

战时陪都重庆市的市内交通系统

内田知行

前言

拙文作为战时陪都重庆市社会史研究的一环,对当时的市内交通系统进行考察。本研究的目的是弄清当时的交通系统是如何保证战时居民出行的。众所周知,抗战前期,重庆市遭到了日军的猛烈空袭,人们往来于市内和郊县之间,面临因此而来的人员和物资的流动,当时的交通系统是如何应对的呢?战争后期,随着空袭危机的解除,人口激增、市区规模扩张,对此当时的交通系统又是如何应对的呢?或者说无法应对?这是本文需要研究讨论的问题。

拙文的结论是战时陪都重庆的市内交通系统经历了从“传统人力交通工具”到“现代公共交通工具”的缓慢变化。换言之,在抗战前期(空袭期间)以人力车、马车等非机动车辆和肩舆、骑马等人力工具为主,到了抗战后期(安定成长期),公交车、渡船等公共交通工具得到了发展。与此对应,在就业结构方面,经历了从传统交通工具的非正规就业到现代交通部门正规雇佣的缓慢转变。下面拙文拟对这种虽缓慢但确实的转变进行描述。

一、市内交通系统的概况

首先,通过回顾文献资料来再现当时的市内交通情况。

1941年,日军飞机断断续续的轰炸仍在持续,当时的市内交通概况如下:“市内马路近年益见扩大,……交通工具又上下数百,轿子、人力车、汽车、公共汽车各色齐备。最近又将有马车出现于市上,更微完备矣。”^①

至1943年,空袭基本上停止,人口激增,市内交通情况也因此发生了变化。不独市面繁荣,凯旋路尤为繁华,“接通上下两半城之中部马路一再增宽。新辟之路,先后完成者更为不少,市政之迈进大可惊人。精神堡垒雄立于民权路广场之中。车水马龙、行人如织,公共汽车、人力车供不应求。尤以迁建区之往来行旅拥挤不堪,于是各校特约专车应运而生。虽多至十余部,仍形拥挤,而行旅大众均称便利。一则,不需远道至七星岗及两路口,一尝扯号轮次久待之苦,只在民国路广场随时即可搭车,便利多矣。其次,驿运服务所之改良马车,近亦行驶于市区之内,一新山城交通之耳目,从此吾人更多一安坐平速之代步,较之公共汽车、亦各有长处也。沿江石级无法盖去,仍须借重

^① 杨世才编:《重庆指南》(1941年),北新书局1941年版,第59页。

凉轿,又山城之一特色也”。^①

由此可知,在1943年出现了与学校合作的“各校特约专车”,运行于半岛区西郊的“迁建区”(为避空袭而建的居住区)和市区之间。此外,随着“驿站运输业”的复苏,还出现了改良马车的运输。

表1对抗战中期1941年1、2月交通运输部门的就业者人数进行了统计。1941年1月的重庆市总人口为423871人(其中男性为263263人)。根据表1的数据可知,交通运输部门就业者人数占总人口的7.5%,如果以男性就业者计算,占男性总人口的百分之12.0%。由于是体力劳动,该部门可以说是专属男性的就业场所,其中船运部门的情况有点难以掌握。“船务”可认为是指由轮船、轮渡和木帆船构成的航运部门,这个部门的就业者占总人口的0.5%,其中男性占0.77%。但是,由于纤夫、码头的挑夫以及水上货物的装卸工可能被统计在“挑挽”、“装卸”、“堆栈”业种之内,所以船运部门劳动者所占的人口比率应该更高。“路政”(道路交通运输部门)的就业者主要应该是汽车司机,并且应该还包括了服务于公共交通事业的公交车司机。总而言之,其中“挑挽”、“转运”部门的就业者人数所占比率最高,所以,可以推断担负当时交通运输事业中坚力量的是人力交通工具。

表1 交通运输部门就业人数(1941年1、2月)

业种	1941年1月	(%)	1941年2月	(%)
路政(道路交通运输部门)	433(422)	1.3	421(410)	1.3
挑挽(挑夫、车夫)	22023(21919)	69.1	22358(22254)	68.4
航务(水运事业部门)	2049(2022)	6.4	2084(2058)	6.4
转运(货物转运业、运输业)	5315(5309)	16.7	5760(5754)	17.6
堆栈(仓库部门)	1173(1152)	3.7	1197(1176)	3.7
其他	889(881)	2.8	887(879)	2.7
合计	31882(31705)	100.0	32707(32531)	100.0

资料来源:《各月人口职业统计月报》(户口变动统计),重庆市档案馆藏,警察局档案,0061/16/3620。

说明:表中括号内是男性的数据。业种项目中的括号内是引用者的说明。该表删除了原统计资料中邮电(邮政电报业职员)的数据(1941年1月1553人,其中男性1437人;1941年2月1548人,其中男性1430人)。

表2是1945年和1946年交通运输部门就业者人数的统计数据。1945年1月重庆市总人口为1212589人(市政府调查)。根据表2数据所示,交通运输部门就业者人数占总人口的5.1%。但与1941年1、2月的统计不同的是,该统计的项目中没有包含邮电业就业者这一项。该统计数据显示,汽车和汽船这一现代交通工具行业的就业者所占比率不过7.4%,虽然比1941年有所上升,但是挑夫、人力车夫、肩舆、木帆船等传统人力交通工具发挥的作用显然依旧很大。另外,比较1945年和1946年的就业者人数,可以发现汽车司机在这一年间明显减少很多,这是因为支援抗战的军需物资运输减少。

