

陕甘宁边区的运输事业

(日本)内田知行

本文粗略地概述抗战时期陕甘宁边区的道路运输事业,只单方面地论述陆路运输,不涉及船运的问题。陕甘宁边区多山,道路崎岖,所有河流因水流太急或过浅,不能通船水运,而且汽车也很少,可通汽车的公路里程又不长,只能依靠牲畜或简陋的大车和人力,交通运输十分不便。笔者把叙述重点放在边区畜力驮运的发展经过及其组织形式上,不拟分析边区内由自卫军、少年先锋队等担负的战勤运输(军需物品、军公粮草等的运送)的问题。虽然战勤运输也是运输事业的一部分,但是,它基本上属于军事作战的范围,这个问题留到以后再论述。

一 陕甘宁边区(以下简称边区)的道路建设

(一)修路机构和修路方针

关于边区修路机构的概况。1937年9月6日,边区政府设立建设厅,厅下设公路局(由钱维人任局长),为边区道路建设的负责部门。1938年初,军事交通运输局合并进公路局,统一由边区建设厅领导。1939年5月,建设厅将公路局撤销,改为建设厅工程科(该科负责公路建设事业,先后由谢怀德和丁仲文任科长)。

关于边区修路的方针。基本方针是:动员公私力量新建与整修驮道、大车路和公路,大搞群众性的运输,以利货物运输与军事交通,促进边区的经济建设。按照这一方针,边区政府发出了一些文件:1941年1月16日颁布《陕甘宁边区民众义务养路队章程(草

案》)、《陕甘宁边区民众义务养路队暂行组织规则》;同年3月发出《为完成二千里(华里)大车路给各县的指示信》、《动员群众修筑二千里(华里)大车路的办法》、《广泛发展边区境内驮运道的计划》等。按当时技术标准,大车路的路面宽度为3米,公路的路面宽度为5至6米。在边区,1943年1月以后深入开展“大生产运动”,修路养路已成为群众性的自觉活动;广大群众为了运输与反经济封锁,参加修建大车路,以弥补公路路线的不足。当时,不断涌现出修路劳动英雄、模范人物,他们的模范行动,对边区的公路建设起到一定的促进作用。例如,1944年秋天,在陕甘宁边区三边分区群众大会上,段福生由于他多年的筑路业绩,被评为分区甲等劳动英雄;同年秋天,延安的鲁颜增和梁满成被评为修桥模范,延安的张登俊和张玉兴也被评为修路模范。

(二)修路概况

边区道路的修建经过了如下4个阶段:

第一阶段:1937年至1939年开始修建公路和大车路的阶段。例如:1938年1月,修通了延安姚店子至延川王家屯40公里的公路,使咸榆公路全线贯通;1938年,修通延安至安塞32公里的大车路。

第二阶段:1940年到1941年大规模修建大车路的阶段。这两年,共修建大车路干支线7条,全长1035.5公里。最长的是定庆路(自定边经过环县、曲子至庆阳),修筑里程330公里,1940年修建,出工发给工资,非义务动员;其次是庆临路(自庆阳经过合水、富县至临镇),修筑里程235公里,1941年修建;还有清靖路(110公里)、延定路定丹段(102公里)等线。

第三阶段:1942年至1943年一边修未通路段一边改善已通路段的阶段。1942年,边区政府将主要精力集中在几条交通最繁忙的干线大车路上。例如:改善延安至定边,定边至庆阳及清涧至靖边等路段。1943年,又将运输繁忙的几条大车路改建为公路,例如:扩建延安至延长的大车路(全长50公里)。该路是边区商品进

出要道之一,由于大车路的改善,既方便了延长县矿产品、农产品(石油、棉花、土纱、粮食和水果等)的输出,又使由山西省入口的生铁能转运到延安,同时,还使延安的食盐和煤炭能运往延长,并向山西出口。

