

国家出版基金资助项目

中国抗战大后方历史文化丛书

总主编：章开沅 副总主编：周勇



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

普及读物

重庆抗战图史（下）

主 编 ● 周 勇 程武彦

重庆出版集团  重庆出版社

普及读物

重庆抗战图史(下)

编委会名单

主任：周 勇 程武彦

编 委：（按姓氏笔画排列）

王川平 王志昆 邓 平 任 竞 刘志平 张鲁鲁

朱 军 吴绍阶 林 勇 罗心福 郑永明 赵国壮

唐润明 徐塞声 袁佳红 黄晓东 潘 洵 靳明全

主 编：周 勇

副主编：张荣祥

分篇主编：艾智科（政治篇） 李金荣（经济篇） 邓又萍（文化篇）

经济篇

绪 论

70年过去了,当我们重新审视抗日战争这段峥嵘岁月的时候,我们会更加深刻地认识到,在抗战时期,重庆作为中国战时大后方的经济中心,见证了中国生产力布局的重大调整,构筑了战时中国的经济基础,支撑了抗战危局。抗日战争,不仅是中日两国军队在战场上的直接拼杀,更是两国经济力量及精神意志的一场较量,因此以重庆为中心的大后方,其经济建设的成就最终成为中国战胜日本,取得完全胜利的 necessary 物质保证。因此,重庆对于抗日战争的历史贡献既在于政治上的国共合作,军事上的对日抗战,也在于重庆人民为支援抗战而贡献的人力、物力、财力,乃至热血与生命,还在于抗日战争造就了重庆城市经济的基础——大后方经济中心——重庆经济中心的完全形成。它从经济上支撑了抗战大业,实现了中国生产力的重新布局,形成了完全意义上的长江流域经济带,加快了重庆的城市化和近代化的进程,奠定了几十年来重庆努力建设长江上游经济中心的基础。

重庆在成为近代长江上游经济中心的道路上,经历了两个阶段。第一阶段是“初步形成”阶段(19世纪70年代—20世纪30年代初)。以《中英烟台条约》(1876年)及其《续增专条》(1890年)的签订和重庆开埠(1891年)为标志,重庆开始了它的近代历史。重庆首先成为了商业中心,继而形成主要为商业服务的金融中心,商业活动的频繁又刺激了交通中心的形成,最后是近代工业的产生和初步发展。重庆城市经济跨上了一个新的台阶。这种局面的出现,改变了重庆城市的功能,标志着重庆经济中心的初步形成。

第二阶段是“完全形成”阶段(1935—1945年)。“完全形成”主要是抗日战争时期,它以前期的发展为基础,同时又在新的历史机遇下得到跨越式发展。抗战时期,重庆不论是经济的总量,还是经济的结构,不论是经济的规模,还是经济的辐射力和凝聚力,都达到了那个时代的高峰,盛极一时。抗日战争使重庆经济中心的影响力和辐射力跨出了长江上游地区,达到了整个大后方,从而以“中国大后方经济中心”的姿态独步一时。战时重庆经济地位的形成是以民族危亡、全民抗战为背景的,也是以整个大后方为依托的。战时重庆经济的发展,对于增强大后方的经济基础,对于持久抗战,都有极为重要的战略保障意义。

工业中心

抗战时期,重庆的经济发展首先集中体现在大后方工业中心地位的形成上。抗战伊始,中国中东部厂矿陆续内迁。战时工业内迁主要分三个阶段进行:第一阶段从1937年8月开始至当年11月止,主要是将上海及沿海地区的工业向汉口迁移;第二阶段是从1937年11月至1938年10月,因为武汉面临失守,大量工厂西迁至宜昌;第三阶段是从1938年10月至1940年6月,工厂企业由宜昌经川江航运过三峡入川,其中大部分布局在了重庆。据统计,自抗战爆发至1940年底,内迁工厂639家,分布在四川的有254家^①,仅重庆就有243家^②,约占全部内迁工厂总数的38%,全部迁川工厂总数的95.7%。^③大

^① 中国第二历史档案馆编:《翁文灏撰战时工业法规之修订及后方工业之发展》,《中华民国史档案资料汇编·财政经济》,第5辑,第2编,江苏古籍出版社1997年版,第136页。

