些改良措施。这些改良措施的主要项目是：（一）建筑了3幢可容纳1,000余人的工人集体宿舍，还许诺建筑两三百户的职员家属宿舍。（二）接管了工人福利委员会所办的工人食堂，建筑了食堂专用房屋，扩大了供应膳食的人数，并垫支了一笔基金，工人饭费可以先吃后付，在物价飞涨条件下，对工人伙食稍有补助。（三）制订了“员工婚丧补助及贷款暂行办法”，规定工作6个月以上的正式员工，凡本人婚嫁可申请补助金20万元（法币，下同），直系亲属死亡可申请补助金50万元，配偶死亡可申请补助金40万元，子女婚嫁可申请贷金20万元，子女死亡可申请贷金30万元^①。（四）从1947年1月份起，按月由所方提出全所员工的两天工资，存入银行作为员工的奖金。这是抗战前员工储蓄奖金办法的恢复，但原有员工本身一天的工资已不再扣存。（五）1946年5月开始，逐步废除了冷作工、木工和油漆工中的包工制度，先改为包点工，后再改为点工。至此，江南造船所工人中的包工制度，形式上已算全部废除。

这些改良措施，有些如废除包工制度和婚丧补助等，实际上是工人群众多年来的要求和直接斗争的成果。有些措施如工人食堂等是中共地下党员从中推动和组织起来的。有些措施如员工奖金

^①该办法系1946年12月1日修正公布施行，11月份中白粳米的平均市价每石（156市斤）为法币58,100元。

等,则是抗日战争前旧有制度的恢复。所方采取这些改良措施,不外下列三方面的动机:(1)企图稳定工人生产情绪,提高工作效率,增加剥削收入。江南工人群众,在中共地下组织的直接领导下,经过抗日战争时期同日帝斗争的锻炼,阶级觉悟有很大提高,江南所方感觉到,单纯依靠强力压迫和旧的统治方式,已难于驾驭工人,必须实行一定的改良,适当满足工人的要求,才能驱使工人甘心受他们的剥削。(2)企图进一步控制工人。抗战胜利后,中共地下组织的力量,在上海工人中已大大加强,成为国民党反动派重新统治上海的很大威胁。江南所方同样心怀鬼胎,感到包工制度等旧的统治方式,对工人的管理和控制是一个漏洞,中共地下组织的力量,很容易通过做包工的方式进所,领导工人斗争,动摇他们的统治。所以才决心改包工为点工,把工人人员名额固定下来,加以审查甄别,不准新工人随便混入,以便对工人加强管理和控制。(3)新从美国参观回来重任所长的马德骥,一方面,企图对工人的管理搬用美国资本主义的一套剥削办法;另一方面,又企图施用小恩小惠的手段收买和笼络工人,以增加他和桂永清相互争权夺利的资本。

当然,这些改良措施,所方是不可能进行得彻底的。例如解决职工宿舍问题,马德骥尽管早已宣称:“据我调查,需要宿舍,以工人们为最迫切,他们没有房子而散住于所中者有九百人之多。他们大都用铁皮盖一盖,茅草遮一遮,连别废的破车中,也有寄宿的人,既谈不到光线,更谈不到卫生,居处的简陋诚非我们所能想象得到的。故建筑工人宿舍,实为急不容缓之要图。”^①但实际上,工人的三幢宿舍,一直拖延到1948年下半年,才初步建成,内部装修及设备,亦因经费困难,未能全部完工和添置,仅临时住进了200多个工人。职员家属宿舍虽于1948年5月组织了基地购置委员会,进行初步规划,但以后便搁置了下来。又例如员工婚丧补助和贷款

^①《海军江南造船所月刊》1947年2月15日第1卷第2期,第1页。

所规定的金额,在物价不断飞涨声中,始终未作相应的调整,不久即失去实际意义。所存员工储蓄奖金,后来亦因通货贬值,所值无几,不了了之。对包工制度的废除,更是换汤不换药,十分不彻底。无论开始时的包点工及后来的点工,工人只是名义上和工资标准上被固定下来,实际上仍然是做一天算一天的常年临时工,并不是经常有工可做,职业和生活仍然没有保障,连参加工人福利会和享受所方极少的劳保待遇的权利,也被剥夺。而在工资收入方面,反受到限制,比不上原来包工收入的略有伸缩余地。又因名义上已是江南造船所的固定工人,不便再向其他厂另找工作。因此,工人群众的实际收入,反比包工制有所降低。相反的,一批原来的大包工老板和二包工老板们,在改包工为点工的过程中,却摇身一变,成了所里的工务员、匠首和领班,有的还当上了海军的校级军官,出入可乘坐吉普车。他们不仅可以按月拿固定的高薪,还可以相互勾结,报假帐,吃空额,抽拔头^①,大有油水可捞。他们既获得了改包工为点工的实际利益,又照旧骑在工人群众头上作威作福。所方对废除包工制度的不彻底做法,使工人火失所望,引起普遍不满和种种反抗,生产效率大大低落。连马德骥也不得不承认:“改了点工至今已有一年多,本所花钱是一样的,可是所得的结果是:‘工作慢’,‘价钱高’,‘成效低’……”^②。

三、工人过着饥寒交迫的生活

在这一时期里,国民党的恶性通货膨胀政策,使工人的生活走向极端贫困的境地。

在恶性通货膨胀下,物价疯狂上涨,直接压迫和摧残的是广大工人。特别是自1947年下半年开始,物价的涨风,从一个月缩短到

^①抽拔头,就是私自克扣工人的工资。

^②《海军江南造船所月刊》1947年8月15日第2卷第8期,第1页。

一周，后来是每天上涨，甚至一天上涨数次。到1948年8月发行金圆券以后，物价更是处于混乱不堪的局面。与工人生活直接相关的米价，涨得尤为迅速。当时江南工人名义上虽然也按生活指数领取工资，可是国民党计算生活指数本身在弄虚作假，不能完全代表物价的上涨。同时，生活指数计算的方法是以每月物价的平均数进行折算的，同发放工资当天的物价相比，已相差很大，工人按生活指数领到的工资，始终追不上物价的上涨。加上江南所方又是以隔月生活指数计算工人工资，1947年6月后，更借口业务清淡，日工资1元以上的底薪，还要按生活指数七折发放。这就使江南工人领到的工资，所能买到的实物愈来愈少，实际工资在不断下降，迫使江南工人经常在饥饿线上挣扎。

为了估算江南工人的实际工资在通货膨胀下不断下降的实际趋势，我们特根据这一时期逐年的6月和12月份的隔月生活指数，乘上各级工人的底薪，然后折合发薪日的米价，列成表38。

从表上可以看出，几年中江南工人的实际工资的下降趋势是惊人的。表中以1946年6月的实得米数为基数计算，所有工人，除了同年12月上升为113%外，1947年即普遍下降到60%左右，1948年更下降至35%左右，1949年4月竟下降至5%左右。换句话说，1949年4月的工人实得米数，竟下降为1946年6月的二十分之一。职员由于计算方法的差别，各个时期的具体数字虽和工人有所上下，但总的下降趋势是一致的。再以当时占全所工人多数的三等技工而言，平均月工资底薪只有47元左右，在1946年按生活指数领得的工资，约合中白粳米4石左右，还可以维持三至五口之家的生活，可是到1947年就下降为2.4石以下，1948年更只能购得1.3石左右，1949年4月则连3斗米也买不到，根本无法维持最低限度的生活。即使以一等二等技工言，1948年以后的实际工资收入，也不能维持一家的温饱。粗工的收入更低，到1948年后所领得的实际工资，连个人的生活也无法维持。至于高中级职员和匠首领班们，他们的实际工资，

表38 江南造船所职工实际工资(以米计算)下降趋势表(1946年6月—1949年4月)

级 别	1946年6月		1946年12月		1947年6月		1947年12月		1948年6月		1948年12月		1949年4月	
	平均 月底薪 (法币元)	实得米数 (市石,下同)	实得 米数	百分率	实得 米数	百分率	实得 米数	百分率	实得 米数	百分率	实得 米数	百分率	实得 米数	百分率
匠 首	90.00	7.324	100	113.113	8.284	50.253	97854.312	19830.012	38832.610	389	5.31			
领 班	78.78	6.408	100	113.123	7.249	51.143	54355.291	95730.542	12533.160	346	5.40			
一等技工	69.00	5.615	100	113.132	6.352	52.553	92852.371	74831.131	90233.870	310	5.52			
二等技工	58.50	4.762	100	113.062	5.384	53.632	75957.941	52432.001	65634.780	270	5.67			
三等技工	47.25	3.845	100	113.112	4.349	55.022	32460.441	28433.391	39536.280	228	5.93			
粗 工	33.00	2.687	100	113.031	3.037	60.591	75965.460	97136.141	05639.300	173	6.44			
艺 徒	21.00	1.709	100	113.051	1.932	62.901	16067.880	64037.450	69740.780	113	6.61			
高级职员	500.00	31.571	100	130.556	41.217	20.888	44826.764	84415.345	67217.973	473	11.00			
中级职员	260.00	16.417	100	130.555	21.433	31.386	60240.213	78623.064	43327.002	714	16.53			
普通职员	86.67	5.473	100	130.552	7.145	49.483	47163.421	99036.362	33142.591	425	26.04			
学习人员	40.00	2.526	100	130.521	3.297	30.521	71567.892	19887.021	26049.881	475	58.390	903	35.75	
勤杂人员	15.75	0.994	100	130.580	1.298	60.360	76977.360	44144.370	51651.910	316	31.78			

说明: 一、本表工资数字, 系根据江南造船所这一时期对工资的实际计算办法计算出来。

二、计算公式: 平均月底薪 × 生活指数 ÷ 发薪日米价 = 实得米数。一市石米 = 156市斤。

三、米价一律按当时报纸上登载的中白粳批发价加10%作零售价计算。

四、1948年12月左右, 曾发过两三个月福利米, 工人每人每月三斗, 职员月薪在140元以下的发二斗, 80元以下的发三斗, 勤杂人员按底薪大小发三斗至五斗, 此福利米因时间不长, 故未列入表内。

虽亦同样下降,但所方对他们另有实物配给和各种津贴,还可以采取各种方式,利用职权揩油贪污,是苦不到他们的。而一个普通工人,除了拼命加夜班,获得一份夜工工资而外,便毫无伸缩余地。

上表所列工人的实际工资,还是根据全月做满三十天的工资计算,事实上,当时江南工人经常要调班停工,一个月一般只能做到两个星期的工;做到三个星期的,那是要靠经常向工务员、领班们送礼,或与工务员、领班有关系的极为少数的人。至于冷作工则做得更少,一个月只能做到十天八天,他们的工资更是少得可怜。

物价一日数涨,工人领到的工资,如果不即刻买好实物,拖到晚上或是明晨,所能买到的实物更要大打折扣。工人们在这方面吃足了苦头。一位油漆工人曾对解放前买米的辛酸往事回忆说:“1948年底,在党领导下展开向所方借寒衣金的斗争,获得了胜利,我借到金圆券六百多元。那时上海每斗米价已一百八十余元,只能买三四斗米。听说浦东周浦镇米价较低,于是次晨四五点钟即向周浦出发。那知到了周浦米价已上涨到三百五十元一斗,只有忍痛排队,可是轮到我时,米又没有了,只好再跑到另一家米店排队,不到二十分钟米又卖完了,听说原来那家米店又有米卖了,连忙再跑过去,那时,米价又上涨到四百五十元了。这时我已不想买米,气得饿着肚子赶回上海,一看米的牌价已是五百五十元了。当时我心里很难受,夹着空米袋跑回家就倒在床上流眼泪,心想这样的社会我们穷人不饿死向哪里跑!我母亲见我这样灰心丧气的样子,就夺过我手中的米袋和钱,急急忙忙跑到新肇周路林家米店去买米,结果六百多元只买到五升米回来。”

又如一位锻铁老工人回忆当年通货膨胀时的痛苦生活说:“那时我妻子在人家帮佣,我赚的工资主要维持我一个人的生活,可是在当时通货膨胀以及经常调班的情形下,也无法吃饱肚子。抗战胜利后开始半年还好,赚的工资除了吃饭外,还能添些衣服用品。以后物价一日数涨,赚来工资连一个人吃饭也很勉强。记得有一次领

来一礼拜工资，相隔没有几天，就只能吃到一碗阳春面。其余的日子就只有靠典卖衣服和借贷度日。记得有一次曾卖掉一双皮鞋，卖到七十万元法币，原想留着买些别的东西，不料放了一些时间再拿出来用时，竟只够抽几支香烟，想想真是痛心。”

象这样事例，在当年是多得举不胜举。这种实际生活的痛苦，压得江南工人透不过气来，同时，也深深地教育了他们，使他们认识到要获得生存下去的权利和彻底解放，只有紧紧地团结在中国共产党的周围，向国民党反动派展开坚决的斗争。

第六节 “江南”工人在党的领导下展开英勇斗争

一、组织和团结起来，展开初步斗争

抗日战争胜利后，江南工人迫切地需要重新组织起来，团结起来。江南工人在日本投降时组织起来的工会组织和骨干力量，被所方解散和排斥在工厂门外，另行筹组和恢复抗战前的御用工会。同时，进所做工的工人又来自各个方面，有从重庆回来的抗战前老工人，有抗战前留沪的老工人，有抗战期间进厂的工人，有新招募来的工人，他们之间还没有紧密地团结起来。加上国民党官僚们又采取各种阴险手法，分化工人队伍、破坏工人团结。因此在当时形势下，摆在江南造船所地下党面前的首要任务，是把工人重新组织起来、团结起来。

上级党经过反复研究后，决定指派已经进所复工的党员和积极分子，设法打入当时正在恢复的御用工会，掌握领导权，争取合法地位，利用各种有效方式，先把造机部的工人组织起来，领导他们开展初步斗争。

根据上级党的指示，造机部的党员和积极分子，即深入基层与工人打成一片，处处为工人着想，关心工人生活福利，很快的在群

众中取得一定威信，分别当选了御用工会的常务理事和执行委员，掌握了御用工会的领导实权。通过御用工会的合法名义，他们一方面积极争取所中招录工人的权力，把原来由工头作主的用人权抓到工会方面来，把被排斥在所外的一部分党员、积极分子和老工人安插进所，成为领导工人的骨干。一方面则向所方借了几十石米，积极地筹办起工人食堂，既改善了工人生活，又可通过中午集中吃饭时间，对工人进行宣传教育，并把大家组织起来。

1946年，物价已在逐步上升，开始威胁着工人生活。加上江南工人的工资底薪，被所方限制在抗日战争前的水平，比上海当时一般机器工人的工资底薪水平要低20—30%，造机部多数工人认为不合理，要求增加底薪，党组织及时地领导了这一斗争。3月20日下午，造机部工人开始怠工，要求增加底薪。所方见工人斗争情绪高涨，企图每个人只增加法币三百元（仅能购米一升）了事，对改善工人生活的作用不大。于是党进一步组织工人，于22日下午集中在南市民众教育馆（即文庙）举行罢工，以示抗议，并向所方提出下列要求：（一）调整旧底薪最低为二元五角，依生活指数计算；（二）补给一、二月份生活津贴；（三）罢工期内工资照给；（四）星期日及节假日工资照发；（五）病伤期间工资照发，并补助医药费；（六）不得借故开除工人；（七）工人与职员须同等待遇；（八）年赏一月工资；（九）年老服务满二十五年者得享受养老金；（十）小工日底薪规定为二元。

当时，所方即指派警卫营长兼工会指导员叶宝琦前来劝说，工人们置之不理，并高呼打倒包办工会。为了取得斗争胜利和鼓励工人斗志，党即指示打入御用工会的同志，以工会常务理事名义表示决定以工人福利为前提，愿与工人同进退，并启发工人选举工务员（即工头）为代表向所方交涉。工会常务理事、工务员和工人们联合一起，这是对所方最大的威胁。所方无计可施，乃于23日答应调整日底薪最低为一元七角，最高三元。斗争的第一个回合，基本上获

得胜利。

事隔不久，所方即企图对这次斗争进行报复。首先对御用工会的支持工人行动十分不满，便于4月1日借口“军政机关的职工不得成立工会”为理由，停止御用工会办公，准备另行改组。接着4月4日又借口“业务清淡，缩减工作”，无故解雇在他们认为是引起这次罢工的原来抗战时期工人351名。工人们看到公布的被裁工人名单，愤怒极了。他们觉得抗战胜利后，好不容易争取进所复工，如今所方竟一下子解雇这么多人，职业毫无保障。事实上，当时交通运输船只颇感缺乏，所方修造业务正开始进入繁忙时期，所方所谓“营业清淡”完全是借口。地下党决定领导群众坚持斗争，在群众中推选了代表，成立了战斗指挥部，展开社会宣传，发动在业工人捐款支持，组织被裁工人向有关机关请愿。经过这些斗争，所方才被迫同意工人分批调班复工。但又乘机要挟工人，提出取消新增加的五角底薪为条件。党组织即在工人群众中秘密进行宣传教育，指出新老工人是一家，提出“有饭大家吃”的口号，说服在业工人支持被裁工人，忍痛暂时放弃五角底薪，争取被裁工人早日复工。在广大在业工人的支持下，被裁工人于四月底才五十人一批地分批复工。六月初，全部取消调班，正式复工。通过这次斗争，造机部的工人群众，在党的领导下，重又组织起来团结起来了。御用工会虽在这次斗争中被勒令停止办公，但在改组为工人福利委员会时，常执委员等领导职务仍被我们党的力量所掌握，继续成为今后领导工人的公开合法组织。

为了把占全所大部分的船体工人同样组织起来，党即指示进入船体厂的党员同志，发动和团结船体工人，乘机组织工会或要求参加工人福利委员会。当时（1946年5、6月间），船体工人新从包工制改为点工，一些由原来包工老板转职的工务员、匠首和领班，普遍从工人工资中抽取拔头，继续进行中间剥削，为工人群众所不满。同时，船体工人虽然表面上已挂着常工名义，实际上职业还是

没有保障,也没有参加工人福利委员会的权利,更谈不到什么劳保福利。五月间,曾发生吊装工人王德馨被铁板压死的悲惨事故,所方竟推说王是包点工,不能享受劳保福利,连棺木费用都不肯负责。船体工人看了都很寒心,因而迫切要求参加工会组织。党组织即根据工人这些要求,立刻在工人中间进行宣传,酝酿组织工会和取消中间剥削的活动。时机成熟后,在一个星期六发薪的日子,船体工人正式向所方提出组织工会和取消工务员们从工人工资中抽取拔头的要求。所方怕事情闹大,即由生产处长通知各工种产生代表,于船体厂工程师办公室开会谈判。尽管工人代表在会议上提出了充分理由,所方还是采取拖延办法,不肯接受工人的合理要求。

此时恰逢招商局运煤轮“海鄂”号进三号船坞检修,工程较大,时间紧迫,党组织即抓住这一有利时机,当“海鄂”轮全部铁板拆下三分之二时,领导船体工人开始罢工。这次罢工采取了分散游击方式,集中地点经常移动,使所方难于捉摸。罢工连续坚持了三天,所方十分慌乱,寻找为首工人,企图加以逮捕和镇压,但找不出充分证据,一时无从下手,“海鄂”轮的修理工程又很紧迫,只得向工人屈服。当即指派工人福利委员会政治指导员叶宝琦,带着工福会常委,赶赴工人罢工集中地点,向工人宣布所方同意大家的要求,并答允下列三项条件:(1)工资由所方责成考工课直接发给;(2)同意大家推选正式代表,同工人福利委员会政治指导员叶宝琦和工福会常委,商讨船体工友参加工福会问题;(3)“海鄂”轮在所修理期内,每工增加三角生活津贴。经过这次斗争,船体工人不仅在经济上和政治上都取得很大收获,而且从此开始组织起来团结起来了。

