

抗戰時期後方民船業對船運統制的因應及多重目的——以綦江流域為個案之研究

葉洪平

摘要

抗戰時期，綦江民船業為因應船運統制而採取的行動，表現出非同尋常的策略性。代表綦江民船業利益的綦江民船同業團體高層菁英，不僅憑藉民船作為綦江船運主要運力的籌碼，要求改訂《船運統制條例》，而且將民船業的存廢與後方煤荒關聯起來，以凸顯改訂船運統制的必要性、獲取社會的同情和支持，藉此向船運統制方施加輿論壓力，以達到改訂之目的。要求改訂船運統制雖然旨在挽救綦江民船業、救濟船戶和供應重慶城區亟需的煤焦燃料，但亦蘊含著綦江民船同業團體高層菁英追求的個體利益。通過這種操作，個體利益潛藏在行業利益和社會利益的名義之下，從而掩蓋行業菁英藉以尋求的「私利」（如財款收入）。「公利」與「私利」的糅合，成為戰時綦江民船同業團體高層要求改訂船運統制的重要特徵。

關鍵詞：船運統制、民船、民船同業團體、內河船運、行業菁英

Resistance by Wooden Boats Shipping Industry to the Shipping Control Policy in the Rear Areas During the Second Sino-Japanese War — A Case Study of the Qijiang River

Hung-ping Yeah*

Abstract

Qijiang wooden boats shipping industry displayed unusual strategic acuity in its response to the government's economic control practices on shipping during the Second Sino-Japanese War. Representing the interests of wooden boatmen on the Qijiang River, the Qijiang boatmen groups used their shipping capabilities, the primary source of transportation on Qijiang, as a bargaining chip in demanding a revision of the Shipping Control Policy. Moreover, they linked the rise and fall of the wooden boats shipping industry to the wartime coal shortages in the Rear Areas. This was shrewdly done to highlight the need for a change in the control policy on shipping, as well as to gain sympathy and support in public opinion. Their request to revise the Shipping Control Policy was ostensibly aimed at saving the Qijiang wooden boats shipping industry, but also covered an effort by the management of the Qijiang boatmen groups to advance individual benefits (such as financial gains). Through their calculative moves, personal interests were hidden behind collective ones, with the latter serving as a rationale for the former. The merging of industry interests, social benefits and personal gains thus characterized the demand for a revision of the Shipping Control Policy by the management of the Qijiang boatmen groups during the war.

* Ph.D. Student, School of History, Shandong University

**Keywords: Economic Control Practices on Shipping, Wooden Boats, Boatmen
Groups, Inland River Shipping, Industry Elite**

抗戰時期後方民船業對船運統制的因應及多重目的——以綦江流域為個案之研究*

葉洪平**

壹、前言

內陸民船業在戰時的復興，根源於戰前中國交通業的「畸形」發展。國民政府自1928年起即開始整理和建設交通運輸。至盧溝橋事變爆發時，中國交通業已取得空前的建設成就。但交通分布的地區差異沒有發生根本改變。以陸路交通為例，鐵路多集中於東北、華北、華東以及華中地區，西部已建成的鐵路甚少。¹ 相對而言，西部的公路建設成績遠勝鐵路。盧溝橋事變後，隨著鐵路通車里程的縮減，公路成為戰時後方運輸的大動脈。² 但因中日戰事的演變和太平洋戰爭的

* 感謝審查人惠賜意見，謹致謝忱。同時，在拙文修改過程中，山東大學的胡衛清老師、廈門大學的陳瑤老師以及山東大學的薛克勝兄等師友曾給予諸多寶貴的建設性意見，在此一併致謝。

收稿日期：2024年8月28日；通過刊登日期：2024年12月23日。

** 山東大學歷史學院博士研究生

¹ 金家鳳，《中國交通之發展及其趨勢》（南京：正中書局，1937年），頁23。有關這一時期全國各省鐵路里程的統計亦可見該書頁109-110。自九一八事變至戰後復原時期的全國鐵路圖見：俞飛鵬，《十五年來之交通概況》（出版地、出版者不詳，1946年），頁6-7。

² 〈行政院工作報告——有關交通建設部分（17-34年）——對中國國民黨第六次全國代表大會報告〉，收入秦孝儀主編，《中華民國重要史料初編——對日抗戰時期》，第四編《戰時建設》（三）（臺北：中國國民黨中央委員會黨史委員會，1988年），頁971。

爆發，尤其是緬甸淪陷後，後方汽車零件和汽油日漸缺乏，公路運輸也發生困難。³ 在陸路交通頗受制約的情況下，水運日益受到各方關注，成為戰時後方運輸的主要工具之一。1936-1944年，內陸航運的貨運總量達72,273,220噸，為各種交通工具運量之首。⁴ 受內河流域淺狹灘多之水文狀況影響，民船（即帆船／木船）⁵ 不僅航行範圍較輪船為廣，而且總噸數亦較輪船為多。⁶ 民船在戰時後方運輸中的重要性不可低估。尚且不論民船在驛運與水陸聯運中占據不可替代的地位，諸如四川省各地生產之糧、煤、鹽與糖等物資不得不仰賴木船運輸，⁷ 戰時重慶市民所需的糧食、蔬菜和副食品等也主要由木船承運。⁸ 在各方運輸需求之下，後方民船業由戰前的消沉轉向戰時的復興。

戰時後方民船業的發展歷程，也牽涉國民政府的船運統制政策。大體而言，國民政府主要從統制船隻和限定運價等兩個方面施行船運統制，並確定於內遷時期。時值長江枯水季節，不僅可駛入長江上游的輪船少，而且亟待運輸的物資也多。交通部漢口航政局隨即徵集民船搶運，同時限定區間運價，以遏制船戶居奇抬價。⁹ 由此，戰時國民政府統制民船的兩種主要方式得以確立。

由於國民政府的船運統制政策，對後方內陸船運業的演進有重要影響。在戰時後方航運業的研究中，除了從企業史角度，關注民生實業股份有限公司和輪船

³ 〈交通部部長張嘉璈在國民財政會第三屆第一次大會所作交通部工作報告〉（1942年10月23日），收入秦孝儀主編，《中華民國重要史料初編——對日抗戰時期》，第4編《戰時建設》（三），頁1001。

⁴ 「交通部統計處編抗戰以來之交通概況」（1945年5月），收入中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編》，第5輯第2編·財政經濟10（南京：江蘇古籍出版社，1997年），頁147-164。

⁵ 在抗戰前後的文本中，民船是汽船與輪船相對的船型，主要指木船或帆船。如曾在國民政府交通部門任職的王洸便將民船與輪船並論，參見王洸，《水道運輸學》（上海：商務印書館，1947年），頁115。

⁶ 「交通部統計處編抗戰以來之交通概況」（1945年5月），收入中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編》，第5輯第2編·財政經濟10，頁153-154。

⁷ 王洸，《中華水運史》（臺北：臺灣商務印書館，1982年），頁499。

⁸ 四川省地方志編纂委員會，《四川省志·交通志》，上冊（成都：四川科學技術出版社，1995年），頁55。

⁹ 王洸，《水道運輸學》，頁118-119、127。

招商局等輪船企業的發展和運作外，便是從國民政府徵用民船和限定運價造成的影響等兩個方面論述民船業的發展。既有研究在肯定民船業於內遷過程中發揮重要作用的同時，也指出國民政府的相關政策對民船業的消極影響；¹⁰ 討論戰時國民政府限定運價政策的研究更認為，船戶的實際購買力與物價上漲速度脫節，以致民船業虧折甚鉅，發展受阻。¹¹ 然而，這些研究都以國民政府的統制政策與治理能力為主要論述對象，忽略民船業（船戶）應對時局的主體性。換言之，民船業表面上受到關注，實際上仍是「失語者」。陳瑤對戰時湖南民船業的討論，在一定程度上可以彌補這一不足。不過，由於此時的湖南處於戰爭前線，民船業及同業團體直接面對著戰爭和混亂的統制政策。這也是湘省民船業主動因應戰爭環境和軍政差務的重要背景。¹² 但在相對遠離戰爭的後方，民船業所處的社會環境與前線大相逕庭。

那麼，戰時船運統制制度對後方民船業有什麼影響？作為擁有強大「工作場所談判力量」的民船業經營者與從業者如何因應？¹³ 訴諸了哪些具體的應對方式？這些問題尚未得到關注。本文擬以綦江民船業為個案，對相關方面展開討論。

¹⁰ 王紹荃主編，《四川內河航運史（古、近代部分）》（成都：四川人民出版社，1989年），頁221-225；江天鳳主編，《長江航運史·近代部分》（北京：人民交通出版社，1992年），頁485-495；潘前芝，〈論抗戰初期國民政府的民船徵用問題〉，《抗日戰爭研究》，第1期（2010年2月），頁55-56。

¹¹ 侯德礎，〈抗戰時期四川內河航運鳥瞰〉，《四川師範大學學報》，第3期（1990年6月），頁92；譚剛，〈抗戰時期大後方的內河航運建設〉，《抗日戰爭研究》，第2期（2005年6月），頁124-125；譚剛，〈抗戰時期國民政府的交通立法與交通管理〉，《抗日戰爭研究》，第3期（2007年8月），頁155-156。

¹² 陳瑤發現在戰爭和國民政府統制政策影響下，當地的民船同業團體建立了一套應對戰爭和軍政公差的機制。通過該機制的運轉，當地民船業不僅配合軍政各方的運輸，還主動應差，並完成組織的轉變和身分認同的重塑。作者在研究中突出民船業應對時局的主動性，以及在該過程中各方的利益糾葛與基層的政經鬥爭。陳瑤，《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》（北京：商務印書館，2023年），頁183-215。

¹³ 「工作場所談判力量」是由Beverly J. Silver提出的有關工人階級的抗爭術語。她認為嵌入到生產過程，並居於關鍵節點的工人具有強大的工作場所談判力量。因為這類工人停工後，對整個產業鏈能形成極大的負面影響。這在運輸行業內尤為明顯，一旦運輸工人罷工，整個產業都無法正常運作。Beverly J. Silver, *Forces of Labor: Workers' Movements and Globalization Since 1870* (New York: Cambridge University Press, 2003), pp. 13,100.

與川江其他支流不同，施行綦江船運統制的主體並非國民政府交通部或類似的政府機構，而是軍政部兵工署和經濟部資源委員會在1938年3月為拆遷武漢地區的鋼鐵企業而專設，並以冶煉兵工製造所需的鋼鐵材料為主要任務的國營事業單位——鋼鐵廠遷建委員會（以下簡稱「鋼遷會」）。統制綦江船運的目的，是為保障鋼遷會冶煉鋼鐵所需的煤鐵礦料運量。這意味著與其他統制後方交通的機構不同，鋼遷會直接參與運輸，而非只是船運交通的協調者。因此，鋼遷會必然嚴格執行統制政策，竭力控制船運資源。這為討論戰時國民政府統制政策的執行及影響提供了理想的案例。

綦江流域的交通區位與經濟區位，是將綦江民船業作為研究戰時內陸航運業因應船運統制之個案的另一理由。作為川江南岸最主要的支流之一，綦江早在雍正時期就是川鹽入黔要道。與其他運鹽入黔要道相較（即烏江、赤水與永寧河），綦江不僅距離重慶最近（見圖1），而且交通網絡密集。就戰時而言，除了後方兩條重要交通幹線——川湘公路和川黔公路匯集於綦江縣外（見圖2），還有多條驛運線途徑綦江流域，¹⁴ 並在貴陽與其他路線相連，成為連結西南各省以及國際運輸的重要線路。此外，綦江流域還是戰時重慶市區所需民生物資和國民政府出口土產商品的來源地之一。¹⁵ 在公路運力有限，又沒有輪船駛入的時期，¹⁶ 木船仍是該流域運輸物資的主力。作為生產機構又直接參與運輸的鋼遷會，對綦江船運的統制以及綦江民船業之於重慶物資運輸的重要性，決定了可將綦江民船船戶對船運統制的反應，可視為後方民船業因應國民政府統制船運的典型。

需要注意的是，一些綦江民船船戶並非僅經營船業，綦江民船同業團體的高層更是「經濟能人」和「政治能人」。據此，綦江民船業對綦江船運統制的因應就能反映，戰時由這些菁英主導的「地方社會力量」在國民政府交通統制政策的演變中扮演的角色，以及針對交通統制訴諸不同行動要達到的具體目的。

¹⁴ 陸路驛運線有渝築線（重慶市至貴陽市）和綦南線（綦江縣至南川縣），水路驛運線有渝蓋線（重慶市至綦江縣蓋石峒）和渝松線（重慶市至貴州省桐梓縣松坎鎮）。

¹⁵ 抗戰時期，由綦江流域輸出的物資主要有豬鬃、桐油、藥材等。見傅華潤、湯約生主編，《陪都工商年鑒》，第9編（重慶：文信書店，1945年），頁7、32、36-37。

¹⁶ 直到1957年，機動輪船才在綦江流域航行。見綦江縣志編纂委員會主編，《綦江縣志》（成都：西南交通大學出版社，1991年），頁27。

抗戰時期後方民船業對船運統制的因應及多重目的——以綦江流域為個案之研究

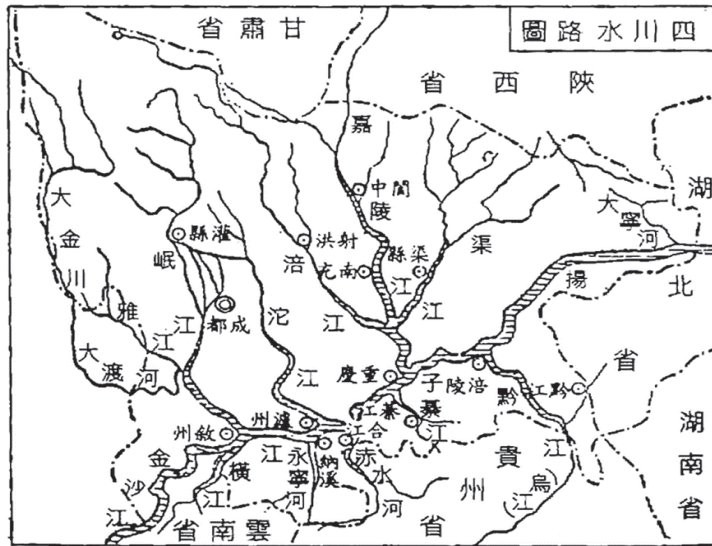


圖1、四川水路圖

資料來源：彭珊珊，〈訪談 | 王笛：長江上游的「雙城記」〉，收錄於「澎湃」：www.thepaper.cn/newsDetail_forward_16142295（2024/11/26點閱）。

