铭记历史 缅怀先烈·薪火映黔山

大后方

纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年 特刊

抗战期间，贵州作为抗战大后方，战略地位突出，是连接华南、华东、西南与延安的重要枢纽，成为全国抗战物资重要交通线和人员转移大通道，在保存抗战力量和国家命脉等方面发挥了重要作用。

源源不断的物资经由贵州运往前线。　资料图片

烽火中的大通道

贵州日报天眼新闻记者　舒畅

救济疏散70多万难民

1944年12月1日，《国民公报》记者海天从贵阳发回报社一篇题为《贵阳见闻》的报道。习惯了北方冰天雪地的冬天的他，到达贵阳时适值小阳春，天气晴朗，万里无云，于是感叹“以‘天无三日晴’来形容贵州，实在是言过其实。”但不久后气候骤冷，大雪纷飞，屋瓦皆白，一片银色世界。“两星期之久，我在贵阳却度过两个季节，初春和严冬。”

海天这篇文章刊发在1944年12月6日的《国民公报》上，文章开篇说：“贵阳是群山环抱中的一地平原，无论从街道、建筑、居民各方面来看，它算不上一个现代化的都市……抗战以来，贵阳地当西南交通的要冲，这乃给它带来暂时的繁荣，特别因受战争的影响，炮火临近边境，这才使这一座平静的城市，染上浓厚的战时色彩。在‘保卫大贵州’声中，贵阳更引起后方灾民特别注目了。”

据统计，整个抗战时期，贵州省共接纳、救济、疏散的难民达70多万人。在整个抗日战争期间尤其是全面抗战爆发后，东北、华北、华东、华中、华南地区的沦陷，导致大量难民涌入作为抗战大后方贵州省。

1938年7月，针对沦陷区来的大量难民，国民政府颁布了难民疏散办法，其中指示长江以南各地难民在贵州各县收容，以贵阳为集散地点。10月，贵州省成立了贵州省救济难民委员会，下设事务处，并指定镇远、都匀、凯里、平坝、安顺等48个县为收容县区，同时设立贵州省救济难民委员会各分处，建立收容所，安置难民，发放基本生活费等。到12月时，即已安置陆续来黔难民约3000人。

政府向灾民放赈。贵州省博物馆　供图

贵州还拟定了《各县救济难民事务分处建筑难民住宅办法》，要求指定收容或疏散难民的县份，如果原有房屋不敷容纳时，必须专为难民修建草房若干栋（定名为难民住宅），每栋3大间（每间宽1丈、深2丈），隔为6小间；每栋须居住有眷属之难民3户或单身难民40名以上（其建筑经费由救济准备金下开支）。平舟（今属平塘）、三穗、黄平等县都曾建难民草房。同时贵阳先后在岩脚寨、舒家寨、二戈寨、青山坡、狮子山、罗汉营、打鱼寨、花果园、石板坡、市西路、金钟路等地建经济平民住宅200余栋，供疏散难民居住。

1942年4月，因缅甸等地侨胞陆续来黔，贵州省赈济会组织贵州省紧急救侨委员会，办理侨胞救济事宜，截至10月底，共登记侨胞3.06万人。

黔南事变前后，由湖南、广西进入贵州的难民达几十万之多，贵州省在入黔沿线纷纷设立难民救济院（站、所）等，仅独山难民登记总站从1945年2月22日至3月15日共登记5967人，接待难民6856人，遣返4972人。到1946年，滞留独山的难民依然超过1万人。直至1947年底，难民才完全离开独山县境。

八路军贵阳交通站转送大批人员

为巩固抗日民族统一战线，加强党对贵州各项工作的领导，1939年1月3日，时任中共中央南方局书记周恩来派八路军武汉办事处副官袁超俊到贵阳建立八路军贵阳交通站。八路军贵阳交通站为抗战前线运送了大批军需物资，同时转送了大批革命干部、家属和爱国青年到延安和新四军，在抗日战争中作出了重要贡献。

