

摘要

本文以 1946-1949 年上海民船业及其从业群体为研究对象,通过分析民船业及其从业群体的发展演变,探讨民船行业的基本特点以及对上海这座城市发展所产生的影响。本文所述民船业,即经营木帆船、驳船、舢舨这类民营船只运输的行业。民船业作为民国时期众多底层船民的生存凭籍,有其独特的存在价值,民船行业的兴衰也很大程度上反应了上海传统行业在近代以来的挣扎和生存窘境。

明清时期的沙船业作为上海港的象征为整个上海地区的航运发展发挥着巨大作用,其中民用木制帆船在沿海运输、内河运输方面为当时的上海创造了相当的产业价值。然而随着上海开埠,新式轮运业逐步侵入上海地区,对当时的传统航运业造成巨大冲击。1872 年轮船招商局在上海成立,民族轮运业的发展壮大也进一步压缩着民船业的生存空间。进入民国后,随着国内政府机关的不断完善、同业组织的革新进步,民船业逐步在内河航运中站稳脚跟。在此期间民船业随着主营业务的对象变化而向短途运输、载客的方向转变,沿海运输和内河运输的民船船户各自形成了独特的营运方式。其中“跑码头者”作为中间人在民船船户和货源客户间维持联系,并逐步积累资本,成为民国后期民船业的资方群体。

民船业从业群体是民国时期上海一个较大规模的从业群体。他们可分成船主、船户,二者在行业中分属资方和劳方两个阵营,身份属性相异,在薪酬与福利待遇上也不尽相同,劳资关系也有紧张与对立状况出现,但由于二者在地缘、业缘方面的联系,如明显的江浙地缘色彩,因此在一些方面仍保持着不少同质性。同时,在学历、从业经历以及利益诉求等方面也表现出其复杂性与特殊性。

民船业不同时期都存在同业组织,由于行业本身具有的分散性和流动性特点,其内部组织机构直至 1935 年都未能如其它同业组织那样建制完善。抗战爆发后,因日军侵占上海,上海民船业同业组织也因日军统制而扭曲。抗战胜利后,上海市民船商业同业公会重启,组织制度得到完善,下设多个组别与事务所,为松散的个体船户提供了入会机会。战后初期,上海市民船商业同业公会在军事物资运输、社会福利救济等方面发挥了一定作用,但由于军方的强制征用以及频发的劳资纠纷,民船业船民逐渐陷入入不敷出的境地。再加上轮运业在 1946 年后逐步恢复,迫使民船业又一次走向衰颓。在战后的四年时间里,同业公会同政府方面就战时征用赔偿产生的官民纠葛、船工群体同投资方之间的劳资纠纷,都共同构成了这一时期上海社会经济生活的重要组成部分,关于民船业服务定位的提升,也成为这一时期从业群体力求改善的一大目标。

关键词: 民国上海; 民船业; 民船业群体; 同业公会

目录

摘要	I
Abstract	I
绪论	1
一、选题意义	1
二、相关研究综述	2
三、研究思路与创新点	10
第一章 上海民船业的基本状况	12
第一节 民船业的历史沿革	12
一、明清时期的盛世繁华	12
二、19 世纪中后期的新旧交替	14
三、民国时期的挣扎前行	16
第二节 民船业的营运方式	19
一、船只种类	19
二、航运线路	24
三、经营业务	24
小结	29
第二章 民船业从业群体及其同业组织	30
第一节 民船业从业群体分析	30
一、民船业劳方群体概况	30
二、民船业资方群体及同业职工概况	32
第二节 民船业同业组织	40
一、历史沿革	40
二、组织机构设置	43
三、行业职能	49
小结	52
第三章 战后民船业的官民纠葛与劳资纠纷	53
第一节 抗战前后的船只征用纠葛	53
一、战时征用民船用途	53
二、战后民船运输征用	55
三、抗战前后民船征用赔偿问题	56
第二节 工会与资方的劳资纠纷	58

