

四川交通在抗战时期发挥了重要作用



●筑路工人

■张璐

交通是商品交换的先决条件。随着交通的改善,人类的物质生产逐步从自给自足的方式,过渡到分工交换的方式。物质产品的分工交换,是现代工业社会的基础之一。

在抗日战争这样的时期,交通的重要作用更是备受重视。交通在这一时期,是关系前方军运和后方经济建设重要事情之一,可谓兵家必争之地。

全面抗战之时,交通的重要性随着军事的发展而益加增进。1938年3月15日,《抗战与交通》第一期提到,“为增进‘抗战’与‘交通’相互的连锁的关系起见,必须以抗战的精神,充实交通的机能;以交通的使命,完成抗战的目的。”

国民政府迁都重庆后,涵盖水、陆、空,以重庆为中心的大后方交通网络逐步开始建设,四川交通的发展在抗战方面发挥了重要的作用。

打造疏通交通

抗战爆发以前,四川的交通主要还是以人力、畜力等传统运输方式为主,20世纪初,地方军阀开始重视四川的地方建设,在公路、航运和航空方面有所尝试,上世纪30年代,四川地区的交通发展对堵截红军、打破四川军阀垄断方面存在重要作用,且同时,面临日军侵略的步步推进和国土不断沦陷的困局,意识到四川作为大后方的作用后,政府开始加快四川地区的交通建设。

在水、陆、空交通方面,因多条江河流经四川盆地,所以四川的水路交通发展较为不错。抗战前发展较为惹人注目的便是川江航运。川江是指从四川省宜宾市经重庆至湖北省宜昌市之间的长江上游河段,全长1030公里,因大部分流经四川,故名川江。其支流包括岷江、嘉陵江、乌江、沱江及金沙江等。

其实,受地形复杂的影响,川江航道滩险水急,运输极为不便。如金沙江,在四川宜宾开始才有便利的航运,宜宾以上必须驮运,种种困难不胜枚举。为了发展四川的内河航运,疏通整治航道便成必然。清末,长江上游航道得到了一些整治,民国以后至抗战全面爆发前,川江流域的轮船业发展迅速,随着轮船的通行,为了满足航运需求,航道上的通行、导航设施等也不断完善。抗战全面爆发前,川江航线已经有叙嘉(宜宾至东山)、叙南(宜宾至南溪)、泸石(泸县至石桥)、泸邓(泸县至邓井观)渝遂(重庆至遂宁)等16条固定航线。

19世纪末,随着宜昌、重庆开埠,川江成为列强进入四川的重要通道。民国以后,四川地方有识之士为了维护川江航运的权益,积

极倡议发展内河航运,扩大长江路线。

1898年,随着“利川”号航行成功,西方轮船公司争相进入川江开辟新航线。1899年4月,英舰乌德拉上行至叙府,深入四川腹地。6月,立德乐“肇通”商轮也开行到达重庆,想要经营川江。后来,因为余栋成臣教案事,“肇通”轮被英国政府征发,改为“金沙”军舰。外轮控制川江航运之事暂时宣告结束。

1909年至1926年,是川江航运的中兴时代。1909年9月14日,官商合办的川江轮船公司的“蜀通”轮首航成功,开启了川人经营川江的历史。1925年,主张实业救国的卢作孚在家乡合川发起成立民生公司。

后受外轮影响,川江上华轮公司受到很大打击,川江航运发展受到影响。不过至1935年,四川军政统一,经济状况也有所改善,进出口增加,航运也逐渐繁荣,至1936年,进出口轮船为2140只,约76万吨,是川江航运的繁荣时期。

除了水上交通,陆路交通就包括公路与铁路。而四川的公路又以成灌公路为创始,这条长55公里,耗资20万元的公路,是四川省第一条行驶汽车的公路。此后,四川掀起一股修建公路的热潮,至1935年以前,以成都为中心,四川形成了东南西北四大干线(四川-重庆-万县、成都-松潘、成都-乐山、成都-广元)。到抗战爆发前,四川公路建设已完成川黔、川陕、川鄂、川湘四大省际干线,干道筑成里程3500公里,正在修筑的有500公里,有3200公里尚未施工,干支线总共约10000公里,约占全国公路里程1/15。

至于铁路,四川地区筹建铁路,其实早在清末就已开始,但至抗战爆发前,四川多次的铁路修建计划都因各类因素而被搁置。所以,至抗战前夕,四川地区唯一的一条铁路就是北川轻便铁路。此路由爱国实业家卢作孚、黄锡滋、张艺耘等人集资修建,是从重庆北碚的白庙子到黄桷树的一条窄轨运煤专线。

