



招商局江顺轮

乘船出川的将士

# 抗战时川江客船夜泊 军舰和护航队防匪患

□韩玉洪

我在20世纪70年代末加入长航系统工作时，遇到了一些尚未退休的民生公司资深员工，其中，邬泽浩先生便是一位令人敬佩的前辈。1938年，他担任民康轮的会计，参与了抗战支前募捐。公私合营时，民生公司宜昌分公司与宜昌港务局合并，邬先生从重庆民生公司总部下来办交接，最终被留住，担任宜昌港务局行管科副科长。

通过与老员工的交流，我有幸了解到川江航运在抗战期间的英勇事迹，这让我既感到震撼又充满敬佩。

## 1

## 人满为患，采用两段航行疏运

1938年，随着国民政府西迁重庆、武汉大撤退，数千万民众在日军轰炸的恐慌下纷纷向西南方向逃亡。同时，数百万的作战部队也从重庆出发，奔赴抗战前线。“蜀道三千，峡路一线”，无数的难民、伤员及军人亟须运输。在这紧迫的时刻，川江航运发挥了至关重要的作用，成为中国军事运输史上一段辉煌的篇章。

政府机关、团体、学校、工厂纷纷依靠川江向重庆转移。这年初，江水极度干涸，船只稀缺，航运公司面临极大挑战。为应对这种情况，民生公司采取了缩短航线的措施，将宜昌至重庆的线路分为“宜昌至万州和万州至重庆”两段，实行分段转运。这一措施缩短了航行时间，使得船只往返频率加倍，客运量翻倍，同时也能更快地将旅客和货物转移到相对安全的峡谷地带。

然而，每天都有大量旅客询问船期，导致船票紧张，客运站人山人海。由于船只稀缺，客运量巨大，船票的分配常常引发误会和造成困难。

宜昌警备司令部为了维护秩序，与各相关机构合作成立了“川江客运联合办事处”，实行统一管理和分配。尽管如此，由于军事需求频繁调用船只，以及某些外国公司以国际法为由拒绝遵守登记制度，这一有效的管理方法在半个月后宣告失败。

川江地区的匪患也为转运旅客的任务增添了额

外的难度。川江不能夜航，为了有效防范匪患，当客船在庙河、秋风亭、麦沱、故陵等地停泊过夜时，特别安排军舰驻守，并在岸上部署护航队进行巡逻，确保旅客的安全和航程的顺利。

## 2

## 民由、民族两轮改为水上旅馆

随着来宜昌的人员日益增多，码头、街巷处处人满为患。为了解决乘客住宿和候船的问题，民生公司董事长郑东琴运筹帷幄，采取了创新措施，将停泊在宜昌检修的民由、民族两艘轮船改造为水上旅馆，收取低廉的住宿费用。

1949年后，民由轮曾改名为东方红218轮，走宜昌至奉节的往返航线，每三天一趟。

我的父亲韩庆楚在该轮船上长期担任政委。从我上小学到高中，经常去这艘船，同时也会把父亲从奉节买回的子姜或脐橙带回家。船的底舱前部设有散席区，铺有草垫供旅客休息，而后部则是货舱，中部是机房。一层的中前部是舱位室，尾部设有厨房、中餐厅和西餐厅；厕所位于尾部外侧。二层是舱位室。三层前半部分是驾驶室和船员房，后半部分是烟囱和洗晾衣服的场所。该轮船使用煤炭作为燃料，昼夜供应热水。

当长江船只普遍从煤炭改为烧渣油时，民由轮是唯一未进行改造的船只。到了20世纪70年代中期，我父亲将这艘抗战时期的英雄船只送往武汉解体，它成为长江上最后一艘报废的“民”字头轮船。

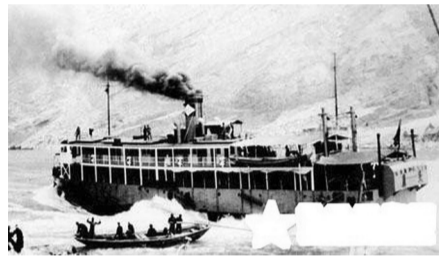
民族轮后来改名为东方红229轮，比较大，适合在长江中下游航行。

## 3

## 巫山麦沱搭棚宿客成为闹市

国民政府军事委员会水道运输处在宜昌和万州设立了转口处。以万州为例，该处由民生公司的业务干部担任负责人，使用“国民政府军事委员会水道运输处万州转口处关防”木质印章，进行官方业务。通过这种方式，水道运输处实施了统一的分配管理，宜昌和万州逐渐克服了转运客货的各种困难。

尽管转运机构逐渐完善，但轮船数量仍显不足。为此，民生公司与水道运输处宜昌转口处关防协商，决定对不着急需要的大宗货物如耐火砖、铁矿等，采用木船代运；降低旅客乘船票价，实行坐票制度。将原来只卖1张卧铺票的一个床位，改为卖5张坐票，尽可能容纳更多乘客，还可以减轻旅客经济负担，帮助他们迅速离开宜昌。



