

抗战时期大后方的内河航运建设*

谭 刚

内容提要 本文对抗战时期国民政府发展大后方内河航运业的措施、特点、其所起的积极作用和存在的局限性等问题进行了论述,文章认为抗战爆发后,出于加强大后方运输力量和发展大后方经济的目的,国民政府采取了种种措施发展大后方内河航运业,使得战时大后方内河航运建设在航线的开辟、轮木船的制造修理以及港口的建设等方面都有所发展,在一定程度上支持了前方抗战和后方经济建设。但由于航运运价过低和管理不当等原因,大后方内河航运业的发展又相当有限。

关键词 抗战时期大后方 内河航运 评价

抗战爆发后,随着华北、华东、华中地区相继沦陷,国民政府被迫西迁重庆,继续抗战,西南的四川、云南、贵州、广西、西藏以及1939年1月1日建省的西康省同西北的陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆成为了抗战的大后方。由于军需民用物资运输量大大增加,给大后方的交通运输部门造成极大压力。鉴于发展大后方公路和铁路运输不仅周期长,而且运量也不大,国民政府积极发展大后方的内河航运业,以解大量运输军需民用物资的燃眉之急。通过采取种种措施,战时大后方的内河航运建设无论在航线的开辟还是

* 本文系作者参与承担的教育部人文社会科学重点研究基地南京大学中华民国史研究中心重大招标项目《抗战前后国民政府西部开发研究》的阶段成果,项目编号01JAZJD770016。

轮木船的制造修理以及港口建设等方面都取得了一定成绩,在一定程度上支持了前方抗战和后方经济建设。目前学术界对抗战时期大后方内河航运业尚缺乏专门的研究^①,故本文就抗战时期大后方内河航运业建设的原因、措施、特点、其所起的积极作用和存在的局限性等问题作初步探讨,并发表一些个人意见,不足之处,敬请方家指正。

—

1927 年南京国民政府成立后,于 1928 年 5 月设立了航政司,后改为航政局,专管航运事宜。1930 年国民政府公布了《交通部航政局组织法》,规定航政局直属于交通部。为发展中国航运业,国民政府还颁布了大量航政法规,以维护航运畅通,保障公众利益。1931 年 7 月设立了上海、汉口、天津和哈尔滨四个航政局,接管海关,兼管航政事宜。1932 年将轮船招商局收归国有,1933 年实行水陆联运,1934 年指导上海市航业同业公会与国营招商局组成中国航业合作设计委员会,制定航业合作方案,以促进航业合作事宜。这些措施促进了当时中国航运业的迅速发展。1935 年底中国注册轮船达到 3985 艘,71 余万吨,约为 1928 年船只数量的 3 倍,吨位近 1.5 倍。^②在内河航运方面,抗战前的西部内河航运主

① 目前研究抗战时期大后方内河航运的学术论文有侯德础先生的《抗战时期四川内河航运鸟瞰》(《四川师范大学学报》1990 年第 3 期),该文对抗战时期四川内河航运发展的历史背景、发展措施以及四川内河航运业所起的历史作用进行了系统论述,但对国民政府发展内河航运的原因、内河航运建设的特点以及内河航运建设中存在的局限性没有论述,且限于四川航运的研究,还不能总览整个战时大后方内河航运建设的全貌。此外董长芝先生的《抗战时期大后方的交通建设》(《抗日战争研究》1993 年第 1 期)一文也涉及到了战时大后方内河航运建设,但还不够深入。

② 《全国注册轮船历年增长比较表(1928—1935 年)》,转引自朱荫贵《1927—1937 年的中国轮船运输业》,《中国经济史研究》2000 年第 1 期,第 41 页。

要集中在降水丰富的西南地区,包括川江和珠江上游流域,尤其是川江流域。川江航道自湖北宜昌至四川宜宾,干流长约1050公里,若加上川江支流嘉陵江、沱江、岷江、乌江等,战前通航里程长约2.1万里,即10500公里。^①但由于川江航道滩多险急,实际用于内河航运的航道不长,到抗战前四川省的短途区间运力约近1万吨,而抗战前长江干支线轮船运力达到32万余吨,川江运力仅占其中的3.1%^②,因此抗战前中国内河航运最发达的地区是长江中下游的东部沿海地区。

抗战爆发后,国民政府开始加快大后方内河航运建设,主要有两方面原因:一是为了方便物资和人员的内迁以及支援前线的军运,支持长期抗战。抗战爆发后,沿海工厂学校纷纷内迁,由于大后方尤其是西南地区铁路、公路交通不便,加上水运具有量大、价廉的优点,在运送内迁物资、人员方面具有很大优势,长江水路尤为西迁的重要通道,但大后方原有内河航运交通设施的落后很难适应运输大量物资、人员的需求。另外抗战爆发后,大后方也是主要的兵源和物资补给基地,大量抗日部队的奔赴前线以及军粮等军用物资的运送主要靠内河运输来实现,因此发展大后方内河航运业就成为当时的紧迫任务。同时也是发展大后方经济的需要。由于抗战时期大量国民政府机关、学校、厂矿相继迁入西部地区,使得大后方人口急剧增加。陈达估计抗战期间有1425万人迁往后方^③,孙艳魁则认为迁移人口多达6000万人,占中国当时4亿

