



（存密）閱同人本專本本 期八一一第 紙新聞一為記政華經
類聞類第認登郵中

建築三江口大橋記

薛次莘

國立北平圖書館藏

三江口地居龍江下游，當環江與打狗河匯合處，兩河均行叢山峻嶺中，灘險而流急，匯合後，其勢尤猛；水漲時河廣達一百二十公尺，深二十公尺，最低水位，廣亦六十公尺，深三公尺；黔桂公路路線經此，其行車也，初以木舟載之而渡，若水淺車稀，猶足因應，至夏秋雨盛，水位漲落，差至數丈，舟不能駛，車行輒為之阻；及抗戰軍興，運輸頻繁，兩岸待渡之車，時有結集至數百輛者，是木舟載渡，殊無濟矣；於是交通部西南公路管理處有建橋之舉。二十八年八月，設置橋工處，正工程師孔君憲文主之，然地處荒僻，工艱料乏，招標數月，竟無應者，不得已，乃自謀庀料，洋灰鋼梁由重慶及法屬安南湊集之，鐵件工具購之筑柳，橋面木料則來自古宜長安，雜用木料復取之思恩宜北，即工人棚舍之寸草片竹，亦求之數十里以外，盡非咄嗟可辦者；料備矣，而鳩工又匪易；且敵機晝至，宵小晚襲，敗事立見，而成事則尺寸難圖；所幸同仁朝夕無懈，地方人士又掬誠相助，始得於二十八年十二月開工，至二十九年三月完成，高十餘公尺至二十二公尺之洋灰橋墩橋台計六座；同年六月，橋面及接線工程等亦全部竣工。建築費用，共計國幣八十七萬八千元，內橋墩橋台約三十八萬九千元，鋼梁約四十一萬二千元，木面約一萬七千元，接線工程約四萬元，管理費約二萬元。自此橋之成，行旅無臨淵之嘆，征車絕喚渡之聲，有神軍事，更非淺鮮；爰於工竣之日，略述顛末而為之記。

本期要目

- 建築三江口大橋記.....薛次莘
- 怎樣迎頭趕上.....
- 職業團體會員應受限制.....
- 視察樂西川中兩公路之觀感(下).....趙祖康
- 改善公路到底可以節省多少.....
- 運輸費(續).....
- 記露水坡.....
- 鄭陸



怎樣迎頭趕上

三年抗戰的優異成績，提高了中國民族的自信心。倘若與最近歐戰的驚人消息對照一下，那我們的努力還差得多，還應該格外自勵。世界各國的民族，此時都在受歷史的審判，此一日的變化，強似三十年十年。我們中國人，應該積蓄自己艱苦的經驗，學習客觀豐富的事實，把中華民族鍛鍊成爲世界最優秀民族之一。

以前許多人，輕視中國民族，說中國人沒有國家觀念，中國人怕死，中國人像一聲散沙。三年來的英勇戰鬥與精誠團結，已經把這些批評連根否定了；這證明了而且將來還要證明着：民族性是變動不屈的，可以隨時改造的。

如其不是，爲甚麼在明治維新以前日本積弱？爲甚麼在威廉一世以前德國不強？歷史的階段雖然不能超越，需要配合種種條件，但是只要埋首學習，當然可以減少痛苦，縮短過程。我們知道，義大利北部是文藝復興之地，但蒸汽機却在英國發明。葡萄牙及西班牙最早向海外發展，但後來勢力不及荷蘭。荷蘭繁盛在英國之前，德國美國的科學工業，發達在英法之後。歷史告訴我們：落後的民族，不但能夠趕到先進的民族，而且往往能夠趕過了他們。可不是嗎？蘇聯在十幾年之中，走了英國百年以上所走的路，爲甚麼獨中國不能呢？

歷史絕對不會偏袒過任何民族，我們的祖先也創造過燦爛的文明。幾千年前歐洲人民的羨慕我們，比我們現在羨慕歐洲還要厲害。沒有一個生理學家或心理學家，敢說中國人的聰明智慧，低於任何民族。地理也絕對未曾辜負過中華民族，我們有着廣袤

的幅員，有着溫和的氣候，德國法國的所謂「大陸」，比我們固瞭乎其後，即世界最豐富的美國，我們也可與之並駕齊驅，略無愧色。爲甚麼我們不能做一個最優秀的民族，建設一個第一等的國家呢？

