

557  
中華民國三十四年九月

上海內河航業復員與整理初步方案

擬具者 上海市內河輪船業同業公會



上海图书馆藏书



A541 212 0013 6973B



查內河航業，原為水上重要交通，於茲全國復員之際，籌劃復員，自屬刻不容緩，惟因八年長期抗戰之結果，原有機構，破壞殆盡，復員工作之進行，自較其他各業為困難，且以航運事業，對於交通建設，尤有偉大之使命，當茲勝利獲得，百廢待舉之時，舉凡復興方案之擬訂，均應與國家建設之計劃配合，藉以避免人力財力物力之浪費，俾可完成建國之大業，本會本從事內河航業數十年之經驗，謹就上海內河部份，管見所及，擬具復員與整理初步方案如次。

甲。復員資格之甄別。此次長期抗戰，乃全民之戰爭，公理與強權之搏鬥，我收復區全體民衆，於八年之中，飽嘗敵偽之摧殘，倍受慘重之犧牲，故關於內河航商之復員資格，實應有嚴格甄別之必要，藉以獎勵忠貞，懲處奸邪，為民族維持正氣，為國家伸其紀綱，依照本會之意見，凡屬具有下列資格之原有航商，方可許其復員營業。

一，於抗戰期中無通敵附逆行為者。

二，於抗戰期中未參加敵偽之航運事業者。

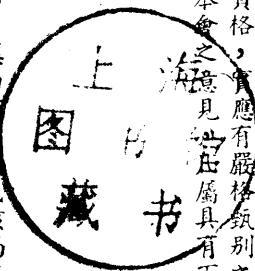
三，其所有船舶在抗戰期中遭遇重大損害者。

四，於抗戰期中無化名組織行號為敵偽服務者。

如內河航商之經理人或主體人，有犯上列行為之一者，無論其組織性質如何，應由該公司或該局其他之出資人，迅行解除其職務，另選經理人或主體人，代表執行職務，並將犯者所有之股份保留，如航商出資人中有犯上項行為之一者，該航商之經理人或主體人，或出資人據實報告本會，轉呈主管當局核示後，方許參加復員營業。

關於是項甄別工作，本會擬於本方案呈奉主管當局核准後，函知各綫航商，於二星期內辦竣，再行呈報主管當局核定之。

乙。敵偽內河航業之處置。敵偽組織之上海內河輪船公司，為維持民族正氣起見，與節省時間



經濟起見，應迅速決定處置方法，就本會之公平立場，提出如下之意見。

一，股份 該公司之股份，為華日雙方共同出資，關於日方之股份，無論其為政府投資，抑或日商出資，應均由政府沒收，至華方股份，應視其投資之來源，及出資人地位，而各別處置，以本會調查所得，華方股份，大約有下列五種。

1. 憑藉敵偽暴力，劫奪原有航商之輪船，擅自出售於該公司，作為股份，（如潘逆三省之股份，大部如此取得），應准各被害航商，提出證據，請求接收委員會查明，將被奪輪船發還原主，註銷股份，所有損害，再由被害人依法向之訴訟。

2. 該公司各華籍代理商之資格股份，如方企賢張孝通陸鴻泰輩，均有此項股份，事屬勾結敵偽服務謀利，應即由政府沒收。

3. 為日方贈送南京偽府逆員之股份，如尹祚乾邵希廉凌憲文輩，乃係通敵逆員之逆產，自應由政府沒收。

4. 完全以商人資格，參加股份者，如王叔賢顧慶毅周友常等，乃係與敵人共同營利，亦應由政府沒收。

5. 為該公司掠奪舊有航商之輪船，以暴力威脅作價，參加該公司之股份，如該航商無附逆行為者，應由接收委員會查明後，即將原船發還。

二，船舶 該公司共有輪船二四九艘，駁船一一五七艘，其中分公司自有，軍部租賃，商民租賃三種，但不乏來歷不明，及被暴力掠奪者舉例言之，如該公司在上海之隆東小輪，即為掠奪本會會員通源輪船局之致公小輪所改名，諸如此類，為維護忠貞航商產權起見，應由接收該公司之委員會，會同本會及各地航業團體，（如蘇州鎮江南京蕪湖杭州等同業公會）共同組織船舶調查委員會，予以詳細之審查，以定公平處置之辦法。