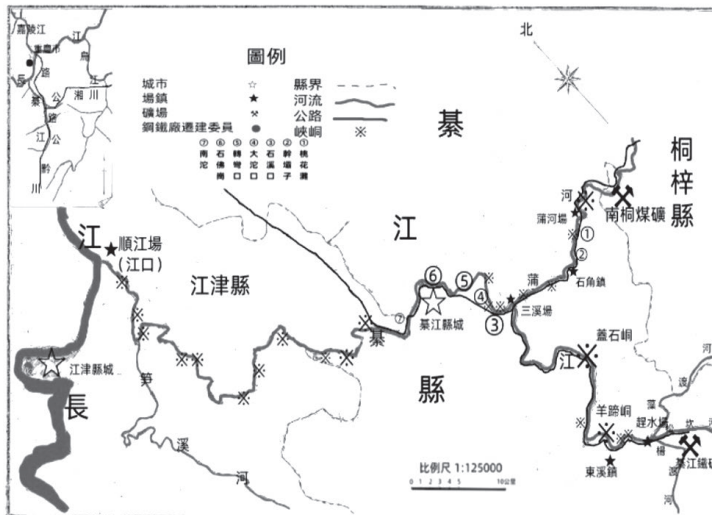


圖2、綦江流域圖

資料來源：〈綦江工區圖〉，《經濟部檔案》，中央研究院近代史研究所檔案館藏，檔號：18-20-05-037-02。

重慶市檔案館所藏的鋼遷會檔案對相關方面的記述相當豐富，也是本文的主要史料依託。此外，綦江區檔案館收藏的有關綦江民船同業團體的檔案，為窺探戰前及戰時綦江民船業的發展和組織運作提供了可能。一些對綦江船運和民船業曾有記錄的報刊、地方志、日記以及調查資料，也有助於分析戰時綦江船運統制演進的過程。本文綜合利用這些史料，先行梳理戰前該流域船運格局形成的原因，與民船業的發展脈絡及組織與運轉方式，然後論述戰時綦江船運統制的確立及對民船業的衝擊，再討論綦江民船同業團體因應船運統制的行動和目的，藉此探討由地方菁英主導的「社會」如何應對「國家」介入或控制地方資源，以及地方菁英採取行動的多重利益考量。

貳、戰前綦江的船運格局與民船業

在川江流域，不同河流迥異的水文環境，造就不同的船隻類型與船運秩序。已有研究表明，川江木船的製造技藝具有地方化和功能區域化的特點，不僅長江中下游的木船無法駛入川江，即使川江不同支流的木船也不一定能彼此通航。¹⁷ 與此類似，綦江所在的區域環境，也影響著該流域民船業的發展和船運格局的形成。

因全流域皆處在雲貴高原與四川盆地交界一帶，綦江的水文條件複雜，上游、中游和下游各段的河道坡度落差極大，¹⁸ 河水流量的季節變化和各段的河水深度差異明顯。歷年沉積的砂礫也使河道遍布漕口峽峒（見圖2）。晚清時期，丁寶楨主政四川時，曾由商人捐資疏浚綦江河道。¹⁹ 但至1930年代，淺灘密布的綦江仍不利於航行。²⁰

¹⁷ 藍勇，〈對先進製造技藝與落後傳承途徑的反思——以歷史上川江木船文獻為例〉，《歷史研究》，第5期（2016年10月），頁105。

¹⁸ 四川省地方志編纂委員會編，《四川省志·地理志》，下冊（成都：成都地圖出版社，1996年），頁141。

¹⁹ 丁寶楨，《丁文誠公奏稿》，第15卷，收入《續修四庫全書》，第509冊（上海：上海古籍出版社，2002年影印本），頁451。

²⁰ 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁1。

綦江的水文條件直接阻滯外來民船進入航行，而船戶不熟悉河道是重要的原因。如地方志所述，「客舟之來，水性不習，舟大又難遽進。江口、仁沱間，每易碇船，如三板、軟板、雙飛燕。巨者容百五十石許，枯水半之。非三兩舟不克受。客舟一舟之載，萬一觸石，老於水者，仍不敢自矜能事」。²¹ 這不僅顯示出綦江水文狀況能限制外來船戶的駛入，可為本地船業的發展提供保護屏障，也反映具備航行河道的「地方性知識」對在該流域安全駕船的重要性。因此，綦江流域的船運業幾乎完全由當地民眾經營。

區域經濟的發展，則為綦江民船業提供了發展的商運環境。自綦江邊岸設立後，鹽就成為綦江木船溯江上運的大宗貨物。至1840（道光20）年，綦江縣城附近已有「艤艇商楫，檣接帆聯」之景。²² 另外，伴隨16-18世紀全國市場的發展和長程貿易的延伸，重慶逐漸演變為四川的經濟中心。²³ 重慶的經濟區位發展，為綦江流域的土產流向全國提供契機。至遲在19世紀後半葉，該流域內的枳橘、桐油、²⁴ 煤鐵²⁵ 等土產皆可由民船載往滬渝等地銷售。

商貿運量的增長為綦江民船業的發展帶來契機。19世紀初，綦江民船業已組織化和制度化，最明顯的標誌是綦江流域本土民船團體組織在此時的出現。1804（嘉慶9）年，綦江船幫已承擔官府差務，並制定船幫常規。²⁶ 至1931年，綦江船幫始改組為綦江縣船運商同業公會（以下簡稱「綦船公會」）。²⁷ 綦江民船團體

²¹ 戴綸喆纂修，《四川綦江續志》，收入《中國地方志集成·四川府縣志輯》，第7冊（成都：巴蜀書社，1992年影印本），頁803。

²² 宋灝等修，羅星等纂，《綦江縣志》，收入《中國地方志集成·四川府縣志輯》，第7冊（成都：巴蜀書社，1992年影印本），頁367。

²³ 邱澎生，〈國法與幫規：清代前期重慶城的船運糾紛解決機制〉，收入邱澎生、陳熙遠編，《明清法律運作中的權力與文化》（臺北：中央研究院、聯經出版事業股份有限公司，2009年），頁277-283。

²⁴ 宋灝等修，羅星等纂，《綦江縣志》，第7冊，頁688-689。

²⁵ 戴綸喆纂修，《四川綦江續志》，第7冊，頁799。

²⁶ 「嘉慶九年八省局紳公議大河幫差務條規」，收入四川省檔案館、四川大學歷史系編，《清代乾嘉道巴縣檔案選編》（成都：四川大學出版社，1989年），頁404。

²⁷ 自綦江船幫改組以後，綦江民船同業團體名稱迭有改變，先後稱「綦江船運商同業公會」（1931年）、「四川省綦江縣民船業同業公會」（1938年）、「綦江縣民船商業同業公會」（1940年）、「四川省綦江區民船商業同業公會」（1942年）。

不僅能操控綦江民船業，還左右著綦江流域的船運秩序與船運格局。這可以從該團體的權力運行與組織結構進行分析。

地方文獻表明，1930年代的綦江民船團體，不僅延續清中葉川江船幫籌資雇船應差的運作模式，²⁸ 而且設計一套既能保障行業利益，又能應對軍政機構運輸需求的輪值應差機制。綦船公會自改組之初，就開始辦理主管官署與商會委辦的事項、興辦同業勞工教育與公益、矯正會員營業上之弊害、展開工業調查與研究及建設、維護會員營業時所必要的其他事項。²⁹ 綦船公會的上述功能，很大程度上源於自身承辦主管官署委辦事項後得到的公權力支持，以及維護同業利益與興辦同業公益後，同業者給予的權力。應差是這種權力交換的典型形式。在1936年召開的全體會員大會中，綦船公會以軍事繁忙與否為參照，設立輪值候差制度，規定「軍事繁忙，以十船候差；平常，以五船候差。后有船到，前船始得放行。如需大批船舟時，由北渡而上，沿河封雇」。此外，綦船公會還以「連帶責任制」的組織方式將每個碼頭的船戶聯結在一起，以防止輪值之人規避差運。綦船公會明確規定，輪值候差之船戶一旦無故遷延或支逃船夫，該船戶隸屬的碼頭負責人即負全責，碼頭負責人的船隻將被強行處以候差一月的懲罰。此外，綦船公會還設立輪值補助金，用以彌補船戶應差後的經濟虧損。³⁰ 據此可見，由綦船公會設立的輪值應差制度既是為保證全流域物流體系的暢通，也旨在維護行業利益。

²⁸ 邱澎生對清中期重慶長程船運業的研究表明，巴縣地方政府自乾隆年間廢除原有的船行與埠頭制度後，便在船運市場雇傭商船；但政府不依規定價格，遲付、少付甚至不付運費之事屢見不鮮。船幫對此設立運貨船只預先繳納運費公積金或向商船抽收捐款的機制，以補償商船被政府徵雇後造成的意外損失。見邱澎生，〈國法與幫規：清代前期重慶城的船運糾紛解決機制〉，收入邱澎生、陳熙遠編，《明清法律運作中的權力與文化》，頁302-305。

²⁹ 「綦江縣船運商同業公會章程」（1931年），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，綦江區檔案館藏，檔號：J004-0001-00118-0000。

³⁰ 「據呈報議決案件及辦事細則請予檢核備查一案由」（1936年3月18日），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000。

綦船公會能在綦江流域的船運秩序中發揮上述作用，是建立在管控船戶的基礎上。那麼，戰前綦江民船團體可以在多大程度上達到這一目標？這可借1931年綦江船幫幫董蔡松柏壟斷船運一案說明。據報導，蔡松柏以川江航務管理處之名，在重慶私設炭花交易所，並在綦江匯入長江的江口設立關卡，每次僅放行15艘炭船，俟前一批船銷售完後，再放行下一批，藉此壟斷炭業、操縱渝市的煤焦燃料市場。³¹ 若沒有在綦江船運秩序中掌握相當權力，蔡氏很難左右船隻的通行。與船幫類似，綦船公會也是綦江船運業務的主導者，比如船戶上載鹽斤、下運炭花，都須向綦船公會掛號報名，再由公會委派載運。³² 戰前的綦江民船同業團體明顯支配著綦江的船運秩序。

綦江民船業團體能主導船運格局，也與自身的組織結構相關。延續船幫的組織設計與制度安排，綦船公會仍以碼頭為基本管理單位。³³ 維持輪值應差秩序的碼頭負責人即為綦船公會各碼頭的會員代表，該代表也是綦船公會管理層與會員的中介。《綦江縣船運商同業公會章程》規定，由各碼頭船戶推舉的會員代表，不僅代表各船戶出席大會，議決相關事項，還負責管理碼頭所屬船戶。換言之，

³¹ 〈航處革除兩個木船幫董〉，《星槎》，重慶，第36期（1931年2月），頁1。

³² 「綦江縣船商同業公會造呈民國二十四年夏季代表大會議事錄」（1935年7月6日），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000。

³³ 在清代的長江流域，碼頭是船幫的聚集中心。船幫的勢力範圍，也以涵蓋特定航行河道的碼頭為參照點。見陳瑤，《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》，頁141。綦船公會成立之初由12個碼頭組成，但筆者先後在重慶市檔案館和綦江區檔案館查閱相關檔案時，尚未發現有關綦船公會成立之初的碼頭訊息。在1936年召開的會員大會中，綦船公會列舉13個碼頭，即蒲河場、幹垵子、石（角）鎮、三溪場、桃花灘、大沱口、石記口、轉彎口、南沱、蓋（石）峒、石佛崗、江津和重慶（地理分布見圖2）。見「據呈報議決案件及辦事細則請予檢核備查一案由」（1936年3月18日），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000。此外，在蓋石峒以上還有松坎、趕水、東溪與羊蹄峒等4個碼頭。綦船公會主要負責蓋石峒以下流域的船運業務，羊蹄峒以上則由該區域船戶自行負責，綦船公會在戰前亦未將其納入公會組織內。1938年秋，羊蹄峒以上民船業在東溪太平橋成立羊松段小船公會，後改組為綦江縣羊松段民船職業工會。因本文很少涉及蓋石峒以上的民船，故不對綦江縣羊松段民船職業工會作特別討論。

綦船公會並非以「公會——會員」的二級形式為組織形態，而是施行「公會——會員代表——碼頭會員」三級垂直管理體系。³⁴ 在這種體系下，公會通過會員代表來管理與服務各個會員，從而形成一個更為分層和更加有序的組織運作模式。此外，加入綦船公會還必須取得兩位會員的介紹，³⁵ 若沒有親緣或地緣關係，船戶會員不太可能介紹其他人入會。換言之，綦船公會各碼頭的會員代表與會員存在緊密的地緣關係或親緣關係。由此形成的「公會——會員代表——碼頭會員」管理結構顯然比「公會——會員」二級組織形式更能約束船戶。

需要指出的是，由於民船是綦江流域載運大宗物資的重要工具，綦江流域又是重慶進出口商貨的重要來源地，一些地方菁英也介入到綦江船運之中，成為綦船公會的主導者。從表1對戰時綦船公會高層履歷的敘述可見，綦船公會高層不僅經營船運，還是具有多重身分的地方菁英。綦船公會高層的跨行業聯繫，更反映了地方社會多個行業領導層的人事網絡已互相交織。

表1、抗戰時期綦江縣船運商同業公會高層履歷表

| 姓名 | 住在地 | 個人履歷 |
|-----|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 霍貢珍 | 蒲河場 | 綦江縣船運商同業公會首任常委（1931年-1937年）、綦江縣船運商同業公會第二任主席（1938年）、綦江縣船運商同業公會蒲河分辦事處主任（1936年-1939年） |
| 吳玉森 | 石角鎮 | 綦江縣船運商同業公會第三任主席（1939年-1942年8月）、綦江縣第三區區長、石角鎮鄉紳，綦江計鹽公號石角分號經理、綦江縣私立樹人初級中學校創校董事長 |
| 翁琪 | 三溪場 | 綦江縣第三區民警（1935年10月-1936年6月）、綦江縣警察局警佐（1936年6月-1938年7月）、忠縣警察局警政（1938年7月-1939年9月）、綦江縣商會理事、綦江縣船運商同業公會第四任主席（1942年8月-1945年10月）、綦江縣登沅鄉鄉長（1943年8月-1945年7月）、綦江縣參議會參議員（1945年9月21日-?） |

³⁴ 完整的管理層級結構為「主席——常務委員——（執行）委員——會員代表——碼頭會員」。其中，會員代表是會員與管理層的分界點。因此，本文將綦船公會的組織結構歸納為「公會——會員代表——碼頭會員」三級組織結構。

³⁵ 「綦江縣船運商同業公會章程」（1931年），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000，頁2-3。

| 姓名 | 住在地 | 個人履歷 |
|-----|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 霍晉黎 | 蒲河場 | 蒲河鄉聯保主任（1936年-1939年），蒲河鄉小學校長（1939年）、蒲河鄉鄉長（1940年-？）、綦江商會事務所主席、綦江縣教育委員、綦江縣船運商同業公會高層、綦江煤礦業同業公會第二任理事長（1943年2月-1950年） |