我們相信我們的同胞，此時一定人人這樣希望，也可以說人人有這樣的覺悟與信心：中國必然要強盛起來。然而一個強國，必須高度的征服自然，這就是說，這個國家的生產技術，必須提到世界的水準之上。如果不能把鋤頭變成機器，把豆腐變成紙漿，把紹興酒變成硫酸，把帆船變成軍艦，則中國將永久停滯在目前的階段。我們要把迷戀古董的意識，完全付之一炬；阻礙產業革命的生產關係，要澈底肅清。要從文章的奴隸之中，解放子孫後輩——我們一直走錯了的，苦生十年面壁，九年讀着刻板的死書，此後要若臨自然，研究科學；要解放思想，讓異端的各走異端。假使沒有漢代以後歷朝的尊孔，硬叫大家中庸，也許中國早就有國貨的機器，也許今天已由人家來學習我們了。

一個強國，必須擁有一個優秀的民族。我們前面已經講過，民族性是可以改造的，中國民族的缺點，現在不是不愛國與不勇敢，因爲這弱點已不存在了；也不能說那省人好那省人壞，因爲經過交通與接觸之後，差別將逐漸消滅。在抗戰期間，我們要提倡的，至少有三點：第一要崇尚氣節。這一點，大家應該從軍人那裏去學，三年抗戰，在武人方面，有田橫之風的人，已不可勝數。可惜文人方面，恥食周粟的夷齊，不免較少。絕對不能說爲了吃飯，就可以原諒自己的墮落，去認賊作父。第二要公而忘私。無

數的人爲了戰爭破家蕩產，但少數人却泯除良心去大發國難財；無數的人熱心愛國，擁護團結，但少數人却固執私見，只顧小我利益，這未免太自私了。第三要忍耐持久。一個民族的解放，決不能一躍而就；我們不要以爲目前已經痛苦，便希望喘息；要知道我們的責任還很重，還要咬緊牙根，支持到最後的五分鐘。一欲速則不達，抗戰的道理，也是一樣的。

就一般的民族性來說，我們經過仔細考量之後，認爲：第一，中國人也有時也許太聰明了，一般中產階級，遇事喜歡取巧，專門講究時髦。這種習性，普遍於中上階層。但我們要做一個優秀的民族，實不許安存微倖之念。我們覺得中國人有時應該有一種優的精神，要決心不檢便宜，不做門面的裝飾，不怕吃虧，真正去下一點一滴的功夫。第二，我們有時太衰頹了，也許因受歷史的壓迫，缺少蓬勃的熱情；這既不是憂鬱，也不是輕佻，而是充滿着惰氣。有時竟莫名其妙，整天時間全在閒談中消耗過去。要做一個優秀的民族，我們還得年輕一點。第三，我們的眼光有時也太短，無論個人或團體，全貪眼前的利益，不做將來或者後代的生意，稍微遠一點的事，明明知道該做，也不肯去做，因此，好像沒有一個遠大的目標，沒有一貫的政策，東歪西倒，隨遇而安，生命沒有骨幹，社會沒有軌道，後人不接前人。一個優秀的民族，眼光要放遠一點，要有計畫的挺直腰背，向前邁進。

歷史已經賦予我們神聖的職責，要我們這一代爲萬世子孫奠立基石；我們勇敢去做，即使是犧牲，我們也應慷慨擔當。我們必須爲後世選擇並且修補一條坦途，讓我們的子孫，從這條路走到康健優秀的路上去；我們若不改變舊時的風氣，而迎頭趕上，埋頭奮鬥，那我們太辜負時代，也太愧對我們的祖先了！（轉載重慶大報公）。

職業團體會員應受限制

當此非常時期，人民一舉一動，均能影響抗戰，團體更甚於個人，職業團體，尤有關係；故其會員之進退，應有限制。西南公路特別黨部，奉到中央社會部十月二日利組字第七八二〇號訓令，內開：「查非常時期職業團體會員強制入會有限制退會辦法，業經本部擬定，呈經中央常務委員會第一五五次會議通過，送經國防最高委員會送國民政府交行政院公佈在案；合亟抄同原辦法，令仰知照爲要。」已分別函令各有關機關。

非常時期職業團體會員強制入會與限制退會辦法

一、本辦法依據非常時期人民團體組織綱領第八條之規定訂定之。

二、凡合於左列各種職業團體法定會員資格之從業人員或團體均應加入當地黨部依法設立之各該團體爲會員非因廢止或遷出團體組織區域或受永久停業處分者不得退會。

- 一、農會
- 二、漁會
- 三、工會
- 四、商會
- 五、同業公會
- 六、律師公會
- 七、會計師公會
- 八、新聞記者公會
- 九、醫師公會
- 十、藥師公會