第四阶段:1944年至1945年把重点放在扩建和改善现有各路段的阶段。例如在1945年,对绥德宋家川公路继续加以改建。其中绥德至吴堡段,于春季动工,改善了45公里,路面宽度达5米。该路经过扩建和改善后,可以通行汽车。此外,其他公路的改善也取得了一定的效果。从表1的统计数字来看,边区内的公路(包括大车路)里程在1943年年底已达到1680公里。

表1:1937至1943年公路、大车路里程表(单位:公里)

年份	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943
里程	221	241	261	775.5	1484	1612.5	1680

(见《抗日战争时期陕甘宁边区财政经济史料摘编第3编:工业交通》,第733页。)

根据《中国公路史》(第1册)之记载,到抗日战争胜利为止,属于边区政府管辖的公路支干线有12条,总长1522.4公里。但在1944年时全边区可通汽车的路只有351公里,其他所谓“公路”,大半是大车路。抗战时期,边区政府为了解决地方交通问题,首先从修大车路着手,然后根据交通发展情况,有选择地改善和扩建公路。这种在民间运输量大、汽车数量不多的条件下发展交通的方针,是符合当时经济发展规律的。

二 陕甘宁边区的交通运输管理机构

1937年9月6日,边区政府成立,下设建设厅(由刘景范任厅

长)。1938年4月,在边区政府建设厅下设立运销处。1941年12月,边区政府建设厅第四、第五两科和公路局合并为建设厅交通运输局,下设3科、1室,3个公路管理局和4个运输分局。1942年7月,边区政府精减机构,撤销交通运输局,缩编为建设厅第四科(裁减局内职工人数)。^①

三 陕甘宁边区的运输方式

(一)畜力驮运的发展经过

在边区,山区多用畜力和人力驮运,平原地区则一般用马车、牛车等运输。边区内汽车运输几乎没有。边区驮运,以运盐为主,运货为次。这是因为食盐是边区最大财富之一,它的运输影响着边区的财政收入。抗战开始后,海盐断绝,西北各省和中原地区需要边区食盐。所以,边区政府积极地推动食盐驮运的发展。

下面,我从运盐事业的历史来叙述边区畜力驮运的发展经过。开展食盐驮运可分为两个阶段:第一个阶段是1937年至1942年;第二个阶段是1943年至1945年。在第一个阶段里,运盐工作虽然一年比一年地有所发展,但发展缓慢,运输效率仍然很低,而且后一时期运输量逐渐减少。这一阶段,食盐运销主要是民间牲畜驮运,驮运主体大多是自由经营的个体户。在第二个阶段里,边区政府大规模地开展运盐运动,除个体户从事运盐以外,群众还建立了运输合作社,结果,运盐量逐步增多了。

首先论述第一个阶段的情况。据统计,1937年—1938年边区食盐运销仅7万驮,1939年为19万驮,1940年为23万驮(毛驴驮量约60—90公斤,骡马驮量约110—140公斤。因为骡马价昂,食

^① 引自《中国公路运输史》(第1册),第385页。还有一种解释是:“1939年12月底,陕甘宁边区成立交通运输局(其业务执掌范围为水利、市政、道路建设及各种运输事业。由丁仲文任局长)。”见《中国公路史》第1册。

量大,所以使用不多)。1941年5月,陕甘宁边区政府成立食盐督运委员会,同时发出“动员人民运销食盐60万驮”的号召。同年夏天以后,边区政府开始大规模地、有组织地发动运盐,大量组织农户牲口,改善运输条件。同年12月,陕甘宁边区政府公布《陕甘宁边区人民运输合作社组织大纲》。按照这一条例,边区各地普遍开始组织合作社运输队。1942年2月,边区政府公布《发展私人运输企业投资暂行办法》。这就是说,1942年以后,边区政府既推动个体户的运输业,也推动公营运输队和合作社运输队的发展。例如,1943年2月,在政府的鼓励之下延安杨家岭运输队改为运输合作社,1941年食盐驮运量增至29.9万驮(虽然未达原定计划,但比1940年的数量增加了将近7万驮)。不过,1942年由于放松了督运,又降至24万驮。