① 张肖梅编:《四川经济参考资料》,中国国民经济研究所1939年版,第8章航运,第4页。

② 江天凤主编:《长江航运史》(近代部分),人民交通出版社1992年版,第409—410页。

③ 陈达先生估计到1944年9月,日占区的17省(包括东三省)约迁出1075万人,加上24个主要城市迁出的350万人,总共1425万人迁出日占区。(陈达著,廖宝驹译:《现代中国人口》,天津人民出版社1981年版,第93—94页)。

人口的 15% 以上。^① 大量人口的迁入, 给后方经济带来巨大压力, 因此只有发展大后方经济才能维持后方人民的生产和生活需要。也只有通过发展大后方内河航运业, 开辟内河航线, 加速内河沿岸港口城市之间的物资人员流通, 才能促进大后方工业、农业、商业等经济部门的发展。

国民政府为发展大后方内河航运业主要采取了以下措施: 第一, 制定了发展内河航运的原则和计划。国民政府交通部明确规定了发展内河航运原则, 要求“应就原有水道加以改善, 并多辟内河航线, 使之与铁路、公路互通联络, 并推广水陆联运, 以便商民, 而利运输。对于造船事业, 亦应设法奖励, 俾运输工具充分之供给”。^② 根据这项原则, 交通部制定了交通方案, 规定增辟航线, 先后增辟了汉水上游航线(汉口至沔阳、汉口至渔阳、沙洋经樊城、老河口至安康三线)、嘉陵江上游航线(合川至广元)、桂江线(桂平至柳州)、汉桂线(由汉口经衡阳、祁阳、柳州、南宁至镇南关之铁路、公路及民船联运线)、汉滇线(由汉口经常德、沅陵、贵阳至昆明的轮船及公路联运线)、自广州经梧州、柳州、大塘、六寨、贵阳、重庆至成都的轮船及公路联运线。在西北地区包括汉秦线(自汉口经樊城、内乡、商南至西安的轮船及公路联运线)、渝秦线(自重庆经合川、广元及汉中至西安的轮船公路及民船联运线)。^③ 通过积极开辟后方内河航运线, 加强了内河航运与铁路、公路运输的联系。

第二, 调整航政机构。抗战爆发后, 随着华北、华东的失守, 上海、天津两航政局先后停办。1938 年 10 月武汉、广州失守后, 汉

① 孙艳魁:《苦难的人流》, 广西师范大学出版社 1994 年版, 第 48 页。

② 1938 年 3 月 30 日《非常时期经济方案》, 李云汉主编:《中国国民党临时全国代表大会史料专辑》(上), 台北近代中国出版社 1991 年版, 第 222 页。

③ 1938 年 6 月《交通部拟交通方案》, 中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第 5 辑第 2 编财政经济(十), 江苏古籍出版社 1997 年版, 第 16—17 页。

口、广州航政局也相继移设重庆、梧州两地。为统一管理长江航政,将抗战前四川省政府设于重庆的川江航务管理处裁撤,将迁往重庆的汉口航政局扩大改组为长江区航政局,接管前川江航务处所辖的航务行政,在四川的万县、泸县、合川、南充、广元、宜宾港设立办事处,机构几乎遍及全川,并将管辖范围扩大到川、鄂、湘、赣、苏、皖等省。另设四川省水上警察局,负责四川的水上治安。为加强珠江流域航政管理,1943年4月将迁往广西梧州的广州航政局扩大改组为珠江区航政局,管理粤、桂两省的航政业务,在广西桂平设有办事处,广西省政府原设的广西省航务管理局则改为广西船舶管理处。同时划分权责,珠江区航政局具体负责管理轮船检验、丈量、登记和航线的调整、船员考核、训练、码头泊位及拖驳船的检丈给照、航路标志等事项,广西船舶管理处负责管理民船检验发照、牌照税征收、民船水手及舵工考核和训练等事项。^①通过调整航政管理机构,使权责明确,统一事权,有利于加强内河航运业的管理。

第三,疏浚河道。由于大后方内河航道滩多水急,交通部加强了内河航道的整治,尤其是重点整治西南地区的川江航道和广西的珠江航道。1938年至1940年在川江共设置了21个绞滩站,绞滩能力在100吨至3000吨之间,在嘉陵江设置了25个绞滩站,1940年至1941年在乌江、酉水设置绞滩站8处,提高了川湘水陆联运能力。^②据统计,1942年内河施绞轮船239次,施绞木船29018次;1943年施绞轮船172次,施绞木船35408次;1944年施

