

国民政府以自贡盐场为中心的盐运建设(1937-1945)

梁安琪

(西南大学历史文化学院民族学院,重庆 400715)

摘要:抗日战争期间国民政府迁都重庆后,面对沿海盐区相继沦陷、淮盐运输阻塞、军民食盐困难的局面,国民政府下令川盐增产加运,济销楚鄂,但繁忙的盐运却受到交通条件和陈旧的引岸制度的严重制约。国民政府下令废除川盐运销引岸制度,实行官收官运和招商代运,并通过一系列对大后方盐业运输建设,在一定程度上保证了战时军需民用需要,为抗日战争的胜利作出了巨大贡献,与此同时也极大改善了西南地区的交通运输条件,形成了川盐历史上的第二个经济繁荣时期。

关键词:抗战时期;西南大后方;盐业运输;建设

中图分类号:K05 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-5322(2015)02-0006-05

全面抗战爆发后,海盐上运受阻,军民淡食,政府税收骤减,1938年国民政府明令川盐增产加运,同时为保证其有效供应,国民政府不得不对以自贡盐场为主的大后方盐业运输进行一系列的建设,这些措施大大提高了盐运效率,不仅保证了陪都和前线的军需民食,同时也促进了西南大后方政治经济的发展。目前关于抗战时期大后方各方面的研究很多,本文在前人研究的基础上对抗战时期国民政府在西南大后方进行盐运建设的动因、建设措施、建设成就以及建设中存在的局限性等问题略作探讨和研究。

一、抗战时期国民政府建设西南大后方盐运的动因

七七事变后,东南沿海一带相继沦陷,海盐运输受阻,湘、鄂等省海盐销区用盐奇缺,民苦淡食。随着国民政府迁都重庆,大量人口和工业陆续涌向以重庆为中心大后方,军需和民用盐的供给不得不依赖川盐和西北盐产。同时,在南京国民政府的主要财政收入中,盐税仅次于关税占第二位,故盐为重利之所在。这时国民政府掌握的内地盐场产量不到平时的30%,而1938年大后方人口仍有2亿至3亿人,约占全国人口的半数以上^[1],主要盐产区的失去使国民政府同时面临着相当严

重的需求缺口和财政危机。

表1 1937-1940年国民政府盐税短收情况^[2]

Table 1 1937-1940 national government tax collection of short 法币万元

年份	预算数	实收数	实收占预算百分数
1937年	229	141	64.9%
1938年	115	48	42.1%
1939年	83	61	73.4%
1940年	100	80	80.0%
合计	527	330	62.5%

在如此严峻的情况下,国民政府财政部于1938年3月明令川盐增产,并提出“增加产量首先从富荣两场着手”。据相关统计,增产前两场月产卤水315734担,1941年月产卤水869700担,月产盐在三年间增长了71%,占四川省各区总产量的50%以上^[3],成为全国的产盐战略中心。

抗战时期川盐担负着供应川、康、滇、黔、湘、鄂、陕7000多万人口军需民食的重任。其实开灶产盐不难,难的是如何将猛然间增产的场盐顺利运往各销岸。在盐运方面,富荣两场及其他各场场区灶户分散,运道不便,战前全靠人力畜力运输,外运基本依靠水路。然水路因航道不畅,船只运力不足,周转期长;而运销盐号,基本上都是川帮本地组织,资力较弱,难以承担如此多的运额。

面对这一系列问题,国民政府不得不付出巨大的努力进行盐业运输建设,改善盐务管理,以解决供应难题。

二、抗战时期国民政府建设西南大后方盐运的具体措施

(一) 战时国民政府的盐政改革

近代以来政府对食盐管理流通实行的“引岸制度”,其核心内容为“分场分岸、按销定产”,即国家统一颁发“盐引”授予“运权”,商认销岸,以销岸确定盐产地,根据所领盐额运销食盐;政府掌握盐引以确定产销额数,据此征榷盐税。各销岸有其行销区域,不得擅行侵越。但运权的取得者一方面蓄意控制销岸盐产的供应,使市场长期呈现非饱和现象,从而催动盐价上涨,而在场区则户多运少,盐产积压迫使灶商不得不减灶减产,运商便好乘机压低盐价,从中获得丰厚利润。长此以往,岸盐短缺,盐价奇高,损害民生。而场盐积压不能及时运出,不得已每月减产,灶商也深受其害。

