

旧版文章

天人古今

古今通论

古代通论

世界史论

当代三农

现实问题

旁通类鉴

先秦史论

先秦通论

原始经济

文明起源

夏商西周

春秋战国

汉唐史论

汉唐通论

战国秦汉

秦朝秦代

西汉东汉

魏晋南北朝

隋唐五代

宋元史论

宋元通论

唐宋通论

北宋南宋

辽金西夏

蒙元史论

明清史论

明清通论

明代通论

明中后期

清代通论

清代前期

近代史论

近代通论

清代晚期

民国通论

民国初年

国民政府

红色区域

现代史论

近世通论

现代通论

前十七年

文革时期

改革开放

学科春秋

学科发展

专题述评

[国学网](#) - [中国经济史论坛](#) / [史料索引](#) / [回忆追述](#) / [我的父亲卢作孚](#) / [我的父亲卢作孚 \(10\)](#)

我的父亲卢作孚 (10)

2004-10-24 卢国纪 旧版文章 点击: 2123

[我的父亲卢作孚 \(10\)](#)

[我的父亲卢作孚 \(10\)](#)

作者: [卢国纪](#) (中国经济史论坛于2004-3-25 21:44:18发布) 阅读331次

艰巨的任务，一个接着一个地压在我的父亲的肩上。宜昌撤退运输刚刚结束，他立即赶回重庆，投入到解决大后方运输问题的紧张战斗中。那时候，作为大后方主要基地的四川，正面临着交通运输上一系列极大的困难，严重地威胁着抗日战争的进行。一个是航运方面的问题，另一个是公路运输方面的问题。

航运中的第一个困难是缺乏柴油。柴油缺乏是根本无法解决的。我的父亲早已预见到这一点，并且早已决定建造一批烧煤的船，以代替烧油的船。于是，改造轮船的工作从1938年末开始以如火如荼之势大规模地展开。

交通运输上的另一个问题，也是更为严重的问题是公路运输问题。公路运输问题中的第一个困难是宜昌陷落后四川通往湖南的交通线被切断，抗日前线所必需的兵员、军火和粮食给养无法补充，严重地威胁着正在湖南长沙与日寇进行殊死战斗的第六战区将士的命运，也关系着抗日战争的大局，因此必须抢修一条通往湖南的公路。

公路运输问题中的第二个严重困难是广州沦陷后大后方通往云南的交通线被切断。抗日战争必需的许多由国外供应的军用和民用物资，其中包括制造枪炮弹药的五金材料和至关重要的汽油和柴油，无法运往大后方。惟一的通道是经缅甸转口到云南，然而从云南到重庆却没有公路。因此，尽快修建这样一条公路就成为关系大后方工业生产成败的一个重于一切的紧急任务。

通过精心选择，决定从四川南部的长江港口泸州修筑一条公路，穿过贵州省的西北部，直达云南省境的沾益，连接滇缅公路。这条公路在泸州与长江上游的航运相衔接，形成了另一条水陆联运线。泸州就是这条联运线的枢纽。由于动员了沿线所有能够动员的人力进行抢修，这条联运线也在极短的时间内建成了。

四川东部和南部的这两条水陆联运线，是大后方的两条极为重要的运输线，也是支撑抗日战争的两条生命线。通过它们，抗日战争所必需的各种物资，源源不断地从国外运到大后方来，支持大后方的军工和民用工厂的生产；大后方生产的武器、弹药、军粮和军队，又源源不断地运到抗日前线去，支持抗日军队与敌军作战。

1940年7月30日，国民政府决定设立全国粮食管理局，同时下令派我的父亲兼任全国粮食管理局局长。在战时首都重庆和其他重要城市，由于粮食供应不上，库存量急剧减少，已经到了即将告罄的地步。一旦存粮卖尽，势必引发不可收拾的混乱局面。我的父亲深感责任重大，又一次毫不犹豫地挺身而出。他以最迅速的行动，对粮食供应情况作了全面的调查了解；发现造成粮食供应不上的根本原因，既不是由于灾荒引起的粮食减产，也不是农村缺少粮食，而是管理粮食的层层官吏只知道当官做老爷，不想办法也想不出办法将分散在交通不便的广大农村地区的粮食运出来，集中到城市。很清楚，问题的症结乃是