再看第二个阶段的情况。1942年底,边区政府召开高级干部会议,决定对食盐实行督产督运统销。边区食盐驮运输事业进入了一个新阶段。可以说,这个高级干部会议,对1943年以后边区食盐运输事业的发展起了很大的推动作用。1943年边区共运盐38.8万驮,为1939年的2.04倍。当年,从事运盐事业的合作社运量占边区运量总数的比率,据1944年《边区的运输事业》中记载:1943食盐输出总量中,民间牲畜运出占74%(23万驮),运输合作社牲畜运出占11%(3.5万驮),互助合作力量取得迅速的发展。1944年以后,大规模的群众运盐,逐渐被有计划有组织的运输代替。

食盐的督运,既增加了边区的财政收入,也改善了边区人民的生活。例如,1943年上半年边区食盐出口总值,计边币3亿元以上,其中80%至90%归边区群众所有,剩余部分归财政收入。

边区驮运的发展跟两个因素有很密切的关系:第一个因素是修建道路;第二个因素是增加牲畜。有关修建道路的情况,1940年至1941年,大规模地修建大车路,1942年以后,改善和提高已有各大车路和公路。到1943年,边区共有公路、大车路1680公里左右,其中以定庆路(定边至庆阳,330公里)为最长。道路的修建和

改善,对驮运发展起了很大的推动作用。有关畜力增加的情况,边区政府未成立前,仅有牛驴约 10 万头,1944 年发展到 40 多万头,骡马增长到 12 万头。参加运输的牲畜 1941 年仅 2 万头,1943 年已达 5.5 万头,1944 年又增至 6.79 万头。从表 2 可以了解,1943 年以后运输事业有极大的发展。为了开展驮运,群众买来牲畜饲养。由于牲畜的增加,使驮运事业发展多了。可以说,驮运与牲口的数量增减有着相互依赖的密切关系。

表 2: 民间运输牲口统计表(单位:匹)

项别\年别	1942 年	1943 年	1944(上半年)
长脚牲口	17631	20822	20205
短脚牲口		27900	34022
运输合作社牲口	246	6267	6884
共计	17877	54989	61111

(见前引书,第 686 页)

(二) 驮运的组织形式

边区驮运发展也有两个阶段。第一阶段到 1942 年为止。1943 年春季开始“大生产运动”以后进入一个新的阶段。

1942 年年底以前,驮运基本上属个体经营,互助合作组织很少。当时,个体户的主要类型有四种:第一种是长期从事专业运输,靠运输获利为生的长脚户;第二种是主要从事农业,农闲时兼业运输,以运输为主要副业的短脚户;第三种是农民利用放青季节从事运输的农脚户;第四种是进出边区往来运货,运量少,获利也少的外来户。

1941 年 12 月,边区政府公布《陕甘宁边区人民运输合作社组织大纲》。此后,边区各地开始组织合作社运输队。1943 年春季以

后,随着“大生产运动”的开展,政府积极地普遍地发动群众组织互助合作队伍和运输合作社,组织形式多种多样。

(1)群众运输队。群众运输队可分为朋帮、合伙、变工、捎牲口和带头等。

朋帮:由一些独立、分散脚户或亲戚朋友合在一起参加运输,公推帮头,照顾全队。经济上,有的是各自独立,也有的是合在一起按股算账分红。

合伙:两、三家农户牲口合在一起,由多余劳动力来参加,人工算钱,有利平分。

变工:放青运输时,变工队抽人去参加运输,在家还工,或轮流去从事运输,轮流还工。

捎牲口:有牲口人家托牲口不足的人家把牲口带去运输,回来交给一定报酬(给钱等)。

带头:一种是赶脚无经验的人,找赶牲口有经验的人带路;一种是农忙时家中无劳力,只有小孩,托邻居脚户带去饲养牲口,适当给以报酬。

(2)合作社运输队。合作社运输队,按照经营和资金形式,可以分为消费合作社运输队、独立运输合作队和公私合营运输队等。

消费合作社运输队:由合作社抽股本或以公盐代金购买牲口组成,结帐分红均与消费社混在一起。

独立运输合作队:先收公盐代金或各机关投资购买牲口,独立组成。它由政府领导,雇人从事运输;也有与脚户合作的,目的是为了完成公盐运输任务。

公私合作运输队:又有三种形式。一是群众将牲口投入合作社;二是合作社与群众双方投入牲口,由合作社领导;三是合作社投资长脚运输队或朋帮,按牲口好坏作价,结帐按股分红。

