

建基的國中新造建

設建南西新進策

報導南西

SOUTH-WEST VANGUARD

民國二十一年五月二十日出版

民國二十一年五月二十日出版

期三二第 號年新 卷二第

新年獻辭

張國瑞

關於西康的建設(短評)

大祺

亟應整頓之西南公路運輸(短評)

烈瑩

關於西南建設之精神的意義

張羣

開發內地

翁文灝

四川禁政之檢討

關吉士

桂林市政建設與展望

莊智煥

中華民族之復興與西南

鄭鶴聲

解決當前貨運困難之具體方案

鄒恩元

湘桂路的印象(地方通訊)

張銳士

泰寧三日(地方通訊)

曼卿

雲南猛戛一瞥(地方通訊)

區釜鍾

廣西農民銀行之農村放款

本社資料室

貴州廿六年度財政概況

本社資料室

四川酒精廠調查簡報

本社資料室

二月來之西南動態

編者

售代約特店書活生 行印社報導南西

日十二月一年八十二國民



商標



註冊

本市分銷處

第一分銷處 小什字大同電料行
 (電話二八九)

第二分銷處 金銀巷五號
 (電話二八八)

第三分銷處 下大樑子三十七號
 (電話二六八)

第四分銷處 新街口二十二號

第五分銷處 牌坊二十四號

外埠經理處

嘉定 綏寧 順慶 江津 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌
 自定 綏寧 順慶 江津 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌
 嘉定 綏寧 順慶 江津 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌 榮昌

四川水泥股份有限公司

總公司重慶新街口卅一號

製造廠重慶南岸瑪瑙溪

電報掛號 三三三六

電話 一一八二

加給紅利
 到期還本

每月抽籤一次

特彩

二萬六千餘元

陸續增至五萬元

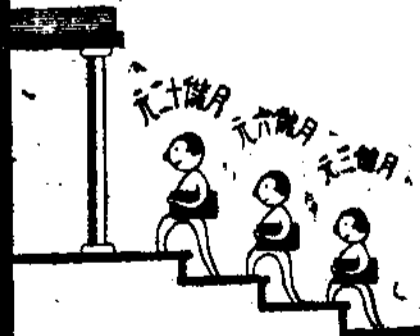
中央儲蓄會

重慶分會

小什字街一號
電話九一六



本會頭二三四彩每種已增至二十六
 個現有儲戶已逾十五萬八千餘戶彩
 金付出已逾三百〇四萬餘元有志儲
 蓄諸君請從速加入本會共享厚利



乘民生公司輪船

清潔 舒適 迅速 安全



總公司重慶第一橋範市場
 電話九五五(詢問股)
 分公司上海漢口宜昌萬縣敘府

四川月刊

本社成立廣西分社啟事

本社為便於推進華南業務及搜集資料起見，特於本年元旦成立廣西分社，社址設在桂林中華路十六號(電報掛號二四五〇)。嗣後關於桂粵湘一帶批發及廣告事宜，請就近向該分社接洽為荷。如蒙各方供給參考資料，亦請惠交該分社轉下，實紉公誼。

西南導報社謹啟

第十三卷第一二期要

川滇交通運輸概況

自貢井鹽場產改進芻議

- 財政 金融 商業 產業
- 交通 社會 川邊 時事

每月一冊 定價三角 全年十二冊
 定價三元 (本期合刊每冊四角)

寶元通總管理處

在重慶上陝西街火藤巷內五十號
 電話：五二七 電報：一四〇五
 是以：

服務社會為宗旨
 便利顧客為前提

經營百貨商店為過程
 達到生產事業為目的

分支店：

重慶寶元渝 上海寶元申
 成都寶元蓉 敘府寶元通
 瀘縣寶元瀘 江安寶元江
 嘉定寶元嘉 南溪寶元溪

辦事處：

昆明 寶元通昆明辦事處
 榮昌 寶元通榮昌辦事處

漢口華安織造支店

地址：小樑子十五號

出售商品

領帶大王

我們領帶
 雖多不敢
 稱大王，
 只好稱次
 王！

布

本廠自染
 自織，永
 不褪色，
 花色多至
 百數十種

襪子	毛衫
手套	童裝
呢帽	手帕
內衣	檯毯
毛巾	檯布
被單	枕頭

重慶牛奶場

第一牧場

出產鮮奶 成渝公路土灣

第二牧場

出產白撻 成渝路高灘崖

辦事處重慶售珠市五十一號

西南導報(新年號)

第二卷第二三期合刊目錄
二十八年一月二十日出版

新年獻辭

短評

抗戰現階段之新展望(白水) 關於西康的建設(大祺) 動員專門人才(白水)
所感於中江事件者(于夫) 亟應整頓之西南公路運輸(烈鑒)

關於西南建設之精神的意義

四川禁政之檢討

桂林市政建設與展望

專載

解決當前貨運困難之具體方案

地方通訊

一年來之經濟建設
抗戰以來之交通設施
湘桂路的印象
秦寧三日
雲南猛戛一瞥

參考資料

廣西農民銀行之農村放款
貴州廿六年度財政概況
四川酒精廠調查簡報

二月來之西南動態

蔣委員長英明偉大表示
生木棉
粵省民抗戰
適中之西南建設
梓潼縣
軍事區農田水利

編輯後記

編者(六八)

南京圖書館藏

新年獻辭

張國瑞

民國廿八年開始，抗戰走入第三年代，我們沒有椒花，沒有柏酒，謹向全國同胞貢獻數語，聊當慶祝新年的芹獻。

我們的抗戰，到現在已有一年六個月，而去年一年，是抗戰中一個沉重年代。試回想這一年的經過：當南京失陷時，軍方挫折，民心憂鬱，敵人趾高氣揚，想招降中國。所幸我最高統帥決心抗戰到底，於是重整陣容，繼續奮鬥，打破了敵人速戰速決的企圖。由魯南會戰到武漢會戰，這十個月的大戰，使東方的一等巨強跌了價，以少軍備無國防的中國，在堅決指道及。當配備之下，證明能作戰，並且能打勝仗。這個寶貴的證明，使我們在廣州失守武漢撤退的大變化之後，軍力健在，信心益堅。十二月二十二日敵相近而發表所謂「與『更生中國』之國交調整根本方針」的聲明，其言甚狂妄，且甚詭譎，是亡華野心的總暴露。我們蔣委員長二十六日的一篇演講，將敵方陰謀駁斥無遺，並宣布我們抗戰到底絕不屈服與妥協的決心。敵人在去年的作戰中，軍力財力，都已用到盡頭，戰區儘管擴大，而敵人却後復苦悶，莫知所屆，在我們這方面，則統帥益堅決，軍心益鞏固，內政步驟益嚴整，外交形勢益好轉。去年開始時黯淡，結束時光輝，這顯然說明着我們的抗戰將要延續到光榮的勝利！

我們回顧去年一年的經過，瞻望未來的前途，堅信只要本我們長期抗戰的國策，與暴日繼續週旋下去，到中途妥

協，一定能夠爭得最後勝利！

此時我們唯一應該注意的問題，便是如何增強戰鬥力？

- 第一，國家要更統一，大家一致聽從最高統帥部的命令；政治要更團結，黨派之間再不許有摩擦。
- 第二，所有在兵役法上適齡的合格的同胞們，都要準備服兵役及其他之役，全國智識分子應為一般壯丁同胞之倡導，去從軍，去勞作。
- 第三，全國上下應加緊後方的建設，國家銀行宜大量向邊疆投資，從經濟上開發軍事的力量。
- 第四，為增國外匯的來源。政府的消費力應予統制，而一般人尤其要自發的過科學的戰時生活。
- 第五，政府應積極進行淪陷區域的經濟建設，奠立游擊戰的經濟基礎，而戰區人民亦可不買敵貨。
- 第六，在外交上多求友助。這三點，不過是略舉一隅，與國人更詳加研討，實行從各方面增設我們的戰鬥力。

最後，應特別提出者，便是西南是抗戰建國的基地，我們絕不可放棄。廣州失守，我們的西南已被截去一個外角，尤其是廣九路的截斷，使我們失去了一條對外交通上的吐納線。在這種情況之下，無疑的我們的抗戰更艱難了，而推測敵人的戰略，仍在注視我們的西南。於此西南軍民要絕對認識，保衛西南是抗戰大局一個最重要的任務，保證我們的最後勝利，粉碎敵人的亡華迷夢，都繫於這一點。西南軍民要格外奮發忠勇，完全這個大任務！

短評

抗戰現階段之新展望

由於一年半之艱苦奮鬥，抗戰已轉入新的階段，我們特乘此時機，展望今後的戰局，願與全國同胞共同努力。

(一)自鄂戰局變化後，中國正準備第二期大戰，正如白副總長所說：我將實施全面戰術，而以用於山西的方法，推行於淪陷各省，在敵人後方樹立強固政權，實行面之爭取。我們知道，近兩月來，全軍將士在領袖指導鼓勵之下，補充整理，業已大體就緒，新軍建設，亦在加緊進行。暴日侵華戰爭愈深人，愈延長，將來失敗愈大，此可斷言者。

(二)中國抗戰，原是艱難的事業。此一年半之戰鬥，處處遭轟炸，天天有犧牲，將士浴血，人民遭難，在此種境況中，最怕是精神挫折。近因敵人宣佈決心亡華，長期征服，反使全中國民族的意志，更加純鋼之堅，烈火之熱。可以說，中國近時，正達到空前的團結與鎮定。單說這一點，即與我國十分有利。

(三)在經濟上，暴日早就認識其本身之經濟缺點，難以應付對華長期戰爭，故一面對內高呼「經濟戰」，以壓榨國內之財源，而對華則專攻擊商埠及交通線，以期中國先經濟崩潰。惟敵人於佔領廣州及武漢之後，我們的法幣仍極平穩，後方生產建設日趨發展，而張岳軍氏所領導之西南經濟建設委員會，將於短期內成立，今後經濟國防更臻鞏固。是

敵人在經濟上對我制勝的希望，亦近於幻滅。近以中英美借用借款的成立，中美白銀協定的延長，益將增強中國的經濟力量，自然更給暴日以甚大之打擊。

(四)最近之國際形勢，確足以更鞏固中國軍民的信念。因為(甲)各主要友邦已堅決表示擁護條約，否認侵略的立場，並已開始聯合援華，同時可期待將對日施行報復。(乙)中國持久抗戰，必須將西南西北的後方建設起來，而我們建設上所需之物質與技術的援助，現在已漸有把握。

根據上述的結論，中國抗戰，勝利有必然的可能。雖然如此，暴日正拚命作「背城借一」的掙扎，我們却不能坐待勝利的收穫，必須從艱苦戰鬥中去尋求。而現階段正是中日決戰的大關頭，同胞們應一致拚命作戰！

(白水——二六，一二，六。)

關於西康的建設

西康籌備建省，整整三年，省政府已於元旦成立，康藏民衆皆熱烈慶祝。西康省治建立於國家危急存亡之秋，任重千鈞，我於視頭之餘，願對西康建設一管見。

西康據岷嶺之高原，跨長江之上游，屏蔽川滇，控制藏衛，原是中國西南的輿區。現在中日大戰已至緊要關頭，中國持久抗戰必須充實西南；我們從久遠大計上看，尤須將西康建設起來。

劉主席文輝這幾年經營西康，已樹立基礎；為充實西南

計，西康的建設更應加強。(一)推進地方政治的建設：本年度施政計劃大綱的人事部分，如嚴懲貪污，窮治土劣，屏除苛累，撥延專才等項，希望其能一一作到。自來邊陲之開，皆以鎮撫將吏貪暴為之端，故治邊者尤在慎選官吏，樹立廉潔政治。(二)教育上應作的幾件事：除實行大綱所舉的提倡識字運動，推廣小學教育，增設中等教育之外，還應進行：(甲)技術人材的培養，(乙)畜牧人材的培養，(丙)下級政治工作人員的訓練，(丁)協助並鼓勵西康青年深造。(三)加緊開闢交通：(甲)修築關外台站及康北康南牧站聯站，(乙)建築泰寧飛機場，(丙)完成康泰公路及川康公路康瀘段，(丁)興築康緬康青康滇三公路，(戊)培修縣道及橋梁。(四)關於經濟的開發：凡大綱所列各項，如開荒，畜牧，造林，興水利，啓礦藏，建工廠，都應盡力進行。特別是會理榮經的銅鐵煤礦，亟宜集資開採。以上僅述要者，希望省當局秉承中央充實後方的意旨，勵精圖治，而積極的貢獻力量給國家。

(大祺——二八，一，三。)

動員專門人才

國民政府十二月十日命令，公布非常時期專門人員服務條例。按照該條例第一條的解釋，專門人員的定義，可分五類：(一)學習理工醫農法商，畢業專科以上學校者；(二)對於科學有專門著作或發明者；(三)曾受機械電氣土木

化學等工程醫藥救護駕駛或其他特殊技術之訓練者；(四)曾任前款技術工程工作一年以上者；(五)修習第三款技術有豐富之經驗者。又按照該條例第四條「行政院或軍事最高機關，得按抗戰建國之需要，命令專門人員分別担任工作」。第八條，「經指定担任工作之專門人員，非具有正當理由，呈經原指定機關核准，不得免除工作」。

從這個條例的公布施行，中國專門人員的動員，已正式法律化了。專門人員中，在過去一年中有不少人慷慨投効，為國家服務。現在這個條例的頒布，是政府強化抗戰力量的表示，全國的專門人員，更當盡量貢獻其技能於國家。我們知道今天的抗戰，一方面固然是全國國力的鬥爭，然同時是一個技術的決鬥。尤其在軍事上，戰場中各種機械裝備，各點各線的聯絡交通，都靠着技術的運用。直接參加抗戰，便是專門人員今日報國的大路。

專門人員除効忠前線之外，並負有開發國力的任務。中國至今還是一個農業國，其利病所在，在這次抗戰中已完全反映出來。如何發揮農業國的優點，而補救其缺憾，實是建國的要義。工業國家全部國力大都集中幾點，大都市的陷落，便將成爲戰鬥力的致命傷。中國版圖廣大，而主要結構是農業經濟，國力中心不在都市，所以受害較輕，這倒是中國的長處。然中國今後必須向工業化的大道邁進，那是毫無疑問的。如鋼鐵化學電力與煤油提煉等工業，爲我們國防獨立所必需，惟鑒於空軍的勃興，我們發展工業的方針必須審慎選擇。今後中國工業中心的地理分配，固不應偏重沿海口岸

，亦不宜集中少數地點，而當使內地各省區為平均的發展，所以各種交通路線的聯絡，乃極為重要之事。保護一切政治經濟及文化中心，以有效方法防禦空襲，最好把人口與建築物的分佈，細心籌畫，設法散開，只須輔以良好的交通線，便能收如網在綱之效。住宅工廠等自城市中心移至郊外，不單是防空的主要原則，且可增進居民的樂處，而適於和平的需要。我們要深切的認識，內地各省區的平均發展，并非為渡過目前難關計，而實是建設新中國的百年大計。又中國幾十年來向為入超國家，國際貿易久處逆勢，其所賴以維持國際支付者，都是農礦原料物質，今後仍當增進其價值，開拓國際的銷路，以符農工并重之旨。在這些建國大道上奮勇前進的人，專門人員無疑的要擔當第一線。全國的專門人員，要用抗戰的精神來建國，向着我無盡藏的國力去奮鬥，以救我祖國。

按照新頒的專門人員服務條例第二條規定，凡具有該條例第一條各款資格之人，都可向行政院指定的機關登記，這證明政府對於專門人員，開門延接。願全國專門人員實踐我們當前的天職，而克負抗戰建國的使命！

(白水——二七，一二，一五)

所感於中江事件者

在四川新都事件剛剛平息之後，中江事件又起，其性質亦與新都事件無大殊；據報載：「中江莠民圍城事件起因：

(一)由於催糧徵丁過急；(二)由辦理稽覈，徵丁人員公行舞弊，為民所苦，奸人遂乘機煽誘。」如基於這兩個起因而引起人民圍城事件，是則奸人乘機煽誘縱有之，惟將圍城的人民完全打入「莠民」之列，未免有失忠厚！繼而又見報載：「中江事件經省府派隊鎮壓，派員宣撫後，情勢和緩，莠民漸疎散，事件大體已告解決，聞省府以民衆所提要求尚無不合，已飭該縣在可能範圍內負責辦理，并改善縣政措施。」(按所引報載係根據大公報)由此我們一面慶幸事件的得以平息，一面敬佩川省府處置的賢明。

我們由於新都中江事件之相繼而起，實有無限感想，茲願提出幾點意見：(一)兵役一事而言，實已暴露出我們動員工作的最大弱點。在這廣大的後方，除一二省外，兵役推行實在差得太遠；長此下去，今後的兵員供給確成極大問題。這固由於役政辦理的不善，甚而多有勒索敲詐情事；尤其由於動員工作之根本就沒有動起來。我們認為無論為整個動員，或為兵役推行，應多運用原有民衆組織，鄉紳保董的社會關係，才會辦得融洽；工作人員要掏出天良來，廉潔刻苦，深入民間，畢竟老百姓是容易因勢利導的，曉以大義，依法而行，自會踴躍的應徵。(二)足以引起新都中江事件的種子，恐已不止撒於新都中江兩地，甚而不止是在四川境內；今日實應趕快防患於未然，以免相習成風，影響戰局。所以我們希望四川省府乃至他省應本「已飭該縣改善縣政措施」的精神，通令各縣都能有所借鏡，速謀改善，尤須對於「民衆所提要求尚無不合」的地方，深加研討，採擇實行

。(三)凡是引起民衆公憤的事件，甚而婦女老幼都不惜傾家蕩產，羣起拚命，其中必以統治者之措施不當，乃逼其走向死裏求生之路。這大都要算安分良民，行動雖出軌外，至多可視為愚民蠢動，究其責任亦應由於教導的無方。惟就中不良份子，乘機煽動，自屬難免之事，這也必須在平時能在「管」之一字多下功夫。最高統帥久已提示管教養衛之施政方針，我們但盼爲政之人對此加以深求。

(予失二七，一二，一七)

亟應整頓之西南公路運輸

交通部近爲調整非常時期物資的水陸運輸，建議設置水陸運輸聯合委員會，業經一月十日行政院會議通過，並派朱子良，盧作孚兩氏主持其事。我們特乘此機會，一論西南公路之運輸問題。

自廣州漢口相繼棄守，以運輸問題爲中心的對外貿易及國內物價問題，更是千絲百結，陷於無法解決。就四川一地而論，體質笨重而單位價值微小的出口商品，不但價格再跌，且感無人問津。至於向賴外來之五金器材紗布等，不但價格再漲，且感無貨可購。此種情形，殆完全爲運輸困難程度增重的結果。談到運輸問題，我們認爲粵漢綫被截斷的今日，對於西南各公路的運輸有重新加以整理的必要。公路運輸能力，原已不大，而就目前各綫行車情形，似覺無系統無效率可言。查目前西南各路運輸，有兩個通同的缺點：

第一，是車輛調撥權限的不集中。目前各路車輛，有屬於交通部西南公路局者，有爲各私人營業公司所有者，有爲中央及地方各機關所有者。有爲各軍事機關各部隊所有者。現因運輸困難，各機關紛紛向外自購卡車，將來之情形，將更見紊亂。因車輛不能集中支配之故，浪費與弊端因而發生，例如某機關自衡陽派車往柳州接運商品，去程空車而往，來往全程，只作單程之利用，至衡陽要往桂林運商品，則感無法運出，此爲莫大之浪費與損失。再如此間某機關派車往昆明接運貨物，去時連載親朋眷屬行李等，私售人情，甚且私收客費，此實妨害整個運輸。

第二，是對於所輸運的貨件未能作嚴格的管理。目前車輛難得，貨件運輸應完全以增加出口及調整國內物價爲目的，然事實上有不盡然者。就公家車輛論，不問商品本質之何屬，勢力大者儘可提前先運，至於勢力小者或絕無政治力量之商人，則絕難有此方便。軍政人員，甚有以炸彈箱裝貴重衣料用品運入者。公家車輛如是，至於私人營業汽車，惟運費之是問，更不問所運者之爲香煙香水或鋼鐵工業器材矣。基於上述事實，我們認爲整頓西南各路運輸，實爲解決當前物價及貿易問題之第一步。關於此點，竊以爲應由水陸運輸聯合委員會負責，所有公私各種車輛，宜完全歸其集中支配。至於商品之輸運與否，或輸運之先後，亦完全歸其集中管理。東西各國儘有利用運輸的管理以調整物價及統制對外貿易者，我們當前亟應採行此種政策。

(烈熱——二八，一，一二。)

關於西南建設之精神的意義

張 羣

西南建設已成為一種時代的要求，以抗戰的需要而論，自應以國防建設為首要，其次才是經濟建設。綜合國防的和經濟的建設，可以稱為物質的建設。其實無論國防建設或經濟建設，都需要有整個的計畫，專門的人才，有效率的政府，以及和建設事業相配合的社會。所以我們要講建設，一面固然必須注意物質建設，一面尤須兼顧精神建設。「思想為事實之母」，正可以說明精神建設與物質建設的關係。

西南各省有若干共同的問題：第一，從政治來說，西南各省始終是站在革命的立場上，所以辛亥革命雖則首義於武漢，而實源於川路風潮，護國軍是倡義於雲南，以後護法及國民革命軍北伐諸役，西南各省都站在革命的一方。不過，反革命的勢力，當然也想伸展到西南來，或用威脅，或用利誘。西南各省當被威脅的時候，不能不用地方的實力來防衛；當被利誘的時候，當然也不免有一二搖動分子，離開了革命的立場。因此，西南各省的政治，離心力強，向心力弱；流弊所及，形成了過去四川的防區制度。近數年來，西南各省政治，進步甚速，特別是抗戰以來，一致擁護中央既定的國策，在蔣委員長領導之下，努力於抗戰建國的艱鉅工作。然而過去政治上的積弊，還未能完全廓清，有待於今後的繼續努力。第二，從文化來說，在歷史上西南各省文化的發展，雖參差不一，然較諸其他各省，大體上並無遜色。

惟近百年來，沿海及長江下游各省，因交通便利，接受西方文化較早，西南各省不免落後。九一八以前的東北，鐵路縱橫交錯，而西南僅有滇越一棧，因此，一般文化水準，不免較其他各省為低。若不從事於普遍的提高，那嗎，一種與建設事業相配合的社會，將無從成立。第三，從人民的體格來說，西南各省受外來的文化雖較各省為遲，而受鴉片的流毒獨較各省為深。因此，多數人民的體格異常孱弱，政府雖厲行禁政，然在完全禁絕以後，還必須若干年的努力，積極提倡體育，才能轉弱為強。建設事業必須有吃苦耐勞的人民共同努力，所以人民體格這一點，也值得我們注意。第四，從民族的分布來說，西南有若干小民族散處各縣，在歷史上從未為西南各小民族的文化着想，更談不到平等待遇。中國國民對於國內各民族向主平等待遇，所以近年以來，對於西南各小民族的文化教育，漸加注意，但分布的區域既廣，言語習俗又各不相同，迄現在為止，還沒有獲得顯著的效果，這當然也是在西南建設上一個急待解決的問題。

以上四個問題，可以說是西南各省精神建設目標的標。我們必須以精誠團結來推進政治，以科學運動來提高文化，以提倡體育來改善人民的體格，以平等待遇及特殊教育的設施來解決歷史上西南各小民族問題。自然，在這抗戰建國期間，我們必須努力物質建設，才能增強力量；不過，精神建設

亦必須如鳥兩翼，如車兩輪，與物質建設同時並進，然後整個的西南建設，才能適應時代的要求，成為抗戰建國的一種新生的力量。

值民國二十八年新年，特發行新年號，於物質建設方面，研究有素，取材甚富。本人所以特就精神建設的意義，為「西南導報」進一解，並以關心西南建設的邦人君子。

「西南導報」創刊於抗戰期間，首先倡導西南建設，現

西康省政府成立宣言

西康省政府元且發表成立宣言，茲摘錄於次：「……及今國難嚴重，寰宇洶洶，正念於舉國救亡，何有於西康建省。然而地方政府耗心力，犯霜露，呼號奔走，以期其必成，中央當軸排異，決大計，兼顧獨斷，以促其實現者，蓋有深切之意義存焉。溯自七七事變，寇鋒方張，舊時版圖，半淪敵域，我全國國民具抗戰必勝，建國必成信心，會於安全區域以內盡力增加生業，發展交通，期以忍苦持久精神，博取最後勝利。康省東界川疆，西通藏衛，南鄰印緬，北接甘青，行成國內政治軸心，亦抑國際路線交點，兼以農牧具富，林麋並重，無限地產，立待開發，如輔以國防工業，示以現代楷模，西部藩籬，自臻鞏固。矧我中央仁膏棠蔭，惠被遐荒，物與同歸，咄咄嗟矣，政行不忍，意切懷柔，億等量以齊觀，冀前驅而並駕，故毅然改組，以觀厥成，是又西康省政府成立之經過。不盡基於生產與國防兩事已也。吾人上膺國家付託之重，下繫人民塗治之殷，益以憂思深，職責甚鉅，非矢忠無以報國，非打鐵無以撫民，非習勞無以資生，非地方無之繫。往悔者中原富庶，精力瞻豐，運際承平，烽煙不舉，諸區僻在西部，夙號高寒，供給曾賴以無憂，災患亦恃以無慮，豈意時昔之患我者，現已游擊戰區，時昔之安我者，現又重遭寇寇威脅，吾康處此時會，勢宜自力更生。所望能以自給，餘資得濟前方匱乏，能以自衛，即力得備後起馳驅，望固過奢，心寧勿勉，力能共赴，事或有成。……本此目的，擬訂本年度施政計劃大綱，項目多門，未暇詳述，茲可擇告於業者，既為人事之整飭與事業之推行。關於人事者，如嚴懲貪污以清官守，必繼之以賢能，窮而士劣以正鄉風，必徵之於物望，舉凡當地惡習，舊時陋規，跡近苛累，悉令屏除，法無親疏，人宜自傷。再如全省人民，論性別 或其卓識，或負專長，靡不盡量搜羅，共圖進取。關於事業者，如經濟建設方面，為開荒，為牧畜，為造林，為興水利，為修礦藏，為建工廠等，或舉辦已見成效，或設計尙待實施，凡服食之所需，資源之所出，莫不惟力是視，審擇進行。如文化建設方面，為提倡識字運動，以減少文盲；為推廣小學教育，以救濟學齡兒童；為增設中等教育，以培養青年智能，而期切於實用。其他屬於財務行政管保安行政者，為厲行一稅制，以省煩苛，為實行預算制，以嚴名實；為普行軍訓壯訓，以充實國民自衛能力等，俱應依法奉行，俾臻治理。……」

開發內地

翁文灝

過去我們的重要事業，很自然的多集中於沿海及沿鐵路綫，對於重要的內地，政府及一般投資的人，都來不及充分注重。抗戰以來，內地資源的重要與利用的必，已為國人所公認。開發西南與開發西北的呼聲，現在已充溢國內，可見國人的視線已經轉移，過去不十分受人注意的內地，現在已成爲對野經營的對象了，這是一件可以慶慰的事。