① 广西壮族自治区地方志编纂委员会编:《广西通志·交通志》,广西人民出版社1996年版,第375页。

② 中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第140页。

绞轮船 173 次, 施绞木船 22292 次; 1945 年施绞轮船 194 次, 施绞木船 11658 次。^① 同时在川江航道设立标杆信号, 帮助船只航行, 减少危险。广西珠江航道的整治河段主要包括桂江的梧州至桂林段、柳江和黔江的柳江至桂平段、郁江和浔江的梧州至南宁段、左江和右江水道、绣江的藤县至北流段^②, 通过整治, 广西的航运状况大大改善。在广大西北地区, 虽然河流相对较少, 但也十分重视航道的整治。1940 年 6 月, 黄河水利委员会成立了甘川水道设计勘测队, 勘测洮河及嘉陵江上游的白龙江, 后因财力有限而搁浅。抗战期间国民政府在大后方投入了巨大的人力物力财力整治大后方内河航道, 在减少航运事故、维持航运安全方面起了一定作用。

第四, 贷款扶持发展大后方内河航运业。为缓解发展大后方内河航运业面临的资金短缺方面的压力, 国民政府对大后方的大型轮船公司和船户给予了积极的财政支持, 具体地说主要是由政府给予贷款扶持。以民生公司为例, 1943 年轮船吨位为 27000 余吨, 但公司船舶至少有 80% 以上均已抵押于国家银行。如无国家银行的巨额贷款支持, 民生公司很难维持。^③ 对广大中小船户, 国民政府采取了对船户贷款扶持发展木船的办法。在贷款扶持方面政府按照每艘木船造价的 80% 贷予, 1939 年初规定每吨贷款定额为 70 至 110 元, 到 1940 年增加为 80 至 120 元, 后由于物价不断上涨, 贷款额也比原来增加了 35%。1939 年贷款额为 163000 元, 1940 年为 549000 余元, 两年共完成贷款木船 388 艘, 共 7398

① 《内河绞滩站施绞船舶统计资料》, 中国第二历史档案馆藏国民政府交通部档案, 编号: 二〇(2098)。

② 马依、舒瑞萍主编:《广西航运史》, 人民交通出版社 1991 年版, 第 166—168 页。

③ 金龙灵:《四川省水上交通之发展及其趋势》,《四川经济季刊》第 1 卷第 2 期, 1943 年 12 月出版, 第 13 页。

吨。^① 政府的贷款有利于大后方轮船公司和中小船户的正常运营,促进了大后方内河航运业的发展。

二

抗战期间的大后方内河航运建设的快速发展,具体表现在新航线不断开辟、轮木船制造业发展迅速、港口设施条件得到改善等三个方面。具体建设情况如下:

第一,以重庆为中心开辟了嘉陵江航线、金沙江航线和川湘、川陕水陆联运线。战时川江航运是大后方交通运输主干,军事运输、军粮调拨以及生产生活物资主要靠川江运输,而重庆则是川江航运中心,因此交通部以重庆为中心先后开辟了嘉陵江航线、金沙江航线和川湘、川陕水陆联运线三大内河航运干线。四川的嘉陵江航线原来止于合川,合川以上仅通木船,1939年经民生公司开辟至南充,合川至南充线长228公里。金沙江航线由民生公司试航宜宾至安边段成功,1942年12月30日民生公司又试航宜宾至屏山段成功,全长210公里。川湘水陆联运线自重庆至常德,主要利用水运,可分为两路:一路由重庆利用水运经涪陵至龚滩,用驿运由龚滩至龙潭,再用水运由龙潭至常德;另一路由重庆利用水运经涪陵至彭水,利用川湘公路车运由彭水至龙潭或沅陵,龙潭或沅陵至常德利用水运。全程长956公里。川陕水陆联运线,于1940年9月开辟,陆程全长为713公里,水程全长为400公里,划为宝广(宝鸡至广元)、天双(天水至双十铺)两总段暨广白支段(广元至徽县白水江),广白段为嘉陵江上游,水量浅,水运仅办广元至阳平

^① 江天凤主编:《长江航运史》(近代部分),人民交通出版社1992年版,第515—516页。

关一段 185 公里。^① 嘉陵江航线、金沙江航线和川湘、川陕水陆联运线三大内河航运干线的开辟,使得重庆可以东至常德,西达广元,北抵南充,南至宜宾,与西部内河沿岸港口城市之间建立了密切的水上联系,形成了以重庆为中心的西部内河运输网络。

