

抗战时期四川内河航运鸟瞰

侯德础

抗战伊始，战局迅速西逼。随着国民党政府迁都重庆和沿海厂矿络绎内迁，四川成为国统区之政治经济重心。这一新形势令本来就欠发达的川省交通更加捉襟见肘。正是以此为契机，四川的内河航运业临危荷重，在民族抗战中一度兴盛并发挥了巨大作用。本篇拟对此试作探究，旨在为四川交通运输发展战略的研讨，提供若干可资借鉴的历史参考。

(一)

首先必须指出，国民党政府对四川内河航运的开发是缺乏预见性的，是迫于战争才仓促为之的。在1938年以前召开的国民党历次全会和中委会议上，竟无一条关于发展川省和西南地区水运事业的决议，国民党政府也未就此办过任何实事。抗战之初，当局对战时交通是专注于维持战区及国际线路的铁路与公路，考虑到江海可能被敌封锁，它对发展水运的态度是相当消极的。例如为暂时阻止敌舰深入长江，仅在江阴、马当二处自行凿沉堵塞航道的船舰就达40艘，74,006吨。^①直到国府西迁面临运输困难之际，它才认识到西南的交通闭塞比预料的更严重。即使号称“民族复兴基地”的四川，迄抗战爆发仍无一条铁路营运。1935—1937年间，虽在蒋介石促令下先后筑成了川黔、川陕、川鄂、川湘等省际公路和若干省内支线，但路况一般较差。急需之汽车、油料和零配件因系舶来，由于敌寇封锁国际通路，竟至奇缺。数量不多的公私汽车，有的也只能改烧酒精和木炭，运力自然有限。正是这种窘况和战时运输的急需迫使当局把开发川省水运提上其议事日程。

从客观上看，四川也确实有发展航业的较好基础。首要条件是省境内通航河流纵横，航道绵长，交织成一个分布比较合理，贯通省内重要城镇的水运网络，发展航运有着优越的自然环境。至于抗战前夕本省重要河道通航概况，或可由30年代中期的一项统计见之。（表在下页）

由表可知，抗战前四川内河通航已有一定规模，但通航里程与水道长度仍有相当差距。究其原故，除了军阀割据混战造成社会经济凋敝对本省航业的制约外，省境江河曲折湍急，礁滩连亘也是关键因素。鉴于疏浚航道毕竟比修筑铁路和公路投资省，见效快，而且水运还具有运量大、成本低等优点，所以发展四川内河运输的潜力还是很大的。

| 河 名 | 总 长 | 通航里程 (公里) | | 备 注 |
|-----------------|---------|-----------|-------|--|
| | | 木 船 | 轮 船 | |
| 长江主流 (宜宾—宜昌) | 1000余公里 | 850 | 750 | 重庆以下通江轮, 渝宜(宾)段通小轮, 蛮夷司(今攀枝花、宁南、金阳、雷波一带)以下通木船。 |
| 嘉陵江主流 (在川) | 800余公里 | 550 | 250 | 渝合(川)段长行小轮, 合川至南充增水期通小轮。 |
| 涪江 | 670余公里 | 300 | 125 | 增水期浅水汽轮可抵遂宁。 |
| 渠江 | 723公里 | 200 | | 干流自江口以下, 通江自宣汉以下通木船。 |
| 岷江主流 | 745公里 | 400 | 350 | 增水期小轮可经乐山而达成都。 |
| 青衣江 | | 125 | | |
| 沱江主流 | 620公里 | 350 | | 金堂赵家渡以下木船终岁通航, 富顺泸州间增水期可通小轮。 |
| 荣溪 (自流井—邓井关) | | 55 | | |
| 黔江 | | 250 | | 在川境内全通木船, 木船亦通于黔境。 |
| 总 计 | | 3,080 | 1,475 | |

资料来源:《四川月报》五卷五期,1934年5月,原里程单位系华里。并参阅:《四川水陆交通概况》,载《四川经济月刊》一卷四期;《四川水上交通》,载《四川经济季刊》一卷二期;《四川省经济地理》,四川科技出版社1985年9月版;《四川省地图集》,四川省测绘局1981年版。

