

长江大撤退

黄振亚 著

抗日战争极悲壮的一页
数千年长江航运史最辉煌的篇章



湖北长江出版集团
湖北人民出版社

长江大撤退

张磊 著

抗日战争最激烈的一页

数千年长江航运史最辉煌的一幕



长江大撤退

黄振亚 著

湖北长江出版集团
湖北人民出版社

鄂新登字 01 号

图书在版编目(CIP)数据

长江大撤退/黄振亚著.

武汉:湖北人民出版社,2006.6

ISBN 7—216—04486—X

I. 长…

II. 黄…

III. 长江流域—工厂史—史料—1937~1945

IV. F429.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 141288 号

长江大撤退

黄振亚 著

出版发行: 湖北长江出版集团
湖北人民出版社

地址:武汉市雄楚大街 268 号
邮编:430070

印刷:湖北恒泰印务有限公司
开本:670 毫米×980 毫米 1/16
字数:304 千字

经销:湖北省新华书店
印张:21.875
插页:1

版次:2006 年 6 月第 1 版

印次:2006 年 6 月第 1 次印刷

印数:1—4 000

定价:38.00 元

书号:ISBN 7—216—04486—X/F·832

本社网址:<http://www.hbpp.com.cn>

序 言

黄振亚先生大作《长江大撤退》(以下简称《大撤退》)即将问世,请我作序,实不敢当。不过,拜读《大撤退》之后,感触颇多,受益匪浅。略梳浅见,以求教于读者。

1937年抗战爆发后,大片国土相继沦陷,国民政府被逼西迁重庆,并作出了将沿海地区的军工企业和民用工业大量内迁的战略决策,这对发展大后方经济,坚持长期抗战的胜利起了巨大作用。

“落后就要挨打”,这是被近代史上无数事实证明了一条“真理”,而实现国家工业化,正是摆脱贫困落后,使国家富强的重要途径,并已成为一切国家的共识。清政府为了“抵御外侮”、“防范内乱”开展了“洋务运动”,动用了巨额国库,创办了一批以近代军事工业为核心的现代工业,开始了中国的近代化进程。民国以后,私人民族工商业有了较快发展,同时因为军事工业是各军阀政府内战所急需,故其发展也很迅速,在清政府创办的军事工业基础上又有较大扩张,其中,上海兵工厂、金陵兵工厂、汉阳兵工厂、巩县兵工厂等都具有相当规模和较强的生产能力。在20世纪30年代,由于国民党扩大内战的需要,大量军需品须从美、英、德、日等国得到补充。抗战开始以后,国际供应线受阻,国内军事工业和民用工业在抗战中的地位与作用就十分突出,因此尽量保存这些现代军工民用企业不受摧毁,对于坚持抗战就具有特殊的战略意义了。《大撤退》一书正是以可信的资料和准确的数据证实了兵工民用企业内迁的巨大作用。

大量兵工器材和民用企业的内迁,是一项伟大而艰巨的工程。仅计划内迁的兵工器材就达20余万吨。当时,中国的西部地区基本上没有铁路,公路也不多,惟一有效的运输通道只有长江水系。而我国近代航运事业又非常薄弱,仅有国营招商局稍具规模,但其船舶较大,不能航行川江。其他近代民营航运企业还处于起步阶段,仅有民生轮船公司和三北轮船公司具有万余吨的运输能力,当时在长江航行的总吨位在200吨以上的轮船约百艘,木船运力仍占重要地位。而当时侵华日军势如破竹,几个月时间国土大量沦陷,上海、南京相继失守,武汉亦岌岌可危,政府机关及难民、运兵任务庞大,加上日机的追踪轰炸,

人心惶惶，各地码头忙乱无序。因此，要在有限的时间内完成巨大的“内迁”任务，不仅需要政府的决心和决策，更需要一批有爱国热情、有胆识、有组织能力的“人才”和广大人民群众的支持。《大撤退》记述了国民政府高级官员蒋介石、何应钦、陈诚、顾祝同、俞大维、俞飞鹏等人的态度和主张；记录了运输主力——招商局、民生公司、三北公司等航运企业对内迁的贡献；记录了组织撤退、做出巨大贡献的爱国实业家卢作孚和经济部官员林继庸等人不屈不挠的忘我精神和他们在内迁中的艰辛历程；记录了广大航运人员、技术人员在内迁过程中的高度爱国热情及其贡献与牺牲；特别是卢作孚领导的宜昌抢运行动的艰险与成功，惊心动魄，这一切，组成了一幅抗日爱国的壮丽图画。

