

# 抗战时期四联总处与战时盐业运输

刘祯贵

(成都市城乡建设委员会 计划处,成都 610042)

**摘要:**“七七事变”后,沿海各产盐区先后沦于敌手,大批存盐滞留盐场。为避免存盐资敌,满足战时军需民食对食盐的需求,国民政府根据当时“商疲力竭”的盐业运输实际现状,及时调整盐务运输政策,实行官商并运。抗战初期成立的国民政府最高经济与金融机构四联总处,根据战时盐业运输政策调整的实际需要,大力实施战时盐务贷款政策,利用国家各大银行的金融力量大力开展贴现与放款业务,尽力向国家所属盐运机关、盐商提供贷款,从资金方面确保战时盐业运输的顺利进行,为将沿海大批食盐抢运到内地创造了条件。伴随着战时盐业“官运”规模的扩大,四联总处提高对战时盐业运输的认识,将盐务贷款上升到关系抗战胜利的高度,对于国家所属盐务机关及各地盐运商的盐业运输贷款需求,尽量给予协助办理。历史证明,四联总处所实施的战时盐务贷款,在促进战时盐业运输,满足大后方军民食盐需求等方面起了重要作用,有助于战时食盐的抢运与运销,从而支持了抗战的胜利。

**关键词:**抗日战争;四联总处;贷款;食盐;盐务;盐业运输;盐场

**中图分类号:**F129 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-8580(2014)01-0039-08

面对抗战时期沿海盐场先后沦于敌手这一严峻形势,为确保战时军需民食对食盐的需求,国民政府及时调整盐业运输政策,重点是打破传统盐运办法,采取“官运”与商运相结合的方式抢运沿海存盐,畅通盐业运输渠道。为实现控制全国金融,统揽全国经济之目的,以适应对日作战之需要,国民政府于 1937 年 8 月在上海成立中央、中国、交通、中国农民四银行联合办事总处(简称四联总处)。四联总处作为国民政府战时最高经济与金融机构,从成立之初就充分利用国家金融力量积极配合国民政府战时盐业运输政策的转变,大力开展战时盐务贷款,支持战时盐业运输,满足了战时工业和抗战军民对食盐的需求,以实际行动支持了抗战。

## 一、抗战时期四联总处扶持战时盐业运输背景

中国盐产的大部分集中沿海,分布在沿海的两淮、长芦等各盐场。1937 年 7 月抗战爆发前

**基金项目:**四川省教育厅人文社会科学研究课题(YWHW11-01)

**作者简介:**刘祯贵(E-mail:592854767@qq.com)

后,中国沿海各大盐场处于日本侵略者炮火威胁之中。“七七”事变发生后,中国盐务面临严峻形势。随着战争的不断扩大,沿海各盐场相继沦陷<sup>[1136]</sup>。由于战前准备不充分,受战争影响,盐斤商运基本陷于停滞,致使大量盐斤滞留沿海各盐场。据估算,当时沿海各盐场积存盐斤大约有 3400 余万担<sup>[21264]</sup>。各盐产区受战争影响导致存盐最多的地区,以淮北为最,达 1700 余万担;山东次之,达 300—400 万担<sup>[375]</sup>。接近战区的大批已生产但来不及转运的食盐滞留在未沦陷盐场,迫切需要内运以免落于敌手。早在抗战前,日本侵略者就窥伺中国沿海盐斤<sup>[4119]</sup>,为其侵略战争服务。

与此同时,因国民政府迁都重庆、沿海沿江工矿内迁等因素影响,后方人口剧增约两到三亿人,为全国人口的半数以上,致使后方食盐需求急剧增加<sup>[51]</sup>。正如战时国民政府盐务总局局长缪秋杰在其《十年来的盐政》一文中指出:“抗战军兴……盐源减少,而人口内移,后方食需顿增”<sup>[6131]</sup>。战时军民所需食盐的供给,不得不依赖于大后方四川等地盐产供应。然而,同样因受战争影响,后方各地盐场的生产、运输、销售等环节也遭受不同程度破坏,部分地区甚至发生盐荒。作为后方军需民食所需食盐的主要来源地,四川和西北盐业产量同战前相比,不到平时的 30%<sup>[51]</sup>,致使内地“颇多发生盐荒现象”<sup>[7119]</sup>。