抗战时期的贵阳是抗战大后方的交通枢纽，八路军贵阳交通站的接待任务非常繁重。先后有张云逸、张鼎丞等，从新四军军部前往重庆转赴延安，或在贵阳交通站停留；1940年10月，新四军军长叶挺和政治部主任袁国平、军医处长沈其震以及饶漱石、陆璀夫妇等一大批新四军干部和警卫人员，从重庆赴新四军总部途经贵阳，由八路军贵阳交通站接待，安排食宿；叶剑英、李克农夫妇、李涛夫妇、石磊夫妇、于刚夫妇、高文华夫妇、夏之栩、曾宪植、贺逸、叶选平等，以及徐特立、李达、方正、吴茵、邓垦等，都曾在八路军贵阳交通站停留，徐特立在逗留贵阳期间还向贵阳达德学校的师生作了一场“关于抗战形势与前途”的演讲；越南的胡光（即胡志明主席）经常搭乘八路军的军车往来于重庆、桂林、昆明之间，并多次委托交通站帮助解决一些越南人士去昆明、重庆等地的交通问题。

八路军贵阳交通站还安置和疏散至筑城的领导人及家属，包括周恩来的父亲周懋臣，邓颖超的母亲杨振德，李克农的父母、岳父母，博古的女儿秦新华等。他们被安顿在贵阳附近的青岩居住近两年之久，1940年秋陆续转送到重庆。

同时，八路军贵阳交通站还疏散、转移各地地下党组织撤退的中国共产党党员、文化界人士、华侨、港澳同胞、干部家属、医务人员、进步青年，将他们转送到延安、抗日前线。

知名人士和国宝的安全经停地

“这次经过贵阳，我留下了很深刻的印象……我找到了这么多热情的朋友，是的，有了你们，我才有留恋，才对贵阳发生特别的好感……这回一住就是三天，临走时还有依依不舍之感。”1943年，途经贵阳的作家谢冰莹在给朋友的信中这样写道。抗战期间，郭沫若、茅盾、田汉、巴金、徐悲鸿、闻一多等文化界人士都曾经过贵州进行转移，到达延安、重庆等地。

《民国贵州文献大系》第七辑“抗战贵州文录”开篇收录了署名为“林冰”的作者于1938-1940年发表在《旅行杂志》上的《西南公路——湘黔段》《筑渝纪行》《西南公路——筑柳段》《筑滇行程》4篇文章，描述了当时贵州在交通运输上的西南中枢地位。发表于1938年的首篇文章的开头就是：“西南公路纵横湖南、贵州、四川、广西以及云南五省，全程共长二千七百八十余公里，交叉点在贵州省的贵阳。所以今日的贵阳，成为西南公路的必经之地，同时也是全线的中心点。”抗战期间，在来自东面、东南面及南面的交通运输线断绝后，各种援华物资只能通过滇缅公路、中印公路等运到中国云南，通过贵州再转运至重庆或抗战前线。

仅在1938年2月至1942年初的3年多时间里，西南运输处一家就投入800辆卡车，运输物资22万吨到前线。晴隆县作为抗战后方战略物资的集散地，在抗战中总计将45万吨国际援华物资运抵抗日前线，尤其是在抗战中后期，每天均有3000多辆汽车运送抗战物资到重庆。晴隆二十四道拐，被赞誉为“抗战生命线”。

素有“滇黔锁钥”之称的盘江铁桥作为当时中国与盟国唯一战略补给线上的咽喉要道，是第二次世界大战远东战区西南国际大通道的交通命脉，是国内留存的最大最完整的“二战钢桥”。

当时的黔桂铁路在开辟通道以加强对国统区的联系、巩固以陪都重庆为中心的西南大后方等方面发挥了重要作用。抗战物资通过航空运输到独山后，就经黔桂铁路和公路分运到贵州各地和广西等地。