整个内迁的过程，也充满了矛盾与斗争。由于运输任务巨大而运输能力有限，致使争夺运力、码头等斗争贯穿内迁过程的始终。《大撤退》记录了这些矛盾产生的原因及其结局，其中关于兵工器材运输方式的斗争成为焦点，即这些器材的运输究竟采用“差运”（官运），还是采用“包运”（民运），特别是宜渝川江航运段，是由民营企业民生公司包运，或由政府租用民生船只实行官运，更是斗争激烈。这实质上是官僚资本和民族资本在维护各自利益时产生的争夺。

民用工业企业的内迁，是整个大撤退工程的另一重要内容。中国的民用工矿企业，主要在民国时期有了较大发展，到抗战前夕约有4000家，主要包括纺织、缫丝、食品、火柴、煤矿、冶炼、化工、机械、电力等行业。当时这些工业80%以上集中于沿海地区和少数大城市，广大内地，特别是西南、西北地区十分薄弱。到1936年时，川、黔、滇、桂、陕、甘几省仅占全国工厂数的6%，资本额的4%，西南最发达的工业城市重庆，仅占全国工厂数的1.8%，生产净值的0.8%。当时民用工业中发展最快的棉纺织业，全国已上百家，纱锭200万，而重庆竟无一家棉纺厂，也无一枚纱锭。西部地区近代工业的落后，很难承担大后方的抗战任务和内迁军事工业对原材料的需求。民用工业内迁任务的完成，改变了大后方的工业结构，四川重庆成了大后方的工业中心，促进了大后方经济的建设与发展，为坚持长期抗战和夺取抗战的最后胜利作出了重要

贡献,这些都在《大撤退》一书中得到了一一印证。《大撤退》还详细地记述了民用工矿企业内迁的艰辛过程,突出了以林继庸为代表的一批组织者和民营企业家的抗日决心和献身精神,着实令人崇敬。

《大撤退》一书,具有较高的史料价值。在旧中国,由于经济落后,政治腐败,军阀割据,没有建立完整的统一的审计、统计制度和经济档案资料,造成历史资料、经济资料分散、原始、混乱。特别是抗战时期的资料因时局的混乱,很少保存。《大撤退》作者能将战时“内迁”资料比较完整地搜集起来,已是难能可贵的了。过去有关战时大撤退的介绍与论述虽然不少,但较分散、不完整,难免出现资料的谬误和片面。《大撤退》是站在整体内迁的战略高度上,如实记述了整个内迁的起始、过程和结局,具有整体性和全面性的特征。此书在史料上亦有不少新的发掘和补充,填补了史料上的某些空白。更可贵的是作者没有将原始资料简单地罗列和堆积,而是遵循“去粗取精,去伪存真”、“由此及彼,由表及里”的原则,理出了这一复杂巨大的内迁工程发展的脉络,保证了史料的翔实可靠。全文条理脉络清晰,并对一些重要史实进行了精要的点评,画龙点睛,增加了可读性,具有“信史”的价值,值得一读。

此书有关王洸与大撤退期间的长江航政的章节,记述了长期被人忽视的长江航政建设与王洸及航政机关对内迁的贡献,也是很有意义的。

战时军工民用企业的内迁,事关抗战大局与战时经济建设,涉及千家万户,影响深远,还有很大的研究空间,相信今后会有更多的研究成果问世。

凌耀伦 2005 年 8 月于成都
(四川大学教授,《民生公司史》主编)

目 录

引 言 长江航运的重大战略任务 / 1

第一篇 长江航运与兵器工业大撤退 / 10

第一章 京沪政府机关与兵工单位的撤退 / 11

- 一、上海航业紧急应变,部分海轮退入长江 / 11
- 二、沉船御敌,构筑江阴阻塞线 / 14
- 三、各港成立航业联合办事处,统筹管理运力 / 16
- 四、金陵兵工厂枪弹厂、杭州、南昌两飞机厂经长江西撤 / 18
- 五、金陵兵工厂厂长的告别誓言:“我们还要回来的!” / 21

