

江西公路与东南抗战^{*}

游海华

内容提要 1938年以后,随着长江航运和浙赣铁路的中断,江西因其特殊的地理区位,其境内公路一跃成为东南各省和西南诸省沟通的交通大动脉。为适应战时需要,江西省公路处疏通并优化了东西沟通的公路交通要道,完善了江西与湘粤闽浙等省之间的省际公路交通。在此背景下,江西汽车运输业蓬勃发展,境内军需民用运输繁忙,战时工矿产业得到发展,城镇经济呈现递进繁荣态势。通达的公路网络、便捷的汽车运输、繁荣的战时区域经济,为东南抗战的持久坚持和最终胜利奠定了坚实的基础。

关键词 江西公路 汽车运输 战时经济 东南抗战

1938年以后,随着东南沿海、华中、华南等地的沦陷,日军控制了长江中下游两岸和中国漫长的海岸线。与上述军事形势变化相伴随,赣粤闽浙皖毗连地区逐渐成为东南抗战的大本营。江西因其特殊的地理区位,其境内公路一跃成为东南各省和西南诸省沟通的大动脉。那么,战时江西公路交通概况如何,其对江西经济乃至东南抗战起了哪些方面的作用?长期以来,这些问题并未得到学界的关注^①,本文拟对此作一初步探讨,以补学界研究之不足。

—

江西公路建设开始于1909年(九江至莲花洞一段长约13公里的公路)^②,江西因此路的修建而跻身中国公路建设的先行省份之一。^③可惜的是,此后20多年中,江西公路建设异常缓慢。1930年,江西公路可通车里程只有130公里,而周边各省最短的浙江也有896.9公里(见表1C栏)。与周边各省相比,江西是个不折不扣的公路建设落后省份。1931年底,面对日益汹涌的革命烽火,走马上任的江西省政府主席熊式辉,将“修筑公路”、“交通清共”作为其施政的重中

* 本文为国家社科基金项目“抗战时期的东南区域社会史研究”(编号:10CZS022)的前期成果之一。

① 有些研究对本文写作有参考作用,但与本文研究主题关系不大。见孙伟、钟建安:《近代中国传统行政中心城市人口现代化初探——对抗战前十年南昌市人口结构的实证研究》《江西师范大学学报》2008年第3期;许海泉:《略论李烈钧的抗日主张》,《江西师范大学学报》2009年第2期;杨吉安、邬琴兰:《政府主导与市场调节的互动:对抗战后期江西粮食管理机制研究》,《江西师范大学学报》2009年第4期。

② 江西省交通厅交通史志编辑室编:《江西交通古今大事记》,人民交通出版社1992年版,第32页。

③ 有学者认为,中国最早的公路是1908年修建的广西龙州至那堪的龙那公路,也有学者认为是1913年修建的长沙至湘潭的一段军用公路。以此判断,江西实为中国公路修建的先行者之一。分别见严昌洪:《20世纪中国社会生活变迁史》,人民出版社2007年版,第130页;金家凤:《中国交通之发展及其趋势》,正中书局1937年版,第113页;周一士:《中国公路史》,文海出版社1957年版,第103页。

之重^①,藉此之故,江西公路建设突飞猛进(见表1A、B栏)。到1937年,江西可通车里程6347公里,位居周边各省第2(见表1C栏)。另据国民政府交通部档案资料,1937年,江西公路通车里程已上升到全国第3位,仅次于广东和山东。^②全省83个县已有76个县通了公路,基本形成了一个以省会南昌为中心的全省公路网。^③换言之,抗战爆发前,江西已经建成通达省内外的公路交通网。

1938年以后,随着东南沿海、华中、华南等地的沦陷,日军控制了长江中下游两岸和中国漫长的海岸线。与上述军事形势变化相伴随,赣粤闽浙皖毗连地区逐渐成为东南抗战的大本营。抗战中后期,江西战略地位日益突显,它一跃成为东南各省和西南诸省沟通的大动脉。1939年3月,为阻止日军西进,浙赣线全线被迫炸毁,仅江西东乡至浙江诸暨段保持正常运输;1942年浙赣战役中,浙赣线东段全面中断;1943年底至1945年,仅江西上饶至浙江江山段修复通车。^④也就是说,整个抗战中后期,东南半壁河山与西南大后方的沟通,几乎全部依赖江西南南部的公路来完成。

表1 20世纪30—40年代江西及周边各省公路里程概况表 单位:年;月;公里

	(A)	(B)	(C)						
	江西	江西	江西	浙江	安徽	湖北	湖南	福建	广东
1930	125.8	125.8	130	896.9	1631	1838	—	1950.4	1683.9
1933	2308.5	2308.5	2300	1882	2498	1833	1368	2449	11700
1934	4640.9	4640.9	4652	3121	4208	3240	2076	3263	11244
1935	5958.7	5958.7	5851	3136	4890	3664	2689	3658	11288
1936	6384.3	5555.9	6210	3308	5379	4438	2954	3820	11288
1937	6618.3	5667.1	6347	3401	5433	4600	3165	4120	11288
1938	7352.3	5034.3	—	—	—	—	—	—	—
1939	7434.3	3435.1	—	—	—	—	—	—	—
1940	7520.3	2741	—	—	—	—	—	—	—
1941	7633.3	2907	—	—	—	—	—	—	—
1942	7633.3	1990	—	—	—	—	—	—	—
1943	7633.3	2063	—	—	—	—	—	—	—
1944	7728.3	2103	—	—	—	—	—	—	—
1945.8	7728.3	1337	—	—	—	—	—	—	—

