

# 戰後上海港的整治與 國民政府的經濟復興計劃

• 宋鑽友

**摘要：**抗戰勝利後，中國迎來了一次絕佳的復興機會，南京國民政府為恢復和復興經濟採取過一些措施，制訂過相應的計劃。上海港的整治、港埠發展規劃的制訂、上海港務整理委員會的設立，就是這些措施和計劃的產物，其目的是通過上海港的重振推進中外貿易(尤其是中美貿易)的發展。儘管及後國共內戰惡化了國家的財政和經濟環境，國民政府無力將整治設想一一落實，但無視這段歷史的存在並不客觀公允。事實上，通過港口整治，黃浦江和蘇州河的航道得到疏浚，戰時受損的碼頭、倉棧和設備得到修繕，上海港的大部分運輸功能得以恢復，基本上適應了戰後的經濟活動需要。特別是上海市都市計劃委員會關於上海港的長遠發展規劃，也為1949年以後上海港的建設提供了參考。本文認為，指出戰後國民政府在發動內戰的同時也曾切實採取措施恢復和復興經濟，有助於更加客觀、公正地理解1949年前後兩個不同政權變異、繼承和超越的關係。

**關鍵詞：**國民政府 經濟復興 上海港 「大上海都市計劃」 上海港務整理委員會

自1945年8月抗日戰爭結束至1949年中華人民共和國成立，是國民政府在中國大陸最後的執政時期。在此期間根本改變了國共兩黨地位的內戰及影響內戰最終結果的政治、經濟、社會諸因素，一直是後來歷史著作的重點。近十餘年來，戰後民國史的研究漸趨活躍並有所突破，但論述重點一直集中在與內戰有關的軍事戰略、政治鬥爭、中美關係等方面，對於國民政府在抗戰後致力於恢復經濟的努力很少提及。例如，張憲文等著的《中華民國史》第四卷題為〈國共內戰與國民黨在大陸統治的結束：中國現代化的新起點(1945-1949年)〉，以主要篇幅介紹國民黨統治的結束，對乖張錯亂的經濟改革及貨幣政策引發的災難性後果有較充分的梳理，但無一字提及國民政府為恢復和

復興經濟採取的措施<sup>①</sup>。李新總編、汪朝光撰寫的《中華民國史》第十一卷(1945-1947)徵引豐富，論題廣泛，該書第三章第三節「戰後財政經濟」對國民政府恢復經濟的活動有所論及，但論述重點放在介紹經濟恢復過程中遭遇的困難，未有對經濟恢復和復興計劃的內容進行評點<sup>②</sup>。這些不足除了因為意識形態的因素外，也與抗戰後國民政府未能有效推進經濟恢復和復興有關。毋庸諱言，南京國民政府(尤其是蔣介石)堅持內戰，葬送了中國一次絕佳的復興機遇。在傾國力投入內戰之後，國民政府確實無力再推進種種復興計劃，但由此認為這些措施及所制訂的規劃僅僅停留在紙面，未留下任何歷史痕迹，並不符合事實。

事實上，抗戰後期，重慶國民政府就開始醞釀戰後國家經濟復興計劃。1944年12月，最高國防委員會通過的〈第一期經濟建設原則〉(簡稱〈原則〉)，確定了戰後國家重建的方針、重點。〈原則〉強調：「我國經濟建設事業之經營必須遵照國父遺教為有計劃的實施，以有計劃的自由經濟發展，逐步達到三民主義經濟制度之完成。對於經營方式，應在不違背節制資本之原則下，盡量鼓勵民營企業。」對於大型基礎設施的經營者，〈原則〉也作了規定，確定除電訊、兵工廠、鑄幣廠、主要鐵路、大規模水力發電廠等以外，其餘均可由人民經營。但在「民力不逮而政府又認為特別重要之事業，如大規模油田、鋼鐵廠及航運事業，政府仍得單獨經營」<sup>③</sup>。1945年11月26日，蔣介石在〈戰後經濟事業制度及貿易制度的代電〉中重申了〈原則〉中的大部分規定，並對從何入手推進戰後的經濟恢復和復興表達了明確的意見<sup>④</sup>。在其他場合，蔣也多次強調了交通(鐵路、公路、港口)在戰後經濟復興中的地位<sup>⑤</sup>。

在此背景下，上海港的整治引起戰後國民政府的高度重視。在中國，上海港素有第一大港之稱，進出口貿易長期佔全國的百分之五十左右，但與世界著名大港相比，上海港無論在設備的先進程度還是碼頭、倉棧的規模上都有相當差距，戰時八年日軍掠奪式的佔用更使上海港的情況進一步惡化。此外，上海港的管理權長期分散於不同的職能部門，缺乏統一管理，無法發揮最大的經濟效益。凡此種種，如不加以整治，都將制約着上海港的發展，使其難以適應戰後國家經濟發展的需要。

國民政府從中央到地方政府就上海港的整治制訂了詳盡的規劃。儘管戰後上海港的整治半途而廢，成效有限，但不能否認，通過航道疏浚，碼頭、倉棧和設備的修繕，深水浮筒的添置，上海港的功能得以基本恢復。此外，上海市都市計劃委員會(簡稱「都市計委會」)精心制訂的港埠發展規劃也具有相當的前瞻性和科學性，一些重要項目在1949年以後得以落實，一定程度反映了國民政府高層對戰後經濟復興的思考和設想，仍有不容忽視的研究價值。

本文寫作主要依據上海市檔案館的檔案，該館藏有上海港務整理委員會的全部會議記錄稿和整理稿，上海市工務局、公用局、浚浦局、警察局、衛生局、江海關、碼頭業同業工會、輪船業商業同業公會等機構的呈文，還藏有上海市都市計劃委員會豐富的會議記錄及大部分規劃成果，較完整地保留了戰後

國民政府中央和上海市地方政府圍繞上海港整治展開的活動。本文希望通過研究這些文獻，從港口整治這一視角對戰後國民政府經濟復興計劃作一審視。

## 一 國民政府整治上海港的背景

1945年抗戰勝利後，蔣介石曾滿懷信心地表示：「在我們歷史上從來沒有過的一個偉大的經濟機會就要展開在我們面前。」<sup>⑥</sup>就經濟恢復和重建如何有步驟展開，蔣曾問計於幕僚和美國專家，大多數獻議都將交通建設列為重點之一。美國陸軍工程部工程師肯納遜(William H. Kenerson)<sup>⑦</sup>特別指出，戰後初期，中國應制訂五年或十年計劃，以國家力量從事於六項工程的建設，即鐵路、公路、機場，孫中山所計劃之海港，水利工程、電氣動力工程。蔣將此項建議轉批行政院院長宋子文，並去函特別表明「此項建議可作為關於經濟建設意見之重要參考」<sup>⑧</sup>。