说了水陆交通,空中之路也不可少。抗战前,四川地区航空线的开辟主要是由中国航空公司和欧亚航空公司完成的。1929年5月,交通部成立沪蓉航线管理处,拟开辟上海至重庆的航空线,并购买了史汀逊式飞机4架和其他机械,于上海、南京、汉口等城市设立飞机场。同月,国民政府为经营发展全国民用航空,成立中国航空公司,沪蓉线是其开辟的第一条航线。至抗战前夕,四川地区的机场主要有三个,即中航在万县水面的机场,中航在重庆西南角200×400公尺的机场,中航和欧亚航空共有的成都北门外600×400公尺的机场。

发展交通

抗日战争全面爆发后,对交通线的控制与争夺成了中日双方交战的重点。随着南京、武汉、广州的沦陷,中国的对外交通路线被切断。国民政府和沿海工厂学校的内迁、抗日支前军运都给大后方的水陆空交通造成了巨大的压力,只有大力发展交通才能缓解交通压力。而战前西北、西南所进行的交通建设,没有一条连接西北与西南邻国的国际交通线,导致大量军需民用物资无法运送,因此,打通大后方的国际交通线成为了争取外

援、坚持抗战胜利的必要条件。而四川的交通对于联络西南、西北,构筑国际交通线以适应军民运输起到重大作用,四川交通运输开始得以大力发展,内河航运、陆路交通和航空发展空前迅速。

川江在此间甚至发展成为“黄金水道”。随着人员机构内迁、川军出川和军需民用物资运输量的加大,战前发展起来的川江航运远不能适应战时需要,为了弥补航道运输量不足,适应后方战时生产和支援前线,川江航道得到进一步的整治,新航线得到开辟,轮船和木船业大力发展。在抗战过程中,川江充分发挥了“黄金水道”的作用。

随着对抗战对航道运力要求的增加,为了解决问题,支援抗战,四川开始大力建设内河航道,继续疏浚河道,并集中力量在金沙江、嘉陵江和乌江流域开辟新航线。

流经青海、西藏、云南、四川等省区金沙江在抗战前从未通航轮船,为沟通川滇水道,经历万幸辛苦的两次考察后,拟定了疏浚计划。在整治河道的同时,金沙江流域也开始逐步试航。1941年10月,民生公司“民教”轮试航叙府至安边成功。同年12月,又派“民生”轮试航至屏山成功,开辟了金沙江叙屏航线。

而嘉陵江航线,战前至于合川。抗战期间,嘉陵江成为沟通西南和西北的重要通道,运输任务繁重,为了加强水陆联运,嘉陵江航道进行了疏浚。在整治河道的同时,嘉陵江航道上还设置了绞滩站,提高运行效率,使得嘉陵江成为川陕水陆联运的要道,为川陕之间的粮食运输作出了很大贡献。

同时,乌江作为战时川湘、川黔水陆联运的重要线路,担负着重要的军运任务。也是抗战后期整治的重点江段,1940年至1941年,在乌江、酉水设置绞滩站8处,提高了水陆联运能力。

据统计,抗战中四川内河航线木船通航里程达4500余公里,比1930年代中期增加了1420余公里,轮船通航里程达1740余公里,比1930年代中期增加了265公里。川江水运发展大大服务了抗战。

公路,主要有川滇东路、汉渝公路、乐西公路、西祥公路、甘川公路和康青公路营歇段。

抗战期间,四川境内新建了省际公路川康公路雅安康定段新线、康青公路康营段,改建的省际公路先后有川陕、川黔、川湘三路改善工程,川滇东路、川陕路改善工程以及川康公路改善工程。1937年8月,川陕、川黔、川湘三路改善工程开始,重庆行营拨款40万元。这三条干线均是五省联运的重要路线,至1942年,川黔、川湘两路改线8.5公里,扩宽路基341公里,改善路面30公里,大大提升了通行能力。

除此之外,抗战时期,四川还新建了川中公路等省内公路,新筑公路里程达2944公里,至1945年10月,四川全省通车里程式里程达6664.03公里,其中干线4207.49公里,支线2456.54公里。公路的新建和改善,有力地支撑了战时军需民用的汽车运输。

另外,驿运业的发展成为这一时期陆路交通的一大亮点。虽然水运、公路、铁路等得以大力发展,但由于汽车运输业先天不足等原因,在新式交通的发展无法满足需求的情况下,传统交通运输方式成为有力的补充,传统的驿运业得到迅速的恢复与发展。

驿运是以人力和牛、马、骆驼等为动力,以木船、板车、独轮车、大车等运输工具按照驿站节节传递物资的一种运输方式。

随着抗战战时的推进,中国的战略物资进口愈加艰难,1940年7月15日至18日,国民政府军事委员会在重庆召开了全国驿运会议,确定全国各省同时举办驿运。整个抗战时期,四川开辟的驿运干支线总里程达11519.5公里,占当时全国驿运总里程的2%,同其他省份相比位居第一。就货运量而言,四川的驿运支线共运输军公商用物资1756254吨,超出同期汽车运输量的20%以上,周转量达456876200吨每公里,四川地区的驿运在抗战特殊时期发挥了积极作用,在现代交通运输工具和材料匮乏的条件下,从中央到地方兴办驿运事业,充分动用了传统的民间运输力量,弥补了公路、铁路运输力量的不足,为大后方的军需民用和前方抗战都作出了卓越的