我們的內地，資源甚爲豐富，假如各界能夠合作，努力開發這些資源，實在可以作爲我們抗戰建國的基礎。拿四川一省來說，岷江、沱江之間，便是一個很明顯的經濟區域。在這個區域裏，不但農產品甚爲發達，就是主要的工業，如煤、鹽、絲、紙及糖，都已有相當基礎。如能發展電力，利用本區域的豐富資源，別種工業，也可有相當的發展。又如以慶爲中心的嘉陵江流域，過去爲川省的工商業中心，工業方面，如染織工業、製革工業、玻璃工業、火柴工業、麵粉工業、肥皂工業，都有若干工廠設立；礦業方面，如江合、天府、燈川等煤礦，都有若干生產能力；輸出貨物，如桐油、豬鬃、絲、羊皮、藥材、夏布、菸葉等等，每年均在百萬元以上。抗戰以後，從沿海沿鐵路移來的工廠，在一百家以上。所以這個區域，將來一定是一個工業中心，不但輕工業在這兒可以發展，就是重工業，因爲重慶附近煤鐵及石油等均有蘊藏的緣故，也可在這兒樹立基礎。四川除却這

兩個區域之外，還有以萬縣爲中心的川東區域。我們都知道：中國近來的出口貿易，以桐油居第一位，而四川的桐油，產量與品質，在國內均首屈一指。萬縣便是四川省桐油集中的最大市場。這個區域，在國際貿易上的重要，於此可見一斑。四川以外，如西康青海的金，貴州的水銀及煤礦，雲南箇舊的錫，以及滇越路、滇緬路附近的煤、銅、鉛、鋅、銀等礦，廣西的錫及其他礦產，陝西的棉花及煤，甘肅青海一帶的羊毛、皮革及藥材，都在那兒等待我們開發。這些資源，有的可以樹立我們國防工業的基礎，有的可以作民生工業的原料，有的可以運輸國外，以換取抗敵的軍備及生產的工具，都是在抗戰建國的過程中所應努力經營的。

我們既已明瞭開發內地的重要，又看清楚了內地有許多富源急待開發，便可進而討論開發內地的方法。現在社會上有一種誤解，以爲開發內地，只是政府的工作。當然，政府對於這種大事，不可諉避責任，應當去担任他所能夠做的部份，不過如謂政府已在那兒推動這種工作，別人便可束手旁觀，那便是最大的誤解。政府的工作重在推動與領導全國的人力財力，在一定方針之下，去努力開發內地，在這種統率之下，實在努力的當然須靠各界的勇往直前，盡瘁盡力。在這樣共同努力之中，政府機關也担任經辦一部份經濟事業，其用意乃是爲國生產，而非與民爭利。所以舉辦的事業，都

以下列原則為範圍：（一）國防所急需，應當特別經營的；（二）有統籌或統制之必要的；（三）規模宏大，設備艱鉅，非尋常財力所能經營的；（四）為國防民生所必需，而盈虧難其把握的；（五）為民營工業供給動力或燃料的。政府所辦的事業，都要合乎上述幾個標準，而且並不獨佔。政府所辦的事業，如人民願意投資，也可商定合辦或互相聯繫的方法。除有特別的理由以外，政府不因辦了某種事業，便禁止或妨礙人民舉辦同類的事業。就是法令上規定是由國營的，政府也可以合辦或出租的方法，委託人民經營。如經濟部最近曾公布國營儲蓄管理規則十五條，便是要把依法劃定的國營儲蓄，給人民以開採的機會。現在最大的需要，便是生產，而且要大量的生產，以為前方、後方及輸出之用。假如現在把國營的範圍定得太廣，同時又無力量去經營這個範圍內所規定的事業，那麼國內的生產力，反因受了拘束而不能發揮其功能。所以我們一方面對於國營事業，認真整理，以期造成事業的規模，同時對於民營事業，也極端看重，認為國家經濟的基本，必須認真發展。

政府對於民營的事業，一向是竭誠獎勵的。現為加增開發內地的速度起見，預備從下列三方面積極進行，使民營事業，可以更為發達：第一為工作的聯絡。以前民營事業，每皆各自為政，毫無組織，現在政府擬使各業均依照新定法規組織同業公會，各業間亦發生聯繫，如化學工業所需之機器，可以交給機器業代為製造，而機器業所需之鋼鐵，又正在設法協助供給。彼此之間，聲息相通，供求相應，以形成一

有機體，便可事半功倍，效率大增。這種聯絡組織的工作，政府自應擔負。第二為資金的協助。民間事業，每以缺乏資本，而中途停頓。現在抗戰期間，若干工廠，由沿海沿江遷至內地，舉凡運輸、建廠、購料等事，都需要大批的資金；後方的廠礦，因擴充生產，改良設備，也要加增資本。政府顧念他們的需要，一方面代向銀行以低利借貸款項，一方面由政府直接撥助資金，兩種合計，在過去一年之內，已達一千萬元以上，以後還要照原定計劃，陸續協助。第三為獎勵的規定。二十七年六月修正的特種工業保息及補助條例，規定六種應由政府補助及保息的工業，範圍未免過狹，而且獎勵的方法，限於保息及補助二種，也未能盡獎勵的能事。最近通過的非常時期工業獎勵暫行條例，把獎勵的方法，加至九種，除保息及補助之外，還有減稅、便利運輸、免除地租等項。至於應行獎勵之工業，其範圍亦擬擴大，凡（一）為國防民生所必需而亟宜舉辦的；（二）發展內地大宗生產，或使舊有大宗生產品質更為精良的；（三）可供輸出國外，以增進對外貿易的；（四）利用本國原料，仿製外洋產物，以減少貿易漏卮的；均在獎勵之列。

政府對於經濟事業全盤統籌，共同促進，如此進行，可謂之管理，亦可謂之統制。其方針以整個的國家利益為最高前提，悉力以赴，以期奠定復興的基礎。大家也應明白國家的利益，亦是一般國民的真正利益，而且亦惟有不分朝野向同一方向認真進行，方能達到此極重要的目的。因此特為說明，望大家都秉匹夫有責之義，來完成此偉大的使命。

四川禁政之檢討

關吉玉

一 前言

試就我國歷史，檢討一百年來，外而外交之失敗，主權之喪失，國際地位低落，內而國民精神之頹靡，情性日深，以至生產減少，人民生活日益窮困，而造成社會恐慌，種種現象，不一而足。推其原因，無非直接或間接受鴉片流毒之影響。故林文忠公上清宣宗書有云：「……鴉片之毒，甚於洪水猛獸，天下萬世之人，斷無有以烟不必禁者，此禍不除，國日貧，民日弱，數十年後，豈惟無可籌之前，抑且無可用之兵。」其痛陳煙禍，尤為透闢。當此國難嚴重抗戰緊張之今日，前方將士浴血苦鬥，四川為復興民族根據地，關於人力財力，其賴以供獻於抗戰者甚大，為禦侮存存，為完成建國大計，此種害國病民之煙毒，自應及早禁絕，輿念及此，吾人以爲最堪快慰者，即我最高領袖，早已洞悉煙毒為復興民族之最大障礙，是以頻年以來，毅然決然，抱定剷除煙毒之決心，根據實際情形，釐訂實施計劃，以期按步推行，達到澈底禁絕之目的。蔣委員長有言曰：「外侮猶能抵禦，唯國家充滿了煙毒，不必得人來滅亡，自己就先滅種。」即所謂煙毒為民族內在的公敵，要抵抗外敵，必先除去內在的隱患。川省府擬訂抗戰時期工作中，已將禁煙禁毒列為中心

工作之一，同時全川民衆，對煙毒之危害民族，亦頗多醒覺，咸認禁煙禁毒為目前迫不容緩之圖，以是知川省禁政之完成，當能如期實現於吾人目前也。

二 禁政實況

川省禁政，原由省府負責籌施，嗣於二十七年三月改由中央辦理，分別將運售及稅事宜，歸財政部禁煙督察處四川分處各任其責，種吸及禁煙事宜歸由內政部禁煙委員會及四川省民政廳禁煙科辦理。自此權責劃清，辦法日臻周密，施行以來，積弊漸滅，成效日彰。茲將川省禁政實況分述於後：

(1) 禁種：川省產煙區域在防區時代遍地皆是，自川政統一後，遵照禁煙六年計劃及禁煙禁毒五年進度表逐步推行，二十四年緩種縣份爲鄂都、宣漢、涪陵、墊江、長壽、鄰水、梁山、開縣、大竹、開江等十縣，二十五年緩種縣份爲鄂都、宣漢、涪陵、墊江等四縣，二十六年緩種縣份爲鄂都、宣漢二縣，二十七年祇有鄂都一縣。原至二十八年全部禁種。最近內政部主張川黔兩省緩種區域，提前禁種辦法，已經中央核准公佈，規定由本年秋季冬季起即禁止播種，果能切實執行，於禁煙史上，當占最光榮之一頁也。

(2) 禁運：依禁煙計劃及五年進度表，規定二十五年為商採商運時期，但受禁煙機關之監督，二十六年為官採官運時期，並由禁煙機關成立製膏廠備製公膏，同時廢止商採商運制度，二十七年、九三年均由禁煙機關採取統運制度。

川省禁運在省辦時期，曾採統運統銷辦法，於二十六年春由重慶銀行團投資，成立所謂利濟安記兩財團，負責收買全川煙土，再由禁煙機關統制配銷，嗣因辦法不善，配銷停滯，致投資者賠累不堪。迄至二十七年春改由中央接辦後，為顧及事實起見，仍採商採商運辦法，但未稅煙土，須存人公棧，運行須經一定路線，受監運所之檢查，以杜流弊而防私漏。

(3) 禁售：依禁煙計劃及五年進度表之規定，在二十五年限制各土膏行店之設，各土膏行店必須依法請領照證，購買土膏。在二十六年由禁煙機關監督製膏廠，實行開製公膏，規定發售日期，對於代售公膏之總分銷商人取其妥保，發給特許證，並照各區域內煙民數目之多寡，為發給公膏數量之標準，仍由煙民憑照購買。二十七八九三年之辦法，在使公膏數量遞減，至煙民全部禁絕時，製膏廠即行結束。

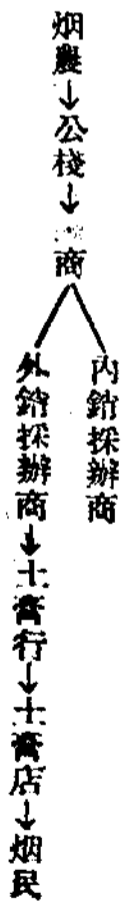
川省禁售在省辦時期，係採統運統售制度，迨中央接辦後，遂改為商運商銷辦法，但仍照政府規定，限制土膏行店及採辦商之設立，并規定於請領特許牌照及憑證後，方准營業，至於收售數量，均受禁煙機關之監督。

(4) 禁吸：依禁煙計劃及五年進度表之規定，在廿五年辦理煙民登記發給執照，廿六年以後，隨時由各地方主管

機關稽核領照煙民之購膏數量，全省煙民須於廿九年度以前，一律戒除，以後收銷執照，將所有煙具焚燬禁煙機關連同積存之煙土，定期公開焚燬，完全肅清。

川省禁吸工作，原由省府辦理，其登記煙民數目約百萬，已分別發給執照，如與漏未登記及由外省入川之煙民合併計之，當有百餘萬人左右。至於廿八年川省禁煙實施綱要，已經於十二月六日行政院例會通過，其綱要計(一)增強禁煙行政機構，(a)各市縣普設禁煙室，(二)戒烟，(a)開設戒烟醫院人員訓練班，(b)普設禁煙所，(c)計劃施戒烟民四十萬人，(d)管理烟民，(a)舉辦烟民自首登記，(b)籌設勞力烟民賣吸所，(c)增設禁煙工廠，(四)禁種，(a)舉行禁種總檢舉，(五)禁毒，(a)繼續檢緝毒品，(六)厲行緝私，(a)統制土膏行店。

(5) 種運：吸之聯系：烟農須將本年收烟數量，向禁煙機關登記，迨收割後，捻成毛塊，即照登記數量繳費，存入公棧，零星售與商，各採辦商以採辦證向各商整購購買，再持監運機關發給之提單，赴公棧提貨，當出棧時即起稅貼花，運至指運地點，仍應存入公棧，各土膏行向採辦商購買後，再零售與各土膏店，土膏店可煎製熟膏，售與各烟民，此為川省禁烟之種運售吸之聯系情形也。茲表列如次



三 緝私

禁政之推行，在於緝私，川省烟民，數約百萬餘人，經統計結果，平均每人每日最低吸用烟土二兩（僅煎熟膏一兩五六錢）計全月共需烟土二千担，現在實際每月最大銷量僅一千担左右，其餘一千担來源若何，不問即知由於私烟土之充斥。走私烟土，影響禁政前途甚鉅，是此後緝私工作，當為禁政之焦點。茲就行見所及，略將根本查禁之途徑，分述於後，以供國人之參考。

（一）禁種：四川禁種之難點，在於查禁夷地或漢夷雜處之區及各邊遠僻地，此為吾人所共知，是以此後禁種工作，對於產場，緩禁種區，以及內地交通便利地點，固應隨時注意查禁，而對於邊區遠地，尤應着重。在積極方面如提倡夷人教育，獎勵夷人正當生產，發展邊地交通，均為當務之急。至於消極方面，嚴禁夷烟運銷內地，嚴懲漢人犯禁私相授受，或因勢利導，對夷人種烟酌予制止嚴懲，亦為當前所不可忽略者。

（二）禁吸：吸戶管理所撤銷後，鄉村僻野難免暗設烟館及臨時零星售店，致負稽查責任者查不勝查，甚至不肖之徒，勾結地痞流氓，查封亦感困難。所以吸戶管理所撤銷之

後，對於流動癮民如何管理，私密烟館如何取締防止，似為目前所不可忽略者。

（三）禁運：川省禁運之難點，在於如何防止小烟販夾帶偷運，而不在於管理產地遞轉至土膏行店及購吸之烟民。是以，後查禁私運，似應注意於關道小徑之防運，禁華站口檢查之周密。

（四）禁售：查川省舊有土膏行店，多係包商性質，惟恐銷量少而遭虧累，故對於購買土膏者有無執照及購吸計數是否合符規定，多不細查，結果照照等於無用，且有私土可買，吸戶反願少購烟土以圖便利。故今後禁售工作，似應設法使土膏行店打破營業性質，而一方嚴防偷種偷運使私土絕跡，尤為禁售之根本問題也。

（五）禁毒：川省毒品多係本地製造，外省輸入者甚少，為正本清源計，今後應嚴防製造。按川省毒氣盛行之區，首推下東各縣，是製造毒品以下東為最盛，但為查禁毒品所應注意者。

以上所述各點雖無甚新奇之論，不過確為川省目前禁烟禁毒工作之值得注意者，故敢不揣冒昧，聊供讀者之參考。

二十七年十二月二十八日

桂林市政建設與展望

莊智煥

一 桂林之沿革概略

桂林即秦之桂林郡。漢晉以後，均名始安縣。唐貞觀八年，改稱臨桂縣，為桂州府治。明清以來，屬桂林府治，定為廣西省會。民國三年，陸榮廷氏移省會於邕甯，蓋陸氏為武鳴人，武鳴近邕甯，有衣錦還鄉之意存焉。民國四，以省長駐桂林，尋取消。民廿五，省政府復遷回桂林。

二 桂林地勢及形勝

桂林城瀕湘江（桂江）上游之西岸，據五嶺之表，扼兩粵之背，為湘桂兩省交通之衝途。由嶺南北窺中原，由中原南取嶺南，皆出此路，省北之鎖鑰也。桂江上游出潯陽縣之海陽山，與湘水同源異流，有連河一段，名靈渠，溝通其間，亦秦始皇偉蹟之一。北沿湘水，可至長沙漢口，南下桂江，可達蒼梧廣州。秋冬水落，水速阻滯。最近國民政府擬合中央與地方之力，疏浚此水，使成為西南連河，貫通粵漢，亦壯舉也。縣治周圍，頗饒名勝，山水秀麗，巖洞瑰奇。山有疊嶂山，桂山，獨秀峯，虞山，堯山，景華山諸勝，洞有風洞，伏波巖，水月洞，韶音洞，清風洞，七星巖諸奇，故有桂林山水甲天下之說。

三 抗戰以後之桂林

舊日桂林市内，街道曲狹，市容不整，自二十一年市政處成立後，銳意經營，頓改舊觀。城區居民，在二十五年時，原有六萬餘人，自經遷省及抗戰以後，人口迭有增加。近自湘桂鐵路通車，省外人士，接踵而至，或避難，或經商，或轉道滇黔川諸省，來往絡繹，頓成交通中心，人口激增至十二萬餘人。曩時以風景得名之桂林，今已成西南後方之重心矣。

四 桂林目前市政之缺點

由於交通之發展，及人口之加增，桂林目前市政設施，殊感不足。其最顯而易見者，厥為住宅問題。市内原有住屋，鱗次栉比，密集城區，一遇空襲，易生危險。又因房屋不敷居住，租價增漲，致一般旅客，棲身無地。此外如因防空關係而拆房屋所成之馬路，亦以經費關係，尚未修築。風景區一帶，無可通車輛之大道。公園圖書館之設備，亦嫌不足。橫跨桂江之浮橋，屈曲崎嶇，不便於行。至公共衛生之設備，亦甚欠缺。凡此種種，均應設法補救者也。

五 建設桂林之條件

桂林在抗戰時期，既居重要地位，而市政設施，復欠完備。目前最急要之圖，乃在集中人力財力物力，從事建設，

使成爲一道宜之都市，亦時勢所使然。惟都市之完成，必須具備下列條件：（一）文化方面，必須有良好之學校，圖書館，博物院，動植物園等等。（二）環境方面，必須有優美之風景，及完善之公用設備。（三）生活方面，須有充分之生產機構，完備之商品供給，適宜之娛樂場所，使貧者富者，各得其所。此外並須有醇厚之風俗，與良好之習慣。巴黎爲世界著名都市之一，凡曾居巴黎之人，往往羨慕留戀，既離其地，又覺耐人回味。其所以能使人留戀與回味之處，則非如美國電影所宣傳之繁華富麗與紙醉金迷之景象，而是巴黎有具備都市之條件，如公園之壯麗，街道之整潔，美術館藏之博物院收藏之豐富。至彼邦人士，富於情感，尤易相識相處，日常生活，經濟適宜，雖月入不豐之人，亦可舒適度日。我國都市，首推北平，其風景之秀麗，公園之衆多爲全國都市之冠。文化設備，如圖書館博物院等，積數百年之積聚，內容充實。市內交通，整齊便利，小胡同亦可通行車輛。而其最優之點，厥爲生活安適，不論貧者富者，可各有其樂。至風俗醇厚，人性謹和，不但爲國內所僅有，卽世界各國，亦罕有其匹。是以曾居北平之人，無不津津樂道，懷念不已。上海雖亦爲我國大都市之一，然全市無博物院之設立，圖書館僅少數之大學有之。至市內房屋稠密，車塵飛揚，使人見而生厭。生活方面，奢侈繁華，或適宜於豪富階級，而中下級之人，則往往不易度日。桂林處我國西南之隅，與外國尚多隔絕，近年因政治及教育之努力，已樹有勤儉樸實刻苦耐勞之風，是無上海繁華驚難之習氣，而具有北平

敦厚良好之風尚。且四圍環境，有超拔之羣山，秀麗之大江，風景天然，至山洞巖穴，隨處皆是，尤爲天造地設之防空設備。誠能利用其優美之天賦，與諄樸之民風，進而求物質上之建設，使都市之條件，完全具備，則今後之桂林，國人必當刮目相視也。

六 整個市政之計劃

（一）開闢住宅區：應先在城外之雉山五嶺九崗三處，開地建築住宅，再就附廓適宜之地，繼續開闢建屋，以容納二十萬至三十萬人爲標準。估計約需工程及建築費國幣三百萬元。

（二）建造桂江大橋：爲經濟便利起見，可用石版，上架木梁，將來由木梁改造水泥鋼骨梁。初步工料費約國幣三十萬元。現在市政當局，正派員勘察河床，設計進行。

（三）增設並整理城郊公園：除原有城內之中山公園，城外之城東公園及城南苗圃，應加以整理改良外，並應增設城西城北兩處公園，再就城內適當地點，設兒童遊戲場八處。約共需國幣八萬元。

（四）開闢游泳場：將桂江東岸之營洲，利用清麗之江水，闢爲天然游泳場，以增進市民體育。此舉輕而易舉，稍加設備即可。

（五）改進電力廠及自來水廠。

（六）改良水井及改做下水道：將城內現有二十九口水井，一律改良，井藉石砌及井壁之隙縫，用土敷沙漿填密。

井疏通附近溝渠，做下水道，以潔市內飲水。新住宅區，即行做下水道，以泄污水。

(七)添設及整理菜市場：除原有城內菜市場三處，應加以改善外，並擇適當地點增設數處。

(八)擴充電話網。

(九)建築公共墳場：擇附廓四郊，各建廣大墳場，每處暫以容納一萬塚為標準。

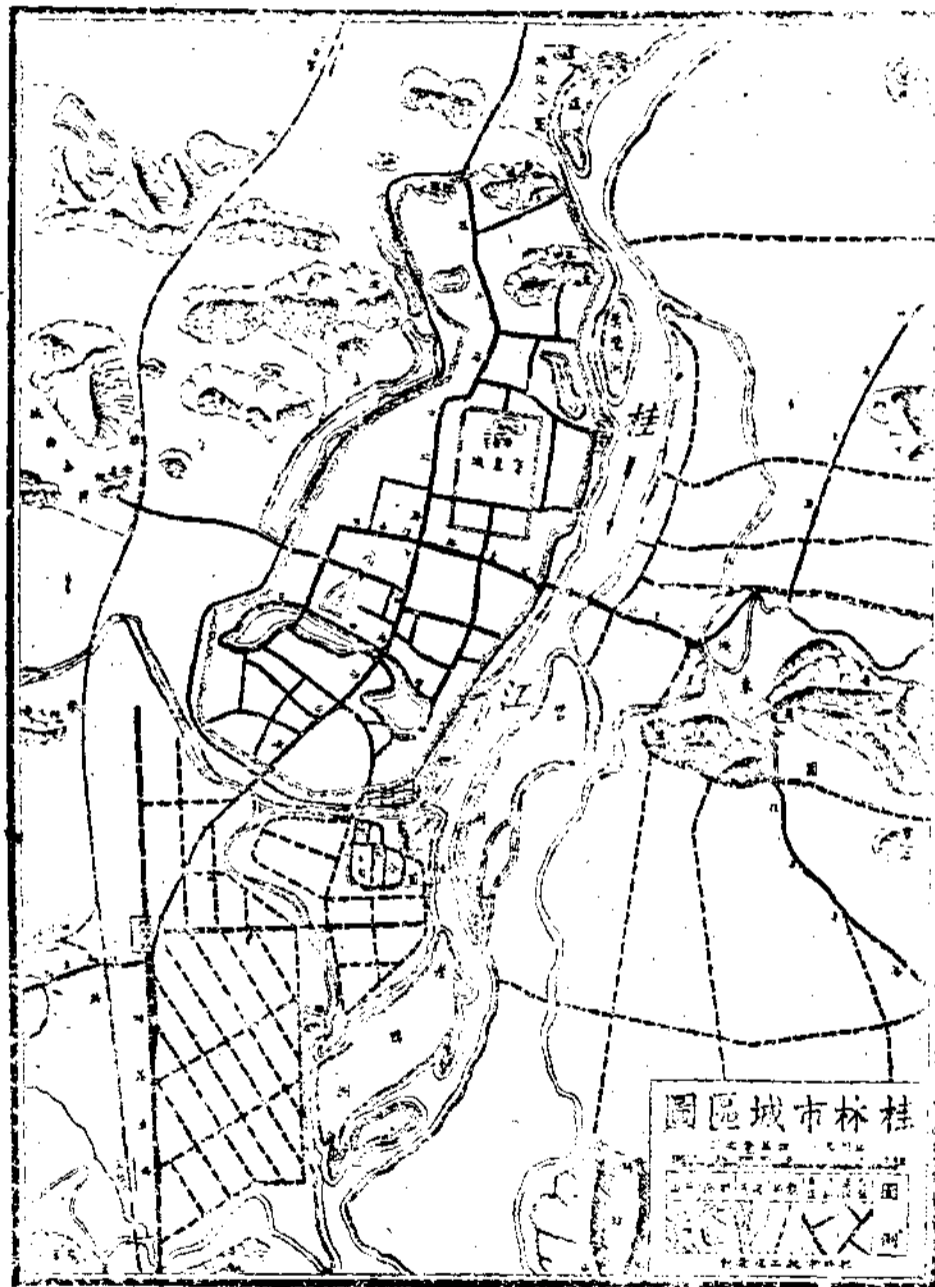
(十)擴大游覽區：除原有風景區，加以整理修葺外，並增益桂林陽朔間交通，沿途添設旅館，使成爲一大風景游覽區，以吸引遊客。

在上述計劃中，所最緊要而急於舉辦者，即將已選定之住宅區——雉山五嶺九崗三處，先行興工闢地建築住宅，使遷來之市民，可以安居。至治標辦法，應由警察機關，將全城民居空室，公寓旅館，及桂江小艇，予以調查統制。在旅客抵埠時，由城外之旅客指導所，視旅客所需要者，而指引前往居住，藉以減少一般初到旅客找尋住所之痛苦與煩惱。

七 市政建設之展望

世界各國，如美國瑞士日本意大利等國，常鼓吹其境內風景之優美，以吸引遊客，而遊資所收入，亦爲國家歲收之一大宗。桂林既有天然山水及名勝，若能再加整理修葺，並將風景區道路開闢完善，使暢通無阻，可以減少遊程與時間，一面督促市內公寓旅館，對於各項設備，力求經濟舒適，使旅客有賓至如歸之樂，則慕桂林之名而來者，必不在少數。

。在建設之初，雖或須費鉅額金錢，但此項所費，固爲有形，而將來建設成功，市面日趨繁榮，種種收入，亦即隨之而來，此種收入，乃爲無形。抗戰期間，國內殷富，大都避居香港及澳門等地，無非爲謀安全起見，然居住港澳，日常所費，需要購買外匯，豈非增加國家漏卮。桂林地處後方，相當安全，對於治安及防空，均屬不成問題，所缺少者，乃在適宜之住宅與公用設備使住宅與公用設備，得有完善之解決，則一部份殷富，必可吸收而來，不但於國家經濟，多有裨益，而輔助市政建設，更可收莫大之效。但市政之良窳，所賴于市內警察者至多，蓋警察爲市政之耳目與四肢，對於市政之建設，市容之整飭，均有莫大關係。申而言之，如造屋給照，屬於市政機關之職權，而包工者之是否無照興工，木架之是否符合規定，則警察實司耳目之任。修理橋梁道路，屬於市政職權，而重載車輛應否予以通過，則警察實司指揮之任。馬路樹木及公園花石之栽植佈置，屬於市政職權，而如何注意保護使之不損美觀，則警察又爲手足之任。此外如市場整潔之保持，污物垃圾之區置，公用設置之維護，在在爲警察之所司。故有良好之警察，然後有良好之市政，二者之間，自有其聯繫性，不僅協助合作，所能措置妥善也。而我國提高警權，遂使市政蒙其影響，此則有心者類能言之，而亟待立法者之糾正者也。桂林尚未正式成市，市政機構之職權有限，實行各項計劃，困難良多。惟抗戰期間，後方建設，未可忽視。所望各方能予充分之協助，俾早觀厥成，則幸甚矣。



中華民族之復興與西南

鄭鶴聲

自倭寇侵擾，中原板蕩，西南諸省，遂為中華民族復興之根據地。其位置之重要與使命之艱鉅，較之東晉南宋之於江左，更有過之。而一般人士以西南諸省交通、經濟、文化諸方面之落後，頗存畏葸之心理，而致影響復興之信念，此則不可不加鄭申述者也。