食盐是一种不可或缺的日常生活的必需品,且是不可或缺的重要化工原料。战争状态下,食盐已成为影响战争进程的重要战略物资之一。因此,抗战时期的国民政府在要求后方盐产地努力扩大产量的同时,如何将沿海存盐抢运到内地,“接济腹地民食”,已成为事关抗战大业成败与战时民众基本生活的“重大问题”<sup>[11136]</sup>，“在民生上之意义殊大”<sup>[7119]</sup>。为确保沿海各盐场所存盐斤不落于敌手,确保内地军民所需食盐供求,蒋介石亲自指示:“场存盐斤,应较煤米尽先赶运”<sup>[369]</sup>。1937 年 9 月,国民政府财政部严令各盐业运销商迅速将沿海存盐移往内地。如因运盐力量不够,“即由公家代运”<sup>[5177]</sup>。同月,国民政府盐务总办朱庭祺在致孔祥熙密呈中更是将抢运沿海存盐上升到“维持战时国课民食”的高度<sup>[5107]</sup>。“官运”盐斤方式,后来逐渐扩大到国统区其他地区,并成为战时主要盐运手段。1940 年 1 月,孔祥熙在盐务总局所拟食盐筹办官专卖办法上批注:在运盐方面,要“逐渐增加官运,减少商运,以期成为完全官运”<sup>[377]</sup>。

将沿海存盐运输到内地,涉及到大量的人力、物力,必须以经济为基础。抗战之初的国民政府清醒地认识到,受战争影响,金融、经济恐慌笼罩全国,致使盐商因无法获得银行资金而继续开展盐业运输,同时战争导致盐业“运道梗阻”,“不能大量运输”<sup>[8245]</sup>。据测算,仅将 2000 余万担淮北存盐运离盐场,列车运输需 4000 余节列车,轮船运输需 570 艘轮船,帆船运输则需 10 万艘帆船,共需运输资金约 3000—4000 万元左右<sup>[375]</sup>。面对如此巨大的盐业运输资金需求,单靠战前商运方式,盐商难以组织大量人力与财力进行战时盐业运输。特别是商运“受时局影响,多形停滞”,但后方军民又对食盐需求殷切<sup>[11136]</sup>。

国民政府根据当时“商疲力竭”的盐业运输实际现状,为避免存盐资敌,于 1937 年 9 月 18 日拟定了《杜绝食盐资敌办法》4 条<sup>[4119]</sup>,决定利用四联总处等国家的经济与金融力量支持战时盐业运输,即:在继续采用商运基础上,逐渐由官方所属盐务机关负责食盐运输,所需运输资金则由政府拨款和银行贷款。国民政府采取官运与商运相结合形式大力抢运食盐,其目的,不仅是为了满足后方军民对食盐的需求,稳定战时军心与民心,也是有利于增加国家税收,“维

持战时财政”,同时防止沿海存盐资敌<sup>[5]47</sup>。在抗战特定环境与背景下,抗战初期成立的四联总处被授权“办理政府战时金融政策有关各特种业务”<sup>[9]67</sup>。为此,四联总处按照国民政府有关战时盐业运输的总体要求,利用国家行局的金融力量积极配合国民政府战时盐业运输政策的转变,及时实施战时盐业运输贷款,从资金供给方面为战时食盐运输提供强有力的支持,从而确保了抗战期间抢运沿海存盐及运输其他盐场食盐对资金的需求。

## 二、四联总处为战时盐业运输提供大量的资金支持

国民政府战时盐业运输政府拨款和银行贷款所需资金多来自四联总处所核定银行的透支或贷款。为促进大后方各业的快速发展,确保战时金融及工商各业资金流通需求,中国、中央、交通、中国农民四银行于1937年7月27日根据财政部授权在上海合组四联总处前身的联合贴放委员会,决定实施涉及金融与工商各业的贴放(包括贴现和放款)政策,并将盐业生产与运输贷款作为贴放政策的重要组成部分。1937年8月9日,四行联合贴放委员会在上海正式成立,并颁布了《贴放委员会办理贴放办法》14条,将盐列入贴现、放款及转抵押担保品之列,并按照市价的七五折进行计算<sup>[10]27</sup>。同年8月26日,为调剂内地金融,促进内地盐业等生产事业的发展,四联总处又颁布了《中、中、交、农四行内地联合贴放办法》11条,更加明确地把盐作为四联总处实施贴现、放款与转抵押担保品的范围,这其中包括了盐业生产与运输两方面借款<sup>[10]28</sup>。自1937年抗战爆发以来,盐务始终被列入四联总处贴放项目重中之重,不断加大放款额度,所核定的盐业运输为主的贷款额度一直高居其他各业贷款之首。从1937年至1939年,四联总处共核定盐务放款5182.5万元<sup>[11]62</sup>。这些盐务贷款基本用于战时抢运沿海盐斤需要。