三、凡拒絕入會之各業從業人員或下級團體應由各該業團體限期勸令加入逾期仍不遵辦者應予警告自警告之日起十五日內仍不遵辦者得由各該團體呈請主管官署分別予以左列之處分

- 甲、各業從業人員 (一) 罰鍰 (二) 停業
- 乙、各業下級團體 (一) 整理 (二) 解散

前兩項各款處分之標準除法令另有規定者外由主管官署視情節輕重酌定之

四、凡違反第二條退會之限制者亦適用前條規定之處分

五、第三條規定之停業處分不適用於農民時得由當地農會呈請主管官署限制其不得享受農貸農倉之權利或不准其參加合作社及享受農會舉辦事業之利益

六、本辦法自公佈之日施行

視察樂西川中兩公路之觀感 (下)

趙祖康

兩路工程概況

茲再述兩路工程及此行督工情形。樂西公路工程困難，約述如次：第一爲土石方數量太

多，該路土方有八百餘萬方，石方二百餘萬方，總計土石方達一千一百萬方以上，約及滇緬鐵路四分之一，但其組織規模不及遠甚。第二因沿邊人烟稀少，徵集民工至爲困難，若土方於半年完成，計每日需用民工四萬四千人以上，惟今日雖竭盡能力，不能超過三萬人，蓋西康人口本少，卽就西昌一地而論，其甲等壯丁不過一萬餘人，據統計，四川一省每一平方公里，平均約有入口一百五十餘人，樂西沿線則遠不及此數，而西康一省每一平方公里，平均人口不到一人，徵集民工遠者達十日以上之路程，由此可知徵工之困難。况此路所經有百里夷地，人煙甚稀，所幸此次發動夷工參加，在政治上極有義意。第三爲工糧及運輸工具之缺乏，沿途產米之地甚少，工糧遠者來自四百餘里之外

，除馱馬及人力外，無其他運輸工具，而馱馬又甚缺乏，卽普通商運，亦供不應求，故工糧只得徵集民工運輸，亦動員至數千人，至工具運輸，則極感困難；第四此路高差甚大，亦爲工程上發生困難之主要原因；查如滇緬公路最高處，不過二千六百公尺，最低處約七百公尺，其高差約一千九百公尺，川滇東路高差約二千二百七十公尺，西蘭公路高差約二千一百公尺，而樂西公路之高差達二千四百三十餘公尺，爲國內其他各路之冠，最高處海拔達二千八百三十五公尺，亦超過上述各路，因此盤山工程至爲浩大，山嶺既高，受氣候季節之影響自大，尤爲工程實施上不易排除之障礙。本人此次前往視察設法解決者，凡有數事：第一解決民工方價，西昌行轅原定民工每日發給工資二角，旋加至三角，其後因米價增漲不已，成都行轅又另訂一辦法，卽其方價隨米價而漲落，並定一工作效率標準，但如此辦理，方價難以穩定，若米價長此增漲，勢將影響工

款，且亦難以計算，尤有助長各地米價之風，因與賀主任商定穩定米價之辦法，規定二月底各縣長所議定之米價，至秋收爲止，不得增加，並由各縣長負責照價購足全部工糧，同時並設法增加民工效率，亦規定方價，土方每公方達三角八分四釐，尙有旅費工棚費運費運費等津貼，合計每方土方須付六七角，已爲國內修築公路有史以來僅有之方價，但爲仰體 委座及郵座愛惜民力，宣示中央德政之意旨，及督促工程計，非此無其他較好之辦法；第二爲僱足各縣民工，並規定各縣限期完工辦法，同時擬定全路趕工計劃；第三爲解決地方購糧及征工運輸辦法，民工包工米糧，昔視爲嚴重者，現已可無問題。此數點卽爲樂西路工程困難之所在，均逐一解決。樂西公路之趕工，擬採用分期分段打通辦法，並擇其最難與最易者先行施工，蓋最易者完成後，足以引起競爭，在精神上可以鼓勵其他各段之努力，且完成一段，即可利用一段以爲運輸之用。最難者務