夫今之江浙，為精華之區域，其交通、經濟、文化之進步，皆為各省之冠，然所以能如此者，全在人力之開發。秦漢以前，中國精華，萃於中原，晉陝豫魯，最為禮儀之邦，稱為上國。三國之際，魏吳對峙，而魏人憚於渡江。例如賈初三年魏文帝自許昌南征，曹休在洞口，自陳願將銳卒虎步江南，因敵取資，事必心捷。帝恐休便渡江，驛馬止之。侍中董昭侍側曰：「竊見陛下有憂色，極以休濟江故乎？今者渡江，人情所難，就休有此志，勢不獨行。」六年，帝往廣陵故城，臨江觀兵，戎卒十餘萬，旌旗數百里，有渡江之志，吳人嚴兵固守。時天寒冰，舟不得入江，帝見波濤洶湧，嘆曰：「嗟乎，周天所以限南北也！」遂歸。正鑑卷六十九

晉室平吳，中國統一，然吳人入洛，頗為北人所輕。及蕞爾之際，五胡亂華，海宇鼎沸，獨江東差安，中原士民避亂，相率南徙，號曰「渡江」。元帝定都建康，今南而南方

為漢族正統之國者，二百七十餘年，中州人士，僑居不歸，視為樂土。江南文明，遂以大啓。然此種繁榮之成績，實主導諸人之力也。史稱恆祿初過江，見朝廷微弱，謂周顛曰：「我以中州多故，來此欲求全活，而寡弱如此，將何以濟？」憂不樂。往見丞相王導，極談世事，還謂顛曰：「向見管夷吾，吾無復憂矣。」晉書卷六十 五王傳

舉上兩例，則知畏葸者常敗，卓絕者多勝，魏之所以不能一統中國，與夫晉之所以能復興江左者，非天也，實人力耳。今日情勢，正類江左，一船士大夫，若存桓彝周顛依賴消極之態度，再加魏文帝畏葸苟安之心理，則雖無倭寇之侵略，將日亡其國。反之，若有王導輩卓越奮發之精神，則復興之事業，自可立而待。西南一帶之開發，向為國人所忽視，以致交通、經濟、文化諸項，俱屬落後，正可藉此機會，努力建設，以為復興之基礎。

以自然環境論，西南諸省，屬亞熱帶地方，地勢高燥，氣候溫暖，夏無酷暑，冬無冽寒，居民受其影響，體魄較為健康，思想較為活潑，遇事不苟，有邁往直前之精神。且因江河流貫其間，農產甚為豐盈，尤以成都盆地廣衍富饒，自古號為天府之國，昔人因之，常為創業之資。西漢之末，公孫述據蜀，恃其地險衆附，有自立志。功曹李熊說述曰：「今山東飢饉，人庶相食，兵所屠滅，城邑丘墟。蜀地沃野千

里，土壤膏腴，果實所生，無穀而飽，女工之業，覆衣天下，名材竹幹，器械之饒，不可勝用。又有魚鹽銅銀之利，浮水轉漕之便，北據漢中，杜褒斜之險；東守巴郡，拒扞關之口。地方數千里，戰士不下百萬，見利則出兵而略地，無利則堅守而力農。東下漢水以窺秦地，南順江流以震荆揚，所謂用天因地，成功之資。今君王之弊，聞於天下，而名號未定，志士狐疑，宜即大位，使遠人有所依歸。」建武元年四月，遂自立為天子，號成家。漢書卷四十三 三公孫述傳

東漢之季，諸葛亮躬耕隴畝，自比於管仲樂毅。劉先主屯新野，三往見之。因屏人曰：「漢室傾頽，奸臣竊命，主上蒙塵，孤不度德量力，欲信大義於天下，而智術淺陋，遂用猖獗。至於今日，然志猶未已，君謂計將安出？」亮曰：「自董卓以來，豪傑並起，跨州連郡者，不可勝數。曹操比於袁紹，則名微而衆寡，孫權據有江東，已歷三世，威險而民附，天時，抑亦人謀也。今操已擁百萬之衆，挾天子以令諸侯，此誠不可與爭鋒。孫權據有江東，已歷三世，威險而民附，賢能爲之用，此可與爲援，而不可圖也。荆州北據漢沔，利盡南海，東連吳會，西通巴蜀，此用武之國，而其主不能守，此殆天所以資將軍，將軍豈有意乎？益州險塞，沃野千里，天府之土，高祖因之以成帝業。劉璋弱，張魯在北，民殷國富，而不知存恤，智能之士，思得明君。將軍既帝室之胄，信義著於四海，總攬英雄，思賢如渴。若誠有荊益，保其四圍，兩和諸戎，南撫夷越，外結孫權，內修政理，天下

有變，則命上將將荆州之軍，以向宛洛，將軍自率益州之衆，以出秦州，百姓孰敢不箝食盡漿，以迎將軍者乎？誠如是，則霸業可成，漢室可興矣。」二國司志卷此主曰：「善。」五諸葛亮傳此即爲有名之隆中策。當是時，中原江東，俱爲魏吳所有，而以地位之優越，有控制全國之勢力。先主起自寒微，無所憑藉，以能據有荊益，遂樹立復興之基礎，成鼎立之局面。則地利之關係於民族國家之興亡，豈不重哉。

今去漢雖遠，而地理之勢，迄未變動，四川區域，仍不失爲復興民族國家之根據地。蓋四川不但爲西北與西南之中心點，有連絡之便利；又處於長江一流，有建瓴之勢，順江而下，一日千里，東南之險，繫於巴蜀。故昔人謂東南之重，在巴蜀，生人保東南先保巴蜀，巴蜀殘破，而東南大勢去矣。即以巴蜀而論，重山疊嶺，深溪大川，環繞境內，自相藩籬，敵亦未能深入。

但有一應注意之點，即四川爲進取之根據地，而非坐守之區也。顧祖禹氏爲有清一代最著名之地理學大家，於全國形勢瞭如指掌，且於歷史事實，亦極爲諳熟。嘗根據已往之事實，論四川之地理云：「四川非坐守之地也，以四川而爭衡天下，上之足以王，次之足以霸。恃險而坐守之，則必至於亡。昔漢高嘗用之矣，漢高王巴蜀，都南鄭出陳倉，定三秦，戰於滎陽成皋之間，而天下遂歸於漢。諸葛武侯亦用之矣，武侯之言曰：王業不偏安也。又曰：雖不討賊，王業亦亡，惟坐而待亡，孰與伐之！是以六出祁山而不追安也。」

往者紛紜之際，竊點者窺巴蜀之險，則從而竊據之，當其始也，氣盛力強，智勇交奮，勃然有併吞四方之勢，故足以創起一隅。其後處堂自足，意計衰歇，安思閉境息民，乃叩關而至者，已在戶外矣。公孫述之有蜀也，完富實倍於英雄，其下荆邯說之曰：宜發國內精兵，令田戎據江陵，臨江南之會，倚巫山之固，築壘堅守，傳檄吳楚，長沙以南，望風而靡，令延岑上漢中，定三輔，天水關西，拱手自服。假令述能出此，則漢高之業可復見矣，而述不爲。嗚呼！如邯者，可謂明於用蜀者也。子陽公孫述井底蛙耳，安知天下大計，荆邯之言不用，而岑彭吳漢之師，直指成都矣。此非坐守之前鑒哉！讀史方輿紀要 卷十四 四川此論四川非坐守之區之說也。又云：「從來有取天下之略者，莫不切切於用蜀，秦漢諸侯則先并蜀，并蜀而秦益強，富厚輕諸侯。晉欲滅吳則先舉蜀，舉蜀而王濬樓船自益州下矣。桓溫劉裕有問中原之志則先從事於蜀，苻堅有圖晉之心則亦兼梁益矣。宇文泰先取蜀遂滅梁，而隋人席巴蜀之資爲平陳之本，楊素以黃龍中乘出於永安，而沿江鎮戍望風奔潰，唐平蕭銑軍下信州，後唐莊宗滅梁之後先吞蜀，未可謂非削平南服之雄心也。宋先滅蜀，然後平江南，收交廣。南渡以後，趙鼎謂欲圖關中，當自蜀始。張俊慮金人據陝窺蜀，而東南不可保也，於是守蜀之謀甚備。終宋之世，恆視蜀之安危爲盛衰。劉蕡之叛降於蒙古也，獻計曰：欲取江南，宜先取蜀，取蜀而江南可平。蓋蜀者，秦隴之肘腋也，吳楚之喉吭也，是誠攻取之先資也。」同上此論四

川爲進取之根據地之說也。今四川既尚存吾人手中，則敵人雖據有江南，未許樂觀，亦可知矣。

顧氏又謂：「志稱蜀川土沃民殷，貨貝充溢，自秦漢以來，至於南宋，賦稅皆爲天下最。又地多鹽井，朱堤出銀，嚴道邛都出銅，武陽南安臨邛江陽皆出鐵。漢置鹽鐵官，節艾破蜀，議資鹽興冶，爲軍農要用，並作舟船，爲順流伐吳之計。蓋功雖成於王濬，而規模實自艾創之也。」同上則四川一省，不但占自然地理上之優勢，且亦有經濟地理上之價值矣。雖然天時不如地利，地利不如人和，物力財力，須人力爲之運用。以西南區域之廣大，天產之豐富，駕歐洲德意諸國而上之，較之日本，更爲倍蓰。復興條件，莫不具備。惟關於交通、經濟、文化各種事業，向居落後之地位，亟待專門人才，爲之規畫推行，然後能建樹其復興之基礎。語云：「楚雖三戶，亡秦必楚。」西南民族，卽爲楚之民族，最富復興之能力。然吾人試問楚之民族何以能亡秦乎？無他，亦恃其勤勞之精神而已。史稱楚自克庸以來，無日不討國人而訓之，於民生之不易，禍至之無日，戒懼之不可以忘，訓之以若救鬻，筭路藍縷，以啓山林。箴之曰：「民生在勤，勤則不匱！」左傳宣十二年惟能養成勤勞之習慣，則堅苦卓絕之精神，不期而自出。今日所處之地位，正值筭路藍縷以啓山林之時，苟不能發揮其強有之能力，復興之事業，何由推進。則民衆之訓練，又爲從事復興事業之基本工作。

至於流亡人士，更有領導復興工作之責任，以冀國難早

平，重還家鄉。昔唐天寶間胡將安祿山叛，南京俱破，玄宗奔蜀。未幾祿山被殺，官軍破賊於洛陽，進取東都，河南平。史朝義走河北，李懷仙斬其首來獻，河北復平。時杜甫亦避難於蜀，聞官軍收復河南河北，因為詩云：「劍外忽傳收薊北，初聞涕淚滿衣裳，却看妻子愁何在？漫卷詩書喜欲狂！白日放歌須縱酒，青春作伴好還鄉，即從巴峽穿巫峽，便下襄陽向洛陽。」此種情緒，自為國難後人人所應有，放歌縱酒，亦不為過。但在國難未平以前，吾人尤應發揮其艱

苦卓絕之精神，以從事於各種復興之事業，服從最高領袖之意志，推行政府決定之計畫，萬眾一心，努力幹去，充實國防上之効力。復興之功既成，還鄉之舉，自可實現。切不可苟且偷安，存避難之心理，而不思有所振作。至若顧全目前之小利，而致危害國家民族之生存，後患不堪設想，尤為流亡人士所時宜警惕者也。

二七，一二，一〇，於重慶國立建國館

全國海關進出口貨值比較表(一)

二十六年及二十七年一月至十一月

月別	二十六年國幣	二十七年國幣	增(十)	減(十)
一月	七七,〇二六,八〇二	五九,〇八九,八三九	一七,九三六,九六三	
二月	八五,四二二,五五三	七二,三六八,八四七	一三,〇四三,七〇六	
三月	一〇八,七七四,七二七	九九,二五九,八一七	九,五一四,九一〇	
四月	一〇九,一三四,五一一	六七,〇一八,三〇四	四二,一六六,二〇九	
五月	一一〇,九九〇,六三六	七四,七〇九,二九二	三六,二八一,三四四	
六月	一一四,六七五,七三六	七一,六二五,五三五	四三,〇五〇,二〇一	
七月	一二四,一四〇,三二一	六七,〇七四,四一六	五七,〇六五,八九五	
八月	五五,四六五,〇一五	七七,一一〇,〇五一	二一,六四五,〇三六	
九月	三四,一四〇,五九九	七五,一三七,五六六	四一,〇九六,九六七	
十月	三六,三三三,七七三	七八,〇四〇,九一五	四一,七〇七,一四二	
十一月	四四,六八二,一二三	七四,三九九,六八八	二九,七一七,五六五	
共計	九〇〇,七七六,七八六	八一五,八三四,二七〇	八四,九四二,五一六	

解決當前貨運困難之具體方案

鄒恩元

一 敘言

溯自倭虜侵我，劇戰年餘，始終感受困難，而無法解決者，厥惟交通問題。郵電之阻滯無論已，運輸之梗塞，尤為特甚。以言軍運，部隊之輸送，是否毫無延緩；輜重給養之供應，是否恰當其時，一旦戰略變更，陣地轉移，是否從容輸送，毫不遺誤。竊恐運輸方面之供獻，未必能符軍事方面之所預期。年餘以來，耳所聞於當局之談論，目所見於報章之記載，不滿之言，人所共知。以言客貨運輸，難民則欲行不得，車站堆頭，連天露宿。貨物則無車可運，堆積腐蝕，費商痛心，以致內地物價騰貴，外銷不能出口，國計民生，同受影響。其人民所感痛苦，較軍運更為顯見。以上種種，其原因由於平時設備不足以應付此非常之輸運者，原非無有，而運用調度不得其宜，以致無法應付此非常之運輸，實為最大之原因。現在半壁河山，淪於敵手，交通建設，大半淪亡，江海運輸，完全斷絕，鐵路運輸如浙贛、粵漢、湘桂等線，僅能苟延殘喘，所恃為運輸之要道者，惟西南西北各省之公路耳。然路線之修築，簡窳者多，車輛之運用，缺乏者多，而人民擠於一隅，商貨集於西南，欲求其運輸暢達，詎非難事。况抗戰以來，汽油價格，漲至四倍，汽車入口，受有限制，縱令運輸通暢，而貨運之負擔必高，影響物價，自

在意中。一面汽油銷費日多，入超愈益增加，國家財力，愈益減低，國計民生，兩受其害，亦非得計也。

為今之計，惟有利用河流公路棧道或其他人行小道，以竹筏民船小輪拖駁或人力獸力推挽之各種車輛及肩挑背負等，為運輸之工具。雖各個之負載力量，極為低微，而大量為之，積少成多，要亦非難。況自九一八事變以後，敵人對我侵略之野心，原已昭然若揭，而主持交通者，對於國防路線，未見整個計劃，準備實施。今日西南各省，除省道而外，河流淺灘，未見疏濬，欽路建設，近始測勘，以致交通梗塞，運輸不便，依然如故。除利用原有之天然道路河流，及所築公路，以人力獸力車船為搬運工具外，實別無其他良好方法可以在此非常時期中，作應急補苴之計。願此項運輸方法，及所用工具，所以不能發達，不為人所採用者，固屬本身力量薄弱，不足重視。而最大原因，實以向無大規模之經營，有條律之組織，并科學化之管理，所以營業日落，一蹶不振。今及時整頓，改善組織，不但當前貨運之困難，得以解決，而西南西北各省數千萬苦力，及難民之生計，亦得賴以維持。而國產品之外銷，軍用品之輸入，商貨流通，物價平衡，收效之宏，更難殫述。務使交通機構，隨時隨地，一與戰事相配合，以彌補已往之缺憾，開發未來之新生命。當前要圖，未有過於此者矣。爰述組織路線，及經營方案，

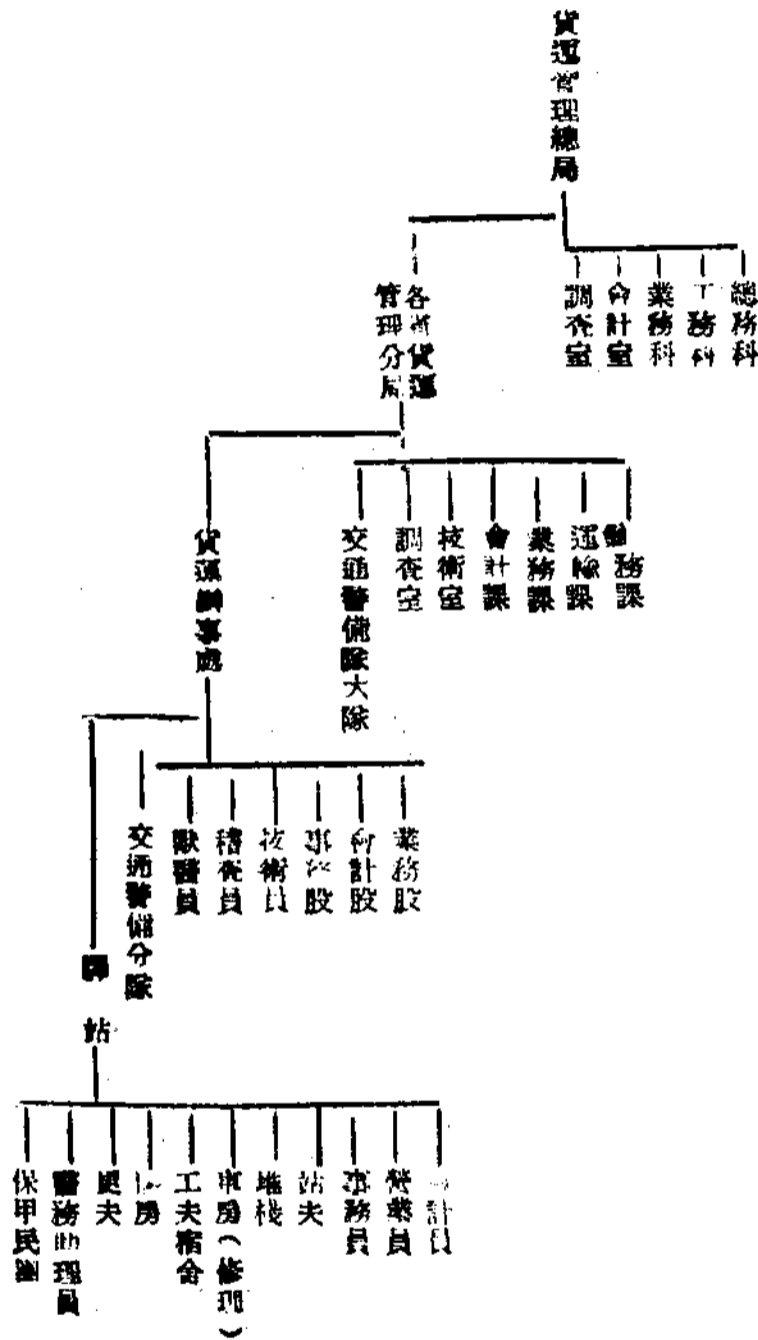
暨營業計劃概算等項如次。

二 組織 與路綫及經營方案

甲 組織

(一) 經辦機關之組織 我國各種新創事業，其成績斐然者，莫不得力於開創之初，組織得宜所致。前述之此項運輸機關，於軍事行政商業務各方面，均有關聯，尤非有完美之組織不可。自以政府舉辦，最為得宜。應由軍事委員會與行政院合組專局，綜理其事，以專責成。至機關名稱，因以管

理貨運為目的，可稱為貨運管理總局。局設中央政府所在地，於西南西北各省設立分局，管轄省內各運輸路綫。路綫所經各重要城市，有商貨出入或運輸上有轉換路綫之必要者，均得設立辦事處，以資招攬，且便聯絡。每一路綫內分設若干驛站，為伙子牲口換班歇宿及車輛修理之所。無論總局以至驛站，組織應力求簡便，力戒安插私人，并屏除一切官廳陋習。對於入伙之保健生活各端，并應力予保障維護，庶克人盡其力，事得以舉。茲將組織系統列表於左：



(二)職掌範圍 總局為中央機關監督指導責任，凡運輸車則車輛標準及管理方法，均由總局核定，以歸統一。於西南西北各省如川、滇、黔、桂、甘、陝、新各設分局，分局受總局之指揮，為執行機關，管轄省內各路線辦理貨物運輸事宜，辦事處設於路線所經各重要城市，主管某一段內貨運事宜，受分局之指揮，驛站由辦事處直轄分大站小站，凡貨物抵站過宿，人仗之食宿牛馬之飼料，車輛之修理，貨物之看守，均由站長管理之。凡有貨物運出及到達之站，則設大站，添設營業員，辦理起運提貨等事。

茲就各省貨運分局說明其經辦事項，以見職掌之一斑。分局應設分局長一人，主管全省貨運事宜。設總務課，辦理文書人事庶務及出納事項。設運輸課，辦理仗役牛馬車船之管理貨物之配運保護，及其他一切運輸事項，設營業課，辦理貨物之報運轉運運價之核定，堆棧之管理，貨物之招攬等事項。設會計課，辦理營業之預算決算，進款用款之審核登記，統計報告之編製等事項。設技術室，辦理公路水路之測勘修築疏濬，及車輛之設計改良等事項。設調查室，辦理全省路線之經濟調查事項。設交通警備大隊，主管全線保護貨運事項。分局所轄辦事處其內部組織規模較小，其職掌大致相同，惟應添設獸醫員若干人，分佈段內相當地點辦理治療病畜事項。至人仗之治療可由地方醫院辦理，因辦事處所在地均屬城市，不難覓得相當醫師，僅各小站間酌備保健救急藥箱，雇用醫務助理員主持即可。

總局應設局長副局長各一人，科設科長會計室調查室各

設主任一人。會計主任應按超然會計制度，由國府主計處派充之，其餘由行政院主管部任命之。科室各設辦事員若干人，分局設局長副局長各一人，課設課長，技術室設技術員內主任一人，調查室設調查員內主任一人。警備大隊長由交通警備司令部派遺之，如地方軍警足資保護交通治安時，此項警備隊可以毋庸派遺。會計課課長，亦應由主計處派充。課設辦事員若干人。辦事處設主任副主任各一人，股設股長一人，辦事員若干人（餘見前系統表）警備分隊應受分局大隊長之指揮，辦事處之會計股長與大站之會計員均由會計課派員充任，直接受會計課長之指揮。負經收現款之責任，其大站所收之運費應按日帶交會計股分期匯交，或帶交會計課，會計課長並直接受總局會計主任之監督指揮。

「三」薪給辦法 薪給雖不能優厚，亦不可過薄，尤應顧全員工維持生活必要之薪數。往見政府機關公務員之薪給極低，而其生活上之必需萬萬不敷應用，而竟能應付裕如，不以爲苦，謂其必無額外收入者其誰信之。此項運輸機關與鐵路局組織極爲近似，與其將來弊端百出，寧可於創辦伊始，優予薪給以養其廉。近來公路鐵路輪船各局疏散員工爲數不少，自應嚴格考核，擇其辦事勤能者，廣爲錄用，駕輕就熟收效必宏。茲擬定薪給如左：

乙 路線

貨運路線，應以出口海岸或透通國外之商埠爲樞紐，而選定之。最近沿海口岸多已淪陷，商貨出入無法運轉，可以透通國外之商埠，以爲商貨出入口者，爲數殊屬不多。西南

各省水路僅有廣州灣可通香港，陸路則鎮南關可達法屬安南，昆明經滇越鐵路可達海防，經滇緬公路可通英屬緬甸。至西北各省，則自成都經西安、蘭州、獨龍峽通至新疆，再經哈密、迪化、塔城可通蘇聯。西南路程近，而英法握其咽喉，且廣州灣鎮南關二線，易受敵之威脅。西北公路長，而出入可以自由。貨運通路應就各該路線，利用現有之公路或普通道路，或添築一部份公路，或與鐵路聯運，而路線內有水路可以利用者，亦應疏濬而利用之，蓋鐵路與水運費廉而時實也。茲將各路線里程分述如左：

(A) 陸運路線

子、以廣州灣為出入口之路線

- (1) 自長沙經貴陽至廣州灣，全程公路，計長二二一三公里。(長沙至沅陵三八一公里，沅陵至晃縣二三八公里，晃縣至黃平二〇〇公里，黃平至貴陽一九〇公里，貴陽至柳州六三二公里，柳州至鬱林三四一公里，鬱林至廣州灣三三一公里。)(常德沅陵間，可利用輪船聯運。)
- (2) 自長沙經桂林至廣州灣，全程公路，計長二二七一公里。(長沙至衡陽，鐵路公路均通，一七八公里，衡陽至桂林鐵路公路均通，三六二公里，桂林至柳州二三七公里，柳州至廣州灣六七二公里。)(長沙至零陵，可利用輪船，再由民船聯運至桂林柳州。)
- (3) 自重慶至廣州灣，全程公路，計長一七九二公

里。(重慶至貴陽四八八公里，貴陽至廣州灣一三〇四公里。)

- (1) 自昆明至廣州灣，全程公路，計長一九六六公里。(昆明至貴陽六六二公里，貴陽至廣州灣一三〇四公里。)

丑、以鎮南關為出入口之路線

- (1) 自長河經貴陽至龍州，全程公路計長二一五〇公里。(長沙至柳州一六四一公里，柳州至南寧二六〇公里，南寧至龍州二四九公里。)(龍州有公路可直達邊境之鎮南關，汽車約行三小時可到，過境即為越南之同登(文淵)，與至河內之鐵路連接，車行約七小時可到河內。)
- (2) 自長沙經桂林至龍州，全程公路計長一二八六公里。(長沙至桂林五四〇公里，桂林至柳州二三七公里，柳州至龍州五〇九公里，龍州至鎮南關見前。)
- (3) 自重慶至龍州，全程公路計長一六二九公里。(重慶至貴陽四八八公里，貴陽至柳州六三二公里，柳州至龍州五〇九公里，龍州至鎮南關見前。)

寅、以昆明為出入口之路線

- (1) 自長沙經常德貴陽至昆明，全程公路計長一六七一公里。(長沙至貴陽一〇〇九公里，貴陽至昆明六六二公里。)(昆明經滇越鐵路可至海

防，經滇緬公路可通緬甸（以下同）。

- (2) 自長沙經桂林，貴陽至昆明，全程公路計長二〇七一公里。（長沙至桂林五四〇公里，桂林至貴陽八六九公里，貴陽至昆明六六二公里。）

- (3) 自重慶至昆明，全程公路計長一一五〇公里。（重慶至貴陽四八八公里，貴陽至昆明六六二公里。）

卯、以新開為出入口之路線

- (1) 自重慶至蘇聯國境，重慶西安間公路，計長一五〇一、六公里，其餘路程公里待查。（重慶至成都四四九、七公里，水路亦可通，成都至寶雞八〇四、八公里，寶雞至西安二四七、一公里，鐵路公路均可通。）自西安經西蘭公路至蘭州，自蘭州經蘭州公路至猩猩峽，（自猩猩峽至蘇聯國境均有公路）自猩猩峽經哈密、迪化、塔城，越境至蘇聯鐵路察爾角波爾站，或自猩猩峽經哈密、迪化至綏定、轉惠遠沿伊犁河，以接蘇聯鐵路。