1939年9月,依据国民政府公布“战时健全中央金融机构办法”,四联总处奉令改组而成为国民政府“金融总枢机构”<sup>[9]66</sup>。四联总处作为国民政府最高的经济与金融决策机构,一经改组成立,就开始利用国家各大银行的金融力量继续大力开展贴现与放款业务,尽力向国家所属盐运机关、盐商提供贷款,不断从资金方面确保战时盐业运输的顺利进行。改组后的四联总处认为,盐斤运输与囤积,和抗战能否取得胜利密切相关,直接关系到战时国家税收的收取与军民对食盐的需求。有鉴于此,四联总处对各地盐运商及盐务机关的盐运贷款请求,尽量协助办理<sup>[11]46</sup>。国民政府专门从事盐业运输的盐务总局在抗战初期开展盐业运输时,就向四联总处请求借款1000万元,专项用于抢运沿海存盐<sup>[5]49</sup>。

随着抗战的深入与盐业“官运”规模的扩大,四联总处对于盐产与运输重要性的认识得到进一步深化,上升到关系民食税收的高度。为此,对于国家所属盐务机关及各地盐运商的盐业运输贷款需求,四联总处根据实际情况无不尽量给予协助办理。1940年度,四联总处分别向盐务机关、盐商提供盐务贷款14830万元、369万元,本年度累计核准盐务贷款15199万元<sup>[11]452</sup>。在1940年,四联总处先后提供如下和盐业运输有关的贷款:盐务总局贷款6000万元,用于在湖南、江西、浙江、福建、广东、广西六省加屯半年食盐;川康盐务管理局贷款1500万元,用于收屯济湘济楚所余盐儼;五通桥盐务分局贷款1000万元,用于官收犍乐两场全部引盐;西北盐务管理局贷款300万元,专项用于“官运”盐斤;云南盐务管理局贷款300万元,用于在各区办理盐斤官收官运;陕西盐务办事处贷款200万元,用于办理甘盐官运<sup>[11]447</sup>。为刺激商人运盐积极

性,四联总处还于 1940 年代替盐运机关同国家相关行局商洽实行押汇(如同银行承兑汇票贴现)350 亿元,以后增为 800 亿元<sup>[12]</sup>。四联总处在 1940 年度先后还为川康盐务管理局办理富荣边计盐儼押汇押款 900 万元,为川盐济湘营业处、久大精盐公司自贡厂办理井渝段盐斤押汇分别给予贷款 300 万元、50 万元<sup>[1447]</sup>。