必先開工，否則必誤工期，現在第一節六兩總段業於六月底如限打通，計成一百八十餘公里，合全長三分之一以上，全路現已由六個總段改為八個總段，積極加緊趕工。

川中公路限今年六月底完成，樂西公路限今年年底完成，以川中公路較易辦理，惟限期則最為急促，自開工至完工，不過三個月，且適為農忙時期，征派民工不能如期上路。本人於四月初出發視察樂西路時，同時派本部督察工程師張昌華前往督工，並協助規劃工程，減少土石方數，設計施工配料程序等，甚有助於該路之趕工，川中公路為第一次借重鐵路人員擔任公路工作，由熟悉鐵路工程之吳啓佑君擔任總工程師，現設兩總段，由本處工程師部隊正工程師李溫平擔任第一總段，李君行前本人曾告以此路無論如何，必須依期完成，一切均可從權辦理，務必督率員司，奉公守法，弊端絕不容發生，手續可以補辦，至於其他合理之責任，則可由余負之。蓋欲趕工，須先寄人以信任與權力也。

●李工程師尚能遵禮斯意，積極辦理，適

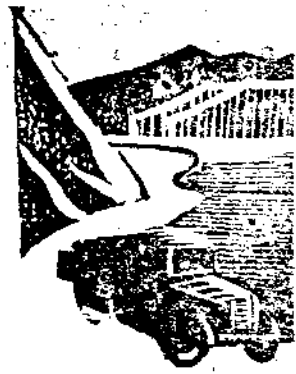
該路徵工發生困難，途有自行雇工之辦法，該段人員每在茶坊街頭，加以宣傳，並勸導民衆，試包土方，因得臨時招雇民工至二千餘人，按日發給工價，頗見效力，故第一總段在五月底以前即以打通，可謂迅速。吳總工程師對於工程方面，極有經驗，準備工作，至為周全，成竹在胸，遂能得心應手，提前通車，頃已奉軍委會傳令嘉獎，得力人員晉級加薪。

茲再申述兩路展望
兩路前途
○ 川中公路之命名為本人陳明部長所擬，其範圍為岷江之東，長江之

北，成都隆昌瀘州之西南，在此區內之公路，均可稱為川中公路。抗戰建國時期，中央對於四川之建設，自非協助不可，本人奉命計劃公路之時，即曾建議建築此區公路，蓋此區為四川物產豐富之地，對開發經濟關係至切。樂西公路則與西南整個公路系統有關，將來南接昆明以通滇越，西南接祥雲以通滇緬，西接康定以通康藏，為川康滇間最重要之路線，政治軍事經濟文化諸方面，均有極大之價值。此外並

有管見兩端，應請就正於各方者：第一現值非常時期，應採用非常之方法；第二後方之準備，更重於前方之實施。關於第二點本部對各路應有之設施似應注意於（一）各種概算必須由各有關廳司處審核，但以迅速為主；（二）總工程師自應呈由部長遴才委派。（三）關於公路方面工程人事材料會計財務及監察等項，均應由部規定劃一而有概括性之辦法。以上三事由部掌握綱領，則其他詳細實施，即可由公路工程處依照辦法全權處理，不必向部請示，部方亦似不必多所顧問，以期迅速；第二點後方重於前方，凡路上需用之人才材料，工具與款項，部中應準備充分，並隨時注意各路進展，預為籌謀，不必煩主辦人員時常親自來部請款等等，則不論其由部辦或地方所辦，均可有迅速表現之成績。此次視察歸來，部次長垂詢樂西公路年底通車有無把握，余答以照余之趕工計劃進行，必有把握，惟此把握一半操諸公路總管理處之手，一半操諸本部各廳司處及地方當局之手，故該路之能否如期完成，尚賴各方之盡量協助也。

金敏甫 林文英筆記
（轉載抗戰與交通）



改善公路到底可以節省多少運輸費 (續)

鄭鵬

至於路面平滑程度與運輸費的關係，雖然在原則上大家知道，愈平滑的路面愈能省費，愈不平的愈不能省費；可是怎樣平滑的程度，可以節省怎樣

程度的運費，還不見有什麼公認的標準。美國紐約州公路總工程師哈雷氏，曾經發明一種測驗路面平滑程度的儀器，裝在車上，可以因車輛的震動，測得路面平滑程度的儀器，車震愈烈，儀器表示的度數也愈大，現把這種儀器測驗的各種度數和意見引證如下：(一)五六十度——代表新造的優良而平滑的厚水泥路，厚柏油路，磚路度數。(二)二百五十度——代表保養路面的標準，人們不致感覺怎樣不舒服。(三)二百五十度至一千度——代表舊碎石路，薄柏油路，保養不善的度數。(四)一百度左右——代表新造平滑優美的碎石路的度數。(五)在五十度以上五百度以下的範圍內，汽油和車胎兩項消耗，每增一百度的不平數，它們就要增加百分之八的費用。