第二,大力发展轮船和木船制造修理业。关于轮船制造修理业,抗战前中国境内共有造船厂 35 家, 公营有 10 家, 民营有 18 家, 外商在中国境内有 7 家, 这些造船厂绝大多数分布在东部沿海地区, 在广大西部只有重庆的民生机器厂一家, 规模小, 设备简陋, 技术落后。^② 抗战爆发后为解决船舶修造问题, 民生机器厂扩大规模, 到 1942 年民生机器厂的厂区面积达到 31 万平方米, 其中厂房 9100 平方米, 较战前增加 4 倍, 机器装备 395 台, 较战前增加 5 倍, 职工人数达到 2200 多人, 较战前增加 8 倍多。另外招商局和三北轮船公司的造船厂也迁往四川, 主要从事轮船修理。不过由于大后方地区内河航道较浅, 不适合大型轮船的航行, 因此战时交通部更注重发展西部的木船制造修理业。1939 年夏, 交通部令驻重庆的汉口航政局设立造船处, 筹办造船事宜, 以增强川江航运能力, 计共设造船工厂 10 家, 长江区有重庆、泸县、宜宾 3 家, 涪江区有绵阳、太和镇 2 家, 嘉陵江区有南充、阆中、广元 3 家, 乌江区有涪陵 1 家, 綦江区有綦江 1 家。1939 年 11 月, 交通部在广西柳州设立了西江造船处。1943 年, 西江造船处与川江造船处合并改组为交通部造船处, 统筹建造木船和浅水轮船。到抗战胜利前夕共制造大小木船 2619 艘, 约 1349 吨, 并制造浅水轮船及煤气机船共

① 徐挽澜:《川陕驿运线之概况》,《驿运月刊》第 2 卷第 2、3 期合刊, 驿运月刊社编印 1941 年 12 月版, 第 62 页。

② 叶在馥:《战前我国造船工业及战后之展望》,《交通建设》第 1 卷第 20 期, 第 70 页。

15艘计245吨。^①据统计,到1941年仅重庆一地就有木船修造厂130余家,拥有水木工3000余人,比战前增长了1倍多。其他如涪陵、万县、泸县、宜宾、乐山、赵镇、太和镇、绵阳、遂宁、南充、广安等港口造船厂也增加不少,约共有140余家,水木工4000余人^②,因此战时大后方的木船制造业得到了迅速发展。战时通过大力建造木船和浅水轮船,初步扭转了大后方木船业衰败的局面,增强了大后方的内河航运能力,有力地支持了抗战大业的进行。同时也促进了大后方内河航运业的发展,有利于西部经济的开发。

第三,改善内河沿岸港口的设施条件。为增加大后方内河沿岸港口的客货吞吐量,交通部与地方政府共同对港口进行了改建和扩建,以适应战时运输的需要,因此抗战期间大后方的内河沿岸港口建设获得了较快发展,尤其是川江沿岸的重庆、涪陵、宜宾、万县、泸州、合川等港口发展迅速。重庆在战前是西部地区的最大港口,抗战爆发后为适应内河航运发展的需要,国民政府扩建了重庆港,其中扩大了轮船停泊的码头,将港内锚泊地由过去的几处扩展为19处,增设了囤船,到1943年设置的客货囤船达到44只,改善了囤船条件,保障了旅客安全。同时修建了石阶梯道和装卸物资平台,设置了仓库,便利了客货运输。^③地处长江和乌江交汇处的涪陵港也得到发展,1938年民生公司在官码头、龙王沱设立了轮船专用码头,并扩建了江边通道,在斜坡上修筑石梯坎^④,宜宾港

① 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期》第四编 战时建设(三)第966页,台北文物供应社1988年版,第966页。

② 王绍荃主编:《四川内河航运史》,四川人民出版社1989年版,第243—246页。

③ 王绍荃主编:《四川内河航运史》,第248—249页。

④ 四川省地方志编纂委员会编:《四川省志·交通志》上册,四川科学技术出版社1995年版,第116页。

于 1942 年由川滇商家认捐修建了金关河码头。^① 此外万县、泸州、合川等港口在抗战期间也进行了改建和扩建。通过港口建设, 这些港口的货物吞吐量都有不同程度的增加。重庆港仅 1943 年的轮木船货物吞吐量即达 225.86 万吨, 进出港旅客达 378.13 万人次, 比 1942 年增加 1.3 倍。1944 年进出重庆港的旅客达 396.17 万人次, 又比 1943 年增加了 18 万多人次。万县港作为四川第二大港, 客货吞吐量也大增, 仅民生公司一家从 1937 年至 1944 年就直接由万县港运输进出西迁人员 33.6 万人, 物资 1.4 万吨, 军工器材 10.4 万吨。^② 大后方内河港口设施条件的改善, 增加了港口客货吞吐量, 推动了西部内河航运的发展。

三

抗战时期的大后方内河航运业建设是在特殊的时间和环境下进行的, 具有不同于平常情况下的若干特点。这些特点主要有如下几个方面:

第一, 航运建设难度大。抗战期间的大后方内河航运建设主要面临两大困难, 即航道滩多水急和战争破坏。如前所述, 由于西部地区地形复杂, 造成许多内河航道滩多水急。长江上游宜昌至重庆段是战时最繁忙的航段, 长度仅 658 公里, 滩险竟有 280 余处, 其中著名险滩就有 50 余处, 从 1900 年至 1932 年的 32 年间该航段就损失大小轮船 53 艘。^③ 川江支流乌江的低水位与洪水水位高低相差有 8 公尺至 18 公尺, 若遇非常洪水时则相差 12 公

① 宜宾市地方志办公室编:《宜宾市志》, 新华出版社 1992 年版, 第 488 页。

② 四川省地方志编纂委员会编:《四川省志·交通志》上册, 第 111—114 页。

③ 《最近 32 年川江轮船沉没统计》,《四川月报》第 3 卷第 1 期, 1933 年 7 月出版, 第 78 页。

尺至 30 公尺。金沙江的普渡河口至宜宾一段险滩有 73 处, 平均坡降千分之一。嘉陵江的上游白水江镇至广元段有险滩 90 余处, 广元至合川有 209 处。^① 陕西汉江的南郑至安康段也有险滩 140 处。^② 这些河流的险滩严重地威胁着内河航运船只的安全, 迫使交通部下大决心进行航道整治。另外抗战期间由于日军的破坏, 不仅造成内河航运船只数量锐减, 而且许多内河航线被迫停航, 内河港口城市遭到破坏。在抗战前, 全国共有轮船 540000 吨, 战事发生后, 转移外籍者共 130 艘, 计 145000 吨; 炸毁或击毁者共 267 艘, 计 54000 吨; 被敌抢掠者 35 艘, 计 10600 吨; 滞留于沦陷区者计 120000 吨。撤至大后方的轮船仅 874 艘, 计 95000 吨, 不及战前的 1/5。^③ 作为抗战前中国最大的内河航运公司招商局损失惨重, 沿海及长江下游各埠码头、房地产业先后丧失, 轮船旧船, 被征被炸毁者达 5 万吨。^④ 广西由于日军的直接入侵, 船只也损失严重, 1937 年广西共有轮驳船 165 艘, 木帆船 12933 艘, 船舶载重量总计达 206000 吨, 到 1944 年全省船舶锐减到 2519 艘, 载重量 30000 吨, 损失率分别为 80.8% 和 85.4%。^⑤ 船只数量的锐减, 使得大后方本来就短缺的船只更加捉襟见肘。此外广西曾变成战场, 梧州、南宁、柳州等重要港口曾被日军占领, 港口和码头设

① 1942 年《抗战五年来之交通》, 中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第 5 辑第 2 编财政经济(十), 江苏古籍出版社 1997 年版, 第 76 页。

② 《整理南郑安康段汉江水道勘查报告》,《陕西水利季报》第 3 卷第 3、4 期合刊报告, 1939 年 12 月出版, 第 2 页。

③ 王 :《内河航运之过去现在与将来》,《西南实业通讯》第 5 卷第 2 期, 1942 年 2 月 28 日出版, 第 38 页。

④ 徐学禹:《招商局之沿革及其所负之使命》,《交通建设》第 1 卷第 12 期, 1943 年 12 月出版, 第 13 页。

⑤ 广西壮族自治区地方志编纂委员会编:《广西通志·交通志》, 广西人民出版社 1996 年版, 第 301 页。

施遭到严重破坏,广西的许多重要航线也被迫停航,如梧穗线(梧州至广州)、梧港线(梧州至香港)、贵穗线(贵港至广州)、柳梧线(柳州至梧州)等航线先后中断。日军的破坏使得发展西部内河航运业难上加难。

第二,大后方本地航运企业迅速崛起。在抗战期间的内河航运业建设中,大后方本地航运业迅速发展,成为当时内河航运的中坚力量,尤其是民生航运公司成为了大后方内河航运业的最大企业。在抗战开始时民生公司共有轮船 46 艘,总吨位 2 万余吨^①,已掌握了川江运力的一半以上,抗战期间通过贷款、调整运价、进口设备等措施,使民生公司获得了较快发展,截止 1943 年底又相继建成民文、民武、民悦、民捷 4 艘钢壳船,民同、乐山、巫山、梁山、璧山、名山、屏山、秀山、眉山、彭山、营山、宇水、彭水等 13 艘木壳船,连同原有轮船共计 90 余艘,约共 3 万余吨。^②到 1945 年抗战结束时有大小轮船 84 艘,2.6 万余吨,比抗战前增长了 39%,而且船舶质量大大提高。在抗战以前,民生公司的航线以重庆为中心,东至上海,西迄宜宾,在岷江至乐山,在嘉陵江至合川。抗战爆发后增辟了若干航线,以客运为主的航线有重庆白沙线、合江泸县线、泸县江安线,客货并重的航线有渝坪线(重庆至大坪)、渝叙线(重庆至宜宾)。^③民生航运公司当时不仅是西部首屈一指的航运企业,也是国内著名的航运企业。合众轮船公司是由宜宾、泸州商帮及重庆宝元通等大商号于 1936 年创办,创办初期仅有轮船 1 艘,经营重庆至宜宾航线,抗战期间同样获得较快发展,到 1944 年公司股本已经由当初的 10 万元增至 500 万元,船舶由 1 艘增加到