边区合作运输队以延安南区合作社运输队为例,1940年12月,该社响应边区政府号召而建立,到1943年末,已管辖12个运输队,共有牲口265头,全年仅运盐一项就达9536驮,获利294万

余元(折合小米 150.6 万石)。

(3)公营运输队。一般由机关、部队、学校利用自己的牲畜、人力经营运输,盈亏由本单位负责。还有一种形式是机关、部队、学校以其全部或一部参加到合作社中,与私人长脚户合作,按股分红或按合伙时议定办法处理经济问题。

边区政府积极地发动群众,互助合作运输发展得很快。截至 1944 年底,全边区共有运输合作社 233 个,占全部合作社总数的 36.75%,参加运输的驮畜占全区驮畜的 43.7%。运输合作组织资金占全区合作资金的 45.8%。合作运输发展较快的是延安市和志丹、吴旗、定边等县,获利多的是延安南区运输合作社、田保霖运输合作队等。

除驮运外,边区也有马车运输和汽车运输。边区马车运输开展得较晚。1939 年 8 月,边区政府建设厅运销处购买大车 3 辆、骡子 5 头,建立了运输队,开创了边区第一个公营专业运输机构。1942 年,随着边区大生产运动的深入开展,政府各机关、部队、学校纷纷投资购买牲口车辆,建立马车运输队。据 1943 年 9 月统计,一年来政府各机关、学校等 12 个单位的运输力,由原有大车 10 辆、牲口 128 头(其中车用牲口 30 头),增加为大车 27 辆,牲口 205 头(其中车用牲口 88 头),运输员由 60 人增加为 80 人。抗战时期,边区汽车运输,由于行车的道路及技术条件很差,汽车也少,所以汽车运输不发达。

陕甘宁边区道路运输事业的发展使农村中大批的闲散牲畜转向运输,脚户队伍壮大了,运输力量发展了。农副业运输转向专业运输,专业运输队伍扩大了。而且,个体脚户转向有组织的集体运输。最后,运输组织形式更趋完善。这些变化,有利于合理使用运输力量,提高了运输效益,更好地推进了食盐运输和其他物资的运输。

参考文献：

- 1,《抗日战争时期陕甘宁边区财政经济史料摘编第三编:工业交通》,陕西人民出版社,1981年版。
- 2,《陕甘宁边区政府文件选编》第3、4辑,档案出版社,1987、1988年版。
- 3,《生产运动中的经验》,中共中央西北局调查研究室,1944年印。
- 4,《中国公路史》第1册(古近代公路),人民交通出版社,1990年版。
- 5,《中国公路运输史》第1册(古近代公路运输),人民交通出版社,1990年版。
- 6,《陕西公路史》第1册(近代公路),人民交通出版社,1988年版。
- 7,《陕西公路运输史》第1册(近代公路运输),人民交通出版社,1988年版。

(作者单位:日本大东文化大学国际关系学部)

• 来函照登 •

抗战研究编辑先生：

谢谢11月5日来函和杂志几册。关于我文中你们的更动,是你们的好意,我很理解。百芜同志译笔很好,我很佩服,请代谢。下列少数译法请更正或参考:

169页倒1行,Kyodo News 为“共同(新闻)社”

171页倒5行,“北卡罗莱那……”句,应作“北卡罗莱纳州的爱迪斯·费奇·斯沃堡夫人”

171页注倒5行,Time Warner Picture Collection 可译作“时代·华纳公司的影片收藏处”

174页第2行,Peter Wang 为王正方

美国 邵子平