川江客船转运旅客



1938年巫山古城

上行船只在巫山县麦沱需停靠过夜。民生公司为了缓解旅客途中的疲劳，并提供舒适的夜间住宿，曾尝试在巫山租用木船作为旅客的夜宿之所。然而，巫山并没有可供租用的大型木船。于是，民生公司又与当地绅士合作，搭建了临时棚屋并开展了小规模贸易。这使得原本只是船只停泊的巫山麦沱迅速成了一个兴盛的新市场。在这些棚屋中，烧烤、火锅和各式炒菜琳琅满目，其中特色小吃如油炸打昆虫，香酥可口，旅客们对其又爱又怕，成为美食佳话。运送伤兵时，随船义士慷慨解囊，到棚屋购买鸡蛋、卤菜、烟酒等，分发到伤兵手上。

川江上，由于缺乏正规的客运码头，客船停泊在江中，旅客上下船主要依靠小木船，这种小木船被称为递漂船。旅客乘坐递漂船需要支付一定费用。巫山的递漂船服务因漫天要价而臭名昭著。后来，巫山县成立了航运管理处，规定每次递漂的费用为3毛钱，有效抑制了递漂费的飙升。

有时，当客船较早到达巫山时，一些乘船的文人墨客会花1元钱租用递漂船，前往大宁河的棺材峡游览。棺材峡，现称为龙门峡，位于大宁河口，两岸群山峭壁对峙，形成了狭窄的峡谷，其景色清幽，被誉为小夔门。峡谷中的长方形褐色木棺悬挂于半山腰，由数根黑色木棒支撑。当地传说棺材是铁制品，藏有金银珠宝，故有“红岩对白岩，金银两棺材”的说法。县长冯子君，一位来自四川蓬溪的官员，曾与幕僚一同游览此地。出于对棺材材质的好奇，他向棺材连开几枪，却奇迹般地没有击中。随后突如其来的狂风暴雨几乎让他们的递漂船翻沉，这使得当地人更加相信半山腰的棺材神圣不可侵犯。实际上，这种棺材应是现在所称的悬棺。

## 4

## 唱响长江抗战三部曲

在紧张的抢运期间，日军飞机频繁轰炸宜昌。

一天，当空袭警报响起时，居民们纷纷寻找避难所，有的躲进外国银行，有的进入法国教堂，还有的聚集在美孚公司院内洋油池周边的开阔地带。

民生公司宜昌分公司是一栋三层办公楼，有员工90多人。日机接连飞过宜昌分公司上空，向下投放炮弹，导致办公楼附近地区遭到猛烈轰炸。一名业务员正在办公桌前使用算盘，炸弹的冲击波将他连同椅子一起抛向空中，头撞击天花板后重重落下，椅子也被压垮。他爬起来后发现算盘已经散架，珠子滚落一地。员工们以为建筑物会坍塌，当他们冲出办公楼一看，虽然建筑物歪斜但未完全倒塌，于是又匆忙返回。

此次轰炸造成超过1000人伤亡，街上到处都是缺胳膊少腿的平民和牲畜。以往日军避免轰炸外国设施，但这次直接攻击外国资产，包括炸沉英国船只“新昌和”号和“嘉和”号、炸毁法国教堂。一枚炸弹击中美孚公司的千吨柴油池，引发巨大火球，烧红了半边天空。民生轮的杜领江担心自家房子被炸，曾将上百斤腊肉存放在美孚洋油池院内亲戚家中，现在连那位亲戚家也被炸毁了。

航运公司在抢运进川旅客时，有些抗战伤员疼痛难忍，常常把火发到服务员身上，无故打人。客运服务员能够谅解，更加热情服务。

民康轮抗战部队从宜昌前往重庆，其中30名伤兵路费用尽，伙食无着。民康轮马管理员和胡经理向船上高级船员和搭船官佐募得13元，交中厨房作为中国餐饮伙食费（船上设有西餐厅）。捐款人有马德嵩、黎船长、杜领江等13人，每人一元。

11月29日，民康轮会计邬泽浩携120元捐款，再次委托万县川东晚报社代邀劝募会。民康轮全体职工，爱国心极为浓厚，上一班船到万县，曾捐款百多元。

抗战9个月以来，仅民生公司先后转运入四川的就有武汉大学、金陵大学等学校11所；南昌机械厂、第七战区司令部等工厂27家；上海影人剧团等3家剧团；有八五后方医院、重伤医院等5家；旅客总计64000余人。

运送兵差，是民生公司1938年的又一重要工作，由公司秘书处秀才们负责。人们常说：“秀才遇到兵，有理说不清。”但在抗战这个特殊的时期，笔杆子和枪杆子却配合得十分默契。从宜昌运往重庆的部队人数为10708人，从重庆运往宜昌的人数为309144人，还运了很多弹药箱，唱响武汉大撤退、重庆大进攻和宜昌大抢运的长江抗战三部曲！

随着前线战事的连连报捷，逃难来宜昌的旅客数量逐渐减少，客货运恢复正常，巫山的临时棚屋宿客服务也随之结束。麦沱的繁华夜市，成为抗战史上一朵短暂开放的奇葩，永存于三峡的记忆之中。

(作者系中国作协会员)

从汉口转运儿童到重庆