抗战爆发后,国民政府为充裕岸存、保证各地军需民食,在盐斤运输上官运为主,商运为辅,盐业经济开始被纳入战时体制。

官运,即政府自运,“运盐之人仍尽先责商承办,商力不足则以官运济之”^[4],其优势在于场商不再受运商压价之苦,不用担心滞销问题,资金周转加快,获利较厚。1940年成立官运处,各盐务管理局分别成立官运课,专门负责统筹办理全国官运业务,以应战时需要。商运的一种形式是招商代运,即运商不缴纳盐本,只垫付运杂费,将盐运至销岸后取据到盐局结算。另一种形式是委托商运,即运商在场垫付盐本领盐,承付各项运杂费,取具证明到盐局结算,盐斤由盐务机关收仓^[5]³³。为充分利用商资,以维持其正常运营,政府规定运商按配运时间先后,在三个月内分别规定最后期限,逾期不至者取消运权^[6]¹²,由于川帮运商大都资金不足,无力承运。于是川康盐局先后批准大业、大昌裕、大有、久大公司等外来运商来川办运,这些运商中淮商居多,与银行、官僚有密切的关系,其资金雄厚,川帮运商逐步受到排斥,“除侯策名保有沪纳岸引盐三载外,百分之九十以上都被海盐运商夺去了”^[5]³⁴。

1942年5月26日,国民政府颁布《盐专卖暂行条例》,开始实行食盐专卖法,即“民制,官收,

官运,官销”,“除近场各地,行就场发交贩户或合作社零运外,其距场程远者,由政府自运或雇运,或以委托代运方式统制移运,其运盐起讫地点,期限,盐量及其他有关运输事宜,均由政府统制管理”^[7]。由于通货膨胀,物价猛增,盐税改称“专卖利益”,由从量计征改为从价计征,寓税于价。至此,盐业经济正式置于官方的掌控下。

(二) 战时国民政府的运输建设

1. 水路运线建设

“清初,食盐水运量约占70%,清末已达到80%,在抗日战争期间达到90%”^[8]。自贡盐产的80%以上,经釜溪河过邓井关至李家湾入沱江,一直到泸州入长江,沿江而下运至各口岸,这是当时盐运的水路交通大动脉。然而这条水道全程73.5公里,大部分地方水浅弯多,河床狭窄,共有险滩19处,洪水季节流急坏船,枯水期则水浅胶舟,在橹船难行的地方需要将盐斤卸船陆运,越过险滩再进行装载,俗称“盘滩过坳”,这种不便的运输条件已经不适应战时对盐产的需求。

1938年4月,川局先后致函经济部中央水工试验所和华北水利委员会,请求“遴选水利专家来井查勘,设计整理以利运输”^[9]。6月16日,华北水利委员会工程队在队长穆苓园的率领下赴自贡开展测量设计工作,朱宝岑担任总工程师。1942年5月,邓井关、沿滩两座船闸竣工,6月金子凶船闸工程竣工,建成济运闸、庸公闸、离滩闸三处,总工程费为1380万元。建成后自贡到泸州仅需5天,比人工拔闸挽船缩短航期25天。“照当时船只运输量,每年以300天计算,可运约25万吨盐,较建闸前增加50%,并可节约‘盘滩过坳’费用”^[10]。在井河工程进行的同时,盐务总局以“…涪陵至龚滩之运道,为接济湘西及周边要道,水险滩多,为川江之冠,只冬季于水时,可以通船,夏季洪水时间,完全停运”。认为妨碍殊大,又转请扬子江水利委员会代为测量设计改善,时人无不感叹道“从此川江险峻,悉可化为坦途矣”^[11]。

1939年4月26日,军委会下令“……由各地政府加强民间水陆交通运输,保证粮盐运道畅通”^[12],随即川局着手整修汪家滩至艾叶滩之间的福兴桥、尖角、张家洞、黑木岩、大龙滩、桥头铺等堰。1940年川局委托华北水利委员会整治威远运煤河道,工程包括双捻船闸九道:雷家由、罗家坝、破滩口、鸭子滩、河墩子、廖家堰、高碛、观音

滩;修筑拦水堰四道:大堰头、小堰头、傅家河、老新桥。1945 年威远河航道工程先后完工通航,共用工程款 28348607.43 元。建成后,威远河灌溉农田达 24 万亩,提高运煤能力约 3 倍。此举使旭水河雷公滩以下,威远河观音滩以下实现全面直航^{[13]203}。