一、上海市民船船员工会	58
二、船工与同业公会间的争议	60
三、同业公会与船员工会调解效用对比	62
小结	63
结语	65
附录	67
参考文献	74
攻读学位期间取得的研究成果	82
致谢	83

表目录

表 1	1907-1919 年上海帆船进出口数量表	15
表 2	1941 年苏浙皖民船公会入会船、会员及船只吨数统计信息表	17
表 3	1920 年前后吴淞江上航行之民船类别表	21
表 4	1915 年沪上内河轮船码头分布表	27
表 5	1947 年上海市民船商业同业公会砧瓦砂石船运组会员年龄统计表	30
表 6	1947 年上海市民船商业同业公会砧瓦砂石船运组会员籍贯统计表	31
表 7	1946 年上海市民船商业同业公会理监事信息调查表	33
表 8	1946-1948 年上海市民船商业同业公会工作人员调查表	35
表 9	1946 年上海市民船商业同业公会组织系统表	45
表 10	1937 年抗战初期上海地区沉塞轮船驳船数据信息表	53
表 11	1946 年上海市民船船员工会组织系统表	59

图目录

图 1	1920 年黄浦江上的舢板船	23
-----	----------------------	----

绪论

一、选题意义

本文的研究对象是 1946 年-1949 年间的上海市民船行业及其从业群体，这里的民船专指民营木制帆船、舢舨、驳船之类的民用船只。以这个时段作为研究主体的原因在于过往学者对近代上海民船业的研究时段都集中于晚清时期或是建国初期，关于民国时期尤其是抗战以来至新中国建立这一时期内的民船业研究几乎是空白一片，且笔者当前搜集到的资料主要集中在这一个时间段，故以此时段作为研究区间。本文意图以这一时期的民船业及其从业群体作为考察对象，以这一时期上海民船业的发展起伏作为线索，探究这一时期上海民船业的基本特点以及民船业对于上海这座城市所起到的行业价值。同时上海民船业的从业群体及同业组织的发展情况也将作为本文的重点内容进行探究，此外也会整理分析上海民船业的源流及归宿。

选择上海市民船行业作为研究对象的理由有以下几点：

1. 史料丰富。笔者通过查阅上海市档案馆馆藏档案，发现了关于上海市民船商业同业公会的档案约 2000 份，除却同业公会方面的主干史料，关于日伪时期民船同业组织以及当时上海市社会局方面的档案资料也为本文提供了丰富的史料资源。结合中国知网、全国报刊索引、申报全文数据库、超星读秀知识库、上海市地方志办公室等线上平台中的资料以及上海师范大学图书馆馆藏书籍文献、上海市图书馆馆藏文献等线下文献资料，基本构成了本文所需的资料文献。

2. 许多研究内容仍待挖掘。关于上海市民船业的研究，在同业组织及其从业群体研究方面，目前学界对于 1946-1949 年这一时期的行业情况没有系统的研究成果。将视角放大至全国范围内，关于近代民船行业及其从业群体研究的文章也十分稀少。同时关于民船行业的界定，以往学者常常会将民船与民营轮船的概念放在一起直接进行论述，并未对木帆船、舢舨、驳船这类个体营运船只情况进行单独研究，就这方面来看，目前学界关于上海市民船行业的研究是不够充分的，仍有较高的研究价值。此外，民船行业方面的研究通常会被归类于上海交通史或是航运史的研究范畴内，本文致力于挖掘上海民船业同业组织的组织特点和历史作用，一方面可以补齐上海行业史、上海同业公会史在上海民船业同业组织方面的研究空白；另一方面，从同业公会的角度研究民船运输、内河运输、水路交通等方面的内容，可以拓宽研究视野，对于上海交通史中水路运输史这一块可以作为一个行业史的背景补充。