第二章 民生公司在汉渝线承运 14000 吨兵工器材 / 24

- 一、民生公司承运汉渝线 1 万吨兵工器材 / 24
- 二、军方拉差,打乱了运输计划 / 26
- 三、宜昌转口设备不足,影响装卸进度 / 28
- 四、宜渝线分两段运输,以加速器材疏运 / 31
- 五、民生公司驳复兵工署对“民安”轮只装客货的指责 / 32
- 六、不断提高万县转口能力 / 35
- 七、万渝线雇用木船运送兵工器材 / 37
- 八、1 万吨器材运完后又续运完成 4000 吨 / 38

目录

第三章 民生公司与军方在运输方式上的严重分歧 / 40

- 一、卢作孚在差运问题上的一贯主张 / 41
- 二、卢作孚的新任务：政府机构西迁总负责 / 42
- 三、卢作孚出任交通部次长后又兼军委会水道运输管理处主任 / 43
- 四、重庆行营主任顾祝同状告卢作孚 / 47
- 五、俞大维抵制顾祝同支持卢作孚 / 50
- 六、民俗轮全装商货被揭露，民生公司处境尴尬 / 51
- 七、有关撤销水运处的争议 / 53
- 八、伍极中向卢作孚恳切陈词 / 55
- 九、卢作孚向何应钦检讨水运处工作，蒋介石批准卢作孚包运计划 / 56
- 十、军委会下令撤销水道运输管理处 / 58

第四章 招商、三北与民生分段承运 8 万吨兵工器材 / 62

- 一、童少生统筹管理宜渝线 8 万吨兵工器材运输 / 62
- 二、招商局领衔在汉宜线运送 8 万吨兵工器材 / 64
- 三、卢作孚关注宜昌转口运输问题 / 67
- 四、各路兵工器材向宜昌集结 / 70
- 五、民生公司克服重重困难，推进宜昌转运 / 86

第五章 武汉失守后的宜昌紧急抢运 / 102

- 一、积宜器材急剧上升 / 102
- 二、卢作孚增派运力，开辟短途航线 / 103

三、开辟短途航线,卢作孚为何迟迟不决 / 106

四、卢作孚坐镇宜昌指挥抢运 / 117

五、两个月抢运,宜昌仅剩兵工器材近 2 万吨 / 128

第六章 武汉失守后招商局的两项创举 / 136

一、沈仲毅深入湘西,开辟湘宜航线 / 138

二、在绞滩站协助下,大江轮胜利进川 / 140

第七章 苦战五个月,积宜器材全部撤离,1939 年底,8 万吨 兵工器材全部到渝 / 144

一、宜昌抢运取得重大进展,交通部通知恢复商货运输 / 144

二、历时 5 个月,宜昌抢运结束;沿江小港器材持续西运 / 145

三、奉节站的转运 / 147

四、兵工署对民生公司的两点责难 / 151

五、抢运计划又告落空 / 155

六、宜渝线 8 万吨兵工器材终于完成 / 157

第八章 第二次宜昌紧急抢运 / 161

一、湘桂地区兵工厂再迁重庆,湘宜线日益紧张 / 161

二、枣宜会战开始,兵工器材加速上运 / 164

三、宜昌发生武力夺船事件 / 166

四、陈诚奉命指挥宜昌战役,何应钦限期抢运宜昌器材 / 168

五、陈诚批评各机关抢运不力,民生公司奋力抢运最后一批器材 / 169

第九章 迁渝兵工厂陆续复工,新造兵器有力支持抗战 / 173

目录

第二篇 民营厂矿的大撤退 / 176

第一章 抗战爆发,上海民营厂矿西撤 / 177

- 一、上海民营厂矿西撤的发动与组织 / 177
- 二、沪战爆发,器材西撤极为艰难 / 180
- 三、上海航运界动作迟缓,联运机构形同虚设 / 183
- 四、木帆船成为厂矿撤离上海的主力 / 186
- 五、卢作孚不失时机成立民生公司镇江办事处 / 191
- 六、南京失守前后的迁运 / 195

第二章 沿海及武汉工矿企业的西撤 / 199

- 一、部分工厂在汉复工 / 199
- 二、沿海迁汉工厂继续西撤 / 200
- 三、大冶各厂矿向四川、湘西撤退 / 203
- 四、困难重重的武汉纱厂西撤 / 207
- 五、武汉地区省属工厂加紧拆迁 / 213
- 六、最后关头的武汉抢运 / 215
- 七、兵临城下由武汉寄往重庆的两封信 / 218
- 八、在战火中锻炼成长 / 222
- 九、历尽磨难的船工 / 224