注:1、据下列资料编制而成。2、A栏为历年累计修建公路数据;其他均为当年可通车里程。

资料来源(A)、(B):江西省交通厅公路管理局编:《江西公路史》第1册,人民交通出版社1989年版,第225—226页。

资料来源(C):张心澄:《中国现代交通史》,良友图书印刷公司1931年版,第183—184页;《交通部历年各省可通车里程表(1933—1937)》,中国第二历史档案馆编:《财政经济》(九),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第1编,江苏古籍出版社1994年版,第290—291页。

① 熊式辉:《宣誓就职词(1931.12.28)》,江西省政府《赣政十年》编委会编:《赣政十年》1941年印;《熊主席发表施政方针》,《江西民国日报》1932年1月9日,第6版。

② 《交通部历年各省可通车公路里程表(1933—1937)》,中国第二历史档案馆编:《财政经济》(九),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第1编,江苏古籍出版社1994年版,第290—292页。

③ 熊式辉:《江西对于京滇公路通览团之希望》,江西省政府秘书处统计室编:《经济旬刊》第8卷第11期,1937年4月15日,第6页。

④ 南昌铁路分局工会编:《江西铁路工运大事记》,江西人民出版社1992年版,第66—72—73页。

抗战爆发后,根据战时江西公路所应承担的联结前后方、斡旋 6 省区(赣湘粤闽浙皖)的重大任务,江西公路选择整修了 48 段、计 3390 公里的公路线,相当于全省公路总里程的 51.2%; 1938—1945 年,江西公路处又实际整修各线公路 8556 公里、桥梁 38501 米,新修公路 1110 公里。^①其中,新修的重要区间公路有: 1 闽湘干线的长汀到赣县段,除抗战前完成的以外,于都至赣县江口段 35 公里公路,1937 年 10 月完成;于都至瑞金段 82 公里公路,1938 年完成。该线东与纵贯江西南北的汴粤干线(郑州至广州)相连,西经长汀可通战时福建省府驻地永安,以及龙岩、漳州、厦门等地。2 兴国至银坑公路,全长 45 公里,1938 年底通车。此路修通后,自泰和到宁都可不再绕道遂川、赣县、于都等地,而自泰和经兴国至银坑直达宁都,缩短运程 130 公里。3 泰和经三都、永阳、天河、茅坪、永新至井头公路,全长 132 公里,1941 年 2 月全线竣工,计新修公路 30 公里,整修公路 102 公里。此路修通后,自泰和至界化陇(湘赣交界)可不再绕道吉安、安福、莲花等地,缩短运程 65 公里。4 江村至分水关(赣闽交界)公路。新修钓鱼台至分水关 2 公里公路,整修 44 公里公路,1939 年 7 月完工;此线沟通了铅山河口镇至福建建阳、南平的交通,新开通了一条赣闽通道。5 南丰至黎川公路。全线 54 公里、涵洞 84 座、水管 65 道,1944 年 5 月底完竣。此线通车后,意味着由福建光泽到赣南可不再绕道经过资溪、南城,大大缩短了赣闽间的路程。6 宁都经大畚坳(赣粤交界)至梅县公路。其中会昌至寻乌澄江段 83.5 公里公路,1938 年修通。该线北与鹰界线(由鹰潭经南城、南丰、宁都、银坑、兴国、泰和、永阳、永新至界化陇)相连,中与湘赣干线相交,南与粤北、粤东各县相通。^②

东南各省和西南诸省沟通的大动脉就是鹰界线。1938 年以后,这条交通孔道把支离破碎的浙赣、湘桂、粤汉等铁路干线连接起来,是东南诸省“到西南各省的交通要冲”^③;往西可至湖南衡阳、长沙,往南经赣县可达粤北韶关(即前述汴粤干线),或由赣县、南康、龙南、全南入广东翁源,或由赣县、龙南、全南入广东和平,往东经上饶和浙、皖各地相连,东南由黎川、光泽可入闽(即前述闽赣干线),由铅山可至福建建阳、南平。鹰界线和与之相连的上述公路线,以及鹰小线(从鹰潭经南城、于都、赣州至赣粤交界的小梅关)、汀赣线(即闽湘干线)、宁大线等构筑起了东南抗战的公路运输干线网。

二

随着公路的修建,民国初年,汽车运输业在赣鄱大地悄然兴起。^④20 世纪 30 年代中期至抗战时期,随着国共大规模争战的结束、公路网的初步建成,汽车运输业在江西迅速崛起,并走向勃兴。