3. 上海民船业在战后初期有其特殊的行业价值。上海市民船业在上海这座水

运发达的城市中有着悠久而曲折的历史，对其同业组织进行研究，可以进一步挖掘民船行业的生存状态，探究民船业在这一时期对城市的行业价值。这一时期的上海民船业，在战后重建的大背景下亟待振兴，在战后建立的上海市民船商业同业公会以及上海市民船船员工会的共同努力下，民船业在一定程度上得以稳定发展。同时由于轮运业在战时大量损毁，民船业也肩负起了战后向上海周边地区转运物资的工作。对于这一时期民船行业及其从业群体的研究，能更清晰的展现其在这一特殊时期的行业价值。

二、相关研究综述

当前学界对于上海市民船行业的研究多以水运史视角进行展开，而对同业公会方面进行研究的成果还是一片空白，但无论是全国范围内的水上运输研究还是上海市航运业方面的相关成果，都为当前上海民船业的研究奠定了坚实的经验、基础，因此前人的研究成果为本文的写作提供了极高的参考价值和指导作用。

在经过大量资料搜集和整理之后，大致可以将与本文相关研究内容的过往成果分为以下几个部分：

（一）关于近现代民船业方面的研究

从行业史的角度来说，目前学界对于上海民船业缺乏系统的研究成果，将视角放大至全国范围内，关于近代民船行业方面的区域性研究比较有代表性的是厦门大学陈瑶副教授的一系列成果。《抗战前后湖南民船同业团体的嬗变》^①一文是以当地民船业同业公会作为核心进行论说的，从从业群体的身份转变视角进行切入，展现了湖南地区船民团体的复杂性及特殊性。该文作者陈瑶认为：“湖南传统民船同业团体的近代转型，主要发生在全面抗战及战后复员时期。战争给民船同业团体和船民带来组织和身份上的重大转变，长期游离于体制之外的民船帮会立案为同业工会；以往被看作江湖匪盗的船民群体，成为支援抗战及复员运输的内河船运工人”^②。

而从其他角度，诸如战后赔偿、行政区划、民船组织等方面切入进行研究的成果，国内目前的研究成果主要集中在 1931-1945 年和 1950-1953 年这两个时间区段。虽然本文以 1946-1949 年作为主要的研究时段，但建国初期这一研究时段内的许多研究成果都有着较高的参考价值，且本文运用的部分史料资源也是来自于建国初期上海市关于民船业同业组织的调查报告，不同时间段的研究内容也各有特色，具有较高的参考价值。

^① 陈瑶：《抗战前后湖南民船同业团体的嬗变》，《中国经济史研究》，2022 年第 1 期。

^② 陈瑶：《抗战前后湖南民船同业团体的嬗变》，《中国经济史研究》，2022 年第 1 期。

关于抗战前后民船业的研究,目前研究成果主要集中于对长江中游地区民船业的研究,关于长江下游地区的民船业研究多从战后征用、赔偿问题视角进行探究,对于行业本身的情况鲜有涉及。在长江中游地区方面,如前文所述陈瑶关于湖南民船同业团体的研究类似,黄娟在《湖南近代航运业研究》^①一文中,主要以轮船航运业为考察对象和论述视角,并未涉及民船同业团体在近代的演变情况。其中关于抗战时期民船运输业,江天凤主编的《长江航运史(近代部分)》^②揭示了长江中游战时民船航运情况的复杂局面,日伪在沦陷区汉口等地强行征集民船、组编船团以开设航线,而国民政府对民船实行半军事化管理,整编各地民船工会和船帮,认为湖南省民船在抗战中有相当程度的发展,但战后则迅速衰落。长江下游方面,潘前芝在《论抗战初期国民政府的民船征用问题》^③一文中指出,国民政府方面为保障全面抗战初期封锁航道、军政运输和企业西迁等工作的正常运行,征用了大量民营轮船、驳船以及木质帆船,但其征用过程缺乏管理,给长江航运业和船户生活带来严重的消极影响。而关于上海民船行业在这一时期的情况,在战后征用赔偿问题上,马振波在《战后上海民营轮船业向国民政府索赔问题研究(1945—1948)》^④一文中细致梳理了战后民营轮船业同国民政府长达三年时间的交锋,期间政府方面的软性态度表明国民政府在针对民营企业的赔偿问题上并非忽视,结合当时的特殊历史背景,对民营轮船、民船索赔要求难以快速解决也在合理范围之内。