資料來源：「據呈報議決案件及辦事細則請予檢核備查一案由」（1936年3月18日），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，綦江區檔案館藏，檔號：J004-0001-00118-0000；「為據綦江縣民船業公會主席兼蒲河分辦事處主任霍貢珍呈請撤銷綦江縣民船業同業公會蒲河鎮分辦事處一案轉請鑒核由」（1939年5月25日），〈綦江縣政府、綦江縣民船業同業公會、綦江縣政府第三區署等關於處理打人案、改組民船業同業公會、報送四川省綦江縣民船業同業公會章程及會員名冊等的訓令、呈、佈告〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-01799-0000；代祥徵，〈建國前綦江的鹽業市場〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年），頁15；霍鳳棲，〈石角中學概況〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年），頁285；「為據蒲河鎮聯保主任霍晉黎呈請辭職，轉請核准並於王敏常、霍仁溥、霍集樑三人中擇一人委充由」（1939年10月25日），〈綦江縣政府、蓋石鄉公所等關於各鄉、鎮聯保主任請委、辭職、請假、另委用的呈、函、報告、指令、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，綦江區檔案館藏，檔號：J001-1-0436；「為委霍仲達為該鄉副鄉長兼民政警衛股主任一案，令仰知照由」（1941年8月1日），〈綦江縣政府、縣參議會、建設鄉公所等關於任免、到職及三、四區治安委員會成立報告的呈、公函、代電、便箋〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0452，頁188；「四川省綦江縣參議會參議員當選人資歷表」，〈四川省、綦江縣政府等關於縣參議員當選資歷表、名冊及會議報到、記錄簿的呈、咨、代電、訓令、指令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0495；霍黎，〈綦江蒲河的煤炭商業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（2018年），頁143。

概而言之，由綦江水文條件形塑的綦江船運體系，幾乎為綦江流域的地方船戶壟斷。綦江民船團體通過安排應差等方式，把持全流域船運的大宗業務，又以會員代表為基層組織的形式實現對會員的管控。戰前的綦江民船團體，已能左右綦江民船的運行和綦江船運秩序。綦江民船業之於綦江船運的重要性，以及作為行業菁英，又有跨行業利益鏈的綦船公會高層，將對戰時綦江船運統制產生至深且鉅的影響。

叁、綦江船運統制的施行

盧溝橋事變後，大量的人口和廠企遷入後方，綦江流域也是各方遷入的目的地。戰前，綦江流域未修築鐵路，水道亦不適合輪船航行。川湘公路與川黔公路雖已通車，但運費昂貴，且多屬客運，甚少載貨。³⁶ 木船成為各方運載大宗物品的主要工具。在貨多船少的情況下，船運統制成為鋼遷會協調各方運輸需求的重要舉措。鋼遷會統制綦江船運又與自身對礦料的需求相關。

為謀冶煉原料自給，鋼遷會自成立之初，即在綦江及支流蒲河附近分別設立綦江鐵礦和南桐煤礦，以探採煤鐵礦料。因載運機器重件的船隻無法駛入綦江，鋼遷會選擇在長江沿岸的巴縣大渡口一帶重建冶煉本部。³⁷ 由於綦江鐵礦、南桐煤礦與本部相距百餘公里，礦料運輸成為鋼遷會需要解決的重要問題。就運輸效率而言，鐵道是理想選擇，但受兩礦區地形制約，施工不易，且修築鐵路的費用過巨，難以被政府高層允准，亦不可能在短期內竣工。因此，鋼遷會決定利用木船運輸礦料。³⁸

為便於管理運輸，鋼遷會在1939年9月1日設立專責辦理礦料運務的綦江水道運輸管理籌備處（1940年2月1日改稱「綦江水道運輸管理處」，以下統稱「綦水處」）。³⁹ 作為鋼遷會的附屬機構，綦水處的主管人員由鋼遷會任命，主要經費也由鋼遷會撥發。綦水處有關運輸的經費支出（尤其涉及運費時）與舉措，必須呈請鋼遷會等層峰允准備案後才能施行。作為鋼遷會的附屬機構，綦水處的主管

³⁶ 范守榮，《綦江水利工程與土地利用之關係》，收入蕭錚主編，《民國二十年代中國大陸土地問題資料》，第47冊（臺北：成文出版社，1977年影印本），頁23995。

³⁷ 重慶市檔案館、四川省冶金廳冶金志編委會，《抗戰後方冶金工業史料》（重慶：重慶出版社，1988年），頁65。

³⁸ 「綦江鐵礦第一、二次礦務會議記錄」，《綦江鐵礦檔案》，重慶市檔案館藏，檔號：02000002002550000082000〔按：為綦江鐵礦在1938年7月23日召開的第一次談話會。因重慶市檔案館在數位化檔案時只錄入檔案名，無法得知每一件檔案的案名或卷名，全文引用重慶市檔案館所藏檔案時，不敘檔案所屬的案名或卷名〕。

³⁹ 「鋼鐵廠遷建委員會綦水籌備處關於報送於1939年9月1日在綦江成立籌備處上鋼鐵廠遷建委員會的呈」（1939年9月1日），《兵工署第二十九工廠檔案》，重慶市檔案館藏，檔號：01820001015030000044。

者也受鋼遷會的人事管理制度影響。這裡先行概述鋼遷會與綦水處的上下層級組織關係。在施行廠企主管人員全面負責制的資源委員會內，⁴⁰ 各事業機關的主持人員在建設與生產營業方面的成績為考核重點。⁴¹ 不過，無論資源委員會還是兵工署，都只直接介入鋼遷會最高層（即主任委員、副主任委員以及委員會）的人事考核與任命；鋼遷會內部的職員與各單位主管則由鋼遷會高層自行任免，並報請層峰備案。⁴² 品行與才能（即業績）是鋼遷會被層峰考核，以及鋼遷會考核所屬職員（包括各附屬單位主管人員）的兩大要素。⁴³ 這兩點都對鋼遷會與綦水處的運行有重要影響。

鋼鐵產量是鋼遷會高層最重視的方面。影響鋼鐵產量多寡的要素之一，即是礦料能否充分供給。鋼遷會在1939年11月完成20噸煉鐵爐的重建，開煉時間卻擇定在次年3月。礦料接濟不足，是20噸爐推遲生產的重要原因。是年6月至10月，綦江鐵礦已採2,000餘噸鐵砂，但僅400噸運抵大渡口。⁴⁴ 鋼遷會估計，20噸爐生產每月即需3,000噸礦料。⁴⁵ 顯而易見，綦水處時下的運量無法滿足冶煉需求。

有三個因素制約著綦水處的礦料運量。第一，此時的綦江河道航運狀況尚未改善，淺灘漕口如舊；⁴⁶ 第二，不易招雇熟悉綦江河道的本地船夫駕駛新造木

⁴⁰ 鄭友揆、程麟蓀、張傳洪，《舊中國的資源委員會（1932-1949）——史實與評價》（上海：上海社會科學院出版社，1991年），頁308-309。

⁴¹ 〈資源委員會所屬事業機關業務審核暫行辦法〉，《資源委員會月刊》，第1卷第1期（1939年1月），頁74。

⁴² 重慶市檔案館、四川省冶金廳冶金志編委會，《抗戰後方冶金工業史料》，頁64；中國近代兵器工業檔案史料編委會，《中國近代兵器工業檔案史料》，（三）（北京：兵器工業出版社，1993年），頁329。

⁴³ 「鋼遷會考績暫行規則」（1941年12月28日），收入重慶市檔案館、四川省冶金廳冶金志編委會，《抗戰後方冶金工業史料》，頁684。

⁴⁴ 「鋼鐵廠遷建委員會綦江鐵礦籌備處關於檢送綦江航道險灘開壩情形報告書致鋼鐵廠遷建委員會總務股的箋函」（1939年10月24日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001017300000017。

⁴⁵ 「鋼鐵廠遷建委員會軋機股、鋼鐵廠遷建委員會技術室第1至11次小組會議記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：0182000400029000001〔按：為1939年6月30日召開的技術室軋機股第3次小組會議〕。

⁴⁶ 「鋼遷會關於抄發運輸股黃鐘聲調查綦南水道運輸情形報告請參考並分別向綦江鐵礦及導淮委員會接洽指示給所屬綦江水道管理處的訓令」（1939年9月24日），《兵工署第

船，不諳河道狀況的外來船夫又易失事；⁴⁷ 第三，擁有船隻之各方多「各自為政」，以致不能盡力利用有限之運力。兩礦下水裝運礦料之船隻，與鹽務處上水載鹽之船隻都放空返航；不少民船船戶為多裝物資，又往往不問河水深淺，滿載貨物行駛，一旦擱置，即阻塞航道十餘日。

在碁水處看來，可從增加船隻和協調各方運力等兩個方面改善運輸，但因缺乏駕駛船隻的舵工，臨時訓練又緩不濟急，故只能從協調各方運力著手。碁水處向鋼遷會提出如下三點建議：一、限制民船載量，以避免因擱淺而阻滯水上交通；二、將碁江流域的船隻限制在碁江流域運輸，江口以外，由長江船隻轉運；三、統制民船，通盤籌劃上下水運輸。⁴⁸ 很明顯，碁水處開始設想通過統制民船來解決運輸難題。

除了與碁船公會商訂承運礦料的合約外，⁴⁹ 碁水處還以上述建議為基礎，制定《碁江、蒲河、松坎河運輸管理章程草案》（後改為《碁江水道運輸管理處管理章程草案》，以下簡稱《草案》），並在1940年2月呈請鋼遷會轉呈各層峰，希能允准施行。《草案》除了涉及登記並編組船舶以及評定公運運價外，還包括以下三項管制碁江船運的規定：第一，在碁江流域航行之船舶，除了碁水處自備和雇傭的船隻外，60-70%專運礦料，其餘由川江航務處與關係各方自行協調分配運輸；第二，由碁水處與川江航務處管理調派已分配的船舶承運物資；第三，其他軍政機關需用船隻時，與川江航務處洽商，撥用專運礦料船隻之外的船舶，且不可駛出碁江流域。⁵⁰

二十九工廠檔案》，檔號：01820001017300000002。

⁴⁷ 「黃鐘聲、徐炎南、顏懷義關於報告調查各水道情形、附灘水尺表上鋼遷會運輸股的呈」（1939年9月9日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820009019850000018。

⁴⁸ 「鋼遷會碁水籌備處關於報送視察碁江水道運輸狀況及籌畫今後運輸辦法上鋼遷會的呈」（1939年11月8日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015030000064。

⁴⁹ 「鋼遷會碁水處關於報送碁江縣民船業同業公會運輸煤焦、礦砂合同副本上鋼遷會的呈」（1940年1月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001014050000011。

⁵⁰ 「鋼鐵廠遷建委員會碁水籌備處關於報送擬具碁江、蒲河等處運輸管理章程草案上鋼鐵廠遷建委員會的呈」（1940年2月15日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015020000001。

《草案》存在的重要缺失是，承載其他公運及商運的船隻大幅減少，如何協調各方運輸需求便成為問題，這尤會引發其他軍公機構的不滿。在綦水處將《草案》遞呈各層峰後不久，軍事委員會運輸總司令部船舶管理所即認為，若照《草案》辦理，綦江船隻形同減少，以後更難徵雇民船，軍運將受影響，因而要求綦水處儘速撥給該處所需船隻，並變通處理相關船隻進出江口，以利軍運。⁵¹

在資源委員會認可船舶管理所提出的要求影響下，綦水處不得不將公商運次改為一次公運、一次商運，並變通處理軍運船隻。⁵² 儘管《草案》獲得國民政府軍事委員會和行政院允准，⁵³ 但川江航務處僅在蒲河水道設有辦事處，僅憑人力有限的綦水處無法監控綦江流域的所有船隻。因此，民船仍可在綦江幹流自由行駛，甚至規避公運。這是綦水處能施行《草案》，未遭到船戶強烈抵制，從而拉開統制綦江船運序幕的關鍵所在。

但自1941年9月起，綦江船運格局逐漸遭到顛覆性衝擊。這與鋼遷會受層峰考核影響而急切增加鋼鐵產量，以及由此增加的礦料需求量相關。1941年9月5日，黨政工作考核委員會考察鋼遷會後，即批評該會「成績甚微」，並將運輸問題視為生產不足、資金無法周轉的重要原因之一。⁵⁴ 這使鋼遷會高層產生巨大壓

⁵¹ 「經濟部資源委員會、鋼遷會關於檢發船舶所陳述對綦江水運管理之意見的訓令」（1940年8月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015020000010。

⁵² 「鋼遷會關於報告已飭令綦水處遵照船舶所提出之運輸管理意見辦理上資源委員會的呈」（1940年9月5日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015020000012。尚不確定綦水處具體在何時將公商運次改為「一次公運一次商運」，但由綦水處和綦船公會等在此後的呈文敘述中可以推論出，在1941年前後，綦水處已推行「一次公運一次商運」的公商運次方案。見「翁德壩關於陳述運輸狀況並擬具辦法上鋼遷會的簽呈」（1941年11月3日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002003500000059，頁134；「經濟部資源委員會關於抄發綦江民船業困難情形之原呈、請查核辦理具報給鋼遷會的訓令」（1943年3月28日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001017090000066。

⁵³ 「據經濟、軍政兩部會呈綦江水道運輸管理章程草案除備案外函達查照由」（1940年4月12日），〈綦江水道運輸管理章程暨其他暫行辦法〉，《行政院檔案》，國史館藏，典藏號：014-080600-0023。

⁵⁴ 「經濟部長翁文灝呈軍事委員會委員長蔣中正為鋼鐵廠遷建委員會廿九年度工作考察簡報表及考察報告書」（1941年11月29日），〈黨政工作考核委員會（六）〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-014000-00029-003。

力，鋼遷會主任委員楊繼曾即自請處分。⁵⁵ 此後，鋼鐵產量愈發受鋼遷會關注。另外，鋼遷會冶煉鋼鐵所需的礦料總量也日漸增加。自是年11月百噸爐正式投產後，鋼遷會各工程建設與鋼鐵生產每日需800噸礦料。⁵⁶ 12月底，鋼遷會為使冶煉原料接濟不匱，要求綦水處，自1942年起，每月至少運到18,160噸礦料。⁵⁷ 但此前綦水處最高月運量不足此數的一半，⁵⁸ 如何增加運量成為綦水處亟待解決的重要問題。

雪上加霜的是，此時綦水處的運輸危機仍未得到解決。首先，綦江河道狀況沒有改善。導淮委員會負責修築的閘壩，沒有起到蓄水洩洪、增加船載量的作用；其次，裝載礦料船隻數量不足。實際承運礦料的綦江民船、綦水處自有木船及雇用船隻，計八百餘艘。但依據時下船運狀況，至少需要3千艘木船，才能每月運足18,000噸礦料；第三，因公商運價相差兩倍之多，此前與綦水處簽訂承運合約的船戶多不願續簽合同，而圖商運。以上三端，綦水處短期內僅能解決船隻短缺和民船規避公運等兩個問題。

綦水處再次向鋼遷會呈請，重啟擬訂《草案》之初設定的統制綦江船運計畫，規定五分之四的下水船隻專運礦料，以滿足鋼遷會冶煉鋼鐵所需礦料。⁵⁹ 鋼遷會採納綦水處的建議，呈請資源委員會和兵工署轉呈經濟部 and 軍政部，諮請四川省政府令飭綦江縣政府（以下簡稱「縣府」）統制綦江民船，交綦水處管