(B) 水運路線

辰、以龍州為出入口之水運路線

- (1) 自柳州經桂平至龍州，全程水路計長一三六二公里。（柳州至桂平四四九公里，枯水時最淺處水深僅八公分，有礁石十餘處，疏濬較難。

- 桂平至南寧五一三公里，枯水時最淺處水深亦僅八公分，貴縣至南寧間灘險較多，疏濬後可通行吃水三呎之輪船，南寧至龍州四〇〇公里，枯水時最淺處水深僅六公分，其間有淺灘二十餘處，疏濬後可航行吃水二呎之汽油船。）
- (2) 自全縣至桂林，全程水路，計長一五〇公里。（內集靈渠全縣間，有灘礁二十餘處水流湍急，航行困難，疏濬後可貫通湘漓二水之航路。

- (3) 自梧州至桂林，全程水路，計長四三〇公里。

（梧州至平樂三一公里，內有灘險三十餘處，應加疏濬，平樂至桂林一一九公里，內有灘險六十餘處。）

巳、以重慶為中心之水道路線

- (1) 渝合線 起重慶，經磁器口、悅來坊、七沱白廟子、北碚、溫泉、夏溪口、草街子、鹽井溪、等處至合川，全線長一二九華里。（洪水時可航行一〇四呎長之輪船，枯水時僅能航行七〇呎以內之輪船。）

- (2) 渝嘉線 起重慶經江津、涪陵、白沙、合江、瀘縣、納溪、江安、南溪、敘府、犍為、竹根灘、冠英場、至嘉定，長二二二華里。渝敘間終年航行，洪水時可行二〇〇呎以上之輪船，惟敘、嘉間僅洪水時始可通航。敘府至昆明已

通公路，鐵路亦正在建築中，自爲水陸聯運之
交通要道。

午、以衡陽爲中心之水道路線

(1) 湘長線 湘潭至長沙，航程九〇華里，終年通航。

(2) 長衡線 長沙至衡陽航程五一〇華里。(大水時吃水五呎之輪船可以通行，枯水時，水位最淺處祇有〇·三五公尺，冬春常因無水停航。

(3) 衡零線 自衡陽經祁陽至零陵，可與民船聯運入桂。

(4) 益長線 益陽至長沙，水程二七〇華里，全年通航。

丙 經營方案

此項事業之經營機關，如何組織，已詳前節，運輸路線，亦於上節詳述，如何妥定方案，從事經營，以期盡善盡美，自極關重要。第一須審定運輸路線，凡與國防經濟民生各點關係最大各路線，應酌設局處，首先創辦，其餘路線，次第舉辦之。由主管部派員與各省省政府建設廳查勘路線，何者利用省道，何者另建國道，何處應趕修縣道，何處應疏濬河流，某線與某鐵路應予聯運，某處輪渡應予改善，均應一一詳加測勘，將路線工程及有關各項問題，完全解決，其次則因地制宜，將省現有力行(人力運輸組織)運輸狀況詳擬改組統制辦法，務得各省地方當局之了解，由中央訂定章程，對期實施。庶幾中央予地方融會一致，通力合作。

路線除行政上問題外，關於技術上之問題，應由各分局技術室，或辦事處技術員，負責實地踏勘。如灣道坡度路面修築等等，與獸車人伏之行走是否相宜，或者應將路線改善，或者應將車輛改善。創辦之初，應不時實地踏查，計劃改良，然後以載重之獸車，行駛中善之道路，運輸自可通暢。此則運運工具與動力之問題，相互關聯，茲分述之。

(A) 運輸工具

此項運輸工具，應以板車及民船爲主。蓋汽車輪船，無法入口，而設廠自造，亦緩不濟急，燃料之來源，亦同樣困難。唯一方法，只有利用我國舊有之民船及以人力獸力推挽而行之各種板車，以爲工具。此項材料無須向外國訂購，且隨地隨時，均可製造，尤以西南各省產木極多，製造更易，應由總局查核各分局所需數目，設廠自造之。茲述車船之製造標準如次：

子、車之製造

(1) 載重標準 應以每車載重一噸爲起碼；將來路面改良及車輛本身改良以後，應以每車載重兩噸爲標準。

(2) 製造標準 通常我國所用之騾馬車，只有車軸一根，拖帶之畜牲，須分其力量以賦重，且軸爲木質，鑲以鐵塊，油盒中孔鑲以鐵圈，磨擦力未能消除，拖引須力較大。故製造時須改用兩軸，即四輪之車，使牲畜之力量，得全部利用拖引。軸改用鋼製，輪外加橡皮面，利用汽

車舊胎爲之，添設制動機，倘能採用汽車輪軸則更佳，因其油盒內有滾珠滾柱，可使磨擦力消除盡淨也。

丑、船之製造

(1) 載重標準 民船分大小兩種，小船大載重三噸，小水載重一噸半；大船大載重五噸，小水三噸。但各河流淺灘情形不同，應實地查測，分定標準爲宜。

(2) 製造標準 應以平底吃水較淺者爲宜，并可使用帆與人力拉索，吃水較深之河流，并以能用輪船拖帶爲宜。

(B) 運輸動力

子、人力 人伕搬運，在川省有力行之設立，例如重慶至成都每人肩挑一担，一日可行六七十里，其他各省，亦均有此種人力運輸，但大都無大規模之組織，自抗戰軍興西南各省壯丁團，抽調極多，年輕力強之人，招募已不如從前容易，純粹以人力爲運輸之組織，此時已不適宜舉辦。况一人之工食，平均每日至少六角至一元，所費較鉅，於經濟方面，亦不合算。除偶有高貴貨品，可以負擔較高運費者，則以人力搬運之，自無不可。故本文所述運輸工具，不以人爲主體，第車船之駕駛，牲畜之鞭策，自非人伕管理不可，茲假定每一牛車，用一人管理，則僱用人伕，爲數不多，自較經濟也。

丑、獸力 獸類如牛、馬、騾、驢、駱駝均可搬運貨物

，駱駝行走西北沙漠區域，尤爲相宜。騾、驢、駱駝力較低，如用以駕車行走，則莫如牛、馬、騾。馬騾兩種，在西南各省，并非產區，且公路上原有汽車行駛，速度一高，危險堪虞，不如本地所產之牛到處均可購得，雖速度較緩，惟較爲穩妥，補充容易，且每頭價值尚不過高。茲據調查所得，牛馬騾每頭價約五十元至一百元之譜，今假定每一牛車引牽兩頭，用牛二頭，則每車成本當不致過高也。

上述人獸兩項，其負重力及每日能行里程，茲更列表述明如左：

類別	負重力	每日能行里程	附註
人	挑五十公斤	三十公里、四十公里	上列之負重及行程數係指普通公路而言若遇斜坡或過高或崎嶇山道其負重力則減少至水道行程則視河流之緩急與順逆而異未可概論
牛	挽八百公斤	四十公里至五十公里	
馬	挽六百公斤	三十公里至四十公里	
騾	挽六百公斤	六十公里至八十公里	
驢	一百十公斤	六十公里至八十公里	
駱駝	一百廿公斤	七十公里至八十公里	

解決現在運輸困難問題，惟有利用馬、騾拖挽特製之板車，行駛原有公路。如不產馬騾之省份，則改用水牛或黃牛，如擇定用牛，則一面應禁止屠宰，一面應健全不紡織農耕爲宜。對於人力一項，亦應設法利用，如在特種情形之下，

板車間可用人力拖拉，或有山僻小道，用人力挑負，行程反可縮短，運輸自較快捷。獸類應用何種，可因地制宜酌定之，動力用人用獸，應以貨物之性質是否利于快速而定，如何選擇得當，全在當局之觀察實際情勢而巧妙運用之。

(C) 工具之設備與人仗之僱用

板車與人仗既為解決運輸困難之要素，其設備及僱用，自屬極重要問題。關於板車之設備，其辦法有三：一為設廠自製辦法，如設廠自製，不獨標準統一，且大量製造成本必廉。二為統制辦法，將管轄區內私有板車，予以統制，與車主訂立合作條件，非貨運局准許，不得私自營業，此項辦法自較複雜。三為徵發辦法，完全由政府于一定期內徵發用之。二三兩辦法，須得地方行政權之協助，以不擾民為原則。關於民船之設備，辦法同此。

人仗之募集辦法，亦分三種：一為貨運局定期僱用。即俗稱長工，由局規定工資，長期僱用之，無論有無工作，均照給工資。此項辦法，工資以月計，當可較廉，且生活安定，必能努力。二為臨時僱用，即俗稱短工，貨運局于需用時僱用，工資以日計算，不需隨時隨時可以解僱，其工資以日計，自較月計者為高。三為徵發，由政府向保甲長徵發之，可酌給極低廉之工資。但徵發之民仗，以不遠去為宜，現在難民中，頗多壯丁，當設法利用之，誠一舉兩得也。

(D) 其他必要之設備

路線上之設備，最為需要，除渡口之渡船及碼頭應須設備外，首先應設置驛站。每站距離，應以一日可能達到之行程為標準，如路面與車輛均已改善，則以每四十至五十公里設置一站，否則每三十至四十公里設置一站。每大站需用地以十畝計算，小站以六畝計算，建辦公房五間，人仗宿舍二十間，草料房二十間，厩房二十間，為獸類飼養及歇宿之所，堆棧三十間，或大車停放棚廠小修理廠十間，驛站員役宿舍五間，醫藥及休養室三間，警備室三間，燈房二間，廁所及廚房各二間，如驛站附近，并無河流，應鑿井一口。驛站建築材料應以土牆木架屋頂蓋以蘆草為標準，就地取材，可價廉而工省也。驛站倘不能建築于山地附近，應注意防空洞或防空壕，其他房屋部份能有偽裝設備更妥。

貨運辦事處設置地點為較大之城市，對於商貨，或有因存之必要，應另築較為寬大之倉庫。至總分局之房屋，亦應樸實簡潔為主。各太站間，倘能架設長途電話線，則消息傳遞，更為靈便也。

上述路線之改良與工具之設備，暨此項必要之設備，在創辦之初，應由政府酌撥資金辦理之，將來即以營業收益，對於政府之長期投資，按年付息。此項國營事業苟辦理得法，不獨福國利民，即事業本身亦有利焉。

二 營業計劃及其概算

甲 營業計劃

此項人畜力運輸，為公路運輸之一種，故其經營管理方法，大致與汽車運輸相似，惟因人畜力運輸之費時，人仗畜類管理之困難，故其營業計劃，亦大異趣。惟既由政府舉辦

，應勿使官僚化，而為純粹之商業化為宜。茲就重要各點，略述如后：

(A) 貨運之對象

人力運輸，原為補救我國當前交通特殊之困難，既已詳述，故其運輸對象，亦與普通公路運輸對象迥異。其運輸對象，限于下列數種：

(子) 出口貨物 如桐油、茶、茶油、棉花、香菰等，以及其他各種輸出品。

(丑) 軍用品 如囤積待運之軍火，彈藥，軍用器材等。

(寅) 公物 如政府機關重要文卷，圖表，材料等。

(卯) 日用品 目前各省人士購集西南以致原有糧食及生活必需品，均供不應求，物價狂漲，民生困苦，人畜力運輸，對於此種民生必需品，應設法搬運，以平物價。

(B) 招徠營業之方法

為吸收貨物經由人畜力運輸出口銷售，而充分發揮本線特殊功能計，對於營業之招徠，不能不深加注意。良以西南各省，交通困難，貨運向極稀少，加以汽車運費之高昂，貨運更不易發展。現在湘桂鐵路業經通車，湘贛粵各省貨物向由粵漢出口者，現在均可改趨湘桂鐵路運至桂林，西運出口，倘桂、黔、滇、閩人畜運輸線成立，該線即可與湘桂路辦理聯運，兩路貨運之發展，均可預期。茲略舉招徠營業方法數則，以為例證：

(子) 與湘桂路訂定聯運辦法，凡湘粵贛各省貨物，經由

湘桂路運抵桂林待運輸出口者，由該線負責運輸至出口地點。如鎮南關或運抵貴陽後轉趨昆明，其全程運費均可在起運站收清，經由湘桂路西運出口者，由湘桂路代收，反之，經由該線東運者由該線代收，每至月中清算，按規定運費劃分辦法分配之。兩路貨運之推廣，可以預卜。

(丑) 與各煤礦工廠及大商業公司，訂立特價合同，給以較低運費，承運大量貨運，以增加貨運量。

(寅) 舉辦貨運接運業務，直接派車赴託運商指定地點裝車運出，貨物運到以後，并派原車運送收貨人卸貨，以免轉裝卸之煩，貨商便利，貨運自可增加。

(卯) 派遣營業員至農村及苗族村落，宣傳招徠，收集桐油、茶、棉花等貨物，俾便轉運出口銷售。

(C) 徵收運費之方法

為維持該線繼續不斷之運輸業務計，當徵收運費，以為各項費用之開支，所徵收費用，分運費與雜費二種。茲分述其徵收方法如下：

(子) 運費之徵收 徵收運費應先規定貨物之等級，等級數為查尋計費之簡便計，愈少愈佳，僅分頭、二、三、三等即足。劃分貨物等級之標準甚多，其最要者，厥為運輸成本及貨物負擔能力，運輸成本項下，應考慮者，計有貨物體積與重量之比例，危險性之大小，包裝完固與否，因質輕體笨貨物佔用車輛容積大而重最輕，成本自高，貨物危險性愈大者

其損失可能性亦愈大，損失賠償機會亦愈多，故應列較高等級。貨物負擔能力在劃分等級時，亦關重要，為鼓勵貨物之盡量輸出計，對運輸負擔能力較低之貨物應列較低等級，大致日用必需品如糧食糖鹽為中等貨，奢侈品及烟酒為高等貨，煤及礦為低等貨，貨物等級既經劃分，并經制訂貨物分等表後，次即編製運價表，規定最低之運費數及等級間之比例，各種貨物運費之徵收即以分等表及運價表為根據，查西南公路管理局之汽車運價最低等貨約合每噸每公里三角三分，而最高等貨為四角四分，將來此項運價之基數，當按汽車運輸情形再為酌定，貨運運價分帶噸與零担二種，零担貨運因其手續麻煩，車輛不易得充分之利用，其運價當較帶噸者為高，假定高出50%。帶噸貨運以每公噸為計費之單位，不足一噸者亦以一噸計算，零担貨運則亦以每十公斤為計費單位，不足十公斤者以十公斤計，以上為普通運價，至於捷運貨物，另收捷運費。

(丑) 雜費之徵收 雜費包括除運費以外之各項費用，例如貨物裝卸費車輛延期費，囤存保管費等。裝卸費整噸者每公噸貨物每一裝或一卸收費五角，零担者每件收費或卸費五分。車輛延期費乃按規定裝卸時刻二小時以外所延誤之時刻計算，每小時或不足一小時每噸收費五角，因運輸車輛可行土地，倘貨商請求可原車送其家中裝卸也。貨物保管費乃按貨

物噸量計算，每二十四小時或不及二十四小時每公噸收保管費一元。

(D) 運輸業務之種類

運輸業務按運送之速率可分普通運輸與捷運二種。普通運輸以牛車載運，每日開行牛車一隊，每隊由牛車二十五輛至四十輛組織之，每日行駛一站，以桂林貴陽線為例，桂筑間即分設驛站二十三站，(全線長八六九公里每站距離約四十公里)貨車由桂赴筑須行二十三日始能到達。如貨商欲貨物提前到達，可聲請捷運，捷運辦法，係用多匹驢馬牽引板車，其重量為一噸或半噸俾速度增高，每日可趕行二站，到達日數減少一半，捷運運價，應照普通運價增收捷運費25%

(E) 實施運輸之辦法

運輸之實施，分析之計有承運、起票、裝車、中轉、交付各程序，茲就上列順序分別整頓及零担，略述如下：

(子) 整頓貨運運輸手續 貨商託運整頓貨物時，須至當地車站填寫託運單，單上具明託運貨物之品名、數量、件數、價值，到達站，收貨人姓名住址，託運人姓名住址，由站另加以登記，按託運順序，分配車輛。如次日車輛業經分配完畢，無車可撥時，即將撥車日期時間，告知託運人，約定時間，派車前往託運人指定地點裝運貨物，如車輛在指定時間內到達指定地點，因託運人之延誤，以致使車輛裝貨在規定二小時內，不能完畢時，二小時以後，照章徵收延車費，每小時或不及一小時每噸收費五角，

貨物之裝載，如託運人自己無人裝載，即可由該線駕車代裝，照前定裝卸費數額收費五角，貨經裝車，即由託運人派人押運至站起票，并繳納運費。站長或營業員於起票時，首須核對裝載貨物與託運單上所填品名件數是否相符并斟酌情形，將貨物予以抽磅，復核其重量，核對無誤後，即於查貨物包裝是否完好，然後由會計員按貨物分等表所列該項貨物等級及其重量，計算運費，填寫貨票。運費繳清，即將貨票二聯交給託運人，一聯為收運費收據，一聯由託運人逕寄收貨人，作為領貨憑證。

(丑)零担貨運運輸手續 貨商託運零担貨物時，須將貨物包裝完好，送往車站，聲明託運，填寫託運單，單上所列，與整噸貨物託運單上所列相同。當即由站上營業員過磅，填明重量，次即核對貨物品名，檢查包裝是否完好，送由會計員照上述零担貨物每單位計算運費，填寫貨票，然後將當日承運零担貨物，就其到達站之順序，排列於車站貨場內，以便裝車之順序裝載。同一到達站之貨物，合裝一車，如車上尚有餘地，即可將附近站貨物裝入。

(寅)車輛之蓋覆及封鎖 此項運輸，對於貨物之安全，除天災事變外，須負責任，俾可提高貨商之信心，而貨運始能發展，故對貨物之保護，特加注意。應設備厚油布蓋覆之，并須用繩索捆紮牢固，以免風雨侵蝕，及中途竊盜之損失。繩索結頭處須加鎖，

每車裝載時既由該車之車伕執行，或由其在旁監視，如件數檢查無誤，加鎖後，中途并無事變發生，倘有遺失，即由其負責。

(卯)車隊之編組 各車均經封鎖後，即可整隊出發，由車隊長或稽查一人及警備士兵等押運，全車隊在途進行時，由車隊長負指揮調度之全責。倘遇敵機來襲，即應設法疏散車輛，利用附近地形，加以掩護，各車隊對車隊長之命令須絕對遵守，車隊到達渡口，車隊長尤須協助碼頭工伕，指揮渡船渡運車輛，車隊編組之車數，決於當日貨運之大小，倘用牛騾拖拉，騾車行駛速率，較牛車為高，故牛車與騾車，須分別編組車隊出發，以免延誤。

(辰)中轉驛站處理辦法 車隊行駛一日，到達一站後，貨車即可魚貫駛入車場，除將已達終點之貨車應抽出備卸外，餘車可連貨排列車場內，以便次日續行。牲口即由車伕引至廐房，飼餵草料，車隊長，警兵及車伕均分別赴各休息室飲食休息。

(巳)貨物之交付 車隊到達最後終點後，整噸貨物，即按貨票上所列收貨人地址，命車伕駕駛板車，運送至收貨人所在鋪下，以免延誤板車之運用，并減少驛站貨物堆積之擁塞。惟卸車以後，須收回收貨人之貨票，并收清運雜各費，倘貨票因郵寄之延誤尚未寄到，可由收貨人出具臨時貨物收據，以免日後發生糾紛。倘因收貨人之過失以致延誤車輛至規定

之二小時卸車時刻以上者，自二小時以後，每時每噸收延車費五角。零担貨物，則由收貨人赴站領取。至此，運輸責任即告終了。

乙 概算

運輸企業之經營，須投鉅大之資，其建築資本應需若干，須加估計，俾謀籌集之方法。惟此項人獸力運輸事業，應由政府舉辦，可指撥開辦費若干，對於資本之估計，可以無須，惟此項事業，應以營業之精神舉辦，則營業概算，仍須估計，庶可明每年營業用款之數目。至進款概算，亦須估計，藉可明收支是否相抵，使業務可以繼續維持。茲就上列三點，臚列如後：

(A) 建築資本之概算

建築成本之大小，各線因情形之不同而迥異，殊不能任意假定其數目。蓋各線因公路坡度之大小，路面之平坦，渡口之多寡，各不相同，車行速度亦發生鉅大之差異。坡度低，路面平，渡口少之公路，車行速度可望提高，一日間行駛里程增鉅，兩站間之距離亦可愈遠，全線驛站數目減少，其建築成本自低；反之，即高。且渡口之處，車輛過江，須用渡船，渡船碼頭及渡船之建築費用，頗屬可觀，各線渡口多寡不同，其建築費用亦無法估計。茲以桂林至貴陽一線為例以概其餘，其餘各線，均可類推。

(子) 驛站建築費

桂林貴陽間相距八六九公里，載重二噸之板車，以二牛牽引，每日至多可行四十公里左右，蓋每至夜間，駕牛人伏固須休息，畜類亦須飼

水草，故驛站相隔距離，亦在四十里左右。如以此為標準距離，則桂林，貴陽間應設驛站二十三所，假定各站均就運輸需要上之各種設備，全部建築，每站建築費預算三千元，則全部驛站建築費當為六萬九千元。

(丑) 渡口碼頭及渡船建置費 桂林、貴陽間，全線公路，計有渡口四處，在柳州、雒容間凡二，宜山，德勝，及德勝，河池各一。每一渡口碼頭建築費約一千元，渡船購置費約三千元，四處總共預計一萬六千元。

(寅) 車輛製造費 按照前述標準，一噸車每輛約需五百元，二噸車每輛約需六百元（舊橡皮輪胎價值暫難估計，如不用舊橡輪胎，車價可較低）。倘全須用二噸車五百輛，一噸車二百輛，共計七百輛，以每日開行三十輛合五十噸為標準，（全程走二十三天，第二十四天利用對方貨運局到達之車。）其車輛製造費，約共需四十萬元。

(卯) 牲畜購價 全線二噸板車計五百輛，每輛須用牛二頭牽引，共需牛一千頭；一噸板車二百輛，每車由驢或馬一頭牽引，共需驢或馬二百頭。據調查黃牛購價約在五十五元上下，驢馬每頭購價約在六十至八十元上下，其總數約六萬六千元。

(辰) 添築公路截徑之建築費 公路常因汽車馬力限制，而不能行經過高之坡度，為求低減坡度或避免開鑿

洞洞計，常在山腰繞道行駛，盤旋而上，以致路線蜿蜒甚長。為求縮短里程，經濟時間計，可視環境需要，添築若干公路截徑。其全部費用，尚無法假定估算。

以上數項，約共需五十五萬一千元，此項估計數目，係完全新創為標準，如板車不另製造，則可省四十萬元，故上述之數，以如何辦理為斷，大有伸縮之可能也。應由政府照數撥款開辦，作為政府對於此項運輸企業之長期投資，按年由該線盈餘項下，撥付適當利息。

(B) 營業用款概算

營業費用，包括貨運之運務費及管理費，如全部貨運收入，不及最低之運輸成本，則此線業務，根本無法維持，茲將營業用款概算，列舉如次：

子 運務費 運務費包括驛站，渡口，碼頭，及渡船，各級員工之薪給，人伕之工資，板車修理，牛，驛，草，料，水之消費，人伕及畜類醫藥費等。茲分述如下：

(1) 驛站人員之薪工 各線因沿線坡度及里程之各異，所設驛站數亦不同，倘以上述桂筑線為例，全線共需設置驛站二十三所，假定其中十站為大站，其餘為小站。大站組織，已見上章組織系統茲。分列大小站及渡船，碼頭之薪工預算如下：

(a) 大站

職別	每月薪額	人數	共計
站長	六〇〇〇	一人	六〇〇〇
營業員	四〇〇〇	二人	八〇〇〇
會計員	四〇〇〇	一人	四〇〇〇
事務員	四〇〇〇	一人	四〇〇〇
站夫	一五〇〇	三人	四五〇〇
醫務助員	三五〇〇	一人	三五〇〇
房工匠	三〇〇〇	二人	六〇〇〇
廠夫	一五〇〇	二人	三〇〇〇
更夫	一五〇〇	一人	一五〇〇
十四人共計			三九〇〇元

全線大站凡四十所，月需三、九五〇元，年需四七、四〇〇元。

(b) 小站

職別	每月薪額	人數	共計
站長	六〇〇〇	一人	六〇〇〇
營業員	四〇〇〇	一人	四〇〇〇
車房工匠	三〇〇〇	一人	三〇〇〇
廠夫	一五〇〇	一人	一五〇〇

更夫	一五·〇〇	一人	一五·〇〇
站夫	一五·〇〇	二人	三〇·〇〇
七人共計一九〇元			

全線小站凡十三所，月需二、四七〇元，年需二九、六四〇元。

(c) 渡口碼頭

職別	每月薪額	人數	共計
碼頭監	四〇·〇〇	二人	八〇·〇〇
碼頭工人	二〇·〇〇	二人	四〇·〇〇
渡船駁夫	二〇·〇〇	八人	一六〇·〇〇
十二人 計二四〇元			

全線渡口凡四處，月需九六〇元年，需一、五二〇元。

(2) 駕車伕之工資 全線既備二噸板車五百輛，每輛須用人伕二名，一噸板車二百輛，每輛由人伕一人駕駛，共需僱用人伕一千二百名，另準備人伕一百人，以爲人伕病假時之替班，共計一千三百人，每名每月工資平均以十八元計，共需二三、四〇〇元，每年共需二八〇、八〇〇元。

西南導報 第二卷 第二三期合 刊解決當前貨運困難之具體方案

(3) 牲畜草料及醫藥費 照上述之例，該線需共購牛，騾一、二〇〇頭，每頭每月平均約須草料，水，及醫藥費計共九元，每月共需一〇、八〇〇元，年需一二九、〇〇〇元。

(4) 驛站及渡口碼頭辦公費 驛站既爲貨物出入之所，貨車集散，人員辦公。人伕及牲口休息飼餵之所，自須有經常辦公費之預算，以備各項必需費用之支付，如貨運各項票據，印刷紙張費，文具，燈，水，消耗品等。茲假定大站辦公費每月四十元，小站二十元，渡口碼頭十元，則全線大站十所，月需四百元，年需四、八〇〇元，小站十三所，月需二六〇元，年需三、一〇〇元，渡口四處，月需四〇元，年需四八〇元，全年共計八、四〇〇元。

(5) 板車修理維持費 板車常因使用磨擦發生損壞，須及時加以大小修理，或部份換新，零星配件，其所需修理工料均應計入概算。倘每車每月平均以二元計，全部車輛七百輛，即須一、四〇〇元，年需一三、八〇〇元。以上所列運務費五項，總計每年共需四五五、七六〇元。

(丑) 管理費 管理費包括貨運管理分局及該線辦事處經費，茲分述如下：
(1) 貨運管理分局經費

(a) 薪俸 全局各級人員之薪給，如按上章薪給表之規定，每月約四、〇〇〇元，全年為四八、〇〇〇元。

(b) 辦公費 每月約八〇〇元，全年為九、六〇〇元。

(a) 薪俸

職別	每月薪額	人數	共計
主任	四〇〇.〇〇	一	四〇〇.〇〇
主任股員	二〇〇.〇〇	三	六〇〇.〇〇
辦事員	一〇〇.〇〇	六	六〇〇.〇〇
技術員	一六〇.〇〇	二	三二〇.〇〇
稽查	一〇〇.〇〇	四	四〇〇.〇〇
獸醫	一〇〇.〇〇	一	一〇〇.〇〇
僱員	五〇.〇〇	四	二〇〇.〇〇
車隊長	五〇.〇〇	三	一五〇.〇〇
警士	一五.〇〇	五〇	七五〇.〇〇
工役	一五.〇〇	二二	三三〇.〇〇
共計			四、九二〇元

