

川湘公路的修筑艰困与战时贡献

杨钧期

摘要 抗战时期修筑的川湘公路是沟通川湘物流的大通道、大动脉，其修筑经过困难重量，自始至终都伴随着国家、地方、个人的利益冲突与博弈，既有匪患威胁，也有思想冲击，展现了民国时期川湘地区人民的各种生存样态。川湘公路建成通车后，沟通了抗战前线与后方的联系，大量的物资通过川湘公路源源不断运到前线，有力地支持了抗战。同时，也打破了沿线地区相对封闭的状态，促进了沿线地区的开发。

关键词 抗战时期；交通；川湘公路；利益博弈

作者简介 杨钧期，四川大学历史文化学院博士生，宁夏师范学院政法学院讲师。（四川成都，610064）

抗战全面爆发之前建成通车的川湘公路，不仅在中国近现代交通史上占据着一席之地，在抗战史上也是一个不容忽视的话题。近年来，关于抗战时期大后方交通史的研究，学界大多从整个抗战交通史的宏观层面进行研究、论述，或者集中于滇缅、滇越、桂越、中印公路或“驼峰航线”等几条在援华物资运输方面发挥重要作用的国际交通线，而对于与之齐名、在沟通内陆物资运输方面做出巨大贡献的川湘公路的研究却少之又少，或偶有提及也仅是作一般性的描述或介绍，史实原貌难以全面呈现。本文运用地方档案和民国时期的报刊杂志等资料，对川湘公路的修筑历程及其间的利益博弈，把对该问题的研究推向深入。

一 川湘公路修筑缘由

川湘公路全长 879 公里，由川段和湘段组成。川段从川黔路的重庆市茶江雷神店起，经南川、武隆、彭水、黔江、酉阳、秀山与川湘边境的茶洞相接，长 698 公里。湘段由茶洞经永绥（现为花垣）、乾城（现为吉首）、泸溪至三角坪与湘黔公路连接，长 188 公里。川湘公路于 1935 年 11 月 18 日破土动工，1937 年 3 月全线建成通车，历时 1 年零 5 个月，是最早开通的川湘大通道和大动脉。

1935 年，蒋介石人川考察，为了追剿红军并将四川建设成为抗日复兴基地，推行公路“协剿”政策，强调“建设公路便利交通，而对军事运输尤关重要”，要求时任国民政府四川省主席的刘湘抓修筑川陕、川黔、川湘、川康四大干线公路。川湘公路所经之处大都是群山沟壑、深山峡谷，工程艰巨：国民政府曾经用飞机进行勘测，认为“不易修通；但考虑到该路线为军事交通要道，且又是通那省干线，”故川湘路之建筑，不仅特关川湘路之沟通，亦川鄂二省之唯一干道”，修筑川湘公路被提上重要议事日程。另外，随着战争局势的变化，有识之士“鉴于时局之紧张，国防之重要”，也“纷纷建议修筑川湘公路”。川湘公路一旦修成，“可以由重庆直出湖南，进而东下江西，以达江浙；南由湖南通达广州”。其作用“无异于第二长江”，“故川湘公路势在必修也”。

二 川湘公路修筑中的艰难困境

修筑川湘公路，自始至终，困难重重，一波三折。其修筑经过，生动地展示了一幅幅民国时期川湘地区人民的生活画卷，主要表现在以下五个方面：

1. 利益的冲突与博弈。在以往的宣传或人们的传统认知中，我国的抗战是全民抗战，军民众志成城，共同抗击日寇入侵。殊不知国家、基层、民众这三大利益主体在抗日问题上只是“具有逻辑上的共同利益”，落实到每个主体身上仍存在较大差别。而正是这种直接利益的

差异“决定了中华民族实现抗击敌寇、保卫国家整体利益的过程中，三大利益主体始终存在争取各自利益的博弈”。这一点，在修筑川湘公路的过程中体现得比较明显。尤其是受灾较重的南川县和秀山县对修筑川湘公路反应尤为强烈，多次向四川省政府提出拨款、免税等请求，但均遭到省政府的驳斥和拒绝。

1935年11月30日，南川县商会主席周凤池联合一帮士绅，向省政府呈明本地的难处以期得到省府的支持、同情。呈文指出：“南川本蔑下邑，土壤晓有，民风简朴”，但到民国五年以后，“纪纲日坏，军队日横，就地筹响，相习成风，恶例既开，永成定制”，并且各项苛捐杂税，名目繁多，派款数额，越来越大，民众负担，逐年加重。外加盗匪滋扰，田地荒芜，百业萧条，家无宿粮。经过多次搜刮之后，“欲纾难而无家可毁，欲医疮而无肉可割”。在此情形之下，难以胜任修筑川湘公路的重任。恳请省政府减免粮税并拨款修路，征调邻县壮丁协助，以恤民艰。但被四川省政府严词拒绝。