首先,原有的民营汽车客运业继续营业。本来依照江西省政府的规定,公路干支线客运全部归政府垄断经营,货运“准许商人自由营业”^⑤;但由于赣浙交界的玉山与常山,广丰、江山至衢县两条公路是民间集股修建而成的,因此,这两条公路的客运业务分别由赣浙合办的常玉公司、广江衢公

① 江西省交通厅公路管理局编:《江西公路史》第 1 册,人民交通出版社 1989 年版,第 160—162、166 页。

② 江西省交通厅公路管理局编:《江西公路史》第 1 册,第 122—123、168—171 页。

③ 笑百:《四十日旅行杂记》,《江西民国日报》1940 年 10 月 2 日。

④ 从 1915 年起,江西最早的公路——区区 13 公里的九江至莲花洞公路上,先后开办了大同、九庐、交通等 4 家汽车运输公司,汽车最多时达到 40 余辆。江西省交通厅公路运输管理局编史办:《江西公路运输史》,人民交通出版社 1989 年版,第 21—25 页。

⑤ 谭炳训:《十年来之江西公路》(22),江西省政府《赣政十年》编委会编:《赣政十年》,1941 年印,第 3 页。

司分别经营,一直到浙赣战役爆发才终止。^①另外,由于广东军阀的觊觎与其在赣南势力的强大,1933年,余汉谋与广东商人合办“利通公司”(1936年改名为“南通公司”),不但经营赣州至广东的货运,而且垄断了大余至赣州的客运;公司由最初时的4辆汽车逐渐增加到10余辆,客运班次自大余至赣州,每天对开2班,大余至南康、信丰、唐江各有往返班车1次。大余至南雄线上,先是健行公司独家经营客运,有8辆汽车,后来永行公司加入营运。^②

其次,与民营客运业在省际边境个别线路营业相比较,民营货运业汽车运输可谓纵横驰骋。表2显示,1937年到1940年底,全省民营汽车数量年年攀升,由125辆增加到574辆,增加了3.6倍,表明这一时期的民营汽车货运业呈现出持续繁荣局面。寻乌县吉潭和澄江两个乡镇,由1936年的1辆汽车发展到10多辆汽车;筠门岭镇经营油盐米豆的“东兴行”,拥有载货汽车4辆。^③1939年底,记者由闽北经光泽至南城,“沿途先后迭见江西福建二省贸易公司的车辆往来不绝,货运频繁”;次年5月,该记者所访问的韶关俞姓商人,“就有十辆卡车专走沙圩冲,又有四辆卡车走鹰潭”。^④既会开车又会修车的邵武车场管理员郭德龄,尽管1940年时“月薪有七、八十块银元”,但是丰厚私营汽车运输收入促使他“断然辞去公职”,6人合股“以四万八千元买到一辆道奇新车”,主要跑江西南城到湖南衡阳的业务,“不到几年工夫”,他“除了五辆汽车和一个工厂的资产外,还在南城、长沙、衡阳等地置办了房产”,据他个人讲述,所有资产“都是经营汽车运输所取得的”。^⑤郭德龄发家致富的个案,亦是抗战中期江西民营汽车运输业繁荣兴旺的一个典型写照。1941年春夏,尽管鹰潭至衡阳运输线受浙江沿海口岸沦陷、货源断绝,由繁忙而转冷落,很少有超过20辆的日车流量,但是,深受影响的省内其他各线路,日均车流量仍然保持一定的水准。如龙南、定南通往广东的路段,日平均汽车流量有50辆左右;鹰潭至赣县段公路上(鹰小线),日平均汽车流量约30辆。1941年底后,太平洋战争和浙赣战役的相继爆发,民营汽车运输业逐步走向一个低谷期。^⑥

再次,与民营货运业相比,江西国营汽车运输业则毫不逊色。以汽车数量论。表2显示,1931年至抗战爆发时,江西省公路处拥有的汽车数量也是节节攀升,由最初的72辆增加到526辆,增长了6.3倍。之后,因受日机轰炸损毁、军运毁坏以及自然报废等,1938年底,能行驶的汽车仅有212辆,且所有车辆均为1935年以前的旧车;抗战胜利时,公路处仅有客货运输车85辆。表2还显示,抗战爆发后至40年代初,江西省工商管理处、江西省盐务联运处、江西省钨业管理处拥有的汽车均有所增加,少的有50多辆,多的有200余辆;抗战胜利后,江西工商管理处的汽车数减少到33辆。

① 江西省交通厅公路运输管理局编史办编:《江西公路运输史》,第64、70页。

② 江西省交通厅公路运输管理局编史办编:《江西公路运输史》,第70—71、117页。

③ 克明:《筠门岭近事》,《正气日报》1943年11月27日;陈远志:《会昌市场旧话》,政协会同昌县委员会文史资料研究委员会编:《会昌文史资料》第5辑,1994年印,第53—54页。

④ 曹挺岫:《大江南线》(1945年初版),沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第96辑,文海出版社有限公司1983年影印版,第148—149、186页。