三、營業 該公司各地所營航線，均為侵佔戰前各地航商之營業，在此勝利奠定之後，為慰藉各地航商八年來之艱苦卓絕，忠貞不渝，及稍償因抗戰所遭受之慘重犧牲起見，應由接收委員會接收該公司後，會同各地航業團體，調查各該當地交通運伊求現實情況，商定調整航線計劃，以及需用船舶種類數額，即就接收所得之中，決定支配，草成方案，在原有航商之船舶，如或隨國軍西駛，遠在川湘，或為敵偽捕去，尚未收回，或被炸沉，無力補充，而我政府尚無暇為原有航商謀補救濟之前，函請京滬區航業整理委員會，審核通過，將決定船舶，撥借與各該航線之原有忠貞航商，恢復營業，一方面呈請交通部核准施行，至船舶之撥借，應由各該承借航商付給代價，亦當呈請交通部核示遵行，倘得如是辦法，則原有忠貞航商，必能駕輕就熟，事功半倍，庶政府於維持交通之中，以示救濟原有航商之意，顧念民生，復興建國，實利賴之，且於政府不必因接收後缺乏專門人才，感受困難，在原有航商，亦得及早恢復營業，不致因八年無業可營，而抗擊勝利後，仍長此失業，所謂一舉二得，莫善於此，實馨香禱告者矣。

四、船員 該公司現用之駕駛輪機等人員，良莠不一，據本會調查，竟有文明戲演員，充任輪船駕駛員職務者，據聞大都係納財謀得職務者，將來影響航行安全至鉅，應即會同船員團體，嚴為考核，分別淘汰，俾能保障貨客之安全。

五、代理店 該公司各綫代理店，頻年假藉敵偽勢力，為虎作倀，流弊百出，應由接收委員，一律停止其代理資格，並查辦其劣績，據外間傳聞，尚有謀繼續之意，殊深駭異。

考之該公司之產生，乃屬敵修武力侵掠行為之開始，實為我國內河航業史上之奇恥大辱，該公司經營期中，種種貪污，舞弊勒索，強暴情形，罄竹難書，我人民受其害者，不知凡幾，雖其集中營運之辦法，不無可供吾人，今後改革內河航業，以期集中力量之借鏡，但遵照政府維持法紀之政策，對目今收復區，向偽府註冊之商營金融機關，尚須命令停止營業，則對於敵偽組織，專以幫助敵人運輸，

叛反國家，危害抗戰之上海內河輪船公司，於法於情，均不容其再行存在，其理至為彰明，故本會意見，應於接收清理之後，迅將該公司宣告解散，方足以上遵政府國策，下慰航商渴望焉，至政府沒收該公司之輪船財產等，除依理為賠償航商，因抗戰所受之損害，及政府留為公用外，尚有所餘，可由政府標價，歸各地航商出資認購，以裕國庫。

丙。航線之整理 查本會會員，悉屬內河原有航商，向來開行內河，各航線輪船，大部有其久長之歷史，迨至戰前，內河航線，雖經本會極度努力，以謀整理，並於二十五年六月二十二日，對交通部所擬整理民營航業辦法大綱，以我內河航商，自與日法寺外籍內河輪船，競爭營業，迄收回內河航權以來，數十年之經驗，並參考當時環境，擬具切中時要之詳細意見書，呈請交通部施行去後，旋於七月四日，奉到交通部航務第一三六三號批略開，據呈整理民營航業辦法大綱，意見書閱悉，查核所陳各節，頗足供整理民營航業之參考，具見研究有素，應予嘉獎，仰即知照，此批等語，然以當時政府。未暇顧此，惡勢力到處存在，以致所有航線，仍極為凌亂，大都平行重讓，浪費人力財力物力，深為可惜，在此我國凡百事業，均須以講求經濟為出發點之際，而我航業復自伊始，對於航線，允宜加以切實整理，在提供航線整理意見之前，特將戰前上海內河航線之分配，列舉報告如下，以供參考。