我國現有這種碎石路面的平滑程度，因為沒有這種儀器，無法確定，可是參照上面的引證，和作者一些經驗，估計起來，不止在五百之下；同時我們當然知道，路的不平，不但影響汽油和車胎兩項的消耗，修理費，折舊費，機油費，也受重大的影響的。目前我國汽車機件(尤其是鋼板即所謂彈簧)因路面不平而損壞的嚴重事實，對於每一個辦理運輸的人，都感到很大的麻煩。車輛的壽命，本可用三四年，現在因為路面不平，一二年即成

問題；至於機油一項的消耗率，和汽油是相仿，就是說汽油消耗率增加，機油也要增加，對於這三項究竟增加多少，雖然我們不能得到實驗的機會，是一件憾事，然而參照上列的引證，再以極端審慎保守的態度估計：作者敢說：如果能把我們現有的這種不平的公路保養到一般認為適合標準，平均計算起來，對於運費的節省，決不在百分之十以下。(運費是不僅汽油等五項消耗費它是全部性的。)

上面得了兩個意見，就是：(一)改換水泥路，運費可省百分之廿五。(二)增加養路力量，使現在不平的路面，保養到經常完整平滑的標準，運費可省百分之十以上。我們都知道，改換水泥路需要改善費，增加養路力量，也需要經費；所以改善公路本身正確的經濟價值，決不如此單純，而必須看它對於我們整個社會最後減少了幾許負擔，現在先請看沒有改善以前，整個社會每年對於每一公里的負擔費如下：(各稱數字，係參攷交通部總管處暨西南，西北各公路機關，而由作者個人斟酌決定。)

未改善前整區社會每年對於每一公里的負擔費=102,400元

1,400元……養路費
500元……送路資本利息(照每公里一萬元利息五厘計)
500元……路面折舊費
100,000元……運輸費(即照每天100輛行駛一公里二元七角有零計)
102,400元

如果改為水泥路面，那末除運費可省百分之廿五外，建築水泥路每公里需要約五萬元(以大量建築而言)它的適用期限，大概而論，約有十五年；而每年的養路費，可以減省很多，現以

碎石路的五分之一計算。於是：

整個社會每年對於水泥路一公里的負擔費=81,583元

250元……養路費

3,000……造路資本利息連碎石老路（照年利息五厘計）

3,333……路面折舊費

175,000……運輸費照碎石路百分之七十五計

81,583元

改善後節省=102,400—81,583=20,817元（每公里）

如果不改換水泥路，而祇增加養路經費，使路面保養到經常完整平滑的標準；那末，一方面運費固可省百分之十以上，可是要達到這種標準，依作者的估計，非將養路工伏和材料費，增加四下倍不為功；目下西南、西北平均養路費一千四百元之中，當然並不全是養路工伏和材料費，所以依此計算，每年每公里的養路費，也非得要五六千元不可。現在姑且照五千四百元計算：那末，

大量增加運費後整個社會對於碎石路一公里的負擔費=96,400元

5,400元……養路費

500……造路資本利息

500……路面折舊費

190,000……運輸費（即照未改善前百分之九十計）

96,400元

改善後節省數=102,400—96,400=6,000元（每公里）

（一）長期抗戰公路交通變成車多費貴的局而後，改善公路本身，不但可以節省和外國有關的同時為數又極大的運費，而且從整個社會的立場看來，也是極端經濟而值得的。（二）西南、西北主要公路線約一萬公里，如果改換水泥路，照每公里可省二萬元計，年可省二萬萬元；如果增加養路力量，達到經常保持完整平

滑的標準，照每公里可省六千元計，年可省六千萬元；這六千萬元至二萬萬元，都是整個社會純利性的節省。（祇講運費的話，還不止此數，每年可少自一萬萬元多至二萬萬五千元。）（三）改善方式中，改換水泥路面的經濟價值，遠過於增加養路經費的一途。（四）改換水泥路的費用是鉅大的，每公路需費不下五萬元，水泥的數量也是很大的，當此財力物力困難，不能一蹴而就之際，吾們應該對於改換路面利增加養路力量兩者兼籌並進，一面決不可忽視改換路面是最經濟的辦法，應該努力沿綫設廠，製造水泥，努力增加產量；一面在未改之前，應該增撥養路經費，充實養路力量。增加養路經費，雖為數較少，可是也非年撥數千萬元不為功。總之，今日的公路，不能像從前的草率所應付的了。同時，天下那有真便宜的事，要有某種程度的收穫，必得要化某種程度的本錢。想各當局為整個國家的利益計，為保持外匯方面的國力計，必能以大刀闊斧的精神去改善它。