⑤ 郭德龄:《江西私营汽车运输业的创业和发展》,民建江西省委员会、江西省工商业联合会编:《江西工商史料汇编》第1辑,1987年印,第146—147页。

⑥ 江西省交通厅公路运输管理局编史办编:《江西公路运输史》,第118—119页。

表 2 20 世纪 30—40 年代江西省汽车数量概况表

单位: 年; 月; 辆

民营汽车运输业		公营汽车运输业					
年份	汽车数	年份	单位名称	汽车数	年份	单位名称	汽车数
1937. 7	125	1931	省公路处	72	1940. 5	省工商管理处	54
1939	265	1932		102	1941		67
1940	574	1933		253	1945		33
		1934		419	1939	省盐务联运处	100余
		1935		430	1942		200余
		1937. 7		526	1937. 7	省钨业管理处	8
		1938		212	1938		50余
		1945. 8		85			

注: 1. 根据下列资料整理而成。2. 民营汽车数据 125 并不包括赣浙、赣粤私商合办汽车运输公司的货车数。3. 民营汽车数据 574 为当年 4 至 12 月的统计数据, 不包括 1—3 月份已领赣字牌照的车辆数字。

资料来源: 江西省交通厅公路运输管理局编史办编: 《江西公路运输史》, 人民交通出版社 1989 年版, 第 117、118、57、89、93、113—116 页。

公路处业务的亮点是开办省际联运业务。最早的是赣湘联运业务, 1934 年 10 月开行, 由长沙至南昌只需 11 小时, 较诸以前缩短旅程时间两日之多。抗战爆发后, 江西战略地位突显, 成为沟通东南各省和西南大后方的主要交通通道。有鉴于此, 整个抗战期间, 江西省公路处先后开辟了 10 多条省际联运线; 短的开了几个月, 长的开了几年 (见表 3)。尽管此停彼开或此开彼停, 但在 1944 年日军的大陆交通线战役发动以前, 东南各省与西南大后方的汽车运输始终是畅通无阻的。

公路处业务的另一大亮点是兴办市内公共汽车业务。在总结战前于九江、南昌开办市内公共汽车的经验上, 1939 年, 江西省政府南迁泰和后不久, 为便利公务联系和当地生活需要, 江西公路处先后在吉安、泰和开通了 7 条线路的公共汽车。^①

表 3 江西省公路处开办的省际联运业务概况表

单位: 年; 月; 公里

线路名和起讫地点	开办时间	停办时间	全程	运行方式	运行时间
赣湘线: 南昌—长沙	1934. 10		376. 8	每日对开 1 班	11 小时
京赣线: 南京—南昌	1937. 10	1937. 12	710	隔日开行	3 天
赣闽线: 南昌—延平	1937. 12	1942. 6		每日对开 1 班	2 天
衡阳—界化陇—鹰潭	1939	1942. 6		分段驳运	3 天
光泽—界化陇	1943	1944. 3			
云和—耒阳	1943. 6		1175	单日对开 1 班	8 天
铅山—耒阳	1943. 6		1029	双日对开 1 班	7 天
上饶—界化陇	1944. 3	1944. 5			

① 江西省交通厅公路运输管理局编史办: 《江西公路运输史》第 1 册, 第 110—112 页。

延平—韶关	1942 10	1943 10		每日对开 2班	4天
永安—曲江	1943 10	1944 7	606		3天
上饶—建阳	1939 7			每日开、隔日开	1天
闽韶直达联运车	1940 7			每月往返 2次	
韶关—界化陇	1940 9	1941 12			3天
赣县—曲江	1943 8	1944 5		3天 1班	1天

注：1、根据下列资料整理而成。

资料来源：江西省交通厅公路运输管理局编史办编：《江西公路运输史》，人民交通出版社 1989年版，第 43—44、105—110页。

三

汽车运输及通达的公路网，极大地支援了东南抗战。八一三事变以后，江西大批公私车辆被征用，承担起战时军需民用的运输任务。抗战爆发后的第一年中，江西公路处被征调汽车 3次，第一次为 1937年 8月，120辆汽车被征调参加淞沪前线的军事运输；第二次是同年 11月，50辆汽车被征调参加军运，直到次年 1月才完成任务；第三次是 1938年 5月，84辆雪佛兰汽车被征调赣北参加军运；前后 3次共征用汽车 254辆，占公路处建制车辆数的半数以上。^① 1939年，江西共组织 6批商车参加军运，运量最大的是 11月份，从吉安、赣县紧急运送兵员给养 3批，前后共征用公商汽车 282辆，才完成运输任务；1940年以后，江西商车被编组为 7个大队，每队 45辆，轮流应征军运；仅 1940年上半年，全省应征军运的车辆共计 4557辆次。^② 1945年，日军进犯赣南，江西公路省公路处急调汽车 72辆，赶赴泰和、赣县等，抢运机关公务、人员和其他物资。^③ 前述表 2所示的江西省工商管理处、江西省盐务联运处、江西省钨业管理处所拥有的汽车，则自始至终围绕着战时军需民用而开展业务。例如，江西省盐务联运处所设的 3个车队，第 2车队驻扎黎川，主要负责将福建建瓯、建阳两地食盐接运到黎川、邵武两地；第 3车队驻扎瑞金，主要负责将广东海、陆丰及新铺食盐承运至会昌、瑞金；第 1车队驻扎于都，将第 2车队运来的食盐转运到广昌、宁都一带，第 3车队运来的食盐则转运到赣县、吉安、泰和一带。^④ 每日运输车辆中，“军用车辆约占 50% ……所有的军需品，象盐，米，枪炮弹药之类，以及军队的调动，没有不靠汽车来拖运的”。^⑤

