

抗日战争期刊汇编



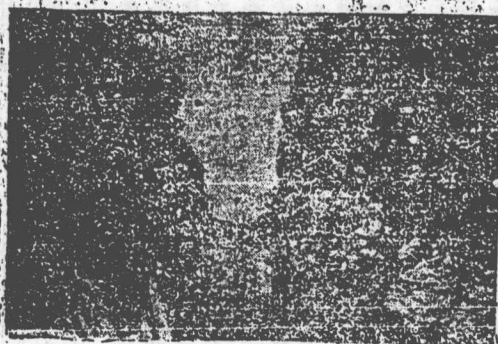
中国文献珍本丛书

抗日战争期刊汇编（十七）

全国图书馆文献缩微复制中心

抗戰與交通

(讀閱人同關機各部本供專刊本)期三十六第刊月半



◇ 石門坎山頂之缺口 ◇

貫徹到底

近日何參謀總長接見本部公路總管理處暨公路運輸局高級人員談話，有下面一段精彩的語句：
「我國步兵換裝，是與德國採取同樣的典範，何以在同樣典範之下所訓練出來的士兵，其結果會大相逕庭，不能和人家相較？簡言之，缺乏澈底的精神而已！」
這一席話，十足指示出我國人處事的普遍弱點，試仍以軍隊中少許特種作戰，我國兵士但知振振有詞，即謂能事已盡不問其所發出之子彈，是否中的，外國兵士不然，其振槍機也，不但求

本期要目

確立會計制度與培養會計人員

公路巡警制度試行經過及其推行展望

建築中的嘉陵江渡口

川陝漢白兩路工程視察觀感

西南公路之分等問題

浙東紀行

公權

胡希雲

蔣玉泰

周鳳九

王洪興

朱燕石

其發覺，更須求其描準，求其擊中鵠的，以完成其射擊最終之任務，此即係澈底精神的表現。目今一般公務人員中，不澈底的現象，尤為顯著，一向但求外表可以過去，不知竭盡心力，始終其事，徒成文飾敷衍，虛行故事，所以儘管讓法令規則等汗牛充棟，而真能澈底奉行者，百不得一。更安望其能有實效？

不為至善之努力，難獲至美之結果。我們必須以貫徹到底的精神，來代替一向輕率苟且的習慣，不要一直將自己永遠陷入于「尚可」或「近似」的深淵裏。

引一段書中的故事：「一個匪徒被敵軍捉住了以後，他便假裝着變心和騙子，雖敵軍用盡了許多種種聰明的方法來詢問他，他始終裝腔作勢。最後那審問者向他說道：『好，你去吧！』」這當兒，他依舊絲毫不顯出他能聽見的樣子，仍是呆立着不動，表示審問仍在繼續着。終於敵軍以為他真是一個騙子或是瘋子而將他釋放。所以結果他的性命，完全給他澈底的裝腔作勢手段給保留下來了。」

確立會計制度與培養會計人員

公權

四月十六日對財政部建議書之說明

抗戰以後，本學擬召集各位專家，儘以其他原因，未克如期。此次召集各位舉行建議書會議，實因近來新稅捐繁多，國家對此所耗公帑，亦較前爲鉅，值此國難嚴重之時，國家耗此鉅款，必須力求經濟使用，方能充實國力，增進抗戰力量。惟欲達此目的，非有合理之會計制度與優良之會計人員不可。就會計本身而言，必須使其內容真實明晰恰當，則用款是否經濟，事業是否進步，按圖索驥，瞭如指掌。諸君均知政府現有建設事業專款審核委員會之設置，該會對於審核工作，異常精敏故本亦必須隨時具備極其真實明晰及合理之計劃報表，送請審核，方於預算經費或追加預算之時，因有事實之根據，較易達到此項目的。惟真實明晰計劃與報表之產生，非有合理之制度及優良之人才不爲功，此點與整個事業之關係甚顯，如欲款不致濫手，勢必影響工作之進度。反之，款項如能得心應手，則事業自然較易推進。但國家之經費，實對於計劃與報表之精確，此實以良好之會計制度爲基礎。最近政府對於建設事業，每年所耗不下數萬萬元，故於會計制度，更不可不加以注意，以求經濟之統一合理。此爲今日召集會計建議書之由來。

前總道時代，與新稅之款，爲數極爲有限，大都依習慣款，如借款無着，政府即應順利進行。自本人奉長錢部，對於建設之重要，因建議政府，由國家規定專款，以爲建設事業之用，故於廿六年間，中央有建設事業之款，抗戰以後，政府對於建設用款，非特照常維持，並且年有增加。惟吾人於此不憚不深自警惕者，國家多難，庫帑支絀，初能多節省一分金錢，即多增國家一分力量。現在各地物價飛漲不已，辦理工程人員，雖有許多在平時所不能預想之困難，但在政府立場仍不能不精益求精以期款無虛糜，事無勿舉。以往各新工程，往往以物價或招工關係，請求追加預算。部方對於此項追加，因無標準可資根據，審核極感困難，惟有顧全事實，對於各機關人員，以充分信任，從寬核准。但人之性情，思想，終難絕對正確，尤難求其十分合理，因之不能不有良好之制度，以輔人治之不足。良以制度一旦確立，則事業之財政情形，自可從報表之中，窺其端倪，窺其大體，以爲建設之依據。故本人希望諸君同路以後，對於如何使國家金錢運用得當，經濟，合理，更加特別注意，而如何力謀會計制度之確立，尤須隨時深切研究。

關於會計人員辦事之困難，本人亦深爲明瞭，即會計及工程人員雙方，每不相互理解，工程人員常認會計人員祇重法令，不顧事實，認爲辦事上一大障礙。會計人員則認爲工程人員只知用款，不問手續，致會計工作，無法順利推進。吾人要以古人「其責己也重以周，其待人也輕以約」之態度，而做到相互的理解，本人認爲會計人員似應除從事會計事務外，對於工程常識及內外情形，亦應詳加研究，務期洞悉實情，則於發表意見或批駁之時自可語多中肯，使人信服，而深獲工程之誠實，亦必爲自然之結果。故有資格有經驗，有本領之會計人員，實可爲政府節省不少浪費，而減少不必要之支出，此點本人於前曾實有深切之希望。諸君對於工程方面，未必均有高深學識，但願今後如能隨時加以注意研究，則於平時辦事之中，必可求得莫大之利便。因會計工作，爲推進全般事業功中一部份之事務，會計人員決不能以單純做到會計上之過程爲滿足，必須將會計之技術與解決事業上實際困難，使全般事業得以順利完成，則會計工作方能夠爲達到成功之進步。會計會計工作圓滿而事業毫無進步，仍不能謂爲理想之會計也。

同時工程人員，於會計法令規章亦應隨時加以注意，尊重會計制度之精神，而免生不必要之誤解。如此雙方在相互理解，相互研究之環境下

。察部互信共信。而以往之一切制度。可以無形中廢除殆盡矣。

目前各界對於會計人員之缺乏。已有普遍之感覺。如現有之會計人員。其無充足之學識。則將如何。其培養今後之會計人員。因受諸君於勞力工作之餘。充實知識。培養人才。并注重如何使學識經驗於一爐。會計工作原為高尚之事業。在英國常以律師。醫生。及會計師三者相提並論。並有皇家會計學會之組織。其中對於會員之資格限制極嚴。毫不假借。故身充會員者。自覺十分榮耀。因是為公共會計師者。在社會上之地位。極為尊嚴。故能受人信仰。深望今後諸君。亦能有此同樣之組織。如此則一方面可互相勉勵。以求自身學識之進步。一方面亦可得社會之信任。以謀會計事務之發展。此事能由交通會計人員首先做起。則其他方面之會計人員。亦必能相繼響應。而學校方面之研究會計學科者。亦必能增進興趣。提高水準。此與會計人員之培養。與會計制度之確立。關係甚大。因為諸君提及。則共勉之。