⁵⁵ 「軍政部兵工署長俞大維呈軍事委員會委員長蔣中正為申覆鋼鐵廠遷建委員會績效及兵工廠工作情況」（1941年11月18日），〈黨政工作考核委員會（六）〉，《國民政府檔案》，國史館藏，數位典藏號：001-014000-00029-001。

⁵⁶ 「吳光大擬鋼鐵廠遷建委員會概況」（1942年），收入中國第二歷史檔案館編，《國民政府抗戰時期廠企內遷檔案選輯》（重慶：重慶出版社，2016年），頁817。

⁵⁷ 「鋼鐵廠遷建委員會、鋼鐵廠遷建委員會綦江水道運輸管理處關於查復1941年12月份運出數量、綦江河流運輸困難情形等的指令、呈」（1942年1月6日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000001。

⁵⁸ 「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於成立本處籌備處創辦綦河運輸事宜，並附組織系統表、歷年員工概況表、歷年運輸統計對照表等的便箋」（1942年6月20日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820009017440000002。

⁵⁹ 「鋼鐵廠遷建委員會、鋼鐵廠遷建委員會綦江水道運輸管理處關於查復1941年12月份運出數量、綦江河流運輸困難情形等的指令、呈」（1942年1月6日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000001。

理。⁶⁰ 鋼遷會當然知道統制綦江船運的弊端，卻不得不為之。這不僅是由於黨政工作考核委員會施加的壓力，也受鋼遷會自身經濟困境的影響。自1941年7月開始，鋼遷會已感經費支絀。⁶¹ 在緊縮開支同時，鋼遷會也需要增產。⁶² 作為鋼鐵生產的主力，百噸爐攸關鋼遷會的經濟，因此統制綦江船運是避免百噸爐因礦料短缺而生產中輟的關鍵。

此前依據《草案》，並由川江航務處協助施行的管制船運狀況表明，若無地方政府配合，綦水處的統制只是紙上空文。作為綦船公會的主管機構，縣府是綦水處合作的理想對象。綦水處沒有像鋼遷會呈請的那樣，單獨管理綦江民船，而是與縣府合組專事管控綦江民船的綦江流域船舶管理聯合辦事處（以下簡稱「聯合辦事處」），以此專責監管民船，以防船戶規避公運。雙方還議定《管制綦江流域船舶辦法》（以下簡稱《辦法》）。該《辦法》共計14條，除有關聯合辦事處的辦事細則與組織外，還要求：一、對綦江所有公私船隻編號登記，由聯合辦事處發給牌照和航行證，未登記之船隻由聯合辦事處查明扣留，予以取締，且所有民船需加入公會；二、商船每下水4次，需裝運礦料2次，其他公運1次、商運一次，聯合辦事處得命令綦船公會按照這一「三公一商」的派船原則安排民船承運；三、聯合辦事處負責填發商船運貨運單，並在沿途查驗；四、民船買賣僅限船夫之間，買賣完成後需向聯合辦事處申請過戶，各機關公司不得收買民船，如有需求，可自行添造或向外河招雇；五、運價由縣府、綦水處斟酌各地情形及船夫生活狀況，劃一價格，不得自由增減。⁶³

⁶⁰ 「兵工署、鋼遷會關於飭綦江縣政府統制綦江所有船隻交匯綦水處管理的指令、呈」（1942年1月17日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000002。

⁶¹ 「鋼鐵廠遷建委員會第22次談話會記錄、第23至150次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002000310000001〔按：為1941年7月11日召開的第96次會報〕。

⁶² 「鋼鐵廠遷建委員會第22次談話會記錄、第23至150次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002000310000001〔按：為1941年12月26日召開的第118次會報〕。

⁶³ 「鋼鐵廠遷建委員會綦江水道運輸管理處關於擬訂管制綦江流域船舶辦法的呈、電報、代電」（1942年5月31日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000006。

從「辦法」的內容來看，政府機關和公司（這裡應指國營公司或組織規模較大、資本較豐，並在國民政府相關機構登記的民營企業）自備船隻儘管需向聯合辦事處登記，但無需受公商運次限制。換言之，綦水處統制的對象僅為民船。綦水處如此設計《船運統制條例》的原因可能是，此前在推行《草案》時即為船舶管理所反對，現在亦難一時協調各方運輸所需，並因之可能無法及時實施船運統制。綦水處將提議統制船運之初，專載礦料的綦江民船數量由五分之四減為二分之一，也與此相關。

儘管早在1937年底，國民政府已經頒布涉及船運統制的條例，但大多限於諸如登記、丈量、檢查、規定運價之類的管理事項。⁶⁴ 專責管制交通工具以供軍運的機構也未控制民船業，比如軍事委員會運輸司令部和各省船舶總隊在1939年就已獲得統制全國船隻的權力，⁶⁵ 但沒有在所有流域都設立常駐機構統制船隻。船舶管理所在1940年對《草案》提出異議時就說，自己沒有附屬機構在江口辦理進出手續和提轉貨品。⁶⁶ 缺少國家機構的管控意味著，綦江民船有相當大的自由行駛空間。綦船公會也能通過應差機制調劑運輸、彌補船戶承擔公運的損失。由綦水處施行的統制舉措則與之不同，遏制江口與設立監運站極大地縮減了民船自由裝運的餘地，綦船公會既有的應差機制也完全失靈。

船戶當然不會接受以犧牲民船業利益為前提的《船運統制條例》。綦船公會各碼頭的會員代表在獲知統制條例後立即表示反對，並向時任綦船公會主席的吳玉森聲稱，統制綦江船隻必須由公會三分之二的船員開會表決通過後，方能施行，而綦水處並未如此做，《辦法》不合已由國府允准施行的公會章程，希望吳氏能代表全體會員向政府聲明此點。身為船商的吳玉森也不願接受船運統制，會

⁶⁴ 如《非常時期船舶管理條例》、《川江木船運輸管理暫行辦法》、《四川省水道木船貨物運價標準章程》、《水陸交通統一檢查辦法》。見交通部總務司，《交通法規彙編補刊》，上冊（出版地不詳：交通部總務司，1940年），頁341、354、359；司法院，《新訂國民政府司法例規補編》（出版地不詳：司法院，1946年），頁954。

⁶⁵ 江西省政府秘書處法制室編，《中央戰時法規彙編》，上冊（出版地、出版者不詳，1939年），頁384。

⁶⁶ 「經濟部資源委員會、鋼遷會關於檢發船舶所陳述對綦江水運管理之意見的訓令」（1940年8月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：0182000101502000010。

員代表的陳述，為他提供了向「公權力」表達反對施行《辦法》與推行船運統制的理由。參與綦江船運統制的綦江縣政府，自然不是吳玉森選擇的對象。這裡的「公權力」即是直接參與綦江船運統制之外的四川省政府。吳玉森稱，綦水處僅為鋼遷會設立的運輸部門，而非具有管理船隻權限的行政機構。此前該處自製及雇傭木船已達千餘艘，若調整有方，自可接濟，但因不諳綦江河道情形，無法增加運量，於是與公會簽訂承運合約。在吳氏看來，該處若運輸力量不足，自可續約；然而，在本屆條約到期前，綦水處獨函縣府設立辦事處、統制船運，是何居心、有何企圖？無從獲悉，在程序上也不符合公會章程規定。此外，《辦法》的不少內容與公會章程相同，何以重複設定？吳玉森請求省府，裁撤未經綦船公會會員同意而有「越權背章」之實的聯合辦事處，並廢除統制條例。⁶⁷

吳氏所述集中於兩個方面：第一，設立聯合辦事處不符公會章程規定；第二，以統制船運增加運量並無必要，依據先例訂定運輸合約即可。吳玉森以不符公會章程規定的程序，以及與公會章程內容重複為核心理由，反對設立聯合辦事處和施行《船運統制條例》，並將之視為綦水處「越權」之舉，目的在於維護綦船公會對綦江船運秩序與船運格局的控制權和綦江民船資源的壟斷權。根本而言，是在設法爭取船運的經濟利益。這也是他提出以續簽運輸合約解決礦料運輸難題的原因。在這一解決辦法中，由吳氏主導的綦船公會關注的重點是運價議訂權和自由商運的空間。因為此時尚在有效期內的運輸合約，只規定每月承運的最低運量，沒有限定運次。達到最低運量後，是否繼續裝載礦料，則沒有說明。⁶⁸船戶因此可以自由選擇公運、商運。與此相對，船運統制將綦江流域所有船戶牢牢限定在公運體系內，無論是否達到最低運量，都必須依次裝運礦料。承運礦料屬公運，不僅運價低於商運，且受政府運價限制，船戶只能在官訂運價的範圍內議價。官訂運價的區間又相當有限，船戶不可能有太大的議價空間。與公運不

⁶⁷ 「四川省政府訓令，關於第十二條公物商品運價詳定事宜，應加入船業公會主席會同評議，飭遵辦具報一案，令仰遵辦由」（1942年9月22日），〈四川省、綦江縣政府等關於人事任免，管制綦江流域船舶、職員及各稽查哨人員名冊等的呈、公函、訓令、派令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0753。

⁶⁸ 「鋼遷會綦水處、綦江縣民船業同業公會關於簽訂物料運輸的合約」（1941年6月），〈兵工署第二十九工廠檔案〉，檔號：01820009019850000019。

同，船戶在商貨運輸過程中可占據主導權，貨量增多時還能抬高運價。是故，民船船戶和綦船公會都會設法阻止綦水處施行船運統制。

然而，在「一切以軍事為中心」的抗戰時期，保證攸關兵工製造的礦料運輸是國民政府最優先考量的事項。綦船公會的要求很難被四川省政府批准，但在綦江水文條件的限制下，若民船船戶（尤其是綦船公會）不予配合，船運統制亦難完全推行。四川省政府擬訂的折衷辦法是，將綦船公會主席納入議訂船運統制運價的評議人之列。⁶⁹ 在「聯合辦事處」開始正式辦公與統制船運的8月，⁷⁰ 綦江鐵礦的鐵砂運量即達到歷年的最高運量表明，⁷¹ 綦江民船業接受了四川省政府所提的船運統制改訂辦法。

綦江民船走向統制，意味著戰前的綦江船運格局被打破。儘管此時已接任吳玉森成為第四任綦船公會主席的翁琪，能在綦水處統制船運期間參與公運運價（尤其是礦料運價）的議定，但該運價仍由綦水處呈請鋼遷會並獲得准許備案後方能施行。換言之，翁琪在公運運價制訂的過程中僅有提議權，公運（礦料）運價的確定權與施行權由綦水處掌控。公運運價的擬訂與施行必然涉及鋼遷會和綦水處的經費。然而，此時鋼遷會的經濟狀況並不樂觀，不僅鋼遷會自1941年年中已開始支絀，資源委員會也在1941年底要求各附屬企業停止非必要的建設，擷節開支。⁷² 這意味著，在統制綦江船運期間，以滿足礦料運量和控制經費開支為

⁶⁹ 「四川省政府訓令，關於第十二條公物商品運價詳定事宜，應加入船業公會主席會同評議，飭遵辦具報一案，令仰遵辦由」（1942年9月22日），〈四川省、綦江縣政府等關於人事任免，管制綦江流域船舶、職員及各稽查哨人員名冊等的呈、公函、訓令、派令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0753。

⁷⁰ 「綦江水道運輸管理處關於報送成立綦河流域船舶管理聯合辦事處籌備經過、檢具印模等件上鋼鐵廠遷建委員會的呈」（1942年8月23日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：0182000101536000007。

⁷¹ 「鋼遷會綦水處關於報送1939、1940年份承運各項原料統計表上鋼遷會的呈」（1941年1月10日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001012740000026；「鋼遷會綦水處關於報送1941年晒制承運各項原料藍色統計表上鋼遷會的呈」（1942年3月1日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001013240000005；「鋼遷會綦江鐵礦關於檢送本礦成立五週年紀念報告致鋼遷會秘書處的函」（1943年2月25日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001000810000002。

⁷² 見〈資源委員會訓令，關於本年度各項經費應切實擷節支用，並迅編概算呈核仰遵辦

前提而施行的公運運價，不能同時達到縮減綦水處支出與增加船戶收入的雙重目標。因此，綦江民船業即使接受船運統制，仍會產生不滿，要求綦水處改訂《船運統制條例》只是時間問題。

肆、民船業應對船運統制

在綦水處施行船運統制的前3個半月，綦江米價尚屬穩定，但12月中旬以後，米價驟升，⁷³ 船戶收入隨之減少。公運運價本已不高，加上公商運價的差距（國民政府規定之運價與黑市運價）不斷擴大，綦江民船業與綦水處的利益衝突愈發明顯。對船戶而言，船運統制是綦水處「攫取」自己的經濟利益、威脅自身生計的措施，因此改訂船運統制成為他們維護利益的重要途徑。1942年12月，翁琪代表船戶先後向經濟部和四川省政府呼籲更改船運統制，以挽救綦江民船業。相關內容圍繞以下三個方面展開：

首先，增加公運運價。翁琪指出，因公運運價低，承運礦料的船戶早已入不敷出。一次商運所得利潤有限，不能彌補3次公運之虧累，非在原運價180元／噸的基礎上提高120元不足以維持船民生計；其次，限制第三次公運。翁氏認為，因公商運價懸殊，不少商家通過種種途徑取得公運證明，以公運名義要求載運商貨。這不特加重船戶負擔，亦影響國防物資運輸。他建議，應限制，最好取消第三次公運；第三，限制外來船隻商運。在翁琪看來，規定公商運次後，商運運價提高，交通部驛運船隻常常爭攬商貨，船戶藉以調劑公運虧累的商運無形中被其剝奪。翁氏認為，須從速制止驛運船隻繼續作出此類行為，以免船戶生計斷絕。

由》，《資源委員會公報》，第2卷第1期（1942年1月16日），頁58；〈電各廠礦主持人員，為政府財政困難，本會各機關應力事節約，停止不必要之建築由〉，《資源委員會公報》，第2卷第1期（1942年1月16日），頁58；〈代電各廠礦主持人員，本年度預算緊縮，應於原預算內撙節使用，並搶運器材仰切實遵辦由〉，《資源委員會公報》，第2卷第1期（1942年1月16日），頁59；〈本會財務工作近訊〉，《資源委員會公報》，第2卷第1期（1942年1月16日），頁80。

⁷³ 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁86-87。

翁琪最後強調，若不解決上述問題，綦江民船業「勢必逐漸解體」，公商運輸皆將受阻。⁷⁴

民船之於綦江運輸的重要性，是翁琪表達的言外之意。如前述，受綦江河道制約，外河船隻多無法航行。同時因不熟悉綦江河道，能駕船駛入的船夫也不敢貿然載運；另一方面，綦江民船構造的特殊性，使其製造技藝迥異於其他流域的船型⁷⁵，短期內不可能大量製造。民船雖非綦江的唯一運力，卻是主要組成部分，數量之多少直接影響綦江流域的物流暢通度。