^① 杨世才编:《重庆指南》(1943年),重庆指南编辑社1943年版,第85页。

表2 交通运输部门就业者人数(1945、1946年)

业种	1945年	(%)	1946年	(%)
汽车司机业	8412	13.5	2192	3.5
人力车业	6900	11.1	6900	11.1
挑挽业	26132	42.2	18634	30.1
肩舆业	—	—	7498	12.1
板车夫业	3200	5.2	3200	5.2
轮船业	2422	3.9	2422	3.9
船渡业	1477	2.4	1477	2.4
民船夫业	3143	5.1	10305	16.6
驳船业	—	—	3143	5.1
船夫人数	10305	16.6	—	—
其他部门人数	—	—	6200	10.0
合计	61991	100.0	61971	100.0

资料来源:1945年的数据参考重庆市计划委员会编《重庆市经济综合志》,重庆出版社1991年版,第47页;1946年的数据参考《陪都十年建设计划草案》,陪都建设计划委员会1947年编印,第61—62页。

二、市内陆上交通:公共汽车与出租车事业

(一)重庆汽车概况

表3对1939、1940年重庆的汽车进行了统计。

表3 汽车统计(1939、1940年)

车的种类	1939(1)	1940.12(2)	车的种类	1939(1)	1940.12(2)
运货车	n. a.	1330	邮政车	n. a.	15
自用车	457	1140	机器脚踏车	15	10
营业客车	54	100	车辆合计	526	2618
特殊车	n. a.	23	汽车司机人数	523	n. a.

资料来源:杨世才编:《重庆指南》(1939年),重庆书店1939年版,第73页;《重庆市警察局念九年度统计年鉴》,《重庆市工务局接收市警察局车务管理所文卷、各种车辆号牌等移交清册和有关文件》,重庆市档案馆藏,重庆市工务局档案,0067/1/1314,第47页。

表4 1941年9—12月汽车牌照等登记件数

车的种类	新发牌照	办理汽车过户	汽车变更登记	补照	补牌
货车	395	61	2	37	43
小客车(小型乘用)	23	8	3	23	18
大客车(大型乘用)	—	—	—	16	12
特殊车等	4	0	0	0	0
机械脚踏车	2	0	0	0	0
合计	424	69	5	76	73

资料来源:《重庆市工务局工作报告》(1941年9月—1942年2月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/80,第20—21页。

据1940年12月的统计数据(表3),车的种类大半为货车和自用车。可以说支撑市内交通系统的营业客车仅100辆,不过占有所有车辆的4%。据“1941年9—12月汽车牌照等登记件数”(表4)所示,新登记的车93%为货车。另外据“1941年9—12月驾驶执照发行数”(表5)所示,所发行的驾照中64%是职业驾照,所发行的补发执照中也有97%是职业驾照。由此可以推断,当时车辆的大多数为往来于陪都和外地之间的货车。另外,许多记录显示自用车中有些是政府官员所用的专车,但据推测这些车辆大多数应该是属政府所管的工厂和企业所有,用来运输资源和军用物资的“自家用货车”。例如,交通部公路运输总局旗下的交通企业、军事委员会运输统制局旗下军需工厂的交通企业、后勤部的运输部门、航空委员会交通部的陆运企业、军政部兵工署汽车运输所、财政部花纱布管制局运输所等所有的货车。

表5 1941年9—12月驾驶执照发行数

驾照种类	驾照发行	补发执照	驾驶员的审查、雇佣、解雇			
普通驾照	12	3	审核驾驶员执照	3242		
职业驾照	144	109				
临时驾照	70	—			驾驶员雇佣	676
小计	226	112			驾驶员解雇	456
实习驾照	1	—				

资料来源:《重庆市工务局工作报告》(1941年9月—1942年2月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/80,第20—21页。

(二)公共汽车事业

表6是“重庆市公共汽车公司”这家市内最早创建的公共汽车公司所拥有的车辆统计数据。始于1933年的重庆市公共汽车产业在抗战前期购入了大量的公共汽车,但1940—1941年期间运营台数剧减。这是因为受到了空袭的影响,而到了抗战后期则开始顺利成长起来。

表6 重庆市公共汽车公司持有车辆统计

时间	1933.8	1934	1937.6	1939.12	1940.6	1941	1944	1945.7	1947
持有台数	1	5	13	37	n. a.	n. a.	130(1)	169(2)	201
购入台数	1	4	n. a.	(a)	78	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
运营台数	1	5	n. a.	21	99	30	n. a.	n. a.	n. a.

资料来源:陆大钺:《陪都的公共汽车业》,杨实主编:《抗战时期西南的交通》,云南人民出版社1992年版,第229—233页。其中1947年的数据参考杨世才编《重庆指南》10周年特刊,重庆指南编辑社1947年版,第135页。

说明:(a)从抗战开始到1939年12月为止所购买的台数为24台;

(1)130台汽车中柴油车45台,汽油车85台;

(2)169台汽车中客车146台,卡车、救济车23台;

“运营台数”表示当时实际所投入运行的车辆。

下面引用史料对市内公共汽车业的发展过程进行说明。1941年重庆市公共汽车公司的运营情况如下:

计有四路行驶。第一路:自曾家岩—上清寺—两路口—观音岩—七星岗—都邮街—小什

字—过街楼。第二路:自过街楼—商业场—储奇门—南纪门—石板坡—燕喜洞(机场码头)—菜园坝。票价:第一路四站以内七毛、以下一元。第二路三站以内七毛、以下九毛。第三路:七星岗—两路口—牛角沱—建设村—化龙桥—土湾—小龙坎—高滩岩—新桥—山洞—和尚坡—新开寺—歌乐山止。第四路:七星岗—小龙坎间。票价:第三、四路照成渝路每公里二角四分,计个路乘客长日均甚拥挤,惜乎无车可增。^①

当时总共只有4条路线,运行的中心在老城区,后来也开始延长到半岛区西郊等新开发区。

这种情况到了抗战后期的1943年有所变化,公共汽车公司的市内路线网得到了整顿和发展,开通了市内与北郊北碚地区之间的路线。具体情况如下:

(1)公共汽车公司……市区内现仅一路行驶。曾家岩—上清寺—两路口—观音岩—七星岗—都邮街—机房街—过街楼。其票价不论远近一律五元。两路口与都邮街之间,每日有专车若干次。(2)公共汽车公司:渝(北)碚线……每公里八角计算。起站七星岗与两路口两处。两站相距三公里。如由七星岗起,多算三公里。自两路口起,少算三公里。……(3)各校专车……人人可搭。重大、中大、中工、南开—沙坪坝(每日来往三次)。复旦、联合校车,往北碚(每日对开一次)。大公—小龙坎(日三次)。药专—歌乐山(日三次)。交大一九龙铺(日三次)。东方—青木关(日一次)。社会学院—璧山(日一次)。中正—覃家岗(日三次)。教育学院—磁器口(日三次)。各校车票价,每公里八角计算。都邮街起站至化龙桥九元六,……歌乐山二十八元三,……璧山五十二元八,……北碚六十八元。^②

该史料中显示新开通的“各校专车”,即大学学生和教职员所用的“班车”也对一般市民开放,由此可见当时市内公共汽车路线网的发展情况。另外据该史料显示,包括公共交通在内的“市区交通事业”归军事委员会运输统制局(1942年12月停止工作)的公共汽车管理处和交通部客运站管理处“重庆客运站服务所”掌管,各校专车的运行则由运输统制局管理各校车售总站掌管。

(三)汽车交通管理

下面对当时市内交通的管理体制进行描述。从战前到抗战中期为止的管理机构大致上发生了如下变化:

1936年8月,重庆市公安局成立车务管理处。凡在重庆居住之自用车主、及市区营业车行,皆应向重庆市车务管理处领照缴捐,其余应向四川公路局或成都市公安局登记领照缴捐。……1939年8月,交通部汽车牌照管理处在重庆成立,为全国公路交通监管机构之始。管理全国公商车辆及驾驶员与技工的登记、检验、考验、发证照工作,并发布了汽车管理规则、驾驶员管理规则和技工管理规则。对公路交通安全工作,则由公路稽查、宪兵配合管理。^③

由此可以得知,1939年8月在重庆成立了交通部牌照管理处,负责车辆与驾驶员的管理(登

^① 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第59页。

^② 杨世才编:《重庆指南》(1943年),第85—86页。

^③ 重庆市交通局编:《重庆公路运输志》,科学技术文献出版社1991年版,第109页。

记、考试、证书发行等)以及公路交通安全。

那么当时的汽车是如何运行的呢?据抗战中期1941年重庆市警察局制定的《汽车运行注意事项》记载:“1、禁止无灯或独灯汽车夜间行驶市区。2、禁止汽车两旁攀附立人。3、禁止破烂或污秽汽车行驶。4、禁止军用汽车随带女眷。5、汽车行驶每小时不得超过15公里。6、汽车载重不得超过原定帐度。7、汽车在行驶或停止间站,得紧关车门。8、司机执照应随车携带备受查验。”^①抗战末期1945年重庆市政府公布的速度限制令中对此进行了修订,“规定汽车行驶速率:市区每小时不得超过15公里,郊区每小时不得超过30公里”。^②在空袭时期(1941年),车速一律限制在时速15公里以下,1945年开始修改为市区时速15公里,郊区时速30公里。而这段时期汽车数量的激增则是以郊区公路网的修建为背景的。

1946年1月,汽车的运行管理发生了很大改变,“1、一律靠右行驶。……2、行车最高速率,市区时速二十公里、郊区四十至五十公里。3、车辆前后最小间隔,市区五公尺、郊区五十公尺”。^③市区的车速限制提高到时速20公里、郊区提高到40—50公里。

其中的一大变化是规定全国从1946年1月1日开始,由之前的车辆左侧行驶一律改为右侧行驶。现在中国车辆右行惯例即源于此。近代中国,进口汽车一直采用汽车靠左行驶规则。抗战时代的国民政府从美国进口很多美制车,包括美国军用车辆。美国早就采用汽车右行制,美制车的方向盘都放在左边。进口以后,政府不得不改造驾驶座位,花了好多经费。所以政府到抗战末期就决定改变车辆左行规则。

表7对抗战中期1940年所发生的汽车事故的件数和原因进行了统计。其中货车事故相对较多,其原因中,驾驶技术不良所占比例最高,其次的原因是汽车质量不良与公路上交通秩序不善。

表7 汽车肇事件数和原因(1940年1—12月)