通过1946年一系列活动和初步斗争,地下党及时地把工人中的积极分子组织和团结在自己的周围,在江南工人群众中初步生了根,奠定了今后进一步展开斗争的基础。

二、反裁员斗争的重大胜利

1947年，国民党反动派所进行的反人民内战，规模日益扩大，军费开支浩繁，滥发纸币，物价不断上涨，面临着经济危机。于是，国民党反动政府企图把降低职工工资作为摆脱经济危机的办法之一，从1947年2月至5月，曾一度冻结了职工生活指数，使工人生活特别困苦。江南所方又乘机借口生产经营上的困难，在国民党政府被迫恢复生活指数后，还只肯按生活指数七折计算工资，并实行大量裁员，迫使工人失业挨饿。因此，江南工人在这一年中，曾经展开不断的斗争。如三月间的文庙罢工，要求恢复五角底薪；六月上旬的反对按生活指数七折计算工资的怠工斗争等。其中尤以从六月下旬开始的反对所方裁员的斗争，规模最大，时间最久，并取得了重大的胜利。

1947年6月25日，江南所方借口“业务清淡，经济困难”，又突然公布裁员306名。当时工人们均惶恐不安，日夜聚集在工人福利委员会，要求保障职业。党组织为了保障工人的职业和生活，决定领导全体工人，团结一致，向国民党反动当局展开坚决的斗争。

当时统治江南造船所的桂永清和马德骥之间，派别倾轧、争权夺利，矛盾非常尖锐。桂永清经常利用海军总司令的职权，向马德骥多方施加压力，并故意拖欠海军舰艇的造修费用，造成所方的经济困难，企图逼马德骥下台。马德骥也不愿退让，为了维持他的地位，一方面依靠美国驻华海军势力及美援剩余物资为后盾，一方面则向中国银行大量借款，来维持日常开支。但到1947年夏季，中国银行见江南造船所欠款日多，唯恐今后无法归还，故借口银根紧缩，要收回贷款，所的资金周转乃逐步发生困难。于是马德骥就施展手段，宣布裁员，既可以紧缩编制，节省开支，减少经济困难，又可以借工人力量来挟制桂永清，使桂永清感到江南局面棘手，不敢轻易排斥异己。

党组织掌握了上述情况，决定这次斗争应尽量利用敌人内部矛盾，分化马德骥，把斗争矛头指向国民党海军总司令部和桂永清。当即指派工福会常委中的地下党员向马德骥展开政治攻势，说明工人了解到所方这次裁工主要是由于海军总部一再拖欠修舰费用，不肯补助造船经费所致，工人方面对所方这一处境是有所谅解的。因此，被裁工人自愿为所方打开经济困难局面，向政府请求美元外汇，拨还修舰费用和补助造船经费，以缓和本所经济困难，解决工人复工问题。工人代表的这一席话，正中马德骥下怀，马也很想利用工人斗争达到个人目的，因而即默认了工人的行动，并答应拿出一些粮食，暂时解决被裁工人的伙食问题。这种利用敌人内部矛盾的斗争策略，使斗争取得了半公开合法的地位，减少了很多阻力。

马德骥这一关打通后，党即利用工福会的合法名义，召开全体工人代表大会，组织了行动委员会，利用工人食堂开起了大锅饭，首先解决了被裁工人的吃饭问题。这对于集中被裁工人，不使力量涣散，有很大意义。同时，党又组织被裁工人深入群众扩大宣传，提醒在业工人说：“今天裁我们，明天也会裁你们”，号召在业工人应和被裁工人紧密团结起来，全力支持被裁工人进行斗争。紧接着行动委员会便一面向各报馆发出呼吁，并派代表与上海各兄弟工厂及四区机器业工会取得联系，争取外界的声援。另一面则派代表分向国民党上海市政府社会局、警备司令部、总工会提出要求复工、反对裁员、反对调班、要求政府补助造船经费、要求保障职业等五项要求。经过再度召开的全体工人代表大会，一致通过趁国民党海军当局于7月6日来所举行接收日舰典礼日，发动全所工人举行游行请愿示威。5日晚工人通宵书写了几万张标语，又油印了一万多张“告各界同胞书”，揭发国民党官僚无理裁员的毒辣手腕，由被裁工人在市中心南京路一带散发和张贴。但在张贴和散发宣传品时，有十余名工人被市警察局老闸分局拘捕，并连夜通知江南工福

会前去保释。工人行动委员会，为了维护工人阶级的应有的合法权利，加强对敌人的打击，决定要工福会不去保释被捕工人，而准备出动明日游行示威的队伍前去解救。老闸分局于6日一早，逼着被捕工人打电话给江南工福会，催促立刻去保。后来听说江南3,000多工人已出动游行，便连忙把被捕工人们带上吉普车送回江南造船所，连保都不要了。

反动派这种手腕已经迟了一步。江南工人队伍早已出发，向老闸分局奔去，解救被捕工友。队伍出发之前，正值国民党海军官员和美、日军官们乘着轿车、吉普车前来接收日舰，他们满以为工人队伍是迎接他们的，可是车子驶到面前，工人即高呼要求复工、反对裁员等口号，并把大批传单塞进他们的车厢，给反动统治者迎头一棒，使他们大为丧气。3,000多工人的雄壮队伍，随即沿途分发传单，呼口号，贴标语，直奔市中心区包围老闸警察分局。老闸分局开始还在门口架起了机关枪想吓唬工人，但当声势浩大的江南工人队伍将他们包围得水泄不通，要他交还被捕工人和撤去机关枪时，他们就不敢怠慢，立刻将机枪撤去，并向工人说明被捕工友已送回所了。工人们听到自己的弟兄已经释放，为了表示庆祝和向反动派示威，即在该局的围墙上贴满了红绿标语，并在门口燃放爆竹，庆祝被捕弟兄恢复自由，嘲笑反动派，显示工人阶级的斗争力量。

为了争取斗争的进一步胜利，7月9日党又组织了南京请愿团，分别向国民党政府行政院、国防部、社会部、海军总司令部，申诉请愿。工人们斗志激昂，派往南京的代表临走时都立下誓言，“不胜利，决不回来”，“死也死在南京”。由于工人们的坚决斗争和各方的声援，国民党官僚只得被迫向工人屈服，接受了工人的要求。海军总部答允将所欠江南修舰费用分四期拨还，被裁306名工人陆续复工。并允拨江南外汇美元50万元，充作购办材料经费。

南京请愿虽已取得胜利，但具体复工并不一帆风顺。马德骥一面在利用工人力量对付桂永清，一面又怕经过斗争锻炼的工人

力量全部复工不易统治，故对复工问题尽可能采取拖延手段。党组织为了使被裁工人能早日复工和促使斗争的彻底胜利，决定再指派代表向所方进行谈判，并组织被裁工人分组下工场，动员在业工人，继续进行全厂总工支援被裁工人，又先后派人至主任工程师、匠首等处进行个别交涉活动，被裁工人才先后得到复工。这次反裁员斗争自6月25日起至8月9日止，经过了整整一个月又十四天，终于取得了重大胜利。

这次斗争的政治意义是很大的。国民党反动政府，曾于5月18日颁布所谓“维持社会秩序临时办法”，严禁人民十人以上的请愿和一切罢工、罢课、游行示威，并授权各地方政府，对于人民的爱国民主运动，采取血腥镇压的所谓“必要措施”和“紧急处置”。上海方面的反动气焰，当时也颇为嚣张。结果，党利用了江南造船所属于海军系统的特殊条件和敌人的内部矛盾，领导江南工人发动了大规模的游行示威斗争，并获得了全胜，这就直接冲破了国民党反动派对人民民主爱国运动的镇压措施，鼓舞着人民群众的斗志，有力地冲击了国民党后方的反动统治秩序。

这次反裁员斗争的胜利，大大加强了江南造船所全体工人的大团结，形成了不分船体厂、造机部、新工人、老工人、福建人、上海人的空前大团结，提高了群众的阶级觉悟。另一方面也给马德骥们一次深刻的教训，给国民党反动政府一次沉重打击。

三、为维护工人的生存而斗争

1948年是国民党反动派面临崩溃的一年，也是中国人民革命获得决定性胜利的一年。这一年间，国民党军队在反人民内战中节节溃败，军事上全线瓦解，大部分军队被人民解放军所围歼，败局已定。国民党的政治欺骗亦已完全破产，统治地区日益缩小，加上长期执行极端反动的财政经济政策的结果，形成通货恶性膨胀，物价空前高涨，农工商业日益破产，劳动群众和公教人员的生

活日益恶化,迫使各阶层人民不得不团结起来为争取生存而斗争。在这黎明前的黑暗时期,江南工人的生活,同样不断恶化,实际工资收入不断下降,连最低限度的生活也愈来愈无法维持,迫使广大工人群众,紧紧地团结在地下党组织的周围,为维护自己的生存而进行斗争。

江南工人1948年的斗争,是从支援申新纺织九厂工人的斗争,要求发给米开始的。1948年2月2日,当申新九厂工人为了改善生活,向厂方提出要求借工资和配给米而英勇斗争时,国民党反动政府竟派遣了军警、特务对“申九”工人进行了疯狂的镇压和残杀,工人被打死打伤十多人,被逮捕的有百余人,造成了震动全上海的“申九”惨案,引起了全市工人群众的愤怒。为了给国民党反动派以有力的还击,并将其血腥罪行暴露于全国人民面前,党决定发动和组织全市工人,展开积极支援“申九”的斗争。根据上级党的指示,江南造船所党组织立刻秘密发动工人配合全市工人投入这一斗争。

江南工人听到“申九”惨案的消息后,十分悲愤,当夜即推派工人福利委员会及船体厂工人福利筹备委员会的常执委员三名为代表,参加四区机器业工会召开的申新九厂代表控诉大会。接着2月23日中午又邀请申新九厂代表,在江南造船所工福会大礼堂,召开全所工人大会,听取申新九厂代表控诉惨案发生的经过和国民党反动派的血腥暴行。当时江南造船所的特工人员徐兆魁,曾指派亲信潜入会场,企图捣乱,工福会指导员也亲临会场,企图阻挠工人活动。他们这些阴谋,并没有吓倒江南工人和“申九”代表,工人们以异常愤慨的情绪,倾听了“申九”代表对国民党暴行的揭露和控诉。江南工福会常委在诉苦会上表示:“江南工人愿与全上海工人团结在一起,与‘申九’兄弟姐妹们患难同舟”,并强调指出“不取得胜利决不罢休”。第二天江南工人立即佩戴二寸二分宽(表示2月2日)的黑纱,悼念蒙难阶级烈士,对残酷的反动派表示抗议。发

薪的那天，工人们还踊跃捐款，交代表转送‘申九’兄弟姐妹，表示江南工人同仇敌忾的决心。

为配合“申九”工人要求配给米的斗争，江南党组织秘密召开工福会及船体厂工人福利筹备委员会的常执委员积极分子会议，决定向所方展开要求改善生活、发给配给米的斗争，既响应“申九”工人，又争取改善江南工人生活。当工人提出的要求为所方拒绝时，全体工人即于2月24日中午展开坐草地饿工的斗争，向反动派示威。同时派出工人代表三十余名，到国民党上海市社会局请愿，经过两个多钟点的谈判，在工人代表坚持下，市社会局不得不被迫接受按平价配给江南员工每人每月食米3斗。

1948年上半年物价日趋高涨，江南工人生活日益困难。当时江南工人的工资，又是以隔月生活指数计算，实际收入更低，工人十分不满。因此在支援“申九”斗争告一段落后，江南造船所地下党组织于1948年3月，及时地发动和组织全体工人，向所方展开反对隔月生活指数的斗争。

但是当时整个形势不宜于开展直接的罢工斗争。全市性的支援“申九”的斗争，给予国民党反动派很大的打击和震动。当“申九”斗争将近结束时，他们即变本加厉地加强对工人斗争的镇压，到处逮捕工人斗争的骨干。江南的情况也是如此。隐蔽在工福会的个别党员已经遭受到迫害和威胁。为了镇压江南造船所的工人运动，桂永清又于1948年3月23日，专门调派了自己的亲信、中校特务储文思，来所公开建立警务室。在这一形势下，工人们如果公开地向反动派展开罢工斗争是非常不利的，必须采取更为隐蔽而又巧妙的斗争方式，既达到斗争的要求，又保存自己的力量。当时马德骥、桂永清之间的矛盾日益扩大，桂永清系爪牙一再想寻找机会抓几个工人开刀，尽量把事态扩大，既可以打击马德骥，又可以镇压工人；另一方面，马德骥系虽然也害怕工人斗争，但总怕闹出事来遭到桂永清攻击，连累自己，因此对工人斗争，往往采取明哲保身

态度,尽量设法缓和。党详细分析了这一形势后,决定抓住马德骥这一弱点,发动工人群众向马德骥施加压力,展开斗争。

斗争开始,党首先指派工人福利委员会常执委员中的党员,深入各工场向工人群众进行宣传,说明按隔月生活指数计算工资对大家生活的影响,暗示和启发工人群众到工福会来吵闹和责问。接着又利用打进情报组的党员,向考工课课长王光先汇报:“工人反对隔月指数的情绪很高,不解决可能要引起工潮”,以此向所方展开心理战,使他们正视工人要求,考虑后果。第二天的午饭后,工人群众纷纷聚集到工福会提出责问:“物价这样高涨,别的厂都是当月指数,我们为什么还是按隔月指数?”要工福会答复解决。工福会常委即跑到考工课把王光先拉出来,请他上台讲话。他叹了一口气,诉所方经济困难的苦经,托词须向所方请示后才能答复,企图以此欺骗工人。但工人群众立即在台下轰他,要他答应以当月指数计算工资,否则大家就不上班,就这样逼得他下不了台,只得请了工福会常委出面向工人担保,工人群众才表示同意回去上班。随后,工福会常委催着王光先向马德骥请示解决办法。马顾虑再度引起工潮,只好硬着头皮召见工人代表,应允每个工人补贴日底薪1.5角。斗争的初步胜利,鼓舞着工人群众的斗志。由于物价继续不断地飞涨,增加的1.5角津贴,仍不能解决工人的生活问题,于是又进一步以同样的方式,巧妙地发动工人群众,向国民党官僚展开第二第三次的反隔月生活指数的斗争,并连续取得了增加两次1.5角日底薪津贴。至此每一工人共取得按隔月生活指数计算的4.5角日底薪的津贴。

经过连续三次斗争,工人虽然增加了部分收入,但是物价飞涨,工人依然处于极端贫困状态,冬天都还只穿单衣破袄,在风天雪地里工作。党组织又于1948年底发动和领导全所工人展开寒衣借款斗争。为了避免敌人的镇压,采取坐草地饿工斗争的方式,通过工福会分散动员,具体布置斗争的计划。第二天,工人们事先都

有了准备。中午下班的汽笛一响，全厂工人不约而同地都坐在总办公厅前面草地上，饿工斗争开始。马德骥心中很急，怕出问题，即派考工课长王光先来劝解，要工人赶快回去吃了饭来做工。但王光先一来，工人们即按照工福会事先的布置，把王光先嘘了回去。这时候桂永清亲信储文思却偷偷地打电话给警备司令部，请派飞行堡垒^①来镇压工人斗争，形势相当紧张。工福会常委们立即向马德骥陈说利害，说明工人要求并不高，如把事情闹大，对全所和对马个人都很不利，力劝马答允工人要求。马德骥正踌躇间，工福会常委们为了促进马早作决定，即把业务科长找来，当场打电话给中国银行接洽借到款子，马德骥才同意工人借款要求，答应每月工资底薪100元以上的工人暂借100元底薪；100元以下的工人暂借一月工资，待后陆续归还。

隔不多时间，警备司令部的飞行堡垒到来，声势汹汹地企图对工人进行武装镇压。但此时斗争已初步胜利，工人们已各回车间工作，敌人扑了一个空。当即向所方了解情况，马德骥为避免事态扩大，乃表示问题很小，早已由所方解决。这样一来，储文思不仅阴谋未能实现，相反在大家面前丧失了威信，连警备司令部也认为是轻事重报，对他颇为埋怨。

储文思心有不甘，事后即运用其控制的谍报组，抄录了一批黑名单，先将参加斗争的少数工人传去，进行拷问，梦想摸索党的核心力量；又陆续传去参加这次斗争的积极分子数名。形势顿趋紧张，如不设法立即予以制止，党组织有遭到破坏的可能。党即通过工福会常委把储文思的行动告知马德骥，并向马指出，工人要求已经解决，储某这种做法，对马德骥威信有关。马德骥也觉得工潮既已解决，储某事先毫不请示，就任意乱抓工人，确属别有企图，就打

^①“飞行堡垒”是当时国民党反动派为了镇压人民革命活动，调用机动车辆组成的特务武装。

电话将储文思训斥了一顿，要他立即将被扣留的工人释放。储某只得照办。

这次斗争的胜利，不仅暂时解决了工人过年的燃眉之急，还扩大了敌人的内部矛盾，又大大地提高了工人的阶级觉悟，鼓舞了工人斗争意志。

四、解放前夕的护厂斗争

解放前夕，国民党反动派曾梦想依赖长江天险作垂死挣扎，到处拼凑人马，企图封锁长江，阻止解放军南进。这时候，国民党海军的军事活动特别频繁，调至江南造船所紧急修理的兵舰、武器及军事运输船只，络绎不绝。久经斗争锻炼的江南工人，当然不能容忍。于是，他们在党组织领导下，积极开展地下活动，机智勇敢地破坏敌人的军事生产，延迟敌人垂死挣扎的军事行动，直接支援人民解放军。

1949年1月，国民党国防部运进江南造船所四门重型大炮和六挺机枪，放在一号码头，等待转运上登陆艇，装运到长江沿岸某处布防，作为阻止我大军渡江之用。党组织掌握这一情况后，随即布置党员设法把它搞沉。党把这一紧急任务，交给一个地下党员去完成。傍晚四时许，黄浦江中潮水已经涨得很高。工人们背着工具箱，慢慢地走向工具室，准备下班。船坞吊装工人，在领班的催促下，准备将最后几件东西赶快装上船，明天一早好让登陆艇拖走。这时候执行任务的地下党员，乘着工人走上船梯，船身吃到重量微微倾斜的时候，就急走飞奔地大叫着，“你们钢丝绳为什不收紧，想下黄浦江洗冷水澡吗？”说着，他随即动手将里档钢丝紧收一下，使船身靠近了码头，又将外档钢丝松了松，便头也不回地走了。当夜江潮下退，由于系船缆绳的里紧外松，船身无法随着江潮下退，便猛的一侧，一声轰隆，大炮、机枪全部翻入黄浦江中去。反动军官们，第二天早晨纷纷来到码头上大声咆哮，只好将怨气出

在下属军官身上，把警卫排长训斥了一顿。

同年二月下旬，国民党海军在长江集中大部分舰艇，企图阻止人民解放军渡江，为了供给这些舰艇的用煤，特调配招商局的“兴平”轮，来江南造船所，进入二号船坞检修。生产处对这只船的修理限期很急，一月时间必须完成全部工程。不断有工程师、匠首、领班催逼着工人加快速度。生产处长天天跑下来咒骂工人，声声叫着，这是军事任务一定要限期完成。工人们气愤得口也不开，表面上忙得比较热闹，实际上还是故意拖延。眼看期限已经超过，“兴平”轮还是东破西裂地躺在二号船坞里，不能完工。突然，某日一早，生产处下了一道紧急工作命令，限定当日上午，全部铆钉工程必须铆到下水线以上五寸，马上放水余楞。这确是一道毒辣的施工命令，迫使工人不能再拖下去。党组织决定发动工人群众继续把它拖住。利用生产处命令铆钉只铆到下水线五寸以上的机会，发动多数工人，从一面上船，船身一侧，下水线五寸以上未铆好的铆钉眼里便进水，加上机舱与锅炉舱都有留给工人进出的一个方孔，也同时进水，不多久，船身便下沉。就这样成功地实现了坞底沉舟。