肯納遜的建議被蔣介石接納並不難理解。從抗戰爆發算起，中外航運受阻已有八年，從1941年太平洋戰爭爆發算起，也將近四年，物資緊缺已成為戰後救濟、恢復經濟的關鍵。當時中國從國外輸入的數量最大的物資有兩類：一是聯合國善後救濟物資。1943年11月，同盟國為戰後救濟受戰禍的各國人民訂立了善後救濟公約，救濟款項由參加國籌集，大部分由美國提供。按公約規定，戰時受禍最烈的同盟國成員及敵國民眾都有機會獲得救濟物資。至1945年6月，參加國達四十八國。早在1944年9月國民政府完成的一項統計，估計戰後十八個月內，中國需從國外輸入25億美元包括糧食、衣服和紡織品等十種貨物的救濟物資，約合10,253,000公噸。戰後中國實際從聯合國善後救濟總署得到5.35億美元的救濟物資(不包括運費)，人均救濟款1.17美元。救濟物資主要有糧食、交通、工業設備及衣服、紡織品、農漁供應品，其次為衛生器材，都是民生亟需之物<sup>⑨</sup>；二是剩餘物資。第二次世界大戰結束，美國用打折方式清理存放在太平洋各島的剩餘物資，據稱總價值達68億美元。剩餘物資包括不少民用物資，也有卡車等大宗商品，為物資匱乏的戰後中國所急需。1946年8月，中美雙方就剩餘物資讓售達成協議，美方以5億美元將剩餘物資讓售中方，以抵充對中國之欠款。這批剩餘物資存放在沖繩、關島、塞班島等地，協議要求二十二個月內清理完畢<sup>⑩</sup>。

除急劇增加的海外物資亟待輸入之外，戰後中外貿易(尤其是中美貿易)的擴大也對港口建設提出了新的要求。戰後美國雄心勃勃地開拓全球市場，作為戰時盟友的中國引起美國極大興趣。二戰一結束，美國政府就公開聲明，願意幫助國民政府恢復和發展經濟，建立民主富強的新中國<sup>⑪</sup>，其目的之一就是與中國發展特殊的經貿關係。對中國來說，要恢復和發展經濟，同樣離不開太平洋彼岸的巨大市場。《中美友好通商航海條約》在戰時即開始談判，1946年8月雙方達成協議，國民政府在一個月內迅速予以批准。儘管協議要到1948年美國國會正式批准才生效，但自戰爭結束至1949年的大部分時間內，美國對華貿易大幅度超越戰前水平，功能齊全的港口將在戰後中外貿易中扮演關鍵的角色。

中國的沿海港口在八年抗戰期間遭到嚴重破壞。如青島港戰時「倉庫損壞甚多」，「現有之房屋、倉庫、道路、溝渠、岸壁、護坡、浮標、標誌、燈塔、動力及各附屬設備等均需修理」<sup>⑫</sup>；廣州港「因戰時浚渫工作廢弛，致使航道淤澱，僅有吃水19與11尺之輪船分別行駛」<sup>⑬</sup>；汕頭港「淪陷時設備遭受嚴重破壞，……倉庫及堆棧被毀者佔百分之七十五」<sup>⑭</sup>。這一現狀以及隨後爆發的內戰強化了中國的進出口貿易集中於上海港的趨勢。

上海的重要性自不待言。自1857年起，上海港就超過廣州，成為中國內外貿易的中心，進出口貿易總額從1865年的6,478.56萬關兩增加到1931年的11.02億關兩，增幅達1700.99%<sup>⑮</sup>，其間進口額最低佔全國的40%，最高佔55%。1931年進口船舶噸位2,100萬噸，居世界港口第七位。上海港的遠洋航線可達全世界主要港口，如北美舊金山、紐約、溫哥華，西行經新加坡過蘇伊士運河入地中海到歐洲港口，或由新加坡經科倫坡至亞丁，繞過好望角經非洲西部抵達歐洲或南美<sup>⑯</sup>。

上海港雖為世界著名大港，但由於黃浦江管轄權長期被西方列強控制，未能有序發展。戰前，黃浦江的疏浚本來一直有序進行，航道基本暢通，但1937年「八一三」淞滬抗戰後，日軍先是將浚浦局的大小船舶奪走，或用來運輸軍用物資，或拖往外地，受損嚴重。1941年10月，日軍強行將「建設號」疏浚船拖往日本作業。日軍的破壞造成了嚴重後果，從1938至1945年，黃浦江疏浚挖泥總計260萬立方米，僅為1936年一年挖泥量的88.5%。吳淞口外神灘因疏浚工程停工過久，以致重新淤塞，原有之深水航道「船隻擱淺事件屢有發生」<sup>⑰</sup>。戰時上海港受到日軍的嚴重破壞，南市一帶沿江原有十八座公共浮碼頭，戰爭中完全散失，黃浦江中部分浮筒被日軍拖走用作軍用臨時碼頭；碼頭設備或被破壞，或被拆往他處。據統計，到抗戰末期，上海港被日本控制和利用的碼頭有61座、浮筒138個、大小倉庫511座，倉庫面積1,143,863平方米、容量2,350,063噸、露天堆放能力655,000噸。許多碼頭倉庫受損嚴重，有的甚至夷為平地<sup>⑱</sup>。

到抗戰結束後，上海港基礎設施殘破不堪。當時的都市計劃材料指出<sup>⑲</sup>：

現在所謂的上​​海港口，僅是沿黃浦江分布的許多碼頭，岸線深淺不一，淤積泥沙，有一月幾達三十公分的，因此非不斷疏浚，即難應用。大多數碼頭毫無機械設備……碼頭產權，私有居多，管理和改進，都不是容易的事，浦西碼頭緊接市區，人煙稠密，鐵路不能通達。……浦東碼頭，裝卸貨物，多需轉駛西岸，運輸費用，有時竟因此增高百分之六十至百分之一百。如此運輸方式，使精力、時間，都蒙巨大的損失。

無怪乎有港口工程專家指出：「上海港實在是世界上最落伍的港口了」<sup>⑳</sup>。

顯然，整治上海港，恢復並提升其運輸功能迫在眉睫。在兩任上海市市長錢大鈞、吳國楨的直接領導（尤其是後者），以及宋子文等國民政府高層的支持下，上海市政府遂圍繞港口功能的恢復、發展規劃的制訂以及永久性領導機構的設立，展開了一系列工作。