全年共計五九、〇四〇元。
(b) 辦公費

項目	金額	水費
文具	五〇.〇〇	一五.〇〇
印刷	五〇.〇〇	二〇.〇〇
房租	五〇.〇〇	二〇.〇〇
燈費	一五.〇〇	二〇.〇〇
特別費		二〇〇.〇〇
共計六〇〇元		

全年共計七、二〇〇元。

(寅) 養路費 查桂黔線所經公路，桂林柳州間係由廣西公路運輸管理局修築維持，為籌集路線修養之費用，計廣西公路管理局對於每一經行該路線之汽車，徵收該路現行運價百分之三十之養路費用，按該路貨運運價，每噸一律為國幣五角四分，(不分等級)其養路費即每噸一角六分二厘。茲假定對於板車經行該段，亦按汽車經行辦法徵收，每噸每公里一角六分二厘，則每年應行繳納養路費之貨運延噸公里數當為 $237 \times 50 \times 365 = 1,125,250$ ，每年應繳納該路之養路費共為 $1,125,250 \times 0.162 = 182,290.50$ ，此每年一八二、二九〇.五〇元養路之費，當亦為成本之一部份。柳州以西直達貴陽之公路，乃由西南運輸管理局所修築維持，對於經行該路之車輛，是否亦徵收養路費，現尚不明瞭。故此段之養路費，未行計入。

全年營業用款概算數，連同養路費在內，共計八二六、

六九〇・五〇元。

(C) 營業進款概算

營業用費概算，既已略述如上，茲進而研究進款概算。進款為全部營業用款支付之來源，其數額是否足以支付各項營業而有餘，直接決定該線業務有無維持可能，茲將營業進款概算分列如下：

(子) 運費收入概算 計算運費收入，首當規定最低運費之基數及其運量，而厘定運費基數之始，即須計算每單位運輸之成本。按上節營業用款概算所列全年營業費用總數為八二六・六九〇・五〇元，桂筑間計共八六九公里，每日貨運以五十噸計，其延噸公里為四三・四五〇噸里，因天氣之惡劣，及季節之變遷，全月中常能維持每日貨運五十公噸之數，實屬不易。每月如以二十日計算，則每月延噸公里數為八六九・〇〇〇噸公里，全年十二個月總計為一〇・四二八・〇〇〇噸公里，每延噸公里之運輸成本由下列方式可求出： $\$ 26,690.50 \div 10,428,000 = 0.253$ 此每噸每公里七分九厘三，為該綫最低之運輸成本。最低級之貨運運費，亦不能少於此數，蓋運費低於此數時，每運一噸里該綫即須虧折，如運費超過此數，則運費所得，不惟能償付該項運輸之成本，且能担負一部份之資金利息及其他未經

列入概算之用費。根據上述，該綫運費基數至少為每噸每公里八分，倘其頭二三三等間之比例100%15%200%則整車運費每噸每公里頭等為一角六分，二等一角二分，三等八分。在假定每日運輸五十公噸貨物中，倘頭等貨運佔15%二等佔25%三等佔30%，則全年延噸公里總數一〇・四二八・〇〇〇，其中頭等貨運為一・五六四・二〇〇噸公里，二等貨運為二・六〇六・〇〇〇噸公里，三等貨運為六・二五六・八〇〇噸公里，倘其中零担貨運約佔全部運量20%時，其運費收入之總數見下節損益計算書中進款概算項下所列。

(丑) 雜費收入概算 雜費包括各項非由運輸而來之收入，例如裝卸費、延車費、保管費等，裝卸費之多寡，決於貨運噸量之大小，及整噸與零担貨運間之比例，延車費之數額，亦視貨運噸量，託運人及收貨人裝卸貨物之遲速為轉移，概算數額，見下節。

(D) 貨運損益計算書

為比照上述桂黔綫貨運損益情形，以明其營業狀況起見，有下列貨運損益計算書之編造，俾營業進款之數額及來源費用款之數額與分配，可以一目了然，并可根據假定之最低運費以計算其餘之有無，以證明此綫運輸業務有無開發之可能。茲列表如下：

桂黔綫貨運營業損益計算書

甲 營業進款概算

子 貨運運費收入

(1) 頭等貨運收入

(一) 整車運輸

$$1,251,366 \text{ 延噸公里} \times 0.16 = 200,218.56$$

(二) 零担運輸

$$312,840 \text{ 延噸公里} \times 0.24 = 75,081.60$$

(2) 二等貨運收入

(一) 整車運輸

$$2,095,600 \text{ 延噸公里} \times 0.12 = 251,472.00$$

(二) 零担運輸

$$521,400 \text{ 延噸公里} \times 0.16 = 83,424.00$$

(3) 三等貨運收入

(一) 整車運輸

$$5,005,440 \text{ 延噸公里} \times 0.08 = 400,435.20$$

(二) 零担運輸

$$1,513,360 \text{ 延噸公里} \times 0.12 = 181,603.20$$

貨運收入共計

550,597.40

1,034,458.60

丑 雜費收入

(1) 裝卸費

(一) 裝費 $6,000 \text{ 噸} \times 0.50 = 3,000.00$ 8,000.00

(二) 卸費 $8,000 \text{ 噸} \times 0.50 = 4,000.00$ 8,000.00

(2) 延車費 $12,000 \text{ 延噸時} \times 0.50 = 6,000.00$

(3) 保管費 1,000.00

雜費收入共計

13,000.00

營業進款概算總計

1,047,458.60

說明

頭二三等貨運零担約
佔20% 整車佔80% 零
担運費較整車者高50
%

每月運貨1000噸全年
共運12,000噸假定50
% 係由該線代辦代卸

乙 營業用款概算

子 運務費

(1) 驛站人員薪工

(一) 大站 47,400.00

(二) 小站 29,840.00

(三) 渡口碼頭 11,520.00

(2) 視車夫工資

(3) 牲畜草料及醫藥

(4) 驛站渡口碼頭辦公費

(一) 大站 4,800.00

(二) 小站 3,120.00

(三) 渡口碼頭 48,000

(5) 板中修理維持費

運務費共計

丑 管理費

(1) 貨運管理分局經費

(一) 薪俸 48,000.00

(二) 辦公費 9,600.00

(2) 貨運辦事處經費

(一) 俸薪 59,000.00

(二) 辦公費 7,200.00

管理費共計

寅 鐵路費

社柳段應繳西公路局鐵路費

營業用款概算總計

盈餘

總計

47,400.00	88,560.00	628,690.50
29,840.00	280,800.00	220,768.10
11,520.00	129,000.00	1,047,458.60
4,800.00		
3,120.00		
48,000		
13,800.00		
520,580.00		
8,400.00		
57,600.00		
123,840.00		
182,280.50		

由上表所列可知該綫貨運只須在假定設備及費用條件下，每日能維持五十公噸平均之運輸量，雖其各等級運費，較公路者低廉甚多，（西南公路局三等貨運每噸每公里為〇·三三元）仍有大量之盈餘，此項盈餘，不僅可以支付政府長期投資之利息，償還資本折舊，提存意外費用之準備金，且能有大量盈餘以爲該綫營業擴充改良之資金，俾可藉本身經濟力量以期發展。故此種運輸企業，只須經營管理達到經濟之境，前途希望甚巨，固非僅足以補救當前運輸特殊之困難也。

綜觀前述各節解決方案，固屬輕而易舉，且所投資金，爲數亦屬有限，而利益如是之大，裨益國計民生，又如是之鉅，爲配合長期抗戰，以達最後勝利之目的起見，希望主事當局，本此方案，舉一反三，於西南西北各省，廣設此項機關，以解決當前運輸之困難，國家前途，利賴實多。况自武漢退守，抗戰已進入第二時期，西南西北各省地位，益見重要，我國對外出入口岸，亦僅有此爲數有限之運輸綫路尙可溝通，及今不圖，噫！臍何及，藹藹之見，幸垂教焉。

全國海關進出口貨值比較表(一)

二十六年及二十七年一月至十一月

月份	二十六年	二十七年	增(十)	減(一)
一月	八二,二〇六,四九九	四三,〇九八,二八六	一三九,一〇八,二二三	
二月	八五,一〇〇,一三七	四〇,九一二,三六八	一四四,一八七,七六九	
三月	七二,六〇四,八六七	五〇,一五二,三四〇	一二二,四五二,五二七	
四月	七九,七八一,〇〇二	五六,六三九,一一八	一二三,一四一,八八四	
五月	七八,三三六,八三九	五七,四一七,九二一	一二〇,九一八,九一六	
六月	八四,八二九,九〇九	七四,三八五,八九八	一〇,四四四,〇一一	
七月	八八,七八一,三〇三	七七,二六三,三三六	一一,五一七,九六七	
八月	四五,二二三,三〇五	八〇,二〇三,六〇八	十三四,九八〇,三〇二	
九月	六七,一五九,二七四	七九,八二二,七九三	一二,六六三,五一九	
十月	四八,七三三,七八一	七六,一一三,六五七	十二七,三七九,八七六	
十一月	五〇,二六九,七四七	六七,〇一〇,九二六	十一六,七四一,一七九	
共計	七八三,〇二六,六六一	七〇三,〇二〇,二五一	一八〇,〇〇六,四一〇	

專載

一年來之經濟建設

翁文灝

民國二十七年之經濟建設，茲分爲：(一)農業，(二)工業，(三)商業，(四)水道工程四項，敘述如次：

(一)農業

農業生產方面特注重，(甲)水利灌溉，(乙)作物增產，(丙)籌劃整務，(丁)發展合作，(戊)農業貸款，(己)農產運銷六端。

引水灌田，西北各省因氣候乾旱，需要尤亟。陝西省內工作較多，梅惠渠已完工，灌田二十萬畝，洛惠渠工程亦巨，尚在進行，灌田五十萬畝，此外渭惠渠灌田二十萬畝，黑惠渠灌田十萬畝，皆於二十七年冬季興工。甘肅省內挑惠渠現已完工。滬惠渠將於二十八年春開工，其灌溉面積較少，然亦每渠數萬畝，西康諸省亦擬實施引水灌田，但較之西北，往往用費較鉅而灌田之面積較少。茲在各處分別進行者，在四川省內共可灌田二十萬畝，陝西十九萬畝，湖南十二萬畝，貴州雲南等省，亦當擇地施行，以增耕種面積。

農業作物，政府方針，在西北應增加糧食，在西南則宜增加棉花。二十七年收成已由中央農業實驗所設法估計，以該年與上年比較，陝西省小麥面積增加二百萬畝，產量可增一千二百萬擔。至西南棉花產量，四川產棉九十餘萬擔，約爲上年產數之一倍。可觀此項方針之實行，已有相當成績可觀。現由政府努力提倡，例如二十七年會購運分配中美棉籽五千八百萬擔，推廣棉田七萬四千餘畝，協助鼓鑄，期觀良效。現在籌劃數年內繼續工作，以供需要。

墾荒工作，或熟荒墾墾，或開墾生荒，尙宜次第推進。經濟部之工作，尤重在分派專門人員由各省市考察荒地情形，洽議墾墾方法，俾可作爲指導協助之根據。各省之已實行移墾工作者，計有陝西江西及福建三省。同時并商同關係各部會擬訂規章。例如非常時期難民移墾規則，已奉府令公布，可爲各地方辦理墾墾之準繩。

本部關於農業金融方面之工作由農本局統籌辦理。合作金庫此時推廣頗速，其目的在樹立農業金融之基本機構。截至二十七年十二月十日爲止，已設合作金庫七十四處，分佈於四川湖北湖南貴州廣西江西等省，認購提股股本約七百餘萬元。農業倉庫以前在蘇浙皖等省所設者，已先後陷落，乃在後方各地從新創設，最近已成立者共二十餘處，正在籌設者，有四十處，合共六十處，才以在四川者爲多。以合作金庫及農產倉庫爲基礎，則生產與運銷之調整，皆可有所憑藉。

農業貸款，大要可分農田水利貸款，及生產貸款二類，農田水利貸款，大抵與農田水利之政府合作，設在川黔桂滇贛陝等省。生產貸款，包涵肥料耕牛之接濟等事，其範圍分布尤廣。至二十七年十一月底止，農田水利貸款已訂定者共八百三十餘萬元，生產貸款已訂定者共計四百八十七萬一千元，此，尙有商品農產貸款，共計二百萬元。

農產運銷，設在川湘贛陝四省辦理糧食，陝西湘鄂浙五省則辦棉花及紗布分銷後方。至二十七年十一月底止，共計購入棉花十四萬一百餘担，棉紗九千三百六十八件，棉布十二萬八千三百餘疋，除二十

四萬二千七百餘石，米十二萬三千三百餘石，麥一萬七千餘石，其購
買價值共值一千零七十五萬六千六百元。又以存若干月份新股換購尚未
完全，故酌行貸助，計向四川三省政府與辦理運銷貸款總額共二百七
十萬元。

(二) 工礦業

工礦業積極進行之目的，尤在增加後方生產能力，發展內地重要
生產及供給國防急需用途。進行之方法，或由國家，或由獎勵民營，
同時並進。

國營事業又分為數種：(甲)有供給國防必需之基本材料者。
例如兵工所需之鋼鐵及銅，皆應早就地自籌供給，故特商同兵工署
，將萍鄉鐵廠及大冶鐵廠之重要零件，酌量運入四川，又將六河漢化
鐵廠，亦商辦運入貸款逾一千萬元，以期擇地建廠鑄造，因鋼鐵純
鋼產額增加，故由資源委員會首長沙鐵廠，茲又在川省另建，并收
購川康原銅，合辦湖北銅鐵，以期所得產額，至少可供給一部份之需
要。又如石油，仗戰所必需，為給計，政府擬在四川、陝北及甘肅亦
有所經營。(乙)有發展基本製造工業者，例如在雲南省內擬設機
織廠，設備約值五百萬元，即可開始製造工業機械，及工具，以及原
動機。又如分在桂滇之各工廠材料廠共四廠，資本亦費五百萬元，能製
電線電話，收音管，燈泡，電池，變壓機等件，又如在四川設立酒
精廠，製造高成分酒精廠。(丙)有改良及發展重要出口礦產者，
例如錫礦二廠，集中管理，雖有進步，又如資源委員會與廣西省政府
合辦平桂鐵礦局，資本五百萬元，擬以電氣助煉錫，并可增加產錫數
量，年約千噸。與貴州省合辦省淡水鐵礦，以期增加產量。(丁)
(有為供給民用及工業用者。例如近數年內，迭在貴州省屬貴陽等
處，增加電力，又在滇中擬設昆明等處新設發電廠，共費約三四
萬元。(戊)有以充實外匯資金及鞏固金融者，如在青海、四川、西

康、湖南、陝西等省，探採金銀并與財政部商洽價定收買各地黃金。
國營事業，大抵需費較鉅，意在奠定規模，速觀功效，其用費重
在籌備時期，而不在與民爭利。此後更當本此宗旨，力加責任務使建
成經營事業之模範而於國計民生，并獲其貢獻促進之實。

為督促內遷鐵礦早日復工起見，工礦部將擬定復工辦法
，分四種時復工，正式復工，及合併復工三種。就各種工業分別工作
性質，規定復工期限，逾期不能復工者，予以警告，并得停止事實，
酌量時間，如再不依法復工者，得拒絕協助或酌定方法，對於所有股
權依法利用。

對於原在內地之重要工業，政府亦力為獎勵，例如安徽之立煥鐵
工廠，湖南之錫廠，重慶泥廠及電力廠，嘉定嘉樂紙廠，廣西省內之糖
廠榨油廠酒精廠等，皆經政府設法貸款借助，或向銀行商借，共計
亦達六百餘萬元。重內地礦業之獎勵，亦正在認真推行，關於四川煤
礦者，當於商業內，逐及燃料管理時節言概略。

(三) 商業

對外貿易，因財政部設立貿易委員會，故戶對該會辦理，但經
濟部仍就自身設權所及，努力籌劃推進。錫鐵二礦之貿易，仍由資源委
員會繼續管理，於國際交換貨物價值數目最多。又前實業部加入
股份之植物油料廠公司及茶葉公司，亦仍繼續工作。

銀行對經濟起死回生之工作，關係重要，殊堪重視。經部已草擬
查禁廢貨條例，及整頓廢貨物品條例，呈由國府公布。使中央及地方
機關，職責分明，共為推行。應說明者有二點：一，所謂已淪陷之區
域內所用貨物，必須妥為分別，其種類日人沒收或控制者，但非如此
而仍為純粹國人經營之用品，仍應酌為保護，使能行銷，以免適中日
本壟斷之計。欲分別適當，蓋盼社會人士，對於各省工商情形，多通
消息，俾可明悉。二，禁運廢貨物品，以前零星合辦，茲擬通盤籌定

切實執行。

對於商業之管理，實行最不容易。目前市面土各雜貨物，往往奇價過昂，食由供求關係略有升漲者，自所難免，但若有奸商故意囤積，存心操縱者，自應設法制約平價格，以重公益，現已會同行及及其他關係機關，設立評價委員會，開始工作。并望地方主管官署，隨時注意協助進行。

對於重要物品之供給，不但須規定辦法，更須有主管人員切實執行。例如武漢一帶，在未渡守以前，每月需用煤為數甚鉅。抗戰開始後，政府一方面在湖南江西等省，督促煤礦增加產量，計每日增產一千四百餘噸，一方面由本部燃料管理處籌備運送資金二十萬元，收購各地土產產煤，集中運輸，復因鐵路運送甚忙，乃充份利用船運，以資接濟，以應需要。自二十七年七月至武漢渡守時為止，運到武漢之湘鄂川豫之煤，共計二十餘萬噸，對於煤之用途，亦統籌支配，分為公用商用民用五種，節制浪費，供應急需。對於價格，雖因供求關係及運費增加而不免較平時為昂貴，但仍儘可而止，力禁奸商囤積，使用煤者不至過分為難。由此例可以證明欲實行管理市面，必須有專管機關，對於生產運輸消費三方面，皆行澈底統籌，方能健全整工作，得有相當結果。

目前湖南省內，長沙以南及湘桂鐵路，每月尚需煤二萬數千噸，宜昌沙市約一萬噸，正在設法供給。凡此工作，尤注重於抗戰前方，其原則在內地之生產，供前方之需要。對於內地生產亦正在迅速辦法。例如四川省嘉陵江畔之天府煤礦，經政府介紹協助新增條件，自二十七年年底每日產煤可達八百至一千噸，現以前日產二百至三百噸者，現有增加。又在川黔交界之南川桐梓開採新礦，工程完竣亦可日產數百噸。在四川西部極感煤缺乏，近已組織嘉陵煤礦公司，政府與商人合作，在雲山開採煤炭，日產數百噸，實現後可供三

四各種用途。以上皆就第一期可得之生產計之。

(四)水道工程

農田水利，在農業範圍內已略言大抵。茲請節述增加內地交通之水道工程。舊水道運輸，向為內地交通之要法，用費既省而為量較多，與公路貨運互相補助，力求通暢。

此項工程，現已開始實行者，計有二處。(一)為湘桂水道，已經本部令山撫子江水利委員會組織專處，并與廣西省政府合作辦理。主要工程在全縣至桂林之間，計長一百五十公里，尤以靈渠一役，更甚持疏濬。擬在淺水時炸除礁石，建築堤閘，改良陡門，使全縣至桂林間全年通航載重七噸之木船，桂林梧州間，可利用小輪常年通航二十噸之、船。(二)四川之嘉江上游松坎河及湘水。蓋江原為川鹽入黔四路之一，其上游又有煤鐵礦產，借以水挽流急，又有礁石，準路，魯峽等阻，使木船不能上溯，茲當在淺水時間，疏濬小壩及船閘各六座，俾兩河運輸能力，每日可達一千二百噸，已由部令派專准委員會人員限期舉辦。

此外在短時間內即當舉辦者，尤重，列如左。(一)嘉陵江水道，合川至廣元，長約六百公里，擬即加改善。(二)涪江水道，此為嘉陵江支流之一，載重四十噸之木船，可上達於洪南之太和鎮，其上游綿陽至平武間，長約一百五十公里，擬即加改善。(三)烏江水道，即由黔入川之黔江。思南龍灘間險灘極多，擬撥資疏濬長二百公里，應先加以改進。(四)廣西之黔江左江水道，尤宜在桂林至龍州一段，長約七百餘公里，擬分段改進，使常年通航五十噸之小輪。(五)雲溪水道自龍州至那岑，長約一百二十公里，險灘極多，亦擬酌加疏濬。(六)柳江水道，擬由桂平至馬平(四柳州)，二百公里間加以改進。(七)貴州清水江水道，源出都勻，至涪州黔陽，匯入沅江，在盤山麻江間，有斷流名結喇，應設法改進，又湖南有內統運河沉澱

開之 江，長約一百七十公里。應擇修葺，使小輪可達沅陵。以上沅陵。以上沅水之改道，期增黔桂二省間之交通。(八)四川鹽區水道，該區原有榮溪一遺，俗名井河，冬令水淺，河輪困難，亟應加以整理。以上工作，皆正在分別籌劃促進，擬於淺水期間實施工程，以期於二十八年大水以前告一段落。

對於民營事業，政府極爲重視。除少數重要事業歸於國營外，全國經濟建設須以獎勵民營爲必要方法。本部對於此項工作自當努力進行，督促發展。在此期內，已由國府公布修正非常時期農工商管理條例，以爲政府督導統率之依據。經濟部近又擬定非常時期工業獎勵條例，已由國府公布，期於以前經常法規所訂定者之外，爲更進一步之援助。又擬定非常時期華僑投資國內經濟事業獎勵辦法，以期利用海外華僑之資力以促進內地經濟之發展。以上各法律陸續公布，皆當次第施行。設法推進，此皆鑒於目前事實上之需要，因以規定條文，作爲根據，以期主管機關藉爲依據，更努力。

抗戰期內，爲保全前方設備，增加內地生產起見，政府多方協助

抗戰以來之交通設施

交通之開發，影響於國家之發展甚大；抗戰期內之交通建設，關係抗戰軍事之進展尤爲重要。抗戰以來本部所有交通上之設施，均按抗戰建國綱領之主旨，積極進行。茲將辦理經過情形，就鐵道，公路，航政，電政，郵政諸端，擇要概述如左：

(一)鐵道

鐵道爲陸路交通之利器，政府早已注意及之。前鐵道部正在進行鐵道五年計劃，因戰局之轉變，不能依照原定計劃推進。抗戰以來

，曾將沿海有數工廠之機件材料技術人員，遷入陝川湘桂湘等省，并促其復工製造。此項工作，在二十七年下半年度，更爲緊張。尤如大冶武昌漢口各廠，皆於抗戰爆發之中，創及崩及，認真遷運。重要各事業如華記水泥廠，漢陽鋼鐵廠，裕華申新實業等紗廠，利華及源華煤礦等，皆克遷移他地，截至十二月十五日爲止，經政府協助遷移內地之廠，除漢陽鋼鐵及六河清化鐵爐外，共計三百四十一家。其中遷入四川者計一四二家，遷入湘西者一零家，遷入廣西者十五家，遷入陝西者二十家，其他各地五十四家。機件共重六萬五千二百餘噸，合之漢陽鋼鐵廠等內遷機件，當共重七二三萬噸之多。在此數內，紡織廠機件共重三千二百餘噸，機器五金廠機件共重八千餘噸，電器工廠機件共重三千二百餘噸，煤礦機件共計八千六百餘噸。對於內遷民營工廠，除漢陽鋼鐵廠另由國營者外，工廠鋼鐵廠共已借助款項約五百萬元，又爲之貸款購置材料，可供一年之需者，約共三百五十萬元。

張嘉璈

鐵路方面之設施，除已有各路線力維其運，貨運，客運外，更特制致力於國際通商幹線之建築。湘桂鐵路爲西南通安南之要道，其鐵路長三百六十公里，二十六年八月開工，即籌劃興築，十月開始動工。二十七年九月開車。此段路線在平時須二年完成，今則費時僅十個月，縮短時間達兩倍以上。現在該路桂柳，柳南，南寧各段合計幹支線共長八百五十公里，亦正在分段趕工築興中。滇緬鐵路爲西南通緬甸之要道，全線長約八百六十餘公里，該路之工程局，已於二十

七年七月成立，八月開始籌備測量，十一月起分段陸續開工，計二十九
年三月可有一段通車，敘昆路為川滇間接漢羅路之幹線，長約八
百公里，工務局亦於二十七年九月成立，十一月開工分段興築，全線
竣工之期，預計為三十年三月，惟如湘黔路長一千餘里，現已完成一
百餘公里，尚在積極修築中。

軍運之重要，為抗戰期內鐵路最重要之工作。統計京滬路自八一三
事變至年底止，四個月中，開行軍運列車六百二十八次，運送部隊七
十一萬人，輜重約二萬一千四百噸。每月開行軍運列車，最高至二十
五列。平漢路於抗戰一年中，開行軍運列車四千〇三十九次，運送部
隊二百三十五萬人，輜重一百三十餘萬噸，每日開行軍運列車最高至
三十列。粵漢路自二十六年七月至二十七年四月止，十個月中統計開
行軍運列車一千一百七十七次，運送部隊一百零三萬人，輜重三十二
萬噸，國際輸入器材，每日五六百噸。二十七年五月至九月之運輸數
量，平均每月部隊約十五萬人，輜重約五萬噸，貨物較遜，約四萬噸
。浙贛路自二十六年七月至二十七年一月止，七個月中，開行軍運列
車五百七十七次，運送部隊六十六萬人，輜重約十二萬噸。津浦路自抗
戰以來開行軍運列車三千六百次，運送部隊約三百萬人，每日開行軍
運列車，最高至二十四列。膠濟路則開行軍運列車二千三百四十四次
，運送數量，目下尚未完全統計完畢。

關於客貨運輸，路局方面，以軍運驟增，車輛缺乏，頗感辦理困
難，惟仍竭力維持。所有各路在戰區未淪陷前，客運均未嘗中斷，至
貨運方面，則儘量利用軍用回空，疏運出口貨物，借增外匯，粵漢路
為通香港之唯一路線，惟就漢口之出口貨物而論，由粵漢路運送者，
據最近統計，二十七年一月至十月止，共運出出口貨物約七萬六千噸
，計得外匯四千一百餘萬元。浙贛之貨運，以茶葉食鹽兩米為大宗，
浙江之鹽，運至江西，江西之米運至浙江，均惟此路是賴。統計自二

業七年四月一日至八月止，共運出茶葉七千三百零八噸，其餘平均每
月約運出四千噸，南米平均每月約運出五千噸。

鐵路在戰時最艱難最重要之工作，為保持路線之聯絡，不使中斷
，俾軍運、客運、貨運得以通行無阻。本部於抗戰開始之日，以交通
界對於戰事動員，尚無經驗，不敢以多責任，加諸員工，僅予以極簡
單之訓令：(一)員工在軍隊未撤退以前，不得撤退。(二)不論
如何轟炸，工作不得一日間斷。各路員工，均能聽命抗戰之需要，
遵守此項命令，盡其職務。各路均組織搶修工程隊，及工程列車，隨
時出動搶修，無論敵機集中轟炸至如何劇烈，路線均隨時搶修，不使
稍有阻斷。例如粵漢路之鐵道大橋，曾經敵機連續轟炸十餘日，然
仍積極搶修員工趕築便橋，恢復通車。該路交通直至二十七年十月十二
日廣州失陷止，始終維持完整，又如蘭海路之中段，敵軍雖隔河砲擊
，然軍用客貨列車，亦從未停駛。本部為鼓勵員工之忠勇服務精神起
見，於撤退之後，凡有專長之技師者，均儘量介紹前往新路工作。並
設立戰時交通員工訓練所，分別收容，加以三個月軍事政治技術訓練
，統籌救濟之方法。計淪陷區域內退出之員工，自二十七年一月二日
起，至十月二十日止，請求登記者，共六千三百二十一。平均百分
之六十一為工人，百分之三十九為員司，登記後隨即派有工作者，二
千七百五十六人，佔登記總數百分之四十三有六，其未隨即派得工作
，而生計困難，經證明屬實後，由登記處酌予發給救濟金者，一千一
百五十一人，佔百分之三十二有六，此外本部又以購置戰區各車站，
碼頭，雜民，傷兵衆多，秩序混亂，特就撤退之壯年員工中，編組非
常時期交通服務隊，幫同原有交通場所職員，維持車站碼頭秩序，照
料難民傷兵，計參加服務隊工作者九百人。