同年三月间，国民党海军“长治”号军舰，在奉令开赴江阴担任阻止解放军渡江任务时，趁机驶进江南造船所船坞检修，电气工程方面的检修量特别大。电气修理工人中的一位地下党员，利用敌舰军官想乘检修机会逃避作战的弱点，带领工人在检修电气设备中，尽量拖延时间，使该舰瘫痪在江南船坞里，未能开赴江阴前线。江南工人这些地下活动，起着直接配合解放军横渡长江的作用，充分显示了江南造船所地下党员和工人群众的机智勇敢。

1949年的4月初，我解放大军渡江在即，国民党反动派已面临最后崩溃的残局，准备仓惶逃命，并对人民财富进行无耻掠夺和破坏。国民党海军总司令桂永清，计划将江南造船所的大批贵重器材，向台湾搬逃，并诱骗高级技术员工，随同赴台。临跑前夕，又准

备对工厂进行毁灭性的破坏。江南造船所的地下党组织，及时地识破了这些阴谋，研究了敌人内部情况，领导和发动江南工人以各种方式开展反搬运、反疏散、反破坏的英勇护厂斗争。

国民党崩溃前夕，桂永清和马德骥之间，对破坏工厂问题是有矛盾的。桂永清是蒋介石的死党，甘心与人民为敌到底，阴谋将江南造船所的全部财产，尽量搬走，搬不走的便彻底加以炸毁。但这时候的马德骥，依靠国民党蒋介石发展中国造船工业的幻想，早已破灭，投靠美国来发展江南造船所的打算，亦未能如愿，眼看国民党蒋介石的大势已去，又身受着桂永清的种种排挤和打击，对逃往台湾仍在动摇不定；加上自己久揽江南造船所的管理大权，曾对江南造船所花过一番心机，因而对彻底破坏工厂有所惋惜和犹豫。地下党组织研究了这一情况后，即利用马德骥的心理，着手粉碎敌人的破坏阴谋。党指派了工福会常委中的党员和积极分子，利用旧属关系，去说服马德骥，从马德骥同江南造船所的历史关系上劝马设法保全江南造船所，并表示工人愿意为所方分担部分责任，想成立工人护厂队保护工厂，以防止坏人破坏。马德骥在内心矛盾中被说动了，同意工人要求，正式命令成立工人护厂队，并指定由工人福利委员会办理登记手续。党组织即乘机大力发动工人，展开登记工作，公开进行活动，短短几天即组织了一千多工人，参加护厂纠察队。储文思暗中将情况报告了桂永清，桂永清颇为吃惊，认为马德骥联结工人有意反抗，乃命令海军陆战队师长周雨环，率领所部进驻江南造船所，使用军队镇压江南工人护厂活动，宣布一系列禁令，禁止工人罢工、怠工，违者格杀勿论。在此情况下，党为了保存力量，即将工人护厂队，由公开转入地下，与敌人开展更为激烈的斗争。

桂永清的破坏阴谋，首先是疏散员工，用金钞诱骗一些有技术的工程人员和工人到台湾去，并捏造谣言，破坏共产党的威信，使部分对共产党了解不够的员工产生怀疑、惧怕和犹豫不决的情绪。

地下党组织针对上述情况，在各车间工场分发了许多传单，同时又写了许多书面信件分发给技职人员，告诉全体员工：“天快亮了，我们将要在我们工人阶级的政党——中国共产党领导下，过着自由幸福的日子”，劝大家不要受国民党反动派的欺骗，不要离乡背井，随国民党到台湾去，并向大家反复说明党的政策。通过广泛宣传和个别的说服教育，扭转了部分技术员工对党的怀疑，击破了反动派疏散员工的恶毒阴谋。那些被反动派欺骗报名去台的技术员工，大多数不愿再去，纷纷移居隐蔽起来。在报名发每人二十银元搬家费时的人数较多，临走时的人数便大为减少。本来桂永清满以为可以欺骗一千多名技术员工去台湾的，可是最后只有二百余人上船，而较高水平的技术员工都未随去。

四月底，我解放大军已横渡长江，日益迫近上海。桂永清积极准备其逃跑搬运计划，企图把江南造船所的重要机器、轮机、图纸和贵重的精密仪器、工具、材料等全部搬运至台湾。党组织即指示党的基层力量，发动广大员工掀起一个反搬运的高潮，并把反动派准备逃跑和抢劫物资的舰轮拖住，具体的做法可以根据各个车间工场的特点，采用多种多样的方式。根据这一指示，全体党员和积极分子，即在工人和职员中广泛进行宣传动员。职工群众发动起来后，他们创造了各种各样的方式，有重点地保存重要物资，并利用反动派内部矛盾，用磨洋工延缓生产等办法，来展开反对搬运的斗争。例如船体厂工具管理员工们，表面上积极设法将工具装箱运台，实际上是在收集破旧废料，掩饰敌人的眼目，暗里却藏着铆钉风枪、风钻、自动电焊机、风割刀、风表、电表、银焊片、银焊条和仪表等贵重工具和材料共2,000余件。电气厂工人也是千方百计地设法拖延时间，不愿把贵重仪表设备拆下装箱。可是反动派却为此专门派了海军陆战队用武力来强迫和监视工人，把这批仪表装箱，运上码头，准备上船。但这箱仪表仍被参预搬运的工人们偷换了下来，保存在废物堆里，解放后原封不动地回到了人民手中。

轮机厂车工们，为了把好的车床保存下来，就故意将敌人急修逃命的军事紧急生产任务，放在这些车床上慢慢地磨洋工，使得敌人无法催逼。当时敌人还有13艘舰艇正在船坞和码头上修理，这些舰艇是敌人急需用来阻挡解放军南进和抢劫物资逃跑的，要求很急，一道道紧急命令强迫工人赶快修理。但是，工人们用各种方法拖延修复时间，把这个机件修复了，又把那个机件暗暗弄坏，使那些不懂技术的反动军官们大伤脑筋。“伯先”号，本来是新造船只，机器虽已安装完竣，但试车时工人们认为主机活塞有毛病，只好把它拆下重新修理，船便无法开动。在具有战斗力的几只“接”字号军舰上，修理的外钳工人也在尽量拖延时间。最后军情紧急，桂永清只得下令把这些船舰拖走。可是“伯先”号拖到吴淞还没有出口，就遭到人民解放军的炮火阻击，来不及逃脱了。

有一部分高级职员受了党的启发和教育后，就动脑筋保存有重要价值的图纸。如一位工程师，利用桂永清信任英人小毛根的弱点，即以公开合法的名义向桂永清提议，把重要图纸资料装箱运往台湾，一般图纸资料暂存厂外英人小毛根家里，以待将来取回。但事实上装箱运台的都是些一般图纸资料，而寄存的尽是价值极高的贵重造船图纸资料，计有26,000多张，在上海解放初期全部取回。这些图纸资料，对我国今后的国防建设及造船工业，具有较大的参考价值。

为了配合整个反搬运斗争，延缓时间，党紧紧地抓住时机，结合工人福利，发动工人向反动派展开要求应变费的斗争。当时工人家里均无隔宿之粮，党一提出要求应变费的号召，工人们都斗志激昂，坚决表示拿不到“应变费”就不做工，全所磨洋工、消极怠工现象更为普遍了。反动派虽有一师之众，对工人这种消极怠工也毫无办法，因为这不是公开的罢工，武力使用不上。几经交涉，迫使所方发了每个工人八块银元的应变费。在工人们要求应变费的慢性怠工斗争下，桂永清眼看搬运计划难于实现，便想用逮捕和屠

杀，来镇压工人的斗争，威逼工人为他们搬运机器设备。5月14日，反动派秘密逮捕了工人福利委员会两名常执委员，捆绑在草场上，并扬言立即枪决，来威胁和镇压工人的反搬运斗争。这种卑鄙手段并没有吓倒江南工人，全体工人包围在刑场警戒线的外围，几十个工人代表，冲破了敌人武装警戒线，跑进所长办公室，要求释放工人代表。反动派威胁工人说：只要搬清机器，立即释放代表。党组织一面设法营救在押人员，一面提出“我们工人是生产的不是搬运的”口号，领导工人暗中设法拒绝搬运。反动派无计可施，只有勒令士兵自行搬运。但这些士兵，根本不懂设备和原材料的好坏，只好听凭工福会牵着鼻子走，每日扛那些笨重的呆滞材料——大钢板、粗铁管，一天搬不了多少。等到解放大军已经逼近上海时，反动派更加疯狂，就用武力强迫工人搬运，而且下令要拆得快，装得多，集中起来。党组织就号召工人们拆得慢，装得少，分散开来，掀起了斗争的高潮。如轮机厂工人在蒋军的武力压迫下，就把一些破旧机器和工具擦得精光，涂上牛油，焕然一新，既拖延了时间，又以破烂货抵充了新货，保存了新的重要机器。同时拆机器的工人，乘蒋军离开的间隙，就用铁锤把一些新车床的地基螺丝敲烂，使机器无法拆开。待蒋军踱回来时，再用锉刀狠命地锉，蒋军还以为他们很“积极”，但这些机器却老是拆不下来。在往船上装载时，工人们便故意把机件等箱子在路上乱堆，尽量把大东西放在跳板前，阻塞道路，拖延速度，码头上已堆得不能走路。而在装船时，工人们就把办公桌家俱以及作为浮船用的方箱子装了很多，这些东西既占面积，重量又轻，这样本来载重三千吨的船，只装了一千多吨的东西就挤满无法再装。

5月17日左右，工友们在党的影响下，进厂工作的人数日益减少。反动派无法，只得找来100余名流氓地痞及少数认识不清的工人前来搬运。于是护厂纠察队的同志，即预伏在厂外警告他们：蒋介石马上就要垮台，大家都要靠江南造船所吃饭，你们不要为一两

块银元卖命。同时又张贴漫画标语,进行宣传教育,使得这些人第二天再也不敢出头露面。

5月21日,上海已面临解放,桂永清等情知大势已去,搬运阴谋又连连扑空,于是兽性大发。当晚,在派兵恣意洗劫仓库物资后,竟立即下令彻底破坏工厂,准备火烧办公厅,爆炸所有机器、船坞、吊车、汽车等一切重要设备。可是在他的命令下达之前,地下党早就料到反动派会狗急跳墙,一定要屠杀工人和破坏工厂,故尽力动员员工暂作隐蔽,并布置大家在退出之前,尽量将所内可能拆开的机器设备全部分散,使反动派无法破坏,尽力保护国家财产,使之少受损失。所中的许多汽车、吊车,反动派曾一再强迫司机们集中在一起,准备搬运和破坏。党组织及时地动员和启发司机们,事先把汽车和吊车分散开来,东一辆,西一辆,不予集中,有的甚至把车辆开到附近里弄内或马路边上,等到桂永清命令一下,司机们都不进厂了,反动派要想集中破坏也无从下手。其他一切可以拆散的机件,也用了分散的办法使敌人不能下手而保存下来了。如100多部电焊机,工人们事先把这些机件都分散在各个角落,因而也保存了下来。

敌人准备放火烧办公大楼。可是他们没有想到,汽油桶上早被工人暗中凿了小孔,油已大部漏光,因而办公大楼未能烧成。

电气厂的方棚间,是全所输送动力的枢纽,当然是反动派破坏的目标。反动派指派了三个全副武装的士兵,气势汹汹地窜到这里,找着电气工程师,调查电力要害的线路情况,准备进行破坏。电气工程师,便将线路要害如实告知。工人中的地下党员同志心中大吃一惊,眼看要害暴露了,党交给我要千方百计地保护要害的任务,岂不落了空。事已如此,只有将计就计。当士兵问到这位工人时,他马上就随口答应地说:“这里很重要,因为各地方的电流都要通过此地,特别是路灯电、电话电。”士兵一听到电话电都经过这里,就好像当头挨了一棒,夹着尾巴溜掉了。原来是解放大军的攻

势，已将上海全部包围，留在江南造船所的蒋军，只有从水路还可逃出吴淞，但这需要等待复兴岛敌人的电话通知，要是电话断掉，他们逃命的机会就没有了。因而，当敌人临逃前夕，爆破江南造船所时，对于方棚间及所有电线却碰也不碰。实际上，电话的线路是单独设备，同方棚间是无关的。

三只船坞是造船所最重要的设备，敌人溃逃时一定要破坏。在党的周密布置下，老早就放满了水。等到敌人要放炸药了，开抽水机的工人早已避而不见。敌人对满坞江水也无能为力，就只能在船坞闸门上半截摆上一些炸药进行破坏，而下半截仍保存无恙。

5月22日，反动派最后下了全厂爆破的毒手。桂永清为此专派来一队技术兵，在每座厂房、每个机器间、每部机器上都装上炸药，安着线路，等待晚上通电爆炸。按照桂永清的计划，全厂无疑将毁为废墟，其用心狠毒无比。幸我地下党组织早有准备，暗中探知搬取炸药地点，就向那个发药机关的工作人员，进行了一系列的工作，因此，所领到的是一些爆炸力较差的劣质炸药和引信，并暗中减少了数量，减低了爆炸威力，才得以减少了破坏程度。

当天深夜，解放军已进入上海外围，敌人一面仓惶溃逃，一面对江南造船所进行了毁灭性的大爆炸，爆炸声震数里，大火彻夜燃烧，使得工厂遭到了严重的破坏。抽水间及三座闸门的上半部全毁，第二发电厂、内燃机厂全部破坏，第一号至第八号仓库全部焚烧，机器厂、外钳厂、车床厂、电气厂、油漆厂、打铜厂大部分被破坏外，其余各厂暨各办公房屋等，无一部分不被破坏。此外，机器设备、器材原料、交通设备、实验设备、工具、配件、在修枪炮以及其他生财等也损失了不少。兹将机器设备等详细损失数字列后^①：

- 1、机器设备：损失508吨，另2,572件，留下来的其中不完整的有654件；

^①资料来源：江南造船厂存档。

- 2、器材原料：损失4,544吨，另41,200件；
- 3、交通设备：损失各式车辆35辆和各种船舶8艘，留下来的其中不完整的车辆有53辆，不完整的船舶有27艘；
- 4、实验设备：损失53件，留下来的其中不完整的有22件；
- 5、工具：损失50吨，另24,777件，留下来的其中不完整的有2,863件；
- 6、配件：损失150吨，另9,104件，留下来其中不完整的有1,393件；
- 7、在修枪炮：损失354件；
- 8、生财：损失2,465件，留下来其中不完整的有1,084件。

全所在国民党反动派疯狂破坏下所遭受损失之大，是难于估计的。把当时这些设备购置的价格照1949年7月份的估算，这些损失约合白米两亿斤以上。如果不是地下党组织事先早有准备，领导全厂工人开展英勇的护厂斗争，全厂都将被炸为废墟。这是国民党反动派临崩溃前夕所欠下人民的又一笔血债。



1949年5月25日，是上海人民难忘的一天，也是江南工人群众难忘的一天。这一天，中国人民解放军进入了上海市区，上海宣告解放。江南造船所的工人们，都迅速地来到厂里，被敌人逮捕的工人代表也安全回来了。在党的领导下，大家踊跃参加了人民保安队，全力协助解放军保护工厂，扫清厂中所有尚未爆炸的炸药等障碍，并立即开展了紧急的抢修工作。

同时，江南造船所的工人还担负了配合人民解放军歼灭反动派残余部队的的光荣任务。当时在浦东的解放军部队急需船只引渡到苏州河以北地区，参加歼灭残余反动军队的战斗。江南造船所人民保安队接受了这样一个光荣的任务后，立即在2小时内，修好了拖驳3艘，连续两昼夜从浦东引渡了人民解放军部队数千人，深入上海市中心区，彻底围歼苏州河北的残余反动武装。此后，江南

工人还组织了支前突击队，连人带船引送解放军解放崇明岛。

5月28日，人民保安队光荣地完成了配合人民解放军解放大上海的历史任务后，即宣告结束。从此江南造船所的全体员工，和全国人民一样，在党的领导下，进入了劳动人民当家作主的新的伟大历史时代。

附录:

江南造船厂
造船一览表

(1905—1949)

造 船 一

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
1	江南	1905	江南造船厂	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	55' ~ 0"	51' ~ 0"
2	江安	"	"	"		46' ~ 0"
3	江康	1906	"	"		"
4	顶泰	"	"	"	65' ~ 0"	60' ~ 0"
5		"	太古洋行	钢质方船	30' ~ 0"	30' ~ 0"
6		"	"	"	"	"
7		"	"	"	"	"
9	Lu KA-Du	"	"	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	51' ~ 0"	46' ~ 0"
10	MARYA	"	吴淞口饭店	"	49' ~ 0"	"
11	FEERY	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机钢质轮渡	76' ~ 0"	67' ~ 0"
12	FEI TING	"	招商局	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	67' ~ 0"	63' ~ 0"
13	镜清	"			30' ~ 0"	30' ~ 0"
14		"	太古洋行	钢质方船	"	"
15		"	"	"	"	"
16		"	"	"	"	"
17		"	"	"	40' ~ 0"	40' ~ 0"
18		"	"	"	"	"
19		"	"	"	"	"
20		"	"	"	30' ~ 0"	30' ~ 0"
21	TAO TAI	"		单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	56' ~ 0"	53' ~ 0"
22	PING-ON	"	AH SING	单螺旋蒸汽机柚木冷藏船	81' ~ 0"	80' ~ 0"
23	津通	1907	招商局	双螺旋蒸汽机钢质拖船	115' ~ 0"	110' ~ 0"
24		"	"	钢质货驳船	185' ~ 0"	185' ~ 0"

览 表

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价 格	备 注
8'~11"	4'~11"	3'~4"	20.63	90	9.5		
8'~6"	5'~0"	3'~3"	17.0	65	8.75		
"	"	"	"	"	"		
11'~9"	7'~6"	4'~9"	37.9	133	10.5		
24'~0"	4'~0"						
"	"						
"	"						
10'~0"	5'~0"	3'~9"	17.0	65	9.065		8号未造
"	5'~9"	"	"	"	8.463		
14'~0"	6'~0"	4'~6"	39.0	150	9.65		
12'~6"	"	4'~7"	36.51	126	10.028		
8'~6"	3'~8"						
15'~0"	4'~0"						
"	"						
"	"						
15'~0"	4'~0"						
"	"						
"	"						
20'~0"	4'~0"						
10'~0"	5'~0"	3'~3"	19.5				
13'~6"	8'~6"	6'~3"	87.57	150	10.19		
21'~0"	10'~0"	6'~0"	214.9	420	11.0		
35'~0"	10'~0"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
25		1907	招商局	钢质货驳船	185'~0"	185'~0"
26		"	"	"	160'~0"	160'~0"
27		"	SHANGHAI T&S Co. MANDLE & Co.	"	115'~0"	116'~0"
28	辽瑞	"	SENBAUM SHANGHAI	单螺旋蒸汽机钢 质巡逻船	106'~0"	103'~0"
29	安海	"	"	"	"	"
30	利通	"	RIVER COUSE	单螺旋蒸汽机柚 木小汽艇		67'~0"
31	VE LING	"	"	"		"
32		"	江南造船厂	挖泥钢质方船		50'~0"
33	萍福	"	萍山煤矿	双螺旋蒸汽机钢 质拖船	115'~0"	110'~0"
34	萍寿	"	"	"	"	"
35		"	东亚挖泥公司	漏斗式钢质驳船		118'~0"
36		"	"	"		"
37	安丰	"		单螺旋蒸汽机钢 质公安巡逻艇	120'~0"	100'~0"
38		"	东亚挖泥公司	漏斗式钢质驳船		118'~0"
39		"	太古洋行	钢质方船	30'~0"	30'~0"
40		"	东亚挖泥公司	漏斗式钢质驳船		118'~0"
41		"	太古洋行	钢质方船	30'~0"	30'~0"
42		"	"	"	"	"
43		1908	NANKING VEUROY	柚木游艇		54'~0"
44		"	"	双螺旋蒸汽机钢 质巡逻汽艇	60'~0"	57'~4"
45		"	"	"	"	"
46		"	"	"	"	"
47		"	"	"	"	"
48		"	"	"	"	"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
35'~0"	10'~0"						
30'~0"	10'~0"						
27'~0"	9'~6"						
20'~0"	8'~6"	5'~7.5"		320	11.365		
"	"	5'~9"			11.25		
12'~6"	6'~0"	4'~6"	35.9	126	10.0		
"	"	"	"	"	10.213		
24'~0"	4'~6"						
21'~0"	9'~0"	5'~9"	192.8	500	11.542		
"	"	"	"	"	"		
20'~8"	8'~2"						
"	"						
18'~0"	8'~6"	6'~0"	169	360	12.11		
20'~8"	8'~2"						
20'~0"	4'~0"						
20'~8"	8'~2"						
15'~0"	4'~0"						
"	"						
10'~6"	3'~6"						
11'~6"	4'~0"	1'~8"		75	9.41		
"	"	"		"	9.26		
"	"	"		"	10.02		
"	"	2'~2"		"	10.257		
"	"	"		"	"		