在致函經濟部等方面呼籲改訂《船運統制條例》後不久，翁琪又向綦江縣臨時參議會、綦江縣商會和財政部川康鹽務管理局江津分局綦江支局等各方苦述，身處船運統制之下的船民不堪虧折，已開始停運歇業。⁷⁶ 對於商會和鹽務管理局而言，民船數量直接牽涉自身的經濟利益和業績。此時擔任綦江縣臨時參議會參議長的吳舉宜是綦江縣境內有名的商人，其經辦的東原公司也需要大量木船載運商貨。⁷⁷ 翁琪選擇這些機構作為陳述對象的目的仍是強調綦江民船的重要性，並引發各方關注，向綦水處施加壓力，以能推進船運統制的改訂。

⁷⁴ 「經濟部資源委員會關於抄發綦江民船業困難情形之原呈、請查核辦理具報給鋼遷會的訓令」（1943年1月28日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：018200010170900000066；「為呈報籌辦改善綦河水道運價情形，仰祈鑒核備查示遵由」（1943年3月23日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754。

⁷⁵ 正因如此，交通部漢口航政局才在綦江縣設立造船工廠。見王洸，《水道運輸學》，頁129。

⁷⁶ 「據綦船公會呈報綦船近因公商運價懸殊發生停船歇業現象轉祈俯飭制止由」（1943年2月24日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754；「為限定綦河船舶運價函復查照由」（1943年3月5日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754；「鋼遷會、鋼遷會綦水處關於報告綦江民船公會陳述民船業困難之原呈辦理情形的呈」（1943年3月10日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：018200010170900000068。

⁷⁷ 黃資訓，〈從議事會到參議會〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年），頁111。

其實，綦水處此前已意識到，隨著米價騰漲，在1942年11月底制定並延續迄今的公運運價對船戶生活已產生負面影響，並在與翁琪商議後，有申請調整礦料運價的打算，但因自由交易的米價已超出限價，商運運價（指由綦江縣與重慶市兩地物價差別造成的地區差價）又不斷增加，縣府一時難以限定運價，承運礦料之運價因之不能確定，也未呈請增加。⁷⁸

但至遲在2月18日，縣府就已調整運價。由綦江民船業運輸礦料河段的運價增加至最高450元／噸。⁷⁹ 綦水處可能尚未及時獲知，但縣府在22日前就將新定的限價表及說明轉發給綦船公會，⁸⁰ 並於25日發布公告。⁸¹ 此時的綦船公會不可能不知道縣府新定的運價。然而，綦船公會卻在1943年3月1日聯合綦江煤礦業同業公會（以下簡稱「煤業公會」）赴渝召開新聞發布會，公開控訴綦水處及其推行的船運統制。

綦船公會等方面指出，受「三公一商」的輪運次序和過低的礦料運價影響，船民虧損不堪，無法維持營運，逐漸停業；能將綦江流域所產煤炭運至重慶的民船數量因而減少，若長此以往，不僅不利於緩解渝市煤荒，也影響綦江數千船民的生計。綦船公會等方面公開向國民政府提出如下要求：一、改訂綦江船運統制辦法；二、令綦水處自造木船以加強運力，僱傭民船時，必須遵照縣府擬定450元／噸的運價給付運費；三、允許綦南煤礦業與綦船公會合組「綦南煤礦業產運聯合社」，同時給予貸款，以增加生產、增造船隻，從而增強運輸力量。⁸²

⁷⁸ 「綦江水道運輸管理處關於報告嵐炭運輸困難情形致銅遷會的電報」（1943年2月19日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000019。

⁷⁹ 綦江縣府在2月18日對綦船公會呈請調整運價的函件內批註說，此時已訂定綦江流域各段的運價。見「為呈請早日核定運價以便遵行由」（1943年2月2日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754。

⁸⁰ 「為呈報綦河水道運價懇予鑒核示遵由」（1943年2月22日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754。

⁸¹ 「為奉知照限定綦河水道運價佈告周知由」（1943年2月25日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-07544。

⁸² 〈綦江煤礦業昨天招待新聞界〉，《新華日報》，重慶，1943年3月2日，版3；〈綦江煤

綦船公會大費周章地前往重慶召開發布會的重要原因在於，具有國防軍工性質的礦料運輸不受縣府所訂運價的限制。施行船運統制數月後，綦船公會不會不知道此點。綦船公會在新聞發布會上所提的公運運價，是縣府擬定的最高運價。綦船公會做出此舉的重要目的是，盡可能在不挑戰縣府權威的前提下迫使綦水處提高運價。隨著物價上漲，⁸³ 此時船戶承運礦料所得的運價實際購買力開始下降，船戶每承運礦料一次，僅米價就虧累200元。⁸⁴ 對於綦船公會而言，運價提得越高，談判空間就越大，實際增加的公運運價與船戶承運礦料所得之收入也可能越高。因此，綦船公會在3月4日與綦水處協定礦料運價時提出，至少在1942年11月的運價基礎上增加50%。⁸⁵ 這即是綦船公會和船戶所能接受的最低運價。

另一個值得注意之處是，綦船公會等方面將縣府擬定的最高運價與綦水處的礦料運價作對比，以凸顯船戶虧損之巨，進而影響渝市煤炭供應。自1942年冬季開始，渝市煤焦市場已供不應求，嵐炭價格升至1,700元／噸。但綦江縣蒲河鄉的嵐炭價格僅為450元／噸。⁸⁶ 這表明經濟部燃料管理處自1939年起，已能管制綦江流域煤礦及煤炭運銷，⁸⁷ 但也造成地區間煤價的不平衡性。在私人不被允許大量購銷煤焦的情況下，綦船公會等方面只能先要求允准運煤，再以此賺取地區間的煤焦差價，這是綦船公會等方面要求合組聯合社的真正目的。將綦江船戶的虧折或民船業危機、渝市煤焦市場的供應問題與船運統制改訂的必要性聯繫起來，是

礦運銷問題嚴重》，《時事新報》，重慶，1943年3月2日，版3。

⁸³ 1942年11月至1943年2月，綦江縣城的米價已由3.5元／市斤漲至近5.5元／市斤。見沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁86-87。

⁸⁴ 「翁德堦關於報告蒲河炭價過高綦江一帶米價暴漲船夫生活困難上銅遷會的呈」（1943年2月20日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000021。

⁸⁵ 「銅遷會、銅遷會綦水處關於報告綦江民船公會陳述民船業困難之原呈辦理情形的呈」（1943年3月10日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001017090000068。

⁸⁶ 「綦江水道運輸管理處關於報告嵐炭運輸困難情形致銅遷會的電報」（1943年2月19日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000019。

⁸⁷ 由經濟部在1939年初頒布的〈經濟部管理嘉陵江綦江岷江沱江各沿岸煤礦所產煤船暫行辦法〉，不僅要求運輸煤船需要取得燃料管理處核發的煤運證，而且承運者在運至目的地後，還需由該處或委託的其他機關分配。這極大地限制了私人運銷的空間。見〈經濟部管理嘉陵江綦江岷江沱江各沿岸煤礦所產煤船暫行辦法〉，《經濟部公報》，第6期第2卷（1939年3月），頁139-140。

綦船公會等向相關方面施加輿論影響的理想途徑。

儘管綦船公會等方面沒有直接表明，綦江民船運輸是渝市發生煤荒的原因，報導發布會的《新華日報》卻指出：「綦江煤產甚豐，惟因交通發生障礙，未能源源運出，以致釀成渝市煤荒」。這明顯有意引導讀者就渝市煤荒與綦江民船業產生聯動關係的看法。若僅重複向經濟部等所提的改訂船運統制意見，報導就只具有維護船戶生計的意義，但將綦江船運統制與渝市煤荒結合在一起，就可以使船民生計延伸至渝市煤炭的供應，而且綦江流域的確是渝市煤炭的來源地之一。⁸⁸ 換言之，綦江船運與渝市煤焦市場存在關聯是既定事實。借民生時事引發的關注，非僅敘述船運統制和船戶虧損能比。儘管綦船公會等方面欲借煤荒漁利，但基於事實形成的輿論仍然合理，也能引發各界注意、獲得支持。比如黃炎培在1943年3月17日的國家總動員會議上就指出：「綦江一地，嵐炭山積，廠商炭商求運不得，曾簽請政府予以救濟。值此民間需用至急之時，敬希飭由管理處從速輸運，並給予商人便利」。⁸⁹

上述報導直接牽涉被控訴方的品行和管理能力，這是鋼遷會考核附屬機關主管人員的核心指標之一。不難理解，受各方關注的輿論報導會使得知新聞發布會的綦水處相當憤怒，並立即向鋼遷會函稱，《新華日報》竟聽信一面之詞，惡意宣傳，是否需要公開聲明原委，以正聽聞？⁹⁰ 儘管鋼遷會指示不予理會，但綦水

⁸⁸ 平漢鐵路管理局經濟調查組編，《長渝鐵路計畫線重慶經濟調查》（漢口：平漢鐵路管理局經濟調查組，1937年），頁2-3；朱謙，〈重慶市用煤之來源及其產銷概況〉，《西南實業通訊》，第1卷第2期（1940年2月），頁15；行政院編，《國民政府年鑒（1943年）》（出版地不詳：行政院，1944年），頁142。

⁸⁹ 「關於趕運綦江嵐炭給渝綦南辦事處的訓令」（1943年4月10日），〈經濟部燃料管理處、經濟部燃料管理處渝綦南督運專員辦事處等關於報送查獲無證裝運之船戶情況、調撥汽車、船隻等的指令、訓令、呈、函、代電〉，《綦江縣稅務系統全宗檔案》，綦江區檔案館藏，檔號：J007-0001-00064-0000。無法確定黃炎培何時獲知綦船公會等方面發布的新聞，但他在2月25日時，便與參加國民參政會經濟動員策進會的煤炭運輸商同業公會主席譚采臣詳談重慶煤業的近況。此後，黃氏應會關注相關消息。在《新華日報》報導後不久，黃炎培應就獲知綦船公會等方面在新聞發布會上講述的內容。見黃炎培，《黃炎培日記》，第8卷（北京：華文出版社，2008年），頁74。

⁹⁰ 「翁德璜關於申明運價過低民船不肯承運煤焦致鋼遷會的電報」（1943年3月8日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：018200010160900000264。

處還是呈請鋼遷會能允准自3月16日起增加50%的礦料運價，並就翁琪所述的其他方面提出解決方案：如果綦船公會能負責第三次公運而不生糾紛，也不影響礦料運輸，則由其辦理；因自己與驛運處無隸屬關係，無權制止驛運船隻爭攬商運，只能由綦船公會自行交涉。⁹¹

綦水處讓步的原因，不可能僅出於新聞發布會及相關報導。相較於輿論壓力，該處更注重礦料運量，即滿足鋼遷會的礦料需求。1942年8月底，百噸爐因礦料匱乏而停煉，鋼遷會的鋼鐵產量因之銳減，經濟更為支絀。⁹² 鋼遷會迭次指示，務必於次年3月前後重啟百噸爐，⁹³ 並要求綦水處在此前運足4,500噸礦料。但此時綦江水的運輸狀況並不樂觀。春季，綦江雨少水枯，船隻載量驟減，船戶收入低微，不願公運。2月初又值年關，船隻亟待歲修，承運礦料者更少。⁹⁴ 就在此時，鋼遷會相當不滿綦水處的運量，並將礦料運輸視為該年生產的最嚴重之困難。⁹⁵ 綦水處要增加礦料運量、提高運輸效率，就必須維持、甚至增加現有運力，這是綦水處讓步的真正原因。

調整後的礦料運價已有270元／噸，儘管與縣府所訂之最高運價仍有不小差距，但相較於長江區航政局在1943年1月重新訂定、此時尚在呈請核准的相關最

⁹¹ 「鋼遷會、綦江水道運輸管理處關於報告綦江民船公會陳述民船業困難之原呈辦理情形的呈」（1943年3月10日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001017090000068。

⁹² 「鋼遷會第22次談話會記錄、第23至150次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002000310000001〔按：為1942年8月29日召開的第149次會報〕。

⁹³ 「鋼遷會第22次談話會記錄、第23至150次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002000310000001〔按：分別為1942年8月29日召開的第149次會報和10月18日召開的第156次會報〕；「鋼遷會第160次至289次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001000350000001〔按：分別為1943年1月9日召開的第167次會報和1月29日召開的第169次會報〕。

⁹⁴ 「綦水處關於報告煙煤運輸情形致鋼遷會的電」（1943年1月1日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000023，頁56；「綦水處關於報告運輸情形、礦砂、嵐炭、煙煤等數量致鋼遷會的電報」（1943年1月21日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000004。

⁹⁵ 「翁德璜關於報告蒲河炭價過高綦江一帶米價暴漲船夫生活困難上鋼遷會的呈」（1943年2月20日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000021。

高運價，綦水處所訂運價高出近17元／噸。⁹⁶ 綦水處調整的運價，無疑可以緩解礦料運輸壓力。改訂運價後，不少停業已久的民船隨即應允載運，⁹⁷ 4月的運量較前3個月明顯增加。⁹⁸

不過，物價不會就此停止上漲，綦水處的運輸也會再度陷入困境。1943年3月中旬後，綦江縣的米價漲幅尤甚，至5月中旬時，已由6.5元／市斤升至10元／市斤，⁹⁹ 船戶承運的積極性再受衝擊。是月，綦水處所運礦料較4月下降八百餘噸。¹⁰⁰ 缺少運力仍是運量減少的主要原因。據綦水處報告，受此前洪水過境後，淤泥堵塞河道之影響，重載船隻難以航行；又因礦料運價過低，不但不易招雇能在綦江流域全年滿載行駛的柳葉船，原有雇用者亦多逃避，即使是目前貨源缺乏的各機關公司自備船隻，也情願久停待裝，而不願承運礦料。¹⁰¹

綦水處不得不再與綦船公會協商動員船戶承運之法。雙方決定，以米價為中心，依據承運者所需的食米數量、行程、運量，給予米貼，以此應對變動不居的米價。¹⁰² 相較於改訂運價，根據米價漲跌而變動的米貼補助相當靈活，不僅船戶

⁹⁶ 「兵工署、鋼遷會關於抄發勞動局對綦江民船業困難補救意見之回復，請核議具報的訓令」（1943年3月17日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001017090000070。

⁹⁷ 「綦水處關於申復白趕段運輸困難實情、請飭知綦礦暫緩移交礦砂上鋼遷會的呈」（1943年4月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000042。

⁹⁸ 「翁德堦關於陳述1943年4月份運輸情形及綦河船隻自管制以來所發生種種糾紛經過致鋼遷會的電報」（1943年4月18日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000035。

⁹⁹ 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁86-87。

¹⁰⁰ 「鋼遷會綦水處關於報送1943年度承運各項原料統計藍圖、1943年12月份公商船隻裝運礦料運出及到達數量統計表請予備查上鋼遷會的呈」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015370000040。