关于建国初期民船业的研究,大致可分为两方面进行讨论。一方面是关于新中国初期就民国时期遗留下来的“水上区”的处置问题研究,目前涉及的相关研究内容大多在视角上偏向宏观,主要是从如何规范管理、如何规章建制等方面进行分析。在这方面具有代表性的研究有田蕊的《“水上”的故事:1950年代的上海市水上区》^⑤,张伟然、李伟合作的《论中国传统政治地理中的水域》^⑥,以及黎心竹的《水域政区化:新中国水上民主改革的历史透视(1950~1955)》^⑦。其中田蕊在《“水上”的故事:1950年代的上海市水上区》一文中对于始建于1954年的上海水上区进行了细致的分析,从水上建府至内河航运管理局成立,以如何处理流入上海的水上流民的安置问题作为论说核心进行展开,关于上海船民疏散部分的论述则主要从水上区的行政单位角度出发,对于船民所属的同业组织没有提及。

^① 黄娟:《湖南近代航运业研究》,2009年华东师范大学博士学位论文。

^② 江天凤:《长江航运史(近代部分)》,人民交通出版社1992年版。

^③ 潘前芝:《论抗战初期国民政府的民船征用问题》,《抗日战争研究》,2010年第1期。

^④ 马振波:《战后上海民营轮船业向国民政府索赔问题研究(1945-1948)》,《抗日战争研究》,2019年第1期。

^⑤ 田蕊:《“水上”的故事:1950年代的上海市水上区》,《史林》,2015年第2期。

^⑥ 张伟然、李伟:《论中国传统政治地理中的水域》,《历史地理》,2016年第2期。

^⑦ 黎心竹:《水域政区化:新中国水上民主改革的历史透视(1950~1955)》,《当代中国史研究》,2019年第6期。

另一方面，关于新中国初期的民船组织研究，主要从内河航运整治的视角进行切入，讨论内河民船的改革问题。刘诗古在《从“化外之民”到“水上编户”：20世纪50年代初鄱阳湖区的“民船民主改革”运动》^①一文中梳理了民船民主改革运动在鄱阳湖的整体开展过程，以及水域被纳入国家行政管理的过程，借此讨论水域社会船民、船帮组织的旧有复杂结构以及外力介入下的社会经济秩序重建问题，但很显然关于船业行会组织不是该文论述的重点。范铁权在《新中国成立初期卫运河私营民船的社会主义改造》^②一文中主要探究在卫运河私营民船的社会主义改造中，其航运管理局虽然主要负责航运业务方面，但在政治、经济、文化、社会等方面却不具备类似陆地上政府机构的全面治理职能，船民生活实际上仍处于治理之外的情况。以上关于新中国初期民船业管理组织的研究都是围绕地方行政组织进行展开的，而民船业的改革更多是为内河航运秩序重建服务的，对于1946-1949年上海民船业情况可以提供一些视角上的帮助，但需要指出，关于同业公会的内容以上文章皆少有提及。

综上所述，在上海民船业的研究方面，不同学者在论及民船相关的内容时都会提及上海地区的情况，但关于1946-1949年这一时间段的研究目前来说明显是不够充分的，诸如行业内部从业群体问题、行业运作问题、与政府的关系问题等方面，都有着较大的讨论空间。