互信共信。是已立立人。已達達人的精神。也是公務員親愛團結的表現。有了互信共信。一切雜情雜慮。挑撥離間。無自而生。大家都在一個「誠」字上相處。則公私受其益。都以此四字為工程及會計人員。實在值得我們學學團團的。

胡君

公路巡察制度試行經過及其推行展望 胡蒂案

最近以來。凡往來於漢中公路。檢身段。西南公路。漢陽段者。每見有武裝警察巡視之公路巡察員。或駐站巡察。或沿路巡查。倘立如諸警行動者。人。處理事故。又似公務員。設之者有之。舉之者有之。不加以可謂者亦有之。此等巡察員為本部所設置。所以完善管理公路。加強整防交通者也。此種制度。在歐美早已行之。在我國廿九年六月間方開始創辦。迄今僅半年餘。事屬創始。收效未宏。特就其試行之經過。作一概述。並附以意見。以便留心此術者察其真象。而供參考。

訓練

德國公路發達以後。曾有交通警察之設。此等交通警察。皆選自警察中之能駕駛汽車者。我國公路發達較晚。汽車不多。警察中能駕駛者甚少。故若施行巡察制度。巡察員之人才。不能不專門培植。廿八年本部為適應公路管理之需要。及採納美國顧問之建議。決定施行公路巡察制度。當即交由公路巡視總局及交通技術人員訓練所會同籌辦巡察員訓練。總局於訓練所之下。當時西南公路巡視總局。巡察制度急需實施。乃就初中以上資格之青年司機。青年警察。及高中畢業生中選一百餘人。施以兩月訓練。訓練完畢後。即派為巡察員。編隊服務。訓練科目

。針對他日服務需要。計學科有汽車學。公路工程。服務須知。管理規章。公路運輸。電信常識。防護常識。攝影。繪圖。電報等十種。術科有汽車駕駛。汽車修理。及軍械訓練等三種。學科中如工程。如電報。如攝影。如繪圖等。均有實地練習。俾知所應用。訓練開始在廿九年一月下旬。至三月底各科課程完畢。即辦理考試及結東。四月中旬。巡察員班結束。巡察員訓練即告成立。復經約一月之籌備及編組。至廿九年六月開始工作。巡察員為交通技術人員訓練所所訓練。依訓練所之往例及規定。巡察員畢業後應先試用。惟以巡察制度係屬初創。無機關可以試用。乃正式委派服務。因制度係試行。其各個工作仍含有實習。及整個工作尚俱有實驗之性質。此種試行工作。計自廿九年六月起至十二月止。為期共七月。

試行

在巡察員訓練成立時。本部會同布巡察員訓練所編組規程。規定編制以巡察員三人編為一班。三組編為一隊。三隊編為一中隊。三中隊編為一大隊。總隊直轄各大隊。大隊設隊長一人。中隊設隊長一人。大隊中隊分隊各設隊長一人。並得視事務之繁簡。設隊附。班設班長一人。組設組長一人。班附設

述工
評作

述工
評作

所核定者有如下諸項：1.取締違章車輛，2.改善
地盤車輛，3.調查交通情況，4.維持交通秩序，5
緊查偷油案件，6.制發日工票行，7.巡邏防空，8
9.整頓公路管理，10.辦理消防隊，11.查辦公路
違行車事，12.查辦公路糾紛，13.查辦公路
紀，14.指導低級員工服務，15.查辦公路
協力警備車，16.協同辦理渡口，17.查辦公路
18.促進公路衛生，19.辦理交通情報，20.執行
盤問，21.其他交通事項，(如巡警、警備、宣傳
公路常識，及促進交通運輸等項。)歐戰現實情
境下之交通問題，上列各項工作，尚非對症之藥
，惟各實施條件若有不具備，實不能多少阻礙

別之可分三工作：一、主幹與支幹之區別工作，如協助運輸、檢驗、及協助管理口部、均爲協助工作。二、主幹與支幹之區別工作，如協助運輸、檢驗、及協助管理口部、均爲協助工作。三、主幹與支幹之區別工作，如協助運輸、檢驗、及協助管理口部、均爲協助工作。

如左表：（廿九年六月至十二月）

月份	交通管理	交通秩序	牌照打證	救濟拋錨	公路工程	軍事運輸	公路渡口	協助管理	醫藥救護	通訊設備	共計
六月	48	6	47	25	21	20	12	5		2	26
七月	10	103	58	34	80	29	21	25	9	9	488
八月	226	14	90	33	33	4	7	18	7	6	444
九月	190	8	99	31	4	13	3	35	1	3	45
十月	152	83	148	31	46	16	4	16	2	8	45
十一月	152	3	23	30	40	21	4	22	1		529
十二月	7	3	18	2	30	14	3	17		1	339
合計	990	315	783	210	25	121	74	138	20	24	2933

由上表觀之。巡警工作。辦理件數最多。其詳交通管理。為時七月幾達千件。七月份最多。蓋由於秋季報多。交通繁雜。十二月份驟減。則夏季報少。交通而涼。當為重要原因。交通秩序。七月份所辦者最多。八月後突告減少。此由於其九號自八月一日起開始運送以後。海峽一帶之車輛減少。秩序易於維持。事故由是而少。牌照扣證。其有不合者。初多酌量情節輕重。予以勒告或警告。逐漸執行取締。故至十一月份為最多。至十二月份減少之原因。據係空額少。車輛少。及嚴格取締後違章者日少等所致。汽車違章肇事以及行車損傷。事屬倉卒。以時日則及救護。悉以事實。減緩可。多辦未能。公路工程及通訊設備。變動性少。殆係常態。公路工程及通訊管理自八月份起。亦因汽車分渡。工作件數減少。吾人已知二十九年度之巡警工作。雖係正式辦理。而其性質則為實驗與實習。其工作之可計者約達三千件。固不為少。但若細加考察。則其工作量遠未達到極限。第一。巡警員訓練期間過短。所得之知識技術。對於其任務果能悉應任愉快乎。若稍有不能。非但影響於工作之質。且將影響於工作之量。第二。巡警員訓練之全體員工。總計不下百餘人。而網際部隊副隊長督察及辦事員一二八人外。殆無組織之可言。自亦不免影響及於工作之質與量。此種之以被路車之發動機裝於大卡車之上。是不問形式上是否相稱。其發動之力量。必不能作重致也。明甚。可如總隊以下之組織亦不健全。其最關重要之分隊。未予編制。機關巡邏。以中隊指揮各區。甚至各巡警員。勢難週到。此亦謂之變動機關脫節。汽車行動必大受影響。第三。巡警員在線上工作。與警察在市上服勤不同。警察在市內服勤。區域狹小。步行可以週到。巡警員在長途公路工作。非有迅速之交通工具。不能週到巡視。據吾人所知巡警員巡視車輛及其他設備尚未完善。一切交通事項事故之不獲辦理或處理遲者。當所不免。第四巡警員之編制係軍隊化。譯云：「一輛無糧兵馬散」。巡警員之訓練。亦有未能及時訓練者。不能及時訓練。雖不至於「散」。而其工作或不免於怠。怠工則工作之件數必減。第五巡警工作。雖係創始。而公路上之檢查或其他管理事務。有不少無關已在兼辦。應權混淆。辦事即感棘手。此四種因素。足使巡警工作不能達到極限。