¹⁰¹ 「綦水處關於查復截止1943年6月14日止運出焦炭數量並陳明其困難情形致鋼遷會的電報」（1943年6月15日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000057。

¹⁰² 計算方法為：（現行平均米價-基本原價）*（船夫每日食米數量*行程/運量）=每噸米貼。見「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於報送以米貼名義補救船民生活請核示並檢同米貼會議記錄上鋼遷會的呈」（1943年5月23日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820002000440000078。

收入能及時得到調整，而且綦水處與各方交涉改訂運價的負擔也得以減輕。

正如各機關公司船隻無貨待裝顯示的，此時綦江流域的商貨減少。儘管公運運價較商運為低，但在無貨可運之際，船戶不會拒絕稍有餘利的公運。在6月1日實施米貼後不久，綦船公會主動向綦水處請求，船戶在3次公運後，若無法及時招攬商貨而滯運時，可以允許其保留商運，轉而改派公運。¹⁰³ 增加米貼後的礦料運價，亦不低於其他公運運價。8月時，礦料運價已達800元／噸。¹⁰⁴ 兩個月後，同一航線其他機關的運費僅737元／噸。¹⁰⁵ 貨源缺乏導致的商貨攬運困難，與高於其他機關公運運價的礦料運價，成為船戶應運的動力，也「抑制」了綦船公會代表綦江民船業四處控訴船運統制的行為。

另一問題是，綦船公會既然在發布會上還要求運煤入渝，那麼為何不再繼續提請允准運銷煤焦？由此所得的利潤下降與煤焦市場的變動是兩大影響要素。自5月起，經濟部大幅提升綦江流域的煤價，¹⁰⁶ 綦渝兩地煤焦差價縮小。另外，自1943年下半年開始，重慶工業發展開始停滯，¹⁰⁷ 用煤需求總量減少。重慶煤炭市場逐漸由供不應求轉變為供過於求，運綦煤入渝的利潤已不如煤荒時期。

承運礦料後所得運費的實際購買力，直接影響綦江民船業是否願意承運礦料。但這一變量不可能一直有利於綦水處，一旦發生重大變化，船戶又將對公運產生消極態度。1944年7月21日，鋼遷會將每半年調整運費的週期縮短為3個月，

¹⁰³ 「據呈請商船保留商運改派公運一案擬具辦法施行呈報備查由」（1943年6月20日），〈四川省、綦江縣政府、綦河流域船舶管理聯合辦事處等關於載船規定、徵收船閘使用費等的呈、訓令、指令、公函、代電〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0755。

¹⁰⁴ 「關於擬具原料濟運不及減產辦法請核示上楊繼曾的呈」（1943年8月17日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：0182000101005000003。

¹⁰⁵ 「為與交通部川黔線驛運管理處渝蓋段簽訂運輸合約呈請核備由」（1943年11月10日），〈德馨炭號、經濟部燃料管理處、經濟部燃料管理處綦江辦事處等關於增加船運費，報送船隻調查表等的指令、訓令、批示、呈、公函、代電、通知、佈告〉，《綦江縣稅務系統全宗檔案》，檔號：J007-0001-00069-0000。

¹⁰⁶ 「兵工署、鋼遷會關於告知蒲河嵐炭原價增高相應至渝運價減低、報送最近運輸情況的令」（1943年6月15日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000064。

¹⁰⁷ 潘洵主編，《抗戰時期西南後方社會變遷研究》（重慶：重慶出版社，2011年），頁70。

同時取消米貼。¹⁰⁸ 船戶實際收入再度降低，生活甚受影響。半個月後，已有船戶向綦水處呈請救濟，增加運價。¹⁰⁹ 禍不單行的是，自10月開始，綦江縣城的米價由跌返漲，¹¹⁰ 公運所得更為減少。收入下降又使民船船戶迫切要求改訂船運統制，尤其是提升承運礦料所得。

翁琪代表綦江民船業，在1945年4月20日再次以米價上漲、船戶不敷開支為由，向鋼遷會遞呈〈救濟綦河商船，加強運輸效率意見書〉（以下簡稱〈意見書〉），要求改訂《船運統制條例》。在翁琪的敘述中，綦江民船業的消沉，首先是由公運運價與物價上漲不同步造成的。儘管船戶隨時請求增加運費，但得到允准時，生活成本已經再度上漲，運價總趕不上物價；其次，不斷增多又不受統制限制的公司行號船隻與驛運船隻，常與民船爭運商貨，迨至商船完成三次公運而得以商運時，攬載維艱，待裝費時，甚至不得不「保留商運，續派公運」。儘管沒有再要求管制驛運船隻攬運商貨，翁氏仍心有不平地說：「公司行號的船隻與民船同為商營，何以不服公運、不受統制而可以隨意攬載商貨？」此前，驛運船隻已與民船爭奪商運物資，現在又有公司行號的船隻搶運，輪到船戶商運時，商貨量更為缺少。既然無法制止驛運船隻爭攬商貨，翁琪只好要求公司行號的船隻「一體參加公運」。這既可減輕船戶的公運負擔，又可減少船戶攬運商貨的競爭壓力。翁琪還提出兩個救濟船戶的辦法：一、給予承運礦料船戶2斗／噸的米貼；二、輪到商運時，經公會給予證明後，允准船戶購運煤焦。

如〈意見書〉表明的，船戶在1942年11月每運一噸礦料所得收入，可買1斗5、6升大米，¹¹¹ 翁琪為何要求在運價之上再增加2斗／噸的米貼？1943年8月，

¹⁰⁸ 「鋼遷會運輸所關於審查包商船運每噸所得運費及米貼、增加運價、取消米貼的便簽」（1944年7月21日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015870000040。

¹⁰⁹ 「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於報送船員生活窘迫屬實請加價，務請早賜批准上鋼遷會的呈」（1944年8月12日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000010。

¹¹⁰ 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導准委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁86-87。

¹¹¹ 「翁琪關於檢送救濟綦河商船加強運輸效率意見書請代為請命致鋼遷會的公函」（1945年4月20日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000007。

綦江縣城的米價大約為10元／市斤，¹¹² 以綦江每老斗37.5市斤計算，¹¹³ 船戶承運礦料所得運價可購米2斗有餘，這恰好是翁氏所提的米貼補助。如果不是採取與1943年相同的議價策略，他便打算恢復到有米貼時的運價。要求允准運銷煤焦，則延續1943年新聞發布會的要求。1943年後，國民政府已制定並施行煤價管制政策，然而因煤炭售價過低，不敷生產成本，不少企業或停工歇業，或緊縮生產。加上豫湘桂戰役爆發後，一些礦企先後淪陷，前線亦需煤炭作為鐵路運輸之動力。¹¹⁴ 後方不少煤炭市場的供應狀況日漸緊張，這在作為陪都的重慶尤為明顯。自1944年10月開始，渝市又發生煤荒。¹¹⁵ 運綦煤至渝，賺取利潤仍是翁氏的主要目標。

即在鋼遷會於5月2日將〈意見書〉轉給綦水處，要求核議具報時，¹¹⁶ 綦水處再次遭到輿論攻擊。5月11日，《商務日報》發文指責綦水處借船運統制剝削船戶。該文認為，船運統制的對象僅限民船，加上過關被管理人員勒索和刁難，船戶申訴無門，只能投靠公司行號，以免繼續遭受剝削和虧累，未投靠公司行號的民船公運則負擔日重，若政府再不改善船運統制，民船將「絕跡於江口蒲河之間」。¹¹⁷

《商務日報》所謂的民船絕跡，應指民船轉投公司行號。相較於1938年，1944年的綦江木船數量增加1,100艘，¹¹⁸ 因此將民船的境遇敘述為絕跡，顯然是誇大之詞。同樣延續1943年3月新聞發布會的做法，這旨在突出船運統制對綦江民

¹¹² 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月），頁86-87。

¹¹³ 綦江縣志編纂委員會主編，《綦江縣志》，頁527。

¹¹⁴ 龔學遂，《中國戰時交通史》（上海：商務印書館，1947年），頁174。

¹¹⁵ 周勇主編，《重慶通史》，第3卷（近代史下冊）（重慶：重慶出版社，2002年），頁1052。

¹¹⁶ 「鋼遷會關於抄發綦江民船同業公會救濟綦河商船加強運輸效率意見書給綦水處、綦江民船同業公會的訓令、公函」（1945年5月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000008。

¹¹⁷ 〈綦江水道運管處苛派差公，木船業幾瀕破產，深盼當局改善差運〉，《商務日報》，重慶，1945年5月11日，版4。

¹¹⁸ 鄒策勳，〈民國時期綦江的民間運輸業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年），頁185。

船業的衝擊，以及改訂《船運統制條例》的必要性，從而獲得各界的同情、占據輿論高地。不難理解，如同《新華日報》等報刊對新聞發布會的報導，《商務日報》報導也會引起綦水處的強烈反應。

就在綦水處於5月21日向鋼遷會申述時，¹¹⁹《時事新報》又以「綦江船戶叫苦、呼籲改善兩事」為題再次報導，在公運頻繁的情況下，船運統制機構不按規定給付運價，以致船戶難以維持生計，並要求調整公商運次、增加運價。¹²⁰各報刊迭次報導使綦水處面臨的輿論壓力不斷增大，甚至擔憂將因此被層峰問責。如何應對報導、是否改訂船運統制，這些都是綦水處不得不面對的問題。

其實，受鋼遷會的礦料需求影響，綦水處在1944年末，便對次年的運輸持消極態度。鋼遷會在1943-1944年上半年的產量雖接近計畫，但僅及煉爐全部產能的五分之一，礦料不能接濟是主要限制因素。每月獲得15,000噸礦料，是鋼遷會增產的關鍵之一。¹²¹除了向市場購置外，綦水處所運礦料是鋼遷會礦料的主要來源。在1945年的年度業績計畫中，鋼遷會要求綦水處需運到132,000噸礦料。但在雨水充足、運輸較順暢的1944年前11個月，綦水處也僅運了74,183噸。此時，除綦江河道一如既往地影響運輸外，綦水處的運力亦大幅下降，僅800艘木船可用，相較於1943年，足足減少470艘。綦水處頗悲觀地說：1945年將遭遇嚴重運輸危機，唯有大批製造公船，才有補救可能。然而，造船同樣困難，不僅不易雇傭工人，也難收購造船材料。¹²²至1945年4月，被綦水處視為急迫但較易解決的綦江中上游運輸問題，亦未得到解決。儘管造船仍是綦水處擇取的解決之法，但

¹¹⁹ 「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於申述1945年5月11日商務日報刊載綦江水道運輸管理處苛派民船差公消息一則全與事實不符，是否需要更正，請賜示致主席的函」（1945年5月21日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000005。

¹²⁰ 〈綦江船戶叫苦，呼籲改善兩事〉，《時事新報》，重慶，1945年5月21日，版3。

¹²¹ 「抄發黨政工作考核委員會33年度抽查鋼鐵工業對各廠之考察意見，仰參酌辦理由」（1946年1月5日），〈資源委員會各廠礦呈送年度政績比較表（二）〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010303-0542。

¹²² 「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於報送綦河1945年運輸之危機開擬具補救辦法及將來造船進行情形上鋼遷會的呈」（1944年12月26日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001005220000022。

需要兩個月才能完成。¹²³ 此時，在由各主管人員例行參加的全會會議上，鋼遷會方面再度擔憂礦料運輸無法接濟，影響鋼鐵冶煉，並提出盡量實現原料自給的目標。¹²⁴ 既然不能及時增造船隻，綦水處就只能維持現有運力，因此增加公運運價仍是關鍵。綦水處在5月1日便向鋼遷會申請提升公運運價。但至綦水處申述時，鋼遷會一直沒有任何批示。鋼遷會要求具報〈意見書〉，成為綦水處再次呈請鋼遷會增加運價的契機。¹²⁵ 6月1日，鋼遷會終於批准提高運價。¹²⁶ 較交通部所訂公運運價至少高出500元的新訂礦料運價，使綦江民船業和綦船公會一時再無理由向鋼遷會提議加價。¹²⁷

此後不久，隨著鋼遷會對抗戰勝利臨近的判斷，並為避免受物價跌落影響而施行「以多出少進」的成品製造與報繳原則，綦水處需要運輸的礦料有所減少。¹²⁸ 加上對即將通車的綦渝（綦江縣至重慶市）鐵路運量的樂觀估計，¹²⁹ 綦江船運之於礦料運輸的重要性不如此前。抗戰勝利之初，鋼遷會呈請廢除綦江船運統制。¹³⁰ 值得注意的是，在10月28日綦水處與綦船公會商談有關廢除綦江船

¹²³ 「鋼遷會綦江水道運輸管理處關於陳述趕蓋段運輸困難情形擬請撥款趕造□板公船及擬補用淘灘工人請核示致鋼遷會的代電」（1945年4月20日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016140000010。

¹²⁴ 「鋼遷會第160次至289次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001000350000001〔按：為1945年4月26日召開的第261次會報〕。

¹²⁵ 「鋼遷會綦水處關於遵令報送綦江民船公會救濟綦河商船加強運輸效率意見書請核示上鋼遷會的呈」（1945年5月26日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000014。

¹²⁶ 「鋼遷會關於回復綦河商船各段運價已調整致川康區江津鹽務分局的公函」（1945年6月21日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001014820000012。

¹²⁷ 「鋼遷會關於核示救濟綦河商船加強運輸效率意見書給綦水處、綦江民船業同業公會的指令、公函」（1945年6月1日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001008730000015。

¹²⁸ 「鋼遷會第160次至289次會報記錄」，《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001000350000001〔按：為1945年8月14日召開的第271次會報〕。

¹²⁹ 「綦渝鐵路工程處運輸會議」（1945年9月1日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016970000050。

¹³⁰ 「兵工署製造司廠料科、鋼遷會關於廢止綦江水道運輸管理處管制綦江流域船舶辦法的箋函」（1945年10月22日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000028。

運統制後商船運輸辦法時，如同1943年施行米貼後的發展，公會不僅接受「運礦一次、自由載運一次」的運次規定，還同意在無其他商貨可運時，繼續裝運礦料。¹³¹ 這表明，對於船戶而言，礦料運價是有利可賺的。另一方面，抗戰勝利前後，內遷的企業與政府機構以及大量移居者逐漸回遷，後方工商業走向蕭條，¹³² 對包括煤焦在內的燃料需求有所下降，這是綦船公會為什麼不堅持要求運銷煤炭的原因。

伍、改訂要求中的「公利」與「私利」

綦船公會要求改訂船運統制，雖以挽救綦江民船業和救濟因公運虧累不堪的船戶為理由，但目的是否僅此而已？前揭表明，綦船公會的管理層代表整個綦江民船業，公開反對和要求改訂船運統制。改訂船運統制對於綦船公會管理層的意義，就成為討論相關問題的關鍵。這可從綦船公會內部、綦船公會與其他行業（主要是煤炭業）的關聯性等兩個方面分析。這裡先討論綦船公會內部的經濟運轉，以及與之相關的權力運作，再分析該公會與煤業公會的關聯。