其次,四川航业历史悠久,也有相当的物质基础。据西方著作估算,本世纪初叶全川有帆船3万余只。②以每只平均10吨计,总吨位当约30万吨。随着近代轮船业的兴起和发展,木船业在20年代中后已严重萎缩,不但船数锐减,尚存者也日渐退入水浅滩多的河道及支流。然而,木船业萧条的时间并不太久,数量可观的舵工、橈手、纤夫依然存在,虽有人已改行谋生,但他们仍熟识水情船活,一旦需要,重操旧业还是很便当的。这就为战时重振四川的木船运输业保留了一个最重要的条件。

川江轮船航行始于1898年英国商人立德驾利川号自宜昌试航重庆成功。其后列强的兵舰商轮开始深入四川。1907年,重庆出现了官商合办的川江轮船公司,此为川江民营航业之嚆矢。由此至1921年,川省华商轮船公司计有:

| | | | | | | | |
|------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|
| 公司名称 | 川江轮船公司 | 瑞庆轮船公司 | 聚兴诚航业部 | 华法轮船公司 | 聚福洋行 | 康宁轮船公司 | 扬子峡江轮船局 |
| 成立时间 | 1907 | 1912 | 1919 | 1921 | 1921 | 1921 | 1921 |
| 经营者 | | 董禹九、唐巨卿 | 杨希仲、杨与九 | 招商局 | 黄锡滋、李泽敷 | 德厚荣商号 | |
| 轮船数 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| 总吨位 | 2,173 | 70 | 550 | 1,433 | 1,100 | 645 | 185 |

资料来源：樊百川《中国轮船航运业的兴起》625页，四川人民出版社1985年版。

进入20年代，英商太古、怡和，美商捷江，日商日清等外轮公司也大举扩张在川江的势力。象日清汽船就有1,500吨级的云阳丸、宜阳丸、长阳丸及500吨级的涪陵丸航于宜昌重庆间，另有700吨之德阳丸行驶渝泸（州）航线。外轮凭借吨位大、资本雄厚和种种特权，逐渐挤垮了一个个华商轮船公司，把持了川江航业。然而，卢作孚1926年创办的民生公司却异军突起，以一条行驶渝合（川）线的70吨民生轮起家，经惨淡经营，至1931年底已先后兼并了8个华轮公司，还陆续并入了本省军阀的若干军轮，1932年已有轮船19艘，7,000余吨，职工千余人。在与外轮的竞争中，该公司挟地利人和之便，1934年买下意商光华轮和一艘太古沉船，翌年趁捷江公司倒闭，又购船5艘。这样，1935年在航行于川江的80艘中外轮船中，民生公司已占38艘。其航线不但有省内之渝合、渝涪、渝碛、渝叙、渝嘉等线，还有延至长江中下游的渝宜、渝申、宜申等线，是年客运已达40.8万人，货运6万吨左右。到抗战前夕，民生轮只又增至46艘，总计18,000多吨。^③不但使外轮压迫下的川省民营航业得以维持，而且也延展了本省通航里程，增加了轮船的数量及吨位。这就为战时国民党政府借重四川水运来弥补后方运输之不足，准备了比较现成的条件。

（二）

1938年3月30日，国民党临时全国代表大会在通过的《非常时期经济方案案》中提出：“应就原有水道加以改善，并多辟内河航线，使之与铁路互相联络。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，俾运输工具得充分之供给。”1939年1月29日，国民党五届五中全会在《对于财政经济交通报告之决议案》中，又进一步强调：“水道运输需费较廉，西南各省水道，多可利用，亦应积极疏导，多备船只，为有组织之管理，以补公路铁路运输之不足”。^④这才大致确定了发展后方水运的方针。即：开发航业以弥补战时公路铁路运输之不足为目标，主要措施是：（1）以疏浚原有水道和多辟航线来改善航道，增加航程；（2）以奖励修造船舶来增添运输能力；（3）以加强组织管理和推广水陆联运来提高水运效率。