推行展望

我國公路巡警制度之出現。既有其時代背景及客觀需要。則今後之公路如繼續發展。則此制之展為推行。固為勢所必至。今者西南西北兩大國際交通暢通。激發之工作。大可一躍而至漢口。而中陸之工作。大可循序而至廣州。巡警與輪船配合發展。非但巡警之功易收。而運輸之效亦易見。雖試行時期之

成效固有。缺點亦有。今後將推廣其成效。補救其缺點。則下列數點。尚有待注意之必要。一、在正式巡警工作展開之前。對於此等實習期之巡警員。應施行輪流訓練。以期各個健全。二、健全組織。三、完善設備。四、按時發給經費。五、確定巡警權限。凡能補救其缺點。今後之工作。預期必更有可觀者也。

由同登至重慶

謝啟飛

重慶府地方和同登彷彿。與廣西岳坪相接近。由同登至重慶府共有二百九十九公里。中途經過那。七溪。東溪。高平。和廣西。以後在越城內的巡警線算是延長了二百多公里。如此。由海防運出的車輛材料要過一天（以前兩天現在三天）才可運抵同登。由火車運往同登。但因火車到那等處為止。那等至重慶府一百八十三公里仍須由紅牌汽車接運。（越方特許在境內來回運輸之車輛發給紅牌照以資識別）那等既多了一路卸裝的手續。故至少也得要三天或不止三天。現巡警早經開始。因各縣巡警機關努力備置。例如西寧運輪船沿途設站。同登材料庫設立重慶府分庫。中國運輸公司設立重慶辦事處等。故雖延長三百多公里。與外人無謂的糾纏。減少。一切都順利地進行着。現在就是重慶府至岳坪間的路基太壞大雨後不能行車又極好地方太小。國內運送的人大都不往重慶。轉西與重慶府相距五十九公里。要則不往。往往外面的車輛和運出的貨物不能準時運抵。現岳坪方面正在加緊修築。以救此患。

口渡江陵嘉的中築建

漢渝公路嘉陵江渡口

孫玉泰

六

漢渝公路是由重慶到漢中途中的一條捷徑，路線由重慶開始，經奉節、萬縣、達縣、瀘州、宜賓、雅安、成都、漢中，其中萬縣至瀘州一段，因軍事關係奉令緩築，萬縣至瀘州一段，已大致完成，不久可望開放通車。

漢渝公路開辦渡口的時候，原打算在重慶牛角沱設渡口過江，所以渡路線的起點是在相國寺，但是後來有了建橋的計劃，並遷在沙坪壩石門建築，因為那裏江心有兩個石墩，可以利用做橋基，是天生的一个好橋位，故有一度想把漢渝公路的起點，從牛角沱搬到沙坪壩，後來因為建橋的經費太大了，同時在敵人狂炸下的臨時陪都，橋樑維持困難，終於決定從緩建橋。

嘉陵江大橋既一時建不成，又因過橋仍維持原案設汽車渡口，這個渡口亦可說是漢渝公路在重慶的大門，牠建橋的地點，除開通漢渝公路所需要的各項條件之外，同時還要能適合陪都市區的交通，並與川黔成渝兩大幹道取得聯絡，所以地點的選擇，就成為一個極重要的先決問題。

我們研究陪都的交通情形，和漢渝川黔兩幹道的聯絡，似乎渡口的地點可以選在長江重慶下游寸灘的左近，這樣有下列三個優點：

(一)由川黔路西南來的車輛轉往漢渝公路到西北去，可以不要經過重慶城區，並且只要過一次渡，不像現在的情形，要在長江嘉陵江兩次過渡。

(二)漢渝公路係由重慶接江北人和場兩路口向北，取寸灘附近做起點，路程可縮短一二十公里。

(三)四川西北交通的重心，由熱鬧的城區移到空曠的下游的寸灘，那裏是重慶近郊交通最方便的區域，可以藉此繁榮起來。

由上面看來似乎渡口的地點，有相當理由設在寸灘左近，但是再進一步考慮，起點設在寸灘，會發生下列幾項的不便：

(一)由四川到西北去的車輛，雖然可以在重慶少選一個渡口，但是漢渝公路與成渝公路失掉了聯絡，並且由重慶市中心往漢渝公路的車輛，要經過長江到南岸，再過江轉江北，兩次渡長江所費的圈子相當大。

(二)漢渝路本身的長度雖可略為縮短，但是在對江接川黔公路的聯絡工程却很大，工費上並不能省到多少。

(三)重慶市的下游，固然需要設法使牠繁榮，但是在重慶嘉陵江對岸，江北，因為接近市區的關係，比較上似乎更有添設交通線，使其愈趨繁榮的必要。

我們統籌研究，覺得寸灘的地點固然有牠選用的優點，但是比較上地位而論次要，這一部分計劃似乎不妨留待將來去實現，目前為各幹道近期相互的聯絡，和市區的便利，這個渡口還應當設在嘉陵江上，我們着手進行的時候，就根據這個原則去找地點。在嘉陵江上的渡口，一般入認為不宜設在牛角沱以及牠的下游，這一段與市區太近了，但又不宜太到上游去，因為聯絡幹道會隨同加長我們着手踏勘則是六月大水的時候，在李子壩看江面以上的地形，覺得那裏兩岸都很合宜，地點適中，岸上空地亦多，將來交通繁忙，建築倉庫等其他工程的发展，均無問題。除

開水面底下的情形無法知道外，僅在眼前的似乎一切都合乎建築渡口的條件。重慶工務局對這個地點亦表示同意，我們常就進行測量，準備開工。記得去年七月間，重慶市的警報是這樣瘋狂，差不多每天在上午八九點鐘的時候，紅綠旗掛起來，一直下午才解除。吃過飯以後，天氣就涼了。我們測量又不能開工，在那時沒得別的辦法，只有爭取早上的時間，每天四點鐘起身，跑到李子壩剛好天亮，由那時開始測量，到放空鐘報報的時候，趕回都郵防空洞藏身，當工作進行了一大半，我們發現那一段的河床，極不利於建築渡口。在李子壩這一邊有一個很大的沙灘，同時山鄰近老百姓和船戶們口裏打聽到那裏並且是一個險灘，意外的答案使整個的計劃失敗。幾天在空閒中檢核的一部份測量工作，全付泡湯，我們希望有一個挽救的辦法，立時往各有關的水利及航政機關去調查嘉陵江靠重慶那一段的地形，得到的回答有的是關於危險灘下去了，有的說是根本沒有這一類資料，到後來還是在南岸的民生輪船公司時我們到防空洞裏找出來一份川江險險圖，這份圖還是在第一次大戰前法國海軍測量了以後，經外國人測繪而成的。現在川江的輪航就依這份圖做市針，在圖上可以看到嘉陵江最低水位時各個灘險的情形，後來並在民生公司測繪的檔案裏找到我們要調查的那個地點，名叫紅砂灘，是嘉陵江上一個出名的險灘。同時我們