## 二 上海港的整治和功能恢復

迅速修復上海港戰時受損的碼頭、倉棧及其他設施，是戰後國民政府中央和上海市地方政府最急迫的任務。負責碼頭倉庫業務的上海市公用局局長趙曾珏同時兼任上海港務整理委員會（簡稱「上海港整委會」，下詳）碼頭倉庫組組長，一身兩任。上海市公用局和上海港整委會為恢復港口功能採取了修繕碼頭、疏浚航道、增加深水浮筒泊位、增建過江卡車輪渡等多項措施。

據資料記載，限於財力，公用局重點選擇南市一帶的碼頭進行修繕工程。南市黃浦江岸線是公有、華商碼頭密集之區，戰時受損最為嚴重，部分碼頭設施散失，殘存的碼頭破敗不堪。公用局制訂了南市碼頭恢復工程計劃，擬分兩期修復受損碼頭。第一期工程於1946年11月開始，由公用局、工務局、土地局三局局長、主管及航商、銀行界代表組成。至1948年1月第一期工程竣工，修復了十八座碼頭中的1至9號，共設十三座浮碼頭，浮橋全部採用鐵樑，可供十八艘3,000噸級的輪船同時靠泊，年吞吐能力達200萬噸，約佔上海港吞吐總量的15%<sup>⑲</sup>。

華商碼頭的修復因資金拮据，進度較慢，1946年10月上海港整委會成立後，碼頭倉庫組多次召集上海港各碼頭業主了解受損情況，督促碼頭業主制訂被毀碼頭的修復計劃，交公用局和碼頭倉庫組審定。對拖延不修的業主，上海港整委會和上海市政府將強制租用，安排修復<sup>⑳</sup>。在該會的嚴厲監督下，上海港的碼頭修復工作加快進度，至1947年9月，受損較重的十七座碼頭有六座基本修復<sup>㉑</sup>。

戰時幾乎停頓的航道疏浚工程使黃浦江的淤塞問題日漸嚴重，努力恢復航道暢通是恢復港口工作的重中之重。上海港整委會責成浚浦局「迅速恢復一切原有設備，加以整理」<sup>㉒</sup>。浚浦局通過徵調、借用及修復等手段，逐漸組成一支頗具規模的疏浚船隊，有挖泥船十三艘，總計挖泥能力每小時1萬立方米。1946年黃浦江全年挖泥120.9萬立方米，1947年229萬立方米，1948年253.5萬立方米，平均每月挖泥量21.1萬立方米，恢復到1937年的水平。黃浦江航道最低水位30英尺，吃水33英尺的大型輪船在平均潮位可通行無阻<sup>㉓</sup>。為加快疏浚進度，浚浦局提出將海關稅收支付疏浚費用的比例從百分之三提高到百分之六，得到上海港整委會的支持，積極向行政院說項，獲得批准，此舉使上海港的疏浚費用提高一倍，為加快疏浚工作提供了財力基礎<sup>㉔</sup>。

黃浦江沿岸雖有49,625英尺碼頭岸線，但仍難敷戰後所需。上海港整委會海事組通過調整江面浮筒來增加深水泊位，將三四十呎深水位江面的丙級浮筒改設甲級浮筒，共十具，停泊遠洋巨船；另將拆下的十八具丙級浮筒擇其優者十具設於淺水段，停靠沿江沿海中型船舶<sup>㉕</sup>。

黃浦江兩岸碼頭倉棧不平衡的布局由來已久。自二十世紀初，就不斷有人提出開發浦東，但由於技術和資金問題而難以實現。上海港整委會接受摩立遜工程顧問團（下詳）提出在黃浦江上多建卡車輪渡的建議，先後籌建了兩座過江卡車輪渡，第一座在招商局第三至第五碼頭之間，每次可裝載總重量8噸大卡車六輛。隨後，公用局又籌建了第二座過江卡車輪渡<sup>㉖</sup>。在上海港整委會的統一指揮部署下，上海港的運輸功能逐漸恢復。

### 三 着眼於未來的上海港發展規劃

如前所述，自1944年制訂的〈原則〉確立以來，國民政府奉行「有計劃的市場經濟」方針，強調計劃對經濟工作的重要性<sup>29</sup>。抗戰一結束，國民政府即着手制訂五年計劃，交通（鐵路、公路、港口）的復興是整個計劃的重要組成部分。1946年初，行政院組織了工程計劃團主持這項工作，對包括上海港在內的全國主要沿海港口進行詳細調查，提出整改方案。行政院工程計劃團團長侯家源、副團長茅以升、總工程師美國人杜德（Ralph A. Tudor），下設港埠、鐵路、公路三組，團員三分之二為美國工程師，故另名「摩立遜工程顧問團」（簡稱「摩立遜工程團」），辦公處設於上海<sup>30</sup>。

自1946年3月起，摩立遜工程團港埠組專家先後考察了青島、葫蘆島、塘沽、秦皇島、上海、廣州、連雲港、福州、廈門、海南島、汕頭、湛江、北海欽州等十三個沿海港口，分別就各港的自然條件、現狀、發展前景發表意見，每個考察報告都有詳盡的整治方案及報價。其中，摩立遜工程團對上海港的建議以1937年的吞吐量為基礎，兼顧未來的需要，涉及疏浚、港口設備、碼頭興建等各個方面；並認為上海港的當務之急是恢復疏浚工作，應增購挖泥船，加大疏浚力度。只要措施有力，黃浦江航道可在三年內滿足各類大型輪船進出港的要求。摩立遜工程團還建議建造兩處車輛輪渡碼頭、一處客運輪渡，以溝通浦西浦東<sup>31</sup>。

此外，制訂「大上海都市計劃」是戰後國民政府中央和上海市地方政府致力於地方經濟發展的另一舉措。1930年代上海市政府即制訂「大上海都市計劃」，這是國民政府推進都市建設的第一次大規模嘗試<sup>32</sup>。抗戰結束，國民政府從恢復經濟的目標出發，再次推動制訂都市計劃。1946年3月，行政院核准了〈都市計劃委員會組織規程〉，4月由內政部正式公布<sup>33</sup>。8月24日，都市計委會正式成立，下設土地、交通、區劃、房屋、衛生、公用、市容、財務八組，分頭提出相應的計劃方案。按照工作程序，各組正式開始工作前，首先確定本組規劃制訂的原則，隨後彙為總原則。交通組開始工作之初就明確本組以制訂港埠發展規劃為重點，邀請專家首先就以下問題進行集中討論，確定原則<sup>34</sup>：

- (1) 是否應將確立上海在國際交通及國內交通上之地位作為交通規劃的核心。
- (2) 上海港口是否為中國之東方大港。
- (3) 是否關乍浦為東方大港而上海為二等港。
- (4) 乍浦築港是否於最近五十年內不擬實施。
- (5) 上海是否須設自由港。
- (6) 二十五至五十年後上海港的吞吐量估計。