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
49		1908	NANKING VEUROY	双螺旋蒸汽机制 质巡逻汽艇	60'~0"	57'~4"
50		"	太古洋行	钢质方船	30'~0"	30'~0"
51		"	"	"	30'~0"	30'~0"
52		"	"	"	"	"
53		"	南京	钢质挖泥方船		54'~0"
54	甘泉	"	中央政府	单螺旋蒸汽机钢 质木船	119'~0"	114'~0"
55	江平	"		双螺旋蒸汽机钢 质浅水小汽艇	55'~0"	52'~0"
56	江靖	"		"	"	"
57	江通	"		"	"	"
58	MABEL	"	MR. PIRIC	单螺旋蒸汽机抽 木小汽艇	35'~0"	33'~0"
59		"	招商局	铝质方船		40'~0"
60		"	南京	柚木游艇		54'~0"
61		"	天津 浦口铁路南站	钢质方船	200'~0"	200'~0"
62		"	上海拖驳公司	钢质货驳船		58'~0"
63		"	"	"		"
64		"	津浦铁路南站	钢质闸门		38'~0"
65		"	"	"		"
66		"	上海拖驳公司	钢质木驳船		58'~0"
67		"	"	"		"
68	SIN-YI	"	津浦铁路南站	双螺旋蒸汽机钢 质拖船		70'~0"
69	黄河	"	G. BORKO WETZ ESQ.	单螺旋蒸汽机铝 质拖船		60'~0"
70		"	"	钢质起重机方船	40'~0"	40'~0"
71		"	"	"	"	"
72		"	CHINESE MERCHANT HULK CHING KIANG	钢质浮桥船	"	"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
11'~6"	4'~0"	2'~2"		75	10.257		
20'~0"	4'~0"						
20'~0"	4'~0"						
"	"						
19'~0"	4'~6"						
20'~0"	10'~0"	7'~7"	400	320	9.001		
12'~0"	3'~6"	1'~6"		40	8.263		
"	"	"		"	8.353		
"	"	"		"	8.00		
8'~4"	4'~0"	2'~6"	7.94	25	7.5		
25'~0"	4'~6"						
10'~0"	4'~0"						
30'~0"	7'~9.5"						
15'~0"	5'~6"						
"	"						
16'~0"	4'~0"						
"	"						
15'~0"	5'~6"						
"	"						
14'~0"	5'~0"						
11'~0"	5'~6"						
20'~0"	4'~6"						
"	"						
"	"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
73	FENG-LIOA	1908	牛庄海关	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	46'~7"	43'~0"
74		"	CAPTRIN TYLER	单螺旋柴油机柚木船		"
75		"	津浦铁路南站	钢质方船	300'~0"	300'~0"
76	浦口	"	"	双螺旋蒸汽机钢质拖船	60'~0"	57'~0"
77	PING-CHING	"	南京财政部	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇		63'~0"
78	MAY	"	WHULOCK & Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船		59'~0"
79		"	上海拖驳公司	钢质货驳船		61'~0"
80		"	"	"		"
81	浚通	"	海河疏浚公司	双螺旋蒸汽机钢质拖船		71'~6"
82	浚捷	"	"	"		"
83	浚顺	"	"	"		"
84	浚良	"	"	"		"
85	蜀通	1909	重 庆	"		115'~0"
86		"	"	钢质平底客货船		"
87	江康	"	江南造船厂	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	50'~0"	46'~0"
88	江南	"	"	"	62'~5"	56'~6"
89		"	津浦铁路南站	钢质闸门		38'~0"
90		"	"	"		"
91		"	"	"		"
92		"	招商局	钢质方船		80'~0"
93		"	"	钢质浮桥船		56'~0"
94	联 鲸	1910	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质游艇	175'~0"	150'~0"
95	浦 口	"	江南制造局	双螺旋蒸汽机钢质小汽艇	60'~3"	57'~0"
96		"	江南造船厂	漏斗式钢质驳船		56'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
8'~0"	3'~0"	4'~0"	15.90	50			
8'~6"	3'~9"			20			
30'~0"	7'~9.5"						
12'~0"	4'~0"				9.50		
"	6'~0"						
10'~6"	5'~9"						
15'~6"	5'~6"						
"	"						
16'~0"	7'~0"	4'~6"	87.66	150	0.18		
"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
15'~0"	6'~6"	3'~4"	101	517.2	13.06		
16'~0"	"						
9'~0"	5'~0"	3'~10"	19.50	65	8.26		
10'~6"	6'~0"	4'~4 $\frac{1}{4}$ "	29.00	85	10.52		
16'~0"	9'~9"						
"	"						
"	"						
16'~0"	4'~6"						
17'~0"	5'~6"						
25'~0"	2'~6"	9'~0"	500.00	900	13.34		
12'~0"	4'~9"	2'~0"		80	9.50		
15'~0"	5'~0"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
97		1910	江南造船厂	漏斗式钢质驳船		56'~0"
98		"	ST & L Co.	钢质货驳船		61'~0"
99		"	"	"		"
100		"	"	"		"
101	ELLEN	"	"	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇	52'~0"	48'~6"
102		"	太古洋行	钢质方船		110'~0"
103		"	江海关	钢质灯船		
104		"	"	"		
105	开 焕	1911	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机钢质驳船		150'~0"
106	CTPA ЖВ	"		单螺旋蒸汽机钢质拖船		75'~0"
107	CAROLINA	"	英美烟公司	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇		46'~0"
108	VIRGINIA	"	" (汉口)	单螺旋蒸汽机钢质小拖船		48'~0"
109		"	"	钢质烟驳船		65'~0"
110	WEN-SHING	"	江海关	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	56'~0"	52'~0"
111		"	江南造船厂	漏斗式钢质驳船		56'~0"
112		"	"	"		"
113		"	江海关	钢质灯船		54'~0"
114		"	"	"		"
115		"	"	"		"
116		"	松花江海关	双螺旋柴油机钢质巡逻艇		70'~10"
117		"	日清汽油公司	钢质货驳船		82'~0"
118		"	"	钢质货驳船		82'~0"
119	澄 海	"	烟台海关	单螺旋蒸汽机钢质汽船		95'~0"
120	永 绩	"	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮艇	205'~0"	205'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
15'~0"	5'~0"						
"	5'~6"						
"	"						
"	"			70			
10'~0"	6'~3"						
20'~6"	5'~0"						
27'~0"	8'~6"	3'~0"		110	8.94	\$ 19,400	
16'~0"	8'~6"					\$ 23,000	
8'~0"	4'~3"					\$ 4,200	
10'~0"	6'~0"			90		\$ 14,900	
16'~0"	4'~0"						
11'~0"	5'~0"	4'~ $\frac{1}{2}$ "	25.01	80	1.008	\$ 7,000	
15'~0"	5'~9 $\frac{3}{4}$ "						
"	"						
14'~0"	5'~6"					\$ 3,466.67	
"	"					"	
"	"					"	
13'~0"	4'~8"			60	9.388	\$ 12,700	
18'~6"	6'~0"						
18'~6"	6'~0"						
17'~0"	9'~0"			220		\$ 33,000	
29'~6"	16'~2"	8'~6"	860	1,470	13.849		

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
121	永健	1911	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮艇	205'~0"	205'~0"
124	江华	"	招商局	双螺旋蒸汽机钢质江船	330'~0"	330'~0"
125		"	亚细亚火油公司	钢质方船		100'~0"
126		"	PEKIN SYNDICATE	"	200'~0"	
127		"	江海关	钢质灯船	45'~0"	
128		"	"	"	"	
129		"	"	"	"	
130	CHEN-PING	"	"	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	56'~0"	52'~0"
131	RA-DIUM	"	北京颐和园	单螺旋柴油机柚木小汽艇		25'~0"
132		"	津浦铁路局	桥用钢质闸门	38'~0"	
133		"	"	"	"	
134		"	"	"	"	
135		"	"	"	"	
136		"	"	"	"	
137	LI-HO	"	礼和洋行	双螺旋蒸汽机钢质小汽艇	73'~6"	69'~6"
138	光明	"	江海关	单螺旋柴油机钢质船	28'~0"	26'~0"
139	USPEN-SHI	"	CHINESE GENERAL ENGINEERING Co.	双螺旋蒸汽机钢质小汽艇	60'~3"	57'~0"
140	江赜	"	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮艇		146'~0"
141	江犀	"	"	"		"
142	CIGARETTE	"	"	双螺旋蒸汽机钢质轮船		100'~0"
143	BOR-NEO	"	亚细亚火油公司(汉口)	双螺旋柴油机钢质船	72'~0"	66'~0"

