



大船抢运入川险象环生 两百轮船闯川江气壮山河

□韩玉洪



1938年,日本的侵略步伐愈发紧迫,长江沿岸频繁遭到轰炸。此时,川江成为通向大后方的生命线。但川江以险峻著称,水流湍急,险滩众多,对于习惯于长江中下游平缓水域的大型江海型船舶来说,无疑是一道难以逾越的天堑。

生死存亡关头,江海型大船能否顺利入川,将直接关系到抗战物资运输、人员转移乃至整个抗战局势的走向。一场惊心动魄的航运大挑战随之展开。

1

川江艰险,领江人是稀缺品

全面抗战爆发时,我国的江海轮船总吨位很低,其中招商局有8万吨,三北公司有近7万吨,民生公司有2万多吨。由于日本的海上封锁,长江航运受到严重影响,大多数航线陷入瘫痪,只剩汉渝线勉强维系。许多大型轮船不是沉入江底阻挡敌人,就是被敌军炸沉,或在香港抛锚被迫变卖。而适合于川江三峡航行的轮船,仅有2万多吨的运力,主要由民生公司承担。

在筹备江海型大船入川的过程中,当时的招商局和三北公司面临的首个棘手问题便是领江人才的短缺。领江人,作为船舶在复杂航道中的引路者,其重要性不言而喻。他们熟悉川江的每一处暗礁、每一股暗流、每一个险滩,凭借着丰富的经验和精湛技艺,引领船舶避开重重危险。

然而,当时宜昌的局势已极为危急,人心惶惶。有经验的川江领江人才早已被民生公司及外国企业抢先雇用。招商局四处寻找领江员,可应征者寥寥。无奈之下,经各方紧急协调,招商局终于从民生公司借调了6位领江员,他们如救火队伍般,从重庆直飞宜昌,为局势带来了转机。此后,招商局和三北公司加大努力,四处寻求人才,终于又雇用了数名领江员,初步建立了一支专业的引航队伍。

关于船只的载货问题同样令人头疼。从船舶航行的专业角度来看,为确保船只在川江湍急水流中的稳定性和易于操控,建议船只装载半舱货物。然而,有关部门出于对航行安全的极度担忧,坚持在大船航行时不装载货物,认为“多一分货物,多一分危险”。

与此同时,得知大船即将入川的消息后,各地厂商和货主抢运心切,他们深知这些大船可能是将物资运往安全后方的唯一机会,纷纷上门,苦苦哀求招商局托运货物,甚至希望借机搭载一些人员和贵重物品,越多越好。一时间,航运公司门前络绎不绝,求情之声此起彼伏。面对这一复杂局面,航运公司不得不与各方进行艰苦协商。

2

祸从天降,进川轮船喋血长江

1938年10月,招商局的“江兴轮”在宜昌等待进川,突然接到命令前往武汉,装运人员与物质。

10月24日,“江兴轮”从汉口启程,但三小时后便接到密电,令其返回汉口,额外搭载6门汉口日租界的高射炮和500箱弹药。“江兴轮”于是紧急掉头返回,由于高射炮无法存放于舱内,只能暂时置于甲板上。25日凌晨3点,“江兴轮”再次离开汉口,向宜昌进发。

25日上午,日军飞机在江面发现了“江兴轮”。两架日机开始追击并喊话检查,当发现船上搭载军人后,立即开始疯狂扫射。船上军人急忙架设高射炮,成功击伤一架日机,另一架则匆忙逃离。预见到日机可能的报复行动,船舶运输总司令部下令船只靠近浅滩,以便在被击中时,船上人员能涉水上岸。然而,命令未能有效传达。在官兵们准备再次使用高射炮时,六架日机已掠过天际,投下大量炸弹和燃烧弹。瞬间,船尾和中舱被击中起火,轮船开始沉没。船上救命声、哭喊声和爆炸声响成一片。最终轮船沉没,损失惨重。

同月24日,为保护从武汉撤退至宜昌的船只,“中山舰”在金口英勇抵抗日机,最终壮烈殉国,包括舰长萨师俊在内的数十名官兵在激烈的战斗中牺牲。

1938年10月23日,八路军驻武汉办事处和《新华日报》最后一批工作人员近百人,乘“新升隆”轮船撤离武汉,计划通过宜昌前往重庆。航行至湖北嘉鱼县境内长江北岸的燕子窝时,四架日军飞机突然出现,对装载平民的“新升隆”轮进行疯狂轰炸和扫射。除部分乘客逃生外,近80人伤亡,包括《新华日报》16位记者、编辑和八路军办事处的9位同志。当晚,“新升隆”轮沉没。日机还轰炸了江中的木制民船和运送油料的“岳阳轮”拖驳船,造成9人遇难。



抗战时期川江双轮驱动の木船运输



抗战时期的长江港口



招商局万县分局的办公楼

3

率先进川,“民族”轮成功闯泄滩

泄滩、新滩、崆岭,这三处被誉为川江三大险滩,均位于川江下游湖北境内,是轮船入川必经之地。自古以来,这些区段一直是川江最为艰险的部分,每年都有数十甚至上百艘木船在此遇险,造成巨大货物损失。

1938年10月24日,民生公司率先尝试使用拖带方式使大船进川。清晨6时,“民风”轮载着400名旅客并拖带装有70吨压舱货的大船“民联”轮,从西坝进入三峡西口的南津关。两船相距20米,“民联”轮不开动机器,不使用舵。