各鐵路外債本息，本部奉命一律完全洽洽，決不停付以顧全國
信用。茲將二十七年三月後籌償外債及洋商料款情形列表如左：

行	價	付	價	形
津浦英債原債借款	本年四月及五月應付原借款英國幣份利息及經理費共計美金五一、二三四一〇一四鎊按月預備基金已於到期時如數照付			
臨海鐵路借款	本年七月應付利息及經理費計美金八九、九七八一八一二鎊比幣二、七六一、七四七、一五佛郎法幣六三一、二二四、一五佛郎法幣四二六、〇六二五〇佛郎比幣一七、九五六、七八元又加給津貼國幣八、〇〇〇元按按月預備基金均已如期照數照付			
津浦鐵路借款	本年七月應付利息及經理費法幣五八八、六八八、七五佛郎已於到期如數照付			
廣九鐵路借款	本年六月應付本息及經理費共美金三三、七四四、一三二二鎊已按期如數照付			
粵漢鐵路借款	本年四月及七月各應付本息國幣二五、〇〇〇元又四月應付利息一一、〇〇〇元均按定期照付			
平漢路洋商料款	計每月美金九五〇鎊國幣十萬餘元按月由部撥款已付至本年五月止此後在續籌撥付中			
津浦路洋商料款	月共五萬三千餘元由部付至四月份止至五月份因該路全線淪陷詳分圖表債權人暫行停付			
蘭州路比公司料款	每月國幣二千元逐月由部撥付已付至二十七年五月止此後在續籌撥付中			
巴黎海關及力里路	為除購備海關工程所用材料之用已照原約展期現每週一四七十各月之日又付美金二萬一千鎊所有已到期款均照數照付			

關於各路機器材料，戰事發生後，本部即令各機關設法移運後方，供道路之用。如膠濟路四方機廠，京漢路成慶機廠，津浦路浦鎮機廠，濟南機廠，平漢路江岸機廠等，所有機廠設備，均經移存後方，以爲籌設新廠之用。

統計抗戰迄今一年有半，敵人以全力侵佔我鐵路交通線，現在舊有各路多已淪陷，截至二十七年十一月月底止淪陷之鐵路，共長六千五百餘公里，尚有之里線，僅三千二百餘公里。茲將淪陷里程列表如左：

路名	淪陷里程	現有里程
京滬鐵路	五〇七公里	
京漢鐵路	七五〇公里	
津浦鐵路		一九四公里
平漢鐵路		二二五公里
京九鐵路		一〇〇九公里
膠濟鐵路		三九五公里
北甯鐵路		四二二公里
正太鐵路		二四三公里
平綏鐵路		八一二公里
同蒲鐵路		六三四公里
廣九鐵路		一七九公里
蘭海鐵路		五三〇公里
粵漢鐵路		三〇八公里
總計		六九六公里
		七三七公里

平漢	一〇七〇公里	二九三
南滿	五三公里	七六
濟南		九三五
南浦		一〇三
南桂(增桂段)		三六〇

二 公路

公路運輸，於鐵路淪陷以後，更見迫切需要，本部隨戰事之發展，增修各主要幹線，計凡戰以前所辦公路自民國二十年迄二十六年，共成十一萬公里，抗戰以後自二十六年八月至二十七年三月，計由中央專案撥款興辦之公路計有蘇、晉、及豫、豫、皖北之公路如海州、鄆州、濟、滬、太、大同等路十餘條，共一千五百餘公里，其他由軍用機關交省方興辦者，尚不在內，例如江蘇一省，於戰事發生前，早將幹線完成，但上海戰事發生，戰區支路及沿江沿海重要幹線與業者，達二三千公里之多，浙江及皖南方面，亦隨地興辦公路甚多，又西北方面新增之路線，計六百餘公里，尚有由本部擔任一部份經費者，共三千二百餘公里，至於各路之沿線，修車廠、車站、無線電台、電話設備，亦陸續添設，并籌設汽車配件製造廠以利運輸。

今後公路方針，以發展最重要者，為內南西北兩公路系統，西南各省重要公路，現已由本部西南公路運輸管理局分別接管，先修新車，西北方面則有西北公路運輸管理局將原有西北各省公路工程及運輸管理事項，統歸管轄，以一專權，關於司機之訓練，油料之節省汽車之修理，亦均由該局詳細計劃，嚴加規定，切實改善，以充實西南各省之公路運輸。

公路運輸，溝通綏遠路線之最重要者，為滇緬公路自昆明通緬甸之建設，共長九百六十四公里，自二十六年開工，征工十萬人，費

十月之久，開始通車，再本部以今後方運輸可採用人工畜力，備貨運，促進出口貿易，增益外匯進金，特設款項管理所，辦理此項運輸，現先行設立緬甸大馬路運輸管理所，併設路務辦事處，估計該路每百運噸數，可逐漸增至一百噸，現進行中，再推行於川黔、黔桂等路，舉辦各款路款以應時需，而充輸能力。

三 航政

水道一湧，因船舶缺乏，運輸極感困難，戰事發生，本部為重慶江防，設增口、閬江口、涪州、海州、珠江口、及馬當一帶封鎖阻擊工事，船隻沉沒之船，為數甚多，航運工具，因之益感不敷，計沉沒之輪船，共九十九艘，約達十四萬噸，其中屬於招商局者十四艘計二萬零五百九十九噸。

關於航政，本部為統籌支配集中運用起見，一面由招商局及各特種航業或聯合組長江航業局，辦理航政，辦理江海各輪之軍事征用及客貨支配事宜，一面令飭各商埠航政局成立內河航業聯合辦事處統辦各埠轄境之內河小輪，施行以來，頗有成效，其中最著者，厥為長江航線與漢口航線，及湘省航線三期茲如左：

- (一) 長江航線，長江航運情形可分兩期，
 - (甲) 第一期，自一月至五月半止，其中各段之船舶，計
 - 一、集中宜渝洪水輪船漢宜枯水輪船十四艘於漢宜段，
 - 二、集中宜渝枯水輪船十一艘於宜漢段，
 - 三、集中宜渝輪船八艘於漢宜段，
 - 四、集中木船二百餘艘於輪渝段，本期運輸成績，約計疏救人口在五萬人以上運宜兵工器材兩萬噸以上，運輸公物民貨船器材及液體燃料兩萬噸共計四萬噸。
 - (乙) 第二期，自五月半起至現在止集中各段之船舶計
 - 一、集中江海輪船十六艘以上於漢宜段，
 - 二、集中川江

輪船十七艘於宜渝段於遂寧集中一部份輪船於宜萬段，最近復集中一部份小輪於宜萬，奉節，及宜昌巴東間，

(三)集中木船七百餘艘於宜萬萬段，本期運輸成績，約計疏散人口十萬人以上，運輸軍品及兵工器材九萬噸，運輸公物民費運器器材五萬噸。

(二)粵漢航線，此線分三段聯運漢口，長沙衡陽間利用水路，長沙衡陽間利用鐵路，曲江廣州間利用水路，其

(一)集中江輪四艘於漢長間，(二)集中北江輪船設於廣州曲江間，(三)集中洩水輪船設於長沙衡陽間，此線運輸成績，計疎運人口五萬人以上，出口戰運貨物五千餘噸，戰運內銷貨物六千餘噸。

(三)湘省航線，分爲漢口常德及長沙常德兩線，計集中小型江輪及江浙拖輪三十餘艘設船一百餘艘，此線運輸成績，除人口不計外共運兵工及運移器材五萬噸以上。

此次公路水運之通會議，以西南西北各省現爲抗戰建國之根據地，關於內地經濟之開發，國際貿易之溝通，前方給養之輸送，在在有關於水陸運輸，而水運運輸較之陸運尤爲經濟，所有重要水道，自應盡量利用，并設法與公路或鐵道銜接，以增進運輸效能。規定水陸聯運幹線，及改進後方主要水道，并擬增加船隻，其水道部份第一期疏濬工程，決議由經濟部督促辦理，限於二十八年五月底完竣。增加船隻則由本部限期趕造三十噸以下之木船一千五百艘以備分配應用。自漢口廣州相繼淪陷，重慶昆明間交通益緊，本部水陸運輸聯合辦事處，特辦理昆明聯運，由重慶輪運至宜賓，再經昆昆大道駛運昆明，對於後方運輸效率，不無裨補。又因川江險阻甚多，船舶上駛，利用人力拉牽，不但費時費力，且易肇事，近來川江運輸益關重要，當經派員有學識經驗人員，組織統籌管理委員會改進疏濬方法，

優先擇險要之背灘洩灘等處設立灘站施用機器絞灘，俾川江航運，得趨安全迅速。

航空方面，本部亦隨戰局之發展，增加原有航線班次，極力於敵機破壞民營航運之情況下，維持通航，并添購飛機，以應需要，抗戰以前原有航線總里程，計長一五〇〇五公里，戰事發生後，各地航線，隨戰局變遷，改良航線，漢口未失陷以前，漢滬線曾改作間飛行，以策安全，最近中國航空公司新開航線，共長三千三百餘公里，歐亞航空公司新開航線共長六千三百餘公里，其他在計劃中之航線約有四千四百餘公里。

四 電致

戰時電訊，關係戰事甚爲重大，本部特組織戰時電訊委員會，統籌一切，以應機宜，同時并與各省所設長途電話秘密聯絡，以利要距離之通訊。計在抗戰期中，本部增加鐵路四八〇，五里，線正在設立者，尚有三百八十三公里，是以此抗戰一年餘中，電政方面所用之銅線，可等於以往十年之數。關於西南各省無線通訊網之擴充，計已裝設無線電台八處，至國際無線電台，則早經完成，可與歐美各大都市直接通報，甚爲暢利。

電信之搶修工程，與鐵路性質相似，關係軍事通訊，至爲重要，抗戰發生之初，平漢沿線鐵路電報，即遭敵機轟炸，爲搶修迅速便利軍訊計，即於保定石家莊等處，編組修線工程隊兩隊，配備卡車及自行車，就近隨時搶修，至八一三戰事開始，復於東戰場如南翔紅如龍山蘇州等處，加組修線工程隊，裝以戰線修線，工程隊以隨之增多，預計截至現在止，分布於各地者共約五十餘隊。

五 郵政

郵政方面爲適應作戰部隊之通訊之需要起見，抗戰發動，即辦理軍郵，其設法簡便，常隨陣地而轉移。第一期抗戰軍郵區域僅限於黃

冀、魯、滬、蘇、浙、鄂、豫、閩之內，繼而漸及陝、豫、皖、贛。鄂各區。二十七年八月底，經軍郵會議，充實組織，整理規章，益加嚴密。現在鄂南，湘北、粵東，沿海一帶，均已發生戰事。軍郵範圍因之擴大，目下共設陝、晉、豫西、鄂、皖湘、鄂贛、皖、浙江、粵東、蘇北等八個總視察區，每一總區內設若干分段，以便管理。

軍郵既經整理，民郵之便利，亦不能不予顧及。自政府西遷，四南各省通訊需要驟增，郵件極積，就運困難，因原有交通工具，以戰時運輸過繁，無法充分利用運送郵件，故不得不依照實際需要情形，一面增設局所，一面增開郵路，隨時調整改進，俾利軍民通信。統計自二十七年三月以來新設之郵局代辦所，及村鎮信櫃一千二百九十四處。信箱六百二十具，新開郵路一萬零四百六十公里，此外並儘

量開辦汽車運郵專班及充分利用河道與民間手車，以資疏運。本報抗戰以來之施政概況，約如上述。交通與軍事關係最廣，因軍用之發展，益征交通之重要，祇以我國交通建設，未臻完備，倉卒應付，極感困難，所幸我交通員工無論陸路電郵航，咸能以抗戰之精神，充實交通之機能，上下一心，以期不負使命，即以鐵路一端而論。年餘以來鐵路所運輸之數百萬軍隊及其附帶之輜糧品，均能照軍事當局命令運送至到達地點，從未延誤，實足以表現我交通員工忠勇服務之成績，現在抗戰第一階段之鐵路爭奪戰，將告一段落，今後吾人當一面從事後方鐵道之建設，一面並加強公路運輸，以資補救。至於電郵郵各政，更當本以往之精神，應今後戰事之需要，設法擴展，以完

為我長期抗戰勝國之任務焉。

重慶舊售物價指數

(二十七年十二月下旬與二十六年十二月之比數)

類別	廿七年十二月下旬	廿六年十二月	增減
總指數	一六五、三	九八、三	十六七、〇
食料類	九〇、九	九三、二	一二、三
衣料類	二二八、一	一〇八、一	一二〇、〇
燃料類	二五四、四	一一七、六	一三六、八
金屬電料類	三七八、七	一三三、六	一二五、一
建築材料類	一八七、二	一一一、四	七五、八
雜項類	一五九、七	八六、〇	七三、七

地方通訊

湘桂路的印象

張銳士

記者因事赴桂，於十一月十九日夜半，自曲江搭上粵漢車，因為買票上車都有朋友們幫忙，所以沒有感到什麼困難。二十晨過坪石，直入湘境。沿途風景清淨，令有一「錦繡河山」之感，惟車站附近多被炸彈痕跡，被毀車輛常有未經修補者。在小河口附近，一度遇險，旅客均下車躲避，幸當時未久，即行解除，繼續開車前進。

二十晚七時抵衡陽，直往友人處下榻。衡陽為湖南省大縣，市面人口現已增至三十萬，全縣人口，共有一百四十萬人。教育比較發達，小學有千餘所，中學約十五所，比之江蘇南通，似有過之無不及。出產多屬農產品，以米為大宗。

衡陽為粵漢路之中心，近又為湘桂路之起點，故商業繁盛，來往旅客甚多。湘桂鐵路關係中央與湘桂兩省政府關係，因需用大量民力，故修路甚速，於九月二十七日通車，迄今還只有二個月。在粵漢鐵路轉移。粵漢鐵路縮短的今天，實負有繼承粵漢路南北段之任務。

以溝通內地與海外的交通。

但是——湘桂路太幼稚了，幾乎負不起這樣的重任。若戰局萬一再轉變，它的小生命就大受威脅，恐根本有天殤的危險！

就以前講，它的衡陽與桂林兩站，都孤立於市外，兩處都用公共汽車接送旅客於市內營業所。桂林車站似乎比較好些，衡陽車站就太壞了！不但月台修得不堅固，就是月台屋，四周的馬路也沒有修好。我離開衡陽的那天，也許因為久雨的關係，特別顯得破敗不堪，旅客下了公共汽車，即步入液膠的泥漿路，連人力車也不行動，許多旅客都是苦力們一個一個地攆過來，旅客們的便利與否還不緊要，最有關係的就是那大某機關運送重要的器材，因為大卡車不能自力渡過大龍架，果樹數十苦力在中無次數地幫它忙。這種遲慢的影響不知會如何大！

湘桂路每日自衡陽開桂林，共有兩次車：九時半為通車，行二十二小時，次晨七時三到桂林；下午六時半為特別快車，行十九小時

，次日下午二時到桂林！這是路局公佈的行程時間。可是記者乘的是特別快車，晚八時自衡陽開出，次晚十時始到桂林。整整走了二十六小時。其實這樣遲慢的原因，大家并找不出，因為沿途既無警報，又無避讓兵車情事。而且每站必停，無論距離遠近，停留時間，以入桂境為甚，差不多每站停留半小時以上，使每個旅客莫明其妙。至於旅客行李的運送運輸，均使大家增多損失。若說衡陽有警報的話，那粵漢路南段的員工就不能維持通車了！記者深知粵漢路員工的努力負責，使敵人連續破壞年餘的粵漢，始終維持通車。記得敵機集中轟炸時，粵漢車也不過修理三日就通車，普通總是敵人白天來炸！晚上加緊趕修，仍行通車。這種精神，值得湘桂路當局特別注意。同時，車中秩序要儘可能的維持，如車到站時，務先便下車者先下，然後再讓客上，否則下者下不去，上者上不了，則擁擠愈甚。最主要的還是旅客擁擠，路局收入應該增加，萬勿因為客多，一切就馬虎下去。記者并非希望路局向子然一身的難民迫購車票，而是希望有力量購買者一律購票，增加路局的收入，促進運輸的效果。間接就利於長期抗戰。

泰寧三日

曼卿

——康藏軼事之一——

九月七日晨八鐘由中古啓行。在起伏不平的山谷中進行，略較昨日好走，但是離下馬的地方仍然甚多。余等不聞外面消息已十餘日，由打箭爐動身時，已得到九江失陷，敵我激戰沙河的消息。十日以來，盡在荒野中旅行，所以無法接得外面消息。加以對於地質考古，又無新發現，所以大家都有點悶悶不樂的樣子。

午後四鐘抵泰寧。此城在大平原的中心，四面環山，氣象宏壯，不愧為康省重鎮。南路北路，都要由泰寧經過。舊城僅有基址尚存。因民國初年震災倒塌，又因惠遠寺喇嘛叛亂焚燬大半。惠遠寺規模宏大，滿清初年，遂額住於此。其寺用紅泥所築，止殿甚大，屋頂係銅質。寺內喇嘛甚多，皆居寺之四周圍室內。該寺喇嘛的主幹分四種：一為管事，專司出納及糧食等一切庶務。一為誦經，專司戒律。一為掌經，專管經典。一為坐臺，專司法事。余等騎馬至泰寧平原時遠望短衣者一人在路旁相候。

我同吳馬兩君即先下馬，一一與之握手。因泰寧實業主任張化初先生已接建委會建設科通知，計算我們七日可到，故在此相候。一為

周君德蘊，為區公署總務股長。張君化初本是他的好友，相見自然十分歡洽，當即邀余及吳馬兩君在其署內住居。彼此談論甚久。張君自謂此次到泰寧，實即回到漢族的原始根據地，因漢人東入中國即由此地經過。張君云：「史記五帝本紀，黃帝娶於西陵之女，是為嫫祖。產二子，其二曰昌意，降居若水，即今雅羅江。西康北道的甘孜、石渠各縣，正當其上流。草廬千里，畜牧甚盛，當即昌意受封之地。」由此看來，西康的人民與地點確是極關重要的，并且我們漢族古代的遺風，可以在康藏人民的風俗習慣中發現。張君對於康藏情形，異常熟悉，他在泰寧任地方長官，可為人民慶幸得人。

在刻在張君處餐，酒肴甚屬可口。十餘日來，吃不到好飯菜，余等都甚快暢。醉飽以後，張君引導我們參觀壘壘情形。到此地我益信西康不單可以墾殖，而且是個可以墾殖得好的地方。現在該區難民入川者，極塞途途，振濟機關法安排何不儘途入康墾殖？泰寧附近有不少地方，可以不要一文錢，只要有人向實驗區公署備張皇子，就可無條件的領取墾地。

開墾只要有氣力，一市畝生荒，只須九十至一百二十工即可開出來。五年以上的熟荒，只須三四十工，五年以下的一二十工就夠了。你有資本來經營墾荒更好，無資本時，區公署什麼都貸給你，食糧、種子、耕牛、農具不用說，即是你住的房子與家具皆在內，墾竣收穫後分三年償清。你若只有氣力而不知經營方法，省農場可派專門人員來指導，買東西不方便，可託供給合作社代辦，怕匪徒搶劫，可貸給你以武器，而在此區域內根本未聞匪騷。你若以為泰寧實驗區的荒地如此好，恐他人先你領去，我可向你保證。至現在為止，尚有生荒三萬餘市畝，熟荒一萬餘市畝正等著你，你要點早來，總不成問題，而且其他各縣的荒地還甚多。此處之土地，拿風景來說，數十里狹長的平原，一側，嵌着淺山，淺山上，落葉松白樺白楊，任你春天的到來，雲杉鐵杉總是終年常青，不讓你知道秋天的過去，平原上有各種花朵，迎風向你點頭，即是牧草地上，禾本科豆科薯科的牧草，總是逗得牛羊羣跑來跑去，不知從何處響起。縱橫交流之小溪，日夜奏着清曲，無處不是水草豐美，作物暢茂。

九日晨餐時，大家決定往訪佛都督，由周君德蘊引導。佛都督（即時圖克圖，亦康藏轉世的活佛。）所住的地方，距泰寧約三四里。室內清潔，陳設精美，命佛金座，忽然排列，

佛都督只有十三歲，聰明文雅，將來必為康民中的俊秀。其傳為大喇嘛，身邊服役的人都是特派喇嘛，尚有年餘相若的小喇嘛數人陪伴。凡衆喇嘛見佛都督時，必伏地叩頭，頂禮膜拜，佛都督則安坐而受拜，或備用手撫摩其頂。佛都督得悉余等前往拜會，即盛裝出迎，各喇嘛立頂禮。彼等對於地方官同省相來的漢官，特別表示敬意，真是難得。佛都督對於劉委員長之建設新西康，有殷切的期待，曾向余等痛陳民間疾苦，囑向省當局轉達。下午張君接納余等參觀其正在建設的新市區，張君勵精圖治，無怪受當地人民的愛戴。

泰寧女多於男，因男子或懼公差，遠去他方，或避匪禍，轉徙他處，尚未還鄉。故頗為荒涼，農牧各業亦不甚發達。居民生活，尚逗留於中古時期，對衣食住都不講求。一般人民多患痼症，而以慢性筋骨疼痛及慢性腸胃病最流行。慢性筋骨疼痛的起因，是與康人的服裝睡眠有關。康人衣服男的四季都是一套舊棉襖，或是一套老羊皮襖，穿時常常把右臂赤裸裸地露在外面，女的雖然不露，但多不着褲子，易為寒風所侵。而且他們睡臥不避濕地，又

使濕氣侵及骨肉，因而致疾。至於慢性腸胃病的原因，則由於飲食的不慎。康人的大宗食品為糌粑，酥油及牛羊肉。我在途中常見許多烏拉娃，背負一個糌粑袋，走到水邊，就拿水拌糌粑而食，或割取牛羊肉，稍加火烤而吞之。貧寒之家，初生的小兒，半日或隔月後，就斷奶了，而喂以糌粑酥油。此種食物食法有害腸胃，初生小兒腸胃更弱，故腸胃病幾成康人的通病。張君深感泰寧文化落後，現正努力推行社會教育，并與新設之省立醫院接洽，在此地設立診療所。想今後的泰寧人民生活，必能逐漸改進，而臻於文明繁榮之境。

晚間乘談，方知中航公司郵機「桂林號」為日機非法襲擊事件。據張君云，五架敵機圍攻一架郵航機，擊落海面，仍以機槍掃射每一個乘客，直待人死機沉，而後始去。醜惡，兇殘，暴日的面目揭示給全世界的文明人類。如此暴寇不受懲罰，文明人類還能存在嗎？十日余等用午餐後，即由泰寧出發，向道孚進行。行時張君及其同事率喇嘛等前來送行，非常可感。

雲南猛戛一瞥

區釜鍾

猛戛是雲南最西的一個市鎮，與英屬緬甸相連接。過去，這地方是劃歸騰越管轄，漸漸

因了市面的繁榮，乃獨立改爲政治局，治理地方上的一切行政事件；並且把「猛戛」這個名

稱，改作騰西縣。

由雲南的省會昆明，前往該地，需要三十三四天的長時間，才能夠到達；在這長時間裏，連一天的休息都沒有。

在猛戛，夷人佔多數，漢族僅有一部份。所有一切生活、風俗、習慣，較之內地，實有天壤之別。氣候炎熱，森林極多，在都市中不會見到的野獸，在那裏卻遍山都是。在農產方面，也有特殊的產物。茲略述其情形如下：

(一)生活 除漢族外，夷人的生活，與我們不同，如喫飯睡覺，均極簡單。他們所住的房屋，是用竹籬編織而成，室內除掉必備的器物——食具農具，及一柄保身所用的大刀外，就沒有別的東西。因為他們的房屋是用竹搭，故很輕便；如在此地感到厭倦，可將房屋用具等等，抬往別的地方，不需建築，又成家了。他們的性格，最爲沉靜，自生至死，除自己的家屬外，除非萬不得已，幾乎永遠不與旁人說話；這種古怪脾氣，在他們看來卻是非常普通。他們喜歡過着孤獨生活，很多一家或兩一村；最大的村落，也不過三五人家而已。在戶數較多的村落裏，仍然是互不往來，互不幫助，表面雖在一處同居，其實相持仍如路人。男子方面，僅會耕種，女子方面僅爲紡織；除此而外，其他事件，幾乎全然不理，就是會做，除掉自己需要的也是不肯做的。他們是用牛

羊糞做燃料；遍山植物全不採用。至於裝束，除女子外，無論長幼男子，均用長約七八丈的麻布一條，裹頭爲髻。日常所食物品，除米麥外，僅往山谷之中捉捕野獸，作爲佐膳之用。交易不很發達，僅盛行着物之交換制度。

(二) 婚姻 不論男女，夷人的婚姻是絕對自由的。所有親屬，對他們的婚姻，都是絲毫不得干涉。男女到了發育時期，他們就會自行出去選擇，選中以後，並不舉行何種婚禮，就可成爲正式夫妻。既婚夫妻如果彼此不睦，進而發生仇隙，以至不能同居，便可自由離異。離異後雖中他人，又可自由結婚。結婚女子，都要將髮剪短，散披肩際；所着服裝，與西洋的燕尾服有些類似，下部不須遮飾，打扮起來，也是別有一番風韻。

(三) 教育 夷人也有自己的文字，一共有一十九個字母；以二三個字母，拼成一音。一音就成一意。它的寫法，合外國文字一樣，自左至右。但是夷人對於他們的文字，大多不願學習，地方上也沒有學校。假是有人願讀，非到有權力的和尚那裏去授師，別無其它辦法。

然而學會以漁，也沒有多大的功用。

(四) 生產 甲、手工：女人能够織造麻布，以作衣著之用；除此而外，還能够用毛類織造毡子，然而形式質料，都是非常粗糙。並且因爲交易的不發達，所以只有自己需要時候，始肯工作；否則甯可閒坐，不願從事紡織工作。乙、農產：夷人完全不知年歲，季節和時日，到了草木茂盛，知道已到播種時期，於是預備種子，前往田中播種。他們所種，僅有米粟兩項。下種以後，任其自行生長，不往田間照料。僅憑天然雨露灌溉而成。等到草木凋謝，知道到收割時期，於是前往收割。所得穀麥，並不人工碾磨；係將穀麥舖在平地之上，而以牛足踐踏，使之自行去殼。此項收穫，用作終年食品。此地亦產棉類，但是夷人不知棉花用途，並不採用，任其朽腐。

(五) 宗教 夷人最信佛教，他們所崇拜的是釋迦。在猛憂的全部夷人，無一不是釋迦的信徒。年紀較長的和尚，他的勢力最大，能够指揮夷人的一切生活。不過表面雖然只是一教，然而實際分爲兩派：一派叫做「左底」一派叫做「朵業」；兩派的目的都是宣揚佛教，然而兩派中間，常常互相攻擊。左底派的勢力最大，最得夷人信仰；並且他們的和尚行事坦白，不食葷腥。至朵業派，則多係浪人，無所不爲。