宽	船身 深 度	吃 水	排 水 量	马 力	速 度	价 格	备 注
29'~6"	16'~2"	8'~6"	860	1,470	13.849		
47'~0"	14'~9"	7'~5½"	4,130	3,300	16.363	\$ 385,000	122,123 未造
20'~0"	6'~6"					\$ 4,450	
28'~0"	7'~9½"					\$ 20,000	
14'~0"	5'~6"					\$ 3,700	
"	"					"	
"	"					"	
11'~0"	5'~0"	4'~½"	25.50	80	9.692	\$ 7,500	
5'~4"	2'~1"	9'	0.76				
16'~0"	9'~9"						
"	"						
"	"						
"	"						
"	"						
13'~0"	6'~0"			160	10.990	\$ 22,700	
6'~6"	3'~6"	2'~3"	3.72		7.200	\$ 2,600	
12' 9"	5'~0"	2'~0"	25.25	100	10.581	\$ 13,500	
24'~0"	5'~10"		140.00	720	13.040		装备合拢
"	"		"	"	"		"
16'~9"	6'~9"	2'~6"		275	11.534		
11'~6"	6'~0"			67-70	10.130	\$ 5,900	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
144	TE-HUA	1911	安东江海关	单螺旋柴油机柚木轮船		43'~0"
145	YSAOKNG	1912	CHINESE GENERAL ENGINEERING Co.	双螺旋柴油机钢质汽艇		74'~0"
146	PYAKONB	"	"	"		"
147		"	礼和洋行(汉口)	钢质货驳船	115'~0"	
148		"	"	"	"	
149	REPUBLIC	"	中央政府	双螺旋蒸汽机钢质巡逻艇		66'~0"
150	OXYGEN	"	亚细亚火油公司	单螺旋蒸汽机钢质汽艇	52'~0"	48'~6"
151		1911	江海关	钢质灯船	45'~0"	
152		"	"	"	"	
153		"	"	"	"	
154		"	"	"	"	
155		"	"	"	"	
156	飞箭	"	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机柚木游艇	61'~0"	58'~4"
157	HAIWEI	"	安东江海关	单螺旋柴油机柚木船	45'~0"	42'~11"
158	CHANGLOOGN	1912	南京	单螺旋柴油机钢质小汽艇	63'~0"	59'~0"
159	平安	"	"	单螺旋柴油机柚木小汽艇	51'~0"	48'~0"
160		"	亚细亚火油公司	钢质方船	240'~0"	
161		"	美孚火油公司	"	60'~0"	
162		"	"	"	60'~0"	
163	通凌	"	铁路公司	单螺旋蒸汽机钢质破冰船	128'~6"	121'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
9'~0"	3'~9"	2'~6"			8.086	\$ 4,250	
14'~6"	5'~0"	1'~10"		148	9.470	\$ 14,700	
"	"	1'~9"		"	9.780	"	
21'~0"	6'~0"						
"	"						
12'~0"	6'~9"			110	10.370	\$ 11,000	
10'~0"	6'~0"	4'~6"	23.70	80	8.500	\$ 3,750	
14'~6"	5'~6"					\$ 3,720	
"	"					"	
"	"					"	
"	"					"	
12'~0"	4'~9"	2'~1"	16.88	30—40	8.761		
9'~0"	4'~0"	2'~3"	8.77	36	10.100	\$ 4,200	
12'~0"	6'~0"	4'~0"	34.30	80	9.387		
10'~0"	4'~6"						
28'~0"	6'~0"					\$ 18,300	
30'~0"	5'~0"					\$ 7,400	
30'~0"	5'~0"					\$ 7,400	
24'~0"	14'~0"	9'~5½"	410	688	11.700	\$ 38,320	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
164	开凌	1912	铁路公司	双螺旋蒸汽机钢质破冰船		85'~0"
165		"	津浦铁路南站	钢质方船	200'~0"	
167	KWAI DO	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机钢质轮渡	71'~0"	67'~0"
168	PETROLEUM	"	亚细亚火油公司	单螺旋蒸汽机钢质拖轮		60'~0"
169		1913	日清汽船公司	钢质方船	48'~0"	48'~0"
170	淮苏	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质拖船	55'~0"	52'~0"
171		"	日清汽船公司	钢质方船	250'~0"	
172		"	海河疏浚公司	"	50'~0"	
173	永绩	"	中国海军	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇		25'~9"
174	永健	"	"	"		"
175		"	哈尔滨江海关	双螺旋柴油机钢质汽艇		48'~10"
176	镜远	"	上海	单螺旋柴油机柚木汽艇		46'~0"
177		"	太古洋行	钢质方船	180'~0"	
178	开滦	"	开滦煤矿	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇	50'~0"	46'~0"
179	GEORGIA	"	英美烟公司	单螺旋柴油机柚木游艇		56'~0"
180	海容	"	中国海军	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇		30'~0"
181	湖星	"	岳州江海关	"	56'~0"	52'~0"
182	湘南	"	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机柚木小汽艇		69'~0"
183	通济	"	中国海军	单螺旋蒸汽机柚木小汽艇		30'~0"
184		"	太古洋行	钢质方船	75'~0"	
185	江南	"	江南炮艇	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇		28'~6"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
20'~0"	9'~0"	5'~2½"	149	550	11.060	\$ 45,655	166号 未造
30'~0"	7'~9½"					\$ 20,500	
16'~0"	7'~6"	5'~0"	61.98	150	9.960	\$ 12,000	
11'~9"	7'~0"			"	10.250	\$ 6,000	
15'~0"	4'~6"						
11'~0"	4'~0"	1'~8½"	23	120	10	\$ 12,600	
40'~0"	9'~6"					\$ 52,600	
24'~0"	6'~0"						
6'~10"	3'~9"						
"	"						
9'~6"	4'~6"	2'~6"	14.26	44	8.3	\$ 9,500	
8'~6"	4'~3"	2'~5"	10			\$ 4,900	
28'~0"	5'~0"						
10'~6"	4'~6"	3'~8"	17	75	9.5	\$ 7,850	
10'~6"	4'~0"	1'~7"	9	26	8.2	\$ 6,500	
8'~5"	4'~0"			28			
11'~0"	5'~3"	4'~0"	24	80	9.875	\$ 7,500	
12'~0"	5'~0"	3'~4½"	40.3	150	10.6	\$ 7,350	
8'~5"	4'~0"			28			
20'~0"	6'~0"					\$ 4,600	
7'~0"	3'~9"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
186		1913	日清汽船公司	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇		28'~6"
187	江安	"	开滦煤矿	单螺旋蒸汽机钢质破冰船	112'~0"	106'~0"
188	汤和	"	"	单螺旋蒸汽机钢质挖泥船	82'~0"	78'~0"
189		"	"	漏斗式钢质驳船	118'~0"	
190		"	"	"	"	
191	ENGINEER	"	海参威	单螺旋蒸汽机钢质破冰船	112'~0"	105'~0"
192	MARKSMAN	"	"	"	"	"
193	蜀亨	1914	RE-ERECTION	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	190'~3"	184'~0"
194		"	海参威	双螺旋柴油机钢质轮船	60'~0"	57'~0"
195	CHING CHEN	"	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇	48'~0"	44'~6"
196		"	江南造船厂	钢质挖泥方船	62'~0"	
197	金陵丸	"	N.Y.K.	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	108'~6"	95'~0"
198	越新	"	OLSEN & Co.	单螺旋柴油机柚木小艇	40'~10"	40'~6"
199	凌没	"	海河疏浚公司	双螺旋蒸汽机钢质破冰船	127'~0"	120'~0"
200		"	老太古码头	钢质登陆方船	40'~0"	
201		"	"	"	"	
202		"	亚细亚火油公司	钢质方船	240'~0"	
203		"	海参威	双螺旋柴油机钢质小艇	60'~0"	57'~0"
204		"	亚细亚火油公司	钢质方船	240'~0"	
205		"	"	"	"	
206		"	江南造船厂	漏斗式钢质驳船	56'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
7'~0"	3'~9"						
22'~0"	11'~0"	9'~0"	282	359	11.43	\$ 58,400	
16'~6"	9'~2"	6'~3"	130	250	8.56	\$ 41,600	
22'~0"	8'~6"						
"	"						
22'~0"	11'~6"	7'~5"	280	375	11.156	\$ 13,750	
"	"	7'~3"	273	378	11.156	"	
30'~0"	8'~0"	8'~0"	900	2264	13.468		装配合拢
12'~0"	7'~0"	4'~5"	37.59	100	9.925		
10'~0"	5'~6"	4'~0"	20.93	55	8.966	\$ 6,800	
24'~0"	5'~9"						
20'~0"	10'~0"	6'~6"	158	313	10.84	\$ 40,000	
10'~0"	4'~6"	2'~9"	10.54	35	7.84	\$ 1,500	
30'~0"	11'~6"	7'~9"	452	866	11.78		
18'~0"	4'~6"					\$ 1,875	
18'~0"	4'~6"					"	
28'~0"	6'~0"					\$ 17,355	
12'~0"	7'~0"	4'~5"	37.59	100	9.925		
28'~0"	6'~0"					\$ 17,355	
"	"					"	
15'~0"	5'~0"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
207		1914	中国海关 (扬子江)	钢质灯船	55'~0"	52'~0"
208		"	"	"	"	"
209		"	NANKING TORPEDO SERVICE	单螺旋蒸汽机柚 木小汽艇	40'~0"	40'~0"
210		"	日清汽船公司	钢质方船	60'~0"	
211		"	CAPAIN SUGA	"	"	
212		"	海参威港	单螺旋柴油机钢 质小艇		25'~0"
213		"	中国海军	"		"
214		"	中国进出口	"		30'~0"
215	青 蝉	"	海河疏浚公司	漏斗式钢质驳船		121'~6"
216	蚂 蚁	"	"	"		"
217	PENG- AN	"	亚细亚火油 公司	单螺旋柴油机钢 质小艇	50'~0"	46'~0"
218	祥 泰	1915	英商祥泰木行	双螺旋蒸汽机钢 质汽船	212'~4"	204'~0"
219		"	海河疏浚公司	钢质方船 活动柜	96'~0"	48'~6"
220	海 圻	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢 质小汽艇	34'~0"	34'~0"
221	CHIANG HENG	"	"	单螺旋蒸汽机柚 木小汽艇	58'~3"	54'~3"
222	KAMI- SHIMA MARU	"	OSAKA SHOSE KAISHA	双螺旋蒸汽机钢 质小汽艇	66'~0"	62'~0"
223		"	通 州	钢质方船	240'~0"	
224	利 川	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢 质拖船		132'~0"
225		"				
226		"	中国海军	二百吨的钢质货 驳船	95'~0"	90'~0"
227		"	"	一百吨的钢质货 驳船	87'~0"	82'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
16'~0"	6'~0"	3'~0"	27			\$ 5,200	
"	"					\$ 4,000	
8'~6"	4'~6"	3'~ $\frac{1}{2}$ "					
15'~0"	5'~0"					\$ 6,200	
"	"					"	
5'~6"							
"							
8'~5"	2'~3"						
26'~3"	9'~10"					\$ 21,500	
"	"					"	
10'~0"	4'~0"	10 $\frac{3}{4}$ "		20	6.62		
35'~0"	13'~0"	10'~0"	1460	580	10.290	\$ 113,000	
7'~9"						\$ 20,900	
8'~0"	4'~7 $\frac{1}{2}$ "						
11'~0"	5'~8"	4'~3"			9.724	\$ 8,250	
13'~0"	5'~6"	3'~1"	32.75	110	9.68	\$ 12,970	
32'~0"	8'~9"					\$ 66,000	
25'~0"	12'~6"	8'~1 $\frac{1}{4}$ "	360	800	12.75	\$ 88,000	
21'~6"	8'~6"					\$ 16,600	未造
18'~6"	6'~6"					\$ 6,700	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
228		1915	中国海军	六十五吨的钢质货驳船	61'~0"	58'~0"
229	澄凌	"	海河疏浚公司	双螺旋蒸汽机钢质破冰船	127'~0"	120'~0"
230		"	中国海军	单螺旋柴油机钢质小船		24'~0"
231		"	"	"		"
232		"	"	"		"
233		"	"	"		"
234		"	"	"		"
235		"	"	"		"
236		"	"	"		"
237		"	"	"		"
238		"	"	"		"
239		"	日清汽船公司	二百吨钢质货驳船		95'~0"
240		"	"	一百五十吨钢质货驳船		"
241		"	"	"		"
242		"	太古洋行	钢质登陆方船		60'~0"
243	FENG SHENG	1916	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇	60'~11"	56'~11"
244	CHO-KIANG	"	亚细亚火油公司	钢质驳船	83'~0"	
245	TAH KIANG	"	"	钢质油驳船	75'~0"	
246	HENG KIANG	"	"	"	"	
247	湘湖	"	"	单螺旋柴油机钢质拖船	62'~6"	60'~0"
248	利华	"	黄浦疏浚公司	单螺旋蒸汽机钢质拖船	100'~0"	95'~0"
249	利贸	"	"	"	82'~0"	78'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
15'~0"	5'~6"					\$ 5,400	
30'~0"	11'~6"	7'~9"	452	884	11.654	\$ 140,000	
5'~3"				12			
"				"			
"				"			
"				"			
"				"			
"				"			
"				"			
21'~6"	8'~0"					\$ 6,625	
20'~0"	6'~6"					"	
"	"					"	
15'~0"	5'~0"					\$ 3,900	
11'~6"	6'~4"	4'~6"	37	100	9.679	\$ 11,450	
17'~6"	6'~9"	2'~8½"	90				
17'~0"	4'~0"	2'~6"	68.5				
"	"	"	"				
11'~0"	"	1'~11"	24.45	110	9.92	\$ 9,900	
19'~0"	11'~3"	7'~4"	190	437	11.22	\$ 51,445	
16'~6"	8'~6"	5'~8"	108	258	9.938	\$ 34,800	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
250		1916	黄浦疏浚公司	漏斗式钢质驳船	125'~0"	
251		"	"	"	"	
252		"	"	"	"	
253	西 赣	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质拖船	62'~6"	60'~0"
254	长 江	"	"	钢质驳船	86'~0"	
255	NAN KIANG	"	"	"	"	
256		"	美孚火油公司	钢质货驳船	54'~0"	
257		"	"	"	"	
258	CHUNG KIANG	"	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质小艇	61'~0"	57'~0"
259		"	中国海军	单螺旋蒸汽机柚木小艇		30'~0"
260	扬 北	"	亚细亚火油公司	双螺旋蒸汽机钢质拖船	150'~0"	145'~0"
261	汉 江	"	"	三百吨钢质油驳船	145'~0"	140'~0"
262	宜 江	"	"	"	"	"
263	海 鳧	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢质巡逻炮艇	105'~0"	100'~0"
264	海 鸥	"	"	"	"	"
265		"	黄浦疏浚公司	柚木装锚船		25'~0"
266		"	亚细亚火油公司	钢质方船	240'~0"	
267		"	"	"	40'~0"	
268		"	黄浦疏浚公司	装锚用之钢质方船		37'~0"
269	美 滩	"	美孚公司	双螺旋蒸汽机钢质拖船	140'~0"	135'~0"
270	SOCO-NY №89	"	"	钢质油驳船	130'~0"	
271	SOCO-NY №90	"	"	"	"	
272	川 南	"	G. R. BARRY ESQ.	双螺旋柴油机钢质小轮	75'~0"	72'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
22'~6"	8'~6"					\$ 15,666.67	
"	"					"	
"	"					"	
11'~0"	4'~0"	1'~11"	24.45	110	9.92	\$ 9,900	
17'~6"	6'~9"	2'~0"	67.54			\$ 10,900	
"	"	"	"			"	
14'~0"	6'~4"	4'~0"	66			\$ 2,820	
"	"	"	"			"	
12'~0"	"			80			
8'~5"	4'~0"			28			
26'~0"	8'~0"	3'~ 5 $\frac{1}{4}$ "	235	964	12.974	\$ 90,480	
"	7'~3"	5'~0"				\$ 18,947	
"	"	"				"	
17'~0"	9'~0"	6'~ 2 $\frac{1}{2}$ "	139.5	250	10.05		
"	"	5'~8"	121	"	10.729		
6'~9"	2'~6"						
28'~0"	6'~0"					\$ 35,750	
15'~0"	4'~6"					\$ 4,130	
12'~0"	4'~0"						
17'~6"	9'~0"	5'~0"	175	1035	14.60	\$ 135,000	
16'~0"	8'~6"	5'~1"	185			\$ 13,866	
"	"	7'~1"	268			"	
15'~0"	5'~0"	3'~3"	45	150	10.50	\$ 21,200	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
273	HO-CHING	1916	INTERNATIONAL IMPORT Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船	65' ~ 0"	60' ~ 0"
274	HO-CHOW	"	"	"	"	"
275		"	美孚公司	单螺旋柴油机柚木舢舨	35' ~ 0"	25' ~ 0"
276	汇丰	"	汇丰银行	双螺旋柴油机钢质游艇	56' ~ 0"	53' ~ 0"
277		"	"	单螺旋柴油机柚木游艇之供应小船		12' ~ 0"
278		"	黄浦疏浚公司	柚木小艇		25' ~ 0"
279		"	MR. SUFFERT	小汽艇		35' ~ 9-1/2"
280	美康	"	美孚公司	单螺旋柴油机钢质小艇	55' ~ 0"	50' ~ 0"
281	美南	"	"	单螺旋蒸汽机钢质油驳船	144' ~ 4-1/2"	136' ~ 10-1/2"
282		"	"	双螺旋柴油机小汽艇	50' ~ 0"	49' ~ 0"
283		"	"	"	"	"
284		"	"	"	"	"
285		"	"	"	"	"
286		"	"	"	"	"
287		"	"	"	"	"
288		"	"	"	"	"
289		"	MR. BROWN	单螺旋柴油机柚木巡逻艇		48' ~ 0"
290		"	太古洋行	三百吨钢质驳船	146' ~ 0"	140' ~ 0"
291	太古七号	"	"	二百吨钢质驳船	130' ~ 0"	125' ~ 0"
292	太古八号	"	"	"	"	"
293	安澜	1917	亚细亚火油公司	双螺旋蒸汽机钢质油轮	175' ~ 0"	166' ~ 0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
11'~9"	7'~0"	4'~ $11\frac{1}{8}"$	48	150	10.66	\$ 14,500	未包括 柴油机
"	"	4'~ $10\frac{1}{2}"$	47.3	"	10.40	"	
7'~0"	3'~3"	2'~3"	9	26	$7\frac{3}{4}$	\$ 2,310	
11'~3"	4'~0"	20	14.6	10—14	6.83	\$ 10,000	
4'~6"	2'~5"					\$ 750	
9'~0"	3'~6"						
9'~8"		2'~ $1\frac{1}{2}"$			7.473	\$ 1,600	
12'~9"	7'~6"	3'~ $10\frac{1}{2}"$	120	70	7.85	\$ 25,695.40	
27'~0"	11'~6"	8'~5"	530	396	10.36	\$ 74,650	
11'~0"	7'~6"			36		\$ 1,242.88	
"	"			"		"	
"	"			"		"	
"	"			"		"	
"	"			"		"	
"	"			"		"	
11'~0"		2'~8"	16.25	60		\$ 3,152	
26'~0"	7'~3"	5'~0"	378			\$ 31,200	
"	7'~0"	"	288			\$ 21,800	
"	"	"	"			"	
20'~0"	9'~6"	6'~4"	480	1,173	12.352	\$ 172,900	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
294	太古九号	1917	太古洋行	双螺旋蒸汽机钢质拖船	90'~0"	85'~0"
295	平江	"	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机钢质油驳船	"	"
296	海鹰	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	108'~0"	101'~0"
297	亨德	"	"	"	"	"
298		"	亚细亚火油公司	钢质油驳船	137'~6"	
299	渝光	"	"	双螺旋蒸汽机钢质拖船	91'~6"	85'~0"
300	颐和	"	怡和洋行	"	130'~0"	125'~0"
301	太古10号	"	太古洋行	三百吨钢质驳船	146'~0"	140'~0"
302	太古11号	"	"	"	"	"
303	太古12号	"	"	二百吨钢质驳船	130'~0"	125'~0"
304		"	美孚公司	钢质油驳船		75'~0"
305		"	"	"		"
306		"	"	"		"
307	VIGAN	"	CHINA COAST TRANSPORTATION Co.	双螺旋柴油机轮	192'~0"	185'~0"
308	祥泰	"	"	单螺旋蒸汽机汽轮	212'~0"	203'~8"
309	江南	"	大来洋行	单螺旋蒸汽机渡轮	70'~0"	63'~0"
310	SWIFT SURE	"	江南造船厂	"	"	"
311	和祥	1918	INTERNATIONAL EXPORT Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船	65'~0"	60'~0"
312	和盈	"	"	"	"	"
313	得光	"	亚细亚火油公司	单螺旋蒸汽机柚木汽艇	63'~8"	60'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
17'~6"	7'~0"	4'~6"	106.45	296	11.50	\$ 39,720	
16'~0"	6'~6"	4'~4½"	115.38	80	600	\$ 18,500	
17'~1"	9'~0"	6'~2½"	139.5	250	10.05	\$ 45,500	
"	"	"	"	"	"	"	
17'~0"	8'~6"						
13'~0"	7'~6"	4'~6"	72.69	250	11.986	\$ 31,830	
22'~0"	"	3'~10"	190	500	11.20	\$ 80,000	
26'~0"	7'~3"					\$ 36,517	
"	"					"	
23'~0"	7'~0"					\$ 31,800	
20'~0"	3'~9"					\$ 24,866.67	
"	"					"	
"	"					"	
29'~0"	13'~0"	9'~2"	938	400		\$ 113,000	
"	"	6'~5"	680	650	10.03		
11'~6"	6'~0"	4'~1½"		150	10.16	\$ 12,500	
"	"	"		"	"	\$ 14,000	
11'~9"	7'~0"	4'~10"	47	"	10.42	\$ 18,000	
"	"	"	"	"	"	"	
12'~0"	6'~0"	3'~10"	32.07	85	9.66	\$ 6,667	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
314	上海 3 号	1918	CHINA COAST TRANSPORTATION Co.	单螺旋蒸汽机轮	203' ~ 0"	192' ~ 0"
315	新汇丰	"	汇丰银行	双螺旋柴油机钢质游艇	56' ~ 0"	53' ~ 0"
316	SIANG KWANG	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质拖船	62' ~ 6"	60' ~ 0"
317	MAN-DARIN	"	大米洋行	单螺旋蒸汽机钢质货船	443' ~ 0"	429' ~ 0"
318	CELESTAIL	"	"	"	"	"
319	ORIENTAIL	"	"	"	"	"
320	CA-THAY	"	"	"	"	"
321		1919	中国海军	单螺旋柴油机柚木小艇		38' ~ 6"
322	和 平	"	SHANGHAI ICE Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船	65' ~ 0"	60' ~ 0"
323	和 安	"	"	"	"	"
324	和 利	"	"	"	"	"
325	和 泰	"	"	"	"	"
326		"	大米洋行	柚木驳船		80' ~ 0"
327		"	"	"		"
328	隆 茂	"	隆茂洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	202' ~ 5"	193' ~ 7"
329	浦 东	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机钢质长江拖船	80' ~ 0"	75' ~ 0"
330	上海 9 号	"	"	钢质货驳船	115' ~ 0"	110' ~ 0"
331	上海 10 号	"	"	"	"	"
332	上海 8 号	"	大达轮船公司	"	95' ~ 0"	90' ~ 0"
333	HO-WEI	"	INTERNATIONAL EXPORT Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船	80' ~ 0"	75' ~ 0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
29'~0"	13'~0"	9'~5½"	1,200	799	10.25	\$ 332,742.20	
10'~6"	4'~0"	1'~8"		40	9.00	\$ 10,000	
11'~0"	"	2'~0"	25.30	100	9.76	\$ 14,500	
55'~0"	37'~11½"	27'~10¾"	14,750	3430.2	12.86	G.\$ 2,040,678	
"	"	"	"	3462.5	12.54	"	
"	"	"	"	3668.5	13.30	"	
"	"	"	"	"	"	"	
8'~6"	5'~3"					MIX \$ 2,770	
11'~9"	7'~0"	4'~10"	47	150	10.42	\$ 17,000	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	10.49	"	
30'~0"	8'~0"					\$ 2,970	
"	"					\$ 3,860	
31'~0"	10'~0"	6'~10¾"	840	2775	13.77	\$ 257,508	
16'~0"	8'~8"	6'~9"	115.6	252.6	10.80	\$ 38,746	
26'~0"	10'~0"	7'~6"	469			\$ 38,400	
"	"	"	"			"	
21'~6"	8'~0"	6'~3"				\$ 14,000	
"	9'~0"	5'~11½"	93	217.6	10.45	\$ 38,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
334		1919	INTERNATIONAL EXPORT Co.	钢质挖泥方船	50'~0"	
335		"	大达轮船公司	钢质货驳船	95'~0"	90'~0"
336	涟水	"	上海自来水公司	单螺旋蒸汽机钢质水船	90'~0"	85'~0"
337	漪水	"	"	"	90'~0"	"
338		"	黄河疏浚公司	漏斗式钢质驳船	95'~0"	
339		"	"	"	"	
340		"	津浦铁路局	钢质方船	200'~0"	
341	久通	"	大达轮船公司	单螺旋柴油机拖船		33'~0"
342	江庆	"	招商局	双螺旋蒸汽机钢质长江上游轮船	202'~5"	193'~7"
343	江西	1920	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质小船	63'~0"	60'~0"
344	鄱西	"	"	"	"	"
345	海邬	"	黄浦疏浚公司	钢质方船	70'~0"	
346	和德	"	INTERNATIONAL EXPORT Co.	单螺旋柴油机柚木拖船		33'~0"
347	和大	"	"	"		"
348	RE-CORDI	"	"	单螺旋蒸汽机柚木小艇	58'~3"	54'~3"
349		"		钢质方船	150'~0"	
350		"		"	170'~0"	
351	大庆	"	大达轮船公司	双螺旋蒸汽机钢质客轮	208'~0"	85'~0"
352	SCRANTANDAR	"	OCEAN S.N.Co.	钢质驳船	120'~0"	
353	澄平	"	津浦铁路局	双螺旋蒸汽机钢质渡轮	156'~0"	149'~0"
354	太古21号	"	招商局	钢质油驳船	150'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
16'~0"	4'~6"					\$ 10,958	
24'~0"	8'~0"	6'~3"				\$ 16,500	
17'~0"	8'~9"	6'~ $10\frac{3}{4}$ "	210	140	6.85	\$ 26,500	
"	"	6'~ $11\frac{1}{2}$ "	215	"	7.26	\$ 29,500	
22'~6"	8'~6"					\$ 24,000	
"	"					"	
30'~0"	6'~ $9\frac{1}{2}$ "					\$ 32,700	
8'~0"	3'~3"	1'~ $\frac{1}{2}$ "	4.75	30	7.88	\$ 4,608	
31'~0"	10'~0"	10'~0"	840	2,700	14.66	\$ 294,100	
11'~0"	4'~6"	1'~11"	26	110	8.67	\$ 19,600	
"	"	"	"	"	"	"	
25'~0"	7'~0"	3'~11"	139			\$ 18,500	
8'~0"	3'~0"	13 $\frac{1}{2}$ "	5.0	20	7.13	\$ 3,800	
"	"	20 $\frac{1}{2}$ "	8.3	30	7.40	\$ 4,600	
10'~10"	5'~0"			85		\$ 18,500	
30'~0"	7'~ $9\frac{1}{2}$ "		700			\$ 26,900	
"	"					"	
38'~0"	12'~0"	5'~ $1\frac{1}{2}$ "	757	660	10.63	\$ 309,378	
30'~0"	9'~9"	2'~3"				\$ 43,500	
31'~0"	12'~0"	6'~9"	364.5	660	12.01	\$ 184,956	
27'~0"	5'~0"	2'~6"	366			\$ 48,252	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
355	太古22号	1920	招商局	钢质油驳船	150'~0"	
356	"	"	"	"	"	
357	太古23号	"	"	"	"	
358		"	SHANG-HAI ICE Co.	钢质方船	200'~0"	
359	新蜀通	"	SZECHUN STEAM NAVIGATION Co.	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	205'~0"	193'~7"
360		"	美孚火油公司	钢质驳船	70'~0"	
361		"	"	"	"	
362	通江	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳船	72'~0"	68'~0"
363	万通	"	太古洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	205'~0"	192'~ $\frac{1}{2}$ "
364	福源	"		"	"	"
365		"	亚细亚火油公司	钢质方船	120'~0"	
366		"	"	"	240'~0"	
367		"	"	"	140'~0"	
368		"	"	"	"	
369		"	"	"	40'~0"	
370		"	"	"	120'~0"	
371		"	"	"	"	
372		1921	MACKENZIE & Co.	柚木方船	140'~0"	
373		"	亚细亚火油公司	钢质方船	120'~0"	
374	江南	"	江南造船厂	单螺旋蒸汽机钢质拖船	85'~ $2\frac{1}{4}$ "	79'~ $7\frac{1}{2}$ "
375	SIMO-IS	"	OCEAN S.S.Co. LTD.	单螺旋柴油机钢质拖船	101'~0"	96'~0"