各类车辆事故件数(1)	普通车/16 军用车辆/15 计/31	
各类车辆事故件数(2)	运货汽车/14 自由客车/9 公共汽车/6 出租客车/1 机械脚踏车/1	
死伤者人数	负伤者/67(其中男性62) 死者/3(其中男性3) 计/70(其中男性65)	
肇事原因	驾驶不良/26 车辆不良/11 交通秩序不良/11	
	驾驶不良的情况	驾驶疏忽/12 超速/9 不鸣喇叭/3 其他/2 刹车故障/3 方向盘故障/3 车轮故障/2 超重/1 轮胎故障/1 喇叭故障/1
交通秩序不良的情况	与他车相撞/5 行人违背交通规则/4 行人拥挤/2	
肇事地的道路情况	平坦路/23 坏路/5 十字路/3 狭路/2 山边路/2 其他/2	

资料来源:《重庆市警察局九年度统计年鉴》,《重庆市工务局接收市警察局车务管理所文卷、各种车辆号牌等移交清册和有关文件》,重庆市档案馆藏,重庆市工务局档案,0067/1/1314,第49—50页。

说明:统计对象是第1—5、7、8、12分局的事故件数。

三、市内陆上交通:非机动车辆的交通运输事业

(一)非机动车辆的持有情况

表8是以人力车为主的非机动车辆的统计数据。该表显示非机动车辆主要为人力车和轿子,从事这类运输工具的行业吸收了大量男性隐性失业阶层的就业,因此其就业人数增增减减,不断反复。

^① 《重庆市警察局工作报告》(1941年9月—1942年2月),重庆市档案馆藏,重庆市警察局档案,0061/15/1804,第212页。

^② 《重庆市政府工作报告》(1945年1—6月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/68,第9页。

^③ 《交通警察手册》,重庆市警察局1946年编印,第9页。

表8 非机动车辆(人力车等)统计

		1939(1)	1940.12(2)	1943.6(3)	1943.9(4)	1943.12(5)	1944.3(6)	1945.6(7)
人力车行		n. a.	n. a.	496	571	571	n. a.	n. a.
人力车夫		n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	3811	n. a.	n. a.
人力车	合计	2091	2703	1204	1458	1482	3194	2237
	自用	208	90	65	136	160	194	292
	营业用	1883	2613	1139	1322	1322	3000	1945
轿行		n. a.	n. a.	192	203	227	n. a.	n. a.
轿夫		4000余	n. a.	2295	3901	3945	n. a.	n. a.
轿子	合计	3332	n. a.	1757	1988	2088	3974	1385
	自用	n. a.	n. a.	45	85	107	243	62
	营业用	n. a.	n. a.	1712	1903	1981	3731	1323
自行车夫		4000余	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
自行车	合计	661	211	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	73
	自用	468	110	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	5
	营业用	193	101	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	68
板车夫		n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
板车	合计	n. a.	3165	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	476
	自用	n. a.	251	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	10
	营业用	n. a.	2914	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	466

资料来源:(1)杨世才编:《重庆指南》(1939年),第73页;

(2)《重庆市警察局念九年度统计年鉴》,《重庆市工务局接收市警察局车务管理所文卷、各种车辆号牌等移交清册和有关文件》,重庆市档案馆藏,重庆市工务局档案,0067/1/1314,第48页;

(3)《重庆市政府工作报告》(1943年4—6月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/68,第20页;

(4)《重庆市政府工作报告》(1943年7—8月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/68,第17页;

(5)《重庆市统计手册》(1944),重庆市政府1944年编印,第16页;

(6)《重庆市政府工作报告》(1943年10月—1944年3月),重庆市档案馆藏,重庆市财政局档案,0064/5/206;

(7)《重庆市政府工作报告》(1945年1—6月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/68,第17页(同年1—6月期间的登记台数)。

(二)非机动车辆的交通概况

在抗战中期1941年的重庆,人力车与轿子是民间的主要交通工具,下面引用一段较长的文献来描述当时的交通情况。

最近本市通行人力车之道路范围更见扩大。而小街狭巷以及附城南北两岸各码头,仍有极长石阶,更不能不借重于轿子(南岸上山多系滑竿)。过去警局对此两项交通[工具之]地段及价目,均有详细规定。不幸去年暑季物价节节非常高涨。此两种人力工资,亦随之而高涨,不复再受其限制矣。迄至最近虽有新规定,公布只储奇门码头、海棠溪、龙门浩数处。尚有联办处交通服务站临时规定轿资,虽贵而有一定之限制,胜无规定良多矣。此外,各码头之轿夫,均各自为风气,贵客乘轿,一条短街,起码六角,稍远一元以上。望龙门河边上坡至望龙门,不到一里之三分之二,非七八毛不可。储奇门交通站规定,由储奇门江边上坡至三圣殿,才只七

角半,而路途则较望龙门上坡远一倍以上,相差如此之巨。海棠溪或龙门浩至黄桷垭滑竿三元(不到七华里)。至于人力车,最近不验地段起码三毛,比前此规定高两倍至三倍之多。如在三段路以上则五毛至六毛,可叫如此高价,而坐车之人仍多,有时尚不易得。年来,本市人力车夫每月所得多在三百元以上,滑竿轿子生意均好。应乘轿或坐车,一段常识故事:有某旅客由川黔路来,自储奇门上坡,雇人力车到演武厅,车夫知其不识路径,向之需索三元成交,费时达四十分之久。始到其友家,其友闻其由储奇门坐车来大笑。曰,你何不坐轿上来,不独少费二元之力资,且可省时三十分钟。也并为之说明路线,由储奇门马路直上经玉带街(今名凯旋路)上三圣殿过磁器街便到演武厅,如坐车便下半城最长之林森路过道门口,由小什字民族民权等路,绕一大圈子故也。盖本市中正路,自小什字上打铜街向西南延长直至三圣殿为一山脊,所以旧名大梁子(山梁),上下两半城之分水岭。沿此路之西北为上半城,东南则为下半城。顺东南之横街道均系坡路,上下不能通车。除非凯旋路完成之日,则可自储奇门坐车直上三圣殿,而不再横绕下半城,多免四分之三以上之圈子也。……由小什字下打铜街,因倾斜大、行人多,故不准人力车下行,避免危险(准上行)。如在小什字以上叫车,至林森路一带,必须绕道新街口,由曹家巷下坡。^①