由於黃浦江係渾水河道，需不斷疏浚才能保持航道暢通，隨着各國遠洋輪船愈造愈大，未來的黃浦江能否適應巨舶進出的需要，一直爭議不斷。孫中山當年主張另建東方大港，表達的是對黃浦江未來命運的殷憂<sup>35</sup>，可見制訂上海港的遠景規劃就不能不首先對上海的未來地位作出定位和評估。經反

覆討論，交通組的專家一致認為，沿海港口雖各具優勢，但綜合起來上海港的條件仍是最好的。都市計委會秘書處設計組擬訂的〈上海市都市計劃之基本原則草案〉將交通組專家的意見概括為：「大上海區域以其地理上之位置應為全國最重要港埠之所在。」<sup>⑥</sup>換言之，上海即東方大港，絕非二等港，委婉地表達了不支持在乍浦建造東方大港的態度。根據測算，專家估計二十五至五十年後上海港的年吞吐量將達到8,000萬至1億噸<sup>⑦</sup>。以此為標準，專家擬定了多種上海港口計劃書，在《大上海都市計劃總圖草案二稿報告書》第四章「港埠」中，設計者提出對黃浦江的岸線作重新劃分<sup>⑧</sup>，還擬定了詳細的「吳淞計劃港區建設方案」，認為這是上海港成為國際商港的關鍵舉措<sup>⑨</sup>。

都市計委會的港口規劃和摩立遜工程團的上海港考察報告都重視深水港的建造。為發展國際貿易創造條件，短期的救濟物資和剩餘物資輸送並非兩者提議的出發點。與摩立遜工程團的報告相比，都市計委會更注重上海港未來的發展，其設計的方案以滿足二十五至五十年後上海港吞吐量的需要為準則，推動上海港躋身世界一流大港的行列，以帶動整個國家的經濟發展。

#### 四 上海港務整理委員會的設立及其活動

設立於1946年10月的上海港整委會是個臨時機構，原定運作一年，完成預定工作後結束，移交新成立的港務行政機構。但一年後，即1947年9月，上海港亟待處理的問題依然成堆，設立永久性港務管理機構的方案又遲遲沒有落實，按照國民政府交通部的指示，上海港整委會繼續運作，直至1948年底<sup>⑩</sup>。它實際代替了港務局成為戰後上海港的領導機構。1945年8月，錢大鈞在確認出任上海市市長後，即把整治上海港視作當務之急，並就設立上海港務局一事請示蔣介石。蔣未表明態度，錢說被擱置<sup>⑪</sup>。從當時上海港的現狀來看，設立統一的領導機構是必須的。一年後，上海市市長更迭，宋子文提出了設立臨時性機構——上海港整委會的建議<sup>⑫</sup>。據該會組織規程，該會由二十多個政府部門和軍事單位、工商團體的代表組成，每個機構派代表一人擔任委員，主任委員由上海市市長吳國楨擔任，下設六個組：倉庫碼頭組、海事組、工務組、查緝警衛組、視察組、秘書組<sup>⑬</sup>。上海港整委會的主要職責是：「解決目前上海港務上之困難問題，督導港務政令之實施並完成港務永久之組織。」<sup>⑭</sup>其工作可分為如下兩個方面：

第一，撲滅竊風，整頓上海港秩序。在談到上海港整委會的工作時，吳國楨指出主要有二項：第一項即「防止竊盜及整理港內秩序」<sup>⑮</sup>。上海市政府之所以如此重視打擊偷盜，是由於港口的竊風日漸泛濫、國際輿論的強烈關注並將危及上海港在遠東的中心地位引起的。1946年8月10日，上海外文報紙《密勒氏評論報》(Millard's Review)發表評論，就上海市政府對港口猖獗的偷盜熟視無睹、毫無作為提出嚴厲批評。8月12日，上海《僑聲報》摘要刊登了題為〈外國報紙忠告市府「上海有大危機——港口盜匪橫行外商裹足、亞洲第一埠地位將不保」〉的評論譯文<sup>⑯</sup>：

密勒氏評論報8月10日論及上海(吳淞)很可能成為亞洲進出口貿易最大的中心港口,但以今日上海灘之混亂情形觀之,此種機會恐將失之交臂。該報表示,遠東港口中無一港恰為偌大之大陸之出口者如上海者,中國將來即將工業化,長江中必有無數輪船隊列匯集上海,外加美國計劃中之四大航線皆匯於此點,上海城無疑將為東方最大之海空航線終點,亦將成為世界最大主要之海空重點之一。但今日上海之混亂竊騙風氣很可能使海空艦隊及投資者商人等視為畏途,轉就他地。若中心果有所移動,上海所受影響恐不堪設想,其經濟上及城市威信上將受莫大之損失。而今日公司之暫時轉移障地者已有顯著之事實。上星期《大美晚報》[*Shanghai Evening Post and Mercury*]為外界傳聞,外國公司將遷往香港、馬尼辣之消息,特向幾家公司探詢,彼等雖云正在思考中或謂目前尚無此種打算,但實際已有少數公司放棄上海作為彼等之商業貿易中心。若此種情形仍不改善,或將有更多公司亦隨而轉移中心。官方竟允許上海港混亂如此,其短視程度殊令人費解。而由數月之經驗可知,混亂時間愈久,竊騙之風愈長,流氓地痞之與有勢力之閩人勾結亦愈密切。而再設法壓制倭輩丑類,亦必愈加困難。以上二星期內之統計數字累積起來頗可一讀,證明黃浦江沿江沿岸腐敗程度之大概。5月進口稅為81,300,000,000元,但即有價值27,000,000,000元之商貨失竊。據云盜竊者皆係竊盜及匪幫,如此則有三分之一之商貨失竊,關稅收入已損失價值27,000,000,000之貨物之進口稅。

這篇報導揭露了一個事實,上海港被偷盜貨物竟然佔進出港總量的三成;換言之,每日都有百分之三十的進口關稅在流失。評論對上海市政府的抨擊用語之重是罕見的。如上海港嚴重的偷盜問題不解決,導致外商大批他遷,修復上海港的努力將失去價值。