由于运输繁忙、汽油昂贵、燃料缺乏等原因，江西省还编组了手车队，在黎川光泽间、浮梁婺源间等路段展开联运；据统计，截止到 1941年 10月底，经江西省政府登记的手推车有 4000余辆。^⑥ 驻守河口镇的第三战区省际贸易联合办事处，也组织了几十辆手推车的手车大队，运送土布。^⑦ 其实，不仅政府和军队利用手推车，民间老百姓的谋生与逃难则更是广泛采用这一传统的运输工具。浙赣战役前夕的上饶，“农村独轮车大量进城，装载木器家具，运往深山老林，当时独轮车的音响，

① 江西省交通厅公路运输管理局编史办：《江西公路运输史》第 1册，第 89—91页。

② 江西省交通厅公路运输管理局编史办：《江西公路运输史》第 1册，第 118、131页；谭炳训：《十年来之江西公路》（22），《赣政十年》1941年印，第 11页。

③ 江西省交通厅公路运输管理局编史办：《江西公路运输史》第 1册，第 102页。

④ 江西省交通厅公路运输管理局编史办：《江西公路运输史》第 1册，第 115—116页。

⑤ 过守正：《发展新赣南公路计划及意义》，《江西公路》第 4卷第 7期，1941年 2月，第 4页。

⑥ 杨绅庵：《赣省十年经济建设》（5），《赣政十年》1941年印，第 25页。

⑦ 孙晓村：《第三战区省际贸易联合办事处点滴》，政协江西省上饶市委员会文史资料研究委员会编：《上饶市文史资料》第 6辑，1986年印，第 94—95页。

日夜不绝于耳”。^① 大部分“手车运输, 依旧利用公路”。^②

抢运物资和运送军粮是战时重要任务之一。1940年下半年, 江西省公路处将军政部存放在鹰潭的大批铁丝、汽油运往湖南衡阳和耒阳, 仅 10月份一个月内就急运了 1万桶汽油, 分 3批 44天驳运完毕, 受到军政部长何应钦的嘉奖。^③ 另有资料显示, “闽浙赣等省支援长沙三次大会战, 运送枪炮弹药及战用物资”, 全靠鹰界线, 该线泰和至永阳段上, “每天东来西往的汽车, 络绎不绝”。^④ 另据统计, 1938年 11月至 1941年 10间, 江西省战时贸易部共输出稻米 70万公担、锡锭 267吨、其他物资 200万元, 输入汽油 52万加仑、柴油 823吨、煤油 11.2万加仑、奎宁粉 3吨、麻袋 76.5万只、机械零件 98种、火柴原料 7种、其他物资 211万元, 抢救物资 65万元, 运输货物 22525吨。^⑤ 军粮是大宗运输物资之一, 江西本省驻军每年约需粮食 100万包, 接济外省军粮也在 100万包左右, 全部由专门的粮食管理机构采购、供应和运输。^⑥ 上述数字均为不完全统计, 于此可见战时繁忙军运之一斑。当然, 江西省政府在军粮的管理、调剂、运输等环节中发挥了重要的宏观调控作用。^⑦

在普通客货运输方面, 江西省公路处有统计数据可作分析(见表 4)。1938—1941年, 汽车行车次数和总里程尽管年年下降, 客运量总体趋势仍是稳步上升, 从年 45万多人次稳步上升至 80余万人次, 增长近两倍; “货运仅系附带业务”, 也从 454吨上升至 1600吨, 增长近 4倍。1942年以后, 受战事的影响, 客运量年年下滑。公路线上的运输均异常繁忙, 以鹰界线为最。1939年底, 记者所见, 浙江宁波、温州等“东南各海口所输入的货物, 十分之一仍由东乡经临川由水道西行, 十分之九都经过”鹰界线运往赣南和西南大后方; “自金华西行, 约一个星期可到达长沙或衡阳”^⑧; 其他各线也无不如此。例如, 汀赣线上, 每天“络绎不绝的肩挑苦力在挑着一包包的盐从福建运至江西”。^⑨ 宁大线上会昌至筠门岭段, “每日来往挑夫通常有四、五百人, 多时达千人”, “还有四、五十匹驮马”; 平时每日“来往汽车五十辆以上”^⑩, 1941年以后的赣县至韶关路上, 仅杂粮运输一项, “每日平均约有三十余辆民营货运卡车, 装运杂粮外运广东, 日运量最高记录达六十余辆”。^⑪

通达的现代公路网与便捷的汽车运输, 为东南抗战的持久坚持和最终胜利奠定了了的基础。

表 4 抗日战争时期江西省公路处客货运输概况表

年份	客运人次	行车次数	行车总里程	每车平均行程公里	载货吨数
1938	454348	40107	4468269	21067	454
1939	770819	39780	4342532	40209	1646
1940	741000	37500	3491547	32901	1610