又設法看見許多經驗豐富的舵工，詳細詢問那段險灘的行走情形，和其他參考的意見，由各方面調查到的資料，歸納可得下列二點：第一在低水位時，險灘多流急，不利渡船；第二在沙灘上的一部份工程，需款很大，太不經濟。結論是那一個地點要不得，祇得轉請放棄，另覓地址。在今年一月裏，嘉陵江水位很枯的時候，我會專誠再去那裏詳細考察過一次，覺得實地情形與調查所得的結果，大致相符，很自慶那時不會圖味開工，否則百餘萬元工款下去以後，水漲時發現做成了一個不能在低水位渡用的渡口，豈不是一個笑話麼？

由這一次啟示，我們認為渡口建造地點的決定，第一先要把水低下的灘險弄清楚，就是最好等水退了，實地勘查，但這是要命絕望的工程。時間上是不允許的假設把我們弄去建築渡口可能性的幾個地點都去探測吧，這又是高調，時間，經濟，人力都成問題，並且就真個做了，在急水裏探測的結果，並不能當作完全可靠的紀錄。照上述的經驗看來，利用別人已有的圖形和航行家的經驗，比較上倒還是可靠的辦法，據此我們先後在各方面調查所得知的情形，嘉陵江的河近，從朝天門以上百餘里之間，合於建設汽車輪渡的，只有牛角沱和石門兩處比較可用。但是在渡渡公路的立場上說，則希望選牛角沱，有三個理由：

(一) 渡渡公路原來的起點，是定在欄欄寺，路線長度較進石門短六公里，工程可以節省，工程亦可以提早完成，不致耽誤上面的期程。

(二) 嘉陵江大橋將來如在石門建築，渡口在牛角沱與大橋不在一處，可多得一個交通口。

(三) 石門左近，自土灣以至磁器口一段，有大小工廠數十處，學校十餘所，如再添設一個交通樞紐的汽車渡口，石門轟炸的目標將更形顯著。

因上述理由，所以有一個時期渡渡路主管方面，曾擬定在牛角沱建築，那時恰有重要大學士本系三年級學生十餘人在我們這裏實習，由他們協助之下，完成了很多測量工作，計測圖表。嘉陵江在欄欄寺附近的一段河身很窄，建築渡口，在那裏沒有發現像李子壩的那些困難，可是在重慶這一個渡口，關係方面太多了，為了軍國合軍事需要，適應市區交通，便利物資運輸，我們會很鄭重的請軍事委員會，重慶市政府，四川公路局，及本部有關各部份派員一起參加實地踏勘，作一次很詳細的研究工作。由下列各點，最後決定渡口地點是選取石門。

(一) 石門就在小龍坎的附近，由川黔公路與九渡坡長江往西北的物資，可經過新橋到石門，將來如能再在九渡坡至小龍坎間打通一條直達的路線，川黔成渝與漢宜三大幹道的聯絡，將更

覺密切。

(二) 嘉陵江在石門上游的一段河床，是市區裏最適於築橋的地點。

(三) 石門離熱鬧的市區遠一點，比較合乎空襲疏散的原則。

(四) 石門是將來的橋位，現在渡口在那裏，建橋時就無需再在兩岸另築很長的接道，同時可增加橋料運輸的方便。

(五) 石門的南岸沙坪壩，是學校區域，土灣磁器口是工廠區域，石門北岸石馬鎮，雖然沿江邊已有些工廠，但是在離江面稍高之處，實地尚多，有了渡口，很可以變成辦小學校工廠的擴充區域，同時離的地勢隱蔽，風景優美，並可利用做疏散機關住宅的好地方。當然，渡口需要的貨棧和倉庫等的建築，空地甚多，也毫無問題，陪都在戰事需要更大的建築面，蓋出這樣一個可以利用發展的建築區，是很適合需要的。

地點正式決定之後，就着手進行起來，我們看到石門在江心鑿著的兩個石墩子，她一年裏有八個月露出水面，她覺得不利川有些可惜，我們會擬過幾種利用的計劃，但是下列二個限制的條件，增加了我們很大的困難。

(一) 嘉陵江是通航的河道，不論什麼時期江面的建築，要讓所有來往的船隻，都能通過。

(二) 石門的兩個石墩子，一年裏雖有八個月露出水面，但是在她被淹的四個月裏，不能使

交通停頓。

起初我們想在墩子上建築高大的索塔，架起鋼索，將汽車掛在鋼索上拉過河(Cable Way)，這辦法對上面的二點困難，完全可以解決。但她的嚴重和運輸量如要照標準辦到，工程就有相當大，且她的材料要運到國外去買，經濟與時間都成問題。

也曾有人向我們建議說，嘉陵江的岩層還不錯，打個隧道穿過去，可以省了造橋減少轟炸目標，警報時並好來充防空洞，可是這個工程比造橋還大，且越出了我們計劃利用石門的範圍，這些種種的工程，暫時不談，最後我們打算用下述的幾項辦法分工合作。

當石門露出水面時期，在兩岸建築活動式的簡單引橋，接上石門，在兩個墩子上各用索子拉住一隻木駁，組成所謂鋪橋式渡船，車子經過引橋開過石墩上丁木駁以後，利用天然水力衝動，使渡船像時鐘的擺一樣，由這個墩子擺過另一個墩子，汽車就可由此岸渡到彼岸。並且江裏的航船仍可通行着，此外另在兩岸築一對高水位時用的引道，當石門淹沒的時候，可以用汽船子拖著木駁過江，來維持大水位時候的交通。這個計劃如能實現，過渡的車量愈多愈顯得經濟，照目前汽油的價格，一年節省數十萬元是很輕易的事。但是後來大家考慮，覺得渡船公路是新築的路，渡口則通車的一個時期裏，不像會有過多過往

的車子，同時路款的預算預算，要加幾數十萬元來修用，是為難的事。最後決定暫時在兩岸各起一條引道，渡船通車，利用石門的計劃將來實際上感到需要的時候，再前進。我們現在總括中的各項工程，就是依照這個決定來辦理的。

此後選擇渡口引道地位的工作，便成了開首第一件要解決的事，他要能適應下列的各項條件：

(一) 引道下坡的方面在可能中要順着水流的方向，藉以減少停船的危险。

(二) 引道的坡度不宜小於百分之六，使渡船停靠方便，但是又不好大於百分之十，免得車子開不上。

(三) 引道要能在任何水位都能停船通車。

(四) 兩岸的引道間的距離能愈短愈好，藉以減少船渡來往的航程，節省拖劃的消耗。

(五) 不論高低水位兩岸的情形，要能適渡船來往航行。

(六) 引道的地位要與接橋配合，換言之，不要選一個建築引道的地位，作接橋工程上增加困難。

此外在其他方面應當考慮的正多，所以引道的建築地點實在不長可以隨意便決定的。我們渡口的引道，先曾擬議在石門上游約五百公尺的地方建築，一對順着水流方向的引道。原意是恐怕拖劃行到江中，萬一機器發生故障，順流而下