下面便对这些措置的实施情形作扼要述评。

在航道方面，国民党当局于抗战前期组织了对川境长江、嘉陵江、岷江、涪江、黔江、

綦江、大渡河、青衣江等河流的大规模勘测。据1940年的统计，包括西南各省江河在内，总计查勘里程13,661公里，测量10,387公里。⑤此外，川省若干河段还先后进行了绞滩、疏浚、打滩、开辟纤道、兴修船闸等航道工程。

绞滩工程是为配合武汉、宜昌撤退而率先在宜渝航段展开的，该江段包罗长江三峡，著名的险滩多达50多处，船只过滩既难又险。为使武汉、宜昌方面的内迁物资能顺利船运入川，交通部于1938年10月训令汉口航政局设立绞滩管理委员会，举办机械绞滩站，当时在三峡重点滩段即设置半机械化绞滩站7处。翌年川江已建站18处，嘉陵江也有25处。到1941年底，仅川江绞滩站即增至38处。施绞能力最大者达4,000吨。截止1942年6月底，共绞1,789艘轮船和木船133,739只过滩。⑥大大方便了船舶行驶。

整治航道以1941年前后为高潮，至抗战胜利前仍在进行，施工范围包括金沙江、涪江、嘉陵江、沱江、盐井河、綦江、川江叙渝段等。以涪江和嘉陵江航道工程为例，前者于1940年11月开工，历时两载，将三台境内柳林滩夷平，使上行船只所耗人力较前节省2/3，兼可灌溉该县北坝10余万亩土地。后者由扬子江水利委员会主持，1942年底设嘉陵江工程处，负责进行修堰工，浚航道，炸礁石，筑纤道，安航标等综合施工，至1944年3月告竣。总计渝合段筑堰，浚深，炸滩各5处，使枯水期航道水深增至1.3米，航槽拓宽到20--30米；合川南充段疏浚29处，炸礁6处，修纤道7处，使水深增至1米，航槽宽10--14米；南充至昭化段，浚治39处，炸礁3处，修纤道10处，致水深达0.8米，航槽10--14米；昭化至广元段，疏浚7处，炸礁、修纤道各1处，使水深增至0.6米，这样，载重10吨的木船枯水期亦可直达广元。为进一步沟通川陕水路，1944年10月又兴工整治嘉陵江上游广元至白水镇198公里江段。再如为便于战时盐运，还在盐井河自流井牛角沱到邓井关的73公里河段上进行了疏浚与逐级修筑船闸的工程，使盐船可直入沱江转赴各地，增加运量7倍，运费减少了一半。⑦显然，这些工程对改善航道，增加通航是具有其积极意义的。

经河道浚治与积极试航，川省内河航线得以延长。1939年民生公司将嘉陵江轮船航线由合川上拓228公里而达南充以上。此外，重庆至白沙，合川至泸县，泸县至江安、富顺，合江至赤水，以及渝市附近各条客货短航，也在战时先后开辟。1940年6月宜昌失守，民生公司和招商局即紧急开辟了重庆等埠至紧邻宜昌之三斗坪的航线，维持了川鄂运输。同年4月，川滇两省代表和经济、交通二部属员还驾船进行了金沙江上游查勘试航，自宜宾安抵云南巧家，航程550公里。其后，随着金沙江打滩施工的进展，1941年12月民生公司民生轮成功地完成了宜宾至屏山105公里的试航，后又展拓航线至屏山县属蛮夷司地界。值得一提的还有新辟的新渝线水道，系以新都为起点，顺毗河入沱江，再至泸县入长江而抵重庆，总长816公里，是当时川西谷粮东调的主要航道。据统计，抗战中四川内河航线为木船通航4,500余公里，轮船通航1,740余公里。⑧此与30年代中期通航里程相比，木船增加了1,420余公里，轮船航程扣除宜昌失守后川江航线缩短部分仍增加265公里。由此观之，抗战时期四川内河航道总里程有所增加应是事实。