这样的交通枢纽地位，让抗战期间的贵州拥有了成为转移大通道的必要条件。除了军用物资、难民、各界人士等，贵州还是战火之中珍贵文物和古籍的安全经停地。

从清乾隆三十八年（1773）开始编纂，历经10年完成的重要古籍《四库全书》是中华传统文化最丰富的集成之作。在全面抗战爆发后，3467部42536册文澜阁《四库全书》从浙江迁徙到贵州，先后存放贵州省立图书馆、张家祠堂，最后转移至地母洞，在贵阳存放时间长达6年8个月。

1939年初，故宫博物院的80箱共计1022件国宝转移到安顺华严洞保存。1944年底，黔南事变爆发，华严洞内的80箱文物连夜运往四川巴县。1945年抗日战争胜利后，这批文物辗转至重庆、南京。

另一支抗战期间途经贵州的高校迁徙队伍，则是西南联大近300名男生和11位教授及助教组成的湘黔滇旅行团。他们为躲避战火和继续求学，从长沙辗转昆明，历时68天，徒步跋涉1600公里，经过贵州。闻一多在此留下了多幅贵阳风光的速写，师生们沿途写下的日记，更成为关于旧时贵州风物的珍贵记录。

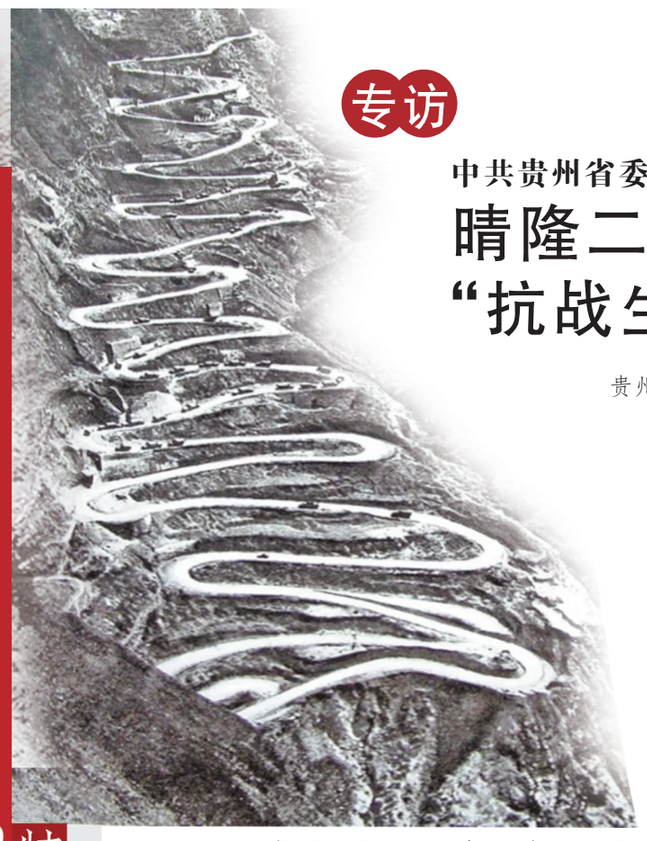
27°黔地标

专访

中共贵州省委党史研究室二级巡视员朱海波

晴隆二十四道拐是中国“抗战生命线”重要节点

贵州日报天眼新闻记者　舒畅



1945年3月，国际援华物资运输车队蜿蜒通过晴隆二十四道拐。　资料图片

“川黔公路上的晴隆二十四道拐，是世界反法西斯阵营援助中国战场的重要通道。”中共贵州省委党史研究室二级巡视员朱海波明确提出。

朱海波介绍，二十四道拐位于晴隆城南1公里处是历代兵家必争之地。1926年，从周西成主政贵州，计划以贵阳为中心，建设联接湘、桂、滇、川等周边四省的公路干线，到李龚、毛光翔、王家烈等陆续主政贵州，因政局动荡、经费不足，公路时修时停。1935年，国民政府令贵州承建黄果树至盘县段、云南承建盘县至平彝（今富源县）段，修通黔滇公路。二十四道拐是工程最艰难之处之一，此处从坡顶至山脚直线距离约350米、垂直高度约250米，由12个“Z”字形成24个拐弯，弯道全长4公里、坡度达约60度。公路虽于1936年3月竣工，但由于路一侧是山壁一侧是悬崖，道路危险，加上晴天扬尘、雨天湿滑等路况极差，几乎只有马车通行，极少汽车通行，还时常发生车翻人亡事故，被喻之为“鬼门关”。