1936年1月9日，秀山县县长赵竹君向省政府报告时称道：修筑公路，“人力财力，两感困难”尽管认识到“公路建筑，大则巩固国防，次亦繁荣地方”，但“蜀道之难，西属尤甚”，秀山路段所经之处，大多为崇山深谷，削高填洼，工程巨大，“似此空前伟大之工程，实非疮痍深、久经祸乱之子遗壮丁所能胜任”；加上受匪患、天灾等影响，征调困难。加之秀山靠近苏区，“一旦调集二万饥寒壮丁，而义务服役，苟乘机诱惑，后患不堪设想”，希望能按川黔路先例，给予拨款补助。四川省政府认为，“所请援例拨款补助，不惟与定案不符，亦属无此财力”。至于调集壮丁、担心为共产党所诱惑的事情，“该县长自应随时觉察开导，一面伤团队妥为防范为是。”秀山县的此轮抗争，以无果告终。

同年2月6日，秀山县党务指导委员会常务委员尹介泉、龙果仙等直接向四川省主席刘湘反映情况，呈文中谈道：秀山接近湘那与匪为邻，连年防共，筑碉修堡一丝一粟皆取之于民，民力因此大困。川湘公路自开工以来，将近一月所筑之路不过二里，进度缓慢。但调查发现，湘西的沅陵、古丈、保靖、永绥四县的所有路款都得到了中央、中国、交通三行借款。希望援照此例，由建设厅负责转呈蒋院长照拨六十万元用于修路，减轻民众负担。但被四川省政府以“川湘公路本系义务征工”予以回绝。同年2月18日，秀山县县长赵竹君再次向四川政府和四川公路局上呈称：“秀山地府民贫，公私交困”，而“历年痛深创剧，早已宛转呻吟”。拟恳援照湘西沅陵、古丈、保靖、永绥四县办法，转请行政院拨款六十万元。3月，此轮抗争再次遭到省主席刘湘和建设厅长卢作孚的驳斥，表示没有任何商量的余地。

2. 修筑过程困难重重。抗战时期，川湘公路沿线各族人民，同仇敌汽，共赴国难，义务征工，克服重重困难，筑成川湘公路，为抗战做出了巨大贡献和牺牲。

1936年1月，彭水县因石工即将到县筑路，而本县米粮缺乏，向四川省政府打报告请求运米接济。报告称：该县穷瘠产米不多，三师八旅驻彭已经消耗千石军民两食，已经引起恐慌。如今川湘公路开工在即，预计外来石工日需食米数十石，该县实无其他办法解决，请省府令公路局“立派专员运米接济，否则路政前途不堪设想，临电不胜急切待命之……”经省政府同意，石工食米改由石工承包人办理，并由各工程总段酌拨款项垫付，嗣后仍在工价内扣除，彭水米粮危机才得以解决。另外，因彭水段工程浩大，民工的征调和招募上也存在较大困难。在重庆行营的命令下，邻县涪陵征调两万民工，赴彭协助修路。

1936年5月，南川县县长兼筑路委员会主席官维贤，常务委员周凤池等人向四川省府递交呈文，历数修路之困难，希望得到省政府的救济。呈文指出：开工半年以来，死亡民工百余人，损耗粮食1.1万石。对于接下来的铺填碎石任务，陈述了五点困难：一是天灾过重粮食罄尽，以致剥树皮、掘草根、挖取白鳝泥以充饥者，成群结队，到处皆是，不可胜数。二是损失太大民力无法承担。三是粮款征收过多且催逼又急。南川“担负之重，可谓已达极点”。四是工具太少而碎石寻觅困难。五是医药抚恤金失信于民。今开工数月，死亡已达百人，又开工正值严寒，雪深数尺，天寒地冻，因此致病者，亦复不少，因工毙命之民工，仅以薄板掩埋，嘱其家属静待抚恤者，都没兑现。

1936年8月，黔秀段由于交通不便，所有七、八月工款，全部滞渝。外加天气不好，没法用飞机运送。为了不影响工程正常施工，万般无奈之下，第八区行政督察员公署（驻地为酉阳县，笔者注）召集西城商号领袖刘蜀平、谢茂松等人商量，以各商号名义暂行印发临时红票伍万元。