（二）近代航运史方面的研究状况

我国在近现代航运史方面有着丰硕的研究成果，学界关于近代航运史的研究较多的集中于轮船航运业。关于近代轮船航运业的内容，一直以来都是学界讨论研究的焦点。早在20世纪初，学界就已先行产生了许多关于航运业方面的著作，如王洸撰写的《航业与航权》^③、《中国航业》^④等，对于如今研究中国近代航运情况是很好的参考资料。

1. 关于轮船航运方面的研究

新中国成立初期，学术界对航运业的研究成果较为有限，直到20世纪80年代这种情况才有所转变，而这段时期的研究内容则集中在轮船航运方面。这一时期的研究内容基本集中于探讨新式轮船业对近代中国社会经济发展起到的作用以及对封建经济的冲击影响。樊百川在《中国轮船航运业的兴起》^⑤一书中，从宏观视角梳理了中国近代航运事业的发展，重点研究了在国外航运业入侵

^① 刘诗古：《从“化外之民”到“水上编户”：20世纪50年代初鄱阳湖区的“民船民主改革”运动》，《史林》，2018年第5期。

^② 范铁权：《新中国成立初期卫运河私营民船的社会主义改造》，《党史研究与教学》，2019年第3期。

^③ 王洸：《航业与航权》，上海：学术研究会1930年版。

^④ 王洸：《中国航业》，商务印书馆1933年版。

^⑤ 樊百川：《中国近代轮船航运业的兴起》，四川人民出版社1985年版。

的背景之下,我国轮船航运业作为因外来资本刺激而产生的新式产业,在新式产业创立、市场竞争、资本投入等方面是如何一步步成长,进而对近代中国航运事业产生深刻影响的。聂宝璋在《轮船的引进与中国近代化》^①中则就国外轮船业对中国封建经济的影响冲击展开了双面性的分析,基本可以确定轮船经济对中国封建社会既有直接冲击,也有侧面促进。

随着研究深入,对于航运业在近现代社会的积极作用,两岸学者都提出了较为深刻的观点。朱荫贵在《轮船与长江流域近代经济的演变》^②一文中首先强调了西方轮运产业输入中国的最主要目的还是要侵吞国家的航运市场,并在此基础上巩固、拓展其在中国的利益。但该文从长江流域自轮船业输入后的发展演变角度出发,指出轮船业对近代中国在航运业方面的产业转型所产生的积极影响,从宏观来看甚至对中国近代社会的发展也产生了相应的影响。从木帆船与轮船的竞争关系角度来说,台湾学者吕实强则在《中国早期的轮船经营》^③一书中指出,轮船业虽在科技发展角度要远远领先于中国传统的木船航运,但受当时晚清政府的“豆禁”政策影响,轮船业能在中国内地河流水道发挥的空间甚小,甚至可以说受到了一定程度的阻碍。因此从19世纪中期的航运事业来看,国内的新式轮运发展的还是较为缓慢,而这正给民船也得以存续并转变经营方式留下了喘息空间。

2. 关于传统民船航运方面的研究

20世纪90年代以来,随着航运史研究的逐步深入,研究视角从最初的宏观逐步转向微观,研究内容也逐渐下沉,针对传统民船航运方面的研究内容也更加丰富。与吕实强相同,包伟民在《江南市镇及其近代命运(1840-1949)》^④一书从市场经济学的角度出发,为近代江南市镇的发展脉络作出了清晰的梳理。他在书中指出,近代以来,以民船为载体进行的商品贸易在江南地区始终占据着重要地位,尽管在西方新式技术入侵后,汽船、轮船逐步占据了航运业的大部分市场,但传统的木帆船以其独特的经营方式仍旧在货物转运中发挥着自身的优势。与上述观点类似,日本学者松浦章的《清代内河水运史研究》^⑤、任放的《中国市镇的历史研究与方法》^⑥,同样表达了对江南地区民船业在小型商品贸易方面主体地位的认可。而在陈国灿的《论江南农村市镇的近代转型》^⑦一文中,细致分析了轮船为何难以在江南农村市镇扎根迈步的原因。总的来说还是由于在内河区域轮船的造价成本与运营收入不成正比。