^② 周勇:《重庆通史》,第3卷,重庆出版社2002年版,第1009页。

^③ 由于各种统计存在误差,加之工厂存在民用与军用的复杂性,内迁工厂总数、迁川工厂总数、迁渝工厂总数都存在不同的统计数据。在翁文灏的一些记述中,迁川工厂总数均为254家。1945年中国工业经济研究所编的《工业统计资料提要》显示迁川工厂数量为254家。1947年出版的第20期《联合经济研究室通讯》中所附《内迁工厂节略》所示,四川内迁工厂254家。以上三种数据统一。2002年重庆档案馆公布的《迁川工厂联合会全体会员名录》(《档案史料与研究》,2002年第2期)中迁川工厂数量达到292家,其中迁渝工厂数量达到271家。

量工业厂矿的内迁,对重庆的工业建设起到了巨大的推动作用,在现代中国工业史上产生了重要影响。蒋介石在1943年4月30日,全国工业建设计划会议期间就称,工业内迁是“抗战中间最难得的一件事”^①。

经两年的辗转迁移,以重庆为中心的工业生产在大后方逐步展开。1937年,重庆工业在全国仅占1.96%。经过抗战,中国在大后方重新建立了重庆、川中、广元、川东、桂林、昆明、贵阳、沅辰、西安等11个新的工业区。在这一地区里,重庆工厂占了大后方的31.7%,居第一位。^②战时重庆的工业涵盖了兵工、钢铁、机械、船舶、纺织、化工、能源、水电等各门类,大后方没有一个城市、一个地区能达到重庆工业的整体水平。正是这样一个比较完整而足以支持抗战、维持人民基本生活的工业体系,成为重庆经济中心完全形成的主要标志。

抗战时期,重庆工业的发展首先突出地表现在兵器工业上。抗战全面爆发前,重庆原有兵器工业虽有一定基础,但无论从企业个数来看,还是从生产品种和数量来比,重庆战前原有兵器工业在全国兵器工业中所占的份额,都十分低。内迁结束时,直属兵工署的17个兵工厂(不包括此时已设立筹备处,准备新建的厂),有11家迁至重庆,占兵工署直属兵工厂总数的三分之二。这些兵工厂主要分布在临长江、嘉陵江的河谷地带。其所生产的产品包含了战时军需的绝大多数械弹品种。可以肯定,重庆战时兵器工业企业在武器装备的品种上、数量上,均在大后方占绝对主导地位,是抗战大后方当之无愧的兵工中心。

除了兵器工业外,战时重庆的钢铁、机械、纺织、能源、水电、船舶、化工等均获得了突飞猛进的发展。当时的人们描述说:“最近迁川的工厂,都先后建立起来,机器是日夜不停地转动,工人也不停地工作着,出品供不应求,后方的生产事业正表现得蓬勃的发展。”^③另据有关研究显示,到1939年,内迁至

^① 蒋介石:《中国工业建设的途径》,秦孝仪主编:《总统蒋公思想言论总集·讲演》,卷20,中国国民党党史委员会印,1984年,第160页。

^② 周勇:《重庆抗战史》,重庆出版社2013年版,第12页。

^③ 黄佩兰:《改善重庆纺织女工生活增加战时生产的一点意见》,《妇女新运》1939年第3期,第5页。

重庆的机械类工厂多数已开始复工,这些工厂每月可以生产车床、刨床、钻床等工作母机 100 台,蒸汽机、煤气机、柴油机、水轮机、小型发电机等动力机 420 部,轧花机、针织机、纺纱机、织布机、抽水机、造纸机等作业机 1400 部。到 1942 年时,重庆的机械工业得到进一步发展,厂家比 1939 年增加了 5.32 倍。^①根据 1938 年年底的调查来看,重庆“全市共有机械、电气、搪瓷、建筑、化学、纺织、面粉、火柴、煤矿、造纸及印刷等 45 个部门,243 个工厂。二十八年虽遭受敌机凶狠的轰炸,但是迁川之厂大半集中在此,新创设的工厂亦络绎不绝。……对着沦陷区中民族工业被敌人摧毁殆尽,重庆的确是中国的‘工业之家’了”^②。“遽然成一繁盛之工业城市,其工业区之范围,广达数十方英里。”^③工矿调整处工业司司长吴承洛在谈到战时重庆及四川工业发展时说:“七七抗战,厂矿内迁,见诸事实,多以重庆及其附近为集中地点,而沱江与岷江流域之工业,亦在勃然兴起,……而四川新工业之迅速发展,已居领导之地位。”^④以 1940 年底国民政府经济部的统计来看,当时大后方共有工厂 1350 家,其中重庆有 451 家,约占 33.4%。到 1944 年时,后方工厂有 1300 余家,其中重庆有 451 家,仍是大后方工厂分布最多的地区。这些工厂包括冶炼工业 16 家,机器五金工业 210 家,电工器材工业 27 家,化学工业 108 家,纺织及服装工业 42 家,饮食品工业 17 家,印刷文具工业 17 家,其他工业 14 家。^⑤