除川段修筑艰难外，湘段的施工难度也极大，给工程带来极大挑战。湘段工程以铁山、龙滩、矮寨、下寨河四处最为险峻。铁山高距地面约73公尺，用5道之字线绕过，长约1公里

，最大坡度达到 13%。龙滩河两岸陡峻，深达二十公尺，水流险急，河中不能建墩，只得跨河修建径间 50 公尺之练子式吊桥一座。矮寨工程，不仅为全路之冠，在中国公路史上也是一大创举。其山高达 440 公尺，而水平距离不及一公里，山势陡峻，用十五道之字线绕过，长约 6 公里。下寨河左右均有崇山，左岸山高约 60 公尺，用七道之字线绕过，长约 1 公里。右岸山高约 33 公尺，用三道之字线绕过，长约 600 公尺。以上四处困难工程，在湖南公路史上极为罕见。湘段工程除施工困难外，还有二项具体困难：一是工人生活困难与疾病。因工程限期紧迫，不得不从长沙、湘乡、宁乡、宝庆等县招来三万余名工人。因水土不服、风餐露宿、暑疫逼人，生病的人数高达二万余人，在筑路过程中死亡的工人在 300 名以上，因病归家中途毙命者，常有所闻。二是工米运输困难。该路未开工以前，玩陵、泸溪、永绥等处，米粮缺乏价高，每石至二十三、四元。而由长沙、玩陵运泸溪、所里、永绥等处，均须由水道，“船户居奇，抬高运力”，沿河石礁密布，稍有不慎，即有

倾覆沉船之险。当工米未到之时，工食发生恐慌，工米到后，又有奸商从中操纵，导致本地米粮市价低落，工人又拒绝收受。湘段工程量土方约 1285436 公方，石方约 989269 公方，大小新建及改造桥梁 125 座。川段点计石方 260 万立方，土方 1 1000 万立方，桥梁 206 座，涵洞 2489 座，渡口 8 处。

3. 匪患较重，威胁工程进展。1937 年 2 月 24 日，彭水段长徐瑞书称，彭水东路近日匪势异常猖獗，各地零星散匪亦乘机盘动，据闻股匪理仅距城百里，人心惶惶，不可终日，并且城内出现抢劫案。“似此情形危险堪虞”，打算“于必要时即迁往江口或南川办公”。1937 年 3 月，川湘路铸彭总段长李寿松也先后呈报“彭水、南川匪风猖獗，工款被劫”，并表示希望四川省政府能要求当地各县派兵清剿。

1937 年 3 月 22 日，四川省公路局局长魏军落向四川省政府主席刘湘汇报时谈到：彭水因驻军他调，股匪乘机蠢动，杀人越货，时有所闻。为了确保从重庆领取的工款 10 万元法币的安全，会计用两个汽油桶装了 8.4 万，并请军队护送。沿途发放了伙食费和偿还所欠米款 1.2012 万元。恰逢城内谣言四起，情急之下，除将两汽油桶所装之款，放在工段筹设妥善办法外，便将余下的 3988 元放在会计蒋家森家里。不料，竟被四名抢匪连将衣箱四只一并劫去。

4. 矛盾、纠纷多，各种冲突不断。黔江县农民白司城经人介绍，给黔江段工程处烧制石灰，并与工程处盛大献处长立下不包运的字据。石灰烧制出来后，因路工急需石灰，盛处长便强令白司城代运，虽言明给予运价，但实际仅付力资 20 元，其余费用由白司城一人垫付。而白司城多次索要力资不得，便不肯再运。不料，工程处新任段长余炯，不察下情，吼称若违误工程，即要亲报严究，可怜白司城既受工程处之威吓，又受各方力人之逼索，家人埋怨，无计可施，竟服毒而死。酉阳县第二、三、四各区民众代表唐云川、向步蟾等控告第三科长兼筑路会财务主任吴守三浮支滥报、控造伪据粘件、鲸吞民工奖金。而根据酉阳第八区行政督察专员公署督察员余安民的调查，唐、李、张等控诉文件上的铺保葛树梅竟“不识唐云川、李栋梁等五名为何许人，其控告时，并未担保盖章，及原呈人向步蟾亦未呈控该前科长吴守三”。二十五年间涪陵县政府奉令征工修筑川湘公路，涪陵县李渡镇联保主任李聘芝利用职务之便，侵吞路款。经李渡镇公民谭炳乾等向涪陵县政府揭发，于二十六年四月二十五日被县政府处分。石工头冯宪章以石工断炊为由，欧辱他人，捣毁公物、编惑工头要挟逼款，并控告李寿松和南川县段长刘果光，被判处有期徒刑一年零两个月。