在船舶方面，当时的现状是备受战争摧残而元气大伤。1936年，全国百吨以上的注册轮船有542艘，576,875吨。连同百吨以下的注册小轮，共1,015艘，703,420吨。⑨自七七事变至1938年10月武汉失守，这些船只大多数不是毁于战火，便是被敌劫掠，或被征自沉阻塞航道。象战前轮船总吨位达87,000吨的招商局，即被炸沉、劫持20艘，在上海、江阴、马当等

地自沉14艘，合计损失54,000余吨。民生公司也在淞沪损失驳船4只，1,135吨，还先后被敌机炸沉轮船14艘，共11,255吨。①武汉撤退前夕，经时任交通部次长的民生公司总经理卢作孚力争，国民党军事当局才撤销了在武汉下游田家镇再度凿船塞江的计划，从而使招商局和三北、大达、华中、大通等公司的残存轮只得以向上游撤退。当时由汉口撤至宜昌的轮船共208艘，再由宜入川者150艘。嗣后宜昌失陷，滞宜轮只多亦退入川江。加上民生等公司原有船只，川江轮船的数量和吨位都有较大增加。据重庆轮船同业公会1943年9月披露：宜昌失守后，川江轮船已增至300多艘，约110,000吨。②但是，内撤轮船并非都宜于川江航运。如招商局入川轮船大小18艘，23,000余吨，其中江安、江顺、江华、江新、江建、江汉等6大江轮就占了总吨位的90%以上，这些三、四千吨的大船当时除汛期是难以在川江营运的。扣除这类长期停泊的轮只，川境既有轮船无论数量还是吨位仍然不敷后方运输之需。有鉴于此，当时国民党政府主要以两种办法来扩充后方的船运能力。

一是以低息贷款扶助航业界修造、购买轮船和船用物资。以在川江航运中举足轻重而获利较多的民生公司为例，1941年至1943年9月，有购料贷款400万元；1941年至1945年，有造船贷款400万元；其间1942年至1944年，还有打捞贷款1,000万元。此外，该公司还先后向交通银行贷1,000万元，向中信局借500万元，向中央银行贷5.1亿元。贷款利息为2分4厘到3分8厘，较市面上大1分的利率为低。1940年7月，国民党政府还核准民生公司募公司债700万元，并于1941—1944年间补助其兵差费1.67亿元。凭借这些资金，民生公司在战时赶造了一批浅水蒸汽机轮船，并收购、改造了若干流亡川境无力经营的民营轮船，单是收买长江下游的小火轮及拖驳即有100余只，还由交通部拨款建造钢骨木壳船10余艘，使其拥有的轮船迅速增至116艘，36,000多吨。广州、武汉沦陷前夕，该公司还以贷得的巨额外汇，由香港紧急购运了4,000余吨柴油，数百吨润滑油和2,000余吨船用五金材料及机器设备回川，对维持战时航运作用甚大。③除民生公司外，国营招商局等单位也获得了大量扶持贷款。象嘉陵江运输处1942年就由政府投资制造煤汽船18艘，行驶于渝南（充）段，并另造大型煤汽船1艘投入渝涪航线。④当然，国民党政府向轮船业输财的本意，除亟欲维持战时运输外，便是要对民营航业进行控制和吞并，以造成官僚资本对后方水运业的垄断。但是，它投入的巨额资金，对抗战时期四川轮船航运业的发展，在客观上还是有所助益的。

二是组织力量设计改良木船的图纸，以设厂制造，贷款给船户依图建造，或由公私机关自造等方式大量增造木船。交通部为发展川省水运，1939年春令汉口航政局贷款监造改良木船，先后完成540艘。1941年初，又特设川江造船处，辖川北、川东等造船厂，连同交通部所属其他船厂，仅1941年内即造出木船1,988艘。另外1939—1941年间，由政府贷款建造的木船亦有567艘。而粮食部储运局、军政部军粮总局、经济部燃料管理处、财政部盐务总局及天府、三才生煤矿等公私单位，也都自造并拥有大量的木船。象嘉陵江运输处1942年即新造15—20吨木船60艘。到抗战胜利前，粮食部储运局自办与货让的木船多达1,160艘。至于抗战时期川省木船之总数，1943年主管机关粗略估算为4万余艘。⑤1944年10月7日，交通界公布四川主要的江河木船数字为：长江上游（重庆以上）3,114艘，总吨位61,305吨；长江下游（重庆以下）2,167艘，51,586吨；嘉陵江1,500艘，21,000吨；渠江2,100艘，21,000吨，涪江2,158艘，41,588吨；沱江2,400艘，19,800吨；岷江600艘，8,500吨；永宁河249艘，2,205吨；綦江1,285艘，17,405吨；御林河261艘，12,721吨；乌江602艘，9,490吨。以上