宽	船身 深 度	吃 水	排 水 量	马 力	速 度	价 格	备 注
27'~0"	5'~0"	2'~6"	366			\$ 48,262	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
30'~0"	7'~9½"					\$ 34,500	
31'~0"	10'~0"	4~8½"	1,300	2,728	14.50	\$ 315,000	
30'~0"	5'~0"					\$ 9,900	
"	"					"	
15'~0"	5'~6"	8'~0"	86.5	75	7.26	\$ 15,700	
31'~0"	10'~0"	5'~2½"	840	2,700	14.55	\$ 332,024	
"	"	5'~0"	840	"	"	\$ 333,734	
25'~0"	6'~6"					\$ 22,000	
28'~0"	6'~0"					\$ 37,850	
25'~0"	5'~6"					\$ 16,270	
"	"					"	
20'~0"	4'~0"					\$ 4,600	
"	"					\$ 14,960	
"	"					"	
20'~0"	5'~0"					\$ 7,500	
"	"					\$ 17,000	
16'~0"	8'~6"	7'~0"	129	240	8.06	\$ 35,000	
19'~0"	"	7'~0"	210	180	8.81	\$ 32,550	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
376	浦兴	1921	TENGE & Co. KAIYOSHISHA Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖船	75'~0"	72'~0"
377	宜阳丸	"	"	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	205'~5"	194'~9"
378	行地	"	TENGE & Co. KAIYOSHISHA Co.	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	"	"
379	云阳丸	"	日清汽船公司	"	"	"
380	CHAN-SHAN	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机浅水拖轮	120'~0"	120'~0"
381	海龟	"	黄浦疏浚公司	大型挖泥钢质方船	78'~9"	78'~9"
382		"	"	漏斗式钢质驳船	125'~0"	
383		"	"	"	"	
384	江明	"	招商局	钢质方船	300'~0"	
385	润光	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机渡轮		42'~0"
386		"	CHENG HING Co.	钢质货驳船	95'~0"	90'~0"
387		"	"	"	"	"
388		"	"	"	"	"
389		"	"	"	"	"
390	威胜	1922	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	205'~5"	194'~9"
391	德胜	"	"	"	"	"
392	安宁	"	津浦铁路局	双螺旋蒸汽机钢质汽渡轮	90'~0"	85'~0"
393		"	英美烟公司	单螺旋蒸汽机钢质小汽船	61'~ 8 $\frac{13}{16}$ "	57'~ 8 $\frac{13}{16}$ "
394		"	"	钢质货驳船	61'~0"	58'~0"
395		"	"	"	"	"
396		"	中国海军	飞机钢质浮坞	62'~0"	62'~0"
397	吴山丸	"	日清汽船公司	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
14'~0"	8'~0"	5'~4 $\frac{1}{2}$ "	83	250	8.89	\$ 26,750	
31'~0"	10'~0"	7'~5"	932	2,938	14.36	\$ 381,221	
"	"	5'~0"	"	2,830	14.99	\$ 352,950	
"	"	5'~2"	538	2,903	14.92	\$ 370,000	
20'~0"	6'~0"	3'~0"	140	688.5	11.13	\$ 12,100	
26'~0"	7'~6"					\$ 26,400	
26'~6"	8'~9"					\$ 21,000	
"	"					"	
45'~0"	12'~0"		2,200			\$ 109,376	
9'~0"	4'~6"	2'~3 $\frac{1}{2}$ "		30		\$ 5,700	
21'~6"	9'~6"					\$ 18,310	
"	"					"	
"	"					"	
"	"					"	
31'~0"	10'~0"	5'~ $\frac{1}{2}$ "	525	3,149	15.54	\$ 360,000	
"	"	5'~1 $\frac{1}{2}$ "	535	3,131	15.22	\$ 355,000	
18'~0"	8'~0"	5'~8"	110.5	260	10.76	\$ 51,618	
12'~0"	6'~3"	4'~6"	40.5	126	9.43	\$ 14,500	
15'~0"	5'~6"					\$ 6,000	
"	"					\$ 5,800	
25'~0"	5'~0"					\$ 5,200	
16'~0"	7'~6"	4'~8"	54.5	120	9.75	\$ 20,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
398		1922	黄浦疏浚公司	三十吨两脚起重机方船	80'~0"	80'~0"
399	江源	"	江源公司	双螺旋柴油机钢质小轮	81'~0"	78'~0"
400	德阳丸	"	日清汽船公司	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	153'~9"	149'~9"
401	张家浜丸	"	THE RIO-KA SOKO KAISHA Co.	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
402		"	太古洋行	二百吨钢质货驳船	95'~0"	90'~0"
403		"	"	二百吨钢质货驳船	"	"
404	巴东	"	"	双螺旋蒸汽机钢质拖轮	75'~0"	71'~6"
405		"	江南造船厂	钢质方船	90'~0"	
406		"	汇丰银行	单螺旋柴油机钢质供应小船游玩用艇		12'~0"
407	汇通	"	S. T. & L. Co.	单螺旋蒸汽机钢质拖轮	65'~0"	61'~6"
408	REGNo. 256 Co. No153.	"	"	六十吨钢质货驳船	61'~6"	58'~0"
409	REGNo. 257 Co. No. 154	"	"	"	"	"
410	REGNo. 258 Co. No. 155	"	"	"	"	"
411	REGNo. 259 Co. No. 156	"	"	"	"	"
412		"	黄浦疏浚公司	钢质装锚方船	30'~0"	
413		"	太古洋行	六十吨宜昌式钢质货船	72'~0"	67'~0"
414		"	"	"	"	"
415		"	"	"	"	"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
36'~0"	6'~6"					\$ 17,855	
15'~0"	5'~0"	3'~2"	48.25	145.4	9.66	\$ 33,890	
26'~6"	7'~0"	5'~0"	372.6	14.77	14.23	\$ 88,384	
16'~0"	7'~6"	5'~1"	67	180	10.21	\$ 21,935	
21'~6"	8'~0"					\$ 12,590	
"	"						
14'~0"	6'~6"	4'~4 $\frac{1}{2}$ "	50	160	11.18	\$ 19,165	
30'~0"	6'~0"						
4'~6"	2'~5"					\$ 28,000	只造船壳
12'~0"	7'~6"	5'~6 $\frac{7}{8}$ "	47.5	135	10.07	\$ 14,250	
15'~0"	5'~6"					\$ 5,200	
"	"					"	
"	"					"	
"	"					"	
13'~0"	5'~0"					\$ 1,630	
15'~6"	4'~6"					\$ 5,048	
"	"					"	
"	"					"	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
416		1922	太古洋行	六十吨宜昌式钢质货船	72'~0"	67'~0"
417		1923	日清汽船公司	两钢桥用的钢质方船	200'~0"	
418	LIAO-SHENG	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质小轮	45'~6"	43'~6"
419		"	太古洋行	六十吨宜昌式钢质货驳船	72'~0"	67'~0"
420		"	亚细亚火油公司	六十吨钢质货驳船	61'~6"	58'~0"
421		"	"	"	"	"
422		"	"	"	"	"
423		"	"	"	"	"
424	利商	"	YANGTSE RIVER COMMISSION	单螺旋蒸汽机钢质小轮	56'~0"	52'~0"
425	利南	"	"	"	85'~0"	81'~0"
426	庆和	"	怡和洋行	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	148'~2"	144'~2"
427		"	黄浦疏浚公司	110立方码漏斗式钢质驳船	75'~0"	
428		"	"	"	"	
429		"	"	"	"	
430	顺利	"	福州招商局	单螺旋蒸汽机钢质小轮	58'~10"	54'~10"
431	太古25号	"	太古洋行	钢质油驳船	150'~0"	150'~0"
432	太古26号	"	"	"	"	"
433	太古27号	"	"	"	"	"
434		"	美国海军	单螺旋柴油机小轮(司令用船)	30'~0"	29'~4"
435	江凌	"	天津海门疏浚局	双螺旋蒸汽机钢质破冰船	100'~0"	95'~0"
436	南通	"	亚细亚火油公司	双螺旋柴油机柚木检查船		53'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
15'~6"	4'~6"					\$ 5,048	
30'~0"	6'~0"					\$ 21,000	
9'~6"	5'~6"	3'~6"	16	50	9.30	\$ 4,596	
15'~6"	4'~6"					\$ 5,268	
15'~0"	5'~6"					\$ 5,000	
"	"					"	
"	"					"	
"	"					"	
11'~0"	"	4'~6"		70	9.08	\$ 10,637	
15'~6"	7'~9"	5'~8"	84.75	180	10.93	\$ 24,388	
28'~0"	5'~6"	7'~0"	570	1,962	12.37	\$ 24,000	
21'~6"	6'~6"					\$9,666.67	
"	"					"	
"	"					"	
12'~0"	5'~8"	3'~9 $\frac{1}{2}$ "			7.37	\$ 8,700	只造船壳
27'~0"	8'~0"	5'~6"	462.5			\$24,333.33	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
6'~0"	3'~3"	2'~4 $\frac{1}{2}$ "	3.15	65/85	11.05	\$ 3,000	
20'~0"	8'~11"	5'~ 10 $\frac{1}{2}$ "	198	550	11.18	\$ 61,500	
9'~5"	3'~6"	1'~5"		52	9.5	\$ 4,468	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
437		1923	亚细亚火油公司	钢质油方船 (重庆用)	140'~0"	140'~0"
438		"	黄浦疏浚公司	350立方码漏斗式钢质驳船	125'~0"	
439	KWAI TUNG	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
440	其川	"	YANGTSE RIVER Co. I-CHANG	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	148'~2"	144'~2"
441		"	美孚火油公司	钢质油帆船	60'~0"	53'~0"
442		"	"	"	"	"
443		"	"	"	"	"
444	城埠	"	太古洋行	单螺旋蒸汽机钢质拖轮		60'~0"
445	平其	"	YANGTSE RAPID S.S.Co. I-CHANG	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	148'~9"	145'~0"
446	安山丸	"	日清汽船公司	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
447		"	江南造船厂	钢质方船	140'~0"	
448		"	太古洋行	100吨货驳 (横滨用)	60'~0"	60'~0"
449		"	"	"	"	"
450		"	"	"	"	"
451		"	"	"	"	"
452		"	"	"	"	"
453		"	"	"	"	"
454	RECORD I	"	EISLER RECNE & MORPHY	单螺旋柴油机钢质小轮	47'~0"	45'~0"
455	其南	1924	UPPER YANGTSE TRANSDING Co. INC. I-CHANG C. R. COX. PRESIDENT	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	120'~0"	115'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
24'~0"	5'~9"					\$ 21,358	
22'~6"	9'~0"					\$ 17,600	
16'~0"	7'~6"	4'~7 $\frac{1}{2}$ "	55	150	10.12	\$ 17,230	
28'~0"	8'~6"	4'~ $\frac{1}{2}$ "	284	2,172	14.51	\$ 170,000	
11'~0"	4'~0"					\$ 3,752	
"	"					"	
"	"					"	
11'~0"	4'~6"	1~10 $\frac{1}{2}$ "	24	110	10.10	\$ 20,500	
26'~6"	7'~6"	3"~7 $\frac{1}{2}$ "	252	1,503	13.72	\$ 157,500	
16'~0"	7'~6"	4'~8"	54.5	150	9.92	\$ 19,500	
24'~0"	7'~1"	1'~8 $\frac{3}{8}$ "	123				
20'~0"	5'~6"	5'~0"	131.67			\$ 6,385	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
8'~ 10 $\frac{1}{2}$ "	4'~3"	2'~6"	10.42	36	9.5		
22'~0"	8'~3"	6'~6"	287	730	13.06	\$ 70,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
456	其来	1924	UPPER YANGTSE TRADING- Co. INC. ICH- ANG C.R. COX. PRESI- DENT	双螺旋蒸汽机钢 质长江上游客货 轮	120' ~ 0"	115' ~ 0"
457	利顺	"	黄浦疏浚公 司	单螺旋蒸汽机钢 质拖轮	82' ~ 0"	78' ~ 0"
458	利泰	"	"	"	"	"
459		"	"	100立方码漏斗 式钢质驳船	75' ~ 0"	
460		"	"	"	"	
461		"	"	350立方码漏斗 式钢质驳船	125' ~ 0"	
462	福来	"	重 庆	双螺旋蒸汽机钢质 长江上游客货轮	140' ~ 0"	140' ~ 0"
463		"	太古洋行	100吨货驳 (横滨用)	60' ~ 0"	
464		"	"	"	"	
465		"	"	"	"	
466		"	"	"	"	
467		"	"	"	"	
468		"	"	"	"	
469		"	"	"	"	
470		"	"	"	"	
471		"	亚细亚火油 公司	钢质方船	240' ~ 0"	
472	利江	"	YANGTSE RIVER CO- MISSION	双螺旋蒸汽机钢 质测量艇	90' ~ 0"	85' ~ 0"
473	利湖	"	"	"	"	"
474	宜宾	"	I-CHANG S. S.Co. INC. HANKOW C. R. COX. PRE- SIDENT	双螺旋蒸汽机钢质 长江上游客货轮	153' ~ 0"	148' ~ 0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
22'~0"	8'~3"	6'~6"	287	730	13.06	\$ 80,000	
16'~6"	8'~6"	5'~8"	108	258	9.23	\$ 30,500	
"	"	"	"	"	"	"	
21'~0"	6'~6"					\$ 18,400	
"	"					"	
22'~6"	9'~0"					\$ 17,350	
26'~6"	8'~0"	6'~6"	471	1,503	14.12	\$ 175,400	
20'~0"	5'~6"	5'~0"				\$ 6,900	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
35'~0"	7'~6"					\$ 29,800	
17'~6"	8'~3"	4'~6"	106.6	250	11.23	\$ 34,500	
"	"	"	"	"	"	"	
29'~0"	8'~6"	6'~6"	528.1	2,100	13.91	\$ 200,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
475	彝陵	1924	YANGTSE RAPID S. S. Co. I- CHANG	双螺旋蒸汽机钢 质长江上游客货 轮	153'~0"	148'~0"
476		"	"	钢质方船(重庆用)	140'~0"	
477	INDO- CHINA No.17	"	怡和洋行	300吨钢质油驳 船	155'~0"	150'~0"
478	INDO- CHINA No.18	"	"	"	"	"
479	INDO- CHINA No.19	"	"	"	"	"
480	INDO- CHINA No.20	"	"	"	"	"
481	INDO- CHINA No.15	"	"	"	"	"
482	INDO- CHINA No.16	"	"	"	"	"
483	鸿远	"	烟台邮局	双螺旋柴油机钢 质小轮	46'~6"	43'~6"
484		"	"	邮局送信用钢质 货驳船	50'~0"	48'~9"
485	真安	"	日清汽船公司	钢质驳船	300'~0"	
486		"	亚细亚火油 公司	接合钢质方船	60'~0"	
487		"	"	"	"	
488	江南	"	江南造船厂	单螺旋蒸汽机拖船	101'~6"	94'~0"
489	OLD- BILL	"	英美烟公司	单螺旋蒸汽机钢 质小轮	52'~0"	48'~6"
490	嘉禾	"	怡和洋行	双螺旋蒸汽机钢质 长江上游客货轮	210'~0"	202'~3"

宽	船身 深度	吃水	排水 量	马力	速度	价 格	备 注
29'~0"	8'~6"	6'~6"	528.1	2,100	13.91	\$ 190,000	
30'~0"	7'~6"					\$ 24,600	
27'~0"	8'~0"	5'~6"				\$ 25,000	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				\$ 24,000	
"	"	"				"	
10'~6"	5'~6"	2'~7"	12	48	8.41	\$ 10,940	
10'~9"	6'~0"					\$ 5,500	
45'~0"	12'~0"	9'~0"	3,340			\$ 100,000	
20'~0"	5'~6"					\$ 4,000	
"	"					"	
20'~0"	10'~0"	7'~0"	168.34	440	11.35		
10'~0"	5'~3"	4'~3"	21.9	90	9.52	\$ 14,700	
35'~0"	10'~6"	8'~6"	1,095	3,300	15.10	\$ 369,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
481	定远	1925	COUFHOOK STEAMER SHIP Co.	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	153'~0"	148'~0"
492	永安	"	重庆	"	"	"
493	福同	"	"	"	"	"
494	元宝	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳船	74'~2"	70'~8"
495	KAEDOMARU	"	日清汽船公司	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
496	其永	"	YANGTSE NAVIGATION FEDERAL INCORPORATION U.S.A.	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客货轮	123'~6"	118'~6"
497	太古56号	"	太古洋行	钢质油驳船		72'~0"
498	太古57号	"	"	"		"
499		"	江南造船厂	漏斗式钢质挖泥驳船	75'~0"	
500		"	"	"	"	
501	FEILING	"	天津海门疏浚局	双螺旋蒸汽机钢质破冰船	103'~4"	98'~4"
502	大来	"	大来洋行	双螺旋蒸汽机钢质拖船	147'~0"	140'~0"
503		"	江南造船厂	钢质装货方船	54'~0"	
504	GUAM	1926	美国政府	双螺旋蒸汽机长江上游钢质炮舰	159'~3 $\frac{1}{2}$ "	150'~0"
505	TU-TUILA	"	"	"	"	"
506	PANAY	"	"	"	191'~1"	180'~0"
507	OAHU	"	"	"	"	"
508	LUZON	"	"	"	210'~7 $\frac{1}{2}$ "	198'~0"
509	MINDANAO	"	"	双螺旋蒸汽机长江上游钢质炮舰	"	"
510		"	黄浦疏浚公司	350立方码漏斗式钢质驳船	125'~0"	