因此,吳國楨上任後對撲滅竊風可謂傾盡全力。按照吳的指示,上海市警察局做了大量調查。1946年底,警察局對已查明的115名慣竊犯實施了拘捕<sup>④</sup>。1947年1月,該局的報告稱,黃浦江、蘇州河的大小碼頭均被犯罪團夥控制,其中黃浦區境內關橋鎮至大德碼頭、外灘1號至13號碼頭、天文台碼頭一帶均有盜竊集團從事偷盜走私活動<sup>⑤</sup>。為有效遏制港口竊風,上海港整委會設立了查緝警衛組,由上海市警察局及水上分局負責人擔任組長,統一領導撲滅竊風行動。查緝警衛組成立後首先解散了監守自盜的「望夜公司」,改組為特種護泊駐衛警隊。各輪船公司建立聯合護泊委員會,凡輪船到上海港如需要駐衛警,應向港口警察署申請派遣,駐衛警薪金由加入聯合護泊委員會的輪船公司籌集,按月送交港口警察署發給<sup>⑥</sup>。

港口警察和水上警察職權範圍不明是戰後港口治安惡化的重要原因,吳國楨曾分別致電紐約、倫敦港務局局長,了解美國和英國港口治安的管理辦法。1946年11月,上海港整委會頒布了〈劃分水警與港警職權及服務守則〉,對水警與港警的職責作了明確分工,以提高效率<sup>⑦</sup>。此外,還制訂了〈防止港內竊風實施辦法〉,力求從制度上堵塞滋生偷盜的漏洞<sup>⑧</sup>。

通過多種措施,上海港的竊風有所緩和,據統計,1947年1月至6月,上海港內輪船碼頭倉庫發生竊盜案件經水上警察分局、港口警察署及上海港整

委會查緝警衛組破案者計182件，在偵查中100件，共計282件；1948年1月至6月，破獲案件191件，在偵查中21件，共計212件。根據上列數字比較，1948年案發率比上年顯著下降，破獲者較上年為多，案件中亦無巨大竊案，竊風明顯有所收斂<sup>⑤2</sup>。

第二，設立永久性管理機構——上海港務委員會（簡稱「港務委員會」）。上海港整委會的第二項工作是為建立永久性的上海港務管理機構制訂方案。何謂「港務永久之組織」，它應有怎樣的組織形式，如何使新的機構適應上海港極其繁雜的管理職責，是上海港整委會必須解答的。1947年4月上海港整委會會議決議，由公用局負責起草永久性上海港務管理機構的方案。隨後局長趙曾珏指示公用局就歐美國家港口管理機構形式進行深入調查，翻譯了豐富的資料，作為上海港整委會制訂〈上海港務委員會組織大綱〉方案的基礎。經過充分的醞釀和討論，委員逐步形成了較一致的觀點，即參照倫敦港務局的形式，組成公共法人式的港務委員會，作為上海港的最高管理機構<sup>⑤3</sup>。

倫敦港務局由海軍部、運輸部、市參議會、市自治團體、碼頭業主、航業業主及納稅人選舉產生的二十八名代表組成，行政上不隸屬於任何政府部門，經費上實行自給，不向國家財政申請撥款，業務上由法律授權，自行處理一切與港口有關的事務，人事上也獨立。這一機構形式得到上海市工務局局長趙祖康、浚浦局局長丁貴堂、財政部代表張福運等多數委員的認可，紛紛以書面報告表態支持採用公共法人式管理機構模式<sup>⑤4</sup>。

1947年9月，趙曾珏主稿的〈上海港務委員會組織大綱草案（第一方案）〉（簡稱〈大綱草案〉）定稿。在介紹〈大綱草案〉草擬思路的〈上海永久性港務機構組織方案〉一文中，趙指出，倫敦港務局屬獨立式管理機構，自成一體，獨立運營，不受任何行政機構的牽制，新設的上海港務管理機構要突破糾紛不斷、效率低下的窠臼，必須借鑒這一已被證明成功的管理模式<sup>⑤5</sup>。〈大綱草案〉按照民主化、統一性、建設性、永久性、獨立性的原則制訂。新設的港務委員會將集合從中央到地方、從政府到民間各方面的智慧和力量，成為一個「官商合組之機構」<sup>⑤6</sup>。港務委員會採用西方機構的公共法人形式，由多個政府部門和工商團體的代表組成，其中一半為中央及地方有關機關之代表，另一半為上海各有關法團之機關，中央及地方各機關代表共負監督之責，商民法團代表亦有參與管理之權。上海市市長任主任委員，設副主任委員一人，由委員互相選舉，呈報行政院<sup>⑤7</sup>。

港務委員會將會把原先分散於不同部門的職能歸併於一個機構之下，歷史上「疏浚航道由浚浦局司之，港內航行及助航設備由江海關司之，……輪船檢驗屬於交通部航政局，駁船檢驗及碼頭倉庫之管理屬於上海市政府，港口防疫屬於衛生部檢疫所，而港口治安及防堵走私又分屬於江海關之港警及上海市之水上警察」的局面將不復存在<sup>⑤8</sup>。港務委員會之下可視乎需要設立各種委員會，例如財務、人事、工務、交通、棧埠、引水等，各設委員三至五人，由港務委員會委員兼任，並另聘專家擔任各委員會顧問。港務委員會的主要職能是決定方針政策、掌握港口發展的大局，具體措施交由下設的港務局執行。港務局設局長一人、副局長二人、總工程司一人，任期六年。港務局下設總務處、港口處棧埠處、工務處、浚務處、警務處、財務處、材料

室、統計室、法律顧問室，分別與以往航政局、公用局、浚浦局、水上警察分局的業務一一對應<sup>69</sup>。

港務委員會在行政上是獨立的，不隸屬於任何部門，直接受行政院領導。為保證工作效率，它有權自主任免幹部，並根據國家法令制訂具體的政策條文。它在財政上屬「自給非營利機構」，可自行核定並實施預決算，但須報行政院備查<sup>70</sup>。另有徵收港務費、港內各項設備使用費之權，可根據發展需要呈准行政院發行公債<sup>71</sup>。

〈大綱草案〉關於上海港的經營主體是按〈原則〉規定的大型基礎性企業允許民間資本進入而制訂的，故港務委員會的成員實行官商合作形式。但鑒於上海港的特殊性，如前所述，按照〈原則〉「民力不逮而政府又認為特別重要之事業，如大規模油田、鋼鐵廠及航運事業，政府仍得單獨經營」的規定，〈大綱草案〉也為日後政府單獨經營上海港留下空間，明確指出：港務委員會「有審核或購置建築租賃經營管理港區內一切終點設備之權。上項設備包括航道、防波堤、駁岸、燈標、浮筒、信號、船舶、車輛、鐵路、橋樑、隧道、碼頭、船塢、倉庫及其他關於港務之一切設備」，「本會得依法徵收港區內之土地及地上建築物」<sup>72</sup>。換言之，如政府認為必要，可通過港務委員會購置、徵收、租賃、經營港區內所有設施、土地及建築物。這一規定保證了國家對上海港的控制權。