年度述评
学人学术
学者小档
理论方法
史观史法
历史理论
领域视野
方法手段
规范学风
史料索引
古今文献
考古文物
简帛文书
回忆追述
社会调查
论著索引
论著评介
通论文集
古代史著
明清史著
近代史著
现代史著
动态信息
期刊集刊
网站网刊
团体机构
学术会议
研究动向
他山之石
世坛综考
美国史坛
西欧史坛
东亚史坛
其他地区
池月山云
文史随笔
知识小品
诗词诗话
文艺点评
小说演义
史眼世心

一个运输问题。于是他提出了著名的运输粮食的“几何计划”。

这个计划的要点，是将各个没有公路的偏僻地区的粮食，首先用人力运送到邻近的公路或水路边上一些特定的点或特定的地区集中起来；然后又从这些公路或水路边上的点或地区用汽车、板车或船只，将集中起来的粮食转运到重庆周围以及各个交通要道上的县城的政府粮仓中。这样，就将复杂万分的粮食运输问题缩小到易于管理的最小范围，变得简单明了。

1941年初夏，我的父亲在完成了最困难的粮食运输任务后，辞去了全国粮食管理局局长职务，回到交通部，继续集中力量处理当时最为重要的战时运输问题。

在民生公司留下的档案中，有一份《通、俗等轮被炸经过报告》的文件，详细记述了“民俗”轮被敌机炸沉的情况：

1941年8月22日，“民俗”轮从巴东运送抗日伤病官兵及旅客入川。该轮驶至青石洞，忽遇敌机7架，轮番俯冲轰炸、扫射，顿时烟火弥漫，血肉横飞，船被炸沉，死亡船员70人、伤兵160人、旅客20人，共计250人，伤亡惨重。

敌人对“民俗”轮的袭击，绝不是它第一次袭击轮船。“民俗”轮被炸沉，也绝不是民生公司第一只被炸沉的轮船。早在1939年，敌人对轮船的袭击就开始了。此后三年多来，这样的袭击越来越频繁。民生公司航行于万县以下的轮船，多次遭到敌机的袭击。第一次袭击的时候，民生公司最大的一只轮船“民元”轮被炸沉，一名船员遇难；第二次袭击的时候，民生公司的四只轮船被炸沉，一只被炸坏；第三次袭击的时候，民生公司的轮船一只被炸沉，两只被炸坏；第四次袭击的时候，民生公司的轮船又有一只被炸沉，一只被炸坏；接着，又是第五次袭击……在这一段时期里，民生公司的轮船总共被炸沉九只，炸坏六只，许多船员为国家献出了生命。在这些船只中，除了一只是长江中、下游的轮船和一只只是拖轮外，其余都是长江上游的主力轮船。除此以外，民生公司的轮船在担任军运任务中，也因意外事故造成了重大损失和牺牲。其中，主力轮船“民风”就是因为卸炮弹不慎爆炸而沉没的。另外因运汽油爆炸沉没的、因空船装士兵翻覆而沉没的，先后有5只以上。这些轮船也都是长江上游的主力轮船。这些轮船的损失，使长江上游的运输力比战前减少了一半。尤其令人沉痛的是民生公司的船员有117人牺牲，76人伤残。由此可见，民生公司及其广大职工，为了抗击日寇，保卫祖国，付出了多么惨重的牺牲，做出了多么巨大的贡献。

(人民政协报2003.11.07)

出处：民建网

责任编辑: echo

[发表评论](#)

[查看评论](#)

[加入收藏](#)

[Email给朋友](#)

[打印本文](#)

如果你想对该文章评分, 请先[登陆](#), 如果你仍未注册, 请点击[注册链接](#)注册成为本站会员。

平均得分 **0**, 共 **0** 人评分

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10