从此以后,威远河和釜溪河上闸闸相递,构成一套完备的盐运水利系统工程,基本满足了当时盐业运输的需要,使运输周期缩短,效率提高,大大提升了水道的通航能力。

2. 陆路运线建设

川康盐务管理局从整理费中拨款,先后建成井内、井荣、荣桥、嘉桥、井叙等市外公路 5 条,共 260.10 公里。完成了井威、向威、向黄、威新、向山等 5 条运煤公路,共计 80.25 公里。这些运煤公路与威远河建闸工程相配合,大大增加了煤炭的运输量,满足了自贡抗战时期增产食盐的需要(见表 1)。1940 年 6 月,内乐路通车(内江-自井-乐山),自流井的对外交通更为方便。

表 2 煤区公路修建情况一览表^{[13]205}

Table 2 List of highway construction in coal area

建设时间(年)	公路名称	起止地点	历程(公里)
1938 - 1940	向山路	铺子湾 - 山王场	10.60
	向黄路	铺子湾 - 黄荆沟	18.44
	威新路	威远回龙场 - 新沟	23.36
	井威路	贡井 - 威远	24.00
	向威路	向善场 - 威远	3.85
合计	5 条		80.25

短途运输方面,川康盐务管理局着力在大型或较为集中的场灶间修筑支线,先后招标修造关外马路、马壕支路、三块石马路以及贡井到长土、黄石坎、艾叶滩的运盐支路等盐区公路 9 条,共 29.13 公里^[14]。除此之外,并修造荣溪河凤凰桥、盐井河大桥^[15],与井内、井乐、井邓等干路相连,方便自贡盐短途集运及外运。这些措施部分解决了场区灶户分散和运道不便的问题,市内短途运输也由人畜力改为板车或汽车运输,提高了场区的运输能力。

川盐外运繁忙,在堰闸未修好之前,政府决定沿公路铺设井邓段轻便铁路,用以增加运量。1938 年 11 月初,川局就井邓公路路基铺设铁道,此段轻轨从自流井东兴镇至富顺县邓关,预算 924278 元,实际建成 15 公里,备平车 200 辆,从

东兴寺运盐至沿滩黄天坝官仓,下河装橇船运至邓关,并运煤返回。日开车 50 至 80 辆,运盐约 1200 市担(60 吨),运煤 145 包(36.25 吨)^[16]。

3. 运输管理

川康盐局当时规定场区撈船只能到邓关,邓关驳船只能到泸州,泸州长船一般放至重庆为止。重庆以下由川盐运输处组织木船团体接运,泸州长船遇特殊情况也可以直放宜昌,洪水期亦可上到邓关接运,加速运转。济黔盐斤,除花盐在重庆中转直运贵阳外,各岸巴盐一般运至合江、江津、涪陵、纳溪,再由小船接转内运。

为扩大运力,川康盐局先后添置官船 247 只。对于这些盐运船舶的管理,国民政府制定了战时水上船舶统制办法,规定凡是盐务机关自制专供盐运船只,由本机关自行管制,船舶总队部不能过问;由盐务机关暂时用作盐运的商运船只,船舶总队部,亦应予以维护。运商承运盐斤时,需持放盐准单和护运查验单在盐局关外督运处登记,由督运处抽调、点包,再根据需要缓急、集运能力派捆派船。然后每天下午两点挂牌公告船只抽签,决定装运商名牌号、盐种和接运码头、放盐工人,并于翌日捆盐装船。盐斤装好后,每载撈船工人将船只向关外督运处登记,运商将护运单、保险单、水书送到督运处填好起运日期,加盖印章,由送引工人每天集中送至邓关各运商的分号。一经派定后,各运商须遵规定日期办理,灶仓距河稍远者应在两天内齐备,近则须当天齐备。除有特殊原因者外,如逾限期,应予以处罚。盐斤运至销岸发售或交斤,减去规定运耗,如有亏短,由承运船户按销价赔偿。各销地盐局应将盐斤到存情况,逐日电报川康盐局便于全面统筹^[17]。

为了鼓励盐运,国民政府实行运盐工夫缓服兵役法,规定凡运盐工人、民夫及运输制盐所用煤薪之力夫、船工、烧夫等,“以年满三十六岁以上者准予缓役”^[18]。抗战后由泸县至重庆的水道运输极其繁忙,盐粮相争,盐船如不用武力护航,随时可能被卸空用于拉运粮食。对此交通部规定:“宜渝间之木船配备上以军品为优先,下行以煤炭食盐为最先,其它物品应以此项军品等运输完毕或经特许始得酌量配备”^[19]。1938 年 9 月 5 日,川江航务管理处成立水上保安团,分驻泸县、合江、江津及重庆黄沙溪一带。重庆行营并飭令保障盐运,“盐务机关自置或租雇之小轮,木船,汽车,手车各项交通器具,无论已未装运,已统雇