① 陈达:《抗战期间上饶沦陷前夕见闻》, 政协江西省上饶市委员会文史资料研究委员会编:《上饶市文史资料》第 4 辑, 1985 年印, 第 42—43 页。

② 曹挺岫:《大江南线》(1945年初版), 沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第 96 辑, 第 149 页。

③ 江西省交通厅公路运输管理局编史办:《江西公路运输史》第 1 册, 第 131 页; 谭炳训:《十年来之江西公路》(22), 《赣政十年》1941 年印, 第 11 页。

④ 尹建华:《熊式辉在泰和》, 《江西文史资料选辑》第 41 辑, 第 63 页。

⑤ 杨绅庵:《赣省十年经济建设》(5), 《赣政十年》1941 年印, 第 18 页。

⑥ 胡嘉诏:《江西之粮食管理》(29), 《赣政十年》1941 年印, 第 10 页。

⑦ 杨吉安、邬琴兰:《政府主导与市场调节的互动: 抗战后期江西粮食管理机制研究》, 《江西师范大学学报》2009 年第 4 期。

⑧ 曹挺岫:《大江南线》(1945年初版), 沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第 96 辑, 第 148—149、79 页。

⑨ 彭世桢:《福建的盐》, 《江西民国日报》1939 年 10 月 17 日。

⑩ 陈远忠:《会昌市场旧话》, 《会昌文史资料》第 5 辑, 第 53—54 页; 克明:《筠门岭近事》, 《正气日报》1943 年 11 月 27 日。

⑪ 卢上晶:《赣州杂粮行业史话》, 《江西工商史料汇编》第 1 辑, 第 163 页。

1941	800454	37303	2427215	33711	1600
1942	367336	18500	1248226	24475	
1943	295500	15850	1049079	17198	
1944	236000	13677	116383	17634	
1945.8	57008	3315	250999	4482	

注：根据下列资料整理而成。

资料来源：江西省交通厅公路运输管理局编史办编：《江西公路运输史》，第105页；杨绰庵：《赣省十年经济建设》（5），《赣政十年》1941年印，第24页。

四

工业化是经济现代化的核心，公路网的建成和汽车运输业的兴起，带来了战时江西工矿产业的大发展。据相关资料统计，1895—1913年，江西万元以上的厂矿数只有13家，在周边7省中居末位，资本额屈居第5位。^①正是由于江西工业化的落后，以至于主管江西工业的官员声称，“在民国二十年以前，本省实无大工业，更不足以语重工业。所有各项轻工业，不啻手工业而已”。^②国共在江西的战争结束以后1934年底熊式辉提出1935年为“江西建设年”。^③抗战军兴以后，江西省政府审时度势，先后在赣县、泰和、吉安等地兴建了一批关系国计民生的工厂。据统计，战时吉安有41家10人以上的工厂，工厂职员115人，工人2250人；泰和为64家，职员362人，工人3704人；赣县为67家，职员235人，工人3836人。^④因此，这一段时期是江西工业发展的“黄金时期”。另据研究估计，抗战期间江西举办的工矿企业大约在200家左右，资本额在1亿元以上。^⑤江西工矿企业的大规模发展，使得其在周边各省中的排位大幅度上升。有关资料显示，1937年，江西工厂资本额在周边7省中，上升到第4位；1942年，江西工厂数目在周边7省中跃升到第2位，资本额跃升到第3位。^⑥江西工矿企业的大规模发展，固然受战争和政府政策因素的驱动，但也与抗战前后比较完善的交通条件密切相关。例如，江西炼铁厂、机器厂等重工业，机器设备、原料都依赖从外地进口，其中很多大型设备就是由黔、贵、川等省用汽车运来的^⑦；苕麻纤维厂、香油精炼厂、民生漂染厂等的设备甚至是从香港、上海运进^⑧；遂川的民生天蚕丝厂为利用便利的交通条件，就设在车站附近^⑨；赣南各县的“钨矿、锡矿的运输出口……无不藉公路以资调节”^⑩，1936年5月至1941年5月期间，江西省总共从钨砂贸易中获利3509万多元。^⑪

市场化是经济现代化的另一个核心，公路网的建成和汽车运输业的兴起，大大缩短了城市与省际之间的距离。省内县城之间，一般2日左右可达；较远距离之相邻省际联运，也不过3日左右。