从 1941 年初开始,各地盐业运输机关与盐商纷纷反映,原有借款受战争影响不敷运用,不能充分满足盐运需求,请求再次借款。针对此种情况,四联总处于该年 2 月与盐务总局专题商洽盐业运输贷款,决定向盐务总局贷款 4 亿元。并规定,以后各地盐务机关因盐业运输需要而产生的资金,统筹在此次盐务总局 4 亿元贷款中列支。同时,为减轻各盐运机关的负担,以往各盐务机关贷款所发生的本息,四联总处同意在此次大贷款内一并进行扣除<sup>[1461]</sup>。此次 4 亿元贷款由于采用化零为整的方式分期分批根据实际需求进行划拨,使各盐运机关减少了借款手续,便于及时获得资金需求。该年 9 月,四联总处又接盐务总局报告,报告称:因战争影响,各盐区盐业运输渠道受阻,部分运商停运,加之国民政府大力举办“官运”,四联总处原于同年 2 月份贷给盐务总局的 4 亿元贷款与盐运实际资金需求相距甚远,盐务总局于是向四联总处提出新增 4 亿元贷款。根据当时战时盐业运输存在的实际困难,以及从食盐运输关系到老百姓食盐需求与国家税收来源重要性考虑,四联总处核准盐务总局新增贷款 4 亿元,并同意盐务总局在 1941 年度内可提前支配使用 1.27 亿元贷款,按照各地盐业运输具体情况分批分期随时使用此笔贷款<sup>[1461]</sup>。在四联总处的大力支持下,重庆中、中、交、农四行还与盐务总局订立专项用于官收官运盐斤的 4 亿元贷款,并以随盐附征之偿本费作为偿还贷款的基金。后来因战时通货膨胀而致物价不断增加,该项贷款总额陆续增加到 18 亿元。随后,四联总处决定此笔贷款由中央银行单独承担放款。另外,盐务总局还向中央银行借款 10 亿元,用于川康区囤盐;借款 9.58 亿元,用于湘赣区囤盐,加上各地地质押透支借款 10 亿元,累计达到 47.58 亿元<sup>[12]</sup>。此外,四联总处还拨付 1 亿元资金,用作各地盐运机关的营运基金<sup>[368]</sup>。从 1939 年 9 月四联总处改组成立到 1941 年 6 月,四联总处共核定盐务放款约 4.584 亿元<sup>[1454]</sup>。到了 1941 年底,四联总处在 1941 年度新核放的盐务贷款达 8.26 亿元,占四联总处核放总额的 54.64%,为各类放款之最<sup>[1399]</sup>。而在盐务贷款中,用于盐业运输的资金又占了最大份额。整个 1941 年度,四联总处除在该年 2 月和 9 月分别提供 4 亿元办理官收官运盐斤资金外,还提供 8 笔盐务借款,其中 5 笔明确用于盐业运输:盐务总局借款 8 亿元,用于办理官收官运盐斤资金;川康盐务总局代盐商押汇 1970 万元,用作办理边计盐儼;久大盐业公司押汇借款 100 万元,用于办理井渝段边计盐儼;乐场引岸运商联合办事处押汇 350 万元,用于办理府雅南三岸盐斤;汉南运输公司因运甘盐来汉,借周转资金 17 万元<sup>[1462]</sup>。此外,针对盐业运输资金紧张这一客观事实,四联总处于 1941 年度还对 870 万元到期盐务借款,允许展期<sup>[1466]</sup>。

太平洋战争于 1941 年 12 月 8 日爆发后,国内金融与经济发生了新变化。为适应战时新形势,四联总处根据国民政府要求,重新修订有关放款原则及方针,决定优先满足与军事、老百姓生活息息相关的盐业等生产性事业的贷款,保证盐业生产与运输等生产性事业取得成效。从 1939 年 10 月至 1942 年 11 月底,四联总处共核定盐务放款 13.9848 亿元,其中 1942 年达 3.8764 亿元<sup>[1471]</sup>。到 1942 年 10 月底,四联总处核定的盐务放款余额为 7.273 亿元,居各类放款之首<sup>[1472]</sup>。

到了1943年,由于物价不断上涨,盐运成本增加,四联总处对于食盐运销商需款均酌予发放。1943年四联总处共核准盐务机关贷款4.78亿元,共14笔;盐商贷款2.46亿元,共43笔。该年度盐务机关与盐商累计贷款7.25亿元,共57笔。盐商借款中,四联总处还分别为贵州、湖南、江西食盐运销商提供借款5400万元、6050万元、6100万元<sup>[11]481</sup>。到1943年8月底,四联总处核定的盐务放款余额12.89亿元<sup>[11]484</sup>。到抗战后期的1944年,随着四联总处放款范围不断扩大,但为满足盐业运输贷款需求,经核实后仍充分给予借款。1944年度四联总处共核定盐务放款46.94亿元,其中以各岸运销放款为数最巨<sup>[11]594-595</sup>。1944年度四联总处核定的盐务放款余额为4.69亿元<sup>[11]597</sup>。