（轉載重慶大公報）

▲寄遞雜誌之困難▲

現在流通書報內一部分之外國雜誌，均託香港邵軒軒君代購寄來；因紙張好，分量重，若用航空掛號寄，平均每本需郵費十元，即平信掛號，亦需三元餘，故祇能作印刷品平寄，郵費雖省，頗有遺失之虞；現以印刷品太多，郵局又有新限制辦法，同一地點，每日只准寄一包；最近香港寄出三十二包，費盡唇舌，方於十日內分批寄出；不提售價，不論購買，即寄遞一層，已甚費力；甚盼閱讀諸君，共體時艱，加意愛護。

要聞簡報

▲自編號牌不生效力

近來軍事機關租用商車，每有加掛自編號牌，行駛本路者，遇有檢查，即以軍用為詞，應繳養路費，並亦未能照章辦理。公商車輛，照章應一律領掛國字牌照，至於軍用汽車，前奉交通部轉奉軍事委員會規定，均須懸用軍字五位數字號牌，是商車由軍事機關租用，其本身既非軍車，而租用機關加掛自編或暫編號牌，在路行駛，祇能認爲私有標別標誌，仍應以原領國字牌照爲合法，即屬軍事機關自備之車，亦應憑正式軍字牌照，始准以軍車論。嗣後關於養路費之征收事項，亦應各按規定辦理，藉符通案；已通令各管理站遵照矣。

▲軍人宜善意互助

筑渝段工程處工務員余裕昌，前被重慶衛戍司令部檢查員毆辱，當經電請重慶衛戍司令部嚴查懲處，並電交通部轉呈軍事委員會核辦，復請通飭各軍事機關，對於公路工程管理人員，應善意互助，勿任意侮辱，已奉代電，將軍事委員會九月申儉統車代電轉知，已分電飭知矣。

▲文萃山莊讀書會成立

耳鍋寨臨時辦公處主任榮福沅，因同人僻處鄉間，不能按時參加紀念週，又不克享受新運分社之各項利益；且同事中年青者居大多數，實貴光陰，費棄可惜；因發起文萃山莊讀書會，諄勸三十歲以下同事，每人自修一種功課，並自習一種游藝，用資調劑，藉以養成高尚嗜好；復規定每週或間週開談話會一次，考查

功課，並講演修養身心之道，或發表研究心得。聞已向新運分社領到大批圖書，添訂日報雜誌，並將開闢籃球場，以便練習嫻熟，入城比賽云。

▲新運協進社公益組第八期流通書報發出

本處新運協進分社公益組第八期流通書報分配完竣，業於十月十七日，交郵快遞。聞此次每組除中國文藝畫報外，並配有英文雜誌一種，質量較前更加精彩，閱讀單位總共七十餘處，分十四區傳遞，預定一月內即可到達各單位，普遍閱讀此項書報矣。該社公益組，鑑於精神食糧之重要，內地購書不易，特向香港訂購大批中英文書報雜誌多種，昨接港方來函，該項雜誌業已向郵局交涉妥當，于九月底分批寄出。

記露水坡

聘陸

余避地文萃山莊之翌日，偶葦先生出跡露水坡登高唱和集，諷誦再三，不禁神往；又數日，賴偶葦之指示，始得登露水坡。坡在文萃山莊右側，一土阜也，時有怪石負土而出，不甚高而能遠覽全城，人家點點，如蜂聚衙；回視屏山張列，其下稻蕪縱橫，微風過處，疑翻麥浪，偶見童子坐牛背，似一葉之舟，浮沉其中；向晚暮煙欲合時，尤宜觀落日，自屏山缺處緩緩下沉，漸沉漸大，色亦愈紅，返射雲間，幻作霞光萬道，眩人雙瞳。坡頂老樹數株，錯雜而立，余每登坡必憩其下，自謂置身倪迂畫本中矣。余生性孤僻，不樂繁華而喜閒靜，以重陽紀歲有年矣；因愛重陽，遂愛重陽詩，遂愛露水坡。余居是間，久暫不可知，他日別去，當必戀戀於是坡，則可知也；因爲之記。