金融中心

重庆是中国抗战时期大后方的金融中心,国家银行是这一中心的主体。国民政府迁渝后,为了控制和管理金融,明令中央银行、中国银行、交通银行、

① 韩渝辉主编:《抗战时期重庆的经济》,重庆出版社 1995 年版,第 64 页。

② 许涤新:《日在发展中的大后方经济》,载于《群众》1940 年第 10 期,第 264 页。

③ 《工业之家的重庆》,载于《中外经济拔萃》1940 年第 1-2 期合刊,第 52 页。

④ 吴承洛:《战后工业建设区位之研究》,载于《新经济》1942 年第 1 期,第 7 页。

⑤ 袁梅因:《战时后方工业建设概况》,载于《经济汇报》1944 年第 9 卷第 5 期,第 86-87 页。

农民银行四家银行的总行迁到重庆,并准许各省地方银行在重庆设立分支机构,中央信托局、邮政储金汇业局等也迁到重庆。1939年9月,为进一步控制金融以适应战时需要,改组并加强了原中中交农四行联合办事总处,总处设在重庆,负责办理政府战时金融政策,是控制全国金融的最高权力机关。以四联总处的改组和运行为重要标志,以重庆为中心的大后方金融业获得了空前发展。

抗战时期,从外地陆续迁到重庆的外地银行有两种。一种是财团银行和商业银行,如号称北四行的金城、盐业、中南、大陆银行,号称南四行中的上海商业储蓄、浙江兴业、新华信托银行,号称小四行的中国通商、中国实业、中国国货、四明银行,集中了中国主要的民族资本。另一种是各省的地方银行,如广东、广西、江苏、安徽、浙江等省银行,或将总行迁来重庆,或在重庆开设分行。更多的省和地方银行,如江西、贵州、陕西、西康、湖北、甘肃、福建、湖南、河北等省,四川的南充、遂宁、合川、垫江、忠县、隆昌、广安、富顺、丰都等县,则是在重庆开设银行办事处,既与中央保持联系,又同时经营银行业务^①。与此同时,以重庆银行为中心的潘昌猷财团,以聚兴诚银行为中心的杨氏财团,以美丰银行为中心的康氏财团,以和成银行为中心的吴晋航财团,以川康、川盐两行为中心的刘航琛财团等重庆本地银行稳步发展。

据相关统计显示,到1941年12月时,总行设在重庆的银行就有中央银行、中国银行、交通银行、中国农民银行、四川省银行、美丰银行、重庆银行、山西裕华银行、亚西实业银行、聚兴诚银行、川盐银行、川康平民商业银行、通惠实业银行、长江实业银行、建国银行、开源银行、四川建设银行、和成银行等18家,而各分行、支行和办事处等银行机构则达到74家。^②另有统计显示,截至1942年底,总部设在重庆市的银行有30家^③在银号和钱庄方面,1942年《金融月刊》刊载的有关重庆银钱业的调查显示,当时重庆正在注册和已经完成注

^① 傅润华等:《陪都工商年鉴》第7编,第16-18页;《全国金融机构分布一览表·四川省》,中央银行金融机构业务检查处编印,1945年8月。

^② 郑洪泉、黄立人主编:《中华民国战时首都档案文献·战时金融》,第5卷,重庆出版社2008年版,第49-55页。

^③ 郭荣生:《战时西南、西北金融网建设》,载于《财政学报》1943年第3期,第54-58页。

册的银号和钱庄共有谦泰银号、永成银号、复兴义记钱庄、仁裕钱庄等46家。^①另外,到1943年为止,中中交农四行已与四川、云南、贵州、广西、江西、甘肃、陕西、湖南、上海、浙江、青海、湖北、香港等省市的35个城市建立了稳定的贴放款关系。重庆地方商业银行也与四川、云南、湖南、湖北、广西、广东、贵阳、上海、陕西的15个城市建立了稳定的业务联系,形成了以重庆为中心,以大后方为活动范围的新的金融市场和金融网络。到1945年8月抗日战争结束时,重庆一共有银行、钱庄、总行、分行、支行233个,成为中国抗战大后方名副其实的金融中心。