一、黃浦江線。

1. 中平線。上海至平湖，公司四家，輪船十三艘，共計噸數為壹仟噸，拖駁三十艘，共計噸數，約六百噸。

2. 申張線。上海至張堰，與申平線平行，公司二家，輪船二艘，共計噸數六十餘噸。

3. 申湖線。上海至湖州，公司三家，輪船五艘，共計噸數三百餘噸，拖駁船十三艘。共計噸數，約三百餘噸。

4. 申菱線。上海至湖州菱湖鎮，與申湖線平行，公司三家，輪船七艘，共計噸數約二百餘噸，拖駁船五十艘，共計噸數約壹仟噸。

5. 申新線。上海至德清縣新市鎮，與申湖線平行，公司一家，輪船二艘，共計噸數六十餘噸，拖駁船十二艘，共計噸數二百六十餘噸。

6. 申盛線。上海至吳江縣盛澤鎮，與申湖線平行，公司一家，輪船二艘，共計噸數約一百餘噸。

7. 申杭線。上海至杭州拱宸橋，公司一家，輪船四艘，共計噸數一百二十餘噸，拖駁船二十四艘，共計噸數五百噸。

8. 申團線。上海至大團新場等處，公司三家，輪船四艘，共計噸數九十噸，拖駁船三艘，共計噸數一百噸。

9. 申硤線。上海至硤石，與申平線申杭線各半並行，公司一家，輪船二艘，共計噸數五十餘噸，拖駁船十二艘，共計噸數二百十餘噸。

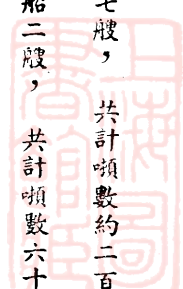
二，蘇州河線

1. 申錫常錢。上海至無錫常州，公司六家，輪船三十艘，共計噸數七百噸，拖駁船二百艘，共計噸數肆仟五百噸。

2. 申琴線。上海至常熟及蕩口，公司四家，輪船五艘，共計噸數一百二十餘噸，拖駁船二十四艘，共計噸數五百餘噸。

3. 申角線。上海至朱家角，公司二家，輪船三艘，共計噸數一百噸，拖駁船二艘，共計噸數六十餘噸。

4. 申沙線。上海至太倉沙頭，公司一家，輪船二艘，共計噸數五十餘噸，拖駁船十二艘，



共計噸數二百三十餘噸。

5. 申庫線。上海至北庫，公司一家，輪船二艘，共計噸數三十餘噸。

6. 申蘇線。上海至蘇州，公司一家，輪船一艘，計二十餘噸，拖駁船六艘，共計壹百三十餘噸。

以上總計公司三十一家，輪船捌拾肆艘，噸數約在二千六百噸左右，拖駁船三百五十八艘，噸數約在柒仟捌百噸。

依照本會之意見，對航線之整理，在初步復員工作時期，應規定如下。

一，黃浦江線

1. 將申平申張二線合併為申平線。

2. 將申湖申菱申新申威等四線，合併為申菱線。

3. 將申杭申硤二線，合併為申杭線。

4. 申團線照舊。

二，蘇州河線

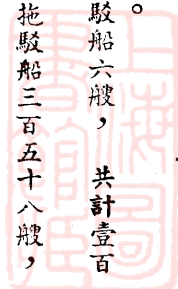
1. 申錫常線照舊。

2. 將申琴申沙航線，合併為申琴線。

3. 申蘇線照舊。

4. 將申角申庫線合併申角線。

以上各線，應就合於復員資格之航商，依據上列乙項第三款之辦法，共同組織聯合機構，並於航政當局，督監下，恢復營業，似較戰前情形，減少浪費頗多，以後如各該航線營業發達有展長航線或增添船舶之必要，應責令原營航商限期辦理及增添，以符民營公用事業監督條例，及輪船業登記規則之