下游石門的墩子上去。想難得這一點減少些危險。但是在北岸接線方面發生了困難。爲搶重就輕計，不得不把引道倒過來，逆着水流方向建築。

在引道決定之後，我們跟着就是研究接線工程。江的北岸石碼頭處空曠，問題比較少，所以尚不難選定，江的南岸沙壩壩學校工廠很多，接線的取捨在工程之外，還有人事，我們會經過了好幾條比較線，每條線有他的好處，同時也有他的困難，後來選了一條線，他是山小龍坎中央無線電台前開始，一直繞穿進中央工校，折向江邊。這條線路上比較大的工程是江邊要打通的一座小山，我們這條線是選就橋位，一勢永遠，以免將來建橋的時候，再要改線。請到四挖，高度的爲二十公尺，長有百餘公尺，我們也曾比較過打山洞好，還是通頂都打開，考驗下來的結論是因爲石質不佳，鑿山洞要加砌鋼，不很經濟，所以決定將他整個打開，現在的計劃祇預備挖四公尺寬的單車道通車，但已有石方之萬五千餘方，需要工款二十餘萬元。在我們渡口工款的預算裏，佔了一個相當的數額。

我們的工程是二月初正式動工的，在發水期前要把低水位的工程建設完成，引道護欄基礎在水面以下的兩岸，共有一百多公尺長，尤須在最低的枯水期內砌到相當高度。我們會挑很長的抽水機，這項工程平時照開闢的辦法，要用竹籃

裝袋或夾板橋等來做，但是因爲工費預算很緊，這些材料現在也很貴，我們不得不冒險試用自製包子和糯米代替鐵鏈。設法在砂中挖了壕溝，再用黃泥填塞來仿製夾板橋。這在水漲那些高的高度僅僅露出水而半公尺，我們很擔心水漲將他淹沒或沖破，同時因爲無處租到抽水機器，我們用所有土製的器具，木水車，竹唧筒，救火車，厚水斗，等來救急，並且水漲不能絕對不漏水要保持工作地方的乾燥，工人分班日夜不停加岸着。記得有一天的上午，南岸填築的水費了五六十工人一日的工夫，剛剛岸乾了，打築的工程正在緊張的時候，忽然發放警報，岸上防護團的軍船來干涉工作，那時便停止岸水吧，眼看著填築的水跟着時間的過去漏起來，要受很大的損失。如不停止呢，似乎又擾亂了空襲時間的防空秩序，使工人們冒生命的危險。我們萬分不得已，在發放緊急警報的時候將工人疏散，並勒令少數的人繼續工作着，聽到警報到時再逃，這危險的一幕在緊張的情緒下過去了。

記得兩岸路線決定以後，會有許多有關的地主機關要求改線或更動計劃，甚而至於用武裝來阻撓開工。我們要作原則進行，不得不平心靜氣的分別和他們解釋，每條還要一次二次的陪他們到實地上去研究，這也是意外所遇到的麻煩。

政院重要通令

一、各機關任用人員，如係其他機關現任人員，應俟其原長官照准辭職後，始得任用。

二、各機關現任人員，未經辭職照准離職守者，以交代不清論。依公務員交代條例第九條第十三條辦理，如改任其他機關職務時，經原長官之核請，任用機關即行撤用。

三、任用機關經原長官之核請，仍予任用者，如爲因奉委任人員，原長官應照該級部核明停止其任用審查，如爲聘任或國營事業機關人員，原長官應照該級部核明停止其任用。前項聘任委任人員及聘任委任人員，即長官並得聲請審計機關不予核銷其薪俸，國營事業機關人員，原長官並得申請不予核銷其薪金。

川陝漢白兩路工程視察觀感

周鳳九

本人早想至川陝漢白兩路工程。此次奉命視察。深覺受益匪淺。在未至川陝前所觀察之前。根據方報告。謂該路工程情形。以爲川陝分界之處。有幾山峻嶒難越之工程。及至實地視察之後。方知不如想像之甚。——茲將各路情形概述如次：

(一)川陝路川段 此段係由成都起至綿陽。一段元以遠棋盤關。共長四一九公里。山成都至綿陽。地勢平坦。綿陽至梓潼。山路較多。梓潼至廣元。行山嶺區。亦不險峻。廣元至棋盤關。則爲全段中地勢最險之處。但其地形。尙不如川漢路上之複雜困難。廣元以北。路線仍行嘉陵江至朝天驛。所經之處。多係直立石壁。下臨清流。其中有一段路。工程爲長一公里之牛山洞。乃川陝路中之最難行者。地名明月峽。路徑狹窄。甚爲險峻。此外則以武候坡。劍門關。龍洞背。車家山。各處路線較爲險峻。惟各該處地形。並不如何困難。惟當時路線未能充分考慮。致不合理之處頗多。而以車家山一段爲甚。是處路線。本可沿河而行。現則係越山而過。路線曲折。坡度甚陡。急灣亦多。行路不便。太如龍洞背。劍門關。武候坡等處。亦均另有路線可通。不過當時定議。似未詳加選擇而已。在明月峽一

帶。隨河陡峻。上蓋有成小洞甚多。爲古棧道遺跡。築上鋪木板。下安剎撐。即爲棧道。川北陝南一帶。途中時可見及。

川陝路川段共有渡口三處。(一)綿陽清江渡。(二)昭化白河渡。廣元嘉陵江渡。各渡口位置。設在河流最闊處。不甚合宜。蓋一般山嶺距地河流較闊情形。在河岸之側。距岸很近。宜於修築碼頭引渡。而在內河之一邊。則多係激流沙灘。距深流甚遠。建築碼頭極感困難。現在各渡口。在右灘之一岸。所建之渡水位石砂引渡碼頭。正當水流湍急。且伸入河灘甚遠。故多被沖毀。即使不被沖毀。而在大水時期。流速甚大。泊船困難。仍然不能利用。至此項引渡。因屬於工程方面者。乃由於(1)引渡石。內面係用浮沙所填築。至水漲時。此項浮沙。先爲水所洗去。全部工程遂隨之傾覆。(2)渡岸基礎甚淺。(3)砌石灘築不足等。但此項原因。是否實在。不得而知。總之。渡口關係至爲重要。其位置之選擇。以及其施工之審慎。皆極重要。附屬設備之配備。都要計劃週詳。辦理務求確實妥當。方能稱得其所用。最近擬改建之成綿公路。其木橋渡口。對於上述各點。應特別注意才對。

在白河約十五公里處之下等河。現建有石渡水面過水低橋一座。橋之兩端。各有過水路面一段。有一孔橋面可以上下開關。以通航船。其工程頗考究。但是此處大水時。水面高於橋面達四五公尺。水漲甚急。南岸路綫。有一段行經沙灘。長而且低。此橋日後大水時。恐難保持穩固。希望主管者時時留心保護。再有新建之黃計鎮大橋。橋長約四五公里。以所經地勢甚低。所築路甚多。時常發生阻車情形。所以此橋雖完成了許多。而因路車之故。仍不能通車。此亦值得吾人注意者。川段橋梁。去年被沖毀九座。衝塌亦甚多處。四川公路局所搭便橋。僅用石塊堆成石壩。上搭木板。以竹筴捆紮繫架——樹枝。上堆泥土沙石以爲橋面。似過於簡陋。而易於生危險。此段路面。自綿陽以北。較險峻稍寬。 (二)川陝路陝段 北段由棋盤關至寶雞。共長三九六公里。去年被大水沖毀之橋梁共有三十餘座。衝塌三十餘處。內以棋盤關至寶雞一段。受災最重。現沖毀橋梁多未修復。所建之便橋。也很簡陋。路面狹窄。則較川段爲好。 路線情形。山棋盤關至寶雞經過大嶺之處。(1)車家山。(2)五丁關。(3)紫雲關。(4)油房梁。(5)雞嶺。組織各嶺之路綫。定得最好。坡度適道。均不其急峻。以雞嶺爲最平寬適。其他沿河路綫。如寶雞至馬道沿行黃河一段。因山坡陡峻。石工巨巨。路基寬度頗窄。