商贸中心

工业中心和金融中心的形成及大量人口迁渝,促使重庆在抗战时期商业极为繁荣,商业门类齐全,经营品种繁多,并形成以重庆为中心,辐射到四川及西南、西北各省的庞大商业网络,从而确立了重庆作为中国抗战时期大后方商贸中心的地位。

抗战全面爆发之初,国民政府以重庆为中心,控制着包括平汉、粤汉两铁路路线以西的大部分地区,此时大后方的商业网络除覆盖西南、西北之主要区域外,可延伸至湖北、湖南、广东等地,与上海、香港等地的贸易往来虽受影响,但并未中断。然而,“自二十九年六月宜昌、沙市沦陷后,由重庆东运货物,显然减少”^②。面对这种情形,西南、西北诸省内部商业联系不断增强,大后方作为一个相对独立的商业区域发展日趋成熟。而重庆凭借其既有的商业地位,以及战时政治影响,在大后方的商业网络中总体上处于最核心层级,“不愧为川省第一商埠,且为黔、滇、陕、甘等省货物之集散地”^③。

抗战时期以重庆为中心大后方商业网络的形成和发展得益于西南通道

^①《重庆市银行钱庄调查》,载于《金融月刊》1942年第1期,第18—24页。

^②《海关中外贸易统计年刊·各项比较图表》,“附录”,上海总税务司署统计科编印,1946年第1期,第11页。

^③薛绍铭著:《黔滇川旅行记》,中华书局1938年版,第164页。

的打开,陕西、川北、川西、川东等地的不少商品通过各种方式运至重庆,后经川南,以河运、驿运等方式入昆明,再由滇越、滇缅、滇印通道出境。西南通道的打开使得重庆与宜宾、昆明、腾冲、蒙自、龙州等城市的商业联系更加紧密,这在促进大后方内部市场发展的同时,也增强了重庆在这个商业网络中的地位。以桐油为例,从既有的史料记述来看,抗战之前,川省桐油最重要之集中地为万县、重庆两市,但万县的地位要高于重庆,而抗战爆发后,“桐油输出,改道西南,重庆桐油输出之地位,将更呈突飞猛进之势”^①。“重庆下游各地桐油均送渝集中出口,而万县则为川东之桐油集中地。”^②

抗战时期,除了西南方向的市场体系得到拓展外,重庆与西北方向的商业联系也有所加强。由于战时东路棉花供应紧缺,重庆的主要花纱布生产厂商裕华、申新、豫丰,均在西北产棉各地设机构购棉,“其数亦巨甚”^③。猪鬃的收购也是如此,当时最大的加工企业四川畜产公司除在重庆设有总厂外,还分别在黔、滇、陕、甘、湘、鄂、豫等省广设收购和加工机构。^④在毛纺织方面,西北地区的皮毛在抗战以前多通过西安至天津一线出口,而华北沦陷后,西北的皮毛出口改道,取道兰州经新疆被运往苏联。^⑤除了出口外,西北的皮毛还大量内销至重庆和西南其他城市。其中一个重要原因便是抗战时期内迁的8家机器毛纺织厂有6家在川康地区,而重庆就拥有4家。“各厂所需原料大部运自陕甘。”^⑥皮毛由西北内销至西南,促进了西北地区一些市镇的兴盛。例如,甘肃传统的主要皮毛集散市场有兰州、永登、张掖、酒泉、安西、固

① 秦孝仪主编:《抗战建国史料——农林建设(三)》,第104辑,(台)中央文物供应社1986年版,第334页。

② 严匡国:《四川桐油产销概况》,载于《四川经济季刊》1944年第2期,第125页。

③ 史显中:《重庆市之花纱布市场》,载于《农本》1941年第53期,第26页。

④ 古耕虞:《我经营猪鬃二十余年的回顾》,中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编:《文史资料选辑》,中国文史出版社1986年版,第13-14页。

