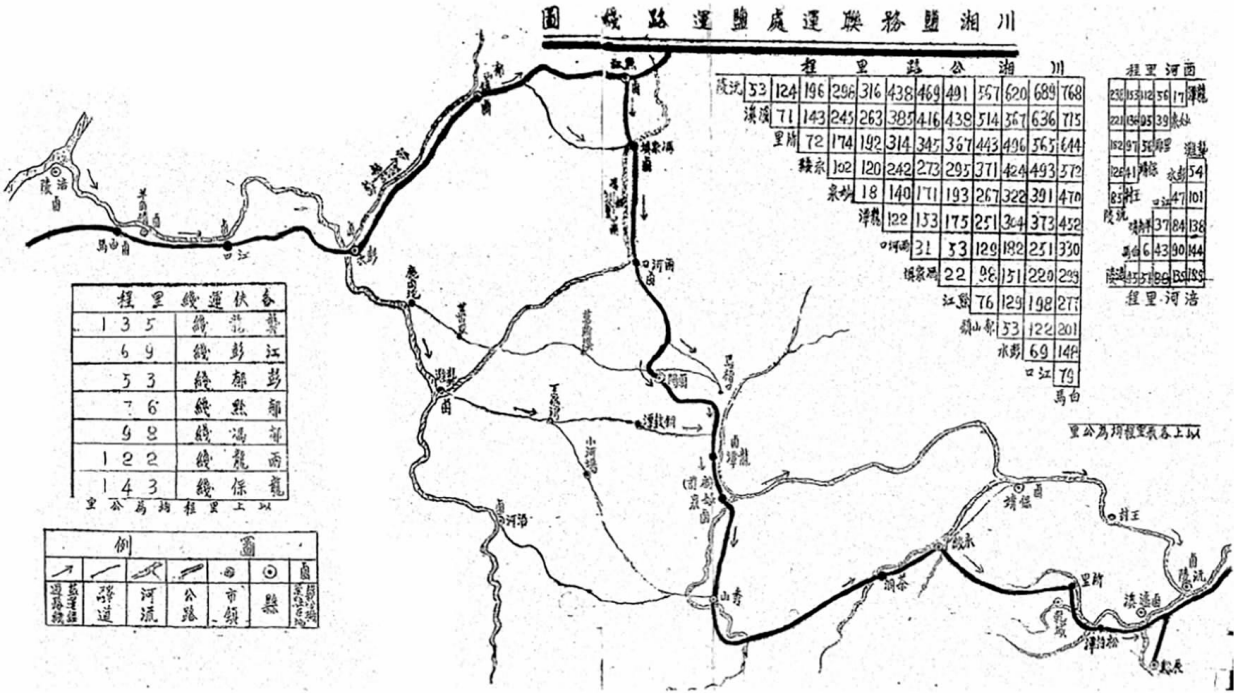


川湘盐务联运处盐运路线图。



陆运背盐图。

东川陆运总队：第六战区最得力的运输部队

□融媒体中心记者曾 常文/图

“五里一山，十里一溪，溪水深浅，山高以低。十步一肩，百步一颠，吁哉可怜，不知日得几钱……”这是民国初期著名书画家吴庆焘途经酉阳时写下的《背盐谣》。自清咸丰年间第一次川盐济楚开始（详见本报《酉阳川盐古道》），酉阳成千上万民夫即以运盐为生，并形成相对稳定的运输队伍及约定俗成的运输管理办法。殊不知，这种赖以维生的“活计”，后来演变成抗日战争时期“第六战区最得力的运输部队”。

“循循善导，军食以丰。”“盐粮交运，湘蜀以足。”1942年2月，第六战区湘谷转运管理处川东分处干部训练班在酉阳城内二酉洞举办时，第六战区龙潭军警联合稽查处处长袁景凡与时任酉阳县长冯英的这两句题词，高度总结出酉阳这支民夫力量的重要功绩。川湘联运处川东分处处长任显群在讲话中也说道：“连月的成绩，不仅本分处知之极深，而至于总处及长官部均确信为战区最得力的运输部队……”这支队伍就是东川陆运总队。

战线西移 增设机构运盐济湘

1937年1月，川湘公路建成通车后，自4月1日起设站经营，而此时办理的主要是客货联运，由綦江至南川水江镇每日通车一次，水江至黔江每周一次，黔江至茶洞每日一次。

1937年7月，抗日战争全面爆发，战区灾民、工厂、学校及重要物资向西迁移，川湘公路的运输随之骤然兴起。然而随着沿海食盐产区相继沦陷，海盐输入逐渐减少，至1938年武汉沦陷以后，淮盐来路断绝。除湘东湘南各县靠一部分粤盐、浙盐供应外，湘西一带全部依靠川盐接济。在这样的历史背景下，国民政府财政部成立川湘盐务联运处，同时在酉阳龚滩成立湘岸驻龚滩川盐转运处，并在彭水和酉阳龙潭两地设立转运分处，主办“川盐济湘”业务。