定搬运夫役无论已未搬运,恳请通令各部队及各机关,均不得强迫扣拉用,以维盐运”^[20]。这些措施在战时对于安定民心,保证大后方盐业运输的正常运行提供了较为有利的外部条件。

三、国民政府盐运建设取得的成就及其存在的问题

抗战全面爆发以后,国民政府能够审时度势,适时调整自己的盐业运输政策,尤其是对传统的引岸制度进行改革,意义重大。盐业运输方面的建设,正是这些措施中不可或缺的一部分。

(一) 国民政府盐运建设取得的成就

抗战时期国民政府对西南大后方的盐业运输建设在支持抗战和推动大后方发展两方面发挥了重大作用。

首先,盐运建设保障前方军用民食,支持了抗战事业。截至1945年,富荣盐场累计生产食盐1938901吨,销售食盐1748542吨,盐化工产品791.49吨^[21]。为了保证在较短的时间内调动盐产安全顺利地运往陪都,支援前线,国民政府在运权、运具、水路交通及运输管理等方面进行了许多改善,部分解决川盐运输交通不便,运力不足,资金短缺等问题。《大公报》称:“抗战期间,沿海沦陷,大后方军民几乎全仰仗四川井盐,自贡盐场当时大举增产,供应民食,居功至伟”。

其次,盐运建设改善大后方的交通运输条件,促进战后西南地区经济发展。为了便利盐业运输,国民政府对水路运线进行修建或改造,这些运输网络不仅在抗战时期起到重大作用,战后通过不断修缮,使西南地区的水路交通情况较抗战前有较大改善。“川盐的外运作为明清时期中国西南资源东运工程的重要组成部分,是中国历史上规模庞大的资源跨区域大调配的典型。这种东西向的资源调配为中国西部地区的发展奠定了强有力的物质基础”^[22]。

最后,形成了川盐历史上的第二个经济繁荣时期。战前盐运疲滞,场灶每月减产50载,1937年自贡产盐仅328万担。国民政府明令增产加运,加大对川盐的扶持,1938年自贡产盐457万担,至1945抗战结束达到505万担,其在川盐中

的比重也从抗战前的45%,上升到60%^[23]。1939年9月1日,国民政府为保证军需民用及税收,便顺应盐商意愿批准设立自贡市,至此,自贡因盐设市,成为我国最早成立的23个建制市之一,为支援抗战和战后经济继续发展奠定了基础。

(二) 国民政府盐运建设存在的问题

国民政府苦心经营大后方盐业运输,在取得巨大成就的同时,也暴露出许多问题,这些问题在一定程度上制约着战后自贡盐业的继续发展。

首先,专商引岸制度的继续存在。在川淮盐争岸问题上,国民政府向来右淮左川,抗战期间,国民党政府虽实行官运,但不放弃“委托商运”、“招商代运”的形式,后缪秋杰约请淮商入川办运,川帮势力几乎被排挤殆尽。抗战胜利后,停止盐专卖,但仍实行分岸招商承运,这种制度直至解放才被真正废除。引岸制度限制自由竞争,使川盐的发展表现出明显的战时性,这种短暂的繁荣,畸形的发展,在战后的经营中变成重重阻力。

其次,攫取大量财富,官僚资本膨胀。抗日战争爆发后,与四大家族有密切联系的淮商入川,他们相互勾结,攫取大量财富。盐专卖本来是保证军需民食的一项战时措施,在实施过程中却逐渐成为官僚资本把持的盘剥的工具,国家又通过发行通货的形式把这一损失转嫁给人民。

最后,单一畸形的发展模式。自贡因盐设市,川康盐局在其中起了重要作用,它不仅控制自贡地区的盐业,而且直接参与处理自贡地区的地方事务,自贡市政府权力有限,形同虚设。正因如此,自贡一开始就形成了“盐行政”的基调,“当时盐务局在自贡处于强势地位,提出两点原则:一是设市之后一切建设须以补助盐业为中心工作;二是对于事业之推进须有切实合作之表示”^[24]。以至于在战后相当长的时期,自贡市政当局无法从单一的发展模式中跳脱出来。

通过对战时国民政府建设大后方盐运措施的梳理,我们可以了解到其取得巨大成就的同时,也不免带有战时性和单一性,因盐设市的自贡,在战争时期依靠国民政府的扶持获得一夕繁荣,这样畸形的发展模式,使其在战后不可避免地走上迟滞甚至衰落的道路。