1947年底，上海港整委會將反覆討論擬定的〈大綱草案〉送行政院，要求通過並完成立法程序。1948年2月，行政院召開審查會，交通部、財政部、內政部、水利部、國防部、衛生部及上海港整委會代表出席會議。會上交通部、財政部代表提出公共法人式港務委員會這一西方的機構形式與中國現行體制不合，反對通過，但方案得到水利部、內政部等部門代表的支持。最後，會議主持者決定以現有方案試行一年作為初步審查意見<sup>73</sup>。嗣後上海港整委會提出試行三年，行政院堅持試行一年，雙方函電交馳，直至上海解放<sup>74</sup>。

## 五 結語

以港口建設推動中國的現代化是孫中山在《建國方略》中清晰表達的思想。南京國民政府建立之初，便籌備啟動北方大港和東方大港的建設，1930年2月，建設委員會頒布了北方大港和東方大港籌備委員會組織章程<sup>75</sup>。1927年，上海特別市政府成立後即設立港務局，先後制訂了〈上海特別市港務局施政綱領〉，組織了華界部分河道的疏浚，該局於1930年底撤銷<sup>76</sup>。

1930年代初擬定的「大上海都市計劃」對港口建設作過規劃，上海市市長吳鐵城曾與富商劉鴻生接洽，希望借助民間資本在港口建設上有所作為，後因中央銀行出面阻擾未果<sup>77</sup>。1934年中央銀行投資500萬元建造的虬江碼頭工程動工，1937年第一期工程竣工，建成兩座鋼筋混凝土碼頭，每座長590英尺，寬180英尺<sup>78</sup>。這是國家資本在上海港投資的第一個大型基礎設施。抗戰結束後，國民政府對恢復和復興經濟有過系統思考，尤其強調交通（鐵路、公路、港口）在戰後經濟恢復和國家經濟建設中的突出地位。本文的論述正是在這一背景下進行的。

戰後，國民政府也對中國其他沿海港口如塘沽新港、青島港、廣州港給予關注，加以整治。上海港之所以得到更多的關注，是由其地位決定的。如趙曾珏所言，「黃浦江者，上海之生命線也。是故揚子江流域以至全國之繁榮繫於上海港」，「現代國家莫不注意輸出入主要關鍵之港口，增進其效率……發揚『對外之貿易』，而臻富強」<sup>⑥</sup>。

為了加快恢復上海港的功能，以適應戰後經濟發展的需要，在國民政府中央和上海市地方政府的領導下，上海港的航道進行大規模疏浚，戰時受損的碼頭、倉棧和設備得到修繕，儘管精心編訂的發展規劃因內戰爆發等原因大都無法落實，然而說它們在歷史上沒有留下任何痕迹是值得商榷的。都市計委會和摩立遜工程團均提出在吳淞（即蘊藻浜）建造深水港，1949年以後，這一規劃在共產黨手中得以實現。1957年，張華浜新港工程計劃得到國家計劃委員會的批准，設計規模達到年吞吐量1,000萬噸。1961年張華浜新港工程部分建成，至1973年建成全部泊位，對擴大上海港的運輸能力起了重要作用<sup>⑦</sup>。此外，如前所述，都市計委會對黃浦江岸線資源的科學測算，認為通過在吳淞口建造深水港，調整黃浦江無序建造的碼頭，挖掘岸線潛力，二十五至五十年後黃浦江仍能滿足8,000萬至1億噸年吞吐量的要求，上海仍將「為全國最重要港埠之所在」。這一結論在1949年以後一直被接受，具有重大的經濟價值。本文認為，釐清這一歷史事實，有助於客觀評價戰後國民政府的經濟復興計劃，對我們認識1949年前後兩個政權變異、繼承和超越的關係也有一定價值。

### 註釋

- ① 張憲文等：《中華民國史》，第四卷，〈國共內戰與國民黨在大陸統治的結束：中國現代化的新起點（1945-1949年）〉（南京：南京大學出版社，2005）。
- ② 汪朝光：《中華民國史》，第十一卷（1945-1947）（北京：中華書局，2011），頁266-89。
- ③④ 〈第一期經濟建設原則〉，《經濟建設季刊》，1945年第3卷第3-4期，頁249。
- ④ 〈戰後經濟事業制度及貿易制度的代電〉，載中國第二歷史檔案館編：《中華民國史檔案資料彙編》，第五輯第三編，財政經濟（一）（南京：江蘇古籍出版社，2000），頁6-10。
- ⑤⑥ 〈蔣介石在最高經濟委員會首次會議訓詞〉，《銀行周報》，1946年第30期，頁18-21。
- ⑦ 肯納遜係布朗大學教授，戰時來中國，任國民政府軍事委員會工程顧問，其英文名字有資料寫作W. I. Kenerson，或係筆誤。感謝同事葉斌代為查找正疵。
- ⑧ 〈蔣介石關於肯納遜對中國戰後經濟建設之意見致宋子文電〉，載《中華民國史檔案資料彙編》，第五輯第三編，財政經濟（一），頁10-11。
- ⑨ 丁文治：《聯總物資與中國戰後經濟》（上海：行政院善後救濟總署，1948），頁8、11-17。
- ⑩ 〈美國讓售剩餘物資簽立合約〉，《銀行周報》，1946年第36期，頁28。
- ⑪ 〈美聲明遠東政策，決協助中國發展〉，《文匯報》（上海），1945年10月22日，第1版。
- ⑫ 摩立遜工程顧問團著，鄒思楨譯：〈行政院工程計劃團（摩立遜工程顧問團）視察青島報告〉，《港工》，1948年第2卷第2期，〈中國海港視察報告專刊〉，頁16。
- ⑬ 摩立遜工程顧問團著，周菊藩譯：〈行政院工程計劃團（摩立遜工程顧問團）視察廣州報告〉，《港工》，1948年第2卷第2期，頁20。
- ⑭ 摩立遜工程顧問團著，程覺書譯：〈汕頭港視察報告〉，《港工》，1948年第2卷第2期，頁11。

