



车渡

不要小看了四公里和两江车渡，它们身上的盐，比你我吃的饭还多——

# 1935,川黔公路和重庆车渡

□张卫

## 1 海棠溪,川黔公路零起点

“走起,走起,四公里、五公里、六公里!”

20世纪90年代的山城重庆,中巴车满城乱跑,售票员扯起嗓子震响,让四公里这个地名家喻户晓,以至轨道交通站修通后,也沿用了这个地名。

四公里,是川黔公路的一个地名。

川黔公路,1935年即由重庆通贵州。路的起点叫海棠溪,隔一川大水与主城遥望。

1935年海棠溪设车渡,让川黔公路有了延伸:从海棠溪过江到储奇门再到牛角沱,就连接上1933年修通的成渝公路,偌大的川黔地区,就活了。车渡,从中起到了关键的串联作用。

在长江上没有桥的那些日子里,人们涉渡江河,须假以舟楫。但汽车要涉江河,怎么办?

1935年,南岸海棠溪连接母城储奇门的重庆第一个车渡应运而生。有了车渡,川黔路才能涉水抵渝中半岛。

## 2 开埠38年,重庆无一条公路

船行水,车行路。

1891年开埠后,重庆开始了艰难的近代进程。

之所以艰难,是因为从晚清到辛亥再到民国初年,重庆政局始终动荡,各路军阀杀进杀出,只为争夺重庆巨大的商业利益,城头变幻大王旗成为常态。

1921年11月,四川各路军总司令刘湘入驻重庆,下令设置商埠办事处,后改为重庆商埠督办公署。1929年2月15日,重庆在此基础上正式建市,潘文华任首任市长。

此时重庆开埠已38年,竟无一条公路。

老潘亲自规划了主城3条公路,以渝中半岛山脊为界,分中区干线、南区干线(沿长江)和北区干线(沿嘉陵江),中区干线由七星岗经两路口、上清寺抵达曾家岩,叫中山大道,全长5公里,宽20米,底层砌碎石,上层敷设三合土,是重庆第一条等级公路。

但城区外尚无公路,即便成渝两大都市,还仅以隋唐修筑的驿路东大道为连接。虽说1927年刘湘就下令修成渝马路,但直到1933年才勉强通车。

是年2月,刘湘将在渝的成渝路政总局改为“四川公路总局”,责令全川将马路一律改称公路,凡已修成的公路则一律归公路总局管理。

## 3 时间紧迫,生命通道仓促上马

在近代重庆城市发展史上,刘湘办大学、建钢厂、修公路、发展水电等,到1935年全川公路已达3000公里。此后,国民政府开发西部公路提上日程,其中最重要的是川黔路(重庆-贵阳)、川鄂路(重庆-汉口,又叫汉渝路)和川陕路(重庆-成都-陕西)。

1935年之前,四川尚无与外省连接的公路。蒋飞抵重庆不久,即令刘湘:“川黔公路必须迅速确定,勿再延缓!”并限定于5月15日通车。

由于蒋亲自过问,参谋团深恐松懈,相继派出高参田湘藩、张笃伦为督察委员。工程由四川省公路总局承建,任命罗竟中为工程处长兼总工程师,由四川省财政厅厅长刘航琛组成川黔路财务委员会,保证经费供给。

川黔路的四川段分巴



艰苦地劳作



1935年建成的重庆首个车渡:从海棠溪到储奇门。这个渡口今已成为南滨路的一段。

县、江津、綦江南和綦江北4段,由于时间紧迫,只能边勘测边施工。1935年2月27日,巴县段率先开工。

由于该路穿越川黔山地,开山、桥涵、边坡防护等石工工程占四分之三,工程艰巨。在层层高压下,四川省政府采取非常手段,下令重庆区域内所有公私工程一律停工,抽调石工修筑公路,先后征调民工10万人、石工3万人,第9军也派出第54师官兵协同抢修。

## 4 牺牲惨重,川黔公路空前绝后

一时间,重庆四乡“里长风催逼上道,奋箕犁锄一切皆办自民,民尤怨愤”,地方官员和技术人员也因督饬无方,不能幸免,工程处长罗竟中被记大过处分一次,巴县县长毛作盘被记过逼疯,分段长、工程师文西村被锁禁。

经过昼夜赶筑,6月19日,川黔路重庆至贵州松坎段176公里全线竣工,举行了通车典礼。该路段完成土石方260万立方米、桥梁47座,死亡民工1000余人,伤者数万。从2月27日开工到6月19日通车,全线费时不到4个月,工程之艰巨、工期之紧迫、牺牲之惨重,在重庆公路史上空前绝后!