抗战期间,四联总处为推动盐业运输,充分满足盐运资金需求,还开办“签章保证承兑汇票贴现放款”。所谓“签章保证承兑汇票”,是以盐商承运的盐斤作为担保,在汇票上由盐务机关签章作为保证,四联总处就同意将此汇票作为抵押品进行放款。这项贷款经财政部核准,由四联总处重庆分处开办<sup>[6]119</sup>。如,1942年11月29日召开的四联总处第150次理事会议核定,裕淮盐号、乾记盐号以盐斤为担保,向中国农民银行长沙分支处押借200万元,采用透支方式还款<sup>[11]501</sup>;1943年9月15日召开的四联总处第200次理事会议核定,盐务总局以官收官运盐斤为担保向四联总处重庆分支处借款2亿元<sup>[11]500</sup>。为加强盐业运输能力,四联总处除对沿海存盐提供运输费用贷款外,还对购置盐业运输工具、改善运输环境提供贷款。盐业运输离不开运输工具与运输环境。如因战时“运输工具缺乏”,盐业运输就会成为“一严重问题”<sup>[5]149</sup>。早在抗战初期,组成四联总处的中国银行、交通银行、中国农民银行的并支处就为川康盐务局提供了期限长达6年,利率为24%的荣富边计盐抵押押款1.3亿元<sup>[11]499</sup>,这笔借款主要用于购买盐运工具。1941年四联总处为川康盐务局提供借款2424万元,用于修建运盐所用的盐井河船闸<sup>[11]463</sup>。1943年,四联总处分别为盐务总局威远航道工程提供借款1500万元,为川康盐局盐井河工程提供两笔共2500万元借款<sup>[11]480</sup>。

### 三、四联总处盐务贷款为战时抢运大批食盐到内地创造了条件

在四联总处金融力量的支持下,盐运机关、盐商能够将大量食盐被运销到后方,不仅遏制了日本侵略者对我国海盐资源的掠夺,而且满足了后方抗战军民对食盐的需求。整个八年抗战期间,四联总处共核放盐务贷款2272465万元,其中以盐业运输与囤积为主要贷款对象<sup>[11]612</sup>。这些盐业运输贷款不仅对于将大量沿海存盐运往后方起了重大作用,而且是在抗战极其困难的条件下能够得以满足大后方军需民食对食盐需求的根本原因。

抗战期间,国民政府逐步开始实施的盐业“官运”,最早是从盐产最多的淮盐开始。这时盐业“官运”的重点是抢运沿海存盐。“七七事变”发生后,沿海省份政府在四联总处资金帮助下,均按照要求“努力于食盐之抢运”<sup>[7]19</sup>,抢运存盐达3万担左右,“一时民食,乃无问题”<sup>[14]33</sup>。随后,浙江、福建、江西、陕西、河南等地也实行了官运食盐。到了1938年“官运”又扩展到湖南、广东和整个西北地区<sup>[3]67-68</sup>。据统计,至1938年4月徐州会战时,共运出淮北、山东场存盐400余万担到开封、信阳、汉口等后方安全地带,堪称“抗战后内地民食一大帮助”<sup>[11]136</sup>。自1937年10月至1938年年底,国民政府组织移运的盐斤共28131040担<sup>[15]6-7</sup>,各盐产区移运场存盐斤具体数

量见表 1。

表 1 1937 年 10 月至 1938 年年底各盐产区移运场存盐斤数量表<sup>[15]6-7</sup>

区别	移运场存盐斤数（担）	区别	移运场存盐斤数（担）
两淮	1166797	河东	251783
湘岸	2704799	陕西	615129
鄂岸	2676087	四川	8781613
西岸	2123237	福建	2303215
皖岸	535095	两广	1245534
两浙	2444079	云南	1050738
松江	412864	西北	682345
河南	760386	应城	377339

1939 年 6—12 月“官运”到江西的食盐约达 40 万担<sup>[3]75</sup>。至 1939 年，“官运”盐斤又扩大到后方的四川、云南、贵州等地。据不完全的官方统计，到 1941 年底，借助四联总处资金支持，盐务机关仅在淮北、两浙、福建、广东四区“官运”食盐即达 2700 万担<sup>[16]343</sup>，相当于 1936 年全国产盐总量 4827 万担的 56% 左右<sup>[5]108</sup>。抗战初期“官运”大批盐斤到后方，在后方盐场一时尚未来得及增产的情况下，对保证战时食盐的供应具有重要意义。如“七七”事变前官运约 600 万担盐至扬子四岸，保证了“七七”事变后这个地区盐的供应：“七七”事变起，继之全面抗战，军事扩大，而长江腹地，民食无忧，均赖此数百万担常平盐之力，始能争取时间，从事生产，调整运输，以应销市”<sup>[8]247</sup>。