- ⑮ 《上海對外經濟貿易志》編纂委員會編：《上海對外經濟貿易志》，上冊（上海：上海社會科學院出版社，2001），頁7-8、19。
- ⑯⑰⑱⑲⑳㉑ 茅伯科主編：《上海港史（古、近代部分）》（北京：人民交通出版社，1990），頁293；382-83；384-88；419-20；423；320。
- ⑲ 參見馮紹霖、張蓉蓉選編：〈一九四九年上海市都市計劃史料〉，《檔案與史學》，1996年第1期，頁27。
- ㉒㉓ 上海市都市計劃委員會：《大上海都市計劃總圖草案二稿報告書》（上海：上海市都市計劃委員會，1948），頁38；40-43。
- ㉔ 〈上海港務整理委員會第1次會議紀錄〉（1946年10月2日），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉（1946年10月2日至12月11日），上海市檔案館，Q584-1-120，頁21。
- ㉕ 〈上海港務整理委員會第8次會議紀錄〉（1946年11月20日），附件二之一，〈泰同等碼頭進修狀況調查〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁135。
- ㉖ 〈上海港務整理委員會第3次會議紀錄〉（1946年10月16日），附件四，〈工字第12號〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁34。
- ㉗ 〈上海港務整理委員會第45次會議紀錄〉（1948年1月28日），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第41-54次會議紀錄〉（1947年11月19日至1948年12月1日），上海市檔案館，Q584-1-123，頁241。
- ㉘㉙ 〈交通部上海港務整理委員會成立一年來之工作措施報告〉（1946年10月1日起至1947年9月底止），上海市檔案館，Q5-3-5518，頁80；84。
- ㉚ 〈行政院組織工程計劃團〉，《徵信新聞》（重慶），1946年第320期，頁1。
- ㉛ 摩立遜工程顧問著，范鴻恩譯：〈行政院工程計劃團（摩立遜工程顧問團）視察上海港報告〉，《港工》，1948年第2卷第2期，頁22-31。
- ㉜ 在近二十年走紅的上海史研究中，1930年代及戰後的上海都市建設計劃一直受到關注，唐振常主編的《上海史》（上海：上海人民出版社，1989）有專門論述。專題論文則有尤乙：〈藍圖之夭——民國《大上海都市計劃》的兩度興衰〉，《檔案春秋》，2006年第7期，頁25-31；聖孩：〈藍圖之夭——舊「大上海都市計劃」始末〉，《上海檔案》，2002年第2期，頁49-52；馮紹霖、張蓉蓉選編：〈一九四九年上海市都市計劃史料〉，頁22-29。其中，《上海史》由鄭祖安撰寫的第二十章中的「特別市和大上海計劃」一節對1930年代的「大上海都市計劃」評價頗為客觀，但全書的戰後部分沒有提及1946年的上海市都市計劃委員會及其活動。尤乙和聖孩的文章「左」的烙印很深，作者一方面不吝讚語，肯定1930年代及戰後的「大上海都市計劃」，另一方面大加譏伐，作者似乎忘了這項工作仍是在國民政府體制內進行的。馮紹霖、張蓉蓉的文章雖係史料彙編，但按語對該計劃有較公允的評價。此外，熊魯霞的文章和李德華的訪談介紹了當年參加規劃工作的前輩，肯定了前人的學術貢獻。參見熊魯霞：〈走近編制「1946年大上海都市計劃」的中國規劃先輩〉（上）、（下），《上海城市規劃》，2012年第3期，頁145-47、第4期，頁133-36；樂峰整理：〈李德華教授談大上海都市計劃〉，《城市規劃學刊》，2007年第3期，1-4。
- ㉝ 〈都市計劃委員會組織規程〉，《江西省政府公報》，1946年第1416期，頁2。根據不完全資料，北平、瀋陽、濟南、青島、南京、杭州等地相繼建立都市計劃委員會，着手制訂都市發展計劃。參見〈北平市都市計劃委員會組織規程〉，載北平市工務局編：《北平市都市計劃設計資料第一集》（北平：北平市工務局，1947）；〈瀋陽市都市計劃委員會組織規程〉，《瀋陽市政府公報》，1947年第2卷第7期，頁31；〈濟南市都市計劃委員會組織規程〉，《市政月刊》（北京），1947年第1卷第4/5期，頁22-23；〈青島市都市計劃委員會組織規程〉，《青島市政府公報》，1946年第3卷第10期，頁6-7；〈南京市都市計劃委員會組織規程〉，《南京市政府公報》，1947年第2卷第5期，頁17-18；〈杭州市都市計劃委員會組織規程〉，《杭州市政季刊》，1949年第2卷第2/3/4期，頁38。
- ㉞ 上海市都市計劃委員會：〈上海市都市計劃委員會成立大會及第一次會議紀錄〉、交通組擬：〈對於上海市都市計劃交通方面基本原則之意見〉，載〈上海市都

市計劃委員會第二次會議紀錄》，參見上海市都市計劃委員會編：《上海市都市計劃委員會會議紀錄初集》（上海：上海市都市計劃委員會，1946），頁8、26。

⑤⑤ 孫中山：《建國方略》（廣州：廣東人民出版社，2007），頁137-44。

⑤⑥ 秘書處設計組擬：〈上海市都市計劃之基本原則草案〉，載《上海市都市計劃委員會會議紀錄初集》，頁41。

⑤⑦ 交通組擬：〈對於上海市都市計劃交通方面基本原則之意見〉，頁26。

⑤⑧ 上海市都市計劃委員會：〈上海港口計劃初步研究報告〉（1947年），上海市檔案館，Q217-1-19，頁6-8。

⑤⑨ 上海港整委會最後一次會議（第54次）於1948年12月1日舉行，檔案中未見該會奉命結束的公文。參見〈上海港務整理委員會第54次會議紀錄〉（1948年12月1日），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第41-54次會議紀錄〉。關於上海港整委會未見專門的論文，可參見《上海港史（古、近代部分）》，頁409-11的簡要介紹。

⑥① 上海特別市港務局僅存在三年，便因財政窘困等原因無法開展工作，於1930年底結束。蔣或許不願再讓匆忙之舉造成被動，或許對是否採用港務局這一形式來主持上海港的工作存有懷疑，其真實態度待考。參見〈錢大鈞致蔣介石函〉（1945年9月）、〈上海市公用、工務局長關於上海應否設置港務局的簽呈及錢大鈞就該問題向蔣介石的呈報〉（1945年9月），上海市檔案館，Q1-6-120，無頁碼。

⑥② 交通部的報告在談到該會與宋子文的關係時指出：「溯自勝利以還國內外船隻運輸莫不以上海港為唯一集散口岸，惟上海經八年戰亂，港內碼頭倉庫既無絲毫修建，且多遭受毀壞，因之輪貨到埠，停靠貯存，均不敷用，船舶艙位，尤感缺乏，一時擁擠阻塞情形，極為凌亂，復以社會甫定，宵小橫行，偷竊之風，熾烈空前，商旅為苦，中外詬病，原主管港務之各機關雖力圖聯繫整飭，然以牽涉多端，無一統一之機構為之主持督導，終鮮成效，宋前院長有見於此，乃數次面囑吳市長迅行設法籌組港務整理委員會，藉謀統一指揮。」參見〈交通部上海港務整理委員會成立一年來之工作措施報告〉，頁74。