到1936年,贵阳到松坎的339公里也由贵州省督修完工,至此成都经重庆到贵州的公路全线通车,总长973公里。这是四川第一条对外交通干线,在抗战中发挥了命脉作用。

## 5 两江车渡,唯一的“江上活桥”

川黔公路以重庆海棠溪为零公里。

当年取地名的人也懒得动脑筋,直接把沿途地名叫作四公里、五公里、六公里、七公里等等,一直沿用至今。这一叫就是80多年,已然约定俗成,如果再改,市民反而不接受。

1935年8月,由四川省公路总局开设海棠溪汽车渡口,配备专职人员,这也是全省第一个车渡。

海棠溪渡口与北岸的储奇门相接,时称储海渡,让成渝、川黔公路得以衔接。

抗战时,储海渡改隶西南公路管理局,该局是国民政府军委会所属军一级部门,储海渡亦成军事单位,两岸修建了码头,配上汽划、车驳以满足战时渡运需要。

1936年,军委会重庆行营与卢作孚商议在九龙坡修筑战备机场。抗战爆发后,为解决该机场人

员、车辆渡江问题,1937年8月,川黔公路7公里处开始修建姜溪沟车渡。

1939年8月,国民政府修筑汉渝公路,起自重庆小龙坎,经大竹、达县、万源,到达西乡与汉白路相接,全长952公里,1941年底完成。这是重庆经川北与陕西相连的陆上通道。

汉渝路从小龙坎出发要跨嘉陵江,其南岸是沙区中渡口,北岸是江北石门,1941年4月正式设渡,命名中石渡。

20世纪三四十年代,重庆既无资金、也无技术及物力在两江上建桥,车渡,便成为汽车唯一能涉渡江河的“江上活桥”!

## 6 战时繁荣,五六千辆汽车聚重庆

1938年7月,国民政府交通部迁至重庆,担负起统制大后方交通运输的职责。1941年,全国公路机构从交通部划归军事委员会运输统制局管辖,以适应抗战需要。

从1938年到1944年,大后方共新筑公路11675公里,改善道路88901公里,同时围绕重庆周边修筑了一大批支线公路,与附近地区连片成网。

公路的统制,带来了战时汽车运输业的繁荣。自1938年深秋长江航线从宜昌被日军切断,公路便成了陪都重庆与西南、西北各省和国际交通路线连接的主要渠道,一时间云集重庆的汽车高达五六千辆。

在国家统制下,公路运输以货运为主,重在运输进出口物资和国防物资,重庆-贵阳-昆明、重庆-綦江-沅陵-长沙、重庆-成都-陕西等干线,成为交通命脉,具有军事战略意义。

其中,尤以川黔路经贵阳连接云南的滇缅路,担负起最为紧要的战略物资运输。为加强养护管理,重庆行营对川黔路实行军管,禁止私车上路,以保证军运服务:这条路1939年运输货物4530吨,1940年增加到8927吨,1941年猛增到33275吨,1942年又增加到33800吨,居大后方公路干线之首。

这些物资大部分由滇缅公路抢运回国,包括前线急需的武器、弹药、兵工器材等,同时将能出口换汇的桐油、钨砂等通过这条干线运出。

可以说,8万余吨战略物资特别是兵工器材,从川黔公路抵渝后大部分要经储海渡、姜九渡和中石渡,才能运入重庆正在等料下锅的各大兵工厂,而各大兵工厂生产的上百万件武器弹药,也要经上述渡口运往北部、东部和滇缅战场。

## 7 车渡人,撑起民族抗争脊梁

史实还在于,自1942年日军占领滇西的腾冲、龙陵后,滇缅路被切断,川黔路运量锐减,美军被迫开辟驼峰航线,始发于印度汀江,其终点分别是昆明、成都和重庆,其中运往重庆的兵工物资经兵工厂加工生产后,仍要经过储海渡等运往前线。

为摧毁中国人的抗战意志,重庆遭到日机长达5年半、累计218次的大轰炸,投弹21593枚,一时间,黑云压城城欲摧!

重庆人,在烈焰中越炸越强!为躲避白天的轰炸,重庆车渡,每每趁夜色启航,汽笛声响彻夜空!重庆车渡人,在抗战最艰苦的岁月里,用勇气撑起民族抗争的脊梁!

3个渡口的200余位员工用汗水和鲜血,写下了重庆车渡史上光荣的一页。今天,他们已经全部远行,其中91岁高龄的严少华也走了,但他给后人留下了铿锵的声音:“日本飞机再狠,我们不怕!”

让我们记住他们的名字:严少华、王道成、蒋荣纯、江绍武、杨世明、胡义和、江荣成、刘树成、刘树云……(作者系资深媒体人 图片由作者提供)



不要小看了四公里和重庆车渡,它们身上的盐,比你我吃的饭还多!

“四川,是天下人的盐”。

盐,是生活的沉淀物,生命的结晶。在我眼中,还有一种盐,它包孕于土地、历史和民众之中,给人自由、前行和奋斗的力量。

它是咸的,那是有汗;

它是咸的,那是有血;

这就是诞生于1935年的四公里和重庆车渡……



修路劳工