至抗战后期1943年,轿子和骑马仍然比较流行。“凉轿盛行于沿江各码头、尤以轮船及轮渡码头为多。如朝天门、千厮门、盐码头、纸码头、临江门、大码头、望龙门……市内鱼市口上神仙口、凯旋路上三圣殿上坡、价目近者四五元、远者五元六七元不等。南北两岸上坡多系滑竿及乘马。如海棠溪上下龙门浩、玄坛庙、弹子石……均系凉轿集中之处。乘马则惟海棠溪上龙门浩与弹子石为多。其力资与滑竿不相上下,如到黄桷垭、海棠溪坐滑竿上坡需十六元、龙门浩老码头则需十八元、……南岸各码头滑竿力资大约每华里三元左右”。^②

1941年客运开始之后市内马车路线也开通了。“政府为发展大后方驿运,特设驿运管理总处,办理驿运。重庆客运频繁,驿运处特推行马车于市郊成立驿运服务所。行驶马车于上清寺与小龙坎之间、两年以来成绩良好。川陕驿运分处,近亦装置载客马车及货车各百辆,行驶成渝公路。驿运服务所,亦将马车路线扩张至城区”。^③当时运营的马车路线是“上清寺—化龙街—小龙坎—新桥—山洞—新开市—歌乐山、菜园坝—储奇门、菜园坝—较场口、储奇门—较场口、上清寺—两路口”,在市内交通系统中发挥着“以补公共汽车、人力车之不足”^④的作用。

(三)非机动车和轿子的管理

从事人力车和轿子这类交通工具的行业给社会底层的男性劳动力提供了宝贵的就业机会,但是,国民政府却于抗战后期的1943年提出了压制该行业的取缔方针。蒋介石本人于同年6月1日亲自下达取缔命令,并批准于7月15日开始实施。该方针如下:“奉/委座本年6月1日机秘甲字第7753号手谕,以市内肩舆,无论自备或系雇用,应自8月1日起一律禁止,不许乘坐,至于市区以外可一面限制肩舆数量、一面尽量提高其捐税,飭从速拟具办法实施……。委座核准自7月15日起实施。”^⑤

在1943年《人力车、轿夫限制办法》实施之后,重庆市非机动车辆从业劳动者数量激减,“在未实施人力节制前,车夫共为7500余人,轿夫共为5800余人,自经本府实施重庆市人力车、轿夫限制

① 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第59—60页。

② 杨世才编:《重庆指南》(1943年),第86页。

③ 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第80页。

④ 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第86页。

⑤ 《重庆市政府工作报告》(1943年7—9月),重庆市档案馆藏,重庆市政府档案,0053/3/68,第35页。

办法后,即分区派员核发车轿夫工作证、办理车轿登记与核发许可证等工作,计发车夫工作证3000名、轿夫工作证3731名,又发自备车夫工作证194名、轿夫工作证243名,比较实施人力节制前,共节制车轿夫6500余人,其被取缔车轿夫均自动转业,或在各保应征服役”。^①管制政策实施以后,获得营业用牌照的人力车夫为3000人,获得自家用牌照的人力车夫为194人,共计3194人。获得营业用牌照的轿夫为3731人,获得自家用牌照的轿夫为243人,共计3974人。换言之,人力车夫人数减少了43%,轿夫人数减少了69%。

下述史料是对人力车、畜力车运营的规定:“(1)人、兽力车,应紧靠右边单行顺序行进,不得超越、争先或并行。(2)人、兽力车,应让汽车先行。(3)人力车空车,不准在道路徘徊、挽揽或争拉乘客,应停放指定地点,一次开行。(4)人力车乘客,应照规定给资,车夫不得与乘客互相吵闹、行动粗暴。(5)人力车夫,须穿着规定号衣,及佩带工作证,否则应予以取缔。(6)成年人,不准二人同坐一辆人力车。(7)人力车,不得载运污秽物品。(8)人力车,行进斜坡,或交通繁盛道路,应缓行走。(9)人力车行进,两车相距须在一公尺以上。(10)脚踏车,不准一车坐二人,并禁止在人行道上行驶。(11)脚踏车,不准攀附汽车而行。(12)脚踏车行进时,两车须相距二公尺以上。(13)板车载运物品体积,高不得超过三市尺、长不得超过车底板二市尺、宽不得超过车底板一市尺五寸。(14)运货板车,应在规定之时间、及道路行驶。拖绳不得过四公尺、拉人不得过五人、兽不得过两头。(15)马车停止时,车夫不得擅自离。倘因事必须离开时,须将马拴系,以防奔突。(16)马车之马匹瘦弱、车辆破烂者,应禁止行驶。”^②

四、市内船运事业

(一)码头的经营

1941年左右重庆的码头情况如下:

1. 九龙铺铁路码头 此码头为铁路运输与轮船运输联络衔接之埠头。其建筑宏大为全市之冠。
2. 海棠溪公路码头 有双轨引道,伸入江心,便利轮渡(渡汽车之轮渡)停泊。
3. 朝天门码头 在两河合流处,为轮船木船上下水码头之孔道。城区马路之起点,有平台四层,至为雄伟。
4. 嘉陵码头 此码头建筑最早,在小河顺城街与信义街之间,折城为基,直下麻柳湾,全长四百五十尺,平台孔拱洞各三,为本埠主要之轮船码头。
5. 千厮门码头 为嘉陵江轮船木船水码头之总汇。
6. 太平门码头 为扬子江岸轮船木船水码头之孔道平台三个。
7. 储奇门码头 为川黔公路之过江码头。储奇门支路由此达江边对面,即海棠溪码头。
8. 江北观阳门码头 与朝天门码头相对,为江北区之水路孔道。
9. 飞机码头 在南区干路燕喜洞之前,与珊瑚坝飞机场衔接。
10. 牛角沱码头 在新市区嘉陵江岸对面,即香国寺。此码头若完成以后,凡经成渝公路运输之货物即可在此起卸,与轮运连接更为便利也。^③

^① 《重庆市政府工作报告》(1943年10月—1944年3月),重庆市档案馆藏,重庆市财政局档案,0064/5/206。

^② 《交通警察手册》,第12—13页。

^③ 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第43—44页。

连接半岛区和长江南岸、嘉陵江北岸的码头计十余所。这些码头中半岛区的朝天门码头和南岸区的海棠溪码头最重要。以海棠溪码头为例，“1938年，海棠溪码头开始有现代渡江工具轮渡过江，木船摆渡逐渐衰落，海棠溪义渡于1941年停办。1935年6月，川黔公路全线通车，该公路由南岸海棠溪为起点……与黔境公路贯通。……1938年2月，海棠溪至储奇门开通了车渡、两码头之间实现了水陆贯通。1939年，日渡车辆250—300辆，其中军车占70%、其它车辆占30%”。^①

当时重庆的码头工人大多数是哥老会的“袍哥”，后来又加入了清帮、洪帮。“抗战初期，北平、天津、上海、南京、武汉相继沦陷，国民政府机关纷纷迁来重庆，各大城市的清帮、洪门分子随之而来。重庆袍哥独霸码头的局面一时变为清、洪、袍三帮鼎立的局面。但本地袍哥从江湖义气出发，对于外来的清帮、洪门是抱欢迎态度的”。^②

（二）轮渡水运业概况

蒸汽船轮渡事业的发展对抗战时期重庆市河川交通发挥了巨大的作用，其中起主导作用的是在抗战初期1938年开始运营的“重庆轮渡公司”。该公司当时的营业情况如下：“轮渡公司，前经建厅何厅长召集有关各方会商，推由航务处何静源处长负责筹备。在渡轮未购妥前，暂向民生公司租船两只，于元旦日行驶。几经交涉，当租定民庆、民约两轮，（元旦日）已正式行驶。前舱有座椅设备，渡资较高，收费千文。后舱收费八百。闻资本定为十五万元，先由省府拨给一万，以示提倡，将容纳商股，共策进行云。”^③

“重庆轮渡公司”开业后的发展经历可谓坎坷万分，“略可分为三个时期，自民国二十六年十二月开始筹备，至三十年五月，属于创立时期。自三十年五月，至去年抗战结束后，属于发展时期。自抗战结束后，至现在为止属于挣扎时期。（甲）创立时期。……（储海线、朝江线、朝弹线、望龙线、朝野线、南黄线、潮溉线）以上七线的开航，遂奠定了轮渡公司的基础，当每一航线开航时，渡船帮必出而阻挠，尤以朝弹线反对最烈，该帮聚众数百人，不许轮渡开行，虽有宪警在场，秩序亦不能维持，该帮所提条件如下：（1）轮渡须将开行时间短缩，自上午十时至下午四时为止。（2）不得装载行李，并不得拖带木船运客。（3）录用渡船失业人员。后经调解除第一条外，其它酌予容纳，始告平息。……（乙）发展时期。……公司以陪都为人文荟萃之地，江面交通频繁，夜航颇感必要，乃于三十年九月，正式在储海、望龙两线，首先开行夜航，票价一律定为法币一元，从此晚至午后十二时，城内乘客亦可过江，市民莫不称便，……当空袭发生时间，轮渡免费装运乘客，由城疏散过江，尤为各界所称颂，……在三十二年二月内，该公司经董事会决定，与民生公司彻底合作，这是第二期中的一件大事，因此，轮渡公司，实质上，已变成民生公司的附属事业了。……（丙）挣扎时期。……抗战结束以来，该公司在财务上更感拮据，故在第三期中，该公司随时均在艰苦中挣扎，……首先取消代售船票办法，以杜绝积弊，该公司各线的轮渡票，原由四川旅行社派人在码头代售，故售票员的任免，公司主管既无法控制，售票员纵有舞弊情事，公司方面亦不克予惩处，大量伪票的发生，即与此有关，……该公司乃向四川旅行社几经交涉，始将售票权于本年（1946年——引者注）上期收回，于是伪票问题，方得暂告解决。……至于无票乘客之多，公司收入因此损失之大，早为该公司所痛感。在每日乘客总数中，估计无票者，有时可高至百分之二十，换言之，公司的收入即在无形中损失了百