僅可通行單車，縱使城北不遠，有陸運兩所，相距甚近，共長約三十餘公尺。（此處山形與山背陽面廣闊之洞口完全相似），此處對河有古橋遺跡，並有漢代所鑿鑿道一座，長十餘公尺，名爲石門，係我國土木工上有名的古蹟，有碑刻甚多，石門即其一，蓋此地爲秦漢以來，用兵必爭之地，山川險峻，風景優美，山石門前通有四十六公尺跨徑穿式鋼筋架橋一座，跨越黃河，橋爲鐵壯，石門馬道間有數座鋼筋混泥土橋水低橋，建築極爲合理，橋高於普通水面約一二公尺，因工程堅固，未受去年大水之害。此路與那天豐路交點之雙石舖起，一直至寶馬，除築一鐵道數公里外，在公路之一邊，後方砌有部數有輕便鐵道，共長約九十公里，對於公路排水極有妨礙，增補被侵佔，寬度因以不足，致使鐵路與行車均有困難，此極值得注意者。五丁關與半開關均離川邊不遠，此處一帶路綫，大部係山脊而行，路綫窄，河道亦多，惟因不蓋急，坡度頗平，定爲適合工程原則，山脊減至五丁關一段，木橋洞甚多，均已腐朽，有塌陷者，補修工程，頗爲難，又有數處因涵洞設置太少，山水不能宣洩，泛濫路面，路甚因而塌陷，木人意見，及路修築經費，無論工程期限如何急迫，總以治水爲第一，絕不可因省工而減少其工料，又其築路位置，均知適當，不可祇圖趕工，草率從事，而貽日後種種困難也況路有冲毀之橋

梁，有許多處所，未做便橋，以致適多冬季水漲，車輛均不能行駛，此不過一時權宜之計，因趕快修正橋樑，或先建築爲臨時之便橋才是。

(三) 渭白路 此路路綫，大部份沿渭水，及其支流而行，選線與工程，均適於川陝路，此次被水冲毀之處，在沿渭水一帶，其中以築三石泉一段，爲最利害，洪水時水面泛濫，路面深達數公尺，因兩岸山勢險峻，水流甚急，冲激力很大，致路面損壞極重，沿河牛切小填之路基，所砌之鐵岸亦以亂石爲底，此次大水漫過全部冲毀，其他如邊山路綫，涵管埋設不夠，山水由路面流過，因填之底，亦復不少，此路過水路面頗多，惟均以塊石砌成，大水之後，多被冲毀，其未被冲毀者，因遭冲刷，亦崎嶇不平，車行甚感困難，本人意見，其深不寬，工程不大者，應即予以改建橋樑爲是。此路現正建設中之大橋，爲固原水橋，及金津河，馬河兩橋，並築城內橋，中以城內水橋爲最大，係木架水低橋，洪水時水勢甚猛，此橋將來安全與保護兩問題，值得研究，兩岸低平，水大時距岸六七公里，過渡亦甚困難，金津河與牧馬河兩橋，距離甚近（即水兩河合流之上游，建有石墩——一座，現已被冲毀）現在工程已完大半，余建議東頭新築之路堤，長約一公里，其方向頗宜水流中刷，又靠近橋頭一段之路堤，係取山砂子卵石所築成，不大堅實，將來恐易被大水冲洗，此橋應速此

次大水時被冲毀一部份，可見水漲必將冲去，因應於兩岸路堤中之適當地點，建築小橋，以利宣洩洪水，並將堤之一邊，酌量鋪砌石塊，以防冲刷，我國昔日較大之老橋，橋面多半高出兩河之堤，大水時洪水泛濫，即可由兩河洩出，以補橋孔宣洩力之不足，此法亦可引用於公路橋梁，本人意見，在相當條件之下，橋可使高出最大洪水位，其兩端路面，不仿酌量降低，不必與橋面在一平水線上降低之，路堤擇其常沖之地點，加砌石氣，以防洪水冲刷，如此辦法，既可減輕橋之冲刷力，而因橋之宣洩，無須達到數十年一次之最高洪水量，建築經費，當可節省，值茲抗戰趕工時期，此法似有研究之價值，聞漢白路自安順以來，工程甚好，惜本人這次視察僅至安順爲止，未能繼續前進一觀爲憾。

(四) 長坪路 此路係由長安起直達河南關之東段，路綫亦多係沿山沿河而行，長約二百餘公里，越嶺路綫，有秦嶺一處，全段路綫好，惟越嶺處，或係因經費所限，路綫普通祇五公尺寬，其與秦嶺不及四公尺，跨步溪澗甚多，十九未建橋樑，車輛由石床駛過，稍遇雨水後，交通即有小斷之虞，此帶地方河床多平而且泥，平時水流甚少，宜於修築水低橋。

此行觀感所及，深覺（一）在漢白路及川陝路險峻，視察時見有正在改修路綫之處，其開山築堤工程頗大，有一處新開路綫其土堆甚高，老

(二) 西北方面對於鐵路工程，尙未見有工作競賽辦法，行之頗有效力，惟以受物價漲漲影響，道工薪金甚低，不足以維持生活，工員亦缺乏，偶爾，設修築方面，未能盡如所期，修路時，嚴修路面，有不川砂石者，以致路面晴天則塵土飛揚，雨天則泥濘難行，且沿線溪澗甚多，卵石及砂子遍地皆是，採運並不困難，而鐵路工程多不知利用，似有亟待督導之必要。

他入如。不這。兩旁了國，的，
是請何而管信。聞，就家還怎
紹緒，後他話然。本方實然終
祇世。竟為的圖美而然能大盛
一是大功。是說好情了。最與云
帶而去部。是亮，經即有去
不或份失脫。也不辨別誰一小：
有自誰人敗他「可決否成得決於
計免了」的，成的私人決。三
劃」。却也可得取，。物樣之
關選則利和利。不而交。二
的係保用要和人個滿引事處照
努力，為力強。的和祇那事。估
力計，不方服在作。要的聚兩
：民是皆向已所。那小却也也
生慶日月經不。娘媳還是光
：成一定地安。也。此返的對
：實無道安。不可廢棄。始
：以論。步

西南公路之分等問題

王洪典

如欲釐訂某路運量若干，自必舉行實地觀測，待測量確實明晰以後，即可按其運量多寡，將各路分等級，如某路有改善之必要時，即可按其等級，與以適當改善，俾適合環境需要，無絕補成不及之弊。

歐美公路之分等辦法——歐美爲公路先進，其對於公路分等辦法，亦以各路之運量爲根據，大致可分爲高級公路，中級公路，及低級公路三種。其運量之限制，亦各有不同，大致平均每日運量在千五百輛以上者，列爲高級，在千五百輛至六百輛之間者，列爲中級，在六百輛以下者，列爲低級。

短，且因車輛燃料，均仰給於他國關係，車輛數量較少，如以歐美之標準而分公路等級，自該困難。且我國行駛車輛，亦與歐美不同，此點亦須顧及，蓋公路分等辦法，因以運量之多寡而定，惟以運量而定之原因，操基於路面損耗之原則，路面經車輛行駛一次，即被磨損一次，行駛輛數