原旨。

丁 復員之辦法

一，有復員資格之本會會員及同業，（以下簡稱復員同業）應俟本方案經王管當局通過核准後，由本會函知於二星期內，向本會書面報告下列事項。

1. 組織沿革及其股東名簿。

2. 原有航線及其戰前營業狀況。

3. 原有輪船及拖駁船（應註明自置及租賃）。

4. 於抗戰期中航業及船舶復員所遭遇之損害。

5. 現在尚存之船舶。

6. 對於恢復航業之準備及其資金。

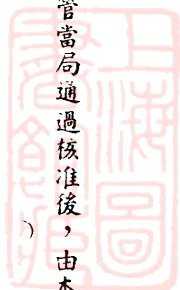
7. 其他有關業務之事項。

本會於接得該項報告書後，如認為可行，應召集各該航線之同業，來會商訂組織聯合機構辦法，並決定各該同業參加該聯合機構資金之百分比率，以為該線各公司或局復員之初步程序。

二，應行甄別之本會會員及同業，應俟其依照本方案甲項所規定之辦法辦竣後，由本會彙案呈奉王管航政當局核示後，方得准其參加各該航線之聯合機構。

三，復員同業，其所有船舶，事變後為敵偽所劫奪而現為我政府接收者，應由各該同業提出證據，由本會證明，呈請政府主管機關查明，迅行發還，以便復員。

四，復員同業由抗戰而損失之船舶，在未獲得敵人賠償以前，如未能依照上列乙項第三款之辦法辦理，則應由政府在接受敵偽組織之上海內河輪船公司之船舶中，撥給同量噸位之船舶，或相差無幾之船舶，供同業復員之用，俾得救濟失業已經八年之原有航商。



五，復員同業應遵照航政法令，向交通部重行呈請輪船業登記，為甄別收復區航商資格起見，該項登記應一律由本會審核報轉，並代為保證，以免奸偽之徒蒙蔽冒領。

六，復員同業之船舶，應一律向上海航政局，依照船舶法之規定，辦竣各項手續後，方得開始營業，決不可如現在各航綫之非正式輪船，胡亂開行。

七，各線聯合營業之機構，一律稱為某某線聯合營業公局，應由各局各推全權代表一人，為該局之理事，組織理事會，為公局之最高管理機構，在開始航員之際，為避免官商隔膜起見，各該公局應由航政局指派監督一人，負責監督其復員工作之進行，公局之詳細組織方案，由本會根據戰前指導同業組織公局之經驗，另行擬訂通則。

戊 營業之改革 開始復員之初，各線營業，應客貨兼重，因目今鐵路公路運輸力量不能充分適應乘客之需要，而各地寄居民眾之互相返歸原籍者，不得不假手於內河航業，故本會意見於左列各線至少每日於起訖地對頭行駛一班

- 一，申平線 上海至平湖
- 二，申湖線 上海至湖州
- 三，申蘇線 上海至蘇州
- 四，申杭線 上海至杭州
- 五，申琴線 上海至常熟
- 六，申錫線 上海至無錫
- 七，申角線 上海至朱家角
- 八，申團線 上海至大團

上述各線之開行時刻，務須顧及乘客之需要，例如申角申平申團三線，俱為當日即可當達，宜於早

晨開駛，至申杭申蘇申琴申湖申錫各線航程，均在十二小時以上，故極宜晚間開駛，以便翌日抵達。至於各線貨物運輸之供求，尤宜有詳盡之完善計劃，蓋於全國復員之際，各地生產機構，自將一律恢復則各種原料及生產品之運輸，在復業之始，未必繁多，但時日稍久，諒必有巨額之增加，設無完備之調查與計劃，屆時勢將無法供應運輸之需要。

總之，本會以為戰後各業凋敝，欲圖復興，政府對於凡百事業之失業者，應從速予以救濟，使其復業，庶戰後民生痛苦，賴以減除，惟一切復員計劃之設施，必須針對客觀之需要，而為腳踏實地之措置，尤其對於人力，物力，財力之樽節，更不可忽視，蓋本方案之擬訂，即根據上項原則，並兼有請求救濟原有忠貞航商之意而決定者，設能依此切實實施，則對於上海內河航業之航員，必可事半功倍焉，為特擬具方案如上，藉供我賢明主管當局及有關團體之參考採納，而加以指正，予以贊助也，本會幸甚，京滬區內河航業幸甚。

上海图书馆藏书



A541 212 0013 6973B