⑤ 有关抗战时期西北皮毛贸易出口路线方面的研究已经被学界广为重视,不少专著或专论中均有提及。可参看谭刚:《抗战时期西北皮毛贸易与大后方经济变动》,《中国历史地理论丛》2012年第1期,第56-71页;亦见黄正林:《近代西北皮毛产地及流通市场研究》,载于《史学月刊》2007年第3期,第103-114页。

⑥ 陈真、姚洛合编:《中国近代工业史资料》,第4辑,三联书店1961年版,第349-350页。

原、西丰镇、永昌、张家川等^①，而张家川因位于陕甘交界处在抗战时期的皮毛贸易中的地位得到进一步巩固。据史料载，1939年至1949年是近代张家川皮毛贸易最全盛的时期，其中抗战爆发东路贸易中断后，“张家川皮毛全部销往重庆、成都两地”，“四川商客善于经营羊皮，他们把生皮运到重庆加工成品，然后运往外地出售”^②。由此不难看出，抗战对西北地区的商业线路产生了较大影响，以陕南为例，这一地区的货物以往多沿汉水运送至汉口与外界交易，“抗战爆发后，东南水运路线受到一定阻滞，陕南药材、山货的输出又以汉中为集散地，多走蓉渝滇黔这条通往大西南的道路，到国民党统治区的大后方。……甘肃的药材，沿古老的茶马贸易路线逆向而行，进入陕南，并经此线入川”。^③毫无疑问，战时重庆及西南各城市需求量的增长，以及战时状态下西北贸易线路的变化加快了西北、西南两个商业市场的互动与融合，尤其是增强了甘肃、陕南与重庆、成都等西南城市之间的商业联系，这有助于增强重庆在大后方的商贸中心地位。

交通运输中心

交通的建设和发展，为经济建设的发展提供了基础，为工矿企业的发展提供了基础条件。同时，交通的发展也促进了重庆及其周边地区的商品和物资流通，有力推动了重庆地区经济的大发展。

早在抗战全面爆发前，成都经重庆到贵阳的成渝路、川黔路和川湘路、川鄂路渠万段（渠县至万县）、川青路绵江段（绵阳至江油）、川陕路成七段（成都至七盘关）、川康路成雅段（成都至雅安）均建成通车，加之川江航运业的迅速发展以及航空运输业的拓展，重庆已初步成为大后方交通运输的一个枢纽。抗战全面爆发后，为了适应战时需要，重庆的陆、水、空交通均得到更大发展，

^① 《甘肃皮毛运销集中点》，载于《甘肃贸易》1943年第2-3期合刊，第51页。

^② 麻均、马辅臣：《张家川的皮毛业》，宁夏回族自治区政协文史资料委员会、陕西省政协文史资料委员会等合编：《西北回族与伊斯兰教》，宁夏人民出版社1994年版，第213页。

^③ 王一成、韦苇编著：《陕西古代对外经济贸易研究》，陕西人民出版社1990年版，第455页。

以重庆为中心的大后方交通运输网络完全形成。

战时大后方的陆路运输主要是公路运输。国民政府在交通部公路总管理处下设西南、西北公路运输管理局,进而统筹管理大后方公路运输。经过新修和改扩建,川黔、川湘、川鄂、川桂、川滇、川汉等公路干线均贯通,重庆成为连接西南、西北公路干线的交汇点。此外,国民政府还着重修筑了一大批公路支线,使重庆在干线基础上,与附近地区进一步联片成网。从1938—1944年,国民政府在大后方共新筑公路11675公里,改善道路88901公里^①,成就相当显著,为重庆的发展和支援全国抗战起到了极大的作用。同时,为了解决国际运输,国民政府先后修筑了中越、中缅(滇缅)、中印等国际公路,加强了同英美等的军事物资联系。