(六) 交通 由昆明到猛憂，沿途人煙稀少，路途險隘；往來的人，非常不便。有些地方，連走一兩日，還不能夠翻過一個山嶺，其山勢之險，可以想見。途中又無舟車，完全係靠步行。現在滇緬公路正在趕築中，其於文化上經濟上甚至國防上，都有很大的價值，深盼該路早日完成。至由猛憂到英屬緬甸，則已有汽車火車往來，旅行較爲便利。不過乘車往來的人，大多是經商的漢人。

猛憂夷人的生活習慣，頗多逗留半開化的階段。可是近幾年來，已有人在該地設法灌輸「文明」生活，如教育、實業、交通等項。而我則尙視爲無足輕重，置之不議不論之列，怎能担保渾渾噩噩的夷人，不會墮入帝國主義者的掌握中呢？在對日抗戰之中，這是一件值得注意的事情。

民國廿六年除夕自長沙抵桂林

抱一

破碎河山夢寐塵。蕭條行李嶺南身。離家到此三千里。生我於今六十春。二水源通湘合桂。一年節盡舊更新。請纓寫遍千門帖。三月興亡卜楚秦。

參考資料

廣西農民銀行之農村放款

一 桂省農村金融之枯竭

桂省農村金融之枯竭，與他省初無二致，其受高利貸資本之困厄，備極酷烈。借貸普通分借錢、借糧，預習作物補種。借錢還錢，通常利率為月利二分或三分，亦有高至年利五分以上者。借糧之通行程度，較借錢為普遍，普通多在青黃不接之春荒時借，秋收後還，其利息或包括在約派之應還穀額之內，或另加利錢或利穀，在百色甚有借一斗還二斗至三斗者，其苛重蓋可想知。預賣作物，尤所習見，通常多於收穫前一二個月行之，預賣之價格有種種不同之規定，大多數係預先估計本年秋季收穫市價應得若干，酌減數成或數元，亦有在預賣時特定價格者，如陽朔預賣價甚至較收穫後每担市價減三元，百色有減二元至四元者，全縣、西林、明江、懷集、同正等縣，亦減百分之三十至四十不等，夫每穀一担，在廣西所值亦不過六七元或七八元，乃預賣時須減二三元，而預賣與收穫之時間相隔不過二三個月，若以之折合利率，豈不該人聽聞。他如梧州之戎墟，每當秋收後即有穀米收屯莊在該處收賣穀米，多者收至三四千担，少亦有千餘担，商人故將穀價壓低，農民以負債累累，不得不忍痛脫售，此時收賣市價，多為每担四五元，待至次年春荒時，穀價則漲至八九元，相差計及一倍。農民「難賤穀吃貴米」之呼聲，幾為全省農民一致之現象。

青黃不接，「夫積貯者，天下之大命也。苟粟多而財有餘，何為財不成？以政則取，以守則固，以戰則勝，懷敵附遠，何招而不至

？」昔之所謂「粟」與「財」，即今之「生產」與「金融」，時有不因而理無二致。是經濟為軍事爭勝之要件，而農民又為我國經濟之骨幹也。以桂省農村之貧困，農民需要資金之迫切，施政者尤宜力謀農村經濟之維持與興進，以示與民更始抗敵固存之至意。桂省當局有見及此，特設廣西農民銀行，旨在供給農民資金，促進農業生產，發展農村經濟。

二 廣西農民銀行之四種放款

廣西農民銀行創立於民國二十六年一月二十六日，資本總額暫定為法幣三百萬元，由省府先撥一百萬元開始營業，總行設於桂林，現有辦事處十二。該行旨在供給農民生產資金，其主要業務即為放款。該行爲便放款直達農民計，訂定放款辦法四種：（一）信用放款——該行爲適應本省農村情形，并使資金迅速轉於農民之手，特指導農民組織一種農民借款協會，以爲信用放款之對象。（二）不動產抵押放款——爲避免資金凍結起見，暫以短期爲限，且須於資金有開險時爲之。（三）動產抵押放款——最高額不得超過抵押品估價百分之七十，并以短期及有農倉之地點爲限。（四）帶苗放款——最高額不得超過其收穫物估價百分之六十五。該行在二十六年三月至二十七年六月，以上四種放款，總計四、三八〇、二〇四、〇二元，（其中二五九、二三六、〇〇元，係前廣西省銀行之農村放款。）其詳具見下表：（金額以法幣計列）

行/金/科目	信用放款	不動產押款	動產押款	青苗放款	合計
桂林總行	八七三、五八三、二四	四〇一、〇〇			八七三、九八四、二四
貴縣辦事處	四二五、六九二、六〇	一一九、四三八、三〇七三、〇一八、五〇			六一八、一四九、四〇
桂平辦事處	四九一、六五八、〇〇	六六、六五三、五〇		三四、七三五、〇〇	五九三、〇四六、五〇
臨軍辦事處	三六三、八三九、九〇	五三、五七六、〇〇			四一七、四一五、九〇
柳江辦事處	四五八、〇四七、五五	七、六二四、〇〇	一一、四〇〇、〇〇		四六八、〇七一、五五
慶遠辦事處	二二九、三八三、九七	二八、二九七、五〇			二五七、六八一、四七
玉林辦事處	二九八、三八三、五〇	一、三四〇、〇〇			二九九、七二三、五〇
平樂辦事處	二六九、六七八、四五				二六九、六七八、四五
戎墟辦事處	一八三、〇二三、七三	一、九八六、〇〇			一八五、〇〇九、七三
鹿寨辦事處	一五九、九一六、二二				一五九、九一六、二二
龍津辦事處	九五、四二一、七〇				九五、四二一、七〇
平南辦事處	一〇一、三七五、三六	二〇、〇〇			一〇一、三九五、三六
靖西辦事處	四〇、七一〇、〇〇				四〇、七一〇、〇〇
總計	三、九九〇、七一四、二二二七九、三三六、三〇七五、四一八、五〇三四、七三五、〇〇四、三八〇、二〇四、〇二				三、九九〇、七一四、二二二七九、三三六、三〇七五、四一八、五〇三四、七三五、〇〇四、三八〇、二〇四、〇二

三 農民借款協會借款概況

由前表觀之，可見廣西農民銀行放款，主要的是以農民借款協會為對象之信用放款。此種農民信用團體，為該行實行長所新創，既適合地方環境，又不背合作原理，凡合作社未辦有成效之省份，可以此

種組織為津梁。其要點為：(一)借款協會以向農業金融機關借用借款，轉貸於會員，作生產資金之唯一業務；(二)以一鄉新編村，組織一個協會為原則；(三)真正務農耕地在十畝以上，無論自有或租種者，方得為會員；(四)會員須提供自有之相當資產，為協會保

體基金，以作歸還借款之保證，每一會員所承認之保證基金額，不得少於五十元桂幣，而其所承認之保證基金額，即為其所能借款之最高

額。茲依照廣西農民銀行之統計，將二十七年上半年期農民借款協會數目及借款情形表列如左：

行處	協會數	目會	員人	數	耕	地	面	積	保	證	基	金	借	款	數	目
	數	%	人	%	畝	數	%	金	(法幣)	額	%	金	(法幣)	額	數	%
總行	六二八	三〇・〇〇	九、七〇六	二一・三六	一、八〇〇	九一九	一一・五四	二、六八八	五〇・一六	三、九二五	七、九二五	一一、二二四	六、六五	一、二二四	六、五	六、五
桂處	二八七	三三・七二	三、三六七	二一・二一	一、三三七	六二二	一五・六六	六、七七八	八四・五〇	二〇・五〇	一、三三七	八、三六	七〇・一三	一、七	一、七	一、七
貴處	二三七	三三・七一	三、三三七	二一・二一	一、三三七	六二二	一五・六六	六、七七八	八四・五〇	二〇・五〇	一、三三七	八、三六	七〇・一三	一、七	一、七	一、七
粵處	二〇四	九・七四	四、六九九	一〇・三四	九六	四三七	一〇・九七	四、五一一	三三・〇五	一三・六三	八、九	八、六四	九五	八・五八	八・五八	八・五八
柳處	八二	三・九二	二、六二二	五・七七	八〇	〇〇五	九・一〇	二二・〇〇	五三・〇〇	六・六六	八、五	三、六	八、五	八・一六	八・一六	八・一六
平處	九一	四・三五	三、九四九	八・六九	八五	〇二四	九・六七	二二・五	二四・九〇	六・八〇	八、五	一、三六	二二	八・一三	八・一三	八・一三
玉處	二二五	五・九七	一、九八三	四・三六	三〇	七九八	三・五〇	一三・九	六二・〇〇	四・二二	六、六	六、二	二七五	六・三七	六・三七	六・三七
慶處	一四八	七・〇八	二、〇一八	四・四四	三四	五二四	三・九三	一六・三	七四・〇〇	四・九五	六、三	〇・二	二四三	六・〇二	六・〇二	六・〇二
慶處	五二	二・四八	一、二二〇	二・四六	四三	六二三	四・九六	一一・八	八五・八五	三・八九	四、七	五、七八	一一	四・五四	四・五四	四・五四
夜處	九二	四・三九	二、〇三七	四・四八	二五	九七四	二・九六	七七・六	一六・五〇	二・三四	四〇	八、九	六二二	三・九一	三・九一	三・九一
馬處	六七	三・二一	一、三八〇	三・〇七	二五	〇〇四	二・八四	七六・八	九二・四五	二・三三	三五	四、〇	七七	三・三八	三・三八	三・三八
龍處	三九	一・八六	八二六	一・八一	一一	五九一	一・四三	六二・八	四〇・〇〇	一・九〇	二、四	七、九	三一〇	二・三七	二・三七	二・三七
靖處	四一	一・九五	四六八	一・〇三	六	四三三	〇・七三	二四・九	六二・〇〇	〇・七五	九	九、五	〇〇	〇・九五	〇・九五	〇・九五
合計	二、〇三六	一〇〇・〇〇	四三、六二六	一〇〇・〇〇	八、七八八	九、四一一	一〇〇・〇〇	三、三二二	六、九八八	一〇〇・〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	七、二六	七、三	一〇、〇〇	一〇、〇〇

根據上表所列之二千零九十三會中，分析每一協會及每一會員平均概況，有如下表：

行處	每會會員人數	每會耕地面積	每會保證基金	每會保款數目	每會借目	每會員佔耕地面積	每會員佔保證基金	每會員佔借款數目
總行	一五、四五二六七、五二	八六四、一五	四一〇、八二	一七、三一五五、九一二六、五八	二五、六七四七九、五二	三三六五、三一	四八〇、二七	一八、六八九二、一五一八、七一
桂處	三五、六七四七九、五二	三三六五、三一	四八〇、二七	一八、六八九二、一五一八、七一	三〇、六四五六〇、七五	二一八七、四六	四三一、五〇	一八、三〇〇七、一四一四、〇八
貴處	三〇、六四五六〇、七五	二一八七、四六	四三一、五〇	一八、三〇〇七、一四一四、〇八	二三、〇三四七二、七三	二二二二、四〇	四四〇、五一	二〇、五二九六、〇五一九、一二
崑處	二三、〇三四七二、七三	二二二二、四〇	四四〇、五一	二〇、五二九六、〇五一九、一二	三一、九七七五、六七	二六八九、三九	一〇四〇、九九	三〇三、五三八四、一一三二、五六
柳處	三一、九七七五、六七	二六八九、三九	一〇四〇、九九	三〇三、五三八四、一一三二、五六	四三、三九九四、三三	二四七六、三六	九三五、五六	二一、五三五七、〇六二二、五六
平處	四三、三九九四、三三	二四七六、三六	九三五、五六	二一、五三五七、〇六二二、五六	一五、八六二四六、二八	一一一八、九六	五三二、九七	一五、五三七〇、四一五三、六〇
玉處	一五、八六二四六、二八	一一一八、九六	五三二、九七	一五、五三七〇、四一五三、六〇	一三、六三三三三、二七	一一〇六、三五	四二五、七五	一七、一一八一、一四三一、二二
慶處	一三、六三三三三、二七	一一〇六、三五	四二五、七五	一七、一一八一、一四三一、二二	二一、五四八三、九〇	二四七七、九九	九一四、九六	三八、九五二五、〇五四二、四八
鹿處	二一、五四八三、九〇	二四七七、九九	九一四、九六	三八、九五二五、〇五四二、四八	二二、一四六八二、三三	八四三、六六	四四五、五二	一一、七五三八、一〇二〇、〇八
戎處	二二、一四六八二、三三	八四三、六六	四四五、五二	一一、七五三八、一〇二〇、〇八	二〇、五九三三七、一九	一一四七、七三	五二八、五二	一八、一二五五、七二二五、六六
馬處	二〇、五九三三七、一九	一一四七、七三	五二八、五二	一八、一二五五、七二二五、六六	二一、一八三三二、八五	二六一一、二八	六三五、七二	一五、二四七六、〇八三〇、〇一
龍處	二一、一八三三二、八五	二六一一、二八	六三五、七二	一五、二四七六、〇八三〇、〇一	二一、四一一五六、九〇	六〇八、八三	二四二、六八	一三、七四五三、三四二一、二六
靖處	二一、四一一五六、九〇	六〇八、八三	二四二、六八	一三、七四五三、三四二一、二六	二一、七一四一九、九四	二五八二、二七	五〇〇、一一	一九、三四七二、八九二二、〇四
平均數	二一、七一四一九、九四	二五八二、二七	五〇〇、一一	一九、三四七二、八九二二、〇四				

該行以上各種放款，截至廿七年六月底止，共計收回二百一十一萬餘元，未到期者約二百三十五萬八千餘元，逾期未收者約十三萬九千餘元。

四 農民借款協會借款用途

至農民借款協會借款用途，據廣西農民銀行廿六年統計，以用於購買肥料最多，佔二二、三九%，工資次之，佔二九、二七%；此外種子佔一七、〇二%，耕牛佔一二、八九%。如照該行廿七年統計所得，則廿六年農民所缺乏者為肥料與工資，而廿七年上半年亦以缺乏肥料與工資居多。此點殊可注意，其詳具見下表：

行 處	借 款 數 目	借 款 用 途				
		子 肥	料 工	食 餅	牛 糞	配 置
總 行	二五七、九九八一	四三、一三四〇	八二、六八一〇	七六、一四六三	二九、一二〇〇	一六、一四八五
桂 處	一三七、八三六七	三七、六九三〇	四三、四七五五	三三、六八九〇	一八、八八五〇	二、九六九〇
貴 處	一〇二、二六六五	一七、三六八〇	三二、八七四〇	三七、〇三九〇	九、〇九四〇	四、四六六〇
蘇 處	八九、八六四九	一一、一九九〇	二一、六七七五	三五、一八九五	一四、二二四〇	三、八七六〇
柳 處	八五、三六一八	七五〇〇	四三、三七〇〇	三八、七三九一	五八七〇	—
平 處	八五、一三六二	一四、二七七〇	三四、二〇四七	二六、六一四二	七、五八五〇	一、七四〇五
玉 處	六六、六二一〇	九、四九八〇	二六、二二一〇	一四、五〇六〇	五、八六三五	六、四八八五
慶 處	六三、〇二二四	一一、四三三〇	一六、二二一五	一三、七三九五	一三、三〇五五	二、四三二〇
蘭 處	四七、五七八一	一三、四二三五	二〇、六一〇四	七、六七八五	三、九一七五	五六二〇
戎 處	四〇、八九六二	六、三二〇五	六、九八四〇	七、四五一一	九、九五八〇	七、七九九〇
馬 處	三五、四一〇七	五、五二七〇	五、一四五七	六、八一〇〇	一一、一五四三	三、〇八三九
龍 處	二四、七五三一	四、四四八〇	三、六〇四五	六、五五一一	八、〇四五〇	九三四五
晴 處	九、九五〇〇	一、七七一一	一、九六九〇	二、二三五五	二、一七六九	一、二九六五
合 計	一、〇四六、七二六七	一七八、一六七四	四八三三九、〇四八	九四三〇六、三八九	一七一三四、九〇五	七三三五一、七九二

上表限於地位，未刊百分比率，茲另列總百分比如下：(一)種子：二七、〇二%，(二)肥料：三二、三九%，(三)工食：二九、二七%，(四)餅牛：二二、八九%，(五)牲畜：四、九五%，此外公積金：一、九一%；其他：一、五七%。以上合計：一〇〇%。

桂省農民所受之痛苦，以生產資本之缺乏為最甚。廣西農民銀行指導農民組織信用借款團，給以生產資金，足以使農民脫離高利借貸之剝削，從而增進農村生產事業。惟全省人口約有一千五百萬之多，以區區資本，辦理農村金融，實難期普遍。比聞該行爲使各地原有

此間該行爲使各地原有停滯之資金，融通活潑，及各地原有停積之倉儲農產品資金化，已訂定各縣農民銀行組織章程及協助辦法，積極策

動縣農行之普及，利用當地財力物人力，以流通農村經濟，計其費於此；而對於發展農村，埋理苦幹之精神，更於此可見矣。

貴州廿六年度財政概況

貴州多山，素稱貧瘠，益以久苦兵役之後，財源幾已消耗殆盡，其收支短絀之病狀，已屬司空見慣。廿四年中央注意黔事，廢除苛捐雜稅，舉辦最低限度庶政，省政收文，雖見平衡，有更甚於前者者；若

非中央源源接濟，則全省財政，將陷於萬劫不復之境。即以近年（廿六年度）而言，全省七百二十一萬元收入，中央補助款項（行營補助費在內）達五百六十九萬元，觀乎左列兩表，當可見其枯竭之一斑。

貴州二十六年年度收入概況

共計	科目		備考
	目	金	
省府本身收入 一、五二〇、〇〇〇、〇〇〇	田賦	四一〇、〇〇〇、〇〇〇	每年額征銀七十三萬元，並不逾七成考民國以來實收數字以十六年度之五十六萬元爲最多在全國有報告之二十一省中，僅高出青海且逐年遞減，其最大原因實由於當初土司屯墾之時，地賦征而未按制賦。
	契稅	一三〇、〇〇〇、〇〇〇	因地籍之不完全白契積弊難除故契稅收入爲數甚微。
	營業稅	五五〇、〇〇〇、〇〇〇	本項較二十五年年度增一倍其中各縣屠宰稅三十六萬元普通營業稅（本）新辦指屠宰牙當煙酒業以外各業之營業而實一十七萬元牙當稅及煙酒牌照稅二萬元。
	地方營業純益收入	二二〇、〇〇〇、〇〇〇	
	地方行政收入	一三〇、〇〇〇、〇〇〇	
	其他收入	九〇、〇〇〇、〇〇〇	
	鹽稅協款	二、二〇〇、〇〇〇、〇〇〇	對省值鹽限二十七年年度禁銷每年千萬元以上之特稅收入行將中斷中所以補助省方者亦將無法取給。
	鹽稅協款	一、六二〇、〇〇〇、〇〇〇	我國財政因鹽稅之大部份已爲奉日所攫取嗣後中央恐難以鉅額補助省方。
	裁區協款	七二〇、〇〇〇、〇〇〇	
	煙稅統稅協款	二四〇、〇〇〇、〇〇〇	
各種補助款項	九一〇、〇〇〇、〇〇〇		
中央補助款項	五、六九〇、〇〇〇、〇〇〇		

貴州二十六年支出概況

科目	金額	比率	備考
共計	七,二一〇,〇〇〇,〇〇〇	100%	
各機關經費	二,六三〇,〇〇〇,〇〇〇	36%	此係消極支出方面包括黨務司法行政公安財務及撫恤等費
專業費	一,八六〇,〇〇〇,〇〇〇	26%	此係積極方面支出包括教育文化交通衛生建設及其他等費(合委會與防空協會經費及營業費)
協助費	一,三〇〇,〇〇〇,〇〇〇	18%	此係一百二十萬元為地方協助費
債務費	五六〇,〇〇〇,〇〇〇	8%	此由於收入之不足而不得不依賴舉債以求收支平衡
預備費	八六〇,〇〇〇,〇〇〇	12%	包括國防與救災備金及其他預備費

貴州財政，收支既時虞絀，而支出又每感不足，一旦中央協款如田賦中斷，必有百弊殆廢；查財政為庶政之本，財政匱乏，一切庶政不能興辦也。貴州財政之危機，在於田賦、契稅、營業稅三項稅收之短絀，而惟中央協款之補助是賴，是以挽救之道，亦惟三項稅收之

四川酒精廠調查簡報

前方有抗戰英雄，後方有建國英雄。魏翰祥氏為工業界公認之建國英雄，因魏氏以最經濟之時間與資金，創立四川酒精廠。已毀之上海酒精廠，耗資二百五十萬，日產七千加侖，而今祇用十二萬元，日產一千加侖。此一酒精廠已於半年內完成，機器全係自行設計購置，而不假借舶來，尤屬難能可貴。籌備期中，全廠工人職員一律月支二十五元，結果將一百四十畝之荒山，變為支持動力之大工廠。記者為明瞭酒精製造工程，最近曾往該廠訪問，觀其設備之完全及各專家之

切實整頓，始克奏效。所幸省府當局秉承中央充實後方之意志，勵精圖治，得窺見復興之象。以言田賦及契稅之整理，則有土地陳報之舉辦；以言普通營業稅之整理，則有全省經濟之尚發，誠能人謀得成，其危機非無挽救餘地也。

工作精神，令人興奮不已，茲粗略介紹之。

一、建築工程 該廠於去年杪開始籌備，六閱月後竣工。因建築材料供給不易，建築工程之進行備感困難，而當地之承包工人，尤屬經驗缺乏，一切圖樣及材料之強弱，均係該廠自行設計，並派職員八人常川駐廠，負責工之實。結果將荒山一座，變為高樓叢集之工廠，設非該廠同仁硬幹苦幹，曷克臻此！精茲將該廠重要建築物說明如左：

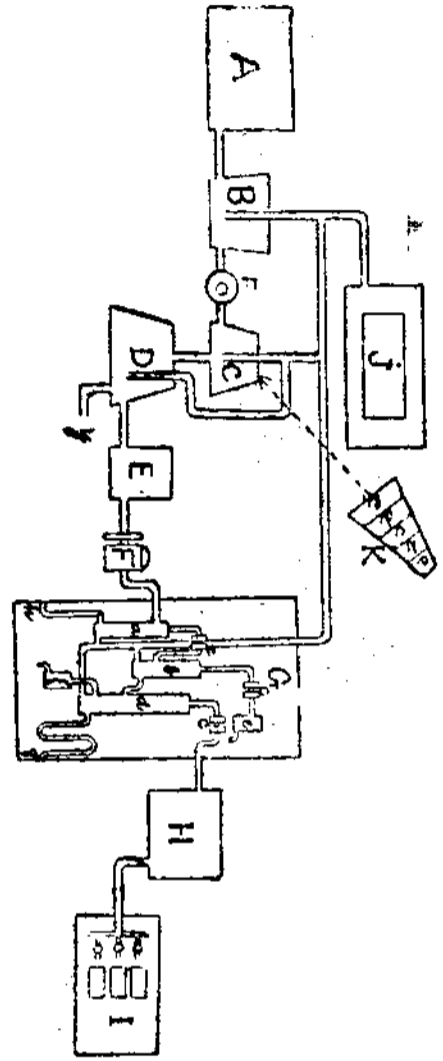
名稱	高度	度	面積	材料	料裝
蒸餾室	分三層高三十六尺		五百四十方尺	全部磚造水泥地面	有混泥土基礎三座上置蒸餾塔三具通有蒸氣水管及排液管
醱母室	十五尺		面積二千方尺	磚造地面用水泥造	置有木製大醱母槽八只總容量四萬八千加侖通有蒸氣水管及排液管
醱母室	十四尺		五百方尺	磚造	置有醱母槽六個總容量三千六百加侖通有蒸氣水管及排液管
原料儲藏槽				全部石磚造	共一只總貯藏量三百噸
鍋爐室	十四尺		一千方尺	磚造	置有大鍋爐一只總馬力一百五十四匹附有磚造煙囪一座高八十五尺煙道長四十尺
幫浦室	十二尺		四百五十方尺	磚造	置有二寸半進水口之蒸氣幫浦二具
發電室	十二尺		三百六十方尺	磚造	置有發電機二具一為蒸氣發動一為重油發動總馬力十四匹
裝料室	十四尺		五百二十方尺	磚造	通有酒精總管及水管
材料房	十四尺		四百二十方尺	木造	
貯水槽				石造	蓄水量一萬六千加侖
酒精貯藏槽				鐵板造	貯藏量三千六百加侖
辦公室	十二尺		分七間平均面積九百八十七方尺	磚造	
職員宿舍			三座總面積一千一百七十六方尺	一為磚造一為泥造	
工人宿舍	十二尺		分十間總面積二千四百方尺所容一百名	泥造	
磚堡	位於山巔最高處		二百方尺	石造	

二、機器設備、酒精製造所需最要之設備為蒸餾器，中國各酒廠廠所用之蒸餾器，多係購自外國，尚鮮有自行設計製造者。抗戰以來，海運阻滯，該廠廠設法自製，由魏廠長負責設計，并由X公司機噐廠承造，廿七年七月初定成，茲將該廠機噐設備，擇要說明如左：

類別	名稱	數目	附
作業設備	蒸餾器 (Guillaumet)	一具	分為三塔第一塔為粗餾器含有蒸餾板十七塊及蒸餾器八十只附有凝結器二具及迴流管溶液進管蒸氣進出管蒸氣捕提器酒精出管及凝結器二具及迴流管酒精進出管蒸氣捕提器等第二塔為精餾塔含有蒸餾板十四塊及蒸氣捕提器酒精出管及凝結器二具及迴流管酒精進出管蒸氣捕提器等第三塔為精餾塔含有蒸餾板七塊及蒸氣捕提器酒精出管及凝結器二具及迴流管酒精進出管蒸氣捕提器等
	臥式鍋爐	一具	附屬蒸氣管六百八十尺水管二千三百七十二尺大小開關一百七十二只管接頭七百六十五件各種螺絲一千一百三十八顆
動力設備	發電機	二具	
	蒸氣幫浦	五具	
研究設備	手搖幫浦	六具	
	化學分析儀器	一一五件	

其他並備有特八汽缸運輸汽車一輛，原料裝運木桶二百只，消防用橡皮帶，機器修理工具，管子鋼板，螺絲鋼板，起重機等。
 三、酒精製造 該廠製造酒精之原，係用××、××所產之糖蜜
 •××兩縣土地肥沃，適宜於甘蔗之種植，因此糖廠林立，漏棚一精

製糖廠)分崎，就甜蜜一項而論，每年產量平均約二千萬斤，合一萬四千餘噸，幸該廠每月所需糖蜜，則為六十萬斤，由糖商按月供給。該廠每月可出酒精一萬加侖，其製造過程，如下圖所示：



- A 原料貯藏槽
- B 沖液槽
- C 解可器
- D 解可器
- E 蒸餾器
- F 蒸餾器
- G 蒸餾器
- a 粗酒精塔
- b 粗酒精塔
- c 粗酒精塔
- d 粗酒精塔
- e 粗酒精塔
- f 粗酒精塔
- g 粗酒精塔
- h 精液出口
- H 酒精貯存槽
- I 裝罐器
- J 蒸餾器
- K 蒸餾器
- a 酵母
- b 培養器
- c 巴 (Pasteur) 氏瓶
- d 卡 (Carlsberg) 氏瓶
- e 純酒精