① 魏文翰:《民生实业公司与川江航运》,《交通建设》第 1 卷第 20 期,第 18 页。

② 龚学遂:《中国战时交通史》,商务印书馆 1947 年 6 月版,第 230 页。

③ 魏文翰:《民生实业公司与川江航运》,《交通建设》第 1 卷第 20 期,第 18 页。

13艘,航线扩充至10条,即宜宾至泸县、南溪、乐山,重庆至三斗坪、万县、渔洞溪、江津,泸州至蓝田坝等航线。重庆轮渡公司于1938年创办,系官商合办,到1944年,公司已完成客运13998017人次,到1945年达18622565人次,业务甚好,获利亦丰。^①战时大后方内地航运企业以参与抗战运输为契机,不断发展壮大,既支持了抗战大业,又促进了西部经济的发展。

第三,航线分布不均。抗战时期大后方航线主要分布在西南地区,西北较少。在西南地区的航线又多分布在四川和广西,尤其是川江航运最为发达。到1944年,长江区航政局所辖的29条航线,在四川就有21条航线,航线里程为4353公里,占长江区所辖航线里程的82.2%。珠江区航政局在广西的航线有8条,航线总里程有2804公里,占珠江区总航线里程的65.4%。^②战时的重庆则成为西部内河航运的中心,在重庆战前仅有轮船56艘,约2万余吨,到1941年6月止重庆区(川江流域)已有轮船226艘,共64033吨,比战前增加了两倍多。^③在广大西北地区,水上运输主要是木船和羊皮筏运输,运输里程普遍较短,运量有限,在战时的西北交通运输中不占主要地位。

第四,将水运和驿运结合起来,大力发展水陆联运。在大后方地区,由于地形复杂,许多地方既不通公路也不通铁路,主要依靠水运和人力运输。为发挥水运和人力运输的特点,交通部在西部大力发展水陆联运。抗战时期的水陆联运线主要有川湘水陆联运线和川陕水陆联运线。自1940年6月宜昌沦陷后至1943年贵州

① 王绍荃主编:《四川内河航运史》,四川人民出版社1989年版,第234—238页。

② 《各航区所辖航线里程及行驶船舶艘吨数》,交通部统计处编:《中华民国三十三年交通部统计年报》,1946年9月印,第169页。

③ 王 :《五年来之长江区航政》,《交通建设》第1卷第20期,1943年12月出版,第34页。

至广西的铁路未修通前的三年中,是川湘水陆联运最发达时期,其中水运量占 80% 以上,陆运占 10% 以上。川湘联运处有各级木船 285 艘,还有各级民船 1821 艘。黔桂铁路通车后部分物资改道,川湘联运遂逐步衰落。川陕水陆联运处有各吨级木船 87 艘,各吨级民船 550 艘。^① 川湘、川陕水陆联运线的运量以木船运输为主,1944 年运量为 7529229 延吨公里,占总数的 94%。^② 通过发展水陆联运,实现了水陆运输的有机结合,适应了西部特殊的地形,弥补了内河航运的不足。

四

抗战期间大后方的内河航运业建设取得了一定成绩,如前所述,抗战期间大后方内河航运业在航线的开辟、轮木船数量的增长、航道的整治、航运企业的发展方面都较抗战前有明显的进步,大后方内河航运业也为发展西部经济、支持抗战事业作出了贡献,具体表现如下:

第一,抗战期间大后方的内河航运业积极参加抗战军运,有力地支持了抗战事业。抗战爆发后,大后方内河航运企业积极参与军事运输,最突出的表现为抢运内迁物资和运送军队两方面。1938 年 10 月武汉陷落,宜昌危急,囤积在宜昌的 11 万吨以上军用物资,1 万余吨油料,6 万吨公物急需抢运,当时已经是枯水季节,川江的小轮船全部运量每月只有 5000 吨左右。为完成抢运任务,交通部将宜渝段航线划分为宜昌姊归、宜昌巴东、宜昌巫山、宜