① 汪敬虞编：《中国近代工业史资料》第2辑下册，科学出版社1957年版，第870—920页。

② 张泽霖：《十年来之江西工业》（23），《赣政十年》1941年印，第4页。

③ 《本省剿匪大功告成 明年定为“建设年”》，《江西民国日报》1934年12月20日，第3版。

④ 《停滞衰落中的江西工业概况》，《力行日报》1946年5月4日。

⑤ 刘义程：《发展与困顿：近代江西的工业化进程（1858—1949）》，江西人民出版社2007年版，第83页。

⑥ 陈真编：《中国近代工业史资料》第4辑，生活读书新知三联书店1961年版，第97、96页。

⑦ 罗自强：《记抗战时期的江西建设厅长杨绰庵》，《江西文史资料》第20辑，第105页。

⑧ 江西省社会科学院历史研究所编：《江西近代工矿史资料选编》，江西人民出版社1989年版，第72页。

⑨ 司马良：《赣省公路沿线旅行记》，《江西公路》第五卷第15期，1941年10月，第27页。

⑩ 过守正：《发展新赣南公路计划及意义》，《江西公路》第四卷第七期，1941年2月，第4页。

⑪ 文群：《十年来之江西财政》（3），《赣政十年》1941年印，第11页。

从万载到南昌,自有了汽车后,“由六七日降至一日”^①;抗战前夕由南京至云南(走京黔干线),“从前至少要两个月,现在五六天可以到达”^②;1940年,由福建南平到重庆,“仅需十日”。^③ 交通的快捷使得人流、物流、信息流的距离和频率大为扩张,优化了市场对资源的配置作用。米盐贸易最具代表性。江西产米,但食盐缺乏,相邻的浙闽粤三省恰恰相反。这使得江西与周边各省间的米盐贸易变得更为主动和频繁。据统计,1938年,江西接济浙江民米在20万担以上;1941年1—10月,运浙糯米39598市担、小麦55970市担、黄豆39633担、大麦1200担;“此外,对闽粤皖各省,亦无不量力接济”,1941年底,接济闽省食米3万大包。^④ 另据统计,仅江西省战时贸易部1938年11月至1941年间,运送邻省民食329835公担。^⑤ 江西省盐务联运处的统计则显示,1945年该处共接运外盐146.4万担,合73200吨;其中,闽盐68.4万担,粤东盐36万担,粤西盐12万担,浙盐30万担。^⑥ 上述数字均为不完全统计,于此可见战时江西和东南各省盐米互易之一斑。

抗日战争爆发前后至40年代初期,江西的市场与商业走向了繁荣的高峰,地处交通要道上墟镇市场的发展就是绝好明证。晚清以来逐步形成的鹰潭米市,最初墟日销售大米100石左右(154斤为一石);民初,随着金溪、资溪等邻近县市米谷的云集,墟日粮食上市量在千石以上,米店发展到70多家,绵延1里多长;30年代中期公路和浙赣铁路通车以后,米店增长到100多家,余干、波阳、乐平、万年、余江等原来经由鄱阳湖、长江运销江浙和上海的米粮,纷集鹰潭转运;抗战爆发以后,鹰潭外销大米仍有增无减,日加工量达到24万斤,日外销大米约20万斤;战时的鹰潭不仅是米粮的集散地,也是景德镇瓷器的转运中心,“由浮梁运来的瓷器”,堆在信江河岸有“一二里长”,均用稻草包好,宛若小城;米业的繁荣也带动了其他各业尤其是服务业的大发展。^⑦ 会昌县筠门岭镇,光绪年间有5条街、2个圩坪和300多间店房;1929年,镇内常住人口5000多人;1937年,筠门岭通车以后,来往汽车穿织如梭;相传全国有17省的商人在此做生意,居民曾一度达5万人^⑧;全镇商户达440余家,工商行业17个,圩日上市人数1万多人^⑨;由于筠门岭转运贸易的兴盛,时人称叹:筠门岭“是赣粤间的桥头堡,是江西广东人的咽喉”。^⑩ 赣州到唐江和南康到唐江的大路上,“来往不绝的老依依嫂们,十九都是跳着蔑做的不漏水的竹箩,风尘仆仆的奔走,他们或为行商,或为商家雇用,而里面所装的,只是两件东西,便是茶油或者食盐”;唐江镇“是一个杂货的转运站”,“是柴米油布的集散地”;南康的潭口,于抗战时期跃升为“赣南最大的棉纱交易市场”,“棉花都是从湖南运过来”,经过当地数以千计农户纺织成纱,“每年上千万元的棉纱交易”。^⑪ 名不见经传的临川县秋溪乡,抗战时期曾一度每天凌晨都有专卖土布的“露水墟”,大批闽赣毗邻商人和军队前来采购,高峰期每日土布上市量有一、两千匹。^⑫

① 胡邦宪:《江西万载苧麻之生产贸易及其利用状况》《经济旬刊》第7卷第18期,1936年12月25日,第53页。

② 熊式辉:《江西对于京滇公路通览团之希望》《经济旬刊》第8卷第11期,1937年4月15日,第6页。

③ 《运输公司举办二次重庆直达车》,《闽北日报》1939年12月23日;《重庆直达车元旦开行》,《南方日报》1940年1月3日。

④ 胡嘉谔:《江西之粮食管理》(29),《赣政十年》1941年印,第10—11页。

⑤ 杨绰庵:《赣省十年经济建设》(5),《赣政十年》1941年印,第18页。

⑥ 江西省交通厅公路运输管理局编史办:《江西公路运输史》第1册,第116页。

⑦ 汪明球、王阜福口述,王解先整理:《解放前鹰潭的米市》政协鹰潭市委员会文史资料委员会编:《鹰潭文史资料》第2辑,1989年印,第76—78页;曹挺岫:《大江南线》(1945年初版),沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第96辑,第29页。