就資金而言，綦船公會的經費由兩部分構成：會員每承運一次貨運，向公會繳納的事務費，和由會員大會議決的每一會員都需繳納的事業費。¹³³ 也就是說，民船的數量、船戶承運商貨的次數以及收入，直接關係到綦船公會的經濟狀況；綦江民船業是否繁榮、承運船戶是否盈利，都影響著綦船公會的運轉。維持成員數量、增加船戶收入，成為綦船公會獲得足夠資金以順利運行的前提。這是綦船公會屢次提出改訂船運統制的出發點之一。不過，在這背後還涉及綦船公會高層的個人權力與利益。

¹³¹ 「綦水處關於報送辦理撤銷船舶管制情形，附上商討會議紀錄上鋼遷會的呈」（1945年11月2日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：0182000101536000029。

¹³² 周勇主編，《重慶通史》，第3卷（近代史下冊），頁1337。

¹³³ 「綦江縣船運商同業公會章程」（1931年），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000。

如前所述，在施行船運統制前，綦江船運格局的一個重要特徵是，綦船公會是托運方和承運方的中間人幾乎壟斷了船運，因此綦船公會高層具有「假公濟私」的機會。在上述綦船公會的固定經費來源中，事業費由大會議定額度，需經地方主管官署批准後，方能籌集，這極大地限制了事業費的徵收與使用。相較於事業費，事務費的徵收則相對靈活，除非要提高徵收額度，否則綦船公會無需向縣府呈請備案。儘管公會內部設有審核機制，但由管理層掌握的經費，無論是收支狀況還是公開的透明度，都相當模糊，事務費極有可能流入高層的「私囊」中。比如1941年有船戶向縣府呈稱，常務委員張海南等借承運煤鐵鹽等貨物，任意徵收經費，每年收入不下20萬元，卻未曾公開，又不經政府備案，亦不發給船戶收據，難免不會出現貪腐行為，因而請求縣府飭令張海南等公開核算帳目。¹³⁴雖然在呈控書的聯署人中，有綦船公會第二任常務委員翁樹槐，¹³⁵因此這一呈控可能是出於公會內部的權力之爭；但正如縣府派員調查後的報告顯示，掌管公會帳目的張海南的確存在舞弊情事。¹³⁶由此可見，在綦船公會全權掌控綦江船運時期，公會高層能通過徵收事務費之類的經費，牟取個人或小團體的「私利」。

然而，綦江船運被綦水處統制之後，綦船公會無法在綦江船運秩序中發揮關鍵性作用，安排船戶承運商貨而收取的事務費，也因商運次數的減少而下降。在船運統制期間，綦船公會雖可藉「辦法」將綦江流域的所有民船都納入公會，擴大工會的規模，但左右綦江船運秩序的權力相當受限。前述船運統制的制度設計表明，綦船公會按「三公一商」運次指派民船承運的權力，是在聯合辦事處的管控下施行，即按照聯合辦事處的命令，安排民船依次承運公商貨物。因此，綦船

¹³⁴ 「為任滿戀棧，賬不公開，訴請訊飭算賬報銷召集改選，並乞派員監算賬目督辦選務，以重公款而符法制由」（1942年3月），〈四川省、綦江縣政府等關於人事任免，管制綦江流域船舶、職員及各稽查哨人員名冊等的呈、公函、訓令、派令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0753。

¹³⁵ 「為遵令呈報仰祈核轉一案由」（1938年8月），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣商會、綦江縣民船業同業公會關於銀樓業管理、民船業更名、換用圖記的訓令、指令〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-05611-0000。

¹³⁶ 「簽呈」（1942年5月5日），〈四川省、綦江縣政府等關於人事任免，管制綦江流域船舶、職員及各稽查哨人員名冊等的呈、公函、訓令、派令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0753。

公會實際上淪為聯合辦事處的附屬機構，幾乎喪失了此前左右綦江船運的權力。此外，公會自身的經費收入也因公商運次的安排而受到限制。綦船公會只能在商運中扮演承運者與托運者之間的中介人，徵收的事務費因而僅限於一次商運。而且，公運運價本就過低，公會不可能如同船運統制前大幅提升事務費，¹³⁷ 這更限制了公會高層向船戶徵收經費的額度。在經費來源縮減和聯合辦事處監管的影響下，綦船公會高層利用權力謀取個人利益的機會也逐漸減少。¹³⁸

不過，從船運統制條例的規定以及後續的施行情況來看，不再主導綦江船運格局的綦船公會在民船業內仍有相當號召力，¹³⁹ 能據此要求改訂船運統制。綦船公會明白，綦水處不可能廢除船運統制。在船運統制期間，調整公商運次成為綦船公會重新介入綦江船運格局和船運秩序的途徑。限制、甚至廢除第三次公運，是綦船公會設想的平衡軍公運輸、行業利益以及個體利益的辦法。廢除第三次公運是不可能的，將第三次公運的派運權讓渡給綦船公會，讓民船業自行調度礦料運輸之外的公運需求，便是綦水處擇擬的折衷之法。綦船公會因之重獲部分權力。但1945年以前，綦水處又收回第三次公運的管理權。¹⁴⁰ 綦船公會在1945年再

¹³⁷ 比如在1940年時，綦船公會將每一會員繳納的事務費由0.3元漲至0.8元。見「為經費不敷，增加事務，並造具29年度預算呈請檢核備案由」，〈綦江縣政府、綦江縣民船業同業公會、綦江縣政府第三區署等關於處理打人案、改組民船業同業公會、報送四川省綦江縣民船業同業公會章程及會員名冊等的訓令、呈、佈告〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-01799-0000。

¹³⁸ 自綦水處統制綦江船運後，綦船公會藉「辦法」之規定，將勢力範圍擴展至綦江上游區域，並向前未加入公會的民船徵收標牌費。但是這沒有經過縣府批准，縣府獲知後飭令綦船公會立即停徵，同時轉令聯合辦事處查明。這種未經縣府備案而擅自徵收的費用，雖然可被納入綦船公會的公共經費中，但不能排除被徵收者私下挪用的可能性，因為前往徵收之人正是曾有貪腐情事的張海南。見「案據綦江縣總工會呈為據情轉飭迅令制止民船同業公會滋擾民船職業工會以免糾紛擴大一案，令仰查明呈復，以憑辦理由」（1943年3月4日），〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0754。

¹³⁹ 如在綦水處施行船運統制之初，不少民船選擇規避公運，其緣由不僅出於綦江河水乾枯與米價上漲等因素，也與綦船公會向船戶發布《告綦江縣船員書》，動員他們相關。見鄒策勳，〈民國時期綦江的民間運輸業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯，頁187。

¹⁴⁰ 據綦水處在1945年初報告，由渝赴綦採購煤炭的軍事機關多向該處請派船隻，「日有十數起，每經拒絕，又再要求」。如果仍由綦船公會負責辦理第三次公運，那麼這些機關便不

度提出調整公商運次，雖然也有增加船戶收入、救濟船戶之目的，但通過增加商運運次來恢復自己管控綦江船運的權力，是另一個出發點。另如綦水處將船戶規避公運，歸咎於綦船公會利用行業抵制船運統制的心態，從中操縱船民、高抬運價所示，¹⁴¹ 重拾統制前管控綦江船運秩序的權力及由此形成的「權力尋租」，也是公會高層要求改訂船運統制的目的之一。

與提高公運運價和調整公商運次不同，運銷煤炭並不以增加船戶的經濟收入為出發點。作為一種投資行為，煤炭運銷不僅需要大量資金，還得面臨因市場供求波動造成的滯銷風險。對普通船戶來說，資金籌集已屬不易，承擔風險的能力之弱更不待言，何況從投資到收益的週期和資金週轉都影響日常開支。既然普通船戶不太可能購銷煤炭，那麼誰是運銷煤炭的主體？誰又是最大獲益者？

運銷煤炭是由綦船公會與煤業公會聯合提出。兩個公會高層之間的聯結，成為進一步討論以上問題的重要切入點。綦船公會與煤業公會之所以能共赴重慶召開發布會，以及提出聯營運銷煤炭的建議，是因為兩個公會高層之間早已存在的社會網絡關聯，以及彼此之間對利益最大化與最優化的考量。

如前所述，煤炭是綦江民船業下水載運的大宗商貨之一。作為承運船戶與托運礦商之間的中間人，綦船公會必然與煤業公會之間存在商業往來。煤業公會高層權力也是綦船公會必須與之交往。煤業公會自1935年成立後，先後由霍書舫與霍晉黎主管，二人不僅曾在1938年約同他人合組聯營公司，¹⁴² 也是叔侄。¹⁴³ 如表1所示，霍書舫在1930年代初期曾任綦江縣第二區區長，並在綦水處統制綦江船

會一而再，再而三地向綦水處要求安排民船承運。見「鋼遷會、綦水處關於報送最近各軍事機關要求派船情形的指令、呈」（1945年1月29日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001015360000026。

¹⁴¹ 儘管這是綦水處向鋼遷會抱怨，綦江民船業在綦船公會的唆使慫恿之下規避公運時所提，但綦船公會在1943年改訂礦料運價的過程中，將要求的450元／噸運價降至270元／噸，顯示出綦水處所言非虛。見「鋼遷會、綦水處關於請轉飭津綦兩縣協助運輸的呈」（1943年4月7日），《兵工署第二十九工廠檔案》，檔號：01820001016090000031。

¹⁴² 霍黎，〈綦江蒲河的煤炭商業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯，頁140。

¹⁴³ 新增霍氏族譜編纂委員會，《新增霍氏族譜》，（出版地、出版者不詳，1995年），頁50-51、100。

運前，出任蒲河鄉民意諮詢委員與綦江縣銀行籌備委員。霍晉黎則在1936-1939年間擔任蒲河鄉聯保主任。在具有「霍半街」之稱的蒲河鄉集鎮，¹⁴⁴以霍書舫與霍晉黎在煤炭業和蒲河鄉的地位與影響力，綦江民船業要在當地載運煤炭就不得不與二人打交道。綦船公會亦是如此。早在1936年，綦船公會就在蒲河鄉設立辦事處。綦船公會的首屆常委和第二任主席霍貢珍（1938年接任），自1936-1939年便兼任綦船公會蒲河分辦事處主任。常駐蒲河鄉，為船戶招攬商貨、代辦承運手續的霍貢珍，¹⁴⁵不可能不與霍書舫及霍晉黎交往。

除了業務往來外，兩個公會高層在其他行業的身分也可為雙方提供交往可能。吳玉森在1938年7月被推選為綦江縣私立樹人初級中學校首任董事長。¹⁴⁶次年，霍晉黎便創辦蒲河小學，並親任校長，後又擔任綦江縣教育委員。¹⁴⁷此外，霍晉黎還曾一度擔任綦江縣商會主席。翁琪的另一個身分是綦江縣商會常務理事。¹⁴⁸行業菁英之間的跨行業身分關聯顯示出，綦船公會與煤業公會高層之間交集的緊密性。

¹⁴⁴ 萬興裕等口述，葉洪平記錄，《萬興裕等口訪稿》，2024年2月9日（未刊稿）。

¹⁴⁵ 「據呈報議決案件及辦事細則請予檢核備查一案由」（1936年3月18日），〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-00118-0000；「為據綦江縣民船業公會主席兼蒲河分辦事處主任霍貢珍呈請撤銷綦江縣民船業同業公會蒲河鎮分辦事處一案轉請鑒核由」（1939年5月25日），〈綦江縣政府、綦江縣民船業同業公會、綦江縣政府第三區署等關於處理打人案、改組民船業同業公會、報送四川省綦江縣民船業同業公會章程及會員名冊等的訓令、呈、佈告〉，《綦江縣政府檔案》，檔號：J004-0001-01799-0000。

¹⁴⁶ 霍鳳棲，〈石角中學概況〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯，頁285。

¹⁴⁷ 「為委霍仲達為該鄉副鄉長兼民政警衛股主任一案，令仰知照由」（1941年8月1日），〈綦江縣政府、縣參議會、建設鄉公所等關於任免、到職及三、四區治安委員會成立報告的呈、公函、代電、便箋〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0452，頁188；「四川省綦江縣參議會參議員當選人資歷表」（1945年），〈四川省、綦江縣政府等關於縣參議員當選資歷表、名冊及會議報到、記錄簿的呈、咨、代電、訓令、指令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0495。

¹⁴⁸ 「四川省綦江縣參議會參議員當選人資歷表」（1945年），〈四川省、綦江縣政府等關於縣參議員當選資歷表、名冊及會議報到、記錄簿的呈、咨、代電、訓令、指令〉，《國民黨綦江縣執行委員會檔案》，檔號：J001-1-0495。

還需要提及的是，煤業公會在1943年2月27日改組時，霍晉黎才成為該公會的主管者。¹⁴⁹ 兩天後恰好召開新聞發布會。從時間上看，與綦船公會同赴重慶召開新聞發布會的煤業公會高層以及出席代表，應是霍晉黎。¹⁵⁰ 除開設煤礦外，他也經營船運業務。在1943年11月26日召開的修訂四川各河木船運輸限價會議上，綦船公會的代​​表便為霍晉黎。¹⁵¹ 如果在綦船公會內沒有一定地位，霍晉黎沒有資格、也不會出席限價會議，更不會就公運運價提出自己的看法。顯然，他同時在綦船公會和煤業公會擔任要職。霍晉黎的跨行業身分與利益，也為兩個公會高層提供合作與溝通的管道。

綦船公會與煤業公會高層之間的關聯網絡，很好地解釋為什麼在綦船公會向各方所述的改訂要求及原由中，運銷煤炭都被列為要點之一。對於綦船公會而言，聯合煤業公會可使有關綦江民船運煤與渝市煤荒之間的聯繫更可信。對於煤業公會來講，與綦船公會合作，又可獲得更多載運煤焦的船隻。兩個公會高層的聯合，不僅能使訴求更有影響力，還能更容易實現。

但在煤荒時期，要求聯營產銷煤炭多少表現出投機性。而在要求改訂船運統制的理由與建議中，綦船公會一再突出改訂之目的，是為了挽救處在存廢邊緣的綦江民船業，使遭受承運虧累的船戶能維持生計，進而為重慶市區輸送煤炭。這些理由都指向非個體性或小集團性的「公利」。然而前揭已述，船戶尚無財力購銷煤舫；且如綦水處先後兩次改訂礦料運價後，均有效地提升船戶承運的積極性所示，購銷煤舫之於改訂船運統制的理由（即拯救綦江民船業或維持船戶生計）並非必要。聯營產銷煤炭的主要獲利者，顯然是綦船公會高層與一般船戶不同，作為「經濟能人」的綦船公會管理層，自然有財貨運銷煤炭。綦船公會管理層將