宽	船身 深 度	吃 水	排 水 量	马 力	速 度	价 格	备 注
29'~0"	8'~0"	4'~3"	353	2,100	14.18	\$ 200,000	
"	"	"	"	"	13.95	"	
"	"	4'~3½"	357	"	14.12	"	
15'~6"	6'~0"	4'~3"	100	70	7.08	\$ 12,965	
16'~0"	7'~6"	4'~ 10½"	61.2	150	10.29	\$ 19,300	
22'~8"	8'~3"	6'~6"	304	620	13.23	\$ 90,000	
16'~6"	4'~6"	3'~6"	89.5			\$ 7,250	
"	"	"	"				
21'~0"	6'~6"						
"	"						
28'~0"	12'~0"	7'~0"	243	550	11.03	\$ 80,900	
30'~0"	11'~6"	6'~½"	355	1,712	13.20	\$ 80,000	
21'~8"	5'~0"						
27'~0"	8'~6"	5'~3"	387	2,048	15.62	\$ 327,532.46	
"	"	"	"	"	"	\$ 327,538.46	
28'~0"	9'~0"	5'~6"	475.15	3,200	17.6	\$ 361,184.62	
"	"	"	"	"	"	"	
31'~0"	11'~0"	6'~0"	607.5	3,800	18.14	\$ 422,046.16	
"	"	"	"	"	"	"	
22'~6"	9'~0"					\$ 15,700	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
511		1926	黄浦疏浚公司	350立方码漏斗式钢质驳船	125'~0"	
512	MAN KIANG	"	亚细亚火油公司	45吨钢质油驳船	71'~0"	63'~0"
513	HSIA KUANG	"	中国海关	双螺旋蒸汽机钢质供应船	125'~0"	120'~0"
514	桧丸	"	日清汽船公司	双螺旋蒸汽机钢质拖轮	135'~0"	130'~0"
515	LUN CHONG	"	FERTILE BOY	单螺旋柴油机钢质小轮	45'~0"	45'~0"
516	美通	"	美孚行	单螺旋柴油机钢质油驳船	80'~0"	76'~6"
517	湖光	"	亚细亚火油公司	双螺旋蒸汽机钢质拖轮	158'~9"	153'~9"
518	YO-KWANG	"	"	300吨钢质油驳船	150'~0"	145'~0"
519	TSO-KWANG	"	"	"	"	"
520	REG. G.B.No2	"	"	钢质油驳船	70'~0"	65'~0"
521	REG. G.B.No3	"	"	"	"	"
522	普济	"	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质卫生船	116'~9"	109'~9"
523	顺庆	"	"	双螺旋柴油机钢质小轮	82'~0"	80'~0"
524	LI-CHUNG	1927	黄浦疏浚公司	单螺旋蒸汽机钢质拖轮	"	78'~0"
525		"	"	"	65'~0"	61'~6"
526	W.C. B.No3	"	"	钢质货驳船	89'~0"	85'~0"
527	WATER WORKS	"	厦门自来水公司	单螺旋蒸汽机钢质拖轮	69'~0"	65'~0"
528		"	"	钢质水驳船	83'~0"	
529		"	"	"	94'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
22'~6"	9'~0"					\$ 15,700	
11'~3"	4'~9"					\$ 6,400	
20'~0"	7'~9"	4'~9"	170.4	620	13.00	\$ 88,000	
24'~0"	7'~0"	3'~11 $\frac{1}{4}$ "	231	1000	11.42	\$ 63,300	
10'~0"	4'~6"	2'~4 $\frac{3}{4}$ "	10.9	50	8.71	\$ 7,400	
15'~0"	5'~6"	4'~6"	105.4	72	7.25	\$ 9,400	
28'~0"	8'~0"	4'~11 $\frac{3}{8}$ "	359	1,464	13.51	\$ 132,620	
26'~0"	5'~3"					\$ 46,100	
"	"						
15'~9"	6'~6"	4'~0"				\$ 9,520	
"	"	"				"	
22'~0"	11'~0"	6'~9 $\frac{1}{4}$ "	243	402	10.97	\$ 68,500	
15'~0" M 17'~0" E	5'~3"	2'~8"	58	192	11.02	\$ 38,000	
16'~6"	8'~6"	6'~1 $\frac{1}{2}$ "	125.6	360	10.31	\$ 35,800	
12'~0"	7'~6"	5'~4 $\frac{1}{2}$ "	49.25	135	9.90	\$ 14,500	
20'~0"	7'~9"	6'~0"				\$ 9,370	
12'~3"	7'~6"	5'~6"	64	180	9.69	\$ 23,850	
19'~0"	6'~6"					\$ 8,970	
"	"					\$ 10,530	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
530			CAPTAIN TSENG	单螺旋柴油机柚木小轮	20'~0"	
531	陆家渡		招商局	单螺旋蒸汽机柚木小轮	50'~0"	46'~0"
532	咸宁	1928	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	179'~0"	170'~0"
533	SUGI MARU	"	日清汽船公司	双螺旋蒸汽机钢质拖轮	135'~0"	130'~0"
534	昆山丸	"	"	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
535	N.K.K. No. 43 REG. No. 464	"	"	钢质油货驳船	135'~0"	130'~0"
536	N.K.K. No. 44 REG. No. 647	"	"	"	"	"
537	N.K.K. No. 45 REG. No. 648	"	"	"	"	"
538	N.K.K. No. 38 REG. No. 536	"	"	"	170'~0"	162'~0"
539		"	海参威	45吨钢质油驳船	45'~0"	
540		"	"	"	"	
541		"	光华火油公司	钢质火油柜	直径	19'~0"
542		"	"	"	"	80'~0"
543		"	"	"	"	"
544		"	华兴公司	单螺旋柴油机柚木小轮	27'~0"	27'~0"
545	永绥	"	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	223'~4 $\frac{1}{2}$ "	210'~0"
546		"	江南造船厂	钢质登陆方船	28'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
5'~0"	2'~3"					\$ 2,406	
10'~0"	5'~6"	3'~9"	17	65	9.01	\$ 4,300	
24'~0"	11'~0"	6'~0"	410.8	2248	16.8	\$ 300,000	
24'~0"	7'~0"	3'~11 $\frac{1}{4}$ "	231	1000	11.56	\$ 68,950	
6'~0"	7'~6"	4'~8"	55.5	150	9.94	\$ 21,000	
25'~0"	7'~3"	5'~0"	34.3			\$ 23,500	
"	"	"	"			"	
"	"	"	"			"	
28'~0"	8'~0"					\$ 26,700	
16'~0"	5'~0"					\$ 3,750	
"	"					"	
高	20'~0"						
"	30'~0"					\$ 56,000	
"	"						
6'~0"	2'~0"			15		\$ 3,080	
30'~0"	11'~6"	6'~0"	617	4835	18.36	\$ 400,000	
12'~0"	3'~6"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
547	总部小汽艇	1928	中国海军	单螺旋柴油机钢质小汽艇	35'~0"	35'~0"
548	咸宁小汽艇	"	"	单螺旋柴油机柚木小汽艇		22'~0"
549	"	"	"	单螺旋柴油机柚木舢舨		"
550	安丰小汽艇	"	"	"		19'~6"
551	永绥小汽艇	"	"	"	26'~6"	
552	复炎	"	中国警察	双螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	67'~0"	62'~6"
553	嘉禄	"	"	"	60'~0"	57'~0"
554	伯先	"	"	单螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	127'~0"	120'~0"
555	公胜小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木舢舨	19'~6"	
556	建航	"	NATIONAL BOARD OF ENGLAND IND. DEV. NANKING	双螺旋蒸汽机钢质游艇	75'~0"	70'~0"
557	洛阳丸	"	日清汽船公司	双螺旋蒸汽机长江下游钢质客轮	341'~0"	330'~0"
558	涪陵丸	"	"	双螺旋蒸汽机长江上游钢质客轮	153'~0"	148'~0"
559		"	亚细亚火油公司	钢质方船	180'~0"	
560	No. 1	"	冯将军	单螺旋柴油机柚木小轮	20'~0"	
561	No. 2	"	"	"	"	
562	绥胜	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢质小汽艇	43'~0"	
563		"	光华火油公司	钢质方船	200'~0"	
564		"	浙江省政府	钢质方船并驳船(两用)	80'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
7'~0"	5'~0"	2'~3 $\frac{3}{4}$ "	7.01	100	12.32	\$ 10,000	
5'~4"	2'~5"			10-16			
5'~3"	2'~6"			10-16			
5'~0"	2'~3"			10-15			
5'~10"	2'~6"			28-36			
12'~0"	6'~4"	3'~2"	31.3	110	10.17	\$ 25,000	
"	4'~0"	2'~2"	24.4	80	8.62	\$ 20,000	
20'~0"	9'~0"	6'~0"	220	400	11.00	\$ 100,000	
5'~0"	2'~3"			16-20			
14'~0"	7'~3"	4'~6"	52.8	220	10.37	\$ 15,000	
48'~0"	14'~9"	13'~0"	4,275	3,300	15.15	\$ 575,000	
29'~0"	8'~6"	4'~3"	330	1,992	14.15	\$ 190,000	
28'~0"	6'~0"					\$ 28,428	
5'~4"	2'~6"			10-16	9.00	\$ 5,000	
"	"				"	"	
8'~0"	4'~6"					\$ 4,000	
30'~0"	6'~6"					\$ 26,801	
20'~0"	4'~0"					\$ 7,150	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
565		1928	浙江省政府	钢质方船并驳船 (两用)	80'~0"	
566		"	招商局	双螺旋蒸汽机钢 质拖轮	135'~0"	130'~0"
567		"	"	"	"	"
568	LUN CHONG No 2	"	CHINA PRINTING & FINISH- ING Co.	单螺旋蒸汽机钢 质小轮	60'~0"	57'~0"
569		"	亚细亚火油 公司	500单位钢质帆 船	60'~0"	53'~0"
570		"	"	"	"	"
571	威 胜 小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚 木小舢舨	22'~0"	
572	民 权	"	"	双螺旋蒸汽机钢 质浅水炮舰	196'~ 8 $\frac{3}{4}$ "	183'~ 4 $\frac{1}{2}$ "
573		"	中国海军海 道测量局	双螺旋柴油机柚 木救生艇	30'~0"	
574		1929	亚细亚火油 公司	钢质方船	140'~0"	
575	利 江	"	"	70吨钢质油驳船	71'~8"	
576	郴 州	"	太古洋行	双叶轮柴油机钢 质拖轮	71'~0"	63'~0"
577	利 绥	"	黄浦疏浚公 司	单螺旋蒸汽机钢 质拖轮	65'~0"	61'~6"
578	利 民	"	"	"	"	"
579		"	光华火油公司	钢质火油柜	直径	19'~0"
580	诚 胜 小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚 木小艇	23'~0"	
581		"	江南造船厂	第一号船坞用的 钢质坞闸		
582	永 绥 小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚 木小艇	26'~0"	
583	GAR- GOYLE	"	VACUUM OIL Co.	单螺旋柴油机钢 质小艇	45'~0"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
20'~0"	4'~0"					\$ 7,150	
"	7'~3"	4'~0"	231	1000		\$ 67,128	
"	"	"	"	"		"	
12'~0"	6'~6"	3'~11½"		100	9.10	\$ 16,200	
11'~0"	4'~0"					\$ 4,350	
"	"						
5'~0"	2'~1"						
26'~0"	11'~¾"	6'~0"	462	2,248	17.03	\$ 360,000	
7'~0"	4'~0"	2'~0"	4.85	44	7.59	\$ 4,900	
24'~0"	5'~9'					\$ 27,300	
14'~6"	5'~0"	4'~0"				\$ 9,550	
15'~4"	4'~1"			96		\$ 35,000	
12'~0"	7'~6"	5'~0"	60	150	10.6	\$ 15,500	
"	"	"	"	"	"	\$ 16,350	
高	20'~0"					\$ 4,650	
5'~0"	2'~3½"						
6'~0"	1'~6"						
10'~0"	5'~0"			48		\$ 11,275	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
584	KAI-KOU	1929	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳船	74'~2"	70'~8"
585	PU-KIANG	"	"	钢质油驳船	71'~8"	
586	SAMPAN FOR TU-TUILA	"	美国海军	单螺旋柴油机柚木舢舨	31'~5"	28'~8"
587	鸿 迈	"	汉口邮局	双螺旋柴油机钢质小轮	85'~0"	80'~0"
588	HSUN KIANG	"	亚细亚火油公司	钢质油驳船	86'~0"	
589	HU MING	"	"	单螺旋柴油机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
590	顺 胜小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木舢舨	18'~0"	
591		"	日清汽船公司	钢质登陆方船	40'~0"	
592	民 权小汽艇	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木小艇	22'~0"	
593	致 果	"	浙江省政府	单螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	66'~0"	
594	翊 麾	"	"	"	"	
595	民 权	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木舢舨	22'~0"	
596	逸 仙	"	"	双螺旋蒸汽机钢质航舰	270'~0"	252'~0"
597		"	美孚洋行	钢质登陆方船	54'~0"	
598		"	"	船面带屋的钢质方船	180'~0"	
599	湖 明	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质小轮	45'~8"	
600	海 龙	"	黄浦疏浚公司	无推动机之梯斗式挖泥船	150'~0"	150'~0"
601	甘 露	1930	厦门自来水公司	单螺旋推动机250吨钢质水船	130'~0"	125'~0"
602		"	亚细亚火油公司	方船上之钢质浮桥	57'~3"	

宽	船身 深度	吃水	排水 量	马力	速度	价 格	备 注
15'~6"	6'~0"	4'~3"	103.96	72	7 $\frac{1}{4}$	\$ 16,500	
14'~6"	5'~0"	4'~0"				\$ 10,500	
5'~6"	2'~4"	1'~2"	2.02	25/45		\$ 6,404	
16'~0"	8'~0"	5'~3"	76	200	10.64	\$ 52,300	
17'~6"	6'~9"	3'~1"				\$ 12,990	
16'~0"	7'~6"	5'~0"	60	120	9.69	\$ 13,170	
5'~6"	2'~0"					\$ 2,950	
16'~0"	5'~0"					\$ 2,950	
5'~4"	1'~6"						
12'~0"	7'~0"	3'~2"	78.5	80	8.5	\$ 14,476	
"	"	"	"	"	"	"	
5'~3"	1'~6"						
34'~0"	17'~5"	11'~6"	1,545	4,296	19.07	\$ 1,563,997	
21'~8"	5'~0"					\$ 5,300	
30'~0"	5'~6"					\$ 30,800	
10'~0"	"			48		\$ 6,330	
34'~0"	9'~6"					\$ 274,000	
24'~0"	11'~6"	8'~0"	528	230	7.68	\$ 82,096	
12'~0"	4'~0"					\$ 12,640	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
603		1930	亚细亚火油公司	方船上之钢质浮桥	57'~3"	
304		"	"	"	"	
605		"	"	"	"	
606		"	"	"	"	
607		"	"	"	"	
608	利平	"	黄浦疏浚公司	单螺旋蒸汽机钢质拖轮	65'~6"	61'~6"
609	利通	"	"	"	"	"
610	KHE-DIVE	"	太古洋行	钢质方船	200'~0"	
611		"	中国海关	钢质登陆方船	38'~0"	
612		"	"	"	27'~0"	
613	F.M.B.	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳船	50'~3"	47'~0"
614	O.B.B.	"	"	300吨钢质油驳船	139'~6"	134'~6"
615	安明	"	"	双螺旋蒸汽机钢质小轮	88'~9"	83'~6"
616	开明	"	"	单螺旋蒸汽机钢质渡轮	71'~0"	67'~0"
617	逸仙	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木小艇	28'~0"	
618	(三江) SAN-KIANG	"	亚细亚火油公司	钢质油驳船	64'~0"	
619		"	亚细亚上码头	钢质方船	180'~0"	
620		"	"	"	108'~0"	
621	民生	"	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮舰	193'~9"	180'~0"
622		"	亚细亚上码头	钢质方船	126'~0"	
623		"	"	钢质浮桥	40'~0"	
624		"	"	"	"	
625	AYAME MARU	"	亚细亚火油公司	单螺旋柴油机钢质油驳	80'~0"	76'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
12'~0"	4'~0"					\$ 12,640	
"	"					"	
"	"					"	
"	"					"	
12'~0"	7'~6"	5'~0"	60	155	10.60	\$ 18,450	
"	"	"	"	"	"	"	
30'~0"	12'~0"					\$ 54,500	
19'~0"	4'~0"					\$ 3,360	
15'~0"	4'~0"					\$ 2,270	
13'~0"	6'~6"	5'~0"	62.7	36	6.00	\$ 9,700	
28'~0"	8'~0"	6'~0"	500			\$ 40,825	
18'~6"	8'~9"	6'~0"	133.8	400	10	\$ 43,400	
16'~0"	7'~6"	5'~0"	60	120	9.69	\$ 13,245	
7'~0"	3'~6 $\frac{1}{2}$ "	2'~0"	9	28.5	7.00		
11'~4"	5'~0"					\$ 9,750	
28'~0"	6'~0"					\$ 28,400	
19'~0"	4'~6"					\$ 10,100	
26'~0"	11'~6"	6'~0"	505	2,221	16.07	\$ 360,000	
19'~0"	4'~6"					\$ 11,800	
10'~0"	4'~3"					\$ 3,790	
"	"					"	
16'~6"	7'~0"	6'~3"	1,631	100	7.78	\$ 29,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
626	TE-XACO I	1930	德士古火油公司	单螺旋柴油机钢质小轮	64' ~ 0"	60' ~ 0"
627		"	亚细亚火油公司	钢质方船(塘沽用)	180' ~ 0"	
628	岳飞	"	吴淞	单螺旋柴油机钢质小轮	LOWDL 50' ~ 0"	47' ~ 9"
629	TYI-NIKI	"	JAVA-CHINA JAPAN LINE	"	45' ~ 0"	45' ~ 0"
630		"	亚细亚火油公司	方船用的钢质浮桥	70' ~ 0"	
631	甘露	"	中国海军海道测量局	单螺旋柴油机柚木小艇	25' ~ 0"	25' ~ 0"
632	FALCON	"	英国海军	双螺旋汽轮机钢质浅水炮舰	150' ~ 0"	145' ~ 0"
633		"	中国海军海道测量局	钢质系船浮筒	直径	6' ~ 0"
634		"	江南造船厂	钢质系船浮筒第八号	"	10' ~ 0"
635		"	德士古火油公司	钢质方船	250' ~ 0"	
636		"	"	"	"	
637		"	"	钢质浮桥	60' ~ 0"	
638		"	"	"	"	
639		"	"	"	"	
640		"	"	"	30' ~ 0"	
641		1931	中国海军海道测量局	钢质系船浮筒	直径	9' ~ 3"
642	海豹	"	黄浦疏浚公司	无推动机之梯斗式挖泥船	64' ~ 0"	64' ~ 0"
643		"	德士古火油公司	钢质方船	40' ~ 0"	
644		"	"	"	"	
645	平海	"	中国海军	双螺旋蒸汽机钢质护航舰	360' ~ 0"	330' ~ 0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价 格	备 注
13'~0"	6'~6"	5'~0"	47	96	9.61	\$ 39,000	
35'~0"	6'~0"					\$ 38,750	
12'~0"	6'~0"	4'~0"	21	57	9.35	\$ 18,000	
10'~0"	5'~6"	3'~0"	13.5	57	9.37	\$ 19,250	
12'~0"	4'~3"					\$ 3,200	
7'~0"	3'~6"	2'~0"	2.25	22	6.47	\$ 3,700	
28'~0"	9'~0"	5'~3"	400	2,250	14.51	\$ 54,510	632只装 配工程
高度	5'~0"						
"	7'~6"						
30'~0"	6'~0"						
"	"						
16'~0"	3'~6"					\$ 101,100	
"	"						
"	"						
20'~0"	2'~9"						
高度	6'~6"						
16'~6"	6'~9"			55		\$ 45,000	
15'~0"	4'~6"					\$ 3,700	
"	"					"	
39'~0"	22'~0"	13'~0"	2,383				