在水路交通方面,重庆依托川江水系,承战时之需,成为大后方的船运中心。抗战全面爆发后,我国最大的轮船运输企业招商局、三北公司等相继退入川江,但因航道原因,多数轮船不能适应内河运输。于是,重庆的民生公司承担起战时船运的主要任务。包括内迁物资的紧急抢运、人口疏散以及部分川军出川的运输等,民生公司发挥了不可替代的巨大作用。抗战时期,川江航道缩短,民生公司在仅有的航道上,开辟了重庆至巴东、三斗坪的重点航线,直接为战争和前线服务。在重庆工业区建立以后,它们又开辟重庆及附近地区短途航线支持经济发展。此外,民生公司还在金沙江、嘉陵江上开辟和延伸新的航线,在水陆联运、水空联运等方面发挥了重要作用。在极端困难的条件下,民生公司轮船运输业仍有较大发展。1945年比1937年增加了82.6%,吨位增加了37.73%,马力比1938年增加16.69%,年客运量增加近1倍,货运增加1倍以上。^②当然,为了保证战时水上运输的畅通,国民政府对包括金沙江、大渡河、西水、赤水、綦江、涪江等在内的多处航道进行了整治。

在航空运输方面,重庆是抗战大后方的枢纽与中外联系的重要支点。1938年中国航空公司、欧亚航空公司先后迁渝,开辟了重庆到香港、成都、宜昌、乐山、西安、兰州、贵阳的国内航线,并通过香港再与美国泛美航空公司太

^① 《抗战时期迁都重庆之交通部》,重庆中国三峡博物馆馆藏。

^② 隗藏涛主编:《近代重庆城市史》,四川大学出版社1991年版,第370—371页。

平洋航线连接,陆续开通重庆到河内、仰光、阿拉木图、加尔各答等国际航线。战时重庆航空事业的大发展,与战局的演变有重要关系。特别是太平洋战争爆发后,日本对东南沿海实施了封锁,苏联无暇东顾,中国在西南方向开辟的通道,就具有极为重要的战略意义。总体而言,抗战时期,重庆作为大后方航空中心,航空运输业做出了巨大贡献。1937年至1944年上半年,飞行里程28913000公里,客运211000人次,货运量41469吨,货运量增长特别迅猛,从1937年的440吨猛增到1942年的19752吨。

抗战时期,以重庆为中心的大后方交通网络的形成还得益于水陆空联运的实施,它将不同交通方式的效用尽可能发挥出来,进而更好地满足战时大后方人员物资流通。

邮电中心

重庆作为战时首都,成为全国抗战大后方的政治、经济和军事指挥中心,必然要求、关注和促成邮政与电信事业的更大发展。经过数年建设,到抗战后期,以重庆为中心的大后方邮政与电信网络基本形成。

抗战全面爆发后,中国邮政总局由南京迁武汉;1938年又迁昆明;1941年在日本侵占缅甸后,又由昆明迁重庆。在中国邮政总局的部署下,以重庆为中心的大后方邮政事业得到迅速发展。据统计,1937年6月全国邮政局、支局、代办所共15019处,经过抗战初期的破坏后逐步恢复,到1940年年底有16335处,1944年年底则达到18812处。这比战前还多出3793处。^①除了邮政服务机构的增设外,邮政线路也不断开辟。1938年以来,相继开通了重庆到贵州、成都、云南、宝鸡、湘、鄂、赣等国内邮路以及重庆到缅甸、香港、加尔各答等国际邮路,形成了飞机、轮船、汽车、板车等多种形式的邮政运输。与此同时,邮政运输量大幅度增加,从1937年的1500.87万件发展到1940年的8203.59万件。

^①《战时之邮政》,载于《交通统计月报提要》1944年9月,第38页。

电信原为邮政的业务之一,含电话、电报两个方面。抗战时期,应战时通讯的需要,重庆电话、电报业务发展很快。以电话为例,1938年7月,国民政府交通部设立重庆电话局,初为三等电话局,到1942年升为一等电话局。事实上,重庆“为战时军政重心”,重庆电话局“执电话通讯总枢”,其重要性不言而喻。到1942年,重庆电话局已下设16个电话所,共架设电话线7179.74公里。^①

为适应形势需要,1943年1月,交通部设立电信、邮政两总局,乃隶属交通部管辖。由此,抗战时期的电信业务从邮政中分离出来。“重庆为战时首都,故各种电信业务之繁忙,冠于全国。最近每月电报收发次数,约达四十五万余次,内有线电报约占百分之八十,无线电报约占百分之二十,每月接通之长途电话,来话去话及转话,约计五万八千次,市内电话用户约计二千四百五十户,内自助电话用户约占百分之七十七。”^②邮政、电信事业的发展,使得重庆成为战时大后方的通讯交会点。