愈多，其被損損也亦愈大，故運輸固屬重要，車頭亦不可不加以考慮，蓋車輛大小不同，重量差別，車重損壞路面，自較輕小者倍增，如僅以噸數多寡，擇定公路等級，並未以車頭參考，則仍未適合科學分等原則，歐美客車運量超載貨車運量，試以英國烈克夫蘭(Leek)之運量而言，則客車佔運量超載百分之九十，二，貨車佔百分之八，而客車中又以小客車為多，計大客車僅佔運量超載百分之〇，九，小客車則佔百分之八十九，三，故歐美之損壞率較小，對等規定之噸數亦高。目前我國情形，通與歐美稍反，如以廿九年五個月內之西南公路平均運量而

官。則貨車佔運量(平均每月)百分之九〇。九。客車佔百分之九。一。是此路而計則率之高。自非小客車等所能比擬。故我國公路分等。因現狀與歐美不同。自未便劃足就履。爰參照西南公路運量現狀。規定適合我國情形之公路分等辦法。

西南公路最近運量概況——我國公路運量紀錄。在廿八年以前。頗多不詳。殆至廿八年九月。本部公路總管理處。始有公路運量調查設立。並在西南區公路。先行着手調查。方有正式紀錄。可資參考。茲將其最近五個月內(廿九年一月至五月)之平均每月各段運量。列表如次：

段別	路名	平均每日運量
重慶桐梓	渝筑	一三四輛
桐梓貴陽	渝筑	一五一輛
貴陽盤縣	筑昆	一〇三輛
盤縣昆明	筑昆	一四三輛
貴陽馬場坪	筑昆	一七輛
馬場坪小河	筑柳	一三三輛
小河柳州	筑柳	一二九輛
柳州桂林	桂林	六四輛
桂林衡陽	衡桂	四三輛

各段客貨車比率表

段別	客車比率	貨車比率
重慶桐梓	一一·八	八八·二
桐梓貴陽	八·五	九一·五
貴陽馬場坪	六·五	九三·五
馬場坪柳州	五·八	九四·二
馬場坪貴陽	三·五	八六·五
貴陽盤縣	三·六	九六·四
盤縣昆明	六·五	九三·五
昆明安南	一四·六	七五·四
安南保山	六·九	九三·一
柳州貴林	二五·一	七四·九
保山芒市	緬緬	四九輛
芒市曉町	緬緬	一一二輛
芒市盤縣	緬緬	一七三輛
盤縣盤縣	緬緬	三八輛
小河岳城	緬緬	四一輛
馬場坪貴陽	緬緬	五〇輛
貴陽安南	緬緬	七十六輛

與西南公路之分等。我國西南公路運量情形。因現狀與歐美不同。自未便劃足就履。爰參照我國情形。規定適合我國情形之公路分等辦法。茲將其最近五個月內(廿九年一月至五月)之平均每月各段運量。列表如次：

段別	路名	每日平均運量	等級
重慶桐梓	渝筑	一三四	中級
桐梓貴陽	渝筑	一五一	中級
貴陽馬場坪	筑昆	一七	低級
馬場坪小河	筑柳	一〇三	低級
小河柳州	筑柳	一二	中級
柳州貴林	桂林	一三	中級
貴林衡陽	衡桂	一四	低級
衡陽岳城	衡桂	一五	低級
岳城貴陽	衡桂	一六	低級
貴陽盤縣	筑昆	一七	低級
盤縣昆明	筑昆	一八	低級
昆明安南	筑昆	一九	低級
安南保山	筑昆	二〇	低級
保山芒市	緬緬	二一	低級
芒市曉町	緬緬	二二	低級
芒市盤縣	緬緬	二三	低級
盤縣盤縣	緬緬	二四	低級
盤縣小河	緬緬	二五	低級
小河岳城	緬緬	二六	低級
岳城貴陽	緬緬	二七	低級
貴陽馬場坪	緬緬	二八	低級
馬場坪柳州	緬緬	二九	低級
柳州貴林	緬緬	三〇	低級
貴林衡陽	緬緬	三一	低級
衡陽岳城	緬緬	三二	低級
岳城貴陽	緬緬	三三	低級
貴陽盤縣	緬緬	三四	低級
盤縣昆明	緬緬	三五	低級
昆明安南	緬緬	三六	低級
安南保山	緬緬	三七	低級
保山芒市	緬緬	三八	低級
芒市曉町	緬緬	三九	低級
芒市盤縣	緬緬	四〇	低級
盤縣盤縣	緬緬	四一	低級
盤縣小河	緬緬	四二	低級
小河岳城	緬緬	四三	低級
岳城貴陽	緬緬	四四	低級
貴陽馬場坪	緬緬	四五	低級
馬場坪柳州	緬緬	四六	低級
柳州貴林	緬緬	四七	低級
貴林衡陽	緬緬	四八	低級
衡陽岳城	緬緬	四九	低級
岳城貴陽	緬緬	五〇	低級
貴陽盤縣	緬緬	五一	低級
盤縣昆明	緬緬	五二	低級
昆明安南	緬緬	五三	低級
安南保山	緬緬	五四	低級
保山芒市	緬緬	五五	低級
芒市曉町	緬緬	五六	低級
芒市盤縣	緬緬	五七	低級
盤縣盤縣	緬緬	五八	低級
盤縣小河	緬緬	五九	低級
小河岳城	緬緬	六〇	低級
岳城貴陽	緬緬	六一	低級
貴陽馬場坪	緬緬	六二	低級
馬場坪柳州	緬緬	六三	低級
柳州貴林	緬緬	六四	低級
貴林衡陽	緬緬	六五	低級
衡陽岳城	緬緬	六六	低級
岳城貴陽	緬緬	六七	低級
貴陽盤縣	緬緬	六八	低級
盤縣昆明	緬緬	六九	低級
昆明安南	緬緬	七〇	低級
安南保山	緬緬	七一	低級
保山芒市	緬緬	七二	低級
芒市曉町	緬緬	七三	低級
芒市盤縣	緬緬	七四	低級
盤縣盤縣	緬緬	七五	低級
盤縣小河	緬緬	七六	低級
小河岳城	緬緬	七七	低級
岳城貴陽	緬緬	七八	低級
貴陽馬場坪	緬緬	七九	低級
馬場坪柳州	緬緬	八〇	低級
柳州貴林	緬緬	八一	低級
貴林衡陽	緬緬	八二	低級
衡陽岳城	緬緬	八三	低級
岳城貴陽	緬緬	八四	低級
貴陽盤縣	緬緬	八五	低級
盤縣昆明	緬緬	八六	低級
昆明安南	緬緬	八七	低級
安南保山	緬緬	八八	低級
保山芒市	緬緬	八九	低級
芒市曉町	緬緬	九〇	低級
芒市盤縣	緬緬	九一	低級
盤縣盤縣	緬緬	九二	低級
盤縣小河	緬緬	九三	低級
小河岳城	緬緬	九四	低級
岳城貴陽	緬緬	九五	低級
貴陽馬場坪	緬緬	九六	低級
馬場坪柳州	緬緬	九七	低級
柳州貴林	緬緬	九八	低級
貴林衡陽	緬緬	九九	低級
衡陽岳城	緬緬	一〇〇	低級

安甯保山	漢	四九	低級
安甯保山	漢	一七二	中級
安甯保山	漢	一四三	中級
安甯保山	漢	七六六	高級
安甯保山	漢	二九	中級
安甯保山	漢	六四	低級
安甯保山	漢	四三	低級
安甯保山	漢	三八	低級
安甯保山	漢	一二	低級
安甯保山	漢	五〇	低級