1939年夏，长江水运受阻，湖南省为保障济湘川盐的运输，又在彭水增设川盐运输筹备处，同时在彭水郁山、黔江县城、酉阳冯家坝与两河口、酉阳县城等处增设转运站。因为在这一段的运输，起点是在涪陵，终点是在沅陵，而龙潭处于涪陵和沅陵的中点，又是济湘川盐的最大集中地，所以在1939年9月，交通部撤销筹备处及转运处，改组成立湘岸川盐运输处后，旋即将运输处移驻龙潭镇，同时设置龙潭、庙泉、酉阳、冯家坝、黔江、郁山、彭水分处。之后又奉令改称湘岸战时食盐运输处龙潭分处，其所属分支机关也相继改组，在涪陵设督运处，在羊角碛、江口、丁家湾、铜鼓潭、郁山镇、黔江、冯家坝、庙乾、里耶、永绥等处设分站，负责济湘川盐的转运。同时在涪陵至里耶一线，建设盐仓12座，容量197440担；租借盐仓9座，容量205700担。新建与租

借盐仓两项总容量达403140担。

1940年6月，宜昌失守后，川鄂湘桂水道通路被截断，物资运送困难。同时为了保障湖南全省食盐供给，1940年8月1日，国民党招商局与民生公司在重庆联合成立川湘联运处，规定每月运送济湘川盐1000公吨。这1000公吨盐经长江转乌江运至彭水后，有300公吨沿乌江运抵龚滩，再利用人力运往龙潭；其余400公吨则以汽车运至酉阳龙潭。

为了增加运量，1941年冬，川湘联运处接管粤东盐务管理局汽车81辆，在龙潭成立车务部，组成五个运输队，同时在龙潭渤海建修理厂、油料库、大修厂、油库，特派税六团二营及第八连为护运部队。重新调整原驻川湘运道沿线之湘黔两岸运销机构，在龙潭成立监理涪河盐运特派员办事处，同年六月奉令改称川湘盐务联运处，所属机关计有涪陵、白马、羊角碛、江口、彭水、龚滩、郁山镇、黔江、冯家坝、两河口、龙潭等11个分处，组建7个民夫运输队、6个汽车运输队。这一时期的济湘川盐的民力运输虽具规模，但组织尚未健全。

战区重组 民夫组成陆运总队

1939年10月，国民政府军事委员会将第九战区所辖粤汉铁路以西、鄂南、川东和黔东北地区划为第六战区。1940年5月，战区被撤销；7月又恢复，并将司令部设在湖北恩施与四川黔江。自此，川湘一线又肩负起利用空运协运军粮的任务。在这一时期，随着战线西移，物资稀缺，汽车燃油得不到补充，所以在运输方面遵循两个原则：一是尽量利用水运，二是尽量利用人力，在水道与人力均不能利用或者水道与人力运输不能满足需要的时候才利用汽车运输。

为了规范管理，保障运输，1941年7月，第六战区长官司令部以陈蒿荪、陈巨深、陈铨、彭九翔、冉叔龙等在乡军官为首招募6000余名民夫，在龙潭成立湘谷转运处龙潭分处，担任龚滩至龙潭一段湘盐运输工作。为了使东川陆运总队专责郁山至龙潭、龚滩至龙潭间的陆运任务，第六战区长官司令部呈请军政部给酉阳民夫予以免役的保障，除年节及农作极忙时期以外不另营他业。

据《酉阳文史资料》记载：东川陆运总队以峨眉军官训练团第二期毕业的陈蒿荪为总队长，原计划下设4个大队。第一大队以军委会庐山军官训练团毕业的陈铨为大队长（酉阳黑水人，后委为水运大队长），在彭水县招募民夫。酉阳为第二、三大队：第二大队以县财务委员会委员长、贵州讲武堂毕业的陈巨深（陈菊僧，酉阳龙潭沟人）为大队长；第三大队以中央军校成都分校第十一期毕业的酉阳国民兵团副团长熊与叔（熊玉书，四川丹棱人）为大队长。第四大队则以秀山县县长沈天如的弟弟沈新元为大队长，在秀山招募民夫。但因为种

种原因，第一、第四大队未能组建，故而仅设2个大队，大队之下各设4个中队、20个分队、100个小队，每小队30名运夫。同时为保护运输沿途安全及防止偷漏走私计，总队之下又设一个监护队，监护队队员60名，武器由驻龙潭特务营发给使用。

盐粮交运 第六战区最得力的运输部队

东川陆运总队自1941年7月成立，起初隶属于第六战区湘谷转运处（处长任显群），1942年5月借调给交通部川湘联运处川东分处（处长任显群），同年8月因湘谷处改归军政部，以指挥系统问题划归第六战区龙潭军警联合稽查处（处长袁景凡），但一切业务仍由军政部军粮接运处川东分处代办。1944年6月1日，又改隶军政部军粮运输处川东分处，虽然隶属关系几经变更，但未对陆运总队进行改组。

为了保障川湘一线的盐粮运量，1942年3月28日，第六战区湘谷转运管理处订立《东川陆运总队服务盐运办法》，办法规定：“东川陆运队全队输力，服务龚滩至龙潭济湘盐运；由四月份起，每月单程运数量暂定一万担，盐货转运则为一万二千担；东川陆运队自借调服务盐运之日起，每百市斤运费定为五十六元……”东川陆运总队划归第六战区湘谷转运管理处川东分处期间，除了食盐的运输，还负责第六战区粮食的运输。盐粮交运，加上其他物资运输，平均月运量达两三千吨之多。