以经济发展为基础,抗战时期重庆的城市建设取得了较大进步,这是近代重庆城市化最快的一个阶段。抗战全面爆发,重庆成为中国战时首都,城市人口急剧增长。曾任重庆市市长的张笃伦说:“洎乎七七战起,枢府播迁,政治重心全部西移,所有政府机关,友邦使节,避地义民,内迁工厂,及其他文、教、工、商等事业团体,先后集中荟萃于兹。陪都人口遂于短短数年之内,骤增至百三十余万。”^③显然,由于战争致使大批迁川厂矿、机关、学校等单位内迁和市区人口向郊外迁建区扩散,形成了一批以厂矿企业、机关学校聚集的卫星城镇,这使得重庆的城市规模显著扩大。城区扩大,郊区扩大,工业区与学校区、老城区与迁建区都有了长足的扩展,到1940年划定重庆市区水陆面积为328平方公里。市政设施也有了大的发展,公共图书馆、中国西部科学博物馆、公园、体育场、城区公路、公共汽车、剧院影院、跳伞塔、民众教育馆等公用设施应运而生,抗战时期重庆的城市建设奠定了今日重庆城市的基本

①《最近四年半来之重庆电话局概况》,载于《交通建设》1943年1月第3期,第137页。

②黄如祖:《重庆电信概况》,载于《电讯(重庆)》1943年2月第6期,第4页。

③《陪都十年建设计划草案·序》,陪都建设计划委员会编印,1946年。

格局。

在城市基本格局形成的同时,城市基础设施建设与公共事业发展也取得了一定进步。抗战时期,随着重庆行政建制级别的不断提高,其在城市道路、公共交通、供水、排水、供电、医疗卫生等方面的建设亦逐步朝着与首都匹配的方向迈进。1940年,行政院决议组成陪都建设委员会,全面规划和建设重庆,由孔祥熙任主任委员,周钟岳、杨庶堪任副主任委员,直隶于行政院。重庆人民在极为艰苦的条件下,以吃苦耐劳的精神和坚忍不拔的毅力,通过积极规划与建设,使得重庆的城市面貌得到不少改善。

总之,抗战时期,重庆在工业、金融、商业、交通、邮电、市政建设等方面有了明显的发展与进步,形成了比较完备的近代经济体系,在整个国家经济中有着举足轻重的地位。作为大后方的经济中心,重庆的城市综合功能迅速扩大,对支持抗战发挥了巨大作用。尽管经受了近7年的大轰炸,但抗战时期重庆城市的近代化依然具有划时代的意义。

一、工业

抗战全面爆发后,工业资源比较集中的东部受到严重威胁,工业生产进入战时状态,市民生活受到较大影响。东部工业资源的西迁迫在眉睫。1937年7月14日,上海大鑫钢铁厂总经理余名钰率先致函国民党当局,要求协助内迁。紧接着,中华国货联合会代表300余家工厂上书国民政府,要求政府迅速组织工厂内迁。在民营工厂的呼吁下,军委会于1937年7月底筹议设立国家总动员设计委员会,决定立即实施粮食、资源、交通统制,开展民众组织与训练,筹划战时财政金融等。国家总动员设计委员会由秘书、粮食、资源、交通、民众指导、卫生和财政金融七个组组成。国家总动员设计委员会资源统制由资源委员会、实业部、军政部、财政部、经济委员会、交通部、铁道部等会同办理,资源委员会负责召集。7月24日,资源委员会召集各部委召开了全面抗战后的第一次协调会议,提出内迁沿海工业问题,决定分财务、矿冶、燃料、机器和化学、棉业、建筑材料、牲畜毛革、专门人才等8个小组分头开展内迁工作。此后,资源委员会成立由林继庸率领的专门工作组赴上海调研和督促迁厂事宜。至此,以上海为中心、由东至西的工业内迁全面展开。1937年9月23日,国民政府成立了工矿调整委员会,负责全国各地工厂迁移工作。

除了普通工业的内迁外,兵器工业也于1937年9月开始内迁。上海炼钢厂、济南兵工厂、金陵兵工厂之枪弹厂首先内迁,揭开了抗战时期中国兵器工业大规模内迁的序幕。这以后,随着战争的持续与战事的进一步扩大,国民政府先前认为安全的地区已不再安全,因而各兵工厂的迁建规模进一步扩