贡献。抗战中,水陆空也开展联运,四川地区的水陆空联运相互配合,在一定程度上缓解了抗战时期的交通压力,充分利用了四川地区的交通资源,辅助抗战胜利。

交通臂助

抗战时期,四川建成了以重庆为中心的集水、陆、空多维交通为一体、多种交通工具互补的立体交通网络,从运送川军出川、粮食运输、转移内迁人员和物资以及保障国际救援物资入川方面,为我国抗战胜利作出了非同一般的贡献。

七七事变后,在全国抗日救亡运动高潮的影响下,具有爱国情怀的四川军阀刘湘联合四川军阀,组成川军。为了运输东路川军出川,四川地区的轮船公司,特别是民生公司,调集所有轮船,全力以赴,抢运集中在川东的四个师、两个独立旅,分别由重庆和万县出川,奔赴前线。

抗战期间,作为全国的兵源之地,四川每年都要运送大量的部队和补充兵团出川,这些都需要大量的运输道路和工具。据不完全统计,八年抗战中,出川抗日的正规军和历年补充的兵员,包括紧急征兵及自愿报名参军者约有350余万人,占全国的1/5。以民生公司为例,至抗战胜利,运送出川部队和壮丁人数达2705000人,弹药武器等30余万吨。

抗战爆发后,沿海一带相继沦陷,战区被敌人封锁,粮、盐供应紧张,只有依靠四川供应,为了运送满足修筑特种工程所需米粮,满足机场民工的生活需要,专门修筑了渝广水陆联运线路、川西驿运支线。抗战期间,仅民生公司就运载军粮11.6多万吨,从1940年10月开办到1941年5月止,四川驿运部门运送军粮698099万吨。

沿海失守,大量机关、工厂、学校和难民内迁入四川,川江航运投入大量的人力物力参与运输,1937年至1940年,通过川江航运,仅抢运兵工器材一项就达162800吨,航空油、炸弹、器材33500吨,共计196000吨;抢运内迁的钢铁厂、兵工厂、纺织厂多达607



●木船运输



●川黔公路通车典礼



●民本轮



●马帮驿运

抗战时期,四川的陆路交通主要包括了公路、铁路和驿运路线三个方面。此中,铁路业得到了一定程度的发展,但因铁路建设的周期性等多种因素影响,铁路在抗战中未能发挥应有的作用。

由于铁路的匮乏和长江水运通航路段的限制,公路交通在抗战中联络西南西北、沟通国际运输的重要性日益凸显。四川的公路在这一时期获得了长足的发展,不仅新建了联通国际、省际的干线,也修筑了不少短途路线。

修建联通国际路线的公路主要是为了打破日军的海上封锁,争取出海口和国外公路沟通,从而打通与保持国际通道。四川主要通过南北两条公路线的修筑以联通国际路线,向北修筑与西北甘、新地区连接的线路,建立与苏联的连接;往南建立与越南、缅甸连接的

贡献。

基于四川在抗战时期的特殊政治和经济地位,四川地区大力投资兴建了机场并购买飞机,基本形成了以重庆为中心的航空运输体系。为了能够顺利完成货物运输和实现对日军的反轰炸,四川修建了大量的机场,如成都凤凰山机场、重庆广阳坝机场、遂宁机场、梁平机场等。除了兴建机场,四川还致力于开辟国内、国际航线。1938年1月,中国航空公司迁到重庆,10月,欧亚航空公司在重庆设立办事处,两家航空公司积极开辟航线,到1938年10月,四川地区航线由战前的8条增加至17条,其中中航13条,欧亚4条。而与四川有关的国际航空线有7条,其中驼峰航线更是在抗战后期发挥了“生命线”的作用,成为中国与国际社会建立联系、获取国际支持、坚持抗日的唯一国际通道。

家;技工12080人,连同家属号称十万工业移民,其中由川江水运入川的占54.67%,还有中央政府各机关、各类学校100多所共64000多人;另外,还抢运国家文物9369箱至重庆,7286箱至宝鸡,后再分别转运乐山、峨眉;运送兵工器材及公物共20余万吨。

抗战期间,由于沿海地区的沦陷,中国通过沿海与国际社会的联系被切断,为了能够争取外援,积极在大后方包括四川地区建立国际通道。这些国际通道的建立,保证了救援物资能够源源不断地进入到四川,同时也保证了中国能够积极地参与到世界反法西斯战争之中,积极进行国际合作,为抗日战争的最后胜利作出应有的贡献。

抗战时期四川的交通运输获得长足的发展,同时,它作为生命线为抗战胜利不断供血。(资料来源于《四川抗战史》)

各类大小项目投资借款,两百万起贷地域不限,个人、企业均可
金融世家豪丰投资
 手续简单 利率低 放款快
 代打全国各类保证金
 咨询电话:028-68807888