① 戴渝华编：《老码头》，重庆出版社2007年版，第50—51页。

② 唐绍武、李祝三、蒋相臣：《重庆袍哥史话》，《河北文史资料》编辑部编：《近代中国帮会内幕》（下卷），群众出版社1992年版，第291页。

③ 《元旦开航》，《四川经济月刊》第9卷第1、2期合刊，1938年，第32页。

分之二十,……故无票乘客的损失,可以说是该公司在收入上最大的一种漏卮”。^①

如前所述,公司在设立时遭到了木船渡船帮的强烈抵抗,后来与之达成妥协方得以继续营业,于1941年9月开始了夜间航运。之后通过实行空袭时的“轮渡免费装运乘客、由城疏散过江”,从而获得了民众的支持。但是由于经营状况恶化,在1943年2月被纳入民生公司旗下,实际上成为了“民生公司的附属产业”。即使在抗战胜利后,其经营也一直举步维艰。

在抗战末期1944年,新的“渝工轮渡公司”成立,参与轮渡事业。“该公司为本市南北两岸各渡口木船船户、渡工联合之组织。在抗战后期民国三十三(1944)年开始筹备集资合组。渝工轮渡公司预定行驶临江门至香国寺之航线。因此与重庆轮渡公司争讼□□□,而此线卒为渝工所得,奉行政院核准三十四(1945)年元旦开航,……现有小型汽轮五只、锅炉缸火轮一艘,即以此轮扩充由渝至土沱之长航线。……现有航线:临江门经陈家馆至香国寺、临江门至刘家台。票价:临江门至香国寺三百元、临江门至刘家台二百元”。^②由木船船户组织成立的该公司于1945年1月起开始了航运。

(三)轮渡航运路线

表9统计了“重庆轮渡公司”航运路线数的变化,表10则是1941—1944年乘客数量的统计。

在1939年仅有4条轮渡路线,其中重庆市区(半岛区)—长江南岸(南岸)3路,重庆市区—嘉陵江北岸(江北)1路。到1941年,轮渡航线发展为7路,其中重庆市区—长江南岸5路,重庆市区—嘉陵江北岸2路。至1944年,共计有18艘轮渡用于航行,航线数发展到8路,其中重庆市内至南岸段为6路、13艘,重庆市内至江北段为2路、4艘,重庆市区长江下流(储奇门)至上流(黄沙溪)段为1路、1艘。由此可见,较之半岛区至北岸的航线,半岛区至南岸的航线在当时更受到重视。

表9 轮渡航运路线数

路 线 \ 年 度	1939(a)	1941(b)	1943(c)	1944(d)	1944 航运轮渡数(d)
市区—南岸段的横 断航线	储海线(1)	储海线	储海线	储海线	2艘
	朝弹线(2)	朝弹线	朝弹线	朝弹线	2艘
	望太线(3)	望龙线(4)	望龙线	望龙线	3艘
	—	朝野线(5)	朝野线	朝野线	2艘
	—	南黄线(6)	南黄线	南黄线	2艘
	—	—	—	嘉弹线(7)	2艘
市区—江北段的横 断航线	朝江线(8)	朝江线	朝江线	朝江线	2艘
	—	朝溉线(9)	朝溉线	朝溉线	2艘
市区顺江线	—	—	储沙线(10)	储沙线	1艘
合计路线数	4条	7条	8条	9条	18艘

资料来源:a. 杨世才编:《重庆指南》(1939年),第53页。b. 杨世才编:《重庆指南》(1941年),第47页。c. 杨世才编:《重庆指南》(1943年),第76页。d. 《重庆要览》,重庆市政府1945年编印,第103页。

说明:(1)储奇门—海棠溪。(2)朝天门—弹子石。(3)望龙门—太平渡(龙门浩之前)。(4)望龙门—龙门浩。(5)朝天门—野猫溪。(6)南纪门—黄桷渡。(7)嘉陵码头—弹子石。(8)朝天门—江北嘴。(9)朝天门—溉澜溪。(10)储奇门—黄沙溪。

^① 杨及玄:《重庆轮渡公司的展望》,《西南实业通讯》第14卷第1、2期合刊,1946年,第11—13页。

^② 杨世才编:《重庆指南》10周年特刊,第109页。

至于当时的乘客量,另外据重庆市政府编印《重庆市统计手册》(民国33年)显示,1943年的轮渡乘客人数总计17763385人,平均每月1480277人、每日49343人。^①而1943年12月重庆市总人口约为92万人,所以每日有5%的重庆人利用轮渡往来于重庆半岛区和江北区、南岸区之间。

表10 轮渡乘客统计(1941—1944年)

年度	乘客人数	年度	乘客人数
1941	12309917	1943	17763385
1942	15582453	1944	17060581

资料来源:《重庆要览》,第103页。

(四)轮渡水运就业者

表11是重庆轮渡公司就业者的籍贯统计数据。船上勤务职员约45%来自重庆市下游的湖北省,约7%来自省内巴县,来自省内其他县域的人很少。其中拥有驾船技术的一、二等航海士与一、二等驾驶员大半来自湖北省。与此相对,轮渡的码头勤务职员大半来自巴县与江北县等四川省内县。船上勤务职员的多数来自湖北省的汉阳、汉口、武昌、黄冈等长江渡船航运地区,这意味着战场扩大带来的船舶技术人员的移动。而重庆轮渡员工这种籍贯构成的特点与抗战开始1年后湖北地区沦为战区以及重庆轮渡公司成立时向外地借用各种渡船密切相关。

