



“川盐济湘”与“湘米入川”

中国历史上，有过两次“川盐济楚”：一次是在太平天国时期，一次是在抗日战争时期。楚，即湖北、湖南、江西、安徽等春秋战国时期楚地的泛称。“川盐济楚”，则是把四川的盐运到楚地淮盐专销区去卖，保障供应，以济时艰，故有“国衰则川盐兴，国兴则川盐衰”的说法。



乌江歪屁股船

国衰盐兴，川盐济湘

在秦国蜀守李冰未发明深井采卤技术之前，西南地区食盐主要依靠巴地巫溪宝源山、湖北清江长阳、彭水郁山伏牛山三处天然盐泉所产之盐，古人称之为巴盐，又名盐巴。宋元之后，巴盐连同川西、川南等地所产之井盐，统称川盐。川盐外运，千百年以来，运夫们用脚走出了无数连通鄂、湘、滇、黔、陕等地的盐道。



彭水郁山伏牛山盐泉——飞水井

1937年7月7日，抗日战争全面爆发，沿海食盐产区相继沦陷，海盐输入逐渐减少，至1938年，淮运断绝，荆湖赣皖食盐断供。为保障未沦陷地区的抗日军民食盐供给和盐税收入，“川盐”临危受命，又一次担起“济楚”的重任。

历史上，“川盐济楚”的运道主要有“四横一纵”。“四横”指水运，即长江、汉水、清江、酉水及渔洋河（汉洋河）四条水运线；“一纵”指陆运，即由长江边的石柱、万县（州）、云阳、奉节、巫山等盐运码头出发，向南翻越齐岳山，过鄂西南，入湘西，形成遍布川（渝）鄂湘黔交会地区水陆贯通的盐运网络。

1940年6月，宜昌失守，水运受阻，“四横一纵”盐道仅存酉水一线，“济楚”实则变成了“济湘”。

“川盐济湘”的运输自重庆起，利用长江的轮船与木船运至涪陵，然后利用乌江水道，以木船运抵彭水。彭水以上路分为二：一路仍走乌江至酉阳龚滩镇，再利用人力运达龙潭镇；另一路则改用郁江的小木船（五吨船）运到彭水郁山镇。

盐在郁山又有两种办法运输：一为汽车运输，直到龙潭；二用人力背运到冯家坝，利用乌江支流唐岩河（阿蓬江）的木船运抵两河口，又以人力背运到龙潭。

至龙潭后，原本可用涪舒河的木船直接运输入湘，但因龙潭至下游18公里的妙泉间水道滩涂甚多，且治安不佳，为免遭损失，该段便全用汽车运输。妙泉以下则大部分用木船运至湖南沅陵，于运输紧迫时又用少数汽车协运。沅陵以后一路仍用木船到常德，然后改轮船经洞庭湖转湘水与衡阳等地。另一路则由公路经榆树湾及邵阳通衡阳。

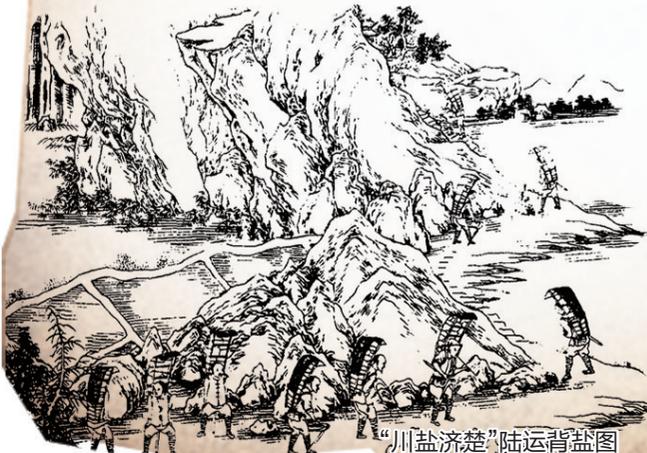
1941年10月1日，川湘联运处成立，下设涪陵、白马、羊角碛、江口、彭水、郁山、黔江、冯家坝、两河口、酉阳、龚滩、龙潭等分处。联运处组建有夫运队7个，常年有运夫6000人以上；汽车队6个，计有车辆167辆，其中柴油车89辆、汽油车10辆、小轿车3辆、木炭车65辆。龙潭镇组建有汽车业同业公会，在运输极忙时也可帮助运输。同时，在龙潭渤海设修理厂、油料库、材料库各1个，在沿线建盐仓10座，租借盐仓9座，容量计403140担。