第三章 宜昌设站转运厂矿器材 / 226

- 一、宜昌设站办理转运 / 226

- 二、林继庸多方联系租用木船转运 / 228
- 三、后勤与航政部门联手整顿木船运输 / 232
- 四、汉口航政局调配木船疏运迁厂器材 / 235
- 五、卢作孚给裕华“先行方便” / 237
- 六、在川江激流中拼搏奋进 / 238

第四章 进出湘西 / 243

- 一、一批厂矿经沅江上溯常德、辰谿 / 243
- 二、湘桂军情有变,迁湘厂矿再度迁川 / 246
- 三、宜昌撤退的最后时刻 / 248

第五章 民生公司投资合作企业的迁运 / 251

- 一、中福煤矿公司 / 251
- 二、大鑫钢铁厂 / 256
- 三、周恒顺机器制造厂 / 261
- 四、大成纺织公司 / 267

第三篇 大撤退期间的长江航政 / 278

第一章 中日关系紧张,俞飞鹏筹划增强航政管理力量 / 279

第二章 俞飞鹏情商钱昌照调回王洸 / 282

第三章 协助构筑江阴阻塞线 / 284

第四章 国家危难之际王洸出任汉口航政局长 / 288

- 一、撤向汉口 / 288

目录

二、张嘉璈部长的考核 / 289

三、重任在肩 / 290

第五章 建造水泥船阻塞田家镇航道 / 294

一、军事最高当局拟沉江海大轮阻塞田家镇航道，

卢作孚提出异议 / 294

二、王泐提出建造水泥船封江的大胆建议 / 295

三、王泐又挑重担 / 296

四、水泥船如期完成，挽救了 16 艘大轮，保证了武汉大撤退运力 / 298

第六章 创设川江机械绞滩站 / 300

一、滩险，已成为川江运输的瓶颈 / 300

二、王泐建议创设机械绞滩站 / 304

三、调查险滩 / 305

四、绞滩委员会在宜成立 / 307

五、众擎易举，集腋成裘 / 309

六、首批机械绞滩站建成 / 310

七、绞滩站对西撤运输的历史功绩 / 312

第七章 审议民生公司航线专营案，交通部批准汉口航政局 解决方案 / 315

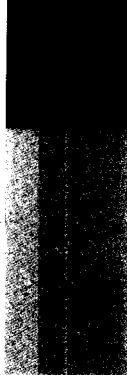
第八章 管理木船运价 建造改良木船 支持抗战运输 / 320

一、航政开始管理木船运价 / 320

二、建造改良木船 / 322

附录 一座浮式起重趸船的历史功勋 / 329

后记 / 335



引言

长江航运的重大战略任务

自“九一八”、“一二·八”事变之后,日本加紧对中国侵略。1934年2月,日军进犯长城口,1935年11月,又策划“华北特殊化”,企图以河北、山西、察哈尔、绥远、山东诸省制造第二个满洲国,逐步变中国为其殖民地。

► 一、政府在抗战前的准备

在日军步步进逼之际,国民党仍执行“攘外必先安内”之反动政策,并以无实力抵抗日军为由对外百般忍让。但在此时期,国民党政府也已经从多方面进行了抗战准备,诸如整编陆军、加强海空军、整备要塞、修筑国防工事、推行征兵制等等,这里只约略介绍与本书内容有较多关联的“建设战略交通系统”、“建设战略后方”、“扩大兵工生产”等三方面情况。

战前交通建设。1934年,德国军事总顾问塞克特向蒋介石进言:“发展具有战略性的交通系统,在日本入侵时,可以迅速输送部队至危急地区,实为当前首要任务。”同年6月,国民政府派军训部机械化兵监徐庭瑶、交通部长俞飞鹏等21人赴欧考察军事交通。1935年11月,国民党五大后,对日政策趋于强硬,从1936年至1937年抗战爆发的一年半中,交通建设得到高速发展,共建成铁路2030公里,是1927年至1935年8月这8年间的6.5倍。

1935年至1936年底,各省联络公路共完成2.1万公里,同时积极帮助闽、粤、桂、鲁、川、滇、黔等省修路共完成6000余公里。至1937年7月,全国公路网基本形成,计有干线21条,支线15条,总里程达109500公里,其中砂石路面43521公里,泥土面65979公里。

航空方面,战前开辟有12条航线。

航运方面发展不大。1937年民营航运业共有轮船185艘,总吨56.9万吨。国民党航运业发展缓慢,战前,全国轮船总吨68万吨。