表11 重庆轮渡公司就业者的籍贯(1941年)

籍贯	船上勤务	(%)	其中航海士/驾驶员/计	码头勤务	(%)
四川省内	28	(11.4)	2/0/2	122	(81.3)
巴县	18	(7.3)	2/0/2	19	(12.7)
江北	1	(...)	0/0/0	17	(11.3)
其他县	9	(3.7)	0/0/0	86	(57.3)
四川省外	155	(63.3)	17/20/37	3	(2.0)
湖北	110	(44.9)	11/15/26	2	(...)
江苏	17	(6.9)	2/1/3	0	(0)
安徽	16	(6.5)	1/1/2	0	(0)
江西	4	(1.6)	1/2/3	0	(0)
浙江	4	(1.6)	1/1/2	0	(0)
湖南	2	(...)	0/0/0	0	(0)
山东	1	(...)	1/0/1	0	(0)
河北	1	(...)	0/0/0	0	(0)
贵州	0	(0)	0/0/0	1	(...)
籍贯不明	62	(25.3)	1/1/2	25	(16.7)
总计	245	(100.0)	20/21/41	150	(100.0)

资料来源:《职工总名册》(1941年1月),重庆市档案馆藏,重庆市轮渡股份有限公司档案,0327/1/79。

说明:当时有轮渡12艘,航海士、轮船驾驶员共分一、二两等。码头共计16个。

(五)木船水运业

最后针对传统的木船河川水运情况进行描述,抗战初期1939年左右木船渡江的情况如下:

① 《重庆市统计手册》(1944年),重庆市政府1944年编印,第38页。

渝市三镇大小两江纵横其间,在未建造铁桥以前,市民仍赖木船及轮渡过江。两江渡船型式与沪汉宜昌均不相同,并无篷盖,以木板布置为座,船尾置长梢以代舵,前置三数桨为推进之具。大者可容二十人,仅载八人。每一码头渡船以数十计。依轮次渡客有一定价钱。大河[=长江]横渡,洪水(季)每人八百(文),枯水(季)四百(文)。小河[=嘉陵江]则洪水(季)每人六百(文),枯水(季)二百(文)。环城两江渡船码头共有七处,而到达码头则有三十余处。除横渡外,其它顺江上下较远码头之渡资,由一千文一千二百至一千四百文为止。^①

木船渡江在1943年仍然比较流行,“江面交通工具,轮渡不过占其三分之一。轮渡虽然人满,而各渡木船,亦不见清淡。至于渡资,已与轮渡后舱齐驱并驾。大小两江横渡,每人一元。如到今年洪水季候,大约非一元五角不可”。^②

结 语

抗战结束后的1947年,重庆市政府对抗战时期市内交通系统进行分析,总结为“抗战期间,因事先无通盘计划,致交通设施有各项缺点”。具体内容如下:“(1)陆路上交通无系统。(2)水陆空三项运输缺乏联络终点。(3)公路分布不匀、路线太少、路宽不足、坡度太大、路面坎坷窳陋。(4)无近代码头及起卸设备。(5)两江无桥梁之衔接、南北两岸与市中心区不能联贯,致半岛过度发展。(6)郊区交通不便、市中心区人口集中。”^③但该陈述被批判为“要求得不到的东西”。

抗战期间,重庆市内交通网扩大,道路增宽,路面的倾斜角度也得到改良。例如,从储奇门街道上到旧市街中心西北的“玉带街”,因为坡度陡急,人力车无法上去。1941年开通了凯旋路,蜿蜒曲折,人力车可以缓慢蛇行上去了。而在此之前,人力车想去山顶的旧市街的话,必须迂回绕走长江沿岸平坦的林森路,然后从打铜街西面爬上去。此外,成为抗战后期主干公路的中山三路(上清寺一两路口)于20世纪30年代末开通后,公交车可以从西郊的沙坪坝(文教地区)开到旧市街附近。与市内交通系统的缓慢发展相呼应,长距离交通网也得到了发展。码头“装卸设施”的近代化比较滞后,但这不仅仅是重庆市码头的现象。

最后,简单介绍一下拙文未能展开讨论的市外长距离客运业的发展概况:“1936年,四川公路总局有客车107辆、轿车32辆、行李车24辆,主要集中在成渝公路一线。抗日战争爆发后,1937年10月1日,川陕、川黔、川湘三线正式办理联运。10月18日,国民政府行营公布《统制汽油浪费办法》,规定营业车辆停止使用汽油,而改装木炭、酒精作燃料的汽车行驶。1938年国民政府迁都重庆后,同年11月开行川陕路重庆至宝鸡的特约交通专车。1943年10月1日,川、陕、鄂区开行重庆至恩施、沅陵直达客车。1944年2月1日,川陕联运处开行重庆至老河口、宁夏、绥远、陕坝、迪化等地联运班车。日本投降后,1945年12月开始复员运输,每月由西南公路局、四川公路局、西北公路局共派车1587辆,由重庆发运各机关、厂矿复员人员4万余人,3个月共运10余万人。”^④

[作者内田知行,日本大东文化大学教授]

(责任编辑:马晓娟)

① 杨世才编:《重庆指南》(1939年),第54页。

② 杨世才编:《重庆指南》(1943年),第77页。

③ 《陪都十年建设计划草案》,第119页。

④ 重庆市交通局编:《重庆公路运输志》,第86页。