合计，拥有木船共16,536艘，共257,152吨。⑤这表明四川的木船业在经历了20年代的严重萧条后，至抗战出现了一个复苏繁荣的时期，其总吨位已达同期轮船吨重的一倍多。因此，战时重振川省木船运输成绩斐然。这成绩也包含着全川30万以上的船工、纤夫的艰辛，他们胼手胝足，风餐露宿，跋涉漂泊于急流险滩。正是他们为维持战时运输作出了不可磨灭的贡献。

在航运管理方面，当时有交通行政机关、指挥设计机构和业务机构三个方面插手四川水运。业务机构主要有原设汉口的交通部长江区航政局、渝市川江航务管理处，以及战时新设的长江航业联合办事处、嘉陵江运输处等。此外，1940年9、10月间相继成立的交通部驿运总管理处和四川驿运管理处，也都执掌舟运业务。在其上发号施令的，行政机关先后有交通部、军委会后方勤务部、军委会运输统制局和军委会战时运输局。指挥设计机构则有行政院水陆运输联合委员会、军委会运输司令部、军委会军事运输总监部、军委会运输会议和交通部水陆联运委员会等等。由于机构臃肿，隶属紊乱，变异频繁，难免导致政出多门，互相掣肘，决策多变，效率低下，加上各级官吏的营私舞弊，总的说来国民党政府的航业管理相当糟糕。

当然，其时水运管理也还有值得首肯之处。象1942年嘉陵江运输处完成了沿江通讯设备的装置，每隔50公里即可用电话联络，并在广元、南充、重庆三段分设无线电台，使航运在调度指挥上确有改善。⑥推广水陆联运也是当时加强管理，提高运效的成功之举。宜昌失守后，为维持支前军运及活跃后方经济，当局着力开辟了沟通西南、西北的川湘、川陕水陆联运线。川湘线是对乌江、酉水进行勘测浚治后开辟的，线分两途：一是由重庆经涪陵至龚滩用船运，龚滩至龙潭用驮运，龙潭经沅陵到湖南常德再用船运；二是由重庆经涪陵至彭水用船运，彭水经酉阳至龙潭或沅陵用川湘公路车运，龙潭或沅陵至常德用船运。这条联运线总长900多公里，是沟通川湘及西南各省的重要交通线。川陕线自重庆沿嘉陵江经合川、南充、阆中、昭化而抵广元用船运，广元至宝鸡一段或利用川陕公路车运，或再由广元水运至阳平关而转陆运。木船亦可从广元、昭化间沿白龙江上溯，直达甘肃碧口。这条联运线路的开通，可使川境的粮食、兵员和军需品源源北调，也方便了苏联援华物资和陕西的棉花、玉门的石油内运入川。1942年6月，国民党政府将分掌两线的川湘联运处和嘉陵江运输处加以合并，组设了隶属于交通部的川湘川陕水陆联运管理处，对两线实行统筹管理，居两线中轴地位的四川河运业，其效用也得到了更充分的发挥。

(三)

这里再回到本文开篇时提出的问题，考察四川内河航运在抗日战争中的重大作用。限于篇幅，只能择要述及。然要者当不外乎内迁、军运与战时后方运输。

所谓内迁，是指抗战军兴后，由于国民党实行“以空间换时间”的消极战略及其军队的不断溃败，致华北、华东大片国土迅速沦丧而发生的政府机构、难民，以及上海与长江中下游重要厂矿循长江水道向四川等地的大撤退大迁徙。