川湘联运处规定，涪岸每月运送涪湘川盐1000吨。这些盐沿乌江运至彭水后，有600吨转入郁江，运抵郁山镇，其中300吨以汽车直接运至龙潭，另300吨以人力与木船换运至龙潭。其余400吨则利用木船到龚滩，然后换人力到龙潭。运抵龙潭后，再利用汽车或轮船运往湖南。

据《川湘盐务联运处工作报告》统计，1938年底至1943年5月，涪湘川盐总量达54448110担；1941年12月至1943年9月，川湘联运处交付湖南盐量达37708735斤。

湘米入川，共济国难

1937年12月，国民政府办公地西迁重庆，巴蜀



“川盐济楚”陆运背盐图

人口骤增，粮食等生活物资十分紧缺。

洞庭湖平原素称“鱼米之乡”，食米出产向来过剩。在川东荒歉年间，有一部分食米入川接济，也是利用长江水运。湘米经由西秀入川在平常年份极为少见，仅在酉秀黔彭等县灾荒年份偶尔有之。但在抗战全面爆发后，川东南一带却成为“湘米入川”的重要通道。

由湘运川的物资有米粮、军用品、矿砂、工矿材料、交通物件及其他商货，其中以军粮运量最大。当时，改组后的第六战区辖川鄂湘黔81县，有14个军、36个师，30万兵力，长官司令部驻恩施、黔江。但恩施附近各县为出米甚少之区，因而军粮供应十分紧迫。应战时所需，大量食米靠滨湖区水运到沅陵再转至酉阳妙泉，然后换汽车运至两河口。又换小木船运到黔江县（区）之新滩，再用汽车运至恩施，或自妙泉直接以汽车运至恩施或其他地区。

据相关资料统计，1940年以前，川湘一线军粮月运量约500吨。1940年，驻恩施和黔江的第六战区抢运军粮，每月运输湘米约1500吨入川，1942年的粮食运量即达1万吨。1942年5月至1943年3月，川湘一线共运送物资2.6万吨，“每月往返运输量合计有两三千吨。”

1943年以后，因滨湖各县尽受日军践踏，粮食出产减少，只得依靠贵州大米自龚滩运郁山再经川湘公路运抵黔江、恩施，或自龚滩利用乌江船运至涪陵、重庆。

1943年9月，黔桂铁路建成通车，湘南地区的货物运输改道，川湘一线运量骤然下降，应抗战之需而开办的川湘水陆联运，在经历了几年短暂繁荣与辉煌后，很快便转入低潮。即便如此，川湘水陆联运在物资运输方面仍然发挥着重要作用。

东川运夫，抗战功臣

“一去二三里，抛锚四五回，下车六七次，八九十人推。”这句话，是抗战时期川湘公路汽车运输状况的真实写照。

1937年4月，川湘公路设站经营，办理客货联运。但由于汽车零件及燃料等难以得到补充，所以川湘一线运输遵循两个大原则：一是尽量利用水道，二是尽量利用人力。在水道与人力均不好利用或在时间上为水道与人力运输所不能胜任的时期才用汽车运输，以补水道与人力之不足。所以，川湘联运的路线上是水道与陆道互相利用，而在陆道上又是人力背挑与汽车运输同时进行。