#### 四、抗日战争期间四联总处支持战时盐业运输成效评析

对抗战时期四联总处支持战时盐业运输成效进行初步的评析，进而研究国统区战时盐业政策的发展演变，应当具有特别的历史意义和现实意义。实事求是地看，四联总处对战时盐运机关、盐商提供的贷款，对于战时食盐的抢运、运销，是有所助益的。

抗战期间，四联总处为保证战时盐业运输贷款取得实际成效，及时调整政策，根据现实状况采取了一系列措施。比如，为防止将盐业运输贷款挪作他用，制定了严格的贷款规则，并派稽核人员到盐务机关及盐商现场考核盐务放款用途，由四联总处所派人员定期检查盐业运输贷款用途以及盐业运输业务的财务情况。对违反规定，将盐业运输贷款挪作他用的盐务机关、盐商，则毫不犹豫收回借款<sup>[11]488</sup>。同时，四联总处在战时向盐务机关、盐商提供的运输借款，月利率从 8‰ 到 20‰ 左右不等<sup>[11]498-505</sup>。比如，盐务总局 1941 年 6 月 27 日因官运盐业资金向四联总处借款 8 亿元，借款期限 5 年，利率为 8‰，采用分期还款办法<sup>[11]498</sup>。盐务总局 1943 年 1 月 22 日因收屯川省、官收余盐，向四联总处借款 1.5 亿元，期限 3 年，利率为 10‰，采用透支方式还款<sup>[11]499</sup>。在抗战特定恶性通货膨胀的背景下，大后方的物价每年通常都要上涨好几倍，这样盐务机关、盐商所付借款利息也只相当于战时货币贬值的一个零头。同时，四联总处所核定的盐务放款期限，多数在一年以上，长的还款期限甚至有长达 6 年<sup>[11]498-505</sup>。因此，战时盐务机关、盐商在经过一段时间归还借款时，借款本金也就只相当于原先购买力的很小一部分了。从这个意义上讲，四联总处向盐务机关、盐商提供的大部分借款，最终变成了直接发给盐务机关、盐商的无偿资助或补贴了。

四联总处支持战时盐业运输,主要为了便于国民政府掌握盐业资源,在满足内地省份食盐需求方面,起了巨大的推动作用。这是客观存在的。当然,承认四联总处战时盐业运输的进步性,并不意味着就认为四联总处为支持战时盐业运输而提供的资金政策就是完美无缺、没有局限性。四联总处实施战时盐业运输贷款,也有垄断全国盐业的意图。盐商获得的贷款远低于盐务机关。以1940年盐务放款为例,盐商借款仅为369万元,是同年盐务机关借款的2.44%<sup>[1][447]</sup>。另外,到了抗日战争的中后期,受贷款利率偏低和战时通货膨胀等因素的影响,国统区一些唯利是图的盐运机关、盐商获得借款后,将食盐运到后方专事囤积,制造盐荒,高抬盐价。1945年7月19日国民政府参政会关于检举中国农民银行营私舞弊的提案,就提到中国农民银行的运盐贷款“有营私舞弊嫌疑”<sup>[3][87]</sup>。由于四联总处盐运贷款利率偏低,虽然其目的在于鼓励盐运,但实际上仍有部分借款者将盐务借款用作囤积居奇的本钱,进而倒卖食盐,这种情况也时有发生。

## 五、结 语

回溯抗战时期四联总处与战时盐业运输之间关系,不可否认:四联总处适应抗战时期国民政府盐业运输政策的调整,及时实施以服务战时盐业运输为特点的盐务贷款,有力地支持了战时军需民用的需要,为抗战胜利作出了贡献。战时有计划的存盐抢运与盐业官运,以及为之服务的四联总处盐务贷款,既显示了战时盐务运输管理的特色,更凸显出政府对战时盐业的控制作用。