^① 聂宝璋:《轮船的引进与中国近代化》,《近代史研究》,1988年第2期。

^② 朱荫贵:《中国近代轮船航运业研究》,中国社会科学出版社2008年版。

^③ 吕实强:《中国早期的轮船经营》,中央研究院近代史研究所1962年版。

^④ 包伟民:《江南市镇及其近代命运:1840-1949》,知识出版社1998年版。

^⑤ [日]松浦章著,董科译:《清代内河水运史研究》,江苏人民出版社2010年版。

^⑥ 任放:《中国市镇的历史研究与方法》,商务印书馆2010年版。

^⑦ 陈国灿:《论江南农村市镇的近代转型》,《浙江学刊》,2004年第5期。

3. 关于内河航运方面的研究

上海民船行业与上海内河航运业有着密不可分的关系,除去少量的沿海民船运输,上海地界的民船行当绝大多数都集中于内河范围内的河道运输,以上海为中心向苏州、杭州等地辐射,这也是清代木质帆船能在上海地区兴旺发达的原因。直至晚清民国时期,虽然受到轮船业带来的巨大冲击,传统民船业依旧在上海河道占据着重要地位。刘建华在《近代沪杭间内河航运研究》一文中考察了内河航运媒介作用下沪杭间的社会经济交流与互动,并以茶叶、丝茧等商品为例予以阐述。^①在沪杭地区商品经济持续发展的同时,生活于水乡之中的市民出行、流动行商、划船渡客等种种风貌,都彰显着近代上海及其周边地区经济活力,更进一步表现出内河航运在近代江南地区沪杭两地沟通交流中所处的特殊地位。同样,李发根、朱正业在《衰败还是发展:近代长江中下游地区民船业命运辨析》^②一文中也对长江中下游地区的传统民船业的发展提出类似见解。该文指出,学界通常认为,近代以来,随着长江流域被迫对外开放,西方轮船大规模地介入内地市场,其凭借技术优势与不平等条约护航给中国传统民船业以致命的冲击,进而导致原来依赖民船为生的大批民众失去生计,甚至成为近代革命的重要后备力量。然而,由于近代中国商品贸易格局剧变、口岸运营受条约捆绑、劳动力过剩、资本短缺以及内河航运自身特点等因素的影响,面对航运业的急速变化,长江中下游地区的民船业不但没有被轮运业所取代,相反,在某种程度上还呈现出一定的发展之势。

到建国初期,围绕民船民主改革运动的展开,内河航运业与民船业都在国家行政的带动下向社会主义化迈进。关于这一时期内河航运方面的研究,上海内河航运以唐玉静的《上海内河航运业社会主义改造研究(1949-1957)》^③一文分析较为具体,该文对于建国初期至社会主义改造完成这一阶段的内河航运业改造情况进行了详细的论述,对于上海民船业的改造情况也有相关论说,部分内容涉及1949年以前的行业状况,可做参考。其它诸如任任的《20世纪50年代初国家内河航运秩序变迁——以民船业为中心》^④、杨海源的《新中国初期民船组织变迁与船民管理——以广州港民船业为中心》^⑤、张静的《新中国成立初期民船民主

^① 刘建华:《近代沪杭间内河航运研究》,2011年杭州师范大学硕士学位论文。

^② 李发根、朱正业:《衰败还是发展:近代长江中下游地区民船业命运辨析》,《江西社会科学》,2016年第2期。

^③ 唐玉静:《上海内河航运业社会主义改造研究(1949-1957)》,2018年上海师范大学硕士学位论文。

^④ 任任:《20世纪50年代初国家内河航运秩序变迁——以民船业为中心》,《广东党史与文献研究》,2021年第3期。

^⑤ 杨海源:《新中国初期民船组织变迁与船民管理——以广州港民船业为中心》,《广东党史与文献研究》,2022年第4期。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/255104130340011322>