1937年全面抗战爆发后，滇黔、川黔公路成为国际援华交通大动脉。1941年太平洋战争爆发，日军攻占缅甸，切断滇缅公路——当时唯一通往中国的国际运输线，威胁中国抗战大后方。1943年秋，为满足每月运输15000吨物资的需要，盟军要求国民政府改善云南沾益到贵州都匀之间的公路，其中晴隆二十四道拐工程最大，因此派出美军工兵营规划、勘测、设计。经改造的二十四道拐路面及角度大为拓宽，变成通途。

朱海波谈到，关于晴隆二十四道拐，有几个容易出现的误区：一是以史迪威公路代指川黔公路和晴隆二十四道拐。其实真正意义上的史迪威公路是中印公路，1941年太平洋战争爆发后，日军完全切断中国海上和陆上物资运输通道。为打破日军封锁，中美两国商议除驼峰航线外，再开辟一条陆路运输通道，这个通道就是中印公路，公路从印度东北部雷多延伸至中国云南昆明，全长约1700多公里。广义的史迪威公路包括滇缅公路、驼峰航线、中印公路甚至滇黔、川黔公路；二是将二十四道拐归入滇缅公路。1945年，美国随军记者约翰·阿尔贝特最初将二十四道拐照片发表在美国《国家地理》杂志上，各界将其误作为滇缅或其他公路某段，2002年才被云南专家戈叔亚确认在贵州晴隆；三是将二十四道拐归入滇黔公路，滇黔公路是指从昆明东站（今海棠饭店一带）起，经嵩明杨林镇、马龙、曲靖、沾益、平彝（今富源县）至贵州省盘县段，里程为310多公里，与川黔公路各属一段，而二十四道拐正是位于川黔公路的晴隆段上。

抗战期间，援华的物资通过滇缅公路、中印公路、驼峰航线运抵云南昆明、沾益等地集结，再通过盟军卡车经过滇黔公路、川黔公路（都要通过晴隆二十四道拐），运达陪都重庆和大后方以及鄂、湘、桂等抗战前线，特别是抗战中后期，平均每天有3000多辆运送抗战物资的车辆从这里通过，总计运输了45万吨物资。

“川黔公路上的二十四道拐和其他几条国际通道一样，都是中国‘抗战生命线’。它们共同记录了中国人民抗日战争艰苦卓绝的历史和对世界反法西斯战争作出的重要贡献，是中国人民与世界反法西斯联盟携手并肩抗击法西斯的历史见证。”朱海波说，这些国际通道共同为中国抗战前线和后方物资供给作出了保障，也是中国的物资源源不断输送给盟国的通道，对于稳定大后方经济社会稳定、紧密联系世界反法西斯阵营、鼓舞中国人民的抗战信心、中国参与世界反法西斯战争的正义事业等，在精神、物质和政治上具有重大意义。

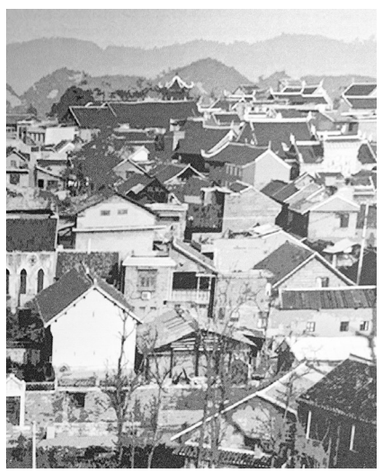
运送抗战物资的车辆经过黄果树大瀑布。贵州省博物馆　供图

名家笔下的战时贵州日常

独山城相当大，街道窄小而整洁，店铺多，大都是平房。每家门方上贴着崭新的春联，有些写得很有趣，可惜匆匆一瞥，什么都没有留在我的眼底。我只记得门方上贴着“亲迎大吉”“于归大吉”之类的横额的也不少。那么，这应该是一个喜庆的城市罢。