汽車配件廠王廠副長德鑄

逝世

本廠副長王德鑄君，不幸於本月十六日在桂林逝世，年六十有三歲。王君生前在桂林汽車配件廠任副長，工作勤奮，待人誠懇，深受同仁之愛戴。其逝世，實為本廠之重大損失。特此公告，以誌哀悼。

工作報告

浙東紀行

朱燕石

去年秋季，本人奉令派赴浙東，協助中國國貨公司採辦日用品及布疋，至今年四月十一日，始得回貨品返滬，經過悠長的時期六月又十三天，初非意料所及。回想奉命出山時，感覺才智不足，本不敢擅當這重任，惟在另一方面着想，這使命，是全部國人的關切問題，況且更有國貨公司的領導，於是毅然就道，到通金華。但是採購時的種種困難，和運回時的種種阻礙，以致購時度日，這批貨品到現在才能和諸同人相見。

去年九月二十八日這天，便裝就道。……這道，搭了本部派給大陳的便車，向……國前進。到達金華後，便車再往柳州。在柳州時看到報上登載着柳州方面敵寇流竄的消息，本人原籍浙江，況且這次的目的地也是浙江，所以關於這新聞，格外注意，十月十七日我到通金華，又聞得敵寇攻陷紹興和諸暨，短三戰區的大軍正在圍剿，按諸暨離金華很近，我們辦貨的地點就是金華，當軍卒從圍之際而官探報，想是不辱使命，其希望真是絕小的了，假使前進吧，但是又況相當的激烈，金華更遭受敵寇的狂炸，以此揣想金華的市面如何，也難問津：進而問部，則何以交待使命，躊躇莫決，

進退兩難，爲了這一個問題，便算了一晝夜，終於決定前進，有空手而回，亦可以有所表白。後來經過湯南到江西在江西縣運抵了江蘇路火車到金華。

金華處於浙江的中心，交通便道……金華……浙東鐵路就在這城內西邊的一……而可以通江西兩省，一面可以通蘇……至於公路交通也很發達，有通蘇化的公路，這一條公路爲金華到南部的要道，有金華可以直達麗水而到溫州，便得所接新金華的中心，爲衢州到金華的一條孔道，本於交通因爲金華四通八山，而河溪深闊而橫放，所有河溪運糧的，既有較重而小的小船，也有利於竹筏裝載貨物的但是因風景而著名而富春江就在金華側面，自抗戰爆發後，因爲其形勢上交通上的種種優點，就嘉湖一帶，不願在敵寇受敵區壓迫下和延緩的附屬們，要批批的來到這城，便成了極度繁榮的都市。不但如此，同時軍事更爲我們抗戰上很重要的軍事據點。南來方面爲了浙省敵寇的便利，湖州、江西、安徽的大批商人到了金華，從沿海口岸運進的貨物，經過金華，南渡而集於此，自從英日決定把我後方交通命脈的漢口封鎖三個月，敵寇爲貫徹他的封鎖政策

要使我後方物價上發生恐慌的緣故，同時也很嚴格的封鎖了浙江的港口寧波和溫州。一般商賈的商人，於是憑藉他經濟上的優勢，利用這個機會，把貨物聚批的囤積起來，不肯脫手出售，以致造成了物價的天天狂漲，而市面上的貨物，即使願意出了很高的代價，也難得買，這批囤積的奸商，在個人方面固然大獲便便，進益增加，殊不知對於抗戰大計和個人道德都負了很大的罪愆，同時也中了敵寇的圈計。也有不少小商人，冒了絕大的危險，利用他對於路途熟悉的原因，可以從游擊區將貨物由崎嶇的山路肩挑背負的偷運，但是數量相當的小，這個地方就是如前線臨安，這種難得來的貨物，是集中在離金華二十八公里的蘭谿，浙江當局，因為防止走私，特地設立經濟封鎖站，查監督。此次本人奉命到金華，會同聯營公司採辦貨品，適當敵寇封鎖時期，雖經過極大的努力，而基於種種的阻礙，結果尚不能像預料的滿意，這一點不得不向全部同人引咎而自省的。

自從奉命出都，至十月二十八日，到金華，翌日就到黃山山脚江電廠，管理處，拜訪朱一洲局長，把部裏到來的貨物領了出來，再到聯營公司金華辦事處會晤了潘總辦，潘君為該公司金華辦事處主任，把領來的款項交收妥後，會同該公司業務主管劉廷範君，開始辦理採購事宜。然而因為上述的

原因，對於採辦上便發生了很大的難題，有時候在樣品送到貨價議定以後，到了貨到交付的時候，貨物已給旁人買去，或者已經不像接洽時的整批了，因為在當時時間，一方面商口較嚴封鎖，一方面各路的商人抬價採購，另一方面呢，還有奸商的囤積，使這批貨物不能相繼的現象。所以金華的商人，假使手中有貨，祇要開口說一聲願意出售的話，便有不少的顧客上門，你也會拿一些貨樣，我也記著商賈貨名，四出兜銷，所以中已經說妥乙商在商前接洽中，這批貨物出，有市無貨，有時接到商上的批發商說去問問，但是皆回答你沒貨；到另商店去查看，明明物品很多，但是要求他多買一些的話，便得到了很堅決拒絕的問答，根據他們的理由是這樣的，南顧一件二件的零付門市，不願發整批的貨去，使櫃檯空空，店不成店。他們的善衷，固然我也很同情，可是我因為負了很大的使命，辦不到貨，是一個極大的難題，而且從我立場來說，早一日完了任務，即早一日便使我同胞人得到需要而價格較廉的貨品，因此採辦困難，添增加了我的煩惱，每天除巡邏空襲外，常常與聯營公司諸君討論着採購的問題，可是經過十餘日的時間，統計已採購得的貨物，不過十分之一，如此下去，何法來應付全部同人的期望呢？在事實方面來講，情況到了這樣境地，決非才學短淺像我這樣的人所可勝任的了。

在十一月十二日一天，聯營公司……從金華……辦事處會晤了朱介眉君，據他的意見……到溫州……在金華辦不到貨，等一天貨少一天，等一天價高一丈，不如到溫州去辦，因為他的弟弟在海關服務，知道溫州海口雖然被敵寇封鎖，但是一般外銷航商，都千方百計的偷運進來，事情是這樣的，上海的江海關已給敵寇把持，貨物結關在我國海港口岸者均不准出口，但是航商將關的時候均報運到香港，待經過溫州附近，當着敵寇不注意的地方，像溫州附近等處，在深夜裏把火炮放偷運駛進了港，所以溫州尚有相當的貨品，假使我們要去的話，他可以介紹我，我因為不能決定這一點意思，特地和電政管理局局長去商量。這個問題，據朱局長說，意見，因為我們應購的貨品，有許多皮貨皮鞋皮帶之類，他知溫州是產皮貨的地方，皮貨用品很多，價格方面也相當便宜，他也主張到溫州去，一次同時關於運費問題，我要求他幫忙，承他一口允許，假使我辦貨完畢後，他可以派貨車到麗水來，於是我就決定到溫州去了。十一月十四日再與潘君商量到溫州的問題，潘主任也很贊成，因為金華的貨品實在少得太可憐了，況且溫州也有聯營公司的辦事處，我要求潘君與潘君商在，俾較便利，商妥以後，一面電請本部供應社報告經過，一方面即行起程。潘君就派該公司業務員鍾君為伴往辦，十一月十八日上