当然,一些借款者将盐务借款用作囤盐本钱,拉抬盐价,谋取盐利,这些不能不影响到四联总处战时盐务贷款政策的正确实施,也是四联总处的战时盐务贷款政策未能完全达到预期目的的重要原因。但是,不能因为四联总处在这些问题上举措失当,就对其战时盐务贷款政策对战时盐业运输所起作用进行全盘否定。历史已经表明,作为抗日战争特定历史条件下的产物,四联总处战时盐务贷款政策虽然有其局限性,但顺应了客观形势,有其历史必然性,对于支持沿海存盐抢运,促进战时盐业运输,满足大后方军民食盐需求等方面起了重要作用。因此,对抗战期间四联总处支持战时盐业运输所起成效的评价,应放到当时特定的客观历史环境进行具体分析,“一分为二”,不能以偏概全。

抗战期间四联总处支持战时盐业运输发展的历史经验告诉我们,盐业是广大人民群众的事业,盐业运输是确保群众用盐的重要环节。加快推进盐业运输建设,就要始终坚持党的群众路线。国家各级金融部门要为盐业运输发展提供强有力的资金支持,真正做到盐业运输为群众,盐业运输依靠群众,盐业运输成果实现群众共享。

### 参考文献:

- [1] 中华年鉴社.中华年鉴:下[M].南京:中华年鉴社,1948.
- [2] 中国国民经济研究所.中外经济年报:民国二十九年[R]//沈云龙.近代中国史料丛刊:三编第60辑.台北:文海出版社,1990.
- [3] 李达昌.官僚资本与盐业[M].北京:生活·读书·新知三联书店,1963.
- [4] 董振平.抗战时期国民政府盐务政策研究[M].济南:齐鲁书社,2004.

- [5] 黄健,程龙刚,周劲.抗战时期的中国盐业[M].成都:巴蜀书社,2011.
- [6] 李涵.缪秋杰与民国盐务[M].北京:中国科学技术出版社,1990.
- [7] 中国国民经济研究所.中外经济年报:民国二十八年[R]//沈云龙.近代中国史料丛刊:三编第60辑.台北:文海出版社,1990.
- [8] 丁长清,唐仁粤.中国盐业史:近代、当代编[M].北京:人民出版社,1997.
- [9] 重庆市档案馆.重庆市人民银行.四联总处史料:上[G].北京:档案出版社,1993.
- [10] 四联总处秘书处.四联总处重要文献汇编[G].1947.
- [11] 重庆市档案馆.重庆市人民银行.四联总处史料:中[G].北京:档案出版社,1993.
- [12] 缪秋杰.十年来的盐政[J].盐务月报,1948,(7):7.
- [13] 黄立人.抗战时期大后方经济史研究[M].北京:中国档案出版社,1998.
- [14] 孔祥熙.抗战以来的财政[M].重庆:胜利出版社,1942.
- [15] 中国战时的财力动员[G]//沈雷春,陈禾章.中国战时经济志.台北:文海出版社,1992.
- [16] 丁长清.民国盐务史稿[G].北京:人民出版社,1990.

责任编辑:万东升

## The Four-Bank Office and Salt Transportation during the Anti-Japanese War

LIU Zhengui

(Planning Dept., Chengdu Urban and Rural Construction Committee, Chengdu 610042, China)

**Abstract:** After the incident on May 7 1937, the salt producing areas of the coastal was occupied by the enemy, large quantities of salt were detained in salt fields. In order to avoid salt supply to the enemy, to meet the needs on the salt of the wartime military, according to the situation of “exhausted” salt transportation then, the national government timely adjusted the salt transport policy and required the government and businessmen together to transport salt. Founded in the early years of the Anti-Japanese War, as the national government’s top economic and financial institution, the Four-Bank Office implemented the new loan policy for the salt industry, took the advantage of the national bureau of funds to carry out the discount policy and gave loan to the business forcefully. From the capital, it ensured wartime salt transport smoothly; the salt from the coastal was transported to the mainland due to the good conditions it created. Along with the expansion of official transport of salt in wartime, the Four-Bank Office raised awareness of the salt transportation in wartime. The loan to salt industry was closely related to the victory of the Anti-Japanese War. For the loan to salt transportation of all the organizations and businessmen, the Four-Bank Office gave assistance as far as possible. History suggests the salt loan done by the Four-Bank Office in the wartime had played an important role in the promotion of the salt transportation and meeting the salt demand in the rear areas, and helped wartime salt transport and marketing, thus supported the victory of the Anti-Japanese War.

**Key words:** the Anti-Japanese War; the Four-Bank Office; loan; salt; salt administration; salt transportation; salt field