夜带来更多的车。车又带来更多的人。卡车、客车、军用车、邮政车、商车，它们线似地停在车站那条街的两旁。各种各样的人带着尘土立在车的四周，行李凌乱地堆在地上。北方口音、江浙口音、两湖口音、四川口音、广东口音、福建口音，它们像一支神奇的乐曲在这里奏起来。

——摘自巴金《旅途杂记》。抗战期间，作家巴金多次经过贵州，并在贵阳旅行结婚。



八路军贵阳交通站在青岩古镇设置临时安置点。资料图片

（1942年5月15日）晨五时开车，即上高坡，行四时许而至桐梓。此一段最险峻，有一处名钓丝岩，山崖垂直，而车路极狭，转折处易出事，曾有高级军官若干人覆车殒命。过钓丝岩曰花秋坪，山色甚佳，车路盘旋而上，有七十二曲，据云其实尚不止此数。登最高处下望，车路之线条如粗笔所涂抹，其曲势殊难形容。汽车行驶其间，如甲虫之爬行。

在桐梓吃饭。下午一时许过遵义。车少停，入站登记即复开。不及往访子恺，颇感怅惘。渡乌江桥，回顾殊为伟观……前此以舟渡，战事起后西南运输以此为要道，汽车候于两岸者亘数里，通过往往需一二日。今有此桥，便利多矣。四时许至息烽，六时半到达贵阳。自川入黔，南望诸山皆可俯视，可见所越山脉之高。

——摘自叶圣陶1942年《蓉桂往返日记》

电影院的内部虽然还不够讲究，但那门面堪称一句“富丽堂皇”，特别是装饰在大门上的百数十盏电灯，替贵阳的夜市生色不少。几家“理发厅”仿佛是这山城已经摩登到如何程度的指标。单看进进出出的主顾，你就可以明白所谓“沪港”以及“高贵化妆品”，大概一点也不虚假。顾了头，自然也得顾脚。这里有一家擦皮鞋的“公司”，堂堂然两开间的门面，十来把特制的椅子，十几位精壮的“熟练技师”，武装着大大小小的有软有硬的刷子，真正的丝绒擦，黑色的、深棕浅棕色的，乃至白色的真正“宝石牌”鞋油，精神百倍地伺候那些高贵的顾客。不得不表白一句：游击式的擦鞋童子并不多。是不是受了那“公司”的影响，那可不知道。但“公司”委实想得周到，它还特设了几张椅子，特订了几份报纸，以便挨班待擦的贵客不至于无聊。

使我大为惊异的，是这西南山城里，苏浙沪气味之浓厚。在中华南北路，你时时可以听到道地的苏白甬白，乃至生硬的上海话。你可以看到有不少饭店以“苏州”或“上海”标明它的特性，有一家综合性的菜馆门前广告牌上还大书特书“扬州美肴”。一家点心店是清一色的“上海跑堂”，专卖“挂粉汤团”“绉纱馄饨”，以及“重糖猪油年糕”。而在重庆屡见之“乐露春”，则在贵阳也赫然存在。人们是喜欢家乡风味的，江南的理发匠、厨子、裁缝，居然“远征”到西南的一角。

——摘自1942年作家茅盾前往重庆途经贵阳时所写的散文《贵阳巡礼》

贵州日报天眼新闻记者　舒畅整理

本版责编：黄蔚　陈曦　姚曼　版式设计：赵怡　邢瑞平　陈欢欢