参考文献:

- [1] 曾仰丰. 人事制度与盐务[J]. 盐务月报, 1947(4):3.
- [2] 杨荫溥. 民国财政史[M]. 北京:中国财政经济出版社, 1985:104.
- [3] 张国钢. 自贡盐产税收在抗日战争中的历史贡献[J]. 四川档案, 2005(3):28-29.
- [4] 南开大学经济研究所经济史研究室编. 中国近代盐务史资料选辑(第四卷)[M]. 天津:南开大学出版社, 1991:14.
- [5] 吴泽霖. 百年来引岸制度束缚自贡盐业的史实纪略. 政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会. 自贡文史资料选集[C]. 自贡:政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会, 1985(16):2.
- [6] 吴泽霖. 抗战时期的自贡盐业. 政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会. 自贡文史资料选集[C]. 自贡:政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会, 1995(25):2.
- [7] 张绣文. 盐专卖制的分析及其演进[J]. 盐务月报, 1942(1):1.
- [8] 自贡市交通管理委员会. 自贡市交通志[M]. 成都:四川辞书出版社, 1991:171.
- [9] 沿河各滩堰整理计划[N]. 新运日报, 1938-09-27(3).
- [10] 自贡市档案馆. 盐井河滩堰经费报销及勘测设计费用与华北水利委员会来往函件[G]. 全宗号 3-5-2644.
- [11] 盐管局改善运盐水道 涪陵至龚滩之险峻运道请扬子江水利委会改善[N]. 自贡民报, 1938-07-01(3).
- [12] 四川省文史研究馆. 抗日战争时期四川大事记[M]. 北京:华夏出版社, 1987.
- [13] 自贡市盐务管理局. 自贡市盐业志[M]. 成都:四川人民出版社, 1995.
- [14] 马壕支路工程 李正兴中标承修 盐管局飭订立合同[N]. 自贡民报, 1939-09-29(3).
- [15] 川康盐务管理局招标修造荣溪河凤凰桥[N]. 自贡民报, 1939-08-26(2).
- [16] 轻轨平车运盐每载加运费五十元[N]. 自贡民报, 1940-04-22(3).
- [17] 盐务总局规定木船运盐办法五项[N]. 自贡民报, 1938-09-24(3).
- [18] 军财两部会拟盐工缓役办法奉军委核准施行[N]. 自贡民报, 1939-07-04(3).
- [19] 谭刚. 抗战时期国民政府的交通立法与交通管理[J]. 抗日战争研究, 2007(3):132-157.
- [20] 行营令准保障食盐运输 舟车夫役禁止拉用[N]. 自贡民报, 1939-11-06(3).
- [21] 宋良曦. 盐史论集[M]. 成都:四川人民出版社, 2008:25.
- [22] 赵逵. 川盐古道 文化线路视野中的聚落与建筑[M]. 南京:东南大学出版社, 2008:104.
- [23] 近百年自贡盐业运销制度的分类. 政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会. 自贡文史资料选集[C]. 自贡:政协四川省自贡市委员会文史资料研究委员会, 1987(18):61-64.
- [24] 王仁远. 自贡城市史[M]. 北京:社会科学文献出版社, 1995:48.

National Government Zigong Salt – centered the Salt Transport Infrastructure (1937 – 1945)

LIANG Anqi

(School of History and Culture, Southwest University, Chongqing 400715, China)

Abstract: During the Anti-Japanese War, the Nationalist government moved to Chongqing. Face of the the coastal salt areas have been occupied, the Huai salt transportation obstruction, military and civilian salt difficult situation, National Government ordered the Sichuan salt stimulation and increase traffic transported to Hunan and Hubei. But the traffic conditions and sales to the monopoly system severely restricted the busy salt transport. The government ordered the abolition of the Sales to the monopoly system of Sichuan salt. the implementation of government monopoly and solicitation businessman behalf of the selling, and through a series of rear area of salt transport infrastructure, to some extent, to ensure wartime military and civilian needs, and made great contributions to the victory of the War of Resistance Against Japan, At the same time, greatly improved transportation conditions of the southwest region, forming a second period of economic prosperity in the history of the Sichuan salt. Of course, due to the characteristics of its wartime and unity, with the end of the war, the southwestern regions gradually revealed many problems.

Keywords: Sino-Japanese War; Southwest Area; salt transport; construction

(责任编辑:陆勇)