据龚滩盐务支局报告显示：1942年自龚滩运湘的食盐计81648市担，平均月运6804担；1943年内共运出89510市担，平均月运7459担。据《贵州航运史》记载：1939年至1945年，贵州省征购大米1.4亿斤，征购与征借稻谷9亿余斤，其中1941年自龚滩出口食米2.4万吨。这些粮食的转运，离不开东川陆运总队这支中坚力量。

“东川陆运总队是龙龚线上最有力的运输部队，运米一百斤可供两个战士一个月食粮，运盐一百斤可供二百民众一个月食用，希望大家努力，增多运量。”1942年2月，第六战区湘谷转运管理处川东分处东川陆运总队干部讲习班在酉阳城内二酉洞举办，川湘联运处处长任显群在勉励大家努力运输的同时，高度肯定东川陆运总队成立以来取得的成绩：“本分处东川陆运总队各级官伕（夫），均系川东在乡军人或良善民众，自去年九月以来，以健全之组织，负担运粮任务，栉风沐雨，摩顶放踵，确实为国家尽到相当之努力……东川陆运总队连月的成绩，不仅本分处知之极深，而至于总处及长官部均确信为战区最得力的运输部队，这一点也值得自豪与安慰……”

为了缓解龚龙一线的陆运压力，1942年4月，国民政府交通部公路总局西南公路工务局在酉阳县城成立西龚路工程处，在酉阳征集近万名

民工开始修筑西龚公路。1943年11月14日，民工服役近200万个工日的西龚公路正式通车。然而因为山高坡陡，汽车动力不足，耗资巨万的西龚公路在试通车后就告废弃，这也仅仅结束了运盐民夫们翻越隘门关的历史。

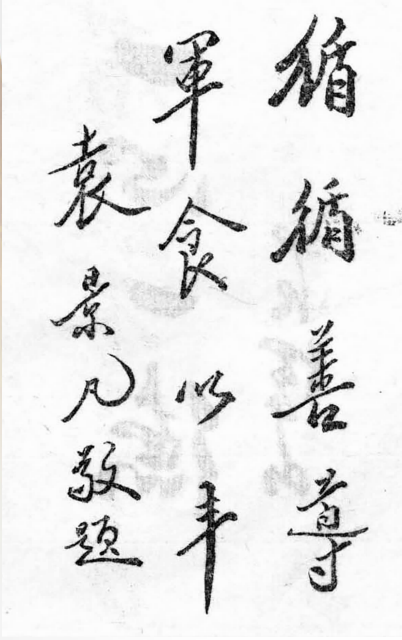
因为由湖南及东南各省运来的物资逐渐减少，同时因为黔桂铁路在1943年9月建成通车，由川湘一线入川的物资大多由湘桂铁路转黔桂铁路运至独山。应抗战之需而开办的川湘水陆联运，在经历了几年短暂繁荣与辉煌之后，很快便转入低潮。即便如此，川湘水陆联运在物资运输方面仍然发挥着重要作用。据1946年国民政府《交通部的统计年报》显示：1944年，川湘一线全年运输货物2474680延吨公里，其中民夫运输470333延吨公里，为抗战胜利提供了坚实的后勤保障。

1945年8月15日，日本宣布无条件投降，东川陆运总队也结束其光荣的战时使命宣告结束，但其在抗日战争中的功绩永远镌刻在酉阳历史上！

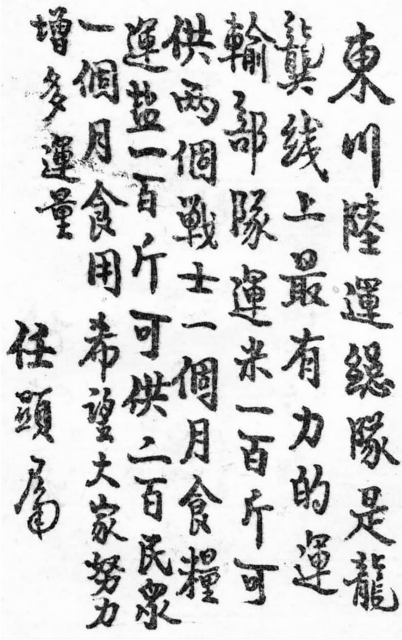
东川陆运总队运线图



东川陆运总队运线图。



第六战区龙潭军警联合稽查处袁景凡为东川陆运总队题词。



川湘联运处川东分处处长任显群为东川陆运总队题词。

等级	职别	姓名	薪	额	各	应	扣	实	发	贴	印
少校	中队长	杨德彰	709	1	31	100	00				
少校	中队长	石俊华	66	00	7	60	05				
中尉	书记	王学之	59	00	7	59	00				
中尉	书记	王学之	59	00	7	59	00				

东川陆运总队官佐薪俸表。



背夫用具：盐背篋与杆。