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
646	逸仙	1931	中国海军	单螺旋柴油机柚木小艇	28'~0"	28'~0"
647		"	光华火油公司	钢质储油柜	直径	107'~0"
648	TEXACO I	"	德士古火油公司	钢质油驳船	49'~0"	49'~0"
649	景星	"	中国海军海道测量局	单螺旋柴油机柚木小艇		16'~0"
650	庆云	"	"	"		"
651	华星	"	中国江海关	双螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	148'~0"	140'~0"
652	飞星	"	"	"	"	"
653	淮北	"	盐务稽核所	单螺旋柴油机钢质小轮	46'~6"	44'~6"
654	扬州	"	"	单螺旋柴油机钢质拖轮	33'~0"	33'~0"
655	飞星	"	中国江海关	单螺旋柴油机柚木小艇	25'~0"	25'~0"
656	华星	"	"	"	"	"
657	华平	"	中国海军	单螺旋蒸汽机钢质小轮		62'~0"
658	江宁	"	"	单螺旋蒸汽机钢质巡逻艇	128'~0"	120'~0"
659	海宁	"	"	"	"	"
660	顺安	1932	厦 门	双螺旋柴油机钢质渡轮	115'~0"	110'~0"
661	胶济	"	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质小轮	78'~0"	73'~0"
662	飞星	"	"	单螺旋柴油机柚木小艇	25'~0"	25'~0"
663	华星	"	"	"	"	"
664	黎明	"	江西保安处	双螺旋柴油机钢质浅水炮艇	81'~8"	76'~8"
665	复兴	"	"	"	"	"
666	民族	"	民生实业公司	双螺旋柴油机钢质客轮	195'~0"	190'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
7'~0"	4'~2"	2'~6"	10.4	28.5	7.00		
高度	30'~0"					\$ 61,500	
16'~0"	7'~3"					\$ 9,400	
7'~6"	3'~6"	1'~9"	1.5	10-15	6.00	\$ 2,600	
"	"	"	"	"	"	"	
26'~0"	13'~9"	10'~0"	592	940	12.37	\$ 295,000	
"	"	"	"	"	"	"	
12'~0"	5'~6"	3'~4"	17.3	57	9.17	\$ 26,900	
8'~0"	3'~3"	1'~2"	6.8	28.5	5.5	\$ 10,500	
7'~0"	3'~6"	2'~0"	2.25	15	6.00		
"	"	"	"	"	"		
13'~0"	7'~6"	3'~9"	44.5	50		\$ 12,000	
20'~0"	10'~0"	6'~0"	260	430	9.87	\$ 118,590	
"	"	"	"	"	"	"	
22'~0"	9'~3"	7'~0"	304	760	12.27	\$ 177,000	
15'~0"	9'~3"	6'~4 $\frac{1}{2}$ "	93	215	10.66	\$ 47,460	
7'~0"	3'~6"			25			
"	"			"			
15'~0"	4'~6"	2'~5"	43	150	10.16	\$ 54,000	
"	"	"	"	"	"	"	
30'~0"	10'~6"	1'~10"	826	700	11.57	\$ 110,000	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
667	抚宁	1932	中国海军	单螺旋蒸汽机钢质巡逻舰	128'~0"	120'~0"
668	绥宁	"	"	"	"	"
669	德星	"	中国海关	双螺旋蒸汽机钢质缉私艇	170'~0"	160'~0"
670	联星	"	"	"	"	"
671	和星	"	"	"	"	"
672	SAND PIPER	1933	英国海军	双螺旋蒸汽机钢质浅水炮艇	167'~3"	160'~0"
673		"	亚细亚火油公司	钢质浮桥		35'~0"
674	海澄	"	中国海关	双螺旋蒸汽机钢质缉私艇	136'~9"	128'~9"
675	海安	"	"	"	"	"
676	海晏	"	"	"	"	"
677	海清	"	"	"	"	"
678	文星	"	"	双螺旋柴油机钢质缉私艇	143'~0"	135'~0"
679	运星	"	"	"	"	"
680	叔星	"	"	"	145'~0"	137'~0"
681	查星	"	"	"	"	"
682	海平	"	"	"	137'~10"	129'~10"
683	海辉	"	"	"	"	"
684	威宁	"	中国海军	单螺旋蒸汽机巡逻炮舰	140'~9"	132'~0"
685	肃宁	"	"	"	"	"
686	永绥	"	"	单螺旋柴油机柚木小艇		28'~0"
687	庆安	"	江南造船厂	单螺旋蒸汽机钢质小轮	50'~0"	46'~0"
688		"	中国海军	联接方船用之钢质桥梁	26'~0"	
689		"	"	"	"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
20'~0"	10'~0"	6'~0"	260	375	9.45	\$ 118,590	672 装 配合拢
"	"	"	"	"	"	"	
32'~0"	16'~6"	11'~0"	1,032	1,770	12.88	\$ 372,270	
"	"	"	"	1,930	13.13	\$ 368,547	
"	"	"	"	2,060	13.02	\$ 366,686	
30'~0"	5'~0"	2'~0"	142	600		\$ 35,000	
16'~0"	3'~2"						
25'~0"	11'~0"	8'~0"	443	1,055	12.56	\$ 288,716.38	
"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	1,040	12.65	"	
"	"	"	"	1,045	12.47	"	
23'~0"	13'~0"	6'~6"	310	1,400	14.92	\$ 338,931.75	
"	"	"	"	"	"	"	
23'~0"	12'~0"	4'~0"	234	"	13.59	\$ 346,751.75	
"	"	"	"	"	"	"	
24'~0"	14'~9"	8'~10"	395	800	13.23	\$ 308,468.81	
"	"	"	"	"	12.64	"	
20'~0"	10'~8"	6'~0"	281	702	11.27	\$ 196,929	
"	"	"	"	700	11.14	"	
7'~6"	4'~2"	2'~0"	5.56	38.53	7.75		
10'~0"	5'~6"	4'~3"	23	70	8.5		
15'~0"	4'~3"						
"	"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
690		1933	中国海军	联接方船用之钢质桥梁	26'~0"	
691		"	中国海关	12—系船用钢质浮桥	"A"	型
692	崇宁	"	中国海军	单螺旋蒸汽机巡逻炮舰	140'~9"	132'~0"
693	义宁	"	"	"	"	"
694	新江南	"	江南造船厂	单螺旋柴油机钢质拖船	106'~0"	100'~0"
695		"	盐务稽核所	单螺旋柴油机柚木小艇	22'~0"	20'~0"
696		"	江西省政府	"	"	"
697		"	江南造船厂	钢质系船浮筒	"C"	型直
698		"	洞庭湖测量单位	单螺旋柴油机柚木小艇	30'~0"	
699	正宁	"	中国海军	单螺旋蒸汽机巡逻炮舰	140'~9"	132'~0"
700	长宁	"	"	"	"	"
701	安华	1934	湖北省政府	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	125'~0"	120'~3"
702	安民	"	"	双螺旋柴油机钢质炮舰	82'~6"	75'~0"
703	安宁	"	"	"	"	"
704	忠孝	"	"	双螺旋蒸汽机钢质炮舰	"	"
705	仁爱	"	"	"	"	"
706		"	江南造船厂	第三号船坞钢质坞闸	85'~0"	
707	第一号巡艇	"	湖北省政府	单螺旋柴油机钢质巡艇	50'~9"	50'~0"
708	第二号巡艇	"	"	"	"	"
709	三号第巡艇	"	"	"	"	"
710	第四号巡艇	"	"	"	"	"
711	第五号巡艇	"	"	"	"	"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
15'~0"	4'~3"						
直径	12'~0"	高度	8'~0"				
20'~0"	10'~3"	6'~0"	280	708	11.06	\$ 196,929	
"	"	"	"	722	11.29	"	
22'~0"	11'~0"	7'~6"	226	600	12.31		
5'~9"	2'~6"	1'~5"	2	40	6.95	\$ 3,500	
"	"	"	"	"	"	\$ 4,400	
径8'~6"	高度	6'~6"				\$ 1,500	
8'~0"	3'~0"						
20'~0"	10'~3"	6'~0"	280	680	11.17	\$ 196,929	
"	"	"	"	678	11.39	"	
22'~0"	7'~0"	3'~3"	142	736	13.31	\$ 158,000	
14'~6"	7'~9"	4'~0"	55.15	160	10.19	\$ 72,500	
"	"	"	"	"	10.22	"	
"	"	"	65	170	10.80	\$ 56,000	
"	"	"	"	"	10.64	"	
18'~0"	27'~0"						
10'~0"	5'~9"	3'~0"	17.8	70	8.49	\$ 20,000	
"	"	"	"	"	7.58	"	
"	"	"	"	"	8.01	"	
"	"	"	"	"	8.26	"	
"	"	"	"	"	8.21	"	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
712	第六号巡艇	1934	湖北省政府	单螺旋柴油机钢质巡艇	50'~9"	50'~0"
713	仲景	"	"	单螺旋柴油机钢质小轮	53'~3"	51'~0"
714		"	黄浦疏浚公司	装锚钢质方船	40'~0"	
715		"	"	钢质方船(吴淞煤栈用)	62'~0"	
716		"	"	钢质浮桥(吴淞煤栈用)	50'~0"	
717		"	中国海军	双螺旋柴油机柴油护航舰	285'~0"	266'~0"
718		1935	黄浦疏浚公司	钢质登陆方船	150'~0"	20'~0"
719	同心	"	CHINESE BONDIT SUPPRESSION HEAD-QUARTER	双螺旋蒸汽机钢质扬子上游炮舰	160'~0"	155'~0"
720	同德	"	"	"	"	"
721		"	中兴煤矿公司	350吨钢质货驳船	106'~0"	100'~0"
722		"	"	"	"	"
723		"	中国海关	"A"级钢质系船浮筒	直径	12'~0"
724		"	"	6吨三角锐型锚		
725	张弩	"	防疫所	单螺旋柴油机钢质防疫艇	53'~0"	49'~3"
726	鸿新	"	邮局	单螺旋柴油机钢质小轮	100'~0"	95'~0"
727	伍员	"	防疫所	单螺旋柴油机钢质消毒艇	81'~6"	77'~6"
728	济安	"	中国海关	单螺旋蒸汽机钢质汽艇	56'~3"	52'~0"

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
10'~0"	5'~9"	3'~0"	17.8	70	7.96	\$ 20,000	
12'~0"	6'~0"	4'~6"	24.80	60	8.42	\$ 15,000	
13'~0"	5'~0"						
24'~0"	7'~6"						
16'~0"	4'~0"					\$ 15,002	
34'~0"	18'~6"						
6'~0"	过桥	40'~0"长				\$ 23,000	
28'~6"	8'~9"	16'~0"阔 6'~6"	509	2,500	16.50	\$ 280,000	
"	"	"	"	2,184	16.38	\$ 354,000	
25'~0"	9'~0"					\$ 25,000	
"	"					"	
高度	8'~0"	2只				\$ 4,800	
						\$ 3,600	
12'~0"	6'~6"	4'~6"	23.37	77	9.03	\$ 14,000	725,726,
18'~0"	9'~3"	6'~9"	166	400	11.72	\$ 50,470	727 三艘 之马达由 主方自备
16'~0"	7'~6"	5'~0"	82.4	120	9.54	\$ 20,000	
11'~0"	6'~6"	5'~6"	37	100	9.00	\$ 27,500	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
729		1935	陆军工兵第一独立团工部	架桥器材		
730	民运	"	民生实业公司	双螺旋柴油机钢质客轮	130'~0"	124'~0"
731		"	军政府	钢质方船	120'~0"	
732		"	"	"	"	
733		"	"	"	"	
734		"	"	"	"	
735		"	"	"	"	
736		"	"	"	"	
737		"	"	"	"	
738		"	"	"	"	
739		"	"	"	"	
740		"	"	"	"	
741		"	"	"	"	
742		"	"	"	"	
743	民视	"	民生实业公司	双螺旋柴油机钢质渡轮	70'~0"	65'~0"
744	民听	"	"	"	"	"
745		"	中国海关	钢质系船浮筒		
746		"	盐务稽核所	架桥器材		
747		"	军政部	钢质浮桥	30'~0"	
748	锦江	"	招商局	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	221'~9"	210'~0"
749	民政	1936	民生实业公司	"	155'~0"	150'~0"
750	民彝	"	"	"	196'~0"	191'~0"
751	民木	"	"	双螺旋蒸汽机上游式钢轮	221'~0"	
752	民元	"	"	"	"	
753		"	中国海关	单螺旋柴油机小艇	32'~0"	
754		"	"	"	"	
755		"	"	"	"	

宽	船身 深 度	吃 水	排水 量	马 力	速 度	价 格	备 注
						\$ 63,406.10	
22'~0"	8'~3"	6'~6"	320	520	12.24	\$ 66,000	舱面零件 及主机由 船方供应
19'~0"	4'~6"	1'~6"				\$ 12,950	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
"	"	"				"	
14'~0"	4'~9"	2'~6"	42	170	9.85	\$ 12,000	743,744 两船之马 达并发电 机由船方 供应
"	"	"	"	"	9.90	"	
						\$ 9,350	
						\$ 10,123.50	
10'~0"	1'~10"					\$ 27,914	
33'~0"	11'~6"	9'~0"	1,232				
27'~0"	10'~0"	7'~11"	596	1,392	12.25	\$ 45,000	749,750 两艘机器 由船方供 应
29'~0"	10'~0"	8'~0"	800	2,525	14.79	\$ 35,000	
33'~0"	11'~6"	9'~0"	1,240	3,430	16.16	\$ 265,000	
"	"	"	"	2,606	15.56	"	
7'~6"	4'~6"			100	9.55	\$ 2,862	
"	"			"	9.54	"	} 机器由 船方供 应
"	"			"	9.17	"	

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
756		1936	中国海关	单螺旋柴油机小艇	32'~0"	
757		"	"	"	"	
758	民律	"	民生实业公司	双螺旋柴油机钢质渡轮	68'~0"	64'~0"
759		"	兵工署	架桥器材	(96只)	
760		"	"	"	(96只)	
761	民宪	"	民生实业公司	双螺旋柴油机长江上游钢质客轮	153'~0"	148'~0"
762		"	军政部	钢质驳船	63'~0"	
763		"	"	"	"	
764	甘露	"	中国海军	单螺旋柴油机柚木救生艇	30'~0"	28'~9"
765		"	盐务稽核所	无推动机之吸扬式挖泥船	40'~0"	
766		"	中国海关	荡浆船	22'~0"	
767		"	军政部	钢质方船	40'~0"	
768		"	"	"	"	
769		"	"	钢质浮桥	"	
770		"	"	"	"	
771		"	中国海关	"A"级钢质系船浮筒	直径	12'~0"
772		"	"	"C"级钢质系船浮筒	"	8'~6"
773		"	"	8吨三角锐型锚		
774	绥江	"	盐务稽核所	双螺旋柴油机洋松舢舨	52'~0"	
775	绥宁	"	"	"	"	
776		"	聚兴诚银行	单螺旋柴油机柚木小艇	18'~0"	
777		1937	军政部	钢质方船	40'~0"	
778		"	"	"	"	
779		"	"	钢质浮桥	"	
780		"	"	"	"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价格	备注
7'~6"	4'~6"			100	9.51	\$ 2,862	
"	"			"	9.81	"	
14'~0"	5'~6"	2'~6"	48	170	11.00	\$ 13,000	马达由船方供应
28'~0"	9'~0"	7'~0"	573	1,200	11.93	\$ 190,000	马达由船方供应
26'~0"	6'~6"					\$ 11,500	
"	"					"	
7'~0"	4'~3"	2'~6"		28~36			
		后部					
9'~0"	3'~6"	1'~4"		28.5			
6'~6"							
30'~0"	5'~0"	1'~3"	39			\$ 10,900	
"	"	"	"			"	
10'~0"	2'~6"					\$ 3,750	
"	"					"	
高度	8'~0"	(5只)					
"	6'~6"	(3只)					
13'~0"	4'~6"	3'~0"		56	7.00		
"	"	"		"	"		
5'~0"	3'~0"						
30'~0"	5'~0"	1'~3"	39				
"	"	"	"				
10'~0"	2'~6"						
"	"						

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
781	都 宁	1937	太古洋行	双螺旋蒸汽机钢 质长江上游客轮	161'~6"	157'~0"
782		"	首都警察厅	双螺旋蒸汽机巡 逻艇	113'~6"	107'~0"
783		"	粤汉铁路	双螺旋蒸汽机钢 质渡轮	155'~0"	147'~0"
784		"	"	钢质方船	200'~0"	
785		"	"	"	"	
786		"	"	200吨钢质货驳	125'~0"	120'~0"
787		"	"	"	"	"
788	泰 宁	"	中国海军	双螺旋柴油机钢 质布雷舰	167'~3"	152'~6"
789		"	招商局	双螺旋蒸汽机钢 质长江上游客轮	164'~6"	157'~0"
790		"	"	"	"	"
791		"	戚墅堰机车厂	8吨蒸汽起重机		
792		"	"	"		
793		"	日清汽船公 司	双螺旋蒸汽机钢 质拖轮	78'~0"	75'~0"
794		"	"	200吨钢质油驳船	150'~0"	150'~0"
795		"	"	"	"	"
796		"	"	"	"	"
797		"	"	"	"	"
798		"	"	300吨钢质油驳船	"	145'~0"
799		"	"	"	"	"
800		"	吴淞商船学校	学生练习用桅杆		
801	"	招商局	装货驳船			
802	"	"	"			
803	"	"	"			
804	"	民生实业公司	浅水汽轮	221'~0"	210'~0"	
805	"	C.M.C.	无线电标杆			
806						

宽	船身 深 度	吃 水	排 水 量	马 力	速 度	价 格	备 注
29'~6"	8'~9"	7'~6"	660				
19'~0"	8'~6"	5'~6"	149.5				
31'~0"	11'~6"	7'~0"	394				
33'~0"	7'~0"						
"	"						
22'~0"	8'~0"						
"	"						
24'~0"	12'~0"						
29'~6"	8'~9"	7'~6"	660				
"	"	"	"				
15'~6"	5'~0"						
27'~0"	5'~0"						
"	"						
"	"						
"	"						
26'~0"	7'~6"						
"	"						
35'~0"	11'~6"	9'~6"					

原资料无
数字

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两柱间长
807						
808	华泰	1946	强华实业公司	双螺旋蒸汽机钢质拖轮	140'~0"	133'~0"
809		"	第十兵工厂	双螺旋柴油机钢质货轮	128'~6"	120'~0"
810	民铎	"	民生实业公司	双螺旋蒸汽机钢质长江上游客轮	166'~0"	159'~0"
811	民泰	"	"	"	155'~0"	148'~0"
812		"	江南造船厂	12'~0"直径钢质系船浮筒		
813		"	强华实业公司	300吨钢质货驳船	146'~0"	140'~0"
814		"	江南造船厂	"	"	"
815	江渝	"	招商局	双螺旋蒸汽机钢质客货轮	149'~6"	148'~0"
816	利华	"	黄浦疏浚公司	单螺旋柴油机钢质拖轮	102'~0"	95'~0"
817		1947	海关	12'~0"×8'~0"系船浮筒		
818		"	江南造船厂	钢质挖泥方船	72'~8"	72'~8"
819	楚观	"	中国海军	单螺旋柴油机小艇	25'~6"	
820	伯先	"	招商局	单螺旋蒸汽机钢质客货轮	276'~0"	260'~0"
821		"	"	"	"	"
822		"	上海市轮渡公司	钢质系船方船	60'~0"	60'~0"
823		"	"	"	"	"
824		"	塘沽港务局	单螺旋蒸汽机钢质两用破冰拖船	149'~0"	140'~0"
825		"		泥驳	82'~0"	
826		"		"	"	
827		1948	海军	永顺军舰上小马达汽艇	26'~0"	
828		"	"	"	"	

宽	船身深度	吃水	排水量	马力	速度	价 格	备注
18'~6"	9'~0"	6'~0"	259	1,052	14.06	\$ 200,000,000	原资料 无数字
22'~0"	7'~0"	5'~6"	268	640	13.00	\$ 265,000,000	
29'~0"	8'~6"	7'~0"	634	2,400	14.00	\$ 1,140,000,000	
"	"	"	572	2,000	13.50	\$ 1,020,000,000	
26'~0"	7'~0"	5'~0"	378			\$ 385,000,000	
"	"	"					
26'~6"	8'~0"	7'~0"	530	1,900	14.00	\$ 1,900,000,000	
20'~0"	11'~3"	8'~3"		400	10		
43'~0"	5'~ $\frac{1}{2}$ "	1'~6 $\frac{1}{2}$ "					
6'~0"	2'~8"	1'~6"		25~30			
38'~0"	24'~6"	15'~0"	3,255	指示马 力1300	12		
"	"	"	"	"	"		
5'~0"	5'~0"						
"	"						
33'~0"	18'~ $9\frac{5}{8}$ "	13'~0"前 14'~0"后		指示马 力1200	12	\$ 9,000,000,000	
21'~6"	6'~6"						
"	"						
7'~6"	3'~1"						
"	"						

3只

未造

10只

未造

824由
L. T.
*652
改造的

船号	名称	制造年	业主名称	型式	船身总长	两间柱长
829		1948	海 军	永顺军舰上小马 达汽艇	26'~0"	
830		"	江南造船厂	小汽艇	36'~0"	
831		"	"	"	"	
832		"		泥 驳	125'~0"	
833		"		"	"	
834		"	TEXAS Co.	汽油驳	48'~0"	
835		"	海 军	小炮艇	52'~6"	48'~0"
836		"	"	"	"	"
837		"	"	"	"	"
838		"	"	"	"	"
839		"	"	"	"	"
840		"	"	"	"	"
841		"	"	"	"	"
842		"	"	"	"	"
843		"	"	"	"	"
844		"	"	"	"	"
845		1949	"	"	"	"

说明：

①本表是江南造船厂从1905年江南船坞开始，至1949年解放前夕为止，历年承造的船舰一览表（缺日本占领时期），也是该厂保存下来的比较完整的档案。它对研究近代中国造船工业的经济发展和技术发展，都具有一定的参考价值，故作为本书的附录在此发表。

②本书中对江南造船厂各个时期新造船舰的统计分析，除江南制造局时期和日本占领时期外，都是根据本表计算而成。但本表

宽	船身深度	吨水	排水量	马力	速度	价格	备注
7'~6"	3'~1"						
10'~0"	5'~6"	2'~7½"					
"	"	"					
22'~6"	9'~0"						
"	"						
16'~0"	6'~0"						
12'~0"	6'~0"	3'~6"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					
"	"	"					

所列的排水量吨位数一项,有的不确切,有的是空白,经我们请该厂技术科专家加以审订后引用。这些审订的数字,较大的船舰已在表中补正,较小的未作补正。

③本表中有少数项目不是船舰,而是钢质闸门等机件。

④本表“价格”栏中“\$”符号代表银元,“\$”代表规元两。