二月來之西南動態

廿七年十一月廿一日至廿八年一月廿日

蔣委員長英明偉大表示

蔣委員長十二月二十六日在中央紀念週報告，對於日本政府最近各種之聲明與其併吞中國獨霸太平洋之野心與計畫，闡述甚詳。蔣委員長認為近衛文相二十二日發表所謂與「再生中國」調整國交之聲明，實與日本欲整個滅亡中國之種種陰謀之總暴露，自茲中國國民對於敵國狠毒用心，必有更深切之認識，而益加其抗戰到底絕不屈服與妥協之決心。最高領袖此種英明偉大之表示，不俾使國內人心益為振奮，而國際視聽，亦因而肅正。

財部發表戰時財政設施

財政部發言人十二月十四日在招待外報記者席上，發表談話，對抗戰時期政府對於開發經濟之財政設施，詳加闡述，茲摘錄原詞於次：
(一) 貿易委員會，現隸屬財政部，以促進土貨外銷為主務，例如湘皖兩省之茶葉，江浙川之生絲，川鄂之豬鬃，以及川湘鄂之桐油等產物，該會復對產品之輸出，予以水陸交通之

便利，俾其產銷兩端之間不致因戰事而滯鈍。

為關心中國經濟前途各友邦所注視者也。

英願助我建造西南鐵路

倫敦十二月十五日哈里斯電：中英兩國已在原則上成立協定，但尚未簽字。按之此次協定，英國願以千萬金鎊之信用放款與中國，俾克建造鐵路，自湘桂兩省通至緬甸邊界。其中六百萬鎊，乃係此項鐵路建造經費，四百萬鎊，則用以向英國購買鐵路材料，全數均由英國私人方面墊付，而由商務部出口信用局予以担保，一般感認英國此舉係援助中國開發西南各省計畫之先聲。

西康新省府於元旦誕生

西康省籌備告竣，省政府已於元旦成立，據中央社記者報告：是晨十時康定省府門前，砲聲三響，山岳為動，全體省委及來賓魚貫而入，劉文輝扶柁，領導行禮，而最惹人注意者，為康藏喇嘛貴族，均穿法衣，合掌隨同行禮。全康定七大喇嘛寺代表，前藏大法阿汪堪布、西藏特派之甲絨牧西詎汪彭喜及大喇嘛師

導數十人，均參加典禮，使數十年來之邊陲舊

府，成爲充溢偉大團結無窮光明之殿堂。行營

監督員張伯常宣讀蔣委員長鑒察親切之訓詞時

全體爲之動容。內次由李陸代表中央致詞，

詞旨懇切，重於建設三民主義之新西南，劉

文輝演說，雖因咳嗽未盡其意，然其激昂

沉擊之決心，則溢于眉宇。儀式簡單隆重，十

二時禮成。該省第一任省長劉文輝、段班汲

、李萬華、熊秀峯、韓孟鈞、王靖宇、格與呼

圖克圖、楊永波、黃述等九人，劉兼主席，段

兼民政廳長；李兼財政廳長，熊兼建設廳長，

韓兼教育廳長，王兼保安處長。

白崇禧任西南行營主任

軍事委員會爲便利統籌西南各省軍事起見

，特設委員長西南行營於某地，由白崇禧氏兼

任行營主任，已於十二月十五日正式成立。

又白主任近在某教育團體成立演說，題

爲「全面戰爭與全面戰術」。白氏首解釋全面

戰術謂：此與正規戰不同，不分前後方，無論

東西南北，不爭點，不爭線，所爭者面耳。繼

謂：此項抗戰分爲兩期，藉端失陷以討爲第一

期，以後爲第二期，在第二期戰爭中，我將實

施全面戰術，而以用於山西方法，推行於敵人

之後方，樹立強固政權，實行面之爭取云。

又五路軍總部近組青年學生軍團，由夏維

參謀長任團長，現止在加緊訓練中。

川滇川鄂兩公路即通車

四川公路局長牛錫光近曾來渝出席交通會

議，並接洽借款購置新車，據談：(一)向中

央、中國、交通、中農借款七十萬，已陸續匯

抵購車，首批十五輛，業已到川，正在裝置，

將撥成渝段行駛。(二)汽車燃料，原由行營

月發五萬加侖之購油證，現因節省汽油，月僅

給三萬加侖購油證，各線交通因感困難，現正

呈請救濟。(三)川鄂路整理就緒，川滇路全

線竣工，兩路設站行車事，如燃料無問題，短

期內可實行。(四)川黔、川陝整路工程經費

已核定，即興工。

李漢魂新任粵省府主席

中央爲加強華南抗戰力量，特改組廣東省

政府，任命李漢魂、顧朝暉、王應楨、許崇清

、胡銘漢、曾養甫、朱暉日、何彬爲省委員，並

以李漢魂兼主席，並兼民政廳長。李氏已於元

且接任，所遺×××軍長缺，由×××兼任。

又陳部長誠近在渝對中外記者報告抗戰準

備，略謂：測敵方今後軍事，將西南西北並進

，西北方面我方有充分準備，西南方面，我軍

省府改組，×××將軍赴粵，均是加強西南力

量云云。

各銀行投資推廣滇木棉

西南棉業，以川滇兩省最有希望，而滇省

除有草棉外，尙特產木棉。中國銀行張心一氏

近在滇接洽組織木棉貸款銀團，預定第一期投

資國幣一百萬元，由富滇、中國、交通、中農

四行分担，再由滇建設廳及木棉貸款銀團合組

木棉推廣委員會，嗣後滇省木棉將有大規模之

推廣。

又中國茶業公司專員王煥生氏，近自滇抵

渝，據云：爲擴大雲南茶產，擬請皖、贛茶農

二千餘人入滇製茶，現已擇定宜良、順寧、佛

海三地設立大規模茶場，分別製造紅綠茶，以

便擴大大國外貿易。

翁部長視察川西南地礦

經濟部翁部長文瀾，近曾借地質調查所副

所長黃汲清、工礦調查處組長林福庸兩氏，

遍歷川西南各地，視察水力及地質礦產，並

訪王主席續緒，商談開發川黔滇邊區事。據林

福庸氏談：川西南物產豐富，具有發展工業之

必要條件，惜貨棄於地，不知利用。現翁部長

對川西南一帶礦區，已擬有開發之計畫，並使

交通脈絡貫通，以應發展工業之需要。

又四川地質調查所李春昱所長，近由渝飛

蓉，主持某項礦產開發之設計。

交通部提高水陸運輸效率

交通部近為調修非常時期物資之水陸運輸，提高效率，建議設置水陸運輸聯合委員會，以期統籌改進。業經一月十日行政院會議決議，准予設立。又行政院同日派宋子文、盧作孚、葉汾、徐湛、俞大維、王景韓、黃秉衡、鄭秉文、端木愷為水陸運輸聯合委員會委員，並指定宋子文為主任委員，盧作孚為副主任委員。

湘省府開始新長沙設計

十二月十二日為長沙大火週月之期，張主席向中央社記者發表談話，略謂：長沙火劫，雖經彌月，治中待罪任中，心神惶痛，不可言喻。此一個月之主要工作，為（一）救濟災民，（二）清除街道，（三）恢復市場，（四）調查死傷及損失。現各項工作告一段落，今後建設固當待諸抗戰勝利之後，但省府決自現在起，即開始為新長沙之設計，正在分途延聘專家，不久該項設計機構，即可正式組成，深望各方指示贊助云。

黔省積極發動苗民抗戰

黔省府為發動苗民抗戰，增進苗漢合作，決設方言講習所，研究各土著語言。吳主席兼

所長，民教兩廳長副之，訓練六個月後，即派苗區工作，加緊生產，增強抗戰力量。

又黔省軍管區決議舉辦學生戰時服務幹部大隊，考選軍訓學生，担任壯丁與新兵訓練，兼任抗敵、剿匪兵役、禁烟、衛生及勞務服務宣傳工作。

行營令康省趕築川康路

康省前奉行營電令，速徵民工修築川康路。該路除下南場至龍胆溪一段由行營電用省府在邛、蒲、夾、洪、丹等縣徵調民工四萬名經辦外，龍胆溪至乾海子一段，由康省當局徵調民工三千名，已於冰凍前築成。乾海子至蓮定一段，亦已由雅、海、榮等縣民工修築。至蓮定至康定一段，則由康、瀘兩縣及金湯民工修築，當局以此三縣人口稀少，工程艱難，力不能勝，現正電行營請示。

又川康路雖大段不日可竣工，行營工程處近派工務科長張鏡倫前往試車，並巡視橋樑涵洞工程，聞正式通車為期不遠云。

經部籌設國營煤廠四所

經濟部為求增加煤產產量，現定於川南之屏山、威遠、川北之昭化、廣元四縣中，各創辦大規模之國營煤廠一所，共為四所。在劃定之國營煤廠範圍內，所有民有煤礦，決備價收

收，資本以官股為主，並招商股，由翁文灝任國營煤礦公司董事長，盧作孚等任董事。

劉廣沛談各地工業合作

中國工業合作協會總會負責人劉廣沛氏，近由湘轉道抵渝，發表沿途考察經過，略謂：湘西努力植棉，中心區域宜都陽，將以紡織合作社為樞紐；湖南多山，中心區域在贛州，擬創辦機械工業、糖、造紙、淘金等合作社。重慶為四川中心，大可多設桶油合作社。劉氏更強調吾人之後方重慶與，後方同時建設云云，總會將由萬縣移至重慶。

邁進中之西南農業生產

中央農林部為促進戰時農產之發展，在川、黔、滇、桂、湘設立五個工作站，擴大研究推廣工作。茲悉：四川站在成都，注重棉、稻、麥，由水稻專家趙連芳氏主持；貴州站主持人為病蟲害專家朱鳳美氏，注意棉、麥、穀；雲南之昆明工作站，注意棉與蠶，主持人為棉花專家馮澤芳氏；廣西柳州站主持人為小麥育種專家馬保之氏，注意稻、麥、桐油及獸醫；湖南芷江站主持人為水稻育種專家潘爾良氏，注意稻、棉。此五個工作站，使各地農業科學化，生產增加，造成西南農業之繁榮。

教育部謀邊疆教育之促進

教育部對於促進邊疆教育，頗為注重。前除准設民族巡迴施教團外，近又核准西藏文化促進會之請，設立拉卜楞民族巡迴施教團，并撥經費五百元。西藏文化促進會負責人與記者談，謂該會最利用音樂與電影，訓練青年幹部，提高邊疆文化水準云。

又教育部為討論抗戰建國時期教育實施方案，將於二月中在渝舉行第三次全國教育會議。會期定七日。議決事項由該部採擇施行。

重慶市政組織奉令擴大

重慶自成爲新都後，市政組織擴大，奉令改科設局，相當於行政區直轄市。除警察、財政、衛生各局已成立外，工務、社會兩局亦均於年底成立，財政局亦在籌備中並由國府主計處委派會計主任成立會計室。蔣志澄市長近由大公報記者發表行政方針，略謂：決向「安寧」兩字努力作去。渝市過去無財政，自廿八年起始有預算，本年度新預算財部核定三百萬。工務改良路政，便利市民行走，注重公共衛生，使今後死亡率不再起生產率。社會局本年度將以下列二事爲中心工作：（一）設立平民住宅，改良勞動者生活；（二）勵行修路戒煙，使煙民成爲公民。

胡文虎等開發滇省寶藏

雲南地處邊陲，寶藏甚富，抗戰興後，當局積極開發，頗著成效。茲悉華僑巨子胡文虎氏以滇省地利，尙未盡量採掘，特集資五千萬元，投資實業，開發地利。並聞中緬緬甸委員會，亦以思普等人口稀少，工廠產業，亟待大量人力經營，特資四百萬元，遂同胡氏代表張威章赴昆明，與省府洽商經營辦法云。

桂省府撥款建省倉多處

桂省府前經決定在桂林等八縣，各建省倉一所，所有倉庫建築事宜，前經電飭由各縣分別勘定地點，略爲設計迅速呈報在案。茲省府撥發桂林、桂平二縣各幣各五萬四千元，邕寧、柳江、貴縣三縣各幣各七萬二千元，平樂、宜山、百色三縣各幣各三萬六千元爲建築費，經飭各該縣府即分別交由各該地銀行存儲，候命待用。

又廣西農民銀行爲活潑農村金融，調節粵省糧食起見，除盡量推銷本省糧食外，近更採購湖南穀米，運粵發售，以節粵省洋米居奇云。

經部改進銅梁紙產計畫

銅梁爲四川之大產紙區，年產二萬噸。惟

當地製紙以質紙爲大宗，其次爲光紙、抗水紙等，土報紙不多，且質粗，張小，無拉力，不耐印刷。經濟部工業試驗所擬在該處作改進中心，其口號爲：「鑿迷何紙爲質紙，鑿質紙爲印刷紙。」擬先在夾江、梁山等地，設立中心模範紙廠，以機械造漿，手工造紙辦法，成爲訓練、指導、推廣之中心。工廠資金由工礦調查處撥給，并使舊式精戶組織合作社，由該本局貸款，以期每一合作社皆有製紙機械，一切皆在進行中。

康藏糾紛業已消除

康藏間數年糾紛，業已消除。雙方代表於一月二日在德格簽字。康省代表爲小藏、范昌元，藏方代表爲汪清代本、王廷選，內容共八條，及附約一件。解決之精神，完全表示互讓，要點計：（一）大金寺應歸漢商之款，不足之數，由康藏雙方補足，此項賠款，總額爲十二萬八千餘幣，合法幣六萬四千元。（二）大金寺應歸藏方補足，此項賠款，總額爲三萬二千元藏幣，其非力不足之數，亦由康藏雙方補足之。（三）大金寺由甘孜藏府派民工二百五十人重修。（四）前由藏方供給大金寺喇嘛之槍枝，全請收回，寺內備准留三十枝，以資自衛，平時存藏府代管。

黔建廳謀發展柞蠶絲業

黔建廳以科學方法，發展柞蠶絲業，先在遵義試驗，逐步推廣及涪源、仁懷、正安一帶，現正派員在川選訂種蠶。據專家估計，將來產額，年可達二三千萬元以上。

又桂疏散人口，已與黔省府商洽，分散各縣，協助農工各業生產。

杜月笙等籌辦紗廠紙廠

滬金商賈葉昇鉅子杜月笙、王曉籟、凌新之等一行七人，於十二月十日由港乘機來渝，分別督調各當局，承商興辦西南實業事宜；於二十五日聯袂飛赴昆明，籌畫在滇創辦紗廠紙廠。據杜氏電行語記者，關於興辦西南實業事，已與當局商有頭緒，此次赴滇，即將着手籌畫，紗廠資本定三百萬元，款由交通銀行籌撥，造紙廠資本亦經確定，惟因運輸機器及各項籌備手續關係，須俟明年二月開始可開工。余等以滬上事繁，在滇勾留旬日即返港，以便接洽，將於二月間再來渝一行云。

農本局辦理康農業貸款

經濟部農本局為協助西康發展農村金融，改良畜牧事業起見，現決定撥款四十萬元，辦理康省農業生產貸款。業由康建廳長侯秀峯

康省與該局正式簽訂貸款議定書，雙方議定費劃康定、雅安、西昌三區所屬各縣為試辦區域，俟有成效，再行推廣。該局現已派員赴康，籌劃放款事宜。

又西康省農村合作委員會，近擬就非常時期工作計畫，派該會設計專員羅慶英蒞渝，向經濟部請示，茲聞農本局已允月撥該會專費一千四百元，以資協助。

中航公司增開渝貴航線

中國航空公司新近增開渝貴航線，逢星期二、五日以「快龍」機往返飛行一次，起飛時間為上午九時半，當日下午二時左右由貴返渝，票價一百二十五元。

又歐亞航空公司，近派員在貴陽增設航站，今後往來蓉桂間之航機，除在渝站停降外，並須在筑站停降，載運郵件，裝搭乘客。

呂超開發寧屬農田水利

國府參軍長呂超氏等，擬集資百萬元，組織中國抗建墾殖社，對寧屬各縣之農田水利，作空前之開發。該社現已延聘在雷、馬、屏、峨居留十年之樂屏墾殖社社主任人，魏弼周旅長蒞渝，劃一切。據魏氏談：擬先集資三十萬，武裝屯墾馬邊內之鹽峯、油榨坪、走馬坪、川沙口等夷地，樹之以威，禮之以德，夷人最重允諾，安定以後，墾殖計畫逐步實施，決無問題云。

錢昌淦視察滇緬路橋樑

滇緬公路自開工迄今，全路工程已大部完成，可以通車，惟修時之沿路橋樑，多係臨時建築，切待研究改善，交通部特派技正錢昌淦視察該路橋樑工程，並研究改善辦法，查錢氏借唐工程師文節，已於十一月二十九日由渝飛昆，並於十二月四日，由滇緬公路管理局局長楊文清及工務課長周贊昇等，陪同由昆明出發，前往沿路視察。經過楚雄、鎮南、下關、漾濞、永平、保山、龍陵、芒市等處，而返邊境，關於沿途橋樑問題，均有適當之研究，對於過潞滄江及怒江兩大河流之吊索橋問題，研究尤為精詳，聞不日即將有具體改善之偉大工程實施。現錢氏已於一月七日返渝，在接洽一切應辦工程之中云。

本報廣西分社元旦成立

本報為便利發行及搜集資料，擬在西南諸省各設分社一所。廣西分社業於二十八年元旦成立，社址設於桂林中華路十六號，由賀府參議周煥氏主持其事。又桂分社於一月二日以本報二卷一期十冊，參加生活書店義賣獻金運動，在開始發賣一小時間，即全數售罄，計二三五師蘇師長以二十元購一冊，交通銀行李行長、上海銀行蔡行長各出五元購一冊，其餘售價均超原價十倍以上云。

編輯後記

編者

本報二卷二期刊期，因被承印機關耽誤，遂改爲二卷二三期合刊，以補救脫期。又因新年是一個檢討過去，策畫將來的時候，我們特發表幾篇新年文，以祝勉全國同胞共同努力。

在這本新年號裏，有幾篇文章是值得向讀者介紹的。首先，在西南建設問題方面，有兩篇重要論文：張岳軍先生的「西南建設之精神的意義」，翁文灝先生的「開發內地」。前者闡述精神建設的重要，並指示努力目標；後者申言物質建設的迫切，並詳敘進行方法。在這抗戰的嚴重關頭，我們該如何銳力於西南之建設，以充實此抗戰的根據地！願大家細讀兩氏的嘉言謨論。

其次，「四川禁政之檢討」及「桂林市政建設與展望」，都是帶有歷史性的論文。關吉玉先生在四川辦理稅務多年，他將川省推行禁政經過，作鳥瞰式的敘述，並貢獻查禁烟毒的根本辦法，在這復興民族聲中，是值得大家注意的。莊智煥先生是桂林市政處長，他對於過去市政之缺點及今後建設的方針，都有中肯之論列，是一篇精采的市政論文。年來桂林市政的猛進，爲各方所稱道，強敵雖能毀此壯麗的都市，而總不能炸碎莊先生奮發英勇之精神，讓我們這樣希望着。

鄭鶴聲先生的「中華民族之復興與西南」，爲今日振奮

人心不可多得之作。此文博稽史籍，闡明復興民族，須有卓越奮發的精神；西南不但占自然地理上的優勢，且富有經濟地理上的價值，歷來大英雄大豪傑，皆以此爲進取之根據地。事事發人深省，在在足資借鏡。鄭先生學問淵博，著述等身。他於現代歷史教學旨趣，主張捨棄以漢族爲中心的小民族主義，而提倡整個中華民族的大民族主義，俾使全國人民，逐漸養成大一統之觀感。團結禦侮，捨此莫由，故特爲一提。

最後，鄒恩元先生的「解決當前貨運困難之具體方案」，也是一篇極有價值的論文。鄒先生是平漢路局會計處長，在交通阻塞的今日，本其心得，爲貨運另闢蹊徑。此文雖則占去許多篇幅，然而讀者看了它豐富的內容以後，大概總會承認，我們並未將寶貴地位隨便浪費。

翁部長的「一年來之經濟建設」，及張部長的「抗戰以來之交通設施」，都是抗戰建國時代重要的文獻，爲人人所必讀而應保存的，故特轉錄於此。

本期參考資料欄，有一篇資料因涉及國防秘密，臨時抽出，致不夠充實，誠爲遺憾。

本報二卷五期，擬出「廣西特輯」，除向桂省長官及專家徵文外，並希讀者惠稿。

西南導報

第二二四號
民國二十八年

發行所

重慶黃山街二十四號
西南導報社

特約代售

重慶武庫街二十二號
生活書店

分銷處

各地生活書店

The South-West Vanguard
No. 24 Huang Ching Chie
Chung king

西南導報投稿簡則

- 一、來稿須以有關西南建設者為限；如賜寄供其體事實，擬訂切實方案之論文，及用文學手腕，表達科學真理之地方通訊，尤所歡迎。
- 二、來稿不拘文字體裁，但須標寫清楚，并加註標點符號。如附圖說，須用黑墨繪成。譯稿應附寄原文。
- 三、來稿請註明著者姓名與通信地址，并附標點，以便介紹。如不願來稿經刊載後，由本社酌奉酬金，或寄贈本報，以表謝意，不登者，如附有郵票，可以寄還。
- 四、來稿請寄重慶黃山街二十四號西南導報社編輯部；重要之稿，并請掛號郵寄。
- 五、來稿請寄重慶黃山街二十四號西南導報社編輯部；重要之稿，并請掛號郵寄。

本報特約撰述 (以姓氏筆畫為序)

王 洗	王 苒	王 卓	王 治	王 雨	李 時	李 行	李 益	李 登	李 超
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
胡 青	孫 以	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳
陳 國	孫 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	
孫 國	俞 伯	俞 鴻	張 勳	梁 炎	黃 培	黃 人	唐 現	洪 紳	

定價表

零售	本埠		外埠	
	普通	特等	普通	特等
每月	一元二角	一元五角	一元五角	二元
半年	六元	七元五角	七元五角	十二元
全年	十二元	十五元	十五元	二十四元
郵費	在內		在內	

本報訂費代價十足通用，以三頁以下者為限，須掛號，在內另加八分航空每份另加四角。

讀者注意

如有詢問事件或更改地址者，通信時請將：(一)定單號數，(二)定戶姓名，(三)在何處訂(四)原寄何處詳細寫明，寄重慶黃山街二十四號西南導報社總發行部。報費郵費請即定價表寄款新訂，訂訂須註明起期。

廣告價目

等級	特等	優等	上等	普通
地位	底封面之外面	封面及底封面之內面	正文前	正文後
面積	九十字	八十字	六十元	五十元
每行	五十五元	四十五元	三十二元	二十六元
每行			十八元	十四元

附註

(一)廣告概用白紙，如用彩色，價目另議。(二)本報每日出版，除星期日及例假外，全年無間。(三)本報地址：重慶黃山街二十四號。(四)廣告刊登時間，請於一個月前通知。(五)廣告刊登，請向本社總發行部接洽。

本期合刊另售每册三角

復興麵粉股份有限公司

為西南各省機製

麵粉先進所出

麥穗牌 老農牌

麵粉不但品質

精良而且價值

公道久為各界

人士所歡迎

公司：瓷器街二十八號

電話：五三〇電報：七七九七

廠址：牛角沱 香國寺

• 的介紹 • 的評批 • 的究研

讀書月報

編者：史松 艾松

是青年們的忠實顧問

是讀書者的可靠嚮導

圖書 不可不備

本刊以推進戰時學術研究，幫助讀者自動學習為宗旨內容包括學術論著、社會科學講座、書報評介、讀書方法與經驗、讀書問答、小叢書、讀書月報等欄。末尾並附全國新書月報和全國重要雜誌，日報一覽表，可供學校團體、圖書館及讀者參考之用。

一月出版
每冊二元
全年二元
半年一元二角

創刊號要目

抗戰中的文化動向	潘梓年
今後文化界的任務	向林冰
抗戰以來通俗文藝運動	余爽仁
最近的文壇	吉利
在文化據點上的文藝作者羣	元留
幼年的陝北文化	吳敏
論人物在歷史上的作用	張仲實
論國家之加強	吳敏
論通訊員的寫作與修養	杜若君
怎樣研究	杜若君

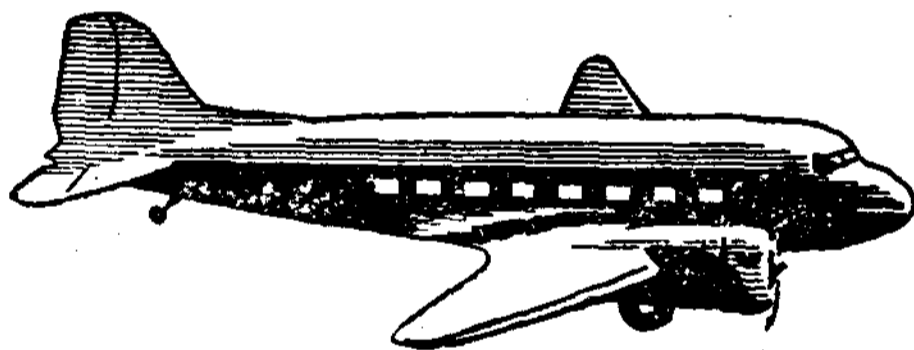
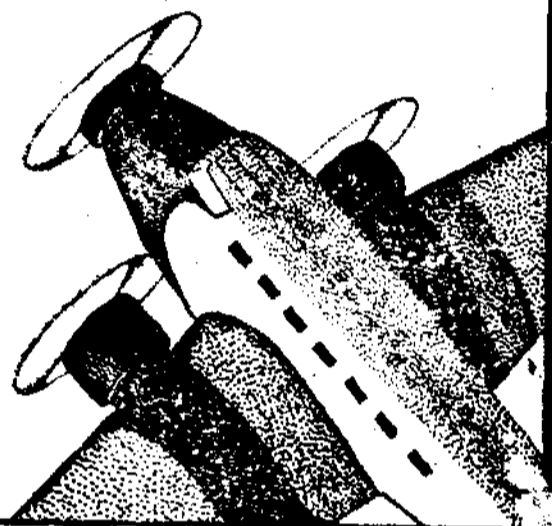
各地生活書店發行

歐亞航空公司

總公司昆明尚義街三號
重慶辦事處華光樓壹號

寄貨

郵運
客載



適應現代需要

訂適

各處事務所

重慶 榮華街五號

萬縣 文明路三十五號

宜昌 濱江路十八號

成都 新玉紗街三十號

貴陽 中山路

昆明 寶善街五十二號

河內

柳州 樂華社

杭州 南橫路七號

桂林 中山路二〇八號

香港 告羅士打街

瀘州 城內慈善路八號

敘府 交通街

嘉定 上河街十五號

發展西南運輸

搭客
載郵
運貨

中國航空公司

之 務 服 常 照 中 期 戰 抗 在

郵政儲金匯業局

利便固穩 兌匯金儲
點特務業

保 險

簡便易行 民生福利
穩妥可靠 衰老無慮
保費細微 免驗身體
簡易壽險 注重實際

兌 匯

手續敏捷 功效極宏
票匯而外 電匯航空
匯費低廉 處處可通
郵政匯兌 調劑金融

金 儲

利息優厚 保障安全
通儲局所 開辦廣遍
零整隨意 活定任便
郵政儲金 提倡節儉

本局全國通匯局所七千餘處

本局奉准註冊字第一二七號

預定各戶作一期論
下期全刊步第三角