¹⁴⁹ 霍黎，〈綦江蒲河的煤炭商業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯，頁143。

¹⁵⁰ 同在1943年3月，綦江縣縣長便在重慶市與霍晉黎及霍書舫等商議如何開發綦江縣蒲河鄉溫泉村風景區一事。見「第二次大會議事錄」，〈綦江縣臨時參議會第一屆第二至四次大會會議目錄〉，《綦江縣黨群系統全宗檔案》，綦江區檔案館藏，檔號：J002-0001-00004-0000。

¹⁵¹ 「交通部長江航政局修訂四川省各河木船運輸限價會議記錄」（1943年11月26日），收入常雲平、鄭洪泉、徐斌編，《中國戰時首都檔案文獻·戰時交通》（重慶：西南師範大學出版社，2017年），頁172。

運銷煤焦納入改訂船運統制的理由時，恰逢重慶市區煤荒嚴重時期，這亦彰顯出綦船公會管理層有「藉機漁利」的意圖。

總之，綦船公會管理層以挽救綦江民船業、救濟承運船戶和緩解渝市用煤需求，作為改訂公商運次和運銷煤炭之理由，暗含著自己藉調整公商運次，以重獲掌控綦江船運秩序與格局的權力，並可能在此基礎上，通過徵收經費達到「權力尋租」的目的，同時也有藉煤荒賺取綦渝兩地之煤焦差價的企圖。將個體性的「私利」嵌入行業利益或社會整體利益之內，不僅使改訂要求更合理，而且更易獲得社會各界的支持，也更容易達到目的。正是通過將「私利」置於「公利」之下的策略，綦船公會在要求改訂船運統制過程中，十分隱蔽地融合「公利」與「私利」。

陸、結語

本文通過梳理綦江船運統制的轉變過程，分析民船業菁英對國家介入船運秩序與船運格局運轉的應對行動、策略及目的。對於作為施行統制方的綦水處而言，統制綦江民船旨在為抗戰建國奠定基礎，以滿足礦料的運輸需求，但統制船運也直接重塑了綦江船運的既有秩序。在船運統制期間，公運運價之低、公商運次分配之不均、後方物價遞升之快，使綦江民船業飽受承運虧累之苦。綦船公會管理層不僅同樣遭受經濟損失，而且數量更大，船運統制的制度安排，也挑戰了行業菁英掌控船運秩序和左右船運格局的權力。

要求改訂船運統制制度是必然的，但又要恰逢其時。一旦出現能抗衡統制合法性的社會事件，綦船公會管理層就會藉此要求改訂統制。隨著後方經濟惡化、民眾生活窘迫，「民生」便成為要求改訂《統制條例》的最佳理由。以挽救民船業、救濟船戶和緩解渝市煤荒為由，以增加運價、調整公商運次和運輸煤炭為核心，提出的改訂統制要求，既涉及渝市各方所需的燃料供應問題，也與綦江民船業的傳統業務相關，而且是綦江民船業廣為周知的運輸產品。因此，將船運統制之弊視為民船業走向蕭條，進而影響煤炭運輸、引發渝市煤荒的因素，也就具有抗衡綦水處以「抗戰國計」為名統制綦江民船業的道義高度。

改訂船運統制，雖有維持行業存續與保障渝市煤焦供應的目的，但暗含著行業菁英尋求私人權力，並藉機謀取個人的經濟利益，減少公運無疑能增加船戶收入。但伴隨商運運次增多，綦船公會高層不僅可重新拾回船運統制前左右綦江船運格局的權力，也能藉此徵收經費，實現「權力尋租」。另一方面，普通船戶尚無財力購銷煤焦。作為行業菁英的綦船公會高層，不僅擁有資本，與煤業公會高層之間的人際與利益關聯也為雙方提供合作的可能。所以，綦船公會高層以行業利益與社會利益為由的船運統制改訂要求，也是為了獲取私人的權力與利益。

以往對後方統制政策的研究，都是強調被統制方被動受衝擊的一面，但很少論述被統制方是如何主動因應，以及行業內不同群體所欲達到的不同目的。本文對抗戰時期綦江船運統制轉變過程的梳理和分析表明，綦江民船業的內部利益並非同質化。雖然作為行業菁英的高層與普通船戶同處一條利益鏈，因而對船運統制產生相同態度，但雙方利益的多少卻不同。高層跨行業的投資或人際關係，使這些利益差異更為明顯。因此，綦船公會高層要求改訂船運統制，雖以行業利益與社會整體利益為具體指向，但管理層仍在藉調整公商運次與煤荒尋求個人或小團體的權力與利益。不過，這種「私利」被置於行業利益與社會整體利益之下，融合於「公利」之內。「私利」與「公利」便構成戰時綦船公會管理菁英為改訂統制制度而行動的雙重目的。

附帶一提，正如上揭綦船公會能藉「辦法」擴展自己的權勢範圍所示，在戰時後方施行統制經濟時期，相關行業團體的菁英與「國家」的關係絕非「二元對立」（儘管仍以衝突為主）。這些菁英群體會主動適時地利用來自「國家」的相關規定，拓展自己的權力。這也就提示我們，在討論戰時菁英群體為應對國民政府統制政策而訴諸各種行動訴求時，應該重視這些人的主體性和個人利益。相較於既有從「國家——民族」視角與「政治意識形態」視角切入的分析，這一點更能全面地呈現戰時後方工商業菁英在面對統制政策時具有的心態和行動邏輯。

徵引書目

一、檔案

《行政院檔案》（臺北，國史館藏）

〈綦江水道運輸管理章程暨其他暫行辦法〉。

《兵工署第二十九工廠檔案》（重慶，重慶市檔案館藏）

《國民政府檔案》（臺北，國史館藏）

〈黨政工作考核委員會（六）〉。

《國民黨綦江縣執行委員會檔案》（重慶，綦江區檔案館藏）

〈四川省、綦江縣政府、綦河流域船舶管理聯合辦事處等關於載船規定、徵收船閘使用費等的呈、訓令、指令、公函、代電〉。

〈四川省、綦江縣政府等關於人事任免，管制綦江流域船舶、職員及各稽查哨人員名冊等的呈、公函、訓令、派令〉。

〈四川省、綦江縣政府等關於縣參議員當選資歷表、名冊及會議報到、記錄簿的呈、咨、代電、訓令、指令〉。

〈四川省、綦江縣政府關於呈報合格參議員資歷姓名名冊、正、副鄉長宣誓詞的呈、代電〉。

〈四川省政府、綦江縣政府、水道運輸處等關於人事任免，管制綦河流域船舶等的呈、公函、代電、訓令〉。

〈綦江縣政府、蓋石鄉公所等關於各鄉、鎮聯保主任請委、辭職、請假、另委用的呈、函、報告、指令、訓令〉。

〈綦江縣政府、縣參議會、建設鄉公所等關於任免、到職及三、四區治安委員會成立報告的呈、公函、代電、便箋〉。

《經濟部檔案》（臺北，中央研究院近代史研究所檔案館藏）

〈綦江工區圖〉。

《資源委員會檔案》（臺北，國史館藏）

〈資源委員會各廠礦呈送年度政績比較表（二）〉。

《綦江縣政府檔案》（重慶，綦江區檔案館藏）

〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣商會、綦江縣民船業同業公會關於銀樓業管理、民船業更名、換用圖記的訓令、指令〉。

〈四川省政府、綦江縣政府、綦江縣船商同業公會等關於派員監選綦江縣船

商同業公會職員、更正綦江縣船商同業公會改組章冊等的訓令、指令、呈〉。

〈綦江縣政府、綦江縣民船業同業公會、綦江縣政府第三區署等關於處理打人案、改組民船業同業公會、報送四川省綦江縣民船業同業公會章程及會員名冊等的訓令、呈、佈告〉。

《綦江縣稅務系統全宗檔案》（重慶，綦江區檔案館藏）

〈經濟部燃料管理處、經濟部燃料管理處渝綦南督運專員辦事處等關於報送查獲無證裝運之船戶情況、調撥汽車、船隻等的指令、訓令、呈、函、代電〉。

〈德馨炭號、經濟部燃料管理處、經濟部燃料管理處綦江辦事處等關於增加船運費，報送船隻調查表等的指令、訓令、批示、呈、公函、代電、通知、佈告〉。

《綦江縣黨群系統全宗檔案》（重慶，綦江區檔案館藏）

〈綦江縣臨時參議會第一屆第二至四次大會會議目錄〉。

《綦江鐵礦檔案》（重慶，重慶市檔案館藏）

二、史料彙編

中國近代兵器工業檔案史料編委會編，《中國近代兵器工業檔案史料》，（三）。北京：兵器工業出版社，1993年。

中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編》，第5輯第2編·財政經濟10。南京：江蘇古籍出版社，1997年。

中國第二歷史檔案館編，《國民政府抗戰時期廠企內遷檔案選輯》。重慶：重慶出版社，2016年。

平漢鐵路管理局經濟調查組編，《長渝鐵路計畫線重慶經濟調查》。漢口：平漢鐵路管理局經濟調查組，1937年。

司法院，《新訂國民政府司法例規補編》。出版地不詳：司法院，1946年。

交通部總務司，《交通法規彙編補刊》，上冊。出版地不詳：交通部總務司，1940年。

江西省政府秘書處法制室編，《中央戰時法規彙編》，上冊。出版地、出版者不詳，1939年。

重慶市檔案館、四川省冶金廳冶金志編委會，《抗戰後方冶金工業史料》。重慶：重慶出版社，1988年。

- 秦孝儀主編，《中華民國重要史料初編——對日抗戰時期》，第4編《戰時建設》（三）。臺北：中國國民黨中央委員會黨史委員會，1988年。
- 常雲平、鄭洪泉、徐斌編，《中國戰時首都檔案文獻·戰時交通》。重慶：西南師範大學出版社，2017年。
- 傅華潤、湯約生主編，《陪都工商年鑒》，第九編。重慶：文信書店，1945年。
- 新增霍氏族譜編纂委員會，《新增霍氏族譜》。出版地、出版者不詳，1995年。

三、年鑑、文集、訪談錄、日記

- 丁寶楨，《丁文誠公奏稿》第15卷，收入《續修四庫全書》，第509冊。上海：上海古籍出版社，2002年影印本。
- 行政院編，《國民政府年鑒（1943年）》。出版地不詳：行政院，1944年。
- 黃炎培，《黃炎培日記》，第8卷（1942.9-1944.12）。北京：華文出版社，2008年。
- 萬興裕等口述，葉洪平紀錄，《萬興裕等口訪稿》，2024年2月9日（未刊稿）。

四、地方志

- 四川省地方志編纂委員會編，《四川省志·地理志》，下冊。成都：成都地圖出版社，1996年。
- 四川省地方志編纂委員會編，《四川省志·交通志》，上冊。成都：四川科學技術出版社，1995年。
- 四川省檔案館、四川大學歷史系編，《清代乾嘉道巴縣檔案選編》。成都：四川大學出版社，1989年。
- 宋灝等修，羅星等纂，《綦江縣志》，收入《中國地方志集成·四川府縣志輯》，第7冊。成都：巴蜀書社，1992年影印本。
- 綦江縣志編纂委員會主編，《綦江縣志》。成都：西南交通大學出版社，1991年。
- 戴綸喆纂修，《四川綦江續志》，收入《中國地方志集成·四川府縣志輯》，第7冊。成都：巴蜀書社，1992年影印本。

五、期刊、報紙、公報

- 《星槎》，重慶，1931年。
《時事新報》，重慶，1943、1945年。
《商務日報》，重慶，1945年。
《資源委員會公報》，重慶，1942年。
《新華日報》，重慶，1943年。
《經濟部公報》，重慶，1939年。

六、專書

- 王洸，《中華水運史》。臺北：臺灣商務印書館，1982年。
王洸，《水道運輸學》。上海：商務印書館，1947年。
王紹荃主編，《四川內河航運史（古、近代部分）》。成都：四川人民出版社，1989年。
江天鳳主編，《長江航運史·近代部分》。北京：人民交通出版社，1992年。
周勇主編，《重慶通史》，第3卷（近代史下冊）。重慶：重慶出版社，2002年。
金家鳳，《中國交通之發展及其趨勢》。南京：正中書局，1937年。
俞飛鵬，《十五年來之交通概況》。出版地、出版者不詳，1946年。
范守榮，《綦江水利工程與土地利用之關係》，收入蕭錚主編，《民國二十年代中國大陸土地問題資料》，第47冊。臺北：成文出版社，1977年影印本。
陳瑤，《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》。北京：商務印書館，2023年。
潘洵主編，《抗戰時期西南後方社會變遷研究》。重慶：重慶出版社，2011年。
鄭友揆、程麟蓀、張傳洪，《舊中國的資源委員會（1932-1949）——史實與評價》。上海：上海社會科學院出版社，1991年。
龔學遂，《中國戰時交通史》。上海：商務印書館，1947年。
Silver, Beverly J. *Forces of Labor, Workers' Movements and Globalization Since 1870*. New York: Cambridge University Press, 2003.



七、期刊論文、專書論文

- 〈資源委員會所屬事業機關業務審核暫行辦法〉，《資源委員會月刊》，第1卷第1期（1939年1月）。
- 代祥徵，〈建國前綦江的鹽業市場〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 朱謙，〈重慶市用煤之來源及其產銷概況〉，《西南實業通訊》，第1卷第2期（1940年2月）。
- 邱澎生，〈國法與幫規：清代前期重慶城的船運糾紛解決機制〉，收入邱澎生、陳熙遠編，《明清法律運作中的權力與文化》。臺北：中央研究院、聯經出版事業股份有限公司，2009年。
- 沈百先，〈綦江水道工程報告〉，《導淮委員會半年刊》，第18期（1947年3月）。
- 侯德礎，〈抗戰時期四川內河航運鳥瞰〉，《四川師範大學學報》，第3期（1990年6月）。
- 徐大沛，〈抗日戰爭時期綦江的金融業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第14-18合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 黃資訓，〈從議事會到參議會〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 鄒策勳，〈民國時期綦江的民間運輸業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 潘前芝，〈論抗戰初期國民政府的民船徵用問題〉，《抗日戰爭研究》，第1期（2010年2月）。
- 霍鳳棲，〈石角中學概況〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第9-13合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 霍黎，〈綦江蒲河的煤炭商業〉，收入政協重慶市綦江區委員會編，《綦江文史資料合訂本》，第1-8合輯（重慶：重慶市綦江區委員會，2018年）。
- 藍勇，〈對先進製造技藝與落後傳承途徑的反思——以歷史上川江木船文獻為例〉，《歷史研究》，第5期（2016年10月）。
- 譚剛，〈抗戰時期大後方的內河航運建設〉，《抗日戰爭研究》，第2期（2005年6月）。
- 譚剛，〈抗戰時期國民政府的交通立法與交通管理〉，《抗日戰爭研究》，第3期（2007年8月）。

八、網路資料

彭珊珊，〈訪談 | 王笛：長江上游的「雙城記」〉，收錄於「澎湃」：www.thepaper.cn/newsDetail_forward_16142295（2024/11/26點閱）。