5. 思想冲击大，受贿、贪污事件时有发生。川湘公路所经之地，大多为生产落后、思想保守之地。川湘公路的修筑，给当地的民众思想造成较大冲击，导致行贿受贿事件层出不穷。以黔江一县之域为例，就有两处因封建思想作祟而改道。在沱腰树地段，根据之前的测量所设计的路线，由院子岩直下，经过一个弯道即可到达大地坪。但此路线会惊动当地蒋氏宗族的祖坟，族人认为会破坏风水，凑足银元 200 圆，派人找监工说情，使得道路改道。在桂花树地段，原定的路线由万姓人家门前经过，但万家人认为对阳宅损伤太大，出 200 元银币，拜托团总找监工商量，将公路改道从屋后走，在金钱面前，监工同意了改线请求。在彭水县，自筹筑路经费，并由商会制定“乐捐”标准，但少部分人从渔利“中饱私囊”。整个工程期间，有多家商号向四川省政府“控告士绅、官吏筑路款项贪污挪用一案”，要求派员追查。

1937 年 3 月，经过历时一年多的艰辛修筑，川湘公路终于建成。对于川湘公路的修筑难度，成都新新新闻重庆航讯报道：“川湘公路，自测量建筑，迄今已将一年有余，沿线工程之伟大艰难，堪称全国第一。”时任四川公路局局长的魏军藩，在视察川黔、川陕、川鄂公路之后，视察川湘公路时仍不免感叹：“川湘公路……成为崇山峻岭，高岩深涧，工程艰巨，罕有其匹”。川湘路沿线人民用血和汗打通了川湘交通大动脉，为抗战贡献了力量。

三 川湘公路的战时运输贡献

抗战时期，国民政府大量的机关、军队、物资通过川湘公路转移至后方。随着正面战场节节败退，沦陷区不断扩大，国统区相应减少，国民政府的生存空间遭到严重挤压，抵御的战线不断后移，广大的后方开始变为前线。尤其是长沙会战、常德会战及豫湘桂大溃败以后，湘西、黔南地区成为了抗战的主战场。战争时空的转换，对后勤供给提出了新的要求，大量的士兵、物资、武器通过川湘公路源源不断运到前线。

在整个抗战时期，川湘公路究竟运送了多少物资，无从考证，本文仅以部分统计数据来管窥。从 1938 年开始，西南运输处沿川黔、川湘、川陕、渝昆等线运输军工器材、航空燃油等军事物资。据统计，从 1938 年到次年 7 月份，川黔线货运量为 4550 吨，川渝线为 9778 吨。1939 年 8-12 月间，经川湘公路，用汽车抢运湘西人川钨锑、大米等物资近 2000 吨。1941 年，根据西南公路运输货运量统计显示，川湘公路共运送货物 19152 吨。其中军品 1117.5 吨，器材 1897 吨，盐 6726.5 吨，米 1016.5 吨，香烟 1586.5 吨，什货 2294.5 吨，布匹 1548.5 吨，汽油 727 吨，酒精 252 吨，棉纱 984.5 吨，药材 583.5 吨，其他货物 1418 吨。1940-1942 年间，因滇缅公路、滇越铁路被封锁，川湘公路突击抢运军用物资和苏联援华物资 2 万吨。抗战结束以后，对锰砂的需求锐减，战时生产局都还要求川湘公路运输局运送了 300 吨锰砂。在人员运输方面，据湖南省公路管理局 1938 年各段年载客人数统计表显示，沉永段全年 31954 人，每月平均 2663 人。

川湘公路作为当时的国字号工程，建成通车后，无论是在政治、经济、文化、国防方面均发挥了积极作用，但纵观当时大势，川湘公路在以下两个方面发挥的作用尤为明显：一是沟通了抗战前线与后方的联系，具有重要的国防意义。大量的援华物资、战备物资和兵源通过川湘公路输入和输出，大批内迁的工厂和企业也是通过川湘公路，安全运达目的地。川湘公路的开通，保证了前线军用物资和后方人民生活物资的供给。国民政府通过川湘公路的修建，把川黔路和湘黔路联结起来，使得川、湘、黔三省的人力、物资实现了有效流通，有力地支持了中华民族的抗战事业。川湘路通车以后，“政令当更易达到”。并且“在国防方面，尤为川湘间军事上必经之路，进战退守，胃利赖之”。二是打破了沿线地区相对封闭的状态，促进了沿线地区的开发。川湘公路所经过的川东南、湘西地区，离各自的省会城市较远，历来为四川和湖南政治力量所不及，在外人眼中乃化外之地。川湘公路的建成通车，加强了川湘之间、川湘各县彼此之间的经贸交流与商业往来，在一定程度上打破了川东南、湘西等偏僻地区经济、文化的相对封闭状态，促进了沿线地区经济社会的发展。

总之，在民族危急存亡之际，应长期抗战、开发后方之需，国民政府下令修筑了川湘公路。虽然修筑过程中有困境、有冲突、有博弈，但川湘民众还是服从大局，用智慧与汗水将其建成。从某种意义上讲，川湘公路已经不仅仅是一条公路，更是一部川湘民族地区人民团结一致、共赴国难、克难攻艰、支援抗战的简史，值得世人铭记。

（责任编辑：唐昌福）