上海失守后，日军进逼南京，国民党政府1937年11月20日宣布迁都重庆。国府主席林森一行在是月16日已先期乘舰西上，于26日抵渝。政府文官、参军、主计等处员吏也借民生轮

只于29日到渝。12月1日，国民党政府正式在渝办公。由此至1938年10月武汉失守，羁留在汉的国民党中央，国府军事委员会，行政院各部会，以及大批沦陷区难民、学生，也先后乘船入川。这些入川者虽未见统计确数，但据民生公司所办《新世界》半月刊记载，自抗战爆发到1938年7月的一年中，仅该公司承运的公务人员、难民、学生和伤兵就达16万余人，其中抵渝者12万多人。这还不包括公司差船承运入数。就内运人员的成分来看，公务人员约占16万人的50%即8万余人；难民难童约占45%即72,000人；学生约占5%约8,000人。④若加上公司差船、其他轮船公司和临时征调加入抢运行列的数以千计的木船，那么由川江船运入蜀的各类人员，至少应是上述统计的数倍或更多。

再如武汉撤退前后，堆滞宜昌亟待抢运的军品器材在11万吨以上，政府财物达6万余吨，油料约1万余吨，加上若干工矿设备，内迁学校的仪器、图书和民众行李，各种物资多达20多万吨。其中包括我国军工、动力、机械、化工、轻纺设备之精华，无论损毁或资敌，都将对抗战事业造成惨重后果。面对日军的进攻与轰炸，当局以民生轮只为主力，并紧急征集木船1,200多艘，在宜昌与川境间展开了突击抢运。为提高运效，当时除了对待运物资区别轻重缓急，实行军、公急用物资优先启运和首先分段输送物资至川境安全地带再徐图转运之外，还在枯水停航季节按轮船的吃水与马力创行了宜昌至庙河，庙河至万县，万县至重庆的“三段航行”，并实现了川江夜航。在日以继夜的艰难抢运中，民生公司有10多艘轮船被轰炸沉炸伤，有100多名职工殉国，60多人伤残。然而自武汉告急迄1940年底，仅民生公司和招商局抢运的军工器材和公私物资就达40余万吨。同期木船承运亦不下10多万吨。这是中华水运史上规模空前的战时大撤退。晏阳初曾誉之为“中国的敦刻尔克”，卢作孚则称：“我们比敦刻尔克要艰苦得多。”⑤

川省水道又是维系战时军运畅通的大运脉。自1937年9月起，请缨抗日由东路出川的川军部队，基本上都是由川江轮船向前线输送的。其中包括刘湘嫡系改编的第23集团军，辖21、23两军，共5个师，2个独立旅，于1937年9月至11月先后由渝、万船运宜昌和汉口；王缙绪所属第29集团军，辖44、67两军，共4个师，1938年5月由渝、万、云阳搭船至武汉下游兰溪；从1938年6月中旬起，王陵基所属第30集团军，辖72、78军，共4师又一个补充团，也由万县船运沙市和岳阳地区。1939年9月，由川省主席卸任的王缙绪，又将省属保安团队编为4个步兵师，经重庆船运巴东，归入第29集团军序列。这样，在1940年以前，由水路出省的川军就有3个集团军，6个军，共17个师、2个旅和1个补充团。⑥另据担负主要兵差任务的民生公司统计，仅1938年该公司由渝载运出川的部即达309,144人，运出子弹4,616吨。而由宜昌运入重庆的部队及伤兵亦有10,708人。⑦

大批壮丁和军需也经川省江河源源不断输往战区。作为全国最大的兵员、粮秣供给基地，四川在八年抗战中实征壮丁2,578,810人，加上西康实征的20,938人及军校、特种部队在川征招的10万余人，总数已近300万人。⑧这些壮丁有相当数量是由各师管区经水路向宜宾、泸州、渝、万等地集中，再轮运前方补充部队的。即便按最保守的估计，这300万人至少有一半是靠水运集中和输送的。照此四川河运业已担负了全国实征壮丁14,050,521人的1/10左右的运输任务。至于军粮的补给，四川1941年度征实后经川江运给鄂省第6战区的军粮为粗米100万市石，合稻谷200万市石弱，占当年全省田赋征实获谷1,362万市石的1/7强。⑨用这一比例对八年中四川提供的8,000万市石以上的谷物进行匡算，那么其中至少有