上午10时45分,行至奥骡子时,遇到一艘炭船下行,由于此处槽口狭窄且水流湍急,形成了难以避让的局面。幸得“民风”轮机组应对得力,避免了可能的碰撞。最终于10月31日抵达重庆。整个行程用时7天,平均时速5海里,为拖船进川开创了新纪元。

11月1日,汉口航政处在川江重要的滩口建立了机械绞滩站,为大型船只进入川江创造了更好条件。然而,当

“江顺”轮进川

“民风”轮协助“民族”轮在泄滩打滩时,突然发生了12根粗缆绳断裂的意外,导致两船急速倒退,险些酿成大祸。

11月7日10时,“民风”轮和“民族”轮各自起航进川。8日清晨,在接近泄滩之前,船员们停船20分钟,将前后的钢缆和棕缆系紧,共计16根。“民族”轮迎来了生死挑战的时刻。在那个寒风凛冽的冬日,在“民风”轮的拖带下,“民族”轮全力开足马力,缓缓驶向泄滩。江面上弥漫着紧张的气氛,船员们神情凝重,深知此次任务的艰难。随着船长一声令下,拖绞作业正式开始。

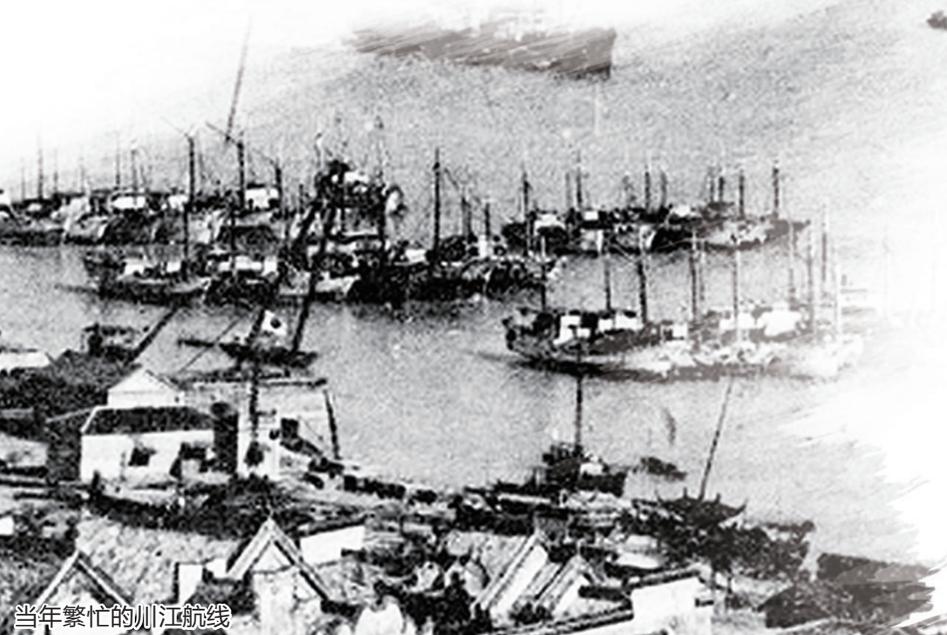
起初的一切还算顺利,轮船在绞盘的牵引下,艰难地向着滩头挪动。然而,川江的江水如同一头发怒的猛兽,狂风也呼啸着席卷江面,“民族”轮在双重力量夹击下,船身剧烈摇晃,随时可能被掀翻。船员们拼尽全力,不断调整着轮船的角度和速度,小心翼翼地操控着舵轮,努力寻找最佳航行路径。同时,绞滩站的工人们也在岸上全力配合,他们一边喊着号子,一边齐心协力转动绞盘,额头上豆大的汗珠滚落,滴在冰冷的地面。然而,命运似乎并不眷顾船员们的努力,一次剧烈的摇晃后,只听“嘣……”一连串的巨响,缆绳一根接一根地断裂,竟然断了12根。刹那间,船上一片惊呼,人们惊恐地看着断裂的缆绳在空中飞舞。断裂的缆绳甚至打伤了3名船员,大副的腿被缆绳拉伤,鲜血直流。“民族”轮瞬间失去前行的支撑,被汹涌的江水迅速冲退,船身不受控制地向后滑去。危急时刻,船上人员用尽全力拼命支撑,“民族”轮才最终退到安全地带。

随后经过一番紧张准备,“民族”轮再次向着滩头进发。在经过数小时艰苦奋斗后,最终成功闯过泄滩。那一刻,船上响起欢呼声,船员们激动得热泪盈眶。“民族”轮的成功,为后续的船舶通行积累了宝贵经验,也极大鼓舞了士气。

“民族”轮勇闯川江成功后,招商局的“江顺”“江安”“江华”“江汉”等被誉为“六大江轮”的江海大轮也先后成功进川。受此鼓舞,三北公司的20艘大小轮船也相继撤入川江,总吨位超过1000吨的就有8艘,其中又以“长兴”轮总吨位最大,达3412吨,仅次于招商局的“江顺”轮。

此次行动有200艘轮船,包括20多艘江海型大船成功进川,尤其是“民族”轮在泄滩惊心动魄的拖绞经历,堪称中国近代航运史上的一座不朽丰碑,其意义深远而重大。在日军的狂轰滥炸下,这些轮船突破川江天险抵达重庆。它们犹如星星之火,为战后航运业的复兴保留了珍贵火种,为日后的发展奠定了坚实基础。

(作者系中国作协会员 图片由作者提供)



当年繁忙的川江航线