⑧ 温锐、游海华1998年会昌县筠门岭镇实地调查。

⑨ 会昌人民政府地方志办公室编:《会昌县地名志》第247页;会昌县志编纂委员会编:《会昌县志》,新华出版社1993年版,第294—295页。

⑩ 廖因澜:《筠门岭风景线》,《正气日报》1944年5月19日。

⑪ 石流:《南康唐江的塑像》,《正气日报》1943年4月2日。

⑫ 王志祥:《抗日战争时期秋溪的土布“热”》,政协江西省临川县委员会编:《临川文史资料》第6辑,1993年印,第69页。

墟镇如此,各交通要道上的县城,其繁荣则更可想而知。江西省政府的战时驻地泰和,“县城人口由几千人急增至十多万人”,泰和客车站,“人员和商品的流通,川流不息”。^①东南各省之工商业重镇赣州,清末民初商铺有2000余户,抗战时期工商产业递进繁荣,为战时全国14座大城市之一,1946年仍有商铺2435户^②;1939年,城区人口有10万人,1940年代前半期,城区人口稳定在7万左右。^③苏区革命以后浙赣战役之前,“赣东各县成为东南各省后方重要根据地之一。加以有铁路、河流和汽车路等运输上的便利,军运和商运都非常发达”,弋阳的“商业和人口都较战前大为增加”。^④铅山县府驻地河口镇,光绪末年(1908年)有近2000家商店;因国共争战,1934年全镇仅存商店383家;抗战时期,河口镇重新走向兴盛,据1944年初的统计,大小商店有1600多家,从业人员17000人,平均每天流动过往的人员达2000人次以上;1943年的河口,娼妓竟有2000多名。^⑤在记者的眼中,“赣东城镇,不独浮梁、乐平、鹰潭、上饶、南城的市面十分有生气,即地连战线的梁家渡也有七成以上的市面”,“赣东经济动态,不仅活跃,而且坚强”;临川县城,“街道广阔,铺面崇峻”,“大小菜馆当在七八十家,入晚灯明,食客满堂,依然如战前那么热闹”。^⑥

熊式辉在确定“修筑公路”、“交通清共”政策时,曾高瞻远瞩地说,“公路修筑成功,在目前固然便利于剿匪军事,亦即为将来发展本省交通和经济的基础,有百利而无一弊”。^⑦正如熊式辉所展望的,其后建成的全省公路网,以及在此基础上崛起的汽车运输业,在相当程度上促进了抗战时期江西经济现代化的发展。中日之战,是一场旷日持久的战争,也是一场综合经济实力的大比拼。江西经济现代化的发展,无疑为东南抗战的持久坚持和最终胜利增添了一个重要砝码。

20世纪30年代前半期,由于国民政府“交通清共”的需要,江西公路得以迅猛发展。到抗战爆发前,江西已经建成通达省内外的公路交通网。1938年以后,随着东南沿海、华中、华南等地的沦陷,日军控制了长江中下游两岸和中国漫长的海岸线。与上述军事形势变化相伴随,赣粤闽浙皖毗连地区逐渐成为东南抗战的大本营。由于长江航运和浙赣铁路的中断,江西因其特殊的地理区位,其境内公路一跃成为东南各省和西南诸省沟通的大动脉。

面对中日关系的激化,为适应战时需要,江西省公路处先后整修、新修了不少公路,尤其是新修了几条重要的区间公路。以上措施疏通并优化了东南各省和西南诸省的公路交通要道,完善了江西与湘粤闽浙等省之间的省际公路交通。在此背景下,江西汽车运输业蓬勃发展,境内军需民用运输繁忙,战时江西工矿产业得到发展,城镇经济呈现递进繁荣态势。通达的公路网络、便捷的汽车运输、繁荣的战时区域经济,为东南抗战的持久坚持和最终胜利奠定了坚实的基础。

(作者游海华,浙江工商大学马克思主义学院教授)

(责任编辑:李仲明)

① 尹建华:《熊式辉在泰和》,《江西文史资料选辑》第41辑,第63页。

② 江西省赣州市地方志编纂委员会编:《赣州市志》中国文史出版社1999年版,第429页、465页。

③ 转引自唐立宗:《一个县城的近代发展:以赣州的城区建设与市容变迁为例(1912—1945)》,《台》《近代中国》第153期,2003年3月,第177页。

④ 方铭行:《弋阳考察散记》,国立中正大学文法学院地方建设月刊编辑委员会编行:《地方建设》第1卷第3期,1941年6月1日,第151页。

⑤ 陈连生:《河口镇近现代商业说略》,政协江西省铅山县委员会文史资料委员会编:《铅山文史资料·江西名镇河口镇》第5辑,1991年印,第70—75、78页。

⑥ 曹挺岫:《大江南线》(1945年初版),沈云龙主编:《近代中国史料丛刊续编》第96辑,第149、151页。

⑦ 熊式辉:《宣誓就职词(1931.12.28)》,《赣政十年》,1941年印。