1,100多市石粮食是由川江船运支前的。若再考虑到军粮出川尚有川湘、川陕水陆联运线等途径和粮秣出川前还有相当数量须经省内各江河转运、集中等因素，则四川内河航运对前方粮秣的保障作用就显得更为重要了。

在后方运输方面，举凡工业建设所需之煤、铁、水泥、竹木及其他原燃材料，民生急用之粮、棉、食盐、燃料、日用品和文化用品，以及出口换汇的猪鬃、桐油、生丝等农副产品，无不依赖水运输送。在缺少铁路和公路运力严重不足的情况下，对水运的依重甚至影响到战时川省工业的布局。内迁入川的250余家民营厂矿，即大都聚集在以重庆为中心的长江、嘉陵江沿岸。这一基本格局也体现于1940年四川初步形成的4个工业区域，即重庆区，有各类工厂429家；川中区，有厂187家；川东区，有厂38家；广元区，有厂7家。显然，当时绝大多数工厂都是依傍长江、嘉陵江、沱江、岷江及其支流布点的。抗战年代，川西、川南的粮谷，资、内的食糖、酒精，自贡和五通桥的盐产，嘉陵江、岷江沿岸各矿的煤炭，以及重庆、成都、宜宾、乐山、遂宁、广元等地的纺织物、纸张和其他工业品，都有极大部分是靠船舶运输交流的。据不完全统计，仅1942年由木船运抵重庆的大米就有30万吨，还有15万吨盐和700万吨煤。没有水运的巨大支持，可以说无论渝市还是全川，都是难以维持战时生产和人民生活的。再如1939年5月，日机滥炸重庆，该市为将稠密的人口紧急向合、泸、宜宾、南充等地疏散，集中船、车，数日内即疏散市民约2.5万人，嗣后免费乘船离开者尚不在内。①这从一个侧面表明战时搭坐船舶在省境内往来的旅客亦为数可观。

总之，四川内河航运无论在国民党统治机构和工矿、物资、人员的内迁方面，还是在运兵运粮支援前线和维持后方交通，服务于生产和生活方面，都发挥了重要的保障作用。正是有了这一保障，才使得国民党的抗战体制不至于在战局危殆之际和艰难岁月中发生紊乱乃至于崩溃。从这个意义上讲，川省内河航线确实堪称坚持抗战的一条重要的生命线。

但是，由于国民党当局对四川航业基本上持暂时利用，加紧控制和将来吞并的态度，它投入的力量和资金毕竟有限，然而对航运的统制和使用却竭尽最大限度。这种对船只的超负荷逾龄使用及战时物料奇缺导致的修造船舶的困难，终使这条“生命线”处于千疮百孔，勉强维持的困难境地。当时川江轮船“大多数都是很老旧的，而且又是木壳”。由于船少客多，“往往乘客竟超过规定数目一倍以上”。在战时物价飞涨而船费却被严格统制的情况下，各轮船公司“年年亏蚀，连修理和更换船壳的能力都没有”。破旧超载的轮船在礁滩连比的江河中航行，失吉之事不断发生。据不完全统计，从1940年春到1945年秋，仅民生公司就先后有民望、民用、民惠、民政、民淳、民康等轮只因触礁、遇漩、超载和机械故障沉没，死者凡500—600人。再如招商局利济轮，1940年5月13日在云阳小龙角触礁沉没，淹死80余人；庆磁公司渝磁线班轮，1943年8月25日在磁器口误触趸船木桩下沉，溺死失踪者多达100余人。除船难外，各航线的附属设施如趸船、跳板因年久失修，也时有惨祸发生，如1943年10月18日，重庆储海线渡轮刚由海棠溪驶抵储奇门，木跳板因朽坏突然中断，致乘客50余人坠江，溺毙10多名妇孺。②