⑥③④④ 〈上海港務整理委員會第1次會議紀錄〉，附件，〈上海港務整理委員會組織規程〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁24-26。

⑥⑤ 〈上海港務整理委員會第35次會議紀錄〉（1947年7月30日），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第30-40次會議紀錄〉（1947年6月25日至10月17日），上海市檔案館，Q584-1-122，頁74。

⑥⑥ 〈上海市政府關於上海港口碼頭盜竊成風、秩序混亂等給警察局的訓令及警察局召開處長、沿江分局長會議研究取締黃浦江碼頭盜竊計劃〉（附1946年8月12日《僑聲報》特譯稿），上海市檔案館，Q131-5-2529，頁3-7。

⑥⑦ 〈上海港務整理委員會第9次會議紀錄〉（1946年11月27日），附件四，〈第一批積竊姓名及拘獲區局表〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁184-85。

⑥⑧ 上海市警察局：〈淞滬警備司令部令上海市警察局及所屬各分局查緝各碼頭黑組織，查有36股黨、黃牛黨、水老鼠等組織領導人名單及活動情況調查報告〉（1947年1月），上海市檔案館，Q131-5-7073，頁54。

⑥⑨ 所謂「望夜公司」，源於1924年成立的浦江聯合巡丁輪船公司，實即商業性保衛組織，由十數家外商貿易公司為保護停泊黃浦江的商輪所載貨物而組織，僱用500名巡丁，看守倉庫。巡丁按看守時間計薪，每月由巡丁公司向各僱用輪船公司收取。聯合巡丁公司成立後，其他輪船公司紛紛仿效，各自僱用巡丁看守貨物，不肖份子與盜賊內外勾結，竊風日漸猖獗。參見〈上海港務整理委員會第5次會議紀錄〉（1946年10月30日），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁75-76。關於巡丁公司改組設立特種護泊駐衛警隊，參見〈改組巡丁公司辦法〉（上海港務整理委員會第8次會議通過），載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁147。

⑦⑩ 〈上海港務整理委員會第8次會議紀錄〉，附件五，〈上海港務整理委員會劃分水警與港警職權及服務守則〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁77；〈航業通訊〉，1946年第1期，頁10。

- ① 〈上海港務整理委員會防止港內竊風實施辦法〉(上海港務整理委員會第5次會議通過)，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第1-11次會議紀錄〉，頁81-90。
- ② 〈上海港務整理委員會第52次會議紀錄〉(1948年8月4日)，附件三，〈上海港務整理委員會查緝警衛組三十七年六月份港內各項輪船碼頭倉庫盜竊案件統計表附記〉，載上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第41-54次會議紀錄〉，頁361。
- ③ 上海港務整理委員會第26次會議的決議(1947年4月9日)，參見上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第12-29次會議紀錄〉(1946年12月18日至1947年6月11日)，上海市檔案館，Q584-1-121，頁195；上海市公用局組織翻譯的資料包括：〈倫敦港務局組織概述〉、〈紐約港務局組織概述〉、〈英美港務局管理制度之比較〉，載趙曾珏：《上海之將來》(上海：商務印書館，1949)，頁444-69。上海港務整理委員會大多數成員主張採用公共法人式港務委員會的意見，參見〈上海港務整理委員會第30次會議紀錄〉(1947年6月25日)，附件五之一，〈國營招商局公函〉、附件五之四，〈上海航政局對於籌組上海永久港務機構意見〉，載〈上海港務整理委員會第30-40次會議紀錄〉，頁13-18。
- ④ 趙祖康、張福運、丁貴堂的意見，參見上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第30-40次會議紀錄〉，頁19-20、26、74。
- ⑤ 參見趙曾珏：〈上海永久性港務機構組織方案〉，載《上海港之將來》，頁85-91。關於趙的傳記材料，筆者僅見過一種，參見〈上海市公用局長趙曾珏〉，載〈上海公共租界工部局工務處關於上海公用事業的情況和規劃、趙曾珏和美國哈佛大學的來往文件等和上海港的情況和規劃的文件〉(1924-1948)，上海檔案館，U1-14-687。
- ⑥⑦⑧ 〈上海港務委員會組織大綱草案說明〉，載〈上海港務整理委員會第38次會議紀錄〉(1947年9月1日)，參見上海港務整理委員會：〈上海港務整理委員會第30-40次會議紀錄〉，頁117；116；117-20。
- ⑨ 上海港務整理委員會：〈上海港務委員會組織大綱草案〉，《公用月刊》，1947年第22/23期，頁31-34。這些部門和團體包括交通部、財政部、國防部、內政部、衛生部、上海海港檢疫所、水利部、海軍總司令部、第一基地司令部、交通部上海航政局、中央信託局、上海市工務局、上海市公用局、上海市警察局、上海市社會局、上海地政局、江海關、京滬區鐵路管理局、招商局、上海市參議會、上海市商會、上海市總工會、全國引水管理委員會、上海市輪船商業同業公會、上海市進出口商業同業公會、上海市運輸商業同業公會、上海市內河輪船商業同業公會、上海市倉庫業同業公會、上海市民船商業同業公會、上海市碼頭業公會等。
- ⑩⑪⑫ 上海港務整理委員會：〈上海港務委員會組織大綱草案〉，頁31-34。
- ⑬ 參見〈上海港務整理委員會第46次會議紀錄〉(1948年2月18日)，附件三，〈出席行政院上海港務永久機構審查案報告〉(1948年2月5日)，載〈上海港務整理委員會第41-54次會議紀錄〉，頁254-56。
- ⑭ 〈上海港務整理委員會第48次會議紀錄〉(1948年4月21日)，附件十，〈呈覆行政院〉，載〈上海港務整理委員會第41-54次會議紀錄〉，頁307。
- ⑮ 〈東方大港籌備委員會組織章程〉、〈北方大港籌備委員會組織章程〉，《建設委員會公報》，1930年第3期，頁114-15、115-16。
- ⑯ 關於上海特別市港務局之撤銷，經費不足固然是原因之一，租界的存在、港務局權力範圍受限可能是更主要的因素。〈上海特別市港務局施政綱領〉(上海圖書館藏，出版資料不詳)內收該局所訂「整理吳淞碼頭岸線」、「建築吳淞公共碼頭及倉庫」等多個計劃的相關文獻。
- ⑰ 〈劉鴻生致吳鐵城函〉(1933年11月)，載〈上海市政府有關虹口碼頭的文件〉，上海市檔案館，Q1-5-87，頁19-22。
- ⑱ 趙曾珏：〈序〉，載《上海港之將來》，頁1。
- ⑲ 金立成主編：《上海港史(現代部分)》(北京：人民交通出版社，1986)，頁101-103。