① 《西南实业通讯》第 1 卷第 2 期,1943 年 10 月出版,第 18 页。

② 交通部统计处编:《中华民国三十三年交通部统计年报》,1946 年 9 月印,第 168 页。

昌奉节等数段,并由汉口航政局征集川江木船 1200 余艘参与运输。^①民生公司在总经理卢作孚的带领下积极参加抢运工作,经过 40 天的艰苦奋斗终于将囤积在宜昌的大部分物资抢运完毕。除了参与抢运工作外,大后方航运企业还积极运送军队,直接支持抗战事业。抗战期间,四川是全国最大的兵源基地,抗战八年共征召壮丁 2578810 人,加上西康的壮丁 30938 人共 2609748 人,约占全国总征壮丁 14050521 人的 18.6%^②,大批川军出川主要是乘船从川江出发。西部的内河航运企业则承担了运送军队奔赴前线的重任,而民生公司则是支前军运中出力最大的,在八年抗战中共运送军队和壮丁 270.5 万人,弹药武器 30 余万吨,运载军粮 11.6 万多吨,并运送大量食盐供应前线。^③大后方航运企业通过积极参与抢运内迁物资和运送军队,既保存了大量抗战物资,在后方建立起新的工业基地,发展了后方工业,同时又直接支持了前方抗日战场。

第二,大后方内河航运业的发展也促进了西部城市的发展。抗战时期大后方内河航运业发展在经济方面的直接作用就是带动了西部轮木船修造业的发展,如前所述,抗战时期大后方的轮船和木船制造修理业都发展很快。此外随着大后方内河航运业的发展,还方便了内河沿岸城市的客货运输,一时西部许多内河港口城市客货运输兴盛,城市迅速发展起来。合川作为川江的重要港口,是嘉陵江、涪江、渠江的汇合点,又是中转港,因此港口木船云集,

① 王 :《五年来之长江区航政》,《交通建设》第 1 卷第 12 期,1943 年 12 月出版,第 35 页。

② 《抗战期间各省历年实征壮丁人数统计表》,何应钦:《八年抗战之经过》,沈云龙主编《近代中国史料丛刊》第 79 辑,(台湾)文海出版社有限公司出版。

③ 袁智:《烽火岁月中的民生公司》,中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社 1992 年版,第 295 页。

桅樯林立。抗战前的 1935 年全县仅有木船 339 只,到 1945 年抗战胜利时木船数量增加到 1160 只,船民达 15680 人。为这些旅客船只服务的饭店、旅馆、茶馆也纷纷建立起来,城市迅速发展起来。^①此外,地处川江沿岸的宜宾、乐山、涪陵、万县等城市和陕西嘉陵江沿岸的阳平关,由于交通便利,大量人口的迁入和返乡,使得人口数量增加,涪陵县总人口由 1935 年的 20 余万人增加到 91 万人口^②,泸州总人口由 1929 年的约 85.6 万人增加到 1946 年的 100.2 万人^③,宜宾则净迁入人口上万人。^④大量人口的迁入和返乡,必然造成城市人口的增加,城市面积不断扩大,城市街道也进行了改建和扩建,宜宾破除了原来的老城墙,新辟了街道,泸州也翻修了城区的纽子街、大北街、水井沟、院前街、营盘街、南极路、兴隆等街道,并调集两万多民工修建了长两公里的忠山公路^⑤,城市面貌有所改观。阳平关由于处于川陕水陆联运的必经之地,商业不但没有受到影响,反而由于重庆与西北地区沟通的需要以及嘉陵江的治理,军需民用运输量大增,城市得到了发展。^⑥至于重庆则更是迅速发展,成为西部的第一大商埠。西部内河沿岸城市的发展,客观上促进了西部地区的经济开发。

第三,为大后方培养了一批航运技术人才。抗战前西部地区没有专门培养航运技术人员的学校,许多航运人才是通过引进或输送外地培养。战前交通部在上海办有吴淞商船专科学校,但上

① 合川市地方志编纂委员会编:《合川县志》,四川人民出版社 1995 年版,第 258 页。

② 涪陵市志编纂委员会编纂:《涪陵市志》,四川人民出版社 1995 年版,第 225 页。

③ 泸州市地方志编纂委员会编:《泸州市志》,方志出版社 1998 年版,第 178 页。

④ 宜宾市地方志办公室编:《宜宾市志》,新华出版社 1992 年版,第 83 页。

⑤ 泸州市地方志编纂委员会编:《泸州市志》,方志出版社 1998 年版,第 212 页。

⑥ 陕西省地方志编纂委员会编:《陕西省志·航运志》,陕西人民出版社 1996 年版,第 279 页。

海失陷后便告停办。为解决西部地区航运人才缺乏的问题,交通部与教育部商定于1939年秋季成立了重庆商船专科学校,设有驾驶、轮机、造船三科,培养了一批航运技术人员。同时长江区航政局还训练了一批小轮船船员。鉴于许多小轮船船员尽管经验丰富,但学识不足的特点,1941年长江区航政局举办训练班,开始分批抽调各轮船驾驶员及轮机负责人员入班接受训练,聘请专家讲解有关航行知识,增长技能。^①通过这些措施的确为西部培养了一批航运人才。以注册船员为例,全国注册船员人数1938年仅为152人,1939年增为241人,1940年为247人,1941年为344人,1942年为277人,1943年为347人,1944年556人^②,这些注册船员的人数总的来讲是逐年上升的,其中这些注册船员大都集中在西部地区。