对于在困境中挣扎的民营轮船，官僚资本则趁火打劫。象拥有福源、福同两轮的聚福洋行，本系华商产业，因长期托庇于法人挂法国旗，便在1941年岁末前后营运最不景气时被国民党航政当局停止结关并禁航。而当其投靠徐堪等人，依附官僚资本，收购法股改组为强华公司后，则又被官方作为排斥打击民生公司的工具。

四川木船业在战时虽有相当发展，但因面临公私机关和企业船只的竞争，各码头地方关卡的苛索，兵差公运价格的不敷成本和失事船只运费货品的退赔，一般私营木船却日感难以维持。许多民船载货下行后，因川江湍急上行困难和空载回程得自理费用，船主售船者也不在少数，这又造成了民营木船的减少。木船业受官方统制政策的打击更大。象綦江上运输煤、焦的船户，一直受钢铁厂迁建委员会所属綦江水运管理处的严厉统制，规定每公运3次给官营钢厂，始准商运1次下重庆。而公运每吨只给价180元，就与县府限价每吨450元也相差甚巨。当地许多船户都因亏损过甚而宣告破产。^⑤这些事实表明，国民党政府为官僚资本服务的政策，恰恰又摧残了它一度致力发展的川省航业。

抗战胜利后，随着国民党政府、人员和迁川工厂，以及大批船舶出川东下，四川的内河航运在回光返照的短暂繁荣之后，便因货源、运力锐减和国内战争的爆发，重新趋于萎缩和萧条的境地。

注 释：

①韩启桐《中国对日战事损失之估计》43页，台北文海出版社再版。

②乌斯特《长江上游的帆船与舢板》第9页，1941年英文版。

③参阅《全国文史资料选辑》49辑；《光明日报》1961年8月17日；《纵横》1984年3期。

④浙江中共党史学会编印《中国国民党历次会议宣言决议案汇编》二分册379、495页。

⑤《经济部二十九年上半年工作报告》。

⑥张嘉璈《战时交通问题》51页；俞飞鹏《十五年来之交通概况》46页。

⑦周开庆《民国川事纪要》下册第187、188、202、333、248页；《新华日报》1942年6月17日。

⑧《民国川事纪要》下册107、170页；周开庆《四川经济志》84页；邓显金等《略谈成都地区的驿运》，载《成都志通讯》1987年3期；傅润华、汤约生主编《陪都工商年鉴》第八编17页。

⑨《中国航业年鉴》第二回199页；《中华民国统计简编》75页，1941年2月版。

⑩宗于《漫话末代招商局》，召川《我所知道的卢作孚和民生公司》，分载《全国文史资料选辑》64、65辑。

⑪《新华日报》1943年9月16日。

⑫召川《我所知道的卢作孚和民生公司》；宫商闻《著名航业家卢作孚》，载《重庆工商人物志》，重庆出版社1984年版；王世均《孔宋官僚资本是怎样阴独并吞民生公司的》，载《全国文史资料选辑》49辑。

⑬⑭《新华日报》1942年9月28日。

⑮《新华日报》1942年9月28日；1943年8月26日；1945年7月5日。

⑯《民国川事纪要》下册248页。

⑰《抗战以来本公司的货运与客运》，载《新世界》1938年十三卷二、三、四期。

⑱王洸《五年来之长江区航政》，载《交通建设》一卷十二期，1943年出版；王洸《中华水运史》254—257页，台湾商务书馆1982年4月版；宫商闻《著名航业家卢作孚》。

⑲《川军抗战亲历记》139、318、372页，四川人民出版社1985年版；马宣伟、温贤美《川军出川抗战纪事》51、124、125、176页，四川省社科院出版社1986年2月版。

⑳《二十七年兵差》，载《新世界》1939年十四卷四、五期合刊。

㉑何应钦《八年抗战之经过》附《抗战时期各省历年实征壮丁人数统计表》。

㉒民国三十年度四川粮食储运局粮食分配计划》，《四川田赋半月刊》创刊号第6页。

㉓《新华日报》1943年8月24日。《民国川事纪要》下册73页。

㉔参阅《新华日报》1940—1945年各期；《民国川事纪要》下册。

㉕《新华日报》1943年3月2日。