由于汽车燃油得不到补充，木炭车动力不足，人力运输价格低廉，夫运无疑是最好的运输手段。同时，因为连年荒旱，饥寒交迫的民众也乐意把这份有偿劳动当成一

份职业。在川湘联运鼎盛时期，龚滩与龙潭之间运夫多时有六七千人，而郁山镇与龙潭之间、龚滩与秀山之间亦有两三千人。三路合计，达一万多名运夫。

当年，渝东南西秀黔彭的山道上，一群群结伴而行的运夫“夏月挥汗如雨，严冬身不挟纩”，每人负重不下一百五六十斤，日行不过40里。1940年，一个来自江苏无锡的作家写道：“在山腰里峰回路转，忽然远远地闪出一群鸠形鹄面的家伙来，千百个运盐夫，像驴马般的驮着盐块，蠕蠕地在山道中爬行……穿着阔花边服装的苗妇，她们背上都负上竹篓，驮着笨重的农产物，和汉人一样的熙熙攘攘，不分彼此，为了抗战，也挑着一副‘伟大’的担子。”

为了规范管理，1941年7月，第六战区湘谷转运处召集川东在乡军人在龙潭镇将参与运盐的民夫规范点编，成立东川陆运总队，下设2个大队、8个中队、40个分队和200个小队。为保护夫运沿途安全和防止偷漏走私，还设立了监护队。川湘一线盐粮交运，加上其他物资运输，月运量多时达数千吨。

“运米一百斤可供两个战士一个月食粮，运盐一百斤可供二百民众一个月食用。”东川陆运总队的运夫们享有免役的优待，成为近似专业的运输队伍，除年节及农作极忙时期以外，不另营他业。

栉风沐雨，摩顶放踵，鸠形鹄面的土家苗汉儿女，成群结队，肩挑背磨，将血与汗水挥洒在川湘道上，为全国抗战的胜利做出了巨大贡献，他们是当之无愧的抗战功臣。

喋血长空，保运卫国

“天不怕，地不怕，就怕飞机拉‘巴巴’（方言，意为大便）。”川湘运道“抗战生命线”作用的发挥，必然成为日机轰炸的对象，更是运夫们的噩梦。

自1939年始，日机相继对南川、涪陵、彭水、黔江、酉阳、秀山等县进行了侦察轰炸，其中1939年8月19日，日机36架袭击酉阳，被中国空军击退；1939年11月10日，日机在秀山县境内投掷炸弹、燃烧弹20余枚，炸死19名平民……

为了保障川湘一线的运输安全，中国空军在对敌作战中也取得过辉煌战绩。1940年5月27日，国民公报报道了5月26日发生的一次空战，全国各大报刊纷纷转载：“敌机一百卅六架，分四批于昨（廿六）日晨十时五十分侵入川境，其中两批飞至合江、碭江、永川一带，当被我空军击溃，纷纷逃逸。另两批七十二架于下午一时半窜进重庆市空，我空军早有准备，当即发生猛烈之遭遇战……敌机中创后，遂落伍向东南方向逃逸……追至小观音桥（重庆东南四十里），以神枪准射，该敌机立时爆炸，火花四迸，坠落地上……其余日机纷纷东逃，我各路健儿仍猛烈追击，到达黔江上空时，再度发生大规模空战……复将敌重轰炸机一架击落，残敌始乘隙逃去……”

此次空战，中国空军仅有10架参战，是一场力量极为悬殊的空战，却击落敌机2架，击伤多架，飞行员高又新因此赢得了“驱逐之王”的美誉。

1942年5月，秀山机场建成。作为芷江机场的辅助机场，秀山机场为前线作战的中国空军提供了充足的后勤保障和安全的停泊场所。此后，自云南昆明起飞，执行轰炸日军阵地、补给线、军事设施乃至日本本土任务的重轰炸机的护航，也多由芷江机场的战机完成。

80多年过去了，渝鄂湘黔四省市交会之地，公路、铁路、高铁、航空、水运已然四通八达，便捷通畅，“川盐济湘”与“湘米入川”的历史日渐鲜为人知。

（作者系重庆散文学会会员）
图片由酉阳县融媒体中心曾常提供