尽管抗战时期大后方的内河航运业建设取得了上述成绩,但另一方面也存在不少问题,主要表现如下:

第一,轮木船运价过低,阻碍了航运业的发展。抗战爆发后,为发展内河航运业交通部开始制定船舶运价。轮木船运价政策刚开始实行时,航商船户均能够遵守,制止了随便要价的问题。但从1939年夏秋之后随着粮价上涨,带动其他物价上涨,为此交通部提高了水运运价。以木船运价为例,根据国民政府交通部1942年统计,长江重庆至宜宾段木船每吨公里运费,1937年4月为2分9厘1毫,1941年9月涨至2角1分8厘,1941年9月的运价是1937年运价的7.5倍,增幅不为不大。^③但这时的物价上涨更快。

① 王 :《五年来之长江区航政》,《交通建设》第1卷第20期,1943年12月出版,第37页。

② 《交通部统计处编抗战起来之交通概况》,中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编财政经济(十),第155页。

③ 王绍荃主编:《四川内河航运史》,四川人民出版社1989年版,第256页。

以重庆为例, 1940 年以前重庆的物价大多微弱上扬, 但到 1940 年以后则猛涨, 1941 年 6 月比 1937 年上涨了 25—30 倍, 运价的上涨幅度仅为物价上涨幅度的四分之一。^① 由于水运运价过低, 广大船户和轮船公司损失严重。以民生公司为例, 到 1943 年轮船所需的钢板价格超过战前 4 倍以上, 元钢和柴油则超过战前 300 倍以上, 机油超过战前 200 倍以上, 煤超过 120 至 160 倍以上, 但唯有轮船运费和票价只等于战前的 40 倍, 所以 1939 年民生公司亏损 78 万余元, 1940 年亏损 436 万余元。^② 轮船招商局也因物价上涨而亏损, 1943 年亏损 623.3 万元, 1944 年亏损 3829.1 万元, 直到 1945 年抗战胜利后才开始盈利。^③ 到 1944 年下半年度, 川江各轮船公司亏损累计达 2.34 亿余元。^④ 水运运价的过低, 使得许多西部内河航运企业的经营举步维艰, 制约了西部航运业的进一步发展。

第二, 航政管理混乱, 导致效率低下。抗战爆发后, 交通部为统一航政管理, 曾进行了航政机构调整, 以求适应抗战需要, 提高运输效率。但到 1944 年管理机构职权重叠、管理混乱的弊病并没有改变。虽然裁减和改组了一些管理机构, 但同时也增添了许多新的机关, 所以管理机构之间仍然存在职权重叠的现象。1944 年 10 月, 西南督导会议主委龚学遂曾说: “运输命令必须统一, 查现在运输机关, 可发号施令的竟有 70 多单位, 指挥分歧, 事权复杂。”

① 周春主编:《中国抗日战争时期的物价史》, 四川大学出版社 1998 年版, 第 48 页。

② 袁智:《烽火岁月中的民生公司》, 中国人民政治协商会议西南地区文史资料协作会议编:《抗战时期西南的交通》, 云南人民出版社 1992 年版, 第 304—305 页。

③ 《国营招商局最近三年来收支盈亏数比较》, 交通部统计处编:《中华民国三十四年交通部统计年报》, 1947 年 6 月印, 第 156 页。

④ 俞飞鹏:《十五年来之交通概况》, 1946 年 4 月印, 第 45 页。

今后首先要做到运输命令的统一,才能争取时间,以付紧急。”^①在航运方面,一方面有交通部长江区航政局,是长江航运的最高管理机构,但另一方面又有军政部船舶管理所,前者不能过问后者的业务,这使得物资的运送、船只的调度不能有通盘筹划的支配办法,影响了运输效率的提高。

(作者谭刚,南京大学中华民国史研究中心博士生。)

(责任编辑:李仲明)

《大劫难:日本侵华对中国文化的破坏》

2005年3月中国社会科学出版社出版了由孟国祥著的《大劫难:日本侵华对中国文化的破坏》,29万字。该书分“中国公私文物损失”、“中国文化教育事业的损失”、“战后文物的接收和追索”三编,记述了日本发动侵华战争时期,对中国图书典籍、古建筑、文物的损毁、破坏;中国大中(专)学校被迫内迁的损失及日本在沦陷区进行奴化教育等文化侵略;战后对文物的封存、清理与追索、归还。

^① 伍丹戈:《三十三年四川之交通》,《四川经济季刊》第2卷第2期,1945年4月出版,第71页。